

中國國民黨與中國鐵路

下冊

中國國民黨  
台灣區  
鐵路黨部委員會印行

敬以此書紀念

國父百年誕辰

中國國民黨  
台灣區  
鐵路黨部委員會

三四四  
三四六  
三四八  
三五二  
三五三  
三五五  
三五六  
三五七  
三五八  
三五九  
三六〇  
三六一  
三六二  
三六三  
三六四  
三六五  
三六七

台灣省黨部  
中國國民黨  
臺灣省黨部委員會

# 國父百年誕辰

## 塔心北書院

### 中國國民黨與中國鐵路下冊目錄

|                        |     |
|------------------------|-----|
| 第六章 本黨從政同志有關鐵路建設之調查與報告 | 三三五 |
| 第一節 津浦臨海兩路調查與建議        | 三三五 |
| 第二節 全國交通會議對於整飭交通事業之通電  | 三四二 |
| 第三節 鐵道部之組織及其對鐵路工作之推行   | 三四四 |
| 一 鐵道部之成立經過             | 三四四 |
| 二 主管事務之分析              | 三四六 |
| 三 內部組織及工作之分配           | 三四八 |
| 四 成立以來之成績              | 三五一 |
| 五 預算之計劃                | 三五三 |
| 第四節 鐵道部報告運用庚款築路情形      | 三五六 |
| 第五節 鐵道部整理鐵道行政情形        | 三五七 |
| 第六節 鐵道部對鐵路政策之主張        | 三五八 |
| 第七節 民十九年以前鐵路建設情形及其築路計劃 | 三六三 |
| 一 中國鐵道之起源              | 三六四 |
| 二 二十五年前之鐵道狀況           | 三六四 |
| 三 鐵道行政機關之沿革            | 三六五 |
| 四 國內鐵道之發展              | 三六七 |

五 鐵道債務會計及營業收支狀況..... 三六九

六 今後築路之計劃..... 三七五

第八節 民國二十年行政院向四全大會報告..... 三七八

第九節 民國二十一年行政院向四屆三全大會報告..... 三八一

第十節 民國二十三年春行政院向中央常會報告..... 三八五

第十一節 民國廿三年冬行政院向四屆五全大會報告..... 三八七

第十二節 民國廿四年行政院向五全大會報告..... 三九〇

第十三節 民國廿四年行政院向六全大會報告..... 四〇五

第七章 全國各鐵路特別黨部對鐵路之貢獻..... 四一九

節一節 粵漢鐵路特別黨部..... 四一九

一 機工與共匪鬥爭之情形..... 四一九

二 機工會維持鐵路交通並派員改組鐵路工會..... 四二〇

三 調解南北兩段工人之歧見..... 四二〇

四 全路通車後地域之見亦隨消除..... 四二一

五 黨政工三方面竭誠合作維持鐵路工作到底..... 四二二

六 組織查車隊協助維持客車秩序..... 四二二

七 黨路工三位一體推進鐵路業務..... 四二三

八 協助路局加強員工福利事項..... 四二三

九 征求及建議改進路務意見..... 四二四

十 設招待所免費招待過境路員..... 四二五

十一 建議疏散散員工及眷屬辦法以安人心..... 四二六

第二節 津浦鐵路特別黨部..... 四二七

一 協助籌組津浦鐵路工會及督導其工作..... 四二七

二 設立員工消費合作社..... 四二九

三 員工抗敵後援會護路之成績..... 四二九

四 調解路局與員工間年終獎金爭執..... 四三〇

第三節 膠濟鐵路特別黨部..... 四三一

一 建議延長膠濟鐵路..... 四三一

二 協助路局人員便利接收工作..... 四三一

三 改善工人待遇杜滅共匪煽惑..... 四三一

四 組織員工消費合作社..... 四三三

五 工會重建敵後工作..... 四三三

第四節 京滬滬杭甬鐵路特別黨部..... 四三四

一 舉辦工會幹部訓練班..... 四三四

二 組織員工合作社..... 四三五

三 協助辦理扶輪小學..... 四三六

四 設立職工教育委員會之經過及成果..... 四三七

五 防止共匪在鐵路活動..... 四三八

|     |                       |     |
|-----|-----------------------|-----|
| 六   | 抗戰時期協助員工就業.....       | 四三八 |
| 七   | 成立黨政軍各種聯席會報.....      | 四三九 |
| 第五節 | 平漢鐵路特別黨部.....         | 四四二 |
| 一   | 辦理員工及員工子弟教育.....      | 四四二 |
| 二   | 辦理員工福利工作.....         | 四四三 |
| 三   | 長江大水災之賑災經過.....       | 四四四 |
| 四   | 路局結束時協助安頓員工及眷屬經過..... | 四四四 |
| 五   | 抗戰勝利後協助復員之情形.....     | 四四五 |
| 六   | 勝利復員後舉辦之員工福利.....     | 四四五 |
| 第六節 | 隴海鐵路特別黨部.....         | 四四六 |
| 一   | 辦理員工福利事宜.....         | 四四六 |
| 二   | 在抗戰期間之重要措施.....       | 四四七 |
| 1   | 組織抗敵後援會與搶修隊.....      | 四四七 |
| 2   | 協助撤遷電廠.....           | 四四八 |
| 3   | 激勵員工黑夜闖關.....         | 四四八 |
| 4   | 協助在廣元設立機廠.....        | 四四八 |
| 5   | 敵後工作之聯繫.....          | 四四九 |
| 三   | 協助迅速復員.....           | 四四九 |
| 第七節 | 正太鐵路特別黨部.....         | 四四九 |

|     |                        |     |
|-----|------------------------|-----|
| 一   | 響應自清運動並舉辦各項訓練.....     | 四四九 |
| 二   | 督導員工參加太原保衛戰.....       | 四五〇 |
| 第八節 | 浙贛鐵路特別黨部.....          | 四五二 |
| 一   | 舉辦文教工作及福利事宜.....       | 四五二 |
| 二   | 協助路局請求撥款維持路務與遣散員工..... | 四五二 |
| 第九節 | 台灣鐵路特別黨部.....          | 四五三 |
| 一   | 擴大推行實踐克難增產運動及其成果.....  | 四五三 |
| 二   | 職工福利委員會工作概況.....       | 四五五 |
| 三   | 現階段黨務工作概要.....         | 四五八 |
| 第八章 | 本黨對鐵路建設之重要措施.....      | 四七九 |
| 第一節 | 中國鐵路總公司時期.....         | 四七九 |
| 一   | 成立鐵路總公司於上海.....        | 四七九 |
| 二   | 擬定鐵路幹線計劃及籌資辦法.....     | 四八〇 |
| 三   | 洽借外債及簽訂合約.....         | 四八〇 |
| 第二節 | 總理制訂實業計劃.....          | 四八一 |
| 一   | 利用外國資本與人才修築鐵路.....     | 四八一 |
| 二   | 規劃全國七大鐵路系統.....        | 四八二 |
| 第三節 | 國府成立至抗戰前夕.....         | 四八三 |
| 一   | 成立鐵道部專司鐵道及國道建設.....    | 四八三 |

|     |                   |     |
|-----|-------------------|-----|
| 二   | 組織測量隊測勘全部計劃路線     | 四八三 |
| 三   | 委託北平地質調查所調查統計沿線地質 | 四八四 |
| 四   | 舉行全國鐵路沿線出品展覽      | 四八四 |
| 五   | 運用庚款計劃築路及其成果      | 四八四 |
| 六   | 整理外債建立債信          | 四八六 |
| 七   | 制定全國料帳管理則例        | 四八七 |
| 八   | 實行超然主計制度          | 四八八 |
| 第四節 | 抗戰時期              | 四八九 |
| 一   | 抗戰建國同時併進          | 四八九 |
| 二   | 趕築後方各省鐵路          | 四九〇 |
| 三   | 特設建設專款            | 四九〇 |
| 四   | 成立測量隊探勘西南各省新路     | 四九一 |
| 五   | 收回已失路權            | 四九二 |
| 六   | 擬訂戰後五年築路方案        | 四九三 |
| 七   | 培訓鐵路從業人員          | 四九五 |
| 八   | 釐訂鐵路人事管理制度        | 四九五 |
| 第五節 | 復員及戡亂時期           | 四九五 |
| 一   | 實行幹線區管理制度         | 四九六 |
| 二   | 復員及搶修             | 四九七 |

|     |                 |     |
|-----|-----------------|-----|
| 第六節 | 台灣光復以來之鐵路建設     | 四九八 |
| 一   | 光復初期之整建         | 四九八 |
| 二   | 配合經建四年計劃        | 四九九 |
| 三   | 實施十年長期發展計劃      | 五〇一 |
| 四   | 改進客貨業務之措施       | 五〇二 |
| 五   | 增進行車保安之措施       | 五〇四 |
| 六   | 舉辦交通人員訓練        | 五〇九 |
| 七   | 建立交通事業管理制度      | 五一〇 |
| 八   | 策劃交通動員配合反攻作戰    | 五一一 |
| 九   | 研訂大陸鐵路重建方案      | 五一二 |
| 第九章 | 本黨秉政時期之鐵路建設概況   | 五一三 |
| 第一節 | 已成鐵路            | 五一四 |
| 一   | 隴海鐵路之展築         | 五一四 |
| 二   | 粵漢鐵路之完成         | 五一六 |
| 三   | 浙贛鐵路            | 五一七 |
| 四   | 蘇嘉鐵路            | 五一七 |
| 五   | 道清鐵路延長線（道口至楚旺段） | 五一九 |
| 六   | 滬杭甬鐵路杭州曹娥段      | 五一九 |
| 七   | 湘桂鐵路            | 五二〇 |

|     |              |     |
|-----|--------------|-----|
| 八   | 黔桂鐵路         | 五二二 |
| 九   | 同蒲鐵路         | 五二三 |
| 一〇  | 綦江鐵路         | 五二三 |
| 一一  | 海南島鐵路之修復     | 五二四 |
| 一二  | 台灣鐵路光復後增建之支線 | 五二五 |
| 第二節 | 已築待成鐵路       | 五二六 |
| 一   | 京贛鐵路         | 五二六 |
| 二   | 湘黔鐵路         | 五二六 |
| 三   | 敘昆鐵路         | 五二七 |
| 四   | 滇緬鐵路         | 五二八 |
| 五   | 成渝鐵路         | 五三〇 |
| 第三節 | 已測待修鐵路       | 五三一 |
| 一   | 甘新鐵路         | 五三一 |
| 二   | 甘青鐵路         | 五三三 |
| 三   | 天成鐵路         | 五三三 |
| 四   | 包齊鐵路         | 五三四 |
| 五   | 蘭甯鐵路         | 五三五 |
| 六   | 浦襄鐵路         | 五三五 |
| 七   | 川陝鄂各鐵路       | 五三八 |

|     |            |     |
|-----|------------|-----|
| 八   | 成嘉鐵路       | 五三八 |
| 九   | 川康鐵路       | 五三八 |
| 一〇  | 川黔康滇各鐵路    | 五三九 |
| 1.  | 渝筑線        | 五三九 |
| 2.  | 隆筑線        | 五三九 |
| 3.  | 內宜線        | 五四〇 |
| 4.  | 筑威線        | 五四〇 |
| 5.  | 康黔線        | 五四〇 |
| 6.  | 康滇線        | 五四一 |
| 一一  | 粵桂鐵路       | 五四一 |
| 一二  | 廣梅鐵路       | 五四二 |
| 一三  | 閩贛鐵路       | 五四三 |
| 第四節 | 計劃興築因故停擱鐵路 | 五四四 |
| 一   | 渝廣鐵路       | 五四四 |
| 二   | 沙興鐵路       | 五四四 |

|     |                |     |
|-----|----------------|-----|
| 三   | 川廣鐵路           | 五四五 |
| 第五節 | 港口、輪渡、大橋、總站、機廠 | 五四六 |
| 一   | 葫蘆島港           | 五四七 |
| 二   | 連雲港            | 五四八 |
| 三   | 黃埔港            | 五四八 |
| 四   | 塘沽新港           | 五四九 |
| 五   | 湛江港            | 五五一 |
| 六   | 基隆港            | 五五二 |
| 七   | 高雄港            | 五五四 |
| 八   | 花蓮港            | 五五六 |
| 九   | 首都輪渡           | 五五八 |
| 一〇  | 錢塘江大橋          | 五五九 |
| 一一  | 武漢大橋           | 五六〇 |
| 一二  | 南京中央車站         | 五六一 |
| 一三  | 北平中央車站         | 五六二 |
| 一四  | 鐵路總機廠及大陸各路機廠   | 五六三 |
| 一五  | 台北機廠           | 五六四 |
| 第十章 | 本黨當前之鐵路政策      | 五六七 |
| 第一節 | 憲法上有關鐵路交通之規定   | 五六七 |

|      |                     |     |
|------|---------------------|-----|
| 一    | 中央與地方關於鐵路權限之劃分      | 五六八 |
| 二    | 鐵路公營與私營原則之規定        | 五六九 |
| 三    | 促進邊疆地區鐵路之交通         | 五七〇 |
| 第二節  | 本黨政綱中所確定之經建原則       | 五七一 |
| 一    | 復國建國之基本方針           | 五七一 |
| 二    | 「總綱」章中有關條文          | 五七二 |
| 三    | 「建設復興基地」章中有關條文      | 五七三 |
| 第三節  | 政院從政同志之施政方針         | 五七三 |
| 一    | 建設台灣為建國模範           | 五七四 |
| 二    | 積極作反攻前後之準備          | 五七六 |
| 第四節  | 交部從政同志執行政策情形        | 五七六 |
| 一    | 建立理想之國營鐵路事業基礎       | 五七六 |
| 二    | 劃分國營民營範圍            | 五七八 |
| 三    | 經營企業化               | 五七八 |
| 四    | 管理科學化               | 五七九 |
| 五    | 統籌營運方案              | 五八〇 |
| 六    | 訂定交通企業管理制度          | 五八一 |
| 第十一章 | 本黨秉政時期政府頒布之有關鐵路法規舉要 | 五八五 |
| 第一節  | 鐵路法規                | 五八五 |



|      |                   |     |
|------|-------------------|-----|
| 一    | 鐵路法               | 五八六 |
| 二    | 鐵道軍運條例            | 五九五 |
| 三    | 鐵路行車規則            | 五九九 |
| 四    | 鐵路運送規則            | 六〇〇 |
| 五    | 鐵路會計則例(見單行本)      | 六一八 |
| 六    | 專用鐵路立案執照發給規則      | 六一九 |
| 七    | 鐵路經營附屬事業規則        | 六二〇 |
| 八    | 地方營民營及專用鐵路監督實施辦法  | 六二二 |
| 九    | 海關檢查客貨辦法          | 六二三 |
| 第二節  | 交通動員法             | 六二五 |
| 一    | 動員時期交通人員管理辦法      | 六二六 |
| 二    | 動員時期交通人員獎勵實施辦法    | 六三二 |
| 三    | 台灣鐵路戰時實施軍事管理辦法    | 六三四 |
| 四    | 台灣鐵路戰時實施軍事管理辦法施行規 | 六三五 |
| 五    | 戰時交通設備及器材防護條例     | 六三九 |
| 附錄   |                   | 六四二 |
| 一    | 鐵路法規保留部份目錄        | 六四二 |
| 二    | 鐵路法規廢止部份目錄        | 六四三 |
| 第十二章 | 結論                | 六四五 |

|     |               |     |
|-----|---------------|-----|
| 第一節 | 欲救中國必須趕築鐵路    | 六四五 |
| 第二節 | 國人應研究鐵路計劃     | 六四六 |
| 第三節 | 實現鐵路計劃之三個先決條件 | 六四七 |

## 第六章 本黨從政同志有關鐵路建設之調查與報告

本黨對於鐵路建設，係從國府奠都南京後，始按照 總理實業計劃實行；其詳細實施辦法，均經從政同志提經中央常會決議後交鐵道部（民國廿七年以後為交通部）執行。其歷屆中央常務委員會所通過之計劃案件，已按會次編列於本書第四章中；茲特將本黨從政同志執行各項計劃，向全國代表大會或中央常會所作之報告，編入本章，以印證其工作進度及對國家建設之成果。

民國十七年北伐完成後，東北易幟，全國得告統一，中央為實行 總理鐵路計劃，專設鐵道部以司其事，會訂有十年及運用庚款築路計劃，積極進行。最初數年雖有成績可言，惟嗣後連年變亂，內憂外患，交相煎迫，鐵路建設，難於進展。迨日寇侵入內地，即已成之鐵路，尚須忍痛拆遷；且前方拆路，後方築路，政府與人民，雖費盡心力，仍乏成果。抗日勝利後，本可復行建設，而共匪日夜破壞鐵路，幾無一路完整，終至全面叛亂，雖有良好計劃，亦無法實行。至於當時鐵路建築情形，與國內外環境，讀後列報告，即可明悉其梗概矣。

### 第一節 津浦隴海兩路調查與建議

民國十七年六月，本黨中央民衆訓練委員會，為求明瞭津浦、隴海兩路路政及工人生活情況，以便建請中央改進，特派調查員伍斌同志前往實地調查。伍同志經過兩旬，深入兩路，明查暗訪，作成詳細報告及整理兩路意見外，並經民衆訓練委員會於是年七月三十一日，向本黨二屆中央執行委員會第一五六次常務會議提出報告。茲節錄於後：

## 津浦隴海兩路概況：

## (一) 主權

津浦主權現已完全收回，德人固無論矣，即英人亦僅有一空名之工程師，隴海則不然，遇事仍須承總工程師比人之意旨，在辦事上隴海困難多矣！

## (二) 財政

兩路財政，均感困難。然隴海內有外人管轄，款項尙不致被軍閥強提或截留；而津浦不能担保也。

## (三) 人才

兩路人才，固不乏專門交通學識之士，但津浦則多政客之流；隴海則多西蕙買辦之輩，均各有弊病。

## (四) 路務

津浦腐敗已極，開車既不守時，車輛之壞，無以復加。而各大站華員舞弊之事，據民衆向斌報告者，由浦口至徐州，即有三起之多。隴海開車守時，車輛亦尙清潔，舞弊事情，雖不能無，然各站無一人告發。似應以隴海路爲優。

## (五) 秩序

津浦全無秩序，新任楊局長則武裝糾糾，有南面而王之概。各員司又多衣錦披繡，極盡官僚化之能事。隴海局長雖未見面，然各處長一律灰布制服，嚴肅從公，秩序堪欽。

## (六) 工人待遇

津浦工人薪額較高，僅浦鎮廠內，據工人自稱，每月得一百零八元者五人，九十元者二十人，七八十元者則在四五十人以上，其三四十元者則佔全數十分之六。此外他種待遇，則又不如隴海矣。隴海工

人薪額較低，據洛陽工頭口稱：最高者不過六十餘元，八十餘元者絕無；但以外之待遇，則亦他路所難得。如工資在三十元以上者，每天津貼住宿費一元，二十元以上者，每天津貼八角，十元以上者，每天津貼五角，十元以下者，每天津貼給雙工。如事假病假皆不扣薪。而普通工人，每月得休息兩天，司機及生火者，每月則休息四天。此外如免票一項，在本路滿六個月者，每年發給一次，滿五年以上者，每年發給兩次；外路滿二年者，每年每路發給一次。似此周詳，津浦路不及萬分之一也。

## (七) 黨務

兩路黨務，均無基礎，是同一困難之點。然比較隴海尙易。因隴海各人心理，尙知尊重黨權，而津浦楊局長，以其在京漢與黨部火併之成績，固已可知。即此次與斌相接之際，初則甚存渺視之態，繼則奉到交通部之通令，則又假裝口蜜腹非；及至此次回浦口之日；因其已允給予之圖表等等，尙未到手，特到局求見，以便索取。乃挺坐沙發上口銜紙烟，揮手而言曰：「你見總務處長好了！」似此態度，其心目中無黨可知。欲辦津浦路黨務，非努力奮鬥不能也。

## (八) 工人

兩路工人，均係受壓迫之最深者，然隴海受京漢之潮流，對於工會均有相當認識，以後只要指導有人，工會之發展，亦屬易事。若津浦工人，則散漫極矣，將來籌備工會之時，宜努力宣傳。但兩路工人識字太少，此又同一困難之點也。

以上比較，純係就其事實，毫末加以已意，即津浦局長楊承訓，彼之過去事實與態度，有目共睹，斌亦不敢參與絲毫之感情，或加以絲毫客氣也，是否有當？尙祈察之。

## 二、整理津浦隴海兩路意見草案

津浦起浦口迄津門，爲南北交通之孔道；隴海由大浦至蘭州，爲橫貫東西之要衝，兩路於社會，經

濟，文化，軍事關係，均極重要。惟自吳佩孚妄干路政，強提路款以來，各軍閥遂視鐵路為私產，視路款為私物，隨予隨取，毫無顧忌，於是路政之紊亂，遂不堪言狀。津浦隴海既各屬國有鐵路之一，又當南北東西之衝，為軍事所必爭之路，作俑既已有人，夫又焉能逃此浩劫！去歲革命軍興，該兩路與平漢尤為首當其衝，而受損失之鉅，則更不可以數計。斌此次奉派調查，沿路尋求，實覺滿目瘡痍，不揣冒昧，略就管見所及，以為最低限度，而又必在目前急需整理者，略舉數端，陳述於後；至於整個具體之計劃，則當俟之交通部與各該路之當局，是否有當，尚祈垂察。此上

民家訓練委員會常務委員會。

甲、關於一般者：

(一) 廢除一切不平等合約，實行路政自主。

查國有各路，向係交通部主持，今忽倡言廢除不平等合約，且實行路政自主，不知者將以為荒謬之談，其實不然。當清廷建築各路之時，無一路不有外國借款，而當時又因人才缺乏，材料及機器，亦無從所出，訂立合約時，不得不處處許以債權者優越之權，於是名則借某國款築某路，其實不啻將其路賣給某國人。此中情形，一方面固由於事實之所使，一方面未始非當日之媚外者，有以斷送國權也。津浦原分南北兩段，北段係德國借款，南段係英國借款。歐戰未開以前，津浦路向由英德兩工程司分南北主持，政府所派之局長，不過英德兩工程司之承轉官耳。歐戰既開以後，德人被逐，北段遂完全入國有掌握。革命軍興，而英人之勢力，亦稍減殺，然掣肘之處，仍屬不鮮。至於隴海則一切盡操縱于比人之手，如總會計處也，總材料所也，皆直接屬於比國所派之總工程司；其他一切用人行政，亦非先得總工程司之同意不可。而最駭人聽聞者，即局內需中國墨一條，必由總工程司簽發購單付至巴黎，由巴黎向中

國購墨一條，再運回至隴海局。以中國重利所借得之款，而竟受彼之如此重重盤剝，其事雖小，思之誠令人髮指！其餘如華洋員之待遇，種種高壓，不勝枚舉。凡此現象，即由不平等合約而來。現在各路合約，大抵均將滿期，即未滿期者，如隴海路之借款，比公司早已不能照付，彼方既不能按照合約，盡其付款之義務，而我方猶守其原約，受其束縛，不平等之事，孰逾於此？是應由交通部或會同外交部立即通知各債權國，將以前所有各路訂立借款合同，概行廢除。願繼續付款者，則另立新約，與國內各人民借款團同一條件，一切路政，萬不能許以絲毫干涉。不然，不獨路政無更新之望，即當此取消不平等條約與關稅自主之呼聲高唱入雲之際，而該路一部份仍許不平等合約存在，路政終莫由自主，則國民革命，亦可謂失却意義矣！

(二) 慎重局長人選：

自吳佩孚掀起其直皖戰爭之時，吳因据有京漢鐵路，截留路款，作為軍費，擅扣車輛，作為軍用。於是軍閥相率掠奪各路，而路政遂破壞不堪！北京交通部既以應付困難，遂思而及於最下之策，凡某路在某軍閥勢力範圍之內者，即由某軍閥推薦或保舉某路局長，初意本在用燕趙之人，緩和燕趙之策。以為不如斯；不能解決任意截款與任意扣車之困難。殊不知此風一開，而各軍閥遂視鐵路為私家物，不問其人有無交通知識，只要屬於吾之左右或親近之人，能為吾指揮者，爭相保舉。人以類聚，一路之主政者，既不得人，而其被牽引而來者，則當然可知，於是路政之腐敗，日益加甚。去歲革命軍興，依然陷此故轍，即考現在各國有鐵路主政人員，除湘鄂、津浦兩路，完全由交通部主持任命者外，其餘皆為實力者所派定。當茲北伐成功，訓政開始，萬端諸待統一之時，此種惡習，絕對不應仍許存在。即交通部任用人選，亦必確定標準。最低限度，鄙意以為：(一) 務必交通專門學識，或在交通界久著聲譽而富有經驗者；(二) 務必忠實黨員或深明黨義者。在前者固為根本選用之點，即在後者，亦為不可輕視。近雖倡

言以黨義治國，並非以黨員治國，此不過因黨內人才缺乏，而一時示以本黨博大之意，然究其真諦，試思執政者既非黨員，則決不注意黨義，既不注意黨義，而欲責以實行黨義，是亦緣木求魚也。年來各鐵路之黨務，毫無成績，此類皆失敗于此。以後各路局長人選，萬不能離開兩項標準，不獨津浦臨海兩路爲然也。但其辦法似應由中央決議交國民政府，除通令各軍事長官不得任意委派或濫保各鐵路局長外，並飭交通部按照上兩項標準選任，庶幾貪污之徒，無從徼進，路政才能統一更新，黨義始能切實實行。

### (三) 確定路員保障

路員保障，在昔本有定章，嚴密周詳，堪以奉行，無奈濫薦私人之風起，而保障之法遂等於具文。中央四次全會，關於交通亦有決議，然而各處排斥異己之風，毫不稍減。查此次津浦、平漢兩路局長對調，原以各不安於其位，使之互換，以平息其風潮。且而津浦黃士謙調到平漢之日，即大批裁員，不問是否專門學識資格如何，經驗如何，一律裁撤。夫果裁而不添，則亦不失爲國家節省之舉，乃今日下令裁十人，而明日則又添廿人，或數十人矣。於是由平漢調到津浦之楊承訓亦尤而效之，似此路員之保障毫無，而影響路政之進行，當非淺鮮！此可不煩言而喻。且鐵路人員，皆技術之士，愈久則經驗愈富，主持一路之政者，則唯恐不能得此專門之士，與經驗豐富之輩，彼等竟如是以相左者，蓋必欲大舞其弊耳。此後欲革清各路之舞弊，必從確定路員之保障始。其辦法似亦應由中央詳細擬定法規，議決交由國民政府公布，倘有破壞者，則飭交通部予以嚴厲之懲處。庶幾路員得以安心任事，而舞弊之風，亦或藉以牽制焉。

### (四) 廢除洋文

查以前各路受合約之束縛，和材料之需要，不惜凌辱國體，以中國機關，而完全用洋文，此風尤以隴海與津浦爲最甚。然此種帝國主義之壓迫，至今當然不能容其存在。況以洋文除有玷國體外，尚有流

弊：(一)洋員作弊，無從稽考；(二)一般買辦階級之徒，專心媚外；毫無學識者，只是略懂洋語，便執大權；(三)串同作弊。此皆已經確實有據，嗣後亦應由中央決議，通令凡各路局非萬不得已者，准用洋文外；其餘一概以華文爲主，以保全國體，而革除積弊。

### 乙、關於兩路急切整理者

#### (一) 取消軍車管理處

他路賦未親臨調查，不知是否有無軍車管理處，即有之，是否亦如該兩路之軍車管理處之罪大惡極，不敢憑空臆造，茲就短時間內調查該兩路所得民間之告發，軍車管理處，實爲萬惡之藪，非立即取消，不足以整理鐵路。查軍車管理處之設，原以軍事緊急，軍運困難，常有軍人不諳路章，路員不明軍情，以致時生危險之虞。推其用意，無非願求溝通軍人與路員之情感，免除雙方之困難。例如各軍待發，孰先孰後，軍人知之最稔，故能支配得當；應駛應停，路員操之有素，措施自無背謬。乃用意者如此，而作惡者如彼。循至今日，則所謂軍車管理處者，即擅干路政，擅扣車輛，包運烟土，標賣車皮，種種惡跡，不諱之機關也。而尤足駭人聞聽者，即抽軍事特捐。隴海初則收百分之百，繼則收百分之百五十，現在則收百分之百八十。隴海如是，浦津豈敢獨後；推之平漢，又豈敢獨異。似此苛徵厚斂，民何以堪？路何以堪？在北伐未成功以前，因軍事之需要，當然忍痛相安，現在北伐既告結束，而且又當裁兵之聲，雷厲風行之候，此項軍車管理處，寧有存在之理耶？其整頓之辦法，似應由中央議決交國民政府飭軍事委員會通令各路限期取消，此亦革除路政之一大障礙也！

#### (二) 放還各路車輛：

自軍興以來，各路車輛之損壞，固不待言，其尙完好可用，被各軍師所扣留，堆積不能供用者，亦屬不少。此外彼此紊亂，車樣雜踏，尤爲難堪。如津浦路之普通客車，所謂三等者，即多半係平奉或平

綏之敵車，昔以載豬牛騾馬者，今則改爲客車，晴雨均不能避，以人民花費，而竟受如是囹圄之苦，在人民一方設想，此事尙得謂平？亦只有日夜責路政腐敗而已。其他所謂特快車，亦非鹿非馬，不堪已極！隴海路比較稍好，然該路原有車一千零七十餘輛，今之所存者，不及十分之二，此不特行旅維艱，而國家之損失，亦至爲鉅大，似應由軍事委員會及交通部各通令所屬，凡各軍師所扣留之車，盡行放還，而各路混雜之車，即宜還歸各路，以求劃一，以便運輸而增收入也。

### (三) 開放扶輪學校，並改良其教育方針。

查國有各路之扶輪學校，除隴海外，各路皆有之，而研究其歷史，則一言以蔽之曰，交通系之大本營耳。津浦原有七所，隴海在徐州則借設於津浦；在鄭州則借設於平漢。然津浦路新近開辦者，亦僅有浦口及浦鎮兩校耳。其中課程仍用以前之規定，其限制亦係從前之舊例，留此交通系之根蒂，是萬分不當之事也。似宜會同交通部通令該路特別黨部與路局，所有各路扶輪學校，一切教育，概宜歸黨部辦理。改良教授，根本剷除交通系之餘毒，以實行三民主義。

### (四) 促進黨部統一路工各團體。

查津浦隴海兩路黨務，毫無基礎，而路工各團體除鐵路工人尙有其形式之系統外，而其搬運與運輸工會，概無所屬。此後即應由該路特別黨部，積極進行，使黨務日益進展，而工會亦得以統一。

以上數端，不過舉其犖犖大者，而爲目前整頓路政當務之急，應與應革之事；當非一言能盡，尙望負管理路政之責者，有以盡其心力焉。

## 第二節 全國交通會議對於整飭交通事業之通電

民國十七年八月，交通部召集全國交通會議於首都，檢討過去缺點，研求今後整理方案，僉以交通爲國家行政

之一端，紀綱之整飭，民生之發展，收入之整頓，及對外國國際地位之增長，胥視此爲關鍵。遂於同月十八日發表通電，希望政府及各界共策進行，使交通四政，得暢生機，國家人民，咸所利賴。其原電如下：

頃者國民政府交通部召集全國交通會議於首都，會員同時列席，僉以軍事告終，訓政開始，建設事業，首在交通；綜所提議關於交通之整理設計方案，業經議決者凡四百餘起。其尤要者，若實行特別會計，以圖統一整理舊債，以立信用；籌集新資，以事發展；造就及保障專門人才，以求進步；剔除購料等項積弊，以肅官箴；厘訂法規，以資整頓，均係根本切要之圖，亦爲全國各界所屬望。惟際茲時，交通事業久被摧殘，欲圖規復，必須懲前毖後，究其癥結，約略可言。蓋交通運輸，歷年受軍事影響，創鉅痛深，即如用人行政，所關最大；在當局爲一時權宜，每多自由委派，而流弊所及，則事權歧異，督察無從，甚或以給養不敷，截留收款，加徵附捐，謀資挹注，路務運輸，往往另設機關，擅扣車輛，行車不按程序，旅客瀕危，商貨積滯，國計民生，被害實鉅。至電務則商電停滯，官軍兩項電費，動輒記帳，雖有規定，視若具文，任意濫發，擁塞線路；郵局則檢查不照定章，駐軍強迫匯兌，費時耗資，莫此爲甚。航務在今，尙屬萌芽，迭聞呼籲每有扣留及藉端沒收轉租情事，以致外國輪船乘隙擴張，一綫生機，盡被摧削。揆厥原因，障礙不除，違言建設。會員等竊以全國幸告統一，軍事結束，交通會議適乘其時，痛定思痛，難安緘默；況我軍政諸公，業經早有宣言，與民更始；既拜仁言，期睹實效。抑更有進者：交通爲國家行政之一端，綱紀之整飭，民生之發展，收入之整頓，以致對外國國際地位之增長，胥視此爲關鍵；所冀政府對於議決各案，積極施行。軍事當軸本有維護之責，自不致再蹈干涉之嫌；豈僅交通四政得暢生機，而國家人民咸所利賴。倒懸已久，望澤尤殷，迫切陳詞，諸希鑒察。全國交通會議叩、巧印。（民國十七年八月十八日發）。

### 第三節 鐵道部之組織及其對鐵路工作之推行

國民政府為發展鐵道事業，於民國十七年十一月一日，成立鐵道部專司其事，特任孫科同志為部長，即積極展開工作，整理舊路，建築新路，以及實行會計獨立等工作，一年後即已有輝煌成就。此一報告，係國府從政同志於十八年十一月鐵道部成立一週年時於中央三屆五十二次常會所提出；詳閱其報告內容，則可知其當年如何積極進行鐵道整建工作之情形。

#### (一) 鐵道部成立之經過

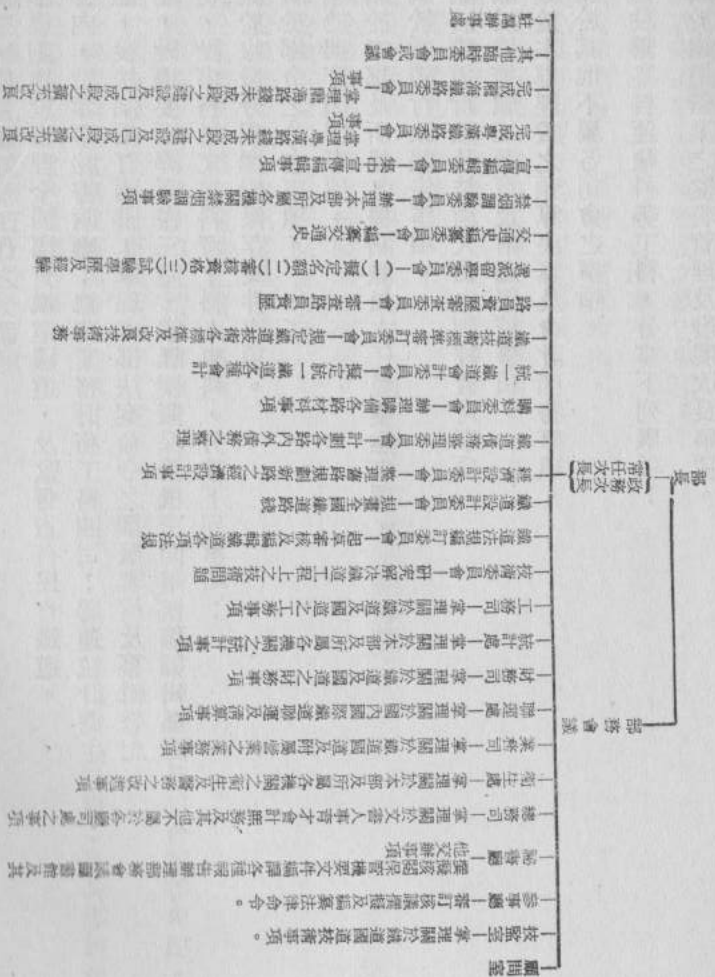
總理有云：「交通為實業之母，鐵道又為交通之母；」誠以鐵道實為交通主要工具，而凡百實業發展之基礎也。考 總理自建國初元，即提倡建設十萬英里鐵路網之計劃，即欲昭示國人，以物質建設，捨實行鐵道政策不為功，其注意鐵道建設也如此！國民政府，秉承此旨，於十七年十月間，決定於行政院之下，擬立鐵道部，綜理全國鐵道，以期 總理計劃之實施，特任孫科為部長，以連聲海為政務次長，王激為常務次長，十七年十一月一日，鐵道部成立。遵照國民政府頒布之鐵道部組織法，置總務、理財、管理、建設、四司；內設各科，分別籌備組織，以陳延炯為總務司長，王激兼理財司長，蔡增基為管理司長，陳伯莊為建設司長，劉景山、顏德慶、關廣麟、黎照寰等為參事，遂將交通部關於鐵道行政一切事宜，概行接管；同時交通部所轄之交通大學，及唐山土木工程學院，北平交通管理學院，並各路附設之扶輪中小學校，概歸管轄，於是規模始具。旋呈奉 中央決議以「管理統一」，「會計獨立」，兩大原則，定為鐵道施政方針，令行軍政鐵道兩部，切實執行，鐵道事業，一時頗有起色，中外人士，咸屬目焉。時因國內缺乏鐵道專家，特聘美國人華德爾 T. A. L. W. addell 為鐵道工程顧問，門泰爾 J. J. Mantell 為鐵道管理顧問，以備諮詢，而利建設；復為接洽事務便利起見，在滬設駐滬辦事處，以陳鐵

珊為處長，是為本部內部組織。至於各路管理，亦可略述如下：京滬滬杭甬兩路，自新都奠定南京，該路在政治上，實業上，關係愈重，故兩路事務，以蔡增基兼領；平奉平綏兩路，為東北幹綫，連年受軍事影響，須積極整頓，乃派王激兼領；隴海同成兩路，原為督辦制，則由本部呈奉行政院核准撤銷，以便管理；膠濟路因濟案解決後，設膠濟路管理委員會，以顏德慶為委員長；其後漢平鐵路更名平漢，總局移設北平，以劉維熾為局長；平綏則以班廷獻為局長；津浦以孫鶴泉為局長；粵漢路湘鄂段，則以方達智為局長；旋廣東各路，亦歸部管理，即將廣三歸併粵漢，以陳延炯為局長，而以劉鞠可為廣九局長；南潯路則由江西省政府，咨請本部，接收整理，以龔學遂為局長；此本部成立後半年間員司任命之大略也。本部成立後，所有交通部國道事項，亦奉命移歸本部辦理，曾設立國道設計委員會，三月為期，由本部派委員三人，各省建設廳各派委員一人組織之，以陳伯莊為主任委員。交通部原在法國設巴黎辦事處，為我國辦理國際交通之機關，後改為鐵道部駐歐辦事處，派吳克愚為主任，專辦國際鐵道交通事宜；並以該主任，兼國際鐵路局聯合會，北寧、平漢、津浦、三路代表，出席會議。又設貨等運價委員會，妥訂貨物等級，與貨運價率，以管理司長為主任委員；設統一鐵道會計委員會，以期整理各路會計事宜，以理財司長為主任委員；又為編訂鐵道法規，設鐵道法規編訂委員會，以連聲海為委員長；為慎重購辦材料起見，初設材料考辦委員會，購料選標委員會，購料驗收委員會三會，後合併為購料委員會，以胡繼賢、陳鐵珊、陳安秋、為常務委員；並於北平、漢口、廣州，分設購料分會；為培養交通人才，整理校務及補救職工教育起見，則設交通教育整理委員會，初以陳伯莊為主任委員；繼改任關廣麟為主任委員。我們創辦新交通事業，已垂五十年，尚無完善之交通史，自民國十一年，北京政府編譯處，組織編纂交通史機關之後，屢有更易，迄未成書；乃與交通部合組交通史編纂委員會，設於本部，以參事關廣麟為委員長，交通部科長張心激為總纂，此又本部設置各處會之大概情形也。本年九月，王激因

病辭職，乃以黎照寰繼任常任次長，胡繼賢為理財司長；又改任顏德慶為技監，梁寒操、薩福均、余井塘等為參事；未幾，管理司長蔡增基，奉命赴歐考察，遺缺以參事薩福均代理，京滬滬杭甬兩路事務，則以理財司長胡繼賢兼領；平奉路則改稱北寧路，關內外統一管理，以高紀毅為局長，此則本部兩月前員司改調之大略也。一載之中，對於部內組織，無大更迭，但設部之初，草創未定，部中主管之範圍，各司職掌之權限，以事實上之遷移與便利，略有變更，國民政府於十八年十一月十八日，頒佈修正鐵道部組織法，本部依照原則，擬訂分掌事務章程，計分總務，業務，財務，工務四司；聯運，衛生，統計三處；設參事，秘書兩廳；分別改委陳延炯為總務司長，參事關廣麟暫兼業務司長，胡繼賢為財務司長，薩福均為工務司長，以業務司長兼任聯運處長，莫介福為統計處長，胡宣明為衛生處長；復以今夏二漢鐵路委員會，以陳伯莊為委員長，卓康成為株韶段工程局長；又定二十三年底，完成粵漢鐵路，特設立完成隴海鐵路委員會，以關廣麟為委員長，凌鴻助為隴海工程局長；又定二十三年底，完成粵漢鐵路，特設局局長；又為收回粵漢商股，特設立粵漢鐵路公債基金保管委員會；其餘審訂鐵道詞典委員會，審查借款合同委員會，均經次第設立，此則本部最近改組進行之大略也。

(二) 主管事務之分析

表 寧 職 部 道 鐵 院 政 行 府 政 民 國





## (三) 內部組織及工作之分配

鐵道部規劃建設管理全國國有鐵道國道，及監督省有民有鐵道。

鐵路部內，設參事祕書兩廳；總務業務財務工務四司；聯運統計衛生三處；及各委員會。

參事廳，設法制編訂兩股，掌理本部法案命令之撰擬審核及纂輯登記。

祕書廳，設機要編譯圖書三室，掌理撰擬保管機密函電核稿編輯繙譯及部會議等事項。

總務司，設事務科文書科育才科人事科，分掌下列事項：

- 一、關於收發分配撰輯保存文件事項。
- 二、關於部令之公布事項。
- 三、關於典守印信事項。
- 四、關於本部及所屬各機關職員之任免獎懲事項。
- 五、關於編造行政報告事項。
- 六、關於鐵道行政及技術人員之訓練教育事項。
- 七、關於鐵道職工教育及附屬學校事項。
- 八、關於本部經費之預算決算及會計庶務事項。
- 九、關於其他不屬各司會之事項。

業務司設營業科運輸科勞工科，分掌下列事項：

- 一、關於鐵道營業之監督管理及發展改良事項。
- 二、關於鐵道運輸之整理及機車車輛之調度事項。

- 三、關於鐵道運價之規定事項。
  - 四、關於國內外聯運事項。
  - 五、關於鐵道營業設備需要之審定事項。
  - 六、關於鐵道員工之待遇保障事項。
  - 七、關於鐵道警衛之編練，指揮事項。
  - 八、關於鐵道防疫及其他衛生事項。
  - 九、關於省有民有鐵道業務之監督事項。
  - 十、關於國際鐵道事項。
  - 十一、關於國道業務事項。
- 財務司設理財科，計核科，債務科，調查科，分掌下列事項：
- 一、關於鐵道預決算之編製審核事項。
  - 二、關於鐵道款項之支配保管事項。
  - 三、關於鐵道債務之整理償還事項。
  - 四、關於鐵道改良擴充建設之籌款事項。
  - 五、關於鐵道帳目單據款項之稽核事項。
  - 六、關於鐵道會計及統計事項。
  - 七、關於鐵道財產之處理事項。
  - 八、關於鐵道土地之收買處分事項。
  - 九、關於鐵道之經濟調查及設計事項。

十、關於省有民有鐵道財務之監督事項。  
十一、關於其他一切鐵道財務事項。  
十二、關於國道財務事項。

工務司，設工程科，機務科，設計科，分掌下列事項：

- 一、關於鐵道工務之監督，管理及擴充，改良事項。
- 二、關於鐵道綫之測定，及其工程設計事項。
- 三、關於鐵道建築工程之監督，管理事項。
- 四、關於鐵道終點及沿綫附屬區域，市街，港埠之建設事項。
- 五、關於鐵道工程，機械建築，材料購置之審核事項。
- 六、關於鐵道機廠，材料，工廠之建設，管理事項。
- 七、關於省有，民有鐵道，工務之監督事項。
- 八、關於其他一切鐵道工程建築事項。
- 九、關於國道工務事項。

鐵道部置部長一；政務，常務次長各一；參事二人至四人；密書四人至八人；司長四人；科長十二人至十六人；科員一百二十人至一百六十人；技正十人至二十四人；技士二十人至三十人；技佐二十人至二十四人。

鐵道部為規劃全國鐵道國道系統，統一鐵道會計，編纂鐵道法規，採購鐵道材料，審定技術標準設置各委員會。

鐵道部設聯運處，辦理國內，國際，鐵道聯運及清算事項。

鐵道部設統計處，辦理全國鐵路各項統計。  
鐵道部設衛生處，統籌各路衛生改進事項。

#### (四) 成立以來之成績

我國鐵道事業，因受頻年軍事影響，恢復整理，急不容緩！鐵道部成立，甫經年餘，對於整理舊路之統一管理，會計獨立，及完成粵漢、隴海兩路，建築新隴綏路，均在積極進行中，茲將經過情形，分別列舉如下：

#### (甲) 對於整理實行者：

- 一、取消軍事協餉，及軍事附加捐並各省鐵路雜捐。
- 一、整理各路債務，並製定各路內外債及料價欠款表。
- 一、整理軍運帳目。
- 一、設立統計鐵道會計委員會，實行會計則例，及整理各路帳目。
- 一、實行預算制度。
- 一、整頓京滬滬杭甬兩路洋員盤據積弊。
- 一、設立衛生專處，各路皆派衛生專員，改善衛生事項。
- 一、設立路警教練所，訓練路警，以謀行旅安全。
- 一、設立購料委員會，用標購法，採辦各路所需材料，以期款不虛糜。
- 一、開駛京杭通車。
- 一、開駛平浦通車。
- 一、派員分勘各路橋樑，及黃河橋樁，以備分別修建。

- 一、派外國顧問及技正，視察各路工機事務，以求改良。
- 一、調查各路軌枕情形。
- 一、提高工人薪金，由日薪改月薪，由每月七元五角，加至十四元及二十元。
- 一、提高幼年工：凡年齡十四歲以下，嚴禁雇用，十四歲至十八歲為幼年工，准擔任輕便工作。
- 一、編製各項圖書表冊。

(乙)關於擴充或籌備者：

- 一、粵漢、隴海兩路工程，亟圖完成，已分委工程局長，測量建築。
- 一、京粵、湘滇、粵滇等綫，正在測量進行。
- 一、同蒲路建築預算，已經核定。
- 一、寧湘路路基，已派專員清厘保管。
- 一、在滬邀集工程討論會，規劃新綫選綫原則等十餘項。
- 一、調查沿計劃綫二百里內地質，礦質。
- 一、測勘武漢水流地形，備築武漢橋梁。
- 一、調查農業經濟，已從江蘇省太倉，吳縣等地着手。
- 一、籌備開駛京遼通車。
- 一、籌備統一運貨，已由貨等運價委員會，改訂貨物分等表，定明年一月一日實行。
- 一、籌備計劃各路員工待遇，已擬定鐵路員工服務條例，送立法院審議。
- 一、籌備建築設備完美之工人寄宿舍及公益社，先就上海、常州等處試辦。
- 一、召集國道設計委員會，審定各種計劃大綱。

- 一、調查各省公路工程、工料、車輛；並令閩、浙、贛，區經濟調查隊，先查福建省詳情，以資考核，為國道進行之預備。

(五)預算之計劃

我國鐵道事業預定之計劃，已由鐵道部擬定程序，於訓政時期分年進行，茲列舉如左：

(查預定計劃中，有已經着手進行著有成績者，可參閱「成立以來之成績」一段。)

(一)法規事項：

- 一、劃一章制 編訂國有直轄各路組織及章制，公布實行。
- 一、劃一文字 規定各路文字，一律專用中文。
- 一、釐定任用人員規章 釐定鐵道職員任用資格及薪級待遇，按照考試辦法，由考用至於實行其成。

(二)財務事項：

- 一、整理鐵道債務 清查各路債務情形及收支狀況，籌擬整理方案，與債權人商洽實行。
- 一、改定借款合同 研究各借款合同條文，規定借款合同大綱，凡有損利權不合規定借款合同大綱者，均準備交涉改定；其尚未興工之各路借款合同，擬一律廢止；其假鐵路名義之政治借款、名不符實者，其合同一律改訂。
- 一、整理鐵道會計 編製各路預決算案，照案實行統一鐵道會計，恢復統一會計委員會，以總其成。

(三)業務事項：

- 一、修訂及劃一各路客票貨運價格 鐵道運價關於國計民生者甚鉅，曾經鐵道部組織貨等運價

委員會，製定普通分等表，並修訂各項重要規章公布；惟貨物名稱及分等，雖易統一，然各路建築成本不同，歷史不同，各地出產品價值不同，市場銷售情形不同，是以各路貨客運價，高低不一；茲為力求劃一起見，先謀各路客票運價之劃一，最低限制，以「一分一里制」(One cent one mile)為標準，進而謀區域貨物運價之劃一，再進而謀全國貨物運價之劃一。

一、釐訂各路行車時間表 各路行車時刻，關係交通之發展與營業之增進，至為重要；前者此項時刻表，由各路自訂，對於他路應行銜接之列車時刻，多不注意，不特商旅咸感不便，即聯運事務亦受影響，擬即詳加修訂，俾增便利。

一、改善職工待遇 調查統計各路職工生活狀況，編製工資指數及生活費指數表，再修訂職工最低薪額，提高職工生活，一面實施職工教育、技術教育，一面舉辦消費合作社、職工新村，並實行工資儲蓄、職工保險等。

一、積極籌備各項聯運 聯運為謀便利旅客，及發達營業之共同事業，擬即籌備各項聯運會議，每歲舉行一次，以謀此項事業之改良及推廣。查凡國內各路貨客聯運，已停辦者，一律恢復；未舉辦者，亟加籌備；且進而籌備中日聯運，繼續舉行第十五次中日聯運會議；再進而籌備歐亞、亞美聯運，加入國際聯運組織。至於各路與航運聯絡事項，及國道、汽車道聯絡運輸事項，皆由聯運會議分別審議實行。

一、集中全國鐵路購辦材料 組織購辦委員會，凡採辦各路機車、車輛、鋼軌、枕木、橋梁、機器、輪船、電桿等類，均應由會用招標法照章購辦。至燃料、五金、電料、水泥、木料、油脂、漆料、石棉、服裝、文具、印刷品等類，如價在五千元以上者，由各路呈部核准，

交會購辦；五千元以下者，由各路局自行招標選購；二千元以下者，由路局自行選購。俟將全國各路需用材料統計審核完竣後，對於各路所需大宗材料，按照數量，訂定長期合同，躉批購辦，源源接濟；並擬設五金材料廠、枕木防腐工廠，自行製造，以供各路之用。

#### (四)工務事項：

一、修理毀壞之路線及機械等之設備 國有鐵道以及各種設備，迭因軍事而毀壞，現宜積極查勘，分別修理補充，務期於最短期內盡量恢復。

一、改良並增加平綏、平漢、津浦、北寧、隴海各路工機等項之設備 平綏、平漢、津浦、北寧、隴海各路，為我國重要幹線，現在運輸需要，日趨繁重，則設備亦宜擴充，如橋梁、軌道之加固，機車、客貨車之添購，各處枕木之添換，電報、電話之改進等等，皆宜積極擴充，以應時勢。

一、完成粵漢、滬杭甬、隴海各路未竣工程 粵漢及隴海兩路經中央第二次全體會議議決限至民國二十一年底及二十三年底分別完成；現經對各該路工程事務所設立專局，辦理進行，計可如期辦竣；至滬杭甬路之杭州、百官一段，亦籌措經費，以期早日完成。

一、設立機車、車輛及交通材料製造廠 各路車輛、機車修理廠雖足勉強應付，然受歷年路款缺乏之影響，對於補充維持，類多荒廢，故第一步為恢復工作，第二步為擴充及改良之工作。機車製造廠及交通材料製造廠，以發展路務言，自應設辦；然此時應否設辦及設辦至若何程度，不能預定，此純為製造經濟問題，擬先從事研究，然後進行。現決定於最近期內舉辦橋梁廠，擬於武漢設廠，製造標準橋梁，供給舊路橋梁抽換，及新築各路之用。

一、測勘興築全國鐵道 全國鐵路線之測勘興築，曾經鐵道部擬具庚關兩款築路計劃，提經中

央政治會議修正通過。更經二中全會決定限期完成粵漢、隴海兩路，並興築新隴綏線。查庚關兩款築路計劃案內，未經測量者，爲京粵、粵滇、湘滇、福昌、韶昌、寶欽及經會議增加之渝柳線，擬於最短期內測量完竣；惟所有該案計劃各線（除粵漢、隴海兩路之未成段外），連同新隴綏線，總長幾約一萬英里，共需建築費約洋十二萬一千四百餘萬元，款既過鉅，祇能分批籌措。除將二中全會議決之新隴綏線，及庚關案內第一組之滄石線，首先興築外，其餘各線，並當遵照中央政治會議修正程序，依次興築。

一、修築全國道路工程 全國國道主要幹線之路線網，業經規定，計分本部線及邊防線兩種，總計約長六萬七千餘里，估計建築經費需銀三萬六千四百餘萬元，擬分四期興築。至籌款之計劃，分稅款之指撥及公債或證券之發行，業經開具計劃，咨送立法院審議；並擬將第一期興築各路，約長一萬六千里，需款八千餘萬元，先行設法籌辦完竣，再辦其次。

#### 第四節 鐵道部報告運用庚款築路情形

民國十八年六月十七日本黨第三屆二中全會，決議撥用庚款發展建設事業，交各有關部按照計劃分別執行。其關於建築鐵路部份，鐵道部曾於民國十九年二月十九日，向三中全會報告進行概要如次：

完成粵漢鐵路：完成粵漢鐵路事宜，正積極進行，所有工程上之各種手續，均已籌備。祇以庚款迄未撥到，曾令北寧、京滬、平漢各路分別籌墊若干，先資應用。現正就籌到之款趕先興築，并組織「完成粵漢鐵路委員會」盡力督促，以期提早完成。

新路線之測量與沿線之地質經濟調查：(1)京粵線已測量完竣；(2)粵滇線現已測竣一千五百里；(3)湘滇線測竣者千餘里。關於地質及經濟調查，均分別遴派技術人員分組出發，現仍在進行中。……

請求事項：請轉令財政部迅將俄意庚款全部三分之二劃撥管理，俾得計劃發行鐵道建設公債，完成未成各幹路工程。……

#### 第五節 鐵道部整理鐵道行政情形

民國十八年六月十七日本黨三屆二中全會，決議整理鐵道行政案，交鐵道部執行。十九年二月十九日，鐵道部長孫科同志向三中全會報告辦理情形如次：

##### 一、統一各路管理權：

(甲)已辦事項：——(1)辭退京滬滬杭甬兩路瀆職洋員；(2)修改京滬路管理合同；(3)北寧路關內外兩段實行統一管理；(4)粵漢路、廣九路、廣三路收歸部轄；(5)南潯路由江西省政府咨商歸部管轄；(6)膠濟路設管理委員會接管；(7)商辦之潮汕路亦由部派委員整理，成績頗佳。

(乙)困難情形：——(1)局長任免權不能貫徹；(2)車輛被扣；(3)軍運整理困難；(4)軍人無票乘車及強運商品；(5)工人行動越軌。

##### 二、會計獨立之障礙：

(1)軍需協餉猶須負擔；(2)各路貨捐雜稅不能取消；(3)軍運及協餉轉帳尚未實行。

##### 三、各路軍事附捐之取消：

粵漢、廣九、廣三三路附加軍事捐一成，及隴海路糧貨各項軍事附加捐，經先後取消；平漢路軍事附加捐於十八年八月六日停止；道清路於十八年七月二十日停止；惟平綏一路尚未遵行，且捐率最重；又潮汕路亦經商由粵政府決自十九年三月一日起取消。

## 四、今後計劃：

(甲)由本部努力者：——(1)完成各項統計工作，以爲整理之標準；(2)繼續積極謀聯運之恢復；(3)厲行淘汰冗員以節糜費；(4)改定運價以獎進農工商業；(5)劃一機車車輛標準以便修理；(6)改用防腐枕木以固路基；(7)籌辦工人補習教育及員工消費合作社，以改善工人生活；(8)整理債務，以恢復國有鐵路之對外信用；(9)興辦附屬營業，以裕收入。

(乙)請求中央決定辦法嚴厲執行者：——(1)由政府嚴令軍人不得干涉路政，違者以反革命論，立予嚴懲；(2)由政府明令各路軍事協餉及各貨捐雜稅完全取消；(3)由政府早日頒布國債整理法，使鐵道債務，得以着手整理，而保全國家信用。

## 第六節 鐵道部對鐵道政策之主張

本黨從政同志孫科，於十九年十一月向中央三屆四次全會提出同年三月至十月八個月中之工作報告。是年因閻馮叛變，鐵路爲加強討逆軍事運輸，以致原定整理、建設各項計劃，均因軍事影響而未能順利進行。但因鐵路同仁之全體努力，於達成軍運任務之餘，對執行整理路政及各項建設計劃，仍能勉勉推進，未嘗因時局多艱而曠職守，誠屬難能可貴。惟以當時形格勢禁，以致二中全會所決議之整理鐵路行政案，與撥用庚款發展建設事業案，均無法按計劃執行；不特建設新工未能邁進，即原有鐵路亦以國家不幸，叛變紛乘之故，受損獨巨。末後並提出努力之方向，希望政府與國人，急起直進，合力促成。其原報告如下：

自本年三月閻馮叛變，中央不得已而用兵，於今半年，大難始平。職部職掌鐵道，在此軍事期內，所有前定整理、建設各項計劃，多受影響，未能順利進行；惟對於討逆軍事運輸，日夕督率各路員工，

竭力服勞，未嘗稍懈。就京滬、滬杭甬兩路軍運工作計，開行軍車至五百八十列之多，行車里程達七萬三千里之數，其每日附掛客貨車開行者尚不在內；該兩路在此軍運期內，並能維持客運、貨運，毫無停滯，車輛亦不虛糜。他如津浦、隴海、平漢、湘鄂各路，則車輛調度，幾於十之七八全屬軍運，以至入不敷支，欠薪數月，而員工咸能枵腹從公，安然無事，此皆仰仗中央威德，始足致此也。同時職部對於北方秘密工作，亦曾遵奉國府令籌集款項，以充軍費，並派部員北上，協助中央所派負責同志，共同努力於偵探逆情，牽制逆軍，各項工作，均著成效，另有報告。凡此均爲職部在軍事期內之特別任務。至於刷新部務，整理路政及執行各項建設計劃，職部亦竭其能力所及，電勉進行，未嘗以時局多艱，曠其職守也。謹擇要報告如左：

## 一、總務事項(略)

## 二、業務事項(略)

## 三、財務事項：

- (一) 爲將粵漢鐵路實行收歸國有 職部自本年一月呈准國府將該路收歸國有，即於四月一日以該路廣韶、廣三段收入爲抵押，發行公債二千萬元，以收回舊股，原定截至九月底止，已換發公債一千二百六十萬餘元，現復展限至十二月底止，到時即可完全收回。
- (二) 爲規定各路收存款項辦法 經斟酌各路情形，分別規定庫存現款，至多不得過若干萬元，如有逾額，即分送指定銀行存放；復嚴定出納款項辦法十則，關於銀行取款，路局解款及出納課收付，均有詳細規定，經通飭遵行，用杜流弊。
- (三) 爲統一各路財產保險辦法減輕保費 以前各路財產保險，多自行處理，保價甚高，虛糜不少；本年始由職部統一辦理，擇保險公司之信用最著、價格最低者二家，交其承保，每年

節省路帑，爲數頗鉅。

(四) 爲整理各路債務 以前部中對於各路債務，多無確數可查，因之整理工作，着手最難；職部年來編制表格，紛向各路調查，一面在部釐訂各種帳簿，分別登記，現已大致就緒。截至十八年止，計各路負債總數，屬長期內外債達八萬二千五百餘萬元，短期內外債達一萬三千六百餘萬元，料價債款達一萬零四萬餘元；財政部以鐵路名義訂借，向由財部担当者亦達九千二百餘萬元，合計不下一十一萬五千九百餘萬元。職部以鐵道建設，勢必須吸引外資，而欲吸引外資，必須先維舊債信用，故對於經濟稍裕之路，凡懸欠未付者如北甯之唐榆雙軌借款，粵漢路之短期商欠，與平洋員欠薪等，均經令飭分期清償。一俟軍事結束，國內寧定，再將債務全盤整理，以免長淪破產也。

(五) 爲經濟調查 職部爲明瞭 總理鐵道計劃線沿線經濟狀況，曾規定調查方法三種：曰實地調查；曰委託調查；曰通訊調查，以爲選線標準，均經分別緩急先後舉行。如川滇黔桂區、閩浙皖贛區，均經實地調查，結束回部。至地質調查，復與北平地質調查所商定合作辦法，派員分隊分期調查，至本年五月，亦已先後結束。此外如各路捐稅調查，及未成線沿線各縣輸出入及過境貨物調查，亦分別製表，令各路局及委託各省政府查填彙報，以備參考。以上各種調查報告表冊，均在整理中。

(六) 爲請求接管撥充鐵道建築費之俄庚款部份 雖案經行政院會議決議，遵照中央決議，將俄庚款三分之二由財政部撥交職部管理，並定前由該款撥付北平教育經費三分之二，改由職部担任，並奉行行政院令飭遵；但因時局關係，財政部至今迄未能照辦。

(七) 爲取消各路貨捐及各項雜捐 案經三中全會決議，亦因各省政府及財政部未允照辦，現在

尙爲懸案也。

(八) 爲會商鐵路材料納稅記帳辦法 案經行政院會議決議通過，召集財政部與職部會商，惟歷時半載，多次會商，以財政部未能同意，至今尙無結果，尙待繼續磋商。

以上(六)、(七)、(八)三項，均爲職部奉命辦理，而尙無效果者，必賴中央再有具體辦法決定，然後始能於鐵路整理與建設之工作得以放手進行也。

#### 四、工務事項：

(一) 爲各路之新工設計 其辦理情形如次：(甲) 粵漢鐵路之完成工作，韶樂段一部土石方及隧道工程，已於本年五月實行開工，各橋河底之鑽探工作，將次完竣。(乙) 計劃路線之測量工作，計湘滇線已測竣五千餘里，粵滇線自昆明測經貴州至廣西之凌雲縣後，以戰亂暫止；欽渝線自貴陽北行至重慶一段約長五百二十公里，草測完竣。(丙) 京浦車輛之輪渡計劃，經擬定用活動橋樑式，設計圖樣已製竣，現由專門委員會詳細討論進行。(丁) 首都中央旅客總車站之決定，本年六月經由首都建設委員會第二十八次常會議決採用部擬計劃，以明故宮后宰門以北地段爲中央車站地點，現已派員測量。(戊) 平漢、粵漢接軌計劃，經聘由美國華特爾博士率同職部技士前往測定；至橋梁江底地質，亦已鑽探竣工。

(二) 爲各路之整頓擴充 其辦理情形如次：(甲) 京滬、滬杭甬路之整頓改建 該路首都車站業已動工，至展長崑山、蘇州、無錫、鎮江等處月台，及無錫、石塘灣間等距離較長之處，須添設車站以及設法節煤、枕木試改鋼枕、訓練工人、加固橋梁等項，均經飭令籌辦。

(乙) 湘鄂路之整頓 該路迭受軍事影響，路軌失修，車輛損壞，現就其工機車各務現狀

，及將來需要情形，核定增添設備計劃，飭分五年辦竣。(丙)南潯路之整頓 建築南昌正式車站，並於九江站購置臺船，另建堆棧，添設路軌及馬路等項，均經核飭進行。(丁)各路橋樑之換固 膠濟、津浦橋樑本弱，均已着手辦理。(戊)各路被毀橋樑之修復 湘鄂、津浦、膠濟等路，經軍事毀壞之橋樑，均於短時間修竣通車。(己)各路車輛之添購 機車前經添購三十餘輛，現添購貨車三百輛，分配各路；京滬路另購鋼車一百輛，俾增運輸能力。(庚)湘鄂、株萍兩路之接軌 已令飭動工，約期兩月可竣。(辛)北寧路唐山、皇姑屯兩機廠之計劃擴充 已將此案大體核定，並飭局將詳細計劃，擬呈核辦。為材料機廠交通等項之調查研究 其辦理情形如次：(甲)歐洲各國鐵路材料製造情形之調查 已令派孫技正謀、凌局長鴻勛兩員辦理。(乙)日本鐵路機廠組織之派員調查 業飭京滬、膠濟、津浦三路各派機務人員前往。(丙)聯鎖鋼板橋樑之試用 先在北寧路橋墩試辦。(丁)路用枕木材料之調查研究 經通令各路呈送木樣名稱、產地等項，到部考驗，再就本國調查計劃，以與國貨，而杜漏卮。(戊)各路用煤之調查研究 經詳訂表格，分發各路詳細聲復，再通盤籌劃，研究改進。(己)上海水路交通銜接之研究 查吳淞沿江近海，可停巨舶，擬在該處購地建站，置車場，舖軌道，以接京滬路。淞滬支線並建最新式大規模之碼頭、堆棧，經令飭京滬路等籌議，復候核辦。

職部八月來工作之較為重要者既如右述，自顧成就至少，按諸中央前此各項重大決議案之交職部負責執行者，如在去年六月二中全會振刷政治決議案則曰：(一)厲行鐵道管理統一及會計獨立制，以恢復國營鐵道事業之信用，而促其發展。(二)嚴禁軍隊與地方政府非法征收各鐵路之附加軍費、鐵路貨捐及其他一切正當運費以外之苛捐雜費，以便商貨流通，而紓民困。又在撥用庚款發展建設事業決議案則曰：(一)

努力發展鐵道事業，並提前完成粵漢、隴海、新隴綏各線，由鐵道部負責辦理。粵漢限民國二十一年底竣工；隴海限民國二十三年底竣工；新隴綏限民國二十六年底竣工。(二)就庚款全部中撥用三分之二為鐵道建築經費。(三)撥用庚款完成之鐵路及其他建設事業，其母金所應得之贏餘，全數為文化教育經費。以上各案，均以形格勢禁，無術執行，不特建設新工不能邁進，即原有鐵路亦以國家不幸，叛變紛乘之故，受損獨巨；如平漢、津浦、隴海、湘鄂各路，計兩年以來，營業損失，總計不下七八千萬元，路產之損失，雖尚無確實數目，亦總在四五千萬元。加以金價飛漲，鐵路負債，無形增加四萬萬元，至債額竟達十一萬萬元之鉅量，是全國鐵路實已陷於破產之境矣。自今以後，苟非政府與全國民衆急起直追，對於殘喘苟延，奄奄一息之現有鐵道，共同維護；對於發展國富、解決民生之鐵道計劃，合力促成，則吾國經濟前途，實有不堪設想者。按諸 總理之所詔示，鐵道事業，固國脈所關，亦民命所寄也。職部職司所在，深用危懼，平時召集員司，共謀挽救，僉認二中全會各議案，苟不實現，則鐵道事業，永無發展之可能；而此次決議案之執行，則均非職部所能單獨負責者。現計欲整理舊路，勢非另舉新債不可，欲舉新債，則非清理舊債不可；欲清理舊債，又非鐵路收入加增不可；而欲增加鐵路收入，則又非澈底統一路政、取銷一切附加雜稅、軍稅及補充車輛、恢復設備、以暢通貨運不可。顧凡此數事，均須鐵道事業確能統一管理，俾得解去束縛，使自由發展，而後始有成效可期也。至於完成粵漢、隴海兩大幹線，今英庚款協定不久可見施行，粵漢完成，當可順利；惟隴海完成，須靠俄國庚款，前以軍事關係，財部未能即將該款移撥，今既軍事告終，潼陝克復，職部前擬完成該路計劃，祇俟俄庚款移撥，即可按序實施。此不得不求我中央執行委員第四次全體會議更有確切之規定，俾職部有所遵循也。

## 第七節 民十九年以前鐵路建設情形及其築路計劃

鐵道部長孫科同志，於民國十九年春應寰球學生會之請，對該會全體學生所作之講詞。所謂「二十五年來之鐵



路」，係從一九〇五年（即光緒三十一年）起至一九三〇年（民國十九年）止，二十五年間之鐵路建築，以及管理與經營之歷史。言詞極簡略，但已概括無遺；除說明事實及現狀外，並提出今後築路計劃及所擬之興築路線。喚醒國人，假以數十年之長治久安，又有總理鐵道計劃，為吾人指針，未嘗不可與歐美並駕齊驅。並強調國民政府既已定都南京，則南京為吾國政治之中心，吾人為求首都之鞏固起見，則鐵道線網，不能不首先計及；又以南部鐵道短少，為求開發南部寶藏，繁榮經濟，應力求鐵道之發展，以達此目的，其報告如後：

中國鐵道事業，在世界鐵道史上，雖屬後進，然亦有數十年之歷史矣。而二十五年之鐵道一題，自非短篇文字所能盡述，茲以應寰球學生會之請，倉卒間略陳梗概，誠不足以盡其萬一也。幸閱者諒之。

### 一 中國鐵道之起原

中國之有鐵道，始於光緒元年，英人議于上海老靶子路附近，經江灣至吳淞，築一輕便鐵道；其明年四月底完工，即行開車。因我國人士之反對，卒於光緒三年冬，以二十八萬兩購回而撤毀之。其後三年，又有唐胥鐵道之建築，唐胥鐵道者，由唐山煤井至胥各莊之輕便鐵道也。惟當時清廷禁駛機車，用騾馬拖載，不能引重載遠，乃利用舊鍋爐改造小機車，其力能引百餘噸，號中國之洛克特，於光緒七年五月，開駛于唐胥間，其後幾經展築，而成今之北寧路。故中國之正式鐵道，蓋以唐胥始。自此以後，清廷雖頑固守舊，然朝臣如李鴻章張之洞輩，亦有力倡建築鐵道者，於是各國爭起而攫取我國路權矣。

### 二 二十五年前之鐵道狀況

吾人回溯二十五年前，其時正值光緒三十一年（即西曆一九〇五年），是時國內鐵道既已漸次興築，而各國之欲以各種關係，取得中國鐵道建築權者，尤風起雲湧，不一而足；清廷亦漸知鐵道與國計

民生有切膚關係矣。當是時，主管鐵道行政之機關為商部通商司，在此時代，廣東之潮汕路新寧路，均由該部奏明辦理，此外由各省將軍督撫會同紳商籌辦，經該部核定者，有川漢、滇蜀、西潼、洛潼、粵漢、黑龍江吉長等路；由各省紳商士民集股自辦，經該部代奏者，則有江西、安徽、浙江、福建、江蘇、陝西、山西、廣西、廣廈等路。因當時鑒於借款築路有損主權，不能不提倡商辦，以資補救也。迄乎光緒三十二年九月，郵傳部成立，始將商部所轄路政，移交郵傳部接管，然舊卷僅十六宗，新卷一百零二宗，其事務簡單，亦可想見而知矣。

### 三 鐵道行政機關之沿革

（一）郵傳部時代：前清光緒三十二年九月二十日，上諭外務部吏部大加改革，又廢工部併入商部，改為農工商部，而關於輪船、鐵路、電綫、郵政等事，另設郵傳部以專司之。於是鐵路行政，悉由郵傳部路政司主管，路政司之職權，雖規定為「管理監督已成之官辦鐵道，及籌議續修各鐵道事宜」，然事實上，駢枝機關，依然雜出，路政司直轄者，僅京張及商辦各路，其借款與官辦諸路，則設鐵道總局以專管之。復設漢粵川籌備處，各自獨立，有直接與外人交涉並執行借款合同之職權。迄宣統元年，更有津浦鐵路督辦公司，亦有獨立之權衡，以致各自為政，路政之不堪問也如此。

（二）交通部時代：民國成立以後，改郵傳部為交通部，設路政、航政、郵政、電政四司，分掌部務，雖其組織上與郵傳部不相上下，然路政稍歸統一，而舊有之鐵路總局，及川粵漢籌備處，以及津浦鐵路督辦公所等機關，悉先後裁併路政司，民國三年七月十日，公布修正交通部官制，其第一條關於路政司所轄事務如下：（一）關於籌劃鐵路建設事項；（二）關於管理國有鐵路業務及附屬營業事項；（三）關於監督地方公共團體及民業鐵路事項；（四）關於監督陸上運輸事業事項。第五條云：路工司所掌事務（一）關於管理國有鐵路工務事項；（二）關於監督地方公共團體及民業鐵路工務事項；（三）

關於鐵路材料之購買、製造、分配、保管、事項。第八條云：鐵路會計司所掌事務（一）關於稽核各路進出款目冊報事項；（二）關於稽核各路預算事項；（三）關於管理各項公產公物事項；（四）其他關於鐵路所屬一切款目出入事項。故在民國三年之際，鐵道行政，實劃歸路政司、路工司、及鐵路會計司三司，分別掌管。其後雖稍有變革，然大抵鐵道行政，與郵電航三者並列，而為交通部範圍以內之事項也。

（三）鐵道總公司 當民國元年九月，總理任全國鐵路督辦，組織民國鐵路總公司，積極籌劃大規模之鐵路建設計劃，並預定先築三線：（一）由廣州經廣西雲南接緬甸鐵路；（二）由廣州經湖南四川達西藏；（三）由揚子江口經江蘇安徽河南陝西甘肅新疆迄於伊犁。並預擬辦法三項，以促鐵道建設之實現：（一）借款修路，如京漢京奉滬寧諸路之辦法；（二）招股修路，中外合資，組織在中國註冊之公司；（三）批給外人承辦，以四十年收回國有，惟其條件以不得防礙中國主權為限。蓋總理擬定里程為二十萬里，並假定公司之資本為六十萬萬元，如以十年修成，則四十年之後，不論盈虧，我國均得以無價收回國有，固可不費一錢，而獲六十萬萬元鐵道之資產，實無異每年獲得一萬萬五千萬之大利，其計劃之宏遠，蓋可想見。然當時國人方以其為理想，而訕笑之。其後又以政局變更，不一年而其苦心孤詣，皆付之東流矣，惜哉！

（四）鐵道部之成立 自國民政府北伐成功，統一中國以後，在民國十七年十月以前，全國鐵道行政，仍舊歸交通部直轄。第自訓政開始以還，全國上下均以為非依照總理實業計劃，實行建設工作，不足以符革命之本旨，而建設工作，又以交通為首，鐵道之建設，則尤為當務之急焉。總理有云：「實業發展之根基，故特於十七年十月間，決定於行政院之下，創立鐵道部，綜理全國鐵道，以期實現

總理之鐵道計劃。而科委任部長，視事以後，以鐵道事業，為總理遺志所在，敢不兢兢業業，匪勉將事，以慰總理在天之靈。是年十一月一日鐵道部成立，爰遵國民政府頒布之鐵道部組織法，設總務、理財、管理、建設四司，並揭「管理統一」、「會計獨立」兩大原則，定為鐵道施政方針。一年以來，對於整理舊路之統一管理，會計獨立，及完成粵漢、隴海兩路，建築新隴綏綏等項工作，均在積極進行之中，想不久可觀厥成也。

#### 四 國內鐵道之發展

中國之有鐵道，始於淞滬鐵道，其長不過十英里而已，其後，始有廣三鐵道之修築，而其長亦不過四十四英里。自此以後，其相繼興築者，有北寧、平漢、京滬、滬杭甬、津浦、平綏、正太、道清等十八綫較長之鐵道出現，自一九〇四年至滿清末葉，七年之間，共有鐵道四千英里，迄民國成立，各重要鐵道，均漸次收歸交通部直轄，而以前之反對鐵道國有政策者，亦因政改民主，而消聲絕跡。第自民國成立以來，因國內軍閥秉政，內亂頻仍，千變萬化，層出不窮，全國鼎沸，歲無寧日，所謂中央政府，政令固不得出都門一步，而各省軍閥，以互爭雄長，方窮兵黷武之不暇，孰肯顧及鐵道事業之發展乎？故民六以後至十六、七年之間，不過將原有之路綫展築岔枝，或將未成之綫，加以完成，計其展築之路綫，不過三千英里左右而已，以前清所築路綫合計之，全國鐵道共有六七千英里。茲將全國已成鐵道之名稱及里數，表列於左：

| 路名 | 起  | 訖 | 幹線 | 里數  | 枝綫 | 里數  | 共  | 計   |    |
|----|----|---|----|-----|----|-----|----|-----|----|
| 北寧 | 北平 | 至 | 瀋陽 | 六〇七 | 英里 | 二一五 | 英里 | 八二二 | 英里 |

|            |        |           |          |            |
|------------|--------|-----------|----------|------------|
| 平漢         | 北平至漢口  | 一、二三四公里九三 | 三五三公里一八七 | 一、五七八公里一一七 |
| 津浦         | 天津至浦口  | 一、〇一三公里八三 | 二一八公里二〇  | 一、二三二公里〇三  |
| 平綏         | 北平至包頭鎮 | 八一五公里九八   | 一八六公里一九  | 一、〇〇二公里一七  |
| 道清         | 道口至清化鎮 | 一五〇公里     | 二八公里四〇   | 一七八公里四〇    |
| 正太         | 石家莊至太原 | 二四二公里九五   | 九二公里八〇   | 三三五公里七五    |
| 京滬         | 南京至上海  | 三一三公里四二   | 七六公里八八   | 三八八公里三〇    |
| 滬杭甬        | 上海至寧波  | 二七九公里     | 六〇公里六〇   | 三三九公里六〇    |
| 廣九         | 廣州至深圳  | 八九英里七三    | 一二英里七二三  | 一〇一英里四五三   |
| 吉長         | 長春至吉林  | 一二七公里七六   | 三一公里五六   | 一五九公里二二    |
| 四洮         | 四平街至洮南 | 三一二公里三    | 一一三公里七   | 四二六公里      |
| 株萍         | 萍鄉至株洲  | 九〇公里五     | 十公里八四    | 一〇一公里三四    |
| 廣三         | 廣州至三水  | 一百華里      | 尚未成功     | 一百華里       |
| 粵漢路<br>湘鄂段 | 武昌至株洲  | 四一五公里六    | 四二公里七一三  | 四五八公里三二三   |

|            |          |                 |        |           |
|------------|----------|-----------------|--------|-----------|
| 隴海         | 海州至蘭州    | 長二千公里<br>已成八百公里 |        | 八百公里      |
| 膠濟         | 青島至濟南    | 三九四公里〇六         | 四七公里八七 | 三四一公里九三   |
| 漳廈         | 廈門至江東橋   | 二十八公里           | 二公里三五〇 | 三十公里三五〇   |
| 粵漢路<br>廣韶段 | 廣州至韶關    | 四百〇八華里五一        |        | 四百〇八華里五一  |
| 潮汕         | 潮州至汕頭    | 二十四英里二          | 一英里九   | 二六英里一     |
| 寧陽         | 斗山至寧陽北街  | 二百二十華里二九三五      | 五十八華里七 | 二七八華里九九三五 |
| 南潯         | 九江至南昌    | 一百二十八公里一四       | 十公里一六  | 一百三十八公里三  |
| 箇碧         | 碧風塞至箇舊   | 七十二公里           |        | 七十二公里     |
| 齊昂         | 齊齊哈爾至昂昂溪 | 四十七華里           | 五里     | 五十二華里     |
| 大冶         | 大冶至石灰窰   | 三十六里            | 二十里    | 五十六華里     |
| 台棗         | 台爾莊至棗莊   | 九十華里            | 無      | 九十華里      |
| 大圖         | 大寶山至圖們江  | 六十三里            | 五英里    | 六十八英里     |

五 鐵道債務會計及營業收支狀況

## 甲、債務

我國鐵路在二十五年前之十年間（光緒二十二年至光緒三十一年），適為各國對華競爭權利時代，羣以攫得鐵路建設權，為其勢力範圍之根據。而當時滿清當局，又復迷於世界大勢，罔知鐵路關係一國國計民生之重要，屢與各國締結苛刻合同，舉借巨額借款，以致遺禍至今，負擔愈積愈重，清償愈覺困難，考其大借鐵路外債時期，實以前清光緒二十四年至宣統二、三年間，為額最鉅，如北寧、京滬、滬杭甬、廣九、津浦、汴洛、正太、吉長、道清、湖廣、及匯豐匯理正金等借款，胥於此際成立。當興辦之時，即受合同束縛，感受種種困難，未得圓滿進行，為合乎經濟之設施，以致各路營業，不克充分發達，償債能力，不克逐漸增進。又借款利息，在建築時代，均由借款項下支付，但一入營業時代，不問其收入多寡，能力如何，即須由其進款項下，自行籌撥，而開始還本，期限又極迫促。按照歷來借款合同，多數係自第十一年起，開始還本，路工甫竣，或行車未久，營業尚未十分發達，且種種設備，猶未完善，全恃營業餘利，以為擴充改良之資，徒以急須付息還本，致不能充實設備，影響路務前途，實非淺鮮，而有時或因財力支絀，復須繼續借債，以致重增負擔。且築路時所需借款均屬約略估計，預算多不確實，故築路未竣，款已用罄，尚須賒欠工料，或另借短期借款，或再由部中設法接濟，此皆因國計支絀，及訂立合同之草率，致鐵道經濟，自始即陷於机陘之境。

民國以還，又訂立隴海、同成、浦信、欽瑜、寧湘、滬楓、四鄭、四洮、株欽、濱黑等借款。其中有僅發行一部分債票者，有祇付墊款者，且非全充鐵路本身之用，而其本息則仍由鐵路負擔，債累益增，應付愈難。然當民國二、三年間，鐵路財政，雖屬拮据，但一以大部分之借款，本金尚未到期，每年應付本息，不過一千八百萬元；一以鐵路會計，尚能保持獨立，是以對於各項債務，尤能力維信用，如期清償。

不料歐戰以後，世界金融驟形緊迫，歐洲財力，不能兼顧；一切債票，無從發行，在建築中及計劃建築各綫，均告停頓，所用之款，既等虛擲，到期本息，復須照付，損失之鉅，更不堪言，致使鐵路財政，大受打擊，陷入困境。且國內水旱兵災，連年迭出，維持營業，已屬不易，益以每年應還外債本息，較前倍增，而中央提用之款，地方協餉，及軍運記賬等，有加無已。非為外債本息，難以應付，即日用材料價款，亦至無法籌維。至是遂有延欠各債本息情事，初猶輾轉騰挪，勉力支持，厥後財政益陷困境，而清理之法，益感困難矣。

我國鐵路內債，一起於收回商辦各路；一起於籌付外債本息，暨各路擴充維持等費，及支墊政府挪移各款。當前清光宣之間，各省紳商，恐借款築路有損利權，力倡招股自辦，一時川湘、鄂皖、蘇浙、等省，均設立商辦公司，從事建設。斯即距今二十五年約五年間，正為我國收回利權熱烈時代。嗣以集款維艱，半途停輟，除蘇浙兩路外，餘皆毫無成績可言。民國二、三年間，陸續收歸國有，所有商股四千餘萬元，均由政府擔任，分期償還，初議商路收回以後，借款續辦，所欠商款，即由借款項下撥還，乃以歐戰之故，計劃未能實現，至今延欠尚未清償。

至國有各路，除平綏、株萍外，修築之時，大抵皆借外債，初未求助於內債。民國三年以前，各路經濟，雖非充裕，但每應付之債務本息，僅一千八百萬元，或由借款項下支給，或由餘利之內撥付，酌劑盈虧，調撥尚易。民三以後，歐戰發生，世界金融，異常緊迫，外資來源，頓告斷絕，所有各路應付借款本息，以及擴充維持營業等費，不得不藉內債以為周轉。而自辦之京綏鐵路，又正在展築路綫之際，需款甚鉅，尤非舉借內債不可。

且前交通部自身各項經費，及應付借款本息，數目日增，並有時受財政部之委託，籌墊政費，一遇鐵路收入不敷挪用之時，惟有向國內各銀行商借短期借款，以資應付。迄乎近歲，鐵路營業，因受時局

影響，財政已極困難，復須籌墊巨額軍政各費，而軍運記賬，地方協餉，亦與年俱增，致各路本身，亦至非借債度日不可。而此項臨時短期借款，利率既高，條件復苛，借此還彼，輾轉盤剝，愈積愈多，鐵路經濟，遂深入困境，無以自拔。

鐵道部成立以後，對此巨額債累，即毅然謀其根本整理，並組織鐵路債務整理委員會，規劃一切，積極進行，一俟通盤籌劃，當有切實辦法。茲將中國鐵路債務統計列表於左：  
中國鐵路債務一覽表（截至民國十七年底止）單位元

|      | 未到期           |             | 逾期           |              | 合計             |
|------|---------------|-------------|--------------|--------------|----------------|
|      | 外債            | 內債          | 外債           | 內債           |                |
| 有債票者 | 二九六、五八、六四〇・〇〇 | 七五九、三五、六九   | 九七、七三、八九二・五〇 |              | 三九五、〇二、七七・一九   |
| 墊款   |               |             |              |              |                |
| 無債票者 |               |             |              |              |                |
| 透支等  |               |             |              |              |                |
| 料價   |               |             |              |              |                |
| 合計   | 二九六、八三、三三〇・九六 | 二、二九〇、〇五・八七 | 二八、八八、九六六・五五 | 四、五八八、八五一・一七 | 五五九、四九〇、二六三・五五 |

我國鐵路，大抵係借外債建築，一切事務，均無成法可循，而會計一項，因借款之故，多按照借款

合同，操於洋員之手，各以其經歷者為準則；借英款者，即沿用英國辦法；借法款者，即沿用法國辦法；冊簿紛歧，手續互異。而報部賬冊，則又係輾轉譯造，不惟各路互相參差，即一路之報告，亦復前後不能一律，故欲知營業成績如何，辦理適當與否，極難稽考。爰於民國二年，極力提倡，規定統一法規，以為各路辦理會計之準繩，遂設統一鐵路會計委員會，聘美國哲學博士前美國會計統計總裁亞當士為顧問，派部中及各路辦理會計，素有經驗者，相助為理，而各路總會計，華洋各員，均任為參訂員，俾便根據學理，本諸事實，編訂良善之會計法，以免扞格難行。旋經派員分赴各路，調查向來會計辦法，編作報告，以資參考，經過長期之研究，始就各路向來辦法，將其獨到之處，及特具之點，按照會計學原則，從事改良，取新棄舊，舍異從同，將資本營業盈虧處計等，各項賬目則例，陸續編製，提出會議，詳加討論。經會議數十次，閱時一年有餘，始規定各項會計則例及格式，通令各路一體遵照辦理。

丙、營業收支

我國鐵路營業情形，在民國四年以前，向無統計，故收支盈虧如何，漫無稽考，最近數年則因軍事影響，帳目未能按時結束。茲將民國四年至十四年收支數目，列表於後，計營業進款由五千七百萬元，增至一萬二千四百萬元；淨利則由一千萬元，增至三千五百萬元，亦可見營業進步之一斑也。

中華民國有鐵路歷年收支總表 (單位元)

| 年 份  | 營業進款        | 營業用款       | 歲計支出       | 淨 盈 餘      | 營業比率 |
|------|-------------|------------|------------|------------|------|
| 1915 | 57,063,000  | 30,258,531 | 16,761,895 | 10,042,574 | 53,0 |
| 1916 | 62,761,720  | 28,842,277 | 13,192,687 | 20,726,756 | 46,0 |
| 1917 | 63,873,703  | 30,040,564 | 12,202,943 | 21,630,196 | 47,0 |
| 1918 | 77,652,152  | 34,322,615 | 9,824,418  | 33,505,119 | 44,2 |
| 1919 | 83,047,390  | 38,440,540 | 8,128,567  | 36,478,283 | 46,3 |
| 1920 | 91,443,932  | 42,780,106 | 7,875,738  | 40,788,088 | 46,8 |
| 1921 | 96,450,836  | 53,967,045 | 13,782,724 | 28,701,067 | 55,9 |
| 1922 | 99,556,229  | 56,659,483 | 16,880,046 | 26,016,703 | 56,9 |
| 1923 | 119,405,638 | 64,724,460 | 20,429,300 | 34,251,878 | 54,2 |
| 1924 | 118,551,263 | 67,378,395 | 21,746,347 | 26,423,521 | 56,9 |
| 1925 | 124,565,253 | 70,396,388 | 21,072,829 | 33,096,036 | 56,2 |

## 六 今後築路之計劃

中國幅員之廣，除俄國外，世莫與儔，而全國共有鐵道，不過六七千英里。除蒙古西藏不計外，每一百七十二英里土地，或每三萬三千七百人口，始有鐵道一公里；換言之，即中國每二百七十六英里土地，或五萬四千人，有鐵道一英里。以較之日本每二十英里土地，八千人口，有鐵道一英里，美國十二英里土地，三千八百人口，有鐵道一英里者，固不可以同日而語。即高麗每七十英里，或一萬三千人口，有鐵道一英里，印度每四十英里土地，八千六百人口，有鐵道一英里者，奚啻天壤之別？且德國土地僅中國二十分之一，而其鐵道達三萬九千英里；英聯合王國土地，僅中國三十二分之一，而其鐵道達二萬九千英里。此英德日美之所以成爲世界強國，而中國之所以成爲次殖民地歟。抑有進者，中國雖有此七千英里左右之鐵道，而強半皆係借外資之所建築者，吾人興言及此，不寒而慄。雖然，中國鐵道固非無遠大之期望也，苟國人能一致覺醒，假以數十年之長治久安，又有 總理鐵道計劃，足爲吾人之南針，固未嘗不可與歐美各國，並駕齊驅也。

自鐵道部成立以後，爲實現 總理手定十萬英里路綫之計劃，曾向中央政治會議，提出庚關兩款築路計劃一案，業已通過公布，設此項計劃，能見之實行，六年之內，以庚關兩款發行公債，可得四〇八、五〇〇、〇〇〇元，大約能築二千五百三十七英里鐵道，如此，則六年之內，除商營路線不計外，國有鐵道，將增至八千九百三十一英里矣。

擬定路綫如左：

| 組別    | 第一組               | 第二組               | 第三組                      | 第四組                                     |
|-------|-------------------|-------------------|--------------------------|---|
| 綫名    | 株漢路<br>粵漢路<br>株韶段 | 滄石路<br>瀘海路<br>潼蘭段 | 京湘綫<br>京粵綫<br>韶昌綫<br>福昌綫 | 粵滇綫                                     |
| 性質    | 已定綫               | 已定綫               | 新擬綫爲韶昌福昌兩綫之比較綫           | 新擬綫爲湘滇綫比較綫                              |
| 經過地域  | 湖南廣東              | 陝西甘肅              | 蘇皖浙閩粵                    | 粵桂貴滇                                    |
| 延長英里數 | 二七〇               | 六五七               | 一一二二                     | 一三二二·五                                  |
| 建築預算費 | 六五、〇〇〇、〇〇〇元       | 八七、六五〇、〇〇〇元       | 一六五、五二五、〇〇〇元             | 一六七、六四〇、〇〇〇元                            |
| 備考    |                   |                   | 根據總理東南鐵路系統(盈)南京嘉應綫       | 根據總理東南鐵路系統(月)京韶州綫(南段)東南鐵路系統(黃)福州武昌綫(東段) |

| 組別    | 第一組                | 第二組         | 第三組         | 第四組         |
|-------|--------------------|-------------|-------------|-------------|
| 綫名    | 湘滇                 | 包寧綫         | 成都重慶綫       | 道濟綫         |
| 性質    | 參閱上項               | 已定綫         | 已定綫         | 已定綫         |
| 經過地域  | 湘貴滇                | 綏遠甘肅        | 四川          | 山東河北河南      |
| 延長英里數 | 一一〇〇               | 三四四         | 三二四         | 一八二         |
| 建築預算費 | 一五三、二一三、〇〇〇元       | 四三、四一四、六四〇元 | 四四、七二二、九〇〇元 | 一三、四二八、二四三元 |
| 備考    | 此綫佔沙興綫之中部而兩端連於長沙大理 |             |             |             |

吾人所以選定上列四組，先後興築者，其理由不一而足，其尤要者，厥惟經濟的與政治的；蓋中國經濟落後，民生凋敝，其最大原因，要爲交通梗塞所致，而鐵道不足以應其需要，尤爲其主要原因焉。中國今日所僅有之六七千英里鐵道，強半皆位諸北部，而南部不過短綫數條，以吾國南部寶藏之多，苟不力求鐵道之發展，何能求經濟之發展？且此項計劃，對於北方之隴海滄石，以及包寧等綫，亦兼顧及之，故在經濟的立場上言，上述計劃，實爲得當。且以政治的立場言之，國民政府既已定都南京，則南京爲吾國政治之中心，吾人爲求首都之鞏固起見，則鐵道綫網，不能不首先計及之。故上述四組路綫之

選定，對於政治的經濟的關係，均經充分考慮，非偶然者也。

## 第八節 民國二十年行政院向四全大會報告

國民政府從政同志，於民國二十年十一月，向本黨第四次全國代表大會所作之總政治報告。其中有關於鐵道部份，說明新工進度甚詳，惟以庚款尙未撥到，故當時鐵路新建工程，仍不能如計劃進行。其原報告大略如下：

### 甲、工程建設

#### 子、新工建設

(一)粵漢鐵路 粵漢鐵路之完成工作，早經積極籌備進行，祇因庚款未曾撥到，勉籌少數款項，將韶州至樂昌一段計五十公里，先事動工，所有土石方及隧道工程，即將完竣，自當繼續從事敷軌工作。其自樂昌至株州三百八十五公里，擬俟庚款撥到，分三年築竣：第一年約需洋三千六百萬元，第二年三千三百餘萬元，第三年二千九百萬元，共約需洋九千八百餘萬元，全部工程即可告竣。惟湘鄂、廣韶兩段雖早通車，但其設備尙未完善，並經擬就計劃，將工程、機務各項設備，整理改進，以利運輸。

(二)隴海鐵路 隴海鐵路西段工程，亦早積極進行，惟因經費關係及時局問題，以致工程屢興屢輟；嗣經勉籌款項，限令隴海工程局將靈寶至潼關一段先行建築，該段約長七十二公里，關於土方工程現已完竣，橋梁工程亦將就緒，隧道工程已成百分之八十五以上，鋪軌工程已達高柏車站，本年之內可以通車。其潼關以西，可分潼關至西安及西安至蘭州二段：潼西段約長一百三十公里，約需工程設備費一千五百餘萬元；西蘭段長約六百六十公里，約需洋一萬一千九百餘萬元；合計需款約洋一萬三千四百餘萬元。如果經費得能充分接濟，約期五年可以成功。又隴海東段自運河車站至山東台兒莊一段支線

，如果築成，於該路路務及中興礦業均有裨益，業已測量完竣，計長三十公里，約需經費二百萬元，現正籌劃興修。

(三)新隴綏線 該線係自綏遠經甘肅以達新疆，前經踏勘，擬有路線三條：一自包頭經寧夏、皋蘭、涼州、肅州、安西、哈密、吐魯番，達迪化；一自包頭直至肅州，經石墩、滴水、哈密、鎮西、古城，以達迪化；一自包頭西北行經蒙古土謝圖汗、三晉諾顏汗、扎薩克圖汗，入新疆，經古城至迪化。其中包頭至寧夏一段，早經測量，計長五百五十餘公里，擬先進行修築，業經組織包寧鐵路工程局，負責辦理，估計約需經費六千二百餘萬元，現正設法籌措經費，俾便進行。

(四)滄石鐵路 滄石路基早經築就，茲已另派該路工程局局長負責進行，估計約需經費一千八百萬元；如果經費有着，約期一年有半，即可工竣。

(五)京湘鐵路 該路早經測竣，計長九百九十里，可分自南京至寧國、寧國至祁門、祁門至南昌、南昌至萍鄉四段，約需經費一萬三千一百餘萬元，款項有着，即可興工，四年蒞事。

### 丑、海港建設（略）

#### 寅、輪渡建設

南京浦口之間，大江橫隔，致京滬、津浦兩路火車，未能直接通渡，往來旅客，頗感不便；爰經設計活動橋梁式，在江岸建築車輛輪渡碼頭，可容四十噸貨車二十一輛，或最長之客車十二輛，並客機車一輛，常駐船上，俾便起卸。所有橋梁、渡船，由外商投標承辦，橋基碼頭，自行招工建築，於十九年十二月一日正式開工，在下關及浦口兩岸同時興工建築橋梁基礎，一面將渡船橋梁招商承包，冀於本年冬工竣。惟因工程款支絀異常，以致進行未免遲緩，計基礎工程費約需五十餘萬元，渡船招標最低價格八萬三千五百磅，約合國幣一百八十餘萬元，係由英商得標，可用英庚款訂購。至碼頭橋梁，茲亦擬用



英庚款向英商購辦，免再另籌，計價約六萬六千磅，約合國幣一百五十萬元。此外尚需橋梁裝置約三十餘萬元，現正函請中英庚款董事會照撥款項，一面將圖樣等件寄交倫敦購料委員會，與業經接洽之商人簽訂合同，使之提前交貨，以便裝置完竣，早日通車。

#### 卯、國道建設（略）

#### 辰、工程整理

(一)平漢鐵路 該路工務設備擬分三期整理：第一期先抽換枕木五十萬根，更換鋼軌二千噸，鋼橋一千五百噸；第二期續換枕木五十萬根，鋼軌二千噸，鋼橋五千噸；第三期再換枕木五十萬根，鋼軌二千噸，鋼橋五千噸，以期加固路線，發展運輸效能。

(二)津浦鐵路 該路前次被毀橋梁，業經分別修復，茲正積極籌劃購換腐朽枕木，並換各站十二英寸水管設備，使機車上水時間減少，先使恢復戰前狀況，再圖發展。

(三)平綏鐵路 該路綏包一段及口泉支線橋梁，過嫌薄弱，擬先設法更換，一面抽換枕木，整理軌道，逐步進行，藉資發展。

(四)膠濟鐵路 該路現狀尚好，茲為發展營業起見，除將未換弱橋繼續更換外，擬分段更換重磅鋼軌，並將該路張博支線設法延長，以利煤運；一面另將該路幹線，向西延展，更向青島市政府籌商改良青島港務事宜，以展營業。

(五)其他各路 北甯、湘鄂、廣韶等路腐朽枕木，均須抽換，薄弱橋梁亦須更易，湘鄂路並擬參用鋼枕，已在庚款項下向英國購定十五萬根；隴海路則添築台運支線，藉期發展。（餘略）

## 第九節 民國二十一年行政院向四屆三全大會報告

民國二十一年十二月十五日，本黨第四屆中央執行委員會開第三次全體會議，國府從政同志提出行政報告，本報告係節錄其中有關鐵路部份。本黨四全大會曾經決議，迅速完成粵漢、隴西兩鐵路，及應迅速進行廣東至雲南、雲南達四川，四川到陝西與隴海聯絡之鐵路，報告中對其積極進行情形，均已說明；至於新隴綏、滄石、京湘等路，雖均極重要，但因財政支絀，幾達極點，設法籌措，困難萬分，該項工程進行，遂難兼顧，惟有於可能範圍內，竭力策進，此外如工程整理、機務整理、材料整理，則均按照預定計劃，積極進行，未稍懈怠。

#### 子、鐵路建設

(一)粵漢鐵路 該路北起武昌，南迄廣州，中經岳陽、長沙、衡州、韶州諸地，全線共長約一零八九公里，實為中國南部重要幹線之一，亟宜迅速完成者也。回溯創建粵漢之議，始自遜清末葉，迄今已三十餘年矣。中間迭更世變，因款絀而停工。其自株州至韶州一段，長約四四八公里，迄今尚未修通，厥為粵漢交通之阻梗。民國十八年孫前部長鑒於完成粵漢之重要，特設立完成粵漢鐵路委員會，專司其事。另設立株韶段工程局，委卓康成爲局長，開工建築，積極進行。惟當時並未籌有的款，不過廣韶、北甯各路局每月協助十萬元，先將韶州至樂昌五十公里一段，動工修築；卒以接濟有限，進行阻滯。所有株韶建築經費，在第四次全國代表大會之時，曾經報告，原擬撥英國庚款三分之二應用；但英國庚款係按逐年歸還，計至民國四十五年，方能付足；即已到期份，亦因手續問題，撥到遲緩，以致韶樂段工程，輒因款項不濟，進行停頓。茲擬商請中英庚款董事會，將以後到期款項，借作基金，發行公債，正在擬議詳細計劃，籌商進行。一面委令隴海鐵路潼西段工程局長凌鴻助兼任株韶工程局局長，前往該段積極策進。所有韶樂一段土石方工程已成十之八九，隧道工程則已完竣，計不過三四

閩月，韶樂小段當可通車。至該路南北全線應設之總機廠，及各處車房等項，業已令派膠濟鐵路機務處長蔡國漢，會同粵漢鐵路廣韶段機務處長黃子焜詳細調查，經將各種設備、計劃、佈置等分別擬就，現正詳慎審核中。若夫株韶全段所需外洋購料費，估計約需英金二百二十七萬四千八百鎊，國內工料費則需五千二百八十四萬八千餘元也。

(二)隴海鐵路 該路東起海州，西迄蘭州，既為接通海港要道，又為開發西北命脈。自西安定為陪都以後，隴西地位更形重要，而完成隴海之舉，亦遂刻不容緩。查此路之已成部份，西至潼關為止；其未成部份，有潼關至蘭州一段，長約七九〇公里，工程之浩大，實超過粵漢之株韶段。現潼關至西安一段，計長一三〇公里，已設立潼西段工程局，由凌局長鴻助主持工事，積極興築。所有該段第一分段（即潼關至華陰二十四公里）路基橋工，均已築竣。查此潼西一段建築經費，需洋九百八十五萬元，購備機車車輛費，需洋四百三十萬元，經常費預算每月三萬五千元。自西安迤西，預定路線係經過扶風、鳳翔、秦州、鞏昌以達蘭州，長約六六零公里；該段路線是否已經測量，尚未呈報。至該路東段運河車站至山東台兒莊支線，計長三十公里，前已測量完竣，約需經費二百萬元，現經飭由隴海路局向中興煤礦公司商定借款合同，不日招標開工。

(三)粵漢線、滇川線、川陝線 粵漢線由廣三鐵路延長，經過肇慶、蒼梧、來賓、都安、興義而至昆明，全線共長約二一二公里，前由鐵道部派工程司李耀祥測量；惟以戰事影響，未曾測竣。昆明至廣西凌雲縣一段，長約六七零公里，每公里建築費平均估計需洋一一九、五〇〇元，共需洋八千萬餘元。其未測部份，則有廣東三水縣至廣西凌雲縣一段，長約一四四二公里，其測勘費以每公里平均二百元計算，約需洋二萬九千元。

滇川線起自昆明，經過貴陽、重慶而至成都，共長約一六一九公里。自昆明至貴陽，長約五八一公里

，由工程司周良欽測量；自貴陽至重慶，長約五一五公里，由工程司李耀祥測量；自重慶至成都，長約五二三公里，由英國工程司倫多富測量。各有測量報告鐵道部在案。每公里平均建築費以十五萬二千元計算，約需洋二萬四千六百萬元。

川陝線起自成都，北迄潼關，長約一〇四〇公里，前由法國工程司測量，有報告呈送鐵道部，名曰同成鐵路兩段測量報告；惟所估價目，多不適於現情。且該線之西安、潼關一段，實與隴海同軌，故實際長度祇有九一〇公里。今以每公里平均建築費十一萬五千元計算，約需洋一萬零四百五十萬元。

查四大會依據訓政時期約法關於國計民生之規定，確定其實施方案，其關於鐵道主管者：(一)應迅速完成粵漢、隴海兩鐵路；(二)應迅速進行廣東至雲南、雲南達四川、四川到陝西與隴海聯絡之鐵道兩案。該部遵即積極進行，已述於前。此外如新隴綏、滄石、京湘等線，衡諸現在情形，均極重要。祇以鐵路建設，需費尤多，際茲財政支絀，幾達極點，設法籌措，困難萬分，而工程進行，遂難兼顧。惟有於可能範圍以內，竭力策進，以期多成一段鐵路，即為國家多增一分建設。

#### 丑、海港建設（略）

#### 寅、輪渡建設

津浦、京滬之間，大江橫隔，以致兩路客貨，雖欲接續聯運，仍須於兩岸裝卸轉運，自感不便。爰為計劃建設首都鐵路輪渡，使車輛到岸，逕得駛入渡船，直登彼岸。於是平漢等處客貨，自上車之後，可以直達滬杭，毋庸中途上下。計該項工程，自十九年十二月動工之後，每因經費不濟，輒遭停滯。現在關於岸上橋墩基礎，業於本年六月全部完成。現正進行橋墩上層之司機室，及靠船碼頭與疏濬河道，及岸上土方工程。至兩岸舖設軌道，與車站接軌工程，大約明春可以開始鋪建。關於渡輪及碼頭上引橋，均向外洋訂造，不出數月，即可工竣運來，裝置通車。至所需經費，共計國內外用款約合洋四百萬元

左右，經商請中英庚款董事會撥借庚款二十萬鎊，陸續交付，俾資應用。

#### 卯、國道建設（略）

#### 辰、工程整理

(一) 進行改建京滬滬杭甬路上海車站 上海一市，戶口極繁，商業極盛，惟其精華粹集租界，為圖挽救起見，曾由上海市政府擬有計劃，因種種關係，尙未實現。滬變發生，閘北房產焚燬至多，鐵路車站損失亦鉅，懲前毖後，允宜籌劃，以策久遠。爰由鐵道部與上海市政府商洽，決定在真茹地方設一聯運總站，並於江灣地方設一客運總站。一切計劃均已定妥，所需地畝亦進行收購。並以該項車站工程浩大，需費甚多，自非短時所能成功，故先在宋公園路地方設立臨時車站，代原有之上海北站，而資應用。現已飭由該路即日動工，並由上海市政府將該處馬路一併動工修築，藉資聯絡。

(二) 改建津浦鐵路下關碼頭 津浦鐵路下關碼頭，原在怡和碼頭之東，設備不全，地位狹隘，際茲客貨運輸日繁，爰改在下關中山路口沿江建設規模較大之碼頭，以利行旅，並壯觀瞻。現已規劃完妥。招標動工。

(三) 各路橋樑枕木等之抽換整理 各路橋樑或因建築之時，本嫌薄弱；或於水災之時，受其沖毀，自宜斟酌財力，分別設法換固修建。計最近一年內辦理者，為平漢路之東篁店橋，及西平、遂平間八處橋樑，膠濟路之孝婦河、小溝河、洪家河、三里河、王家河五橋，湘鄂路之余家灣橋，及平綏路綏包段內之銅軌梁數座；其餘如平漢之新樂橋，及津浦之運河橋，暨徐州、浦口間之各大橋，正在從事進行更換。至各路枕木抽換者，最近一年內計膠濟路購買一萬一千四百六十八根，隴海路購十六萬根，又木枕十四萬九千五百九十九根，廣韶路枕木六萬根，北寧路十四萬九千五百根，平漢路五十萬三千零九根，又二十二萬二千七百八十木尺，津浦路四十一萬一千根，平綏路十萬一千零五十根，南潯路二萬九

千一百六十八根，道清路三萬六千五百根，又三萬三千零九木尺。總計約達二百萬根，又二十餘萬木尺。至其他工務方面，亦經擇要派員調查，核飭辦理。

#### 巳、機務整理（略）

#### 午、材料整理

各路現時材料之分類編號名稱，均各依其習慣而定，以致參差不齊，對於統一管理支配之進行，殊有妨礙。茲為整理畫一起見，征集國有各路辦法，並參考美國鐵路協會材料分類成法，分別審核，編就國有鐵路材料分類編號名稱彙編一巨冊，以鐵路常用材料分為一百類，類下分項，項下分節，節下分目，每一材料，限以數目八位，以期簡賅，而便管理稽核。並為鄭重審慎起見，將該編印發各路詳細研究，限於民國二十二年四月一日以前呈復，再行斟酌，正式頒布。一面定於本年十一月二十八日起，召集各路材料人才，在鐵道部開材料會議一星期，以冀集思廣益，為根本計劃之整頓。

## 第十節 民國廿三年春行政院向中央常會報告

本部從政同志於二十三年春二月對中常會所提之報告；略述民國二十年至二十二年之一段艱苦階段中，遭逢天災人禍，內憂外患，交相煎迫，中央排萬難，應禍變，仍依訓政步驟，循序漸進，各方面均有相當成績表現，其於鐵路新工建設之績效，尤為中外人士所稱道；此外鐵路業務之改良，鐵路財政之整理，亦有其工作之成效。其報告如下：

民國二十年至二十二年，為本黨訓政時期中一階段，亦為本黨施政最艱苦中之一過程，內而天災頻仍，人民受害者達五千餘萬；外而強鄰入寇，九一八事變以來，東北四省，既盡被日人佔據，華南華北

之危險，猶伏而待發。更以西南西北邊疆之警報頻傳，豫、鄂、皖、湘、贛等省赤匪之伺隙逞兇，失意政客之構成閩變，自來國難，誠無逾於此！國民政府丁此艱鉅，忍辱負重，一面力排萬難，對於災禍變亂之善為處理；一面則虔誠團結，力謀生聚教訓，以冀中華民族之早得復興。對於行政方針，仍秉總理遺教，依照訓政步驟，循序漸進。三年之內，其見諸實施者，舉凡財政、經濟、教育、建設……諸要政，均有相當成績之表現，吾人僅就鐵路建設一項而言，其績效昭著，尤為中外人士所稱道。此亦為國人於痛念國難之際，稍堪自慰者也！

#### (甲) 鐵路之建設

三年來之鐵道建設，計有：(一) 隴海路西段工程之進行，(二) 隴海路東端新浦至老密延長路線工程之完竣，(三) 粵漢路線之株韶段工程之進行，(四) 省營杭江鐵路之建築，(五) 隴海路台趙支線之動工，(六) 大潼鐵路工程初步之進行，(七) 省營同蒲鐵路工程之進行，(八) 首都輪渡工程之完成，(九) 隴海鐵路建造老密碼頭工程之開始，(十) 商辦蕪乍鐵路蕪孫段工程之動工，(十一) 京滬路上海北站之修建，(十二) 平漢路之修築，(十三) 各鐵路之修理及橋樑之完成，(十四) 京平遼聯運，京滬滬杭甬與杭江鐵路聯運之籌備與實行，及正太路之收回接辦等。

#### (乙) 鐵路業務之改良

1. 推行貨物負責運輸 鐵道部於民國二十一年冬試行鐵路負責運輸，初祇限於京滬滬杭甬及津浦三路。不數月績效大著，二十二年即推行之於全國。現除一、二綫外，已完全實行矣。
2. 恢復各路貨物聯運 鐵道部於試行負責運輸成功後，即準備各路負責聯運，於二十二年十一月實行。計加入者有北寧路、平漢路、隴海路、膠濟路、平綏路、京滬路、滬杭甬路、道清路、正太路、津浦路等。

3. 創始水陸及公路聯運 鐵道部於二十二年九月召開第十六次國內聯運會議，推廣聯運範圍，創始水陸及公路客貨聯運。現在實行者有招商局與隴海路。至鐵路公路聯運，則已有少數路線實行。如京滬鐵路之與錫澄公路，滬杭甬鐵路之與蕭紹公路是。

#### (丙) 鐵路財政之整理

我國鐵路，多係負債敷設。年來國家財政困難，不但本金無法籌還，即利息亦多延欠。二十、二十一年鐵道部鑑於全國營業漸有起色，即着手整理各路外債。津浦、滬杭甬、京滬、湘鄂各路，均月提若干清償本金；利息則全付無欠。隴海路則以收入不豐，無力償還。平漢路則以借款係由鹽稅担保，素由財部償付，本利均無拖欠。其他如路政職工教育及待遇之改善，全國商運運輸兩會議之舉行，籌設國際旅行機關，召集鐵路醫務會議，革除運輸積弊，縮短行車時間，則亦三年來之鐵路行政大端也。

## 第十一節 民國廿三年冬行政院向四屆五全大會報告

行政院從政同志，於民國二十三年十二月向本黨四屆五全大會，提出行政院工作報告。本文係節錄其中關於鐵道部份之甲項，報告一年來之鐵路新工建設，正在積極分途進行。粵漢已通車至樂昌，餘亦正在分段趕築，預計二十五年年底全線通車；隴海已通至渭南，本年底可通至西安；浙贛鐵路則由鐵道部與浙贛二省政府合組浙贛鐵路聯合公司，玉南段已開始興工；錢塘江橋樑墩工程亦已開始，預計二十五年秋間竣工；蘇嘉鐵路亦已招標興建。其報告大略如下：

#### (一) 鐵路建設

(一) 粵漢鐵路 粵漢鐵路株韶段工程之完成工作，自鐵道部成立，即經積極籌備進行，至民國二十二年八

月通車樂昌，於十月一日將韶樂全段交由廣州至韶州之粵漢南段管理局管理營業，現在自樂昌至羅家渡一段四十七公里之橋梁及禦土牆工程，均已完竣，土石方工程，已成百分之八十以上，隧道工程將次完畢，正進行鋪軌工作。自羅家渡至白石渡約二十公里之一段，隧道塹壟約成其半，土石方工程已成約百分之六十，橋梁則將完工。至北端株州方面，亦經動工，雙方進行，以期早日完成。其自株州至澧口約十六公里一段路基，已經修竣，正在鋪軌。自澧口至雷溪市約七十公里，及自雷溪市至觀音橋七十四公里之路基橋梁，正在修築。至自觀音橋至公平墟之七十四公里一段，亦已開始動工。計全線祇自白石渡至公平墟約一百公里，尚待籌備就緒，再行動工。預計民國二十五年年底，粵漢全路可完全通車。

(二)隴海鐵路 隴海鐵路自靈寶至潼關七十二公里通車後，其自潼關至西安一百三十二公里一段，隨亦繼續修築。二十三年五月自潼關至下營二十四公里一段，先通工程列車，附帶營業，現已通車渭南，計距西安尚有五十九公里；其中路基工作，大部份已經完竣，期於本年內通車西安，至自西安至蘭州約六百六十公里一段，現已商准航空測量隊，從事測量，當俟測畢，再籌策進。

(三)粵滇川陝鐵路 查第四次全國代表大會決議修築之鐵路，除粵漢、隴海二路之完成外，即為粵滇川陝鐵路。粵、滇距離約計二千一百餘公里，曾經派隊測量，嗣因阻礙，中止進行。滇川路線，如由昆明北經敘州，以達重慶，尚未測勘；如由昆明東經貴陽折北至重慶，經於民國十八年派隊測勘，其中滇黔為湘滇線之一段，長約五百八十一公里，滇渝為欽渝線之一段，長約五百五十五公里。至由重慶至成都為川漢線之一段，長約五百二十公里，民國三年，曾經測估。又四川至陝西鐵路，為同成線之一段，長約一千公里，民國四年測估。惟自西安至成都，超越山川，至為艱險，茲擬另行改線，已商定航空測量隊會同派員調查，俟將油站、機場籌備就緒，即行從事航測工作。

(四)浙贛鐵路 長江以南，應有東西幹路，爰先由浙江省政府建築自杭州對江至江西玉山之鐵路，名為杭州鐵路，計長三百四十五公里；嗣由鐵道部與浙、贛二省政府合組浙贛鐵路聯合公司，修築玉山至南昌以西之甯湘路線（名為玉萍鐵路），並經營杭江鐵路業務，其資本定為六千萬元，先發行公債二百四十萬元，業經組織理事會，並設浙贛鐵路局，負責進行，所有玉山至南昌約三百公里之路線，擬先建築，刻已動工。

(五)滬杭甬鐵路 滬杭甬鐵路自杭州至曹娥江一段，久未修築，殊礙交通，計其工程以杭州錢塘江橋為最大；現在浙贛鐵路既經修築，對於該橋之需要，尤為急切，自當趕速興築。計該橋橋身長三千五百零八呎，兩端各有引橋二百八十呎，係用最新式之雙承式，下面為鐵路，行駛火車；上面為馬路及人行道，以備車馬行人得隨時通過。估計建築經費約需五百萬元。經與浙江省政府商定，各任其半，并合組錢塘江橋工程處，負責辦理。橋墩工程業於二十三年十一月十一日開工，至民國二十五年夏秋之交，全部橋工，可以完竣。滬杭甬路杭州至曹娥江段，亦已籌備就緒，不久即可興工。

(六)蘇嘉鐵路 京滬鐵路之蘇州及滬杭甬鐵路之嘉興，須築鐵路使之聯絡，俾應需要。測量工作，現已完畢，計由蘇州京滬車站，經葑門、吳江、北圻、平望、盛澤、王江涇，以至滬杭甬之嘉興車站，共長七十五公里，估需款約三百七十餘萬元，現已招標，開始動工。

(七)中央車站 南京自建首都之後，京滬、津浦兩路旅客，日見增多，將來京粵等路興築之後，四方行旅往來更繁，於是不能不設一聯貫各路之中央旅客總車站。茲經鐵道部就學理、地勢、事實等項詳細研究考慮，決用交通站制度，並提經首都建設委員會議決，以明故宮、后宰門以北一帶地段，為中央車站地點；由鐵道部呈經本院轉呈國府備案。一面由部將該站佈置計劃，詳細設計，規模頗備，需費亦鉅。近因商辦京蕪鐵路即將通車，惟其首都終點定在中華門外，其與京滬等路既須聯絡接通，而首都

南北鐵路旅客之往來，對於中央總車站一層，亦急需要；爰將該站設計佈置之小部份，先行興建，俟將來路線增多、旅客繁盛，再照全部計劃，逐漸擴充。現已籌定的款，由京滬路局代表鐵道部，從事籌築。

## 第十二節 民國廿四年行政院向五全大會報告

此為行政院從政同志，於民國二十四年十一月，向本黨五次全國代表大會，所作之「行政院工作報告」中，有關鐵來之一章。本報告甚為詳細，關於一年來（二十三年十一月至二十四年十一月）之鐵路建設，海港建設，以及舊路之整理，業務之改進，鐵路教育之推行，鐵道行政將來之努力方向，均經分節詳述。茲摘錄其報告如下：

### 甲、新工之建設

#### (子) 鐵路建設

(一) 粵漢鐵路 第四次全國代表大會決議修築之鐵路，首為粵漢之完成。按粵漢株韶工程之完成工作，自鐵道部成立，即經積極進行。至第四次全國代表大會之時，正在修築自韶州至樂昌五十公里一段之路基工作，惟因經費困難，進行遲滯。至民國二十二年二月，自韶州至黎鋪頭十六公里一段，先通工程列車，附帶營業。是年八月通車樂昌。並於十月一日將韶樂全段交由廣州至韶州之粵漢南段管理局管理營業。現在自樂昌至羅家渡四十六公里，已經通車營業。自羅家渡北達株州長約三百六十公里，南段自羅家渡起，鋪軌約十公里，北端自株州起，鋪軌約六十六公里；中間自衡州耒河南岸起，鋪軌約八十公里，共計一百五十餘公里，已通工程列車，附帶營業。其餘約二百餘公里之土方、橋洞、隧道等項，均正積極施工。期於民國二十五年年底，粵漢全路，可以完成通車。

(二) 隴海鐵路 隴海鐵路之展築，前於第四次全國代表大會之時報告，自靈寶至潼關七十二公里之土方工程，已經完成；橋梁工程，亦將就緒；隧道工作，則成百分之八十五，鋪軌達高柏車站等語。經該次大會決議，將隴海鐵路與粵漢鐵路並列首須完成案內，當即遵照趕速進行。靈潼工程於二十一年八月完全告竣。自潼關至西安一百三十二公里，隨亦繼續興修，至二十三年年底通車西安。自西安至寶雞約一百六十八公里，其間西安至咸陽二十一公里之路基工作，已經動工。自咸陽以西約四十公里一段之土方、涵洞等工程，正在招標承辦；其餘路線，則正在測量，一俟測畢，即當興工。又關於隴海東端，因終點碼頭移至連雲，故鐵路路線隨之延長。計自新浦至連雲約三十公里，已經鋪軌行車。另為便利中興礦煤出口起見，自隴海趙墩地方，築一支線至台兒莊，俾與中興煤礦之台棗支線連接，計長三十公里，亦已工竣行車。

(三) 蘇嘉鐵路 蘇浙太湖流域，富饒最著，允宜修築鐵路貫通其間。爰自京滬鐵路之蘇州車站，修築一路，經吳江、盛澤，以達滬杭甬鐵路之嘉興車站，計長七十二公里，現已開工。預計明年當可通車。

(四) 京滬鐵路堯化門支線 江南鐵路公司自南京經蕪湖至孫家埠之鐵路，已經通車；但其南京車站係在中華門外，與京滬鐵路不能聯絡，對於交通，殊不便利，故於首都光華門外，設一聯絡車站，江南鐵路公司之路展延至該處，再由京滬路之堯化門車站，築一支線至該聯絡站，以資連接。計長十六公里，現已動工。不過數月即可完竣。

(五) 滬杭甬鐵路之錢塘江橋 滬杭甬鐵路自杭州至曹娥江一段久未修築，未免阻礙交通。計其工程，以杭州錢塘江橋為最鉅。現在浙贛鐵路業經修築，對於該橋之需要，甚為急切。爰由鐵道部與浙江省政府分籌經費，組織錢塘江橋工程處，負責進行。該橋橋身長一〇七二·五六公尺（三五·一八英尺），兩端各有引橋長八五·三六公尺（二八·八英尺），係用最新式雙承式。下面為鐵路，行駛火車，上面

馬路及行人道。自橋底距最高水面約六公尺（二十英尺），距平均水面約九公尺（三十英尺）。估計建築費約需五百萬元。現在興工進行正橋及引橋之底腳工作。

(六) 浙贛鐵路 長江以南，應有東西幹綫，實屬不易之理。爰先由浙江省政府建築自杭州對江至江西玉山之鐵路，名爲杭江鐵路，長三百四十五公里。嗣由鐵道部與浙、贛二省政府合組浙贛鐵路聯合公司，修築玉山至南昌之綫，計長二百九十一公里。所有路基工作，已經完竣，並有一段鋪軌行車。預計年內，當可通車南昌。

(七) 贛湘鐵路 自南昌往西至湖南與粵漢鐵路聯絡之路線，本爲京湘鐵路之西段。前經初測一過，因受歐戰影響，停止進行。現在浙贛鐵路既將築至南昌，亟宜向西續展。業經派定粵漢鐵路株韶段工程局長長凌鴻助兼任京贛鐵路贛湘段工程局局長，正在組織局所，籌備施工。

(八) 其他鐵路 第四次全國代表大會決議修築之鐵路，除粵漢、隴海二路之完成外，尚有粵滇、川陝鐵路。粵滇距離約計二千一百餘公里，曾經派隊測量；嗣因阻礙，中止進行。滇川路線，如由昆明北經敘州以達重慶，尙未測勘，如由昆明東經貴陽折北至重慶，經於民國十八年派隊測勘，其中滇黔爲湘滇綫之一段，長約五百八十一公里。至由重慶至成都，爲川陝綫之一段，長約五百二十公里，在民國三年曾經測估。又四川至陝西鐵路，爲同成綫之一段，長約一千公里，曾於民國四年測估。惟西安至成都，原擬路線，至爲艱險。茲擬附中華民國新工鐵路進行圖（圖略）。

#### (丑) 海港建設

隴海鐵路之海州港口，原定在西速島老窰地方。在第四次全國代表大會之時，經報會由荷蘭公司擬陳計劃，規模頗大，惟因需費過鉅，一時力難舉辦；而隴海大埠碼頭，又因臨洪河口，淤塞不能應用，擬即先就一小部份進行；並將隴海路線自新浦延長至老窰海岸。現在延長路線工作，已經築竣。關於港

口碼頭工程，經與荷蘭公司商定，建一碼頭及一小規模之止浪堤，另沿碼頭開挖長一千另六十公尺，廣二百六十公尺之深水區域。於該區域之另一面，再建一較小之碼頭，備作煤斤上下之用。自深水區至外海，則開挖航道一條，俾便船隻出入。現在該項工程，大部份已經完竣。外埠船舶已可駛入連雲海港，停靠碼頭。

#### (寅) 輪渡建設

津浦、京滬二路橫隔大江，致客貨往來，輾轉不便。爰於民國十九年十二月開工建築首都鐵路輪渡。兩岸用活動引橋，靠江一端可以上下，俾配合長江水位；另用渡船，能容四十噸貨車二十一輛，或最長客車十二輛，使兩岸客貨無庸裝卸，直達彼岸。當第四次全國代表大會之時，曾經報告正在進行引橋基礎工作，並訂造渡船。至民國二十二年十月，該項輪渡工程完竣，輪渡長江號亦已造就，隨即開始通車。

#### 乙、舊路之整理

##### (子) 工務事項

鐵路工務約可分爲：橋梁、股道、岔道、鋼軌、軌枕、石碴、及煤水設備、站台、房屋等項。茲將第四次全國代表大會起，三年內之各項整理工作，分列如左。

(一) 橋梁 各路橋梁或因建築之時，本嫌薄弱，或因水災軍事，受其損毀，自當分別修理換固。計平漢添建及修換大小橋梁二十八座。津浦換長約三十公尺（即一百英尺）之鋼橋，計嘉山、張八嶺間三孔、管店、嘉山間一孔，徐州附近一孔，又換韓莊站一三·七六公尺（四十五英尺）鋼橋一孔，並添建涵洞六座。北甯計有六公尺（二十英尺）及九公尺（三十英尺）橋各一座。隴海計添建及修復二十八座，平綏則將平地泉以西幹綫，所有臨時方木橋，一律改換鋼軌梁。膠濟路則換固自一公尺至三十公尺

各橋，共一百五十六孔。湘鄂之十號大橋，亦經修復。

(二) 股道及岔道 股道之長度及多寡，關係運輸能力至巨。經增築改進者，計平漢有廣水、信陽、保定、六河溝、鎮內、確山、李家寨、保定南關、長台關、彭家灣、三官廟、許州、黃河北岸，及長辛店存車廠機廠，彰德、信陽機車廠、保定機車廠、江岸蒸木廠等處。津浦有管店、吳村、棗莊、張八嶺、嘉山及德州材料廠等處。北甯有北平前門之三角岔道。隴海有會興鎮、張茅兩站之保險岔道，正太則於陽泉車站添設股道二股。膠濟則將大港調車處增設軌道，擴充為貨物總站。

(三) 鋼軌枕石 膠濟原用鋼軌，係六十磅式，載重力太輕。爰將四方、滄口間及膠東、大圩河間改換四十三公斤標準軌，計長一百一十公里。平綏則購用八十五磅加硬鋼軌一千條。其餘如平漢等路，則依經濟情形，按年抽換。至於軌枕一項，則亦照經濟情形斟酌抽換。其最多者為平漢之抽換木枕五十四萬四千餘根，鋼枕四萬一千餘根。津浦換木枕四十六萬三千餘根，隴海換木枕三十萬根。湘鄂換用鋼枕十五萬根，木枕十六萬根。關於石碴方面，亦視其窳狀況，及經濟之多寡，分別節補。如北甯將關內全線悉予清篩，津浦則添補九萬立方公尺等是也。

(四) 煤水設備 平漢路於李家寨新添煤爐一座，高邑、順德及江岸等機廠之煤台亦均改建。又修築焦莊水塔一座，並在九〇三公里處添建水櫃二架，另開鑿水井十五口。津浦則將蚌埠、徐州、臨城、兗州、泰安、禹城、德州、泊頭、唐官屯各站之輸水管徑改大，並加添水鶴，另於浦口濾水廠添設快濾機一座。

(五) 站台房屋及其他工程 平漢修築及改進站台十六座，添建天橋二座，風雨棚七座，貨庫、驗車房若干座，並將李家寨車站北移，以免重載列車在信陽拆散。津浦添建禦火保險室多處，擴充蓄電池廠，及校舍宿舍，並於挹江門外，添建碼頭及站屋。隴海添建徐州、潼關、鄭州等處貨棧，鐵門、西澗河間路堤護牆，及各大站扶輪校舍。平綏於綏包段九站添建號誌及閘樓，加築石堤。又測勘明陵路線並查勘開溝附近各山溝，以備繞越現有之關溝路線。正太則添建材料所、庫房、考木室、無線電台、工會會所，並將一八九公里處改道二百二十尺，以避山石墜落。京滬、滬杭甬路則擴充南京車站之房屋設備，改建上海北站房屋，並將寬橋路線改道修築。

(丑) 機務整理

(一) 增添各路機車車輛 各路機車車輛，不敷應用，除膠濟路已添二一八一二式機車四輛，貨車一百輛，北甯路已添二一八一二式機車六輛，津浦路已添二一八一二式機車八輛，四一六一二式機車八輛，三等全鋼客車二十輛，粵漢路已先後添貨車二百七十五輛，隴海路潼西段工程時代已添低邊車十輛，津浦、隴海兩路已在上海添造貨車各一百輛，平綏路已先後在上海添造貨車一百五十輛。上項機車車輛，均已先後到路行駛外，復為粵漢路訂購貨車二百輛，已開始交貨。並為粵漢路訂購客車五十輛，〇一八一〇式機車四輛，四一八一四機車二十四輛。惟京滬、滬杭甬路機車不敷，故就四一八一四式機車二十四輛之中，撥出六輛，擬租與滬杭甬。又鐵道部前訂購二一八一〇式機車一批，計共七輛，以五輛撥與隴海西段，二輛撥與大同路；嗣因大同路改線，即以撥大同路之機車二輛，改撥平綏路。除上列各項機車車輛外，尚有已經訂購者，計膠濟路機車四輛，隴海機車十五輛，客車四十九輛，隴海西段機車八輛，貨車一百五十輛，平漢路機車二十輛；正在進行訂購者，計津浦路機車十六輛，貨車三百輛，隴海路機車十五輛，貨車二百輛；正在核辦者，計道清路貨車五十輛，正太路客車十二輛，貨車一百輛。完全自造者，計正太路客車五輛，用現存車架自行製造者，計京滬路客車三輛，平綏路客車十二輛；平綏路客車十輛，已向外洋訂購車架。俟車架到後自行裝配車身者，計滬杭甬客車三十輛，膠濟路客車五輛。



(二)添購首都輪渡 首都輪渡，經已營業，大江南北，聯運逐漸加增；惟現時僅有渡輪一艘，機車二輛，設遇渡輪修理，則南北聯運，將有停止之虞。且現時該渡輪之工作，終年不息，機件易於蝕損，雖二十四年八月，曾經赴滬入塢小修一次，為期祇有五天，惟經年之後，必須大修，恐非短時間所能成事，影響於聯運事業者甚大。茲擬照原有式樣，而略加改良，添購渡輪一艘，以資代替。

(三)督飭各站修理並改造機車車輛 各路前受軍事影響，機車車輛損壞甚多，嗣經鐵道部飭各路過軌機車車輛，互相交換。惟此項機車車輛車身損壞及機件缺乏者，實居多數，已督飭各路趕緊修理。又粵漢路湘鄂段修理機車車輛，缺少配件，已向英國訂購車軸、輪箍、彈簧等料，以供修換之用。再北甯路之唐山機廠，膠濟路之四方機廠設備，比較其他鐵路機廠稍為完備；故唐山機廠自造二一八—二式機車二輛，並改造三等飯車，及添造二輛臥車；四方機廠利用舊車車架型，以備用鍋爐及動輪，自裝第五二三號機車一輛，並改造四十噸蓬車二輛為冷藏車，並改頭二等客車三輛為三等臥車，改造十五噸蓬車二輛為牲畜車，改造十五噸蓬車六十輛為二十噸蓬車。平綏路之南口機廠，設備不如北甯路之唐山及膠濟路之四方兩機廠，亦利用舊有客車底架，添造較好之客車十輛。

(四)增設隴海路機車房及電力廠 隴海西段路線展長，而海港工程亦在進展，關於該路東西兩方之機務設備，不能不隨之擴充，故先後計劃增設潼關、西安兩機車房，並於機車房內附設修理廠，裝置機器，以備小修機車車輛之用。至於海港工程，積極進行，將來完成之後，隴海出口入口之貨，自必彙集於此；故擇地於孫家山籌設機器房一所。又鄭州地處衝要，車站及停車場暨總局需用電力甚多，現亦籌設電力廠一所，俾將來用電可以自給。

(五)籌設粵漢路衡州機車房，並建築南段西村機廠 粵漢路株韶段南北同時動工。衡州為物產豐富之區，將來株州至衡州一段路線完成，則衡州商貨之運輸，自必繁盛；且其地距離長沙八十餘英里，中間並

無機車房，故衡州有設機車房之必要，業已籌劃進行。又該路南段路線逐漸北展，機車車輛年有增加，而廣州黃沙機廠地址窄小，設備簡單，不足以應付需要；茲已擇定距離黃沙二英里之西村地方，另建新廠，並已先向英國訂購機器二十四種，發動設備一副，廠屋鋼架全副，電動起重機四副。

(六)制定國有鐵路聯運車檢驗及修理規則 各路檢驗及修理車輛，其方法並不一律，因之聯運車輛過軌，檢驗人員之意見，不免時有分歧；鐵道部爰制定國有鐵路聯運車輛檢驗及修理規則二十八條，頒行各路，使各路檢驗人員之意見，歸於一致。該項規則本為各路平時所應遵守，惟因各路年來受軍事影響，車輛之損壞，迥異尋常，路收方面亦以支絀者為多數；倘目前對於過軌車輛，遽施行嚴格之檢驗，則各路或以經濟、材料及時間上之限制，修理不及，聯運前途更將因是發生障礙，故同時訂定暫時過渡辦法五項，並限期趕修車輛，逾期仍應照本規則辦理，不得再行推延。

#### (寅) 技術標準事項

查統一鐵道技術標準之目的，在求便利聯運、節省材料、並增進工機號電一切設備之效能，故每一標準審定之際，必須參酌各國最新方式及其改良演進過程，對於國內鐵路列車載重、速度及疎密、軌道機車構造、材料設備製造來源、以及經濟狀況、運輸需要，尤應審度現在，兼顧將來，加以深切研究，方期審訂結果，得以適用。每一草案完成後，並須徵求各方意見及專家批評，一再研究修改，以收精益求精之效。茲將四年來審訂標準工作，分述如次：

(一)草案業經二次修改，再加整理即可公佈者，計有建築標準及規則、鋼軌、魚尾鉸及其他扣件、墊板、道岔、國產及國外產枕木、道岔及橋梁枕木、水泥及混凝土、機車車輛用材料，如輪箍、鑄鋼等規範，並各項軌道標誌及墊板等標準。

(二)草案在二次修改中者，計有機車及電機實用等規範，全鋼平車及石碴車、鋼架木底平車等規範及標準

，輪箍及量規等等標準，並電線路跨越鐵路裝置規則。

(三)第一次草案業已完成者，計有全鋼蓬車及高邊車、鋼架木底蓬車及高邊車等規範及標準，貨車通用部份及客車轉向架，單軌雙軌堤壩截面、各號道岔及普通車站軌道佈置、五十公斤及三十公斤鋼軌等標準，調車電話規範、並號誌術語符號及表象。

(四)現在研究擬訂第一次草案中者，計有各種重量鋼軌用魚尾鉸及扣件、車輛最大限及載積限、機車煤水車通用部份等標準，養路規程，供電線路建築及機械式，機電式號誌等規範，並各等臥車及座車、飯車、行李郵政及守車、落底車等規範及標準。前經設計洋灰軌枕五種，交由津浦鐵路區別地段，分期試驗，現在車站內試驗已至第三期，車站外直道及平坡上試驗尚在第一期中。

除前各項工作外，尚須審訂各式涵洞、鋼橋、混凝土橋梁、軌道工具、各項車站設備、低底重載車、分箱車、櫃車、冷藏車、鍋爐通用部份及配件、電信供電及號誌各項標準及規範。又查歐美各國對於鐵道技術標準，長期研究，日新月異，國內鐵路行車及經濟情形亦常有變遷，所有標準審訂之後，仍應隨時研究，以資改進。

#### (卯) 材料事項

(一)各路材料之統籌整理 各路材料之分類編號名稱，均各依其習慣而定，以致參差不齊，對於統一管理支配之進行，殊有妨礙。為整理劃一起見，經鐵道部征集國營各路原有辦法，並參考美國鐵路協會材料分類成法，分別審核，編成國有鐵路材料分類編號名稱彙編草案一巨冊。以鐵路常用材料分為一百類，類下分項，項下分節，節下分目；每一材料，其編號數目限定八位，以期簡賅而便管理稽核。並為鄭重審慎起見，將該編印發各路，詳細研究，現在各路意見，多數已經呈復。一俟復齊，再集專家審議修訂，付印分發，俾資遵循，而歸一律。

#### (二)各路材料之統籌購置

鐵道部為統一各路購置材料起見，曾在部內設置購料委員會，專司各路購置材料工作。惟各路購置材料種類數量之多寡，胥視業務狀況為轉移；在二十年十一月以前，各路當改革之後，尚未恢復平時狀態，無暇着手整理，所需修養材料，或勉強舊存，維持現狀；或就地採購，暫應急需；均未能通盤籌劃，就營業之需要，作統計之研究，故代各路經購材料，種類不多，數量亦少。自二十年十一月以後，各路對於整理，漸能逐步推行，因而材料之需要，較往年激增，訂購手續，亦漸繁雜。茲將鐵道部購料委員會已辦及擬辦事項，簡述如下：

(1)變更組織 組織方面，向分文書、審核、調查三組。現因各路從事整頓，購料數額，較前益增，處理事務，不敷支配，對於材料通盤籌劃之問題，更難兼籌並顧。爰於二十三年六月間，增設採購一組，將各組人員略加調動，重行分配，以期工作效率之增高。

(2)縮短購料時間 查各路請購材料，具單呈部，經各主管司令處審核批准後，發會標購，所需時間，大抵為時月餘；由該會擬具招標或函詢章程及材料規範圖說明等項，登報招標，約需時六星期至八星期；開標後，即付審查選標，有時徵詢路局意見，始能決定擬具合同，自商家簽還合同，至銀行開妥保函手續，至快亦需時一月；訂購後至交貨，凡外洋材料，大抵須四五月，方能運到。故綜計自路局請購起至交貨止，其間需時約八九個月之多；而驗收及付款時間，尚未計入。手續如此繁重，似有澈底改良之必要。查各路材料分配預算，早經核定，凡請購之經常材料，對於預算及規範，如無抵觸之處，審核方面似可減少繁雜，時間上當可節省不少。現擬將各司廳會處審核手續，設法簡化，以求敏捷，庶事務易於集中，於釐購辦法，亦多裨益也。

(3)購辦方法 目前購料情形，因各路狀況不同，沿用自有規範，遂不得不分別單獨零星採購；此種辦法，無形中受價格及兌換之累積損失，未免過鉅。改良之道，擬首舉辦購料預算，先決定各路

在會計年度所需修養材料數量，應分幾次標購，預定需要時間，規定交貨期限；他如各路解款方法，並須通盤訂定。各路如能一致進行，標購時自易不分路別，按照材料種類、名稱、數量、品質規範，彙案辦理；數量既大，開標後，自可與大廠家直接交涉，價格定可低廉，手續從而節省，庶可收集中之功效，而得躉購之利益。自二十三年五月間，該部曾令各路將二十三年度日常修養所需大宗材料，一次填單呈部請購。辦理以來，零星請購之重複手續，簡省已多，對於集中購料之宗旨，漸能全盤顧及。二十四年三月二日，復令各路將二十四年度修養大宗材料，仍行彙總請購，以便躉購。

(4) 提倡國產材料 我國鐵路開辦數十年，以國內輕重工業尚未發達，致路局重要材料，不得不購自外洋，漏卮之巨，無法杜塞。現為振興國內實業及提倡國產材料計，在價值相當、運用合宜原則下及可能範圍內，盡力購用，以代外貨，如油漆、枕木、養氣、鋼鐵鑄件、電料等，凡屬國人經營之商工廠，確有承辦能力者，或訂立長年合同，或隨時分批購用，或先交由各路化驗檢試，以為提倡根據。總期杜一分漏卮，即挽回一分權利，逐漸推行，以期盡利。

(5) 籌設材料試驗所 查材料試驗，關係選材甚巨，計其工作之重要者，約有四端：曰擬定材料規範；曰訂立試驗標準；曰研究國產材料；曰改造路用材料。必四者俱備，庶購辦材料有所依據。料得其用，款不虛擲，而研究國產材料，可以代替舶來品問題，尤為當前之急務。我國國有各路現有之試驗機關，大致均未臻完善，而所能担任工作，亦祇化學分析之一部，對於物理試驗，則因設備不精，不能充分辦理，長此不設法改進，實不足以資應付；故大規模之材料試驗所，實有及時籌設之必要。惟因經費、人才問題，一時不能解決，祇能一面積極計劃，一面先從改良京滬、滬杭甬兩路物料試驗所入手，以應目前需要。

(6) 參考材料 現有各種統計能供材料參考者，為數不多，樣品、陳列室更付缺如，故選擇時，僅能依照路局規範選擇商家，而於材料是否經久耐用，國產材料能否適合需要，新製出品可否採用等問題，以及世界金融市場情形，均未遑顧及。現為補救起見，已着手由調查組廣事搜集各種參考材料，以供研究。如各路大宗材料數量價值及規範、各種出產品來源品質及價格、製造廠家樣本及標本、五金價格及匯兌率，以及各商行信用等，或編成統計，或闢室陳列，以資參考。

(三) 車軸油代用及自製之研究提倡 車軸油一項，為鐵路行車消耗之大宗材料，每年需用為數極鉅。而該項油料，本國從前未有出產，悉數仰給外洋，不特漏卮可驚，且於種種方面，俱嫌不便，自宜設法替代。查平漢、道清兩路線產有草麻子油，曾經各該路替代試用。前為鄭重試驗，以便提倡推廣起見，經將該油分送中央、交通兩大學試驗，並發津浦、京滬兩路試用。旋據京滬路等復報，該項草麻子油，倘再鑲加礦物油，則其效用尤佳。近據上海中國製油廠呈報自製潤滑油，附送說明書，聲請飭路調查試驗。旋據復報，該商全係國人股本，於二十二年十一月向實業部註冊，設廠於上海打浦路，以草麻子油及菜油提製油料，其中以夏季車軸油、機器油等為最優。故經即通行各路，採擇試用，期塞漏卮。

(四) 低磷銑鐵之發明自製 鐵路機廠鑄鋼爐內鑄鋼所需低磷銑鐵，向均購自外洋。茲膠濟鐵路工程師張名藝發明利用破廢鋼料加以適量之化學材料，製成低磷銑鐵塊，考其成分，製煉鑄鋼，成績良好。經通行各路悉行研究辦理，以期廢物利用。

#### 丙、業務之改進

① 厲行貨物負責運輸 在民國二十一年九月以前，各路皆採不負責運輸制度，即在鐵路運輸之貨物，如有損失或損壞，其過失無論是否屬於鐵路，但鐵路絕不負責，對貨物之損害，絲毫不予賠償，故貨

商在鐵路運輸貨物，可謂毫無保障。貨商以鐵路運貨不負責之故，祇能假手於轉運公司，任其剝削而無可如何，以致貨物之成本加昂，銷路不暢，其因此蝕及血本者，則從此不敢再運。貨物既不能流通，鐵路收入亦為之大減。而社會經濟亦蒙受莫大之損害。非改革運輸制度，不能使鐵路貨運流暢，故應厲行負責運輸制度，俾鐵路所運貨物，既能迅速運出，又能安全達到；倘有損害，咎在鐵路者，立即賠償。至於貨物運出之次序，則以託運之先後為憑，一掃往日私售車皮之弊。鐵道部當以極短時間之籌備，即於二十一年九月一日由京滬滬杭甬暨津浦路首先舉辦，南潯、平漢、膠濟、北甯、正太、道清、隴海、平綏、湘鄂各路，先後相繼實行，迄今三年，全國各路除廣九及廣韶兩路外，其不負責運輸，已悉歸自然淘汰，而一律改訂負責運輸制度，貨商受利，鐵路貨運進款，亦年有增益。

② 籌辦倉庫保管 鐵路任務，不祇運輸貨物一端已也，即於開發沿線農村，調整物價，亦有連帶責任；故發展運輸之外，尚須經營倉庫事業，使鐵路運輸之貨物，固有堆存之所，即農村或有過賸之產品，亦可以最低廉之費用，寄存於鐵路倉庫，待價而沽，以免豐歲有穀賤傷農之虞。但當我國鐵路初建時，鮮有明瞭倉庫如是其重要者，故各路倉庫極其缺乏。即已建有倉庫者，亦不明所以利用之法。而現時鐵路財力又斷難立將各路需要之倉庫，一一添建，故鐵路在實行負責運輸時，預將負責費專款存儲，以為增加鐵路設備之用。此項收入係陸續存儲，曾由鐵道部令飭各路擬具建築倉庫十年計劃，以便實施。現已有數路擬訂計劃，開始進行，鐵道部亦同時擬訂鐵路倉庫保管貨物章程及倉庫保管辦事細則，俾現有倉庫，得以儘量利用，將來完成者，亦有完善之章程以為依據，則倉庫之功用愈顯。……

③ 推廣各項聯運 (一) 增加聯運鐵路：民國二年實行聯運以來，計已加入辦理聯運之鐵路，有京滬滬杭甬、津浦、膠濟、北甯、隴海、平綏、正太、道清、平漢等十路，惟湘鄂、浙贛、南潯，以及正太鐵路榆谷支線，尚未加入聯運，沿路客商均稱不便，遂於二十三年十月起，該路等籌備加入客貨聯

運，并已先後實行矣。

(二) 增加聯運車站：各聯運路，以前均以客貨稀少，營業未曾發達各站，迄未列入辦理聯運，現經切實調查，將隴海路之渭南、西安，津浦路之鄒縣、福履集，浙贛路之湖鎮、安仁、上饒、新塘等站，平綏路之清華園，膠濟路之四方等十七站，加入辦理旅客聯運車站；京滬滬杭甬路之上北、杭州、蘇州、無錫、鎮江，道清路之各站，以及隴海路之華陰、臨潼兩站，加入辦理聯運遊覽車站，平綏路之西直門、南口等各站，平漢路之湯陰、彰德，隴海之東泉店，正太之北楊村站，加入辦理負責貨物聯運車站；隴海路之潼渭段，膠濟之黃台及南潯之南昌站，加入辦理水陸聯運站。并粵漢鐵路南段與廣花及湖南公路辦理聯運。……

④ 創辦鐵路營業所 鐵路為營業性質，故辦理客貨運輸，應以便利客商為主旨，發展營業為前提，歐美各國對於鐵路營業，在商業繁盛區域遍設營業所，以廣招徠，而使客商。鐵道部為應社會之需要，謀客商之便利計，即於民國二十二年五月令飭津浦、京滬、滬杭甬路在城市適中地點或商業繁盛中心，創辦營業所，以冀達到商業化之目的。旋據京滬等路先後呈報：(一) 京滬路：上海營業所，於民國廿二年八月廿一日開辦；上海南市營業分所於民國廿三年一月一日成立；南京營業所於民國廿三年二月十日開幕。(二) 湘鄂路：漢口營業所於民國廿三年一月四日開辦。(三) 津浦路：南京營業所天津營業所均於民國廿三年六月一日創立。(四) 北甯路：天津營業所於民國廿三年六月一日開幕。(五) 隴海路：運城營業所民國廿三年十二月廿八日試辦。(六) 平漢路：漢口營業所民國廿四年六月一日成立。俟以上各路營業所辦有成效後，再行推及其他各路施行。

⑤ 創行列車運行圖管理各路行車 鐵路行車調度，非根據科學方法，難期適於迅速、安全、準確、經濟之行車原則。查列車運行路為合於科學之管理行車辦法，而國有各路五十餘年來，向未利用，行車事務，迄無進步，半由於此，業經鐵道部特繪列車運行圖式樣，并附說明，及使用方法數十條，令行各

路實行。

丁、財務之整理（略）

戊、鐵路教育之推進

①專門教育（一）改革平均招生原則，培植各科應用人才，部令交通大學側重於土木工程人才之培植。（二）選派部路員司，赴歐美實習及補助留外自費學生，培植鐵道專才。（分別學習電氣、號誌、交通經濟、鐵路管理……）

②扶輪教育：修改管理扶輪學校規則，改良職教員待遇，統籌補充各校設備，添設扶輪小學。訓育方面，在養成學生良好習慣，及獨立自治之精神；教學方面注重於職業上基本知識之灌輸，使其獲得從業之能力。……

③職工教育（一）釐訂鐵路職工教育章制；使臻完備，俾辦理者有所遵循；（二）於各路職工集中處所，擇要設立職工學校，藉助鐵路事業之發展。（三）實施強迫辦法限期完成各路職工識字教育。

己、路警之統一管理（略）

庚、鐵道行政將來努力之方向

①依預定之計劃 分年逐步籌謀各新路之展築，以冀實現 總理建造十萬英里之遺訓，俾可發展國家經濟，鞏固國防。

②刷新各路財政，同時繼續清理各路內外債款，提高路債信用，以鼓勵投資經營鐵路事業，開濬鐵路建築經費之來源，俾上項逐步展築新路之計劃，得以實施。

③審核各路支出用途，分類詳定標準預算，嚴格執行，以清除糜費積弊，俾可因運輸成本削減，改低客貨運價，而輕商民負擔。

④工事方面，除從事整理舊路，補充設備，俾增加各路之運輸能力，并以策行車之安全外，并積極籌謀各路聯運之設備，如擴展首都輪渡，規劃武漢過江橋梁，并漢口之平漢、粵漢、川漢、三路總調車場。籌建各路沿線各站之貨物堆棧，并添建調車叉道與卸貨月台等等，俾各路脈絡貫通，聯成一氣，營業充份發展。

⑤擴大鐵路與公路航路間之聯運範圍，改進客貨運輸之種種手續與方法，以謀客貨之暢行。

⑥在不損害國家經濟原則之下，對於國產農工礦業各出品之運價，再行設法減輕，以輔助工業之發展及農村經濟之復興。

⑦調查路用各項材料，凡現有國貨可代替者，儘量採用，缺乏者并設法自行次第仿製，俾塞鉅大之漏卮。

⑧規定各路員額，整頓人事管理制度，并嚴行考核標準，與關於員工福利各項規則，以增進各路內務工作之效率。

⑨增厚路警之實力，并嚴格訓練警士，使完全成軍隊化，以保護路產及行車之安全。

以上為將來鐵道行政所懸之目的，大要以整理舊路為建築新路之張本。此後當督促一一實施，限以時日，責以事功，以斬我國鐵道前途，可由疲困而漸入於昭蘇之境，斯則尤為目的中之目的也。

### 第十三節 民國三十四年行政院向六全大會報告

自民國十七年鐵道單獨設部，至二十七年一月，鐵道部因戰事影響，政府西遷而撤銷，鐵道業務，復歸交通部辦理。在此十年間，鐵道建設進展甚速，成效亦卓著；其詳細情形，在本章第一節至第十二節中，可略窺其端倪。本節報告，係行政院從政同志，民國三十四年五月，向本黨第六次全國代表大會所提出之「行政院工作報告書」，

有關交通工作報告中之鐵路有關係。此一報告，完全是抗戰期中，後方搶建鐵路之情況，與鐵道部時期建築全國鐵路之完整計劃不同。抗戰軍興，鐵路沿線，首先變為戰場，進則搶險趕修，退則拆軌炸橋，鐵路存廢，完全以軍事進退為準則。但後方鐵路，則日夜趕工，急求修通；又以當時國內外局勢，不時演變，尤難於按照計劃進行，甚至某路剛剛修通，旋因戰事而拆毀者亦比比皆是。當時有所謂「方慶新路之完成，而舊路精華已喪失殆盡」。現在報告及各種統計表報，即可知全國鐵路員工同志，在抗戰期中之艱苦奮鬥及慘淡經營之一般矣。茲摘錄其原報告如下：

1. 新築鐵路工程，自武漢淪陷以迄太平洋戰事爆發後，新路工程，多在叢山瘴癘之區，材料缺乏，工糧不裕，物價騰昂，均足影響施工，加以國內外局勢，不時演變，尤難按照原定計劃循序推進，在此期中，新築鐵路已經完成者，總計一八七五公里，而因淪陷或拆除破壞者一三九九公里，現在通車營業路線為此數年間所增築者，僅有四七六公里，茲列表如次：

新築鐵路工程進展概況表

三十四年三月底調製

| 路別   | 全線地段及長度 |            | 已完成地段及長度 |     | 開工年月竣工年月 |    |    | 現在狀況                |
|------|---------|------------|----------|-----|----------|----|----|---------------------|
|      | 起訖地點    | 公里         | 起訖地點     | 公里  | 年        | 月  | 月  |                     |
| 湘桂鐵路 | 衡陽鎮南關間  | 幹線<br>一〇二七 | 衡陽桂林間    | 三六一 | 二六       | 一〇 | 二七 | 卅三年十一月淪陷            |
|      |         |            | 桂林永福間    | 四五  | 二七       | 八  | 二八 | "                   |
|      |         |            | 永福柳州間    | 一六  | 九二       | 七  | 二九 | "                   |
|      |         |            | 鎮南關寧明間   | 六七  | 二七       | 四  | 二八 | 卅八年十二月因敵犯邕寧開始拆除現已淪陷 |
| 湘黔鐵路 | 株州貴陽間   | 幹線<br>一〇〇五 | 柳州來賓間    | 七〇  | 三〇       | 四  | 三一 | 卅三年十一月淪陷            |
|      |         |            | 零陵支線     | 一四  | 三二       | 三  | 三三 | "                   |
|      |         |            | 大灣支線     | 二〇  | 三一       | 九  | 三二 | "                   |
|      |         |            | 株州藍田間    | 一七  | 二五       | 七  | 二八 | 卅三年十一月淪陷            |

本路自二十九年計劃趕定於三十一年底完成正在

|            |       |           |                                     |                          |                           |   |
|------------|-------|-----------|-------------------------------------|--------------------------|---------------------------|---|
| 滇緬鐵路       | 昆明滾弄間 | 幹線<br>八八〇 | 昆明安甯間                               | 三六二七<br>一二三二             | 四〇八                       | 發動廿五萬工人積極趕修之際因太平洋戰爭影響遂於卅一年四月停工結束只將已成之段交川滇公司管理營業                             |
| 敘昆鐵路       | 昆明敘府間 | 幹線<br>八五九 | 昆明曲靖間<br>曲靖霑益間                      | 一六〇二七<br>一四三三<br>一二三〇    | 四                         | 昆明曲靖段利用滇越軌道先行通車移交川滇鐵路公司總經理管理營業宜威曲靖路無管理因無軌料卅一年停工結束因無軌料卅一年停工結束因無軌料卅一年停工結束因無軌料 |
| 黔桂鐵路       | 柳州貴陽間 | 幹線<br>六二〇 | 柳州宜山間<br>宜山金城江間<br>金城江獨山間<br>獨山清泰坡間 | 九五二八<br>七一〇<br>二二八<br>八〇 | 九二九〇<br>三〇〇<br>三二二<br>三三三 | 卅三年十一月敵犯桂黔線一度遭敵蹂躪現在柳州金城江段復軌工程   |
| 寶天鐵路寶雞北通埠間 | 寶雞石門間 | 幹線<br>一五四 | 寶雞石門間                               | 四二二八                     | 五三三二                      | 本路工程艱鉅有隧道一百二十餘座初由隴海路局兼辦卅一年成立寶天路局但仍就計三十四年七月可趕工預計三十四年七月可通車。                   |

|                |                   |              |                   |              |              |  |
|----------------|-------------------|--------------|-------------------|--------------|--------------|--|
| 隴海鐵路<br>咸陽同官礦場 | 咸陽同官礦場            | 支線<br>一三八    | 咸陽三原間<br>三原同官間    | 四五二八<br>九三二八 | 五二八二<br>五三〇二 | 本支線為運煤而設咸陽黃堡鎮間一二五里辦理客貨營業經礦場不敷故改建便道。通至礦場運量受其限制。           |
| 粵漢鐵路           | 株州板塘鋪間<br>白楊支線    | 幹線三〇<br>支線一四 | 株州坂塘鋪間<br>白石渡楊梅山間 | 三〇三〇<br>一四三一 | 三〇<br>八三二    | 本支線為運煤而設現已淪陷   |
| 綦江鐵路           | 江口之貓兒沱<br>至綦江之三溪間 | 八五           | 貓兒沱五岔間            | 三九三一         | 七            | 本路為運輸重要礦產而設原定鋼軌由兵工署供給現原在各種工程大致均已完成一俟鋼軌製成即可鋪軌大約通車可在本年夏秋之間 |
| 浙贛鐵路<br>復軌工程   | 上饒江山間             | 八六           | 上饒玉山間<br>玉山江山間    | 四一三二<br>四五三二 | 三三三三<br>二二三三 | 本路於卅一年因浙贛戰事一度全線淪陷逐漸收復乃搜集遺料恢復交通                           |
| 成渝鐵路           | 成都重慶間             | 五二三          | 成都重慶間             | 二六           | 一            | 成渝鐵路內段隨橋涵入暫時停工因材料不能運入                                    |

|        |   |                  |
|--------|---|------------------|
| 總計     | 一、八七五公里                                       | 完工總數內綦江路三十九公里未計入 |
| 測量鐵路路線 | 定測完竣者 三、〇四七公里<br>初測完竣者 二、〇九四公里<br>開始初測者 七〇〇公里 | 共五、八四二公里         |

2. 鐵路業務 各鐵路路線多因戰事之演變，逐漸縮短，二十七年四月，全國通車各路，計有四、九九九公里，現在僅存九二二公里，另有滇越鐵路之滇境一段長二八八公里，故現在後方營業鐵路尚有一、二〇八公里。其業務之重要措施，計有舉辦直達通車及水陸空聯運。凡各鐵路軌道唧接者，均互通車輛辦理客運聯運，又粵漢鐵路與招商局、民生公司會辦水陸聯運；平漢、粵漢兩路與中國、歐亞兩航空公司會辦陸空聯運；隴海路、西北公路與歐亞公司亦會舉辦重慶長安間之陸空聯運。次為改良車輛調度，最初由鐵道運輸司令部與各路局合作統籌調度；繼在鄭州設立總調度所。旋戰局演變，調度中心移至株州，武漢撤退，浙贛中斷，乃將總調度所撤銷。湘桂黔桂通車後，與粵漢經常舉行三路調度會議，編組運煤專車及軍運列車。并加強運輸設備，在各路添建岔道，抽換枕木，改良坡道灣度，購備機煤，及修車材料，因之歷次戰役，尚能坦負搶運軍品及公商物資之任務。茲將各路歷年里程變遷及七年以來各鐵路運輸數量概況，分別列表於左：

各鐵路歷年營業里程表

三十四年三月底調製

| 路     | 別 | 27年3月 | 28年3月 | 29年3月 | 30年3月 | 31年3月 | 32年3月 | 33年3月 | 34年3月 |
|-------|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 津浦蚌滕段 |   | 二六五   |       |       |       |       |       |       |       |
| 平漢南段  |   | 五四四   |       |       |       |       |       |       |       |
| 隴海    |   | 一五六二  | 五四二   | 五八七   | 五八七   | 六八〇   | 六八〇   | 六八〇   | 四五五   |
| 南潯    |   | 一二九   |       |       |       |       |       |       |       |
| 粵漢    |   | 一一四五  | 四五二   | 四五一   | 四八一   | 四八一   | 四八一   | 四九五   |       |
| 廣九    |   | 一七九   |       |       |       |       |       |       |       |
| 浙贛    |   | 九九八   | 四三八   | 四一四   | 四一四   |       |       | 八六    | 八六    |
| 箇碧石   |   | 一七七   | 一七七   | 一七七   | 一七七   | 一七七   | 一七七   | 一七七   | 一七七   |
| 湘黔    |   |       | 一七五   |       |       |       |       |       |       |
| 湘桂    |   |       | 三六一   | 六〇二   | 五三五   | 六三五   | 六二五   | 六三九   |       |



|  | 川   | 黔   | 滇   | 合     |
|--|-----|-----|-----|-------|
|  | 滇   | 桂   | 越   | 計     |
|  | 一六六 | 一六六 | 二八六 | 四九九九二 |
|  | 一六六 | 一六六 | 二八六 | 二一四四二 |
|  | 二〇四 | 四七四 | 二八六 | 二二三三  |
|  | 二〇四 | 二八六 | 二八六 | 二二八八九 |
|  | 二〇四 | 二八六 | 二八六 | 二二三三五 |
|  | 二〇四 | 二八六 | 二八六 | 二二二三五 |
|  | 二〇四 | 二八六 | 二八六 | 二二二三五 |
|  | 二〇四 | 二八六 | 二八六 | 二二二三五 |
|  | 二〇四 | 二八六 | 二八六 | 二二二三五 |
|  | 二〇四 | 二八六 | 二八六 | 二二二三五 |

各鐵路歷年運量概況表 (一)

三十四年三月底調製

| 項 別  | 人          |           |            |            | 數          |            |  |
|------|------------|-----------|------------|------------|------------|------------|--|
|      | 總 計        | 軍士人數      | 旅客人數       | 軍士佔總人數之百分數 | 旅客佔總人數之百分數 | 包裹佔總人數之百分數 |  |
| 二十七年 | 八,五四三,九〇〇  | 二,〇五〇,五〇〇 | 六,四九三,四〇〇  | 一 二四·〇〇    | 一 二四·〇〇    | 一 七六·〇〇    |  |
| 二十八年 | 一〇,二八二,一〇〇 | 二,四六七,七〇〇 | 七,八一四,四〇〇  | 一 二四·〇〇    | 一 二四·〇〇    | 一 七六·〇〇    |  |
| 二十九年 | 一三,〇四五,四〇〇 | 二,九六八,七四四 | 九,〇七六,六九四  | 一 二四·六五    | 一 二四·六五    | 一 七五·三五    |  |
| 三十年  | 一四,一三四,六五〇 | 二,〇八九,六六五 | 一二,〇四四,九八五 | 一 一四·七八    | 一 一四·七八    | 一 八五·三三    |  |
| 三十一年 | 一三,四五九,六六八 | 二,三三一,六三五 | 一一,三二八,〇三三 | 一 一五·八四    | 一 一五·八四    | 一 八四·二六    |  |

各鐵路歷年運量概況表 (二)

三十四年三月底調製

|      |            |           |            |         |         |         |
|------|------------|-----------|------------|---------|---------|---------|
| 三十二年 | 一八,九七二,七八九 | 二,九八四,四五六 | 一五,九八八,三三三 | 一 一五·七三 | 一 一五·七三 | 一 八四·二七 |
| 三十三年 | 九,二八八,三二一  | 一,五三九,八八七 | 七,六九八,三三四  | 一 一六·三六 | 一 一六·三六 | 一 八三·六二 |

| 項 別  | 噸         |           |           |            | 數          |         |  |
|------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|---------|--|
|      | 總 計       | 軍品噸數      | 貨物噸數      | 軍品佔總噸數之百分數 | 貨物佔總噸數之百分數 | 包裹噸數    |  |
| 二十七年 | 七,三五〇,〇〇〇 | 一,二四九,五〇〇 | 六,一〇〇,五〇〇 | 一 一七·〇〇    | 一 八三·〇〇    | 一       |  |
| 二十八年 | 三,五六〇,〇〇〇 | 六五,二〇〇    | 二,九五四,八〇〇 | 一 一七·〇〇    | 一 八三·〇〇    | 一       |  |
| 二十九年 | 二,六三六,八二七 | 四五九,五四三   | 二,一七七,二八四 | 一 一七·四三    | 一 八二·五七    | 一       |  |
| 三十年  | 三,一三六,三四〇 | 三六三,七〇〇   | 二,七七二,六四〇 | 一 一六·〇〇    | 一 八四·〇〇    | 一五三,五三一 |  |
| 三十一年 | 三,〇六九,二四七 | 三八〇,五八    | 七,六八八,七三九 | 一 一三·四〇    | 一 八六·六〇    | 二九一,一二二 |  |
| 三十二年 | 三,七四一,四三九 | 四五五,八四九   | 三,二八五,五八〇 | 一 一三·一八    | 一 八六·八二    | 二八八,六五二 |  |
| 三十三年 | 一,六一一,六〇六 | 二五〇,三四四   | 一,三六一,二六二 | 一 一五·五三    | 一 八四·四七    | 二八九,四六七 |  |

附註：本表除包裹噸數根據運量統計及二十七、二十八兩年係營業進款與運貨指數估計外餘均根據統計年報

3. 交通器材之搶運儲轉與利用 交通部於二十七年設立材料司，主持交通器材之集中採購與統籌調撥，經在漢口設立武漢儲轉所，辦理各鐵路疏運材料之儲存運轉，先後在鄭州以西搶料五千噸，運往蔡家坡存儲，在鄭州以南搶料三萬三千噸運往衡陽、全縣、桂林等處分別設立廠庫存儲，舊路維持材料之補充，新路建築材料之供應，悉以是賴。繼在香港設立港粵辦事處，與外商辦理材料之訂購洽運，凡經由粵漢鐵路北轉衡陽之鋼軌、橋梁、枕木、洋灰等器材約三萬三千噸，並利用水路自廣州轉梧州以達桂林、柳州者一萬五千餘噸。廣州淪陷後，設立海防辦事處，先後運進鐵路器材二萬噸，電料約七千噸。二十八年二月復在柳州設立材料運輸隊，辦理同登至柳南間之運輸，並兼辦柳淪間料運。海防失守後，又在仰光設立代表室，辦理料運，先後運入電料公路材料共約一萬餘噸。滇緬路線隔斷後，外洋材料僅賴中印空運進口，爰於三十二年二月在印度新德里設立駐印總代表處，在狄不魯加設立東區代表處，卡拉齊設立西區代表處，分別辦理外料接收儲轉內運及對外接洽聯繫事宜。交通器材內運數量得以逐年增加，計三十一年度內運交通器材不過數十噸，三十二年度增至七百餘噸，三十三年度增至一千六百餘噸，本年度截至三月底止，已達二百三十餘噸。……

七年來先後創設及與其他機關合辦之製造工廠計有十一單位。……各鐵路機廠拆卸搶運之機器材料，集中於漢口株州等地者，計約三萬八千餘噸，或陸續疏運後方，或分配於各鐵路，先後建立各機器廠，藉以增產，株州機廠規模粗具，因敵機濫炸，無法工作，所有機器材料經分配全州、興安、桂林、蘇橋、柳州各廠，如桂林、全州、柳江、黔中各機廠，皆係選擇各鐵路疏運機器裝置，桂林機廠撥歸湘桂鐵路應用，全州廠以修理機車車輛，煉製鋼鐵等為主要工作，柳州廠以製造機車，車輛配件機器工具，鍛鑄品等為主要工作，黔中廠以製造驛運車輛、汽車配件等為主要工作，現正籌劃擴充黔中機廠，並擬在都勻、天水籌設新廠以應需要，茲將歷年各鐵路機車車輛概況列表於左：

歷年各鐵路客、機、貨車輛概況表

| 路  | 別車類 |     |     | 年  |
|----|-----|-----|-----|----|
|    | 客   | 機   | 貨   |    |
| 湘  | 黔   | 潮   | 海   | 度  |
| 貨  | 客   | 機   | 客   | 量  |
| 車  | 車   | 車   | 車   |    |
| 七二 | 六一  | 五〇五 | 一一九 | 二七 |
| 五  | 三五  | 五一  | 一二七 | 二八 |
|    |     |     | 一二七 | 二九 |
|    |     |     | 一二七 | 三〇 |
|    |     |     | 一二七 | 三一 |
|    |     |     | 一二六 | 三二 |
|    |     |     | 一一一 | 三三 |
|    |     |     |     | 備註 |

| 綦<br>江     | 存<br>整<br>理<br>委<br>員<br>會<br>車 | 滇<br>越           |
|------------|---------------------------------|------------------|
| 貨客機<br>車車車 | 貨客機<br>車車車                      | 貨客機<br>車車車       |
|            |                                 |                  |
|            |                                 |                  |
|            |                                 |                  |
|            |                                 |                  |
|            | 二一六<br>七九<br>一八四                |                  |
|            | 一八〇<br>七一<br>一四八                |                  |
|            | 一六四<br>五四<br>一三三                | 三八八<br>四一<br>三三二 |
| 二〇<br>三    |                                 | 三八二<br>四一<br>三三二 |
|            |                                 |                  |

| 川<br>滇          | 黔<br>桂          | 湘<br>桂              | 浙<br>贛            | 粵<br>漢             |
|-----------------|-----------------|---------------------|-------------------|--------------------|
| 貨客機<br>車車車      | 貨客機<br>車車車      | 貨客機<br>車車車          | 貨客機<br>車車車        | 貨客機<br>車車車         |
|                 |                 | 一〇一<br>一七七<br>一、四九七 | 一五五<br>二〇八<br>一〇八 | 二二六<br>二三五<br>一、五五 |
| 六〇<br>一四        | 一<br>一七         | 三六二<br>三四一<br>三、九四  | 二〇五<br>五六<br>二九   | 六三五<br>三三三<br>一〇九  |
| 一四七<br>一八<br>二八 | 六〇<br>二六<br>一六  | 三、六六<br>四五二<br>三四八  | 二一八<br>五一<br>二九   | 六三五<br>一二九<br>八一   |
| 二五二<br>二八<br>二八 | 二一八<br>四九<br>二一 | 一、三六<br>三四九<br>一二六  | 一五八<br>二五<br>二八   | 七六一<br>一二九<br>八一   |
| 二三五<br>二八<br>二八 | 六六八<br>七八<br>六三 | 一、四四<br>三一四<br>一二六  | 一五八<br>二五<br>二八   | 七六一<br>一一四<br>七三   |
| 二二四<br>三九<br>二八 | 九五八<br>七六<br>八二 | 一〇五<br>二八七<br>一二二   | 九〇<br>一三<br>九     | 七七六<br>一二九<br>七三   |
| 二二二<br>三三<br>二五 | 一五九<br>一九<br>二四 |                     | 九〇<br>一三<br>九     |                    |
|                 |                 |                     |                   |                    |

## 第七章 全國各鐵路特別黨部對鐵路之貢獻

本黨爲協助鐵路當局推進路務，並提早完成 總理所主張修築之十萬英里鐵路起見，於各路分別設立特別黨部。自民國十二年十二月開始，即在粵漢鐵路設立區分部，民國十七年北伐完成，全國統一後，除正太路因借款關係，延至民國廿一年及東北各省因情形特殊延至民國二十九年始克設立外，所有全國各鐵路，均已於抗戰前設立特別黨部，以後陸續修築之鐵路，亦均陸續設立，其工作成績，如調處各種糾紛，協助辦理員工福利事宜，並訓練員工，尤其在抗戰期間，督導各員工，肅清敵諜，傳遞情報，激勵員工不避艱險，努力軍運，從事破壞或搶修之工作，其對鐵路之貢獻，厥功甚偉，惟以時過境遷，無案可查，想盡種種方法，僅得少數片段之資料，實無法表揚其功績於萬一。茲將所得各項資料，分節述之：

### 第一節 粵漢鐵路特別黨部

#### 一、機工與共匪鬥爭之情形

共匪黨員楊股，於民國十三年滲入粵漢鐵路，充任本黨黨務指導員，組織鐵路工會，與廣九廣三甯陽潮汕等鐵路工會，聯合成立中華全國鐵路總工會廣東辦事處，屢次掀起工潮，挾制政府。因工潮大都發生於機務方面，而鐵路機工，又均係廣東機器工會之會員，不受共匪之利用，常持反對之態度。楊股大憤，於民國十六年一月，下令整編粵漢鐵路工會，明令凡工人參加其他工團組織者，限即脫離原來組織，加入鐵路工會。否則，不准在鐵路工作。於是有廣東機器工會會籍之工人在粵漢鐵路工作者，羣起

抗議，楊殷遂將反抗之洗光、伍英、溫培等一百四十八人，下令停止工作，並限即日離開鐵路。洗光等失業後，到處呼籲，未得結果，迫不獲已，決定於二月十三日率領同志數百人，攜帶武器，各分三路圍攻石圍塘與黃沙，直搗共匪之巢穴。雖為駐軍與路警所阻撓，未能達到預定之目的，然機工實力之強大，足令共匪胆寒。機工會乃召集代表聯席會議，決議定期全體罷工，向黨政機關大請願，及發表告各界民衆書。廣東總司令飭停止鬥爭，並經政治會議廣東分會，召集省市主管機關，機器工會及鐵路工會，各派代表一人組織解決機器工會與鐵路工會糾紛委員會，決議條件六項。其中第三項為「爲免除糾紛起見，凡機器工會會員服務於各鐵路者，鐵路工會不得強迫其退出機器工會」。

### 二、機工會維持交通與鐵路工會之改組

自民國十三年起，廣東各鐵路工會，均被共匪操縱，本黨洗光同志等被楊殷開除後，雖經黨政機關之調解，均已復工，但共產黨之囂張跋扈更甚。民國十六年四月十四日，第四軍派士兵一連，保安隊三百名，馳往粵漢鐵路之黃沙站，圍繳該路工會槍械數十枝。廣三鐵路方面，則由錢大鈞李福林兩部各派兵一營，於十五日晨三時開赴石圍塘，繳獲該路工會糾察隊槍械二百餘枝，逮捕共產黨徒十餘人。軍政當局命令機器工會負責維持全省境內鐵路交通，及派員改組各鐵路工會。該機器工會當即遴派具有優良之才能，完善之品格，及與共匪鬥爭有經驗之本黨同志洗光、伍英前往粵漢鐵路，劉章、錢耀前往廣三廣九兩路，梁生、張桐前往甯陽鐵路，丘劍侯、周學海前往潮汕鐵路，分別登記會員，重新改組工會。於是共產匪徒，大都聞風遠颺，其向爲共匪裹脅者，則革面洗心，遵從約束。

### 三、調解南北兩段工人歧見

自民國十八年春，粵漢鐵路工會整理委員會委員任仕蘭全家被共產匪徒殺傷慘重，未獲伸雪後，黨部與工會之活動，幾無形停頓。十九年黃玉軒、湯宏喜、易慶和等被派籌備改選工會。是年秋，召開全路代表大會，選舉呂文德、黃玉軒、李福生、易慶和、朱偉文、曹建修、唐福生、湯宏喜、劉少卿、王榮盛等爲理監事，初尚和諧。惟以李福生、易慶和、湯宏喜等爲南段路工，呂文德、黃玉軒、王榮盛等爲北段路工，彼此地域觀念極深，牢不可破，積怨日增，漸不合作。二十年九一八事變發生，呂文德等北段工人成立粵漢鐵路湘鄂段救國會，竟摒去南段路工，遂無形中儼成兩個派系，日益磨擦，積不相容。二十三年，呂文德因事赴江西萍鄉安源，歸途中行經湖南易家灣時，被一不識之人拖下火車，用繩將其勒斃，棄尸野外水塘內。此案發生後，經呂文德之遺族呈請黨部轉請中央緝兇歸案法辦，未得結果。於是工會與救國會之間，更互不相容。是年冬，中央下令將此兩會一併停止活動，另派員整理工會，並責成黨部督導辦理。黨部對各工人曉以大義，應以路務爲重，化除意見，週旋於兩派之間，煞費苦心，終能達成親愛精誠，一致團結。

### 四、全路通車後地域之見消除

粵漢鐵路跨鄂湘粵三省，且係分段築成，最初員工意志，極難融洽。自九一八事變後，南北兩段員工之意見，愈鬧愈深，雖經黨部從中斡旋，迄少成效，中央曾派員到路調解，亦無結果。至二十五年五月十日，特別黨部派李可鎮、劉兆洋、歐亞三人爲指導員，派黃炳、易慶和、王福階、黃桂生、張廷貴等爲工會整理委員，成立工會整理委員會。是年八月一日，湘鄂、株韶、廣韶三段合併，全路正式通車，統屬粵漢鐵路，原有三路局工人，均隸屬粵漢鐵路工會。整委會當即趕辦全路會員登記手續，分三段成立分會，限期推選代表，於二十六年二月一日，在武昌徐家棚黨部大禮堂舉行全路代表大會，當選舉劉志平、林觀暢、劉兆祥、王福階、易慶和、黃炳、傅瑞清、張逸之、李可鎮等九人爲理事，王榮盛、

張廷貴、黃俊、曠超、黃桂生等五人爲監事。分別組織理監事會，推進工作，幸大家均能開誠布公，一切進行，尙稱順利，地域觀念，始隨之消除。

### 五、黨政工合作維持鐵路工作

民國三十二年夏，粵漢鐵路爲未雨綢繆計，派員在貴州之獨山，勘定地點，建築宿舍及倉庫多幢，作爲撤退員工及物料之準備。翌年五月，湘北戰事緊張，原設長沙之第九戰區長官司司令部撤至樂昌，並令粵漢鐵路撤毀從汨羅江至棲鳳渡之一段鐵路，由棲鳳渡至源潭一段則仍維持行車。於是路局黨部工會三方面決定均遷至坪石辦公，所有黨部委員科長路局正副局長（其中邱副局長鴻助因患病西撤）各處室主管，工會全體理監事，及維持棲鳳渡至源潭一段通車必需之員工共三千餘人，均留路工作，其餘員工之不自願疏散者及留路員工之眷屬，與不需要用之機車車輛材料機器工具，一律沿湘桂及黔桂兩路撤退，並遣派路局主任秘書熊亨靈同志爲獨山辦事處主任，負一切照料支配管理維持之責任，黨政工三方面高級人員，於三十三年六月撤至坪石，同在一處辦公，遇事隨時商洽決定，竭誠合作，眞如臂之使指，無不稱快，如此維持至六個月之久。迄三十四年一月，敵人又三路進攻，包圍郴縣坪石，軍事上決定放棄粵漢路全線，路局遂將所有機車車輛全部拖至樂昌，推到河中，其無法拖運之器材，則就地予以破壞。所有沿線橋樑岔道，亦均破壞無遺。各項任務完全達成後，於是一部份員工由杜局長鎮遠率領撤退至福建之長汀永安三元等縣，其餘大部份員工，則撤至湖南之汝城。

### 六、組織查車隊協助維持客車秩序

民國三十三年初，抗日戰事日漸緊張，社會秩序異常紊亂，散兵游勇及難民無票乘車者甚多，且互

相勾結，夾帶私貨，不惟鐵路收益大受影響，而購票之乘客常無法上車，或擠上之後，無法得到座位，怨聲載道，雖有路警亦徒喚奈何。黨部建議由黨部工會及路局三方面，指派員工組織查車隊，隨車稽查，因之客車秩序漸次恢復，行旅稱便，路收驟增。

### 七、黨路工三位一體推進鐵路業務

民國三十五年五月，粵漢鐵路特別黨部改組後，原有工作人員七十餘人，均轉業於路局而借調在黨部工作，主任委員則兼任路局顧問。全路二十四個區黨部，均有固定之辦公房屋，並經常有幹事三至五人辦公。區黨部之執委及候補執委，均係熱心黨務之各部分中高級主管，及優秀工人充任，且大都兼任工會分會理事。黨部確能領導工會竭誠協助路政。凡路局措施合理者，黨部無不盡力推動之。否則，設法糾正之，路局亦能從善如流。凡員工對路政措施有疑難，或本人有何要求及請求解答之事項，除透過工會或區黨部轉請特別黨部向路局詢明或交涉，務求得到答復。其不能准予所請之事項，亦必說明理由使其心服。特別黨部並指定幹事數人專向路局洽詢，並負責當面解答員工所提之問題及撰擬答復，上下內外既無隔膜，感情自極融洽。黨、路、工三方面打成一片，協同推進鐵路業務。

### 八、協助路局加強員工福利事項

特別黨部對於員工福利事項，特別注重，無時不在調查員工之痛苦，而思有以解除之。民三十七年，除建議添設廣州、衡陽、長沙、武昌四個區福利委員會，供應柴煤米豆油鹽等日用必需品外，並協助於沿線各大站開設經濟食堂，理髮室浴室多處。員工在經濟食堂用膳者，所耗只有市面飯菜館所索價值之三分之二或一半不等。理髮室所收費用只有市面所耗之十分之一，浴室則完全免費。

## 九、征求及建議改進路務意見

民國三十七年八月，特別黨部為求集思廣益，以收協助改進路政之實效起見，印發「征求改進路務意見致同志書」，一月之內，收到各同志提出之意見書二百餘份。除一部份過於理想或需款太多，事實上不能辦到，或過於空洞，無切實可行之具體辦法，或挾嫌攻擊不應理會者外，均已轉送路局採納實行。嗣路局召集會議徵詢改進意見，特別黨部另提具體意見三十九條，有裨路政，尤非淺鮮，惜所提之具體意見已無法查抄，茲覓得徵求改進路務意見致同志書原文附錄於後：

附錄中國國民黨粵漢區鐵路特別黨部為征求改進路務意見致同志書

各位同志：

本部對於路政，負有協助改善與發展之責任。本路自復員以來，在器材缺乏，經費短絀，物質條件極不備具之環境下，從事搶修建設，以精神克服一切困難，卒能使車運暢通，路收漸裕，達到差能自給自足之地步，此實為我全體員工同志克盡最大努力之表現，成績昭彰，良用欣慰！惟是值茲戡亂建國，責任倍形艱鉅之時，重以目前物價波動激烈，收支頓失平衡，員工生活，羣陷窘境，尤應持續以往精神，克服當前之困難，創造未來之美景，以副國家社會之期望。第路務紛繁，千端萬緒，欲求鉅細靡遺，臻於至善，端賴博訪周諮，集思廣益，通上下之情，舉利弊之實，以供當局者改進之參考。務望各同志，對於下列各問題，加以研究，各舉所見。

- (一) 有何有效方法，提高員工工作情緒？
- (二) 各部組織及工作，如有冗贅或重覆之處，應如何簡化，以提高工作效率？
- (三) 各種設施，如有不甚合理近情等事，應如何改正？
- (四) 如有員工與其工作地點或其職務極不相宜，致礙路務之進展情事，應如何加以調整？
- (五) 有何舊材料可以利用，以節省現款開支？

- (六) 用款用料，有何虛糜，或不甚得法之處？及應如何分別遏止糾正？
  - (七) 有何有效方法，以防止機煤偷瀆？
  - (八) 有何有效方法，取締無票乘車，以增加收入？
  - (九) 有何有效方法，減少各種行車事變？
  - (十) 列舉旅客貨商對於路局極不滿之事實，並擬具改善意見。
  - (十一) 發放各種款項，有何較為簡便之法，可以節省人力，縮短時間？
  - (十二) 所辦員工福利事項，員工是否受到實益？及有何應行改進之處？
  - (十三) 有無其他員工福利事項，亟須舉辦？但必須路局財力所許可者。
  - (十四) 有何生產事業可由附業處經營，而確可獲利以資助辦理員工福利事業者？
  - (十五) 其他有關開源節流，興利除弊，與增進工作效能事項。
- 以上各點，無論是否屬於本身職務範圍內之事項，凡聞見所及，均可提出意見，但須列舉具體事實及詳細辦法，不可專講理論，或挾嫌攻擊，更須顧及路局財力、物力、及權力能否辦到。文字則白話文言不拘。倘有不願公開，可用密呈，或約期來本部面陳，當代保守秘密，如確係有價值之建議，本部即核轉路局採納，並商請路局予以獎金或名譽上之嘉獎。其有因建議而增加路收甚巨，節省經費甚多，特別能提高工作效能，與特別裨益路譽者，尤當請路局酌予提升或加薪，以昭激勵。至建議不能實行者，本部亦必將理由告知原建議人。人之好善，雖不如我，甚盼我全體同志，咸本「先總理大無畏之精神，仗義直言，略無隱諱，一心一德，羣策羣力，共謀路政之發展與改進，庶幾本部協助路政，克親實效，本路幸甚！國家幸甚！」主任委員熊亨靈 民國三十七年八月五日

## 十、設招待所免費招待過境路員

民國三十八年五月至八月，行旅極端困難之時，特別黨部指派人員，並撥款在衡陽及株州兩站租用房子三十餘間，免費招待由南京撤退經京滬滬杭甬及浙贛兩鐵路來湖南轉往廣東或廣西之鐵路路員及其

眷屬，暫住一至三日，並派人免費搬運行李，其在衡陽過軌至湘桂黔鐵路者，且派卡車在衡陽站免費運送過江。

## 十一、建議疏散員工及眷屬辦法以安工作人心

民國三十八年夏間，匪軍迫近衡陽，人心惶惶不可終日，特別黨部為安定人心起見，於路局召集黨路工聯席會議，研討應付緊急局勢時，提出對於疏散員工及眷屬之意見數項，當獲照案通過。茲覓得原提案書如左：

附提案：

查日來戰事轉緊，現已迫近衡陽，路局對於員工及其眷屬疏散問題，尙無明確表示，加以路局南遷廣州，已調去員工百餘人。第二批擬調查百人，亦正在商洽中，致未克列在調穗名單內之員工，恐惶萬分，如自行他往，則恐路局以擅離職守議處，並不准其支領薪費。亨靈對於疏散員工及眷屬，經再三考慮，特提意見數項，提請討論：

(一)凡在未陽以北之員工，如自願疏散者，准予發給疏散費一個月，即日疏散，俾各員工得有旅費各自逃生，而路局亦可藉以減輕將來之負擔。現在員工有路可走者不多，請求疏散者數額必不大。至於未陽以南之員工，如亦有自願疏散者，容路局財力可以應付時，再行核辦。

(二)凡現不調穗工作，北段管理處亦不雇用，且現在無工作可做，或工作並不繁重而又不願留在衡陽，亦不願疏散之員工，應准自行向廣州或廣西兩個方向疏散，其薪費照常開支或酌予折扣，但必須事先呈經核准，達到目的地後，如須再行移動，並應呈報。否則，停發其薪費。

(三)路局應在廣州桂林柳州貴陽等處，設法覓借公共房屋，或就破舊之公私房屋加以修整，並應指撥數萬元搭蓋臨時棚廠，供疏散員工及眷屬住用。路局經費雖困難，但此係為多數員工之福利着想，似不應吝惜也。惟如由路局在尙未覓到房子及尙未搭蓋棚廠以前，如員工及眷屬必須即刻遷移者，則路局可以聲明不負供應房屋之責。

(四)凡願遷往廣州者，祇須各自邀集四十人至六十人為一組，推定負責人一人，即可向路局請求撥車，路局應儘可能立即撥車。

(五)凡願遷往廣西者，亦應照前條推定負責人，由路局派員向湘桂黔鐵路局接洽，每日至少撥車二輛專供本路員工及眷屬免費乘用。如該路車輛不敷，似應由本路撥車過江應用。如該路機煤不敷，似可由本路供應。

## 第二節 津浦鐵路特別黨部

### 一、協助籌組津浦鐵路工會及督導其工作

津浦鐵路工人，原有組織為同仁會，該會領導人邱國炎、陳文彬、李振和、王學吾、翁如源、徐治國、張廣興等，於民國十二年因援助平漢路「二七」慘案失敗，同仁會被迫解散。十六年四月，國民革命軍克復南京，國民革命軍總司令部，令派陸福廷為津浦鐵路局長，飭南段工人，先行設立浦口工會籌備會，派邱國炎等負責籌備，登記會員。十七年十月十日津浦全路通車，十八年一月津浦鐵路黨部正式成立，乃會同路局派員籌備津浦鐵路工會，經派黃錦榮、陳文彬、李振和、李慶義、徐治國等，為津浦鐵路工會籌備委員，首先登記會員。會員資格，以正式工人為合格。至於員司公役，均不得加入工會。全路分設浦口、浦鎮、蚌埠、徐州、臨城、兗州、泰安、濟南、德州、滄州、天津等十一個分會。十九年四月舉行全路代表大會，選舉理監事，黃錦榮、陳文彬、李振和、徐治國、李慶義、李保奎、鄭寶順、張振東、劉子琴等當選。並推黃錦榮、李慶義、李振和為常務理事。工會成立後，提出「確定工資」，「保障職務」，「待遇平等」三大要求，呈請特別黨部，向路局商定辦法：

(1)確定工資 津浦鐵路工人工資，向來凌亂，有月薪亦有日薪。領日薪者為臨時工，實則此種工人，亦經常作工，其能力與正式工人比較，並無軒輊，祇是聽憑主管人員隨意去留，往往甲已離職，乙來



冒名頂替者，不勝枚舉。請向路局交涉，取銷日薪制，一律改爲月薪。冒名頂替已久，而有工作能力者，一律補爲正式工人，按實際需要，規定名額，以杜流弊。

(2) 保障職務 路局局長每次更動，所有職員，隨之大事變更。至於工人，則聽憑新任主管任意去留，職務毫無保障。請向路局商定改善辦法，工人發給工作憑證，以便安心工作，以後不能隨便更動。有過失者，予以記過處分，積三小過爲一大過，犯三大過者，方可開除。一年無過者，應予加薪晉級，未滿三大過者，不得除名，以資保障。

(3) 待遇平等 路局員司可以請假，工人則不能請假，請假者則須扣薪，而年終獎金祇有員司可得，工人分文不給，未免大不公允，請向路局交涉，工人請假及年終獎金，應與員司同等待遇。

以上三個要求，均獲路局同意改善，並已制定法規，公布施行。

日本投降，全國復員。三十四年九月，交通部令將膠濟鐵路併入津浦綫，改爲津浦區鐵路，會同社會部，令派徐治國、李振和、黃錦榮、孫義昌、李慶義、朱寶瑞、高鳳舞等爲津浦區工會整理委員，並指定前五人爲常務委員。會址仍設在浦鎮，轄津浦膠濟兩綫。於青島天津兩處設辦事處。分會設於浦口、浦鎮、蚌埠、徐州、臨城、滋陽、泰安、濟南、德縣、滄縣、天津、青島、四方、高密、濰縣、張店等處。

中央政府，以戰後鐵路復員，工作艱鉅，打破員工界限，使在事員工，通力合作，以赴事功，乃規定除主管人員以外，所有員司，均可納入工會爲會員。故於浦口管理局所在地，成立直屬支部籌備會，派張竟成、于鶴年、李光前等爲籌備幹事，指定張竟成爲常務幹事，辦理員司入會登記事宜。

民國三十七年四月，於濟南召開全路代表大會，選舉理監事，李振和、李慶義、孫義昌、徐治國、黃錦榮、朱寶瑞、高鳳舞、張竟成等當選，並推選五名爲常務理事，至此津浦區工會正式成立，共有會

員一萬一千餘人。並訂定今後工作目標：第一、提高會員警覺，增進知識，努力生產。第二、防範匪謀破壞交通，尤應注意滲透份子，挑撥離間，阻礙本路建設。第三、協助軍事進展，爭取光榮勝利！

## 二、設立員工消費合作社

津浦鐵路員工薪資，向來微薄，尤其低級員工，入不敷出，而南北兩端物價懸殊，解決之道，不外兩途：一、增加薪資。二、減輕消費負擔。若取第一途徑，全路員工有二萬餘人，姑以每人每月平均加薪五元計算，則每月需增加十餘萬元開支，揆之當時路局經濟情形，無力負擔，祇有舉辦員工消費合作社，銷售廉價日用品，以減輕員工消費負擔。津浦鐵路特別黨部乃召集執監委員舉行聯席會議，由黨路工三方面派員合作籌設消費合作社。

合作社於民國二十三年一月籌備完畢，舉行董監事選舉，除陶懋衡代表黨部，龔柏齡代表路局，李振和代表工會爲當然常務董事外，並推選龔柏齡爲董事長，同年二月正式開始營業。消費合作社組織後，所銷米麥柴炭及日用品，均向出產地採購，大都按照原價售與社員，免去商人剝削。社員購得廉價食物用品，節省甚多，超過加薪數目，全路員工受益匪淺。至二十六年「七七」事變，抗戰軍興，該路準備撤退，於九月結束，社員股本，如數退還。

## 三、員工抗敵後援會護路之成績

「七七」事變後，日軍對我猛力攻擊，未到兩月，天津、滄州，相繼失守。津浦鐵路特別黨部，號召全路黨員同志，起來抗戰，爲國效忠，乃組織津浦路員工抗敵後援會，派周文俊、陳文彬、陳中柱、李振和、任樹聲等爲委員，並指定周文俊爲主任委員。全路分爲天津、德州、濟南、徐州四段，分別派

員督導。全路員工在抗敵後援會領導之下，首先成立搶修工程隊，開往前線，隨軍工作，國軍前進，即搶修路軌橋梁，以利軍運。國軍後退，即將路軌破壞，免為敵用。雖在槍林彈雨之下，不避危險，其工作之敏捷，無可倫比，廿六年十月因北戰場韓復榘抵抗不力，以致節節後退，故津浦撤退太快，未免出人意外。北戰場戰事失利後，戰線逐漸南移，而東戰場戰爭，亦不順利，威脅首都，京滬杭滬甬鐵路，及江南鐵路之機車、車廂，與一切物資，日夜裝運過江，集中徐州，經隴海平漢兩鐵路，運往後方。搶運工作，異常繁忙，淞滬戰事失利，敵氛逼近首都時，浦口存煤，尚有十萬餘噸，若不西運，即將資敵，由陳耀庭同志領導浦口碼頭工人，日夜搶運，未及一月，將全部存煤運往武漢。是時敵機連日轟炸浦口，意在阻我運輸，尤以十月十三。敵機轟炸更甚，投下大量爆炸彈及燒夷彈，中興煤存儲之處，竟被擊中，附近宿舍，盡成焦土，死傷員工達二百餘人，傷亡慘重，目不忍觀。事後南京市長馬超俊，親自來到浦口，安慰遇難人員及眷屬，並發給救濟物品。

津浦鐵路員工，在對日抗戰初期，參加搶運物資工作，冒險犯難，無不全力以赴。至二十七年五月全線淪陷以前，所有車輛物資及員工與眷屬，多已隨軍西撤。嗣後湘桂鐵路之完成，黔桂鐵路之興築，所用之鋼軌、橋樑、機車、車廂等，以津浦鐵路舊有者為多。其他京滬滬杭甬鐵路，及江南鐵路之車輛器材，得轉用於湘桂、黔桂者，亦多由津浦路運轉。此皆津浦路特別黨部協助路局督飭員工對國家之貢獻也。

#### 四、調解路局與員工間年終獎金爭執

津浦鐵路員工年終獎金，向係農歷年終，由局發放，從無爭議。民國二十三年間，京滬滬杭甬鐵路員工年終獎金，每人可得兩個月薪金，而津浦鐵路每人祇一個月獎金，因而都感不平，京滬滬杭甬盈餘

較多，津浦盈餘較少，所以有此差別。如以工作情況而言，津浦工作與京滬滬杭甬比較，祇有過而無不及，為何獎金不能一致？因此全路推舉代表一百餘人，齊至特別黨部請願，請率領全體代表，去向路局交涉，要求與京滬滬杭甬，同等待遇。特別黨部於是舉行執監委員聯席臨時會議；推派陶懋衡委員前往路局協商，各代表則暫在黨部聽候消息。路局方面謂此次發放一個月獎金，係按本路實際盈餘，倘依照規定數字計算，尚不足一個月獎金，為體卹員工起見，勉強發給一個月獎金，無法再增。陶委員當時指出軍運記帳數字，如列入盈餘，則決不止一個月獎金，此一理由頗為恰當，磋商至再，最後結果，邱煒委員長允發一個月又四分之一，並由路局委員陸福廷召集全體代表談話，說明路局經濟情形，並允獎金一個月又四分之一，準在是年陰歷年內一次發放，各代表體念路局公款艱難，亦不堅持原意，遂欣然接受。

### 第三節 膠濟鐵路特別黨部

#### 一、建議延長膠濟鐵路

民國十八年三月一日，該路第一次全路代表大會，鑒於青島乃華北第一巨港，濟南不獨為山東省會，抑且係工商業重地，因祇有膠濟鐵路相通而膠濟鐵路之貨運業務則限於膠東半島之範圍，濟南以西之廣大農村資源，如魯西名產棉花及小麥等，不北走天津，即南下浦口。如謀發展青濟之工商業，必須延長膠濟鐵路，西跨平漢鐵路，而西北入晉省，吸收晉東南之煤鐵資源，供應青濟，方克奏效，膠濟鐵路全體同志有鑒於此，故於第一次代表大會，建議政府，修築道濟鐵路。由濟南西北行，利用津浦鐵路黃河大橋至晏城站後，西行經聊城等地，至豫北道口，接道清鐵路至焦作，再西北入晉；以晉東南煤鐵中

心之晉城爲終點，以便達成吸收晉省煤鐵資源，繁榮青濟經濟之使命。至民國二十四年，膠濟鐵路乃有濟聊（濟南至聊城）鐵路測量隊之成立，派工程師陳長鉉任測量隊隊長，先行測量道濟線之濟南至聊城一段，該路工程較易，如非抗戰軍興，當早已完成通車矣。

## 二、協助路局人員便利接收工作

膠濟鐵路特別黨部係於十八年三月一日，正式成立，五月，日本軍閥始自鐵路沿線，撤退其侵略軍隊第三第六兩師團，至五月十八日，撤退完畢。鐵道部對膠濟鐵路接收工作，成立膠濟鐵路管理委員會，派顏德慶任委員長，陸夢熊、陳延燉、崔士傑、彭東原任委員，於五月二十日進駐濟南。膠濟鐵路特別黨部執行委員會，公推莊楷三、丁德先兩委員爲歡迎代表，並洽商如何協助接收，其後接收進行極爲順利，黨部協助之處甚多。

## 三、改善工人待遇杜絕共匪煽惑

膠濟鐵路員工之待遇，有房租津貼一項，但並非一致。其在青島、濟南服務之工人，有眷屬者之房租津貼，爲每月三元，與最低級職員之月支二十元相較，可謂係象徵性而微不足道。其在沿線工作之工人，則並此三元之數亦無之。此外，如車機兩處工人發給制服，局內什工及工務處道班工人則不發給。工資一項，道班工人所得，月祇八元，車機兩處工人最低者爲十二元。又如家用煤炭，在職員方面，有眷者雖最低級，亦月發塊煤半噸，工人有眷者，則每月僅發碎煤四分之一噸。其他差別待遇尚多，不勝枚舉。

黨部執行委員會，鑒於膠濟鐵路員工對待遇不平，頗有煩言，且鐵路沿線在北伐以前，即爲共黨活

動之溫床，此等不平等待遇，最易爲共黨煽動分化之藉口，公推莊楷三同志，會同鐵路工會常務理事孫義昌、變精一兩同志，向局方交涉，商定解決辦法十三條，其最主要者四項，如：(1)工資，不論隸屬任何部門，一律月給工資十二元。(2)房租，濟青兩地工人，每人月支六元，沿線工人，每人月支三元，有眷屬者加倍。(3)制服，所有路局各部門之工人，不論種別，一律發給。(4)燃煤，有眷工人，一律每家發給塊煤半噸，與低級職員相同。實行以後，全線工警，對本黨向心力益堅，自無待言，對反共工作之推動，尤有莫大裨益。

## 四、組織員工消費合作社

膠濟鐵路工會正式成立後，遵照特別黨部全路第一次代表大會之有關改善員工生活決議案，決定由工會負責籌備成立膠濟鐵路員工消費合作社，公推工會秘書鄭小琴擔任經理，路局車務處課員董法仁爲副經理，自十八年八月開始籌備，至十九年元旦正式營業，總社設於青島安徽路壽安路口，另於坊子、張店、濟南，設立分社各一處。

總社內部門劃分：(甲)營業部門，包括日用品部、成衣部、衣料部、洗染部、理髮部、沐浴部等。(乙)管理部門，分爲經理室、會計室、營業部，以及各分社等。其資金係公私各半負擔，即全路員工負擔二分之一，路局補足二分之一，路局總務處公益課對合作社有監督指導之權。開業以後，儘量赴各地採購廉價物品，全路員工無不稱便，營業蒸蒸日上，規模亦逐漸擴充。其他鐵路多派員赴青島參觀，以資借鏡。

## 五、工會重建敵後工作

民國二十七年至三十年間，膠濟鐵路工會幹部參加山東省鐵路爆破總隊工作時，功績彪炳，殉難者

亦蒙。嗣以領導乏人，殊鮮表現，至三十三年九月，高密縣黨部幹事趙端正，往昌東縣黨部接洽公務，途經崔家莊，遇膠濟鐵路特別黨部委員孫義昌，委派趙同志担任膠濟路坊子至膠縣間調查工作。趙氏着手聯絡膠濟路工，從事敵後工作，原有各部分工人，多接受其領導，經此一番號召，膠濟路之工運，遂得以恢復。是年十月，膠濟路特別黨部幹事林可觀，又奉命至昌邑縣屬之平正屯，與趙端正會商有關膠濟路工會各項事宜。林同志並常川駐在昌邑，共策進行，經過一年之慘淡經營，業務日有發展，翌年八月日本投降後，膠濟鐵路工會之復員工作，因已有相當之準備，故進行甚為便利。

#### 第四節 京滬滬杭甬鐵路特別黨部

##### 一、舉辦工會幹部訓練班

京滬、滬杭甬鐵路（以下簡稱兩路）黨部於二十五年九月完成兩路工會整理工作，召集工會代表大會，選舉理事、監事，成立理監事會，以煥然一新之陣容，展開為工人謀福利，為鐵路謀建設之工作後，深覺欲求工會組織之健全發展，應建立基礎於培植幹部之工作中，爰經徵得路局與工會同意，於是年十一月起，舉辦京滬、滬杭甬鐵路工會幹部訓練班，推由路局局長黃伯樵担任主任，黨部常務委員李達三任副主任，吳紹曾、陳承斌、張澤雄、劉雄、張雲鶴、楊有壬、汪澄等任講師，辦理兩期，每期五十人，選調各分會及直屬支部之幹事及書記參加受訓，期間為一個月，主要課目有三民主義、民權初步、本黨勞工政策，精神講話、國際現勢、鐵路行政、工會組織與任務、工會法規、公文程式等，訓練班兩期辦理完畢後，工會各分會、支部各項工作，均有長足進步。嗣後抗戰期間兩路淪陷，黨部仍能團結忠貞工人，經常保持聯絡，防止奸匪活動，打擊敵偽組織，實以是項訓練種其因，遂有深長遠大之收穫。

三十四年抗戰勝利，九月兩路復員。卅五年 中央令派李達三繼任兩路黨部主任委員，張克昌、潘炳卿等為委員，楊有壬為書記長，主要工作為協助路政建設，安定員工生活，整理工會，健全各區黨部，擴大徵求黨員，募集黨員特捐，召開全路代表大會，選舉執監委員，加強對匪鬥爭，經兩年不斷之努力，工作頗具績效。惟自共匪拒絕出席國民大會，破壞和平，叛跡顯著，因而通通貨膨脹，物價劇烈波動，人心惶惶，不可終日。黨部乃於三十七年八月決定辦理幹部訓練班，以穩定員工情緒，提高對匪鬥爭認識，為適應當時緊張局勢，避免因集中訓練而影響全路黨務及各業務部門工作，爰採分區編隊辦法，自九月間由上海之第一區黨部開始，名為第一區隊。繼為蘇州第二區隊，戚墅堰機廠第三區隊，南京第四區隊，均由主任委員李達三、書記長楊有壬、委員張雲鶴、張克昌、汪澄、科長翁北溟等分赴各區担任講師，課目有精神講話、黨史、組織、宣傳、工運及調查等工作綱要，而於防止共匪滲透活動，特予提高警覺。是項訓練每區一期，每期一週，先後參加者達三百餘人，雖為短期訓練，因規定需作筆錄，按日送閱，對於基層幹部同志之思想與信念，藉此普遍明瞭。第三、四兩區隊之訓練，均在徐蚌會戰之後，亦正員工迫於生活，無法安心工作之時，但仍能順利進行，且對於工潮之適時勸阻，頗能發揮作用。

##### 二、組織員工合作社

兩路在抗戰以前，員工生活安定，且京滬一帶交通方便，消費物品，各地價格尚無相差懸殊情況，故未組織員工消費合作社，路局方面亦無辦理員工福利之機構。迨勝利復員，兩路員工既受八年抗戰，顛沛流離，敵偽蹂躪之苦，又以共匪蠢動，破壞和平，幣值未能穩定，物價波動，時感入不敷出，不得不在福利方面，謀求補助。一面由路局於總務處設置福利課，專司其事，並組織員工福利委員會，以研

議策劃有關員工福利之事項，委員大半為黨部委員及工會常務理事；一面由黨部基於減少員工經濟生活負荷之主旨，積極策動員工組織消費合作社。

合作社於三十六年春，依法進行，先成立籌備會，推由楊有壬等負責主持，當即徵得社員九二三四四人，擬訂章程，以辦理米、麵粉、雜糧、油、醬、糖、煤、炭、柴、布匹、文具及日常生活實用品之供應為業務，社員共認社股一一三一一股，每股法幣一〇〇〇〇元，股金一次繳足，共計法幣一一三、一〇〇、〇〇〇元。是年五月舉行社員代表大會，通過章程及業務計劃，並選出侯或華、楊有壬、張雲鶴、張克昌、高其福等為理事，李達三、宋傳驥、孫宥越等為監事。並推定侯或華為理事主席，李達三為監事主席，楊有壬為經理。其時物價波動，日甚一日，政府力圖維持，由合作金庫訂購大批日用品，以低價售予各合作社，供社員購買，兩路合作社於成立後，即商得路局同意，訂立借支法幣五千元合約，並向合作金庫等合作事業機關，一次購得各種襯衫、汗衫、汗背心各數百打，連同毛巾、手帕、牙膏等分成九二三四份，於卅七年由合作社委託工會分會及福利委員會各地服務站，根據名單配售全體社員，使每一社員均能購得最廉之日用品一份，配售既竣，即將路局借款如數歸還，嗣因幣制改革後，再度貶值，且大局逆轉，勉力維持，直至三十八年五月二十三日黨部在滬人員最後撤退之時止，經濟點款項貨品，移交路局暫行保管。

### 三、協助辦理扶輪小學

京滬滬杭甬鐵路先後設有南京、常州、蘇州、上海、吳淞、閘口、甯波扶輪小學七所，初期校長多數係由當地高級路員——廠長、段長、工程師等兼任，自鐵道部成立，乃改由部派，黨部對於扶輪小學之設施與教育，平時責成各區黨部就注意協助，每年例必派員分赴各校，詳細視察，交換意見，並將調

查所得報告委員會核辦。對於上海及吳淞兩校，以學生人數較多，交通方便，每週均派員出席其週一舉行之朝會，總理紀念週，擔任講述或報告，至抗戰開始，方告停止。

### 四、設立職工教育委員會之經過及成果

二十一年「一二八」日寇無理啓釁，蹂躪淞滬，兩路首當其衝，遭受破壞特重，及停戰協定成立，亟圖復興建設，黨部與工會負責同志，鑒於工人補習教育，至關重要，爰於是年七月，設立工人補習夜校，由李達三担任校長，在吳淞、上海北站、麥根路等地，分別設班，先後調派黨部及工會工作人員張雲鶴、劉俊明、劉雄、楊有壬、張蓉茂等為班主任。其課程於國語、常識、英語之外，尤注重三民主義之灌輸，對於該路工人運動基層幹部之培植，不僅在增進工人之知識，更於國民革命之真諦及政治警覺方面，樹立深厚基礎。

二十四年兩路職工教育委員會奉令成立，規定以路局局長為主任委員，黨部推派委員一人，工會推派理事一人，另由中央民衆訓練委員會，鐵道部各派委員一人，共同組成之，並以路局人事課長兼任教育科長，黨部職工運動指導科主任兼任訓育科長。成立時之委員及科長為：主任委員黃伯樵，委員呂敷（中央民衆訓練委員）、吳保鼎（鐵道部）、鄒政堅（黨部）、陳伯華（工會），教育科長張澤雄，訓育科長楊有壬。

職工教育委員會成立後，設有南京、常州、上海、吳淞、杭州、甯波六個職工學校，原由黨部、工會共同辦理之工人補習夜校宣告停辦，以免有所抵觸。職教會除按規定會期舉行會議，派員分赴各職工學校視察督導外，業務並不繁重，各校辦理成果亦不豐碩，至二十六年「八一三」抗戰爆發，各校均宣布停辦。

## 五、防止共產匪徒在鐵路活動

兩路黨部自二十三年起，設有調查室，負偵查共匪在路活動之責，時路局車務處長蕭衛國，自隨黃伯樵到路後，對於舊有員工，心存歧視，自擬培養力量，乃於二十四年請准辦理車務人員訓練班，招收青年受訓，結業後派為車務司事，受訓青年，間有來歷不明者，其間有名「林敏」者，係左傾工運活動份子，於訓練班結束分派職務後，即組織車訓同學會，出版「鐵路青年」刊物，並以林敏為中心，在車務員工中，展開挑撥離間，拉攏排擠各項卑鄙手段，蕭衛國原以林等為其心腹耳目，故言聽計從，為所欲為，全路車務員工，均感不安。黨部除命調查室負責偵查外，並密飭黨務及工運幹部，切實防範，一般所謂「鐵青」份子始稍斂跡，當時黨部曾將是項情形轉告鐵道部，以受蕭之朦蔽，未予重視。迨抗戰期間，共匪新四軍在蘇北擾亂，其支隊司令黃一峯，即為當年化名林敏，滲入兩路之「鐵青」份子首領，及共匪全面叛亂，大陸淪陷，黃匪一峯一躍而為華東鐵道部副部長，兼上海鐵路局局長，

抗戰期間，共匪新四軍常在京滬沿綫活動，對於鐵路員工，亦曾脅迫引誘，惟多數未受其愚，勝利以後，復將共產份子予以清除。

## 六、抗戰時期協助員工就業

二十六年十二月初，日寇進迫南京，京滬滬杭甬兩路，大半陷敵，路局局長黃伯樵於十一月底致電全路員工，稱病去職，留居上海，推荐陸福廷代為負責，陸係兩路運輸司令，與兩路員工關係至淺，且臨危受命，致力將部隊、傷兵、車輛、器材等渡江北運之不暇，焉有餘力安頓員工。黨部常務委員李達三偕工會常務理事潘炳卿，督導後援工作，適時抵京，旋即奉命率同工作同志離京赴漢，抵漢後為適應

需要，決定設立聯絡處登記撤退抵漢之兩路員工，對於員工之救濟、安頓、轉業及空襲疏散諸問題，一面向交通部等主管機關再四呼籲，獲得少數救助。一面集合抵漢員工，假市黨部禮堂集會，決定參加當地各界抗敵後援會各項活動，遊行宣傳，激勵人心。部份員工由黃敬簡、李詩翱、周鵬舉諸同志發起，組織服務團，發表宣言，表示在顛沛流離中，堅強抗敵決心，並請主管機關，迅予安插就業，俾得繼續貢獻智能，增加抗敵力量，以爭取抗戰勝利。是項要求經李常務委員、潘常務理事等多方奔走，卒與各有關方面洽妥，將西撤員工，分別安插至粵漢、隴海、浙贛、湘桂各鐵路暨西南公路各運輸機構工作。至上海方面員工則於領得少數贍養儲金後，自謀生計，留滬之黨部常務委員宋傳驥、書記長史國源、工會常務理事袁巧福經常聯絡員工，表示慰勉，嗣為求開展工作，曾問關至漢，向中央報告，及武漢軍事轉進，李宋二常務委員，書記長史國源、潘袁二常務理事暨張雲鶴、汪澄諸同志均同時赴渝待命，楊有壬同志因受任國營招商局漢口分局聯運專員，於二十七年五月赴湘辦理粵漢水陸聯運，仍與轉至粵漢、湘桂、浙贛各路工作之本路員工，經常保持聯繫。

## 七、成立黨政軍各種聯席會報

三十五年秋，中央以兩路地位重要，為確保鐵路安全，對於特種問題之處理，需由黨部、路局與駐軍集中力量，採取一致之步調，特指示應成立「京滬區鐵路黨政軍聯席會報」由黨部、路局及護路司令部負責人參加，當由黨部擬具組織辦法，提經執行委員會議通過，徵得路局局長同意，並呈報中央備案函請路局施行，路局決定於是年十月二十八日下午在路局舉行第一次會報，由局長陳伯莊主席，首由黨部李主任委員達三報告奉中央指示籌備洽商經過，並以當時政府與共匪之間和談，因共匪毫無誠意，局勢仍極嚴重，會報成立，應共負艱鉅，精誠協作，達成任務。護路司令部郭司令履洲對會報之成立極表

贊同，以本路沿綫情況，尤需要有一互相聯繫，互相計劃之機構，並說明該部會訂有自治自衛，成立愛路村等辦法，呈准後即可施行。旋即討論修正通過「京滬區鐵路黨政軍聯席會報組織辦法」，推定黨部書記長爲秘書主任，另由路局及護路司令部各派秘書一人參加經常工作，並決定由秘書主任擬定工作計劃及辦事簡則。會報成立後，曾繼續舉行會議，嗣以護路司令部改制，中央復決定將上海市之會報擴大組織，兩路黨部與路局均參加上海市聯席會報，兩路黨政軍聯席會報，遂告結束。

三十七年十一月，徐蚌會戰發生，局勢嚴重，兩路黨部、路局，責任愈覺重大，爲適應總體戰需要，黨政警工各方亟須密切配合，爰於是月二十五日上午在黨部會議室舉行「京滬區鐵路黨政警工第一次聯席會報」，由李主任委員達三主席，路局陳局長、王副局長、工會高常務理事等相繼提出報告後，決定修正「京滬區鐵路黨政警工總體戰時間聯合工作辦法」，確定會報主席由局長担任，並由副局長王兆槐代行，設祕書室及第一、二兩組，分別推定楊有壬、王大光、張雲鶴爲主任，翁北溟、張克昌、高其福等爲副主任，並在南京、鎮江、常州、戚墅堰、上海、杭州六地成立分區會報，分別指定參加人員，並派員指導成立，各自推定主席，與總會報經常保持聯絡，總會報每星期舉行一次，聽取各項報告，提出討論，決定處理辦法，至三十八年一月十八日止，共舉行會報九次。二月一日，副局長王兆槐繼陳伯莊接任局長，員工人心浮動，其時以會報例會已兩次未能舉行，當經祕書室主任簽請核示，經王局長於二月七日決定，會報暫停，另行改組。會報既告停頓，各方聯席配合頗受影響，二月十四日遂有戚墅堰機廠工人自動集合掛車赴滬請願案發生，情況愈形嚴重，黨部以職責所在，自應亟圖挽救，除協助路局平息工潮外並就建議路局、確定黨務、推動工會三部份，提出具體意見與作法，訂定緊急應變辦法。茲將是項辦法附錄於后：

#### 京滬區鐵路黨部三十八年三月訂定之緊急應變辦法

### (一) 建議路局部份

#### 一、基本問題

##### 甲、應變方面

1. 宣佈時局演變各階段之應變步驟與方策，俾員工有所了解，藉以安定工作心理。
2. 切實週密準備應變，經濟調用器材，與員工之保護等，必須有具體而有效之辦法。

##### 乙、一般方面

1. 革新業務——業務大眾化，增多二、三等列車並提高設備水準，貨運對民生日用品有關之機器資源等，予以最大便利，並減輕其運費。
2. 改善經濟——經濟社會化，收支公開，各項收入，除器材原料等必須開支者外，概作爲員工生活費用。
3. 加強管理——管理科學化，各部門必須加強科學管理，革除弊害，對於旅客貨商直接接觸之售票行李餐務侍應裝卸等，必須特別注意。

### 二、當前工作

#### 甲、召集擴大路務會議，宣佈：

1. 隨時調整運價及員工待遇之具體辦法。
2. 整飭紀律，切實執行分層負責，嚴束所部不得擅離工作，並提高效能。執行職務時，應克服一切困難，盡忠職守。

乙、派遣高級職員分赴各廠段及大站，宣佈上述各項措施。

丙、嚴格有效取締員工警一切損害公家利益及名譽之行爲——如黃牛票、牽猴子、強索行李費等。

丁、與工會推誠合作，力求提高信心及領導力量。  
 戊、應力求團結配合，協調一致，避免分化挑撥之舉措。  
 己、對於黨部工會召集幹部及各級組織之會議，有正當手續者，准給公務假。

(二) 確定黨務部份(從略)

(三) 推動工運部份

一、解決理監事辭職問題，如不准辭職，則應加強工作；  
 甲、召集全體理監事會議，請谷部長、陸副部長蒞臨指導，澈底檢討，統一意旨，改變作風。  
 乙、加強並調整各分會之組織及人事。  
 丙、各分會應分別召集支部幹事，各支部應分別召集小組組長會議，層層溝通，力求組織健全。  
 上項辦法中，除工會方面，由社會部特派員令准原任理監事辭職，另行派員整理。整理委員就職後，正待展開工作，奈以軍事急轉直下，人心惶惶。四月二十八日王兆槐離滬，由陳福海繼任局長，時京滬綫通車僅至無錫，路款收入銳減，員工生活日益艱困，黨部主任委員等仍本負責到底精神，竭力撐持，並參加警備總部政務委員會工作，為保衛大上海戰爭而作最後之努力，幸承陳福海與路局會計處長莫介福等之支持，得以將黨部工作同志，維持至最後關頭，始予遣散，一部份於五月一日前來台灣，一部份至五月二十三日，方始隨軍撤退。

## 第五節 平漢鐵路特別黨部

### 一、辦理職工及員工子弟教育

路黨部成立後，首先加強黨之領導及組織，並會同路局與工會成立平漢鐵路職工教育委員會，於沿綫設有區黨部及工會之段站，成立職工補習夜校，分為教育補習班及識字班，技術工友幼而失學者獲得補習教育之機會，知識及技術因而增進，獲益良多；識字班之成果更屬優異，全路文盲，盡皆掃除。

至於員工子弟教育，該路在漢口、江岸、鄭州、石家莊、長亭店等地，設有扶輪小學，但全路員警約有四萬餘人，子女眾多，無法全數容納，於是工會負責同志，在各工分會所在地，各設員工子弟學校一所，解除子女求學之困難。各學校辦理成績，十分優良，且優於各扶輪小學，每年升學率亦較高。蓋因扶輪小學學生，多為高級員司之子女，且係隸屬於鐵道部教育科，在管理上有鞭長莫及之感，故其成績，不如員工子弟學校之優良。該路黨部乃因勢利導，建議路局成立平漢鐵路教育委員會，俾可統一指揮管理，學校經費，亦自此列入路局正式預算，而不需工會自行籌措。原有平漢路藝員養成所，亦歸該委員會直接管轄，連同員工子弟學校十九所，共二十單位。

### 二、辦理員工福利工作

民國十八、九年間，平漢鐵路因受連年兵亂影響，尤其閩馮叛亂之際，鐵路受損甚大。當時，鐵路南段武勝關以南，為中央鐵道部管轄；中段為馮玉祥管轄；北段為閩錫山管轄。客貨運輸，受分段管轄之影響，營業收入，幾不能維持，員工薪津不能按時發放，拖欠達數月之久，生活困苦不堪。路黨部成立後，即着手研究全體員工生活之改善辦法，由工會負責採購員工日常生活必需品，凡南段之員工需北段之產品，或北段之員工需南段之產品者，每月代為採辦一次，均按當地實價與需求者，至經辦採購人員，則由員工自行推荐。工會辦理此項工作，其成果較消費合作社更佳，因運費及人工費用皆免，員工可以得到實惠，生活獲得安定，比每月增加薪水尤佳。此外，黨部並建議於各大站各建大型浴池一座，免費供員工沐浴，莫不稱便。



### 三、長江大水災之賑災經過

民國二十年夏秋之際，長江洪水爲患，武漢附近均成澤國，市內街道水深數尺，市民外出皆需以舟代步。平漢鐵路沿線漢口江岸、大智門、循禮門、玉帶門等四站，均被淹沒，員工和眷屬數千人無家可歸。黨部會同路局及工會負責同志，辦理救災工作。首先搶救鐵路員工，次則協助地方政府搶救一般災民。此次洪水，爲我國六十年來所僅見，市內積水達一個半月之久。黨部全體工作同志，出錢出力，不眠不休，從事搶救工作，故成果十分圓滿。

### 四、路局結束時協助安頓員工及眷屬經過

當敵軍迫近武漢三鎮時，平漢南段各站撤退之員工及眷屬，爲數甚多，由工會派人在湖南衡陽附近大堡鎮鄉下設置收容所，並派人負責管理。從粵漢鐵路沿線撤退到所之員工及眷屬，計一千餘人，平漢鐵路工會將歷年積存之準備金銀圓叁萬餘元，悉數撥歸該所應用，來所員工及眷屬暫得安定。同時平漢路局，退至桂林辦理結束，員工隨同到桂林者亦甚衆，人心惶惶，黨部委員兼工會代表張瑞寬，目睹此情，乃報告交通部長張家璈，張部長下令成立平漢鐵路善後委員會，並在西安成立辦事處，辦理善後事宜。將撤退桂林員工分別介紹至其他機構，或安置交通部所屬後方各機關服務。是時平漢中段鄭州一帶路軌設備機件，亦陸續拆運至陝西，員工亦隨物資西撤，由西安辦事處設法安頓。並由路局撥三萬元給衡陽收容所，連同留所員工三個月薪金遣散費一併匯去，按當時生活水準估計，可能維持該所員工及眷屬三年生活費用。又武漢淪陷時，黨部有大部份幹部撤至宜昌待命，最後亦由張同志冒險犯難繞至宜昌，領往洛陽。

### 五、抗戰勝利及協助復員之情形

民國三十四年八月十四日，日本突然宣布無條件投降，我全國各鐵路之接收工作，千頭萬緒，均向未準備就緒。惟平漢路因戰時已有江北交通工作隊，在沿線工作，而工作人員又皆係本路員工，爲謀保護路產早日復員計，遂不待中央所派接收人員蒞臨，黨部（鄭州陷落時已遷西安辦公）主委兼江西北交通工作指揮官劉松山，即已先率黨部工作人員暨五個工作大隊官兵，配合我軍事前進指揮所，回到各段站，將全路產業接收，並維持交通現狀。原派在地下之工作人員，亦公開出現，協助辦理接收及安撫工作。

平漢鐵路由於路線過長，當時分爲南北兩段接收。南段由交通部派夏光宇特派員接收；北段由平津區特派員派楊毅接收。抗戰時期員工在敵後之組織活動，未曾間斷，對沿綫環境極爲熟悉，接收之初，嚴防反動份子破壞，本應毫無問題，惟因平津區特派員石志仁，通電禁止工會活動，遂使工作受到阻礙，共匪乘隙發動叛亂，而將順德武裝佔領，南北交通，因而中斷，恢復不易。

黨部及工會協助復員工作時，曾向接收負責人員作三項建議：(1)參加破壞隊及潛伏敵後工作者，優先復員。(2)抗戰期間不甘爲敵服務撤至後方者，當然復員。(3)不及後撤爲敵壓迫失業業者，准予復員。均經南北兩局接受。至關於接收時之在職員工，除甘爲敵充當走狗，破壞國家民族利益者，予以開除外，其餘擬完全留用，路局亦同此主張。

### 六、勝利復員後舉辦之員工福利

長辛店原有浴池，遭日人破壞，當地分工會籌款修復，並將原有三個大池，擴展至五個，使員工能

充分應用。繼長辛店之後，北平前門西站、高碑店、保定府、石家莊等站，亦均重建浴池，使各站及乘務員工均能享受沐浴之便利。

長辛店大廠所在地，工人聚集有五千餘人，雖工會原設有俱樂部，可以彩排平劇、話劇，以作為公餘消遣，惟無電影可看，員工欲看電影，必須遠去二十餘公里之北平。黨部為彌補此一缺陷起見，特飭工會在長辛店黨部大禮堂，安裝電影放映機一架，每星期租電影片一部，每日放映，輪流觀看。每星期一至五，由員工及眷屬分批去看，星期六及星期日，則招待當地駐軍，以表敬軍之意。凡在北平映出之名片，皆可在長辛店演出。

長辛店員工北方人較多，喜吃麵食，但自平漢路南北段隔斷，麵粉來源減少，商人由水路運來，成本增高，售價特昂，員工大感麵食不易，工會為解除此困難，特請准路局於長辛店大廠內，建機器麵粉廠一所，規定員工及眷屬每人每月之供給量，由員工自備小麥或雜糧，交廠代製麵粉，完全免費服務。

長辛店員工家多，子女求學者頗眾，當時僅有扶輪小學一所，內設十三班，祇可容納學生六百五十餘人，因此有多數學生向隅。北段黨部商請路局擴充，並由工會協助，一年內擴充至二十三班，始解決員工子女入學問題。嗣又成立扶輪中學一所，升學問題，亦告解決。

## 第六節 隴海鐵路特別黨部

### 一、辦理員工福利事宜

當北伐勝利，全國統一後，該路工人工資，較各路皆低，最高工資每月六十元，最少有月僅九元者，至當時物價。米平均每担十四元餘，麵三元七八，若一家在三口以上，無其他收入補助，則不能自給

。黨部因鑒於此種生活困難情形，在民國十七年時，即曾發起組織消費合作社，惟終因經費不濟，迄未成功。二十二年由路局協助，得成立總社於鄭州，各站設立分社，但兩站之間，社員購買較難。由路局於客車後掛一輛車廂，名為消費車，俾便利沿途社員購買，以舒工人之困苦。

該路原設有隴海鐵路醫院，各站亦有診所之設置。惟醫生大都缺乏良好之服務精神，常激起工人之反感。經黨部商洽路局切實改善，始未發生工潮。浴室為全路工人之迫切要求，尤其機務工人與煤台工人，每日非洗澡不可，亦由黨部向路局交涉，呈請鐵道部批准，於沿綫各大站興建浴池。

該路工人子弟，在九一八以前，各段設有工人子弟學校，由工會主辦，嗣因經費困難停辦。自二十二年起各大站均設有扶輪小學，員工子弟已無失學之虞，並利用小學教室設有識字夜班及技術訓練班，黨部並會同工會，合資興辦鄭州、開封、徐州三處工人補習學校。且商准路局遇有長工或藝徒出缺，儘先由工人子弟錄用，使工人子弟之不能升學者，得有就業之機會。

### 二、在抗戰期間之重要措施

黨部在抗戰期間，督導工會與路局切實合作。如路局一切措施，有為員工所不瞭解或不願忍受者，黨部各委員均能挺身而出，代為解釋勸說，各員工亦能顧全大義，體念路局之困苦。茲將黨部之措施，列舉重要者數項如左：

#### (1) 組織抗敵後援會與搶修隊

二十六年七七事變，黨部發起組織抗敵後援會，協助路局撤退員工及眷屬，疏運材料，並防漢奸破壞。敵機轟炸沿綫各大站，砲擊陝州、靈寶、潼關時，又建議組織搶修隊，沿途搶修，日以繼夜，並鼓勵司機司爐闖險，以完成戰時急迫之軍事運輸，為便於督導聯絡起見。黨部除派員進駐潼關外，且在日

軍後方豫東一帶，亦成立破壞隊，由雷允祥同志担任隊長，績效卓著，曾蒙軍政部何部長及蔣委員長分別頒令獎勉有案。

### (2) 協助撤退電廠

全面抗戰開始，隴海路東端之連雲港，首受敵機威脅，當局為保存路產，將連雲港電廠，及裝卸煤機，拆運長安以西保存，當時員工有不明當局用意，不欲拆運者，如不予開導，得其諒解，則拆運工作，必將無法進行，於是黨部一面派員會同工會常務理事王福順等，前往電廠召集會議，勉勵各工友，應具犧牲決心，一面協助路局，在長安寶鷄等車站，建築簡單宿舍，容納隨機器撤退之工友及其眷屬，以利疏散工作。

### (3) 激勵員工黑夜闖關

民國二十七年秋，敵軍從北戰場狼奔豕突，不久衝至黃河北岸，汜水、潼關，首遭北岸敵軍隔河炮擊，列車白日難行，咸改黑夜闖關。黃河潰堤之際，鄭州、洛陽暫時轉危為安，而敵人則對潼關、風陵渡口，砲擊更烈，夜間闖關列車，時遭擊中，駕駛工友，頗有死傷，但絕不畏縮，駛行如故，交通賴以不斷。黨部對於死難工友，每次均開追悼會，並為其遺族籌募卹金，各工友無不感奮，視死如歸。

### (4) 協助在廣元設立機廠

武漢撤守後，抗日戰爭，轉入山嶽地帶。平漢路鄭州以南，隴海路洛陽以東，路軌均陸續拆運寶鷄以西，路局派員至廣元建設機廠，將東段機器運往安裝，並將重要材料，亦運存廣元。工友安土重遷，躊躇不行，黨部各委員會同工會常務理事王福順等，挨戶切實勸導，工友始允成行。王福順等並親至廣元，妥為照料，此一撤退工作，始告順利完成。當時後方交通，端賴公路運輸，而廣元機廠，對於來往汽車之修理，貢獻最大。

### (5) 敵後工作之連繫

工會對於淪陷敵後之工友，極為關注，經常派人深入陷區，與其聯繫，並暗中在陷區恢復工會分支組織，工會幹事雷雲祥留洛未退，專司此項工作。遇有重要敵軍情報，則呈由黨部急轉長官部參考。雷雲祥並糾集各工友，成立第五破壞大隊，隸屬平漢路江北大交通工作隊。

## 三、協助迅速復員

日本投降之訊傳來，該路黨部各同志與路局商討，協助辦理接收工作。因隴海路在抗戰中僅為路線之縮短，而路黨部及路局與工會機構，依然完整，接收各部分工作之員工，均早已配備妥當，靜候命令，故接收工作，較易辦理。當時共匪乘機叛亂，到處破壞交通，阻擾國軍接收工作，黨部會同路局及工會組織護路隊，以防阻共匪破壞，在接收之初期，頗能生效。

## 第七節 正太鐵路特別黨部

### 一、響應自清運動並舉辦各項訓練

山西省於三十六年舉辦自清運動，路黨部首先熱烈響應，並即成立自清委員會，請由山西省政府派指導員一人，參加指導，路局所屬各單位，均成立自清小組，在此一熱烈運動中，員工人人奮發，凡屬嫌員工，均予以切實盤查，分別去留。自清後並舉辦五人聯保，以堅實本身陣營。不但已肅清內部潛伏之匪諜，並加強員工反共抗俄之決心。

黨部為培養幹部，加強肅奸防諜工作起見，商准社會部撥發補助經費，在太原舉辦工運幹部訓練班，各分會幹部及小組長五十人，均參加受訓。社會部並派該路工會指導員馬浩，參加指導，受訓期間一

個月，各學員結業後，返回原崗位，對工運工作，益加努力。第一期結業後，原擬繼續辦理，因時局更趨緊張，乃予暫緩。

黨部為增進員工知識起見，特督飭工會擬訂訓練員工辦法，在太原、陽泉、石家莊三地，分別設立員工補習班，及識字班，轉飭各分會執行。補習班係以小學畢業程度參加為原則，補習期間為三個月，每日兩小時，除教以普通課程外，並授以本身職務有關之技術。識字班係以不識字者參加為原則，授課期間六個月，每日兩小時，以畢業後能看報寫信寫報單為標準。計辦兩期，收效甚宏。

## 二、督導員工參加太原保衛戰

晉冀區鐵路員工晝夜槍修鐵路，與共匪破壞作強烈鬥爭，歷時一年半以上，交通未嘗稍阻，迨三十七年春，守軍力薄，陽泉縣被匪攻陷，卒使鐵路中斷，陽泉被陷落時，各員工分兩方撤退至石家莊及太原，未留下一人，供其利用。黨部督飭工會乃急急分頭設立救濟站，收容撤退員工，予以撫慰。惟此際太原戰爭，已入決戰階段，太原城外十餘里地區，多被匪軍佔有，太原四面被圍。山西省政府為確保省城計，乃將所有城內民衆，分別組織，參加戰鬥。時晉冀區鐵路員工集中城內者已有萬人，為響應省府與匪決鬥之政策，乃分別組織消防隊、救護隊、工程隊、擔架隊，參加戰鬥行列，悉受省府之統一調派指揮，晝夜于役，出力甚大，極得省府梁代主席之贊許，直至三十八年太原陷落之日，員工從未逃避艱險。此種站在前線，經年不懈之精神，實出愛國真誠之煅煉，決非一時血氣之勇，而員工在經年戰役中，傷亡亦屬重大，言念孤忠，能無零涕。

## 第八節 浙贛鐵路特別黨部

### 一、舉辦文教工作及福利事宜

抗戰勝利後，黨部傾其全力，協助路局辦理接收及修復工作，至三十六年五月，舉行第三次全路代表大會，選舉順利完成，黨部勢力大增，各項活動，均積極展開，茲將其督導工會所舉辦之文教工作及福利事項，擇要分述數項如左：

- (一)是年六月創辦「鐵工半月刊」，其內容「專論國際現勢，技能介紹，會務動態報導，通訊等……」以增進會員知識技能識見，每逢各種紀念節日，增出特刊。各會員對此刊物，頗具興趣，受益良多。
- (二)是年十月開始興辦工運幹部訓練班於杭州，先後計辦五期，受訓期間為五十天，每期調各分會幹事及小組長暨幹練之會員六十人參加受訓，以增進其智識技能，及對於工運之認識，加強組織基礎。
- (三)舉辦工人識字班，由杭州、諸暨、金華、玉山、南昌、九江等分會及直屬支部，負責辦理，課目以切合工人實際需要為主，收效甚宏。
- (四)設立會員招待所於杭州、金華、玉山、上饒、鷹潭、南昌、新喻等處，所內附設理髮室、浴室、書報室、縫衣室等。除縫衣、理髮，照市價五成收費外，其餘均免費優待，減輕會員生活負擔甚多。

### 二、協助路局請求撥款維持路務與遣散員工

三十八年一月，幣值日落，物價高漲，人心惶惶，該路以中央補貼未奉撥到，是月十五日應發之員工薪津，路局未能支給，羣情浮動，勢將怠工，該路黨部及工會，對此危機，力圖挽救，即擬就按照金圓券發行時之物價指數，「以食米價格為標準」結算辦法，為改善員工生活之一種方式，當推定執委兼

理事長杜遠相，常務理事章堯丞，理事俞阿明、夏昌璋、楊培橋、陳振鐸，常務監事熊人遜等聯袂星夜赴京，將此種方式，請求中央採納改善，並決定在未奉改善前，儘十天內請中央先暫發員工每人一千元，以濟眉急。此項緊急議決，當即勸告員工，務須體念時艱，靜候解決，萬勿怠工，影響大局。杜同志等於次日抵京，赴交通、社會、農工各部暨行政院，面陳緊急情況，及所擬定改善員工生活之方式。中央均准予所請，即行先暫撥發員工各一千元救急，並自二月份起，該路員工薪津發放時，准按物價指數，「以食米為標準」發給。經電告傳知此訊，全路員工，無不感奮。

是年四月下旬，首都撤守，滬杭同入緊張階段，二十七日，浙贛路因中央補貼專款，又積欠三月尚未檢到，員工薪津，無法支給，此時路局對中央呼籲已窮，乃商由黨部執委兼工會理事長以第三者地位赴滬，向交通部及有關當局，請求解決。幾經交涉，交通部乃電請中央銀行暫借撥浙贛路金圓券一千五百萬元；惟中央以現鈔缺乏，祇允撥發一十萬元，當由路局派員先行領到七百萬元，送至杭州發放。詎至五月三日，杭州棄守，續領中行所補發之三百萬元，已無法送杭發放，乃派員提款飛廣州轉至株洲發放，路局紛擾局面始稍安定。蓋此時路局已無能為力，倘無黨部派員代為奔走斡旋，員工迫於生活，挺而走險，實不堪設想。

是年七月，該路全線，相繼棄守，萍鄉以西員工，隨軍撤退至廣州與桂林者，計有五千一百十八人，請求交通部分派工作，實已無可設法。黨部與工會即與路局會商，遵照行政院所頒佈資遣員工條例，每人發遣散費三個月，呈請中央撥款，幾經交涉，歷十餘日，始獲領到折發之銀元現幣。員工每人少者可領九十五元，多者可領三百二十五元。

浙贛路員工，均志切追隨中央至台灣，經工會設法，由兵工廠帶技工四十八人來台，又投考各部隊獲得來台者五十四人，杜同志本人亦於九月杪由粵到台。

## 第九節 台灣區鐵路黨部

### 一、擴大推行實踐克難增產運動及其成果

該部推行克難增產運動，以四五兩屆委員會期間最為豐碩。四屆會依路局年度，訂定四十五、四十六年度推行實踐克難增產運動工作計劃及預定進度，令飭各實踐單位從業主管同志遵照實施，並令飭有關區級黨部發動黨員倡導率先示範，爭取全體員工贊助，一致推行。並使各實踐單位每季報告實踐成果一次，該部相機派員檢查。第四屆成果，以運務處電器修理廠、鋼梁廠，及台北、高雄兩機廠成績優良。第五屆於四十七年遵照上級訂頒「推行實踐克難增產運動實施方案」廣續推行，一面責成各實踐重點單位從業主管同志督同所屬員工實施，一面督導有關區黨部發動黨員率先示範。至四十八年該會訂頒「推行實踐克難增產運動改進要點」一種，飭各有關區黨部會同各該單位主管同志，選定實際項目，並由黨部採取配合措施，實踐成果改為專案報告方式。至四十九年該部訂頒「區級推行實踐克難增產運動工作組設置簡則」，飭各有關區黨部遵照設置完成，展開工作。此工作組負策畫檢查成果之責，對增產運動之推行，實有莫大幫助。並由設計考核委員會編印「實踐克難增產運動推行與發展之研究」，以為推行該運動之參考。茲將上述各年度推行成果摘要述之：

- (一) 提高客貨運量：(1)客運人數，四十五年西綫每日平均二十一萬八千人，四十九年上半年二十六萬九千人。(2)四十五年每日平均六百九十六萬四千延人公里，四十九年上半年九百三十六萬延人公里。(3)貨運噸數，四十五年每日平均二萬八千噸，四十九年上半年三萬三千噸。(4)四十五年每日平均四百四十三萬四千延噸公里，四十九年上半年五百三十六萬延噸公里。以上客貨運量，顯有進步。
- (二) 確保行車安全：責任事變件數，四十七年每百萬機車公里平均二〇件；四十八年每百萬機車公里平

- 均一九〇五件；四十九年上半年，每百萬機車公里平均一八件，逐年遞減。
- (三) 自製電料：自製乾電池四十五年一八六、六五九只，四十六年一八一、〇〇二只。
- (四) 縮短修車日程：機車甲修每輛平均日數，四十七年為七·五天；四十八年為七·四天；四十九年上半年為七天。柴油客車甲修每輛平均施工日數，四十七年為二四·三天；四十八年為二四·一天；四十九年上半年二四天。
- (五) 自製客貨車輛：自四十七年至四十九年自製客車六七輛，貨車八五〇輛，惟自台北機廠於四十八年七月新車製造工場落成後，其製造能力為每年客車一〇〇輛或十五噸敞車九〇〇輛。自製車輛較外洋採購可節省費用百分之十至二十，每年節約外匯約一百萬美元。
- (六) 自製紅外線油漆乾燥設備：台北機廠自行設計製造上項設備，有助於車輛油漆之快乾。過去油漆一道乾燥需十五小時，目下利用紅外線，僅需半小時即可乾燥，致使修造車輛日數，大為減少。上項設備，如向外洋採購，約需四萬五千美元，尚不含安裝費用，今經克難製造，僅用新台幣七十五萬元，節省新台幣八十七萬元。
- (七) 高雄機廠縮短修車施工日數，節省修車人工，利用廢料及節省汽油；花蓮修理廠新造柴油拖車，修理機客貨內燃車及利用廢料；台中鋼梁廠修理加固鋼梁，製造道岔及代辦路外鋼梁結構工程；電器修理廠自製乾電池及精製硫酸等，均已獲致豐碩成果，並經已編印「實踐克難增產運動推行與發展之研究」分發參閱。
- (八) 節省修車人工：四十五年台北機廠節省八七、二一四工，高雄機廠節省三八、九六一工，花蓮修理廠則餘裕一、四四二工。
- (九) 修理加固鋼梁：四十五年完成一、一〇二噸，四十六年完成一、〇八〇·九八噸。

- (十) 修製道岔：四十五年修理一五〇付，新製五八付；四十六年修理三〇付，新製三二付。
- (十一) 油漆鋼梁：四十五年完成五三、八八九平方公尺，四十六年完成四九、九〇一平方公尺。
- (十二) 製造道釘：四十五年完成三〇噸，四十六年完成九七·五噸。
- (十三) 製造魚尾螺栓及軌道配件：四十五年完成八五噸，四十六年完成一二〇·八噸。

## 二、職工福利委員會工作概況

該路職工福利委員會為勞資合組之機構，由該路黨部策動同志所促成。以協調勞資關係，促進生產合作為努力之目標。其任務在服務職工，推展會務，以改善職工生活，增進職工福利，提高職工知能，嘉惠職工子女。其工作綱要及目標為：

- (一) 生產服務：1. 辦理食堂、洗衣、理髮、鐘錶修理等事項，優待職工。2. 特約旅社，優待職工眷屬。3. 自設或特約煤磚廠生產煤磚，廉價供應。4. 籌建住宅，由路局租賃配給。
- (二) 消費供應：1. 廉價供應日常用品。2. 倡導產銷合作，實施分期付款制度。3. 承攬職工委託供銷事項。4. 特約公民營工廠製銷員工專用用品。
- (三) 康樂活動：1. 獎勵球類及田徑賽。2. 倡導橋棋觀摩比賽。3. 巡迴公演電影。4. 輔導職工休假聯誼活動。
- (四) 職工互助：1. 清償前共濟會年金。2. 發給殘廢，退休、傷、亡及公賻等互助金。3. 策定因公殉職特恤辦法。
- (五) 勞工教育：1. 便利職工進修。2. 推行電化教育運動。3. 編印職工補習教材。

(六)業餘進修：獎助職工進修。

(七)幼稚教育：1.增建幼稚園舍。2.便利職工子女就讀。

該會經費，係由營收額職工福利金、薪收額職工福利金、下腳額職工福利金、勞工教育職工福利金、其他職工福利金等所集成。此項金額年有增加，至五十二年已逾一千萬元。支出方面，除總會及各分社與各小組經常辦公費外，則為總分社康樂費、保健費、營業費、社教事業費等。

該會重點工作有五：

#### 一、關於改善職工生活方面

(一)對於生產服務之設施，設有門市部二十五所，理髮室二十所，洗衣部十四所，食堂五所，鐘錶修理一處，煤磚廠六所，食米部八所，菜食部三所，猪肉部四所，特約旅社五所。上列各服務部門，均係視總會及各分社之需要而設。

(二)消費供應：該會以此項業務關聯職工日常生活負擔至鉅，值茲物價高漲，職工待遇菲薄，亟應加強推展，實為當務之急；惟因過去各地福利社承辦供應，每因人、因時、因地而從權處理，尙未能均衡普及，自五十年起，該會確立統購配銷政策，並以產銷合作及聯合採購為實踐政策之手段，總以劃一價格，低廉供應，達成實惠職工為最大要求。歷年來曾辦理肥皂、藥皂、牙膏等專用品「產銷合作」。其年銷量，肥皂已達五、〇〇〇箱，藥皂已達三、〇〇〇箱，牙刷已達五、〇〇〇支。其次「聯合採購」供銷之貨物，有克寧奶粉、得力奶粉、森永奶粉、佛皂奶粉、味精、三花毛巾、天馬毛線、中本花呢、勤益毛料、沙丁魚、金馬香皂、肥皂、立體電鍋、日立電視機、三洋電冰箱等十餘類，每年配購總額達五十萬元。

#### 二、關於增進職工福利方面

(一)康樂活動：屬於歷年全線舉辦者，有話劇、歌劇、國劇、電影、橋棋、籃球、網球、游泳、桌球、棒球、排球等。屬於地區性者，有籃球、排球、網球、棒球、羽球、桌球、田徑、登山、游泳、國劇、話劇、電影、音樂、橋棋、遊覽等康樂活動。

(二)職工互助：除該路黨部所辦之互助及交通界同仁所辦之公賻等互助外，該會尙舉辦殘廢、死亡、退職、退休等給付互助。

#### 三、關於提高職工知能方面

(一)勞工教育：鐵路業務，分工極細，工作類別因亦繁多，加之頻年鐵路業務日新又新，勞工教育方在開展。惟勞教推行至今，仍有部份文盲。由於文盲不識字，缺少學習有效之媒介，故擬傳授其現代勞工必備知能，甚感困難。該會針對事實，曾每年舉辦國語文班、識字班、外語文班、業務技藝班、其他幹訓班等多種，分區舉行。每年約達七十班上下，受訓者逾二千人以上。

(二)推行電化教育：該會於五十一年購買器材一批，計分發台北第一推行小組電視機、電唱機、幻燈機各一架，四海有聲字典一部。台北第二推行小組電視機、電唱機各一架，四海有聲字典一部。台北機廠推行小組錄音機、電視機、電唱機各一架，四海有聲字典一部。新竹推行小組電視機、電唱機各一架，四海有聲字典一部。高雄推行小組電唱機、幻燈機各一架。其餘基隆、宜蘭、台中、彰化、嘉義、高雄機廠、屏東、花蓮等推行小組，各發電唱機一架，四海有聲字典一部。

#### 四、業餘進修

該會為促進職工政治認識，明辨敵我，並諳習現代防空防護常識，激發其愛國熱忱，共同奮鬥。特依據業餘獎助辦法，自五十二年每年舉行政治及防空防護常識大考各一次，凡考試成績在七十分以上者，每科可得獎金五十至一百元。

## 五、關於嘉惠員工子女方面

(一) 幼稚教育：幼稚教育為準備接受國民教育之學前教育，該會參酌財力推展其教育設施，直接為嘉惠員工子女，間接為減輕職工負擔，爰依據教育法令，確立其教育總目標為：增進幼兒身心健康，培養幼兒優良習慣，啓發幼兒基本生活知能，增進幼兒應有之快樂與幸福。現已舉辦之幼稚園，自辦者十一所，委託辦理者二所，入園幼兒年達二千人以上。

(二) 現有幼兒園舍；計台北、基隆、宜蘭、新竹、台中、彰化、嘉義、高雄機廠、屏東、花蓮、高雄等處各一所，共計十一所。

該會業務，每年均在積極開展中，將來如能爭取更大成果，對該路員工福利裨益必多。

## 三、現階段黨務工作綱要

該部第七次全路代表大會，召開於本黨第九次全國代表大會閉幕之後，遵照九全大會訂頒之現階段黨務工作綱領，對黨務工作報告決議案文，大會宣言及總裁訓示，參照該路特性，訂定本綱要，在今後三年中，把握時機，力求其實徹實施。

## 甲、總綱

## 一、(從略)

## 二、(從略)

三、加強貫徹黨務業務一元化，運用黨的組織力量與領導精神，融匯黨部、路局、工會各組織的幹部，互助合作，團結一致，凝結成爲一個堅強的戰鬥體，以達到戰鬥之要求。

## 四、(從略)

五、實踐革命，以路爲家，增強全路同志及全體員工的責任感。提高各級幹部的領導精神，使黨成爲本路各部門中的核心，潛移默化，建設本路爲模範鐵路，作爲大陸光復時鐵路重建的參證。

## 乙、健全組織

(六至十七均從略)

十八、加強推行勞工福利，提高勞工技術水準，積極輔導職工福利機構，注意員工福利與生活之改進，盡力解決困難，以加強其與本黨組織之結合，增進生產效能。

十九、積極推行服務工作，協助事業單位展開便民措施，發動黨員爲員工及眷屬服務，領導員工爲旅客貨主服務，以爭取民衆對黨的信任與支持，同時並以聯合力量，擴大服務效果。

## 二十、從略

## 丁、革新業務

廿一、輔導路局爲配合今後加速經濟發展及適應反攻軍事之需要，應積極提高運輸能力，貫徹十年長期發展計劃之實施，擴增並改善運輸設備，以達設備現代化之目標。

廿二、輔導路局爲配合今後社會要求提高服務水準之需要，應積極改良客貨車及站場設備，加強客貨運服務，以達服務大眾化之目標。

廿三、輔導路局爲配合今後提高運輸效率，減低運輸成本之需要，應積極改進制度，革新管理，以達管理科學化之目標。

廿四、輔導路局爲配合政府以事業養事業，以事業發展事業之需要，應以現代化之設備，大眾化之服務，科學化之管理，積極合理經營，以達經營企業化之目標。

## 戊、配合反攻



- 廿五、成立戰時工作隊，保護鐵路設備，保障行車安全，完成軍事運輸。
- 廿六、選拔優秀同志接受戰地政務訓練。
- 廿七、加強教育號召，造成踴躍參加敵後工作的運動高潮。
- 廿八、積極策動各種心戰工作，導發大陸革命。
- 廿九、調查鐵路各種人材，鼓勵踴躍參加戰地交通工作總隊，隨軍登陸，負起鐵路修復及運輸工作。

(一) 附錄：本黨在各鐵路設立特別黨部及其改組經過情形，特附錄於後，以供參考。

(一) 粵漢鐵路特別黨部

民國十二年十二月十日，本黨同志馮自由、孫科、鄧澤如、謝英伯等，奉總理之命，前往粵漢鐵路公司組織區分部。同月十三日，總理派陳興漢同志為區分部主席，是為本黨在鐵路設立職業黨部之始。十三年三月八日，第一屆中央執行委員會第十二次會議議決，粵漢路區分部擴充為區黨部。十六年二月二十一日，中央二屆第七十八次常會，派谷正綱同志為粵漢鐵路特別黨部籌備員，開始籌備，不久即成立粵漢鐵路特別黨部。粵漢北段於十八年七月成立武昌長萍路特別黨部，歸由中央直轄，至廿五年粵漢路全線通車，乃併入粵漢路特別黨部；迨浙贛鐵路修通後，復將株萍段鐵路黨務，劃歸浙贛鐵路特別黨部管轄。二十五年一月三十日，中央五屆四次常會通過調整各路特別黨部組織案後，派劉志平同志為粵漢鐵路特別黨部特派員。二十九年十一月二十五日，中央五屆一六三次常會決議派劉鍾明同志為主任委員。三十年十月十三日，五屆一八六次常會，改派鍾天心同志為主委。三十二年一月十一日，中央五屆二一八次會議，准鍾主委辭職，改派高廷梓同志接充。旋高廷梓同志辭職，改派王平一同志接充。三十三年四月十三日，中央六屆二十八次會議重新改劃鐵路黨部及編制之調整案，全國鐵路分區設局，黨部亦隨而劃編。三十五年五月十五日中央第三十次會議議決，派熊亨靈同志為粵漢區特別黨部主任委員。原廣九廣三兩路黨部，亦一併劃歸管轄。熊同志就職後，即展開徵求新黨員工作，一月之間由原有三千餘人陡增至一萬四千餘人，三十六年三月三日，粵漢區鐵路特別黨部召開第一次全路代表大會，選舉熊亨靈、劉兆洋、王福階、林觀暢、崔仲三

、韓尚英、劉章、董萌、連鳳翔、石峻吉、周嘉林等十一同志為執行委員。王芸圃、林詩伯、鄭家藩、易慶和、曠超等五同志為監察委員。並五選熊亨靈同志為主任委員。同年五月，熊同志被派赴美國考察鐵路，中央派中央候補執委杜鎮遠同志代理。翌年夏，熊同志回國，籌備召開第二次全路代表大會，但因共匪叛亂，時局日趨緊張，致未克如願。三十八年十月一日即廣州陷匪之先一日熊同志率一部工作同志自廣州撤退至九龍。三十九年二月二十三日，中央第二二六次常會，以粵漢區等鐵路黨部所轄地區，均已陷匪，黨部應予撤消，另建地下組織。

(二) 津浦鐵路特別黨部

本黨中央，於民國十七年四月，令派章阜春、馮濟安、陳一郎為津浦鐵路特別黨部籌備委員，指定章為常務委員，馮為組織委員，陳為宣傳委員。旋即辦理黨員登記，分別於浦口、蚌埠、徐州、濟南、天津等站設立登記處。第一次登記黨員四百餘人，分別成立區分部。全路區分部成立後，展開工作，繼續徵收黨員，共計一千三百餘人。全路劃分為浦口、浦鎮、蚌埠、徐州、濟南、天津等六個區黨部。十八年一月選舉第一屆執監委員，中央派員監選，各區黨部分別直接選舉。孫鶴皋、熊正琬、章阜春、馮濟安、陳一郎等為執監委員，並推孫鶴皋為常委。開始工作，十九年七月，奉中央令改組，並派梁芝、章阜春、熊希顏為整理委員。全路改選各區分部及各區黨部執行委員，並於德州增設一區黨部，二十一年九月，奉令舉行第二屆執監委員選舉，選舉方式，用連記名直接投票法，競選浪潮，非常熱烈。選舉結果：李振和、陳文彬、駱崇西、余橫、梁芝等五同志當選為執行委員，陸福廷、陳宗實等為候補委員。邱偉、陶懋衡、張學恭等為監察委員。許錫寬為候補監察委員。同赴中央黨部宣誓就職，中央派常務委員陳果夫同志監督，對各新選執監委員，訓勉有加。旋在組織部長陳立夫同志監視之下，互選駱崇西、李振和、余橫三同志為執行委員會常務委員。陶懋衡為監察委員會常務委員。中央黨部並派毛健吾同志為秘書。內部組織完妥後，即日接收，開始工作。二十四年四月，中央派邵華同志為津浦路黨部黨務特派員。邵到任後，即將全路黨務劃分為四個段區。第一段區由浦口至蚌埠。第二段區由蚌埠至徐州。第三段區由徐州至濟南。第四段區由濟南至天津。並委派四個黨務指導員，分區指導黨務工作，參加所轄區黨部黨務會議。並督導各區分部，按期舉行黨員大會，尤其注意黨員大會問題，勸勉員工同志努力生產，改善待遇，均獲成效。二十五年十月，邵同志改任安徽省府委員，中央

派王世輔、何人豪、周文俊等負責接辦。二十七年五月，全線陷敵，但津浦游擊健兒，仍留陷區，由陳文彬同志領導，抵抗強敵，為國效忠。三十一年，對日抗戰形勢好轉，中央為爭取勝利之早日來臨，積極加強敵後工作，令派朱希賢、連退菴、李振和、任書紳、楊樂田等為該路特別黨部執行委員。並派朱希賢兼書記長，連退菴兼中央交通站徐州分站主任，特別黨部設天津。在敵後工作，一切均以秘密方式行之。為求工作深入起見，決定分段指導。浦口至徐州由連委員負責，徐州至濟南由李委員負責，濟南至滄州由任委員負責，滄州至天津由楊委員負責。在此階段之黨務工作重點：(1)利用舊有關係，建立核心組織。(2)運用核心組織，發展工運關係，爭取人心內向。(3)傳播政府有利消息，鼓勵民心，以堅定其抗戰必勝之信念。(4)偵察敵情，把握敵人動向，報告中央。(5)配合沿線游擊隊，打擊敵人。三十四年八月，抗戰勝利。中央令派李墨元為津浦鐵路特別黨部主任委員，王思誠、連退菴、吳寅介、陳鑑波、李振和、任書紳等為委員，並派王思誠兼書記長，莊世榮為調查室主任。同年九月，該部由天津遷回浦口辦公。並於徐州、濟南、天津等地分設辦事處，由連退菴、李振和、任書紳等分別主持。首先協助路局辦理接收事宜。在維護鐵路暢通，與行車安全原則下，商定接收辦法：(1)在敵偽期間服務員工，除自行逃避或自願離職者外，一律留用。(2)追隨政府抗戰，勝利歸來者，設站招待，儘先復職。(3)獎勵保護物資、器材。在敵人投降時，鐵路物資器材曾被人偷盜藏匿，經人檢舉因而尋獲者，出力人員，從優給獎。三十五年，政府規劃全國鐵路分區設局管理，各鐵路黨部，亦隨之改編。因此膠濟、德石兩路黨部，劃歸津浦區管轄，擴大為津浦區鐵路特別黨部，中央加派孫義昌、李慶義、沈文泗等同志為委員，黨部移設濟南。原任主任委員李墨元，調天津市黨部工作，所遺職務改派王平一繼任。三十二年四月王調山東省府社會處，遺缺由書記長王思誠代理。不久王思誠又他調，中央改派宋志先繼任。三十七年四月，協助工會於濟南召開全路代表大會，選舉理監事，成立正式津浦區鐵路工會。是時工會會員有一萬一千餘人，黨員佔一千四百六十餘人，嗣以剿匪軍事戰局逆轉，放棄平津，繼之濟南撤守，至三十七年底，展開徐蚌會戰，特別黨部主委宋志先，與路局局長陳舜畊，均移駐徐州，督率員工辦理軍運，並將撤退員工組織槍修隊，隨車工作，至三十八年二月，戰爭惡化撤退，路局奉命解散，黨部亦奉命撤消，另建地下組織，所有黨部工作同志，大部隨同政府播遷。

### (三) 膠濟鐵路特別黨部

民國十七年五月三日，日本帝國主義為阻撓我國民革命軍北伐，出兵山東，佔領膠濟鐵路及沿線土地，在濟南砲擊我國民革命軍，殘殺我軍民及外交官吏，造成舉世聞名之「五三」慘案以後，暫在泰安辦公之山東省黨部鑑於膠東地方緊張，膠濟鐵路地位重要，乃呈經中央核准，由山東省黨部選派人員，於十七年八月一日，成立膠濟鐵路特別黨部委員會。委員人選為王永熙、蔡書元、莊楷三、王旭、邵渭等五人，王永熙為常務委員，餘分任組織、訓練、宣傳、民訓等職務，在青島祕密就職。自九月份起，開始辦理黨員登記，本黨切勿濫原則，共登記黨員七百餘人。於青島、四方及濟南，各設一區黨部，其下共轄區分部十八個，此外於高密、坊子、張店三處，各設一直轄區分部，共計二十一個區分部。是年冬十二月，籌備委員人選部份更動，王旭、邵渭清被省黨部調回，王永熙辭職，由省黨部改派趙明宇、丁德先、李海秋三同志補充，並推蔡書元同志任常委。籌委會登記及訓練黨員工作，自十七年九月一日起，至十八年二月底止，歷時六個月，已告一段落。乃於三月一日召集第一次全路代表大會，發表宣言，選舉第一屆執監委員。選舉結果：執行委員五人，莊楷三、蔡書元、丁德先、趙明宇、李海秋當選，王永熙為候補執委。監察委員三人，何祝三、郭鴻三、李德祥當選，廉培葵為候補委員，並互推莊楷三為常務委員，何祝三為駐會常務監委。繼續展開工作。是年九月，丁德先、趙明宇、蔡書元等相繼辭職，省黨部派邱瑞基、周嘉琳、李海秋、牟相瑜、黃友田等五人為整理委員，開始整理工作。至同年十二月邱被工會驅逐，省黨部改派陳應環，繼派宋從頤等接替。二十一年九月八日，中央四屆常會三十七次會議決議准膠濟鐵路特別黨部直隸中央。並派宋從頤、李德祥、張應平、王天生、黃培桂等五人為整理委員。即開始徵求預備黨員，截至二十二年底計有三百零五人。二十五年一月三十日中央五屆四次常會決議調整省市及鐵路特別黨部組織，派謝永存為膠濟鐵路特別黨部特派員，毛健吾、郭民鐸為設計委員。二月十日毛同志奉令他調，以王敬軒補充，並加派黃培桂為設計委員。八月六日派周蒸然接替郭民鐸。次年七七事起，抗戰軍興，青島相繼淪陷，膠濟鐵路特別黨部劃歸山東省黨部管轄。由省黨部委員一人兼任指導員，負責推進。及至三十二年三月二十二日，中央組織部以敵人管制嚴密，現有機構過於簡單，難於開展。為加強活動，並補助魯東及青島區黨務發展起見，於中央五屆二三次常會議決，恢復原有組織，以資策進。並

將全路劃分三段，由委員分段負責。至三十四年八月抗戰勝利，中央六屆常會於九月十七日第十次會議，派李啓奎為該黨部執行委員，進行復員工作。三十五年四月十三日，中央六屆二十八次常會決議，以交通部對於全國鐵路，分別劃區設局管理；鐵路黨部應依照現行鐵路行政區劃改設。故從即日起膠濟鐵路特別黨部，歸併入津浦區鐵路特別黨部。

#### 四 京滬滬杭甬鐵路特別黨部

民國十三年，本黨於廣州舉行第一次全國代表大會以後，京滬滬杭甬鐵路（以下簡稱兩路）員工中之本黨同志，開始有所聯繫，惟是時中央尚未有鐵路黨部組織之規定，且全路均在軍閥與英國銀公司控制之下，發展黨務組織，隨時有被開革殺戮之虞，所有各同志之秘密活動，均參加上海地方組織。國民革命軍出師北伐，東路由浙江直搗上海時，在兩路工作之同志大都接受上海中央黨部暨黨國元勳鈕永建先生之領導，迨十六年國民革命軍光復京滬，將滬甯及杭甬鐵路正名「京滬滬杭甬鐵路」，兩路員工紛紛組織工會。在工會法與特種工會組織暫行條例未頒布施行前，會有若干糾紛，路局處理，頗感困擾，中央決定成立兩路黨部，俾資領導。十七年春，中央辦理黨員總登記，派謝台南到路負責。登記完竣後，另派楊興勤到路指導，建立組織。十八年舉行第一次全路代表大會，由中央提名，經代表大會選出李廬身、鄭文利、閔羅納、陳承斌、陳福海等為執行委員。並推陳福海為執行委員會常務委員。是為兩路黨部成立後第一屆之執監委員會。十九年舉行第二次全路代表大會，遵照中央指示，對於執監委員選出加倍人數，呈報圈定。結果：劉維熾、羅泮輝、陳承斌、鄒政堅、李達三等，當選為執行委員，陳福海、殷之輅、吳耀等當選為監察委員。執行委員會推羅泮輝為常務委員。嗣羅辭職，改推陳承斌接充。二十一年「一二八」之役，兩路黨部辦公房屋，遭日軍毀壞，遷墟整理，並協助路局撫卹殉職員工，重建北站大廈。是年冬舉行第三次全路代表大會，在不提名不圈定之自由選舉中，選出陳承斌、李達三、鄒政堅、馮其書、王蔚震等為執行委員。宋傳驥、閔羅納等為候補執委。陳福海、吳耀萬、殷之輅為監察委員。林孝錦為候補監委。並推陳承斌、陳福海分任執、監委員會常務委員。二十二年初，中央派謝證宇為兩路黨部秘書，旋經呈奉中央核准，將執委會常委增為三人，加推李傳驥、鄒政堅為常委。二十四年，鄒調浙贛路工作，宋傳驥遞升為委員，復推為常委以補鄒缺。二十五年冬，秘書

謝證宇出任漢口市黨部委員，中央改派史國源為書記長。二十六年抗戰發生，兩路自「八一三」起成為戰區。至十二月初，奉令撤退。除曹甬段未受軍事直接影響外，京滬、滬杭兩線，均為日寇侵佔。黨部常委李達三，率部份工作同志及工會負責人員，由南京隨軍撤退至漢口。二十七年秋，常委宋傳驥亦由滬間關至漢，同赴重慶。是年冬，中央為加強兩路淪陷後對敵偽鬥爭之黨務活動，爰派陳白為主任委員，李達三、潘炳卿等為委員，宋傳驥為書記長，率同張雲鶴、汪澄、袁巧福、楊有王（由衡陽起程）諸同志，由渝經黔湘贛浙，取道溫州於二十八年二月返滬，積極展開工作。二十八年冬李達三同志被敵偽綁架至滬西極司非而路七十六號偽特工總部，非刑鞠訊，嗣轉解南京監禁，得獄中愛國軍官張君之協助，乘間逸獄，由滬轉道赴渝，供職中央調查局。三十年十二月，日寇發動太平洋戰爭，佔領上海租界，本黨各同志，因掩護為難，處境更形艱苦。三十一年四月，陳白被捕，十月中央改派夏恩臨為主任委員，吳傑為書記長。三十二年八月夏同志離職，中央派宋傳驥代理主任委員，十一月宋傳驥、潘炳卿、吳傑、劉廣魯、狄潮等十餘人相繼為日本憲兵及汪偽政權所逮捕。中央又改派何培榮為主任委員，蔣華選為書記長，在皖南屯溪等地辦公，而於杭州附近設置前進據點，密派員工潛入鐵路沿線取得聯絡，相機行動。三十三年春中央又改派施裕壽為主任委員，陳奮克、張克昌、季崇德、李楊平、江筱峯、錢可贊等為委員，程德貽為書記長。至三十四年八月抗戰勝利，日寇投降，九月開始接收，黨部與路局各項措施，常相運庭，未能合作。三十五年三月中央決定改組兩路黨部，以李達三為主任委員，並以宋傳驥、張克昌、季崇德、李楊平、季炳辰、潘炳卿等為委員，楊有王為書記長。五月全國鐵路行政改制，以區命名。遵照中央規定，將原有江南、淮南鐵路黨部，併入兩路，自七月一日起改組為京滬區鐵路特別黨部。原在江南淮南路工作之李委員微慶，經奉派為兩路黨部委員，同時到職。工作同志，奉核定京滬滬杭甬擇優留用三分之二，江南淮南留三分之一，即於七月初改組就緒。嗣又奉增派於三十四年春由渝間關抵滬預事部署之張雲鶴同志為委員，以加強擴展黨務，積極策進工會整理工作。三十六年二月，兩路黨部完成各區黨部委員選舉，並產生全路代表大會，舉行抗戰勝利暨鐵路改名後第一次代表大會，在中央派員指導之下圓滿完成大會任務。選舉李達三、張雲鶴、楊有王、王兆槐、吳正、潘炳卿、張克昌、高其福、鮑培清、黃勳、周名唐等為執行委員，李微慶、汪存忠等為候補執行委員，汪澄、袁巧福、孫岩越等為監察委員，推李達三為執行

委員會主任委員，楊有壬兼任書記長，汪澄為監察委員會常務委員。三十七年以後，共匪叛跡顯著，大局逆轉，兩路黨部始終固守崗位，堅苦奮鬥。當時中央組織部長谷正鼎、農工部副部長陸京士，均曾蒞路慰勉，益勵忠貞。三十八年四月共匪南渡長江，京滬綏陸陸續淪陷，五月上海保衛戰開始，黨部主任委員李達三、書記長楊有壬、委員張克昌等均參加京滬杭警備總司令部政務委員會工作。直至五月二十三日下午，匪軍已逼近徐家匯車站時，李主任委員等率同少數工作同志離滬，並隨湯總司令恩伯等同乘招商局專輪錫麟號撤退至定海，李主任委員赴廣州向中央報告，楊、張二同志前往廈門工作。後廈門撤守，楊亦赴粵。十月廣州棄守，李奉派為湘桂鐵路黨部主任委員，楊担任中央非常委員會秘書處組長，轉赴重慶，均於西南陷匪前，先後來台。

#### (五) 平漢鐵路特別黨部

平漢鐵路員工中之本黨黨員，其黨籍原隸屬於河北、河南、湖北等省省黨部，及至民國十七年十一月，中央組織部派黃士謙、蕭仁源、楊興勤、趙英毓、鄭伯豪等五同志為該路登記員，原屬於各省黨部之本路同志，另行登記，截至十八年一月三日，登記合格黨員九六九人。同年一月三十一日，二屆中常會一九四次會議，改派黃士謙、陳祖烈、茹馥廷、聞天鳴、周培卿五人為漢平鐵路特別黨部籌備委員。五月十三日，三屆十一次常會決議改名為平漢鐵路特別黨部。二十一年五月三日，四屆十八次常會決議准予成立正式黨部，旋以直接選舉方式，選出執行委員劉文松、蕭開叔、周培卿、蔡孟堅、彭守信等五人，監委何競武等三人。沿路組設區黨部九個，區分部六十一個，直屬區分部四個，至二十二年年底，計有黨員三千二百一十一人。抗戰軍興，該局淪陷，黨部活動乃轉入地下工作。至抗戰勝利後，依鐵路改制而改為平漢區鐵路特別黨部。三十五年五月十五日六屆三十次常會，派劉松山為主任委員，史臣之為書記長，楊振興、張瑞英、蕭漢庭、李子虔、王仲青、邢文閣、張自強、李雅仙為執行委員，並將道清路黨務併入該區管理。至三十八年，該路陷匪，未撤退來台同志，復又轉入地下工作。

#### (六) 隴海鐵路特別黨部

在隴海鐵路特別黨部未成立前，該路原有黨員，均係暗中聯繫，個別活動，為全路員工謀取福利。直至民國二十年年初，中央組織部派張鳴驚為該路登記員，迄同年三月登記黨員僅四十六人，四月二日中央三屆一三四次常會決

議，派薛廣漢等五人為隴海鐵路特別黨部籌備委員。二十一年四月二十九日，中央四屆十七次常會決議，准該部正式成立，並頒布執監委員及候補委員名額與選舉法。同年七月選出執行委員郭民鐸（常委），黃學周、梁醒黃等三人，候補執委王福順一人。監察委員林翔春一人，候補監委王世輔一人。十二月八日中央常會第五十次會議決議，梁醒黃停職。該部共轄區黨部三個，區分部九個，直屬區分部一個，於二十一年五月報准中央備案。截至二十二年底止除原登記黨員四十六人外，征求預備黨員計二百九十二人。二十五年一月三十日，五屆四次中常會調整各省市黨部鐵路特別黨部組織案，決議將原任特派員委員書記長一律調回，另派陳紹賢為隴海鐵路特別黨部特派員，王福順、黃學周、王保身為設計委員，黃天佑為書記長。同年四月陳紹賢辭職，改派宋志先接充；並加派林翔春、侯介人為設計委員。二十八年六月十五日，五屆一二次常會，改組隴海鐵路黨部，派宋志先、林翔春、王福順、黃學周、武文為執行委員，指定宋志先為主任委員，並派王保身為書記長。嗣後陸續更換主任委員，有曹德宣、馬毅、洪軌、馮大轟等四人。至三十五年四月十三日，中央六屆二十八次會議，重新改劃各鐵路特別黨部及編制之調整案，決議隴海鐵路特別黨部改為「隴海區鐵路特別黨部」。並派馮大轟為主任委員，蕭棟華為書記長，殷君采、周景龍、何先鋒、林翔春、雷景義、范折、章志仁、張春範為執行委員。三十六年三月十日該區黨部在西安召開全路代表大會，正式選舉執監委員，直至三十八年大陸撤守時結束。

#### (七) 北齊鐵路特別黨部

北齊鐵路黨員登記，初由組織部委託河北省黨務指導委員會辦理，至民國十七年十二月三十一日止，計已登記黨員六百三十一人。十八年四月二十九日，第三屆中央常務委員會第六次會議決議，委鄧少銘、袁興烈、梁其波、陳石泉、陳一郎等為北齊鐵路特別黨部籌備委員，繼續辦理黨員登記事宜。六月二十七日十九次常會議決籌備委員袁興烈停職，遺額以龐鏡塘補充。七月十八日二十五次常會決議調吉林省黨務指導委員單成儀為籌備委員，八月十五日籌備委員陳平泉奉令他調，指定陳一郎為該會籌備委員會組織委員，單成儀為該會訓練委員，龐鏡塘為該會宣傳委員。十月二十八日中央四十四次常會，以北齊鐵路在政治上甚關重要，僅有會員六百三十餘人，且該路黨務，山海關以東，現尚不能着手進行，故信仰本黨主義而苦無機會參加組織者甚多，應准予徵求新黨員。嗣經前後更換勞

勉、高紀毅、高哲民、劉哲民、劉震章、梁國楨等為籌備委員。二十二年一月中央三屆五十三次常會決議，圈定趙振芳等五人為執行委員，陳世權等二人為候補執行委員。一月十九日五十四次常會又圈定王振聲等三人為監察委員，焦偉民一人為候補監察委員。同年三十日，中央常會第一百次會議決議，以該特別黨部自成立以來，工作廢弛，糾紛迭起，全體執監委員指導無方，應予一律撤職。另派天津特別市黨部整理委員章耀華，兼該路黨務特派員，切實整理。該部於沿路組設區黨部四個，區分部二十五個，直屬區分部二個，於是年十一月報准中央備案。截至二十二年底止，計已征求預備黨員一千二百二十八人。民國二十七年七月二十一日中央八十六次常會決議，派陰耀武為北甯鐵路特別黨部主任委員。二十八年四月六日，一二八次常會決議，以北甯鐵路特別黨部，業經中央常會決議撤消，所有該黨部工作，應劃歸河北省黨部執行委員會辦理。至三十四年九月十七日，中央六屆十次常會始派郭鳳祥、郭中興為北甯鐵路特別黨部執行委員，繼續擴展該路黨務。民國三十五年四月十三日，中央六屆二十八次常會決議，以全國鐵路分別劃區設局管理，黨部組織亦應與之配合。北甯鐵路特別黨部劃歸平津區鐵路特別黨部管轄。並於三十次常會派郭子揚為平津區鐵路特別黨部主任委員，王逸民為書記長，郭鳳祥、劉仁傑、郭中興、溫士源、耿輪升、陳國興、劉成幹、溫士魁、黎聖倫為執行委員，繼續展開工作。但至三十八年一月北甯路被共匪佔據，黨務工作，遂陷於停頓。

#### (八) 平綏鐵路特別黨部

平綏鐵路黨員登記，初由中央組織部委託綏遠省黨務指導委員會辦理，截至民國十七年十二月底，計登記黨員一百零三人，嗣由該路籌備委員會接辦。十八年十月二十八日，中央三屆四十四次常會決議，籌備委員劉毅棠調回，遺缺以康世弼補充。二十年二月十二日，中央一二七次常會決議改組平綏鐵路特別黨部籌備委員會，另派劉宗華、張德流、譚峻岑等三人為籌備委員。二十一年四月二十九日，中央四屆十七次常會准該黨部正式成立，並規定執監委員及候補委員名額，由該路黨員分區直接投票選舉。同年八月十一日，中央三十三次常會以據該路黨部籌備委員會呈報，該路黨務公陸未久，下級基礎未臻鞏固，擬請選出加倍人數，呈由中央圈定，應准照辦。故於十一月二十日四十三次常會，圈定曾廣勳、劉宗華、譚峻岑等三人為執行委員，陳文彝、吳懋聰等為候補執行委員。十一月二

十四日四八次常會圈定羅濤為監察委員，吳唐偉為候補監察委員。二十二年二月二日，五十六次中常會決議，執委劉宗華，譚峻岑調回訓練，派曹明煥湯國楨暫行代理。七月六日劉宗華等先後辭職，即以候補遞補，但仍難健全。另派陳宗周、羅濤、陳文彝等三人為整理委員，籌備改選事宜。該部沿路組設區黨部三個，區分部二十一個，直屬區分部四個，於二十二年七月報准中央備案，至二十二年年底共征求預備黨員八百二十六人。二十四年一月，整理委員陳宗周辭職，中央一五五次常會派周補天補充，並加派沈昌，王世輔為該路整理委員。同年二月，因時局關係，該路黨部整理委員會，遵令遷移綏省辦公，該會委員兼路局局長沈昌，不特不協同努力，且指使路警勒迫黨部人員限時離境，並焚毀全部文卷。毀黨妄為，不法已極。中央一七七次常會決議將其撤職，並轉中央監察委員會暨政府分別議處。二十七年七月二十一日，五屆八十六次常會決議該路黨部改組，派劉桂為平綏路特別黨部主任委員。廿九年七月廿五日一五三次常會決議，加派李繼善、張立端等為平綏鐵路特別黨部執行委員，並以李繼善為書記長，以加強該部組織。三十四年八月抗戰勝利，各路黨部均應加強組織，擴展業務，六屆中常會於九月十七日十次常會決議，派張子揚為平綏鐵路黨部主任委員，耿輪升、杜衡、王逸民為執行委員，指定王逸民兼書記長。三十五年五月，中央以配合鐵路分區設局，平津地區設平津區鐵路管理局，故於四月十三日六屆二十八次中常會決議，設立平津區鐵路特別黨部，原有北甯及平綏鐵路特別黨部同時編併。但至三十八年一月，平津區鐵路黨部亦因淪陷而撤消，另行建立地下組織。

#### (九) 正太鐵路（包括正太同浦及晉冀區鐵路）特別黨部

正太鐵路係借法款建築，故由法國人管理，拒絕員工組黨。至民國二十一年還清外債，將路權收回，是年八月二十五日，中央四屆三十五次常會決議，派朱華、郭樹棟、卓衡之、韓達、王世輔等五人為該路特別黨部籌備委員。組織籌備委員會，辦理黨員登記，征求預備黨員，籌設所屬各級黨部，計有區黨部一，區分部三，直屬區分部一，是年十二月二十九日，中央復派王明欽為該會秘書。二十三年二月十五日，中央一〇九次常會以該路黨部籌委會籌委韓達郭樹棟二人意見甚深，影響工作，乃將其調回，遺缺不另補人，二十四年一月廿四日該會籌委朱華辭職，遺缺由中央派焦煇補充。二十五年一月三十日，中央五屆四次常會調整各省市黨部鐵路特別黨部組織案，決議

原派該路特別黨部特派員委員設計委員等一律調回，另派段劍岷為該部特派員，前往主持。設計委員為王奉瑞，隨宗騏、武撤彭、郭民鐸等，書記長楊揚。該路黨部原設於石家莊，當時日本軍閥提出嚴重抗議，指國民黨組織為藍衣社活動，不許在冀察政委會區域內設置，因此華北黨務活動，完全改為秘密工作。正太路黨部乃遷至山西境內之陽泉鎮，一切重要會議皆在陽泉召開，工作同志則以鐵道部或路局人員身份對外。而土肥原會派偵探，常駐石家莊監視，黨部人員，化整為零，以陽泉為大本營。內部組織，初分三股，各設幹事及助理幹事二三人。二十六年，以時局緊張，經呈請擴大，增設計委員五人，三股改為三科。並開辦華北政治訓練班三期，召訓幹部，培植地方人才。至廿七年四月二十一日，中央五屆七十四次常會議決，以該路為日軍侵據，令飭該部辦理結束。三十年六月二十三日，中央五屆一七八次常會議決，籌設正太同蒲兩路特別黨部，並派籌備委員前往籌備。三十四年十月一日，中央六屆十一次常會，以正太同蒲鐵路黨部執行委員靳易天，久未入區工作，著予免職，遺缺派侯建明接充。三十五年四月十三日，中央六屆二十八次常會，以全國鐵路分別劃區設局管理，黨部組織，亟應與之配合，決議派劉桂為晉冀區鐵路特別黨部主任委員，高夢清為書記長，趙欽、李鍾秀、李林三為執行委員。該區管轄範圍為原正太同蒲兩路特別黨部，故該區黨部名雖更改，但實際仍未變易。直至三十八年共匪叛國，該區淪陷後始行撤消。

#### (四) 浙贛鐵路特別黨部

浙贛鐵路自民國二十六年九月通車後，次年三月一日中央五屆七十次常會，以中央組織部呈為浙贛鐵路通車已久，尚未成立黨部，現該路當國防全線要衝，於阻敵深入，保障華中之關係綦巨，請即成立浙贛鐵路特別黨部籌備委員會，派杜鎮遠、吳競清、張自立為籌備委員，倪國經為書記長，其所需經費，自當以該會劃撥為原則。該路當局原允設法籌措，惟開創之始，請由中央指定在一定期間，每月補助若干，以作今後工作開展之憑藉。當經決議，籌備委員照派，補助經費一節查例再核，杜同志等奉命後，即展開籌備工作，並開始辦理黨員登記。四月二十一日中央第七十四次常會決議：粵漢鐵路株萍段，業經改隸浙贛路，該段黨部應改稱為「浙贛鐵路株萍段區黨部」，以利黨務。株萍段黨務歷史，甚為久遠。在粵漢鐵路未通車前，該段黨務，均隸屬於武昌株萍路特別黨部，十八年七月十八日，三屆廿五次中常會即已派員籌組，嗣後粵漢路通車，粵漢鐵路特別黨部成立，始行劃併。二十七年九月

二十二日，中央九十四次常會，通過該路黨部籌備委員會組織條例，並核定每月經費三千三百元，除由該路局撥發三千元外，由中央自七月份起補助三百元。十月二十七日九八次常會，通過改組該路黨部，以原任常務委員杜鎮遠為主任委員，原任籌備員吳競清、張自立、東頌聲、慶深庵為執行委員，倪國經為書記長。二十八年七月主任委員杜鎮遠奉調赴滇，遺缺前後派張覺吾、張自立、陳家樹補充。至三十一年，日軍進逼，該路節節破壞，至三十二年二月間，通車部份僅餘八十公里，員工一千五百餘人，黨部工作範圍縮小，二月八日二百二十次中央常會以全路交通恢復無期，決議撤消，所有工作人員另籌維持生活辦法。旋路局改設辦事處，所有該路黨員成立區黨部，劃由贛省黨部兼管。及至三十四年三月五日，中央二七九次常會決議，為配備國軍反攻及策應盟軍在海岸登陸起見，恢復該路黨部，所需經費，在三十四年度預算內路黨部戰地準備費內核撥。其恢復辦法如下：

一、為配備國軍反攻及策應盟軍登陸，恢復浙贛鐵路黨務活動，成立浙贛鐵路特別黨部。  
二、該路應依照現行鐵路特別黨部組織辦法，組織浙贛鐵路特別黨部執行委員會，其人事編制得參照戰地實際情形酌定之。

三、為建立組織與推進工作，將該路劃分，由南昌至上饒（南上段），由上饒至金華（上金段），由金華至蕭山（金蕭段）三段，並由委員分段負責。

四、規定該部經費每月一五〇〇元，由中央按月發給，每月支付預算書，依照核定總數，由該部編造，並送中央核備。

三十五年四月，配合鐵路分區設局制，浙贛鐵路特別黨部，亦改為浙贛區鐵路特別黨部，仍辦理原浙贛路黨務。同年五月一日六屆第三十次常會決議，派汪寶暄為主任委員，耿仁為書記長，丁一愚、吳一飛、項朝王、張鐵城為執行委員。即行開始整理，並於三十六年三月完成選舉，成立正式黨部。浙贛路經積極趕修，路線逐漸延長，黨員人數亦已大量增加，為延攬全線優秀同志，集中黨的力量計，該部編制，經報准依照黨部選舉實施要點第二條甲項之規定，改為執行委員十一人，候補執委五人，監察委員五人，候補監委二人。工作正在積極進行之際，無如共匪叛亂，三十八年全線陷匪，乃依照淪陷區黨務工作計畫之規定，路黨部奉令撤消。

## (1) 湘桂黔區鐵路特別黨部

## (1) 湘桂鐵路特別黨部時期

湘桂鐵路衡桂段，自衡陽西岸車站至桂林北站，於民國二十七年九月接通。但在衡陽車站，則仍為湘江阻隔，至二十八年始築就便橋與粵漢鐵路接軌通車，旋桂柳段亦告完成。該路係抗戰發生後新建路線，為入川孔道，萬分重要，是年八月十五日中央五屆一二次常會議決，設立湘桂鐵路特別黨部，派石志仁、鄒恩元、周善夫、鄭咸亨、劉曠為籌備委員，石志仁為主任委員，周善夫兼書記長。每月經費暫定三千元，由該部自籌，不足時由中央補助。石同志等奉命後，即行開始籌備。廿九年十一月，執委會恩元辭職，遺缺中央派該部組織科長董祖鎮補充。卅一年六月八日，中央二〇三次常會，以湘桂鐵路特別黨部籌備竣事，決議成立執行委員會，原有籌備委員改任為執行委員，仍以石志仁為主任委員，周善夫兼任書記長。三十二年十二月，該路黨部改組，中央二四五次常會決議，准該黨部主任委員石志仁，委員兼書記長周善夫辭職，所遺主任委員職務，派溫仲琦補充，書記長一職，派委員李郁明兼任，並陸續派劉孝柏、鄭咸亨、許可君、劉曠、余策源、董祖鎮等為委員。至三十五年二月，奉令歸併於湘桂黔鐵路特別黨部，在此數年間，材料萬分困難，敵機日夜臨空，且該路一度會為敵騎所蹂躪，該路能完成戰時任務，本黨同志之精誠合作，奮發有為之卓越成就與有力焉。

## (2) 黔桂鐵路特別黨部時期

民國二十八年湘桂鐵路通車至柳州，日軍侵略未已，長期抗戰之局面已成，政府乃決定修築由柳州至貴陽之黔桂鐵路，以利軍運。於是年四月抗戰艱苦階段中籌備興工，交通部派侯家源為該路工程局長兼總工程師，滲淡經營，三十二年六月通車至獨山，三十三年春開鋪軌至都勻。在工程期間，組織部以黔桂鐵路為西南鐵路幹線，現已興工，內外工作人員，約在千人以上，亟應籌設黨部，以資領導，籌備處每月經費一千六百元，並訂定籌設該路特別黨部辦法，規定由中央委派籌備員一人，於該路工程局所在地，組織籌備處，進行籌備工作。籌備處之下設幹事，助理幹事，錄事若干人，分任工作。本案經中央於二十九年十一月十一日一六二次常會通過，並於三十年四月二十八日一七四次常會派楊文藩為該路黨部籌備委員。楊同志旋即赴任，辦理下列各項工作：(甲)，執行中央之命令；

(乙)，辦理全路黨員總報到，並調查登記全路黨員數量及其分佈狀況；(丙)，籌備下級黨部，並指導其工作；(丁)、征求新黨員；(戊)、訓練全路黨員及職工；(己)、協助全路勞工福利事業；(庚)、準備成立正式黨部一切事宜。三十一年十月十九日，中央二一三次常會改派王淑陶為主任委員，侯家源、楊文藩、利銘澤為執行委員。十二月七日派譚連達為該部委員兼書記長。三十三年五月主任委員王淑陶辭職，遺缺派鍾盛麟補充。十月書記長譚連達免兼，遺缺派龐舜勳補充。卅四年二月五日二七七次中常會決議，鍾盛麟辭職照准，派季源溥為該部委員兼主任委員，程劍聲、徐錫巽、梁芝為委員，又書記長龐舜勳調為委員；遺缺派胡君特補充。是年七月，主任委員季源溥，委員侯家源辭職，中央於七月二十三日六屆四次會議決議，派胡君同補充主任委員，袁夢鴻任委員，又於九月十七日准委員兼書記長胡君特，委員龐舜勳辭職，所遺職務，派馮文江、潘鈺、周劍鋒分別補充。至三十五年二月，奉命改併於湘桂黔鐵路特別黨部。

## (3) 湘桂黔鐵路特別黨部時期

民國三十五年二月四日，中央六屆二二次常會決議，湘桂、黔桂兩路特別黨部，合併為湘桂黔鐵路特別黨部，仍為乙級編制。原任湘桂鐵路特別黨部主任委員周文俊，委員兼書記長劉曠，委員秦鵬，董祖鎮，黃健夫，楊祖喬，郭嘉祥，黔桂鐵路特別黨部主任委員胡君同，書記長汪化鯤，委員表夢鴻，馮文江，羅次啓，李偉民，潘鈺，周劍鋒均予免職。並派胡君同為湘桂黔鐵路特別黨部執行委員會主任委員，汪化鯤為書記長，羅次啓、李偉民、周劍鋒、馮文江、董祖鎮、秦鵬、劉曠、袁夢鴻為執行委員；至是年四月十三日，中央二十八次常會，重新改劃鐵路特別黨部之調整案，湘桂黔鐵路特別黨部改劃為湘桂黔區鐵路特別黨部。五月十八日三十次中常會議決，派胡君同為該部主任委員，汪化鯤為書記長，羅次啓、李偉民、袁夢鴻、秦鵬、劉曠為執行委員。中央並規定該區應於三十六年三月完成選舉，成立正式黨部，復於是年十二月規定特別黨部召開代表大會選舉執監委員實施要點，令各該黨部遵辦。凡入黨滿二年而有下列資格之一者，即可為候選人。1. 對黨有特殊貢獻者；2. 抗戰時期曾任不路地下工作者；3. 奉令撤退後方服務鐵路公路者有勞績者；4. 現在本路服務具有成績者；5. 從事黨務工作三年以上者。該路黨部遵令於是年八月召開代表大會選舉執監委員，中央派張炯同志為監選委員。選舉結果，王之翰、胡君同、李玉良

、劉廷鈺、汪化鯤、羅次啓、秦鵬、張劍化、馮文玉、楊守孝、李鳳池十一人當選執行委員；鹿茂堂、李偉民、溫念愚、張席祝、李德由等為候補委員。史銘、黃鈞達、孫續會、羅興亞、邢佩林等五人為監察委員，李鐵軍、龍自立等二人為候補監委。並分別選舉胡稷同為主任委員，黃鈞達為常務監察委員。因原任書記長汪化鯤已當選為該部執行委員，另派唐仁民同志為該部專任書記長。嗣唐同志他調，中央會前後派樂先彥、楊維榮接替書記長職務。主任委員一職，三十七年七月胡稷同同志因病辭職後，中央會前後派王之翰、李達三等同志接充。直至三十八年底，匪患彌漫西南，該部依淪陷區黨務工作計劃辦理結束，並依照黨務工作要點之規定，另行成立護路隊及農工團體，轉入地下工作。

#### (乙) 昆明區鐵路特別黨部

昆明區鐵路特別黨部，係於民國三十五年四月，中央配合交通部對於全國鐵路分區設局管理制度，乃將原有各路黨部依其路線隸屬關係，分別劃編。因此將設在昆明區之滇緬、川滇、（敘昆）滇越三鐵路黨部予以歸併。茲將該區原有各黨部籌組經過，分述如後。

#### (1) 滇緬鐵路特別黨部籌組經過

抗戰開始之翌年，沿海口岸多為敵所封鎖，西南方面除原有滇越鐵路外，不得不另謀國際路線之打通。因之二十七年初交通部即擬建築滇緬鐵路。至二十八年春設工程局，派杜鎮遠為局長；正式開工。至三十一年，東段土方大致完成，並由昆明舖軌至長坡間二十五公里，嗣因是年三月，日敵攻佔仰光，乃被迫停工。在工程進行期間，中央以該路為國際通路，工程又極艱巨，故於二十九年七月二十五日五屆二五三次常會，派楊超羣為籌備員，籌設滇緬鐵路特別黨部，團結該路員工，加強組織，以期加速該路之成功。籌備期間，工作進行尚稱順利，至三十一年一月五日，中央一九二次常會決議，籌設滇緬鐵路特別黨部，派徐浩、凌樹藩、杜鎮遠、楊超羣、劉伯謙等五人為執行委員，並以徐浩兼主任委員，凌樹藩兼書記長。是年三月中央又加派譚嶽泉、陳逸凡為該路黨部執行委員。當時因日敵佔領仰光，工程停止進行，而西南入口物資，均仰仗滇緬公路，四月二十八日二〇〇次中常會，決議結束滇緬鐵路特別黨部，合併組織中印緬公路特別黨部，所有主任委員執行委員及書記長等，仍以原派滇緬鐵路特別黨

部各員充任。

#### (2) 川滇緬鐵路特別黨部籌組經過

敘昆鐵路之籌建甚早，但至民國二十七年四月始由交通部派員測量路線，九月組織滇緬鐵路公司理事會，由張嘉璈部長兼任理事長，沈昌任總經理。旋設立敘昆鐵路工程局，以沈昌為局長，開始籌備，嗣因沈昌病故，由薩福均繼任。是年十二月即開始修築昆明至曲靖間一百八十公里工程，三十年三月二十日通車。工程期間，中央會派員籌備設立敘昆鐵路特別黨部，嗣派員視察，認為在組織方面，尙能如期完成，乃於三十一年七月二十日，二〇六次常會決議，准予正式成立黨部，將名稱改為川滇鐵路特別黨部，並於九月二十一日二一二次常會，決議派程兆熊為主任委員，凌樹藩、楊超羣、胡光焯為執行委員，凌樹藩兼書記長。三十二年十月主委程兆熊他調，遺缺派陳傑接充。三十三年二月，中央派薛蕃滋、霍宏暄為該部委員，加強原有組織嗣即奉命擴編為川滇滇越鐵路特別黨部。

#### (3) 川滇滇越鐵路特別黨部籌組經過

滇越鐵路本為法人所經營，但自民國二十九年秋，日人在越南登陸，我方為防止敵人沿鐵路滲入滇省起見，會將滇越路由河口至芷村百餘公里一段路軌拆除。其昆明至碧色寨一段，則仍由法人維持通車。三十二年我與法國維琪政府絕交，乃於八月一日將全路收回，交由川滇鐵路公司接管經營，嗣後抗戰勝利，滇越鐵路完全改歸我有，併入昆明區鐵路管理局管理。川滇鐵路接管滇越昆碧段後，中央即於三十三年三月二十日，五屆二五一次常會，決議將川滇鐵路特別黨部，改名為「川滇滇越兩路特別黨部」，內部組織及人員仍舊。是年十二月該部委員兼書記長凌樹藩兼職，所遺書記長職務，派委員薛蕃滋兼充。又委員霍宏暄調回，遺缺派孫秉禮接充。次年一月委員楊超羣凌樹藩辭職，遺缺中央派徐相、倪覺吾分別接充。三十四年十月二十二日，舉行第一次代表大會選舉執監委員，中央派留滇之黃實委員監選。三十五年三月，薛蕃滋辭書記長兼職，遺缺中央派伍岳接充。又執委胡先喧辭職，遺缺由候補委員廖能容遞補。三十五年四月十三日，中央第二屆二十八次會議議決，為配合鐵路分區設局制度，川滇滇越鐵路黨部改為「昆明區鐵路特別黨部」，人事仍舊，無所變更。三十六年八月，書記長伍岳辭職，中央派該部執委孫秉禮兼任。是年八月二十七日，該部舉行第二次全路代表大會，並改選執監委員，中央派胡瑛同志監選。三十



七年七月兼書記長孫秉禮免兼，遺缺派唐仁民接充，三十八年五月唐又他調，遺缺派該部委員徐榮源兼任。該路黨部一直維持至三十九年春該區淪陷後，始結束而另行組織，轉入地下工作。

### (三) 東北鐵路特別黨部

東北地轄九省（原為東三省），疆域遼闊，鐵路線長亦達一萬一千餘公里，惟該區始終為日俄勢力所盤踞。民國二十年「九一八」事變後日敵製造偽滿洲國，抗戰勝利後蘇俄又羽翼共匪為其巢穴，數十年來，未嘗寧靜。故鐵路黨務，至二十九年五月三十日，中央五屆一四九次會議，始決議設置遼吉黑熱四省鐵路黨務籌備處，設籌備主任一人，暫由北寧鐵路特別黨部主任委員兼任，然以環境所限，工作始終未能展開，三十四年八月，抗戰勝利，日本無條件投降，中央以東北鐵路黨務日益繁重，為適應交通分區管理之需要，曾於次年五月二十九日六屆三十一次常會議決，將原設東北鐵路黨部撤銷，改設牡丹江、錦州、齊齊哈爾、哈爾濱、吉林五鐵路特別黨部，原任東北鐵路主任委員于濤，委員兼書記長董尚德，委員孫淳然，王守正、劉鳳基、周大成、趙嘉祥、蘇慶有、韓靜遠、馬明德等均予免職。另派：（一）王守正為牡丹江特別鐵路黨部主任委員，柳國棟為書記長，周大成、車子宇、趙嘉祥、張大元、蘇慶有為委員。（二）董尚德為錦州特別鐵路黨部主任委員，李國勛為書記長，孫淳然、張文林、李經九、胡振國、任鴻愷為委員。（三）楊致煥為齊齊哈爾鐵路特別黨部主任委員，劉鳳基為書記長，馬明德、宋廣弼、李友芝、王茂才、崔萬達為委員。（四）單成儀為哈爾濱鐵路特別黨部主任委員，王宏文為書記長，李慶億、劉麟譜、劉立權、劉西馥、季興為委員。（五）于濤為吉林鐵路特別黨部主任委員，呂文鏡為書記長，王之助、李芳春、宋伯衡、孫一心、趙心石為委員。嗣為配合鐵路分區設局制度，上列各路黨部改為各該區特別黨部。旋於四十次常會復決議成立瀋陽區鐵路特別黨部，派顧耕野為該區黨部主任委員，范振民為書記長，田欲樸、鄭振瀛、何耿光、周澤南、趙昉為委員。且限於三十六年內完成選舉，成立正式黨部。至於長春鐵路，因係中蘇共管，暫不設置黨部，有關該路黨員之聯繫與指導，由中央組織部指定其他鐵路黨部兼辦。原東北鐵路黨部工作人員，除能力低下或自願轉業者准照黨工人員服務規程規定發給遣散費外，其餘一律分別轉入各新黨部，各新黨部於任用後尚有空缺，再遴員遞補。關於經費，按新黨部之編制大小及實際情形，擬定各該黨部經常費預算，其中辦公費及活動費酌予寬籌。新黨部除瀋陽區接收原東北鐵路黨部

址公物外，餘均由中央各補助開辦費二百萬元。

東北鐵路黨部自三十六年改劃為六區後，因共匪盤踞，接收既不順利，黨務工作更難推行。故中央於三十七年二月九日一四一次常會，擬組織部提議，以東北原設有鐵路特別黨部六個，因受戰事影響，路線多遭破壞，其中若干單位，推進工作甚感困難。加以本年度起，中央停發各特別黨部經費後，原有組織，尤感維持不易。茲根據東北鐵路新形勢，擬將東北鐵路黨部組織重新調整如左：

(一) 牡丹江區，哈爾濱兩特別黨部轄線，全部淪陷，路局迄未成立，工作無法推進，擬予撤銷。

(二) 吉林區、齊齊哈爾兩特別黨部轄線，僅存一二據點，黨務工作人員，大多退集瀋陽，亦擬暫予裁撤。

(三) 瀋陽區，錦州區兩特別黨部仍存在。

(四) 裁撤之四單位，其黨務工作，由瀋陽區鐵路特別黨部兼辦；以瀋陽區為東北戰地鐵路黨務之中心。

(五) 裁撤之四單位，其文卷器具等，均移交瀋陽區鐵路黨部接管。

(六) 裁撤之四單位，限本年二月底結束完竣，所有委員職員，除另派工作者外，一律發遣散費三個月，在各該單位經營之經濟事業贏餘項下支給（事實上贏餘甚少），其不足數，由中央設法補足之。

(七) 瀋陽區鐵路特別黨部經費，較能自給，錦州區鐵路特別黨部，則比較困難，裁撤後四單位之原有基金及經濟事業，暫交由錦州區特別黨部運用，但不得動支基金。

(八) 裁撤之單位主委、書記長及比較優秀之委員，酌派任東北省市黨部委員。

(九) 派瀋陽區鐵路特別黨部主任委員顧耕野同志，代表中央監督指導上述四單位實施裁撤，並根據中央指示原則，設法解除其裁撤中所生之困難。

該項調整辦法，當經決議通過，轉飭實施，工作尚未展開，匪患日漸加劇，至卅七年冬，匪氛已瀰漫整個東北，錦州及瀋陽亦相繼淪陷，中央於三十八年四月七日一八一次常會時，組織部函以瀋陽區錦州區鐵路特別黨部，淪陷已久，除另行部署地下工作外，已於上年十一月間飭其結束，經費發至本年底止，當經決議轉陳。東北鐵路黨部遂於混亂中結束矣。

## (A) 台灣區鐵路特別黨部

民國三十四年八月，抗戰勝利，台灣光復，政府派陳清文同志為台灣鐵路管理委員會主委，當時陳氏率領三十餘同志，前來接收，由日人鐵道部長武部氏移交。接收後即開始整理，並宣揚本黨主義，俾使全體路員瞭解本黨總裁領導抗戰八年，救國救民以及解救同胞之堅苦奮鬥精神。一面派員在沿線徵求員工四千餘人入黨，籌組台灣鐵路特別黨部，籌備工作進行頗為順利，至三十五年六月即已正式成立，推陳氏為主任委員。各同志在陳氏領導下，策動全路員工，一心一德，熱誠合作，使復舊工作，進展甚速，奠定台鐵新之發展基礎。三十八年改組，改選莫衡同志為主委時，適值大陸陷匪，台鐵之地位更形重要。三十九年七月，中央宣布改造本黨。該部在改造前為「中國國民黨台灣省鐵路特別黨部」，原隸屬台灣省黨部。於三十九年十二月，奉中央命令改隸中央，設立「中國國民黨台灣區鐵路特別黨部改造委員會」，進行改造工作。至四十年十二月，完成改造工作，召開第二屆代表大會，選舉委員，成立正式組織。四十二年十二月舉行第三屆代表大會，改選委員。四十四年十二月，舉行第四屆全體代表大會。四十七年二月，舉行第五屆全體代表大會。五十年元月，舉行第六屆代表大會。二至六屆委員會，均公推莫衡同志為主任委員。惟五十年二月路局改組，莫同志辭主任委員，中央改派陳舜耕同志代理。五十二年三月，陳氏復因鐵路局改組而辭職，中央派陳樹曦同志代理。五十三年一月，召開第七次代表大會，選舉第七屆委員會委員，開票結束，徐人壽、修城、陳樹曦、傅達、段品莊、張春範、許延輝、鍾秋焚、張惠如、張景星、劉懷聖、楊澤球、章鶴年、劇慶德、巴燁曦等十五人當選委員，李孟暹、馮如玉、林直中、王人志賢、夏曦、潘承恭、李治等七人為候補委員。並互選徐人壽同志為主任委員，章鶴年同志仍兼書記長。二十年來，台灣在安定中求進步，在進步中準備反攻，黨部工作，在以黨領業及黨業一元化之情況中積極進行。

## 第八章 本黨對鐵路建設之重要措施

本黨對鐵路之建設，以總理親任鐵路督辦始，當時總理並以其所著「實業計劃」擬就密布全國之鐵路網，惜爾後外憂內患，交相煎迫，致難實行；迨國府奠都南京，方能按照計劃，積極建設，惟為適應勦匪、抗戰、勝利復員各階段環境之需要，以致每一時期之建設成果，各有不同。茲擇其犖犖大者，分述如後：

### 第一節 中國鐵路總公司時期

(民國元年至二年)

民國初建，各省代表選舉總理為中華民國臨時大總統，於民國元年元月在南京就職，其時清帝尚未退位，袁世凱亦挾軍力取得內閣總理大臣之命，承繼清室殘餘政權。臨時政府，如繼續以兵戎討伐，則有違救國原旨，總理乃提出兩點主張：(一)即行解職，(二)清帝退位，由參院制定臨時約法，將來參院所選出之總統，必須誓守上項約法，乃能授以事權。嗣清帝於二月十二日宣佈退位，袁世凱電達臨時政府，表示贊成共和。總理於二月十三日咨請臨時參議院辭職，並推荐袁氏以自代，十五日參院選袁為臨時大總統。未久同盟會改稱國民黨，總理於八月下旬蒞臨北平，主持改組後國民黨首次大會；於袁氏歡迎會中表示，袁氏為總統十年可練兵百萬，渠經營鐵路延長至二十萬里，可立致民國於富強，遂受命為全國鐵路督辦，專心致志於修建鐵路。

#### 一、成立鐵路總公司於上海

民國元年九月十五日，中國鐵路總公司成立於上海，並設調查處於北京，同時開始辦公。總理分

電各省都督，征詢各省支路已辦者若何？待辦者若何？以便統籌全局。並謂規劃程序階級有三；第一爲立法，第二爲籌款，終爲修路。依次而爲，始有把握。一面擬妥總公司條例，送國務院及參議院審查。派調查處長王正廷駐京專辦此事，至民國二年三月二十八日始經國參兩院通過，於同月三十一日由政府公佈施行。總理一面親赴各省巡視並宣傳及解釋有關鐵路各問題。同時與各國銀團商談借款，及制訂集股辦法。計劃十年之內，以六十億資金，完成二十萬里鐵路。並擬定全國三大幹線，借款成立即可開始興築。不幸在二年七月，袁氏蓄意叛國，下令裁撤鐵路總公司，致一切計劃均未付諸實行。

## 二、擬定鐵路幹路計劃及籌資辦法

總理辭臨時大總統後，即全神貫注於鐵路建設，鐵路總公司成立後，更加積極進行。並擬定溝通全國之南路、中路、北路三大幹線計劃，其路線之起訖地點及經過之省份，已詳本書第二章第二節之七，不贅。

關於築路資金之籌集，亦擬定三項辦法：(一)借款，仿北寧及平漢成案辦理。(二)招股，由中外合資組織在中國註冊之公司。(三)批給外人承辦，四十年後收歸國有，其條件以不妨礙主權爲基礎。

## 三、洽借外債及簽訂合約

總理主持中國鐵路總公司時，其首先籌劃之鐵路爲由重慶至廣州之幹線，使四川經濟重心得與南方大港相承接，以補我國清末築路注重華北與東北，及長江以南之偏枯現象。當時恰值五國銀行團善後借款成立，因其條件優越，頗影響於鐵路借款之進行，經由總公司多方與國外資本家磋商，認爲以建築人承築工程兼代募借款，確定借款應得之利益範圍，路工分段築成後，逐段交還我方，爲比較有利之辦法。

。其間首先願意接受者爲英商寶林公司，總公司遂於民國二年七月四日，在上海與寶林公司訂立由廣州至重慶鐵路借款合同十九條（合同原文及其四大特點見本書第二章第二節之九及十）。

惟此約由總公司呈報政府後，而寧贛事起，二次革命發生，袁氏撤消籌辦鐵路全權，致合約未能履行。

## 第二節 總理制訂實業計劃（民國八年至十年）

第一次世界大戰結束之夕，總理即從事研究國際共同發展中國實業，并擬利用戰時各國製造軍需物資之工廠與人力，以規畫中國實業建設所需用之機器及人才。故其原稿用英文草擬，陸續向國外發表，並於民國十年在紐約出版。同時於民國八年八月間，即將譯本在「建設什誌」上發表，以喚醒國人注意。

### 一、利用外國資本與人才修築鐵路

總理曾於民國九年發表「中國實業如何發展」短篇論文，說明發展中國實業之問題和途徑。可歸納如下：

(一)中國發展實業所缺者爲資本與人才。美國實業大王駱基化羅曰：「發展實業之要素有四，曰：勞力也，資本也，經營之才能也，主顧之社會也。」我國所欠缺者，資本也，才能也。然則欲圖中國實業之發展者，所當注意之問題，即資本與人才而已。

(二)解決資本問題之方法。夫資本者，乃助人以生產之機器也。倘能知此，則欲解決資本問題，易如反掌耳。其法爲何？曰：歡迎外資而已，亦即歡迎機器而已。此回歐戰各國，以製造戰用品而擴張其機

器千百倍於前時，今戰爭停止，其所擴張之機器已多投閒置散，無所用之。若我歡迎此種製造之利器，以發展中國之實業，正出歐美望外之喜，各國必樂成其事，此資本問題之容易解決者也。

(三)解決人才問題之方法。至於人才問題之解決，則有二法焉：一為多開學堂，多派留學生則各國之科學專門學校肄業，畢業而後，再入各種工廠練習數年，必使所學能升堂入室，回國能獨當一面以經營實業，斯為上著。然此非十年後不能成功，而當此青黃不接之秋，急須治標，故二為廣羅各國之實業人才為我經營創造也。

(四)發展實業計劃之要目。實業計劃首先注重於鐵路、道路之建築，運河、水道之修治，商港、市街之建設。蓋此皆為實業之利器，非先有此種交通、運輸、屯集之利器，則雖全具發展實業之要素，而亦無由發展也。其次注重於移民、墾荒、冶鐵、鍊鋼。蓋農、礦二業實為其他種種事業之母也。農礦一興，則凡百事業均由之而興矣。

## 二、規劃全國七大鐵路系統

總理在「實業計劃」中所敘各項物質建設，以交通建設為最重要，其中鐵路建設，則尤為詳盡，實業計劃緒言所揭示之十大綱領中，雖僅列舉「鐵路十萬英里」及「鐵路中心及終點設新式市街」兩項，但在第一計劃第三計劃及第四計劃中，則有建設七大鐵路系統之詳細規劃及創立機關車，客貨車製造廠之明確指示，並提出實施計劃之先應行注意之四大原則，計劃之週詳無以復加，所有七大鐵路路綫及四大原則已詳第二章第五節茲不復贅。

## 第三節 國府成立至抗戰前夕 (民國十七年至二十六年)

民國十七年北伐完成，國民政府奠都南京，銳意於經濟建設工作。其時國家安定，債信鞏固，修築鐵路，均依計劃進行，迄二十六年抗戰軍興以後，始因受戰爭影響發生變化，茲將此十年間之鐵路建設成果，分述如後：

### 一、成立鐵道部專司鐵道及國道建設

國民政府在南京奠都以後，於民國十七年十一月一日成立鐵道部，將原由交通部所管轄之鐵路及公路行政劃歸鐵道部主管，此為政府推動鐵路建設之專責機構。旋奉准以「管理統一」、「會計獨立」兩大原則，定為鐵路施政方針，此時鐵路事業頗有起色。鐵道部為接洽事務便利計，在滬設駐滬辦事處；在法國巴黎設駐歐辦事處，專辦國際鐵路交通事宜。又設貨等運價委員會，妥訂貨物等級，與貨運價率；設統一鐵道會計委員會，整理各路會計統一事宜；設鐵道法規委員會，編訂鐵道法規；又設材料購辦委員會，購料選標委員會，購料驗收委員會三會，審慎辦理購置材料事宜；設交通教育整理委員會，整理校務暨普及職工教育事宜；與交通部合組交通史編纂委員會，編纂交通史。迨二中全会議決，以庚款三分之二為鐵道建築經費，並限期完成粵漢、隴海兩路後，特設立完成粵漢鐵路委員會，完成隴海鐵路委員會，以促其如限完成。又為收回粵漢商股，特設立粵漢鐵路公債基金保管委員會。其餘審訂鐵道詞典委員會、審查借款合同委員會，均經次第設立。依照計劃，各別進行其應負之任務。

### 二、組織測量隊測勘全部計劃路線

鐵道部成立後之翌年，組織初測隊四隊，勘測東南及西南各省鐵路幹線。西南方面由李耀祥主測滇

粵路，由廣西經貴州測入川滇兩省。其中福昌一線，由福州至南昌係由薩福均任隊長，同時並測由南平至漳平廈門之線。其他京粵、韶昌等線亦同時勘測。

### 三、委託北平地質調查所調查統計沿線地質

當鐵道部派隊勘測西南及東南各省鐵路幹線時，同時擬組織西南地質調查隊，經與中央地質調查所所長丁文江商洽，丁氏建議除鐵道部已決定必勘之湘滇滇粵兩路外，應同時勘測從重慶到廣西之鐵路。鐵道部贊同其建議，即託丁氏於調查地質之外，同時勘測上述路線。丁氏於民國十八年十一月出發，十九年四月完成。

### 四、舉行全國鐵路沿線出產展覽

民國二十二年，鐵道部通知全國各鐵路局，籌集各鐵路沿線工礦產品，舉行第一屆全國各鐵路沿線出產展覽會於上海，自後每年舉行一次，對經濟發展及工礦生產統計，裨益甚大。

### 五、運用庚款計劃築路及其成果

民國十八年六月，本黨三屆二中全會，通過庚關兩款築路計劃共計一萬三千五百餘公里，分四期完成，交由鐵道部公佈施行。計：

- 第一期三線：粵漢路株韶段，隴海路潼蘭段，滄石線等，共長一千七百一十三公里。
- 第二期六線：京湘、京粵、韶昌、福昌、粵滇、湘滇等，共長八千四百六十八公里。
- 第三期四線：包寧、成渝、道濟、同浦等，共長二千一百八十八公里。

第四期實欵一線：共長一千二百零五公里。

所擬計劃，除遵照 總理實業計劃，詳考本國現狀，期以最小勞費，發生最大效用。同時營業方面，兼籌並顧，非惟所以謀投資之絕對安全，並期以獲利淨餘，繼續展築新路。

依照以上計劃，幹線分佈已具雛形，惟以當時北伐甫告完成，全國鐵路，經過長期戰亂之破壞，勢須着重於內部之整理，所以在九一八以前，一方面整理舊路，一方面計劃新路。迄民國二十年以後，始積極建設新路，雖在此期中，經過九一八、一二八兩項事變，而築路成績，亦甚可觀。惟求適應當時局勢需要，所築路線與原庚款築路計劃已有出入。茲將此十年之建築成果分述如下：

(一)隴海鐵路 國府奠都南京前，隴海僅西築至靈寶，民國十八年又遭戰爭破壞，至民國二十年底始恢復修築，通車至潼關，二十三年十二月通車至西安，計長一百三十一公里。台兒莊至趙墩支線三十一公里亦於是年底通車，與津浦之臨棗支線相接。西安寶雞段一百七十二公里，於民國二十五年通車。東段與連雲港間之路線，於民國二十一年動工，二十四年完成。

(二)粵漢鐵路 本路株州至韶關一段四百五十六公里，停頓十餘年，至民國二十二年七月起，開始修築，於民國二十五年四月接軌，七月全線通車，完成我國南北第一大幹線。又黃埔支線於民國二十五年興工，二十六年工竣，並與廣九鐵路接軌。

(三)浙贛鐵路 本路於民國十八年由浙江省開始興築，先通至江山，當時名杭江鐵路，二十二年展築至玉山，嗣從玉山展築，二十五年達南昌，二十六年至萍鄉與株萍路銜接，交粵漢路於株州，全線通車。共長一千二百三十一公里。又由杭州至蕭山之錢塘江大橋，於民國二十三年開工，二十六年九月通車。

(四)平漢鐵道清支線 由道口展築至楚旺一段，計六十六公里，於民國二十六年四月完成。

(五)京滬鐵路蘇嘉支線 由蘇州至嘉興七十四公里，為京滬滬杭甬之聯絡線，於民國二十四年修築，

二十五年七月完成。

(六)滬杭甬鐵路杭曹段 杭州至曹娥江北岸八十公里，於民國二十六年完工。

(七)首都輪渡 民國二十二年十月，長江號輪渡開始通車。津浦京滬兩路，從此獲得聯運。

(八)京贛鐵路 本路首段用江南線路軌至宣城孫家埠。新築路線自宣城起至江西貴溪與浙贛路相接。民國二十六年十一月孫家埠至歙縣，及貴溪至景德鎮，已鋪軌通車，惜因戰爭中途停頓。

(九)同蒲鐵路 本路北起大同，南迄風陵渡，縱貫山西。原為擬築同成路之一段，於民國二十二年開工，二十六年自陽方口至風陵渡間完成，自大同至陽方口間一段，因戰事而停頓。

此外，尚有淮南煤礦局所築自田家庵至裕溪口之淮南鐵路，計長二一四公里，及江南鐵路公司所築自南京經蕪湖至孫家埠之江南鐵路，計長一七五公里。並湘黔及成渝等路，均於民國二十五年開始興築。後雖因軍事影響未能完成，但已奠定將來續建之基礎。

## 六、整理外債建立債信

我國鐵路外債，依其國別，債款貨幣單位，即有英鎊、美金、法佛郎、荷幣、日幣、港幣之不同。而我國自己資金，亦有銀兩、規銀、銀元、關金、毫銀、奉票、法幣等之別。其中債務亦有已還及未還，與已整理及未整理各種。債款除現款外尚有料款。德國及日本之債款，已因兩次大戰而結束。惟其他大部份債款仍未清還。本金已鉅，而累積利息所欠益多。民國二十二年以後，鐵路計劃，積極進行，其經費來源，仍須寄望於外資，若舊欠毫無着落，新債實無法舉借。政府乃毅然整理舊債，延長還本付息之原定期限，減低利率，或洽由債權人放棄一部份之積欠利息，以輕我負擔，從新建立債信。經我國與各債權人之開誠相與，至民國二十五年止，鐵道部開始整理之舊債，計有津浦、道清、廣九、隴海、湖

廣各路外債本金，約為英金四千零三十六萬鎊。

至於內債，前以國內銀行實力究屬有限，政府信用亦未鞏固，故舉辦內債數額並不多。國民政府成立後，政治漸趨穩定，金融實業均有蓬勃氣象，我金融界對鐵路投資始逐漸展開。民國十八年中國銀行開始向杭州鐵路投資，二十二年中國銀行又與匯豐銀行合作，分擔完成粵漢路之英金公債，為中外銀行較大規模投資於鐵路之開始。其時國際方面，對我國情況，亦已改觀，已不再有以往之侵略主義與借款所訂之苛刻條件。我國亦深感鐵路建設需要鉅大資本，長久時限，非集合多數中外金融機構力量，勢難成功。又因外國資金，久已停頓未借，乃轉而利用外資購辦鐵路材料，而由本國金融界投資於國內工程用款。當時歐洲若干國家正在獎勵出口，並由政府設立出口信用保證制度，俾出口商大部風險由政府代為負擔。自後浙贛、湘黔、成渝等路材料借款，皆出於此種方式而成。鐵路建設公債，玉萍公債與中國建設銀公司之投資，均與借用外料計劃相配合。

## 七、制定全國料帳管理則例

材料帳目，包括全部收料與發料，以及盈虧調整之各項表冊與帳簿之登記及造報，與財務帳目同其重要，材料帳目，可以表現全廠庫之業務動態。鐵道部與各路局，以往辦理料帳，約有下列三種制度：(一)用統制管理分區負責制者，如交通部材料及其所屬各廠庫，由材料司訂定標準單價，附攤置什費，嚴格統制稽核，其所屬廠庫分工合作，密切聯繫，填單造表，辦理料帳。

(二)用集中管理制者。如營業之各路，料帳由材料處或課集中辦理，所屬各廠庫僅負收發保管數量上之責任，不負料價填報之責任。

(三)用分區管理制者，如各鐵路工程局，因鐵路在工程時期，用料繁多，集中管理，反增加其困難，

故多採用分區管理及分區辦理料帳辦法。

民國二十六年一月，鐵道部鑒於各路辦理料帳，殊不一致，曾在南京召開材料會議，制定「鐵路材料帳目則例」四十四條，着重集中管理政策之骨幹，採用最高統制職權。各路局材料處亦就該局所轄各路線加以集中管理，一掃過去各路各自為政之紛歧情形。可惜實行未久，抗戰軍興，未能全部貫徹。惟已建立一良好之基礎，對後來料帳之管理發生優良之影響。

## 八、實施超然主計制度

國民政府成立後，特設鐵道部，部內設有財務司，兼管財政籌劃調度，與帳目簿記鈎稽之事。民國二十一年中央實行超然主計制度，在國民政府下特設主計處，與五院平衡，凡部與路所有辦理會計機構及人員改歸中央政府之主計處統轄。鐵道部設會計長一人，由主計長派用，成立鐵道部會計處，所有財務司原管關於會計事務及所屬人員，移歸主計處，自是財務與會計工作方始分開。財務司專司財政之籌劃調度，與債務之整理，產業之保管等工作。會計長則承主計長之命，受該管部長之指揮，主辦部中及所屬機關會計事務。至各鐵路局，原有之會計處，轉隸於鐵道部之會計長，但亦受路局局長之指揮，辦理歲計會計事務，分設審核、賬務、檢查等課。會計處因參加路務，會同編製預算，所以同時又負執行預算之責。

各路統計工作，原設統計科，或統計室，屬於總務處。自民國二十一年中央實行超然主計制度後，部與路之統計事務亦改隸國府主計長管轄。中央設統計局，部設統計長，各路亦設統計室，另成一系統。

## 第四節 抗戰時期

(民國二十七年至三十四年)

民國二十六年七月七日，日本在蘆溝橋發動戰爭，我國奮起抗戰，鐵路沿線首先變為戰場，鐵路存亡與軍事進退，息息相關，由此以至三十四年日本投降之八年中間，我國鐵路建設，為應付戰局，乃發生急劇變化，無法按照原定計劃實施，而其工作，則較平時更為積極亦更為艱鉅。茲將其犖犖大者，分述如後：

### 一、抗戰建國同時併進

七七事變以後，中經八一三、八一四陸空軍之光榮戰役，以迄是年十一月首都淪陷，國民政府遷都重慶，為我抗戰最困難之時期。但我國軍抗戰之英勇，實非日本始料所及，而全國統一局面，更因日本侵略行動，而益臻強固。民國二十七年三月二十九日，本黨中央在武昌舉行臨時全國代表大會，確定抗戰建國並行方針，制定抗戰建國綱領（包括外交、軍事、政治、經濟、民運、教育六種）。會中推舉蔣委員長為本黨總裁，在制度上明確規定為全黨之領袖，使黨基得以穩定。

抗戰期間，本黨致力於地方自治之推進，實施「新縣制」，舉凡人民行使政權之訓練，兵役之推進，經濟之動員，以及土地政策之實行，國民教育之普及，均以最大之決心與努力，加速其完成。四川一省地大物博，古稱天府，戰時為陪都所在，各項事業急起直追，尤為後方區域中精華薈萃之區。重慶之新形勢，以西北諸省為左翼，以西南諸省為右翼，西北西南兩大國際路線，均以新陪都為其總樞紐。故在此期中之鐵路建設，完全以配合抗戰建國方針及拱衛陪都防務而進行。如前方之維持軍運，保衛路線，進則搶險趕修，退則拆軌炸橋，與將士同其甘苦。後方則迅速開闢交通路線，以接通國際路線，凡此

施設均爲克難所完成者，其工作自屬非常艱鉅。

## 二、趕築後方各省鐵路

抗戰軍興，華北與沿海及長江一帶鐵路，備受戰爭影響，轉進之區，已全部破壞或拆遷，本身精華損失殆盡，但爲增強抗戰力量，鞏固後方地位，便利軍事調動物資運輸，則日以繼夜，趕築鐵路。然所建之新路，多係用前方拆卸撤退之物資材料，整理拼湊，慘淡經營。而所築之路線，多係經過丘陵地帶，工程甚爲艱鉅，幸各路員工以堅苦卓絕之精神，終能克服困難，雖設備標準降低，然對抗戰軍事運輸，已盡最大努力。在此時期中所興建之已成鐵路，有湘桂鐵路、黔桂鐵路、滇緬鐵路、綏昆鐵路、隴海鐵路之咸同支線及綦江鐵路，其修築經過情形，詳本書第九章第一第二兩節之中，茲不贅。

## 三、特列建設專款

民國二十六年抗戰軍興後，政府決定長期抵抗政策，必須一方面抗戰，一方面建設，以鞏固大後方，並增強反攻力量。惟其時向國內外舉債借款皆不容易，因由政府決定在國家總預算項下增立建設專款一項，名爲「建設事業費」，指定爲交通、水利、工礦等建設之用。在此期間，所有新路建設資金，大部份皆由此款撥發，一變從前分別商借之局面，而確定爲中央統籌，對鐵路建設之成就，實有莫大之幫助。自民國二十七年起，至民國三十六年間，支出於鐵路建設者，爲數甚鉅。計二十七年約法幣六千數百萬元，二十八年九千六百數十萬元，二十九年一億四千七百數十萬元，三十年三億三千六百數十萬元，三十一年九億五千九百幾十萬元，三十二年九億九千三百幾十萬元，三十三年五十六億零七百幾十萬元，三十四年二百六十二億零五百幾十萬元，三十五年八百八十七億餘元，三十六年一千六百零三億餘

元。在此期間，雖然抗戰極爲艱苦，但亦足表示國家對鐵路建設之決心。上列數字，逐年增加，係因法幣連年貶值之故，其真正價值，或竟一年不如一年。然在鐵道方面，則湘桂鐵路之得以展築，黔桂鐵路之得展入黔境，綏昆路得以興工，隴海路得展至天水，與西北西南各新路路線之測勘，均爲當時建設專款之成就。

## 四、成立測量隊探勘西南各省新路

抗戰以還，交通部利用隴海路局及天成鐵路工程局等機構之人力，測量西南西北各重要幹線，藉作他日修築之準備。計西南方面有筑威（貴陽至威寧）線約四百二十公里；川黔線（重慶至貴陽）五百一十六公里。西部方面有天成線（天水至成都）七百五十五公里；川康線（成都經樂山、瀘定至康定）五百六十五公里；又由農場經瀘沽至西昌二百七十公里。西北方面有天蘭段（天水至蘭州）三百七十二公里；隴西臨洮線一百二十公里之初測；蘭州肅州線九百三十三公里之初測；甘新全線（肅州至迪化）一千一百公里，及迪化至烏蘇二百七十公里之踏勘。

除上述已經測勘之諸線外，民國三十三年交通部又組織測量總處，分派測量隊探測可能路線，以爲將來修築之參考。計在民國三十三、四年間，勘測者有下列各線：

- (1) 川陝鐵路渝紫線 由四川重慶至陝西紫陽，約長五百四十七公里。
- (2) 川陝鐵路廣襄線 由四川廣元起，經紫陽沿漢水至襄陽，但其施測結果不詳。
- (3) 陝鄂鐵路長襄線 由長安（西安）經藍田，渡荆紫關至浙川，沿漢水至老河口，長約四百五十公里。
- (4) 襄花鐵路 由襄陽經安陸至花園，與平漢路相交，長約二百六十公里。



## 五、收回已失路權

(一) 收回日本在華特權 我國抗戰，雖已於「七七」業已開始，但延至民國三十年十二月九日始對日本正式宣戰，明白宣布：「所有一切條約協定合同，有涉及中日之關係者，一律廢止。」基此，則中國與日本有關之交通條款，包括日本在山東、東北及其他各省，已得之鐵路權，及預約之築路權，借款優先權，旅大兩港租借權，各地租界及其他有關交通特權在內，均一筆勾銷。

(二) 收回法國在華權益 抗戰之初，法對遠東政策，係與英美採取同樣行動，對我不但表示同情，並且譴責日本侵略。及二次大戰，法於一九四〇年敗降，對我即無法維持其原來立場。日本乘機壓迫，法於民國二十九年，停止我假道越南運輸，三十年九月，復允許日軍假道越南攻我，三十二年，縱敵佔領廣州灣，並將北平使館租界，及上海廈門公共租界，天津漢口廣州等地租界，交還偽組織。我國於民國三十二年八月一日，宣告與法國維琪政府絕交。基此，法國在華一切特權即歸於消滅。同時接管滇越鐵路在我國境內之路權。戰後法國臨時政府成立，乃簽訂廣州灣租借收回專約，確認收回廣州灣及其他租界。

(三) 各國宣布放棄在華特權 我國軍民，堅苦卓絕，民國三十一年一月一日，在華府與英美等二十六國簽訂聯合國宣言，一月四日，各國推舉 總裁為二十六國聯軍在中國戰區（包括越南與泰國）之最高統帥。此時中國在國際上地位極為重要，聲勢日益隆盛。美英兩國首先表示對我友好，特於是年雙十節，通知我國願正式放棄在華特權。另依平等互惠原則，改訂新約。中美有關取消美國在華治外法權及處理有關問題條約，於民國三十二年一月十一日簽字。中英關於取消英國在華治外法權及其有關特權條約亦同日簽字。兩約均於同年五月二十日生效。

加拿大、瑞典、荷蘭、挪威、比利時等國，分別在戰事未結束前與我訂約廢止舊約，並互換批准書。瑞士、丹麥、葡萄牙等國，於戰爭結束後，分別與我國訂約廢止舊約，並互換批准書。

基於以上新約，各國有關鐵路方面之一切特權，均已不復存在。

至於俄國，則於中俄解決懸案大綱中，已經撤消。

## 六、擬訂戰後五年築路方案

民國三十四年，抗戰勝利在望之時，中央設計局曾在重慶會同交通國防經濟財政各部，研究戰後築路問題，曾擬定戰後第一期五年鐵路建設計劃，預定戰事勝利結束後即行付諸實施。茲將其計劃錄述如後：

(一) 建設目標：建築主要幹線網，配合工礦建設，特別以配合煤鐵與動力網為主，藉以促進農工商業發展，增進國際間貿易；同時完成初步交通線，開發邊疆，促進社會建設，使國民生活水準得以提高。基於此項目標，須於第一期五年計劃完成鐵路約一萬三千八百八十六公里。

(二) 建設範圍：

(1) 東北經日偽經營多年，鐵路已近飽和程度，不擬增建。

(2) 完成綏昆鐵路霑益至威寧段，東展至貴陽，築川黔、成渝、天成、天蘭諸路，北延至哈密，構成南北第一幹線。

(3) 完成湘桂線來賓至黎塘段，南展至湛江。

(4) 築清江至贛縣鐵路，南展至曲江，與平漢粵漢所構成之南北第二幹線銜接。

(5) 完成京贛路南段，自歙縣經貴溪，南展至南平以達福州，俾與津浦路構成南北第三幹線。並

自南平展築至漳平梅縣以達石龍，與廣九路銜接，復自漳平修通至漳州，以通國際貿易港之廈門。

(6) 爲開發西北計，修建包頭寧夏至蘭州鐵路，使由天津經包頭蘭州至哈密，構成東西第一大幹線（哈密以西改歸第二期計劃）。

(7) 築開封至濟南鐵路，使由青島可以直達開封，與東西第二幹線之隴海路聯繫。

(8) 完成湘黔路湘潭至都勻段，使由浙贛路通貴陽以至昆明，成爲東西第三大幹線。

(9) 爲開發川康富源計，應築成都至樂山，及內江經樂山富林達康定諸鐵路。並築宜賓至自流井線。

(10) 完成滇緬鐵路以溝通緬甸。

(11) 築蘭州至西寧鐵路。

(12) 築承德經赤峯達通遼之鐵路，以加強東北與內地之聯絡。

(13) 修築長治至清化線，以開發煤運。

(14) 築花園至襄陽線，爲將來西安至漢口線或經紫陽入蜀線之一部份。

(15) 修築三水至柳州鐵路，以溝通西南與廣州之交通。

(16) 完成黎塘至鎮南關線，以接西南國際交通線。

所有路線幾全部踏勘或初測，工程方面並無重大困難。至於築路經費，除盡量利用國內資金外，仍須歡迎國際合作，或國外投資。築路器材及機車車輛，初期仍不免要取給於國外，同時利用國產材料，從事設廠製造，以期逐漸達到自給自足之目的。

## 七、培訓鐵路從業人員

抗戰末期，勝利在望，政府爲應當前需要，及訓練戰後建設人才，計劃派遣大批技術人員出國實習。適美政府租借法案成立，乃商得美政府同意，在租借法案一九四四年度預算內，撥款協助我國訓練技術人員一千二百名。其中交通部門三百七十六人，屬於鐵路者一百一十三人。同時我國交通部又另與美政府商派鐵路技術人員一百一十人赴美實習。此兩案總共派出二百二十三人，多屬鐵路中級幹部，其最低資格爲大學畢業已服務兩年，經機關保送，復經交通部考試選拔者，實習期間爲一年。抗戰勝利，若輩先後回國，對於復員接收及整理工作，曾有顯著貢獻。

## 八、釐訂鐵路人事管理制度

關於鐵路人事管理機構，早期原無規定。各路局多於局內總務處設專人辦理，或設考績課辦理。迄鐵道部成立，部內特設人事科，專負鐵路人事管理之責。各路局亦規定設人事課，或人事股。其後鐵道部歸併交通部，乃於部內改設人事司。民國三十一年政府公布人事管理條例，規定中央及地方機關人事管理之權，由考試院銓敘部執行，所有鐵路管理人事機構，遂改受銓敘部管轄，建立人事獨立制度。

## 第五節 復員及戡亂時期

（民國三十五年至三十八年）

民國三十四年八月十四日，日本接受同盟國波次坦宣言宣布投降，我政府即首先派員接收陷區鐵路，並擬依戰後第一期五年計劃，從事建設。當時全國共有鐵路約三萬公里，而東北一區佔三分之一強。東北區鐵路不獨線路長，優於其他地區，而建設基礎及其經濟環境亦非他區所能及。惟此時我國因蘇聯

於日本投降前兩日對日宣戰，入我東北，並深入熱河察哈爾兩省，鐵路所過，共匪隨之，阻我接收。屢經交涉，多方無理遷延，不允撤退，在長期延宕中間，拆去東北各工廠價值二十億美元之工業設備，復將日本及偽滿部隊繳來武器彈藥，全部轉交共匪，俟其武裝齊備以後，即將地方移交共匪，而後通知我國，故我無法正式前往接收。同時，我國政府因友邦之奔走斡旋，不得不放棄武力戡亂，而寄望於絕無希望之和談，以致共匪坐大，叛亂隨之，不久即蔓延關內，廣肆破壞，路軌挪移，橋梁炸斷，枕木燒毀，路基挖平。每一鐵路均在屢壞屢修，屢修屢毀狀態中，勉強維持行車。在此期間，所付搶修之人力物力代價之鉅，誠足以造路數千里矣。

### 一、實行幹線區管理制度

關於我國鐵路採用分區管理制度，於民國三十二年鐵路會議議決中，曾作原則性之決定，以供他日實施參考。嗣於戰事結束後，再經一度慎重考慮，認為區管理制度在關內仍多難於適應之處，乃採用一種線區管理制度，自民國三十五年三月一日起實行下列幹線區管理辦法：

- (1) 京滬區 路局設於上海。路線包括京滬、滬杭甬線，蘇嘉線，京贛線，及原有各小支線。
- (2) 平津區 路局設於北平。路線包括關內北寧線，通縣承德北票線，葉柏壽赤峯支線，營口支線，及原有各小支線。又平綏全線，平門支線，大同口永支線，包頭拐子線，及原有各小支線。
- (3) 津浦區 路局設於濟南。包括津浦線，膠濟線，石德線，蚌埠水家湖線，及津浦膠濟原有各小支線。

- (4) 浙贛區 路局設於杭州。包括浙贛線，南潯線，及原有各小支線。
- (5) 粵漢區 路局設於衡陽。包括粵漢線，廣九線，廣三線，及原有各小支線。又海南島各鐵路，

亦歸此區管轄。

- (6) 平漢區 路局設於漢口。路線包括平漢線，道清線，及原有各支線。
- (7) 隴海區 路局設於鄭州。路線包括隴海線，咸同支線，開封新鄉支線，及原有各小支線。
- (8) 晉冀區 路局設於太原。路線包括正太線，及原有各小支線。至省營之同蒲線，亦合併管理經營。

- (9) 湘桂黔區 路局設於柳州。路線包括湘桂線與黔桂線，及原有各小支線。至由來賓接築至貴縣及廣州灣之新路亦屬此區。

- (10) 昆明區 路局設於昆明。路線包括川滇線（敘昆），滇緬線及滇越線。
- 至於東北，復員以後，除中東南滿兩路另組中國長春鐵路，由中蘇共同管理外，其餘國有各路，劃分為瀋陽、牡丹江、錦州、齊齊哈爾、哈爾濱、吉林等六區鐵路管理局，分別管理。但因蘇俄久不撤兵，共匪受其羽翼而盤據，除瀋陽、錦州、吉林三區管理局曾經設立外，餘尚未照計劃成立接管。

### 一一、復員及搶修

勝利復員後，接收淪陷區鐵路，已多改觀，有之在戰爭中已拆遷他用，但亦有敵人新建路線，在長江以北者，更由於共匪作亂，不斷破壞，其不能通車路線，竟達一萬五千餘公里，以致交通阻滯，商旅不前，百貨停滯，接收復員，更受莫大影響。嗣後共匪叛亂地區擴大，破壞更甚，通車里程更形縮短，自復員至民國三十六年底，經搶修始能通車里程總長達六千三百九十八公里。關內鐵路軌道被毀壞者，達二千〇五十七公里，橋樑一千〇八十九座。綜計修復者，約為百分之六十五。

## 第六節 台灣光復以來之鐵路建設

(民國三十九年至五十四年)

民國三十四年八月十四日，日本宣告無條件投降，於是淪陷五十年之台灣，重新歸於祖國懷抱。日本投降典禮於三十四年十月二十五日在台北舉行，遣送日僑工作亦於次年四月底全部結束。十月二十五日遂定為台灣光復節。中國革命大業，發軔於訂立馬關條約將台灣割棄之時，當初興中會成立，即以收回台灣失地為其主要目標之一。經過本黨同志五十餘年之繼續奮鬥，及抗戰時期三百餘萬軍民之慷慨犧牲，終能達到驅除日軍，光復國土之願望，殊足慶幸。惟台灣鐵路在戰爭期間，被盟軍飛機轟炸，接收時已成一片殘破景象。當時該路日籍工程師曾預言，鐵路運輸在六個月後即將癱瘓，可見當時台灣鐵路破損情形之嚴重。

### 一、光復初期之整建

台灣之有鐵路，早在遜清光緒中葉，台灣巡撫劉銘傳氏，即已築成新竹至基隆一段一百零六公里，其後日據五十年，逐漸擴充至營業里程凡九百一十二公里。惟接收時，損壞情形，極為嚴重。營業里程損壞一百五十五公里；橋梁一千四百一十二孔，損壞者一千三百四十一孔；枕木二百二十萬根，損壞者一百一十萬根；機車二百四十四輛，損壞者一百一十輛；客車四百九十八輛，損壞者一百七十三輛；貨車五千八百八十輛，損壞者一千四百輛。接收後即開始整理，於人力工具器材十分竭蹶之下，盡力拼湊補充，不惟補修路基，疏導涵洞，且腐朽枕木，磨損鋼軌，銹蝕橋樑，均得以抽換加固；行車號誌與站場聯鎖機械均得裝置復原；破舊車輛，亦擇優改造拼裝，以應急需；站場、房屋、倉庫、月台、天橋、雨棚，則因陋就簡酌予修補。上述復舊工作，至三十九年始告完成。

修復工作完成後，即開始改進，其要點有二：(一)實施交通事業資本總清查，根據清查結果，課事業經營者以責任，就資產額核計盈虧，課以利潤。(二)嚴密控制交通事業預算及決算，期使節省管理費用，增加收益，獲致盈餘，一方面力量彌補國庫，一方面使其由以事業養事業，逐漸做到以事業發展事業。財務方面，除於三十九年至四十一年間完成上述任務外，建設方面亦作如下之改進：台灣光復初期，車輛破舊，軌重不一，橋梁載重亦不一致，更受坡度與彎道之影響，行車速度與機車牽引噸數，均受限制，若不作整個改進，運輸能量，無法提高。乃着手將幹線鋼軌，一律改為三十七公斤以上者；橋梁載重，一律提高至K52級，重建濁水溪與曾文溪兩大橋，使大型機車能貫通全線，直達行駛；延伸站場股道，修整沿線坡度彎道，使機車牽引噸數，得以增加，列車平均速度，大為提高。調度電話之改善，與調度制度之確立，更配合縮短修車日期，加強調車場作業與貨物裝卸管理，使較少車輛，創優異成績。業務管理，攸關運輸成本，為節省開支，訂定各項競賽辦法，積極推行，均著成效。

### 二、配合經建四年計劃

台灣鐵路，為全省陸上運輸之主幹，肩負客貨運輸之主要責任。本省歷年來在政治、經濟、軍事、社會、文化各方面之長足進步，使客觀環境所要求於交通事業者，為交通史上無前例之事實。蓋自台灣光復，百廢俱舉，政府遷台，勵精圖治，實施土地改革，農村經濟繁榮，促使生產發展；自民國四十二年，政府更有四年經濟設計計劃之制訂和推行，至民國五十三年底止，已連續實施三期四年計劃，本省工礦農村事業，更顯突飛猛進，新興工廠，如雨後春筍。隨生產事業之發展，國民所得提高，教育文化，迅速發達，社會活動，物資交流，急劇增加。凡此，均須運輸事業之支持與配合。十餘年來，台灣鐵路客貨運量之繼續不斷大量增加，即為配合國策，直向復興坦途邁進之明證。

吾人以往三期四年計劃之擬訂與施行，均屬於短期計劃範圍。經過十二年推行計劃之經驗，覺如得果僅有短期計劃之制訂，而忽略長期建設觀點，在資源利用上，難免囿於短期之利益，而不能作最佳之安排。因此，制訂第四期四年經建計劃，自民國五十四年一月一日起至五十七年十二月三十一日止，同時並另作十年長期策劃，對最近十年吾人希望經濟發展至何階段，對決定經濟發展之若干因素，如人力、資本累積，自然資源及技術等之演變，以及如何改變與加強利用上述因素，以調整吾人之經濟結構，均曾作大體之策劃。至於較為具體之發展計劃，則列於屬於短期計劃之第四期四年計劃之中。

在四期四年經濟建設計劃，及十年長期計劃中，預計鐵路之發展目標：(一)客運方面，民國五十四年為三十九億零八百萬延人公里；五十五年三十九億九千萬延人公里；五十六年四十億零七千八百萬延人公里；五十七年四十一億七千二百萬延人公里；六十三年五十億三千一百萬延人公里。(二)貨運方面，民國五十四年二十二億二千三百萬噸公里；五十五年二十二億七千萬噸公里；五十六年二十三億二千萬噸公里；五十七年二十三億七千三百萬噸公里；六十二年二十五億八千五百萬噸公里。針對上述今後十年營運量之預測，並為配合未來經濟發展及反攻軍事之需要，台鐵經已以實現設備現代化及服務大眾化之政策要求為計劃目標，訂定今後四年建設計劃，及十年發展計劃。

台灣鐵路為配合第四期經建四年計劃，已向世界銀行貸款二千萬美元，另加台幣配合款三億餘元。此項貸款及配合款，將全部用於充實各項設備與建設。其中主要用途為：添購柴油電氣機車五十五輛，以淘汰目前剩餘之老舊蒸汽機車，加強運輸效能，增添客車一百五十輛，貨車一千另六十五輛。此兩項客貨車之添置，大部份為採購材料，由台鐵自己製造，以節省外匯。另一項為完成縱貫線竹南至彰化山線區段中央控制行車號誌之裝置，與台南至高雄間雙軌自動號誌之裝置。同時改善平交道設備，及興建北部調車場。此項計劃完成後，客貨運方面均將大為改善，一般普通車票旅客，亦將享受高級車之待遇。

同時由於行車號誌電氣自動化，除可增加列車次數外，並可保行車安全。而其整個客貨運量，不但可適應經濟發展之需求，更可促進工商業之繁榮。

### 三、實施十年長期發展計劃

配合四期四年經建計劃，已如上述。但同時並須配合十年長期發展計劃。據前節估計，十年後之客運量（六十二年與五十三年比），將增加百分之四十一；貨運量將增加百分之二十三。為適應發展需求，客貨運量必須逐年提高，始能供求相濟，繁榮滋長。台灣鐵路路線自亦應圖擴建，以資配合。曾擬具發展計劃，其重大者有二：

(一) 彰化台南間鋪設雙軌 彰化台南間，向未鋪設雙軌地段計八七·六公里。為配合該區間將來運輸量增加之情勢與需要，擬先將其中(1)彰化至花壇及花壇至員林間，(2)田中至二水及善化至新市間，(3)後壁至新營及新營至林鳳營間六段，列為第一期雙軌工程計劃，在路局十年長期發展計劃中，按以上順序分三年於民國六十、六十一、六十二年度施工辦理。估計第一期所需費用，計工程費新台幣三九、〇五一、五九〇元，又美金約五七五、〇二〇元。

(二) 完成台灣環島鐵路 所謂環島鐵路，即係接通南迴線與北迴線。北迴線係自蘇澳至花蓮，計長八十公里，需建築費約十億七千萬元。如經過南方澳漁港，則路線增長三·三公里，建築費增多一億三千萬元，工期均約需五年。南迴線係自枋寮至台東，其路線經研究比較，計有甲乙丙三條。甲線長度為一〇三公里，需建築費約十億五千一百萬元；乙線長度為一一九·八公里，需建築費約十億二千六百萬元；丙線長度為一五六·五公里，需建築費約九億一千九百萬元。至於工期甲線需五年，乙丙兩線各需四年。經將三線略作經濟比較，以甲線為優，惟工程需款較巨，應再慎重研究，故均尚未定線。又東線

鐵路軌距為兩呎六吋，在完成北迴線或南迴線任何一線後，即必需同時將東線軌距改造，使與西線軌距三呎六吋相同，俾可連貫通車。

#### 四、改進客貨業務之措施

近數十年來，歐美鐵路進步甚速，如機車動力之變化，行車制度之改良，調車場設備之改善，客貨車輛之進步，運輸效率之提高，業務手續之簡化，安全之增進，服務之改良等等，無不日千里。考其原因有三：一由於競爭劇烈，合乎時代需要者始能生存；二由於工資高昂，因而發明機械以代替人力；三由於社會之要求，不得不改進以求發展。我國鐵路數十年來，既頻遭戰禍之損害，復以我國鐵路多為獨佔事業，競爭較少，壓力亦小，因而未能及時改進。

台灣鐵路，初則遭遇公路之競爭，以及社會人士之需求；繼而經濟日漸繁榮，工商業發達，鐵路必須為之配合；反攻在望，更期能適應軍事上之需要。為達成上述任務，及迎頭趕上時代，在不斷研求進步中。茲就其改進實績，擇其犖犖大者，簡述如後：

##### (一) 客運方面

(1) 客車等級之取消 世界各國鐵路客車，現除美國與南美等少數國家不分等級外，其餘美、歐、亞各洲大多數國家仍保留客車分等之制度；如英、法、日分三等，德國初分四等，後改二等，印、巴分四等。我國大陸各路，分為三等。台灣鐵路客車，亦採三等制。自民國四十二年十二月一日起，始將客車等級取消，以二等客車開駛快車，票價照三等加百分之五十；以三等客車開駛普通列車，票價依舊，但將其設備提高。其目的在降低二等票價，使一般民衆得以享受，一方面提高三等設備，使二者設備接近，以達到不分級之要求。並購新型自動開關通車，以淘汰代用客車。

(2) 臥車設備之改善 台灣鐵路臥車，原亦分頭、二、三等。光復後，增加頭等包房式暨二等包房式，每一房間內有上下相對四舖之臥車。民國四十二年客車取消等級時，乃將頭等臥車改稱為單房臥車，二等臥車改稱為雙層臥車，三等臥車改稱為三層臥車。客票價率基數，雙層與三層相同（即將雙層降低），另加臥舖票；三層較廉，雙層次之，單層最貴，以示區別，但均供應臥具。為改善三層臥車計，四十六年自行設計製造坐臥兩用車十數輛，晝夜輪流掛用，藉以代替原有之三層臥車。

(3) 開行柴油快車 台灣鐵路為改良服務發展業務，曾於民國四十五年二月一日開行柴油特快車。台北、高雄間僅需五小時半，較一、二次對號快車約縮短兩小時；台北、台中間僅需時兩小時半，較對號快車縮短一小時十分；最高速度提高至每小時九十五公里，旅客由北而南，朝發午至，可以當日返回原地，極為便利。

(4) 行駛觀光號特快車 為配合觀光事業之發展，增添大型鋼體客車，裝設舒適座椅，優美燈光，溫度及空氣調節器，使商旅觀光客人等，有舒適清新之感；並採用新型之柴油電力機車牽引，既可提高速度，又可免煤烟之困擾。該項列車，定名曰觀光號特快車，已於民國五十年六月十八日開始行駛。旅客稱便，甚獲好評。

##### (二) 貨運方面

(1) 零担貨物運輸 台灣鐵路，對於零担貨物運輸，自民國四十三年以後，即逐漸改進：1. 舉辦整車混載（即整車零担），准許貨主以五種不同品名之零担貨物湊成整車託運，鐵路按整車三等費率收費，較之零担費率低廉甚多。2. 辦理零担混載，即湊成之零担不足整車而其重量超過一噸以上時，按噸收取運費。3. 辦理零担減成，即一批同類貨物在一噸以上不足整車者，予以零担運費八折之優待。4. 辦理零担到付，即將零担運抵到達站後，由收貨人交付運費。5. 辦理零担接送，在全線十一個大站舉辦。以上

五項辦法實施後，零担貨運連年增加。

(2) 快速貨運與貨車運用效率 台灣鐵路光復時，瘡痍滿目，整理復舊，煞費時間。自民國四十二年起，工商業漸趨繁榮，因而運貨日形擁擠，車輛不敷應用，乃實施預先分類與集結輸送等辦法，以減少中間站調車解掛及停留之時間。例如：在華山站將到達高雄之煤車預先分類，組成一列專車，沿途不停，直達高雄，原須行駛十八小時，縮短為十二小時；機車亦改長距離運轉，中途不換。

台灣鐵路車輛甚感缺乏，故有關方面對於加速貨運，提高貨車週轉率，減少停站時間，延長貨車行駛日車公里，縮短貨車裝卸時間，舉辦計劃運輸與預先分類集結輸送等方法之研究，均未曾忽視。以貨車週轉率而論，民國三十七年為四·四日，漸次改善，至四十二年為二·三日，迄五十三年為二·二日；至於貨車每日行駛公里，則改進績效更為顯著，民國三十七年為三十四公里，四二年為九七·四公里，五十三年為一二一公里。貨車週轉時間縮短，行駛里程反見增長，實為最良好之表現。

貨運方面，除零担運輸及快速貨運外，其他如試造鋁貨車，採用大噸位貨車，及煤斗車、石礮車、油罐車、冷藏車等特種貨車。同時在動力方面，大部份採用柴油電氣機車牽引，另又改進貨運服務，加強招徠與發展業務，試辦貨箱運輸與沿戶接送業務，鼓勵貨商增建專用側綫；裝卸貨物及調車均改為機械化，同時代貨主辦理託運、接送、倉儲等業務。

## 五、增進行車保安之措施

鐵路行車，安全第一，為鐵路員工首要之信條，欲求行車安全，在鐵路本身，應注意設備之維修改進與員工之訓練及獎懲。蓋以鐵路本身過失所肇生之事故，多為設備不良及員工疏忽所致故也。

### (一) 行車保安設備之改良

#### 甲、號誌設備

台鐵號誌設備，日據時期大部份為機械式，電動臂形及色燈式者，約佔百分之十五；其餘均係單線操縱之臂形機械式。各種號誌，統係二位顯示。各站聯鎖裝置，僅有二十餘處為第一種機械式，其餘均為第二種機械式，構造簡單，保安程度不高。且殘破不全，接收後，積極修配使用，勉維行車。

(1) 五站繼電聯動 民國四十二年九月，於新竹、台中、嘉義、二水、北投等五站，裝備繼電聯動裝置，以提高行車效率，是為台鐵電氣化之開始。至民國四十三年四月，全部完成。

(2) 雙軌自動號誌 民國四十六年三月，又着手於台北、桃園段裝設雙軌自動閉塞號誌裝置，同年八月完成。九月起續裝基隆台北段間雙軌自動閉塞號誌，至四十七年三月完成。四十七年十二月，又裝設桃園埔心段雙軌自動閉塞號誌，至四十八年三月完成，其後於五十年五月，裝設埔心竹南段自動號誌，於同年十二月竣工。

(3) 彰化台南段中央控制行車號誌 民國四十八年七月，開始安裝彰化台南段中央控制行車制號誌，中經四十八年之八七水災，及四十九年之八一風災，延遲工程進度，至五十年五月始全部完成。

(4) 竹南彰化段海線中央控制行車制號誌 海線之中央控制行車制號誌，係五十二年三月開工，至五十三年一月完成。

以上所述，是現已分段完成之新式電氣號誌情形，綜計至民國五十三年一月止，全路北起基隆至竹南，雙軌區段一二六公里，全部為自動閉塞號誌裝置。由竹南經海線至台南二三三公里，全為中央控制行車制號誌。現正計劃於五十四年着手裝設竹南至彰化山線九十里間之中央控制行車制號誌，及台南至高雄間五十公里之自動閉塞號誌，預期至五十七年底可全部完成。

此外裝設平交道自動警報機，截至民國五十三年七月止，全路共有九十七個，自動遮斷機六個，預

定計劃裝設者尚有二百處，約計於五十七年底完成。

#### 乙、電訊設備

電訊設備，在接收初期，因二次大戰損壞，各項設備零亂不堪，接收後逐漸整理應用，其後以運營業務發展，乃進而擴充設備，並以電信設備自動化為改進目標，新增及改進之重要設備如次：

- (1) 調度配車電話 日據時期，僅有南北兩路調度電話，不敷業務需要，經先後擴裝，現已有調度配車電話十二路，分機三百九十九部，對運營調配，助益甚大。
  - (2) 電話自動化 民國五十年，擴充台北區自動電話為八百線，更預定於五十四年擴充至一千線。現已將台北區附近各站長途加入電話，改為個別叫號，納入台北區自動電話系統。五十一年，將高雄地區電話，改併為四百線自動，成為南區自動電話系統，預計五十五年上半年可完成。屆時將進而實施全路長途自動撥號，電話聯繫，將益趨靈便。
  - (3) 電報自動化 民國五十一年，將主要電報幹線上之莫爾斯電報機淘汰，改裝為打字電報。
  - (4) 加設載波電路 接收時，原有載波電路僅三路，現已陸續擴充至二十三路。最近中區自動電話計劃，將再增十二路，對全路通訊，益臻便利。
  - (5) 站場高聲電話 各重要車站，裝設播音機二十三具，各調車場裝設高聲電話四套，對於行旅及車輛編組，便利甚多。
  - (6) 電光時鐘 民國五十四年三月五日，於台北站門首，新設電光時鐘，此項設備，在台灣尚屬創舉，觀看清晰，行旅稱便。
- (二) 減少責任事故以增進安全
- 十餘年來，台鐵為減少責任事故，增進安全，曾作如下之努力。

(1) 加強訓練 光復後至民國五十三年，台鐵員工訓練所已訓練員工達一萬餘人，其中運務員達五千餘人，幾佔半數，辦理行車與運轉有關之員工佔二千餘人，機務員工佔三千餘人，全為與機車車輛運轉有關之司機運轉本科、司爐專修科、機車檢查員特科暨檢車檢電專修科，與內燃車檢修技工等之基本訓練，工務員工僅養路班之監工員與道班長路線班與保安班之道班工等二百餘人，此項訓練工作，一方面有助於基層運轉員工之培養，另一方面有助於員工素質之提高，對於增進安全減少事故，頗有相當之貢獻。

(2) 考核與督導 考核與督導，在檢查員工工作是否正確，以防止疏忽所發生之事故。

甲、安全測驗 考核辦法，始於民國三十九年，先由路局內運工機三處與行車有關之各主管課長，組成小組，每季測驗一次，後改為每月測驗一次，現更擴展至各段，全線普遍辦理。考核對象為站車與運轉安全有關員工，測驗項目包括行駛速度、號誌、閉塞手續、調車等。測驗結果按月彙報並刊登公報。對辦理錯誤或違章之員工，立予糾正或懲處。

乙、規章測驗 行車員工不僅應澈底瞭解規章，並須熟記，且須確實認真執行，始能達成行車安全之任務，如規章不熟，偶一發生問題，即無法處理。台鐵為求員工對規章之熟諳與運用裕，每年按行車員工工作性質分類，各測驗一次，並按其成績之優劣，分別予以獎懲，或調整其職務。

丙、中心保安工作 每月規定項目，其辦法係根據最近數月行車工作中較易發生之錯誤，訂為「中心工作項目」，提高警覺，以求改進。並派員隨時考核此項中心工作推行之結果，分別予以指導或糾正，並將其成績刊登公報，以提醒員工之注意。

丁、行車保安週 每年十一月中旬舉辦一次，其目的，對內敷育員工，檢查設備，考核競賽成績；對外注重宣傳與社會教育，以期減少外來因素之影響。



戊、隨車與在站考核督導 運機兩處均有專門負責督導考核行車員工之人員，隨時赴各站或隨車行之，其功效等於「在職訓練」，一面提高員工工作時之注意力，一面隨時指導與測驗員工執行任務是否確當，並隨時改正其錯誤。

(3) 獎懲 行車事故能事先防止，或設法避免，或不令其發生者，自應予以獎勵；反之，則肇事之員工，自應予以懲處。台鐵對於事故之獎懲，一方面積極推行行車員工無責任事故獎勵辦法，一方面加重獎懲，恩威並施，寬猛相濟，頗收宏效。茲分述如下：

甲、推行無責任事故獎勵辦法 台鐵每日開行列車約九百餘次，行駛公里達五萬八千餘公里，從事運工機電各單位有關行車運轉之員工在萬人以上，偶有一人疏忽，均可隨時肇致車禍，其應負責任者雖予以適當之懲罰，但只能收效於一時，並非根絕或減少事故之良好制度。台鐵自三十八年起，一面加強教育訓練與督導考核，一面推行無責任事故獎勵辦法。此項辦法，按車站、車班、機務段、檢車段及工務段等單位工作之不同，或按「限期」或按「限量」，在「限期」與「限量」之內不發生責任事故者，予以嘉勉狀銅牌銀牌或金牌獎，並給予一部份之現金獎，以示鼓勵。因此，事故總件數，已逐年降低，自民國三十八年每百萬機車公里之二百九十件，五十三年減至六十八件；而其中責任事故亦逐年降低，自民國三十八年每百萬機車公里之八十二件，五十三年減少至九件。十數年來，推行此項辦法，使責任事故件數已均降低八倍之多，可謂一顯著之進步。

乙、加重獎懲賞罰嚴明 台鐵除實行無責任事故獎勵辦法以鼓勵團體榮譽方式，激發團體員工合作，共求一致之榮譽外，對於行車事故，如能防患未然者，加重其獎賞。如疏忽肇事，致發生重大車禍者，則加重其懲罰。

此外，改善行車員工待遇及加強生活管理，提高司機員之素質，培養司機員榮譽感與責任感，加強防止事故研究發展工作，加強行車保安宣傳工作等，相互配合進行，所發生之效果，亦非常顯著。

## 六、舉辦交通人員訓練

自政府遷台後交通部為喚起交通從業人員之政治警覺，振奮其工作精神，促進其對於國營事業之認識，使其明瞭自身在國營事業中應盡之責任起見，特對各級員工加以訓練，由交通部擬訂訓練計劃，並設立訓練機構，茲將其辦理經過情形分述如下：

(一) 訂定訓練綱要 民國三十九年十月，交通部訂定交通人員訓練實施綱要，一共九條，其中主要之點，計有兩部份；其一，訓練之主旨，為使交通部所屬從業人員，堅定反共意志，瞭解業務方針，提高工作效率，以發展交通事業，配合軍事需要。其二，訓練之方式，分為公餘自修，學術講演，集體講習，業務研究，技工補習等五種。嗣至民國四十年五月，交通部繼續訂定訓練委員會組織規程十一條，據以設置交通部訓練委員會，專責辦理有關交通事業員工訓練之計劃調訓督導考核編審等事項，並決定自同年七月起，開辦交通部講習會，是為中央遷台後交通部自辦集體訓練之始。同年十月，交通部繼續訂定交通事業從業人員統一訓練實施辦法，亦為九條，其中主要之點，除規定訓練宗旨、課程與教材，及規定各級交通事業機關舉辦訓練時應辦之事項外，即為規定各種交通從業人員訓練定一區分之標準：

(甲) 由交通部直接訓練者，其對象為各級交通行政幹部；(乙) 由各級交通事業機關自行訓練者，其對象為各該事業機關技術員工；(丙) 由交通部配合有關機關訓練者，其對象為各種交通事業儲備人員，及分發交通事業機關實習或就業之員生。

(二) 設立交通人員講習所 交通部在北投設立交通人員講習所自民國四十年七月起，開始舉辦交通幹部講習會，抽調各單位高級行政幹部，予以集體講習。講習方針，計有四項：(甲) 研究革命理論，建

立正確思想；(乙)研討業務技術，增進工作能力；(丙)檢討自我言行，改善觀念習慣；(丁)提倡集體活動，培養民主自治。講習課程，採政治與業務並重原則。講習期間，第一第二兩期均定為三週，後以受訓學員要求延長，自第三期起改為四週。其後受訓學員仍感不足，乃自第六期起改為六週，並規定前三週為一般訓練時間，仍舊合班講習，後三週為專業訓練時間，分為鐵路、公路、郵政、電信、航政等組，採用分組講習。同時抽調之對象，亦由各單位高級人員逐漸普及到中級幹部，受訓人數，亦由每期一百餘人，逐漸增至二百餘人，參加講習學員共計二千餘人。經過訓練之後，提高對政治之警覺，加深對事業之認識，其服務精神與工作效率，均顯有增加，率先發生示範作用。台灣交通事業之能整理復舊，繼續改進配合經濟發展，及不斷向現代化改進，其倡導公餘進修與平舉辦集體訓練，使大多數乃至全體員工均能了解與力行，其功效實不可泯沒。

## 七、建立交通事業管理制度

民國四十一年前後，台灣交通事業，正遵循國家反共抗俄、復國建國之最高目標，稟承中樞建設台灣、準備反攻，整頓國營事業，實行國營事業企業化之既定政策，全國上下，努力以赴，當時危機與困難，均能次第克服，且對未來之發展，亦稍具規模。惟以交通事業範圍廣大，經緯萬端，為欲求適應時代，迎頭趕上，非特別着力於規模之確立與基礎之鞏固不可。交通部乃於民國四十二年一月，召集直屬各單位科長及台省各單位主管以上人員，舉行交通事業檢討會議，根據已行有效經驗，參酌世界各國企業特點，專為我國交通事業，制訂一套完善而有系統之交通企業管理制度，以鞏固事業基礎，而便於共同遵守。其制度內容，包括「職責契約制」、「資本責任制」、「勞動效率制」、「工作檢核制」、「公共關係制」、「資歷管理制度」等六大制度。行之迄今，成效頗著。

## 八、策劃交通動員配合反攻作戰

交通部為推行交通動員政策，配合反攻作戰準備，曾擬訂交通動員計劃綱要，及配合國軍反攻之交通作戰準備計劃，茲將其要旨簡述如後：

(一)交通動員計劃 (甲)交通動員目的，在精確調查現有交通人員工具設備及器材，按照動員綱要，統一管理調度，整備運輸與通信系統，加強其設備與力量，發揮人力物力之最高效用，於適應軍事需要與維持適度民用原則下，以配合台灣防衛戰，與反攻登陸戰之要求。(乙)交通動員範圍，包括一切國營、公營、民營交通事業，及潛在民間之交通力量，並以全面準備，分期實施為原則。先求高度發揮台灣現有之力量，以爭取友邦及華僑之支援，再進而瓦解匪區交通員工之鬥志，策動其反正保產，以充實我政府之交通力量。(丙)交通動員之最高準則，為生產與戰鬥平行，精神與物質並重，保養重於購置，修理重於建設，俾能腳踏實地，而不落於空談，並置重點於各部門之密切配合，期收全面交通動員之效。(丁)交通動員之實施步驟，係按照各交通業務單位目前實況，為動員之起點，把握實際，注重時效，在軍事緊急動員前，以配合增產，調節民生必需品，充實軍需為首要，在軍事緊急動員後，除維持最低限度之民用外，一切以適應軍事要求為標準。

(二)配合國軍反攻之交通作戰準備計劃 其中分為反攻前與反攻時之緊急措施兩大部份。就反攻前之準備而言，包括實施交通動員，充實交通力量等項。除關於交通動員已另訂專案，略如上述外，至於充實交通力量，則依反攻需要，大別為鐵路、公路、電信、郵政、航運、民航、氣象等七方面，各就其任務、組織、人員、工具、設備、器材、經費等等，作明確之規定，與審慎之計算，並須相當周密而扼要。就反攻時之緊急措施而言，包括展開戰地交通搶修工作，辦理軍事運輸與通信，設置戰地交通負責

人員，處理收復地區臨時交通行政等項，均為反攻軍事發動後，交通人員隨軍推進，臨時應急之必要措置。

## 九、研訂大陸鐵路重建方案

台灣鐵路近十餘年來，不斷進行現代化，引用柴油電力機車以代替舊式蒸氣機車，推行中央控制行車系統以增加運量，客貨運輸因而有迅速之發展。就客運設備言，已可與東南亞各國媲美而無愧，並正朝現代化方面不斷改進，以為大陸鐵路重建之模範。

至將來大陸光復之後，全國鐵路應如何重建，管理如何現代化，以及如何溝通國際運輸等重要問題與詳細計劃，已在光復大陸設計委員會交通組研究草擬中，且已訂成不少方案，並隨時依據匪情之變遷加以修正，以期能隨時可以適用。

## 第九章 本黨秉政時期之鐵路建設概況

民國十七年國民政府統一全國，奠都南京，積極從事鐵道建設，特在行政院之下增設鐵道部，專司其事。鐵道部成立後，鐵道部長孫科即向三屆二中全會提出庚款兩款築路計劃一案（請參閱本書第四章第一節二項3(2)案），於十八年六月通過公布。其所擬分期築造路線，第一期築粵漢路之株韶段，隴海路之潼蘭段，及滄石路，共計一〇六五哩（一七一五公里）。第二期築京湘、京粵、韶昌、福州、粵漢、湖廣諸路，共計五二六三哩（八四七三公里）。第三期築包甯、成渝、道濟、同蒲諸路，共計一三六〇哩（二一九〇公里）。第四期築賓欽路，計七五一哩（一二〇九公里）。該案又說明在六年之內，以庚款兩款發行公債，可得四〇八、五〇〇、〇〇〇元，大約可築二千五百三十七英里（四一二五公里），其餘則待此二千五百三十七哩築成後再行籌集。此案選線之標準，注重在長江以南，以及南京國都之拱衛。此計劃決定後，即開始實施，雖因種種原因，未能全部完成（請參閱本書第六章），但粵漢全路之貫通，以及隴海之西展，均為運用庚款之功效。

民國二十五年 總裁手訂五年建築八千公里鐵路計劃，其擬築之路，包括湘黔、寶成、黔滇、成渝、川黔、京贛、廣梅、湘桂、鄂陝、南玉、南萍、蚌正、杭紹、蘇嘉等線。當時國家統一之基礎已定，正積極從事建設之時，同時國家債信恢復，外資易於吸收，而國內築路人才輩出，築路前途，已成突飛猛進之象。不料日人忌我進步之速，相繼發動「九一八」「一二八」「七七」等事件，進佔我東北，侵略我華北及沿江一帶，原有鐵路，既遭破壞，而又影響新路建設計劃之實施。

民國二十六年七七抗戰軍興後，華北及沿海與長江一帶鐵路，備受戰事影響。我國為增強抗戰力量

，鞏固後方地位，並打通國際路線計，於是原訂鐵路計劃，亦為適合當時抗戰形勢而完全改變，將重點移注西南及西北，日夜興築，進展極為迅速。

國府成立後，雖內憂外患交相煎迫，遭受從古以來未有之國難，然於鐵路建設，則於千苦萬難之環境中，莫不胼手胝足，戮力以赴，故其築路成績，頗有可觀，茲特將其鐵路建設情形，分節概述如後：

## 第一節 已成鐵路

### 一、隴海鐵路之展築

此路在國府奠都南京以前，東止於海州，西止於靈寶，靈寶至潼關一段七二公里，經興修而未成。其時比公司借款早經用罄，而民十八、十九兩年間，以中原戰事甚緊，隴海屢遭破壞，無法進行展築。民十九年年底中原停戰後，始行竣工，由政府撥款，並利用一部份比國庚款訂購之鋼軌橋樑，於二十年十二月通車至潼關，嗣以比公司無法再行墊款，而其時國難方殷，開發西北為舉國上下所主張，政府遂利用庚款材料，另籌工款，獨立設置工程局，繼續西展，不復歸比公司主持，於民二十三年年底通至西安，計自潼關至西安計長一三一公里。西安至寶雞一段一七二公里，於民國二十六年七月正當日人發動芦溝橋事變時完工通車，由隴海路局接管行車。而東端接至連雲港一段與築港工程，同於二十一年動工，二十四年全部完工，從此隴海鐵路之港口問題得以解決，而成一東西重要幹線。

此外，復築臺兒莊至趙墩支線三十一公里，於二十六年完成，與津浦路之臨棗支線相接，藉此獲得運輸棗莊之煤產。同時加強全路橋樑鋼軌，新購全鋼客車及臥車。路線到達寶雞以後，此東西幹線長凡一千二百三十餘公里，為國內最長之幹線。此數年間，亦為隴海路稍有發展時期。抗戰發生以後，東段

先後淪陷，為謀開闢煤源，於民國二十八年修築咸陽至同官一百三十五公里一段支線，由路局參加經營煤業，供應抗戰後期隴海西段行車燃料。

民國三十年冬，中央有完成隴海西段寶雞至天水一段之決議，隴海路逐漸增募工人，終以抗戰已入艱苦階段，中央為配合軍事，先致力於滇緬黔桂等路，其他新路決定從緩，因而寶天段一度停工。三十一年又以西北大後方交通未可偏廢，且酒泉以西發現大量石油源，中央復重行決定將寶天段積極趕成，俾得早達蘭州。以此段工程困難，由部特設寶天鐵路工程局，使負施工專責，並派凌鴻勳為局長兼總工程師，設局於天水。寶雞至天水一五四公里，大部在渭河狹谷中，路線迂迴曲折，開鑿路線隧道全係堅石，實為隴海全線最困難之一段。此段路軌係用隴海東段及平漢路拆下材料及隴海本路拆下次要岔道軌料湊集，輕重長短不一，配件不齊；橋樑亦係利用東段拆下材料，加以拼湊；枕木係在秦嶺自行購取林地採製。加以此段地處偏僻，一切應用材料，以及人工糧食，均無從供應，中經陝甘兩省代為征工征糧，始能接濟，且其時法幣開始貶值，物價運費，逐日變動，以致工程款預算，無法控制。中央以工艱費鉅，曾於三十二年又一度着令停工，以致工程時作時停，延至三十四年底，舖軌始達天水，克服全線最難之一段。

在隴海鐵路建築之初，原以蘭州為西端終點。抗戰以來，舉國咸盼開發西北，就西北全局及隴海本身經濟着想，路線接築蘭州，實為必要，民國三十四年，政府對天蘭段認為就國防與經濟着想，應即修築。抗戰勝利後，政府決將第一期五年建設鐵路計劃集中於天成天蘭兩路，終以工款困難，至三十六年開始撥款，並就款計工。計自開工起以至國軍退出西北時，土石方大部份已完工，最長一座隧道與蘭州附近兩座隧道亦已動工。蘭州車站設在城西，擬設計為一等大站，為北通寧夏西通新疆之重要基站。此段通後，由西北走廊直至新疆，除烏鞘嶺一段外，將再無十分困難的工程。

## 二、粵漢鐵路之完成

粵漢鐵路北端之湘鄂段（武昌至長沙）三七一公里，係由四國銀行團湖廣鐵路借款案內，歸英國擔任建築；長沙至株州四五公里，則係先由湘路公司築成；民國七年九月，武長全段通車後並接通長株段。南端之廣韶段（廣州至韶州）二二四公里，由商辦廣東粵漢路公司於民國四年築成。中間由株州至韶州四五六公里，屢經籌築，以工款無着，工程停頓者十餘年，湘鄂交界一段路線亦未作最後決定。鐵道部成立後，始銳意為完成粵漢路籌劃。其時中英兩國正式成立關於利用未付庚子賠款作促進中英文文化事業的協定，由我國政府設立管理中英庚款董事會，以英國部份庚款先投資於經濟建設事業，並規定以該款全部三分之二作鐵路建設之用。鐵道部於借款大致解決後，於二十二年五月完成韶州至樂昌一段五十公里，樂昌至株州段四〇六公里，旋即在樂昌株州衡陽等處分段動工，二十五年四月南北兩端對向所鋪軌道在湘南太平里站接軌，此中間株韶一段遂告接通。從此經營凡三十餘年之南北大幹線始告通車。此路完全以國定之技術標準及上等材料興築，在對日抗戰初期，對運輸軍隊，疏散難民、物資，厥功甚偉。

民國二十五年八月，部令將湘鄂、株韶、廣韶三個機構合併為粵漢鐵路管理局，派凌鴻勛為首任局長，設局於徐家棚。其時路局組織改用運輸處制，將原有機務處及車務處之行車部份合併為運輸處，外設運輸段。原日機務處之製造部份，改設廠務處，並負機務技術上指導之責。另設營業處，外設營業區，為實行新制度之始。民國二十六年浙贛路南昌萍鄉段通車，部令將原日粵漢路兼管之株萍一段劃入浙贛路，完成浙贛全線。

抗戰軍興，上海亦發生戰事，對外交通不得不有賴香港及九龍。以前地方人士向不願粵漢與廣九接軌者，至是趕於旬日內將兩路接通。又由廣州築成至黃埔十五公里支線一段。至是抗戰及建設物資以及輸出及疏散物資，悉利用九龍經由廣九粵漢兩路進出，支持中原戰爭。而其時粵漢路已開始遭受日機轟炸，員工奮勇搶修，至為緊張。三十三年戰爭失利，三十四年一月全路退出，部分機車車輛退入湘桂路，並將一部份軌道橋樑拆卸，移至湘桂。

抗戰勝利後，交通部仍派杜鎮遠接收粵漢路，設粵漢區鐵路管理局，並將廣九路歸併管理。其時全路破碎支離，湘境及粵境各大橋樑無一不被毀壞，乃利用善後救濟總署所撥軌道材料軍用橋樑，又將湘桂未毀一段軌道拆下一百公里，始於民國三十五年七月將粵漢幹線恢復通車，九月廣三段恢復通車。

## 三、浙贛鐵路

民國十八年浙江省主席張人傑同志，提倡開發浙江，決定建築由杭州經蕭山、諸暨、義烏，而達金華之鐵路，並由金華接通蘭谿，以聯絡水進。當時以省財政困難，為極力減低成本，採用較低工程標準，及輕磅鋼軌，以冀速成。並決定將來展築至浙江省西界之江山，故名杭江鐵路。由省派杜鎮遠為工程局長，於十九年動工，二十一年築成由杭州至金華幹線一百七十餘公里，另金華至蘭谿支線二十三公里。此為關內地方政府獨立擔任築路之積極行動，並由中國銀行貸款，亦遂打開國內銀行界對投資發展鐵路事業之新途徑。嗣後繼續興工，於二十三年通車至玉山。杭州至玉山為程三百四十一公里。

杭江鐵路完成後，即謀與贛省合作，展築至萍鄉，連接株萍鐵路，以通粵漢。惟以浙贛全線所需資金較鉅，且幹線關係全盤運輸，非局部性可比，築路標準必須提高，而杭江段輕軌尚須更換，宜有整個計劃，因由中國銀行總裁張嘉璈向鐵道部長顧孟餘建議，邀請浙江及江西兩省政府加入，共同組織浙贛鐵路聯合公司。鐵道部發行公債，由中國銀行承借現款八百萬元，另由中國銀行代表各銀行與德商奧脫華爾夫公司訂約，由該公司供給鐵路材料。

浙贛鐵路公司爲一特許股份公司，由鐵道部、浙贛兩省政府，及銀行方面各派若干人爲理事，組織理事會。在管理機構方面爲一新型，頗有使鐵路事業漸入企業化之趨向。其時任理事長者爲曾養甫，由理事會委派杜鎮遠爲浙贛鐵路局長，設局於杭州。玉山至南昌一段二百九十九公里，於二十三年七月開工，二十五年完成通車。

當玉南段行將通車，中國銀行總裁張嘉璈被任爲鐵道部部長，於二十五年一月發行鐵道部第二期公債，向中國銀行借款，另由銀行團向德商奧脫華爾夫訂立材料借款，續修南昌至萍鄉一段二六〇公里，於二十六年九月通車。同時將粵漢路之株萍段支線，改歸浙贛鐵路管轄。株萍段長九十一公里，於光緒三十一年（一九〇五）卽已完成，原爲漢陽鐵廠運煤之用。因初時爲局部鐵路，坡度甚大，彎線亦多，鋼軌亦輕重不一，且路軌年久失修，直至合併浙贛路後，復將路線及路軌加以通盤整理，以符合幹線之需要。

浙贛鐵路正支線共長一千二百三十一公里。南萍段完工後，正值杭州錢塘江大橋亦完工，準備上海廣州間開行直達列車，一切客車及臥車均已佈置就緒，而中日戰事爆發，不久錢塘江橋亦由我自動炸燬，遂未實行。此路在華北戰爭期間，錢塘大橋未破壞以前，所有華北各路及京滬鐵路機車車輛，以及重要器材物資，悉由此路疏運至西南後方，兩廣軍隊亦得由此路東開赴援。其後雖隨抗戰情勢節節阻斷，但仍能逐段運輸，與浙贛兩省公路相銜接，與後方交相聯繫。在抗戰勝利時，此路僅餘杭州至諸暨間，及江山至上饒間兩段，共一百六十二公里，尙能維持通車，其餘多遭破壞。

勝利後，於三十五年底修復衢縣至江山一段，三十七年始恢復全線通車，實現行駛上海至廣州間直達快車。當時交通部暫定幹線分區管理制度，將浙贛鐵路劃爲浙贛區，而對三十七年修復之南潯鐵路（南昌至九江）併入，設區管理局，浙贛鐵路公司則暫停活動。

#### 四、蘇嘉鐵路

民國二十一年一月，日本在上海發動事變後，我國爲增強國軍運輸，由鐵道部委託京滬滬杭甬鐵路管理局，興築自京滬路之蘇州站起至滬杭甬線之嘉興站止，銜接兩路而不必經過上海之蘇嘉鐵路，計長七十四公里，於二十四年二月開工，二十五年七月完成，建築費用由部籌撥。自是南京至杭州之運輸，不必繞道上海。此路完工後，交由兩路局代爲管理。抗戰勝利後，京滬滬杭甬及蘇嘉統屬於京滬區管理局，惟蘇嘉鐵路之軌道，於抗戰時已拆遷，尙未恢復通車。

#### 五、道清鐵路延長線（道口至楚旺段）

道清鐵路，係由道口至清化，幹支線共一百六十三公里，於光緒三十三年卽已完工通車。民國二十五年部令將此路併入平漢鐵路，以免另立機構，自是成爲平漢路之支線。是年爲便利煤礦出路，由福中煤礦公司與鐵道部商洽，展築由道口鎮至內黃縣之楚旺，長六十六公里，爲道清之延長線，於二十六年四月完工通車。

#### 六、滬杭甬鐵路杭州曹娥江段

民國二十五年蘇嘉鐵路築成，與滬杭甬鐵路在嘉興接軌。浙贛鐵路築成後，錢塘江大橋亦於二十六年通車，自是滬杭甬得與浙贛鐵路接軌聯運。同時鐵道部再向中英公司及中國建設銀公司借款，興築杭州開口至曹娥江一段八十餘公里及曹娥江鐵橋，杭曹段於二十六年間完工，惟曹娥江橋材料未能及時運達工地，致未能與甬曹段接軌。抗戰期間此路未遭破壞，與京滬路及蘇嘉路歸京滬區鐵路管理局管理。

## 七、湘桂鐵路

湘桂鐵路，係起自衡陽，西南行經冷水灘、東安、入桂，經全州、興安、靈川，而至桂林北站；再由桂林經蘇橋、永福、黃冕、鹿寨、雒容、洛埠，而至柳州；再由柳州、鳳凰、來賓、黎塘、鹿頭，而達南寧；再經扶南、明江、寧明、憑祥以至鎮南關。全長一千〇三十公里。民國二十五年粵漢全通後，即計議興修，並開始測量。未幾抗戰軍興，政府決定打通一西南國際路線，以爲萬一粵漢鐵路阻斷之準備。衡陽至桂林一段首先趕築利用浙贛及湘黔兩路拆下軌道材料，由湘桂兩省征工修築路基土方，於二十六年九月抗戰開始後興工，以應軍事與物資之運輸，工程至爲迅速，全段三百六十一公里，於二十九年十月即行通車。

此路因係湘桂兩省合作徵工徵料而趕成，故於二十六年底即仿照浙贛鐵路成例，成立湘桂鐵路公司，組織理事會，以鐵道部（後改交通部）部長張嘉璈兼任理事長，部派代表及湘桂兩省財政廳長及建設廳長爲理事。理事會設於桂林，下設總經理處，爲籌劃之總樞。衡桂段工程處即屬於理事會。其後桂柳、柳南、南鎮各段工程機構亦直轄於理事會。

桂柳段一百七十七公里，土方方面，仍由桂省府組織路工管理處，征用民工約十萬人，擔任修築大部份之路基工程。鋼軌及枕木材料一部份係部購新料，由香港轉至越南同登，以卡車運到明江，轉循水路運至柳州、雒容、鹿寨，一部份係移用湘黔新料及粵漢浙贛等路拆下之舊料。枕木一部份則係就地購買，橋樑則勉強湊集。於二十六年年底接通。惟柳江橋因料缺乏，須臨時設法拼製，其時日寇侵入南寧，各項工程於轟炸時期中趕築，二十九年底完工通車。但於是年春間即已併入湘桂鐵路管理局辦理運輸營業。

當衡桂段開工不久，政府即決定將湘桂路全路分段修築，故柳南段二百六十公里，南鎮段二二二公里，同時於二十七年開工。柳南段修至黎塘後，適敵寇自北海登陸，桂南震動，工程遂告中斷，旋以我軍反攻，敵人敗退，築路工程繼續進行，嗣於三十九年通至來賓，計七十二公里，三十一年又築大灣支線二十公里，與紅水運河相連。當時廣州灣爲法國所租借，但遲早必定收回（後於民國三十四年收回），故決定由黎塘站出一支線，經貴縣、鬱林、陸川，直達廣州灣出海，可使廣西南部富庶各縣得有鐵路聯繫，極有經濟價值，即同時修築黎塘至貴縣五十七公里之支線，以爲通至廣州灣之準備。該段來賓至南寧間，以及黎貴支線，路基橋樑大部份完成，終以敵騎陷境而停工。

南寧至鎮南關一段二百三十二公里，則以有與越境鐵路接軌關係，爲取得法方合作，由中國建設銀行與銀行團商洽，由法借給材料借款，組織中法建築公司承包工程，於二十七年訂約，四月開工。所有國內工款，大部份由政府籌撥。越南鐵路，先已由海防通至國境外四公里之同登，旋由法方負責將其接至鎮南關，二十八年十一月由邊界已鋪至寧明，在戰時緊急階段中，搶運物資不少。嗣因日敵入侵南寧，此段工程遂告中輟。南鎮段路基橋樑，完全依照標準軌距建築，惟鋪軌時爲便利工程材料車由越駛入國境起見，係以一公尺狹軌鋪設。

湘桂路全路工程，當時已修通約六百九十六公里，其工程可紀者，爲民工之征集，在桂境內曾先後征用民工六十餘萬人。以桂省民團久有組織，訓練亦佳，故土方工程成績好，而工作迅速，費用亦省，將來大陸鐵路重建時，足資借鏡。

日寇於三十三年冬侵入桂林柳州，並沿黔桂路進入黔省獨山，當我方撤退時，對桂柳段鐵路施以澈底破壞。三十四年九月日軍投降，部派路政司幫辦表夢鴻赴桂，規劃恢復湘桂路。其時衡桂一段破壞尙不嚴重，恢復原不困難，惟政府以粵漢較重要，急謀通車，特着湘桂路將衡桂段鋼軌拆借一百公里與粵漢

復軌，因此衡桂段直至三十六年十一月方始復軌通車。桂柳一段雖多被破壞，但經湊集工料修復，先於三十五年六月間恢復通車。並將湘桂路與黔桂路合併，改稱湘桂黔鐵路管理局，設局於柳州。柳州至來賓段，並即修復通車。至於南鎮段，因當時國際情勢變更，廣州灣已自法方手中收回，政府決定轉移方向於黎貴支線，及由貴縣至諶江之線，當由路局成立工程處，分桂境與粵境兩段進行，事實上兩段均因工款無多，工程進展甚少。

## 八、黔桂鐵路

湘桂鐵路既已通至柳州，西南大後方鐵路交通宜有進一步之聯絡以應付長期抗戰之局面，政府乃決定修築黔桂鐵路，由柳州接至貴陽，以便利軍運。因華北及長江以南撤退各路拆下路軌材料不少，機車車輛亦有多輛由中原各路轉湘桂而流入西南，故此路主要材料不必外求，乃於民國二十八年四月在抗戰艱苦階段中籌備興工。亦仿照湘桂路辦法，征用桂省民工修築首段土方。二十九年十月鋪軌到達宜山，三十年二月通達金城江。但因橋工受阻，至三十二年六月通達獨山，三十三年春間，鋪軌到達都勻。

三十三年八月衡陽陷敵，敵騎沿湘桂路，深入桂北，桂林與柳州先後為敵蹂躪，西南形勢驟告緊張。軍事當局為阻敵前進，乃將湘桂黔桂兩路予以澈底破壞，而都勻以北則續鋪一站至清泰坡，為此路最後通車之一站，由柳州至清泰坡共四百七十三公里。清泰坡至貴陽一百四十七公里，則尚未接通，本路由柳州至貴陽，共長六百二十公里，為西南主要幹線。

三十三年冬間，敵騎深入獨山，十二月退回河池，黔南秩序漸復。交通部又派員收集路料，再行復軌，於三十四年九月恢復都勻至南丹一段。至是清泰坡至南丹二百〇六公里修復通車。

勝利後該路併入湘桂黔鐵路管理局管理，整理舊路，並從事清泰坡至貴陽新路之興築，惟以工程艱

鉅，材料一時難於供給，工款亦不易籌措，僅維持一部份工作，旋復停工。

## 九、同蒲鐵路

民國十九年山西省成立全省民營事業管理處，提倡民辦事業。二十一年決定獨力修築同蒲鐵路，採用一公尺軌距，俾與正太鐵路聯接。築路工作以兵工為主，所有路基土方均由軍隊擔任，隧道橋涵及建築物等則酌採包工制。間亦有部隊承做者。此路工程先着手太原至介休一段，長一百四十六公里。嗣以急謀全線速成，決定南北同時並進，於二十二年成立南段及北段兩工程局。由太原至風陵渡計長五百一十四公里，由南段工程局任之。由太原至大同長三百餘公里，由北段工程局任之。南段於二十四年多鋪軌至風陵渡，與隴海鐵路之潼關站祇隔一黃河。鐵道部於二十五年謀建大橋過河，以利同蒲與隴海之聯絡，旋以戰事猝起，未能施工。北段工程較鉅，二十三年通至原平，二十五年年底通至寧武，二十六年六月通至大同，旋抗戰軍興，餘工尚多未完，客貨車僅由風陵渡北至原平，原平以北則僅通軍運。

抗戰勝利後，此路南北兩段皆有破壞，省方無力加以恢復，曾由中央統籌，將此路與正太路統歸晉冀區管理局管理。終以共匪破壞，迄未修復。日據時曾修有東觀至長治支線一條，長一百七十五公里。以長治距清化僅有一百七十五公里，故戰後第一期五年鐵路建設中計劃，擬完成長治至清化之線，俾晉省得多一交通線以出江海。

## 一〇、綦江鐵路

抗戰期間，兵工署在重慶楊子江上游之大渡口設置鋼鐵廠，而煤與鐵之原料則在綦江上游。因水運不便，難以供應需要。其時大渡口煉鋼廠已可軋製三十五磅鋼軌，因決定興築鐵路，由政府就建設專款



項下撥發工款，交通部辦理，設立綦江鐵路工程處主持修築。所定路線由楊子江南岸貓兒沱起，沿綦江東岸，經綦江縣城而至三溪，與對岸之煤鐵兩礦聯絡輕便鐵道相接。煤鐵兩礦原料得由輕便鐵路運出。此路於三十一年四月開工，先築貓兒沱至五岔一段六十六公里，於三十四年十一月通車。此段路線原為渝筑幹線之一段。雖因大渡口鐵廠限制，祇能使用三十五磅輕軌，及小型機車，但其他仍採幹線標準，以期將來展築入黔。

貓兒沱五岔段通車時，抗戰已勝利，因由交通部暫將此路交回大渡口鐵廠管理經營，以後即未展築。

## 一一、海南島鐵路之修復

海南島位於廣東省之西南海中，氣候溫和，土壤肥沃，資源豐富，港灣繁多。民國二十五年宋子文同志倡導開發，除已有環島公路外，特籌築瓊崖鐵路。初擬利用浙贛鐵路杭江段換下之三十五磅輕軌，先築東岸之環島線，由臨高縣屬之馬袅港起，經澄邁、海口、瓊山、文昌、瓊東、加積、萬寧、陵水等地，而達崖縣屬之榆林港，計長四百餘公里，曾組織四個測量隊施測。其時鐵道部正籌築廣梅鐵路，成立廣東鐵路公司，擬將經營海南島鐵路及港埠特權一併賦與該公司。及測量甫完正在準備興工，而芦溝橋事變發生，原擬計劃遂歸停頓。

民四十八年多，日寇南犯，佔據海南島以為南進根據地，對於島上一切設施多為應付軍事上之需要，築有軍事運輸及鐵礦輸出之狹軌鐵路。自二十九年春至三十二年之三年間，共築成本支各線二百五十餘公里。全路均係用一〇六七公尺（三英尺半）軌距建築，路基甚為簡單，有欠堅實，且未鋪道碴。最大坡度為六分之一，最銳彎線半徑為六百公尺。鋼軌由三十公斤至五十公斤不等，而以三十七公斤

者為多。橋樑大部份為鋼樑，或工字樑。

勝利復員以後，田獨石礫兩支線屬於兩鎮，統由資源委員會接收管理。其餘各線則由粵漢區鐵路管理局派員接收。三十五年七月曾由粵漢區鐵路管理局設立海南島鐵路管理處。因日人建築鐵路原為軍運及鐵礦運輸，故設備甚簡陋，機車僅八輛，棚車十輛，敞車一百五十四輛，加以三十五年九月海南島海面發生颶風，路基及建築物損壞甚重，行車停頓者數月。三十六年展開修復工作，九月修復通車，但營業情形，未能自給自足。

## 一一一、臺灣鐵路光復後增建之支線

臺灣鐵路在抗戰期間，被盟機轟炸，損壞甚重，光復後整理復舊煞費周章，近年來工商業日趨繁榮，政府為配合經濟建設計劃，曾陸續增建支線數條：

(一)內灣支線 本線起自新竹之竹東，經大肚，而達內灣，長二七·九公里。竹東石油礦藏甚豐，內灣則煤產甚富，沿途農林礦業均甚發達。該路於民國四十年十二月完成通車。通車後，除有助於尖山等煤石等礦及竹東林區木材運輸外，對九鑽頭地區之工商業之繁榮，與山地資源開發，有鉅大之影響。

(二)神岡支線 本線純為配合軍事需要而建，由潭子至神岡，計長八·七公里，於民國四十六年八月二十一日完成通車。完成後，戰略性物資可即時轉運，可以達成軍事緊急任務。

(三)東勢支線 臺鐵為配合大甲溪綜合開發計劃，興建自豐原至東勢之支線，長一四·一公里，於民國四十八年一月十二日完成通車。東勢為大雪山出入孔道，此後大雪山山林區木材，可以由此轉運，東勢鎮地區商業，將更趨繁榮。

(四)中和支線 臺北縣新店景美等地，為南部用煤轉運地區，原由新店支線轉運，本甚順暢。惟臺北

市至新店間，市廛櫛比，交通阻塞，公路狹隘，急需拓寬，乃將新店線拆除，另從板橋建一支線至中和鄉之南勢角，以替代之，名曰中和支線，長六·五公里，於民國五十四年三月五日通車。

## 第二節 已築待成鐵路

### 一、京贛鐵路

京贛鐵路，係由南京經蕪湖、宣城、徽州、休寧、祁門，入贛境，經浮梁、樂平，以達貴溪，與浙贛鐵路銜接，全長約四百七十餘公里，本線首段利用江南鐵路線以達宣城，故新線工程僅須自宣城以至貴溪。除軍事上之重要價值外，沿途木材、紙張、瓷器、煤礦等，出產甚豐，極富經濟開發意義。其時中英庚款尚有少數餘款可以借用，加以鐵道部付還英庚款前借之首都輪渡料款可以續借，材料則交英商怡和辦理。工料各款既已有着，乃由鐵道部設立京贛鐵路皖境及贛境兩工程處，以期兩段同時興工，皖境一段自宣城至兩省交界之道湖，長約二百七十公里，以祁門以南一段工程較為困難，橋工隧道頗為艱鉅。贛境一段由道湖至貴溪長約二百零四公里，以鄱陽至樂平分水嶺一段工程較為困難。皖段於二十五年十一月中先行動工，所有土石方及隧道橋涵工程，大部已完。惟其時中日之戰，已由華北漸及長江，此段鋪軌，計由宣城鋪至徽州約一百六十公里，即告停頓。贛段開工稍遲，以兩端運輸均極困難，至二十六年十二月，祇由貴溪方面鋪軌五十餘公里至景德鎮，亦因戰事迫近，國軍於二十六年十一月退出宣城，兩段工程被迫停工，並將已完成部份，酌為拆毀，轉運後方運用。

### 二、湘黔鐵路

民國二十五年粵漢鐵路修通，浙贛鐵路亦將通車，鐵道部乃決定修築湘黔鐵路，一方面可發展湘西

豐富之礦產資源，一方面亦可使京滬武漢能通至西南貴州省之省會，

本路所擬之路線，係由株州經湘潭、湘鄉、藍田、新化、辰谿、麻陽、銅仁、以達貴陽，全程約九百九十餘公里。沿線多山岳地區，以湘西礦產豐富，可能成爲將來重工業區，故上項路線，係軍事及經濟當局共同研究決定。此線東端一段工程比較容易，當即於二十六年春間將湘潭至新化長約二百二十公里一段先行開工。株州至湘潭一段二十八公里，原爲粵漢路支線，粵漢路於二十八年即整修通車。其餘各段則仍待測量研究，將來擬與黔桂路在都勻相接，都勻至貴州則與黔桂路同軌。東段開工之後，工程進行順利。蘆溝橋事變起後，仍在積極進行，到軍事情勢，波及長江，預料此路再難西進，乃於二十八年三月決定停工。當時東段由湘潭起已鋪軌至藍田，計一百七十餘公里。爲保存材料起見，鐵道部着令將已鋪鋼軌材料及鋼橋拆除，連同未用材料工具，概移作湘桂鐵路之用。

抗戰勝利後，以其他交通重要之鐵路，急須恢復，器材不敷應用，故株州藍田一段未曾復軌，藍田以西亦未復工。惟全線之與修，則已列在戰後第一期五年鐵路建設計劃之內。

### 三、敘昆鐵路

修築叙昆鐵路之議，起於清末，法國屢欲獲得建築優先權，但因故迄至民國二十五年未能實現。直至民國二十六年底，始由鐵道部商得四川及雲南兩省政府同意，組織川滇鐵路公司，由川滇兩省各出資五百萬元，中央出資一千萬元，另由部洽商材料借款及不足之工程款，於二十七年四月開始測勘路線。決定由昆明經曲靖、霑益、宣威、威寧，接至四川之叙府，計長七百四十四公里，並於二十七年與滇緬鐵路同時動工。因其與滇緬滇越兩路相接，故亦採用一公尺軌距，俾三路共同構成一西南區狹軌鐵路系統。惜訂購材料不久，日敵假道越南迫近我國邊境，滇越交通限於阻滯，乃將滇越鐵路河口至芷村正線一

百五十公里一段路軌材料拆下，即以之鋪叙昆路昆明至曲靖一段一百七十三公里，並使用滇越鐵路機車車輛，於三十年三月二十日通車。三十年底曲靖至宣威一百公里路基已完成，宣威至威寧一百七十里一段橋涵隧道已部份開工。以材料無法湊集，僅推進至霽益，即行停工。曲靖通車後，對於抗戰期中盟軍軍用品之接運，發揮不少作用。

抗戰勝利後，叙昆與滇緬滇越三路合併，歸昆明區鐵路管理局管轄，惟僅維持原有通車地段，新建工程則未恢復。

#### 四、滇緬鐵路

抗戰不久，沿海口岸多為敵封鎖，西南方面除原有滇越鐵路外，有另謀其他國際通路之必要，因之民國二十七年初，交通部即有建築滇緬鐵路之議。惟建築此路，必須能引起英國方面之興趣，與緬甸鐵路之合作。蓋以由緬甸鐵路之終點臘戍起，至我國邊境尚有二百公里鐵路未築，必須緬甸方面將其展築，雙方方能銜接，以接運滇緬鐵路之建築材料。而滇緬鐵路所需之鋼軌橋樑車輛材料，須賴英國供給，且中緬尚有一段未定國界，必須將界務解決，築路方可着手。惟其時英緬兩方均不表熱心；緬政府認為緬甸鐵路本身已有虧損，臘戍至邊境一段，地瘠民貧，營業更多賠累，且無此建築資金，除非由英政府補助。而英政府則不願負擔緬甸一段之建築費，且鋼鐵材料自身已感不足，不願出口，亦不願為信用擔保，加以在外交上更不願於是時有所舉動，致招日本反感。交涉既無結果，我乃改變方針，以輪船招商局新造之海輪四艘停留香港，無法利用，乃於民國二十七年六月將其出售於英商怡和洋行，以其價款改充滇緬鐵路購料之用。並由行政院決定另撥工程款，遂先設立工程局，於二十八年正式開工，都派杜鎮遠為局長，先撥用一部份存越材料，經滇越鐵路運至昆明，供給首段之用。

至滇緬鐵路西段之興築，不但英緬雙方交涉經年，未得結果，而且在我單獨對日艱苦作戰之際，英政府忽於二十九年七月徇日本之要求，宣布封閉滇緬公路，禁止物資內運，鐵路材料亦在禁運之列，所有部存仰光及香港材料，原擬由此內運者，至是亦受阻。幸未幾日、德、意宣布軸心盟約，美國方面仗義支持，英政府始於十月間恢復滇緬公路交通。三十年二月，英方並向我表示，決定資助緬甸建築自臘戍至中國邊境一段鐵路。我方亦允英方之請，將存在仰光之鋼軌一百三十餘公里讓與緬甸，為完成邊境一段之用。惟英方對於滇緬本路，表示不能再為經濟上或材料上之幫助。我方乃決利用美國租借法案，向美洽商材料。自是年九月起，材料陸續起運，此路工程，自是始有一整個計劃，積極趕工。

全路分為兩大段，自昆明經安寧、祿豐、一平浪、廣通、楚雄、鎮南、姚安、雲南驛、而至清華洞為東段，長約四百一十公里，係與滇緬公路平行。自清華洞起，路線折南，經彌渡、南澗、鷄籠、公郎，而至瀾滄江，由此轉西，經雲縣、孟賴、孟澗，而至南大河口之滾弄，下接緬甸之臘戍站為西段，在國境內長約四百七十公里。兩段共長八百八十公里。

此路因與緬甸鐵路接軌，且以沿線工程艱難，故決定全線用一公尺狹軌建築，使與滇越叙昆兩路共構成西南角上一狹軌的鐵路系統。

此路東西兩段工程進行時，時張時弛。初因英緬方針未定，先利用滇越鐵路運料，趕築東段。其後因滇越鐵路從被轟炸而至切斷，則又趕築西段，並擬將材料由臘戍運至滾弄，再利用南定河水運至孟定。即機車車輛，亦擬拆開裝運。自美國租借法案材料借款成立後，更復趕工。三十年十二月六日太平洋戰事爆發，路工仍繼續進行。三十一年三月，日敵攻佔仰光，於是不得不停工結束。其時東段昆明至安寧間已鋪軌三十五公里，安寧至一平浪九十里間路面工程，已完成百分之八十。一平浪至祥雲間完成百分之二十，祥雲至邊境祇完成百分之十。

抗戰勝利後，以他路急待修復者甚多，此路工程迄未恢復，其已通車之一段及其餘各段工程之保管，則併入昆明區鐵路管理局辦理。

## 五、成渝路鐵

四川爲天府之區，土地肥沃，氣候溫和，物產豐富，但以地理上羣山環繞，無論東通武漢，北通關中，南通滇越，欲與鐵路相接，不獨都有相當距離，而且工程又相當困難。雖有公商界人士，曾經計畫修建四川鐵路，總理實業計劃亦有數條鐵路貫通四川，但均因故未能及時興修。及至民國二十四年秋間，中國建設銀公司以四川成都至重慶一帶，地方富庶，資源尤豐，重慶又爲西南經濟重心，因倡議組織川黔鐵路公司，先經營成都至重慶一段，稱爲成渝鐵路，再進而籌劃川黔兩省鐵路交通，樹商辦鐵路之規模，以協助政府建設。先擬定公司資本爲二千萬元，並以法國銀行界與工業界對我西南的開發有其歷史的興趣，約請法國銀團借供全部材料，及一部份工程款。又以此路在全國爲幹線，而地經川省，爲求進行順利，遂請鐵道部及四川省府加入官股，以資提倡。因定股本爲二十萬股，每股國幣一百元，鐵道部及四川省府各認四萬五千股，作爲官股，其餘十一萬股由中國建設銀公司募集，作爲商股。二十四年年底在上海開創立會，由鐵道部及四川省府各指定官股理事三人，監察一人，財政部指定官股理事一人，商股選出理事十一人，監察一人，並即推選曾養甫爲理事長，此一新型商辦公司，如是成立。

鐵道部於此路籌築之始，即派鄧益光帶同測量隊先行施測。理事會成立後，在重慶設立成渝鐵路局，選任鄧益光爲局長兼總工程師。此路路線由重慶起，沿楊子江而上，經江津、石門，轉入永川，經榮昌、隆昌、內江，跨過沱江，再沿江而上，經資中、資陽、簡陽，至趙家渡，轉西南行而達成都，路線迂迴曲折，共長五百二十九公里。

此路工程係二十五年間開始，法國材料亦經訂購，其時民生實業公司正訂製上駛川江新船，以便由上海接運路料至重慶。二十六年抗戰發生，長江航運阻塞，法國材料到達工地者祇極少數。一部份到達香港，因廣州陷敵，無法由粵漢路轉運。迨太平洋戰事發生，存港材料，又爲香港政府徵用。另外尚有一批路料，寄存越南，自後即停購停運。此路自開工後，先進行重慶至內江段各項工程，國府遷渝數年間，此路未能及時利用，其後工程亦歸停頓。

抗戰勝利後，各方均切望此路之完成。三十五年五月，由交通部及四川省府與中國建設銀公司會商復工。因商股未能繼續投資，決由政府與川省府籌撥，作爲增資，不作借款，而原來商股及官股，則另行估計升值。復工材料款，仍向法銀團商洽。此後復工，須由政府多負其責，以前經理之權屬於建設銀公司者，此後改歸交通部，由理事會改推部派官股理事凌鴻勳爲理事長兼總經理。三十五年度政府先撥工程款三十億元，於是年十一月正式復工。自後以工程款有限，工程仍未能急進。總計全路工程已成隧道十五座，大橋橋座四十座，連同土石方共約完成百分之四十七，內江以東，已準備鋪軌。但後因與法方借款匯率問題未決，雖經交部與法方擬有草約，而未爲政府批准，工程遂歸停頓。

## 第三節 已測待修鐵路

### 一、甘新鐵路

政府以西北地方遼遠，邊防重要，且甘肅酒泉玉門一帶發現石油礦，蘊藏豐富，自非及早籌築鐵路，不足以應需要。當隴海路天水蘭州段測量定線後，交通部於民國三十二年，派寶天鐵路工程局副總工程師劉寶善爲測量總隊長，分組幾個測量隊，決定由蘭州至酒泉以西之火燒溝油礦支線起點，除踏勘外

並作初測，火燒溝以西，以至迪化烏蘇，則先作踏勘工作。

此段路線由蘭州起，沿黃河南岸西行約三十餘公里，在河口地方跨過黃河。由此分出甘青線向西至西寧，正線則轉向西北，沿莊浪河及甘新公路至永登，在此由永登北行，避開烏鞘嶺正面，經鎮虜堡而至白塔子，再轉而西，經土門子而至武威。武威以上，經山丹、張掖（甘州）、高臺、以至酒泉（肅州），路線沿古甘新大道，其地勢在祁連山與合黎山及龍首山之間，為一狹形而長的坦平地帶，即所謂河西走廊。酒泉以西路線繞嘉峪關，經惠回堡而至火燒溝。計由蘭州至此，路長約一千零三十公里，經已初測，由火燒溝至油礦支線約十餘公里，亦經初測。

火燒溝以西之路線，於民國三十三年四月，仍由劉寶善率領分隊踏勘，沿甘新大道經玉門、安西、大泉、星星峽，入新疆，而至哈密，計長五百一十九公里。此段路線均經過戈壁，一片平行，水土人煙均極稀少。哈密以西以至迪化，交通路線自古即有天山南北兩路，後來修築公路亦有南北兩線，鐵路踏勘，亦作南北兩線比較。北線由哈密向西北直趨七角井，跨過天山隘口（海拔約一千六百五十公尺），下山經木壘河、奇台、阜康，而至迪化。南線由哈密西南行，經齊克騰木、鄯善、吐魯番、拖克遜、越達坂城，下趨迪化。兩線里程相若，但就工程及經濟比較，則以南線為較優。計由哈密至迪化，為程五百八十六公里。

迪化以西，沿公路方面，經綏來以至烏蘇，長約二百七十公里。路線平坦，工程亦無困難。烏蘇有獨山子油礦，前由中蘇合作，經已開發。烏蘇又為邊防交通重地。由烏蘇西北行三百四十公里至塔城，西行四百三十餘公里到伊犁，再西二十餘公里為霍城。塔城與霍城皆在國界邊緣，將來接通土西鐵路（土耳其至西伯利亞），可打開國際交通。當時因地方局面變遷，踏勘工作，祇至烏蘇為止。綜計踏勘路線，由火燒溝至烏蘇長一千三百七十五公里，由蘭州起計至烏蘇長達二千四百公里有餘，至國界則共有二千

八百公里。

此為開發西北鞏固邊防的橫貫鐵路大幹線，亦即總理所計劃之東方大港塔城線之最末一段。工程無甚困難，但沿線缺水缺煤，幸有大量石油，將來可利用柴油機車，或柴油電力機車，以代蒸汽機車。戰後五年鐵路建設計劃，對於此線擬築至哈密。哈密以西，歸入第二個五年計劃辦理。

### 二、甘青鐵路

此路曾由寶天鐵路工程局派副總工程師劉寶善率隊施測。路線係由蘭州以西三十公里甘新鐵路之河口起，沿湟河、經享堂、樂都，而至西寧，為程二百五十公里。已築有公路，鐵路路線完全與公路平行。此路已列入戰後第一期鐵路建設計劃，俾西北政治及國防重心之蘭州，得有鐵路與青海省會相接。總理所計劃之拉薩蘭州線，此路即其末段也。將來若按實業計劃與西藏都會相連，即可成爲一有價值之路線也。

### 三、天成鐵路

民國二十五年八月，鐵道部曾有向比國銀公司借款，以築寶成鐵路之決定，未幾，因蘆溝橋事變發生，致借款合同，未能履行。

抗戰軍興，交通部對於後方各鐵路線曾加以全盤計劃，以此線為西北西南兩鐵路系統之主要聯絡線，擬早確定路線，籌備興工。鐵道部原擬築寶成鐵路時，曾由隴海路派隊再加測量，擬在寶雞鳳縣間越過秦嶺，隧道工程，極為艱鉅，且甘境兩當徽縣一段，路線頗難通過。民國二十八年隴海路寶雞天水段決定興築，復派隊勘測天水徽縣一段路線。以此路若以天水為起點，越嶺工程遠較在寶雞容易，而此路

接通蘭州，再展西北，則在天水與隴海相接，又較寶雞爲近，於是決定改寶成鐵路爲天成鐵路。

民國二十九年二月，交通部設立天成鐵路工程局，調派凌鴻勛爲工程局長兼總工程師，設局於成都。一面測定路線，一面準備隨時開工。經將歷屆紀錄再加研究，一部份另行踏勘比較，然後分隊實施初測及定測。計所定路線由成都經綿陽，轉入江油，避開劍閣一帶難工，然後經廣元，沿北棧道起秦嶺，達天水，幹線共長七百五十五公里。定線後，以在抗戰期間，工艱費鉅，不易舉辦，未曾動工。惟在戰後第一期五年建設鐵路計劃中列爲第一年即須開工之路。

#### 四、包甯鐵路

平綏鐵路於民國十二年由綏遠展築至包頭，包頭以西，沿黃河上游，可經寧夏而至蘭州。此線所經地方，糧產豐盛，有西北大糧庫之稱，經濟國防，均關重要，且築路工程容易，成本亦較輕，故當時政府即有借比款與築之議，但因故未能實行。

對日抗戰軍興，平綏相繼淪陷，綏遠省政府遷至陝壩辦公。其地與寧夏接近，爲西北一大屏障，亦爲西北後方軍糧供給之重心。抗戰勝利後，外蒙獨立，北部國界南移至綏寧等省，包寧一線，早經中央設計局在重慶陪都期間，定爲戰後第一個五年鐵路建設中之二線。民國三十六年，交通部令平津區鐵路管理局設置包寧段工程籌備處，由該局副局長蘇紀忍兼任處長。以二十餘年來該區政治及經濟情形均有變更，對於路線宜再研究，曾派遣兩個測量隊，由包頭及寧夏兩端對向再爲施測。當時原定路線有二：一依黃河沿岸至寧夏，稱前山線，一繞烏拉山後，經河套沿狼山山麓而達寧夏，稱後山線。前山線實長五百八十四公里，距離較短，施工較易。惟由寧夏沿黃河左岸到達石嘴子以後，進入大沙丘地帶，不宜築路，故擬在此跨過黃河，沿河之東岸，經磴口南臺等地，再越黃河，經三盛公、永興鎮、新和鄉等地，

而達陝壩。如此跨河二次，雖多加橋工，但可避去西岸一帶沙丘地帶築路與將來養路維護之困難。此路測竣後，迄未動工。戰後第一期五年鐵路建設計劃中曾將此線列入。

#### 五、蘭甯鐵路

由蘭州至寧夏一線，早年亦曾經測勘，係由蘭州沿黃河東岸經靖遠至中衛過黃河，再沿黃河西岸經寧朔至寧夏。因蘭州至靖遠一段工程較難，且中衛至寧夏一段中間沙窩甚多，故未經定線。計由蘭州至寧夏約長四百五十公里。

自寶天鐵路副局長劉寶善主測甘新鐵路後，認爲甘新線由永登至古浪一段中經烏鞘嶺，跨越爲難，因此擬將路線由永登轉向東北，經白珍子，再西折達武威。此在甘新正線雖展長甚多，但利用蘭州至白珍子之一段作爲蘭寧線之首段，然後由白珍子經中衛築至寧夏，則較繞道靖遠之線縮短一百餘公里。至中衛一帶沙窩如何避免，及應在何處跨過黃河，尙未作最後決定。戰後第一期五年鐵路建設計劃中，擬完成此線。

#### 六、浦襄鐵路

民國二年，政府與英國華中鐵路公司曾訂立浦信鐵路借款合同，以不久歐戰發生，未能發行債票，遂中止進行。事隔二十餘年，至民國二十五年英方派李滋羅斯爵士來華，助我改革幣制時，有意向我國投資一千萬鎊，一面建設鐵路，一面充實法幣外匯基金。因此我方與英銀團商洽廣梅鐵路借款時，即提議將以前浦信借款合同修改爲浦襄鐵路借款，自浦口附近之烏衣起，築至平漢鐵路之花園站，再由花園延長至襄陽之老河口，總長約七百四十餘公里。英方因有浦信舊約，對此同意進行。二十六年財政部長孔

祥熙在英時，適蘆溝橋事變發生，廣梅鐵路合同忽簽訂後，浦襄鐵路合同，遂亦照廣梅合同條件，於八月四日在倫敦簽妥。

自合同簽訂後，戰事日漸南移，雙方均未履行，其中襄花一段，已列入戰後五年鐵路計劃。

## 七、川陝鄂各鐵路

四川爲天府之國，氣候溫和，土地肥沃，人口衆多，農礦產均極豐富，自對日抗戰發生，政府遷川辦公後，其地更形重要，惟陸路交通不發達，亟應修築鐵路，俾與四鄰各省連絡，自天水至成都線測定後，交通部復組織鐵路測量總處，分派測量隊探測各處可能路線，以爲將來修築之參考。計在民國三十四年間經測勘者，有下列各線：

### (1) 川陝鐵路渝紫線

自四川重慶至陝西紫陽，約長五百四十七公里。路線由成渝鐵路之九龍坡站起，經小龍坎，越嘉陵江，經大竹、達縣、宣漢、萬源、越大巴山而北，直下紫陽，路線大致與川陝公路平行。沿線工程困難，尤以萬源至紫陽間跨越巴山山脈一百二十公里一段甚爲艱鉅。初步估計，此線須鑿由四十公尺至五百公尺隧道約一百九十四座，共長約二十公里，石方甚多。

此路爲 總理計劃之西安重慶瀘紫渝段，工程雖艱鉅，但經過極多產物之地區，及富於木材之地帶，頗有興築之價值。

### (2) 川陝鐵路廣襄線

自四川廣元起，沿嘉陵江上游天成路線，至朝天關轉而東北，越過嘉陵江，與漢水之分水嶺，經沔縣、南鄭（漢中），再沿漢江而下，經城固、石泉，而至安康，再沿漢水經洵陽，白河而入鄂省，至鄖

縣經老河口而至襄陽之線，經於民國三十三年加以測量。石泉與安康間並測有經過紫陽，與川陝路渝紫線相接之比較線。全路稱爲廣襄鐵路，此線在陝西境內，幾沿漢水而行，漢水上游雖不能通汽船，但民船暢通，而由陝南各縣每年沿江南下貨運頗多，因有此水運競爭，故此線測量後尙未決定興築。

### (3) 陝鄂鐵路長襄線

陝省關中一帶，雖有隴海鐵路橫貫，交通稱便，但陝南一帶與關中隔秦嶺，交通阻梗，而陝南一帶物產豐富，且有漢江之便，東出武漢，經濟與文化關係與鄂省較爲密切。爲使西京與武漢有交通上之聯繫，因有由長安（西安）至襄陽鐵路之測量，於三十三年派隊進行。其路線由長安起，東南行經藍田，直上秦嶺，由牧護關過嶺，經商縣，龍駒寨，渡紫荊關，經豫省之浙川縣入鄂，仍沿漢水至老河口。計由長安至老河口，爲程四百五十五公里。

本線爲 總理西安漢口線之北段；自河南浙川至西安，亦爲 總理東方大港塔城線所經之路線。將來若能修築，並與襄花鐵路連接，南段路線雖未循漢水至安陸、漢川而轉漢口，但其聯絡黃河流域，與中部長江流域兩個最富饒之區域，其功效與西安漢口線並無差異。

### (4) 襄花鐵路

襄陽爲鄂北之一經濟及軍事重鎮， 總理實業計劃中之西安漢口線即經其地，早年曾由平漢路局派員測量，路線係由平漢路之花園站開始，經安陸、隨縣、棗陽，而至襄陽，約長二百六十公里。民國二十五年間，平漢路局曾一度開始興築，作爲支線，並曾鋪軌二十餘公里。戰後第一期五年築路計劃內曾經列入，亦即西安漢口線之一段。

## 八、成嘉鐵路

在抗戰期間，四川爲後方經濟命脈所在，而其時成渝鐵路工程甚鉅，在短時間內，難以趕成，成都對外交通全恃公路，不足以應付需要，乃另籌擬建築一成嘉鐵路，由成都起，沿岷江南下，經眉山至嘉定（樂山），計長一百六十五公里，嘉定以下可利用岷江水道，南下宜賓，以通長江。如此水陸銜接，較爲方便。當時並曾經勘測由樂山通至西北之康定及由樂山通至西南之西昌兩線，使與此路連接，以通成都，此路亦爲戰後第一期五年鐵路建設計劃中所擬築之路。亦爲 總理所擬廣州成都線經由叙府樂山以達成都之末段，將來修通之後，可與川黔路及黔桂路連接，其有裨於西南交通，可想而知矣。

## 九、川康鐵路

民國二十九年，交通部令天成鐵路工程局派員測勘川康路線，該局當派正工程師段品莊爲測量隊長，率隊進行。其時所踏勘之路線有三：一爲成都康定線，自成都經雙流，新津、雅安、榮經、漢源、冷碛、瀘定、瓦斯溝，而至康定，全程約長三百四十公里。此亦爲 總理計劃之成都門公線之東段。一爲康定西昌線，自康定經瓦斯溝，瀘定對岸，安順場、東廠、洗馬沽、冕寧、瀘沽而至西昌，全程二百九十里。此爲 總理寧遠（西昌）車城線之初段。三爲東廠與樂山線，自東廠、富林、沙坪，而至樂山，約長一百五十公里。到樂山後，即與成嘉路相接，可作爲成都康定線之比較線。以上各線於二十九年九月開始施測，三十年六月完成，同時並作沿線經濟調查。

所測之線，經踏勘比較後，成都康定線若經過榮經、漢源、瀘定，工程過於困難，坡度亦過陡。另有比較路線由榮經越飛越嶺之北隘，逕達瀘定，而不經過漢源，坡度雖仍陡，但可避免長隧道，經就所

測各線加以比較，認爲川康鐵路應採之路線，宜從樂山溯大渡河而上，經沙坪、富林，而達東廠，再北溯大渡河以至康定，約四百零六公里，南經洗馬沽、冕寧、瀘沽，而至西昌。此路沿冕寧瀘沽一帶鐵礦蘊藏豐富，可能成爲另一重工業區。

此線由成都至康定一段，爲戰後第一期五年鐵路建設計劃內所擬與築之線，俾西康省會得有鐵路與成都相接。惟工程困難，將來施工以前，尙須加以細測，以資比較，而路線標準，以地勢所迫，可能稍事降低。

## 一〇、川黔康滇各鐵路

抗戰期間，重慶爲戰時首都，後方各省除廣築公路與其相通以資聯絡外，鐵路方面，則趕築成渝、天成、叙昆、滇緬、黔桂諸路，同時並分別踏勘川黔滇康各省主要鐵路路線，俾得知各可能路線的地理情況，以爲計劃與築之參考。計自民國二十七年至三十三年間，經踏勘研究者，除成嘉川康等線外，尙有下列各線：

### (1) 渝筑線

自黔桂鐵路積極修築後，由重慶至貴陽之幹線，雖早經丁文江等於研究地質及鑛產時加以探測，但時經多年，地方經濟情形已有變遷，因於三十三年再行組織川黔鐵路測量總隊，勘測渝筑路線。其所探路線，由重慶南行，經綦江（可用綦江鐵路線）、松坎、桐梓、遵義、息烽，而至貴陽，爲程約五百三十公里，其中綦江至桐梓一段，路線極爲曲折，坡度陡峻，工程甚爲困難。

### (2) 隆筑線

因鑒於渝筑線工程之困難，測量隊乃另測一隆筑線，由成渝鐵路之隆昌漕起，接至縣，過長江，經



川黔交界之赤水，東南行，至桐梓之南溫子場地方，再南行經遵義息烽而至貴陽。工程雖亦困難但次於渝筑線，將來興築時，尚須比較研究。

### (3) 內宜線

叙昆鐵路，原以叙府（宜賓）為終點，而叙府與成渝鐵路尚有一段距離。成渝鐵路局曾於民國二十七年派隊測量，計自內江經自流井以至叙府，長一百三十四公里，叙昆鐵路完成後，如展築至內江，則可與成渝鐵路接軌。

### (4) 筑威線

民國十八年鐵道部之測量隊即開始勘測滇黔一線，係由貴陽，經平壩、安順、鎮寧、貞豐、安龍、新橋，經滇省、羅平、陸良、曲靖，而至昆明，約長七百七十公里。其時貴陽至安龍一段因事阻未及測量。至民國二十六年鐵道部又組織兩個測量隊，一隊補測貴陽至安龍一段。一隊測量由曲靖宣威、水城、大定，而達遵義之比較線。是時湘黔成渝等路已開始興築，鐵道部曾擬組織滇黔鐵路公司，由部與雲南省政府各任股本，並由鐵道部與法國銀團及中國建設銀公司商議發行債票，借用外料等辦法，建築當時之所謂貴昆鐵路。正擬將合同簽訂之時，蘆溝橋事變發生，談判遂以中止。抗戰期內，黔桂及叙昆兩路積極興築，而叙昆線則由昆明北出宣威經威寧入川，同時黔西水城一帶，發現大量煤鐵礦藏，因此交通部又於民國三十三年間組織滇黔鐵路測量總隊，測勘由貴陽經水城，以接叙昆鐵路之宣威站同時勘測由水城至威寧之比較線。兩線均須經山岳地帶，路線曲折，彎道陡急，工程均極困難。比較之下，北線稍優，計長四百一十六公里，稱筑威線，已列入戰後第一期五年鐵路興築計劃之內。

### (5) 康黔線

民國三十三年，交通部組織康黔鐵路踏勘隊，踏勘由昭通經魯甸、巧家，入西康，經普格，而至西

昌之線，共長二百七十二公里。此線魯甸以東為平原地帶，巧家牛欄江與金沙江之間，山嶺起伏，高差約二千餘公尺，且多削壁。渡金沙江以後，雖有山谷，但坡度不大。此線所過一部份為夷人區，踏勘後尚未再加以進一步研究。總理實業計劃之廣州雲南大理騰越線，曾計劃自廣西之東蘭，近貴州邊界之處，引一支線，循北盤江流域，上至威寧，入雲南，經昭通通楊子江至寧遠，以開闢昭通、寧遠間有名銅鑛之通路。康黔線若能修通，即為上述總理計劃線之西段路線。

### (6) 康滇線

民國二十九年天成鐵路局派隊測量川康線時，滇緬鐵路局亦派隊踏勘由昆明至西昌之路線。自昆明起，經武定至元謀，由元謀東經會理，摩沙營而至西昌。但另測一西線，則由元謀偏西，經永仁再渡金沙江，仍由摩沙營至西昌，而以會理一線比較直捷。此線與川康之成都西昌線，可為成都昆明間最直捷之路線，將來興築時，自應重新詳加研究。總理實業計劃之成都元江線，中段即經寧遠、會理至昆明，如川康、康滇兩線修成時，則可完成上述計劃路線之十分之九矣。

## 一一、粵桂鐵路

廣東與廣西兩省交通，在水運方面，由廣州沿西江上行，較大之航河汽船可達梧州，梧州以上雖稍有灘險，較小之汽油船仍可上通南寧，南寧以上，小船亦可勉強百色。是故兩廣經濟關係，以沿西江流域各縣市較為密切。但廣西北部如桂林及柳州，則水運困難，雖自湘桂鐵路公路通車後，與湘鄂交通稱便，但往返於西江下游仍感困難。近年來廣西鍾山、八步、賀縣一帶，產錫甚豐，其產量在全國僅次於滇省之箇舊一區，尤需有鐵路交通以資開發。民國三十三年交通部組織粵桂鐵路柳四段測量隊，測量由柳州經雒容、榴江、荔浦、平樂、鍾山、八步、賀縣、信都、懷集入粵，經廣寧，而至四會，長約五百

公里。將來展築三十餘公里至三水，即可由廣三鐵路直達廣州，為粵桂間一重要幹線，經濟與政治價值均極大。此線已列入戰後第一期五年鐵路建設計劃中興築。

當民國二十六年鐵道部與英國進行廣梅鐵路借款時，英方曾表示可借一千萬鎊，除廣梅外，尚可修築其他鐵路。廣西當局因粵省擬以鹽附稅發行公債，而粵鹽一部份銷於桂省，因此要求同時籌築由桂省通至廣東之鐵路，遂有三梧鐵路之擬議。由廣東三水接至廣西西江門戶之梧州，曾由部向英方提出商洽。惟此路完全沿西江而行，航運暢通，原尚無急切修築鐵路之必要，其後抗戰軍興，廣梅之約既未履行，三梧之約因亦作罷。

此兩線均為 總理計劃之廣州重慶線及廣州騰越線所經之路，其經濟與政治及國防意義，均甚重大，將來應積極籌築。

### 一一一、廣梅鐵路

民國二十五年，鐵道部擬興築廣梅鐵路。其路線由廣九鐵路之石灘站起，經惠陽、河源、老隆、興寧，而至梅縣，並由梅縣之畚坑建一支線經豐順而至潮安，與潮汕鐵路相接。將來可自梅縣經福建之汀州展築至江西，與浙贛鐵路相接。如此一旦海岸有事，中央與粵省交通，可多一聯絡之路線。

鐵道部初擬發行廣梅鐵路建設公債，又以材料須購自外洋，乃同時與滙豐銀行及中國建設銀公司商洽，發行金鎊債票，並擬以廣東商人名義組織商辦公司，俾免日人之藉口要求參加。民國二十六年七月，財政部長孔祥熙及鐵道部次長曾鎔浦，在英訂立廣梅鐵路借款合同。合同簽訂後，即成立廣東鐵路股份有限公司，籌備開工，預定兩年完成。不幸在倫敦簽約時，七七抗戰已發生，其後戰局蔓延，工程遂停止進行。

此路測量工程，鐵道部於民國二十五年即已派李耀祥為廣梅鐵路工程局局長兼總工程師，進行路線之測量及籌備工作。石灘站至梅縣之幹線計長三百三十公里，又由畚坑至潮安之支線計長約一百二十公里。共需建築費國幣五千二百八十三萬元，此即實現 總理實業計劃之廈門廣州線，將來與閩贛鐵路相接，可以直達南京。

### 一一二、閩贛鐵路

交通部以福建省面臨東海，與臺灣隔海相望，福州港早年為五口通商口岸之一 總理實業計劃中亦列為二等港，為發展經濟起見，實有使福州有鐵路與長江各幹線連接之必要。於三十五年初令浙贛鐵路局組織踏勘隊，進行踏勘福州至鷹潭之路線。

踏勘隊所擬路線，係以福州市東北之瑄頭海岸碼頭為起點，沿閩江北岸，經馬尾、福州、水口、南平，循富屯溪北岸，過順昌、邵武、光澤、入江西省，越山頭關而下，至鷹潭，與浙贛鐵路相接。正線連福州至南台支線，共約五百三十七公里。此線經過武夷山一段，工程艱鉅，選線極為困難。路線既多彎曲，坡度尤為陡峻。其時曾就火燒關至鐵牛關一百公里地區施行航空測量，並曾考慮由光澤繞經南城之線，尚未作最後決定。

福州港港址，究應設在何處，未成定案。福州距海口尚有六十公里，河床淤塞，退潮淺水處僅三至四英尺。無建港可能，幸接近海口處約十公里之瑄頭，港深面濶，可容巨輪數十艘，堪作開港之用。

浙贛鐵路曾於三十七年間調派部份人員組織閩贛鐵路工程處，籌備開工。惟不久即以中原戰亂，戰事逆轉，即行停工。

#### 第四節 計劃興築因故停擱鐵路

有原已計劃修築之鐵路，勘測完竣，並已籌就建築經費，因受時局影響，未能開工；或已定線興築之路，後因線路附近地區，或在原定線路上有部份已築他路可資代替，因而懸擱未再提及，茲分述如後：

##### 一、渝廣鐵路

總理於民國元年卸任臨時大總統後，於九月十五日在上海組織中國鐵路總公司。其首先籌劃之鐵路，即為由重慶至廣州之幹線，使四川經濟重心得與南方大港相接，並以補清末期間所築鐵路多注重東北與華北，而使南方地區偏枯之弊。時值五國銀行團善後借款成立，頗影響於鐵路借款之進行，經由總公司多方與國外資本家磋商，認為以建築人承築工程兼代募借款，確定借款應得的利益範圍，路工分段築成後逐段交還我方為比較於我有利的辦法。其間首先願意接受者，為英商寶林公司，總公司遂於民國二年七月四日在上海與寶林公司訂立由廣州至重慶鐵路借款合同。

此契約簽訂後，由總公司呈報政府，而寧贛事起，二次革命發生，袁政府取消總理籌辦鐵路之全權，致契約未經履行。而其路線由重慶至廣州應如何經行，未經決定，亦未曾施測。嗣後政府與寶林公司改訂沙興鐵路合約，又有欲渝廣鐵路的勘測。抗戰期間，湘桂鐵路及黔桂鐵路相繼興築，並有渝筑段之測勘，上述各線或與渝廣鐵路同線，或有相同之價值，致渝廣幹線，因而擱延。

##### 二、沙興鐵路

中國鐵路總公司與英商寶林公司訂立承築渝廣鐵路合同未久，總理卸去籌劃全國鐵路全權之職，此

路遂發生變化。其時交通當局，以渝廣間山嶺重疊，選線困難，且與中央不相聯屬，原擬將此事擱置。後以英國駐使一再催促，乃由交通當局與公司代表接洽改線。交通部提出改築由沙市經澧州，常德、鳳凰、晃州入貴州，經鎮遠而至貴陽，再由貴陽經安順、鎮寧、永寧以至興義之幹線，計長六百五十五英里，並由常德築一支線至長沙，計長一百〇五英里，共長七百六十英里，其不足原定借款築路一千英里之里程，則另行商定路線補足，公司表示同意，乃於三年七月簽訂正式合同。此約簽定後，寶林公司即曾派員踏勘上述幹支各線，並正式放棄渝廣鐵路之合同，但公司後來亦未履行新合約。歐戰發生後，此路即擱置未辦。

##### 三、川廣鐵路

國府定都南京之後，鐵道部派隊廣測東南及西南各省鐵路幹線，同時並組織西南地質調查隊，調查西南各省可以興築鐵路附近之鑛產，而以此事就商於中央地質調查所所長丁文江。當時丁氏建議除鐵道部已決定必勘之湘滇滇粵兩路外，應同時測勘從重慶經廣西邊界通至廣州灣之路線，名為川廣鐵路。因其時貴州省已開闢公路，北面已到桐梓，南面已到獨山以南，丁氏認為如果重慶桐梓之間及獨山河池之間無重大障礙，則從重慶修一鐵路經過桐梓、貴陽、獨山，到廣西南寧，經廣州灣出海，乃是四川出海之最好途徑。鐵道部贊同其建議，即託丁氏於調查地質之外，同時測勘上述路線。丁氏一行於民國十八年出發，十九年四月完成。總計由重慶至廣州灣之西營，全程為一千四百零三公里。

關於此路之出海口問題，丁氏認為以西營為最理想。廣州灣內水深在十公尺以上，港外淺灘亦有八公尺水深。單以水深論，西營為廣東境內最好之海港。廣州灣雖租借於法，但短期內定可收回，因此丁氏極力主張以此地為川廣鐵路出海港口。

川廣鐵路線路，一部份與欽淪及株欽線重複，惟此幾條路線根本作用不同。丁氏提出上述之建議後，鐵道部及交通部均無具體進行計劃。所謂川廣鐵路，遂無形懸擱，直至抗戰事起，湘桂路與築由柳州通來賓，直趨貴縣，同時黔桂路與築由柳州經宜山入黔，經獨山都勻，直趨貴陽，與丁氏建議路線大致相同。勝利後，湘桂路又設工程處籌築來湛段，由來賓直達湛江。其時廣州灣經已向法國收回，路局因而並作湛江築港設計，而渝筑一段又迭經研究，決定路線，並已列入戰後第一期鐵路建設計劃之內。因此，川廣路雖被擱延，但上述擬築各路，俟分線完成後，合之則不啻一川廣鐵路矣。

### 第五節 港口、輪渡、大橋、總站、機廠

港口、輪渡、大橋、總站及機廠等，為有關鐵路之較大建設，或不專屬於某一路，而關係整個交通建設系統，甚為重要，茲特分述於後：

港口於一國之經濟發展，甚為重要，修建鐵路，更須以溝通內陸與海港為必要條件。但海港與鐵路聯繫，則必須有港口之種種設備，使水陸運輸能直接銜接，方能裝卸便利，時間與費用，亦能節省，以達到促進貿易，發展國家經濟之目的。以外人在我國所築鐵路而論，南滿之於大連港，膠濟之於青島港，廣九之於九龍港，不特建設上密切配合，管理上亦多聯繫。我國築路之初，於出口海港問題多未加注意，又因沿海各口岸受不平等條約之約束，重要口岸地方劃為租界，雖有鐵路接連，但於水陸聯絡無從作整個之計劃。京滬路在上海無良好碼頭，致來自遠洋船隻概泊浦東。北寧津浦兩路經過天津，而天津通航出海至為困難。南北幹線粵漢路通達深圳後，因九龍已割讓於英，亦無海運聯絡之便，惟有我總理實業計劃能面面顧到，其所有之鐵路計劃，均以大陸之工礦業區為基點，以繁榮之海港為出口，其築路與治河以及建港計劃，無不配合周詳。國府奠都南京後，原可按總理計劃籌備實施，惟當時環境不許，國

家迭生事故，致未能積極進行，抗戰勝利後，中央特將港務行政歸交通部主管，除行政管理方面外，關於經營建設方面，交通部曾設有塘沽新港工程局，葫蘆島港工程局，廣州港（黃埔港）工程局等機構，使水陸建設上有所配合，本節所述為與鐵路有關，或新建具有若干規模者。

首都輪渡，為貫通我國鐵路南北各幹線之唯一大工程，其不屬於單獨某一鐵路之大橋，而有聯絡數路交通之功用者，則有錢塘江大橋。武漢三鎮聯絡大橋，曾經幾度籌議興建，並有數種設計，橋工之實施，似屬時間問題。至聯絡大站，除南京與北平兩處外，在抗戰前後曾有廣州總站，株州總站，鄭州總站，徐州總站，及杭州總站之設計，因未具體確定，故未列入。鐵路機車車輛之修養，全恃鐵路機廠之設置；惟各路各自建廠，殊不經濟，交通部曾予以統一管理，故亦將其經過，併予敘述。

### 一、葫蘆島港

葫蘆島建港籌議甚早，蓋日人以南滿鐵路為其侵略之大動脈，而以大連港為其尾閭，東三省之經濟命脈入其掌握。我方處此環境，自不能不有所自奮而另謀出路。總理實業計劃，以葫蘆港列為三等港，並謂有勝於大連，若得內地水陸交通與之聯繫，可以成一重要商港。民國十三年以後，東北當局建築北寧鐵路大虎山至通遼支線，以連接四洮與洮昂。又建築渤海與吉海兩路，辦理聯運，而以葫蘆島為出口商埠，冀與南滿及大連港爭衡，打破日人之壟斷。至對於葫蘆島建港之最後計劃，則係民國十六七年間，由東北交通委員會所決定，並經鐵道部核准，交由北寧鐵路負責，設立港務處專司其事。民國十九年，北寧鐵路與荷蘭治港公司訂立葫蘆島築港包攬契約。碼頭工程長三千七百英尺，防波堤長五千一百英尺，護岸長七千九百英尺，港內挖底面積七百萬平方英尺，填埋體積五百一十二萬立方碼。期於五年完成，每年貨物吞吐量能力為二百五十萬噸。

築港工程由開工起至二十年九月，已完成約百分之二十，而九一八事變突起，工作停止。嗣由偽滿於民國二十五年復工。至民國二十九年，此港貨物吞吐能力，已達三百萬噸。

抗戰勝利，我方接管以後，由交通部設立葫蘆島港工程局，繼續整理及建設工作。在接收華北及東北期間，國軍由水道北上接防者，多在此登陸。

### 一、連雲港

隴海鐵路東端出海口建港，決定於民國九年，並定名為連雲港。總理實業計劃以此列為二等港，並謂為東北兩大港間之優良港。民國十四年，隴海路東段已築至大浦，水陸運輸之聯繫，甚為迫切，遂決定建築此海港，分期實施。第一期工程由荷蘭治港公司承辦一部份堤岸及碼頭兩座。第二期於民國二十三年始開築，計共築成長六百公尺，寬五公尺之防波堤及護岸石坡圍牆，長三百五十公尺，寬六十公尺之銅板樁一號碼頭一座，又混凝土二號碼頭一座，及每小時四百噸電動裝煤機一座。此外並進行疏浚航道及供電給水等設備，港口建設於是稍具雛形。凡此皆由隴海路主持經營，以期發展鐵路業務。抗戰軍興，此港在撤守之前，曾將重要設備部份拆遷，並將碼頭及設備加以破壞。

抗戰勝利後，此港復歸隴海鐵路經營，雖稍事修復，終以蘇北為共軍所蹂躪，隴海東段迭遭破壞，未能通車，以致港路失却聯繫，無所發展。

### 三、黃埔港

黃埔港為廣州的外港，位於珠江口內廣州市以東約二十公里，為總理實業計劃中的南方大港。廣州內港即在廣州市區西南，有前後兩航道可通，但水深僅自三公尺至六公尺。且航道狹窄，航行困難，故

稍大輪船多寄碇於黃埔外港。廣州為華南大城，與西方接觸最早，又與香港相距甚近，除水道外，與香港更有廣九鐵路相聯繫，故商務素稱繁盛。自浙贛及粵漢兩鐵路全線通車以後，華南重心之廣州，得與京滬及長江中游之武漢有鐵路聯接，華南經濟環境為之一變。二十六年，粵漢鐵路修築黃埔支線，政府亦特設黃埔商埠督辦公署，將環繞黃埔六十餘平方公里的區域保留為築港與開埠的範圍。其計劃包括海堤、碼頭、倉庫、與船塢的修建，航道與港口的疏浚，工業區與住宅區的分劃，以及其他有關的設備。民國二十六年間首先完成長四百公尺的銅筋混凝土碼頭一座，可以停靠吃水二十七英尺的輪船。碼頭上鋪有鐵路岔道，可與粵漢鐵路幹線相接。抗戰數年間，未曾繼續疏浚，致港口淤塞頗甚。

復員以後，中央及地方對此港均極重視，經由交通部設立廣州港工程局，繼續施工。經三十六、三十七兩年的經營，已將黃埔港碼頭展築長一千二百五十公尺，並在碼頭鐵路線旁築成五千噸倉庫一座，八百噸倉庫兩座。三十七年起，中型海輪已開始靠岸，直接與鐵路裝卸貨物。三十八年，由粵省府與粵漢路、輪船招商局及四銀行組設黃埔棧埠公司，添建倉庫多座。此港建設僅屬初步。而下游航道的疏浚，與其發展前途甚有關係，應為其主要之工作。

### 四、塘沽新港

天津原為北方大埠，自五國通商之約列為商埠後，商業漸盛。北寧路告成，得與津浦、平漢、平綏等路相接，已成華北一大商埠。但天津距海河口四十公里，海河經過沖積地帶，紆迴曲折，水深不足，海河口之大沽壩淤沙尤為航行大碍。且海河冬季結冰甚厚，阻碍航行。北寧鐵路雖在海河邊築有碼頭，並在大沽口之舊塘沽亦築有碼頭，終因上述各原因，水陸接運極為有限。總理在實業計劃中，另擬在距此約一百公里之胥河口附近開築北方大港，原即以該地去深水線甚近，多不結冰，又距大河口遠，不

致淤塞之故。且其地居全國最大產鹽區之中央，附近又有最大之煤礦（開灤煤礦公司），腹地甚廣，將來發展亦甚速，誠北方之良港境地。

惟民國二十七年，日寇侵據華北以後，為求加緊榨取華北物資，特決定於大沽口北岸塘沽市區以東約五公里處，建築一塘沽新港。初時所擬吞吐量為每年二千七百五十萬噸，其中煤一項輸出二千萬噸，鐵、鹽、礬土、棉花等輸出及若干工業成品輸入計七百五十萬噸。並為加強煤的運輸，同時又有同塘鐵路之建築，由大同東行交平綏路之沙城，再東南行達豐臺，與北寧路同軌直達塘沽。使平綏路上之煤礦可不必經過關溝一帶高坡地段而直達新港。築港原計劃係以大沽口北炮臺為起點，築南北兩防波堤，南堤長一七·八公里，北堤長一三·八公里。中間為主航道，東端連於低潮面下八公尺深海面。港地最東端建煤炭碼頭，南側沿主航道建客貨碼頭。主航道西端築船閘一座，以便海河新港間仍能通行船隻，而海河之淤積不至影響新港。第一期工程於民國二十九年七月開工，旋於三十一年變更計劃，主要為將北防波堤向南移進約一公里，吞吐量亦減為一千二百七十萬噸。計在日據時代及至三十四年日本投降，工作幾約六年，動員工人萬餘，已耗偽幣八九億元。所完成僅為近岸之淺水部份，尙未及第一期計劃之一半。

抗戰勝利後歸我接收，由交通部設立塘沽新港工程局，繼續計劃經營，並與平津區鐵路局密切聯繫，以謀路與港之互助與配合。惟以日人原計劃太大，耗費甚鉅，實無此需要，為適合我國實際所需，此港吞吐量連同通過船閘直達天津之貨物，年以六百萬噸計，應可敷用。因將原計劃再加修正，擬具第一期工程三年計劃，其重要工程項目為：

1. 完成南防波堤一六·八公里，北防波堤一三·九公里，均至水深負八公尺處。
  2. 主要航道仍維持一百三十公尺寬，深至負八公尺，高潮時可使吃水十公尺的輪船出入無阻。另挖圓形深水停泊地四處，每處圓面積直徑五百公尺，深負十一公尺，可容三萬噸級鉅輪停泊。
  3. 完成泊船碼頭三百七十公尺，又油料碼頭一處。
  4. 建築三千平方公尺堆棧七座。
  5. 完成第一第二兩碼頭裝卸設備。
  6. 建三千噸及一萬噸級乾船塢各一所，裝置附屬機械。
  7. 鋪築鐵路十六公里，包括調車場設備，又修公路八公里。
- 港工程局自復工起至三十八年春國軍撤守期間，在塘沽港內工程，計完成鐵路碼頭四座，長七百公尺，能靠三千噸級船七艘。第一碼頭長六百七十公尺，能靠三千噸級船六艘，第二碼頭長三百公尺，能靠七千噸級船一艘。如碼頭有鐵路相通，長二十餘公里。雖待辦工程尙多，但水陸聯接，已較以前方便甚多。

## 五、湛江港

湛江港（廣州灣）位於廣東省雷州半島之東岸，一八九九年（光緒二十五年）中法條約租與法國。赤坎、西營、東營、及東海島與洵州島等均屬之，為我國南部天然深水港。法人租得後，開闢西營為港口及行政區，並於西營築堤一千餘公尺，及碼頭一座，長約三百餘公尺，為木駁船起卸之用。進口水道深約十公尺左右，輪船出入尙無困難。惟與內地交通不暢，貨物進出均不多，港務不易發達，法人亦因此而未加意經營。

抗戰軍興，東南沿海大港相繼淪陷，僅剩湛江為華南惟一可通之港口，運輸轉趨繁盛。香港失陷後，更為繁榮，法人曾有計劃擴充設備，但不久即為日軍佔據而作罷。民國三十四年八月十八日，中法兩

政府在重慶簽訂交還廣州灣租借地條約，我國接收以後，設湛江市。其時湘桂鐵路已通至來賓，黔桂鐵路亦已由柳州西展入黔。交通部並決定將黎塘至貴縣之支線延長，經興業、鬱林，而至湛江。並計劃在西營建築港口與碼頭，將來天成鐵路及川黔鐵路築成，此港將為由西北經川黔出口之一大港口。湘桂黔鐵路局奉命兼辦港務初步工作，曾在湛江設立工程處主持其事。

築港計劃係以東營與西營之間為中心，並擬將可容巨輪之處先行開闢。又擬築堤岸式碼頭七座於西營沿岸，將淤淺處加以疏浚，使能停泊三千噸級船二十餘艘。東營水位較深，亦擬築堤岸式碼頭以停靠巨輪。惟因當時經費困難，來湛段鐵路工程進展甚緩，港工因亦未能積極進行。

## 六、基隆港

基隆港為臺灣三大港口之一，位於臺灣北端，分內港、外港及漁港，水域面積三百六十萬平方公尺，海底為沙泥，適於船舶進出及錨泊。環港海岸，計長一萬零二百公尺，西北岸為深水碼頭，東南岸為淺水碼頭。潮差量○·六公尺至一·六公尺，各碼頭均有鐵路及公路為內陸運輸交通線。

該港原有深水碼頭長度，共計二千六百餘公尺，其吞吐能量，內港碼頭，每年每公尺按一千噸計算，外港碼頭，按一千五百噸計算，連同浮筒及淺水碼頭駁運能量，其吞吐總量，全年僅三百萬噸，但五十三年該港進出口貨物，超出吞吐能量三十八萬噸，故碼頭十分擁擠。

該港經營之濱臨深水碼頭倉庫六座，容量計五七、七〇〇噸，連同谷倉及後線倉庫，總容量為八六、二〇〇噸。五十三年接收軍用倉庫八〇〇噸，增建谷倉五〇〇噸，目前倉庫總容量已達十萬噸。為應付緊急需要，經利用港區後線之各公營專業機構之倉庫，闢為海關聯鎖倉庫，補足碼頭倉庫之不足。復在華山站、南港、五堵、六堵等處租用倉庫多座，闢為內陸海關聯鎖倉庫，疏存滯留港區之物資。

至其裝卸機械設備，現有電動碼頭起重機十五台，能量為三噸至三十噸，陸上起重車六台，能量為六千磅至二萬磅。另六十噸及一百三十噸起重船各一艘。堆高車六十三台，能量二千磅至一萬五千磅，出勤率維持百分之八十以上，因全面實行墊板化裝卸，現有數量仍不敷調配。倉庫三噸運貨電梯十七座，一噸貨物輸送機八座。機動拖車五台，能力二千磅至四千磅，真空吸谷機二台及各式谷物輸送機全套，卸貨能量每台每小時一百噸。

該港貨運，與日俱增。如不迅速計劃擴建，將無以應付需要。現在正在進行外港擴建工程，包括興建四個碼頭，碎波堤及二萬二千噸通棧。與第一期淺水碼頭改建工程，增建深水碼頭六三七公尺及三萬噸通棧。預料五十六年陸續完成。竣工後該港吞吐量可達四百五十萬噸，茲將該港進行之計劃，中程計劃及遠程計劃簡錄如次：

### (一) 進行之計劃

(1) 外港擴建及第一期淺水碼頭改建工程，除提前完成部份工程以應急需外，全部工程期能於預定期限內竣工。

(2) 為應付出口貨需要，趕建臨時貨棚二萬噸，分別限於九十天內及一百五十天內完工。此外並增建浮筒一座，以利繫泊萬噸級輪船一艘。

(3) 協調軍方騰讓十八號碼頭及倉庫，供商輪使用。

(4) 與交通銀行合作，改建十七號碼頭後線倉庫為二層樓二萬噸倉庫。

(5) 興建小型船渠一座，使港內小船得有固定繫泊處所。復為配合臺灣造船公司增建造船碼頭計劃，興建東碎波堤一座。

(6) 增闢外港隧道及三十三號碼頭通棧。

## (一) 中程計劃

第二期淺水碼頭改建計劃，包括改建深水碼頭一、二〇〇公尺，除二〇〇公尺仍供海軍使用外，可增萬噸船席五座，並興建萬噸棧五座，預定四年完成。

## (二) 遠程計劃

(1) 開闢第二進出口，增加錨地。

(2) 繼續擴建外港，主要項目為興建東碎波堤一座，可供停泊巨輪六艘之突堤碼頭一座，及五萬噸四層樓倉庫一座。

(3) 港市劃分，訂定港市劃分範圍擬訂綱要，對港區內土地及建築物，作初步調查，並擬訂整建方案，經省府委員會議決，由建設廳組成「規劃小組」負責規劃，確定方案，視財力許可分期進行。

該港原為世界良港之一，惟在第二次世界大戰期中，各種設備破壞無餘，自光復後迄今，不到二十年，不但恢復舊觀，且增加甚多之新式設施，因此吞吐量劇增，而成爲國際間第一流良港，世界各國航輪均將該港列入航線以內。該港外港擴建計劃完成以後，其前途遠景益將不可限量。

## 七、高雄港

高雄港位於臺灣西海岸之南端，西隔臺灣海峽與福建省相望，距廈門一六五哩，海面寬約一公里，長約一二公里。民國三十四年臺灣光復，政府於是年十一月一日接收該港，滿目瘡痍。港灣功能盡失，自港務局成立後，爲配合國家需要，遂由復舊進而重建而擴建，不僅南部地區之米、糖、鹽、香蕉、鳳梨、西瓜、水泥、木材等農工產品由此出口，即臺灣大宗進口之礦物油、肥料、礫砂、豆類、原木，以及機件等，亦多經該港吞吐，民國五十三年之吞吐量爲五百九十餘萬公噸，創歷年之最高紀錄，

該港港口因有旗鼓兩山對峙，港務局現已依山麓延伸建混凝土沉箱方塊積疊式之堤防，分南北兩座，南爲防沙堤，長九三八公尺，北爲防坡堤，長九三八。八公尺，作爲拱衛港內之屏障，藉利船舶之航行。現有碼頭船席計二十七處，全長三六七〇。二六公尺，同時可繫泊中型以上船舶二十三艘，登陸艇四艘，淺水輪船四至五艘，浮筒船席三線計二〇處，全長三、〇一五公尺，同時可繫各型船舶十七艘。港區倉庫，接收時僅有殘破不全之破舊倉庫十九座，歷年來，除設法修復外，添建甚多，並陸續改建機動輪型新倉庫四座，現在全港已有大小倉庫共計八十七座，建築面積爲一三三、二一八。〇七平方公尺，總容量二四一、五七二公噸，最近在一號碼頭建築香蕉汽藏庫一座，可供儲香蕉六萬隻，對防止腐蝕，維持外銷信譽，關係至大。

該港交通，鐵路公路，均與縱貫線相連，鐵路專設高雄港站，港內各碼頭間裝卸線及連絡線，約五十六公里，公路全爲高級路面，約十餘公里。交通至爲便利。

高雄港務局爲配合國內經濟發展計劃，及適應繁榮之國際貿易，已擬定該港發展計劃，其主要者爲：「實施港口擴建」、「開發新商港區」及「籌劃第二港口」等三大工程。

(1) 實施港區擴建，近十年來，鑑於政府推行經建計劃，臺灣省工商業之迅速發展，高雄港吞吐量之急劇增加，以及高雄市人口之逐年增加等關係，乃有高雄港之擴建工程計劃，以期配合國策之需要，經中央列入第二、三期經建計劃中。全期工程爲十二年，計分三期進行。第一期爲五年，第二期爲三年，第三期爲四年，自民國四十七年九月開工，預計五十九年年底完成。計疏濬航道一五。一〇公里，浚挖土方二三、三八〇、〇〇〇立方公尺，填築土地八一九公頃，興建岸壁二八、九九八公尺，深水碼頭二二五公尺，繫船棧橋二二座，第一期工程早已完成，且獲致超計劃之成果。第二期工程已於五十二年十一月開工，預定五十五年六月竣工。



(3)開發新港區 本港營運量逐年急劇增加，現有港埠設備不敷使用，急待擴充，計劃新闢高港區一處，位於擴建計劃第一期工程填築土地之中島，佔地五一公頃，三面臨港，環繞出口加工區，一面毗連工業區，臨港岸線長三千餘公尺，可建深水碼頭十五座。除在擴建工程內已建深水碼頭一座長二二五公尺，並建香蕉冷藏庫一座外，其開發計劃，五十四年度起至五十八年度止，五年中興建深水碼頭五座，一〇〇〇公尺。岸上興建倉庫四座二八、八〇〇平方公尺，雙層倉庫二座，一九、二〇〇平方公尺，露天堆貨場二座，一四、四〇〇平方公尺。並另添購機械裝卸設備，工作船，修船機具及施工設備。

(3)開闢第二港口 業經編擬初步計劃，於民國五十三年九月，即開始積極進行，港口地區，約在紅毛港與中洲之間，航道水深，完成之初，濬至一三·二公尺，六萬噸級油輪可滿載進入，以後為配合需要，可濬至一五公尺，十萬噸級油輪可滿載候潮進港，航道之有效寬度暫定為一八〇公尺，必要時可拓寬至二二〇公尺。第一年大半為附屬之準備工程及淺水部份之防波堤工程，可不必等待模型試驗結果，先行開工。第三年開口，第五年通行萬噸級貨輪，第七年全部完成。

## 八、花蓮港

花蓮港位於臺灣省東部，於民國二十年開始興建，歷時九載，至民國二十八年完成。工程設計以停泊三千噸級輪船三艘，及全年進出口貨物二十萬噸為標準。旋以太平洋戰爭爆發，原有設備悉被盟機炸毀，港灣功能全失，臺灣省光復，政府即積極從事復港工程，至四十五年全部恢復舊觀，貨運量亦年有增加。根據歷年發展推測，每年貨運量勢必急劇增加，港埠設施亟待擴充。經申請美援贈款三千餘萬元，及省府配合款一千餘萬元，於四十八年四月興工，至五十一年十月完成。計擴大港內水域面積九萬六千平方公尺，新建深水碼頭三二〇公尺，淺水碼頭二〇〇公尺，護岸三三五公尺，並拓寬七十公尺寬之航

道為九十公尺，粗具國際港之規模。我政府為鼓勵產品外銷，發展腹地工業，及促進東部地方繁榮，於民國五十二年九月一日正式宣佈開放該港為國際港。現有船席可供萬噸級輪船安全靠泊，五十三年復增建三千噸倉庫二棟，倉庫總容量已達一八、二〇〇噸。

臺灣東部沿線所產之砂糖、鳳梨罐頭、礦石、木材及其他土產等，大都由火車運至該港、裝運出口。碼頭前庭設有二股道，後線有五股，裝卸轉運，極為便利。

該港自開放為國際港後，輸出貨物，均可裝船直接出口，國外航線，可通日、韓、菲、澳、泰各國，及琉球、香港等地區。貨物裝卸量，已自五十一年之二十九萬餘噸，增至五十三年之三十二萬噸。近年來工業界在東部投資所設之廠，有肥料廠、水泥廠、鳳梨工廠、大理石加工廠、滑石粉工廠等。其中肥料水泥兩廠，尚在擴建中，且有擴充糖廠之擬議。預計數年後吞吐量將可增至五十萬噸。

政府為適應需要，現有擴建該港之遠程計劃，將逐步付諸實施，其主要內容如下：

### 第一期擴建：

- 1 建築九公尺水深之碼頭三二〇公尺。
- 2 建築五公尺水深之碼頭一二〇公尺。
- 3 擴大水域二二、八〇〇平方公尺。
- 4 挖泥二六六、〇〇〇立方公尺。

### 第二期擴建：

- 1 建築五公尺水深之碼頭一、〇〇〇公尺。
- 2 建築船塢一座。
- 3 擴大水域七二、二〇〇平方公尺。

## 第三期擴建：

- 1 建築十二公尺水深之碼頭四五〇公尺。
- 2 建築防波堤四七〇公尺。
- 3 挖泥一、四四〇、〇〇〇立方公尺。

## 九、首都輪渡

自京滬鐵路與津浦鐵路先後通車，京滬鐵路北至南京下關，津浦鐵路僅達對岸浦口，中隔長江，南北貨運及商旅，僅靠木船及小輪轉駁，甚感不便，且時有意外事件發生。國府奠都南京後，南北交通更形重要，對於長江建橋，初擬積極進行，並曾經美國工程顧問華特爾氏來華研究設計。惟長江須通出海巨艦，建橋開孔必大，而橋身又須高出水面甚多，加以長江在浦口下關間，廣闊水深。建橋費用甚鉅，不易籌措。如在江底建築隧道，更非經濟許可。因此鐵道部於民國十九年決定採用輪渡辦法，着技正鄭華組織首都輪渡工程處，主持設計及施工之事。

輪渡工程，主要為兩岸升降碼頭，每岸以一百五十英尺穿式鋼橋四孔組成六百英尺之活動斜坡，斜坡之一端能升降各十二英尺。渡船滿載時，船面距水面亦十二英尺，故斜坡能配合二十四英尺之江水漲落。船與橋之間有四十英尺長之跳板。至四節之橋樑，每節用十英寸徑之鋼螺絲掛於鋼塔上，塔上裝配一百匹馬力電動機，使螺絲旋轉，橋樑得以上下升降，跳板上軌道分為三股道，以配合渡船上之軌道。

指揮臺設在靠近船頭之鋼塔上，以操縱斜坡之坡度及跳板之升降。渡船長三百六十英尺，寬五十六英尺，用蒸汽機發動。船面鋪軌道三股，每股長三百英尺，每股可容車廂七輛，共可容車二十七輛。船尾另加轉轍臺，使機車可轉轍，此機車即常留在渡船之上。船

艙內前後左右水庫四個，以平衡裝卸之活重，使船身不致因車輛輕重不平衡而發生歪斜。全部材料及設備費約英金二十五萬六千鎊。國幣部份除由部籌撥外，亦曾向中英庚款重慶會借用英金四萬鎊為工程費。輪渡完成後，由津浦鐵路局設立輪渡管理段主持之。另立獨立帳目，以其收入為首先還本付息之用。

輪渡兩岸工程於民國十九年開始，二十二年完工。至抗戰時已通車三年餘，從未發生意外，英庚借款亦及時還清。抗戰軍興，為保全華北各路機車車輛及器材，利用輪渡由浦口渡江南下，每日來回至二十七次。後來南京不守，長江號輪渡曾連同機車一輛，由南京駛經長江上游，兩岸引橋則稍受破壞，後來修復尚能勉強使用。

## 一〇、錢塘江大橋

杭江鐵路通車後，政府決將其展築為浙贛鐵路幹線，與行將完成之粵漢鐵路接軌，俾南方大港得有鐵路直通上海與南京，因此錢塘江建橋與浙贛之展築及粵漢之完成有相連之關係，鐵道部與浙江省政府，於民國二十二年商定合力建築鐵路與公路合用之錢塘江大橋，預算建築費五百萬元，由部省各負擔半數，並由部省會同設立一橋工程處，全由我國工程人員負責主持設計及監造。

全橋設計分為正橋及引橋兩大部份，正橋每孔二百二十英尺（約合六十七公尺）跨度者計有十六孔。靠北岸五孔完全平置，因南岸地勢稍低，自第六孔起，乃用緩坡度稍事下降。北岸引橋長約七百英尺（約合二百二十五公尺），以幾座五十英尺平臺，一百六十四呎拱橋，與三十英尺之架橋各若干座合組而成。南岸引橋長約三百英尺（約合九十二公尺）以五十英尺平臺一座，三十英尺平臺一座，一百六十四英尺拱橋一座及三十英尺架橋兩座合組而成。全橋連正橋及引橋共長四千五百五十英尺（約合一千三百

八十七公尺），正橋設計採用雙層式，下層敷設單軌鐵路，上層橋面澆築鋼筋混凝土的公路和人行路面。公路路面寬二十英尺，可以對向行車，兩旁人行道寬五英尺。

正橋橋墩係用氣壓沉箱法建築，沉箱長五十八英尺，高二十英尺，全部用鋼筋混凝土築成。在正橋之十五座橋墩中，六座以江底石層較高，墩脚建築在石層上，其餘九座則因石層傾斜驟降，墩脚之下用長木椿承托。至鋼樑材料係用銻鋼製造，取其強度較大，用料較少，可以減輕橋身重量。

錢塘江橋於民國二十二年十一月動工，二十六年十月十日通車。其時日軍已自淞滬逼近杭州，所有華北各鐵路大批機車車輛與公商物資，幸藉此橋越過錢塘江，經由浙贛鐵路及粵漢鐵路而撤至西南。但此橋不久即由我自動炸毀。抗戰勝利後，復由我方修復通車。

## 一一、武漢大橋

武漢大橋，在民國二年及民國十年，曾經兩度計劃興建。且民國十年，交通部曾請美國橋樑專家華爾特設計，擬有詳細計劃及預計所需經費。華氏計劃，當時極受各方注意，所擬長江橋址，曾作實地鑽探。

民國十八年鐵道部復聘華爾特來華，對於武漢建橋計劃，經再加研究後有所修正。長江大橋從武昌之蛇山起，設二百英尺桁樑一孔，二百七十英尺桁樑三孔，在中流深處，設三百英尺升降樑一孔，再設二百七十英尺桁樑十孔，以達漢陽之龜山，全長四千零一十英尺（約合一千二百二十二公尺）。橋身高出最高水面六十英尺。升降一孔，升起時橋身高出最高水面一百五十英尺。橋面兩樑之間設雙軌鐵路，兩樑之外各設懸臂式橫樑，各鋪公路及人行道。鐵路載重按古柏氏六十級，公路載重十二噸。全橋連兩岸引橋等（漢江橋在外），估計需美金七百八十萬元，約合當時國幣二千五百餘萬元。

民國廿四年，粵漢鐵路行將完工通車，南北兩鐵路幹線，必須在武漢地區取得聯絡。其時首都輪渡正進行順利，有提議在武漢仿用鐵路輪渡辦法者。惟因武漢長江水位漲落，相差五十餘英尺，較之南京江水漲落二十四英尺，超過一倍以上，兩岸引橋工程較難，輪渡計劃，旋即放棄，另由我國工程師按照當時需要及環境，重擬橋樑計劃，將鐵路載重減為古柏氏五十級，軌道暫設單線，但可擴充為雙線。公路載重按國道標準定為十五噸，公路路面隨時可添鋪電車軌道。其時所擬長江大橋為一固定式之鐵路公路聯合橋，正橋長一、一四五。五公尺，連同兩岸引橋共長二、三九六。五公尺。漢水部份分建兩座活動式之鐵路橋及公路橋。鐵路在漢水上游，共長二二三公尺，公路橋在下游，長一一〇公尺。長江大橋工款，估計為國幣八百六十萬元，漢水鐵路橋及聯絡線約需一百三十萬元，公路橋及聯絡線約需七十萬元，全部計劃共約需國幣一千零六十萬元。就當時過江運輸統計，如對於鐵路列車及公路車輛征收合理之過橋費，則發行建築公債，可於通車後十六年內本息清償。

抗戰勝利後，百廢待舉，民國三十五年湖北省當局曾組設武漢大橋籌建委員會，再度舊事重提。對於橋址，仍依民二十四年設計不變，惟長江橋式稍有變更。為減少橋墩，俾利航行，並使外觀更加美觀起見，決採用較長跨度之懸臂拱橋，其中主要橋五孔，共長一千一百二十公尺，兩岸引橋共長五百六十四公尺。載重方面，以鐵路幹線運輸日繁，仍採用古柏氏六十級為設計標準，至公路橋則採用載重二十五噸，均較前稍高。設計雖甚完善，但終以大陸撤守，未能實現。

## 一二、南京中央車站

自國府定都南京後，南京人口驟增，京滬間交通日見頻繁，而其時京滬鐵路車站，均在城北之下關，江南鐵路車站，又遠在城南之中華門。雖兩站間有京市鐵路可以接通，但京市鐵路本身穿城而過，與

南京都市之發展，已多防碍，而沿線車站，範圍狹小，祇可勉強應付局都交通，殊難為大車站之計劃，鐵道部因此於民國二十三年間，即開始研究南京中央車站問題，一面使京滬、江南與津浦三路得有順利之聯絡，一面亦配合首都市政計劃，以謀南京市區之有系統發展。

鐵道部經就南京市及市郊地形詳加規劃，決定將中央車站設於中山陵園之西，京滬路與江南路皆會集於此站，再由此站出一支線至江邊，與首都輪渡聯接。正式車站之佈置及建設，須適應將來有關各路之需要，正式車站應先擬就，再定臨時部份計劃，使臨時部份之建築，即為將來整個計劃之一部份。該站主要為客運總站，而暫附設一小部份之貨站設備。所有與京滬路聯絡線，由京滬路負責修築；與津浦路聯絡線，由津浦路出資，委託京滬路辦理。江南鐵路則由中華門接築至中央車站。全部工程連同站屋，則全歸京滬路代辦。所需總站與築經費，因與將來總站之管理及運用有連帶關係，總站不應單獨屬於任何一路，將來擬另設一獨立機構經營之，故建築經費亦由鐵道部主持籌措。

此計劃雖經一年餘之研究，迄未作最後決定。民國二十五年，江南鐵路之中華門車站至京滬鐵路之堯化門車站一段聯絡鐵路，先行接通，而中央車站大計劃，遂因抗戰軍興而擱置。

### 一三、北平中央車站

北平為北寧、平漢、平綏三大幹線之起點，旅客交通亦極頻繁。惟北寧路起點在正陽門之東，俗稱東站；平漢路起點在正陽門之西，俗稱西站；平綏路起點則在西直門外，又與正陽門遠隔。一城三站，互不連接，不獨商旅不便，且路與路間之聯繫因之亦感不便。民國四年，交通部曾有籌設北平總站之議，但未決定實行。北伐成功，政治中心已由北平移至南京，中央車站之事，遂擱置不提者多年。

抗戰勝利後，我方接收北平，對於北平市區及中央總車站計劃，再作詳細檢討。以北平市未來發展趨重西郊之可能性極大，運輸重心，勢必隨之西移，因此擬將旅客總站設於城西阜城門與長安門之間，距舊城牆約一公里半。軌道建設於地平面，為南北形穿過式。東西兩面各建站房一座，便利雙方旅客出進。貨車場則設於總站迤北。此站南接平漢、北寧、北接平綏、平古，聯運便利。貨運方面，北平原無大量出產，亦非重要轉口站，原有豐台站，已具貨站規模，擬即確定豐台為貨運總站。此項計劃，亦因共匪叛亂，而未能付諸實施。

### 一四、鐵路總機廠及大陸各路機廠

鐵路以機車車輛為營運之重要工具，機車車輛之修養，必須設置鐵路機廠以維護之。我國初期鐵路，均為外人投資經營，各國借款所築之路，均同時設立相當規模之機廠。雖其設備尚能配合各路本身之需要，但各借款國均為將來推銷各該國配件材料着想，故所有各機廠之設備，祇限於普通修理與裝配，而且各為其本身謀解決，其標準制度，亦各有其習尚之不同，路與路間無所聯繫，更無能為全局之統籌，對於技術標準之統一，設備之改良，材料之研究，以及將來發展之準備，全不注意，人材培養，更為忽視。

國府成立後，以至抗戰期間，新路建設頗多，舊路管理權，亦次第收回，對於各路機廠，大加整理擴充，進而研究技術標準，減少複雜種類，培植各級人才，力謀自製配件。其時新路建設雖多，以限於經費，難於同時各自建廠。且各路各自建廠，分段保養車輛，或有其特殊適應作用，惟就整個國有系統言，殊不經濟。因此主管部將舊路各廠，擇其大者集中管理，調節供應，並協助民營工廠，提倡分工合作。經此一度整理，配件中如車鈎、風軛、氣泵、汽缸、進水機等，均可自製。當時並有籌備自製機車車輛之計劃。如京滬路之戚墅堰機廠，即擬擴充為車輛製造廠；津浦路之浦鎮機廠，即擬擴充為機車配件製

造廠。並在株州籌設大型機廠，以應初通車之粵漢與浙贛兩幹線之需要。而京滬、津浦、粵漢三大路之普通修理工作，則有開口（滬杭路）、濟南、西沽（津浦路）、徐家棚、廣州（粵漢路）等廠為輔。在組織方面，由部設立鐵路總機廠，為統籌調節之機關，使各主要機廠，就其特殊性能加以發展，以應全國或一區鐵路之需，打破各路各自設廠之傳統習慣。

抗戰軍興以後，主管部鑒於機廠設備之重要，先後將前方各大機廠之重要機器，凡可以拆運者，盡力遷建於後方，以應戰時新築湘桂、黔桂、叙昆、滇緬等路之需要。其在後方已成立機廠者，有衡陽機廠、全州機廠、桂林機廠、蘇橋機廠（湘桂線）、柳江機廠（柳州）、黔中機廠（貴定）、大石壩機廠（昆明），及寶鷄機廠。雖在輾轉播遷時期，但對於製造配件改良標準工作殊多貢獻。

抗戰勝利以後，將後方各廠歸併重建，利用聯合國善後救濟總署所撥機器材料，先恢復株州大機廠，擴充徐州機廠，籌設西安、廣州、武昌三廠，使粵漢及浙贛西段與隴海等線，可先增強運輸力量。

## 一五、臺北機廠

臺北機廠，為臺灣鐵路規模最大之機車車輛修理工廠，建立於民國二十四年十月，以廠房佈置緊湊設備新穎，見稱於當時。第二次世界大戰末期，迭遭盟機轟炸，受損甚重。光復後，首先致力於復舊，繼之改進擴充，設施日臻完善。近年來為配合臺灣鐵路運量增加之需要及動力近代化，爰於民國四十八年增建新車工場，採用據點制組立方式，大量製造新客貨車，以資節省路方添置新車之外匯，奠定臺灣鐵路車輛工業之基礎。成立以來，成效顯著，貢獻殊豐。復於民國四十九年開始興建柴電機車維修中心廠房一座，以利集中保養新型柴油動力車輛，業於五十一年六月全部竣工使用。目前該廠發展，已由專事修理工作，進展至車輛修造兼舉並重階段。由蒸汽機車時代步入柴油化之精密維修途徑。

該廠現有職員一百九十二人，工人一千六百八十四人，以現有員工及設備，每年生產能力，最低可做到：(1)甲修機車六十五輛，客車四百二十輛，內燃客車三十六輛。(2)乙修機車一百二十輛，客車一百二十輛，內燃客車七十輛。(3)丙修機車一百九十輛。(4)新造客車一百輛，或貨車六百輛。(5)鑄鐵一千公噸(6)鑄銅一百二十公噸。(7)鋸木一十二萬立方公尺。(8)壓鋼一千公噸。(9)油漆三百公噸。

該廠除維修臺灣鐵路經常駛用之機車客車（自四十七年起臺鐵高雄機廠專修西線貨車）自製材料配件外，尚能製造自用及外銷車輛，茲將其近年來之工作成果，分述如下：

(一)自製車輛 自民國四十二年起至五十三年底止自製各種車輛計有臥車、行李車、自動車、公務車、電源車及各種客車四百八十九輛。蓬車、高邊車、煤斗車、油罐車、平車、石磙車及各種貨車一千五百二十四輛。

(二)鋁製車輛 臺鐵鑒於修製車輛所需之鋼料仰賴外洋，且易銹蝕，省產木材，價昂源稀，亦不耐用。歐美先進國家，採用鋁料造車，已歷多年，效果頗佳，而臺省鋁料，產量豐富，實為發展鋁製車輛之良好環境。曾於五十二年十一月間試製十五噸鋁製敞車一輛，運用成績良好，五十三年八月底，以該敞車為藍本，再擴大使用鋁件之範圍，另製同型鋁車九輛出廠，增加有效載重，減輕保養負擔，實為我國鐵路貨車採用鋁製之先聲。

(三)改造客車 該廠於民國五十二年將優等客車數輛，改造為觀光號客車，一切器材配件，均係省產自製，並不遜於舶來品。並將逾齡之木質客車報廢，利用其車架及轉向架翻新，改裝為鋼體客車，五十三年底已修造一九九輛，尚有五十二輛，五十四年底可全部完工。

(四)自製配件 蒸汽機車及客車之配件，除軀機外，現均可自製。柴電機車配件，自成立「柴電機車配件自製研究小組」後，現能自製者，有 GWS 類，日立類 72。消耗最多之潤滑油過濾器，正研究自製中。

(四)代辦工程 該廠除自製自修車輛之外，仍招攬外界修繕及新製工程，以期擴展對外營業而增收收益，如民國五十三年即完成對外修製工程一百五十七批，代公路局辦理大客車噴漆工程三百四十一輛，共計收入二百六十七萬餘元，實際成本祇一百七十五萬餘元。

(五)守車外銷 該廠承製泰國鐵路貨車守車一百輛，係於五十三年五月二十九日在曼谷簽訂合約，同年九月四日，設計藍圖經泰國鐵路認可，旋即開始訂購所需材料，並設計製作各種模具樣板。第一批十輛於五十四年四月三日由基隆運出，第二批四十八輛，第三批四十二輛分別於五月十一日及六月十五日裝船運泰。

此項車輛外銷業務，實開我國鐵路外銷業務之創舉。運往泰國交貨時，試車結果，毫無燒軸情事發生，性能方面，經比較試驗，亦不遜於歐洲製品，甚獲泰國讚許，泰國華僑報紙，亦大加稱道。此次承製泰國守車，不唯獲得許多寶貴經驗，對自由中國車輛之外銷，已展開一條出路，而且對於中泰邦交之溝通，亦不無貢獻。

## 第十章 本黨當前之鐵路政策

總理嘗謂：「交通乃實業之母，鐵道又為交通之母」，因而本黨革命各階段，均極注意交通建設，故本黨歷屆全國代表大會，中央政治會議，以及中央常會等，均有詳確之指示，及縝密之計劃，且管限期完成某一鐵路建設。總理著「實業計劃」，指示吾人經建之方案；總裁著「中國之命運」，指示交通建設之十年建設目標。凡此皆為本黨鐵路建設之最高指導原則，其理論與方略，已於本書第二、三、四章中備述矣，茲不贅。

我國憲法之制定，其精神係依據本黨 總理之遺教，於民國三十五年十二月二十五日，由制定憲法之國民大會通過，並於民國三十六年元旦公布。本黨鐵路建設之決策，已列入「中華民國憲法」之中，是故憲法內規定有關鐵路建設之決策，亦即本黨對於鐵路建設之政策，此後政府鐵路建設之一切措施，均係依據憲法規定，以配合國防建設，發展國民經濟，發達國家資本，便利政令推行，服務社會人民，促進文化發展為目的，而研訂計劃，逐步實施。

### 第一節 憲法上有關鐵路交通之規定

我國憲法，計十四章一百七十五條，其中直接有關交通之條文，散見於第十章中央與地方之權限，及第十三章基本國策等兩章中。惟憲法前言與總綱於說明制定憲法之緣起與目的，及宣示構成此一憲法之基本主義與理想，對交通政策之制訂有莫大關係。憲法前言謂：「中華民國國民大會，受全體國民之付託，依據孫中山先生創立中華民國之遺教，為鞏固國權，保障民權，奠定社會安寧，增進人民福利，

制定本憲法，頒行全國，永矢咸遵。」可知制定憲法之國民大會，公認憲法之理論與目的，咸以總理之遺教為根據。又憲法第一章總綱中第一條規定：「中華民國基於三民主義，為民有民治民享之民主共和國」。是本黨主義，已為全體國民所推崇，而奉為治國建國之大經。今後在鐵路建設方面，應如何實現總理之主張，完成其未了之志願，以期達到服務社會，便利人民，發展國民經濟，發達國家資本之指示，是全體國民之重大使命。

### 一、中央與地方關於鐵路權限之劃分

我國憲法對於中央與地方權限之劃分，係採均權制度，亦為我總理一貫之主張。如憲法第十章第一百零七條規定：「左列事項，由中央立法並執行之。」其左列事項共十三款；第五款：「航空、國道，國有鐵路、航政、郵政及電政。」此為全國性者，大都由中央立法並執行，即由中央政府主持辦理之謂也。至權限之劃分，亦有屬於彈性之規定者，如憲法第一百零八條第一項：「左列事項，由中央立法並執行之，或交由省縣執行之。」其左列事項共二十款，第九款：「二省以上之水陸交通運輸。」可見其水陸交通運輸之立法權，屬之中央，但其執行權，則又酌量各種實際情形，或由中央自行辦理，或交由省縣辦理，其間則含有斟酌伸縮之餘地。

省之地位，介於中央與縣之間，憲法對於省級權限之規定，多富彈性。如上述憲法第一百零八條之規定，甚多事項可由中央交省辦理；又如憲法第一百零九條之規定，甚多事項亦可由省交縣辦理。第一百零九條第一項：「左列事項由省立法並執行之，或交由縣執行之。」左列事項共十二款，其第一款：「省教育、衛生、實業及交通。」省級事業，立法權屬於省，但在執行方面，或由省辦，或交縣辦，係屬酌情辦理。又同條第三款規定：「各省辦理第一項各款事務，其經費不足時，經立法院議決，由國庫

補助之。」此項規定，對於貧瘠或邊遠省區之開發與建設，幫助實大，且可使全國各省縣收平均發展及相互繁榮之功效。

縣為地方自治之基礎，除憲法規定由省交辦之事項外，並規定有其本身範圍內之權力。如憲法第一百零一條第一項：「左列事項，由縣立法並執行之。」其左列事項共十一款，第一款規定：「縣教育、衛生、實業及交通。」教育、衛生、實業及交通，均列為省縣之首要事項。

憲法上對中央與地方之權限，除上述各條已有列舉性之規定外，其第一百十一條末段，又加以概括之說明：「……如有未列舉事項發生時，其事務有全國一致之性質者屬於中央，有全省一致之性質者屬於省，有一縣之性質者屬於縣。遇有爭議時，由立法院解決之。」此種規定，完全符合總理一貫之主張。鐵路交通之劃分，亦有明確之規定矣。

### 二、鐵路公營與私營原則之規定

憲法第十三章基本國策，其第三節國民經濟，以實行民生主義為基本精神。本節首條即第一百四十二條有謂：「國民經濟以民生主義為基本原則，實施平均地權，節制資本，以謀國計民生之均足。」其次各條，即為規定國民經建之範圍。

至其公營與私營之劃分，憲法第一百四十四條規定：「公用事業及其他有獨佔性之企業，以公營為原則，其經法律許可者，得由國民經營之。」此處雖未將鐵路事業特別標明，但鐵路事業之為公用性質及為有獨佔性之企業，實為公認之事實。鐵路事業與國民日常生活息息相關，且具有多種特性，故當以公營為原則，惟有經法律許可者，得由國民經營之，以期能配合全國經建之整體計劃。若私營事業（當然包括交通事業）與國計民生之平衡發展發生妨害時，有以法律限制之規定，於情於理，亦屬至當。如

憲法第一百四十五條第一項：「國家對於私人財富及私營事業，認為有妨害國計民生之平衡發展者，應以法律限制之。」是以鐵路公營私營之劃分，亦有準繩矣。

### 三 促進邊疆地區鐵路之交通

我國土地廣大，幅員遼闊，所有邊疆各地，因交通不便，國家對其政治經濟文化以及國防各種建設，均有鞭長莫及之感。惟國家能否長治久安，政府能否獲致邊疆同胞之向心，往往視政府能否保衛邊疆地區，能否開發及扶助邊疆地區以爲斷。

總理著「實業計劃」，其緒言中標舉十大綱領，首則爲交通之開發，而歸結於移民東三省、蒙古、新疆、青海、西藏；又在其鐵路建築計劃中，所有東北鐵路系統，西北鐵路系統，西南鐵路系統，擴張西北鐵路系統，以及高原鐵路系統等，無一不爲鞏固國防，繁榮邊疆地區設想。其規模之宏遠，與設想之縝密，誠亘古所未有。無邊防即無國防，吾人以近世日本與俄帝兩次空前侵略我國，當知東北、蒙古、新疆、西藏等地，對我立國保國之重要矣。前述 總理於民國十一年爲上海新聞報三十週年而作之「中華民國建設之基礎」一文中有言：「曾不知土地之大小，不但當以幅員爲差別，尤當以交通爲差別。果其交通梗塞，土地雖狹，猶爲濶也；果其交通發達，土地雖廣，猶比鄰也。中國今日若猶守老死不相往來之訓，雖百里猶不可以爲治；若利用科學以發展交通，則風行四海之內，若身之使臂，臂之使指。」此爲統治大陸國家，處理邊疆問題，至當不易之理論。

我國憲法，秉承 總理遺教，對於邊疆，特別重視，曾於第十章基本國策中，專列第六節邊疆地區，以爲對於邊疆建設特別保障與扶助之至意。此節共兩條，其中第一百六十九條規定：「國家對於邊疆地區各民族之教育、文化、交通、水利、衛生、及其他經濟、社會事業，應積極舉辦，並扶助其發展。對

於土地使用，應依其氣候，土壤性質，及人民生活習慣之所宜，予以保障及發展。」

邊境地區，因交通不發達，地瘠民貧，百業凋零，自力建設，實難辦到，政府自應積極提倡，扶助其發展；道路既通矣，則移民殖邊，開發邊疆，建立實業基礎，其餘有關國計民生諸問題，均可迎刃而解。

## 第二節 本黨政綱中所確定之經建方針與原則

本黨第九次全國代表大會，於民國五十二年十一月舉行十天會議，於檢討本黨工作之後，制定政綱及現階段工作綱領，以適應新時代和新形勢之要求，茲撮其要義，分述如後：

### 一 復國建國之基本方針

吾人反攻復國之政治戰心理戰早已開始，大陸抗暴革命與突擊登陸行動亦正日益擴大。茲後，無論某一方面或某一地區燃起反共革命之戰火，吾人全民族之聖戰，隨時均可展開。因此，九全大會宣言，曾申明光復大陸重建中華所持之基本方針，要求我全黨同志努力貫徹，並與我全國同胞共相策勵。茲節述其有關經建部份如後：

第一次世界大戰之後，總理手訂實業計劃，爲民生主義建設之藍圖。實業計劃有兩方面之功能，一方面是在國家建設計劃之中，保障人民經濟自由與社會安全；另一方面是歡迎國際資本和技術合作，開發資源，增加生產，以提高人民之生活水準，並在國家主權之下，本平等互惠原則，開放中國市場，以解決國際資源爭奪與貿易戰爭。第二次世界大戰之後，總裁制定十年建設計劃，爲經濟建設之張本。這兩大計劃一脈相承，表現民生主義建設之目的不僅是爲發展國民經濟，並且是爲重建世界和平與增



進人類幸福。

吾人深信唯有光復大陸，實行總理實業計劃與 總裁十年建設計劃，開發全國資源，開放全國市場，貢獻於世界和平與人類幸福，才能從根本上消除世界經濟與政治危機。此為吾人反攻復國重建大陸之經濟方針，亦即為民生主義精神之所在。

## 二、「總綱」章中有關條文

本黨政綱，甲、總綱第四節規定：「依據三民主義，建設現代國家，貫徹耕者有其田政策，並歡迎國外資本及技術合作，促進經濟發展，在臺灣加速模範省之建設工作，光復大陸後實施新中國之建設計劃」。

我國以三民主義為立國之基準，而民生主義為其建國主要目標。總理畢生盡瘁革命，以建設中華民國為職志。總裁繼承遺志，一再以建設三民主義新國家相勗勉，曾經特別提示：「我們今後最重要之目的就是建國，並以臺灣為實驗之模範省，使我將來打回大陸真正能够建設一個三民主義、五權憲法的新國家。」又說：「三民主義是以民生為中心，民生的基礎就是經濟，如果經濟不發達，民生便無法改善，民生不能改善，三民主義便無法實行。所以我們要救國，要實行三民主義，一定要努力國民經濟建設。」

當民國三十八年政府遷臺之時，經濟情況比較動盪，一方面國內生產不足，物資供應甚為缺乏；一方面通貨繼續膨脹，物價上升甚速。經過一段時期艱苦努力，不久即恢復正常，美國經濟物資援助也適時提供。到民國四十一年已渡過難關，而開始進一步着手經濟建設。自四十二年，政府有四年經濟建設計劃之制訂和推行，至去年（五十三年）底止，已連續實施三期四年計劃，今年起第四期四年計劃又

已開始。經濟建設計劃連續施行以來，舉凡交通農工商等事業，均有顯著之成就。目前臺灣之安定與繁榮，實足為收復大陸後重建之借鏡。

## 三、「建設復興基地」章中有關條文

本黨政綱，乙、建設復興基地第六條規定：「確立三民主義政治、經濟、社會、教育各項制度，以為大陸重建之示範。」第九條規定：「策進國家工業化，制訂長期經濟計劃，鼓勵國民儲蓄及投資，增進資源之開發及利用，改善投資環境，培養企業精神，以加速經濟發展，擴充就業機會，提高國民所得及生活水準。」又第二十一條規定：「加強動員措施，充分有效運用人力、物力、財力，尤着重戰略物資之儲備及運輸能力之擴充。」

以上三條有關經建之基本原則，是為完成本政綱第一條所謂：「貫徹反共抗俄國策，動員國家一切力量，團結海內外同胞，加速摧毀並消滅匪偽政權，完成復國建國大業。」之基本方針。政府各機構，以及農商礦各事業機構，無不秉承該項原則，訂立各單位事業計劃，配合四年經建計劃，齊一進行。鐵路建設，為經建計劃中重要之一環。至於每一期四年經建計劃中之鐵路建設，均超過預期之成就，其工作績效，將於第八章中述及之。

## 第三節 政院從政同志之施政方針

行政院為擬定及執行決策機構，政策之決定，必須以理論為依據，以事實作基礎。關於鐵路政策之理論依據，本書第二、三、四，各章所引述之總理遺教，總裁指示，以及本黨全國代表大會、中常會之決議；與乎本章所引憲法上之規定，本黨政綱所確定之方針等，均為應遵守之最高指導原則；至於事

實需要，則須注意時間與地點等條件，檢討過去缺失，針對當前情勢，深籌熟計，始能有成。

溯自民國三十八年以來，行政院從政同志，秉承上述之最高指導原則，制定政策，阻勉從事，已由確保臺灣，安定臺灣，到建設臺灣。並期以臺灣建設為反攻大陸後重建新中國之模範。

### 一、建設台灣為建國模範

臺灣建設，十餘年來已具有相當基礎，目前之四年經濟建設計劃，則係與過去所實施之一二三期經濟計劃連續實行，是故時日愈久，則建設基礎愈固。反攻準備階段業已成熟，惟當此軍事時期所應特別注意者，厥為增強動員工作。除政治、經濟、文化、社會各種建設，應建立良好之制度與規模，以為將來建設新國家之模範外，同時應發動及儲備一切人力、物力、財力，以適應反攻大陸之需要，達成復興與基地之使命。在此整個國家建設中，鐵路部門所負之任務，自以屬於經濟建設方面為主。茲以交通觀點言，在整個經建中，應負擔之任務，最低亦須完成下列二項：

(一)完成經濟建設計劃中之應有任務。自民國四十二年起到五十三年年底止，政府連續實行三期四年經建計劃，均已顯著之成效，因此在鐵路方面之運輸量，與日俱增，客運人數由一億六千三百萬人增加到三億九千七百萬人；貨運噸量由一千九百萬噸增加到三千七百萬噸；進出口貨物由二百二十五萬噸增加至七百六十六萬噸。鐵路方面為求配合經建計劃，努力從事革新，改良通訊設備，便利指揮調度，進而改進行車制度，由機械控制，進而為電氣控制，以增進運輸能量；動力亦由柴油化階段，進而作電力化之準備，不斷增加設備，整建道路橋樑，並增築復線。十餘年來，能與經建發展配合，達成任務。

第四期四年計劃，係自民國五十四年一月一日至五十七年十二月卅一日。估計農業之平均成長率為

百分四·〇六；工業之成長率為百分之十一左右。人民之食、衣、住各方面既皆有莫大之改進，在行方面，自須發展交通，以應付其需要。在內陸言，當以鐵路為主。預計到民國五十七年，客運將增至每年四一七一百萬延人公里；貨運將增至每年二二二〇百萬延噸公里。

鐵路方面為完成上述任務，已籌妥的款，預計增加柴油電機車，添置客貨車，興建調車場，推行號誌現代化等，並改善設備，以期增加運輸能量。

(二)完成鐵路近代化設施，以為大陸鐵路重建模範。近三十年來，鐵路事業，雖曾遭受汽車與飛機之競爭，失去其獨霸陸運之優勢，然以世界工商業發達，鐵路運輸，仍有其極重要之地位。故先進各國鐵路，均從管理及技術各方面積極改革，以迎合當前之需要，合乎大眾、迅速、安全、量多之要求。鐵路動力，已由蒸汽而柴油而電氣化矣。目前世界鐵路電化之國家，日有增加，在一千公里以上者已有十五國。近十年來，法國與日本，進行最速，均達四千公里以上。瑞士、瑞典、意大利、荷蘭等國，水力充足，電費較廉，百分之九十以上之鐵路均已電氣化。英國雖以產煤著稱，但亦增加電氣化。美國鐵路直流電化早在柴油化以前，嗣以柴油產量豐富，且改建直流電化，費用太大，一度停止進行。自從法國交流電化成功以後，輸電設備成本大為減低，各國競相採用，十餘年來發展極速。至於鐵路一切工程設施，與車輛電訊之應用，均已達最新之技術標準，列車行駛速度，高至每小時二百五十公里以上。鐵道運輸，多為大宗貨物，過去均賴人工搬運，效能甚低，近已使用機械，減少人力。舉凡貨物起卸，貨箱轉載，標準包裝，以及軌道修理等，皆利用機械。材料儲轉，賬目計算，亦用專機。近來美國、日本、加拿大等國，均已試製自動列車，在既定區間運行，無需人工駕駛，動停緩速，均按路線與時間，配合預定之紀錄帶以為控制。美國舊金山都市交通擴充計劃，業已採用自動列車，將來必能通行於世界。臺灣鐵路，現已朝向上述革新各方面積極進行，期能陸續付諸實施，以為將來大陸鐵路重建之模範。

## 二、積極作反攻前之準備

反攻之準備工作在鐵路方面，舉凡儲訓幹部，甚或預為組織鐵路工作團隊，分別實施政治、業務、軍事、組訓以及技術等各種訓練，並經常研究進修，使學養各方面均能與時並進。一旦反攻號響，即可抽調大部份人員隨軍推進，擔任搶修及接收工作，促使交通迅速恢復，以適應軍事之需要。匪區交通設施，鐵路運營情形，與從業人員異動，應設法調查，派員策動，使其屆時起義，立功贖罪，藉以瓦解及轉變匪區交通力量，作為國軍反攻時之有力策應。其他如將來所需器材工具等，自宜設法籌劃，何者須預為儲備，何者須由何處抽調，何者洽請友邦供應，並計算其最低需要數量，俾適應登陸時之要求，達成反攻復國之使命。

## 第四節 交部從政同志執行政策情形

擬定交通政策，自當遵照國家立國最高指導原則，體察當前事實需要，並對過去缺失詳加檢討，然後進而研究其改善進步辦法，方能除舊布新，發展精進。十餘年來，交通界從政同志，均能本上述觀點，制定政策並執行政策。下列數端，則為所定執行之原則。

### 一、建立理想之國營鐵路事業基礎

樹立事業之理想，必先認清事業之目的。國營鐵路事業之目的，不外下列數端：

(一)服務社會人羣 國家經營鐵路事業，主要是為國民服務，解決國民行之問題，鐵路員工，應以為民服務為前提，時為客貨安全、迅速、經濟、便利着想，充分發揮服務精神，然後才能夠無虧職責，也

才不辜負國家經營鐵道事業之本意，

(二)發展國民經濟 「交通為實業之母，鐵路又為交通之母」。交通之發達與否。與國民經濟發展之榮枯息息相關。蓋所有農林工礦漁牧等之產品，均賴便利之交通工具為之流通，而於資源之開發，邊遠地區之墾植，亦有賴於有計劃之交通路線以使其深入故也。

(三)發達國家資本 國營事業之目的，有消極積極兩方面之意義。就消極言，係避免壟斷剝削剝削；就積極言，係發達國家資本，促進其他建設，解決民生問題。是故國營鐵道事業，不但要能自給自足，而且還要發達國家資本，充實國庫，興辦新事業，直接間接為民興利，以達到「國家以所生之利，舉便民之事」，「公共之利興，府庫之藏足」之境地。

(四)促進文化發展 總理於「地方自治開始實行」中曾謂：「道路者，文明之母也，……試觀世界今日最文明之國，即道路最多之國，此其明證也」。又謂：「道路者，實地方之文野貧富之所由關也」。其意即指交通便利之地，即文明發達之區，交通對於文化之發達，實具孕育之潛力。且我國鐵路，對於通學學生，均予以減低車票價之優待，此又為便利文化教育之事實。

(五)配合國防需要 總理全部實業計劃，均可謂為國防計劃，交通與國防具有不可分之關係。總裁在「中國之命運」，曾迭次指出交通與國防之重要。反攻復國，軍事工作居於主要地位，而交通之配合，亦將同其重要與艱巨。至於光復大陸後之國防建設，自與整個交通建設互為表裏，相輔相成。

國營鐵路事業的目的既已瞭解，然後訓練各級人員，使其均能明瞭革命建國之理想，以及反共抗俄之國策，供獻一己才力，決心成就其事業，共同維護國家資本之正當發展。同時，國營事業工作人員，都應振起服務精神，重視服務態度，改進服務技術，才能符合國營事業之理想，獲致便利主顧，擴展業務之結果。

## 二、劃分國營民營範圍

國營與民營事業原則之劃分，總理遺教及總裁訓示，均有剴切之說明，中華民國憲法亦有詳確之規定，本章第一節曾經述及，茲從略不贅。

全國鐵路，可分幹線鐵路、支線鐵路及專用鐵路。幹線鐵路為全國鐵路網之綱領，為國家經濟之大動脈，具有獨佔性，需要鉅額資金，關係國防與民生，除防止私人壟斷外，並須負責達國家資本之任務，故應由國家負責經營。至於支線鐵路，關係較小，所需資金，亦較易籌，經中央政府核准，可由地方政府公營或獎勵民營。此外工礦事業申請自建專用鐵路，為適應其本身生產之需要，亦可請由中央政府予以核准。

全國鐵路建設計劃，包括幹線及支線，應由中央政府核定公佈。其因國防需要及經濟環境變遷，須將支線調整為幹線者，政府於核准公營或民營時，即規定一相當長期之年限，決不在此年限內收歸國營，以樹立政府之信用，鼓勵公營民營之興趣。所有公營民營鐵路之建築及保養，均應遵照中央政府頒布之標準與法令辦理，以資劃一。

國營鐵路事業，以其由國家經營，人力財力均較健全，設備亦必完整，自應在管理方面力求精進，以為民營表率。對於民營鐵路事業，政府自宜隨時予以技術上之指導，及業務上之輔助，以促進整個鐵道網之靈活運用，而達成交通建設之目的。

## 三、經營企業化

國營鐵路事業，係國家大規模之企業，其經營與管理，必須做到企業化與科學化。所以經營企業化，雖論者見仁見智，各種說法不同，但不外乎發揚服務精神，講求工作效率，切合濟經原則，與嚴密財務管理。

處理業務之共同原則，必須念茲在茲，勿忘與其顧客之關係，注意對方之期望。商旅對鐵路所期望者，為安全、經濟、迅速、確實。從業人員首須認識其目標，則服務精神可以振作。此外尚須具備親切之態度，與和藹之禮貌，以使顧客滿意，而盡服務大眾之職責。

講求工作效率，亦為企業化不可或缺之要件。凡事能在限定員額及規定時間內，提早完成預定工作，則可謂效率高。倘能時時如此，事事如此，人人如此，每一單位如此，互相砥礪，自可完成其要求。成本低效率高，始能合於經濟原則。吾人要發展國營事業，一定要負起責任，力求經濟，切實減少糜費，掙節開支，以及愛護公物，使人力物力財力均不致浪費，而將其效用提高至最大限度，「始能切合經濟要求」，而使其事業在競爭激烈之企業界中求業務發展，並興辦新事業。

嚴密財務管理，是企業化之基本要求，國營事業資本，係撥自國庫，取自人民，凡負責經營者，可以說是受人民之付託，自應善加維護，力求自給自足，進而推展業務，獲致合理盈餘，以期資本增加，發展新事業，而達到發達國家資本之目的，但欲達到上述目的，非從嚴密財務管理着手，無以獲致。

## 四、管理科學化

所謂科學管理，界說不一，一般之說法不外是，以最進步之科學方法管理其事業；使耗費最少之人力財力物力及最節省之時間，而收最大之效果之謂。而其管理之要素，則可略分為計劃、組織、執行、配合、考核等項。

至其實施之程序，自以計劃居首。吾人辦理任何事業，必須先有良好計劃，以確定其事業所要達成

之目標，並決定達成目標所應採取之路線和步驟。計劃確定後，各部門才有共同努力之鵠的，並可據以準備完成計劃所需之人事財物，以期順利推進，如限完成。其次為組織；組織之功用，在於集合事業上所必需的各項要素，如人才、資本、設備、器材等等，予以合理適當與有效運用。健全之組織型態及其作用，必須取決於客觀環境與實際需要。建立確定而堅強之指揮系統，使其領導有力；明確規定各部門及各層級之職權與責任，使其權責分明；並設置專責之業務檢討及研究部門，用以稽核業務成績，藉以研究工作方法之改進，而充分發揮組織之功效，是為其切要之事務。其三為執行；執行之要領，在於依據計劃，運用組織，推進工作，達成任務。事得其人，人盡其用，始能使人力有效發揮。財力之經濟運用，物力之充分利用，尤宜特別注意。其四為配合；配合在於調和各部門之行動，使其步驟一致，充分發揮分工合作精神，以增益整個事業利益。其五為考核；考核在於審查整體業務之進行，是否與核定計劃相符，與規定標準吻合。否則，指出錯誤所在，予以糾正及防止。總之，管理必須科學化，始能有條不紊，使業務蒸蒸日上，以期達成以專業養專業，進而累積盈餘，以謀擴展業務，與辦新事業。

## 五、統籌營運方案

交通事業，範圍甚廣，機構遍於全國，事業涉及全民。一切措施，自宜妥善周詳。除上述經營企業化與管理科學化外，亟需規劃統籌之營運方案。營運之統籌，不外統一財務收支、統一運輸調度、統籌器材供應、調整設備標準等。

過去交通事業，不能統收統支，弊病甚大，而以鐵路為尤甚。因早年修築各鐵路，均有對外債務及擔保關係，於是各路財務，便形成獨立狀態，一切收支，均由各路自理。在當時原為不得已而出此，惟久之竟視為當然。結果，鐵路與鐵路之間，發生偏枯懸殊現象，在未實行統收統支前，中央亦無以發揮

調劑盈虛之作用。此不僅有不平之感，且為全國整個事業發展之絕大障礙。因此規定各交通事業之財務收支，必須統一，所有各事業機構每日營業收入，均應悉數繳入國庫，專戶存儲。各事業機構需用之管理費業務費及維持費等，則均照各該事業機構已奉核定之預算，由中央主管部門按期直接撥付，以收集中管理調撥之效果。如此，則中央主管部門便可統籌全局，調劑盈虛，以消除偏枯不平，各自為政之積弊，而促進整個交通事業之進步。目前臺灣業已實行，且成效甚著，亦足為將來反攻大陸後統一財務收支之模範。

我國鐵路，大都國營，統一調度，應無困難，惟因以往各鐵路均係各自為政，未能實行。今後對於運輸工具之統一調度，實有切實施行之必要，務由中央主管部門，設置專責機構主持其事，俾能統籌調度，調節供求，爭取運輸時效，減少旅途轉接，增加運輸效率，便利客貨運行。

交通事業所需大量工具器材，務由中央主管機構集中採購，統籌分配，較為經濟，而且品質亦可改進，標準易於劃一，使用壽命延長，工作效率增加，均屬極顯明之事項。以往各種機具材料，大多仰賴外國供給，既使來源任人操縱，又須耗費鉅額外匯，今後將由中央主管部門妥籌交通設備及器材自給之久遠計劃。對原有之機車車輛製造廠，儘量予以恢復擴充，並與國外廠商大規模技術合作，指定在我國內設廠製造，藉以訓練技術，培養人材，奠定交通製造工業基礎，完成統籌器材供應之任務。

我國鐵路路線橋樑及車輛等主要設備，雖原不乏規定標準，然按之實際，仍多紛歧。今後光復大陸，舊路應按新定標準整理；新建路線，更應照劃一標準，通盤籌劃。總期確立適合當前需要之合理設備標準，以建立最新技術之鐵路系統。

## 六、訂定交通企業管理制度

民國四十二年春間，為求鞏固事業基礎，而便於共同遵守，經召集臺灣省政府所屬各交通單位主管

，開會研討，制訂交通企業管理制度，由交通部報行行政院核准試辦，並逐步完成立法程序。其內容簡述如下：

(一)職責契約制 實行職責契約制之用意，在使各交通事業機構下級與上級，仿照契約行為，課定其職責。凡屬編有獨立預算之機構，均視為契約單位，以本機構及其上級機構為契約之雙方當事人，責成各級機構於核定預算範圍內，務必各本職責，依照核定工作計劃認真實施，期能達成工作最大成果。職責契約之成立，自各機構的工作計劃與預算呈奉上級機構核准之日開始，而於規定期間或年度終了時予以考核及獎懲。此項工作之推行，可由各該單位秘書室或主辦文書單位負責辦理。職責契約制之建立，係為本制度六項辦法之起點與重心，務必認真實踐，全力推行，以達成綜核名實，分層負責之目的。

(二)資本責任制 實行資本責任制之用意，在把各項交通事業之資本，逐級逐層之交代清楚，使上級主管人可據以考核下級保管營運之實況，而下級主管人即以此對上級負其責任。其工作重點，可分為財產保管，資本營運，責任劃分三部份。各單位推行資本責任制之工作，可由各機關主計室或主辦會計財務單位負責辦理。總之，資本責任制之推行，要使國營交通事業從業人員，均能明瞭資產營運之實況，對於財產價值壽年等，均能明確了解。又各級主管以及全體人員，不但要了解自己職掌，同時還要了解自己所經營之資產及其營運情況。務使資本責任制之實施，能達到樹立事業信用，鞏固事業基礎，維護國家資本，保證投資利益之目的。

(三)勞動效率制 實行勞動效率制之用意，在使交通事業各部門工作，依照科學方法，實施細密分工，改善勞動條件，分析工作紀錄，制定合理工作程序與工作標準，舉辦各種工作競賽，以提高工作效率，促進事業發展。各級交通事業機構，應注意工作條件之完備，如安全衛生之改善，工作紀錄之提高，福利之增進，職工組織之輔導，以建立工作效率之基礎。凡對工作方法、技術改進、機械發明等有所貢獻，並經採用後確能減低成本增加效率者，各單位應從優給獎，以資鼓勵。此項工作，事屬新創，各單位均無類似職掌，應設置專管單位如考工室，或指定專責人員辦理。總之，勞力與資本為企業管理之最主要部份，且勞力之範圍甚為廣泛，勞力勞心均可包括在內，而勞動效率之有無與效率之高低，實足以影響事業之榮枯，應如何促進勞動效率，吾人須予特別重視。

(四)工作檢核制 實行工作檢核制之用意，在經常檢核各交通事業對交通政策之實施，法規命令之遵行是否貫徹，及各項工作方法、工作程序、工作標準是否合理有效，以期工作效能之促進，及產品質量之提高。其檢核事項，分業務、人事、財務、事務、設備等之行政考核，與品質、數量、成本及時效之技術檢查，各種工作項目，均有詳細規定。每一工作考核結果，應儘量列舉事實或數字，並力求其正確。各單位各項工作檢核結果彙總時，應分別按照各單位及時期，予以綜合比較，評定優劣，並研擬改進辦法，各級機構應就原有視察單位，改為檢核單位，推行檢查工作。總之，所謂工作檢核制，其性質無異是國家企業之監察制度，而檢核人員即係代表政府主管機構去行使對某一機構之監察權。

(五)公共關係制 推行公共關係制之用意，在於闡揚交通政策，提高工作情緒，發揮服務精神，體察社會輿情，適應公共需要，溝通公共情感，建立事業信譽，促進事業發展為目的。其工作重點，必須將公眾對於企業之批評、建議、質疑、責備等意見，反映於企業本身，迅即加以研究和分析，分別解答或改正；同時亦必將企業本身之決策要義，工作重點，業務狀況，服務範圍等等內容，選擇適當方式，向大眾作必要之說明，以期闡明實際情況，建立共同了解。應用科學方法，研究分析本事業應建立之公共關係。應用各種測驗方法，尋求全體員工及社會一般人士對本事業之需要及觀感。對本事業應經常作自我檢討及改進。各機構應設置公共關係室，負責公共關係制之推行。總之，公共關係制之推行，要使國營交通事業從業人員，均能明瞭本身業務與政治、經濟、社會、文化各方面有其密切關係。為求事業進

步，應正視時代，適應要求，內圖本身之充實健全，外求各方面之了解與密切之配合，始能構成良好之公共關係，促成事業之順利進展。

(六)資歷管理制 推行資歷管理制之用意，在使交通事業之人事管理實行資職分立，着重考試用人，加強訓練培養，消除員工界限，並將全部資歷劃分為必須經歷階段與才能發展階段。規定各級人員輪轉任職、職期調任，輪業見習等辦法，使人人均有發展其才能與抱負之機會，以促進人事之適才適所，事業的日新又新。其工作重點，首為資職分立；資位有一定保障，職務則可適時調任。次為考試用人；非經考試不得應用；凡經公開招考而錄取之新進人員，或經升資考試而合格之現任人員，均須經過定期實習或定期訓練，使其了解業務方針，熟悉事業理想，方可核叙相當資位。最後則為必須經歷階段與才能階段之劃分，以及輪轉任職、職期調任、輪業見習等辦法之規定，俾專才通才各有其適當之出路與養成之機會，尤屬規劃週詳，切合事實需要。至工作推行，可由各級機構原有人事部門辦理。總之，資歷管理制之建立，人事方面之革新，是六項辦法成功之關鍵。因一切事情固賴有制度，而一切制度尤貴在人為故也。

上述六項辦法，除職責契約制、資本責任制兩項，僅遵照其原則，及資歷管理制規定之輪轉任職、職期調任，未能實行外，餘均已按照該項制度辦理，且其效果甚佳。

## 第十一章 本黨秉政時期政府頒布之有關鐵路法規舉要

民國初年，交通部雖有鐵道法規委員會之設立，但經其編訂之法規並不多，且中央並未頒布有關鐵路規章，即有規定，亦多屬枝節，而從未為有系統之製訂。

國民政府成立後，立法院對於鐵路有關法令，始陸續製訂頒行。其重要者定為法律，次要而無須經過立法程序者，則由主管部呈准行政院頒布，或由各路局自行擬訂，呈部核准施行。

我國憲法於三十六年元旦公布，其第一百四十四條規定：「公用事業及其他有獨佔性之企業，以公營為原則，其經法律許可者，得由國民經營之。」此是國家對鐵路事業經營的最高原則。又憲法第一百零七、一百零八、一百零九等條規定，國有鐵路由中央立法並執行之；兩省以上之交通運輸由中央立法，由中央或交由省縣執行之；省交通由省立法，並由省或交由縣執行之。此為訂立鐵路各種法規程序之根據。

國府成立迄今，訂立鐵路及有關鐵路之法規甚多，民三十九年及五十年行政院先後令交通部整理，結果除現行仍適用者外，其餘計分為：有因目前環境關係，暫不適用，仍予保留，以俟返回大陸再決定取舍者；有以往公布之法規已不適用，及無保留價值，業經明令廢止者兩類。茲仍將其目錄附列於後，以供參考。

### 第一節 鐵路法規

現行各種重要鐵路法規，經立法院先後通過，由鐵道部交通部或總統明令公布。茲將其重要法令，

分別摘錄如後：

### 一、鐵路法

國民政府曾於民國二十一年製定鐵道法，於同年七月二十一日公布施行，惟以時日過久，國內外環境均有變遷，原法不足以切合實際需要，乃於民國四十七年一月三日經總統明令廢止。

現行鐵路法係經立法院三讀通過，於民國四十七年一月三日，經總統明令公布實行，並於民國四十八年一月二十一日，經總統令修正第五十四及五十八條條文。茲將全條文照錄如下：

#### 第一章 總則

第一條 鐵路之建築管理監督運送及安全，依本法之規定。其未規定者，依其他有關法律之規定。

第二條 本法所稱之鐵路如左：

一、由中央政府經營之國營鐵路。

二、由地方政府經營之地方營鐵路。

三、由國民經營之民營鐵路。

四、由各種事業營建專供所營事業本身運輸用之專用鐵路。

前項鐵路包括行駛機動車之輕便鐵路。

第三條 鐵路以國營為原則。

地方營民營及專用鐵路之興建延長移轉或經營，應經交通部核准。

第四條 國營鐵路由交通部管理，地方營民營及專用鐵路由交通部監督。

第五條 鐵路對於軍事運輸另以法律定之。

第六條 鐵路管有之資產及其運送物，非依法律不得檢查征用或扣押。

第七條 鐵路需用土地，得依土地法之規定，申請征收。

第八條 鐵路為保護路產，維持站車秩序，及協助鐵路從業人員執行職務，得依法設置鐵路警察。

第九條 鐵路因不可抗力遭受重大損失時，為求交通迅速恢復，得向中央或地方政府請求撥借材料

或予貸款。

第十條 鐵路客貨運送機車車輛運轉，國內外聯運，及附屬事業經營，應依交通部所定之規章辦

理。

#### 第二章 建築

第十一條 全國鐵路網計劃，由交通部擬訂，呈行政院核定公布分期實施，變更時亦同。

第十二條 前條核定之鐵路線未能興工時，地方政府或國民，得呈請交通部核准建築經營之。

第十三條 在運輸有效距離內，不得興建平行鐵路線。

前項有效距離，由交通部依照鐵路經過之地方經濟情形及運輸能量核定之。

第十四條 鐵路遇有須與其他鐵路連接或跨越時，經交通部核定者，各該鐵路不得拒絕。

第十五條 鐵路軌距定為一公尺四公分三公分五公厘，但有特別情事經交通部核准者不在此限。

第十六條 鐵路在橫斷交通頻繁之道路處，應築天橋或隧道，次要處設遮斷裝置，並派人守衛；其

他平交道及須防危險之處，應為相當之安全設備。

第十七條 鐵路橫越河川，其築墩架橋，以不防阻航運及水流為度。河岸如有堤壩等建築物，應予



適度加強防止危險之發生。

第十八條 鐵路興建，應依交通部核定期限開工竣工，因故不能依限期開工或竣工時，應申請交通部核准展期。

第十九條 全路或一段工程完竣，應先請交通部派員履勘，經核准後方得行車營業。

第二十條 鐵路建築及車輛製造之技術標準，由交通部訂定之。

### 第三章 管理

第二十一條 交通部為管理國營鐵路，得設置總管理機構，其組織另以法律定之。

第二十二條 國營鐵路除以客貨運輸為主要業務外，得辦理左列附屬事業。

一、有關鐵路運輸之碼頭及輪渡運輸。

二、有關鐵路運輸之汽車接轉運輸。

三、有關鐵路運輸必須之接送報關及倉儲。

四、有關鐵路運輸及建築所需工具器材之修理與製造。

五、有關培養繁榮鐵路運輸所必需之其他事業。

第二十三條 國營鐵路之運輸，以統一調度辦法管理。

第二十四條 國營鐵路從業人員之任用薪給管理服務考核獎懲福利退休撫卹，依法律之規定，法律未規定者，由交通部以命令定之。

第二十五條 國營鐵路因業務需要，得由交通部依法呈請發行公債。

第二十六條 國營鐵路於不損主權及利權之範圍內，得借用外資，但應經立法院之議決。

第二十七條 國營鐵路之會計，依交通事業統一會計制度之規定。

第二十八條 國營鐵路運價率之計算，依國營事業管理辦法之規定。

國營鐵路如環境或情形特殊者，得規定較低特價，在工程時期營業，得規定臨時運價，均由交通部核定之。

第二十九條 國營鐵路之材料以統籌供應分區管理為原則。

### 第四章 監督

第三十條 地方營及民營鐵路之興建，應先備具左列各款書類圖說，申請交通部核准轉呈行政院備案後方得籌辦。

一、鐵路名稱及建築理由計劃書。

二、路線預測圖及說明書。

三、沿線經濟狀況說明書。

四、固定資產建設改良擴充簡明估計表。

五、預定開工竣工時期。

六、行車動力之種類。

七、損益估計表。

八、管理機構之組織，如係民營者，應附具章程草案及發起人姓名。

九、資本總額，款項來源及籌募計劃。

第三十一條 地方營及民營鐵路之興建，經核准備案，得依所定期限將左列各款書類圖說等送請交

通部立案，發給執照方得興工。

- 一、路線實測平剖面圖及說明書。
- 二、各項工程及機車車輛圖式說明書。
- 三、固定資產建設改良擴充估計表。
- 四、全部工程分段實施計劃。
- 五、資本總額，已收款數及其餘款續收期限。
- 六、管理組織之系統及規程，如係民營者應附具公司章程股東名簿及董事監察人姓名。
- 七、高級職員姓名及資歷。

第三十二條 專用鐵路之興建，應備具左列各款書類圖說，送請交通部核准轉呈行政院備案。

- 一、所專供之用途，建築理由書及該事業主管同意憑證。
- 二、所營事業之投資總額。
- 三、路線實測圖及說明書。
- 四、固定資產建設改良擴充估計表。
- 五、行車動力說明書。
- 六、路用資本總額及其確實憑證。
- 七、開工竣工時期。

第三十三條 民營及專用鐵路關於道路橋樑河川溝渠等工程之設施，應先呈該管地方行政機關備案。

第三十四條 地方營及民營鐵路，應按照左列各款向交通部呈報。

- 一、籌備及工程時期，應將進行狀況及經濟情形每月呈報一次。
- 二、營運時期，應將營運狀況及改進計劃每三個月呈報一次。
- 三、每年於年度終結時，應將全路狀況、營業盈虧、運輸情形，及經濟情形，呈報一次。

第四 專用鐵路於工程時期之進行狀況及經濟情形，應每月呈報一次。

第三十五條 民營鐵路之經營，以股份有限公司為限，如加入外資，須經交通部轉呈行政院核准。

第三十六條 地方營及民營鐵路，如須用外籍員工，應先呈請交通部核准。

第三十七條 地方營及民營鐵路之運費，由交通部核定之，增減時亦同。

第三十八條 地方營民營及專用鐵路運輸上必要之設備，交通部認為不適當時，得令其改良或添設。

第三十九條 交通部為公益上之必要，得令地方營及民營鐵路與其他鐵路公路水運辦理聯運，如有緊急需要，並得指定任何鐵路撥車濟運。

專用鐵路附帶辦理一般客貨運輸者，準用前項之規定。

第四十條 地方營及民營鐵路，非經交通部核准不得兼營其他附屬事業。專用鐵路，非經交通部核准不得經營所營事業以外之客貨運輸，及其他附屬事業。

交通部對前項專用鐵路開放客貨運輸者，應嚴加檢查，務使符合鐵路規章之規定。

第四十一條 地方營民營及專用鐵路，如變更組織、增減資本、租借營業、抵押財產、移轉管理、或宣告停辦，均應先呈交通部核准。

前項呈准抵押之財產，以建築物車輛及機器為限。

第四十二條 地方營及民營鐵路，遇有行車上之重大事變時，應立即電報交通部，必隨時將經過情形呈報查核，其平常行車事變，亦應按月彙報。

第四十三條 交通部應定期派員視察地方營民營及專用鐵路工程材料營業運輸會計財產實況，及各項情形；必要時得檢閱有關文件帳冊，如認為辦理不善，須隨時指導改正。

第四十四條 地方營及民營鐵路，非攤提全路建築及設備折舊後，不得分配盈餘，全年純益超過實收資本總額百分之二十五時，其超過額之全數，應以擴充或改良設備。

專用鐵路開放客貨運營運之部份，得準用前項之規定。

第四十五條 地方營及民營鐵路之歲計會計統計事務，準用交通業統一會計制度之規定。

第四十六條 地方營民營或專用鐵路有左列情形之一者，交通部按其情節，得撤銷其立案，或停止其營業，或處三千元以下罰鍰。

一、違反本法致有妨碍公益公安之行爲者。

二、私收外股或私借外資者。

三、非由不可抗力停止運輸繼續至三個月以上者。

四、違反本法第三條第二項之規定者。

前項停止營業期間，得由政府暫時接管繼續營運。

第四十七條 地方營民營或專用鐵路有左列情事之一者，交通部按其情節得處一千元以下罰鍰。

一、依本法應經交通部核准事項而未經核准，或呈請核准時有虛偽情弊者。

二、依本法應經公告之事項而不公告，或公告中有虛偽情弊者。

三、依本法應報告交通部事項而不報告，或報告不實者。

第四十八條 地方營民營及專用鐵路監督實施辦法，由交通部定之。

## 第五章 運送

第四十九條 旅客運送契約，因鐵路承諾運送而成立；物品運送契約，因鐵路承諾運送並接受其物品而成立。

第五十條 鐵路運價什費，非於有關車站公告後不得實施。

第五十一條 物品依其性質，對於人或財產有致損害之虞者，除鐵路已公告辦理運送者外，得拒絕運送。

前項運送物，因申報不符致鐵路蒙受損害，託運人應負損害賠償之責。

第五十二條 旅客無票乘車，或採用失效乘車票，應補收票價，如無正当理由者，並得加收百分之五十之票價。

運送物之名稱性質或數量，如鐵路對託運人之申報有疑義時，得檢驗之，檢驗不符因而至運費不足者，補收四倍以下之差額。

第五十三條 旅客或託運人託運物品，得依規定申明保價額，並繳納保價費。

第五十四條 運送物遇有喪失毀損之賠償，依民法之規定；但其請求權，依本法第五十八條之規定。行李貴重品，動物以及已繳保價費之運送物，其損害賠償依其契約。

第五十五條 運送物逾交付期間一個月仍未交付時，託運人應視同喪失，請求賠償，但未能交付之原因，不可歸責鐵路者，不在此限。

請求前項賠償時，聲明保留原物者，得自接到貨到通知之日起一個月內退還賠償金，領回原

物。

第五十六條 運送物因不可歸責於鐵路之事由，不能交付時，鐵路得代為寄託於倉庫，並以倉單代替運送物之交付，其費用由物主負擔。

前項規定，對於超過領取期間未領取之運送物適用之。

第五十七條 對於所有人不明之運送物或寄存品，鐵路應公告招領。經公告後一年內，仍無權利人領取時，鐵路即取得其所有權。

第五十八條 左列請求權因一年間不行使而消滅。

- 一、運送物喪失毀損或遲交之損害賠償請求權，應自交付之日起。
- 二、運費什費之補收及退還請求權，自票據填發之日起。
- 三、運送物交付請求權，自交付期間屆滿之日起。
- 四、代收貨價支付請求權，自鐵路發出已付收訖通知之日起。

### 第六章 安全

第五十九條 經營客貨運送之鐵路，除法律另有規定外，應遵行左列規定。

- 一、關於鐵路行車安全之車站設備，路線坡度、灣度、列車調配、行車速度、機車車輛檢查、養護、平交道設置、遮斷裝置，或柵欄號誌、標誌、看守人等事項，及旅客在站之安全設施，應釐定準則，載明於鐵路規章。
- 二、為使從業人員確切瞭解，並嚴格執行鐵路規章之規定，應予以有效之訓練與管理。
- 三、關於行車事變之預防及護路設施，應訂定辦法，並隨時檢查。

第六十條 旅客、託運人、收貨人，及行人車輛，應遵行左列規定。

- 一、旅客、託運人、收貨人，及行人車輛，應遵守本法及鐵路規章之規定。
- 二、行人車輛行近鐵路線或擬跨越鐵路線時，應停留聽視，注意號誌、燈光、聲響，經辨別清楚後，方得前進。

第六十一條 鐵路不遵行第五十九條之規定或從業人員執行業務，因故意或過失致人死亡、傷害，或毀損動產不動產時，除涉及刑事部份，依刑法處斷外，應由該管鐵路機構依法負損害賠償責任。

旅客託運人、收貨人，及行人車輛不遵守前條之規定，致發生死亡傷害或毀損動產不動產時，如鐵路已盡其防範責任者，不負損害賠償責任，但對死亡傷害者，應酌給卹金及醫藥補助費。鐵路對不可抗力之喪失毀損或傷害，非鐵路所能防範者，不負賠償責任，旅客及貨物之損害賠償有特別契約者，依其契約。

第六十二條 專用鐵路經核准開放從事客貨運輸者，準用第五十九條至第六十一條之規定。

第六十三條 鐵路客貨運送之安全及保險辦法，由交通部定之。

### 第七章 附則

第六十四條 本法自公布日施行。

### 二、鐵道軍運條例

鐵道軍運條例，係於民國十九年六月三日經國民政府公布，同年十一月二十五日施行，曾於二十二

年十一月二十九日修正。本條例製訂公布已三十餘年，雖已不能適合當前事實需要，政府正在研訂新法草案，惟須經過立法程序，完成尚有一段時日，故目前軍運，仍以本條例為依據。茲錄其重要條文如下：

第一條 凡各軍事機關各軍隊遇有軍事運輸（簡稱軍運），除單行軍人乘車得照軍人乘車條例，採用甲種車照外，如有零星軍用品、餉項，應採用甲種運照，到站報運。凡運送軍隊及軍械、軍火、軍米暨整車軍用品，均需先期將左列各項，報由軍政部核准，以正式公文或印函，依照本條例，填用甲種或乙種車照或運照，知照交通部飭局查照備運；但遇事機迫促，不及備文時，得先由陸軍署交通司用迅捷方法知照，一面仍由軍政部補送公文：

- 一、軍隊名稱、種類、人數或物品種類、數量。
- 二、上下車站站名。
- 三、需用車輛種類、數目（非整車不填）。
- 四、起運日期。
- 五、運用何種照。

第二條 凡京內及省區，遇有特別緊急事機，如已宣布戒嚴及剿匪、警耗等事，急需臨時調動軍隊，不及電軍政部報運者，應由各最高級軍事長官，一面用印函或印電，開明第一條所列各項，先期知照路局備運；並派員按照本條例所定應用之照，持赴火車站接洽開行，一面仍立即詳細電知軍政府及交通部查照。

第三條 各路車站除第一第二兩條有明文規定外，各項軍運，非奉有局轉部飭並查明品類、數目，與照面所填相符者，不得代運。

起止站點，如有變更，亦應由押運員報經軍政部函知交通部飭局辦理。

第四條 凡軍用車輛，無論如何不得附掛各路特別快車。其運送軍用品時，如重量或體積未滿二十噸車者，不得掛用一車。非緊急軍用品，不得附掛旅客列車；但危險品雖係緊急，亦祇能附掛運貨列車。

第六條 軍用專車開行鐘點，及沿途更換機車、添水、加煤、會車所需時刻，均由路員訂定指揮，軍隊不得任意變更或干涉，致紊秩序而生危險。

第七條 列車長度、重量、行車時刻及裝卸時間，本有限制，均應由路員照章辦理，軍人絕對不得干涉，以防危險而保安全。

第八條 凡各路機車車輛車站及辦公處所暨電報電話等項軍隊不得佔用。

第九條 各項軍運所需之照，均由交通刊印，交由軍政部加蓋部印後，始由軍政部核發，其種類區別如左：

- 一、甲種車照 即軍人乘車半價現款車照。
- 二、乙種車照 即軍人乘車半價記帳車照。
- 三、甲種運照 即軍用運輸半價現款運照。
- 四、乙種運照 即軍用運輸半價記帳運照。

第十八條 凡適應甲乙種運照之軍用品，除經軍政交通兩部商妥，特別核准者外，雖係軍用亦應照普通商運收價。

第一類 戰時軍隊赴敵攜帶及由後方接濟之軍用品，並戰時軍隊換防攜帶之軍用品，其名目及第二類及第三類所列為限。

第二類 各軍事機關、各軍隊平時所用左列物品：

槍砲子彈及附件、九龍袋、炸彈、軍用刀劍、劈刺器具、土木工作器具、已成之架橋材料、爆炸材料、火藥及其原料如兵工化學器材、防毒及消毒器材等，軍用飛機汽艇汽球及附屬品，發煙器，放射器、照像器及應用材料等，探照燈、望遠鏡，各項軍衣軍帽軍靴軍鞋及附屬品，老羊皮軍衣筒，各種手套、鑄土馬、靴鞋、風鏡皮耳搨、被褥、枕頭、背包、軍毯、水壺、飯盒、乾糧袋、單衾帳棚及附屬品，帳棚燈、孔明燈、行軍炊具及附屬品，軍用騾馬大車、軍用各式騎鞍鞍鞍及附件，各種馬槽、料兜、軍用樂器，軍用大米、小米、麵粉、軍用紅糧、黑豆、荻子，軍用有線無線電機電話及附件，衛生器材（如醫療器械用具擔架床及藥用棉花沙布等），軍用汽車、軍用汽油機油、軍用谷草、軍用地圖、軍用測量儀器、軍用信鴿軍犬及附屬器材、軍用輕便鐵道材料及車輛暨附件。

第三類 各軍事機關各軍隊平時所用左列物品：

藥料（如藥用之丸、膏、水、粉等類）、製造軍用機器、軍用書籍餉項、海軍用煤（此項煤斤，適用甲種運照，「即半價現款」，由海軍部向軍政部領用，咨行交通部轉飭路局撥車備運）

第二十條 甲種車照適合於左列各項：

一、單行軍人，身着軍服經行各路行車時適用之，但每張只准填寫一人。

二、平時軍人靈樞經由各路運送時適用之，應由站照收靈樞半價換票裝運，但以附屬有護照或印文者為憑。

第二十一條 乙種車照用於運送大宗軍隊，如因剿匪改編，臨時調遣等事，須掛車輛或開專車時適用之，但每批至少須有五十人以上，並順經軍政部核准。

第二十二條 甲種運照適用於左列各項，但以附有軍政部護照者為限：

一、運送第二類零星軍用品，即重量或體積不滿二十噸車而按不滿整車之價報運車適用之。

二、運送第三類零星或整車軍用品者適用之。

第二十三條 乙種運照於運送第一類、第二類整車軍用品（即重量或體積滿二十噸車者）適用之。

但須經軍政部核准。（如有剿匪、改編及臨時調遣等事，得由軍政部核准適用甲、乙兩種運照）

第三十二條 凡軍人有無票或越級乘車，及攜帶旅客或零擔貨物，以及強佔客位，干涉行車，毆辱路員等事，均應送由各該管長官送交法庭依法懲處，並照章追繳票價、運費。

第三十三條 軍人假借乙種車照及甲、乙種運照，包括商貨，經各路、站查出，除將該軍人及商棧依法嚴懲外，如在未起運之先發覺者，即責成商人補繳運費，並照貨車運輸通則規定處罰之。如在中途或運到後發覺者，得由當地責令補交運費並照章加倍處罰。

### 三、鐵路行車規則

關於鐵路行車，自應有規定以資依據，鐵道部曾製訂有「鐵路行車規則」公布實施，並曾經交通部於民國三十六年五月修正公佈。但科學進步，日新月異，原有行車規則規定之鐵路行車設備及行車方法，與行車安全設施等，均不能適合時代要求，交通部依據鐵道法第十條「鐵路客貨運送機車車輛運行國內外聯運及附屬事業經營，應依交通部所定之規章辦理。」之規定，從新訂定「鐵道行車規則」，於民國五十年四月十四日公佈施行。並將原有之鐵路行車規則於同日廢止。

新頒之「鐵路行車規則」，都八章一百三十一條，舉凡規則主旨及用語釋義，路線及設備之規定，車輛及裝載限制，號誌號訊及標誌，與乎運行、閉塞、行車事變等等，無不規定甚詳。茲以此規則條文

甚長，且係行車專用，故不轉錄，詳該規則單行本。

#### 四、鐵路運送規則

鐵路客車及鐵路貨車運輸，交通部曾於民國三十二年七月同時公佈「中華民國鐵路客車運輸規則」及「中華民國鐵路貨車運輸規則」，均因時日過久，已不適用，乃明令廢止，於民國五十年三月二十日公佈「鐵路運送規則」，凡七章一二四條。茲將其重要條文摘錄如後：

##### 第一章 總則

- 第一條 鐵路運送規則依鐵路法第十條之規定之訂定。
- 第二條 國營、地方營、民營鐵路，及附帶辦理一般客貨運輸之專用鐵路，其客貨運送，除法令另有規定外，悉依本規則之規定。
- 第三條 鐵路應以安全、迅速、確實、便利，為運送之主旨，並使從業人員本此主旨，忠誠執行其職務。
- 第四條 旅客貨主及公眾，須接受有關從事人員職務上之嚮導。
- 第五條 運價、雜費及其他與運送有關之規章，及旅客列車時刻表等，均應經常備置於車站，俾供眾覽。
- 第六條 運價雜費應於實施前在有關車站公告之。
- 第九條 鐵路有左列情形者，不得拒絕運送或解除契約：
  - 一、旅客或貨主遵守法令及有關鐵路運送之規定時。
  - 二、旅客或貨主對於鐵路運送，並不要求特別責任或義務時。
  - 三、運送上不違反法令規定，公共秩序或善良風俗時。
  - 四、無天災事變不得已事由，阻碍運送時。
  - 五、旅客無傳染病、酗酒等，危害自己或他人及騷擾他人之虞時。
  - 六、鐵路在運送上已有所需之設備時。
  - 七、行李包裹及貨物之性質、重量、長度、體積或包裝，適於運送，並無危及他人或損及他人之虞時。

第十條 運價及運雜費，依鐵路運雜費表之規定。

第十一條 運價、雜費及其他為運送所需之費用，除另有規定外，概於承運時核收之。

第十二條 鐵路已收訖之運雜費，其退還請求權，及鐵路應核收之運雜費，其補收請求權，均自票據填發之日起，因一年間不行使而消滅。

第十五條 鐵路對運送上所用之度量衡，以公制為標準。

第十六條 鐵路所用之時刻，以中央天文機關所訂各時區之時刻為標準。

##### 第二章 旅客之運送

第十七條 旅客非持有乘車票，不得乘車，雖持有乘車票，亦限於列車內所標示之乘客人數有空額時，始能依序乘車。

第十九條 孩童六歲以上未滿十二歲者，按成人票價之半額計費。

未滿六歲之孩童，由旅客携同乘車時，免費運送，但每一旅客携同之孩童，其免費人數得酌加

限制。

對於持用減價乘車票之旅客，搭乘對號入座車之旅客，或特為所携免費孩童要求座位之旅客，及團體行動之孩童，得不依前項之規定。

孩童年齡有疑義時，以孩童標準高度為準。

第二十條 患傳染病人，非依傳染病人運送辦法之規定，不准其乘車。

前項傳染病運送辦法另定之。

第二十一條 老、幼、殘廢、重病、瘋癲、精神病等需要護送之旅客，而無護送人時，得拒絕其乘車。前項護送人，須持有相當之乘車票。

第二十二條 旅客得照乘車票所載之乘車方向，在其有效區間內之任何區間乘車。

在有效區間內，由中途站上車時，其乘車票限於前程之區間為有效，但違反本規則第九條第一項第一款第三款之規定，經鐵路解除契約請旅客下車時，則其乘車票之前程區間為無效。乘車票有效期間，依鐵路發售各種車票之規定。

第二十四條 旅客在乘車票有效期間內，除另有限制外，得中途下車。

在有效期間內中途下車時，其乘車票限於前程之區間為有效。

第二十六條 記名乘車票及特定旅客之不記名乘車票，概不得轉讓他人使用，其他客票，一經剪軌，或已持用乘車者亦同。

第二十七條 旅客因鐵路之請求，查驗乘車票時，應提供查驗。

乘車票用畢或已失去效力時，應即交還鐵路。拒絕交驗或交回者，視作無票。

第二十八條 旅客無票乘車，或持用失效乘車票或越站乘車時，鐵路除補收已乘區間相當票價及雜

費外，並照所補票價加收五成以下之補票加重金。但預經鐵路認可者，得免收加重金。

前項情事，如對上車站、等級等事項不明時，除當時能以證明者外，其上車站不明者，按該列車之始發站起算，其乘車等級不明者，按該列車之最高等級計算。

第二十九條 旅客對於前條規定之票價及補票加重金，不能立即支付時，鐵路得令其下車，並要求提供相當擔保。

第三十條 旅客遇左列情事，得於乘車票有效期間內，交還車票，請求退還票價及雜費：

- 一、乘車票未經使用，且未經剪軌時。
- 二、無相當等級座位而中止旅行，或改乘較低等級之列車或座位時。
- 三、因列車全程或部份停駛，或顯著之遲延而中止旅行時。
- 四、因疾病等不得已情事而中止旅行時。

前項退票價，雜費之計算及手續費之核收，依鐵路之規定。

第三十一條 遇有前條第三款情事，鐵路應依旅客之請求，按另訂之規定，免費運回原起程站，或延長其乘車票之有效期間。

第三十二條 旅客不得將危險品、靈柩或屍體、動物及對旅客鐵路或公眾有危害或騷擾之虞之物品，携入車內。

旅客違反前項規定時，由鐵路另訂辦法處理之，並核收相當運費及加重金。

本規則第四十八條之規定，於旅客有違反本條第一項規定之嫌疑時準用之。

第三十四條 應歸責於旅客之事由，致鐵路之設備或車輛喪失毀損時，旅客應負賠償責任。旅客因違反本規則第三十二條第一項之規定，致鐵路或其他旅客蒙受損害時亦同。



旅客不能即時清償前項之賠款時，鐵路得要求提供相當之擔保。

### 第三章 行李、包裹、貨物運送

#### 第一節 通則

第三十六條 運送契約，因鐵路承諾運送，並接受其行李、包裹、或貨物而成立。

第三十七條 旅客或託運人，應按行李、包裹、貨物之種類、性質、重量、或運送距離等情形，施以適於運送之包裝，並拴繫記有發到站名、託運人及受貨人姓名，以及其他鐵路認為運送上必要事項之標籤，但對行李標籤，鐵路如另有規定時，應從其規定。

第三十八條 旅客或託運人得於託運行李、包裹或貨物之當時，申報遇有喪失、毀損或遲延交付時要求賠償之款額。

鐵路按申請之要價額，核收另定之報值費，第一項之要價額，如超過行李、包裹或貨物交付期間屆滿日到達地市價與因未交付而使旅客或貨主蒙受其他損失之合計額時，該超過部份之要價額作為無效，鐵路超收之報值費，亦不予退還。

第三十九條 左列物品為貴重品：

- 一、金幣，銀幣，紙幣，印花稅票，郵票，公債票，股票，債券，禮券等有價證券。
- 二、金，銀，白金等貴金屬及其製品，鎢等稀金屬及其製品。
- 三、琥珀，珍珠，金鋼石，紅玉，翡翠，綠柱石等寶玉類及其製品。
- 四、象牙玳瑁，珊瑚及其製品。

五、美術品及古董。

非貴重品與貴重品混合包裝時視同貴重品。

第四十條 行李、包裹、貨物之交付期間，依左列期間合併計算：

一、起運期間：行李、包裹及隨行包裹為承運之當日，貨物為承運之當日或翌日，但委託運前保管之貨物，則為實際能起運之當日或翌日。

二、輸送期間：照計算里程，按左列標準計算：

(1) 行李、包裹及隨行包裹，每四百公里或不滿四百公里為一日。

(2) 貨物，每一百六十公里或不滿一百六十公里為一日。

三、接送期間：接取或送交各為一日，但以辦理接取或送交者為限。

因天災事變，託運人請求變更運輸，或因不應歸責於鐵路之事由而遲延之日數，應加算於交付期間內，其不滿一日者作為一日計算。

依前二項規定計算之交付期間，如於屆滿後鐵路已作交付之準備並已發出貨到通知者，自發出通知之日起，其遲延之期間，除應歸咎於鐵路者外，應視為未超過交付期間。

第四十一條 運送契約，因行李、包裹、貨物之交付，喪失等事由，致鐵路失去其佔有而終了。

受貨人或提貨單持有人自行卸車之貨物，應以卸車終了之時間，視同交付之時間。

委託到後寄託之貨物，應以貨物進入之時間，視同交付之時間。但依法令規定，鐵路對於貨物運送上所有之擔保權，及受貨人或提貨單持有人，在提取貨物時所有之損害賠償權，均保留至貨物出倉時。

第四十二條 行李、包裹或貨物之交付請求權，自交付期間屆滿之日（遲延交付時自發出貨到通知

之日)起，因一年間不行使而消滅。

代收貨價支付請求權，自發出代收貨價收訖通知之日起，因一年間不行使而消滅。

第四十四條 不能確知領取權利人之行李、包裹、貨物，鐵路應公告招領。自公告之日起，經過一年仍不能確知該權利人時，由鐵路取得其所有權。

## 第二節 行李運送

第四十五條 旅客得將其旅行必需之物品，作為行李託運，但火藥類及其他危險、腐臭、令人厭惡等鐵路認為不適於按行李運送之物品，不得作行李託運。

鐵路對旅客託運之行李，得限制其種類、件數、重量及體積。

特種列車，經交通部認可者，得不辦理行李運送。

第四十六條 鐵路對於旅客託運之行李，其免費重量依鐵路之規定。

以孩童票託運行李，其免費重量得由鐵路另行酌定之。

第四十七條 旅行託運行李，必須持憑乘車票。

鐵路承運行李，應對旅客交付行李票。

第四十八條 旅客託運之行李，鐵路認為有混雜本規則第四十五條第一項但書所定物品之疑問時，得要求旅客將其內容明白申報，必要時並得隨時查驗之。

鐵路查驗行李時，除不得已事由外，應會同旅客行之。

查驗結果，如發現有違反本規則第四十五條第一項但書之規定時，其因查驗所需之費用及所生之損害，概歸旅客負擔。

第五十一條 行李在到達站憑行李票交付之，但經旅客請求，而於處理上無妨碍時，亦得在中途站交付之。

旅客不能提交行李票而欲領取行李時，鐵路應取得足以證明其領取權利或相當擔保後交付之。

第五十二條 旅客在行李運抵到達站之翌日，仍未領取時，鐵路對其以後之日數，核收鐵路規定之保管費。

第五十三條 行李到達後，經過十日仍不領取時，鐵路應對旅客發送領取之催告。

行李到達後，經過六個月仍不領取或其價值不足抵償保管費及其他費用時，鐵路得酌情變賣之。

行李有易於腐壞之性質者，鐵路得於到達後經過四十八小時變賣之。

變賣所得之款額，除抵償保管費及其他必需費用外，餘款仍代為保管。

行李為變賣而轉送他站，在未變賣以前，旅客得照付轉送及返送費用請求交付。

第五十四條 依本規則第三十條之規定，辦理退還票價雜費，或依三十一條之規定，辦理免費運回時，鐵路對其託運之行李亦得退還運雜費或免費運回。

第五十五條 本規則第六十三條，第八十二條及第一〇二條之規定，對於行李運送準用之。

第五十七條 作為包裹運送之物品，以適於行李車運送者為限，但火藥類或其他危險腐臭令人厭惡及包裝不固等，鐵路認為不適於按包裹運送之物品，不得作為包裹運送。

第五十九條 鐵路承運包裹，應對託運人交付包裹票或依託運人之請求交付提貨單。

第六十一條 託運人託運包裹申報之品名，性質等有關計算雜費之事項與事實不符，致應付運雜費發生不足時，鐵路除補收不足之運雜費外，並照補收之數核收四倍以下之漏費加重金。

前項包裹如爲危險品時，則鐵路除照前項辦理外，並按該危險品連包裝之重量，每公斤核收五圓之危險品加重金。

因前項情事，致鐵路蒙受損害時，貨主並應負賠償之責。

第六十三條 包裹在到達站憑包裹票或簽證交付之；送交之包裹，在託運人指定之送交地點憑簽證交付之。

發行提貨單之包裹，在到達站收回提貨單交付之。

#### 第四節 貨物運送

##### 第一款 承運

第六十七條 託運貨物時，須填具託運單或託運申請書，向起運站託運之。但託運人自行裝車之貨物、靈柩或屍體，動物及鐵路特別指定之貨物，須先提出託運單或託運申請書，俟接到鐵路通知時，再行提出貨物。

運送上需要官署或其他機關許可或證明之貨物，須先交驗或提出有關證件。

第六十九條 託運人在託運單或託運申請書上記載之事項，當對鐵路負責。

第七十一條 貨物依託運先後之順序承運之。但運送上有正當事由或公益上有必要時不在此限。

第七十二條 鐵路承運貨物，應對託運人交付貨物運送通知書，但依託運人之請求得交付提貨單。

第七十五條 託運人得於託運貨物時，委託鐵路代收貨價，但經請求發行提貨單之貨物；靈柩或屍體，動物及鐵路認爲不適於辦理代收貨價貨物，不受理委託。

鐵路管理前項委託時，應對託運人交付代收貨價領款憑證。

辦理代收貨價之車站及代收貨價之手續費，依鐵路之規定。

第八十條 鐵路對於貨物之內容、重量、件數與託運單之記載有疑問時，得隨時查驗之。貨物內容之查驗，除不得已事由外，應會同貨主行之。

查驗結果，如與託運單記載不符時，其因查驗所需之費用，及所生之損害，均由託運人負擔。

第八十一條 託運單所載之品名、性質、數量、以及計算運費雜費必要之事項，與事實不符，致應收運費發生不足時，鐵路應按差額核收四倍以下之漏費加重金。但由鐵路裝車之貨物，及在託運時曾爲現狀證明之貨物，其數量不符時不在此限。託運人如將火類藥或其他危險品，不據實報明，而以他種物品名稱託運時，鐵路除按前項規定辦理外，如遭受損害，貨主應負賠償之責。

第八十三條 託運人託運火藥類、靈柩或屍體、動物或在運送上需要隨車照料之貨物，應派押運人。託運人派人押運時，應照付鐵路規定之押運費。

第八十五條 託運人停止託運本規則第六十七條第一項但書規定之貨物時，鐵路應核收因運送準備所需之費用，及貨車準備終了後之貨車留置費。

第八十六條 託運人經鐵路之認可，得在託運前將貨物囤存於鐵路站場之內，自行負責。鐵路對於囤存之貨物，截至託運之時止，得核收規定之貨物囤存費。

託運人因囤存貨物而損及鐵路設備或他人之物時，應負賠償責任。

囤存貨物有腐壞變質之虞或鐵路認有必要時，得限定時日促其託運或搬出。如未在指定期內託運或搬出時，鐵路應視其必要，得爲變賣、寄託、變更囤存地點，或其他適當之處置。

本規則第一〇一條之規定，對於前項情事準用之。

## 第二款 運送

第八十七條 貨物按承運之順序運送之，但公益上有必要或運送上有正當理由時不在此限。

第九十條 貨主裝卸之貨物，鐵路應通知貨主須於規定時間內裝卸完畢，如不在規定時間內裝卸完畢，鐵路對其超過之時間，核收貨車留置費，必要時並得撤消運送準備，或逕代卸車。  
前項撤消運送準備或逕代卸車所需之費用，由貨主負擔。

第九十一條 託運人或提貨單持有人，得就其交運之貨物，申請取消託運，停止運送，停止交付，變更到達站，變更受貨人，或運回起運站等變更；但貨物已運抵到達站並經受貨人請求交付時，或對一部份貨物申請變更時，鐵路得不予受理。因天災事變等不得已事由，不能實施變更時或有妨礙鐵路貨物運送之虞時，亦得拒絕前項之變更。

第九十三條 鐵路因天災事變等不得已事由，不能開始或繼續運送時，應即通知託運人，並指定相當期間要求託運人申請變更，但認為等候託運人申請變更而有擴大貨物損害之虞時，鐵路亦得將貨物變賣或為其他適當之處置。

鐵路對於在前項指定期間內，申請變更者，應免收變更手續費。  
超過第一項之指定期間尙未申請變更時，其超過之時間，鐵路得核收保管費，並得以貨主之負擔逕代卸車。

本規則第一〇一條之規定對於本條第一項但書規定準用之。

## 第三款 交付

第九十四條 非辦理送交之貨物運抵到達站時，鐵路對受貨人應發貨到通知。

委託到後寄託之貨物，運抵到達站進倉時，鐵路受貨人應發貨物進倉通知。

第九十五條 鐵路發出貨到通知，受貨人或提貨單持有人，應於鐵路規定時間內領取之，如不在規定時間內領取，鐵路對其超過之時間，得核收保管費。火藥類、靈柩或屍體，如不在規定時間內領取時，鐵路得以貨主之負擔，作適當之處置。

第九十九條 受貨人得於領取貨物時，就其貨物之件數、重量、長度或體積，請求現狀證明。亦得於領取貨物後六個月以內，向到達站請求貨物交付日期之證明。但因鐵路設備，貨物性質，及其他不得已事由，不能證明，不在此限。

第一〇〇條 因受貨人不明或其他事由，不能交付貨物時，鐵路應指定相當期間，要求託運人申請變更。

發出貨到通知後，經過一個月尙未領取，或未在指定期間內申請變更時，鐵路認為必要時，得以貨主之負擔，變更保管場所。經過六個月後仍未領取或未申請變更時，鐵路得逕行變賣，寄託倉庫或其他適當之處置。但因貨物之性質價格，認為不適於保管時，雖在六個月以內，亦得變賣之。

第一〇一條 依前條規定將貨物變賣或為其他處分時，鐵路應即通知託運人。  
鐵路以變賣所得之價款，清償未付之運雜等費，及因變賣所生之費用，如有剩餘，則退還託運

人或提貨單持有人，不足時向貨主補收之。

第一〇二條 鐵路所收之運雜費或其他費用，如因誤算或其他事由而有溢收時，應即退交款人，不足時則向貨主補收之。

貨物全部喪失，鐵路應退還運雜等費之全額，一部份喪失時，則扣除餘存部份應得之運雜等費，退還其餘額。但喪失之原因，如經證明係由於貨物之性質，包裝不固等應歸責於貨主之事由所發生者，不在此限。

第一〇三條 受貨人或提貨單持有人，對於鐵路已交付之貨物，應迅速搬出站場。

未將貨物搬出時，鐵路對其交付後之時間，核收規定之囤存費。

囤存之貨物，如有損及鐵路或他人他物時，貨主應負賠償之責。

對於囤存貨物，鐵路已發領取催告，而仍未於指定期間內搬出時，鐵路亦得以貨主之負擔，予以變賣、寄託、變更囤存場所，或為其他適當之處置。

### 第四章 鐵路責任

第一〇四條 鐵路對於行李、包裹、貨物（以下簡稱貨件），自承運時起至交付時止，在此期間內負有喪失毀損等損害賠償責任。但其損害係由於天災事變，貨件性質，包裝不固，貨主過失等不應歸責於鐵路之事由所發生者，不在此限。

第一〇五條 鐵路在經過本規則第四十條所定之交付期間後交付貨件時，為遲延交付，應負本規則第一一三條所定之損害賠償責任。

如鐵路已為交付之準備，且對應發貨到通知者已經發出時，雖在交付期間屆滿後交付貨件，應視為未超過交付期間。但因應歸責於鐵路之事由所遲延之期間，不在此限。

第一〇六條 鐵路對於行李票、包裹票、貨票或提貨單之記載，負有責任；但對貨件之內容、性質，及託運人自行裝車貨物之數量，除依本規則第七十九條之規定，由鐵路證明數量者外，不在此限。

第一〇七條 左列物品以他種物品名稱託運時，鐵路不負各該物品運送上之一切責任，危險品不依規定之包裝託運時亦同：

- 一、違禁品。
- 二、靈柩或屍體。
- 三、槍砲。
- 四、危險品。

第一〇八條 旅客或貨主領取貨件，發現喪失毀損或遲延交付等，不為損害賠償請求之保留時，鐵路之責任即時消滅，但不能即時發現之喪失或毀損，而證明非為旅客或貨主領取後所發生，但在領取後十日以內申請者不在此限。

第一〇九條 申報要償額之貨件如全部喪失時，以要償額為其損害賠償額，如一部份喪失或毀損時，則為依貨件交付日（遲延交付時為交付期間屆滿日）在到達地同一種類同一品質者之市價，按損失部份比例計算之成數，乘其要償額所得之額。但鐵路能證明旅客或貨主所受之一切損害額未達本條所定之數額時，依其實際損害額賠償之。

未申報要償額之貨件，除本規則有特別規定者外，全部喪失時，依交付期間屆滿日，一部喪失

或毀損時，依貨件交付日（遲延交付時爲交付期間屆滿日）到達地之同一種類，同一品質者之市價定其損害賠償額，依本規則第一〇二條第二項之規定，已退還或未核收之運雜費及其他費用，由前二項之賠償額中扣除之。

第一一二條 對於申報要償額之行李及動物，因喪失毀損所生之損害，鐵路負限額以內之賠償責任，其賠償限額由鐵路定之，暫時寄存品亦同。

第一一三條 申報要償額之貨件，如旅客或貨主能證明其因遲延交付所生之損害額時，以要償金額爲全部損害之賠償限額；不能證明時，以運費額爲賠償限額。按遲交之日數，每遲延一日，爲運費額百分之十。

未申報要償額之貨件，如旅客或貨主能證明其因遲延交付所生之損害額時，以運費額爲全部損害之賠償限額；不能證明時，以運費額二分之一爲賠償限額。按遲交之日數，每遲延一日爲運費額百分之五。

前二項之貨件，如有接取費或送交費時，亦併入運費額內計算。

第一項及第二項中不能證明之損害賠償額，如爲貨件之一部份遲延交付，或遲延交付之日數各異時，則依遲交之各部份，按其在一批中應負擔之運費額比例計算之。

第一一四條 損害賠償請求權利人，在行李爲旅客；包裹及貨件，在運到後未經受貨人請求交付以前，爲託運人；請求交付以後爲受貨人；發行提貨單者，爲提貨單持有人。

請求損害賠償時，應填具損害賠償申請書並檢附一切有關證件。

第一一五條 交付期間屆滿後，因應歸責於鐵路之事由，經過一個月，仍不能將貨件交付時，旅客或貨主得視同喪失，請求賠償。

第一一六條 旅客或貨主於領取喪失貨件賠償金時，得申請保留喪失原物發現後之交付。申請保留，應以書面爲之。

旅客或貨主，依第一項規定申請保留時，得請求鐵路爲之證明。

第一一七條 在請求貨件喪失損害賠償以後發現原物，且能交付時，鐵路應速通知賠償請求人，但賠償金支付以後，則僅對曾依前條申請保留之旅客或貨主通知之。

申請保留人接到前項通知後，以一個月爲限，得向到達站或請求免費運至任何指定站，交還賠償金及鐵路運雜費，領回原物。

第一一八條 因貨件喪失毀損，或遲延交付所生之損害賠償請求權，自交付貨件之日（喪失時爲交付期間屆滿之日）起，因一年間不行使而消滅。

## 第五章 公共安全及站車秩序

第一一九條 旅客或公衆，有左列妨碍公共安全，站車秩序，善良風俗，或其他違背法令之行爲者，應予勸導，制止或交警處理之：

- 一、拒絕交付票價者。
- 二、在列車行駛中上下車者。
- 三、在列車行駛中開啓側面車門者。
- 四、坐立非供旅客乘用之處所者。
- 五、在車站或其他鐵路地區內禁止吸煙之處所吸煙者。
- 六、未得鐵路許可擅在車內或車站等鐵路地區內，向旅客或公衆募捐，兜售散發物品，演說或

誘騙等行爲者。

七、擅入車站及其他鐵路禁止進入之地區內者。

八、在鐵路線內或軌道上堆放石子或其他障礙物者。

九、疏縱小孩在鐵路線上嬉戲者。

十、在接近鐵路線兩旁或鐵路線上行走、逗留或放牧牲畜者。

十一、在專供火車通行之橋樑隧道內行走或逗留者。

十二、投擊鐵路通訊線路或設備者。

十三、向列車投擲磚石等物者。

十四、其他有擾亂站車秩序之行爲者。

有前項第一款及第三款至第八款行爲者，並得遣之下車，或令退出鐵路地區以外，如未交付票價者，予以追補，已交票者不予退還。

第一二〇條 旅客貨主或公衆有左列行爲之一者，應予交警依法究辦：

一、傳染病人不依本規則第二十條規定乘車者。

二、以強暴脅迫之舉動，妨害路員執行職務者。

三、在車站及其他鐵路地區內鳴槍者。

四、塗抹、毀棄車輛、車站及其他鐵路地區內之標誌、公告等，以及使燈火熄滅或失去效用者。

五、塗抹改變毀棄標誌機者。

六、濫用列車警報機者。

七、違反法令規定託運火藥類及其他爆炸性之危險品者，或將危險品報爲其他貨物，或私自帶入車內者。

八、其他有違警違法之行爲者。

有前項第一款情事，令其在中途站下車，已付票價不予退還，有第七款情事時，並應照本規則第八十一條第二項之規定辦理。

第一二一條 如有破壞鐵路設備、器材，或危害運送安全之行爲者，依刑法及交通事業設備器材防護條例之規定究辦。

第一二二條 戰時或非常時期，在運送上有必要時鐵路得實施左列各款之非常措施。

一、得不依照本規則第六條、第十九條第一項及第二項、第二十條第一項第二款、第四十五條第一項之規定辦理，並不依本規則第二十二條第一項所定乘車票有效區間之規定，而另作新規定。

二、得指定貨物之乘運日時，並要求託運人在託運前，先將託運貨名、數量，及到達站名，報明登記。

三、得將本規則第四十條行李包裹或貨物之交付期間，分別起運、輸送，及接運期間，延至二倍以內。

前項各款之非常措施，應呈准交通部方得實施。

### 第六章 非常措施

第一二二條 戰時或非常時期，在運送上有必要時鐵路得實施左列各款之非常措施。

一、得不依照本規則第六條、第十九條第一項及第二項、第二十條第一項第二款、第四十五條第一項之規定辦理，並不依本規則第二十二條第一項所定乘車票有效區間之規定，而另作新規定。

二、得指定貨物之乘運日時，並要求託運人在託運前，先將託運貨名、數量，及到達站名，報明登記。

三、得將本規則第四十條行李包裹或貨物之交付期間，分別起運、輸送，及接運期間，延至二倍以內。

前項各款之非常措施，應呈准交通部方得實施。

### 六一七

## 第七章 附則

第一二三條 旅客運送實施細則，貨物運送實施細則，由各鐵路擬訂報請交通部核定。

## 五、鐵路會計則例

我國初期創辦鐵路，凡由國庫撥款興修者，皆沿用我國普通所習用之收付記帳辦法。項目既零亂，簿冊更多缺略。至於借用外資修築之路，則因合同條款關係，掌管會計事務多為外人，一切帳簿組織，科目分類，收支手續，及統計報告等，均依從債權國之習慣，借英款者襲用英國制度，借法比款者又以法比習慣為楷模，以致會計名目紛歧，組織亦各不相侔。當時政府對各路之稽核，亦多循普通機關報銷辦法，每年填造四柱清冊，照例核銷。前清光緒三十一年（一九〇五）始改用月報。此種記帳方法，帳目格式紛雜紊亂，管理得失無從比較，成績優劣亦難稽考，欲求國營事業健全，非急切整理會計使能成爲一種優良制度不可，總理於民國二年發表國民黨政見宣言中，對於興辦國有交通事業，曾力主整理鐵路會計，謂：「中國鐵路會計，弊竇叢生，欲盡蠲諸弊，宜使鐵路會計機關獨立，嚴立預算決算，並興辦交通銀行」，喚醒當局及國人注意。是年交通部有統一鐵路會計委員會之組織，就整理會計方面研究改善。其後十一年七月一日起實行材料會計則例，而統一鐵路會計委員會改爲常設機構，以備監督統一會計之實施，對於原有各種則例時加修訂，並增訂新則例，頒布全國各路一律施行。

國民政府成立後，民國二十年設立主計處，實施新式會計制度，交通事業之經營屬於政府之特種基金會計範圍，特別會計之名稱遂不存在，會計機關獨立亦得以實現。

民國四十年，政府因以往所訂有關鐵路會計各種法規，不能適應環境及時代進步之要求，乃研訂「鐵路會計則例」於民國四十一年一月一日公佈施行，該則例條文繁多，不擬備錄，請參閱其單行本。

## 六、專用鐵路立案執照發給規則

專用鐵路立案執照發給規則，係於民國二十八年六月二十五日，由交通部明令公佈，茲錄其條文如後：

第一條 專用鐵路立案執照之發給，依本規則辦理之。

第二條 凡興建專用鐵路申請立案，應依鐵路法第三十二條暨地方營民營及未用鐵路監督實施辦法第五十四條之規定，連同各款書類圖說，向本部申請核准後，發給專用鐵路立案執照。

第三條 專用鐵路立案執照，應填載左列各款，其格式依附表之規定。

- 一、申請立案事業機關或公司之名稱。
- 二、建築理由。
- 三、用途。
- 四、路線起訖及經過重要地名。
- 五、里程。
- 六、軌距。
- 七、行車動力之種類。
- 八、所營事業之投資總額。
- 九、鐵路建築費總額。
- 十、所營事業立案註冊之機關及日期。
- 十一、鐵路負責人姓名。



十二、預定開工竣工期限。

十三、立案附加條件。

十四、呈請立案日期。

十五、其他重要事項。

第四條 申請發給專用鐵路立案執照，應繳納執照費銀圓貳百元，並照印花稅法規定期購貼印花。

第五條 專用鐵路立案後，有左列情事之一者，經申請本部核准，得換發或補發執照。

一、所有權之移轉或以管理權委託於他人。

二、延長縮短更改路線或變更工程計劃書所記載之重要事項；（但合於上項監督實施辦法第六

十一條及第六十二條所指之側線，及具有定期性遷移之支線之延長，縮短，或更改路線者不在此限）。

三、立案執照毀損或滅失。

第六條 申請換發或補發專用鐵路立案執照，應繳納換照費銀圓貳百元，申請換發執照，應將原領執照，同時繳銷。

第七條 申請立案事業機關，或公司撤銷解散或停辦者，應繳銷立案執照。

第八條 專用鐵路立案後已逾開工時期尚未開工，或已逾竣工時期尚未竣工，亦未聲敘緣由申請本部核准者，應撤銷立案執照。

第九條 本規則自公布之日施行。

### 七、鐵路經營附屬事業規則

鐵路除辦理旅客及行李包裹貨物運送外，尚須辦理有關鐵路運輸之附屬事業；如碼頭及輪渡運輸，

汽車接轉運輸，接送報關及倉儲，所需工具器材之修理與製造，以及有關培養繁榮鐵路運輸所必需之其他事業——貨運服務、餐膳旅館及導遊業務等。交通部曾於民國三十二年一月二十一日頒布「鐵路附屬事業經營通則」，因時移勢異，該項通則，已不盡適用，乃於民國四十九年七月七日公佈「鐵路經營附屬事業規則」，茲將其條文錄後：

第一條 鐵路經營附屬事業規則，依鐵路法第十條之規定訂定之。

第二條 鐵路經營附屬事業之範圍，依鐵路法第二十二條之規定，該條第五款所指之附屬事業，如服務旅客之餐膳旅館及導遊業務均屬之。

第三條 鐵路經營附屬事業，應備具左列各款事項呈請交通部核准後方得經營。

一、經營事業之種類。

二、經營計劃。

三、資金總額及款項來源。

四、損益估計表。

五、組織簡章。

前項第一款之經營事業，如與其他機關管轄有關者，應呈由交通部會商有關機關核准之。

第四條 交通部審核鐵路經營附屬事業，應以左列各款為準則。

一、有助於鐵路運輸及建設工程之需要者。

二、有足夠經營之資金者。

三、確能增進公眾之便利者。

第五條 鐵路附屬事業，經呈請交通部之核准，得由其他機構或國民經營之，但應受該路局之指揮

監督。

第六條 鐵路經營附屬事業，如因資金缺乏，經呈請交通部之核准，得由其他機構或國民投資，其投資率及盈餘分配，由雙方協議定之。

第七條 鐵路經營之附屬事業，其產品在供給本身需要之外，並得供給社會需要。

第八條 鐵路經營附屬事業之會計，應完全獨立。

第九條 鐵路經營附屬事業之員工，其任用薪給管理服務考核獎懲福利等，得參照交通專業人員及鐵路一般章則規定辦理。

第十條 本規則自公布日施行。

## 八、地方營民營及專用鐵路監督實施辦法

我國鐵路，係採國營地方營及民營政策。我國幅員廣大地域遼闊，將來全國鐵路之興建，須公營民營同時進行，始能爭取時效，惟建築必有其標準，營運必有其章則，而上級監督指導亦必有其法制，始能相互配合進行。爲此，交通部曾於民國四十八年四月二十四日，訂定「地方營民營及專用鐵路監督實施辦法」，明令公佈施行。

本辦法，都四章六十九條，舉凡交通部對地方營民營及專用鐵路之監督事項，全國鐵路網之配合，機車車輛之運行，國內外之聯運，以及附屬事業之經營，均訂有準則可資依據。至地方營民營鐵路之立案條件，工程標準及工程進度，與乎行車及客貨運業務，監察執行辦法，均有詳細規定。至若專用鐵路之興築，須具備各種條件，報經交通部審核認爲合格，依照核定期限開工竣工，其鐵路建設工程及行車保安設施，應依照交通部所頒建築規則，行車規程，及技術標準規範之規定。

本辦法條文甚長，不擬轉錄全文，請參閱該辦法單行本。

## 九、海關檢查客貨辦法

海關檢查鐵路客貨辦法，係民國三十七年六月十九日 總統令公佈施行。共五章二十條，茲錄其全文如後：

### 一、總則

第一條 海關對於鐵路運送行李包裹，及貨物之檢查，依本辦法之規定。

第二條 海關得酌量運輸情形，在各鐵路大站，設關檢查，辦理征免事務，但一切手續，務求簡捷，以便商旅，而免防碍鐵路業務。

第三條 海關對於行李包裹及貨物之檢查，以在其起運站或到達站辦理爲原則。

第四條 遇有其他機關，在同一車站檢查旅客行李時，應與海關在同一地點，同時辦理。

### 二、車站檢查

第五條 旅客自帶之行李或物品，於車站出入口處檢查之。

第六條 運出行李在起運站，於過磅前檢查之。

第七條 運出包裹及貨運物，在起運站由貨主先向海關申請託運單，經海關簽印及編號後，鐵路始予承運。

第八條 運進行李在到達站，於車站辦清提取手續後檢查之。

第九條 運進包裹及貨物，海關於車站辦清提取手續後檢查之。

第十條 上項行李包裹及貨物之票據，海關於必要時，得向鐵路索閱，以資核對。

### 三、國境檢查

第十一條 通過國境旅客，自帶之行李及物品，得由海關派員隨車檢查，其隨車檢查地段，應由海關與鐵路視實際需要情形商定。

第十二條 通過國境出口之行李、包裹及貨物，應在起運站報關查驗。其起運站未設海關者，得在邊境車站辦理驗收手續。

第十三條 通過國境進口之行李、包裹及貨物，應在邊境車站，由海關查驗加封。俟運抵到達站後，再由海關辦理驗證手續，其到達站未設海關者，在邊境車站辦理驗證手續。

第十四條 上項通過國境之行李、包裹及貨物，應由鐵路邊境車站，造具車輛載貨清單，以備海關核驗，海關於必要時，得索閱票據。

### 四、其他事項

第十五條 海關關員執行職務時，須穿着制服，佩帶證章，其隨車檢查人員，應由鐵路按照檢查地段發給乘車證，以便乘車，並隨帶黏貼相片之服務證，以便查驗。

第十六條 海關如須查驗鐵路機車，公務運輸車，及行李、包裹、貨物存置地點時，須通知鐵路派員會同辦理。

第十七條 鐵路應儘量設法於車站內，撥給適宜辦公處所，以供關員執行職務。

第十八條 海關查獲或經鐵路員工協助查獲之私貨，由海關負責處理，照章發給獎金。

### 五、附則

第十九條 本辦法施行地區，另以命令定之。

第二十條 本辦法自公布日施行。

### 第二節 交通動員法令

交通動員係經濟動員之一環，國家為遂行戰事，不得不實施動員。交通是實業之母，財富之脈，國防之本，平時經濟之開發，政令之推行，文化之傳佈，以及便利人民等等，負有重大使命，戰時更需配合其他方面，充分支援軍事上之需求，以爭取戰爭勝利為目的。現代化戰爭，既非以武力為主之戰爭，則此種戰爭，乃為傾注全國人力、物力、財力於戰爭之總體戰，勢必形成長期大量的消耗戰爭，而交通所負之任務，自將倍加艱鉅，故在戰備之初，必須增強力量，但欲增強力量，由於戰時不免受人力、物力、財力，或時間等等限制，因此在未能有充分整備情況之下，惟有在減少消耗與提高效率二種方法上，力求適應，不過如何減少消耗及提高效率，就須靠組織靠運用。急其所當急，節其所當節，統籌策劃，妥善調配，使所有之力量，一方面能配合軍事，支援作戰，另一方面能維持民生必需，安定後方，凡此端賴於戰前作有計劃之動員整備，俾於戰時發揮其最大之效能，因之所設交通動員，係就運輸與通訊兩大部門，不論公營或民營，及潛在民間之一切力量，加以精確調查，並加強整備，按動員需要，予以通盤運用，以達成支持軍事及維持民生必需之目的。

交通動員之意義，有如上述，惟動員勢必有非常之措施，受更經常之體制，以及影響人民之自由權

利，不能不有可循之軌範，以免形成濫權或專橫恣睢之流弊，故有動員法令之頒佈，賦予政府充分之權能，以便發揮其動員效能。茲將交通動員有關鐵路之重要法令規章，錄列如後，俾供參考：

### 一、動員時期交通管理辦法

國家總動員時期，為配合軍事需要，加強交通動員管理，行政院依據國家總動員法有關條款之規定，特訂定本辦法，於民國四十六年五月二十九日公布。茲將條文錄後：

#### 第一章 總則

第一條 國家總動員時期，為配合軍事需要，加強交通人員管理，特依據國家總動員法第九條第十條第十一條第十二條及第十三條之規定，訂定動員時期交通人員管理辦法（以下簡稱本辦法）。

第二條 動員時期交通人員之登記、管制、征調、獎懲與撫恤，除法令另有規定外，依本辦法之規定。

第三條 動員時期交通人員之管理，以交通部為主管機關，必要時應與其他有關機關會商辦理之。

第四條 本辦法所稱之交通人員，係指交通行政及鐵路、公路、郵政、電信、水運、港務、民航、氣象、打撈各業之現職，非現職及無職員工暨與各業有關之碼頭工人搬運工人及其他雇工。

#### 第二章 登記

第五條 現職交通人員，由其服務機關分類造具名冊送主管機關查核，視同登記；非現職及無職交

通人員，均應依照「交通部儲備登記交通專業人員辦法」之規定，向各有關專業機關辦理登記；與各業有關之碼頭工人搬運工人及其他雇工，由各該有關機關辦理登記。

前項非現職及無職交通人員，應發給登記手冊，以為登記之憑證。

第六條 凡領有登記手冊之交通人員，應由承辦登記機關，按其居住區域，以三人至十一人，劃編小組，每組指定組長一人聯絡之，並表報人事動態。

#### 第三章 管制

第七條 主管機關對各交通專業之設置擴展緊縮裁併，必要時均得依動員業務需要，加以限制；對現職交通人員，並得為左列之措施：

- 一、緊縮人員名額。
- 二、延長工作時間。
- 三、增加工作能量。
- 四、改調適任工作。

第八條 現職交通人員，除其轉業、退職、受雇、解雇、得由主管機關加以限制外，並嚴禁有左列之情事：

- 一、棄職潛逃。
- 二、擅離職守。
- 三、洩漏機密。
- 四、貽誤事機。

- 五、違抗命令。
- 六、怠忽工作。
- 七、藉故請假。

第九條 現職交通人員之待遇，應照規定標準，其在戰地服務者，得層呈行政院核准提高其待遇，並安頓其眷屬，對於碼頭工人搬運工人及其他雇工，並得實施保障工資，其實施細則，由有關各業另定之。

第十條 交通各業，為配合軍事需要，得就登記之非現職及無職交通人員，預為甄選備用，並予以必需之訓練。

第十一條 凡登記之非現職及無職交通人員，因事必須離原居住地在一個月以上者，應向承辦登記機關登記。

#### 第四章 征調

第十二條 凡已登記之交通人員，除依法應征召服役者或非現職交通人員，確因其原服務機關業務上之需要不能應征者外，應一律服從征調命令。

第十三條 征調令由主管機關依左規定頒發之：

- 一、現職交通人員之征調，由甲業調乙業，甲職調乙職，或由甲地調赴乙地適任者。
- 二、非現職及無職交通人員之征調，基於戰時需要，對於某種業務或職務適任者。

第十四條 征調令應記明左列事項：

- 一、被征調人之姓名、年齡、性別、籍貫、住址。

二、原服務機關名稱及職位。

三、征調服務之機關及其所在地。

四、派任之職務及工作。

五、核定之薪額及待遇支給辦法。

六、征調原因及征調期間。

七、報到日期及處所。

第十五條 被征調人之原服務機關，收到征調令時，應即督飭其遵限應征。

第十六條 頒發征調令時，對無職交通人員或碼頭工人搬運工人及其他雇工，應同時通知其所在地之縣市政府，轉知其遵限應征，並通知其原登記機關及小組長。

第十七條 被征調人接到征調令時，應即遵限應征，如因病或其他不得已事故不能立即應征時應叙明事實，並取具原服務機關或地方政府及小組長之證明，經審核認可者，得予緩征，俟其緩征原因消失時，仍須應征。

第十八條 被征調人之旅費，由主管機關先行墊付，再由征調服務之機關歸還。

第十九條 被征調人在應征一個月後，如徵調服務之機關或本人，認為其所從事之職務或工作地區必需變更時，得呈准變更。

第二十條 被征調之交通人員，保留其原資，征調期滿或原因消失時，應由主管機關依左列之規定調回復職或輔導就業；其依本辦法之規定，受有升職獎勵者，並予優先升用。

- 一、原係現職或非現職交通人員，其原服務機關仍存在者，仍回原服務機關回復原職，不能回復原職者，按其原資，調任其他相當職務；原服務機關已不存在，或原非現職交通人員，

其原服務機關不能回復原職及調任其他相當職務者，按其原資，另於其他交通機關或交通事業機構優先安置。

二、原係無職交通人員，按其原資，於交通機關或交通事業機構，優先安置，或輔導轉就其他各業。

### 第五章 獎懲

第二十一條 動員時期交通人員之獎勵如左：

- 一、嘉獎。
- 二、記功。
- 三、獎金。
- 四、獎章獎狀。
- 五、升職。
- 六、勳章。

第二十二條 動員時期交通人員有左列情事之一者應依前條規定予以獎勵：

- 一、忠於職守，著有勞績者。
- 二、對辦理繁雜緊要事件，能迅速完成，確有成績表現者。
- 三、對交通業務能自動推進或有所改進，並能輔助他人，具有成績或貢獻者。
- 四、對交通建設或技術上有特殊貢獻或發明經採用者。
- 五、遇有特別事故，能奮勇救護，保存公務利益或資產者。

六、對於業務能設法擴展，或作戰勤務能順利如限達成，裨益業務或軍事者。

七、應付非常事變轉危為安，有事實證明者。

八、擔任與反共抗俄有關之交通動員工作，或配合國軍作戰建有功勳者。

九、擔任戰地或敵後工作，對於交通有重大貢獻者。

十、阻止減輕或截留敵方於撤退時破壞或撤走交通資產者。

第二十三條 凡確有功績勳勞於交通各事業或軍事，於前條所未列舉者，得比照予以獎勵。

第二十四條 動員時期，現職交通人員違反本辦法第八條之規定者，除予以行政處分外，其有違反妨害國家總動員懲罰暫行條例或懲治叛亂條例者，依各該條例處罰之。

第二十五條 動員時期非現職及無職交通人員違反本辦法第五條及第十一條之規定者，依行政執行法處罰之。

第二十六條 動員時期交通人員違反本辦法第十二條及第十七條之規定者，依妨害國家總動員懲罰暫行條例處罰之。

### 第六章 撫卹

第二十七條 動員時期被征調之交通人員，有左列情形之一者，應優予撫卹。

- 一、因公死亡者。
- 二、因公傷病增劇以致死亡者。
- 三、因公受傷殘廢，以致喪失工作能力者。
- 四、因公而致傷病不能工作者。

前項撫卹，得依「交通部附屬機關員工撫卹規則」，或被征調人服務機關撫卹辦法之規定，加倍給卹，由征調機關支付。

## 第七章 附則

第二十八條 本辦法施行日期，另以命令定之。

### 二、動員時期交通人員獎勵實施辦法

交通部於「動員時期交通人員管理辦法」公佈之後，復依據該辦法第二十一條所稱之獎勵，特訂定其實施辦法，於民國四十九年三月二十三日報請行政院核備，於同年四月二日公佈，茲錄其條文如左：

第一條 本部為實施動員時期交通人員之獎勵，特訂定本辦法。

第二條 動員時期交通人員管理辦法第二十一條所稱之獎勵，按同法第二十二條列舉之情事，依左列規定核給之，具有同辦法第二十三條情事者，比照核給之。

- 一、忠於職守，著有勞績者，予以嘉獎。
- 二、辦理煩雜重要事件，能迅速完成，確有成績表現，或對交通業務能自動推進或有所改進，並能輔助他人，具有成績或貢獻者，予以記功。
- 三、對交通建設或技術上有特殊貢獻或發明經採用者，或遇有特別事故能奮勇救護、保存公務利益或資產，或對於業務能設法擴展，或作戰勤務能順利如限達成，裨益業務或軍事者，給予獎金，或授給獎狀。
- 四、應付非常事變轉危為安，有事實證明者，授給獎狀，並得給予獎金。

五、擔任與反抗俄有關之交通動員工作，或配合國軍作戰建有功績者，授給獎章，並得給予獎金。

六、擔任戰地或敵後工作，對於交通有重大貢獻者，予以升職，或授予勳章。

七、阻止減輕或截留敵方於撤退時破壞或撤走交通資產者，授予勳章，並得給予獎金。

第三條 前條之獎勵，由服務機關或征調服務機關於各該情事發生時，立即填具動員時期交通人員給獎事實表，附同證明文件，呈請其上級機關核轉交通部核定，但嘉獎記功，得逕先核給，其應給獎金者，應列舉事實，報請上級機關核准後支給，並以在原機關預算內勻支為原則，應授予獎狀或獎章者，得立即電請交通部核發，均仍依規定填具給獎事實表，報請交通部核備存轉。動員時期交通人員給獎事實表式另定之。

第四條 動員時期交通人員，經依本辦法核准授給獎狀或獎章者，由服務機關或征調服務機關依交通部獎章獎狀規則之規定，填具請授獎章獎狀申請表，申請交通部核准。

第五條 動員時期交通人員，經依本辦法核准授予勳章者，由服務機關或征調服務機關，依勳章條例施行細則之規定，填具勳章事實表五份，附同證明文件，報請交通部轉請核發。

第六條 動員時期交通人員，經依本辦法核准予以嘉獎或記功者，於參加原服務機關年終考績考成時，得依公務人員考績法，交通事業人員考績規則，或其原服務機關考績考成之規定，於考績考成案內予以加分。

第七條 動員時期交通人員，經依本辦法核准予以升職者，於調回復職或輔導就業時，按其原職予以升用。

第八條 本辦法施行日期，另以命令定之。

### 三、台灣鐵路戰時實施軍事管理辦法

戰時情況，非平時所能想像，亦必有非常之組織及非常之法制始能應變。政府爲使臺灣鐵路於戰時能適應軍事需要，發揮最高運輸效能，以支援作戰，行政院特於民國四十五年二月二十七日，制訂「臺灣鐵路戰時實施軍事管理辦法」，使能於必要時，實施軍事管理。其條文如下：

第一條 爲使臺灣鐵路於戰時能適應軍事需要，發揮最高運輸效能，以支援作戰起見，對臺灣鐵路必要時得實施軍事管理。

第二條 前條所稱之鐵路，包括臺灣省鐵路局，臺糖公司，林產管理局（現林務局），金銅礦務局等公營鐵路在內。

第三條 有左列情形之一發生時，國防部交通部及臺灣省政府如認爲需要，得提經戰時運輸統一調配組決定後，會呈行政院核准實施軍事管理：

- 一、臺灣即將爲敵對之軍隊侵入，而鐵路作業效力受到威脅時。
- 二、臺灣各鐵路員工發生工潮，而致影響臺灣防守部隊補給之運送時。
- 三、因共匪滲透發生破壞阻碍軍運情事，而鐵路員工不能儘速恢復經常作業時。

第四條 實施軍事管理以左列方式進行之：

- 一、進入警戒戰備時期時，由陸軍供應司令部運輸署，實施軍事管理。
- 二、進入戰鬥戰備時期時，陸軍供應司令部視情況需要，在某一區段酌派鐵道部隊，協同路方作業。
- 三、在接近前方地區爲保密需要，對某一段鐵路得指派鐵路部隊實施單獨接管。

四、如有第三條第二、三兩款情事時，得參照本條各款實施軍事管理。

五、實施軍事管理及協同作業時，其詳細辦法另訂之。

第五條 接管工作，以一個鐵道兵運輸營管理一百公里爲原則。但必要時，得由陸軍供應司令部命令增減之。

第六條 鐵路實施軍事管理時，其一切行車配車等規章，均以臺灣鐵路現有者爲準，鐵道部隊官兵在路實施軍事管理前，得分配至臺灣鐵路各部門實習，以求作業方式之一致，及對鐵路設施路線狀況之瞭解。

第七條 鐵路實施軍事管理時期，民間生活必須品及商品，仍儘量繼續予以運輸。此項運輸，應由臺灣鐵路局與鐵路軍方督導人員協調運送。

第八條 鐵路在軍事管理期間，除軍方所派人員之薪餉生活費用等由軍方負責外，其他必要之材料機具設施等，由路方就現有者供給之。

第九條 本辦法呈奉核定後，主管機關即應預作籌劃辦理。至鐵路實施軍事管理時，仍應依本辦法第三條之規定，先呈報行政院核准。

### 四、台灣鐵路戰時實施軍事管理辦法施行規則

政府爲便於戰時以軍事管理臺灣鐵路，特依據「臺灣鐵路戰時實施軍事管理辦法」第四條第五款之規定，訂定該項辦法之實行規則，行政院於民國四十五年十二月二十一日公佈，以便屆時施行。茲將其規則條文節錄如後：

第一條 本規則依據臺灣鐵路戰時實施軍事管理辦法第四條第五款之規定訂定之。



第四條 臺灣鐵路軍事管理，依左列方式行之：

- 一、軍事管理。
- 二、鐵路部隊協同路方作業。
- 三、鐵路部隊接管。

### 第二章 軍事管理

第六條 陸軍供應司令部運輸署於實施軍事管理時，除派員至鐵路機構及其有關部門，監督執行軍事管理事項外，並由海陸空軍聯勤各總部及有關各鐵路機構，派員至運輸署參加鐵道作業。

第八條 軍事管理範圍如左：

- 一、機車及各種車輛運用之監督。
- 二、車輛之檢查保養修理之監督。
- 三、對已經核定之客貨運輸一部或全部停止與恢復命令執行之監督。
- 四、部隊軍品運輸之監督考核。
- 五、鐵路裝卸快力與工具及軍勤民力運用之監督考核。
- 六、行車安全及車站秩序之維護。
- 七、有關軍運違章事件處理之監督。
- 八、鐵路路線狀況通阻之調查；與搶修作業之監督。
- 九、鐵路戰時搶修材料及燃料屯備之監督與協助。
- 十、鐵路電信網之維護與監督。

十一、鐵路民防組織有關執行軍事運輸業務之監督。

第九條 各鐵路經軍事管理後，所有員工對有關軍運需求之業務，均應確守崗位，精誠互助合作。

第十條 鐵路實施軍事管理時，有關軍事運輸，仍按原有運輸程序辦理為原則；但必要時，得先以電話通知辦理，然後補辦手續。

前項所稱必要時先以電話通知辦理一節，係為軍事管理時期，情況異常緊急，不便辦理手續時，始得使用，由運輸署統一辦理；並以最迅速方法補辦手續，其運用程序，由運輸署另訂標準作業規程實施。

第十一條 運輸列車優先次序，依上級規定辦理之。

### 第三章 鐵路部隊協同路方作業

第十三條 實施鐵路部隊協同路方作業，以儘量利用鐵路現有員工擔負原有任務，不足時，派鐵道部隊協同作業，以工務機務運務方面為限。

第十四條 鐵道部隊協同作業，以路方為主，並依照原有路章作業。

第十五條 鐵道部隊於協同作業時，必須派遣聯絡人員至鐵路左列各單位實施聯絡。

- 一、調度室。
- 二、通信中心。
- 三、機廠。
- 四、重要段站。

第十六條 鐵道部隊協同路方作業人員之工作分配，由路方洽聯絡人員指定之。

## 第四章 鐵道部隊接管

第十九條 鐵道部隊接管鐵路事項如左：

- 一、車站管理。
  - 二、機車車輛之調度檢查。
  - 三、機車運轉。
  - 四、鐵路橋樑隧道涵洞破壞之搶修。
  - 五、鐵路通信業務之執行；及其設備搶修與保養所需人員，可調派路方人員擔任之。
- 第二十五條 鐵道部隊接管區段與後方列車調度運轉，應確實協調辦理；並以後方總調度為原則；但應以前方需要為第一優先。
- 第二十六條 鐵道部隊接管業務後，於必要時，得由路方派員作技術上之指導。

## 第五章 獎懲

- 第二十七條 鐵路員工工作努力，能圓滿達成任務者，概依實際情形呈報國防部核發獎金，或獎狀、勳章等，以資鼓勵。
- 第二十八條 鐵路員工戰時傷亡，應從優撫卹。其撫卹標準另訂之。
- 第二十九條 鐵路員工如有洩漏軍機、擅離職守、規避責任、貽誤軍機者，經查明屬實，分別依照妨害軍機治罪條例及其他有關法令懲處之。

## 第六章 附則

- 第三十八條 鐵路實施軍事管理時期，有關民生必需品生產所需原料；及商民運輸，應遵照臺灣鐵路戰時實施軍事管理辦法第七條之規定辦理之。
- 第三十九條 本規則應俟臺灣鐵路戰時實施軍事管理辦法實施後施行之。

## 五、戰時交通設備及器材防護條例

本條例係於民國四十五年五月十八日，總統明令公佈施行。茲將其條文，錄列如左：

- 第一條 戰時交通設備及器材之防護，依本條例之規定。本條例未規定者，依其他法律之規定。
- 第二條 本條例所稱交通設備及器材如左：
- 一、鐵路之路基、軌道、橋涵、隧道、車輛、輪渡、標誌、號誌、燈塔、行車場站；與有關鐵路之重要設備及器材。
  - 二、公路之路基、路面、橋涵、隧道、車輛、渡船、標誌、號誌、行車場站；與有關公路之重要設備及器材。

(三至八略)

第三條 本條例所稱主管機關：非軍用者，謂交通部及其所屬機關暨地方交通機關。軍用者，謂國防部及其所屬機關。

第四條 交通設備及器材之防護責任如左：

- 一、凡設有專管與駐守警察機關或專責防護之憲兵軍隊者，由各該軍憲警主管督飭所屬各區負

責防護。但交通設備及器材設置之所在或經過地區（以下簡稱有效地區）之省市縣政府應督飭警察及鄉（鎮區）里鄰（保甲）長分區協助防護。

二、凡無專設駐守之警察機關或專責防護之憲兵軍隊者，有關地區之省市縣政府應督飭地方警察及鄉（鎮區）里鄰（保甲）長分區防護，必要時，得設專責防護人員。但有關地區如有憲兵軍隊駐防時，該憲兵軍隊並應分區共同防護，分別負責。

第五條 前條防護範圍，由有關機關就各該地區內分區畫定負責防護之線路、地段及負責主管，並分別呈報該區軍政機關備查，如有變動，亦應隨時報備。

第六條 負責防護之軍憲警及鄉（鎮區）里鄰（保甲）長，如遇交通設備及器材失竊或遇天災及其他不可抗力之事變致有損失時，應立即報告由當地有關主管機關處理，並迅予派工修復。

第七條 凡修復增設或撤除交通設備及器材時，應先通知當地軍憲警或鄉（鎮區）里鄰（保甲）長。但遇有特殊情形，得先行施工後，再補辦通知。

第八條 主管機關指派工作人員檢查修整交通設備及器材時，應佩帶臂章或符號，以資識別，並應攜帶證件，以備查驗。

負責防護之軍憲警及鄉（鎮區）里鄰（保甲）長對於前項交通工作人員有疑問時，應予查詢，交通工作人員應即出示證件，不得拒絕，如查無臂章或證件不符時，應即通知當地有關主管機關究辦。

第九條 主管機關對負責防護之軍憲警及鄉（鎮區）里鄰（保甲）長防護交通設備及器材得力著有功績者，得將其情形核叙事實，通知該主管長官予以核獎。

第十條 主管機關對於負責防護之軍憲警及鄉（鎮區）里鄰（保甲）長條其他人員，發覺竊盜或毀

壞交通設備及器材；並將人犯當場捕獲，送經裁判確定者，其給獎辦法如左：

一、給予該實施捕獲之人一百元以上五百元以下之獎金。

二、人贓並獲，經裁判確定者，給予一百元以上五百元以下獎金外，並加給所獲實物價值三成之獎金。

三、如係密告因而人贓並獲，經裁判確定者，密告人及實施捕獲人得共領全部獎金之半數。前項負責防護之軍憲警及鄉（鎮區）里鄰（保甲）長除給予獎金外，並應通知各該主管長官，依法予以其他獎勵。

第十一條 負責防護之軍憲警及鄉（鎮區）里鄰（保甲）長未盡應盡之責任，在其防護區域內發生竊盜或毀壞交通設備及器材案件者，由各該主管長官分別依照法令予以懲處，並通知各有關主管機關。

第十二條 負責防護之軍憲警及本條例第四條第二款所指之專責防護人員，在其防護區域內，因廢弛職務，致發生竊盜或毀壞交通設備及器材案件，以致釀成災害者，處三年以上有期徒刑。在一定期間內，如將人犯緝獲送經裁判確定者，得減輕或免除其刑。

第十三條 交通工作人員，發覺交通設備及器材失竊，或因其他損失，會同當地警察及鄉（鎮區）里鄰（保甲）長或駐防憲兵軍隊，據實報告該主管機關查核時，如有浮報或隱沒圖利情事，處三年以上十年以下有期徒刑。

第十四條 竊盜或毀壞交通設備及器材者，處七年以下有期徒刑、拘役、或科一千元以下之罰金。前項竊盜或毀壞而致交通中斷或釀成災害者，處七年以上有期徒刑；其情節更重大者，處死刑、無期徒刑、或十年以上有期徒刑。

第一項未遂犯罰之。

第十五條 收受、搬運、寄藏、故買、牙保或熔毀被竊盜之交通設備及器材者，處五年以下有期徒刑，得併科五千元以下罰金。

第十六條 犯本條例之罪者，除現役軍人由軍法機關審判外，由司法機關審理之。

第十七條 關於竊盜或浮報隱沒所得之交通設備及器材，應歸還原有機關。

前項交通設備及器材如不能歸還時，應追繳其價額。

第十八條 本條例實施辦法由交通部、國防部、內政部會同訂定之。

第十九條 本條例自公布日施行。

附錄一、鐵路法規保留部份目錄

鐵路員工服務條例

交通部鐵路總機廠組織規程

交通部各區鐵路管理局醫院組織規程

交通部鐵路聯運處組織規程

國內各鐵路幹線區管理區域

戰時鐵道運輸軍用物資暫行辦法

交通部鐵路員工薪給考績獎懲辦法

建築鐵路征收土地暫行辦法

國營鐵路員工退休養老金規則

國有鐵路員工撫卹規則

鐵路技術員登記規則

國民政府民國十九年三月三日公布

交通部民國三十四年三月十六日公布

交通部民國三十六年五月二十日公布

交通部民國三十六年十一月十日公布

交通部民國三十五年二月十二日公布

前鐵道部民國二十七年六月某日公布施行

交通部民國三十五年十月二十六日公布

行政院民國二十九年八月公布

交通部民國二十四年四月公布

交通部民國二十二年一月公布

前鐵道部民國二十五年十一月公布

交通部各區鐵路管理局組織規程

交通部鐵路測量總處組織規程

國營鐵道工廠管理規則

中華民國鐵路貨車運輸辦事細則

附錄二、鐵路法規廢止部份目錄

交通部新路工程處章程

戰時鐵路總隊組織規程

中華民國鐵路客車運輸通則

交通部鐵路職員薪給等級表

國營鐵道客貨車檢查規則

鐵道附屬事業經營通則

鐵道法

公營鐵道條例

民營鐵道條例

專用鐵道條例

中華民國鐵路客車運輸規則

中華民國鐵路貨車運輸規則

鐵路行車規則

交通部橋樑設計工程處組織規程

交通部民國三十五年三月某一日公布

三十六年二月廿七日修正

交通部民國三十二年三月二十七日公布

三十四年四月五日修正

前鐵道部民國二十五年七月二十九日公布

三十二年七月修正

交通部民國三十二年七月公布

交通部民國二十七年六月二十七日公布

交通部民國三十四年六月十六日公布

前鐵道部民國二十五年一月一日公布

二十七年五月修正

交通部民國三十六年五月十二日公布

前鐵道部民國二十四年七月十一日公布

交通部民國三十二年一月二十一日公布

國民政府民國二十一年七月二十一日公布

國民政府民國二十四年十一月二十六日公布

國民政府民國二十四年十一月二十六日公布

交通部民國三十二年七月公布

交通部民國三十二年七月公布

交通部民國三十六年五月修正公布

交通部民國三十二年二月二十六日公布

## 第十二章 結論

### 第一節 欲圖中國富強必須趕築鐵路

交通為國家之命脈，交通事業之發達與否，關係一國之強弱與興衰，故總理實業計劃首重交通之開發。又以交通事業中，鐵路居首要地位，故有鐵路網之擬定。其遠識卓見，早為世人所欽仰，惜此一事實，竟受清末鐵路借款所訂不合理合約，與戰事失利所訂不平等條約，及民初國內戰亂頻仍之影響，致使吾國有八十餘年歷史之交通事業，未能達到理想之地步。

迨國民革命軍北伐完成，國府成立，本黨秉政，遂將不合理合約及不平等條約逐漸取銷而發展，交通之大障礙亦漸次解除，本可積極從事於鐵路十萬英里之建設，乃秉政不久，抗日戰爭猝發，雖間經八年血戰終獲勝利，而共匪又復全面叛亂，卒至大陸淪陷，一切均成泡影。

美國土地面積九百二十萬七千平方公里，人口一億七千九百三十餘萬人，而鐵路則有三十七萬四千餘公里。每千平方公里面積有鐵路四〇・六三公里，每萬人有鐵路二〇・八公里，其他英、法、德、比等國鐵路，亦無不發達，密如蛛網。我國土地面積九百七十三萬六千平方公里，幾與美國相等，人口五億九千三百餘萬人比美國多出三・三倍，而全國鐵路共祇三萬一千四百餘公里，僅及美國十二分之一。英、美、法、德等國如此富強，而我國則貧弱如故，雖原因甚多，而鐵路之不發達，實佔重要之因素，故吾人如欲圖國家富強，應以廣築鐵路，開發經濟，增強國防為急務。

## 第二節 國人應研究鐵路計劃

總理原係學醫，因好學不倦，公餘之暇，手不釋卷，故涉獵至為淵博，對於我國所處之環境及地理情形，尤為注意，是以擬具七大鐵路系統之計劃，讀者莫不嘆服。惟當時我國正受不平等對約之壓迫，各國租界及割讓地，尙未收回，而實業計劃原欲國際投資，故對於選擇鐵路路線，及如何配合海港，不得不有所顧慮遷就。且當時所參考之資料，如地形、地圖、地質、資源，及河海、水文、氣象等數字，未必完全正確。總理因不能得到官方之完全正式資料，遂不得不旁求之於海關統計圖表，或外國人之各種研究報告，但亦多係片段與局部之資料，因此原計劃之若干部份，與實際情形，難免微有出入。

因此 總理在實業計劃中之自序有云：「此書為實業計劃之大方針，為國家經濟之大政策而已，至其實施之細密計劃，必當再經一度專門名家之調查，科學實驗之審究，乃可從事。故所舉之計劃，當有種種之變更改良，讀者幸勿以此書為一成不變之論，庶乎可。」最近四十餘年來，國內外情勢均有極大變化，其與研究全國鐵路網極有關係者，約有左列六項：

(一) 不平等條約業已取消，各國租借地亦已改回，原計劃有關外人勢力範圍及其各項既得權益，已不存在，故可不必多所顧忌與遷就。

(二) 臺灣與澎湖，現已收復，自應與大陸各省同為一體。建設計劃，應同時予以整體考慮。

(三) 自第二次世界大戰以後，國際間之敵友關係變化甚劇，如何籌維因應，宜詳加斟酌。

(四) 現在聯合國有世界銀行及國際開發協會等組織，美國亦有經濟援助外國計劃，及進出口銀行等設置，其他國家亦有國際貸款辦法，有關國際投資及技術合作，與草擬原計劃時頗有不同。故今後築路之籌款計劃，亦當另作考慮。

(五) 關於建設設計所需之地形地圖、地質、資源、水文、氣象，與一般經濟統計等，政府均可供應較充實可靠之資料。

(六) 大陸鐵路幹線已有一部份照 總理原計劃修築完成，同時亦有若干鐵路較原計劃有所改變，今後因時因地而制宜，自不免有若干應予研究與修正。

右述各項，均為今後在修築鐵路之先亟應進行之事項，當茲科學猛晉時代，凡百專業，必須預為學劃，作周詳之設計，始能迎頭趕上。否則，臨渴掘井，應付一時，不惟徒耗國帑，甚至一事無成。故政府必須延攬全國專家學者，分門別類，從事大規模之調查研究與設計，統籌兼顧，釐訂精詳之綜合實施方案，權衡輕重，分別緩急，採取重點，逐步推進，由小而大，由近而遠，凡研究總理遺教者，須認為此係有興味有價值之問題。而服務鐵路界，更應互相砥礪潛心研究，以集思廣益之力，謀羣淪共赴之效。至各鐵路黨部之工作同志，對此亦當視為職責範圍內應行研究之事項。配合國策，發展交通，富國富民，同深利賴。

## 第三節 實現鐵路計劃之三個先決條件

我國十萬英里鐵路網之路線，總理已大致擬定，並已指示四大建築之原則，目前除已成之二萬英里外，尚差八萬英里。際茲科學進步，一日千里，不特機器可以替代人工，即其他趕工之方法亦已增多，完成十萬英里之計劃，祇要政局安定，容許作有計劃有系統之進行，則工作日期自可縮短，惟築路之先決條件有三，即資金、材料、人才是也。

(一) 資金 總理對建築鐵路籌措資金，曾擬三種辦法：(1) 借外債，(2) 中外人合資創設鐵路公司，(3) 准外人備款築路，四十年歸還路權於我國。並以第三種辦法對我國利多而弊少，主張儘量採用。但時勢變

選，現在如採用第三種或第二種辦法，恐難得國人之諒解，不若採用第一種辦法。因借款條件，決不致如往昔之苛刻，利率亦必較低，還款期限亦必較長，似可盡量採用，此外海外華僑願回國投資者甚多，如以原有各鐵路之資產作擔保品，發行鐵路公債，亦屬可行之籌款良法。

(二)材料 從前築路材料，除道碴外，幾無不仰給於外國。抗戰期內，海港被敵人封鎖，政府倡導自力更生，已發生最大之效果。現臺灣正在籌設大型鍊鋼廠，將來大陸光復，自應儘先發展重工業，俾得自製鋼軌鋼梁。在未大量出產前，向國外貸款購料，當無問題。至所需枕木道碴，採修築湘桂黔桂等鐵路之征料方法，亦必可予取予求也。

(三)人才 自建築平綏鐵路以來，國人已深信我國可以不假手於外人，而能獨力築路。抗戰期內，在經費支絀，材料奇缺，限期短促之情形下，搶修三千餘公里，並未雇用外人一人，各工程司所表現之能力，且超過外人之上。至實地訓練之各種工程人才，二十餘年來，已日漸增多，且陸續派赴非洲、東南亞，及南美各工業落後國家，實施技術援助。現在臺灣鐵路局儲備之工程人才頗多，各大專學校每年畢業之土木工程學生，與留學外國隨時可以召回者為數亦屬不少。至中低級工程人員，可俟需用時招收高初中畢業生，分別施以半年至一年之短期訓練，由於徵用民工修築湘桂黔桂等路，及利用兵工建築東西橫貫公路，暨搶修八七水災所得之經驗與滿意之成果，深知大量人工之徵集，自是不成問題也。

當茲反攻復國之前夕，本黨中央決策機構，對於如何借用外資，及吸收僑資之辦法，並如何着駐外使節，或派員赴海外，與各國政府資本家及僑領，洽商投資之條件，以及制定關於征工征料與適用及訓練各級工程人員之法令，當有賢明之決策。他日規復大陸，重整山河，不特十萬英里之鐵路，得以全面興工，即 總理實業計劃，亦得全部實施矣。

國父全書 國防研究院印行

國父年譜 羅家倫主編

國父九十誕辰紀念論文集 于右任等著

總裁言論選集 中興山莊編印

中國之命運 蔣中正著

中國國民黨黨史有關鐵路建設部份資料

革命文獻 羅家倫主編

七十年來之中國國民黨與中國 羅家倫著

中國勞工運動史 中國勞工運動史編纂委員會編纂

交通法規彙編 交通部編印

動員法規彙編 章逸夫編著

中國鐵路志 凌鴻勛著

中國鐵路概論叢 凌鴻勛著

鐵路論叢 凌鴻勛著

交通政策概論 柳克述著

中國近百年交通史 王開節著

交通政策 王洸著

- 中山先生的全面利用外資政策 徐高阮著
- 國防地理 汪大燾著
- 企業管理論 謝君韜著
- 交通建設——鐵路 徐人壽著
- 國防與交通建設 羅雲平著
- 鐵路運價 修城著
- 鐵路運輸業務論叢 陳樹曦著
- 鐵路運輸學 金土宜著
- 改造半月刊 中國國民黨中央改造委員會秘書處編印
- 七十年來東清中東中長鐵路變遷之經過 凌鴻勛編著
- 國際經濟資料月刊 國際經濟資料中心編印
- 鐵路 郵政
- 電訊七十五週年紀念刊 王開節主編
- 中美技術月刊 中美技術合作研究會出版
- 促進工業發展成果專刊 中國機械工程學會會刊
- 鐵路十年來臺灣鐵路 臺灣鐵路管理局印行
- 臺灣鐵路管理局臺北機廠簡介 臺北機廠編印
- 臺灣鐵路臺北機廠承製泰國守車一百輛簡略報告 臺北機廠編印

- 基隆海洋事業十年 慶祝第十屆航海節基隆區籌備委員會編印
- 基隆港現況 基隆港務局編印
- 高雄港光復二十週年專輯 高雄港務局編製
- 中國國民黨臺灣區鐵路黨部歷次全路代表大會專輯 臺灣區鐵路黨部編印
- 臺鐵資料月刊 臺灣鐵路臺鐵資料編纂委員會編印
- 業務通訊 臺灣鐵路管理局編印
- 中國鐵路大事簡明年表 臺灣鐵路管理局印



中國國民黨與中國鐵路下冊勘誤表

| 頁數    | 行數  | 字數 | 誤    | 正            |
|-------|-----|----|------|--------------|
| 目錄一八  | 八   | 七  | 廿    | 卅            |
| 二七    | 一〇  | 八  | 後    | 刪除           |
| 二八    | 一四  | 一九 | 規    | 規則           |
| 本文三三六 | 一   | 一  | 漏一字  | 一、           |
| 三四一   | 一九  | 一三 | 踏    | 沓            |
| 三五〇   | 一四  | 二七 | 密    | 祕            |
| 三五三   | 一八  | 一  | (一)  | (三)          |
| 三六四   | 一四  | 三五 | 櫻    | 櫻            |
| 三七一   | 四   | 二七 | 爲    | 惟            |
| 三七二   | 七   |    | 括弧錯誤 | 「合計」不應包括在括弧內 |
| 三七七   | 第三組 | 三  | 綫    | 組            |
| 三八三   | 一一  | 八  | 立    | 力            |
| 三八四   | 一五  | 三四 | 緩    | 緩            |

| 頁數  | 行數         | 字數 | 誤    | 正    |
|-----|------------|----|------|------|
| 三九〇 | 六          | 三  | 來    | 路    |
| 四〇六 | 四四三—四四四    |    | 現在   | 觀此   |
| 四〇九 | 現在狀<br>况欄二 | 七  | 里    | 公里   |
| 四二五 | 一五         | 四〇 | 雖    | 誰    |
| 四三五 | 四          | 三〇 | 通    | 刪除   |
| 四四三 | 三          | 二二 | 亭    | 辛    |
| 四六三 | 五          | 二七 | 邵渭   | 邵渭清  |
| 四六四 | 一七         | 一五 | 堪    | 址    |
| 四六八 | 三五—一七      |    | 漏三字  | 十一月  |
| 四六八 | 一七         | 一三 | 二    | 刪除   |
| 四七〇 | 二          | 四  | 撤    | 誓    |
| 四七六 | 一一—一五—一八   |    | 特別鐵路 | 鐵路特別 |
| 四八〇 | 一五         | 三  | 接    | 刪除   |

|     |         |     |             |    |
|-----|---------|-----|-------------|----|
| 四八二 | 三       | 三六  | 則           | 到  |
| 五〇七 | 一三三五一三六 |     | 裕           | 裕如 |
| 五〇七 | 一八      | 二三  | 數           | 教  |
| 五一一 | 七       | 三九  | 發           | 刪除 |
| 五三三 | 七       | 一二  | 賓           | 寶  |
| 五一七 | 九       | 一七  | 進           | 運  |
| 五一七 | 一五      | 二四  | 接           | 提  |
| 五一八 | 一五      | 四   | 遂           | 逐  |
| 五三〇 | 三       | 四十五 | 路鐵          | 鐵路 |
| 五三九 | 三       | 四   | 實           | 富  |
| 五三九 | 一八三〇一三四 |     | 瀘起，接至起，接至瀘縣 |    |
| 五四九 | 六       | 一九  | 銅           | 銅  |
| 五五四 | 一八九     |     | 吞           | 刪除 |
| 五五五 | 七       | 二六  | 汽           | 冷  |

|        |    |      |               |        |
|--------|----|------|---------------|--------|
| 五六二    | 一二 | 五    | 車             | 刪除     |
| 五七三    | 一三 | 四    | 將             | 已      |
| 五七七    | 一〇 | 三〇   | 食             | 貧      |
| 五八一    | 五  | 二六   | 着             | 著      |
| 五八四    | 七  | 六    | 應             | 任      |
| 五九七    | 一〇 | 一四一六 | 交通            | 交通部    |
| 五九八    | 一九 | 一六   | 順             | 須      |
| 六一七    | 九  | 一十四  | 一二三條          | 第一二二條  |
| 六二三    | 一四 | 一〇   | 運             | 刪除     |
| 六二五    | 一四 | 三〇   | 設             | 謂      |
| 六二五    | 一七 | 二三   | 受             | 變      |
| 六二八    | 一四 | 一四一五 | 左             | 左列     |
| 六二八一七後 |    |      | 漏列一行<br>(計五字) | 第一章 總則 |
| 六四〇    | 一九 | 二七   | 樣             | 或      |

|      |     |      |               |      |
|------|-----|------|---------------|------|
| 六四六  | 三   | 三六   | 對             | 條    |
| 六四七  | 五   | 一八一九 | 進行            | 研究   |
| 六四七  | 九   | 三七   | 淪             | 倫    |
| 六四七  | 一七  | 一六   | 癡             | 擬    |
| 附六四九 | 一之前 |      | 漏列一行<br>(計四字) | 參考資料 |

中華民國五十四年十一月初版（一一三〇〇〇）

# 中國國民黨與中國鐵路

（全二冊 工本費陸拾元正）

發行者 台灣區鐵路黨部委員會

台北市鄭州路二十六巷七號

印刷者 台灣鐵路局印刷廠

台北市鄭州路一二九巷一號

版權  
所有  
不得  
翻印

中國國民黨與中國鐵路 下冊

中國國民黨  
台灣區鐵路黨部委員會印行

敬以此書紀念

# 國父百年誕辰

中國國民黨  
台灣區鐵路黨部委員會

三四四  
三四六  
三四八  
三五二  
三五三  
三五六  
三五七  
三五八  
三五九  
三六〇  
三六一  
三六二  
三六三  
三六四  
三六五  
三六七

# 國父百年紀念

茲以此書紀念

## 中國國民黨與中國鐵路下冊目錄

|                        |     |
|------------------------|-----|
| 第六章 本黨從政同志有關鐵路建設之調查與報告 | 三三五 |
| 第一節 津浦膠濟兩路調查與建議        | 三三五 |
| 第二節 全國交通會議對於整飭交通事業之通電  | 三四二 |
| 第三節 鐵道部之組織及其對鐵路工作之推行   | 三四四 |
| 一 鐵道部之成立經過             | 三四四 |
| 二 主管事務之分析              | 三四六 |
| 三 內部組織及工作之分配           | 三四八 |
| 四 成立以來之成績              | 三五二 |
| 五 預算之計劃                | 三五三 |
| 第四節 鐵道部報告運用庚款築路情形      | 三五六 |
| 第五節 鐵道部整理鐵道行政情形        | 三五七 |
| 第六節 鐵道部對鐵路政策之主張        | 三五八 |
| 第七節 民十九年以前鐵路建設情形及其築路計劃 | 三六三 |
| 一 中國鐵道之起源              | 三六四 |
| 二 二十五年前之鐵道狀況           | 三六四 |
| 三 鐵道行政機關之沿革            | 三六五 |
| 四 國內鐵道之發展              | 三六七 |

|      |                    |     |
|------|--------------------|-----|
| 五    | 鐵道債務會計及營業收支狀況      | 三六九 |
| 六    | 今後築路之計劃            | 三七五 |
| 第八節  | 民國二十年行政院向四全大會報告    | 三七八 |
| 第九節  | 民國二十一年行政院向四屆三全大會報告 | 三八一 |
| 第十節  | 民國二十三年春行政院向中央常會報告  | 三八五 |
| 第十一節 | 民國廿三年冬行政院向四屆五全大會報告 | 三八七 |
| 第十二節 | 民國廿四年行政院向五全大會報告    | 三九〇 |
| 第十三節 | 民國廿四年行政院向六全大會報告    | 四〇五 |
| 第七章  | 全國各鐵路特別黨部對鐵路之貢獻    | 四一九 |
| 節一節  | 粵漢鐵路特別黨部           | 四一九 |
| 一    | 機工與共匪鬥爭之情形         | 四一九 |
| 二    | 機工會維持鐵路交通並派員改組鐵路工會 | 四二〇 |
| 三    | 調解南北兩段工人之歧見        | 四二〇 |
| 四    | 全路通車後地域之見亦隨消除      | 四二一 |
| 五    | 黨政工三方面竭誠合作維持鐵路工作到底 | 四二二 |
| 六    | 組織查車隊協助維持客車秩序      | 四二二 |
| 七    | 黨路工三位一體推進鐵路業務      | 四二三 |
| 八    | 協助路局加強員工福利事項       | 四二三 |
| 九    | 征求及建議改進路務意見        | 四二四 |
| 十    | 設招待所免費招待過境路員       | 四二五 |
| 十一   | 建議疏散員工及眷屬辦法以安人心    | 四二六 |
| 第二節  | 津浦鐵路特別黨部           | 四二七 |
| 一    | 協助籌組津浦鐵路工會及督導其工作   | 四二七 |
| 二    | 設立員工消費合作社          | 四二九 |
| 三    | 員工抗敵後援會護路之成績       | 四二九 |
| 四    | 調解路局與員工間年終獎金爭執     | 四三〇 |
| 第三節  | 膠濟鐵路特別黨部           | 四三一 |
| 一    | 建議延長膠濟鐵路           | 四三一 |
| 二    | 協助路局人員便利接收工作       | 四三一 |
| 三    | 改善工人待遇杜滅共匪煽惑       | 四三一 |
| 四    | 組織員工消費合作社          | 四三三 |
| 五    | 工會重建敵後工作           | 四三三 |
| 第四節  | 京滬滬杭甬鐵路特別黨部        | 四三四 |
| 一    | 舉辦工會幹部訓練班          | 四三四 |
| 二    | 組織員工合作社            | 四三五 |
| 三    | 協助辦理扶輪小學           | 四三六 |
| 四    | 設立職工教育委員會之經過及成果    | 四三七 |
| 五    | 防止共匪在鐵路活動          | 四三八 |

|     |                   |     |
|-----|-------------------|-----|
| 六   | 抗戰時期協助員工就業        | 四三八 |
| 七   | 成立黨政軍各種聯席會報       | 四三九 |
| 第五節 | 平漢鐵路特別黨部          | 四四二 |
| 一   | 辦理員工及員工子弟教育       | 四四二 |
| 二   | 辦理員工福利工作          | 四四三 |
| 三   | 長江大水災之賑災經過        | 四四四 |
| 四   | 路局結束時協助安頓員工及眷屬經過  | 四四四 |
| 五   | 抗戰勝利後協助復員之情形      | 四四五 |
| 六   | 勝利復員後舉辦之員工福利      | 四四五 |
| 第六節 | 隴海鐵路特別黨部          | 四四六 |
| 一   | 辦理員工福利事宜          | 四四六 |
| 二   | 在抗戰期間之重要措施        | 四四七 |
| 1   | 組織抗敵後援會與搶修隊       | 四四七 |
| 2   | 協助撤遷電廠            | 四四八 |
| 3   | 激勵員工黑夜闖關          | 四四八 |
| 4   | 協助在廣元設立機廠         | 四四八 |
| 5   | 敵後工作之聯繫           | 四四九 |
| 三   | 協助迅速復員            | 四四九 |
| 第七節 | 正太鐵路特別黨部          | 四四九 |
| 一   | 響應自清運動並舉辦各項訓練     | 四四九 |
| 二   | 督導員工參加太原保衛戰       | 四五〇 |
| 第八節 | 浙贛鐵路特別黨部          | 四五二 |
| 一   | 舉辦文教工作及福利事宜       | 四五二 |
| 二   | 協助路局請求撥款維持路務與遣散員工 | 四五二 |
| 第九節 | 台灣鐵路特別黨部          | 四五三 |
| 一   | 擴大推行實踐克難增產運動及其成果  | 四五三 |
| 二   | 職工福利委員會工作概況       | 四五五 |
| 三   | 現階段黨務工作概要         | 四五八 |
| 第八章 | 本黨對鐵路建設之重要措施      | 四七九 |
| 第一節 | 中國鐵路總公司時期         | 四七九 |
| 一   | 成立鐵路總公司於上海        | 四七九 |
| 二   | 擬定鐵路幹線計劃及籌資辦法     | 四八〇 |
| 三   | 洽借外債及簽訂合約         | 四八〇 |
| 第二節 | 總理制訂實業計劃          | 四八一 |
| 一   | 利用外國資本與人才修築鐵路     | 四八一 |
| 二   | 規畫全國七大鐵路系統        | 四八一 |
| 第三節 | 國府成立至抗戰前夕         | 四八三 |
| 一   | 成立鐵道部專司鐵道及國道建設    | 四八三 |



|     |                   |     |
|-----|-------------------|-----|
| 二   | 組織測量隊測勘全部計劃路線     | 四八三 |
| 三   | 委託北平地質調查所調查統計沿線地質 | 四八四 |
| 四   | 舉行全國鐵路沿線出品展覽      | 四八四 |
| 五   | 運用庚款計劃築路及其成果      | 四八四 |
| 六   | 整理外債建立債信          | 四八六 |
| 七   | 制定全國料帳管理則例        | 四八七 |
| 八   | 實行超然主計制度          | 四八八 |
| 第四節 | 抗戰時期              | 四八九 |
| 一   | 抗戰建國同時併進          | 四八九 |
| 二   | 趕築後方各省鐵路          | 四九〇 |
| 三   | 特設建設專款            | 四九〇 |
| 四   | 成立測量隊探勘西南各省新路     | 四九一 |
| 五   | 收回已失路權            | 四九二 |
| 六   | 擬訂戰後五年築路方案        | 四九三 |
| 七   | 培訓鐵路從業人員          | 四九五 |
| 八   | 釐訂鐵路人事管理制度        | 四九五 |
| 第五節 | 復員及戡亂時期           | 四九五 |
| 一   | 實行幹線區管理制度         | 四九六 |
| 二   | 復員及搶修             | 四九七 |
| 第六節 | 台灣光復以來之鐵路建設       | 四九八 |
| 一   | 光復初期之整建           | 四九八 |
| 二   | 配合經建四年計劃          | 四九九 |
| 三   | 實施十年長期發展計劃        | 五〇一 |
| 四   | 改進客貨業務之措施         | 五〇二 |
| 五   | 增進行車保安之措施         | 五〇四 |
| 六   | 舉辦交通人員訓練          | 五〇九 |
| 七   | 建立交通事業管理制度        | 五一〇 |
| 八   | 策劃交通動員配合反攻作戰      | 五一一 |
| 九   | 研訂大陸鐵路重建方案        | 五二二 |
| 第九章 | 本黨秉政時期之鐵路建設概況     | 五二三 |
| 第一節 | 已成鐵路              | 五二四 |
| 一   | 隴海鐵路之展築           | 五二四 |
| 二   | 粵漢鐵路之完成           | 五二六 |
| 三   | 浙贛鐵路              | 五二七 |
| 四   | 蘇嘉鐵路              | 五二九 |
| 五   | 道滬鐵路延長線(道口至楚旺段)   | 五二九 |
| 六   | 滬杭甬鐵路杭州曹娥段        | 五二九 |
| 七   | 湘桂鐵路              | 五三〇 |

|     |              |     |
|-----|--------------|-----|
| 八   | 黔桂鐵路         | 五三二 |
| 九   | 同蒲鐵路         | 五三三 |
| 一〇  | 秦江鐵路         | 五三三 |
| 一一  | 海南島鐵路之修復     | 五三四 |
| 一二  | 台灣鐵路光復後增建之支線 | 五三五 |
| 第二節 | 已築待成鐵路       | 五三六 |
| 一   | 京贛鐵路         | 五三六 |
| 二   | 湘黔鐵路         | 五三六 |
| 三   | 敘昆鐵路         | 五三七 |
| 四   | 滇緬鐵路         | 五三八 |
| 五   | 成渝鐵路         | 五三〇 |
| 第三節 | 已測待修鐵路       | 五三一 |
| 一   | 甘新鐵路         | 五三一 |
| 二   | 甘青鐵路         | 五三三 |
| 三   | 天成鐵路         | 五三三 |
| 四   | 包齊鐵路         | 五三四 |
| 五   | 蘭齊鐵路         | 五三五 |
| 六   | 浦襄鐵路         | 五三五 |
| 七   | 川陝鄂各鐵路       | 五三六 |
|     | 1. 川陝鐵路渝榮線   | 五三六 |
|     | 2. 川陝鐵路廣襄線   | 五三六 |
|     | 3. 陝鄂鐵路長襄線   | 五三七 |
|     | 4. 襄花鐵路      | 五三七 |
| 八   | 成嘉鐵路         | 五三八 |
| 九   | 川康鐵路         | 五三八 |
| 一〇  | 川黔康滇各鐵路      | 五三九 |
|     | 1. 渝筑線       | 五三九 |
|     | 2. 隆筑線       | 五三九 |
|     | 3. 內宜線       | 五四〇 |
|     | 4. 筑威線       | 五四〇 |
|     | 5. 康黔線       | 五四〇 |
|     | 6. 康滇線       | 五四一 |
| 一一  | 粵桂鐵路         | 五四一 |
| 一二  | 廣梅鐵路         | 五四二 |
| 一三  | 閩贛鐵路         | 五四三 |
| 第四節 | 計劃興築因故停擱鐵路   | 五四四 |
| 一   | 渝廣鐵路         | 五四四 |
| 二   | 沙興鐵路         | 五四四 |

|      |                     |     |
|------|---------------------|-----|
| 三    | 川廣鐵路                | 五四五 |
| 第五節  | 港口、輪渡、大橋、總站、機廠      | 五四六 |
| 一    | 葫蘆島港                | 五四七 |
| 二    | 連雲港                 | 五四八 |
| 三    | 黃埔港                 | 五四八 |
| 四    | 塘沽新港                | 五四九 |
| 五    | 湛江港                 | 五五一 |
| 六    | 基隆港                 | 五五二 |
| 七    | 高雄港                 | 五五四 |
| 八    | 花蓮港                 | 五五六 |
| 九    | 首都輪渡                | 五五八 |
| 一〇   | 錢塘江大橋               | 五五九 |
| 一一   | 武漢大橋                | 五六〇 |
| 一二   | 南京中央車站              | 五六一 |
| 一三   | 北平中央車站              | 五六二 |
| 一四   | 鐵路總機廠及大陸各路機廠        | 五六三 |
| 一五   | 台北機廠                | 五六四 |
| 第十章  | 本黨當前之鐵路政策           | 五六七 |
| 第一節  | 憲法上有關鐵路交通之規定        | 五六七 |
| 一    | 中央與地方關於鐵路權限之劃分      | 五六八 |
| 二    | 鐵路公營與私營原則之規定        | 五六九 |
| 三    | 促進邊疆地區鐵路之交通         | 五七〇 |
| 第二節  | 本黨政綱中所確定之經建原則       | 五七一 |
| 一    | 復國建國之基本方針           | 五七一 |
| 二    | 「總綱」章中有關條文          | 五七二 |
| 三    | 「建設復興基地」章中有關條文      | 五七三 |
| 第三節  | 政院從政同志之施政方針         | 五七三 |
| 一    | 建設台灣為建國模範           | 五七四 |
| 二    | 積極作反攻前後之準備          | 五七六 |
| 第四節  | 交部從政同志執行政策情形        | 五七六 |
| 一    | 建立理想之國營鐵路事業基礎       | 五七六 |
| 二    | 劃分國營民營範圍            | 五七八 |
| 三    | 經營企業化               | 五七八 |
| 四    | 管理科學化               | 五七九 |
| 五    | 統籌營運方案              | 五八〇 |
| 六    | 訂定交通企業管理制度          | 五八一 |
| 第十一章 | 本黨秉政時期政府頒布之有關鐵路法規舉要 | 五八五 |
| 第一節  | 鐵路法規                | 五八五 |

|      |                   |     |
|------|-------------------|-----|
| 一    | 鐵路法               | 五八六 |
| 二    | 鐵道軍運條例            | 五九五 |
| 三    | 鐵路行車規則            | 五九九 |
| 四    | 鐵路運送規則            | 六〇〇 |
| 五    | 鐵路會計則例(見單行本)      | 六一八 |
| 六    | 專用鐵路立案執照發給規則      | 六一九 |
| 七    | 鐵路經營附屬事業規則        | 六二〇 |
| 八    | 地方營民營及專用鐵路監督實施辦法  | 六三二 |
| 九    | 海關檢查客貨辦法          | 六三三 |
| 第二節  | 交通動員法             | 六三五 |
| 一    | 動員時期交通人員管理辦法      | 六二六 |
| 二    | 動員時期交通人員獎勵實施辦法    | 六三二 |
| 三    | 台灣鐵路戰時實施軍事管理辦法    | 六三四 |
| 四    | 台灣鐵路戰時實施軍事管理辦法施行規 | 六三五 |
| 五    | 戰時交通設備及器材防護條例     | 六三九 |
| 附錄   |                   | 六四二 |
| 一    | 鐵路法規保留部份目錄        | 六四二 |
| 二    | 鐵路法規廢止部份目錄        | 六四三 |
| 第十二章 | 結論                | 六四五 |

|     |               |     |
|-----|---------------|-----|
| 第一節 | 欲救中國必須趕築鐵路    | 六四五 |
| 第二節 | 國人應研究鐵路計劃     | 六四六 |
| 第三節 | 實現鐵路計劃之三個先決條件 | 六四七 |

## 第六章 本黨從政同志有關鐵路建設之 調查與報告

本黨對於鐵路建設，係從國府奠都南京後，始按照總理實業計劃實行；其詳細實施辦法，均經從政同志提經中央常會決議後交鐵道部（民國廿七年以後為交通部）執行。其歷屆中央常務委員會所通過之計劃案件，已按會次編列於本書第四章中；茲特將本黨從政同志執行各項計劃，向全國代表大會或中央常會所作之報告，編入本章，以印證其工作進度及對國家建設之成果。

民國十七年北伐完成後，東北易幟，全國得告統一，中央為實行總理鐵路計劃，專設鐵道部以司其事，曾訂有十年及運用相關兩款築路計劃，積極進行。最初數年雖有成績可言，惟嗣後連年變亂，內憂外患，交相煎迫，鐵路建設，難於進展。迨日寇侵入內地，即已成之鐵路，尚須忍痛拆遷；且前方拆路，後方築路，政府與人民，雖費盡心力，仍乏成果。抗日勝利後，本可復行建設，而共匪日夜破壞鐵路，幾無一跡完整，終至全面叛亂，雖有良好計劃，亦無法實行。至於當時鐵路建築情形，與國內外環境，讀後列報告，即可明悉其梗概矣。

### 第一節 津浦隴海兩路調查與建議

民國十七年六月，本黨中央民衆訓練委員會，為求明瞭津浦、隴海兩路路政及工人生活情況，以便建議中央改進，特派調查員伍斌同志前往實地調查。伍同志經過兩旬，深入兩路，明查暗訪，作成詳細報告及整理兩路意見外，並經民衆訓練委員會於是年七月三十一日，向本黨二屆中央執行委員會第一五六次常務會議提出報告。茲節錄於後：

津浦隴海兩路概况：

#### (一) 主權

津浦主權現已完全收回，德人固無論矣，即英人亦僅有一空名之工程師，隴海則不然，遇事仍須承總工程師比人之意旨，在辦事上隴海困難多矣！

#### (二) 財政

兩路財政，均感困難。然隴海內有外人管轄，款項尚不致被軍閥強提或截留，而津浦不能担保也。

#### (三) 人才

兩路人才，固不乏專門交通學識之士，但津浦則多政客之流，隴海則多西憲買辦之輩，均各有弊病。

#### (四) 路務

津浦腐敗已極，開車既不守時，車輛之壞，無以復加。而各大站華員舞弊之事，據民衆向斌報告者，由浦口至徐州，即有三起之多。隴海開車守時，車輛亦尚清潔，舞弊事情，雖不能無，然各站無一人告發。似應以隴海路為優。

#### (五) 秩序

津浦全無秩序，新任楊局長則武裝糾糾，有南面而王之概。各員司又多衣錦披繡，極盡官僚化之能事。隴海局長雖未見面，然各處長一律灰布制服，嚴肅從公，秩序堪欽。

#### (六) 工人待遇

津浦工人薪額較高，僅浦鎮廠內，據工人自稱，每月得一百零八元者五人，九十元者二十人，七八十元者則在四五十人以上，其三四十元者則佔全數十分之六。此外他種待遇，則又不如隴海矣。隴海工

人薪額較低，據沿陽工頭口稱：最高者不過六十餘元，八十餘元者絕無；但以外之待遇，則亦他路所難得。如工資在三十元以上者，每天津貼住宿費一元，二十元以上者，每天津貼八角，十元以上者，每天津貼五角，十元以下者，每天津貼給雙工。如事假病假皆不扣薪。而普通工人，每月得休息兩天，司機及生火者，每月則休息四天。此外如免票一項，在本路滿六個月者，每年發給一次，滿五年以上者，每年發給兩次；外路滿二年者，每年每路發給一次。以此周詳，津浦路不及萬分之一也。

#### (七) 黨務

兩路黨務，均無基礎，是同一困難之點。然比較隴海尚易。因隴海各人心理，尚知尊重黨權，而津浦楊局長，以其在京漢與黨部火併之成績，固已可知。即此次與斌相接之際，初則甚存渺視之態，繼則奉到交通部之通令，則又假裝口蜜腹非；及至此次回浦口之日，因其已允給予之圖表等等，尚未到手，特到局求見，以便索取。乃挺坐沙發上口銜紙烟，揮手而言曰：「你見總務處長好了！」似此態度，其心目中無黨可知。欲辦津浦路黨務，非努力奮鬥不能也。

#### (八) 工人

兩路工人，均係受壓迫之最深者，然隴海受京漢之潮流，對於工會均有相當認識，以後只要指導有人，工會之發展，亦屬易事。若津浦工人，則散漫極矣，將來籌備工會之時，宜努力宣傳。但兩路工人識字太少，此又同一困難之點也。

以上比較，純係就其事實，毫末加以己意，即津浦局長楊承訓，彼之過去事實與態度，有目共睹，斌亦不敢參與絲毫之感情，或加以絲毫客氣也，是否有當？尚祈察之。

#### 二、整理津浦隴海兩路意見草案

津浦起浦口迄津門，為南北交通之孔道；隴海由大浦至蘭州，為橫貫東西之要衝，兩路於社會，經

濟，文化，軍事關係，均極重要。惟自吳佩孚妄干路政，強提路款以來，各軍閥遂視鐵路為私產，視路款為私物，隨予隨取，毫無顧忌，於是路政之紊亂，遂不堪言狀。津浦隴海既各屬國有鐵路之一，又當南北東西之衝，為軍事所必爭之路，作俑既已有人，夫又焉能逃此浩劫！去歲革命軍興，該兩路與平漢尤為首當其衝，而受損失之鉅，則更不可以數計。賦此次奉派調查，沿路尋求，實覺滿目瘡痍，不揣冒昧，略就管見所及，以為最低限度，而又必在目前急需整理者，略舉數端，陳述於後，至於整個具體之計劃，則當俟之交通部與各該路之當局，是否有當，尚祈垂察。

此上

民衆訓練委員會常務委員會。

甲、關於一般者：

(一) 廢除一切不平等合約，實行路政自主。

查國有各路，向係交通部主持，今忽倡言廢除不平等合約，且實行路政自主，不知者將以為荒謬之談，其實不然。當清廷建築各路之時，無一路不有外國借款，而當時又因人才缺乏，材料及機器，亦無從所出，訂立合約時，不得不處處許以債權者優越之權，於是名則借某國款築某路，其實不啻將其路賣給某國人。此中情形，一方面固由於事實之所使，一方面未始非當日之媚外者，有以斷送國權也。津浦原分南北兩段，北段係德國借款，南段係英國借款。歐戰未開以前，津浦路向由英德兩工程司分南北主持，政府所派之局長，不過英德兩工程司之承轉官耳。歐戰既開以後，德人被逐，北段遂完全入國有掌握。革命軍興，而英人之勢力，亦稍減殺，然掣肘之處，仍屬不鮮。至於隴海則一切盡操縱于比人之手，如總會計處也，總材料所也，皆直接屬於比國所派之總工程司；其他一切用人行政，亦非先得總工程司之同意不可。而最駭人聽聞者，即局內需中國墨一條，必由總工程司簽發購單付至巴黎，由巴黎向中

國購墨一條，再運回至隴海局。以中國重利所借得之款，而竟受彼之如此重重盤剝，其事雖小，思之誠令人髮指！其餘如華洋員之待遇，種種高壓，不勝枚舉。凡此現象，即由不平等合約而來。現在各路合約，大抵均將滿期，即未滿期者，如隴海路之借款，比公司早已不能照付，彼方既不能按照合約，盡其付款之義務，而我方猶守其原約，受其束縛，不平等之事，孰過於此？是應由交通部或會同外交部立即通知各債權國，將以前所有各路訂立借款合同，概行廢除。願繼續付款者，則另立新約，與國內各人民借款團同一條件，一切路政，萬不能許以絲毫干涉。不然，不獨路政無更新之望，即當此取消不平等條約與關稅自主之呼聲高唱入雲之際，而該路一部份仍託不平等合約存在，路政終莫由自主，則國民革命，亦可謂失却意義矣！

(二) 慎重局長人選：

自吳佩孚掀起其直皖戰爭之時，吳因据有京漢鐵路，截留路款，作為軍費，擅扣車輛，作為軍用。於是軍閥相率掠奪各路，而路政遂破壞不堪！北京交通部既以應付困難，遂思而及於最下之策，凡某路在某軍閥勢力範圍之內者，即由某軍閥推薦或保舉某路局長，初意本在用燕趙之人，緩和燕趙之策。以為不如斯；不能解決任意截款與任意扣車之困難。殊不知此風一開，而各軍閥遂視鐵路為私家物，不問其人有無交通知識，只要屬於吾之左右或親近之人，能為吾指揮者，爭相保舉。人以類聚，一路之主政者，既不得人，而其被牽引而來者，則當然可知，於是路政之腐敗，日益加甚。去歲革命軍興，依然陷此故轍，即考現在各國有鐵路主政人員，除湘鄂、津浦兩路，完全由交通部主持任命者外，其餘皆為實力者所派定。當茲北伐成功，訓政開始，萬端諸待統一之時，此種惡習，絕對不應仍許存在。即交通部任用人選，亦必確定標準。最低限度，鄙意以為，(一)務必具有交通專門學識，或在交通界久著聲譽而富有經驗者；(二)務必忠實黨員或深明黨義者。在前者固為根本選用之點，即在後者，亦為不可輕視。近雖倡

言以黨義治國，並非以黨員治國，此不過因黨內人才缺乏，而一時示以本黨博大之意，然究其真諦，試思主政者既非黨員，則決不注意黨義，既不注意黨義，而欲責以實行黨義，是亦緣木求魚也。年來各鐵路之黨務，毫無成績，此類皆失敗于此。以後各路局長人選，萬不能離開兩項標準，不獨津浦臨海兩路爲然也。但其辦法似應由中央決議交國民政府，除通令各軍事長官不得任意委派或濫保各鐵路局長外，並飭交通部按照上兩項標準選任，庶幾貪污之徒，無從徼進，路政才能統一更新，黨義始能切實實行。

### (三) 確定路員保障

路員保障，在昔本有定章，嚴密周詳，堪以奉行，無奈濫薦私人之風起，而保障之法遂等於具文。中央四次全會，關於交通亦有決議，然而各處排斥異己之風，毫不稍減。查此次津浦、平漢兩路局長對調，原以各不安於其位，使之互換，以平息其風潮。且而津浦黃士謙調到平漢之日，即大批裁員，不問是否專門學識資格如何，經驗如何，一律裁撤。夫果裁而不添，則亦不失爲國家節費之舉，乃今日下令裁十人，而明日則又添廿人，或數十人矣。於是調到津浦之楊承訓亦尤而效之，似此路員之保障毫無，而影響路政之進行，當非淺鮮！此可不煩言而喻。且鐵路人員，皆技術之士，愈久則經驗愈富，主持一路之政者，則唯恐不能得此專門之士，與經驗豐富之輩，彼等竟如是以相左者，蓋必欲大舞其弊耳。此後欲革清各路之舞弊，必從確定路員之保障始。其辦法似亦應由中央詳細擬定法規，議決交由國民政府公布，倘有破壞者，則飭交通部予以嚴厲之懲處。庶幾路員得以安心任事，而舞弊之風，亦或藉以牽制焉。

### (四) 廢除洋文

查以前各路受合約之束縛，和材料之需要，不惜凌辱國體，以中國機關，而完全用洋文，此風尤以臨海與津浦爲最甚。然此種帝國主義之壓迫，至今當然不能容其存在。況以洋文除有玷國體外，尚有流

弊：(一)洋員作弊，無從稽考；(二)一般買辦附級之徒，專心媚外，毫無學識者，只是略懂洋語，便執大權；(三)串同作弊。此皆已經確實有據，嗣後亦應由中央決議，通令凡各路局非萬不得已者，准用洋文外，其餘一概以華文爲主，以保全國體，而革除積弊。

### 乙、關於兩路急切整理者

#### (一) 取消軍車管理處

他路誠未親臨調查，不知是否有無軍車管理處，即有之，是否亦如該兩路之軍車管理處之罪大惡極，不敢憑空臆造，茲就短時間內調查該兩路所得民間之告發，軍車管理處，實爲萬惡之藪，非立即取消，不足以整理鐵路。查軍車管理處之設，原以軍事緊急，軍運困難，常有軍人不諳路章，路員不明軍情，以致時生危險之虞。推其用意，無非願求溝通軍人與路員之情感，免除雙方之困難。例如各軍待發，孰先孰後，軍人知之最稔，故能支配得當；應駛應停，路員操之有素，措施自無背謬。乃用意者如此，而作惡者如彼。循至今日，則所謂軍車管理處者，即擅干路政，擅扣車輛，包運烟土，標賣車皮，種種惡跡，不諱之機關也。而尤足駭人聞聽者，即抽軍事特捐。臨海初則收百分之百，繼則收百分之百五十，現在則收百分之百八十。臨海如是，浦津豈敢獨後；推之平漢，又豈敢獨異。似此苛徵厚斂，民何以堪？路何以堪？在北伐未成功以前，因軍事之需要，當然忍痛相安，現在北伐既告結束，而且又當裁兵之聲，雷厲風行之候，此項軍車管理處，寧有存在之理耶？其整頓之辦法，似應由中央議決交國民政府飭軍事委員會通令各路限期取消，此亦革除路政之一大障礙也！

#### (二) 放還各路車輛

自軍興以來，各路車輛之損壞，固不待言，其尙完好可用，被各軍師所扣留，堆積不能供用者，亦屬不少。此外彼此紊亂，車樣雜踏，尤爲難堪。如津浦路之普通客車，所謂三等者，即多半係平奉或平



緩之敵車，昔以載豬生騾馬者，今則改爲客車，晴雨均不能避，以人民花費，而竟受如是囹圄之苦，在人民一方設想，此事尙得謂平？亦只有日夜責路政腐敗而已。其他所謂特快車，亦非鹿非馬，不堪已極！隴海路比較稍好，然該路原有車一千零七十餘輛，今之所存者，不及十分之二，此不特行旅維艱，而國家之損失，亦至爲鉅大，似應由軍事委員會及交通部各通令所屬，凡各軍師所扣留之車，盡行放還，而各路混雜之車，即宜還歸各路，以求劃一，以便運輸而增收入也。

### (三) 開放扶輪學校，並改良其教育方針。

查國有各路之扶輪學校，除隴海外，各路皆有之，而研究其歷史，則一言以蔽之曰，交通系之大本營耳。津浦原有七所，隴海在徐州則借設於津浦，在鄭州則借設於平漢。然津浦路新近開辦者，亦僅有浦口及浦鎮兩校耳。其中課程仍用以前之規定，其限制亦係從前之舊例，留此交通系之根蒂，是萬分不當之事也。似宜會同交通部通令該路特別黨部與路局，所有各路扶輪學校，一切教育，概宜歸黨部辦理。改良教授，根本剷除交通系之餘毒，以實行三民主義。

### (四) 促進黨部統一路工各團體。

查津浦隴海兩路黨務，毫無基礎，而路工各團體除鐵路工人尙有其形式之系統外，而其搬運與運輸工會，概無所屬。此後即應由該路特別黨部，積極進行，使黨務日益進展，而工會亦得以統一。

以上數端，不過舉其犖犖大者，而爲目前整頓路政當務之急，應與應革之事，當非一言能盡，尙望負管理路政之責者，有以盡其心力焉。

## 第二節 全國交通會議對於整飭交通事業之通電

民國十七年八月，交通部召集全國交通會議於首都，檢討過去缺點，研求今後整理方案，會以交通爲國家行政

之一端，紀綱之整飭，民生之發展，收入之整頓，及對外國際地位之增長，皆視此爲關鍵。遂於同月十八日發表通電，希望政府及各界共策進行，使交通四政，得暢生機，國家人民，咸所利賴。其原電如下：

頃者國民政府交通部召集全國交通會議於首都，會員同時列席，僉以軍事告終，訓政開始，建設事業，首在交通，綜所提議關於交通之整理設計方案，業經議決者凡四百餘起。其尤要者，若實行特別會計，以圖統一整理舊債，以立信用；籌集新資，以事發展；造就及保障專門人才，以求進步；剷除購料等項積弊，以肅官箴；厘訂法規，以資整頓，均係根本切要之圖，亦爲全國各界所屬望。惟際茲時，交通事業久被摧殘，欲圖規復，必須懲前毖後，究其癥結，約略可言。蓋交通運輸，歷年受軍事影響，創鉅痛深，即如用人行政，所關最大，在當局爲一時權宜，每多自由委派，而流弊所及，則事權歧異，督察無從，甚或以給養不敷，截留收款，加徵附捐，謀資挹注，路務運輸，往往另設機關，擅扣車輛，行車不按程序，旅客瀕危，商貨積滯，國計民生，被害實鉅。至電務則商電停滯，官軍兩項電費，動輒記帳，雖有規定，視若具文，任意濫發，擁塞線路；郵局則檢查不照定章，駐軍強迫匯兌，費時耗資，莫此爲甚。航務在今，尙屬萌芽，迭聞呼籲每有扣留及藉端沒收轉租情事，以致外國輪船乘隙擴張，一線生機，盡被摧削。揆厥原因，障礙不除，違言建設。會員等竊以全國幸告統一，軍事結束，交通會議適乘其時，痛定思痛，難安緘默；況我軍政諸公，業經早有宣言，與民更始；既拜仁言，期睹實效。抑更有進者，交通爲國家行政之一端，紀綱之整飭，民生之發展，收入之整頓，以致對外國際地位之增長，胥視此爲關鍵；所冀政府對於議決各案，積極施行。軍事當軸本有維護之責，自不致再蹈干涉之陳；豈僅交通四政得暢生機，而國家人民咸所利賴。倒懸已久，望澤尤殷，迫切陳詞，諸希鑒察。全國交通會議叩、巧印。（民國十七年八月十八日發）。

### 第三節 鐵道部之組織及其對鐵路工作之推行

國民政府為發展鐵道事業，於民國十七年十一月一日，成立鐵道部專司其事，特任孫科同志為部長，即積極展開工作，整理舊路，建築新路，以及實行會計獨立等工作，一年後即已有輝煌成就。此一報告，係國府從政同志於十八年十一月鐵道部成立一週年時於中央三屆五十二次常會所提出，詳閱其報告內容，則可知其當年如何積極進行鐵道整建工作之情形。

#### (一) 鐵道部成立之經過

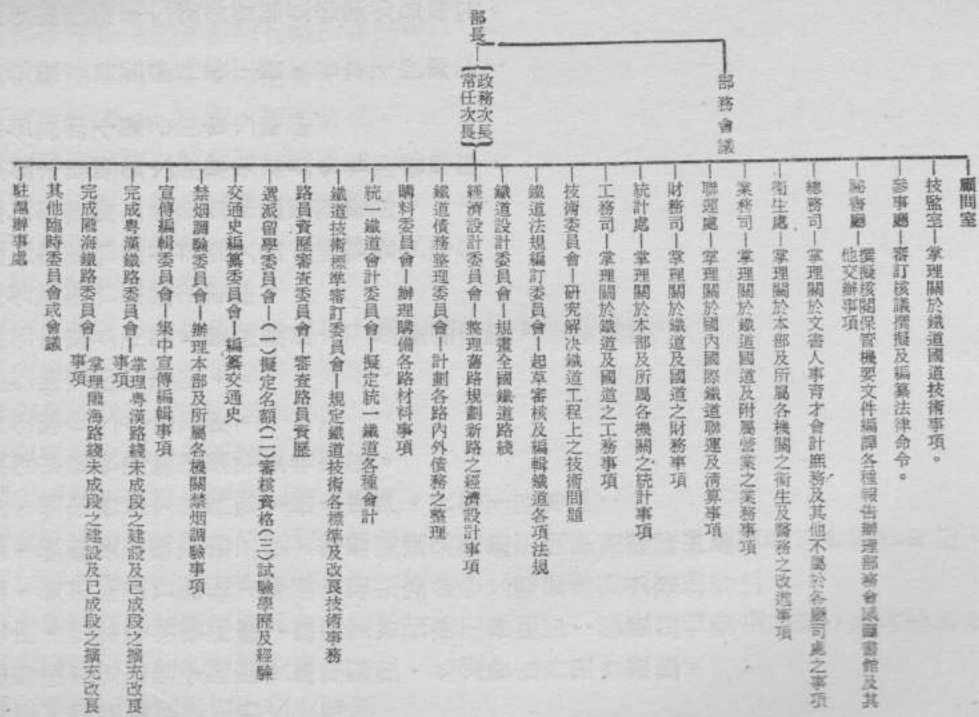
總理有云：「交通為實業之母，鐵道又為交通之母；」誠以鐵道實為交通主要工具，而凡百實業發展之基礎也。考總理自建國初元，即提倡建設十萬英里鐵路網之計劃，即欲昭示國人，以物質建設，捨實行鐵道政策不為功，其注意鐵道建設也如此！國民政府，秉承此旨，於十七年十月間，決定於行政院之下，擬立鐵道部，綜理全國鐵道，以期總理計劃之實施，特任孫科為部長，以連聲海為政務次長，王激為常務次長，十七年十一月一日，鐵道部成立。遵照國民政府頒布之鐵道部組織法，置總務，理財，管理，建設，四司；內設各科，分別籌備組織，以陳延炯為總務司長，王激兼理財司長，蔡增基為管理司長，陳伯莊為建設司長，劉景山、顏德慶、關蔭麟、黎照寰等為參事，遂將交通部關於鐵道行政一切事宜，概行接管，同時交通部所轄之交通大學，及唐山土木工程學院，北平交通管理學院，並各路附設之扶輪中小學校，概歸管轄，於是規模始具。旋呈奉中央決議以「管理統一」，「會計獨立」，兩大原則，定為鐵道施政方針，令行軍政鐵道兩部，切實執行，鐵道事業，一時頗有起色，中外人士，咸屬目焉。時因國內缺乏鐵道專家，特聘美國人華德爾 H. A. L. Wadell 為鐵道工程顧問，門泰爾 J. J. Martell 為鐵道管理顧問，以備諮詢，而利建設，復為接洽事務便利起見，在滬設駐滬辦事處，以陳鐵

珊為處長，是為本部內部組織。至於各路管理，亦可略述如下：京滬滬杭甬兩路，自新都奠定南京，該路在政治上，實業上，關係愈重，故兩路事務，以蔡增基兼領；平奉平綏兩路，為東北幹綫，連年受軍事影響，須積極整頓，乃派王激兼領；甬海同成兩路，原為督辦制，則由本部呈奉行政院核准撤銷，以便管理；膠濟路因濟案解決後，設膠濟路管理委員會，以顏德慶為委員長；其後漢平鐵路更名平漢，總局移設北平，以劉維鐵為局長；平綏則以班廷獻為局長；津浦以孫鶴皋為局長；粵漢路湘鄂段，則以方達為局長；旋廣東各路，亦歸部管理，即將廣三歸併粵漢，以陳延炯為局長，而以劉鞠可為廣九局長；南粵路則由江西省政府，咨請本部，接收整理，以龔學遂為局長；此本部成立後半年間員司任命之大概也。本部成立後，所有交通部國道事項，亦奉命移歸本部辦理，曾設立國道設計委員會，三月為期，由本部派委員三人，各省建設廳各派委員一人組織之，以陳伯莊為主任委員。交通部原在法國設巴黎辦事處，為我國辦理國際交通之機關，後改為鐵道部駐歐辦事處，派吳克愚為主任，專辦國際鐵道交通事宜；並以該主任，兼國際鐵路局聯合會，北寧、平漢、津浦、三路代表，出席會議。又設貨等運價委員會，妥訂貨物等級，與貨運價率，以管理司長為主任委員；設統一鐵道會計委員會，以期整理各路會計事宜，以理財司長為主任委員；又為編訂鐵道法規，設鐵道法規編訂委員會，以連聲海為委員長；為慎重購辦材料起見，初設材料考辦委員會，購料選標委員會，購料驗收委員會三會，後合併為購料委員會，以胡繼賢、陳鐵珊、陳安秋，為常務委員，並於北平、漢口、廣州，分設購料分會；為培養交通人才，整理校務及補救職工教育起見，則設交通教育整理委員會，初以陳伯莊為主任委員；繼改任關蔭麟為主任委員。我們創辦新交通事業，已垂五十年，尚無完善之交通史，自民國十一年，北京政府編譯處，組織編纂交通史機關之後，屢有更易，迄未成書；乃與交通部合組交通史編纂委員會，設於本部，以參事關蔭麟為委員長，交通部科長張心激為總纂，此又本部設置各處會之大概情形也。本年九月，王激因

病辭職，乃以黎照寰繼任常任次長，胡繼賢為理財司長，又改任顏德慶為技監，梁寒操、薩福均、余井塘等為參事；未幾，管理司長蔡增基，奉命赴歐考察，遺缺以參事薩福均代理，京滬滬杭甬兩路事務，則以理財司長胡繼賢兼領，平奉路則改稱北寧路，關內外統一管理，以高紀毅為局長，此則本部兩月前員司改調之大略也。一載之中，對於部內組織，無大更迭，但設部之初，草創未定，部中主管之範圍，各司職掌之權限，以事實上之遷移與便利，略有變更，國民政府於十八年十一月十八日，頒佈修正鐵道部組織法，本部依照原則，擬訂分掌事務章程，計分總務，業務，財務，工務四司；聯運，衛生，統計三處，設參事，祕書兩廳，分別改委陳延炯為總務司長，參事關廣麟暫兼業務司長，胡繼賢為財務司長，薩福均為工務司長，以業務司長兼任聯運處長，莫介福為統計處長，胡宣明為衛生處長，復以今夏二中全会議決，以庚款全部三分之二為鐵道建築經費，並規定二十一年底，完成粵漢鐵路，特設立完成粵漢鐵路委員會，以陳伯莊為委員長，卓康成為株韶段工程局長，又定二十三年底，完成隴海鐵路，特設立完成隴海鐵路委員會，以關廣麟為委員長，凌鴻助為隴海工程局長，復改委葛光庭，為隴海營業管理局局長，又為收回粵漢商股，特設立粵漢鐵路公債基金保管委員會，其餘審訂鐵道詞典委員會，審查借款合同委員會，均經次第設立，此則本部最近改組進行之大略也。

(二) 主管事務之分析

表掌職部道鐵院政行府政民國



## (三) 內部組織及工作之分配

鐵道部規劃建設管理全國國有鐵道國道，及監督省有民有鐵道。

鐵路部內，設參事秘書兩廳；總務業務財務工務四司；聯運統計衛生三處；及各委員會。

參事廳，設法制編訂兩股，掌理本部法案命令之撰擬審核及纂輯登記。

秘書廳，設機要編譯圖書三室，掌理撰擬保管機密函電核稿編輯繕譯及部會議等事項。

總務司，設事務科文書科育才科人事科，分掌下列事項：

- 一、關於收發分配撰輯保存文件事項。
- 二、關於部令之公布事項。
- 三、關於典守印信事項。
- 四、關於本部及所屬各機關職員之任免獎懲事項。
- 五、關於編造行政報告事項。
- 六、關於鐵道行政及技術人員之訓練教育事項。
- 七、關於鐵道職工教育及附屬學校事項。
- 八、關於本部經費之預算決算及會計庶務事項。
- 九、關於其他不屬各司會之事項。

業務司設營業科運輸科勞工科，分掌下列事項：

- 一、關於鐵道營業之監督管理及發展改良事項。
- 二、關於鐵道運輸之整理及機車車輛之調度事項。

- 三、關於鐵道運費之規定事項。
- 四、關於國內外聯運事項。
- 五、關於鐵道營業設備需要之審定事項。
- 六、關於鐵道員工之待遇保障事項。
- 七、關於鐵道警衛之編練，指揮事項。
- 八、關於鐵道防疫及其他衛生事項。
- 九、關於省有民有鐵道業務之監督事項。
- 十、關於國際鐵道事項。
- 十一、關於國道業務事項。

財務司設理財科，計核科，債務科，調查科，分掌下列事項：

- 一、關於鐵道預算決算之編製審核事項。
- 二、關於鐵道款項之支配保管事項。
- 三、關於鐵道債務之整理償還事項。
- 四、關於鐵道改良擴充建設之籌款事項。
- 五、關於鐵道帳目單據款項之稽核事項。
- 六、關於鐵道會計及統計事項。
- 七、關於鐵道財產之處理事項。
- 八、關於鐵道土地之收買處分事項。
- 九、關於鐵道之經濟調查及設計事項。

十、關於省有民有鐵道財務之監督事項。

十一、關於其他一切鐵道財務事項。

十二、關於國道財務事項。

工務司，設工程科，機務科，設計科，分掌下列事項：

一、關於鐵道工務之監督，管理及擴充，改良事項。

二、關於鐵道綫之測定，及其工程設計事項。

三、關於鐵道建築工程之監督，管理事項。

四、關於鐵道終點及沿綫附屬區域，市街，港埠之建設事項。

五、關於鐵道工程，機械建築，材料購置之審核事項。

六、關於鐵道機廠，材料，工廠之建設，管理事項。

七、關於省有，民有鐵道，工務之監督事項。

八、關於其他一切鐵道工程建築事項。

九、關於國道工務事項。

鐵道部置部長一；政務，常務次長各一；參事二人至四人；秘書四人至八人；司長四人；科長十二人至十六人；科員一百二十人至二百六十人；技正十人至二十四人；技士二十人至三十人；技佐二十人至二十四人。

鐵道部為規劃全國鐵道國道系統，統一鐵道會計，編纂鐵道法規，採購鐵道材料，審定技術標準設置各委員會。

鐵道部設聯運處，辦理國內，國際，鐵道聯運及清算事項。

鐵道部設統計處，辦理全國鐵路各項統計。

鐵道部設衛生處，統籌各路衛生改進事項。

#### (四) 成立以來之成績

我國鐵道事業，因受頻年軍事影響，恢復整理，急不容緩！鐵道部成立，甫經年餘，對於整理舊路之統一管理，會計獨立，及完成粵漢、隴海兩路，建築新隴綏路，均在積極進行中，茲將經過情形，分別列舉如下：

#### (甲) 對於整理實行者：

- 一、取消軍事協餉，及軍事附加捐並各省鐵路雜捐。
- 一、整理各路債務，並製定各路內外債及料價欠款表。
- 一、整理軍運帳目。
- 一、設立統計鐵道會計委員會，實行會計則例，及整理各路帳目。
- 一、實行預算制度。
- 一、整頓京滬滬杭甬兩路洋員盤據積弊。
- 一、設立衛生專處，各路皆派衛生專員，改善衛生事項。
- 一、設立路警教練所，訓練路警，以謀行旅安全。
- 一、設立購料委員會，用標購法，採辦各路所需材料，以期款不虛糜。
- 一、開駛京杭通車。
- 一、開駛平浦通車。
- 一、派員分勘各路橋梁，及黃河橋樁，以備分別修建。

- 一、派外國顧問及技正，視察各路工機事務，以求改良。
- 一、調查各路軌枕情形。
- 一、提高工人薪金，由日薪改月薪，由每月七元五角，加至十四元及二十元。
- 一、提高幼年工：凡年齡十四歲以下，嚴禁雇用，十四歲至十八歲為幼年工，准擔任輕便工作。
- 一、編製各項圖書表冊。

(乙)關於擴充或籌備者：

- 一、粵漢、隴海兩路工程，亟圖完成，已分委工程局長，測量建築。
- 一、京粵、湘滇、粵漢等綫，正在測量進行。
- 一、同蒲路建築預算，已經核定。
- 一、寧湘路路基，已派專員清厘保管。
- 一、在滬邀集工程討論會，規劃新綫選綫原則等十餘項。
- 一、調查沿計劃綫二百里內地質，礦質。
- 一、測勘武漢水流地形，備築武漢橋梁。
- 一、調查農業經濟，已從江蘇省太倉，吳縣等地着手。
- 一、籌備開駛京遼通車。
- 一、籌備統一運貨，已由貨等運價委員會，改訂貨物分等表，定明年一月一日實行。
- 一、籌備計劃各路員工待遇，已擬定鐵路員工服務條例，送立法院審議。
- 一、籌備建築設備完美之工人寄宿舍及公益社，先就上海、常州等處試辦。
- 一、召集國道設計委員會，審定各種計劃大綱。

- 一、調查各省公路工程、工料、車輛，並令閩、浙、贛、區經濟調查隊，先查福建省詳情，以資考核，為國道進行之預備。

(五)預算之計劃

我國鐵道事業預定之計劃，已由鐵道部擬定程序，於訓政時期分年進行，茲列舉如左：

(查預定計劃中，有已經着手進行著有成績者，可參閱「成立以來之成績」一段。)

(一)法規事項：

- 一、劃一章制 編訂國有直轄各路組織及章制，公布實行。
- 一、劃一文字 規定各路文字，一律專用中文。
- 一、釐定任用人員規章 釐定鐵道職員任用資格及薪級待遇，按照考試辦法，由考用至於實行。

(二)財務事項：

- 一、整理鐵道債務 清查各路債務情形及收支狀況，籌擬整理方案，與債權人商洽實行。
- 一、改定借款合同 研究各借款合同條文，規定借款合同大綱，凡有損利權不合規定借款合同大綱者，均準備交涉改定，其尚未興工之各路借款合同，擬一律廢止，其假鐵路名義之政治借款、名不符實者，其合同一律改訂。
- 一、整理鐵道會計 編製各路預決算案，照案實行統一鐵道會計，恢復統一會計委員會，以總其成。

(三)業務事項：

- 一、修訂及劃一各路客票貨運價格 鐵道運價關於國計民生者甚鉅，曾經鐵道部組織貨等運價

委員會，製定普通分等表，並修訂各項重要規章公布；惟貨物名稱及分等，雖易統一，然各路建築成本不同，歷史不同，各地出產品價值不同，市場銷售情形不同，是以各路貨客運價，高低不一；茲為力求劃一起見，先謀各路客票運價之劃一，最低限制，以「一分一里制」(One cent one mile)為標準，進而謀區域貨物運價之劃一，再進而謀全國貨物運價之劃一。

- 一、釐訂各路行車時間表 各路行車時刻，關係交通之發展與營業之增進，至為重要；前者此項時刻表，由各自訂，對於他路應行銜接之列車時刻，多不注意，不特商旅咸感不便，即聯運事務亦受影響，擬即詳加修訂，俾增便利。
- 一、改善職工待遇 調查統計各路職工生活狀況，編製工資指數及生活費指數表，再修訂職工最低薪額，提高職工生活，一面實施職工教育、技術教育，一面舉辦消費合作社、職工新村，並實行工資儲蓄、職工保險等。
- 一、積極籌備各項聯運 聯運為謀便利旅客，及發達營業之共同事業，擬即籌備各項聯運會議，每歲舉行一次，以謀此項事業之改良及推廣。查凡國內各路貨客聯運，已停辦者，一律恢復；未舉辦者，亟加籌備；且進而籌備中日聯運，繼續舉行第十五次中日聯運會議；再進而籌備歐亞、亞美聯運，加入國際聯運組織。至於各路與航運聯絡事項，及國道、汽車道聯絡運輸事項，皆由聯運會議分別審議實行。
- 一、集中全國鐵路購辦材料 組織購料委員會，凡採辦各路機車、車輛、鋼軌、枕木、橋梁、機器、輪船、電桿等類，均應由會用招標法照章購辦。至燃料、五金、電料、水泥、木料、油脂、漆料、石棉、服裝、文具、印刷品等類，如價在五千元以上者，由各路呈部核准，

交會購辦；五千元以下者，由各路局自行招標選購；二千元以下者，由路局自行選購。俟將全國各路需用材料統計審核完竣後，對於各路所需大宗材料，按照數量，訂定長期合同，彙批購辦，源源接濟，並擬設五金材料廠、枕木防腐工廠，自行製造，以供各路之用。

#### (四)工務事項：

- 一、修理毀壞之路線及機械等之設備 國有鐵道以及各種設備，迭因軍事而毀壞，現宜積極查勘，分別修理補充，務期於最短期內盡量恢復。
- 一、改良並增加平綏、平漢、津浦、北寧、隴海各路工機等項之設備 平綏、平漢、津浦、北寧、隴海各路，為我國重要幹線，現在運輸需要，日趨繁重，則設備亦宜擴充，如橋梁、軌道之加固，機車、客貨車之添購，各處枕木之添換，電報、電話之改進等等，皆宜積極擴充，以應時勢。
- 一、完成粵漢、滬杭甬、隴海各路未竣工程 粵漢及隴海兩路經中央第二次全體會議議決限至民國二十一年底及二十三年底分別完成；現經對各該路工程事務所設立專局，辦理進行，計可如期辦竣；至滬杭甬路之杭州、百官一段，亦籌措經費，以期早日完成。
- 一、設立機車、車輛及交通材料製造廠 各路車輛、機車修理廠雖足勉強應付，然受歷年路款缺乏之影響，對於補充維持，類多荒廢，故第一步為恢復工作，第二步為擴充及改良之工作。機車製造廠及交通材料製造廠，以發展路務言，自應設辦；然此時應否設辦及設辦至若何程度，不能預定，此純為製造經濟問題，擬先從事研究，然後進行。現決定於最近期內舉辦橋梁廠，擬於武漢設廠，製造標準橋梁，供給舊路橋梁抽換，及新築各路之用。
- 一、測勘興築全國鐵道 全國鐵路線之測勘興築，曾經鐵道部擬具庚關兩款築路計劃，提經中

央政治會議修正通過。更經二中全会決定限期完成粵漢、隴海兩路，並興築新隴綫。查庚關兩款築路計劃案內，未經測量者，為京粵、粵滇、湘滇、福昌、韶昌、寶欽及經會議增加之瀨柳綫，擬於最短期內測量完竣；惟所有該案計劃各綫（除粵漢、隴海兩路之未成段外），連同新隴綫，總長幾約一萬英里，共需建築費約洋十二萬一千四百餘萬元，款既過鉅，祇能分批籌措。除將二中全会議決之新隴綫，及庚關案內第一組之滄石綫，首先興築外，其餘各綫，並當遵照中央政治會議修正程序，依次興築。

- 一、修築全國道路工程 全國國道主要幹綫之路綫網，業經規定，計分本部綫及邊防綫兩種，總計約長六萬七千餘里，估計建築經費需銀三萬六千四百餘萬元，擬分四期興築。至籌款之計劃，分稅款之指撥及公債或證券之發行，業經開具計劃，咨送立法院審議，並擬將第一期興築各路，約長一萬六千里，需款八千餘萬元，先行設法籌辦完竣，再辦其次。

#### 第四節 鐵道部報告運用庚款築路情形

民國十八年六月十七日本黨第三屆二中全会，決議撥用庚款發展建設事業，交各有關部按照計劃分別執行。其關於建築鐵路部份，鐵道部會於民國十九年二月十九日，向三中全会報告進行概要如次：

完成粵漢鐵路：完成粵漢鐵路事宜，正積極進行，所有工程上之各種手續，均已籌備。祇以庚款迄未撥到，會令北寧、京滬、平漢各路分別籌墊若干，先資應用。現正就籌到之款趕先興築，并組織「完成粵漢鐵路委員會」盡力督促，以期提早完成。

新路綫之測量與沿綫之地質經濟調查：(1)京粵綫已測量完竣；(2)粵滇綫現已測竣一千五百里；(3)湘滇綫測竣者千餘里。關於地質及經濟調查，均分別遴派技術人員分組出發，現仍在進行中。……………

請求事項：請轉令財政部迅將俄意庚款全部三分之一劃撥管理，俾得計劃發行鐵道建設公債，完成未成各幹路工程。……………

#### 第五節 鐵道部整理鐵道行政情形

民國十八年六月十七日本黨三屆二中全会，決議整理鐵道行政案，交鐵道部執行。十九年二月十九日，鐵道部長孫科同志向三中全会報告辦理情形如次：

##### 一、統一各路管理權：

(甲)已辦事項：——(1)辭退京滬滬杭甬兩路濱職洋員；(2)修改京滬路管理合同；(3)北寧路關內外兩段實行統一管理；(4)粵漢路、廣九路、廣三路收歸部轄；(5)南潯路由江西省政府咨商歸部管轄；(6)膠濟路設管理委員會接管；(7)商辦之潮汕路亦由部派委員整理，成績頗佳。

(乙)困難情形：——(1)局長任免權不能貫徹；(2)車輛被扣；(3)軍運整理困難；(4)軍人無票乘車及強運商品；(5)工人行動越軌。

##### 二、會計獨立之障礙：

(1)軍需協餉須負負擔；(2)各路貨捐雜稅不能取消；(3)軍運及協餉轉帳尚未實行。

##### 三、各路軍事附捐之取消：

粵漢、廣九、廣三三路附加軍事捐一成，及隴海路糧貨各項軍事附加捐，經先後取消；平漢路軍事附加捐於十八年八月六日停止；道清路於十八年七月二十日停止；惟平綏一路尚未遵行，且捐率最重；又潮汕路亦經商由粵政府決自十九年三月一日起取消。



## 四、今後計劃：

- (甲)由本部努力者：——(1)完成各項統計工作，以爲整理之標準；(2)繼續積極謀聯運之恢復；(3)厲行淘汰冗員以節糜費；(4)改定運費以獎進農工商業；(5)劃一機車車輛標準以便修理；(6)改用防腐枕木以固路基；(7)籌辦工人補習教育及員工消費合作社，以改善工人生活；(8)整理債務，以恢復國有鐵路之對外信用；(9)興辦附屬營業，以裕收入。
- (乙)請求中央決定辦法嚴厲執行者：——(1)由政府嚴令軍人不得干涉路政，違者以反革命論，立予嚴懲；(2)由政府明令各路軍事協餉及各貨捐雜稅完全取消；(3)由政府早日頒布國債整理法，使鐵道債務，得以着手整理，而保全國家信用。

## 第六節 鐵道部對鐵道政策之主張

本黨從政同志孫科，於十九年十一月向中央三屆四次全會提出同年三月至十月八個月中之工作報告。是年因馮叛變，鐵路爲加強討逆軍事運輸，以致原定整理、建設各項計劃，均因軍事影響而未能順利進行。但因鐵路同仁之全體努力，於達成軍運任務之餘，對執行整理路政及各項建設計劃，仍能勉勵推進，未嘗因時局多艱而曠職守，誠屬難能可貴。惟以當時形格勢禁，以致二中全会所決議之整理鐵路行政案，與撥用庚款發展建設事業案，均無法按計劃執行；不特建設新工未能邁進，即原有鐵路亦以國家不幸，叛變紛乘之故，受損獨巨。末後並提出努力之方向，希望政府與國人，急起直進，合力促成。其原報告如下：

自本年三月閻馮叛變，中央不得已而用兵，於今半年，大難始平。職部職掌鐵道，在此軍事期內，所有前定整理、建設各項計劃，多受影響，未能順利進行；惟對於討逆軍事運輸，日夕督率各路員工，

竭力服勞，未嘗稍懈。就京滬、滬杭甬兩路軍運工作計，開行軍車至五百八十列之多，行車里程達七萬三千公里之數，其每日附掛客貨車開行者尚不在內，該兩路在此軍運期內，並能維持客運、貨運，毫無停滯，車輛亦不虛糜。他如津浦、隴海、平漢、湘鄂各路，則車輛調度，幾於十之七八全屬軍運，以至入不敷支，欠薪數月，而員工咸能枵腹從公，安然無事，此皆仰仗中央威德，始足致此也。同時職部對於北方秘密工作，亦曾遵奉國府令籌集款項，以充軍費，並派部員北上，協助中央所派負責同志，共同努力於偵探逆情，牽制逆軍，各項工作，均著成效，另有報告。凡此均爲職部在軍事期內之特別任務。至於刷新部務，整理路政及執行各項建設計劃，職部亦竭其能力所及，電勉進行，未嘗以時局多艱，曠其職守也。謹擇要報告如左：

## 一、總務事項(略)

## 二、業務事項(略)

## 三、財務事項：

- (一) 爲將粵漢鐵路實行收歸國有 職部自本年一月呈准國府將該路收歸國有，即於四月一日以該路廣韶、廣三段收入爲抵押，發行公債二千萬元，以收回萬股，原定截至九月底止，已換發公債一千二百六十萬餘元，現復展限至十二月底止，到時即可完全收回。
- (二) 爲規定各路收存款項辦法 經斟酌各路情形，分別規定庫存現款，至多不得過若干萬元，如有逾額，即分送指定銀行存放；復擬定出納款項辦法十則，關於銀行取款，路局解款及出納課收付，均有詳細規定，經通飭遵行，用杜流弊。
- (三) 爲統一各路財產保險辦法減輕保費 以前各路財產保險，多自行處理，保價甚高，虛糜不少；本年始由職部統一辦理，擇保險公司之信用最著、價格最低者三家，交其承保，每年

節省路帑，為數頗鉅。

- (四) 為整理各路債務 以前部中對於各路債務，多無確數可查，因之整理工作，着手最難，職部年來編制表格，紛向各路調查，一面在部釐訂各種帳簿，分別登記，現已大致就緒。截至十八年止，計各路負債總數，屬長期內外債達八萬二千五百餘萬元，短期內外債達一萬三千六百餘萬元，料價債款達一萬零四萬餘元；財政部以鐵路名義訂借，向由財部担当者亦達九千二百餘萬元，合計不下一十一萬五千九百餘萬元。職部以鐵道建設，勢必須吸引外資，而欲吸引外資，必須先維舊債信用，故對於經濟稍裕之路，凡懸欠未付者如北甯之唐榆雙軌借款，粵漢路之短期商欠，與平洋員欠薪等，均經令飭分期清償。一俟軍事結束，國內寧定，再將債務全盤整理，以免長淪破產也。
- (五) 為經濟調查 職部為明瞭總理鐵道計劃線沿線經濟狀況，曾規定調查方法三種：曰實地調查，曰委託調查，曰通訊調查，以為選線標準，均經分別緩急先後舉行。如川滇黔桂區、閩浙皖贛區，均經實地調查，結束回部。至地質調查，復與北平地質調查所商定合作辦法，派員分隊分期調查，至本年五月，亦已先後結束。此外如各路捐稅調查，及未成線沿線各縣輸出入及過境貨物調查，亦分別製表，令各路局及委託各省政府查填彙報，以備參考。以上各種調查報告表冊，均在整理中。
- (六) 為請求接管撥充鐵道建築費之俄庚款部份 雖案經行政院會議決議，遵照中央決議，將俄庚款三分之二由財政部撥交職部管理，並定前由該款撥付北平教育經費三分之一，改由職部担任，並奉行政院令飭遵，但因時局關係，財政部至今迄未能照辦。
- (七) 為取消各路貨捐及各項雜捐 案經三中全會決議，亦因各省政府及財政部未允照辦，現在

尚為懸案也。

- (八) 為會商鐵路材料納稅記帳辦法 案經行政院會議決議通過，召集財政部與職部會商，惟歷時半載，多次會商，以財政部未能同意，至今尚無結果，尚待繼續磋商。

以上(六)、(七)、(八)三項，均為職部奉命辦理，而尚無效果者，必賴中央再有具體辦法決定，然後始能於鐵路整理與建設之工作得以放手進行也。

#### 四、工務事項：

- (一) 為各路之新工設計 其辦理情形如次：(甲)粵漢鐵路之完成工作，韶樂段一部土石方及隧道工程，已於本年五月實行開工，各橋河底之鑽探工作，將次完竣。(乙)計劃路線之測量工作，計湘滇線已測竣五千餘里，粵滇線自昆明測經貴州至廣西之凌雲縣後，以戰亂暫止；欽渝線自貴陽北行至重慶一段約長五百二十公里，草測完竣。(丙)京浦車輛之輪渡計劃，經擬定用活動橋樑式，設計圖樣已製竣，現由專門委員會詳細討論進行。(丁)首都中央旅客總車站之決定，本年六月經由首都建設委員會第二十八次常會會議決採用部擬計劃，以明故宮后宰門以北地段為中央車站地點，現已派員測量。(戊)平漢、粵漢接軌計劃，經聘由美國華特爾博士率同職部技士前往測定，至橋梁江底地質，亦已鑽探竣工。(己)葫蘆島治港工程，經與荷蘭公司訂約開工。
- (二) 為各路之整頓擴充 其辦理情形如次：(甲)京滬、滬杭甬路之整頓改建 該路首都車站業已動工，至展長崑山、蘇州、無錫、鎮江等處月台，及無錫、石塘灣間等距離較長之處，須添設車站以及設法節煤、枕木試改鋼枕、訓練工人、加固橋梁等項，均經飭令籌辦。(乙)湘鄂路之整頓 該路迭受軍事影響，路軌失修，車輛損壞，現就其工機車各務現狀

，及將來需要情形，核定增添設備計劃，飭分五年辦竣。(丙)南潯路之整頓 建築南昌正式車站，並於九江站購置躉船，另建堆棧，添設路軌及馬路等項，均經核飭進行。(丁)各路橋樑之換固 膠濟、津浦橋樑本弱，均已着手辦理。(戊)各路被毀橋樑之修復 湘鄂、津浦、膠濟等路，經軍事毀壞之橋樑，均於短時間修復通車。(己)各路車輛之添購 機車前經添購三十餘輛，現添購貨車三百輛，分配各路；京滬路另購鋼車一百輛，俾增運輸能力。(庚)湘鄂、株萍兩路之接軌 已令飭動工，約期兩月可竣。(辛)北寧路唐山、皇姑屯兩機廠之計劃擴充 已將此案大體核定，並飭局將詳細計劃，擬呈核辦。

(三) 爲材料機廠交通等項之調查研究 其辦理情形如次：(甲)歐洲各國鐵路材料製造情形之調查 已令派孫技正謀、凌局長鴻助兩員辦理。(乙)日本鐵路機廠組織之派員調查 業飭京滬、膠濟、津浦三路各派機務人員前往。(丙)聯鎖鋼板橋樑之試用 先在北寧路橋墩試辦。(丁)路用枕木材料之調查研究 經通令各路呈送木樣名稱、產地等項，到部考驗，再就本國調查計劃，以興國貨，而杜漏卮。(戊)各路用煤之調查研究 經詳訂表格，分發各路詳細聲復，再通盤籌劃，研究改進。(己)上海水路交通銜接之研究 查吳淞沿江近海，可停巨船，擬在該處購地建站，置車場，鋪軌道，以接京滬路。淞滬支線並建最新式大規模之碼頭、堆棧，經令飭京滬路等籌議，復候核辦。

職部八月來工作之較爲重要者既如右述，自顧成就至少，按諸中央前此各項重大決議案之交職部負責執行者，如在去年六月二中全会振刷政治決議案則曰：(一)厲行鐵道管理統一及會計獨立制，以恢復國營鐵道事業之信用，而促其發展。(二)嚴禁軍隊與地方政府非法征收各鐵路之附加軍費、鐵路貨捐及其他一切正當運費以外之苛捐雜費，以便商貨流通，而紓民困。又在撥用庚款發展建設事業決議案則曰：(一)

努力發展鐵道事業，並提前完成粵漢、隴海、新隴綏各線，由鐵道部負責辦理。粵漢限民國二十一年底竣工；隴海限民國二十三年底竣工；新隴綏線限民國二十六年底竣工。(二)就庚款全部中撥用三分之二爲鐵道建築經費。(三)撥用庚款完成之鐵路及其他建設事業，其母金所應得之贏餘，全數爲文化教育經費。以上各案，均以形格勢禁，無術執行，不特建設新工不能邁進，即原有鐵路亦以國家不幸，叛變紛乘之故，受損觸巨；如平漢、津浦、隴海、湘鄂各路，計兩年以來，營業損失，總計不下七八千萬元，路產之損失，雖尚無確實數目，亦總在四五千萬元。加以金價飛漲，鐵路負債，無形增加四萬萬元，至債額竟達十一萬萬元之鉅量，是全國鐵路實已陷於破產之境矣。自今以後，苟非政府與全國民衆急起直追，對於殘喘苟延，奄奄一息之現有鐵道，共同維護，對於發展國富、解決民生之鐵道計劃，合力促成，則吾國經濟前途，實有不堪設想者。按諸 總理之所詔示，鐵道事業，固國脈所關，亦民命所寄也。職部職司所在，深用危懼，平時召集員司，共謀挽救，僉認二中全会各議案，苟不實現，則鐵道事業，永無發展之可能，而此次決議案之執行，則均非職部所能單獨負責者。現計欲整理舊路，勢非另舉新債不可，欲舉新債，則非清理舊債不可；欲清理舊債，又非鐵路收入加增不可；而欲增加鐵路收入，則又非澈底統一路政、取消一切附加雜稅、軍稅及補充車輛、恢復設備、以暢通貨運不可。願凡此數事，均須鐵道事業確能統一管理，俾得解去束縛，使自由發展，而後始有成效可期也。至於完成粵漢、隴海兩大幹線，今英庚款協定不久可見施行，粵漢完成，當可順利；惟隴海完成，須靠俄國庚款，前以軍事關係，財部未能即將該款移撥，今既軍事告終，潼關克復，職部前擬完成該路計劃，祇俟俄庚款移撥，即可按序實施。此不得不求我中央執行委員第四次全體會議更有確切之規定，俾職部有所遵循也。

## 第七節 民十九年以前鐵路建設情形及其築路計劃

鐵道部長孫科同志，於民國十九年春應寰球學生會之請，對該會全體學生所作之講詞。所謂二十五年來之鐵

路」，係從一九〇五年（即光緒三十一年）起至一九三〇年（民國十九年）止，二十五年間之鐵路建築，以及管理與經營之歷史。言詞極簡略，但已概括無遺；除說明史實及現狀外，並提出今後築路計劃及所擬之興築路線。喚醒國人，假以數十年之長治久安，又有總理鐵道計劃，為吾人指針，未嘗不可與歐美並駕齊驅。並強調國民政府既已定都南京，則南京為吾國政治之中心，吾人為求首都之鞏固起見，則鐵道線網，不能不首先計及；又以南部鐵道短少，為求開發南部寶藏，繁榮經濟，應力求鐵道之發展，以達此目的，其報告如後：

中國鐵道事業，在世界鐵道史上，雖屬後進，然亦有數十年之歷史矣。而二十五年之鐵道一題，自非短篇文字所能盡述，茲以應寰球學生會之請，倉卒間略陳梗概，誠不足以盡其萬一也。幸閱者諒之。

### 一 中國鐵道之起原

中國之有鐵道，始於光緒元年，英人議於上海老靶子路附近，經江灣至吳淞，築一輕便鐵道，其明年四月底完工，即行開車。因我國人士之反對，卒於光緒三年冬，以二十八萬兩購回而撤毀之。其後三年，又有唐胥鐵道之建築，唐胥鐵道者，由唐山煤井至胥各莊之輕便鐵道也。惟當時清廷禁駛機車，用騾馬拖載，不能引重載遠，乃利用舊鍋爐改造小機車，其力能引百餘噸，號中國之洛克特，於光緒七年五月，開駛于唐胥間，其後幾經展築，而成今之北寧路。故中國之正式鐵道，蓋以唐胥始。自此以後，清廷雖頑固守舊，然朝臣如李鴻章張之洞輩，亦有力倡建築鐵道者，於是各國爭起而攫取我國路權矣。

### 二 二十五年前之鐵道狀況

吾人回溯二十五年之前，其時正值光緒三十一年（即西曆一九〇五年），是時國內鐵道既已漸次興築，而各國之欲以各種關係，取得中國鐵道建築權者，尤風起雲湧，不一而足，清廷亦漸知鐵道與國計

民生有切實關係矣。當是時，主管鐵道行政之機關為商部通商司，在此時代，廣東之潮汕路新寧路，均由該部奏明辦理，此外由各省將軍督撫會同紳商籌辦，經該部核定者，有川漢、滇蜀、西潼、洛潼、粵漢、黑龍江吉長等路，由各省紳商士民集股自辦，經該部代奏者，則有江西、安徽、浙江、福建、江蘇、陝西、山西、廣西、廣廈等路。因當時鑒於借款築路有損主權，不能不提倡商辦，以資補救也。迨乎光緒三十二年九月，郵傳部成立，始將商部所轄路政，移交郵傳部接管，然舊卷僅十六宗，新卷二百零二宗，其事務簡單，亦可想見而知矣。

### 三 鐵道行政機關之沿革

（一）郵傳部時代：前清光緒三十二年九月二十日，上諭外務部吏部大加改革，又廢工部併入商部，改為農工商部，而關於輪船、鐵路、電綫、郵政等事，另設郵傳部以專司之。於是鐵路行政，悉出郵傳部路政司主管，路政司之職權，雖規定為「管理監督已成之官辦鐵道，及籌議續修各鐵道事宜」，然事實上，駢枝機關，依然雜出，路政司直轄者，僅京張及商辦各路，其借款與官辦諸路，則設鐵道總局以專管之。復設漢粵川籌備處，各自獨立，有直接與外人交涉並執行借款合同之職權。迄宣統元年，更有津浦鐵路督辦公局，亦有獨立之權衡，以致各自為政，路政之不堪問也如此。

（二）交通部時代：民國成立以後，改郵傳部為交通部，設路政、航政、郵政、電政四司，分掌部務，雖其組織上與郵傳部不相上下，然路政稍歸統一，而舊有之鐵路總局，及川粵漢籌備處，以及津浦鐵路督辦公局等機關，悉先後裁併路政司，民國三年七月十日，公布修正交通部官制，其第一條關於路政司所轄事務如下：（一）關於籌劃鐵路建設事項；（二）關於管理國有鐵路業務及附屬營業事項；（三）關於監督地方公共團體及民業鐵路事項；（四）關於監督陸上運輸事業事項。第五條云：路工司所掌事務（一）關於管理國有鐵路工務事項；（二）關於監督地方公共團體及民業鐵路工務事項；（三）

關於鐵路材料之購買、製造、分配、保管、事項。第八條云：鐵路會計司所掌事務（一）關於稽核各路進出款目冊報事項；（二）關於稽核各路預算事項；（三）關於管理各項公產公物事項；（四）其他關於鐵路所屬一切款目出入事項。故在民國三年之際，鐵道行政，實劃歸路政司、路工司、及鐵路會計司三司，分別掌管。其後雖稍有變革，然大抵鐵道行政，與郵電航三者並列，而為交通部範圍以內之事項也。

（三）鐵道總公司 當民國元年九月，總理任全國鐵路督辦，組織民國鐵路總公司，積極籌劃大規模之鐵路建設計劃，並預定先築三綫：（一）由廣州經廣西雲南接緬甸鐵路；（二）由廣州經湖南四川達西藏；（三）由揚子江口經江蘇安徽河南陝西甘肅新疆迄於伊犁。並預擬辦法三項，以促鐵道建設之實現：（一）借款修路，如京漢京奉滬寧諸路之辦法；（二）招股修路，中外合資，組織在中國註冊之公司；（三）批給外人承辦，以四十年收回國有，惟其條件以不得防礙中國主權為限。蓋總理擬定里程為二十萬里，並假定公司之資本為六十萬萬元，加以十年修成，則四十年之後，不論盈虧，我國均得以無償收回國有，固可不費一錢，而獲六十萬萬元鐵道之資產，實無異每年獲得一萬萬五千萬之大利，其計劃之宏遠，蓋可想見。然當時國人方以其為理想，而訕笑之。其後又以政局變更，不一年而其苦心孤詣，皆付之東流矣，惜哉！

（四）鐵道部之成立 自國民政府北伐成功，統一中國以後，在民國十七年十月以前，全國鐵道行政，仍舊歸交通部直轄。第自訓政開始以還，全國上下均以為非依照總理實業計劃，實行建設工作，不足以符革命之本旨，而建設工作，又以交通為首，鐵道之建設，則尤為當務之急焉。總理有云：「實業發展之母，鐵道又為交通之母」，國民政府秉總理之遺教，深知鐵道為交通之主要工具，且為實業發展之根基，故特於十七年十月間，決定於行政院之下，創立鐵道部，綜理全國鐵道，以期實現

總理之鐵道計劃。而科忝任部長，視事以後，以鐵道事業，為總理遺志所在，敢不兢兢業業，配他將事，以慰總理在天之靈。是年十一月一日鐵道部成立，爰遵國民政府頒布之鐵道部組織法，設總務、理財、管理、建設四司，並揭「管理統一」、「會計獨立」兩大原則，定為鐵道施政方針。一年以來，對於整理舊路之統一管理，會計獨立，及完成粵漢、隴海兩路，建築新隴綏路等項工作，均在積極進行之中，想不久可觀厥成也。

#### 四 國內鐵道之發展

中國之有鐵道，始於淞滬鐵道，其長不過十英里而已，其後，始有廣三鐵道之修築，而其長亦不過四十四英里。自此以後，其相繼興築者，有北寧、平漢、京滬、滬杭甬、津浦、平綏、正大、道清等十八綫較長之鐵道出現，自一九〇四年至滿清末葉，七年之間，共有鐵道四千英里，迄民國成立，各重要鐵道，均漸次收歸交通部直轄，而以前之反對鐵道國有政策者，亦因政改民主，而消聲絕跡。第自民國成立以來，因國內軍閥秉政，內亂頻仍，千變萬化，層出不窮，全國鼎沸，歲無寧日，所謂中央政府，政令固不得出都門一步，而各省軍閥，以互爭雄長，方窮兵黷武之不暇，孰肯顧及鐵道事業之發展乎？故民六以後至十六、七年之間，不過將原有之路綫展築岔枝，或將未成之綫，加以完成，計其展築之路綫，不過三千英里左右而已，以前滿所築路綫合計之，全國鐵道共有六七千英里。茲將全國已成鐵道之名稱及里數，表列於左：

| 路名 | 起  | 訖   | 幹線 | 里數    | 枝綫 | 里數    | 共 | 計     |
|----|----|-----|----|-------|----|-------|---|-------|
| 北寧 | 北平 | 至瀋陽 |    | 六〇七英里 |    | 二一五英里 |   | 八二二英里 |

|          |        |           |          |            |
|----------|--------|-----------|----------|------------|
| 平漢       | 北平至漢口  | 一、三三四公里九三 | 三五三公里一八七 | 一、五七八公里一一七 |
| 津浦       | 天津至浦口  | 一、〇二三公里八三 | 二一八公里三〇  | 一、二三三公里〇三  |
| 平綏       | 北平至包頭鎮 | 八二五公里九八   | 一八六公里一九  | 一、〇〇二公里一七  |
| 道清       | 道口至清化鎮 | 一五〇公里     | 二八公里四〇   | 一七八公里四〇    |
| 正太       | 石家莊至太原 | 二四二公里九五   | 九二公里八〇   | 三三五公里七五    |
| 京滬       | 南京至上海  | 三二一公里四二   | 七六公里八八   | 三八八公里三〇    |
| 滬杭甬      | 上海至寧波  | 二七九公里     | 六〇公里六〇   | 三三九公里六〇    |
| 廣九       | 廣州至深圳  | 八九英里七三    | 一二英里七二三  | 一〇一英里四五三   |
| 吉長       | 長春至吉林  | 一二七公里七六   | 三一公里五六   | 一五九公里三二    |
| 四洮       | 四平街至洮南 | 三二二公里三    | 一一三公里七   | 四二六公里      |
| 株萍       | 萍鄉至株洲  | 九〇公里五     | 十公里八四    | 一〇二公里三四    |
| 廣三       | 廣州至三水  | 一百華里      | 尚未成功     | 一百華里       |
| 湘漢<br>鄂段 | 武昌至株洲  | 四一五公里六    | 四二公里七二三  | 四五八公里三二三   |

|            |          |                 |        |           |
|------------|----------|-----------------|--------|-----------|
| 隴海         | 海州至蘭州    | 長二千公里<br>已成八百公里 |        | 八百公里      |
| 膠濟         | 青島至濟南    | 三九四公里〇六         | 四七公里八七 | 三四二公里九三   |
| 漳廈         | 廈門至江東橋   | 二十八公里           | 二公里三五〇 | 三十公里三五〇   |
| 粵漢路<br>廣韶段 | 廣州至韶關    | 四百〇八華里五一        |        | 四百〇八華里五一  |
| 潮汕         | 潮州至汕頭    | 二十四英里二          | 一英里九   | 二六英里一     |
| 寧陽         | 斗山至寧陽北街  | 二百二十華里二九三五      | 五十八華里七 | 二七八華里九九三五 |
| 南潯         | 九江至南昌    | 一百二十八公里二四       | 十公里一六  | 一百三十八公里三  |
| 箇碧         | 碧風塞至箇舊   | 七十二公里           |        | 七十二公里     |
| 齊昂         | 齊齊哈爾至昂昂溪 | 四十七華里           | 五里     | 五十二華里     |
| 大冶         | 大冶至石灰窑   | 三十六里            | 二十里    | 五十六華里     |
| 台東         | 台爾莊至棗莊   | 九十華里            | 無      | 九十華里      |
| 大圖         | 大寶山至圖們江  | 六十三里            | 五英里    | 六十八英里     |

五 鐵道債務會計及營業收支狀況

## 中、債 務

我國鐵路在二十五年前之十年間（光緒二十二年至光緒三十一年），適為各國對華競爭權利時代，羣以獲得鐵路建設權，為其勢力範圍之根據。而當時滿清當局，又復迷於世界大勢，罔知鐵路關係一國國計民生之重要，屢與各國締結苛刻合同，舉借巨額借款，以致遺禍至今，負擔愈積愈重，清債愈覺困難，考其大借鐵路外債時期，實以前清光緒二十四年至宣統二、三年間，為額最鉅，如北寧、京滬、滬杭甬、贛九、津浦、汴洛、正太、吉長、道清、湖廣、及匯豐匯理正金等借款，胥於此際成立。當興辦之時，即受合同束縛，感受種種困難，未得圓滿進行，為合乎經濟之設施，以致各路營業，不克充分發達，償債能力，不克逐漸增進。又借款利息，在建築時代，均由借款項下支付，但一入營業時代，不問其收入多寡，能力如何，即須由其進款項下，自行籌撥，而開始還本，期限又極迫促。按照歷來借款合同，多數係自第十一年起，開始還本，路工甫竣，或行車未久，營業尚未十分發達，且種種設備，猶未完善，全恃營業餘利，以為擴充改良之資，徒以急須付息還本，致不能充實設備，影響路務前途，實非淺鮮，而有時或因財力支絀，復須繼續借債，以致重增負擔。且築路時所需借款均屬約略估計，預算多不確實，故築路未竣，款已用罄，尚須賒欠工料，或另借短期借款，或再由部中設法接濟，此皆因國計支絀，及訂立合同之草率，致鐵道經濟，自始即陷於机陘之境。

民國以還，又訂立隴海、同成、浦信、欽瑜、寧湘、滬楓、四鄭、四洮、株欽、濱黑等借款。其中有僅發行一部分債票者，有祇付墊款者，且非全充鐵路本身之用，而其本息則仍由鐵路負擔，債累益增，應付愈難。然當民國二、三年間，鐵路財政，雖屬拮据，但一以大部分之借款，本金尚未到期，每年應付本息，不過一千八百萬元，一以鐵路會計，尚能保持獨立，是以對於各項債務，尤能力維信用，如期清償。

不料歐戰以後，世界金融驟形緊迫，歐洲財力，不能兼顧；一切債票，無從發行，在建築中及計劃建築各綫，均告停頓，所用之款，既等虛擲，到期本息，復須照付，損失之鉅，更不堪言，致使鐵路財政，大受打擊，陷入困境。且國內水旱兵災，連年迭出，維持營業，已屬不易，益以每年應還外債本息，較前倍增，而中央提用之款，地方協餉，及軍運記賬等，有加無已。非為外債本息，難以應付，即日用材料價款，亦至無法籌維。至是遂有延欠各債本息情事，初猶轉騰挪，勉力支持，厥後財政益陷困境，而清理之法，益感困難矣。

我國鐵路內債，一起於收回商辦各路；一起於籌付外債本息，暨各路擴充維持等費，及支墊政府挪移各款。當前清光宣之間，各省紳商，恐借款築路有損利權，力倡招設自辦，一時川湘、鄂皖、蘇浙、等省，均設立商辦公司，從事建設。斯即距今二十五年約五年間，正為我國收回利權熱烈時代。嗣以集款維艱，半途停輟，除蘇浙兩路外，餘皆毫無成績可言。民國二、三年間，陸續收歸國有，所有商股四千餘萬元，均由政府擔任，分期償還，初議商路收回以後，借款續辦，所欠商款，即由借款項下撥還，乃以歐戰之故，計劃未能實現，至今延欠尚未清償。

至國有各路，除平綏、株萍外，修築之時，大抵皆借外債，初未求助於內債。民國三年以前，各路經濟，雖非充裕，但每應付之債務本息，僅一千八百萬元，或由借款項下支給，或由餘利之內撥付，酌劑盈虧，調撥尚易。民三以後，歐戰發生，世界金融，異常緊迫，外資來源，頓告斷絕，所有各路應付借款本息，以及擴充維持營業等費，不得不藉內債以為周轉。而自辦之京綏鐵路，又正在展築路綫之際，需款甚鉅，尤非舉借內債不可。

且前交通部自身各項經費，及應付債款本息，數目日增，並有時受財政部之委託，籌墊政費，一遇鐵路收入不敷挪用之時，惟有向國內各銀行商借短期借款，以資應付。迄乎近歲，鐵路營業，因受時局

影響，財政已極困難，復須籌墊巨額軍政各費，而軍運艱阻，地方餉餉，亦與年俱增，致各路本身，亦至非借債度日不可。而此項臨時短期借款，利率既高，條件復苛，借此還彼，輾轉盤剝，愈積愈多，鐵路經濟，遂深入困境，無以自拔。

鐵道部成立以後，對此巨額債累，即毅然謀其根本整理，並組織鐵路債務整理委員會，規劃一切，積極進行，一俟通盤籌劃，當有切實辦法。茲將中國鐵路債務統計列表於左：

中國鐵路債務一覽表（截至民國十七年底止）單位元

|      | 未到期債務         |               | 逾期債務          |               |                |
|------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
|      | 外債            | 內債            | 外債            | 內債            | 合計             |
| 有債票者 | 2,565,565,000 | 5,335,690     | 2,533,692,000 |               | 2,533,692,000  |
| 無債票者 | 墊款            |               |               |               |                |
|      | 透支等           | 1,430,700,000 | 2,635,550,000 | 6,330,920,000 | 10,297,170,000 |
|      | 料價            |               | 5,559,530,000 | 3,554,050,000 | 2,693,920,000  |
| 合計   | 2,565,565,000 | 5,335,690     | 2,533,692,000 | 4,559,530,000 | 5,559,530,000  |

乙、會計

我國鐵路，大抵係借外債建築，一切事務，均無成法可循，而會計一項，因借款之故，多按照借款

合同，操於洋員之手，各以其經歷者為準則；借英款者，即沿用英國辦法；借法款者，即沿用法國辦法；冊簿紛歧，手續互異。而報部賬冊，則又係輾轉譯造，不惟各路互相參差，即一路之報告，亦復前後不能一律，故欲知營業成績如何，辦理適當與否，極難稽考。爰於民國二年，極力提倡，規定統一法風，以為各路辦理會計之準繩，遂設統一鐵路會計委員會，聘美國哲學博士前美國會計統計總裁亞當士為顧問，派部中及各路辦理會計，素有經驗者，相助為理，而各路總會計，華洋各員，均任為參訂員，俾便根據學理，本諸事實，編訂良善之會計法，以免扞格難行。旋經派員分赴各路，調查向來會計辦法，編作報告，以資參考，經過長期之研究，始就各路向來辦法，將其獨到之處，及特具之點，按照會計學原則，從事改良，取新棄舊，舍異從同，將資本營業盈虧歲計等，各項賬目則例，陸續編製，提出會議，詳加討論。經會議數十次，閱時一年有餘，始規定各項會計則例及格式，通令各路一體遵照辦理。

丙、營業收支

我國鐵路營業情形，在民國四年以前，向無統計，故收支盈虧如何，漫無稽考，最近數年則因軍事影響，帳目未能按時結束。茲將民國四年至十四年收支數目，列表於後，計營業進款由五千七百萬元，增至一萬二千四百萬元，淨利則由一千萬元，增至三千五百萬元，亦可見營業進步之一斑也。



中華國有鐵路歷年收支總表（單位元）

| 年 份  | 營 業 進 款     | 營 業 用 款    | 歲 計 支 出    | 淨 盈 餘      | 營 業 比 率 |
|------|-------------|------------|------------|------------|---------|
| 1915 | 57,063,000  | 30,258,531 | 16,761,895 | 10,042,574 | 53,0    |
| 1916 | 62,761,720  | 28,842,277 | 13,192,687 | 20,726,756 | 46,0    |
| 1917 | 63,873,703  | 30,040,564 | 12,202,943 | 21,630,196 | 47,0    |
| 1918 | 77,652,152  | 34,322,615 | 9,824,418  | 33,505,119 | 44,2    |
| 1919 | 83,047,390  | 38,440,540 | 8,128,567  | 36,478,283 | 46,3    |
| 1920 | 91,443,932  | 42,780,106 | 7,875,738  | 40,788,088 | 46,8    |
| 1921 | 96,450,836  | 53,967,045 | 13,782,724 | 28,701,067 | 55,9    |
| 1922 | 99,556,229  | 56,659,483 | 16,880,046 | 26,016,703 | 56,9    |
| 1923 | 119,405,638 | 64,724,460 | 20,429,300 | 34,251,878 | 54,2    |
| 1924 | 118,551,263 | 67,378,395 | 21,746,347 | 26,423,521 | 56,9    |
| 1925 | 124,565,253 | 70,396,388 | 21,072,829 | 33,096,036 | 56,2    |

#### 六 今後築路之計劃

中國幅員之廣，除俄國外，世莫與儔，而全國共有鐵道，不過六七千英里。除蒙古西藏不計外，每一百七十二英方里土地，或每三萬三千七百人口，始有鐵道一公里；換言之，即中國每二百七十六英方里土地，或五萬四千人有鐵道一英里。以較之日本每二十英方里土地，八千人口，有鐵道一英里，美國十二英方里土地，三千八百人口，有鐵道一英里者，固不可以同日而語。即高麗每七十英方里，或一萬三千人口，有鐵道一英里，印度每四十英方里土地，八千六百人口，有鐵道一英里者，奚啻天壤之別？且德國土地僅中國二十分之一，而其鐵道達三萬九千英里；英聯合王國土地，僅中國三十二分之一，而其鐵道達二萬九千英里。此英德日美之所以成爲世界強國，而中國之所以成爲次殖民地歟。抑有進者，中國雖有此七千英里左右之鐵道，而強半皆係借外資之所建築者，吾人興言及此，不寒而慄。雖然，中國鐵道固非無遠大之期望也，苟國人能一致覺醒，假以數十年之長治久安，又有總理鐵道計劃，足爲吾人之南針，固未嘗不可與歐美各國，並駕齊驅也。

自鐵道部成立以後，爲實現總理手定十萬英里路綫之計劃，曾向中央政治會議，提出庚關兩款築路計劃一案，業已通過公布，設此項計劃，能見之實行，六年之內，以庚關兩款發行公債，可得四〇八、五〇〇、〇〇〇元，大約能築二千五百三十七英里鐵道，如此，則六年之內，除商營路線不計外，國有鐵道，將增至八千九百三十一英里矣。

擬定路綫如左：

| 組別  | 綫名   | 性質              | 經過地域  | 延長英里數  | 建築預算費        | 備考                    |
|-----|------|-----------------|-------|--------|--------------|-----------------------|
| 第一組 | 株韶段  | 已定綫             | 湖南廣東  | 二七〇    | 六五,〇〇〇,〇〇〇元  |                       |
|     | 潼蘭海路 | 已定綫             | 陝西甘肅  | 六五七    | 八七,六五〇,〇〇〇元  |                       |
|     | 滄石路  | 已定綫             | 河北    | 一三八    | 二,九二八,八三〇元   |                       |
| 第二組 | 京湘綫  | 已定綫             | 蘇皖贛湘  | 六一四·五  | 九〇,九〇三,三四〇元  |                       |
|     | 京粵綫  | 新擬綫爲昌福昌兩綫之比較綫   | 蘇皖浙閩粵 | 一二二二   | 一六五,五三五,〇〇〇元 | 根據總理東南鐵路系統(盈)南京嘉應綫    |
|     | 韶昌綫  | 新擬連同福昌線爲京粵綫之比較綫 | 粵贛    | 五〇三    | 六八,〇六〇,〇〇〇元  | 根據總理東南鐵路系統(月)京韶州綫(南段) |
|     | 福昌綫  | 參閱上項            | 閩贛    | 五二一    | 七五,二三〇,〇〇〇元  | 東南鐵路系統(黃)福州武昌綫(東段)    |
|     | 粵滇綫  | 新擬綫爲滇綫比較綫       | 粵桂貴滇  | 一三二二·五 | 一六七,六四〇,〇〇〇元 | 西南鐵路系統(騰越綫雲南大)        |

| 組別  | 綫名  | 性質               | 經過地域   | 延長英里數 | 建築預算費        | 備考                 |
|-----|-----|------------------|--------|-------|--------------|--------------------|
| 第三組 | 包寧綫 | 已定綫              | 綏遠甘肅   | 三四四   | 四三,四一四,六四〇元  |                    |
|     | 重慶綫 | 已定綫              | 四川     | 三三四   | 四四,七三二,九〇〇元  |                    |
|     | 道濟綫 | 已定綫              | 山東河北河南 | 一八二   | 一三,四二八,二四三元  |                    |
|     | 同浦綫 | 已定綫              | 山西     | 五一〇   | 八三,五四四,六七四元  |                    |
| 第四組 | 寶欽綫 | 新擬綫連同湘滇綫爲粵滇綫之比較綫 | 湖南廣西廣東 | 七五一   | 一〇四,〇〇〇,〇〇〇元 | 此綫係株欽綫之變相而北端連於寶慶   |
|     | 湘滇  | 參閱上項             | 湘貴滇    | 一一〇〇  | 一五三,二二三,〇〇〇元 | 此綫佔沙興綫之中部而兩端連於長沙大理 |

吾人所以選定上列四組，先後興築者，其理由不一而足，其尤要者，厥惟經濟的與政治的，蓋中國經濟落後，民生凋敝，其最大原因，要爲交通梗塞所致，而鐵道不足以應其需要，尤爲其主要原因焉。中國今日所僅有之六七千英里鐵道，強半皆位諸北部，而南部不過短綫數條，以吾國南部寶藏之多，苟不力求鐵道之發展，何能求經濟之發展？且此項計劃，對於北方之離海滄石，以及包寧等綫，亦兼顧及之，故在經濟的立場上言，上述計劃，實爲得當。且以政治的立場言之，國民政府既已定都南京，則南京爲吾國政治之中心，吾人爲求首都之鞏固起見，則鐵道綫網，不能不首先計及之。故上述四組路綫之

選定，對於政治的經濟的關係，均經充分考慮，非偶然者也。

## 第八節 民國二十年行政院向四全大會報告

國民政府從政同志，於民國二十年十一月，向本黨第四次全國代表大會所作之總政治報告。其中有關鐵道部份，說明新工進度甚詳，惟以庚款尚未撥到，故當時鐵路新建工程，仍不能如計劃進行。其原報告大略如下：

### 甲、工程建設

#### 子、新工建設

- (一) 粵漢鐵路 粵漢鐵路之完成工作，早經積極籌備進行，祇因庚款未曾撥到，勦籌少數款項，將韶州至樂昌一段計五十公里，先事動工，所有土石方及隧道工程，即將完竣，自當繼續從事敷軌工作。其自樂昌至株州三百八十五公里，擬俟庚款撥到，分三年築竣：第一年約需洋三千六百萬元，第二年三千三百餘萬元，第三年二千九百萬元，共約需洋九千八百餘萬元，全部工程即可告竣。惟湘鄂、廣韶兩段雖早通車，但其設備尚未完密，並經擬就計劃，將工程、機務各項設備，整理改進，以利運輸。
- (二) 隴海鐵路 隴海鐵路西段工程，亦早積極進行，惟因經費關係及時局問題，以致工程屢與屢輟；嗣經勦籌款項，限令隴海工程局將靈寶至潼關一段先行建築，該段約長七十二公里，關於土方工程現已完竣，橋梁工程亦將就緒，隧道工程已成百分之八十五以上，鋪軌工程已達高柏車站，本年之內可以通車。其潼關以西，可分潼關至西安及西安至蘭州二段：潼西段約長一百三十公里，約需工程設備費一千五百餘萬元；西蘭段長約六百六十公里，約需洋一萬一千九百餘萬元，合計需款約洋一萬三千四百餘萬元。如果經費得能充分接濟，約期五年可以成功。又隴海東段自運河車站至山東台兒莊一段支線

，如果築成，於該路路務及中興礦業均有裨益，業已測量完竣，計長三十公里，約需經費二百萬元，現正籌劃興修。

- (三) 新隴綏線 該線係自綏遠經甘肅以達新疆，前經踏勘，擬有路線三條：一自包頭經寧夏、皋蘭、涼州、肅州、安西、哈密、吐魯番，達迪化；一自包頭直至肅州，經石墩、滴水、哈密、鎮西、古城，以達迪化；一自包頭西北行經蒙古土謝圖汗、三音諾顏汗、扎薩克圖汗，入新疆，經古城至迪化。其中包頭至寧夏一段，早經測量，計長五百五十餘公里，擬先進行修築，業經組織包寧鐵路工程局，負責辦理，估計約需經費六千二百餘萬元，現正設法籌措經費，俾便進行。

- (四) 滄石鐵路 滄石路基早經築就，茲已另派該路工程局局長負責進行，估計約需經費一千八百萬元；如果經費有着，約期一年有半，即可工竣。

- (五) 京湘鐵路 該路早經測竣，計長九百九十公里，可分自南京至寧國、寧國至祁門、祁門至南昌、南昌至萍鄉四段，約需經費一萬三千一百餘萬元，款項有着，即可興工，四年歲事。

### 丑、海港建設（略）

#### 寅、輪渡建設

南京浦口之間，大江橫隔，致京滬、津浦兩路火車，未能直接通渡，往來旅客，頗感不便；爰經設計用活動橋梁式，在江岸建築車輛輪渡碼頭，可容四十噸貨車二十一輛，或最長之客車十二輛，並客機車一輛，常駐船上，俾便起卸。所有橋梁、渡船，由外商投標承辦，橋基碼頭，自行招工建築，於十九年十二月一日正式開工，在下關及浦口兩岸同時興工建築橋梁基礎，一面將渡船橋梁招商承包，冀於本年多工竣。惟因工款支絀異常，以致進行未免遲緩，計基礎工程費約需五十餘萬元，渡船招標最低價格八萬三千五百磅，約合國幣一百八十餘萬元，係由英商得標，可用英庚款訂購。至碼頭橋梁，茲亦擬用

英庚款向英商購辦，免再另籌，計價約六萬六千磅，約合國幣一百五十萬元。此外尚需橋梁裝置約三十餘萬元，現正函請中英庚款董事會照撥款項，一面將圖樣等件寄交倫敦購料委員會，與業經接洽之商人簽訂合同，使之提前交貨，以便裝置完竣，早日通車。

#### 卯、國道建設（略）

#### 辰、工程整理

- (一) 平漢鐵路 該路工務設備擬分三期整理：第一期先抽換枕木五十萬根，更換鋼軌二千噸，鋼橋一千五百噸；第二期續換枕木五十萬根，鋼軌二千噸，鋼橋五千噸；第三期再換枕木五十萬根，鋼軌二千噸，鋼橋五千噸，以期加固路線，發展運輸效能。
- (二) 津浦鐵路 該路前次被毀橋梁，業經分別修復，茲正積極籌劃購換腐朽枕木，並換各站十二英寸水管設備，使機車上水時間減少，先使恢復戰前狀況，再圖發展。
- (三) 平綏鐵路 該路綏包一段及口泉支線橋梁，過嫌薄弱，擬先設法更換，一面抽換枕木，整理軌道，逐步進行，藉資發展。
- (四) 膠濟鐵路 該路現狀尚好，茲為發展營業起見，除將未換弱橋繼續更換外，擬分段更換重磅鋼軌，並將該路張博支線設法延長，以利煤運；一面另將該路幹線，向西延展，更向青島市政府籌商改良青島港務事宜，以展營業。
- (五) 其他各路 北甯、湘鄂、廣韶等路腐朽枕木，均須抽換，薄弱橋梁亦須更易，湘鄂路並擬參用鋼枕，已在庚款項下向英國購定十五萬根，隴海路則添築台運支線，藉期發展。（餘略）

## 第九節 民國二十一年行政院向四屆三全大會報告

民國二十一年十二月十五日，本黨第四屆中央執行委員會開第三次全體會議，國府從政同志提出行政報告，本報告係節錄其中有關鐵路部份。本黨四全大會曾經決議，迅速完成粵漢、隴西兩鐵路，及應迅速進行廣東至雲南，雲南達四川，四川到陝西與隴海聯絡之鐵路，報告中對其積極進行情形，均已說明；至於新隴綏、滄石、京湘等路，雖均極重要，但因財政支絀，幾達極點，設法籌措，困難萬分，該項工程進行，遂難兼顧，惟有於可能範圍內，竭力策進，此外如工程整理、機務整理、材料整理，則均按照預定計劃，積極進行，未稍懈怠。

#### 子、鐵路建設

- (一) 粵漢鐵路 該路北起武昌，南迄廣州，中經岳陽、長沙、衡州、韶州諸地，全線共長約一千零八九公里，實為中國南部重要幹線之一，亟宜迅速完成者也。回溯創建粵漢之議，始自遜清末葉，迄今已三十餘年矣。中間迭更世變，因款絀而停工。其自株州至韶州一段，長約四四八公里，迄今尚未修通，厥為粵漢交通之阻梗。民國十八年孫前部長鑒於完成粵漢之重要，特設立完成粵漢鐵路委員會，專司其事。另設立株韶段工程局，委卓康成為局長，開工建築，積極進行。惟當時並未籌有的款，不過廣韶、北甯各路局每月協助十萬元，先將韶州至樂昌五十公里一段，動工修築；卒以接濟有限，進行阻滯。所有株韶建築經費，在第四次全國代表大會之時，曾經報告，原擬撥英國庚款三分之二應用；但英國庚款係按逐年歸還，計至民國四十五年，方能付足，即已到期份，亦因手續問題，檢到遲緩，以致韶樂段工程，輒因款項不濟，進行停頓。茲擬商請中英庚款董事會，將以後到期款項，借作基金，發行公債，正在擬議詳細計劃，籌商進行。一面委令隴海鐵路運西段工程局局長凌鴻勳兼任株韶工程局局長，前往該段積極策進。所有韶樂一段土石方工程已成十之八九，隧道工程則已完竣，計不過三四

閏月，韶樂小段當可通車。至該路南北全線應設之總機廠，及各處車房等項，業已令派膠濟鐵路機務處長蔡國漢，會同粵漢鐵路廣韶段機務處長黃子焜詳細調查，經將各種設備、計劃、佈置等分別擬就，現正詳慎審核中。若夫株韶全段所需外洋購料費，估計約需英金二百二十七萬四千八百鎊，國內工料費則需五千二百八十四萬八千餘元也。

(一) 隴海鐵路 該路東起海州，西迄蘭州，既為接通海港要道，又為開發西北命脈。自西安定為陪都以後，隴西地位更形重要，而完成隴海之舉，亦遂刻不容緩。查此路之已成部份，西至潼關為止，其未成部份，有潼關至蘭州一段，長約七九〇公里，工程之浩大，實超過粵漢之株韶段。現潼關至西安一段，計長一三〇公里，已設立潼西段工程局，由凌局長鴻助主持工事，積極興築。所有該段第一分段（即潼關至華陰二十四公里）路基橋工，均已築竣。查此潼西一段建築經費，需洋九百八十五萬元，購備機車車輛費，需洋四百三十萬元，經常費預算每月三萬五千元。自西安迤西，預定路線係經過扶風、鳳翔、秦州、鞏昌以達蘭州，長約六六零公里，該段路線是否已經測量，尙未呈報。至該路東段運河車站至山東台兒莊支線，計長三十公里，前已測量完竣，約需經費二百萬元，現經飭由隴海路局向中興煤礦公司商定借款合同，不日招標開工。

(二) 粵漢線、滇川線、川陝線 粵漢線由廣三鐵路延長，經過肇慶、蒼梧、來賓、都安、興義而至昆明，全線共長約二二二二公里，前由鐵道部派工程司李耀祥測量，惟以戰事影響，未曾測竣。昆明至廣西凌雲縣一段，長約六七零公里，每公里建築費平均估計約需洋一一九、五〇〇元，共需洋八千萬元。其未測部份，則有廣東三水縣至廣西凌雲縣一段，長約二四四二公里，其測勘費以每公里平均二百元計算，約需洋二萬九千元。

滇川線起自昆明，經過貴陽、重慶而至成都，共長約二六一九公里。自昆明至貴陽，長約五八一公里

，由工程司周良欽測量，自貴陽至重慶，長約五一五公里，由工程司李耀祥測量，自重慶至成都，長約五二三公里，由英國工程司倫多富測量。各有測量報告鐵道部在案。每公里平均建築費以十五萬二千元計算，約需洋二萬四千六百萬元。

川陝線起自成都，北迄潼關，長約一〇四〇公里，前由法國工程司測量，有報告呈送鐵道部，名曰同成鐵路南段測量報告，惟所估價目，多不適於現情。且該線之西安、潼關一段，實與隴海同軌，故實際長度祇有九一〇公里。今以每公里平均建築費十一萬五千元計算，約需洋一萬零四百五十萬元。

查四全大會依據訓政時期約法關於國計民生之規定，確定其實施方案，其關於鐵道主管者：（一）應迅速完成粵漢、隴海兩鐵路；（二）應迅速進行廣東至雲南、雲南達四川、四川到陝西與隴海聯絡之鐵道兩案。該部遵即積極進行，已述於前。此外如新隴綏、滄石、京湘等線，衡諸現在情形，均極重要。祇以鐵路建設，需費尤多，際茲財政支絀，幾達極點，設法籌措，困難萬分，而工程進行，遂難兼顧。惟有於可能範圍以內，竭立策進，以期多成一段鐵路，即為國家多增一分建設。

#### 丑、海港建設（略）

#### 寅、輪渡建設

津浦、京滬之間，大江橫隔，以致兩路客貨，雖欲接續聯運，仍須於兩岸裝卸轉運，自感不便。爰為計劃建設首都鐵路輪渡，使車輛到岸，逕得駛入渡船，直登彼岸。於是平漢等處客貨，自上車之後，可以直達滬杭，毋庸中途上下。計該項工程，自十九年十二月動工之後，每因經費不濟，輒遭停滯。現在關於岸上橋墩基礎，業於本年六月全部完成。現正進行橋墩上層之司機室，及靠船碼頭與疏濬河道，及岸上土方工程。至兩岸鋪設軌道，與車站接軌工程，大約明春可以開始鋪建。關於渡輪及碼頭上引橋，均向外洋訂造，不出數月，即可工竣運來，裝置通車。至所需經費，共計國內外用款約合洋四百萬元

左右，經商請中英庚款董事會撥借庚款二十萬鎊，陸續交付，俾資應用。

#### 卯、國道建設（略）

#### 辰、工程整理

- (一) 進行改建京滬滬杭甬路上海車站 上海一市，戶口極繁，商業極盛，惟其精華粹集租界，為圖挽救起見，曾由上海市政府擬有計劃，因種種關係，尚未實現。滬變發生，閘北房屋焚燬至多，鐵路車站損失亦鉅，徵前愆後，尤宜籌劃，以策久遠。爰由鐵道部與上海市政府商洽，決定在真茹地方設一聯運總站，並於江灣地方設一客運總站。一切計劃均已定妥，所需地畝亦進行收購。並以該項車站工程浩大，需費甚多，自非短時所能成功，故先在宋公園路地方設立臨時車站，代原有之上海北站，而資應用。現已飭由該路即日動工，並由上海市政府將該處馬路一併動工修築，藉資聯絡。
- (二) 改建津浦鐵路下關碼頭 津浦鐵路下關碼頭，原在怡和碼頭之東，設備不全，地位狹隘，際茲客貨運輸日繁，爰改在下關中山路口沿江建設規模較大之碼頭，以利行旅，並壯觀瞻。現已規劃完妥。招標動工。
- (三) 各路橋梁枕木等之抽換整理 各路橋梁或因建築之時，本據薄弱；或於水災之時，受其沖毀，自宜斟酌財力，分別設法換固修建。計最近一年內辦理者，為平漢路之東寧店橋，及西平、遂平間八處橋梁，膠濟路之孝婦河、小溝河、洪家河、三里河、王家河五橋，湘鄂路之余家灣橋，及平綏路綏包段內之鋼軌梁數座；其餘如平漢之新樂橋，及津浦之運河橋，暨徐州、浦口間之各大橋，正在從事進行更換。至各路枕木抽換者，最近一年內計膠濟路購買一萬一千四百六十八根，隴海路購十六萬根，又木枕十四萬九千五百九十九根，廣韶路枕木六萬根，北寧路十四萬九千五百根，平漢路五十萬三千零九根，又二十二萬二千七百八十木尺，津浦路四十一萬二千根，平綏路十萬一千零五十根，南灣路二萬九

千一百六十八根，道清路三萬六千五百根，又三萬三千零九木尺。總計約達二百萬根，又二十餘萬木尺。至其他工務方面，亦經擇要派員調查，核飭辦理。

#### 巳、機務整理（略）

#### 午、材料整理

各路現時材料之分類編號名稱，均各依其習慣而定，以致參差不齊，對於統一管理支配之進行，殊有妨礙。茲為整理畫一起見，征集國有各路辦法，並參考美國鐵路協會材料分類成法，分別審核，編就國有鐵路材料分類編號名稱彙編一巨冊，以鐵路常用材料分為一百類，類下分項，項下分節，節下分目，每一材料，限以數目八位，以期簡賅，而便管理稽核。並為鄭重審慎起見，將該編印發各路詳細研究，限於民國二十二年四月一日以前呈復，再行斟酌，正式頒布。一面定於本年十一月二十八日起，召集各路材料人才，在鐵道部開材料會議一星期，以冀集思廣益，為根本計劃之整頓。

### 第十節 民國廿三年春行政院向中央常會報告

本部從政同志於二十三年春二月對中央常會所提之報告，略述民國二十年至二十二年之一段艱苦階段中，遭逢天災人禍，內憂外患，交相煎迫，中央排萬難，應禍變，仍依訓政步驟，循序漸進，各方面均有相當成績表現，其於鐵路新工建設之績效，尤為中外人士所稱道；此外鐵路業務之改良，鐵路財政之整理，亦有其工作之成效。其報告如下：

民國二十年至二十二年，為本黨訓政時期中一階段，亦為本黨施政最艱苦中之一過程，內而天災頻仍，人民受辜者達五千餘萬；外而強鄰入寇，九一八事變以來，東北四省，既盡被日人佔據，華南華北

之危險，猶伏而待發。更以西南西北邊疆之警報頻傳，豫、鄂、皖、湘、贛等省赤匪之伺隙逞兇，失意政客之構成閩變，自來國難，誠無逾於此！國民政府丁此艱鉅，忍辱負重，一面力排萬難，對於災禍變亂之善為處理；一面則虔誠團結，力謀生聚教訓，以冀中華民族之早得復興。對於行政方針，仍秉總理遺教，依照訓政步驟，循序漸進。三年之內，其見諸實施者，舉凡財政、經濟、教育、建設……諸要政，均有相當成績之表現，吾人僅就鐵路建設一項而言，其績效昭著，尤為中外人士所稱道。此亦為國人於痛念國難之際，稍堪自慰者也！

#### (甲) 鐵路之建設

三年來之鐵道建設，計有：(一) 隴海路西段工程之進行，(二) 隴海路東端新浦至老窩延長路線工程之完竣，(三) 粵漢路線之株韶段工程之進行，(四) 省營杭江鐵路之建築，(五) 隴海路台趙支線之動工，(六) 大潼鐵路工程初步之進行，(七) 省營甬浦鐵路工程之進行，(八) 首都輪渡工程之完成，(九) 隴海鐵路建造老窩碼頭工程之開始，(十) 商辦無年鐵路蕪孫段工程之動工，(十一) 京滬滬上海北站之修建，(十二) 平漢路之修築，(十三) 各鐵路之修理及橋樑之完成，(十四) 京平遠聯運，京滬滬杭甬與杭江鐵路聯運之籌備與實行，及正太路之收回接辦等。

#### (乙) 鐵路業務之改良

1. 推行貨物負責運輸 鐵道部於民國二十一年冬試行鐵路負責運輸，初祇限於京滬滬杭甬及津浦三路。不數月績效大著，二十二年即推行之於全國。現除一、二綫外，已完全實行矣。
2. 恢復各路貨物聯運 鐵道部於試行負責運輸成功後，即準備各路負責聯運，於二十二年十一月實行。計加入者有北寧路、平漢路、隴海路、膠濟路、平綏路、京滬路、滬杭甬路、道清路、正太路、津浦路等。

3. 創始水陸及公路聯運 鐵道部於二十二年九月召開第十六次國內聯運會議，推廣聯運範圍，創始水陸及公路客貨聯運。現在實行者有招商局與隴海路。至鐵路公路聯運，則已有少數路線實行。如京滬鐵路之與錫澄公路，滬杭甬鐵路之與甯紹公路是。

#### (丙) 鐵路財政之整理

我國鐵路，多係負債敷設。年來國家財政困難，不但本金無法籌還，即利息亦多延欠。二十、二十一年鐵道部鑑於全國營業漸有起色，即着手整理各路外債。津浦、滬杭甬、京滬、湘鄂各路，均月提若干清償本金，利息則全付無欠。隴海路則以收入不豐，無力償還。平漢路則以借款係由鹽稅担保，素由財部償付，本利均無拖欠。其他如路政職工教育及待遇之改善，全國商運運輸兩會議之舉行，籌設國際旅行機關，召集鐵路醫務會議，革除運輸積弊，縮短行車時間，則亦三年來之鐵路行政大端也。

### 第十一節 民國廿三年冬行政院向四屆五全大會報告

行政院從政同志，於民國二十三年十二月向本黨四屆五全大會，提出行政院工作報告。本文係節錄其中關於鐵道部份之甲項，報告一年來之鐵路新工建設，正在積極分途進行。粵漢已通車至樂昌，餘亦正在分段趕築，預計二十五年底全線通車；隴海已通至渭南，去年底可通至西安；浙贛鐵路則由鐵道部與浙贛二省政府合組浙贛鐵路聯合公司，玉南段已開始興工；錢塘江橋樑工程亦已開始，預計二十五年底間竣工；蘇嘉鐵路亦已招標興建。其報告大略如下：

#### (一) 鐵路建設

- (一) 粵漢鐵路 粵漢鐵路株韶段工程之完成工作，自鐵道部成立，即經積極籌備進行，至民國二十二年八

月通車樂昌，於十一月一日將韶樂全段交由廣州至韶州之粵漢南段管理局管理營業，現在自樂昌至羅家渡一段四十七公里之橋樑及禦土牆工程，均已完竣，土石方工程，已成百分之八十以上，隧道工程將次完畢，正進行鋪軌工作。自羅家渡至白石渡約二十公里之一段，隧道堤壩約成其半，土石方工程已成約百分之六十，橋樑則將完工。至北端株州方面，亦經動工，雙方進行，以期早日完成。其自株州至漢口約十六公里一段路基，已經修竣，正在鋪軌。自漢口至雷溪市約七十公里，及自雷溪市至觀音橋七十四公里之路基橋樑，正在修築。至自觀音橋至公平墟之七十四公里一段，亦已開始動工。計全線祇自白石渡至公平墟約一百公里，尚待籌備就緒，再行動工。預計民國二十五年年底，粵漢全路可完全通車。

(二) 隴海鐵路 隴海鐵路自靈寶至潼關七十二公里通車後，其自潼關至西安一百三十二公里一段，隴亦繼續修築。二十三年五月自潼關至下營二十四公里一段，先通工程列車，附帶營業，現已通車渭南，計距西安尚有五十九公里，其中路基工作，大部份已經完竣，期於本年內通車西安，至自西安至蘭州約六百六十公里一段，現已商准航空測量隊，從事測量，當俟測畢，再籌策進。

(三) 粵滇川陝鐵路 查第四次全國代表大會決議修築之鐵路，除粵漢、隴海二路之完成外，即為粵滇川陝鐵路。粵、滇距離約計二千一百餘公里，曾經派隊測量，嗣因阻礙，中止進行。滇川路線，如由昆明北經敘州，以達重慶，尚未測勘，如由昆明東經貴陽折北至重慶，經於民國十八年派隊測勘，其中滇黔為湘滇線之一段，長約五百八十一公里，滇渝為欽渝線之一段，長約五百十五公里。至由重慶至成都為川漢線之一段，長約五百二十公里，民國三年，曾經測估。又四川至陝西鐵路，為同成線之一段，長約一千公里，民國四年測估。惟自西安至成都，超越山川，至為艱險，茲擬另行改線，已商定航空測量隊會同派員調查，俟將油站、機場籌備就緒，即行從事航測工作。

(四) 浙贛鐵路 長江以南，應有東西幹路，爰先由浙江省政府建築自杭州對江至江西玉山之鐵路，名為杭江鐵路，計長三百四十五公里，嗣由鐵道部與浙、贛二省政府合組浙贛鐵路聯合公司，修築玉山至南昌以西之甯湘路線（名為玉萍鐵路），並經營杭江鐵路業務，其資本定為六千萬元，先發行公債二千四百萬元，業經組織理事會，並設浙贛鐵路局，負責進行，所有玉山至南昌約三百公里之路線，擬先建築，刻已動工。

(五) 滬杭甬鐵路 滬杭甬鐵路自杭州至曹娥江一段，久未修築，殊礙交通，計其工程以杭州錢塘江橋為最大，現在浙贛鐵路既經修築，對於該橋之需要，尤為急切，自當趕速興築。計該橋橋身長三千五百十八呎，兩端各有引橋二百八十呎，係用最新式之雙承式，下面為鐵路，行駛火車，上面為馬路及人行道，以備車馬行人得隨時通過。估計建築經費約需五百萬元。經與浙江省政府商定，各任其半，并合組錢塘江橋工程處，負責辦理。橋墩工程業於二十三年十一月十一日開工，至民國二十五年夏秋之交，全部橋工，可以完竣。滬杭甬路杭州至曹娥江段，亦已籌備就緒，不久即可興工。

(六) 蘇嘉鐵路 京滬鐵路之蘇州及滬杭甬鐵路之嘉興，須築鐵路使之聯絡，俾應需要。測量工作，現已完畢，計由蘇州京滬車站，經對門、吳江、北圻、平望、盛澤、王江涇，以至滬杭甬之嘉興車站，共長七十五公里，估需款約三百七十餘萬元，現已招標，開始動工。

(七) 中央車站 南京自建首都之後，京滬、津浦兩路旅客，日見增多，將來京粵等路興築之後，四方行旅往來更繁，於是不能不設一聯貫各路之中央旅客總車站。茲經鐵道部就學理、地勢、事實等項詳細研究審慮，決用交通站制度，並提經首都建設委員會議決，以明故宮、后宰門以北一帶地段，為中央車站地點，由鐵道部呈經本院轉呈國府備案。一面由部將該站佈置計劃，詳細設計，規模頗備，需費亦鉅。近因商辦京蕪鐵路即將通車，惟其首都終點定在中華門外，其與京滬等路既須聯絡接連，而首都



南北鐵路旅客之往來，對於中央總車站一層，亦急需要；爰將該站設計佈置之小部份，先行興建，一俟將來路線增多、旅客繁盛，再照全部計劃，逐漸擴充。現已籌定的款，由京滬路局代表鐵道部，從事籌築。

## 第十二節 民國廿四年行政院向五全大會報告

此為行政院從政同志，於民國二十四年十一月，向本黨五次全國代表大會，所作之「行政院工作報告」中，有關鐵道之一章。本報告甚為詳細，關於一年來（二十三年十一月至二十四年十一月）之鐵路建設，海港建設，以及舊路之整理，業務之改進，鐵路教育之推行，鐵道行政將來之努力方向，均經分節詳述。茲摘錄其報告如下：

### 甲、新工之建設

#### (子) 鐵路建設

- (一) 粵漢鐵路 第四次全國代表大會決議修築之鐵路，首為粵漢之完成。按粵漢株韶工程之完成工作，自鐵道部成立，即經積極進行。至第四次全國代表大會之時，正在修築自韶州至樂昌五十公里一段之路基工作，惟因經費困難，進行遲滯。至民國二十二年二月，自韶州至黎鋪頭十六公里一段，先通工程列車，附帶營業。是年八月通車樂昌。並於十月一日將韶樂全段交由廣州至韶州之粵漢南段管理局管理營業。現在自樂昌至羅家渡四十六公里，已經通車營業。自羅家渡北達株州長約三百六十公里，南段自羅家渡起，鋪軌約十公里，北端自株州起，鋪軌約六十六公里，中間自衡州耒河南岸起，鋪軌約八十公里，共計一百五十餘公里，已通工程列車，附帶營業。其餘約二百餘公里之土方、橋洞、隧道等項，均正積極施工。期於民國二十五年年底，粵漢全路，可以完成通車。
- (二) 隴海鐵路 隴海鐵路之展築，前於第四次全國代表大會之時報告，自靈寶至潼關七十二公里之土方工程，已經完成；橋梁工程，亦將就緒；隧道工作，則成百分之八十五，鋪軌達高柏車站等語。經該次大會決議，將隴海鐵路與粵漢鐵路並列首須完成案內，當即遵照趕速進行。靈潼工程於二十一年八月完全告竣。自潼關至西安一百三十二公里，隨亦繼續興修，至二十三年年底通車西安。自西安至寶雞約一百六十八公里，其間西安至咸陽三十一公里之路基工作，已經動工。自咸陽以西約四十公里一段之土方、涵洞等工程，正在招標承辦；其餘路線，則正在測量，一俟測畢，即當興工。又關於隴海東端，因終點碼頭移至連雲，故鐵路路線隨之延長。計自新浦至連雲約三十公里，已經鋪軌行車。另為便利中興礦煤出口起見，自隴海趙墩地方，築一支線至台兒莊，俾與中興煤礦之台棗支線連接，計長三十公里，亦已工竣行車。
- (三) 蘇嘉鐵路 蘇浙太湖流域，富饒最著，尤宜修築鐵路貫通其間。爰自京滬鐵路之蘇州車站，修築一路，經吳江、盛澤，以達滬杭甬鐵路之嘉興車站，計長七十二公里，現已開工。預計明年當可通車。
- (四) 京滬鐵路堯化門支線 江南鐵路公司自南京經蕪湖至孫家埠之鐵路，已經通車，但其南京車站係在中華門外，與京滬鐵路不能聯絡，對於交通，殊不便利，故於首都光華門外，設一聯絡車站，江南鐵路公司之路展延至該處，再由京滬路之堯化門車站，築一支線至該聯絡站，以資連接。計長十六公里，現已動工。不過數月即可完竣。
- (五) 滬杭甬鐵路之錢塘江橋 滬杭甬鐵路自杭州至曹娥江一段久未修築，未免阻礙交通。計其工程，以杭州錢塘江橋為最鉅。現在浙贛鐵路業經修築，對於該橋之需要，甚為急切。爰由鐵道部與浙江省政府分籌經費，組織錢塘江橋工程處，負責進行。該橋橋身長一〇七二·五六公尺（三五·一八英尺），兩端各有引橋長八五·三六公尺（二百八十英尺），係用最新式雙承式。下面為鐵路，行駛火車，上面

馬路及行人道。自橋底距最高水面約六公尺（二十英尺），距平均水面約九公尺（三十英尺）。估計建築費約需五百萬元。現正在興工進行正橋及引橋之底脚工作。

(六) 浙贛鐵路 長江以南，應有東西幹綫，實屬不易之理。爰先由浙江省政府建築自杭州對江至江西玉山之鐵路，名為杭江鐵路，長三百四十五公里。嗣由鐵道部與浙、贛二省政府合組浙贛鐵路聯合公司，修築玉山至南昌之綫，計長二百九十一公里。所有路基工作，已經完竣，並有一段鋪軌行車。預計年內，當可通車南昌。

(七) 贛湘鐵路 自南昌往西至湖南與粵漢鐵路聯絡之路綫，本為京湘鐵路之西段。前經初測一過，因受歐戰影響，停止進行。現在浙贛鐵路既將築至南昌，亟宜向西續展。業經派定粵漢鐵路株韶段工程局局長凌鴻助兼任京贛鐵路贛湘段工程局局長，正在組織局所，籌備施工。

(八) 其他鐵路 第四次全國代表大會決議修築之鐵路，除粵漢、隴海二路之完成外，尚有粵滇、川陝鐵路。粵滇距離約計二千一百餘公里，曾經派隊測量，嗣因阻礙，中止進行。滇川路線，如由昆明北經敘州以達重慶，尙未測勘，如由昆明東經貴陽折北至重慶，經於民國十八年派隊測勘，其中滇黔為湘滇綫之一段，長約五百八十一公里。至由重慶至成都，為川陝綫之一段，長約五百二十公里，在民國三年曾經測估。又四川至陝西鐵路，為同成綫之一段，長約一千公里，曾於民國四年測估。惟西安至成都，原擬路線，至為艱險。茲擬附中華民國新工鐵路進行圖（圖略）。

#### (丑) 海港建設

隴海鐵路之海州港口，原定在西速島老窖地方。在第四次全國代表大會之時，經報會由荷蘭公司擬陳計劃，規模頗大，惟因需費過鉅，一時力難舉辦，而隴海大埠碼頭，又因臨洪河口，淤塞不能應用，擬即先就一小部份進行，並將隴海路線自新浦延長至老窖海岸。現在延長路線工作，已經築竣。關於港

口碼頭工程，經與荷蘭公司商定，建一碼頭及一小規模之止浪堤，另沿碼頭開挖長二千另六十公尺，寬二百六十公尺之深水區域。於該區域之另一面，再建一較小之碼頭，備作煤斤上下之用。自深水區至外海，則開挖航道一條，俾便船隻出入。現在該項工程，大部份已經完竣。外埠船舶已可駛入連雲海港，停靠碼頭。

#### (寅) 輪渡建設

津浦、京滬二路橫隔大江，致客貨往來，輾轉不便。爰於民國十九年十二月開工建築首都鐵路輪渡。兩岸用活動引橋，靠江一端可以上下，俾配合長江水位；另用渡船，能容四十噸貨車二十一輛，或最長客車十二輛，使兩岸客貨無庸裝卸，直達彼岸。當第四次全國代表大會之時，曾經報告正在進行引橋基礎工作，並訂造渡船。至民國二十二年十月，該項輪渡工程完竣，輪渡長江號亦已造就，隨即開始通車。

### 乙、舊路之整理

#### (子) 工務事項

鐵路工務約可分為：橋梁、股道、岔道、鋼軌、軌枕、石碴、及煤水設備、站台、房屋等項。茲將第四次全國代表大會起，三年內之各項整理工作，分列如左。

(一) 橋梁 各路橋梁或因建築之時，本嫌薄弱，或因水災軍事，受其損毀，自當分別修理換固。計平漢添建及修換大小橋梁二十八座。津浦換長約三十公尺（即一百英尺）之鋼橋，計嘉山、張八嶺間三孔、管店、嘉山間一孔，徐州附近一孔，又換韓莊站一三、七六公尺（四十五英尺）鋼橋一孔，並添建涵洞六座。北甯計有六公尺（二十英尺）及九公尺（三十英尺）橋各一座。隴海計添建及修復二十八座，平綏則將平地泉以西幹綫，所有臨時方木橋，一律改換鋼軌梁。膠濟路則換固自一公尺至三十公尺

各橋，共一百五十六孔。湘鄂之十號大橋，亦經修復。

(二) 股道及岔道 股道之長度及多寡，關係運輸能力至巨。經增築改進者，計平漢有廣水、信陽、保定、六河溝、鎮內、確山、李家寨、保定南關、長台關、彭家灣、三官廟、許州、黃河北岸，及長辛店存車廠機廠，彰德、信陽機車廠、保定機車廠、江岸蒸木廠等處。津浦有管店、吳村、襄莊、張八嶺、嘉山及德州材料廠等處。北甯有北平前門之三角岔道。隴海有會興鎮、張茅兩站之保險岔道，正太則於陽泉車站添設股道二股。膠濟則將大港調車處增設軌道，擴充為貨物總站。

(三) 鋼軌軌枕石碴 膠濟原用鋼軌，係六十磅式，載重力太輕。爰將四方、滄口間及膠東、大圩河間改換四十三公斤標準軌，計長一百一十公里。平綏則購用八十五磅加硬鋼軌一千條。其餘如平漢等路，則依經濟情形，按年抽換。至於軌枕一項，則亦照經濟情形斟酌抽換。其最多者為平漢之抽換木枕五十萬四千餘根，鋼枕四萬一千餘根。津浦換木枕四十六萬三千餘根，隴海換木枕三十萬根。湘鄂換用鋼枕十五萬根，木枕十六萬根。關於石碴方面，亦視良窳狀況，及經濟之多寡，分別節補。如北甯將關內全線悉予清篩，津浦則添補九萬立方公尺等是也。

(四) 煤水設備 平漢路於李家寨新添煤爐一座，高邑、順德及江岸等機廠之煤台亦均改建。又修築焦莊水塔一座，並在九〇三公里處添建水櫃二架，另開鑿水井十五口。津浦則將蚌埠、徐州、臨城、兗州、泰安、禹城、德州、泊頭、唐官屯各站之輸水管徑改大，並加添水鶴，另於浦口濾水廠添設快濾機一座。

(五) 站舍房屋及其他工程 平漢修築及改進站舍十六座，添建天橋二座，風雨棚七座，貨庫、驗車房若干座，並將李家寨車站北移，以免重載列車在信陽拆散。津浦添建禦火保險室多處，擴充蓄電池廠，及校舍宿舍，並於把江門外，添建碼頭及站屋。隴海添建徐州、潼關、鄭州等處貨棧，鐵門、西洞河間

路堤護牆，及各大站扶輪校舍。平綏於綏包段九站添建號誌及閘樓，加築石堤。又測勘明陵路線並查勘開溝附近各山溝，以備繞越現有之關溝路線。正太則添建材料所、庫房、考木室、無線電台、工會會所，並將一八九公里處改道二百二十尺，以避山石墜落。京滬、滬杭甬路則擴充南京車站之房屋設備，改建上海北站房屋，並將寬橋路線改道修築。

#### (丑) 機務整理

(一) 增添各路機車車輛 各路機車車輛，不敷應用，除膠濟路已添二一八二式機車四輛，貨車一百輛，北甯路已添二一八二式機車六輛，津浦路已添二一八二式機車八輛，四一六二式機車八輛，三等全鋼客車二十輛，粵漢路已先後添貨車二百七十五輛，隴海路潼西段工程時代已添低邊車十輛，津浦、隴海兩路已在上海添造貨車各一百輛，平綏路已先後在上海添造貨車一百五十輛。上項機車車輛，均已先後到路行駛外，復為粵漢路訂購貨車二百輛，已開始交貨。並為粵漢路訂購客車五十輛，〇一八一〇式機車四輛，四一八四式機車二十四輛。惟京滬、滬杭甬路機車不敷，故就四一八四式機車二十四輛之中，撥出六輛，擬租與滬杭甬。又鐵道部前訂購二一八一〇式機車一批，計共七輛，以五輛撥與隴海西段，二輛撥與大同路，嗣因大同路改線，即以撥大同路之機車二輛，改撥平綏路。除上列各項機車車輛外，尚有已經訂購者，計膠濟路機車四輛，隴海機車十五輛，客車四十九輛，隴海西段機車八輛，貨車一百五十輛，平漢路機車二十輛，正在進行訂購者，計津浦路機車十六輛、貨車三百輛，隴海路機車十五輛、貨車二百輛，正在核辦者，計道清路貨車五十輛，正太路客車十二輛、貨車一百輛。完全自造者，計正太路客車五輛，用現存車架自行製造者，計京滬路客車三輛，平綏路客車十二輛，平綏路客車十輛，已向外洋訂購車架。俟車架到後自行裝配車身者，計滬杭甬客車三十三輛，膠濟路客車五輛。

(二)添購首都輪渡 首都輪渡，經已營業，大江南北，聯運逐漸加增，惟現時僅有渡輪一艘，機車二輛，設遇渡輪修理，則南北聯運，將有停止之虞。且現時該渡輪之工作，終年不息，機件易於蝕損，雖二十四年八月，曾經赴滬入塢小修一次，為期祇有五天，惟經年之後，必須大修，恐非短時間所能成事，影響於聯運事業者甚大。茲擬照原有式樣，而略加改良，添購渡輪一艘，以資代替。

(三)督飭各站修理並改造機車車輛 各路前受軍事影響，機車車輛損壞甚多，嗣經鐵道部飭各路過軌機車車輛，互相交換。惟此項機車車輛車身損壞及機件缺乏者，實居多數，已督飭各路趕緊修理。又粵漢路湖鄂段修理機車車輛，缺少配件，已向英國訂購車軸、輪箍、彈簧等料，以供修換之用。再北甯路之唐山機廠，膠濟路之四方機廠設備，比較其他鐵路機廠稍為完備，故唐山機廠自造二一八一二式機車二輛，並改造三等飯車，及添造二輛臥車；四方機廠利用舊車車架型，以備用鍋爐及動輪，自裝第五二三號機車一輛，並改造四十噸蓬車二輛為冷藏車，並改頭二等客車三輛為三等臥車，改造十五噸蓬車二輛為牲畜車，改造十五噸蓬車六十輛為二十噸蓬車。平綏路之南口機廠，設備不如北甯路之唐山及膠濟路之四方兩機廠，亦利用舊有客車底架，添造較好之客車十輛。

(四)增設隴海路機車房及電力廠 隴海西段路線展長，而海港工程亦在進展，關於該路東西兩方之機務設備，不能不隨之擴充，故先後計劃增設瀋陽、西安兩機車房，並於機車房內附設修理廠，裝置機器，以備小修機車車輛之用。至於海港工程，積極進行，將來完成之後，隴海出口入口之貨，自必匯集於此，故擇地於孫家山籌設機器房一所。又鄭州地處衝要，車站及停車場暨總局需用電力甚多，現亦籌設電力廠一所，俾將來用電可以自給。

(五)籌設粵漢路衡州機車房，並建築兩段西村機廠 粵漢路株韶段南北同時動工。衡州為物產豐富之區，將來株州至衡州一段路線完成，則衡州商貨之運輸，自必繁盛，且其地距離長沙八十餘英里，中間並

無機車房，故衡州有設機車房之必要，業已籌劃進行。又該路南段路線逐漸北展，機車車輛年有增加，而廣州黃沙機廠地址狹小，設備簡單，不足以應付需要，茲已擇定距離黃沙二英里之西村地方，另建新廠，並已先向英國訂購機器二十四種，發動設備一副，廠屋鋼架全副，電動起重機四副。

(六)制定國有鐵路聯運車輛檢驗及修理規則 各路檢驗及修理車輛，其方法並不一律，因之聯運車輛過軌，檢驗人員之意見，不免時有分歧，鐵道部爰制定國有鐵路聯運車輛檢驗及修理規則二十八條，頒行各路，使各路檢驗人員之意見，歸於一致。該項規則本為各路平時所應遵守，惟因各路年來受軍事影響，車輛之損壞，迥異尋常，路收方面亦以支絀者為多數，倘目前對於過軌車輛，遽施行嚴格之檢驗，則各路或以經濟、材料及時間上之限制，修理不及，聯運前途更將因是發生障礙，故同時訂定暫時過渡辦法五項，並限期趕修車輛，逾期仍應照本規則辦理，不得再行推延。

#### (庚)技術標準事項

查統一鐵道技術標準之目的，在求便利聯運、節省材料、並增進工機號電一切設備之效能，故每一標準審定之際，必須參酌各國最新方式及其改良演進過程，對於國內鐵路列車載重、速度及疎密、軌道機車構造、材料設備製造來源、以及經濟狀況、運輸需要，尤應審度現在，兼顧將來，加以深切研究，方期審訂結果，得以適用。每一草案完成後，並須徵求各方意見及專家批評，一再研究修改，以收精益求精之效。茲將四年來審訂標準工作，分述如次：

(一)草案業經二次修改，再加整理即可公佈者，計有建築標準及規則、鋼軌、魚尾板及其他扣件、墊板、道岔、國產及國外產枕木、道岔及橋梁枕木、水泥及混凝土、機車車輛用材料，如輪箍、鑄鋼等規範，並各項軌道標誌及墊板等標準。

(二)草案在二次修改中者，計有機車及電機實用等規範，全鋼平車及石碴車、鋼架木底平車等規範及標準

，輪箍及量規等等標準，並電線路跨越鐵路裝置規則。

(三)第一次草案業已完成者，計有全鋼蓬車及高邊車、鋼架木底蓬車及高邊車等規範及標準，貨車通用部份及客車轉向架，單軌雙軌提軌截面、各號道岔及普通車站軌道佈置、五十公斤及三十公斤鋼軌等標準，調車電話規範、並號誌術語符號及表象。

(四)現在研究擬訂第一次草案中者，計有各種重量鋼軌用魚尾鉸及扣件、車輛最大限及載積限、機車煤水車通用部份等標準，養路規程，供電線路建築及機械式，機電式號誌等規範，並各等臥車及座車、飯車、行李郵政及守車、落底車等規範及標準。前經設計洋灰軌枕五種，交由津浦鐵路區別地段，分期試驗，現在車站內試驗已至第三期，車站外直道及平坡上試驗尚在第一期中。

除前各項工作外，尚須審訂各式涵洞、鋼橋、混凝土橋梁、軌道工具、各項車站設備、低底重載車、分箱車、櫃車、冷藏車、鍋爐通用部份及配件、電信供電及號誌各項標準及規範。又查歐美各國對於鐵道技術標準，長期研究，日新月異，國內鐵路行車及經濟情形亦常有變遷，所有標準審訂之後，仍應隨時研究，以資改進。

#### (卯)材料事項

(一)各路材料之統籌整理 各路材料之分類編號名稱，均各依其習慣而定，以致參差不齊，對於統一管理支配之進行，殊有妨礙。為整理劃一起見，經鐵道部征集國營各路原有辦法，並參考美國鐵路協會材料分類成法，分別審核，編成國有鐵路材料分類編號名稱彙編草案一巨冊。以鐵路常用材料分為一百類，類下分項，項下分節，節下分目；每一材料，其編號數目限定八位，以期簡賅而便管理稽核。並為鄭重審慎起見，將該編印發各路，詳細研究，現在各路意見，多數已經呈復。一俟復齊，再集專家審議修訂，付印分發，俾資遵循，而歸一律。

(二)各路材料之統籌購置 鐵道部為統一各路購置材料起見，曾在部內設置購料委員會，專司各路購置材料工作。惟各路購置材料種類數量之多寡，胥視業務狀況為轉移；在二十年十一月以前，各路當改革之後，尚未恢復平時狀態，無暇着手整理，所需修養材料，或勉用舊存，維持現狀；或就地採購，暫應急需；均未能通盤籌劃，就營業之需要，作統計之研求，故代各路經購材料，種類不多，數量亦少。自二十年十一月以後，各路對於整理，漸能逐步推行，因而材料之需要，較往年激增，訂購手續，亦漸繁雜。茲將鐵道部購料委員會已辦及擬辦事項，簡述如下：

(1)變更組織 組織方面，向分文書、審核、調查三組。現因各路從事整頓，購料數額，較前益增，處理事務，不敷支配，對於材料通盤籌劃之問題，更難兼籌並顧。爰於二十三年六月間，增設採購一組，將各組人員略加調動，重行分配，以期工作效率之增高。

(2)縮短購料時間 查各路請購材料，具單呈部，經各主管司令處審核批准後，發會標購，所需時間，大抵為時月餘；由該會擬具招標或函詢章程及材料規範圖說明等項，登報招標，約需時六星期至八星期；開標後，即付審查選標，有時徵詢路局意見，始能決定擬具合同，自商家簽選合同，至銀行開妥保函手續，至快亦需時一月；訂購後至交貨，凡外洋材料，大抵須四五月，方能運到。故綜計自路局請購起至交貨止，其間需時約八九個月之多；而驗收及付款時間，尚未計入。手續如此繁重，似有澈底改良之必要。查各路材料分配預算，早經核定，凡請購之經常材料，對於預算及規範，如無抵觸之處，審核方面似可減少繁雜，時間上當可節省不少。現擬將各司廳會處審核手續，設法簡化，以求敏捷，庶事務易於集中，於躉購辦法，亦多裨益也。

(3)購辦方法 目前購料情形，因各路狀況不同，沿用自有規範，遂不得不分別單獨零星採購；此種辦法，無形中受價格及兌換之累積損失，未免過鉅。改良之道，擬首舉躉購料預算，先決定各路

在會計年度所需修養材料數量，應分幾次標購，預定需要時間，規定交貨期限；他如各路解款方法，並須通盤訂定。各路如能一致進行，標購時自易不分路別，按照材料種類、名稱、數量、品質規範，臬案辦理；數量既大，開標後，自可與大廠家直接交涉，價格定可低廉，手續從而節省，庶可收集中之功效，而得躉購之利益。自二十三年五月間，該部曾令各路將二十三年度日常修養所需大宗材料，一次填單呈部請購。辦理以來，零星請購之重複手續，簡省已多，對於集中購料之宗旨，漸能全盤顧及。二十四年三月二日，復令各路將二十四年度修養大宗材料，仍行臬總請購，以便躉購。

- (4) 提倡國產材料 我國鐵路開辦數十年，以國內輕重工業尚未發達，致路局重要材料，不得不購自外洋，漏卮之巨，無法杜塞。現為振興國內實業及提倡國產材料計，在價值相當、運用合宜原則下及可能範圍內，盡力購用，以代外貨，如油漆、枕木、養氣、鋼鐵鑄件、電料等，凡屬國人經營之商行工廠，確有承辦能力者，或訂立長年合同，或隨時分批購用，或先交由各路化驗檢試，以為提倡根據。總期杜一分漏卮，即挽回一分權利，逐漸推行，以期盡利。
- (5) 籌設材料試驗所 查材料試驗，關係選材甚巨，計其工作之重要者，約有四端：一曰擬定材料規範；二曰訂立試驗標準；三曰研究國產材料；四曰改造路用材料。必四者俱備，庶購辦材料有所依據。料得其用，款不虛擲，而研究國產材料，可以代替舶來品問題，尤為當前之急務。我國國有各路現有之試驗機關，大致均未臻完善，而所能担任工作，亦祇化學分析之一部，對於物理試驗，則因設備不精，不能充分辦理，長此不設法改進，實不足以資應付；故大規模之材料試驗所，實有及時籌設之必要。惟因經費、人才問題，一時不能解決，祇能一面積極計劃，一面先從改良京滬、滬杭甬兩路物料試驗所入手，以應目前需要。

- (6) 參考材料 現有各種統計能供材料參考者，為數不多，樣品、陳列室更付缺如，故選擇時，僅能依照路局規範選擇商家，而於材料是否經久耐用，國產材料能否適合需要，新製出品可否採用等問題，以及世界金融市場情形，均未遑顧及。現為補救起見，已着手由調查組實事搜集各種參考材料，以供研究。如各路大宗材料數量價值及規範、各種出產品來源品質及價格、製造廠家樣本及標本、五金價格及匯兌率、以及各商行信用等，或編成統計，或闢室陳列，以資參考。

(三) 車軸油代用及自製之研究提倡 車軸油一項，為鐵路行車消耗之大宗材料，每年需用為數極鉅。而該項油料，本國從前未有出產，悉數仰給外洋，不特漏卮可驚，且於種種方面，俱嫌不便，自宜設法替代。查平漢、道清兩路線產有草麻子油，曾經各該路替代試用。前為鄭重試驗，以便提倡推廣起見，經將該油分送中央、交通兩大學試驗，並發津浦、京滬兩路試用。旋據京滬路等復報，該項草麻子油，倘再鑲加礦物油，則其效用尤佳。近據上海中國製油廠呈報自製潤滑油，附送說明書，聲請飭路調查試驗。旋據復報，該商全係國人股本，於二十二年十一月向實業部註冊，設廠於上海打浦路，以草麻子油及菜油提製油料，其中以夏季車軸油、機器油等為最優。故經即通行各路，採擇試用，期塞漏卮。

(四) 低磷銑鐵之發明自製 鐵路機廠鑄鋼爐內鑄鋼所需低磷銑鐵，向均購自外洋。茲膠濟鐵路工程師張名藝發明利用破廢鋼料加以適量之化學材料，製成低磷銑鐵塊，考其成分，製煉鑄鋼，成績良好。經通行各路悉心研究辦理，以期廢物利用。

#### 丙、業務之改進

① 厲行貨物負責運輸 在民國二十一年九月以前，各路皆採不負責運輸制度，即在鐵路運輸之貨物，如有損失或損壞，其過失無論是否屬於鐵路，但鐵路絕不負責，對貨物之損害，絲毫不予賠償，故貨

商在鐵路運輸貨物，可謂毫無保障。貨商以鐵路運貨不負責之故，祇能假手於轉運公司，任其剝削而無可如何，以致貨物之成本加昂，銷路不暢，其因此蝕及血本者，則從此不敢再運。貨物既不能流通，鐵路收入亦為之大減。而社會經濟亦蒙受莫大之損害。非改革運輸制度，不能使鐵路貨運活暢，故應厲行負責運輸制度，俾鐵路所運貨物，既能迅速運出，又能安全達到，倘有損害，咎在鐵路者，立即賠償。至於貨物運出之次序，則以託運之先後為憑，一掃往日私售車皮之弊。鐵道部當以極短時間之籌備，即於二十一年九月一日由京滬滬杭甬暨津浦路首先舉辦，南潯、平漢、膠濟、北甯、正太、道清、隴海、平綏、湘鄂各路，先後相繼實行，迄今三年，全國各路除廣九及廣韶兩路外，其不負責運輸，已悉歸自然淘汰，而一律改訂負責運輸制度，貨商受利，鐵路貨運進款，亦年有增益。

②籌辦倉庫保管 鐵路任務，不祇運輸貨物一端已也，即於開發沿線農村，調整物價，亦有連帶責任；故發展運輸之外，尚須經營倉庫事業，使鐵路運輸之貨物，固有堆存之所，即農村或有過剩之產品，亦可以最低廉之費用，寄存於鐵路倉庫，待價而沽，以免豐歲有毀賤傷農之虞。但當我國鐵路初建時，鮮有明瞭倉庫如是其重要者，故各路倉庫極其缺乏。即已建有倉庫者，亦不明所以利用之法。而現時鐵路財力又斷難立將各路需要之倉庫，一一添建，故鐵路在實行負責運輸時，預將負責費專款存儲，以為增加鐵路設備之用。此項收入係陸續存儲，曾由鐵道部令飭各路擬具建築倉庫十年計劃，以便實施。現已有數路擬訂計劃，開始進行，鐵道部亦同時擬訂鐵路倉庫保管貨物章程及倉庫保管辦事細則，俾現有倉庫，得以儘量利用，將來完成者，亦有完善之章程以為依據，則倉庫之功用愈顯。……

③推廣各項聯運 (一)增加聯運鐵路：自民國二年實行聯運以來，計已加入辦理聯運之鐵路，有京滬滬杭甬、津浦、膠濟、北甯、隴海、平綏、正太、道清、平漢等十路，惟湘鄂、浙贛、南潯，以及正太鐵路榆谷支線，尚未加入聯運，沿路客商均稱不便，遂於二十三年十月起，該路等籌備加入客貨聯

運，并已先後實行矣。(二)增加聯運車站：各聯運路，以前均以客貨稀少，營業未曾發達各站，迄未列入辦理聯運，現經切實調查，將隴海路之渭南、西安，津浦路之鄒縣、福履集，浙贛路之湖鎮、安仁、上饒、新塘等站，平綏路之清華園，膠濟路之四方等十七站，加入辦理旅客聯運車站；京滬滬杭甬路之上北、杭州、蘇州、無錫、鎮江，道清路之各站，以及隴海路之華陰、臨潼兩站，加入辦理聯運遊覽車站，平綏路之西直門、南口等各站，平漢路之湯陰、彰德，隴海之東泉店，正太之北楊村站，加入辦理負責貨物聯運車站，隴海路之潼涇段，膠濟之黃台及南潯之南昌站，加入辦理水陸聯運站。并粵漢鐵路南段與廣花及湖南公路辦理聯運。……

④創辦鐵路營業所 鐵路為營業性質，故辦理客貨運輸，應以便利客商為主旨，發展營業為前提。歐美各國對於鐵路營業，在商業繁盛區域遍設營業所，以廣招徠，而便客商。鐵道部為應社會之需要，謀客商之便利計，即於民國二十二年五月令飭津浦、京滬、滬杭甬路在城市適中地點或商業繁盛中心，創辦營業所，以冀達到商業化之目的。旋據京滬等路先後呈報：(一)京滬路：上海營業所，於民國廿二年八月廿一日開辦；上海南市營業分所於民國廿三年一月一日成立；南京營業所於民國廿三年二月十日開幕。(二)湘鄂路：漢口營業所於民國廿三年一月四日開辦。(三)津浦路：南京營業所天津營業所均於民國廿三年六月一日創立。(四)北甯路：天津營業所於民國廿三年六月一日開幕。(五)隴海路：運城營業所民國廿三年十二月廿八日試辦。(六)平漢路：漢口營業所民國廿四年六月一日成立。俟以上各路營業所辦有成效後，再行推及其他各路施行。

⑤創行列車運行圖管理各路行車 鐵路行車調度，非根據科學方法，難期適於迅速、安全、準確、經濟之行車原則。查列車運行路為合於科學之管理行車辦法，而國有各路五十餘年來，向未利用，行車事務，迄無進步，半由於此，業經鐵道部特繪列車運行圖式樣，并附說明，及使用方法數十條，令行各

路實行。

丁、財務之整理（略）

戊、鐵路教育之推進

①專門教育（一）改革平均招生原則，培植各科應用人才，部令交通大學側重於土木工程人才之培植。（二）選派部路員司，赴歐美實習及補助留外自費學生，培植鐵道專才。（分別學習電氣、號誌、交通經濟、鐵路管理……。）

②扶輪教育：修改管理扶輪學校規則，改良職教員待遇，統籌補充各校設備，添設扶輪小學。訓育方面，在養成學生良好習慣，及獨立自治之精神；教學方面注重於職業上基本知識之灌輸，使其獲得從業之能力。……

③職工教育（一）釐訂鐵路職工教育章制，使臻完備，俾辦理者有所遵循；（二）於各路職工集中處所，擇要設立職工學校，藉助鐵路事業之發展。（三）實施強迫辦法限期完成各路職工識字教育。

己、路警之統一管理（略）

庚、鐵道行政將來努力之方向

①依預定之計劃分年逐步籌謀各新路之展築，以冀實現總理建造十萬英里之遺訓，俾可發展國家經濟，鞏固國防。

②刷新各路財政，同時繼續清理各路內外債款，提高路債信用，以鼓勵投資經營鐵路事業，開濬鐵路建築經費之來源，俾上項逐步展築新路之計劃，得以實施。

③審核各路支出用途，分類詳定標準預算，嚴格執行，以清除糜費積弊，俾可因運輸成本削減，改低客貨運價，而輕商民負擔。

④工事方面，除從事整理舊路，補充設備，俾增加各路之運輸能力，并以策行車之安全外，并積極籌謀各路聯運之設備，如擴展首都輪渡，規劃武漢過江橋梁，并漢口之平漢、粵漢、川漢、三路總調車場。籌建各路沿線各站之貨物堆棧，并添建調車叉道與卸貨月台等等，俾各路脈絡貫通，聯成一氣，營業充份發展。

⑤擴大鐵路與公路航路間之聯運範圍，改進客貨運輸之種種手續與方法，以謀客貨之暢行。

⑥在不損害國家經濟原則之下，對於國產農工礦業各出品之運價，再行設法減輕，以輔助工業之發展及農村經濟之復興。

⑦調查路用各項材料，凡現有國貨可代替者，儘量採用，缺乏者并設法自行次第仿製，俾塞鉅大之漏卮。

⑧規定各路員額，整頓人事管理制度，并嚴行考核標準，與關於員工福利各項規則，以增進各路內務工作之效率。

⑨增厚路警之實力，并嚴格訓練警士，使完全成軍隊化，以保護路產及行車之安全。

以上為將來鐵道行政所懸之目的，大要以整理舊路為建築新路之張本。此後當督促一一實施，限以時日，責以事功，以漸我國鐵道前途，可由疲困而漸入於昭蘇之境，斯則尤為目的中之目的也。

### 第十三節 民國三十四年行政院向六全大會報告

自民國十七年鐵道單獨設部，至二十七年一月，鐵道部因戰事影響，政府西遷而撤銷，鐵道業務，復歸交通部辦理。在此十年間，鐵道建設進展甚速，成效亦卓著；其詳細情形，在本章第一節至第十二節中，可略窺其端倪。本節報告，係行政院從政同志，民國三十四年五月，向本黨第六次全國代表大會所提出之「行政院工作報告書」，



有關交通工作報告中之鐵路有關部份。此一報告，完全是抗戰期中，後方搶建鐵路之情況，與鐵道部時期建築全國鐵路之完整計劃不同。抗戰軍興，鐵路沿線，首先變為戰場，進則搶險趕修，退則拆動炸橋，鐵路存廢，完全以軍事進退為準則。但後方鐵路，則日夜趕工，急求修通；又以當時國內外局勢，不時演變，尤難於按照計劃進行，甚至某路剛剛修通，旋因戰事而拆毀者亦比比皆是。當時有所謂「方慶新路之完成，而看路精華已喪失殆盡」。現在報告及各種統計表報，即可知全國鐵路員工同志，在抗戰期中之艱苦奮鬥及惨淡經營之一般矣。茲摘錄其原報告如下：

1. 新築鐵路工程，自武漢淪陷以迄太平洋戰事爆發後，新路工程，多在叢山瘴癘之區，材料缺乏，工糧不裕，物價騰昂，均足影響施工，加以國內外局勢，不時演變，尤難按照原定計劃循序推進，在此期中，新築鐵路已經完成者，總計一八七五公里，而因淪陷或拆除破壞者一三九九公里，現在通車營業路線為此數年間所增築者，僅有四七六公里，茲列表如次：

新築鐵路工程進展概况表

三十四年三月底調製

| 路別   | 全線地段及長度 |            | 已完成地段及長度 |     | 開工年月竣工年月 |    |    |    | 現 在 狀 况                             |
|------|---------|------------|----------|-----|----------|----|----|----|-------------------------------------|
|      | 起訖地點    | 公里         | 起訖地點     | 公里  | 年        | 月  | 年  | 月  |                                     |
| 湘桂鐵路 | 衡陽鎮南關間  | 幹線<br>一〇二七 | 衡陽桂林間    | 三六二 | 二六       | 一〇 | 二七 | 一〇 | 卅三年十一月淪陷                            |
|      |         |            | 桂林永福間    | 四五  | 二七       | 八  | 二八 | 一六 | "                                   |
|      |         |            | 永福柳州間    | 一六九 | 二七       | 八  | 二九 | 一  | "                                   |
|      |         |            | 鎮南關寧明間   | 六七  | 二七       | 四  | 二八 | 七  | 廿八年十二月因敵犯邕甯開始拆除現已淪陷                 |
|      |         |            | 柳州來賓間    | 七〇  | 三〇       | 四  | 三二 | 一〇 | 卅三年十一月淪陷                            |
|      |         |            | 零陵支線     | 一四  | 三二       |    | 三三 | 三  | "                                   |
|      |         |            | 大灣支線     | 二〇  | 三一       | 九  | 三二 | 三  | "                                   |
| 湘黔鐵路 | 株州貴陽間   | 幹線<br>一〇〇五 | 株州藍田間    | 一七五 | 二五       | 七  | 二八 | 一  | 二十八年一月株州至藍田通車營業後五月因湘藏緊急開始拆除所有路料移築黔桂 |
|      |         |            |          |     |          |    |    |    | 本路自二十九年計劃趕定於三十一年底完成正在               |

|      |        |           |                                     |                            |                          |   |
|------|--------|-----------|-------------------------------------|----------------------------|--------------------------|---|
| 滇緬鐵路 | 昆明滾弄間  | 幹線<br>八八〇 | 昆明安甯間                               | 三六二七                       | 二二三                      | 發動廿五萬工人積極趕修之際因太平洋戰事影響遂於卅一年四月停工結束只將已成之段交川源公司管理營業                   |
| 敘昆鐵路 | 昆明敘府間  | 幹線<br>八五九 | 昆明曲靖間<br>曲靖霑益間                      | 一六〇二七<br>一四三三              | 二二三〇<br>三三               | 昆明曲靖段利用滇越軌道先行通車移交川滇鐵路公司總經理管理營業官威曲年停工結束，因無軌料卅年係拆移滇緬路安甯長坡間軌鋪設已接通行車。 |
| 黔桂鐵路 | 柳州貴陽間  | 幹線<br>六二〇 | 柳州宜山間<br>宜山金城江間<br>金城江獨山間<br>獨山清泰坡間 | 九五二八<br>七一〃<br>二三八〃<br>八〇〃 | 九二九<br>〃三〇<br>〃三三<br>〃三三 | 卅三年十一月敵犯桂黔全線一度遭敵蹂躪現在柳州南丹段復軌工程準備都勻                                 |
| 寶天鐵路 | 寶雞北通埠間 | 幹線<br>一五四 | 寶雞石門間                               | 四二二八                       | 五三三                      | 本路工程艱鉅有隧道一百二十餘座初由隴海路局兼辦卅一年成立寶天路局但以趕工預計卅三年起奉令通車。計卅四年七月可            |

|       |                    |              |                   |              |            |  |
|-------|--------------------|--------------|-------------------|--------------|------------|--|
| 隴海鐵路  | 咸陽同官礦場             | 支線<br>一三六    | 咸陽三原間<br>三原同官間    | 四五二八<br>九三二八 | 五二八<br>五三〇 | 本支線為運煤而設咸陽黃堡鎮間一三公里辦理客貨營業至礦場十三公里因有隧道經費不敷故改建便道。通至礦場運量受其限制。 |
| 粵漢鐵路  | 株州板塘舖間<br>白楊支線     | 幹線三〇<br>支線一四 | 株州板塘舖間<br>白石渡楊梅山間 | 三〇三〇<br>一四三二 | 三〇<br>八三二  | 本支線為運煤而設現已淪陷   |
| 綦江鐵路  | 江口之貓兒沱<br>間至綦江之三溪沱 | 八五           | 貓兒沱五岔間            | 三九三一         | 七          | 本路為運輸重要礦產而設原定鋼軌由兵工署供給現約一俟鋼軌製成即可鋪軌大                       |
| 復浙贛鐵路 | 上饒江山間<br>玉山江山間     | 八六           | 上饒玉山間<br>玉山江山間    | 四二三三<br>四五三三 | 三三三<br>二三三 | 本路於卅一年因浙贛戰事一度全線淪陷逐漸收復乃搜集遺料恢復交通                           |
| 成渝鐵路  | 成都重慶間              | 五三三          |                   | 二六           |            | 成渝鐵路渝內段陸續涵洞暫大完工因材料不能運入                                   |

|        |   |                  |
|--------|---|------------------|
| 總計     | 一、八七五公里                                       | 完工總數內綦江路三十九公里未計入 |
| 測量鐵路路線 | 定測完竣者 三、〇四七公里<br>初測完竣者 二、〇九四公里<br>開始初測者 七〇〇公里 | 共五、八四一公里         |

2. 鐵路業務 各鐵路路線多因戰事之演變，逐漸縮短，二十七年四月，全國通車各路，計有四、九九九公里，現在僅存九二二公里，另有滇越鐵路之滇境一段長二八八公里，故現在後方營業鐵路尚有一、二〇八公里。其業務之重要措施，計有舉辦直達通車及水陸空聯運。凡各鐵路軌道唧接者，均互通車輛辦理客運聯運，又粵漢鐵路與招商局、民生公司會辦水陸聯運，平漢、粵漢兩路與中國、歐亞兩航空公司會辦陸空聯運，隴海路、西北公路與歐亞公司亦會舉辦重慶長安間之陸空聯運。次為改良車輛調度，最初由鐵道運輸司令部與各路局合作統籌調度，繼在鄭州設立總調度所。旋戰局演變，調度中心移至株州，武漢撤退，浙贛中斷，乃將總調度所撤銷。湘桂黔桂通車後，與粵漢經常舉行三路調度會議，編組運煤專車及軍運列車。并加強運輸設備，在各路添建岔道，抽換枕木，改良坡道灣度，購備機煤，及修車材料，因之歷次戰役，尚能擔負搶運軍品及公商物資之任務。茲將各路歷年里程變遷及七年以來各鐵路運輸數量概況，分別列表於左：

各鐵路歷年營業里程表

三十四年三月底調製

| 路別    | 27年3月 | 28年3月 | 29年3月 | 30年3月 | 31年3月 | 32年3月 | 33年3月 | 34年3月 |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 津浦蚌埠段 | 二六五   |       |       |       |       |       |       |       |
| 平漢南段  | 五四四   |       |       |       |       |       |       |       |
| 隴海    | 一五六二  | 五四二   | 五八七   | 五八七   | 六八〇   | 六八〇   | 六八〇   | 四五五   |
| 南潯    | 二二九   |       |       |       |       |       |       |       |
| 粵漢    | 一四四五  | 四五二   | 四五二   | 四八一   | 四八一   | 四八一   | 四九五   |       |
| 廣九    | 一七九   |       |       |       |       |       |       |       |
| 浙贛    | 九九八   | 四三八   | 四二四   | 四二四   |       |       | 八六    | 八六    |
| 簡碧石   | 一七七   | 一七七   | 一七七   | 一七七   | 一七七   | 一七七   | 一七七   | 一七七   |
| 湘黔    |       | 一七五   |       |       |       |       |       |       |
| 湘桂    |       | 三六一   | 六〇二   | 五三五   | 六三五   | 六二五   | 六三九   |       |

|   |   |      |      |      |      |     |     |      |      |
|---|---|------|------|------|------|-----|-----|------|------|
| 川 | 滇 |      |      |      |      | 一九六 | 一九六 | 二〇四  | 二〇四  |
| 黔 | 桂 |      |      |      | 九五   | 一六六 | 一六六 | 四七四  |      |
| 滇 | 越 |      |      |      |      |     |     | 二八六  | 二八六  |
| 合 | 計 | 四九九九 | 二二四四 | 二二三二 | 二二二八 | 九二二 | 三三五 | 三〇四二 | 二二〇八 |

各鐵路歷年運量概況表 (一)

三十四年三月底調製

| 項 別  | 人 數       |          |           |                     |                     |       |
|------|-----------|----------|-----------|---------------------|---------------------|-------|
|      | 總 計       | 軍 士 人 數  | 旅 客 人 數   | 軍 士 占 總 人 數 之 百 分 數 | 旅 客 占 總 人 數 之 百 分 數 |       |
| 二十七年 | 八,五三,九〇〇  | 二,〇五,〇〇〇 | 六,四八,九〇〇  | 一 四・〇〇              | +                   | 七六・〇〇 |
| 二十八年 | 一〇,六三,一〇〇 | 二,四七,〇〇〇 | 七,八四,一〇〇  | 一 四・〇〇              | +                   | 八六・〇〇 |
| 二十九年 | 一三,〇五,四〇〇 | 二,九六,七〇〇 | 九,〇七,七〇〇  | 一 四・六五              | +                   | 七五・三五 |
| 三十年  | 一四,二四,三〇〇 | 二,〇九,六五五 | 一二,一四,六四五 | 一 四・七六              | +                   | 八五・三三 |
| 三十一年 | 一三,四九,六六六 | 二,三三,七五五 | 一一,一五,九一一 | 一 五・六四              | +                   | 八四・三五 |

|      |          |          |           |        |   |       |
|------|----------|----------|-----------|--------|---|-------|
| 三十二年 | 一八,九七,七九 | 二,九四,四五六 | 一五,〇三,三三四 | 一 五・七三 | + | 八四・二七 |
| 三十三年 | 九,六八,三三  | 一,五九,八六  | 七,〇八,四七   | 一 六・三六 | + | 八三・六四 |

各鐵路歷年運量概況表 (二)

三十四年三月底調製

| 項 別  | 噸 數      |          |          |                     |                     |         |
|------|----------|----------|----------|---------------------|---------------------|---------|
|      | 總 計      | 軍 品 噸 數  | 貨 物 噸 數  | 軍 品 占 總 噸 數 之 百 分 數 | 貨 物 占 總 噸 數 之 百 分 數 | 包 裹 噸 數 |
| 二十七年 | 七,五〇,〇〇〇 | 一,三九,〇〇〇 | 六,一一,〇〇〇 | 一 七・〇〇              | 八三・〇〇               | —       |
| 二十八年 | 三,五〇,〇〇〇 | 六五,〇〇〇   | 二,八五,〇〇〇 | 一 七・〇〇              | 八三・〇〇               | —       |
| 二十九年 | 二,六三,八二  | 四九,〇〇〇   | 二,一四,八二  | 一 七・四三              | 八二・五六               | —       |
| 三十年  | 二,三三,三四〇 | 五三,〇〇〇   | 一,八〇,三四〇 | 一 二・三〇              | 八七・七〇               | 五,〇〇〇   |
| 三十一年 | 二,〇九,四〇  | 五〇,五六    | 一,五九,八四  | 一 三・四〇              | 八六・六〇               | 三九,二二   |
| 三十二年 | 二,七二,四九  | 四九,〇〇〇   | 二,二三,四九  | 一 三・六               | 八六・四                | 二六,〇五   |
| 三十三年 | 一,六一,〇〇  | 三〇,〇〇    | 一,三一,〇〇  | 一 五・五               | 八四・五                | 二九,〇〇   |

附註：本表除包裹噸數根據運量統計及二十七、二十八兩年係營業進款與運貨指數估計外餘均根據統計年報

3. 交通器材之積運儲轉與利用 交通部於二十七年設立材料司，主持交通器材之集中採購與統籌調撥，經在漢口設立武漢儲轉所，辦理各鐵路疏運材料之儲存運轉，先後在鄭州以西搶料五千噸，運往蔡家坡存儲，在鄭州以南搶料三萬三千噸運往衡陽、全縣、桂林等處分別設立廠庫存儲，舊路維持材料之補充，新路建築材料之供應，悉以是賴。繼在香港設立港粵辦事處，與外商辦理材料之訂購洽運，凡經由粵漢鐵路北轉衡陽之鋼軌、橋梁、枕木、洋灰等器材約三萬三千噸，並利用水路自廣州轉梧州以達桂林、柳州者一萬五千餘噸。廣州淪陷後，設立海防辦事處，先後運進鐵路器材二萬噸，電料約七千噸。二十八年二月復在柳州設立材料運輸隊，辦理同登至柳南間之運輸，並兼辦柳淪間料運。海防失守後，又在仰光設立代表室，辦理科運，先後運入電料公路材料共約一萬餘噸。滇緬路線隔斷後，外洋材料僅賴中印空運進口，爰於三十二年二月在印度新德里設立駐印總代表處，在狄不魯加設立東區代表處，卡拉齊設立西區代表處，分別辦理外料接收儲轉內運及對外接洽聯繫事宜。交通器材內運數量得以逐年增加，計三十一年度內運交通器材不過數十噸，三十二年度增至七百餘噸，三十三年度增至一千六百餘噸，本年度截至三月底止，已達二百三十餘噸。……

七年來先後創設及與其他機關合辦之製造工廠計有十一單位。……各鐵路機廠拆卸搶運之機器材料，集中於漢口株州等地者，計約三萬八千餘噸，或陸續疏運後方，或分配於各鐵路，先後建立各機器廠，藉以增產，株州機廠規模粗具，因敵機轟炸，無法工作，所有機器材料經分配全州、興安、桂林、蘇橋、柳州各廠，如桂林、全州、柳江、黔中各機廠，皆係選擇各鐵路疏運機器裝置，桂林機廠撥歸湘桂鐵路應用，全州廠以修理機車車輛，煉製鋼鐵等為主要工作，柳州廠以製造機車，車輛配件機器工具，鍛鑄品等為主要工作，黔中廠以製造驛運車輛，汽車配件等為主要工作，現正籌劃擴充黔中機廠，並擬在都勻、天水籌設新廠以應需要，茲將歷年各鐵路機車車輛概況列表於左：

歷年各鐵路客、機、貨車輛概況表

| 路 | 別 | 車 | 類 | 數 | 年 | 度 | 備註 |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
|   |   |   |   |   |   |   |    |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| 湘 | 黔 | 機 | 客 | 車 | 七 | 二 | 二  | 七 | 二 | 八 | 二 | 九 | 三 | 〇 | 三 | 一 | 三 | 二 | 三 | 三 | 備 | 註 |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|   |   |   |   |   |   |   |    |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   | 貨 | 車 | 五 | 〇 | 五 | 三 | 五 | 二 | 七 | 二 | 七 | 二 | 六 | 二 | 二 | 二 | 二 | 二 | 二 | 二 | 二 |
|   |   |   |   |   |   |   |    |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| 貨 | 車 | 五 | 二 | 七 | 二 | 七 | 二  | 七 | 二 | 七 | 二 | 六 | 二 | 二 | 二 | 二 | 二 | 二 | 二 | 二 | 二 |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|   |   |   |   |   |   |   |    |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   | 機 | 客 | 車 | 二 | 二 | 九 | 二 | 七 | 二 | 七 | 二 | 七 | 二 | 七 | 二 | 七 | 二 | 六 | 二 | 二 | 二 | 二 |
| 貨 | 車 | 三 | 二 | 五 | 三 | 五 | 七  | 三 | 五 | 九 | 三 | 五 | 九 | 三 | 五 | 九 | 二 | 五 | 九 | 二 | 四 |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|   |   |   |   |   |   |   |    |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   | 機 | 客 | 車 | 一 | 四 | 五 | 一 | 六 | 五 | 七 | 三 | 五 | 九 | 一 | 七 | 三 | 五 | 九 | 一 | 五 | 三 | 二 |
| 貨 | 車 | 一 | 六 | 五 | 一 | 六 | 五  | 七 | 三 | 五 | 九 | 一 | 七 | 三 | 五 | 九 | 一 | 五 | 三 | 二 | 二 |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |

| 川   |    | 黔   |    | 湘   |     | 浙   |     | 粵   |     |
|-----|----|-----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 貨車  | 機車 | 貨車  | 機車 | 貨車  | 機車  | 貨車  | 機車  | 貨車  | 機車  |
| 六〇  | 一四 | 一   | 二七 | 一〇二 | 一五五 | 一〇九 | 二二九 | 二三五 | 三三六 |
| 一四七 | 二八 | 六〇  | 一六 | 三四一 | 二九  | 一〇九 | 二二九 | 三三三 | 一〇九 |
| 二五二 | 二八 | 二八  | 二二 | 四五二 | 二八  | 八二  | 二二九 | 六三五 | 二八二 |
| 二三五 | 二八 | 六六八 | 六三 | 三三六 | 二八  | 八一  | 二二九 | 七六一 | 八一  |
| 二三四 | 二八 | 九五八 | 八二 | 三二四 | 二八  | 七三  | 二二四 | 七六一 | 七三  |
| 二二二 | 二五 | 一五九 | 二四 | 二八七 | 九〇  | 七三  | 二二九 | 七六六 | 七三  |

| 綦江 |    | 整理委員會 |    | 滇越  |    |
|----|----|-------|----|-----|----|
| 貨車 | 機車 | 貨車    | 機車 | 貨車  | 機車 |
| 二〇 | 三  | 一六四   | 三三 | 三三八 | 三三 |
|    |    | 一六四   | 三三 | 三八一 | 三三 |
|    |    | 一六四   | 三三 | 三八一 | 三三 |
|    |    | 一六四   | 三三 | 三八一 | 三三 |
|    |    | 一六四   | 三三 | 三八一 | 三三 |
|    |    | 一六四   | 三三 | 三八一 | 三三 |
|    |    | 一六四   | 三三 | 三八一 | 三三 |
|    |    | 一六四   | 三三 | 三八一 | 三三 |
|    |    | 一六四   | 三三 | 三八一 | 三三 |
|    |    | 一六四   | 三三 | 三八一 | 三三 |

## 第七章 全國各鐵路特別黨部對鐵路之貢獻

本黨為協助鐵路當局推進路務，並提早完成 總理所主張修築之十萬英里鐵路起見，於各路分別設立特別黨部。自民國十二年十二月開始，即在粵漢鐵路設立區分部，民國十七年北伐完成，全國統一後，除正太路因借款關係，延至民國廿一年及東北各省因情形特殊延至民國二十九年始克設立外，所有全國各鐵路，均已於抗戰前設立特別黨部，以後陸續修築之鐵路，亦均陸續設立，其工作成績，如調處各種糾紛，協助辦理員工福利事宜，並訓練員工，尤其在抗戰期間，督導各員工，肅清敵諜，傳遞情報，激勵員工不避艱險，努力軍運，從事破壞或搶修之工作，其對鐵路之貢獻，厥功甚偉，惟以時過境遷，無案可查，想盡種種方法，僅得少數片段之資料，實無法表揚其功績於萬一。茲將所得各項資料，分節述之：

### 第一節 粵漢鐵路特別黨部

#### 一、機工與共匪鬥爭之情形

共匪黨員楊股，於民國十三年滲入粵漢鐵路，充任本黨黨務指導員，組織鐵路工會，與廣九廣三甯陽潮汕等鐵路工會，聯合成立中華全國鐵路總工會廣東辦事處，屢次掀起工潮，挾制政府。因工潮大都發生於機務方面，而鐵路機工，又均係廣東機器工會之會員，不受共匪之利用，常持反對之態度。楊股大憤，於民國十六年一月，下令整編粵漢鐵路工會，明令凡工人參加其他工團組織者，限即脫離原來組織，加入鐵路工會。否則，不准在鐵路工作。於是有廣東機器工會會籍之工人在粵漢鐵路工作者，羣起

抗議，楊殷遂將反抗之洗光、伍英、溫培等一百四十八人，下令停止工作，並限即日離開鐵路。洗光等失業後，到處呼籲，未得結果，迫不獲已，決定於二月十三日率領同志數百人，攜帶武器，各分三路圍攻石圍塘與黃沙，直搗共匪之巢穴。雖為駐軍與路警所阻撓，未能達到預定之目的，然機工實力之強大，足令共匪胆寒。機工會乃召集代表聯席會議，決議定期全體罷工，向黨政機關大請願，及發表告各界民眾書。廣東總司令飭停止鬥爭，並經政治會議廣東分會，召集省市主管機關，機器工會及鐵路工會，各派代表一人組織解決機器工會與鐵路工會糾紛委員會，決議條件六項。其中第三項為「為免除糾紛起見，凡機器工會會員服務於各鐵路者，鐵路工會不得強迫其退出機器工會」。

### 二、機工會維持交通與鐵路工會之改組

自民國十三年起，廣東各鐵路工會，均被共匪操縱，本黨洗光同志等被楊殷開除後，雖經黨政機關之調解，均已復工，但共產黨之囂張跋扈更甚。民國十六年四月十四日，第四軍派士兵一連，保安隊三百名，馳往粵漢鐵路之黃沙站，圍繳該路工會槍械數十枝。廣三鐵路方面，則由錢大鈞李福林兩部各派兵一營，於十五日晨三時開赴石圍塘，繳獲該路工會糾察隊槍械二百餘枝，逮捕共產黨徒十餘人。軍政當局命令機器工會負責維持全省境內鐵路交通，及派員改組各鐵路工會。該機器工會當即遴派具有優良之才能，完善之品格，及與共匪鬥爭有經驗之本黨同志洗光、伍英前往粵漢鐵路，劉章、錢耀前往廣三廣九兩路，梁生、張桐前往齊陽鐵路，丘劍侯、周學海前往潮汕鐵路，分別登記會員，重新改組工會。於是共產匪徒，大都聞風遠颺，其向為共匪裹脅者，則革面洗心，遵從約束。

### 三、調解南北兩段工人歧見

自民國十八年春，粵漢鐵路工會整理委員會委員任仕蘭全家被共產匪徒殺傷慘重，未獲伸雪後，黨

部與工會之活動，幾無形停頓。十九年黃玉軒、湯宏喜、易慶和等被派籌備改選工會。是年秋，召開全路代表大會，選舉呂文德、黃玉軒、李福生、易慶和、朱偉文、曹建修、唐福生、湯宏喜、劉少卿、王榮盛等為理監事，初尚和諧。惟以李福生、易慶和、湯宏喜等為南段路工，呂文德、黃玉軒、王榮盛等為北段路工，彼此地域觀念極深，牢不可破，積怨日增，漸不合作。二十年九一八事變發生，呂文德等北段工人成立粵漢鐵路湘鄂段救國會，竟摒去南段路工，遂無形中儼成兩個派系，日益磨擦，積不相容。二十三年，呂文德因事赴江西萍鄉安源，歸途中行經湖南易家灣時，被一不識之人拖下火車，用繩將其勒斃，棄尸野外水塘內。此案發生後，經呂文德之遺族呈請黨部轉請中央緝兇歸案法辦，未得結果。於是工會與救國會之間，更互不相容。是年多，中央下令將此兩會一併停止活動，另派員整理工會，並責成黨部督導辦理。黨部對各工人曉以大義，應以路務為重，化除意見，週旋於兩派之間，煞費苦心，終能達成親愛精誠，一致團結。

### 四、全路通車後地域之見消除

粵漢鐵路跨鄂湘粵三省，且係分段築成，最初員工意志，極難融洽。自九一八事變後，南北兩段員工之意見，愈鬧愈深，雖經黨部從中斡旋，迄少成效，中央曾派員到路調解，亦無結果。至二十五年五月十日，特別黨部派李可鎮、劉兆洋、歐亞三人為指導員，派黃炳、易慶和、王福階、黃桂生、張廷貴等為工會整理委員，成立工會整理委員會。是年八月一日，湘鄂、株韶、廣韶三段合併，全路正式通車，統屬粵漢鐵路，原有三路局工人，均隸屬粵漢鐵路工會。整委會當即趕辦全路會員登記手續，分三段成立分會，限期推選代表，於二十六年二月一日，在武昌徐家棚黨部大禮堂舉行全路代表大會，當選舉劉志平、林觀暢、劉兆祥、王福階、易慶和、黃炳、傅瑞清、張逸之、李可鎮等九人為理事，王榮盛、



張廷貴、黃俊、曠超、黃桂生等五人爲監事。分別組織理監事會，推進工作，幸大家均能開誠布公，一切進行，尙稱順利，地域觀念，始隨之消除。

### 五、黨政工合作維持鐵路工作

民國三十二年夏，粵漢鐵路爲未雨綢繆計，派員在貴州之獨山，勘定地點，建築宿舍及倉庫多幢，作爲撤退員工及物料之準備。翌年五月，湘北戰事緊張，原設長沙之第九戰區長官司令部撤至樂昌，並令粵漢鐵路撤毀從汨羅江至棲鳳渡之一段鐵路，由棲鳳渡至源潭之一段則仍維持行車。於是路局黨部工會三方面決定均遷至坪石辦公，所有黨部委員科長路局正副局長（其中邱副局長鴻勛因患病西撤）各處室主管，工會全體理監事，及維持棲鳳渡至源潭一段通車必需之員工共三千餘人，均留路工作，其餘員工之不自願疏散者及留路員工之眷屬，與不需要用之機車車輛材料機器工具，一律沿湘桂及黔桂兩路撤退，並選派路局主任秘書熊亨靈同志爲獨山辦事處主任，負一切照料支配管理維持之責任，黨政工三方面高級人員，於三十三年六月撤至坪石，同在一處辦公，遇事隨時商洽決定，竭誠合作，真如臂之使指，無不稱快，如此維持至六個月之久。迄三十四年一月，敵入又三路進攻，包圍郴縣坪石，軍事上決定放棄粵漢路全線，路局遂將所有機車車輛全部拖至樂昌，推到河中，其無法拖運之器材，則就地予以破壞。所有沿線橋樑岔道，亦均破壞無遺。各項任務完全達成後，於是一部份員工由杜局長鎮遠率領撤退至福建之長汀永安三元等縣，其餘大部份員工，則撤至湖南之汝城。

### 六、組織查車隊協助維持客車秩序

民國三十三年初，抗日戰事日漸緊張，社會秩序異常紊亂，散兵游勇及難民無票乘車者甚多，且互

相勾結，夾帶私貨，不惟鐵路收益大受影響，而購票之乘客常無法上車，或擠上之後，無法得到座位，怨聲載道，雖有路警亦徒喚奈何。黨部建議由黨部工會及路局三方面，指派員工組織查車隊，隨車稽查，因之客車秩序漸次恢復，行旅稱便，路收驟增。

### 七、黨路工三位一體推進鐵路業務

民國三十五年五月，粵漢鐵路特別黨部改組後，原有工作人員七十餘人，均轉業於路局而借調在黨部工作，主任委員則兼任路局顧問。全路二十四個區黨部，均有固定之辦公房屋，並經常有幹事三至五人辦公。區黨部之執委及候補執委，均係熱心黨務之各部分中高級主管，及優秀工人充任，且大都兼任工分會理事。黨部確能領導工會竭誠協助路政。凡路局措施合理者，黨部無不儘力推動之。否則，設法糾正之，路局亦能從善如流。凡員工對路政措施有疑難，或本人有何要求及請求解答之事項，除透過工會或區黨部轉請特別黨部向路局詢明或交涉，務求得到答復。其不能准予所請之事項，亦必說明理由使其心服。特別黨部並指定幹事數人專向路局洽詢，並負責當面解答員工所提之問題及撰擬答復，上下內外既無隔膜，感情自極融洽。黨、路、工三方面打成一片，協同推進鐵路業務。

### 八、協助路局加強員工福利事項

特別黨部對於員工福利事項，特別注重，無時不在調查員工之痛苦，而思有以解除之。民三十七年，除建議添設廣州、衡陽、長沙、武昌四個區福利委員會，供應柴煤米豆油鹽等日用必需品外，並協助於沿線各大站開設經濟食堂，理髮室浴室多處。員工在經濟食堂用膳者，所耗只有市面飯菜館所索價值之三分之二或一半不等。理髮室所收費用只有市面所耗之十分之一，浴室則完全免費。

## 九、征求及建議改進路務意見

民國三十七年八月，特別黨部為求集思廣益，以收協助改進路政之實效起見，印發「征求改進路務意見致同志書」，一月之內，收到各同志提出之意見書二百餘份。除一部份過於理想或需款太多，事實上不能辦到，或過於空洞，無切實可行之具體辦法，或挾嫌攻擊不應理會者外，均已轉送路局採納實行。嗣路局召集會議徵詢改進意見，特別黨部另提具體意見三十九條，有裨路政，尤非淺鮮，惜所提之具體意見已無法查抄，茲覺得徵求改進路務意見致同志書原文附錄於後：

附錄中國國民黨粵漢區鐵路特別黨部為征求改進路務意見致同志書

各位同志：

本部對於路政，負有協助改善與發展之責任。本路自復員以來，在器材缺乏，經費短絀，物質條件極不備具之環境下，從事搶修建設，以精神克服一切困難，卒能使車運暢通，路收漸裕，達到差能自給自足之地步，此實為我全體員工同志克盡最大努力之表現，成績昭彰，良用欣慰！惟是值茲戡亂建國，責任倍形艱鉅之時，重以目前物價波動激烈，收支頗失平衡，員工生活，墜陷窘境，尤應持續已往精神，克服當前之困難，創造未來之美景，以副國家社會之期望。第路務紛繁，千端萬緒，欲求鉅細靡遺，臻於至善，端賴博訪周諮，集思廣益，通上下之情，舉利弊之實，以供當局者改進之參考。務望各同志，對於下列各問題，加以研究，各舉所見。

- (一) 有何有效方法，提高員工工作情緒？
- (二) 各部組織及工作，如有冗贅或重複之處，應如何簡化，以提高工作效率？
- (三) 各種設施，如有不甚合理近情等事，應如何改正？
- (四) 如有員工與其工作地點或其職務極不相宜，致礙路務之進展情事，應如何加以調整？
- (五) 有何舊材料可以利用，以節省現款開支？

- (六) 用款用料，有何虛糜，或不甚得法之處？及應如何分別遏止糾正？
- (七) 有何有效方法，以防止機煤偷漏？
- (八) 有何有效方法，取締無票乘車，以增加收入？
- (九) 有何有效方法，減少各種行車事變？
- (十) 列舉旅客貨商對於路局極不滿之事實，並擬具改善意見。
- (十一) 發放各種款項，有何較為簡便之法，可以節省人力，縮短時間？
- (十二) 所辦員工福利事項，員工是否受到實益？及有何應行改進之處？
- (十三) 有無其他員工福利事項，亟須舉辦？但必須路局財力所許可者。
- (十四) 有何生產事業可由附業處經營，而確可獲利以資助辦理員工福利事業者？
- (十五) 其他有關開源節流，興利除弊，與增進工作效能事項。

以上各點，無論是否屬於本身職務範圍內之事項，凡聞見所及，均可提出意見，但須列舉具體事實及詳細辦法，不可專講理論，或挾嫌攻擊，更須顧及路局財力、物力、及權力能否辦到。文字則白話文不拘。倘有不願公開，可用密呈，或約期來本部面陳，當代保守秘密，如確係有價值之建議，本部即核轉路局採納，並商請路局予以獎金或名譽上之嘉獎。其有因建議而增加路收甚巨，節省經費甚多，特別能提高工作效能，與特別裨益路譽者，尤當請路局酌予提升或加薪，以昭激勵。至建議不能實行者，本部亦必將理由告知原建議人。人之好善，雖不如我，甚防我全體同志，感本、先總理大無畏之精神，仗義直言，略無隱諱，一心一德，擊策羣力，共謀路政之發展與改進，庶幾本部協助路政，克親實效，本路幸甚！國家幸甚！主任委員熊亨霖 民國三十七年八月五日

## 十、設招待所免費招待過境路員

民國三十八年五月至八月，行旅極端困難之時，特別黨部指派人員，並撥款在衡陽及株州兩站租用房子三十餘間，免費招待由南京撤退經京滬滬杭甬及浙贛兩鐵路來湖南轉往廣東或廣西之鐵路路員及其

眷屬，暫住一至三日，並派人免費搬運行李，其在衡陽過軌至湘桂黔鐵路者，且派卡車在衡陽站免費運送過江。

## 十一、建議疏散員工及眷屬辦法以安工作人心

民國三十八年夏間，匪軍逼近衡陽，人心惶惶不可終日，特別黨部為安定人心起見，於路局召集黨路工聯席會議，研討應付緊急局勢時，提出對於疏散員工及眷屬之意見數項，當獲照案通過。茲將原提案書如左：

附提案：

查日來戰事驟緊，現已逼近衡陽，路局對於員工及其眷屬疏散問題，尚無明確表示，加以路局南遷廣州，已調去員工百餘人。第二批撥調者百人，亦正在商洽中，致未克列在調職名單內之員工，恐慌萬分，如自行他往，則恐路局以擅離職守議處，並不准其支領薪費。亨黨對於疏散員工及眷屬，經再三考慮，特提意見數項，提請討論：

(一) 凡在未陽以北之員工，如自願疏散者，准予發給疏散費一個月，即日疏散，俾各員工得有旅費各自逃生，而路局亦可藉以減輕將來之負擔。現在員工有路可走者不多，請求疏散者數額必不大。至於未陽以南之員工，如亦有自願疏散者，容路局財力可以應付時，再行移辦。

(二) 凡現不調職工作，北段管理處亦不雇用，且現在無工作可做，或工作並不繁重而又不願留在衡陽，亦不願疏散之員工，應准自行向廣州或廣西兩個方向疏散，其薪費照常開支或酌予折扣，但必須事先呈經核准，達到目的地後，如須再行移動，並應呈報。否則，停發其薪費。

(三) 路局應在廣州桂林柳州貴陽等處，設法覓借公共房屋，或就破舊之公私房屋加以修整，並應指撥數萬元搭蓋臨時棚廠，供疏散員工及眷屬住用。路局經費雖困難，但此係為多數員工之福利着想，似不應吝惜也。惟如由路局在尚未覓到房子及尚未搭蓋棚廠以前，如員工及眷屬必須即刻遷移者，則路局可以聲明不負供應房屋之責。

(四) 凡願遷往廣州者，祇須各自邀集四十人至六十人為一組，推定負責人一人，即可向路局請求撥車，路局應儘可能立即撥車。

(五) 凡願遷往廣西者，亦應照前條推定負責人，由路局派員向湘桂黔鐵路局接洽，每日至少撥車二輛專供本路員工及眷屬免費乘用。如該路車輛不敷，似應由本路撥車過江應用。如該路機煤不敷，似可由本路供應。

## 第二節 津浦鐵路特別黨部

### 一、協助籌組津浦鐵路工會及督導其工作

津浦鐵路工人，原有組織為同仁會，該會領導人邱國炎、陳文彬、李振和、王學吾、翁如源、徐治國、張廣興等，於民國十二年因援助平漢路「二七」慘案失敗，同仁會被迫解散。十六年四月，國民革命軍克復南京，國民革命軍總司令部，令派陸福廷為津浦鐵路局長，飭南段工人，先行設立浦口工會籌備會，派邱國炎等負責籌備，登記會員。十七年十月十日津浦全路通車，十八年一月津浦鐵路黨部正式成立，乃會同路局派員籌備津浦鐵路工會，經派黃錦榮、陳文彬、李振和、李慶義、徐治國等，為津浦鐵路工會籌備委員，首先登記會員。會員資格，以正式工人為合格。至於員司公役，均不得加入工會。全路分設浦口、浦鎮、蚌埠、徐州、臨城、兗州、泰安、濟南、德州、滄州、天津等十一個分會。十九年四月舉行全路代表大會，選舉理監事，黃錦榮、陳文彬、李振和、徐治國、李慶義、李保奎、鄭寶順、張振東、劉子琴等當選。並推黃錦榮、李慶義、李振和為常務理事。工會成立後，提出「確定工資」、「保障職務」、「待遇平等」三大要求，呈請特別黨部，向路局商定辦法：

(1) 確定工資 津浦鐵路工人工資，向來凌亂，有月薪亦有日薪。領日薪者為臨時工，實則此種工人，亦經常作工，其能力與正式工人比較，並無軒輊，祇是聽憑主管人員隨意去留，往往甲已離職，乙來

冒名頂替者，不勝枚舉。請向路局交涉，取銷日薪制，一律改爲月薪。冒名頂替已久，而有工作能力者，一律補爲正式工人，按實際需要，規定名額，以杜疏弊。

(2) 保障職務 路局局長每次更動，所有職員，隨之大事變更。至於工人，則聽憑新任主管任意去留，職務毫無保障。請向路局商定改善辦法，工人發給工作憑證，以便安心工作，以後不能隨便更動。有過失者，予以記過處分，積三小過爲一大過，犯三大過者，方可開除。一年無過者，應予加薪晉級，未滿三大過者，不得除名，以資保障。

(3) 待遇平等 路局員司可以請假，工人則不能請假，請假者則須扣薪，而年終獎金祇有員司可得，工人分文不給，未免大不公允，請向路局交涉，工人請假及年終獎金，應與員司同等待遇。

以上三個要求，均獲路局同意改善，並已制定法規，公布施行。

日本投降，全國復員。三十四年九月，交通部令將膠濟鐵路併入津浦綫，改爲津浦區鐵路，會同社會部，令派徐治國、李振和、黃錦榮、孫義昌、李慶義、朱寶瑞、高鳳舞等爲津浦區工會整理委員，並指定前五人爲常務委員。會址仍設在浦鎮，轄津浦膠濟兩線。於青島天津兩處設辦事處。分會設於浦口、浦鎮、蚌埠、徐州、臨城、滋陽、泰安、濟南、德縣、滄縣、天津、青島、四方、高密、濰縣、張店等處。

中央政府，以戰後鐵路復員，工作艱鉅，打破員工界限，使在事員工，通力合作，以赴事功，乃規定除主管人員以外，所有員司，均可納入工會爲會員。故於浦口管理局所在地，成立直屬支部籌備會，派張竟成、于鶴年、李光前等爲籌備幹事，指定張竟成爲常務幹事，辦理員司入會登記事宜。

民國三十七年四月，於濟南召開全路代表大會，選舉理監事，李振和、李慶義、孫義昌、徐治國、黃錦榮、朱寶瑞、高鳳舞、張竟成等當選，並推選五名爲常務理事，至此津浦區工會正式成立，共有會

員一萬一千餘人。並訂定今後工作目標：第一、提高會員警覺，增進知識，努力生產。第二、防範匪謀破壞交通，尤應注意滲透分子，挑撥離間，阻礙本路建設。第三、協助軍事進展，爭取光榮勝利！

## 一、設立員工消費合作社

津浦鐵路員工薪資，向來微薄，尤其低級員工，入不敷出，而南北兩端物價懸殊，解決之道，不外兩途：一、增加薪資。二、減輕消費負擔。若取第一途徑，全路員工有二萬餘人，姑以每人每月平均加薪五元計算，則每月需增加十餘萬元開支，揆之當時路局經濟情形，無力負擔，祇有舉辦員工消費合作社，銷售廉價日用品，以減輕員工消費負擔。津浦鐵路特別黨部乃召集執監委員舉行聯席會議，由黨路工三方面派員合作籌設消費合作社。

合作社於民國二十三年一月籌備完畢，舉行董監事選舉，除陶懋衡代表黨部，龔柏齡代表路局，李振和代表工會爲當然常務董事外，並推選龔柏齡爲董事長，同年二月正式開始營業。消費合作社組織後，所銷米麥柴炭及日用品，均向出產地採購，大都按照原價售與社員，免去商人剝削。社員購得廉價食物用品，節省甚多，超過加薪數目，全路員工受益匪淺。至二十六年「七七」事變，抗戰軍興，該路準備撤退，於九月結束，社員股本，如數退還。

## 二、員工抗敵後援會護路之成績

「七七」事變後，日軍對我猛力攻擊，未到兩月，天津、滄州，相繼失守。津浦鐵路特別黨部，號召全路黨員同志，起來抗戰，爲國效忠，乃組織津浦路員工抗敵後援會，派周文俊、陳文彬、陳中柱、李振和、任樹聲等爲委員，並指定周文俊爲主任委員。全路分爲天津、德州、濟南、徐州四段，分別派

員督導。全路員工在抗敵後援會領導之下，首先成立搶修工程隊，開往前線，隨軍工作，國軍前進，即搶修軌橋梁，以利軍運。國軍後退，即將路軌破壞，免為敵用。雖在槍林彈雨之下，不避危險，其工作之敏捷，無可倫比，廿六年十月因北戰場韓復榘抵抗不力，以致節節後退，故津浦撤退太快，未免出人意外。北戰場戰事失利後，戰線逐漸南移，而東戰場戰爭，亦不順利，威脅首都，京滬杭甬甯鐵路，及江南鐵路之機車、車廂，與一切物資，日夜裝運過江，集中徐州，經隴海平漢兩鐵路，運往後方。搶運工作，異常繁忙，淞滬戰事失利，敵氛逼近首都時，浦口存煤，尚有十萬餘噸，若不西運，即將資敵，由陳耀庭同志領導浦口碼頭工人，日夜搶運，未及一月，將全部存煤運往武漢。是時敵機連日轟炸浦口，意在阻我運輸，尤以十月十三。敵機轟炸更甚，投下大量爆炸彈及燒夷彈，中興煤存儲之處，竟被擊中，附近宿舍，盡成焦土，死傷員工達二百餘人，傷亡慘重，目不忍觀。事後南京市長馬超俊，親自來到浦口，安慰遇難人員及眷屬，並發給救濟物品。

津浦鐵路員工，在對日抗戰初期，參加搶運物資工作，冒險犯難，無不全力以赴。至二十七年五月全線淪陷以前，所有車輛物資及員工與眷屬，多已隨軍西撤。嗣後湘桂鐵路之完成，黔桂鐵路之興築，所用之鋼軌、橋樑、機車、車廂等，以津浦鐵路舊有者為多。其他京滬滬杭甬鐵路，及江南鐵路之車輛器材，得轉用於湘桂、黔桂者，亦多由津浦路運轉。此皆津浦路特別黨部協助路局督飭員工對國家之貢獻也。

#### 四、調解路局與員工間年終獎金爭執

津浦鐵路員工年終獎金，向係農歷年終，由局發放，從無爭議。民國二十三年間，京滬滬杭甬鐵路員工年終獎金，每人可得兩個月薪金，而津浦鐵路每人祇一個月獎金，因而都感不平，京滬滬杭甬盈餘

較多，津浦盈餘較少，所以有此差別。如以工作情況而言，津浦工作與京滬滬杭甬比較，祇有過而無不及，為何獎金不能一致？因此全路推舉代表一百餘人，齊至特別黨部請願，請奉領全體代表，去向路局交涉，要求與京滬滬杭甬，同等待遇。特別黨部於是舉行執監委員聯席臨時會議，推派陶懋衡委員前往路局協商，各代表則暫在黨部聽候消息。路局方面謂此次發放一個月獎金，係按本路實際盈餘，倘依照規定數字計算，尚不足一個月獎金，為體卹員工起見，勉強發給一個月獎金，無法再增。陶委員當時指出軍運記帳數字，如列入盈餘，則決不止一個月獎金，此一理由頗為恰當，磋商至再，最後結果，邱煒委員長允發一個月又四分之一，並由路局委員陸福廷召集全體代表談話，說明路局經濟情形，並允獎金一個月又四分之一，準在是年陰歷年內一次發放，各代表體念路局公款艱難，亦不堅持原意，遂欣然接受。

### 第三節 膠濟鐵路特別黨部

#### 一、建議延長膠濟鐵路

民國十八年三月一日，該路第一次全路代表大會，慶於青島乃華北第一巨港，濟南不獨為山東省會，抑且係工商業重地，因祇有膠濟鐵路相通而膠濟鐵路之貨運業務則限於膠東半島之範圍，濟南以西之廣大農村資源，如魯西名產棉花及小麥等，不北走天津，即南下浦口。如謀發展青濟之工商業，必須延長膠濟鐵路，西跨平漢鐵路，而西北入晉省，吸收晉東南之煤鐵資源，供應青濟，方克奏效，膠濟鐵路全體同志有鑒於此，故於第一次代表大會，建議政府，修築道濟鐵路。由濟南西北行，利用津浦鐵路黃河大橋至晏城站後，西行經聊城等地，至豫北道口，接道濟鐵路至焦作，再西北入晉，以晉東南煤鐵中

心之晉城爲終點，以便達成吸收晉省煤鐵資源，繁榮青濟經濟之使命。至民國二十四年，膠濟鐵路乃有濟聊（濟南至聊城）鐵路測量隊之成立，派工程師陳長鏞任測量隊隊長，先行測量道濟線之濟南至聊城一段，該路工程較易，如非抗戰軍興，當早已完成通車矣。

## 二、協助路局人員便利接收工作

膠濟鐵路特別黨部係於十八年三月一日，正式成立，五月，日本軍閥始自鐵路沿線，撤退其侵略軍隊第三第六兩師團，至五月十八日，撤退完畢。鐵道部對膠濟鐵路接收工作，成立膠濟鐵路管理委員會，派顏德慶任委員長，陸夢熊、陳延斌、崔士傑、彭東原任委員，於五月二十日進駐濟南。膠濟鐵路特別黨部執行委員會，公推莊楷三、丁德先兩委員爲歡迎代表，並洽商如何協助接收，其後接收進行極爲順利，黨部協助之處甚多。

## 三、改善工人待遇杜絕共匪煽惑

膠濟鐵路員工之待遇，有房租津貼一項，但並非一致。其在青島、濟南服務之工人，有眷屬者之房租津貼，爲每月三元，與最低級職員之月支二十元相較，可謂係象徵性而微不足道。其在沿線工作之工人，則並此三元之數亦無之。此外，如車機兩處工人發給制服，局內什工及工務處道班工人則不發給。工資一項，道班工人所得，月祇八元，車機兩處工人最低者爲十二元。又如家用煤炭，在職員方面，有眷者雖最低級，亦月發塊煤半噸，工人有眷者，則每月僅發碎煤四分之一噸。其他差別待遇尙多，不勝枚舉。

黨部執行委員會，鑒於膠濟鐵路員工對待遇不平，頗有煩言，且鐵路沿綫在北伐以前，即爲共黨活

動之溫床，此等不平待遇，最易爲共黨煽動分化之藉口，公推莊楷三同志，會同鐵路工會常務理事孫義昌、樂精一兩同志，向局方交涉，商定解決辦法十三條，其最主要者四項，如：(1)工資，不論隸屬任何部門，一律月給工資十二元。(2)房租，濟青兩地工人，每人月支六元，沿線工人，每人月支三元，有眷屬者加倍。(3)制服，所有路局各部門之工人，不論種別，一律發給。(4)燃煤，有眷工人，一律每家發給塊煤半噸，與低級職員相同。實行以後，全線工警，對本黨向心力益堅，自無待言，對反共工作之推動，尤有莫大裨益。

## 四、組織員工消費合作社

膠濟鐵路工會正式成立後，遵照特別黨部全路第一次代表大會之有關改善員工生活決議案，決定由工會負責籌備成立膠濟鐵路員工消費合作社，公推工會祕書鄭小琴擔任經理，路局車務處課員董法仁爲副經理，自十八年八月開始籌備，至十九年元旦正式營業，總社設於青島安徽路壽安路口，另於坊子、張店、濟南，設立分社各一處。

總社內部門劃分：(甲)營業部門，包括日用品部、成衣部、衣料部、洗染部、理髮部、沐浴部等。(乙)管理部門，分爲經理室、會計室、營業部，以及各分社等。其資金係公私各半負擔，即全路員工負擔二分之一，路局補足二分之一，路局總務處公益課對合作社有監督指導之權。開業以後，儘量赴各地採購廉價物品，全路員工無不稱便，營業蒸蒸日上，規模亦逐漸擴充。其他鐵路多派員赴青島參觀，以資借鏡。

## 五、工會重建敵後工作

民國二十七年至三十年間，膠濟鐵路工會幹部參加山東省鐵路爆破總隊工作時，功績彪炳，殉難者

亦蒙。嗣以領導乏人，殊鮮表現，至三十三年九月，高密縣黨部幹事趙端正，往昌東縣黨部接洽公務，途經崔家莊，遇膠濟鐵路特別黨部委員孫義昌，委派趙同志担任膠濟路坊子至膠縣間調查工作。趙氏着手聯絡膠濟路工，從事敵後工作，原有各部分工人，多接受其領導，經此一番號召，膠濟路之工運，遂得以恢復。是年十月，膠濟路特別黨部幹事林可觀，又奉命至昌邑縣屬之平正屯，與趙端正會商有關膠濟路工會各項事宜。林同志並常川駐在昌邑，共策進行，經過二年之慘淡經營，業務日有發展，翌年八月日本投降後，膠濟鐵路工會之復員工作，因已有相當之準備，故進行甚為便利。

## 第四節 京滬滬杭甬鐵路特別黨部

### 一、舉辦工會幹部訓練班

京滬、滬杭甬鐵路（以下簡稱兩路）黨部於二十五年九月完成兩路工會整理工作，召集工會代表大會，選舉理事、監事，成立理監事會，以煥然一新之陣容，展開為工人謀福利，為鐵路謀建設之工作後，深覺欲求工會組織之健全發展，應建立基礎於培植幹部之工作中，爰經徵得路局與工會同意，於是年十一月起，舉辦京滬、滬杭甬鐵路工會幹部訓練班，推由路局局長黃伯樵担任主任，黨部常務委員李達三任副主任，吳紹曾、陳承斌、張澤雄、劉雄、張雲鶴、楊有壬、汪澄等任講師，辦理兩期，每期五十人，選調各分會及直屬支部之幹事及書記參加受訓，期間為一個月，主要課目有三民主義、民權初步、本黨勞工政策、精神講話、國際現勢、鐵路行政、工會組織與任務、工會法規、公文程式等，訓練班兩期辦理完畢後，工會各分會、支部各項工作，均有長足進步。嗣後抗戰期間兩路淪陷，黨部仍能團結忠貞工人，經常保持聯絡，防止奸匪活動，打擊敵偽組織，實以是項訓練種其因，遂有深長遠大之收穫。

三十四年抗戰勝利，九月兩路復員。卅五年中央令派李達三繼任兩路黨部主任委員，張克昌、潘炳卿等為委員，楊有壬為書記長，主要工作為協助路政建設，安定員工生活，整理工會，健全各區黨部，擴大徵求黨員，募集黨員特捐，召開全路代表大會，選舉執監委員，加強對匪鬥爭，經兩年不斷之努力，工作頗具績效。惟自共匪拒絕出席國民大會，破壞和平，叛跡顯著，因而通貨膨脹，物價劇烈波動，人心惶惶，不可終日。黨部乃於三十七年八月決定辦理幹部訓練班，以穩定員工情緒，提高對匪鬥爭認識，為適應當時緊張局勢，避免因集中訓練而影響全路黨務及各業務部門工作，爰採分區編隊辦法，自九月間由上海之第一區黨部開始，名為第一區隊。繼為蘇州第二區隊，威墅堰機廠第三區隊，南京第四區隊，均由主任委員李達三、書記長楊有壬、委員張雲鶴、張克昌、汪澄、科長翁北溟等分赴各區担任講師，課目有精神講話、黨史、組織、宣傳、工運及調查等工作綱要，而於防止共匪滲透活動，特予提高警覺。是項訓練每區一期，每期一週，先後參加者達三百餘人，雖為短期訓練，因規定需作筆錄，按日送閱，對於基層幹部同志之思想與信念，藉此普遍明瞭。第三、四兩區隊之訓練，均在徐蚌會戰之後，亦正員工迫於生活，無法安心工作之時，但仍能順利進行，且對於工潮之適時勸阻，頗能發揮作用。

### 一、組織員工合作社

兩路在抗戰以前，員工生活安定，且京滬一帶交通方便，消費物品，各地價格尚無相差懸殊情況，故未組織員工消費合作社，路局方面亦無辦理員工福利之機構。迨勝利復員，兩路員工既受八年抗戰，顛沛流離，敵偽蹂躪之苦，又以共匪蠢動，破壞和平，幣值未能穩定，物價波動，時感入不敷出，不得不在福利方面，謀求補助。一面由路局於總務處設置福利課，專司其事，並組織員工福利委員會，以研

議策劃有關員工福利之事項，委員大半為黨部委員及工會常務理事，一面由黨部基於減少員工經濟生活負荷之主旨，積極策動員工組織消費合作社。

合作社於三十六年春，依法進行，先成立籌備會，推由楊有壬等負責主持，當即徵得社員九三四人，擬訂章程，以辦理米、麵粉、雜糧、油、醬、糖、煤、炭、柴、布匹、文具及日常生活實用品之供應為業務，社員共認社股一一三一一股，每股法幣一〇〇〇〇元，股金一次繳足，共計法幣一一三、一一〇、〇〇〇元。是年五月舉行社員代表大會，通過章程及業務計劃，並選出侯彥華、楊有壬、張雲鶴、張克昌、高其福等為理事，李達三、宋傳驥、孫宥越等為監事。並推定侯彥華為理事主席，李達三為監事主席，楊有壬為經理。其時物價波動，日甚一日，政府力圖維持，由合作金庫訂購大批日用品，以低價售予各合作社，供社員購買，兩路合作社於成立後，即商得路局同意，訂立借支法幣五千萬元合約，並向合作金庫等合作事業機關，一次購得各種襯衫、汗衫、汗背心各數百打，連同毛巾、手帕、牙膏等分成九三三四份，於卅七年由合作社委托工會分會及福利委員會各地服務站，根據名單配售全體社員，使每一社員均能購得最廉之日用品一份，配售既竣，即將路局借款如數歸還，嗣因幣制改革後，再度貶值，且大局逆轉，勉力維持，直至三十八年五月二十三日黨部在滬人員最後撤退之時止，經清點款項貨品，移交路局暫行保管。

### 三、協助辦理扶輪小學

京滬滬杭甬鐵路先後設有南京、常州、蘇州、上海、吳淞、閘口、寧波扶輪小學七所，初期校長多數係由當地高級路員、廠長、段長、工程司等兼任，自鐵道部成立，乃改由部派，黨部對於扶輪小學之設施與教育，平時責成各區黨部就近注意協助，每年例必派員分赴各校，詳細視察，交換意見，並將調

查所得報告委員會核辦。對於上海及吳淞兩校，以學生人數較多，交通方便，每週均派員出席其週一舉行之朝會，總理紀念週，担任講述或報告，至抗戰開始，方告停止。

### 四、設立職工教育委員會之經過及成果

二十二年「一二八」日寇無理啓釁，蹂躪淞滬，兩路首當其衝，遭受破壞特重，及停戰協定成立，亟圖復興建設，黨部與工會負責同志，鑒於工人補習教育，至關重要，爰於是年七月，設立工人補習夜校，由李達三担任校長，在吳淞、上海北站、麥根路等地，分別設班，先後調派黨部及工會工作人員張雲鶴、劉俊明、劉雄、楊有壬、張蔡茂等為班主任。其課程於國語、常識、英語之外，尤注重三民主義之灌輸，對於該路工人運動基層幹部之培植，不僅在增進工人之知識，更於國民革命之真諦及政治警覺方面，樹立深厚基礎。

二十四年兩路職工教育委員會奉令成立，規定以路局局長為主任委員，黨部推派委員一人，工會推派理事一人，另由中央民衆訓練委員會，鐵道部各派委員一人，共同組成之，並以路局人事課長兼任教育科長，黨部職工運動指導科主任兼任訓育科長。成立時之委員及科長為：主任委員黃伯樵，委員呂敬（中央民衆訓練委員）、吳保鼎（鐵道部）、鄒政堅（黨部）、陳伯華（工會），教育科長張澤雄，訓育科長楊有壬。

職工教育委員會成立後，設有南京、常州、上海、吳淞、杭州、寧波六個職工學校，原由黨部、工會共同辦理之工人補習夜校宣告停辦，以免有所抵觸。職教會除按規定會期舉行會議，派員分赴各職工學校視察督導外，業務並不繁重，各校辦理成果亦不豐碩，至二十六年「八一三」抗戰爆發，各校均宣布停辦。



## 五、防止共產匪徒在鐵路活動

兩路黨部自二十三年起，設有調查室，負偵查共匪在路活動之責，時路局車務處長蕭衛國，自隨黃伯樵到路後，對於舊有員工，心存歧視，自擬培養力量，乃於二十四年請准辦理車務人員訓練班，招收青年受訓，結業後派為車務司事，受訓青年，間有來歷不明者，其間有名「林敏」者，係左傾工運活動份子，於訓練班結束分派職務後，即組織草訓同學會，出版「鐵路青年」刊物，並以林敏為中心，在車務員工中，展開挑撥離間，拉攏排擠各項卑鄙手段，蕭衛國原以林等為其心腹耳目，故言聽計從，為所敬為，全路車務員工，均感不安。黨部除命調查室負責偵查外，並密飭黨務及工運幹部，切實防範，一般所謂「鐵青」份子始稍斂跡，當時黨部曾將是項情形轉告鐵道部，以受蕭之隱蔽，未予重視。迨抗戰期間，共匪新四軍在蘇北擾亂，其支隊司令黃一峯，即為當年化名林敏，滲入兩路之「鐵青」份子首領，及共匪全面叛亂，大陸淪陷，黃匪一峯一躍而為華東鐵道部副部長，兼上海鐵路局局長，

抗戰期間，共匪新四軍常在京滬沿綫活動，對於鐵路員工，亦曾脅迫引誘，惟多數未受其愚，勝利以後，復將共產份子予以清除。

## 六、抗戰時期協助員工就業

二十六年十二月初，日寇進迫南京，京滬滬杭甬兩路，大半陷敵，路局局長黃伯樵於十一月底致電全路員工，稱病去職，留居上海，推荐陸福廷代為負責，陸係兩路運輸司令，與兩路員工關係至淺，且臨危受命，致力將部隊、傷兵、車輛、器材等渡江北運之不暇，焉有餘力安頓員工。黨部常務委員李達三偕工會常務理事潘炳卿，督導後援工作，適時抵京，旋即奉命率同工作同志離京赴漢，抵漢後為適應

需要，決定設立聯絡處登記撤退抵漢之兩路員工，對於員工之救濟、安頓、轉業及空襲疏散諸問題，一面向交通部等主管機關再四呼籲，獲得少數救助。一面集合抵漢員工，假市黨部禮堂集會，決定參加當地各界抗敵後援會各項活動，遊行宣傳，激勵人心。部份員工由黃敬簡、李詩朝、周鵬舉諸同志發起，組織服務團，發表宣言，表示在顛沛流離中，堅強抗敵決心，並請主管機關，迅予安插就業，俾得繼續貢獻智能，增加抗敵力量，以爭取抗戰勝利。是項要求經李常務委員、潘常務理事等多方奔走，卒與各有關方面洽妥，將西撤員工，分別安插至粵漢、甌海、浙贛、湘桂各鐵路暨西南公路各運輸機構工作。至上海方面員工則於領得少數贍養儲金後，自謀生計，留滬之黨部常務委員宋傳驥、書記長史國源、工會常務理事袁巧福經常聯絡員工，表示慰勉，嗣為求開展工作，會同關至漢，向中央報告，及武漢軍事轉進，李宋二常務委員，書記長史國源、潘袁二常務理事暨張雲鶴、汪澄諸同志均同時赴渝待命，楊有壬同志因受任國營招商局漢口分局聯運專員，於二十七年五月赴湘辦理粵漢水陸聯運，仍與轉至粵漢、湘桂、浙贛各路工作之本路員工，經常保持聯繫。

## 七、成立黨政軍各種聯席會報

三十五年秋，中央以兩路地位重要，為確保鐵路安全，對於特種問題之處理，需由黨部、路局與駐軍集中力量，採取一致之步調，特指示應成立「京滬區鐵路黨政軍聯席會報」由黨部、路局及護路司令部負責人參加，當由黨部擬具組織辦法，提經執行委員會會議通過，徵得路局局長同意，並呈報中央備案函請路局施行，路局決定於是年十月二十八日下午在路局舉行第一次會報，由局長陳伯莊主席，首由黨部李主任委員達三報告奉中央指示籌備洽商經過，並以當時政府與共匪之間和談，因共匪毫無誠意，局勢仍極嚴重，會報成立，應共負艱鉅，精誠協作，達成任務。護路司令部郭司令履洲對會報之成立極表

贊同，以本路沿綫情況，尤需要有一互相聯繫，互相計劃之機構，並說明該部曾訂有自治自衛，成立愛路村等辦法，呈准後即可施行。旋即討論修正通過「京滬區鐵路黨政軍聯席會報組織辦法」，推定黨部書記長為秘書主任，另由路局及護路司令部各派秘書一人參加經常工作，並決定由秘書主任擬定工作計劃及辦事簡則。會報成立後，曾繼續舉行會議，嗣以護路司令部改制，中央復決定將上海市之會報擴大組織，兩路黨部與路局均參加上海市聯席會報，兩路黨政軍聯席會報，遂告結束。

二十七年十一月，徐蚌會戰發生，局勢嚴重，兩路黨部、路局，責任愈覺重大，為適應總體戰需要，黨政警工各方亟須密切配合，爰於是月二十五日上午在黨部會議室舉行「京滬區鐵路黨政警工第一次聯席會報」，由李主任委員達三主席，路局陳局長、王副局長、工會高常務理事等相繼提出報告後，決定修正「京滬區鐵路黨政警工總體戰時間聯合作辦法」，確定會報主席由局長擔任，並由副局長王兆槐代行，設秘書室及第一、二兩組，分別推定楊有壬、王大光、張雲鶴為主任，翁北溟、張克昌、高其福等為副主任，並在南京、鎮江、常州、戚墅堰、上海、杭州六地成立分區會報，分別指定參加人員，並派員指導成立，各自推定主席，與總會報經常保持聯絡，總會報每星期舉行一次，聽取各項報告，提出討論，決定處理辦法，至三十八年一月十八日止，共舉行會報九次。二月一日，副局長王兆槐繼陳伯莊接任局長，員工人心浮動，其時以會報例會已兩次未能舉行，當經秘書室主任簽請核示，經王局長於二月七日決定，會報暫停，另行改組。會報既告停頓，各方聯席配合頗受影響，二月十四日遂有戚墅堰機廠工人自動集合掛車赴滬請願案發生，情況愈形嚴重，黨部以職責所在，自應亟圖挽救，除協助路局平息工潮外並就建議路局、確定黨務、推動工會三部份，提出具體意見與作法，訂定緊急應變辦法。茲將是項辦法附錄於后：

#### 京滬區鐵路黨部三十八年三月訂定之緊急應變辦法

#### (一) 建議路局部份

#### 一、基本問題

##### 甲、應變方面

1. 宣佈時局演變各階段之應變步驟與方策，俾員工有所了解，藉以安定工作心理。
2. 切實週密準備應變，經濟調用器材，與員工之保護等，必須有具體而有效之辦法。

##### 乙、一般方面

1. 革新業務——業務大眾化，增多二、三等列車並提高設備水準，貨運對民生日用品有關之機器資源等，予以最大便利，並減輕其運費。
2. 改善經濟——經濟社會化，收支公開，各項收入，除器材原料等必須開支者外，概作為員工生活費用。
3. 加強管理——管理科學化，各部門必須加強科學管理，革除弊害，對於旅客貨商直接接觸之售票行李業務侍應裝卸等，必須特別注意。

#### 二、當前工作

##### 甲、召集擴大局務會議，宣佈：

1. 隨時調整運價及員工待遇之具體辦法。
2. 整飭紀律，切實執行分層負責，嚴束所部不得擅離工作，並提高效能。執行職務時，應克服一切困難，盡忠職守。

##### 乙、派遣高級職員分赴各廠段及大站，宣佈上述各項措置。

##### 丙、嚴格有效取締員工警一切損害公家利益及名譽之行為——如黃牛票、牽猴子、強索行李費等。

丁、與工會推誠合作，力求提高信心及領導力量。

戊、應力求團結配合，協調一致，避免分化挑撥之舉措。

己、對於黨部工會召集幹部及各級組織之會議，有正當手續者，准給公務假。

### (二) 確定黨務部份 (從略)

### (三) 推動工運部份

一、解決理監事辭職問題，如不准辭職，則應加強工作；

甲、召集全體理監事會議，請谷部長、陸副部長蒞臨指導，澈底檢討，統一意旨，改變作風。

乙、加強並調整各分會之組織及人事。

丙、各分會應分別召集支部幹事，各支部應分別召集小組組長會議，層層溝通，力求組織健全。

上項辦法中，除工會方面，由社會部特派員令准原任理監事辭職，另行派員整理。整理委員就職後，正待展開工作，奈以軍事急轉直下，人心惶惶。四月二十八日王兆槐離滬，由陳福海繼任局長，時京滬綫通車僅至無錫，路款收入銳減，員工生活日益艱困，黨部李主任委員等仍本負責到底精神，竭力撐持，並參加警備總部政務委員會工作，為保衛大上海戰爭而作最後之努力，幸承陳福海與路局會計處長莫介福等之支持，得以將黨部工作同志，維持至最後關頭，始予遣散，一部份於五月一日前來台灣，一部份至五月二十三日，方始隨軍撤退。

## 第五節 平漢鐵路特別黨部

### 一、辦理職工及員工子弟教育

路黨部成立後，首先加強黨之領導及組織，並會同路局與工會成立平漢鐵路職工教育委員會，於沿

綫設有區黨部及工會之段站，成立職工補習夜校，分為教育補習班及識字班，技術工友幼而失學者獲得補習教育之機會，知識及技術因而增進，獲益良多；識字班之成果更屬優異，全路文盲，盡皆掃除。

至於員工子弟教育，該路在漢口、江岸、鄭州、石家莊、長亭店等地，設有扶輪小學，但全路員警約有四萬餘人，子女衆多，無法全數容納，於是工會負責同志，在各工分會所在地，各設員工子弟學校一所，解除子女求學之困難。各學校辦理成績，十分優良，且優於各扶輪小學，每年升學率亦較高。蓋因扶輪小學學生，多為高級員司之子女，且係隸屬於鐵道部教育科，在管理上有鞭長莫及之感，故其成績，不如員工子弟學校之優良。該路黨部乃因勢利導，建議路局成立平漢鐵路教育委員會，俾可統一指揮管理，學校經費，亦自此列入路局正式預算，而不需工會自行籌措。原有平漢路藝員養成所，亦歸該委員會直接管轄，連同員工子弟學校十九所，共二十單位。

### 二、辦理員工福利工作

民國十八、九年間，平漢鐵路因受連年兵亂影響，尤其閻馮叛亂之際，鐵路受損甚大。當時，鐵路南段武勝關以南，為中央鐵道部管轄；中段為馮玉祥管轄；北段為閻錫山管轄。客貨運輸，受分段管轄之影響，營業收入，幾不能維持，員工薪津不能按時發放，拖欠達數月之久，生活困苦不堪。路黨部成立後，即着手研究全體員工生活之改善辦法，由工會負責採購員工日常生活必需品，凡南段之員工需北段之產品，或北段之員工需南段之產品者，每月代為採辦一次，均按當地實價售與需求者，至採辦採購人員，則由員工自行推薦。工會辦理此項工作，其成果較消費合作社更佳，因運費及人工費用皆免，員工可以得到實惠，生活獲得安定，比每月增加薪水尤佳。此外，黨部並建議於各大站各建大型浴池一座，免費供員工沐浴，莫不稱便。

### 三、長江大水災之賑災經過

民國二十年夏秋之際，長江洪水為患，武漢附近均成澤國，市內街道水深數尺，市民外出皆需以舟代步。平漢鐵路沿線漢口江岸、大智門、循禮門、玉帶門等四站，均被淹沒，員工和眷屬數千人無家可歸。黨部會同路局及工會負責同志，辦理救災工作。首先搶救鐵路員工，次則協助地方政府搶救一般災民。此次洪水，為我國六十年來所僅見，市內積水達一個半月之久。黨部全體工作同志，出錢出力，不眠不休，從事搶救工作，故成果十分圓滿。

### 四、路局結束時協助安頓員工及眷屬經過

當敵軍迫近武漢三鎮時，平漢南段各站撤退之員工及眷屬，為數甚多，由工會派人在湖南衡陽附近大堡鎮鄉下設置收容所，並派人負責管理。從粵漢鐵路沿線撤退到所之員工及眷屬，計一千餘人，平漢鐵路工會將歷年積存之準備金銀圓叁萬餘元，悉數撥歸該所應用，來所員工及眷屬暫得安定。同時平漢路局，退至桂林辦理結束，員工隨同到桂林者亦甚眾，人心惶惶，黨部委員兼工會代表張瑞賢，目睹此情，乃報告交通部長張家楛，張部長下令成立平漢鐵路善後委員會，並在西安成立辦事處，辦理善後事宜。將撤退桂林員工分別介紹至其他機構，或安置交通部所屬後方各機關服務。是時平漢中段鄭州一帶路軌設備機件，亦陸續拆運至陝西，員工亦隨物資西撤，由西安辦事處設法安頓。並由路局撥三萬元給衡陽收容所，連同留所員工三個月薪金遣散費一併匯去，按當時生活水準估計，可能維持該所員工及眷屬三年生活費用。又武漢淪陷時，黨部有大部分幹部撤至宜昌待命，最後亦由張同志冒險犯難繞至宜昌，領往洛陽。

### 五、抗戰勝利及協助復員之情形

民國三十四年八月十四日，日本突然宣布無條件投降，我全國各鐵路之接收工作，千頭萬緒，均尚未準備就緒。惟平漢路因戰時已有江北交通工作隊，在沿線工作，而工作人員又皆係本路員工，為謀保護路產早日復員計，遂不待中央所派接收人員蒞臨，黨部（鄭州陷落時已遷西安辦公）主委兼江北交通工作指揮官劉松山，即已先率黨部工作人員暨五個工作大隊官兵，配合我軍事前進指揮所，回到各段站，將全路產業接收，並維持交通現狀。原派在地下之工作人員，亦公開出現，協助辦理接收及安撫工作。

平漢鐵路由於路線過長，當時分為南北兩段接收。南段由交通部派夏光宇特派員接收，北段由平津區特派員派楊毅接收。抗戰時期員工在敵後之組織活動，未曾間斷，對沿綫環境極為熟悉，接收之初，嚴防反動份子破壞，本應毫無問題，惟因平津區特派員石志仁，通電禁止工會活動，遂使工作受到阻礙，共匪乘隙發動叛亂，而將順德武裝佔領，南北交通，因而中斷，恢復不易。

黨部及工會協助復員工作時，曾向接收負責人員作三項建議：(1)參加破壞隊及潛伏敵後工作者，優先復員。(2)抗戰期間不甘為敵服務撤至後方者，當然復員。(3)不及後撤為敵壓迫失業者，准予復員。均經南北兩局接受。至關於接收時之在職員工，除甘為敵充當走狗，破壞國家民族利益者，予以開除外，其餘擬完全留用，路局亦同此主張。

### 六、勝利復員後舉辦之員工福利

長辛店原有浴池，遭日人破壞，當地分工會籌款修復，並將原有三個大池，擴展至五個，使員工能

充分應用。繼長辛店之後，北平前門西站、高碑店、保定府、石家莊等站，亦均重建浴池，使各站及乘務員工均能享受沐浴之便利。

長辛店大廠所在地，工人聚集有五千餘人，雖工會原設有俱樂部，可以彩排平劇、話劇，以作為公餘消遣，惟無電影可看，員工欲看電影，必須遠去二十餘公里之北平。黨部為彌補此一缺陷起見，特飭工會在長辛店黨部大禮堂，安裝電影放映機一架，每星期租電影片一部，每日放映，輪流觀看。每星期一至五，由員工及眷屬分批去看，星期六及星期日，則招待當地駐軍，以表敬軍之意。凡在北平映出之名片，皆可在長辛店演出。

長辛店員工北方人較多，喜吃麵食，但自平漢路南北段隔斷，麵粉來源減少，商人由水路運來，成本增高，售價特昂，員工大感麵食不易，工會為解除此困難，特請准路局於長辛店大廠內，建機器麵粉廠一所，規定員工及眷屬每人每月之供給量，由員工自備小麥或雜糧，交廠代製麵粉，完全免費服務。

長辛店員工家多，子女求學者頗眾，當時僅有扶輪小學一所，內設十三班，祇可容納學生六百五十餘人，因此有多數學生向隅。北段黨部商請路局擴充，並由工會協助，一年內擴充至二十三班，始解決員工子女入學問題。嗣又成立扶輪中學一所，升學問題，亦告解決。

## 第六節 隴海鐵路特別黨部

### 一、辦理員工福利事宜

當北伐勝利，全國統一後，該路工人工資，較各路皆低，最高工資每月六十元，最少有月僅九元者，至當時物價。米平均每担十四元餘，麵三元七八，若一家在三口以上，無其他收入補助，則不能自給

。黨部因鑒於此種生活困難情形，在民國十七年時，即曾發起組織消費合作社，惟終因經費不濟，迄未成功。二十二年由路局協助，得成立總社於鄭州，各站設立分社，但兩站之間，社員購買較難。由路局於客車後掛一輛車廂，名為消費車，俾便利沿途社員購買，以舒工人之困苦。

該路原設有隴海鐵路醫院，各站亦有診所之設置。惟醫生大都缺乏良好之服務精神，常激起工人之反感。經黨部商洽路局切實改善，始未發生工潮。浴室為全路工人之迫切要求，尤其機務工人與煤台工人，每日非洗澡不可，亦由黨部向路局交涉，呈請鐵道部批准，於沿綫各大站興建浴池。

該路工人子弟，在九一八以前，各大段設有工人子弟學校，由工會主辦，嗣因經費困難停辦。自二十二年起各大站均設有扶輪小學，員工子弟已無失學之虞，並利用小學教室設有識字夜班及技術訓練班，黨部並會同工會，合資興辦鄭州、開封、徐州三處工人補習學校。且商准路局遇有長工或藝徒出缺，儘先由工人子弟錄用，使工人子弟之不能升學者，得有就業之機會。

### 二、在抗戰期間之重要措施

黨部在抗戰期間，督導工會與路局切實合作。如路局一切措施，有為員工所不瞭解或不願忍受者，黨部各委員均能挺身而出，代為解釋勸說，各員工亦能顧全大義，體念路局之困苦。茲將黨部之措施，列舉重要者數項如左：

#### (1) 組織抗敵後援會與搶修隊

二十六年七七事變，黨部發起組織抗敵後援會，協助路局撤退員工及眷屬，疏運材料，並防漢奸破壞。敵機轟炸沿綫各大站，砲擊陝州、靈寶、潼關時，又建議組織搶修隊，沿途搶修，日以繼夜，並鼓勵司機司機闖險，以完成戰時急迫之軍事運輸，為便於督導聯絡起見。黨部除派員進駐潼關外，且在日

軍後方豫東一帶，亦成立破壞隊，由雷允祥同志擔任隊長，績效卓著，曾蒙軍政部何部長及 蔣委員長分別頒令獎勉有案。

### (2) 協助撤遷電廠

全面抗戰開始，隴海路東端之連雲港，首受敵機威脅，當局為保存路產，將連雲港電廠，及裝卸煤機，拆運長安以西保存，當時員工有不明當局用意，不欲拆遷者，如不予開導，得其諒解，則拆遷工作，必將無法進行，於是黨部一面派員會同工會常務理事王福順等，前往電廠召集會議，勉勵各工友，應具犧牲決心，一面協助路局，在長安寶鷄等車站，建築簡單宿舍，容納隨機器撤退之工友及其眷屬，以利疏散工作。

### (3) 激勵員工黑夜闖關

民國二十七年秋，敵軍從北戰場狼奔豕突，不久衝至黃河北岸，犯水、潼關，首遭北岸敵軍隔河炮擊，列車白日難行，咸改黑夜闖關。黃河潰堤之際，鄭州、洛陽暫時轉危為安，而敵人則對潼關、風陵渡口，砲擊更烈，夜間闖關列車，時遭擊中，駕駛工友，頗有死傷，但絕不畏縮，駛行如故，交通賴以不斷。黨部對於死難工友，每次均開追悼會，並為其遺族籌募卹金，各工友無不感奮，視死如歸。

### (4) 協助在廣元設立機廠

武漢撤守後，抗日戰爭，轉入山嶽地帶。平漢路鄭州以南，隴海路洛陽以東，路軌均陸續拆運寶鷄以西，路局派員至廣元建設機廠，將東段機器運往安裝，並將重要材料，亦運存廣元。工友安土重遷，躊躇不行，黨部各委員會同工會常務理事王福順等，挨戶切實勸導，工友始允成行。王福順等並親至廣元，妥為照料，此一撤退工作，始告順利完成。當時後方交通，端賴公路運輸，而廣元機廠，對於來往汽車之修理，貢獻最大。

### (5) 敵後工作之連繫

工會對於淪陷敵後之工友，極為關注，經常派人深入陷區，與其聯繫，並暗中在陷區恢復工會分支組織，工會幹事雷雲祥留洛未返，專司此項工作。遇有重要敵軍情報，則呈由黨部急轉長官部參考。雷雲祥並糾集各工友，成立第五破壞大隊，隸屬平漢路江北交通工作隊。

## 三、協助迅速復員

日本投降之訊傳來，該路黨部各同志與路局商討，協助辦理接收工作。因隴海路在抗戰中僅為路線之縮短，而路黨部及路局與工會機構，依然完整，接收各部分工作之員工，均早已配備妥當，靜候命令，故接收工作，較易辦理。當時共匪乘機叛亂，到處破壞交通，阻擾國軍接收工作，黨部會同路局及工會組織護路隊，以防阻共匪破壞，在接收之初期，頗能生效。

## 第七節 正太鐵路特別黨部

### 一、響應自清運動並舉辦各項訓練

山西省於三十六年舉辦自清運動，路黨部首先熱烈響應，並即成立自清委員會，請由山西省政府派指導員一人，參加指導，路局所屬各單位，均成立自清小組，在此一熱烈運動中，員工人人奮發，凡索嫌員工，均予以切實盤查，分別去留。自清後並舉辦五人聯保，以堅實本身陣營。不但已肅清內部潛伏之匪諜，並加強員工反共抗俄之決心。

黨部為培養幹部，加強肅奸防諜工作起見，商准社會部撥發補助經費，在大原舉辦工運幹部訓練班，各分會幹部及小組長五十人，均參加受訓。社會部並派該路工會指導員馬浩，參加指導，受訓期間一

個月，各學員結業後，返回原崗位，對工運工作，益加努力。第一期結業後，原擬繼續辦理，因時局更趨緊張，乃予暫緩。

黨部為增進員工知識起見，特督飭工會擬訂訓練員工辦法，在太原、陽泉、石家莊三地，分別設立員工補習班，及識字班，轉飭各分會執行。補習班係以小學畢業程度參加為原則，補習期間為三個月，每日兩小時，除教以普通課程外，並授以本身職務有關之技術。識字班係以不識字者參加為原則，授課期間六個月，每日兩小時，以畢業後能看報寫信寫報單為標準。計辦兩期，收效甚宏。

## 二、督導員工參加太原保衛戰

晉冀區鐵路員工晝夜搶修鐵路，與共匪破壞作強烈鬥爭，歷時一年半以上，交通未嘗稍阻，迨三十七年春，守軍力薄，陽泉縣被匪攻陷，卒使鐵路中斷，陽泉被陷落時，各員工分兩方撤退至石家莊及太原，未留下一人，供其利用。黨部督飭工會乃急急分頭設立救濟站，收容撤退員工，予以撫慰。惟此際太原戰爭，已入決戰階段，太原城外十餘里地區，多被匪軍佔有，太原四面被圍。山西省政府為確保省城計，乃將所有城內民衆，分別組織，參加戰鬥。時晉冀區鐵路員工集中城內者已有萬人，為響應省府與匪決鬥之政策，乃分別組織消防隊、救護隊、工程隊、擔架隊，參加戰鬥行列，悉受省府之統一調派指揮，晝夜于役，出力甚大，極得省府梁代主席之贊許，直至三十八年太原陷落之日，員工從未逃避艱險。此種站在前線，經年不懈之精神，實出愛國真誠之煅煉，決非一時血氣之勇，而員工在經年戰役中，傷亡亦屬重大，言念孤忠，能無零涕。

## 第八節 浙贛鐵路特別黨部

### 一、舉辦文教工作及福利事宜

抗戰勝利後，黨部傾其全力，協助路局辦理接收及修復工作，至三十六年五月，舉行第三次全路代表大會，選舉順利完成，黨部勢力大增，各項活動，均積極展開，茲將其督導工會所舉辦之文教工作及福利事項，擇要分述數項如左：

(一)是年六月創辦「鐵工半月刊」，其內容「專論國際現勢，技能介紹，會務動態報導，通訊等……」以增進會員知識技能識見，每逢各種紀念節日，贈出特刊。各會員對此刊物，頗具興趣，受益良多。

(二)是年十月開始興辦工運幹部訓練班於杭州，先後計辦五期，受訓期間為五十天，每期調各分會幹事及小組長暨幹練之會員六十人參加受訓，以增進其智識技能，及對於工運之認識，加強組織基礎。

(三)舉辦工人識字班，由杭州、諸暨、金華、玉山、南昌、九江等分會及直屬支部，負責辦理，課目以切合工人實際需要為主，收效甚宏。

(四)設立會員招待所於杭州、金華、玉山、上饒、鷹潭、南昌、新喻等處，所內附設理髮室、浴室、書報室、縫衣室等。除縫衣、理髮，照市價五成收費外，其餘均免費優待，減輕會員生活負擔甚多。

### 二、協助路局請求撥款維持路務與遣散員工

三十八年一月，幣值日落，物價高漲，人心惶惶，該路以中央補貼未奉撥到，是月十五日應發之員工薪津，路局未能支給，羣情浮動，勢將怠工，該路黨部及工會，對此危機，力圖挽救，即擬就按照金圓券發行時之物價指數，「以食米價格為標準」結算辦法，為改善員工生活之一種方式，當推定執委兼

理事長杜遠相，常務理事章堯丞，理事俞阿明、夏昌琿、楊培橋、陳振鐸，常務監事熊人遜等聯袂星夜赴京，將此種方式，請求中央採納改善，並決定在未奉改善前，儘十天內請中央先暫發員工每人一千元，以濟眉急。此項緊急議決，當即勸告員工，務須體念時艱，靜候解決，萬勿怠工，影響大局。杜同志等於次日抵京，赴交通、社會、農工各部暨行政院，面陳緊急情況，及所擬定改善員工生活之方式。中央均准予所請，即行先暫撥發員工各一千元救急，並自二月份起，該路員工薪津發放時，准按物價指數，「以食米為標準」發給。經電告傳知此訊，全路員工，無不感奮。

是年四月下旬，首都撤守，滬杭同入緊張階段，二十七日，浙贛路因中央補貼專款，又積欠三月尚未撥到，員工薪津，無法支給，此時路局對中央呼籲已窮，乃商由黨部執委兼工會理事長以第三者地位赴滬，向交通部及有關當局，請求解決。幾經交涉，交通部乃電請中央銀行暫借撥浙贛路金圓券一千五百萬元，惟中央以現鈔缺乏，祇允撥發一千萬元，當由路局派員先行領到七百萬元，送至杭州發放。詎至五月三日，杭州棄守，續領中行所補發之三百萬元，已無法送杭發放，乃派員提款飛廣州轉至株洲發放，路局紛擾局面始稍安定。蓋此時路局已無能為力，倘無黨部派員代為奔走斡旋，員工迫於生活，挺而走險，實不堪設想。

是年七月，該路全線，相繼棄守，萍鄉以西員工，隨軍撤退至廣州與桂林者，計有五千一百八十八人，請求交通部分派工作，實已無可設法。黨部與工會即與路局會商，遵照行政院所頒佈遣員工條例，每人發遣散費三個月，呈請中央撥款，幾經交涉，歷十餘日，始獲領到折發之銀元現幣。員工每人少者可領九十五元，多者可領三百二十五元。

浙贛路員工，均志切追隨中央至台灣，經工會設法，由兵工廠帶技工四十八人來台，又投考各部隊獲得來台者五十四人，杜同志本人亦於九月杪由粵到台。

## 第九節 台灣區鐵路黨部

### 一、擴大推行實踐克難增產運動及其成果

該部推行克難增產運動，以四五兩屆委員會期間最為豐碩。四屆會依路局年度，訂定四十五、四十六年度推行實踐克難增產運動工作計劃及預定進度，令飭各實踐單位從業主管同志遵照實施，並令飭有關區級黨部發動黨員倡導率先示範，爭取全體員工贊助，一致推行。並使各實踐單位每季報告實踐成果一次，該部相機派員檢查。第四屆成果，以運務處電器修理廠、鋼梁廠，及台北、高雄兩機廠成績優良。第五屆於四十七年遵照上級訂頒「推行實踐克難增產運動實施方案」廣續推行，一面責成各實踐重點單位從業主管同志督同所屬員工實施，一面督導有關區黨部發動黨員率先示範。至四十八年該會訂頒「推行實踐克難增產運動改進要點」一種，飭各有關區黨部會同各該單位主管同志，選定實際項目，並由黨部採取配合措施，實踐成果改為專案報告方式。至四十九年該部訂頒「區級推行實踐克難增產運動工作組設置簡則」，飭各有關區黨部遵照設置完成，展開工作。此工作組負責檢查成果之責，對增產運動之推行，實有莫大幫助。並由設計考核委員會編印「實踐克難增產運動推行與發展之研究」，以為推行該運動之參考。茲將上述各年度推行成果摘要述之：

- (一) 提高客貨運量：(1)客運人數，四十五年西綫每日平均二十一萬八千人，四十九年上半年二十六萬九千人。(2)四十五年每日平均六百九十六萬四千延人公里，四十九年上半年九百三十六萬延人公里。(3)貨運噸數，四十五年每日平均二萬八千噸，四十九年上半年三萬三千噸。(4)四十五年每日平均四百四十三萬四千延噸公里，四十九年上半年五百三十六萬延噸公里。以上客貨運量，顯有進步。
- (二) 確保行車安全：責任事變件數，四十七年每百萬機車公里平均二〇件，四十八年每百萬機車公里平



- 均一九〇五件；四十九年上半年，每百萬機車公里平均一八件，逐年遞減。
- (三) 自製電料：自製乾電池四十五年一八六、六五九只，四十六年一八一、〇〇二只。
- (四) 縮短修車日程：機車甲修每輛平均日數，四十七年為七、五天；四十八年為七、四天；四十九年上半年為七天。柴油客車甲修每輛平均施工日數，四十七年為二四、三天；四十八年為二四、一天；四十九年上半年二四天。
- (五) 自製客貨車輛：自四十七年至四十九年自製客車六七輛，貨車八五〇輛，惟自台北機廠於四十八年七月新車製造工場落成後，其製造能力為每年客車一〇〇輛或十五噸敞車九〇〇輛。自製車輛較外洋採購可節省費用百分之十至二十，每年節約外匯約一百萬美元。
- (六) 自製紅外線油漆乾燥設備：台北機廠自行設計製造上項設備，有助於車輛油漆之快乾。過去油漆一道乾燥需十五小時，且利用紅外線，僅需半小時即可乾燥，致使修造車輛日數，大為減少。上項設備，如向外洋採購，約需四萬五千美元，尚不含安裝費用，今經克難製造，僅用新台幣七十五萬元，節省新台幣八十七萬元。
- (七) 高雄機廠縮短修車施工日數，節省修車人工，利用廢料及節省汽油；花蓮修理廠新造柴油拖車，修理機客貨內燃車及利用廢料；台中鋼梁廠修理加固鋼梁，製造道岔及代辦路外鋼梁結構工程；電器修理廠自製乾電池及精製硫酸等，均已獲致豐碩成果，並經已編印「實踐克難增產運動推行與發展之研究」一分發參閱。
- (八) 節省修車人工：四十五年台北機廠節省八七、二一四工，高雄機廠節省三八、九六一工，花蓮修理廠則餘裕一、四四二工。
- (九) 修理加固鋼梁：四十五年完成一、一〇二噸，四十六年完成一、〇八〇、九八噸。

- (十) 修製道岔：四十五年修理一五〇付，新製五八付；四十六年修理三〇付，新製三二付。
- (十一) 油漆鋼梁：四十五年完成五三、八八九平方公尺，四十六年完成四九、九〇一平方公尺。
- (十二) 製造道釘：四十五年完成三〇噸，四十六年完成九七、五噸。
- (十三) 製造魚尾螺栓及軌道配件：四十五年完成八五噸，四十六年完成一二〇、八噸。

## 二、職工福利委員會工作概況

該路職工福利委員會為勞資合組之機構，由該路黨部策勵同志所促成。以協調勞資關係，促進生產合作為努力之目標。其任務在服務職工，推展會務，以改善職工生活，增進職工福利，提高職工知能，嘉惠職工子女。其工作綱要及目標為：

- (一) 生產服務：1. 辦理食堂、洗衣、理髮、鐘錶修理等事項，優待職工。2. 特約旅社，優待職工眷屬。3. 自設或特約煤磚廠生產煤磚，廉價供應。4. 籌建住宅，由路局租賃配給。
- (二) 消費供應：1. 廉價供應日常用品。2. 倡導產銷合作，實施分期付款制度。3. 承攬職工委託供銷事項。4. 特約公民營工廠製銷員工專用品。
- (三) 康樂活動：1. 獎勵球類及田徑賽。2. 倡導橋棋觀摩比賽。3. 巡迴公演電影。4. 輔導職工休假聯誼活動。
- (四) 職工互助：1. 清償前共濟會年金。2. 發給殘廢、退休、傷、亡及公賻等互助金。3. 策定因公殉職特恤辦法。
- (五) 勞工教育：1. 便利職工進修。2. 推行電化教育運動。3. 編印職工補習教材。

(丙)業餘進修：獎助職工進修。

(丁)幼稚教育：1.增建幼稚園舍。2.便利職工子女就讀。

該會經費，係由營收額職工福利金、薪收額職工福利金、下脚額職工福利金、勞工教育職工福利金、其他職工福利金等所集成。此項金額年有增加，至五十二年已逾一千萬元。支出方面，除總會及各分社與各小組經常辦公費外，則為總分社康樂費、保健費、營業費、社教事業費等。

該會重點工作有五：

#### 一、關於改善職工生活方面

(一)對於生產服務之設施，設有門市部二十五所，理髮室二十所，洗衣部十四所，食堂五所，鐘錶修理一處，煤磚廠六所，食米部八所，菜食部三所，豬肉部四所，特約旅社五所。上列各服務部門，均係視總會及各分社之需要而設。

(二)消費供應：該會以此項業務關聯職工日常生活負擔至鉅，值茲物價高漲，職工待遇非薄，亟應加強推展，實為當務之急，惟因過去各地福利社承辦供應，每因人、因時、因地而從權處理，尙未能均衡普及，自五十年起，該會確立統購配銷政策，並以產銷合作及聯合採購為實踐政策之手段，總以劃一價格，低廉供應，達成實惠職工為最大要求。歷年來曾辦理肥皂、藥皂、牙膏等專用品「產銷合作」。其年銷量，肥皂已達五、〇〇〇箱，藥皂已達三、〇〇〇箱，牙刷已達五、〇〇〇支。其次「聯合採購」供銷之貨物，有克寧奶粉、得力奶粉、森永奶粉、佛兒奶粉、味精、三花毛巾、天馬毛線、中木花呢、勤益毛料、沙丁魚、金馬香皂、肥皂、立體電鍋、日立電視機、三洋電冰箱等十餘類，每年配購總額達五十萬元。

#### 二、關於增進職工福利方面

(一)康樂活動：屬於歷年全線舉辦者，有話劇、歌劇、國劇、電影、橋棋、籃球、網球、游泳、桌球、棒球、排球等。屬於地區性者，有籃球、排球、網球、棒球、羽球、桌球、田徑、登山、游泳、國劇、話劇、電影、音樂、橋棋、遊覽等康樂活動。

(二)職工互助：除該路黨部所辦之互助及交通界同仁所辦之公博等互助外，該會尙舉辦殘廢、死亡、退職、退休等給付互助。

#### 三、關於提高職工知能方面

(一)勞工教育：鐵路業務，分工極細，工作類別因亦繁多，加之頻年鐵路業務日新又新，勞工教育方在開展。惟勞教推行至今，仍有部份文盲。由於文盲不識字，缺少學習有效之媒介，故擬傳授其現代勞工必備知能，甚感困難。該會針對事實，會每年舉辦國語文班、識字班、外語文班、業務技藝班、其他幹訓班等多種，分區舉行。每年約達七十班上下，受訓者逾二千人以上。

(二)推行電化教育：該會於五十一年購買器材一批，計分發台北第一推行小組電視機、電唱機、幻燈機各一架，四海有聲字典一部。台北第二推行小組電視機、電唱機各一架，四海有聲字典一部。台北機廠推行小組錄音機、電視機、電唱機各一架，四海有聲字典一部。新竹推行小組電視機、電唱機各一架，四海有聲字典一部。高雄推行小組電唱機、幻燈機各一架。其餘基隆、宜蘭、台中、彰化、嘉義、高雄機廠、屏東、花蓮等推行小組，各發電唱機一架，四海有聲字典一部。

#### 四、業餘進修

該會為促進職工政治認識，明辨敵我，並諳習現代防空防護常識，激發其愛國熱忱，共同奮鬥。特依據業餘獎助辦法，自五十二年每年舉行政治及防空防護常識大考各一次，凡考試成績在七十分以上者，每科可得獎金五十至一百元。

## 五、關於嘉惠員工子女方面

(一) 幼稚教育：幼稚教育為準備接受國民教育之學前教育，該會參酌財力推展其教育設施，直接為嘉惠員工子女，間接為減輕職工負擔，爰依據教育法令，確立其教育總目標為：增進幼兒身心健康，培養幼兒優良習慣，啟發幼兒基本生活知能，增進幼兒應有之快樂與幸福。現已舉辦之幼稚園，自辦者十一所，委託辦理者二所，入園幼兒年達二千人以上。

(二) 現有幼兒園舍，計台北、基隆、宜蘭、新竹、台中、彰化、嘉義、高雄機廠、屏東、花蓮、高雄等處各一所，共計十一所。

該會業務，每年均在積極開展中，將來如能爭取更大成果，對該路員工福利裨益必多。

## 三、現階段黨務工作綱要

該部第七次全路代表大會，召開於本黨第九次全國代表大會閉幕之後，遵照九全大會訂頒之現階段黨務工作綱領，對黨務工作報告決議案文，大會宣言及總裁訓示，參照該路特性，訂定本綱要，在今後三年中，把握時機，力求其貫徹實施。

## 甲、總綱

一、(從略)

二、(從略)

三、加強貫徹黨務業務一元化，運用黨的組織力量與領導精神，融匯黨部、路局、工會各組織的幹部，互助合作，團結一致，凝結成爲一個堅強的戰鬥體，以達到戰鬥之要求。

四、(從略)

五、實踐革命，以路爲家，增強全路同志及全體員工的責任感。提高各級幹部的領導精神，使黨成爲本路各部門中的核心，潛移默化，建設本路爲模範鐵路，作爲大陸光復時鐵路重建的參證。

## 乙、健全組織

(六至十七均從略)

十八、加強推行勞工福利，提高勞工技術水準，積極輔導職工福利機構，注意員工福利與生活之改進，盡力解決困難，以加強其與本黨組織之結合，增進生產效能。

十九、積極推行服務工作，協助事業單位展開便民措施，發動黨員爲員工及眷屬服務，領導員工爲旅客貨主服務，以爭取民衆對黨的信任與支持，同時並以聯合力量，擴大服務效果。

二十、從略

## 丁、革新業務

廿一、輔導路局爲配合今後加速經濟發展及適應反攻軍事之需要，應積極提高運輸能力，貫徹十年長期發展計劃之實施，擴增並改善運輸設備，以達設備現代化之目標。

廿二、輔導路局爲配合今後社會要求提高服務水準之需要，應積極改良客貨車及站場設備，加強客貨運服務，以達服務大眾化之目標。

廿三、輔導路局爲配合今後提高運輸效率，減低運輸成本之需要，應積極改進制度，革新管理，以達管理科學化之目標。

廿四、輔導路局爲配合政府以事業養事業，以事業發展事業之需要，應以現代化之設備，大眾化之服務，科學化之管理，積極合理經營，以達經營企業化之目標。

## 戊、配合反攻

廿五、成立戰時工作隊，保護鐵路設備，保障行車安全，完成軍事運輸。

廿六、選拔優秀同志接受戰地政務訓練。

廿七、加強教育號召，造成踴躍參加敵後工作的運動高潮。

廿八、積極策動各種心戰工作，導致大陸革命。

廿九、調查鐵路各種人材，鼓勵踴躍參加戰地交通工作總隊，隨軍登陸，負起鐵路修復及運輸工作。

(一) 附錄：本黨在各鐵路設立特別黨部及其改組經過情形，特附錄於後，以供參考。

#### (一) 粵漢鐵路特別黨部

民國十二年十二月十日，本黨同志馮自由、孫科、鄧澤如、謝英伯等，奉總理之命，前往粵漢鐵路公司組織區分部。同月十三日，總理派陳果漢同志為區分部主席，是為本黨在鐵路設立職業黨部之始。十三年三月八日，第一屆中央執行委員會第十二次會議議決，粵漢路區分部擴充為區黨部。十六年二月二十一日，中央二屆第七十八次常會，派谷正綱同志為粵漢鐵路特別黨部籌備員，開始籌備，不久即成立粵漢鐵路特別黨部。粵漢北段於十八年七月成立武昌萍路特別黨部，歸由中央直轄，至廿五年粵漢路全線通車，乃併入粵漢路特別黨部；迨浙贛鐵路修通後，復將株萍段鐵路黨務，劃歸浙贛鐵路特別黨部管轄。二十五年一月三十日，中央五屆四次常會通過調整各路特別黨部組織案後，派劉志平同志為粵漢鐵路特別黨部特派員。二十九年十一月二十五日，中央五屆一六三次常會決議派劉鍾明同志為主任委員。三十年十月十三日，五屆一八六次常會，改派鍾天心同志為主委。三十二年一月十一日，中央五屆二一八次會議，准鍾主委辭職，改派高廷梓同志接充。旋高廷梓同志辭職，改派王平一同志接充。三十五年四月十三日，中央六屆二十八次會議重新改劃鐵路黨部及編制之調整案，全國鐵路分區設局，黨部亦隨而劃編。三十五年五月十五日中央第三十次會議議決，派熊亨靈同志為粵漢區特別黨部主任委員。原廣九廣三兩路黨部，亦一併劃歸管轄。熊同志就職後，即展開徵求新黨員工作，一月之間由原有三千餘人陡增至一萬四千餘人，三十六年三月三日，粵漢區鐵路特別黨部召開第一次全路代表大會，選舉熊亨靈、劉兆洋、王福階、林觀暢、崔仲三

、歐尙英、劉章、董萌、連鳳翔、石峻吉、周嘉林等十一同志為執行委員。王芸圃、林詩伯、鄧家藩、晏慶和、曠超等五同志為監察委員。並互選熊亨靈同志為主任委員。同年五月，熊同志被派赴美國考察鐵路，中央派中央候補執委杜鐵遠同志代理。翌年夏，熊同志回國，籌備召開第二次全路代表大會，但因共匪叛亂，時局日趨緊張，致未克如願。三十八年十月一日即廣州陷匪之先一日熊同志率一部工作同志自廣州撤退至九龍。三十九年二月二十三日，中央第二二六次常會，以粵漢區等鐵路黨部所轄地區，均已陷匪，黨部應予撤消，另建地下組織。

#### (二) 津浦鐵路特別黨部

本黨中央，於民國十七年四月，令派章阜春、馮濟安、陳一郎為津浦鐵路特別黨部籌備委員，指定章為常務委員，馮為組織委員，陳為宣傳委員，旋即辦理黨員登記，分別於浦口、蚌埠、徐州、濟南、天津等站設立登記處。第一次登記黨員四百餘人，分別成立區分部。全路區分部成立後，展開工作，繼續徵收黨員，共計一千二百餘人。全路劃分為浦口、浦鎮、蚌埠、徐州、濟南、天津等六個區黨部。十八年一月選舉第一屆執監委員，中央派員監選，各區黨部分別直接選舉。孫鶴皋、熊正琬、章阜春、馮濟安、陳一郎等為執監委員，並推孫鶴皋為常委。開始工作，十九年七月，奉中央令改組，並派梁芝、章阜春、熊希顏為整理委員。全路改選各區分部及各區黨部執行委員，並於德州增設一區黨部，二十一年九月，奉令舉行第二屆執監委員選舉，選舉方式，用連記名直接投票法，競選浪潮，非常熱烈。選舉結果：李振和、陳文彬、賂崇西、余燾、梁芝等五同志當選為執行委員，陸福廷、陳宗實等為候補委員。邱偉、陶懋衡、張學恭等為監察委員。許錫寬為候補監察委員。同赴中央黨部宣誓就職，中央派常務委員陳果夫同志監誓，對各新選執監委員，訓勉有加。旋在組織部長陳立夫同志監視之下，互選賂崇西、李振和、余燾三同志為執行委員會常務委員。陶懋衡為監察委員會常務委員。中央黨部並派毛健吾同志為秘書。內部組織完竣後，即日接收，開始工作。二十四年四月，中央派邵華同志為津浦路黨部黨務特派員。邵到任後，即將全路黨務劃分為四個段區。第一段區由浦口至蚌埠。第二段區由蚌埠至徐州。第三段區由徐州至濟南。第四段區由濟南至天津。並委派四個黨務指導員，分區指導黨務工作，參加所轄區黨部黨務會議。並督導各區分部，按期舉行黨員大會，尤其注意黨員大會問題，勸勉員工同志努力生產，改善待遇，均獲成效。二十五年十月，邵同志改任安徽省府委員，中央

派王世輔、何人家、周文俊等負責接辦。二十七年五月，全線陷敵，但津浦游擊健兒，仍留陷區，由陳文彬同志領導，抵抗強敵，為國效忠。三十一年，對日抗戰形勢好轉，中央為爭取勝利之早日來臨，積極加強敵後工作，令派朱希賢、連退菴、李振和、任書紳、楊樂田等為該路特別黨部執行委員。並派朱希賢兼書記長，連退菴兼中央交通站徐州分站主任，特別黨部設天津。在敵後工作，一切均以秘密方式行之。為求工作深入起見，決定分段督導。浦口至徐州由連委員負責，徐州至濟南由李委員負責，濟南至滄州由任委員負責，滄州至天津由楊委員負責。在此階段之黨務工作重點：(1)利用舊有關係，建立核心組織。(2)運用核心組織，發展工運關係，爭取人心內向。(3)傳播政府有利消息，鼓勵民心，以堅定其抗戰必勝之信念。(4)偵察敵情，把握敵人動向，報告中央。(5)配合沿線游擊隊，打擊敵人。三十四年八月，抗戰勝利。中央令派李壽元為津浦鐵路特別黨部主任委員，王思誠、連退菴、吳寅介、陳鑑波、李振和、任書紳等為委員，並派王思誠兼書記長，莊世榮為調查室主任。同年九月，該部由天津遷回浦口辦公。並於徐州、濟南、天津等地分設辦事處，由連退菴、李振和、任書紳等分別主持。首先協助路局辦理接收事宜。在維護鐵路暢通，與行車安全原則下，商定接收辦法：(1)在敵偽期間服務員工，除自行逃避或自願離職者外，一律留用。(2)追隨政府抗戰，勝利歸來者，設站招待，儘先復職。(3)獎勵保護物資、器材。在敵人投降時，鐵路物資器材曾被人偷盜藏匿，經人檢舉因而尋獲者，出力人員，從優給獎。三十五年，政府規劃全國鐵路分區設局管理，各鐵路黨部，亦隨之改編。因此膠濟、德石兩路黨部，劃歸津浦區管轄，擴大為津浦區鐵路特別黨部，中央加派孫義昌、李慶義、沈文泗等同志為委員，黨部移設濟南。原任主任委員李壽元，調天津市黨部工作，所遺職務改派王平一繼任。三十二年四月王調山東省府社會處，遺缺由書記長王思誠代理。不久王思誠又他調，中央改派宋志先繼任。三十七年四月，協助工會於濟南召開全路代表大會，選舉理監事，成立正式津浦區鐵路工會。是時工會會員有一萬二千餘人，黨員佔一千四百六十餘人，嗣以剿匪軍事戰局逆轉，放棄平津，繼之濟南撤守，至三十七年底，展開徐蚌會戰，特別黨部主委宋志先，與路局局長陳舜珩，均移駐徐州，督率員工辦理軍運，並將撤退員工組織搶修隊，隨車工作，至三十八年二月，戰爭惡化撤退，路局奉命解散，黨部亦奉命撤消，另建地下組織，所有黨部工作同志，大部隨同政府播遷。

### (二) 膠濟鐵路特別黨部

民國十七年五月三日，日本帝國主義為阻撓我國民革命軍北伐，出兵山東，佔領膠濟鐵路及沿線土地，在濟南砲擊我國民革命軍，殘殺我軍民及外交官吏，造成舉世聞名之「五三」慘案以後，暫在泰安辦公之山東省黨部鑒於膠東地方緊張，膠濟鐵路地位重要，乃呈經中央核准，由山東省黨部選派人員，於十七年八月一日，成立膠濟鐵路特別黨部委員會。委員人選為王永熙、蔡書元、莊楷三、王旭、邵渭等五人，王永熙為常務委員，餘分任組織、訓練、宣傳、民訓等職務，在青島秘密就職。自九月份起，開始辦理黨員登記，本務切勿濫原則，共登記黨員七百餘人。於青島，四方及濟南，各設一區黨部，其下共轄區分部十八個，此外於高密、坊子、張店三處，各設一直轄區分部，共計二十一區分部。是年冬十二月，籌備委員人選部份更動，王旭、邵渭清被省黨部調回，王永熙辭職，由省黨部改派趙明宇、丁德先、李海秋三同志補充，並推蔡書元同志任常委。籌委會登記及訓練黨員工作，自十七年九月一日起，至十八年二月底止，歷時六個月，已告一段落。乃於三月一日召集第一次全路代表大會，發表宣言，選舉第一屆執監委員。選舉結果：執行委員五人，莊楷三、蔡書元、丁德先、趙明宇、李海秋當選，王永熙為候補執委。監察委員三人，何祝三、郭鴻三、李德祥當選，廉培藝為候補委員，並互推莊楷三為常務委員，何祝三為駐會常務監委。繼續展開工作。是年九月，丁德先、趙明宇、蔡書元等相繼辭職，省黨部派邱端基、周嘉琳、李海秋、牟相瑜、黃友田等五人為整理委員，開始整理工作。至同年十二月邱被工會驅逐，省黨部改派陳應環，繼派宋從頤等接替。二十一年九月八日，中央四屆常會三十七次會議決議推膠濟鐵路特別黨部直隸中央。並派宋從頤、李德祥、張應平、王天生、黃培桂等五人為整理委員。即開始徵求預備黨員，截至二十二年底計有三百零五人。二十五年一月三十日中央五屆四次常會決議調整省市及鐵路特別黨部組織，派謝永存為膠濟鐵路特別黨部特派員，毛健吾、郭民鐸為設計委員。二月十日毛同志奉令他調，以王敬軒補充，並加派黃培桂為設計委員。八月六日派周燕然接替郭民鐸。次年七七事起，抗戰軍興，青島相繼淪陷，膠濟鐵路特別黨部劃歸山東省黨部管轄。由省黨部委員一人兼任指導員，負責推進。及至三十二年三月二十二日，中央組織部以敵人管制嚴密，現有機構過於簡單，難於開展。為加強活動，並補助魯東及青島區黨務發展起見，於中央五屆二三次常會議決，恢復原有組織，以資策進。並

將全路劃分三段，由委員分段負責。至三十四年八月抗戰勝利，中央六屆常會於九月十七日第十次會議，派李作書為該黨部執行委員，進行復員工作。三十五年四月十三日，中央六屆二十八次常會決議，以交通部對於全國鐵路，分別劃區設局管理；鐵路黨部應依照現行鐵路行政區劃改設。故從即日起膠濟鐵路特別黨部，歸併入津浦區鐵路特別黨部。

#### 四 京滬滬杭甬鐵路特別黨部

民國十二年，本黨於廣州舉行第一次全國代表大會以後，京滬滬杭甬鐵路（以下簡稱兩路）員工中之本黨同志，開始有所聯繫，惟是時中央尚未有鐵路黨部組織之規定，且全路均在軍閥與英國銀公司控制之下，發展黨務組織，隨時有被閉革殺戮之虞，所有各同志之秘密活動，均參加上海地方組織。國民革命軍出師北伐，東路由浙江直搗上海時，在兩路工作之同志大都接受上海中央黨部暨黨團元勳鈕永建先生之領導，迨十六年國民革命軍光復京滬，將滬甯及杭甬鐵路正名「京滬滬杭甬鐵路」，兩路員工紛紛組織工會。在工會法與特種工會組織暫行條例未頒布施行前，會有若干糾紛，路局處理，頗感困擾，中央決定成立兩路黨部，俾資領導。十七年春，中央辦理黨員總登記，派謝台南到路負責。登記完竣後，另派楊興勤到路指導，建立組織。十八年舉行第一次全路代表大會，由中央提名，經代表大會選出李厚身、鄭文利、閔維鈞、陳承斌、陳福海等為執行委員。並推陳福海為執行委員會常務委員。是為兩路黨部成立後第一屆之執監委員會。十九年舉行第二次全路代表大會，遵照中央指示，對於執監委員選出加倍人數，呈報備定。結果：劉維熾、羅泮輝、陳承斌、鄒政堅、李達三等，當選為執行委員，陳福海、殷之銘、吳耀等當選為監察委員。執行委員會推羅泮輝為常務委員。嗣羅辭職，改推陳承斌接充。二十一年「一二八」之役，兩路黨部辦公房屋，遭日軍毀壞，遷址整理，並協助路局撫卹殉職員工，重建北站大廈。是年冬舉行第三次全路代表大會，在不提名不圈定之自由選舉中，選出陳承斌、李達三、鄒政堅、馮其書、王蔚霞等為執行委員。宋傳驥、閔維鈞等為候補執委。陳福海、吳耀萬、殷之銘為監察委員。林孝錫為候補監委。並推陳承斌、陳福海分任執、監委員會常務委員。二十二年初，中央派謝登宇為兩路黨部秘書，旋經呈奉中央核准，將執委會常委增為三人，加推李達三、鄒政堅為常委。二十四年，鄒調浙甯路工作，宋傳驥升為委員，復推為常委以補鄒缺。二十五年冬，秘書

謝登宇出任漢口市黨部委員，中央改派史國源為書記長。二十六年抗戰發生，兩路自「八一三」起成為戰區。至十二月初，奉令撤退。除曹甯段未受軍事直接影響外，京滬、滬杭兩線，均為日寇佔。黨部常委李達三，率部份工作同志及工會負責人員，由南京隨軍撤退至漢口。二十七年秋，常委宋傳驥亦由滬間關至漢，同赴重慶。是年冬，中央為加強兩路淪陷後對敵偽鬥爭之黨務活動，委派陳白為主任委員，李達三、潘炳卿等為委員，宋傳驥為書記長，率同張雲鶴、汪澄、袁巧福、楊有王（由衡陽起程）諸同志，由滬經黔湘贛浙，取道溫州於二十八年二月返滬，積極展開工作。二十八年冬李達三同志被敵偽綁架至滬西極司非而路七十六號偽特工總部，非刑鞠訊，嗣轉解南京監禁，得獄中愛國軍官張君之協助，乘間逸獄，由滬轉道赴渝，供職中央調查局。三十年十二月，日寇發動太平洋戰爭，佔領上海租界，本黨各同志，因掩護為難，處境更形艱苦。三十一年四月，陳白被捕，十月中央改派夏恩臨為主任委員，吳傑為書記長。三十二年八月夏同志離職，中央派宋傳驥代理主任委員，十一月宋傳驥、潘炳卿、吳傑、劉廣魯、狄潮等十餘人相繼為日本憲兵及汪偽政權所逮捕。中央又改派何培榮為主任委員，蔣華選為書記長，在皖南屯溪等地辦公，而於杭州附近設置前進據點，密派員工潛入鐵路沿線取得聯絡，相機行動。三十三年春中央又改派施裕壽為主任委員，陳奮克、張克昌、李崇德、李錫平、江筱峯、錢可贊等為委員，程德貽為書記長。至三十四年八月抗戰勝利，日寇投降，九月開始接收，黨部與路局各項措施，常相逕庭，未能合作。三十五年三月中央決定改組兩路黨部，以李達三為主任委員，並以宋傳驥、張克昌、李崇德、李錫平、李炳辰、潘炳卿等為委員，楊有王為書記長。五月全國鐵路行政改制，以區命名。遵照中央規定，將原有江南、淮南鐵路黨部，併入兩路，自七月一日起改組為京滬區鐵路特別黨部。原在江南淮南路工作之李委員微慶，經奉派為兩路黨部委員，同時到職。工作同志，奉核定京滬滬杭甬擇優留用三分之一，江南淮南留三分之一，即於七月初改組就緒。嗣又奉增派於三十四年春由渝間關抵滬預事部署之張雲鶴同志為委員，以加強擴展黨務，積極策進工會整理工作。三十六年二月，兩路黨部完成各區黨部委員選舉，並產生全路代表大會，舉行抗戰勝利暨鐵路改名後第一次代表大會，在中央派員指導之下圓滿完成大會任務。選舉李達三、張雲鶴、楊有王、王兆槐、吳正、潘炳卿、張克昌、高其福、鮑培清、黃勳、周名唐等為執行委員，李微慶、汪存忠等為候補執行委員，汪澄、袁巧福、孫若越等為監察委員，推李達三為執行

委員會主任委員，楊有壬兼任書記長，汪港為監察委員會常務委員。三十七年以後，共匪叛跡顯著，大局逆轉，兩路黨部始終固守崗位，堅苦奮鬥。當時中央組織部長谷正鼎、農工部副部長陸京士，均會蒞路慰勉，益勵忠貞。三十八年四月共匪南渡長江，京滬綫陸續淪陷，五月上海保衛戰開始，黨部主任委員李達三、書記長楊有壬、委員張克昌等均參加京滬杭甬總司令部政務委員會工作。直至五月二十二日下午，匪軍已逼近徐家匯車站時，李主任委員等率同少數工作同志離滬，並隨湯總司令恩伯等同乘招商局專輪錫麟號撤退至定海，李主任委員赴廣州向中央報告，楊、張二同志前往廈門工作。後廈門撤守，楊亦赴粵。十月廣州棄守，李奉派為湘桂鐵路黨部主任委員，楊担任中央非常委員會秘書處組長，轉赴重慶，均於西南陷匪前，先後來台。

#### (四) 平漢鐵路特別黨部

平漢鐵路員工中之本黨黨員，其黨籍原隸屬於河北、河南、湖北等省黨部，及至民國十七年十一月，中央組織部派黃士謙、蕭仁源、楊興勳、趙英毓、鄭伯豪等五同志為該路登記員，原屬於各省黨部之本路同志，另行登記，截至十八年一月三日，登記合格黨員九六九人。同年一月三十一日，二屆中常會一九四次會議，改派黃士謙、陳祖烈、茹綬廷、聞天鳴、周培卿五人為漢平鐵路特別黨部籌備委員。五月十三日，三屆十二次常會決議改名為平漢鐵路特別黨部。二十一年五月三日，四屆十八次常會決議准予成立正式黨部，旋以直接選舉方式，選出執行委員劉文松、蕭開叔、周培卿、蔡孟堅、彭守信等五人，監委何競武等三人。沿路組設區黨部九個，區分部六十一個，直屬區分部四個，至二十二年底，計有黨員三千二百一十一人。抗戰軍興，該局淪陷，黨部活動乃轉入地下工作。至抗戰勝利後，依鐵路改制而改為平漢區鐵路特別黨部。三十五年五月十五日六屆三十次常會，派劉松山為主任委員，史匡之為書記長，楊振興、張瑞雲、蕭漢庭、李子虔、王仲青、邢文閣、張自強、李雅仙為執行委員，並將道清路黨務併入該區管理。至三十八年，該路陷匪，未撤退來台同志，復又轉入地下工作。

#### (五) 隴海鐵路特別黨部

在隴海鐵路特別黨部未成立前，該路原有黨員，均係暗中聯繫，個別活動，為全路員工謀取福利。直至民國二十一年初，中央組織部派張鳴鷺為該路登記員，迄同年三月登記黨員僅四十六人，四月二日中央三屆二三四次常會決

議，派薛開漢等五人為隴海鐵路特別黨部籌備委員。二十一年四月二十九日，中央四屆十七次常會決議，准該部正式成立，並頒布執監委員及候補委員名額與選舉法。同年七月選出執行委員郭民鐸（常委），黃學周、梁麗黃等三人，候補執委王福順一人。監察委員林翊春一人，候補監委王世輔一人。十二月八日中央常會第五十次會議決議，梁麗黃停職。該部共轄區黨部三個，區分部九個，直屬區分部一個，於二十一年五月報准中央備案。截至二十二年底止除原登記黨員四十六人外，征求預備黨員計二百九十二人。二十五年一月三十日，五屆四次中常會調整各省市黨部鐵路特別黨部組織案，決議將原任特派員委員書記長一律調回，另派陳紹賢為隴海鐵路特別黨部特派員，王福順、黃學周、王保身為設計委員，黃天佑為書記長。同年四月陳紹賢辭職，改派宋志先接充；並加派林翊春、侯作人為設計委員。二十八年六月十五日，五屆二三次常會，改組隴海鐵路黨部，派宋志先、林翊春、王福順、黃學周、武文為執行委員，指定宋志先為主任委員，並派王保身為書記長。嗣後陸續更換主任委員，有曹德宣、馬毅、洪軌、馮大轟等四人。至三十五年四月十三日，中央六屆二十八次會議，重新改劃各鐵路特別黨部及編制之調整案，決議隴海鐵路特別黨部改為「隴海區鐵路特別黨部」。並派馮大轟為主任委員，蕭棟華為書記長，殷君宋、周景龍、何先鋒、林翊春、雷景義、范旻、章志仁、張春範為執行委員。三十六年三月十日該區黨部在西安召開全路代表大會，正式選舉執監委員，直至三十八年大陸撤守時結束。

#### (六) 北平鐵路特別黨部

北平鐵路黨員登記，初由組織部委託河北有黨務指導委員會辦理，至民國十七年十二月三十一日止，計已登記黨員六百三十一人。十八年四月二十九日，第三屆中央常務委員會第六次會議決議，委鄧少銘、袁興烈、梁其波、陳石泉、陳一郎等為北平鐵路特別黨部籌備委員，繼續辦理黨員登記事宜。六月二十七日十九次常會議決籌備委員袁興烈停職，遺額以龐鏡塘補充。七月十八日二十五次常會決議調吉林省黨務指導委員單成儀為籌備委員，八月十五日籌備委員陳平泉奉令他調，指定陳一郎為該會籌備委員會組織委員，單成儀為該會訓練委員，龐鏡塘為該會宣傳委員。十月二十八日中央四十四次常會，以北平鐵路在政治上甚關重要，僅有會員六百三十餘人，且該路黨務，山海關以東，現尚不能着手進行，故信仰本黨主義而苦無機會參加組織者甚多，應准予征求新黨員。嗣經前後更換勞

勉、高紀毅、高哲民、劉哲民、劉震章、梁國楨等為籌備委員。二十二年一月中央三屆五十三次常會決議，圈定趙振芳等五人為執行委員，陳世權等二人為候補執行委員。一月十九日五十四次常會又圈定王振聲等三人為監察委員，焦偉民一人為候補監察委員。同年三十日，中央常會第一百次會議決議，以該特別黨部自成立以來，工作廢弛，糾紛迭起，全體執監委員指導無方，應予一律撤職。另派天津特別市黨部整理委員章耀華，兼該路黨務特派員，切實整理。該部於沿路組設區黨部四個，區分部二十五個，直屬區分部二個，於是年十一月報准中央備案。截至二十二年年底止，計已征求預備黨員一千二百二十八人。民國二十七年七月二十一日中央八十六次常會決議，派陸耀武為北平鐵路特別黨部主任委員。二十八年四月六日，二二八次常會決議，以北平鐵路特別黨部，業經中央常會決議撤消，所有該黨部工作，應劃歸河北省黨部執行委員會辦理。至三十四年九月十七日，中央六屆十次常會始派郭鳳祥、郭中興為北平鐵路特別黨部執行委員，繼續擴展該路黨務。民國三十五年四月十三日，中央六屆二十八次常會決議，以全國鐵路分別劃區設局管理，黨部組織亦應與之配合。北平鐵路特別黨部劃歸平津區鐵路特別黨部管轄。並於三十次常會派郭子揚為平津區鐵路特別黨部主任委員，王逸民為書記長，郭鳳祥、劉仁傑、郭中興、溫士源、耿輪升、陳國興、劉成幹、溫士魁、黎聖倫為執行委員，繼續展開工作。但至三十八年一月北平路被共匪佔據，黨務工作，遂陷於停頓。

#### (v) 平綏鐵路特別黨部

平綏鐵路黨員登記，初由中央組織部委託綏遠省黨務指導委員會辦理，截至民國十七年十二月底，計登記黨員一百零三人，嗣由該路籌備委員會接辦。十八年十月二十八日，中央三屆四十四次常會決議，籌備委員劉鈞棠調回，遺缺以唐世嗣補充。二十年二月十二日，中央二二七次常會決議改組平綏鐵路特別黨部籌備委員會，另派劉宗華、張德流、譚峻峯等三人為籌備委員。二十一年四月二十九日，中央四屆十七次常會准該黨部正式成立，並規定執監委員及候補委員名額，由該路黨員分區直接投票選舉。同年八月十一日，中央三十三次常會以據該路黨部籌備委員會呈報，該路黨務公陸未久，下級基礎未臻鞏固，擬請選出加倍人數，呈由中央圈定，應准照辦。故於十一月二十日四三三次常會，圈定會廣勳、劉宗華、譚峻峯等三人為執行委員，陳文彝、吳傑聰等為候補執行委員。十一月二十

十四日四八次常會圈定羅濤為監察委員，吳唐儀為候補監察委員。二十二年二月二日，五十六次中常會決議，執委劉宗華，譚峻峯調回訓練，派曹明煥馮國楨暫行代理。七月六日劉宗華等先後辭職，即以候補遞補，但仍難健全。另派陳宗周、羅濤、陳文彝等三人為整理委員，籌備改選事宜。該部沿路組設區黨部三個，區分部二十二個，直屬區分部四個，於二十二年七月報准中央備案，至二十二年年底共計征求預備黨員八百二十六人。二十四年一月，整理委員陳宗周辭職，中央一五五次常會派周補天補充，並加派沈昌，王世輔為該路整理委員。同年二月，因時局關係，該路黨部整理委員會，遷令遷移綏省辦公，該會委員兼路局局長沈昌，不特不協同努力，且指使路警勒迫黨部人員限時離境，並焚毀全部文卷。毀黨妄為，不法已極。中央一七七次常會決議將其撤職，並轉中央監察委員會置政府分別議處。二十七年七月二十一日，五屆八十六次常會決議該路黨部改組，派劉桂為平綏鐵路特別黨部主任委員。廿九年七月廿五日一五三三常會決議，加派李繼善、張立端等為平綏鐵路特別黨部執行委員，並以李繼善為書記長，以加強該部組織。三十四年八月抗戰勝利，各路黨部均應加強組織，擴展業務，六屆中常會於九月十七日十次常會決議，派張子揚為平綏鐵路黨部主任委員，耿輪升、杜衡、王逸民為執行委員，指定王逸民兼書記長。三十五年五月，中央以配合鐵路分區設局，平津地區設平津區鐵路管理局，故於四月十三日六屆二十八次中常會決議，設立平津區鐵路特別黨部，原有北平及平綏鐵路特別黨部同時編併。但至三十八年一月，平津區鐵路黨部亦因淪陷而撤消，另行建立地下組織。

#### (vi) 正太鐵路(包括正太同蒲及晉冀區鐵路)特別黨部

正太鐵路係借法款建築，故由法國人管理，拒絕員工組黨。至民國二十一年還清外債，將路權收回，是年八月二十五日，中央四屆三十五次常會決議，派朱華、郭樹棟、卓衡之、韓達、王世輔等五人為該路特別黨部籌備委員。組織籌備委員會，辦理黨員登記，征求預備黨員，籌設所屬各級黨部，計有區黨部一，區分部三，直屬區分部一，是年十二月二十九日，中央復派王明欽為該會秘書。二十三年二月十五日，中央一〇九次常會以該路黨部籌委會籌委韓達郭樹棟二人意見甚深，影響工作，乃將其調回，遺缺不另補人，二十四年一月廿四日該會籌委朱華辭職，遺缺由中央派焦斐聲補充。二十五年一月三十日，中央五屆四次常會調整各省市黨部鐵路特別黨部組織案，決議



原派該路特別黨部特派員委員設計委員等一律調回，另派段劍岷爲該部特派員，前往主持。設計委員爲王泰瑞，隨宗獻，武撤彭，郭民鐸等，書記長楊揚。該路黨部原設於石家莊，當時日本軍閥提出嚴重抗議，指國民黨組織爲藍衣社活動，不許在冀察政委會區域內設置，因此華北黨務活動，完全改爲秘密工作。正太路黨部乃遷至山西境內之陽泉鎮，一切重要會議皆在陽泉召開，工作同志則以鐵道部或路局人員身份對外。而土肥原會派偵探，常駐石家莊監視，黨部人員，化整爲零，以陽泉爲大本營。內部組織，初分三股，各設幹事及助理幹事二三人。二十六年，以時局緊張，經呈請擴大，增設計委員五人，三股改爲三科。並開辦華北政治訓練班三期，召訓幹部，培植地方人才。至廿七年四月二十一日，中央五屆七十四次常會議決，以該路爲日軍侵據，令飭該部辦理結束。三十年六月二十三日，中央五屆一七八次常會議決，籌設正太同蒲兩路特別黨部，並派籌備委員前往籌備。三十四年十月一日，中央六屆十二次常會，以正太同蒲鐵路黨部執行委員靳易天，久未入區工作，着予免職，遺缺派侯建明接充。三十五年四月十三日，中央六屆二十八次常會，以全國鐵路分別劃區設局管理，黨部組織，應與之配合，決議派劉桂爲晉冀區鐵路特別黨部主任委員，高夢清爲書記長，趙欽、李鍾秀、李林三爲執行委員。該區管轄範圍爲原正太同蒲兩路特別黨部，故該區黨部名雖更改，但實際仍未變易。直至三十八年共匪叛國，該區淪陷後始行撤消。

#### (4) 浙贛鐵路特別黨部

浙贛鐵路自民國二十六年九月通車後，次年三月一日中央五屆七十次常會，以中央組織部呈爲浙贛鐵路通車已久，尙未成立黨部，現該路當國防全線要衝，於阻敵深入，保障華中之關係綦巨，請即成立浙贛鐵路特別黨部籌備委員會，派杜鎮遠、吳鏡清、張自立爲籌備委員，倪國經爲書記長，其所需經費，自當以該會劃撥爲原則。該路當局原設法籌措，惟開創之始，請由中央指定在一定期間，每月補助若干，以作今後工作開展之憑藉。當經決議，籌備委員照派，補助經費一節查例再核，杜同志等奉命後，即展開籌備工作，並開始辦理黨員登記。四月二十一日中央第七十四次常會決議，粵漢鐵路株萍段，業經改隸浙贛路，該段黨部應改稱爲「浙贛鐵路株萍段區黨部」，以利黨務。株萍段黨務歷史，甚爲久遠。在粵漢鐵路未通車前，該段黨務，均隸屬於武昌株萍路特別黨部，十八年七月十八日，三屆廿五次中常會即已派員籌組，嗣後粵漢路通車，粵漢鐵路特別黨部成立，始行劃併。二十七年九月

二十二日，中央九十四次常會，通過該路黨部籌備委員會組織條例，並核定每月經費三千三百元，除由該路局照撥三千元外，由中央自七月份起補助三百元。十月二十七日九八次常會，通過改組該路黨部，以原任常務委員杜鎮遠爲主任委員，原任籌備委員吳鏡清，張自立，束頌聲，廖深庵爲執行委員，倪國經爲書記長。二十八年七月主任委員杜鎮遠奉調赴滇，遺缺前後派張覺吾，張自立，陳家樹補充。至三十一年，日軍進逼，該路節節破壞，至三十二年二月間，通車部份僅餘八十公里，員工二千五百餘人，黨部工作範圍縮小，二月八日二百二十次中央常會以全路交通恢復無期，決議撤消，所有工作人員另籌維持生活辦法。旋路局改設辦事處，所有該路黨員成立區黨部，劃由贛省黨部兼管。及至三十四年三月五日，中央二七九次常會決議，爲配備國軍反攻及策應盟軍在海峽登陸起見，恢復該路黨部，所需經費，在三十四年度預算內路黨部戰地準備費內核撥。其恢復辦法如下：

- 一、爲配備國軍反攻及策應盟軍登陸，恢復浙贛鐵路黨務活動，成立浙贛鐵路特別黨部。
- 二、該路應依照現行鐵路特別黨部組織辦法，組織浙贛鐵路特別黨部執行委員會，其人事編制得參照戰地實際情形酌定之。
- 三、爲建立組織與推進工作，將該路劃分，由南昌至上饒（南上段），由上饒至金華（上金段），由金華至蕭山（金蕭段）三段，並由委員分段負責。
- 四、規定該部經費每月一五〇〇元，由中央按月發給，每月支付預算書，依照核定總數，由該部編造，並送中央核備。

三十五年四月，配合鐵路分區設局制，浙贛鐵路特別黨部，亦改爲浙贛區鐵路特別黨部，仍辦理原浙贛路黨務。同年五月一日六屆第三十次常會決議，派汪寶璋爲主任委員，耿仁爲書記長，丁一愚、吳三飛、項朝王、張鐵城爲執行委員。即行開始整理，並於三十六年三月完成選舉，成立正式黨部。浙贛路經積極起修，路線逐漸延長，黨員人數亦已大量增加，爲延攬全線優秀同志，集中黨的力量計，該部編制，經報准依照黨部選舉實施要點第二條甲項之規定，改爲執行委員十一人，候補執委五人，監察委員五人，候補監委二人。工作正在積極進行之際，無如共匪叛亂，三十八年金線陷匪，乃依照淪陷區黨務工作計畫之規定，路黨部奉令撤消。

## (1) 湘桂黔區鐵路特別黨部

## (1) 湘桂鐵路特別黨部時期

湘桂鐵路衡桂段，自衡陽西岸車站至桂林北站，於民國二十七年九月接通。但在衡陽車站，則仍為湘江阻隔，至二十八年始築就便橋與粵漢鐵路接軌通車，旋桂柳段亦告完成。該路係抗戰發生後新建路線，為入川孔道，萬分重要，是年八月十五日中央五屆二二次常會議決，設立湘桂鐵路特別黨部，派石志仁、鄒恩元、周善夫、鄭咸亨、劉曠為籌備委員，石志仁為主任委員，周善夫兼書記長。每月經費暫定三千元，由該部自籌，不足時由中央補助。石同志等奉命後，即行開始籌備。廿九年十一月，執委會恩元辭職，遺缺中央派該部組織科長董祖鎮補充。卅一年六月八日，中央二〇三次常會，以湘桂鐵路特別黨部籌備竣事，決議成立執行委員會，原有籌備委員改任為執行委員，仍以石志仁為主任委員，周善夫兼任書記長。三十二年十二月，該路黨部改組，中央二四五次常會決議，准該黨部主任委員石志仁，委員兼書記長周善夫辭職，所遺主任委員職務，派溫仲瑋接充，書記長一職，派委員李郁明兼任，並陸續派劉孝柏、鄭咸亨、許可君、劉曠、余策源、董祖鎮等為委員。至三十五年二月，奉令歸併於湘桂黔鐵路特別黨部，在此數年間，材料萬分困難，敵機日夜臨空，且該路一度曾為敵騎所蹂躪，該路能完成戰時任務，本黨同志之精誠合作，奮發有為之卓越成就與有力焉。

## (2) 黔桂鐵路特別黨部時期

民國二十八年湘桂鐵路通車至柳州，日軍侵略未已，長期抗戰之局面已成，政府乃決定修築由柳州至貴陽之黔桂鐵路，以利軍運。於是年四月抗戰艱苦階段中籌備興工，交部派侯家源為該路工程局長兼總工程師，滲淡經營，三十二年六月通車至獨山，三十三年春間鋪軌至都勻。在工程期間，組織部以黔桂鐵路為西南鐵路幹線，現已興工，內外工作人員，約在十人以上，亟應籌設黨部，以資領導，籌備處每月經費一千六百元，並訂定籌設該路特別黨部辦法，規定由中央委派籌備員一人，於該路工程局所在地，組織籌備處，進行籌備工作。籌備處之下設幹事，助理幹事，幹事若干人，分任工作。本案經中央於二十九年十一月十一日一六二次常會通過，並於三十年四月二十八日一七四四常會決議楊文藩為該路黨部籌備委員。楊同志旋即赴任，辦理下列各項工作：(甲)，執行中央之命令；

(乙)、辦理全路黨員編報到，並調查登記全路黨員數量及其分佈狀況；(丙)、籌備下級黨部，並指導其工作；(丁)、徵求新黨員；(戊)、訓練全路黨員及職工；(己)、協助全路勞工福利事業；(庚)、準備成立正式黨部一切事宜。三十一年十月十九日，中央二二三常會改派王淑陶為主任委員，侯家源、楊文藩、利銘澤為執行委員。十二月七日派譚連連為該部委員兼書記長。三十三年五月主任委員王淑陶辭職，遺缺派鍾盛麟接充。十月書記長譚連連免兼，遺缺派龐舜勳接充。卅四年二月五日二七七次中常會決議，鍾盛麟辭職照准，派季源溥為該部委員兼主任委員，程劍聲、徐錫英、梁芝為委員，又書記長龐舜勳調為委員，遺缺派胡君特接充。是年七月，主任委員季源溥，委員侯家源辭職，中央於七月二十三日六屆四次會議決議，派胡君同接充主任委員，袁夢鴻任委員，又於九月十七日准委員兼書記長胡君特，委員龐舜勳辭職，所遺職務，派馮文江、潘鈺、周劍鋒分別補充。至三十五年二月，奉命改併於湘桂黔鐵路特別黨部。

## (3) 湘桂黔鐵路特別黨部時期

民國三十五年二月四日，中央六屆二十二次常會決議，湘桂、黔桂兩路特別黨部，合併為湘桂黔鐵路特別黨部，仍為乙級編制。原任湘桂鐵路特別黨部主任委員周文俊，委員兼書記長劉曠，委員秦鵬、董祖鎮、黃健夫、楊祖喬、郭嘉祥，黔桂鐵路特別黨部主任委員胡君同，書記長汪化鯤，委員袁夢鴻、馮文江、羅次啓、李偉民、潘鈺、周劍鋒均予免職。並派胡君同為湘桂黔鐵路特別黨部執行委員會主任委員，汪化鯤為書記長，羅次啓、李偉民、周劍鋒、馮文江、董祖鎮、秦鵬、劉曠、袁夢鴻為執行委員；至是年四月十三日，中央二十八次常會，重新改劃鐵路特別黨部之調整案，湘桂黔鐵路特別黨部改劃為湘桂黔區鐵路特別黨部。五月十八日三十次中常會議決，派胡君同為該部主任委員，汪化鯤為書記長、羅次啓、李偉民、袁夢鴻、秦鵬、劉曠為執行委員。中央並規定該區限於三十六年三月完成選舉，成立正式黨部，復於是年十二月規定特別黨部召開代表大會選舉執監委員實施要點，令各該黨部遵辦。凡入黨滿二年而有下列資格之一者，即可為候選人。1. 對黨有特殊貢獻者；2. 抗戰時期曾任本路地下工作者；3. 奉令撤退後方服務鐵路公路者有勞績者；4. 現在本路服務具有成績者；5. 從事黨務工作三年以上者。該路黨部遵令於是年八月召開代表大會選舉執監委員，中央派張炯同志為監選委員。選舉結果，王之翰、胡君同、李士良

、劉廷鈺、汪化鯤、羅次啓、秦鵬、張劍化、馮文玉、楊守孝、李鳳池十一人當選執行委員；鹿茂堂、李傑民、溫念愚、張席祝、李德由等爲候補委員。史銘、黃鈞達、孫續曾、羅興亞、邢佩林等五人爲監察委員，李鐵軍、龍自立等二人爲候補監委。並分別選舉胡稷同爲主任委員，黃鈞達爲常務監察委員。因原任書記長汪化鯤已當選爲該部執行委員，另派唐仁民同志爲該部專任書記長。嗣唐同志他調，中央會前後派樂先彥、楊維榮接替書記長職務。主任委員一職，二十七年七月胡稷同同志因病辭職後，中央會前後派王之翰、李達三等同志接充。直至三十八年底，匪患彌漫西南，該部依淪陷區黨務工作計劃辦理結束，並依照黨務工作要點之規定，另行成立護路隊及農工團體，轉入地下工作。

#### (甲) 昆明區鐵路特別黨部

昆明區鐵路特別黨部，係於民國三十五年四月，中央配合交通部對於全國鐵路分區設局管理制度，乃將原有各路黨部依其路線隸屬關係，分別劃編。因此將設在昆明區之滇緬、川滇、（敘昆）滇越三鐵路黨部予以歸併。茲將該區原有各黨部籌組經過，分述如後。

##### (1) 滇緬鐵路特別黨部籌組經過

抗戰開始之翌年，沿海口岸多爲敵所封鎖，西南方面除原有滇越鐵路外，不得不另謀國際路線之打通。因之二十七年交通部即擬建築滇緬鐵路。至二十八年春設工程局，派杜鎮遠爲局長，正式開工。至三十一年，東段土方大致完成，並由昆明鋪軌至長坡間二十五公里，嗣因是年三月，日敵攻佔仰光，乃被迫停工。在工程進行期間，中央以該路爲國際通路，工程又極艱巨，故於二十九年七月二十五日五屆一五三次常會，派楊超羣爲籌備員，籌設滇緬鐵路特別黨部，團結該路員工，加強組織，以期加速該路之成功。籌備期間，工作進行尙稱順利，至三十一年一月五日，中央一九二次常會決議，籌設滇緬鐵路特別黨部，派徐浩、凌樹藩、杜鎮遠、楊超羣、劉伯謙等五人爲執行委員，並以徐浩兼主任委員，凌樹藩兼書記長。是年三月中央又加派譚嶽泉、陳逸凡爲該路黨部執行委員。當時因日敵佔領仰光，工程停止進行，而西南入口物資，均仰仗滇緬公路，四月二十八日二〇〇次中常會，決議結束滇緬鐵路特別黨部，合併組織中印緬公路特別黨部，所有主任委員執行委員及書記長等，仍以原派滇緬鐵路特別黨

部各員充任。

##### (2) 川滇緬鐵路特別黨部籌組經過

敘昆鐵路之籌建甚早，但至民國二十七年四月始由交通部派員測量路線，九月組織滇緬鐵路公司理事會，由張嘉璈部長兼任理事長，沈昌任總經理。旋設立敘昆鐵路工程局，以沈昌爲局長，開始籌備，嗣因沈昌病故，由薩福均總任。是年十二月即開始修築昆明至曲靖間一百八十公里工程，三十年三月二十日通車。工程期間，中央會派員籌備設立敘昆鐵路特別黨部，嗣派員視察，認爲在組織方面，尙能如期完成，乃於三十一年七月二十日，二〇六次常會決議，准予正式成立黨部，將名稱改爲川滇緬鐵路特別黨部，並於九月二十一日二二一次常會，決議派程兆熊爲主任委員，凌樹藩、楊超羣、胡光焄爲執行委員，凌樹藩兼書記長。三十二年十月王委程兆熊他調，遺缺派陳傑接充。三十三年二月，中央派薛蕃滋、霍宏暄爲該部委員，加強原有組織嗣即奉命擴編爲川滇緬越鐵路特別黨部。

##### (3) 川滇緬越鐵路特別黨部籌組經過

滇越鐵路本爲法人所經營，但自民國二十九年秋，日人在越南登陸，我方爲防止敵人沿鐵路滲入滇有起見，會將滇越路由河口至芒村百餘公里一段路軌拆除。其昆明至碧色寨一段，則仍由法人維持通車。三十二年我與法國維琪政府絕交，乃於八月一日將全路收回，交由川滇鐵路公司接管經營，嗣後抗戰勝利，滇越鐵路完全改歸我有，併入昆明區鐵路管理局管理。川滇鐵路接管滇越昆碧段後，中央即於三十三年三月二十日，五屆二五一次常會，決議將川滇鐵路特別黨部，改名爲「川滇緬越兩路特別黨部」，內部組織及人員仍舊。是年十二月該部委員兼書記長凌樹藩免職，所遺書記長職務，派委員薛蕃滋兼充。又委員霍宏暄調回，遺缺派孫秉禮接充。次年一月委員楊超羣、凌樹藩辭職，遺缺中央派徐相、倪學吾分別接充。三十四年十月二十二日，舉行第一次代表大會選舉執監委員，中央派劉謙之黃貫委員監選。三十五年三月，薛蕃滋辭書記長兼職，遺缺中央派伍岳接充。又執委胡先嘯辭職，遺缺由候補委員廖能容遞補。三十五年四月十三日，中央第二屆二十八次會議議決，爲配合鐵路分區設局制度，川滇緬越鐵路黨部改爲「昆明區鐵路特別黨部」，人事仍舊，無所變更。三十六年八月，書記長伍岳辭職，中央派該部執委孫秉禮兼任。是年八月二十七日，該部舉行第二次全路代表大會，並改選執監委員，中央派胡瑛同志監選。三十

七年七月兼書記長孫秉禮免兼，遺缺派唐仁民接充，三十八年五月唐又他調，遺缺派該部委員徐榮瀛兼任。該路黨部一直維持至三十九年春該區淪陷後，始結束而另行組織，轉入地下工作。

### (三) 東北鐵路特別黨部

東北地轄九省（原為東三省），疆域遼闊，鐵路線長亦達一萬二千餘公里，惟該區始終為日俄勢力所盤踞。民國二十年「九一八」事變後日敵製造偽滿洲國，抗戰勝利後蘇俄又邪翼共匪為其巢穴，數十年來，未嘗寧靜。故鐵路黨務，至二十九年五月三十日，中央五屆一四九次會議，始決議設置遼吉黑熱四省鐵路黨務籌備處設籌備主任一人，暫由北寧鐵路特別黨部主任委員兼任，然以環境所限，工作始終未能展開，三十四年八月，抗戰勝利，日本無條件投降，中央以東北鐵路黨務日益繁重，為適應交通分區管理之需要，曾於次年五月二十九日六屆三十一次常會議決，將原設東北鐵路黨部撤銷，改設牡丹江、錦州、齊齊哈爾、哈爾濱、吉林五鐵路特別黨部，原任東北鐵路主任委員于濤，委員兼書記長董尚德，委員孫淳然，王守正、劉鳳基、周大成、趙嘉祥、蘇慶有、韓麟遠、馬明德等均予免職。另派：(一)王守正為牡丹江特別鐵路黨部主任委員，柳國棟為書記長，周大成、車子宇、趙嘉祥、張大元、蘇慶有為委員。(二)董尚德為錦州特別鐵路黨部主任委員，李國勛為書記長，孫淳然、張文林、李經九、胡振國、任鴻愷為委員。(三)楊敦煥為齊齊哈爾鐵路特別黨部主任委員，劉鳳基為書記長，馬明德、宋廣炳、李友芝、王茂才、崔萬達為委員。(四)單成儀為哈爾濱鐵路特別黨部主任委員，王文文為書記長，李慶德、劉麟譜、劉立權、劉西韻、李興為委員。(五)于濤為吉林鐵路特別黨部主任委員，呂文毓為書記長，王之助、李芳春、宋伯衡、孫一心、趙心石為委員。嗣為配合鐵路分區設局制度，上列各路黨部改為各該區特別黨部。旋於四十次常會復決議成立瀋陽區鐵路特別黨部，派顧耕野為該區黨部主任委員，范振民為書記長，田欲樸、鄒振瀛、何耿光、周澤南、趙昉為委員。且限於三十六年內完成選舉，成立正式黨部。至於長春鐵路，因係中蘇共管，暫不設置黨部，有關該路黨員之聯繫與指導，由中央組織部指定其他鐵路黨部兼辦。原東北鐵路黨部工作人員，除能力低下或自願轉業者准照黨工人員服務規程規定發給遣散費外，其餘一律分別轉入各新黨部，各新黨部於任用後倘有空缺，再遴員遞補。關於經費，按新黨部之編制大小及實際情形，擬定各該黨部經常費預算，其中辦公費及活動費酌予寬籌。新黨部除瀋陽區接收原東北鐵路黨部部

址公物外，餘均由中央各補助開辦費二百萬元。

東北鐵路黨部自三十六年改劃為六黨後，因共匪盤踞，接收既不順利，黨務工作更難推行。故中央於三十七年二月九日一四一次常會，據組織部提議，以東北原設有鐵路特別黨部六個，因受戰事影響，路線多遭破壞，其中若干單位，推進工作甚感困難。加以本年度起，中央停發各特別黨部經費後，原有組織，尤感維持不易。茲根據東北鐵路新形勢，擬將東北鐵路黨部組織重新調整如左：

(一) 牡丹江區、哈爾濱兩特別黨部轄線，全部淪陷，路局迄未成立，工作無法推進，擬予撤銷。

(二) 吉林區、齊齊哈爾區兩特別黨部轄線，僅存一二據點，黨務工作人員，大多退集瀋陽，亦擬暫予裁撤。

(三) 瀋陽區、錦州區兩特別黨部仍存在。

(四) 裁撤之四單位，其黨務工作，由瀋陽區鐵路特別黨部兼辦；以瀋陽區為東北戰地鐵路黨務之中心。

(五) 裁撤之四單位，其文卷器具等，均移交瀋陽區鐵路黨部接管。

(六) 裁撤之四單位，限本年底底結束完竣，所有委員職員，除另派工作者外，一律發遣散費三個月，在各該單位經營之經濟事業贏餘項下支給（事實上贏餘甚少），其不足數，由中央設法補足之。

(七) 瀋陽區鐵路特別黨部經費，較能自給，錦州區鐵路特別黨部，則比較困難，裁撤後四單位之原有基金及經濟事業，暫交由錦州區特別黨部運用，但不得動支基金。

(八) 裁撤之單位主委、書記長及比較優秀之委員，酌派任東北省市黨部委員。

(九) 派瀋陽區鐵路特別黨部主任委員顧耕野同志，代表中央監督指導上述四單位實施裁撤，並根據中央指示原則，設法解除其裁撤中所生之困難。

該項調整辦法，當經決議通過，轉飭實施，工作尚未展開，匪患日漸加劇，至卅七年冬，匪氛已瀰漫整個東北，錦州及瀋陽亦相繼淪陷，中央於三十八年四月七日一八一次常會時，組織部函以瀋陽區錦州區鐵路特別黨部，淪陷已久，除另行部署地下工作外，已於上年十一月間飭其結束，經費發至本年底止，當經決議照辦。東北鐵路黨部遂於混亂中結束矣。

## (A) 台灣區鐵路特別黨部

民國二十四年八月，抗戰勝利，台灣光復，政府派陳清文同志為台灣鐵路管理委員會主委，當時陳氏率領三十餘同志，前來接收，由日人鐵道部長武部氏移交。接收後即開始整理，並宣揚本黨主義，俾使全體路員瞭解本黨總裁領導抗戰八年，救國救民以及解救同胞之堅苦奮鬥精神。一面派員在沿線徵求員工四千餘人入黨，籌組台灣鐵路特別黨部，籌備工作進行頗為順利，至三十五年六月即已正式成立，推陳氏為主任委員。各同志在陳氏領導下，策動全路員工，一心一德，熱誠合作，便復舊工作，進展甚速，奠定台鐵新之發展基礎。三十八年改組，改選莫衡同志為主委時，適值大陸陷匪，台鐵之地位更形重要。三十九年七月，中央宣布改造本黨。該部在改造前為「中國國民黨台灣省鐵路特別黨部」，原隸屬台灣省黨部。於三十九年十二月，奉中央命令改隸中央，設立「中國國民黨台灣區鐵路特別黨部改造委員會」，進行改造工作。至四十年十二月，完成改造工作，召開第二屆代表大會，選舉委員，成立正式組織。四十二年十二月舉行第三屆代表大會，改選委員。四十四年十二月，舉行第四屆全體代表大會。四十七年二月，舉行第五屆全體代表大會。五十年元月，舉行第六屆代表大會。二至六屆委員會，均公推莫衡同志為主任委員。惟五十年二月路局改組，莫同志辭主任委員，中央改派陳樹驥同志代理。五十二年三月，陳氏復因鐵路局改組而辭職，中央派陳樹驥同志代理。五十三年一月，召開第七次代表大會，選舉第七屆委員會委員，閉票結束，徐人壽、修城、陳樹驥、傅達、段品莊、張春範、許延輝、鍾秋英、張蕙如、張景星、劉懷聖、楊澤球、章鶴年、劇慶德、巴燁曠等十五人當選委員，李孟暹、馮如玉、林直中、王人志賢、夏曠、潘承恭、李治等七人為候補委員。並互選徐人壽同志為主任委員，章鶴年同志仍兼書記長。二十年來，台灣在安定中求進步，在進步中準備反攻，黨部工作，在以黨領業及黨業一元化之情況中積極進行。

## 第八章 本黨對鐵路建設之重要措施

本黨對鐵路之建設，以總理親任鐵路督辦始，當時總理並以其所著「實業計劃」擬就密布全國之鐵路網，惜爾後外憂內患，交相煎迫，致難實行，迨國府奠都南京，方能按照計劃，積極建設，惟為適應勦匪、抗戰、勝利復員各階段環境之需要，以致每一時期之建設成果，各有不同。茲擇其犖犖大者，分述如後：

### 第一節 中國鐵路總公司時期 (民國五年至三年)

民國初建，各省代表選舉總理為中華民國臨時大總統，於民國元年元月在南京就職，其時清帝尚未退位，袁世凱亦挾軍力取得內閣總理大臣之命，承繼清室殘餘政權。臨時政府，如繼續以兵戎討伐，則有違救國原旨，總理乃提出兩點主張：(一)即行解職，(二)清帝退位，由參院制定臨時約法，將來參院所選出之總統，必須誓守上項約法，乃能授以事權。嗣清帝於二月十二日宣佈退位，袁世凱電達臨時政府，表示贊成共和。總理於二月十三日咨請臨時參議院辭職，並推荐袁氏以自代，十五日參院選袁為臨時大總統。未久同盟會改稱國民黨，總理於八月下旬蒞臨北平，主持改組後國民黨首次大會，於袁氏歡迎會中表示，袁氏為總統十年可練兵百萬，渠經營鐵路延長至二十萬里，可立致民國於富強，遂受命為全國鐵路督辦，專心致志於修建鐵路。

#### 一、成立鐵路總公司於上海

民國元年九月十五日，中國鐵路總公司成立於上海，並設調查處於北京，同時開始辦公。總理分

電各省都督，征詢各省支路已辦者若何？待辦者若何？以便統籌全局。並謂規劃程序階級有三：第一為立法，第二為籌款，終為修路。依次而為，始有把握。一面擬妥總公司條例，送國務院及參議院審查。派調查處長王正廷駐京專辦此事，至民國二年三月二十八日始經國參兩院通過，於同月三十一日由政府公佈施行。總理一面親赴各省巡視並宣傳及解釋有關鐵路各問題。同時與各國銀團商談借款，及制訂集股辦法。計劃十年之內，以六十億資金，完成二十萬里鐵路。並擬定全國三大幹線，借款成立即可開始興築。不幸在二年七月，袁氏蓄意叛國，下令裁撤鐵路總公司，致一切計劃均未能付諸實行。

## 二、擬定鐵路幹路計劃及籌資辦法

總理辭臨時大總統後，即全神貫注於鐵路建設，鐵路總公司成立後，更加積極進行。並擬定溝通全國之南路、中路、北路三大幹線計劃，其路線之起訖地點及經過之省份，已詳本書第二章第二節之七，不贅。

關於築路資金之籌集，亦擬定三項辦法：(一)借款，仿北漢及平漢成案辦理。(二)招股，由中外合資組織在中國註冊之公司。(三)批給外人承辦，四十年後收歸國有，其條件以不妨礙主權為基礎。

## 三、洽借外債及簽訂合約

總理主持中國鐵路總公司時，其首先籌劃之鐵路為由重慶至廣州之幹線，使四川經濟重心得與南方大港接相接，以補我國清末築路注重華北與東北，及長江以南之偏枯現象。當時恰值五國銀行團善後借款成立，因其條件優越，頗影響於鐵路借款之進行，經由總公司多方與國外資本家磋商，認為以建築人承築工程兼代籌借款，確定借款應得之利益範圍，路工分段完成後，逐段交還我方，為比較有利之辦法。

其間首先願意接受者為英商寶林公司，總公司遂於民國二年七月四日，在上海與寶林公司訂立由廣州至重慶鐵路借款合同十九條（合同原文及其四大特點見本書第二章第二節之九及十）。

惟此約由總公司呈報政府後，而寧贛事起，二次革命發生，袁氏撤消籌辦鐵路全權，致合約未能履行。

## 第二節 總理制訂實業計劃（民國八年至十年）

第一次世界大戰結束之夕，總理即從事研究國際共同發展中國實業，并擬利用戰時各國製造軍需物資之工廠與人力，以搬運中國實業建設所需用之機器及人才。故其原稿用英文草擬，陸續向國外發表，並於民國十年在紐約出版。同時於民國八年八月間，即將譯本在「建設什誌」上發表，以喚醒國人注意。

### 一、利用外國資本與人才修築鐵路

總理曾於民國九年發表「中國實業如何發展」短篇論文，說明發展中國實業之問題和途徑。可歸納如下：

(一)中國發展實業所缺者為資本與人才。美國實業大王駱基化維曰：「發展實業之要素有四，曰：勞力也，資本也，經營之才能也，主顧之社會也。」我國所欠缺者，資本也，才能也。然則欲圖中國實業之發展者，所當注意之問題，即資本與人才而已。

(二)解決資本問題之方法。夫資本者，乃助人以生產之機器也。倘能知此，則欲解決資本問題，易如反掌耳。其法為何？曰：歡迎外資而已，亦即歡迎機器而已。此回歐戰各國，以製造戰用品而擴張其機

器千百倍於前時，今戰爭停止，其所擴張之機器已多投閒置散，無所用之。若我歡迎此種製造之利器，以發展中國之實業，正出歐美望外之喜，各國必樂成其事，此資本問題之容易解決者也。

(三)解決人才問題之方法 至於人才問題之解決，則有二法焉：一為多開學堂，多派留學生則各國之科學專門學校肄業，畢業而後，再入各種工廠練習數年，必使所學能升堂入室，回國能獨當一面以經營實業，斯為上著。然此非十年後不能成功，而當此青黃不接之秋，急須治標，故二為廣羅各國之實業人才為我經營創造也。

(四)發展實業計劃之要目 實業計劃首先注重於鐵路、道路之建築，運河、水道之修治，商港、市街之建設。蓋此皆為實業之利器，非先有此種交通、運輸、屯集之利器，則雖全具發展實業之要素，而亦無由發展也。其次注重於移民、墾荒、冶鐵、鍊鋼。蓋農、礦二業實為其他種種事業之母也。農礦一興，則凡百事業均由之而興矣。

## 二、規劃全國七大鐵路系統

總理在「實業計劃」中所敘各項物質建設，以交通建設為最重要，其中鐵路建設，則尤為詳盡，實業計劃緒言所揭示之十大綱領中，雖僅列舉「鐵路十萬英里」及「鐵路中心及終點設新式市街」兩項，但在第一計劃第三計劃及第四計劃中，則有建設七大鐵路系統之詳細規劃及創立機關車，客貨車製造廠之明確指示，並提出實施計劃之先應行注意之四大原則，計劃之週詳無以復加，所有七大鐵路路綫及四大原則已詳第二章第五節茲不復贅。

## 第三節 國府成立至抗戰前夕 (民國十七年至二十六年)

民國十七年北伐完成，國民政府奠都南京，銳意於經濟建設工作。其時國家安定，債信鞏固，修築鐵路，均依計劃進行，迄二十六年抗戰軍興以後，始因受戰爭影響發生變化，茲將此十年間之鐵路建設成果，分述如後：

### 一、成立鐵道部專司鐵道及國道建設

國民政府在南京奠都以後，於民國十七年十一月一日成立鐵道部，將原由交通部所管轄之鐵路及公路行政劃歸鐵道部主管，此為政府推動鐵路建設之專責機構。旋奉准以「管理統一」，「會計獨立」兩大原則，定為鐵路施政方針，此時鐵路事業頗有起色。鐵道部為接洽事務便利計，在滬設駐滬辦事處；在法國巴黎設駐歐辦事處，專辦國際鐵路交通事宜。又設貨等運價委員會，妥訂貨物等級，與貨運價率；設統一鐵道會計委員會，整理各路會計統一事宜；設鐵道法規委員會，編訂鐵道法規；又設材料購辦委員會，購料選標委員會，購料驗收委員會三會，審慎辦理購買材料事宜；，設交通教育整理委員會，整理校務暨普及職工教育事宜；與交通部合組交通史編纂委員會，編纂交通史。迨二中全会議決，以庚款三分之二為鐵道建築經費，並限期完成粵漢、隴海兩路後，特設立完成粵漢鐵路委員會，完成隴海鐵路委員會，以促其如限完成。又為收回粵漢商股，特設立粵漢鐵路公債基金保管委員會。其餘審訂鐵道詞典委員會，審查借款合同委員會，均經次第設立。依照計劃，各別進行其應負之任務。

### 一、組織測量隊測勘全部計劃路線

鐵道部成立後之翌年，組織測勘隊四隊，測勘東南及西南各省鐵路幹線。西南方面由李耀祥主測勘

粵路，由廣西經貴州測入川滇兩省。其中福昌一線，由福州至南昌係由薩福均任隊長，同時並測由南平至漳平廈門之線。其他京粵、韶昌等線亦同時勘測。

### 三、委託北平地質調查所調查統計沿線地質

當鐵道部派隊勘測西南及東南各省鐵路幹線時，同時擬組織西南地質調查隊，經與中央地質調查所所長丁文江商洽，丁氏建議除鐵道部已決定必動之湘滇滇粵兩路外，應同時勘測從重慶到廣西之鐵路。鐵道部贊同其建議，即託丁氏於調查地質之外，同時勘測上述路線。丁氏於民國十八年十一月出發，十九年四月完成。

### 四、舉行全國鐵路沿線出產展覽

民國二十二年，鐵道部通知全國各鐵路局，籌集各鐵路沿線工礦產品，舉行第一屆全國各鐵路沿線出產展覽會於上海，自後每年舉行一次，對經濟發展及工礦生產統計，裨益甚大。

### 五、運用庚款計劃築路及其成果

民國十八年六月，本黨三屆二中全會，通過庚關兩款築路計劃共計一萬三千五百餘公里，分四期完成，交由鐵道部公佈施行。計：

第一期三線：粵漢路株韶段，隴海路潼蘭段，滄石線等，共長二千七百一十三公里。

第二期六線：京湘、京粵、韶昌、福昌、粵滇、湘滇等，共長八千四百六十八公里。

第三期四線：包寧、成渝、道濟、同浦等，共長二千一百八十八公里。

第四期實款一線，共長一千二百零五公里。

所擬計劃，除遵照總理實業計劃，詳考本國現狀，期以最小勞費，發生最大效用。同時營業方面，兼籌並顧，非惟所以謀投資之絕對安全，並期以獲利淨餘，繼續展築新路。

依照以上計劃，幹線分佈已具雛形，惟以當時北伐甫告完成，全國鐵路，經過長期戰亂之破壞，勢須先着重於內部之整理，所以在九一八以前，一方面整理舊路，一方面計劃新路。迄民國二十年以後，始積極建設新路，雖在此期中，經過九一八、一二八兩項事變，而築路成績，亦甚可觀。惟求適應當時局勢需要，所築路線與原庚款築路計劃已有出入。茲將此十年之建築成果分述如下：

(一)隴海鐵路 國府奠都南京前，隴海僅西築至靈寶，民國十八九年又遭戰爭破壞，至民國二十年底始恢復修築，通車至潼關，二十三年十二月通車至西安，計長一百三十一公里。台兒莊至趙墩支線三十一公里亦於是年底通車，與津浦之臨棗支線相接。西安寶雞段一百七十二公里，於民國二十五年通車。東段與連雲港間之路線，於民國二十一年動工，二十四年完成。

(二)粵漢鐵路 本路株州至韶關一段四百五十六公里，停頓十餘年，至民國二十二年七月起，開始修築，於民國二十五年四月接軌，七月全線通車，完成我國南北第一大幹線。又黃埔支線於民國二十五年興工，二十六年工竣，並與廣九鐵路接軌。

(三)浙贛鐵路 本路於民國十八年由浙江省開始興築，先通至江山，當時名杭江鐵路，二十二年展築至玉山，嗣從玉山展築，二十五年達南昌，二十六年至萍鄉與株萍路銜接，交粵漢路於株州，全線通車。共長一千二百三十一公里。又由杭州至蕭山之錢塘江大橋，於民國二十三年開工，二十六年九月通車。

(四)平漢鐵路道清支線 由道口展築至楚旺一段，計六十六公里，於民國二十六年四月完成。

(五)京滬鐵路蘇嘉支線 由蘇州至嘉興七十四公里，為京滬滬杭甬之聯絡線，於民國二十四年修築，



二十五年七月完成。

(六)滬杭甬鐵路杭曹段 杭州至曹娥江北岸八十公里，於民國二十六年完工。

(七)首都輪渡 民國二十二年十月，長江號輪渡開始通車。津浦京滬兩路，從此獲得聯運。

(八)京贛鐵路 本路首段用江南線路軌至宣城孫家埠。新築路線自宣城起至江西貴溪與浙贛路相接。民國二十六年十一月孫家埠至歙縣，及貴溪至景德鎮，已鋪軌通車，皆因戰爭中途停頓。

(九)同蒲鐵路 本路北起大同，南迄風陵渡，縱貫山西。原為擬築同成路之一段，於民國二十二年開工，二十六年自陽方口至風陵渡間完成，自大同至陽方口間一段，因戰事而停頓。

此外，尚有淮南煤礦局所築自田家庵至裕溪口之淮南鐵路，計長二一四公里，及江南鐵路公司所築自南京經蕪湖至孫家埠之江南鐵路，計長一七五公里。並湘黔及成渝等路，均於民國二十五年開始興築。後雖因軍事影響未能完成，但已奠定將來續建之基礎。

## 六、整理外債建立債信

我國鐵路外債，依其國別，債款貨幣單位，即有英鎊、美金、法佛郎、荷幣、日幣、港幣之不同。而我國自己資金，亦有銀兩、規銀、銀元、關金、毫銀、奉票、法幣等之別。其中債務亦有已還及未還，與已整理及未整理各種。債款除現款外尚有料款。德國及日本之債款，已因兩次大戰而結束。惟其他大部份債款仍未清還。本金已鉅，而累積利息所欠益多。民國二十二年以後，鐵路計劃，積極進行，其經費來源，仍須寄望於外資，若舊欠毫無着落，新債實無法舉借。政府乃毅然整理舊債，延長還本付息之原定期限，減低利率，或洽由債權人放棄一部份之積欠利息，以輕我負擔，從新建立債信。經我國與各債權人之開誠相與，至民國二十五年止，鐵道部開始整理之舊債，計有津浦、道清、廣九、隴海、湖

廣各路外債本金，約為英金四千零三十六萬鎊。

至於內債，前以國內銀行實力究屬有限，政府信用亦未鞏固，故舉辦內債數額並不多。國民政府成立後，政治漸趨穩定，金融實業均有蓬勃氣象，我金融界對鐵路投資始逐漸展開。民國十八年中國銀行開始向杭江鐵路投資，二十二年中國銀行又與匯豐銀行合作，分擔完成粵漢路之英金公債，為中外銀行較大規模投資於鐵路之開始。其時國際方面，對我國情況，亦已改觀，已不再有以往之侵略主義與借款所訂之苛刻條件。我國亦深感鐵路建設需要鉅大資本，長久時限，非集合多數中外金融機構力量，勢難成功。又因外國資金，久已停頓未借，乃轉而利用外資購辦鐵路材料，而由本國金融界投資於國內工程用款。當時歐洲若干國家正在獎勵出口，並由政府設立出口信用保證制度，俾出口商大部風險由政府代為負擔。自後浙贛、湘黔、成渝等路材料借款，皆出於此種方式而成。鐵路建設公債，玉萍公債與中國建設銀公司之投資，均與借用外料計劃相配合。

## 七、制定全國料帳管理則例

材料帳目，包括全部收料與發料，以及盈虧調整之各項表冊與帳簿之登記及造報，與財務帳目同其重要，材料帳目，可以表現全廠庫之業務動態。鐵道部與各路局，以往辦理料帳，約有下列三種制度：

(一)用統制管理分區負責制者，如交通部材料司及其所屬各廠庫，由材料司訂定標準單價，附攤置什費，嚴格統制稽核，其所屬廠庫分工合作，密切聯繫，填單造表，辦理料帳。

(二)用集中管理制者。如營業之各路，料帳由材料處或課集中辦理，所屬各廠庫僅負責發保管數量上之責任，不負料價填報之責任。

(三)用分區管理制者，如各鐵路工程局，因鐵路在工程時期，用料繁多，集中管理，反增加其困難，

故多採用分區管理及分區辦理料帳辦法。

民國二十六年一月，鐵道部鑒於各路辦理料帳，殊不一致，曾在南京召開材料會議，制定「鐵路材料帳目則例」四十四條，着重集中管理政策之骨幹，採用最高統制職權。各路局材料處亦就該局所轄各路線加以集中管理，一掃過去各路各自為政之紛歧情形。可惜實行未久，抗戰軍興，未能全部貫徹。惟已建立一良好之基礎，對後來料帳之管理發生優良之影響。

## 八、實施超然主計制度

國民政府成立後，特設鐵道部，部內設有財務司，兼管財政籌劃調度，與帳目簿記鈎稽之事。民國二十年中央實行超然主計制度，在國民政府下特設主計處，與五院平衡，凡部與路所有辦理會計機構及人員改歸中央政府之主計處統轄。鐵道部設會計長一人，由主計長派用，成立鐵道部會計處，所有財務司原管關於會計事務及所屬人員，移歸主計處，自是財務與會計工作方始分開。財務司專司財政之籌劃調度，與債務之整理，產業之保管等工作。會計長則承主計長之命，受該管部長之指揮，主辦部中及所屬機關歲計會計事務。至各鐵路局，原有之會計處，轉隸於鐵道部之會計長，但亦受路局局長之指揮，辦理歲計會計事務，分設審核、賬務、檢查等課。會計處因參加路務，會同編製預算，所以同時又負執行預算之責。

各路統計工作，原設統計科，或統計室，屬於總務處。自民國二十年中央實行超然主計制度後，部與路之統計事務亦改隸國府主計長管轄。中央設統計局，部設統計長，各路亦設統計室，另成一系統。

## 第四節 抗戰時期 (民國二十七年至三十四年)

民國二十六年七月七日，日本在盧溝橋發動戰爭，我國奮起抗戰，鐵路沿線首先變為戰場，鐵路存亡與軍事進退，息息相關，由此以至三十四年日本投降之八年中間，我國鐵路建設，為應付戰局，乃發生急劇變化，無法按照原定計劃實施，而其工作，則較平時更為積極亦更為艱鉅。茲將其犖犖大者，分述如後：

### 一、抗戰建國同時併進

七七事變以後，中經八一三、八一四陸空軍之光榮戰役，以迄是年十一月首都淪陷，國民政府遷都重慶，為我抗戰最困難之時期。但我國軍抗戰之英勇，實非日本始料所及，而全國統一局面，更因日本侵略行動，而益臻強固。民國二十七年三月二十九日，本黨中央在武昌舉行臨時全國代表大會，確定抗戰建國並行方針，制定抗戰建國綱領（包括外交、軍事、政治、經濟、民運、教育六種）。會中推舉蔣委員長為本黨總裁，在制度上明確規定為全黨之領袖，使黨基得以穩定。

抗戰期間，本黨致力於地方自治之推進，實施「新縣制」，舉凡人民行使政權之訓練，兵役之推進，經濟之動員，以及土地政策之實行，國民教育之普及，均以最大之決心與努力，加速其完成。四川一省地大物博，古稱天府，戰時為陪都所在，各項事業急起直追，尤為後方區域中精華薈萃之區。重慶之新形勢，以西北諸省為左翼，以西南諸省為右翼，西北西南兩大國際路線，均以新陪都為其總樞紐。故在此期中之鐵路建設，完全以配合抗戰建國方針及拱衛陪都防務而進行。如前方之維持軍運，保衛路線，進則搶險趕修，退則拆軌炸橋，與將士同其甘苦。後方則迅速開闢交通路線，以接通國際路線，凡此

施設均爲克難所完成者，其工作自屬非常艱鉅。

## 一、趕築後方各省鐵路

抗戰軍興，華北與沿海及長江一帶鐵路，備受戰爭影響，轉進之區，已全部破壞或拆遷，本身精華損失殆盡，但爲增強抗戰力量，鞏固後方地位，便利軍事調動物資運輸，則日以繼夜，趕築鐵路。然所建之新路，多係用前方拆卸撤退之物資材料，整理拼湊，慘淡經營。而所築之路線，多係經過丘陵地帶，工程甚爲艱鉅，幸各路員工以堅苦卓絕之精神，終能克服困難，雖設備標準降低，然對抗戰軍事運輸，已盡最大努力。在此時期中所興建之已成鐵路，有湘桂鐵路、黔桂鐵路、滇緬鐵路、敘昆鐵路、隴海鐵路之咸同支線及蘇江鐵路，其修築經過情形，詳本書第九章第一第二兩節之中，茲不贅。

## 二、特列建設專款

民國二十六年抗戰軍興後，政府決定長期抵抗政策，必須一方面抗戰，一方面建設，以鞏固大後方，並增強反攻力量。惟其時向國內外舉債借款皆不容易，因由政府決定在國家總預算項下增立建設專款一項，名爲「建設事業費」，指定爲交通、水利、工礦等建設之用。在此期間，所有新路建設資金，大部份皆由此款撥發，一變從前分別商借之局面，而確定爲中央統籌，對鐵路建設之成就，實有莫大之幫助。自民國二十七年起，至民國三十六年間，支出於鐵路建設者，爲數甚鉅。計二十七年約法幣六千數百萬元，二十八年九千六百數十萬元，二十九年一億四千七百數十萬元，三十年三億三千六百數十萬元，三十一年九億五千九百幾十萬元，三十二年九億九千三百幾十萬元，三十三年五十六億零七百幾十萬元，三十四年二百六十二億零五百幾十萬元，三十五年八百八十七億餘元，三十六年一千六百零三億餘

元。在此期間，雖然抗戰極爲艱苦，但亦足表示國家對鐵路建設之決心。上列數字，逐年增加，係因法幣連年貶值之故，其真正價值，或竟一年不如一年。然在鐵道方面，則湘桂鐵路之得以展築，黔桂鐵路之得展入黔境，敘昆路得以興工，隴海路得展至天水，與西北西南各新路路線之測勘，均爲當時建設專款之成就。

## 四、成立測量隊探勘西南各省新路

抗戰以還，交通部利用隴海路局及天成鐵路工程局等機構之人力，測量西南西北各重要幹線，藉作他日修築之準備。計西南方面有筑威（貴陽至威寧）線約四百二十公里；川黔線（重慶至貴陽）五百一十六公里。西部方面有天成線（天水至成都）七百五十五公里；川康線（成都經樂山、瀘定至康定）五百六十五公里；又由農場經瀘沽至西昌二百七十公里。西北方面有天蘭段（天水至蘭州）三百七十二公里；隴西臨洮線一百二十公里之初測；蘭州肅州線九百三十三公里之初測；甘新全線（肅州至迪化）一千一百公里，及迪化至烏蘇二百七十公里之踏勘。

除上述已經測勘之諸線外，民國三十三年交通部又組織測量總處，分派測量隊探測可能路線，以爲將來修築之參考。計在民國三十三、四年間，勘測者有下列各線：

- (1) 川陝鐵路渝紫線 由四川重慶至陝西紫陽，約長五百四十七公里。
- (2) 川陝鄂鐵路廣襄線 由四川廣元起，經紫陽沿漢水至襄陽，但其施測結果不詳。
- (3) 陝鄂鐵路長襄線 由長安（西安）經藍田，渡荆紫關至淅川，沿漢水至老河口，長約四百五十公里。
- (4) 襄花鐵路 由襄陽經安陸至花園，與平漢路相交，長約二百六十公里。

## 五、收回已失路權

(一) 收回日本在華特權 我國抗戰，雖已於「七七」業已開始，但延至民國三十年十二月九日始對日本正式宣戰，明白宣布：「所有一切條約協定合同，有涉及中日之關係者，一律廢止。」基此，則中國與日本有關之交通條款，包括日本在山東、東北及其他各省，已得之鐵路權，及預約之築路權，借款優先權，旅大兩港租借權，各地租界及其他有關交通特權在內，均一筆勾銷。

(二) 收回法國在華權益 抗戰之初，法對遠東政策，係與英美採取同樣行動，對我不但表示同情，並且譴責日本侵略。及二次大戰，法於一九四〇年敗降，對我即無法維持其原來立場。日本乘機壓迫，法於民國二十九年，停止我假道越南運輸，三十年九月，復允許日軍假道越南攻我，三十二年，縱敵佔領廣州灣，並將北平使館租界，及上海廈門公共租界，天津漢口廣州等地租界，交還僑組織。我國於民國三十二年八月一日，宣告與法國維琪政府絕交。基此，法國在華一切特權即歸於消滅。同時接管滇越鐵路在我國境內之路權。戰後法國臨時政府成立，乃簽訂廣州灣租借收回專約，確認收回廣州灣及其他租界。

(三) 各國宣布放棄在華特權 我國軍民，堅苦卓絕，民國三十一年一月一日，在華府與英美等二十六國簽訂聯合國宣言，一月四日，各國推舉 總裁為二十六國聯軍在中國戰區（包括越南與泰國）之最高統帥。此時中國在國際上地位極為重要，聲勢日益隆盛。美英兩國首先表示對我友好，特於是年雙十節，通知我國願正式放棄在華特權。另依平等互惠原則，改訂新約。中美有關取消美國在華治外法權及處理有關問題條約，於民國三十二年一月十一日簽字。中英關於取消英國在華治外法權及其有關特權條約亦同日簽字。兩約均於同年五月二十日生效。

加拿大、瑞典、荷蘭、挪威、比利時等國，分別在戰事未結束前與我訂約廢止舊約，並互換批准書。瑞士、丹麥、葡萄牙等國，於戰爭結束後，分別與我國訂約廢止舊約，並互換批准書。

基於以上新約，各國有關鐵路方面之一切特權，均已不復存在。

至於俄國，則於中俄解決懸案大綱中，已經撤消。

## 六、擬訂戰後五年築路方案

民國三十四年，抗戰勝利在望之時，中央設計局曾在重慶會同交通國防經濟財政各部，研究戰後築路問題，曾擬定戰後第一期五年鐵路建設計劃，預定戰事勝利結束後即行付諸實施。茲將其計劃錄述如後：

(一) 建設目標：建築主要幹線網，配合工礦建設，特別以配合煤鐵與動力網為主，藉以促進農工商業發展，增進國際間貿易，同時完成初步交通線，開發邊疆，促進社會建設，使國民生活水準得以提高。基於此項目標，須於第一期五年計劃完成鐵路約一萬三千八百八十六公里。

(二) 建設範圍：

- (1) 東北經日偽經營多年，鐵路已近飽和程度，不擬增建。
- (2) 完成綏昆鐵路窟盆至威寧段，東展至貴陽，築川黔、成渝、天成、天蘭諸路，北延至哈密，構成南北第一幹線。
- (3) 完成湘桂線來賓至黎塘段，南展至湛江。
- (4) 築清江至贛縣鐵路，南展至曲江，與平漢粵漢所構成之南北第二幹線銜接。
- (5) 完成京贛路南段，自歙縣經貴溪，南展至南平以達福州，俾與津浦路構成南北第三幹線。並

自南平展築至漳平梅縣以達石龍，與贛九路銜接，復自漳平修通至漳州，以通國際貿易港之廈門。

- (6) 爲開發西北計，修建包頭寧夏至蘭州鐵路，使由天津經包頭蘭州至哈密，構成東西第一大幹線（哈密以西改歸第二期計劃）。
- (7) 築開封至濟南鐵路，使由青島可以直達開封，與東西第二幹線之隴海路聯繫。
- (8) 完成湘黔路湘潭至都勻段，使由浙贛路通貴陽以至昆明，成爲東西第三大幹線。
- (9) 爲開發川康富源計，應築成都至樂山，及內江經樂山富林達康定諸鐵路。並築宜賓至自流井線。
- (10) 完成滇緬鐵路以溝通緬甸。
- (11) 築蘭州至西寧鐵路。
- (12) 築承德經赤峯達通遼之鐵路，以加強東北與內地之聯絡。
- (13) 修築長治至清化線，以開發煤運。
- (14) 築花園至襄陽線，爲將來西安至漢口線或經紫陽入蜀線之一部份。
- (15) 修築三水至柳州鐵路，以溝通西南與廣州之交通。
- (16) 完成黎塘至鎮南關線，以接西南國際交通線。

所有路線幾全部踏勘或初測，工程方面並無重大困難。至於築路經費，除盡量利用國內資金外，仍須歡迎國際合作，或國外投資。築路器材及機車車輛，初期仍不免要取給於國外，同時利用國產材料，從事設廠製造，以期逐漸達到自給自足之目的。

## 七、培訓鐵路從業人員

抗戰末期，勝利在望，政府爲應當前需要，及訓練戰後建設人才，計劃派遣大批技術人員出國實習。適美政府租借法案成立，乃商得美政府同意，在租借法案一九四四年度預算內，撥款協助我國訓練技術人員一千二百名。其中交通部門三百七十六人，屬於鐵路者一百一十三人。同時我國交通部又另與美政府商派鐵路技術人員一百一十人赴美實習。此兩案總共派出二百二十三人，多屬鐵路中級幹部，其最低資格爲大學畢業已服務兩年，經機關保送，復經交通部考試選拔者，實習期間爲一年。抗戰勝利，若輩先後回國，對於復員接收及整理工作，曾有顯著貢獻。

## 八、釐訂鐵路人事管理制度

關於鐵路人事管理機構，早期原無規定。各路局多於局內總務處設專人辦理，或設考績課辦理。迄鐵道部成立，部內特設人事科，專負鐵路人事管理之責。各路局亦規定設人事課，或人事股。其後鐵道部歸併交通部，乃於部內改設人事司。民國三十一年政府公布人事管理條例，規定中央及地方機關人事管理之權，由考試院銓敘部執行，所有鐵路管理人事機構，遂改受銓敘部管轄，建立人事獨立制度。

### 第五節 復員及戡亂時期 (民國三十五年至三十八年)

民國三十四年八月十四日，日本接受同盟國波茨坦宣言宣布投降，我政府即首先派員接收陷區鐵路，並擬依戰後第一期五年計劃，從事建設。當時全國共有鐵路約三萬公里，而東北一區佔三分之一強。東北區鐵路不獨線路長，優於其他地區，而建設基礎及其經濟環境亦非他區所能及。惟此時我國因蘇聯

於日本投降前兩日對日宣戰，入我東北，並深入熱河察哈爾兩省，鐵路所過，共匪隨之，阻我接收。屢經交涉，多方無理遷延，不允撤退，在長期延宕中間，拆去東北各工廠價值二十億美元之工業設備，復將日本及偽滿部隊繳來武器彈藥，全部轉交共匪，俟其武裝齊備以後，即將地方移交共匪，而後通知我國，故我無法正式前往接收。同時，我國政府因友邦之奔走斡旋，不得不放棄武力戡亂，而寄望於絕無希望之和平，以致共匪坐大，叛亂隨之，不久即蔓延關內，廣肆破壞，路軌挪移，橋梁炸斷，枕木燒毀，路基挖平。每一鐵路均在屢壞屢修，屢修屢毀狀態中，勉強維持行車。在此期間，所付搶修之人力物力代價之鉅，誠足以造路數千里矣。

## 一、實行幹線區管理制度

關於我國鐵路採用分區管理制度，於民國三十二年鐵路會議議決中，曾作原則性之決定，以供他日實施參考。嗣於戰事結束後，再經一度慎重考慮，認為區管理制度在關內仍多難於適應之處，乃採用一種線區管理制度，自民國三十五年三月一日起實行下列幹線區管理辦法：

- (1) 京滬區 路局設於上海。路線包括京滬、滬杭甬線，蘇嘉線，京贛線，及原有各小支線。
- (2) 平津區 路局設於北平。路線包括關內北寧線，通縣承德北票線，葉柏壽赤峯支線，營口支線，及原有各小支線。又平綏全線，平門支線，大同口永支線，包頭拐子線，及原有各小支線。
- (3) 津浦區 路局設於濟南。包括津浦線，膠濟線，石德線，蚌埠水家湖線，及津浦膠濟原有各小支線。
- (4) 浙贛區 路局設於杭州。包括浙贛線，南潯線，及原有各小支線。
- (5) 粵漢區 路局設於衡陽。包括粵漢線，贛九線，贛三線，及原有各小支線。又海南島各鐵路，

亦歸此區管轄。

- (6) 平漢區 路局設於漢口。路線包括平漢線，道清線，及原有各支線。
- (7) 隴海區 路局設於鄭州。路線包括隴海線，咸同支線，開封新鄉支線，及原有各小支線。
- (8) 晉冀區 路局設於太原。路線包括正太線，及原有各小支線。至省營之同蒲線，亦合併管理經營。
- (9) 湘桂黔區 路局設於柳州。路線包括湘桂線與黔桂線，及原有各小支線。至由來賓接築至貴縣及廣州灣之新路亦屬此區。
- (10) 昆明區 路局設於昆明。路線包括川滇線（敘昆），滇緬線及滇越線。

至於東北，復員以後，除中東南滿兩路另組中國長春鐵路，由中蘇共同管理外，其餘國有各路，劃分為瀋陽、牡丹江、錦州、齊齊哈爾、哈爾濱、吉林等六區鐵路管理局，分別管理。但因蘇俄久不撤兵，共匪受其羽翼而盤據，除瀋陽、錦州、吉林三區管理局曾經設立外，餘尚未照計劃成立接管。

## 二、復員及搶修

勝利復員後，接收淪陷區鐵路，已多改觀，有之在戰爭中已拆遷他用，但亦有敵人新建路線，在長江以北者，更由於共匪作亂，不斷破壞，其不能通車路線，竟達一萬五千餘公里，以致交通阻滯，商旅不前，百貨停滯，接收復員，更受莫大影響。嗣後共匪叛亂地區擴大，破壞更甚，通車里程更形縮短，自復員至民國三十六年底，經搶修始能通車里程總長達六千三百九十八公里。關內鐵路軌道被毀壞者，達二千〇五十七公里，橋樑二千〇八十九座。統計修復者，約為百分之六十五。

## 第六節 台灣光復以來之鐵路建設

(民國三十九年至五十四年)

民國三十四年八月十四日，日本宣告無條件投降，於是淪陷五十年之台灣，重新歸於祖國懷抱。日本投降典禮於三十四年十月二十五日在台北舉行，遣送日僑工作亦於次年四月底全部結束。十月二十五日遂定為台灣光復節。中國革命大業，發軔於訂立馬關條約將台灣割棄之時，當初興中會成立，即以收回台灣失地為其主要目標之一。經過本黨同志五十餘年之繼續奮鬥，及抗戰時期三百餘萬軍民之慷慨犧牲，終能達到驅除日軍，光復國土之願望，殊足慶幸。惟台灣鐵路在戰爭期間，被盟軍飛機轟炸，接收時已成一片殘破景象。當時該路日籍工程師曾預言，鐵路運輸在六個月後即將癱瘓，可見當時台灣鐵路破損情形之嚴重。

### 一、光復初期之整建

台灣之有鐵路，早在遜清光緒中葉，台灣巡撫劉銘傳氏，即已築成新竹至基隆一段一百零六公里，其後日據五十年，逐漸擴充至營業里程凡九百一十二公里。惟接收時，損壞情形，極為嚴重。營業里程損壞一百五十五公里；橋梁一千四百一十二孔，損壞者一千三百四十一孔；枕木二百二十萬根，損壞者一百一十萬根；機車二百四十四輛，損壞者一百一十輛；客車四百九十八輛，損壞者一百七十三輛；貨車五千八百八十輛，損壞者二千四百輛。接收後即開始整理，於人力工具器材十分竭蹶之下，盡力拼湊補充，不惟補修路基，疏導涵洞，且腐朽枕木，磨損鋼軌，銹蝕橋樑，均得以抽換加固；行車號誌與站場聯鎖機械均得裝置復原；破舊車輛，亦擇優改造拼裝，以應急需；站場、房屋、倉庫、月台、天橋、雨棚，則因陋就簡酌予修補。上述復舊工作，至三十九年始告完成。

修復工作完成後，即開始改進，其要點有二：(一)實施交通事業資本總清查，根據清查結果，課事業經營者以責任，就資產額核計盈虧，課以利潤。(二)嚴密控制交通事業預算及決算，期使節省管理費用，增加收益，獲致盈餘，一方面量入為出彌補國庫，一方面使其由以事業養事業，逐漸做到以事業發展事業。財務方面，除於三十九年至四十一年間完成上述任務外，建設方面亦作如下之改進：台灣光復初期，車輛破舊，軌重不一，橋梁載重亦不一致，更受坡度與彎道之影響，行車速度與機車牽引噸數，均受限制，若不作整個改進，運輸能量，無法提高。乃着手將幹線鋼軌，一律改為三十七公斤以上者；橋梁載重，一律提高至20噸級，重建濁水溪與曾文溪兩大橋，使大型機車能貫通全線，直達行駛；延伸站場股道，修整沿線坡度彎道，使機車牽引噸數，得以增加，列車平均速度，大為提高。調度電話之改善，與調度制度之確立，更配合縮短修車日期，加強調車場作業與貨物裝卸管理，使較少車輛，創優異成績。業務管理，攸關運輸成本，為節省開支，訂定各項競賽辦法，積極推行，均著成效。

### 一、配合經建四年計劃

台灣鐵路，為全省陸上運輸之主幹，肩負客貨運輸之主要責任。本省歷年來在政治、經濟、軍事、社會、文化各方面之長足進步，使客觀環境所要求於交通事業者，為交通史上無前例之事蹟。蓋自台灣光復，百廢俱舉，政府遷台，勵精圖治，實施土地改革，農村經濟繁榮，促使生產發展；自民國四十二年，政府更有四年經濟建設計劃之制訂和推行，至民國五十三年底止，已連續實施三期四年計劃，本省工礦農村事業，更顯突飛猛進，新興工廠，如雨後春筍。隨生產事業之發展，國民所得提高，教育文化，迅速發達，社會活動，物資交流，急劇增加。凡此，均須運輸事業之支持與配合。十餘年來，台灣鐵路客貨運量之繼續不斷大量增加，即為配合國策，直向復興坦途邁進之明證。

吾人以往三期四年計劃之擬訂與施行，均屬於短期計劃範圍。經過十二年推行計劃之經驗，覺如得果僅有短期計劃之制訂，而忽略長期建設觀點，在資源利用上，難免囿於短期之利益，而不能作最佳之安排。因此，制訂第四期四年經建計劃，自民國五十四年一月一日起至五十七年十二月三十一日止，同時並另作十年長期策劃，對最近十年吾人希望經濟發展至何階段，對決定經濟發展之若干因素，如人力、資本累積，自然資源及技術等之演變，以及如何改變與加強利用上述因素，以調整吾人之經濟結構，均曾作大體之策劃。至於較為具體之發展計劃，則列於屬於短期計劃之第四期四年計劃之中。

在四期四年經濟建設計劃，及十年長期計劃中，預計鐵路之發展目標：(一)客運方面，民國五十四年為三十九億零八百萬延人公里；五十五年三十九億九千萬延人公里；五十六年四十億零七千八百萬延人公里；五十七年四十一億七千二百萬延人公里；六十二年五十億三千一百萬延人公里。(二)貨運方面，民國五十四年二十二億二千三百萬延噸公里；五十五年二十二億七千萬延噸公里；五十六年二十三億二千萬延噸公里；五十七年二十三億七千三百萬延噸公里；六十二年二十五億八千五百萬延噸公里。針對上述今後十年營運量之預測，並為配合未來經濟發展及反攻軍事之需要，台鐵經已以實現設備現代化及服務大眾化之政策要求為計劃目標，訂定今後四年建設計劃，及十年發展計劃。

台灣鐵路為配合第四期經建四年計劃，已向世界銀行貸款二千萬美元，另加台幣配合款三億餘元。此項貸款及配合款，將全部用於充實各項設備與建設。其中主要用途為：添購柴油電氣機車五十五輛，以淘汰目前剩餘之老舊蒸汽機車，加強運輸效能，增添客車一百五十輛，貨車一千另六十五輛。此兩項客貨車之添置，大部份為採購材料，由台鐵自己製造，以節省外匯。另一項為完成縱貫線竹南至彰化山線區段中央控制行車號誌之裝置，與台南至高雄間雙軌自動號誌之裝置。同時改善平交道設備，及興建北部調車場。此項計劃完成後，客貨運方面均將大為改善，一般普通車票旅客，亦將享受高級車之待遇

，同時由於行車號誌電氣自動化，除可增加列車次數外，並可保行車安全。而其整個客貨運量，不但可適應經濟發展之需求，更可促進工商業之繁榮。

### 三、實施十年長期發展計劃

配合四期四年經建計劃，已如上述。但同時並須配合十年長期發展計劃。據前節估計，十年後之客運量（六十二年與五十二年比），將增加百分之四十一，貨運量將增加百分之二十三。為適應發展需求，客貨運量必須逐年提高，始能供求相濟，繁榮滋長。台灣鐵路路綫自亦應圖擴建，以資配合。曾擬具發展計劃，其重大者有二：

(一) 彰化台南間鋪設雙軌 彰化台南間，尚未鋪設雙軌地段計八七·六公里。為配合該區間將來運輸量增加之情勢與需要，擬先將其中(1)彰化至花壇及花壇至員林間，(2)田中至二水及善化至新市間，(3)後壁至新營及新營至林鳳營間六段，列為第一期雙軌工程計劃，在路局十年長期發展計劃中，按以上順序分三年於民國六十、六十一、六十二年度施工辦理。估計第一期所需費用，計工程費新台幣三九、〇五一、五九〇元，又美金約五七五、〇二〇元。

(二) 完成台灣環島鐵路 所謂環島鐵路，即係接通南迴線與北迴線。北迴線係自蘇澳至花蓮，計長八十公里，需建築費約十億七千萬元。如經過南方澳漁港，則路線增長三·三公里，建築費增多一億三千萬元，工期均約需五年。南迴線係自枋寮至台東，其路線經研究比較，計有甲乙丙三條。甲線長度為一〇三公里，需建築費約十億五千一百萬元，乙線長度為一一九·八公里，需建築費約十億二千六百萬元，丙線長度為一五六·五公里，需建築費約九億二千九百萬元。至於工期甲線需五年，乙丙兩線各需四年。經將三線略作經濟比較，以甲線為優，惟工程需款較巨，應再慎重研究，故均尚未定線。又東線



鐵路軌距為兩呎六吋，在完成北迴線或南迴線任何一線後，即必需同時將東線軌距改造，使與西線軌距三呎六吋相同，俾可運貫通車。

#### 四、改進客貨業務之措施

近數十年來，歐美鐵路進步甚速，如機車動力之變化，行車制度之改良，調車場設備之改善，客貨車輛之進步，運輸效率之提高，業務手續之簡化，安全之增進，服務之改良等等，無不一日千里。考其原因有三：一由於競爭劇烈，合乎時代需要者始能生存；二由於工資高昂，因而發明機械以代替人力；三由於社會之要求，不得不改進以求發展。我國鐵路數十年來，既頻遭戰禍之損害，復以我國鐵路多為獨佔事業，競爭較少，壓力亦小，因而未能及時改進。

台灣鐵路，初則遭遇公路之競爭，以及社會人士之需求；繼而經濟日漸繁榮，工商業發達，鐵路必須為之配合；反攻在望，更期能適應軍事上之需要。為達成上述任務，及迎頭趕上時代，在不斷研求進步中。茲就其改進實績，擇其榮華大者，簡述如後：

##### (一) 客運方面

(1) 客車等級之取消 世界各國鐵路客車，現除美國與南美等少數國家不分等級外，其餘美、歐、亞各洲大多數國家仍保留客車分等之制度；如英、法、日分三等，德國初分四等，後改二等，印、巴分四等。我國大陸各路，分為三等。台灣鐵路客車，亦採三等制。自民國四十二年十二月一日起，始將客車等級取消，以二等客車開駛快車，票價照三等加百分之五十；以三等客車開駛普通列車，票價依舊，但將其設備提高。其目的在降低二等票價，使一般民衆得以享受，一方面提高三等設備，使二者設備接近，以達到不分級之要求。並購新型自動開關通勤客車，以淘汰代用客車。

(2) 臥車設備之改善 台灣鐵路臥車，原亦分頭、二、三等。光復後，增加頭等包房式暨二等包房式，每一房間內有上下相對四舖之臥車。民國四十二年客車取消等級時，乃將頭等臥車改稱為單房臥車，二等臥車改稱為雙層臥車，三等臥車改稱為三層臥車。客票價率基數，雙層與三層相同（即將雙層降低），另加臥舖票；三層較廉，雙層次之，單層最貴，以示區別，但均供應臥具。為改善三層臥車計，四十六年自行設計製造坐臥兩用車十數輛，晝夜輪流掛用，藉以代替原有之三層臥車。

(3) 開行柴油快車 台灣鐵路為改良服務發展業務，曾於民國四十五年二月一日開行柴油特快車。台北、高雄間僅需五小時半，較一、二次對號快車約縮短兩小時；台北、台中間僅需時兩小時半，較對號快車縮短一小時十分；最高速度提高至每小時九十五公里，旅客由北而南，朝發午至，可以當日返回原地，極為便利。

(4) 行駛觀光號特快車 為配合觀光事業之發展，增添大型鋼體客車，裝設舒適座椅，優美燈光，溫度及空氣調節器，使商旅觀光客人等，有舒適清新之感；並採用新型之柴油電力機車牽引，既可提高速度，又可免煤烟之困擾。該項列車，定名曰觀光號特快車，已於民國五十年六月十八日開始行駛。旅客稱便，甚獲好評。

##### (二) 貨運方面

(1) 零担貨物運輸 台灣鐵路，對於零担貨物運輸，自民國四十三年以後，即逐漸改進：1. 舉辦整車混載（即整車零担），准許貨主以五種不同品名之零担貨物湊成整車託運，鐵路按整車三等費率收費，較之零担費率低廉甚多。2. 辦理零担混載，即湊成之零担不足整車而其重量超過一噸以上時，按噸收取運費。3. 辦理零担減成，即一批同類貨物在一噸以上不足整車者，予以零担運費八折之優待。4. 辦理零担到付，即將零担運抵到達站後，由收貨人交付運費。5. 辦理零担接送，在全線十一個大站舉辦。以上

五項辦法實施後，零担貨運連年增加。

(2) 快速貨運與貨車運用效率 台灣鐵路光復時，瘡痍滿目，整理復舊，煞費時間。自民國四十二年起，工商業漸趨繁榮，因而運貨日形擁擠，車輛不敷應用，乃實施預先分類與集結輸送等辦法，以減少中間站調車解掛及停留之時間。例如：在華山站將到達高雄之煤車預先分類，組成一列專車，沿途不停，直達高雄，原須行駛十八小時，縮短為十二小時；機車亦改長距離運轉，中途不換。

台灣鐵路車輛甚感缺乏，故有關方面對於加速貨運，提高貨車週轉率，減少停站時間，延長貨車行駛日車公里，縮短貨車裝卸時間，舉辦計劃運輸與預先分類集結輸送等方法之研究，均未曾忽視。以貨車週轉率而論，民國三十七年為四、四日，漸次改善，至四十二年為二、三日，迄五十三年為二、二日；至於貨車每日行駛公里，則改進績效更為顯著，民國三十七年為三十四公里，四十二年為九七、四公里，五十三年為一二一公里。貨車週轉時間縮短，行駛里程反見增長，實為最良好之表現。

貨運方面，除零担運輸及快速貨運外，其他如試造鉛貨車，採用大噸位貨車，及煤斗車、石碴車、油罐車、冷藏車等特種貨車。同時在動力方面，大部份採用柴油電氣機車牽引，另又改進貨運服務，加強招徠與發展業務，試辦貨箱運輸與沿戶接送業務，鼓勵貨商興建專用側綫；裝卸貨物及調車均改為機械化，同時代貨主辦理託運、接送、倉儲等業務。

## 五、增進行車保安之措施

鐵路行車，安全第一，為鐵路員工首要之信條，欲求行車安全，在鐵路本身，應注意設備之維修改進與員工之訓練及獎懲。蓋以鐵路本身過失所發生之事故，多為設備不良及員工疏忽所致故也。

### (一) 行車保安設備之改良

#### 甲、號誌設備

台鐵號誌設備，日據時期大部份為機械式，電動臂形及色燈式者，約佔百分之十五；其餘均係單線操縱之臂形機械式。各種號誌，統係二位顯示。各站聯鎖裝置，僅有二十餘處為第一種機械式，其餘均為第二種機械式，構造簡單，保安程度不高。且殘破不全，接收後，積極修配使用，勉進行車。

(1) 五站繼電聯動 民國四十二年九月，於新竹、台中、嘉義、二水、北投等五站，裝備繼電聯動裝置，以提高行車效率，是為台鐵電氣化之開始。至民國四十三年四月，全部完成。

(2) 雙軌自動號誌 民國四十六年三月，又着手於台北、桃園段裝設雙軌自動閉塞號誌裝置，同年八月完成。九月起續裝基隆台北段間雙軌自動閉塞號誌，至四十七年三月完成。四十七年十二月，又裝設桃園埔心段雙軌自動閉塞號誌，至四十八年三月完成，其後於五十年五月，裝設埔心竹南段自動號誌，於同年十二月竣工。

(3) 彰化台南段中央控制行車號誌 民國四十八年七月，開始安裝彰化台南段中央控制行車制號誌，中經四十八年之八七水災，及四十九年之八一風災，延遲工程進度，至五十年五月始全部完成。

(4) 竹南彰化段海線中央控制行車制號誌 海線之中央控制行車制號誌，係五十二年三月開工，至五十三年一月完成。

以上所述，是現已分段完成之新式電氣號誌情形，綜計至民國五十三年一月止，全路北起基隆至竹南，雙軌區段一二六公里，全部為自動閉塞號誌裝置。由竹南經海線至台南二三三公里，全為中央控制行車制號誌。現正計劃於五十四年着手裝設竹南至彰化山線九十里間之中央控制行車制號誌，及台南至高雄間五十公里之自動閉塞號誌，預期至五十七年底可全部完成。

此外裝設平交道自動警報機，截至民國五十三年七月止，全路共有九十七個，自動遮斷機六個，預

定計劃裝設者尚有二百處，約計於五十七年底完成。

## 乙、電訊設備

電訊設備，在接收初期，因二次大戰損壞，各項設備零亂不堪，接收後逐漸整理應用，其後以運營業務發展，乃進而擴充設備，並以電信設備自動化為改進目標，新增及改進之重要設備如次：

(1) 調度配車電話 日據時期，僅有南北兩路調度電話，不敷業務需要，經先後擴裝，現已有調度配車電話十二路，分機三百九十九部，對運營調配，助益甚大。

(2) 電話自動化 民國五十年，擴充台北區自動電話為八百線，更預定於五十四年擴充至一千線。現已將台北區附近各站長途加入電話，改為個別叫號，納入台北區自動電話系統。五十一年，將高雄地區電話，改併為四百線自動，成為南區自動電話系統，預計五十五年上半年可完成。屆時將進而實施全路長途自動撥號，電話聯繫，將益趨靈便。

(3) 電報自動化 民國五十一年，將主要電報幹線上之莫爾斯電報機淘汰，改裝為打字電報。

(4) 加設載波電路 接收時，原有載波電路僅三路，現已陸續擴充至二十三路。最近中區自動電話計劃，將再增十二路，對全路通訊，益臻便利。

(5) 站場高聲電話 各重要車站，裝設播音機二十三具，各調車場裝設高聲電話四套，對於行旅及車輛編組，便利甚多。

(6) 電光時鐘 民國五十四年三月五日，於台北站門首，新設電光時鐘，此項設備，在台灣尚屬創舉，觀看清晰，行旅稱便。

## (二) 減少責任事故以增進安全

十餘年來，台鐵為減少責任事故，增進安全，曾作如下之努力。

(1) 加強訓練 光復後至民國五十三年，台鐵員工訓練所已訓練員工達一萬餘人，其中運務員達五千餘人，幾佔半數，辦理行車與運轉有關之員工佔二千餘人，機務員工佔三千餘人，全為與機車車輛運轉有關之司機運轉本科、司爐車修科、機車檢查員特科暨檢車檢電專修科，與內燃車檢修技工等之基本訓練，工務員工僅養路班之監工員與道班長路線班與保安班之道班工等二百餘人，此項訓練工作，一方面有助於基層運轉員工之培養，另一方面有助於員工素質之提高，對於增進安全減少事故，頗有相當之貢獻。

(2) 考核與督導 考核與督導，在檢查員工工作是否正確，以防止疏忽所發生之事故。

甲、安全測驗 考核辦法，始於民國三十九年，先由路局內運工機三處與行車有關之各主管課長，組成小組，每季測驗一次，後改為每月測驗一次，現更擴展至各段，全線普遍辦理。考核對象為站車與運轉安全有關員工，測驗項目包括行駛速度、號誌、閉塞手續、調車等。測驗結果按月彙報並刊登公報。對辦理錯誤或違章之員工，立予糾正或懲處。

乙、規章測驗 行車員工不僅應澈底瞭解規章，並須熟記，且須確實認真執行，始能達成行車安全之任務，如規章不熟，偶一發生問題，即無法處理。台鐵為求員工對規章之熟諳與運用裕，每年按行車員工工作性質分類，各測驗一次，並按其成績之優劣，分別予以獎懲，或調整其職務。

丙、中心保安工作 每月規定項目，其辦法係根據最近數月行車工作中較易發生之錯誤，訂為「中心工作項目」，提高警覺，以求改進。並派員隨時考核此項中心工作推行之結果，分別予以指導或糾正，並將其成績刊登公報，以提醒員工之注意。

丁、行車保安週 每年十一月中旬舉辦一次，其目的，對內教育員工，檢查設備，考核競賽成績，對外注重宣傳與社會教育，以期減少外來因素之影響。

戊、隨車與在站考核督導 運機兩處均有專門負責督導考核行車員工之人員，隨時赴各站或隨車行之，其功效等於「在職訓練」，一面提高員工工作時之注意力，一面隨時指導與測驗員工執行任務是否確當，並隨時改正其錯誤。

(3) 獎懲 行車事故能事先防止，或設法避免，或不令其發生者，自應予以獎勵；反之，則肇事之員工，自應予以懲處。台鐵對於事故之獎懲，一方面積極推行行車員工無責任事故獎勵辦法，一方面加重獎懲，恩威並施，寬猛相濟，頗收宏效。茲分述如下：

甲、推行無責任事故獎勵辦法 台鐵每日開行列車約九百餘次，行駛公里達五萬八千餘公里，從事運工機電各單位有關行車運轉之員工在萬人以上，偶有一人疏忽，均可隨時肇致車禍，其應負責任者雖予以適當之懲罰，但只能收效於一時，並非根絕或減少事故之良好制度。台鐵自三十八年起，一面加強教育訓練與督導考核，一面推行無責任事故獎勵辦法。此項辦法，按車站、車班、機務段、檢車段及工務段等單位工作之不同，或按「限期」或按「限量」，在「限期」與「限量」之內不發生責任事故者，予以嘉勉狀銅牌銀牌或金牌獎，並給予一部份之現金獎，以示鼓勵。因此，事故總件數，已逐年降低，自民國三十八年每百萬機車公里之二百九十件，五十三年減至六十八件；而其中責任事故亦逐年降低，自民國三十八年每百萬機車公里之八十二件，五十三年減少至九件。十數年來，推行此項辦法，使責任事故件數已均降低八倍之多，可謂一顯著之進步。

乙、加重獎懲賞罰嚴明 台鐵除實行無責任事故獎勵辦法以鼓勵團體榮譽方式，激發團體員工合作，共求一致之榮譽外，對於行車事故，如能防患未然者，加重其獎賞。如疏忽肇事，致發生重大車禍者，則加重其懲罰。

此外，改善行車員工待遇及加強生活管理，提高司機員之素質，培養司機員榮譽感與責任感，加強

防止事故研究發展工作，加強行車保安宣傳工作等，相互配合進行，所發生之效果，亦非常顯著。

## 六、舉辦交通人員訓練

自政府遷台後交通部為喚起交通從業人員之政治警覺，振奮其工作精神，促進其對於國營事業之認識，使其明瞭自身在國營事業中應盡之責任起見，特對各級員工加以訓練，由交通部擬訂訓練計劃，並設立訓練機構，茲將其辦理經過情形分述如下：

(一) 訂定訓練綱要 民國三十九年十月，交通部訂定交通人員訓練實施綱要，一共九條，其中主要之點，計有兩部份，其一，訓練之主旨，為使交通部所屬從業人員，堅定反共意志，瞭解業務方針，提高工作效率，以發展交通事業，配合軍事需要。其二，訓練之方式，分為公餘自修，學術講演，集體講習，業務研究，技工補習等五種。嗣至民國四十年五月，交通部繼續訂定訓練委員會組織規程十一條，據以設置交通部訓練委員會，專責辦理有關交通事業員工訓練之計劃調訓督導考核編審等事項，並決定自同年七月起，開辦交通部講習會，是為中央遷台後交通部自辦集體訓練之始。同年十月，交通部繼續訂定交通事業從業人員統一訓練實施辦法，亦為九條，其中主要之點，除規定訓練宗旨、課程與教材，及規定各級交通事業機關舉辦訓練時應辦之事項外，即為規定各種交通從業人員訓練定一區分之標準：

(甲) 由交通部直接訓練者，其對象為各級交通行政幹部；(乙) 由各級交通事業機關自行訓練者，其對象為各該事業機關技術員工；(丙) 由交通部配合有關機關訓練者，其對象為各種交通事業備用人員，及分發交通事業機關實習或就業之員生。

(二) 設立交通人員講習所 交通部在北投設立交通人員講習所自民國四十年七月起，開始舉辦交通幹部講習會，抽調各單位高級行政幹部，予以集體講習。講習方針，計有四項：(甲) 研究革命理論，建

立正確思想；(乙)研討業務技術，增進工作能力；(丙)檢討自我言行，改善觀念習慣；(丁)提倡集體活動，培養民主自治。講習課程，採政治與業務並重原則。講習期間，第一第二兩期均定為三週，後以受訓學員要求延長，自第三期起改為四週。其後受訓學員仍感不足，乃自第六期起改為六週，並規定前三週為一般訓練時間，仍舊合班講習，後三週為專業訓練時間，分為鐵路、公路、郵政、電信、航空等組，採用分組講習。同時抽調之對象，亦由各單位高級人員逐漸普及到中級幹部，受訓人數，亦由每期一百餘人，逐漸增至二百餘人，參加講習學員共計二千餘人。經過訓練之後，提高對政治之警覺，加深對事業之認識，其服務精神與工作效率，均顯有增加，率先發生示範作用。台灣交通事業之能整理復舊，繼續改進配合經濟發展，及不斷向現代化改進，其倡導公餘進修與舉辦集體訓練，使大多數乃至全體員工均能了解與力行，其功效實不可泯沒。

## 七、建立交通事業管理制度

民國四十一年前後，台灣交通事業，正遵循國家反共抗俄、復國建國之最高目標，稟承中樞建設台灣、準備反攻，整頓國營事業，實行國營事業企業化之既定政策，全國上下，努力以赴，當時危機與困難，均能次第克服，且對未來之發展，亦稍具規模。惟以交通事業範圍廣大，經緯萬端，為欲求適應時代，迎頭趕上，非特別着力於規模之確立與基礎之鞏固不可。交通部乃於民國四十二年一月，召集直屬各單位科長及台省各單位主管以上人員，舉行交通事業檢討會議，根據已行有效經驗，參酌世界各國企業特點，專為我國交通事業，制訂一套完善而有系統之交通企業管理制度，以鞏固事業基礎，而使於共同遵守。其制度內容，包括「職責契約制」、「資本責任制」、「勞動效率制」、「工作檢核制」、「公共關係制」、「資歷管理制」等六大制度。行之迄今，成效頗著。

## 八、策劃交通動員配合反攻作戰

交通部為推行交通動員政策，配合反攻作戰準備，曾擬訂交通動員計劃綱要，及配合國軍反攻之交通作戰準備計劃，茲將其要旨簡述如後：

(一)交通動員計劃 (甲)交通動員目的，在精確調查現有交通人員工具設備及器材，按照動員綱要，統一管理調度，整備運輸與通信系統，加強其設備與力量，發揮人力物力之最高效用，於適應軍事需要與維持適度民用原則下，以配合台灣防衛戰，與反攻登陸戰之要求。(乙)交通動員範圍，包括一切國營、公營、民營交通事業，及潛在民間之交通力量，並以全面準備，分期實施為原則。先求高度發揮台灣現有之力量，以爭取友邦及華僑之支援，再進而瓦解匪區交通員工之鬥志，策動其反正保產，以充實我政府之交通力量。(丙)交通動員之最高準則，為生產與戰鬥平行，精神與物質並重，保養重於購置，修理重於建設，俾能腳踏實地，而不落於空談，並置重點於各部門之密切配合，期收全面交通動員之效。(丁)交通動員之實施步驟，係按照各交通業務單位目前實況，為動員之起點，把握實際，注重時效，在軍事緊急動員前，以配合增產，調節民生必需品，充實軍需為首要，在軍事緊急動員後，除維持最低限度之民用外，一切以適應軍事要求為標準。

(二)配合國軍反攻之交通作戰準備計劃 其中分為反攻前與反攻時之緊急措施兩大部份。就反攻前之準備而言，包括實施交通動員，充實交通力量等項。除關於交通動員已另訂專案，略如上述外，至於充實交通力量，則依反攻需要，大別為鐵路、公路、電信、郵政、航空、民航、氣象等七方面，各就其任務、組織、人員、工具、設備、器材、經費等等，作明確之規定，與審慎之計算，並須相當周密而扼要。就反攻時之緊急措施而言，包括展開戰地交通搶修工作，辦理軍事運輸與通信，設置戰地交通負責

人員，處理收復地區臨時交通行政等項，均為反攻軍事發動後，交通人員隨軍推進，臨時應急之必要措置。

### 九、研訂大陸鐵路重建方案

台灣鐵路近十餘年來，不斷進行現代化，引用柴油電力機車以代替舊式蒸氣機車，推行中央控制行車系統以增加運量，客貨運輸因而有迅速之發展。就客運設備言，已可與東南亞各國媲美而無愧，並正朝現代化方面不斷改進，以為大陸鐵路重建之模範。

至將來大陸光復之後，全國鐵路應如何重建，管理如何現代化，以及如何溝通國際運輸等等重要問題與詳細計劃，已在光復大陸設計委員會交通組研究草擬中，且已訂成不少方案，並隨時依據匪情之變遷加以修正，以期能隨時可以適用。

## 第九章 本黨秉政時期之鐵路建設概況

民國十七年國民政府統一全國，奠都南京，積極從事鐵道建設，特在行政院之下增設鐵道部，專司其事。鐵道部成立後，鐵道部長孫科即向三屆二中全会提出庚款兩款築路計劃一案（請參閱本書第四章第一節二項3(2)案），於十八年六月通過公布。其所擬分期築造路線，第一期築粵漢路之株韶段，隴海路之潼關段，及滄石路，共計一〇六五哩（二七一五公里）。第二期築京湘、京粵、韶昌、福昌、粵滇、湖漢諸路，共計五二六三哩（八四七三公里）第三期築包甯、成渝、道濟、同蒲諸路，共計一三六〇哩（二一九〇公里）。第四期築贛欽路，計七五一哩（一二〇九公里）。該案又說明在六年之內，以庚款兩款發行公債，可得四〇八、五〇〇、〇〇〇元，大約可築二千五百三十七英里（四一二五公里），其餘則待此二千五百三十七哩築成後再行籌集。此案選線之標準，注重在長江以南，以及南京國都之拱衛。此計劃決定後，即開始實施，雖因種種原因，未能全部完成（請參閱本書第六章），但粵漢全路之貫通，以及隴海之西展，均為運用庚款之功效。

民國二十五年 總裁手訂五年建築八千公里鐵路計劃，其擬築之路，包括湘黔、贛成、黔滇、成渝、川黔、京贛、廣梅、湘桂、鄂陝、南玉、南萍、蚌正、杭紹、蘇嘉等線。當時國家統一之基礎已定，正積極從事建設之時，同時國家債信恢復，外資易於吸收，而國內築路人才輩出，築路前途，已成突飛猛進之象。不料日人忌我進步之速，相繼發動「九一八」「一二八」「七七」等事件，進佔我東北，侵略我華北及沿江一帶，原有鐵路，既遭破壞，而又影響新路建設計劃之實施。

民國二十六年七七抗戰軍興後，華北及沿海與長江一帶鐵路，備受戰事影響。我國為增強抗戰力量

，鞏固後方地位，並打通國際路線計，於是原訂鐵路計劃，亦為適合當時抗戰形勢而完全改變，將重點移注西南及西北，日夜興築，進展極為迅速。

國府成立後，雖內憂外患交相煎迫，遭受從古以來未有之國難，然於鐵路建設，則於千苦萬難之環境中，莫不胼手胝足，戮力以赴，故其築路成績，頗有可觀，茲特將其鐵路建設情形，分節概述如後：

## 第一節 已成鐵路

### 一、隴海鐵路之展築

此路在國府奠都南京以前，東止於海州，西止於靈寶，靈寶至潼關一段七二公里，經興修而未成。其時比公司借款早經用罄，而民十八、十九兩年間，以中原戰事甚緊，隴海屢遭破壞，無法進行展築。民十九年年底中原停戰後，始行竣工，由政府撥款，並利用一部份比國庚款訂購之鋼軌橋樑，於二十年十二月通車至潼關，嗣以比公司無法再行墊款，而其時國難方啟，開發西北為舉國上下所主張，政府遂利用庚款材料，另籌工款，獨立設置工程局，繼續西展，不復歸比公司主持，於民二十三年年底通至西安，計自潼關至西安計長一三一公里。西安至寶雞一段一七二公里，於民國二十六年七月正當日人發動芦溝橋事變時完工通車，由隴海路局接管行車。而東端接至連雲港一段與築港工程，同於二十一年動工，二十四年全部完工，從此隴海鐵路之港口問題得以解決，而成一東西重要幹線。

此外，復築臺兒莊至趙墩支線三十一公里，於二十六年完成，與津浦路之臨棗支線相接，藉此獲得運輸棗莊之煤產。同時加強全路橋樑鋼軌，新購全鋼客車及臥車。路線到達寶雞以後，此東西幹線長凡一千二百三十餘公里，為國內最長之幹線。此數年間，亦為隴海路稍有發展時期。抗戰發生以後，東段

先後備陷，為謀開闢煤源，於民國二十八年修築咸陽至同官一百三十五公里一段支線，由路局參加經營煤業，供應抗戰後期隴海西段行車燃料。

民國三十年冬，中央有完成隴海西段寶雞至天水一段之決議，隴海路逐漸增募工人，終以抗戰已入艱苦階段，中央為配合軍事，先致力於滇緬黔桂等路，其他新路決定從緩，因而寶天段一度停工。三十一年又以西北大後方交通未可偏廢，且酒泉以西發現大量石油源，中央復重行決定將寶天段積極趕成，俾得早達蘭州。以此段工程困難，由部特設寶天鐵路工程局，使負施工專責，並派凌鴻勳為局長兼總工程師，設局於天水。寶雞至天水一五四公里，大部在渭河狹谷中，路線迂迴曲折，開鑿路線隧道全係堅石，實為隴海全線最困難之一段。此段路軌係用隴海東段及平漢路拆下材料及隴海本路拆下次要岔道軌料湊集，輕重長短不一，配件不齊；橋樑亦係利用東段拆下材料，加以拼湊；枕木係在秦嶺自行購取林地採製。加以此段地處偏僻，一切應用材料，以及人工糧食，均無從供應，中經陝甘兩省代為征工征糧，始能接濟，且其時法幣開始貶值，物價運費，逐日變動，以致工款預算，無法控制。中央以工艱費鉅，曾於三十二年又一度着令停工，以致工程時作時停，延至三十四年底，鋪軌始達天水，克服全線最難之一段。

在隴海鐵路建築之初，原以蘭州為西端終點。抗戰以來，舉國咸盼開發西北，就西北全局及隴海本身經濟着想，路線接築蘭州，實為必要，民國三十四年，政府對天蘭段認為就國防與經濟着想，應即修築。抗戰勝利後，政府決將第一期五年建設鐵路計劃集中於天成天蘭兩路，終以工款困難，至三十六年開始撥款，並就款計工。計自開工起以至國軍退出西北時，土石方大部份已完工，最長一座隧道與蘭州附近兩座隧道亦已動工。蘭州車站設在城西，擬設計為一等大站，為北通寧夏西通新疆之重要基地。此段通後，由西北走廊直至新疆，除烏鞘嶺一段外，將再無十分困難的工程。

## 二、粵漢鐵路之完成

粵漢鐵路北端之湘鄂段（武昌至長沙）三七一公里，係由四國銀行團湖廣鐵路借款案內，歸英國擔任建築；長沙至株州四五公里，則係先由湖路公司築成；民國七年九月，武長全段通車後並接長株段。南端之廣韶段（廣州至韶州）二二四公里，由商辦廣東粵漢路公司於民國四年築成。中間由株州至韶州四五六公里，屢經籌築，以工款無着，工程停頓者十餘年，湘鄂交界一段路線亦未作最後決定。鐵道部成立後，始銳意為完成粵漢路籌劃。其時中英兩國正式成立關於利用未付庚子賠款作促進中英文化事業的協定，由我國政府設立管理中英庚款董事會，以英國部份庚款先投資於經濟建設事業，並規定以該款全部三分之二作鐵路建設之用。鐵道部於借款大致解決後，於二十二年五月完成韶州至樂昌一段五十公里，樂昌至株州段四〇六公里，旋即在樂昌株州衡陽等處分段動工，二十五年四月南北兩端對向所鋪軌道在湘南太平里站接軌，此中間株韶一段遂告接通。從此經營凡三十餘年之南北大幹線始告通車。此路完全以國定之技術標準及上等材料興築，在對日抗戰初期，對運輸軍隊，疏散難民、物資，厥功甚偉。

民國二十五年八月，部令將湘鄂、株韶、廣韶三個機構合併為粵漢鐵路管理局，派凌鴻勳為首任局長，設局於徐家棚。其時路局組織改用運輸處制，將原有機務處及車務處之行車部份合併為運輸處，外設運輸段。原日機務處之製造部份，改設廠務處，並負機務技術上指導之責。另設營業處，外設營業區，為實行新制度之始。民國二十六年浙贛路南昌萍鄉段通車，部令將原日粵漢路兼管之株萍一段劃入浙贛路，完成浙贛全線。

抗戰軍興，上海亦發生戰事，對外交通不得不有賴香港及九龍。以前地方人士向不願粵漢與廣九接軌者，至是趕於旬日內將兩路接通。又由廣州築成至黃埔十五公里支線一段。至是抗戰及建設物資以及

輸出及疏散物資，悉利用九龍經由廣九粵漢兩路進出，支持中原戰爭。而其時粵漢路已開始遭受日機轟炸，員工奮勇搶修，至為緊張。三十三年戰爭失利，三十四年一月全路退出，部分機車車輛退入湘桂路，並將一部份軌道橋樑拆卸，移至湘桂。

抗戰勝利後，交通部仍派杜鎮遠接收粵漢路，設粵漢區鐵路管理局，並將廣九路歸併管理。其時全路破碎支離，湘境及粵境各大橋樑無一不被毀壞，乃利用善後救濟總署所撥軌道材料軍用橋樑，又將湘桂未毀一段軌道拆下一百公里，始於民國三十五年七月將粵漢幹線恢復通車，九月廣三線恢復通車。

## 三、浙贛鐵路

民國十八年浙江省主席張人傑同志，提倡開發浙江，決定建築由杭州經蕭山、諸暨、義烏，而達金華之鐵路，並由金華接通蘭谿，以聯絡水進。當時以省財政困難，為極力減低成本，採用較低工程標準，及輕磅鋼軌，以冀速成。並決定將來展築至浙江省西界之江山，故名杭江鐵路。由省派杜鎮遠為工程局長，於十九年動工，二十一年築成由杭州至金華幹線一百七十餘公里，另金華至蘭谿支線二十三公里。此為國內地方政府獨立擔任築路之積極行動，並由中國銀行貸款，亦遂打開國內銀行界對投資發展鐵路事業之新途徑。嗣後繼續興工，於二十三年通車至玉山。杭州至玉山為程三百四十一公里。

杭江鐵路完成後，即謀與贛省合作，展築至萍鄉，連接株萍鐵路，以通粵漢。惟以浙贛全線所需資金較鉅，且幹線關係全盤運輸，非局部性可比，築路標準必須接高，而杭江段輕軌尚須更換，宜有整個計劃，因由中國銀行總裁張嘉璈向鐵道部長顧孟餘建議，邀請浙江及江西兩省政府加入，共同組織浙贛鐵路聯合公司。鐵道部發行公債，由中國銀行承借現款八百萬元，另由中國銀行代表各銀行與德商奧脫華爾夫公司訂約，由該公司供給鐵路材料。



浙贛鐵路公司爲一特許股份公司，由鐵道部、浙贛兩省政府，及銀行方面各派若干人爲理事，組織理事會。在管理機構方面爲一新型，頗有使鐵路事業漸入企業化之趨向。其時任理事長者爲曾養甫，由理事會委派杜鎮遠爲浙贛鐵路局長，設局於杭州。玉山至南昌一段二百九十九公里，於二十三年七月開工，二十五年完成通車。

當玉南段行將通車，中國銀行總裁張嘉璈被任爲鐵道部部長，於二十五年一月發行鐵道部第二期公債，向中國銀行借款，另由銀行團向德商奧脫華爾夫訂立材料借款，續修南昌至萍鄉一段二六〇公里，於二十六年九月通車。同時將粵漢路之株萍段支線，改歸浙贛鐵路管轄。株萍段長九十一公里，於光緒三十一年（一九〇五）即已完成，原爲漢陽鐵廠運煤之用。因初時爲局都鐵路，坡度甚大，彎線亦多，鋼軌亦輕重不一，且路軌年久失修，直至合併浙贛路後，復將路線及路軌加以通盤整理，以符合幹線之需要。

浙贛鐵路正支線共長一千二百三十一公里。南萍段完工後，正值杭州錢塘江大橋亦完工，準備上海廣州間開行直達列車，一切客車及臥車均已佈置就緒，而中日戰事爆發，不久錢塘江橋亦由我自動炸毀，遂未實行。此路在華北戰爭期間，錢塘大橋未破壞以前，所有華北各路及京滬鐵路機車車輛，以及重要器材物資，悉由此路疏運至西南後方，兩廣軍隊亦得由此路東開赴援。其後雖隨抗戰情勢節節阻斷，但仍能逐段運輸，與浙贛兩省公路相銜接，與後方交相聯繫。在抗戰勝利時，此路僅餘杭州至諸暨間，及江山至上饒間兩段，共一百六十二公里，尚能維持通車，其餘多遭破壞。

勝利後，於三十五年底修復衢縣至江山一段，三十七年始恢復全線通車，實現行駛上海至廣州間直達快車。當時交通部暫定幹線分區管理制度，將浙贛鐵路劃爲浙贛區，而對三十七年修復之南潯鐵路（南昌至九江）併入，設區管理局，浙贛鐵路公司則暫停活動。

#### 四、蘇嘉鐵路

民國二十一年一月，日本在上海發動事變後，我國爲增強國軍運輸，由鐵道部委託京滬滬杭甬鐵路管理局，興築自京滬路之蘇州站起至滬杭甬線之嘉興站止，銜接兩路而不必經過上海之蘇嘉鐵路，計長七十四公里，於二十四年二月開工，二十五年七月完成，建築費用由部籌撥。自是南京至杭州之運輸，不必繞道上海。此路完工後，交由兩路局代爲管理。抗戰勝利後，京滬滬杭甬及蘇嘉統屬於京滬區管理局，惟蘇嘉鐵路之軌道，於抗戰時已拆遷，尚未恢復通車。

#### 五、道清鐵路延長線（道口至楚旺段）

道清鐵路，係由道口至清化，幹支線共一百六十三公里，於光緒三十三年即已完工通車。民國二十五年部令將此路併入平漢鐵路，以免另立機構，自是成爲平漢路之支線。是年爲便利煤礦出路，由福中煤礦公司與鐵道部商洽，展築由道口鎮至內黃縣之楚旺，長六十六公里，爲道清之延長線，於二十六年四月完工通車。

#### 六、滬杭甬鐵路杭州曹娥江段

民國二十五年蘇嘉鐵路築成，與滬杭甬鐵路在嘉興接軌。浙贛鐵路築成後，錢塘江大橋亦於二十六年通車，自是滬杭甬得與浙贛鐵路接軌聯運。同時鐵道部再向中英公司及中國建設銀公司借款，興築杭州閘口至曹娥江一段八十餘公里及曹娥江鐵橋，杭曹段於二十六年間完工，惟曹娥江橋材料未能及時運達工地，致未能與甬曹段接軌。抗戰期間此路未遭破壞，與京滬路及蘇嘉路歸京滬區鐵路管理局管理。

## 七、湘桂鐵路

湘桂鐵路，係起自衡陽，西南行經冷水灘、東安、入桂，經全州、興安、靈川，而至桂林北站；再由桂林經蘇橋、永福、黃冕、鹿寨、雒容、洛埠，而至柳州；再由柳州、鳳凰、來賓、黎塘、鹿頭，而達南寧；再經扶南、明江、寧明、憑祥以至鎮南關。全長一千〇三十公里。民國二十五年粵漢全通後，即計議興修，並開始測量。未幾抗戰軍興，政府決定打通一西南國際路線，以爲萬一粵漢鐵路阻斷之準備。衡陽至桂林一段首先趕築利用浙贛及湘黔兩路拆下軌道材料，由湘桂兩省征工修築路基土方，於二十六年九月抗戰開始後興工，以應軍事與物資之運輸，工程至爲迅速，全段三百六十一公里，於二十九年十月即行通車。

此路因係湘桂兩省合作徵工徵料而成，故於二十六年底即仿照浙贛鐵路成例，成立湘桂鐵路公司，組織理事會，以鐵道部（後改交通部）部長張嘉璈兼任理事長，部派代表及湘桂兩省財政廳長及建設廳長爲理事。理事會設於桂林，下設總經理處，爲籌劃之總樞。衡桂段工程處即屬於理事會。其後桂柳、柳南、南鎮各段工程機構亦直轄於理事會。

桂柳段一百七十七公里，土方方面，仍由桂省府組織路工管理處，征用民工約十萬人，擔任修築大部份之路基工程。鋼軌及枕木材料一部份係部購新料，由香港轉至越南同登，以卡車運到明江，轉循水路運至柳州、雒容、鹿寨，一部份係移用湘黔新料及粵漢浙贛等路拆下之舊料。枕木一部份則係就地購買，橋樑則勉強湊集。於二十六年年底接通。惟柳江橋因料缺乏，須臨時設法拼製，其時日寇侵入南寧，各項工程於轟炸時期中趕築，二十九年底完工通車。但於是年春間即已併入湘桂鐵路管理局辦理運輸營業。

當衡桂段開工不久，政府即決定將湘桂路全路分段修築，故柳南段二百六十公里，南鎮段二二二公里，同時於二十七年開工。柳南段修至黎塘後，適敵寇自北海登陸，桂南震動，工程遂告中斷，旋以我軍反攻，敵人敗退，築路工程繼續進行，嗣於三十九年通至來賓，計七十二公里，三十一年又築大灣支線二十公里，與紅水運河相連。當時廣州灣爲法國所租借，但遲早必定收回（後於民國三十四年收回），故決定由黎塘站出一支線，經貴縣、鬱林、陸川，直達廣州灣出海，可使廣西南部富庶各縣得有鐵路聯繫，極有經濟價值，即同時修築黎塘至貴縣五十七公里之支線，以爲通至廣州灣之準備。該段來賓至南寧間，以及黎貴支線，路基橋樑大部份完成，終以敵騎陷境而停工。

南寧至鎮南關一段二百三十二公里，則以有與越境鐵路接軌關係，爲取得法方合作，由中國建設銀行與銀行團商洽，由法借給材料借款，組織中法建築公司承包工程，於二十七年訂約，四月開工。所有國內工款，大部份由政府籌撥。越南鐵路，先已由海防通至國境外四公里之同登，旋由法方負責將其接至鎮南關，二十八年十一月由邊界已鋪至寧明，在戰時緊急階段中，搶運物資不少。嗣因日寇入侵南寧，此段工程遂告中輟。南鎮段路基橋樑，完全依照標準軌距建築，惟鋪軌時爲便利工程材料車由越駛入國境起見，係以一公尺狹軌鋪設。

湘桂路全路工程，當時已修通約六百九十六公里，其工程可紀者，爲民工之征集，在桂境內曾先後征用民工六十餘萬人。以桂省民團久有組織，訓練亦佳，故土方工程成績好，而工作迅速，費用亦省，將來大陸鐵路重建時，足資借鏡。

日寇於三十三年冬侵入桂林柳州，並沿黔桂路進入黔省獨山，當我方撤退時，對桂柳段鐵路施以徹底破壞。三十四年九月日軍投降，部派路政司督辦麥鴻鵬赴桂，規劃恢復湘桂路。其時衡桂一段破壞尙不嚴重，恢復原不困難，惟政府以粵漢較重要，急謀通車，特着湘桂路將衡桂段鋼軌拆借一百公里與粵漢

復軌，因此衡桂段直至三十六年十一月方始復軌通車。桂柳一段雖多被破壞，但經湊集工料修復，先於三十五年六月間恢復通車。並將湘桂路與黔桂路合併，改稱湘桂黔鐵路管理局，設局於柳州。柳州至來賓段，並即修復通車。至於南鎮段，因當時國際情勢變更，廣州灣已自法方手中收回，政府決定轉移方向於黎貴支線，及由貴縣至謹江之線，當由路局成立工程處，分桂境與粵境兩段進行，事實上兩段均因工款無多，工程進展甚少。

## 八、黔桂鐵路

湘桂鐵路既已通至柳州，西南大後方鐵路交通宜有進一步之聯絡以應付長期抗戰之局面，政府乃決定修築黔桂鐵路，由柳州接至貴陽，以便利軍運。因華北及長江以南撤退各路拆下路軌材料不少，機車車輛亦有多輛由中原各路轉湘桂而流入西南，故此路主要材料不必外求，乃於民國二十八年四月在抗戰艱苦階段中籌備興工。亦仿照湘桂路辦法，征用桂省民工修築首段土方。二十九年十月鋪軌通達宜山，三十年二月通達金城江。但因橋工受阻，至三十二年六月通達獨山，三十三年春間，鋪軌到達都勻。

三十三年八月衡陽陷敵，敵騎沿湘桂路，深入桂北，桂林與柳州先後為敵蹂躪，西南形勢驟告緊張。軍事當局為阻敵前進，乃將湘桂黔桂兩路予以澈底破壞，而都勻以北則續鋪一站至清泰坡，為此路最後通車之一站，由柳州至清泰坡共四百七十三公里。清泰坡至貴陽一百四十七公里，則尚未接通，本路由柳州至貴陽，共長六百二十公里，為西南主要幹線。

三十三年冬間，敵騎深入獨山，十二月退回河池，黔南秩序漸復。交通部又派員收集路料，再行復軌，於三十四年九月恢復都勻至南丹一段。至是清泰坡至南丹二百〇六公里修復通車。

勝利後該路併入湘桂黔鐵路管理局管理，整理舊路，並從事清泰坡至貴陽新路之興築，惟以工程艱

鉅，材料一時難於供給，工款亦不易籌措，僅維持一部份工作，旋復停工。

## 九、同蒲鐵路

民國十九年山西省成立全省民營事業管理處，提倡民辦事業。二十一年決定獨力修築同蒲鐵路，採用一公尺軌距，俾與正太鐵路聯接。築路工作以兵工為主，所有路基土方均由軍隊擔任，隧道橋涵及建築物等則酌採包工制。間亦有部隊承做者。此路工程先着手太原至介休一段，長一百四十六公里。嗣以急謀全線速成，決定南北同時並進，於二十二年成立南段及北段兩工程局。由太原至風陵渡計長五百一十四公里，由南段工程局任之。由太原至大同長三百餘公里，由北段工程局任之。南段於二十四年多鋪軌至風陵渡，與隴海鐵路之潼關站祇隔一黃河。鐵道部於二十五年謀建大橋過河，以利同蒲與隴海之聯絡，旋以戰事猝起，未能施工。北段工程較鉅，二十三年通至原平，二十五年年底通至寧武，二十六年六月通至大同，旋抗戰軍興，餘工尚多未完，客貨車僅由風陵渡北至原平，原平以北則僅通軍運。

抗戰勝利後，此路南北兩段皆有破壞，省方無力加以恢復，會由中央統籌，將此路與正太路統歸晉冀區管理局管理。終以共匪破壞，迄未修復。日據時曾修有東觀至長治支線一條，長一百七十五公里。以長治距清化僅有一百七十五公里，故戰後第一期五年鐵路建設中計劃，擬完成長治至清化之線，俾晉省得多一交通線以出江海。

## 一〇、綦江鐵路

抗戰期間，兵工署在重慶楊子江上游之大渡口設置鋼鐵廠，而煤與鐵之原料則在綦江上游。因水運不便，難以供應需要。其時大渡口煉鋼廠已可軋製三十五磅鋼軌，因決定興築鐵路，由政府就建設專款

項下撥發工款，交交通部辦理，設立秦江鐵路工程處主持修築。所定路線由楊子江南岸貓兒沱起，沿秦江東岸，經秦江縣城而至三溪，與對岸之煤鐵兩礦聯絡輕便鐵道相接。煤鐵兩礦原料得由輕便鐵路運出。此路於三十一年四月開工，先築貓兒沱至五岔一段六十六公里，於三十四年十一月通車。此段路線原為濠筑幹線之一段。雖因大渡口鐵廠限制，祇能使用三十五磅輕軌，及小型機車，但其他仍採幹線標準，以期將來展築入黔。

貓兒沱五岔段通車時，抗戰已勝利，因由交通部暫將此路交同大渡口鐵廠管理經營，以後即未展築。

## 一、海南島鐵路之修復

海南島位於廣東省之西南海中，氣候溫和，土壤肥沃，資源豐富，港灣繁多。民國二十五年宋子文同志倡導開發，除已有環島公路外，特籌築瓊崖鐵路。初擬利用浙贛鐵路杭江段換下之三十五磅輕軌，先築東岸之環島線，由臨高縣屬之馬長港起，經澄邁、海口、瓊山、文昌、瓊東、加積、萬寧、陵水等地，而達崖縣屬之榆林港，計長四百餘公里，曾組織四個測量隊施測。其時鐵道部正籌築廣梅鐵路，成立廣東鐵路公司，擬將經營海南島鐵路及港埠特權一併賦與該公司。及測量甫完正在準備興工，而芦溝橋事變發生，原擬計劃遂歸停頓。

民四十八年多，日寇南犯，佔據海南島以為南進根據地，對於島上一切設施多為應付軍事上之需要，築有軍事運輸及鐵礦輸出之狹軌鐵路。自二十九年春至三十二年之三年間，共築成本支各線二百五十餘公里。全路均係用一·〇六七公尺（三英尺半）軌距建築，路基甚為簡單，有欠堅實，且未鋪道碴。最大坡度為六百分之一，最銳彎線半徑為六百公尺。鋼軌由三十公斤至五十公斤不等，而以三十七公斤

者為多。橋樑大部份為鋼樑，或工字樑。

勝利復員以後，田獨石碌兩支線屬於兩鎮，統由資源委員會接收管理。其餘各線則由粵漢區鐵路管理局派員接收。三十五年七月曾由粵漢區鐵路管理局設立海南島鐵路管理處。因日人建築鐵路原為軍運及鐵礦運輸，故設備甚簡陋，機車僅八輛，棚車十輛，敞車一百五十四輛，加以三十五年九月海南島海面發生颶風，路基及建築物損壞甚重，行車停頓者數月。三十六年展開修復工作，九月修復通車，但營業情形，未能自給自足。

## 二、臺灣鐵路光復後增建之支線

臺灣鐵路在抗戰期間，被盟機轟炸，損壞甚重，光復後整理復舊煞費周章，近年來工商業日趨繁榮，政府為配合經濟建設計劃，曾陸續增建支線數條：

(一)內灣支線 本線起自新竹之竹東，經大肚，而達內灣，長二七·九公里。竹東石油鐵礦甚豐，內灣則煤產甚富，沿途農林礦業均甚發達。該路於民國四十年十二月完成通車。通車後，除有助於尖山等煤石等礦及竹東林區木材運輸外，對九鑽頭地區之工商業之繁榮，與山地資源開發，有鉅大之影響。

(二)神岡支線 本線純為配合軍事需要而建設，由潭子至神岡，計長八·七公里，於民國四十六年八月二十一日完成通車。完成後，戰略性物資可即時轉運，可以達成軍事緊急任務。

(三)東勢支線 臺鐵為配合大甲溪綜合開發計劃，興建自豐原至東勢之支線，長一四·一公里，於民國四十八年一月十二日完成通車。東勢為大雪山出入孔道，此後大雪山林區木材，可以由此轉運，東勢鎮地區商業，將更趨繁榮。

(四)中和支線 臺北縣新店景美等地，為南部用煤轉運地區，原由新店支線轉運，本甚順暢。惟臺北

市至新店間，市廛櫛比，交通阻塞，公路狹隘，急需拓寬，乃將新店線拆除，另從板橋建一支線至中和鄉之南勢角，以替代之，名曰中和支線，長六·五公里，於民國五十四年三月五日通車。

## 第二節 已築待成鐵路

### 一、京贛鐵路

京贛鐵路，係由南京經蕪湖、宣城、徽州、休寧、祁門，入贛境，經浮梁、樂平，以達貴溪，與浙贛鐵路銜接，全長約四百七十餘公里，本線首段利用江南鐵路線以達宣城，故新線工程僅須自宣城以至貴溪。除軍事上之重要價值外，沿途木材、紙張、瓷器、煤礦等，出產甚豐，極富經濟開發意義。其時中英庚款尚有少數餘款可以借用，加以鐵道部付還英庚款前借之首都輪渡料款可以續借，材料則交英商怡和辦理。工料各款既已有着，乃由鐵道部設立京贛鐵路皖境及贛境兩工程處，以期兩段同時興工，皖境一段自宣城至兩省交界之道湖，長約二百七十公里，以祁門以南一段工程較為困難，橋工隧道頗為艱鉅。贛境一段由道湖至貴溪長約二百零四公里，以祁陽至樂平分水嶺一段工程較為困難。皖段於二十五年十一月中先行動工，所有土石方及隧道橋涵工程，大部已完。惟其時中日之戰，已由華北漸及長江，此段鋪軌，計由宣城鋪至徽州約一百六十公里，即告停頓。贛段開工稍遲，以兩端運輸均極困難，至二十六年十二月，祇由貴溪方面鋪軌五十餘公里至景德鎮，亦因戰事迫近，國軍於二十六年十一月退出宣城，兩段工程被迫停工，並將已完成部份，酌為拆毀，轉運後方運用。

### 二、湘黔鐵路

民國二十五年粵漢鐵路修通，浙贛鐵路亦將通車，鐵道部乃決定修築湘黔鐵路，一方面可發展湘西

豐富之礦產資源，一方面亦可使京滬武漢能通至西南貴州省之省會，

本路所擬之路線，係由株州經湘潭、湘鄉、藍田、新化、辰谿、麻陽、銅仁，以達貴陽，全程約九百九十餘公里。沿線多山岳地區，以湘西礦產豐富，可能成為將來重工業區，故上項路線，係軍事及經濟當局共同研究決定。此線東端一段工程比較容易，當即於二十六年春間將湘潭至新化長約二百二十公里一段先行開工。株州至湘潭一段二十八公里，原為粵漢路支線，粵漢路於二十八年即整修通車。其餘各段則仍待測量研究，將來擬與黔桂路在都勻相接，都勻至貴州則與黔桂路同軌。東段開工之後，工程進行順利。蘆溝橋事變起後，仍在積極進行，到軍事情勢，波及長江，預料此路再難西進，乃於二十八年三月決定停工。當時東段由湘潭起已鋪軌至藍田，計一百七十餘公里。為保存材料起見，鐵道部着令將已鋪鋼軌材料及鋼橋拆除，連同未用材料工具，概移作湘桂鐵路之用。

抗戰勝利後，以其他交通重要之鐵路，急須恢復，器材不敷應用，故株州藍田一段未曾復軌，藍田以西亦未復工。惟全線之興修，則已列在戰後第一期五年鐵路建設計劃之內。

### 三、敘昆鐵路

修築敘昆鐵路之議，起於清末，法國屢欲獲得建築優先權，但因故迄至民國二十五年未能實現。直至民國二十六年底，始由鐵道部商得四川及雲南兩省政府同意，組織川滇鐵路公司，由川滇兩省各出資五百萬元，中央出資一千萬元，另由部洽商材料借款及不足之工款，於二十七年四月開始測勘路線。決定由昆明經曲靖、霽益、宣威、威寧，接至四川之叙府，計長七百四十四公里，並於二十七年與滇緬鐵路同時動工。因其與滇緬滇越兩路相接，故亦採用一公尺軌距，俾三路共同構成一西南區狹軌鐵路系統。惜訂購材料不久，日敵假道越南迫近我國邊境，滇越交通限於阻滯，乃將滇越鐵路河口至芷村正線一

百五十公里一段路軌材料拆下，即以之鋪叙昆路昆明至曲靖一段一百七十三公里，並使用滇越鐵路機車車輛，於三十年三月二十日通車。三十年底曲靖至宣威一百公里路基已完成，宣威至威寧一百七十公里一段橋涵隧道已部份開工。以材料無法湊集，僅推進至霽益，即行停工。曲靖通車後，對於抗戰期中盟軍軍用品之接運，發揮不少作用。

抗戰勝利後，叙昆與滇緬滇越三路合併，歸昆明區鐵路管理局管轄，惟僅維持原有通車地段，新建工程則未恢復。

#### 四、滇緬鐵路

抗戰不久，沿海口岸多為敵封鎖，西南方面除原有滇越鐵路外，有另謀其他國際通路之必要，因之民國二十七年初，交通部即有建築滇緬鐵路之議。惟建築此路，必須能引起英國方面之興趣，與緬甸鐵路之合作。蓋以由緬甸鐵路之終點臘戍起，至我國邊境尚有二百公里鐵路未築，必須緬甸方面將其展築，雙方方能銜接，以接運滇緬鐵路之建築材料。而滇緬鐵路所需之鋼軌橋樑車輛材料，須賴英國供給，且中緬尚有一段未定國界，必須將界務解決，築路方可着手。惟其時英緬兩方均不表熱心；緬政府認為緬甸鐵路本身已年有虧損，臘戍至邊境一段，地瘠民貧，營業更多賠累，且無此建築資金，除非由英政府補助。而英政府則不願負擔緬方一段之建築費，且鋼鐵材料自身已感不足，不願出口，亦不願為信用擔保，加以在外交上更不願於是時有所舉動，致招日本反感。交涉既無結果，我乃改變方針，以輪船招商局新造之海輪四艘停留香港，無法利用，乃於民國二十七年六月將其出售於英商怡和洋行，以其價款改充滇緬鐵路購料之用。並由行政院決定另撥工款，遂先設立工程局，於二十八年正式開工，部派杜鎮遠為局長，先撥用一部份存棧材料，經滇越鐵路運至昆明，供給首段之用。

至滇緬鐵路西段之興築，不但英緬雙方交涉經年，未得結果，而且在我單獨對日艱苦作戰之際，英政府忽於二十九年七月徇日本之要求，宣布封閉滇緬公路，禁止物資內運，鐵路材料亦在禁運之列，所有部存仰光及香港材料，原擬由此內運者，至是亦受阻。幸未幾日、德、意宣布軸心盟約，美國方面仗義支持，英政府始於十月間恢復滇緬公路交通。三十年二月，英方並向我表示，決定資助緬甸建築自臘戍至中國邊境一段鐵路。我方亦允英方之請，將存在仰光之鋼軌一百三十餘公里讓與緬甸，為完成邊境一段之用。惟英方對於滇緬本路，表示不能再為經濟上或材料上之幫助。我方乃決利用美國租借法案，向美洽商材料。自是年九月起，材料陸續起運，此路工程，自是始有一整個計劃，積極趕工。

全路分為兩大致，自昆明經安寧、祿豐、一平浪、廣通、楚雄、鎮南、姚安、雲南驛，而至清華洞為東段，長約四百一十公里，係與滇緬公路平行。自清華洞起，路線折南，經彌渡、南澗、鷄龍、公郎，而至瀾滄江，由此轉西，經雲縣、孟頰、孟澗，而至南大河口之滾弄，下接緬甸之臘戍站為西段，在國境內長約四百七十公里。兩段共長八百八十公里。

此路因與緬甸鐵路接軌，且以沿線工程艱難，故決定全線用一公尺狹軌建築，使與滇越叙昆兩路共構成西南角上一狹軌的鐵路系統。

此路東西兩段工程進行時，時張時弛。初因英緬方針未定，先利用滇越鐵路運料，趕築東段。其後因滇越鐵路被轟炸而至切斷，則又趕築西段，並擬將材料由臘戍運至滾弄，再利用南定河水運至孟定。即機車車輛，亦擬拆開裝運。自美國租借法案材料借款成立後，更復趕工。三十年十二月六日太平洋戰事爆發，路工仍繼續進行。三十一年三月，日敵攻佔仰光，於是不得不停工結束。其時東段昆明至安寧間已鋪軌三十五公里，安寧至一平浪九十里間路面工程，已完成百分之八十。一平浪至祿豐間完成百分之二十，祿豐至邊境祇完成百分之十。

抗戰勝利後，以他路急待修復者甚多，此路工程迄未恢復，其已通車之一段及其餘各段工程之保管，則併入昆明區鐵路管理局辦理。

## 五、成渝路鐵

四川為天府之區，土地肥沃，氣候溫和，物產豐富，但以地理上羣山環繞，無論東通武漢，北通關中，南通滇越，欲與鐵路相接，不獨都有相當距離，而且工程又相當困難。雖有公商界人士，曾經計畫修建四川鐵路，總理實業計劃亦有數條鐵路貫通四川，但均因故未能及時興修。及至民國二十四年秋間，中國建設銀公司以四川成都至重慶一帶，地方富庶，資源尤豐，重慶又為西南經濟重心，因倡議組織川黔鐵路公司，先經營成都至重慶一段，稱為成渝鐵路，再進而籌劃川黔兩省鐵路交通，樹商辦鐵路之規模，以協助政府建設。先擬定公司資本為二千萬元，並以法國銀行界與工業界對我西南的開發有其歷史的興趣，約請法國銀團借供全部材料，及一部份工款。又以此路在全國為幹線，而地經川省，為求進行順利，邀請鐵道部及四川省府加入官股，以資提倡。因定股本為二十萬股，每股國幣一百元，鐵道部及四川省府各認四萬五千股，作為官股，其餘十一萬股由中國建設銀公司募集，作為商股。二十四年年底在上海開創立會，由鐵道部及四川省府各指定官股理事三人，監察一人，財政部指定官股理事一人，商股選出理事十一人，監察一人，並即推選曾養甫為理事長，此一新型商辦公司，如是成立。

鐵道部於此路籌築之始，即派鄧益光帶同測量隊先行施測。理事會成立後，在重慶設立成渝鐵路局，選任鄧益光為局長兼總工程師。此路路線由重慶起，沿楊子江而上，經江津、石門，轉入永川，經榮昌、隆昌、內江，跨過沱江，再沿江而上，經資中、資陽、簡陽，至趙家渡，轉西南行而達成都，路線迂迴曲折，共長五百二十九公里。

此路工程係二十五年間開始，法國材料亦經訂購，其時民生實業公司正訂製上駛川江新船，以便由上海接運路料至重慶。二十六年抗戰發生，長江航運阻塞，法國材料到達工地者祇極少數。一部份到達香港，因廣州陷敵，無法由粵漢路轉運。迨太平洋戰事發生，存港材料，又為香港政府徵用。另外尚有一批路料，寄存越南，自後即停購停運。此路自開工後，先進行重慶至內江段各項工程，國府遷渝數年間，此路未能及時利用，其後工程亦歸停頓。

抗戰勝利後，各方均切望此路之完成。三十五年五月，由交通部及四川省府與中國建設銀公司會商復工。因商股未能繼續投資，決由政府與川省府籌撥，作為增資，不作借款，而原來商股及官股，則另行估計升值。復工材料款，仍向法銀團商洽。此後復工，須由政府多負其責，以前經理之權屬於建設銀公司者，此後改歸交通部，由理事會改推部派官股理事凌鴻勳為理事長兼總經理。三十五年度政府先撥工款三十億元，於是年十一月正式復工。自後以工款有限，工程仍未能急進。總計全路工程已成隧道十五座，大橋樑座四十座，連同土石方共約完成百分之四十七，內江以東，已準備鋪軌。但後因與法方借款匯率問題未決，雖經交部與法方擬有草約，而未為政府批准，工程遂歸停頓。

### 第三節 已測待修鐵路

#### 一、甘新鐵路

政府以西北地方遼遠，邊防重要，且甘肅酒泉玉門一帶發現石油礦，蘊藏豐富，自非及早籌築鐵路，不足以應需要。當隴海路天水蘭州段測量定線後，交通部於民國三十二年，派贛天鐵路工程局副總工程師劉寶善為測量總隊長，分組幾個測量隊，決定由蘭州至酒泉以西之火燒溝油礦支線起點，除踏勘外

並作初測，火燒溝以西，以至迪化烏蘇，則先作踏勘工作。

此段路線由蘭州起，沿黃河南岸西行約三十餘公里，在河口地方跨過黃河。由此分出甘青線向西至西寧，正線則轉向西北，沿莊浪河及甘新公路至永登，在此由永登北行，避開烏鞘嶺正面，經鎮邊堡而至白珍子，再轉而西，經土門子而至武威。武威以上，經山丹、張掖（甘州）、高臺，以至酒泉（肅州），路線沿古甘新大道，其地勢在祁連山與合黎山及龍首山之間，為一狹形而長的坦平地帶，即所謂河西走廊。酒泉以西路線繞嘉峪關，經惠同堡而至火燒溝。計由蘭州至此，路長約一千零三十公里，經已初測，由火燒溝至油礦支線約十餘公里，亦經初測。

火燒溝以西之路線，於民國三十三年四月，仍由劉寶善率領分隊踏勘，沿甘新大道經玉門、安西、大泉、星星峽，入新疆，而至哈密，計長五百一十九公里。此段路線均經過戈壁，一片平行，水土人煙均極稀少。哈密以西以至迪化，交通路線自古即有天山南北兩路，後來修築公路亦有南北兩線，鐵路踏勘，亦作南北兩線比較。北線由哈密向西北直趨七角井，跨過天山隘口（海拔約一千六百五十公尺），下山經木壘河、奇台、阜康，而至迪化。南線由哈密西南行，經齊克騰木、鄯善、吐魯番、拖克遜、越達坂城，下趨迪化。兩線里程相若，但就工程及經濟比較，則以南線為較優。計由哈密至迪化，為程五百八十六公里。

迪化以西，沿公路方面，經綏來以至烏蘇，長約二百七十公里。路線平坦，工程亦無困難。烏蘇有獨山子油礦，前由中蘇合作，經已開發。烏蘇又為邊防交通重地。由烏蘇西北行三百四十公里至塔城，西行四百三十餘公里到伊犁，再西二十餘公里為霍城。塔城與霍城皆在國界邊緣，將來接通土西鐵路（土耳其至西伯利亞），可打開國際交通。當時因地方局面變遷，踏勘工作，祇至烏蘇為止。綜計踏勘路線，由火燒溝至烏蘇長一千三百七十五公里，由蘭州起計至烏蘇長達二千四百公里有餘，至國界則共有二千

八百公里。

此為開發西北鞏固邊防的橫貫鐵路大幹線，亦即總理所計劃之東方大港塔城線之最末一段。工程無甚困難，但沿線缺水缺煤，幸有大量石油，將來可利用柴油機車，或柴油電力機車，以代蒸汽機車。戰後五年鐵路建設計劃，對於此線擬築至哈密。哈密以西，歸入第二個五年計劃辦理。

## 二、甘青鐵路

此路曾由寶天鐵路工程局派副總工程師劉寶善率隊施測。路線係由蘭州以西三十公里甘新鐵路之河口起，沿湟河、經享堂、樂都，而至西寧，為程二百五十公里。已築有公路，鐵路路線完全與公路平行。此路已列入戰後第一期鐵路建設計劃，俾西北政治及國防重心之蘭州，得有鐵路與青海省會相接。總理所計劃之拉薩蘭州線，此路即其末段也。將來若按實業計劃與西藏都會相連，即可成為一有價值之路線也。

## 三、天成鐵路

民國二十五年八月，鐵道部曾有向比國銀公司借款，以築寶成鐵路之決定，未幾，因盧溝橋事變發生，致借款合同，未能履行。

抗戰軍興，交通部對於後方各鐵路線曾加以全盤計劃，以此線為西北西南兩鐵路系統之主要聯絡線，擬早確定路線，籌備興工。鐵道部原擬築寶成鐵路時，曾由隴海路派隊再加測量，擬在寶雞鳳縣間越過秦嶺，隧道工程，極為艱鉅，且甘境兩營徽縣一段，路線頗難通過。民國二十八年隴海路寶雞天水段決定興築，復派隊測天水徽縣一段路線。以此路若以天水為起點，越嶺工程並較在寶雞容易，而此路



接通蘭州，再展西北，則在天水與隴海相接，又較寶鷄爲近，於是決定改寶成鐵路爲天成鐵路。

民國二十九年二月，交通部設立天成鐵路工程局，調派凌鴻勳爲工程局長兼總工程師，設局於成都。一面測定路線，一面準備隨時開工。經將歷屆紀錄再加研究，一部份另行踏勘比較，然後分隊實施初測及定測。計所定路線由成都經綿陽，轉入江油，避開劍閣一帶難工，然後經廣元，沿北棧道起秦嶺，達天水，幹線共長七百五十五公里。定線後，以在抗戰期間，工艱費鉅，不易舉辦，未曾動工。惟在戰後第一期五年建設鐵路計劃中列爲第一年即須開工之路。

#### 四、包甯鐵路

平綏鐵路於民國十二年由綏遠展築至包頭，包頭以西，沿黃河上游，可經寧夏而至蘭州。此線所經地方，糧產豐盛，有西北大糧庫之稱，經濟國防，均關重要，且築路工程容易，成本亦較輕，故當時政府即有借比款興築之議，但因故未能實行。

對日抗戰事興，平綏相繼淪陷，綏遠省政府遷至陝壩辦公。其地與寧夏接近，爲西北一大屏障，亦爲西北後方軍糧供給之重心。抗戰勝利後，外蒙獨立，北部國界南移至綏寧等省，包寧一線，早經中央設計局在重慶陪都期間，定爲戰後第一個五年鐵路建設中之一線。民國三十六年，交通部令平津區鐵路管理局設置包寧段工程籌備處，由該局副局長蘇紀忍兼任處長。以二十餘年來該區政治及經濟情形均有變更，對於路線宜再研究，曾派遣兩個測量隊，由包頭及寧夏兩端對向再爲施測。當時原定路線有二：一依黃河沿岸至寧夏，稱前山線，一繞烏拉山後，經河套沿狼山山麓而達寧夏，稱後山線。前山線實長五百八十四公里，距離較短，施工較易。惟由寧夏沿黃河左岸到達石嘴子以後，進入大沙丘地帶，不宜築路，故擬在此跨過黃河，沿河之東岸，經磴口南臺等地，再越黃河，經三盛公、永興鎮、新和鄉等地，

而達陝壩。如此跨河二次，雖多加橋工，但可避去西岸一帶沙丘地帶築路與將來養路維護之困難。此路測竣後，迄未動工。戰後第一期五年鐵路建設計劃中曾將此線列入。

#### 五、蘭甯鐵路

由蘭州至寧夏一線，早年亦曾經測勘，係由蘭州沿黃河東岸經靖遠至中衛過黃河，再沿黃河西岸經寧朔至寧夏。因蘭州至靖遠一段工程較難，且中衛至寧夏一段中間沙窩甚多，故未經定線。計由蘭州至寧夏約長四百五十公里。

自寶天鐵路副局長劉寶善主測甘新鐵路後，認爲甘新線由永登至古浪一段中經烏鞘嶺，跨越爲難，因此擬將路線由永登轉向東北，經白珍子，再西折達武威。此在甘新正線雖展長甚多，但利用蘭州至白珍子之一段作爲蘭寧線之首段，然後由白珍子經中衛築至寧夏，則較繞道靖遠之線縮短一百餘公里。至中衛一帶沙窩如何避免，及應在何處跨過黃河，尙未作最後決定。戰後第一期五年鐵路建設計劃中，擬完成此線。

#### 六、浦襄鐵路

民國二年，政府與英國華中鐵路公司曾訂立浦信鐵路借款合同，以不久歐戰發生，未能發行債票，遂中止進行。事隔二十餘年，至民國二十五年英方派李滋羅斯爵士來華，助我改革幣制時，有意向我國投資一千萬鎊，一面建設鐵路，一面充實法幣外匯基金。因此我方與英銀團商洽廣梅鐵路借款時，即提議將以前浦信借款合同修改爲浦襄鐵路借款，自浦口附近之烏衣起，築至平漢鐵路之花園站，再由花園延長至襄陽之老河口，總長約七百四十餘公里。英方因有浦信舊約，對此同意進行。二十六年財政部長孔

祥熙在英時，適盧溝橋事變發生，廣梅鐵路合同忽忽簽訂後，浦襄鐵路合同，遂亦照廣梅合同條件，於八月四日在倫敦簽妥。

自合同簽訂後，戰事日漸南移，雙方均未履行，其中裏花一段，已列入戰後五年鐵路計劃。

## 七、川陝鄂各鐵路

四川爲天府之國，氣候溫和，土地肥沃，人口衆多，農礦產均極豐富，自對日抗戰發生，政府遷川辦公後，其地更形重要，惟陸路交通不發達，亟應修築鐵路，俾與四鄰各省連絡，自天水至成都線測定後，交通部復組織鐵路測量總處，分派測量隊探測各處可能路線，以爲將來修築之參考。計在民國三十四年間經測勘者，有下列各線：

### (1) 川陝鐵路渝紫線

自四川重慶至陝西紫陽，約長五百四十七公里。路線由成渝鐵路之九龍坡站起，經小龍坎，越嘉陵江，經大竹、達縣、宣漢、萬源、越大巴山而北，直下紫陽，路線大致與川陝公路平行。沿線工程困難，尤以萬源至紫陽間跨越巴山山脈一百二十公里一段甚爲艱鉅。初步估計，此線須鑿由四十公尺至五百公尺隧道約一百九十四座，共長約二十公里，石方甚多。

此路爲總理計劃之西安重慶線紫渝段，工程雖艱鉅，但經過極多產物之地區，及富於木材之地帶，頗有興築之價值。

### (2) 川陝鐵路廣襄線

自四川廣元起，沿嘉陵江上游天成路線，至朝天關轉而東北，越過嘉陵江，與漢水之分水嶺，經沔縣、南鄭（漢中），再沿漢江而下，經城固、石泉，而至安康，再沿漢水經洵陽，白河而入鄂省，至鄭

縣經老河口而至襄陽之線，經於民國三十三年加以測量。石泉與安康間並測有經過紫陽，與川陝路紫渝段相接之比較線。全路稱爲廣襄鐵路，此線在陝西境內，幾沿漢水而行，漢水上游雖不能通汽船，但民船暢通，而由陝南各縣每年沿江南下貨運頗多，因有此水運競爭，故此線測量後尙未決定興築。

### (3) 陝鄂鐵路長襄線

陝省關中一帶，雖有關海鐵路橫貫，交通稱便，但陝南一帶與關中中隔秦嶺，交通阻梗，而陝南一帶物產豐富，且有漢江之便，東出武漢，經濟與文化關係與鄂省較爲密切。爲使西京與武漢有交通上之聯繫，因有由長安（西安）至襄陽鐵路之測量，於三十三年派隊進行。其路線由長安起，東南行經藍田，直上秦嶺，由牧護關過嶺，經商縣，龍駒寨，渡紫荊關，經豫有之浙川縣入鄂，仍沿漢水至老河口。計由長安至老河口，爲程四百五十五公里。

本線爲總理西安漢口線之北段；自河南浙川至西安，亦爲總理東方大港塔城線所經之路線。將來若能修築，並與襄花鐵路連接，南段路線雖未循漢水至安陸、漢川而轉漢口，但其聯絡黃河流域，與中部長江流域兩個最富饒之區域，其功效與西安漢口線並無差異。

### (4) 襄花鐵路

襄陽爲鄂北之一經濟及軍事重鎮，總理實業計劃中之西安漢口線即經其地，早年曾由平漢路局派員測量，路線係由平漢路之花園站開始，經安陸、隨縣、棗陽，而至襄陽，約長一百六十公里。民國二十五六年間，平漢路局曾一度開始興築，作爲支線，並曾鋪軌二十餘公里。戰後第一期五年鐵路計劃內曾經列入，亦即西安漢口線之一段。

## 八、成嘉鐵路

在抗戰期間，四川爲後方經濟命脈所在，而其時成渝鐵路工程甚鉅，在短時間內，難以趕成，成都對外交通全恃公路，不足以應付需要，乃另籌擬建築一成嘉鐵路，由成都起，沿岷江南下，經眉山至嘉定（樂山），計長一百六十五公里，嘉定以下可利用岷江水道，南下宜賓，以通長江。如此水陸銜接，較爲方便。當時並曾經測測由樂山通至西北之康定及由樂山通至西南之西昌兩線，使與此路連接，以通成都，此路亦爲戰後第一期五年鐵路建設計劃中所擬築之路。亦爲總理所擬廣州成都線經由叙府樂山以達成都之末段，將來修通之後，可與川黔路及黔桂路連接，其有裨於西南交通，可想而知矣。

## 九、川康鐵路

民國二十九年，交通部令天成鐵路工程局派員測勘川康路線，該局當派正工程師段品莊爲測量隊長，率隊進行。其時所踏勘之路線有三：一爲成都康定線，自成都經雙流，新津，雅安，榮經，漢源，冷碛，瀘定，瓦斯溝，而至康定，全程約長三百四十公里。此亦爲總理計劃之成都門公線之東段。一爲康定西昌線，自康定經瓦斯溝，瀘定對岸，安順場，東廠，洗馬沽，冕寧，瀘沽而至西昌，全程二百九十公里。此爲總理寧遠（西昌）車城線之初段。三爲東廠與樂山線，自東廠，富林，沙坪，而至樂山，約長一百五十公里。到樂山後，即與成嘉路相接，可作爲成都康定線之比較線。以上各線於二十九年九月開始施測，三十年六月完成，同時並作沿線經濟調查。

所測之線，經踏勘比較後，成都康定線若經過榮經，漢源，瀘定，工程過於困難，坡度亦過陡。另有比較路線由榮經越飛越嶺之北隘，逕達瀘定，而不經過漢源，坡度雖仍陡，但可避免長隧道，經就所

測各線加以比較，認爲川康鐵路應採之路線，宜從樂山溯大渡河而上，經沙坪，富林，而達東廠，再北溯大渡河以至康定，約四百零六公里，南經洗馬沽，冕寧，瀘沽，而至西昌。此路沿冕寧瀘沽一帶鐵礦蘊藏豐富，可能成爲另一重工業區。

此線由成都至康定一段，爲戰後第一期五年鐵路建設計劃內所擬與築之線，俾西康省會得有鐵路與成都相接。惟工程困難，將來施工以前，尙須加以細測，以資比較，而路線標準，以地勢所迫，可能稍事降低。

## 一〇、川黔康滇各鐵路

抗戰期間，重慶爲戰時首都，後方各省除廣築公路與其相通以資聯絡外，鐵路方面，則趕築成渝、天成、叙昆、滇緬、黔桂諸路，同時並分別踏勘川黔滇康各省主要鐵路路線，俾得知各可能路線的地理情況，以爲計劃與築之參考。計自民國二十七年至三十三年間，經踏勘研究者，除成嘉川康等線外，尙有下列各線：

### (1) 渝筑線

自黔桂鐵路積極修築後，由重慶至貴陽之幹線，雖早經丁文江等於研究地質及礦產時加以探測，但時經多年，地方經濟情形已有變遷，因於三十三年再行組織川黔鐵路測量總隊，勘測渝筑路線。其所採路線，由重慶南行，經綦江（可用綦江鐵路線）、松坎、桐梓，遵義，息烽，而至貴陽，爲程約五百三十公里，其中綦江至桐梓一段，路線極爲曲折，坡度陡峻，工程甚爲困難。

### (2) 隆筑線

因鑒於渝筑線工程之困難，測量隊乃另測一隆筑線，由成渝鐵路之隆昌瀘起，接至縣，過長江，經

川黔交界之赤水，東南行，至桐梓之南溫子場地方，再南行經遵義息烽而至貴陽。工程雖亦困難但次於渝筑線，將來興築時，尚須比較研究。

### (3) 內宜線

叙昆鐵路，原以叙府（宜賓）為終點，而叙府與成渝鐵路尚有一段距離。成渝鐵路局曾於民國二十七年派隊測量，計自內江經自流井以至叙府，長一百三十四公里，叙昆鐵路完成後，如展築至內江，則可與成渝鐵路接軌。

### (4) 筑威線

民國十八年鐵道部之測量隊即開始勘測滇黔一線，係由貴陽，經平壩、安順、鎮寧、貞豐、安龍、新橋，經滇省、羅平、陸良、曲靖，而至昆明，約長七百七十公里。其時貴陽至安龍一段因事阻未及測量。至民國二十六年鐵道部又組織兩個測量隊，一隊補測貴陽至安龍一段。一隊測量由曲靖宣威、水城、大定，而達遵義之比較線。是時湘黔成渝等路已開始興築，鐵道部曾擬組織滇黔鐵路公司，由部與雲南省政府各任股本，並由鐵道部與法國銀團及中國建設銀公司商議發行債票，借用外料等辦法，建築當時之所謂貴昆鐵路。正擬將合同簽訂之時，滇溝橋事變發生，談判遂以中止。抗戰期內，黔桂及叙昆兩路積極興築，而叙昆線則由昆明北出宣威經威寧入川，同時黔西水城一帶，發現大量煤鐵礦藏，因此交通部又於民國三十三年間組織滇黔鐵路測量總隊，測勘由貴陽經水城，以接叙昆鐵路之宣威站同時勘測由水城至威寧之比較線。兩線均須經山岳地帶，路線曲折，彎道陡急，工程均極困難。比較之下，北線稍優，計長四百一十六公里，稱筑威線，已列入戰後第一期五年鐵路興築計劃之內。

### (5) 康黔線

民國三十三年，交通部組織康黔鐵路踏勘隊，踏勘由昭通經魯甸、巧家，入西康，經普格，而至西

昌之線，共長二百七十二公里。此線魯甸以東為平原地帶，巧家牛欄江與金沙江之間，山嶺起伏，高差約二千餘公尺，且多削壁。渡金沙江以後，雖有山谷，但坡度不大。此線所過一部份為夷人區，踏勘後尚未再加以進一步研究。總理實業計劃之廣州雲南大理騰越線，曾計劃自廣西之東蘭，近貴州邊界之處，引一支線，循北盤江流域，上至威寧，入雲南，經昭通通楊子江至寧遠，以開闢昭通、寧遠間有名銅鐵之通路。康黔線若能修通，即為上述總理計劃線之西段路線。

### (6) 康滇線

民國二十九年天成鐵路局派隊測量川康線時，滇緬鐵路局亦派隊踏勘由昆明至西昌之路線。自昆明起，經武定至元謀，由元謀東經會理，摩沙營而至西昌。但另測一西線，則由元謀偏西，經永仁再渡金沙江，仍由摩沙營至西昌，而以會理一線比較直捷。此線與川康之成都西昌線，可為成都昆明間最直捷之路線，將來興築時，自應重新詳加研究。總理實業計劃之成都元江線，中段即經寧遠、會理至昆明，如川康、康滇兩線修成時，則可完成上述計劃路線之十分之九矣。

## 一一、粵桂鐵路

廣東與廣西兩省交通，在水運方面，由廣州沿西江上行，較大之航河汽船可達梧州，梧州以上雖稍有灘險，較小之汽油船仍可上通南寧，南寧以上，小船亦可勉強百色。是故兩廣經濟關係，以沿西江流域各縣市較為密切。但廣西北部如桂林及柳州，則水運困難，雖自湘桂鐵路公路通車後，與湘鄂交通稱便，但往返於西江下游仍感困難。近年來廣西鍾山、八步、賀縣一帶，產錫甚豐，其產量在全國僅次於滇省之箇舊一區，尤需有鐵路交通以資開發。民國三十三年交通部組織粵桂鐵路棚四段測量隊，測量由柳州經雒容、榴江、荔浦、平樂、鍾山、八步、賀縣、信都、懷集入粵，經廣寧，而至四會，長約五百

公里。將來展築三十餘公里至三水，即可由廣三鐵路直達廣州，爲粵桂間一重要幹線，經濟與政治價值均極大。此線已列入戰後第一期五年鐵路建設計劃中興築。

當民國二十六年鐵道部與英國進行廣梅鐵路借款時，英方曾表示可借一千萬鎊，除廣梅外，尚可修築其他鐵路。廣西當局因粵省擬以鹽附稅發行公債，而粵鹽一部份銷於桂省，因此要求同時籌築由桂省通至廣東之鐵路，遂有三梧鐵路之擬議。由廣東三水接至廣西西江門戶之梧州，曾由部向英方提出商洽。惟此路完全沿西江而行，航運暢通，原尚無急切修築鐵路之必要，其後抗戰軍興，廣梅之約既未履行，三梧之約亦作罷。

此兩線均爲總理計劃之廣州重慶線及廣州騰越線所經之路，其經濟與政治及國防意義，均甚重大，將來應積極籌築。

## 二一、廣梅鐵路

民國二十五年，鐵道部擬興築廣梅鐵路。其路線由廣九鐵路之石灘站起，經惠陽、河源、老隆、興寧，而至梅縣，並由梅縣之倉坑建一支線經豐順而至潮安，與潮汕鐵路相接。將來可自梅縣經福建之汀州展築至江西，與浙贛鐵路相接。如此一旦海岸有事，中央與粵省交通，可多一聯絡之路線。

鐵道部初擬發行廣梅鐵路建設公債，又以材料須購自外洋，乃同時與滙豐銀行及中國建設銀公司商洽，發行金鎊債票，並擬以廣東商人名義組織商辦公司，俾免日人之藉口要求參加。民國二十六年七月，財政部長孔祥熙及鐵道部次長曾賢浦，在英訂立廣梅鐵路借款合同。合同簽訂後，即成立廣東鐵路股份有限公司，籌備開工，預定兩年完成。不幸在倫敦簽約時，七七抗戰已發生，其後戰局蔓延，工程遂停止進行。

此路測量工程，鐵道部於民國二十五年即已派李耀祥爲廣梅鐵路工程局局長兼總工程師，進行路線之測量及籌備工作。石灘站至梅縣之幹線計長三百三十公里，又由倉坑至潮安之支線計長約一百二十公里。共需建築費國幣五千二百八十三萬元，此即實現總理實業計劃之廈門廣州線，將來與國贛鐵路相接，可以直達南京。

## 二三、閩贛鐵路

交通部以福建省面臨東海，與臺灣隔海相望，福州港早年爲五口通商口岸之一，總理實業計劃中亦列爲二等港，爲發展經濟起見，實有使福州有鐵路與長江各幹線連接之必要。於三十五年初令浙贛鐵路局組織踏勘隊，進行踏勘福州至鷹潭之路線。

踏勘隊所擬路線，係以福州市東北之瑯頭海岸碼頭爲起點，沿閩江北岸，經馬尾、福州、水口、南平，循富屯溪北岸，過順昌、邵武、光澤，入江西省，越山頭關而下，至鷹潭，與浙贛鐵路相接。正線連福州至南台支線，共約五百三十七公里。此線經過武夷山一段，工程艱鉅，選線極爲困難。路線既多彎曲，坡度尤爲陡峻。其時曾就火橋關至鐵牛關一百公里地區施行航空測量，並曾考慮由光澤繞經南城之線，尚未作最後決定。

福州港港址，究應設在何處，未成定案。福州距海口尚有六十公里，河床淤塞，退潮淺水處僅三至四英尺。無建港可能，幸接近海口處約十公里之瑯頭，港深面闊，可容巨輪數十艘，堪作開港之用。

浙贛鐵路曾於三十七年間調派部份人員組織閩贛鐵路工程處，籌備開工。惟不久即以中原戰亂，戰事逆轉，即行停工。

## 第四節 計劃興築因故停擱鐵路

有原已計劃修築之鐵路，勘測完竣，並已籌就建築經費，因受時局影響，未能開工；或已定線興築之路，後因線路附近地區，或在原定線路上有部份已築他路可資代替，因而懸擱未再提及，茲分述如後：

### 一、渝廣鐵路

總理於民國元年卸任臨時大總統後，於九月十五日在上海組織中國鐵路總公司。其首先籌劃之鐵路，即為由重慶至廣州之幹線，使四川經濟重心得與南方大港相接，並以補清末期間所築鐵路多注重東北與華北，而使南方地區偏枯之弊。時值五國銀行團善後借款成立，頗影響於鐵路借款之進行，經由總公司多方與國外資本家磋商，認為以建築人承築工程兼代募借款，確定借款應得的利益範圍，路工分段築成後逐段交還我方為比較於我有利的辦法。其間首先願意接受者，為英商寶林公司，總公司遂於民國二年七月四日在上海與寶林公司訂立由廣州至重慶鐵路借款合同。

此契約簽訂後，由總公司呈報政府，而籌贖事起，二次革命發生，袁政府取消總理籌辦鐵路之全權，致契約未經履行。而其路線由重慶至廣州應如何經行，未經決定，亦未曾施測。嗣後政府與寶林公司改訂沙興鐵路合約，又有欲渝廣鐵路的勘測。抗戰期間，湘桂鐵路及黔桂鐵路相繼興築，並有渝筑段之測勘，上述各線或與渝廣鐵路同線，或有相同之價值，致渝廣幹線，因而擱延。

### 二、沙興鐵路

中國鐵路總公司與英商寶林公司訂立承築渝廣鐵路合同未久，總理卸去籌劃全國鐵路全權之職，此

路遂發生變化。其時交通當局，以渝廣間山嶺重疊，選線困難，且與中央不相聯屬，原擬將此事擱置。後以英國駐使一再催促，乃由交通當局與公司代表接洽改線。交通部提出改築由沙市經澧州，常德、鳳凰、晃州入貴州，經鎮遠而至貴陽，再由貴陽經安順、鎮寧、永寧以至興義之幹線，計長六百五十五英里，並由常德築一支線至長沙，計長一百〇五英里，共長七百六十英里，其不足原定借款築路一千英里之里程，則另行商定路線補足，公司表示同意，乃於三年七月簽訂正式合同。此約簽定後，寶林公司即曾派員踏勘上述幹支各線，並正式放棄渝廣鐵路之合同，但公司後來亦未履行新合約。歐戰發生後，此路即擱置未辦。

### 三、川廣鐵路

國府定都南京之後，鐵道部派隊廣測東南及西南各省鐵路幹線，同時並組織西南地質調查隊，調查西南各省可以興築鐵路附近之鑛產，而以此事就商於中央地質調查所所長丁文江。當時丁氏建議除鐵道部已決定必勘之湘道滇粵兩路外，應同時測勘從重慶經廣西邊界通至廣州灣之路線，名為川廣鐵路。因其時貴州省已開闢公路，北面已到桐梓，南面已到獨山以南，丁氏認為如果重慶桐梓之間及獨山河池之間無重大障礙，則從重慶修一鐵路經過桐梓、貴陽、獨山，到廣西南寧，經廣州灣出海，乃是四川出海之最好途徑。鐵道部贊同其建議，即託丁氏於調查地質之外，同時勘測上述路線。丁氏一行於民國十八年出發，十九年四月完成。總計由重慶至廣州灣之西營，全程為一千四百零三公里。

關於此路之出海口問題，丁氏認為以西營為最理想。廣州灣內水深在十公尺以上，灣外淺灘亦有八公尺水深。單以水深論，西營為廣真境內最好之海港。廣州灣雖租借於法，但短期內定可收回，因此丁氏極力主張以此地為川廣鐵路出流港口。

川廣鐵路線路，一部份與欽淪及株欽線重複，惟此幾條路線根本作用不同。丁氏提出上述之建議後，鐵道部及交通部均無具體進行計劃。所謂川廣鐵路，遂無形懸擱，直至抗戰事起，湘桂路與粵由柳州通來賓，直趨貴縣，同時黔桂路與粵由柳州經宜山入黔，經獨山都勻，直趨貴陽，與丁氏建議路線大致相同。勝利後，湘桂路又設工程處籌築來滬段，由來賓直達湛江。其時廣州灣經已向法國收回，路局因而並作湛江築港設計，而淪筑一段又迭經研究，決定路線，並已列入戰後第一期鐵路建設計劃之內。因此，川廣路雖被擱延，但上述擬築各路，俟分線完成後，合之則不啻一川廣鐵路矣。

## 第五節 港口、輪渡、大橋、總站、機廠

港口、輪渡、大橋、總站及機廠等，為有關鐵路之較大建設，或不專屬於某一路，而關係整個交通建設系統，甚為重要，茲特分述於後：

港口於一國之經濟發展，甚為重要，修建鐵路，更須以溝通內陸與海港為必要條件。但海港與鐵路聯繫，則必須有港口之種種設備，使水陸運輸能直接銜接，方能裝卸便利，時間與費用，亦能節省，以達到促進貿易，發展國家經濟之目的。以外人在我國所築鐵路而論，南滿之於大連港，膠濟之於青島港，廣九之於九龍港，不特建設上密切配合，管理上亦多聯繫。我國築路之初，於出口海港問題多未加注意，又因沿海各口岸受不平等條約之約束，重要口岸地方劃為租界，雖有鐵路接通，但於水陸聯絡無從作整個之計劃。京滬路在上海無良好碼頭，致來自滬洋船隻概泊浦東。北寧津浦兩路經過天津，而天津通航出海至為困難。南北幹線粵漢路通達深圳後，因九龍已割讓於英，亦無海運聯絡之便，惟有我總理實業計劃能面面顧到，其所有之鐵路計劃，均以大陸之工礦業區為基點，以繁榮之海港為出口，其築路與治河以及建港計劃，無不配合周詳。國府奠都南京後，原可按總理計劃籌備實施，惟當時環境不許，國

家迭生事故，致未能積極進行，抗戰勝利後，中央特將港務行政歸交通部主管，除行政管理方面外，關於經營建設方面，交通部曾設有塘沽新港工程局，葫蘆島港工程局，廣州港（黃浦港）工程局等機構，使水陸建設上有所配合，本節所述為與鐵路有關，或新建具有若干規模者。

首都輪渡，為貫通我國鐵路南北各幹線之唯一大工程，其不屬於單獨某一鐵路之大橋，而有聯絡數路交通之功用者，則有錢塘江大橋。武漢三鎮聯絡大橋，曾經幾度籌議興建，並有數種設計，橋工之實施，似屬時間問題。至聯絡大站，除南京與北平兩處外，在抗戰前後曾有廣州總站，株州總站，鄭州總站，徐州總站，及杭州總站之設計，因未具體確定，故未列入。鐵路機車車輛之修養，全恃鐵路機廠之設置；惟各路各自建廠，殊不經濟，交通部曾予以統一管理，故亦將其經過，併予敘述。

### 一、葫蘆島港

葫蘆島建港籌議甚早，蓋日人以南滿鐵路為其侵略之大動脈，而以大連港為其尾閘，東三省之經濟命脈入其掌握。我方處此環境，自不能不有所自奮而另謀出路。總理實業計劃，以葫蘆港列為三等港，並謂有勝於大連，若得內地水陸交通與之聯繫，可以成一重要商港。民國十三年以後，東北當局建築北寧鐵路大虎山至通遼支線，以連接四部與洮昂。又建築濱海與吉海兩路，辦理聯運，而以葫蘆島為出口商埠，冀與南滿及大連港爭衡，打破日人之壟斷。至對於葫蘆島建港之最後計劃，則係民國十六七年間，由東北交通委員會所決定，並經鐵道部核准，交由北寧鐵路負責，設立港務處專司其事。民國十九年，北寧鐵路與荷蘭治港公司訂立葫蘆島築港包攬契約。碼頭工程長三千七百英尺，防波堤長五千一百英尺，護岸長七千九百英尺，港內挖底面積七百萬平方英尺，填埋體積五百一十二萬立方碼。期於五年完成，每年貨物吞吐量能力為二百五十萬噸。

築港工程由開工起至二十年九月，已完成約百分之二十，而九一八事變突起，工作停止。嗣由偽滿於民國二十五年復工。至民國二十九年，此港貨物吞吐能力，已達三百萬噸。

抗戰勝利，我方接管以後，由交通部設立葫蘆島港工程局，繼續整理及建設工作。在接收華北及東北期間，國軍由水道北上接防者，多在此登陸。

## 一、連雲港

隴海鐵路東端出海口建港，決定於民國九年，並定名為連雲港。總理實業計劃以此列為二等港，並謂為東北兩大港間之優良港。民國十四年，隴海路東段已築至大浦，水陸運輸之聯繫，甚為迫切，遂決定建築此海港，分期實施。第一期工程由荷蘭治港公司承辦一部份堤岸及碼頭兩座。第二期於民國二十三年始開築，計共築成長六百公尺，寬五公尺之防波堤及護岸石坡圍牆，長三百五十公尺，寬六十公尺之銅板樁一號碼頭一座，又混凝土二號碼頭一座，及每小時四百噸電動裝煤機一座。此外並進行疏浚航道及供電給水等設備，港口建設於是稍具雛形。凡此皆由隴海路主持經營，以期發展鐵路業務。抗戰軍興，此港在撤守之前，曾將重要設備部份拆遷，並將碼頭及設備加以破壞。

抗戰勝利後，此港復歸隴海鐵路經營，雖稍事修復，終以蘇北為共軍所蹂躪，隴海東段迭遭破壞，未能通車，以致港路失却聯繫，無所發展。

## 二、黃埔港

黃埔港為廣州的外港，位於珠江口內廣州市以東約二十公里，為總理實業計劃中的南方大港。廣州內港即在廣州市區西南，有前後兩航道可通，但水深僅自三公尺至六公尺。且航道狹窄，航行困難，故

稍大輪船多寄碇於黃埔外港。廣州為華南大城，與西方接觸最早，又與香港相距甚近，除水道外，與香港更有廣九鐵路相聯繫，故商務素稱繁盛。自浙贛及粵漢兩鐵路全線通車以後，華南重心之廣州，得與京滬及長江中游之武漢有鐵路聯接，華南經濟環境為之一變。二十六年，粵漢鐵路修築黃埔支線，政府亦特設黃埔商埠督辦公署，將環繞黃埔六十餘平方公里的區域保留為築港與開埠的範圍。其計劃包括海堤、碼頭、倉庫、與船塢的修建，航道與港口的疏浚，工業區與住宅區的分割，以及其他有關的設備。民國二十六七年間首先完成長四百公尺的銅筋混凝土碼頭一座，可以停靠吃水二十七英尺的輪船。碼頭上鋪有鐵路岔道，可與粵漢鐵路幹線相接。抗戰數年間，未曾繼續疏浚，致港口淤塞頗甚。

復員以後，中央及地方對此港均極重視，經由交通部設立廣州港工程局，繼續施工。經三十六、三十七兩年的經營，已將黃埔港碼頭展築長一千二百五十公尺，並在碼頭鐵路線旁築成五千噸倉庫一座，八百噸倉庫兩座。三十七年起，中型海輪已開始靠岸，直接與鐵路裝卸貨物。三十八年，由粵省府與粵漢路、輪船招商局及四銀行組設黃埔棧埠公司，添建倉庫多座。此港建設僅屬初步。而下游航道的疏浚，與其發展前途甚有關係，應為其主要之工作。

## 四、塘沽新港

天津原為北方大埠，自五國通商之約列為商埠後，商業漸盛。北寧路告成，得與津浦、平漢、平綏等路相接，已成為華北一大商埠。但天津距海河口四十公里，海河經過沖積地帶，糾纏曲折，水深不足，海河口之大沽壩淤沙尤為航行大碍。且海河冬季結冰甚厚，阻礙航行。北寧鐵路雖在海河邊築有碼頭，並在大沽口之舊塘沽亦築有碼頭，終因上述各原因，水陸接運極為有限。總理在實業計劃中，另擬在距此約一百公里之青河口附近開築北方大港，原即以該地去深水線甚近，冬不結冰，又距大河口遠，不



致淤塞之故。且其地居全國最大產鹽區之中央，附近又有最大之煤礦（開灤煤礦公司），腹地甚廣，將來發展亦甚速，誠北方之良港境地。

惟民國二十七年，日寇侵據華北以後，為求加緊擄取華北物資，特決定於大沽口北岸塘沽市區以東約五公里處，建築一塘沽新港。初時所擬吞吐量為每年二千七百五十萬噸，其中煤一項輸出二千萬噸，鐵、鹽、礬土、棉花等輸出及若干工業成品輸入計七百五十萬噸。並為加強煤的運輸，同時又有同塘鐵路之建築，由大同東行交平綏路之沙城，再東南行達豐臺，與北寧路同軌直達塘沽。使平綏路上之煤礦可不必經過關溝一帶高坡地段而直達新港。築港原計劃係以大沽口北炮臺為起點，築南北兩防波堤，南堤長一七·八公里，北堤長一三·八公里。中間為主航道，東端連於低潮面下八公尺深海面。港地最東端建煤炭碼頭，南側沿主航道建客貨碼頭。主航道西端築船閘一座，以便海河新港間仍能通行船隻，而海河之淤積不至影響新港。第一期工程於民國二十九年七月開工，旋於三十一年變更計劃，主要為將北防波堤向南移進約一公里，吞吐量亦減為一千二百七十萬噸。計在日據時代及至三十四年日本投降，工作幾約六年，動員工人萬餘，已耗為幣八九億元。所完成僅為近岸之淺水部份，尚未及第一期計劃之一半。

抗戰勝利後歸我接收，由交通部設立塘沽新港工程局，繼續計劃經營，並與平津區鐵路局密切聯繫，以謀路與港之互助與配合。惟以日人原計劃太大，耗費甚鉅，實無此需要，為適合我國實際所需，此港吞吐量連同通過船閘直達天津之貨物，年以六百萬噸計，應可敷用。因將原計劃再加修正，擬具第一期工程三年計劃，其重要工程項目為：

1. 完成南防波堤一六·八公里，北防波堤一三·九公里，均至水深負八公尺處。
2. 主要航道仍維持一百三十公尺寬，深至負八公尺，高潮時可使吃水十公尺的輪船出入無阻。另

挖圓形深水停泊地四處，每處圓面積直徑五百公尺，深負十一公尺，可容三萬噸級鉅輪停泊。

3. 完成泊船碼頭三百七十公尺，又油料碼頭一處。
4. 建築三千平方公尺堆棧七座。
5. 完成第一第二兩碼頭裝卸設備。
6. 建三千噸及一萬噸級乾船塢各一所，裝置附屬機械。
7. 鋪築鐵路十六公里，包括調車場設備，又修公路八公里。

港工程局自復工起至三十八年春國軍撤守期間，在塘沽港內工程，計完成鐵路碼頭四座，長七百公尺，能靠三千噸級船七艘。第一碼頭長六百七十公尺，能靠三千噸級船六艘，第二碼頭長三百公尺，能靠七千噸級船一艘。如碼頭有鐵路相通，長二十餘公里。雖待辦工程尚多，但水陸聯接，已較以前方便甚多。

## 五、湛江港

湛江港（廣州灣）位於廣東省雷州半島之東岸，一八九九年（光緒二十五年）中法條約租與法國。赤坎、西營、東營、及東海島與州島等均屬之，為我國南部天然深水港。法人租得後，開闢西營為港口及行政區，並於西營築堤一千餘公尺，及碼頭一座，長約三百餘公尺，為木駁船起卸之用。進口水道深約十公尺左右，輪船出入尚無困難。惟與內地交通不暢，貨物進出均不多，港務不易發達，法人亦因此而未加意經營。

抗戰軍興，東南沿海大港相繼淪陷，僅剩湛江為華南惟一可通之港口，運轉轉趨繁盛。香港失陷後，更為繁榮，法人曾有計劃擴充設備，但不久即為日軍佔據而作罷。民國三十四年八月十八日，中法兩

政府在重慶簽訂交還廣州灣租借地條約，我國接收以後，設湛江市。其時湘桂鐵路已通至來賓，黔桂鐵路亦已由柳州西展入黔。交通部並決定將黎塘至貴縣之支線延長，經興業、鬱林，而至湛江。並計劃在西營建築港口與碼頭，將來天成鐵路及川黔鐵路築成，此港將為由西北經川黔出口之一大港口。湘桂黔鐵路局奉命兼辦港務初步工作，曾在湛江設立工程處主持其事。

築港計劃係以東營與西營之間為中心，並擬將可容巨輪之處先行開闢。又擬築堤岸式碼頭七座於西營沿岸，將淤淺處加以疏浚，使能停泊三千噸級船二十餘艘。東營水位較深，亦擬築堤岸式碼頭以停靠巨輪。惟因當時經費困難，來湛段鐵路工程進展甚緩，港工因亦未能積極進行。

## 六、基隆港

基隆港為臺灣三大港口之一，位於臺灣北端，分內港、外港及漁港，水域面積三百六十萬平方公尺，海底為沙泥，適於船舶進出及錨泊。環港海岸，計長一萬零二百公尺，西北岸為深水碼頭，東南岸為淺水碼頭。潮差量〇·六公尺至一·六公尺，各碼頭均有鐵路及公路為內陸運輸交通線。

該港原有深水碼頭長度，共計二千六百餘公尺，其吞吐能量，內港碼頭，每年每公尺按一千噸計算，外港碼頭，按一千五百噸計算，連同浮筒及淺水碼頭駁運能量，其吞吐總量，全年僅三百萬噸，但五十三年該港進出口貨物，超出吞吐能量三十八萬噸，故碼頭十分擁擠。

該港經營之濱臨深水碼頭倉庫六座，容量計五七、七〇〇噸，連同谷倉及後線倉庫，總容量為八六、二〇〇噸。五十三年接收軍用倉庫八〇〇〇噸，增建谷倉五〇〇〇噸，目前倉庫總容量已達十萬噸。為應付緊急需要，經利用港區後線之各公營事業機構之倉庫，闢為海關聯鎖倉庫，補足碼頭倉庫之不足。又在華山站、南港、五堵、六堵等處租用倉庫多座，闢為內陸海關聯鎖倉庫，疏存滯留港區之物資。

至其裝卸機械設備，現有電動碼頭起重機十五台，能量為三噸至三十噸，陸上起重車六台，能量為六千磅至二萬磅。另六十噸及一百三十噸起重船各一艘。堆高車六十三台，能量二千磅至一萬五千磅，出勤率維持百分之八十以上，因全面實行墊板化裝卸，現有數量仍不敷調配。倉庫三噸運貨電梯十七座，一噸貨物輸送機八座。機動拖車五台，能力二千磅至四千磅，真空吸谷機二台及各式谷物輸送機全套，卸貨能量每台每小時一百噸。

該港貨運，與日俱增。如不迅速計劃擴建，將無以應付需要。現在正在進行外港擴建工程，包括興建四個碼頭，碎波堤及二萬二千噸通棧。與第一期淺水碼頭改建工程，增建深水碼頭六三七公尺及三萬噸通棧。預期五十六年陸續完成。竣工後該港吞吐量可達四百五十萬噸，茲將該港進行中之計劃，中程計劃及遠程計劃簡錄如次：

### (一) 進行中之計劃

- (1) 外港擴建及第一期淺水碼頭改建工程，除提前完成部份工程以應急需外，全部工程期能於預定期限內竣工。
- (2) 為應付出口貨需要，趕建臨時貨棚二萬噸，分別限於九十天內及一百五十天內完工。此外並增建浮筒一座，以利繫泊萬噸級輪船一艘。
- (3) 協調軍方騰讓十八號碼頭及倉庫，供商輪使用。
- (4) 與交通銀行合作，改建十七號碼頭後線倉庫為二層樓二萬噸倉庫。
- (5) 興建小型船渠一座，使港內小船得有固定繫泊處所。復為配合臺灣造船公司增建造船碼頭計劃，興建東碎波堤一座。
- (6) 增闢外港陸道及三十三號碼頭通棧。

### （二）中程計劃

第二期淺水碼頭改建計劃，包括改建深水碼頭一、二〇〇公尺，除二〇〇公尺仍供海軍使用外，可增萬噸船席五座，並興建萬噸棧五座，預定四年完成。

### （三）遠程計劃

（1）開闢第二進出口，增加錨地。

（2）繼續擴建外港，主要項目為興建東岸波堤一座，可供停泊巨輪六艘之突堤碼頭一座，及五萬噸四層樓倉庫一座。

（3）港市劃分，訂定港市劃分範圍擬訂綱要，對港區內土地及建築物，作初步調查，並擬訂整建方案，經省府委員會議決，由建設廳組成「規劃小組」負責規劃，確定方案，視財力許可分期進行。

該港原為世界良港之一，惟在第一次世界大戰期中，各種設備破壞無餘，自光復後迄今，不到二十年，不但恢復舊觀，且增加甚多之新式設施，因此吞吐量劇增，而成為國際間第一流良港，世界各國航輪均將該港列入航線以內。該港外港擴建計劃完成以後，其前途遠景益將不可限量。

## 七、高雄港

高雄港位於臺灣西海岸之南端，西隔臺灣海峽與福建省相望，距廈門一六五哩，港面寬約一公里，長約一二公里。民國三十四年臺灣光復，政府於是年十二月一日接收該港，滿目瘡痍。港灣功能盡失，自港務局成立後，為配合國家需要，遂由復舊進而重建而擴建，不僅南部地區之米、糖、鹽、香蕉、鳳梨、西瓜、水泥、木材等農工產品由此出口，即臺灣大宗進口之礦物油、肥料、礫砂、豆類、原木，以及機件等，亦多經該港吞吐，民國五十三年之吞吐量為五百九十餘萬公噸，創歷年之最高紀錄，

該港港口因有旗鼓兩山對峙，港務局現已依山麓延伸建混凝土沉箱方塊積疊式之堤防，分南北兩座，南為防沙堤，長九三八公尺，北為防坡堤，長九三八。八公尺，作為拱衛港內之屏障，藉利船舶之航行。現有碼頭船席計二十七處，全長三六七〇。二六公尺，同時可繫泊中型以上船舶二十三艘，登陸艇四艘，淺水輪船四至五艘，浮筒船席三線計二〇處，全長三、〇一五公尺，同時可繫各型船舶十七艘。

港區倉庫，接收時僅有殘破不全之破舊倉庫十九座，歷年來，除設法修復外，添建甚多，並陸續改建機動輪圍新型倉庫四座，現在全港已有大小倉庫共計八十七座，建築面積為一三三、二一八。〇七平方公尺，總容量二四一、五七二公噸，最近在一號碼頭建築香蕉汽藏庫一座，可供儲香蕉六萬隻，對防止腐蝕，維持外銷信譽，關係至大。

該港交通，鐵路公路，均與縱貫線相連，鐵路專設高雄港站，港內各碼頭間裝卸線及連絡線，約五十六公里，公路全為高級路面，約十餘公里。交通至為便利。

高雄港務局為配合國內經濟發展計劃，及適應繁榮之國際貿易，已擬定該港發展計劃，其主要者為：「實施港口擴建」、「開發新商港區」，及「籌闢第二港口」等三大工程。

（1）實施港區擴建，近十年來，鑑於政府推行經建計劃，臺灣省工商業之迅速發展，高雄港吞吐量之急劇增加，以及高雄市人口之逐年增加等關係，乃有高雄港之擴建工程計劃，以期配合國策之需要，經中央列入第二、三期經建計劃中。全期工程為十二年，計分三期進行。第一期為五年，第二期為三年，第三期為四年，自民國四十七年九月開工，預計五十九年年底完成。計疏濬航道一五。一〇公里，淤挖土方二二三、三八〇、〇〇〇立方公尺，填築土地八一九公頃，興建岸壁二八、九九八公尺，深水碼頭三三五公尺，繫船棧橋三三座，第一期工程早已完成，且獲致超計劃之成果。第二期工程已於五十二年十一月開工，預定五十五年六月竣工。

(3) 開發新港區 本港營運量逐年急劇增加，現有港埠設備不敷使用，急待擴充，計劃新闢高港區一處，位於擴建計劃第一期工程填築土地之中島，佔地五一公頃，三面臨港，環繞出口加工區，一面毗連工業區，臨港岸線長三千餘公尺，可建深水碼頭十五座。除在擴建工程內已建深水碼頭一座長二二五公尺，並建香蕉冷藏庫一座外，共開發計劃，五十四年度起至五十八年度止，五年中興建深水碼頭五座，一〇〇〇公尺。岸上興建倉庫四座二八、八〇〇平方公尺，及層倉庫二座，一九、二〇〇平方公尺，露天堆貨場二座，一四、四〇〇平方公尺。並另添購機械裝卸設備，工作船，修船機具及施工設備。

(3) 開闢第二港口 業經編擬初步計劃，於民國五十三年九月，即開始積極進行，港口地區，約在紅毛港與中洲之間，航道水深，完成之初，深至二三、二公尺，六萬噸級油輪可滿載進入，以後為配合需要，可深至一五公尺，十萬噸級油輪可滿載候潮進港，航道之有效寬度暫定為一八〇公尺，必要時可拓寬至二二〇公尺。第一年大半為附屬之準備工程及淺水部份之防波堤工程，可不必等待模型試驗結果，先行開工。第三年開口，第五年通行萬噸級貨輪，第七年全部完成。

## 八、花蓮港

花蓮港位於臺灣省東部，於民國二十年開始興建，歷時九載，至民國二十八年完成。工程設計以停泊三千噸級輪船三艘，及全年進出口貨物二十萬噸為標準。旋以太平洋戰爭爆發，原有設備悉被盟機炸毀，港灣功能全失，臺灣省光復，政府即積極從事復港工程，至四十五年全部恢復舊觀，貨運量亦年有增加。根據歷年發展推測，每年貨運量勢必急劇增加，港埠設施亟待擴充。經申請美援贈款三千餘萬元，及省府配合款一千餘萬元，於四十八年四月興工，至五十一年十月完成。計擴大港內水域面積九萬六千平方公尺，新建深水碼頭三二〇公尺，淺水碼頭二〇〇公尺，護岸三三五公尺，並拓寬七十公尺寬之航

道為九十公尺，粗具國際港之規模。我政府為鼓勵產品外銷，發展腹地工業，及促進東部地方繁榮，於民國五十二年九月一日正式宣佈開放該港為國際港。現有船席可供萬噸級輪船安全靠泊，五十三年復增建三千噸倉庫二棟，倉庫總容量已達一八、二〇〇噸。

臺灣東部沿線所產之砂糖、鳳梨罐頭、礦石、木材及其他土產等，大都由火車運至該港、裝運出口。碼頭前庭設有二股道，後線有五股，裝卸轉運，極為便利。

該港自開放為國際港後，輸出貨物，均可裝船直接出口，國外航線，可通日、韓、非、澳、泰各國，及琉球、香港等地區。貨物裝卸量，已自五十一年之二十九萬餘噸，增至五十三年之三十二萬噸。近年來工業界在東部投資所設之廠，有肥料廠、水泥廠、鳳梨工廠、大理石加工廠、滑石粉工廠等。其中肥料水泥兩廠，尚在擴建中，且有擴充糖廠之擬議。預計數年後吞吐量將可增至五十萬噸。

政府為適應需要，現有擴建該港之遠程計劃，將逐步付諸實施，其主要內容如下：

### 第一期擴建：

- 1 建築九公尺水深之碼頭三二〇公尺。
- 2 建築五公尺水深之碼頭一二〇公尺。
- 3 擴大水域二二、八〇〇平方公尺。
- 4 挖泥二六六、〇〇〇立方公尺。

### 第二期擴建：

- 1 建築五公尺水深之碼頭一、〇〇〇公尺。
- 2 建築船塢一座。
- 3 擴大水域七二、二〇〇平方公尺。

## 第三期擴建：

- 1 建築十二公尺水深之碼頭四五〇公尺。
- 2 建築防波堤四七〇公尺。
- 3 挖泥一、四四〇、〇〇〇立方公尺。

## 九、首都輪渡

自京滬鐵路與津浦鐵路先後通車，京滬鐵路北至南京下關，津浦鐵路僅達對岸浦口，中隔長江，南北貨運及商旅，僅靠木船及小輪轉駁，甚感不便，且時有意外事件發生。國府奠都南京後，南北交通更形重要，對於長江建橋，初擬積極進行，並曾經美國工程顧問華特爾氏來華研究設計。惟長江須通海巨艦，建橋開孔必大，而橋身又須高出水面甚多，加以長江在浦口下關間，廣濶水深。建橋費用甚鉅，不易籌措。如在江底建築隧道，更非經濟許可。因此鐵道部於民國十九年決定採用輪渡辦法，着技正鄭華組織首都輪渡工程處，主持設計及施工之事。

輪渡工程，主要為兩岸升降碼頭，每岸以一百五十英尺穿式鋼橋四孔組成六百英尺之活動斜坡，斜坡之一端能升降各十二英尺。渡船滿載時，船面距水面亦十二英尺，故斜坡能配合二十四英尺之江水漲落。船與橋之間有四十英尺長之跳板。至四節之橋樑，每節用十英寸徑之鋼螺絲掛於鋼塔上，塔上裝配一百匹馬力電動機，使螺絲旋轉，橋樑得以上下升降，跳板上軌道分為三股道，以配合渡船上之軌道。

指揮臺設在靠近船頭之鋼塔上，以操縱斜坡之坡度及跳板之升降。

渡船長三百六十英尺，寬五十六英尺，用蒸汽機發動。船面鋪軌道三股，每股長三百英尺，每股可容車廂七輛，共可容車二十七輛。船尾另加轉轍臺，使機車可轉轍，此機車即常留在渡船之上。船

艙內前後左右水庫四個，以平衡裝卸之活重，使船身不致因車輛輕重不平衡而發生歪斜。全部材料及設備費約美金二十五萬六千鎊。國幣部份除由部籌撥外，亦曾向中英庚款董事會借用美金四萬鎊為工程費。輪渡完成後，由津浦鐵路局設立輪渡管理段主持之。另立獨立帳目，以其收入為首先還本付息之用。

輪渡兩岸工程於民國十九年開始，二十二年完工。至抗戰時已通車三年餘，從未發生意外，英庚借款亦及時還清。抗戰軍興，為保全華北各路機車車輛及器材，利用輪渡由浦口渡江南下，每日來回至二十七次。後來南京不守，長江號輪渡曾運同機車一輛，由南京駛經長江上游，兩岸引橋則稍受破壞，後來修復尚能勉強使用。

## 一〇、錢塘江大橋

杭江鐵路通車後，政府決將其展築為浙贛鐵路幹線，與行將完成之粵漢鐵路接軌，俾南方大港得有鐵路直通上海與南京，因此錢塘江建橋與浙贛之展築及粵漢之完成有相連之關係，鐵道部與浙江省政府，於民國二十二年商定合力建築鐵路與公路合用之錢塘江大橋，預算建築費五百萬元，由部省各負擔半數，並由部省會同設立一橋工工程處，全由我國工程人員負責主持設計及監造。

全橋設計分為正橋及引橋兩大部份，正橋每孔二百二十英尺（約合六十七公尺）跨度者計有十六孔。靠北岸五孔完全平置，因南岸地勢稍低，自第六孔起，乃用緩坡度稍事下降。北岸引橋長約七百英尺（約合二百二十五公尺），以幾座五十英尺平臺，一百六十四呎拱橋，與三十英尺之架橋各若干座合組而成。南岸引橋長約三百英尺（約合九十二公尺）以五十英尺平臺一座，三十英尺平臺一座，一百六十四英尺拱橋一座及三十英尺架橋兩座合組而成。全橋連正橋及引橋共長四千五百五十英尺（約合一千三百

八十七公尺)，正橋設計採用雙層式，下層敷設單軌鐵路，上層橋面構築鋼筋混凝土的公路和人行路面。公路路面寬二十英尺，可以對向行車，兩旁人行道寬五英尺。

正橋橋墩係用氣壓沉箱法建築，沉箱長五十八英尺，高二十英尺，全部用鋼筋混凝土築成。在正橋之十五座橋墩中，六座以江底石層較高，墩腳建築在石層上，其餘九座則因石層傾斜驟降，墩腳之下用長木樁承托。至鋼樑材料係用銹鋼製造，取其強度較大，用料較少，可以減輕橋身重量。

錢塘江橋於民國二十二年十一月動工，二十六年十月十日通車。其時日軍已自滬遷逼近杭州，所有華北各鐵路大批機車車輛與公商物資，幸藉此橋越過錢塘江，經由浙贛鐵路及粵漢鐵路而撤至西南。但此橋不久即由我自動炸毀。抗戰勝利後，復由我方修復通車。

## 一一、武漢大橋

武漢大橋，在民國二年及民國十年，曾經兩度計劃興建。且民國十年，交通部曾請美國橋樑專家華爾特設計，擬有詳細計劃及預計所需經費。華氏計劃，當時極受各方注意，所擬長江橋址，曾作實地鑽探。

民國十八年鐵道部復聘華爾特來華，對於武漢建橋計劃，經再加研究後有所修正。長江大橋從武昌之蛇山起，設二百英尺桁樑一孔，二百七十英尺桁樑三孔，在中流深處，設三百英尺升降樑一孔，再設二百七十英尺桁樑十孔，以達漢陽之龜山，全長四千零一十英尺（約合一千二百二十二公尺）。橋身高出最高水面六十英尺。升降一孔，升起時橋身高出最高水面一百五十英尺。橋面兩樑之間設雙軌鐵路，兩樑之外各設懸臂式橫樑，各鋪公路及人行道。鐵路載重按古柏氏六十級，公路載重十二噸。全橋連兩岸引橋等（漢江橋在外），估計需美金七百八十萬元，約合當時國幣二千五百餘萬元。

民國廿四年，粵漢鐵路行將完工通車，南北兩鐵路幹線，必須在武漢地區取得聯絡。其時首都輪渡正進行順利，有提議在武漢仿用鐵路輪渡辦法者。惟因武漢長江水位漲落，相差五十餘英尺，較之南京江水漲落二十四英尺，超過一倍以上，兩岸引橋工程較難，輪渡計劃，旋即放棄，另由我國工程師按照當時需要及環境，重擬橋樑計劃，將鐵路載重減為古柏氏五十級，軌道暫設單線，但可擴充為雙線。公路載重按國道標準定為十五噸，公路路面隨時可添鋪電車軌道。其時所擬長江大橋為一固定式之鐵路公路聯合橋，正橋長一、一四五。五公尺，連同兩岸引橋共長二、三九六。五公尺。漢水部份分建兩座活動式之鐵路橋及公路橋。鐵路在漢水上游，共長二二三公尺，公路橋在下游，長一一〇公尺。長江大橋工款，估計為國幣八百六十萬元，漢水鐵路橋及聯絡線約需一百三十萬元，公路橋及聯絡線約需七十萬元，全部計劃共約需國幣一千零六十萬元。就當時過江運輸統計，如對於鐵路列車及公路車輛征收合理之過橋費，則發行建築公債，可於通車後十六年內本息清償。

抗戰勝利後，百廢待舉，民國三十五年湖北省當局曾組設武漢大橋籌建委員會，再度舊事重提。對於橋址，仍依民二十四年設計不變，惟長江橋式稍有變更。為減少橋墩，俾利航行，並使外觀更加美觀起見，決採用較長跨度之懸臂拱橋，其中主要橋五孔，共長一千一百二十公尺，兩岸引橋共長五百六十四公尺。載重方面，以鐵路幹線運輸日繁，仍採用古柏式六十級為設計標準，至公路橋則採用載重二十五噸，均較前稍高。設計雖甚完善，但終以大陸撤守，未能實現。

## 一一、南京中央車站

自國府定都南京後，南京人口驟增，京滬間交通日見頻繁，而其時京滬鐵路車站，設在城北之下關，江南鐵路車站，又設在城南之中華門。雖兩站間有京市鐵路可以接通，但京市鐵路本身穿城而過，與

南京都市之發展，已多防碍，而沿線車站，範圍狹小，祇可勉強應付局部交通，殊難爲大車站之計劃，鐵道部因此於民國二十三年間，即開始研究南京中央車站問題，一面使京滬、江南與津浦三路得有順利之聯絡，一面亦配合首都市政計劃，以謀南京市區之有系統發展。

鐵道部經就南京市及市郊地形詳加規劃，決定將中央車站設於中山陵園之西，京滬路與江南路皆會集於此站，再由此站出一支線至江邊，與首都輪渡聯接。正式車站之佈置及建設，須適應將來有關各路之需要，正式車站應先擬就，再定臨時部份計劃，使臨時部份之建築，即爲將來整個計劃之一部份。該站主要爲客運總站，而暫附設一小部份之貨站設備。所有與京滬路聯絡線，由京滬路負責修築；與津浦路聯絡線，由津浦路出資，委託京滬路辦理。江南鐵路則由中華門接築至中央車站。全部工程連同站屋，則全歸京滬路代辦。所需總站與築經費，因與將來總站之管理及運用有連帶關係，總站不應單獨於任何一路，將來擬另設一獨立機構經營之，故建築經費亦由鐵道部主持籌措。

此計劃雖經一年餘之研究，迄未作最後決定。民國二十五年，江南鐵路之中華門車站至京滬鐵路之堯化門車站一段聯絡鐵路，先行接通，而中央車站大計劃，遂因抗戰軍興而擱置。

### 一三、北平中央車站

北平爲北寧、平漢、平綏三大幹線之起點，旅客交通亦極頻繁。惟北寧路起點在正陽門之東，俗稱東站；平漢路起點在正陽門之西，俗稱西站；平綏路起點則在西直門外，又與正陽門遠隔。一城三站，互不連接，不獨商旅不便，且路與路間之聯繫因之亦感不便。民國四年，交通部曾有籌設北平總站之議，但未決定實行。北伐成功，政治中心已由北平移至南京，中央車站之事，遂擱置不提者多年。

抗戰勝利後，我方接收北平，對於北平市區及中央總車站計劃，再作詳細檢討。以北平市未來發展

趨重西郊之可能性極大，運輸重心，勢必隨之西移，因此擬將旅客總站設於城西阜成門與長安門之間，距舊城牆約一公里半。軌道建設於地平面，爲南北形穿過式。東西兩面各建站房一座，便利雙方旅客出進。貨車場則設於總站迤北。此站南接平漢、北寧，北接平綏、平古，聯運便利。貨運方面，北平原無大量出產，亦非重要轉口站，原有豐台站，已具貨站規模，擬即確定豐台爲貨運總站。

此項計劃，亦因共匪叛亂，而未能付諸實施。

### 一四、鐵路總機廠及大陸各路機廠

鐵路以機車車輛爲營運之重要工具，機車車輛之修養，必須設置鐵路機廠以維護之。我國初期鐵路，均爲外人投資經營，各國借款所築之路，均同時設立相當規模之機廠。雖其設備尚能配合各路本身之需要，但各借款國均爲將來推銷各該國配件材料着想，故所有各機廠之設備，祇限於普通修理與裝配，而且各爲其本身謀解決，其標準制度，亦各有其習尚之不同，路與路間無所聯繫，更無能爲全局之統籌，對於技術標準之統一，設備之改良，材料之研究，以及將來發展之準備，全不注意，人材培養，更爲忽視。

國府成立後，以至抗戰期間，新路建設頗多，舊路管理權，亦次第收回，對於各路機廠，大加整理擴充，進而研究技術標準，減少複雜種類，培植各級人才，力謀自製配件。其時新路建設雖多，以限於經費，難於同時各自建廠。且各路各自建廠，分段保養車輛，或有其特殊適應作用，惟就整個國有系統言，殊不經濟。因此主管部將舊路各廠，擇其大者集中管理，調節供應，並協助民營工廠，提倡分工合作。經此一度整理，配件中如車鈎、風帆、氣泵、汽缸、進水機等，均可自製。當時並有籌備自製機車車輛之計劃。如京滬路之戚墅堰機廠，即擬擴充爲車輛製造廠；津浦路之浦鎮機廠，即擬擴充爲機車配件製

造廠。並在株州籌設大型機廠，以應初通車之粵漢與浙贛兩幹線之需要。而京滬、津浦、粵漢三大路之普通修理工作，則有閩口（滬杭路），濟南、西沽（津浦路），徐家棚、廣州（粵漢路）等廠為輔。在組織方面，由部設立鐵路總機廠，為統籌調節之機關，使各主要機廠，就其特殊性能加以發展，以應全國或一區鐵路之需，打破各路各自設廠之傳統習慣。

抗戰軍興以後，主管部鑒於機廠設備之重要，先後將前方各大機廠之重要機器，凡可以拆運者，盡力遷建於後方，以應戰時新築湘桂、黔桂、叙昆、滇緬等路之需要。其在後方已成立機廠者，有衡陽機廠、全州機廠、桂林機廠、蘇橋機廠（湘桂線）、柳江機廠（柳州）、黔中機廠（貴定）、大石壩機廠（昆明），及寶鷄機廠。雖在輾轉播遷時期，但對於製造配件改良標準工作殊多貢獻。

抗戰勝利以後，將後方各廠歸併重建，利用聯合國善後救濟總署所撥機器材料，先恢復株州大機廠，擴充徐州機廠，籌設西安、廣州、武昌三廠，使粵漢及浙贛西段與隴海等線，可先增強運輸力量。

## 一五、臺北機廠

臺北機廠，為臺灣鐵路規模最大之機車車輛修理工廠，建立於民國二十四年十月，以廠房佈置緊湊設備新穎，見稱於當時。第二次世界大戰末期，迭遭盟機轟炸，受損嚴重。光復後，首先致力於復舊，繼之改進擴充，設施日臻完善。近年來為配合臺灣鐵路運量增加之需要及動力近代化，爰於民國四十八年增建新車工場，採用據點制組立方式，大量製造新客貨車，以資節省路方添置新車之外匯，奠定臺灣鐵路車輛工業之基礎。成立以來，成效顯著，貢獻殊豐。復於民國四十九年開始興建柴電機車維修中心廠房一座，以利集中保養新型柴油動力車輛，業於五十一年六月全部竣工使用。目前該廠發展，已由專事修理工作，而擴展車輛修造兼車並重階段。由蒸汽機車時代步入柴油化之精密維修途徑。

該廠現有職員一百九十二人，工人一千六百八十四人，以現有員工及設備，每年生產能力，最低可做到：(1)甲修機車六十五輛，客車四百二十輛，內燃客車三十六輛。(2)乙修機車一百二十輛，客車一百二十輛，內燃客車七十輛。(3)丙修機車一百九十輛。(4)新造客車一百輛，或貨車六百輛。(5)鑄鐵一千公噸。(6)鑄鋼一百二十公噸。(7)鋸木一十二萬立方公尺。(8)壓鋼一千公噸。(9)油漆三百公噸。

該廠除維修臺灣鐵路經常運用之機車客車（自四十七年起臺灣高雄機廠專修西線貨車）自製材料配件外，尚能製造自用及外銷車輛，茲將其近年來之工作成果，分述如下：

(一)自製車輛 自民國四十二年起至五十三年底止自製各種車輛計有臥車、行李車、自動車、公務車、電源車及各種客車四百八十九輛。蓬車、高邊車、煤斗車、油罐車、平車、石磙車及各種貨車一千五百二十四輛。

(二)鋁製車輛 臺鐵鑒於修製車輛所需之鋼料仰賴外洋，且易銹蝕，省產木材，價昂源稀，亦不耐用。歐美先進國家，採用鋁料造車，已歷多年，效果頗佳，而臺灣鋁料，產量豐富，實為發展鋁製車輛之良好環境。曾於五十二年十一月間試製十五噸鋁製敞車一輛，運用成績良好，五十二年八月底，以該敞車為藍本，再擴大使用鋁件之範圍，另製同型鋁車九輛出廠，增加有效載重，減輕保養負擔，實為我鐵路貨車採用鋁製之先聲。

(三)改造客車 該廠於民國五十二年起將優等客車數輛，改造為觀光號客車，一切器材配件，均係省產自製，並不遜於舶來品。並將適齡之木質客車報廢，利用其車架及轉向架翻新，改裝為鋼體客車，五十三年底已修造一九九輛，尚有五十二輛，五十四年底可全部完工。

(四)自製配件 蒸汽機車及客車之配件，除軀機外，現均可自製。柴電機車配件，自成立「柴電機車配件自製研究小組」後，現能自製者，有百分之類，日立類。消耗最多之潤滑油過濾器，正研究自製中。



(四)代辦工程 該廠除自製自修車輛之外，仍招攬外界修繕及新製工程，以期擴展對外營業而增收益，如民國五十三年即完成對外修製工程一百五十七批，代公路局辦理大客車噴漆工程三百四十一輛，共計收入二百六十七萬餘元，實際成本祇一百七十五萬餘元。

(五)守車外銷 該廠承製泰國鐵路貨車守車一百輛，係於五十三年五月二十九日在曼谷簽訂合約，同年九月四日，設計藍圖經泰國鐵路認可，旋即開始訂購所需材料，並設計製作各種模具樣板。第一批十輛於五十四年四月三日由基隆運出，第二批四十八輛，第三批四十二輛分別於五月十一日及六月十五日裝船運泰。

此項車輛外銷業務，實開我國鐵路外銷業務之創舉。運往泰國交貨時，試車結果，毫無纒軸情事發生，性能方面，經比較試驗，亦不遜於歐洲製品，甚獲泰國讚許，泰國華僑報紙，亦大加稱道。此次承製泰國守車，不唯獲得許多寶貴經驗，對自由中國車輛之外銷，已展開一條出路，而且對於中泰邦交之溝通，亦不無貢獻。

## 第十章 本黨當前之鐵路政策

總理嘗謂：「交通乃實業之母，鐵道又為交通之母」，因而本黨革命各階段，均極注意交通建設，故本黨歷屆全國代表大會，中央政治會議，以及中央常會等，均有詳確之指示，及縝密之計劃，且嘗限期完成某一鐵路建設。總理著「實業計劃」，指示吾人經建之方案；總裁著「中國之命運」，指示交通建設之十年建設目標。凡此皆為本黨鐵路建設之最高指導原則，其理論與方略，已於本書第二、三、四章中備述矣，故不贅。

我國憲法之制定，其精神係依據本黨 總理之遺教，於民國三十五年十二月二十五日，由制定憲法之國民大會通過，並於民國三十六年元旦公布。本黨鐵路建設之決策，已列入「中華民國憲法」之中，是故憲法內規定有關鐵路建設之決策，亦即本黨對於鐵路建設之政策，此後政府鐵路建設之一切措施，均係依據憲法規定，以配合國防建設，發展國民經濟，發達國家資本，便利政令推行，服務社會人民，促進文化發展為目的，而研訂計劃，逐步實施。

### 第一節 憲法上有關鐵路交通之規定

我國憲法，計十四章一百七十五條，其中直接有關交通之條文，散見於第十章中央與地方之權限，及第十三章基本國策等兩章中。惟憲法前言與總綱於說明制定憲法之緣起與目的，及宣示構成此一憲法之基本主義與理想，對交通政策之制訂有莫大關係。憲法前言謂：「中華民國國民大會，受全體國民之付託，依據孫中山先生創立中華民國之遺教，為鞏固國權，保障民權，奠定社會安寧，增進人民福利，

制定本憲法，頒行全國，永矢咸遵。可知制定憲法之國民大會，公認憲法之理論與目的，咸以總理之遺教為根據。又憲法第一章總綱中第一條規定：「中華民國基於三民主義，為民有民治民享之民主共和國」。是本黨主義，已為全體國民所推崇，而奉為治國建國之大經。今後在鐵路建設方面，應如何實現總理之主張，完成其未了之志願，以期達到服務社會，便利人民，發展國民經濟，發達國家資本之指示，是全體國民之重大使命。

## 一、中央與地方關於鐵路權限之劃分

我國憲法對於中央與地方權限之劃分，係採均權制度，亦為我總理一貫之主張。如憲法第十章第一百零七條規定：「左列事項，由中央立法並執行之。」其左列事項共十三款；第五款：「航空、國道，國有鐵路、航政、郵政及電政。」此為全國性者，大都由中央立法並執行，即由中央政府主持辦理之謂也。至權限之劃分，亦有屬於彈性之規定者，如憲法第一百零八條第一項：「左列事項，由中央立法並執行之，或交由省縣執行之。」其左列事項共二十款，第九款：「二省以上之水陸交通運輸。」可見其水陸交通運輸之立法權，屬之中央，但其執行權，則又酌量各種實際情形，或由中央自行辦理，或交由省縣辦理，其間則含有斟酌伸縮之餘地。

省之地位，介於中央與縣之間，憲法對於省級權限之規定，多富彈性。如上述憲法第一百零八條之規定，甚多事項可由中央交省辦理；又如憲法第一百零九條之規定，甚多事項亦可由省交縣辦理。第一百零九條第一項：「左列事項由省立法並執行之，或交由縣執行之。」左列事項共十二款，其第一款：「省教育、衛生、實業及交通。」省級事業，立法權屬於省，但在執行方面，或由省辦，或交縣辦，係屬酌情辦理。又同條第三款規定：「各省辦理第一項各款事務，其經費不足時，經立法院議決，由國庫

補助之。」此項規定，對於貧瘠或邊遠省區之開發與建設，幫助實大，且可使全國各省縣收平均發展及相互繁榮之功效。

縣為地方自治之基礎，除憲法規定由省交辦之事項外，並規定有其本身範圍內之權力。如憲法第一百十條第一項：「左列事項，由縣立法並執行之。」其左列事項共十一款，第一款規定：「縣教育、衛生、實業及交通。」教育、衛生、實業及交通，均列為省縣之首要事項。

憲法上對中央與地方之權限，除上述各條已有列舉性之規定外，其第一百十一條末段，又加以概括之說明：「……如有未列舉事項發生時，其事務有全國一致之性質者屬於中央，有全省一致之性質者屬於省，有一縣之性質者屬於縣。遇有爭議時，由立法院解決之。」此種規定，完全符合總理一貫之主張。鐵路交通之劃分，亦有明確之規定矣。

## 二、鐵路公營與私營原則之規定

憲法第十三章基本國策，其第三節國民經濟，以實行民生主義為基本精神。本節首條即第一百四十二條有謂：「國民經濟以民生主義為基本原則，實施平均地權，節制資本，以謀國計民生之均足。」其次各條，即為規定國民經建之範圍。

至其公營與私營之劃分，憲法第一百四十四條規定：「公用事業及其他有獨佔性之企業，以公營為原則，其經法律許可者，得由國民經營之。」此處雖未將鐵路事業特別標明，但鐵路事業之為公用性質及為有獨佔性之企業，實為公認之事實。鐵路事業與國民日常生活息息相關，且具有多種特性，故當以公營為原則，惟有經法律許可者，得由國民經營之，以期能配合全國經建之整體計劃。若私營事業（當然包括交通事業）與國計民生之平衡發展發生妨害時，有以法律限制之規定，於情於理，亦屬至當。如

憲法第一百四十五條第一項：「國家對於私人財富及私營事業，認為有妨害國計民生之平衡發展者，得以法律限制之。」是以鐵路公營私營之劃分，亦有準繩矣。

### 三 促進邊疆地區鐵路之交通

我國土地廣大，幅員遼闊，所有邊疆各地，因交通不便，國家對其政治經濟文化以及國防各種建設，均有鞭長莫及之感。惟國家能否長治久安，政府能否獲致邊疆同胞之向心，往往視政府能否保衛邊疆地區，能否開發及扶助邊疆地區以爲斷。

總理著「實業計劃」，其緒言中標舉十大綱領，首則爲交通之開發，而歸結於移民東三省、蒙古、新疆、青海、西藏；又在其鐵路建築計劃中，所有東北鐵路系統，西北鐵路系統，西南鐵路系統，擴張西北鐵路系統，以及高原鐵路系統等，無一不爲鞏固國防，繁榮邊疆地區設想。其規模之宏遠，與設想之縝密，誠亙古所未有。無邊防即無國防，吾人以近世日本與俄帝兩次空前侵略我國，當知東北、蒙古、新疆、西藏等地，對我立國保國之重要矣。前述總理於民國十一年爲上海新聞報三十週年而作之「中華民國建設之基礎」一文中有言：「曾不知土地之大小，不但當以幅員爲差別，尤當以交通爲差別。果其交通梗塞，土地雖狹，猶爲濶也；果其交通發達，土地雖廣，猶比鄰也。中國今日若猶守老死不相往來之訓，雖百里猶不可以爲治；若利用科學以發展交通，則風行四海之內，若身之使臂，臂之使指。」此爲統治大陸國家，處理邊疆問題，至當不易之理論。

我國憲法，秉承總理遺教，對於邊疆，特別重視，實於第十章基本國策中，專列第六節邊疆地區，以爲對於邊疆建設特別保障與扶助之至意。此節共兩條，其中第一百六十九條規定：「國家對於邊疆地區各民族之教育、文化、交通、水利、衛生、及其他經濟、社會事業，應積極舉辦，並扶助其發展。對

於土地使用，應依其氣候，土壤性質，及人民生活習慣之所宜，予以保障及發展。」

邊疆地區，因交通不發達，地瘠民貧，百業凋零，自力建設，實難辦到，政府自應積極提倡，扶助其發展；道路既通矣，則移民殖邊，開發邊疆，建立實業基礎，其餘有關國計民生諸問題，均可迎刃而解。

## 第二節 本黨政綱中所確定之經建方針與原則

本黨第九次全國代表大會，於民國五十二年十一月舉行十天會議，於檢討本黨工作之後，制定政綱及現階段工作綱領，以適應新時代和新形勢之要求，茲據其要義，分述如後：

### 一 復國建國之基本方針

吾人反攻復國之政治戰心理戰早已開始，大陸抗暴革命與突擊登陸行動亦正日益擴大。效後，無論某一方面或某一地區燃起反共革命之戰火，吾人全民族之聖戰，隨時均可展開。因此，九次大會宣言，曾申明光復大陸重建中華所持之基本方針，要求我全黨同志努力貫徹，並與我全國同胞共相策勵。茲節述其有關經建部份如後：

第一次世界大戰之後，總理手訂實業計劃，爲民生主義建設之藍圖。實業計劃有兩方面之功能，一方面是在國家建設計劃之中，保障人民經濟自由與社會安全；另一方面是歡迎國際資本和技術合作，開發資源，增加生產，以提高人民之生活水準，並在國家主權之下，本平等互惠原則，開放中國市場，以解決國際資源爭奪與貿易戰爭。第二次世界大戰之後，總裁制定十年建設計劃，爲經濟建設之根本。這兩大計劃一脈相承，表現民生主義建設之目的不僅是爲發展國民經濟，並且是爲重建世界和平與增

進人類幸福。

吾人深信唯有光復大陸，實行總理實業計劃與總裁十年建設計劃，開發全國資源，開放全國市場，貢獻於世界和平與人類幸福，才能從根本上消除世界經濟與政治危機。此為吾人反攻復國重建大陸之經濟方針，亦即為民生主義精神之所在。

## 二、「總綱」章中有關係文

本黨政綱，甲、總綱第四節規定：「依據三民主義，建設現代國家，貫徹耕者有其田政策，並歡迎國外資本及技術合作，促進經濟發展，在臺灣加速模範省之建設工作，光復大陸後實施新中國之建設計劃」。

我國以三民主義為立國之基準，而民生主義為其建國主要目標。總理畢生盡瘁革命，以建設中華民國為職志。總裁繼承遺志，一再以建設三民主義新國家相勗勉，曾經特別提示：「我們今後最重要之目的就是建國，並以臺灣為實驗之模範省，使我將來打回大陸真正能夠建設一個三民主義、五權憲法的新國家。」又說：「三民主義是以民生為中心，民生的基礎就是經濟，如果經濟不發達，民生便無法改善，民生不能改善，三民主義便無法實行。所以我們要救國，要實行三民主義，一定要努力國民經濟建設。」

當民國三十八年政府遷臺之時，經濟情況比較動盪，一方面國內生產不足，物資供應甚為缺乏；一方面通貨繼續膨脹，物價上升甚速。經過一段時期艱苦努力，不久即恢復正常，美國經濟物資援助也適時提供。到民國四十一年已渡過難關，而開始進一步着手經濟建設。自四十二年，政府有四年經濟建設計劃之制訂和推行，至去年（五十三年）底止，已連續實施三期四年計劃，今年起第四期四年計劃又

已開始。經濟建設計劃連續施行以來，舉凡交通農工商等事業，均有顯著之成就。目前臺灣之安定與繁榮，實足為收復大陸後重建之借鏡。

## 三、「建設復興基地」章中有關係文

本黨政綱，乙、建設復興基地第六條規定：「確立三民主義政治、經濟、社會、教育各項制度，以為大陸重建之示範。」第九條規定：「策進國家工業化，制訂長期經濟計劃，鼓勵國民儲蓄及投資，增進資源之開發及利用，改善投資環境，培養企業精神，以加速經濟發展，擴充就業機會，提高國民所得及生活水準。」又第二十一條規定：「加強動員措施，充分有效運用人力、物力、財力，尤着重戰略物資之儲備及運輸能力之擴充。」

以上三條有關經建之基本原則，是為完成本政綱第一條所謂：「貫徹反共抗俄國策，動員國家一切力量，團結海內外同胞，加速摧毀並消滅匪偽政權，完成復國建國大業。」之基本方針。政府各機構，以及農商礦各事業機構，無不秉承該項原則，訂立各單位專業計劃，配合四年經建計劃，齊一進行。鐵路建設，為經建計劃中重要之一環。至於每一期四年經建計劃中之鐵路建設，均超過預期之成就，其工作績效，將於第八章中述及之。

## 第三節 政院從政同志之施政方針

行政院為擬定及執行決策機構，政策之決定，必須以理論為依據，以事實為基礎。關於鐵路政策之理論依據，本書第二、三、四、各章所引述之總理遺教，總裁指示，以及本黨全國代表大會、中常會之決議；與乎本章所引憲法上之規定，本黨政綱所確定之方針等，均為應遵守之最高指導原則；至於事

實需要，則須注意時間與地點等條件，檢討過去缺欠，針對當前情勢，深籌熟計，始能有成。

溯自民國三十八年以來，行政院從政同志，秉承上述之最高指導原則，制定政策，勉勵從事，已出確保臺灣，安定臺灣，到建設臺灣。並期以臺灣建設為反攻大陸後重建新中國之模範。

## 一、建設台灣為建國模範

臺灣建設，十餘年來已具有相當基礎，目前之四年經濟建設計劃，則係與過去所實施之一二三期經濟計劃連續實行，是故時日愈久，則建設基礎愈固。反攻準備階段業已成熟，惟當此軍事時期所應特別注意者，厥為增強動員工作。除政治、經濟、文化、社會各種建設，應建立良好之制度與規模，以為將來建設新國家之模範外，同時應發動及儲備一切人力、物力、財力，以適應反攻大陸之需要，達成復興基地之使命。在此整個國家建設中，鐵路部門所負之任務，自以屬於經濟建設方面為主。茲以交通觀點言，在整個經建中，應負擔之任務，最低亦須完成下列二項：

(一)完成經濟建設計劃中之應有任務。自民國四十二年起到五十三年年底止，政府連續實行三期四年經建計劃，均已顯著之成效，因此在鐵路方面之運輸量，與日俱增，客運人數由一億六千三百萬人增加到三億九千七百萬人；貨運噸量由一千九百萬噸增加到三千七百萬噸；進出口貨物由二百二十五萬噸增加至七百六十六萬噸。鐵路方面為求配合經建計劃，努力從事革新，改良通訊設備，便利指揮調度，進而改進行車制度，由機械控制，進而為電氣控制，以增進運輸能量；動力亦由柴油化階段，進而作電力化之準備，不斷增加設備，整建道路橋樑，並增築複線。十餘年來，能與經建發展配合，達成任務。

第四期四年計劃，係自民國五十四年一月一日至五十七年十二月卅一日。估計農業之平均成長率為

百分四·〇六；工業之成長率為百分之十一左右。人民之食、衣、住各方面既皆有莫大之改進，在行方面，自須發展交通，以應付其需要。在內陸言，當以鐵路為主。預計到民國五十七年，客運將增至每年四一七一百萬延人公里；貨運將增至每年二三二〇百萬延噸公里。

鐵路方面為完成上述任務，已籌妥的款，預計增加柴油電機車，添置客貨車，興建調車場，推行號誌現代化等，並改善設備，以期增加運輸能量。

(二)完成鐵路近代化設施，以為大陸鐵路重建模範。近三十年來，鐵路事業，雖曾遭受汽車與飛機之競爭，失去其獨霸陸運之優勢，然以世界工商業發達，鐵路運輸，仍有其極重要之地位。故先進各國鐵路，均從管理及技術各方面積極改革，以迎合當前之需要，合乎大眾、迅速、安全、量多之要求。鐵路動力，已由蒸汽而柴油而電氣化矣。目前世界鐵路電化之國家，日有增加，在一千公里以上者已有十五國。近十年來，法國與日本，進行最速，均達四千公里以上。瑞士、瑞典、意大利、荷蘭等國，水力充足，電費較廉，百分之九十以上之鐵路均已電氣化。英國雖以產煤著稱，但亦增加電氣化。美國鐵路直流電化早在柴油化以前，嗣以柴油產量豐富，且改建直流電化，費用太大，一度停止進行。自從法國交流電化成功以後，輸電設備成本大為減低，各國競相採用，十餘年來發展極速。至於鐵路一切工程設施，與車輛電訊之應用，均已達最新之技術標準，列車行駛速度，高至每小時二百五十公里以上。鐵道運輸，多為大宗貨物，過去均賴人工搬運，效能甚低，近已使用機械，減少人力。舉凡貨物起卸，貨箱轉載，標準包裝，以及軌道修理等，皆利用機械。材料儲轉，賬目計算，亦用算機。近來美國、日本、加拿大等國，均已試製自動列車，在既定區間運行，無需人工駕駛，動停緩速，均按路線與時間，配合預定之紀錄帶以為控制。美國舊金山都市交通擴充計劃，業已採用自動列車，將來必能通行於世界。臺灣鐵路，現已朝向上述革新各方面積極進行，期能陸續付諸實施，以為將來大陸鐵路重建之模範。

## 二、積極作反攻前之準備

反攻之準備工作在鐵路方面，舉凡儲訓幹部，甚或預為組織鐵路工作團隊，分別實施政治、業務、軍事、組訓以及技術等各種訓練，並經常研究進修，使學養各方面均能與時並進。一旦反攻號響，即可抽調大部份人員隨軍推進，擔任搶修及接收工作，促使交通迅速恢復，以適應軍事之需要。匪區交通設施，鐵路運營情形，與從業人員異動，應設法調查，派員策動，使其屆時起義，立功贖罪，藉以瓦解及轉變匪區交通力量，作為國軍反攻時之有力策應。其他如將來所需器材工具等，自宜設法籌劃，何者須預為儲備，何者須由何處抽調，何者洽請友邦供應，並計算其最低需要數量，俾適應登陸時之要求，達成反攻復國之使命。

## 第四節 交部從政同志執行政策情形

擬定交通政策，自當遵照國家立國最高指導原則，體察當前事實需要，並對過去缺失詳加檢討，然後進而研究其改善進步辦法，方能除舊布新，發展精進。十餘年來，交通界從政同志，均能本上述觀點，制定政策並執行政策。下列數端，則為所定執行之原則。

### 一、建立理想之國營鐵路事業基礎

樹立事業之理想，必先認清事業之目的。國營鐵路事業之目的，不外下列數端：

(一)服務社會人羣 國家經營鐵路事業，主要是為國民服務，解決國民行之問題，鐵路員工，應以為民服務為前提，時為客貨安全、迅速、經濟、便利着想，充分發揮服務精神，然後才能無虧職責，也

才不辜負國家經營鐵道事業之本意，

(二)發展國民經濟 「交通為實業之母，鐵路又為交通之母」。交通之發達與否。與國民經濟發展之榮枯息息相關。蓋所有農林工礦漁牧等之產品，均賴便利之交通工具為之流通，而於資源之開發，邊遠地區之墾植，亦有賴於有計劃之交通路線以便其深入故也。

(三)發達國家資本 國營事業之目的，有消極積極兩方面之意義。就消極言，係避免壟斷剝削剝削；就積極言，係發達國家資本，促進其他建設，解決民生問題。是故國營鐵道事業，不但要能自給自足，而且還要發達國家資本，充實國庫，興辦新事業，直接間接為民興利，以達到「國家以所生之利，舉便民之事」，「公共之利興，府庫之藏足」之境地。

(四)促進文化發展 總理於「地方自治開始實行」中曾謂：「道路者，文明之母也，……試觀世界今日最文明之國，即道路最多之國，此其明證也」。又謂：「道路者，實地方之文野貧富之所由關也」。其意即指交通便利之地，即文明發達之區，交通對於文化之發達，實具孕育之潛力。且我國鐵路，對於通學學生，均予以減低乘車票價之優待，此又為便利文化教育之事實。

(五)配合國防需要 總理全部實業計劃，均可謂為國防計劃，交通與國防具有不可分之關係。總裁在「中國之命運」，曾迭次指出交通與國防之重要。反攻復國，軍事工作居於主要地位，而交通之配合，亦將同其重要與艱巨。至於光復大陸後之國防建設，自與整個交通建設互為表裏，相輔相成。

國營鐵路事業的目的既已瞭解，然後訓練各級人員，使其均能明瞭革命建國之理想，以及反共抗俄之國策，供獻一己才力，決心成就其事業，共同維護國家資本之正常發展。同時，國營事業工作人員，都應振起服務精神，重視服務態度，改進服務技術，才能符合國營事業之理想，應致便利主顧，擴展業務之結果。

## 二、劃分國營民營範圍

國營與民營事業原則之劃分，總理遺教及總裁訓示，均有剴切之說明，中華民國憲法亦有詳確之規定，本章第一節曾經述及，茲從略不贅。

全國鐵路，可分幹線鐵路、支線鐵路及軍用鐵路。幹線鐵路為全國鐵路網之綱領，為國家經濟之大動脈，具有獨佔性，需要鉅額資金，關係國防與民生，除防止私人壟斷外，並須負發達國家資本之任務，故應由國家負責經營。至於支線鐵路，關係較小，所需資金，亦較易籌，經中央政府核准，可由地方政府公營或獎勵民營。此外工礦事業申請自建專用鐵路，為適應其本身生產之需要，亦可請由中央政府予以核准。

全國鐵路建設計劃，包括幹線及支線，應由中央政府核定公佈。其因國防需要及經濟環境變遷，須將支線調整為幹線者，政府於核准公營或民營時，即規定一相當長期之年限，決不在此年限內收歸國營，以樹立政府之信用，鼓勵公營民營之興趣。所有公營民營鐵路之建築及保養，均應遵照中央政府頒布之標準與法令辦理，以資劃一。

國營鐵路事業，以其由國家經營，人力財力均較健全，設備亦必完整，自應在管理方面力求精進，以為民營表率。對於民營鐵路事業，政府自宜隨時予以技術上之指導，及業務上之輔助，以促進整個鐵道網之靈活運用，而達成交通建設之目的。

## 三、經營企業化

國營鐵路事業，係國家大規模之企業，其經營與管理，必須做到企業化與科學化。所以經營企業化

，雖論者見仁見智，各種說法不同，但不外乎發揚服務精神，講求工作效率，切合經濟原則，與嚴密財務管理。

處理業務之共同原則，必須念茲在茲，勿忘與其顧客之關係，注意對方之期望。商旅對鐵路所期望者，為安全、經濟、迅速、確實。從業人員首須認識其目標，則服務精神可以振作。此外尚須具備親切之態度，與和藹之禮貌，以使顧客滿意，而盡服務大眾之職責。

講求工作效能，亦為企業化不可或缺之要件。凡事能在限定員額及規定時間內，提早完成預定工作，則可謂效率高。倘能時時如此，事事如此，人人如此，每一單位如此，互相砥礪，自可完成其要求。

成本低效率高，始能合於經濟原則。吾人要發展國營事業，一定要負起責任，力求經濟，切實減少糜費，樽節開支，以及愛護公物，使人力物力財力均不致浪費，而將其效用提高至最大限度，「始能切合經濟要求」，而使其事業在競爭激烈之企業界中求業務發展，並興辦新事業。

嚴密財務管理，是企業化之基本要求，國營事業資本，係撥自國庫，取自人民，凡負責經營者，可以說是受人民之付託，自應善加維護，力求自給自足，進而推展業務，獲致合理盈餘，以期資本增加，發展新事業，而達到發達國家資本之目的，但欲達到上述目的，非從嚴密財務管理着手，無以獲效。

## 四、管理科學化

所謂科學管理，界說不一，一般之說法不外是，以最進步之科學方法管理其事業；使耗費最少之人力財力物力及最節省之時間，而收最大之效果之謂。而其管理之要素，則可略分為計劃、組織、執行、配合、考核等項。

至其實施之程序，自以計劃居首。吾人辦理任何事業，必須先有良好計劃，以確定其事業所要達成

之目標，並決定達成目標所應採取之路線和步驟。計劃確定後，各部門才有共同努力之嚮的，並可據以準備完成計劃所需之人事財物，以期順利推進，如限完成。其次為組織；組織之功用，在於集合事業上所必需的各項要素，如人才、資本、設備、器材等等，予以合理適當與有效運用。健全之組織型態及其作用，必須取決於客觀環境與實際需要。建立確定而堅強之指揮系統，使其領導有力；明確規定各部門及各層級之職權與責任，使其權責分明；並設置專責之業務檢討及研究部門，用以稽核業務成績，藉以研究工作方法之改進，而充分發揮組織之功效，是為其切要之事務。其三為執行；執行之要領，在於依據計劃，運用組織，推進工作，達成任務。事得其人，人盡其用，始能使人力有效發揮。財力之經濟運用，物力之充分利用，尤宜特別注意。其四為配合；配合在於調和各部門之行動，使其步驟一致，充分發揮分工合作精神，以增益整個事業利益。其五為考核；考核在於審查整體業務之進行，是否與核定計劃相符，與規定標準吻合。否則，指出錯誤所在，予以糾正及防止。總之，管理必須科學化，始能有條不紊，使業務蒸蒸日上，以期達成以專業養專業，進而累積盈餘，以謀擴展業務，興辦新事業。

### 五、統籌營運方案

交通事業，範圍甚廣，機構遍於全國，事業涉及全民。一切措施，自宜妥善周詳。除上述經營企業化與管理科學化外，亟需規劃統籌之營運方案。營運之統籌，不外統一財務收支、統一運輸調度、統籌器材供應、調整設備標準等。

過去交通事業，不能統收統支，弊病甚大，而以鐵路為尤甚。因早年修築各鐵路，均有對外債務及擔保關係，於是各路財務，便形成獨立狀態，一切收支，均由各路自理。在當時原為不得已而出此，惟久之竟視為當然。結果，鐵路與鐵路之間，發生偏枯懸殊現象，在未實行統收統支前，中央亦無以發揮

調盈劑虛之作用。此不僅有不平之感，且為全國整個事業發展之絕大障礙。因此規定各交通事業之財務收支，必須統一，所有各事業機構每日營業收入，均應悉數繳入國庫，專戶存儲。各事業機構需用之管理費業務費及維持費等，則均照各該事業機構已奉核定之預算，由中央主管部門按期直接撥付，以收集管理中管理調撥之效果。如此，則中央主管部門便可統籌全局，調盈劑虛，以消除偏枯不平，各自為政之積弊，而促進整個交通事業之進步。目前臺灣業已實行，且成效甚著，亦足為將來反攻大陸後統一財務收支之模範。

我國鐵路，大都國營，統一調度，應無困難，惟因以往各鐵路均係各自為政，未能實行。今後對於運輸工具之統一調度，實有切實施行之必要，務由中央主管部門，設置專責機構主持其事，俾能統籌調度，調節供求，爭取運輸時效，減少旅途轉接，增加運輸效率，便利客貨運行。

交通事業所需大量工具器材，務由中央主管機構集中採購，統籌分配，較為經濟，而且品質亦可改進，標準易於劃一，使用壽命延長，工作效率增加，均屬極顯明之事理。以往各種機具材料，大多仰賴外國供給，既使來源任人操縱，又須耗費鉅額外匯，今後將由中央主管部門妥籌交通設備及器材自給之遠計劃。對原有之機車車輛製造廠，儘量予以恢復擴充，並與國外廠商大規模技術合作，指定在我國內設廠製造，藉以訓練技術，培養人材，奠定交通製造工業基礎，完成統籌器材供應之任務。

我國鐵路路線橋樑及車輛等主要設備，雖原不乏規定標準，然按之實際，仍多紛歧。今後光復大陸，舊路應按新定標準整理；新建路線，更應照劃一標準，通盤籌劃。總期確立適合當前需要之合理設備標準，以建立最新技術之鐵路系統。

### 六、訂定交通企業管理制度

民國四十二年春間，為求鞏固事業基礎，而便於共同遵守，經召集臺灣省政府所屬各交通單位主管



，開會研討，制訂交通企業管理制度，由交通部報行政院核准試辦，並逐步完成立法程序。其內容簡述如下：

(一) 職責契約制 實行職責契約制之用意，在使各交通事業機構下級與上級，仿照契約行為，課定其職責。凡屬編有獨立預算之機構，均視為契約單位，以本機構及其上級機構為契約之雙方當事人，責成各級機構於核定預算範圍內，務必各本職責，依照核定工作計劃認真實施，以期達成工作最大成果。職責契約之成立，自各機構的工作計劃與預算呈奉上級機構核准之日開始，而於規定期間或年度終了時予以考核及獎懲。此項工作之推行，可由各該單位秘書室或主辦文書單位負責辦理。職責契約制之建立，係為本制度六項辦法之起點與重心，務必認真實踐，全力推行，以達成綜核名實，分層負責之目的。

(二) 資本責任制 實行資本責任制之用意，在把各項交通事業之資本，逐級逐層之交代清楚，使上級主管人可據以考核下級保管營運之實況，而下級主管人即以此對上級負其責任。其工作重點，可分為財產保管，資本營運，責任劃分三部份。各單位推行資本責任制之工作，可由各機關主計室或主辦會計財務單位負責辦理。總之，資本責任制之推行，要使國營交通事業從業人員，均能明瞭資產營運之實況，對於財產價值壽年等，均能明確了解。又各級主管以及全體人員，不但要了解自己職掌，同時還要了解自己所經營之資產及其營運情況。務使資本責任制之實施，能達到樹立事業信用，鞏固事業基礎，維護國家資本，保證投資利益之目的。

(三) 勞動效率制 實行勞動效率制之用意，在使交通事業各部門工作，依照科學方法，實施細密分工，改善勞動條件，分析工作紀錄，制定合理工作程序與工作標準，舉辦各種工作競賽，以提高工作效率，促進事業發展。各級交通事業機構，應注意工作條件之完備，如安全衛生之改善，工作紀錄之提高，福利之增進，職工組織之輔導，以建立工作效率之基礎。凡對工作方法、技術改進、機械發明等有所貢

獻，並經採用後確能減低成本增加效率者，各單位應從優給獎，以資鼓勵。此項工作，事屬新創，各單位均無類似職掌，應設置專管單位如考工室，或指定專責人員辦理。總之，勞力與資本為企業管理之最主要部份，且勞力之範圍甚為廣泛，勞力勞心均可包括在內，而勞動效率之有無與效率之高低，實足以影響事業之榮枯，應如何促進勞動效率，吾人須予特別重視。

(四) 工作檢核制 實行工作檢核制之用意，在經常檢核各交通事業對交通政策之實施，法規命令之遵行是否貫徹，及各項工作方法、工作程序、工作標準是否合理有效，以期工作效能之促進，及產品質量之提高。其檢核事項，分業務、人事、財務、事務、設備等之行政考核，與品質、數量、成本及時效之技術檢查，各種工作項目，均有詳細規定。每一工作考核結果，應儘量列舉事實或數字，並力求其正確。各單位各項工作檢核結果彙總時，應分別按照各單位及時期，予以綜合比較，評定優劣，並研擬改進辦法，各級機構應就原有視察單位，改為檢核單位，推行檢查工作。總之，所謂工作檢核制，其性質無異是國家企業之監察制度，而檢核人員即係代表政府主管機構去行使對某一機構之監察權。

(五) 公共關係制 推行公共關係制之用意，在於闡揚交通政策，提高工作情緒，發揮服務精神，體察社會輿情，適應公共需要，溝通公共情感，建立事業信譽，促進事業發展為目的。其工作重點，必須將公眾對於企業之批評、建議、質疑、責備等等意見，反映於企業本身，迅即加以研究和分析，分別解答或改正；同時亦必將企業本身之決策要義，工作重點，業務狀況，服務範圍等等內容，選擇明當方式，向大眾作必要之說明，以期闡明實際情況，建立共同了解。應用科學方法，研究分析本事業應建立之公共關係。應用各種測驗方法，尋求全體員工及社會一般人士對本事業之需要及觀感。對本事業應經常作自我檢討及改進。各機構應設置公共關係室，負責公共關係制之推行。總之，公共關係制之推行，要使國營交通事業從業人員，均能明瞭本身業務與政治、經濟、社會、文化各方面有其密切關係。為求事業進

步，應正視時代，適應要求，內圖本身之充實健全，外求各方面之了解與密切之配合，始能構成良好之公共關係，促成事業之順利進展。

(四) 資歷管理制 推行資歷管理制之用意，在使交通事業之人事管理實行資職分立，着重考試用人，加強訓練培養，消除員工界限，並將全部資歷劃分為必須經歷階段與才能發展階段。規定各級人員輪轉任職、職期調任、輪業見習等辦法，使人人均有發展其才能與抱負之機會，以促進人事之適才適所，事業的日新又新。其工作重點，首為資職分立；資位有一定保障，職務則可適時調任。次為考試用人；非經考試不得應用；凡經公開招考而錄取之新進人員，或經升資考試而合格之現任人員，均須經過定期實習或定期訓練，使其了解業務方針，熟悉事業理想，方可核叙相當資位。最後則為必須經歷階段與才能階段之劃分，以及輪轉任職、職期調任、輪業見習等辦法之規定，俾專才通才各有其適當之出路與養成之機會，尤屬規劃週詳，切合事實需要。至工作推行，可由各級機構原有人事部門辦理。總之，資歷管理制之建立，人事方面之革新，是六項辦法成功之關鍵。因一切事情固賴有制度，而一切制度尤貴在人為故也。

上述六項辦法，除職責契約制、資本責任制兩項，僅遵照其原則，及資歷管理制規定之輪轉任職、職期調任，未能實行外，餘均已按照該項制度辦理，且其效果甚佳。

## 第十一章 本黨秉政時期政府頒布之有關鐵路法規舉要

民國初年，交通部雖有鐵道法規委員會之設立，但經其編訂之法規並不多，且中央並未頒布有關鐵路規章，即有規定，亦多屬枝節，而從未為有系統之製訂。

國民政府成立後，立法院對於鐵路有關法令，始陸續製訂頒行。其重要者定為法律，次要而無須經過立法程序者，則由主管部呈准行政院頒布，或由各路局自行擬訂，呈部核准施行。

我國憲法於三十六年元旦公布，其第一百四十四條規定：「公用事業及其他有獨佔性之企業，以公營為原則，其經法律許可者，得由國民經營之。」此是國家對鐵路事業經營的最高原則。又憲法第一百零七、一百零八、一百零九等條規定，國有鐵路由中央立法並執行之；兩省以上之交通運輸由中央立法，由中央或交由省縣執行之；省交通由省立法，並由省或交由縣執行之。此為訂立鐵路各種法規程序之根據。

國府成立迄今，訂立鐵路及有關鐵路之法規甚多，民三十九年及五十年行政院先後令交通部整理，結果除現行仍適用者外，其餘計分為：有因目前環境關係，暫不適用，仍予保留，以俟返回大陸再決定取捨者；有以往公布之法規已不適用，及無保留價值，業經明令廢止者兩類。茲仍將其目錄附列於後，以供參考。

### 第一節 鐵路法規

現行各種重要鐵路法規，經立法院先後通過，由鐵道部交通部或總統明令公布。茲將其重要法令，

分別摘錄如後：

## 一、鐵路法

國民政府曾於民國二十一年製定鐵道法，於同年七月二十一日公布施行，惟以時日過久，國內外環境均有變遷，原法不足以切合實際需要，乃於民國四十七年一月三日經總統明令廢止。

現行鐵路法係經立法院三讀通過，於民國四十七年一月三日，經總統明令公布實行，並於民國四十八年一月二十一日，經總統令修正第五十四及五十八條條文。茲將全條文照錄如下：

### 第一章 總則

第一條 鐵路之建築管理監督運送及安全，依本法之規定。其未規定者，依其他有關法律之規定。

第二條 本法所稱之鐵路如左：

- 一、由中央政府經營之國營鐵路。
  - 二、由地方政府經營之地方營鐵路。
  - 三、由國民經營之民營鐵路。
  - 四、由各種事業營建專供所營事業本身運輸用之專用鐵路。
- 前項鐵路包括行駛機動車之輕便鐵路。

第三條 鐵路以國營為原則。

地方營民營及專用鐵路之興建延長移轉或經營，應經交通部核准。

第四條 國營鐵路由交通部管理，地方營民營及專用鐵路由交通部監督。

第五條 鐵路對於軍事運輸另以法律定之。

第六條 鐵路管有之資產及其運送物，非依法律不得檢查征用或扣押。

第七條 鐵路需用土地，得依土地法之規定，申請征收。

第八條 鐵路為保護路產，維持站車秩序，及協助鐵路從業人員執行職務，得依法設置鐵路警察。

第九條 鐵路因不可抗力遭受重大損失時，為求交通迅速恢復，得向中央或地方政府請求撥借材料或予貸款。

第十條 鐵路客貨運送機車車輛運轉，國內外聯運，及附屬事業經營，應依交通部所定之規章辦理。

### 第二章 建築

第十一條 全國鐵路網計劃，由交通部擬訂，呈行政院核定公布分期實施，變更時亦同。

第十二條 前條核定之鐵路線未能興工時，地方政府或國民，得呈請交通部核准建築經營之。

第十三條 在運輸有效距離內，不得興建平行鐵路線。

前項有效距離，由交通部依照鐵路經過之地方經濟情形及運輸能量核定之。

第十四條 鐵路遇有須與其他鐵路連接或跨越時，經交通部核定者，各該鐵路不得拒絕。

第十五條 鐵路軌距定為一公尺四公寸三分五公厘，但有特別情事經交通部核准者不在此限。

第十六條 鐵路在橫斷交通頻繁之道路處，應築天橋或隧道，次要處設遮斷裝置，並派人守衛；其他平交道及須防危險之處，應為相當之安全設備。

第十七條 鐵路橫越河川，其築墩架橋，以不防阻航運及水流為度。河岸如有堤壩等建築物，應予

適度加強防止危險之發生。

第十八條 鐵路興建，應依交通部核定期限開工竣工，因故不能依限期開工或竣工時，應申請交通部核准展期。

第十九條 全路或一段工程完竣，應先請交通部派員履勘，經核准後方得行車營業。

第二十條 鐵路建築及車輛製造之技術標準，由交通部訂定之。

### 第三章 管理

第二十一條 交通部為管理國營鐵路，得設置總管理機構，其組織另以法律定之。

第二十二條 國營鐵路除以客貨運輸為主要業務外，得辦理左列附屬事業。

- 一、有關鐵路運輸之碼頭及輪渡運輸。
- 二、有關鐵路運輸之汽車接轉運輸。
- 三、有關鐵路運輸必須之接洽報關及倉儲。
- 四、有關鐵路運輸及建築所需工具器材之修理與製造。
- 五、有關培養繁榮鐵路運輸所必需之其他事業。

第二十三條 國營鐵路之運輸，以統一調度辦法管理。

第二十四條 國營鐵路從業人員之任用新給管理服務考核獎懲福利退休撫卹，依法律之規定，法律未規定者，由交通部以命令定之。

第二十五條 國營鐵路因業務需要，得由交通部依法呈請發行公債。

第二十六條 國營鐵路於不損主權及利權之範圍內，得借用外資，但應經立法院之議決。

第二十七條 國營鐵路之會計，依交通事業統一會計制度之規定。

第二十八條 國營鐵路運價率之計算，依國營事業管理辦法之規定。

國營鐵路如環境或情形特殊者，得規定較低特價，在工程時期營業，得規定臨時運價，均由交通部核定之。

第二十九條 國營鐵路之材料以統籌供應分區管理為原則。

### 第四章 監督

第三十條 地方營及民營鐵路之興建，應先備具左列各款書類圖說，申請交通部核准轉呈行政院備案後方得籌辦。

- 一、鐵路名稱及建築理由計劃書。
- 二、路線預測圖及說明書。
- 三、沿線經濟狀況說明書。
- 四、固定資產建設改良擴充簡明估計表。
- 五、預定開工竣工時期。
- 六、行車動力之種類。
- 七、損益估計表。
- 八、管理機構之組織，如係民營者，應附具章程草案及發起人姓名。
- 九、資本總額，款項來源及籌募計劃。

第三十一條 地方營及民營鐵路之興建，經核準備案，得依所定期限將左列各款書類圖說等送請交

交通部立案，發給執照方得興工。

- 一、路線實測平剖面圖及說明書。
- 二、各項工程及機車車輛圖式說明書。
- 三、固定資產建設改良擴充估計表。
- 四、全部工程分段實施計劃。
- 五、資本總額，已收款數及其餘款續收期限。
- 六、管理組織之系統及規程，如係民營者應附具公司章程股東名簿及董事監察人姓名。
- 七、高級職員姓名及資歷。

第三十二條 專用鐵路之興建，應備具左列各款書類圖說，送請交通部核准轉呈行政院備案。

- 一、所專供之用途，建築理由書及該事業主管同意憑證。
- 二、所營事業之投資總額。
- 三、路線實測圖及說明書。
- 四、固定資產建設改良擴充估計表。
- 五、行車動力說明書。
- 六、路用資本總額及其確實憑證。
- 七、開工竣工時期。

第三十三條 民營及專用鐵路關於道路橋樑河川溝渠等工程之設施，應先呈該管地方行政機關備案。

第三十四條 地方營及民營鐵路，應按照左列各款向交通部呈報。

- 一、籌備及工程時期，應將進行狀況及經濟情形每月呈報一次。
  - 二、營運時期，應將營運狀況及改進計劃每三個月呈報一次。
  - 三、每年於年度終結時，應將全路狀況、營業盈虧、運輸情形，及經濟情形，呈報一次。
- 專用鐵路於工程時期之進行狀況及經濟情形，應每月呈報一次。

附帶辦理一般客貨運輸之專用鐵路，準用第一項之規定。

第三十五條 民營鐵路之經營，以股份有限公司為限，如加入外資，須經交通部轉呈行政院核准。

第三十六條 地方營及民營鐵路，如須用外籍員工，應先呈請交通部核准。

第三十七條 地方營及民營鐵路之運價，由交通部核定之，增減時亦同。

第三十八條 地方營民營及專用鐵路運輸上必要之設備，交通部認為不適當時，得令其改良或添設。

第三十九條 交通部為公益上之必要，得令地方營及民營鐵路與其他鐵路公路水運辦理聯運，如有緊急需要，並得指定任何鐵路撥車濟運。

專用鐵路附帶辦理一般客貨運輸者，準用前項之規定。

第四十條 地方營及民營鐵路，非經交通部核准不得兼營其他附屬事業。專用鐵路，非經交通部核准不得經營所營事業以外之客貨運輸，及其他附屬事業。

交通部對前項專用鐵路開放客貨運輸者，應嚴加檢查，務使符合鐵路規章之規定。

第四十一條 地方營民營及專用鐵路，如變更組織、增減資本、租借營業、抵押財產、移轉管理、或宣告停辦，均應先呈交通部核准。

前項呈准抵押之財產，以建築物車輛及機器為限。

第四十二條 地方營及民營鐵路，遇有行車上之重大事變時，應立即電報交通部，必隨時將經過情形呈報查核，其平常行車事變，亦應按月彙報。

第四十三條 交通部應定期派員視察地方營民營及專用鐵路工程材料營業運輸會計財產實況，及各項情形；必要時得檢閱有關文件帳冊，如認為辦理不善，須隨時指導改正。

第四十四條 地方營及民營鐵路，非難提全路建築及設備折舊後，不得分配盈餘，全年純益超過實收資本總額百分之二十五時，其超過額之全數，應以擴充或改良設備。

專用鐵路開放客貨運營運之部份，得準用前項之規定。

第四十五條 地方營及民營鐵路之歲計會計統計事務，準用交通業統一會計制度之規定。

第四十六條 地方營民營或專用鐵路有左列情形之一者，交通部按其情節，得撤銷其立案，或停止其營業，或處三千元以下罰鍰。

一、違反本法致有妨碍公益公安之行爲者。

二、私收外股或私借外資者。

三、非由不可抗力停止運輸繼續至三個月以上者。

四、違反本法第三條第二項之規定者。

前項停止營業期間，得由政府暫時接管繼續營運。

第四十七條 地方營民營或專用鐵路有左列情事之一者，交通部按其情節得處一千元以下罰鍰。

一、依本法應經交通部核准事項而未經核准，或呈請核准時有虛偽情弊者。

二、依本法應經公告之事項而不公告，或公告中有虛偽情弊者。

三、依本法應報告交通部事項而不報告，或報告不實者。

第四十八條 地方營民營及專用鐵路監督實施辦法，由交通部定之。

## 第五章 運送

第四十九條 旅客運送契約，因鐵路承諾運送而成立；物品運送契約，因鐵路承諾運送並接受其物品而成立。

第五十條 鐵路運價什費，非於有關車站公告後不得實施。

第五十一條 物品依其性質，對於人或財產有致損害之虞者，除鐵路已公告辦理運送者外，得拒絕運送。

前項運送物，因申報不符致鐵路蒙受損害，託運人應負損害賠償之責。

第五十二條 旅客無票乘車，或採用失效乘車票，應補收票價，如無正當理由者，並得加收百分之五十之票價。

運送物之名稱性質或數量，如鐵路對託運人之申報有疑義時，得檢驗之，檢驗不符因而至運費不足者，補收四倍以下之差額。

第五十三條 旅客或託運人託運物品，得依規定申明保價額，並繳納保價費。

第五十四條 運送物遇有喪失毀損之賠償，依民法之規定；但其請求權，依本法第五十八條之規定。行李貴重品，動物以及已繳保價費之運送物，其損害賠償依其契約。

第五十五條 運送物逾交付期間一個月仍未交付時，託運人應視同喪失，請求賠償，但未能交付之原因，不可歸責鐵路者，不在此限。

請求前項賠償時，聲明保留原物者，得自接到貨到通知之日起一個月內退還賠償金，領回原

物。

第五十六條 運送物因不可歸責於鐵路之事由，不能交付時，鐵路得代為寄託於倉庫，並以倉單代替運送物之交付，其費用由物主負擔。

前項規定，對於超過領取期間未領取之運送物適用之。

第五十七條 對於所有人不明之運送物或寄存品，鐵路應公告招領。經公告後一年內，仍無權利人領取時，鐵路即取得其所有權。

第五十八條 左列請求權因一年間不行使而消滅。

- 一、運送物喪失毀損或遲交之損害賠償請求權，應自交付之日起。
- 二、運費什費之補收及退還請求權，自票據填發之日起。
- 三、運送物交付請求權，自交付期間屆滿之日起。
- 四、代收貨價支付請求權，自鐵路發出已付收訖通知之日起。

## 第六章 安全

第五十九條 經營客貨運送之鐵路，除法律另有規定外，應遵行左列規定。

- 一、關於鐵路行車安全之車站設備，路線坡度、灣度、列車調配、行車速度、機車車輛檢查、養護、平交道設置、遮斷裝置，或柵欄號誌、標誌、看守人等事項，及旅客在站之安全設施，應釐定準則，載明於鐵路規章。
- 二、為使從業人員確切瞭解，並嚴格執行鐵路規章之規定，應予以有效之訓練與管理。
- 三、關於行車事變之預防及護路設施，應訂定辦法，並隨時檢查。

第六十條 旅客、託運人、收貨人，及行人車輛，應遵行左列規定。

- 一、旅客、託運人、收貨人，及行人車輛，應遵守本法及鐵路規章之規定。
- 二、行人車輛行近鐵路線或擬跨越鐵路線時，應停留聽視，注意號誌、燈光、聲響，經辨別清楚後，方得前進。

第六十一條 鐵路不遵行第五十九條之規定或從業人員執行業務，因故意或過失致人死亡、傷害，或毀損動產不動產時，除涉及刑事部份，依刑法處斷外，應由該管鐵路機構依法負損害賠償責任。

旅客託運人、收貨人，及行人車輛不遵守前條之規定，致發生死傷或毀損動產不動產時，如鐵路已盡其防範責任者，不負損害賠償責任，但對死亡傷者，應酌給卹金及醫藥補助費。鐵路對不可抗力之喪失毀損或傷害，非鐵路所能防範者，不負賠償責任，旅客及貨物之損害賠償有特別契約者，依其契約。

第六十二條 專用鐵路經核准開放從事客貨運輸者，準用第五十九條至第六十一條之規定。

第六十三條 鐵路客貨運送之安全及保險辦法，由交通部定之。

## 第七章 附則

第六十四條 本法自公布日施行。

### 一、鐵道軍運條例

鐵道軍運條例，係於民國十九年六月三日經國民政府公布，同年十一月二十五日施行，曾於二十二

年十一月二十九日修正。本條例製訂公布已三十餘年，雖已不能適合當前事實需要，政府正在研訂新法草案，惟須經過立法程序，完成尙有一段時日，故目前軍運，仍以本條例爲依據。茲錄其重要條文如下：

**第一條** 凡各軍事機關各軍隊遇有軍事運輸（簡稱軍運），除單行軍人乘車得照軍人乘車條例，持用甲種軍照外，如有零星軍用品、餉項，應持用甲種運照，到站報運。凡運送軍隊及軍械、軍火、軍米暨整車軍用品，均須先期將左列各項，報由軍政部核准，以正式公文或印函，依照本條例，填用甲種或乙種軍照或運照，知照交通部飭局查照備運；但遇事機迫促，不及備文時，得先由陸軍署交通司用迅捷方法知照，一面仍由軍政部補送公文：

- 一、軍隊名稱、種類、人數或物品種類、數量。
- 二、上下車站站名。
- 三、需用車輛種類、數目（非整車不填）。
- 四、起運日期。
- 五、運用何種照。

**第二條** 凡京內及省區，遇有特別緊急事機，如已宣布戒嚴及剿匪、警耗等事，急需臨時調動軍隊，不及電軍政部報運者，應由各最高級軍事長官，一面用印函或印電，開明第一條所列各項，先期知照路局備運；並派員按照本條例所定應用之照，持赴火車站接洽開行，一面仍立即詳細電知軍政府及交通部查照。

**第三條** 各路車站除第一第二兩條有明文規定外，各項軍運，非奉有局轉部飭並查明品類、數目，與照面所填相符者，不得代運。

起止站點，如有變更，亦應由押運員報經軍政部函知交通部飭局辦理。

**第四條** 凡軍用車輛，無論如何不得附掛各路特別快車。其運送軍用品時，如重量或體積未滿二十噸者，不得掛用一車。非緊急軍用品，不得附掛旅客列車；但危險品雖係緊急，亦祇能附掛運貨列車。

**第六條** 軍用專車開行鐘點，及沿途更換機車、添水、加煤、會車所需時刻，均由路員訂定指揮，軍隊不得任意變更或干涉，致紊秩序而生危險。

**第七條** 列車長度、重量、行車時刻及裝卸時間，本有限制，均應由路員照章辦理，軍人絕對不得干涉，以防危險而保安全。

**第八條** 凡各路機車車輛車站及辦公處所暨電報電話等項軍隊不得佔用。

**第九條** 各項軍運所需之照，均由交通刊印，交由軍政部加蓋部印後，始由軍政部核發，其種類區別如左：

- 一、甲種軍照 即軍人乘車半價現款車照。
- 二、乙種軍照 即軍人乘車半價記帳車照。
- 三、甲種運照 即軍用運輸半價現款運照。
- 四、乙種運照 即軍用運輸半價記帳運照。

**第十八條** 凡適應甲乙種運照之軍用品，除經軍政交通兩部商妥，特別核准者外，雖係軍用亦應照普通商運收價。

第一類 戰時軍隊赴敵攜帶及由後方接濟之軍用品，並戰時軍隊換防攜帶之軍用品，其名目以第二類及第三類所列爲限。



第二類 各軍事機關、各軍隊平時所用左列物品：

槍炮子彈及附件、九龍袋、炸彈、軍用刀劍、劈刺器具、土木工作器具、已成之架橋材料、爆炸材料、火藥及其原料如兵工化學器材、防毒及消毒器材等，軍用飛機汽艇汽球及附屬品，發煙器，放射器、照像器及應用材料等，探照燈、望遠鏡，各項軍衣軍帽軍靴軍鞋及附屬品，老羊皮軍衣筒，各種手套、鑽土馬、靴鞋、風鏡及耳搨、被褥、枕頭、背包、軍毯、水壺、飯盒、乾糧袋、單拾帳棚及附屬品，帳棚燈、孔明燈、行軍炊具及附屬品，軍用騾馬大車、軍用各式騎鞍鞍鞍及附件，各種馬槽、料兜、軍用樂器，軍用大米、小米、麵粉、軍用紅糧、黑豆、麩子，軍用有線無線電機電話及附件，衛生器材（如醫療器械用具擔架床及藥用棉花沙布等），軍用汽車、軍用汽油機油、軍用谷草、軍用地圖、軍用測量儀器、軍用信鴿軍犬及附屬器材、軍用輕便鐵道材料及車輛暨附件。

第三類 各軍事機關各軍隊平時所用左列物品：

藥料（如藥用之丸、膏、水、粉等類）、製造軍用機器、軍用書籍餉項、海軍用煤（此項煤斤，適用甲種運照，「即半價現款」，由海軍部向軍政部領用，各行交通部轉飭路局撥車備運）

第二十條 甲種車照適合於左列各項：

- 一、單行軍人，身着軍服經行各路行車時適用之，但每張只准填寫一人。
- 二、平時軍人靈柩經由各路運送時適用之，應由站照收靈柩半價換票裝運，但以附屬有護照或印文者為憑。

第二十一條 乙種車照用於運送大宗軍隊，如因剿匪改編，臨時調遣等事，須掛車輛或開軍車時適用之，但每批至少須有五十人以上，並順經軍政部核准。

第二十二條 甲種運照適用於左列各項，但以附有軍政部護照者為限：

- 一、運送第二類零星軍用品，即重量或體積不滿二十噸車而按不滿整車之價報運車適用之。
- 二、運送第三類零星或整車軍用品者適用之。

第二十三條 乙種運照於運送第一類、第二類整車軍用品（即重量或體積滿二十噸車者）適用之。但須經軍政部核准。（如有剿匪、改編及臨時調遣等事，得由軍政部核准適用甲、乙兩種運照）

第三十二條 凡軍人有無票或越級乘車，及攜帶旅客或零擔貨物，以及強佔客位，干涉行車，毆辱路員等事，均應由各該管長官送交法庭依法懲處，並照章追繳票價、運費。

第三十三條 軍人假借乙種車照及甲、乙種運照，包括商貨，經各路、站查出，除將該軍人及商棧依法嚴懲外，如在未起運之先發覺者，即責成商人補繳運費，並照貨車運輸通則規定處罰之。如在中途或運到後發覺者，得由當地責令補交運費並照章加倍處罰。

### 三、鐵路行車規則

關於鐵路行車，自應有規定以資依據，鐵道部曾製訂有「鐵路行車規則」公布實施，並曾經交通部於民國三十六年五月修正公佈。但科學進步，日新月異，原有行車規則規定之鐵路行車設備及行車方法，與行車安全設施等，均不能適合時代要求，交通部依據鐵道法第十條「鐵路客貨運送機車車輛運行國內外聯運及附屬事業經營，應依交通部所定之規章辦理。」之規定，從新訂定「鐵道行車規則」，於民國五十年四月十四日公佈施行。並將原有之鐵路行車規則於同日廢止。

新頒之「鐵路行車規則」，都八章一百三十一條，舉凡規則主旨及用語釋義，路線及設備之規定，車輛及裝載限制，號誌號訊及標誌，與行車、閉塞、行車事變等等，無不規定甚詳。茲以此規則條文

甚長，且係行車專用，故不轉錄，詳該規則單行本。

#### 四、鐵路運送規則

鐵路客車及鐵路貨車運輸，交通部曾於民國三十二年七月同時公佈「中華民國鐵路客車運輸規則」及「中華民國鐵路貨車運輸規則」，均因時日過久，已不適用，乃明令廢止，於民國五十年三月二十日公佈「鐵路運送規則」，凡七章一二四條。茲將其重要條文摘錄如後：

##### 第一章 總則

第一條 鐵路運送規則依鐵路法第十條之規定之訂定。

第二條 國營、地方營、民營鐵路，及附帶辦理一般客貨運輸之專用鐵路，其客貨運送，除法令另有規定外，悉依本規則之規定。

第三條 鐵路應以安全、迅速、確實、便利，為運送之主旨，並使從業人員本此主旨，忠誠執行其職務。

第四條 旅客貨主及公眾，須接受有關從事人員職務上之嚮導。

第五條 運價、雜費及其他與運送有關之規章，及旅客列車時刻表等，均應經常備置於車站，俾供眾覽。

第六條 運價雜費應於實施前在有關車站公告之。

第九條 鐵路有左列情形者，不得拒絕運送或解除契約：

一、旅客或貨主遵守法令及有關鐵路運送之規定時。

二、旅客或貨主對於鐵路運送，並不要求特別責任或義務時。

三、運送上不違反法令規定，公共秩序或善良風俗時。

四、無天災事變不得已事由，阻得運送時。

五、旅客無傳染病、酗酒等，危害自己或他人及騷擾他人之虞時。

六、鐵路在運送上已有所需之設備時。

七、行李包裹及貨物之性質、重量、長度、體積或包裝，適於運送，並無危及他人或損及他人之虞時。

第十條 運價及運雜費，依鐵路運雜費表之規定。

第十一條 運價、雜費及其他為運送所需之費用，除另有規定外，概於承運時核收之。

第十二條 鐵路已收訖之運雜費，其退還請求權，及鐵路應核收之運雜費，其補收請求權，均自票據填發之日起，因一年間不行使而消滅。

第十五條 鐵路對運送上所用之度量衡，以公制為標準。

第十六條 鐵路所用之時刻，以中央天文機關所訂各時區之時刻為標準。

##### 第二章 旅客之運送

第十七條 旅客非持有乘車票，不得乘車，雖持有乘車票，亦限於列車內所標示之乘客人數有空額時，始能依序乘車。

第十九條 孩童六歲以上未滿十二歲者，按成人票價之半額計費。

未滿六歲之孩童，由旅客携同乘車時，免費運送，但每一旅客携同之孩童，其免費人數得酌加

限制。

對於持用減價乘車票之旅客，搭乘對號入座車之旅客，或特為所携免費孩童要求座位之旅客，及團體行動之孩童，得不依前項之規定。

孩童年齡有疑義時，以孩童標準高度為準。

第二十條 患傳染病人，非依傳染病人運送辦法之規定，不准其乘車。

前項傳染病運送辦法另定之。

第二十一條 老、幼、殘廢、重病、瘋癲、精神病等需要護送之旅客，而無護送人時，得拒絕其乘車。前項護送人，須持有相當之乘車票。

第二十二條 旅客得照乘車票所載之乘車方向，在其有效區間內之任何區間乘車。

在有效區間內，由中途站上車時，其乘車票限於前程之區間為有效，但違反本規則第九條第一項第一款第三款之規定，經鐵路解除契約請旅客下車時，則其乘車票之前程區間為無效。乘車票有效期間，依鐵路發售各種車票之規定。

第二十四條 旅客在乘車票有效期間內，除另有限制外，得中途下車。

在有效期間內中途下車時，其乘車票限於前程之區間為有效。

第二十六條 記名乘車票及特定旅客之不記名乘車票，概不得轉讓他人使用，其他客票，一經剪札，或已持用乘車者亦同。

第二十七條 旅客因鐵路之請求，查驗乘車票時，應提供查驗。

乘車票用畢或已失去效力時，應即交還鐵路。拒絕交驗或交回者，視作無票。

第二十八條 旅客無票乘車，或持用失效乘車票或越站乘車時，鐵路除補收已乘區間相當票價及雜

費外，並照所補票價加收五成以下之補票加重金。但預經鐵路認可者，得免收加重金。

前項情事，如對上車站、等級等事項不明時，除當時能以證明者外，其上車站不明者，按該列車之始發站起算，其乘車等級不明者，按該列車之最高等級計算。

第二十九條 旅客對於前條規定之票價及補票加重金，不能立即支付時，鐵路得令其下車，並要求提供相當擔保。

第三十條 旅客遇左列情事，得於乘車票有效期間內，交還車票，請求退還票價及雜費：

- 一、乘車票未經使用，且未經剪札時。
- 二、無相當等級座位而中止旅行，或改乘較低等級之列車或座位時。
- 三、因列車全程或部份停駛，或顯著之遲延而中止旅行時。
- 四、因疾病等不得已情事而中止旅行時。

前項退票價，雜費之計算及手續費之核收，依鐵路之規定。

第三十一條 遇有前條第三款情事，鐵路應依旅客之請求，按另訂之規定，免費運回原起程站，或延長其乘車票之有效期間。

第三十二條 旅客不得將危險品、靈柩或屍體、動物及對旅客鐵路或公眾有危害或騷擾之虞之物品，携入車內。

旅客違反前項規定時，由鐵路另訂辦法處理之，並核收相當運費及加重金。

本規則第四十八條之規定，於旅客有違反本條第一項規定之嫌疑時準用之。

第三十四條 應歸責於旅客之事由，致鐵路之設備或車輛喪失毀損時，旅客應負賠償責任。

旅客因違反本規則第三十二條第一項之規定，致鐵路或其他旅客蒙受損害時亦同。

旅客不能即時清償前項之賠款時，鐵路得要求提供相當之擔保。

### 第三章 行李、包裹、貨物運送

#### 第一節 通則

第三十六條 運送契約，因鐵路承諾運送，並接受其行李、包裹、或貨物而成立。

第三十七條 旅客或託運人，應按行李、包裹、貨物之種類、性質、重量、或運送距離等情形，施以適於運送之包裝，並拴繫記有發到站名、託運人及受貨人姓名，以及其他鐵路認為運送上必要事項之標籤，但對行李標籤，鐵路如另有規定時，應從其規定。

第三十八條 旅客或託運人得於託運行李、包裹或貨物之當時，申報遇有喪失、毀損或遲延交付時要求賠償之款額。

鐵路按申請之要償額，核收另定之報值費，第一項之要償額，如超過行李、包裹或貨物交付期間屆滿日到達地市價與因未交付而使旅客或貨主蒙受其他損失之合計額時，該超過部份之要償額作為無效，鐵路超收之報值費，亦不予退還。

第三十九條 左列物品為貴重品：

- 一、金幣，銀幣，紙幣，印花稅票，郵票，公債票，股票，債券，禮券等有價證券。
- 二、金，銀，白金等貴金屬及其製品，鎢等稀金屬及其製品。
- 三、琥珀，珍珠，金鑽石，紅玉，翡翠，綠柱石等寶玉類及其製品。
- 四、象牙玳瑁，珊瑚及其製品。

五、美術品及古董。

非貴重品與貴重品混合包裝時視同貴重品。

第四十條 行李、包裹、貨物之交付期間，依左列期間合併計算：

一、起運期間：行李、包裹及隨行包裹為承運之當日，貨物為承運之當日或翌日，但委託運前保管之貨物，則為實際能起運之當日或翌日。

二、輸送期間：照計算里程，按左列標準計算：

(1) 行李、包裹及隨行包裹，每四百公里或不滿四百公里為一日。

(2) 貨物，每一百六十公里或不滿一百六十公里為一日。

三、接送期間：接取或送交各為一日，但以辦理接取或送交者為限。

因天災事變，託運人請求變更運輸，或因不應歸責於鐵路之事由而遲延之日數，應加算於交付期間內，其不滿一日者作為一日計算。

依前二項規定計算之交付期間，如於屆滿後鐵路已作交付之準備並已發出貨到通知者，自發出通知之日起，其遲延之期間，除應歸咎於鐵路者外，應視為未超過交付期間。

第四十一條 運送契約，因行李、包裹、貨物之交付，喪失等事由，致鐵路失去其佔有而終了。

受貨人或提貨單持有人自行卸車之貨物，應以卸車終了之時間，視同交付之時間。

委託到後寄託之貨物，應以貨物進入之時間，視同交付之時間。但依法令規定，鐵路對於貨物運送上所有之擔保權，及受貨人或提貨單持有人，在提取貨物時所有之損害賠償權，均保留至貨物出倉時。

第四十二條 行李、包裹或貨物之交付請求權，自交付期間屆滿之日（遲延交付時自發出貨到通知

之日)起，因一年間不行使而消滅。

代收貨價支付請求權，自發出代收貨價收訖通知之日起，因一年間不行使而消滅。

第四十四條 不能確知領取權利人之行李、包裹、貨物，鐵路應公告招領。自公告之日起，經過一年仍不能確知該權利人時，由鐵路取得其所有權。

## 第二節 行李運送

第四十五條 旅客得將其旅行必需之物品，作為行李託運，但火藥類及其他危險、腐臭、令人厭惡等鐵路認為不適於按行李運送之物品，不得作行李託運。

鐵路對旅客託運之行李，得限制其種類、件數、重量及體積。

特種列車，經交通部認可者，得不辦理行李運送。

第四十六條 鐵路對於旅客託運之行李，其免費重量依鐵路之規定。

以孩童票託運行李，其免費重量得由鐵路另行酌定之。

第四十七條 旅行託運行李，必須持憑乘車票。

鐵路承運行李，應對旅客交付行李票。

第四十八條 旅客託運之行李，鐵路認為有混雜不規則第四十五條第一項但書所定物品之疑問時，得要求旅客將其內容明白申報，必要時並得隨時查驗之。

鐵路查驗行李時，除不得已事由外，應會同旅客行之。

查驗結果，如發現有違反本規則第四十五條第一項但書之規定時，其因查驗所需之費用及所生之損害，概歸旅客負擔。

第五十一條 行李在到達站憑行李票交付之，但經旅客請求，而於處理上無妨碍時，亦得在中途站交付之。

旅客不能提交行李票而欲領取行李時，鐵路應取得足以證明其領取權利或相當擔保後交付之。

第五十二條 旅客在行李運抵到達站之翌日，仍未領取時，鐵路對其以後之日數，核收鐵路規定之保管費。

第五十三條 行李到達後，經過十日仍不領取時，鐵路應對旅客發送領取之催告。

行李到達後，經過六個月仍不領取或其價值不足抵償保管費及其他費用時，鐵路得酌情變賣之。

行李有易於腐壞之性質者，鐵路得於到達後經過四十八小時變賣之。

變賣所得之款額，除抵償保管費及其他必需費用外，餘款仍代為保管。

行李為變賣而轉送他站，在未變賣以前，旅客得照付轉送及返送費用請求交付。

第五十四條 依本規則第三十條之規定，辦理退還票價雜費，或依三十一條之規定，辦理免費運回時，鐵路對其託運之行李亦得退還運雜費或免費運回。

第五十五條 本規則第六十三條，第八十二條及第一〇二條之規定，對於行李運送準用之。

第五十七條 作為包裹運送之物品，以適於行李車運送者為限，但火藥類或其他危險腐臭令人厭惡及包裝不固等，鐵路認為不適於按包裹運送之物品，不得作為包裹運送。

第五十九條 鐵路承運包裹，應對託運人交付包裹票或依託運人之請求交付提貨單。

第六十一條 託運人託運包裹申報之品名，性質等有關計算雜費之事項與事實不符，致應付運雜費發生不足時，鐵路除補收不足之運雜費外，並照補收之數核收四倍以下之漏費加重金。

前項包裹如為危險品時，則鐵路除照前項辦理外，並按該危險品連包裝之重量，每公斤核收五圓之危險品加重金。

因前項情事，致鐵路蒙受損害時，貨主並應負賠償之責。

第六十三條 包裹在到達站憑包裹票或簽證交付之；送交之包裹，在託運人指定之送交地點憑簽證交付之。

發行提貨單之包裹，在到達站收回提貨單交付之。

#### 第四節 貨物運送

##### 第一款 承運

第六十七條 託運貨物時，須填具託運單或託運申請書，向起運站託運之。但託運人自行裝車之貨物、靈柩或屍體，動物及鐵路特別指定之貨物，須先提出託運單或託運申請書，俟接到鐵路通知時，再行提出貨物。

運送上需要官署或其他機關許可或證明之貨物，須先交驗或提出有關證件。

第六十九條 託運人在託運單或託運申請書上記載之事項，當對鐵路負責。

第七十一條 貨物依託運先後之順序承運之。但運送上有正當事由或公益上有必要時不在此限。

第七十二條 鐵路承運貨物，應對託運人交付貨物運送通知書，但依託運人之請求得交付提貨單。

第七十五條 託運人得於託運貨物時，委託鐵路代收貨價，但經請求發行提貨單之貨物；靈柩或屍體，動物及鐵路認為不適於辦理代收貨價貨物，不受理委託。

鐵路管理前項委託時，應對託運人交付代收貨價領款憑證。

辦理代收貨價之車站及代收貨價之手續費，依鐵路之規定。

第八十條 鐵路對於貨物之內容、重量、件數與託運單之記載有疑問時，得隨時查驗之。貨物內容之查驗，除不得已事由外，應會同貨主行之。

查驗結果，如與託運單記載不符時，其因查驗所需之費用，及所生之損害，均由託運人負擔。

第八十一條 託運單所載之品名、性質、數量，以及計算運費雜費必要之事項，與事實不符，致應收運費發生不足時，鐵路應按差額核收四倍以下之漏費加重金。但由鐵路裝車之貨物，及在託運時曾為現狀證明之貨物，其數量不符時不在此限。託運人如將火類藥或其他危險品，不據實報明，而以他種物品名稱託運時，鐵路除按前項規定辦理外，如遭受損害，貨主應負賠償之責。

第八十三條 託運人託運火藥類、靈柩或屍體、動物或在運送上需要隨車照料之貨物，應派押運人。託運人派人押運時，應照付鐵路規定之押運費。

第八十五條 託運人停止託運本規則第六十七條第一項但書規定之貨物時，鐵路應核收因運送準備所需之費用，及貨車準備終了後之貨車留置費。

第八十六條 託運人經鐵路之認可，得在託運前將貨物囤存於鐵路站場之內，自行負責。鐵路對於囤存之貨物，截至託運之時止，得核收規定之貨物囤存費。

託運人因囤存貨物而損及鐵路設備或他人之物時，應負賠償責任。

囤存貨物有腐壞變質之虞或鐵路認有必要時，得限定時日促其託運或搬出。如未在指定期內託運或搬出時，鐵路應視其必要，得為變賣、寄託、變更囤存地點，或其他適當之處置。

本規則第一〇一條之規定，對於前項情事準用之。

## 第二款 運送

第八十七條 貨物按承運之順序運送之，但公益上有必要或運送上有正當理由時不在此限。

第九十條 貨主裝卸之貨物，鐵路應通知貨主須於規定時間內裝卸完畢，如不在規定時間內裝卸完畢，鐵路對其超過之時間，核收貨車留置費，必要時並得撤消運送準備，或逕代卸車。前項撤消運送準備或逕代卸車所需之費用，由貨主負擔。

第九十一條 託運人或提貨單持有人，得就其交運之貨物，申請取消託運，停止運送，停止交付，變更到達站，變更受貨人，或運回起運站等變更；但貨物已運抵到達站並經受貨人請求交付時，或對一部份貨物申請變更時，鐵路得不予受理。因天災事變等不得已事由，不能實施變更時或有妨礙鐵路貨物運送之虞時，亦得拒絕前項之變更。

第九十三條 鐵路因天災事變等不得已事由，不能開始或繼續運送時，應即通知託運人，並指定相當期間要求託運人申請變更，但認為等候託運人申請變更而有擴大貨物損害之虞時，鐵路亦得將貨物變賣或為其他適當之處置。

鐵路對於在前項指定期間內，申請變更者，應免收變更手續費。

超過第一項之指定期間尚未申請變更時，其超過之時間，鐵路得核收保管費，並得以貨主之負擔逕代卸車。

本規則第一〇一條之規定對於本條第一項但書規定準用之。

## 第三款 交付

第九十四條 非辦理送交之貨物運抵到達站時，鐵路對受貨人應發貨到通知。

委託到後寄託之貨物，運抵到達站進倉時，鐵路對受貨人應發貨物進倉通知。

第九十五條 鐵路發出貨到通知，受貨人或提貨單持有人，應於鐵路規定時間內領取之，如不在規定時間內領取，鐵路對其超過之時間，得核收保管費。火藥類、靈柩或屍體，如不在規定時間內領取時，鐵路得以貨主之負擔，作適當之處置。

第九十九條 受貨人得於領取貨物時，就其貨物之件數、重量、長度或體積，請求現狀證明。亦得於領取貨物後六個月以內，向到達站請求貨物交付日期之證明。但因鐵路設備，貨物性質，及其他不得已事由，不能證明，不在此限。

前項證明，受貨人應照鐵路規定之證明手續費，及因證明所生之其他費用。

第一〇〇條 因受貨人不明或其他事由，不能交付貨物時，鐵路應指定相當期間，要求託運人申請變更。

發出貨到通知後，經過一個月尚未領取，或未在指定期間內申請變更時，鐵路認為必要時，得以貨主之負擔，變更保管場所。經過六個月後仍未領取或未申請變更時，鐵路得逕行變賣，寄託倉庫或其他適當之處置。但因貨物之性質價格，認為不適於保管時，雖在六個月以內，亦得變賣之。

第一〇一條 依前條規定將貨物變賣或為其他處分時，鐵路應即通知託運人。

鐵路以變賣所得之價款，清償未付之運雜等費，及因變賣所生之費用，如有剩餘，則退還託運

人或提貨單持有人，不足時向貨主補收之。

第一〇二條 鐵路所收之運雜費或其他費用，如因誤算或其他事由而有溢收時，應即退交款人，不足時則向貨主補收之。

貨物全部喪失，鐵路應退還運雜等費之全額，一部份喪失時，則扣除餘存部份應得之運雜等費，退還其餘額。但喪失之原因，如經證明係由於貨物之性質，包裝不固等應歸責於貨主之事由所發生者，不在此限。

第一〇三條 受貨人或提貨單持有人，對於鐵路已交付之貨物，應迅速搬出站場。

未將貨物搬出時，鐵路對其交付後之時間，核收規定之囤存費。

囤存之貨物，如有損及鐵路或他人他物時，貨主應負賠償之責。

對於囤存貨物，鐵路已發領取催告，而仍未於指定期間內搬出時，鐵路亦得以貨主之負擔，予以變賣、寄託、變更囤存場所，或為其他適當之處置。

本規則第一〇一條之規定，對於依前項規定變賣時準用之。

#### 第四章 鐵路責任

第一〇四條 鐵路對於行李、包裹、貨物（以下簡稱貨件），自承運時起至交付時止，在此期間內負有喪失毀損等損害賠償責任。但其損害係由於天災事變，貨件性質，包裝不固，貨主過失等不應歸責於鐵路之事由所發生者，不在此限。

第一〇五條 鐵路在經過本規則第四十條所定之交付期間後交付貨件時，為遲延交付，應負本規則第一一三條所定之損害賠償責任。

如鐵路已為交付之準備，且對應發貨到通知者已經發出時，雖在交付期間屆滿後交付貨件，應視為未超過交付期間。但因應歸責於鐵路之事由所遲延之期間，不在此限。

第一〇六條 鐵路對於行李票、包裹票、貨票或提貨單之記載，負有責任；但對貨件之內容、性質，及託運人自行裝車貨物之數量，除依本規則第七十九條之規定，由鐵路證明數量者外，不在此限。

第一〇七條 左列物品以他種物品名稱託運時，鐵路不負各該物品運送上之一切責任，危險品不依規定之包裝託運時亦同：

一、違禁品。

二、靈柩或屍體。

三、槍炮。

四、危險品。

第一一〇條 旅客或貨主領取貨件，發現喪失毀損或遲延交付等，不為損害賠償請求之保留時，鐵路之責任即時消滅，但不能即時發現之喪失或毀損，而證明非為旅客或貨主領取後所發生，但在領取後十日以內申請者不在此限。

第一一一條 申報要價額之貨件如全部喪失時，以要價額為其損害賠償額，如一部份喪失或毀損時，則為依貨件交付日（遲延交付時為交付期間屆滿日）在到達地同一種類同一品質者之市價，按損失部份比例計算之成數，乘其要價額所得之額。但鐵路能證明旅客或貨主所受之一切損害額未達本條所定之數額時，依其實際損害賠償之。

未申報要價額之貨件，除本規則有特別規定者外，全部喪失時，依交付期間屆滿日，一部喪失



或毀損時，依貨件交付日（遲延交付時為交付期間屆滿日）到達地之同一種類，同一品質者之市價定其損害賠償額，依本規則第一〇二條第二項之規定，已退還或未核收之運雜費及其他費用，由前二項之賠償額中扣除之。

第一一二條 對於申報要價額之行李及動物，因喪失毀損所生之損害，鐵路負限額以內之賠償責任，其賠償限額由鐵路定之，暫時寄存品亦同。

第一一三條 申報要價額之貨件，如旅客或貨主能證明其因遲延交付所生之損害額時，以要價金額為全部損害之賠償限額；不能證明時，以運費額為賠償限額。按遲交之日數，每遲延一日，為運費額百分之十。

未申報要價額之貨件，如旅客或貨主能證明其因遲延交付所生之損害額時，以運費額為全部損害之賠償限額；不能證明時，以運費額二分之一為賠償限額。按遲交之日數，每遲延一日為運費額百分之五。

前二項之貨件，如有接取費或送交費時，亦併入運費額內計算。

第一項及第二項中不能證明之損害賠償額，如為貨件之一部份遲延交付，或遲延交付之日數各異時，則依遲交之各部份，按其在一批中應負擔之運費額比例計算之。

第一一四條 損害賠償請求權利人，在行李為旅客；包裹及貨件，在運到後未經受人請求交付以前，為託運人；請求交付以後為受貨人；發行提貨單者，為提貨單持有人。

請求損害賠償時，應填具損害賠償申請書並檢附一切有關證件。

第一一五條 交付期間屆滿後，因應歸責於鐵路之事由，經過一個月，仍不能將貨件交付時，旅客或貨主得視同喪失，請求賠償。

第一一六條 旅客或貨主於領取喪失貨件賠償金時，得申請保留喪失原物發現後之交付。申請保留，應以書面為之。

旅客或貨主，依第一項規定申請保留時，得請求鐵路為之證明。

第一一七條 在請求貨件喪失損害賠償以後發現原物，且能交付時，鐵路應速通知賠償請求人，但賠償金支付以後，則僅對曾依前條申請保留之旅客或貨主通知之。

申請保留人接到前項通知後，以一個月為限，得向到達站或請求免費運至任何指定站，交還賠償金及鐵路運雜費，領回原物。

第一一八條 因貨件喪失毀損，或遲延交付所生之損害賠償請求權，自交付貨件之日（喪失時為交付期間屆滿之日）起，因一年間不行使而消滅。

## 第五章 公共安全及站車秩序

第一一九條 旅客或公眾，有左列妨碍公共安全，站車秩序，善良風俗，或其他違背法令之行為者，應予勸導，制止或交警處理之：

一、拒絕交付票價者。

二、在列車行駛中上下車者。

三、在列車行駛中開啓側面車門者。

四、坐立非供旅客乘用之處所者。

五、在車站或其他鐵路地區內禁止吸煙之處所吸煙者。

六、未得鐵路許可擅在車內或車站等鐵路地區內，向旅客或公眾募捐，兜售散發物品，演說或

誘騙等行爲者。

- 七、擅入車站及其他鐵路禁止進入之地區內者。
- 八、在鐵路線內或軌道上堆放石子或其他障碍物者。
- 九、疏縱小孩在鐵路線上嬉戲者。
- 十、在接近鐵路線兩旁或鐵路線上行走、逗留或放牧牲畜者。
- 十一、在專供火車通行之橋樑隧道內行走或逗留者。
- 十二、投擊鐵路通訊線路或設備者。
- 十三、向列車投擲碎石等物者。
- 十四、其他有擾亂站車秩序之行爲者。

有前項第一款及第三款至第八款行爲者，並得遣之下車，或令退出鐵路地區以外，如未交付票價者，予以追補，已交票者不予退還。

第一二〇條 旅客貨主或公眾有左列行爲之一者，應予交警依法究辦：

- 一、傳染病人不依本規則第二十條規定乘車者。
- 二、以強暴脅迫之舉動，妨害路員執行職務者。
- 三、在車站及其他鐵路地區內鳴槍者。
- 四、塗抹、毀棄車輛、車站及其他鐵路地區內之標誌、公告等，以及使燈火熄滅或失去效用者。
- 五、塗抹改變毀棄號誌機者。
- 六、濫用列車警報機者。

七、違反法令規定託運火藥類及其他爆炸性之危險品者，或將危險品報爲其他貨物，或私自帶入車內者。

八、其他有違警違法之行爲者。

有前項第一款情事，令其在中途站下車，已付票價不予退還，有第七款情事時，並應照本規則第八十一條第二項之規定辦理。

第一二二條 如有破壞鐵路設備、器材，或危害運送安全之行爲者，依刑法及交通事業設備器材防護條例之規定究辦。

## 第六章 非常措施

一二三條 戰時或非常時期，在運送上有必要時鐵路得實施左列各款之非常措施。

一、得不依照本規則第六條、第十九條第一項及第二項、第二十條第一項第二款、第四十五條第一項之規定辦理，並不依本規則第二十二條第一項所定乘車票有效區間之規定，而另作新規定。

二、得指定貨物之乘運日時，並要求託運人在託運前，先將託運貨名、數量，及到站名，報明登記。

三、得將本規則第四十條行李包裹或貨物之交付期間，分別起運、輸送，及接運期間，延至二倍以內。

前項各款之非常措施，應呈准交通部方得實施。

## 第七章 附則

第一二三條 旅客運送實施細則，貨物運送實施細則，由各鐵路擬訂報請交通部核定。

## 五、鐵路會計則例

我國初期創辦鐵路，凡由國庫撥款興修者，皆沿用我國普通所習用之收付記帳辦法。項目既零亂，簿冊更多缺略。至於借用外資修築之路，則因合同條款關係，掌管會計事務多為外人，一切帳簿組織，科目分類，收支手續，及統計報告等，均依從債權國之習慣，借英款者襲用英國制度，借法比款者又以法比習慣為楷模，以致會計名目紛歧，組織亦各不相伴。當時政府對各路之稽核，亦多循普通機關報銷辦法，每年填造四柱清冊，照例核銷。前清光緒三十一年（一九〇五）始改用月報。此種記帳方法，帳目格式紛雜紊亂，管理得失無從比較，成績優劣亦難稽考，欲求國營事業健全，非急切整理會計使能成爲一種優良制度不可，總理於民國二年發表國民黨政見宣言中，對於興辦國有交通事業，實力主整理鐵路會計，謂：「中國鐵路會計，弊竇叢生，欲盡蠲諸弊，宜使鐵路會計機關獨立，嚴立預算決算，並興辦交通銀行」，喚醒當局及國人注意。是年交通部有統一鐵路會計委員會之組織，就整理會計方面研究改善。其後十一年七月一日起實行材料會計則例，而統一鐵路會計委員會改爲常設機構，以備監督統一會計之實施，對於原有各種則例時加修訂，並增訂新則例，頒布全國各路一律施行。

國民政府成立後，民國二十年設立主計處，實施新式會計制度，交通事業之經營屬於政府之特種基金會計範圍，特別會計之名稱遂不存在，會計機關獨立亦得以實現。

民國四十年，政府因以往所訂有關鐵路會計各種法規，不能適應環境及時代進步之要求，乃研訂「鐵路會計則例」於民國四十一年一月一日公佈施行，該則例條文繁多，不擬備錄，請參閱其單行本。

## 六、專用鐵路立案執照發給規則

專用鐵路立案執照發給規則，係於民國二十八年六月二十五日，由交通部明令公佈，茲錄其條文如後：

第一條 專用鐵路立案執照之發給，依本規則辦理之。

第二條 凡興建專用鐵路申請立案，應依鐵路法第三十二條暨地方營民營及未用鐵路監督實施辦法第五十四條之規定，連同各款書類圖說，向本部申請核准後，發給專用鐵路立案執照。

第三條 專用鐵路立案執照，應填載左列各款，其格式依附表之規定。

- 一、申請立案事業機關或公司之名稱。
- 二、建築理由。
- 三、用途。
- 四、路線起訖及經過重要地名。
- 五、里程。
- 六、軌距。
- 七、行車動力之種類。
- 八、所營事業之投資總額。
- 九、鐵路建築費總額。
- 十、所營事業立案註冊之機關及日期。
- 十一、鐵路負責人姓名。

- 十二、預定開工竣工期限。
- 十三、立案附加條件。
- 十四、呈請立案日期。
- 十五、其他重要事項。

第四條 申請發給專用鐵路立案執照，應繳納執照費銀圓貳百元，並照印花稅法規定購貼印花。

第五條 專用鐵路立案後，有左列情事之一者，經申請本部核准，得換發或補發執照。

- 一、所有權之移轉或以管理權委託於他人。
- 二、延長縮短更改路線或變更工程計劃書所記載之重要事項；（但合於上項監督實施辦法第六十一條及第六十二條所指之側線，及具有定期性遷移之支線之延長，縮短，或更改路線者不在此限）。
- 三、立案執照毀損或滅失。

第六條 申請換發或補發專用鐵路立案執照，應繳納換照費銀圓貳百元，申請換發執照，應將原領執照，同時繳銷。

第七條 申請立案事業機關，或公司撤銷解散或停辦者，應繳銷立案執照。

第八條 專用鐵路立案後已逾開工時期尚未開工，或已逾竣工時期尚未竣工，亦未聲敘緣由申請本部核准者，應撤銷立案執照。

第九條 本規則自公布之日施行。

### 七、鐵路經營附屬事業規則

鐵路除辦理旅客及行李包裹貨物運送外，尚須辦理有關鐵路運輸之附屬事業；如碼頭及輪渡運輸，

汽車接轉運輸，接送報關及倉儲，所需工具器材之修理與製造，以及有關培養繁榮鐵路運輸所必需之其他事業——貨運服務、餐膳旅館及導遊業務等。交通部曾於民國三十二年一月二十一日頒布「鐵路附屬事業經營通則」，因時移勢異，該項通則，已不盡適用，乃於民國四十九年七月七日公佈「鐵路經營附屬事業規則」，茲將其條文錄後：

第一條 鐵路經營附屬事業規則，依鐵路法第十條之規定訂定之。

第二條 鐵路經營附屬事業之範圍，依鐵路法第二十二條之規定，該條第五款所指之附屬事業，如服務旅客之餐膳旅館及導遊業務均屬之。

第三條 鐵路經營附屬事業，應備具左列各款事項呈請交通部核准後方得經營。

- 一、經營事業之種類。
- 二、經營計劃。
- 三、資金總額及款項來源。
- 四、損益估計表。
- 五、組織簡章。

前項第一款之經營事業，如與其他機關管轄有關者，應呈由交通部會商有關機關核准之。

第四條 交通部審核鐵路經營附屬事業，應以左列各款為準則。

- 一、有助於鐵路運輸及建設工程之需要者。
- 二、有足夠經營之資金者。
- 三、確能增進公眾之便利者。

第五條 鐵路附屬事業，經呈請交通部之核准，得由其他機構或國民經營之，但應受該路局之指揮

監督。

第六條 鐵路經營附屬事業，如因資金缺乏，經呈請交通部之核准，得由其他機構或國民投資，其投資率及盈餘分配，由雙方協議定之。

第七條 鐵路經營之附屬事業，其產品在供給本身需要之外，並得供給社會需要。

第八條 鐵路經營附屬事業之會計，應完全獨立。

第九條 鐵路經營附屬事業之員工，其任用薪給管理服務考核獎懲福利等，得參照交通事業人員及鐵路一般章則規定辦理。

第十條 本規則自公布日施行。

## 八、地方營民營及專用鐵路監督實施辦法

我國鐵路，係採國營地方營及民營政策。我國幅員廣大地域遼闊，將來全國鐵路之興建，須公營民營同時進行，始能爭取時效，惟建築必有其標準，營運必有其章則，而上級監督指導亦必有其法制，始能相互配合進行。爲此，交通部曾於民國四十八年四月二十四日，訂定「地方營民營及專用鐵路監督實施辦法」，明令公佈施行。

本辦法，計四章六十九條，舉凡交通部對地方營民營及專用鐵路之監督事項，全國鐵路網之配合，機車車輛之運行，國內外之聯運，以及附屬事業之經營，均訂有準則可資依據。至地方營民營鐵路之立案條件，工程標準及工程進度，與乎行車及客貨運業務，監察執行辦法，均有詳細規定。至若專用鐵路之興築，須具備各種條件，報經交通部審核認爲合格，依照核定定期限開工竣工，其鐵路建設工程及行車保安設施，應依照交通部所頒建築規則，行車規程，及技術標準規範之規定。

本辦法條文甚長，不擬轉錄全文，請參閱該辦法單行本。

## 九、海關檢查客貨辦法

海關檢查鐵路客貨辦法，係民國三十七年六月十九日 總統令公佈施行。共五章二十條，茲錄其全文如後：

### 一、總則

第一條 海關對於鐵路運送行李包裹，及貨物之檢查，依本辦法之規定。

第二條 海關得酌量運輸情形，在各鐵路大站，設關檢查，辦理征免事務，但一切手續，務求簡捷，以便商旅，而免防碍鐵路業務。

第三條 海關對於行李包裹及貨物之檢查，以在其起運站或到達站辦理爲原則。

第四條 遇有其他機關，在同一車站檢查旅客行李時，應與海關在同一地點，同時辦理。

### 二、車站檢查

第五條 旅客自帶之行李或物品，於車站出入口處檢查之。

第六條 運出行李在起運站，於過磅前檢查之。

第七條 運出包裹及貨運物，在起運站由貨主先向海關申請託運單，經海關簽印及編號後，鐵路始予承運。

第八條 運進行李在到達站，於車站辦清提取手續後檢查之。

第九條 運進包裹及貨物，海關於車站辦清提取手續後檢查之。

第十條 上項行李包裹及貨物之票據，海關於必要時，得向鐵路索閱，以資核對。

### 三、國境檢查

第十一條 通過國境旅客，自帶之行李及物品，得由海關派員隨車檢查，其隨車檢查地段，應由海關與鐵路視實際需要情形商定。

第十二條 通過國境出口之行李、包裹及貨物，應在起運站報關查驗。其起運站未設海關者，得在邊境車站辦理驗收手續。

第十三條 通過國境進口之行李、包裹及貨物，應在邊境車站，由海關查驗加封。俟運抵到達站後，再由海關辦理驗證手續，其到達站未設海關者，在邊境車站辦理驗證手續。

第十四條 上項通過國境之行李、包裹及貨物，應由鐵路邊境車站，造具車輛載貨清單，以備海關核驗，海關於必要時，得索閱票據。

### 四、其他事項

第十五條 海關關員執行職務時，須穿着制服，佩帶證章，其隨車檢查人員，應由鐵路按照檢查地段發給乘車證，以便乘車，並隨帶黏貼相片之服務證，以便查驗。

第十六條 海關如須查驗鐵路機車，公務運輸車，及行李、包裹、貨物存置地點時，須通知鐵路派員會同辦理。

第十七條 鐵路應儘量設法於車站內，撥給適宜辦公處所，以供關員執行職務。

第十八條 海關查獲或經鐵路員工協助查獲之私貨，由海關負責處理，照章發給獎金。

### 五、附則

第十九條 本辦法施行地區，另以命令定之。

第二十條 本辦法自公布日施行。

## 第二節 交通動員法令

交通動員係經濟動員之一環，國家為遂行戰事，不得不實施動員。交通是實業之母，財富之脈，國防之本，平時經濟之開發，政令之推行，文化之傳佈，以及便利人民等等，負有重大使命，戰時更需配合其他方面，充分支援軍事上之需求，以爭取戰爭勝利為目的。現代化戰爭，既非以武力為主之戰爭，則此種戰爭，乃為傾注全國人力、物力、財力於戰爭之總體戰，勢必形成長期大量的消耗戰爭，而交通所負之任務，自將倍加艱鉅，故在戰備之初，必須增強力量，但欲增強力量，由於戰時不免受人力、物力、財力，或時間等等限制，因此在未能有充分整備情況之下，惟有在減少消耗與提高效率二種方法上，力求適應，不過如何減少消耗及提高效率，就須靠組織靠運用。急其所當急，節其所當節，統籌策劃，妥善調配，使所有之力量，一方面能配合軍事，支援作戰，另一方面能維持民生必需，安定後方，凡此端賴於戰前作有計劃之動員整備，俾於戰時發揮其最大之效能，因之所設交通動員，係就運輸與通訊兩大部門，不論公營或民營，及潛在民間之一切力量，加以精確調查，並加強整備，按動員需要，予以通盤運用，以達成支持軍事及維持民生必需之目的。

交通動員之意義，有如上述，惟動員勢必有非常之措施，受更經常之體制，以及影響人民之自由權

利，不能不有可循之軌範，以免形成濫權或專橫恣睢之流弊，故有動員法令之頒佈，賦予政府充分之權能，以便發揮其動員效能。茲將交通動員有關鐵路之重要法令規章，錄列如後，俾供參考：

## 一、動員時期交通管理辦法

國家總動員時期，為配合軍事需要，加強交通動員管理，行政院依據國家總動員法有關條款之規定，特訂定本辦法，於民國四十六年五月二十九日公布。茲將條文錄後：

### 第一章 總則

第一條 國家總動員時期，為配合軍事需要，加強交通人員管理，特依據國家總動員法第九條第十條第十一條第十二條及第十三條之規定，訂定動員時期交通人員管理辦法（以下簡稱本辦法）。

第二條 動員時期交通人員之登記、管制、征調、獎懲與撫恤，除法令另有規定外，依本辦法之規定。

第三條 動員時期交通人員之管理，以交通部為主管機關，必要時應與其他有關機關會商辦理之。

第四條 本辦法所稱之交通人員，係指交通行政及鐵路、公路、郵政、電信、水運、港務、民航、氣象、打撈各業之現職，非現職及無職員工暨與各業有關之碼頭工人搬運工人及其他雇工。

### 第二章 登記

第五條 現職交通人員，由其服務機關分類造具名冊送主管機關查核，視同登記；非現職及無職交

通人員，均應依照「交通部儲備登記交通專業人員辦法」之規定，向各有關專業機關辦理登記；與各業有關之碼頭工人搬運工人及其他雇工，由各該有關機關辦理登記。

前項非現職及無職交通人員，應發給登記手冊，以為登記之憑證。

第六條 凡領有登記手冊之交通人員，應由承辦登記機關，按其居住區域，以三人至十一人，劃編小組，每組指定組長一人聯絡之，並表報人事動態。

### 第三章 管制

第七條 主管機關對各交通專業之設置擴展緊縮裁併，必要時均得依動員業務需要，加以限制；對現職交通人員，並得為左列之措施：

- 一、緊縮人員名額。
- 二、延長工作時間。
- 三、增加工作能量。
- 四、改調適任工作。

第八條 現職交通人員，除其轉業、退職、受雇、解雇，得由主管機關加以限制外，並嚴禁有左列之情事：

- 一、棄職潛逃。
- 二、擅離職守。
- 三、洩漏機密。
- 四、貽誤事機。

- 五、違抗命令。
- 六、怠忽工作。
- 七、藉故請假。

第九條 現職交通人員之待遇，應照規定標準，其在戰地服務者，得層呈行政院核准提高其待遇，並安頓其眷屬，對於碼頭工人搬運工人及其他雇工，並得實施保障工資，其實施細則，由有關各業另定之。

第十條 交通各業，為配合軍事需要，得就登記之非現職及無職交通人員，預為甄選備用，並予以必需之訓練。

第十一條 凡登記之非現職及無職交通人員，因事必須離原居住地在一個月以上者，應向承辦登記機關登記。

#### 第四章 征調

第十二條 凡已登記之交通人員，除依法應征應召服役者或非現職交通人員，確因其原服務機關業務上之需要不能應征者外，應一律服從征調命令。

第十三條 征調令由主管機關依左規定頒發之：

- 一、現職交通人員之征調，由甲業調乙業，甲職調乙職，或由甲地調赴乙地適任者。
- 二、非現職及無職交通人員之征調，基於戰時需要，對於某種業務或職務適任者。

第十四條 征調令應註明左列事項：

- 一、被征調人之姓名、年齡、性別、籍貫、住址。

- 二、原服務機關名稱及職位。
- 三、征調服務之機關及其所在地。
- 四、派任之職務及工作。
- 五、核定之薪額及待遇支給辦法。
- 六、征調原因及征調期間。
- 七、報到日期及處所。

第十五條 被征調人之原服務機關，收到征調令時，應即督飭其遵限應征。

第十六條 頒發征調令時，對無職交通人員或碼頭工人搬運工人及其他雇工，應同時通知其所在地之縣市政府，轉知其遵限應征，並通知其原登記機關及小組長。

第十七條 被征調人接到征調令時，應即遵限應征，如因病或其他不得已事故不能立即應征時應敘明事實，並取具原服務機關或地方政府及小組長之證明，經審核認可者，得予緩征，俟其緩征原因消失時，仍須應征。

第十八條 被征調人之旅費，由主管機關先行墊付，再由征調服務之機關歸還。

第十九條 被征調人在應征一個月後，如徵調服務之機關或本人，認為其所從事之職務或工作地區必需變更時，得呈准變更。

第二十條 被征調之交通人員，保留其原資，征調期滿或原因消失時，應由主管機關依左列之規定調回復職或輔導就業；其依本辦法之規定，受有升職獎勵者，並予優先升用。

- 一、原係現職或非現職交通人員，其原服務機關仍存在者，仍回原服務機關回復原職，不能回復原職者，按其原資，調任其他相當職務；原服務機關已不存在，或原非現職交通人員，



其原服務機關不能回復原職及調任其他相當職務者，按其原資，另於其他交通機關或交通事業機構優先安置。

- 一、原係無職交通人員，按其原資，於交通機關或交通事業機構，優先安置，或輔導轉就其他各業。

## 第五章 獎懲

第二十一條 動員時期交通人員之獎勵如左：

- 一、嘉獎。
- 二、記功。
- 三、獎金。
- 四、獎章獎狀。
- 五、升職。
- 六、勳章。

第二十二條 動員時期交通人員有左列情事之一者應依前條規定予以獎勵：

- 一、忠於職守，著有勞績者。
- 二、對辦理繁雜緊要事件，能迅速完成，確有成績表現者。
- 三、對交通業務能自動推進或有所改進，並能輔助他人，具有成績或貢獻者。
- 四、對交通建設或技術上有特殊貢獻或發明經採用者。
- 五、遇有特別事故，能奮勇救護，保存公務利益或資產者。

- 六、對於業務能設法擴展，或作戰勤務能順利如限達成，裨益業務或軍事者。
- 七、應付非常事變轉危為安，有事實證明者。
- 八、擔任與反共抗俄有關之交通動員工作，或配合國軍作戰建有功勳者。
- 九、擔任戰地或敵後工作，對於交通有重大貢獻者。
- 十、阻止滅輕或截留敵方於撤退時破壞或撤走交通資產者。

第二十三條 凡確有功績勳勞於交通各事業或軍事，於前條所未列舉者，得比照予以獎勵。

第二十四條 動員時期，現職交通人員違反本辦法第八條之規定者，除予以行政處分外，其有違反妨害國家總動員懲罰暫行條例或懲治叛亂條例者，依各該條例處罰之。

第二十五條 動員時期非現職及無職交通人員違反本辦法第五條及第十一條之規定者，依行政執行法處罰之。

第二十六條 動員時期交通人員違反本辦法第十二條及第十七條之規定者，依妨害國家總動員懲罰暫行條例處罰之。

## 第六章 撫卹

第二十七條 動員時期被征調之交通人員，有左列情形之一者，應優予撫卹。

- 一、因公死亡者。
- 二、因公傷病殞劇以致死亡者。
- 三、因公受傷殘廢，以致喪失工作能力者。
- 四、因公而致傷病不能工作者。

前項撫卹，得依「交通部附屬機關員工撫卹規則」，或被征調人服務機關撫卹辦法之規定，加倍給卹，由征調機關支付。

## 第七章 附則

第二十八條 本辦法施行日期，另以命令定之。

### 一、動員時期交通人員獎勵實施辦法

交通部於「動員時期交通人員管理辦法」公佈之後，復依據該辦法第二十一條所稱之獎勵，特訂定其實施辦法，於民國四十九年三月二十三日報請行政院核備，於同年四月二日公佈，茲錄其條文如左：

第一條 本部為實施動員時期交通人員之獎勵，特訂定本辦法。

第二條 動員時期交通人員管理辦法第二十一條所稱之獎勵，按同法第二十二條列舉之情事，依左列規定核給之，具有同辦法第二十三條情事者，比照核給之。

一、忠於職守，著有勞績者，予以嘉獎。

二、辦理煩雜緊要事件，能迅速完成，確有成績表現，或對交通業務能自動推進或有所改進，並能輔助他人，具有成績或貢獻者，予以記功。

三、對交通建設或技術上有特殊貢獻或發明經採用者，或遇有特別事故能奮勇救護、保存公務利益或資產，或對於業務能設法擴展，或作戰勤務能順利如限達成，裨益業務或軍事者，給予獎金，或授給獎狀。

四、應付非常事變轉危為安，有事實證明者，授給獎狀，並得給予獎金。

五、擔任與反共抗俄有關之交通動員工作，或配合國軍作戰建有功績者，授給獎章，並得給予獎金。

六、擔任戰地或敵後工作，對於交通有重大貢獻者，予以升職，或授予勳章。

七、阻止減輕或截留敵方於撤退時破壞或撤走交通資產者，授予勳章，並得給予獎金。

第三條 前條之獎勵，由服務機關或征調服務機關於各該情事發生時，立即填具動員時期交通人員給獎事實表，附同證明文件，呈請其上級機關核轉交通部核定，但嘉獎記功，得逕先核給，其應給獎金者，應列舉事實，報請上級機關核准後支給，並以在原機關預算內勻支為原則，應授予獎狀或獎章者，得立即電請交通部核發，均仍依規定填具給獎事實表，報請交通部核備存轉。動員時期交通人員給獎事實表式另定之。

第四條 動員時期交通人員，經依本辦法核准授給獎狀或獎章者，由服務機關或征調服務機關依交通部獎章獎狀規則之規定，填具請授獎章獎狀申請表，申請交通部核准。

第五條 動員時期交通人員，經依本辦法核准授予勳章者，由服務機關或征調服務機關，依勳章條例施行細則之規定，填具勳章事實表五份，附同證明文件，報請交通部轉請核發。

第六條 動員時期交通人員，經依本辦法核准予以嘉獎或記功者，於參加原服務機關年終考績考成時，得依公務人員考績法，交通專業人員考績規則，或其原服務機關考績考成之規定，於考績考成案內予以加分。

第七條 動員時期交通人員，經依本辦法核准予以升職者，於調回復職或輔導就業時，按其原職予以升用。

第八條 本辦法施行日期，另以命令定之。

### 三、台灣鐵路戰時實施軍事管理辦法

戰時情況，非平時所能想像，亦必有非常之組織及非常之法制始能應變。政府爲使臺灣鐵路於戰時能適應軍事需要，發揮最高運輸效能，以支援作戰，行政院特於民國四十五年二月二十七日，制訂「臺灣鐵路戰時實施軍事管理辦法」，使能於必要時，實施軍事管理。其條文如下：

**第一條** 爲使臺灣鐵路於戰時能適應軍事需要，發揮最高運輸效能，以支援作戰起見，對臺灣鐵路必要時得實施軍事管理。

**第二條** 前條所稱之鐵路，包括臺灣省鐵路局，臺糖公司，林產管理局（現林務局），金銅礦務局等公營鐵路在內。

**第三條** 有左列情形之一發生時，國防部交通部及臺灣省政府如認爲需要，得提經戰時運輸統一調配組決定後，會呈行政院核准實施軍事管理：

- 一、臺灣即將爲敵對之軍隊侵入，而鐵路作業效力受到威脅時。
- 二、臺灣各鐵路員工發生工潮，而致影響臺灣防守部隊補給之運送時。
- 三、因共匪滲透發生破壞阻礙軍運情事，而鐵路員工不能儘速恢復經常作業時。

**第四條** 實施軍事管理以左列方式進行之：

- 一、進入警戒戰備時期時，由陸軍供應司令部運輸署，實施軍事管理。
- 二、進入戰鬥戰備時期時，陸軍供應司令部視情況需要，在某一區段酌派鐵道部隊，協同路方作業。
- 三、在接近前方地區爲保密需要，對某一段鐵路得指派鐵路部隊實施單獨接管。

四、如有第三條第二、三兩款情事時，得參照本條各款實施軍事管理。

五、實施軍事管理及協同作業時，其詳細辦法另訂之。

**第五條** 接管工作，以一個鐵道兵運輸營管理一百公里爲原則。但必要時，得由陸軍供應司令部命令增減之。

**第六條** 鐵路實施軍事管理時，其一切行車配車等規章，均以臺灣鐵路現有者爲準，鐵道部隊官兵在路實施軍事管理前，得分配至臺灣鐵路各部門實習，以求作業方式之一致，及對鐵路設施路線狀況之瞭解。

**第七條** 鐵路實施軍事管理時期，民間生活必須品及商品，仍儘量繼續予以運輸。此項運輸，應由臺灣鐵路局與鐵路軍方督導人員協調運送。

**第八條** 鐵路在軍事管理期間，除軍方所派人員之薪餉生活費用等由軍方負責外，其他必要之材料機具設施等，由路方就現有者供給之。

**第九條** 本辦法呈奉核定後，主管機關即應預作籌劃辦理。至鐵路實施軍事管理時，仍應依本辦法第三條之規定，先呈報行政院核准。

### 四、台灣鐵路戰時實施軍事管理辦法施行規則

政府爲便於戰時以軍事管理臺灣鐵路，特依據「臺灣鐵路戰時實施軍事管理辦法」第四條第五款之規定，訂定該項辦法之實行規則，行政院於民國四十五年十二月二十一日公佈，以便屆時施行。茲將其規則條文節錄如後：

**第一條** 本規則依據臺灣鐵路戰時實施軍事管理辦法第四條第五款之規定訂定之。

第四條 臺灣鐵路軍事管理，依左列方式行之：

- 一、軍事管理。
- 二、鐵路部隊協同路方作業。
- 三、鐵路部隊接管。

## 第二章 軍事管理

第六條 陸軍供應司令部運輸署於實施軍事管理時，除派員至鐵路機構及其有關部門，監督執行軍事管理事項外，並由海陸空軍聯勤各總部及有關各鐵路機構，派員至運輸署參加鐵道作業。

第八條 軍事管理範圍如左：

- 一、機車及各種車輛運用之監督。
- 二、車輛之檢查保養修理之監督。
- 三、對已經核定之客貨運輸一部或全部停止與恢復命令執行之監督。
- 四、部隊軍品運輸之監督考核。
- 五、鐵路裝卸伏刀與工具及軍勤民力運用之監督考核。
- 六、行車安全及車站秩序之維護。
- 七、有關軍運違章事件處理之監督。
- 八、鐵路路線狀況通阻之調查；與搶修作業之監督。
- 九、鐵路戰時搶修材料及燃料屯備之監督與協助。
- 十、鐵路電信網之維護與監督。

十一、鐵路民防組織有關執行軍事運輸業務之監督。

第九條 各鐵路經軍事管理後，所有員工對有關軍運需求之業務，均應確守崗位，精誠互助合作。

第十條 鐵路實施軍事管理時，有關軍事運輸，仍按原有運輸程序辦理為原則；但必要時，得先以電話通知辦理，然後補辦手續。

前項所稱必要時先以電話通知辦理一節，係為軍事管理時期，情況異常緊急，不便辦理手續時，始得使用，由運輸署統一辦理；並以最迅速方法補辦手續，其運用程序，由運輸署另訂標準作業規程實施。

第十一條 運輸列車優先次序，依上級規定辦理之。

## 第三章 鐵路部隊協同路方作業

第十三條 實施鐵路部隊協同路方作業，以儘量利用鐵路現有員工擔負原有任務，不足時，派鐵道部隊協同作業，以工務機務運務方面為限。

第十四條 鐵道部隊協同作業，以路方為主，並依照原有路章作業。

第十五條 鐵道部隊於協同作業時，必須派遣聯絡人員至鐵路左列各單位實施聯絡。

- 一、調度室。
- 二、通信中心。
- 三、機廠。
- 四、重要段站。

第十六條 鐵道部隊協同路方作業人員之工作分配，由路方洽聯絡人員指定之。

## 第四章 鐵道部隊接管

第十九條 鐵道部隊接管鐵路事項如左：

- 一、車站管理。
- 二、機車車輛之調度檢查。
- 三、機車運轉。
- 四、鐵路橋樑隧道涵洞破壞之搶修。
- 五、鐵路通信業務之執行；及其設備搶修與保養所需人員，可調派路方人員擔任之。

第二十五條 鐵道部隊接管區段與後方列車調度運轉，應確實協調辦理；並以後方總調度為原則；但應以前方需要為第一優先。

第二十六條 鐵道部隊接管業務後，於必要時，得由路方派員作技術上之指導。

## 第五章 獎懲

第二十七條 鐵路員工工作努力，能圓滿達成任務者，概依實際情形呈報國防部核發獎金，或獎狀、勳章等，以資鼓勵。

第二十八條 鐵路員工戰時傷亡，應從優撫卹。其撫卹標準另訂之。

第二十九條 鐵路員工如有洩漏軍機、擅離職守、規避責任、貽誤軍機者，經查明屬實，分別依照妨害軍機治罪條例及其他有關法令懲處之。

## 第六章 附則

第三十八條 鐵路實施軍事管理時期，有關民生必需品生產所需原料；及商民運輸，應遵照臺灣鐵路戰時實施軍事管理辦法第七條之規定辦理之。

第三十九條 本規則應俟臺灣鐵路戰時實施軍事管理辦法實施後施行之。

## 五、戰時交通設備及器材防護條例

本條例係於民國四十五年五月十八日，總統明令公佈施行。茲將其條文，錄列如左：

第一條 戰時交通設備及器材之防護，依本條例之規定。本條例未規定者，依其他法律之規定。

第二條 本條例所稱交通設備及器材如左：

- 一、鐵路之路基、軌道、橋涵、隧道、車輛、輪渡、標誌、號誌、燈塔、行車場站；與有關鐵路之重要設備及器材。
- 二、公路之路基、路面、橋涵、隧道、車輛、渡船、標誌、號誌、行車場站；與有關公路之重要設備及器材。

(三至八略)

第三條 本條例所稱主管機關：非軍用者，謂交通部及其所屬機關暨地方交通機關。軍用者，謂國防部及其所屬機關。

第四條 交通設備及器材之防護責任如左：

- 一、凡設有軍管與駐守警察機關或負責防護之憲兵軍隊者，由各該軍警主管督飭所屬各區負

責防護。但交通設備及器材設置之所在或經過地區（以下簡稱有效地區）之省市縣政府應督飭警察及鄉（鎮區）里鄰（保甲）長分區協助防護。

二、凡無專設駐守之警察機關或專責防護之憲兵軍隊者，有關地區之省市縣政府應督飭地方警察及鄉（鎮區）里鄰（保甲）長分區防護，必要時，得設專責防護人員。但有關地區如有憲兵軍隊駐防時，該憲兵軍隊並應分區共同防護，分別負責。

第五條 前條防護範圍，由有關機關就各該地區內分區畫定負責防護之線路、地段及負責主管，並分別呈報該區軍政機關備查，如有變動，亦應隨時報備。

第六條 負責防護之軍憲警及鄉（鎮區）里鄰（保甲）長，如遇交通設備及器材失竊或遇天災及其他不可抗力之事變致有損失時，應立即報告由當地有關主管機關處理，並迅予派工修復。

第七條 凡修復增設或撤除交通設備及器材時，應先通知當地軍憲警或鄉（鎮區）里鄰（保甲）長。但遇有特殊情形，得先行施工後，再補辦通知。

第八條 主管機關指派工作人員檢查整修交通設備及器材時，應佩帶臂章或符號，以資識別，並應攜帶證件，以備查驗。

負責防護之軍憲警及鄉（鎮區）里鄰（保甲）長對於前項交通工作人員有疑問時，應予查詢，交通工作人員應即出示證件，不得拒絕，如查無臂章或證件不符時，應即通知當地有關主管機關究辦。

第九條 主管機關對負責防護之軍憲警及鄉（鎮區）里鄰（保甲）長防護交通設備及器材得力著有功績者，得將其情形核敘事實，通知該主管長官予以核獎。

第十條 主管機關對於負責防護之軍憲警及鄉（鎮區）里鄰（保甲）長條其他人員，發覺竊盜或毀

壞交通設備及器材；並將人犯當場捕獲，送經裁判確定者，其給獎辦法如左：

- 一、給予該實施捕獲之人一百元以上五百元以下之獎金。
- 二、人贓並獲，經裁判確定者，給予一百元以上五百元以下獎金外，並加給所獲實物價值三成之獎金。
- 三、如係密告因而人贓並獲，經裁判確定者，密告人及實施捕獲人得共領全部獎金之半數。前項負責防護之軍憲警及鄉（鎮區）里鄰（保甲）長除給予獎金外，並應通知各該主管長官，依法予以其他獎勵。

第十一條 負責防護之軍憲警及鄉（鎮區）里鄰（保甲）長未盡應盡之責任，在其防護區域內發生竊盜或毀壞交通設備及器材案件者，由各該主管長官分別依照法令予以懲處，並通知各有關主管機關。

第十二條 負責防護之軍憲警及本條例第四條第二款所指之專責防護人員，在其防護區域內，因廢弛職務，致發生竊盜或毀壞交通設備及器材案件，以致釀成災害者，處三年以上有期徒刑。在一定期間內，如將人犯緝獲送經裁判確定者，得減輕或免除其刑。

第十三條 交通工作人員，發覺交通設備及器材失竊，或因其他損失，會同當地警察及鄉（鎮區）里鄰（保甲）長或駐防憲兵軍隊，據實報告該主管機關查核時，如有浮報或隱沒圖利情事，處三年以上十年以下有期徒刑。

第十四條 竊盜或毀壞交通設備及器材者，處七年以下有期徒刑、拘役，或科一千元以下之罰金。前項竊盜或毀壞而致交通中斷或釀成災害者，處七年以上有期徒刑；其情節更重大者，處死刑、無期徒刑，或十年以上有期徒刑。

第一項未遂犯罰之。

第十五條 收受、搬運、寄藏、故買、牙保或熔毀被竊盜之交通設備及器材者，處五年以下有期徒刑，得併科五千元以下罰金。

第十六條 犯本條例之罪者，除現役軍人由軍法機關審判外，由司法機關審理之。

第十七條 關於竊盜或浮報隱沒所得之交通設備及器材，應歸還原有機關。

前項交通設備及器材如不能歸還時，應追繳其價額。

第十八條 本條例實施辦法由交通部、國防部、內政部會同訂定之。

第十九條 本條例自公布日施行。

附錄一、鐵路法規保留部份目錄

鐵路員工服務條例

國民政府民國十九年三月三日公布

交通部鐵路總機廠組織規程

交通部民國三十四年三月十六日公布

交通部各區鐵路管理局醫院組織規程

交通部民國三十六年五月二十日公布

交通部鐵路聯運處組織規程

交通部民國三十六年十一月十日公布

國內各鐵路幹線區管理區域

交通部民國三十五年二月十二日公布

戰時鐵道運輸軍用物資暫行辦法

前鐵道部民國二十七年六月某日公布施行

交通部鐵路員工薪給考績獎懲辦法

交通部民國三十五年十月二十六日公布

建築鐵路征收土地暫行辦法

行政院民國二十九年八月公布

國營鐵路員工退休養老金規則

交通部民國二十四年四月公布

國有鐵路員工擁卹通則

交通部民國二十二年一月公布

鐵路技術員登記規則

前鐵道部民國二十五年十一月公布

交通部各區鐵路管理局組織規程

交通部民國三十五年三月某一日公布  
三十六年二月廿七日修正

交通部鐵路測量總處組織規程

交通部民國三十二年三月二十七日公布  
三十四年四月五日修正

國營鐵道工廠管理規則

前鐵道部民國二十五年七月二十九日公布  
三十二年七月修正

中華民國鐵路貨車運輸辦事細則

交通部民國三十二年七月公布

附錄二、鐵路法規廢止部份目錄

交通部新路工程處章程

交通部民國二十七年六月二十七日公布

戰時鐵路總隊組織規程

交通部民國三十四年六月十六日公布

中華民國鐵路客車運輸通則

前鐵道部民國二十五年一月一日公布  
二十七年五月修正

交通部鐵路職員薪給等級表

交通部民國三十六年五月十二日公布

國營鐵道客貨車檢查規則

前鐵道部民國二十四年七月十一日公布

鐵道附屬事業經營通則

交通部民國三十二年一月二十一日公布

鐵道法

國民政府民國二十一年七月二十一日公布

公營鐵道條例

國民政府民國二十四年十一月廿六日公布

民營鐵道條例

國民政府民國二十四年十一月二十六日公布

專用鐵道條例

國民政府民國二十四年十一月二十六日公布

中華民國鐵路客車運輸規則

交通部民國三十二年七月公布

中華民國鐵路貨車運輸規則

交通部民國三十二年七月公布

鐵路行車規則

交通部民國三十六年五月修正公布

交通部橋樑設計工程處組織規程

交通部民國三十二年二月二十六日公布

## 第十二章 結論

### 第一節 欲圖中國富強必須趕築鐵路

交通為國家之命脈，交通事業之發達與否，關係一國之強弱與興衰，故總理實業計劃首重交通之開發。又以交通事業中，鐵路居首要地位，故有鐵路網之擬定。其遠識卓見，早為世人所欽仰，惜此一事，竟受清末鐵路借款所訂不合理合約，與戰事失利所訂不平等條約，及民初國內戰亂頻仍之影響，致使吾國有八十餘年歷史之交通事業，未能達到理想之地步。

迨國民革命軍北伐完成，國府成立，本黨秉政，遂將不合理合約及不平等條約逐漸取銷而發展，交通之大障礙亦漸次解除，本可積極從事於鐵路十萬英里之建設，乃秉政不久，抗日戰爭猝發，雖間經八年血戰終獲勝利，而共匪又復全面叛亂，卒至大陸淪陷，一切均成泡影。

美國土地面積九百二十萬七千平方公里，人口一億七千九百三十餘萬人，而鐵路則有三十七萬四千餘公里。每千平方公里面積有鐵路四〇・六三公里，每萬人有鐵路二〇・八公里，其他英、法、德、比等國鐵路，亦無不發達，密如蛛網。我國土地面積九百七十三萬六千平方公里，幾與美國相等，人口五億九千三百餘萬人比美國多出三・三倍，而全國鐵路共祇三萬一千四百餘公里，僅及美國十二分之一。英、美、法、德等國如此富強，而我國則貧弱如故，雖原因甚多，而鐵路之不發達，實佔重要之因素，故吾人如欲圖國家富強，應以廣築鐵路，開發經濟，增強國防為急務。



## 第二節 國人應研究鐵路計劃

總理原係學醫，因好學不倦，公餘之暇，手不釋卷，故涉獵至為淵博，對於我國所處之環境及地理情形，尤為注意，是以擬具七大鐵路系統之計劃，讀者莫不嘆服。惟當時我國正受不平等對約之壓迫，各國租界及割讓地，尚未收回，而實業計劃原欲國際投資，故對於選擇鐵路路線，及如何配合海港，不得不有所顧慮遷就。且當時所參考之資料，如地形、地圖、地質、資源，及河海、水文、氣象等數字，未必完全正確。總理因不能得到官方之完全正式資料，遂不得不旁求之於海關統計圖表，或外國人之各種研究報告，但亦多係片段與局部之資料，因此原計劃之若干部份，與實際情形，難免微有出入。

因此總理在實業計劃中之自序有云：「此書為實業計劃之大方針，為國家經濟之大政策而已，至其實施之細密計劃，必當再經一度專門名家之調查，科學實驗之審究，乃可從事。故所學之計劃，當有種種之變更改良，讀者幸勿以此書為一成不變之論，庶乎可。」最近四十餘年來，國內外情勢均有極大變化，其與研究全國鐵路網極有關係者，約有左列六項：

(一) 不平等條約業已取消，各國租借地亦已改回，原計劃有關外人勢力範圍及其各項既得權益，已不存在，故可不必多所顧忌與遷就。

(二) 臺灣與澎湖，現已收復，自應與大陸各省同為一體。建設計劃，應同時予以整體考慮。

(三) 自第二次世界大戰以後，國際間之敵友關係變化甚劇，如何籌維因應，宜詳加斟酌。

(四) 現在聯合國有世界銀行及國際開發協會等組織，美國亦有經濟援助外國計劃，及進出口銀行等設置，其他國家亦有國際貸款辦法，有關國際投資及技術合作，與草擬原計劃時頗有不同。故今後築路之籌款計劃，亦當另作考慮。

(五) 關於建設設計所需之地形地圖、地質、資源、水文、氣象，與一般經濟統計等，政府均可供應較充實可靠之資料。

(六) 大陸鐵路幹線已有一部份照總理原計劃修築完成，同時亦有若干鐵路較原計劃有所改變，今後因時因地而制宜，自不免有若干應予研究與修正。

右述各項，均為今後在修築鐵路之先亟應進行之事項，當茲科學猛晉時代，凡百事業，必須預為學劃，作周詳之設計，始能迎頭趕上。否則，臨渴掘井，應付一時，不惟徒耗國帑，甚至一事無成。故政府必須延攬全國專家學者，分門別類，從事大規模之調查研究與設計，統籌兼顧，釐訂精詳之綜合實施方案，權衡輕重，分別緩急，採取重點，逐步推進，由小而大，由近而遠，凡研究總理遺教者，須認為此係有興趣有價值之問題。而服務鐵路界，更應互相砥礪潛心研究，以集思廣益之力，謀羣倫共赴之效。至各鐵路黨部之工作同志，對此亦當視為職責範圍內應行研究之事項。配合國策，發展交通，富國富民，同深利賴。

## 第三節 實現鐵路計劃之三個先決條件

我國十萬英里鐵路網之路線，總理已大致擬定，並已指示四大建築之原則，目前除已成之二萬英里外，尚差八萬英里。際茲科學進步，一日千里，不特機器可以替代人工，即其他趕工之方法亦已增多，完成十萬英里之計劃，祇要政局安定，容許作有計劃有系統之進行，則工作日期自可縮短，惟築路之先決條件有三，即資金、材料、人才是也。

(一) 資金 總理對建築鐵路籌措資金，曾擬三種辦法：(1)借外債，(2)中外人合資創設鐵路公司，(3)准外人備款築路，四十年歸還路權於我國。並以第三種辦法對我國利多而弊少，主張儘量採用。但時勢變

選，現在如採用第三種或第二種辦法，恐難得國人之諒解，不若採用第一種辦法。因借款條件，決不致如往昔之苛刻，利率亦必較低，還款期限亦必較長，似可盡量採用，此外海外華僑願回國投資者甚多，如以原有各鐵路之資產作擔保品，發行鐵路公債，亦屬可行之籌款良法。

（二）材料 從前築路材料，除道碴外，幾無不仰給於外國。抗戰期內，海港被敵人封鎖，政府倡導自力更生，已發生最大之效果。現臺灣正在籌設大型鍊鋼廠，將來大陸光復，自應儘先發展重工業，俾得自製鋼軌鋼梁。在未大量出產前，向國外貸款購料，當無問題。至所需枕木道碴，採修築湘桂黔桂等鐵路之征料方法，亦必可予取予求也。

（三）人才 自建築平綏鐵路以來，國人已深信我國可以不假手於外人，而能獨力築路。抗戰期內，在經費支絀，材料奇缺，限期短促之情形下，搶修三千餘公里，並未雇用外人一人，各工程司所表現之能力，且超過外人之上。至實地訓練之各種工程人才，二十餘年來，已日漸增多，且陸續派赴非洲、東南亞，及南美各工業落後國家，實施技術援助。現在臺灣鐵路局儲備之工程人才頗多，各大專學校每年畢業之土木工程學生，與留學外國隨時可以召回者為數亦屬不少。至中低級工程人員，可俟需用時招收高初中畢業生，分別施以半年至一年之短期訓練，由於徵用民工修築湘桂黔桂等路，及利用兵工建築東西橫貫公路，暨搶修八七水災所得之經驗與滿意之成果，深知大量人工之徵集，自是不成問題也。

當茲反攻復國之前夕，本黨中央決策機構，對於如何信用外資，及吸收僑資之辦法，並如何着駐外使節，或派員赴海外，與各國政府資本家及僑領，洽商投資之條件，以及制定關於征工征料與適用及訓練各級工程人員之法令，當有賢明之決策。他日規復大陸，重整山河，不特十萬英里之鐵路，得以全面興工，即總理實業計劃，亦得全都實施矣。

國父全書 國防研究院印行

國父年譜 羅家倫主編

國父九十誕辰紀念論文集 于右任等著

總裁言論選集 中興山莊編印

中國之命運 蔣中正著

中國國民黨黨史有關鐵路建設部份資料

革命文獻 羅家倫主編

七十年來之中國國民黨與中國 羅家倫著

中國勞工運動史 中國勞工運動史編纂委員會編纂

交通法規彙編 交通部編印

動員法規彙編 章逸夫編著

中國鐵路志 凌鴻勛著

中國鐵路概論叢 凌鴻勛著

鐵路論叢 凌鴻勛著

交通政策概論 柳克述著

中國近百年交通史 王開節著

交通政策 王洗著

- 中山先生的全面利用外資政策 徐高阮著
- 國防地理 汪大鐸著
- 企業管理論 謝君毅著
- 交通建設——鐵路 徐人壽著
- 國防與交通建設 羅雲平著
- 鐵路運價 修城著
- 鐵路運輸業務論叢 陳樹曦著
- 鐵路運輸學 金士宣著
- 改造半月刊 中國國民黨中央改造委員會秘書處編印
- 七十年來東清中東中長鐵路變遷之經過 凌鴻勛編著
- 國際經濟資料月刊 國際經濟資料中心編印
- 鐵路  
郵政七十五週年紀念刊 王開節主編
- 中美技術月刊 中美技術合作研究會出版
- 促進工業發展成果專刊 中國機械工程學會會刊
- 鐵路  
叢書十年來臺灣鐵路 臺灣鐵路管理局印行
- 臺灣鐵路管理局臺北機廠簡介 臺北機廠編印
- 臺灣鐵路臺北機廠承製泰國守車一百輛簡略報告 臺北機廠編印

- 基隆海洋事業十年 慶祝第十屆航海節基隆區籌備委員會編印
- 基隆港現況 基隆港務局編印
- 高雄港光復二十週年專輯 高雄港務局編製
- 中國國民黨臺灣區鐵路黨部歷次全路代表大會專輯 臺灣區鐵路黨部編印
- 臺鐵資料月刊 臺灣鐵路臺鐵資料編纂委員會編印
- 業務通訊 臺灣鐵路管理局編印
- 中國鐵路大事簡明年表 臺灣鐵路管理局印

### 中國國民黨與中國鐵路下冊勘誤表

| 頁數    | 行數         | 字數 | 誤    | 正            |
|-------|------------|----|------|--------------|
| 目錄一八  | 八          | 七  | 廿    | 卅            |
| 二七    | 一〇         | 八  | 後    | 刪除           |
| 二八    | 一四         | 一九 | 規    | 規則           |
| 本文三三六 | 一          | 一  | 漏二字  | 、            |
| 三四二   | 一九         | 二三 | 踏    | 沓            |
| 三五〇   | 一四         | 二七 | 密    | 祕            |
| 三五三   | 一八         | 一  | (二)  | (三)          |
| 三六四   | 一四         | 三五 | 櫻    | 櫻            |
| 三七二   | 四          | 二七 | 爲    | 惟            |
| 三七二   | 七          |    | 括弧錯誤 | 「合計」不應包括在括弧內 |
| 三七七   | 第三組<br>第一組 | 三  | 綫    | 組            |
| 三八三   | 一一         | 八  | 立    | 力            |
| 三八四   | 一五         | 三四 | 緩    | 綏            |

| 頁數  | 行數        | 字數    | 誤    | 正    |
|-----|-----------|-------|------|------|
| 三九〇 | 六         | 三     | 來    | 路    |
| 四〇六 | 四         | 四三—四四 | 現在   | 觀此   |
| 四〇九 | 現狀<br>欄二款 | 七     | 里    | 公里   |
| 四二五 | 一五        | 四〇    | 雖    | 誰    |
| 四三五 | 四         | 三〇    | 通    | 刪除   |
| 四四三 | 三         | 二二    | 亭    | 辛    |
| 四六三 | 五         | 二七    | 邵渭   | 邵渭清  |
| 四六四 | 一七        | 一五    | 堪    | 址    |
| 四六八 | 三         | 五—一七  | 漏三字  | 十一月  |
| 四六八 | 一七        | 一三    | 二    | 刪除   |
| 四七〇 | 二         | 四     | 撤    | 警    |
| 四七六 | 一一        | 一五—一八 | 特別鐵路 | 鐵路特別 |
| 四八〇 | 一五        | 三     | 接    | 刪除   |

|     |    |     |        |        |
|-----|----|-----|--------|--------|
| 四八二 | 三  | 三六  | 則      | 到      |
| 五〇七 | 一三 | 三五  | 裕      | 裕如     |
| 五〇七 | 一八 | 二三  | 數      | 教      |
| 五一二 | 七  | 三九  | 發      | 刪除     |
| 五二三 | 七  | 二二  | 賓      | 寶      |
| 五一七 | 九  | 一七  | 進      | 運      |
| 五一七 | 一五 | 二四  | 接      | 提      |
| 五二八 | 一五 | 四   | 遂      | 逐      |
| 五三〇 | 三  | 四十五 | 路鐵     | 鐵路     |
| 五三九 | 三  | 四   | 實      | 富      |
| 五三九 | 一八 | 三〇  | 縣，起，接至 | 縣，起，接至 |
| 五四九 | 六  | 一九  | 銅      | 銅      |
| 五五四 | 一八 | 九   | 香      | 刪除     |
| 五五五 | 七  | 二六  | 汽      | 冷      |
| 五五八 | 八  |     | 州      | 州      |

|     |    |    |         |        |
|-----|----|----|---------|--------|
| 五六二 | 一二 | 五  | 車       | 刪除     |
| 五七三 | 一三 | 四  | 將       | 已      |
| 五七七 | 一〇 | 三〇 | 食       | 貧      |
| 五八二 | 五  | 二六 | 着       | 著      |
| 五八四 | 七  | 六  | 應       | 任      |
| 五九七 | 一〇 | 一四 | 交通      | 交通部    |
| 五九八 | 一九 | 一六 | 順       | 須      |
| 六二七 | 九  | 一四 | 二三條     | 第二三條   |
| 六三三 | 一四 | 一〇 | 運       | 刪除     |
| 六三五 | 一四 | 三〇 | 設       | 謂      |
| 六三五 | 一七 | 二三 | 受       | 變      |
| 六三八 | 一四 | 一四 | 左       | 左列     |
| 六二八 | 一七 | 後  | 漏列(計五字) | 第一章 總則 |
| 六四〇 | 一九 | 二七 | 作       | 成      |
| 六四二 | 五  | 五  | 訓       | 訓      |

|      |     |    |           |      |
|------|-----|----|-----------|------|
| 六四六  | 三   | 三六 | 對         | 條    |
| 六四七  | 五   | 一八 | 進行        | 研究   |
| 六四七  | 九   | 三七 | 論         | 倫    |
| 六四七  | 一七  | 一六 | 擬         | 擬    |
| 附六四九 | 一之前 |    | 漏列一行(計四字) | 參考資料 |

中華民國五十四年十一月初版（一—三〇〇〇）

## 中國國民黨與中國鐵路

（全三冊 工本費陸拾元正）

版權

所有

不得

翻印

發行者 台灣區鐵路黨部委員會

台北市鄭州路二十六巷七號

印刷者 台灣鐵路局印刷廠

台北市鄭州路一二九巷二號