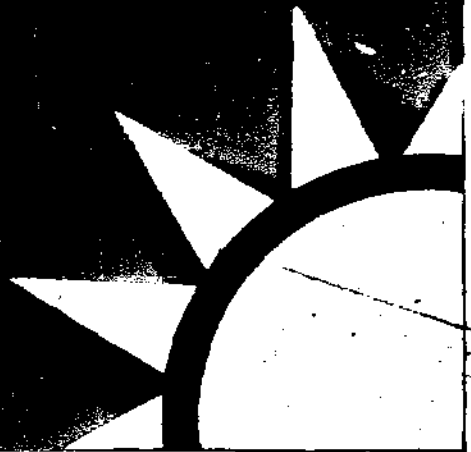
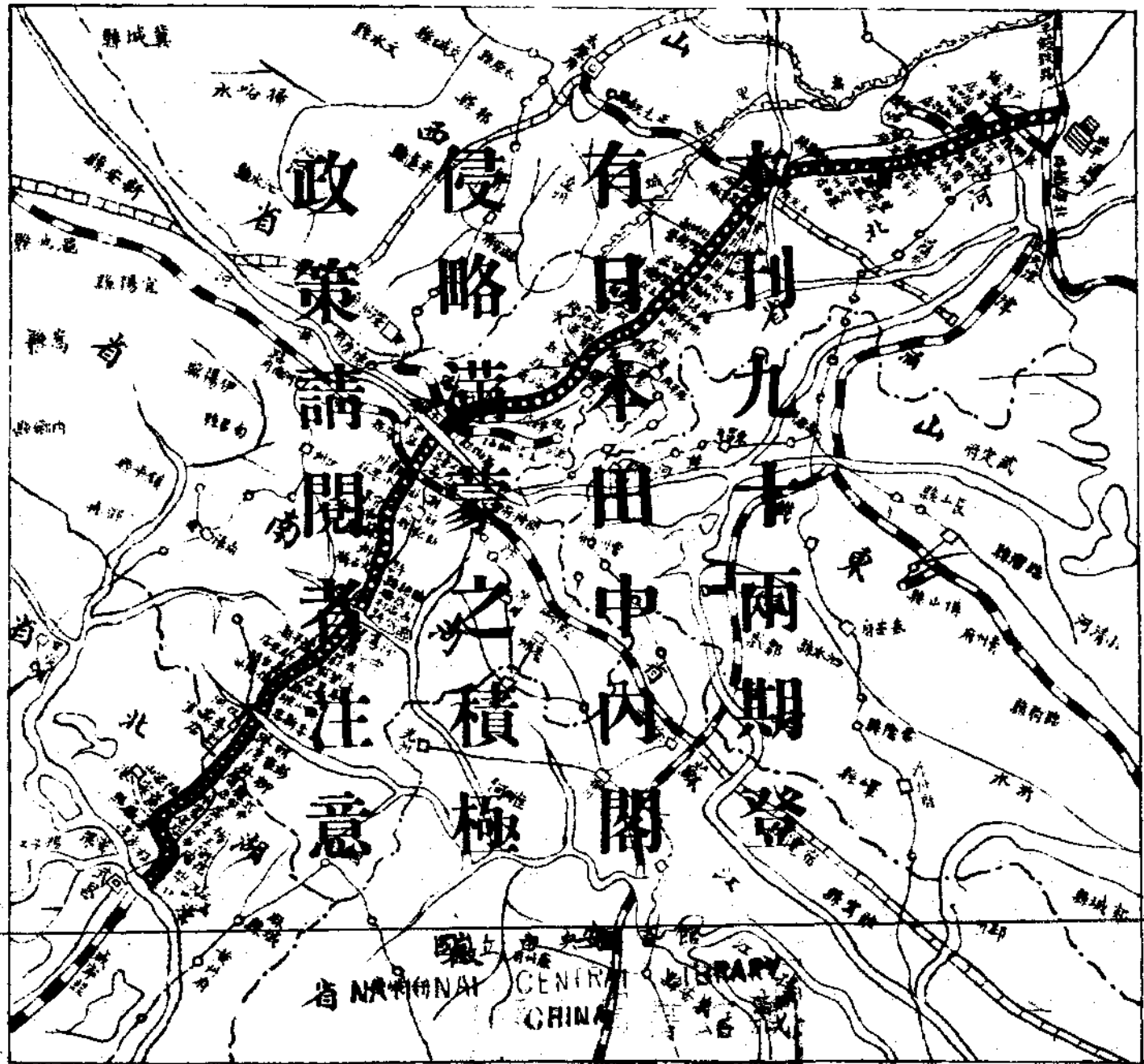


# 鐵路月刊

## 平漢線



第十七期



# 本刊啓事

本刊遵照

部令將所有命令公牘改登平漢日刊關於其他資料力求充實以後歡迎左列投稿

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

(2) 譯述 關於鐵路交通歐美東亞學說工程製造機械發明新聞智識及改革制度等

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

漢口二曜路和昌里平漢鐵路管理委員會編譯課公報編輯室

總 理 遺 像



# 總 理 遺 囑

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

現在革命尚未成功凡我同志務須依照余所著建國方略建國大綱三民主義及第一次全國代表大會宣言繼續努力以求貫徹最近主張開國民會議及廢除不平等條約尤須於最短期間促其實現是所至囑

# 鐵路月刊平漢線第十七期目錄

總理遺像

總理遺囑

## 插圖

本路玉帶門車站被水淹之狀況圖

本路循禮門車站側面水淹情形圖

本路大智門車站正面水淹情形圖

本路大智門站台及車輛水淹情形圖

本路江岸車站及車輛水淹情形圖

本路譙家磯車站及站台水淹情形圖

本路譙家磯南鐵橋水淹情形圖

本路譙家磯南決口北頭停放車輛水淹情形圖

## 法制

國民政府會議規程

611461

公務員懲戒委員會組織法

公務員甄別初審委員會組織條例

銀行兌換券發行稅法

銀行業收益稅法

津隴平道四路運輸條例

鐵道運輸實施規則

修正鐵道軍運條例第十八條條文

鐵路運送公用物料收費辦法

修正武漢警備司令部火車檢查所暫行檢查規則

平漢鐵路路警管理處督察員勤務規則

修正稽核智利稍暫行辦法

漢口特別市黨部臨時整理委員會派員參加各機關  
總理紀念週辦法

## 研究

鐵道廣告術

## 論 著

方紀生

鐵路貨物運價之原理與實施（轉自鐵路協會月刊）

錢憲倫

### 專載

教育之理論與實際

陳布雷

全國國民應總動員救濟水災

邵元冲

### 黨務

三民主義的中正論

陳立夫

中央宣傳部慰勉剿赤將士書

中央宣傳部為朝鮮慘案及萬寶山事件告國民書

中央宣傳部為振濟水災告全國同胞書

中央宣傳部頒布之總理第一次起義三十六週年紀念宣傳大綱

### 紀錄

總理紀念週紀錄一則

本路被難員工救濟委員會會議紀錄六則

本路籌備遷移被難員工家屬事務所會議紀錄二則

## 表 冊

本路北段警務報告事項分類統計表(二十年上半年度)

本路北段車輛狀況百分比表(二十年七月份)

本路北段六七兩月修竣機車車輛統計比較表

本路北段機車狀況平均比較表

本路二十年七月份現金出納旬報表

本路各處課室<sup>股</sup>負責人員職名表(附駐平辦事處統系表)(存課)

## 平漢路帶

本路帶各地概略(續)

## 交通鱗爪

鐵道消息七則

航政消息三則

航空消息三則

公路消息一則



# 調查

日本在東北之郵電機關調查

淪宜航綫之外輪統計調查

# 附錄

東北經濟之危機





民國二十二年  
英鐵路禮車站  
側面情形



民國二十一年  
漢口大智路  
車水馬龍



二下... 站... 知... 路... 及... 內... 無... 情... 水... 車... 台... 門... 大... 鐵... 下... 十... 月...



十二  
國不區中地



民國二十年  
漢平鐵路  
家碇  
車站  
及水  
台  
情形

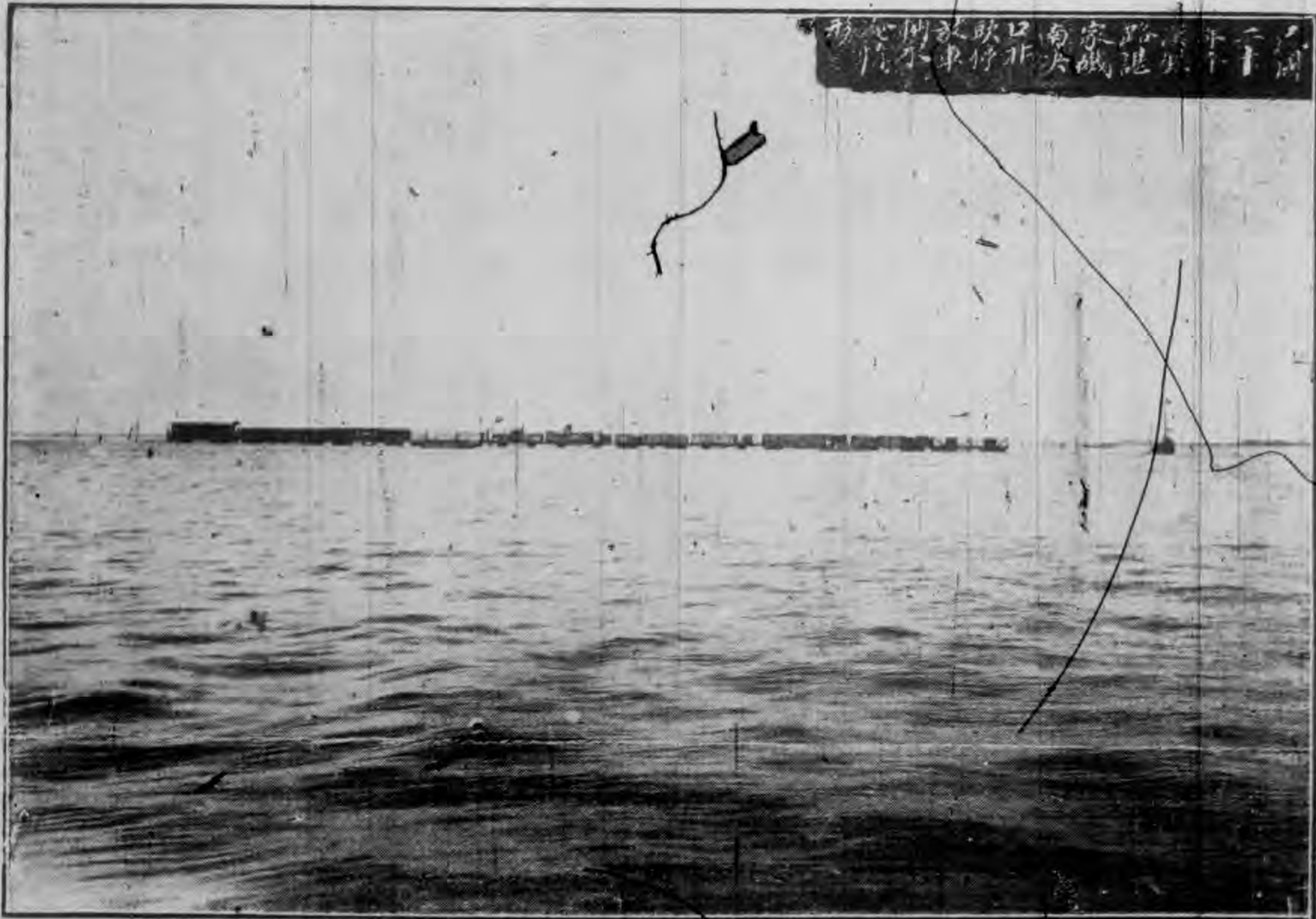




民國二年漢路康南橋淹情形



形心側歌歐口南家路  
片尔車仔非大俄港





國民政府會議規程

丁××  
法

制出



- 第一條 本規程依據中華民國國民政府組織法第二十條之規定制定之
- 第二條 關於國民政府會議事項除在國民政府組織法中別有規定外悉依本規程行之
- 第三條 國民政府常會每星期舉行一次
- 第四條 國民政府主席及五院院長副院長為國民政府當然委員
- 第五條 國民政府會議分常會及全體會議兩種
- 第六條 國民政府常會以國民政府當然委員及政治會議所指定之國民政府委員九人至十一人為出席人
- 第七條 國民政府主席公出時常會主席由五院院長依次代理之

第八條 國民政府全體會議由國民政府主席或常會之決議召集之

第九條 國民政府直屬各院部會長及五院所屬各部會長得隨時通知列席於國民政府常會

第十條 國民政府全體會議以在京出席人過半數之出席為法定人數

第十一條 國民政府開常會時委員皆得出席

第十二條 國民政府文官長參軍長及文官處兩局長得列席於會議

第十三條 本規程如有未盡事宜由國民政府會議修正之

第十四條 本規程由國民政府公布施行

### 公務員懲戒委員會組織法

第一條 公務員懲戒委員會直隸於司法院除法律別有規定外掌管一切公務員之懲戒事宜

第二條 公務員懲戒委員會分左列二種

一·中央公務員懲戒委員會

二·地方公務員懲戒委員會

第三條 中央公務員懲戒委員會置委員長一人特任委員十一人至十七人其中六人至九人簡

任餘就現在最高法院庭長及推事中簡派兼任掌管全國荐任職以上公務員及中央各

官署委任職公務員之懲戒事宜

第四條 中央公務員懲戒委員會專任委員非具備左列各款資格者不得任用

一·於黨義政治法律有深切之研究者

二·曾在國民政府統治下任簡任職公務員二年以上或荐任職公務員五年以上者

三·年在三十歲以上者

第五條 地方公務員懲戒委員會分設於各省各置委員長一人由高等法院院長兼任委員七人

至十一人掌管各該省委任職公務員之懲戒事宜

前項委員由司法院就高等法院庭長及推事中遴派四人至六人餘就省政府各處廳現任薦任職公務員中遴派

第六條 在直隸於行政院之市準用前條之規定設地方公務員懲戒委員會并得以地方法院院長兼任委員長及遴派地方法院庭長及推事兼任委員

第七條 懲戒事件之審議在中央公務員懲戒委員會應有委員七人之出席在地方公務員懲戒委員會應有委員五人之出席由委員長指定一人爲主席

第八條 公務員懲戒委員會委員長綜理會務但不得干涉懲戒事項

第九條 公務員懲戒委員會委員長及委員之任期均爲二年但兼任者如於任期屆滿前解除本職其兼職同時解除

第十條 中央公務員懲戒委員會置秘書三人薦任以一人爲主任承委員長之命掌理典守印信

分配案件及其他事務

第十一條 中央公務員懲戒委員會置書記官九人至十五人委任承長官之命辦理紀錄編卷及其他事務

第十二條 中央公務員懲戒委員會爲繕寫文件及其他事務得酌用雇員

第十三條 地方公務員懲戒委員會之分配案件紀錄編卷等事務由委員長調用法院職員辦理

第十四條 公務員懲戒委員會辦事規則由司法院定之

第十五條 本法自公布日施行

### 公務員甄別初審委員會組織條例

第一條 公務員甄別初審委員會直隸銓敘部辦理邊遠或有特殊情形各省荐任及荐任以下公務員甄別初審事宜

前項甄別期間自甄別初審委員會成立之日起以六個月爲限

第二條 應設公務員甄別初審委員會之省由考試院呈請國民政府決定之

行政院直隸之市區在前項省區域內者其公務員之甄別初審由該省公務員甄別初審委員會兼理之

第三條 甄別初審委員會以委員三人至五人組織之

委員會設常務委員一人由銓敘部呈准考試院提請國民政府簡派其他委員得就該省省政府之簡任官中簡派之

第四條 甄別初審委員會至少每星期開會一次必要時得開臨時會均由常務委員召集之開會時由常務委員主席

第五條 常務委員除指導各該省甄別一切事宜外并監督所屬職員綜理會務

第六條 甄別初審委員會設秘書一人荐派科員若干人委派前項秘書科員得於所在地省政府或所屬各機關職員中調派之

第七條 甄別初審委員會為繕寫文件及辦理庶務得酌用雇員

第八條 甄別初審委員會應依據公務員所繳之證件審查其資格加具意見詳細紀載於審查書連同甄別審查表彙送銓敘部決定

第九條 甄別初審委員會之經費由銓敘部擬具概算書呈由考試院轉呈國民政府核定之

第十條 甄別初審委員會會議規則另定之

第十一條 辦事細則由甄別初審委員會自定呈由銓敘部轉呈考試院備案  
本條例自公布之日施行

### 銀行兌換券發行稅法

第一條 國民政府特許發行兌換券之銀行應完納兌換券發行稅

第二條 銀行發行兌換券應具十足準備金以六成爲現全準備四成爲保證準備

第三條 凡發行兌換券之銀行應開具左列事項

- 一·銀行名稱及所在地
- 二·兌換券之種類如銀圓券輔幣券等
- 三·準備金之種類及詳細數目
- 四·最近一年度發行總額

前項經財政部調查確實後得發給發行稅調查證每年度換領一次不取證費

第四條 發行稅稅率以保證準備額爲標準定爲百分之二五其現金準備之部份免徵發行稅

第五條 發行稅每年征收一次於每年度開始時徵收之

第六條 財政部對於銀行依第三條所開事項認爲不確實時得臨時組織評議委員會審定之  
評議委員會由財政部審計部銀行公會商會各派代表一人及財政部指定之會計師一人  
組織之

第七條 銀行如不完納兌換券發行稅時財政部得撤銷其特許發行權



第八條 領用兌換券部份應納之税金仍由發行銀行負擔惟發行銀行得向領用銀行收回税金

第九條 本法自公布日施行

### 銀行業收益稅法

第一條 依營業稅法第一條之規定凡股份有限公司組織之銀行應完納收益稅

前項銀行指營銀行法第一條所列各款業務之一者而言

第二條 凡納收益稅之銀行應領收益稅調查證填報左列事項

一· 公司名稱及所在地

二· 業務種類

三· 資本總額及已收未收資本額

四· 最近半年度純收益額

前項收益稅調查證每半年度請領一次不取證費

第三條 收益稅稅率以純收益額為標準其稅率如左

一· 純收益額不滿資本額百分之十五者徵收其百分之五

二· 純收益額合資本額百分之十五至不滿百分之二十五者徵收其百分之七·五

三· 純收益額合資本額百分之二十五至不滿百分之三十五者徵收其百分之十

四·純收益額合資本額百分之三十五以上者徵收其百分之十五

第四條 收益稅每半年徵收一次於每半年度決算後徵收之

第五條 中央政府及地方政府設立之銀行免徵收稅但官商合辦之銀行不在此限

第六條 財政部對於銀行依第二條所填報事項認為不確實時得臨時組織評議委員會審定之

前項評議委員會由財政部審計部銀行公會商會各派代表一人及財政部指定之會計師一人組織之

第七條 銀行業如有企圖漏稅隱匿不報者應依法處罰

第八條 本法自公布日施行

### 津隴平道四路運輸條例

第一條 津隴平道各路車輛缺乏運輸頻繁為求軍運敏活緩急合度起見勢須有統一指揮機關

茲特設四路運輸司令以便籌劃四路聯合運輸事宜對於一切軍運應負全責

第二條 凡在作戰期內所有各該路局辦事人員均應秉承四路運輸司令命令分擔軍運事務

第三條 凡各該路管理局應將該路狀況分別緩急逐日呈報四路運輸司令部

第四條 各鐵路開行客貨車之次數及使用車輛之多寡須由四路運輸司令部視當時軍事上之緩急而決之但非不得已時以不妨礙鐵路上之營業及地方之交通為要

第五條 爲充分發揮運輸能力達成軍事運輸目的起見所有軍運車輛應由四路運輸司令部統

一計劃集中使用各部隊不得謀一部一時便利扣留車輛致碍全局

第六條 凡部隊奉令由鐵路運送時應先由各部隊長官將其人馬軍實之概數通報四路運輸司令部以便分配車輛

第七條 各部隊（兵站）之乘車下車及開行時刻應由四路運輸司令部負責人員決定不得爭先擅行以免擁擠反延時刻

第八條 遇運輸緊急乘車部隊之給養飲料須經部隊長官會商四路運輸司令於指定車站辦理之不得沿途炊爨致誤行車時刻

第九條 凡乘車部隊到達目的車站後均須遵照規定時間一律下車

第十條 兵站由鐵路運輸軍用物品時得將運輸計劃與四路運輸司令部協商辦理之但到達目的車站後亦須遵照規定時間卸下

第十一條 兵站由鐵路運送軍用物品到達目的車站如遇有特殊情況及特種物品不得即刻卸下車時得先將原因通報四路運輸司令酌定之

第十二條 各部隊如臨時必須車輛輸送時可說明軍事上之情形商請四路運輸司令部酌派車輛不得任意在途中截留

第十三條 四路運輸司令部應將逐日輸送情形列表呈報總司令部

第十四條 四路運輸司令得調用各鐵路管理局所屬人員但以不妨礙鐵路之職務爲限

第十五條 本條例自呈准之日起施行如有未盡之處得隨時呈請修正之

### 鐵道運輸實施規則

第一條 按照運輸條例要領爲實施確實起見規定本實施規則各部隊應確實遵行

第二條 凡各軍輸送大部隊伍須向運輸司令部預先接洽以便籌撥車輛但零星運送可就近與該

部駐站辦事處要車其無辦事處之站則逕向該站站長接洽聽候撥給不准擅自扣車

第三條 無論輸送部隊或軍用品須有團長以上或獨立部隊長官之正式公函爲憑否則無效並須

載明輸送種類數量起站止站及隨車負責人官名

第四條 開車時間及用車多寡概由運輸司令部酌量規定支配各軍不得強詞干涉

第五條 部隊上車以兩點鐘爲限下車以一點鐘爲限糧秣輜重上下車時間照常加倍

第六條 開車遇車停車一切行車事宜切須按照路章由路員調度至兵車上使用某號機車經運輸

司令部派定後絕對不准強自更換每列軍車均由運輸司令部派員及路員管理之各部隊

不得過問

第七條 無論裝運部隊輜重糧秣一經到站即須依照規定時刻起速卸車由運輸司令部調度不得

稍有遲誤或擅自佔用

第八條

各軍前進如有虜獲敵人機車車輛須立時撥交運輸司令部管理支配不得各自佔據任意扣用

第九條

乘車官兵一律不得挾帶禁品商物押運人等尤須格外自重以身作則違者一經查覺軍法懲辦

第十條

運輸軍紀良否關係戰鬥勝敗以上各條凡我官兵應嚴密遵守倘有不遵運輸司令部之指揮破壞法紀者不論何級官兵准運輸司令部押送本部軍法處從嚴懲辦其情節重大者准予就地正法以肅軍紀

修正鐵道軍運條例第十八條條文

第十八條

凡適用甲乙種運照之軍用品以左列三類為限此外各項物品除經軍政鐵道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 爆破器材 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 發烟器  
 放射器 照像器 及應用材料等 探照燈 戰車望遠鏡 各項軍衣軍帽軍靴軍鞋  
 及附屬品 老羊皮軍衣筒 各種手套 鎗土馬 靴鞋 風鏡 皮耳搨 被褥枕  
 頭 軍毯 水壺 飯盒 乾糧袋 單衿帳棚及附屬品 帳棚燈 孔明燈 行軍炊  
 具及附屬品 軍用騾馬大車 軍用各式騎鞍駝鞍及附件 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  
 生材料 軍用汽車 軍用汽油 軍用穀草  
 第三類 各軍事機關各軍隊平時所用左列物品 藥料 製造軍用品機器 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  
 各行鐵道部轉飭路局撥車備運）

### 鐵道運送公用物料收費辦法

一 中央及地方各機關於請運公用物料時應由各該機關先行將物品名稱數量及經由各路起訖  
 站名詳細函知本部以便填發憑單交由請運機關持赴起運站報運

二 中央及地方各機關之辦公物品非營業用者得依照第一項辦法由本部填發憑單按照普通運  
 費半價現款收費

三 中央及地方官營社會公用業務如電燈電話自來水等所用物料得依照第一項辦法由本部擬發憑單按普通運費七五折現款收費

四 中央及地方各機關經營一切普通營業除第三項外如造紙皮革呢絨等所用物料應照普通運費全價現款收費

五 以上各條文內所載之中央及地方各機關係指國民政府省政府及特別市政府所轄各機關而言

六 中央及地方各機關請運公用物料如遇緊急時得先用電報依照第一條所規定報部請運以便節辦惟該機關應隨後即行補送公函以符手續

### 修正武漢警備司令部火車檢查所暫行檢查規則

第一條 凡平漢湘鄂兩路來往車輛所搭載之華洋商旅及各軍政機關人員等其攜帶之行李物品以及運輸貨物之有疑綻者均應由檢查所施行檢查上項行李物品及貨物非經檢查後不得上車出站如有違抗者得將人物一併扣留

第二條 凡見有形跡可疑及據密報行動詭異之旅客應嚴密檢查并盤詰其來歷但不得故意留難

第三條 凡查有後列各項之一者應予扣留解部究辦

(一) 夾帶軍用違禁物品及反動刊物者

(二)裝運槍枝彈藥及軍用器材無高級軍事機關命令及護照者

(三)軍人攜帶武器無公文護照者(隨從高級軍官及現役軍官不在此限)

(四)無正式符號或證章護照而身着全副武裝者

(五)佩帶作廢或不正當符號及形跡可疑經人密告者

第四條 凡屬轉運貨物查有夾帶違禁物品者得予以扣留報部核辦但整件貨物並無疑綻者不得拆包致碍商運

第五條 凡關於指定專車之部隊及軍政機關公物於事前驗明公文護照者不必施行檢查

第六條 檢查所應於站台柵門出口人口處設立檢查台於旅客上車及下車時執行檢查如遇特殊情形非上車檢查不可時應由檢查所主任通知車站站長酌派路警會同檢查之但不得妨碍行車時間

第七條 凡檢查所呈准調用之部隊應受檢查所主任之指揮支配如檢查員執行職務遇有重大反動行為檢查兵力難週顧時得請求駐站軍警就近協助之

第八條 各檢查員兵應遵守後列各款

- (一)檢查員兵應態度和平持躬廉潔不得有威嚇欺詐及留難需索之行爲違者嚴行法辦
- (二)凡查獲應予沒收或應扣留之件須遵照所頒發之四聯單收據詳細填明品名數量發給被



檢查人收執備查如不發給收據以私自沒收論罪

(三)普通商運貨物如查無疑綻概不得干涉如違重懲

(四)查獲之違禁物品及反動刊物等類應即時呈報核辦不得延宕

第九條 本規則自呈奉核准之日施行如有未盡事宜得隨時呈請修改之

### 平漢鐵路路警管理處督察員勤務規則

第一條 本規則依照路警管理處辦事細則第十一條之規定釐定督察員各項勤務

第二條 各督察員所辦事務有不賅載於本勤務規則者得依各項特別章程辦理

第三條 督察員得分為內勤外勤兩組

第四條 內勤督察員駐課辦理左列各事項

一 關於文件之撰擬及繕寫事項

二 關於本股文件之收發登記編譯事項

三 關於保管本股文件統計勤務表冊事項

第五條 外勤督察員應由該管課長支配分班赴路督察左列各事項

一 各股隊施行勤務之成績崗位之分布及該管地段之情形

一 各段隊官長警兵有無不法行爲

- 一 護車長警是否盡職
  - 一 旅客衛生事宜傳染病預防及救急方法
  - 一 各段隊武器服裝及公物之保管情形
  - 一 各段隊長警目兵之教育及風紀
  - 一 各段隊長警目兵有無缺額截曠及冒名頂替情事
  - 一 消防器具之準備練習及使用
  - 一 保護橋梁軌道及維持各站秩序情形
  - 一 小販營業之監察及客貨各車之秩序
  - 一 各站警所及車上衛生之檢查
  - 一 關於保護外僑事項
  - 一 沿線有無重大事故
  - 一 長警目兵之升降調補是否按照定章
  - 一 各段隊餉項及各項獎金是否按期確實發放
- 第六條 外勤督察員查勤應分明查暗查兩種  
明查應穿制服并佩帶證章

暗查着便衣或化裝

第七條 外勤督察員奉派查案時無論密查與否均應嚴守秘密

第八條 外勤督察員查勤時攜帶下列各物

一 考勤表 二 警笛 三 鉛筆 四 日記簿 五 手電燈 六 密電本

第九條 督察員查勤時無論在站在車遇有形跡可疑之人得指揮就地長警或目兵跟踪偵緝或施行檢查如與車工機各方面有關係者應會同關係方面人員協商辦理

第十條 督察員查勤時如遇重大事故或違法事件與其他各總分段有關係或歸其管轄者除報知路警處外仍須通知該管長官就近辦理

第十一條 本路各工友集會時督察員應列席旁聽如有違法舉動得隨時指揮長警勸阻並將開會情形呈報備核

第十二條 車上如有無票乘車之軍人荒乞游勇等人督察員應協同護車長警隊長盡量驅逐不服制止者即交警段辦理

第十三條 督察員每次外勤終了應將查得情形撰就報告呈由主管課長轉呈核辦如遇重大事故應分別事件性質立時以明密電報告路警處聽候指揮訓示

第十四條 外勤督察員出勤時無論在各段隊廠所站或車上均須將考勤表由各該官長蓋章證明

同時並應在考勤簽到表上親自署名以便考核

第十五條 本規則未盡事宜得隨時呈請修改之

第十六條 本規則自呈奉核准之日施行

### 修正稽核智利硝暫行辦法

第一條 智利硝進口時報運者應將總數及運硝人姓名住址並存放地點報關由關轉報軍政部查核并報實業財政二部存案一面由軍政部行知存放地方長官知照以便隨時稽核如該硝另向他關轉運時亦照上項辦法辦理倘報運者違反此種規定應即將硝斤扣留須令其完備報運手續後方准起運

第二條 內地商店購運智利硝限於農田料及工業上和平之用途不准移作火藥或他項之用須聲明購運數目及覓具妥實舖保連同各種書類暨照運各費照第五條一二兩項辦理呈由該管省硝磺總局呈軍政部核准運護其未設局之省分則由就近海關核明轉請工廠農民就近向地方商店購用智利硝應呈由地方官廳或硝磺局查照核准方得購用倘工廠農民直接向口岸洋商購運時應照內地商店購運辦法辦理如購者不照本條遵行應按第四條辦理

第三條 洋商轉運智利硝進口及內地商店販運或工廠農民購用地方官廳應切實稽核其管轄境

內之進口販運購運各數目及用途每半年由該管地方長官咨報軍政部查核并咨實業財政二部存查

第四條

洋商輸入智利硝只以運至通商之口岸爲止內地商店或工廠農民向口岸洋商購運之智利硝如發覺有供給不正或用途不明時一經查悉應由軍政部會商地方官廳沒收其硝斤并分別科以貨價兩倍至五倍之罰金如因上項情事致發生刑事罪案時并應依法懲辦各舉發人有藉端誣陷情事亦應依法反坐

第五條

智利硝進口時報運人須按左列二項辦法報關由關核明相符方得進口或轉運  
一·報運人須就地覓具妥實店保備具保證書及運輸說明書請求書各二份一份存承轉機關一份送軍政部核發護照

二·照費每張五元印花稅每張一元五角其運量每張以五千斤爲限

漢口特別市黨部臨時整理委員會派員參加各機關 總理紀念週辦法

第一條

依據 中央頒佈 總理紀念週條例第一條之規定凡屬國民政府所屬各機關均應一律於每星期一舉行 總理紀念週

第二條

依據 中央頒佈 總理紀念週條例第二條之規定各機關舉行 總理紀念週時間須在每星期一上午九時至十二時

第三條 各機關於舉行 總理紀念週前須置備左列簿冊以憑考核

1. 簽到簿

2. 紀錄簿

第四條 各機關 總理紀念週主席由各該機關長官擔任之如該長官因特別事故而不能出席者得以其他長官充任之

第五條 各機關 總理紀念週紀錄員由主席指定之

第六條 各機關 總理紀念週由主席作工作報告或講讀 總理遺教

第七條 各機關 總理紀念週講讀 總理遺教得用抽簽法或由主席指定各該機關全體工作人員輪流担任之

第八條 各機關工作人員於 總理紀念週講演時其範圍如左

1. 總理遺教

2. 時事問題

第九條 為便利工作人員對於 總理遺教作係統研究暨講演之準備起見各機關長官得於前

條1項中指定應講之綱目以為下次講演之準備

第十條 講演時事問題得依本辦法第九條辦理之

第十一條 各機關 總理紀念週主席或工作人員講讀 總理遺教每次不得逾一小時

第十二條 總理紀念週之程序如左

1. 開會
2. 唱黨歌
3. 向黨國旗及 總理遺像行三鞠躬禮
4. 主席恭讀 總理遺囑全體循聲宣讀
5. 向 總理遺像俯首靜默三分鐘
6. 報告
7. 講演
8. 禮成

第十三條 本會依據 中央頒布 總理紀念週條例第六條之規定凡國民政府所屬機關對於 總理紀念週執行不力或有陽奉陰違等情事者一經查覺或舉發除呈請 中央將其負責之長官撤差外并另請分別議處

第十四條 各機關工作人員不出席 總理紀念週各該機關長官應嚴予議處其辦法自訂之

第十五條 本辦法由漢口特別市黨部臨時整理委員會公布施行

(註)前奉 中央明令舉行各項集會應加唱黨歌一項嗣上年四中全會更規定講讀  
總理遺教或工作報告故本辦法第十二條與 中央頒布之 總理紀念週條例第  
四條之規定稍有出入





研

究



## 鐵道廣告術

方紀生

鐵道廣告術有二：一為國營鐵道及民營鐵道所經營的廣告費的增收政策；一為鐵道自身為求營業發展，運賃增收的營業政策所發端的廣告政策。二者雖同是收入問題，但前者屬於副業，後者則純為交通政策的商略。

我國鐵道當局對於鐵道廣告事業似乎尚未十分注意，因此並無鐵道廣告政策之可言；我人於此，覺得有提醒當局的必要。我國幅員廣大，雖然鐵道事業尚未發達，然已成鐵道，其所經地域不為不廣，綜合全國鐵道所經之大小車站，為數也不下千數百處。若能利用此千數百交通機關，施以鐵道廣告政策，則只需費有限的設備費，不需巨大資本，每年即可獲數百萬或較多的收入，實為最經濟最有利益之事。

鐵道廣告普通分為三類，即下列三種：

(一)車站內廣告 揭於候車室內，如Dorter、額面廣告，以及電影廣告等。

(二)火車內廣告 揭於車上內部各處，如Coach及各旅館廣告等。

(三)車站旁廣告 揭於車站前及沿線之廣告塔或廣告牌上之各種廣告等。

鐵道交通機關的特徵是大量的旅客及貨物的長距離輸送，若利用它以播傳廣告，其收益實不可限量。因為鐵道的乘客無男女老幼之別，階級貧富之分：學者，軍人，政客，農人，工人，商人，外國人，以及國內外的旅行者，各種人物所在皆有。於是鐵道廣告的效力乃超於其他各種廣告之上：無論何種廣告，因鐵道上人物的複雜，都是有效力發生的。而且鐵道廣告有最好的特徵，就是流動的性質，車行所至之地，廣告隨之，那更是其他的廣告方法所趕不及的。

鐵道廣告的效力既有如斯之大，人們必定樂於利用是無疑的事實。為求廣告費的收入增加，因各交通機關的立場不同，官營鐵道，民營鐵道，各自有不同的組織與施設，因之其增收政策互異。然而皆為交通機關，故其廣告政策所採之原則，其間自有共通之點在。

此共通點之表現，即在調查機關之設立。各國的鐵道部及鐵道當局皆設立調查研究機關，以有系統有組織的方法研究廣告的增收策。此種機關稱「廣告部」或「廣告課」，或附屬於營業部的廣告系中，有如大商店為求廣告費的有效及販賣能率的增進而設立廣告部一樣。簡言

之，凡欲求鐵道廣告的增收發達，這種機關有設立的必要性的。（我國鐵道當局於此未十分致意，實在應有倣效他國的施設的必要。）至於調查員的多寡，經費若干，則須依機關的規模大小，加以適當的規定。今將廣告研究專家對於鐵道廣告增收策的決定時，須詳加調查及研究的事項臚列於次，以供參考。

#### 鐵道廣告增收策決定前應注意之事項

（一）站勢與廣告的關係 即對於乘客數及其階級以及車站的位置，環境，廣告的媒介體應加以周密的調查。

（二）季節與廣告的關係 廣告須注意季節，因所廣告之物多含時間性。

（三）調查各地之各種廣告媒介體的實際價值及其效用。

（四）各車站所揭出之廣告的效果之測定。效果雖不能得確實的測定，然在相當範圍內，有種種方法可推定之。

（五）廣告費的比較調查。

鐵道廣告費與他種廣告費的比較，及廣告價值的見地上的比較等的研究。

（六）廣告媒體，揭出場及時間的調查。

（七）包工制度的採用及研究，廣告件數，增加的獎勵方法。

(八)廣告收入及經費關係的調查。

(九)沿線地帶的經濟狀態及人情風俗的調查。

(十)沿線地帶的廣告主之調查。

(十一)每年度或每決算期的廣告費的增收計畫的立案。

以上諸端，實為鐵道廣告策實行之先的要圖，欲收廣告之效益，對此諸點實有大加注意之必要。至若國營鐵道，為一大規模的國家交通機關，其行政統一，辦事便利，則更有進而調查左列各事之必要：

(一)全國各車站的地勢及廣告媒體的調查。

(二)外國交通廣告的研究及應用。

(三)財界的景氣對廣告的關係之調查。

(四)鐵道廣告及新聞廣告的關係之調查。

(五)全國包工制度的設定，管理，及獎勵。

(六)適於鐵道廣告的廣告之全國的研究。

有謂鐵道廣告之所以不被重視的原故是受新聞廣告的影響，以為即使試辦亦必無大收益。殊不知新聞廣告與鐵道廣告的廣告價值不同，應用不同，效果亦不同。因此利用鐵道廣告

的事物與新聞廣告有明顯的分野。鐵道廣告有新聞廣告所無的特徵，兩者並無相互妨礙之點的。

至於包工制度的實施，爲鐵道廣告增收策所最需要。包工制度的特點很易表現，如對於包工工人的監督及獎勵得法，於廣告的增收上得益極大。廣告主對廣告圖案的製作及裝飾可直接委諸於包工工人，無須往求之於圖案專家。

總之，廣告收入的增收策是須實施理想的包工制度，及設置以專門研究廣告爲目的的調查機關，兩者同時實行的。

其次再論鐵道自身爲求營業發展，運賃增收的營業政策所發端的廣告政策。這層各國鐵道當局已在用種種的廣告方法，故無詳論之必要。現在所要說的，是無論鐵道廣告如何，緊要的運輸政策若不良，是決不會收效的。因爲運費過高，運輸施設不良，必招顧客反感，而用廣告的力量以奪取運輸權，那是不能長久的伎倆；就如同以誇大的廣告賣假貨物，結果是名譽墜落，商業失敗一樣。真正廣告的目的是以優良的物品，廣求一般人的知道，其物品的賣出，於已固然有利，於人也無損害。因此，從事鐵道廣告的鐵道當局，其所爲之事，除改良運輸設施之外不只限於登新聞廣告或其他種種漫然的宣傳，而重要的是在應用科學方法對於有關於廣告之事項如交通量，站勢，人口分佈等加以周密的調查。其調查之結果不但直接

與廣告有重大關係，且可爲改良運輸施設之資；而運輸施設之改良，則可增加乘客及貨物之數量，以增廣告之效力。由此以觀，則廣告政策應與運輸政策相輔而行之理尤明顯也。(完)

一九三一，六月，北平。



論

著

鐵路貨物運價之原理與實施(轉自鐵路協會月刊)

錢憲倫

(一)貨物分等表及貨運價目表

凡鐵路員司，承運貨物，必備兩種表冊，一為「貨物分等表」，一為「貨運價目表」，前表備載數千種物品之名稱，並按物品之性質分為數等，同等之貨物，收回一運價，後表，即貨運價目表中，則載明各等貨物自某地至某地之運費，譬如運輸皮鞋一批，鐵路人員先在貨物分等表中查明皮鞋係屬何等，設為二等，再經貨運價目表查出二等貨由該起點站至終點站之運費，故凡用上項方法計算之運價，稱為「分等運價」。

鐵路除「分等運價」外，尚另訂「特價」及「專價」數種，承運此種具有「特價」「專價」之物品

時，應直接檢查「特價專價表」，該表載明各項特價專價自某地至某地之數量運費等等。

### (二)貨物如何分等

貨物何必分等，一言以蔽之，求簡單而已，蓋鐵路運輸貨物，品類至繁，勢不能一一訂定價目，為便利計，唯有將貨品分別劃入少數不同等級，每等物品運費相同，庶鐵路人員，於計算，不特此也，對於貨主方面，能預先核算應付運費若干，苟其他商人由別處運往同一地點應納運費若干，兩相比較，胸有成竹，商場競爭，乃無虧累之虞，雖現在聯運運費，計算尚多困難，但鐵路事業，進步殊速，此問題亦不難解決也。

貨物如何分等，美國聯邦商業會 Interstate Commerce Commission 之定義曰，「從運輸上觀察，須基於顯明之不同點」(Must be based upon a clear distinction from a transportation Stand point) 但分等之重要標準，不外乎一。按照貨物價值貴賤，二。按照運輸成本，此外如貨物之粗陋或精細，原料或已成品，流質，或固體，鬆裝或緊網，如農產水果，則應分別新鮮貨或乾貨，帶殼或不帶殼，有根或無根，以及物品之體積重量若何，鐵路應供給以何貨車，鐵路所負運輸上之責任及危險等等，均應一一計及也。

以一般言，貨物分等之標準與貨物運費之標準大致相同，惟有一重要之不同點，則前者祇就貨物間之關係而區別，至擬訂運費時，則鐵路沿綫之水陸競爭亦應顧及也，茲再將鐵道



部貨等運價委員會規定之訂定貨等應採之考查貨物方法摘錄于下，以作參考。

- (一) 貨物之價值
- (二) 每批運輸之通常數量
- (三) 通常所用之包裝方法
- (四) 每件體積之大小或尺度與其重量之關係
- (五) 是否易於損壞
- (六) 裝卸時有何困難或其他情形
- (七) 鐵道營業之擔負如何，或商家對於運輸所能報酬者如何

吾國鐵路建築，垂數十年，但各路對於貨物分等原理，向不研究，以致同一物品，甲路列上等，乙路列中等，或竟下等，甚至一路之中有時優劣物品，同列一等，有時同一物品，分列數等，農產與珠寶並列，綢緞與木材齊級，參錯不一，互為高下，商民既大感不便，鐵路亦受無形損失，民國五年，交通會議提議案請劃定各路貨等，迄明年，部遂設運輸會議，至九年乃將聯運會議所擬貨物分等表經貨物聯運審查會核定者由會議決呈部核准，於十一年十月公布，自十二年一月一日起實行，民十七國民政府成立鐵道部，將此項分等表重加修訂，令飭各鐵路於十九年一月一日起實行，其內容計分普通貨物分等表，危險物品分等表，貨

車運輸畜價目表，貨車運輸舟車等項價目表，貨物運輸棺木靈柩價目表，貨車運送元寶金銀塊銀行鈔票等項價目表，機車及空載車輛拖送價目表，貨車運輸回頭空箱價目表等，又區別貨物爲五門，一·礦產，二·農產，三·林產，四·畜畜，五·工藝，各項運價，共分六等，最貴重者以一等加一倍，如珠寶茸燕是，次以一等加半倍，如金銀器皿是，至牲畜舟車靈柩金銀塊鈔票等，另按每頭每具或每百兩計算，分別頗屬詳盡。

### (二) 擬定鐵路貨物運價之四大原素

鐵路擬訂貨物運價時，應明瞭下列四大原素

(一) 水陸競爭，應先考慮，凡鐵路擬訂運價之前，應先查考與該路競爭之其他鐵路公路及水道之情形，俾所訂運價，不受脅迫。

(二) 貨主利益，應予顧及，貨主能力，能付幾許運費，庶商業能趨發展，鐵路營業，亦更增加。

(三) 鐵路進款，應予保障，除非因特種原因，鐵路所收每批運貨之運費，應於償付行車維持費之外，再餘若干作爲應付固定資產及利息之需，每種運價之最低標準，應維持鐵路趨向發達之地位。

(四) 整個公衆利益，應加注意。

美國各鐵路之最高運價，受政府之限制，吾國則鐵道部具規定鐵道運價之權，（鐵道部組織法第八條第二項）

（四）貨物運價之基本標準

吾人試更推求鐵路當局擬訂貨物運價根據何種標準，

則下列三種標準，不妨詳加討論，即不難獲其扼要所在矣。

（一）以鐵路運輸成本為標準，凡主張以鐵路運輸成本之多寡為訂定貨物價之標準者，其理由如下。

（1）無論何種商場貨物，其所定價格，皆根據於商品之成本，是以每一件物品之售價，首應足以償付製造此物品時之一切費用，次則在可能範圍內商人竭力謀獲多量之贏餘，鐵路亦商業性質之企業也，故鐵路運費之制定，亦當按照此項法則。

（2）鐵路運價，不常更改，而鐵路消費，難於預先核定，是以路政當局，總思營業收入，能在一切消費之上，復次，路局之於擴充新線也，添築支線也，購置機車車輛也，建造車站月台橋梁貨棧電信號誌等運輸設備也，其目的所在，無非欲使營業發展，謀更大之收入，若無大利能獲，路局曷肯虛糜巨款，然則運價之擬訂，又安可不顧運輸成本哉。

（3）各國鐵路之運價，大抵受政府或地方官廳之限制，而政府或地方官廳估定運價之合理與

否，大概從兩方面觀察，一為鐵路所收運費是否足以應付資產之消耗，二為所收某一種貨物運費，除應付資產消耗外尚能否應付為運輸該種貨物之行車一切費用，政府與官廳以運輸成本為標準，以法律為手段，求運價之合理，同時路局對無論何種貨物，亦決不肯虧本運輸。

以上諸說，雖不無相當理由，然欲精確計算鐵路之運輸成本，殊非易事，蓋鐵路因運輸貨物而支出之費用或能約略計算，但何項貨物應負擔總費用中之何一部份，事實上實屬無法計算，假定運輸費用能正確分配，——即每批貨物之運費完全依照運輸之成本——對於鐵路及公眾亦未必有利，為使閱者明晰起見，再闡明於下。

茲先說明「成本 Cost」一字之定義，成本一字，應用於鐵路運輸，有幾種意義，普通以成本包含一切業務上支出之費用，——如資本之利息，資產之維持費，保險費，工人工資，行車費以及普通商業贏利等等，但成本之第二意義，僅指行車費而言，如鐵路之經常支出，而並不包含資本之消耗等，當成本用於第二種之意義時，意想上鐵路已經成立，故成本即等於行車之費用，至成本之第二意義，係指鐵路運輸額外貨物所支出之額外行車費，易言之，鐵路若不載運是項貨物，即無需支出是項費用，鐵路人員於力之所及，總謀於承運普通貨物之外，再載運額外貨物，故鐵路必先核算載運此項額外貨物時所收運費，於鐵路財政上是否較諸未運此貨物時為有利，否則決不貿然承運也。但無論應用何種意義，鐵路究不能正確分配

全部用費中某一部份於某一批貨物，設鐵路終年祇承運一種貨品，又祇整車裝運於是以貨物單位重量之總數，除鐵路路線終點路局資本消耗等等用費總數，即得每一貨物單位之平均負擔額，惟事實上鐵路運輸貨物品類既屬繁曠，重量亦不一致，有數斤者，有數噸者，有整車裝載者，甚至有整列車裝運者，且鐵路同時運送幾千種品類不同重量不同之物品，又同時應用一切鐵路上不同之設備，在此種情形之下欲明確規定某批貨物之運費，應負擔路局總支出中之某一部份，殊屬不可能，鐵路之大多數消費為「聯合成本」(Joint Cost)以維整個之鐵路業務而消耗，與某一次之運輸祇有間接關係，而無直接關係也。

今再將鐵路之運輸成本略加分析，就鐵路之總消費中，其資產成本稅捐等固定費約占十分之三，而行車及業務維持費約占十分之七，鐵路運貨之多寡，對於固定費無甚關係，與行車費則發生關係，但其關係亦祇行車費中之一部份，且並不如吾人理想之巨，設貨運增加或減少百分之十或二十，一切路上之鐵軌，建築，站台，以及機車車輛之消耗費不能相對的增加或減少百分之十或二十，鐵路既經完成，車站橋梁既經建築，機車車輛既經購置，則一切自應儘量應用，方不虛糜如貨運增加，支出並不相對增加，於路局即屬有利，反之如貨運衰落，而支出不能相對的減少，路局即蒙極大損失，是即鐵路企業與其他商業之最要之不同點，亦即鐵路不能以成本為擬定某種貨物運費之最大原由也。

尙有一種大理由，足以證明以運輸成本估定運價爲不合理，蓋如按照運輸成本，則煤鐵水泥木材五穀食鹽等價廉物品應收較高運價，因此等物品，體量重而容積巨，鐵路承運時所費成本較高也，反之如絲綢衣料燕窩參茸金銀器皿等物品，所收運費應較低，因此等物品體量輕而容積小，鐵路所費運輸成本較小也，如此不特阻礙一國農工商業之發展，民衆方面亦將大加反對矣。

綜上所說，貨物運價，雖不完全根據運輸成本而忽視其他要素，但亦不可重視他項標準而忽視運輸成本，現代統計會計之進步突飛孟晉，鐵道各項成本消耗以及多運整車或整列車貨物所支費用，已能用統計會計精密估計，况路局承運貨物整車爲多，是以估算亦較易，路局根據此項統計結果，以定運價之低昂，遂後事實詳晰，無偏倚不平之虞矣。

鐵路有時爲獎勵工商業起見，特別減低運費，甚至不足運輸成本，惟此係暫時性質，並非常例，路局之願出此，其目的無非欲使工商業因運價低廉得儘量發達，他日出品增加，鐵路營業收入，不將倍蓰於前乎。

(二)以鐵路運輸價值爲標準，鐵路訂定運價，或以運輸價值爲標準，試簡單說明於下譬如麵粉市價，在上海爲每袋四元，在南京爲四元二角，如是麵粉一袋，由上海運至南京其價格陡增二角，此二角即屬運輸價值，京滬路局訂定麵粉運費，不妨每袋收運費二角，但如

爲鼓勵商人多運以及調劑市况起見，不如收費一角五分，尙餘五分作商人之贏利，較爲妥善。自經濟上觀察，以運輸價值爲標準亦甚合理，蓋農礦工業之出產品，自出品地而達消費者之手，其間非經過運輸機關不可，是故鐵路局農夫礦工實業家同負大量生產之責，凡消費市場離生產地愈遠，需要愈殷，而價格愈貴，鐵路自可收更多運費，惟從公衆利益點觀察，以運輸價值爲運費標準，其結果殊多不良，此點應加注意。

鐵路常受其他鐵路或公路水路之競爭，每不能完全採取運輸價值爲運價標準，但在人口不密工商業尙不十分發達而交通不便之區，鐵路未嘗不可壟斷運輸，隨意收取極高運費，民衆方面，於是大受影響，在價昂質輕物品，或一切消耗品化妝品，吾人均承認應收費略高，且甚合理，如土產品日用品亦一律看待，則工商業發展便大受阻礙，有人估計以爲鐵路運貨至某市，如將牛皮一張，多收運費一分，將來製成皮鞋，每雙將貴一角，如布料一疋，多收運費二分，將來製成衣服，每件將貴二角，所增運費，粗觀似不過高，細察其結果，則影響市價至爲可驚，各國政府不惜用法律強制限止運費，非無故也。

以運輸價值爲運價標準，其阻礙公衆利益既如上述，惟若善爲利用，其造福公衆，促進工商業之發達，亦殊足驚人，今不妨紀述美國葡桃乾一事以窺一斑，美國加利福尼亞於一千八百七十六年方開始種植葡桃，製爲葡桃乾，當時美國各處市場葡桃乾之供給，皆由西班牙

輸入，加省出品銷路極少，鐵路當局有鑒及茲，爲獎勵國產葡桃乾製造起見，將運價大爲減低，是年各鐵路裝運加省葡桃乾自西至東共計七萬磅，每一百磅收運費一又四分之三分，而裝運西班牙葡桃乾共計一百萬磅，每一百磅收運費三分，至一千八百九十一年，西班牙葡桃乾絕跡於美國，而加省之葡桃乾裝運至東方各省者，共計有三千七百六十萬磅之巨，目下葡桃乾運費自加省至西方各省每百磅整車爲一元一角，不滿整車爲兩元兩角，而美國葡桃乾之銷路，遍及全球，飲水思源，胥鐵路之所賜也。

(三)以貨品價值低昂爲標準，鐵路運輸貨物與貨物之比較價值，影響於運價之擬訂頗巨，但閱者須分別清楚貨物價值與運輸價值，兩者絕不相同，不可混淆，雖事實上貴重物品自甲地運至乙地，其在乙地之價格又較甲地爲高，但鐵路承運此項貴重物品，所以收費較高者，因貨主能負擔是項高額運費故耳，並非鐵路運輸貴重貨物時其運輸價值較諸運輸低廉貨物爲高也。

在貨物分等表中，凡質輕價昂之物品，皆列入高等，而收較高運費，其他貴重物品亦然，至以貨物價值爲運價標準，不特分等貨運爲然，即鐵路特價專價亦然，鐵路裝運專價之貨物，其價目之擬訂，亦大抵視貨物價值之低昂而定。

以上三種運價標準，業經不厭求詳，反復討論，總之三種之中，無論何種，皆居重要地



位，不能採取一種而忽視其他兩種，亦不能兼取兩種，而不顧其餘一種，鐵路員司訂定運價時，當兼籌並顧，不可偏廢，至何者應居先，何者可居後，則可體察當地環境情形，妥為擬具，庶運價適宜合理，路商雙方交蒙其利矣。

#### (五)中國各鐵路現行貨物運價概況

(一)平漢鐵路 平漢鐵路於清光緒三十二年方全線通車，在未通車以前，對於貨物運價，訂有總價單，整車價單，以及格外價單三種，至宣統三年三月及十一月修訂二次，自民國元年至八年，又陸續將原料品如土布紙張茶葉棉花磁器麵粉及普煤等運價分別減低，至民國十年，方遵照交通部所頒行之貨車運輸規則辦理，現在該路除井陘六河溝等之煤，以及洋灰煤油蘆鹽等訂有特價外，其他普通貨物，分整車價公噸價五十公斤價三種，全線分區，計有一至二十公里，二十一至五十，五十一至一百，一百零一，至二百，二百零一至四百，四百零一至八百，八百零一公里以外等七區間，整車每公噸價目頭等自，一七九二九二九六元起遞遠遞減至，○五五一四六九元止，二等自，一一二○三六三二元起遞減至，○二四四一二四元，三等自，○九三三八四元，遞減至，○二八七四九六元，四等自，○六八二一四九元遞減至，○二七○一六元，五等自，○四五九一二二四元起至，○九四一一三四四元六等自，○三五二八三六元起至，○一〇八九止，不滿整車貨物，每公噸頭等自，二三九〇五七

二八元遞減至，四七三五二九二八元，二等自，一四九三三三六八元遞減至，〇四五八二五  
 一二元，三等自，一二四二三三一二元八減至，〇三八三三三二八元，四等自，九一八二三四遞  
 元〇，遞減至，〇二八二二六八八元，五等自，〇六二五八二四元起遞減至，〇一八八一七  
 九二元，六等自，〇四七〇四四八元遞減至，〇一四四六一九二元，五十公斤貨目從略。  
 (二)津浦鐵路 津浦鐵路貨物運價以一百公里為一區間，全線分為十一區間，自第二  
 區間起，每區間每一公里之運價比較第一區間遞減百分之十至百分之九十五，茲將該路整車  
 及公噸兩種運價列一簡明表式於下，五十公斤運貨從略。

| 等  | 整 車       |           | 公 噸       |           |
|----|-----------|-----------|-----------|-----------|
|    | 自         | 起遞遠遞減至    | 自         | 起遞遠遞減至    |
| 一等 | 〇.〇四七五二〇元 | 〇.〇〇一三三七六 | 〇.〇七一二二八〇 | 〇.〇〇三五六四元 |
| 二等 | 〇.〇三九六    | 〇.〇〇一八九〇  | 〇.〇五九四〇   | 〇.〇〇一九七〇  |
| 三等 | 〇.〇三六三六   | 〇.〇〇一五一八  | 〇.〇四五五四   | 〇.〇〇一二七七  |
| 四等 | 〇.〇一九八    | 〇.〇〇九九〇   | 〇.〇二九七〇   | 〇.〇〇一四八五  |
| 五等 | 〇.〇一七六一   | 〇.〇〇八五八   | 〇.〇二五七四   | 〇.〇〇一二八七  |
| 六等 | 〇.〇一三二〇   | 〇.〇〇六六〇   | 〇.〇一九八〇   | 〇.〇〇九九〇   |

至整車運價與公噸及公斤運價之比例如后

(以一千公斤為單位)

整車各等運價：公噸各等運價=1.00：1.50

公噸一等運價：公斤一等運價=1.00：1.11(約數)

公噸二等運價：公斤二等運價=1.00：1.15.

公噸三等運價：公斤三等運價=1.00：1.16.

公噸四等運價：公斤四等運價=1.00：1.15.

公噸五等運價：公斤五等運價=1.001.18.

公噸六等運價：公斤六等運價=1.00：1.20.

(三)平綏鐵路 平綏鐵路貨物價率於清先緒三十二年時分三等，按華里計算，頭等每噸二分二，二等一分六，三等一分二厘五，每担按噸之十分之一計算，宣統二年，改分四等，頭等照舊，二三四等較前畧自增減，民國十年，改公里制，分六等，以第六等作一百分之比，各等照此例遞加，自民國十五年十一月起，又重加修訂，劃分全路里程為六區間，以一百公里為一區間，各區間較第一區間遞減數目自百分之二，五至百分之十二，五，在國內各鐵路中比較為最小，整車第一區間基本運價一等為○，○七八○九元，二等為○，○六六九

四元，三等○，○五八〇一元，四等○，○四六八五元，五等○，○三三三五元，六等○，○二二三一元，公噸價與整車之比例大約爲一與六，七！八之比。

(四)隴海鐵路 隴海及汴洛鐵路分區距離自一百公里起，以每一百公里爲一區間，貨物運價每二十噸整車頭等一元八角(合每噸九分)遞減至七角，(合每噸二分五)二等一元一角遞減至二角五分，三等一元遞減至二角，四等八角遞減至一角五分，五等六角遞減至一角二分，六等三角遞減至一角，公噸價頭等一角二分遞減至四分，二等九分遞減至二分，三等七分五厘遞減至一分，四等六分遞減至一分，五等五分遞減至七厘，六等三分遞減至七釐，五十公斤價從略。

(五)北甯鐵路 該路於民國十年以前，客貨運價均以華里計算，貨物分一二三等及危險例外一例外二六種，貨物制度分華擔公噸及整車三種，民十後改公里制，運率仍未變改，民國十五年運價改訂，分公斤(五十八斤)公噸整車三種，全線劃分七區間，每一百公里爲一區間，第二區間運價率較第一區間減百分之二，五，第三區間減百分之六第四區間減百分之七，五，以次減至百分之三二，五，在國內各路中比較爲小，整車價每公噸頭等○，○五七五元，二等○，○四八七五元，三等○，○四元，四等○，○三一二五元，五等○，二二五元，六等○，○一三七五元，公噸價頭等○，○八六二五元，二等○，○七三一二五元，三

等〇，〇六元，四等〇，〇四六八七五元，五等〇，〇三三七五元，六等〇，〇二七五元，公斤價每五十公斤爲整車每公噸價之十分之一。

(六)湘鄂鐵路 民國十年該路會計處計算八年份長株段(長沙至株州爲營業線)每公噸每公里運輸成本爲大洋九釐八毫，但近二年來長株段營業狀況較武長段(武昌至長沙工程線)爲優，故該路參酌營業情形，於九釐八毫之數，加百分之十五，得一分一釐三毫，卽以此路爲該路第六等貨物在末一區間每公噸每公里之運輸成本，以後區間愈近，運價愈高，(全路長二百五十九英里，合四百十六公里八九，分爲五區間每區間計一百公里)整車裝運六等貨在第四區間(卽二百零一公里起至四百公里)爲九釐八毫加百分之二十，如是每區間以次遞加至百分之三十五，整車各等貨較六等貨之運價加高百分之四十以至百分之二百六十，零噸裝運每等之運費率等於整車裝運之同一區間同一等級之運費率加百分之三十，五十公斤之運費率等於整車裝運之同一區間同一等級每公噸之運費率之二十分之一另增百分之五十，上項運價於十年二月一日實行，旋因營業不振，自十二年七月一日起頭二等貨減百分之二十三，四五六等貨，減百分之十，現仍繼續有效。

(七)京滬鐵路 京滬鐵路會計處計算得該路於西歷一九二一，一九二二，一九二三三年間運輸成本如下

一九二二年 〇,〇〇四三五七元  
 一九二三年 〇,〇〇四三二三元  
 一九二三年 〇,〇〇四三〇九八九元

該路參酌上項運輸成本，定〇,〇〇四四元為運輸整車六等貨最低之標準，以後里程愈近，運費愈高，其貨率每十公里一加，自百分之一至百分之一百三十二止，至整車各等貨與六等貨價率之比率如下，

|         |  |          |
|---------|--|----------|
| 五等貨比六等貨 |  | 118; 100 |
| 四等貨     |  | 125; 100 |
| 三等貨     |  | 165; 100 |
| 二等貨     |  | 240; 100 |
| 一等貨     |  | 360; 100 |

公噸運價之擬訂，係根據整車運價加百分之四十以至百分之一百六十，五十公斤運價，係根據整車運價加百分之一百五十以至百分之四百，以上各種運價於十六年起，復增加百分之十。

(八)膠濟鐵路 膠濟鐵路前經德日管理，故貨物運輸，沿用德日舊制，貨物並不分

等，祇有三級貨粗貨輸出貨輸入貨之規定，凡由內地各站互運之運價，分三級，一級較二級加百分之四十，二級較三級加百分之二十，由內地運至膠濟區域之貨為輸出貨由膠濟區域運至內地各站之貨為輸入貨，大約三級貨自五分五釐起遞減至一分七釐九，粗貨自四分起至一分〇二毫，輸出貨自四分七釐五起至一分零二毫，輸入貨自六分五厘起至一分六厘四，在外人初訂時多按地方貨物之消長以定運價之高低，且寓有抑此揚彼之意，即如內地運價最高，輸入次之輸出最低，其間甲站運價高於乙站運價之處頗多殊無運率之可言，但此項運價已行之二十餘年，既與現在社會經濟情形懸殊，又不合貨等運價原理，自鐵道部貨等運價委員會議決改訂各路貨物運價，該路即詳細參照各方情形，另訂適當運價，並按照部頒貨物等表，於十九年七月一日起實行，

（新運價敘述於後）

（九）滬抗甬鐵路 滬抗甬鐵路整車貨基本運價率如下

（自民國十七年十二月起實行）

|    |         |
|----|---------|
| 一等 | 〇，三三三三元 |
| 二等 | 〇，一九二元  |
| 三等 | 〇，〇一一五元 |

|    |         |
|----|---------|
| 四等 | 〇,〇〇六八元 |
| 五等 | 〇,〇〇六二元 |
| 六等 | 〇,〇〇五一元 |

上項運價，遞近遞加，自百分之二起至百分之一百三十七止，公噸價較整車價加百分之二百七十以至一百三十。

(十)正太鐵路 正太鐵路現行貨物運價整車每公噸每公里頭等一角，二等七分，三等五分五厘，四等四分五厘，五等三分二厘五毫，六等二分七厘五毫，公噸價頭等一角二分，二等八分五厘，三等六分五厘，四等五分五厘，五等四分，六等三分五厘，並無遞遠遞減之規定，

(十一)粵漢鐵路 廣東粵漢鐵路貨物運輸制度與各路極不一致，貨物祇分頭二三及危險四種，頭等每英噸三分七厘二，每擔三分之一三七二，二等每噸三分零四，三等每噸一分五厘二，每擔一分之二零二，危險品每噸六分七厘六，每擔一角二分五，以上運價以小洋為本位，並無遞遠遞減之規定。

(十二)道清鐵路 道清鐵路現行整車及公噸兩種貨物在第一區間之運價如后



整車

○·○六二六二  
○·○五三六八  
○·○四五六四  
○·○三二二二

○·○二二三七  
○·○一六六一

公噸

○·○八七六五  
○·○七五一七  
○·○六三八九  
○·○四五二二

○·○三二三四  
○·○二二五一

(十三)廣九鐵路 廣九鐵路自廣州九龍分英華二段，故運價亦按毫銀及港銀兩種幣制計算，計整車一等毫銀一角零五厘，港銀八分四，二等毫銀五分二厘五，港銀四分二，三等毫銀四分二，港銀三分三厘六，四等毫銀三分一厘五，港銀二分五厘二，五等毫銀二分六釐二五，港銀二分一，六等毫銀二分一，港銀一分六釐八，並無遞遠遞減之規定。

(十四)南潯鐵路 南潯鐵路貨物運價係按華里華噸華斤計算。如由華里華噸華斤折合公里公斤，大酌公斤運價一等為一毫一絲九，二等為八絲七，三等為五絲九，四等為四絲，五等為三絲七，六等為三絲二，公噸價合五十公斤之七五折，整車價每噸合零噸之九折，里程以二十公里為起碼，二十公里以外用遞減法計算，自二十一至三十公里為第一區間，三十一至四十為第二區間四十一至五十五為第三區間，五十六至七十五為第四區間，七十六至

一百爲第五區間，一百零一至一百三十爲第六區間，各等貨遞減率大酌自百分之二，五起至百分之五十五止。

#### (六)鐵道部貨等運價委員會

鐵路貨等運價之擬訂，至爲重要，小則關係一路營業之盛衰，一地實業之興替，大則足以影響國民經濟狀況之展進，民族事業文化之發揚，但現在人事日繁，需要日亟，貨品種類，既日有增加，商場市況，亦倏忽萬變，是故鐵路貨物，一經訂定，非可歷久不變者，在歐美各國，均有貨等運價會之組織，或由政府主持，或由各鐵路聯合辦理，隨時調查商業狀況，參酌運輸情形，改訂貨物等第，運輸數目，民國十七年十二月十三日，鐵道部管理司司長蔡增基呈請設貨等運價委員會，並擬具組織章程，請核示遵，是月十七日鐵道部指令照准，二十八日分令各路局遵照先將應派人員姓名電復，十八年一月由部委各委員先開審查會數次，審查各項草案，是年八月，關內各鐵路所派車務處長及代表到者共十八人，八月二十八日開貨等運價委員會第一次會議於南京鐵道部，共開會議六次，通過重要議決案十三件，於九月四日閉幕，十九年四月鐵道部公布修正貨等運價委員會組織章程，規定鐵道部業務司長爲主席委員，鐵道部營業科長及各路車務處長爲當然委員鐵道部各司廳處各派委員一人，並由部長選派委員數人，組織常務委員會，並制定辦事規程，委派秘書一人，事務員數人，處理

日常事務。

(七)貨物運輸制度之革新

(一)改整車公噸公斤三種運價爲整車及不滿整車兩種運價，吾國各路貨物運價，向分整車價公噸價及五十公斤價三種，此項辦法，係民國十一年交通部所訂定，當時訂定是項制度之用意，因鐵路運輸整車貨物用費較省，至運送零噸及公斤貨品，零星裝卸，費用既多，物品種類重量體積又各不同，站務人員不能預先妥爲佈置，致車輛地位不能充分利用，每多虛糜，爲補償此項虛糜地位及額外裝卸費用起見，鐵路不得不收較高運費，但近年來各鐵路爲營業計，竟不惜減低整車運價，以廣招徠，而增加零噸及公斤運價，在各鐵路之所以出入，亦有不得已之苦衷，蓋整車貨重量多而運費巨，貨主又大抵爲資本家，設路局收費過高，貨主勢必設法由水道或其他可以節省運費之運輸機關運送，鐵路即少去一筆收入，反之零噸及公斤貨主，大抵爲小商人，即受鐵路高運費之壓迫，亦無能力反抗，各路基於此種純商業之立場，竟使所擬訂之非整車運價率，較整車運價率有高至一百分之三百二十五者，其結果遂發生兩種惡劣現象，(一)因非整車價過高致轉運公司乘時而興，轉運公司照鐵路之零噸及公斤運價，向小商人收取零星貨物，至滿整車重量時，再照鐵路整車價目向路局報運，如是一轉手之勞，公司獲利不貲，(二)因非整車貨運價過高，致使小商人與路局異常隔膜，路局既

忽視小宗貨物，小貨主亦視路局爲畏途，事事向轉運公司接洽，但鐵路具公共性質，與普通商業不同，當事事爲民衆謀利益，不能完全抱贏利目的，今優待大資本家而反壓迫小商人，不特有違先總理民生主義之遺旨，且與近代各國所提倡鐵道社會化之政策大相逕庭，鐵道部貨等運價委員會有鑒及此，乃議決各鐵路運價應廢除整車公噸公斤制改爲整車及不滿整車兩種制度，不滿整車之運費應按整車運費加百分之若干，至所加之百分率應適足爲賠償路局所支出虛糜地位及額外裝卸之費用，不得注意多加。

(二)統一遞遠遞減計算辦法，吾國鐵路除正太粵漢廣九等三數路外大都實行遞遠遞減制，即運貨里程愈遠，每公里之基本運價愈小，蓋無論運貨遠近，車輛在出發站及到達站所廢於裝卸貨物所停留之時刻相同，而機車車輛煤水軌道電信一切設備等因多運里程所消耗之量亦甚微且如鐵路無論路程遠近，每公里收同一運價，則距離工業中心稍遠之地因受運價牽制，工商業難趨發達，惟吾國各鐵路算民遞遠遞減辦法頗不一致，有遞遠遞減者，亦有遞近遞加者，有訂定一基本價目，以後按里程之遠近分別減收若干成者，有訂定第一段路程每里之基本價目，以後按段減低者，各路辦法既屬歧異，比較查核亦多困難，貨等運價，委員會於此特訂定統一辦法，即各路先訂定第一區間之每公里基本運價，以後第二區間中每公里之運價較第一區間減去若干成，第三區間中運價，再較第二區間中減去若干成，如是依次遞減

，至所減之數達最大限制爲止。

(二) 訂定鐵路准許適用專價特價原則 鐵路以利便計衆爲第一要義，故對於煤鐵糧食等大宗民衆需要物，宜減低運價，以示優越，國有各鐵路現所訂定之專價特價，如晉豫各省之煤炭，冀綏各省之羊毛皮革，東北之大豆，魯省之食鹽等，種類甚繁，至對於大宗貨物，如啓新之洋灰，美孚之煤油，亦訂約減費承運，惟各路訂定專價，並無一定標準，下列各項爲貨等運價委員會所議決規定爲鐵路准許適用專價特價之原則，業經由鐵道部通令各鐵路實行，茲爲照錄如下。

(一) 凡許給公司之專價經訂有合同者，稱爲專價，其許給公衆者，則稱爲特價，所有專價或特價，均須呈部核准，方可施行。

(二) 專價僅可許給公司，以有特列情形者爲限，並須專案呈部特許。

(三) 所有許給公衆之特價，凡遵守該項特價施行辦法之任何商人或公司均適用之。

(四) 適用專價及特價應有定期，至多以一年爲限，如有充分理由，可由部核准較長期限，此項期限，並應於施行辦法中訂明之，至期限屆滿時，該項專價或特價，須經審核，如認爲必要時，仍得另訂期限，繼續施行。

(五) 爲免除運價表之繁雜起見，訂定專價及特價可就尋常運價減成者，應即照尋常運價

## 減收成數

(六)·許給專價或特價須具有特別情形如下。

甲·凡有大宗貨物一次裝足一列車運輸者，或此項貨物須分批裝運，而在確定期限內保證裝運確定之數量者。

乙·與他種運輸機關競爭者。

丙·為謀特價實業之發展，或特種區域之發達，須由鐵路協助者。

丁·為發展現有運輸業務，或創辦新運輸業務，而尤以此項運輸業務能利用往返車輛以免空載者。

(四)區別國貨及非國貨界限等次 歐美各國鐵路運輸外國品。所收運費常較本國貨運價略高，所以示提倡獎進國產品之意，我國效之，前交通部於貨物分等表中，曾有本國製及進口者之規定，本國製貨物之等級，大抵較進口者低一級，譬如棉布一項，本國製者列四等，而進口者列三等，蓋吾國工業幼稚，資本微薄，外受洋商排擠，內受稅厘束縛，出產品一蹶不振，而洋貨則暢銷各地，金錢外溢，何止萬千，鐵路為政府機關，為獎勵國貨計，自非減輕運費不可，惟當貨等運價委員會開會議時，又發生一參國貨問題，蓋外人利用中國工資低廉，原料便利，紛紛在華設立工廠，出品價廉，影響吾國實業甚巨，自應加以限制，庶中國

實業不受其壓迫，後經貨等運價會詳細討論，參照工商部公佈之中國國貨暫行標準，於新分等表中用「進口或—及外國製」之名詞，此名詞包括下列各貨而言。

(一) 在外國製造各貨運入中國者。

(二) 在中國境內照下列標準製造之各貨。

(甲) 中外合資 外人經營 中國原料 國人工作

(乙) 外國資本 外人經營 中國原料 國人工作

(丙) 外國資本 外人經營 中國原料 外人工作

(丁) 外國資本 外人經營 中國原料 國人工作

(戊) 外國資本 外人經營 中國原料 外人工作

(八) 各鐵路擬訂新運價之研究

自貨等運價委員會議決改整車公噸公斤運價為整車及不滿整車運價後，即呈由鐵道部分令各鐵路局遵照改訂，十九年春間，關內各鐵路擬訂新運價呈部審查者先後凡十四路，其中除膠濟一路，新運價已於本年七月一日實行外，其餘各路，須俟貨等運價委員審查妥適，方得實行。

查各鐵路貨物運價，以三四五等貨最關重要，一二等大都為貴重品，數量甚少，鐵路收

費之多寡，與民衆關係甚渺，至於六等貨，大都爲煤鐵泥石等類，鐵路只求足敷運輸成本，不願多收運費，惟三四五等貨，則凡大宗之農產品工藝品皆屬此類，運費之廉昂，影響於民衆生活極巨，附圖一爲各鐵路新擬三四五等整車貨物，在一區間每公里每公噸運價比較圖，綜觀各路運價，以平漢路爲最高，計三等爲九分三，四等爲六分八，五等爲四分五，次爲膠濟，計三等六分四，四等四分五，五等三分六，平綏爲第三，計三等五分八，四等四分六，五等三分二，粵漢爲第四，計三等五分七，四等三分八，五等爲二分七，正太第五，計三等五分五，四等四分五，五等三分二，道清第六，計三等五分二，四等三分六，五等二分五，南潯廣九北甯隴海四路之數目頗接近，計三等在四分至四分五之間，四等在三分三至四分之間，五等在二分二至三分二之間，津浦較上列四路尤低，計三等三分九，四等二分五，六等二分二，再下爲湘鄂，計三等二分六，四等二分一，五等一分六，京滬滬杭甬兩路運價最低，計三等京滬路爲二分杭甬路爲二分五，四等均爲一分五，五等均爲一分四，按平漢鐵路路線最長，銜接北平漢口兩大商埠，所經又多富庶之區，按理運輸成本應輕，所收運費應低，但該路因歷年受軍事影響損失最巨，不得已增加運費，以資彌補，觀上表該路三四等價較京滬路約大四倍半，較南潯廣九北甯隴海等路約大一倍，運費殊昂，實有考酌減低之必要，膠濟路於本年七月起方實行分等運價制，故新運價實行後，結果如何，現尙未易逆窺，粵漢路



韶關至漢口一段尙未建築，路線失其連絡功用，致客貨不甚暢旺，故運價較他路爲高，平綏路貨運以煤鐵農產品爲大宗，該路歷年在北方軍閥勢力範圍之下，路款所入，半作軍費，營業雖年有盈餘，運費反日見增加，將來管理權統一，應酌量減低，京滬滬杭甬兩路因歷年受事影響較輕，兼受長江水路競爭，運價最低，但該路近年來客運異常發達，貨運反見遜色，故價目一層，似可暫維現狀，免多更改。

附圖一爲各鐵路在第一區間內之運價數目，尙不足以代表真正運價，蓋各路有第一區間內運費甚高，至以後各區間因遞減率大，故運費頗低者，亦有在第一區間內價目頗低，但以後遞減數目甚小，致全線運價，反不見低者。

附圖二爲各鐵路新擬整車三等貨物每公噸每公里全綫運價比較表，內粵漢平綏廣九三路，因非遞遠遞減，故均爲直線，其他各路有數路各區間遞減率甚大，如平漢膠濟隴海等路，有數路各區間遞減率較小，如平綏南潯北甯等路細察該表，仍以平漢運價最高，居第一，粵漢第二，平綏第三，正太第四，道清第五，廣九第六，膠濟第七，北甯第八，隴海第九，南潯第十，津浦第十一，湘鄂第十二，滬杭甬第十三，京滬居末最低。

附圖三爲各鐵路新擬整車四等貨物每公噸每公里全綫運費比較圖，讀者細加觀察，即知各路運價之高低，而各路次序，與附圖二大致相同。

附圖四爲各鐵路新擬整車六等貨物在末一區間每公里每公噸運價比較表，蓋此爲各鐵路之最低運價，與鐵路運輸成本甚接近，觀該表運價，以正太路爲最高，粵漢廣九平綏等路次之，津浦路最低，滬杭甬隴海京滬等路亦甚低。

附圖五爲各鐵路新擬不滿整車貨物，較整車貨物增加運費百分數比較圖，圖內以京滬路百分數最高，爲百分之一百，粵漢平綏滬杭甬津浦南潯等路次之，湘鄂隴海北甯道清正太五路相同，均爲百分之三十，廣九路最低，爲百分之二八，五，但該路請求仍維持整車公斤三種運價，上項數目，不過爲整車與公噸之比率百分數，不得視爲不滿整車貨運價。

總之，貨物運價，關係極爲重要，惟吾國鐵路，一受軍事影響，次受外債牽掣，以致運價過昂，於民衆負擔太重，於鐵路則反毫無實益，所望今後政局安定，管理統一，運價之擬訂，完全以公允利民爲原則，鐵路盡其運輸功用，實業前途，庶有亨矣。



出入  
專

力  
載

### 教育之理論與實際

中央黨部八月三日上午九時舉行第一百二十三次總理紀念週，由丁惟汾主席，領導行禮如儀，嗣由陳布雷報告今後的基本工作在教育，誌其原詞如後：

**各位同志**，上週剿赤軍事，進展至速，東固龍岡各重要匪巢，均已根本摧毀，捷報頻來，不出旬日，即可完全肅清，石友三惡貫滿盈，經各路圍擊，覆滅即在目前。由此可知凡違反三民主義，破壞和年統一者，必歸覆亡。而中央於外侮內患紛至疊乘之際，忍難忍苦，從事於戡亂定變的工作，終必有以慰全國同胞之期望。是以現在的問題，乃在我們在軍事以外，能否加緊基本工作的一點。換

陳布雷

言之，中國的前途，革命的成敗，全看我們能不能從實際工作上，表現出建國的力量來。

說到基本工作，教育當然是最重要的一件事，幾年以來，國家的建設，動受障礙，社會的秩序，無從安定，反動勢力的迭起為祟，萬惡赤匪的到處肆虐，造因都遠在二十年前，而今日則

適承其敝 二屆四中全會宣言中，關於教育的建設一段，言之甚為深切著明，第三次全國代表大會政治報告決議案中，對於過去教育的弊害，指出「六濫」，「四惡」，「三害」，尤為慨乎言之。本黨數年之間，對於教育問題，

認為國家民族生存亡之一大關鍵，一面苦口陳述，要求全國志士仁人之省悟，一面希望同志們獻身於教育事業，從根本上去下苦功夫。教育的重要，現在已無待贅述了。不過兄弟的意見，以為教育上實際的設施，固然重要，而教育上的趨勢和風氣，其關係於民族前途，尤為重大。今天願以個人感想之所及為簡單的報告。

現在一談到教育，大家首先感覺到的便是怎樣使教育普及，以及如何使學生有出路等等的問題。要

**教育普及**便要加增學校的數量，便連帶的要加增教育的經費，和培養必要的師資。要學生有出路，便要一方面改善學校的課程設備，提高學生的程度，另一方面要發達生產，發展各種的事業，以加增對於許多畢業生的容納量，當然，這些都是很迫切而且很重要的問題，國家即使在十分困難當中，也應該想法解決。這種種事實的問題，等到和平秩序恢復了，不必分心到許多治標應變工作的時候，更應該竭力想法的。不過這些問題以外，還有更更要更根本的問題，便是要明瞭教育的目的意義和功用。教育的目的，在第三次全國代表大會

**政治報告**議決案中有很賅括的一句話，說是，「使個人能為社會生存之總目的，各獻其健全之能力」。現在教育上的大弊病，似乎大家都把這基本的一點忘了因此發生如下的現象：（一）做家長的不明白為什麼要送子弟入學校，以及如何陶冶他的子弟，成為於家庭和國家有益的分子。（二）辦教育的無理會為什麼要辦教育，或是忽略了教育的目的在於造成健全的國民。（三）受教育者不明白為什麼要受教育，受了教育是準備做什麼的。

關於第一點在三四十年以前，初辦新教育的時候，做家長的對其子弟教育，是負全部責任的。現在一般的家長，已經不能像從前那樣的有計劃，有考慮，或者是沒有能力，考查子弟的學業個性，替他抉擇其前途。也有許多或者是沒有餘閒來注意子弟的學業問題也就無計劃無方針的聽任子弟去自己決定。再加以學校招生，又不負責任，以致有許多不必入普通中學而入學的學生，有許多不應入大學而入學的學生，結果造成了許多徬徨歧路，甚至葬送終身的青年。關於第二點，如果家長不管而學校裏的師長能擔起責任來，一方面對學生的個性有考查，對學生的

整個生活 有指導，對學生的前途，像升學就業等等能悉心爲之策劃。關於學生應對國家社會有什麼貢獻，有隨時不斷的訓迪，也還不致有任其所之的現象的。可是現在有許多服務教育界的人，總不能十分注意到這種根本的問題。遂使學生們對學業修養不知努力，而於自身的前途，則完全爲虛榮心所支配，結果因此而戕賊本能以自誤的不在少數。關於第三點，因爲學校裏的師長們，不能根據於教育的目的意義，和本國的教育宗旨來啓迪學生。遂使學生們祇看見個人的利害，忘却了個人在羣體中的地位和責任。學業不知道刻苦修習，自身能力根本不注意修養，支配着腦筋中的祇有

權利思想和地位觀念。總理所說學生應做大事的名言，對於他們好像是格格不入，所關心的在學時是怎樣，以便易的手段，取得分數和證書，出校後怎樣得到優閒的地位，甚而至於在大學校裏可以反對切實負責嚴於訓教的師長，而無庸歡迎政界人物去兼任他們的功課，即使常常缺課，也所歡迎希冀將來因老師門生的關係，有人挈帶；志趣卑劣到如此地步，說起來真是可痛。至於學業程度

的參差，那更是自然的結果。大學入學試驗，竟有高中學生答稱秦始皇是姓秦名始皇的，豈不是很可悲的現象嗎？至於學生在生活之不嚴整不緊張，品性的陶冶上缺乏適宜的指導，也是很可注意的問題。以兄弟實際所經驗到的竟有許多大學生，不但是

無理取鬧 的干涉校務，而且手段和聲口，簡直是詭師化惡棍化，如果不是明知故犯的不講理性，便是其腦筋中根本就沒有理性教育的現象，到此田地，真使我們爲之汗流浹背。

以上不過是隨便的舉幾個例。我從這些地方，深深感覺到目前教育上經費固然是個很大的問題，但尚有比經費缺乏更大的問題，學校數的不敷，和教育機會的不普及，固然是很大的問題，但已有的教育機關，是不是個個都有益於國家和民族，也是一個很大的問題。這些問題，在教育行政機關，固然負有補救的責任，但根本上也有賴於一般教育界的猛省。如果担任教育者能漠視這種情形，而忍與終古，聽其自然，教師祇爲要教書而教書，校長祇爲要當校長而當校長，辦學校的祇因爲有許多校長教員要當

校長教員而辦學校。

這種現象層出不窮，青年的前途國家民族的前途，是不堪問的。現在關於教育上的專門理論，和制度方法等等，不怕沒有人條分縷析的去研究。獨有這個教育的目的，一個問題，和教育與民族的關係，容易被一般專家忽略了。真是很嚴重，而且值得每一個和教育有關係的人們深切注意的問題，我敢說如果教育的結果，只產生些無益於民族，或有害於民族的分子，則我們無寧不要這種的教育。現在的教育，好像是一株大樹，望過去枝葉似乎還很繁茂，而看不見部分的樹根，已是日就枯萎，並且這些繁茂枝葉或者還是一些雜藤和野卉。如果我們不把樹根好好的培壅，使他

復活起來，結果的可悲是不待言喻的。

近來中央十分注重於教育，三民主義的建設，也當然

### 全國國民應總動員救濟水災

國民政府八月二十四日晨舉行總理紀念週，邵元冲報告全國國民要總動員來救濟水災，誌其演詞如下：

主席各位同志，前兩星期于院長曾在這裏報告救濟水

要以教育為根本。我十分希望獻身教育的同志們，大家來注意到教育上的根本問題，無論是擔任一般教課的，或是擔任訓育方面的責任的，都要切實認識教育與國家民族的關係，剴切發揮中華民國的教育宗旨，以被教育者思想行為學業全部的指導，引為從事教育者的無可旁貸的責任。使得全國有熱腸有遠識的教育界同人，因我們的努力，而不感寂寞；使得一般還沒有覺悟到這種問題的嚴重的，也會分一部分時間去考慮。教育的

方針既正，教育的功效自然顯著，社會對於教育，也自然會改變冷淡懷疑的態度，而趨於熱誠的贊助。這樣我們才能多一個教育機關，收一分良好的效益，這樣我們才可以要求一般人民擔負教育的捐稅，由教育的建設，而完成建國的工作，這個使命是異常重大的。

邵元冲

災問題，希望政府與人民共同來擔負這個責任，詞意很是明顯愷切，但是這幾天來，國內水災情勢愈益嚴重，因此感到救濟方法亦愈加急切，所以兄弟今天再來補充一點意

見，希望全國人民和政府上下一律總動員，來積極救濟這一次的水災。

水災原是前代常有的事，但是這一次的災情，徵以往歷史，比較異常嚴重，目前被災區域與被災人民，雖尙無精確的估計，但考諸事實，也不難得一大較，計被災地方，南北延長不下一千里，東西不下一千五百里，災區面積約計一百五十萬方里，在此廣大區域之內，包括有十六省分之多，至於被災人民，目下既未經精密調查，實數多寡，自難遽言，但據各方面的報告，衡之此廣大的災區，爲數總不下六七千萬人，災區既如此的廣，災民又這樣的多，如此重大問題，決非政府方面一部分負責同志，或者社會上若干慈善家與慈善團體的力量所能救濟得了的，一定要政府與人民整個通同合作起來，把全國的力量與全民族的力量聯合起來，一致的來總動員，從事於救濟，前途庶有辦法可言。

上面說過，水災問題，以前也是常有的，在中國古代曾有大禹的治水，當時全國之內，洪水爲災，簡直是洪水世界，幸賴大禹治水有方，救民於難，在那時，國家

基礎還未確定，人民幾乎完全與水中動物爭生存，死亡漂流，當然不可勝數，其時大禹治水，疏導河流，分別入海，經一二十年艱苦奮鬥，才把中國土地，從洪水泛濫中整理出來，使人民有一片乾淨土可居，同時，也纔把中國國家的基礎，建立起來，自此以後，國內數千來年，水災情事也數數發生，常爲民害，所以歷代政府，都有水利機關與水利職官之設，對水利方法，也有很詳密的研究與計畫，不過前代水災，常以北部黃河流域居多，所以以前的治水設施，也是治河多於治江，治江水利，每不與任何並重，此次長江流域的水災，比以前歷代黃河泛濫，更爲重大，生命財產損失之巨，也更非以前可比，因我國素爲農村社會，黃河流域之社會組織經濟組織，尤爲更近於農村化，所以以前黃河流域水災，雖然也有若干時期很嚴重，但是因爲那方面純係農村區域，人民居住疏散，往往災區雖廣，而被災的人數，財物的損失，都要比這一次長江流域的水災來得小，因爲近代的長江流域。

是我們文化與經濟發展的中心，人口也較其他區域爲集中，爲稠密，所以這一次長江水災，不啻是把中國

經濟中心與文物繁盛區域，加以摧陷毀壞了，人民之被災的，又有這麼可驚的巨數，在災情如此嚴重之下，如果我們全國上下沒有一個妥善的方法去救濟，不但是那些被災的人民天天在那濁流浮屍中間作苦掙扎，度非人的生活，即我們自己稍加思慮，難道不感覺有所不忍嗎，而且此次水災的影響，不但災區內直接感受到，即災區附近各地，以至於全國之內，俱有莫大影響的，因為現在在災區內的人民生活之資已經一無所有，所持以度日者，惟有趨避於附近各地，坐待全國的賑濟，否則災民迫於飢餓，勢難免於行動越軌，擾亂社會了，所以一區之災，影響實足以及全國，應集全國人之力，救濟一切，我們知道，去年以前的赤匪黨徒，在湘贛一帶祇有小部分的人數，勢力本不甚厚，政府本可早予撲滅，但因自去年以來，政府因掃除別種反動分子的關係，未暇剷除，遂致湘鄂贛三省的赤禍，屢至不可收拾，政府目下正派重兵圍剿中，歷無數次的苦戰惡鬥，始將赤匪的老巢擊破，將其大股的悍匪剷除，然而所費的力量已不知大於以前幾倍了，現在長江一帶的水災區域之廣，與災情之重，俱為前此所無，在

這樣巨額的災民中，老弱的自然輾轉死亡，不能保全生命，至於一般少壯的災民，雖然能够保全生命，但是他們的居所財產已經完全漂沒了，他們的生活要完全靠救濟來維持，現在又正是國家多事之秋，社會組織與法律力量都沒有達到完善嚴密的時候，如果沒有一種比較妥善的救濟辦法，在一國之內而竟有如許災民，恐怕社會的亂源，國家的禍害，就蘊伏其中了，所以我們對於此次水災，必須視為整個國家民族的問題，妥籌救濟，合力以圖，救濟當前災民的生計，即所以消弭國家未來的隱患，且而這還不但是一個國家的問題，或者也可說是間接影響到世界的一個問題。

救濟災民的生命，是目前的治標辦法，至於他們以後的居住問題，與謀生問題，以及災區的水利問題，那是根本辦法，也急待設法解決的，還有一層，現正當秋季，災區防疫也是一個重要問題，而應及早預防的，現在即就水災比較輕微的南京而說，南京城內有一部份街道沒於水，其中的居民近來頗有發生疫病的，推原其故，即由於飲水不清潔，南京受了較輕的水患，現在尚感防疫的重要



，何況沿江上下災區廣大，什百倍於南京的地方呢。

同時關於災民的糧食問題，與此次災區內不能即行耕種，以後應如何播種，災區內的耕牛應如何收容救濟等問題，現在也應妥為規劃，此次災區有一百五十萬方里之廣，區內所有農事，已完全毀壞，本來國內人民每年靠此區域內的農產來維持食料的很多，經此大災之後，損失實大，以後應如何補救，這也是一個重要的問題，現在我們所要研究的，或者一方面對國內所有的農產加以調查和公平的分配，使供給與分配平均，一方面

對國際糧食的借貸，以期得急速的救濟，關於民食問題，去年中央政治會議中，本已有民食委員會的設立，並曾聘請專家，擔任研究，不幸後因他種關係，沒有積極去做，以後如能將民食問題的根本計劃，國內糧食的生產與國外輸入的糧食平均分配，則此問題當可解決一部份，還有關於災區播種問題，據專家研究，以災區水退之後，土質游浮，要是用人與牛去耕種，事實上很困難，要解除這個困難，須採用飛機播種法，用此方法播種之後，災區土質既然鬆肥潮濕，對於種子就極容易萌芽成長，那末

將來收穫所得，也可作解決糧食問題的大幫助，這個辦法在外國曾經行過，現在我們也可以請農學專家來規畫研究，如果能够適用，就設法在災區先行排水，再用飛機去播種。

此外關於此次水災的善後辦法，也有很多值得考慮的地方，最重大的，就是水利的工作，幾十年來，國家對於水利也很重視，水利的組織，還是占了很重要的地位，即以現在的政治組織而論，有導淮委員會，華北水利委員會，揚子江水道整理委員會，以及廣東治河委員會等機關的設立及籌備，但因為頻年軍事影響，和經費缺乏的關係，許多治本的工作，都不能積極進行，本來在一二十年前，已有人講到揚子江和淮河水利的重要，並且認為如照這樣放任下去，在幾十年中間，揚子江方面一定可以受到很大的水災，不料在十幾年後的今天，事實上已經應驗了，所以由於這次重大的災變，就使我們更感受到對於水利工作，有積極進行和發展的必要。

本來，在一個國家中間，水災是隨時可以發生的，水災的防免，完全

要靠人力去謀補救，我們看荷蘭是濱海之國，有多少地方比海面還低多少尺，但一方面固然隨時有發生水災的可慮，同時也不能把自己的國家移到旁的地方去，所以由於環境的關係，不能不研究治水的計劃，改進水利的方法，到現在一切海堤的設備，河道的疏濬，就為舉世所稱道，而低於海面的各地方，幾年以來，也從無重大災變的發生，所以人的智識的可貴，就是要拿人力來戰勝天然，把天然的不足，用人力來補救，而人力的所以要戰勝天然，科學的方法所以可貴，就是要改善人類的生活，滿足人類的需要，增進人類的幸福和利益，也只有這樣的表現，才是智識的效用，才是科學的效用。

我們處在近代科學發達的時期中，看到歷史上記載的事實經驗，以及種種水利的計畫，再加以這次重大犧牲的教訓，就覺得我們更要認清過去的經驗，利用近代的科學，積極發展水利的工作，改善農業的生產，然後在此大水患告一段落以後，才有根本救濟的辦法，但是在現在情勢之下，政治方面，國家財力方面，非特不能盡量謀災區的救濟，使災民都能得到安頓的處所，就是水災告一段

落以後，究竟水災的影響到怎麼樣程度，也完全沒有把握，所以我們在這樣嚴重的形勢之下，治標方面對於災區人民的救濟，災區人民糧食的供給，以及水道的疏濬堤岸水閘的修治，治本方面，對於水利計劃的推行，農產品發展改良，和分配運輸等種種問題，都要求得積極的辦法，這樣把治標治本的工作，能夠同時並舉，現在的災變固然可以解決，將來也不致再有同樣的事變發生了。

同時對於此次水災辦理賑務的工作，範圍非常廣大，決不是單仗政府的力量所能完成的，此次水災的賑濟，就應由政府 and 全體國民總動員，無論人力或財力，都應儘力的幫助，本來一個國家或民族中間，在非常災變的時期中間，大家都應注意到減衣縮食，如春秋時候，衛文公在亡國復興以後，就大布之衣，大帛之冠，力謀補救，越王勾踐，在國家很危險的環境中間，也是減衣縮食，以謀救濟，就拿近代的事實來講，歐洲各國在大戰期中，都是竭力節制糧食消費，對於各種消耗品的限制，也有很嚴密的規劃，現在我們處在天災這樣嚴重的環境之下，雖然直接受損害的是災區的人民，其他一部分人沒有受到直接的

影響，但大家應該認識，這是整個中國國家民族的安危問題，

凡是中國國民的一份子，都應該減衣縮食，救濟災區的人民，然後一百五十萬方里的被災區域，才得到相當的救濟，例如各個人的飲食問題，中國人飲食品類之多，數量之豐富，實為世界任何各國所不能比擬的，但要知道，人類所以需要飲食，只是供給身體的養料，過份的消耗，不但得不到更多的補助，甚至反而傷身體，釀成腸胃等疾病，所以我們現在一方面要減衣縮食，同時還要節約食品和其他生活用品的過份消耗，拿我們所節省的一部分，去救濟被災的同胞，這是我們在道義上情理上所應該努力的事。

所以在現在這樣嚴重的情況之下，一方面要用人力財力來救濟目前災害的人民，同時就要運用智識科學的方法來謀將來根本救濟的辦法，這樣才可以使困難的環境得以解決。被難的同胞得以救濟，並可進行將來根本的辦法，防免以後發生同樣的災變，這是整個國家的問題，這是全體國民的責任，應由全體國民共同努力。

## 訓 遺 理 總

軍人應受精神教育

軍人之革命精神教育乃非常之教育

軍人對於精神教育應慎與勿離雖至造次顛沛之際守而勿失恃有精神即能制勝

兵法云「先聲奪人」所謂先聲即精神也

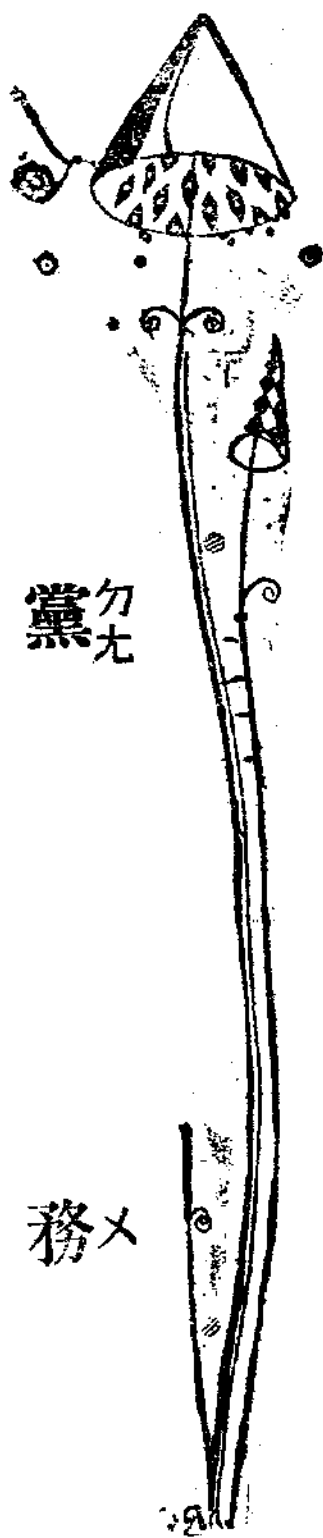
兵法云「攻心爲上攻城次之」攻心者務須打破敵人之精神取得城池又其後也

軍人精神之要素有三曰智仁勇

智之云者有聰明有見解之謂

凡遇一事以我之聰明及見識能明白了解時有應付方法是智也

智須合乎道義爾詐我虞非智也



### 三民主義的中正論

陳立夫

中委陳立夫八月十七日中央一二五次紀念週席上講演

「三民主義的中正論」紀錄原稿業經整理竣事茲錄其講詞全文如左：

各位同志，這一週來江西殘餘的赤匪，已快要消滅盡了，在這個時候，全國同志的心目中，有一個普遍的問題，就是赤匪武力消滅了以後，匪區的善後問題應該怎樣解決，尤其是民衆的思想，如何改變，確成了一個大問題。兄弟今天特地將這問題提出來和大家共同研究一下，據兄弟的意見，匪區善後的政治問題，是容易解決的，而思想改變的問題，不在江西而在全國，年來和許多同志，及自昔的共黨，在談話的中間，找出了共產思想所以侵入中國

的道理，如果所見不錯，則對症下藥，不難去根，否則理論自理論，無補實際。兄弟認為（一）不明瞭三民主義之偉大性，與其他主義的缺點和錯誤。（二）崇拜舶來品的觀念太深。（三）誤信道德本身有新舊，一味求新，而忘了溫故知新的遺訓。（四）不信中國有對世界供獻的能力。（五）祇知道制止共產理論本身的宣傳，而忽略了一切為共黨是機

的理論和事實，如誣淫誣盜之文字。（六）人生觀的不確定，為唯物史觀所動搖，這都是要急切解決的問題，茲先從三民主義的本身說起：我們要認識三民主義之偉大，須先將歐洲的歷史和中國的歷史看一看，據兄弟的觀察，一部歐洲歷史，不過是猶太思想與基督思想互競雄長而已，在

歐洲言基督，確爲救世明主，如果沒有他起來作思想的革命，歐洲的歷史，是否能如此延續到現在，確是一個問題，當時歐洲的情況，正是黑暗時代，充滿了地方觀念，惟利是圖，殘酷仇恨，損人利己的心理，成爲一時的風尚，這種猶太思想，的確成了社會的中心思想，耶穌看出他的弱點，知道將來的危險，他自己雖然也是猶太種，終不顧一切起來反抗，去邪說，設淫辭，希望將地方觀念改爲世界觀念，將唯利的人生觀，變爲理想的人生，而趨於尚義，將殘酷仇恨，變爲仁愛，將損己利人的心理，變成了爲人類犧牲的精神，他這種悲天憫人的意思，以神道設教的苦衷，卒敵不過當時的潮流，終爲親近者所賣，而以身殉之，到他死了以後，他的 負，才漸漸使人明瞭，猶太思想漸漸失敗。

但是耶穌當時的宣傳方法，太過火了，他把理想中的生活去引導人，致使人間天堂與人間地獄的形成太分明，因之種下了未來的大禍根，他的信徒，自他死後幾乎成了天之驕子，以天人指導凡人的態度，對人造成了人與人的階級分野，猶太人就成了一切罪惡的代表者，被咀罵，被

仇視，被壓迫，被殘殺，均竟成了應受的待遇了，因之耶穌的世界觀念被打破了，尚義的美意，成了有範圍的了，殘酷仇恨，成了以暴易暴，犧牲精神，成了有條件的了，於是乎天演論，成爲公認的理論，弱肉強食，成了天經地義了，天賦人權的學理，也哄動一世了，文明人應該壓迫野蠻人的觀念普遍了，弱小民族，從此受了壓迫，個人主義，侵略主義，逐漸發達，霸道精神，充分表現，而成了歐洲今日之文明，這種惡意對人的態度和這種以力服人的辦法，終不能使人折服，猶太人依舊是猶太人，猶太思想；依舊是猶太思想，耶穌的道理，雖在仇恨猶太思想的基點上成了，但是他自己也不免於愛的中間帶了幾分恨的原素，就是一部聖經中，也充滿了罵人的意味，其後新教舊教之爭，爲愛人而互相殺人，留下了歷史上的最大污點，也就是這幾分恨的原素的作祟，猶太亡了國，猶太人顛沛流離，散居在世界各國，每星期日受全世界基督徒的咀罵，忍氣吞聲，怨氣冲天，成了世界上的第一個會罵人的民族，而始終不覺悟出他們自己的錯誤，到了今天，依然每人還具備了二種特點（一）滿面恨與狠的表現。（二）滿肚

皮拜金的思想。(三)滿口無形的國家爲自豪，這三種特點，不但沒有改進，而且日愈擴張，猶太人具有傳統的理財能力，卒權握了全世界金融的大權，富的富得了不得，窮的窮得不得了，前者認爲有了錢，什麼事都能幹，後者認爲沒有錢，什麼事都不能幹，兩者處境雖不相同，而其認爲經濟力量是萬能，這一點自同一轍，經濟爲歷史的重心的觀念造成了，到了猶太人馬克斯的時候，資本主義的罪惡，愈加暴露，基督的理想，漸形失敗，世界觀念成了一個空的口號，一切的表現，無非是對內爲個人的，對外爲國家的，尙義的美意，全爲惟利的觀念征服了，對內爲資本主義，對外爲帝國主義，殘酷仇恨的事實，隨時隨地的表現出來，尤其是對弱小民族爲甚，至於爲人類犧牲的精神，則早已消聲絕跡了，於是馬克思集猶太思想之大成，舉出壓迫猶太人者所引爲得意之文明中各種弱點，而加以猛烈之攻擊，倡爲唯物史觀，以其人之道，還諸其人之身，從地方觀念，重變爲世界觀念，從爲少數人謀利益，而重變爲多數人謀利益，從殘酷壓迫之下，教人以鬥爭方法，解脫出來，以得利比較的仁愛，深信人的力量，是打破

神的觀念，馬克思確是基督以後歐洲的大人物，他的救世救人的抱負，的確有不可磨滅的地方，但是他依舊錯了，他終究是猶太人，脫不了猶太的傳統思想，他的主義終去不了「恨」的出發點，脫不了唯利的觀念，離不了殘酷的手段，始終找不出愛的精義，以暴易暴，仍不脫資本主義的窠臼。

到了俄國一個對待猶太人最殘酷的國家，馬克斯的主義，更顯露出他的弱點，而成了殘暴凶惡的結晶。「恨」與「利」充分表現，人類的自由，完全失了，「利」的觀念充滿了人心，在唯物史觀的支配下，人與人的關係，完全斷絕，「人」與「物」幾不能分別了。現在俄國政治中心人物，大多數是猶太人，被放逐的脫落斯基，來中國的鮑羅廷，都是純粹的猶太人，就是列寧聽說也帶有幾分猶太的血統，我們更可明白其中的道理，十五年北伐時候，共猶未分家，我們還記得各處有反基督教的組織，在我們方面，另有反對文化侵略的道理，而共產黨方面則另有其他作用，而在俄國反基督教普遍性，更可以證明余說之不謬。

綜上所述，我們可以明白資本主義與共產主義，乃各

有其歷史的背景，是西方變態的基督思想，和正統的猶太思想之互爭雄長，兩不徹底，所謂主義，所謂學說，不過借題發揮，互相報復而已。試看他們白色帝國主義與赤色帝國主義，對付我們的方法，還不是一樣。他們的是非，與東方人有什麼關係？工業國家產生的惡果，與我們農業社會國家又有什麼關係？所以我們決不必怕他對我們會發生何等影響。我們總理一方批評資本主義的錯誤，一方指出馬克斯主義為病理學，看清楚人家的弱點，舉發出自己的優點，容納人家的長處，補救自己的短處，完成了偉大的三民主義。深信祇有三民主義，才能解決社會一切問題，才能臻民族於平等進世界於大同。

要知道三民主義何以有如此之偉大性，不能不明瞭中國的歷史。中國的國家，所以能有四千幾百年的歷史，決不是偶然的，他自有他存在的條件。據兄弟觀察，「中正」二字，實為中國民族思想的正統，亦即是中國能存在的主原因，易經之理，無非求一切事物於中正，堯傳位於舜，其訓辭中獨注重在「中」故曰「允執厥中」。孔子亦以「中者天下之正道」，為傳授之正法，以正心誠意為治平之起

點，至孟子愈發揮盡致。

總理則集其大成，民族民權民生中，無處不表示偉大的中正性，而歸納為「天下為公」之至理，民族間應如此，政治間亦應如此，社會間尤應如此，惟其中正，故其表現自和平，惟其中正，故其方法自王道，惟其中正，故其對事不偏，對人不私，不偏不私，博愛的基礎，才能確立。惟其中正，故一切可包容，一切無不化。西方人輒驚奇中國同化力之大，而不明其所以然也。總理繼中國之正統思想，以「中正」之正道，為世界人類謀一自救之方法，以「天下為公」之口號，打破地域狹義的觀念；「以服務為人生之目的」，去除奪取的觀念，造成真正「尚義」的人生觀，提示民生為歷史的重心，揭穿變相的唯利的唯物史觀之錯誤。以忠孝仁愛信義和平的德性；摧毀殘酷仇恨報復的劣根性；提倡物質建設，以解決社會的實際問題，鼓吹犧牲自由供獻能力，以建立為人為世之最高道德標準。發明權能之分，使人類明瞭為政的真義，引證「興滅國繼絕世」之道理，以教人以對弱小民族的應持的態度，歌頌王道文化之美，以啓示霸道文化之野蠻與不可恃，採用節制



資本之法，以防止資本主義之流毒；主張平均地權之制，以糾正共產主義者所理想的土地政策之不當，集古今中外一切善的方面之大成，糾正孔孟思想自漢以後太重唯心，及不務實際之流弊，補足基督與馬克斯救世救人方法之缺點，從中正的出發點，到博愛的目的，從天下為公的信念，而達世界大同之治。

我們既認清楚了三民主義之博愛高明和悠久，我們毫無疑義的深信中華民族，將因三民主義之發揚，從根救得起來。同時深信世界亦將受三民主義之導引，重造出新的生命來。我們對三民主義的自信，這就是民族的自信，民族有了自信，才有自救的可能。

認識了三民主義之偉大，和其對於中國社會之適合，我們還會相信似是而非的共產主義嗎？

崇信了忠孝，我們還會受了盧布而潰了自己的國家嗎？受共黨之命，殺自己的父母嗎？

崇信了仁愛，我們還會崇拜互相殘殺，而終至無結果的階級鬥爭嗎？

崇信了信義，我們還會做唯物的見利賣友的共產黨的

勾當嗎？唯物史觀能不根本動搖嗎？

崇信了和平，我們還會做殺人放火的事嗎？

我們有了服務的人生觀，則見利惟恐太先，赴義惟恐太後，為生民為民生，唯物史觀，不攻而自破，階級鬥爭，不制而自止。加以努力於物質的建設，先使人民衣食足而知禮義，以唯物的社會觀，補助唯心的人生觀，崇奉知難行易的道理，向前努力，我們還憂慮三民主義不能實現嗎？還怕共產主義會到中國來嗎？

萬物皆備於三民主義矣，相信基督主義能救中國者，未免多事，不如勸他們向自己國內，多做些宣傳工夫罷！基督的抱負，在歐洲成功了什麼！第一次世界大戰得到的教訓，專靠物質文明，是不可能的呀！最好能將我們的三民主義帶回去，因為我們的已包含了他們的好處，而同時能糾正他們的壞處，而他們的物質文明，我們已經接受了。相信共產黨主義能救中國者，真更是牛頭不對馬嘴，相打到隔壁人家去了。你們倆都是「偏」，都不明中正之道，都含「恨了」的原素，世界的和平世界的大同，除了我們總理的三民主義，誰敢負擔得起。不過我們不要祇知

「說」不知「行」，忘了向前努力。須知基督主義，雖有缺點，即其所謂優點，至今在歐洲亦不能實行，這並非基督之過，乃基督之不努力，和走錯了努力的方向，前車之鑒，後車之師，三民主義之能否實行，亦猶待吾人之自惕自勵耳！

孟子的時候，楊子墨翟之言盈天下，天下之言，不歸楊則歸墨，楊子爲我，拔一毛而利天下不爲，墨子兼愛摩頂放踵利天下爲之，以古比今，事同一轍，楊子的思想，無異現代的資本主義，充滿了個人主義的色彩，墨子的思想，無異共產主義，高唱爲民衆謀利益的口號，口惠而實不至。孟子眼見世道之沉淪，將兩說的錯誤揭發起來，拒楊墨於淫辭發揚孔子之正道。挽狂瀾於既倒，使邪說者不

### 中央宣傳部慰勉剿赤將士書

自赤匪蔓延，浸成巨禍，肆擾湘贛，兇殘尤張。荼毒人民，蹂躪閭里，匪蹤所至，廬舍爲墟。雖出柙之虎兇，無以喻其兇殘，惟暴決之洪流，庶足方其毒害，此實我黨國民族危急存亡之會，而爲同胞同志所不容忽視者也。

得作。我們在這時候，也應該做這着工夫，發揚三民主義的核心理論，成爲中國的正統思想，對世界作偉大的供獻，以唯心的「以服務爲目的」的人生觀，爲人類努力，向外宣傳，以唯物物的社會觀，努力建設，解決民生，使民生爲歷史的重心，成爲天經地義。世界進了大同，才是三民主義的真正實現，最後我們高唱着：

|      |      |
|------|------|
| 三民主義 | 吾黨所宗 |
| 以建民國 | 以進大同 |
| 咨爾多士 | 爲民前鋒 |
| 夙夜匪懈 | 主義是從 |
| 矢勤矢勇 | 必信必忠 |
| 一心一德 | 貫徹始終 |

中央對此巨惡，深滋痛忿，爰張捷伐，以翦凶頑。蓋爲奠黨國之安全，拯人民於水火，除人類之賊害，謀民族之生存，均以剿除赤匪，最爲急務。兩月以來，賴將總司令運籌決策，我諸將士有勇知方，迭克名城，頻摧匪窟。

甯都爲匪區重鎮，東固乃赤匪老巢，曾未決旬，次第收復，遙聆捷報，舉國騰懽。雖曰醜類罪惡貫盈，理當殄滅，實賴將士忠勇奮發，迅奏膚功。緬念勤勞，曷勝嘉慰。

惟是除惡務盡，古有明言，死灰復燃，殊堪戒懼，赤匪師流寇之故智，襲游勇之狡謀，出沒靡常，聚散無定。遇大軍則化整爲零，竄逃負固，見小隊則集零爲整，突起合圍，前此匪勢蔓延，國軍挫折，胥坐此故，言之痛心，現東固既下，長圍已成，匪勢既衰，消滅在即，我前方剿赤將士，必須一德一心，再接再厲，盡殲妖孽，掘絕根株。務使積年匪患，一旦收平，四省人民，同登衽席。此則一篲之功，急當完成，我將士所應在念者也。

### 中央宣傳部爲朝鮮慘案及萬寶山事件告國民書

全國的民衆們：

八十年來，我中華民族蓋無日不在國際帝國主義的掠奪壓迫中，日積月累，愈演愈烈，馴至形成今日的次殖民地地位，匍匐於外人鐵蹄之下，以苟延殘喘，就中謀我最急，手段最毒者，便是咄咄逼人的日本帝國主義。

抑有進者，值茲江西殘赤，尙未肅清，朝鮮排華，備極慘暴，凡有血氣，義切同仇，况屬軍人，責望尤重。自應撰甲枕戈，衛民保國，請纓秣馬，禦侮護僑。乃石逆友三，包藏禍心，乘內患外侮之時，作倡亂發難之舉，牽掣剿赤軍事，甘爲外侮聲援，視同胞疾苦若罔聞，置國家危亡於不顧，天良盡泯，人性無存！我剿赤將領，暨全體士兵，衛民救國，夙具血誠，聞茲逆耗，當深髮指，所冀加緊奮進，早慶凱旋，俾移剿赤長勝之軍，作討逆禦侮之用，撲滅一切叛逆，保障永久和平，安內攘外，在此一舉，惟我剿赤將士共勉之！

★ ★ ★ ★ ★

日本帝國主義的崛起，不過是晚近數十年的事情，當

它加入世界市場奪取活動的時候，西方帝國主義的勢力，已經籠罩了遠東，許多肥美的地方均已爲它們捷足先登，不能再行染指，所以它侵略的目標，便完全集中在我們中國；在這種情形之下，就孕育了它北進的大陸政策，怎樣

叫「大陸政策」呢，就是以朝鮮爲根據地，專以侵略我國的滿蒙爲初步目的，故「大陸政策」，又叫做「滿蒙積極政策」，「此項政策」，支配了六十年來的日本政治，隨着時間與空間的演進，至於最近，更愈形尖銳化，白熱化。

日帝國主義爲貫徹其大陸政策起見，其處心積慮，寤寐不忘者，便是：

(一)完成滿蒙的鐵路網，以擴張其經濟勢力，便利其軍事運輸。

(二)大規模的移民滿蒙，使鮮滿蒙實行打成一片，然後再長驅南下。

(三)破壞中國統一，助長內亂，以便從中漁利。

在右述政策之下，尤以助長內亂，破壞統一，爲其掠奪的基本原則，因此日本帝國主義者，在過去則勾結軍閥，趁火打劫，如「二十一條」、「西原借款」等，即其最顯著的陰謀表現。

對於新興之國民革命運動，最爲疾首痛心，日思所以阻遏之，摧毀之，當一九二六年我革命軍東下寧滬之際，則藉口實案，多方阻梗，一九二八年第二期北伐的時候，

則出兵山東，造成慘案，近值我國致全力於清剿赤匪的當中，則又以強耕土地，屠殺華僑聞，蓋日帝國主義者，深恐我國革命成功，社會安定，則此後侵略，將無所施其伎倆，故不得不搗亂我們的革命陣綫，以遂其侵略掠奪的目的，此次朝鮮內地屠殺華人的慘劇，發動於仁川平壤等處，而蔓延於朝鮮全境，先是七月二日仁川華工中聞鮮人有聚衆毆擊的準備，該處華僑商會，即請我領事向日方警告，促其防範，乃日方竟漫置不理，是日夜深，鮮人果糾衆數千，各持武器，叫囂擾攘，向華商猛撲，我僑商因無戒備，無組織，一任其蹂躪，致房屋被其搗毀，貨物爲其掠奪，身體被其毆殺，當肇事之際，日警均袖手旁觀，不加制止，或竟改裝參加，且復遮斷交通，隔絕消息，使我無辜僑胞，束手待斃，擊之後，繼以燒殺，慘禍之慘，未之前聞，嗣後朝鮮各地，均有同樣的暴行，我同胞非爲毆斃，卽爲燒殺，非迫之投水，卽架之他去，綜計現時死亡可稽者，達二百餘人，受傷者在數千以上，朝鮮境慘殺，猶未停止，據最近消息，且已波及日本內地神戶大阪各地，是則我僑胞將來被屠殺至如何程度，尙不得而知。

日帝國主義者見慘案擴大，便架詞掩飾，以圖官責，將其發縱指使，有組織，有計劃的大屠殺，加以輕描淡寫，謂為由於萬寶山事件，中國官民壓迫鮮農的報復，而對我國政府抗議的覆牒，悍然聲稱不負國際法上的賠償責任，這種架詞反噬，忍心害理的說法，固是帝國主義的慣技，而竟想以一手掩盡天下耳目，其居心是何等兇殘。

至於萬寶山事件，乃係鮮人未得我國官廳允許，擅侵民地，強挖水溝，毀壞農田，阻塞河道，致引起我國農人平壤填溝之舉，而當地日警，竟發槍示威，復掘壕宿營，如臨大敵，指揮鮮人，強行挖築，事實上純係日人壓迫我國農人，今乃顛倒認贖，謂為中國官民壓迫鮮農，日帝國主義所以如此妄肆鼓簧者，一在煽動鮮人仇華，作侵略我國的先鋒和工具，一在掩飾此次存心的屠殺，諉卸事實上的一切責任，其設計是何等狡惡。

當事變未起之先，日人則置我國領事的警告於不理，追事變既起，日警則袖手旁觀，不加制止，乃至變裝參加，指揮暴行，在慘案當中，復遮斷交通，絕其生路，凡此種種，其蓄意所在，無非欲聚我數十萬僑胞，一舉而殲，

乃事後竟閃爍其詞，淆混真相，其手段是何等毒辣。

鮮人久處日帝國主義鐵蹄之下，早無武力之可言，其畏日本軍警，不啻猛虎，苟稍加彈壓，雖千萬鮮人，亦不敢滋事，且平時日警對鮮人監視甚嚴，從不許聚集集會，乃此次事變，瞬息之間，糾合至數千人，又復武器煌煌，焚毀劫殺，毫無顧忌，可見完全是日帝國主義的發縱指使，有組織，有計劃的屠殺，絕非偶然發生的事變。

原來弱小民族的生命，在帝國主義者看來是無足輕重，而此新興的日本帝國主義，其兇暴更加人一等，他口裏整天喊着「中日親善」，「共存共榮」，而事實上所表現的，盡是掠奪的勾當，殘殺的暴行，如長沙的「六一」，上海的「五卅」，南京的砲轟，濟南的屠殺……無一不是日帝國主義殘殺的創痕，不意國內的鮮血未乾，而僑胞的浩劫又起，將來慘劇，方興未艾，彼日帝國主義者豈已不復以人類儕視我中華民族，故能恣意屠殺，曾無顧忌，倘國人不能速謀抵抗，則同樣的慘案，必至繼起無窮，亡國滅種之禍，近在眉睫。

此次朝鮮境內的大屠殺，含有最嚴重的意義，蓋日帝

國主義者認爲我中華民族弱易欺，故不時施以壓迫與掠奪，但以往的暴行，都是日帝國主義者親自出馬，其一舉一動，顯而易見，所以大家看得清清楚楚，此次却改變了方式，自己躲在背後，慫恿無知的鮮人來當劊子手，代他串演燒殺的拿手好戲，以爲這樣辦法，罪惡種在鮮人身上，仇恨也落在鮮人身上，不費吹灰之力，把鮮境華僑，屠殺淨盡，是何等高明，本來帝國主義的兇殘，盡人而知，可是日帝國主義偏要「明修棧道，暗渡陳倉」，既已借刀殺人，還要高唱「丑表功」，使人家丟了性命，尙不知端底如何，這是我們所認爲最嚴重的。

年來日本帝國主義者對我們的壓迫，一天緊張一天，對我們的侵略，一天厲害一天，因一向順利，沒有受過挫折和懲創，同時看到我國的人口衆多，非大規模的屠殺，是不會消滅的，所以現在便毫不客氣的大舉屠殺，此次朝鮮事變，不過是屠殺的開始，此後更大的屠殺，它們隨時可以執行，預知「黃台之瓜，不堪再摘」，中國人民，怎堪忍受一再的殺戮，這更是我們所認爲最嚴重的。

現在我國滿蒙的情形，實在是十分的危急，它們的軍

警，遍布內地，它們的鐵路，直貫南滿，它們的軍艦，出入無阻，我們不但時時受它的威嚇，而且隨時均有覆滅的可能，這不僅是滿蒙的緊急關頭，而且是中國民族的生死存亡關頭，我們處此緊迫的時機，必須大家認識，一致努力。

一，此次朝鮮的慘案，完全是日本帝國主義的發縱指使，是一種有組織有計劃的大屠殺，爲滿蒙積極政策更進一步的表現，吾人應喚醒同胞，深刻注意，不要輕輕放過。

二，現在世界上最偉大肥美的市場，便是我們中國，日帝國主義想獨霸中國市場，然後以經濟力量來消滅我們民族，故急急於滿蒙政策的實現，我們唯一有效的對策，便是對日市場封鎖，貿易絕交，使失經濟上之活動能力。

三，國家統一，社會安定，爲對外的基本要素，我全國民衆，應一致信賴政府，擁護中央，以整飭對外的步驟，同時尤應淬勵奮發，互相策勉，力戒急躁的行動，免貽他人人口實，惟以正義的揭發，公理的昭示，沉毅雪恥的決心，督促政府，以實現革命的外交。

四，剿滅赤匪，清除反動，為鞏固國基的重要工作，我全國民衆，應一致協助政府，早收肅清匪逆之效，以絕國家內顧之憂，一致奮起，在本黨領導之下，努力作雪恥救亡，打倒帝國主義的工作，語云。「知己知彼，百戰百勝」，又云「前事不忘，後事之師」，我們要滿雪中華民族的恥辱，須從這幾句話做起，我們要打倒日本帝國主義，

### 中央宣傳部爲賑濟水災告全國同胞書

全國同胞，六年以來，本黨秉承 總理遺教，努力於軍閥之掃除，國家之統一，兢兢業業，惟恐或懈，意見永固和平，實現主義，使全國同胞共登衽席之上，長享熙攘之樂，孰意吾人之期望愈殷，而禍害之侵襲亦愈厲，年來天災人禍，相荐以來，外患內憂，接踵而起，雖政府已竭全力於匡救，而國人猶不免于創鉅痛深者，良以人民尙未認識我國現時處境之艱危，對於國家之存亡休戚，不甚關心，以故人民不能通力合作，以禦禍害，而赴事功，本黨認此爲中國民族存亡之機，國民革命成敗之鍵，不得不反覆告誡，以促同胞之注意。比年以來，災疫蔓延，客歲西北苦旱，赤地萬里，人民死亡流散者不可數計，迄今瘡痍

也從這幾句話做起，天助自助，多難興邦，願同胞矢勤矢勇，毋餒母情，臥薪嘗胆，期以十年，必能達到雪恥救亡的目的，值此民族的存亡關頭，本黨除督促政府對日據理力爭以期具體解決外，特掬血誠，揭此數義，願與我全國同胞共勉之。

★ ★ ★ ★ ★

未復，尙待賑濟，而本年內地各省復露雨爲災，堤潰川決，洪水泛濫，懷山襄陵，廬舍傾覆，人畜淹滅，災情之巨，慘不忍言，如湘省之虞塘，數千人口，盡逐波臣，鄂渚之三鎮，昔日繁華，頓成澤國，他如皖北各地，江南廣區，莫不一片汪洋，彌望無際，湯湯江漢，滔天未已，茫茫禹甸，沉沒堪虞，死者盡葬魚腹，生者淪爲餓殍，斯誠國家之巨變，民族之奇災，爲吾人所不容絲毫忽視者，此次災區之廣，幾及全國，計先後呈報者，已有湘鄂粵皖等十六省區，佔全國三分之二以上之面積，被難人數至少在五千萬以上，現各處水勢，仍未稍殺，而冀魯兩省亦呈險象，則災情所及，將不知伊於胡底，至全體生命財產之損失

，尙無精確統計，刻內政部正派員分途視察，則最近之將來，關於損失方面，吾人更可得一驚人之報告，且被災各地類皆農產之區，如湘鄂等省尤爲產米之地，各省食糧大都仰給於是，今罹此奇災，耕地淹滅，青苗蕩然，國內驟失此巨額食糧之供給，此後荒歲，自在意想之中，如何賑濟災民，如何預防飢饉，是吾目前所亟須解決者也，現億萬災民，棲息無所，哀鴻遍野，嗷嗷待哺，籌辦急賑，刻不容緩，中央鑒於刻下災情之嚴重，非有專門負責機關不足以資救濟，因成立救濟水災委員會分組進行，共策善後，並廣聘中外人士，共董其事，以收集思廣益之效，二十萬救災公債正在規劃之中，發行之期，會當不遠，賑款有着。專責有人，則賑務進行，自更迅速，嘉惠災黎，當匪淺鮮，同時鑒於農地之破壞，對於未來荒歲，亦將預謀補救，凡此政府救災之施設，差可告慰於國人者也，但此次災情既重，範圍尤廣，若僅賴政府之賑救，匪特財力有限，尤虞顧此失彼，所望全國同胞本慈善之懷，發同情之心，或各抒謏見，貢請政府，以便推行，或踴躍輸將，共謀賑濟，以襄義舉，或組織團體，分途勸募，以資救濟，總

期共節無謂之虛糜，賑救被災之同胞，仁言利溥，登高一呼，衆山皆應，集腋成裘，涓滴之積，自成江河，此則有俟於同胞之起而襄贊爲政府所熱烈企望者也。

抑猶有進者，此次水患之巨，雖曰天災不測，而與人事實有因果之關係。因果維何？一言以蔽之，卽國家多故，建設未舉，故災害之來，莫之能禦。蓋近世科學進步，物質文明，凡防災之方，禦險之具，靡不畢舉，以謀人類之安全，社會之福利，故雖偶遇災祲，亦能先事預防，及時補救，不致蔓延擴大，演成巨災，所謂人定勝天者是也。是以近代各文明國家，數十年來雖亦時遭災害，類能遇險化夷，不聞驚駭，此皆科學發達，建設完備之功。我國年來變亂頻仍，未遑建設，以故災害迭興，防救無術，水旱蝗疫，動成巨災，外貽民族之羞，內重民生之苦，言念及此，良用痛心！以云變亂，厥有數端：一，爲赤匪之肆虐，彼喪心病狂之赤匪，嘯聚麀集，燒殺架掠，備極殘酷，意在破壞我社會之組織，毀滅我固有之文化，將民族與國家拍賣於蘇俄，以遂其流氓地痞專政之企圖。中央認此爲國家安危，民族存亡之所繫，故不得不痛予剋剿，以清



妖孽。賴各路將士之忠勇，地方民衆之協助，匝月以來，已屢破匪窠，迭殲巨兇。雖肅清之期，爲時不遠；然人民之犧牲與損失，已不可以數計矣。一，爲軍閥之叛變；年來一部分野心軍閥時思竊發，趁火打劫，如張桂之負隅，閻馮之稱兵，石逆之叛亂，俱相繼以來，未嘗或間。中央爲維護統一，貫徹主義，自不得不大張撻伐，以翦兇頑。彼等欲以國家之軍隊，作私人之工具，罔恤民命，破壞和平。一念之差，兆民受累，事之可悲，孰逾於此？一，爲帝國主義之壓迫：國際帝國主義，鑒於我國革命勢力之日益偉大，革命事業之日趨進展，深慮此碩大之東亞市場，發生動搖，故日思所以中傷之，摧毀之。如五卅之屠殺，沙基之流血，南京之炮轟，濟南之慘案，舉皆帝國主義者，破壞我國大革命之毒辣手段。而尤以日本帝國主義者咄咄逼人，首屈一指。近更唆使鮮人，強佔萬寶山農地，大舉慘殺在鮮之華僑，兇殺劫掠，莫可紀極。致僑胞傷亡數百，損失億萬。猶復諉卸責任，漠視抗議。其蔑視壓迫，莫此爲甚。變亂既多，應付匪易，障礙疊起，荏苒費時。以故四郊多壘，烽煙未靖，兵革時見，建設無由，今兵區

正望善後，赤匪猶待肅清，萬鮮之慘案未了，而空前之水災又至。故今日之中國，實在天災人禍內憂外患環攻之中，危急存亡之際，尙望我全國同胞，認清環境，一致協助政府，努力急賑，使待哺之氓，得延喘息，以治其標，肅清赤匪，剪除叛逆，安內攘外，力事建設，以治其本。必標本兼營，雙方並顧，方足以紓橫逆之厄，入建設之途，竟革命之功，臻富強之域。際此天災人禍相迫而來之時，實我國家民族存亡之所繫，凡屬國民，義難坐視，必須擁護中央，力圖挽救，精誠團結，共赴大難，倘或昧於斯義，甘冒不韙，罔恤國步民命之艱危，忍作好亂樂禍之行動，是無異助桀爲虐，落井下石，則非特當前巨災，無由拯救，而神州陸沉，翹足可待，存亡之機，間不容髮，禍福自召，三復斯言，此我同胞所亟應深自警惕者也。今日我中華民族，實已瀕九死之絕境，爲生爲死，爲禍爲福，蓋將決於我同胞最後之努力。抑天助自助，多難興邦，革路纒纒，楚用以強，臥薪嘗胆，越用以興，前例不遠，來者可追，願我全國同胞奮起圖之。

(完)

## 中央宣傳部頒佈之 總理第一次起義三十六週年紀念宣傳大綱

## 一，引言

人類間的民族意識，胚胎甚早，隨時間的演進，和空間的變遷，而愈益發達，在人類生存競爭的當中，民族生命之延續，即賴其自身之意識以維繫之。

二百餘年以來，我中華民族，久困於滿清政府淫威之下，生殺予奪，莫可紀極，故孕育了民族革命的意識，益以清廷政治腐敗，社會貧苦，此種革命的意識，日益蓬勃，洪楊之役，即此種革命意識的表現，迨至末葉，黑暗愈甚，更益以國際帝國主義的壓迫與掠奪，故革命高潮，洶湧澎湃，便沛然莫之能禦，然非常之功，必待非常之人，本黨總理以先知先覺之資，際內憂外侮之會，遂慨然自任革命的前鋒，領導國人，作獨立自強的奮鬥，於是我國民族的革命運動，便從此開幕了。

## 二，第一次起義的經過

民國紀元前十八年（公曆一八九四年，清光緒二十年）秋，中日戰起，總理以時機可乘，乃邀赴檀島美洲等

處，欲糾合華僑以為臂助，抵檀島後，創立興中會，以「驅除鞑虜，恢復中華」為宗旨，有同志數千人，並發起募借軍債，得款數萬元，總理在檀數月，時清兵屢敗於日，海軍盡燬，屏藩亦失，京津岌岌可危，人心憤激已極，會上海同志宋耀如以時機已至，函促總理歸國，乃偕鄧蔭南等三五同志，同抵香港，翌年（公曆一八九五年，清光緒二十一年）春，香港興中會成立，乃進行襲取廣州之計劃，決議留楊衢雲黃詠商等在港招集同志，籌運餉械，而總理則偕陸皓東鄭士良陳少白及歐美技師將校數人至廣州，主持軍事，創設農學會，分立機關，並聯絡防營水師，及西北江綠林，約期響應，籌備半年，漸臻成熟，乃定九月九日重陽發難，預計在港招集會黨三千人，初八晚乘輪入廣州，用木桶封裝軍械，初九抵省，即取械分攻各衙署，詎先期為黨員朱洪之兄所告發，雖延期兩日，而清吏已嚴為戒備，初十日破獲機關多處，陸皓東程耀宸等五人被捕，總理知事洩，急電香港「止辦」，然人械俱已下

船，無從阻截，十一晨，船抵廣州，南海令李徵庸勸兵截緝，朱貴全丘四等四十餘人被捕，餘衆散走，至二十一日，陸皓東朱貴全丘四三人皆遇害，鎮濤艦管帶程奎光則瘦死獄中，敗後數日，總理與鄭士良陳少白等問道回香港，隨即渡日，此爲總理從事革命，由奔走宣傳，進而武裝發動的第一次起義。

### 三，第一次起義的意義

總理第一次起義，在民族方面，政治方面，和社會方面，均有很重大的意義，蓋此爲三民主義革命運動的胚胎，今日的國民革命運動，即繼承此次起義的精神，隨時間的演進而發育出來的，把它分析起來，自有其顯著的意義！

1 民族方面 中國民族自明亡以後，二百餘年間，完全爲滿洲人所支配，受其摧殘，任其蹂躪，民族間的不平，已達極點，一八四零年鴉片戰後，列強紛至沓來，肆行侵略，如英法聯軍之戰，中法之戰，中日之戰，無往而不慘敗，每經一戰，即締結種種不平等條約，馴至政權聽人宰制，要塞任人佔領，礦產被人開採

，海關聽人把持，

中國人民，至此又加

了一重帝國主義的壓迫，民族前途，危險萬狀，總理目擊民族的困厄，復感先進國家的振發而興盛，由是益勵其精神，愈奮其志氣，認定非努力於民族革命運動，不能挽救中國的危亡，故與中會宣言中說，「堂堂華國，不齒於列邦，濟濟衣冠，被輕於異族，

方今強隣環列，虎視鷹睇，久垂涎我中國五金之富，物產之多，蠶食鯨吞，已見效於踵接，瓜分豆剖，實堪慮於目前，有心人不禁大聲疾呼，亟拯斯民於水火，切扶大廈之將傾，庶我子子孫孫，或免奴隸於他族」，可見這一次的起義，是具有民族革命的精神。

2 民權方面 滿清專制政府，以少數貴族官吏，壓迫多數的人民，政治腐敗，社會貧困，人民內受專制的壓迫，外受列強的蹂躪，亡國滅種，千鈞一髮，非推翻此昏曠專制的政體，不足以刷新政治，發揚民權，但刷新政治，將如何方不至蹈滿清政府的覆轍而日進於清明，總理在與中會宣言中說，「故特聯絡四方賢

才志士，切實講求當今富國強兵之學，化民成俗之經，力為推廣，曉諭愚蒙，務使舉國之人，皆能通曉，聯愚智為一心，合遐邇為一德，羣策羣力，投大遭艱，則中國雖危，庶可挽救，所謂民為邦本，本固邦寧也」，足見總理當時的建國主張，在實施訓政，伸張民權，以促進政治的刷新，可見這一次的起義，是具有民權革命的精神。

民生方面 中國以農立國，農業生產，為國民經濟的主要部分，自鴉片戰敗以後，帝國主義者挾其政治上的優越勢力，以作經濟侵略的後盾，中國農業經濟的組織，至此又被破壞殆盡，而滿清政府僅知壓制人民，不謀補救之道，且戰敗賠款，增加人民的負擔，吾人欲圖生存，非將昏庸腐敗的政府推翻，不能解決人民生存的問題，但欲解決民生問題，必須使人人有解決民生問題的要求，和具有生產的技能而後可，故與中會宣言中說，「設報館以開風化，立學校以育人才，興大利以厚民生，必使吾中國四百兆生民，各得其所，各滿其志」，可見這一次的起義，是具有民生革

命的精神。

#### 四，紀念第一次起義應有的認識

總理第一次的起義，是中國民族為發揚民族精神，恢復民族自由，挽救民族淪亡的第一次的奮起，由這一次的起義，震動了麻木不仁的中國民族，喚醒了熟睡酣夢的中國民族，故各地革命志士聞風興起，革命潮流，洶湧澎湃，前仆後繼，不可抑制，如史堅如等之轟炸兩廣督署，黃克強等之湖南起事，徐錫麟秋瑾等之長江起義，以及惠州，潮州，廣州，黃岡，欽廉，鎮南關，上思，河口，武昌各役，均是承繼此次義舉而來的，其事雖或成或敗，皆足以表示我民族的偉大和奮發的精神，以後辛亥革命的成功，中國民族得由此發揚光大，巍然屹立于世界，要皆此次義舉之力，這是我們所應認識的第一點。

自來中國政治上統治勢力的更迭，不過是所謂英雄豪傑「取而代之」的一種爭奪，總離不了封建社會的窠臼，總理第一次的首義，係一種有政策有步驟的革命運動，是民族革命的表現，是國民革命開端的，以往的革命運動，其目的是為一姓的尊榮，完全是一種傳統的封建思想，總

理第一次的首義，其目的在發揚民權，改造政治，以解除民族的困危，故這一次的首義，在意義上與使命上，實開中國革命史上的新紀元，這是我們所應認識的第二點。

人類生存的條件是「保」與「養」，當時國人受滿清與帝國主義的兩重壓迫，已經失却了自保的力量，同時復因帝國主義的掠奪剝削，滿清政府的貪婪苛斂，社會貧苦，養生無術，人民生存的條件，既已發生危險，則民族前途，自亦不堪設想，但欲謀民族的發展，必先圖人民的生存，總理深見及此，故有此次的偉舉，這是我們所應認識的第三點。

### 五，紀念第一次起義應有的努力

八十餘年以來，我國的貧弱與內亂，完全是由於帝國主義的掠奪，壓迫和煽動，而帝國主義者之所以能以此種伎倆施諸我們，則純粹不平等條約為護符，故不平等條約一日不廢除，則束縛我們的枷鎖，便一日不能解脫，國家的貧弱與變亂，將永無已時。故總理在革命奮鬥中，無日不以安內攘外詔示國人，今茲紀念首次起義，應繼續總理遺志，努力於不平等條約之廢除，帝國主義之打倒。

此其一。

和平統一，為立國的要素，亦即民族生命之所託寄，本黨北伐以來，幾費經營，始造成此統一之局，乃一般反動政客，野心軍閥，竟惴惴然惟恐天下不亂，致失其打劫漁利之機，故粵方立異於前，石友三即叛變於後，以為從此可以肆意反動，暢所欲言，殊不知和平統一為全國民衆的要求，中央為尊重民意，鞏固統一起見，自不得不嚴予制裁，此次石逆潰敗之速，足徵民意之不可背違，倘此後仍有野心軍閥，蓄意搗亂，其必與石逆同一結果，毫無疑義，同時吾人亦應本除惡務盡之義，毋稍顧恤，以維和平而固統一，此其二。

安定社會，為當今之急務，良以連年變亂，民生凋敝，已達極點，若不亟予休養，則國家元氣，將斲喪無餘，現破壞社會安寧者，便是賣國求榮的赤匪，彼等橫行湘贛等省，燒殺劫掠，久稽顯戮，刻中央大軍進剿，醜類望風披靡，肅清之期，指顧可待，尚望國人，羣策羣力，協助政府，努力兜剿，永絕根株，以安閭閻，此其三。

破壞為革命之過程，建設乃經國之大計，蓋非破壞無

以掃除障礙，非建設無以發展國家，所以破壞之後，必須  
 踵事建設，否則革命的犧牲，便為虛擲，近各國建設事業  
 ，均突飛猛進，一日千里，我國既進步迂緩，若不急起直  
 追，將更瞠乎其後，今紀念第一次起義，應本革命的精神  
 ，努力於國家的建設，俾中華民族得於世界舞台上占一席  
 地，此其四。

#### 六，標語口號

- 1，紀念 總理第一次起義要遵守 總理遺教！
- 2，紀念 總理第一次起義要打倒帝國主義廢除不平等條約！
- 3，紀念 總理第一次起義要確保和平永維統一！
- 4，紀念 總理第一次起義要安定社會發展生產！
- 5，紀念 總理第一次起義要努力訓政建設鞏固民治基礎！
- 6，根本殲滅殺人放火的赤匪！
- 7，肅清一切反動派！
- 8，中國國民黨萬歲！
- 9，中華民國萬歲！

（中國國民黨中央執行委員會宣傳部）



紀

錄

平漢鐵路管理委員會八月三日 總理紀念週紀錄

主席 關處長

出席者 全體員司

司儀 高壽森

紀錄 曾伯強

開會如儀

主席報告

各位同志，同事，今天黃委員長，因事未到，命兄弟代表主席，茲將路務，略為報告：日前霪雨為災，山洪暴發，低窪之地，多成澤國，現在水猶汎濫，各地居民，固蒙災害，本路行車，亦已間斷，路收之損失，實屬不小；茲為維持交通，便利商旅計，租定雙江利泰兩



輪船，由湘鄂路附近，行駛譙家磯及廣水一帶，以便往來；至於北段行車狀況，計自北平至保定，尚有七十一及七十二次車，其餘各段站，多難通行；此就本路最近行車事項，特向各位簡單報告云。

本路被難員工救濟委員會第一次會議紀錄

開會日期 二十年八月十八日上午九時

地點 江岸機廠

出席人 黃啓光 夏寶棠 彭守信 何時達 李廷元 劉光福 周天元 羅榮庭 龍祖澤

梁祖蔭

主席 黃啓光

紀錄 鄭謙

報告事項

(一)主席報告本會宗旨及成立經過情形

(二)李同志廷元報告交涉船隻經過情形

討論事項

(一)本會應分組辦事以專責成案



議決 分設總務登記運輸警衛四股

推定各股股長及辦事人員

(二)被災員工眷屬應如何輸送案

議決 (1)應備輪船最低限度兩隻

(2)調查輸送路線分別支配

(3)人數登記

(三)輪船用煤應設法籌備案

議決 (1)由機務段每船每日供給二噸

(2)一面由會呈請 委員會撥煤接濟

(四)遠路工友眷屬應如何輸送案

議決 護送漢口上輪

(五)請派警沿途保護案

議決 由警衛股派隊保護並維持秩序

(六)請發給救濟費案

議決 (1)以登記員工有家屬者為限應由各首領負責嚴格審核

(2) 每人借給路費十元將來在辛工內扣還

第一次會議紀錄

開會日期 二十年八月十九日下午八時

地點 江岸機廠

出席人 黃啓光 劉光福 朱 斌 陳醒亞 夏寶聚 沈久之 彭守信 何時達 李廷元

周天元

主席 黃啓光

紀錄 鄭 謙

報告事項

(一) 主席指定紀錄員宣讀第一次會議紀錄

討論事項

(一) 第一次會議議決關於請發救濟費案應分別補充及酌定辦法案

議決 (A) 補充修正如下

(1) 以登記員工有家屬者為限由各該首領負責嚴格審核其辦法另定之

(2) 員工每人借給路費十元將來在辛工內扣還

(3) 無眷員工另案辦理

(B) 借給路費辦法

(1) 船票及借據聯單由各該首領備條向本會領回按照登記人數加蓋名章分發各該送眷回籍之員工

(2) 各該員工接到此項聯單後即憑單攜眷上船將船票一聯掣交船上輸送職員以備安置再將借據一聯交給會計處所派職員以憑借給路費

(3) 在昨日(十九日)已動身之送眷員工應借路費候查明屬實再行照數補借

(4) 各該首領所領用畢餘剩之聯單及存根應於輸送完竣後一律繳送本會核銷

(二) 本會此次借給被難各員工路費應如何扣還案  
議決 本案由 管理委員會核辦

(三) 輸送被難員工家屬輪船應酌定路線地點案

議決 (1) 滙通輪由江岸開黃州鄂城沿途各埠均停

(2) 新蔡甸輪由江岸開倉子埠六指店沿途各埠均停

(3) 凡員工送眷屬北上乘車者可由車務處駁輪(三江輪船)直達漢口再行搭車

(4) 凡員工眷送屬回襄江上游及其他各埠者輪船日期經本會決定後再行通告

附紀 新蔡甸輪限乘二百人滙通限乘二百人自二十日上午十二時憑本會所發之票上輪

(四)送眷員工離廠及回廠工作日期應行規定案

議決

(1)湖北境內規定來回期限七天

(2)湘皖贛豫等省規定來回期限十天

(3)江浙江北規定來回期限十五天

(4)閩粵等省規定來回期限一月

(5)各員工護送眷屬回籍事前應向各該管首領聲請遵照規定期限服務如有逾限即照章辦理

(6)凡非眷屬員工一律不得離廠如違一經查出即照路章辦理

(五)本會辦理輸送完竣後凡員工及眷屬一律不得再住廠內以免妨礙開工案

議決 各員工及眷屬自經此次輸送後一律不得再住廠內如有仍住不遷即實行取締但一面由本

會呈請 管理委員會指定相當地點以便員工住宿

(六)本會為體恤工友起見已請准 管理委員會發給各種暑藥應如何分配轉發案

議決 (1)員工及眷屬按人數每種發給一份

(2) 先發輪送員工再發在廠員工

(3) 由工會派員督同警察分發

(七) 押護輪送船隻員警應如何分配案

議決 每輪派警察員一員隊警四名至六名會同運輸股派員沿途押護

(八) 本會發給之船票聯單應借用鈐記以昭慎重案

議決 暫借用江岸工會鈐記並蓋主席名章由會呈報備案

(九) 本會名稱應令更正案

議決 遵照會令更正

(十) 本會所設警衛股名目擬改爲糾察股案

議決 照案通過

### 第三次會議紀錄

開會日期 二十年八月二十二日

地 點 漢口路警處

出席人 黃啓光 劉光福 李廷元 夏寶聚 傅道新 梁祖蔭 方略

主 席 黃啓光

### 紀 錄 鄭 謙

#### 討論事項

(一)本會此次借發路費辦法各工友多未明瞭應明白解釋以免誤會案

議決 即由本會重行佈告同時并責成各首領將所借路費辦法理由向各工友明白解釋

(二)此次所發乘船聯單多有未照議決案辦理以致發款困難應如何限制案

議決 (一)已發出乘船聯單以帶眷屬乘船者為有效不帶眷屬乘船者仍屬無效

(二)各工友不得藉端強借如違以擾亂秩序論仍由各首領負責召集工友說明以維紀律

(三)擬將廠內預蓋棚屋材料運往瀾口或其他相當地點搭蓋以為廠內無法送回之員工眷屬遷居

#### 案

議決 先由各首領負責將應搬戶口若干調查登記並徵求同意報告本會然後開始辦理(但以現

住廠內各工友眷屬而無處搬讓者為限)

#### 第四次會議紀錄

日期 二十年八月二十三日下午三時

地點 江岸機廠

出席人 黃啓光 方少緯 朱 斌 劉光福 傅道新 何時達 彭守信 夏寶聚 李廷元

梁祖蔭

主席 黃啓光

紀錄 鄭謙

討論事項

(一) 本會辦理輸送已將完竣應酌定截止日期案

議決 (一) 定於二十四日一律停止輸送

(二) 新蔡甸輪船即於今晚(二十二日)撥還車務處連同用存烟煤由會備函通知

(三) 本會租用之滙通輪船俟今日輸送完畢暫交車務處接管將來本會需用時隨行撥用

一併備函通知

(附記) 在議席上說明交由車務傳段長先行接管

(二) 現住廠內無家可歸之員工眷屬應設法遷住安全地點案

議決 (一) 將各廠現住不能回籍之員工眷屬人數詳確調查以便整理

(二) 所有廠內及附近原搭棚廠一律拆除即以原有材料移在瀾口或江岸比國碼頭擇一相

當地點搭蓋棚廠以備不能回籍員工居住

(三) 瀾口與比國碼頭兩地究以何處為宜應由車工機各首領及工會分頭測驗各員工心理

於調查表報齊後再行提出本會討論議決呈請核示辦理

(三) 凡遷居灘口或北國碼頭各員工擬請仍借給路費十元案

議決 候查明後再行呈請核示

(四) 關於虛報冒領各員工應如何取締案

議決 凡虛報回籍冒領路費各員工嗣後其眷屬一律不得享受本會所搭棚廠住居之權利俾有限

制而杜冒濫

(五) 關於以前攜眷回籍各員工擬請補借路費案

議決 俟各首領調查明確再行提出會議決定

(六) 江岸各廠內外所住員工眷屬應查明戶口人數地點職別案

議決 由何警察長詳細調查報核

### 第五次會議紀錄

日期 二十年八月二十七日上午十時

地點 江岸機廠

出席人 黃啓光 彭守信 朱斌 劉光福 何時達 李廷元 夏寶聚 傅道新 羅榮庭

方少緯 梁祖蔭



主席 黃啓光

紀錄 許慶瀾

討論事項

(一) 調查江岸廠內現在未搬員工眷屬人數以爲將來搭蓋棚屋之標準案

議決 (一) 無眷屬之員工由各首領報由本會登記股籌蓋公用棚屋其式樣另定之

(二) 已領路費送眷回籍各員工本會對其所負使命已經完畢置弗再論

(三) 眷已送回未領路費各員工已由各首領造送調查表即交登記股查核確實後再行呈請

管理委員會補發路費十元以完手續

(二) 對於黃委員長宥電令飭大廠於電到兩日後開工案

議決 查廠內現住各處員工不下數百戶救濟會雖已議決擇地搬遷辦法但水量仍高比國碼頭一

時尙難退盡而委員長電令又至重要茲爲委曲求全起見暫定辦法如下

(A) 會同各廠長商定臨時辦法由廠方首領警務工會及本會各派委員即日親赴全廠各部

調查凡有妨碍工作各住戶一律飭其暫移相當地點住居其不妨碍工作各住戶暫准居

住廠內俟比國碼頭水退後再行一律移出廠外以維開工而策兩全本會派方辦事少緯

會同廠警工會各首領負責辦理并限於八月杪完成此項工作以便九月一日以前實行

開工

(B)前材料廠與工會會由管理委員會指派負責購買搭棚材料旋因水勢日漲進行停頓現擬飭原有材料設法向具領各方收回即在大廠內搭蓋臨時棚屋以便搬遷妨碍廠內工作各住戶之用

(C)據工會報稱前已在簿洲購妥蘆葦一批計二萬一千條因價款未交無法運回應用依照本會議決案將來須在比國碼頭正式搭棚故此項蘆葦有補付款項運回之必要現擬由本會呈明

委員長將應補之款交工會即日購回應用一切手續仍由材料課工會繼續負責清理

第六次會議紀錄

開會日期 二十年八月二十九日下午四時

地點 江岸機廠

出席人 黃啓光 梁祖蔭 朱維拔 夏寶聚 潘尹 傅道新 張席珍 李廷元 周天

元 何時達 彭守信 方少偉 段逢時

主席 黃啓光

紀錄 鄭謙

報告事項

(一)主席報告第五次會議關於住廠各戶實行遷出工作地點以便如期開工一案按照議決辦法酌定進行方針並督促工作情形

(二)李委員庭元報告辦理臨時搭蓋棚廠工作情形

討論事項

(一)本路江岸停備車輛現在均將調往漢口應用所有居住車內各員工眷屬應如何設法安置案

議決(一)由護廠警察長及江岸站巡官先行調查居住車內之戶口人數

(二)派警通知住車各戶即日遷移并督飭拆除沿路障礙物

(三)各住車內本路各員工眷屬現在即須遷移應由此次搭蓋棚廠時按照車內所住人數增蓋

棚廠以備該員工眷屬居住

(二)此次搭蓋臨時棚廠限期甚迫擬請提給獎金以資促進工作案

議決(一)以材料到達之日起限四日內將棚廠二百間一律搭蓋完成即由本會提給獎金二百元

(二)由夏委員會同工會負責督率辦理 (第七次會議見十八期本刊)

平漢鐵路籌備遷移被難員工家屬事務所第一次會議紀錄

出席人 許凱機 王振崙機 蘇偉工 黃篤初工 馮國樑機 陳士俊機 胡道源機 楊

主席 沈之準

紀錄 楊潤霖 唐濟中

報告事項

總務處俞處長報告員司家屬被災情形及委員會責成文書課籌備救濟宗旨

文書課沈課長報告籌備經過並提出應討論各事項

決議事項

- 一·即日遵令組織籌備機關定名為平漢鐵路籌備遷移被難員司家屬事務所
- 二·公推總務處文書課沈課長之準為總幹事各處課室到會代表為籌備員
- 三·各處課員司家屬人數多已開送到課應即彙齊照單分別統計先行呈請委員會轉飭車務處暫行備車二列每列最少以三等車二十輛為限
- 四·車務處備齊列車後應規定何日何時起運立即知照本事務所再由本所通知各處轉告各家屬
- 五·車上伙食應由各家屬自備茶水則由車上供給
- 六·各處應視眷屬人數之多寡自行推派熟悉路情而能負責之人員及公役隨車護送由公家照章

發給差費(每眷屬三十人派護送人員一人公役二人)

七、各員司家屬以直系父母妻子為限此外不得附帶親友僕人

八、在未遷移以前請委員會發薪一月作為遷移費用

九、凡赴本路沿線各站均以開送地點為準到達下車後應自行照料路局不再負責但可請委員會

電飭各站人員於下車時幫同照料

十、由總務處製定乘車證樣式交本所轉發各家屬持用一面通知車務處憑證免費運送

十一、各家屬所帶行李每人最多以三件為限交行李車負責運送但旅行應用零星物件准其隨車

攜帶

十二、每列車應請衛生課指派醫員一人攜帶一切救濟藥品隨車護送以備不虞

### 平漢鐵路籌備遷移被難員司家屬事務所第二次會議紀錄

日期 二十年八月二十四日

地點 本局四樓 文書課

出席人 蘇 偉工 黃篤初 王振崙 王貴恆 樓士璇 張東彥 張明秋

蒙會傅培庚總公 黃節文 耿 昌 蔡希成 胡道源 馮國樑

聲文

洗

楊宏

主席 沈之準

紀錄 楊灝霖

報告事項

總幹事沈之準報告上次議決案奉批情形及接洽車輛經過

討論事項

一·趕催各處速派照料人員及聽差案

議決 限明日二十五日一齊開單送到由籌備事務所轉催

二·關於籌備動身日期應通知各家屬案

議決 一面請委員會通電各處室轉知一面由各籌備員負責通知

三·關於製發車票案

議決 仍用本局免費車票加蓋本所戳記由所照單填明人數後請總務處轉送各處分發各員司家

屬惟須負責核實發給不得冒濫

四·關於專車開行日期擬請先行規定以便轉知各家屬案

議決 俟車務處吳課長簽復備好車輛後再由本所規定開行日期通知車務處飭站知照

五·在未開車以前擬請委員會通電沿途各大站代備茶水燈油照料下車案

議決 照辦

六·擬請撥派路警或保安隊護送專車案

議決 請總務處函知路警管理處酌派隊警若干名

七·關於推定人員負責分配車輛并總照料案

議決 公推黃篤初張明秋二君擔任

八·關於各家屬應帶行李如何運交案

議決 由車務處派行李員在三北公司碼頭照章負責代為載運至碼頭上車

## 訓 遺 理 總

宇宙之範圍皆智之範圍

智識要隨事物之增加而同時進步

智之來源有三一由於天學二由於力學三由於經驗

軍人之智有四別是非明利害識時勢知彼己

凡爲軍人須先知自己所處之地位與所負之責任

軍人爲社會分工而有保衛國家及人民之責任

軍人所以衛民利於民則爲是不利於民則爲非

軍人所以護國利於國則爲是不利於國則爲非

軍人以衛國衛民爲己責其利亦即在此



# 北段警務報告事項分類統計表

(民國二十年上半年報)

入雜項報告

一 凡無關重要瑣屑事件一併列狀費而言

一 繳警察罰款贖餉及遺失物領表內之呈繳款項一類係指所各類之件數

一 此表上下兩端所列數字係表明別上下兩端所列數目係表明類寡依次順列

一 此表計分二十類按類分別多每半年列表一次以備查攷

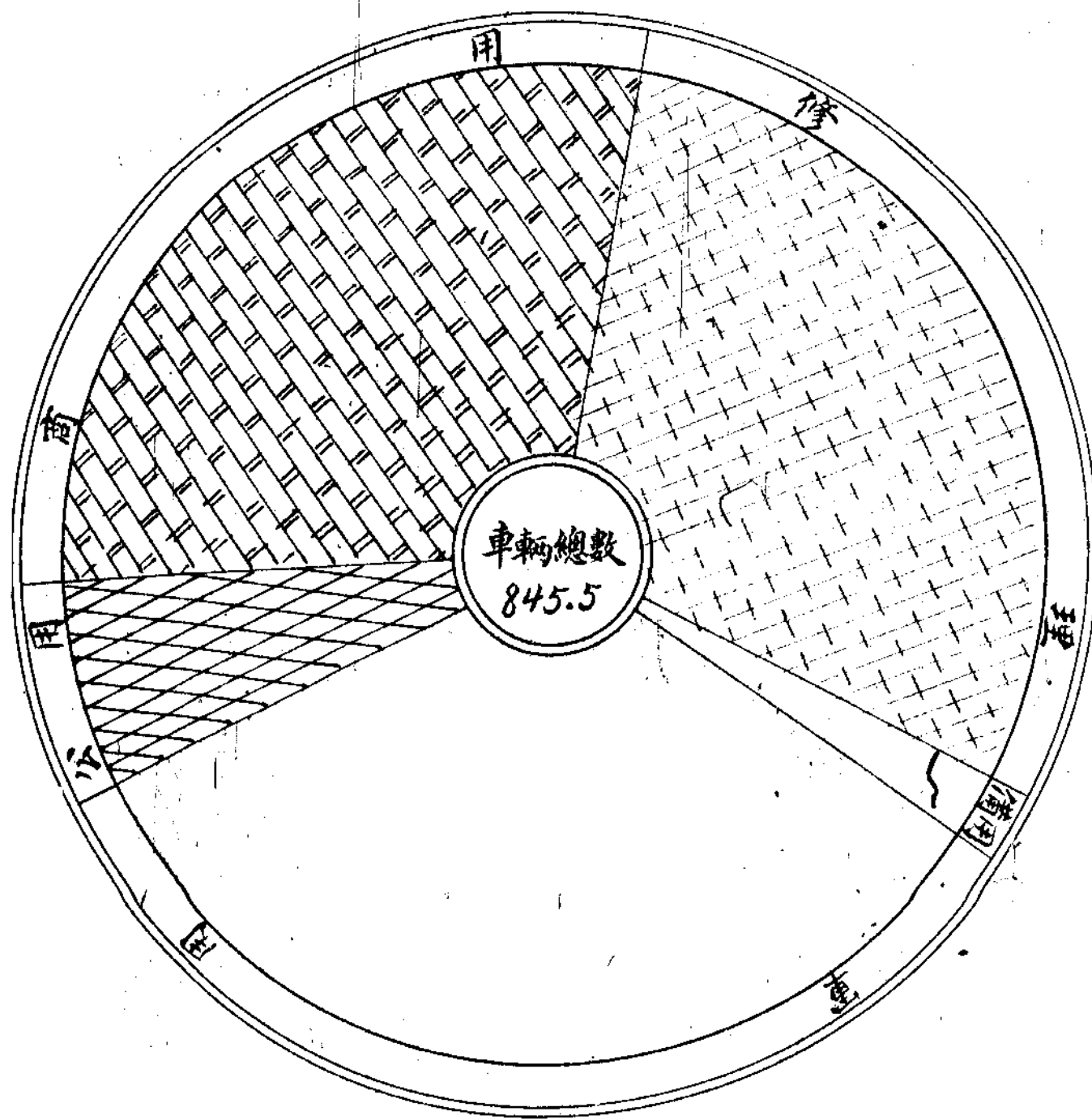
說

明

|    |  |    |
|----|--|----|
| 行偽 |  | 1  |
| 使鈔 |  | 2  |
| 私銅 |  | 3  |
| 運元 |  | 4  |
| 繳失 |  | 5  |
| 局物 |  | 6  |
| 無貨 |  | 7  |
| 票物 |  | 8  |
| 各項 |  | 9  |
| 災變 |  | 10 |
| 變失 |  | 11 |
| 賣物 |  | 12 |
| 私禁 |  | 13 |
| 帶品 |  | 14 |
| 各匪 |  | 15 |
| 站警 |  | 16 |
| 未案 |  | 17 |
| 獲犯 |  | 18 |
| 商被 |  | 19 |
| 棧匪 |  | 20 |
| 呈款 |  | 21 |
| 繳項 |  | 22 |
| 損賠 |  | 23 |
| 壞償 |  | 24 |
| 無乘 |  | 25 |
| 票車 |  | 26 |
| 發失 |  | 27 |
| 運物 |  | 28 |
| 駐移 |  | 29 |
| 軍調 |  | 30 |
| 勤報 |  | 31 |
| 務告 |  | 32 |
| 行車 |  | 33 |
| 事變 |  | 34 |
| 查案 |  | 35 |
| 獲犯 |  | 36 |
| 雜報 |  | 37 |
| 項告 |  | 38 |
| 行傷 |  | 39 |
| 車錄 |  | 40 |

# 平漢北段車輛狀況百分比表

民國二十年七月



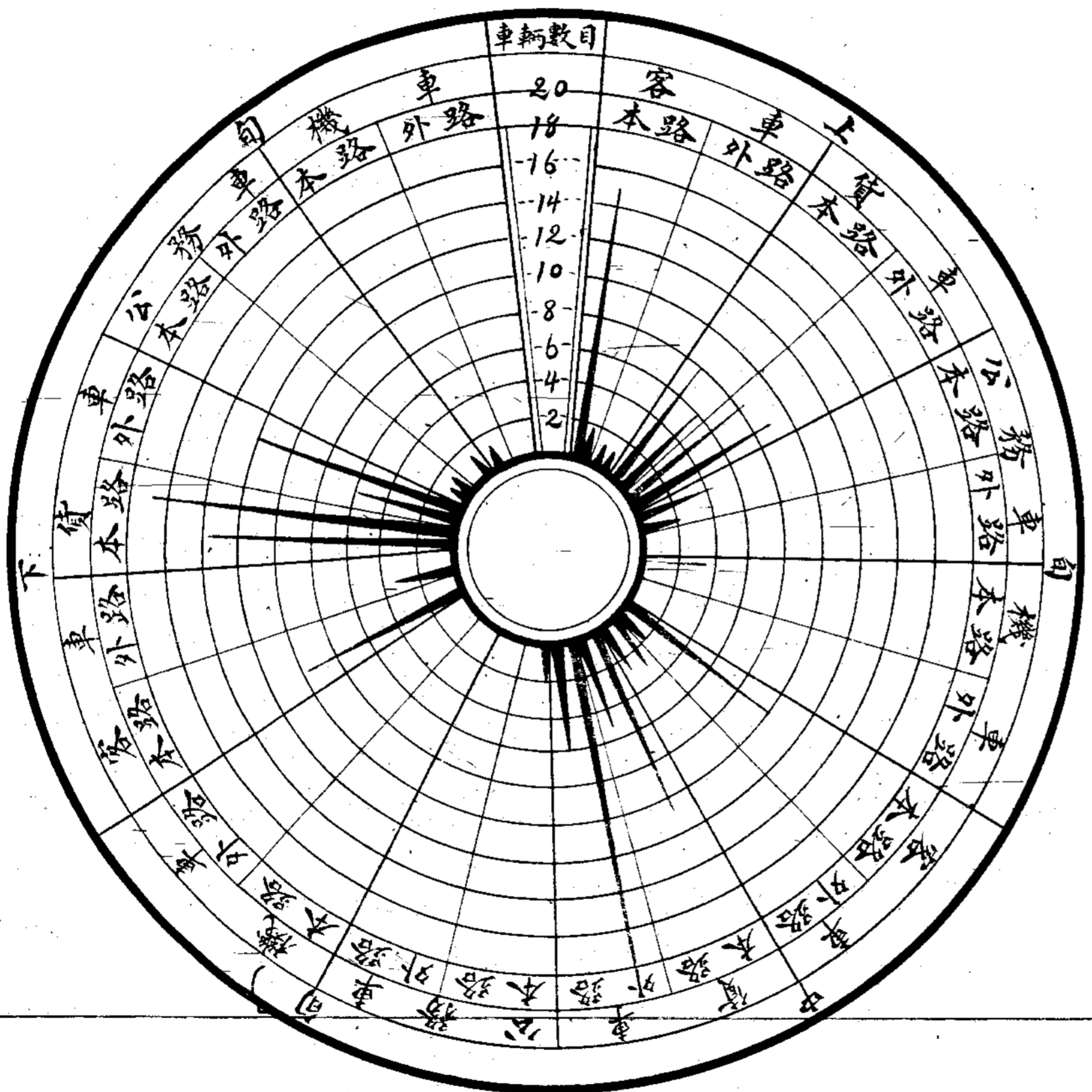
| 圖標        | 用途  | 車輛數目  | 百分數    | 備 攷                                       |
|-----------|-----|-------|--------|---|
|           | 商 用 | 240   | ·28... | 本月份每日平均<br>商用車較上月少<br>一百輛軍用較上月<br>份多百九十三輛 |
|           | 公 用 | 60.5  | ·07    |   |
|           | 軍 用 | 283.5 | ·33... |   |
|           | 備 用 | 17.5  | ·02    |   |
|           | 修 理 | 244   | ·29    |   |
| 本月份每日平均總數 |     | 845.5 | 100%   |   |

# 平漢北段六七月修竣機車車輛統計比較表

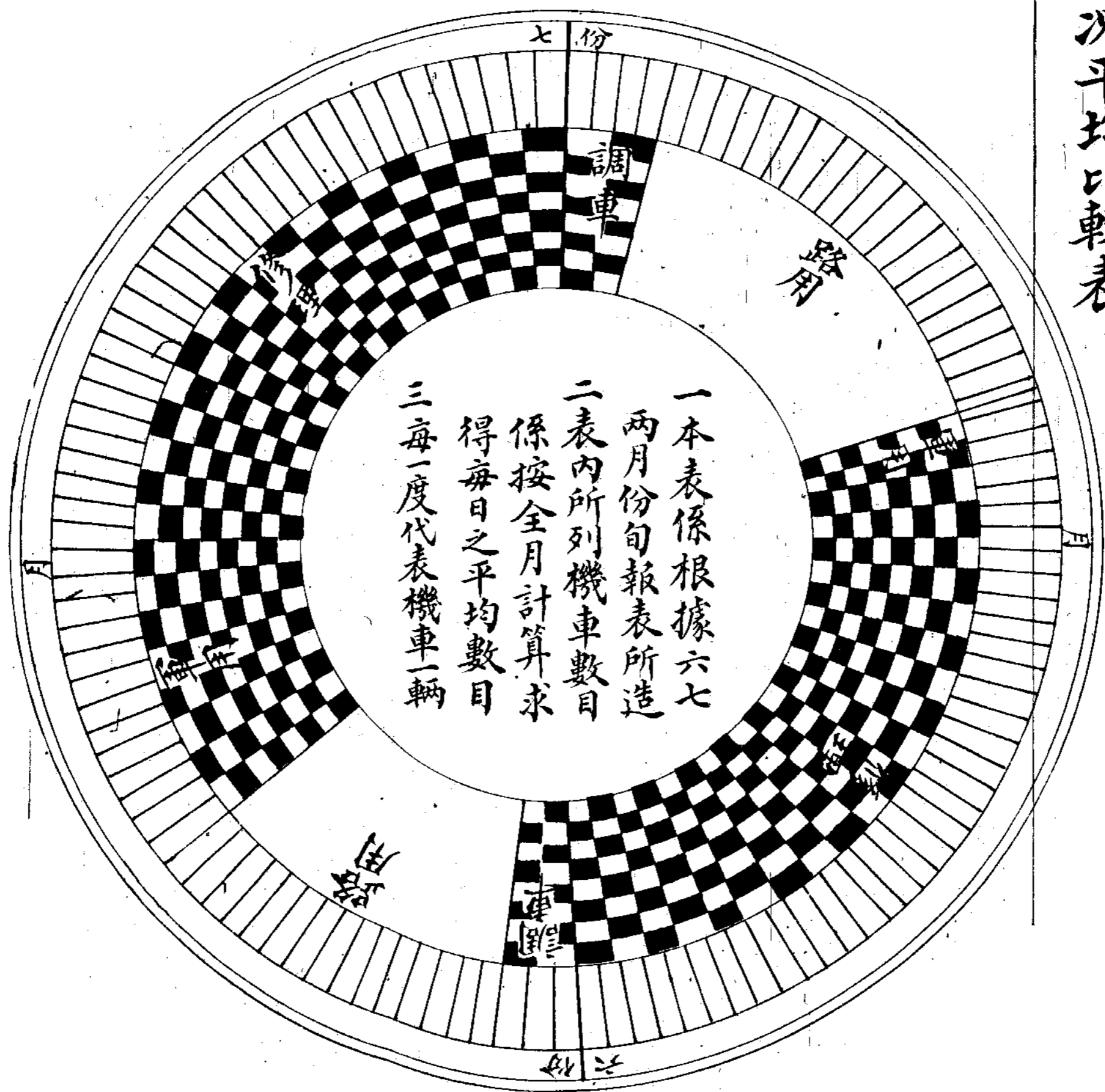
說

明

- 一、所舉車輛數目係專指修竣者而言其停廠待修者不列
- 一、此表係根據長辛店機廠修車報告表所造
- 一、紅色標記為六月份車輛數目綠色者為七月車輛數目
- 一、表內共分十格每格代表車數二輛



平漢路北段機車狀況平均比較表



# 中 華 國 有 鐵 路

平 漢 綫

民 國 二 十 年 七 月 上 旬 現 金 出 納 旬 報 表

| 摘 要              | 簡 稱 | 銀 數     |    | 共 計          |
|------------------|-----|---------|----|--------------|
|                  |     | 小       | 數  |              |
| 上旬現金結餘           | 存   |         |    | 165,322 97   |
| 本旬收入             | 收   |         |    | 193,687 60   |
| 客 運              | a   | 136,612 | 82 |              |
| 貨 運              | b   | 243,426 | 15 |              |
| 附 捐              | c   | 36,066  | 58 |              |
| 雜 項              | d   | 23,271  | 45 |              |
| 其 他              | e   | 5,928   | 52 |              |
| 借 入              | f   | 48,382  | 13 |              |
| 合 計              |     |         |    | 659,010 62   |
| 減去本旬支出           | 付   |         |    | 823,874 90   |
| 營業支              | g   |         |    |              |
| 資產支              | h   |         |    |              |
| 歲計支              | i   |         |    |              |
| 其他支              | j   |         |    |              |
| 本旬現金結餘           | 餘   |         |    | \$164,864 28 |
| 現金結餘類別           |     |         |    |              |
| 各銀行存款            | 行   |         |    | 272,069 58   |
| 漢口金城銀行           |     | 21,699  | 01 |              |
| 漢口鹽業銀行           |     | 2,999   | 68 |              |
| 漢口交通銀行           |     | 1,402   | 03 |              |
| 漢口中央銀行           |     | 11,459  | 77 |              |
| 漢口上海銀行           |     | 146,391 | 41 |              |
| 北平大陸銀行           |     | 32,882  | 13 |              |
| 北平山西省銀行          |     | 0       | 26 |              |
| 北平保商銀行           |     | 5,437   | 34 |              |
| 北平農工銀行           |     | 896     | 42 |              |
| 北平金城銀行           |     | 6,561   | 14 |              |
| 北平鹽業銀行           |     | 6,766   | 35 |              |
| 北平中南銀行           |     | 300     | 00 |              |
| 北平交通銀行           |     | 826     | 84 |              |
| 北平浙江興業銀行         |     | 63      | 24 |              |
| 北平西北銀行           |     | 33,020  | 00 |              |
| 上海大陸銀行           |     | 512     | 42 |              |
| 上海金城銀行           |     | 941     | 54 |              |
| 各銀行透支            | 透   |         |    | 58,066 78    |
| 漢口金城銀行           |     | 169,768 | 63 |              |
| 漢口鹽業銀行           |     | 161,908 | 88 |              |
| 漢口上海銀行           |     | 24,000  | 00 |              |
| 北平金城銀行           |     | 89,828  | 56 |              |
| 北平鹽業銀行           |     | 123,060 | 71 |              |
| 北平中南銀行           |     | 2,000   | 00 |              |
| 北平交通銀行           |     | 14,500  | 00 |              |
| 北平出納課存款          | 課   |         |    |              |
| 現 洋 10,127.67    |     |         |    |              |
| 不能提用款 106,244.68 |     | 116,222 | 30 |              |
| 漢口出納課存款          |     |         |    |              |
| 現 洋 1,740.60     |     |         |    |              |
| 不能提用款 30,160.97  |     | 31,910  | 57 | 148,132 92   |
| 合 計              |     |         |    | \$164,864 28 |
| 不能作為現金提用各款       |     |         |    | 173,683 16   |
| 銅元               |     | 2,149   | 36 |              |
| 懸掛偽賬             |     | 28,011  | 61 |              |
| 北平存鹽業銀行不兌現票      |     | 4,754   | 40 |              |
| 西北銀行鈔票           |     | 33,020  | 00 |              |
| 暫支               |     | 105,747 | 79 |              |
| 合 計              | 懸   |         |    | 173,683 16   |

中 華 民 國 二 十 年 九 月 十 六 日

中 華 國 有 鐵 路  
平 漢 綫

民國二十年七月中旬現金出納旬報表

| 摘 要              | 簡 稱 | 銀 數     |    | 共 計       |    |
|------------------|-----|---------|----|-----------|----|
|                  |     | 小       | 數  |           |    |
| 上旬現金結餘           | 存   |         |    | \$164,864 | 28 |
| 本旬收入             | 收   |         |    | 579,485   | 39 |
| 客 運              | a   | 100,528 | 24 |           |    |
| 貨 運              | b   | 283,730 | 66 |           |    |
| 附 捐              | c   | 42,041  | 87 |           |    |
| 雜 項              | d   | 72,152  | 98 |           |    |
| 其 他              | e   | 1,031   | 64 |           |    |
| 借 入              | f   | 20,000  | 00 |           |    |
| 合 計              |     |         |    | 414,621   | 11 |
| 減去本旬支出           | 付   |         |    | 394,229   | 36 |
| 營業支出             | g   |         |    |           |    |
| 資產支出             | h   |         |    |           |    |
| 歲計支出             | i   |         |    |           |    |
| 其他支出             | j   |         |    |           |    |
| 本旬現金結餘           | 餘   |         |    | 20,391    | 75 |
| 現金結餘類別           | 行   |         |    | 311,316   | 79 |
| 各銀行存款            |     |         |    |           |    |
| 漢口金城銀行           |     | 27,405  | 67 |           |    |
| 漢口鹽業銀行           |     | 17,229  | 94 |           |    |
| 漢口交通銀行           |     | 1,402   | 03 |           |    |
| 漢口中央銀行           |     | 54,639  | 35 |           |    |
| 漢口上海銀行           |     | 155,932 | 14 |           |    |
| 北平金城銀行           |     | 6,516   | 14 |           |    |
| 北平鹽業銀行           |     | 6,766   | 35 |           |    |
| 北平大陸銀行           |     | 1,882   | 13 |           |    |
| 北平山西省銀行          |     | 0       | 26 |           |    |
| 北平農工銀行           |     | 896     | 42 |           |    |
| 北平保商銀行           |     | 2,937   | 34 |           |    |
| 北平中南銀行           |     | 300     | 00 |           |    |
| 北平交通銀行           |     | 826     | 84 |           |    |
| 北平浙江興業銀行         |     | 63      | 24 |           |    |
| 北平西北銀行           |     | 33,020  | 00 |           |    |
| 上海大陸銀行           |     | 512     | 42 |           |    |
| 上海金城銀行           |     | 941     | 54 |           |    |
| 各銀行透支            | 透   |         |    | 787,436   | 43 |
| 漢口金城銀行           |     | 141,793 | 99 |           |    |
| 漢口鹽業銀行           |     | 145,392 | 87 |           |    |
| 漢口上海銀行           |     | 146,360 | 30 |           |    |
| 北平金城銀行           |     | 115,828 | 56 |           |    |
| 北平鹽業銀行           |     | 149,060 | 71 |           |    |
| 北平中南銀行           |     | 31,000  | 00 |           |    |
| 北平交通銀行           |     | 3,000   | 00 |           |    |
| 北平保商銀行           |     | 2,000   | 00 |           |    |
| 北平出納課存款          | 課   |         |    | 450,984   | 55 |
| 現 淨 23,959.80    |     |         |    |           |    |
| 不能提用款 427,024.75 |     |         |    |           |    |
| 漢口出納課存款          |     |         |    | 45,526    | 84 |
| 現 淨 4,752.63     |     |         |    |           |    |
| 不能提用款 40,774.21  |     |         |    |           |    |
| 合 計              |     |         |    | 20,391    | 75 |
| 不能作為現金提用各款       |     |         |    | 505,537   | 36 |
| 銅元               |     | 2,437   | 73 |           |    |
| 懸掛儲蓄             |     | 38,330  | 40 |           |    |
| 北平存鹽業銀行不兌現票      |     | 4,754   | 30 |           |    |
| 西北銀行鈔票           |     | 33,020  | 00 |           |    |
| 暫支               |     | 427,024 | 75 |           |    |
| 合 計              | 懸   |         |    | 505,537   | 36 |

中華民國二十年九月十六日

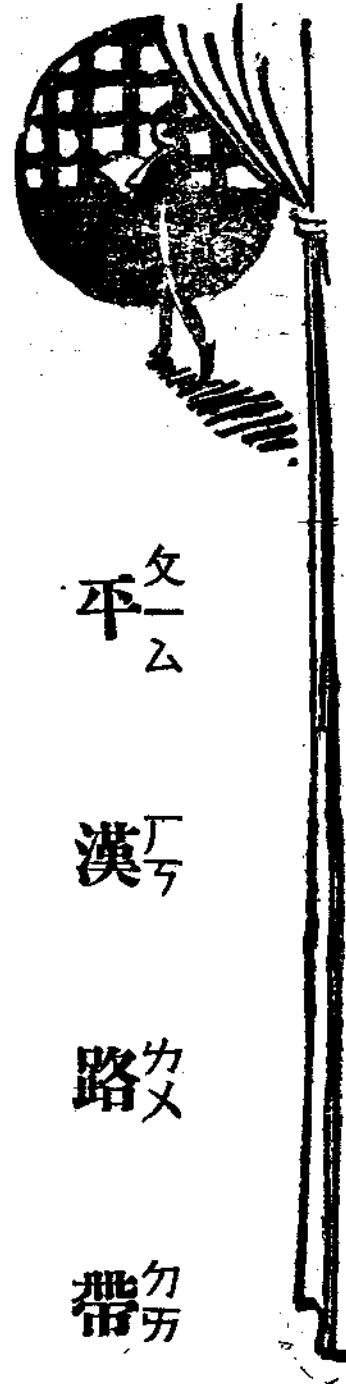
# 中 華 國 有 鐵 路

## 平 漢 綫

民國二十年七月下旬現金出納旬報表

| 摘 要              | 簡 稱 | 銀 數     |    | 共 計       |    |
|------------------|-----|---------|----|-----------|----|
|                  |     | 小       | 數  | 共         | 計  |
| 上旬現金結餘           | 存   |         |    | 20,391    | 75 |
| 本旬收入             | 收   |         |    | 248,914   | 63 |
| 客運               | a   | 41,436  | 63 |           |    |
| 貨運               | b   | 93,017  | 76 |           |    |
| 附捐               | c   | 14,594  | 02 |           |    |
| 雜項               | d   |         |    |           |    |
| 其他               | e   |         |    |           |    |
| 借入               | f   | 100,866 | 22 |           |    |
| 合 計              |     |         |    | 249,306   | 38 |
| 減去本旬支出           | 付   |         |    | 382,274   | 75 |
| 營業支出             | g   |         |    |           |    |
| 資產支出             | h   |         |    |           |    |
| 歲計支出             | i   |         |    |           |    |
| 其他支出             | j   |         |    |           |    |
| 本旬現金結餘           | 餘   |         |    | 112,968   | 37 |
| 現金結餘類別           | 行   |         |    | 312,629   | 58 |
| 各銀行存款            |     |         |    |           |    |
| 漢口金城銀行           |     | 1,543   | 00 |           |    |
| 漢口鹽業銀行           |     | 2,209   | 68 |           |    |
| 漢口交通銀行           |     | 1,402   | 03 |           |    |
| 漢口中央銀行           |     | 17,239  | 35 |           |    |
| 漢口上海銀行           |     | 235,527 | 84 |           |    |
| 北平大陸銀行           |     | 1,882   | 13 |           |    |
| 北平山西省銀行          |     | 0       | 26 |           |    |
| 北平農工銀行           |     | 896     | 42 |           |    |
| 北平金城銀行           |     | 6,561   | 14 |           |    |
| 北平鹽業銀行           |     | 6,766   | 35 |           |    |
| 北平保商銀行           |     | 2,937   | 34 |           |    |
| 北平中南銀行           |     | 00      | 00 |           |    |
| 北平交通銀行           |     | 836     | 84 |           |    |
| 北平浙江興業銀行         |     | 63      | 24 |           |    |
| 上海大陸銀行           |     | 512     | 42 |           |    |
| 上海金城銀行           |     | 941     | 54 |           |    |
| 西北銀行             |     | 33,020  | 00 |           |    |
| 各銀行透支            | 透   |         |    | 919,699   | 5  |
| 漢口金城銀行           |     | 250,777 | 32 |           |    |
| 漢口鹽業銀行           |     | 180,372 | 63 |           |    |
| 漢口上海銀行           |     | 151,460 | 30 |           |    |
| 北平金城銀行           |     | 111,778 | 56 |           |    |
| 北平鹽業銀行           |     | 144,560 | 71 |           |    |
| 北平中南銀行           |     | 28,500  | 00 |           |    |
| 北平交通銀行           |     | 30,500  | 00 |           |    |
| 北平保商銀行           |     | 22,500  | 00 |           |    |
| 北平出納課存款          | 課   | 422,501 | 25 |           |    |
| 現洋 12,907.68     |     |         |    |           |    |
| 不能提用款 410,352.57 |     |         |    |           |    |
| 漢口出納課存款          |     | 71,400  | 32 | 491,301   | 57 |
| 現洋 26,548.04     |     |         |    |           |    |
| 不能提用款 44,493.28  |     |         |    |           |    |
| 合 計              |     |         |    | 112,968   | 37 |
| 不能作為現金提用各款       |     |         |    | 492,620   | 25 |
| 銅元               |     | 2,720   | 08 |           |    |
| 懸掛舊賬             |     | 41,967  | 20 |           |    |
| 北平存鹽業銀行不兌現票      |     | 4,754   | 40 |           |    |
| 西北銀行鈔票           |     | 33,020  | 00 |           |    |
| 暫支               |     | 410,352 | 57 |           |    |
| 合 計              | 懸   |         |    | \$492,620 | 25 |

中華民國二十年九月十六日



平 文一ム

漢 厂フ

路 力又

帶 勿万

### 本路帶各地概畧

#### 一一七、琉璃河車站

自永樂村車站至此計程十八里河北房山縣屬距前門站一百里西南行過琉璃河河上鐵橋長二百四十法尺合華尺七十五丈其右遙見石橋一明永樂間建嘉靖間重修長四百五十步計以拱此站有枝路曰周口店枝路長三十二里附站前後飯棧二家可供行旅食宿代步有驛車驢馬之屬

#### 交通

陸路交通除本路幹綫外有通周口店枝路一條通黃土坡及芒牛河兩處之畜道一條水路則有琉璃河發源於關外由紫荆關入關穿房山縣之十度村張坊涿縣之二十里鋪經琉璃河鎮繞

(續)

新城容城兩縣上達正定保定下達天津河道寬深堪通舟楫沿河產品多數由此運往津沽交通稱便

#### 實業

農產甚富而以稻麥為最每年外運者小麥二三百噸大米倍之木材百餘噸粗麻之麻亦間有輸出人工製造以土布香油粗麻為著機器製造有車站附近之裕華蛋粉廠年出蛋粉二三千箱約用男女工三百餘人該站交通水陸俱便轉運貨物甚多每年輸出米麵鮮果鷄鴨粗布等約各二千擔輸入煤灰約各二千餘噸車站附近產生條石玻璃石及漢白玉行銷平津保一帶

#### 名勝古蹟



雲水洞 在站西四十里山中為擇幽選勝者所必經

古甘泉水 在縣西北縣志大房山南孤山口東八里有東西南

北四甘池村亦謂之長溝峪西村之北水從石壁出凡七竇下注

為池池中生魚祇一目而味美即古甘泉也

琉璃河 在縣南四十里源出房山縣黑龍潭孔水洞即古聖水

也宋范成大詩琉璃河山看鴛鴦即此地

龍門臺 在縣西南四面皆山其下深不可測南有一竇土為龍

神祠

白玉泉 在縣南五十里石塘下突起一泉清潔如玉東流入涿

州為胡良河之上源

附周口店枝路

### 韓繼車站

自琉璃河車站至此計程二十四里河北房山縣屬距前門車站

一百二十四里專為往來周口店運煤會車而設向不售賣客票

故車站規模較小

### 周口店車站

自韓繼車站至此計程六里河北房山縣屬距前門站一百三十

里本為集鎮適當山口山內產煤其牛馬由山間運煤來此者絡

繹於途故此站亦為運煤要區

### 交通

煤窰皆在長溝峪及清港溝一帶距站二十餘里不等清港溝之

煤窰近於坨里高線鐵路者由高綫運至坨里裝車長溝峪及偏

北近於長溝峪之煤窰用駱駝驢馬等運至周口店裝車

### 實業

環站皆山煤鑛林立煤窰皆在距站二十餘里之長溝峪有二十

餘座其煤分大爐塊二爐塊小爐塊高煤末中煤末硬煤末青煤

塊青灰八種距站四里之山口地方產條石分青白二色質細而

堅可用以製石人石馬石磴階石等車站附近之西山坡產片石

分紅黃二色質鬆而脆可供鋪墊馬路及修築鐵路之用此外尚

有大安山之玻璃礦車廠子之村煤鑛百花山之紅煤礦地名齋

塘距站一百二十里或業經勘實尚未開採或業經開採尚未出

貨當地居民皆以採石採煤及燒煉石灰為業務農者少農產不

敷本地之用惟長溝峪稍出稻米山中間有梨柿山查棗子之屬

及藥材中之黨參酸棗仁等物商務以煤灰為大宗販運灰煤石

塊之商號行棧共有三十餘家每年由本路輸出之煤約三十五

萬噸灰約十萬噸石料約五萬噸行銷北平路及本路北段與平  
按綫輸入以雜糧為大宗年約六百餘噸

### 古蹟

金代陵寢 在站北已半荒蕪僅存廢址

### 一一八·寶店車站

自琉璃河車站至此計程十八里河北良鄉縣屬距前門站八十  
二里民國二年五月改稱爲站站雖以寶店名實則距寶店鎮八  
里該站附近之黃土坡有水道一條交通頗便

### 實業

地多平原宜於農業每年所產白小麥玉米小米黑豆高粱無定  
額皆行銷於平津一帶而以白小麥為大宗年可運出一百餘噸  
果品亦可七八十車輸入五穀約四百噸煤灰肥料約百噸左  
右附近之柴草場多產石板運銷北平每塊值洋六分

### 一一九·良鄉縣車站

自寶店車站至此計程二十里前隸京兆距前門站六十二里按  
良鄉春秋時為燕中都地漢屬廣陽郡晉屬范陽郡隋屬幽州至  
唐改為良鄉縣宋屬燕山元屬涿鹿明清均屬順天府路線至此

南行三里即抵坨里枝路發端之處本站有驛車可以代步

### 交通

長辛店至坨里之枝路在本站接軌列車過站亦停車售客貨各  
票陸路距房山縣三十里

### 實業

境內農產雜糧為多約計年產小麥二萬餘石玉米一萬餘石花  
生百餘萬斤黍子二萬餘石均行銷平漢方面惟花生間有運銷  
張家口者城內有燒鍋一家年製高粱酒一萬餘斤行銷北平糧  
行五家收買糧食販運平津一帶銷售每年輸出五穀米料磚一  
百餘噸輸入食鹽煙葉各三四百噸

### 名勝古蹟

鹽溝河 在縣南即古福祿水也五代史涿州運糧入幽州契丹  
輒伏兵於閻溝取之唐長興三年趙德鈞鎮盧龍城閻溝而戍之  
閻溝即鹽溝也

廣陽城 在縣東北漢置以其屬廣陽國亦謂之小廣陽後漢初  
耿弇追賊至小廣陽即此

伏龍岡 在縣西十里形勢巒嵒如龍伏狀故名

龍泉山 在縣西十五里下有石龍口出泉不竭東流入鹽溝河

多寶塔 在縣東三里燎石岡俗名昊天塔建於隋代唐尉遲敬德重修五級玲瓏高十有五丈四面有門梯級環上若旋螺然塔舊在廟中今廟廢而塔在

樂毅墓 在縣南三里地大數畝塚高丈餘題曰望諸君墓

霍原祠 霍原廣陽人元康末與王褒等以賢良徵不至王浚謀

僭使人問原不答遂為所害北魏盧道將為燕郡太守下車即表

樂毅與原墓為之立祠

附坨里枝路

坨里車站

自良鄉縣車站至此計程三十四里河北房山縣屬距前門站九十六里專為運煤而設有空中鐵路七十四里所謂長蘆高綫鐵路是也西境所來之煤悉屯於此以待外運每年運往各處不下五千餘車本站客貨棧有三十餘家

交通

除本路枝路直接運輸客貨外別有一高綫鐵路自坨里至清港溝專運煤末不運他貨其坨里車站前建有一樓凡由高綫運來之煤末直至樓上樓下即本路岔道與樓上線路針鋒相對樓上貨到即傾於本路車內頗為便利塊煤石灰石瓦山查柿子等貨

則由驢馬運至本路裝車

實業

棉花雜糧出產不甚豐饒惟山查花生桃李杏柿徧地皆是每年由本路運銷平津保等處約各數百噸輸入以雜糧布蛋煤油鹽酒為大宗該地產煤最富分塊煤末煤青煤三種塊煤之窰在梅嶺一帶距車站十餘里每年可產九百餘車末煤之窰在清港溝一帶距車站六十里每年可產三萬餘車青煤之窰多出在距車站十五里之萬佛堂一帶其煤最適於燒製石灰磚瓦之用故其地多石灰窰每年可出石灰五千餘車據西人研究坨里周口店大灰廠三處所出之灰甲於全球故銷路最廣距站十二里之黃土坡出產石灰每年亦可產三十餘車此外尚有泰安山之紅煤鑛古積山之金鑛尙未開採周圍數十里內從事於煤窰灰窰之工作者幾及萬人

一一〇・南崗窪車站

自良鄉縣車站至此計程十里河北房山縣屬距前門站五十二里民國五年十一月改驛為站地勢宜於農林民國七年四月五日植樹節本路局長曾偕本路中西人員二百餘人在此手植槐

榆楊柳五百餘株藉行典禮以示提倡並席地野餐題名勒石亦一時盛會也

### 交通

本站原非水路孔道惟將來建築長辛店大灰廠枝路時業經勘定在本站接軌。

### 實業

農產以高粱玉米白菜大蔥為大宗行銷北平長辛店良鄉等處相其地土宜辦農林所產麥梗可織草辦車站附近並非市集故無商業可言每年僅由本路輸入食鹽少許而已附近之大灰廠及侯家莊均產生石灰石板

### 古蹟

關帝廟 距站約二里餘規模頗大惜年久失修勢將就圯內祀關帝並塑呂蒙潘璋二人受冥罰苦狀

### 一一二一·長辛店車站

自南崗窪車站至此計程十里河北宛平縣屬距前門站四十二里本舊時南北馳驛官道現為本路要站凡本路機務處機器廠存車廠材料廠車務見習所藝員養成所悉在焉

### 商旅

往來附近各村有騾車驢馬之屬足資代步取價頗廉近站有客棧二三家可供食息街市亦有旅舍稍欠整潔焉

### 交通

本路正線以外有枝路二一通坨里一通豐台大灰廠所產之灰石用駱駝負運至平計程四十餘里每石約需腳費二角業戶頗感不便本路本有興修長辛店至大灰廠枝路之議後以添購鋼軌車輛不易尚未實行

### 實業

地鮮沃壤所產雜糧不足自用每年由本路運入之糧食尚數百噸站南里許舊有奧商安格斯租用本路地基開設機器磚瓦廠一座旋以安格斯為人謀害廠亦封閉其房屋機器已於民國九年由本路備價購買該鎮原為陸路交通孔道商業素盛火車通後市況略差比年以來因路員多挈眷來此市塵復振第所售仍多日用零星物品而已輸出之物每年僅磚石五六百噸輸入則以煤斤為大宗年約三千噸左右五穀次之距站東北二十五里之大灰廠產生石灰質薄而光土人多用以覆屋近日行銷平津日本頗多近廠一帶併出青煤石塊甚夥青煤可作燃料石塊可

以煉灰煉灰之窰有五十餘家較周口店坨里所製為優每年出灰約七八十萬噸石塊六十餘萬噸花崗石二萬餘噸

古蹟

潭柘寺 在站西五十里

戒臺寺 在站西三十里山麓院宇宏敞為夏季避暑佳境寺僧備有肩輿俗名扒山虎凡遊客需用者先期函知即在站左相迂

一一二一·蘆溝橋車站

自長辛店車站至此計程十二里河北宛平縣屬距前門站三十里站南為永定河即古之無定河也又名渾河上有鐵橋長四百五十法尺約合華尺一百五十丈橋左為蘆溝橋橋之北端有岔道一直達豐台為平綏路要站本路客貨車轉入北寧路即出此途

交通

該處河流寬大直通天津獨惜流急沙多不能行舟陸路原為平西往來要道本路通車而後客貨多附火車而行景象迥非昔比

實業

地土粘瘠沙漠居多所產大小麥高粱玉米白菜大葱等僅敷本

地居民之用車站附近產石子石渣本路用以鋪墊軌道實為天然之利每年由本路運出者約計兩萬噸預計二十年內當有餘裕平津一帶修墊馬路亦間有往購者

古蹟

蘆溝橋 橋跨蘆溝河上為往來孔道金章宗明昌初所建長二百四十步計十一拱西人呼為彌可波羅橋因意國遊歷家名禡可波羅者始筆之於書故也橋上兩旁石欄凡一百四十柱柱端各鐫一獅獅形無一同者橋之兩岸有琉璃瓦碑亭清康熙乾隆御製碑在焉

附豐台枝路

豐台車站

自蘆溝橋車站至此計程十六里枝路自蘆溝河鐵橋發端上行與北寧平綏兩路交相連屬凡本路與北寧平綏津浦京滬滬杭甬南滿等路聯絡運輸均以此站為樞紐站旁有廣利盛德盛永成晉通大興皇豐泰安義盛春元晉陽悅來天興中和等旅店十餘家

交通

本路枝線上之重要車站當以豐臺為首全國交通幾以此為交

會之點客貨之往來津保間者尤可由此直達毋須繞道北平

### 實業

本站為運輸貨物過載之區自民國二年七月裁撤附近稅局商況大有起色所產花卉菜蔬等品運銷北平

### 名勝

花圃 豐台自昔為北平蒔花之所芍藥尤著名遐邇

南苑 在站東約十里一名南海子周垣百二里前清設海戶屯駐為大閱校場內有行宮數所為南郊屯兵重地曾設有航空學校學員時於此間練習飛機

### 一二三·跑馬場車站

自盧溝橋車站至此計程十六里河北宛平縣屬距前門站十四里西人常於站之左右賽馬因此得名此站原為遊客觀覽跑馬而設本路並備有行駛軌道之大小汽車數輛往來跑馬場與前門之間大汽車可坐五人每次收費三元小汽車可坐三人每次收費一元五角其南為由平往西南官道此道由彰儀門（即廣安門）起皆鋪條石前行六里餘有金磚琉璃瓦牌樓一座清康熙年間所建

### 一二四·西便門車站

自跑馬場車站至此計程二里河北宛平縣屬距前門站十二里四圍皆鉅商行棧為本路運輸大宗貨物裝卸之所

### 一二五·北平前門車站

自西便門車站至此計程十二里河北宛平縣屬本站為本路北端首站因地點在正陽門迤西故俗稱西車站與北寧北站對峙東西相望站旁稅局專司查驗貨物行李站內設有食堂飲饌具備其後蒔花為圃消夏尤宜正陽門為北平內城之中門俗稱前門舊日門洞出入甚形擁擠民國四年拆去東西月牆於門東西各加關二門出入者分道而行秩序較整由正陽門而南為正陽橋過橋即正陽門大街西入西河沿直達宣武門東入打磨廠直達崇文門自車站沿城而西左為護城濠右即內城雉堞沿城一帶煤棧極多經宣武門抵內城之西南角樓穿外城而出行經天寧寺白雲觀兩處遂與平綏路上下交錯平綏為縱線平漢為橫線如經緯然（待續）

## 總 理 遺 訓

仁有三種曰救世之仁曰救人之仁曰救國之仁

軍人之仁乃救國之仁

以身殉主義是謂成仁

軍人之勇須有主義有目的而又有見識

軍人之勇在乎成仁取義爲世界上之大勇

軍人之勇有二一長技能二明生死

不怕二字卽勇之定義

軍人之智仁勇精神非有決心不能實現

要軍閥絕種要打破串通軍閥來作惡的帝國主義



### 鐵路消息

○黑省將築泰拜綫綫兩路  
 ○黑龍江沃野廣袤，物產富饒，森林礦產，遍地皆是，誠我國東北之寶庫也。近數年來，內省人民，前往墾殖者，日多一日，生產日繁，已不似從前之荒涼偏僻矣。至於礦產森林等實業，亦皆從事舉辦，頗著相當之成績，惟交通梗塞，運輸困難，農業商務，未免均感不便，若望其有長足之發達，自非積極建設不為功，近二三年來，東北當局對於修築鐵道，極為注意，所謂鐵道網之計畫，無日不望其實現，以黑省而論，已經通車而收良好之成績者，如呼海鐵路，齊克鐵路，洮昂鐵路，皆其最著者，而在黑省交通上佔重要地位者，則首推呼海，最近又聞黑省當局，決意興修泰拜綫綫兩路，已派工程師勸察妥協，明春即可

動工，茲將該兩路在經濟上之地位，約略分誌於下：

泰拜鐵路 由齊克鐵路之泰安鎮起，向東行，至拜泉縣，相距約一百八十里，查拜泉縣為黑省東荒八縣之中心，林區廣泛，糧產尤饒，在北滿經濟上確佔一有價值之地位，原擬俟齊克全綫（由齊齊哈爾至二克山）報竣後，再從事興修，嗣以該路關係重要，不容再緩，決計先修泰拜，而後接修齊克，蓋黑省東部八縣待墾之地尚多，此綫修成之後，則交通便利，林鐵各種特產，均能逐漸開發，荒涼偏僻之地，不難成為繁榮之區也。

綫綫鐵路 由呼海鐵路之綫化站至鶴岡煤礦，全綫約長四百華里，兩旁多森林，鶴岡之煤，尤為豐富，北滿燃



料，大半仰給於此，客歲煤區內，又發現大宗煤田，金鐵等礦，亦陸續查見，金量尤為豐富，當局決計提前修築此路，既可充分輸送與外煤抵抗，又可繁榮地方，況當金貴銀賤之時，積極開採金礦，於我國經濟有莫大之裨益，聞呼海鐵路局，已組織委員會，積極籌劃，以便於明春動工云。

○ 滬杭甬鐵路局，以開口與西興曹娥一段，尚未建築，全線以致不能聯絡一氣，於客貨運輸上難圖發展，故完成該段，

實為要圖，查前清時為聯絡杭甬兩路起見，曾計劃於離開口七華里之九龍山地方建築一橋，以達聞家堰與塘頭間之鮎魚嘴，該處距西興約八華里，並派專員駐開口從事測勘，歷兩年之久，卒以沿江河岸變動無常而罷，嗣後擬在富陽建橋，經臨浦再過毛陽嶺及望牛灣玉衙前及錢清間一切地方，然後展築支線，以達西興，但因路線既長，而建築一切橋梁，費用尤鉅，不能見諸事實，故現在完成該段路線，比較可採辦法，厥為先將路線展至西興，然後利用輪渡過江，蓋由西興至錢塘江岸，相距頗遠，潮退時約七華

里，均屬柔性沙土，故建橋聯絡兩段，非常困難，依此計劃，在工事方面，除曹娥江之橋基業已建築外，計由曹娥江至紹興三十一公里，估計建築費用二百三十四萬二千六百八十八元，由紹興至西興，約四十七公里，估計建築費用三百三十二萬零二百七十五元，總計路線七十八公里，費用五百六十六萬二千九百六十三元，紹興區域人口密度，與寧波相同，但其地河運頗盛。

紹興與曹娥之間，已有汽車運輸，越安臨紹間，復有小汽船航行，以此競爭之故，客運進款，較諸寧波段約減百分之三十，計全年可得三十四萬五千餘元，在貨運方面，生產品有菜油·錫箔·紹興酒·鮮果·穀麻·絲繭·棉紗·及糖蔗等，此外運輸貨品，有石灰·粗紙·南北食品·魚類·烟葉等，按寧波段貨運全年約十三萬噸，其中百分之三十運往嵊縣，與紹興無關，其餘百分之三，往來紹興，百分之四十，往來西興轉運至諸暨蘭溪等處，此項貨運，平均按三等運貨計算，全年可得進款二十五萬七千餘元，連同客運計之，收入總額當達六十餘萬，以上除去營業費用外，自有巨額贏餘，以抵償建築資本息金，現在利

用庚款築路，已為政府固定方針，倘能劃出俄款或意款一部，以完成該路工程，自不難早日見諸事實也。

○川黔當局商 自華僑何世光由貴陽抵渝，與當地軍政當局及熱心實業人士，商籌建築柳

○渝鐵道辦法，對於該路之性質及款項等，連日已討論有相當之結果，黔省主席毛光翔，對此尤為

○關切，特致電其駐渝辦事處黎師韓云：急重慶白象街貴州省政府辦事處黎師韓兄鑒，電悉，柳渝口，得甫公（劉湘）同意，與世光接洽與修，如得早日完成，渝黔同受其賜，商洽詳情，盼續電告，弟毛光翔叩印。

○鐵道部將施行聯運計劃 鐵道部對各路聯運計劃，積極施行，已制定客票經理標準合同，內容分十九項，令各路遵照，關於中日聯運陸游票價，現已修正，按中日聯運兌換率核算收費，特編中日聯運簡章小冊，以資宣傳。

○隴海路靈潼段改變工程 隴海鐵路靈潼段工程，鐵道部原擬於最短期間完成，以便交通，所有該段工款，原指定津浦平漢膠濟各路，應解還借撥比庚車價項下撥助應用。茲以津浦平漢兩路，均因

軍事影響，及沿線大水，路收驟減，難望照解，計共有膠濟一路之款，為數三萬九千餘元，可資轉撥。似此情形，該段工程，自難免大受影響，聞鐵道部已電飭隴海路局副局長凌鴻助，對於工事，暫時須酌加變通，務照現在可以指定撥用之數，另行計畫，以免臨時發生困難云。

○鐵路協會改選執監委員 中華全國鐵路協會執監委員，照章每年以抽籤法改選三分之一，本屆已於二十週年大會時，依照會章第十條之規定，用通訊選舉辦法，先期分寄選舉票，由會員記名投票，於大會前投入票櫃，業在鐵道部大禮堂開票，除將選舉經過，及本屆當選執監名單，呈報教育部，及中央黨部訓練部在案外，茲將當選名單，探誌如下，（新當選者）執行委員俞人鳳，連聲海，余婷，劉景山，楊志章，李世仰，張恩錕，（候補執行委員）顏德慶，錢宗淵，韋以猷，孫謀，楊承訓，王寵惠，莫德惠，趙世暄，車乘車，（監察委員）王景春，顏德慶，莫德惠，（候補監察委員）施肇基，孫鴻哲，唐紹儀，王世禎，龔良，未改選者執行委員葉恭綽，鄭洪年，關廣麟，王正廷，高紀毅，陸夢熊，

孫鶴皋，陳延炯，孔祥熙，龔家遂，薩福均，盧景貴，華南圭，監察委員王徵，梁寒操，王伯羣，顧承曾，許世英，林實。

○ 自內田江口兩氏，繼任滿鐵會社之南滿鐵道會社之新改革

○ 正副總裁後，日人對滿蒙之方針，隨以更變，刻聞內田江口兩氏，已視事多日，其第一步之設施，即對於滿鐵職制之改革，及人員之更動，茲分述如次。

▲職制之改革 新設之滿鐵職制，設總務。經理。監理。鐵道。地方。商事。六部，及一技術局，總務部直屬五所，即東京支社。奉天事務所。哈爾濱事務所。撫順灰礦。鞍山製鐵所，監理部設考查。管理。二課，經理部設主計。會計。二課，鐵道部設庶務。經理。營業。聯運。車務。工務。港灣。電氣。八課，地方部設庶務。地方。學務。商工。農業。衛生。工事。七課，商事部設庶務。石炭。鐵礦。等課，內以總務部所屬之奉天事務所最堪注目，奉天事務所，原係奉天公所，此次由奉天地方事務所升為奉天事務所，而屬於總務部，總務部則直隸於總裁，而將滿鐵交涉事務，移於奉天事務所管理，即由滿鐵總裁直接

處理之，於是滿鐵全部勢力，將集中瀋陽，此次改革中，以此最堪注目，內田氏為有名之外交家，出馬之初，論者即謂其將一顯其外交家之手段，此次毅然以滿鐵交涉事務，置其鐵腕之下，實三十年來日人滿蒙方針之新改革，且沉悶已久之東北鐵路交涉，此次滿鐵外交勢力移於瀋陽，或因此得有新局面之開展，未可知也。

▲人員之更動 滿鐵向例，每更換總裁一次，所有職員，亦隨之更動，此次內田江口二氏登台，亦不外此，此次人員更動中之最要者，如總務經理各部部长，均用新員，滿鐵附屬機關，如各學校，亦行更動，新任總務部長為山西氏，經理部長為首藤氏，監理部長為竹中氏，鐵道部長為村上氏，地方部長為大森氏，商事部長為十河氏，各地地方事務所長，亦有更動，大石橋為平尾康雄，營口為門間堅一，鞍山為川崎亥之吉，鐵嶺為前田鉞雄，開原為小川卓馬，公主嶺為森景樹，長春為猶岡茂，安東為多田晃，安奉路道人員，亦大更動，自驛長以至運轉手，均易新員，新任安東驛長為千葉凱雄，舊驛長折田有信氏，轉任大連運輸事務所，所有新任人員，已於七月末及八月初，奉

命視事，故近來南滿安奉兩路，來去忽忽，多為滿鐵人員

○中東鐵路預算一再緊縮 ○東鐵預算，去年十二月初旬，即已編訂，支出收入，以去冬為標準，迨今春間，鐵路營業衰落，有急轉直下之概

，前項編訂預算，遂不適用，復經路局重新改編，收入支出，則以春季為標準，妥竣之後，已送呈理事會審核，詎甫經中俄理事會組成預算委員會審查過半，而鐵路之業務，又復衰落，情勢且不逮春初，於是第二度編訂之預算，乃不得已仍行廢置，由理事會飭令路局為三次之修編，此第三次改編之預算，經中俄雙方當局預先商洽，支出部份力求撙節，收入部份，亦不敢為過奢之望，路局遵照編訂，送呈審核，迄至日前，經過理事會全部通過，計全年收入，總額為金盧布三千七百五十萬，支出則為二千七百萬，預計之純益為一千一百五十萬，但鐵路方面，負擔東特各機關之協款甚多，益以盧布折合率之損失，故本年鐵路純利，殆等於無望，倘今後之半年，營業現狀尚不及目下，

## 航政消息

則此第三次之緊縮預算，猶須變動，而鐵路之窘困亦將愈甚也，現因第三次改編預算，鐵路方面遂不得不裁員減政，以資補救，路局各處不甚重要員司，復於八月一日裁撤一批，鐵路卅大柵總工廠之火鋸廠，亦裁併於其他廠內，此外因旅客之減少，特減開哈長線哈綏線往復急行車四次，現在路方之收入，每日平均不過哈洋九萬左右，支出收入，較諸一九二五年東鐵之黃金時代，相去一倍有餘，東鐵刻下之景氣，實臻於極點矣，於此種不振情形下，恢復札蘭諾爾煤礦一事，因係莫德惠出國前所提議，而經過理事會通過者，代理理事長李紹庚根據原案，與俄方進行恢復計劃，預算交由路局編訂，歷時頗久，於本月五日方經送到理事會開會通過，恢復工費本年暫支金盧布十三萬，出煤兩萬噸，以後預算逐年遞增，出煤數額亦逐年加多，迄復原為止，該礦華副礦長丁濤為旅順工科畢業者，對礦學極有研究，惜因最近在札蘭附近之呼倫池沐浴，失足溺斃，現由理事會令路局材料處副段長毛永貴代理，人選預算均已安定，故開工即在月內云。

○華商輪船完  
○成北洋航路

○日本在華航業逼及南北洋與揚子江，而華北方面勢力且較英商輪又過之。

○若大連安東營口青島各埠，平日幾為日本船之在華航業之根據地。年來日輪反客為主，我中國船之受其排擠者處處皆是；而北洋長江則尤顯著者也。長江以日清與近海為主，而北洋則以大連汽社為最甚。

上年大連汽社先以六百萬元建造奉天九長春九坤山九兪山九千山九等新輪六艘，以兩船行上海青島大連專班（客輪），另以四船開行安東營口烟台及上海間，以壟斷東北糧食大豈之運輸，曾激起北洋各華輪與安營各華商之抵制。期不久即無形消滅，而安東營口之雜糧運輸仍大半入于日人掌握中。乃日人更進一步而謀華北至南華之運輸業的競爭，故今年又將繼續新造之河南河北及山東山西等四輪（各三千噸）加入大連安營青島至汕廈粵班內，原定八月初即可來滬開航，此舉乃所以完成其南北洋壟斷之毒計也。不意抵制事起，奸謀不遂，而我華輪乃得應時而起。

大連一埠為東北大豈出口之一重要海口，每年運往歐美與南華者極多，而十之八九由日輪裝運。今次抵制事起

，大連華商對於大豈等之運輸，亦議定不裝東洋船，遂一面與政記，肇興，毓大等各輪局商派商輪代日船而裝，又因貨多船少，不敷裝容，乃迭電來滬向招商局請派輪船，來電云：大連客幫為某種關係不裝外船，望多派國船來連運貨云云。所謂某種關係者，即係抵制也。因在日人勢力下，電文中不能明書抵制，故以某種關係字樣代之。招商已先派泰順等船往連矣。

大連四新輪已經出塢，業已派定班次，因抵制而乃中止來滬，並將北洋班新航路展緩行駛。我國招商局原擬乘此時機，將航路極力擴充以資發展。查上海至青島一路，祇有外輪行駛而無華輪開航。青島為山東海口，每年進出口貨及旅客之來往滬烟津各埠者甚多。歷來利權外溢，我國損失至鉅。而大連汽社之營業獨大，在此一路內大連每年恆有六七百萬元收入。招商局為籌開青島航路起見，已提議多次。今歲鐵道部開運輸會議時，該局亦派代表列席，曾提出膠濟路與局方協辦水陸聯運，要求援照平漢隴海兩路之聯運成案辦理。鐵部對此事予以同情，而招商局之添設青島航線與挽回航權之計乃決。

今次抵制事起，膠濟各客幫受日人五三之慘殺，感觸更深，故青島各客幫即首先拒裝日本船，乃電滬要求各輪局速派國輪赴青，代日船運輸，招商局之開關滬青專航計劃遂決意提前實行。惟青島素不行輪，一旦開航，全恃貨運發達。在膠濟聯運未實行之先，必須客貨攪得多，方免虧損，該局乃與青島大申公司之王志誠訂立合同，委以任青島招商局經理員代為攬備之全責，一切費用照威海衛新航路同時辦法，以提扣四角為開支，開輪後再行貼給進出口費，合同已經簽訂。

招商局在北洋航輪，若天津，若烟威，若營連等埠，均有航道，獨缺青島。此次開航滬青專班後，可以將北洋航線完成不缺矣。惟以局內缺乏海船，連日由局中船務營業各科會議結果，暫令行駛大連班輪兼航青島。一面則由局添購新海輪，已在商訂中，但不願先行宣布。聞先行買進五艘，俟膠濟路聯運開辦與新海輪至滬時，便實行派定上海青島之專行班輪云。

○ 川江華商輪 川江華資航業之變化，於去歲與本  
○ 實行大聯合 年之間，確非吾人意料所及，各公司團  
○ 體之分化夥併，輪船汽艇之改名易主，

為數至夥，先時華輪大聯合之議案，雖經通過，然為少數不明大義者暗中破壞，以致未成事實，於是各公司為情勢所迫，自動分合兼併，遂由不可能之中，又復趨於自然大聯合之形勢，如盧作孚等經營之民生實業公司，因辦事敏捷，經營妥善，於是福川，九江兩公司，自動將所有之船隻歸併合夥，即福全輪改名民福，九江改名民治，合川改名民安，隨後通江，重慶，江興三公司船隻，又復拋售與該公司，即通江輪改名民有，青江輪改名民享重慶輪改名民選，乘風輪改名民般，小定遠輪改名民約，加以該公司原有之民生，民望，民用三輪，合計共有十餘隻，往來渝涪，渝敘，渝合三航線，該公司初係一極微之汽船公司，一變而進為川江首屈一指之大華輪公司組合，並將五大航業公司兼併，此不能不稱為一極劇之變化，次為蜀來公司，該公司為一新組合之航業公司，具有絕大改進之決心，先用廉價將廣慶，蜀興，渝江三公司之船隻購買入手，（按即富順，定遠，萬安，慶合，渝江等五大商輪），定遠改名福遠，不幸於本年在岷嶺沉沒，富順改名福順，現與萬安等輪分班行駛渝宜間，該公司復以羅梓儀個人名義，

承租川江公司之蜀亨輪加入營業，卒能以後起之秀，負改善航業之工作，將渝江，蜀興，川江，廣慶四公司廢掉，而以五大商輪連環行駛於渝宜間，此實為川江華資商輪之新變化，再次為成都民生轉運公司，該公司近增設一航業部，首將華陽公司歸併，次將覽江，新利，川江三公司之船隻，收買往來渝叙間，即將覽江輪改名昭通，新利輪改名南通，老蜀通名仍其舊，惟此三船歷史稍久，而機器較舊也，其次為浩鄧公司收買吉安輪，改名倍鄧，川東公司收買同福兵輪，改名長天丸，友聯公司租長安輪，改名開源，江津公司收買萬象汽艇，改名江津，嘉寧公司收買嘉沱一號汽輪，改名嘉寧，益州公司收買仁壽鐵駛，改名益州，衡山公司收買樂賓輪，改名衡山，龍門汽船改名天福，福泰汽船改名江泰，有純用舊機改造之小汽船兩號，行駛重慶木洞間，此為川江華資航業最近變化之實況，據一般航業界同志語云，目前川江航界，深感過去公司過多，互相傾軋，結果同歸於盡，現均明瞭，悉從聯合上用功夫，故各方對華資航業，頗抱樂觀云。

○ 中歐航潮解  
 ○ 本年春初，滬上中歐一路，曾發生航運界之激爭風潮，當時競跌水脚，溢決後加水脚，放回扣，而日本船更從中搗亂，致歐洲

線內釀成無規則的紊亂狀況，數月以來，各輪公司，咸受其累，今因釀生風潮之主要分子荷蘭輪公司，已感覺此舉之非計，乃停止激爭之進行，而仍願與各輪公司合作，歐洲航輪，乃復歸原狀，而出口水脚，則轉於此際宣告漲價，茲將調查所得，分記如後，此與國際貿易及我國對出口營業，均頗有關係者也。

荷輪復入公會 本埠渣華公司經理之荷蘭東亞輪公司，係行駛上海往歐洲之英·法·比·德·及荷蘭一路者，共派有六七千噸輪船二十餘艘，往來華荷之間，每四週有一船到上海，歐洲線內各外輪組織一公會，對出口貨水脚之漲落，由會公訂，各宜遵守，荷輪亦為公會會員，本年該公司以出口貨營業不佳，遂於春初宣告退出公會，意在不受束縛，可以自由跌價，藉謀多攬貨物，當時該公司退出後，即將運費大跌，公會中各輪公司以其搗亂營業，亦公議一致減價，決不令荷輪取巧，由是中歐線內之出口各

貨，在此事發生以後，運費跌減有二分之一者，亦有十分之二者，數月以來，荷輪營業，因共同減費，絕未有絲毫起色，出口生意，反不如前，蓋跌價後收入更少，數月中損失不貲，至今感覺前次主張之非，乃復由該公司向公會請求，仍復加入為會員，表示合作，公會方面將此事提出討論，各輪公司，亦以陪同跌價，究屬非計，遂准其加入，仍為會員，而一場爭潮，至是始告解決。

歐洲運率增價 公會於荷輪入會問題解決後，即提議將上海之運歐出口水脚，即日增漲，藉資補貼以前之暗虧，經各輪公司代表一致同意，乃由會將各貨運價，另行議訂，其中有較原價漲起十分之二者，亦有漲至十分之六者，昨日已經議定，即將新水脚價目單分發各會員，責令即日實行，茲由各輪公司通告出口客家矣，今將新價表，特為錄記如後，（表內單位為噸，甲價係無回佣者，乙價乃有回佣者，）

| 貨名 | 甲新價    | 原價    | 乙新價   | 原價    |
|----|--------|-------|-------|-------|
| 礦砂 | 先令 三三二 | 先令 二七 | 先令 三五 | 先令 三〇 |

|      |     |    |     |    |
|------|-----|----|-----|----|
| 蛋黃   | 六八  | 四五 | 七五  | 五〇 |
| 礦苗   | 四五  | 四一 | 五〇  | 四五 |
| 花生   | 六一  | 四五 | 六八  | 五〇 |
| 猪鬃   | 一〇〇 | 八〇 | 一一〇 | 九〇 |
| 廢蔴   | 五四  | 五〇 | 六〇  | 五五 |
| 芋蔴   | 五四  | 五〇 | 六〇  | 五五 |
| 廢棉   | 三二  | 二五 | 三五  | 二七 |
| 濕蛋白  | 五八  | 三六 | 六四  | 四〇 |
| 蛋粉   | 六八  | 四五 | 七五  | 五〇 |
| 裝包毛  | 五八  | 五四 | 六四  | 六〇 |
| 荻荅   | 九〇  | 八一 | 一〇〇 | 九〇 |
| 五摺子  | 一〇〇 | 七二 | 一一〇 | 八〇 |
| 髮髻   | 六八  | 四七 | 七五  | 五二 |
| 猪毛   | 一〇〇 | 八一 | 一一〇 | 九〇 |
| 牛皮   | 五八  | 四一 | 六四  | 四五 |
| 猪腸   | 一〇〇 | 七二 | 一一〇 | 八〇 |
| 桐油裝綸 | 六八  | 五四 | 七五  | 五五 |
| 又裝桶  | 六八  | 五〇 | 七五  | 五五 |



油類 六一·五四· 六八· 六〇·  
 烟葉 五〇· 三八· 五五· 四二·  
 以上均係漲價者，惟棉花餅則減價，由三十二先令跌至二

### 航空消息

○美國飛行家 英倫八月六日接丹京消息，謂美國探測航空綫 飛行家克萊末氏昨在格林蘭之安格瑪薩里克降落，擬為美國航空公司探測航空綫，遂引起一般人士之注意，蓋美國郵局現有自美取道格林蘭冰地，及法羅島達歐洲之航空郵務之意，克萊末氏於七月二十八日携無線電員一員，乘機自台特羅伊出發，並在美金一千一百元於格林蘭政府，以作萬一其飛機失蹤之救援費，英國前亦有此行動，其飛行家柯爾托爾特氏幾喪其生，此番克萊末氏如告成功，則或將引起英美之競爭，據華盛頓消息，郵務次長格洛佛宣稱，郵務部並未與開克萊末之飛行，惟對於克氏之結果，自將熱切歡迎，因郵務部曾研究此路航空之可能性也。

○美日間將舉行定期航空 綠格磯商會詹姆士氏發表美日間定期郵務飛行，並依飛機定期運送小貨物計劃，此計劃之發起者為承總阿拉斯加

十七先令，原因為此貨運歐甚少，上表各貨，係大宗出口，故將水漲激爭，昨日起，各輪公司均照新價收費。

○礦山漁業森林三大企業之富豪瑪柯特氏，擬於阿拉斯加日本間設定定期郵務飛行及小貨物運動，同時並開設美國本土與阿拉斯加間之定期航空路，瑪氏為此事來綠，正與詹氏接洽，其由阿拉斯加到日本之航空路，將沿用此次林日大佐之路線云。

○齊泊林北極探險已獲成功 格萊夫齊泊林飛船，於七月三十日晚間自北極探險歸來，一時觀衆超過前此之紀錄，凡入歡迎場者，須納自五分尼至三馬克之入場費，以作補充此次探險之費用，德聯邦政府普魯士政府以及柏林市政府等，皆有代表演說，盛讚此次探險之成功，其演詞皆用無綫廣播德國之全境，此次探險隊長愛克勒及科學團領袖賽木羅維去氏等，均有此次旅行之詳細報告，賽氏謂此次探險二日之所得，若依舊法求之，須多年始有告成之希望，并望此後能有較此更

爲擴大之國際探險團出發，因此種探險之費用，決非私人或私人團體所能擔負者也，賽氏并謂彼等在佛蘭西斯約瑟地方耽擱過久，致此行預算之旅程，未能全部實行，因該地形勢與現在一切地圖上所見者，多不相同，故必預在該處重新加以測繪，致費有二十四小時之久也，格萊夫齊泊林探險隊自測繪佛蘭西斯約瑟羣島後，即至尼古拉二世洲，該洲實在地形，較吾人所習知者爲大，且富有礦產及煤，極有重往探視之價值，但此後因飛船所貯之燃料不足，故預列行程中之新西比利亞島未能前往，乃折回向列甯格

### 公路消息

○江西與築省 江西各地，連年因赤匪焚殺之故，道以工代賑 截至現在止，流落之難民，至少爲一千萬，此千餘萬之災民，若專於從消極方面之施賑，不但於事無濟，而且事實上不可能，故行營黨政委員會，決定以工代賑，全體動員築路，因此目前既可救濟多數之難民，而路成之後，可以發展生產，實現民生；且交通便利，赤匪無從滲跡，匪禍可以不致發生，茲將各路進行近況，分誌如後：

贛閩路 贛閩路起自南昌，經南昌，進賢，臨川，南

勒而行，但復阻於暴風，未能在列甯格勒稍停，僅將郵件擲下即去，計此行在科學界之成功，實出預期之外，即德國之報紙，亦一概對於此種輕於空氣之飛行物，抱有莫大希望，再則此行考察所得，不僅在氣象學地質學及北極探險經驗上，有莫大之貢獻，即在無線電之發明，亦有重大之探討，因北極之某一地方，不啻爲地球上之一缺點，因在該地範圍之內，無綫電即失其效用，內外電話不能傳遞，此行齊泊林飛船因此而阻碍與外界之通訊者，在三十小時之久，但對於柏林與東京間之電訊則反能清晰聽得云。

城，越杉關以通閩之光澤，此路在本省交通上，較之贛粵，贛浙兩線尙爲次要，故公路處列之第三期工程中，臨川縣長王鎮寰，自動呈請省府與工建築贛閩路之臨川段，省府令由公路處派人前往襄贊一切。自去年七八月間興工後，至十二月間土方即已全部完成，惟因南昌，進賢一小段，尙未興工，及公路處無款建築橋樑之故，迄未通車。此次國軍大舉剿赤，臨川爲贛東南軍事中心，蔣總司令何部長由出發臨川轉往前線督師，將何以此路在軍事運輸及交

通上極爲重要，除函諭王縣長即速將此路水洞等項完成外，并由行營撥款五萬，交公路處作爲該路橋樑之用，王縣長奉令後，乃召集南豐廣昌在撫避難之災民數千，日夜工作，未及旬日，即行完成，於本月一日試車，聞由省至臨計二百華里，分爲沙埠潭，梁家渡，溫圳，長山，雲山，唱凱圩，鄒陽渡，臨川等站，於十日實行售票營業，蔣以公路處翼處長及臨川王縣長辦事頗爲得力，特傳令嘉獎，以示鼓勵。至於由臨川至閩邊之一段，除臨甯路經過南城者已興工外，由南城至光澤（閩屬），不日亦可完成云。

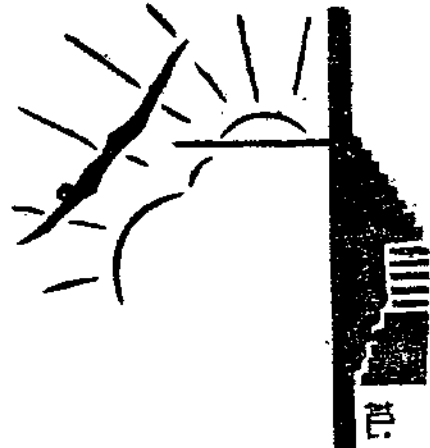
**臨甯路** 此路係由臨川接贛閩路，以通過南城，南豐，廣昌，而達寧都，因此數縣交通不便，且匪災慘重，災民衆多，現由公路處，會同黨政會工賑處合作辦理。工賑處刻已發表熊正琥爲此路總段長，傅朝鼎爲臨川段長，徐寶鼎爲南城段長，劉子惠爲南豐段長，溫景清爲廣昌段長，龔松林爲寧都段長，即將分別出發，分段施工，經費則由賑款項下照撥云。

**粵贛路** 粵路亦以南昌爲起點，沿贛江東岸以達粵之南雄，由省至樟樹，早已通車，樟樹至新淦，亦大致完成，惟自新淦以上，因赤匪竄擾，無從施工，現行營以此路

關係賑災軍事均極重要，特令行公路處加緊建築，聞公路處及工賑處決定先築新淦段，（自新淦至大庾）並已委定蕭理紛爲該段總段長，贛州段長熊大謨，萬安段長劉潔，泰和段長朱義路，吉安段長陳永安，吉水段長徐曰恭，峽江段長藍芬，此路經費係由贛南鎬鑛項下挹注，工人則以贛江沿岸難民充當。以上各段，即分別施工，并由行營通令駐軍，加以保護，以便從速建築，務於最短期間完成，而利交通云。

**贛浙路** 該路係由贛閩路之進賢段分枝，經過東鄉，餘江，貴溪，弋陽，鉛山，上饒，玉山，以接浙屬常山，通杭之汽車路，該路由進賢東鄉以達餘江之黃金埠，計百餘里，土方業已完成，自公路處建築橋樑後，即可通車。又由常山經玉山，上饒，至河口一段，係由湯恩伯施工築路，施工已有十之二三成績，完成之期，當屬不遠，此路完成後，則可由南昌以通杭州矣。

**吉東路** 聞省政府及行營，以吉安沿孤江經富田以達東固，交通極其不便，而災民之多，實爲各處之冠，決於此建吉東路，打通吉安至永興，興國，雩都，寧都及樂安交通，同時於平赤縣之行政善後，亦可有極大之裨益云。



### 日本在東北之郵電機關調查

郵電為獨立國家應有主權之一，故前於華府會議時，曾經列強決議，『撤廢各國在華之客郵』，以尊重我國主權，願日本帝國主義者，食言而肥，至今不但無撤廢之意，抑且有與年俱增之勢，郵政也，電報也，無線電也，電話也，如大連一地，竟共有機關九十二所，狼子野心，真匪測也，茲據調查所及，列南北滿日本郵電機關統計表，如下：

地 別 郵 政 電 報 無 線 電 電 話 合 計  
大 連 一 四 四 〇 五 五 九 二

|     |    |   |   |    |    |
|-----|----|---|---|----|----|
| 普蘭店 | 二七 | 五 | 〇 | 一  | 三三 |
| 旅順  | 一九 | 二 | 〇 | 八  | 二九 |
| 瀋陽  | 九  | 六 | 〇 | 一三 | 二八 |
| 金州  | 一八 | 二 | 〇 | 一  | 二一 |
| 安東  | 五  | 四 | 〇 | 八  | 一七 |
| 沙河  | 六  | 一 | 一 | 八  | 一六 |
| 皮子窩 | 一三 | 二 | 〇 | 一  | 一六 |
| 長春  | 四  | 三 | 〇 | 五  | 一二 |
| 鞍山  | 四  | 四 | 〇 | 四  | 一二 |

去一么  
調

查

查 關 線 漢 平 刊 月 路 鐵 期七十第

|     |     |     |     |     |    |    |     |    |     |     |    |    |    |    |     |
|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|-----|----|-----|-----|----|----|----|----|-----|
| 柳樹屯 | 鷄冠山 | 公主嶺 | 鳳凰城 | 四平街 | 昌圖 | 遼寧 | 瓦房店 | 開原 | 蘇家屯 | 大石橋 | 鐵嶺 | 本溪 | 撫順 | 熊岳 | 連山關 |
| 二   | 三   | 三   | 四   | 三   | 四  | 三  | 四   | 三  | 五   | 四   | 五  | 四  | 四  | 五  | 五   |
| 一   | 三   | 二   | 三   | 二   | 三  | 二  | 二   | 二  | 三   | 三   | 三  | 四  | 二  | 四  | 五   |
| 一   | ○   | ○   | ○   | ○   | ○  | ○  | ○   | ○  | ○   | ○   | ○  | ○  | ○  | ○  | ○   |
| 一   | ○   | 一   | ○   | 二   | ○  | 二  | 一   | 二  | ○   | 二   | 一  | 二  | 四  | 一  | ○   |
| 五   | 六   | 六   | 七   | 七   | 七  | 七  | 七   | 七  | 八   | 九   | 九  | ○  | ○  | ○  | ○   |

渝宜航綫之外輪統計

|    |    |     |    |    |     |    |    |     |     |    |     |     |    |    |
|----|----|-----|----|----|-----|----|----|-----|-----|----|-----|-----|----|----|
| 合計 | 新民 | 新台子 | 松樹 | 營口 | 雙廟子 | 海城 | 蓋平 | 城子鎮 | 周水千 | 橋頭 | 范家屯 | 郭家店 | 烟台 | 千山 |
| 二  | ○  | 一   | 一  | 一  | 二   | 二  | 二  | 三   | 二   | 二  | 三   | 三   | 三  | 一  |
| 九  | ○  | 二   | 二  | 二  | 二   | 二  | 二  | 一   | 一   | 三  | 二   | 二   | 二  | 一  |
| 二  | ○  | ○   | ○  | ○  | ○   | ○  | ○  | ○   | ○   | ○  | ○   | ○   | ○  | ○  |
| 一  | ○  | ○   | ○  | ○  | ○   | ○  | ○  | ○   | ○   | ○  | ○   | ○   | ○  | ○  |
| 四  | 一  | ○   | ○  | ○  | ○   | ○  | ○  | ○   | 一   | ○  | ○   | ○   | ○  | 三  |
| 六  | 一  | 二   | 二  | 三  | 四   | 四  | 四  | 四   | 四   | 五  | 五   | 五   | 五  | 五  |

近百年來，中國因內患頻仍，外交失敗，似終身枷之

不平等條約，遂緊縛於吾人之身，邊地既被吸入範圍，且

更伸展於內地，爲達其經濟侵略之目的，對於握交通及工商樞紐航業，更盡量整飭，某社近特派員將外人在川河經營各輪，分別調查露佈，借以證明外人侵略之積極，憂國之士，想亦不勝感慨焉。

(一)屬於英商者：計太古公司有萬流（一九二〇年建造，一，一一二噸），萬通（一九二〇年建造，一，一一四噸），萬縣（一九二二年建造，八六七噸），嘉陵（一九二五年建造，四二二噸），金堂（一九一六年建造，四二二噸），綏定（一九二六年建造，二九六噸），秀山（一九二六年建造，二九六噸），等七輪，怡和公司有福和（一九二二年建造，九五三噸），嘉和（一九二五年建造，一，三三一噸），廣和（一九二三年建造，五〇〇噸）等三輪。

(二)屬於日商者：計日清公司有宜陽（一九二一年建造，九四三噸），雲陽（一九二三年建造，一〇三七噸），長陽（一九二三年建造，一〇三七噸），涪陵（一九二九年建造，六四九噸），嘉陵（一九二七年建造，一九八八噸），等五輪，川東公司有長風（一九二七年建造，七五

六噸），長天（一九二四年建造，一六六噸），等二輪。

(三)屬於美商者：計捷江公司有其春（一九二三年建造，五一九噸），其平（一九二四年建造，五二一噸），韓陵（一九二四年建造，二八五四噸），宜賓（一九二四年建造，六五九噸），宜都（一九二九年建造，三八〇噸），宜昌（一九二七年建造，一九九噸），等六輪。

(四)屬於法商者：計有聚福公司，福源（一九三一年建造，一一一四噸），福同（一九二五年建造，六五四噸），二輪。

(五)屬於德商者：有皮托謙公司皮托謙輪（一九二四年建造，二一八噸）。

以上各輪船航線，均係往來重慶與宜昌間云。

## 訓 遺 理 總

北伐之目的不僅在推倒軍閥尤在推倒軍閥所賴以生存之帝國主義  
使武力與帝國主義結合之現象永絕跡於國內

努力推翻帝國主義之干涉中國

銷滅帝國主義在中國之勢力

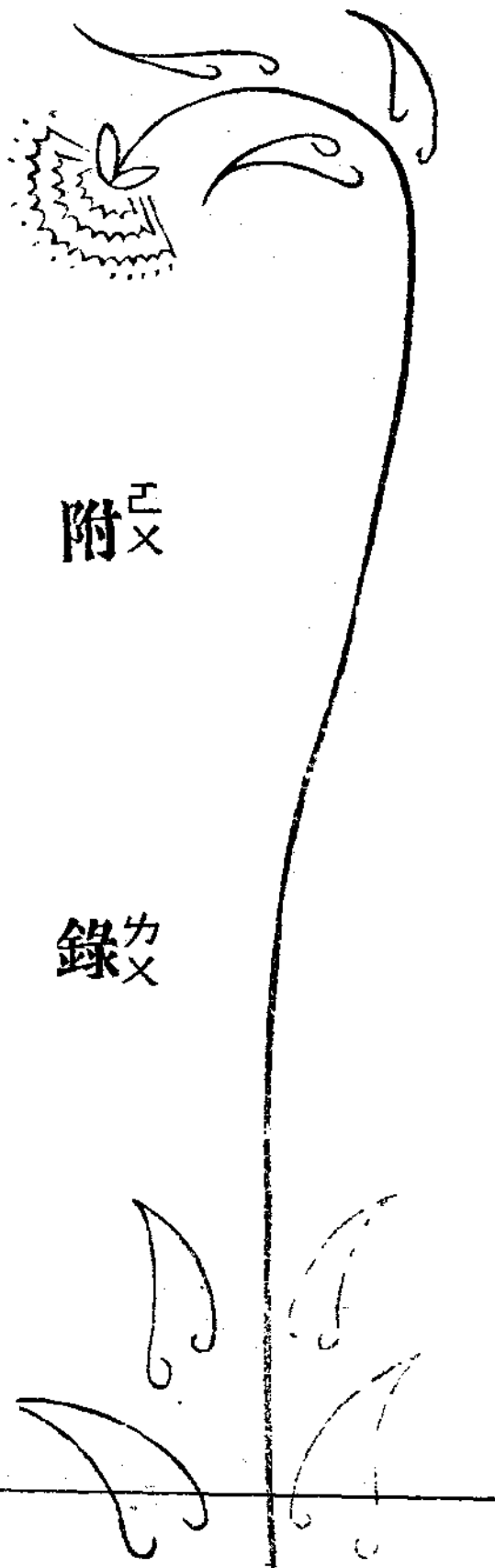
要打破帝國主義必須廢除中外一切不平等的條約

重訂雙方平等互尊重主權之條約

不平等條約就是從前中國政府把我們國民押到了外國人所寫的一些賣身契

廢除一切不平等的條約才可以收回租界海關和領事裁判權

中國的關稅中國人不能自收自用所以我們便要爭



## 東北經濟之危機

——日帝國主義侵略下——

### △緒言

溯自一八六八年，日本明治維新以來，迄今六十有三年，國內經濟之發展，已到了極端的膨脹，人口增加，原料缺乏，生產過剩，銷路滯止，種種不景氣的現象，相逼而來，長此以往，怎能維持他東亞帝國的地位呢，所以他們一早抱了侵略的野心，擴充他的新市場，以延長牠的壽命，然而他們侵略的對象是誰呢？那當然是老大的中國，尤其在荒漠的東北了，（茲所論者即為東北問題）因為那

附

錄

邊有肥沃的土地，豐饒的產物，面積又廣大，人口又稀少，怎不使牠們垂涎三尺，而引為俎上之肉呢，唉，說也可懼，現在他們已擬有具體的政策，（可參觀最近新聲社出版之田中侵略滿蒙政策一書）積極的來侵略了，所謂「惟欲征服支那，必先征服滿蒙，如欲征服世界，必先征服支那。」這種的野心，如欲整個完成，固亦近乎痴人夢想，但照目前東北而論，未始無完成的可能呢，茲將東北經濟之最近現狀，記述如下，冀國人之注意共謀自救之策，是則本文要旨在焉。



## △鐵路

鐵路爲陸路交通的主要工具，但也要有出口的海港，事務上才能充分發展，像日人所築之南滿鐵道，因爲牠有大連利便的南港，所以牠現在好可壟斷全東北所有吾國的鐵道事業了，舉凡一切的東北產品除由中東路運往海參威出口外，其餘差不多由滿鐵載至大連，而分配各地，因此滿鐵可以年年賺利，並且逐年可以增加，如一九二四年淨利達五六，四八二，一一五元，一九二五年爲五六，〇〇八，四三八元，一九二六年爲五八，五九四，五三七元，一九二七年爲六一，九七一，九四四元，至一九二八年增至六八，〇〇八，三四元，像這樣的逐年增加，其數實足可驚了，反觀吾國在東省的鐵道怎樣，吾想除北甯線營業較盛外，餘如四洮，吉長，洮昂，吉敦諸線，因爲都借日金築成，所以不特管理權操之日人，就拿每年極渺的盈餘在這金貴銀賤聲中，抵償債利，還不够呢，而況牠們都沒有出口的海港，所以可說都屬滿鐵的營養線啊，唉，喧賓奪主事業，還有一些挽回的希望哩。

## △銀行

目下日本在東北所設立的銀行，計有正金，朝鮮，正隆，滿州，大連，商業，長春，實業，開原，南滿，協成，振興，大連興信，四平街，滿洲殖產，安東實業，商工，日華，平和等十八大銀行，總計實收資本達一萬萬三千九百五十萬元，公積金達一萬萬一百五十七萬元，其地位之穩固，概可想見，再觀吾國在東省之金融機關有幾，則有東三省官銀號，吉林永衡官銀號，黑龍江官銀號，中國銀行，交通銀行，邊業銀行，匯華銀行，商業銀行，東邊銀行，林業銀行，長長益發銀行，益通銀行，惠華銀行，惠通銀行，遼甯四行號準備庫，儲蓄會，營口銀爐，安東銀爐及其他錢莊當舖等二十機關，資本總額計六千一百六十九萬元，實收的有四千萬餘元，所以和日行相較，誠如大巫之於小巫，相差太遠了，因此東省的金融權，既全操於日人，這樣談發展東北經濟，其可得乎，而且，日銀行在東北，又有濫發鈔票之權，總計數年來朝鮮銀行，所發之金票紙幣，有四千三百五十八萬四千元之多，正金銀行所發之銀票紙幣，也有九百八十六萬餘元，并且這種的紙幣，祇可通行於東北和朝鮮，不可通行於日本國內，所以

將來如發生換兌上的危險，其責任都負在東北的民衆身上，這好比攫取了東北人的現洋，暗中鼓勵日人在東北侵略，你想他們的用心，多麼奸詐。凡吾同胞，其能慢然醒乎。

### △工廠

締結不平等條約的賜惠，使外人有在華自由設廠之權，因此素精攢營的矮奴，一看東北出產這樣的豐饒，有空焉得不入呢，他們在華攢營的結果，東北漸興的小工業，就被牠一網打盡了，現在關於東北的主要工業，如榨油，製粉，釀造，製絲，火柴，皮革，製紙，紡織，電氣，煤氣等事業，都大規模的工廠設立，據一九二七年的調查，共有七百五十所之多，投資總額約有二萬萬九千二百萬元，現在當然還不止哩，然而就拿這可驚的數字來講，國有工業，已不能望其項背了，近年因競爭而倒閉的工廠，屢有所聞，尤可危者，自今歲國府通令實行新稅則後，日人對華之商品輸去，變而為資本的輸出，源源的來華設廠，以免新稅率的影響，其用心良險矣，計東北方面，今歲新設之工廠，已達一百餘所，因此關稅率之增加，非但不能

保護國內工業，反而助暴為虐，倒加重了一層壓迫，與念及此，曷勝浩嘆，所以據吾的見解，以為撤消外人在華設廠權，宜先於關稅自主前行之，這樣才能收得一些實效，不然反不如不自主之為佳也。

### △航業

中國的航業權，無論是對內或對外，一向操於外人，利權外溢，實堪痛心，回顧吾東北三省，焉能出其例外呢，考東北完善的港口有二，一為大連，一為營口，所以吾們祇要拿這二個港口，每年所經過的船隻和噸數，中日一較就可窺其危機所在了，在民十六年一年內，經過大連港口的日船，計六千一百十五只，噸數達八百萬〇〇八千三百三十三噸，華船呢，祇有一千二百五十只，噸數祇有一百萬〇〇一千八十噸，相形之下，較差八倍，再看營口，外國船舶貿易船，日有一百艘，噸數達九萬三千四百五十噸，華船呢，祇有五艘，噸數祇五千〇五十八噸，相差又至十餘倍，但是這不過四年前的情形哩，在這四年裏，日人又幾回慘淡經營造船業，所以今日還不止此數呢，然而

照這樣子，已足使吾國經濟大大的漏卮了，那也無怪日人在東北經濟發展得這樣厲害，同時使東北民衆的經濟，反而每況愈下了，因此吾又有一個建議，就是在葫蘆溝築成後，政府還要多建幾只商船，聯絡北甯線，相形爲利，不然吾想北甯鐵道雖算不成爲滿鐵之營養線，實際上倒又做了日本航業的營養線了。

### △鑛產

東北鑛產之富，盡人咸知，所奈政府日忙乎干戈擾攘，無暇開發何，以致眼巴巴把東北富藏的煤，鐵，銅，銀諸礦，被日人奪去，任意開發，運回本國，當作原料，製成熟貨，再運來華，廣其銷路，任其侵略，這樣一轉手之間，在他是不勞而獲，在吾國的經濟，實受其多麼打擊呢，查日人在東省有鑛業之最力者，厥推撫順煤鑛公司，資本達一萬零二百七十萬元，每年平均可出煤七百三十五萬二千餘噸。此外尙有大溪湖煤鐵鑛公司，大新大興煤鑛公司，撫順鉍鑛公司，天寶山鑛業公司，弓長嶺鐵鑛公司等十六大公司，投資總額計一萬萬一千七百九十四萬元

，那末數年來開發出來的鑛產，當不止千百倍於此數了，這實是中國一個大大的經濟損失，豈僅東北片面之弊，爲今之計，吾們對於已被日辦之鑛業，希望漸漸的收回或合併，對於未開的鑛產，吾們要盡量去開發，這樣下去，那末數十年來開貧的中國，方克有濟呢。

### 結論

此外尙有農業上的侵略，他們在瀋陽設立東亞勸業公司，資本二千萬元，和東亞拓殖公司，資本達一千萬元，專從事農業上之經營，這樣東北之農產又被牠壟斷了，市場難於發展了，又有森林上之侵略，他們有鴨江採木公司，東亞木材興業株式會社，滿鮮坑木株式會社，秋田木材株式會社，豐材公司，富盛公司，華森公司，黃川公司等設立，資本都在百萬元以上，專門墾植東北的林木，供給世界的需要，和國內的應用，這樣，吾們東北的森林業，又被木屐兒侵略無遺了，此外再有關於建築業，保險業上之種種侵略，無奈篇幅有限，不多贅說了，總之，目前整個的東北經濟勢力，却操於日人之手了，一切的原有事業

，都處於極危險的境地了，如果大家再這樣的醉生夢死，顛頂下去，東北亡於矮奴之事，也是指日可待的事了，同胞們全國的同胞們，大家起來吧，對東北的問題，大家下個苦功，耐個艱勞，一齊去解決吧，再不要像已往的糊塗，往者不鑒，來者可追，正吾們光明的前途啊。

臨了，請你牢記着田中義一對於併吞世界的夢囈，不是整個的計劃，因吾四萬萬餘中華同胞總該熱血尚存，所以吾認為他的夢囈吧了，所謂「惟欲征服支那，必先征服滿蒙，如欲征服世界，必先征服支那」，希全國同胞，一致努力。

## 訓遺理總

一切租界皆已廢除然後陰謀破壞之反革命勢力無所憑藉

變更外債之性質使列強不能利用此種外債以致中國坐因於次殖民地之地位

中國躋於國際平等地位以後國民經濟及一切生產力得充分發展使中國見重於國際社

會使世界漸趨於大同

外人之經濟壓迫統算起來有六項

一洋貨之侵入每年奪我利權者五萬萬元

二銀行之紙票侵入我市場與匯兌之折扣存款之轉借等事奪我利權者或至一萬萬元