

37
LIBRARY
MINISTRY
OF
INDUSTRY
CHINA
圖 實
書 業
館 部
中華民國二十一年十月三十日出版第三期



交通部交通職工事務處印行

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，必須喚起民衆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，尤須于最短期間促其實現是所至囑！

交通職工半月刊

二十一年十一月三十日出版

第 三 期

目 錄

時 評

輿論與國難.....汝 昌

時 事

國內大事 國際大事.....公 奮

著 譯

解除國難與我們的生活方式.....有 成

中國勞動問題的幾個特質.....述 曾

交通職工的服務態度.....梁 我

日本航海事業的發達史略.....幼明譯

名人傳略

輪船的創造者——富爾敦傳略.....述 曾

常識

公民常識講話.....公 奮

交通常識：1.電車的發明2.電報的發明.....若 珉

時 評

輿論與國難

汝 昌

輿論是一般人公共意見的總表現，在表面上看起來，他是迂闊無力的東西，其實他的潛在勢力比任何實質的東西都大。

但是輿論的發生，往往易受感情所激刺，多是一種未經理智考慮的產物，故多有圖一時的痛快，而發出不合現實的主張，那稍習羣衆心理的人所公認的。所以輿論所希冀的目標雖不會錯，而其所主張的方法，却不一定是對。九一八事變發生之初，是全國人心何等的激昂，何等的悲憤熱烈，不是開會遊行示威，打通電，發宣言，就是臥轍請願馬上出兵關外，收復失地，甚至有憂傷哭泣以至於自殺的。歸納其所趨向的目標，自然是誓死救亡，共赴國難，進一步或許是安邦定國的大計。至於採取何種途徑，該用何種方法，才能夠達到此種目的，則空空洞洞實無確切的建議。唯其空洞無方故事變一年來，尙未能造成有力的輿論，得到民衆一致的注意和擁護。其較有具體表現的，就是「廢止內戰大同盟」，然山東韓劉之戰，四川兩劉之爭，却發生於這個團體成立之後，就可證明輿論力量之微弱了。

目下輿論有公同的目標而無一致的方法，完全不是輿論本身的錯誤。是造成輿論領導輿論者實在沒有真知灼見想出一個好的方法來。蓋國家大事，尤其在國難嚴重的時候，國際間的關係是

很複雜的，內容的變化是很迅速的，局外之人沒有機會與聞其事，往往不能明白其中癥結所在，故輿論所主張的方法，不一定切合事實。如果當局者只知道畏懼輿論，盲從輿論，以求輿論的諒解，不問其所主張的方法是否適合事實的需要，是否行得通，結果恐正與目的相反。故當國者對於輿論固然應該尊重，但對於輿論切不可消極的聽從，而應該積極的領導：如果輿論所主張的方法是對的，則獎掖之，扶助之；輿論所主張的方法是不對的，則改正之，制止之，以真理解除他們的誤會，更應該以誠心取得他們的信仰，如此方是尊重輿論的正道。但萬一衆醉獨醒，所謂輿論全是糊塗無一是處，則當國者應取大政治家的態度，力闢衆議，排除萬難，鼓舞勇氣，自作主張，甯可使個人受千古之冤枉，不願國家蒙百年之損失。

不幸在國難發生一年又二月後，所謂輿論還是不成爲具體的輿論，且有失勢的無聊的無恥的野心家，有意無意地加促國家的覆亡，故唱比輿論更高的空調，以引輿論入於更深的迷途。這種深入雲霄的高調。即使短期間得着輿論的歡迎，但不久事實終要戰勝空言，所得的結果，恰好與輿論所要求的目標相反。

吾人嘗考究現在中國國難日深何以不能產生中心輿論及何以不能產生偉大領導人物，不能不歸結於民族之衰老與社會之薄弱。中國正在蟬脫時代，剛把數千年來專制政體改革下來，實有青黃不接之概，蓋新的政治決不能建設在舊的倫理之上，支持封

建時代社會組織之道德決不適用於民權時代，愛家族過於愛國者決不是現代的國民。一旦改絃易轍，在古代美德既為新人所屏棄，而現代精華又未為新人所理解，一羣民族徬徨十字街頭，莫知適從。

現在國難極度緊張之下，吾人應痛感民族病原之所在，人人自求所以挽救之道，一洗從前人民與政府猜忌隔閡之不良現象，應該顧念先哲偉大之精神，光輝之創業，共圖發奮為雄，很公開的尋求一種救國的方法，咬緊牙根，勇邁直前做去，以躋過此國難之關頭，則多難興邦之言，或可適用於最近的將來。挽救之道似難而實易，祇要人人求其所以為人之道，人人求其所以為國之道，又有少數人互相砥礪，以身作則，樹其風氣，則起而和之者立可遍於全國，而造成全國一致之輿論了。有了一致的輿論，就有一致的鵠的，救國之道在此，強國之道亦在此，願國人共同勉之！

時 事

國內大事

奮

一、定期召開三中全會

汪蔣聯名提議 汪院長蔣委員長於十九日聯名電中央黨部，提議於本年十二月間召開三中全會，解決各重要問題。中央接電後，即於第四三次常會加以討論，並由秘書處分電各地中委，徵詢意見。

決定開會日期 二十七日中央第四四次常會，正式決定於本年十二月十五日舉行三中全會。行政院長問題及政府是否改組，中政會常委是否另推。將悉由三中全會決定。至

各中委行蹤 計執委在京者有戴傳賢陳公博等二十三人，監委有吳敬恆等七人；在武漢者蔣中正等三人；在滬者執委有孫科李烈鈞等十九人，監委謝持等四人；在粵港桂者，執委有胡漢民陳濟棠等九人，監委鄧澤如等五人；餘俱散處各省。

二、汪院長首途赴德

汪院長以舊疾復發，由京赴滬療治，月餘以來，迄未輕減，遂遵醫生之囑，出國就醫。經十二日第三二七次中政會議決准予給假三月，於二十二日晨乘法國郵船安德來蓬號赴德，轉入漢堡熱帶病院療治。隨行者，除夫人女公子外，尚有醫士秘書等數人。蔣閻代表及行政院各部會長俱於二十一日蒞滬，與汪作一度

會談，報告最近政情，並決定以後施政方針。臨行發表告別書 歷述對國聯調查團報告書之感想，計有六點，而歸結以同志與同志之間，政府與人民之間，中央與地方之間應團結一致，諄勸國人。並發表對川魯事件 主張中央宜一面嚴令諸將，各守原防；一面簡派大員，前往澈查，確定辦法，不奉命者，則公布其罪，與天下共棄之。

三、財部召集全國民食會議

財政部近以國內各地農產豐收，米價低落，洋米復源源輸入，影響農民生計至大，特會同內政部，召集蘇、皖、浙、閩等八省代表暨京、滬二特市代表，在京開全國民食會議，經於七日閉幕，議決有財部提出之釐定洋米進口稅率標準等案。

四、無錫絲廠總罷工

無錫各絲廠，以連年生絲銷路不振，虧耗甚鉅，遂實行緊縮，改訂成績計工制，並將工作時間延長二小時，以是各廠工人，即於八日全體罷工，計罷工工人約一萬九千餘人，要求維持舊勞資協約，恢復計工舊制。經蘇省府召集勞資兩方談話，確定增加工資，改訂工作時間後，始於十七日陸續復工。

五、抗日戰訊

塞外草衰，青紗帳倒，日軍在偽國增派五師之衆，乘機大舉襲擊我東北義勇軍。義軍以轉戰經年，械彈俱缺，東北民衆救國軍委員會委員長誠允，委員兼黑省主席馬占山暨李杜等數十義軍

領袖於十三日

聯名通電乞援 略謂：「三省健兒，精忠保國，但以食無積糧，衣無挾纊，械無積彈，上無政府之餘庇，下乏地方之財源，赤手白刃，支持困難；所望海內外同胞，力予接濟，庶幾衆擎易舉，大廈莫傾……」但各地義軍，仍不因飢寒凍餒，稍形畏沮，半月以來，依舊活躍。

遼省方面 定期總攻瀋陽之馮冠雄等部義軍，經於九日聯絡進抵目的地點，惟以敵方先期得訊，調集大批兵力，嚴密戒備，以致未能得手。唐聚五部與韓人李凌然聯合組織中韓義勇軍，聲勢浩大，現正與寇主力激戰於通化桓仁一帶。朱霽青委員指揮之王冠羣部義軍，亦正沿女兒河向錦州進展。

黑省方面 護路軍蘇炳文部反正後，與張殿九聯絡，盡佔東鐵兩端約五分之四的區域。馬占山於七日晨親率主力攻佔泰安，殘敵向黑垣逃竄。據電通社三十一日長春電，濮炳珊於二十七日發出黑龍江獨立通電，扣留日軍事顧問下枝少佐，以拜泉爲根據，在斬龍溝大敗日軍。

熱省方面 張鳴中部義軍，於二十晚進襲義縣，日軍松本部隊齊向李家臺潰退。二十七路司令李寶蓮，三十七路司令杜成棟部，亦在阜新會合，與張部聯絡策應。

吉省方面 馮占海丁超李杜等率部於二十二日晨攻克呼蘭巴彥兩城，又吉江民軍許常英，於二十日進逼通河。北平二十七日電：

熙洽部逆軍數萬，俱反正，投丁超李杜云。

六、國內戰訊

魯戰近訊 山東韓復榘劉珍年兩軍開火以來，已逾一月，中央已迭電制止，令各退守原防，但雙方仍在掖縣相持，韓並於二十一日分電國府及蔣張辭職，經中央慰留後，已復電不再堅辭。現由蔣委員長及張學良共同磋商，決定先由東北海軍接防煙台龍口，韓軍圍攻掖縣部隊，限八日以前撤至濰河以西，中央再由海道調劉珍年離魯，韓已電稱遵從，魯事不日當可完全解決矣。

川戰未已 川省劉湘劉文輝近以防地問題，實行火併。劉湘部羅澤洲李家鈺二師在周口。李渡集中，於十九日攻佔順慶，劉文輝部守蓬溪。二十一日成都劉文輝部，又與田頌堯部衝突，激戰數日，經各法團請鄧錫侯出任調停，暫時已告平息。二十四日劉湘部李其相等復先後攻克遂甯，潼南，江津海等處。二十七日劉湘又電告攻佔永川。戰事發生後，中級將領由唐式遵領銜計一〇三人，聯名電請中央制裁劉文輝。二十五中央政治會議決請川籍中委戴傳賢石青陽等磋商弭戰。蔣委員長亦極注意，已去電勸告息爭，並令各守原防，聽候中央處理。

七、交通新訊

發展長途電話計劃 本部現經部務會議通過決定發展全國長途電話計劃，擬先借各省電報桿架設長途電話線，並決先從江、浙、冀、魯、皖、豫、鄂等七省，先行籌備裝設，一俟辦有成效，再行推廣線

路，遍及全國各地，以利交通，惟經費問題，尚在籌劃解決中。

舉辦航空日信兩種電報 本部近以國內有線電報，無論遠近，價格一律，殊欠公允，因特舉辦日信，即短程的廉價電報，電費每字僅收二分並先試辦京滬路自蘇至京一段，然後逐漸推廣全國。同時為增進航空安全，以發展航空事業起見，特辦航空安全電報一種，遞送方面，特別較他項電報迅捷，但須以關係航空事項為限。上項二種電報，俱已訂定詳細規則，以部令公佈施行。

東省一部份郵局恢復通郵 東北郵政自經本部下令封鎖後，吉、黑、遼寧各區郵局，俱先後被偽國佔據擄奪，惟黑省之大黑河等處及吉林東部綏芬河東穆陵站等十八處，其行政權，仍在中央任命官吏之手，管轄亦仍如舊。現經郵政總局與蘇俄郵政當局商定訂立互寄郵件辦法，除包裹匯兌外，其他郵件，均可經由綏芬河轉海參威直放上海。該項辦法，業經郵政總局通飭國內各郵局遵照辦理。

招商局收歸國營 行政院第七十五次會議決財政部交通部會同提出之將招商局收歸國營，並改組監督處為理事會監事會一案。所有該局股票，政府將以每股五十兩之價格收回，並由政府繼承該局原有一切權利及一切合法債務。

滬開抗日殉難郵務工追悼大會 此次東北及淞滬對日作戰，我郵務工友，頗有殉難者，郵務工會，因于十月十六日在上海西門少年宣講團舉行全國各地郵工殉難烈士追悼大會，中央黨部暨本

部俱各派遣代表前往參加，滬上各團體亦多到會，空氣異常悲壯云。

汽油替代品之發明 湘建設廳研究煤氣車成功，於雙十節招待中央及各省代表公開試驗，十六日復舉行第二次長途試車，由長沙湘潭二處往返行駛，需時僅一五八分鐘，最大速度每小時三十八哩，平均約二十五哩。又廣西桂林西鄉村民秦日新，向以摩托機碾磨米麵爲業，因感汽油價昂購買不易，經二年苦心研究，發明以木炭木片木屑代替汽油，其力量相等而每小時每匹馬力僅需木料一磅，價值較汽油可省三十倍。業已公開試驗，成績甚優云。

國 際 大 事 奮

一、英帝國之渥太華會議

渥太華會議爲英帝國與自治領間，共同討論其經濟稅則上之問題的會議，曾引起英內閣閣潮，致自由黨閣員如史諾登等提出辭職；協定發表後，世界各國如美、德、俄、日俱表不滿，且認爲終必破壞世界和平，則其重要可知。該項協定節要，經於十二日發表，其內容規定：英貨輸入加拿大，減稅百分之四〇，加貨輸英，完全免稅，但年以八百萬元爲限；英與南美，規定英貨可免費輸入，外貨之輸入南美者，則徵特稅；英與印度，英貨一百六十三種輸入印度，享有減稅十分一之優待；英與澳洲，准英貨減稅百分之一五至二〇。其用意純爲積極促進英貨之推銷，抵制

他國製造品侵入英國宗邦與其自治領及殖民地之市場。渥會協定已通過，則英國與外國以前締訂之其他商約，其性質自不能適用於渥會協定。已成之後，而有修改之必要。

二、法意之對峙

法自大戰以後，獲有鉅額的賠款，國力因益充足，亟思向外發展，雄長全歐，但其後有新興的意大利，在法西斯主義統治之下，亦頗有馳驅歐陸之雄心。其與法昔結盟於凡爾塞和約簽訂之時，近更與法之與國南斯拉夫構怨，並助德要求軍備平等，咄咄逼人，尤予法以難堪。最近法總揆赫禮歐，忽有西班牙之行，雖官方聲稱僅屬國交儀節上之往來，但以西班牙地屬歐非兩洲之鎖鑰，而為地中海與大西洋之門戶，則其意義，必不如是簡單。據可靠消息，赫氏此行，即不能成立法西衛守同盟，亦必成立一種條約，俾將來法國外殖民地軍隊，可假道西班牙國境內遵陸北行，避免由地中海輸送，致有被意襲擊的危險。觀其佈置之如此匆忙，則法意對峙形勢之如何尖銳，可想而知矣。

三、德國衆院選舉揭曉

德國前次國會，以通過不信任政府案，被總統興登堡下令解散，嗣即進行復選。此次為本年度第四屆之大選選據國民新聲社七日柏林電，德國會選舉之正式結果，計選民四千四百萬中，投票者有三千六百餘萬，國會議員共有五百八十二名，各黨所得席數如下：

國家社會黨	一九五席
國權黨	五二席
中央黨	七〇席
社會民主黨	一二一席
共產黨	一〇〇席
巴威人民黨	一九席
德意志人民黨	一一席
其 他	一五席

巴本政府對此次選舉結果，聲稱完全滿意，政府可無更換目前政策的必要云。

四、交通新訊

水底坦克車之發明 據哈瓦斯社二十三日瑪德里電：有西班牙人魯伊士者，發明一種坦克車，係以電氣分解清水，使輕養兩氣，互相脫離，即以養氣供車中人呼吸之用。二十三日在加柴特剛波湖中試驗，由魯氏將車駛入水中，計歷時凡九十五分鐘，並在湖底發出頌揚政府之訊。

世界第一大商船 法國太西洋通運公司所造七萬噸之世界第一大商船緒曼特號，二十九日在聖拉瑞爾船塢下水，該船建造費約十萬萬佛郎。計長一千〇二十九呎，闊一百一十呎，速度每小時三十哩，船中有一汽車間，可容汽百一十輛，船上並裝有無線電機六副。

著 譯

解除國難與我們的生活方式 有成

一，狹義國難和廣義國難

自去年九一八事變以來，國人奔走呼號，駭汗相告，『國難！國難！』，洋洋盈耳。這個國難，是指最近一年來日本帝國主義對我的軍事政治的積極侵略，是狹義的困難。

但是把我國作時間上的縱的觀察，自鴉片戰爭起，帝國主義的列強，爭先恐後，對我國作政治經濟的侵略，到了最近三十年，更時而說要瓜分，時而說要共管，那一天不處於國難之中？再把我國作空間上的橫的觀察，強佔東北不說，剿共全功尚未告成，山東韓劉之爭尚未解決，四川二劉之爭又起；凡在軍人劇據之下的省分，大概均祇顧斂錢，招兵買械，魚肉吾民，政治黑幕，書不勝書；全國農村，受多年帝國主義軍閥土豪劣紳層層剝削的結果，已陷於破產境地；據最近西北實業考察團團員某君之報告，陝西關中道人民窮苦已達極點，因一切產業變賣至無可變賣時候，連住屋之木材亦已拆去，以冀換得一些金錢，而求一飽；這些現象，何一不足以促我國走上敗滅的途徑？何一不是足以斷我國脈，絕我民族生機的國難？這樣的關於國難的解釋，便是所謂廣義的國難。

沒有廣義的國難，不會發生狹義的國難，狹義的國難只是廣義國難的一高峯。廣義國難不能解除，狹義國難無解除可能；目前的狹義國難不設法解決，將有許許多多相類似的狹義國難到來。總之，無論狹義國難也好，廣義國難也好，都有賴於全國民衆，協助政府，努力解救。

二，過去一般民衆應付國難的氣和力

過去一般民衆應付國難的方式，遠的不說，單說最近一年來的狀況。自九一八事變發生以來，宣言通電，罷課請願，民衆大會、示威游行，組織抗日會，高唱對日經濟絕交，一切一切，均是氣的表現，氣的發洩，當時或可鼓舞一部分民氣，喚醒一部分民衆，但再衰三竭，事過境遷，又醉生夢死，彷彿不曾發生過什麼事的一般。坐而言起而行，最易做到之抵貨運動，亦不能持之以毅力，繼以血誠。至於能予日人以積極打擊而促其覺悟之手段，如援助孤軍轉戰之馬占山將軍，援助淞滬血戰之十九路軍第五軍，及援助浴血苦鬥之東北義勇軍，也限於少數民衆。

我國民衆，如果不欲解除國難，以求自救，什麼也沒有得說，如果還欲解除國難，以求自救，那麼第一須認識此次東三省之失，還不過是國難日亟的第一步，日本人心目中沒有所謂東三省，只有東四省，除東三省以外還把熱河包括在內，而且據最近報載滿洲偽國外長謝介石氏之狂言，則日本野心，還欲囊括華北，令溥儀入關復辟，則日本的侵略，更方興未艾。我們如果不

起來自救，予以實力制止，只有亡國滅種之一途。第二此後解紓國難，宜注意多實行，少說話，宜注意力的儲蓄，力的培養，毋徒爲氣的表現，氣的發洩，其入手辦法，應從生活方式改善做起。慷慨赴義與日人拚命不難，抱定一個抗日宗旨，隨時隨地，以與日人作有形無形的長期——十年二十年——奮鬥斯難。以我們與日人關係之密切，及依物理學上能力不減定律，個個人都有隨時隨地抵抗日人幫助日人的機會，比方，我們少買一分日貨，即減少日人一分實力，即無殊給予日人一分抵抗，多買一分日貨，即增高日人一分實力，即無殊給予日人一分幫助。是以個個人以其日常生活方式，都可直接間接加重或減輕國難。我們的理想，以爲在消極方面，應勿以我們的生活方式加重國難，積極方面應以我們的生活方式減輕國難。但在把我們應取的生活方式討論以前，我們且放眼看看目前中國境內以其生活方式加重或減輕國難的勢力，大略分析一下。

三，站在國難觀點對於目前全國加重國難減輕國難的勢力的大略分析

第一，以其生活方式積極減紓國難的力量。這種人，大概可分三類：（一）爲東北之義勇軍，（二）爲在豫鄂皖贛努力剿共之部隊，（三），爲一般努力國家建設工作之人員。

（一）東北義勇軍——東北三省，現已大部淪陷於日本軍閥之手，尙有些地方能不被日寇蹂躪者，全賴我義勇軍的浴血苦

戰，以爲掩護。我國刻因實力未充，不能以武力收回失地，最好是義勇軍能夠持久，時以別動隊騷擾日軍。日軍大隊來到，化整爲零，不與爭一日的短長，日軍小隊到則化零爲整，出而殲滅。最忌是與日軍紮硬寨，打死仗，械彈缺乏的義軍，恐終非具有充足之飛機大砲之日軍之敵。所憾東北鐵路均在日軍手中，日寇運輸游擊，均頗便利，而我義軍則因缺乏交通工具，互通聲氣，既極不易，運輸接濟，尤爲困難。每閱報載，義軍有苦鬥數日不舉火者，最近東北天氣已冷，義軍仍有單衣轉戰者。其生活之堅苦卓絕，及以血以肉，與日人之飛機大砲搏鬥精神，實足以動天地泣鬼神。果能得全國人士不斷接濟，持之數年，東北三省收復何難？

(二) 在豫鄂皖贛之努力剿共部隊——此次淞滬之戰，我國以後援不繼而失敗。我國何以後援不繼，一方面固因交通梗阻，軍隊調動不易，他方面尤因共匪牽掣，軍隊不敢輕易調動。所以淞滬協定一經簽字，蔣委員長即赴武漢坐鎮，指揮各軍，對於豫鄂皖三省之共匪，合力圍剿。現在三省共匪老巢，大概已各各擊破，肅清之期，當不在遠。至於江西的共匪，則尚負隅自固，須待努力剿共部隊之圍剿殲滅，以永絕心腹之患。查過去事實，軍隊以剿共爲名，而魚肉良民，或餉彈領得，而圍剿不力者，實已屢見不鮮，故凡努力剿共部隊，其生活方式算足以減輕國難者，其他剿共不力，或藉剿共爲名以害吾民者，均不得歸入此類。

(三)一般努力國家建設工作之人員——自革命階段，由軍政入於訓政，國家建設工作，千頭萬緒，均待一般工作人員之努力幹去。此項人員包含一般爲國宣勞之技術專家或其他通而不專之公務員，就其工作本身看，應歸入於積極解紓國難之一類。比方東三省交通職工，前此在日人威脅之下，未奉到入關命令以前，含垢忍辱照常爲國家爲民衆服務，尤其是北寧鐵路之職工，在日人砲彈炸彈威脅之下，仍照常工作，其盡忠職守，不顧性命之精神，至可欽佩。又如淞滬戰發，上海方面之交通職工，亦仍在槍林彈雨之中照常工作，使各方消息不致隔絕，厥功亦偉。但如其人做事不努力，徒然吃飯領薪，則是社會之蠹吧了，何足與義勇軍及剿匪得力部隊相提並論？

第二，反對方面，以其生活方式加重國難的勢力。這種人，大要亦可分爲三類：(一)內戰的軍閥及割據的軍閥，(二)唯利是圖販運日貨的奸商，(三)不識不知購買仇貨的人們。

(一)內戰的軍閥及割據的軍閥——這兩種軍閥，實在是一而二，二而一的。他們平時都是割據地方，截留國稅，不受中央命令，不受中央指揮。一遇爭防地，爭餉械，或其他利害衝突，便互相戰鬥，儼同敵國。今日的內戰的軍閥，便是昨日的割據的軍閥，今日的割據的軍閥，便是明日的內戰的軍閥。這種軍閥，祇知私利，不知有國，只知有地盤，不知有中央，對內魚肉吾民，對外不能作戰，反在國難日亟之時，自相殘殺，中央調和不

聽，民衆勸導不從，使日本軍閥可藉以醜詆我國爲無組織之國家，以作保持其已劫奪之東三省的口實，且作進一步侵略之準備，而增加吾國之國難。

(二) 唯利是圖販賣日貨的奸商——日本奪我東省，侵我淞滬，殘殺我同胞，且欲進而亡我全國，是我民族不共戴天的仇敵，我們一時縱不能殺到東京去，以報仇雪恥，最低限度亦應以經濟絕交爲武器，永遠不與日人作經濟上的往來，永遠不進日貨以促其崩潰。這事在我方，在一般商人也許是痛苦的事，但爲求國家民族的生存，這種痛苦實在應該忍耐承受的。乃一般奸商，眼光短小，唯利是圖，於日商之傾銷賤賣，羣爭趨之，唯恐不及。這樣予本日以經濟上莫大援助，使日本可藉以加緊製造機關槍大砲，飛機炸彈，來殲滅我東北義勇軍，屠殺我東北的同胞，間接斷絕我國民族的生機。其罪實不減於內戰割據的軍閥。

(二) 不識不知購買仇貨的人們——本來購買貨物，我們有絕對的自由權，非任何人所能威迫利誘。又照經濟學的原則來說，雇客買物祇求價廉物美，他非所問。但我國民衆，忱於日寇的侵略，應知國亡無日，仇貨絕對不能購買，購買仇貨，即無異齎盜以糧，予仇以刃，應立定絕對不購仇貨的主意。日貨既由奸商販運，充斥市場，在進市場之先，即宜戒慎恐懼，勿爲日貨之價廉及好看（日貨夠不上物美條件，至多不過表面上『好看』）所誘惑，非國貨絕對不買。一人如此，大家如此，市場上日貨無

人過問，奸商販運亦必中止。但一般國人，不是健忘，忘却日本爲我國死敵，日貨不應購買，便是不識不知，只顧一時便利，跑到市場上看見日貨之價廉及好看，便爭先購買，唯恐不及。無形中使吾國民經濟耗竭，而使敵國的日本經濟蘇醒，因而愈增其對我國侵略的熱狂。這也是間接增加國難的。

四，國難期間我們生活方式的規律的商權

這裏所謂我們，當然是包含我們親愛的交通職工在內。我們在明瞭了國難之狹義廣義，過去一般民衆應付國難的氣和力，及目前增加國難減紓國難的相對營量以後，我們試就本身生活方式來考慮。第一個前提，我們當然不願以我們生活的不對而增加國難，我們要以我們的生活方式的合理化紀律化，減紓國難。在此前提之下，我們應遵守以下各種規律：

1. 對於職務方面 這可分開平時與戰時來說：甲，平時應奉公守法，努力從公。所謂奉公守法，努力從公，是積極方面，絕對負責，把工作效率提到最高的可能限度，消極方面，絕不偷懶或怠工或作怠工以上之軌外行動。我國交通事業，尙在發展初期，欲謀長足的進步，端賴全國交通職工平時作到這『奉公守法，努力從公』八個大字。

乙，戰時負責運輸餉械，傳遞消息，務祈迅速，以利戎機。交通爲現代戰爭的一個重要條件。運輸不便，消息不靈，簡直不能作戰，即勉強作戰，亦決無取勝可能。故現今的戰略一方面破

壞敵人的交通，使其運輸困難，消息隔絕，各部隊之間聯絡無從，以減低敵人的作戰能力；另一方面却設法保障自身交通的利便，以得到運輸便利，消息靈敏的利益，而制勝疆場。這固然要靠軍事家的措施有方，然交通職工所負責任，亦至重大。如交通職工能夠切實負責，則對於軍事運輸方面，傳遞消息方面，均能有莫大助力。深望交通職工認識這層，一旦不幸中日正式開戰，或如前次淞滬方面不宣而戰之戰端重開，運輸餉械，及傳遞消息，均須力求迅速，以利戎機。

2. 生活態度方面 一方面要打破專講享受之生活，他方面要建設刻苦自勵之生活。現今社會人士，生活專講享受，窮奢極侈，迷而不返，弄到入不敷出，便犯罪作惡，無所不為。這種人，有的平日也許知道國難日亟，應該解救，但因其生活態度錯誤，矛盾而不能自解。其實我們如果對於中國的國際地位及國難有深切認識，決不忍再貪圖享樂。我們中國的國際地位，總理說得很明白，是比殖民地更糟的次殖民地的地位，殖民地的人民只做一國的奴隸，我們次殖民地的人民却做了幾國的奴隸。而目前的國難，又是亡國滅種的第一步的現象。一般的人們都過的牛馬式的生活，天天愁了早殮愁晚殮，或如西北幾省的人民，簡直就無所得食，在那裏挨餓。我們處境稍好，有一定工作，有一定收入，何忍獨講享受？而且一講享受，大概就非買仇貨或洋貨不可，這樣無異飲鴆止渴的喪心病狂的行爲，我們又何忍明知故犯？所以

打破專講享受生活，是我們必須做到的最低限度的第一步工作。這樣的生活打破了，同時建設起刻苦自勵的生活來。

我們知道：越王勾踐，臥薪嘗膽，十年生聚，十年教訓，卒能沼吳。我們如果要解救國難，也應該積極建設刻苦自勵的生活，食無求飽，居無求安，淬礪奮發，以赴事功。我們不刻苦自勵，我們恐怕要貪圖安逸，恐怕要認賊作父，恐怕國難永無得救國恥永無得雪的日子。志士聞雞起舞，古人性緩則佩玦自警，均為生活態度，足以影響吾人行為的佐證。近世偉人如甘地為印度民族求解放，成績炳然，舉世欽仰，無非以其生活的堅苦卓絕樹其礎基。是以我們親愛的交通職工，如不欲解救國難則已，如欲解救國難，當先打破專講享受之生活，建設刻苦自勵之生活。生活態度，我們既決定刻苦自勵，則

3. 日常生活方面

甲，衣食住行自宜力求簡單，并含解救國難之意義。比方，衣物的購買方面，我們應以儘量採用國貨，絕對不用日貨為原則。認定多買一分日貨，即多增日人一分實力，加重一分國難；少買一分日貨，即減少日人一分實力，減輕一分國難。夫以此喻其婦，父母以此教訓其子女，兄弟相規，朋友相勸。食物的購買方面，也是這樣，我們應以採用國貨，絕對不買日貨為原則。其他住行等方面也莫不這樣，務做到個人日常生活的徹底的對日經濟絕交。一人如此，人人如此，庶足以言抗日。這樣的戰爭是無

形無聲的戰爭，我們只要有決心，有毅力，是隨時隨地都做得到的。

乙，預儲救國基金。一九三六年為太平洋大戰爆發之年，這已有許多人在那兒推斷，證以日本近來的武器製造廠加緊工作，及一年來美國大西洋的艦隊，淹留太平洋不歸，及其他國際形勢之險惡，不無幾分可信。在這個情形之下，我們儲蓄實力，實為必要。儲蓄實力，方法很多，預儲救國基金却是很重要的一個。所以我們的交通職工為預防大戰，準備更充足的實力，以助國家應付更嚴重的國難起見，應按月抽出一部分收入，作為救國基金。預儲救國基金，是為應付將來更嚴重的國難起見，

丙，按月抽出一部分收入援助東北義勇軍，却是解救目前國難的積極有效方法。我們知道；義勇軍的積極活動，是比九國公約，非戰公約，及國聯約章，決議案，調查團的報告書等等遠為有效的制裁暴日的武器。現在的世界，還是弱肉強食，有強權無公理的世界。公理只是日內瓦的各國外交家互相周旋時，口頭說說的東西，要有強權才能保障公理，乾脆一句話，就是有強權無公理。此次東三省的事件，我國是處於被害者的地位，我們被害者籲呼將伯於國聯，國聯不能有斷然的處置，我們只有訴之我們的實力。消極方面，我們須如上說，澈底對對日經濟絕交，積極方面，我們在目前却須援助在關外與日人作殊死戰的義勇軍。義勇軍多得一分援助，即多給日人一分打擊，中華民族為不可侮之

民族，即多得一分證明。我們按月抽出一部分收入，積少成多，義勇軍的力量可爲大增。果能使義勇軍支持五年至十年，東三省必仍歸我有，了無疑義。

五，結論

總之，國難之來，非無因而至，非一朝一夕所醞釀，亦決非一人或少數人的責任。已往不咎，來者可追，我們今後大家都得負起解除國難的責任來。我們親愛的交通職工，目前不必荷槍實彈，踏上火線，去和日本軍閥和日本帝國主義者拚命，作有形的戰爭，只要做到盡忠職務，奉公守法，同時改善生活態度，改進日常生活方式，澈底做到對日經濟絕交，預儲救國基金，按月抽出一部分收入以援助關外的義勇軍，作不斷的無形的戰爭。那我們庶可以言盡了一部分解救國難的責任。

中國勞動問題的幾個特質

王述曾

在此內憂外患交迫而來，生死關頭的我國，我們對於抗敵禦侮固應十二萬分的努力，以挽此狂瀾，而救我民族的生存，謀我國家的安定；但同時有一個重要問題也是絕對不容我們忽視的，就是「中國的勞動問題」。在過去每一次勞動運動的開始，進行，成功，失敗之後，都要給社會上一種重大的影響，可是事實告訴我們每次勞動運動的結果多半是歸於失敗，而予社會上一種不良的影響。這種失敗的原因，到底是在什麼地方，是很值得我們研

究和探討的事。尤其是負有勞動運動指導和主管的責任者，更應該時時把勞動問題研究，探討，以求解決我國勞動問題的道路。但是我們若盲目的以歐美的社會情形為標準，抄襲歐美勞動運動的故技，不體察我國歷史和社會的情形，則恐不免南轅北轍，愈趨愈遠，致勞動問題之解決如治絲愈棼。所以這裏，我們就我國歷史的和社會的情形來談談中國勞動問題的幾個特質，希望留心勞動問題者加以注意，予以指教，我們固不敢認所談的，為十二分的正確。

誰都知道，中國的富翁還夠不上稱資本家，在中國配稱為資本家的，都是從外國進來的帝國資本主義者；同時，這也就是中國產業不能發展的一重大原因。孫總理說，中國社會的現象，祇是貧的現象，祇有大貧與小貧的分別。所以中國並沒有勞資形式的階級現象，不過比較起來，中國勞動者的痛苦，却還比各國勞動者更甚，因為既受帝國主義的榨取，又受官僚及買辦階級的剝削，層層的壓迫，都聚集在勞動者的身上。至所謂中國式的資本家，他們是從官僚及買辦階級出生，買辦資本階級和官僚資本階級，已漸漸向資產階級走去，他們也想在中國稱稱資本家，於是他們應付勞動者的計劃和手段，也漸已確定。而勞動者因受本黨的訓練，世界潮流的推盪，對於痛苦的解除，要求日甚一日。於是，中國勞動問題便發生了，其特質也正在這點上顯了出來。

一、中國產業革命是被動的，因而尚停滯在發動的初期

中國產業革命同歐美各國產業革命的情形根本不同，因為中國產業革命不是中國人自己製造出來的，而是外國的資本家所賜予的，所以它的發生完全是被動的。在數千年封建社會的中國，自從世界資本主義的怒潮，衝破了閉關自守的壁壘後，大量的機器的出品，流入中國，占領了中國的市場。中國的手工業者遂因失去市場而失業，手工業制度，亦為世界的機器工業制度的壓迫，而漸次崩潰。同時各帝國主義者，不僅以中國為銷貨場，且進一步以中國為投資的區域。因而外國人在中國經營的工廠，逐漸加多。中國的官僚階級和買辦階級的資本家也漸次發展，中國遂被迫着踏進了產業革命的路，漸漸脫離封建的社會，向着近代社會方面推動。不過中國雖踏進了產業革命的路，却又正因為是被動的而非自動的，和受了數十年來國際帝國主義的壓迫和束縛，而又長期停滯下去，致使中國貧困程度更加增高，社會問題愈趨複雜。我們知道勞動問題的發生是由產業革命後，工廠制度的成立；但是中國的勞動問題，實質上是夾帶着產業問題而產生的。換句話說，中國勞動問題是超過本國的產業的發達，所以中國現在的勞動者的痛苦，不在乎中國資本家的發達，反因本國資本家未能脫離國際資本主義的羈絆，而順利的完全的發展。這就是中國勞動問題的第一個特質。

二、勞資兩階級的特殊情形

在各資本主義的國家勞資階級的分別是非常的明顯，就是兩

階級的分化是在一國的領土以內表現着，它的方式是：壓迫者——資本家，被壓迫者——勞動者。但在中國的勞資兩階級的分化却不是這樣的簡單，它是在中國與各大強國的領土之間表現着，富而有威力者，悉在中國的領土以外，貧而被掠奪者悉在中國的領土以內，它的方式是：壓迫者——國際資本家，被壓迫者——中國資本家和勞動者。不過，中國的資本家所受的壓迫和剝削，再轉嫁于勞動者。這種受雙層壓迫下的中國勞動者的情形，就是中國勞動問題的第二個特質。

三、中國勞動問題與民族革命

帝國主義即是資本主的工具，中國受帝國主義的壓迫即是國際資本主義的勢力在中國澎漲。近百年來的中國史，可以說都是帝國主義壓迫中國事蹟的寫照，無疑的，中國是帝國主義鐵蹄踏遍了的一塊土地。國際資本主義之在中國，不獨已有很偉大的勢力，並且還有很深固的基礎。中國的國土和人民，完全成了牠們投出資本，採集原料，販賣商品的對象了。在此種種特殊情形之下，中國勞動問題實不能脫離民族問題而單獨的去求解決。換一句話說，就是中國民族問題得不到解決，勞動問題也沒法解決的。這就是中國勞動問題的第三個特質。

現在我們再將中國的關稅問題抽出來談一談，以證明這第三個特質的重要。我們知道產業落後的國家，唯一的武器是施行保護關稅政策，以抵制外國的工業品的輸入。詳細的說，就是對於

外國輸入的工業品，重抽進口稅，使其成本加重，不能和本國工業品競爭；對於本國工業上所需要的原料重抽出口稅，使本國工業得着便宜的原料，以減輕其生產費。但是中國的關稅目前雖說已經自主，仍受外人的牽制，稅率不能完全自由的增減。這樣，中國幼稚，脆弱的企業如何能夠抵抗外國大量工業品的侵入，而圖謀發展呢？企業既無法發展，則中國的窮困當然日甚一日。在此窮困衰弱的國家，不獨勞動者的痛苦更為加深，勞動問題無從解決，即中國的資本家也和中國勞動者一樣的是沒有出路。所以我們要解決勞動問題必先謀中國企業的發展，要謀中國企業發展必須謀得關稅的完全自主。要謀得關稅的完全自主必須求民族革命的成功，是沒有疑問的了。由此可知民族革命之對於中國勞動問題是如何的重要啊！

四、農業社會的特質還未完全脫除

中國雖開始踏入產業革命的過程，向着工業社會方面展進，但因受數千年傳統思想的束縛，仍然保持着很濃厚的農業社會的色彩。我們在內地很明顯的可以看出一般人民之富於保守性，缺乏進取與冒險的精神。同時因為農業多為小作業，未能採用機器的耕作。所以他們的勞資階級不十分明顯，不若工業時代的容易發展和容易轉為危險；地主與佃農僱農之間，因土著的關係，尚能維持其從倫理觀念保存下來的感情；再說地主也不是絕對處在超然的地位，勞動者因而不易形成固定的階級，甚或彼此地位都

是能時常變換轉移的。在佔全人口百分之八十以上的農業勞動者尙處在這種情形之下，度其農業社會的生活，這可以說是中國勞動問題的第四個特質。

從以上所述的幾個特質，我們可以知道中國的勞動問題是有它的特殊性，和歐美的勞動問題是截然不同的。所以解決中國勞動問題的方法是不能效法於歐美，是要根據它的特質，研究社會的實際情況，擬具整個的方案，切實的努力的去做。

十一月七日於首都

交通職工的服務態度

梁我

我們跑進一間大百貨公司或大商店裏購買東西，公司或商店夥計之態度，能和顏悅色招呼我們的，我們必然感到一種愉快，二次三次都會跑到那裏去交易。但如不幸，碰到態度傲慢的夥計，叫他拿東西來看，露出一種不大理睬或不大願意的神氣，或我們看了以後覺得貨色不好，不願購買，叫他收起，他便露出滿不高興的神氣，或竟見之言辭，那我們便要起一種不快之感，下次要購買東西必然不大願意再到那間公司或商店了。

一間公司或商店營業能否興盛，其原因固然不止一個，如經理之經營設計，務臻嚴密，用人行政，務講效率，均是重大原因，然店夥服務態度之良否，亦有莫大關係。店夥態度良好，顧客均樂與交易，營業較易發展，店夥態度惡劣，為顧客所厭惡，營

業必日趨衰落。

依一般商店制度，營業發達，年終結算紅利多，店夥可多分一些紅利；反之營業如日趨衰落，或商店終於倒閉，則樹倒猢猻散，店夥失却服務地方。是以爲店夥者對顧客態度之和藹可親，不特站在忠於業主的立場應該如此，就爲自身利益計，也應如此。

至於一般交通職工，服務於國家交通機關，其意義實比一般店夥服務於私人公司或商店遠爲重大。何以故？因爲一般店夥爲商店服務，其目的只在謀東家及自身之利益，其對於社會的利益，不過是他們執行業務的附帶的必然結果，非他們所計及。而一般交通職工所處的地位，却是關涉到三方面的：第一他們是爲國家爲政府服務，他們負促進交通事業的責任；第二他們是爲民衆服務，事事要爲民衆福利或便利着想；第三他們是爲本身利益而服務，應在有利於交通事業之範圍內，謀本身利益之增進。關於這三點，試分別解釋如下：

第一他們是爲國家政府服務 因爲交通事業，都是有獨占性的，所以世界各國交通事業，大概都歸國營，我們中國事實上也是這樣。所以我們的交通職工，無論是委任或雇用，都是國家的公務員或雇員，對國家對政府都負有忠於職守以發展交通事業的責任。如怠於職務，疏忽職務，便要受相當處分。

第二他們是爲民衆服務 國之本在民，政府如比爲商店經理，民衆便好比是股東。所以交通職工，一方面可說是爲國家爲

政府服務，他方面又可說是爲民衆服務，事事要爲民衆福利及利便着想。

第三他們是爲本身利益而服務 吾人生存於社會，不能無衣食住行之資，而衣食住行之資之獲得，除依靠祖父遺產者外，要以自力自給爲原則。吾人既爲社會服務，社會必給我們以報酬。所以交通職工，在這個意義上說，是爲本身利益而服務。但交通職工本身利益的增進，與交通事業的發展並不相反而實相成，交通職工要謀本身利益的增多，唯有於發展交通事業中求之。

發展交通事業方法很多，交通職工所能致力於交通事業發展之道也屬不少，而平日服務時對民衆態度之如何對於交通事業之盛衰也有相當影響，交通職工態度和婉可親，民衆皆有良好印象，交通事業業務之發展，自較能得民衆協助。但如交通職工態度驕傲怠慢，則民衆得一不良印象，非迫不得已必不願委託交通事業機關代辦事務，凡有他法可以代替的處所，必儘量採用他法替代。比方郵政匯兌本比一般銀行匯兌爲迅速便利，假定郵局匯費與銀行匯費相等，如果辦郵政匯兌的人員，對民衆態度和善，一般民衆自均樂於到郵局去匯款，郵政匯兌業務可日臻興盛。但如他們對民衆的態度不佳，一般民衆在凡可以由銀行匯寄的處所，均或將改由銀行匯寄，因而郵政匯兌業務必受不良影響。這是從交通事業及交通職工本身着想，交通職工態度應當和善，不應傲慢的理由。

再從道德上良心上觀察。我們為國家為政府為民衆服務，既如上述，所以對於民衆之各個體，從道德上良心上着想，均應保持和藹可親之態度，比方民衆之各個體，對於各種手續不明，必須婉言解釋，民衆之各個體有所要求，必須依情迅速辦理。否則對民衆之各個體，有傲慢或其他不良態度，在道德上可以說是不忠，捫心自問，也當覺得對民衆不住吧？

以上是理論，我們再來考察事實，事實究竟怎麼樣呢？

我們覺得交通職工的對民衆態度優良的固多，惡劣的亦不少。其所以態度惡劣的原因，大要可分二點：一由於對於本身地位認識的不清，二由於其人稟性上的缺點，比如生性傲慢之類。這二點都不是足為傲慢的交通職工原諒的理由。我們最近在一家雜誌上看見一段描寫郵務職工服務態度錯誤的文字，亟為抄錄於左，以作本文之結束，深願我親愛的交通職工，有則改之，無則加勉：

『某某路口右邊是中華郵政匯兌局的總局，因為郵政匯兌五元十元都可兌，所以這匯兌局成為中下階級唯一的金融流通處，每天照例有許多人持票到這裏來取銀，各色人等都有，情形甚為複雜。

『其中辦事的人員，自然，能夠認清自己服務公衆的責任，態度和善，盡忠職務的，也不至無人。但是喜歡擺出好像府太爺坐堂審案的架子，氣勢十足的，却似乎隨在多有。尤其對着一班

初到上海而又不懂得取銀手續和不大認得字的朋友們，這些辦公者的態度，更使旁觀的人十分難堪，一羣一動，都表示他們自己不樂意於為公衆服務，時常把公衆的顧客，當作出氣的對象。我自己心裏真駭異，以公家的職務來發洩自己私人的惡習氣，那為什麼不回去自己家裏吃老米呢？對自家婆娘出氣更有趣呢。

『以上這些話，一定有許多過來人會感到是事實，至於寫者原是親眼看見的，敢立誓不是故意的措辭。

『普通郵局的辦事人員仍是同一個模型印出來的，你到郵局去寄信，絕對不能說什麼照章論理。他們高興時就給你一個方便，不高興時你只好算是自己命運不好吧！他們不是服務公衆，他們把公衆當作應該受氣的東西。不信的朋友們，可以隨處在各個郵局裏注意那些賣郵票者匯款者寄快信掛號信者，他們用什麼態度對待他們的主顧。假如你對於寄信各節都是外行，只須多問半句話，這些先生們馬上便擺出對你極其討厭，極不睬理的神氣。

『我以爲一向祇是自己最看不慣諸如此類的東西，所以或者有時過甚其辭。那知和許多各地的朋友們談起來，大家都有同感，這些事情竟幾乎是很普遍的。』

日本航海事業的發達史略 幼明 譯述

(譯述者的緒言)

航海事的在一切的交通事業中所佔的重要性，在這裏是不必多說的。一國的盛衰，簡直可以由航海事業的發達與否來下判

斷。昔日的荷蘭，西班牙之稱霸海上，歐戰前的英美法德意五大強國之稱雄歐美，猶其是歐戰後新興的日本帝國主義之橫行霸道，目空一切，推其原因，雖然還有不少別的事實為根據，但航海事業的發達，的確是最重要的條件。試觀美國和日本歷年來在太平洋上對於航海事業的競爭，尤其在國際間的風雲日益緊張，美日兩帝國主義的對立日益尖銳化的目前，兩國間之明爭暗鬥，更變本加厲，無不想在太平洋握得航海業上的優越權這一點，我們便可以曉得，航海事業的發達與否，不但是影響及一國商工業的榮枯，而且在廣義的國防上說，也關係至深且大的。

我國航海事業的不振，自不待言，就其他種種的交通機關，也莫不落人之後。這種現象並非偶然，自有其必然的理由存在。內亂不息，為政者的艱於建設；各帝國主義的乘機打劫，經濟侵略：可以說是最大的原因。這內傷和外感的兩重病因不除，莫說是交通機關，連整個的國家民族都要趨於危亡。怎樣設法把這兩重病因除棄呢？這當然要待舉國的民衆協同努力，來按脈施方，對症下藥，這裏不多說。

一國或一民族的盛衰和其航海事業有密切的關係已如上述了。而航海事業的發達不發達都有其必然的原因。正如我國因內傷外感兩重病因而致航海事業不振一樣，各帝國主義國家的航海事業之日臻繁榮，也有其相當的理由，並不是『天賜』的。現在我們要來研究這個不是『天賜』的使列強的航海事業發達的原因，

以作『他山之助』。

然而要知道一國某種事業發達的原因，莫若先明瞭牠的發達史，這是一定的。所以我們現在就選擇一國的航海事業發達史來敘述罷。選擇哪一國呢？

最好是選擇日本。因為日本帝國主義對我國的關係，比任何帝國主義都深。日本帝國主義對我國的關係！關係這兩個字似乎說得太好聽了罷？其實就是侵略。侵略我們最利害的，我們要最詳細地認識他；這並不是準備要做日本帝國主義的臣妾，將來好做亡國奴，而是準備一種對於日本帝國主義的基礎智識，將來才曉得怎樣來對付他的。兵法上說：『知己知彼……』，正是這個意思。最近關於研究日本各方面的書籍，如雨後春筍地在出版界出現，又有許多熱心的人士，正在那兒提倡學日文，也正是這種見解。好，這都是閑話，現在我們開始來敘述日本航海事業的發達史罷。

I 社船業發達

日本航海事業的沿革，是從社船（註一）的發達開始的。郵船會社，商船會社及東洋汽船會社三公司的歷史，就是日本航海事業到歐戰為止的歷史。至於社外船（註二）的進出於世界舞台，算是歐洲大戰以後的事。

無論那個社船，都受了政府非常周到的保護而發達的；就是在今日，還是一樣。如果沒有政府的保護，牠們恐怕不能像目前

這樣發展地在世界上佈滿着航路網罷。

日本航海事業的發達，還有一個最重要的原因，就是差不多每十年有一次戰爭的這個事實。由這種戰爭，船舶的需要增加，航海事業得着好機會，便蒸蒸日上地發達起來了。

現在把日本船舶全體（社外船也在內）的增加狀態，據日本遞信省的調查，列表如下：——

年 次	汽機船		帆船	
	隻數	總噸數	隻數	總噸數
明治十年……	183	79,202	75	14,518
同 廿 年……	252	107,808	343	46,320
同廿七年……	461	263,629	196	32,103
同卅七年……	1,224	791,057	3,523	322,625
大正三年……	2,133	1,577,025	7,943	513,244
同 八 年……	2,870	2,840,650	13,781	945,033
同十二年……	3,049	3,322,764	13,840	904,081
昭和三年……	3,318	3,709,175	14,807	880,550
同 五 年……	3,718	4,315,563	16,832	948,036

（註一，二）在日本，有稱日本郵船會社和大阪商船會社的船為社船，以外的會社或個人的船為社外船的習慣。到大正十五年春為止，東洋汽船會社的船也被稱為社船，可是自從同社的桑港航路及南美航路被日本郵船會社收買了以後，在今日稱社船，

便是指郵商二社的船而已。

又近海郵船，朝鮮郵船，南洋郵船，北日本汽船，日清汽船等，大多數是郵商兩社的分身，即使不是這兩社的分身，也都是定期航路專門的會社，所以通例不稱爲社外船，也被視爲社船的。

社船和社外船的內容，並沒有明瞭的區別。大概是因爲在歐戰前，除開上述的三社以外，大規模股份公司的汽船會社沒有一個，所以有社船這種名稱出現的罷。

在以前，或許可以區別社船是受官廳的補助金，航路由官廳的命令所指定，而社外船是航路不定，只選有貨物載的地方自由航行；可是在今日却不的確是這樣了。因爲社外船現在取着定期航路也不少。總之，在今日實際上的區別，把社船解爲定期船，社外船解爲不定期貨物船，便不會大錯的。

2. 日本郵船會社的設立

日本郵船會社是在明治十八年十月，由三菱會社和共同運輸會社兩社合併而創立的。但牠的前身，却是遠在明治三年一月所設立的回漕會社。

回漕會社是一個半官半民經營的會社，起始在東京大阪間作定期的航行，載貨兼載客，可以說是日本汽船營業的嚆矢。到明治四年一月又設立回漕辦事處以繼承其事業，及同年七月，因廢藩置縣的變革，對政府的提供船增加，便改稱爲日本帝國郵便蒸

汽船會社，政府才開始給與補助金。

先是土佐的岩崎彌太郎氏借着藩船在高知大阪東京間開着航路，至廢藩後創設三菱商會，於明治八年承受了前記的郵便蒸汽船會社的船，改稱為郵便汽船三菱會社，在征台之役和西南之役做了政府的御用機關，因此事業突然擴大起來，社運日興，以致日本的航海事業，幾乎全部成為三菱的獨佔了。

然而日本社會對於三菱的獨佔，非難之聲日高，非三菱派便乘機合併東京風帆船，北海道運輸，越中風帆船的三會社而為一，稱為共同運輸，而成為三菱會社的競爭者了，這是明治十五年七月的事。

於是，三菱和共同兩會社，便開始激烈的競爭了。恰在此時，國內自由改進黨的政爭非常利害，而三菱對共同的競爭，儼然就成為改進黨對自由黨的競爭，畢竟兩社都受着莫大的損失了。到此時，政府覺悟到競爭的不得策，乃合併兩社而設立日本郵船會社。

創立當時社資本金是一千一百萬圓，船舶的數目為六十九隻，噸數為六萬六千七百噸，到現在該社的資本金已達一億零六百二十五萬圓，船舶的數目為一百零二隻，總噸數為七十三萬噸。

3 大阪商船會社的設立

大阪商船會社的設立比日本郵船早一年，為明治十七年五月

的事，當時三菱和共同的競爭最激烈，影響所及，連在瀨戶內海，四國，九州方面往來的小蒸汽船，也跟着發生激烈的競爭。自西南之役以後，船舶的需要激增，在瀨戶內海方面的小蒸汽船有百十餘隻，船主則有七十餘名之多，因各自為業，互相競爭，而結果幾乎全部都陷於不可收拾的狀態中了。於是，在明治十四年，大阪府知事和有關係的諸縣計謀，制定大阪府外十三縣聯合小型旅客汽船的營業規則，以防止諸弊端，但終於在未實施之前，有四十八個汽船船主已自協同設立起大阪商船會社來了。

在創立當時的資本金是百二十萬圓，汽船有九十五隻，總噸數是一萬三千噸。然而因為不加協同的其餘的汽船，依然不改競爭的態度，所以經營仍然很困難，直至明治二十年受到政府的補助金，才覺安定起來。現在該社的資本金已達一億圓，船舶有一百三十四隻，總噸數是五十二萬五千噸。

4 東洋汽船會社的設立與合併

東洋汽船會社是在明治二十九年六月創立的。先是明治二十年，淺野總一郎氏設立一個淺野回漕部，專門在經營貨物的運搬事，恰好在明治二十九年政府制定了航海獎勵法，他得到這個好機會，便以回漕部為基礎，創立起該社來。

最初是計畫經營倫敦黑海線，經過印度洋的紐約線，及經過布哇的墨西哥線這三大航路；，但漸漸研究的結果，却決定經營由香港起點，經過日本的北美桑港線，而從明治三十一年開始航

行了。接着，於明治三十八年又開了南美航路，於明治四十一年則在桑港航路上駛着當時世界有數的巨船，替日本帝國的航海業吐了不小的氣焰。然而該社的營業，除在歐戰中的數年間以外，總覺不振，終於在大正十五年六月，把桑港南美的兩大航路讓給郵船會社，失掉了社船的資格，而到今日就只剩着貨物船了。

5 郵商以外的社船會社

普通說社船，便是指着郵商二社的船，但此外在實質上可以稱爲社船的還有數社。和社外船對照，這些當然是非歸入社船之列不可的。

(一) 近海郵船會社

這是脫離日本郵船會社的近海部而獨立起來的，於大正十二年五月創立，資本金一千萬圓，船數四十六隻，總噸數十八萬九千噸。

(二) 日清汽船會社

這是郵商二社及湖南汽船，大東汽船合力所經營的揚子江航路的會社，創立在明治四十年三月，現在資本金是一千六百二十萬圓，船數二十七隻，總噸數五萬五千噸。

(三) 朝鮮郵船會社

這是郵商二社合力經營的朝鮮沿岸航路的會社，明治四十五年三月創立，資本金三百萬圓，船數三十二隻，總

噸數三萬五千七百噸。

(四)南洋郵船會社

這是經營日本爪哇間的政府所命令的定期航路的會社，大正三年十月創立，資本金五百萬，船舶四隻，共二萬五千餘噸。

(五)北日本汽船會社

這是集合在小樽，北海道，樺太，日本海方面航行的定期船而組成的會社，大正三年創立，現在所有的船舶的總噸數約有一萬五千噸。

6 社外船的發達

社外船大概都是追隨在社船之後，以屢次的戰爭做背景而發展起來的。然而社船因為受着國家的保護，比較底成長得快，反之社外船完全不受着直接的保護，幾乎是專靠自力伸張的，所以牠的顯著的發展，是從歐洲戰爭開始以後才看得到的事。

明治七年，三井物產公司，因石炭輸出的目的着手經營航海業，可以算是社外船的濫觴，更早些，如北前船等經營航船的也不少，但後來漸漸改變為汽船，到日清戰役的時候，參加當時所創設的社外船主的航海業同盟的，船主有二十四名，船舶有六十隻，總噸數有九萬四千噸。到了日俄戰役之後的明治三十九年，參加這個同盟的，竟增加至、船主九十六名，船舶一百九十二隻，總噸數三十四萬五千噸了。

以日俄戰爭爲動機，船舶的輸入熱非常高漲，社外船便突然增加了。日本政府雖然在明治四十四年的一般關稅改正的時候，把船舶輸入稅提高了，可是事實上反誘致輸入熱的增高，在日俄戰爭中的輸入額是一百二十四隻，二十五萬噸，而明治四十四年的輸入却有四十七隻，十三萬噸，四十五年竟有九十九隻，三十一萬三千噸之多了。

歐洲戰爭的勃發，給與社外船發展的大好機會，由船舶投資的打算着想，進而經營定期航路，再進而引起新船建造的流行，於是，一時在航海業上竟呈出以社外船爲中心的現象了。

這樣，到大正九年，社外船總計有一百四十萬噸(重量噸)，其後外國船輸入熱又高漲起來，至大正十五年的一般關稅改正時又把輸入稅提高了，然而還是壓不下輸入熱，到了今日，社外船中只算重量噸在兩千噸以上的便有六百左右隻之多，竟擁着三百四十萬重量噸的總船腹(註)。而且船型的變大更爲顯著，在歐洲戰爭勃發當時，以九千三百噸爲最大，但現在一萬噸以上的就約有三十隻，九千噸以上的約有七十餘隻了。(譬如 A 汽船能夠載重二千噸的貨物便說 A 的船腹有二千噸之大。)

7 國際汽船的設立與K系

在歐洲大戰中，應着船腹需要的激增，日本的船主和造船所，都夜繼日地趕造船隻。到後來造船竟至於帶着一種投機性，因預期船價的暴騰，爲着將來轉賣可以獲得巨利，所以船主不想

必要不必要，造船所不管受到定購契約沒有，只管拼命的製造。然而到了歐戰一停，船價暴跌，這些有所期待的船便都沒有出路，成爲船主和造船廠的煩惱爐了。後來由政府的幫忙，把這些等待出路的船集攏起來，在大正八年七月成立了國際汽船會社。其中主要的船舶供給者，是川崎造船所，合其他數名的主要社外船主所供給的，總噸數計達三十萬噸左右。現在資本金是二千萬圓，船數四十六隻，三十八萬的重量噸。

山崎造船所又把餘剩的沒有出路的船隻集合起來，於大正八年四月設立一個川崎造船會社，再把殘餘的部分在同社分設船舶部以營運輸業。

上述的三社，即國際汽船會社川崎造船會社及川崎造船所船舶部，因產生的動機都屬於同一的系統，所以便組成爲一個團體，稱爲K系，以期運用的統一。牠的運用船舶總噸數約四十萬噸左右（重量噸約六十萬噸）。

K系在社外船中算是最大的一個團體，在內外經營着許多的定期貨物航路，和郵船的N.Y.K.商船的O.S.K.同爲日本航海業在國際上底一大勢力。

8 奧伯列達的發達

在航海事業上所謂的奧伯列達（operator），意思是說大規模地運用船舶的人。

在日本，船主雖然有很多，但運用船舶的人却比較底很少。

因爲大羣的小船主，大概都是把自己的船出租，只收取租費而已。

郵船商船兩社在日本是最大的船主，而同時又運用很多的僱船，可稱爲大奧伯列達。至於社外船主，現在最大的奧伯列達算是山下汽船及太平洋海運的兩社。這些，從船主的資格上說起來，雖然是很渺小，但是常常運用比自己的所有船多數十倍的巨大的僱船。

因爲日本的船會社很少有連絡世界各地的大組織的，所以結果便自然地呈出一種特異的現象，就是奧伯列達的發達。這種奧伯列達的發達，對於日本航海業的發達上所貢獻之點，是不能夠忽視的。

9 外國舊船的輸入

在幫助日本航海業作急速發達的諸原因中，外國舊船的輸入不能不算是一個。如前所述，日本航海業自從發展的開始，就以購入外國船增加船腹爲其主因。計其輸入額，自日俄戰爭開始至戰後，共有七十萬重量噸，自歐戰後的大正十年至十五年的中間，則有百五十萬重量噸之多。

舊船的輸入，從船主的立場說起來，是最合算的。因爲用最便宜的代價，便能夠開始經營航海業。所以在歐戰後航海業界不景氣的時候，尤其是在造新船的資本金來路困難的時候，這種外國舊船的輸入，是最合算而簡捷的經營航業法。日本所以能夠在

航海業不景氣的時候以很少的繫船率(註)維持他的航海事業，這可算是一個理由。(註：在航海業不景氣的時候，把汽船停泊不經營，有時候可以減少損失。在這種意義上所停泊的船隻，謂之繫船，因此觀繫船率的增減，便可以明瞭航海業的景氣不景氣。)

然而從國家的立場上說起來，因為這些船都是歐洲諸國戰後所淘汰的船，結果要使日本航海業的船質日趨低下，作出世界無比的高率的喪失船，對於將來的航海業發展上很不利的。

又從造船業者的立場說起來，修繕業雖一時極其熱鬧，但新造事業却受着顯著的壓迫；因之船舶的輸入稅問題便成嚴重的問題了。於是日本政府對於船舶輸入稅遂採取漸次提高的政策。明治三十年開始有從價五分的設定，四十三年則以從價一成五分為目標，對船齡十年以下的一噸十五圓，其他的一噸十圓；到大正十五年，則再提高為船齡二十年以下的一噸二十圓，其他的一噸二十五圓了。

10 戰爭與日本航海業

日本航海業的發達，的確以戰爭這個慘酷的事情為重要的背景。

從明治七年的征台之役起至三十七年的日俄之役的中間，每次戰爭，每次政府要投巨大的費用以購入船舶，而同時把經營委託給民間會社，到後來又分配給諸會社，促進日本社船的發展不小。那因為御用船徵用所得的巨額的收益，不待說是幫助了以後

的發達的。

至歐洲戰爭一勃發，日本航海業更是得到空前的發展機會，把面目完全一新了。新定期航路的開拓，由社船及社外船兩方的努力，一時竟達數十線之多。在歐洲戰爭的中間，日本所實行的政策中最主要的有如下述幾條。

(一)戰時船舶管理會的制定

大正六年九月以緊急勅令發布：目的是船舶的輸出禁止；航路航海的制限；運費僱船價的制限；船舶製造所的徵用等。這結果，雖然一時給與航海業界非常的衝動，但在休戰前後所起的狂瀾，却相當收得了防止的效果。

(二)戰時海上保險補償法(大正三年發布，六年廢止)。

繼着是戰時海上再保險法(六年發布，九年三月廢止)

(三)日美船鐵交換。

這是因英美兩國禁止鐵材輸出，為保護國內造船業起見而實行的。

(四)製鐵業獎勵法及造船材料的輸入免稅。

11 政府對於航海業的保護

各國對於自己的航海業都取着非常的保護政策，日本當然也不會例外。現在日本的保護政策，舉其重要者有如下列數條：

一、制限外國船在本國沿岸貿易。

- 二·獎勵造船，
- 三·獎勵航行，
- 四·對於特定航路的補助，
- 五·對於郵便航路的補助，
- 六·對於特定會社的收益補償，
- 七·其他各種的特惠捐助。

在日本起初對於郵船商船兩社施與收益補償，但後來政府所實行的政策中最重要的是(一)航海獎勵法，(二)造船獎勵法的發布，這兩法都在明治二十九年制定，前者於明治四十二年，後者於大正六年廢止。這兩法對於日本的對外定期航路的發達，實在貢獻了不少。現在對於定期航路的保護法則有下述的三條：——

(一)遠洋航路補助法

這是代着航海獎勵法的廢止而施行的，在明治四十二年發布。現在受着此法的補助的，有郵船會社的桑港線，南美西岸線，商船會社的南美東岸線，東阿非利加線等四線。

(二)郵便定期航路的補助法

這是以郵便遞送補助的名目而用特殊命令書的形式發下來的，郵船會社的倫敦線，霞特爾線及奧大利洲線的三線屬之。

(三)特定航線的補助法

這也是用特殊命令書的形式發下來的，南洋，內南洋（日本的委任統治領），中國，浦鹽，及其他近海諸航路，都受着此法的補助。還有樺太，朝鮮，台灣，北海道等的諸地方廳，也用這個形式在維持許多的定期航路。

日本的定期航路大概都如上述地受着政府的保護，所以能夠得到今日這麼發達的結果。最近日本政府對於這些定期航路的補助金，年額已達一千萬圓了。

12 結論

日本航海業發達史的概要，大概就是這樣。由這個簡單而極短的敘述裏，我們已經明白地可以看出其所以發達的原因。歸納起來，就是（一）戰爭，（二）民衆對於航海事業的投資熱，（三）政府的保護。然而（一）的原因實在不是根本底原因，那不過是一種機會而已。因為是機會，所以也要看曉得利用與否，利用得法與否。譬如說，中日戰爭的結果使日本的航海業與時俱增地發展了起來，但中國如何呢？或者有人要說，因為中國是打敗了。好，但歐洲大戰如何？歐洲大戰給日本航海業的發展與極大的影響，已如上述，可是中國呢？我們能夠舉出什麼榮耀的成績嗎？當然中國的不如日本有許多複雜的理由可以拿來說明，話不應該是這樣簡單說的；中國的主觀底條件及客觀的條件根本和日本的主觀底條件及客觀的條件不同，所以縱有同一的機會，也不能同一地

去利用，得到同一的結果。可是由這一點我們也就夠明白機會是頂靠不住的一種事業成功的原因了，尤其是戰爭的這個機會，德國想利用歐洲大戰以霸天下，結局不但落得一場空，而且把大戰前的地位失掉了，一切的產業盡行破產，海洋上再看不到牠那種得意的商船及許多獨占的航路。但他自從歐戰失敗後由民衆的努力及政府的獎勵保護，雖然受種種條約上的拘束，而一切事業却又見興盛起來，且航海業也能夠再進出於世界舞台了，（這幾年來的世界經濟恐慌當作別論）

總之日本航海事業的發達，戰爭雖然給與不小的機會，但其主要的原因還是在民衆的努力及政府有計畫的保護政策。尤其是後者為最有效的動力。反觀我國，在航業上稍具有點可觀的規模的，算是招商局，也可以說是唯有招商局。但我政府對之如何呢？以前的一切現在可以不必去說牠，說着徒令人憤慨。我們只要看目前和將來。目前政府是把招商局收為國有了。這很好，因為收為國有，由國家直接經營，比較前此官督商辦，權責當遠為專一，權責既專，整理與發展均將較易着手。我們謹在此預祝招商局的前程無限，能駕日本郵船會社商船會社等而過之，以為國家光。

最後我們來查一查日本政府每年由航海事業關係的貿易外經常收入的情形如何，以作此文的結束。

日本的航海事業既然在世界各方面作極活潑的活動，政府因

此每年所得的貿易外收入當然爲數很不少。在歐戰中景氣最好的時候，一年竟達四億五千萬圓之多。就在昭和五年世界底不景氣的時候，也有一億圓左右的收入，航海關係的收入，在日本的所謂貿易外經常收入中，要算是最大的。由此，可以曉得航海事業在一國的產業中是佔着怎樣重要的位置了。現在把日本每年的航海關係對外收支的總結算列表如下，以作參考。

年 次	收 入	支 出	剩 餘
(以千元爲單位)			
大正三年……	55.000	16.000	39.000
同 四年……	70.000	20.000	50.000
同 五年……	185.000	27.000	158.000
同 六年……	308.000	24.000	274.000
同 七年……	506.000	51.000	455.000
同 八年……	456.000	75.000	381.000
同 九年……	368.000	100.000	268.000
同 十年……	217.000	77.000	140.000
同十一年……	179.000	70.000	109.000
同十二年……	165.000	60.000	105.000
同十三年……	185.000	68.000	117.000
同十四年……	196.000	67.000	129.000
同十五年……	193.000	67.000	128.000

昭和二年……	199.000	67,000	132.000
同 三年……	217.000	79.000	138.000
同 四年……	239.000	79.000	160.000
同 五年……	?	?	85.000

—完—

名人傳略

輪船的創造者——富爾敦略傳 王述曾

富爾敦(Robert Fulton 1765——1815)是美國人，爲農家子，家裏很窮，所以到八歲纔入學讀書。他在學校裏功課很壞，時常不及格，先生常責罰他，說他不用心習讀。有一次他的功課又不及格，先生責問他爲什麼老是這樣不用心，富爾敦却很安然的回答說：「先生，並不是學生不用心，因爲在學生沒入學校以前，頭腦裏有許許多多的思想，將頭腦完全佔滿了，沒有空閒的地方，再來裝學校裏的功課。」先生聽了之後很爲奇怪，從此就不再過于苛責他，讓他去研究他歡喜研究的東西。他得到這樣好的機會和多餘的時間去想了許多花樣，做了些很奇巧的玩具來玩。

富爾敦十四五歲的時候，歡喜看造砲，因此同一個造砲的工人結爲朋友，他倆常坐着小船，到小河裏去釣魚，在他坐在小船上，看小船的行動，只靠一根竹竿行動，很是吃力，並且走的很慢，他就想造一種東西來代替竹竿。一天他到他的舅父家裏，住了一個星期，回來帶了一種奇怪的東西，他的朋友多不明瞭他的用途，當時他也不明白的告訴他們；但約他們一同去釣魚，等到上了船上的時候，他把那件東西裝在船上，用手一搖，船便使動了，大家都很奇怪，他這纔慢慢的，有條理的將那奇怪的東西在

舅父家怎樣製造的和他的功用說出，大家纔明白。後來這個奇怪的東西被富爾敦的舅母要去，供在客堂裏，常常對客人很高興的說：「這是我外甥十五歲時造的。」認為是十二分榮譽的事。但是這奇怪的東西到底是什麼呢？就是現在汽船上的輪子。

富爾敦在小學畢業後，忽然拋棄造東西的興趣，於十七歲到斐勒德爾斐亞（Philadelphia）業手民，不久又改習圖畫，不多的時候，竟然得到相當的聲譽。他爲求深造起見，乃於二十二歲遊倫敦，從韋斯德（Benjamin West）學習。那時恰巧是發明蒸汽的瓦特先生五十大壽，瓦特先生聽說他畫像畫的很工，便請他去畫像，這樣他倆纔認識。後來瓦特將發明蒸汽的道理前前後後的情形，源源本本的講給他聽。他聽了後感覺得很興奮，很有趣味，於是又拋了畫師的志願，回轉來玩他的舊玩藝——製造東西，同時更想起他十五歲時所造的輪子，遂決計運用蒸汽去行船。他下了決心之後，即着手進行，試驗多次，雖然不免失敗，但是後來蒸汽漸漸的聽其使用。同時也引起世界上的一般人的注意。當時法王拿破崙聽到這種消息，便請他到法國去，叫他造一隻空前未有的奇船——魚雷船，來破壞世界上的和平，增加拿氏的罪惡，可是這在富爾敦總算是第一次的大成功。

當富爾敦在法國造汽船的那年，遇到一位負有美國政府使命的林文登。這位林文登是美國的富戶，家資鉅萬，自己雖然不知道蒸汽機的道理，却相信蒸汽可以行船，因此他很敬愛發明機器

的名人。那時美國政府爲獎勵發明起見，不問林文登有沒有能力製造汽船，先給他一張證書，許其專利二十年。所以他在法國遇見富爾敦非常的高興，十分愛重他。並且招他做女婿，這件事在富爾敦當然也是很願意的。待林文登在法國公事完畢，就一同回國，一個出金錢，一個出智力，合造一氣船，名克勒芒（Clermont），於一八〇七年試驗於哈得孫河（Hudson）。該船長一百三十三呎，寬十呎，深七呎，一時間的速力，約五英里，定期航行於紐約與亞爾奔尼（Albany）間。該船既可搭載旅客，又能運送貨物，縮短海面，變驚險的海洋爲平地，實開水上交通的新紀元。一八一四年富爾敦復受政府之命，造成民聲（Demologos）號，爲國防的利器。該艦長一百五十六呎，寬五十六呎，深二十呎，裝有重砲三十餘門，更裝置有發射沸水的鍋爐，以爲短兵相交時，防禦的武器。後富爾敦死於一八一五年。氏盡其畢生的精力從事於汽船之研究，製造。其功績不獨造福世人，開海路的交通，而其偉大的毅力，創造的決心，尤足爲後人的師法。（完）

常 識

公民常識講話

彭公奮

緒 言

生在二十世紀的我們，很可以自豪的，已經擺脫了臣罪當誅，天皇聖明的奴婢生涯；誰都知道，自己是社會本體組織的一員，是自己國家的主人。我們應該服務社會，擔任社會事業的某一部門，以共同促進社會的進化，同時，也應該具有國家主人應有的知識，能力，成爲國家良好的，有用的分子，才無忝于主人翁的職權。換句話說，就是我們不單要提高自己的技術能力去做事，還要獲得充分的公民知識去做人。社會的進步，國家的興衰，並不是關係少數的科學家和政治家的事情，如果人人對於團體生活，經濟生活，政治組織，以及一切社會問題，都沒有相當的了解，對於自身在社會進展過程中所負的使命，沒有深切的認識，那末，社會國家的繁榮，自身生活的改進，是沒有希望的。總理說過：「以無智識之民建國，猶建塔於沙礫之上」。我們國家的衰弱，政治的紊亂，民生的凋敝，一般國民，除了怨天尤人以外，可還知道，最大的原因乃是國民自身知識之贖陋？因國民程度低下，不單辦事的技術能力低微，政治的觀感，國家和民族的觀念，也非常薄弱，這是我們應該覺悟，自責的地方。拿一般

職業工人來說，歐美各強國的工人，差不多可以說全數俱能閱讀報紙，對於政治，更有極大的興趣和深切的理解，普通知識，也異常充分。我國呢，不識字的已在百分之八十以上，能有公民知識的，究有多少，也就可想而知。全國十餘萬的交通職工們，識字而兼具公民知識的固然很多，公民知識尙嫌缺乏的也恐不少。本刊旨在教育交通職工，除關於技術知識方面，另有專篇論述以外，本文特供給一般職工以對於國家政治社會情況應有的普通知識，希望職工不單有熟練的技術，對職務能夠勝任愉快，同時還有充分的公民知識，做一個良好的公民。

第一 關於社會

什麼叫做社會：要明瞭社會的意義，須先解釋人類固有的羣性的本能。一個人每當獨居寡儔的時候，縱使豐衣美食，精神上終是感覺寂寞無聊，又如兒童總喜歡結伴遊戲，這都是好羣的表現，這種好羣的性質，便是人類的羣性。人類已天然的具有這羣性的本能，以是遇到困難的問題，一個人解決不了，便會集合許多人來共同商議，解決，以是便自然發生一種團體的組織，這種依共同的利益而組織，以達到其共同目的的團體，便叫做社會。譬如各種政黨，商會，工會，因為他們是有共同的目的而組織的團體，所以都可叫做社會。即如動物中的蜜蜂，螞蟻，牠們為共同的利益而有團體的活動，也可以說是社會，不過動物的社會和人類底社會大不相同罷了。

社會怎樣進化：人類的社會和動物的社會不同的地方，就是人類社會，因各個份子的思想和努力，能夠時時的進化。不要說原始時代的社會和現在的截然不同，就前世紀的和現世紀的也有很大的差異。爲什麼社會要時時不斷的變化？怎樣的變化？簡單的說，是因爲舊社會的生產力有進步的變動，社會的技術和社會的經濟組織之間，便發生了顯著的矛盾，生產力和經濟組織的關係便不絕的衝突，於是舊的經濟構造，遂致失却平衡，舊的社會組織，便也需要重新改造，然後經濟的構造中，纔得成立新的均勢，解決矛盾以適應新的生產關係。這樣，社會便從一種形式變換到另一種新的形式。這種變換，就是社會的進化。我們同時知道，在某一種的經濟構造之下，便有和那經濟構造相適應的社會的意識形態，又因生產力的日益發達，經濟關係不絕的變動，社會也便不斷的進化。在原始時代，人類都以漁獵爲業，和那時的經濟關係相適應的，便是所謂圖騰社會。以後，人類的生產方法改進了，由漁獵而至游牧耕稼的農業經濟，這時，便由圖騰社會進化到宗法社會，封建社會。再由農業經濟進至商業經濟，那宗法社會的制度規範，已經不能與其生產力的狀態適應，而且給予障礙，以是又進化爲軍國社會。近代自產業革命以後，中產者日被融化，勞動者日益增加，大企業發生，而社會的經濟網，也呈鉅大的變化，手工業經濟，已不復能相適應，以是便形成近代的資本主義社會，這便是人類社會的進化。數千年來人類社會便這

樣遞嬗不息的演進，以後，當然也是一樣會遞嬗不息在演進的。中國社會是什麼社會：如果問現在英，美，法，日的社會是什麼社會，我們可以迅捷的肯定的答復說，他們是資本主義的社會，而且已經進到帝國主義的階段了；如果問蘇維埃俄羅斯的社會是什麼社會，我們也可以說他已經進步到共產主義的社會，或正在建設共產主義的社會的試驗過程中；因為牠們的意識形態和一切政治法律的制度，都有明顯的表現。可是，我們中國現在的社會是什麼社會呢？這却是聚訟紛紜，而且是莫衷一是的問題。實在，中國社會狀況是太複雜，太混亂了，觀點不同，結論斯異。本來，世界上亘古沒有純粹屬於某一種社會形態的社會，社會的演進，並不是從某一種形態，陡然的全部跳到另一個社會形態裏去。實質上任何社會總有不少舊社會成分的部份的遺留，同時也在孕育着後期的社會體系的因素。明瞭了這點，便可以來觀察研究中國現社會的性質而作大體的斷定。但在這裏，我們不容作詳細的辯證，只能簡單的作正面的敘述。我們知道，宗法社會的特質是男系制度。子姪，妻妾，奴婢，受制於家長；家長受治於族正，族正受治於大宗。現在這種制度已不存在，我們自不能認現社會為宗法社會，可是，因為宗法制度已行之甚久的原故，却還有不少的殘餘遺留，如家族制，還是保存着為現在社會組織的一種單位。所以中國現社會，是還有宗法勢力的存在，這是第一點。第二，封建制度的基礎是土地制度和等級制度，中國現在已

經沒有裂土分封和公侯家僕取等級制了，我們自也不能認現社會爲封建社會，但是，社會的構造，還是錢幣經濟和商業資本，地主還是對佃農有人格的支配，所以，中國現社會，還有封建勢力的存在。同時，中國因爲外受資本帝國主義國家的侵略，自己的工商業失敗屈服而附庸於外國投資，因而得到初期的發展。所以大體上，我們可以說：中國現在的社會，是以帝國主義資本爲中心，而又爲宗法，封建思想所支配的初期資本主義的社會。

個人和社會：社會是一種有機的組織，譬如人的身體，是由許多細胞積聚而成，各種器官，各有其特別的構造機能，而同時却又互相爲用。個人就是構成社會的份子。所以個人和社會是不能相離的，沒有個人，自然不能夠組成社會，沒有社會，個人便也不能夠生存。就個人的精神方面來說：小時候，要受師長的教育，即成人，也需要朋友的薰陶。據生物學家的實驗，把初生的烏雀，隔別養起來，長成了却不會發出鳴聲。從物質方面說，關係更加顯而易見，一個人住的，穿的，吃的和一切生活必需品，那一件不是要受社會的供給？房子要泥匠木匠去蓋，衣服要工人去織去縫，糧食要農人去種。我們就能夠自己耕田，可能夠又去織布？可能夠又去造屋？遇有暴力的侵害，能不能安心操作？個人和社會的關係已如此其密切，同時，社會又是集合個人組織而成，那末，我們要自己有良好的生活，必須先把社會改造好；要社會良好，又必須把個人弄好。個人雖會死亡，而社會却綿綴不

斷。由前人傳至於我，由我傳於後人，遞傳下去，以至無窮。個人的功德罪惡，可以影響於社會，並可以留存於社會，以至無窮。一般人以為社會上服務的人很多，我個人偷懶，不努力也沒有什麼要緊；或以為社會上的事，是衆人的事，不是自己的事，要衆人公共去幹，這種推諉的見解，是絕端謬誤的，譬如划艇競賽，把槳的固有多人，但某一個人不肯盡力，會不會影響到艇的前進速率，略一思索，便能了然。所以，對社會事業，不肯努力盡責的，就是社會的罪人。

交 通 常 識

電車的發明

若 珉

現在世界上各大都市的市內市外以及城市間的交通，差不多都是用電車了，電車幾乎成了現代都市所必具的交通工具。電車所以能夠這樣的普遍，是因為牠不特迅速便利，而且兼有火車與汽車之長，而無二者之短。因為火車雖然也是迅速而且載重亦多；但是，過於巨大笨重，不便行駛於街道。汽車則雖然迅速輕便；可是，却殊嫌載重不多。恰好電車既是迅速便利，而載重亦多，所以，電車便成了現代的都市中街道及城市間最適宜的交通工具。

現在都市中的小學生，都深知道搭乘電車的便利了。可是，若以電車的發明，問問一般電車的乘客，恐怕大家都不免有些茫然。說到電車的發明，是百年前的事。當一八三五年，美人達九波爾特(Thomas Davenport) 發明一種用電池驅動的自動電車 (Auto-mobile Electric Car)。這算是電車發明的濫觴，不過當時還沒有想到設軌道和牽引用的電動機。到了一八三八年，英人德衛孫(Robert Davidson) 纔開始試驗牽引用的電動機，並製造一強有力之機，約重五噸，裝有電池四十個。此機關車曾行駛於蘇格蘭鐵路(Scottice railways)，頗有成績，可惜為路工所燬了。這是現在

的電車的雛型的發明。

及至一八四〇年，英人品卡斯(Henry Pinkus)又發明從固導體供給電能於行動車輛的方法。一八四五年，柏索羅(Alexander-Bessolo)在法奧兩國獲得現在所謂第三軌條式(the third railsystem)的專利權。後二年，美人法麥(Moses G. Farmer)復製造一用電驅動之機關車模型。及後不久，佩治(C. G. Page)亦造成一電鐵道用之電動機，而於一八五一年試行於巴爾的摩俄亥俄鐵道(Baltimore and Ohio Railway)上，其機係用格羅夫電池(Yroue cells)一百個，速率每小時達十九哩。自此以後，電車遂漸趨於實用，而漸為各國都市所採用。一八七九年，德京柏林開勸業博覽會，西門子哈爾斯刻公司(The Firm of Siemens and Halske)在會場內試辦電車。一八八一年，德國之力喜忒斐爾特(Lichterfelde)城，正式採用電車為交通工具，而開正式商用電車之始。同年在法京巴黎展覽會中，亦有電車展覽，乃用二架空線(Overhead wires)，以傳電流，而用以通電之第三軌，遂可廢除。此種發明對於電車在街道之行駛益形便利。是時美國之愛迪生(T. A. Edison) 飛爾咨(S. D. Fields)，凡得坡爾(Van Eepole)及達夫忒(Daft)諸人亦多從事試驗工作。一八八四年，本特力乃特公司(Messrs. Bentley and Knight)在克利夫蘭(Cleveland)創辦公用電車。及一八八七年斯普景格(Frank J. Sprague)建設大規模之電車道於里士滿(Richmond)，全線長十三哩，共有車四十輛，係採用架空線式，

行駛無阻，成效極著。由是電車效用日見增大，而電車之改良進步亦日有進展，漸次遂成爲普遍於世界各大都市之現在之電車。

電報的發明

在資本主義社會未建立以前，資本主義的交通工具未發明的時候，所賴以傳達消息的是封建社會之下的驛站。在那時候，兩地睽隔，便如同別世；要想消息頻通，在一日之內週知天下事，簡直是夢想。可是，自資本主義社會建立以後科學發達，把許多封建社會中的夢想都成了現實。電報的發明也是把封建社會中的夢想化爲現實的一種。

說到電報的發明，是人類將電應用於人生日常之事的最初的一種。發明電報的始祖是摩立孫(Charles Morrison)在一七五三年摩立孫發表用靜電(Static electricity)通信的方法。其方法以架設二十六條電線，代表二十六個字母，當電流通過時，在相當線下之紙球，爲所吸引，因得記其字母，拼成字句，便可知通信的意義。這是用電通信的先河。一七八二年，勒薩日(Yeorge Louis Le Sage)亦發表同樣的通信法。到了一七八七年，法人羅蒙德(Lomond)始創用一線的方法，以電線一條，將木球附於其端，觀察球之如何運轉，以辨別傳達信號的意思。自一七九九年服爾脫(Volta)發明電堆(Volta's pile)後，靜電遂漸棄而不用。及至一八〇九年，鎊麥靈(Sommering)根據水經電解起泡之理，發明受信

機。其法以二十六水杯，依照二十六個字母排列，杯底各置二金屬線，然後再將電線連接於發信處電堆的兩端；當通電時，看見何杯發生氣泡，即可知其為何信號，不過其傳達距離尚短，僅及二十呎而已。

及後一八一五年，厄斯忒德 (Oersted) 發見電與磁間之關係，因為當電流通過時，鄰近的磁針常起偏斜作用。因此一八二一年安培 (Ampere) 遂提倡以電磁傳信之說。而一八三一年亨利 (Henry) 便實行應用電磁石 (electro-magnet) 吸引之理，試驗通信，能於一哩的距離，發生可聽聞的信號。一八三三年高斯 (Gauss) 和韋柏 (Weber) 在其物理室與觀象臺之間，架設粗陋電線，長九千呎，以通電信。一八三七年英人庫克 (William Fothergill Cooke) 與惠斯登 (Charles Wheatstone) 共同發明實用之磁針電報機 (Needle telegraph)，係以五枚磁針之振動，作成指示文字之機械。同年德人斯泰因亥爾 (Karl August Steinheil) 在慕尼黑 (Munich) 附近，實行架設電線，以通消息。其記錄信號的裝置，是用音調各異之鈴，以為判別。斯泰因亥爾 在電報上最大的功績，是在發明以單線代複線，而以地 (earth) 為返輪道 (return circuit)

是時美人模斯 (Samuel Finley Breese Morse) 亦已開始電報之工作。其機乃應用電磁石之原理，而無磁針，於一八三七年呈請政府專利；但是，其傳達的距離甚短，尚不能超過四十呎之遠。因是乃與蓋爾 (Gale) 共同研究，多用電池並增加環繞磁石的線輪

(coil) 之數，復得末爾(Vail) 的幫助，藉以改良機噐不少。由是模氏的電機，遂漸成爲實用上通信之工具。一八四三年更在華盛頓(Washington) 與巴爾的摩(Baltimore) 間架設電線，試驗成功，大博世人之讚賞，遂爲各國所採用。

其後一八五三年，京忒(Wilhelm Yint) 復發明兩重報信法 (duplex Signalling) 卽是同時在反對方向從同一線上，可以發二電報之法。一八五五年，斯塔克(Stark) 與波沙(Bosscha) 更有變重報信法 (Diplex Signalling) 之發明，卽在同一方向，同時可發二電報。一八七三年赫微賽德(Heaviside) 又創四重電報法 (quadruplex telegraphy) 於是電報的使用更加便利，而電報的效率亦日見增大。漸次而形成現在之全世界動電報網。

本刊徵稿簡章

- 一、本刊分以下各欄：(一)時評，(二)中外大事，(三)黨義研究，(四)譯著，(五)常識，(六)報告，(七)調查，(八)文藝，(九)交通消息，(十)通訊。
- 一、凡關於交通職工問題之各種解決方案，論著譯述及小說詩歌等項文字，或附畫照片，賜投本刊者，均所歡迎。
- 一、投稿文字，須用淺顯而活潑之語體文，以求適合普通交通職工之閱讀能力，並引起其閱讀興趣。
- 一、投稿須繕寫清楚，並加新式標點。
- 一、譯稿須將原文附寄，其不便附寄者，須將書名及出版處所開列。
- 一、本刊對於來稿，得加修改增刪，如不願增刪修改者，須預先聲明。
- 一、來稿經登載後，酌致薄酬：(一)現金，(二)元至五元(三)本刊。(五期至全年)。
- 一、來稿登載與否，概不退還；但在五千字以上，附寄郵票，開明詳細住址者，不在此例。
- 一、投稿者請將姓名，住址，詳細註明，以便通訊。
- 一、來稿逕寄南京慈悲社交通部交通職工事務處。

交通職工半月刊 第三期

中華民國二十一年十一月三十日出版

編輯者

交通部交通職工事務處

兼發行者

上海交通路正午書局

代售者

南京太平路中段

印刷者

文華印刷局

交通職工半月刊定價表

零售每册大洋壹角

預定半年壹元 全年貳圓(郵費在內)

廣告價目表

等級	地位	價目
特等	底封面之外面	全面半面 四分之二 六分之一
特等	正文首篇之對面	三元
特等	正文首篇之對面	十六元
特等	首篇以外正文前後之對面	三元陸元叁元
普通	排版時酌定	捌元肆元貳元壹元