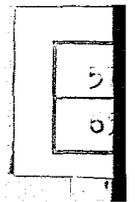
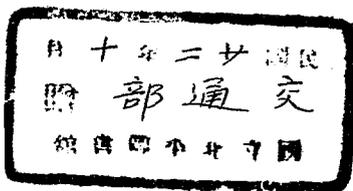


民國二十二年三月彙刊

# 時事交通論集

郎德沛著





## 序

只要大家有工夫多閱書報雜誌的話，每星期內，總可以看到數千百篇文章。有評論時事的，也有談論政治的；有議論建設的，也有討論科學的；有提倡文藝的，也有批評他人的。其中見識高超，立論明確，意思新穎，態度公正的，固然不少。而議論虛玄，固執成見，不顧事實，是非倒置的，也很多，如前一類文章，當然可以使讀者受益良多。如後一類的文章，就未免害人不淺。

在此內憂外患相迫切，大家亟應力圖建設的時候，我們希望的是多有積極的建議和提倡；而不是消極的空論和批評。這不是說我們可以無理性的抱着「隱惡揚善」的意思，對於一切應該批評，應該議論的人或事，也不批評，不議論，但是却不可不問是非，不察真相，只憑着個人主觀的見解去作不負責任的批評和議論。

序

一

序

二

同事郎君德沛，曾經留學日本明治大學校，專攻政治經濟，歸國後，在黨政機關服務，已有多年。每於公餘之暇，對於政治，外交，以及交通建設等問題，能以冷靜的頭腦，客觀的態度，深思明察，作成時論及交通論文若干篇，或載諸報端，或刊入雜誌，讀者多欽佩他犀利的眼光，流暢的文字，正確的言論。至於他愛護黨國的眞忱，和喚起國人力圖建設的志願，也都在這些論文中充分的表現。近將舊作，彙刊成集，余得讀其原稿，頗覺爲時下不可多得之作。茲貢獻數語，以爲介紹！

廿二年三月十三日

張道藩

## 自序

余自幼讀書，欽仰先哲學識之廣博，造詣之精深，偶有所得，愈感學力之不足。雖奮勉有加，力行不懈，然宮牆萬仞，心怯攀援；卽有所思，亦不敢道，由是漸演成消極保守畏葸不前之態。及長，與世事相接，文字酬酢，無可避免；但僅爲應付環境，殊鮮批評討論；且習與性成，藏拙惟恐不及，焉肯以公表於世，此十年前事也。迨入社會以來，深知學以致用之理，修身之暇，宜以所得所知，求社會之指導，於是治學之心理不變；向之不敢自暴其短者，今則進而與同好切磋。尤自九一八事變以後，懷國亡之無日，念匹夫之有責，不自揣量，常作時論以警世；尋思紙上談兵，空言無補，故一年來將言論範圍，極力縮小，除關切實際問題間有所作外，益於公餘研究關係國脈之交迪智識，爲闡明學理，推進現狀，亦常不惜詞費，抒其所見，邇來作稿雖未豐富，第距刊自助瑣言之日期已屆周

自序

四

牟，爰彙成一帙，題爲時事交通論集，先付剞劂，東鱗西爪，敢言著述？土壤泰山，聊以自勵云耳！

二十二年三月十一日著者

5707  
626

# 時事交通論集目錄

## 時事篇

|            |    |
|------------|----|
| 古物南遷評議     | 一  |
| 建國獎學感言     | 五  |
| 國人幸勿樂觀日俄再戰 | 八  |
| 鴉片公賣問題     | 一  |
| 日本內閣更迭     | 一五 |
| 勿忘二十年水災    | 一七 |
| 愛國須從實地做起   | 一九 |
| 日人可以醒矣     | 二一 |
| 國人宜坐言起行    | 二三 |

## 時事交通論集目錄



3 0811 6026 3

|                |    |
|----------------|----|
| 打開國難必由之路·····  | 二六 |
| 擁護黨治與集中人才····· | 二八 |
| 東北統治問題·····    | 三〇 |
| 壬申北平所感·····    | 三二 |
| 壬申津浦途中所感·····  | 三四 |

### 交通篇

|                    |    |
|--------------------|----|
| 首都交通之觀感·····       | 三七 |
| 交通事業與國民經濟·····     | 四七 |
| 最近各國海運保護政策·····    | 六九 |
| 改進我國交通機關現狀之所見····· | 八九 |

# 時事交通論集

## 時事篇

### 古物南遷評議

北平夙爲我國古都，在國府未建都南京，北洋政府崩潰以前，一面爲全國政治中心，一面又爲全國文化中心。迨首都南遷，北平雖失全國政治中心之地位，然爲全國文化中心之名日益著。所謂文化中心之要素，決非以其歷代建都爲古物儲藏薈集之所，有物華天寶之義也；實以政治樞紐所在，經數百年物質建設，精神鍛鍊，寢成首善模範之區，人文薈萃之地耳。試觀國內有名大學圖書館，以及宮殿亭台池榭，莫不叢聚北平，從可知其盛名之來，匪伊朝夕，而精華所在，亦決非物質一隅足能代表矣。



自九一八事變以後，東三省盡入日軍之手，隨時聲東擊西，熱河平津，罄耗頻聞。國中一部分人士，不爲政府策劃抵抗之方，死守之道，乃反時時獻議，迅將古物南遷，以求保全。其意若曰：平津無險可守，朝夕難保，以貪婪之敵人，既佔平津，必肆行劫掠，倘不將古物遷移，必被席捲以去，無價之寶，永非我有，是無異於借寇兵，濟盜糧，殊有未可；且敵人劫奪後，卽不將古物拍賣，亦必陳列彼都博物館，其與我之恥辱，尤不可忍！今將其遷移，敵人之目標既去，平津或可不失，且授之以隙，誘其深入，一舉而包圍聚殲之，爲計之得，孰愈於此？爲此說者，自以爲卓識偉見，而不知實輕重倒置，思慮未周也！

古之名將有言：守關外以捍關內，又曰：守於境內，不如戰於境外。由是言之，吾人不禦敵於千里之外，誓死收復失土，已屬不智；今使其坐大，復誘其深入，無論軍事上強弱異勢之局，萬不容以退爲進；卽果如議者所言，平津不可固守，戰略上非暫時讓出不可；然事未發而先聞，兵家所忌，試問未戰之先，遽將

大批古物運出，使敵人預悉機密，知所準備，先發以制我，戰略之謂何！此就時機利害言，所宜慎重者一。

退百步言，即使敵人惘然不覺，果中吾計，且聚殲之矣；然思敵之兇狠，當被圍困進退失據之時，我數百年來經營建築之宮殿亭台池榭，以及全國僅有之學校圖書館等，不被其破壞消滅乎？我國命寄託之碩儒俊彥，以及青年學子，不被其蹂躪屠戮乎？此種犧牲與古物孰大？不待智者而明！此就輕重關係言，所宜慎重者二。

況敵人之所欲者，吾土地也，我之能行使主權者，亦賴有土地也，東三省既於崇朝之間，不戰而失於敵手，千秋鑄錯，痛悔不及，今詎忍偏重古物，再以全國文化重心之地，拱手揖讓於人？即曰，戰略關係，亦不宜於事前洩漏，以懈久餒之軍心，挫待興之士氣！此就砥礪士卒言，所宜慎重者三。

古物方有南遷消息，平市社會沸騰，人心緊張，反對之聲四起，路工怠工，

紳商請願，其一種恐慌虛怖之態，雖因缺乏常識，庸人自擾；然固由主張遷移之論調，過重古物，使不得不懷疑平津之安全問題也！倘不幸而平津危急，則因誤解而發生之影響，將不堪問！卽不然，謠詠所播，人心動搖，亦非政府顧全民意維持治安之旨，此就社會秩序言，所宜慎重者四。

卽曰古物價重連城，自應保護；然平津一帶，不難就近尋覓妥當地點儲存，何苦驚天動地，遠道南遷，使敵人竊笑，社會猜疑。況古物一經遷移，無論如何嚴密保護，萬難保其不損壞遺失，是未達保全之先，已難望其完璧；至遷移地之能否可保無恙，更不可知！以此而昭告國人曰：爲保存國粹而南遷，其孰肯置信？此就遷移本義言，所應慎重者五。

由上觀之，則主張遷移者之建議，不攻自破矣！夫吾國當此內外交迫人心陷溺之時，安定社會秩序，淬勵民衆精神，實爲當務之急，願我政府明察之！

查此文本擬公布報端，以明關心國難之意；殊甫脫稿，而古物已經起運。

副聞多數爲案卷之類，且經當局宣言：以後不再南遷，當可以釋羣疑矣！

二十二年二月十日

## 建國獎學感言

自古創業定鼎，欲維萬世之基者，莫不舉士獎學，注重文事。如越之興，雖由勾踐之臥薪嘗膽；然其成也，實基於十年生聚教訓之功。漢之王，雖由高祖之深謀遠慮；然其定也，固全賴後世崇儒表經之德。反之，如始皇之焚書坑儒，隋煬之窮兵黷武，其亡也忽焉。歷史之所詔示，洵可爲千秋萬世之殷鑒矣！民國成立，擾攘十數載，內憂外患，天災人事，波平起伏。如踵相接，全國人民，幾惟見兵爭之激烈，戰術之進步，從軍可以升官，好勇斯能自保，其藐視學術，敵視文事也久矣！自國民政府定都南京，考試院成立，積極進行考政，移風易俗，民

衆心理銳變，願考試未嘗普遍，已不免遺珠之憾；况歷次及第中選者，未盡錄用，更不免使寒士興多窮之感。前閱南京救國日報二十一年十二月二十九日載：考試院經考選委員會通過，有預備獎金萬元，與教育部組織建國獎學委員會，分期考課之舉，一般有才學而湮沒無聞者，從此得展其生機，且爲國家廣開賢路，猗歟盛哉！誠民國以來獎學勸士之空谷足音矣！雖然，吾人對於其擬定考試種類，不能無憾焉！蓋聞其內容，僅限於國學，政治，法律，經濟，社會學，現代制度及宗教問題等，似以社會科學爲對象，而不及自然科學。夫近代學術發達，固不能盡人而試以文理兩科；但人類社會進步，實原動於自然科學之演進，揣其本末，固應知所先後；况吾國經濟幼稚，產業落後，受國際帝國主義之壓迫剝削，匪伊朝夕，當此時也，應如何提倡科學，獎進生產，以脫於他人宰割之局！去歲三中全會，通過改革教育制度，注重生產職業教育案，曾憶有人提案，禁止設立法科大學，頗能滌除積弊，應合時宜。今政府獎學範圍，僅限於一隅，已有歧視科

學不察緩急之憾；若揆之國家現勢，人民積俗，尤竊有未可！誠以國權凌夷，固非講求適用學術，不足以救亡，而二十餘年來，國人恆視政途軍界爲捷徑之積習，亦非提倡自然科學，發揮職業教育以打破之不可，今不矯正其錯誤，抑止其橫流，反從而揜揚之，誘道之，蔣使後之來者，昧於自然科學之功用，惟近利是趨，舍去社會需要之實驗科學，而競鶩於空虛普泛之政法理論，社會所見者，消費人才，生產者何在？行之數年，治者階級日多，農村與工業無人過問，雖有治才，亦無所用，以此獎學，國何能建？况吾國現在官慾普遍，遊民充滿，各機關僚差待用者，日以千數，主管長官迫不得已，間或更迭舊員，以爲調劑，去職者生，活失其保障，以致人心不安，且生手滲入，工作效率銳減，失職者流離失所，不幸挺而走險，社會日益擾亂，處此危機，不提倡科學生產，職業教育，以爲救濟，奈何復獎進之？使有官者官與愈濃，無官者咸思染指，羣競政途，官多民少，反乎社會需要，無乃不切當務之急乎！意者：考政當局，或以目下政途蠶緣倖進

者日多，賢才蘊藏者不少，將以此權衡賢愚，作以後用人黜陟之標準，且以肅清政界之腐敗歟？誠如是也，盡建議政府，就各機關各級人員，一一分別與以甄別考試，徹底改造政府；所有公務人員之進退，悉以考試成績定之，斷絕營私之門，肅清吏治之途，吾人皆將額手稱慶矣！非然者，吾人固深望考試院盱衡時勢，權其緩急重輕，速改訂其內容也！

二十二年二月二日

## 國人幸勿樂觀日俄再戰

自藩變以後，日閥益逞淫威，既卵翼滿洲僞國，復攻擊義軍，荼毒生靈，使東北四境之內，幾無甯土，吾國上下，切齒痛心者久矣。當此強暴譁張，我政府疏懈於前，國際聯盟漠視於後，激昂憤怒之人心，亦漸由沸騰而弛緩，於是消極者日惟禱祝日軍之不義自斃；積極者則佇盼日美或日俄戰爭之速降，最近而輿論

對於日俄備戰之消息，尤爲歡迎，殆若惟斯可以振救國家民族之危亡者，國人盲目倚賴之心至此，吁！是何不思之甚也！

夫東三省利權旣爲日人強奪獨佔，日俄因利害衝突，早遲不免一戰，有識者皆所共知；然遽謂日俄戰開，我國失地即可恢復，國家即可轉危爲安，是不特昧於國際環境，世界趨勢；抑且不解立國之要道，忘忽本身應盡之職責，反本逐末，孰甚於此？吾人試追溯二十年前第一次日俄之戰，其結果何如？日俄雙方均權利區域，寔假朝鮮被日吞併而已！後之視今，亦猶今之視昔，帝國主義者之火併，孰謂有利於我！况國際情勢，今昔判若霄壤耶？

當日俄戰時，列強競逐遠東，其實力較今日雄厚，其爭奪較今日猛烈，無論何方勝利，均有所顧忌而不敢，故雖以日本之亟亟謀我，然以在各國均勢之下，東省倖得保全。今也何如？國際間旣儼然於赤白兩色之下，區分爲社會資本兩大帝國主義，則彼此利害相反，勢不兩立，時相防範，互爲消長，理所必然；一旦

日俄戰起，白系列強恐赤色勢力擴大，將打倒維持國運之資本主義也，夙與日本利害衝突者，亦勢將默示暗助，不加阻力；甚且因一時利害相合，寧希望日本國勢之強大，緩衝赤色勢力之伸張，以維持東方資本勢力者，則日俄交綏，各國決不袒俄而攻日，概可斷言；結果，日戰而勝，側視列強疲於經濟衰頹，無敢與較，彼時必更縱橫馳騁，爲所欲爲，此其害之顯而易見，固不待言；反之，俄戰而勝，東三省日人之勢力，全被驅逐，蘇俄起而代之，封豕長蛇，喧賓奪主，以外蒙古建立共和國家之先例，焉知不改頭換面，施之於今日之滿洲僞國，是則前門去虎，後門進狼，以暴易暴，我創痛愈深矣！矧蘇維埃共和國者，以打倒資本主義實現世界社會革命爲目的也，果不幸竟取我東北爲根據，將進而施行其第二期赤染大陸計劃，我國爲其最好之實驗地，與我內地匪共，裏鈎外合，逞其洪水猛獸之毒，恐不朞年，我即不全被赤化，列強燭見機先，亦必起而共管，是縱能逃共產之禍，決難逃共管之禍，小之亡國，大且滅種，其後患豈可勝言哉！

由上言之，日俄戰禍之結果，日勝則強權鳴張，我有亡國之患；俄勝則毒蔓延，我有共產或共管之危，無論勝負誰屬，於我均有百害而無一利。即退百步言，日俄兩敗俱傷，他強漁利稱霸，彼時天下強敵既少，其禍我國也尤速。况遠東戰爭，我國爲天然戰場，破壞犧牲，首受其害，赤野沙蟲，但增悲怛，復何樂觀之有？吾固不願聞日俄再戰，惟不幸而罹鋒鏑，願我國有以自處。夫立國今世，必振作而後可以圖存，非自助決不能自衛，我沉迷觀望倖災樂禍者，其覺悟否？

二十一年七月二十八日擬登中央日報

## 鴉片公賣問題

鴉片自明末輸入我國以來，流毒社會，垂三百年。我國之積弱，雖由官吏貪污，政治腐敗，軍閥擅權，盜匪騷擾，然此僅屬外形之病，非察源之說；其實由

人心之敗壞，民氣之消沉，苟安是尙，惰性日深，僅恃最少數人之奮鬪，爲社會重心之民衆，根基且益腐損，國又焉得不日趨衰微？追原禍始，實食鴉片戕賊之害，可勝慨哉！積百年之貧弱，財政日趨困難，幾瀕破產，於是鴉片公賣之喧聲，遂囂塵上。揆主張公賣者之意，以爲當此財政拮据，無法節流，舍開源之外，別無他策，鴉片公賣，不失爲財政上之新開源，英國之於印度，日本之於台灣，美國之於菲利賓，均已行之有效，中央財政既迫於枯窘，固無妨一試之也。

夫鴉片公賣之爲飲鴆止渴，總理拒毒遺訓，已有詔示。如謂公許鴉片營業，與民意政府不兩立，其詞氣何等堅決痛切，無假借餘地，可以概見。論者以公賣鴉片，寓禁於徵，係參行英日美對於印度台灣菲利賓等殖民地之政策；然中國爲獨立自主國家，乃照以施諸本國，可謂自加鄙薄，擬於不倫，政府非愚，決不出此，此就原則上言，論者殆未詳審也。再平心靜氣，就理想與事實上立論，則應當考慮者，尙有三端：

鴉片而果公賣，其政策施行之根本意義，當不外寓禁於徵之目的；然所謂禁，所謂徵，究以何者爲重？論者以鴉片公賣爲財政上之新開源，是徵重於禁也。充其意，惟鴉片公賣而後剿匪軍費有着，建設政費有着，故徵則惟恐種者少，販者少，吸者少，運者少，少則收入減，減則無以副政府開源之望。今苟認定鴉片公賣，禁其名而徵其實，則三五年後，鴉片之流毒吾國，將至何程度？人種之孱弱，將伊於胡底？此就政策之遺害言，所應考慮者一。

鴉片公賣，既着眼於徵，徵之辦法，以現勢推測，公正廉潔之士，恐難寬肩此責任者，則欲貫徹實施，運用靈活，勢非借重於烟販不可；無論將來所用之名義爲特稅局，爲清查局，爲禁煙局，事實上恐將以包稅制度而授權於煙販。蓋如此而後可達徵之目的，然煙販者，以販烟圖利爲職業者也，政府固出於寓禁於徵之美意，而烟販乃惟求達其惟徵之目的，欲由此而禁煙，甯非南轅北轍乎？此就政策施行辦法言，所應考慮者二。

鴉片公賣，尙未經中央明令施行，而各省中如河南之清查局，湖北之特稅處，應自然趨勢，已成公開之祕密，川滇黔等省，更早已公許種賣吸食，此種違背中央禁烟法令之各省地方情形，且無法加以制止，試問將來實行公賣，此先行公賣之各省，其肯釋手將大利讓之中央乎？如其不能，則其公賣種販，必一仍其舊，而未公賣之地，乃得爭相效尤，額手稱慶，無論有何嚴密之計劃，恐非短期間所能統一！此就行政效力言，所應考慮者三。

綜上三端，政府若施行鴉片公賣，對於財政，未必有利，對於民生，先受其害。况 總理革命，以剷除貪官污吏，實行廉潔政治爲號召，今舍此最低之政績而不求，一旦實行公賣鴉片，有土此有財，有財此有用，以後政治設施，或且不得不與土販煙商俯仰周旋，國家至此，成何體統？此吾所以不憚詞費，冀以喚起我政府人民之深省也！

二十一年七月二日擬。查鴉片公賣之論，在上年雖盛傳一時，但截至現在，

中央不惟未明令施行，且對於山東禁煙之成績，加以獎勵，足見中央利害之明，決不如傳說之誤也。

二十二年三月十五日附註

## 日本內閣更迭

日本政局，向極安定；然去歲以來，先以金解禁之結果，國內金融凋敝，濱口首相被刺；繼以若槻內閣不滿人望而去職。近復以軍人反對內閣對華政策，犬養首相被害。於是高橋代相，齋藤組閣，一年之間，而五易首相，彼邦人心之浮動，政局之不安，可見一般矣。在中日毗鄰均高呼國難中，無論彼此利害，各走極端，形格勢禁，互不相同；然關係所在，影響甚深，知彼知己，乃期必勝，此吾人所以不憚煩言也！

緣日本內閣，今世紀多在軍人支配之下，內閣領袖，十九不屬軍人，即爲貴

族，其出身寒微，無爵祿世襲之蔭，堪稱平民宰相者，前有原敬，後有犬養而已。原敬以不納少數人意見，犬養以不滿於軍人，均被狙擊而歿。十年前之昨日，與十年後之今日，相去雖遙，恍然如在；此二平民首相者，何其遭遇結果之如出一轍耶！

原敬犬養雖慘遭无妄，犧牲者彼邦之人才，與吾何關；然吾人就此觀察日本政局之紛紜變化，不禁有感慨者：一、原敬犬養以平民出身而無善果，雖或不免有咎由自取之處；然他任內閣，成績劣於二氏時代者，不知幾何，未聞結果相同，由此一端，可知日本平民勢力之薄弱，更可知日人封建思想之深固。二、日人不滿政府，恆責詬交至，不與兩立，以首相之尊嚴，猶不免於刺客之槍擊，雖日軍人跋扈，亦見其國人監督國政之殷勤，數十年來，其國家內政，無時不受輿論批評指導，故進猷雖少，罔敢過拂民意。三、此次事變，不出於民衆力量，而出於軍人拳腕，足證其軍國主義之盛行，及積極侵略中國之野心。此後軍人如秉政

鈞，對於我國固極不利，然軍人政治之結果，國家前途，世界和平，胥受其害。

由上觀之，日本軍人如火如荼之勢，世罕其匹，充其所極，不特其政黨政治日趨黯淡，其民衆力量亦益式微，無繮之馬，歸宿如何，無待善龜，地大物博之我國，甯可不惕厲自強乎？

二十一年五月二十四日擬登南京晚鐘時評

## 勿忘二十年水災

多災多難的民國，二十一年來，無時不聽慘痛的呼聲，無地不見淒涼的景象，真可謂普遍時間和空間了。我們當此時艱，譬如遇着百孔千瘡的病，救濟之方，自然不應限於一隅；不過瘡孔初愈，瘡痕未滅的地方，更應該特別防範，勿使復發，才是斬草除根的治病法。同樣，我們中國年來的大病，固然不只一端，但是新創如像外侮侵凌，匪共肆虐，政府正在設法開刀診治，應稍假時日，方能望

瘥。至於舊疾初愈的水災，儘管說禍害已去，遺蹟尙存，我們懲前毖後，切不可忽！

回想去年中國的水災，江淮兩岸，白浪滔天，田野漂沒，人畜滅頂，是何等兇險的禍患！沿江十三省，盡成澤國，居民數千萬，流離載道，是何等廣袤的災區！距今幾時，一年而已。此種慘象，空前少有，我們固願其從此絕跡，不要再來；但是世間的事，須要盡人事才可以聽天命，斷沒有僥倖可以苟全的，所以事雖過去，我們不能不痛定思痛，警惕未來！

我們民族性的弱點，第一：非受刺激不興奮，興奮時間太短。第二：後患不思預防，預防不得其道。中國的國恥紀念特別多，愛國運動無結果，便是第一個例；歷年軍閥肆虐，不由裁兵下手，便是第二個例。這兩種弱點的賜予，使中國不生不死，如痛慢性肺病，非至全國由佈滿細菌而潰爛，決不能了，但到潰爛時期，國脈一絕，永不翻身，危險孰大於此？我們沉思往事，歷歷如畫，便想到去

年水災的時節，雖此時不遠，所以不能不望我們民衆，仍然興奮起來，呼籲政府，切實注意防範；一方面更望地方當局，各秉職責，或修築堤防，或疏濬河道，或排除積淤，或堵塞漫流，使百川通順，朝宗於海，庶不致再蹈已往之失。詩經上說：相彼未雨，綢繆牖戶，近日京內霖雨連綿，不知我們的牖戶已否綢繆？讀履霜堅冰之戒，不能不想起去年今日！

二十一年五月十六日擬登十七日南京晚鐘時評

## 愛國須從實地做起

我國自五四運動以後，風氣大開，民衆愛國思潮，如波濤洶湧，無論鄉裏婦孺，大反以前閉塞狀況，人人都知道個人家庭之外，還有國家；尤其是萬寶山事件爆發，九一八事變繼起，全國上下，動心駭目，不惟知道國家當愛，並且知道

敵人當防了。可是一問實際如何？黨內領袖，還不是貌合神離嗎？這也許是歷史造成的冤孽太深，一時不易化解融和，我們姑且不談；今就淺近易行的說：半年來一般同胞口口聲聲在呼喚經濟絕交，一面依然供給日人日用；上下一致宣傳抵制日貨，一面還是不獎進生產事業；還有明知租界之萬惡，依然靠作貴人庇身之地的，更是奇怪現象。種種互相矛盾之處，不能備舉，說到結果：不過爲洋人聚斂，表示自己的無能，益增長資本帝國主義的兇饑罷了。

試看日本，他們旅滬的要人，一聲炸彈全體受傷了之後，很鎮靜的一一送到他們就地自設的甚麼福民醫院，海軍病院，兵站病院去，院內醫生不足，現電本國去請他們的後藤醫學博士來，難道堂堂上海，沒有比福民完善的醫院，後藤賢良的醫生嗎？不過是防利權外溢和被真實的愛國心掩護罷！與我們受傷的郭外次長比較，應該作何感想？

有人說：中國人家族思想太深，愛國心因此淺淡。但在我看，愛國與愛家，

並不違背，如像日本公使重光葵被炸身危，他的哥哥重光簇，不惟異國奔視；並且將本身的血液輸送三百格蘭姆之多救他的弟弟，他們愛家的思想，又何嘗後於我們呢！那麼我們的弱點究竟何在？簡單的說：就是專講表面，不重實際，心口不一致的緣故。我們今後果真要愛國嗎？請從實地做起！

二十一年五月十日擬登十二日南京晚鐘時評

## 日人可以醒矣

日軍既襲取東北，復佔領淞滬，以爲天下之大，可以力徵經營，益迷信武力，藐視信義，氣餒之高，不可一世，乃於前日齊集旅滬日本軍民二萬餘人於虹口公園，假慶祝日皇誕辰之名，表揚戰勝威武之實，歡聲動地，鼓樂喧天，上海自有外僑以來，未有如斯之盛舉者也！孰意軍樂既奏，國歌高唱之時，講演台上，

砰然一聲，要人均應聲而倒，酣嬉之景，頓變黯然。嗟乎！歡樂未盡，慘象已形，轉瞬之間，相判若是，宜乎倫敦日內瓦均爲之震動矣！

夫以威撼全球之炸彈，不發於他時，而獨發於慶祝隱寓紀功之時；不投於他地，而獨投於日軍嚴密警戒之地；不擲於他人，而獨擲於日本統治下之韓人，吾人不勝爲日人惋惜焉！蓋日人冒天下之不韙而長驅東北，激動吾民衆之怒，不得已而出經濟絕交之策，彼僑華人士，旣感與生計攸關，應如何勸告其國內軍閥，阻止其侵略野心，以平華人公憤；乃竟變本加厲，助紂爲虐，歡迎其海陸空軍，僭擾萬國通商地之淞滬，致使吾軍民迫於生存自衛，誓與周旋，自一二八以來，彼屢次進兵之結果：鏖戰月餘，傷亡過當，僅退我師；然軍費之支出，商務之停頓，損失何可數計！此種倒行逆施得不償失無意義之侵略，有識者均早詆爲多事；乃不憬然自悟，適可而止；猶復以戰勝自居，故意延長和會，希圖久佔，以牽制東北，天下強暴無理之事，孰有加於此者！然吾國人士，素性和平，數月來外

侮雖日亟，隱忍亦日深，試觀抗日抵貨之呼聲，已隨時間之遠而愈趨沉靜，即可瞻華人度量之寬宏矣。日人不察，以我爲可欺而益肆其虐，我雖無力，天下之公理昭然易見，是非所在，人同此心，故倉卒之間，禍起肘腋，以酷愛和平之華人不屑爲者，自己統治下之韓人，憤然爲之；且敢於慶祝大典之日，嚴肅莊重之地爲之，則其所示者廣矣！日人武力萬能之迷夢，其可以醒乎？

二十一年五月一日擬登三日南京晚鐘時評

## 國人宜重坐言起行

古語所謂言之非艱，行之維艱，乃先哲詔示吾人勿輕言，言必行之意。後世不察，誤將言行分而爲二，行者固可不言，言者亦不必行，遂於不知不覺之中，養成言不顧行行不顧言之積習，殊可慨矣！自王陽明先生倡知行合一之說於前，

孫中山先生復倡知難行易之說於後，矯正數千年來陋習，民族心理爲之一變，移風易俗，起痼立懦，有功於世道者，孰大於此！

吾嘗論之，東西各文明國之經濟蠶食不足法，武力侵略更不足法，惟其表裏一致之精神，所以致其隆盛者，吾宜取資焉，願吾國門戶雖已洞開，教育猶未普及，其不能借助他山，師法此種精神，自不足異；然知行合一與知難行易之說，廣被國中，當茲國難日亟，吾人獲此啓示，宜如七年之病，得三年之艾，乃猶麻木不仁，懵然罔覺，不可異乎？試觀濬度之初，舉國震動，最表示清明之氣者：爲精誠團結安內攘外之言，不特社會輿論所倡道，且一致出諸各派要人之口。意者：數年來不祥之氣，皆召於連續不斷之內爭，今既渙然冰釋，宜可以進圖自強矣；詎知國內氤氳，消散未盡，寢假形格勢禁，在遠者千呼萬喚而不來矣！團結之未竣功，內不能安，將焉攘外。且繫黨國存亡者，猶可言而不行；則其他整個計劃，長期抵抗，以及各次議決案等堂堂文章，亦徒長敵人嫉恨準備之資而已。

至於社會人士，堅誓抵貨，墨濬未乾，大批日貨已暢銷國內；學界分子，請願救國，目的未達，轉瞬匿跡銷聲，又烏足論！此皆我國人言行不能一致之一般也。

反觀日本：其數十年處心積慮，已表現者，姑不再言；僅就濬變以後，其所聲稱建立滿洲國佔領上海之計劃，均已逐步實現。又其國內軍閥與外交家合作，預算出兵費，竟由三千萬日金增至二萬萬日金；商界甯犧牲利益，協助政府；學生釀款購買飛機，表示愛國。其上下一致，坐言起行之精神，較我爲何如？夫今世國家，強權爲公理後盾，實力乃立國前提，非可以紙上談兵議論爲國是也！吾國人其可不速矯正積習乎？

二十一年四月二十三日登南京晚鐘時評

## 打開國難必由之路

近年來之中國，瘡痍滿目，百興俱廢，患深憂重，於斯已極。胡漢民氏天災慘，匪禍酷，內政壞，外侮烈之言，可謂概括全部，列舉無餘矣。夫國難嚴重之對象如此其廣，將如何尋脈治病，痛下砭針，使收對症投藥之效？此有心者所應審慮熟思，最近政府召集國難會議，所以具體規定討論範圍爲救災綏靖禦侮三端，殆亦指示打開國難途徑之意也。

饑饉荐興，土匪猖獗，政事廢弛，外侮侵凌，誠爲國難構成之真象；顧此現象不演於清末專制之餘，北洋暴虐之季，而獨於革命政府之今日兼臻嚴重者，雖云其來也漸，已非一朝一夕；然不究其癥結，定其先決之端，縱有無上議案，亦無所施，此吾人所以不憚煩言也。

吾國內憂外患，溯其由來，盤根錯節，醞釀以成，固不能歸咎於某一時或某一事，然抽象言之，曰：人事未盡而已，人事之所以未盡，非人才缺乏，實人才浪費而不得其用之故也。吾人試踏勘國內。無論農工商政，能從心所安，終身其

業者有幾？或投機取利，微幸圖全；或養晦待時，抱殘守缺，所事既多非素養，又非矢志操作之業，何能服膺不懈，增進效率，故咸存京兆五日之心，時機一至，即見異思遷，全功盡棄矣。此種削足適履勉強遷就之結果，消極方面：使賢良湮沒，事無進步；積極方面：使人心詭詐，世態涼薄，竊謂吾國文化不進，事業不興，以及政海之掀波，社會之紛擾，胥以此爲導源。故當今打開國難之路，不難在飢民之如何解救，土匪之如何剷除，內政之如何澄清，外侮之如何抵禦，而難在治此四者之人才，應如何分配得宜，使人盡其才，優爲其事也。用人而得其當，則舉重若輕，事半功倍；用人而失其宜，則假公濟私，禍害有加無已，利害相去若此，欲打開國難，甯可忽歟！

嗟呼！吾同胞不幸而生於今日苦悶之中國，懷抱利器，徨徨無自效之途，因以陷於墮落犧牲之境遇者，何可數計！天下之嗷嗷，聖主之資也！我政府果欲打開國難，復興中華民族乎？請自登賢進能，甄別黜陟，求人才之致用始！

二十一年四月十五日登南京晚鐘時評

## 擁護黨治與集中人才

清社既屋，民國肇造，政權旁落於軍閥之手，割據爭雄，擾攘十數年，徒擁共和虛名，人民憔悴日甚。迨民十五革命軍出師北伐，爲民請命，軍威所播，舉國恬嬉，期年而竟武功，而建立統一政府，主義之感召於人，深矣！

二三年來，內亂頻仍，糾紛時起，人民厭惡，黨外譏評，乃至於懷疑及黨之本身，黨人放棄職責，鬆懈監督指導致之也。際茲國難方興，黨外人士，僉以救亡有責，不容坐視，取消黨治集中人才之呼聲，甚囂塵上，此時會應有之現象也。雖然，取消黨治，不必能集中人才；擁護黨治，未見不可使人才集中，吾人宜放大眼光以觀察之也。

世之欲取消黨治者，其意若曰：國家已至危急存亡之秋，國民黨既不能擔當國難，卽應將政權奉還人民。殊不知黨政實施數年，鮮有成效，黨人固不能辭其咎；然至緊急之秋，輕舉重責授人，以圖自卸，臨危避難，是爲不忠；以素無民權訓練之民衆，遽欲躡等措持將傾之大廈，度德量力，尤爲不智。夫以漫無組織之衆，欲收集中人才之功，其勢已不可能；况黨治取消，中心思想失墜，邪說橫流，共匪之毒，孰能保其不猖獗於中國，此黨權之不宜急於放棄，與取消黨治不  
必能集中人才之理由也。

顧數年來，國民黨之諱疾忌醫，不知延攬黨外人才，亦實有自塞聰明之道。茲幸國難會議召集，聚羣才以商國是，實爲陝民黨廣開賢路之端。今後黨外人士，不問過去歷史，於不違反三民主義原則之下，咸有效進國家之機會，集思廣益，納於軌物之中，共濟合作，躋於憲政之途；故擁護黨治與集中人才，並行不背，惟我國人好自爲之。

二十一年四月十日擬登十一日南京晚鐘時評

## 東北統治問題

謹按東三省自宋元以來，歷時千餘年，均爲我國領土，在沿革上我國當然有絕對統治權。且就其語言，風俗，習慣，制度等言，早經與中國內地相同；而漢族人種佔有該處人口之大部，尤爲顯然之事實，故在人文上與我國不能分離，亦無疑義。

惟自海通以後，政府忽視邊疆，不加開發，任環境之推演，致啓強隣覬覦；迨利權既已外溢，又復屈訂不平等條約，使外來勢力，更增一重壁壘。於是自長春以北，海參崴以西鐵路所屬之區域，儼成俄人自治侵略之地界；長春以南，至於旅順遼東安東沿路一帶區域，皆入日本經濟勢力之範圍；再加九國公約，門戶

開放機會均等主義之原則下，英美亦競相投資，故東省在最近已成 國際市場，不能與列強經濟利害分離矣！

由前之說，東三省在政治上既向受吾國主權統治，當然應爲一體；由後之說，東三省在經濟上既不能脫離列強關係，自須顧及情勢，以求妥帖。故關於東北統治問題：原則上應完全視爲中國本部之省區，由中央另派大員，軍民分治；但爲遷就事實，在中國主權下，根據門戶開放機會均等之原則，對於鐵道及其他實業，爲平等條約所許者，可任各國投資，略予國際化性質，庶於法律事實，兩得兼顧，且可免少數國家壟斷利益，逞其私圖，我國國權幸甚！東亞和平幸甚！

二十一年三月二十二日擬爲復外交部簽註

## 壬申北平所感

余於壬戌之夏，乘學校暑假假日，特由東京歸國，作北京之遊，迨癸亥畢業，復重遊焉。丙寅夏，自湘北上，應女師大之邀，執鞭都門者一年，及今次之行，已四躡斯土矣！向者三度北上，每次停留多至一年，少則月計，獨茲者，以生活關係，糊口金陵，故雖爲視姪疾，未遑多延，旬日之間，往返南北，可謂匆迫矣！然昔以優裕之時間，對於此地人情風景，反略於欣賞玩味，此次匆匆短留，正如過屠門而大嘔，不勝其徘徊瞻仰之情，故向日平淡之觀感，今一易而爲濃厚之印象，覺此中感人尤深者，厥有四端：

一、風氣之淳樸也。奢侈與節儉，因人而殊，固不必同地而劃一；惟風氣所在，環境轉移吾人習慣甚大，吾觀北人生活，多安於簡陋，不易沾染浮華，故僑民間有好綺靡奢華者，不惟無所播其毒，久亦因而淳化，試觀社會一般服飾，鮮有如南方之普遍豔麗者，概可知矣！

二、人情之禮讓也。故都時見有一種虛僞繁縟禮節，施諸婦孺之間，此根於

數千年專制遺習，殊不足較；而一般社會，大抵謙和爲懷，禮貌甚周，吾人試一乘電車，則見男婦老壯讓坐，不減東西各文明國、若問道於人，殷勤指導，尤似古風，至於旅館和藹待客，商場和平交易，處處均足表現其人情之禮讓焉。

三、風景之清幽也 余夙在東京，嗣後輾轉於北平黔中，所在都市，或因佈置適宜；或易與野外接近，故均不感天然界之需要；及已入新都，荒壤雖多，林木全無，處之三年，頓覺都市乾燥之感，故此次北上，重見市街樹林之美，三海台榭之幽，幾疑此身已入神仙世界，南京相形之下，實有天堂地獄之別，殊可憾也！

四、生活之低廉也 北平生活程度，夙與南京伯仲，自國府遷都，兩方適成反比例。蓋南京已數倍昔時，北平仍不改原狀也。余至友人寓邸，觀其門面之大，內室之多，地址之清雅，交通之便利，初意以爲月非五十金不濟矣，乃聆其言，月租不及三十金，以最少之費用，收最大之代價，余於北平見之矣！至於車資

之廉，國內城市，恐屬罕觀，伙食之低，亦不讓當年，北平適宜住家之言，今始信然！

二十一，八，十九日

## 壬申津浦途中所感

民國壬申年立秋前四日，余因突接世俊姪患神經錯亂症電訊，心悸胆寒，亟冒暑乘津浦車北上視疾，滯平六日而後南返，多年未乘長途火車，困憊之餘，所感萬端，略舉瑩瑩大者如下：當北上時，余孑然一身，既乏行李，更無伴從，然與余同時由浦口登車者，不啻二三百人，每過一大站，輒減少二三至二三十人不等，旅程未及一半，四顧車中，已半易新人，同來者多已中途分手，及抵最後目的地，視察同時上車者，所餘寥寥，能始終相隨者，三五人而已！人生聚散無常，新陳代謝：大抵如斯！一也。北上車僅開抵天津，當於旅館停宿一宵，雖未出

街，然耳嘈雜之聲，推想津市繁華，不減今昔，迨達北平車站，攘往之狀，已遜於前，入前門，步東交民巷，更覺當年繁華，今已不能再見，風景依然，人事全非，興衰隆替，判然如此！二也。南旋之夜，仍宿天津旭街，夜市往來如織，所售貨物，雖不必盡爲日貨，日貨確居二三，小販之微，日人自爲，臭蟲藥粉，盡爲日商壟斷，購者爭先，惟恐或後，實業不興，休言抵制！排貨成績，不過如此！三也。余曩旅行國中，乘船多於乘車，故所感於輪船上之弊也較著，此次往返平京，車中所見所聞，始悉流弊所播之廣，所及之遠，凡曾見於船中者，均一一表演於車中，譬如乘客而有免票待遇者，吾人於船中習見之矣，以爲乘船取費甚廉，故可以通融從事也；不知火車之中，其事尤夥，如此次由津南下，余所住二等臥車四人票位中，受免票優待者，竟居其三，購票乘車者，余一人而已！以此推之，則全車中免票乘客，不知凡幾？購票者既居少數，而此少數購票者，又多係貧苦無力之下層階級，鐵路收入之多寡，猶屬小事；國家耗費巨財建設之交通

機關，以供少數有力者無代價之揮霍，影響於路政前途之發達，寧可估計？又吾輪船上茶役之索小費，恐爲東西各國所罕聞；然以輪船上須供給乘客膳宿，茶役侍應之事務較繁，其索小費，情理尙通；至於火車上乘客之膳宿，皆係乘客自理，茶役除照料茶水以外，幾無事務可言，今竟亦習染惡例，於乘客將下車時，需索小費，給之數少，且以力爭，是不特侵害旅客自由，且擾亂車中秩序，殊背車內所以需用茶役之原理。由前之例，可見吾國國家交通事業，竟有少數人能享受特殊利益，所有義務，負擔於貧苦民衆；由後之例，適見吾國貪風之養成，縱容小人，疏忽小事，亦爲重要原因！四也。以上四端，皆余此次旅行平京間所得之經驗與感想，特表而出之，以供旅行者注意。

二十一年八月十九日

## 交通篇

### 首都交通之觀感

今之首都，卽昔日六朝朥粉之地，有明亦定鼎於斯，金陵雄勝，自古所稱，孫總理指定爲國都，良有以也！顧歷朝興革，滄桑幾變，白雲滄狗，非復舊觀，尤自洪楊之役，精華蕩然，故宮禾黍，不可復識，數代名都，僅留歷史上之陳迹，與騷人逸士以憑弔之資，古詩所謂山河風景依然在，故郭人民半已非，類近於此，人事廢興，曷勝感慨！幸革命北伐成功，民國十六年，遵照總理遺志遷都，歷數年經營建設，面目一新，駸駸乎已成全國首善之區矣。雖然，首都爲全國政治重心，人口集中之地，鑿中外之觀瞻，地位之重要，非曩時所可同語。以劫後蕭條之餘，偌大荒城，計劃改造，經緯萬端，吾人自不能遽作空虛鶻遠之幻想，奢侈逾格之希望，第建設現狀，距合理之途程尙遠，亦殊不宜坐視，苟各量

能力，盡所應盡，言所當言，下以效進社會，上以督責政府，事雖萬難，亦無不舉矣！謹本此意，姑就首都交通觀感所及者分述之：

一、市街道路 繁都市之觀瞻者，道路與房屋，無所軒輊；然房屋之建造，與國民之負擔力直接有關，未可相強，至於市內道路之整理，在近代爲市政府之重責，自不容有所諉卸，故參觀都市，踐其道路，即可窺其市政之良窳。南京道路之敗壞，在昔幾爲全國都市冠，自國府定都，市政府銳意改造，積極修築，城內幹綫，已次第完成，惟歷年因政局變遷，時輿時輟，幹綫之外，支綫迄未竣工；如城南之夫子廟，城北之北門橋一帶，皆京市商業薈萃之區，然街路因久未修理，傾陷不平，與日俱甚，匪惟步行不便，乘車亦有顛躓之危；又如大石橋附近，爲全國最高學府所在，華僑路爲交通部所在，街路亦因年久失修，天雨則泥潦滯足，天晴則塵埃蔽天，不特有阻行路，妨礙衛生；且於建設精神，國家名譽攸關，尙望市府當局，對此特別加意，即令經費支絀，無力改築，亦宜視力所及。

時派工修葺，疏濬水道，以利交通。至其他街路有缺陷者，爲求整齊劃一，便利行人，不能聽其自然，更不待論。此外與市街交通有密切關係，爲市府新猷中之缺憾，及一般市民所常詬病者，尙有二事：卽新舊街道名稱之混淆，與居戶門牌號碼之隨時變更是也。當茲市政改革計劃，正在進行之時，此種應時更革，吾人固加原諒；惟舊習慣之勢力，與民衆往來之便利，亦殊不應漠視！蓋京市街道名稱，由來甚久，入人已深，難遽革除，理所當然。今驟加改易，在旅居者頓感生疏，日久習熟，猶無大礙；惟異處者偶有往來，每不諳街名已易，時有徘徊歧路之苦。當此世事日繁，往來無定之時，有此障礙，殊非所以便利人民之道！然謂墨守舊名，亦有未可，以余所見：市府當變更之先，應一面於市街廣場，懸圖示衆；或用標語形式，廣布通告；一面登報啓事，詳細說明，務使家喻戶曉，遠近咸知，然後於相當時間，更換新名，如是，無論京內京外，智愚貧賤，觀念既入，印象自深，決不感覺新舊混淆之苦，在市府不過稍增手續，即可一勞永逸矣！

至於居戶門牌號碼之迭更，在外國實不多見，即間有之，亦多限於災區重新建築，或因市政改革，房屋在一定計劃下之另建者，故對於市民交通往來，不甚妨礙；且此種現象爲事實當然之結果，無可趨避，卽有影響，衆亦不怨。我之京市，則異於此，恐一年之中，居戶鮮有不一易門牌者，就余所見，則民國十九年至今，高家酒館一處，卽已三易門牌矣！此種更易頻繁之結果：在民衆固深感通訊往來不便之苦，在政府清查戶口，亦恐不勝記憶之難，於公於私，均有未可，既非出於無已，不知警廳胡樂於此？意者，首都建設伊始，屋宇日益增多，爲編列新戶門牌，遂牽連舊戶乎？然新戶每次增加，究屬有限，且其擴充建造，恆應社會之需要而無一定，如因新戶增加一次，遽變更全路門牌號碼以爲遷就，牽一髮而動全身，則社會變遷無有已時，居戶門牌亦永無固定之日；其有礙於人民便利及交通秩序爲何如？故望警廳以後編訂新戶門牌，應於最後號碼之外，依次增加排列，不必以舊戶爲標準，庶可減少其影響也。又京市清道夫，往往於中午前後，

掃除馬路污穢，使塵埃四散，路人掩鼻，殊有妨礙交通及衛生，似應令於清晨七時以前工作，藉以免除路行之害。

二、市內交通 南京區域遼闊，交通夙稱不便，聞諸本京人言，嘗有終身未嘗出城者，可以想見！自奠都以來，市內汽車增加之速，冠絕全國，然察其內容，公共汽車缺乏，且定價奇昂，開駛甚緩，普通往來，享受汽車幸福者，僅達官貴人等少數特殊階級，其餘非有緊急之事，鮮有乘用者，大多數固仍賴人力車為交通要具而已，故城內至下關，大有鴻溝異地之感！如此畸形交通，各國首都，實所罕覩，今欲溝通社會往來，聯絡民衆關係，增加公共汽車，固為目前所必要；然欲謀京市之發展，作長治久安之計，厥惟修造無軌電車。蓋以京市之廣大，人民之隔閡，非此不足以改善之。然政府財政困難，商民經濟亦未充裕，任由何方辦理，恐均獨力難行，應由政府盡力籌集相當款項，一面發行市民公債，限期興工，積極辦理，利濟市民，人人樂予贊助，必可剋期蒞事矣。聞首都建設委員

會，現擬計劃此事，吾人甚樂觀其成焉！然於此有一附帶發生之問題不能不顧慮者，即通電車後之洋車夫生活問題是也。關於此點，影響勞工生活甚劇，自不可不加以注意。憶昔北平電車，籌劃數年，亦以勞工反對激烈，幾致中輟，嗣經多方調解，並容納一部分入電車公司僱傭，始得順利成功。京市修築電車，固須計慮及此，然有不同者：南京洋車現狀，不及當日北平之普遍，苟事先略事綢繆，極易安插，決不發生重大影響；況首都正在建設，將來新興事業正多，更不患無下層階級噉飯之地也。此外京市交通，猶有一重大缺點，爲一般市民所最感痛苦者，即京滬鐵路總車站之距城內過遠是也。蓋京滬交通，往來如織，客貨兩運，十九均賴鐵路，總車站偏據一隅，無論客貨往來，均須假借汽車，輾轉迂迴，跋涉道遠，已違經濟原則；况公共汽車，既不發達，私行汽車，乘機漁利，爲所欲爲，往往使乘客不勝剝削之苦，若不加以改善，殊非繁榮首都所宜，鐵路當局，應速改造城內小火車道，將總站移至鼓樓或中正街，以求適中，而便往來。又馬路

之上，汽車飛馳，往往不顧行人安全，且兩車常並駕齊驅，爭先恐後，路警不加制止，彼輩亦習爲故常，小則妨礙交通，大則斲喪人命，歷年肇禍層出，枉死於市虎之下者，不知凡幾？查其原因：一由汽車夫素無訓練，任性所爲；一由乘車人員，不加戒飭，車夫因而依勢凌人，若此不加矯正，匪僅交通秩序，無法維持；且將來市政發達，貧賤者生命微於雞犬，其爲害之大，甯可勝言？望警察廳速定路警規則，嚴令遵守，無使逾越，以安路人。

三、市內郵電 郵電爲市民通訊機關，凡無須面洽或非辭令所克奏效者，悉賴之以爲傳達；故郵電機關，在市內交通上之地位，亦殊重要。首都郵電兩項事業，經數年來之改進，較之馬路交通，缺點尙少；惟亦有數端，急需注意整理者，就郵政言；第一缺點爲市內郵局及信筒太少，且分配不均，如以城北言：北門橋一帶爲人烟薈萃，商業發達之區，竟無一郵局設置，凡遞掛號快信者，須遠走新街口投寄，其他各處類此者，恐猶不少，以故爭投信件，擁擠不堪，郵局內外

，儼若門市，寄者固身受其苦，收者亦應接不暇，忙亂雜選之中，難保不有錯誤之虞，其爲有害，何待贅言！至於信筒一項，更屬供不應求，試沿中山路巡視，所有寥寥無幾，較之平滬津漢設置之密度，直不可同觀！雖曰妨礙甚小，殊非便利人民之道，故望郵務當局，對此兩種需要，同一重視，從速計劃分配增設，以減市民通信上之困難。次則市內互寄信件，往往間日始能送達，使通信者失其時限，貽誤要事，常所不免，殊非郵政健全之現象！此種弊病，若非因郵局規定時間不嚴，必由信差太少之故。通信傳達之遲速，郵局之信用所關，似不容漠視，盼速加整飭，以免積重難返。又其次，則京內郵局，星期及例假下午辦公時間，規定在六時以後，此中不便，已於上年論及，不料相沿至今，仍未改易，未悉郵局有何困難，吾人殊覺難解也！至就電界言：應分爲電報，電話，電燈三項述之。電報一項，無論有線無線，均爲便利遠距離之通訊而設，自不能與普通市內交通工具，併爲一談；但社會進步，人類往來日多，傳達音訊，貴在迅捷。查首都

電報，無論各地拍來，或拍往各地者，往往數日始達，其遲延責任，雖不應由一地專負；然實息相關，電局名譽所在，宜速請示交部，與各地電局磋商聯絡整頓之辦法。再京內電局甚少，不便社會需用；願限於經費，一時恐不能增加，自應仿照各國，在各郵局或各大銀行，廣設收報處，以利市民。電話一項，首都近年改用自動電話，雖較以前進步；但僅通行於各機關，學校，旅店，與要人公館，各商店各住戶，多未裝置，就全市人口分配上言，不敷甚遠。究其原因，良由裝置費用租金太貴，國民負擔力有限，以致多不能裝用，故近年來，首都人口雖日激增，而電話用戶，所增無幾，以市民經濟現狀，欲求推廣，勢所不能，惟一救濟辦法：宜於市街交叉之地，廣設公用電話，從廉取費，以利市民。電燈一項，現雖劃歸建設委員會管轄，築就其功用言，固不失為交通附屬要具。京市電燈，雖已頓改昔日黑暗景象，大放光明，願猶有缺點，即每月最少必停電一二次是也。當此商業競爭，晝夜兼營時代，買賣交易，不容片刻休息，如上情形，隨時

發生，廣場之內，頓成黑暗地獄，交通往來不便，猶在其次；而作奸犯科者，得一棲身肆筵之機緣，社會治安，將受其害，望建委會勿輕視之！倘有市內路燈，爲數過少，除幹路外，僻靜之區，極形缺乏，對於夜間行路，大有妨礙，亟應增加設置，以求均益，不知市府當局，有鑒及此否？

以上四端，僅就觀感所及，潦草縷述，粗疏之見，雖不足以言全豹，然首都交通不健全之概況，可以舉一反三。夫現代都市之振興，交通建設，實爲首要。誠以工商實業之發展，教育文化之推進，在在均與交通有關，都市交通之狀況，直接表示人民生活之景象，間接表示國家內政之精神，欲改進人民生活之缺陷，固不可不注意都市交通；欲提高國家內政之效率，更不可不注意都市交通。然交通之對象，既不僅一端，其牽涉之範圍更廣，如以首都之行政劃分而言：馬路市街，分轄於市府警廳，而電話電燈，又分掌於交通部與建委會，欲求完善，必須於整個計劃之下，通力合作，分工並舉，否則支離散漫，難竟全功，此又不能不

望關係機關聯絡進行者也！

二十二年二月十七日著

## 交通事業與國民經濟

一、概說 衣食住行爲人生所必不可少之需要，亦即維持吾人生存獨立之要素，此固人所常道也。雖然，世界熙熙攘攘，奔走徵逐，無非爲要求或滿足衣食住三種需要而已，行似不與焉，胡爲而與衣食住并列？吾人欲解決此種疑問，僅須一問衣食住之要求或滿足，是否自天降下，安坐不勞而獲，即可得其答案。夫衣食住三者，卽就往昔社會所需，何一而非由辛苦耕織經營而得，其由耕織經營以至達到各人之需求，其間熙攘爭逐之種種過程，又何一而不由行以致之，然則自世有往來，行固爲達到衣食住之需所不可少之條件矣。吾人既不能一日缺少衣食住，卽一日不可無行，其理至明，無待縷述。行既爲人生所不可離，則爲行所

必依之交通，在民生上地位之重要，自可想像而得；矧當此二十世紀物質文明時代，欲疏生存，先須使社會通訊往來便利，貨物有無相通，我國地大物博，人烟稠密，其有賴於交通建設，更爲目前最迫切之事。第欲促進交通建設，先宜喚醒人民瞭解交通重要之意識，則交通事業影響社會民生之程度，實吾人所當詳加研究者也。

欲明交通與社會人類之關係，首須說明交通之起源，當上古漁獵時期，人類爲尋覓生活上所需之食品及防護四周之抗力，已羸具交通之雛形；迨人口漸多，智識增進，生活隨環境之變遷，漸進爲農業時代，於是除經濟上之關係外，更因宗教，政治，軍事及修學，交際種種關係，交通之設備，已有康莊大道及舟車之便利，交通事業，已占社會上重要之地位。降至工商業時期，人類生活慾望日重，經濟狀態日繁，而交通在國民經濟上之地位，更臻重要。吾人推求經濟狀況發達之社會，交通之所以重要，因其有擴大市場，減低物價，增加生產之功用。以

下詳述各方面所受之影響，以明交通與國民經濟之關係。

二、交通與市場 交通機關未發達時，吾人旅行，經濟上精神上勞力上時間上均感不便，而貨物之運輸，困難尤甚。自交通機關發達後，向之在技術方面不能交通者 今已開其新紀元，即昔日技術方面，雖可以互相交通，而有時為時間或經濟所不許者，今亦以縮短日程及用費低減，突破其難，故交通機關發達後，對於社會之便利，最顯著之現象，不外人類旅行，訊息傳遞，貨物運輸之迅捷確實。就旅行言：昔日因費用，安全，時間，勞力等關係，較遠之旅行，咸視為畏途，吾人試回讀太白蜀道難之詩，及古人過瞿塘峽所興之感慨，即可窺其大略，以故除近距離之旅行有十分必要者外，均不肯輕涉險阻，遠離故鄉，漸養成安土重遷之習慣。然自近代交通機關發達，所需費用，較昔銳減，而安全迅速，則遠過之，所有以前自然界之障礙，既均以人力制勝，即收入不豐者，亦得旅行之機會。不復感踏踏之苦矣。就通訊言：向之因路途過遠，不便通訊，或無從通訊者

，今以郵政電報電話之設置，需費無幾，可以隨時隨地通訊；向之通信需長久之時日者，今則竟日可達，故近日通信之分量與通信之距離，與日俱增。又就貨物運輸言：向日因交通阻隔，多數貨物所需運輸費用過巨，不能達於遠方而致棄於地者，今以交通機關發達，運費低廉，可以運達遠方消費之地；且能獲利，故同一費用，昔僅能搬運至十數里或數十里者，今可假鐵路輪船運至千百倍之遙；即蔬菜水菓魚肉等易腐物品，亦能由生產之地，送達遠方消費之地。嘗讀總理三民主義，內有雲南內地積存之米穀甚多，因交通不便，無法處理，該地土司，有時於每年收穫時期，將陳米燒燬者，然同時東南各省，且有仰望於國外安南輸入米穀之言。又如北方各省之產葡萄，西南各省之產蜜橘，分量非不甚豐，質品非不甚美；然近日通商各埠，多見美產葡萄乾與蜜橘充斥市上，此何故歟？蓋一則交通發達，運輸低廉，安全迅速，在在佔優勝之地位；一則交通閉塞，無法輸出，坐使天賦財源無所利用耳。尙有交通機關發達後，大量貨物之運輸，在經濟進

步之社會，尤甚重要。蓋因生產分配之關係，其所需原料品或製造品，大都仰給於遠地，欲求其所需品物之低廉，必須大宗採購，近代交通機關，能負大量之運輸，其所以貢獻於國民經濟者，實不亞於上述價廉迅速安全三要素也。

交通學者色克斯 (G. C. Sikes) 氏，謂貨物在某種不變情形下，可以輸送至一定距離交易有利者，實繫於該種貨物之耐送能力，近世社會組織，大都傾向各地分業，所有貨物，在生產地均須極力設法推銷，至如煤鐵木材等價值低廉之笨重貨物，因交通機關發達，耐送能力增加，能使其推銷市場擴大，此固吾人所熟知者；不僅此也，即農工礦諸業出品，亦可推廣銷路，且運費減少，出品之價格自廉，故昔時因價格過昂不易推銷者，今則易於銷售。質言之，交通機關發達後，一方因市場之擴大，銷路推廣，即固有之市場，亦因物價之低落，銷售之數量，日見增加，其增加將達如何程度？則一方關係於各地居民之密度及所得分配上地理的狀態，並貨物需要之伸縮力；一方尚須視生產擴張力之若何以爲斷。我國工業品雖

甚幼稚，然天產之富，甲於全球，論理，國民生活上之需要，應足以自給，萬勿仰給外貨之虞矣，顧事實上土產不能暢銷，各地外貨輸入，年有增加，其原因雖不只一端，而國內交通與海外交通不能並駕齊驅，且成背道而馳，實為致病之源，循此不改，大好財富，不坐視其廢棄與腐壞，將被外人覬覦侵奪，甯可忽哉！

二、交通與物價 交通機關發達，運費減少，直接間接皆足以使物價減低；蓋運費乃構成貨物販賣價格之一要素，故運費減少，與減少生產費有同一效果。且交通機關發達，貨物之耐送力增加，銷路擴大，銷售之數量自然增多；在交通便利訊息靈通之地，競爭者衆，物價自然低落。故交通機關之發達，直接可使物價減低，為理至明。下表列英美間小麥運費及德國漢堡市美國小麥市價之變動情形，雖市價低落之另一原因，係由銷量增多；然銷量之增多，固亦由運費低廉而致，可知運費之減低，影響於物價者至鉅。

每公噸小麥平均運費（單位馬克）

| 年 度       | 紐約至利物浦<br>輪船運費 | 芝加哥至利物浦之運費<br>(除去紐約 運費) |             | 漢堡市美國小麥每<br>公噸之平均價值<br>(因現在外單位馬克) |
|-----------|----------------|-------------------------|-------------|-----------------------------------|
|           |                | 由本港至<br>紐約時             | 由德意志<br>紐約時 |                                   |
| 1 1873—75 | 30.68          | 54.44                   | 74.83       | 244.20                            |
| 2 1876—80 | 22.69          | 40.82                   | 50.93       | 211.90                            |
| 3 1881—85 | 12.24          | 24.87                   | 34.60       | 189.40                            |
| 4 1886—90 | 9.60           | 22.00                   | 33.02       | 149.70                            |
| 5 1891—94 | —              | 18.03                   | 29.97       | 152.00                            |
| 6 1891—95 | 7.90           | —                       | —           | 149.80                            |
| 1與5之比較減   | —              | 37.41                   | 44.86       | 92.20                             |
| 1與6之比較減   | 22.78          | —                       | —           | 94.40                             |

交通機關發達後，不惟運費減低，輸送時間迅速準確，投資之利息可以減少；且輸送安全，保險費亦可減少，生產製造所需之原料品機械器具，及一切補助材料之成本，亦莫不因以減少；即通常食品，及其他生活上需用品與旅費通訊費等等，凡屬生產製造所需之一切費用，均將減輕。生產製造所需之費用既減輕，生產品及製造品由產地製地運輸至市場之運費復低廉，是以交通機關發達，能促成物價低廉，物價低廉，則銷路益廣，二者互相爲因，則物價愈廉。

近時各地間物價之相差率減少，亦爲交通機關發達之結果；蓋在昔日交通梗阻時代，各地間之消息旣感隔闕，傳遞極爲不易，故各地間行市變動之真相，均屬渺茫，即偶得知，亦不易將甲地廉價之物品運至乙地銷售；即因兩地價格相差甚多，有確實之利可圖，多方設法運銷，然受交通之阻，運銷之數量，必大受限制，以是各地間之物價，往往高低懸殊。至交通機關發達，訊息傳遞靈敏，貨物運輸迅速，苟甲乙兩地行市稍有出入，立可將廉價地之貨物，集中於高價之地，

於是高價之地，因供給增多，物價自然低落，直至其相差之價格與兩地間所需之運費相埒而止。（此就國家財政統一之下而言，至若內亂紜擾，各地租稅紛歧，則應不適此例。）運費在交通機關發達時代，僅佔物價中之一小部分，且有時不論距離之遠近，運費相同，有時距離愈遠，單位距離之費用愈小。故各地物價相差愈微。又生產製造者因市場開拓，隨社會需要之增加，出品之價格，即在產地亦將漸形騰貴，故交通機關發達之結果，足使各地間物價之相差率日趨低微。觀下表日本各地在交通機關未發達時期與交通機關全盛時期，白米平均行市之比例，即可明瞭其趨勢矣。

|                     |    |
|---------------------|----|
| 明治十一年至二十年間白米平均行市之比例 | 東京 |
| 100.00              | 仙台 |
| 77.00               | 新潟 |
| 73.95               | 大阪 |
| 91.33               | 熊本 |
| 79.17               |    |

|                       |        |
|-----------------------|--------|
| 明治三十八年至大正三年間白米平均行市之比例 | 100.00 |
|                       | 94.47  |
|                       | 93.30  |
|                       | 97.42  |
|                       | 95.42  |

吾人尚有一點須注意者：即交通既便，對於各地各時期之消費供給狀況，可以週知，則對於目前及將來之需要供給，均可隨時調節，故各時期不致有供求過不及之弊，而物價之相差率，遂日趨減少。

三、交通與生產 交通機關對於生產之影響，可就生產量之增加，與生產之合理化，分別言之，欲求生產量增加，當先求生產上所需之要素充分供給，所謂生產要素，即勞工，資本，土地是也。欲求生產之增加，必設法使勞工資本及土地之供給方便，在交通機關未發達時期，因經濟的關係，勞動者祇能就地徵募，不易仰給遠方，是以甲地有某種生產事業，在交通不便之處，其所需之勞工，祇限於當地之人民，其結果，甲地之勞工，雖感不足，而乙地或有過剩。至交通機

開發達後，人民之轉徙便利，數十百里之遙，片時可達，則上述勞工過不足之弊，於焉漸減；且因旅行時間縮短，勞動時間亦隨之增加。要之，交通機關發達之結果，一方使勞工之供給充足，一方則因勞動者由居住地至服務地速度增加，時間減少，自可節省疲勞，其工作之效率，日益顯著。

資本之流動性，雖較甚於勞工，然交通不便，遠地之情形隔闕，則投資家之投資，必甚躊躇，其結果亦與勞工同，甲地資本雖有過剩，乙地或感不足，自不能互相調濟。交通機關發達後，行旅通訊既均便利，各地情形不難隨時週知，即未來之變化，亦可預測，遠地投資既有相當之保障，則向日不願投資者，亦將從事投資矣。又輸送之速力增加，資本之週轉時期縮短，其影響與增加資本相等。

土地之供給，雖不若勞工與資本因交通發達可以格外流動，然交通發達後。土地利用之分量可以增加，如農業因生產市場之擴大，昔日荒地，今日逐漸開墾

；又如工業因交通機關之發達，勞工資本均易募集，推銷運輸之困難減少，故在昔日荒僻之區，今亦可以建造工場矣。要之，交通機關發達後，土地利用之機會日多，可斷言也。

由上觀之，可知交通機關發達之結果，使生產所應利用之要素增加，利用之機會亦與之增進，試以原有之生產論，因市場擴大，生產費及運費均減少，則生產品之價格低廉，銷量增多，足使生產業者有更大規模之組織。再若昔日交通不便，投資者不敢輕易投資於事業，今因交通發達，一切經營便利，自然樂於投資，足以促進新事業之實現，故交通機關發達，不僅足以增加生產之數量，且能增加生產之種類，生產之數量與生產之種類既增，同業之中，勢將競爭，即異業之間，亦必互相研究代用品，以爲抵制，於是競爭之程度愈益激烈，生產者處此角逐競爭之境遇，苟欲鞏固事業，維持地位，不得不利用技術及科學的經營方法，一方改良出產之品質，一方研究生產費之減少，促成各種事業之改進，使貨物

品質愈優美，價格愈低廉，銷路愈推廣，因而交通機關運輸之數量亦愈多，交通機關本身之地位愈加鞏固，而一般利用交通機關之生產事業愈可發達，故交通機關與生產事業實互相爲用也。

以上既述交通與生產之關係，今將進而述交通與生產合理化之原理。生產必求其物美價廉，卽所謂合理的生產也。然交通不發達，則物資輸送遠方，甚感困難，且常不合經濟原則，故各地之需用品，每多自立門戶，不問其生產條件優良與否，卽從事於種植，牧畜，開採，製造，以謀供應。此種情形之下，甲地對於某種貨物，雖其生產條件甚爲優良，祇以銷路狹小，不能充分發展，故生產品之價格，縱有低減之可能，而不可期。反之，乙地對於某種貨物，其生產之條件雖甚不經濟，然以當地需要關係，不得不勉強從事，結果徒使生產費昂貴而已。夫欲求國民經濟之日益發展，端在抑長補短，似此情形，不經濟孰甚！若欲求各種生產適合經濟原則，必使其在生產條件最優良之處，從事經營，形成地方的分業

始可，然此種生產業合理的分配，在交通機關不發達之時期，則非所望也。

交通機關發達，則原料品及製造品，無論在經濟方面技術方面，並可不論遠近，均能運輸。故生產者可以擇生產條件最優良之處，從事經營，而其生產出品之銷路，亦可超出昔日之範圍。故昔因交通不便，某種貨物在某地，無他處運來貨物之競爭者，至此將受外來貨物之影響，有時外來之貨物，因其生產條件優良，價格較低，反使當地之出品無立足之餘地。此種競爭之結果：當地生產條件不良之事業，因以傾倒，失去其固有之地位；然一方因此而有過剩之生產力，可以改營適於當地生產條件之其他事業。於是生產條件之選擇，日漸發達，形成地方的分業，使生產漸趨合理化，昔日之經濟在地方自給者，今乃以全國分配為經濟，交通應用之效如此！

交通發達既足以形成地方分業，故適於生產條件之地，同種事業逐漸增加，其規模亦必日大，市場亦日推廣，利益愈多，相互為用，生產之蒸蒸日上，乃無

止境。

四、交通與收益 收益可分爲工資，地價及利息三項，其變遷情形，大致與物價相同。各地間因交通之發展，使收益之程度漸趨平衡，然各地間收益本身之程度，則有漲高之勢。

就工資言：吾人因習慣上及人事上之關係，大率不願輕離本土，故交通未發達時期，勞働者服工地之範圍，恆限於附近一帶。蓋較遠之地，雖有鉅額之需要，優厚之工資，而一般勞動者，每因消息不靈，不能週知，卽知之，則又因交通費用之昂貴，行旅之困難，而不願往，以是各地間工人之分配，殊難平均，工資之價率，遂亦高低懸殊。交通機關發達後，行旅之費用減少，困難免除，益以消息之傳遞靈敏，隨時能週知各地情形，苟有厚利之工作，不論遠近，必爭趨之，其結果，使從來工資昂貴之地，爲之緩和，而從來工資低廉之地，則日趨騰貴，於是各地懸殊之工資程度，漸躋於平矣。

交通機關發達後，除間接或直接足以促成各地工資之平均外，並使各地之工資共同騰貴，其原因有二：一，交通發達，生產額增加，於是勞動者之需要亦增，工資必與需要之程度而俱進。二，交通便利，則勞動者有互相團結之機會，如組織工會或其他勞工團體，以求工資之增加及待遇之改善，卽有失業之勞動者，不難於轉瞬間復工。

就利息言：與資本供給有密切之關係。交通未發達時期，資本流轉不易，致甲地資本過剩，利息較低，乙地或有不足，利息特重。交通發達後，則資本之流動性既較勞工爲甚，故各地之資金，漸形平均，各地間利率之相差，亦漸底於平。

就地價言：其構成有種種要素，地質氣候之良窳，出入市場之便否，均爲重要成分。以下別爲農地，工商地，居住地言之：農地之地價，恆爲其利用之價值所左右，利用之價值，大抵爲生產品之販賣價格與販賣所需費用之相差，換言之

，即以生產之純益爲標準。交通機關發達後，生產所必需之農具肥料，及生產品販賣輸送之費用，可以減少，銷路可以擴大，因需要量之增加，可以提高販賣價格，則地價自然趨於增加。又交通機關發達之地，耕種方法及農地地質，可加以改良，則收穫自然增多，是亦足以促成地價之增加也。

工商業用之地價，純視其製造費用及販賣之機會以爲消長。營工業者，必求其原料品及補助材料購買之便，出品輸送推銷及勞工資本徵集之易，惟交通機關發達之地，乃能負解決此種問題之使命。營商業者，必交通發達，然後可以招致遠地之顧客。此就一都會或一國全部觀察，交通機關發達後對於工商業用地之影響也。然以一地一時觀察，則其影響又復稍異：例如某地新設鐵路，則昔日沿河道左近繁盛之工商業，將逐漸轉移至其附近；市內外電車及汽車發達後，則工業將遷至郊外附近之地，其結果，市內地價逐年增加之程度，可以稍殺，而市外地價則漸見漲高；又車站附近易於招致顧客之地，其地價亦必增高，此一定之趨

勢也。

最後言居住地，在交通未發達時，人類因業務往來娛樂交易之便，常聚居一處，凡屬交通不便之區，多爲荒野，無人居住；然交通發達後，減少行路往返之時間，逐漸擴充居民之範圍，譬如以一小時計，昔日僅行十里者，今以公共汽車電車代步，可及三四十里，故居民之範圍，將由以十里爲半徑之圓週而擴爲以三四十里爲半徑之圓週矣，是則居地之範圍，將擴大十餘倍，在昔稱爲荒僻之區，今亦適於居住之用，則人烟稠密處，地價之騰貴，可以知和緩，人烟稀少處之地價，必驟然增高，試觀國府建都前後南京城南城北地價之比較，即可知其大概。

五、交通與消費 交通發達後對於消費之影響：一，能使消費之質與量表現充實；二，能使各地間消費之內容漸趨一致。請分言之：吾人消費之物質，在昔有因物價過昂，運輸不便，難得之物品，今以交通便利，可以低廉之價格，最少之勞力購取之，故以同一之日常消費品，在交通發達時代，可得較優之享用，而

滿足吾人之欲望。再就交通機關與消費內容一致之關係而言，試考各人消費不同之原因，不外因所得不同欲望不同而有歧異。交通機關發達後，能使各地工資漸趨平均，則所得同矣；又交通既發達，個人求學之費用減少，就學之機會增多，並以新聞雜誌等之流通，遊行講演圖書館勸業場展覽會等之盛行，在在足使社會學校教育，日趨普及，各地之民情風尚，轉相倣效，則各人之欲望，漸歸大同矣。所得欲望均同，則消費之內容，自漸臻一致也。

六、交通與商業 交通機關發達後，對於商業之最大影響，首推直接交易之發展與仲介貿易之衰微。當交通不便之時，各地情形互相隔閡，又兼運費及物價昂貴之關係，生產地與消費地間之買賣，往往不能直接交易，即使交易，亦不能滿足生產者之欲望。况交通不發達，生產與消費兩地，常介有交通阻滯之地帶，則所有生產品，爲便利輸送或減除輸送時之煩瑣起見，不得不藉仲介者之手。然至交通機關發達，各地往來，需時既少，需費又廉，加以通信之便，各地間之隔

閱免除，競爭者增多，物價低落，交易之數量亦增，而直達或聯運之設備日趨完善，則貨物集散仲介地之地位，勢將日衰，仲介商業因之減少，國民經濟乃愈趨合理。不僅此也，新設交通機關發展，有一部分或全部分之貨物，將變更其輸送之路徑，結果足使昔日繁盛之區，漸形清淡；而昔在商業上不占重要之地，反日向榮，如津浦鐵路與運河沿綫之今昔，即可證明。

交通機關發達後，不惟商品之銷量增加，即商品之種類亦日見繁，故一方商業之規模擴大；同時商業經營之種類，漸趨專門。蓋當貿易數量不多之時期，吾人單營一種商業，勢將難於維持，故必兼營數種副業，甚至應有盡有，希圖厚利，不惜以全副精神財力兼營之。然交通發達，使商品之質量均增，一種商品之經營，亦足消耗一人之精神財力；且業有專精，在昔商人自營之補助事業：如保險運輸保管等，今皆成獨立事業，商人自趨於專業矣。

又交通發達後，足以促成新方法之營業。例如信託公司，通信販賣，百貨商

店，擄客以及交易所等，在交通機關未發達時，未前聞者，莫不應時而生，匪惟使一切商品適合社會之需要，且使滿足個人之慾望，而商業益賴以進展。

商業之經營，因交通機關之發達，原有之市場，時爲他方所侵蝕，經商者苟欲保持其原狀，且欲謀發展，則不得不力求振作而計劃所以改良。交通機關發達，輸送可得安全準確利便，故商品之儲存量，不必過多，卽有時甲地之供給，暫時中斷，不難由他處供給之，其買入與賣出之時間，可以縮短。商業之經營方法，既因交通機關之發達而加整頓改良，則商業對於國民經濟所需之費用，勢必減少，此種費用之減少，於交通機關發達，直接亦有甚大之關係，例如運費減輕，輸送力求安全，到達時間力求準確，則經營資本可以節省；且因郵電通信之發達，凡採辦推銷之事，可用通信辦理，商人無親往各地之必要；又大宗交易，因交通機關之發達，可以節省單位數量所需之費用。是交通機關發達，一方減輕消費者所負擔之費用，一方因節省資本，可以餘剩財力經營其他相當事業，其有利於

國民經濟者如是。

七、結論 交通機關對於國民經濟各方面之關係，已如上述，最後吾人對於其增進國民經濟所必需之要素有不能已於言者：夫欲發展國民經濟，一方應增加有效之勞工資本，以啓闢富源；一方復須在技術上組織上研究改良，欲達此種目的，應先求市場擴大，始有伸展游刃之餘地，然擴大市場，非有發達之交通機關無以致之。再進一步言，生產分配之費減少，使物價低落，然物價低落，苟無便利之交通，僅能在原有範圍內推銷，其增加實屬有限；交通機關發達後，非但可充實原有之市場，且能拓殖新途徑，引起各地生產者及供給者之競爭心，促成技術上及組織上之改良，我國財富深藏，外貨四溢，職此之故。交通機關之興廢，關係國民經濟生活之向上，不綦大耶？！

廿一年十一月二十七日著載交通雜誌第五期

## 最近各國海運保護政策

自實業革命後，生產激增，人口繁殖，各國爲開闢海外市場及便於移民起見，莫不積極獎進航業，競爭既烈，國家之保護政策，乃應運而生。考最近各國海運政策，對於本國航輪之保護，不遺餘力，其最著者，首推海運造船之補助。茲略述目前各國所採保護制度之大要如次：

### (一) 日本

#### (甲) 遠洋航路補助法

帝國臣民或以帝國臣民爲社員或股東之商事公司，而營運送業者，限於(一)歐洲(二)北美(三)南美(四)澳洲之航路，在五年以內之期間，受航海補助金之附與，得營定期航海。茲就日本遠洋航路補助法中主要各點，分述於次：

1. 船舶資格 使用於補助航海之船舶者，須總噸數三千噸以上，一小時有十二海里以上之速度，經註冊於帝國船籍，船齡十五年以內之鋼製輪船，外國製造之船舶，不得使用；但註冊於帝國船籍之際，船齡五年以內，出於不得已之事由者，經主管大臣之認可，得使用之。

2. 補助金額 對於使用船舶總噸數一噸，航海里數一千海里，速度一小時有十二海里者，五角以內；於速度每一小時增一海里，則增加其金額百分之十以內，應航海之狀況支給之。對於船齡超過五年之船舶，每一年遞減其百分之五；對於外國製造之船舶，以半額支給爲度；惟依照主管大臣認可之設計而製造之船舶，或對於未經過定期航海開始後五年之航路所使用之船舶，則增給右金額百分之二十五以內。

3. 船舶義務 凡受政府補助金之船舶，有下列之義務：

一、規定旅客貨物之運費時，須經主管大臣之認可。

二、免費裝載郵件及郵件用品。關於無線電信通信之設備，且因通信事務或航路視察，主務大臣派出之吏員，應使免費乘船。

三、須以其費用，供一定之航海修業生同乘練習。

四、不能以主管大臣所定之補償金額，而拒絕為公用收用或使用其船舶。

五、受補助金航海期間，及自完畢最終航海之日三年間，不得將其船舶讓渡貸借或供擔保於外國人。以上乃其義務之主要者。

4. 航行路線 航行之起點終點，及應使用於其各航路之船舶條件等，如左

表：

| 起點           | 終點 | 寄港地 | 使用船舶      |        |         | 航海次數 |
|--------------|----|-----|-----------|--------|---------|------|
|              |    |     | 隻數        | 總噸數    | 速力      |      |
| (a) 北美航路舊金山線 |    |     |           |        |         |      |
| 西迴           | 橫濱 | 香港  | 一萬二千五百噸以上 | 十八海里以上 | 每四週航行一次 |      |
| 東迴           | 橫濱 | 舊金山 | 一萬三千五百噸以下 | 二十海里以下 | 一年期間十次  |      |
|              |    | 神戶  |           |        |         |      |
|              |    | 長崎  |           |        |         |      |

時事交通論集

(b) 南美航路西岸線

西迴

橫濱 香港 神戶 門司

六千噸以上

十三海里以上

每月航行一次

東迴

橫濱 法爾巴來索 火奴魯魯 沙利拿克路斯

九千七百噸以下

十五海里以下

一年期間六次

開雅阿伊基克

(c) 南美航路東岸綫 (神戶——不宜諾斯愛利斯)

往航

橫濱 長崎 香港

五千噸以上

十三海里以上

每三月航行二次

復航

新嘉坡 開普敦 三多 里約熱內盧 三多 苦利的巴 橫濱

七千噸以下

十五海里以下

一年期間共十次

右列之外，歐洲北美西雅圖及澳洲三線，事實上廢止，故不列入。

(乙) 郵政定期航路補助規定

因郵政定期航路補助之故，依左列之條件，昭和四年度以後三年之間，每年

度得結支出一百二十三萬元以內之契約。

1. 遵政府之命令，遞送郵件。

(a) 橫濱倫敦線 以總噸數七千五百噸以上，速力一小時十五海里以上之

鋼製輪船，每二週航行一次以上，一年期間航行二十六次以上者。

(b) 神戶沙府線 以總噸數五千五百噸以上，速力一小時十二海里以上之

鋼製輪船，每二週航行一次以上，一年期間航行二十次以上者。

(c) 神戶香港綫 以總噸數五千五百噸以上，速力一小時十四海里以上之

鋼製輪船，每三週航行一次以上，一年期間航行十六七次以上者。

(d) 橫濱麥爾波恩綫 以總噸數五千噸以上，速力一小時十五海里以上之

鋼製輪船，每月航行一次以上，一年期間航行十二次以上者。

2. 在政府認為必要時，得於各航路內增加寄港地，並可以命令變更之。

3. 受政府之認可時，得使用不適合於前記資格之船舶。

4. 政府因必要，得給予相當金額爲公用買收各航路使用之船舶，或使用之。
5. 補助金按照命令書所定給之。
6. 政府於契約者不履行命令，或認爲有違背命令之事實時，酌量行爲之輕重，徵收相當之金額。
7. 於前數項稱爲一年期間者，謂起於其年四月一日至翌年三月三十一日之一周年間。

8. 郵政補助航路如左：

(a) 橫濱倫敦線

(b) 神戶西雅圖及神戶香港綫

(c) 橫濱麥爾波恩線

(丙) 船舶金融補助法（日本興業銀行其他銀行造船資金貸出補給）

政府因日本興業銀行其他銀行之融通造船資金，對於各該銀行有予補給之必

要，依左列之條件，以貸出金額一千萬元爲限，對此須締結支出補給金之契約。  
茲將要點分誌如次：

1. 貸款須依左記事項：

(a) 限於造船資金之融通者。

(b) 依照十五年以內年賦償還之方法者；但於其期間內，得定二年以內之  
擱置期間。

(c) 於已製造之船舶，(包含製造中之船舶)須設定第一順位之抵當權；  
但製造中之船舶，至竣工止，一時得以其他船舶或其他物件爲担保。

(d) 擔保價格爲抵當船舶價格三分之二以內，且爲保險金額五分之四以內。

(e) 貸款利率，年利六分。

2. 受貸款者，須以帝國臣民或限於帝國臣民爲社員或股東之公司，而以營海

運業之目的，於內地製造船舶者爲限。

3. 已製造之船舶，（包含製造中之船舶）須以總噸數五千噸以上，半載速力一時間十四海里以上之鋼製貨物船爲限。

4. 補給金對於貸款金額，須相當於年利一分五厘之金額。充貸款資金之原價，超過年利六分時，相當於其超過率之金額，併於前項補給金額補給之；充貸款資金之原價，年利未達六分時，與年利六分差率相當之金額，須由前項補給金額減少之。

根據債權發行之資金充貸款之時，前項資金之原價，該債券發行者，須轉利息。

5. 欲爲貸出時，須先得財政大臣之承認。

(二) 英吉利

(甲) 航海保護制度

政府締結郵政定期航海補助契約，支給左列之補助金：

1. 彼阿輪船 布來屯西——孟買線，（每週一次）布來屯西——上海綫，（二週一次）布來屯西——阿得連獨綫，（每月一次）年額三十萬五千磅。

2. 卸那德輪船 薩帳普敦紐約航路，（每週一次）年額六萬五千三百九十磅。右列之外，爲假裝巡洋艦摩列他宜亞號之速力維持，及因其他，由海軍省給年額九萬磅。

3. 大洋航業（白星線）薩帳普敦紐約航路，（每週一次）年額七萬二千磅。

4. 阿非利加輪船並英阿輪船 係於共同經營之李浦西部阿非利加航路，（每週一次）前者年額五萬二千二百二十三磅，後者年額一萬零一百三十二磅。

前記之外，因殖民地外國間郵件之運送，支付郵件運送費於多數之公司。

(乙) 造船保護制度

時事交通論集

在貿易助成法（一九二一年制定）之下，於七千萬磅之範圍內，對於英國之產業貿易，其他之投資，英政府與以保證，其中船舶港灣等被保證之金額，在一九二五年六月末止，達一千六百九十三萬餘磅。

北部愛爾蘭政府貸款保證法（一九二二年實施）因一九二七年三月末當時達於六、四二四、〇四五磅，保證限度爲一〇、五〇〇千磅。

### （三） 北美合衆國

有多年海運擴張之素懷，偶乘戰爭之機運，一躍而爲破天荒大船舶國之美國，海運政策可述者頗多，一九二八年，議會定積極方針如左：

1. 民間商船建造貸出資金，由一萬萬二千五百萬元，倍加爲二萬萬五千萬元，而貸出額多於造船或修繕費四分之三，利率最便易，期間延長自十五年乃至二十年。

2. 對於外國郵政契約船，一節爲二元五角乃至三元，因速力及噸數之增加，而增加補償額。

3. 確立商船海軍豫備制，對於屬此之船員，應其海軍之階級，每年支付三個月之薪金。

4. 船舶院所屬船支付，須委員五名之承認。

5. 由國庫十年支出二萬五千萬元，實行船舶修繕改良新造，而計劃美國商船隊之確立。

因是，一九二九年度，郵政補助豫算總額九百八十萬元，其中應支付於美國輪船六公司之外國郵政輸送補助金一，一五七，〇六六元。此外依於磅率，郵政輸送費爲七三五，五六〇元。

其他政府採取所有船舶及航路之民間支付方針，其價格及支付方法等，附極有利之條件於公司。至於最近政府之運送保護，頗有顯著者，此次議會提出關於

其振興之重要法案，總數達於三十，官民協力，不怠晷策。

一九二七年度，造船貸出額三百十六萬二千元，得哲爾機關改造契約額達二百七十八萬餘元。

#### (四) 法蘭西

1. 郵政航路補助 法國對於郵政航路之補助金額如左：

柯爾西坎航路（法蘭西難特公司）七百五十萬佛郎；極東及澳洲航路（演木濱木公司）五千一百五十萬佛郎；紐約航路（大西洋輪船公司）七百五十萬佛郎；西印度及中美航路（同上）八百萬佛郎；南美航路（南大西洋公司）一千四百五十萬佛郎。其他紐約航路，西印度中美航路，及不拉基爾暨里巴勃連特航路。

2. 郵槽船建造補助 一九二五年，七百七十萬元，（建造數一九二四年二十

一萬七千噸)一九二六年，八百二十萬元。(建造數一九二七年二十六萬一千噸)。

3. 一九二九年改正海事金融法，(船主造船低利資金貸出)使不動產銀行處理條件如左：

(a)金額 一年二萬萬五千萬佛郎，總額十二萬萬佛郎。(實施期間五年)

(b)利率 年客船三分，貨物船二分，(財政部之負擔額，第一年九百三十七萬佛郎，視新速力設補助利息增額之途。(二二節乃至二四節一

〇〇%二四節二六節一二五%)

(c)償還期限 二十年。(最高限度)

4. 船舶抵當貸出法 使不動產銀行處理利息補給，與前項同以速力為標準。

5. 冷藏船補助 法國輪船對於南美航路冷藏船運輸，年額一千五百萬佛郎，

自一九三〇年四月以往十五年間。

(五) 德意志

最近國內郵件，由漢堡及蒲列門直接輸送於海外，與戰前同樣，政府以郵件運送之報償，按現行萬國郵政條約，應支付輸送費之旨，與輪船公司締結契約。此外目下無何等補助之施設，但可注意者，爲造船保護制度，政府於一九二五年，以五千萬馬克爲限度，充造船補助金之用，凡本國船主，在本國造船所建造時，行長期低利之貸出，貸出額爲契約造船價格之半額，利子在建造中一分五厘，竣工後第一年四分，第二年六分，償還期限，最大限度爲十年，船舶除本利償還時外，竣工後十年間，不得讓渡於他者。

尚有規定對於造船材料之特惠鐵道運費，比普通運費低廉十分之三乃至十分之三、五。

## (六) 意大利

1. 航海保護制度 一九二三年，政府對於極東印度黑海地中海其他殖民地沿岸方面航路補助費，計達一萬萬四千七百十三萬里拉，已與意大利海事公司，（四線）意大利海運公司（一線）妥實加拿輪船，（五線）路易德脫利也斯渠諾輪船（七線）等締結契約，一九二七年改正支給方法如左：

| 年 度    | 必要航路(二十年)                 | 有效航路(十五年)                 | 合 計                       |
|--------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| 一九二六年度 | 六二、七九二 <small>千里拉</small> | 三三、一五三 <small>千里拉</small> | 九五、九四五 <small>千里拉</small> |
| 一九二七年度 | 一二七、九一〇                   | 六八、七五三                    | 一九五、六六三                   |
| 一九二八年度 | 一三〇、二三五                   | 六九、七六五                    | 二〇〇、〇〇〇                   |
| 一九二九年度 | 一三〇、二三五                   | 七〇、一〇二                    | 二〇〇、三二七                   |

補助金以一九二九年度爲最高，由次年度逐年遞減，在最終年度（一九四七

年)遂成爲五二、九四二千里拉。

2. 造船保護制度 自一九二三年度實施之造船保護，大要如左：

(a) 造船造機獎勵金 對於總噸數一噸。貨客船四百里拉，貨物船三百里拉。

(b) 船舶材料輸入稅之免除 受前述獎勵金之輪船或帆船，免除三年乃至五年間所得稅或工業稅。

(c) 拆卸補助金 拆卸舊船，而以同型船易之，或建造優於此型之新船時，對於其拆卸之船舶，每一總噸，附與四里拉之補助金。

### (七) 荷蘭

對於海外各地及殖民地之郵政定期航路，設郵政補助金及郵政輸送費制度，其主要者如左：

1. 鹿特丹母路易德輪船 鹿特丹母巴塔菲亞間，（二週一回）二千四百盾。  
2. 諾查浪獨輪船 俄斯坦德巴塔菲亞間，（二週一回）二千四百盾。（依於查巴尼寄港及航海日數，短縮增額七千盾。）  
其他於俄斯坦德南美間，及俄斯坦德紐俄爾連斯間，又鹿斯丹母紐約間，支給一定之輸送費。

## （八） 挪威

1. 船舶金融 一九二七年，船舶抵當貸出銀行設立於卑爾仁，（資本金四，一八〇千克郎）限於總噸數三百噸以上，銅製內燃機船償還期限為十年。（但船齡八年以上為四年）

2. 航海保護制度 因維持斯塔基爾，基爾加來斯間，（每週一次）卑爾仁基爾加來斯間，（每週三次）次羅因母基爾客來斯間（每週一次）之快速力，對於

四公司間使用船一隻，支給年額二十三萬克郎之補助金。其他對於斯邦斯克輪船公司之四航路，支給年額七萬克郎之補助金。

3. 造船保護制度 禁止船齡二十年以上貨物船之輸入，爲造船材料輸入關稅之補償，對於新造船三百噸以上之輪船，支給輸入船價之二分，及修繕船同一分五厘，但於外國裝置機關時，其補償額爲前記金額三分之二。

此外政府提出一九二八——二九年度海運補助預算五、八〇四千克郎於議會，本補助金對於沿岸航路三十七綫作爲郵政輸送費支給。

### (九) 瑞典

在特定航路斯德哥爾摩西班牙公司，瑞典芬蘭間每週一次之定期航海，給予年額三萬克郎之補助金；又對於冬季間之航海，附加支給二萬克郎之補助金。

此外對於本國建造船，設貸出資金制度，利息四分，期間八年，最初兩年緩

付，其後六年間金額六分之一，以年賦爲償還；年賦償還不履行之時，每年支付六分之利息。

此外，政府於一九二八年議會可決以三百萬克郎爲貸出基金增額（因此總額成爲二千三百萬克郎）案，及貸出利息年五分（提高一分）案。

### （十） 西班牙

1. 航海補助 現在航海保護制度，有一般航海補助與特定航海補助二種，總括略述如左：

|            |           |         |               |
|------------|-----------|---------|---------------|
| 巴爾塞羅內，烏爾埃間 | 受命者       | 補助金     | 契約期限          |
| 玖馬、智利、祕魯航路 | 阿特蘭斯阿特蘭取克 | 二八、三〇三千 | 拍色答<br>一九五一年止 |
| 菲律賓航路      |           |         |               |
| 西非利加西海岸航路  |           |         |               |
|            |           |         |               |

2. 造船保護制度 支給造船獎勵金，建造總噸數百噸以上之船舶時，對於一噸旅客輪船，給予四百七拍色答，並公試運轉速度超過十六節時，對於一節增額支給普通獎勵金十分之一。

其他對於由外國輸入之船舶加重五分乃至十分之五（對於普通稅率）之輸入稅。加以禁止船齡十年以上之船舶輸入，一方對於造船材料之輸入免除之等，保護的色彩，極為濃厚。

### （十一） 智利

政府於一九二八年一月，以法律實施新海運補助法案，大要如左：

1. 對於經營二年以上，經過巴拿馬運河定期航路智利國輪船公司，每年支給二百萬拍所以內之補助金。

2. 補助公司由純益除去公積金，其餘額對於股東支付十分之一之分配金，猶

有剩餘金時，股東與國家間平均分配。

3. 因本法實施而生之經費，均依於十分之一增額開支領事館費。

## (十二) 巴西

最大之路易德不拉基聯絡公司，係政府之直營，又受航路補助金支給之沿岸航行者，其補助金之年額，合計達二千萬米爾列斯。

民國二十一年十月十七日編載交通雜誌第三期

## 改進我國交通機關現狀之所見

我國幅圓廣袤，交通夙稱阻隔；加以昔日閉關自守之積習，雖明季即與海外通往來，科學早已流入，然僅最少數人之事，一般民衆未沾其益，是以文明進步

，極爲滯緩，交通事業之步伍西方，尤不過數十年間事耳。以此最短時間，欲其突飛猛進，頓頡東西各國，自爲勢所難能；惟就此僅有之規模，就業將事，妥善辦理，未嘗不可以漸趨繁榮，日起有功。乃吾國事業，多如曇花一現，善始不必克終，流弊相承，往往積重難返。吾於此深感我國今日交通事業之振興，不在高談學理，而在實事求是，不亟於鋪陳計劃，而亟於矯正前失，因就十餘年來所親見親聞於交通機關之應改進者，分類列舉各要點，附以己見，表而出之，藉供當局者之參考。

甲、鐵路機關 現代陸路交通，應包括鐵路汽車路而言，鐵路之中，又應包括火車路電車路兩種。惟我國汽車公路，近始萌芽，電車事業，尤甚幼稚，故非本文所及。茲所述者，僅限於歷史甚久關係甚大之鐵路機關而已。就余經歷所知，鐵路機關亟應注意者八點：

一、行車時刻應力求準確 我國自有鐵路以來，惟一顯見之通弊亦最大之缺

點，卽行車之以誤點爲常是也。查我國各路，以財政困難，無一雙軌，故甲乙兩地列車對開，須至鋪設雙軌之一定地點相讓，以是往往耽誤時間，已屬常事。然此種困難，只須雙方鐘點對準同開，不難解除，且就各路通常誤點之情形觀之，原因亦不盡在此，有因搭客擁擠，待時甚久者；有因路軌損壞，行車緩慢者；更有因查票衝突延時者（例如八月十二日早，由天津南開之津浦特別快車，行至徐州，站長上車查票，忽發現大批無票乘客，致交涉遷延，停留二小時半始開。）雖各不一，要爲路業不振之表現。又名爲特別快車，（民初北平至浦口僅需三十二小時今則需三十六小時）實則經過各小站均全停留，亦足使乘客最不暢快之一端。夫國家爲便利人民，使能應行之需要而設鐵路，則行車時刻之準確與否，固非可比於普通信用，實交通機關本身生命之關係也！若時刻可以不劃一，則鐵路無貴乎國有，國家之信用更安在乎？况吾國人對於時間觀念，恆甚淡薄，豈可再由與時間有密切關係之交通機關提倡，以深其病！故鐵路機關能盡嚴格時間之

天職，直接維持國家之威信，間接足以矯正吾國民族習慣上之弱點。

二、車內乘客應嚴加限制 外人謂我國人缺少組織力無愛羣心，可於車上秩序瞻之，試觀上車時，不守秩序爭先恐後之狀；與上車後，行李雜選乘客蟠踞之狀，形形色色，不惟大礙觀瞻，且動輒擾亂羣衆，對於旅行安全乘客幸福，關係甚大，取締之責，全在鐵路機關，吾人試一檢查其內容，則悉弊端所在，實不外舊票之漫無限制，及疏忽檢查攜帶上車行李二者而已。惟其無限舊票，故來者不拒，坐位不敷供給，爭攘遂生；惟其疏忽檢查行李，故極粗笨之物，亦可以隨身。上車，橫置座上，兼跨座位，使後來者向隅。今欲限制車內乘客，非先清算座位，限制票數，及嚴密取締隨身行李不可，否則車中秩序紊亂，旅客裹足，路政前途尙堪問乎！

三、車內飲食應力求清潔價廉 乘車不如乘船之舒適，除地位廣狹，震動輕重之別外，一由輪船清潔，火車塵多；一由輪船供給乘客之伙食，火車由乘客自

膳，此旅行家所常道者也。火車內既有此種缺點，即應着眼改良，我則何如？車內煙塵之大不論矣，即偶出飲食，亦常不潔淨，甚有腐臭不堪之食物，亦出售以應旅客饑腸之需要者，有礙衛生甚矣。况一切飲食，所定價目之高，較外間購買，相去不只二倍，以騰貴之價值，取污穢之物品，孰肯犧牲嘗試？故其定價愈高，過問者愈寥寥，得失之計左矣。今欲增進旅行之興趣，表現路政之完善，車頭煙囪。應更加長，使高懸半空，以遠塵埃；至於飲食之清潔，尤望當局三加意焉。

四、茶役招待應力求周到 吾國火車，既不供應乘客膳食，二等以下復鮮臥車之設備，故茶役之任務，幾只限於車中灑掃與茶水之侍應，以此有限之職責，應如何勤謹照料，乃竟不然，車中污穢整日任其狼藉，茶水以外，呼應恆感不靈。二等車範圍稍廣，尙有迴旋餘隙，至於乘衆如鯽之三等車，則惟有忍受其苦而已。此種現象，影響於個人利害事小，影響於公衆衛生事大，推其原因，實由多數茶役未經訓練，且無監督指揮之人，故欲加改善，須自訓練茶役始。尙有向來

乘車未有之現象，近始發現者：即車中茶役向乘客需索小費是也。此種現象，在兼侍應乘客膳宿之輪船中，尚爲情理所許，不意事務簡單之火車內茶役，今亦相率效尤，斷斷曉曉索於乘客，且貪得無厭，爭求惟恐或少，其於廉恥道德，關係匪淺，鐵路當局，盼有以糾正之。

五、行車方向應使一望瞭然 吾昔初到日本東京，言語不通，道路茫然，然嘗自一人出入車站，並不感覺迷路之苦：迨返國旅行各省，每遇到車站乘車，輒不知正確場所，此何故？即車站設備不周耳。在外國車站，無論路綫縱橫如網，然各各繪圖書名指示目標，東西南北，來去何站，不假思索，一望瞭然，故除不識字者外，旅客雖衆，無一不如就輕熟之道。我國不然，各車站雖註地名，但於方向圖示，多付闕如，使智識分子，有時亦愴怵迷離，莫知去從，間有誤上別路行車，中途始覺悟折回者，不便旅客孰甚？又外國火車行抵某站，路警特呼地名，使乘客知曉，斯亦便利旅客之一端，以國人乘車常識之幼稚，甚盼鐵路當道，

均探訪而施行之。

六、車站洗面處亟應設備 吾國一二等火車中，尙有洗面室之設備，然以人數甚多，往往供不濟求，至於三等車中，更非所望，凡長途乘車者，若不求之於站外供給，則非蓬首垢面不可，此於乘客便利，公共衛生，胥有妨礙也。查東西各國，除車內備有洗面室外，恐需給不敷，常就各車站另設無數之洗面池，使乘客上下使用，各從其便，幾不感在家出門之別，我國亟宜跟蹤設立焉。又車站設置寄物處，爲便利往來乘客所必需，似亦爲我國車站所不可緩之設備也。

七、售票時間應盡力提早 東西各國重要車站，售票時間，幾無一時休息，雖因路線複雜，事業發展，亦足見各國注重旅客之便利，與職員辦事精神之振作矣。我國則不然，無論大小各站，均定有售票時間，非屆時間，絕無從問津購票，甚有已至時間，尙未啓售票窗口者，辦事人精神之懈怠，可見一般！况所定售票時間，距離車時刻極近，車站之小，尤爲迫促，幸而乘客稀少，猶不礙事，否

則人羣蜂擁，爭先恐後，秩序之亂可以想知。於此極紊亂之羣衆中，盜竊之事，數見不鮮，是不特擾亂秩序，且害治安，鐵路當局有鑒乎否？又各國交通機關，對於乘客之購長途車票者，率許其沿途下車，僅於票上加蓋途中記號，遵章改乘他次列車，不另購票，旅客稱便，我國鐵路當局，盍仿效之！

八、免票辦法應一律取消 國家建設鐵路，原所以便利羣衆交通，非爲特殊階級而設也。乃吾國鐵路交通，竟有享受免票之權利者，若爲便利鐵路職工，猶可說也；就余所見則不然，鐵路當局，隨時均可發行免票，凡有關係者，均可徇情授予，而所發之免票，又率以頭二等車爲主，余八月中，由北平返京所乘津浦二等臥車中，享免票權利者居其三，其出代價者，余一人而已，由是以推，則頭二等車全數乘客中，享此權利者，何可數計，是全車用費之負擔，大半取給於三等乘客，以多數人血汗之資，供給少數人享受特利，天下不平之事，孰甚於此？故此種辦法一日不取消，則鐵路收入一日不增進，路政前途一日不清明，甯可忽

歟！又吾國火車查票員之疏忽，亦殊不可解，憶余前自津南下，車抵徐州，站長上車查票，始發覺車中有大批軍官學校學生無票來自天津，交涉補票，幾至決裂，行車因以誤點，使天津濟南各處查票員能盡職責，何以致此！鐵路當局之應督責查票員認真從事，誠不可緩矣。

乙、電報機關 有綫無線電報，有綫無線電話，均屬電政管轄範圍，茲述只限於電報機關者，以電話事業在我國猶未普及，辦理成績之良否，影響尙小；至於電報事業之於我國，既有深長之歷史，且漸普遍於民間，辦理善否，不特直接影響於人民之通訊利益，且間接關係國家文化前途，茲就普通習見應注意者，分列五點：

一、發報收報時間應力求敏捷 電報之拍發，應與收報時間相距最近爲原則，吾國初辦電報，亦確能收此效果；惟民國以來，或以官電倥傯，日不暇給；或以線路失修，時遭梗阻；更或以辦事人員疏懈，不稱職守，往往甲乙兩地，拍電

收電期間，相距至旬日以上者；較之郵政投遞，尤甚遲緩，憶昔年在川中竟發現電報有假郵遞者，此種怪象，恐惟我國所獨有。夫假電報通訊與假郵遞通信之差別，即在電報能迅捷傳達，應人急切之需要，較郵遞爲便利耳，吾人之所以喜用電報者，亦以其時間之功用也，苟使用電報之結果，不過與郵遞等，吾人何樂不捨電報而趨郵遞，既省用資，復得盡抒懷抱，暢所欲言，國家又何必設此二重通訊機關乎？此所以切盼電局排除萬難，努力於發報收報時間之敏捷，至於電綫桿之腐朽，應速修理，更不待論。茲者無綫電報興，迅捷之效頓著，惟盼永不再蹈前轍，以求長足進展；一方面有線電機關，宜速整理，庶幾不致淘汰消滅也。

二、官電軍電應設法限制 民國以來，有綫電報機關收發官軍電報甚繁，軍人以無上威權，任所欲爲，令之所至，急於星火；而普通電文有長至數千字者；益以官署酬酢文章，日以數起，電局處於積威之下，帖然忍受，大有應接不暇之勢，私電商電，則受積壓緩發矣。甚有假官電軍電之名目，利用密碼以行其私者

，弊之所至，不可勝言。總之官軍電愈多，私商電愈少，近數年來官軍發電，又多不出報費，電局虧累愈甚；一方面因電局積壓私商電之推演，社會對電局之信用日薄，而電局收入更一落千丈矣。電局爲國家便利人民之通訊機關，情勢如此，意義何在？且人民不信仰國家建設之機關，間接即不信仰政府，故爲人民利益政府威嚴計，官軍電之不可不加限制，明矣。

三、電費譯電費應力求減低 吾國發電係用亞拉伯字轉譯漢文，自來即有譯電費之規定，然就原理言，國家設立機關，旣在便利人民，則此種譯電費辦法，自宜取消。况歷來譯電所入，不列入機關正式收支，則向發報者納此項譯費，不啻二重收費，於理甚苛。雖然，交部現已將譯電費另定辦法，若遽取消，又將影響計劃，不得已而求其次，但望將此項譯電費減至最低限度，使拍電者減輕負擔，必樂於增加字數，電務自可期進展矣。又吾國電費，取資過高，較之東西各國之低廉，相差遠甚，亟應稍與核減，使普遍於民衆，亦爲發展電政所不可緩也。

四、通電綫路應力求擴充 電報機關，在我國猶未普及，除通商大埠及重要城鎮外，各小縣邑皆無電報局設置，通信往來，非迂道鄰處拍發，即惟賴郵傳，不便人民殊甚。現在無線電報功效雖著，尚在草創時期，國家財政能力，一時不易普及，有線電報基礎較深，擴充線路，輕而易舉，吾人如一爲溝通文化，便利交通着想，即知其重要也。

五、辦事人員應和藹親近 營業機關辦事人員，時與向手接洽，態度之和否。關係營業之前途甚大，各國商場店員，訓練應事接物，期以數月，故能廣招來，其商業蒸蒸日上。吾國商場 此毫不留意，亦商業不發展之一大原因，電局辦事人員，多屬智識階級，宜能以身作則，乃事實上往往表現驕矜傲慢之象，使接洽者望而生畏，殊非職務所宜，幸速糾正之。

丙、郵務機關 吾國新辦事業，向以郵政最爲發達，亦最得人民信仰，民國以來，百興俱廢，惟一差強人意尙未墮落者，亦此郵務機關而已。然則吾人對於

此一線曙光之郵務機關，復何聞言？雖然，患防忽微，杜漸應見機先，近年郵局瑕玼，又何免於輿論！爰就所窺見者，列舉應注意五點：

一、寄件時間應保持敏捷 吾國郵政辦理完善，其最博人信仰者，實為寄信時間之敏捷可靠，使收發雙方均能計日通信也。近年匪共蔓延，內戰擾攘，交通時有阻礙，郵局寄信，不能預定日期，尙為一般人士所共諒；然最近如京滬交通並未發生何種故障，由滬寄京之輕便印刷郵件，竟有經四日始收到者，途中既無所阻，苟非寄局擱置，即為收局延交，以交通便利之區，猶發生此現象，道遠阻之區，更何能免？無怪由京寄黔之印刷品，非兩月以上不能接到，其影響於文化之傳播深矣！望郵局力加整飭，速挽回此種將失之信譽，又包裹重件，遠道需時尤久，對於接件者之需要，殊覺有礙，亦深望郵局努力縮短其輸送時間焉。

二、郵件損失賠償應嚴格施行 郵局之信用，由於寄件時間之敏捷傳達者半，由於寄件保險之妥當確實者亦半，我國郵局自成立以來，對於此兩種效用，尙

能滿足人望；惟比歲以匪共猖獗，不幸事件隨時發生，郵局大有不勝賠償之勢，因此各項掛號郵件遺失，各處郵局多以遭遇不可抗力之一紙通知卸責，並不向寄件人提出遇險之確實證據，寄件人亦無從令其賠償，只有忍受損失，郵局遇此，度亦不得已之事；惟若不能負責證明遇險情形，應照章賠償損失，寄件者庶有一定保障也！

三、航空郵件應如期投遞 自郵運航空創設，郵件寄遞之敏捷，更有超越尋常之效。凡有急切事務，向雖電報亦不能達，非親筆不克收效者，今得一寄遞之途徑矣。我國航空郵運之創辦，為期不過二年，最初效用甚顯；迨滬平滬漢各航路擴張，使用者日衆，近時各處寄達之日期，往往不能一致，時而迅捷，時而與普通快信相等，此中真相，殊不易明，航空郵運，方在發軔時期，甯可不加注意乎？

四、星期辦事時間應酌量規定 交通事業日夜不停，服務此中者，自較他途

爲苦，郵局對於服務員工，星期日特假以相當時間休暇，自屬情理所許；惟辦事時間之規定，一方面因應計量職員休息距離時間，一方面亦不可不遷就社會人士之需要。近查京內郵局，星期辦事時間，竟規定下午自六時至八時，此時間內，適與民間晚餐時間衝突，寄遞郵件，殊有妨礙，郵局職員本身，亦不見相宜，何不加以更改！

五、郵局辦事人員態度應加和藹 就余所見之郵局辦事人員，接人時，自較電局稍勝一籌；惟有時郵件繁多，事務忙迫，間有呼之不應或厲聲以對者，殊覺遺憾。郵局辦事人員與外界接洽之時間，較電局爲多，關係尤大，幸勿以小事忽之也。

丁、航業機關 輪船之見於我國，始於前清同治之初，迄今已近七十年，爲時不可謂不久；顧我國受通商條約之限制，外輪享有我內河沿海航行權，擁其雄厚之資，縱橫自由，我國航業，大受脅迫，故雖有招商局三北公司等較大較久之

組織，對此外來勢力，亦遂如小巫之見大巫，踏踖莫展，我國航業之不振，此實一大原因。然此僅有之公司，苟內部嚴厲整頓，未嘗不可以徐圖進展，何至如今日之日趨衰微。茲因篇幅所限，姑舍公司之組織不言，僅就航輪所常接觸，認為目前所當注意者，分列五點述之。至於帆船業支配我國內河勢力雖大，然以載貨為主，且漫無系統，內容不甚熟悉，故闕而不論。

一、出發到達時間應避免貽誤 輪船與火車對於時間準確之需要，微有輕重之別，火車在中國因單軌及次數之關係，開車與到達時間，不可不從嚴規定辦理；輪船則航路甚寬，往來極便，故於不誤班期之限度內，到達時間，儘有伸縮餘地，此就理論而言也；再就事實上言：火車之裝貨也，事先早有準備，臨時無所增減，故可按時而行，輪船則異於是，每抵一碼頭，而運輸之貨物，尙未決定裝載之數量，則中間接洽之周折及取運之手續，在在均可以使航行時間延長，此我國輪船出發及到達時間所以不能確定也。雖然，此固人爲之障礙耳，人爲之障礙

，何嘗不可以人爲之力量解除之，吾想某公司之輪船，在某埠與某商行既有運輸往來，決非偶然之事，何不可於船抵埠以前，用電報接洽妥當，按時裝卸，使時間不致貽誤，時間貽誤與否，關係旅客之便利與輪船公司之信用甚大，願我航商亟起改良之。

二、輪船票價應求減輕及統一 我國輪船，所以不能與外輪競勝者，票價太貴兼不統一，實一大原因。不統一之原因，非公司之咎，實公司付託代售票者操縱之咎。吾人試在滬上詢問兩家以上代售船票之價目，雖居處相接，亦恆異其價，沿海航輪，其弊尤顯，加以旅館茶房媒介其間，或輪船賬房，上下其手，更足使票價難歸一律矣。吾國艙位定價本高，外輪日伺於側，乘機減價以相壓迫，我航業已經一蹶不振，胡可再增舞弊情形！故所望於吾航業機關者，宜速自動減價，由大處謀利以抵制外輪，而一面票價之應求統一，實刻不容緩矣！

三、船上乘客應加限制 我國輪船公司售票之不計艙位，與車站上售票之不

計座位相當，火車速度較快，無座者受鶴立之苦，或較短少；若輪船乘客無座，則非於過道夾板之上，謀一立錐之處不可，然此等地位，餐風宿露，何勝其苦！故爲衛生計，爲人道計，乘客人數均有限制之必要也！次則我國輪船上享免票特權者之數，恐不亞於火車，嘗見招商局發行免票一張，全眷可以享受，且多係官房艙之列，其影響收入，不平於理甚矣。此爲發展航業，洗刷積弊，又不能不望公司取締此種乘客也。

四、船上招待應加整飭 乘輪遠行者，不惟船上須供給鋪位，且須供給飲食，故乘役之事務較繁，其能盡職與否，輕則關係乘客之精神鬱暢，重則關係乘客之身體安危。余屢乘我國輪船，覺茶役使人滿意之時甚少，如乘客需要洗面用水，僅可清晨一次，若屢呼喚，則彼輩必不安於色，甚且以惡語相報矣，不盡厥職，已招人怨，况復於船未抵岸前，索乘客以極重之小費，偶不滿意，喧嘩隨之，是豈爲茶役者所當爲歟？此種惡氣習不革，不特乘客身受其害，公司之價值名譽

，將爲彼輩犧牲無餘，整頓其可緩乎？

五、輪船碼頭應速增設 輪船之應有碼頭，與火車之應有車站，同一重要，天下未聞已通火車而缺乏車站者；然我國竟有通輪船之處，而無輪船碼頭者矣，嘗過宜昌重慶兩大埠，輪船碼頭，亦付闕如，上下輪船者，咸用小划過渡，稍有不慎，危險立至，我國各通航口岸，類此者不知凡幾？爲旅客安全計，不能不望公司急速設置，尙有船上救上船，爲航行安全上所不可少，其待設備，更不待煩言矣。

以上概就經驗所得，拉雜陳述，所列事實，均屬人人共知，極爲明瞭淺顯，而時間匆匆，未遑整理，恐閱者尤有平淡無味之感。惟余正以其人人共知，平淡無味，恐爲當局所忽視也，故特不憚煩瑣，陳示於國人之前，僅能引起上下注意，漸如鄙意所期，我國交通前途幸矣。

民國二十一年八月二十一日著載交通雜誌第二期



中華民國二十二年三月二十日出版

時事交通論集

每冊實價大洋四角

著者 郎 德 沛

印行者

京華印書館

南京中山路新街口

電話 二二〇八二  
三三五八七

\*\*\*\*\*  
\* 版 所 翻 必  
\* 權 有 印 究  
\*  
\*\*\*\*\*

