

# 新建設

半月刊

## 本 期 目 錄

短評

國民經濟建設……………晉生

論著

中國年來交通之鳥瞰……………張景浚

青年的訓練……………風

各國救貧制度之概觀……………寶珊

轉載

好人團與窮人會之比較……………閻主任譯

建設消息

隴海澧渭鐵橋興工建築

探河底築高橋以成同蒲隴海聯運

半月大事記

中華郵政特准掛號認爲新聞紙類  
執有內政部警字三〇四四號登記證

第三卷 第二期

日一月一十年四十二國民

原 太 西 函  
社 設 建 新

## 短評

### 國民經濟建設

晉生

自蔣委員長倡導國民經濟建設運動以來，舉國響應，已引起各方人士普遍之注意。良以「衣食足然後知禮義」，苟最低限度之經濟生活，亦不能維持，當何禮義之足云。先聖孔子論政，所以主張「富然後教」者，良有以也。矧物質供給為一切生物與一切社會所不可缺，物質供給之多寡，於一切生物與社會有極大之影響，此非觀念的遊戲，乃社會的事實，此國民經濟建設運動之所以必要也。

吾國今日，以幼稚之國民經濟，而酷受帝國主義之壓迫，以至工商凋敝，農村破產，國計民生，瀕於危殆。若此時尚不謀國民經濟之建設，則民族之圖存，且將不能，遑言復興！試觀各埠之民族爭業，能勉強維持現狀者，究有幾何？各地人民能得衣食無虞者，究有幾何？何乘而不呈凋零現象！何地而不充斥衣食無告之人！其匪之所以猖獗，地方之所以不靖，要皆失業問題為其主因。蓋彼等為避免死於饑寒，已無暇選擇求生之手段，又焉能理其辨別主義之是非，此就國內關係言，國民經濟之建設，具有重大之意義。

其次！就對外關係言，資本主義先進國家，均因生產消費失去平衡，呈現一種經濟恐慌之病象，彼等為恢復其經濟繁榮，對於我國之侵略，必將愈演愈烈。苟吾國人民放任現在瀕於破產的國民經濟之自行推銷，則內憂外侮，國民經濟之前途，將不堪設想矣！且現在列強之利害衝突，已不能運用和平方式以謀解決，徵諸義亞戰爭之發生，即可知其不誣。無論何國，皆有第二次世界大戰降臨之預期，而物準備之充足與否，即為決定勝負之關鍵。於此時也，極力充實並調整國民經濟，為任何國家目前努力之進點，我國焉能例外。設不幸而因義亞戰爭而引起世界大戰，則我國因所處地位及國力微弱等關係，無論國民如何酷愛和平，終不得作壁上觀，此就對外關係言，國民經濟建設之所以必要也。

國民經濟建設運動大綱有云：此項運動，乃以振興農業，改良農產，保護礦產，開發礦產，扶持工商，調節勞資，開闢道路，發展交通，調劑金融，流通資金，推銷貨品為宗旨。而廢除苛捐雜稅，減免出口稅，要求新礦法之實施，禁止紙幣之濫發，則為其初之工作。觀此國民經濟建設運動意義之重大，可知矣，願蔣委員長與國人，於坐而言後，起而行焉！

## 論 著

# 中國年來交通之鳥瞰

張景浚

中國交通工具，原極幼稚，公路談不道，鐵路更勿論矣。以與英屬印度之三萬二千里，蘇聯之七萬七千公里，及美國之四十萬公里相較，相差奚啻天淵。

發展交通，爲充實邊防，維持治安，傳達政令，統一國家之要政，不特此也，卽增進行政效率，普及教育，開發實業，拓展經濟能力……，尤以交通爲骨幹，以我國土地之大，物產之饒，其需要交通之開發也，爲人所共知，亦爲目前政務中之急圖。

民元以至民十七八年以來，吾國交通之進展，緩若牛步，毫無成績之可言。但自十七八年以後，鐵路之增築，公路之修建，頗有進展之勢，茲分於下，以備留心中國交通建設者之參考。

### (一) 公路之進展

公路之任歐美諸國，乃極爲普遍，城與城之間，村與村之間，均有極方便之道路，溝濠不能阻碍，卽泥濘亦不易遇到，內地物產向外運輸，易如反掌，毫無問題

也。我國公路向來無人注意，以致物產不能輸出，經濟不易流通，以地大物博之中國，造成今日農村破產之現象，實由交通之不便，道路之阻梗有以致之也。差幸近數年來，中央與地方當局，對公路與政治經濟之重要，亦有相當之認識，因之近年公路的進展，頗足可觀。按民十年的中國公路，不過一千一百六十五公里之多，今已達九萬八千六百餘公里，此不能不認爲中國交通上一大進步也。

中國目下築路成績最佳者，首推廣西省，桂省在李自指導之下，計畫築路九千餘里，已完成的計達七千公里，其次如廣東完成六千餘里，江西完成五千里，山西完成四千餘里，餘若雲，貴，蜀，湘，鄂，蘇，浙，魯，冀，陝，甘等省，現均積極築路，因爲今日無論官民，無不深明築路的好處，卽軍事當局，亦以公路之重要，較其他爲尤甚。蔣委員長以修築公路爲勦匪軍略中最重要之一項，公路既成，則剿匪軍事及匪區善後儲

開闢，自可迎刃而解。

據全國道路協會統計，民十九年的中國公路，尙爲四萬八千六百三十九公里，迄今僅四個年頭，即增至九萬八千六百多公里，此四年中，尤以民國二十二年之成績最著，茲按各省築路進展之狀況，分述於後。

山西公路——山西公路業已完成者，有太風，太同，太汾，汾離，白晉等幹線，共長三千六百餘里。(至縣村路建築情形，進行頗速，現據報到省府築路指數者，計四十八縣，共修成三萬八千九百四八里，每縣平均八百餘里，其詳可參閱本刊二卷二十期(二)。現復開始十年計畫，就全省交通經濟防務與鄰省聯絡上之需要，規定八大幹線，共長一萬四千餘華里，均規定於計畫完成時，全部築竣，使人民得到買貨賤賣貨貴之利益。

綏遠公路——綏省公路現已築成通車者有二，(1)綏百路(綏遠至百靈廟)共長三百二十華里。(2)包烏路(包頭至烏加河)共長六百五十八里。

至已測量完竣而尙未修築者，共有十線，即(1)歸渭路，長三三五里，(2)隆武路，長五六〇里，(3)歸武路，九〇里，(4)綏托路，長一六〇里，(5)包武路，長二八〇里，(6)陶卓路，長九〇里，

(7)綏興路，長五四〇里，(8)卓涼路，長一七〇里，(9)包東路，長三五〇里，(10)東天路，長二〇里。以上十線共長二五九五里。

陝西公路——陝西公路除西潼，西長各幹線已完成通車外，西蘭公路於今年一月間已竣工通車，該路計長七百餘公里，經過十八縣，轄境多係重山之地，自此路完成以來，各縣更現昇平氣象，陝北方面榆林之汽路，已開始修築，計長一千餘華里，需費十七萬元，今年已可完工，西漢公路已行將開工。

張庫公路——張家口至庫倫一段，長凡一三〇〇公里，中俄復交後，該路交通業經恢復。

綏新路——綏新路即由歸綏之新疆迪化，中經綏、寧、甘、新四省，於民二十二年，已告成功，昔時往返須經數月之路線，現在最多十四天可以達到。

河北公路——河北公路有五六千里，然大多窳敗，不堪通車。

蘇省公路——江蘇的公路，省縣道總計六一二五公里，已完成者計達四九〇二公里。

浙江公路——浙省公路已完成者約二二三〇公里，建築中者九七五公里，測量中者五七三公里，永緝，緝

聲，聲雲，杭海，杭蘭，介金，長泗，清漁各線均先後築竣，大半已通車。

安徽公路——國道省道已完竣者共達一千七百餘公里，將近成功的有四百九十餘公里。

鄂省公路——商辦省辦現通車者約四千餘華里，去歲總司令部修鄂西施鶴一帶公路，及鄂南景陽通山陽新各路，現在已屆完成之期。

江西公路——贛閩，贛浙，贛粵，贛湘四大幹線，均已完成通車，已成立縣道，計四百四十餘公里，後隨軍事之進展，延長許多公里，揆至二十三年春，在報上看到之統計已有五千餘公里。

湘省公路——湖南公路已築成的約一千四百八十餘公里，衆料五年以後，東南公里，當可四通八達。

閩省公路——福建六大幹線，二十二年完竣者爲三分之一，約一千一百餘里。西北各縣公路決于最短期間築成二九六〇里。據二十三年十月十四日大公報載，謂已往八個月中所已築成的路線，共有五百餘公里，其進展之速，實出人意料之外。

四川公路——四川之成雅成綿兩路早已通車，成雅長三百四十餘里，成綿長一千二百餘里，又渝黔路已由

成渝馬路總局督修，想現已告成。

貴州公路——貴州，全省已築公路達三千餘公里，并規定四年公路計劃，期于今年完成一萬公里。

桂省公路——桂省實施築路五年計劃，已于去年完竣，其路線以邕寧爲中心，二十一年全省築成之路達五千二百四十餘萬里，據調查現已增加一倍，省道佔五千九百四十三里，縣道佔四千二百八十四里，鄉道七百七十二里，總計全省通車公路不下七千餘里。

廣東公路——廣東于二十二年完成公路有三十餘線，東區四大幹線已通車，合欽公路已築成，廣仙路直接聯運通車，汕頭至漳州規定年底通車，大浦至漳州已竣工。

以上爲數年來各省公路進行總狀況，比較歐美雛形幼稚，但在中國建設事業，確爲一件強差人意之事件。

## (二) 鐵路之進展

鐵路交通爲國之血脈，鐵路越多，血脈愈流通，產業愈發達，故視一國經濟力之榮衰，由于其鐵路現狀如何，即可窺見一斑矣。

我國鐵道路線，至爲短少，以長度論，尙不及三島之日本，以面積較，約大于日本二十六倍，是知中國鐵

路，尙在萌芽時代，但近年來鐵路的興築，甚爲發展，茲就正在開工，或積極進行中的路線，述之如下：

西潼路——隴海路向西發展的工程，進行頗快，陝縣至潼關一段，早已通車，潼關至西安一段，工程進行，十行積極，潼關至華縣一段，在四五月已完工，業經通車，將來還計劃修至離省西行四百里之寶雞。

淮南路——淮南路以蚌埠以西之懷遠烈山煤礦起建，至蕪湖對江之裕溪口止早已開工，並在懷遠至合肥一段，業已竣工，預定今年底全線開車。將來江南北兩大幹線完成後，用輪渡聯運，皖南北交通尤爲便利。

杭江路——杭縣至浙江之江山一段鐵路，長三百餘里，于去年八九月前通車，現更向玉山進修，經上饒等縣以通南昌，正積極進行中。

玉萍路——玉山經南昌到萍鄉一段，爲江西主要道路，省府決于修築，于今年四月間開工，路款由鐵道部

與省政府及銀行三方面籌備。

蘇嘉支線——政府爲縮短京抗兩地行車時間起見，擬自蘇州至嘉興築一支線，預計一年竣工，全部經費約四百萬元，聞已開工，落成後，可不經上海直達杭州，祇費五小時云。

榆谷支線——鐵部興修之大潼路，因與同蒲路並行，現僅由榆次修至太谷，業已開車，不再向南進修，因名爲正太支線。

同蒲路——太原到永濟一段今已通車，預計年底定可直達風陵渡；太原至原平一段已行開車多日，將來山西農村之復興，全以此路爲出發點。

此外通海路，江南路，京蕪路，京魯路，都行開工，積極進行。此文于二個鐘頭草起，掛一漏萬，自屬難免，且對於航空，電政等交通狀況，均付闕如，祈讀者鑒諒！

## 青年的訓練

風

值此萬難交迫國勢嚴重之患難中，凡稍具有血性之青年，莫不痛民性之不振，民族前途之暗淡，將思何以擬救之。國家之生存，全賴乎國民，國民中之肩此重任

者，唯在一般之青年，目前民族衰頹，國勢衰弱者，青年之無訓練故耳；故欲求國家之強盛，以求得國際間之生存，則責在青年，而青年之訓練，尤責在白覺自醒，

然後斯有利於國家社會與人衆也。

中山先生奔走革命四十餘年，而造成如今之中華民國，其功之不可泯滅，當然爲世人所不敢否認，而同時又遺給青年以偉大人格之示範，更當爲青年之所忽視也。前此青年之不振，誰不能謂爲皆無血性，而有血性者實不多見也。今於此當爲深刻之認識，以自覺自悟，而做實地之訓練，然後始可救自己，救他人，救國家，救民族！茲將中山先生之訓示於吾人者略述之，以做青年示範焉。

中山先生之訓示於青年之最要者，則爲青年要立大志，爲國家民族服務。當社會之破壞期，當不惜犧牲性命，在建設期更當堅苦卓絕，修業進德，以個人之全力，献身於國家。吾人環視目前形勢，建設乎，破壞乎？當以動之觀點以認識所處之環境，然後始有出發之地。然需要青年之立大志，以建設新之中華民國，而與文明諸國並駕齊驅，當爲全國民之不一而贊同者。回憶過去青年，多不能自始至終，中途荒棄，甚爲可惜，而國勢之不振者，亦實造因於此也，此弊不除，可謂國家民族前途永遠無望。

當民元革命之時，苦花崗七十二烈士之爲國殉難，

可謂立志以死而喚醒全國人民之覺悟。今日青年自當立有此志，更加擴充，爲國家，爲人民爲社會以服務。凡爲國民自當以救國救民爲己任，則當抱定犧牲一己之自由中等，而謀國家民族之自由平等。不可再存自私自利之心以圖爭奪。縵延，此爲青年之所當用以座右者也。

其次青年之訓練，當以真實之知，實幹之行爲目的，凡天下事，如明知而坐不行，將如何以成功，古人之大有進步而造福於民族社會，最大理由在於能實行，年來國內青年，多不能埋頭苦幹，只求好妙之法，而計路程之如何進行，此所以年來絲毫無振作之最大原因也。迄今社會複雜，派別紛歧，吾人當以力行爲成功之要件，則對於哲學的態度，亦不能承認是唯物論者，唯心論者。古今來宇宙之間，只有力行方可創造一切。今日國民之萎靡，麻木，苟且，推諉，等習慣，皆爲不務力行之所致，故救國救民之有效工作，惟有力行而已。

更有進者，乃爲青年人格之修養，人格道德，本爲吾人立身行己之一種靈魂，靈魂消失，當然無立足之可能，而趨於墮落一途，尙何國家民族之有望云。中山先生早察及此，曾倡人格救國之說，曾謂人類非有高貴人格，始可求進步，不然；則純爲獸性，獸性不除，爲非

作惡，而當然沒有進步，年來國內之官僚軍閥，只知自私自利，升官發財，人格掃地，使國勢之至於此者，亦自然之勢也。道德一事，尤為一般人所不齒，殊不知道德淪散，失却立國立己之基礎。青年對此，務須認識環境，以求道德之標準，然後訓練自己，始有進展，對於國家民族，始有有效貢獻。

民元以來，國事破壞，在在需要從新建設，更需要有學問有智能之人才，而青年責任，務須担負建設，堅忍奮去，始可收效。而數十年來毫無建設之功效者，實因於青年無犧牲之精神，無建設之學問所致耳。今日之

## 各國救貧制度之概觀

貧民階級，位於社會之最下級，故其生活狀況，甚為悲慘，其結果不流於乞食之途，即趨向盜賊之域，甚或有無食無衣轉死溝壑。有一於此，社會即感不安之狀，致成爲國家之絕大問題，執政者憂之，急謀所以救濟之法，此救貧制度之所由起也。關於此制，各國已有具體之規定，惟我缺如，不過僅於三民主義中總理曾云：民生問題，即救貧問題而已。茲將各國之救貧制度，分述如次：

建設事業，當與破壞持同一之犧牲精神，並有切實之學問。欲求此建設之學問，必須假以時間或十年或七八年之苦心研究，方能運用，始能圖根本之改良。過去青年，多沈悶於出路一途，殊不知有正真之學問，何患前途之沒有用處，切不可再扭於前習，而再遺害於未來。

總之，今日民族之消沈衰頹，急需即時挽救，挽救一事，實在青年，而大多數之一般青年，又皆少有覺悟，少有訓練，則賦身社會，造福人羣，自爲意料中事，青年對此，曷不醒乎哉！

### 寶珊

#### 英國之救貧制度

英國自千八百三十四年，改正救貧法以來，結合素日之數區爲一救貧組合，全國共分爲六百五十組，合於各組合設置監督局，所謂監督局者，乃地方重要之救貧機關，而分担組合內之事務者也。依千八百九十四年之地方條例，監督局之組織及其選舉方法，大爲變更，每一監督局必設有一勞役所，收容健康之受救者，勞役所之救助，即居住救助，分救助吏員掌管其事，給與受



救者金銀食物及其他之必需品，監督局立於中央，「地方政務局」訓令指揮之下，而受其監督，監督局之支出經費，轉受地方政務局之查察，每年依一定之方式應為財產之報告。此所謂地方政務局者，即於地方行政中就救貧事務行最周之監督，對監督局殆有無限之指揮權，對救貧區之廢置分台，有專決定權，監督局於其他救貧事務之費用，以救貧稅支辦之，救貧稅者，各區監視吏員所徵收之稅也。茲據英國最近統計，千九百五年救貧稅之總額達一千六百萬磅，受救之人數依千九百六年之統計，總數有九十二萬人，其中二十七萬人為院內救助者，六十五萬人為院外救助者；以之與英國人口總數比較之，每四十人即出一受救者，其救貧費及受救者如此其多，宜其救貧制度為彼國人士最有力之研究也。於千八百三十四年救貧法改革案起草之時，起草者曾以舊法為敗德之因，擬改善勞動者之狀態，並欲就救貧費，挽回國家財政上之衰頹，遂勵行院內救助主義，而期消滅院外救助制度。且為激成國民之自立，養成勤儉之風尚，擬獎勵各種教育風化事業，以啟發庶民而絕去用公費救助之累，此乃現今英國識者所盛唱道，並欲依此方針而圖救貧事業之整理者也。

#### 法國之救貧制度

法國救貧制度，比之英國，全採反對方針，即貧民無自進而要求救助之權利，唯國家以仁政，確定救助之主義而已；然法國往古之制，因經幾多之變遷，其制度亦有可得而考者，即於古代法國救貧事業，創於私人，旋依寺院法之力而見其拾與，此種狀態，自法國創定以來，至紀元千七百八十九年繼續行之，是為法國救貧事業之第一期。至是以後，始移救貧行政於政府施治之下而成中央集權主義之救貧行政，是為法國救貧事業之第二期。據歷史言之，第二期以中世紀之末，王權勃興，有壓倒寺院之勢為始，至拿破崙第一執政之時為終。第三期以拿破崙第一執政時為救貧事業而設之，地方機關為始，以至於今世紀，今世紀之救貧事業，乃由地方分任主義而為公私聯合施設以成其運用者也。至法國現行救貧制度，約分為三，即市邑救貧行政，州之救貧行政，與國之救貧行政是也，分述如次：

法國市邑中惟一公設之救貧機關，為「救貧事務局」。千七百九十八年初定其制，至今全國總市邑有此事務局者，約佔百分之四十，其數一萬五千有餘，救濟事務局有法人資格，代表貧民之局長，即為市邑。無有為

貧民受一切贈與之權，其救助之法與英制異，全採院外救助主義，有就居所給與衣食之例。然該局救貧行政前顯著之原則，以救助認為國家對於社會之慈惠而非付與貧民求救助之權利也。

法國救貧稅之制，創始于巴黎，繼普遍於全國。此外又有一種貧民稅，即于充救貧稅之劇場，以及其他公眾之娛樂場，徵收特種之課金是也，此救貧稅古昔與廢不常，至千八百九十年，始以制確定之，其徵收方法，大別為三種：即一「直轄法」，由受地方救濟事業局指揮之，吏員直接徵收之制度也；二「請負法」，即委託課金之徵收于他請負者之制也；三「分益法」，對科金之管理者，支給收入額之一部而使之徵收也，上述三種方法，一任救濟事務局之選擇，然而固以直接法為其原則也。

法國市邑救貧行政如前所述，為隨意者，故對私設事業，頗採寬大主義，而不稍為制限，良以公私相扶，期於有成為原則也。又其救助法對普通貧民與英制大異，純採居住救濟主義，其救助費用，由市邑負擔之，不使議會容喙，以避公費濫給之弊，法良意美，最為適切之制度，故千八百七十三年之法律，不委公費救助之事

於市邑議會職務之範圍內也。

州之救貧行政與市邑之制異，採出于公益上必要之義務，救助主義即關於遺棄兒童之教育，就州之積立金中為一部之支出，經州議會之決議而由州知事施行之制也。

法之地方救貧行政，略如前述，而其中央政府之救貧行政，主在維持國立救濟機關，其事業以對於不具精神病者之教育保護為主，有監督誘導一切地方救貧行政之職權。

#### 德國之救貧制度

德國救貧制度，在英法二國之間，就現在制度中觀其定救助籍而委任救助事務於地方團體之點，是等於英之地方分任主義之救貧制度，然地方團體對國家義務，雖行救助事業，而對於貧民，則不賦與救助請求之權利，且不採英制之救貧稅賦課主義，此又稍與法制相似者也。再德國關於社會救濟問題之趨勢，多致力於一般社會教育與家民防貧政策，亦與他國稍異之點也。其於十九世紀之初，救貧制度一時呈反動之形勢，即為使下級團體輕其負擔，對非其住民者，而拒絕救助，蓋當時承戰爭之餘，地方民力頗形凋敝，曩昔博愛之理想，全失

浮動之根據。然自中葉以後，工業界之形勢益變，貧富之懸隔日甚，救貧制度再見蘇生，一變昔時宗教主義，而依社會政治之原則，根據於一般人民之公益公安，立法定制，以圖救助，千八百四十年索遜士國首看救貧法制定之鞭，普魯士亦於千八百四十二年確立救貧制度，此等法律，適用於德意志聯邦各國，遂為德帝國之法制，今也德國救貧行政，確有統一之原則，而在此原則範圍中，德意志各邦各及因其實況，而為自救貧組織焉。

#### 日本之救貧制度

日本救貧制度，始於明治七年制定之恤救規則，當時制定之旨趣，不過就向來恤窮濟貧之事，依人民互相之情誼而為之設方法以救無告之窮民而已，及至明治二十四年，品川內的大臣始於議會提出貧民法案，其法案對於恤救規則，撤去諸般之制限，對於不具廢病重病重使老衰及其他為災，厄迫於飢寒，而無自活之能力者，不問其年齡若干，皆可救助，第一次市町村負之，第二次府縣救助團體負之，此法案之入體為義務主義救貧法，而並帶有一種救助精之意味者也。關於救助義務及救助精之制定，其利害損失如何，為救恤制度之重要問題，苟一誤其道，則生一貧民階級，所謂有繼承之窮民階

果之慮也。蓋救貧制度，苟一寬其制限，將使國民骨肉相養，隣保相扶之親誼，及友愛之道義隨之而薄，且使佃民怠忽有備無患之意志，萎靡獨立自助之精神，致為一般國民敗德之因，救貧之制度而為增貧之制，是最可深慮而遠思者。邇來日本朝野，對此事所以慎重講求者，蓋以此也，至救濟事業之最大便利者，為府縣慈惠救濟資金，蓄積制度，曩者日本英照皇太后大喪之際，為慈惠救濟事業，特頒內帑四十萬元，以為基礎，加以各地方公私之體金，其總額達百九十萬元，各府縣均分之，一府縣約得四萬元，此地方救濟資金創設之沿革，實字內罕見之例也。

#### 結論

救貧制度，本屬治標之辦法，與其待人窮而救之，曷若使人不至於窮之為愈，夫人之窮，必有其由，今審諸現在各國之現象，社會之情形無非八無恆產，致發生失業之困難，力藏於身，而無可用之地，窮之由也，資本橫行，重利盤剝，力盡於已，而利歸於人，勞力者將無餘藏亦窮之由也，治本之法，曷若於此二者而圖之，制其田里，去其資本負擔，然後謹庠序之教，申之以孝弟之義，則有人必有業，有業斯有食，即有老弱不能自

爲食者，長憐幼，少敬老，自相爲食，支用國家救助，爲若反其道而求之，吾恐其救不勝救也。雖然當此良制

未興，舊制猶存之時，不得不有過渡法以濟其窮，此余表彰各國救貧制度之微意也。

## 轉 載

### 好人團與窮人會之比較

閻主任講

好人團是分好壞以定獎懲

窮人會是論階級以利鬥爭

好人團，是我們集中人力，強化政治基礎，用以制裁壞人，撲滅共黨，以努力自強救國之人民組織。窮人會，是共產黨俾乘社會空隙，挑撥階級鬥爭，用以擾亂社會安寧，破壞政治秩序，以希圖奪取政權的武器。好人團與窮人會現在處於相反地位，二者之間，在理論及行動上自有相當之爭鬥。處在今日之人民，個個人都該有個不容忽視之極清楚的比較認識。

從思想上的鬥爭看：好人團的中心思想，建立在意志創造環境，反抗環境的基礎上，從人與人的關係說起；窮人會的中心思想，建立在環境決定意志，支配意志的基礎上，從人與物的關係說起，好人團是從理性上出

發，主張以理制慾；窮人會是從慾性上出發，主張由慾求理。以理制慾之理，是超乎慾性之上；由慾求理之理，是困乎慾性之中。超乎慾性以上的理，是以公包私，以義爲利；困乎慾性之中的理，是由私成公，以利爲義。以義爲利者，是仁愛互助之人性的表現；以利爲義者，是鬥爭殘殺的獸性表現；仁愛互助之人性表現，擴而充之，如日月之照臨，足以保乎四海，可稱宇宙之正氣；鬥爭殘殺的獸性表現，任其縱橫，必至人慾橫流，率獸食人，可稱社會中之妖孽。

唯物辯證法之認識，建立在環境決定意志基礎，不從人與物關係上說起之學說也。唯中的該不該之把握，

建立在意志創造環境基礎上，從人與人關係上說起之學說也。馬克思派的共產主義，強使資產不分，強使勞動享受分離，勞動不合人情，分配不合公道，是困乎慾性之中，由慾求理之理。按勞分配主義，資歸公，產歸私，以勞動定享有，是超乎慾性之上，以理制慾之理。階級鬥爭，伴乘私有空隙，是以利爲義，是鬥爭殘殺之理性表現。分辦好壞，以好制壞，是以義爲利，是仁愛互助之人性表現。可知窮人會之組織，是社會中之妖孽，早應殲滅；好人團之組織，是宇宙間之正氣，亟應擴充。

從事實上的鬥爭看：好人團之組織，是以愛人爲體，以知人爲用，本仁者能愛人能惡人之深意，以冀達於仁至義盡之實，故以好制壞，舉直錯枉。窮人會，是以窮人爲武器，以富人爲對象，利窮富懸殊之機，以期挑動階級意識，故以窮打富，實行階級鬥爭。因之，好人團之政治意義，是做甚務甚，是盡責任圖自強的政治；窮人會之政治意義，是階階專政，是求報復奪取政權的政治。好人團之經濟意義，在求人人有工作有生活以開創造途徑，而消滅失業恐慌與經濟戰爭經濟侵略之病象；窮人會之經濟意義，在求沒收富人之財產，以結勞

動者之歡心，高唱可望不可即之資產公有制度，以冀經濟鬥爭之永久勝利。好人團之社會意義，是求互助的生存，是天下爲公的社會；窮人會的社會意義，是求競爭的生存，是弱肉強食的社會。

於此可知好人團是分好壞以定獎懲，窮人會是論階級以利鬥爭。二者之間的一場政治大鬥爭。在學理的建樹上是理慾之辨公私之辨義利之辨，是仁愛與報復之辨，是互助與互殺之辨，是人性的正氣與獸性的邪氣之辨，是勞動合乎人情分配合乎公道與勞動不合乎人情分配不合乎公道之辨，是意志創造環境與環境決定意志之辨。在政治的實施上，是自強救國與階級專政之爭，是做甚務其與趁火打劫之爭，是改革不平與伴乘空隙之爭，是互助生存天下爲公與競爭生存弱肉強食之爭，是爲勞動者謀工作以求生活與奪富人財以結欺貧之爭。總之好人團的理論與主張，是光明的，是合理的是充實的，是行的通的，窮人會的理論與主張，是晦昧的，是錯誤的，是虛玄的，是行不通的；好人團的行動與事實，是正大的，是公道的，是誠實的，是健全的；窮人會之行動與事實，是陰險的，是偏狹的，是欺詐的，是殘缺的。孰是孰非孰對孰錯，誰優誰劣誰好誰壞，何去何從，何可

何不可，敬請一般人民，與以公平之判斷。

## 建設消息

### 隴海澧渭鐵橋興工修築

隴海路西段工程局，移至西安辦公，業經籌備就緒，約於下半年即可由鄭州移至西安，該局局長洪觀濤氏，鑒於西段工程，重心已由鄭州移至西安，同時，寶蘭段亦即須開始測量，故對於工程推進上，必須將工程向西移方稱便利，現已結束鄭州辦公處事務，以便西移辦公云。

又渭河澧河橋樑工程，關係西咸段年底通車之計劃甚鉅，現西寶段工程局，正繼續運輸建築輕便橋樑材料，以資應用，茲悉該項橋樑工事，已於昨日開始矣。

西寶段鐵路建築工程，其第二總段定線測量，業已完成，土方工程定於本月十四日開始，據該段總段長王咸語記者：第二總段工程以無橋樑涵洞之艱鉅工程，將來關於工程之推進，當可超過第一總段之期限云。

隴海西寶段第三總段定線測量，已於本月十二日開

始，該段段長吳必治，親率隊員從事測量，每日親歷工地，工作極形緊張，隴海路前為全線調車迅速起見，故將完工者長約一千零八十里，經試語成績殊為清晰，記者昨晤路局某負責者談：此種調車電話，不特於全線調車，殊多便利，並可利用報時，如每日上午八點報時，則各站電鈴一律響入下，用途實屬至鉅，刻連雲、鄭州、陝州間均可通話，本局為謀全線實現通話計，故特架設未完之工程，期於最近即開始架設，務使西安與連雲間將來均可利用此種電話度車輛云。

### 探河底築高橋以成同蒲隴海聯運

同蒲鐵路為與隴海聯運，暢銷本省物產起見，決將路線鋪達黃河河岸，再築高橋渡河，實行聯運，現各項計劃，已由綏署顧問辦公室計劃完竣，特派定張宗武等，攜帶鑽洋井器具，赴風陵渡口，試探河底，試探完竣後，即興工築橋云。

# 半月大事記

十月十一日起  
十月二十五日止

十月十一日

△今日爲總理蒙難紀念中央及各地舉行紀念大會。  
△汪孔未晤談計議水利事。

十二日

△駐華日軍官今開大連會議。  
△秦德純兼察省保安司令。

十三日

△蔣抵井晤閻商剿匪問題。  
△張學良由漢飛返武昌。

十四日

△日訪華經濟考察團抵平。  
△故都文物整理會改隸行政院。

十五日

△盛世才李浴通電閻蔣。  
△孔祥熙等赴汴開復堤會議。

十六日

△顧伐爾向英義提出解決義阿爭端建議。  
△日對中總公司將設東京。

十七日

△閻主任擬定土地村公有計劃。  
△朱子文黃郛到京謁蔣。

十八日

△經委會籌擬十年防災計劃。

△全運五項球類決賽獲四項冠軍。

十九日

△汪否認日對我提新要求。  
△英義間進行外交談判。

二十日

△蔣飛返奉化原籍。  
△蒙滿會議滿方態度強硬。

△全運會今日下午閉幕。

二十一日

△日電通考察團抵井。  
△香河民變縣城被包圍。

二十二日

△中日經濟商決設中日貿易協會。  
△豫北發現股匪。

二十三日

△六中全會開幕期近各地中委紛紛入京。  
△赴日經濟考察團在日解散。

二十四日

△韓復榘電中央催催堵口經費。  
△香河民變縣震赴汴晤汪田商解決辦法。

二十五日

△中日貿易協會定期召開發起人會。  
△閻對政治人員講土地村公有辦法。

資本收足五百萬圓

# 晉綏地方鐵路銀號

## 營業要目

總號 太原帽兒巷  
電話 一 二 號  
電報掛號 六九九三號

- 一 存款
- 二 放款
- 三 票據貼現
- 四 國內外匯兌
- 五 代買賣證券及生金銀
- 六 代理收解款項
- 七 保管貴重物品
- 八 發行期票
- 九 各種儲蓄款

分號

天津	榆次	平遙
洪洞	忻縣	運城
陽泉		

本省及外埠繁盛區域均託有代理店

### 本社啟事

本社同人深感國家危亡，非建設無以圖存，爰本建設救國之意，發行新建設半月刊，旨在以學術之研究，促國家之建設，為與國內外交化機關，互通聲息，共策進行起見。擬集各地出版物，用資借鏡，凡各地文化機關，如蒙賜予出版物，敝社當即以出版之新建設半月刊，永遠交換此啟。

### 新世界半月刊

#### 七七期要目

- 水手頭腦周樹山見義勇為.....甘雨引
- 工作便是興趣.....王重石
- 中國白銀之流出.....張佑賢譯
- 航業改進聲中的民族輪.....陳天蘇
- 到清水溪露營.....顧烈成
- 渝陪線上的航員生活之一.....步

價目：預訂一年壹元零角每册五仙郵費在內。

社址：重慶民生實業公司內四樓。