



總理遺像



論 著

提倡國貨的前提

谷 魂

中國人應該『提倡中國貨，抵制外國貨，』差不多是任何一個中國人都曉得的一句俗話，然而話固俗，事實並不俗，試看這多少年來提倡國貨的人亦不少，因為提倡國貨而耗去人們的精神同金錢，亦不在少數，以普通情形來說，國貨應該到處充斥，到處暢銷了，然而事實的結果是：『外貨日形充斥，國貨日趨衰落。』

檢閱我們抵貨運動的史略，顯明可考的，民國以前姑暫不論，從民國四年到現在，前後不下十多次，即其中屬於對日經濟絕交的，亦在六七次，然而所見的效果一點沒有看到，外貨輸入的數目反而有增，好像民國十四年五卅慘案以後，日本貨物入口竟增

加到四億六千八百萬元，造成日帝國主義者對華貿易的最高紀錄。此外華北停戰以後，每月日貨反中三千萬的貨值增加到五千萬，真使我們不寒而慄，以致影響本國農村破產，工商凋敝，要是長此下去，非到國民經濟全部崩潰不可，而且這樣，敵人即使不拿槍砲飛機來佔領我們的土地，經濟上的破產，已是亡國而有餘。

過去抵制外貨所以失敗的主要原由，固在一般奸商唯利是圖，不顧民族利益，可是本國國貨不振，亦足以造成「捨甲取乙」「塞此漏彼」的矛盾現象，所以我們認為要貫徹抵制外貨——尤其日貨——要在消極的拒用洋貨之外，特別應該致力於提倡國貨，改良國貨的製造的積極工作，因為凡物必須經過三個時期，第一為有沒有的時期，第二為好不好的時期，第三為美不美的時期，我們現在提倡國貨要同時求「有」求「好」求「美」，這樣才能同外貨競爭。

在二十世紀的現環境下面，世界各國的競爭，並不是完全靠軍隊的力量作戰，是要拿政治的及經濟的作戰的，所以欲求強盛，必得先將政治經濟等組織起來，由國家以團體的力量來統制一切，在發揚民衆信力下面，以組織的力量生產的力量同外國貨來競爭。

我們對於提倡國貨的意見是：對於已有的國貨固

應極力求其暢銷，對於缺乏的物品，應就「有，好，美」三點上去着手，由政府同人民，同時以教育，組織，社會提倡等三種力量，去達到這種目的。

這樣的做法，才不是：一時衝動的，五分鐘的，情感用事的，無組織的，盲目的，亦惟有這樣的提倡，才能收到實際的效果。

努力新文字運動與建設新中國(續)

學 周 黃

自從打破文盲，民衆識字運動的口號喊出來以後，中央頒布識字運動綱領，社會人士都注意到這個運動；在教育方面，實現了許多平民教育，民衆教育的組織。但是經過了幾年實施的成績，結果却是絲毫沒有進展。這是什麼原因呢？我們把他仔細研究，不得不歸咎於方塊兒的漢字的複雜困難，阻礙文化的進步。我們感覺到方塊兒的漢字是封建的遺產，是普通所謂知識階級的專利品，不能夠供給大多數人的便利的；和我們革命建設，謀大多數人的利益，解除大多數民衆深刻的痛苦，提高大多數人的知識的目的，是完全相反。我們要把他來應用到精神建設方面，即使勉強做到，也是費力不討好。我們如果不能夠打破這種傳統的思想，另找一條解決的捷徑，作澈底改革的運動，是決不會成功的。

我們知道俄國在君主政治，貴族政治的時代，也是注重貴族化的教育，而忽略了平民教育；國民的文盲，也是佔百分之七十以上。可是這幾年來，他們對於減少文盲的運動，非常的認真，每年不惜許多金錢，消費到平民教育上去，結果得到空前的進步。土耳其解決這個問題，更有澈底的精神。滿不顧歷史上千百年的習慣，廢除他們舊有的文字，而創行一種新的拼音文字。這一種遠慮，決心，勇氣，毅力，實在值得我們佩服。也可給我們做一個很好的榜樣的。尤其是土耳

其的文字革命，正是我們現在打破文盲的需要的時候，我們在這個新的萌芽的時期，正應該取法他們；加倍的決心，加倍的努力，來做這種提倡新文字的新文化運動，建設新中國的精神。

我們的新文字——國語羅馬字——是經過許多的文字學家，語言學家，音韻學家等等……努力的結晶而產生出來的；並且是經過相當的試驗時期，而確定了牠的效能和價值。牠的確是國際化，科學化的最經濟而又最合乎民衆教育的新文字；而且言文一致，統一語言真是有非牠不可之勢。所以我們惟有利用牠，才能夠打破文盲，才能夠建設黨治的精神；使民衆都能夠接受本黨的主義，運用自治的政權。我們要使全國國民都有自治能力，很有都高的知識，所謂治權階級，知識階級，通通不能成立：就要趕緊的提倡這種新文字，建設民衆教育的下層基礎。認真消滅文盲，確立真正民主基礎。那才是真正 總理的信徒；也才能夠談到救國的工作。

我們常常聽到一般反對新文字的論調，說中國的民族是幾千年最古的文化造成的。所以經過幾次被外人亡國，不但是沒有被他們消滅，結果還把他們同化了，這個完全是文字的功効。現在外國人沒有來消滅我們的文字，我們反過來自己作消滅自己的文字的運動；簡直是等於外人沒有來亡中國，咱們自各兒來亡哩！偶然間聽到這個論調，好像似很有理由，這個也不能夠十分的怪他：第一因為他的「存古所有」——古的東西是好的，是應該保有的——的心太重；其次因為根本上不知道國語羅馬字是什麼東西——都當作他是外國字——又不知道他是怎麼樣的組織。他根本上不知道這是什麼東西，他來批評他，他反對他，這種批評和反對，也就根本上沒有一點兒價值。這個固然是新文字的障礙，我們絕對不能夠因為這種沒有價值的障礙，來打消我們的革命的勇氣。

在這上面我還有一些解釋：

1. 文化是一件事，文字又是一件事，他們沒有把文化和文字的界綫劃分清楚，以為文字就是文化，文化就是文字，所以才會誤會到這

個田地，我記得杜子勁說過：

「文字是發表思想的「工具」，就是俗說的「傢伙」，猶之乎筆，硯是寫字的工具，耨頭犁子是種田的工具，其餘火柴，電燈，飛機汽車都是人類的生活中所用的工具。我們發表思想的方法大概有三種：A.動作——譬如站着招招手，門外諸同學來了，其他如搖頭，眯眼都是。B.聲音——說話，唱歌，咳嗽，等都是。C.衍形——寫字畫畫等都是，這麼說來，文字不過是各種發表思想的方法中之一種罷了；換句話說，也不過是發表思想的工具之一而已（文字歷史觀與革命論第四八五——四八六頁）」

2.我們提倡這種新文字——國語羅馬字，不過因為漢字不合乎大多數的民衆應用，而把他的面孔來改革一下；這麼一來就引起反響了，說什麼「自己做消滅自己的文字的運動，外人沒有來亡中國，自各兒來亡。」這種說話實在沒有解釋的價值；但是我們的希望是要推行新文字，並不想來和人家鬥閒氣；所以再往下說：中國文字的起源，由古文、骨甲文、大篆、小篆、隸書、楷書、行書、草書、簡寫體一層一層的轉變，現在把這種轉變簡單地做成這個表：

中國文字轉變表

時代		舉 例				
商殷		日	月	虎	目	立
周		日	月	虎	目	立
秦		日	月	虎	目	立
漢	漢	日	月	虎	目	立
	東漢	日	月	虎	目	立
魏		日	月	虎	目	立
晉		日	月	虎	目	立
宋 隋 元 唐 明		全	全	全	全	全
清		日頭	月亮	老虎	眼睛	站
後 1911 年 中華民國 17 年		▲ Tavyang ★ 太陽 一尤	▲ Yuehliang ★ 月 廿 一尤	▲ L aohun ★ 么 一尤	▲ Yeanjing ★ 一 一尤 一尤	▲ Kanjiann ★ 一 一尤 一尤

不表同情的先生啊，請你「平心靜氣」地研究這個中國文字的轉變。中國文字人家總是說完全是象形文字；其實不然，中國文字的流源是，象形，指事，會意，形聲，轉注，假借，名目叫做六書，已經明明白白是有形聲轉注等並不是完全象形了。這種「斷章取義」，不知道自己的錯誤，公然在學術上來瞎說八道，真會把人氣死，我記得疑古先生說過漢字的象形只占全部百分之一，現在把他所說的統計來做一個證明。

現在粗略地說，則根據說文也未嘗不能說明漢字從創始時代到許慎以前的變遷之大概。

說文九千餘字中據王筠的文字蒙求所列，則——

象形字，二六四個；

指事字，一二九個；

會意字，一二五四個；除此以外，都是形聲字了，象形字和指事字，都可以算做象形文字，在說文中只有三九三個，占說文字全體僅二十三分之一，說文以後的文字，形聲占最大多數一到亡清修康熙字典的時候共有四萬餘字。這三九三個象形文字在康熙字典四萬餘字之中，不是占全體百分之一嗎？那麼，如何可以把「象形文字這個名詞來賅括漢字的全體呢？」（文字歷史觀與革命論，第一四九——一五〇頁）

三，羅馬字母明明是外國字母，拿他來改革漢字，這不是自己消滅文字嗎？這個我又拿疑古先生的一段演講來解釋：

「羅馬字母，已成為世界公共的拼音字母，正如公歷，公尺，數學上的1,2,3,A,B,X,Y,以及一切學術上的種種名詞和符號一般，是沒有國界的。因為他通用最廣而且好看又好寫，所以國語拼音要用他來製造。若有人說，「那是外國東西你要愛國，你就不能採用他作為國語的字母，」那麼我要對他說，「你還不徹底。短髮，西裝，脫帽，鞠躬，那是外國的習慣，還有輪船，火車，電報，電話，電燈，洋房，汽車，……都是外國的東西。像你那種愛國的人，萬不可學那

些習慣，用那些東西，——（一五年（一九二六）十二月在北平（那時候的北京）大學第二院演講。見於新生第一卷第八期。）」

按照上邊兒的解釋可見得國語羅馬字——新文字，並不是什麼文化，那是文化上的一種工具；國語羅馬字並不是什麼外國字母，那是一種國際——世界——字，——世界者或是國際者是世界各國的世界，既然不是英，法，德，俄的世界，那麼中國也當然是世界各國中的一分子；世界通用的東西中國當然也可以採用，採用自各兒一分子的東西而算亡國，那麼英，法，德俄等國都是採用他，他們通通都算亡國嗎？

採用他不過是取他世界化，合理化，科學化。好在現在的白話文，合乎活語言的語體文，已經是普遍全國了。如果拿漢字來寫白話文在國音常用字彙——商務出版的——裏面有八千多字，最小限度也要記上一半——四千字——才夠應用自如；比較國語羅馬字二十六個字母，他的難記就可想而知了。

人之初生三四歲牙牙學語言的時候兒，爸爸，媽媽，哥哥，姐姐，弟弟，妹妹，來來，去去，大大，小小大概總會說的；就是十多歲的童子，雖然沒念過書；進過學堂，對於普通日用的語言，名詞如天下；國家，貨物，火車，輪船，飛機……大概也一定知道的。如果用漢字「爸爸，媽媽，哥哥，姐姐，弟弟，妹妹，來來，去去，大大，小小，天下，國家，貨物，火車，輪船，飛機，一個字有一個字的面孔，但是國語羅馬字「爸爸，媽媽，哥哥，姐姐，弟弟，妹妹，來來，去去，大大，小小，天下，國家，貨物，火車，輪船，飛機，總是用二十六個字母來拚的，兩樣比較起來，難記還用說嗎！如果想把十龍笨拙的漢字來做保存中國固有的文化，接受世界的文化，他怎能夠擔負這宗重大的任務呢？明白這個道理，國語羅馬字並不會消滅中國古代的文化，還可以利用他做活語言整理中國固有的文化的良好工具。

總合前邊兒各種事實和理論，新文字——國語羅馬字，的確是平

民文學的時代工具，是剷除我們理想實現的障礙物的生力軍，是革命精神的結晶品。在我們國家民族的地位中，一切事業的發展，一切學術的接受，都非他不可，我們要實現主義，完成訓政，建設一個徹底改革的新中國，就非把他來普遍地應用到民衆裏去不可。我們不能夠畏難，猶豫，懷疑，觀望；只有決心的向前努力！惟有從艱難困苦中奮鬥出來，才是我們唯一的出路。假使聽了那些不負責任的反對論調，就消沉奮鬥的勇氣，那麼；就一定沒有方法實現訓政建設，這種開倒車是墮落，破產的實現，還說什麼復興呢？

同志們！工友們！現在當新年的開始，我們要把整個的新的建設樞紐把握住了。決心地努力提倡新文字的運動，使他普遍化，大衆化，到民間去。實現三民主義的新教育的新工具，促成一班民衆黨的認識，和信仰，提高民衆的知識，實現民主政治建設革命精神，鞏固新國家建設的基礎。在今天這個新年元旦，開始將來新國家新文化建設的路綫，負擔起來這個新使命而永遠持久做這個新的運動吧！

（完）

總理遺訓

自己能夠在心理上革命，將來在政治上的革命便有希望可以成功。

鐵路貨物負責運輸

董 承 顯

(一) 鐵路負責運輸之意義

△

鐵路負責運輸，在歐美乃「家常便飯」，鐵路對於託運人照例負責，託運之貨物，由起運站至到達站，鐵路負安全之責任。若貨物遇損失，確係鐵路之過錯，而非天災人禍所致者，概由鐵路負責賠償。如此則託運人所有保障，有保障，則貨物源源而來，貨物源源而來，則工商業勃興，鐵路貨運發達，社會經濟調和，對於鐵路，貨主，及一般社會均有裨益也。

我國鐵路向由官辦，服務鐵路者，恆以鐵路為肥缺，為升官發財之地，罔顧人民與社會之福利。人民則視鐵路為官府，路員為官吏，知路政之腐敗而不敢言。鐵路與人民既如是之隔閡，則貨運負責與否，奚暇論哉！馴至鐵路進款減少，社會經濟停滯，而鐵路私人反中飽焉。

鐵路負責運輸，現時在社會上乃成一新名詞，一特殊名詞，蓋鐵路及一般人民皆習於不負責運輸，不惟一般人民不知負責運輸為何物，即鐵路人員亦大多不知其為何物也。

(二) 我國鐵路貨運不負責及負責

不發達之原因及其影響

我國鐵路運輸不負責，原因甚多，上文所言之鐵路官僚化，其一因也。茲再舉其重要者而申論之：

(1) 外資築路，我國經營鐵路之初，多係借外債興辦，築路權操於外人之手，我國不得過問。外人既係債主，則築路及一切設備，宜求節省，鐵路貨站，風雨棚，裝卸月台，起重機等，均未設備。然實行負責運輸，對於上述各種設備又不可少；於是鐵路不得不省去負責運輸之煩勞矣。

(2) 轉運公司之攔斷，我國鐵路貨運既不負責，貨商欲求安全周到之運輸，則不得不另覓他道；於是轉運公司乘機而興，代貨商報運，送貨，取貨，填寫鐵路單據等，並代負責任，賠償損失。轉運公司對於貨商，除收運費外，又收照料費及報運費等，從中漁利，不可勝計。然貨商為免除直接赴鐵路報運之種種手續，且貨物有轉運公司之保障，則雖轉運公司多取手續費，亦所樂為。鐵路與轉運公司定有租用岔道貨站，及先運後償各辦法，於是轉運公司代貨商負運輸之責任，而鐵路遂樂於不負責任矣。

(3) 負責與不負責同時並舉，我國前交通部於民國十年曾頒布貨車負責運輸通則；若運商聲明請鐵路負責，則鐵路負責。不然，則鐵路不負任何責任。貨車負責運輸轉通則適用於負責之貨運；貨車運輸通則適於不負責之貨運。兩種制度，一優一劣，根本上不能並立。無怪乎前交通部所頒布之貨車負責運輸通則，不能見諸實行，或實行而不能久遠也。

(4) 軍事政潮之影響，民國以來，我國鐵路，大都迭受軍事或政潮影響，各軍不惟拉用車輛，佔用貨站倉庫，且任意提用鐵路營業進款，使鐵路毫無餘力舉辦負責貨運，或已舉辦負責貨運而因此中止。試就平漢路而論：民國九年平漢擬仿北甯辦法，有增加負責運輸各種設備之計劃，惟以歷年營業進款已被移用，無力舉辦。迨民國十年交通部頒布貨車負責運輸通則後，平漢遵章實行，民國十一二年成績甚好；然民國十四年革命軍興，因而停頓。

此外如我國各地之關卡厘金，鐵路人員之習慣，運商對於鐵路之不信任，皆為負責運輸不能發展之原因。

我國鐵路不負責所生之影響，關係國計民生，良非淺鮮。茲就運商鐵路及社會三方面分別論之：

(1) 關於運商方面，我國商人因鐵路不負責貨運，對於無厚利之貨物，而又易為小偷竊取者，則不願經營，例如米麥之類，運商無厚利可圖，而裝載敞車，因鐵路不負責，易被偷竊，則不願冒險經營

。結果生產者不能將貨物輸出，消費者欲用而不能，分配者事業亦不發達。再者，運商因鐵路之不負責，乃羣趨轉運公司之門，轉運公司遂以奇貨可居，盡力剝削運商，運商因而受困。

(2) 關於鐵路方面、我國鐵路因不負責貨運，運商屢受鐵路小員司之敲榨，然而貨物終不免於損失。結果鐵路名譽不良。運商因鐵路不負責，乃羣趨轉運公司或輪船公司，結果鐵路業務當然蒙損失。

(3) 關於社會方面，由上述兩項影響之結果，社會經濟不能融調，國計民生，焉得不壞？

(三) 我國鐵路貨運負責之實行與成績

民國七年交通部第一次運輸會議，當時曾討論貨運負責問題，並議決辦法六項：(1)分三年籌備，(2)趕速建造倉庫，(3)各路設法保險，(4)請法規會議定各項章程，(5)請調查並翻譯各國關於此案法規及例案以資參考，(6)請部咨財政部，對於貨物裝車之後卸車之前厘金稅卡不得檢查，惟當時只前交通次長葉恭綽氏一二人熱心提倡，乏人贊助；且規定籌備時間太長，是以未克早日實現。

民國十年交通部第三次運輸會議，四洮路代表提出施行負責運輸一案，而交通部當時亦有相同之提案：議決由交通部擬訂貨車負責運輸通則十八條，公布施行。然因內容不甚完備，未能各路勵行；或已實行，而因軍事之影響，遂無形停頓者，如平漢是也。

行民國二十一年顧孟餘氏任鐵道部長，鑒於以往鐵路不負責運輸之積弊，認舉辦負責運輸為刻不容緩之事；於是決心推行負責運輸，在部設立負責運輸委員會，專門研討負責運輸各問題，訂有負責運輸實施程序，先後令各路籌備實行；後又訂有下列各種章則：

(1) 鐵路貨車負責運輸通則

(2) 鐵路貨車負責運輸提貨單章程

(3) 鐵路貨車負責運輸辦事細則

(4) 鐵路貨車負責運輸提貨單處理細則

(5) 鐵路貨車負責運輸各項書單表據格式

- (6) 鐵路貨車負責運輸路警押運規則
- (7) 鐵路貨車負責運輸零担車處理規則
- (8) 鐵路貨車負責運輸篷布繩索使用法
- (9) 鐵路貨車負責運輸各站人員及巡查夫額數表
- (10) 鐵路貨車負責運輸雇用裝卸夫裝卸貨物辦法
- (11) 鐵路貨車負責運輸承辦裝卸鐵路貨物辦法

而民國十年交通部所訂之貨車負責運輸通則，已由鐵道部宣佈取消。

各路奉令籌備負責貨運後，業已先後實行。由貨主負責制改為鐵路負責制者，現計有京滬、滬杭甬、津浦、南潯、平漢、北甯、膠濟、隴海、平綏、道清、正太等路。北甯、膠濟兩路，乃就以往負責貨運制擴充其範圍。至於湘鄂，乃在試辦期間。而廣韶、廣九等路，則尚未實行貨運負責焉。

各路實行負責貨運，辦法不同：有先就大站辦起者；有分段辦理者；有由大宗貨物辦起者。然皆係逐漸推進於全線者也。茲分敘如左：

(1) 先就大站辦起者，如京滬、滬杭甬兩路，第一步先就南京、南星橋等重要車站實行整車貨運負責，第二步加入杭州、艮山門、拱宸橋三站，第三步再加入吳淞、崑山、長安等十四大站。第四步各大站兼辦零担貨運負責，第五步兩路全線各站整車及零担貨物一律辦理負責運輸。其次如平漢路，第一步先擇前門、西平、大智門等十七大站，如商人請求由路負責運輸，則由路接收負責，第二步將全綫零担貨物，不待商人之請求，辦理負責運輸，第三步全綫整車及零担貨物均由路負責運輸。次如道清路，第一步，先從道口、新站、焦作、清化等站試辦整車及零担負責運輸；第二步全綫除游家坡站外，其他各站，均實行整車及零担貨物負責運輸。

(2) 分段辦理者，如津浦路，第一步先從徐州以南各段辦理；第二步全路實行。

(3)由大宗貨物辦起者，如隴海路，第一步先擇數種貨物辦理負責運輸，第二步擇數大站，於其間辦理各種貨物負責運輸；第三步全路實行。其次如湘鄂路，第一步先擇淮鹽，香煙，食米等大宗貨物實行負責運輸；第二步全路各站零担貨物負責運輸；第三步籌辦全路各站整車貨物負責運輸，現在正進行中。

國有各路如京滬，滬杭甬，津浦，南潯，平漢，北甯，膠濟，隴海，平綏，道清，等路，自實行貨運負責以來，業務日增，貨商稱便。茲就各路成績之顯著者述之：

(1)京滬路，京滬路於民國廿一年九月一日與滬杭甬，津浦兩路同時實行貨運負責。實行以來，業務發達，收入增多。二十一年十一月貨運收入，較之廿年同月貨運收入增加百分之三十有奇。茲列表以證明之：

京滬路貨運收入比較表（鐵路協會月刊第四卷第十二期）

年 月	貨運收入	增加數目	增加之百分數
21 11	261,679,00	61,108,00	30,5%
20 11	200,571,00		
21 12	232,365,00	5,904,00	2,6%
20 12	226,461,00		

(2)津浦路，津浦路於民國二十一年九月一日與京滬，滬杭甬兩路同時實行貨運負責。先從徐州至浦口辦起，現已全路實行；實行以來，成績頗佳。二十一年十一月貨運收入，較之二十年同月貨運收入增加五十四萬二千五百八十七元。茲列表以證明之：

津浦路貨運收入比較表（鐵路協會月刊第四卷第十二期）

旬別

上旬 下旬 中旬 旬總計

年	月				
21	11	747,588,49	713,261,15	701,037,02	2,161,886,66
20	11	619,078,40	489,201,22	511,019,81	1,619,299,43
增 加 數		128,519,09	224,059,93	190,017,21	542,587,23
21	12	593,102,46	670,704,36	722,166,23	1,985,973,05
20	12	478,417,65	394,857,63	887,636,90	1,760,942,19
增 加 數		114,654,80	275,849,73	減165,470,67	225,030,86
22	1	703,042,05			
21	1	453,535,44			
增 加 數		249,506,61			

(3)平漢路，平漢路於民國廿一年十月一日實行負責運輸。貨物由路負責與否，先聽貨商之便，是為第一步辦法；第二步全路各站實行強迫零担貨運負責；第三步全路各實行強迫零担與整車貨運負責。第二步已於廿一年十一月十六日起實行；第三步已於廿二年內實行。平漢路強迫實行負責貨運後，其負責費收入較之放任時為多，茲列表以證明之：

平漢路負責貨運比較表（鐵路協會月刊第五卷第三期）

民國廿一年	噸數	負責費
十 月	4441	12,260,95
十一 月	10698	23,283,47
增加數	6257	11,022,52
增加之百分數	141%	86%

總觀以上所述三路成績，足以證明負責貨運較之不負責貨運勝過百倍；又可知負責貨運今後當更有發達之希望也。