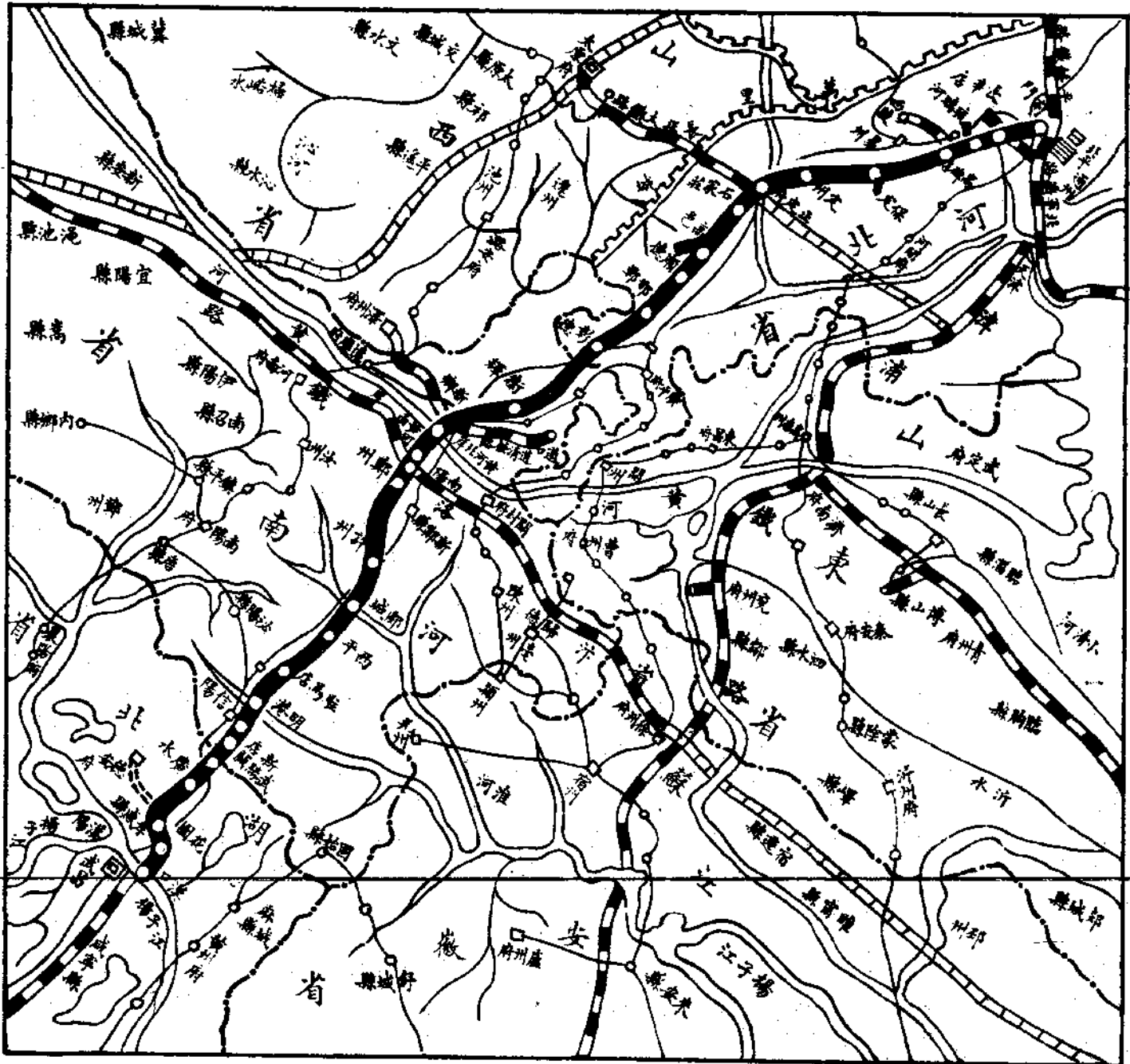


鐵路月刊

平漢綫

第二十三期



本刊啓事

本刊遵照

部令將所有命令法制公牘改登平漢日刊關於其他資料力求充實以後歡迎左列投稿

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

(2) 譯述 關於鐵路交通歐美東亞學說工程製造機械發明新聞智識及改革制度等

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

漢口黃陂路三合里平漢鐵路管理委員會編譯課

鐵路月刊平漢線第二十三期目錄

總理遺像

總理遺囑

路事短評

責任心

論著

整頓中國鐵路之計劃(轉載)(下)

論煤炭之價值

譯述

菲律賓之鐵路建築

平漢鐵路月刊 第二十三期 目錄

曠一如

徐協華
楊詰夫

李振芬譯

專載

中央對日方針

舉國一德同心努力殺敵

汪兆銘
李烈鈞

調查

吉黑鐵路網進行近況

去年日本棉貨輸華大減

統計

本路二十年份十二兩月收入概數比較表

本路現金出納旬報表(二十一年一月份)

本路營業進款概數旬報表(二十年十月份)

本路北段二十年十一月十二月份每日收入統計比較表

本路北段十一十二兩月修竣機車車輛統計比較表

本路北段警務報告事項分類統計表(二十年下半年)

法
制

公務員交代條例

平漢鐵路管理局辦事規則

本路機車三處人員處理出險及行車事變辦法

平漢鐵路各段聯席會議規則

本會全路員工友兵警夫役共同工作規則

本會機務處各課分股辦事細則

國際鐵路聯合會報告及徵詢事件研究委員會辦事細則

修正工會法施行法第十三條及第十六條條文

修正官吏卹金條例第三條條文

修正國有鐵路員工消費合作社通則條文

紀
錄

本會路務會議紀錄五題

平漢鐵路局 第二十三期 附錄

本會 總理紀念週紀錄七則

何委員長在北平車務見習所訓詞

大事記

本路二十一年二月份大事記

工作報告

本路二十年十二月份工作報告

黨務

平漢路特黨部通電

- (一) 響應蔣委員陷電
- (二) 電請中央增兵援滬
- (三) 電請陳濟棠移師贛境殲滅赤匪
- (四) 電請中央派兵剿匪

(五)電請張學良速整精銳收復失地
(六)電請中央通令全國一致勵行節約
(七)電請中央討伐滿蒙偽獨立政府
平漢路特黨部爲對日經濟絕交告同胞書

交通鱗爪

鐵路消息七則
航政消息一則
航空消息二則
電政消息二則

附錄

植樹須知
隴海路西段視察記
邱君致何委員長書(附覆函)

平漢鐵路月刊 第二十三期 目錄

五

工程課
澹水

補 白

日本在滿洲發掘古墓記

彰德發現古代住宅

日內瓦軍縮會議可聞滬戰聲

全日婦女索夫運動

歐美軍人皆驚歎我軍神勇

印勞合德水壩落成

景教石刻

本年中國文人誕生紀念

日報驚奇我軍戰壕

摩勒哥之救命帕

路事短評後

論著後

專載後

專載後

法制後

紀錄後

大事記後

大事記後

工作報告後

黨務後

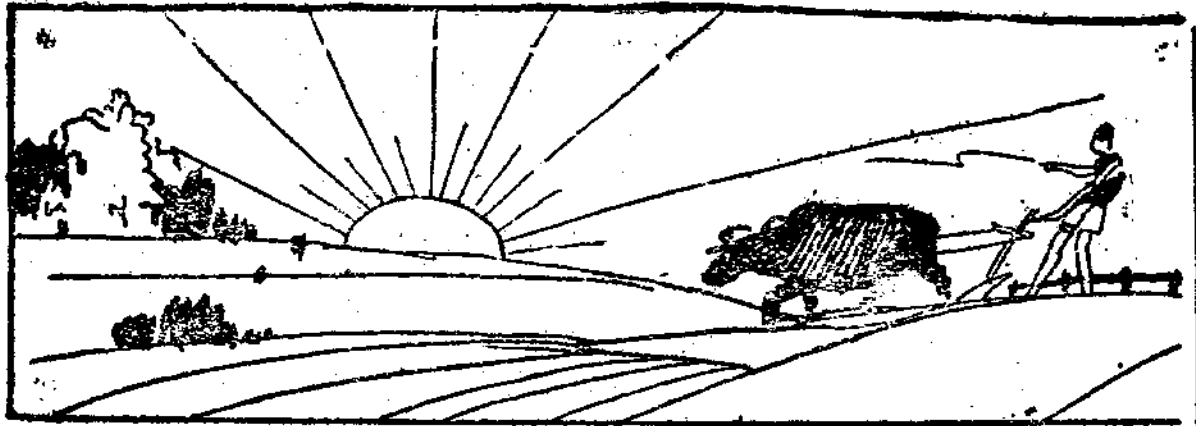
總 理 遺 像



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

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



平漢鐵路月刊



路事短評

責任心

曠如

乃今辦事。蓋難得言乎其責任心矣。賞不必信而罰不可必。而賞罰之用。又不必於其人辦事之勤惰良窳而別之也。則有使人寧惰毋勤寧窳毋良而已矣。

人之辦事而當有其責任心也。此不必誘於賞而劫於罰。人固應有其立身之人格也。辦事自盡其責任。衡以其人之人格宜然。辦事而人自盡其責任。衡以其人之人格必不然。人而自知尊重其個人之人格者。必不當昧昧於斯義也。

吾基此義以觀今之鐵路。賞不能不信。而罰則萬不可必。無勤惰良窳而一惟歛之以賞也。毋乃不甚尊重其人之人格。而使其人之責任心無自而表現歟。或者其非明通公普之治法歟

日人在滿洲發掘古墓記

日人自壘佔遼吉後，一般考古家，紛紛往來於長白山脈一帶，實行考察。同時發掘古墓不少，屍骨纍纍，積如阜山，要亦孝子仁人所不忍目睹者也。爰特記之於下：發其闕藏，以爲研究東方民族之好資料，吁！可慨已。相傳其中有一最古之墓，當發掘時，黑烟四射，人莫敢近。經久始見下有石室，內貯朱漆棺一具，啓視之，一蒼顏白髮面目如生之老者也。其服裝甚古，滿身繡以佛像，彩色斑斕，亦未發生霉化。冠上綴明珠多顆，大如豌豆，光可照乘，確係近世罕見之物。此外又有瓦器及鼎彝之屬，約數十事，文字均模糊不辨，茲據吾人掘測，死者必爲唐人，以唐時佛教大行。遼寧之地，雖屬遐荒，唐置渤海郡，設安東都護以管轄之，漢族殖民其間，而佛氏學說，亦得於斯時傳入，爲一般社會所信仰，可無疑也。



平漢鐵路月刊



論 著

整頓中國鐵路之計劃

轉載交通經濟彙刊(下)

徐協華

(八) 實行鐵部之庚款兩款築路計劃

國府第一六二次政治會議通過之建設大綱其中第二十一條規定十年內，每年平均建築鐵路，二千英里，共計二萬英里。我國固有鐵路，共計不過六千三百九十四英里，自歐戰以後，各國金融緊迫，致借款停頓，築路不能進行，鐵部成立，對築路計劃，詳細規定：第二期應築之路共分四組：舊線中之粵漢綫隴海綫滄石綫爲第一組：以舊綫之京湘綫(即寧湘綫)同蒲綫及新近計劃之湘滇綫寶慶欽州綫第二組：舊綫中之包寧綫成都重慶綫道濟綫及最近計劃之韶州南昌綫福州線南昌爲第三組：以新近計劃之京粵綫(內有汕頭梅縣綫廈門龍岩線福州南

平綫杭州常山綫合成一系。(一)粵漢綫(內有分綫達貴陽)及柳榆一線，爲第四組。總里數約五千餘里，應於六年內，完全築成。至於籌款築路問題，則擬以逐年退還庚款，作爲文化基金，並將該項基金，照文化基金投資築路辦法，陸續撥借鐵部，再由鐵部依照庚款築路公債計劃，發行公債。關稅自新定稅則頒行後，每年收入總額，比較民國十七年正稅及附加稅總額，預計可增加淨額四千萬，以此比較增加淨額之半，撥歸鐵部建設經費，自本年起以十五年爲限，由鐵部依照關稅築路公債計劃，發行公債。國立各大學教授，對庚款築路，反對甚力，實則鐵部所提庚款，僅其部分，且照文化基金投資築路辦法，則日後路成，所得之利，大可以興辦教育，現中央亦以此款，已決定用途，絕無變更之意，甚望鐵部速將此款，切實執行，我國鐵路之前途，必可樂觀也。惟當鐵部欲以英庚款，實行築路時，英則堅持所用材料，必購自英國，蓋欲從中以多取漁利，吾人甚願英人，不必過重金錢，而置我全國人之利益而不顧也。

(九)設鐵路籌款委員會。

庚關兩款有限，不過應一時之急需，若欲從長計及，則對於鐵路籌款，不可不有永久之計劃。籌款築路之成例有四：(一)國家出若干基金，其不足者，專集本國商民資本。(二)國家集股，復借外債，可立合同，本國與外國共同管理路政，期滿後，由本國出資贖回。(三)

一國家出賣鐵路債票，本國人外人皆得買之，而路政則專歸本國管理。(四)本國劃分全境大幹路線若干條，許各國承造，路成之後，承造之國，各專其利，二十年二十五年，期限滿後，本國不用出資取贖，當然收回。(一)(二)兩例中國固已行之，(三)例則各國皆行之。(四)例則英國嘗行之印度澳洲，四者皆有利弊，惟在鐵部如何利用。如造軍事及國防上之鐵路，通用(一)例，造營業上之鐵路用(二)例，及(三)例，欲求經濟發達，實行門戶開放，即總理批辦之說，適用(四)例，以中國國家之財政言之，(一)例決不適用，則築路之籌款，舍外債內債外，他無良策也。

(一)外債。前清借用外債築路，損失主權，致遭國民之反對，幾於因噎廢食，不知生產事業，正須多貸外債，爲殖利之資，昔日本建築東京橫濱之鐵路，貸款於英，意大利挪威暹羅之外債，亦爲鐵路而起，美國經營實業，多藉外債，建設鐵路，尤不遺餘力，致美國之富，甲於全球，我國已入訓政時期，一面宜從整理路債，一面宜努力對外宣傳，使外人知我國政治，已入軌道，皆向我踴躍投資，惟外人投資有單獨投資國際投資兩類，單獨投資有一國勢大之患，國際投資，有共管之憂，新銀團者，即國際投資之形成，而欲平均列強在我國投資勢力，惟歐戰以後，多數國家，困於戰債，至今猶不能解決，列強對華之平均國際投資，恐難實現，則今後希望較多者，仍爲單獨投資。惟我國之舉債，不在爲一國或國際投資，而

在借款條件之不損主權，故借外債，必先就種種方面，審慎其得失，締結合同，利害所關，滿清無深識遠見，又關於外情，且以不習外國文字，一任通譯之欺瞞，一字之出入，毫釐千里，試取各種洋文合同，除津浦外，對勘互證，不相脛合者，不勝枚舉，今後欲不損主權，對於合同上之條件，應注意者，約九端：（一）稽核監督之權歸我；（二）不得多雇債權國人員；（三）不得專購債權國材料；（四）折扣不得過大；（五）期限不得過長；（六）路綫由我預定；（七）運費由我規定；（八）款項由我存儲；（九）用我國文字。如能照此種原則，為條約上之規定，則我國萬無損失主權之理，此外簡要易行者莫如以造路借款，分為兩事，如津浦合同，比之其他借款之路，實為最良，但須釐定財政，避免猜虞，抵押一層，雖急難竟免，莫好於專款虛抵，雖以路抵不便與此路生直接之關係，用款之途，權操自我，在我僅負有按期納息之義務，一切附加條例，愈少愈妙也。

（二）內債。除外債外，對國內資本，亦須設法吸收，發行內國公債，凡公債必具三種要件：（一）準備償還之能力，（二）確定償還之計劃，（三）格遵履行條件之誠意。我國公債，發行甚多，惟多未遵照此三種原則辦理，故銷行頗難，民國三四兩年，內債發行，不過數月，債額竟超過數百萬元，實因當日政府威信尚存，今後若欲恢復公債信用，則須遵守上列三件，此外又須設法，引起國人投資之興趣，庶內債始可蒸蒸日上也。

爲收集外債內債手續之完善起見，須設獨立之鐵路籌款委員會，附屬於鐵道部，其委員可由各部部长充之，並須聘請中外財政專門人才，襄理其事。歷來我國招募內債，大多屬諸政府，因一般官僚政客，從中舞弊，致使所募資金，盡被侵吞蠶食，若設獨立機關，專辦鐵路募債之事，則可免去此病。凡委員會預算決算，中央不得干涉，而其所募資金及支付賬目，須精確呈報政府，並須公布人民，此係籌款後之處置問題，至如何引起投資興趣及保管資金，不致流爲他用，委員亦須加以研究。

信任者，對於他人，信任未來，可履行其義務之謂也。質言之，即貸主之於債主，於一定條件之下，而能完全實踐其責任之意也，故欲募債以修築或改良鐵路，則過本之時期，利息之多寡，「一」經雙方議定，則不宜擅自改變，故意拖延，更不宜以奸滑狡譎之手段，而逃法網，除信用外，又須有擔保品，以助信用之不及，担保一經指定，則有實可稽，有物可憑，無論何時何地，皆可取以償債務，惟吾人應注意者，招募外債，所用擔保，不過以昭信用，一國際債項，以國家信用爲擔保，並無切實物品爲擔保。一凡債權國，僅有條約上取本支息之權，絕不宜干預其行政設施，如年來外人之操縱吾鐵路事業者，則所謂擔保品，竟成債權國之所有物，而吾國竟無主權可言，誠宜引以爲戒，我國之抵押者，皆已爲外債之擔保品，所餘者僅國家之土地，竟不能用爲擔保築路，而以本路爲擔保，實與外人以奪路之機會，今

後吾人，甚望國家之信用能如各國之推行盡利，而不願擔保之繁興層見也。

募債既屬可能，若無完善之保管方法，則鐵路仍難興辦，徒增國家之負擔耳，已往政府之種種流弊，稍涉公債史者，莫不痛心，故委員會，應有獨立之行政權，使保管之資金，不致流爲他項用途，昔日我國募債往往以振興實業及建築鐵路爲名，實則充軍費政費，及私人用途，致內外債，無法清理，各種弊端，罄竹難書，此皆已往當局，不抱定最初目的之使用也。我國軍閥，不獨把持軍政，視爲私有，凡其勢之所可及者，靡不納諸掌握，任意宰割，就其範圍者，未有不立即垂敗，故對於軍閥，決不宜使之與聞也。

此外又有二事，爲委員會所應注意者：一爲杜絕濫借路款，二爲公開借款條件，曩者當局，以財政困乏之故，不惜假借鐵路款之名，移作軍政之用，債權者亦祇求本息之有着，折扣之優厚，勢力範圍優先權之確定，我國鐵路之興築與否，本非所急，墊款之移用，亦早明知，其後債票停滯，訂借之款，無法進行，而年年應付之息，則不可或緩，日積月累，成爲不生產之支出。今後借款之權，既集中於此委員會，則其他非法之借款委員會，當以法律干涉制止，從前借款條例，債權國往往由稽核權，而侵入建築管理權，吾國又管理不良，故將來之借款條件，將益趨於苛酷，或竟拒絕借款。願前此合同，多授權於經理之公司銀行，或其代表之總工程師，公司銀行，對於工程及管理一切事宜，本非所長，而必遇事干預，其患在

當時者經驗既少，又守秘密，致一誤再誤，或其契約，由違反國民之公意而成。故以後借款辦法，宜由委員會，徵集各方面意見，就事實所能行者，定為議決案，使投資者，得就我範圍，以為從違，即或條件，少有出入，因借款條件公開，不致事後招國民之攻擊也。

(十)統一會計統計，實行財政公開。

財政之弊，在不實行公開，鐵路銀錢出入，較其他機關，尤為瀕繁，且組織複雜，手續過多，致稽核不易，不肖路員，遂得假公濟私，甚至假特別會計之名，營私舞弊，軍事提用之款，亦從特別會計項支付。又謂特別會計，應拒絕國家審查，此鐵路財政不實行公開之病，今欲革除此病，則非統一鐵路會計及統計不可，否則匪僅不足以徵信於國人。且賬目紛亂如絲，事業亦無從整理，故必有統一之系統方法，鐵部始可提綱絜領，集其大成，各路之間，亦有所比較，即一路之中，歷年營業之盈絀，用費之奢儉，管理之優劣，均可由會計報告中見之，如此則財政可獲公開矣，且會計統計，為一種專門技術，從事稽核者，非熟悉之人員頗難得其要領，若不圖統一，即善查賬者，因各路會計不一，亦難着手，故具精確之會計學識外，又非熟悉各路之情形不為功，統一以後，則各路財政，不便藏弊，稽核亦易矣。管理鐵路，所注重之點，即會計一項，有良好之會計，始能收統一之效果，而窺知其內容，然後始能實行管理之法，簡言之，會計為管理與經營鐵路之不二法門。然鐵路會計，如有錯

亂，即不能取信於人，故凡假款修路，外人皆要求管理會計之權，吾國人固以此權，操之外人，常事反對，如不自反，使鐵路會計改良適宜，故反對終歸於無效。會計不良，外人因債權關係，自必要狹多端，然欲保持我國之權力，自宜從速將會計改善，改善之後，於日後借貸外資，當有極大裨益，因鐵路已有完美之會計報告，各國資本家見之，必增信用，借款較易，接洽利率，更可減輕，此所以借貸政策，資我利用者也。且會計一項，於補助或收買商辦鐵路，以及籌備鐵路納稅等事，尤關重要，亟應從速劃一規定，因此等問題，必將發生，事前預備，臨時庶有把握，而易於集事，此改善鐵路會計，尤不得不亟圖統一也。統一會計之後，良効甚大，自淺近言之，約有數端；（一）各路賬目出入款項，容易查核；（二）學會計者，各路皆可適用；（三）有統一之會計，彼此可獲互相比較之益；（四）一切弊竇，易於察訪。○有此數端，東西各國之鐵路家，尙求統一後會計之改善，况我國鐵路會計，仍在幼稚時期乎？

西人鐵路統計之學，最爲精賅，鐵路有三務，運務也，工務也，機務也，設員分職，各有專司，其爲統計，日有記，旬有報，月有冊，歲有計，由繁而簡，由目而綱，莫不有精微之旨。其於統計也，非僅舉載其本利，及出入款而已，其總務運務工務機務所支用，莫不備載；又以百分核計，視各路各占若干焉，又推至各務對於每里路線所支出，及其各占百分之若

干焉，又往往別設本位，用便推核於運務是也。我國鐵路開辦時，各有所與之國，因而參用其國之制度，故知遼寧滬寧，用英國鐵路公司之統計式，平漢汴洛用比國式，正太用法國式，比法兩國式相同，而與英國式有疏密繁簡之殊，且有度量權量之異，然立表之旨，咸期載錄精要，以自知利弊得失所在，而爲考核增損之資，本路表冊，莫不異途同歸，特沿於各國之習慣而稍異也。夫各國統計，既擇其最宜己國者用之，則我國沿用他國之統計，其不切本國情形者必有之，則今後各路，當各據其原有之表冊，會同商榷，斟酌增損，俾成完美而適用我國之統計，訂立程式，咸去舊而用之，兼劃一度量權衡之制，俾各自有之統計表，咸歸一體，秩然有序，爲鑑形之鏡，而自調劑其過不及之差，呈交鐵部，復由鐵部摘取精要，仿各國各路互較之統計表，別訂程式，卽據各路報告，編成各路互較之統計表，刊登各路，俾爲參考，使各路知所改良。

前交部曾有統一會計委員會之組織，不二載而成效卓著，惟各種會計統計則例，雖行公佈，頒發各路執行，然交部有統一之願，而無厲行之策，致毫無成績可言，良可浩歎。今後此種委員會，應於鐵部下，繼續存在，以竟全功，庶我國鐵路財政，可望整理，又可公開於國人。

(十一) 統一文字

我國各路，因借外款，均以外國文字爲主體，而借款不僅一國，文字亦不只一種，甚至一路而用兩種文字，津浦非特喧賓奪主，有傷國體，而文字歧異，尤覺不便，若欲改良路政，不得不劃一文字，劃一文字，當以改用中文爲宜。用我國文字，自屬正當辦法，惟改用中文，困難甚多，各路沿用西文，既非一朝一夕之故，驟謀改革，誠非易易，主權爲外人所有之路無論矣，卽合辦之路，亦已太阿倒持，若提議改用中文，阻撓自在意中，然改用中文，爲管理路政上之辦法，非債項上之問題，於路務有益，於債權無損，漸次改用中文，則三五載之期限，當可全用中文。首應改者，爲各站報單，各處冊記，至各路文牘，均以應用中文爲原則，而以其他外國語附之。然改用中文，猶有最難解決之問題，一爲機器之名詞，二爲鐵路附用之電報，關於機器名詞，已有東西數國文字對照之鐵路審訂名詞字典，而各路所用之電報，多用西文，亦間有用號碼者，今謀改用中文，電報自可從容從事重複翻譯，倘有出險情形，阻滯行車秩序，則電報尤關緊要，臨機制宜，頂刻萬變，若猶按字譯碼，不特倉卒易錯，且可誤事，故須用電話爲宜。至統一文字之印刷機關，亦應計劃實行，我國各路之印刷品，多來自外國，喪失甚巨，且擬例各別，樣式不一，若改用中文，宜設交通印刷所，於最適宜之地，專印一切應用單冊，供給各路各項樣式，通歸一律，西文稿件，亦可代印，此爲統一文字之樞紐，路政緊要之機關，鐵部當及早圖之。

(十二) 改訂鐵路合同，收回國際鐵路。

我國鐵路(除平綏路外)幾無一路不與外債發生關係，故所訂合同，皆如繭自縛，有妨路政之發展，異日築路時，非向原約國借款，及購料不可，全國路綫，幾無一不在外人指定勢力範圍之內，於我國主權，大受損失，此種不平等條約，實應及早廢除，故鐵部宜速會同外部，將昔日與外人所訂之鐵路合同，定期完全修改，所訂新約，應注意數事。(一)凡以前官私有關中國鐵路權利之案據，無論係何條件，及係何原因訂立，或係中國與某國所訂，抑各國互訂，不論明許暗含，單定附定，概行無效，且自此通告後，不得再獨訂互訂此類辦法。(二)我國以後造路所借外債，應將借款與築路分爲兩事爲原則，分向各國財團借款，不單獨向某一國財團商議，並有絕對選擇之權，如某國條例較優，我有權採用，他國財團，如願依樣，可加入爲一團，若各國財團條件相等者，亦可合辦。(三)已訂借約未興築之路，合同作爲無効，另由我國按照情勢，決定路綫之分合存廢，如必須建築，且必須借外債者，該國亦可與我訂相當條件，如該國因條件未妥，借款未能成立，致爲他國承借，而該國前已墊款若干，當由我於此次借款項下，照數償還。

至外人在我國境內所築之鐵路，我則無主權可言，彼外人爲盡力經營，以侵略我政治經濟，大有久假不歸之勢，今日國人，徒知收回租界，而於外人在我國所辦之鐵路，則未倡言收

回，是蓋國人，不贖鐵路之現勢及功用耳。夫收回鐵路，較收回租界，尤爲重要，蓋租界有限，外人之活動力，不能出此範圍之外，而鐵路無限，沿路之出產，外人可得管理，且外人又可隨時強制延長路線，故應將外人所辦各路之主權，完全收回，改爲借款條約，庶外人與我，皆不能受絲毫損失，茲將應收回主權之各路，條舉於下。

一·中東鐵路。幹路自滿州里至綏芬河，長九二〇哩，支路自哈爾濱至長春，長一四七哩，光緒二十二年，與俄訂密約，路權完全屬之，資本多由華俄道勝銀行所出，我國亦出五百萬兩。歐戰時，列國共管，旋歸我國管理，其後中俄合辦，而俄專橫如初，又以本路爲宣傳共產機關，遼寧當局，驅逐俄人，中俄形勢，日趨緊張，當局宣稱，只須俄人照奉俄協定履行，便可解決一切，予謂奉俄協定，係中俄合辦，彼此權利平等，則此路主權，仍不能完全歸我所有，鐵部應從速將中東路主權，永遠收回，改爲國有鐵路，凡俄人在本路所投之資，改爲中俄借款。

二·南滿鐵路 幹路自長春至大連，長四三六哩，支路自五臭水子至旅順，長三二哩，大石橋至營口長 哩，煙台至煙台，長十哩，蘇家屯至撫順，長二八哩，陶家屯至石碑嶺長二三哩。此路本爲俄築，日俄戰後，讓渡於日，照原約經過三十六年，我國得備資收回，八十年無償償還，又安奉路，自瀋陽至安東，長一六二哩，爲日俄戰時，日人在中國建築之軍

事鐵路，事後訂十五年歸還，但二十一條中，均展期爲九十九年矣。收回路權，以此路爲最難，恐非流血不能解決，然此路若能收回，則東北三省，大可挽回國權，而其他各路，亦可隨之而收回矣。

三·滇越鐵路。自老開至雲南長二八九哩，光緒二十四年，法國佔領膠州灣，同時獲得此路建築權。

四·藏印鐵路。自大吉嶺至江孜，光緒三十二年，中英續訂印藏密約允許英國建設者。

五·天圖鐵路。自圖們江至天寶山，長六十哩，民國十一年，與日訂立密約，許其建築。

六·廣九鐵路。幹路自深圳至九龍，長二二哩，支路自粉嶺至沙頭角，長八哩，爲英國香港政廳所築。

(十二)整理路債

我國築路資本，多借自外國，最近調查，在七萬萬元左右，以現在營業里程計，每公里負債至十萬元之巨，誠可畏矣，前清路款，尙猶按期付息，民國來，軍人提用路款，鐵路當局，無法支付，政府又價借路名，秘密借款，於是益增外人以奪我路權之機會。鐵部似宜速設整理路債委員會，將歷年鐵路負債，分別清理，以挽回過去國際信用之喪失，而爲將來籌募債款之餘地，茲將理債方略，分述於下：

(二)分別債務性質而理之，分析債務內容，可酌定某種，應如何處理？某種內有若干成分？應如何處理？然後從事處理之法，鐵路債款，可分爲三類：(甲)外債。(一)長期外債(二)短期外債(乙)內債。(一)贖路公債，(二)公債，(三)國內短期借款，(丙)其他債務。(一)材料借款，(二)舊欠款，(三)股款，(四)透支款，(五)各項欠款，(六)欠息，(七)政府透支。甲項外債，占全額七分之四，本多擔保，切實還款有着者，可提出另計，無着及不甚可恃者，謀整理之。短期外債，應謀解決之法，並提出財政部所借各款，歸財政部清理，贖路債款二千五百餘萬元，非至急之款，可俟財政情形而隨圖之，公債一類一千一百餘萬元，平綏平漢公債，應按期抽籤還本，以恢復公債信用；國內短期借款，應分別內容，分擔清償；材料債款，各路自行清理；舊欠款可不過問，其中滬杭甬路贖浙路款，漢粵川路贖路款，係路局應付之款，可提出另計，不歸於整理範圍；股款係投資，無須提出整理，久透未還各款，歸入國內短期借款內；整理各項各款，歸各路自理，欠息一項，其中贖路債款八百七十餘萬元可提出與贖路債款，一同辦理，餘皆應整理。政府墊款，可提出不必整理，分晰各債內容，則應整理者，尙不及半數，處理之法，可分爲五類整理：(一)有著者，(二)歸財部者，(三)可緩者及勿庸還者，(四)有擔保品者，(五)應整理者。

(二)提出有着各債，不歸入整理。計長期外債十四：(1)平奉借款，(2)平奉新段借款

(3) 正泰借款，(4) 滬寧借款，(5) 滬寧購地借款，(6) 卞洛借款，(7) 道清借款，(8) 道清二次購車借款，(9) 津浦借款，(10) 津浦續借款，(11) 滬杭甬借款，(12) 四鄭借款，(13) 吉長借款，(14) 膠濟借款，短期外債四：(1) 道清一次購車借款，(2) 平奉唐榆軌借款二次，華比銀行借款二次，吉長墊款欠息，二(1) 正金銀行借款利息，(2) 平奉唐榆雙軌借款欠息。

(三) 財政部撥用各款，歸財政部清理。計長期欠債一，即滬楓清還抵欠借款，短期外債五：(1) 同成墊款二次，(2) 欽渝墊款，(3) 吉會墊款，(4) 滿蒙四路墊款(5) 濟順高順墊款，欠息一，即楓滬清還抵欠借款利息。

(四) 可緩者及毋庸歸還者，提出另為辦理。計短期外債一，即津浦德華銀行墊款贖路，債款一，其他債款二：(1) 舊欠款，(2) 股分欠息四：(1) 津浦正續借款，德華部份利息(2) 津浦德華墊款利息，(3) 贖路債款欠息，(4) 舊欠款，漳廈路廣東交通銀行欠息，政府墊款一。

(五) 各機關債務，或由借款內撥還，或由各該機關，勉為擔任。計長期欠債之隴秦豫海比荷借款，短期外債之隴秦豫海二次短期借款，及本路墊款，由隴海路自理，長期外債之平綏包甯段購料借款，由借款內付息，短期外債之道清清孟支路墊款，由債票入款內扣還。

短期外債七：(1)平綏東亞興業株式會社借款，(2)平綏東亞興業株式會社二次借款，(3)平綏中英煤礦公司借款，(4)平漢太康公司購車借款，(5)平漢巴爾得威廠購車借款，(6)平漢比商業公司購車借款，(7)四鄭短期借款。國內短期借款四：(1)北甯(2)平漢(3)平綏(4)津浦。其他債務二：(1)各路材料借款(2)各項欠款。公債一，透支款三：(1)平綏透支各銀行款，(2)株萍透支鑛局款，(3)漢粵川透支花旗銀行款。欠息七：(1)平漢巴爾得威廠借款利息，(2)平漢比商業公司借款利息，(3)平綏東亞興業株式會社借款利息(4)四鄭短期借款利息，(5)平奉天津邊業銀款利息，(6)平綏天津交通銀行借款利息，(7)平漢路川漢借款利息。以上各款，均歸各路分別擔任，自行統籌。

(六)提借款一部份，歸財政部於關稅項下清理。計長期外債四：(1)滙豐滙理銀行振興實業借款，(2)正金銀行借款，(3)漢粵川借款，(4)隴秦豫海借款。欠息一，即同成墊款利息。

(七)墊款而未興築之路，速商發行債票興築，並將墊款，由債票進款內歸還。計短期外債四：(1)浦信墊款，(2)甯湘(景湘)墊款兩次，(3)濱黑墊款，(4)裕中公司墊款。欠息三：(1)濱黑墊款利息，(2)裕中公司墊款利息，(3)浦信墊款利息。

(八)交通銀行借款，以民元以前，部存交行不能提之款沖抵。計國內短期借款二：(1)北平天津交行借款及代借款兩次，(2)漢口交行借款。透支款二：(1)北平交行透支款，(2)天津銀行透支款。欠息二：(1)北平交行借款及代借款利息，(2)天津交行借款及代借款利息。

(九)續發支付券數百萬元，以清國內短期借款。

平漢津浦平綏曾發行支付券，到期後可為運費，或兌換現款，此券可繼續發行，以還各銀行借款透支款及借款利息。

(十)酌等款項，以應付無着之債。計長期外債之廣九借款，國內短期借款之滬杭甬路車債，銀行團墊款欠息之吉長股款利息。

(十四)統一運輸

統一運輸，於鐵路事業上最為重要，我國各路，各運輸旅客，搭載貨物，及一切車輛運轉上，無不各路紛歧。夫鐵路交通以迅速安全利便見稱，而我國目前鐵路，於此三者，頗多缺點：一為行車速度無一定標準也，夫行車速度苟於安全上無妨碍，應盡其適當之限度以應旅客及物主之便，如滬甯津浦北甯平漢廣九等綫，為我國交通最頻繁而重要之路綫，其所經過各地路綫之狀態，交通狀況，相差無幾，且火車往來之數，不堪複雜，盡可增加速度。查

各路每小時之速度，平漢快車爲二五，七哩，津浦快車二三，六哩，北甯快車爲二二，七哩，滬甯特別快車爲三二，〇哩，廣九快車爲二二，二哩。以上各路行車速度，情形不一，實難強同，然亦立一標準，如特別快車之速度應如何？普通快車之速度應如何？尋常慢車速度應如何？同一相連接之各路，務使歸於劃一，至貨物運送，其車輛使用之不便，輸送之遲滯，於貨主諸多不便，此尤須速度改善，以期統一也。二爲車輛之設備，無一定形勢也，車輛之設備，務使旅客稱快，庶可盡鐵路交通之責任，乃我國各路，有此路二等之設備，尙不及他路之三等車，有此路有此等級而他路無之者，同一等級而各路之設備，互不相同，今後應使各路運輸之設備，暫歸統一。

（十五）提倡聯運

各國鐵路，莫不以水路道路，與鐵路互相爲用，故各項交通，宜避免無益之競爭，而從事於合作，始可盡交通之功效。我國鐵路，向繫獨立性質，設施各不相同，建築款項，半由外國財團，商借條件，亦不一律，且讓與外人建築，中央乏統治之力，各路又自定規章，致運輸事業隔閡，民國來始稍注意及此。民元四月一日，北方鐵路，始行聯運，平漢平綏北甯等路，發行坐客聯運及貨物聯運，往來各路，指定車站，各路運輸，價格不同，聯運範圍甚小，頗覺不便。民二鐵路當局，知聯運事業，不僅限於國內，當推行國際鐵路聯運之法，是

年四月，在東京成立中日聯運協會，定坐客聯票根本法，又議設北甯南滿及我國東方坐鐵路客聯票，是年夏間，北甯路派代表赴俄都參加西伯利亞鐵路聯運會議，係交通部特派該路首先辦理聯運事務。爲中國鐵路聯運之開始。民二十月，交通部在天津召集平漢平綏北甯津浦及滬甯各路代表，討論國內鐵路聯運之事，各路遂創設坐客聯票及行李聯運辦法。民二以來，交通部鑒聯運事業，發達益極，於民七設立聯運處，以專責成，該管附設交通部，路政司長兼充處長，當該處未設之先，聯運事務，本由北甯路稟承交部，辦理一切，成立後，由北甯路移歸聯運處，共分三股一所：（一）總務股，翻譯文件，保管公文合同，頒發通告書指導書及辦理他項公務。（二）國內鐵路聯運股，管理國內鐵路聯運事務。（三）國際鐵路聯運股，管理國有鐵路國際鐵路及輪航聯運事務。（四）清算所，核算各路聯運款目，分派各款應得款項，厘訂運貨用費，客票價格，及各項統計表，該所兼辦中日聯運，款目由中日各路，輪流派員辦理，每五年更換一次，成績甚爲完善。今後鐵部對聯運事業，亟應整理之，發展之，擴大之，則鐵路事業，必可振興，茲將聯運應注意之點，分三項言之：

（一）實行國內各路聯運。目前鐵部對國內各路聯運，積極進行，計聯運路線有十：卽平漢隴海道清平綏北甯津浦膠濟滬甯滬杭正太十路，各路聯運車站如下：（一）平漢路爲漢口大智門漢口江岸新店鄆城縣許州鄭州新鄉衛輝彰德邯鄲順德高邑石家莊正定定州保定高碑店琉璃

河長辛店坨里梁格莊北平。(二)道清路爲清化焦作道口新鄉。(三)隴海汴洛路，爲洛陽東站鄭州開封商邱徐州。(四)正太路，爲太原榆次陽泉石家莊。(五)平綏路，爲北平豐台南口康庄新保安宣化張家口陽高縣大同豐鎮綏遠包頭。(六)北甯路，爲北平豐台天津唐山山海關北戴河秦皇島營口瀋陽。(七)津浦路，爲天津東站總站西站唐官屯滄縣泊頭德州禹城濟南泰安大汶口曲阜兗州濟寧滕縣棗莊臨城徐州南宿州蚌埠臨淮關明光滁州東葛浦口。(八)膠濟路，爲青島濰縣博山周村濟南。(九)滬甯路，爲鎮江常州無錫蘇州上海。(十)滬杭路，爲松江嘉興杭州。至各路聯運交叉點：爲(一)上海北站與滬杭路聯絡；(二)南京江邊聯絡滬甯路與津浦路；(三)徐州聯絡津浦路與隴海路；(四)濟南聯絡津浦路與膠濟路；(五)天津聯絡津浦路與北甯路。(六)豐台北平聯絡北甯路及平漢路；(七)鄭州聯絡隴海與平漢；(八)石家莊聯絡平漢與正太；(九)新鄉聯絡平漢與道清；(十)瀋陽爲聯絡國內聯運中日聯運及北滿聯運。以上各地，爲國內各路聯運之樞紐，綜計十路聯運綫共長約六千一零公里。

旅客聯運票，各路互相發售，票分單程來回票遊覽票等若干種，有效時期，係按其路程遠近而定，單程票每三百公里，限制一日，惟來回遊覽券，則多以一月爲限，普通快車，可乘各路之尋常快車，惟特別快車，則須加特別快車附加費，惟此次聯運，僅限旅客，而於貨之聯運，則尙付缺如，今後應從速商訂辦法，使各地貨物，亦可有各旅客聯運之便，則善矣！

(二) 提倡水陸聯運。鐵路與水道，本立於競爭地位，(最顯著者爲滬寧路，故該路運價最低。)然鐵路未及之地，或船路不通之區，實應免除競爭，而極力互助，我國水路聯運之實，現僅國內，周遊票之發行，其路徑有二：(1)北平—漢口—水道—上海—首都—天津—北平—(2)北平—天津—首都—上海—水道—漢口—北平，惟僅限於客運，今後應一面增加路綫，一面經營貨運，則水陸可獲聯運之利矣：至貨物聯運，不能發達之原因，爲缺乏貨棧，與厘金之糾紛，二種困難，若能打破，則貨物聯運之進行必易矣。

(三) 參加歐亞聯運。我國之國際聯運，僅於日本，國內各路，以及朝鮮鐵路南滿鐵路有旅客聯運辦法，因莫斯科會議結果，北甯路得參加西北利亞鐵路之聯運會議，民三六月一日，開始售賣平津直達柏林巴黎及倫敦單式客票，及行李掛號聯運票，僅兩月，因歐戰而停頓。其後東省各路，於民十六，參加柏林聯運會議，我國鐵路當局，並未與聞，國內各路旅客之欲往歐洲者，必在中俄交界之滿州里站換車。東省鐵路，於民十六，與蘇俄法意奧德比波捷克斯拉夫拉托維亞梨托夫斯基愛思托尼亞各鐵路，成立聯運契約，東路哈爾濱及道裏商務代辦所於十六年八月一日即開始售賣歐亞聯運乘車票冊。票冊分三等，有效期間爲兩月，行李酌收運費，票價以美金爲本位，折成金盧布，對旅客則按行市，徵收哈大洋。今後國內聯運十路，應同時參加歐亞聯運會議，則赴歐旅客，可在內地購票，其利便爲何如也。

以上各端，爲整頓我國鐵路計劃，惟因受時間限制，致所述者，不過十之二三，殊爲恨事。○至若減低運費，改良運輸能力，設立總滙車處，舉辦貨運押滙，實行鐵路負責，改良並擴充鐵路工廠，推展鐵路附屬營業，培植山林以爲枕木之用，注重交通教育，核減營業用款，施行惠工計劃，提高路員薪金，創辦路員養老金刷新鐵路內政，整理軍運，（清理各路車輛）增加各路及車站設備，取銷捐稅及運輸附加費，鐵路員司互相調動，規定材料上之物品形式，以便競爭，統一鐵路所用度量，改良路警，添設路事審問處，改良客商待遇，發展三、四等客運，取締免票，嚴防匪患，嚴辦路賊，貨款宜滙兌，嚴訂用免員司條例，採用按日課績法，以資鼓勵，各路宜建築公舍，以便路員居住，除幣式及幣價之弊病，各站宜專設行李房，力除行李運價之弊（私索）創辦公司代運行李，供給各路急需材料，設置試驗所以鑒別材料，廣用本國客貨車，以塞漏卮，設鐵路公共印刷所等，種種問題皆甚重要，異日有暇，自當繼續研究，庶可免虎頭蛇尾之譏也。惟整理我國鐵路之計劃中，有一先決問題，即國家之安甯是也，國家若不安甯，則萬事皆休，况言整理鐵路之計劃乎？願我國內戰，不知何日將止，予不竟爲我國及鐵道界前途痛哭也。

論煤炭之價值

（上）

楊喆夫

(一) 緒言

煤炭，乃由古代植物而生成者，早成無疑義之事實，蓋植物多量存在，從其炭酸瓦斯與太陽熱度，直至現代有不及想像之急速繁茂力，生而又滅，滅而又生，堆積於乾地或濕地，一部植物組織被其破壞，或全部破壞，或被菌類侵蝕，混入土砂埋沒地中，受地壓與地熱漸次而成爲炭化者也，因此就其生成年代，處所，植物種類，或當時生產之狀況，與後來地殼之變動等，成爲種種不同，所以種類及品質之多，係屬當然，利用之，則須調查其各個性質，知其有燃料價值者，不得不努力使其效率最大也

(二) 煤炭之成分與發熱量

煤炭，既由種種植物而成，則其生成作用，亦與種種原因而有變化，其外觀不同，固不待言，從外觀不同，而其組成，亦有變化。

從來表示煤炭成分，最爲普通，大概知其煤炭性質者，則得大別之而爲二，即物理的方法工業分析法 (Technicaeor Proximate anaalysis)

與化學的方法之元素分析法 (Ultimate analysis) 是也。

工業分析法，係利用物理的性質定其成分，在其水分，灰分，揮發分，及固定炭素，大概可知其可燃物與不燃物之量，誠爲工業目的不可缺也，元素分析目的，則在煤炭中之化學成

分，表示炭素，水素，酸素，窒素，及硫磺等量之元素，非示其結合狀態，因此分析，專重化學，在普通工業，前者概多不用，硫磺雖能十分與工業分析並記，然自百分中一一表示於百分比也。

其次就煤炭熱源而用者，則視乎有無發熱量，發熱量，係由工業分析表，或元素分析表，依方程式可得而計算之，此固因煤炭之種類不同，然實際亦不過視煤炭之熱量有無合致，略知其發熱量耳，故欲知正確之發熱量，不可不依熱量計從實驗的而測定之，因熱量計之種類，測定方法之精疏，實驗者熟練之程度，結果雖有不同，如用唧唧熱量計，熟練實驗者，而行測定，並為十分補正時，相信可得十分知其發熱量焉。

其次以汽罐使用煤炭時，不得不注意之點者，係在知其枯林卡發生與否，此雖使用汽罐則明瞭，但在實驗室，大概目所易睹者，實際測其煤炭灰之熔融點亦可，有時以灰之成分分析，亦可由計算式睹其概略，此則極不足信，普通機關車用煤炭，最低亦須有 1300°C 左右，日本煤炭有 1500°C 或其以上，或 1000°C 左右，熔融而生枯林卡者亦有之，所謂枯林卡者，雖完全有別樣性質，但煤炭之粘結性，最易發生燃燒困難，故須注意，又粉炭之場合，係結晶，在申打及灰箱裏，少有不燃燒損失，亦其利益，在普通工業分析中並記，則其煤炭之粘結度，可表示於外觀的，或數字的。

爲知此外煤炭特性，須由低温乾餾（500—1300°C）及高温乾餾（900—1000°C）而分解之，同時研究元素結，合狀態與分解狀態，并對於温度揮發分之餾出量及種類等，至煤炭着火點之測定與否，對於燃燒上種種現象之試驗，亦有必要，但此等稍屬專門，不必詳記，此處祇就工業元素分析之各成分而述焉，茲將工業分析及元素分析之書式，表示如下。

炭層切入之炭

1. 工業分析

水分.....	1.52%
灰分.....	8.10
揮發分.....	48.14
固定炭素.....	47.24
	100.00
硫磺.....	0.34

2. 元素分析

水分.....	1.52
灰分.....	8.10
炭素.....	74.61

水素.....	5.58
碳素.....	8.35
氫素.....	1.50
氧素.....	0.31
氮素.....	100.00
發熱量.....	7.600 卡羅里

(一) 水分

在普通工業分析所表示之水分，如以下所述表面水，因空氣乾燥成爲完全乾燥者，能通過一寸平方有3500 綱目之篩者）用30減秀以下之粉末爲試驗料，普通一蘭格秤量入於適當容器，此水之沸騰點稍高，在105—110°C。一時間加熱，隨後冷卻秤之，可知其減少原來分量之分量，在原來分量之百分比所表示者，即爲水分也，然而煤炭非完全炭素，未易與空氣中酸素結合而被酸化者，常剩餘之，爲細粉，則增加表面積，愈易酸化，溫度上昇，則其影響更大，故在工業分析所表示之水分，以一時間加熱於105—110°C。則不僅失其水分之減量，且於空氣中酸素所酸化之分量，亦含有增加，此固因炭質而其增加之度有大小，然在空氣中加熱，則無不爲其酸化，因其酸化增加之量，被表示水分量減少，此其所以然也，換言之，即工業分析所表示之水分量，實際所謂水分者，多少亦有不同焉，爲避免此影響，則在炭

酸瓦斯，或窒素氣流中，加熱於 105° — 110°C 而為水分測定之方法(1931Committee on Coal analysis)此法頗屬妥當如嫌繁難，亦有採用在空氣流中而加熱者，此外素炭之水分，係總括坑內水，洗炭水，及貯炭，或運搬中雨水等所濕潤之表面水，所謂附着水分者是，此與普通水分區別，稱之為濕分，煤炭性質，因與大氣天氣而不同，煤炭觸大氣之面積大小，即依塊粉大有不同，從坑內掘出時，雖含有相當多量水分，暫時空氣乾燥，則減其相當之量，又塊炭之場合，除去坑內掘後之水，則為 2% — 3% 粉炭之場合，多在貨車被雨水溼潤，則含有 15% — 20% ，此水分，以短粒大粹之，而在 35°C — 40°C 左右，數時間乾炭，則大概可乾燥之，若此水分完全不除，則於工業分析之水分，必有增加，故分析試料，不得不完全除此水分者也。再此兩水分之外，加熱於 105° — 110°C 亦不去其水分者，即煤炭中含有無機物質之粘土，粘板岩及頁岩等，而化合水分也，灼熱時此化合水，約失去其 15% 煤炭含有之水分，有在煤炭中酸素相當有化合水素而成水也，又燃燒煤炭時，煤炭中酸素化合以外之水素，與空氣中之酸素化合，有成為水形而出也。

(二) 灰分

工業分析所稱為灰分者，係以通過 60μ 減秀之試料，入於適當容器，於 750° — 825°C 將完全灰化之殘渣量，對於試料百分比之表示也，考究原來之灰分，則形成煤炭之原樹木灰分，為其

第一次之灰分，煤炭生成時所混入之土砂夾雜類，炭層之上下盤等，占其大部，此混入硫化鐵及酸化物之硫酸鐵 0.3—1% 其他相當量 0.1—1% 之碳酸石灰等，為其第二次所含有之灰分，此等灰分，務須於選炭及洗炭時，盡力除去之，但市場煤炭，則未有不含有相當量之夾雜物，除去硫化鐵中硫黃，全非發熱物，故能低煤炭之價值，此等不燃物，煤炭被燃燒時，則其部分，所謂「發揮性灰分」發揮後於發揮分中大部分，係燃燒殘渣，而為普通稱之灰分也，此處稱為揮發性灰分者，則其所述粘土質之結合水，被赤熱放散一部，碳酸石灰以 500°C 左右分解之即出碳酸瓦斯，又粘土質內，阿米露那所結合之枯羅林等，係其發揮物，一方硫化鐵，（詳述於硫黃處）係為酸化鐵（ Fe_2O_3 ）硫化鐵，有 1.43 倍之重，如斯可稱為存在煤炭中不燃物之灰分，與工業分析所得之灰分，不無多少差異，又灰分測定，其溫度不同，灰分量亦生差異，故論灰分之場合，係不可不一定其溫度，一搬溫度上昇，則其灰分量隨之減少，例如 750°C 則為 11.24% 900°C 則為 10.86% 1000°C 則為 10.68% 茲將分析煤炭灰分，列其成分如下，

	炭層八尺	炭層五尺
SiO ₂	35.80	60.22
Al ₂ O ₃	23.71	20.25

Fe ₂ O ₃	12.34	5.55
Ca C.....	13.89	5.57
MgC.....	7.00	0.76
K ₂ O }.....	0.26	3.95
N a,20 }.....	6.82	4.55
SiO ₃	1260°C	1260°C
熔融點.....	淡黃色	褐
色.....		

灰，因煤炭而有種種顏色，即白，黃，青，淡黑，褐，紫，赤，等是此色因上記成分混含而生者，因其色，而其灰之熔融點，大概可判斷，枯林卡之發生，亦可預想，煤炭灰之大部分，有SiO₂與Al₂O₃則其熔融點比較的高，（SiO₂=1.175°C Al₂O₃=1880°C）白色者是，酸化鐵色點最為赤，比前二者之熔融點最為低下，赤色之灰，熔融點低，而枯林卡之發生多，白色之灰，一搬無此現象，然亦有時白色之石灰（CaO）適量低其熔度者。

（三）揮發分

揮發分者，係由加熱煤炭所發出瓦斯狀物質之總稱也，此非完全可燃燒物，其不燃性瓦斯之酸素，窒素及碳酸瓦斯，與所述灰分中混入之揮發性灰分等，亦含有之，其性質與分量，

視煤炭加熱之方法，溫度，緩急等種種條件而有差異，工業分析法，以一定量之試料，入於白金坩堝在 $950 \pm 20^\circ\text{C}$ 正確加熱七分間，其殘留於坩堝中者即為骸炭分，其與水分之和，由 100 減之，即表示其為揮發分，但此測定法，非絕對的者，因赤熱狀態發出瓦斯狀物質，仍有存在煤炭中，而所出者不過極少部分，大部分為分解成生物，因之加熱度，加熱最高溫度，坩堝材料，形狀及容積等，頗有關係，就同一炭，亦有 100 之不同，故就揮發物測定於同一狀況之下而言，實屬無意味。

一般新生成年代之煤炭，多揮發物，其內不燃性者亦不少，因此揮發物之熱量，亦有不同，於工業分析，表示分量之多者，亦難斷定其發熱量亦多，故為熱源而處理其揮發分時，則不可不計算知其不燃性之揮發物量，而為實際發熱量作用之揮發物量，又因煤炭種類而其所出揮發物，比較的性質，因加熱速度與溫度而不同，故欲使用煤炭，則不可不詳細研究其狀況也。

(四) 固定炭素及骸炭分

前述測定揮發分時，其坩堝中殘渣，即為骸炭分，亦灰分與固定炭素之相是也，骸炭分於燃燒方面，其數字不即用，完全減去灰分而用於固定炭素量，骸炭性狀，要知其煤炭是否為粘結性，其粘結性，是否膨脹粘結等狀態，粘結炭，在火床上熔融粘結，粉炭，有不燃燒落於

火格子之下，稍微損失其斯怕枯及申打等，然過於大費事，則燃率增加，在火床，又恐有通風之患焉。

固定炭素，其大部分係炭素，煤炭中成黃鐵礦而存在之硫黃分約半分，與成有機硫黃而存在之硫黃若干分，被含於固定炭素中，故固定炭素之發熱量，比純粹炭素之發熱量稍遜，雖為低價，然水素極含少量而高其幾分熱量者，則一般固定炭素之發熱量，比純粹炭素之發熱量，非大低也，以普通炭素之發熱量，而用808.0或810.0卡羅里，其固定炭素絲毫不減，嚴密言之，比純粹炭素之發熱量較低，欲知其真價時，則不可不以測定骸炭之發熱量，而換算固定炭素為必要，就普通硫黃含有量1%，假定80卡羅里則有7,700—7,900卡羅里左右。

固定炭素之發熱量，因煤炭種類不同，固定炭素之着火，亦有相差，例如無煙炭之固定炭素，係496.0。半瀝青炭則455.0。瀝青炭，則408.0此即化學之性質，具有炭素故也，物理的性質，則有不同之歸因，一般無煙炭硬，瀝青炭軟，其固定炭素，前者亦密緻，而着火點高，後者粗鬆，而着火點低，（但固定炭素之着火點，係因骸炭而測定，）

（五）發熱量

發熱量，係以一定量煤炭完全燃燒時，所發之燃燒熱即除去水分灰分等，僅就可燃物所發生之熱量也，完全發熱量之測定，係在一定容積燃燒器內，供給十分酸素，故水分存在，

亦於發熱量並無何等影響，煤炭中水分，因熱一回氣化，雖奪取氣化熱（蒸發一千格蘭水所要之熱量）冷却後放散同量之熱，減去之則為零，此熱量，即為普通煤炭之發熱量，考查水之氣化熱，與所入時之發熱量，區別之謂為（Gross Calorific Value）高價發熱量，凡在分析表所表示之發熱量，限於無特別注意者，完全為高價發熱量之意味，即煤炭一特徵，含有何%之水分為煤炭之發熱量，以此煤炭空氣中燃燒僅其水分之氣化熱逃散空中不能收回，較前者損失水分相當表示少價，此謂之低價發熱量（Net Calorific Value）煤炭之發熱量，由煤炭元素分析結果，大概近似數，可得計算之，依其式：即高價發熱量，與低價發熱量，大可明瞭區別焉。

對於高價發熱量則 $K_u = 81C + 290 \left(H - \frac{O}{8} \right) + 25S_u$

對於低價發熱量則 $K_u = 81C + 290 \left(H - \frac{O}{8} \right) + 25S_u - 6W$ 即視 $6W$ 之有無而不同， W 係煤炭中水分量， C, H, O 係各個煤炭中之炭素，水素，酸素， S 係燃燒硫黃之量，此外煤炭中之水素 W ，雖亦有可燃燒之式，要之燃燒時，因水分損失而少熱量，此即低價發熱量，熱量往往易生錯誤者，係低價發熱量與乾燥炭之發熱量是也，前者因水分蒸發而減去其熱之損失，較高價發熱低，乾燥炭發熱量，僅就相當水分之百者，其發熱量多，而此高價發熱率高也，

因此以煤炭與天然空氣乾燥狀態分離而乾燥時，其發熱量多出，此係自然乾燥之為一般燃料，非煤炭發熱量也，煤炭之發熱量，被乾燥於自然狀態之乾燥程度，則不可不就煤炭而測定之。

發熱量之單位，有英熱單位之B.T.U.與密達制之卡羅里，無論何者，單位量之煤炭，使完全燃燒而以單位量水一回上昇之總熱量也，前者係一英尺煤炭燃燒所發之熱，華氏（ $^{\circ}\text{F}$ ）一度上昇，即為水之克蘭姆數，後者係一克蘭姆煤炭燃燒所發之熱，攝氏（ $^{\circ}\text{C}$ ）一度上昇，即為水之克蘭姆數，後者單位過小，工業用目的，所謂大卡羅里者，係以千倍基羅克蘭姆卡羅里用之，即數字毫無相差，僅煤炭單位，不過為千倍之一千克蘭姆耳，普通所謂卡羅里則係大卡羅里（謝爾計器標本翻細）之意味。

揭此B.T.U.與卡羅里之關係如下：以卡羅里為 Δ ，以B.T.U.為 P ，則一千克蘭姆之煤炭係，
千克蘭水，在攝氏一度上昇，一英尺煤炭，係一英尺水，在華氏一度上昇，所謂。卡羅里與B.T.U.均不過以其煤炭之發熱量同一價值，而表示變其單位耳。

$$1^{\circ}\text{C} = \frac{9}{5} \text{ } ^{\circ}\text{F} \text{ 或 } 1^{\circ}\text{F} = \frac{5}{9} \text{ } ^{\circ}\text{C}$$

表示B.T.U.單位時，即係單位量之水，表示卡羅里時即係 $^{\circ}\text{C}$ 溫度不上昇，在發熱量單位，即係卡羅里之 $\frac{9}{5}$ 被上昇也，其數字的則如

$$b = \frac{9}{5}a \quad \text{或} \quad a = \frac{5}{9}b$$

又成爲

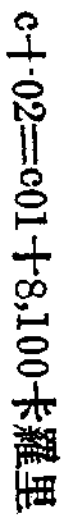
$$b = 18.6 \quad a = \frac{b}{1.8}$$

卽卡羅里，係煤炭一千克蘭姆之發熱量，B.F.U.係煤炭一英尺之發熱量也。

(六)

煤炭中之炭素，依工業分析而分時，則與水素化合而爲炭化水素，在揮發分表示之，其他雖有表示爲固定炭素，然依元素分析，則能發此兩方形狀之炭素全部，今以一定量試料，入於燃燒管，通過酸素，使完全燃燒，則變炭素爲全部炭酸瓦斯，測其量則可計算炭素之量，此時可燃性之炭素以外，依灰分中之炭酸鹽分解爲炭酸瓦斯，與微量吸着之炭酸瓦斯相錯，亦在全炭素中包含而來，前者常常有相當之多量，要嚴密時，則不可不於煤炭中，測其已成炭酸瓦斯之量。

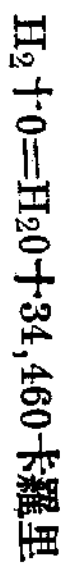
炭素在煤炭中之可燃物，其量最多，且有重要發熱成分，燃燒時，有如下式之燃燒而發熱。



即炭素12千克蘭姆與酸素32千克蘭姆結合，而為97,200卡羅里，因此炭素一千克蘭姆，則發生8,100羅里。卡此全炭素之量，係因煤炭生成年代最久，炭化程度最進，故所多量也。

(七) 水素

水素在煤炭中之一部，與炭素化合而為炭化水素，其他與酸素結合而為水，與此酸素化合而為水素者，始初不為發熱要素，實際所得利用之水素，係 $\frac{1}{8}H_2O$ 即與煤炭中酸素化合之水素量，係 $H_2:O=2:16$ ，亦即 $H=O$ ，相當煤炭中酸素之 $\frac{1}{8}$ 其水素不為發熱作用，因此謂之無效水素未結合因燃燒而得發熱，所謂有效水素者，係由全水素減去相等 $\frac{1}{8}$ 之水素是也。此全水素量，不問煤炭之新舊，無甚大差， $\frac{1}{8}$ 之新煤炭，當然酸數量多，而有效水素比舊煤炭少，即酸素多之煤炭，比酸素少之煤炭，發熱量較少，水素依下式燃燒，而炭素的發出四倍熱，故水素比炭素其量少，成為重要之元素也。



(八) 硫黃

硫黃在煤炭中具有四個形狀，即黃鐵礦（ FeS_2 ），硫黃鐵（ $FeSO_4$ ）有機硫黃與遊離硫黃是，最多者係硫化鐵，其黃鐵礦及白鐵礦，係在風化中之煤炭，成為硫酸鐵者居多。

，常與石膏(CaSO_4)共在一處，又於煤炭中爲充填物顯出白色灰色或褐色之薄片，此謂之安茹萊特，有機硫黃，一般極少，然亦有時非常之多，普通煤炭中之爲硫黃量而表示者，其總量，有0.3—1.70%左右，常磐炭及九州炭之一種，硫黃極多，硫黃燃燒時，非全部燃燒，僅在煤炭中未酸化者燃燒而爲發熱作用，其已爲酸化物形之硫酸鐵，(定加萊特 FeSO_4 CaSO_4)無發熱量，反在燃燒時，引起熱之分解而爲吸熱作用，煤炭未在風化時，則其中被酸化之硫黃量，極爲少量，殆無問題之可言，其採掘後無多時之煤炭，內硫黃，當燃燒時，或爲有機硫黃，或爲黃鐵礦黃，而發生2350乃至2550卡羅里，普通硫黃之爲發熱量，概以2500卡羅里表示之。

煤炭風化發生硫酸鐵時，影響發熱量極顯，即爲黃鐵礦之硫黃1%有29.5卡羅里，臺炭燃燒中硫酸鐵，($\text{FeSO}_4 \cdot 7\text{H}_2\text{O}$)其硫黃爲1%時，則由分解而吸收21.5卡羅里之熱，故有29.5—21.5=8.0卡羅里之熱損失，僅此損失，則硫黃1%時係屬少問題，但黃鐵礦1%之硫黃，爲重要而取2%之酸素約可吸收4%之水分，故在普通空氣乾燥之煤炭，則因1%之硫黃酸化，增加6%之重量，因此單位量之炭煤，約可低%之發熱量也。

(九) 窒素及酸素

此兩者共屬不燃性瓦斯，燃燒時則不用，窒素之量，不甚多，普通有0.6—2.5左右，酸

素，因種種量不同，不進炭化之新煤炭則多，古時代所進化之煤炭稍可，含有 SiO_2 左右，併此兩者為揮發分中占 SiO_2 此兩者時不常表示測定結果，祇表示 SiO_2 而已，此酸素與煤炭中水素化合，而為水形存在煤炭中，故酸素量多，為有效水素化發熱作用之部分較少，即酸素者多，有減煤炭之發熱量也。

(三) 工業分析與元素分析之關係

在前章，由工業分析與元素分析，所表示各成分及發熱量之意味，業已明瞭，在工業分析，由物理的方法分離所得之性質，分為水分，灰分，揮發分，及固定炭素之四部，故亦謂之示性分析，在元素分析，由化學的作用互有關係者，則依分析表而知煤炭性質，此所以評價有必要也，次圖，以入山五坑塊炭之分析表為一例，前章所述各成分性質表示於圖者，其各成分關係，係一目了然，茲隨其順次而說明之，則

入 山 五 坑 塊 (即日本煤炭名)

W.....	水分	C.....	全炭分	Su.....	燃燒硫黃
A.....	灰分	H.....	水素	S _L	固室硫黃

W.....	揮發分	O.....	酸素	H ₂ O.....	有效水素
F.C.....	固定炭素	N.....	氮素	.....	無效水素

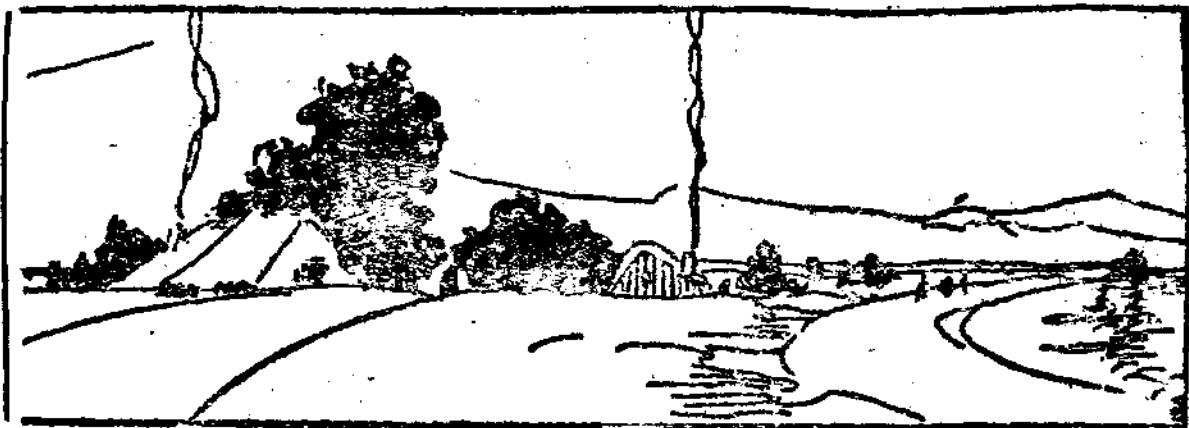
(一) 水分及炭分之比，係在兩分析而用同一者，祇在元素分析，則固定硫黃，因燃燒而不燃燒之殘留硫黃量含於其中，此中有05.7%。

(二) 揮發分，在工業分析為揮發分而表示者，有45.46%此如前述，不是完全燃燒，係窒素，酸素，水素，燃燒硫黃，及灰素中，減去固定炭素，所謂揮發性炭素，與水素化合，形成炭化水素之炭素分，由其五部分而成者也，水素再燃燒，得發熱之有效水素，與已在煤炭之酸素化合而為水，得分為二部，故揮發分中，其可燃性部分，則為有效水素，燃燒硫黃，揮發性炭素之三部而成，33.92%部分，即揮發分中，占有74.33%部分，其餘之11.64%煤為窒素，酸素，及無效水素，後二者，則結合為水而表示也。

(三) 可燃物與不燃物，在工業分析，則以不燃物單獨考究其灰與水分而已，由煤炭中，除其殘物，謂之純炭，此換算而論其發熱量及其他，則更須元素分析，加諸窒素，酸素，及無效水素之和11.64%之不燃物，其嚴格意味，即係分示不燃物可燃物之量，可燃性揮發物與固定炭素之和70.79%更有6.658卡羅里之發熱量，本此理由，在同一炭種，則純炭與熱量之關係，互為正比例，在異種炭，則不為正比例。(待續)

彰德發現古代住宅

中央研究院與豫省府合組之發掘殷墟團現正在豫北繼續工作，該團在彰德分三組工作：(甲)縣城西北五里之小屯村北頭；(乙)小屯村內街東頭；(丙)高樓莊。總機關則在桓上村二高中。詩經有「陶復」陶穴」之名，蓋古代住宅也。不期於去歲十二月七日乃復出於人間。當七日第五次發掘時，甲組在村北棉地發見方圓之坑三十有三處，即殷代前古人所居者，其小且深者為殷民貯藏之所，有當時遺物不少，坑上則砌有短牆一抹。同時丙組在高樓莊，發見古時石灰屋三所，作烏烟色，似土坪然，高者九層，其次六層，低則三層。該屋為圓形，下以草泥等物飾成，上則粉以屨灰，頗見光潤，計時當在殷前。七日乙組在村東掘得武丁時代之甲骨文字不少，丙組在莊前坑內發見仰韶式彩色陶片甚夥，為殷以前物，又在殷墟層中獲得鑄有文字之陶片及獸骨等。十日甲乙兩組掘出大批珍品，古色古香，彌足寶貴，計人架骨一，白磁盤五，大者周圍二尺八，上有蘭花，又細磁罐三，高尺許，圓八九寸，云是唐器。最可珍愛者為瓦磁泥人二十餘個，奇形怪狀，不易描摹。又有泥磁製成之魚軒，鳳輿，羊，馬，雞，雞，鷄，狗，鼯之物，爐，灶，鍋，鏟之屬，多至七八十件，細巧玲瓏，令人不忍釋手，實開發掘殷墟之新紀錄，亦考古者之好消息也。



譯述

菲律賓之鐵路建築

李振芬譯自遠東時報

在山林崎嶇開馬林省 (Camarines) 必可爾 (Bicol) 地方，一頁可驚的菲律賓鐵道建築歷史，正在寫作，

九個月內，二十二啓羅米突單接鐵軌已經安好，五座鋼橋屹然落成，尙有其他九橋，亦正上事修築中，如此多量鐵軌安設與橋樑建築，在一年中完成，實爲菲島前此所未有，

當美國管理馬尼拉鐵路公司 (Manila Rail-road Company) 時，一年中約安設五十啓羅米突長之路軌，但均爲四接軌或五接軌，且甚少耐久橋樑之築成，此種路軌安置，實際只有十或十二啓羅米突之長，

上述菲島路軌橋樑之修設記錄，建築於安洛那計劃上 (Alpneros-

Pampiona Project)，此計劃，欲連通馬尼拉與蘭格斯比 (Legaspi) 即自盧莊島之南端 (Luzon) 至珊佛蘭多 (Sanferando) 遠抵盧莊北端

安洛彭洛那間，因缺乏鐵路交通，許多年來，胥以小輪運經羅格海灣 (Rogay Gulf) 費時既久，耗資亦大，但多山險阻之開馬林省，業已將此計劃推進完成，

由彭洛那至安洛間一百一十啓羅米突路軌安設，總計估價 P.7,500,000，爲穩固此款與爲其他用款起見，政府曾發行鐵路公司公債基金 P.14,000,000 且此款易於籌劃也，

自一九二八年正月，彭洛那至羅格段之五十一啓羅米突路軌完成，(價值 P.3,000,000，次年計劃，即由羅格延長至開他朋加，(Catabonga) 該地輪渡便利，可由七小時縮減至二小時半，若使開他朋加至安洛全綫之完成，則全視款項能否即時籌集爲問題耳，

在此新路上旅行，人們只知其便捷舒適，而絕少想到工程師與勞工之如何艱難締造，一部分的建築，經過尼格利它人居住之荒野與叢山峻嶺，鐵路行程且須橫過太平洋中國海間之支流，實在，在如此打破時記錄的時間中，此段鐵路之完成，爲馬利那全路工程中最繁重一部，

有僅十三啓羅米突的一短段中，必須建築的橋樑至九座之多，且需六百二十萬立方米突之堤防與填補，此堤防填實之工作，必須至重至堅之器具，因其略無平地，而不得不藉鐵鏈與

尖鋤以行之也，這實在是一巨大的傑作，

所幸，許多的新式方法，可以用來築橋，如馬拉格爾河中（Managle Tiver）高大拱圓形橋脚，係用鋼塔作爲棚架築成，此鋼塔可將外面夾板扶起，再以重機倒入三合土，結果鋼塔凝固於三合土中，而成鋼筋三合土合結之堅牢橋脚，

建築此等橋樑，其上層鋼鐵構製，係用蒸汽起重機，現在鋼在鐵橋，圓柱橋脚，與細流那橋臺，（Cellular abutment）等業已實行採用，以代以前舊式浩費之純量三合土，此等新式的建築，外觀既美，且復堅實耐用，價亦低廉，

一九〇八年以來，英國大量鋼鐵圓拱橋，堆存於開羅堅（Caloocan）工場，供給此項新建築之用，此項材料，雖其價值較新計劃之橋樑者貴得多多，但爲現成之物，不須需費另購，故亦採用，此外物品則有洋灰電桿，銅電線，洋灰橋基，重鋼軌與沙石等等，

高級的工事與建橋的困難，工程師及從事人們，都看成一種當然的事，有時氣候乍變，江風掀浪至十七米高，增添彼等以警刺，材料之運前困難與長途之運機短缺，使辦事人煞費周章，瘡疾爲患尤屬可怖，苟無相當醫術使一切服務之人睡時加以蚊帳，而於發覺初患之時施以注射，則鮮能逃此死數也，

除了這些無盡決鬥以外，其他苦工，就是很堅忍的運輸供給品向前，不速不緩，以爲各站

工作之用，正如於天然之胸，補綴雲裳，他們苦味若飴，共同前進，運橋架，拽引機，築站舍，集合在一定地點，

冷雲密佈，夜雨婆娑，淤泥踐踏，材料車出軌，工作以致遲緩，有時鬥命勞役，以從事速修橋樑，蓋惡風陡作，怒濤一捲，此甫成之橋樑，每隨淹覆，當偶一部份，不甚妥善，或沿綫建築稍有損傷時，則即熱心改造，從不因循，凡此種種，都爲此兩條鋼帶，（接指鐵軌也——譯）緩緩北行，

於是，人類就表現了本能，雖不斷驅使，苦苦工作，而極端需要，轉添興采，惟存時苦惱，如圍堤潰決之時，則此等危殆之勞工，不能不暫時跳避逃生，當二十米橋高，有人從空墜落，驚呼號救，何濟於事，惡風咽鳴，葬身魚腹而已，

無論工程師及工作人們，生活苦楚，慘澹同經，他們唯一的代價，就是眼見理想的景物，已成實質的形狀，當有個時候，有人自馬利那乘車夜行，酣然安睡，翌晨紅日照窗，身已至蘭格斯比，則庶幾表現此等工程師勞工人們之淒涼苦心勞役，非枉費歟，



平漢鐵路月刊

第二十三期 專載



中央對日方針

汪兆銘

國府行政院長汪兆銘，十五日在徐州警備司令部紀念週，報告中央對日方針及一面抵抗一面交涉意義，原稿經汪親自修改，負責發表如左：

王總指揮，各位長官，各團體代表。

兄弟經過徐州，得有機會來參加今日的紀念週，在兄弟個人，是非常難得的，大家知道，現在是國難當前的時

專載

期，我們爲什麼應有國難呢，國難的意義是在什麼地方呢，大家知道，現在世界上無論那個國家都會有國難的，因爲現在的世界，還不是講公理的世界，還是講權力的世界，故此不獨弱國會有國難，就是強國也會有國難的，歐洲大戰以前，法國是時時刻刻會有國難的，當着日俄戰爭的時候，德國借摩洛哥的事件，來向法國挑戰，但是法國那時自願力量未足，只有一面忍氣吞聲，一面充實自己的力量，等到歐戰之時纔能報復。歐戰之後，德國也是天天有國難的，時時都有亡國之可能的，法國的兵進佔魯爾，德國因爲軍備受了限制，連武力抵抗，也不可能，（不准德國有軍備），但是德國努力整頓國內的組織和恢復國內的經濟能力，到了現在，德國已經過了國難時期了，由此可

知，世界不論強國弱國，都可以有國難，國家的興廢，民族的存亡，都待決於此，即如日本，也是有國難的，例如甲午年中日戰爭之後，日本得了遼東半島，但是俄德法三國從旁干涉，要日本把遼東半島歸還中國，日本當時認此爲國難的時期，但他自知力量不足，不與與俄德法抵抗，所以只好忍受，自甲午以至甲辰，準備了十年，然後與俄國開戰，民國九年的時候，是日本第二次的國難，因爲當歐戰之時，日本會向中國提出二十一條件，得了袁世凱的簽字，到了歐戰以後，華盛頓會議，對於日本，予以抑制，日本認爲是他的國難，但是此時日本自知還抵不過歐美，只得忍受，又預備了十一年，到去年民國二十年乘著歐美經濟恐慌之際，遂突然向東北用兵，這便是中國現時國難的由來了。

由此我們可以知道，中國現時的國難，不是偶然的，更不是輕描淡寫可以過得去的，必要全國的人民提心弔膽，共同應付，自從日本向東北出兵，現在已經過了一百四十多天了，爲什麼至今還沒有得着解決呢，這是因爲國民政府不肯學袁世凱的簽字於喪權辱國的條約，而日本則必要迫

中國屈辱簽約，所以在東北出兵以外，又進攻上海，威迫南京，上月二十八，二十九兩日，有七艘日本兵艦開進下關，向南京施其威逼，在那個時候，如果政府被迫簽字，則以前抵抗，完全沒有意義了，所以一面遷都洛陽，以置政府於安全的地位，來自由行使職權，一面派兵援助上海，以與日本抵抗，我們現在應該抱定什麼態度呢，我們應該要一面抵抗一面交涉，這個主張，不是今日纔定的，兄弟從去年由廣州到上海之時，已經抱定這個主張了，兄弟對於那時從南京來請願的學生及各民衆團體，都是以此來答覆，因爲中國的國難，不是偶然的，所以我們要預備長期抵抗，同時也要盡力的交涉，現在有很多人，有兩種錯誤見解，第一種是以爲中國是弱國，斷不能與日本抵抗的，如果打日本，則等於從前的義和拳，結果是中國受更大的損失，第二種是唱高調的，例如「殺盡倭奴」，「殺到東京去」的口號，每逢開會，只要有人鼓掌，什麼激烈誇大的話都可以說得出，以上兩種見解，都是錯誤的，我們山野不要唱高調，在朝不要說軟話，所謂辱負重的說話，我們不知說過多少次了，只要看看日本在東北，要怎麼樣

就怎麼樣，美其名曰忍辱負重，其實只見忍辱，不見負重，無非是造了順民，造了投降賊，所以第一種的說話，是不對的，我們必須拿出力量來，纔能說忍辱負重，至於第二種的說話，看似與第一種的說話相反，其實則相同，愈是說激烈話的人，將來必定是愈快投降的，爲什麼呢，因爲他們沒有真實的責任心，所以敢說這樣不負責任的話，幾十年來，我們中國不但軍事經濟，一切社會組織及社會能力，都落人後，如何可以說這樣的大話，以上兩種說話都不對，然則要怎樣纔對呢，須知道日本是一個國富兵強的國家，而中國卻是一個廣土衆民的國家，如果專在一個地點打仗，那麼，中國是打不過日本的，例如現在十九路軍在上海抵抗日本，是很勇敢的，從一月二十八日到現在，未曾退過半步，因爲日本屢次增兵來援，國民政府也就陸續派兵到上海增援，愈濟時師的通電，天津各報，已經登載，各位大概都已看見了，但是若要抵抗日本，上海一隅，是不夠的，我們不可以爲上海一隅抵抗，便是全國抵抗，舉個例來說，日本運兵到上海，從長崎出發，只要兩天就可以到了，他有兵船運兵，還有商船也可以運兵的，

但是中國交通未便，長江上下游，都有日兵還有日艦游弋，運兵便不能如日本那樣利便，由此可知專在一個地點同日本抵抗，是很困難的，然而反過來說，我們若全國抵抗，便不同了，例如日本可以將二十萬人從吳淞上陸，但日本不能將二三十萬人，分布到蘇州鎮江，若要如此，非增兵幾倍不可，至於若要星羅棋布於全國，則非增幾十倍幾百倍不可，所以現在大家要明白這一點，我們現在只有以廣土衆民的中國，與國富兵強的日本，長期的抵抗，處處抵抗，人人抵抗，除此之外，再沒有方法了，要知道人類是有機體的動物，如果他一部份受打擊之時，全體都會照應的，所以當着日本進攻中國之際，全國的人民，全體武裝同志，處處抵抗，人人抵抗，如果這樣，則日本必有精疲力盡之一日，我們就可以得最後的勝利了。

我們知道，現在我們不能學比利時，當着德國侵犯比利時中立的時候，不消幾日，英國就出來幫助他打德國，現在日本出兵東北，比德國侵犯比利時中立還要無理，但經過了一百四十多天，各國仍然沒有舉動。故此我們只有預備作長期的抵抗，關於此點，是完全倚靠國民有無組織，須

知道世界上有可破的軍隊，沒有可滅的人心，只要國民不肯亡國，國是斷斷不會亡的，這次國民政府遷都洛陽，就是這個意義，我們預備以全國作戰場，爲長期的抵抗，我們不唱高調，同時我們也不說軟話。

但是我們應該要對日本絕交，宣戰嗎，我們要先問問，日本有對中國絕交嗎，有對中國宣戰嗎，但事實上已經超過絕交，超過宣戰了，這種唱高調的話，是不能補救現在這個局面的，難道和日本絕了交，他就不能打上海麼，須知道這回的中日問題，中國是有十足的理由，來要求國際干涉日本的，因爲日本是破壞了國際聯盟公約，華盛頓九國公約，非戰公約的，現在我們在外交上既然有充分的理由，則何必要放棄外交的方法呢，何必驅使各國守中立呢，我們有國家則有交涉的權利，我們還未亡國，爲什麼不能交涉呢，只有朝鮮纔不能交涉，因爲他的國家已經亡了，須知道交涉是可以的，只有簽字，與喪權辱國的條約，是不可以的，從前蔣先生任國民政府主席的時候，他始終不肯簽字於喪權辱國的條約，蔣先生辭職之後，現在國民政府也不肯簽字於喪權辱國的條約，如果日本放棄他的無理

四

要求，則我們無論何時都可以交涉的，所以一面抵抗，一面交涉，同時並行，軍事上要抵抗，外交上要交涉，不失領土不喪主權，在最低限度之下，我們不讓步，最低限度之上，我們不唱高調，這便是我們共赴國難的方法。

臨了，兄弟還有幾句話想講的，兄弟此次來徐州，只是過路的性質，所以對於地方上各種民衆運動團體，都未能一一接洽，對於地方上的事，自有地方當局處理，更無兄弟直接處理之必要，所以對於昨日學生代表提出經濟絕交的問題，兄弟祇能貢獻一點關於原則的意見，兄弟以爲在未議決經濟絕交之前，商人買賣日貨是當然的，但在議決了經濟絕交之後，仍然買賣日貨，這便是奸商的行爲，則應該從嚴處罰了，故此前後之間應該分得清楚，方爲合理，還有一點，在現在全國人民同心合力抵抗日本之時，大家必要一致共同合作，纔能有效，卽如在黨的方面，從前雖然有種種糾紛，但在此國難當前之際，大家都一致精誠團結，來共赴國難，試看歐洲各國的政黨，他們遇着打仗的時候，大家就即時放下一切糾紛，來共赴國難，黨外的人是如此，何況同是黨內的人呢，進一步講，武裝同志和民

衆團體之中，農工商學各界，也是應該一樣的合作，必如此，纔能共赴國難。

總之，我們對於現在的國難，不要作樂觀，也不要作悲觀，我們本着一面抵抗，一面交涉，在野不唱高調，在朝不

舉國一德同心努力殺敵

國民政府遷至洛陽後，於二月八日上午九時，舉行遷洛後第一次紀念週，由國府主席林森主席，引導行禮後，次由委員李烈鈞報告，茲錄其詞如下：

主席，各位同志；此次中央以捍禦外侮，整理內政之故，毅然決然遷都於洛邑數日矣，連朝會議，大計均決，各方來電慶頌建議者，日數十起，蓋地點與時期實爲適宜也。論洛陽形勢，本爲周漢晉歷代舊都所在，先後千年，左思作賦，紙貴洛陽，二程挺生，肇興宋學，我國文化之發達，半基於此。爲統御全國，發號施令，亦應認此地爲適當，非僅爲應付現時大勢計也。今日遷都後第一次紀念週，地方團體，亦均參與，謹將近情略爲報告。

在過去數百年中，人類錯雜，每以同文同種者爲可親；近代進化，則以主義相同或相近者爲可友，由此次日本暴

說軟話，以沉着的精神，與日本作長期的奮鬥，尤其重要的，是大家要同心合作，今日兄弟很難得在這裏與各位見面，藉此向各位致敬意。

李烈鈞

行觀之，則前說後說，直可自明。日本此次乘我之危，先後派遣大批陸海空軍，侵占我東三省，復擾天津，進犯上海等處，焚燒殺掠，滅絕人道，此種空前未有之野蠻行爲，實爲世人意料所不及。事變以來，我國所提出之嚴重抗議，多置不理，偶有答復，非實鼓其詞，即狡辯其說，對於各國之警告亦復如是，並維持世界和平之各種條約，如國際聯盟九國公約，非戰公約等，皆漠視而破壞之，國際道義之墮落無逾日本者。雖各國因難長莫及之勢，尙未予以痛懲。然世界人士之攻擊日本而鄙視其行爲，固未嘗稍懈也。人類之競爭生存是其天性，從未有見國家之危亡，而不思奮起挽救者，起而挽救之亦鮮有不達目的者。當日本攻佔瀋陽之始，中央與地方政府及人民所採取政策與主張，雖略有異同，然時至今日，則已敵愾同仇，完全一致，

，舉國一德同心，努力殺敵是也。軍人負捍衛國家之責，尤切決死之心，故上海之戰，雖敵以優勢之兵力來犯，僵屍遍野，斬獲仍多，擊沉敵艦，擊落敵機，日有報告，蓋日本自與俄國戰後已二十六年，其老兵退卒，多已死亡，新兵無經驗不可用，戰鬥力實有限，且係侵略行爲，本屬可恥之事。而我軍官兵，則皆身經百戰，爲民族圖生存，爲國家謀獨立，有死無二，一以當十，如十九路軍之忠勇即其明證，使我軍器械而與敵相同者，則來犯之敵軍，未必能生還也。上海爲世界著名商場，交通輻輳，中外人士，往來頻繁，於各國經濟關係甚鉅。故日來英美法意等國政府對日本已再提嚴厲警告，並提辦法五條，高調停之意，苟日本而能悔悟，迅將軍隊撤去，則上海之戰可以中止，損失賠償諸交涉，方可進行，否則亦必將日軍驅逐之。惟此時切要者，首在收復東三省，據各處報告，日軍暴行有加無已，在日本以爲他人國土可以武力而佔有之，其愚實甚。假使武力而可戰勝公理，野蠻而可抵抗文明者，則威廉二世之英名且不朽，而德國猶稱雄於世矣。惟其不然，故威廉被放逐，而德國陷今日之窘境，世界文明之障礙

在昔爲德國，在今則爲日本，其橫暴較德國，尤過之，日本於此，其迷夢可以醒矣。日本朝野夙多知名之士，獨於此次之暴行，默而無言，舉國無一正人，深爲東方文明之玷。綜觀大勢，今後解決此問題，固應兼重外交與軍事，在外交方面，各文明國家爲保持公法正義人道，終必共起予日本以懲創。在軍事上我軍足以抗敵，前已言之。惟此次事件，雖有解決之方，然今後國家如何建設，如何振興，如何使國際地位躋於水平之上，而國內從此長治久安，是爲根本問題，自來一國最大之危險，無過於舊勢力掌政時期，若革命成功之後，則其國際地位必因以增高，國內政治亦必因而改善，凡經過革命之國家，莫不如是。獨我國革命成功，外患內憂，今甚於昔，此其故一方面由於人民放棄政權未能奮起，一方面則由於我國民黨在軍政時期雖努力，在訓政時期未能建樹故也。民爲邦本，主權在民，自昔已然，二十世紀之國家亦如是，我國今後唯一救國良方，要自開放政權，實行民權始。務使人民直接間接參與政治，而全國人民亦當本其天賦人權。如集會結社言論出版居住信仰等自由，故努力奮進，我國民黨，則應本天

下爲公之精神，從而領導之，則民主政治實現可期，亂庶
遑已，國無不治，他何慮焉，是在本黨賢達，全體同志，
與國人共圖之。連日大雪，古有程門立雪，及慧可事達摩

兩事，艱苦懸摯，異於尋常，吾人爲救國難，均當勉效前
賢也。

日內瓦軍縮會議可聞滬戰聲

日內瓦日文報云，中國總代表顏惠慶，欲將中國上海砲聲以無線
傳至日內瓦軍縮會議，各國軍縮代表，均得聽上海砲聲，擬在上
海設播音台，瑞士日內瓦設收音機，接收中國方面之砲聲，顏惠
慶代表現正與瑞士接洽中，瑞士當局如何答覆，則不知，恐未得
瑞士同意。

全日婦女索夫運動

日民衆以軍閥橫暴，積極對華侵略，此次在滬，迭遭挫敗，死傷甚衆，不但不翻然悔禍，且復變本加厲，致事態益形擴大，長崎大坂等處婦女，因其夫婿多被迫從軍，無辜犧牲，特糾集同志，組織婦女索夫團，向東京日政府請願索夫，狀如瘋狂，雖經日當局善言勸慰，但均逗留不散，婦哭兒啼，聞者淒絕，遠近陸續加入者極多，有全國聞風興起之勢。



平漢鐵路月刊

第二十三期 調查

吉黑鐵路網進行近况

日人自侵佔東北以來，對各種事務，積極進行，為將東北打成一片起見，對吉黑鐵路網計劃，尤為盡力，其決於本年使其完成者（一）長大路，該線自長春經農安扶餘至大賚縣，此路告成，可吸收中東鐵路西線哈滿段之農產物，並疏濬松花江嫩江航運，為長大路營業養流域，以吸收黑龍江西北嫩江訥河布西甘南龍江雅魯魯景星諸縣之農產物，經長大路轉由南



調查

滿路出口，（二）海克路，日人為吸收中東鐵路中部之農產物運輸，使呼海與齊克接軌成一小循環，一方致中東路之死命，一方吸收黑龍江東荒各縣之農產物，以繁榮南滿，現已測量完竣，定本年四月一日開工，（三）拉哈路，該線自吉敦路拉法站經五常拉林至哈爾濱，再與呼海聯運，該路完成，則中東路哈長線已等於廢物，齊克路之寧拉支綫，由寧年站至拉哈站一段，日人決改為黑寧路，由興河經環輝嫩江訥河至拉哈站，現已派人前往勘測，大約動工之期，當亦不遠。

去年日本棉貨輸華大減

日本紡績同業會發表。全國棉布出口總量為十四萬一千四百零七萬一千碼。價值一萬九千八百五十七萬四千元日金。數量比較前年減一萬五千七百三十三萬一千碼。金額較

前年減七千三百四十三萬三千元。中國因排斥日貨關係較前年減少四千六百八十九萬九千元。英領印度數量略增。而金額減少，此乃英國金本位之停止與關稅之增加。使輸出價格下跌有以致之也。荷領印度澳洲東非洲及巴爾幹諸國之增加。乃數年日本開拓新市場之結果。不得不謂已收顯著之成效。(數量單位千碼。金額單位千元)

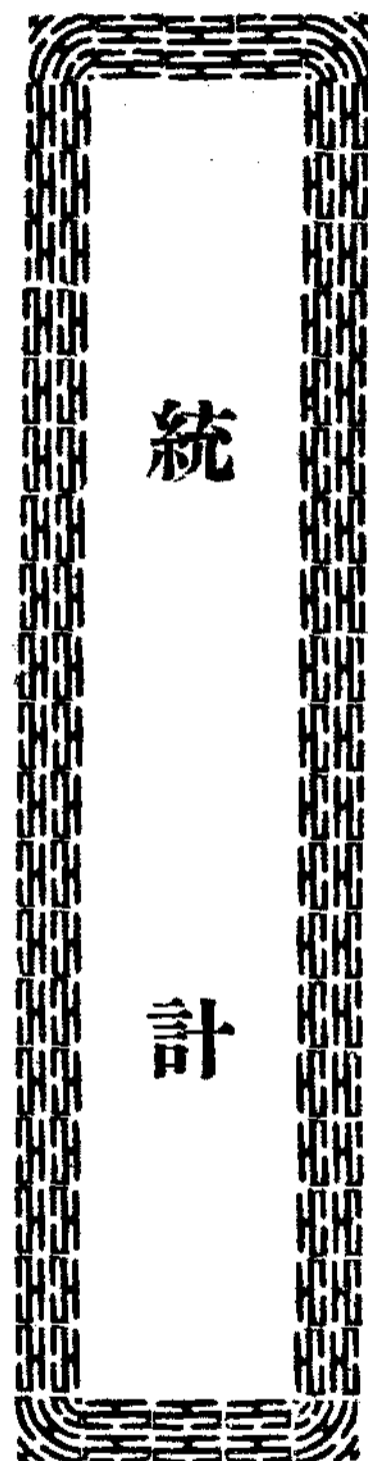
中國部分

地點	數量	比較前年	金額	比較前年
上海	一三三,五二八	減五,六九三	二四,二六〇	減一五,五五〇
天津	五〇,五四五	減二七,九二八	八,九三三	減六,七九九
青島	三三,六九八	減六,二五二	四,三八四	減二,〇〇〇
大連	三七,八二五	減七,六〇六	六,一五一	減三,〇三四
漢口	八,〇〇七	減一,七三六	一,三三三	減四九
滿洲	二一〇,三三三	減二,五三三	三,五五六	減一,三三三
其他中國	三,五〇三	減三,〇三五	五六一	減七〇五
香港	六二,三三三	減三,〇一八	九,七三三	減八,五三〇

其他各國

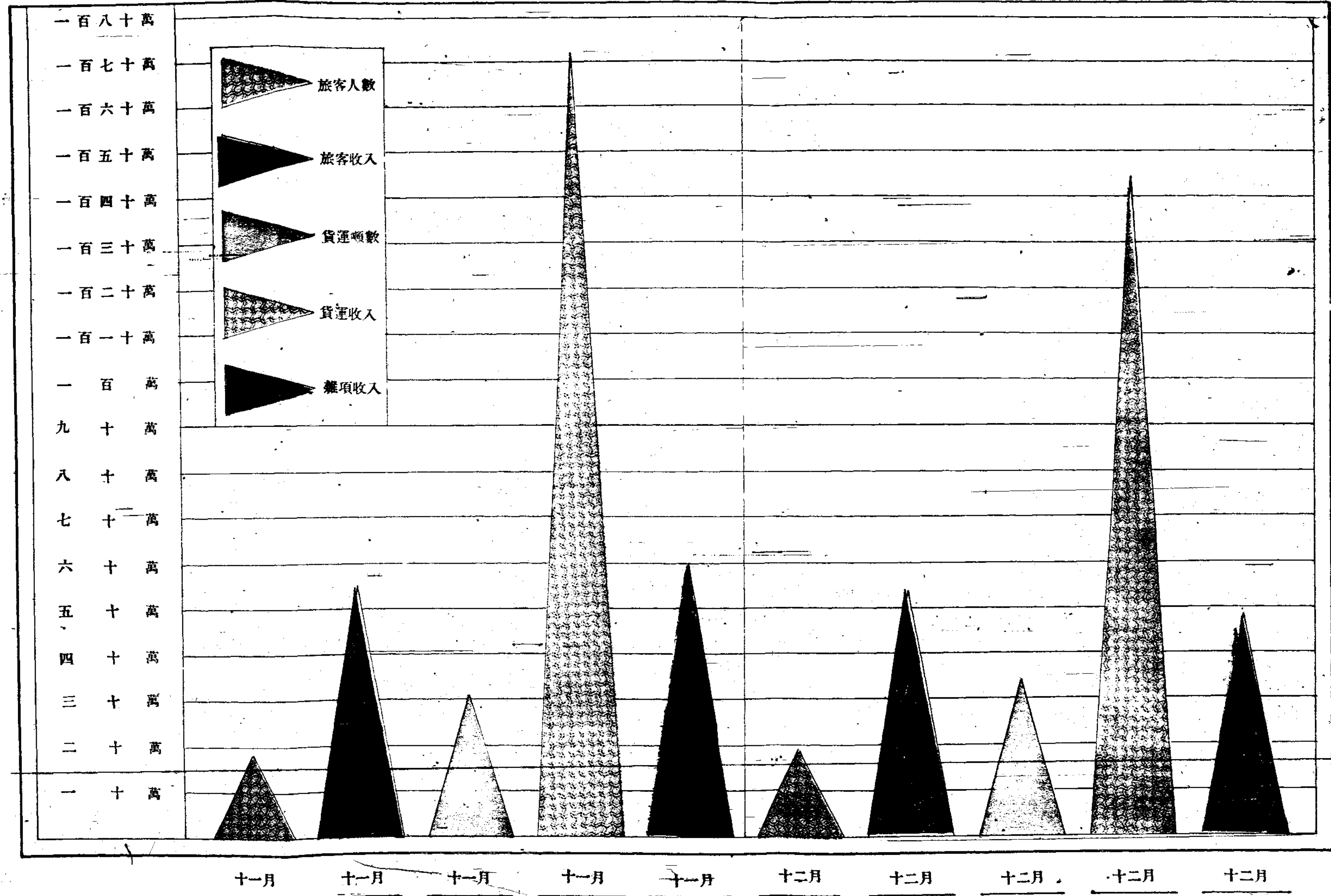
暹羅	五,七六七	減一〇,二五〇	七八五	減一,七六三
斐列賓	三三,五五七	減一,五〇八	四,一七六	減一,二四七
荷領印度	三三,四九八	增三,七四二	二八,三三八	減五八
海峽殖民地	四一,三六六	減三,三三八	五,二二七	減一,一〇〇
澳洲	二一,三六七	增七,二〇五	二,九三三	增四六六
英領印度	四〇三,九三六	增一〇,一四九	四九,八一九	減一,三三三
法領印度	二二九	增一九四	一六	減三二
埃及	一〇三,二二四	減五,六二六	一四,八八〇	減五,六〇一
其他非地	三三,九六五	增五,一九五	一六,三六九	增四,七二六
巴爾幹	一五,八一九	增二,〇五三	二,〇〇九	增一,四七八
南美諸國	一六,五九一	減六,九〇八	二,二六六	減二,二六二
雅利安	三四,三四六	—	四,三二九	—
其他阿刺斯	四六,二五九	減三,一八七	六,四九六	減五,六八四
其他	二四,九七八	增三,八七九	一,〇七七	增九八
計	一,四一四,〇七一	減一五,〇三三	一九八,五七四	減三,四三三

註：民國十九年間雅典之出口包括阿刺斯波斯在內



統
計

本路民國二十年份十一月十二月份收入概數比較表



中華國有鐵路
平漢線

第八

民國二十一年一月上旬現金出納旬報表

摘要	簡稱	銀		計
		小	數	
上旬現金結餘	存			\$60,565.08
本旬收入	收			700,968.24
客運	a	192,520	40	
貨運	b	358,675	17	
附捐	c	50,899	03	
雜項	d	14,118	85	
其他	e	38,720	85	
借入	f	46,033	94	
合計				640,403.16
減去本旬支出	付			414,956.49
營業支出	g	148,578	55	
資產支出	h	.....	...
歲計支出	i	307	67	
其他支出	j	260,070	27	
貨運加價		34,033.23		
課撥款		188,025.60		
本旬現金結餘	餘			\$225,446.67
現金結餘類別	行			820,642.01
各銀行存款				
漢口中央銀行		3,576	12	
漢口上海銀行		216,903	94	
漢口金城銀行		122,065	07	
漢口交通銀行		1,422	74	
漢口鹽業銀行		80,867	02	
漢口農工銀行		37,593	55	
北平大陸銀行		14,107	71	
北平山西省銀行			26	
北平農工銀行		896	42	
北平中南銀行		08,388	44	
北平金城銀行		157,242	74	
北平鹽業銀行		134,060	80	
平北浙江興業銀行		63	24	
上海大陸銀行		512	42	
上海金城銀行		941	54	
各銀行透支	透			883,422.49
漢口金城銀行		141,793	99	
漢口鹽業銀行		145,392	87	
漢口農工銀行		58,877	45	
北平金城銀行		224,760	48	
北平鹽業銀行		224,147	72	
北平中南銀行		19,043	31	
北平交通銀行		17,704	66	
北平保商銀行		17,702	01	
北平農工銀行		-30,000	00	
北平中國實業銀行		4,000	00	
北平出納課存款	課	241,574	24	
現洋		38,050.02		
不能提用款		203,524.22		
漢口出納課存款		27,657	91	269,227.15
現洋		5,991.24		
不能提用款		21,661.67		
合計				\$225,446.67
不能作為現金提用各款				225,185.89
銅元		6,798	39	
懸掛舊賬		15,564	11	
暫支		202,823	39	
合計	懸			\$225,185.89

中華民國二十一年一月二十五日

中華國有鐵路

統八

平漢線

民國二十一年一月中旬現金出納旬報表

摘要	簡稱	銀數		共計
		小	數	
上旬現金結餘	存			\$225.446 67
本旬收入	收			864.430 80
客運	a	206.732	50	
貨運	b	358.688	85	
附捐	c	53.257	09	
雜項	d	20.624	45	
借入	e	29.564	20	
其他	f	25.000	00	
合計		165.562	71	
減去本旬支出	付	5.000	00	
營業支出	g	909.586	34	1.069.877 47
資產支出	h	.....	...	1.167.821 40
歲計支出	i	.....	...
其他支出	j	258.235	06	
本旬現金結餘	餘			\$77.943 03
現金結餘類別	行			702.766 90
各銀行存款		3.540	58	
漢口中央銀行		202.128	11	
漢口上海銀行		25.888	09	
漢口金城銀行		1.422	74	
漢口交通銀行		14.381	55	
漢口鹽業銀行			26	
北平山西省銀行		896	42	
北平農工銀行		175.872	09	
北平金城銀行		122.540	45	
北平鹽業銀行		154.579	41	
北平中南銀行		63	24	
北平浙江興業銀行		512	42	
上海大陸銀行		941	54	
上海金城銀行				
各銀行透支	透			1,090.398 53
漢口金城銀行		141.793	99	
漢口鹽業銀行		145.392	87	
漢口農工銀行		50.355	20	
北平金城銀行		268.760	48	
北平鹽業銀行		268.147	72	
北平中南銀行		46.619	31	
北平大陸銀行		16.892	29	
北平交通銀行		47.704	66	
北平保商銀行		47.702	01	
北平農工銀行		47.000	00	
北平中國實業銀行		10.000	00	
北平出納課存款	課	219.942	65	
漢口出納課存款	課	89.745	05	209.687 70
合計				\$77.943 93
不能作為現金提用各款				234.084 48
銅元		7.739	14	
懸掛舊賬		11.746	21	
暫支		214.599	13	
合計	懸			\$234.084 48

中華民國二十一年二月十五日

中華國有鐵路

平漢綫

第八

民國二十一年一月下旬現金出納旬報表

摘 要	簡 稱	銀		數	
		小	數	共	計
上旬現金結餘	存			\$77,943	93
本旬收入	收			927,971	90
客運	a	175,688	76		
貨運	b	450,409	36		
附捐	c	48,026	70		
雜項	d	4,778	78		
借入	e	28,898	40		
其他	f	196,290	95		
		10,000	00		
		14,283	95		
合 計				850,027	97
減去本旬支出	付			766,698	22
營業支出	g	388,534	83		
資產支出	h	.....	...
歲計支出	i	5,878	80		
其他支出	j	372,384	59		
				\$83,429	75
本旬現金結餘	餘			666,714	43
現金結餘類別	行				
各銀行存款					
漢口中 央 銀 行		3,540	58		
漢口上 海 銀 行		201,801	21		
漢口金 城 銀 行		41,359	09		
漢口農 工 銀 行		2,212	55		
漢口交 通 銀 行		1,422	74		
漢口鹽 業 銀 行		16,170	54		
北平山 西 省 銀 行			26		
北平農 工 銀 行		896	42		
北平金 城 銀 行		189,780	59		
北平鹽 業 銀 行		113,510	45		
北平中 南 銀 行		94,442	80		
北平浙 江 興 業 銀 行		63	24		
上海大 陸 銀 行		512	42		
上海金 城 銀 行		941	54		
各銀行透支	透			867,029	82
漢口上 海 銀 行		14,973	10		
漢口金 城 銀 行		126,793	99		
漢口鹽 業 銀 行		134,181	86		
漢口農 工 銀 行		27,735	80		
北平金 城 銀 行		209,760	48		
北平鹽 業 銀 行		209,147	72		
北平中 南 銀 行		36,437	91		
北平大 陸 銀 行		11,892	29		
北平交 通 銀 行		30,704	66		
北平保 商 銀 行		44,702	01		
北平農 工 銀 行		14,000	00		
北平中 國 實 業 銀 行		7,000	00		
北平出納課存款	課	261,781	45		
現洋 47,042.06					
不能提用款 214,742.39					
漢口出納課存款	課	21,960	69	283,745	14
現洋 8,231.94					
不能提用款 13,728.75					
合 計				\$83,429	75
不能作為現金提用各款				228,471	14
銅 元		7,665	39		
懸掛舊股		6,252	35		
暫 支		214,553	40		
合 計	懸			\$228,471	14

中華民國二十一年三月七日

中 華 國 有 鐵 路

平 漢 鐵 路

營業進款概數旬報表自二十年十月一日至二十年十月十日止

計通車路程1324公里

摘要	旅 客			貨 物			雜 項	共 計 進 款		列 車 經 行 公 里 數			
	人 數	銀 數		噸 數	銀 數					客	貨	共 計	
1	2	3		4	5		6		7		8	9	10
		\$ 元角分			\$ 元角分		\$ 元角分		\$ 元角分				
本年													
..... 1旬 共計	67,755	192,808	33	76,209	465,880	98	16,155	59	674,844	90	45,891	58,060	108,981
每通車公里勻計	51.17	145	63	57.56	351	87	12	20	509	70	34.66	43.84	78.54
至是日共計	1,657,508	4,679,749	68	2,030,012	13,303,559	36	267,833	89	18,251,142	93	1,480,346	1,450,500	2,930,936
上年													
... 1旬 共計	21,163	86,736	52	38,236	149,124	03	2,240	80	238,101	35	53,660	14,333	67,993
每通車公里勻計	15.98	65	51	28.88	112	63	1	69	179	83	40.53	10.82	51.35
至是日共計	1,113,018	4,024,916	53	1,671,116	10,839,310	38	173,728	06	15,037,954	97	1,533,789	918,737	2,452,526

民國 年 月 日

中 華 國 有 鐵 路

平 漢 鐵 路

營業進款概數旬報表自二十年十月十一日至二十年十月二十日止 計通車路程1324公里

摘 要	旅 客			貨 物			雜 項		共 計 進 款		列 車 經 行 公 里 數			
	人 數	銀 數		噸 數	銀 數						客	貨	共 計	
1	2	3		4	5		6		7		8	9	10	
		\$ 元角分			\$ 元角分		\$ 元角分		\$ 元角分					
本 年														
…… 20旬 共 計	67.887	187.492	60	81.950	491.812	57	20.513	58	699.818	75	51.732	55.582	107.314	
每通車公里勻計	51.27	141	61	61.60	371	46	15	49	528	56	39.07	41.98	81.05	
至 是 日 共 計	1,725.395	4,867.242	28	2,111.962	13,795.371	93	288.347	47	18,950.961	68	1,532.078	1,506.172	3,038.250	
上 年														
…… 20旬 共 計	23.831	105.922	42	44.010	171.998	17	5.529	12	283.449	71	57.756	17.151	74.907	
每通車公里勻計	18.00	80	00	33.24	129	91	4	18	214	09	43.52	12.95	56.57	
至 是 日 共 計	1,136.849	4,130.838	95	1,715.126	11,011.308	55	179.257	18	15,321.404	68	1,591.545	935.888	2,527.433	

民 國 年 月 日

中 華 國 有 鐵 路

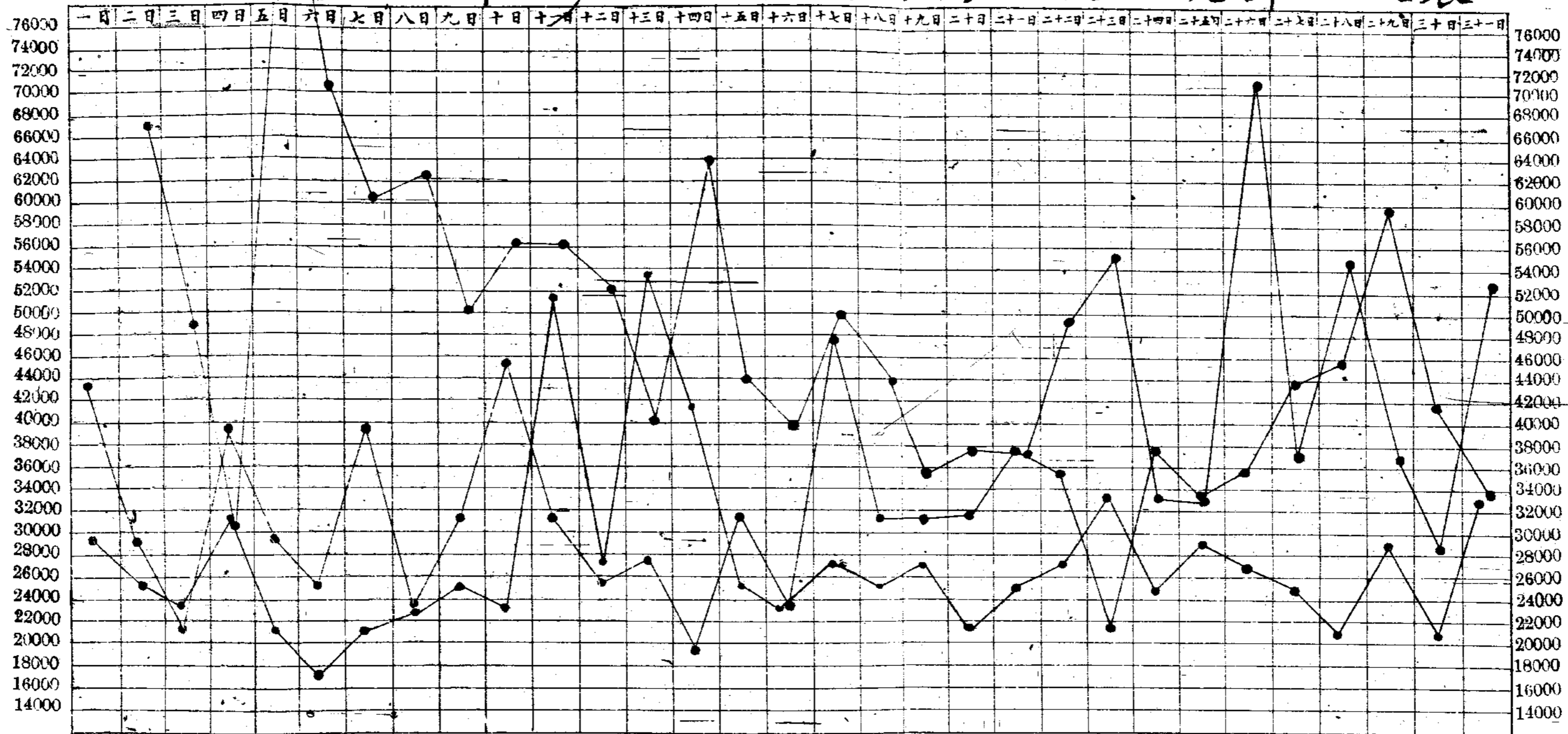
平 漢 鐵 路

營業進款概數旬報表自二十年十月二十一日至二十年十月三十一日止 計通車路程1324公里

摘 要	旅 客			貨 物			雜 項	共 計 進 款		列 車 經 行 公 里 數			
	人 數	銀 數		噸 數	銀 數			客	貨	共 計			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10				
		\$ 元角分			\$ 元角分		\$ 元角分						
本 年													
..... 30旬 共 計	68,908	198,823	19	105,551	653,685	78	21,581	61	874,093	58	59,849	75,497	135,343
每通車公里勻計	52.05	150	17	79.72	493	72	16	30	660	19	45.20	57.02	102.22
至是日共計	1,794,303	5,066,065	47	2,217,513	14,449,057	71	309,932	08	19,825,055	26	1,591,924	1,581,669	3,173,593
上 年													
..... 30旬 共 計	41,020	169,884	24	73,079	345,712	83	13,054	45	528,651	52	67,772	30,266	98,038
每通車公里勻計	30.98	128	31	55.20	261	11	9	86	399	23	51.19	22.86	74.05
至是日共計	1,177,869	4,300,723	19	1,788,205	11,357,021	38	192,311	63	15,850,056	20	1,659,317	966,154	2,625,471

民 國 年 月 日

本路北段二十年十一月十二月份每日收入統計比較表



月別	類別	數目	色別	比較	
				增	減
十月份		1,037,580.17			
十一月份		989,321.65			較上月減 48,258.52
十二月份		858,148.883			較十月減 179,431.34 較十一月減 131,172.82

說 明

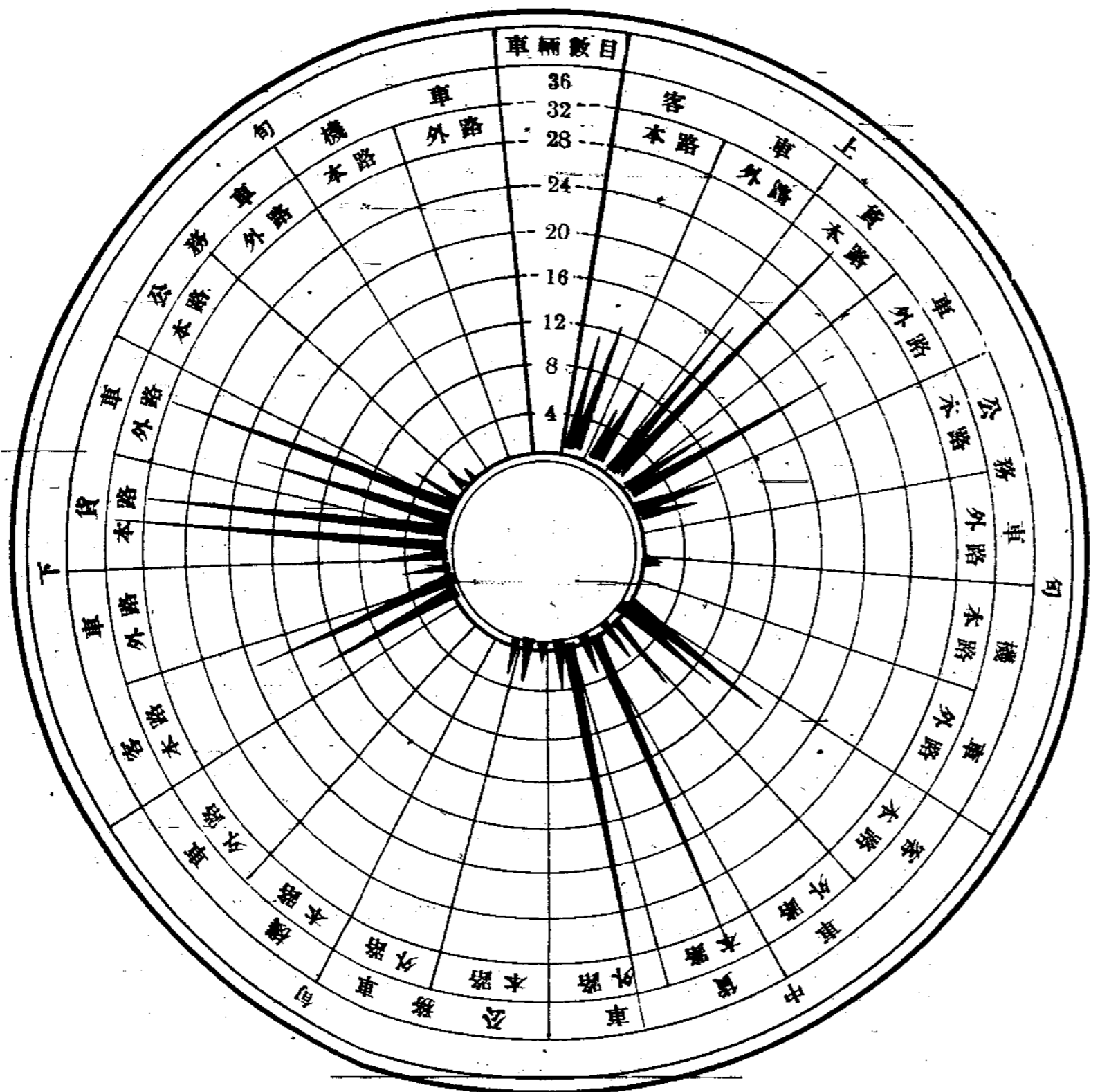
- 一 此表每格按二十元遞進凡點於格中間者均有尾數
- 一 此表所列收入僅至豐樂鎮止
- 一 此表所列收入數目最高者為七萬五千六百二十元六角四分最低者為一萬三千四百八十二元五角六分

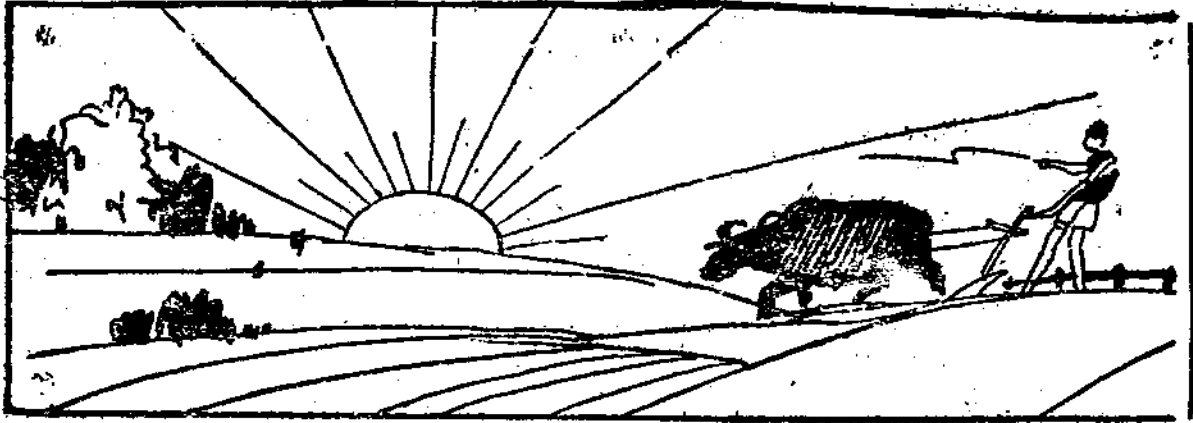
上 季 進 款 數 目		
七 月 份	八 月 份	九 月 份
410,323.33	400,691.97	964,978.77
上季總數	1,775,994.07	
本季總數	288,505.065	
比 較	增 1,109,056.58	

本路北段 十一 十二 兩月修竣機車車輛統計比較表

說明

- 一、此舉車輛數目係專指修竣者而言其停廠待修者不列
- 一、此表係根據長辛店機廠修車日報表所填造
- 一、紅色標記為十一月份車輛數目綠色為十二月份車輛數目
- 一、表內共分七格每格代表車數四輛





法 制

◎公務員交代條例

民國二十一年一月二十一日
部令總字第一五八號抄發

第一條 凡中央地方各機關長官及其所屬負有保管責任人員前後任交代時悉依本條例之規定

第二條 前後任應交代之事項如左

- 一 經費實領實支及其餘存數
- 二 經收各款項已解未解數
- 三 票照存根及未用票照與票照性質類似之各種單證
- 四 領售及餘存印花稅票或其他債券
- 五 公有財產及物品
- 六 印章及各種文卷圖書表冊簿記收支憑證

第三條 前後任交代時直接上級機關或主管長官應派員監盤

- 第四條 前任人員應於後任接替之日將印章及一切存款移交清楚其餘交代事項至遲應於一個月內造具清冊悉數移交後任接收非經取得交代清結證明書後不得擅自離去任地但因病卸任或在任病故者得由各該機關佐理人員代辦交代仍由前任負責
- 第五條 前三條之規定於因被裁而卸任之人員對接收人員移交時準用之
- 第六條 凡款項交代之款以單據印簿爲憑支出之款以單據爲憑公有財產及物品以財產目錄財產增損表及以前移交清冊爲憑其有解款劃款撥款者解款以批廻或銀行銀號錢莊票據爲憑劃撥之款以往來文電及領款機關印收爲憑
- 第七條 後任或接收人員接到移交清冊時應即會同監盤員於十日內逐項盤查清楚出具交代清結證明書交前任或被裁人員呈繳並會呈上級機關或主管長官查核
- 第八條 後任人員所造各項表冊其開始日期應與前任人員造報截止日期銜接
- 第九條 前任或被裁人員無論現任或調任遇交代不清逾限一月以上者停止任用一年逾三月者停止任用並限期嚴追
- 第十條 因交代不清而逃匿或捏報病故者除查封其財產抵償外並應依法懲處之
- 第十一條 後任或接收人員對於交代故意留難或延不結報者予以記過減俸或免職處分
- 第十二條 交代清冊內如發現有虛捏或漏報情事除將前任或被裁人員照第九條第十條分別辦

理外應予後任或接收人員以記過或減俸處分但自行揭報者不在此限
前項情形如後任或接收人員或監盤人員通同舞弊時除依法懲處外並應共負賠償之
責

第十三條 因交代不清而停止任用之人員任何機關不得予以任用

第十四條 本條例施行規則由各主管機關分別定之

第十五條 本條例自公布日施行

◎平漢鐵路管理局辦事規則

民國二十一年二月三日
會令第二九二三號公布

第一章 總則

第一條 本路職員除遵照國有鐵路管理局辦事通則外悉依本規則之規定處理事務但有特
別規定或受委員會特別委任者不在此限

第二條 委員會遵照本路管理委員會規程各條之規定管理全路事務並指揮監督所屬各職
員

第三條 各處主管事務或各處所屬機關主管事務有互相關涉者應遵照國有鐵路局辦事通
則第三第四條之規定辦理之

第四條 本路遇有特別發生事件或須嚴守秘密者得由委員長委員臨時分配各處或指定專
員辦理

第二章 權責

第五條 本會或各處應辦事件應由委員長委員或處長酌定辦法分發各處課承辦其未酌定辦法者應由承辦員隨時商承主管人員辦理如遇重要或疑難事項仍應陳候委員長委員或處長裁決

第六條 凡本會稿件應由擬稿員署名負責如係數員合擬並應共同連署填註月日事由等項送由主管課長處長遞核署名轉呈委員長委員核定其委員長委員或處長直接交辦之緊急稿件不及送主管人員核閱者並應隨時送請補閱各處稿件按照前項手續由處長核定之

第七條 各處課會辦稿件應由各該處長課長分別遞核連署

第八條 各員承辦事件定有期限者應依限辦結未定期限者應當日辦結如有特別情形不能即時辦理者須向該管首領聲敘理由

第九條 各員對於承辦事件應負其責任

第十條 凡本會或各處發行文件應遵照國有鐵路辦事通則第十條之規定由委員長或處長署名蓋章

第十一條 本會職員除依編制專章分掌事務外得視其事務之繁簡以一人兼任兩項職務但不

得兼薪

第三章 文件處理

第十二條 本會文件應用文字以中文爲主其事實上必須沿用外國文者應附譯文

第十三條 本會設收發室隸於總務處文書課管理收發本會文件應分置收文及發文總簿

各處應指派專員收發本處文件各置收文及發文專簿

第十四條 收發室收到來文應卽於收文面填註收到年月日摘由編號并登入收文簿送呈核閱

後發交各處承辦如事關緊急者應提前立刻送閱

前項文件如附有銀物或抄件均須檢查清楚註明於收文簿及收文面內隨文呈核或暫存待發

第十五條 凡關聯事件或委員長委員指定會商者應先送首列或主管之處課再由首列或主管之處課抄送關係各處課會同辦理

第十六條 凡到文標有機密字樣者不得摘由發文亦同書明親啓親譯字樣及用個人名義者應原封送呈不得開拆

第十七條 會稿經按第六條手續送呈核定後應仍交課繕校送監印室蓋印轉送收發室編號封發委員長逕交專員辦理者不在此限

處稿經處長核定後應仍交課繕校送由處收發專員印發

第十八條 收發室收到發文應即摘由登簿隨時發送並就稿面填註年月及號數連同來文或附件分別歸檔如事關緊急者應提前立刻發送

第十九條 各處課送請用印稿件應由監印員驗明確經委員長核定者方准印發印發時稿面及騎縫均應蓋印

第二十條 本會稿件凡係用委員長或本會名義者統由總務處文書課編檔存案其各處發行稿件由各處自行編檔

第二十一條 各處課調閱歸檔文卷應按照調卷辦法所規定之手續辦理

第二十二條 本會發出文件均須取回收據妥為保存

第四章 會議

第二十三條 委員長為徵集意見或遇特別事故發生時得開路務會議其會議規則另定之

第二十四條 路務會議以委員長委員駐路總稽核各處處長副處長秘書主任及其他經委員長核准列席之人員組織之

第二十五條 會議事件分左列事項

一 部令交議者

二 委員長委員交議者

三 各處提議經委員長委員許可者

四 其他職員呈請提議經委員長委員許可者

第二十六條 各處爲徵集意見或遇必要情形得開處務會議但其議決案須呈會備核

處務會議規則由各處自行擬訂呈會核定

第五章 勤務

第二十七條 本會職員除在車上站上或沿路辦公者外應按照規定時間到會辦公若遇特別緊急事務不能中止者雖逾規定時間仍應繼續辦理

第二十八條 本會職員除在路辦公人員另有規定外會內員司應於上下午到值時在各該課室簽到簿內親自署名蓋章由該管首領核呈委員長查閱如逾半小時以上到值或早半小時以上散值者應向該管首領聲明事由並在簽到簿備考欄註明

第二十九條 凡遇星期及例假日除特別勤務人員不得休息外一律停止辦公但各處課室應各指定員司輪流值日其有夜間應行值宿者並應由各該處長派員輪值

第三十條 各職員遇有疾病事故不能辦公者均應照章請假如所任職務不可片刻離去者並應俟該管首領派員代理方可離職其請假規則另定之

第三十一條 凡違背前四條規定時應由該管首領呈明委員長予以處分

第六章 附則

第三十二條 各處課室廠段院所辦事細則應遵照國有鐵路管理局辦事通則第二十二條之規定自行擬訂呈會送部備案

第三十三條 本規則如有未盡事宜得隨時提議修正經路務會議通過後呈部核准施行

第三十四條 本規則自呈奉國民政府鐵道部核准之日起施行

◎本路機工車三處人員處理出險及行車事變辦法

民國二十一年二月二十四日
會令第三五七四號公布

一·凡行車事變如在車站應由站長在中途應由車隊長或工務監工拍發出險通電或由車隊長報請隣近車站站長代為發電

棚工如查覺路綫出險應立時報告該管監工如監工駐在地窩遠得報隣近車站站長該管監工或隣近站站長得到報告後應立即拍發出險通電

凡各電報房接收出險通電時應立即拍發不得稍有延緩

二·監工或廠首接得出險通電後(或監工得到棚工報告)應趕速備齊救援及修理材料帶同工人親自隨同救援車押送出險地方立即開始救援工作並努力設法恢復交通

站長得到出險通電後應立即籌畫上下行列車之開駛勿使本站軌道有所擁塞除救援車外應

阻止其他列車駛入出險地段

三·該管機工車各分段長接得出險通電後應速分頭接洽並督促救援車迅速出發以及救援料件是否備齊工作人員有無不敷均應預爲籌畫隨即會同馳赴出險地點會勘出險情形及其原因立即決定救援辦法督率員工努力施行工作趕緊恢復交通

四·各分段長應將估定恢復交通時間會銜電報該管各總段長及各處長

五·凡恢復交通時間經各分段長會銜報告須在出事後四十八小時以外者該管各總段長應立即會同出發前往出事地點勘查並指導一切救援及恢復交通工作若在四十八小時以內交通可以恢復而情形異常重大者或情形即不重大而適有列車可資乘坐至出事地點者各總段長亦應出發前往

六·凡經報告須在九十六小時以外交通始可恢復機工車各處長或副處長均應親自出發赴出險地點勘察並指揮工作

七·關於恢復交通工作遇有材料缺乏應由機工車各負責人員會同商酌就近採購或將不緊要之道岔或工程上材料先行拆卸移用

八·凡扶起車輛及機車上之工作雖應由機務人員辦理但工務人員亦應幫同辦理如需用新舊枕木及各種工具亦應在可能範圍內撥借並可於機務人員未到之前先行動工

- 九·機工車各分段長於會勘報告中除按照規定應詳細申敘外應將出險時間監工廠首及各分段長接到通知與出發及到達出險地點之時刻詳為敘明以憑稽核
- 十·機工車三處會勘及會呈手續仍照向例辦理
- 十一·凡路綫被水沖毀或橋樑炸損並無機車及車輛墮落或出軌者所有救援工作應由工務人員就本管範圍內盡力處理以期起速恢復交通遇必要時得邀請車機人員協助

◎平漢鐵路各段聯席會議規則

民國二十一年二月十二日
會令第三二〇二號公布

第一條 本路車工機警各總分段為處理緊急事務並求辦事聯絡敏捷起見應依本規則分別舉行

總分段聯席會議

第二條 各總段長或分段長及所屬辦事人員應分別出席於該總分段聯席會議惟總分段同駐一地者其分段人員應即出席總段會議不再另開分段會議

第三條 左列各事項得由聯席會議討論解決之

甲·各段廠間聯合辦事之有效方法

乙·處理緊急事務

丙·經濟的調度機車車輛

丁·行車事變之預防報告及善後

戊·調查各段廠實在狀況

己·澈底肅清荒乞竊盜偵緝匪踪

庚·其他應興應革各事宜

第四條 聯席會議由車工機警各總段長或分段長輪流主席

第五條 聯席會議遇有關於清潔衛生及材料事項應隨時通知就近醫院院長及材料廠廠長出席
參加

第六條 聯席會議定每星期舉行一次(如有急要事件得隨時召集之)與議各員如有意見得隨時提出但先期兩日送交輪值之主席編列日程

第七條 聯席會議討論事項以出席人員過半數決定之可不同意數取決於主席

第八條 聯席會議議決事項屬於總段長或分段長權限內者可即便宜督促進行如事關重大未便逕行處決者應呈請主管處或委會核奪

第九條 聯席會議討論事項及議決辦法應按期製作議事錄抄知各關係總分段一面呈送會處備案

第十條 本規則自公布之日起施行如行未盡事宜得隨時修正之

◎平漢鐵路管理委員會全路員工友兵警夫役共同工作規則

民國二十一年二月十二日
會令第三二〇四號公布

第一條 本規則根據增進工作之力量喚起互助之精神規定之

第二條 本路員工官兵警役除遵照部頒員工服務條例及各項規定外遇有共同工作時應遵照本規則行之

第三條 本路各處段廠課所院隊員工官兵警役除由各主管首領監督指揮外遇有共同工作應受當地其他高級首領指揮監督之

第四條 本路員工官兵警役在共同工作時須盡力輔助進行事前不得意存畛域事後不得藉故推諉

第五條 本路員工官兵警役共同工作倘有違反路章不聽當地其他高級首領指揮時得由高級首領據實呈請處罰之如有工作努力成績特殊者得臚舉事實呈請獎勵之

第六條 本規則凡服務於本路員工官兵警役均適用之

第七條 本規則自公佈日施行如有未盡事宜得隨時修改之

◎平漢鐵路管理委員會機務處各課分股辦事細則

民國二十一年二月二十四日
會令第三五七八號公布

第一條 本處依照本路編制專章設文牘工事稽核技術四課其辦事手續除遵照本局辦事規則外悉依本細則辦理之

第二條 各課課長承處長副處長之命指揮所屬人員辦理主管範圍內一切事務

第三條 各課視事務之繁簡得分股辦事

第四條 文牘課設左列各股分管事項如左

甲·總務股

一·關於撰擬稿件繙譯文電事項

一·關於簽註及修訂規章典守鈐記事項

一·關於繕校稿件事項

一·關於其他不屬於各課事項

乙·人事股

一·關於員工名冊履歷之登記及保管事項

一·關於員工任免賞罰加薪升降遷調之考核登記及造單事項

一·關於員工差假撫卹及領發乘車證之登記事項

一·關於員工各種表冊及統計之填造事項

丙·收發股

一·關於收發文件案由掛號登記分發事項

一、關於電報報單報告表冊等件分發事項

一、關於發件謄印掛號留底事項

一、關於領發本課及各段廠文具印刷用品並其他庶務事項

丁·管卷股

一、關於文件宗卷之歸檔保管事項

一、關於文件調卷之登記事項

一、關於章制圖書之保管事項

第五條 工事課設左列各股分管事項如左

甲·機車股

一、關於機車調度整理以及編造逐日機車狀況表單事項

一、關於撰擬行車部份各項文電並編造各項表冊事項

一、關於行車消耗暨各項行車統計考核事項

一、關於整理沿路各段水塔事項

乙·廠務股

一、關於撰擬廠務部份各項文電並考核造報各廠工作成績事項

- 一、關於審查各修理廠修理機車車輛狀況並填造日報表單事項
- 二、關於各修理廠製品成本及消費炭煤之登記考核事項
- 三、關於各修理廠主動機力及機械工具等調度整理事項

丙，材料股

- 一、關於機廠機車廠日用專用材料及機車車輛各項配件之計劃審核事項
- 一、關於各段廠機煤油料逐日消耗及存餘數量之考核事項
- 一、關於編訂各項材料及配件規範書等事項
- 一、關於核對各鑛賬單并彙造各項賬單事項

丁，雜務股

- 一、關於不屬各股各項文電之撰擬翻譯事項
- 一、關於本課文件之收發編號登記及編製檔案事項
- 一、關於本課人事庶務及核存各段廠日報旬報月報各事項
- 一、關於抄寫核對各項文件並譯發電報事項

第六條 稽核課設左列各股分管事項如左

甲，綜計股

- 一，關於各項賬單薪單登記編號分發簽認事項
- 一，關於撰擬繕譯有關賬務文電及各種單表事項
- 一，關於編製決算預算會計統計月報年報事項
- 一，關於保管案卷收發文件單據及不屬其他各股事項

乙，覆核股

- 一，關於賬單薪單核對校正事項
- 一，關於點工加工陳請各單考校事項
- 一，關於材料煤矸各賬單機繳月報修製工作各賬單查對登記考核事項
- 一，關於差費單郵款單名冊之核查登記事項

丙，造單股

- 一，關於編造本處各課室薪單及彙造各廠段總單事項
- 一，關於摘錄類別材料賬單事項
- 一，關於編造轉賬用款各種賬單事項
- 一，關於打字騰印事項

丁，結賬股

一，關於結賬轉賬事項

一，關於繕造資本營業實支各種全年半年表冊月結清單事項

一，關於各廠徵備單及工程改展各種簿籍事項

一，關於全處賬單單據保管事項

第七條 技術課設左列各股分管事項如左

甲，設計股

一，關於全路機廠機車廠之設計及改良事項

一，關於機車車輛之設計及改良事項

一，關於其他機務之研究及設計事項

一，關於臨時交辦技術事項

乙，製圖股

一，關於機車車輛機械及廠屋各種圖樣之繪製事項

一，關於圖案表冊之編訂晒印及保管事項

一，關於書籍儀器之訂定及保管事項

丙，化驗股

一、關於金屬材料煤水脂料之分析化驗事項

一、關於金屬料件之物力試驗事項

一、關於臨時他種物品之化驗事項

第八條 本處各課承辦委員會稿件應遵照管理委員會辦事規則辦理

第九條 本處文件應由各主管課分別擬稿並在稿面上填注承辦人姓名年月日事由送課長轉呈處長核定後繕校封發

第十條 本處各課承辦事件如有互相關聯者應由關係各課長會商辦理之如與其他各處課有關聯者應呈明處長副處長核示辦理

第十一條 本處各課如有應辦事項未經本細則規定者由處長副處長隨時指定各課辦理之

第十二條 處長副處長為徵集意見得開處務會議其會議規則由本處自行擬訂呈管理委員會核定

第十三條 本處所屬機務總分段機廠機車廠之辦事細則另行規定之

第十四條 本細則如有未盡事宜得隨時修正呈管理委員會核轉備案

第十五條 本細則自奉管理委員會核准之日施行

國際鐵路聯合會報告及徵詢事件研究委員會辦事細則

民國二十一年二月三日
會令第二九五號核准

第一條 本細則依照 管理委員會令頒研究委員會簡章制定之

第二條 研究委員會設秘書一人由委員中公推兼任掌理下列各事項

一，關於逐譯及分發各委員研究文件事項

一，關於整理議案編列議程及召集會議等事項

一，關於會議議決案之紀錄事項

一，關於撰擬文牘事項

一，關於文件議案表冊之保管事項

第三條 研究委員會依照簡章第十條規定在現職人員中調用課員一人司事一人襄助委員兼

秘書兼辦撰擬函稿逐譯文件抄繕打字以及收發暨保管文卷辦理庶務等事宜

第四條 所有收到文件由收發編號登入收文簿後送請委員兼秘書核閱批註辦法

第五條 凡收到文件應按照批註辦法即將原件備函送交關係委員研究惟關涉兩處以上者則

須分別抄送

第六條 各委員所擬答案應備具中法文各十二份以一份送會其餘十一份分送各委員研究

第七條 每次各處答題彙齊後應由委員兼秘書編列議程召集全體委員開會審查

第八條 本會會議須有過半數委員出席方得開議各項答案須待出席委員過半數以上贊成方

得通過通過後由委員兼秘書編成紀錄呈請 管理委員會核辦

第九條 答案經 管理委員會核定後即以本路名義逕寄巴黎駐歐辦事處查照轉復並抄呈

鐵道部備案

第十條 本會各項稿件統須由委員兼秘書核簽繕校人員亦須於稿面親筆簽名然後複印留底
摘由登記檢齊附件登簿送發

第十一條 所有發文均由委員兼秘書負責蓋章公函用研究委員會名義呈文由委員兼秘書具名

第十二條 凡文件議案表冊均由分類存卷編號登簿存置卷櫃

第十三條 凡卷內文件事由均應摘錄卷面俾易檢查續發函稿及收入文件如已立有專卷者即摘錄事由歸入卷內否則另立新卷順次編號載入卷簿

第十四條 會內辦公需用各項消耗物品應按月填具領單直接呈請 管理委員會核發

第十五條 本細則自呈奉核准之日施行如有未盡事宜得隨時呈請修正

◎修正工會法施行法第十三條及第十六條條文

民國二十一年二月二日
會令第二七八號抄發

第十三條 工會每年至少應開會員大會或代表大會一次並應於兩星期前呈明主管官署
前項代表之選舉方法由實業部定之

第十六條 理事監事由會員大會或代表大會選舉之以得票多數者為當選並得以次多數為候補

理事監事但候補理事不得逾四人候補監事不得逾二人
前項選舉須有會員或代表過半數之出席

◎修正官吏卹金條例第三條條文

民國二十一年二月一日
會令第二八八七號抄發

第三條 官吏有左列情事之一者得按其退職時俸給五分之一按期給以終身卹金但受卹者爲

委任警官或長警時其終身卹金得按其退職時俸給之半額至全額酌給之

- (一)因公受傷致身體殘廢不勝職務
- (二)因公致病致精神喪失不勝職務

(三)在職十年以上身體衰弱或殘廢不勝職務

(四)在職十年以上勤勞卓著年逾六十自請退職但長警年逾五十得退職受卹

◎修正國有鐵路員工消費合作社通則條文

民國二十一年二月三日
會令第二九八九號抄發

第十五條後增加一條

第十六條「消費合作社股息最高不得超過年利五厘」

原第十六條以下各條次序依次改正

原第十八條改爲第十九條 消費合作社每屆年終爲一會計年度應造具營業報告書除應有開支
及支付股息外其餘純利照左列規定分配之

一、公積金

百分之二十

二・職員酬勞金

百分之十

三・公益基金

百分之二十

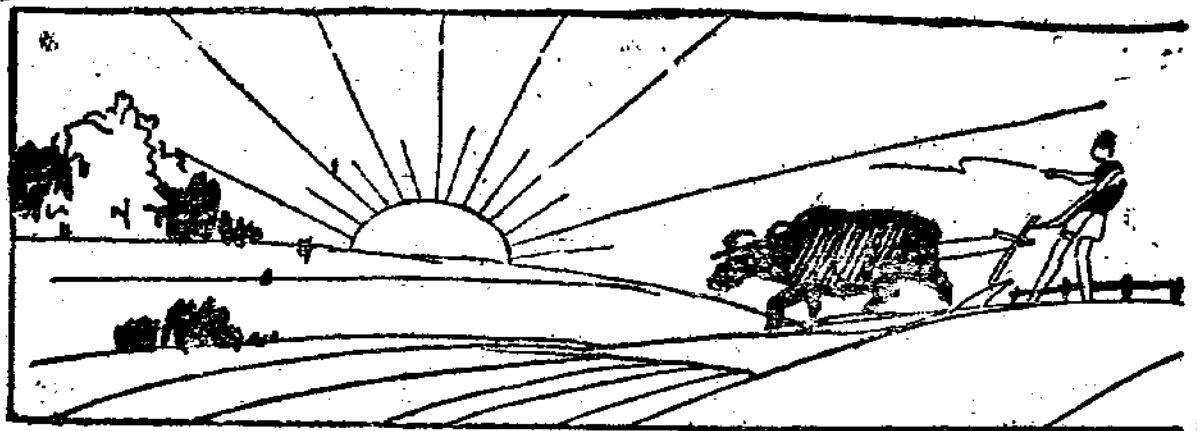
四・社員消費紅利

百分之五十

原第十九條以下次序依次遞改

歐美軍人皆驚歎我軍神勇

此次日軍向我軍挑戰，日方早出驕矜誇大之詞，曾謂我軍不值一擊，於數小時內即可佔領上海全埠，不料事出意外，日軍連戰皆北，日當局更憤愧欲死，於是老羞成怒，遂不惜孤注一擲，竟竭陸海空軍之全力，向我吳淞砲台及閘北進攻，但効力更等於零，且全軍大受重創，此種消息傳出後，不獨我國人士聞之悲喜交集，即外人方面亦同時感到愉快，留滬歐美各軍事家，曾組織一戰地觀察團，紛往前線陣地觀察，在江灣路遇戰事正烈，見日軍以大批野砲及機關槍向我軍防線猛攻，我軍初僅回砲還擊，既見日軍發砲勢若聯珠，我軍防禦物被燬數處，此時我軍非獨不退，反一聲喊殺，面迎如雨之砲彈方面衝鋒而出，勢如潮湧，結果，日隊大亂，紛紛丟槍棄砲而逃，觀察團歸來，語人謂此種精神，即歐洲大戰中亦罕見，莫不驚歎我軍之神勇云。



平漢鐵路月刊

第二十三期 紀錄



紀

錄

◎第二十七次路務會議紀錄

日期 二十一年一月二十七日下午三時

地點 本局四樓會議室

出席人 何競武 李家璜 周鍾岐 蕭杞枬 關棠 周森 王金

職 梁永璋 吳國良 湯敏時 侯士縉 蕭聞叔 張宗祥

列席人 傅元善

主席 何競武

紀錄 王一震

開會如儀

討論事項

(一)據工務處呈為建築磅橋等用款擬在資本項下移用毋庸追加預

算案

委員會交議

議決

照辦呈部備案

(總務兩處會辦)

(二)據車務處主任課員葉德章呈請規定主任課員起點薪級並予改敘案

委員會交議

議決

規定起點薪為一百元(總務處辦)

(三)據工務處呈為改建西便門等四站電報房等檢同設計圖單乞核示並分飭總會兩處撥發料款案

委員會交議

議決

分期擇要辦理(工務處辦)

(四)據機務處長王承祖續商購機車及特別配件各商報價單等乞核示案

委員會交議

議決

(1)特別配件 呈部請特准由會訂購(總務處辦)

(2)機車 緩辦

(五)本屆新年 一 二 三日各工奉令休假三日凡在此三日內工作各工似應按照向例給予辛資

以符定章案

機務處提議

議決 遵照鐵道部感電不作加工論再行通飭各處知照(總務處辦)

◎第二十八次路務會議紀錄

日期 二十一年二月六日上午十時

地點 本局四樓

出席人 周鍾岐 蕭杞柁 關 棠 李家璜 張宗祥 湯敏時 蕭聞叔 梁永璋 王金職

吳國良 周 繇 麥酒泉

列席人 傅元善

主席 周鍾岐

紀錄 王一震

開會如儀

討論事項

(一)據順甌警務段轉呈防止道釘被盜標本兼治辦法案

總務處提議

議決

- (1) 治本辦法 交總工兩處會同簽呈
- (2) 治標辦法 責成各警段認真妥辦(總務處辦)
- (二) 列舉本路應行改良之點三項請公決案

委員長交議

議決

- (1) 各站下級人員不得作私人聽差一項令行各段站嚴格取締頂名
- (2) 改正名目以節路帑一項分五條辦理

(甲) 工程師仍舊

(乙) 工務處駐處分段長名義取消其改稱職務由該處另呈核辦

(丙) 車務處駐總段分段長由該處分配各分段工作

(丁) 車機兩處駐處分段長分別改充課員或駐段分段長

(戊) 駐處總副段長一律改爲辦事

(3) 存車廠司理不應分用分段長管理一項改稱司理照分段長待遇(總務處辦)

(三) 據總務處考績課課員斐蹤呈請設立傳音快字練習班並草擬簡章乞鑒核案

委員會交議

議決

緩辦

(四)擬訂平漢鐵路各段聯席會議規則請公決案

總務處提議

議決 公佈施行(總務處辦)

(五)擬訂全路員司工友兵警夫役共同工作規則請公決案

總務處提議

議決 公佈施行(總務處辦)

◎第二十九次路務會議紀錄

日期 二十一年二月十三日上午十時

地點 本局四樓會議室

出席人 周鍾岐 蕭杞柵 李家璜 張宗祥 湯敏時 蕭聞叔 梁永璋 王金瓚 吳國良

周 森

列席人 傅元善

主席 周鍾岐

紀錄 王一震

開會如儀

討論事項

(一)據法規修訂委員會呈為遵照部令指示各節擬具修正差費章程附表乞鑒核案

委員會交議

議決 (1)查核月給日給核實規定一節仍照舊制辦理

(2)額外職員不必列入一節按照草案第十三條之規定辦理俟全部核准後另以會令核定
行知

(3)保安隊分隊長排長核給固定差費一節查保安隊現經改組護路總隊不必再議

(4)核給電務監工固定差費一節電務員仍舊監工規定二十元

(5)核定工務修理廠總匠首正匠首匠首等日給差費一節其已呈准改稱機師者照機師待遇其他與匠首地位相等者一律改爲每日一元

(6)改定查帳員收款員開支員日給差費一節規定查帳員日給差費出本段外二元出本路外二元五角收款員一律改爲二元五角

(7)副警務長固定差費一律改爲五十元(總務處辦)

(二)據車務處呈請以第二分段電務員郭鴻遠與第三分段邢富祥對調並將邢富祥給予固定差費案

委員會交議

議決 准予對調各段電務員一律給予固定差費二十元（總務處辦）

（三）擬具護路隊協助警段取締荒乞游勇臨時辦法請公決案

總務處提議

議決 如擬試辦先從漢口四站嚴行取締同時由總隊部及第二大隊部輪流派隊出巡（總務處辦）

（四）據車務處呈請取銷預借二成運費案

委員會交議

議決 暫緩取銷（總務處辦）

（五）據本路員司梁亨年等呈請援例給予房租津貼以一律遇案

委員會交議

議決 添租公寓凡由北平南遷員司薪津不滿六十元者限日遷入公寓取消津貼（總務處辦）

臨時提議

（一）護路各隊薪餉及差雜各費收發手續自二月起仍恢復從前辦法由會計處直接按單隨開支

車發給案

總務處提議
會計處提議

議決 照辦(總務處辦)

(2)第二十八次會議第二案改正名目以節路幣一項本處駐處分段長擬請比照工務處由本處另呈核辦案

機務處提議

議決 照辦(總務處辦)

◎第三十次路務會議紀錄

日期 二十一年二月二十日上午十時

地點 本局四樓會議室

出席人 周鍾岐 蕭杞枏 李家璜 湯敏時 蕭聞叔 梁永璋 王金職 麥泗泉 吳國良

關祖章 候士綰 張宗祥

列席人 傅元善

主席 周鍾岐

紀錄 王一震

開會如儀

討論事項

(一) 據車務處呈轉據漢口公興存轉運公司呈請對於裝運茶磚免予預借運費百分之二十以廣招徠乞鑒核施行案

委員會交議

議決 (1) 請免百分之十五加價一節再行電部請示

(2) 預借百分之二十可免(總務處辦)

(二) 據工務處呈送植樹辦法十一條請公決案

委員會交議

議決 照辦總局員工定三月十二日舉行(總務處辦)

◎本會臨時路務會議紀錄

日期 二十一年二月二十四日下午五時

地點 本局四樓會議室

出席人 周鍾岐 李家璜 湯敏時 蕭聞叔 張宗祥 梁永璋 王金職 吳國良 侯士綰

周 森 麥泗泉

工會代表 周培卿 吳春普

列席人 傅元善

主席 周鍾岐

開會如儀

討論事項

(一)奉何委員長馬電津隴各路全體員工各捐一日薪接濟十九路軍本路不能例外擬請照辦欸
滙南京何部長轉發案

委員會交議

議決 (1)支月薪者扣三十分之一支日薪者扣一日

(2)照二月份在職員工薪數扣先由會計處籌解

(3)慰勞上海前敵將士欸滙南京軍政部何部長轉發

(4)電文用平漢鐵路全體員工名義

平漢鐵路管理委員會十二月二十八日 總理紀念週紀錄

主席 何委員長

出席者 全體員司

司儀 高壽森

紀錄 蔡希成

開會如儀

主席演講

各位同事，今天是民國二十年十二月二十八日，也就是民國二十年最後一次的紀念週，我上次曾說過鐵路是營業性質，與普通商業機關相同，商業機關到了年終，必定要將年內帳目結算一次，鐵路既然是商業性質，到了年終，自然也應該把一年來的帳目作一個總結，查究瑕瑜，比較盈虧，定來年工作的方針，今請先將一年來情形作一簡單報告：

比年以來，平漢路屢受軍事影響，物質上營業上損失甚鉅，今年總算比較平穩，未受戰事損失，較之去年自四月一日起以至年底，無日不在軍運忙迫之中者，成績當然可以見好，但是實際上還是虧耗，本年撥解中央協款，總計不出二百四十萬元，而國家交付我們的資本，平漢現在的價值，約計當在一萬五千萬左右，以一萬五千萬資產，博二百四十萬餘利，僅

僅合到年息二釐，這樣一來，我們當經理當夥計的已很抱愧，況且這個二釐錢，並不是利息，實在還是血本，自從十九年接收到現在，所有的車機軌枕等，都未能修養添置，機車車輛都已過了使用年齡，速率銳減，危險百出，在他國早已屏棄不用，本路則因經濟窘迫，還是勉強行駛，軌道枕木，腐朽不堪，如由專家計算，每年毀損折舊等項虧耗，至少也在三百萬或五百萬，拿二百四十萬來抵償，尙屬不敷甚鉅，那裏說得到餘利，所以中央所得的二釐錢，並不是利息，實在還是血本，兄弟自四月離局至此次回任，相去約七個月，中間石軍叛變，阻碍行車者約一月，水災約兩月總計有三個月的變化，而實在不能通車的僅不過一個半月，在我離局之先，自一月至四月都還稍有盈餘，七月以後都屬虧耗，截至現在計已挪用百分之二十，加價費約三十萬，欠材料款約四十萬，欠南滿修車費又二十四萬，其餘工程欠款等等，合計新欠在百萬上下，可見本年一年，只有新增債務和車輛折舊的損失，中央區區二百四十萬協款，如何算得到是利息。

人事方面，就員司工友兩方說，努力工作者固多，頹靡不振者實亦不少，其原因或由於希望加班加點，或舊習不改任意放縱，這種情形，都是自暴自棄，各位要知道，作事是爲自己謀成績，決不可夾雜對人的感情，或求滿足個人的欲望，機務工廠，近年工作效能比從前減少得多，即如全路修機車言，在民國十四年，每年可修好機車四十五輛，迨民十六年革命

軍來時南北不通，尙能修二十二輛，今年並無軍事，僅修二十三輛，有工頭對我說：「自何局長來到，各工廠工人作事努力比從前做的多，如從前須做三個月，今有三十天即可做好」，這就是對人的感情，但我以為我們在這裏做事，是爲鐵路，爲國家，決不是替那一個人的，所以某人來就做事，某人去就不做事，這是很不對的，希望以後，無論員司工友，不要再有這種態度，局內員司自接收遷漢，以後又經過本年的大水，受了幾回刺激，頗能革除積習，勤奮工作，這是最欣慰的，希望過了年更加努力，並將這種精神傳布到全路去，如此全體團結，路務自然發展，決不可因時局變動，灰心，懷疑，作事好，是自己的成績，有了成績，必定有相當的酬報，就兄弟個人來譬如，從出學校畢業到現在，從來沒有失業過，所以如此，即是我問職務大小，始終抱定勤奮二字盡全力去做，諸位如果能夠照此做去，自然可以得到長官和同事的同情，對於時局或長官的更動，更不必介介，最近本局各主任中，頗有以薪給低於課員爲言者，我以為課員薪給之高，或由於資歷已深，主任薪級較低，或由於資歷較淺及其他緣故，課長之遴選主任，本係爲事擇人，並非爲錢擇人，主任薪資雖低而其才識已見知於長官，精神上自可得到相當的慰藉，大家爲公家做事，又何必斤斤呢，況且薪級本以積年而進，經過相當時期，自可逐漸增加，這是要請同人諒解的。

過去一年虧本下來，我們對東家實在慚愧，惶恐，盼望各位過年以後，本着我所說的精

神努力，奮鬥。

再就黨說：胡（漢民）先生說過「要許人民言論自由」他的意思是表示全國人都要有自由說話的機會，平漢營業之不振，實在受了國家不景氣，社會不景氣的影響，現在國際方面，將東三省整個的斷送掉了，各省都鬧土匪，長江一帶，亦多不靖，處在這樣國家，國民應有如何感想，鐵路同人都本是知識份子，希望各位在公事以外，還要多多研究國事，站在國民份子來判斷社會，糾正政府和自己工作，完了。

平漢鐵路管理委員會一月十一日 總理紀念週紀錄

主席 湯委員

出席者 全體員司

司 儀 高壽森

紀 錄 蔡希成

開會如儀

主席報告

各位同事，今天紀念週，委員長因公在差未歸，由兄弟代表舉行，工作報告根據上週說的辦法，請工務處作工作報告

工務處副處長陳體誠報告

各位同志，此次體誠奉令代表委員長出巡沿綫工務狀況，和員工勤惰，茲就這兩點，略爲簡單報告

(一)員工勤惰，本處工友方面，分爲棚工廠工和雜工三項，棚工就是管轄道棚的，廠工就是在修理廠工作的工匠，雜工就是搖車夫看橋夫看棚夫等類，但棚工工作較爲繁重，例如修養路基防護橋樑巡察路軌，都是和行車安全有關係的，故此組織亦頗嚴密，因爲本路綫長一千二百餘公里，平均每四公里，只設一個道棚，每棚棚工連棚首和巡夜夫，至多不過八人或設副棚首一人，以資幫助，平均計算，除星期假日輪流休息外，每棚日間工作不過五六人，夜間則由巡夜巡邏，好在此項棚工，大概都是當地人，他們對於鐵路，均視同自己身家一樣，長於斯，食於斯，作於斯，所以工作都能耐勞，說起來每日工作不止八小時，兄弟此次出巡，覺得這一件事，是最爲欣慰的，至於廠工就是替本路修理一切建築物，和需要的配件等等，本來此項物品，無須在外包工，但工匠爲博取多得差費起見，往往有三四天即可做完的貨，因而拖延至十天八天不等，弄到成本過貴，反不如在外現買現僱的合算，所以本有本廠可做的貨，有時反向外包僱，這種弊病，希望本路工會剴切勸導各工友，力予糾正，以免虛糜時間，耗損路帑，本處現正設法整頓，以促進工作效率，並規定工程

用款在一千以下者，由本路工匠自做，不必在外包工，其餘雜工一項，例如搖車夫看橋夫等，搖車夫是替工務人員往返搖車巡路的，看橋夫是日夜輪流看守的，尙均勤慎耐勞，再說員司方面，現時人數當嫌過少不敷分配，幸尙均覺勤奮，中間雖有一二因循不振，業已加以訓飭，並擬於短時期內，呈請添補數人，以應需要。

(二)工務狀況，平漢全路道木的朽爛，和鋼軌之損壞，這是大家無不知道的，但是朽壞至甚麼程度，恐怕諸位尙未十分明瞭，茲先說道木，按本路鋪設道木，每一公里約須一千三百餘根，平漢全路綫長約一千二百餘公里，須鋪設道木一百六十餘萬根，究竟這一百六十餘萬根中，朽爛者有若干根，平均算之總有九十餘萬根，每根道木合洋三元，若使這九十餘萬根，一時全行更換，需數約計三百萬元，際此路款支絀自屬不易辦到，最少限度姑且打算先換三分之一，每年亦須三十萬根，但是這三十萬根，今年不換，待到明年，又須加倍，並且枕木一壞，鋼軌亦因之容易損壞，現在全路鋼軌，不是鋼頂劈裂，就是鋼頭切斷，察看此等鋼軌，在黃河以南者，十根之中約有一根，雖屢將鋼軌調頭，或就首尾切斷勉爲湊用，無如破裂日甚，以致行車出軌情事，迭有所聞，這是很冒險的事，俗語說過，巧婦不能做無米之炊，材料是工務的米量，工務人員雖巧，沒有材料，也是無辦法，尤有進者本路向例均有預

備防水材料，每年在雨季以前，均須早早籌備齊全，比年以來，此項材料毫未設備，庫空如洗，轉瞬雨季又到，要是長此以往，都是這樣，真是不堪設想了，兄弟並非故甚其詞，以之聳聽，是爲事實如此不得不向諸位報告，報告完了。

平漢鐵路管理委員會一月十八日 總理紀念週紀錄

主席 湯處長

出席者 全體員司

司儀 高壽森

紀錄 蔡希成

開會如儀

部派本路朱委員侶雲關委員棠蕭委員杞枬是日首次參加紀念週當由主席一一介紹後即由朱委員演說一畧謂：侶雲與關委員蕭委員奉到 部令於十四日到會，平漢在國有各路中爲一重要幹綫，祇因年來歷受兵燹天災，損失過巨，以致弄得疲敝不堪，諸位在路多年，自多明瞭，無待贅言，何委員長在本路具有相當歷史，部座極爲信賴，此次部長命我等到此協助路務，自當不辭勞瘁，不避艱險，爲平漢謀發展。鐵路於軍事上，政治上，經濟上都佔重要地位，即個人生活問題，亦與息息相關，各位既以鐵路爲事業，自然都靠鐵路生活，故無論爲

公爲私，都應該將路辦好，現在服務路上的人，猶之病家所請的醫生，病家納了診費，當然要請高明的專家，以冀病魔早除，我們既然處在這種地位，自然先要研究病源，定出一個有效的方劑，我們在部中聽到 葉部長的訓話，現在可以轉告諸君，部長的意思第一是「鐵路要商業化」職員要專門化」這兩句話就是要在路的人都要除去官僚習氣，拿自己看作一個普通商人，都要把一個人的專長，來貢獻給鐵路，替鐵路想辦法，那麼鐵路事業，自然逐漸發展，總理十萬里鐵道計劃，也就可分期建設。第二要培養人才，培養人才，不僅是在學校裏的，要分作兩方面看——一方繼往，一方開來，已在路上的要養成他成就一種繼往的人才，學校裏是造成開來的人才，現在的情形往往在學校的時候是一個樣，一經離校做事又是一個樣，這個固然是因爲社會不良，受了環境的引誘，以致地位愈進，傳染病也愈重，這要希望大家互相警惕，這兩層意思是轉述 部長的訓話，諸位都有專門的學識又有豐富的經驗，來日方長，發達無窮，希望在路的人，都養成繼往的人才，這一點請各位注意。

現在國難當前，日本佔據東省，在未發現以前，大家都沒有知覺，到了既佔以後，民衆又提不起精神，這是極危險的現象，在二十世紀，如不能發揚民族精神，要想人民生存，保全領土和主權，是絕對不能的，如某一民族在他的旗幟之下謀建設，不僅要本國整個的人力同時更須明瞭國際情形，如德國因爲要求他民族的生存，雖在戰敗以後，國民還是齊心扶植

國家，日本亦爲民族生存，如有妨礙其生存者，卽以全民力量赴之，日俄之役，非物質的戰勝，是大和民族爲圖生存而取勝的，中國不然，根本缺乏民族精神，都不顧整個領土的和整個主權的保持，祇知個人一隅的權利，你爭我奪，弄個不休，雖外侮重重壓迫，仍然漠不相關，日本大養毅曾說：中國人直如散沙，不能稱爲獨立國家，這兩句話是說中國人祇知個人權利，沒有國家的觀念，所以我們要求國力發展，必定先要不忘民族的精神，不忘民族精神，不必組織義勇軍，祇要在個人事業上提起精神來做，把他應盡的職務充分做到，假如我們能把平漢整頓好，自然都知道平漢的人是有國家觀念，有民族精神，所以救國的真諦，就是要大家不忘本人的地位，這一層願與同仁共勉之。

平漢鐵路管理委員會一月二十五日總理紀念週紀錄

主席 何委員長

出席者 各處員司

司 儀 高壽森

紀 錄 蔡希成

開會如儀

主席演講

各位同事，今天紀念週，到會人數又較往常爲少，我曾對大家說過，舉行紀念週是一件很重要的事情，不能無故不到的，我們這條路的現像，想來大家都知道，只有我們提起精神來領導全路，才可以有辦法，如果每禮拜一次的集合都不能表示一點精神，我認爲平漢更要糟得不像樣子，以後我要點名抽查，如再有無故不到者即行撤差，請大家注意及之。這次在路上經過了五天，所得到的印象非常惡劣，尤其是南段，鄭州以南直可說宣告了死刑，看起來前次工會的徐委員說的積弊還只有十分之三，不堪的事情還多咧，尙有一班抄車號等人在員司工友之間的尤爲腐化，尤不振作，我並非誣譏他們的人格，我說這句話，實在有狠顯明證據，現在可以把機煤來作一個例子，現在本路機車的輛數，行駛的里程，比從前減少三分之二，消耗的煤當然也應該跟着減少，即使說機老費煤，頂多有從前的一半，也就夠了，實際上却非但不能減少反較從前增加，這個原因，就是從玉帶門一直到北平可以說無一站不偷煤沒有一人愛惜路煤，所以車輛雖然少了，煤還是不能少，但是這種罪惡也不能專責工人，無論那一種壞事，必定先從員司做起，工人就起來效尤，我聽說劉家廟地方去年有三五家煤舖多是被革的工人或認識工人的人所開的，專做收買路煤的生涯，所以劉家廟數千家住戶裏頭，聽說有一大半用的是路煤甚至周圍一里以內的人家大都是用的路煤，大家聽了或者疑心我過甚其詞，實則我的專車有一次掛在煤車的後面，竟還有半途扔煤下車的情事，平時更

想見，煤不過一例，其餘類似之事，更不堪枚舉咧，路上糟的這樣，當然不是一個時期及一個人的力量可以整理得好的，不過我在此一天我必定要在無辦法中想辦法來盡力做去，還望各處同人協力同心，逐漸改正，那麼路務前途或者還有希望？整理的步驟在元旦那天業向各位說過，頭三個月作為預備時期先由各處課各就主管事務製成精確統計，作為決定整理方法的參考，所以我希望在三個月裏頭，都將統計趕出來，其次就是先事預防的工作，最近黃山坡出軌吊下去五個煤車，其他各處也常常發生事變，煤車何以會吊下去？當然是由於枕木朽敗，但是枕木朽敗，如果監工們能夠各就所管段內，常常出外巡視，考察軌道枕木情形，把急須撤換的，先行撤換，我想路上的事變一定可以減少幾件，商旅把生命財產出了運費交托我們，而我們却常常出亂子，我們對於客商，實在萬分抱愧，我對於軍運，粗有經驗，所以軍運方面可由我自己努力去做，其他的事情，希望各個人各本其職分之所當為，努力振作，在無辦法中想辦法，這是我沿路考察所得的感想，至於整理計劃，應俟各處參考材料完全做好乃能參酌決定，這次到部，部長說在平漢一年多有什麼整理方法，我說我先在平漢一年，正在軍運時期，全路剛剛統一，我即奉令離職，這次到路沒有一個月，各處正在趕辦統計，擬訂方案，怎樣整理，還沒有決定，所以我極希望各處在最短時期以內，能夠給我一種參考的資料。

再我對於技術人員，極力延攬，原想應用他們的專門知識，來替鐵路做事，並不拘拘於文憑之有無，此次裁員，交大畢業的裁去了十多位，內中有真正刻苦耐勞或努力工作的，我又請回了好幾位，有了專門學。還須耐勞作事，不可以交大為保障，要以工作為標準，更不可有非段長不幹的心理，我聽得人說，按照交大經費，平均每一畢業生要攤到一萬一千塊錢，國家耗費許多金錢培植人才，原是要他來替國家作事，不是養成他個人的地位，滿足他個人的虛榮，個人以為凡事要在事實上想辦法不可僅在理論上唱高調，這也是要請大家注意的一點。現在 部派本路幾位委員都是在路界具有深長歷史的，來替平漢想辦法的，希望將各處整理的材料敷陳出來，在紀念週上報告，共同研討，俾各處同人多得明瞭本路全般的情形。

平漢鐵路管理委員會二月八日 總理紀念週紀錄

主席 周委員

出席者 全體員司

司儀 高壽森

紀錄 蔡希成

開會如儀

主席演講

各位同志，委員長到鄭後即隨蔣委員赴洛，現已公畢返鄭，暫在鄭州主持軍運，上海事件各位知之甚詳，經我十九路軍奮勇應付，敵勢已挫，在這萬分危急的國難當中，各機關都應加緊工作以救國家，國府宣言在遷洛期間各機關薪水不能照發，要實行緊縮政策，就是說前方將士在那裏犧牲，後方同志亦應在後方準備接濟，故而薪水不發只給維持生活費，希望國人對於毀家紓難之義，大家能夠有深切的認識，平漢雖一時未到這樣，如戰事延長將來恐不免有只給維持費之一日，鐵路係營業性質又是現代新式之生產機關，與普通政務機關不同故緊縮政策不僅是裁員減政就算了第一步要把工作緊張起來，第二步要在營業用款各項中力求掙節，一切進款用科學的研究，務使成本極力減縮，在歐美各路收進百元，最多僅有六十元的消費，中國各路往往進款百元而其分擔之營業用款大多在七十元以上或竟超過百元，固然這是特別情形，不過其任意浪費亦是不可掩的事實，平漢進款百元原須消耗七十元左右，在此緊縮時期更須切實研究，摒絕虛糜，把營業消耗的比例減至最少限度，否則不但不能盡後方責任，無以對前方將士無以對政府，就是行車方面將來亦要感受困難，譬如機油一項都由外國進口，設使我們不能先事購備或節省用度，一旦戰事發生，海岸封鎖，怕就不能爲繼，這是很明顯的一例，上次鐵道部曾問現在機車減少，何以用油反較增加？主管方面總認爲是機老車敝所以多費，其實要把機車與機油的數量比較起來，無論如何，終免不了浪費，

歐美各路都是用的本國材料，他們對於用度尙且非常節省即如用過的車軸棉紗，因其包含油質不少，仍由各站長負責收回，交還機廠，將棉內的存油設法榨出，大約可得原用油量的三分之一，淘洗後可以再用，每年省費不少，我們的材料都靠外國來，財政又如此支絀，却從未這樣做過，在這時期，我們負責鐵路責任的人，都應該從機工車各方面研究一個多生利少消耗的辦法，就機廠而論例如機器成本很大，一部機器只有二十年或二十五年的壽命，空閒起來，即要殘廢，我們應該設法充分的運用，能作五十件的來作一百件，方能得回成本的代價及簡省人工煤炭，凡是我們看得到的地方都不要任其虛糜，他爲車輛一項，固然很感缺乏，但是能夠就現有的運用得宜，亦能增加收入，行車週轉時期，若能設法縮短，須九天一來回的縮爲七天或八天，裝貨卸貨都不讓虛糜時間，那麼不添車輛而收入也可增加了。工務處前星期派人調查橋樑看見江岸有許多材料爲塵土掩埋腐朽，不堪再用，這種情形就可見得我們的不經濟，普通辦事人有一壞毛病錢銀鈔票數目雖少亦慎重保存但材料配件價值很貴，往往不注意隨便存放，如在夏天潮濕的時候任其一天一天的塵土侵蝕，不是無形的消滅就是殘廢，歐戰以後，各國厲行節約，即是茶杯一項全國只有一個樣子，打破了馬上可以配成整套，其他種種多用科學的方法研究出不少節省的法子，在紐約地獄谷之間的火車因繞道時所費時間燃料油料甚多，前幾年花了五千萬建築一座大橋，每次火車可以省出五分鐘，預算三年功

夫，築橋費用，便可拿回了，所以節省二個字並不專指裁員減政，舉凡一切物力時間，多要設法節省，將來更進一步拿出大宗款項來改良設備而求節省，即如行車電話能把行車鐘點縮短，平漢亦可照北甯京滬等路把行車電話裝起來，那時車輛之週轉日期減少行車速度至少更可省出百分之五，路務當然可以發展，這是我所說節省的意義，我希望各項專門人才，能夠各就所知分別研究，用科學的方法，貢獻給我們的平漢鐵路，不獨為戰事緊縮政策後方同志應為之責任且為平時管理必要之事也

平漢鐵路管理委員會二月十五日 總理紀念週紀錄

出席 蕭委員

主席者 全體員司

司儀 高壽森

紀錄 蔡希成

開會如儀

主席演說

各位同事，近來日本恃其強暴，一意蠻橫，到處尋釁，我們的國家，我們的民族，實在到了生死存亡的關頭，各位不要看了報紙上的宣傳，因為十九路軍節節勝利，就認日本為易

與。要曉得上海的事情，不過一隅的衝突，並非兩國正式的戰事，報紙的紀載，又免不了逾量的宣傳，所以我們決不可以因為上海的小勝，就自己安慰自己，反而把緊張的心理，敵愾的精神，鬆懈下來，語云知己知彼，百戰百勝，日本陸軍精良，器械堅利，海軍空軍，又足以輔之，就軍事方面說，實在不敢預料，我前在南京常常看見一種標語說是打到東京去，試問我們的海軍，能夠打到東京去嗎，這種空頭宣傳，實際絕無功效，徒然表示虛驕之氣，我以為我們要得到最後的勝利，還是要大家努力一致從經濟絕交方面做去，日本的原料，大多由我國運去，日本的出品，大半在我國推銷，這幾個月的抵制日貨，已經使日本的工商業感到痛苦，設使我們能夠堅壁清野，一律永遠不用日貨，若說，日商外詐，日貨不易辨認，那麼！凡可疑的外貨，或不急用或不須用的外貨，就不要買，那就不會上當，買仇貨用了，若能努力辦到這樣地步，日本的金融，日本的社會，一定要發生動搖，到了那個時候，我們真正勝利的機會就到了，所以我們聽到上海的勝利，我們應該越發的沉着，越發的悲憤，切切實實從不用日貨的路上走去，無形中增加敵人的痛苦，也可以增加前敵將士抵抗的勇氣。

國難期內實行減政，凡屬政府機關，恐都不能得免，希望大家對於節約一層，還要多多注意。

至於本路路務可以說滿目瘡痍，若無相當財力，建設與整頓兩者，一時多不易做到，不

過我以為在這殘破時期，不必一味待錢作事，還有許多不費錢而能整頓的應該要先做起來，即如縮短行車的時間，裝貨卸貨都要按照一定的鐘點，過時嚴收延車費，這也可以增加車輛的效用，又如車上的座位門窗痰桶廁所隨時洒掃拂拭，不但有關觀瞻，實在也可與旅客以一種愉快的印像，譬如一所破敗的房子，我們雖然沒有力量脩葺，但是把他收拾的清潔整齊一點，這是人人辦得到的，又如工務方面的人，能夠對道木道釘，常常巡視，易其腐朽，補其缺漏，也可以減少行車的危險，保持行車的安全，這不過偶舉一例，其餘不費錢能整頓的事，實在不堪枚舉，但是這些事情不是處長或段長一紙命令所能辦得到的，必定要當事的人，各本良心，切實去做，方能收到效果，否則言者諄諄，聽者藐藐，縱使三令五申，要是當事的人不願意做，該管的首領，決不能時時刻刻去監視他，結果還是白說，我以為要等有錢再整頓，這個時期太遠了，所以我希望在這個國難當前的時候，能夠各各激發良心，先從不要錢的整頓起來，或於路務前途，不無小補？完了。

平漢鐵路管理委員會二月二十一日 總理紀念週紀錄

主席 周委員

出席者 全體員司

司儀 高壽森

紀 錄 蔡希成

開會如儀

主席演說

各位同志，此次上海戰事，日本盡其海陸空軍的力量，大砲迫擊砲飛機炸彈坦克車等利器向我進攻，賴我前敵將士奮勇抵禦，全國人心也一致擁護作戰軍隊，始得節節勝利，這個實在可以說是我們中華民族中興的朕兆，我今天所說的，就是民族中興的意義，我們中華民族確曾在世界的歷史上，佔過很光榮的一頁，遠的不必說，漢唐兩朝的文治武功，至今猶為全世界稱道，漢武鑿通西域，通歐亞交通之路，唐則東取朝鮮琉球等地威鎮南洋，那時不但武功赫奕，就是文物制度，亦為附近各邦所取法，為東亞文化之發源，至今外邦人士，尚有特撥巨款，與國內大學作為研究我們漢唐的美術者，現在南洋及歐美各埠，凡吾華僑羣聚之處，皆名其地曰唐人街，這可見唐漢時候我民族聲威，及後宋室不統，外族始乘隙而入，先有蒙古，後有滿清，中間雖然經過朱復國，也因民氣萎靡僅僅勉強主政二百餘年，照此看來，我們的民族，實在有過很光榮的歷史，可惜後人不能繼續努力，弄成現在黯淡無光的樣子，可是我們雖然衰落，我們終是敵家先進，歐洲離去黑暗時代，至今不過五百年，日本的強盛，更是近幾十年的事，只要我們能夠翻然覺悟，努力向上，我民族的光榮，決不難於回復

，孫中山先生推倒滿清，建設民治，本來可以自己統治自己，漸漸走上民族中興的路，可惜當國者不得其人，把這個機會錯過了，歐戰的時候，又是我們一個中興的機會，不幸軍閥專政，沒有遠大的眼光，中等階級的商人，以及一般民衆，又無團結，受盡了他們的剝削，結果反被日本人提出了二十一條，奪取了許多不法的利益，這一個機會，又就是這麼糊裏糊塗過去了，從此以後，更加是年內戰，民不聊生，一點沒有振作的氣象，因為如此，日本人遂認定我們可以用武力壓服，一意要實現他的侵略目的，並對國聯說中國不過是歷史上的名詞，現在四分五裂，已無統治能力，不能認爲一個有組織的國家，他的陸軍省併且聲言五天之內可將中國全部壓服，佔了東三省又復進犯上海，一意孤行絕沒有中華民族四個字在他們的意中，自從上海一戰我們全國上下，方覺得國難當前，無論在朝在野，拋棄了以前的成見，一致抵抗外侮，因為日本的暴橫，倒激起了我們全國一致的心理，大家振起精神共同對外，從前歐戰時候，德國打到了距離巴黎五十里的地方，法人下令死守，不得任德人越過這一綫，將全國所有的力量，都集中這個地方，卒將德軍擊退，我們今日的上海，也就彷彿當年的巴黎，所以這一次的戰事，實在是我們中華民族中興的朕兆，其意義非凡重大，可是大家要注意，中興的朕兆是有了或者也可以說民族中興已經見之事實了，不過我們老大的中華民族，猶之一顆已經萎枯了的大樹，久已索然失了生氣，現在的朕兆，好比在這個枯樹根上

，忽然發生一枝新苗，必須我們全國的人，大家知道這個新苗的可貴，用血汗去培養他，人去保護他，然後這一點新苗，方能夠漸漸長大，蔚然成蔭，前天汪院長通電特提出兄弟急難四個字，準備作長期奮鬥，十九路蔡軍長也說國人須抱定一致效死之精神，免除挑撥之惡習，我們要培養這一點新苗，必須人人抱定了這種犧牲的精神，準備犧牲自己，把從前的非是隔閡一概消除，大家向一條戰線上走去，那麼在上海打勝仗固可喜，打敗仗也不足為辱，因為中華民族業經復活了，我相信中華民族燦爛光榮的歷史，必定能在二十世紀重演一番，這是我所願與諸君共勉的。

何委員長在北平車務見習所訓詞

兄弟向來在漢口辦事與諸位見面的機會很少今天能夠來到這裏並且與諸位一一晤面我是很欣悅的本人前次曾在平漢路任局長職年餘對於路務得到兩種認識一材料方面的缺乏二精神方面的萎靡所以乘這第二次重長路政的機會鄙人抱着最大的決心要在這兩點上澈底的整頓一下最近主張購置大批材料如鋼軌枕木機件機車等等便是對於第一點的辦法對於第二點我就要想法把一般吸大烟吃白面打嗎啡及腐化老弱不堪的員司一一淘汰對於一般勤於路務潔身自好的員司要設法提升車務見習所是造就車務方面人材惟一的學校所以在本路車務處所轄四千多人中大部份的人才均從這裏出來雖然有從交大畢業出來的或從外國回來為數無幾其有門徑而毫無

學識的路員固然不少但是終久也要淘汰的補充這般淘汰的路員就在諸位身上了不過因爲路上腐化習氣甚深青年往往一進到此種環境裏面轉瞬之間就被惡劣勢力同化這是一件很危險的事因此我很希望諸位將來到路服務之後應抱大無畏的精神堅決的意志努力和惡劣環境奮鬥而不爲所同化在前兩年的時候我曾看見有許多人從學校出去一到路上便就失望另謀別種出路這是誰的過錯呢這不是他們的錯是路上的錯因爲一般考員司對於他們有排擠的情形更因爲有許多辦事成績很好的員司不得升調故許多都抱消極的態度有的就鬼混下去有的就另找出路他們應有的出路是鐵路而鐵路反不能給他們以出路真是可悲的現象所以我希望諸位將來到路以後千萬不要因爲自己掙的錢少職分小就懷消極在學校的時候好好的讀書出去後仍然要充分好好的繼續研究應用所學有學問的也不可驕傲一個社會是大衆造成的諸位到路之後應以青年應有的精神把路上惡習氣打破而將那般較退化的員司同化過來造成一個良好的社會至於本人一方面也要盡力使諸位有充分發展的可能凡努力的有好成績的或是升課或是派送洋或是派到一個較高等的學校去繼續學習一點更高的學識諸位千萬不要自甘自棄以爲所上的學校程度低下將來出去又不能得優越的地位其實即在大學畢了業出來一點事也做不了一樣沒有用處今天看見諸位個個都是有爲的青年對諸位抱着很大的希望的話要請諸位好好記着做去畢了業的在路上如果有麼什觀查的心得可以時時通函報告我但不要隨便誹謗人這樣我可以研究好壞現象的

原由方纔已說過社會是大眾造成的社會的事情要大眾共同合作纔能辦好所以我是主張同一般下級員司打成一片來整頓路務的至於未畢業的亦須好好的聽你們所長的話充分的學習鐵路知識預備將來的應用再此次站電兩班畢業各生考列前三名者我已命所長將成績姓名開送我可以特別擢用以示鼓勵願諸生共勉之

印勞合德水壩落成

印度塞克之勞合德水壩，爲世界最大水利工程之一，於一月十二日由印督韋林頓行落成禮。長四百哩之印度斯河，其流將爲此壩所支配，而灌溉昔所視爲不毛之地。計此河灌溉所及之區，較埃及全部膏腴區域爲大，估計此後每年可多得三百五十萬噸農產，其價值每年當不下三千萬磅。查水利計劃始於一九二三年，糜費一千五百萬磅，其中有六千哩運河，全部工程以此壩爲最鉅，全以白色石灰石造成，有弧形穹六十六處，每穹闊六十呎，而在每穹之下有雙鐵門，重五十噸。此壩名勞合德者，因此計畫發起時，適勞合德爲孟買省長，力助其成也。



大事記

本路二月份大事記

一日

令各處奉部令派湘鄂路總稽核盧文鳳就近督促趕辦帳目
電滬蔣總指揮及蔡軍長本路全體同人願為後盾誓死殺敵

二日

令各處室轉發部訂鐵道工廠改進委員會規程
部令本部遷移洛陽辦公仰知照

部令各路燃料如煤及汽油機油等仰籌備一月之用

三日

何委員長奉命赴鄭主持軍運會務由周委員鍾歧代拆代行
奉令飭屬力行節約轉令全體切實奉行
令發本會辦事細則

部電令知陳兼部長及陳代次長到部視事日期

部電令知今晚出發移洛辦公并派關慶麟兼駐京辦事處主任

四日

電部奉令準備三個月用汽油等材料日內即辦妥

電知各處本路本屆二七紀念適國難期間應停止舉行

五日

鐵道部南京辦事處電本部抵洛所有呈報文件即逕寄該處

奉鐵道部南京辦事處電知成立日期及關主任就職日期

奉部電知南京辦事處組織法

部電嗣後各路緊要公文應備兩份一送部一送京辦事處

六日

車務處呈報本路與北寧路合組聯運鹽車經過等情形

八日

郟城員工子弟學校舉行校舍落成典禮

改建西平遂平間八座橋工准由開標最廉之天華榮承辦

奉部電免費運水災會小麥由漢至鄭

九日

工務處擬具本年春季造林植樹辦法

機務處呈送十五至十九年統計表

十日

部令知應急貨運會議議決各路積貨限期疏運案

部令抄發水災期內減租辦法

部令應急貨運會議議決各路應實行經濟裝載案仰遵辦

十一日

電呈駐京辦事處遵將國煤停加運價再予展期三個月辦理情形

令發各處室全路員司工友兵警夫役共同工作規則

十二日

令發各處室本路各段聯席會議規則

部令朱委員侶雲請喪假一月照准

十三日

函聘朱侶雲爲產業設計委員會主席

委令周霖張慰慈梁國爲產業設計委員會委員

本路黨部轉請組織義勇軍

十四日

部電令知汪兼部長到部視事日期

部令關於減輕茶葉運價准予援照運菸葉案緩辦

工務副處長陳體誠因病辭職部令照准并派關祖章兼任

十五日

會計處呈請將全路職員薪水內扣除建築捐餘款提作本路同人俱樂部基金照准

呈部及京辦事處呈報設立本路整理產業設計委員會經過情形

呈部本路擬設調車電話檢同原計劃及分期施工預算擬就可能範圍分批購辦乞核示

十六日

本會呈請將第十一十二次列車改在白晝行經匪區奉部令照准

京辦事處令規定交大生實習期滿待遇辦法

電知各處鐵道部南京辦事處新主任陳耀祖就職日期

十七日

呈部遵令造送本路及聯運包裹重運費及比較增減數目表請核
車務處第三總段呈報奉令組織緊急備用列車辦理情形

十八日

機車兩處呈送會同籌擬改良客車辦法

電車務處會計處及駐平駐鄭兩辦事處奉部電鐵路客票振災加價一案於二月十四日及二月底自
應停止徵收

十九日

部令關於減輕茶葉運價准予援照裝運菸葉規則第五條辦理

二十日

函覆本路黨部組織義勇軍認為須加考慮

二十一日

令發本會第三十次路務會議紀錄

二十二日

令飭妥慎保護玉帶門站車運貨物

令發全國商運會議彙刊

二十三日

令車務處及駐平辦事處奉北平綏靖署訓令嗣後發往沿路各軍電報應路電聯綫各辦法迅遞弗延仰飭遵

電部本會對於湖北水災委會擬在江岸路堤外加築側堤擬予協助一案請迅核示

二十四日

函漢市政府請將由宗關至江岸止所有計劃馬路幹綫中心標點一律儘先趕速裁妥以便於本路劃分地段時有所標準

二十五日

據車務處呈信陽站車輛擁擠軌道阻塞幾於無法應付請將前定該站添修軌道計劃早日實行奉綏靖公署令軍人無票乘車前曾通令嚴禁無庸再頒佈告仰令所屬護路隊警認真取締

二十六日

派梁永璋周嘯潮關裕麟爲四中全會第二次代表大會漢鄭平三站招待員

二十年秋季水災期內減免租金辦法茲奉部批核准辦法四條通告週知

奉 部電出席二中全會各中委准記帳乘車

二十七日

奉 部令飭將機車車輛及待運貨物旬報表按期呈會核轉

會電鄭平兩辦事處本年植樹節舉行植樹應擇地點所需樹苗先期函知工務處籌撥

二十九日

奉 部令嗣後軍政部運照暫蓋該部南京辦事處關防

駐平辦事處關處長電呈遵令成立四中全會中委招待處日期

景教石刻

平西宛平縣屬三盆山十字寺，遺有景教石刻二方，及遼元石碑各一座，各家頗有著錄，繆氏藝風堂即藏有拓本。去年秋季，德日學者前往遊歷，宣傳報端。中央研究院所屬歷史博物館，以該項石刻關係中西文化溝通甚鉅，並查該寺現已售歸私人管業，且地處山中，時有匪警，有移平保存必要，特商得河北省政府同意，飭令宛平房山二縣協助，會派人員，前往移運，並掘獲石佛石額等件，現在該項物品業經運至北平午門該館陳列室矣。

本年中國文人誕生紀念

名	字	誕生之年	西歷紀元	距今年數
班固	(孟堅)	漢光武帝建武八年壬辰	紀元後三二年	一九〇〇年
曹植	(子建)	漢獻帝初平三年壬申	一九二年	一八四〇
張華	(茂先)	魏明帝太和六年壬子	二三二年	一七〇〇
李淳風		隋文帝仁壽二年壬戌	六〇二年	一三三〇
杜甫	(子美)	唐睿宗先天元年壬子	七一二年	一八二〇
張耒	(文潛)	宋仁宗皇祐四年壬辰	一〇五二年	八八〇
王守仁	(伯安)	明憲宗成化八年壬辰	一四七二年	五六〇
龔自珍	(定菴)	清高宗乾隆五十七年壬子	一七九二年	一四〇
王闈運	(壬秋)	清宣宗道光十二年壬辰	一八三二年	一〇〇



工作報告

本路二十年十二月份工作報告

(一)關於總務者

本路因近

厲行裁員減政

年國家多故軍

事頻仍影響所

及致運輸未能暢旺路收因之

短絀破敝凋殘達於極點欲謀

整理非先使財力充裕不易為

功然欲發展鐵路經濟其道雖

多而括其大概終不外開源節

流兩事近因種種關係百業蕭

條糧鹽運輸日見稀少已覺源

無可開而節流之道自非厲行

裁員減費不能望有成效爰本

斯意故於本月內首即遵照

部章裁撤路警管理處復改警務課仍隸於總務處編餘人員一

律裁汰其餘各處人員其事務較簡或能力稍薄者亦經分別停

職計全路共裁二百八十餘員每月可節經費四五萬元各辦公

處僱用公役現亦斟酌情形規定名額計總局各處課共設三百

零五名駐平辦事處准設一百二十名其餘一律開除比較原定

名額實減一百二十餘人即各處工匠亦將按照事實繁簡工作

能率切實裁汰務期人有工作款不虛糜

○：：：：○

○改善文

○書手續

○：：：：○

○亦往往先行具簽請示然後再辦正稿徒多轉折

無裨實際現特另訂辦理公文敏捷辦法凡到文呈會核交各處

辦理者即直接逕交各處擬辦不再以會令行知凡各處呈請事

件奉批核辦者除有關關涉遷調及薪津差費者外即由承辦處

調查照例逕行擬稿送刊毋庸另簽請示緊急稿件並應專員
簽稿並送

○：：：：： 按照本路編制專章關於警務事項由總務

○：：：：： 處設課管理黃前委員長任內曾一度改設路警

○：：：：： 務行政 管埋處直隸於委員會 部中迄未核准本月乃

仍遵照 部章裁處設課惟警課警段同隸於總務處不相統屬

指揮上頗感不便 部議加警務課長以全路警務長職銜以便

節制調遣旋經提出路務會議討論認為與其加重課長職權於

實際上不能兼顧外勤不如規復督察室提高督察長地位俾其

內外相維較為便於考核因決定重設督察長直隸委員會並分

段設置督察員常川駐路實行督察

○：：：：： 關於材料之設施約可分為三項(甲)飭課

○：：：：： 購發各 購置者(一)托北寧路代造轉轆器八號者十套

○：：：：： 項料件 十號者二十套(二)修復東窰店橋樑所需之工

具機械(三)漢廣電話線展至信陽所需電料(四)車工機組織

預備救護隊所需增機電話帶鈴三門交換機(五)前門洗車道

墊木所需三公寸見方美松一百公尺(六)車務第一總段組織

救援車所需各項材料(七)修復漢溝段被水冲毀各項工程所

需洋松洋灰等料(八)修理機車所需魚油鐵皮(九)江岸機廠

需用頭等生鐵二十噸(乙)飭廠接發者(一)更換一〇五七公

里六四四公尺及一〇四六公理一四一公尺兩處新標所需洋

灰四桶(二)修理西便門石家莊等站地磅所需洋灰八十桶(

三)修理西陵枝路橋樑所需枕木洋灰(四)順德機車廠添建

木質煤台所需洋灰一百三十八桶(五)廣水段內所需之鋼軌

及配件(丙)驗收備用者計(一)津浦路讓購本路之枕木十萬

根約於一二月間可到已由江岸材料廠擬具起卸辦法招商承

辦(二)在柳林車站接收黃用軒所交枕木八百餘根(三)驗收

孟阿恩洋行所交四十公尺橋樑三座勘驗結果應責令承辦商

行賠償損失起卸勘驗各費洋二千六百二十九元又銀二十八

兩已由會函請購料委員會交涉

○：：：：： 本路南段時有匪共竊發本月如馬莊東窰

○：：：：： 布置沿 店等處均經發現匪踪除請沿路駐軍分別剿辦

○：：：：： 線防務 外特飭本路護路第二總隊部回駐漢口並飭添

編特務排一排歸總隊部直轄另編第九分隊一隊歸該總隊第

二大隊節制以資鎮攝而厚實力東窰店附近防務尤為重要特

設砲樓兩座亦由該總隊第二大隊長負責招工修築以期迅速

○整理全路地產
○沿線餘地關係路產甚鉅本年大水為災一切尤待整理從前已設之產業整理委員會現決繼續工作並以周委員鍾歧為主任委員督促進行除加修復漢壽餘地碑墩清理全路欠租改善地畝計畫核算全路租額測繪魚鱗總分各圖測量大智門餘地界址等等現亦由產業課分別趕辦

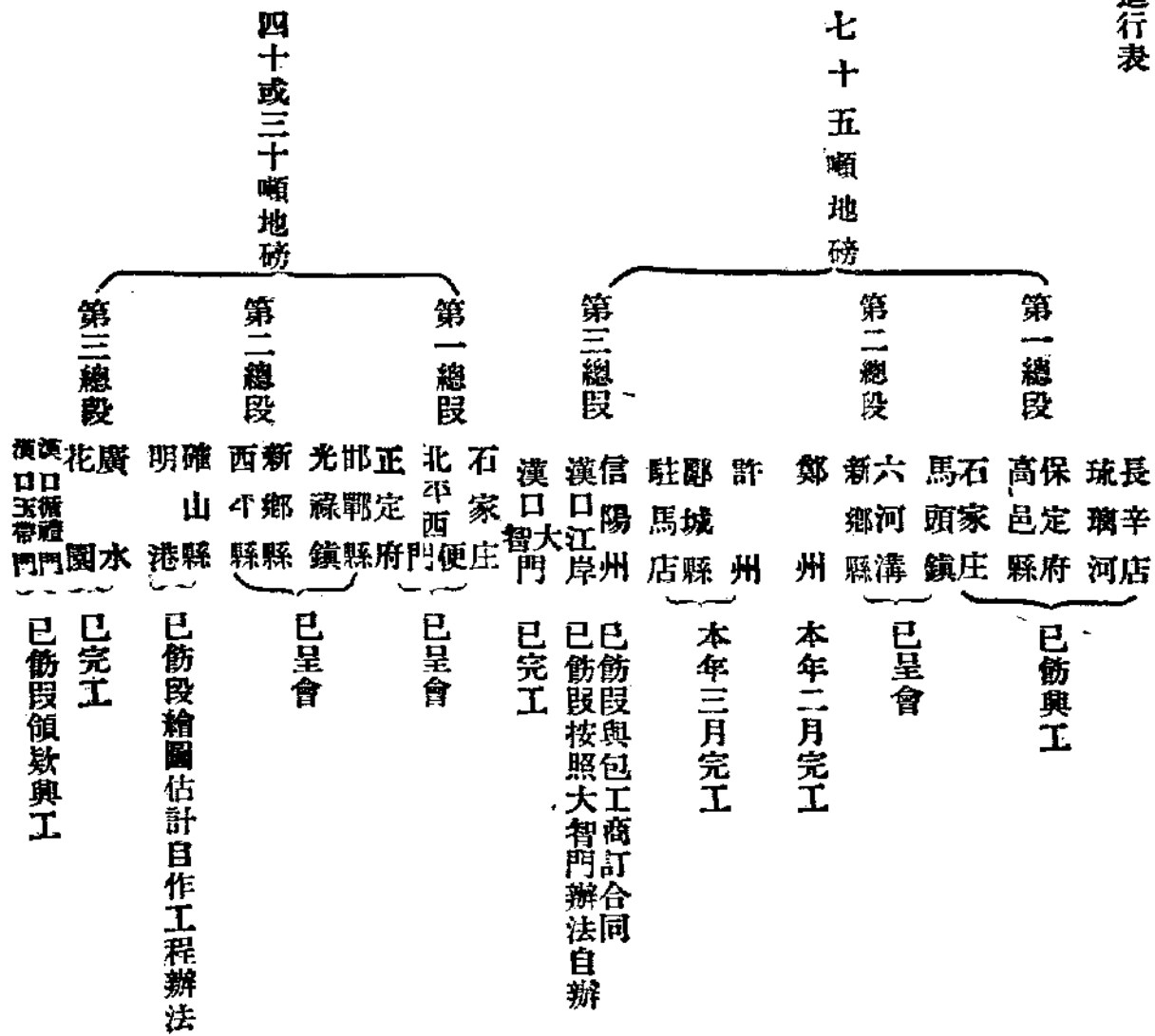
○視察廠工勤惰
○本路全綫工役警兵凡達二萬人以上除警兵一部份應由督察室負責督察外其廠工夫役亦應派員分別視察以便切實整理現經制定分段視察辦法江岸由委員會直接派員執行江岸至郟城一段由警務課長指派郟城至彰德責成鄭州辦事處彰德至北平責成駐平辦事處分別派員會同當地工機總分段長及其他重要人員執行視察凡工人私自出廠冒名頂替以及實到人數請假人數視察員均應嚴密注意並應以視察所得情形填具日報週報逕呈委員會核辦

○編輯各項書報
○查本路編輯事件除日刊月刊按期編印外本月內工作之較重要者約有三端(一)為編制本路最近五年統計表本路統計因軍事影響賬目多懸而未結十五年以後之會計年報至今尚未編就茲特由

課製定表式二十餘種蒐集民十五至十九年各項情形編製最近五年統計表(二)為修訂本路旅行指南民十二以後路線時中斷指南資料不易蒐集是以修訂迄未成書茲亦由課按照應行刊載事項制定表式分函全路各地方機關及車工警各總分段分別調查現已陸續送到次第整理(三)為編輯本路現行規章凡係部會頒發現行有效者一律採入前經編至九月份為止發交北平印刷所排印該所以工多料缺尚未印製而自十月以迄今日其間修訂續發者又已不少茲又由課分類採補一律列入以期完備

(二)關於工務者

○裝置各站大磅
○查裝置各站大磅原定車務第一總段內應於長辛店琉璃河保定高邑石家莊等站裝置七十五噸大磅六座前甯洋灰工款早經分飭籌撥前於九月二十四日工程車開始出發先由高邑着手本月初旬高邑一站業經裝置完竣現正籌備赴保定裝置石家莊貨運較旺原定裝置兩座最近車務處以北段一座亟待應用兩備工務處轉飭早日興工第二總段內原定新鄉馬頭鎮六河濼等站改設七十五噸大磅邯鄲新鄭光祿鎮西平等站增設四十噸地磅亦已由處飭段趕築磅基



○增修汴
○境橋樑
○決口者爲沱澤河既而豐河潛河明河寺河三道
○河沙河站至本路路基或被鄉民攔斷或大水冲

○本年六七月之交汴省大雨諸河悉潰最先
○刷而西平遂平大劉莊間所有橋樑竟有六座全部冲塌雖經在
○事人員竭力搶修搭置木橋便橋臨時通車而餒料兩缺迄未正
○式修復當地居民又紛請增加橋孔以便宣洩現經由工務處擬
○定興修辦法分作兩段進行第一步先就八五五公里九四四公
○尺至八八二公里九六〇公尺內現有橋樑分別增寬或添設橋
○孔應需鋼樑皆就原有存料量爲支配但建築橋台橋墩便道便
○橋以及油飭鋼樑約需工料九萬六千餘元第二步則自八〇七
○公里三六〇公尺至八八三公里三三〇公尺處增設橋樑十一
○座計五公尺者十一孔六公尺者一孔十五公尺者二孔此項鋼
○樑現僅存有五公尺者七孔其餘均需新購連同一切工料約需
○十一萬二千餘元兩項併計實需二十萬元以上現在路幣支絀
○自難一時躉付當經提出路務會議決定自二十一年二月份起
○每月由會計處提撥二萬元專款存儲以備應用並擬定辦法登
○報招標承辦第一步工程定二十一年一月二十五日開標已呈
○部請派員監視

平漢鐵路月刊 第二十三期 工作報告

○水災善
○後工程
○此次武漢大水本路受損甚鉅而尤以一二
○零零及一二一公里兩處爲最一二零零公里
○處正道及缺口處業已修填完竣近由豫通鹽號

○請予修復中央岔道亦已由工務處飭段更換枕木次第修復一
○二一公里處工程分爲填土修橋兩部填土工程由包工汪曜
○記承辦因商人要求早日通車於本月十九日起趕開夜工截至
○本月下旬業已填土七千餘方恢復交通指顧可期已由會分函
○轉運同業會知照至修橋工程該處原有一孔四公尺五公尺橋
○一座前經被水冲决茲定改建兩孔六公尺鋼橋亦已於本月二
○十五日開標惟正式橋樑建築需時擬先趕修便橋以便早日恢
○復交通俟將來正式橋樑工竣即將木料拆卸存儲留爲他日遇
○水應急之用
○東篁店一零四九公里處原有一孔四十公
○尺桁樑橋二座前經被匪破壞暫設木架便橋勉
○匪橋樑
○強通車現由工務處擬定改建二孔二十公尺橋
○樑將工程分爲包工自辦兩部包工部份業於本月二十一日開
○始挖基工作自辦部份木料洋灰約三千六百元工款約四千一
○百元已飭關係處課如數核撥工務處領用並由工務處令知第
○三總段對於此項橋樑工程務將每週工作狀況按照圖形

五

劃明送處以便稽核並飭工竣即行具報以便呈 部派員驗收

- ... 籌備各
- ... 項軌轍

○... 本路鐵軌失修已久最近由工務處副處長親自赴路視察認為廣水段內尤為損毀不堪急應次第抽換以保行車安全因請向漢陽鐵廠訂購鋼軌及其他配件三百噸半數發交該段半數留儲備用唯以路帑支絀決先儘江岸材料廠現存之三百根運用如有不敷再行訂購又本路轉轍器需用甚亟前經函請北寧路先為代製八號者十套十號者廿套一面呈 部請購並請追加預算六萬元一面由工務處呈請轉商隴海路局請准讓購六尺長(每公尺重四十三斤)鋼軌二百八十根以充製造轍尖之用並函總務處請迅向上海漢口天津各洋行購買修理鋼橋材料以應急需

- ... 處理行
- ... 車事變

○... 本路對於工務人員處理出險及行車事變向無明文規定偶遇發生事故往往互相推諉茲特規定工務人員處理出險及行車事變辦法十一則凡監工得到出險通知應立即轉報分段長及兩端站長一面備齊工料親往救援分段長得到報告後應立即召集段內所可抽調之棚工及材料馳往出險地點會勘情形指揮工作並將所估恢復交通時間電報總段長及處長凡恢復估計在四十八小時以外者總段長應親往在九十六小時以外者處長或副處

長當親往查勘指導如缺乏材料准其就地採購或將其他料件先行挪用總以提前恢復交通為第一義

- ... 其他各
- ... 項工程

○... 約可分為兩類一為正在興築中者如建築江岸各廠圍墻現已令知第三總段將機廠圍墻臨街部份先行動工如翻修大智門站前馬路經費由本路擔任工程則委託漢口市政府代辦如建築前門站行李員休息所此係前門工會事務所呈請工料由其擔負現已令知第一總段轉知該所購料興工如新鄭站南北塞馬佛號誌現定改為鐵質高橋已令第二總段遵辦具報一為尚在調查中者如建築新樂大橋橋址應建在何處為宜如第三總段所轄各站現在已未設立男女廁所均經分別令知該管總段調查具報

(二) 關於車務者

- ... 接洽交
- ... 換車輛

○... 軍與以來各路機車車輛往往互相流用本路車輛尤多流入外路雖經部令規定辦法分別交還但事實上仍未能完全履行最近特由車務處分函平綏隴海道清各路車務處請將各該路所存本路客車列表見復以備交換並擬將隴海35.39.68.268.2060等車與本路105.380.582.596.823.924.948.962等車實行交換現正函商該路車務處請由兩路車務總段接洽辦理又本路前為

改良特別快車曾呈請鐵道部擬將津浦所存本路藍鋼車與本路現存該路車輛互換部令逕向該路接洽現已轉飭車務處遵辦

○重組各貨運暫行停駛雖有特別快車逐日開行然中小項客車站商旅未免深感不便現定自二十一年一月一日起將十一二次尋常快車恢復每星期由平漢兩端各開三次

○特別快車則改爲每星期對開四次星期一三五及星期二四六由漢開平星期二五及星期三由平開漢其第一二次

漢星期一三四六由漢開平短票車及混合車暫仍照舊應需車輛已由車機兩處會同商定分別組配凡本路固有客車之完好

整齊者悉以編入特快稍欠完整者則編入常快其餘各列短票以外路客車組織之混合車以棚車改造之三等客車組織之惟

尋常快車均須掛有頭二等飯車或廚車及電燈車二十一次短票車亦須掛有頭二等及廚車組織雖未臻美備然在軍興以後本路客車之整齊即此尤爲僅見也

○恢復新易交通
○新易枝路自民十六以後因受軍事影響久已停止行駛民十八會應商人之請一度恢復不久又以機車損壞停駛該路山徑曲折非比國國

平漢鐵路月刊 第二十三期 工作報告

家式及廓克里式機車不能適用而本路尤缺此項機車因是迄

未恢復本年當地商人代表遂以開駛汽車爲請曾經極力批駁

一面分飭關係各處力求行車於是長辛店機廠將第3號廓

克里式機車一輛提前趕修於本月十五日出廠其他修繕工程

亦於同日告竣十八日實行通車每日往返各開一次

○整理全路電線
○被摧毀消息不能靈通行車遂受影響本年遂於北平鄭州漢口三處各設無線電台一座以輔有

線電之不及一面飭將有線電分段趕修平順一段係於四月間

由前門向南施工幹線修竣後復由順德向北回修各番道各綫

現已修至北平舊交迪部附近將次完成鄭漢一路係由鄭城往

南大水前已修至柳林旋即因水停工十月下旬復由柳林向南

接修截至本月底已修至大智門附近

○研究兩路運價
○運價低昂不一本路運價多較隴海爲高營業上頗受影響亟應講求持平辦法期於路商兩便現

已由車務處與該路代表互相商洽並編制兩路運費比較表逐

項研究以便執中訂定易於推行

平漢鐵路月報 第二十三期 工作報告

本月營業情形
 自十一月三十日起迄二十一年一月三日止凡五星期共收營業進款一百八十九萬九千八百餘元而以第三星期之四十三萬為最旺第四星期之二十八萬為最少茲將各週收數分別如左

第一星期(自十一月三十日至十二月六日)	四〇四〇二.四五
第二星期(自十二月七日至十二月十三日)	三九四一六五.四四
第三星期(自十二月十四日至十二月二十日)	四三五六六.三二
第四星期(自十二月二十一日至十二月二十七日)	二八五七三六.二〇
第五星期(自十二月二十八日至一月三日)	三七二五九三.四五
合計	一八九八六二.八四

(四)關於機務者

本年諮詢會議後節經召集鑛鹽櫃各商分用修理專別會議議決籌備專修車三十一列以供各商專用所需機車三十一輛除本路自修十三輛外其餘十八輛統交南滿代修車皮三十一列指定長辛店機廠修二十一列江岸機廠修十列現在南滿代修機車業經陸續交回車皮亦已由長辛店修竣十二列江岸機廠修竣三列每列各合載重五百噸先後發交各商應用修繕用費共約一百四十餘萬元均擬在本路所收預繳修車費及預借工程運費各款內動支惟此項支出並未列入二十年度預算現經呈准 大部自二十一年度起分兩年列報每月約合六萬元所有應需料件並准由本路自行照章標購

本月修竣車輛除專用貨車不計外長辛店各廠修車成績
 鄭州江岸三機廠均如後表所列除長辛店車房所修之 212 號機車彰德車房所修之 212 號機車信陽車房所修之 620 號機車亦均於本月第四星期修竣出廠

附十二月份各機廠修車成績表

車機	週別	
	長辛店	鄭州
620 號機車	第一星期 十一月卅日至十二月五日	第二星期 七月十二日至
	第三星期 十四日至	第四星期 廿一日至
	第五星期 廿八日至	一月二日
	212 號機車	
	212 號機車	
6 號機車		

所屬凡此項列車到平漢兩地應即派員精細檢驗所有客車並應輪流入廠施修上漆以期整潔而壯觀瞻

(五)關於會計者

○ 續解總 本路大水後以路收奇絀對於總司令部協
 ○ 部協餉 餉無法籌解近又迭奉電催遵於本月四日籌集
 ○ 現款三十萬元九日續匯二十萬元先後共計五
 十萬作為本路應解十一十二兩個月協餉撥由鐵道部核收轉
 解惟總部需款甚亟仍復續電催索又於十五日開具漢口中國
 農工銀行元月十日十萬元期票一紙呈部轉送作為本路二十
 一年一月份協餉

○ 籌撥材 關於材料款項在本月內籌撥者約有四款

○ 料款項 (一)委託南滿代修機車經費截至二十年年底
 ○ 已付過十二輛約合國幣三十萬元(二)本路前

向津浦讓購枕木十萬根原係詳泰承辦旋准購委會函知改歸
 發合公司經理總價改為美金現已分商平漢兩地銀行開具保
 單函送該會轉交三購料費前代本路向孟阿思銀行訂購第
 一批二十公尺及十公尺鋼樑各二座當經開送上海銀行國幣
 五萬五千元保單現該項鋼樑業經驗收計淨重一百三十二噸
 二百七十公斤每噸美金八十五元共合美金一萬一千二百四

十二元九角五分惟應歸該商擔負而由本路代付之起卸棧租
各費以及該商前經承認之損毀鋼樑修理費應於付價時扣還

(四)購料費代向天津新民洋行購鐵輪一千個計價美金一萬

三千二百〇三元有奇現已開具漢口廣東銀行匯票寄交該商
查收

○ 催繳 查六河溝甘陘正豐怡立高綫興寶等六鐵

○ 商積欠 積欠本路運費統計已達一百五十三萬七千八

百餘元前經路務會議議決自十月十日起將各

鐵運費煤價另立新賬按月厲行清結通知各鐵辦辦然各鐵仍

未照章遵繳六河溝且來函反對另立新賬對於應繳修車費及

本年十月十一月應繳運費亦延不繳納當經由會函復事關通

案未便中止並限於十二月二十五日以前將各費分別照繳否

則惟有收回前撥列車停止記賬運輸一面並通函各鐵以年關

伊邇支出浩繁催速清繳積欠仍電飭北出納課及石家莊站長

就近派員洽收

○ 整頓各 查各站售出客票軌印日期有用洋文西曆

○ 站票據 者有用洋文國曆者辦法殊不一致又貨運核算

○ 運費應以噸數為標準各路現有貨車至為凌雜

而各站對於貨票又並不將車號路別分別載明稽核頗為困難

現經會計處決定嗣後客票一律限用國曆以阿刺伯字母軌印

貨票則須將車輛號數及路別詳細開列以便稽核業經函知車務處及各查賬員轉飭各站遵辦又查賬員檢查賬目常以解款單爲憑惟解款單時有不能按時簽回及數目可疑情事茲爲慎重公帑起見已由會計處電飭查賬員遇有此種情形應分別文電報告以憑澈查

○：：：：：○ 本路自十七年以來因受軍事影響各處報
○：：：：：○ 積極清 銷多不齊全以致所有賬目多未核結前經會計
○：：：：：○ 理舊賬 處擬定各處造送此項賬單辦法(一)十七年份
○：：：：：○ 及二十年份一月至六月賬單限十二月十日前送到(二)十八
年賬單限二十一年一月十日前送到(三)十九年賬單限二十
一年一月底前送到由會通令各處遵辦但各處仍未依限送齊
本月下旬又由處分別函請於文到一星期內先將十七年賬單

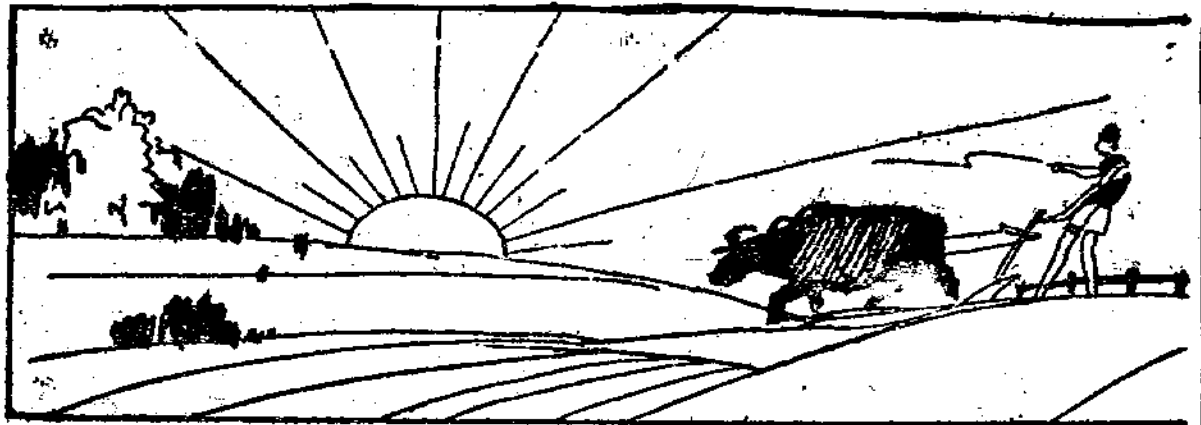
造送否則唯有先將十七年賬目核結所有各處未送賬單只可併入十八年度再行出賬

○：：：：：○ 本路北段貨運加價款項原存北平中國銀
○：：：：：○ 行旋奉 部令改存中央銀行北平辦事處而對
○：：：：：○ 於該項存款利息該行祇准按週息三厘計算部
中以會與中央總行計定四厘行息認爲事實不符該行又謂此
款本係代收性質並未議定息額允給二厘已屬通融又鐵道部
會於此項存款內提取十三萬一千元該行賬目列有匯水 部
中以爲此款係簽發支票并未令匯至南京不能承認匯水該行
又謂彼時京平行市相差過巨不能不計算匯水以免虧耗經山
北出納課一再商洽該行迄無轉旋餘地當已由會據情呈 部
請與該行南京分行直接交涉以資結束

日報驚奇我軍戰壕

稱爲近代戰術之結晶

大阪每日新聞載上海清岡特派員專電云：我軍（日軍）二星期來飛機大砲不時轟炸，除民房化爲瓦礫之場外，而華軍仍固守原防地繼續抵抗，日間殆未見華軍，入夜則暗襲我（日）防線。查華軍之防地，依照近代戰術所築造，係半持久的塹壕，其複雜堅固，恰如歐洲大戰時法國戰線之塹壕式相同。其第一第二第三第四等四道防線，有密如網目之坑道聯絡之，構造之，複雜不易推羣，是以雖受大砲炸彈直接轟射，仍無大損失。第一道防線幅廣六尺，深約六七尺，上覆以鐵板與沙袋，防禦方法堅固，歐美人多驚歎不已。在防線之地上，祇露出野砲之砲身，上面又遮以堅實之鐵板，以防飛機之炸彈。此種隱蔽塹壕有無數銃眼，可怕的機關槍銃口，密如蜂窩，特對於機關槍之射擊法，手榴彈之投擲法，步槍之使用法以及陣地攻守之作戰術，完全已脫化中國式之戰爭，而爲純粹某國式的精巧戰法，近代戰術之結晶體，誠使我軍（日軍）無法應付矣。



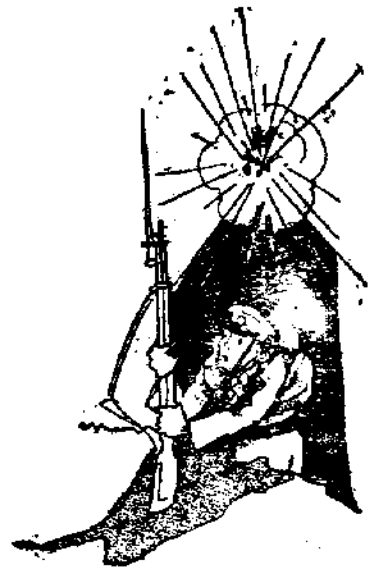
平漢鐵路月刊

第二十三期 黨務

平漢路特別黨部通電

(一) 響應蔣委員陷電

平漢路特別黨部籌委會，二月五日發兩電致全國將士及各地義勇軍，勉以枕戈待命，一致奮起，茲錄原電如左，全國各軍師旅將士各地義勇軍均鑒，閱蔣委員中正陷電，勗勵全國袍澤，一，致準備抗日，其悲憤愛國之忱，淬厲殺賊之志，語重心長，讀之感奮，竊自東省淪



黨務

陷，舉國同仇，我政府為尊重公約，託付國聯，依法解決，以期達到和平之主旨，詎料倭寇慾壑難填，貪婪無厭，顯著得壙望蜀之野心，近更變本加厲，派遣大批軍艦飛機，耀威滬濱，在提出苛刻條件，迫我答復之餘，旋即縱使各旅如狼似虎之師，猛擊國際商業中心之上海，燒殺擄掠，慘無人道，幸經我第十九路軍仗義力謀抵抗，稍戢兇鋒，惟是敵倭逞強，援兵踵至準備以武力壓迫我沿海沿江，冀圖吞併我版圖，嗟嗟我國，處此生死存亡千鈞一髮之際，務望各軍師旅將士各地義勇軍秣馬厲兵，枕戈待命，一致奮起，滅此朝食，為民族爭生存，為國家爭人格，本會

當率全路健兒，誓爲公等後盾，臨電迫切，不勝憤激之至，平漢路特別黨部籌備委員會叩啟。

(一)電請中央增兵援滬

平漢路特別黨部籌備委員會，二月十二日電呈中央請增派大軍援滬，原電云：南京中央執行委員會鈞鑒，竊自暴日入寇以來，我舉國上下含垢忍辱，一再遷避者，原以和平相示，冀其自覺，詎我愈讓而彼愈逼，兇鋒寇焰，曾不因我遷避而稍斂戢，最近復以猛烈砲火，轟炸我經濟中心之上海，政治策源之首都，人民生命財產，罹於砲火與鋒鏑者，不知凡幾，幸賴我十九路軍全體將士，起而自衛，誓死抗戰，忠勇奮發，迭挫兇頑，四月來舉國積鬱不平之氣，爲之一吐，此固我十九路軍克盡捍衛天職，亦全國激昂民氣爲之後盾，有以致之，唯是暴日狡獪成性，野心未死，雖於創深傷鉅之餘，仍有派兵增援之舉，念來日之大難，猶須作最後之奮鬥，我十九路軍孤軍久戰，兵力不免有疲憊之虞，應請我中央增派大軍，迅赴應援，並望我中央堅決意志，本寧爲玉碎之旨，誓死作自衛之抵抗，尅日調派勁旅，收復東北失地，還我山河之完整，絕不接受

暴日任何無理要求，本會誓率全路員工，以頭顱熱血爲我中央後盾，迫切陳詞，敬祈鑒納，中國國民黨平漢鐵路特別黨部籌備委員會叩文。

(二)電請陳濟棠移師贛境殲滅赤匪

平漢路特黨部，二月十六日電陳濟棠云：廣州陳伯南先生助鑒，閱近日報載，先生電汪院長及軍委會，將率兩粵陸海空軍，赴滬助戰，等語，急謀救國，具見公忠，惟是國內，赤匪環伺，伏莽潛滋，贛省一區，尤爲赤匪淵藪，值茲暴日侵凌，血戰方酣之際，該項赤匪，勢益熾，即其他各地赤匪，亦莫不乘機蠢動，致中央對於抽調援軍，終以防則而感牽掣，此抗禦外侮，應綏靖內患，爲我目前國難嚴重中之急切要圖，查一中全會曾有由粵調軍助剿贛匪之決議，迄未實行，如先生果抱殺敵禦侮之決心，應即遵照一中全會決議，移師贛境，殲滅赤匪，免爲閭閻道阻之謀，藉副救國禦侮之實，安內攘外，功同一致，矧暴日援軍踵至，大難未已，尤須早日肅清赤匪，滅除內顧，俾便集中全國兵力，與暴日最後之決鬥也，迫切陳詞，敬希採納是幸，中國國民黨平漢鐵路特別黨部籌備委員會

叩銑」。

(四)電請中央派兵剿匪

平漢鐵路特別黨部二月十八日呈請中央命陳濟棠出師協剿贛匪，原文如下，洛陽中央執行委員會鈞鑒，中央軍事委員會助鑒，暴日侵凌，再及淞滬，我舉國民衆，咸抱敵愾同仇，我中央政府亦決作長期奮鬥，惟查國內滋蔓，到處披猖，贛省一區，尤爲赤匪薈集之藪，中央前具最大決心，派兵兜剿，需時數月，已合長圍，一舉肅清，本可立待，卒以昆連贛境之粵省未能如期派兵會擊，致網開一面，仍留附骨之疽，自暴日侵凌以來，該區赤匪勢益熾，各地赤匪亦乘機蠢動，攻城略地，日有所聞，對日兵力，大受牽掣，前一中全會曾有由粵調軍助剿贛匪之決議，當茲倭氛瀰漫，赤焰燭張，攘外固爲目前要圖，安內亦爲當前急務，應請迅電兩粵軍事領袖，遵照一中全會決議，就近移師入贛，協剿赤匪，尅期殲滅，俾免後顧，庶內患悉除，外侮克禦，除逕電廣州陳總指揮濟棠外，特電奉陳，敬希鑒納，平漢鐵路特別黨部叩巧印。

(五)電請張學良速整精銳收復失地

平漢路特別黨部，二月十八日電請張學良出關收復東北失地，原電云：「北平張綏靖主任漢卿先生，暨東北各軍師旅長官助鑒，查暴日侵凌，一逼再逼，稍有血氣，莫不同仇，最近以囊括東北之淫威，又逞暴行於淞滬，蠅賴我忠勇沉毅之十九路軍，一洗不抵抗之奇恥，爲忍辱國人而吐氣，誓死抗禦，每戰必捷，舉國民心，咸爲振奮，前者日寇吉遼，我東北軍事當局以人民膏血餵養之數十萬大軍，竟持不抵抗主義，放棄捍衛天職，忍令東北半壁河山，不崇朝而斷送，當時固無論在如何局勢之下，舉國民衆，已均不能爲東北軍事當局曲諒，茲者溫戰勝利，暴日迭遭慘敗，士氣已餒，宜趁此時機，速整精銳之師，出關收復東北失地，在戰略上使敵南北應戰，疲於奔命，在我東北軍事當局亦可以一雪過去不戰而退之奇恥，藉以自贖於國人，迫切陳詞，諸維垂察」中國國民黨平漢路特別黨部籌備委員會叩巧。

(六)電請中央通令全國一致勵行節約

平漢路特別黨部籌備委員會二月十九日電呈中央云：洛陽中央執行委員會鈞鑒，暴日寇瀝，我十九路軍奮勇抗戰，迭予鉅創，惟是敵雖慘敗，不獨無悔過之心，且有增兵壓境之舉，戰禍之延長與擴大，殆有必然，我國丁此災亂之餘，國力凋弊，欲作長期抵抗，自非舉國上下勵行節約，畢集財力，不克有濟，務懇鈞會宣示國人，並轉行國府通令全國官吏，共體時艱，凜載胥及溺之懷，具臥薪嘗胆之志，節衣縮食，蠲除奢靡，不僅可以充軍實而救危亡，且能砥勵廉隅，轉移風化，臨電迫切，敬祈鑒納。

(七)電請中央討伐滿蒙偽獨立政府

平漢路特別黨部，二月廿二日電呈中央云：洛陽中央執行委員會鈞鑒，竊自倭寇入據東省以來，即以亡韓故技，利用賣國叛徒熙洽，張景惠，戚式毅等，為其傀儡，積極組織所謂偽滿蒙獨立國，一切聽命於日人，軍事仰承日鼻息，以形成東三省保護地位，為將來歸順日人之過渡，一切叛逆計劃，醞釀已久，近閱報載，羣醜麀集瀋陽，公然有所謂偽滿蒙獨立國成立宣言，熙洽，張景惠，戚式毅輩，羣兒自貴，竟分任偽滿蒙國各官職，叛國事仇，毀法

亂紀，莫此為甚，應請鈞會轉行國府，立頒明令討伐，並將主持偽組織諸叛逆一律明令通緝，以肅紀綱，而警奸邪急切陳詞，敬祈採納施行，平漢路特別黨部籌備委員會叩養。

平漢路特別黨部為對日經濟絕交告同胞

書

同胞們：

在日寇殘暴猛烈的進攻燒殺中，你如何盡你救國的責任？這是很容易解答的問題，就是要使同胞個個能恆久地堅持對日經濟絕交。「對日經濟絕交」的意義是普通得幾乎三歲小孩也明瞭的，這裏無須多述。橫暴地日本帝國主義者因為以暴力侵佔我東三省，我全國各地一致實行對日經濟絕交的結果，日本帝國主義者經濟遂受絕大威脅，國內大起恐慌，若再延續下去若干時日，則日本帝國主義者即將因經濟破產而崩潰，這是有其國內工廠倒閉，工人失業，而擾亂的種種事實可以證明的，所以，日本帝國主義者便不顧國際間一致的唾棄，更一味橫暴地用砲艦政策威脅我政府，欲遏止華南各地底「對日經濟絕交」運動，上海事

件足以暴露日本帝國主義者骨子裡底極度的恐慌，而欲圖「背城借一」的最後的掙扎了！在這種現象下，我們是否要功虧一簣的放棄「對日經濟絕交」的策略，以求苟安片時，讓日人來將我們凌遲處死？抑是要變本加厲的來猛烈我們對日經濟絕交的行動，忍痛湏臾，以求我全民族完全的解放？親愛的同胞們！除毫無心肝的賣國的漢奸以外，那一個不願走後面的一條活路？那一個甘心與不供戴天的仇人作經濟的往還？！但我們要有堅強不屈的意志，就是有利刃刺進我們底胸膛，槍彈打入我們底腦腔，我們也要為我們底祖國和我們底子孫，不能放棄我們底主張和行動！然而，我們怎樣能使個個同胞都能恆永地堅持對日經濟絕交？這就是要我們自己有了堅決的對日經濟絕交主張，有了澈底的對日經濟絕交行動，然後將這種主張與行動勸告我們所熟知親友，實行監視他們底行動，他們再推行於他們底

親友，這樣的連續下去，那末，全體同胞就不難有一整而齊厲害的對日經濟絕交的行動，也就不難達到我們最後的目的。假若仍有喪心病狂，冥頑不靈的賣國漢奸，破壞對日經濟絕交運動，那我們爲了民族的生存也不妨用最嚴厲的手段去剷除他！同胞們！日寇兇殘，國亡無日，民族危殆，我們若尚不能顯示自己底良心，盡自己底力量，使用民衆唯一的武器——對日經濟絕交，來挽救目前的危亡，縱日寇不殺死我們；我們還有何面目苟生於人世？！請想一想：同胞們！在日寇的橫暴下，你是否完了你底責任？最後我們來沉痛的高呼幾個口號：

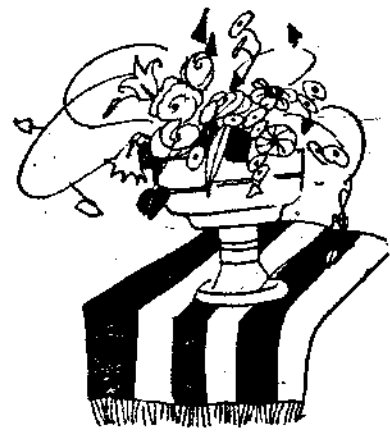
- 1 誓死不販運日貨！
- 2 誓死不買一絲日貨！
- 3 嚴厲剷除販運日貨的奸商！
- 4 經濟絕交成功萬歲！

摩勒哥之救命帕

歐洲最小之國，莫如摩勒哥，在地中海沿岸，面積八方里，人口二萬餘。考其軍隊，全國祇有一百二十五人，歐戰時曾加入聯盟，以與列強對抗，奮身殺敵，不顧生死，相持至數年之久，尺土寸地，從未肯輕以授人，甘受凌辱，迄今仍不失為獨立之國家也。相傳摩勒哥都城之南，有一小學生名迦司脫者，年僅九歲，在大戰時，自出其無數紵布，製成手帕，上繡有將校姓名及軍用地圖，以供戰地兵士之用，約計每人各得二方。未幾敵軍來攻，向城中用毒氣轟擊，危險萬狀，兵士等急即取此二巾，以一巾塞口，又一巾則緊繫鼻端，奮力抵敵，此一百二十五人中，無一受毒昏仆倒地而死者，敵兵大敗，摩勒哥人喜曰，今日我軍得以轉敗為勝者，全恃此手帕掩護之力也。皆至校中，敬謝此製巾之小學生，並稱此巾為救命帕也。



鐵路消息



交通鱗爪

○奉山鐵路直
○成滿鐵所有
○日開將北
○寧關外割

裂以後，所謂奉山鐵路，直
已成南滿鐵路所有，一切路
務行政均操於「滿鐵派遣員」
之手，利用關鐸為漢奸，一
切華員均成供日人驅策之工
具，甚至電報用語，亦改用
日文，茲覓錄該路之偽布告
及所謂服務規程如次，以見

一斑。

奉山鐵路管理局通告 ○字第○號，為規定本路員司
與滿鐵派遣員臨時服務規程，為通告事，案查本局成立後
，本路員司與滿鐵派遣員職權界限，亟應劃清，以免誤公
，而利服務，茲特規定本路員司與滿鐵派遣員臨時服務規
程，隨令附發，仰各遵照，為要，特此通告，附發臨時服
務規程一份，中華民國二十一年一月○日，局長關鐸。

本路員司與滿鐵派遣員臨時服務規程 第一條凡本路
服務列車運轉及其他各外站之員司，（包含本路員司與滿
鐵派遣員）均應遵照本規程執行職務，本規程僅示其大綱

，凡本路員司與滿鐵派遣員，均應仰體本規程之精神，互相協助，從事職務，第二條，各站所有一切業務，概由各該站長負責掌理之，但左列事項，暫時依照另定之規定處理之，一、關於列車運轉事項，二、關於電務事項，三、關於軍隊事項，第三條，關於各站列車運轉事務，暫由滿鐵派遣之站務員（以下稱滿鐵站務員）負責執行，各站長須予以協助，但附屬列車運轉之信號機及道岔等，須由站長擔負完全責任，第四條，關於電報及長途電話事務，須暫由滿鐵站務員經營，其關於列車運轉之指揮及其他各種電報之收發，暫由滿鐵站務員負責執行，各該站長須予以協助，第五條，電報用語，暫用日文，關於電報之詳細事項，隨時通告，第六條，關於機車煤水之供給事項，須由本路員司擔任之，第七條，關於車輛之保管及監視事項，須遵照左列各條辦理，一、軍用車輛，由滿鐵派遣之機務員（以下稱滿鐵機務員）及滿鐵站務員負責保管監視之，二、本局所用車輛，概由機務段長及站長負責保管監視之，第八條，車輛之修理，屬於軍用者，由滿鐵機務員，其屬於本局者，由機務段長分別修理之，但遇必要時，須互相

協助辦理，第九條，關於軍事運送之一切事務，概由滿鐵站務員機務員及其他派遣員負責執行，站長與機務段長須予以協助，第十條，線路及附屬建築物及其他各種設備之保管維持事項，概由工務段長負責，第十一條，關於通信機關之保管維持事項，概由電務段長負責，第十二條，於左列各地設置臨時路線修理班，以便從事路線附屬建設及其他各種設備之臨時緊急修理，新民，大虎山，溝帮子，錦縣，臨時路線修理班長，由滿鐵派遣之工務員（以下稱滿鐵工務員）充任之，第十三條，遇有必要時，臨時設置電務修理班，擔任通信機關之緊急修理事務，通信修理班長由滿鐵派遣之電務員（以下稱滿鐵電務員）充任之，第十四條，關於緊急修理業務，概由班長負責，工務段長及電務段長須予以協助，第十五條，軍事列車用煤及其他各種材料，遇有要求，並有庫存品時，須將本局用品供給之，前項用煤及其他材料，異日均有清算之必要，應用本局與滿鐵各該關係人員，分別記載，並呈報關係處所，緊急修理用之材料，遇修理班長請求，並限於該段庫存品內所有者，應由關係段長供給之。

○北平鐵路減少客車次數……北平鐵路旅客，每年一二月間，例須大減，營業清淡，故每年於此期間，減少客

車行車次數，俾於期內，得督飭員工，洗刷車輛，並修理機車，今年已定於本月六日起實行，昨已由該局運輸處長王奉瑞，通告出發，茲將暫停各車及照開各車誌左。

計停開各車，旅客列車由本月六日起至十日止，停駛五日，混合列車由二月六日起至十四日止，停駛九日，(一)行駛於北平山海關間第七，第八，一〇五，一〇六各次，(二)行駛於唐山山海關間第十九次，二十次，(三)行駛於北平通縣間第三〇一，三〇二，三〇五，三〇六各次，以上係旅客列車，(四)行駛於天津山海關間第十五，十六次，(五)行駛於北平山海關間第十一，十二次車，以上係混合列車，旅客列車，本月十一日起，各次一律恢復行車，混合列車，准於本月十五日一律恢復。

於上列各車停駛期間照常開行者，計(一)行駛北平間第五，第六，二〇一，二〇二各次，(二)行駛天津北平通縣間第三〇三，三〇四，(三)行駛天津塘沽間第十六次，(四)行駛北平山海關間第三，第十，一〇一，一〇二各次

，上列第十次係按第四次原鐘開行，即上午九時十五分由山海關開，下午四時天津開，七時十五分北平前門到

在列車及混合列車停駛期間，所有各站貨運，積存者儘於內時臨輸運完畢，新貨隨到隨運，又如遇輪船抵埠，由塘沽站隨時開時加車，以利行旅，塘沽車廠內，隨時預備有機車客車應用云。

○日機炸燬京滬杭甬路局 京滬滬杭甬兩路路局，原設於北火車站大樓，當日軍未發難時，鐵道部葉前部長早令兩路局長郭承恩從速遷移，將重要文件，妥為保全

，以免危險，郭氏奉令後，未及趕辦，日軍即於上月二十八日晚侵攻閘北，北火車站陷入戰區，首當其衝，遂燬於日軍之砲火，及日軍飛機所擲之炸彈，路局辦公房舍全部焚燬，所有文件器具，亦蕩焉無存，損失至為重大，現陳興漢接任兩路局長後，亟欲勸查餘燼，冀於瓦礫之中，或有未燬之物，自當取回，並以勘視被燒之災情，以便設法辦理善後，連日因中日雙方戰事劇烈，未能進行，昨為駐滬英美領事與中日雙方當局商定，於二月十二日上午八時至十二時停戰四小時，俾救閘北難民出險，路局方面，因

此乘機遣派幹員十餘人，率同小工十餘人，於清晨八時許前往北火車站路局舊址，勸查一切，分兩批出發，各乘汽車四五輛，從滬西梵王渡前進，轉入中山路，繞道至北火車站，事前已先商得十九路軍同意，並由該軍派兵士多人，隨行保護，陪同到站，既抵站後見路局大樓全座數層，已盡焚燬，登樓之梯，亦已燬於火，各局員乃另覓竹梯，攀扶而上，至樓上各辦公室察勘，並翻尋殘餘之物，惟見局長辦公室，秘書室，總務處，工務處，文書課，庶務課，產業課，通譯課，稽核課，等室盡被焚燬，其中所有一切文件器具，悉成灰燼，焚化無餘，各局員察勘一過，僅在各辦公室尋獲保險箱數只，因其為鐵製，故焚燒後尚雜於瓦礫中，並不鎔化，各局員當以鑰匙開啓，一二箱內亦已燒透，其中所載文件等悉遭焚化，惟有路局印信數具，燒已成焦，尚存其形，各局員於是將此印信及鐵器數件，收集携歸，至樓下之車務處等室，亦完全焚燬，而材料處辦公室及北站售票處則因與大樓不相毗連，距離約有數十武，且房舍甚低，未為敵軍所注意，幸未中彈焚燬，其室內文件器具，損失如何，尚待續勘，各局員視察既畢，已

將近午間十二時，隨同保護之各兵士，恐敵人來攻，又須抵抗，不欲各局員冒險，乃催其速回，各局員遂復乘汽車經去時原路，返路局臨時辦事處報告一切，據云，尚有保險箱三只，棄置路局被燬之樓上，未及啓視，擬於日內再行僱同工匠，前往設法將其鑿開，以便檢視有無餘物遺存云。

粵漢鐵路計劃四年完成

粵漢鐵路，自北段湘鄂線，南段廣韶線通車後，中間自湘南株州至廣東韶州一段二百七十二英里，尚未建築，故全線未克通車，前鐵道部長孫科，委卓康成爲株韶工程局長，積極進行，全線共分五大段，韶樂段三十一英里，自十九年四月，開工建築全段路基及橋樑涵洞，大部竣工，一俟鋪裝枕木，接駁鐵軌，即可行車，日前卓入京謁孫，商洽進行，返粵後，發表其所談如次。

分段建築 (一)韶樂段已成八九，本年夏間即從事鋪裝路面，竣工後即可行車，(二)樂坪段(由樂昌至坪石長三十英里)測量久已完竣，施工計劃亦經妥爲籌備，日內即行開工，(三)湘境路線，(由坪石郴州耒陽衡陽衡山萍

口株州之線共長二百一十英里）業經組織第一二兩測量隊，於去年底出發入湘，分段測量，同時並進，於最近期內，第一期測量即可完竣。

指撥路款 (一)完成韶樂工程，需二百四十餘萬元，已在庚庚款項下指撥十七萬磅，至株韶全段，應向外國購入之材料，約需款一百七十萬磅，亦指定庚款撥支；(二)全綫建築預算，除已築成之韶樂段，及上述之向外國購料外，尚需國幣五千一百餘萬元，經鐵道部及庚款保管委員會，指定每年由庚款撥支二十萬磅，以十五年為度，共得三百萬磅，加以各路借用庚款購料，將來由營業收入退還之款，約共一百萬磅，總合計算，已超過五千一百餘萬元，足敷全綫需用。

四年完成 根據上述分段施工辦法，詳細規劃，定四年內依限完成，惟築路經費係每年撥二十萬磅，十五年始行收足，而四年內所需現款，亟應預行籌措，故該局將指撥之庚款作為基金，擬有三種籌借現款辦法，(一)以指定之庚款作基金發行公債，(二)以庚款向本國各銀行抵押現金，(三)以指定庚款為給領保證金，招國內外大建築公司

包承各項工程，第一二兩項經該局向銀行界及實業界接洽，進行甚為順利，已有相當結果，籌措現金不難辦到，至第三項召商承辦工程，按照指撥庚款數目，加給利息，分期償付一舉，該局亦異常注意，並已接到大建築公司數家，願以庚款為給價保證金，並擬定包工承建之說明書，該局須俟精密審查後方能決定云。

○**晉民電中央** 山西善後協進會前次會議，以正太路關

○**收回正太路** 係晉民生活極大，今屆期滿，亟應早日

收回，遂於前日電請中央即日收回，歸諸民有，又山西人民收回正太鐵路促進會，近因社會風傳，多有政府又將以正太鐵路作抵押借款三千萬之說，因於前日電呈洛陽國府行政院鐵道部，請早日明白宣布收回正太路權，茲分錄兩電如左。

善後會電 洛陽國民政府行政院鐵道部鈞鑒，查正太鐵路之興築，原為開發山西之煤鐵，嗣以清廷改訂合同，權操法人，遂致咽喉被扼，貨運為阻，影響所及，不徒晉省之民生窘困，而華北長江之煤鐵來源，亦為閉塞，三十年來，惟忍痛以待，今幸本年二月一日已屆期滿，萬懇政

府即日收回，並俯念創興之意，歸諸民有，實深慶幸，臨電迫切，懇企待命，山西善後協進會叩。

促進會電 洛陽國民政府行政院鐵道部鈞鑒，儉微兩

電諒蒙鈞鑒，邇來道路紛傳，有謂政府與法人續訂條約，以正太路抵押借款撥墊政費，有謂延長正太鐵路合同期限，修築他路，想我革命政府，素以民衆利益爲前提，決不致重苦吾民，惟當此疑雲瀰漫謠喙繁興之際，懇切我政府早日明白宣佈收回路權，而釋羣疑，本會不勝迫切盼禱之至，山西人民收回正太鐵路促進會叩。

○各路煤斤運費 鐵道部於去年十一月初，以江南各界拒

再予減價三月

○進日煤，致上海迄長江沿岸，發生煤荒

，特組織救濟煤荒之運輸團體，一面令飭各路對煤斤運費緩增三個月，藉以救濟，各路已先後遵行，惟迄今至晚者於本月二十日止，三月之期已經屆滿，其津浦路已由局令各站，以各煤商紛紛呈請繼續免增，故未在奉部令以前，

航政消息

准暫照減價收費，茲鐵部既以各煤商之呈請，復以滬戰起後，日煤已不能運滬漢等地行銷，長江各地煤荒時期未過，同時各路客貨收入，又均不旺，故於本月十五日轉令各路，一律按各路開始減費之日計算，繼續再予展長三個月，至五月中，再行分別增加，北甯津浦兩路已通令轉飭查照，又塘沽本堆積煤斤有三萬餘噸之多，滬戰前開始後，航輪停駛，津浦路貨運亦不暢旺，乃注力運此積煤，赴長江一帶行銷，刻已運清。

○湘鄂路將分段更換鋼枕 湘鄂路管理局長丁士杰，鑒於該路枕木

腐朽，不堪行車，時生危險，爰特呈准

鐵道部，購就鋼枕十五萬根，茲該項鋼枕，現已運到八萬餘根，已於昨日起在徐家棚，至土地塘段先行更換，繼續換成甯至岳州段，聞該西段原有木枕，預備運至第四段（即株萍）應用，一俟換就，將來湘鄂路行車可保無慮云。

○晉民航局開辦空中遊覽
民航局爲開通民氣，特於去年擬定舉辦空中遊覽，日前經該局局務會議決即實行，並擬定遊覽章程，定本月二十二日實行，以星期一三五七四日爲遊覽飛行時期，票價定十五分鐘五元，每逾五

電政消息

○武漢自動電話七月通話
漢口電話局，鑒於武陽漢之共管式電話機生，對於用戶要校號線糾紛時生，各界責難備至，經該局詳細考核，決將全部改換自動式，既可節省接線手續之煩，又可免去一切之責難，惟改換自動式，全部工程浩大，所有線路，完全改換，致需費甚鉅，故自前年開工以來，費時二年，茲武昌方面，所有改設線路，已告工竣，現正着手改設，漢口方面線路，聞日內即將開工，其濟生分局，自去年被水淹沒後，房屋塌損不堪，故將該處房屋折造，係費時約三個月，至於自動機通話期，約本年七月間可告全部工竣云。

○秦皇島倫敦通無線電話
北寧路局胡光應君，於二十三日下午九時，在停泊秦皇島之不列顛皇后輪船上

分鐘加徵一元，凡男女市民均可購票乘坐，惟逾六十歲不足十歲者不得乘坐，並定每日遊覽乘客以十人爲限，該項章程已送呈省府核准，此外尙定有空中廣告章程云。

無線電台，與英國倫敦中國使館互通電話，聲音甚爲清晰，惟因施肇基公使不在，以及該船急於啓碇，故由加拿大日報記者顧蘭君，代爲繼續通話，略謂此爲中英間第一次無線電通話，有此利器，更易使世界人民及國家互通情款，以求幸福及和平之增進，並願代表國人致謝施君在國聯席上之勞績，希望能繼續努力，並請將此意轉達日內瓦顏惠慶公使，未謂國人刻正竭力爲兩公後盾，決不讓步，深信將來正理及世界輿論必可使我國得最後之勝利云云，按該船重四萬二千餘噸，爲外船航來中國之最大者，聞其製爲華幣一萬萬元，無線電設備亦值五十萬元，胡光應君爲中國無線電業公司總理，民國十五年冬平瀋間之短波無線電報及十六年中美間無線電報之聯絡，亦爲其所主動云。



植樹須知

工程課

附錄

一、苗木運到後，須置於背日避風之處，依次排列，不可壓積。如包封苗根之包皮已破，須重行包扎。於苗木根部。灑以極充分之清水。

二、苗木運到後，如須逾二日後，始行栽植者，則必須行假植法。其法，於避風之空地上，掘一長溝，寬深以苗根大小

為定。但寬深至少須一尺外，方不致屈抑根鬚。溝已掘好，即將運到之苗，解開封包，平列在溝內。距離以根與根相接為度，不可太密。於是將溝外原先掘出之土。打碎後，擁入溝內。至苗根盡行埋入土中為度。復挑清水數擔，充分灑入溝中。如此存儲，苗木可至一二星期不壞。

三、苗木運到栽植地時，如已包裝之苗木，萬不可解封。在假植地掘出之苗，如距栽植地一里以上者，亦須將根部包好，方可運至栽植地。其要訣，為不可使苗根暴露於日光強風中在五分鐘以上。苟能達此目的，不論用何方法，均可。普通包苗根，有用麻布袋者，有

- 用布袋者，有用草蓆者，有用野草稻草者，亦有用竹筐水桶盛苗根者，此在栽植者之隨時自行設法可也。
- 四、植樹之行列，務要整齊。欲達此目的，須帶長麻繩兩根，麻繩上每隔五尺處，於麻繩兩肢之間，夾八紅白紙條，或紅白布條於其間，以爲標記。挖植樹穴時，及栽植時，均可用此兩繩，糾正樹穴樹幹之歪斜。要之，使植樹完竣後，須橫直行，均在一直綫中，方佳。
 - 五、掘植樹穴時，所掘之穴，總以寬深者爲佳。愈寬深，則將來苗木愈易發達，此爲最緊要之事，萬不可忽視，最好植樹穴之大小須比苗根寬深二——三倍。植時，再填起一——二倍之土，再放苗木入穴。
 - 六、植樹時所攪埋苗根之泥土，以細碎爲佳。故栽植者，須將原來穴內掘出之土，細細打碎後，方可攪入穴內。
 - 七、苗木大者，植樹時，須兩人共同爲之，一人手持樹苗，一人攪土埋覆。
 - 八、苗根不宜埋植太淺，亦不可過深，以根之最上部比地面略低爲度。
 - 九、植樹時，如非陰雨之天，須澆以適量之水。澆水後，須將苗木四週之溼土，用乾土蓋好。
 - 十、苗根四週，須重重築緊。
 - 十一、大苗初植時，可用木棍三根，扎成三腳架，支持樹幹，能免暴風動搖，使大苗易於生長。
 - 十二、此次所發樹苗，爲刺槐，白楊，榆樹，法國梧桐，栢樹，棟樹等
- 刺槐栽於肥沃之地，或宅院內，及車站附近，春季開白花，有芳香氣，易生長。
- 白楊栽於潮溼之地，或池塘沿岸，水溝近旁，河流兩岸。
- 榆樹栽於沙土地，或輕鬆土質之處。
- 法國梧桐栽於車站附近。
- 棟樹 同上
- 椿樹 同上
- 栢樹 同上

森林的利益

森林這樣東西，爲最有益於我們人類的，我們仔細一想，我們人類差不多不能離他而生活，我們住的房子，坐的椅子，睡的鋪板，做飲食的傢伙，燒的柴火，一出門乘的火車，輪船，等等，都是由森林的本身產出來的，但他的好處，還不止此，他的好處還多着咧，諸君請耐心的看下去，待我一件一件的寫出來。

一 他能防止水災

這是因爲有森林的地方，雨水不管多大，他的樹葉，首先當住暴雨，使雨水漫漫的滴下來，地下的枯枝落葉，承受雨水，吸收雨水壹大部份，其餘的一小部份，始漫漫的沿着山坡流下，這樣一來，雨水流入河內之勢，就大行減輕了，故不管怎樣大的暴雨，河內一時決不至漲水，這是他防止水災的主因。

二 他能預防旱災

這要分三種說

甲 他能積蓄雨水

我們何以受旱災呢，這是因爲田中沒有水，如能積蓄起來

，那就可以不怕旱災了，譬如我們，何以受貧困呢，這是因爲家中沒有錢，如能積蓄起來，那就不怕貧困了，是一樣的，森林何以能夠積蓄雨水呢，這是如第一條所說，有森林的地方，雨水落下地下來，其流去是很緩慢的，因其緩慢，就有一部份雨水透入地內，那吸着大部份雨水的枯枝落葉，像濕透的棉被蓋在地面上，他的水份，也漫漫的透入地內，這種透入地內的水，就是積蓄起來的水，這種水，名叫泉源，或水源，這水潛行地內，有經一三日後即流出者，有經一二月後始慢慢的流出者，因此山中各處，泉源湧出河內，水量常滿，我們大部份近山的田地，可不至患旱，平原的田地，也得有充份灌溉的水量，這是森林能積蓄雨水的道理。

乙 他能使天下雨

這條道理，若用科學推算，證明起來，那是很麻煩的事，但他的道理，並不難懂，現在我來略爲說一點於下，我們對鏡哈氣，鏡上就結水滴，這是因爲濕氣，遇冷即凝爲水滴的緣故，這是一般人都知道的，也是下雨的根本原理，

天空下雨，就是因為他方面，含有水份的熱空氣，流到較冷的地方來，在空中結成雨點，就成爲雨，這是天空下雨的道理，這個道理，已明白，那麼森林能使天空下雨的道理，也就易懂得了，這就是因為森林多的地方，比沒有森林的地方，他的空氣，一定冷得多，因為他冷，由四方來經過他，那裡的空氣，就結成雨點起來，過此處的空氣，其中水份多的，就下大雨，少的就結成雲霧，所以森林多的地方，常常陰雨連綿，雲霧滿山，就是這個道理，但是諸君一定要問我，何以知道有森林的地方，空氣冷呢，這是有事實證明的，不必講理論吧，諸君在夏天赤日當空的時候走路，遇到有幾個樹木的地方，那末你一定覺得涼爽了，諸君想想，幾個樹木，就可以使你覺得涼爽，若有一二十里路的大森林，那就更可知了，這是有森林的地方，夏天較冷的確証也，就是他能使天下雨的道理。

丙 他能使水份不易乾燥

這最易明白的，我們衣服溼了，拿到火邊一烤，就容易乾了，這時因為近火的地方，溫度高的道理，我們據這事情一看，就可以下一斷語了，斷語怎樣呢，就是熱的地方水

四

分易乾燥，反說一句，就是冷的地方，水份不易乾燥，前頭第二條乙節，已經說明，有森林的地方，空氣較冷了，那麼就是能使水份不易乾燥了

前頭三條。總起來說：森林，甲能積蓄雨水，乙能使天下雨，丙能使水份不易乾燥，就這三條，他對於防旱的効力，也就可知了，現在世界上，再找不到第二個東西，能够替代他了，所以現在世界各國，都承認森林爲防旱防水的治本法，我們。

總理所著三民主義中，民生篇，防災問題內，也確認須從造林着手，我們同志要努力，實現此問題才對。

三 他有益於衛生

這也要分三種說

甲 他能製造養氣

養氣是我們人類最不可缺的東西，差不多比米麵包還較要緊，這是有衛生常識的人，都知道的，森林能製造養氣，及臭氣，所以很有益於人類，有好多身體不好的人，及患肺病的人，西醫大概都叫他到森林裡去住，就是這個緣故。

乙 他能使天氣不寒不熱

森林在夏天，能使天氣不熱，前頭已經說過了，在冬天能使天氣不寒，這是還要說明的，我們不解決這問題，就先要明白寒的道理，寒的主要原因，雖說是氣溫低下的緣故，但我們感覺寒的作用，要算是風，這樣東西最厲害了，無風雖寒不寒，有風雖不寒也寒，這是大家多半懂得這條道理的，森林這樣東西，實阻止空氣流通的力量，即是阻止風的發生，那麼他能使冬天不寒的道理，也就不會錯了，我來再推說幾句吧，冬天是屋內比屋外暖，就是屋內沒有風，再擴大範圍一說，當然是林內比林外暖了，我們全省或全縣，都有高大的森林，那就是像是全省或全縣已蓋了一所高數丈廣大千百里的大房子，貧苦的老百姓們，就有廣廈千萬間，可以居住了，這是何等快意的事呵。

丙 他能使空中塵土較少

空中塵土飛揚，第一是因為大風，第二是因為乾燥，第三是因為地面上遮蓋的東西，但是森林能減少風力，能使天下雨，這是治第一第二兩原因的對症妙藥，森林的本身，及他的枯枝落葉，能遮住地面，這是治第三原因的妙法，

故治塵土飛揚的法子，也以森林為第一有效，我們中國北部，有幾個省分，時常塵土蔽空，昏天黑地，我們偶一出門，就要滿面蒙塵，白的衣服，變成黑的，弄得眼睛都打不開，這是何等討厭的事情，推究其原因起來，就是因為北方森林少的緣故，關於這件是，外國某學者，曾有詳細的調查，他說蒙古沙漠勢力的南侵，已經快到長城內了，近長城的地方，有好幾處已經是看見有一堆一堆的飛沙了，再過幾百年，恐怕我們北部省分，就要盡成沙漠地，南部的長江流域，就要成為黃河流域了，諸君想想，這是何等危險的事情，我們要救這危險，就要趕快造森林呀。

四 他有利於航業

這是因為山上有森林，砂土就不易流到河裏去，河道就不會淤塞，這是他有益於航業的第一項，也是他防止水災的一原因，又如第二條所說，森林多的地方，河內水量常多，這是他有益於航業的第二項，從這裏我們又知道黃河水濁，長江水清，就是因為有森林沒有森林的緣故。

五 他有益於漁獵業

有森林的地方，河內常常有水，上節已經說過了，他的樹

實落葉，流到河裏去，就是魚類的食料，所以魚類很容易繁殖，有森林的地方，禽獸有棲息覓食的處所，故很容易生聚，這更不用說了。

六 他有防風防潮的効力

這很明顯，不須說明。

七 他能固結河堤路堤及土墻

這是因為樹根密佈土內的緣故。

八 他能昇高人類的智慧，德性，及愛美性等。

這條的原因，大都是因為有森林的地方，空氣清潔，寒熱平均，乾濕適宜，養氣充足，以及森林的天然美等等，這條說來很長，暫且從略，

九 節論

諸君，森林的好處頂大，頂著名的，大約已經說過了，還有許多很有益的事情，像他的鮮艷的香花，青翠的綠葉，滋美的果實，寄生他身上的木耳，香菇，附生他根上的松菌，茯苓，等等，這是說不盡的好處，再說太累贅了，就此停止吧，

諸位同胞！要知我說的話句句是的的確確的！

萬不敢說壹句虛話來騙大家，這是我可對大眾宣誓的，但是只曉得他的好處，不去實行，不去栽樹，這是無益的，好比地下有萬兩黃金，不拿起鋤頭去掘起來，我們仍就是得不着用的。

諸位同胞！，我們既曉得森林的好處，我們還要立刻自己去栽樹，不但自己去栽，還要勸人去栽，不但栽一顆兩顆，還要盡量去栽，不但自己去栽，還要勸老子，兒子，妻子，女兒去栽，這樣栽，還是不得力，還要組織公司，大規模去造林，然而只管栽，不去培養他，保護他，也是不成功的，平時你看到新栽的樹木，要枯死，你有閑空的時候，去澆澆水，你看見小孩子或不懂事的人，折廢樹枝，搖拔樹幹你就要老實不客氣的，上前去勸戒他，為地方官的！為警界的，為法律界的！，要熱心勸導，並保護森林事業，尤其是為教員的！，對於學生，要隨時宣講森林的好處，並熱心培養學生的愛林思想。這樣一來，全國民衆，一心一往，往這條路上去做，那麼森林事業，才容易發展，才能得着他得利益，

諸位同胞！，試回想，我前頭所說的森林的好處，可見他

是我們人類的福星，

他有很大的力量，抵抗旱災，水災，他有不可思議的妙術，增進我們人類的智慧，健康，他有很多出產品，供給我們人類生活的使用，我們已確知他的好處，我們就要着着

隴海路西段視察記

望眼欲穿之隴海鐵路西展工程，自靈潼段於去年年終粗告落成，一月一日起實行通車後，極惹一般人之注意，西北人士對此惻惻遲來之縮地老人，一旦竟臨陝境，尤感深長之興味，其歡迎之熱烈，自不待言，惟此關係西北整個問題之交通利器，既已積極向西邁進不已，則此後對於西北生產事業之如何開發，邊防問題之如何整理，均已成爲刻不容緩之問題，西北人士當此難關，固不容絲毫卸責，即全國上下，尤不能加以忽視，應爲一致之努力，西北繁榮，亦即國家整個之繁榮，鞏固西北，實安內攘外之首着也，茲就視察所及，綜述如左，以告讀者，幸注意焉。

實實，往前做去，不要倚賴他人，不要以爲事不己，須知此是切身的利害，本身的安危，直接間接，有一份力量，要盡一份力量做去，這是我今天造這一篇的希望，

○：工程艱鉅，隴路鐵路自前清光緒二十九年與比人訂立波折迭生，汴洛借款合同，開始建築，距今達二十七年之久，中間因障礙叢生，一波三折，歷盡艱辛，兼之沿途山嶺綿疊，河流最多，鑿山洞，架鋼橋，費款需時，工程之艱鉅，較之平綏路工，實有過無不及，（該路自鄭州迤西以至潼關共開鑿大小山洞計有二十八座之多，一鄭洛段十一座，觀陝段五座，靈潼間十座，另第十第十一兩座，以工程繁難，一時不易修築，現以便道代之——僅靈潼段之十座，其長度共達五千二百四十餘公尺，他如○石驛之山洞，長度竟達一，七七九，五八公尺，實爲全國鐵路隧道之最高紀錄，一民十四以後，復迭受內戰影響，軍行所至，該路無不適當其衝，以致現在所成之路，僅八百公里，尚不及全路之半，進行遲緩，爲各路冠

，（開靈潼段舖軌時，因困難叢生，每日工作成績，最高紀錄，僅及八百公尺）民十五勉強通車至靈寶後，即陷入停頓狀態，民十六中比協定解決，規定退還比國庚款之用途，以百分之四十，給予隴海，爲在比購料之用，當時該路即將靈潼段應需一切鋼軌鋼橋材料，在比購就，餘款購買營業段機車車輛等材料，並訂定由營業項下，將料價撥付工程段，俾作工款，其後中原大戰結束，至十九年，始由政府在此款內撥三十六萬元，及售車得價二萬餘磅，又經部令該路在營業項下提撥八十萬元，工料款始有着落，遂將卸在吳滸浦口青島唐山等處之材料，設法陸續運達工次，至是工程遂得以順序進行，

○……○ 靈潼段係由河南之靈寶縣至陝西之潼關，
…靈潼段工
程之一瞥 由靈寶站起點，經過（一）稠桑（二）長家灣
○……○ （三）西關（四）高碑（五）盤豆鎮（六）十二里
河（七）文底鎮（八）七里村等八站，直達潼關東門之後溝臨
時車站，全段計長七十二公里，由民國十八年一月實行開
工，至二十年十二月全段始粗告完成，經過工程期間，恰
爲三個整年，通車售票，係逐站進行，且係於工程列車附

帶營業，每日僅售票一次，計自二十年八月二十六日起，由靈寶售至閿鄉，十月五日售至盤豆鎮，十一月十日售至文底鎮，十二月十八日即已通至潼關，是月二十五日起實行開往返列車，至本年一月一日始正式營業，惟每日往返仍係一次，係於每日晨七時由陝州西開，下午二時到潼關，恰與西安開潼關之汽車時間相符合，東行之旅客，可免去在潼住宿之麻煩，即可隨時附車，至三時餘，復由潼關東開，約當晚八時許開到陝州，到陝州後，可即趁夜十二時零五分開赴徐州之特別快車，經過鄭徐時，又適與平漢津浦上下行列車之時間相銜接，故此段通車之後，西安往東南東北各大商埠之旅客，已減縮五個整天以上之行程矣，此段爲該路全線最繁難之一段工程，全段費時三年，耗去建築費總價約值銀九百餘萬元之鉅，中間經過大橋九座，共計四十一孔，共價約達一百零二萬餘元，經過山洞十座，其長度共計五千二百四十餘公尺，總價值銀一百三十七萬餘元，現尚有一第十七號之潼關穿城山洞，正在建造之中，（工程尤爲浩大詳見後段），另有十二里河四孔大橋一座，長約三十公尺，以地勢高峻，架設不易，刻尚未竣

正，另設一大紓運便道，列車經過至感困難，又陝漢鐵路
車以後，潼關碼頭雖尙未見繁榮，但陝西市面已漸呈蕭條
，倘直達西安以後，陝西市場，將更形衰落，恐陝西之
棉花外，其在路運上已無何等重要之關係矣，

○……○ 隨海鐵路全線隧道之多，工程浩繁，既已
破天荒之
穿城隧道
略如上述矣，而靈潼段終點之穿城第十七
○……○ 號山洞，（該路由鄭州迤西迄潼關止共有

山洞二十八座，此所謂十七號者，係由觀音堂起，另編號
次，至此適爲第十七號）係由潼關東門外城牆之中段墜入
，（潼城南部係依山爲城）初擊直綫一小段，次擊半徑曲綫
一千五百公尺，由此直達西洞口均爲直綫，全洞長一千零
八十公尺，潼城東西共長二公里半，該洞西口適在南部中
端，右任橋附近，以隨海全線各山洞論，此洞較短於硤石
驛山洞，以靈潼段言，此洞實居第一，且工程浩繁，又係
穿城而過，在全國過鐵路中，殊屬別開生面之唯一隧道，
聞列車穿城計劃，曾經過三次變更，最後爲一勞永逸計，
並顧及對市民侵害最小，工期最短，需費最廉者，遂決定
鑿城而入，僱工者爲集慶公司，自二十年七月下旬開工，

訂定本年四月底竣工，包價爲三十二萬二千元，以全洞一
千零八十八公尺計，每公尺約合三百元弱，規定九個月內竣
工，若延期一日，罰銀二百元，早完成一日獎洋一百元，
故包工方面建造極爲努力，預料可如期告竣，該洞純爲堅
實之粘土質，故不需炸藥開鑿，洞身標準橫截面之實用於
結實地層者，其土方面積爲三三〇六二平方公尺，砌壁厚
零三八公尺，面積爲六七九六平方公尺，洞日建築分牆翼
與烟牆兩式，洞內兩邊每隔五十公尺築一躲避處，左右相
錯，以便躲避，爲作工時及將來通車後流通空氣起見，鑿
有通風井兩孔，直通至洞頂之上，另有橫導坑一座，通至
潼城東門外，以爲臨時出土之用，洞內用三土砌頂，每日
可做四公尺，兩旁牆壁每日可做六公尺，洞底用三合土鋪
墊，每日可做十六公尺，綜計山洞部之工價，約占全部工
程五分之三，連洞洞西口外之大小橋樑兩座，及西城外車
站一切購地建築設備等費，約共需洋七十餘萬元，（鋼橋
鋼軌枕木水櫃等費尙不在內）此項經費，係由鐵道部於開
工時撥付十五萬元，餘數分月撥發，至於此項穿城隧道，
及城內橋樑鐵軌，並西城外之潼關車站，與材料廠等全部

工程，就可於本年五月內完成，現除西城牆尙未拆除之外，餘均正在極進行中。

○……○ 隴海路自將靈潼一段租告完成後，即積極進行測繪潼西一段，並已逐步分段，修築測築並進……

○……○ 土方，計由潼關至華陰縣之段村，劃為第一分段，地基早經購就，其地價最高者，每畝四十元，且只限於水田，此段路基計長二十四公里，共需地價約八萬元左右，業由購地委員李博於日前會同局方派員發給竣事，其第二段購地事宜，即將着手進行，第一分段之土方工程，係由協成公司承造，自去年七月一日開工，每日工人數約五六百名，現在將次竣工，由華陰。至西安之路線，其平面圖亦將次第繪完，刻正在逐段審查之中，惟全線設計竣事，則尙需時日，此段直達西安，以及通至寶雞之路線，大致多係坦途，除經過瀾澗等河流有較大之橋工外，餘尙無其他艱鉅工程，較之潼東各段其難易不啻霄壤，設今後再無意外變化，建築經費能源源接濟，則本年可通車至西安之計劃，當已不成問題，此外，此段工程尙有一特異之處，即該路線所經過之地方，適為關中人烟最繁

盛之部份，且地近山麓，向少水患，由古迄今之墳墓，不下億萬，類皆保存無恙，但鐵路所經之地，勢不能不令掘屍移葬，聞每坟一座有主者由路方發還葬費三元二角，無主者發一元六角，以故日來沿鐵路兩旁之掘坟遷屍者，觸目皆是，其人數之多，當數倍於修路工人，於此知一路之成，毀人廬墓，豈止千家萬家，但為國家整個之建設計，其事誠非得已，惟有一事須為路方所注意者，即刻值關中疫勢猖獗之際，隴海路局現在潼關既設有健全之醫院，對於遷屍者，亟應施以預防藥劑，其新葬未腐，或已腐之屍體，於遷掘時尤須嚴密注意，不然臭氣傳播，釀為瘟疫，轉瞬春令將至，勢必爆發，實非一路之福也。

○……○ 潼關天險歷代著稱，惟自戰具日益銳利化，衝毀天險……

○……○ 打破省界……

○……○ 戰，潼關常不能堅守，即其明證，（現在隴海靈潼段之第十六號山洞，即係由「天下第一關」之右旁衝入，第十七號山洞，復穿城而過，打破要隘，愈無險可恃矣，且所謂天險與國防上並無何等之關係，徒足以供軍閥內訌之工具，廿年來陝豫兩省人民所受之天災人禍，未嘗

非此所謂天險之所賜，尤以陝省受害獨烈，其在精神方面又最易養成人民之保守思想，一般普通之心理，以為若能閉關自守，人皆安居樂業，便可以不開天下治亂，「好出門不如歹在家」之諺，實足以代表此種人之心理，其乏進取精神，自不待言，另一方面，又可打破一般人牢不可破之省界觀念，如陝豫兩省人民，僅相隔一關，地連阡陌，雞犬相聞，所處又非老死不相往來之時代，徒以交通不便，彼此少接近之機會，遂使感情隔閡，而互相輕視，更加以十年前陝豫軍閥互握兩省政權，其部下之貪吏暴卒，復高壓苛擾無所不用其極，官民間惡感既深，遂互為仇視，其執政者一旦地位搖動，又互相利用民間之淺薄心理，煽動盲目的羣衆，由仇視一變而為仇殺，致使陝豫界限，劃若鴻溝，彼此仇視，現自靈潼通車以後，彼此交易日繁，接觸機會日多，省界觀念已完全打破，輕視仇視之心理，已日漸泯除，如潼關一埠已全成晉豫陝三省人雜居之地，豫人民之營工商業者，且佔三分之一以上，彼此安居，感情融洽。

○……○ 濟關城依山帶河，面積狹小，市塵湫隘，急待開發。 商民僅萬餘人，市內建設既難，工商尤不易發展，現隴海車越城直達西郊，形勢已為之一變，加之與三河口毗連，相距咫尺，該地為洛渭黃三水交匯之點，設航運再加以改良，水陸兩便，不特為陝晉豫三省工商業之樞紐，且將成西北貿易之重心，形勢之佳，將凌駕鄭州而上之，惜乎西北各省連年天災人禍，經濟破產，固有之工商事業，本不足言，其所有之農產物，僅為皮棉麥而已，其中僅二麥為出產大宗，但年來因大災之後，農間耕作力甚微，荒地過剩，更兼鴉片充斥，產量銳減，在交通梗塞之區，非食糧缺乏，即感生產過剩，外運自給，均勢不可能，完全陷於一種不死不活之狀態，雖棉產收穫不豐，但紡織事業幼稚，合西北四五省之區域，迄今尚無一小規模之紡織工廠，其一切衣着消費，均須仰給外省供給，勢不能不售給外埠，惟本年因受棉及外患影響，以致棉花市場，刻已陷入停頓，以言皮毛，雖有輸出，不過為外人供給原料耳，故隴海路現雖向西日有進展，表面觀之，似屬可喜之事，但西北各省之一切生產事

業在在落後，若不急為開發，則此道之成，其對於西北直為無需要，不開緊要之舉矣，反之且適足以供舶來品輸入之利器，可不懼哉，至於鞏固邊防，雖有賴於交通之便利，但首須先充實邊防，如西北各省，現在至少尚有三分之二以上的荒田，待人墾殖，若空言開發，不實際努力，雖鐵軌展至皋蘭，進而達于新青臺廠，尚係一片沙漠，徒成便利強鄰侵略之工具，則此路之敷設，直屬毫無意義，故移民實邊，實為刻不容緩之要圖，自隴海展入陝境後，在一般之希望，以為潼關以西，必日漸繁榮，但就現狀觀之，各方對於生產事業之開發，似尚非常冷靜，惟有一事足為古樸之關中點綴生色，尚可與先進之通都大邑分庭抗禮者，厥惟粉白黛綠之歌妓，已滿佈潼城及迤西各市鎮，其每日隨火車成羣結夥而西來者，尚絡繹不絕，因此遂有一種新興事業，亦隨之而如春筍怒發，即懸掛「花柳醫院」之招牌者，已隨處皆是，此或即殆所謂「東南文明」者歟

○……○ 潼關為三秦門戶，歷周秦漢唐以來，為兵家必爭之地，故其名勝古跡獨多，目之所觸目皆是

○……○ 及，隨在皆是，擇述其著名者如下，以供

遊歷西北者之憑吊，(一)八景，雄關虎踞，黃河春漲，中條雪案，秦嶺雲屏，鳳陵曉渡，隸津龍湫，灤樓晚照，道觀神鐘，(二)媯皇陵(即鳳陵渡)，(三)桃林寨，(四)砥柱石，(五)十二連城，(六)老居洞，(七)貞觀塔，(八)三絕碑(在城內關帝廟，碑上神像傳為吳道子筆，左圍瓊讀，張文光書，故稱三絕)，(九)楊震墓，(十)觀德王墓，(十一)馬跑泉，(傳唐太宗嘗駐兵此處苦水，馬跑之泉忽湧出，(十二)古城(漢武帝建，周文帝破寶泰於此)(十三)魏城，(梁惠王築)。

○……○ 此外如歷代帝王文士所問題之詩詞，散見於碑碣縣志者亦所在皆是，琳琅滿目，美不勝收

○……○ 不勝收，茲擇錄數則如下(一)嶠西稱地險，襟帶壯兩京，霜風直臨道，冰河繞曲城，古木參差影，寒猿斷續聲，冠蓋往來合，風塵朝夕驚，高談先馬度，僞曉預鷄鳴，爽繡懷遠志，封泥負壯情，別有真人氣，安知名不名，(唐太宗作)(二)河曲回千里，關門限三京，所嗟非特德，設險到天平，(唐玄宗作)(三)天德平無外，關門東復西，不將千里隔，何用一丸泥，(唐，張說作)(四)隱嶠

故城壘，荒涼空戍樓，在德不在險，方知王道休，（唐·張九齡作）（五）中原還逐鹿，投筆事戎軒，縱橫計不就，慷慨志猶存，策杖謁天子，驅馬出關門，請纆繫南越，憑軾下東藩，霽紆陟高岫，出沒望平原，古木鳴寒鳥，空山啼夜猿，既傷千里目，還驚九折魂，豈不憚艱險，深懷國士恩，季布無二諾，侯嬴重一言，人生感意氣，功名誰復論，（唐·魏徵作）（六）士卒何草草，築城潼關道，大城鐵不如，小城萬丈餘，借問潼關吏，修關還備無，要我下馬行，爲我指山隅，連雲列戰格，飛馬不能踰，寇來但自守，豈復憂西都，丈人視要處，窄狹容車車，艱難奮長戟，萬古用一夫，哀哉桃林戰，百萬化爲魚，請囑防關將，慎勿學哥舒，（唐·杜甫作）（七）曠馭循黃道，星陳引翠旗，濟瀆行萬乘，臨河耀六師，前旗彌大海，後騎發通伊，勢

邱君致何委員長書

鏡武同志：

本次在紀念週，得悉

同志已認識民衆訓練的重要。因舉所知，以堅同志的進行。

平漢鐵路月刊 第二十三期 附錄

踰迴地軸，威靈轉天機，是節歲窮紀，關樹蕩涼塵，仙霧含靈掌，瑞鼎照川楣，冲襟資臨眺，高詠入京畿，（唐·許敬宗作）（八）荆山已去巴山來，日出潼關四扇開，刺史莫辭迎候遠，相公親破蔡州迴，（唐·韓愈作）（九）潼關將軍才且武，五千士卒健如虎，朝庭養汝爲阿誰，盜賊公行如不睹，昨日官軍將到關，西風放顛塵滿天，錢囊衣篋繫車後，歛來掣奇同應鶴，南望京師五千里，僮僕所資餘有幾，離家漸遠親故稀，向我長號淚如雨，嗟嗟僮僕汝莫愁，聖人在上治九州，會看海內皆富足，關不須防無盜偷，（明·方孝孺作）（十）星源來晉甸，天險峙秦關，口口方舟速，威明古戍間，萬民瞻鳳輦，百職集鶴功，冬省經茲地，移風先化頑（清康熙作）

革命軍之發展，由于黃浦軍校的「訓」。馮軍紀律之佳，由於馮玉祥的「訓」。

總理天寶聽後，知道欲革新中國的政治。須行訓政。所以

欲士兵好。要注重「訓」。

欲政治好。要注重「訓」。

訓練工作沒做到。你的意思未達到下層員工。你的命令是向南的行起來會向東。你的命令是白的。到外邊會變成黑的。你的意：

現在你的屬下，已有成萬的員工，你能每人都叫到房間裏去訓嗎。

欲訓，合開會沒有別的方法。

平漢員工之「訓」現在除紀念週外。無第二機會。所以紀念週應特別經理。

同志已爲黨委之一，現在我將前次三屆四中全會決議接收意見書的一份，給你。請你仔細看去。那末你對於黨務與政治，當有更深的見解。總之你不要聽信老

朽頑固及反動派的話。謂紀念週及開會爲無用。

你不要看見現在黨部的萎靡，而失信心。我敢斷定，

中國得救須從此途。專此併祝

你的康健

邱琨啓

何委員長復邱君書

邱同志：

敬謝你匡正的信，我忝爲黨委，對於黨的理論還知道一點。你信上說的極對，不過你說我聽信老朽頑固，及反動派的話，謂紀念週及開會爲無用，想是遠在外邊，沒有聽到我歷次在紀念週的報告。請你在公報上檢閱我的演講，我想你一定會明瞭我。老朽頑固同人中或不免，反動派我想決不會有。祝你

康健

何競武三月二十一