

廿五年四月廿九日

平綏日報

張作爲題

鐵路爲構通文化，啓發資源之利器，

本刊刊布「不見行交」之件與正式公文有同等效力

第一二二二號

(一期星)日七廿月四年五十二

行發日按外假例期星除刊本

目

要

局令 令機務處及第三段段長邢仲勳等：以該員等素有

嗜好行止不檢着即撤差爲玩視功令者戒由

升調任免三件

公牘 車務處函各段長：函發三月份行車事變統計月報

表一紙仰飭所屬一體知照由

通告 遺失服務証通告

會議記錄 包頭路商談話會紀錄 (未完)

專載 鐵路統計淺說 (續) 劉汝真

啟事 清算欠薪委員會啟事一件

國立北平圖書館藏

坐言不如此起行

局令

平綏鐵路管理局訓令 第九〇號

令 機務第三段段長邢仲勳
機務處

現值國難嚴重時期，所有本路員工，必須束身自愛，忠勤職守，提起朝氣，以赴事功，迭經通令誥誡，並派員分赴沿綫密查在案，茲迭據報機務第三段段長邢仲勳，素有嗜好，機器匠目卓國華，吸烟賭博；擦車夫劉文祥，行為不檢；等情前來，業經本局派員密查屬實，該員工等着即撤差，以為玩視功令者戒。除呈部外，合行仰遵照。此令。

局長 張維藩
副局長 段宗林

中華民國二十五年四月二十三日

平綏鐵路管理局令 第二七〇號

令 永王莊站站長祝廷堯

永王莊站站長祝廷堯，着調充車務第五段事務員，此令

局長 張維藩
副局長 段宗林

中華民國二十五年四月二十三日

平綏鐵路管理局令 第二七一號

令 車務第五段司事王志浩
綏遠站副站長張堃

車務第五段司事王志浩，着調充清華園站一等站務司事，綏遠站副站長張堃，着升充永王莊站站長，綏遠站車守歐陽治生，着升充該站副站長。此令。

局長 張維藩
副局長 段宗林

中華民國二十五年四月二十三日

平綏鐵路管理局令 第二七二號

令 天鎮站一等站務司事尹福昌
陽高站行李司事張孟達

天鎮站一等站務司事尹福昌，陽高站行李司事張孟達，着對調服務，仍各照支原薪。此令。

局長 張維藩
副局長 段宗林

中華民國二十五年四月二十三日



平綏鐵路管理局車務處函

運統字第一六八〇號 民國二十五年四月廿日

事由：函發本年三月份行車事變統計月報表一紙仰

飭所屬一體知照

平綏鐵路行車事變統計月報表 二十五年三月份

准審查行車事變委員會四月十五日第八四七號函，以本年三月份行車事變統計月報表，業經造竣，茲將該表一紙，隨函送達，囑查照，等由：查表列事變，仍有因轉轍夫疏忽致肇出軌事變情事殊屬不合！除將該表隨函附發外，仰嚴飭各站站長認真將前發「轉轍夫須知」逐條向轉轍夫輪流講解，務使充分了解，勿生事端為要。（下略）

車務處啟

日期	出事站名	事變種類	事變原因	備考
一日	康莊	出軌	轉轍夫疏忽所致	
十日	豐鎮	出軌	因司機監工疏忽所致	
十三日	沙河	撞車	因司機疏忽所致	
二十三日	宣化	出軌	因司機開汽過猛所致	
二十五日	察素齊	出軌	因枕木稍差機車頂力稍大所致	
二十六日	南口	車斃男子	因該男子係圖自殺所致	
二十八日	沙城	車斃男子	因該男子抓車墜軌所致	

出軌四次

撞車一次

傷斃人命二次

共七次

責任守紀律

通 告

遺失服務證通告

工務處工二總段工八分段第二四九號道房小工趙立芳所佩之包乙字第九十號服務証遺失合刊布作廢

會議紀錄

路商談話會記錄

日期：二十五年三月二十九日十二點

地點：包頭站頭等候車室

主席：車務處處長劉汝翼

出席：車務第七段長康慶宸

列席：包頭站長李惠東（備諮詢）

包頭貨物副站長趙雲梯（司記錄）

包頭站帳司事楊珂（司記錄）

各商出席代表

縣商會及皮毛公會董世昌

運輸公會徐樹梅

米麪公會張生龍

布業公會張砥瀾

油糧公會王乃廣

雜貨公會張慶山

貨店業公會王維岐

牲畜公會劉鴻漸

蒙古公會錢萬福

錢業公會劉越昌

京貨公會毛傑臣

藥材公會盧德

主席致詞：

今天邀請各位代表到此開談話會的意義，是為謀路商更密切的合作，使諸位明瞭本路對運輸之政策，同時希望各位表多供獻意見，以為改進運輸業務之張本，現有數點特向諸位陳述：

一，鐵路業務的性質。鐵路是一種企業，並非行政機關，鐵路是一種商業組織，局長即商業組織中之經理，車務處長即商業組織之販賣部主任，外段站員司即商業組織中之販賣員，近代社會經濟，不外生產與消費，多生產在此而消費

在彼，其中間管運送的，即是運輸事業，鐵路所經營者是運輸，自係商業之一種，鐵路依客商而運輸，客商依鐵路運輸而銷貨，鐵路謀運輸業務之發展，與商家招徠主顧，增加買賣之旨趣同。

二，鐵路經營業務之政策。鐵路應採薄利多運的政策，即應設法開發貨源，增加運量，達到福國民民之境地，一如普通販賣之商業所標榜之招牌物美價廉相似鐵路所謂物美有如下述：

(一) 安全：安全為鐵路運輸第一要義，因乘車旅客之生命財產，均附託於鐵路，貨物經由鐵路運至目的地，務求無損失，無事故，如有損失，其責任在鐵路者，必迅予賠償。

(二) 迅速：使旅客早達目的地，力謀乘車時間之減少，使貨物速達銷場，以便於市價高昂時，售貨而謀厚利。

(三) 便利：如列車次數之增加，客貨可隨時運輸，鐵路對客商所發生之關係，以利力謀客商便利為主旨。

鐵路所謂價廉者，即運費低廉，蓋以鐵路為多運薄利主義，訂定運費，以不虧本能減輕貨商負擔

增加運量為原則，務使商貨不因鐵路運費高昂而滯銷，以達物盡其用，有無相通之目的。

三，本路現狀：本路因經歷次戰爭，資產減少，負債增多，今特分述如下：

(一) 物質設備：機車車輛設備以民國十七年以前，有機車一百三十餘輛貨車千五六百輛，客車百五十餘輛，當時尙可勉強應用，十七年後，因受內戰影響，機車車輛多數流入外站，路運輸設備大感缺乏，至道軌枕木橋樑等項，亦均毀壞不堪，十八年後，經本路積極整頓及補充，兼由鐵道部協助，及今已有機車百零三輛，客車百三十二輛，貨車千一百餘輛，道軌枕木復分批更換，沿綫橋樑亦經設法修理或改建，如此努力恢復，至最近三年一切漸入正軌，營業隨之暢旺，車輛仍時感不足支配，以商貨須速運，在運量繁忙時，尙須向北軍租車應用，以免商貨因撥車遲緩，而受延誤之損失。

(二) 營業情形，本路上年現金進款為一千零九十萬，打破以前十四年進款之最高紀錄九百萬元，進款雖增加，但以各項支出，較前膨脹，故實際尙無

勿以小善而不為，勿以惡小而為之。

盈餘，茲將每月開支情形略為報告如下：

A. 員工薪金費用：每月經常開支需三十三四萬元，按現在員工工作繁忙情形，此項開支，已難核減。

B. 材料費：抽換枕木鋼軌修改橋樑車站房屋月需數萬元。

C. 路產維持費：一切設備品之修養月需二十萬元。

D. 債務之償還：本路積欠內外債款，名目繁多，自經沈局長到路整理，月壽還本付息二十餘萬元。

E. 軍事協餉：本路每月對華北駐軍協助軍餉，月需十萬元。

總計每月非九十萬元現款，不敷開支，在上全年進款，雖達一千零九十萬元，但以改道工程，所費不貲，故上年不但無盈餘，尚虧二十萬元。按理本路因營業發達，應備充分之機車車輛，以應付貨運，奈以自己財力不足，無法添購，呈請鐵道部代為購置，亦難辦到。又本路因維持開支關係，對貨運之招徠，無論如何減價，必須以不

虧本為原則，如貨物能因減價增加運量，而所得之運費總數，至低亦須等於未減價前所得之運費總數，於減輕貨商負擔時，勢須兼顧維持本路開支，此種苦衷，應請各代表原諒。

但本路為雜貨暢其流，發展地方經濟，藉增路收起見，特對貨商負擔，酌為減輕，如對特輕貨物，因過尺辦法，貨商負擔太重，已有幾種貨物，取消過尺辦法，改按實重加半收費。糧食運費亦經一再核減，糧食為五等貨，從前由包頭運糧過南口者，按按遠里程減百分之四十四，現則改減百分之四十八，計由包頭至豐台每噸又減七角九分。至沿綫運進之下行貨物，為人民日用所必需者，如布糖煤油蔬菜等，亦均減按八折收費，本路對於營業情形，無時不去在調查研究中，以謀業務之改進。

因路商雙方有如手足之相依，亟應通力合作，以收共存共榮之效，務請諸位對本路運輸手續及有關各項事務，按實際情形開誠布公來批評和指導。如因時間倉促不能當時提出者，以書面建議亦可，決能予以詳密之考慮，在可能範圍內，當盡量採納，其目前不能照辦者，亦必予以詳細答覆。

各代表發表意見

一、運輸公會代表意見：

處長對商家力謀便利，商家非常感激，現在並無不便利處，可是處長在無不便利之中於公務繁忙時，能來此垂詢，我們是更為感激，謹供獻意見數點：

(一) 輕浮貨物裝整車有起碼計費重量之限制，並尾數不及一噸按一噸計費，商家預用秤配重量時，有頭高頭低，如原配十六噸，則裝車經過磅貨重為十六噸零六十公斤，則按十七噸計費，商家實甚虧累，請處長想變通辦法，(A) 貨重多少按多少計費，(B) 按百公斤遞進計算，不足一百公斤，亦按一百公斤計費。

(二) 羊毛有由西寧去天津走郵包者，計由西寧至天津郵包十八天準到，每百斤郵費十五元，聞已有十分之一郵包者，郵包於貴路及包頭商家均有不良影響，請設法；

(三) 麵糧：糧食現為五等特價，運價已減至相當限度，而麵糧六等運價，到北平比糧食運價反高，如與糧食運價相同，則輸出量可增加，請核減。

(四) 雜貨：東來雜貨，整車僅限十種，並等級高低不同，如裝一車，則按等級高者計費，則商家吃虧太大，故雜貨多走郵包，請對種類放寬等級，減

低塞北關稅，原部令值百抽二、五，規則按百抽五，因担負太重，并郵包無稅，故雜貨多走郵包請設法交涉。

主席答：

(一) 輕浮貨尾數不及一噸，亦按一噸計算，事關部令，為各聯運路通行辦法，非本路所規定，不能將辦法當時負責答覆，當然可予以考慮，並可以負責向部請示改訂。

(二) 羊毛走郵包：據調查僅天津新興泰洋行由西寧走少數，為看貨樣，並聞上年七月前毛價低落故滯銷，自上年七月後，市價高漲，存貨奇缺，在各季河未解凍，駱駝載運能力亦有限，走郵包不過是臨時救濟辦法，其實郵政運輸羊毛，能力有限，不足為慮，經調查仍走水路，經本路運輸。

(未完)

專 載

鐵路統計淺說

(續) 劉汝翼

第二種原因包含之因素，管理者對之有伸縮能力，故為觀察維持工作效率之根據，因分析費用變化之目的，在於指

明

禮

義

知

廉

恥

忠 孝 爲 立 國 之 根 本

出費用增加或減少，有若干部份管理者應負責任，若干部份，管理者不能負責，故費用之變化，屬於第一種原因者若干，及屬於第二種原因者若干，必須設法分配，以定工作效率之大小。

(三)費用變化之分配法，將其項固定資產維持費用之增減款額，分配於前述二種原因之上，其法可以下列說明之。爲簡便起見，假定一種材料，及一種人工。以爲討論之資。

項 目	本 期	前 期	增 減
人 工 費	\$800	\$480	\$320
每 小 時 工 資	\$0.80	0.60	\$0.20
人 工 小 時 數	1000	800	200
材 料 費	\$432	\$180	\$252
每 磅 價 格	\$0.60	\$0.30	\$0.30
消 耗 磅 數	720	600	120

表內人工費，本期較前期增三百二十元。材料費本期較前期增二百五十二元。分配問題，即尋出人工費用增加之三百二十元中，若干部份由於每小時工資增加二角，及若干部份由於人工小時數增加二百。又材料費增加二百五十二元中，若干部份由於每磅價格增加三角，及若干部份由於消耗數量增加一百二十磅。

(未完)

本路核發欠薪兌換券，前經呈奉 鐵道部核准，自發券

日起，以一年爲領券時期，逾期不再發給曾經登報通告在案，查自廿四年五月一日開始發券，截至本年四月三十日，一年期滿，自應屆時停發，凡有欠薪尚未請領者務於四月底以前，具呈原主管處請領欠薪券，過期無效，特此通告。

清算欠薪委員會啟

啓 事