

中華民國二十五年三月廿六日

# 平綏日報

張作爲題

擴充運輸增加收入，爲治路之要，

第十九二號

(一期星) 日三十月三年五十二

本報除星期日外按日發行

目

要

業務通令 爲修正客運通則第三十四條(丙)條文由

局 令 各扶輪小學校長于春假內來局會議改進事宜由

升調任免六件

公 牘 冀察政委會秘書處緝譯室函：希惠抄應行發表之

重要公文副本送室以便刊登由

工務處函：估呈擬建康莊車房圍牆工料價值清單

請核示由

各處公告 會定檢拾遺失物品報告單等項隨傳印發仰即遵照

辦理由

通 告 遺失服務証通告

本路要聞 車務處飭各段站對於地磅使用應特加注意

專 載 鐵路統計淺說 (續) 劉汝翼

新路軌道之提議 金濤

國立北平圖書館藏

# 業務通令

## 鐵道部業務通令 客運類第九號

令平綏鐵路管理局

事由：為修正客運通則第三十四條（丙）條文由。  
茲將客運通則第三十四條（丙）條文修正如下：

（丙）凡旅客人數，頭等滿一百人，或二等滿一百五十人，或三等滿三百人者，並無論單程或來回程，里程須在五十公里以上者，除免收專車費外，並得適用團體減價辦法，按普通列車票價收費；但專車由旅客指定開行及到達鐘點者，及團體實在人數不足上列規定人數不足上列規定人數者，均不得免收專車費。倘專車乘客所持客票不同等者，應按下列折合法計算：  
頭等客票一張，作三等客票三張；二等客票一張，作三等客票二張  
如因旅客過多，尋常列車座位不敷應用，而

加開專車者，概不另收車費。  
上項修正條文，定自本年四月一日實行。除分令外，仰即遵照。此令。

鐵道部部長張嘉璈

中華民國二十五年月十六日

# 局 令

## 平綏鐵路管理局令 第六四號

本路各扶輪小學校

查各扶輪小學校，原為教育本路員工子弟而設，辦理自應完善，茲為改進起見，定於四月一日藉各校春假之期，在本路召集各校校長會議，討論改進一切事宜，各校如有提議事件，應於先期擬案逕送本局總務處文書課彙核，以備隨時提議，除分令外，仰即遵照，所有該校長來局往返車証附發，此令。

附發車証二紙

局長 張維藩

副局長 段宗林

中華民國二十五年三月十九日

## 平綏鐵路管理局令 第一七八號

令劉秉謙

派劉秉謙充張家口機廠練習生，此令。

局長 張維藩

副局長 段宗林

中華民國二十五年三月十九日

平綏鐵路管理局令 第一七九號

令西直門站值報董文元，

西直門站值報董文元，着即撤差，此令。

局長 張維藩

副局長 段宗林

中華民國二十五年三月二十日

平綏鐵路管理局令 第一八〇號

令車務處營業課貨物股主任課員王升庭等

車務處營業課貨物股主任課員王升庭，着調充該課調查

股主任課員，仍支原薪津，所遺貨物股主任課員一缺，派該

課課員閻毓桂接充，除呈部外，此令。

局長 張維藩

副局長 段宗林

中華民國二十五年三月二十日

平綏鐵路管理局令 第一八一號

令總務處材料課課長吳東瑾

派總務處材料課課長吳東瑾兼充藥品採購委員會委員，

此令。

局長 張維藩

副局長 段宗林

中華民國二十五年三月二十日

平綏鐵路管理局令 第一八二號

令張夷風

派張夷風充車務處事務員，此令

局長 張維藩

副局長 段宗林

中華民國二十五年三月二十日

平綏鐵路管理局令 第一八三號

令張爾琛

派張爾琛充總務處文書課書記，此令。

局長 張維藩

副局長 段宗林

中華民國二十五年三月二十日

對 待 客 商 要 謙 和



### 冀察政務委員會秘書處編譯室函

逕啟者：查本室出版之公報，分欄編輯，搜集材料，力求豐富完善，現特開「冀察其他機關政令輯要」一欄，專載冀察平津各機關重要政令，（命令，公牘，法規等）用特函達，嗣後

貴局如有應行發表之重要文件，尙希惠抄副稿，（印刷品亦可）源源逕寄本室，以便採登，實為公便，此致。

平綏鐵路局

外附廣告一份（從略）

中華民國二十五年二月二十七日

### 工務處工字第八六號簽呈

事由：遵諭估呈擬建康莊車房圍牆工料價值清單請核

示由

前奉

鈞諭飭籌建康莊車房圍牆以免煤斤偷失等因經飭據工務第一

分段勘估呈報，「計於該車房東牆外，添建八尺高磚石圍牆一千四百三十八尺，清除堆積煤渣九百二十五方，並以廢鋼軌作梁，築成洋灰混凝土溝，蓋將牆外明溝掩蓋，以為存煤場所，分項開列估價清單等情。查擴充康莊存煤地點計劃，去年秋初曾，經車務處提議，未及實行，此項圍牆修成，在運輸清淡時，可以多存棧煤，對於調節車輛辦法，亦多裨益，覆核該段所呈估價，尙屬覈實，所需之款，可由本期預算用五，十一，項下列支，是否可行謹檢同圖單，備文呈請。 鑒核示遵（下略）

### 各處公告

#### 平綏鐵路管理局會計處傳單

計文字第四號（一）民國二十五年三月五日

事由：會定檢拾遺失物品報告單等項隨傳印發仰即遵照辦理

辦理

為傳知事：案查前奉

鐵道部本年一月二十二日參字第一九〇號令發國營鐵道

檢拾遺失物處理規則，並飭將前頒查獲遺失物品處置規則，

暨各路所頒同樣規定，概行廢止一案，業經本署於二月八日

司字第一四九號訓令分飭遵辦，並將規則隨令印發在案。復計文第四號傳單查民國十七年二月間本路原訂處理旅客遺失物品規則，既經遵令通飭廢止，所有該規則附訂之三聯報單，及領狀，布告等格式，核與此次部頒規則所載情形，已不相符，自應一併廢止，茲經會同擬定「檢拾遺失物品報告單」，及「賣旅客遺失物品報單」，各一種，另附用法說明，並將領取証，

及佈告，依據部發式樣，規則第二條二項所載各項，分別規定格式，以資填用，合將上列報單等項隨傳印發，仰即遵照辦理為要。此傳。

附發格式

警察署署長俞之詰  
會計處處長譚沛然  
車務處處長劉汝翼

字第

號

平 綏 鐵 路  
旅 客 遺 失 物 品 領 取 証

今因在	警察第	段車	遺失	所站	檢拾招領業經章陳請核准如數領到理合將領到物件填				
					具領取証存案備查				
姓名	年齡	籍貫	職業	住址	領取人	物品種類	數量	遺失地點	附註
右共件					具領取証人	職業	住址	保證人	住址
中華民國	年	月	日						

用法說明

(一) 此證分四聯第一聯呈車務處第二聯呈警察署第三聯存警察段第四聯存留車站備查  
(二) 具證人及保證人應於車站存查聯內簽署名章其餘三聯可毋庸簽署

剔 除 舊 日 積 弊

第 號 字

平 綏 鐵 路 報 告 單  
 檢 拾 遺 失 物 品

民國 年 月 日

項 別	數 量	檢 拾 日 月	檢 拾 人		原 物 主	知 情 由	應 何 處	保 管	檢 拾 形 地	備 考
			姓 名	職 別						

注意 察署餘二聯分存警政車站備查  
 此單用四聯一呈車務處一呈警

上列遺失物品除  
 經核呈  
 車務處長  
 警察署長

外理合會同呈報伏乞

站長 ..... 護呈 ..... 護呈 .....  
 巡官(或巡長) ..... 護呈 ..... 護呈 .....

通 告

遺失服務證通告

南口機廠柳爐小工陳鴻慶，所佩南口廠字第二八八號服  
 務証，工八分段道班小工李連榮，所佩包乙字第二六九號服

務証，工七分段道班小工鄒臻榮，所佩綏乙字第一一六號服  
 務証，均皆遺失，除照章辦理外，合行刊布作廢，

本 路 要 聞

## 車務處飭各段站對於地磅使用特

### 加注意：

車務處近以張家口，平地泉，大同口泉，門頭溝，等站地磅，先後發生損壞或不準確情事，是各該站對於地磅使用，尙未能遵照迭次指示方法，嚴加注意，除已函請機務處速將校磅標準車修復，前往各該站修理校驗外，並通函各段轉飭各關係站嗣後對於地磅使用，務須遵照迭次指示，嚴加注意，勿稍疏忽以免損壞。

## 專 載

### 鐵路統計淺說

(續)

劉汝翼

(3)「每人人工小時延噸里」，列車里單位，不能表現列車長度，仍須與貨車里合用，業見前文，但載重不同之列車，亦不能相提並論，設甲乙二列車，配掛輛數相同，甲為空行列車，或半載列車，而乙為滿載列車，此種差別，非用每小時延噸里單位莫由表現，故觀察貨運行車員役之作業成績時，是項單位，不容缺少。

惟上項單位與每小時列車里單位，有連帶之關係，往往

此長彼消，即平均延噸里增加，或使平均列車里減少，換言之，即列車載重增加，行駛度因之低降，此種情形，似非妥善，因一方獲益，一方受損，亦非有益之道也。

(乙)客運行車員役之作業統計

客運行車員役之利用程度，亦可由人工小時及其產品二者之關係觀察之，表現此種關係之統計單位亦分下列三種。

(1)「每人人工小時平均列車里」

(2)「每人人工小時平均客車里」

(3)「每人人工小時平均延人里」

應用上列三種單位之理由，與貨運所用之三種單位同，故不再贅，惟客運員役之利用，管理方面，操縱能力較小，亦以客運列車之開行即停駛，不能隨運量自由伸縮也。

(丙)車場員役之利用統計

監察此項員役作業之方法有二：一為觀察人工小時與折合業務單位二者之變化，折合業務單位者，即客運之延人里化為噸里，折合之法，以一延人里作為三延噸里，此種折合率，係根據每延人里及延噸里之收入比率，計算而得，一為觀察人工小時與所調客貨車輛之變化，客貨車輛，並不分開計算。

上述二種關係之變化，可由下列二種統計單位表明之。

(1)「每人人工小時平均折合延噸里」

(2)「每人人工小時平均貨車輛數」

以上二種單位增高，表現工作進步，降低，則表現工作退步，惟就二者之功用立論，前者實不及後者，因前者不僅代表車場內之工作，且包含路綫上之工作，路綫上之工作，可謂與車場員役，不生關係，以之度量是項員役使用之程度，似非合宜，查車場員役之主要工作，為摘掛車輛，及於車場與貨房實業岔道，或裝卸軌道之間往來運送車輛，因是客貨車輛掛數，實為車場員役之產品，而每人人工小時平均客貨車輛數，遂為度量此項員役作業成績合宜之標準。(未完)

### 新路軌道之擬議

金濤 二十五年三月稿

#### 一、導言

我國內地交通亟待發展，為一般有識所共認，政府有鑒及此，近方竭力籌築鐵路，藉以便利商旅，通達軍運，意至善也，願修建新路，軌道實佔重要之位置，事先規畫，稍有不周，匪特多糜資金，抑且妨礙運輸，作者服務路界，歷有年所，輒就一得之愚，略述鄙見於左，以供當道之採擇。

#### 二、軌距

軌距必須採用標準軌距，俾與已成各路可以聯運，切勿圖省小費，採用較窄軌距，致貽將來無窮之害，其理由已詳見拙著「答或問一」，請參觀二十二年十二月出版之「中國

建設」雜誌第八卷第六期，或二十三年九月出版之「平綫技術彙刊」第一卷第一期，茲不贅述。

#### 三、軌重

作者於上述之「答或問一」文中，主張新路可先採用每碼重六十磅之鋼軌，誠以新路甫成，營業未甚發達，不必做照已成各路辦法採用八十五磅重軌，藉省築路成本且已成各路之四十噸貨車以及大多數機車，(除特別重大機車外)均可在六十磅軌道之上駛行，作者今日之主張，仍與前同，惟去歲平綫鐵路改綫工作，曾採購美國九十磅鋼軌，計所購舊軌，舊魚飯，新螺絲，新道釘，四項平均價格，每英噸值美金二十三元二角五分，按照現在兌換率，美金每元合國幣三元三角，約合國幣七十七元，再加關稅碼頭費，搬運費等，每英噸總值至多不過國幣八十元，此項軌道材料在平綫鋪用已逾半年，成績甚為優良，其單價不及新軌之半，如能大批採購，極有採用之價值，(查美國各路因載重增加，必須改用一百十磅以上之重軌，原有八十五磅九十磅一百磅等較輕之軌雖未毀損，亦須大批撤換，又歐美各國常有若干短程枝路，因不堪公路之競爭，自動停止營業，其所拆下之軌道材料，頗可整批收購，)訂購之時，對於舊軌之鋼質，與磨損之程度，自須嚴加制限，茲按照平綫購價，計算每公里之費用如左：

(未完)