

廿五年五月十二日

平綏日報

張作霖題

局內外各部宜秉互助精神

第一三二二號

(五期星)日八月五年五十二

行發日按外假例期星除刊本

本刊刊布「不另行文」之件，與正式公文，有同等效力。平綏日報編輯部印

業務通令 彩印畫張應按貼圖紙四等收費自本年五月一日起實行由

嗣後該路奉到聯運通令轉發各關係處所段站時均應加蓋各該路之印章以昭慎重由

局令 任免升調一件

代電 車務處代電：益棚篷布繩索應照章辦理合再電仰轉飭遵照由

公牘 工務處簽呈：擬函於阜資山義豐村西建築禦土石

牆三百尺以保行車安全估價呈請核准由

工務處函北平市政府公安局北郊區署：小工劉明

義拾金味已飭段嘉獎函復查照由

工務處函：偷竊道釘人犯判決通知書到達警段時

務飭抄送工段一份由

談話會錄 大同站路商談話會紀錄 (未完)

路聞 康莊機務第三段段務會議記略

添建西直門環城站台及綏遠上行站台風雨棚

專載 鐵路統計淺說 (續) 劉汝翼

平綏工務述要 (四) 金濤

國立北平圖書館藏

員 工 須 遵 守 規 章 ， 服 從 命 令 ，

業務通令

鐵道部業務通令 貨等類第十二號

令平綏鐵路管理局

事由：彩印畫張應接招貼圖紙四等收費，自本年五月一日起實行。

案據京滬滬杭甬路呈請核定彩印畫張之等級等情前來，查該項彩印畫張（俗稱月份牌），並不附印月份日歷，係屬廣告品之一種，用於推銷貨品，多隨物贈送，應准按照貨物分等表「工三十」所列；招貼圖紙一項，核收四等運費，定自本年五月一日起實行，除分行外，仰即遵照辦理，此令
中華民國二十五年四月十四日

鐵道部部长張嘉璈

右令仰即遵辦 平綏鐵路管理局印

鐵道部聯運通令 普通類第二號

令平綏鐵路管理局

事由：嗣後該路奉到聯運通令，轉發各關係處所段

站時，均應加蓋各該路之印章，以昭慎重由

查本部頒發之聯運通令，由各路轉發各關係處所段站時，若不加蓋該路印章，難免滋生流弊。嗣後各路於奉到是項聯運通令時，均應加蓋各該路局之印章，再行轉發，以昭慎重，茲將聯運通令普通類第一號附發之「鐵道聯運通令印發辦法」加以修正如左：

第（五）項末尾應加：「其餘各份應於頒發到路時，由各該路詳細檢點後，加蓋各該路之印章，再行轉發有關處所段站」。

仰即遵照辦理。此令。

中華民國二十五年四月十五日

鐵道部部长張嘉璈

右令仰即遵辦 平綏鐵路管理局印

局 令

平綏鐵路管理局令 第三二七號

令總務處庶務課課員張秉璋

總務處庶務課課員張秉璋，着調會計處辦事，仍支原薪，此令。

中華民國二十五年五月六日

局長 張維藩
副局長 段宗林

代電

平綏鐵路管理局車務處代電

管貨字第六六五號 民國二十五年五月五日

事由：疊捆篷布繩索應照章辦理合再電仰轉飭遵照各車務段段長抄各站站長（東園，居庸關，三堡，甯遠，永王莊，除外）運輸課，營業課，

據張家口貨物司事蘇培山所擬發展業務之具體方案，以各站寄還該站保管之篷布繩索時，多未按章疊捆，致卸車及裝對號碼時，頗感不便，等情。查疊捆篷布繩索詳細辦法，業經篷布繩索使用保管辦法（貨車負責運輸辦事細則附件）三（十四）條規定在案，各站對篷布繩索之疊捆，自應按照該項規定辦理，茲據前情，合行電仰轉飭各站，以後疊捆篷布繩索時，務必照章辦理，毋稍玩忽，致碍公務。為要。車務處啟。



工務處簽呈

工字第一九一號 民國廿五年四月三十日

事由：擬函於卓資山義豐村西建築禦土石牆三百尺以保行車安全估價呈請核准由

擬工務第六分段呈稱：「卓資山義豐村西微碼一九〇〇六路暨於本月十七日坍下斜坡一幅，內有火石數塊，滾入軌道，致將一〇一次機車之前引輪，墊出軌外，業經呈報在案。查該斜坡高約七十尺，坡下有泉，春融冰解後，上重下輕，現在坡上尚有極寬裂紋多處，深恐雨申期間，坍塌愈甚，阻碍行車，擬請於該處建築禦土石牆三百尺，藉保行車安全，估計共需工料洋陸千玖百玖拾元，請核示。」等情，當以用款頗多，尚須詳加審核，經電奉本處處長在段查明，電飭從速簽請核辦，查此項塌山事變，對於軌道行車至為危險，擬請准予照辦，該款即在本期預算用五，十臨時費項下列支，施工時再飭該管段長力從節省。是否可行，理合檢同該段估單，備文呈請

審核示遵（下略）

工務處函北平市公安局外郊區署

工字第五三六號

事由：小工劉明義拾金不昧已飭段嘉獎函復查照由准

員 工 須 熟 悉 一 切 路 章

員工應以經驗所得隨時供獻

因以敵路五號道撥工人劉明義，檢拾農工票八角銅元一大枚，送請區署出示招領，囑予獎勵，以昭激勸等由，自應照辦，除飭該管工段嘉獎外，相應函復，即請查照為荷。(下略)

平綏鐵路管理局工務處函

工字第五四八號 民國二十五年四月三十日

事由：偷竊道釘人犯判決通知書，到達警段時，務飭抄送工段一份由。

查工段工人，緝獲偷竊道釘人犯，向係送警警段移轉地方司法機關懲辦，而本處對於獲案工人之獎賞，則俟司法機關判決通知書到達後，再視案情之輕重，以定給獎之多寡，本處為慎重給獎，自有知悉判決書內容之必要，擬請貴署飭令所屬各警段，嗣後該項判決通知書到達時，務必抄送原送案與工段一份，俾資轉呈本處，以為給獎之根據，除飭各工段就近與警段接洽外，相應函達，即請查照辦理見復為荷。(下略)

談話會紀錄

大同站路商談話會記錄

時間：二十五年四月十一日上午十時至十二時

地點：大同站扶輪小學校

主席：車務處長劉汝翼

出席：車務第四段長黃勸禮 副段長陳文燾 總局調度所副

主任崔世達 大同站長孫樂水

列席：大同貨物副站長舒在信

車務第四段司事張璣曾 (司記錄)

大同貨物領班蔣莖昌 (司記錄)

各商出席代表：大同縣商會會長安建章

復生祥糧棧武顯庭 南山堂藥舖劉文翰

忠信魁雜貨莊王維周 同生元雜貨莊趙又新

德泰鈕布店丁繩武 雲錦章布店雷富聲

積成公司望齡 義興公司楊欣然

合順公司趙寶祝 興茂酒精廠白雨生

同盛祥糧棧王興文 福茂糧棧趙璠

信義公糧棧霍玉斌 天新裕糧棧陳永安

明德糧棧武世德 天亨糧棧張鳳儀

同豐森貨棧劉國珍 晉裕糧棧王子明

日新公貨棧李子欠 金城貨棧楊德厚

天成源皮行張 瑞 瑞興昌果店趙雅南

雙盛永果店張金漢 義興源皮行李海濤

鴻記蛋廠張義路 德泰糧店邵華軒

主席致詞：

諸位代表，兄弟這一次到外站來有兩種任務：（一）拜望諸位老主顧（二）察看沿綫業務情形。本應到諸位寶號或府上去，但以時間倉促和生地生疏，只好請諸位移玉敝站，作個極誠懇的談話，平綫路係為社會服務，本路營業情形及管理方針，應向大家報告一下，諸位有本地土住的，有外來而在本地居住很久的，對於本地的情形，均甚明瞭，無須兄弟贅言，鐵路為商業的一種，所販賣的為運輸，商業欲求發展，須從「物美價廉」着手，鐵路也是這樣，鐵路的物美為何，可分三點來說：

（一）便利：對貨商託運貨物，手續力求簡便，俾易明瞭，而免繁瑣。

（二）迅速：承運後之貨物，凡過磅計算寫票收款等手續，均力求敏捷，整車貨物儘先掛於豐包貨通車，以免中途中轉時有所貽誤，即不得已附掛於區間車時，到達中轉站後，亦必極力趕挂最近前行列車，以免延誤。至零担貨物，皆裝於九〇一，九〇二次豐包直達貨通車，無須中間倒載，客

歲又辦津張段零担貨物直達聯運。從前平張段貨物與過張垣往西者，合裝一起時有錯裝錯卸情事，自實行津張零担貨物直達後，此種錯誤已不多見。最近又與北寧路商辦，辦津包段零担貨物直達聯運。此後平綫北寧之大部零担貨物，均勿庸在豐台倒載，時間上當縮短不少，大概不久即可實現，因為貨商賺錢虧本全繫於行市的高低，運輸遲速與貨商賠賺有莫大關係，故運輸除應便利以外，更應力求迅速以利貨商。

（三）安全：鐵路以往辦理的是不負責運輸，原是不合理的，按各國運輸不論公路鐵路，向均負責，以原樣貨物毫不虧損交與收貨人為本旨，我國因以往時局不靖，地方盜匪橫行，無法負責，自二十二年以後，時漸趨安定，運輸能得安全之保障，始得到辦理負責運輸的時機，由各路指定數站漸至全路，卒至全國各國有鐵路實行負責聯運。再說到損失賠償，賠償不是空說的，既言負責，即須名實相符，本路對負責十分重視，辦理貨運人員，均經過專門的訓練，關於整車貨物由站上封箱完好後，由警察負責一直完好押交到達站，譬如本路關溝段內列車，向須緩行，小偷得乘機偷竊，設或貨物因之遺失損壞，即為鐵路防護不週。這種責任，由警察負責。局方自有相當處罰，對於遺失損壞的貨物，路局接到貨商的賠償請求書後，立即賠償，零担貨物由起運站裝在鐵蓬車內

客 車 以 便 利 行 旅 為 主 旨

行 車 應 遵 守 規 定 時 間

，交由押運司事上鎖後，一直押運至到達站。車上站上辦理貨物人員授受時，均按規定手續辦理，設有事故發生，負責人員，即予重懲，至貨物遺失損壞，如確能證明為鐵路責任，一定立刻賠償，決不延遲。惟因會計手續繁雜，賠償較緩，特於客歲呈准管理局撥備用款若干，專作賠償負責物之用，手續較前敏捷頗多，總之對負責運輸必作到真正負責為止。

并就價廉一點言，本路運價在二十三年十二月十日以前，每噸每公里為二分二厘三毫一絲，且在五百公里以外沒有遞遠遞減，這個運價是鐵路將修到豐鎮時定的，豐鎮至包頭運價按 程增加計算，所以路程愈遠，運費愈大，貨商担負過重，自二十三年十二月十日以後，將基本運價，改為每噸每公里二分二厘並自一〇一公里起，遞遠遞減，計遞減率由百分之九，至百分之六十四。西北物產如煤糧等項，復訂特價，以便輸出。西北大宗需要的物品，也給與特價。譬如煤油原為二等，因貨主自備油罐裝載，改為四等，又以綏遠包頭，住民，多飲用磚茶，遂與平漢路商定蒙茶聯運特價，本年二月又將糧食特價核減，大同已多減百分之四，當時糧食滯銷原因雖甚複雜，但行情不佳，是主要的原因。輸入的如棉布糖煤油（裝桶者）等西北日用必需品，各按原等或收百分之二十，以求增加運輸。西北物產能大量輸出，可以換入全錢

市面金融因之活動，人民購買力藉以增加，下行貨物運價減低後，西北人民生活費用可以減低，一方鐵路得增加收入，一方可發展沿綫工商業。總之本路無時不在「物美價廉」四字上努力，同時尚有應當聲明的幾句話，就是本路設備遠不如他路，因以往軍事破壞過巨，以前車輛共有一千五百輛，現經極力整頓，尚只一千一百輛，機車以前一百三十輛，現只存一百零三輛，車輛是這樣缺乏，同時枕木鋼軌等也應全部更換，但是限於經濟，只能抽換，所以行車速度，不能如理想的那樣快，幸而沒有重大事變發生，這是全路員工苦幹的收穫。關於運價減低也有相當的範圍，本路每月開銷約需九十萬元，茲將各項開銷簡單報告一下：（未完）

路 訊

康莊機務第三段段務會議記略

（大同通訊）五月三日下午二時新任段長劉榮氏，招集所屬員工及各房工目，開首次段務會議，宣佈改革段務方針，并徵詢全體意見，以作參考，計決定（一）公事房工作人員，上午八時到班，十二時下班，下午二時上班，六時休息，大禮拜日輪流值班，工人上午七時上工，十二時下工，下午

一時上工，六時下工，(二)機器房即日開工，製造汽笛一具，安裝鍋爐房內，以作上工下工之號誌，(三)機車車輛，各種檢查，須按期由主任會同工目負責施行。(四)各機車需用配件，由工目預為估計。(五)每洗爐二次，應清理焰管及拱磚管一次。(六)機車房內各用件如爐篋焰管等，雜亂無章，殊不合理，應即依車號分類，妥為安置。(七)水井，壓水，水泵，陳舊不堪，應速設法修整。(八)庫房太小，呈處請示。(九)調車每日所用油料太多，以後汽缸油最多不得超過三公斤，機器油不得超過三公升半。(十)各工目須有指揮全體工人能力，否則請自告退，免負虛名，而誤工作。其他關於行政建設要案數十餘件，皆次第解決，討論至暮，方始散會云。

添建西直門環城站台及綏遠上行站

台風雨棚

本路沿綫各站多未建有風雨棚，風雨侵襲，行旅殊感不便，茲擬擇旅客最繁之站，分期籌建，漸次推及全綫。現在西直門環城站台，已擬定添建風雨棚。670英尺。綏遠上行站台添建風雨棚150英尺，並於站台中心，建築頭，二、三等候車室各一所，計共長約2英尺。以利行旅。

專 載

鐵路統計淺說

(續) 劉汝翼

(乙)工作須要之單位費用。維持資產之單位，其變化非必引起實際工作之同等變化。自另一方面言之，修理費用，每為顯著之變動，而所維持之資產單位，或竟毫無增減。蓋以費用之變化，或為管理方面改變政策所產生之結果，與修理之需要大小，固無關涉也。

依據上文，所維持之資產，其單位費用之增減，可為維持費款額變化之明証，但非必實際工作之單位費用，亦發生變化也。

(丙)二種單位費用彼此之關係。維持資產之單位費用與實際工作之單位費用二者之關係。舉例說明如下。(表內兩項單位費用。一根據維持軌道里程，一根據抽換枕木數目)：

項目	本路	路局	路局
1. 抽換枕木費用			
(工人及材料).....	\$72,000	\$45,000	\$17,000
工作單位費用：			
2. 維持軌道里程	120	100	20

員 工 有 愛 護 公 物 之 職 責

橋 涵 枕 軌 以 堅 實 爲 原 則

實際工作單位：

3. 抽換枕木數目	48,000	30,000	18,000
抽換枕木單位費用：			
4. 每里軌道費用	\$800	\$450	\$150
5. 每根枕木費用	\$1.50	\$1.50	—

例中第四項每里軌道之枕木費用，由四百五十元，增至六百元，可見根據維持需要之單位費用，本期較前期顯有增加。分析時首要問題，即查攷此項單位費用之增加，是否由於實際工作單位費用之高漲，即是否由於抽換每根枕木平均費用之上騰，查表內第五項抽換每根枕木之工料費，並未變動，是足證明每里軌道平均抽換枕木費用所以較前增加者，乃完全由每里軌道平均抽換枕木之根數較多也，此或爲維持標準變化所生之現象，此種現象，或因前期財政拮据，抽換枕木工作，一部向後推延，及至本期，除應進行之維持工作外，又行完成前期未了工作，以致費用較鉅，設作比較之兩期皆在一年以下，則此項標準上之差別，又或因季節氣候之關係，蓋鐵路非皆於各年同月份抽換枕木也。（未完）

平綏工務述要 (四) 金濤

、關溝段 由上表觀之，平綏全線，當以南口至康莊（即通稱關溝段）一段最具特色，讀者欲知其詳狀，請參閱民國

二十一年十一月出版之中美工程師協會月刊第十三卷第六期內著者所著「平綏鐵路關溝段」一文，The Nankow Pass on the P. S. R., Journal of the Association of Chinese and American Engineers, Vol. XIII, No. 6, Nov. 1932（此篇已譯成中文，印有單行本，並已登入二十一年七月出版之清華大學土木工程學會刊第二期）篇內所述各節，除下列兩端外，均與現狀無異。

(甲) 行車准許最大速度，自民國二十四年起，南口至八達嶺山洞北口一段，由每小時十英里增爲每小時一二五英里，八達嶺山洞北口至康莊一段，增爲每小時十五英里。

(乙) 幹線上開行之貨車，（篇內原載貨車祇有五百輛，現在除枝線專用小車二百二十輛不計外，共有九百六十輛）約百分之八十五均配置氣軔或手軔，故各大馬力機車所曳列車噸數，增加甚多。

由以上兩端之綜合結果，近年關溝段運輸能力，大有增進。至於改線計畫，照前著關溝段文內所載第三計畫，核以現今市價，約需費二千四百萬元，遠非此路所能担負，民國二十三年，雖曾派諸練工程家探測省費之路線，結果于前項一線外，另無發見，惟當時因種種原因，勘察或有未周，究竟有無較善路線，尙難確定，將來倘再議改線，仍當詳細覆勘。（未完）