

新技術管理規程學習資料

哈爾濱鐵路管理局技術館

(內部資料，非賣品)

新技術管理規程學習資料

出版者：哈爾濱鐵路管理局技術館
(哈爾濱市南崗區滿洲里街一號)
發行者：哈爾濱鐵路管理局技術館
印刷者：哈爾濱鐵路管理局哈爾濱印刷廠
(哈爾濱市香坊區六順街一〇一號)
一九五六年四月一日出版

出版編號 018

印數 1—1,320冊

全文 70,000字

新舊技規不同點摘要

舊技規 (條號)	新技規 (條號)	不同內容	執行上應注意
1	2	3	4
7	3	<p>為適應時代的需要，同時對新建築和改造的建築，提高鐵路安全、運輸效率和設備的質量，鐵路設備必然要有技術訓練，不能保證建築物的性能。同時對新建築和改造的建築，提高鐵路安全、運輸效率和設備的質量，鐵路設備必然要有技術訓練，不能保證建築物的性能。同時對新建築和改造的建築，提高鐵路安全、運輸效率和設備的質量，鐵路設備必然要有技術訓練，不能保證建築物的性能。</p>	<p>哈爾濱工務段實行機械化養路各種機械的使用保管，應按照本條規定要求具有技術文件和工作辦法。哈爾濱工務段提出送工務處審查，送請局長批准執行。新建建築物及設備或購置之新機械，應向有關單位洽商索取技術文件。</p>
8	4	同	<p>各段驗收接管新建的線路、橋涵、天橋、地道等建築物，應同時（技術履歷書）保管。</p>
9	5	<p>舊技規中對於在某種情況下必須侵入建築接近限界使用中的路牌授受機，沒有規定和必須安裝接近限界的車輛緩行器、電氣化鐵路的接觸電線網也沒有規定，新技規分別增定和修正。</p>	
10	6	<p>新技規在本條增訂了“在線路電氣化和設置自動閉塞時”亦必須符合建築接近限界的的要求。對營業鐵路線上已有的不符合建築接近限界的建築物如何改進，舊技規中沒有規定具體要求，新技規指出了修改的要求。</p>	<p>日前管內建築物設備，有很多不符合建築接近限界的規定，因此應根據歷年檢査資料，分出緩急有重點的擬定出修改範圍，分別在維修範圍內逐年解決。此項報查工程處一份，以便分期修改。請局長批准。</p>

1	2	3	4
12	7	<p>1. 三線及四線區間第二線至第三線中心線間的距離，在直線部分不得少於：</p> <p>2. 站內正線與發線間中心線間距離：</p> <p>3. 站內正線與發線間中心線間距離：</p> <p>4. 到發線與發線間中心線間距離：</p> <p>5. 到發線與站線間中心線間距離。</p>	<p>根據最近限界檢查資料，應對站內正線與正線，正線與到發線，到發線與發線，到發線與站線間中心線距離，不足4,300公厘及距離為4,300公厘者，應訂出改建計劃報局，逐年在大修中解決。</p> <p>註：在維修範圍內可以解決者在1956年12月31日前修改完竣，必須大修基本解決者於第一季內，將改建計劃報送管理局審查決定。</p>
13	8	<p>新舊技規計算公式不同，兩線路中心線間水平距離：</p> $\text{新技規爲 } W = \frac{84,500}{R} + 3 E$ $\text{舊技規爲 } W = \frac{100,000}{R}$ <p>線路中心線與建築物水平距離新技規爲：</p> $\text{內側加寬 } \frac{40,500}{R} + 3 E$ $\text{外側加寬 } \frac{44,000}{R}$	<p>對管內曲線與曲線中心線間水平距離，及曲線中心線與建築物間的水平距離，擬定於條件需大修基本解決者，在大修範圍內分期解決。此項計劃報處審查，呈請局長批准分期解決。</p> <p>註：在維修範圍內可以擬正解決者，在第三季末全部作完，符合本條規定要求，需大修基本解決者，擬定改進計劃在四月末報局。</p>
9	增訂		

1	2	3	4
14、36	10、29	<p>新技規改大型建築物為橋隧建築物，明確地規定了線路上部建築物，除舊技規已規定者外，尚有道岔、橋梁枕木和道岔枕木。新技規科學地改正了舊技規所定的在穿行處設置附有相當信號的道口為“……在同一平面上通過鐵路線路應設置附有相當信號道口”。</p>	
29、37	11	<p>舊技規在29、37條中對線路上部建築和橋隧建築物分別規定了在狀態上，構造堅固上，必須保證列車按規定最高速度行車對路基要了補充的規定，而且具體的要求了“保證列車運行的安全和平穩”。</p>	
15	12	同	<p>在大修和維修工作中，將線路平面上和垂直面上的聯結做到符合本條規定的要求。</p>
16	13	<p>新技規：規定車站（會讓站、越行站）在個別情況下，准許設在不超過千分之2.5的坡道上。 舊技規：規定為千分之三以下。</p>	<p>由車務根據調車需要提出改善規劃。</p>
17	14	同	<p>管內位於曲線上的車站（會讓站、越行站）如曲線半徑小於規定者，將車站名報部備案。</p>
18	15	<p>線路平面及縱斷面用儀器檢查的辦法及期限，舊技規要求每年檢查一次，新技規改為至少每五年檢查一次，同時增加了駝峰調車場的牽出線，駝峰及駝峰下的線路的縱斷面應每年檢查一次。</p>	<p>由工務處擬定檢查辦法，並請局長批准，按照檢查辦法檢查。</p>
21	17	<p>1. 路基寬度直線單線部份：新技規5.5公尺，舊技規5.5公尺。 “ ” 次要線 4.9 “ ” 石質路基 4.8 “ ” 石質路次要線 4.5 2. 路寬度直線複線部份： “ ” 石質路基 9.5 “ ” 石質路基 9.0</p>	<p>現有路基寬度小於規定者在三年內，列路基大修件名，加寬符合規定。</p>

1	2	3	4
22	18	<p>部份路基加寬，新舊技規在加寬尺寸和加寬標準上規定不同。 新技規：曲線半徑小於1000公尺加寬0.3公尺 ” 次要線曲線半徑小於1500公尺加寬0.2公尺 舊技規：單線曲線半徑小於1500公尺加寬0.4公尺 ” 1500—2500公尺加寬0.2公尺</p>	<p>現有路基曲線部份加寬小於規定者，在三年內，列路基大修件名逐次加寬符合規定。</p>
24	20	<p>新技規本條補充了：“在漲水地方的線路標誌上，應劃線並註明至最高水位及強烈風力時波浪最高位的距離”的規定。</p>	<p>各段應在第二季度末以前，根據過去資料在線路標誌上劃線註明尺寸，做到符合本條規定的要求（劃線位置在公里或半公里標側面）對於漲水處之路基面距離最高水位不足0.5公尺時，應根據具體情況，提出計劃報送工務處，逐年在基本設計中解決。</p>
25	21	<p>新技規補充規定了：在路堤可設取土坑排水設備，在必要時路基應有防護和加固的設備。</p>	
26	22	<p>新技規增訂：“一切路基的隱蔽建築物，應在地面上用鐵道部規定的特殊標誌標示之”。</p>	<p>鐵道部頒佈此項標誌圖後，各段應即將有隱蔽建築物的處所按規定標示。</p>
30	25	<p>同</p>	<p>鋼梁等級檢定工作，已由工務處橋梁檢定站，將管內鋼梁檢定完了，予計在四月份進行哈長線鋼梁計算覆查完竣。</p>
31	26	<p>新技規增訂了：對於橋隧建築物的木製部份，更應防止腐朽及燃燒。</p>	<p>各段應對所有橋隧建築物易受氣候烟火影響，及易腐朽燃燒的部份，應根據情況做好防烟防燒保護設備和防腐工作。</p>
33	27	<p>同</p>	<p>各橋梁領工區已建立有“橋隧檢查登記簿”記載橋梁狀態及逐次檢查記錄。並建立橋梁台帳分存工務段、管理局和鐵道部。</p>
34	28	<p>監視橋隧建築物狀態的負責人員，新技規增訂了養路工長及橋隧巡守工。</p>	<p>特大的及特別重要的橋梁隧道以及其他大的及重要的橋隧建築物的名稱表及其監視辦法，由工務處擬定草案呈請鐵道部批准執行。</p>

1	2	3	4
39	31	<p>舊技規定：曲線半徑超過800公尺時，軌距不再加寬，新技規定：曲線半徑大於650公尺時，軌距不加寬。</p> <p>在直線或曲線部份軌距差誤，舊技規定為寬不得超過7公厘，不得超過2公厘，且在150公尺半徑曲線上加寬以外只准許寬窄不得大於5公厘，窄不得小於2公厘。舊技規定無論如何，決不允許軌距超過1,470公厘，或少於1,433公厘，新技規定，無論如何，絕不容許軌距超過1,456公厘，或少於1,433公厘。</p>	<p>按線路經常維修規則附件，曲線加強技術指示，曲線加強驗收技術標準和曲線加強驗收辦法執行。</p> <p>曲線上的軌距，哈大、濱洲線在1956年第三季未改完，其他各線在1957年未改完。</p>
41	32	<p>舊技規定：內外兩鋼軌面在線路直線部分應置於同一水平上，曲線部分外鋼軌之超高度根據曲線半徑之大小，及此區間內該曲線之實際最高行車速度按公式 $(\frac{8 \times (\text{行車速度})^2}{\text{半徑}})$ 計算並可由管理局長規定酌予增減25%。</p> <p>新技規定線路兩鋼軌頭部上面，在直線部分，應位於同一水平，但在線路長度不少於500公尺的直線部分，容許保持一股鋼軌比另一股鋼軌高至四公厘（複線線路應為兩外側鋼軌高於兩內側鋼軌）。曲線部分外軌的超高度，依曲線半徑大小及該區間的行車速度為轉移，根據鐵道部批准的規則，由管理局長以命令規定之。同時增訂外軌最大的超高度，不得超過125公厘。</p>	<p>各段應按照經常維修規則附件23的規定於1956年底做好管內曲線超高度，對於於規定做好超高度消滅了一切病害，而仍有鋼軌磨損，鋼軌傾斜或軌距不穩定原則下提出工務段對該曲線超高度意見，報送工務處審查後，呈請局長批准執行。</p>
42	33	<p>舊技規定：線路直線或曲線部分，兩鋼軌之水平較規定水平之差誤正線不得超過五公厘，站線不得超過八公厘。</p> <p>新技規定：線路直線及曲線部分，兩鋼軌面的水平較規定差誤不得超過四公厘。</p>	<p>進行線路大、中、維修驗收時，按本條規定整修，在線路大、中、維修驗收時，按本條規定驗收。</p>
44	34	<p>新技規定將舊技規定的工務副段長、養路主任刪掉，改定了主任領工員，更在應備有規定之線路上部建築圖及養路細則之外增訂了定額及規則。</p>	
	35	<p>增定</p>	
	36	<p>增定</p>	

1	2	3	4
48	37	<p>新技規將舊技規規定的正線及旅客列車到發線上不得用小於10號軌叉，英式道岔可使用9號軌叉，改定為道岔不得小於11號，增定了雙渡交道岔，結合同前條件補定了現有的正線及旅客列車到發線上不小於10號的道岔，及貨物列車到發線上不小於8號的直向通過的道岔，暫准保留。</p>	<p>各段應根據工技字17號函的指示，在1956年第一季末以前，凡道岔與鋼軌軌型不一致者，將道岔的前後各一節鋼軌更換為與道岔同一類型。如目前前缺鋼軌的段，可在第二季末以前換完。</p>
58	38	同	經常保證使用中的道岔質量符合本條要求。
49	39	<p>新技規： 1. 將舊技規中“尖軌尖端與基本軌有三公厘以上之間隙時”的規定，更明確改定為“在轉轍連結桿處尖軌與基本軌有四公厘及其以上的間隙時”； 2. 將舊技規中尖軌軌傷150和250公厘的規定改為切合實際的“尖軌軌傷輪緣有爬上尖軌的危險時”； 3. 明確地規定出“在尖軌頭部上面寬50公厘及其以上的斷面處尖軌較基本軌低至2公厘及其以上時”； 4. 增定了基本軌垂直磨損，在正線上超過6公厘，在到發線上超過8公厘，其他站線上超過10公厘時； 將舊技規中，“於轍叉心寬為40公厘處之轍叉槽之深度，離鋼軌踏面不滿38公厘時的”規定改為“在轍叉心寬40公厘的斷面處、轍叉心的垂直磨損在正線上超過6公厘，在到發線上超過8公厘，在其他站線上超過10公厘時”； 5. 增定了“道岔兩尖軌互相脫離時”。</p>	<p>根據工技字第17號函轉佈鐵辦聯(56)字第36號附件的指示，將管內不合於本條第五、六兩項規定的道岔分別於1957年底以前焊補或於基建、大修更換，做到合乎規定，並先將正線及到發線的道岔做好。在未解決以前，應保證不超過原規定程度。</p>

1	2	3	4
55	41	<p>舊技規規定：到發線進路，通過總進路，安全線、避難線及區間內與岔線聯接之無聯鎖裝置的手動道岔，必須裝設加鎖裝置。</p> <p>新技規規定了，除駝峰調車場的道岔外，所有道岔不論有無控制鎖、聯鎖箱、電鎖器必須具有可用掛鎖鎖閉的裝置。</p>	<p>根據工技字17號函轉佈鐵道部辦辦膠膠（56）字第36號部令附件的指示，各段應按照本條的規定將所有道岔（駝峰的除外）裝設掛鎖鎖閉裝置。</p>
	42	<p>增定</p>	<p>電務部門執行。</p>
56	43	<p>舊技規規定：站內集中聯鎖道岔及不重要的道岔外，必須裝置道岔轉轍標誌。</p> <p>新技規規定：除電氣集中的道岔，及駝峰調車場、駝峰下咽喉區的道岔，和調車場的道岔，以及不用以接發列車的主要線路上的個別道岔，在個別情況下經管理局長批准後，可不裝設表示器外，所有道岔均須安裝道岔表示器。</p> <p>道岔照明與不照明，新技規將舊技規規定的根據總局長規定的規程改定為站長決定。</p>	<p>根據36號部令指示道岔表示器的安裝，在另有部令規定前，仍由電務部門負責。</p>
57	44	<p>新設或改設的道岔移交使用，舊技規規定須由站長或由管理局長指派之人員接收作登記錄後，方能移交使用。新技規改定由站長或分局長指派人員驗收後，方可移交使用。</p> <p>對於具有集中、鑰匙聯鎖、聯鎖箱或電鎖器聯鎖設備的車站驗收道岔時，應有電務段代表人參加。</p>	
59	45	<p>新技規較舊技規做了以下修改和確定：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 機務、車輛、工務和其他單位線路上的道岔管理，道岔表示器和道岔的清潔完好，以及道岔表示器的照明良好，由各該業務單位首長負責； 2. 交由各業務單位、機關管理的線路，其銜接道岔，由站長管理； 3. 道岔的修理和經常保養、道岔表示器的設置由工務段負責，但與道岔有關的信號、集中、閉塞設備的修理和保養、由電務段進行。 	<p>根據部辦膠膠（56）字第36號部令指示，道岔表示器的安裝，在另有部令指示以前，仍由電務部門負責。</p>

1	2	3	4
60	46 52	<p>鐵路與公路交叉的地點(道口), 舊技規規定由鐵道部長或總局長批准, 新技規改定由管理局局長批准。</p> <p>鐵路與另一鐵路、電車路, 或無軌電車路交叉, 新技規仍規定由鐵道部批准, 並指出交通頻繁時, 必須採取立體交叉, 新技規補充規定, 監督一切車輛、牲畜及自動機器, 必須在指定的地點通過過線路, 禁止在非指定地點通過, 由工務段人員負責, 在站內則由工務、車站人員共同負責。</p>	<p>各段按照本條規定認真執行。</p>
63	48	<p>新技規規定道口防護設備、欄木必須帶有信號燈, 防護的道口, 欄木的定位是關閉的, 交通頻繁的道口, 得以管理局長的命令規定為開放的。</p>	<p>各段應調查統計管內所有防護的道口的交通量(列車和行人車馬通過次數), 瞭望條件, 欄木經常置於閉放狀態, 列表報工務處, 審查確定呈請局長批准公佈執行。</p>
67	49	<p>新技規增定: 道口除設置“小心火車牌”外, 尚須設置司機鳴笛預告標, 對於交通頻繁的道口, 設置道口自動信號, 或欄木及電話, 在防護的道口之前設置遮斷色燈信號機。</p>	<p>各段可根據具體情況分別緩急, 安置道口鳴笛預告標, 安置位置, 按照道口瞭望條件設置。道口遮斷信號或欄木及電話由工務處按照工務提單之安設計劃安設之。</p>
65	50	<p>新技規增定: 在電氣化的線路上, 道口兩面, 應設置規定的限界架, 其通過高度不得超過4.5公尺。</p>	
68	51	<p>笨重與體積巨大的物件通過道口, 新技規把舊技規規定的通過時須經工務段長許可, 改為每次通過必須經工務段長許可, 而且在養路領工員或養路工長監督下進行。</p>	
	54	增定	
	55	增定	
51	56	<p>舊技規規定: 岔線在區間或站內正線銜接應設脫軌器, 或設50公尺以上之安全線, 或設轉動關閉枕木。</p> <p>新技規規定: 岔線不儘在區間或站內與正線銜接, 在站內與到發線銜接亦均須設安全線, 長度不少於50公尺, 而且同時設置遮斷裝置。</p>	

1	2	3	4
52	57	<p>新技規刪掉舊條文中“在各道岔處須設輔助信號，或扳道房”的規定。</p>	
70	58	<p>新技規將標誌分為：線路標誌；信號標誌。</p> <p>線路標誌中：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 增定“在長下坡道地段應設有百公尺標”的條文； 2. 刪掉舊條文中工務分段管界標，增定了領工區、饋電段及電力段界標。 <p>信號標誌中增定：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 預告標； 2. 復線區間的站界標，引線接車地點標及進站信號與通過信號前放置響墩地點標； 3. 地勢不平標縱列車容易發生分離的平穩運行預告標； 4. 補機開始及終止推進標、關閉機車灰箱門及送風器標； 5. 機車在水溝旁停車位置標； 6. 機車在旅客站台停車位置標； 7. 清爐停車位置標。 <p>在電氣化區段應設司機接電及斷電預告標、接觸網架終點標，以及電氣分組第一輛停車位置標。</p> <p>在道岔及其他線路連接地點設立警衝標。</p>	<p>根據鐵辦辦(56)字第36號部令，各段現有的標誌准許繼續使用，到破損不能使用时為止，新安設時，按新的標準樣式設置。</p>
	59	<p>增定</p>	

1	2	3	4
71	60	<p>新技規修正和增定的規定：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 規定信號標誌，按運行方向設於線路左側； 2. 標誌設置位置將舊規定的距線路中心不得近於2,750公厘改為距左側鋼軌不得近於2公尺，增定不超過軌面水平的標誌，可設在距離不近於1.35公尺處； 3. 規定了警衝標應設在會合線路兩中心距離為4,000公厘的兩線中間的地方，現有警衝標設在兩中心線間距離小至3,800公厘者，除到發線及到發線與相隣站線會合的線路外，暫准保留； 4. 換裝線兩路間距離為3,600公厘時，警衝標應設在兩線路間的寬度達到3,600公厘處。 <p>在線路曲線部分所設道岔附近的警衝標，上述距離按照限界加寬表增加之。</p>	<p>將安設位置不符合規定的標誌，於第二季度末以前，按規定移設完竣。</p> <p>對於警衝標安設在兩中心線間距離小至3,800公厘的到發線及到發線與相隣站線會合的線路應在本年維修範圍中做合乎規定。條件困難，維修範圍不能解決者，詳細調查，於第二季度末提出計劃報工務處審查，在逐年基建大修中解決。</p>
74	62	<p>沿線工務工作人員增定了道口值班員，同時工務人員不僅限於養路領工員、養路工長，例如橋隧領工員、橋梁工長等亦在內。</p>	<p>由工務處擬定報請管理局長批准執行。</p>
75	63	同	<p>做好計劃預防性維修工作，調查病害，預防病害發生和減少列車對線路建築物的破壞，延長材料使用壽命。</p>
64	64	增	按照規定認兵員做執行。
65	65	增	按照規定認真執行。
66	66	增	
67	67	增	
68	68	增	

1	2	3	4
46	69	<p>新技規明確地規定了養路領工員不僅是了解保管線路路基橋隧建築物及其所管的一切設備，更重要的是負責保持完好，並且規定了，養路領工員要研究病害發生的原因，防止病害發生，消除不良現象，且須親自檢查管內線路及建築物狀態，每旬不少於一次。</p>	<p>按照規定認真執行，對於線路建築物及一切設備的狀態及檢查，必須有完整的記錄。</p>
	70	<p>增定</p>	<p>按照規定認真檢查線路及建築物，熟悉病害原因，領導養路工區人員做好計劃預防性線路維修，保證高度質量。</p>
	71	<p>增定</p>	<p>按照規定認真執行。</p>
47	72	<p>舊技規中規定巡道工要按照工務段長制定，經工務處長批准的線路巡查表巡查線路。橋梁、隧道、坍方落石巡守工巡查表未預規定。</p>	<p>有坍方落石看守處所的工務段應製訂好坍方落石巡守工巡查表，於1956年4月30日前，送請管理局局長批准執行。</p>
69	73	<p>新技規明確規定了，巡道工、橋梁、隧道、坍方落石巡守工按照管理局長批准的巡查表，按時巡查線路及建築物，更重要的是規定了巡道工、橋梁、隧道、坍方落石巡守工的職責，不僅是及時發覺一切故障，而主要應做到防止發生故障，對於列車運行有危險的地點，應立即以停車信號防護之。</p>	
	74	<p>增定</p>	
76	75	<p>舊技規將轉盤、三角線、迴轉線單項區別。而新技規統稱為轉向設備，舊技規稱煤水供應設備，而新技規叫整備設備，內容更加廣泛。</p>	
77	76	<p>舊技規把機車庫規定為本地區所通用之機車而設，而新技規着重說明機車庫為整備檢修在區段上工作的機車而設。</p>	<p>我局機車庫的尺寸如不適合機車類型者，應在車庫大修或擴建時改正。</p>

1	2	3	4
79	77	<p>新技規並明確提出機車庫一切設備均須適合機車類型，這樣不僅在新建或改善機車庫設備上指出了方向，對提高機車質量和檢修效率上也起着一定作用。</p> <p>舊技規內無給水設備，而新技規內加入給水設備，更達到符合實際情況。</p> <p>舊技規稱機車庫之煤水供應設備，祇包括上煤、上水、給砂、清理爐灰等設備，謂煤水供應設備。</p> <p>新技規整修設備，包括供給燃料、水、砂、軟水劑與油脂材料的倉庫裝置及設備以及清理爐灰、沖洗、放水、檢查機車的設備及相當的配線。內容更加廣泛，同時看出國家發展方向不僅僅使用蒸汽機車，而且使用電氣機車及內燃機車，所以必須要有供應機車所用的各種燃料的設備。</p>	<p>各機務科、燃料廠應迅速即時地完成卸燃料任務。</p>
82	80	<p>舊技規稱給水設備共包括六項，而新技規內容隨着國家社會主義的發展情況，則稱為給水的設備及建築物內容廣泛，如水源、水利工程建築物及集水設備。把舊技規的濾水設備修改為軟水及淨水設備。</p>	<p>註：根據發展情況制定增設規劃。</p>
84	82	<p>舊技規稱水鶴之移動注水管，固定於線路中心線平行方向之設備，並應設有標誌燈，表示注水管之位置，而新技規則稱為水鶴表示器。</p>	<p>按鐵辦滕(56)字 36 號部令第25號指示，新技規第333 條水鶴表示器的照明在取消給水工以前，暫仍由機務負責，給水工取消後由車站站長負責。</p>
86	83	<p>舊技規稱電力設備為發電所、變電所、配電所、送配電線路、電力及照明等設備。</p> <p>新技規內容隨着國家建設發展，增添電力照明的配電網。</p>	<p>註：“原有的水鶴表示器暫准使用”</p> <p>根據鐵辦滕(56)字第36號部令指示第18項、新技規第84條，根據電力工業技術管理辦法第732 號規定，有關電線路橫跨鐵路限度，作以下規定：</p> <p>(1) 凡電線橫過軌道其高度不足 7.5 公尺者，限於1956年第三季度末，隨小修及大修的施工應一律達到標準；</p>

1	2	3	4
	84	<p>舊技規無此條，而新技規內爲了使鐵路內部的電力設備及電力網充分發揮效能，保證運用安全起見，故須按照現行有關技術管理規程、規則及標準設置和保養以達到質量良好的目的。</p>	<p>(2) 凡電線路橫跨軌道桿塔末加強和未使用合股線，以及雖用合股線而中間有接頭者，在橫跨正線處所，統於1956年底以前，隨大修小修的施工一律改正，而非正線處所或橫跨弱電線處所，隨大修逐步改正，限於1957年底全部完成。</p> <p>(一) 電力工業技術管理暫行法規。</p> <p>(二) 電力設備檢修規程。</p> <p>(鐵機電武54字第117號部令)</p> <p>(三) 輸電線路暫行保護規程。</p> <p>(鐵機電部54字第106號部令)</p> <p>(四) 暫行電力設備試驗標準。</p> <p>(鐵機設54字第168號部令)</p> <p>(五) 電力架空電線路運行限度及增設電力設備試驗標準。</p> <p>(鐵機電武54字第168號部令)</p>
78	86	<p>由於機務段的給水設備及其他整備設備和電力設備，均劃歸分局和機務科領導，故新技規增添分局機務科長應了解系統地檢查，保證各種設備經常的完好。因此對機務建築物及設備的質量有了保證，以便迅速地進行機車整備工作，及有關供電工作。</p>	<p>分局機務科長應根據技規86條和 206條指示嚴格執行。</p>
87	87	<p>車輛建築物及設備，舊技規只規定了車輛段、列車檢修所、空氣制動裝置檢修所。新技規除原規定三項外，又增加了“車輛修理廠、調車場的站修所、車鉤檢修所及蒸汽站”。爲車輛業務的發展奠定了基礎和方向。</p>	

1	2	3	4
88、89	88	<p>新技規除按舊技規第88、89兩條規定的內容外，另增加了輪對及車輛其他部份修理，並明確了車輛段施行修理範圍。</p>	
90	89	<p>車輪修理廠為施行輪對換件修理及輪對全面檢驗的作業處所，舊技規並無此規定。這一規定為車輛輪對檢修提供了良好條件，直接地保證行車安全。</p>	<p>1. 加強裝卸線上貨車裝卸修的組織和煥修能力，在較大的裝卸修同時作軸檢工作，並嚴格執行技術作業過程。</p>
90	90	<p>列車檢修所的任務除按舊技規規定者外，另增加了“軸箱及制動裝置的保養，用於裝車車輛的準備，以及旅客列車車輛的整備的處所”。明確和擴大了列車檢修所的業務範圍。</p>	<p>2. 備足快速修工具和提高工作人員技術熟練程度，擴大不用車修。</p>
	91	<p>站修所為專設的線路上進行車輛經常維修的處所。舊技規並無此規定。這一規定為縮短貨車臨修停車時間增加運用車起了保證作用。</p>	<p>3. 根據鐵道部規定使客、貨列車質量合格率达到100%。</p> <p>1. 加強夜間照明設備，以便不間斷地進行貨車檢修工作。</p>
91	92	<p>新技規規定“制動檢修所為進行列車中的制動裝置的檢查、作用試驗和修理，列車制動系統的貫通，及三通閘和其他制動裝置的處所”。舊技規僅規定“空氣制動檢修所為進行空氣制動裝置及其零件之檢驗及修理而設”。新技規着重指出列車制動系統的貫通，及列車中的制動裝置的檢查、作用試驗和修理。</p>	<p>2. 熟悉部頒第63號部令規定“摘車修技術作業過程”以提高工作效率。</p> <p>1. 應嚴格按287號部令中規定到達及始發列車制動檢查的技術作業過程。</p>
			<p>2. 應根據1955年3月14日管理局局長第105號命令貯備足夠的制動配件及材料。</p> <p>3. 編組站始發列車，不允許有因制動故障而關門的車輛。</p>

1	2	3	4
93	<p>新技規增加了“車鈎檢修場為進行車鈎及緩衝裝置修理的處所”。因為車鈎緩衝是車輛的主要部份，有了車鈎檢修場對提高車鈎緩衝質量提供了良好條件。管理局擬在技術改造中逐步改善現有設備。</p>	<p>應嚴格按照鐵軌車輛陸(55)字第62號部令公佈之貨車簡車修技術作業過程草案規定辦理，對車鈎及緩衝裝置進行檢查及修理外，並應按鐵軌車輛陸(56)字第11號部令的各項指示。加強車鈎緩衝裝置的檢修。</p>	<p>應按罐車洗滌細則及洗罐作業過程執行工作，以保證作業安全。</p>
94	<p>新技規新增條文“蒸洗站為準備罐車裝載液體貨物而進行清掃、洗刷、汽洗及其他作業處所”。為適應日益增加液體貨物運輸，保證換裝多種液體貨物質量，對罐車進行清洗，提高罐車使用效率。</p>	<p>應按罐車洗滌細則及洗罐作業過程執行工作，以保證作業安全。</p>	<p>應按罐車洗滌細則及洗罐作業過程執行工作，以保證作業安全。</p>
95	<p>新技規新增條文“車輛段長、車輛修理廠、列車檢修所、蒸洗站的負責人，應負責保持所有車輛建築物、設備及裝置的經常完好狀態”。明確規定了單位首長負責制度。</p>	<p>應按罐車洗滌細則及洗罐作業過程執行工作，以保證作業安全。</p>	<p>應按罐車洗滌細則及洗罐作業過程執行工作，以保證作業安全。</p>
85	<p>舊技規中僅援列車，隨時準備出動，而新技規中除應備有完好的救援列車外，並增添電線路修復車和應加動車站及軌道，和在每台機車上備有復軌器，並在管理局長批准的车站上組織事故救援隊保證迅速恢復正常通車。</p>	<p>應按罐車洗滌細則及洗罐作業過程執行工作，以保證作業安全。</p>	<p>應按罐車洗滌細則及洗罐作業過程執行工作，以保證作業安全。</p>
92	<p>內容上基本是一致的。</p>	<p>應按罐車洗滌細則及洗罐作業過程執行工作，以保證作業安全。</p>	<p>應按罐車洗滌細則及洗罐作業過程執行工作，以保證作業安全。</p>
98	<p>舊技規車站設備，於機務車輛有關的都是分列的，新技規則全包括在內。</p>	<p>應按罐車洗滌細則及洗罐作業過程執行工作，以保證作業安全。</p>	<p>應按罐車洗滌細則及洗罐作業過程執行工作，以保證作業安全。</p>
99	<p>另外根據社會的發展及人民對運輸的要求，在舊技規上規定的設備已不能滿足需要，因此新技規規定了滿足今後社會需要的不同設備，如給水台、集裝箱場、消防及給水、駝峰設備等。</p>	<p>應按罐車洗滌細則及洗罐作業過程執行工作，以保證作業安全。</p>	<p>應按罐車洗滌細則及洗罐作業過程執行工作，以保證作業安全。</p>
104	<p>在舊技規上沒有規定，新技規為了滿足旅客的需要，旅客乘降所應有旅客站台、候車室或風雨棚，必要時設售票室。</p>	<p>應按罐車洗滌細則及洗罐作業過程執行工作，以保證作業安全。</p>	<p>應按罐車洗滌細則及洗罐作業過程執行工作，以保證作業安全。</p>
	<p>新技規在社會發展的要求下，增加了很多設備，如集裝箱場、機械化作業工具等。</p>	<p>應按罐車洗滌細則及洗罐作業過程執行工作，以保證作業安全。</p>	<p>應按罐車洗滌細則及洗罐作業過程執行工作，以保證作業安全。</p>