

年

卷

期

6

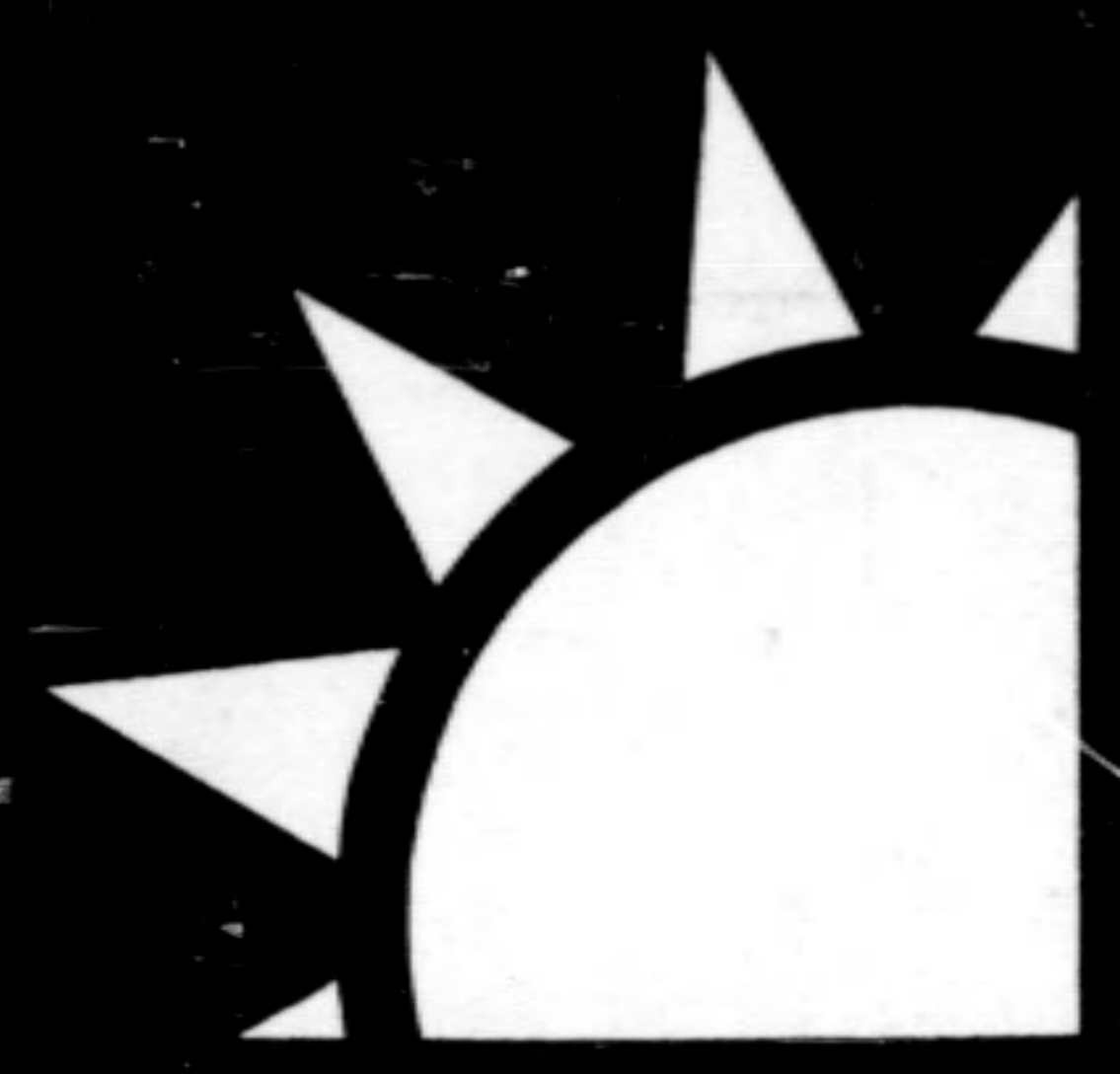
8

第

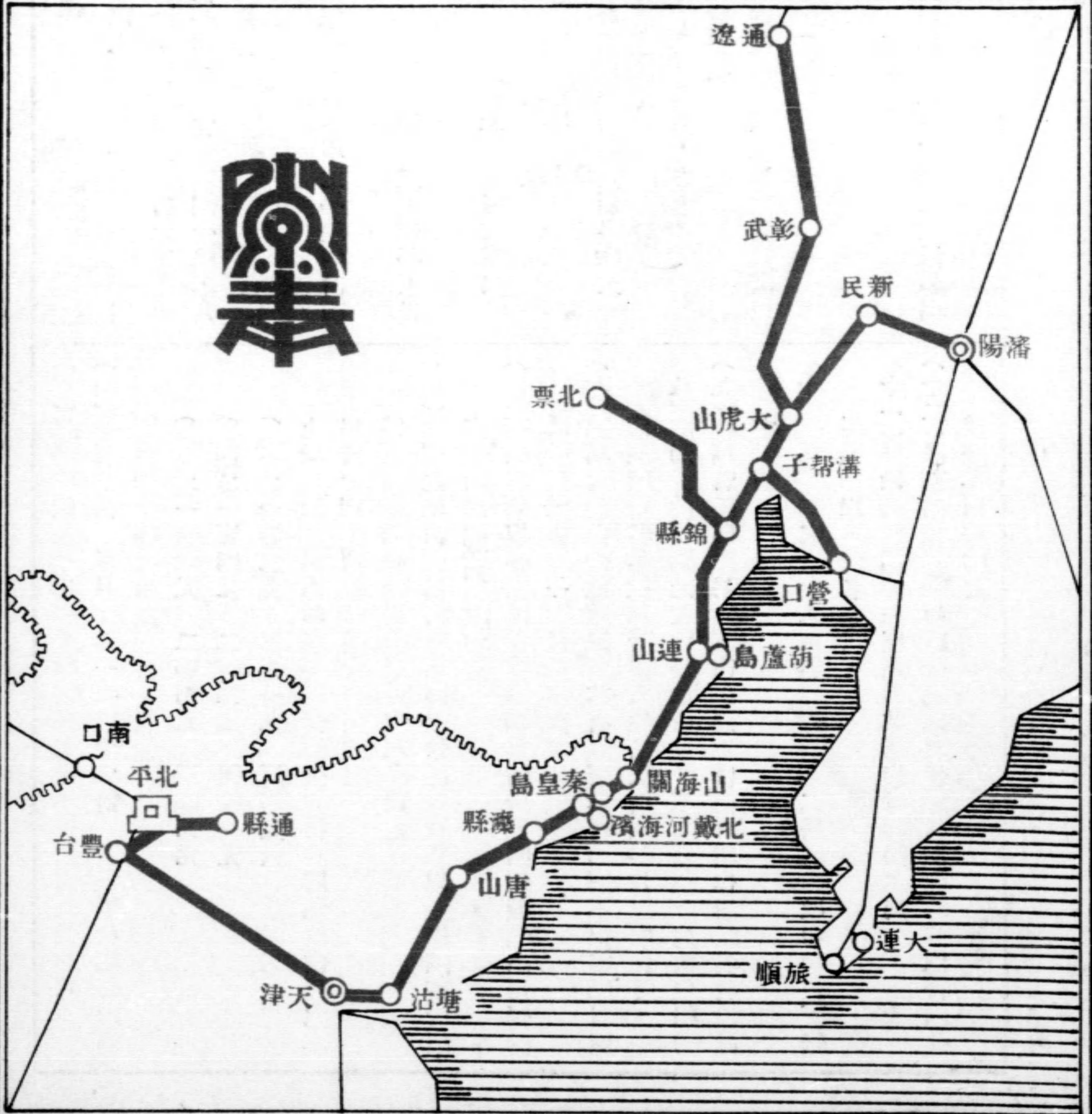
第

鐵路月刊

北寧線



第六卷第八期



北寧鐵路月刊徵稿章程

(一)本刊為提倡各界人士及本路同人研究鐵路事業及直接間接有關於鐵路之學問並增進社會對於本路旅行之興趣起見徵求投稿其合用者分別在各欄發表當酌給酬金或本刊不合用者如附有郵票得退還原件

(二)投稿範圍

甲種一，關於鐵路管理客貨運輸會計事項之學理的討論事實的經驗等

二，關於鐵路之土木工程電氣工程機械工程化學工程等(如附有攝影者尤佳)

三，關於鐵路之具體的論文及開發本路沿線實業之計劃與直接應用於鐵路之學說如經濟社會物理化學地質測繪等類

四，彙譯國外關於鐵路之論文以及新學說新事物之介紹等(上列彙譯文字如非專門著作及非關鐵路之文字不得列入甲種應審核內容臨時酌定)

乙種一，關於國內外鐵路統計事項

二，本路沿線各站交通狀況經濟狀況人民生活狀況以及旅客食宿處所名勝古跡娛樂場所之調查

國內各路線之各種調查

國外關於路務之調查

丙種，本路沿線各地遊記國內外遊記小說筆記交通界名人軼事舊聞

(三)投稿字數至少以一千字為限文體不拘文言白話皆可

(四)給酬辦法 每月結算一次以千字計算於上列投稿各種範圍內酌分等次如左

(甲種)一等六元 二等四元 三等二元

(乙種)一等四元 二等二元 三等一元

(丙種)一等二元 二等一元 三等五角

上項辦法投稿人如有不願受酬金者得酌贈相當價值之本刊若干期並請於來稿時分別註明

鴻篇鉅製酬金特別從豐並容臨時議定

(五)受酬之稿請書真實姓名詳細住址並蓋章以憑給酬不受酬之稿請註明「却酬」字樣

(六)來稿務須以墨筆或墨水筆繕寫清楚註明句讀無論用何種紙張只宜書寫一面否則不錄

(七)來稿若為譯件應附原著其有原著卷帙浩繁不便寄遞者應請註明書名卷數原著人姓名及出版年月以便查考

(八)本局對於來稿之文字得加修改其不願修改者應預先聲明

(九)來稿若經節取另編其節取之部份仍註明作者之名並仍計字給酬

(十)來稿披露之著作人姓名以標題下之署名為準如標題下無署名即以真姓名刊露

(十一)無論何種稿件一經刊載其著作權即歸本局

(十二)來稿刊載以後如經發現係屬抄襲者即取消其應得酬金並登本刊聲明之

北寧鐵路月刊第六卷第八期

民國二十五年八月分

目錄

總理遺像

插圖 大南與西部鐵路各式機車(一)四—四—〇式快客運機車三二一號(二)四—四—〇式快客運機車三三一號(三)四—六—〇式快客運機車四〇〇號(四)二—六—〇式貨運機車三六一號(五)四—六—〇式混合運輸機車五〇〇號(六)四—八—〇式煤水櫃機車九〇〇號

✽ ✽ ✽

一九〇〇年至一九二四年之大南與西部鐵路機車 (參閱插圖)

王若侃

貨車與運輸 (續)

思律

鐵路旅客運輸收驗客票及車隊長篇

尙省三

✽ ✽ ✽

氣軛問答 (續)

王若侃

自動交換電話

陳鍾達

✽ ✽ ✽

二十四年十二月分營業進款表

二十四年九月分大宗貨物運輸成績一覽表

二十四年九月分貨運業務細別表 (共三紙)

二十五年六月分營業進款概數與上月分及去歲同月分比較表

二十五年六月分與去歲同月分營業進款統計及增減百分數比較表

本路二十五年八月分工作報告

簡易人壽保險法規暨章程

簡易人壽保險簡章

最近國內外棉花產銷概況

說小 二人的茶會

總 理 遺 象

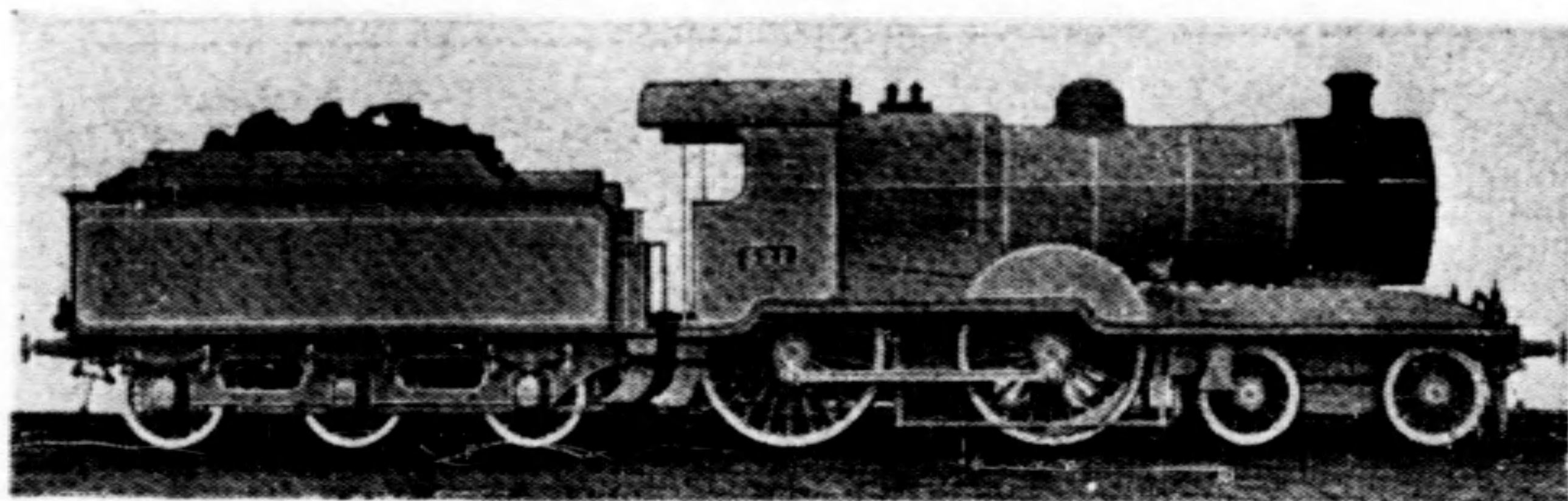


總理遺囑

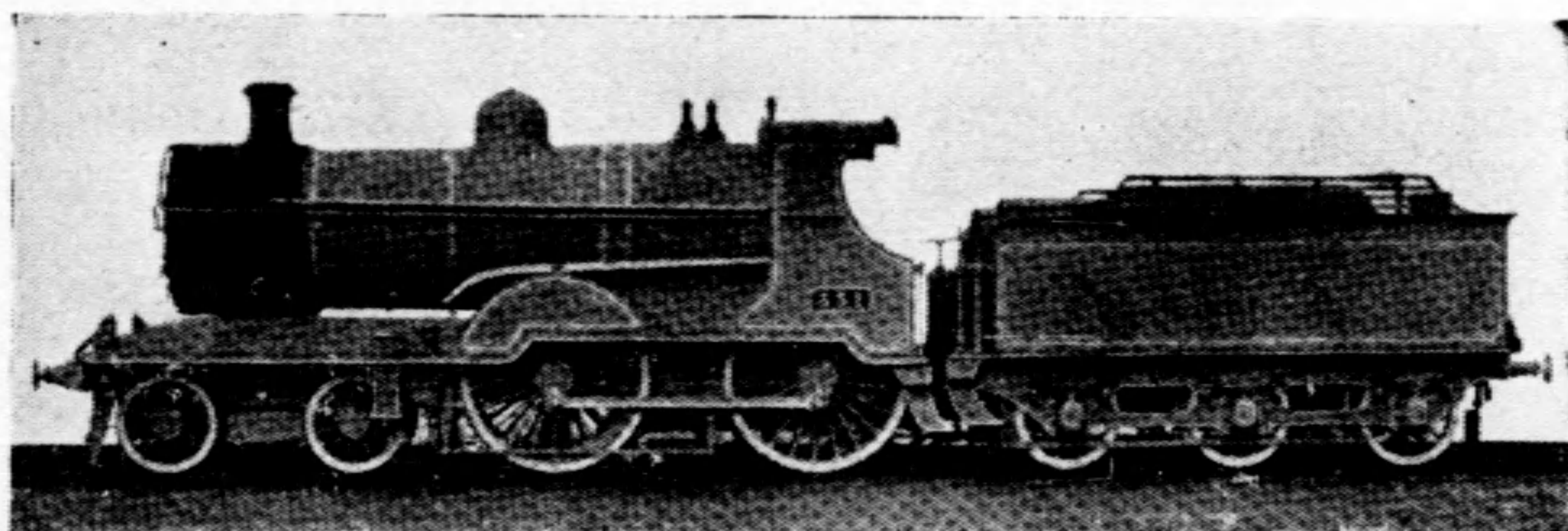
余致力國民革命，凡四十年，其目的在求中國之自由平等。積四十年之經驗，深知欲達到此目的，必須喚起民眾，及聯合世界上以平等待我之民族，共同奮鬥。現在革命尚未成功，凡我同志，務須依照余所著建國方略，建國大綱，三民主義，及第一次全國代表大會宣言，繼續努力，以求貫徹。最近主張開國民會議，及廢除不平等條約，尤須於最短期間，促其實現。是所至囑。

插圖

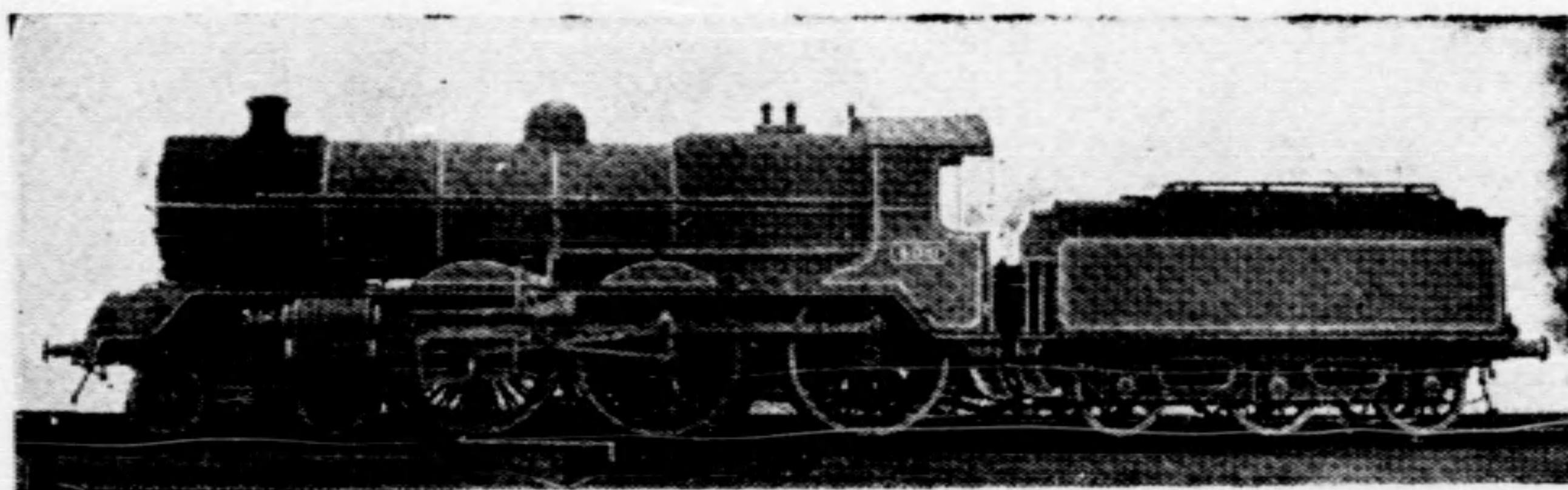
(參閱「一九〇〇年至一九二四年之大南與西部鐵路機車」)



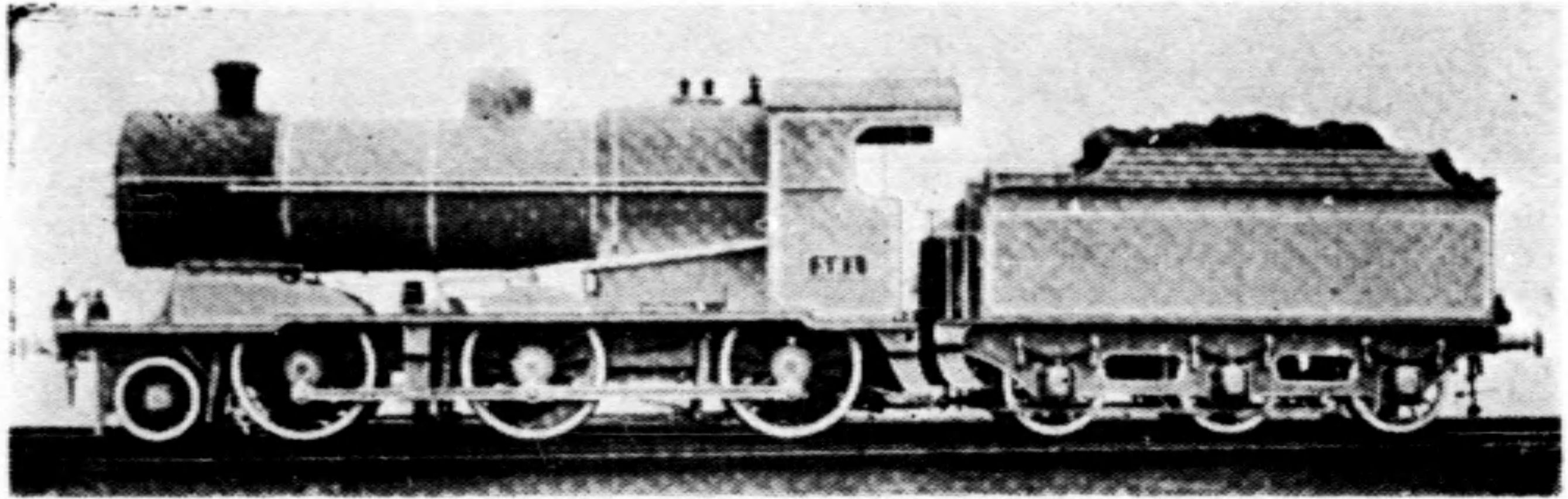
(一) 大南與西部鐵路 4—4—0 式快客運機車三二一號
(建於一九〇四年爲圓錐形鍋爐至一九二四年重造新平行鍋爐及大機室)



(二) 大南與西部鐵路 4—4—0 式快客運機車三三一號
(建於一九〇六年至一九一八年重造加力之構架及展長之烟箱)

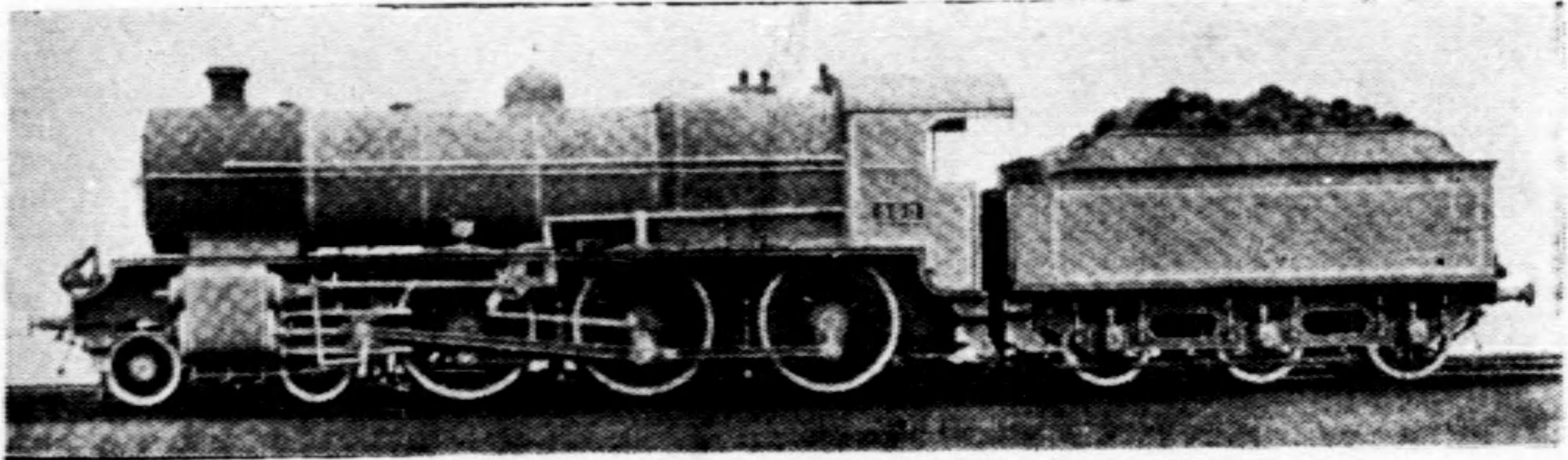


(三) 大南與西部鐵路 4—6—0 式快客運機車四〇〇號
(此機車建於一九一六年爲愛爾蘭之最大者)



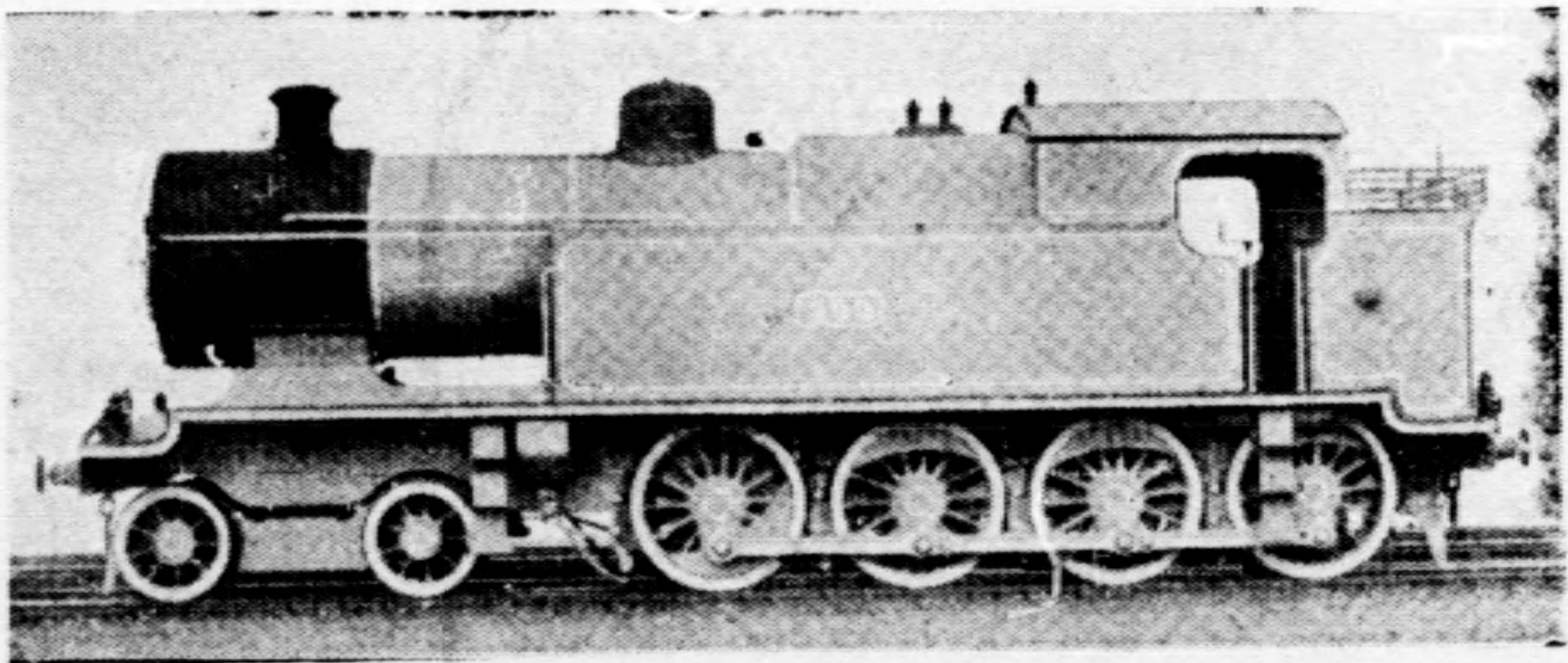
(四) 大南與西部鐵路 2—6—0 式貨運機車三六一號

(建於一九〇三年爲 0—6—0 式後重造前導之單軸轉向架至一九二三年復改造貝耳配爾鍋爐如圖所示)



(五) 大南與西部鐵路 4—6—0 式混合運輸機車五〇〇號

(此設計採用外汽笛兩具建於一九二四年)



(六) 大南與西部鐵路 4—8—0 式煤水櫃機車九〇〇號

(建於一九一五年爲金司布立治貨廠內調車之用)

開灤礦務總局

經理 耀華 機器 製造 玻璃 有限公司 營業 事宜

煤烟

火磚 焦炭 火泥
各種管造磚

耀華玻璃

凡稱公室 內及工廠 內均以光 線良好規 成績之優 展耀華玻 璃在遠東 向以光明 勻潔物美 價廉著名

諸君 欲知 詳情 請向 天津 英租 界味 多士 路本 總局 詢問 可也

啓新洋灰公司

塔牌水泥

馬牌洋灰



總事務所

天津法租界海大道電掛 (啓)
電話南一三〇九，一七四九，三四六二

各支店

漢口 法租界寶華里四號電掛
 南部 上海愛多亞路三十八號電掛
 東部 瀋陽商埠十一緯路電掛
 北平 前門外打磨廠北口

(西灰支)

大冶出品
 產量偉大
 交貨迅速

唐山出品
 牌號最老
 製法最新

批發分所及分銷

其餘分銷	廈門	汕頭	廣州	南京	烟台	青島
全國內各大商埠市鎮均設有經售處	林森公司	通安公司	通安昌記	順和號	義昌信	華新紗廠

一九〇〇年至一九二四年之大南與西部鐵路機車

(譯自英國鐵路雜誌)

王若侃

大南與西部鐵路機車之歷史，曾由故阿龍君編述，載於一九二五年四五六八各月之本雜誌。惟僅至一九〇〇年爲止，茲謹由作者續編至一九二五年，自是年一月一日起，大南鐵路羣乃歸併其內。對於討論機車最便利之方法，係將機車分爲三類：即客運煤水車機車，貨運煤水車機車，及煤水櫃機車，以下即按序述之。

一九〇二年，因需要較多之機車以應急行客運之用，乃建造新機車兩類，僅微有不同。第三〇五類機車均係一九〇二年建於陰齊柯爾工廠。爲四—四—〇式，汽甬面積爲一八英寸×二六英寸，連動輪直徑爲六英尺七英寸，蒸汽壓力爲每平方英寸一百六十磅。總暖氣面爲一、三七五平方英尺；爐篋面爲二十一平方英尺；在工作程序時之重量爲四十四噸又十四百匯脫。分類號數爲三〇五至三〇八。

其他機車爲三〇九類，均由格拉斯哥之尼耳生黎德公司建造。其連動輪之大小與三〇五類相同，惟汽甬爲一八·五英寸×二六英寸，固定軸距爲九英尺，或更長六英寸。其暖氣面爲一、四三〇·四平方英尺，爐篋面爲二十三平方英尺。分類號數爲三〇九至三一四。

一九〇四年，在陰齊柯爾重造三〇五類之三〇八號，新設一圓錐形鍋爐，其直徑一爲四英尺十一又四分之三英寸，一爲五英尺七英寸，生暖氣面一、四九四平方英尺，使機車重量增至四十八噸

。此爲愛爾蘭所有該項鍋爐之第一具，而大南與西部鐵路則爲是邦採用此項鍋爐之惟一鐵路。此重造之機車極有成效，所有其他三〇五類機車均於是年同樣重造。三〇九類機車亦重造此項鍋爐，惟三一，三一三及三一四各號機車則否。

因重造之三〇九類甚著成效，故當一九〇四年需要新急行機車時，柯意氏決意造一同式之機車，惟略爲加大。此項機車爲三二一類，其連動輪直徑爲六英尺七英寸，汽筒爲一八·五英寸×二六英寸，工作壓力爲一百六十磅。其鍋爐所作圓錐形，係前端爲直徑五英尺又半英寸，在火箱處之最大直徑爲五英尺七英寸。暖氣面爲一、五一一平方英尺，爐篋面爲二十三平方英尺。在工作程序時之重量爲五十噸又一百匯脫。三二一至三二四號建於一九〇四年，三二五至三二八號建於一九〇五年，三二九至三三二號建於一九〇六年，均在陰齊柯爾建造之。一九〇六年機車之爐管布置不同，其暖氣面共爲一、四二九平方英尺。三三二號機車用馬修氏閥動機關以代史梯芬孫氏閥動機關。此舉所得結果極佳，惟並不足以證明由標準慣例有所更改爲正當。其三〇五類之三〇七號機車亦裝有馬修氏閥動機關。

一九一八年，懷脫生氏重造三二一類之三三一號機車。汽筒增一鞍形座，以支持圓形橫切面之突出烟箱。構架板加深，並由一英寸寬增至一又八分之一英寸。步板更改，使連桿時常外露，不用司脫林式之連桿罩。原有之蘭姆斯博頓氏三英寸半安全閥，代以勞司氏彈力式直徑二英寸半之閥，機車重量增至五十四噸又五百匯脫。三二八至三三二號各機車均係如此重造，外形頗大有改良也。

一九二四年，三二一號機車由陰齊柯爾工廠重造一新平行鍋爐及大機室而出廠。該鍋爐直徑五英尺又四分之一英寸，暖氣面爲一、五〇三平方英尺，其中由火箱供給一四五平方英尺，爐篋面爲二十三平方英尺。工作壓力由每平方英寸一百六十磅增至一百八十磅，構架之加力與三三一號同，重量增至五十四噸又十一百匯脫。如此重造之機車，其外形與原式極少相似也。

一九〇六年，因有快車與勞斯萊非虛加德船隻聯接，在勞斯萊線之峻坡上行駛，需要更有能力之機車。此新機車爲三三三類，仍爲四—四—〇式，惟主動輪較小，直徑爲五英尺八英寸半。鍋爐大小與三〇五類者相同，惟暖氣面爲一、四一二平方英尺，爐篋面爲二十一平方英尺。汽笛減至一八英寸×二六英寸，機車重五十一噸三百匯脫。此類之三三三至三三六號係於一九〇七年建於陰齊柯爾，三三七至三三九號建於一九〇八年，三四〇號則建於一九〇九年。一九〇八年及一九〇九年機車與以前之機車不同之處，係在轉向輪有外側支座也。

勞白脫柯意氏自一八九七年充任機車車輛處長，至一九一一年退職，繼其任者爲毛恩賽耳氏。毛恩賽耳氏所造之客運機車僅有一輛，惟此車極堪注意。此機車於一九一三年建於陰齊柯爾，爲三四一號，以公司主席衛康高耳庭爵士之名名之。三四一號機車爲四—四—〇式，有一大鍋爐。其汽笛爲二〇英寸×二六英寸，連動輪直徑爲六英尺七英寸。鍋爐直徑爲五英尺三英寸，總暖氣面爲一、八五六平方英尺。爐篋面爲二四·八平方英尺，在工作程序時機車重五十九噸七百匯脫。此機車在大南與西部鐵路，爲惟一永遠稱名之機車，此外僅有阿龍氏所述之分門機車及一九〇〇年之三〇

一至三〇四號四機車，其名稱於七八年後始除去。三四一號機車裝有過熱器，惟其前尚有二二六號，於一九一二年重造時，亦曾有此特色也。

自毛恩賽耳氏離職赴東南與中央鐵路之後，即未再造三四一類機車，因其繼任者懷脫生氏又自行設計一新機車，更堪注意也。當此機車尚在建造之時，衛廉高耳庭爵士號為愛爾蘭最大之客運機車，但因懷脫生氏新機車四〇〇號出現，遂完全被其打倒。四〇〇號出現於一九一六年，其建造因戰事而延誤，為愛爾蘭各種客貨機車中之最大者。又愛爾蘭機車之有汽笛兩具以上者（彼時尙無三汽笛之機車），以此為首創，且為愛爾蘭四一六一〇式客運機車之第一輛。此機車共裝汽笛四具，約為一四英寸×二六英寸，連動輪直徑為六英尺七英寸。暖氣面為二、一三八平方英尺；計火箱一五八平方英尺，爐管一、六一四平方英尺，過熱器三六六平方英尺。爐篋面為二十八平方英尺，在工作程序時機車重七十五噸八百匯脫。此四〇〇類機車於一九二〇年又在陰齊柯爾建造三輛，即四〇一號，四〇二號及四〇六號是也。

一九二二年，懷脫生氏後任貝信氏決意續造相同之機車若干輛，惟據使用該項機車之經驗，稍加以更改。此項新機車共計六輛，三輛有過熱器，三輛無過熱器。因此，四〇三，四〇四及四〇五號為有過熱器者，蒸汽壓力為每平方英寸一百七十五磅，暖氣面與以前之機車相同。四〇七，四〇八及四〇九號則用飽和蒸汽，有每平方英寸二百二十五磅之壓力，其總暖氣面為二、〇二八平方英尺，其中一五八平方英尺係由火箱供給者。在使用飽和蒸氣之機車，其名義上之牽引力為二四、六

○○磅，至於過熱器機車，則僅爲一九、一九〇磅，惟疊次試驗，常證明後者使用較爲滿意，故所有非過熱器機車，以後均裝置過熱器，而將其蒸汽壓力減少焉。

貝信氏所作主要之更改，除過熱器而外，則爲鍋爐，使之更加強固，能任二百二十五磅之蒸汽壓力，此外彈簧及油潤器亦有更改。貝信氏又將其機車裝配極大之新煤水車，能載煤七噸，載水四千五百加倫。在倫敦東北鐵路達林頓氏所造二—六—〇式機車未曾出現以前，此實爲不列顛三島最大之六輪煤水車。以上六機車係由亞姆史托朗忽脫活司爵士承造。最後又將原有之四汽笛四—六—〇式機車四〇〇號，裝置一大機室。

在作者評論期內之最後發展，係在一九二五年，彼時決定將愛司賓那耳氏之六〇類機車數輛加以重造。此項機車新設之鍋爐，計直徑四英尺八又四分之一英寸，總暖氣面爲一、〇〇九平方英尺。汽笛並未更改，惟將蒸汽壓力增至每平方英寸一百六十磅，爐篋面爲一九·一平方英尺。機車重量爲四十五噸九百匯脫。截至一九二五年年終所重造之機車，爲八九號。

本世紀首造之貨運機車，爲一九〇二年至一九〇三年由陰齊柯爾工廠製造之〇—六—〇式機車十二輛。其汽笛爲一八英寸×二四英寸，車輪直徑五英尺一又四分之三英寸，除有稍大之鍋爐及強有力之火箱外，實際上仍係舊標準式機車。是以實屬於阿龍君所論之時期爲多。其號數爲二〇〇，二二三，二二九，二三二，二四〇至二四三，二五四至二五六。次類亦爲〇—六—〇式，惟全係柯意氏本人之設計，略與舊標準式相似。其車輪直徑仍爲五英尺一又四分之三英寸，惟汽笛加大至一

八英寸×二六英寸。其蒸汽壓力爲每平方英寸一百六十磅，暖氣面爲一、三七五平方英尺，爐篋面爲二十一平方英尺。在工作程序時機車重四十三噸十百匯脫。

繼上述各機車而來者，爲更大之〇一六—〇式機車一批，屬三五五類，由北英機車公司之工廠所造。號數由三五五至三六一，有一九英寸×二六英寸之汽筒，及直徑五英尺一又四分之三英寸之連動輪。其蒸汽壓力爲每平方英寸一百六十磅，暖氣面爲一、五三五平方英尺，爐篋面爲二四·八平方英尺。機車初造時，重四十九噸三百匯脫。及應用若干時後，查得因前輪重量甚大，致行駛彎道不妥。故將其一律重造前導之單軸轉向架，使之成爲愛爾蘭第一輛之標準軌距二一六—〇式，并爲不列顛三島新二一六—〇式機車最初式樣之一。三五五類機車對於一九〇六年以前之貨運，足以應付裕如，至一九〇六年，乃出現第一輛三六二類四一六—〇式大機車。此項機車有一九·二五英寸×二六英寸之汽筒，及直徑五英尺一又四分之三英寸之連動輪。鍋爐長十三英尺九英寸半，直徑五英尺零半英寸，暖氣面爲一、六〇〇平方英尺，其中由火箱供給一三三平方英尺。其鍋爐壓力爲每平方英寸一百六十磅，爐篋面爲二四·八平方英尺。在工作程序時機車重五十六噸十九百匯脫。此類機車僅造六輛，其號數由三六二至三六七。三六六號曾陳列於一九〇七年之達伯林展覽會。

在此時間以後，柯意氏又重復建造二一六—〇式機車以應貨運之用，因二一六—〇式頗能適應所求之任何工作，行之而無碍，且較大機車爲便利也。新式二一六—〇式機車三六八類（由三六八號至三七一號），與三五五類相同，惟軸距之布置有異，並有貝耳配爾鍋爐及展長之烟箱。大南與

西部鐵路機車之有貝耳配爾鍋爐者，以此類爲先。以上兩類二一六—〇式機車，有數輛經重造貝耳配爾鍋爐及有展長屋頂之大機室，如圖中所示之三六一號是。該項新鍋爐有暖氣面一、四九八平方英尺，其中火箱爲一三九平方英尺。爐篋面爲二四·八平方英尺。鍋爐直徑爲五英尺一英寸半。

三六八類機車爲柯意氏所造最後之貨運機車，毛恩賽耳氏又重複改造〇—六—〇式機車，定爲二五七類（由二五七號至二六四號）。此項機車爲以柯意氏三五—一類〇—六—〇式作過熱之進展。其車輪直徑爲五英尺一又四分之三英寸，汽笛爲一九英寸×二六英寸，鍋爐壓力爲一百六十磅，暖氣面爲一、一八〇平方英尺，重量爲四十七噸四百匯脫。此爲大南與西部鐵路最後所造僅用於貨運之機車。後於此類之新式機車爲五〇〇類，由貝信氏設計。此爲四—六—〇式，有五英尺八英寸半之連動輪，并一九·五英寸×二八英寸之汽笛兩具。查對於設計在愛爾蘭五英尺三英寸標準軌距上行駛之機車採用外汽笛，實爲一種顯著之進步；所有此項機車，可屈指計之，而五〇〇號機車則爲大南與西部鐵路最先之例，惟有軌汽車與四〇〇類機車除外，因其有汽笛四具也。五〇〇號機車之暖面爲二、二一二平方英尺，蒸汽壓力爲每平方英寸一百八十磅。在工作程序時機車重七十四噸八百匯脫。煤水車爲貝信氏大號式，惟分配煤水之地位比例不同，即裝煤八噸，裝水三、八七〇加倫也。五〇一號及五〇二號爲以後所造。

本世紀中，大南與西部鐵路未曾引用新式之客運煤水櫃機車，惟將羅賓孫氏二六九類四—四—二式煤水櫃機車（由二六九號至二七四號）裝置有一百五十磅壓力之較大鍋爐。一九〇三至一九〇

四年間，北英機車公司造有二一三類二一一至二一四號〇一六一〇二式煤水櫃機車四輛。其連動輪直徑爲四英尺六英寸半，汽笛爲一八英寸×二六英寸，蒸汽壓力爲每平方英寸一百六十磅，暖氣面爲一、一二八平方英尺，爐篋面爲二〇·四平方英尺，在工作程序時重量爲五十六噸十百匯脫。二一一號與二一二號後改爲煤水車機車。毛恩賽耳氏曾設計一三汽笛〇一八一二式煤水櫃機車，以應金司布立治貨廠之用，但未經開始製造，該氏即行離職，懷脫生氏又按本人之設計另建一機車。懷脫生氏之機車爲九〇〇號，係四一八一〇式煤水櫃機車，除一九二四年所造姊妹機車九〇一號外，此爲愛爾蘭惟一之標準軌距八連動機車。九〇〇號係於一九一五年建於陰齊柯爾。其連動輪直徑爲四英尺六英寸半，汽笛爲一九·二五英寸×二六英寸。蒸汽壓力爲每平方英寸一百六十磅。暖氣面爲一、五六五平方英尺，爐篋面爲二四·八平方英尺。載煤三噸半及載水一、五〇〇加倫時，機車重八十噸。

尙有一類須加敘述者，爲有軌汽車。此項機車爲〇一四一〇煤水櫃式，有直徑二英尺九英寸之車輪，八·五英寸×一二英寸之汽笛，一百三十磅之蒸汽壓力及三九四平方英尺之暖氣面。

(完)

貨車與運輸

(續)

生野源太郎著
思律譯

第六、貨車之裝載單位應如何？

貨車之載重容量已如前述貨車種類項中「按載重容量之貨車分類」所示，且普通貨車及各種特殊貨車，今日均大多創立為五噸至五十噸車。現有貨車之總輛數，以其車種類別之輛數比率考之，則昭和八年至今日，特殊貨車僅為普通貨車之百分之二十五，又裝載二十噸以上之貨車，僅為全貨車輛數之百分之四十。通常稱裝載十噸以下者為小型貨車，十一噸以上者為大型貨車，但按此大型小型之區別，分別現有全貨車輛數求其比例，則大型貨車為百分之六十四，小型貨車為百分之三十七。再提出十噸貨車與十五噸貨車，求其對全車數之比率，則十噸貨車為百分之三十一，十五噸車恰當於百分之四十八。

據以上之考察觀貨車之大勢，可知現在貨車載重容量單位，以十噸貨車及十五噸貨車為中心。然考今日民間對小型貨車之需要甚多，普通貨車之新造計劃無論棚車，敞車，自昭和五年以來限定只造十噸車，故今後回到十噸車本位時代亦未可知。至少則兩者並用之時代將至。

貨車載重容量之單位，簡言之為「貨車單位」，其以幾噸為適當？終於為其時代之商業單位所決定。

特殊貨車因依其裝載之特殊貨物之特殊出貨狀況，其車身之構造及載重單位均各有其特殊之情

事，現暫置之，支配大多數貨車之一般貨車載重單位，予實際賣買，運費負擔，貨車之製作費，列車之運輸單位，鐵道之全運輸能力，運輸生產費，綫路，停車場及其他諸施設之規模等均有甚大之影響，茲故詳述之。

一、貨車裝載單位之變遷

貨車之裝載單位按其時代考之，結果均為商業之實際賣買所決定。貨車單位左右商業單位之事，雖有某種程度之可能，但此僅為程度之問題，托運主於為適合當時貨車單位之託運時，其計算上將託運貨物應為包貨者，作為一部份或全部份之小件處理，或為種種之考慮，最後終至實際商業左右貨車單位。

然商業單位之增大，徵諸過去之事跡，勢必引起貨車單位之增大。

鐵道國有以前為四噸車、五噸車、六噸車、七噸車、國有以後貨車之單位如左（特示其顯著者）大體劃分為七噸本位時代，九噸本位時代，十五噸本位時代之三期，至今日又有回到十噸車本位時代之傾向。

年度 車種（對於全輛數之最高比率）

明治四十年 七噸車 五八・四%

六噸車 一九・三%

八噸車 一四・二%

大正元年度

十五噸車 〇一・六%

九噸車 三三・三%

七噸車 二六・五%

大正五年度

九噸車 三四・〇%

八噸車 三一・〇%

十五噸車 〇七・六%

大正十年度

十五噸車 三三・四%

十噸車 三二・九%

七噸車 〇一・七%

八噸車 〇八・九%

九噸車 〇七・二%

昭和元年度

十五噸車 四七・四%

十噸車 二九・〇%

再自鐵道國有以來，考其同時期之棚車，敞車各別之貨車裝載單位之變遷，列其顯著者如左。

棚車

明治四十四年

七噸車 六一・五% (對全車數之最高比率)

大正元年度

八噸車 三八・一%

大正九年度

十五噸車 二四・九%

昭和元年度

十五噸車 四六・七%

敞車

明治四十四年

七噸車 四〇・七%

大正元年度

九噸車 三八・三%

大正八年度

十五噸車 二七·八%

昭和元年度

十五噸車 四三·六%

以上之貨車單位隨經濟界之發達，國民生活程度之變化發達，商業單位之增大，而起變化，大體已證實之。

二、商業單位之根本按國情決定

商業單位之決定原因，其根本之點為(一)產業之分布及發達程度以及國民生活之發達程度(二)人口之分布情形，尤以各都市之分布等，茲揭載下列各國每一車輛之平均載重容量噸數。

主要國之貨車每輛平均載重噸數

國名	一九一三年	一九三一年	國名	一九一三年	一九三一年
英國	五·六五噸	一一·三四噸	美國	三八·〇〇噸	四五·六〇噸
德國(一九一四)	一四·四〇	一六·五二	法國(一九二二)	一四·一一	一六·九四
意大利	一七·二一	一八·五一	加拿大(一九一四)	三六·一〇	三八·一〇

是以各國之貨車單位甚異，此皆各國國情之反映也，因其地勢，產業之分布及發達程度，人口之分布情形等因而決定之，商業單位左右之。如美國，加拿大等土地廣大，人口密度亦稀，大量

的遠距離運輸之貨物多，是皆為大宗之交易，故貨車單位甚大。如英國因有鐵道外其他之競爭機關，明知托運主之希望多欲小型私有車，故貨車單位特小，因其單位過小，最近採用十二噸車本位。

又貨車單位縱在同一國內，因地方各異亦必不同。例如日本之北海道，人口稀少，其生產貨物有煤、木材等大量資源，集中輸出於二三主要港灣，以此情形，勢必交易簡單，其單位亦大，故特有使之專屬三十噸裝煤車及二十噸裝敞車（木材用）之必要。如北九州之煤，亦當使之專屬十五噸裝煤車，但人口密度甚稠密，交易單位又因帆船交易多，故雖為同種貨物，其貨車單位亦勢必縮小，且本地人口稠密，尤以太平洋沿岸人口密集，其交易內容極其複雜，故交易單位更小，貨車單位因之亦小。人口密度愈高交易單位愈小。

三、貨車裝載單位增大之傾向

貨車單位考日本變遷之跡亦為漸次增大，現今世界各國一般貨車單位有增大之傾向。

國名	年次	每車平均載重容量
美國	一九一三年	三八・〇〇噸
	一九二四年	四三・七〇噸
	一九二七年	四四・八〇噸
	一九三一年	四五・六〇噸
英國	一九二四年	一〇・五八噸

一九二五年	一〇・七四九噸
一九三一年	一一・三四噸
德國	
一九二六年	八・〇〇噸
一九二八年	八・〇九噸
一九三一年	八・一〇噸

此等貨車單位之增大雖為依照各國交易單位，競爭機關之侵奪，托運主之希望等特殊情形者，惟單自鐵道之立場觀之，鐵道之運輸力應如何經濟的增大，則能為最簡單經濟之方法使貨車單位增大。

增大鐵道貨物運輸力之方法，共有三。即

- 一、機車牽引力之增大
- 二、貨車之裝載單位增大
- 三、每個列車之長度增大

不涉及以上三點，速度亦不增高，徒以列車回數增加而欲增加運輸力，則立用盡線路容量，無線路運輸力之餘裕，故於運輸密度相當高之主要幹線，新線增設之必要立至，甚不經濟也。

其次以現行之機車，貨車，加大列車之長度，為運輸力增加之方法，是因機車之牽引力有相當之彈力性，故為一適當之方法，惟其有一定之限度，不能為過多之希望。

於是運輸力增加之方法尚有機車牽引力增大及貨車單位增大二點。

機車牽引力增大，勢必速度提高，且爲長大列車單位之運行，故首先必須於各地方設法延長各站待避線及開到本線等之有效長。又須考慮軌條之負擔力，能否勝任。現以大正九年即民國九年運輸力增加之目的爲有效延長之標準，然以不堪多額之意外經費，不得已而作爲假標準，取漸進政策，仍然失敗。雖在今日爲當時之政策，準備恰當於大型機車之線路，亦屬困難，故有不能使之充分發揮能力之實情。

最後由貨車裝載單位增大爲運輸力增加方法，因貨車之運用，全國採取共通運用制，故與機車異，全國可同樣實現其效果。

貨車單位增大爲最經濟的鐵道貨物運輸力增加方法，除以上理由外，大體當因左記各點之故也：

- 一、可節約每噸貨車之製作費及修繕費。
- 二、因可輕減每載重噸之自重而節約運轉費。
- 三、對於同量貨物，縮短貨車長度，可節約線路之有效長。
- 四、對於同量之裝載貨物可減少各站之入換車數。
- 五、因較之小型貨車，運轉上之危險率少，故可提高運轉速度。

如此貨車位之增大，對於鐵道方面爲最有利之運輸增加之方法，但立即發生與托運主希望是否

相容之問題，故不能簡單從事即作結論也。

四、對於貨車裝載單位問題，鐵道方面之希望與托運主方面希望之調和方法

全國托運主散在村落，小城市，大都市，港灣地區，礦山地帶，彼等相互間有各種各樣之貨物，以種種之交易單位移動，故托運主方面對於貨車之希望者，不特裝載單位，即形式亦各人各異，故所欲貨車之種類，裝載單位，樣式多多益善。反之鐵道方面之希望，則當然欲種類裝載單位劃一。蓋自貨車之製造費，修繕費，其運用上之處理，運轉上之保安等見地言之，此又為當然之希望。於茲本質的考察之，托運方面之希望與鐵道之希望適相反也。

鐵道方面第一所希望者為最低廉簡易的集約的，運送最多量之貨物。然鐵道營業亦為一種托運主需要之營業，故首先必須尊重托運主之利益。努力鐵道運輸力增加之後，若加強不適合於托運主之實際交易單位之大型貨車，則必使托運主蒙意外之不利。加強不適於實際需要之貨車單位時，有下列各種之不利益：

- 一、為使強合於貨車單位，換算運貨，需要時間，乃致運輸所要時間延長。
- 二、若不滿載而發送，使托運主負擔無謂之空運費。
- 三、因大宗交易及貨物換算，致發送延遲，使資本迴轉速度低落。
- 四、阻害生產者與消費者間之小單位直接交易。
- 五、因大宗交易旺盛，致有中間商人之介在，使物價騰貴。

由此觀之以貨車裝載單位增大之方法作為運輸力增加之方法，於鐵道方面與托運主方面二者之間，不能相容可以明矣。有人固執鐵道方面於包運貨物之運費政策應取貨車標記載重噸數主義，是屬不行。對於小宗貨物之積合車代用車之裝載效率，雖貨車載重容量之三分之一亦不及，不得已乃對之採寬大態度，但一旦為包運車，則取滿噸主義，甚不合理。然貨車之製作費修繕費等，大型車較之小型車低減，若按昭和元年（即民國十五年）之成績推算，則每貨車一哩之運轉費（僅直接費）為三分五厘，其中貨車自重之負擔額，僅合一分二厘七毫，於是製作費、修繕費、運轉費雖於貨車裝載量不滿時，亦與世人之想像相反，不似其所云之費額，故對於包運貨物亦與小宗貨物相同，於費用一端，今稍寬大，決棄貨車標記載重噸數主義，於貨物等級表，考慮裝量之程度，減輕運費之負擔，為大型貨車整備之邁進。即大型貨車之裝載單位與實際交易單位之間隙，應以運費政策統一之。鐵道運輸力之增加，由於大型貨車之新造乎？或退而建造適合乎托運主本位交易單位之小型貨車乎？抑運輸力之增加尙另有別法乎？

現在已至拋棄十五噸車本位之新造計劃，轉向採取十噸車本位之新造方針。若據吾人之意見則今日托運主方面希望之貨車裝載單位為十噸車，十五噸車本位有五噸之多餘，然日本之現狀，交易單位今後更有低下之傾向。以五噸之多餘一任運費政策，墨守大型貨車之新造計劃，吾人難予贊成。將來其或成爲此種十噸車十五噸車並用之時代，亦未可知。

今日因小型貨車之不足，對於某種包運貨物開始「減噸辦法」，方可以大型貨車代用爲小型貨

車，而謀貨車單位與交易單位之調和。

對於包運貨物及小宗運輸貨物二者之中間貨物，其較包運者為小量，較小宗則為大量者，雖有「衡噸」制度，但此非因貨車單位與交易單位不一致所引起之問題，雖用任何貨車單位，此種中間貨物仍舊存在，為應責成運費政策之性質問題，故不得與貨車單位問題相混同。

以「減噸辦法」之一時彌縫政策與永久化之大型貨車新造計劃並立之運費政策，無論如何吾人均甚表同意。其理由，當考慮下記最近日本貿易之特殊實情。現狀為小型貨車新造方針，同時機車亦取小型本位新造計劃。

一、在人口分布稠密，尤以地方之貨物集散中心之小都市分布甚多，勢必為小交易單位。

二、近來中間交易有廢止之傾向，生產者與消費者間之直接交易興盛（例如消費合作，產業組合，全國購買聯合組合。）

三、隨運輸時間之縮短，企圖提高資本迴轉速度，漸見避免大宗交易，而有小宗交易之傾向。

第七、貨車之淘汰補充計劃及增置計劃

一、確立車輛淘汰補充計劃之急務

淘汰補充計劃確立之必要，直不特貨車且為全般車輛之問題，雖十數年來提倡，然迄今未得其實現之機運。

本問題自大正六年即民國六年九月島安次郎博士之提倡，經省議（鐵道省會議）欲使車輛淘汰

及補充計劃制度之確立，但適逢世界大戰爆發，車輛立告不足，加之材料費及工銀均暴漲，遂未實現而中止。

A. 淘汰之標準車齡如何？

機車、客車、貨車等一方因技術之改良，進步激急，如仍其舊態，則其性能、能率不免顯為時代之落伍者，他方面因經濟界之變動，社會之希求於鐵道運輸者亦已轉變進化。於是既有車輛，因事故或老朽而自然淘汰者外，不明車齡之意義，僅事枝葉上些許之改良，仍勉強維持其舊態，對於運輸量之增加，則增造少許新造車，彌縫一時，如是姑息之方法，不能隨時代前進，早晚必至不得不驟以大款為大淘汰之一日，此誠不堪寒心者也。

然為計劃的淘汰及補充，應以如何之車齡為淘汰之標準車齡？烏博士以來，採諸各國之例，為種種考慮之結果，自來機車、客車、貨車均以二十五年為妥當之淘汰車齡。雖在今日技術師亦以此車齡為有理也。

B. 因車齡增高之車輛運用及其他之不利。

不為計劃的淘汰，則車齡惟有年年增加，老朽車加多而已。誠然年年可支出相當之改良費，修繕既存車輛，加以幾許之改良，或亦堪乎使用，且外觀上無暴現之弱點，但此種老朽車只有外形，實質上其機能年年低減。

車輛技術日新月異，其所以發明改良者，因欲為運轉上之保安，客貨之優待，及製作費，修繕

費，運轉費之節約等，盡創造優秀之能事。

老朽車輛予鐵道方面及旅客，托運主之不利益叵測也。

1. 機車

關於機車，其牽引力速度之提高，燃料費，製作費，修繕費之減低等，需不斷之改良，又關於改善發動蒸氣之性質，或關於汽筒，動輪上之重量，動輪直系等之精密發明，每年有優秀之機車產生，此世人所共知者也。故一旦優秀機車發明，不問車齡如何，舊車即成爲時代之落伍者，雖不謂爲老朽亦即發生少朽車，於是機車確定淘汰之車齡實爲必要。

2. 客車

客車，隨世運之進步，社會公衆之要求亦急激進展，僅可滿足運輸之客車，遂不能適合社會交通之需要。因技術之進步，構造之改良，運轉上之安全率愈形增加，振動減少，關於座席之配置及其他施設之改善，需新美精緻。於是改良客車應以舊有客車截止至相當車齡者作爲廢車，但今日明治三十年間之四輪客車尙未全部廢除，此於旅客待遇上遺憾不堪也。

3. 貨車

貨車除有特殊構造之特殊貨車外，一般貨車不似機車、客車、其構造不甚變化，又因世間之交通需要比較的遲鈍，勢必爲車輛中最易產生者朽車者，稍加修繕即勉強維持舊態，應付運輸量之增加。雖然，貨車、老朽車修繕費價高，其於運用上易發生運轉上之危險，濡損及其他運損等不利益。

C. 車齡增加之傾向

機車、客車、貨車等均未見淘汰補充計劃之確立，結果如左表，其車齡每年日有漸增之傾向。於是近來隨客貨運輸量之增加又有提倡確立淘汰補充計劃者，此為國有鐵道，為社會公眾之利益均可稱慶者也。今日區別對於運輸量增加之增造計劃與對於老朽車之淘汰補充計劃，樹立新造車輛計劃之事，誠希望不已也。

最近十年間各種車輛平均年齡表

	機關車	電氣機關車	客車	電車	貨車
十三年	一四·五	三·八	一五·一	三·三	一四·四
十四年	一四·三	四·二	一四·六	三·六	一四·八
元年	一四·四	四·五	一三·三	四·一	一五·二
二年	一四·九	五·四	一三·一	四·四	一五·四
三年	一五·三	六·〇	一三·三	五·一	一五·八
四年	一五·三	七·〇	一三·五	五·八	一六·三
五年	一五·七	七·八	一四·〇	六·三	一六·八
六年	一五·六	七·四	一二·九	六·四	一七·二

七年	一六·三	七·七	一二·七	七·〇	一七·八
八年	一六·七	八·五	一三·四	七·三	一八·六

二、貨車之現狀

關於國有鐵道貨車之現狀，先就其(一)車齡(二)貨物運輸數量及平均營業公里與貨車輛數，載重容量(三)新造車數與廢除車數諸點之大體趨勢說明之。

國有鐵道之貨車多老朽車，且其輛數不能隨運輸量及平均營業公里增加，寔屬憾事。是為汰淘補充計劃及增備計劃，從來未根據確實之基礎，講求對策之結果也。尤以貨車較之機車，客車，貨物運輸事務之性質上，動輒等閑視之，此種狀態最為不良。

A. 貨車車齡

貨車之車齡與其他車輛相同，其平均車齡漸次增高。

貨車車齡表

年	車數	總年數	平均車齡 年分
十三年	五七·八八二	(省略)	一四·四
十四年	五九·六〇七		一四·八
元年	六一·八九七		一五·二
二年	六四·二一一		一五·四

貨車與運輸

三年	六五·八六九	一五·八
四年	六七·四三四	一六·三
五年	六八·三五三	一六·八
六年	六五·一三八	一七·二
七年	六四·九二三	一七·八
八年	六五·八〇四	一八·六

然按昭和八年淘汰標準車齡為二十五年，而超過此數之貨車約為全體貨車數量之三三·二%，其中竟有車齡達六十二年者。

車齡	車數	百分比
六二—五〇	四七	二
四九—四〇	一·五二一	一六
三九—三〇	一〇·二〇八	一四
二九—二五	九·〇六二	二一
二四—一五	一三·八三七	四七
一五—未滿	三一·一二九	一〇〇
共計	六五·八〇四	一〇〇

B. 貨物運輸數量及平均營業公里與貨車輛數及載重容量之比較

營業線每一公里貨車保有輛數如左表所記，昭和元年度爲四輛六分，漸次低減，至昭和八年爲四輛。尤以線路，每一公里之運輸量及貨車之載重容量之情形，雖有少許問題，但無論如何，貨車減少傾向非常顯著也。

營業線每一公里貨車輛數調查

年次	現在車數	營業線每一公里車數
昭和元年	五九・三一〇	四・六
二年	六一・五七七	四・六
三年	六三・二三二	四・六
四年	六四・七七三	四・六
五年	六五・六八八	四・五
六年	六二・五四五	四・二
七年	六三・一〇四	四・一
八年	六三・九九五	四・〇

再考貨物運輸量與貨車輛數及載重容量之比較，因世界不景氣時代之影響，貨車新造極度減少，結果至於近二年來之好況，乃有貨車不足之現象。

貨物運輸數量與貨車輛數及載重容量之比較表

	貨物運輸量		貨車輛數		載重容量	
	同上指數	同上指數	同上指數	同上指數	同上指數	同上指數
	百萬噸公里	非營業車除外	同上			
大正十三年	一二·〇四〇	一〇〇	五六·一七五	一〇〇	六九九·〇五一	一〇〇
十四年	一二·三三二	一〇二	五七·九七二	一〇三	七三一·〇〇四	一〇五
昭和元年	一二·四〇九	一〇三	五九·三一〇	一〇五	七五九·〇七三	一〇九
二年	一二·九八二	一〇八	六一·五五七	一一〇	七九九·六五五	一一四
三年	一三·三四六	一一一	六三·二三二	一一二	八三〇·七三六	一一九
四年	一三·一六一	一〇九	六四·七七三	一一五	八六三·六五一	一二四
五年	一一·三七六	九四	六五·六八八	一一七	八八〇·五六三	一二六
六年	一一·〇四八	九二	六二·五四五	一一一	八五三·五五八	一二二
七年	一〇·九九三	九一	六二·二六二	一一一	八五〇·一〇〇	一二二
八年	一二·四二五	一〇三	六三·九九五	一一四	八五六·七二六	一二三

G. 新造車數與廢除車數之比較

廢除車數之中，大部份爲由於事故及老朽之原因而廢除者，惟僅有昭和六七兩年度於自然淘汰之外，曾作少許有計劃的淘汰，但對此未作充分之補充。

新造車數與廢除車數之比較表

年	新 造		廢 除 車		相 抵	
	車 數	載重噸數	車 數	載重噸數	車 數	載重噸數
十三年	一·六〇七	二六·一四〇	五一五	五·六六九	一·〇九二	二〇·四七一
十四年	二·二九五	三六·七六〇	五七二	五·九三二	一·七二三	三〇·八二八
元年	二·四七七	三九·〇六五	五九六	五·七六三	一·八八一	三三·三〇二
二年	二·六九九	四一·八〇四	六〇〇	六·一三〇	二·〇九九	三五·六七四
三年	二·一七二	三五·〇四八	四三九	四·五一三	一·七三三	三〇·五三五
四年	一·九四五	三五·七九八	二八五	三·一九四	一·六六〇	三二·六〇四
五年	一·一八一	一七·九四一	一五四	一·五五六	一·〇二七	一六·三八五
六年	三七七	四·八六九	三五·五五六	三五·〇五七	△三·一七九	△三〇·一八八
七年	七〇〇	七·三三四	八九六	八四·五五九	△	一九六 △一·一二五
八年	一·〇九三	一〇·〇二〇	四三八	三九九一	六五五	六·〇二九

又因事故及老朽，無論如何均不能使用之理由而自然淘汰之輛數，每年共有幾輛，則大體如左，相當每年貨車現有車數約一%。

自然廢除車與全體車數之比例表

貨車與運輸

昭 和 年 度	現有車數	廢除車數	比 例
昭 和 四 年	六 七 ・ 四 三 四	二 八 五	○
五 年	六 八 ・ 三 五 三	一 五 四	○
六 年	六 五 ・ 一 三 八	三 ・ 五 五 六	・ ○ 五
七 年	六 四 ・ 九 二 三	八 九 六	・ ○ 一
八 年	六 五 ・ 八 〇 四	四 三 八	・ ○ 一

修繕車對現有車之比例

昭 和 年 度	現有車數	修繕車數	比 例
昭 和 四 年	六 八 ・ 九 〇 四	二 ・ 〇 六 三	・ ○ 三
五 年	六 九 ・ 〇 六 二	一 ・ 八 四 八	・ ○ 三
六 年	六 八 ・ 八 五 三	二 ・ 一 四 一	・ ○ 三
七 年	六 五 ・ 八 八 九	二 ・ 三 一 〇	・ ○ 四
八 年	六 六 ・ 三 六 七	二 ・ 三 六 七	・ ○ 四

三、貨車新造計劃上之商酌事項

貨車之新車造數及車種，應以根據新線新站之設立，貨物運輸量之新規增加，及既設線之貨物運輸量之自然增加之增造計劃及按淘汰標準車齡之淘汰補充計劃之二車輛計劃為決定為理想，但自

來因財政上之事故，久不能確立淘汰補充計劃，因淘汰之補充車及因運輸量增加之增造車，均能混同爲一，同時又能稱爲新造車，其款項亦因新線關係，建設費及其他因全部爲改良費及補充費，驟視之，全部新造車易誤解爲增造車；替代需要增備之新造車不足時，以致過分使用車齡高大之老朽車，至於其修改限度之上。

故今後至少在某種程度上，貨車新造計劃必須以淘汰補充計劃及增造計劃之二觀念，構成之。於是新造計劃上之商酌事項必須以此二種爲骨幹，考慮左列諸要點。

1. 貨物總運輸量，種類別運輸量及繁忙期之最高運輸數量之動向。

全運輸數量中，當然應加算既設線之自然增加數量與新線之新規增加數量。

又種類別主要視大量貨物及特殊貨車裝載貨物之運輸量。

再者若不預計繁忙期之最高運輸數量則不易突破繁忙期。因單靠每年間總運輸數量，不足應付貨物之波動性故也，且應考察現貨噸數。

2. 貨車運用效率及貨車裝載效率

每日使用車數對現有車數之比率，即所謂貨車運用效率，因地方與年代，雖有相當變化，然以一年間全國平均運用效率，推算繁忙期之最高需要貨車數，必需以之爲參考。貨車裝載效率，較之貨車運用效率，更爲不安定，故甚難參考，但亦須略加斟酌。

3. 修繕車數對於現有車數之比例

修繕車數對於現有車數之比例，大體每年約爲四%，然亦有一考之必要。

4. 廢車預定數

廢車應區別其爲淘汰計劃者與自然淘汰者而計算之。根據事實則自然淘汰車數，大體約爲全體車數之一%，已如前述。

5. 決定新造車之車種別比例

車種別比例，首先須考慮（一）守車及貨物快慢車（二）一般貨車（三）特殊貨車之三大類。守車及貨物快慢車對於全貨車數之比例，大體每年約爲五%。一般貨車應了解棚車，敞車。大型小型等之社會需要程度而推算之，又關於特殊貨車應按各車種——對各該特殊貨車之特殊貨物之出貨狀態之動向決定之。自以上之見地，全貨車之車種別若以現有車種爲根據，大體分類如左，決定其與車種間之比例，最後因財政上之關係，應以貨車分配之費額配分之。

一、一般貨車

棚車、敞車之區別

大型、小型之區別

二、特殊貨車

A. 危險品用車

鐵製棚車

唐克車

B. 急送品用車

冷藏車

通風車

家畜車

家禽車

載豬車

活魚車

C. 特殊形狀品用車

長物車

大物車

陶器車

運土車

運車車

水槽車

D. 特殊定量貨物用車

煤車

於茲關於守車以外之準貨車及省（鐵道省）工事用車未能言及。

第八、貨車之私有問題

今日國有鐵道之原則，其線內使用之貨車，不承認有民間公司及個人之私有。因其與貨車全國共通運用之原則，及使托運主公眾公平利用鐵道施設之趣旨相背反故也。今日所承認之私有車，僅有煤油會社等之唐克車而已。此為自來歷史之遺物，恐因此種特殊貨車製作費昂貴，鐵道國有之前，私立鐵道代用之時，使之製成之傳統產物也。

又省線連絡線所屬貨車，因為連絡運輸之關係而來往，但與此間所謂私有車其意義不同。故於貨車運用上稱之為社車（公司車），以區別之。

（完）

鐵路旅客運輸收驗客票及車隊長篇(職制改訂版)

日本鐵道省編纂

民國二十五年出版

尙省三譯

例言

一、此書是根據日本國有鐵路最近改訂之「旅客及包裹運輸通則細則」，「旅客及包裹票帳表類辦理手續」，及鐵路運輸根本法規之「鐵路營業法」「鐵路運輸規則」，現場從事員服務指南之「運輸運轉從事員。職制及服務規則」，等書作骨幹而編纂所成者，作為收驗客票人員及車隊長等服務指南，又可作鐵路教習所及與鐵路有關係之專門學校之參考書。

二、此書是專為揭示明瞭收驗客票人員，及與旅客有關的車隊長等，各項從事員服務手續所編纂。至於欲明瞭鐵路客運根本觀念，鐵路運輸概念，及運費原理，各種旅客票價及運費車票種類式樣及辦理手續方法，則有此書之姊妹篇的「鐵路旅客運出扎篇」內詳細說明，故閱者諸位如欲更進一步研究鐵路客運全貌者，即請參閱該「鐵路旅客運出扎篇」，則為筆者衷心所歡迎也。

三、此書要旨是拋開所謂法規主義研究的泛論，獨注重於現場實際的職制作目標而編成者，專於近來實際運用之方針上着眼，故編輯體裁廢止條文體，而採用行文式。對於諸凡有密切關係之事項，必須蒐集於同一篇幅中。同時不厭例舉，努力解釋。且為閱者理解之便，廣為引證參攷事項，并關於各現業員所認為最煩瑣之站帳，表類的辦理手續，及整理入款等項。尤為詳細說明

四、至於辦理各式站帳，各種表類的手續，除根據旅客及行李包裹運輸規則細則，旅客及行李包裹票帳表類辦理手續辦理外，其他詳細項目，則依據各該鐵路局自身所規訂之附則辦理之。至於此書所舉之例，概援引東京鐵路局所編之規章，作為參攷資料。

五、此書中所記載之各項法令傳單，概有依據，且標出原法令傳單之號數，以便閱者易於研討。當援引法令傳單時，為便利計，概用簡稱。例如「旅客及荷物運送規則」簡稱為「規則」，「旅客及荷物運送細則」為「細則」，旅客及手小荷物帳表類取扱手續為「帳表取扱手續」，「運轉從事員職制及服務規程」為「服務規程」等是。

六、此書之完成，多賴各方面與旅客事務有關係之人員援助而成者。至於站帳及各種表類，則經鐵道省經理局調查課寺松屬，於百忙中撥冗割愛所蒐集及詳細示明者，且承各方諸君協力，至於成就。謹草數語，以申謝忱。此識。

編者謹識

譯者附言

譯者服務鐵路，十有餘年，嘗擬就法令上之需要與職務上之經驗，輯為一書，以作從事業務人員之參攷。徒以人事紛紜，遷延未果。邇者溽暑如蒸，辦公縮短工作之暇，輒就圖書館中，瀏覽雜著。偶得斯書，詳讀數過，覺其所論列者，頗與微衷不謀而合。爰特亟為譯，付諸本刊，以為車上人員執行職務之借鏡。至於譯筆拙劣，望一漏萬，在所難免。尚祈讀者格外鑒諒，

如承教正，則幸甚焉。

譯者謹識

第一篇 驗票及車隊長的職務

第一章 驗票事務

第一節 驗票人員的職務

一、職責

驗票人員須受站長或領班等的監督指揮之下查驗收集各種車票及追補退還票價等一切附帶工作（服務規程第一章第一條）至於驗票人員執行職務時應注意左列事項（服務規程第一章第三十八至四十三條）

甲、於開車前相當時間，即須開始剪票放行，以免旅客有擁擠誤車之虞。

開始剪票的時間，於舊規程上，規定有（開車前十分鐘開始剪票，在指定車站，必須至少在開車前二十分鐘開始剪票）的具體規定，但是以現在剪票員的經驗和工作的勤奮作抽象論（使旅客不致因驗票而誤車），為開始剪票時間的標準，故須預察該次列車之情形，旅客行走時間種類，上車站台與剪票口之距離，詳加考慮，用這類知識，酌定剪票的開始時間。

乙、剪票及驗票時，關於當次車的種類，最終到達站通過站，在旅客候車時，即應通知之。

以上是為防止不常旅行的旅客坐錯車等事故發生，且當注意開剪方法，及在此一轉瞬間，必須將該車票的反正兩面，皆須詳細檢查一週，而後開剪。故當旅客交出車票時，必須接在手

中，返復看過後，始可開剪，萬勿袖手不接，僅就旅客手中順便即剪之。當放行大多數上行
的旅客時，正值下行車開車之際，尤當注意有不熟習之旅客，即混入下行旅客中，而致誤坐
下行車。如中途車隊長查票發現後，可令其隨就近列車返回原站。不幸下行車上之車隊長途
中不驗票，以致該旅客直坐到該次車之最終站，而作一次無謂之旅行也。故爲防止此等事件
之發生計，於剪票時，詳爲鑑別，同時對不熟練之旅客，切實指示明白，以免誤事，（改札
取扱方第二編第一章第一節參閱）。

丙、旅客攜帶物品之品質容積，適否持入車內，應注意及之。倘有不適當持入車內之攜帶品發見
時，即應指示使之託運之。

根據鐵道運輸規程之規定，下列物品不准持入車內。

（同規程
第三三條至三十五條）

1. 容積太大，佔據坐位，杜塞通行過路，及臭味不潔之物品，而有使其他旅客感覺厭煩之虞
者。

2. 犬，及其他動物。

根據特約，專佔車室，而經負責路員許可者，不在此例。

3. 超過限制的火藥，及有危及他人之虞的物品。在國有鐵路內，除以上禁品外，尚有屍體，
亦在禁止之列。至於危險品，共一疋面積之箱筒內所裝之槍用火藥類，及玩物用之普通花

砲裝於容器內者，動物有供玩賞之小鳥小蟲類，及小數之魚蝦介蟲等類，准許其持入車內。至於包車包船旅客，經負責人員許可，而交付應納之運費之犬及面積共五十疋之容器內裝之動物，而欲持入所包之車船內者，不在禁止之列。（旅客手廻品之取扱方第二篇第四章參閱）。

且有經其他一般旅客拒絕共同混在一處乘坐之有傳染病者，及不帶服侍人之罹有重病者等。此種事項，不僅妨害其他旅客之安全，且易使鐵路或輪船方面遭有不測之損害也。鐵道營業法，對於罹有傳染病者，主務大臣規定有（明治三十三年遞信省令第三十八號傳染病患者鐵道乘車規程）作根據，不准罹有傳染病者乘車（同法第四條一項）。例舉傳染病的類別，赤痢，霍亂，腸窒扶斯，疱瘡，發疹，窒扶斯，猩紅熱，百斯篤，流行性腦脊髓膜炎等十種傳染病。以上各種患者，按照傳染病預防法（第九條），須經該官廳官吏證明許可，始準乘車移送他方。但該患者乘車時，至少必須隨帶服侍者一人。鐵路方面且可要求於服侍人外，另隨醫師一人。（本書前篇）「出扎篇」第二篇第七章第四節參閱）。

又未帶服侍人之重病者，拒絕其乘車（鐵道營業法第四條二項。）然而所謂重病者，病至如何程度，方謂重病也。因此而發生紛糾事項，時有所聞，要之，該病人不能單獨旅行，通過驗票口時，必須用人担抬或背負者爲斷。因恐其途中不知發生如何意外變化，故必須令其隨帶服侍者一人。

又病人於車內不能端坐而至必須睡臥者，亦可以重病論。如遇此項病者，必須令其包用車室，不得混坐於其他衆客之內。尤其處置此等事件時，須在開始驗票之先，即須着手辦理。同時且須與駐站警察會同協力，用最善之方法，作適當之處置。

丁、旅客運費雜項等當退回時，必須詳查該客所持之車票或其他證據書類等是否正確，有無偽造塗改等事。

旅客因事中止旅行時，方向及路線之變更時，換乘下級車，或已遺失之車票加價票而又發現時，及將誤購之車票要求退回票價或其他費用時，或運費雜費概算應退回餘款時，遇以上各情形，當退款之際，對其一切票類證據書類，應詳加審慎，是否正確，有無偽造塗改等事。

（運費雜費之退回按本節之「六」及第二編第三章參閱）。

戊、當應向旅客追補運費雜費時，而該旅客抗不交納時，即應將此種事項向站長或領班處報告之。

無票旅客及坐過站，或因其他原因應向旅客追補票價或雜費時，而該旅客竟抗不交納時，必須將此種事項報告於站長或領班，對於此等旅客，鐵路具有告訴權。（運費雜費之追補可參閱第二章第三編）。

己、票價目表，各車站各次客車所掛車類表，及其他必要之各種表類，要時常配備，完全整齊。遇有旅客問詢列車之所向地，到達時刻，所掛車類，通過站之有無，及其他事項時，必須詳

細答其所問。故於職務上須備完全無缺之各種表類。倘有更改時，亦必須隨時更正確實。且一般收驗客票員司，應具有下叙之心得，出納款項人員辦理現款之手續，追補票價應用之設備手續等（記帳報告等第二節「六」參閱）等一切心得。在此書前篇「出扎篇」第一編第一章第一節第二節并第二章第一節出扎掛的說明中參閱。

二、剪票柵門之開閉

驗票開始之時間，既如上述，不再贅言。此際再將驗票柵門之開閉加以說明。

因鎖閉驗票柵口一事，驗票人員與旅客之間，時常發生齟齬。在列車始發站，能將列車配妥，預備出發，而因旅客在驗票柵口處不能望見已備妥之應坐列車，雖已到開車時，柵口尚未開放，而各旅客亦無有焦急之形，煩言之譏。其故安在，即旅客未見應乘之車，意中不發生感覺，此心理作用也。至於能在候車室或剪票柵口處，即可望見應乘之列車，於車站內停放之車站時，雖已到開車時刻，偶因路線發生故障，或因裝卸行李等，不能按時開車，而旅客此時票已購買到手，而柵口尚未開放，不能走出上車，佔妥坐位，或有因已到開車時刻，為趕路起見，由他處馳跑前來之旅客，到站時不審何故。而尚未開放柵門，如此情形之下，一般旅客難免嘖有煩言。遇此種情形時，因驗票人員向旅客表示同情，而開放柵口，使旅客先行走入站台，而致發生不幸事件者，或不能免，是故雖然應開之列車停放目前，且已到開車時刻，而致旅客大有可望不可即之苦衷，無論其如何咆哮爭論，萬不可先行開放，以防意外

再有已放完旅客，又將柵門鎖閉後，且已一度現示開車號誌，而列車尙未移動時，後到旅客無論其如何要求再開柵口，俾其入站上車者，切不可獨斷再行開放，必須請示站長副站長或領班，而後始可再行開放也。

鐵道運輸規程載有在開車一分鐘前即須鎖閉柵口（同規程第一五條四項），及列車出發五分鐘前鳴鈴一次，或用其他方法，此即表示注意即時開車也，（同規程第二四條）。總之，已示明列車將開行之號誌後，即不能再使旅客再行上車，此規定可參閱「同規程第六條一項」。在中間較小之車站，驗票柵口近前即是停車所在。故其事務亦較簡單也。另有一種車站，在開車前剪票時計算，以最後出口之旅客能有上車之裕餘時間者為標準。放出最後之旅客上車後，不論該次客車按時開行與否，亦不再開放柵口也。

三、剪票

在旅客開始旅行時，於車票上開剪一次之意義，不僅為該旅客旅行前途鉅大影響之注意而已也，且與鐵路自身亦有重大之關係。例如下述當開剪時對該票之真偽，須注意鑑別之，雖偽造票類為稀有之事件，但亦不能等閑漫視之。故執行剪票時，勿視為具文，僅具形式，失去精神之表現，以免長時間之忽視，而誘致偽造票類乘隙而出也。又剪票人應注意該車票之等級，起到車站年月日針孔有效期間，中途下車證明戳記等之正確與否，及票面所記之等級與

該次車所掛之各車等級是否相符，亦要注意檢視之。倘遇僅掛有二三等客車之列車，而旅客所持之票爲頭等車票時，發現後必須用適宜妥善而不背乎路章之手續處理善後之。剪票時發現旅客持用未印有年月日之針孔時，詳查是否爲售票房之疎忽而忘印者，抑或另有其他情事在其內也。倘爲查明售票人員之疎忽所致者，既預防路員之失態，又可保持路局之體面。如證明確係旅客之過失，不但路局無物質上之損失，又可杜絕宵小之鬼蜮，誠一舉而數善備矣。又或遇有不良之輩，既已將車票購妥，而因車未克使用者，因已超過有效期間，失去效力，而不甘心票價之損失，因而故存欺瞞路員之心，冒險持用者亦有之。故於剪票一轉瞬之間，非面面顧全週到不爲功也。再有特別規定之記名車票，減價車票，免票等，於剪票時亦須注意及之，持用車票之旅客與該車票對照詳審是否人票相符。再持有定期車票之旅客，應詳審該旅客是否本人，抑或由親友處借來使用者。因此項事件屢有發現，故須特別注意。又遇有持用小兒車票者，在剪票時當詳視該持用小兒車票小兒之年齡，是否超過規程所規定。又有一種小兒之年齡，雖與應購買小兒票之小兒不符，但超過無幾，易於朦哄剪票人員，而故意持用小兒票者，尤應特別注意及之。因票面記載之到達站必須於中途換車者，於剪票之際發現時，亦應趁便說明於某站換車；使該旅客明瞭。此爲剪票人員職務內應爲之事，又因此次客車到最終站應接續某線或某路客車時，亦應說明下此次車後即時即可續坐某線或某路車，以免旅客不明該處情形，不能即時繼續旅行也。倘該繼續之某線或某路並無當時即能續坐

之列車時，亦可詳細說明於何時始能繼續換乘某綫或某路車及該處一切旅行應知之情形真相，並說明之。（乘車券類之剪票第二編第一章第一節參閱）。

四 收票

當客車到站前相當時刻，收票人員即須站立於收票口處，預備收驗下車旅客之各種票類。當收驗客票任務時所應具之態度，與執行剪票任務時所具之態度毫厘無異，只將驗票時所帶之票剪改爲帶（中途下車站之站名戳記）。對於中途下車旅客之車票，除去定期票，團體票，及包車票不在此例外，於該票面上蓋一於「某站中途下車」之戳記後，再交還該旅客收執，且當由衆下車旅客手中驗收車票之一轉瞬間，要詳審該旅客是否正當確應由本站下車，及其車票已否超過有效期間，是否用票之本人，有無頂替等情事，與剪票時作同樣之注意。但須較剪票時格外迅速準確，不容稍有含混遲慢也。如當時遇有未經開剪之票類，坐過站之票類，變更方向及路綫不符之票類，及無票乘車之旅客時，應各按規章分別適宜處理之。例如對於持用未打日期之票類旅客時，應對該旅客問明其乘車月日時，及此項票類之由來，同時用電話或電報照會賣此項票類之車站，又檢出同站所售之同等級同類之車票，對照其前後之票號，詳加研討後，向站長或領班處報告之，作相當處置。又有旅客交出應開剪之票類，而未剪者，應按無票乘車論，再遇有持用無效票類，雖經開剪，亦按無票乘車處理。今列舉幾項可認爲無票乘車者（規則第一四五條）如下。

甲、既未持有正當乘車票類，又未經負責人員之許可而乘車者。

乙、定期車票團體票或包車票及聯用車票等，除去向未經過之次一區間照章不必開剪外，其他應開剪而未開剪者。

丙、未經負責人員之許可，擅自越級乘車船者（此事由車隊長等發見者居多數，剪票人員不易查出）。

丁、未經負責人之許可，而至票面記載以外之區域者。

戊、持用已過有效期間之無效車票者。（第二編第一章第二節「四」參閱）。

己、在查票時拒絕交驗，或於收票時不能交出票類者。

庚、團體票之實在人數超過票面記載之人數時，又小兒團體混入成人在內時，可將超過之人數及該捏稱小兒之成人按無票乘車船論。

辛，包車船旅客實在人數超過規定人數時，其超過之數按無票乘車船論。

處理無票旅客之手續，在第二編第三章第四節內詳細說明。每日在最後之列車完了後，整理當日所收之各種票類，作成日報單，又將所收之因變更乘車旅客所交之各種追補款項，作成旅客不足運費日報單，呈報主管經理課調查股。

五 補費票類之發行

起發車站或中途車站，收票人員收到應補之票價及雜項後，即發行左記樣式之「補費票」，此

補費票樣式 (附表一)

甲		補 費 票					事由		(東)	(第1000號冊)	
原其他車票或類	月	日	種 別		號						
	等			起	止						
	圓	錢				經由					
徵變更收區或間						起	徵收或變更費				
						止	旅客運費	圓	錢		
					經由	快車加價					
					等	睡舖票價					
人 數	類 別	成人	小兒	學生	軍用	政府	加 成 費				
							手 續 費				
發行日與有效期間						日	合 計				
下 車	往					返	相 過				
	記 事						差 不足				
第 列車							年 月 日		站	申 告	發 見

旅客收執。

三、發行時將較要事項填入帳根處撕下甲頁交附

二、丙頁不備切斷線

乙丙二頁為薄紙。

一、甲，乙，丙，三頁炭酸紙複寫式甲頁厚紙，

種票據，可代快車加價票，或睡鋪等票之用。根據「規則第一六七條細則第一〇八條」，因旅客已到旅行最終站，倘須追補票價時，可勿庸發行「補費票」，僅於旅客不足運費日報單內詳細註明。（細則第一〇八條）

補費票應按左記樣式照填。

甲、發行法

- (1) 發行補費票之際，要將事由應補及變更數，並其他一切較要事項，擇要填妥。
- (2) 發行概算票時，在記事欄內記明，「某列車某車隊長之概算票票號及票冊號」。
- (3) 爲證明再度追補費用時，只註明「再追證明」即可，不再另定格式，且須於記事欄註明交款人之住址，姓名，並將收運費雜費之表類種別及號數填列如左。
 - (一) 如爲概算票或追補票時（概算票追補票之票號及票冊號）。
 - (二) 旅客運費不足日報單（日報頁數）。
 - (三) 對於運費或雜費，並不追補或退回時，可將追補，及變更額數欄，劃一塗抹線。
 - (四) 一、二、等車票，快車加價票，睡鋪票一概不備之車站，遇必須需要時，可於記事欄內將其票別（例如一等票代用，或睡鋪票代用）等註明。

(6) 除去前列各號外，概算票發行法，根據(6)(10)乃至(25)。（第二章第三節「三」參閱）。

乙 處理方法

(1) 用甲頁替代車票及作證明用，交付旅客收執。

(2) 乙頁同收回之車票，概算票的甲頁（除去退款時）減價證書等，連同旅客運費不足日報單，呈報主管課股。

(3) 丙頁保存，作存根用。

(4) 在替代車票用之甲頁下部中央處開剪。

(5) 替代車票用之甲頁，到旅行終了站收回，連同收票日報單，呈報主管課股。

參考（東京鐵道局之辦理方法）

(一) 列車因故不能行駛，或雖行駛而延時間，以致旅客要求改長車票有效期間，同時又發生必須發行追補票時，在經手費規定欄內，按雜項收入手續辦理，在記事欄內，註明「延長有效期間」，在有效期間欄內，註明「至何日有效」。

(二) 替代不同等級聯運之加價票者，當發行本車票之際，要按一般定例填寫，並於事由欄內，註明低級區間，「由某處到某處」。

(三) 發行本車票代用加價票時，乘車站應追補或變更區間者，在「起」欄內，應註明到達車站應追補或變更區間，在「止」欄內，應註明按四百料八百料或八百一料以上，在人數，通用，（普通加價票）所定欄內，註明乘車月，日，列車次數客車順序。至其他要項，在記事欄內註明。又發行代用睡舖票時，應追補或變更區間，在「起」欄內上，中，下段的區別人數欄

內，註明乘車月，日，列車次數客車順序，及睡舖號數，至其他要項，在記事欄內註明。

(四)許可團體票，或包車旅客之變更方向，或改換經由路線之要求時，因費用之不足而發行本乘車票時，可在旅客原帶車票空白處，註明「方變或(經改)追捕票號」後，連同原車票一併交付該旅客。

(五)在第二區間換坐高級車時，在追捕或變更區間欄內，註明「高級」，在記事欄內，註明低級區間，「某處與某處間」。既變更方向或「改換經由路線」而又一部份換乘他級車時，可於事由欄內註明「方(或經變)換坐，在記事欄內註明「某處與某處」為上級區間。

(六)同一旅客同時應納運費，睡舖費，快車加價等數種費用者，應分別發行各類票據。
憑票掉換退款。

旅客已交納運費或其他費用後，因故中止旅行，或變更方向，或改換經由路線，或換坐低級車，及其已遺失之車票又發現，或因故誤買車票等旅客，照章要求退回上記已交之費用時(第二編第三章參閱)，必須以該客原購之車票類作交換之手續，既已叙過。茲將辦理該項退款手續記之如後，(帳表取扱手續第二三條)

甲、退款事由，退回數目及要旨(已託運過行李包裹的車票處理運費手續等)在乘車票類及其他證據上註明，並請站長簽字。

乙、前項之規定，根據憑證退款者，為事由的明顯計，故應退回之款數如與憑證上所記之數目

相同時，不必再記，以資省略。概算票經詳細精算後，過剩之數爲退回之數，又以下級換坐證明書（概算票代用）作退款之根據，不乘證明書（「不乘證」上所記載之未乘區間相當等級之乘車票代用）亦爲退款之根據，及再追補證明書（追補票代用）亦可爲退回之根據。以上所舉各項，皆爲退款之証據也。

丙、因急用必須請發備用款之車站，站長可將領款書寫好，交分任出納官及主任出納員後，將本站應解交車票等款，截留作備用款。一切關係書類，按下記手續處理。

（1）分任出納官或主任出納員，於請領書上註明年月日後，照章再呈送到轉帳命令官處。

（2）轉帳命令官審查後，按日分別整理，再呈交至主管經理課調查股。

參考：凡一國家之收入，概設徵收官吏徵收之，徵收後即解交國庫。此當然之法制也，不待贅言。遇有支出時，則由支出命令官向國庫請領。但國營鐵路每日有多數之收入，同時零星支出，亦復不少，故官署制度既有收入官，更有支出官，儼然區分，不稍含混。然凡一應收入，不拘巨細，概應掃數解交國庫，固理之當然。有時因事實之需要，環境之不許，雖應解而不能。故於收入支出二官吏之外，併設出納官一職，專司出納事務，將收入之現金轉帳，即作支出款之特別制度，此即所謂改收入現金作支出用款之轉帳也，操此種轉帳命令者，稱轉帳命令官，如各鐵路局長，鐵道省經理局長，各建築，改進，運輸，保綫事務所長等，及各事務所長，經理局長，或鐵路局長等特委之轉帳命令官。准照命令作轉帳職司者，稱轉帳出納官（鐵路之

出納官，（亦稱爲轉帳出納官也）。從來辦理轉帳事宜，概須承受轉帳命令官之命令而轉帳，未聞有未受命令而出納官任意支出之事者，此亦如歲入徵收機關，服從歲入徵收官之命令，而徵收歲入者，正復相同，如主務官在其主管事務上，因事實之必要，須支領款項時，則將關係書類造齊，在支款請領書上，將一應重要事項填寫完畢後，送達轉帳命令官處，要求支領，在轉帳命令官受理此項請領書時，將其內容詳細調查後，在支款請領書上，蓋一轉帳傳票之戳記，連同支出命令書附帶的證憑書類，交付與主任出納官。主任出納官即以此爲根據，向債主付款。歲入徵收項下之運費雜費，各車站不必等待歲入徵收官之命令，即由車站直接徵收。車站由車票及其他票類換得之收入，即作現金之領收，歲入徵收官於事後調查決定後，即作轉帳手續，改未解交入庫之運費雜費作請領款，遇必須退還運費雜費時，轉帳命令官簽發轉帳傳票後，不必再候照付命令，即由站長將開支要求書交付與主任出納官或主任出納員後，即可支領退還之款項，於當時發生事故之乘車票類上，證明經過事由及月日時，在處所欄內蓋一頒發之站名小戳爲證明後，可按旅客之要求，不拘何站，亦可照付。

戊、依據上記經證明過之車票類，要求退款，即按「甲」與「乙」之例，辦理退款時，可收若干手續費。

己、詳算概算票時，因退款較多，認爲有必須證明之必要時，亦可照會原發行證憑書之處所，

是否正確，以資證明，而照審慎，如用證憑書互相換退款時，即可勿須要求旅客另出收據。

參考；東京鐵道局辦理此種手續：

(一)對於必須退款之車票類同一種(天災事故等)之多數時，應於各頁之憑證背面，註明經過之事由。但爲省略計，僅選出一頁之背面註明之，此外之若干頁不必再記。

(三)蓋有託運過行李包裹戳記並已徵收運費之車票，因故不克旅行，必須退款時，可於車票之背面，註明行李包裹變更及車票被處理之年月日。(以上旅客帳表類取扱心得)

七、其他之退款

列車、輪船、汽車、因故不能行駛時，對於定期票回數票運費之退回，及根據特別之許可退回各項票價，及按憑證交換退款時，將其事由，款數，及債主確認後，按照下列「旅客運費更正通知書」根據特許退回票價之「旅客票價更正命令」，照前記用憑証互換退款手續之「丙」項，作退款手續。(帳表辦理手續第二四條)

當此時，可按照辦理旅客運費改正通知書的手續辦理。於相差過額欄內，將相當款數記明，在記事欄內註明經過事由，在本書甲頁之背面，將債主領款之月日住所姓名及領款原因詳細註明蓋章，作退款憑証，連同退款日報單，經過所屬主任出納官，呈送到轉賬命令官處，乙頁留站存查。

(未完)

大陸銀行

股本五百萬元公積一百七十萬元營業經營
一切商業銀行業務兼辦儲蓄 貨棧 保管庫信
託等附業總行天津 分行北平 天津 上海
漢口 南京 青島 杭州 哈爾濱等處其他
國內外各埠均有代理店及特約機關

天津總行

法租界六號路

支行

日租界旭街
大胡同南口

本行現在增設第四貨棧一所已經開業如蒙
惠顧無任歡迎

地址法租界巴黎道平和北棧舊址

電話三二二二五五

敬啓者本局鐵路公報自奉部令改編傳布公文則別爲日報研究學術則彙爲月刊旨取公開力圖改進分門別類攻錯有資日異月新蒐羅無間鴻篇鉅製已屬源源而來屑玉碎金尤冀時時相應舉凡名人軼事短篇說部雋永筆記小品文字不拘一格均所歡迎尙希內外

同仁公餘有暇移其雅興發爲文章萃互助之精神貢獻俾於社會徵文有例采輯非私更備薄酬聊爲潤筆此啓

北寧鐵路局總務處文書課啓

氣軛問答 (續)

王若侃

第十五章 各種機車車軛

史維尼壓氣機——水軛——鮑爾文水軛

史維尼壓氣機

問 史維尼壓氣機之主旨何在？

答 在下降極險峻之坡度，空氣壓力低微之時，使儲氣主筒迅速重行充氣。

問 試述其各部分。

答 有一管由汽櫃通至儲氣主筒。管內有一閉斷塞門，一安全閥，及一止回閥。

問 如何運用？

答 於閉斷蒸汽時將閉斷塞門旋轉而使機車回動。主氣筒及鞴之動作一如壓氣機，壓縮之空氣被迫而入汽櫃，然後經連管而至儲氣主筒。

問 此機有何障礙？

答 在低壓力或壓氣機拒絕等緊急之時，此機極便於運用。至其所有之障礙，則為有煙，煤氣，及熱氣迫入儲氣主筒，焚燒節襯，并使氣軛設備甚為污穢。

問 此布置現尚普通使用否？

答 否；現在實際上已不使用。

水軛

問 何爲水軛式一拉查台利阿「軛」？

答 此爲一種車軛，用以產生使機車回動之相等結果；即在鞴上之背壓力，其經過曲拐鎖之動作，與用蒸汽時相同也。

問 在減速工作告竣之處，是否實在用水？

答 否；彼時爲濕汽。

問 所用之水來自何處？

答 取自正在頂板上面之鍋爐。一俟其離去鍋爐，自上來之壓力即行移去，而水忽變爲濕汽。其在甬內所行之壓縮，則發生熱氣，亦令水變爲蒸汽焉。

問 使用水軛時，油潤器是否閉斷？

答 否，應仍行運用，與用蒸汽時相同。

問 於停止使用水軛以後，使用蒸汽時，應如何特別注意？

答 爲免由烟突噴水起見，在未經充分之時間將水消盡後，不應使用蒸汽。

問 在單式機或複式機上，均能使用水軛否？

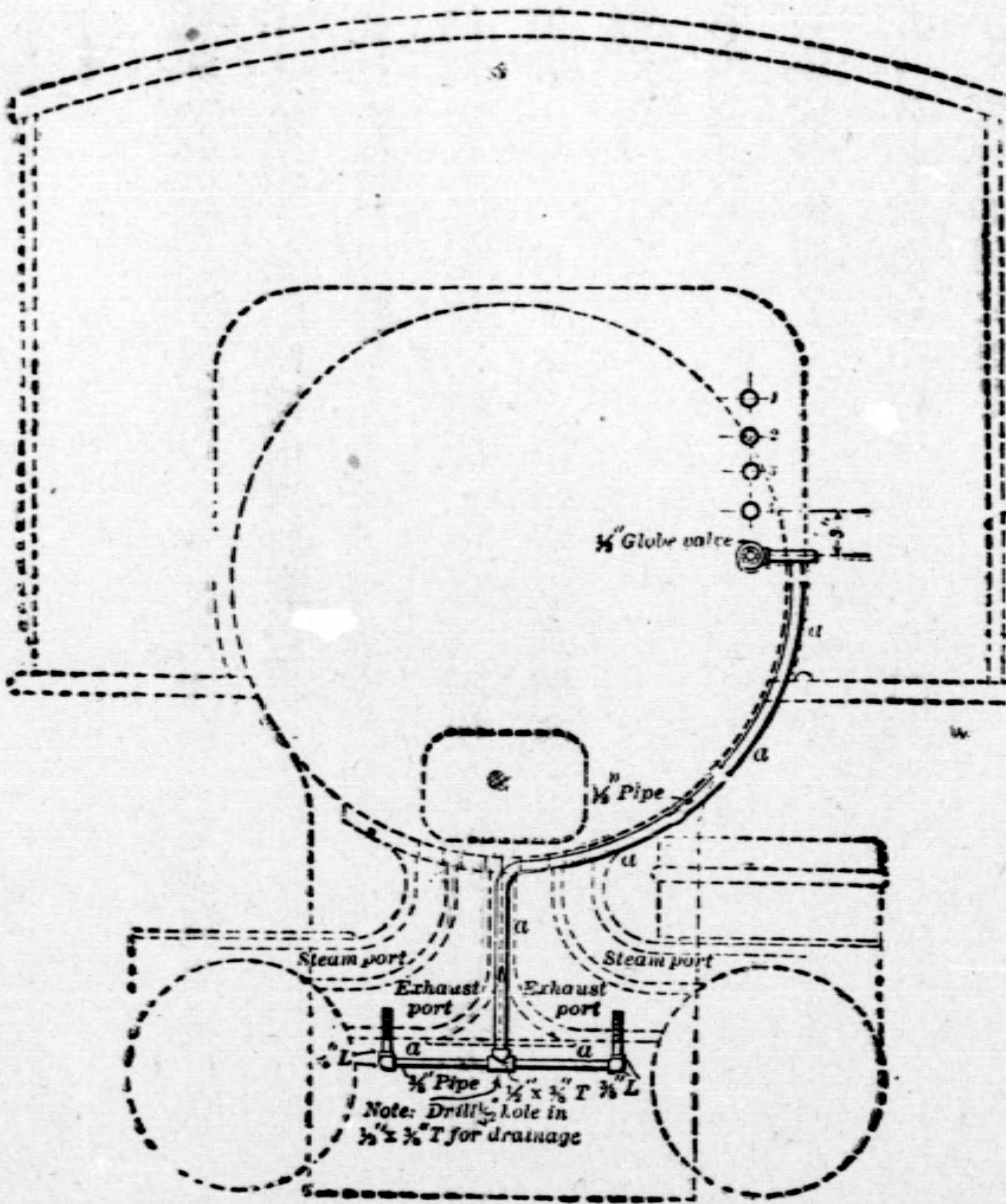
答 然；第二百五十一圖示其在單式機上之應用，第二百五十二圖與第二百五十三圖示其在複式機上

之應用。

單式機上之水軛

問 水成爲濕汽以後，運用何部分？

答 因鞴前後移動，將在排洩空腔（第二百五十一圖）內之濕汽引入管內。



第二百五十一圖

（單式機上之水軛）

問 如何由甬內逸出？

答 經過甬塞門。

問 如機車回動時不為將濕汽引入甬中，而使用水軛，則將發生何事？

答 將灰燼與烟引入甬內，在短時期中即將其毀損。

問 司機者應如何進行使用水軛？

答 應先將甬塞門開啓，其開啓之時間，應與水軛使用之時間同其久暫；回動桿應按所需之數由中央移回，直道閥（第二百五十一圖）應立即開啓。

問 水軛應於何時使用？

答 在列車徐徐移動之時。

問 運用水軛，實際速度幾何？

答 尋常所用速度，不得超過每小時十四至二十二英里。

問 回動桿應由中央移回如何之遠？

答 此視所需工作之數而定。回動桿移回愈遠，則力量愈大。

問 直道閥（第二百五十一圖）應開啓若干，俾在甬內得有適當數量之蒸汽？

答 應將其調整至由甬塞門發出之蒸汽極白為止。

問 如使用之水過少，則在甬塞門逸出之蒸汽係何性質？

答 色淺藍。

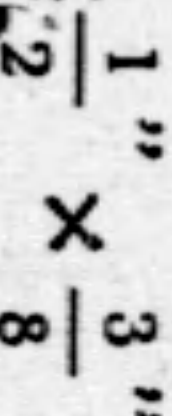
問 如使用之水過多則如何？

答 水將由烟突噴出。如回動桿離中央極近，此事尤堪注意。

問 如第二百五十一圖所示，在  之丁字管內所鑽  之孔，其用途如何？

答 容凝結物逸出。

問 裝管時應如何特別注意？

答 應注意將  之丁字管置於中央，以確保有同量之水達於各筭；否則機車之一側必將較他側供給較多之減速力。

複式機用鮑爾文水軛

問 以前所言關於單式機用水軛之普通情形，亦與複式機上之鮑爾溫水軛有關否？

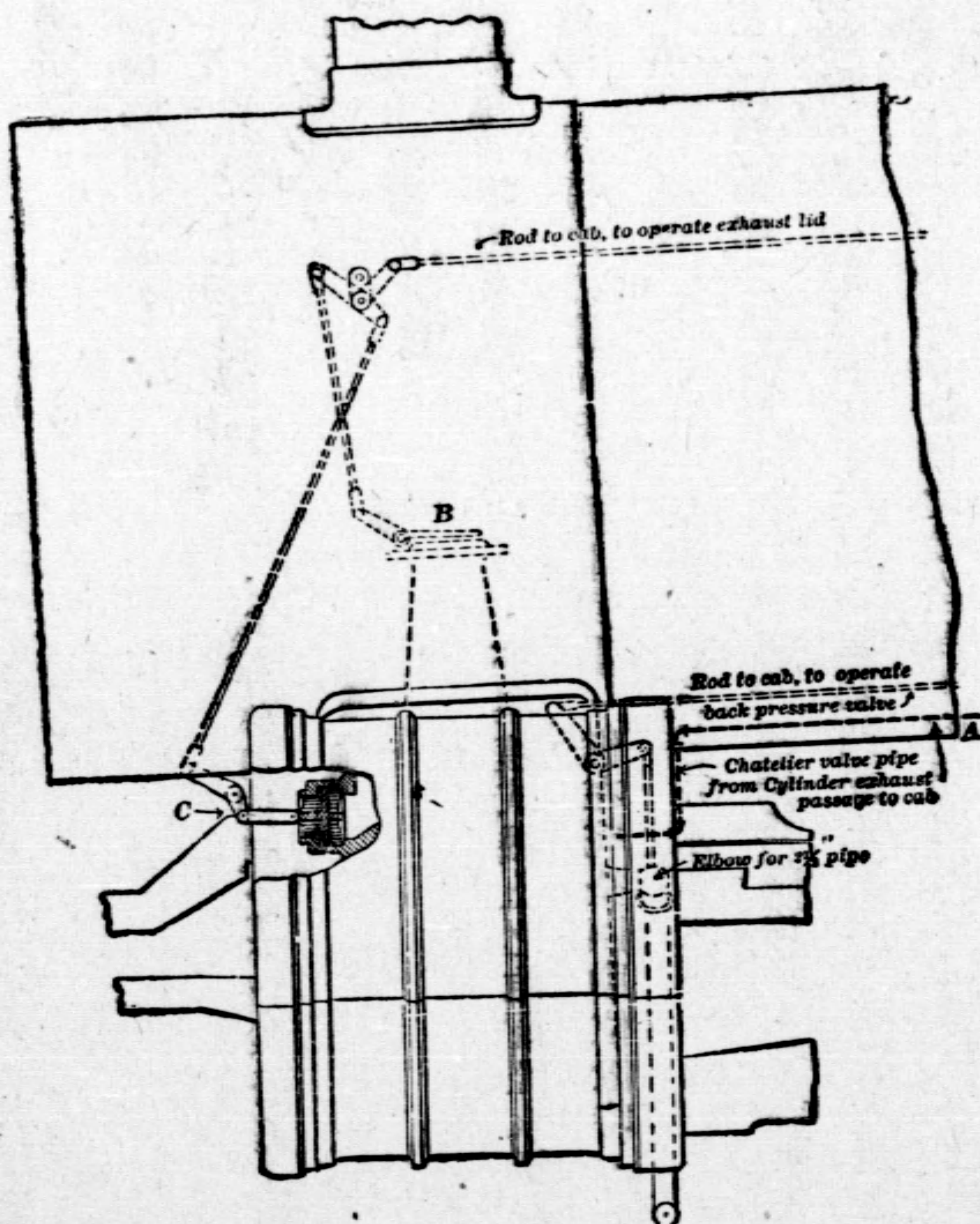
答 然；彼此有關，保持之力量係由於機車回動，惟在完全回動位置時，水之使用如下所述。

問 試述第二百五十二圖及二百五十三圖關於複式機用水軛之事。

答 第二百五十二圖為前端之側面形，第二百五十三圖為端面形。當容水入管 A 之時，最後達於 aa，於此入排洩路。D（第二百五十三圖）為閘門或止回閥，司機者藉之可調節鞴所憑以運用之背壓力數量。E 為位於活汽路內之安全閥，容超出定量之背壓力逸出。C 為進氣閥，於必要時容空氣入筭，並防止烟灰之引入。B（第二百五十二圖）為用以關閉排洩管口之鏈蓋。

問 如何使軛運用？

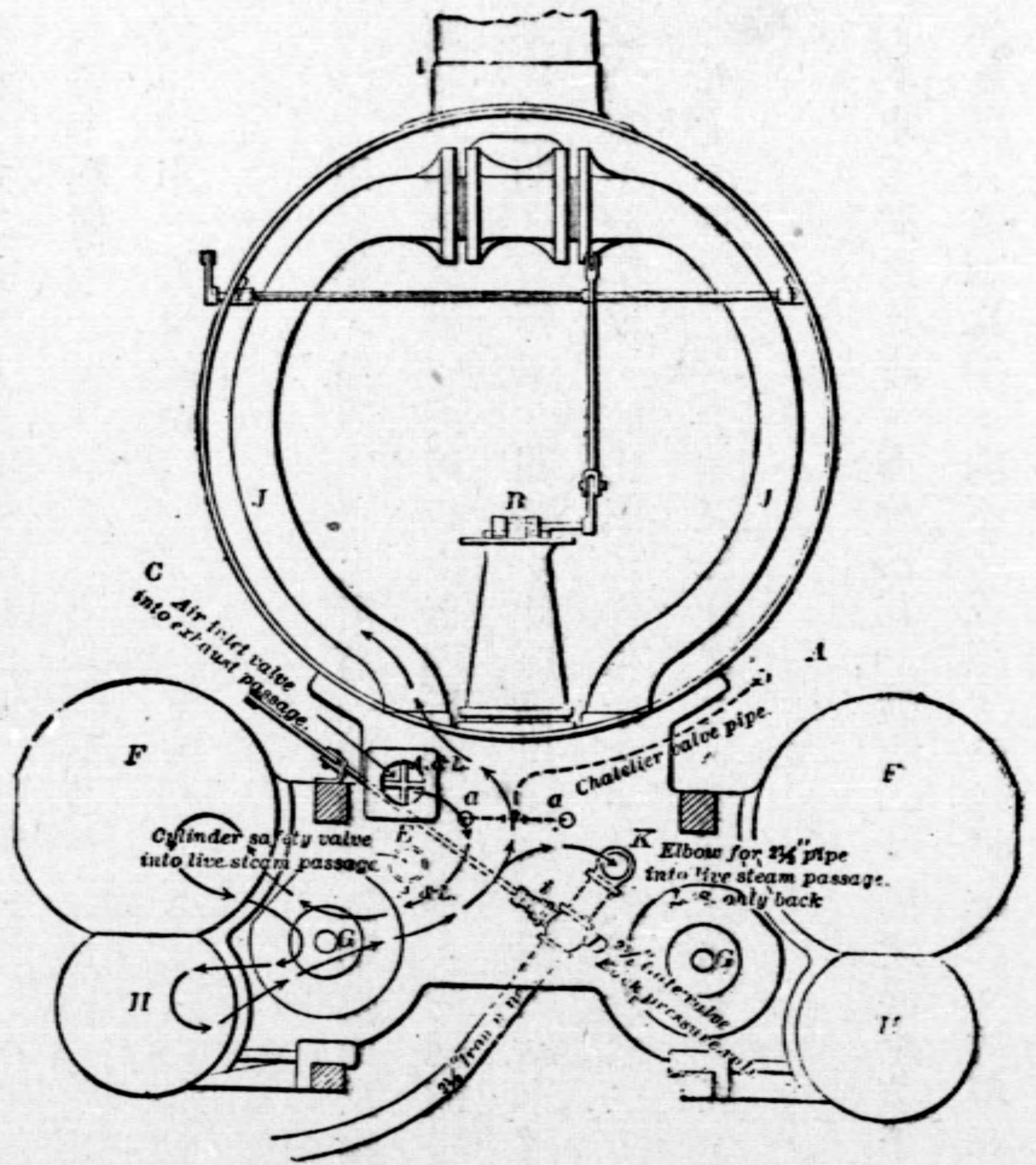
答 最初之步驟與單式機上之水軛相同：開啓笛塞門，置回動桿於極後位置，並啓開水閥。其排洩管口蓋B亦應關閉，而將進氣閥C開啓。



第二百五十二圖
(複式機所用鮑爾文水軛)

問 試述水或蒸汽之通路。

答 當空氣入進氣閥C（第二百五十二圖）時，與由aa入排洩空腔之熱水及蒸汽混合。自此越過轉
 輪閥G而入低壓甬。當低壓甬內轉輪之行動回向，則此混合之汽，水及空氣，除在甬塞門逸出
 者外，均被壓縮，而甬之他端為所充滿。其被壓縮之蒸汽越過轉輪G前進，如第二百五十三圖



第二百五十三圖

（複式機所用鮑爾文水輓）

所示，以入於高壓甬H之彼端。在鞴回程時，乃被迫由高壓甬越鞴閥而入汽管J，其不在止回閥D逸出之蒸汽即於此處積聚。安全閥E則管理超過安全數量之任何壓力。

問 在「須奈塔地」式之二甬複式機上，其水軛如何運用？

答 因兩甬大小相差甚巨，普通多用二水管，而使用水軛時，任儲氣甬與低壓排洩路間之排洩閥關閉。其他之水軛使用方法與簡式機上完全相同。

第十六章 軛比率與積率

美國主動輪軛積率——偏突輪軛

問 何爲軛力？

答 「軛力」之名稱已沿用多年，係表示車上所有一切軛屨對切軌面及輪體所遞之總壓力。此種壓力發生磨力，施諸車輪之旋轉，因而減少車輛行動之速率。此總軛屨壓力（對於一已知之軛甬壓力）與車輛重量之間，有確定之關係。此關係以總軛屨壓力對車重之比率表示之，常爲百分數，因總軛屨壓力常小於車重，故比率當爲二分之一，或三分之二，或四分之三，或其他分數。如謂爲百分之五十，百分之六十六又三分之二，或百分之七十五，或其他之百分數，尤爲便利。

對於此軛屨壓力與車重間之比率，亦曾稱爲「軛力」，因之發生若干糾紛。加以軛力之名稱，對於上述之總軛屨壓力或軛比率，均不甚正確，已無可諱言。故現在最好將「軛力」之名稱廢

除，按照吾人所言者是否爲壓力本身，或係該壓力爲車重之百分率，而以較適當之名稱「總軛屨壓力」及「軛比率」代之。此後本書所用，即改爲此項名稱。

問 何謂軛比率？

答 以對輪體之總軛屨壓力與車輛之輕微重量相較，用百分數表示之。此百分率即以車輛之輕微重量除總軛屨壓力，再以百乘之。

問 軛比率如何確定？

答 假定一軛筒內之空氣壓力，并計算因此壓力施諸軛筒鞴而由軛屨對車輛發展之總力量。曩日係用在筒內所能得之最大空氣壓力作爲計算之根據，但嗣後用七十磅之軛管壓力，簡易三通閥可得五十磅最大筒壓力，速動三通閥得六十磅，ET設備得六十五磅，而現在所有之旅客列車，幾全有九十磅或一百十磅之軛管壓力，其最大筒壓力尤高，故現在常用五十磅筒壓力作爲計算所有貨車及機車軛比率之根據，用六十磅爲計算一切客車者之根據，惟於PC設備則用八十六磅。以下所開一切百分率，均以此項壓力爲根據也。

問 用五十磅筒壓力爲計算之根據，則用百分幾之輕微重量爲貨車上之軛比率？

答 用該車輕微重量之百分之六十或十分之六。

問 在客車上如何？

答 用該車輕微重量之百分之九十或十分之九（六十磅筒壓力）。

問 如車輛有六輪轉向架二，僅將每轉向架上之車輪二對施軛，能否使用此項百分率？

答 不能；所定之百分率係與施軛車輪在軌條上總重量之百分數有關。如僅將每轉向架上之車輪二對施軛，而車輛則平均支持於六對車輪上，則由施軛車輪支持之車輛重量，僅為車輛總重之六分之四。故遇此種情形，應用車輛輕微重量總數之六分之四（或三分之二）之百分之九十為軛比率。或用輕微重量總數之百分之六十之三分之二，亦同。此種車軛布置現已實際不用矣。

問 設計主動輪軛時用如何軛比率？

答 如為舊式標準「I」設備，則機車備作客運時，係用主動輪上重量之百分之七十五或四分之三，備作貨運時，用百分之六十五（五十磅甯壓力）。如為第六號ET設備，則客運機車用該重量之百分之六十，貨運或轉轍機車用百分之五十。

問 在機車轉向架或拖車車輪之軛上用如何軛比率？

答 在舊式標準設備為百分之六十；在第六號ET設備為百分之四十五——均為在工作程序時之機車重量百分數。

問 在煤水車上用如何軛比率？

答 在舊式標準客運煤水車，或裝有速動三通閥之貨運煤水車，為輕微重量之百分之八十五；在舊式標準貨運煤水車之有簡易三通閥者，用百分之八十；在裝有第六號ET設備之煤水車，則雖有數路用較高之軛比率，例如百分之百，甚至百分之一百十，而通常對於客運機車均用百分之八

十，對於貨運及轉轍機車均用百分之七十。

問 煤水車上所用轍比率，何以較機車或貨車上所用者為大？

答 因實際上煤水車時常載重也。

問 此項百分率如何確定？

答 於各種運輸作實在之試驗。

問 用於ET設備之轍比率，何以較用於舊式者為低？

答 ET設備於應用時保持轍筒壓力以抵制漏氣，但用舊式設備，則常因漏氣及鞣韌之長行程而有極大之損失，以致應用時之平均筒壓較低，故必需較高之轍比率。於停車時予以相同之減速也。

問 用於貨運及轉轍機車之轍比率，何以較用於客運機車者為低？

答 對於貨運及轉轍機車行動之磨力及內阻力，較客運機車者為大。又其運用之速度較低。

問 因轍筒內之壓力施於鞣韌上而有力施諸推桿，吾人對於此力如何計算之？

答 以鞣韌之直徑自乘；再以7854乘之；然後以轍筒內之空氣壓力乘此最後之積數即得。

問 以五十磅之壓力，其施於八英寸筒之推桿上之力為若干？

答 $8 \times 8 \times 7854 \times 50 = 2513$ ，常作二千五百磅。

問 試述輕貨車與該車滿載時轍比率之差異。

答 以貨車輕微重量之百分之六十視為適當之轍比率。

如貨車之輕微重量爲四萬磅，則予以二萬四千磅之總軛屨壓力。如車之容量爲十萬磅，則當其滿載時，車與物之總重爲四萬磅加十萬磅，即十四萬磅，但吾人所有用以停止載重車之軛屨壓力，僅與輕車時所用者相同。

在完全行車應用時，軛甬內得五十磅壓力。如此，於車輛輕載時，予以百分之六十之軛比率，但於滿載時，則軛比率與車輛及物之總重有關，僅爲百分之十七。

在速止時，軛甬內約得壓力六十磅，於輕車予以百分之七十二之軛比率，但於重車，則緊急施軛時，其軛比率約爲此車總重之百分之二十有半。

問 客車之軛比率如何受其載重之影響？

答 不甚多，因以車輛輕微重量之百分之九十用作總軛屨壓力，及載重時，其增加之重量罕多至一萬磅，而此數僅屬車輛重量之一小部分也。

問 以各種大小之甬，其施於推桿之力常爲若干磅？

答 以五十磅甬壓力：

六英寸

一四一五磅

八英寸

二五〇〇磅

十英寸

三九二五磅

十二英寸

五六五〇磅

十四英寸	七七〇〇磅
十六英寸	一〇〇五〇磅
十八英寸	一二七〇〇磅

以六十磅筭壓力：

六英寸	一七〇〇磅
八英寸	三〇〇〇磅
十英寸	四七一〇磅
十二英寸	六七八〇磅
十四英寸	九二五〇磅
十六英寸	一二〇六〇磅
十八英寸	一五二四〇磅

以八十五磅壓力：

六英寸	二四一〇磅
八英寸	四二五〇磅
十英寸	六六六〇磅
十二英寸	九六〇〇磅

十四英寸 一三一〇〇磅

十六英寸 一七〇八五磅

十八英寸 二一六〇〇磅

以一百磅壓力：

六英寸 二八三〇磅

八英寸 五〇一〇磅

十英寸 七八五〇磅

十二英寸 一一三〇〇磅

十四英寸 一五四〇〇磅

十六英寸 二〇一〇〇磅

十八英寸 二五四〇〇磅

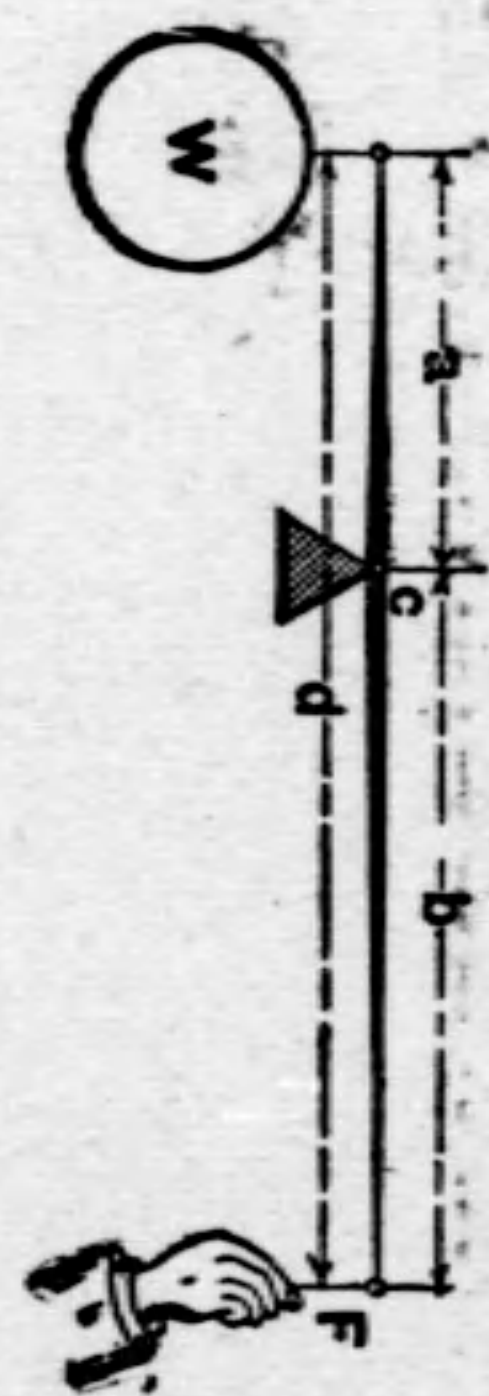
槓率

問 何為槓？

答 槓為不能彎曲之桿或樑，可於一稱為支點之定點從事動作。在氣軛工作內，僅適用直槓。槓之用於機械，係為傳遞及變更力與動作之需。

問 施於氣軛槓之力有幾種？

答 三種（參閱第二百五十四圖，二百五十五圖，二百五十六圖，二百五十七圖，二百五十八圖及二百五十九圖）。一為應用力 F ；一為遞送力 W ；一為在支點 c 之力。



第二百五十四圖 (支點在中間之槓桿)

問 此項之力如何互有關係？

答 當此項之力互相平行並在同一平面內時（在氣軛設備內常如此），在兩端之力常施於同一方向，而在中間之一力則施於相反之方向。在第二百五十四圖內，由手 F 發出之力將槓拉下；在 W 處重量之力亦將槓拉下；而支點則於 c 處將槓迫上。

問 當支點在其他兩位置之一時，此項說明亦有效否？

答 支點無論在何處，並無區別，均適用同一規律。第二百五十六圖內，手於一端上拉；支點於他端推上；重量則在其間之一點下曳。第二百五十八圖內，兩外側之力向下而手則於其間上曳。

問 查照第二百五十四圖，何以知手之力 F 能將重 W 舉起？

答 力 F 欲使槓繞支點之頂而旋轉，故其端向下，而重量之一端則上行。重量之趨勢，係使槓以反對之方向繞支點之頂而旋轉。手以 F 磅之力拉動，距支點 b 英寸，此距離謂之槓臂。如以槓臂

b 乘力 F ，則得繞支點頂端旋轉之力率，謂之旋轉力率，計 $\frac{F}{l}$ 吋磅。同樣，其以反對方向之重量之旋轉力率為 $\frac{W}{l}$ 吋磅。茲如手之旋轉力率 $\frac{F}{l}$ 大於重之旋轉力率 $\frac{W}{l}$ ，則手可將重舉起。

問 「槓臂」之定義如何？

答 槓臂為自力至支點之垂直距離。或可云為自力至支點之最短距離。槓臂之量法，常與力之方向成直角。

問 「旋轉力率」之定義如何？

答 旋轉力率為以槓臂乘力所得之積數。

問 如吾人謂使施於一槓之力成爲「平衡」，其意何指？

答 係指一力之旋轉力率適等於他力之旋轉力率，無論任何一力，不能使他力移動或勝過之。譬如，在第二百五十四圖內，如手之力 F 適能使重量 W 停頓，而不能移動之，則此二力成爲平衡，而 $F \times l = W \times a$ 。

問 何以能知施於一槓之力成爲平衡？

答 當施力時，如槓繞支點而移動，則一力之旋轉力率必較他力者爲巨，故二力不平衡。但如槓不移動，即知應用力之旋轉力率適等於遞送力之旋轉力率，故此二力平衡。

問 施於車上軛屨配件槓上之力是否平衡？

答 當空氣初入輟甬時，鞴繡移出，槓由鬆放位置移至應用位置；此際因槓移動，故刀不平衡。惟一俟輟履牢抵車輪，槓即停止移動，故於車輟應用後，輟槓不再移動之時，即知施於此項槓上之力成爲平衡。吾人計算輟比率，常假定此項力量爲平衡也。

問 當施於槓上之平行力成爲平衡時，其間有何極有用之關係？

答 諸力平衡時，中間之力常等於兩端之力之和；應用力之旋轉力率常等於遞送力之旋轉力率。例如，按第二百五十四圖及第二百五十五圖， $c \parallel F+W$ ； $F \times b \parallel W \times a$ 。在第二百五十六圖及第二百五十七圖， $W \parallel c+F$ ； $F \times b \parallel W \times a$ 。在第二百五十八圖及第二百五十九圖， $F \parallel W+c$ ； $F \times b \parallel W \times a$ 。惟應注意者， a 常爲遞送力之槓臂， b 常爲應用力之槓臂，但因支點每自一處移至他處，故此項槓臂在槓上不常爲相同之距離也。

問 此項關係予吾人以何項利益？

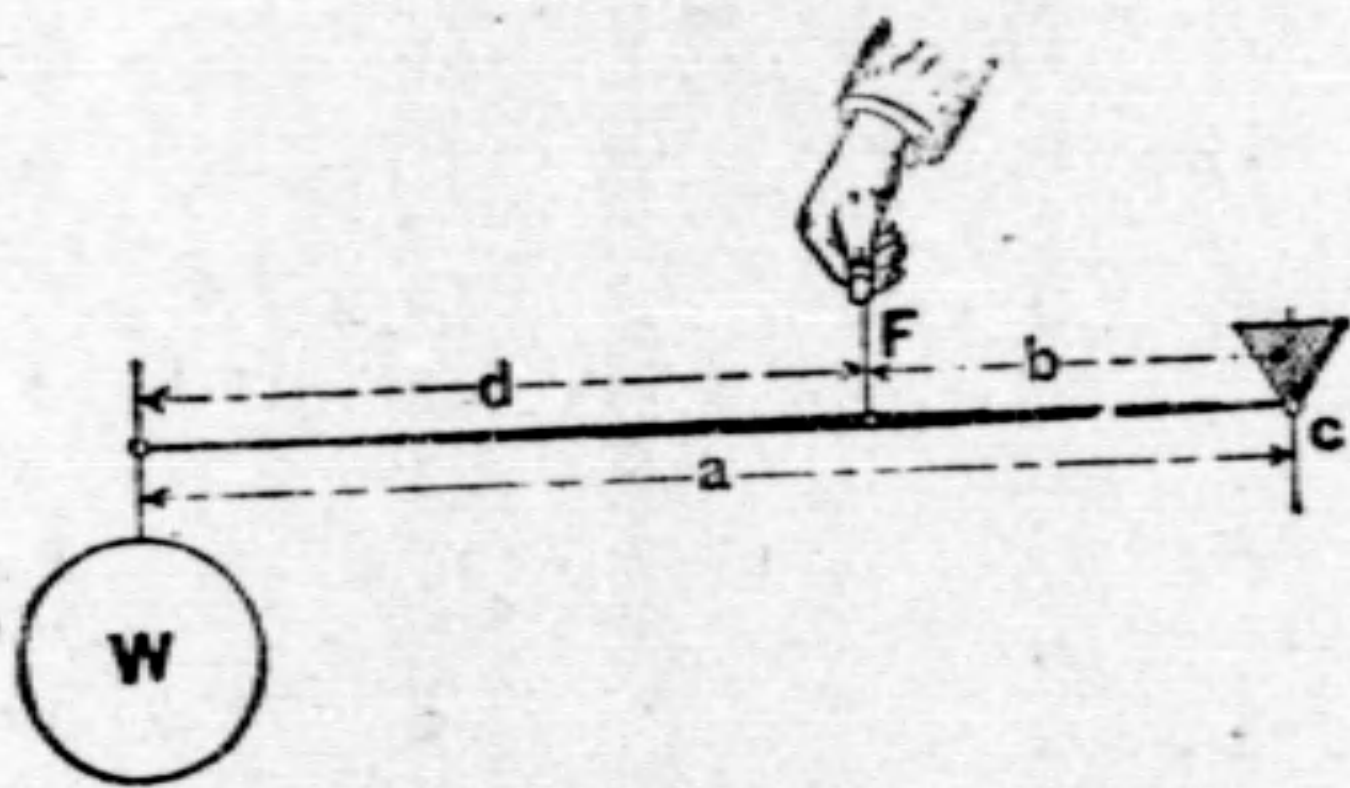
答 能使吾人於（甲）已知二力及一槓臂之數；及（乙）已知一力及二槓臂之數時，確定一切所施之刀與其相當之槓臂。例如，在第二百五十四圖內，如已知重量 W 及槓臂 a 與 b ，即易確定何力 F 與重量相平衡；因吾人知 $W \times a \parallel F \times b$ ；故 $F \parallel \frac{W \times a}{b}$ ；其中 a ， b 與 W 爲已知數，故可求得 F 之數。又因 $c \parallel F+W$ ，故於需要時亦可求得在支點之力。

問 此例於第二百五十六圖如何？

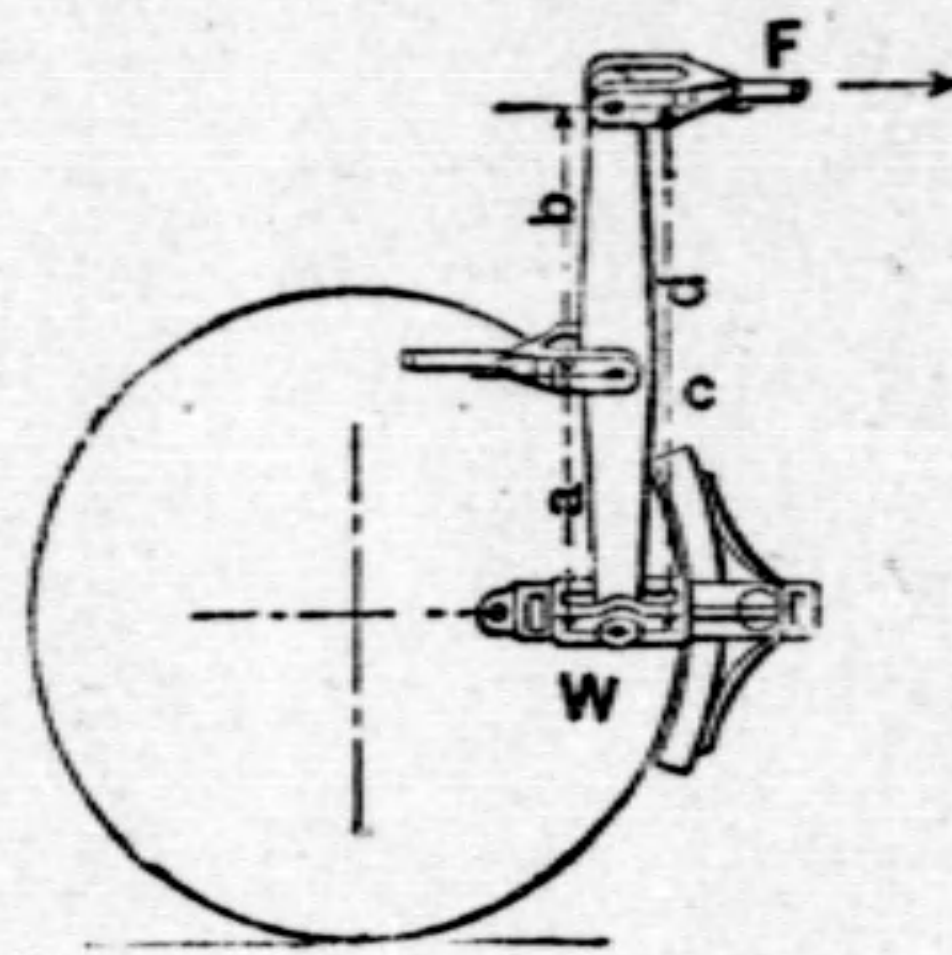
答 除在支點之力 $c \parallel W+F$ 外，餘均相同，因此時 W 爲中間力，等於他二力之和，故須由 W 減 F 而

得 c o

氣 軛 問 答



第二百五十八圖
(應用力在中間之槓)

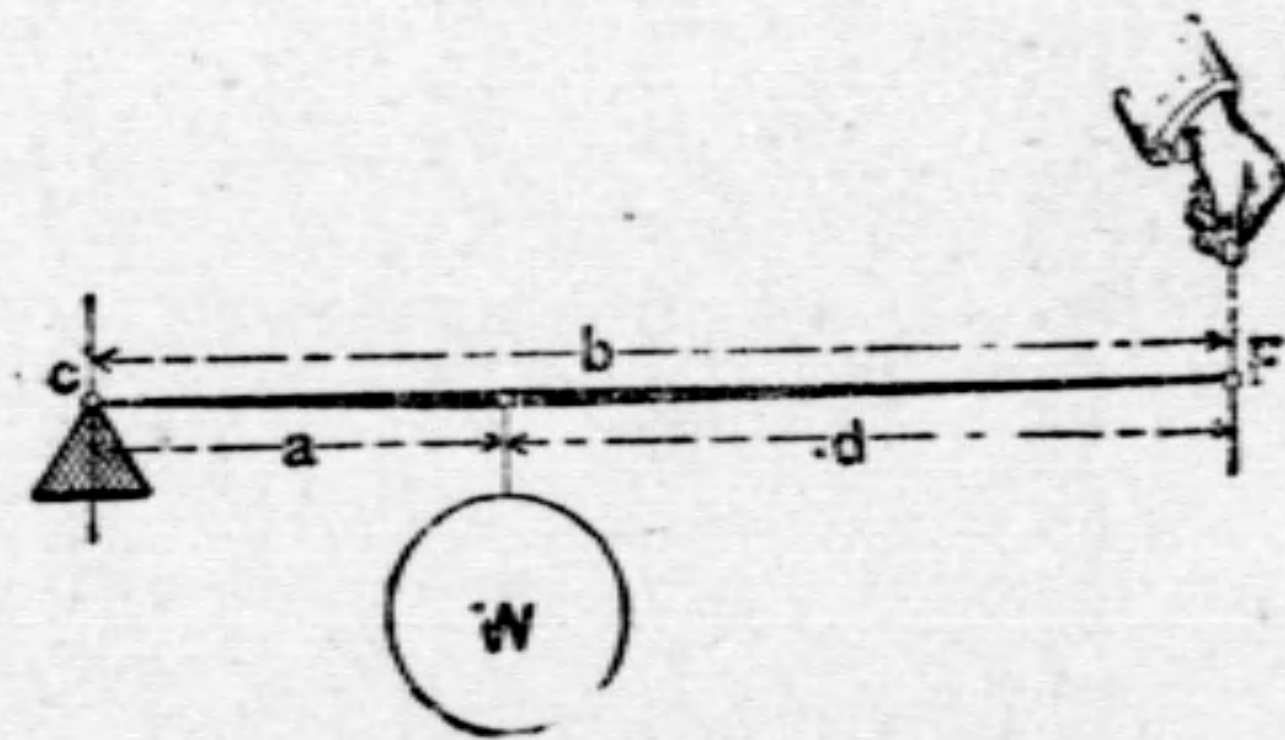


第二百五十五圖
(屣在底端之軛槓)

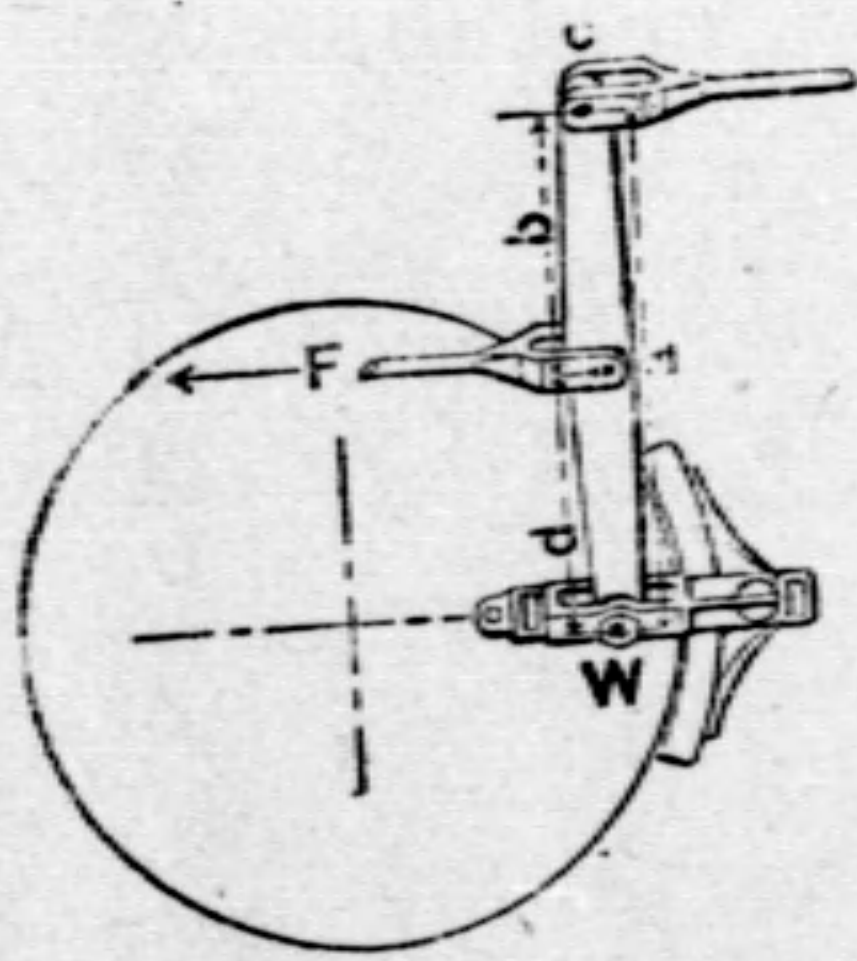
公 式

$$W = \frac{F \times b}{a} \quad a = \frac{F \times b}{W} = \frac{F \times d}{F + W}$$

$$F = \frac{W \times a}{b} \quad b = \frac{W \times a}{F} = \frac{F \times d}{F + W}$$



第二百五十六圖
(支點在一端之槓)

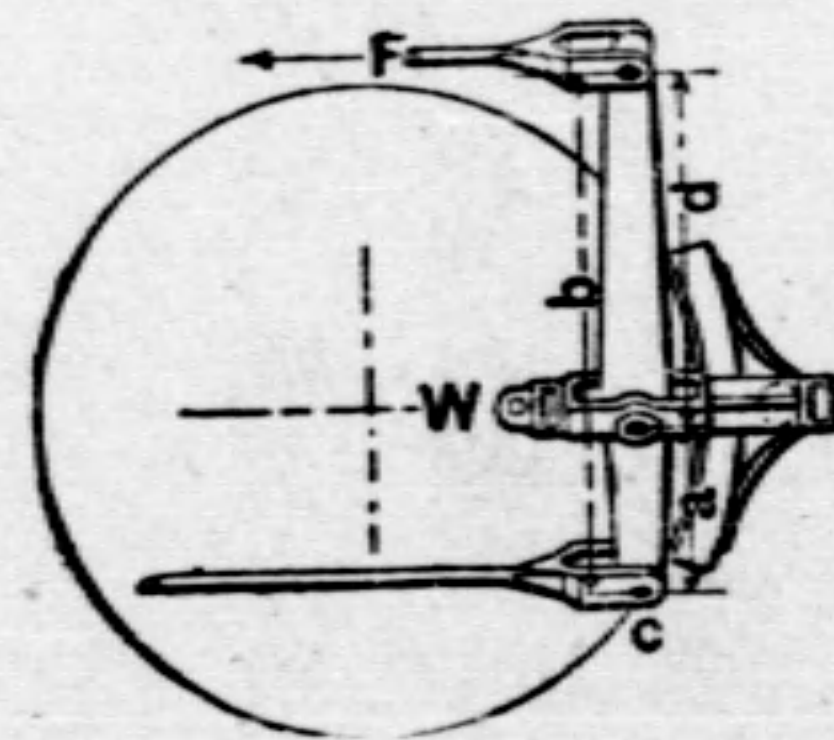


第二百五十九圖
(屣在下端之軛槓)

公 式

$$W = \frac{F \times b}{a} \quad a = \frac{F \times b}{W}$$

$$F = \frac{W \times a}{b} \quad b = \frac{W \times a}{F}$$



第二百五十七圖
(屣在中間之軛槓)

公 式

$$W = \frac{F \times b}{a} \quad a = \frac{F \times b}{W}$$

$$E = \frac{W \times a}{b} \quad b = \frac{W \times a}{F}$$

問 查照第二百五十五圖，如力F爲二五〇〇磅，b爲十六英寸，a爲八英寸，則得軛屨壓力W若干？

答
$$W = \frac{F \times b}{a} = \frac{2500 \times 16}{8} = 5000 \text{磅}$$

W與F二力按同一之方向施於槓上，在c處之力則以相反之方向施於槓上，故必須等於該二力之和，即七五〇〇磅。

問 如F=2500, b=16, W=5000，則距離a爲若干？

答
$$a = \frac{F \times b}{W} = \frac{2500 \times 16}{5000} = 8 \text{英寸}$$

問 如W=5000, a=8, b=16，則力F爲若干？

答
$$F = \frac{W \times a}{b} = \frac{5000 \times 8}{16} = 2500 \text{磅}$$

問 如W=5000, F=2500, a=8，則如何求得b？

答
$$b = \frac{W \times a}{F} = \frac{5000 \times 8}{2500} = 16 \text{英寸}$$

問 設已知F=2500磅，W=5000磅，槓之總長d爲二十四英寸，如何求得a與b？

答
$$a = \frac{F \times b}{F+W} = \frac{2500 \times 8}{7500} = 8 \text{英寸}$$

答
$$b = d - a = 24 - 8 = 16 \text{英寸}$$

在此槓內，力F與W係按相反之方向施於槓上，其施於c處之力等於F與W之差數，即五〇〇〇磅。

照上述各問題，可求得 a，F 或 b 之任何一數，祇須已知其他三者之數即可。

問 查照第二百五十九圖，假定 F 爲二五〇〇磅，b 爲八英寸，d 爲十六英寸，a 等於 b 與 d 之和即二十四英寸，則 W 爲若干？

答 $W = \frac{F \times d}{a} = \frac{2500 \times 8}{24} = 833 \frac{1}{3}$ 磅

在此例內，W 與 F 係按相反之方向施於槓上，其在支點 c 之力等於 F 與 W 之差數，計 1666 磅。

如已知 a，F 或 b 以外之三數，即可用其他三公式以求得 a，F 或 b 之數。

問 槓之分派有時如何？

答 常按應用力因所用槓之比例而增減以成遞送力之數，以其比例如一比一，二比一，二·五比一等指示之。此比例常稱爲槓比率。

問 如何求得槓之槓比率？

答 欲求槓之槓比率，如已知應用力及遞送力，即以應用力除遞送力。如已知槓之尺寸，則以遞送力之槓臂除應用力之槓臂；即按第二百五十四圖，爲 $b : a = 16 : 8 = 2$ 。此爲二比一槓。以二乘 F 即得 W。

在第二百五十六圖內，槓比率以 $b : a = 24 : 8 = 3$ ，即三比一槓示之。在第二百五十八圖內，槓比率以 $b : a = 8 : 24 = \frac{1}{3}$ ，即一比三槓示之，此處係槓比率將力由三減爲一而非增加之也。

問 槓之分派尙用何法？

答 習慣曾將槓別爲三類，即第一，第二，第三。第一類之支點在中間，如第二百五十四圖；第二類之支點在一端，應用力在他端，如第二百五十六圖；第三類之支點在一端，應用力在中間，如第二百五十八圖。此項計算槓率方法頗爲混亂，對於各類之槓須熟習其一切公式。所有三點之槓，計算方法均相同，可取三點中之任何一點爲支點，如已知其他一點之力，并知槓上三點間之距離，即可計算之。故以是種任意之分類，使問題頗爲複雜，而無益可得焉。

（未完）

天津交通銀行

法租界四號路

業務要目

經理內債	各種儲蓄	發行法幣	國內匯兌	各項存款	各項放款	國際匯兌	貨物押匯	各種信託	票據貼現
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

電話

三〇六六九	三一八〇〇	三〇四八〇	三一八一八	三一八二〇	三一七九〇	三二七三四	三一八六八	三三六一二	三一九三三
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

本市附屬機關

地址小白樓

小白樓支行

電話 三三三三〇
三三〇六六

地址北馬路

北馬路支行

電話 二二四五四
二二四二一

地址英租界河壩

貨棧

電話 三三四二二
三四三四三

自動交換電話 (續)

陳鍾達

四字式以上及多局式自動交換裝置

(一)四字式以上及多局式自動交換方式

四字式比三字式除多要一個選出千台號數之 Selector 外，無大差別，即 Selector 有選出百台之號數者與選出千台之號數者二種。前者稱為第一次 Selector，後者為第二次 Selector。若是五字式更要有選出一萬台之號數之 Selector，即第三次 Selector。順次每加一字須增加 1 Selector。今將以上各種必要之交換裝置列舉如下：

二字式（用戶未滿百名） Connector.

三字式（用戶未滿千名） Connector. Selector.

四字式（用戶未滿萬名） Connector. Primary

Selector. Secondary

Selector.

五字式（用戶未滿十萬名） Connector. Primary

Selector. Secondary

Selector. Tertiary

Selector.

如有採用四字式以上之必要時，則用戶極其叢集，將之收容於一局，用戶線路長遠，而要多大之經費。因為不經濟，故普通在同一市內設二局以上而劃分收容。

在同一市內設置數分局時，當然必須連絡其相互間之中繼線，故除已述各種裝置以外，尚須裝設多種特殊裝置。今就此主要者說明如下。

(1) 中繼器 (Repeater)

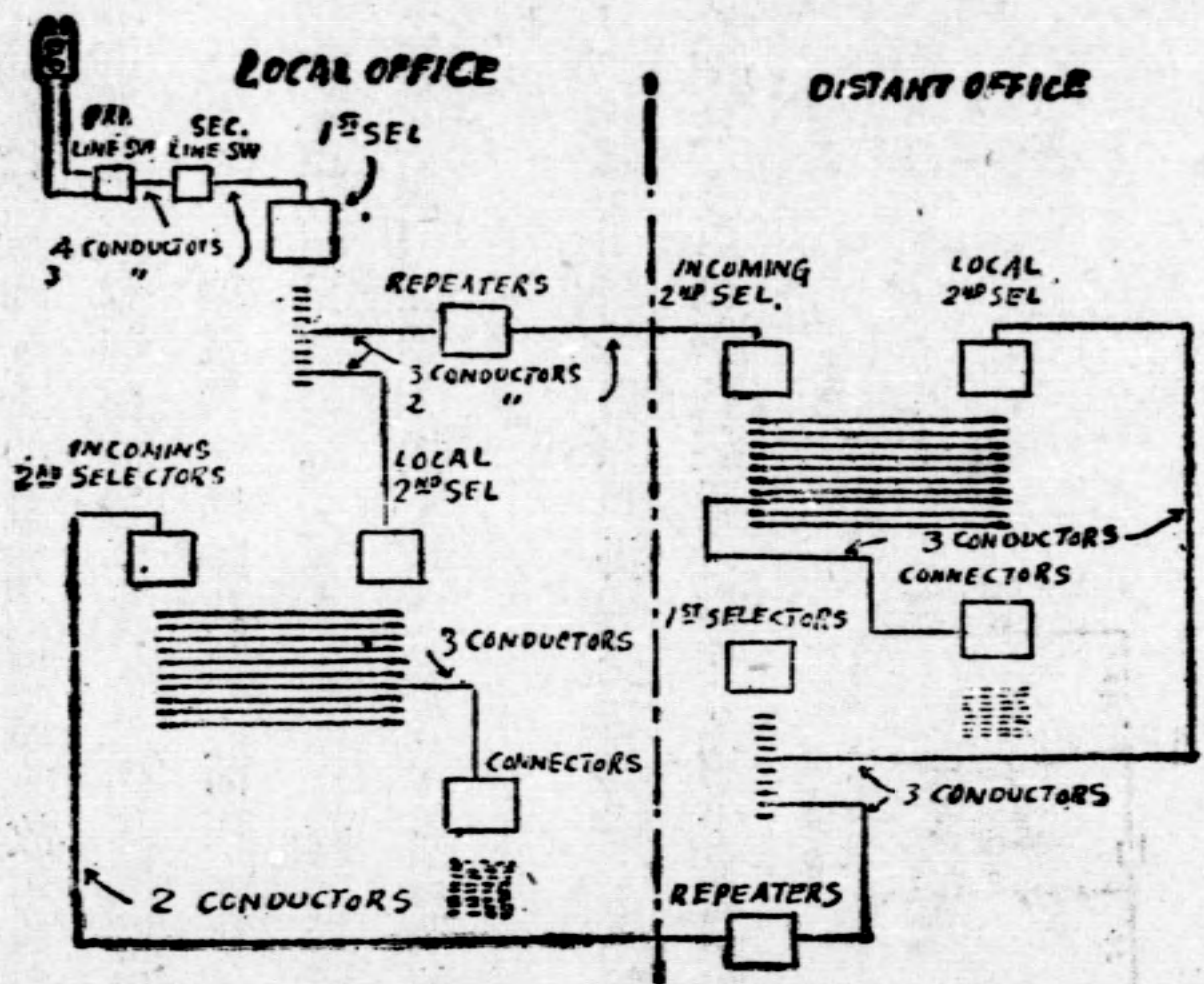
由 Connector 或 Selector 而出之中繼回線，一回線是以(正)(負)及 Release 三線而成，故在同一局內布線時，以三根為一回線，然其長度頗短，故無須如彼之多額經費。可是連絡分局相互間之市內中繼回線，則要多額之經費，故為經濟計宜用二線式。為達此目的，而於出中繼回線之始端裝置「中繼器」，以由 Selector 而來之中繼回線(局內)作為二線。今舉示其關係如第十三圖。

中繼器之自身無任何之機械構造，全部以各種繼電器組合而成。第十四圖為其接續器圖。今假設叫出用戶回線由 Selector 被接續於此，則 L 繼電器先動作，其次 R 繼電器動作，將 Release 線接地。一方 L 繼電器動作，同時電流經由：

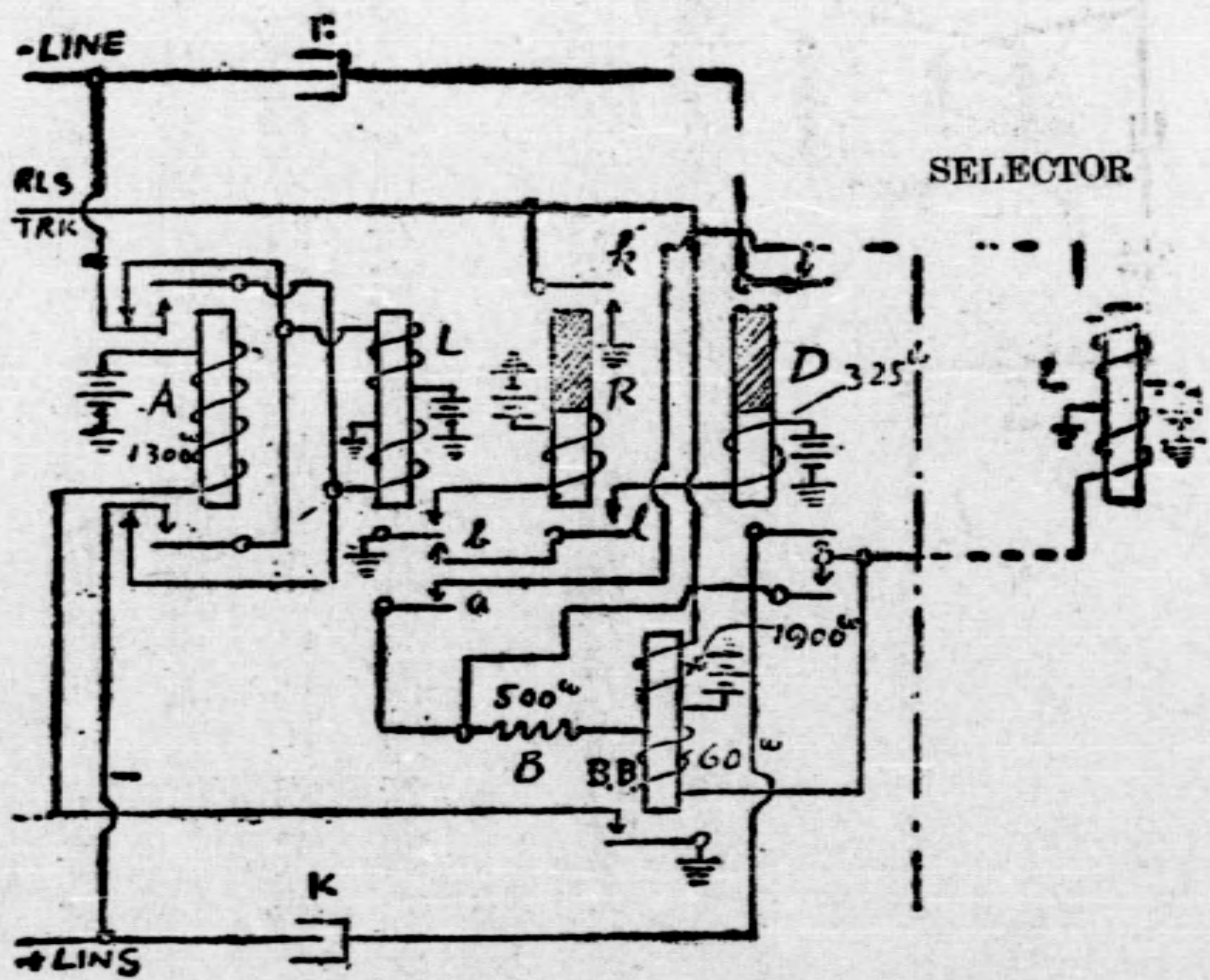
大地 → 對方局之 Selector 之 L 繼電器之下部捲線 → 後橋繼電器 BB (Back Bridge Relay) 以下單寫 B. B.) 之下部捲線 → 合抗 (Impedance) 捲線 B → L 繼電器之接點 a → 對方局之 Selector 之 L 繼電器上部捲線 → 電池 → 入大地

對方局之 Selector 之 L 繼電器動作，受由中繼器送來之斷續電流而行準備。又 R 動作時電流由大地

流過R繼電器之接點k及B.B.繼電器之上部捲線。而流於B.B.繼電器之上下兩捲線之電流所起之磁化力因互相反對，故B.B.繼電器無動作。且只B.B.繼電器之上部捲線，欲使其動作是不能得着充分之磁化力。



圖三十第



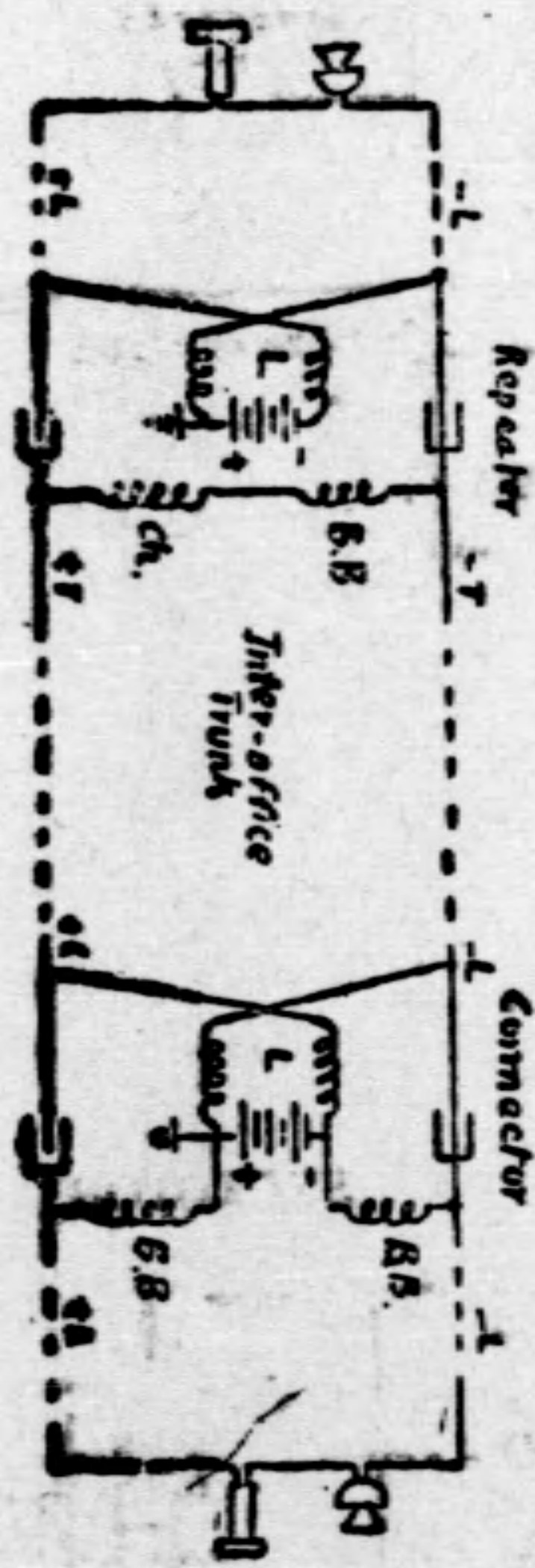
圖四十第

次則用戶若送第二之數字例如 6，則 L 動作六回而將其接點開閉。而每失其動作時電流流經：
 大地 — L 繼電器之接點 b — R 繼電器之接點 1 — 蓄電器隔斷繼電器 D (Condenser Cut Off Relay) 以下單寫 D) 之捲線 — 電池 — 入大地

使 D 繼電器動作。D 繼電器因運動，故用戶送出一數字之間繼續其動作。如是 D 繼電器在動作時，蓄電器 K 由通話回路而被除去，且 B. B. 繼電器及合抗捲線受短絡。又 L 每失其動作時，將對方局之 Selector 之 L 繼電器之回路開放，而使 Selector 動作，且將由用戶送出之斷續電流返復。

若對方用戶應答時，Connector 將流於通話回路之電流方向變化，故發生於 B. B. 繼電器之二捲線之磁化力因互為相援，而此動作，將電池轉極繼電器 A 之回路完全聯結，且變換通話回線之極的方向。

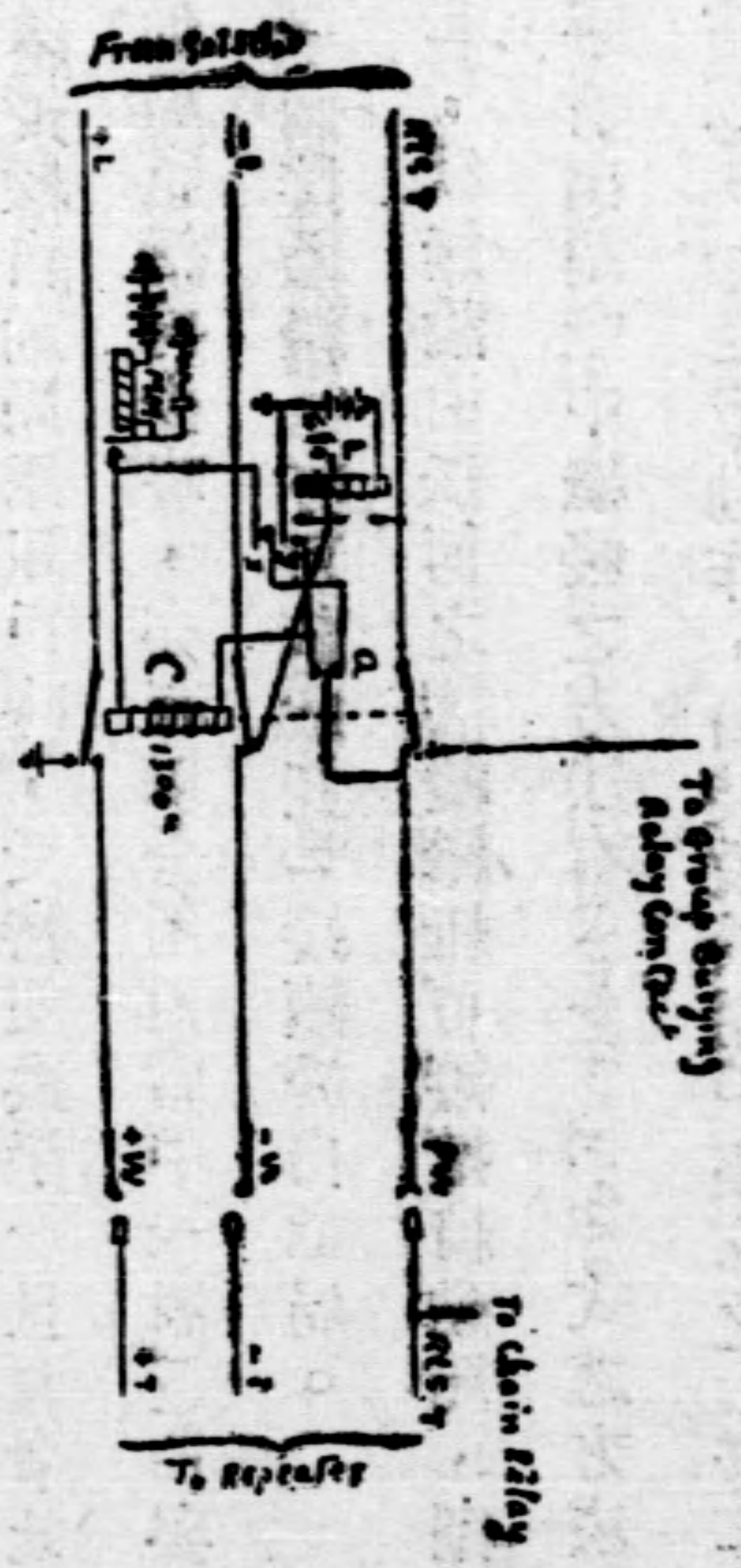
通話終了被叫出用戶掛放受話器時，L 繼電器停止其動作，將 R 繼電器及對方局之 Selector 之回路開放，以復舊各裝置之動作。第十五圖示二局中繼通話時之通話回路。



第十五圖

(三)出中繼二次線開 (Outgoing Secondary Line Switch)

如前所述，為使中繼回線數經濟起見，而於Selector與中繼器之間裝設Secondary Line Switch。此Switch多用Rotary Switch。第十六圖為此回路略圖。中繼器捕住此中繼回線時，L繼電器動作，



第十六圖

將Release線接地，同時通過C繼電器之接點a，而將M.M.接續於Private Wiper P.W.。此即為行中繼線之話中試驗。而L繼電器之接點y比x稍遲而接觸，將C繼電器之捲線接地，於是若出中繼線為話中時（即正被接地時）則C繼電器不動作，使起槓接續於次之中繼線端子，與M.M.以迴轉時間。

若出中繼線非話中時，則繼續C繼電器之動作，將-L+L之通話回線接續於起槓-W及+W，Release線R.L.S.接續於Private Wiper P.W.。因是Secondary Line Switch被接續於中繼器，中繼器置

地氣於 Release 線時，Line Switch 之 L 繼電器失去其動作。但 C 繼電器新得了中繼器之 Release 線之地氣，則將回路完全聯結，故不失其動作。

自動局對手動局相互接續裝置

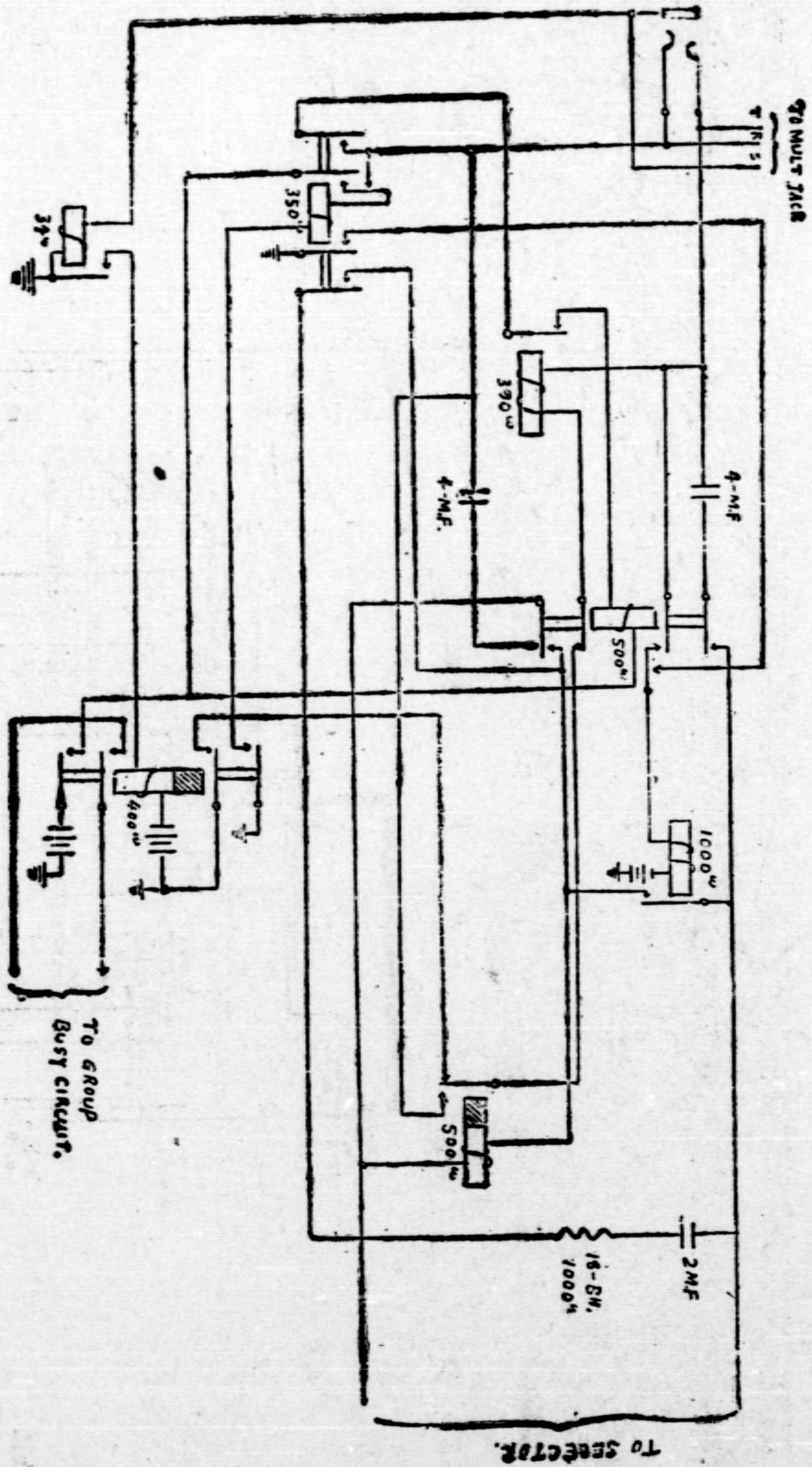
(一)由手動局接自動局之裝置

手動局所屬用戶欲與自動局所屬用戶通話時，先叫出自局之交換手，告以對話用戶之號數，與普通情形雖無不同，然手動局 A 台交換手將該用戶接續於所要求之自動局所屬之用戶之方法則異。此方法隨呼數之多少而有種種不同之手續。若向自動局接續數非常少時，全用戶席內，以二、三為接自動局之中繼席，有請求接續自動局用用戶時，受持交換手一旦命令此座席之交換手，應由此座席能中繼自動局。若向自動局通話再少時，亦有以全用戶席中一個 Dial 與接續於此之 Dial Cord 各設一組之方法，無論由任何一個接續紐，亦可依此 Dial 接續於自動局。

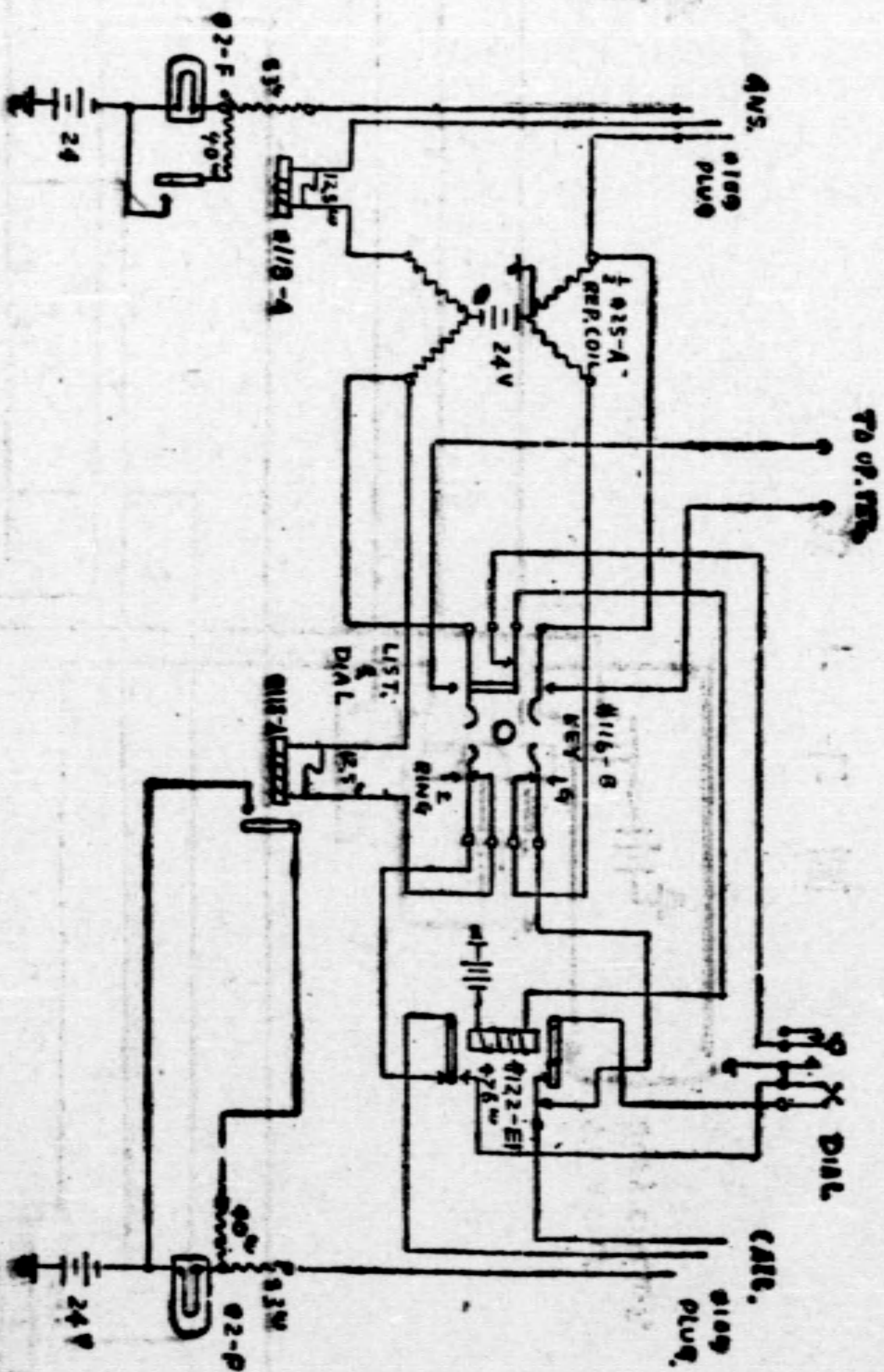
先在用戶座席裝設 Dial，欲無論由任何之接續紐皆可接續自動局，則非在各用戶裝設到自動局之出中繼綫不可。故交換手看出閑空中繼綫之方法有 Order Key 式之方法。按下 1 Order Key 時，裝置於自動局之 Rotary Line Switch 動作，由裝設於用戶座席之 Display Switch 表示閑空中繼綫之號數，該交換手將 Plug 插入此中繼綫，迴轉 Dial 四次，若按下 Common Release Key，則 Display Lamp 消燈。

如此設備交換手之動作甚為簡單，然設備費昂貴。第十七圖示出中繼綫之繼電器羣回路。第十

八圖爲使用於十七圖之接續紐回路。



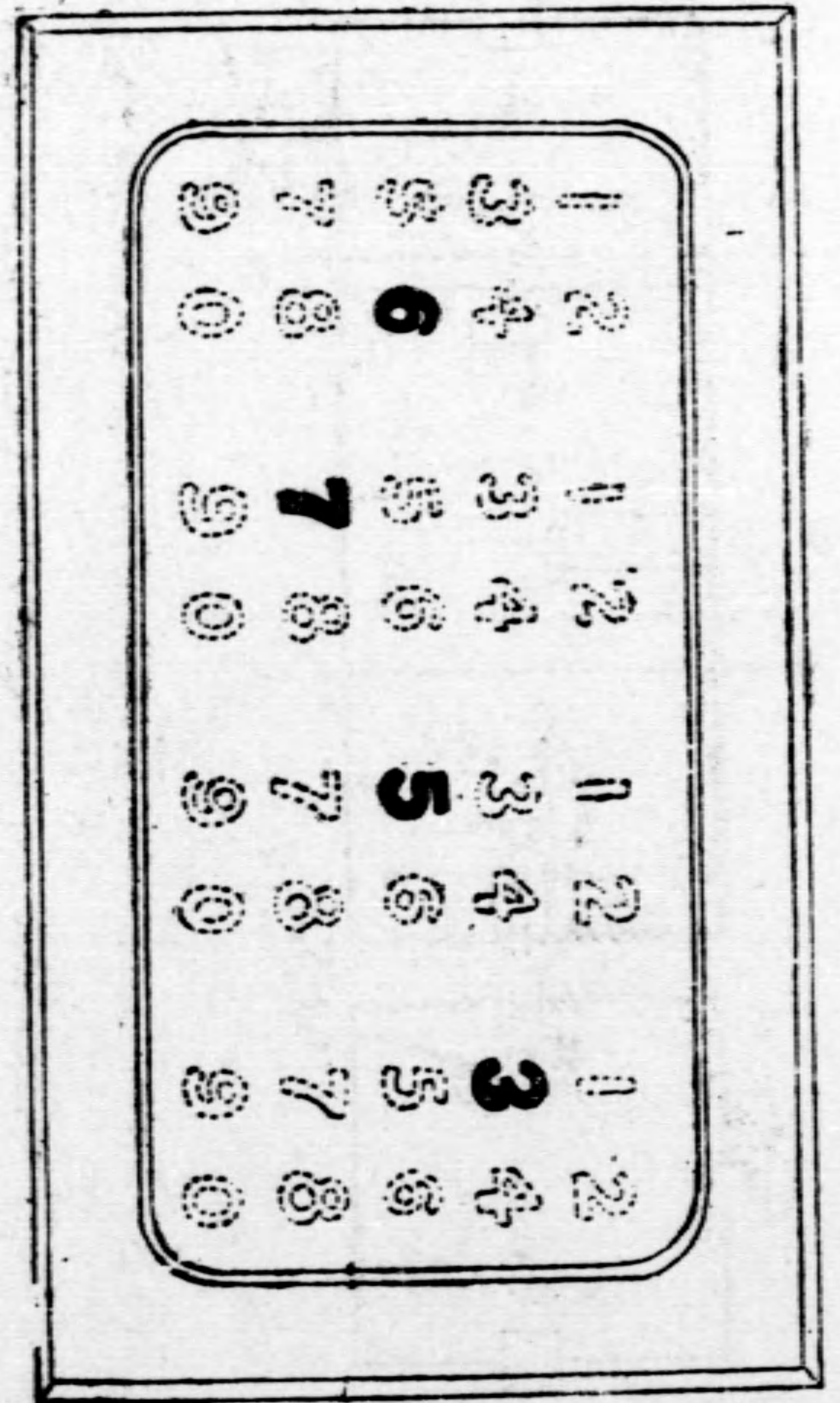
第十七圖



第十八圖

(2) 由自動局接手動局

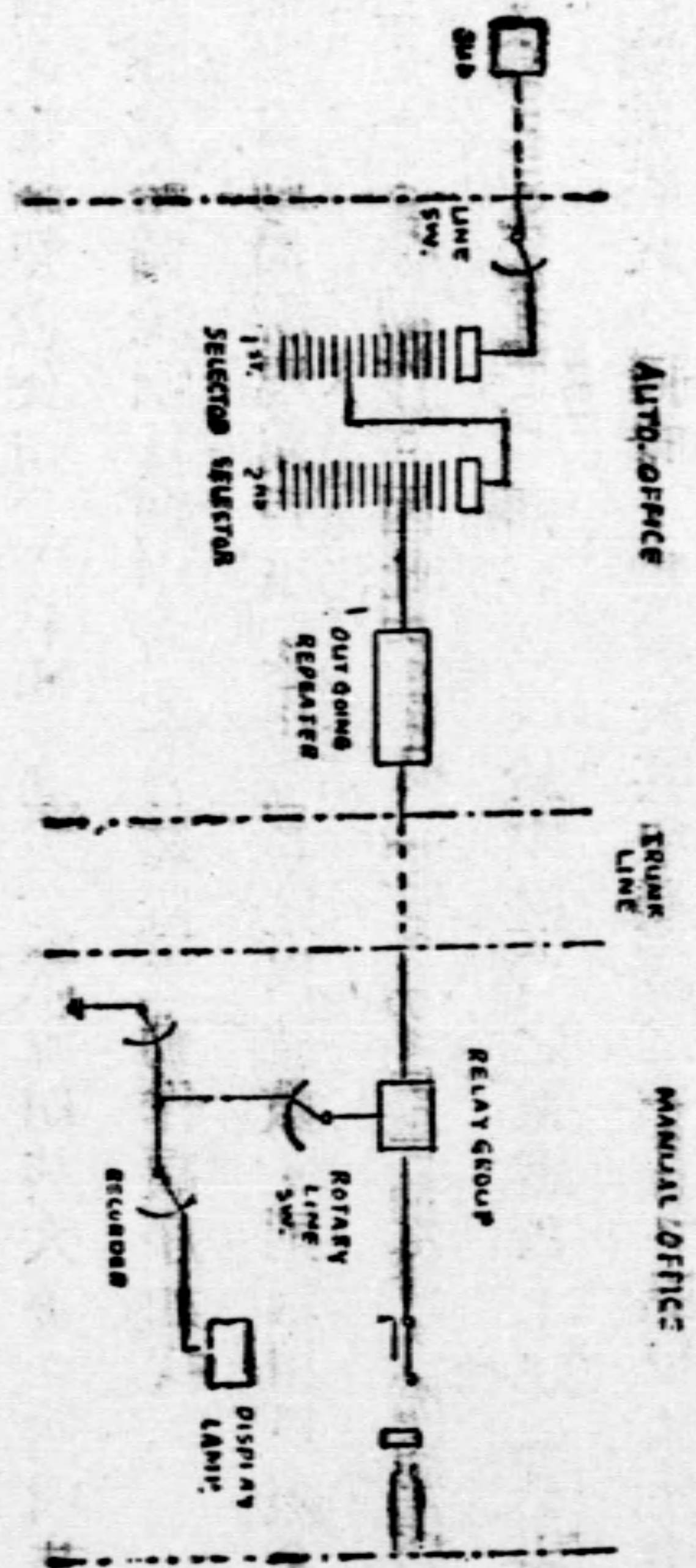
最普通使用之方法為 Call Indicator。其動作之大要為屬自動局用戶先以 Dial 送以手動局之局號時，經過一次及二次 Selector，而該用戶線被接續於手動局。次則送以對手用戶之號數時，其號數在手動局中繼台交換手之電鍵盤上，以小燈表示。第十九圖示自動電話製造公司 (Automatic Telephone Manufacturing Co.) 之號燈表示裝置。



第十九圖

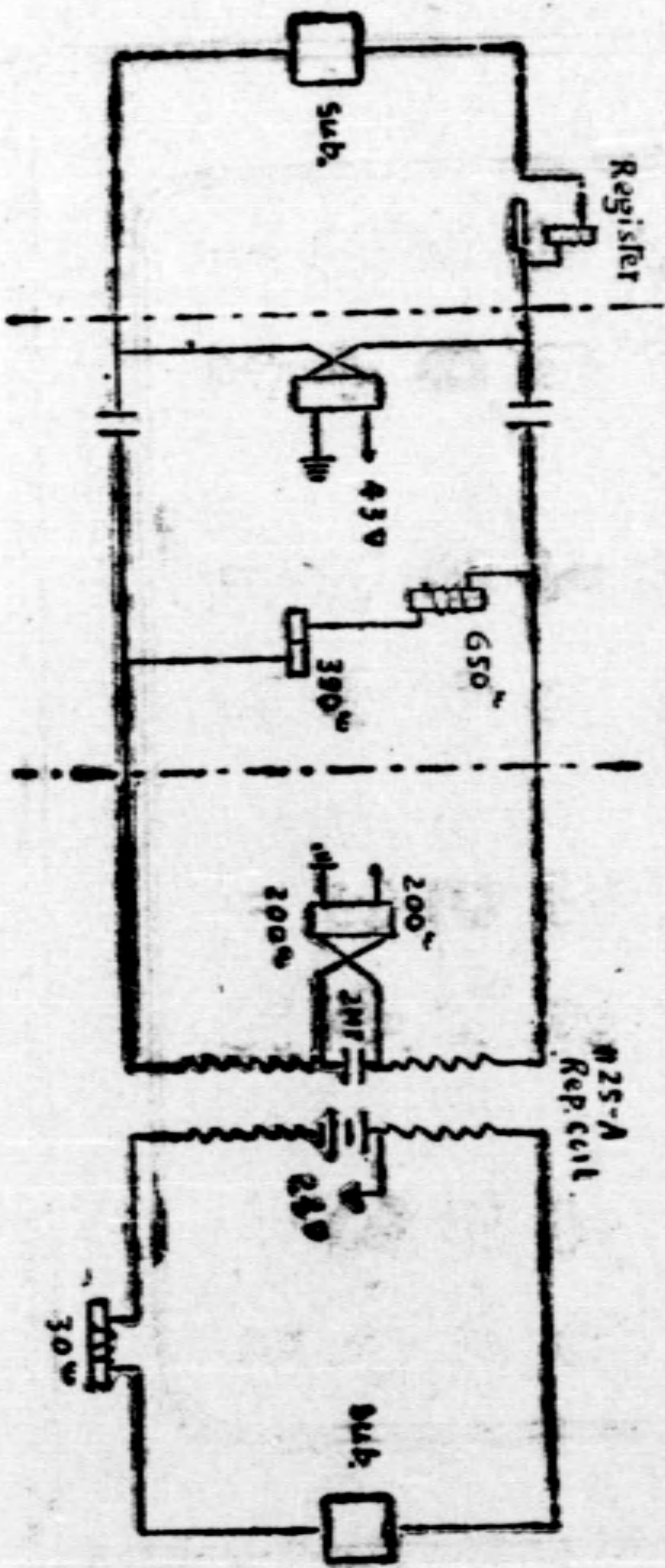
Call Indicator 回線，雖亦有由各自動局直接到達手動局者，然多半為羣，經過 Repeater 到達自動局。今就前述之自動電話製造公司 (A. T. M.) 之方式試說明其大要。然因其接續方法極為複雜，稍微難解，故省略之。僅就略圖說明接續中所起各裝置之動作順序如次：

第二十圖中，假定自動局所屬用戶 A，用 Dial 送出號數，則該用戶線，經過自局之出中繼 Repeater 使對手局之 Relay Group 動作。因此 Rotary Line Switch 動作，而捕住 Recorder。Recorder 有七個，順次由 Display Control Switch 而將裝設於中繼台之電鍵板上之 Display Lamp 之中相當於由用戶所送之對手用戶號數點火。同時，設置於其中繼綫之 Lamp 點燈，使中繼台交換手知道應使用



第二十一圖

之中繼線。此刻交換手以該中繼線之 Plug 插入相當於表示 Call Indicator 號數之用戶複式接續口，行如手動局相互間之接續。Plug 若是插入，Recorder 失去動作，將燈熄滅。一方用戶線由 Relay Group 送出信號。此時，發信用戶送出號數後，聽 Ring 背音，使知道以信號送於對手用戶。如



第二十一圖

斯對手用戶應答時，由 Relay Group 至自動局之電流方向被轉換，使發信用戶之次數計動作，通話開始。此刻之通話回路如第二十一圖所示。

通話完了發信用戶掛回受話器時，出中繼器停止其動作，因此一次及二次 Selector 亦一同停止動作，出中繼線之監視燈點火，藉知中繼合交換通話完了。

以上為略述 Call Indicator 動作之大要。而裝置 Call Indicator 之鍵板，此外尚有種種動作之電鍵。例如夜間交換稀少時，或座席發生障礙時，此座席因空着，有送出一種信號之電鍵。此為送電流於自動局之出中繼器之一繼電器而將 Release 接地，以使不能呼喚此座席。

(完)

中南銀行

經營商業銀行各種業務

儲

蓄部

基本穩固 利息優厚

種類繁多 詳章索奉

(行址)

天津

英租界中街

(電話)

三三三三
一〇〇〇
六三〇〇
三三九八
〇〇八三

營業進款表

二十四年十二月份

站名	客運	貨運	其他	共計
通縣南	3,795.73	481.83	12.85	4,290.41
通縣東	2,211.12	634.24	2.65	2,848.01
雙便門	1,122.45	2,197.27	.45	3,320.17
正陽橋	343.25			343.25
前門水關	85,000.44	10,733.76	1,586.89	97,321.09
永定門	15,249.38		81.47	15,330.85
永豐台	1,150.91	7,040.50	11.39	8,202.80
黃七坡	9,762.44	101,978.43	241.11	111,981.98
黃魏善莊	69.30	58.45		127.75
魏善莊	945.98	1,980.58		2,926.56
安萬郎	623.26	2,101.02		2,724.28
郎落坊	1,064.90	2,465.73	1.65	3,532.28
落坊	954.44	1,704.55	.52	2,659.51
豆楊村	3,029.76	8,626.03	25.24	11,681.03
西棗林	3,169.63	3,110.89	8.12	6,288.64
北天	1,123.48	168.27	.70	1,292.45
天津總東	2,964.60	875.58	8.32	3,848.50
天津總東		638.20		638.20
天津總東		.40		.40
天津總東	141.60	2.50		144.10
天津總東	17,033.88	2,152.71	234.50	19,421.09
天津總東	105,302.13	117,620.21	3,009.96	225,932.30
天津總東	2,785.54		6.25	2,791.79
天津總東	46.60			46.60
張貴城	119.10	1.60		120.70
張貴城	1,219.18	7.50	1.17	1,227.85
新塘河	826.61	5,063.67	15.62	5,905.90
北茶漢	15,764.60	35,481.68	125.93	51,372.21
漢蘆田	1,308.38	121.93	2.06	1,432.37
田唐	280.00	100.61	.05	380.66
唐	1,942.02	10,887.51	402.05	13,231.58
唐	4,368.15	519.14	35.09	4,922.38
唐	199.12	3.00	.10	202.22
唐	1,028.41	753.27	1.55	1,783.23
唐	5,302.65	15,260.83	39.61	20,603.09
唐	23,107.77	30,480.76	126.88	53,715.41
唐	45.80	32,954.34		33,000.14
唐	25.10	512.92		539.02
唐	2,437.84	105,472.12	15.80	107,925.76
唐	229.14	211.86	1.00	442.00
唐	7,976.88	406,725.25	44.41	414,746.54
唐	683.16	8,783.45	.20	9,466.81
唐	1,372.20	25,905.18	13.70	27,291.08
唐	572.23	15,039.82	5.09	15,617.14
唐	8,180.36	8,198.69	31.21	16,410.26
唐	72.53	742.14	1.05	815.72
唐	816.75	4,601.63	3.32	5,421.70
唐	2,027.59	2,180.39	4.61	4,212.59
唐	404.70	580.95	.10	985.75
唐	22,413.40	49,939.22	171.25	72,523.87
唐	335.37	390.72	1.59	727.68
唐	4,399.97	5,651.68	23.82	10,075.47
唐	3,536.18	4,088.18	32.00	7,656.36
唐	1,594.90	3,233.75	37.93	4,866.58
唐	619.60	28,530.96	10.16	29,160.72
唐	14,953.02	13,362.13	82.47	28,397.62
唐	43,360.72	25,112.72	111.73	68,585.17
唐	204,137.69	361,544.18	213,617.64	779,299.51
共計	633,552.94	1,467,014.93	220,191.26	2,320,759.13

民國二十四年九月份

大宗貨物運輸成績一覽表

品名	運輸數量					運輸進款				
	噸數	千分數	每日平均運輸數量	延噸公里	每噸平均行程	進款	千分數	每日平均運輸進款	每噸每公里平均進款	
礦產	煤炭類	308,008	691.0	10,267	36,253,402	118	411,639.69	485.2	13,721.32	0.0114
	泥土與沙類	1,668	3.7	56	217,095	130	3,000.96	3.5	100.03	0.0138
	石及石灰類	21,367	47.9	712	2,498,994	117	30,929.97	36.5	1,031.00	0.0124
	油(礦務)類	2,290	5.1	76	255,503	112	11,265.60	13.3	375.52	0.0441
	其他	360	0.8	12	54,007	150	1,700.74	2.0	56.69	0.0315
農產	穀豆類	16,594	37.2	553	2,228,192	134	60,960.27	71.9	2,032.01	0.0274
	植物類	1,612	3.6	54	120,143	75	4,277.91	5.0	142.60	0.0356
	豆餅類	246	0.6	8	28,919	118	596.85	0.7	19.90	0.0206
	棉麻類	5,788	13.0	193	601,930	104	17,579.83	20.7	585.99	0.0291
	其他	2,531	5.7	84	335,140	132	12,427.09	14.6	414.24	0.0371
林產品	木竹類	4,076	9.1	136	519,355	127	17,141.26	20.2	571.38	0.0330
	其他	55	0.1	2	8,035	146	194.78	0.2	6.49	0.0242
畜產	活牛馬豬羊及魚蝦類	1,792	4.0	60	201,840	113	6,458.36	7.6	215.28	0.0320
	死禽畜及魚蝦類	659	1.5	22	71,066	108	3,320.67	3.9	110.69	0.0467
	毛髮類	2,454	5.5	82	316,018	129	14,269.48	16.8	475.65	0.0452
	其他	685	1.5	23	87,485	128	3,244.24	3.8	108.14	0.0371
製成品	鋼鐵器皿類	2,077	4.7	69	261,936	126	9,149.63	10.8	304.99	0.0349
	密製器皿類	4,327	9.7	144	637,917	147	11,735.07	13.8	391.17	0.0184
	飲食類	29,049	65.2	968	3,549,029	122	119,231.68	140.5	3,974.39	0.0336
	絲棉毛及纖維織品類	2,630	5.9	88	310,400	118	15,639.60	18.4	521.32	0.0504
	建造材料類	6	—	—	1,049	175	67.57	0.1	2.25	0.0644
	軍用品類	237	0.5	8	33,613	142	2,141.13	2.5	71.37	0.0637
	化學品類	72	0.2	2	11,427	158	539.54	0.6	17.98	0.0472
	其他	37,149	83.3	1,238	4,216,640	114	90,918.63	107.2	3,030.62	0.0216
合計	445,732	1000	14,858	52,819,135	118	848,430.55	1000	28,281.02	0.0161	

民國二十四年十月份

大宗貨物運輸成績一覽表

品名	運輸數量					運輸進款				
	噸數	千分數	每日平均運輸數量	延噸公里	每噸平均行程	進款	千分數	每日平均運輸進款	每噸每公里平均進款	
礦產	煤炭類	380,426	695.1	12,272	44,523,290	117	510,995.08	499.8	16,483.71	0.0115
	泥土與沙類	1,546	2.8	50	123,771	80	1,863.21	1.8	60.10	0.0151
	石及石炭類	23,739	43.4	766	2,558,366	108	32,777.25	31.4	1,057.33	0.0128
	油(鑛物)類	4,652	8.5	150	656,279	141	18,789.07	18.0	606.10	0.0286
	其他	429	0.8	14	53,375	124	1,623.77	1.6	52.38	0.0304
農產	穀豆類	26,443	48.3	853	3,371,644	128	90,933.54	87.2	2,933.34	0.0270
	植物類	9,729	17.8	314	1,078,860	111	34,850.91	33.4	1,124.22	0.0323
	豆餅類	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	棉麻類	11,924	21.8	385	1,145,582	96	30,009.92	28.8	968.06	0.0262
	其他	2,414	4.4	78	330,564	137	12,380.85	11.9	399.38	0.0375
林產品	木竹類	3,171	5.8	102	371,509	117	12,288.55	11.8	396.40	0.0331
	其他	151	0.3	5	22,215	147	457.48	0.4	14.76	0.0251
畜產	活牛馬豬羊及魚蝦類	3,434	6.3	111	392,025	114	11,269.80	10.8	363.54	0.0287
	死禽畜及魚蝦類	537	1.0	17	53,867	100	2,525.74	2.4	81.48	0.0469
	毛髮類	3,495	6.4	113	426,331	122	18,143.03	17.4	585.26	0.0426
	其他	1,075	2.0	35	126,890	118	3,652.70	3.5	117.83	0.0288
製造品	鋼鐵器皿類	2,236	4.1	72	295,988	132	10,665.71	10.2	344.06	0.0360
	密製器皿類	3,816	7.0	123	589,068	154	12,037.04	11.5	388.29	0.0204
	飲食類	30,769	56.2	993	3,662,299	119	123,844.46	118.8	3,994.98	0.0338
	絲棉毛及纖維織品類	2,661	4.9	86	233,463	122	15,362.98	14.7	495.58	0.0475
	建造材料類	14,061	25.7	454	1,480,095	105	16,660.91	16.0	537.45	0.0113
	軍用品類	2,387	4.4	77	373,426	156	4,500.75	4.3	145.19	0.0121
	化學品類	2,121	3.9	68	222,116	105	6,211.52	6.0	200.37	0.0280
	其他	16,054	29.3	518	1,998,879	125	70,643.34	67.8	2,278.82	0.0353
合計	547,270	1000	17,654	64,179,902	117	1,042,487.61	1000	33,628.63	0.0162	

民國二十四年九月份 北寧鐵路貨運業務細別表 (一)

項別	所運噸數	百分數	進款	百分數	每噸平均進款	延噸公里	每噸平均行程	每延噸里
礦產品	333,693	65.8	458,536.96	51.3	1.37	39,279,001	118	0.0117
農產品	26,771	5.3	95,841.95	10.7	3.58	3,314,324	124	0.0289
林產品	4,131	0.8	17,336.04	1.9	4.20	527,390	128	0.0329
畜產品	5,590	1.1	27,292.75	3.1	4.88	676,409	121	0.0403
製造品	75,547	14.9	249,422.85	27.9	3.30	9,022,011	119	0.0276
政府用品	13,818	2.7	28,503.05	3.2	2.06	1,399,241	101	0.0203
他路材料	3,746	0.7	5,231.95	0.6	1.40	580,488	155	0.0090
本路材料	44,153	8.7	11,015.55	1.2	0.25	3,609,429	82	0.0031
合計	507,449	100	893,181.10	100	1.76	58,408,293	115	0.0150

營業課調查股製

民國二十四年九月份 北寧鐵路貨運業務細別表 (二)

類別	礦產品		農產品		林產品		畜產品		製造品		合計			
	噸數	進款	噸數	進款	噸數	進款	噸數	進款	噸數	進款	噸數	百分數	進款	百分數
一等	—	—	—	—	—	—	21	278	358	3,153	379	0.1	3,431	0.4
二等	1,585	9,454	13	55	44	326	178	1,230	4,066	29,614	5,886	1.3	40,679	4.8
三等	2	21	2,071	11,984	5	38	2,487	14,292	4,441	26,341	9,006	2.0	52,677	6.2
四等	18	78	11,903	49,916	3,699	15,353	942	4,631	29,897	128,677	46,454	10.4	198,655	23.4
五等	237	697	2,310	7,030	248	1,459	2	3	5,664	12,478	8,561	1.9	21,648	2.6
六等	60,198	66,464	110	214	—	—	150	335	1,336	2,952	61,794	13.9	69,965	8.2
專價	271,658	381,841	10,364	26,643	35	160	1,810	6,524	29,785	46,208	313,652	70.4	431,376	54.4
總計	333,693	458,537	26,771	93,842	4,131	17,336	5,590	27,293	75,547	249,423	445,732	100	848,431	100

營業課調查股製

民國二十四年十月份 北寧鐵路貨運業務細別表 (一)

類別	項別	所運噸數	百分數	進款	百分數	每噸平均進款	延噸公里	每噸平均行程	每延噸里
礦產	品	410,792	65.7	566,048.38	52.2	1.38	47,915,081	117	0.0118
農產	品	50,510	8.1	168,175.22	17.4	3.33	5,926,650	117	0.0284
林產	品	3,322	0.5	12,746.03	1.2	3.84	393,724	119	0.0324
畜產	品	8,541	1.4	35,591.27	3.3	4.17	999,113	117	0.0356
製造	品	74,105	11.8	259,926.71	24.0	3.51	8,945,334	121	0.0291
政府	用品	7,498	1.2	16,702.84	1.5	2.23	925,839	123	0.0180
他路	材料	4,709	0.8	6,497.56	0.6	1.38	720,084	153	0.0090
本路	材料	65,953	10.5	18,507.20	1.7	0.28	6,065,075	92	0.0031
合計		625,430	100	1,084,195.21	100	1.73	71,890,900	115	0.0151

營業課調查股製

本行單		鐵道問題研究集															
		第一冊 要目															
中國鐵道問題參考資料索引	三角	全國鐵路管理制度	四角	中國鐵道問題參考資料索引	李健會 李應兆	中國鐵路轉運公司	劉金泉	中國鐵道外債數字之估計	陳暉	從我國預算制度說到鐵道預算	祝開源	鐵路發展農工業之方策及其組織	梁矩章	美國鐵路到達貨棧之組織及管理	許靖	全國鐵路管理制度	朱健會 朱祖英
中國鐵路轉運公司	四角	鐵路發展農工業之方策及其組織	三角	國立交通大學研究所北平分所													
元壹册每集究研																	
發售處																	
南京																	
交通雜誌社																	
上海																	
交通大學研究所																	
生活書店																	
天津																	
天津書店																	
北平																	
佩文齋																	
交通大學研究所北平分所																	

北寧鐵路民國二十五年六月份營業進款概數與上月份及去歲同月份比較表

旬別	旅 客		貨 物		雜 項	共 計 進 款	附 記
	人 數	進 款	噸 數	進 款			
上 旬	108,106	199,308.59	234,863	404,811.24	42,544.43	646,664.26	
中 旬	110,588	205,877.60	235,888	400,479.44	45,955.75	652,312.79	
下 旬	119,076	215,850.60	234,376	383,040.60	60,133.21	659,024.41	
本 月 份 共 計	337,770	621,036.79	705,127	1,188,331.28	148,633.39	1,958,001.46	
上 月 份 共 計	343,816	699,253.33	741,651	1,465,208.08	150,272.84	2,314,734.25	
與 上 月 份 比 較	減 6,046	減 78,216.54	減 36,524	減 276,876.80	減 1,639.45	減 356,732.79	
去 歲 同 月 份	333,837	572,716.93	704,662	1,269,595.31	184,941.34	2,027,253.58	
與 去 歲 同 月 份 比 較	增 3,933	增 48,319.86	增 465	減 81,264.03	減 36,307.95	減 69,252.12	

營業課調查股製

北寧鐵路民國二十五年六月份與去歲同月份營業進款統計及增減百分數比較表(概數)

類別	本月份	去歲同月份	增	減	增減百分數	增減百分數在百分之五以上者增減原因	附記
客運業務進款	621,036.79	572,716.93	增	48,319.86	8.44	本月份關內外聯運特別發達故進款增加	
貨運業務進款	1,188,331.28	1,269,595.31	減	81,264.03	6.46	本月份本路及聯運貨運均較去歲同月份發達惟開辦煤運則異常清潔故進款反形減少	
雜項進款	148,633.39	184,941.34	減	36,307.95	19.63	本月份總局進款雖較去歲同月份增加然津浦過軌費較去歲同月份減少甚多故進款減少	
進款共計	1,958,001.46	2,027,253.58	減	69,252.12	3.42		

附北寧鐵路民國二十五年六月份與去歲同月份營業狀況統計及增減百分數比較表(概數)

載運旅客人數	337,770	333,837	增	3,933	1.18	
載運貨物噸數	705,127	704,662	增	465	.07	

本路二十五年八月分工作報告

改正本路英文譯名

本路改定英文名稱一案，自民國十八年奉鐵道部規定「北平」譯作「Peking」，「e」之下無「i」字，遂相沿用至今。惟查北平二字，在外交公牘上譯為「Peking」，久為中外人士所共認。以北平為起點之鐵路，尚有平漢、平綏二路，其英文名稱中之北平，亦皆譯如上列，本路自未便獨異。為整肅觀瞻起見，經呈奉鐵道部准予改訂，業已令飭遵照辦理，所有新造之建築物，車輛，站牌名，廣告牌，暨機關名稱牌額以及印刷品，戳記等等，凡用有英文名稱者，應予一律改正，以昭劃一。

規定車鉤種類式樣及互相替換辦法

本路機車車輛車鉤種類約共十一種，樣式頗多，亟須規定，以便維持。茲按照各種車鉤引力樣式，規定五種標準車鉤，計列車，機車，與調車機車共用一種車鉤，煤水車客車四十噸車各用一種車鉤，三十噸以下貨車共用一種車鉤。至客車換下不合標準之車鉤，可拆移改裝各做平車

輔之用。所用尾式車鉤，均改為G式螺絲車鉤以厚引力。以上規定各項辦法，經飭廠段分別遵照辦理。

四輪煤磙車一律油誌「機務處用」字樣以免混淆

本路唐山工廠，及唐山，古冶各車房，共備有裝運機煤用車五十餘輛，此項車輛之車軸因不合規制，不能在正綫行駛，故車身外部均油黑色，藉與油飾黃色貨車有別。近以本路車輛悉油黑色，前項四輪煤磙車，自應另定標誌，以免混淆。茲經飭屬於各該車身左右兩面加油「機務處用」字樣，藉資識別，並飭車務處轉飭知照。

籌建前門等各站輕油車庫

本路訂造輕油車輛，即將陸續運到，已飭車務處訂定行駛綫路，如北戴河枝綫，通縣枝綫，津塘段及北戴河海濱與秦榆間，並分在北戴河海濱，塘沽，天津東站，及前門四站停放該項車輛。查此項輕油車上裝氣油，須保持清潔，未便與機車同存於一車房之內。除前門站應建輕油車庫，已於建築檢驗平潘通車驗車坑計畫內辦理，所有天津東站，塘沽及北戴河海濱三站應需修建之輕油車房及應行設備之暖氣電燈洗車水管等，均已分別計劃，或將原有車

房隔斷，或酌加擴充，或另建車房，不飭遵照與辦。
規定驗收及管理輕油車輛簡單辦法

本路訂購輕油車輛，按照合同定於八月十日交到二輛，所有驗收及修養辦法，自當早為籌備。茲經規定俟輕油車交到送廠檢驗時，即將本路前派赴南滿學習駕駛及修理輕油車輛之各工匠等，派赴唐廠，以備檢驗所交輕油車輛，並由該廠長簽給收據。輕油車驗妥後，即交天津機務段接收駛用。所有上開匠工均隨往天津車房服務，即歸該段管轄。本路根據行車狀況，參照南滿路及他處規程，再行訂立管理及驗修簡章，通飭施行。

改善第¹⁹⁰及³⁰⁰種類機車灰箱

列車機車清理爐灰，例須在上水站停駛時辦理。惟查本路第一九〇及三〇〇種類機車灰箱構造，恒難於停站上水短促時間，清除爐灰。茲經設計於灰箱前端旁角部分，加闢小門，以期易於清理。所有此項小門尺寸及開關地位，業已繪具圖樣，飭廠遵照，於該類機車入廠時，即為修改，以利修養。

接收南滿路代製客車試用良好

本路上年向南滿鐵路訂製客車，已按照合同規定，於本月十三日在山海關車站交付三等客車六輛，行李車二輛，十五日續交三等客車五輛，行李車及郵政守車二輛，本路派唐山工廠廠長先後前往代表驗收。所新製之瞭望及頭等臥車，並於十一及十三等日掛附第一二次平瀋通車，該車內所裝空氣調整設備，試用結果，頗稱良好。
機車配裝搖爐機件

查開樂第三二八號種類墨堪豆式機車配裝之搖爐機件，因原裝有自動添煤機，致使上項機件，不甚需用，乃拆存於本路古冶車房。現以本路行駛旅客列車之墨堪豆及太平洋式機車爐條，均為指式，如將此項拆存之搖爐機件，移裝該兩式機車上，則各該機車於給水站清理爐灰，較為敏捷。已飭將該項搖爐機件六副送廠，以備該式機車進廠時，妥為安裝，以利行駛。

計畫改造本路舊式機車

查本路舊式六三及六五英尺長之飯車，廚房較小，儲藏不多，茲擬將其厨間增大。其長六五英尺者尚可改製，惟六三英尺之飯車，勢須減少餐客座位，為兼顧及改進計

，特參照英國道步陵鐵路飯車式樣，將本路之舊式飯車兩邊客座，一律改爲雙椅舒適座位，計共三十座位，足敷應用，厨間因得擴大，多儲備用食品，已繪草圖，由機務處與車務處會商，以便照製，藉資改進。

規定汽缸磨損限度

本路各種機車汽缸圓徑大小，及其牆壁厚度，各有不同，以前檢驗修理，均按習慣辦理，每苦參差。茲將汽缸圓徑及牆壁磨損厚度規定，開列詳表，飭屬遵照，以利修養。

規定機車風泵調節閥管嗣後安裝鉗夾

本路機車風泵調節閥管，恒因機車行駛震動，輒於螺絲根處折斷，以致氣軛失效，發生風閘抱輪列車停止之故障。爲防止上項事故起見，擬於風泵調節，閥管下相當部位，安裝鐵鉗夾，以便維持，而免震斷。已製圖發交唐廠，仍於各機車進廠修理時，一律安裝該項鉗夾，俾資改進。

修車成績

唐山工廠八月份共出廠機車十輛均係普修。客守車共

出廠十二輛，計普修九輛，輕修三輛。貨車共出廠一百五十輛，計普修八十三輛，輕修六十七輛，改造二輛，重造一輛。



金城銀行

資本實收七百萬元

行

址

公

積

共計三百四十二萬元

漢口	天津	南京	北平	上海
新鄉	蘇州	大連	青島	鄭州
武昌	許昌	石家莊	哈爾濱	西安
開封	長沙	南通	蕪湖	新浦

簡易人壽保險法

二十四年四月二十六日 立法院第十四次大會通過
二十四年五月十日 國民政府公布

△二十五年七月三十日鐵道部總字第三〇三九號訓令

附發(原令見八月二十一日本局第一七二六號日刊)

- 第一條 簡易人壽保險為國營事業，屬交通部主管，其他保險業者不得經營之。
 - 第二條 簡易人壽保險，由郵政儲金匯業局管理，並指揮各郵政儲金匯業分局或郵局經理之。
 - 第三條 簡易人壽保險，以郵政儲金匯業局為保險人，依本法負給付保險金額之責任。
 - 第四條 簡易人壽保險，分終身保險，定期保險二種。
 - 終身保險，於被保險人死亡時給付保險金額，定期保險，於契約滿期時或未滿期而被保險人死亡時給付之。
 - 第五條 簡易人壽保險金額，以國幣五十元至五百元為限。如同一被保險人訂立數個保險契約時其保險金額之總數，不得超過五百元。
-
- 第六條 簡易人壽保險之收支，以國幣為標準。
 - 第七條 簡易人壽保險對於被保險人免驗身體。
 - 第八條 保險費率及積存金額以章程定之。
 - 第九條 凡中華民國人民年齡自滿十二歲滿至六十歲者，皆得為被保險人。
 - 第十條 要保人應照章繳納保險費。
 - 第十一條 要保人得以自己或他人為被保險人。以他人為被保險人時，應先得其同意。
要保人在賠償事故發生前，得指定或變更受益人。但被保險人為他人時，應得其同意。
未指定受益人時，在終身保險，其保險金額視得被保險人之遺產。
 - 第十二條 在定期保險視被保險人為受益人，被保險人死亡時，其保險金額視為被保險人之遺產。
以他人為被保險人時，須要保人或受益人與被保險人有經濟上切身利害關係者方得要約。
 - 第十三條 要保人於要約時，須將章程所定應繳納或聲

明各事項據實繳納或聲明之。

第十四條 保險人承認要約後，應填發保險單。

保險單應記載之事項以章程定之。

第十五條 保險契約，自填發保險單之日發生效力。

第十六條 保險契約發生效力後，被保險人死亡時，受

益人依左列各款之規定，分別享受利益。

一、未滿一年死亡時，領受所納之全部保險

費。

二、逾一年後未滿二年死亡時，領受保險金

額之半數。

三、逾二年後死亡時，領受全部保險金額。

第十七條 要保人得照章請求變更保險契約。

第十八條 要保人得隨時向保險人聲明終止契約，其終

止效力不溯既往。

第十九條 要保人不依章程所定猶豫期間內繳納到期保

險費時，保險人應停止其契約之效力。

契約效力停止後，要保人得於一個月內照章

變更其契約為一次納費保險契約。

第二十條 保險契約停止效力後，一年以內要保人得為

回復效力之要約。

保險人承諾前項要約時，應於保險單上記明

其情事並簽字或蓋章。

保險契約之回復，自簽字或蓋章之日發生效

力。

第二十一條 保險契約回復效力時，視為自始未曾停止其

效力。

第二十二條 前條保險契約回復效力後，被保險人死亡時

，受益人依左列各款之規定，分別享受利益

。

保險契約停止效力時，繳納保險費已逾二年

者。

一、未滿六個月死亡時，領受回復效力前之

積存金額，及回復效力後所納之保險費

。

二、逾六個月未滿一年死亡時，領受回復效

力前之積存金額，及由保險金額減去該

積存金額所得差額之半數。

三、逾一年後死亡時，領受全部保險金額保險契約停止效力時，繳納保險費未滿二年者。

一、未滿一年死亡時，領受回復效力前之積存金額，及回復效力後所納之保險費。

二、逾一年未滿二年死亡時，領受回復效力前之積存金額，及由保險金額減去該積存金額所得差額之半數。

三、逾二年後死亡時，領受全部金額。

第二十三條 有左列各款情事之一者，保險人除依第二十

四條之規定辦理外，不負賠償責任。

一、被保險人在保險契約發生效力或回復效力後一年以內自殺者。

二、要保人故意致死被保險人者。

三、受益人故意致死被保險人者。但受益人係二人以上時，其他受益人應得之利益不受影響。

四、被保險人死亡，要保人或受益人不照章通知保險人者。

第二十四條 遇有第十七條，第十八條或第十九條或前條第一款，第二款或第四款情事發生，其保險費已繳納二年以上者，受益人得照章請求發還積存金之一部分。

第二十五條 保險契約由要保人，被保險人或受益人之詐欺而成立者，保險人得解除之。

依前項之規定契約解除時，要保人除照章請求發還積存金之一部分外，不得為其他請求。

第二十六條 簡易人壽保險之保險人，不得代位行使要保人或受益人因保險事故所生對於第三人之請求權。

第二十七條 簡易人壽保險之保險人，對於保險費不得以訴訟請求給付。

第二十八條 要保人，被保險人或受益人因保險契約所發生之一切權利，非依章程之規定不得讓與或

出質於他人。

第二十九條 由保險契約所發生之權利，自得為請求之日起，逾五年不行使而消滅。

第三十條 保險費繳納至二年以上者，要保人得照章請求借款，但受益人係第三人時，應得其同意。

第三十一條 無行為能力人及限制行為能力人，關於簡易人壽保險之行為，以對於保險人者為限，視為有行為能力人之行為。

第三十二條 簡易人壽保險之會計，應於其他郵政業務之會計劃分獨立。

第三十三條 郵政儲金匯業局應於每年度終了後，將簡易人壽保險業務及金融狀況公告之。

第三十四條 簡易人壽保險積存金，除依左列各款所定投資方法運用外，不得移作他用。

- 一、保戶以保險單為抵押之借款。
- 二、購買中央政府發行之公債，庫券，但購買之資金，不得超過其積存金總額及公

積金總額百分之十五。

三、以妥實有價證券或棧單為質之放款。

四、以有確實收益不動產為抵押之放款，但其總額不得超過本局積存金總額百分之十五，抵押金額不得超過該不動產估價百分之五十。

五、本局定期存摺或存單為質之放款。

六、票據之貼現。

七、押匯。

八、經營倉庫業。

九、農業放款。

十、其他經郵政儲金匯業局監察委員會通過交通部核准投資於國營生產事業之放款，但其總數不得超過積存金總額百分之二十。

第三十五條 簡易人壽保險之業務，應受郵政儲金匯業局監察委員會之監察。

第三十六條 簡易人壽保險契約，及因契約所得之利益並

各種文據簿籍，免除各項稅捐。

第三十七條 本法附屬各項章則，由交通部擬訂，呈請行

政院核定之。

第三十八條 本法之施行日期及區域，分別以命令定之。

簡易人壽保險章程

二十四年八月十日
行政院公布

第一章 總則

第一條 凡在五十元至五百元以下之人壽保險無論其

為個人或團體契約皆屬於簡易人壽保險範圍

第二條 簡易人壽保險由郵政儲金匯業局監督管理並

指揮各郵政儲金匯業分局及郵局辦理之

辦理簡易人壽保險之局名由郵政儲金匯業局

隨時公布之

第三條 簡易人壽保險分終身保險定期保險二種定期

保險又分左列四種

(一)十年期滿定期保險

(二)十五年期滿定期保險

(三)二十年期滿定期保險

(四)二十五年期滿定期保險

第四條 前條各種保險契約之保險費率依所定死亡率

表按週息三釐半計算

第五條 保險局有選擇危險之權如被保險人之職業認

為過分危險或體質認為羸弱時保險局得拒絕

保險

第六條 保險局對於要保人在保險契約上所負之責任

並其聲明事項認為必要時得請求要保人或受

益人覓具保證

第七條 保險契約成立後因保險契約事務對於送達保

險局之一切文件均須載明保險單之記號及號

數並於交付時索取收據

第八條 保險單保險費收據單付款憑單或借款領取單

遇有遺失或污損不堪再用時得由要保人或受

益人請求補發或換發副本

請求補發或換發保險單或保險費收據單者每

件須繳納手續費銀二角

第九條 請求補發或換發副本者應依式填具聲請書並

將應納之手續費購買郵票黏於聲請書上一併交付保險局如係請求換發者並應將原本繳回經保險局發給副本者其原本作廢

第十條

同一保險契約有數個要保人或受益人時應互推一人為代表人具有完全代理權

同一保險契約有數個要保人經推定代表人時其應負之責任仍由各要保人連帶擔負

第二章 契約之成立

第十一條

要保人與要約時應將左列事項據實填具投保聲請書連同第一次保險費交付保險局或其派出之保險費徵收員并索取保險費臨時收據

(一)保險種類

(二)保險費數目及保險期間繳納保險費之方法(向保險局或保險費徵收員繳納)

(三)保險金額

(四)要保人姓名住址

(五)遇有第十條情形時其代理人姓名

(六)被保險人姓名生辰(年月日)職業及住址

(七)受益人姓名及其與被保險人之關係

(八)被保險人已往或現在患有何種重要疾病者述其病名及經過

(九)被保險人曾經投保簡易人壽保險者其已保金額并保險單之記號及號數如曾作投保之要約而未經承認者其關於要約情形及擬保之金額應一併記載

(十)欲將保險費及其他契約之保險費同時繳納者應附帶聲明并將各該保單之記號及號數連同依第二十一條規定之納費日期一併記載

保險契約之被保險人為受益人以外之第三人時前項要約應先得其同意并於聲請書上署名蓋章

第十二條

要保人於要約時應邀同被保險人到局會晤

第十三條

依前條之規定被保險人適在他地致保險局無法與之會晤時得由被保險人向所在地之保險局與之會晤

遇有前項情形時要保人應將被保險人之詳細住址填明於投保聲請書

第十四條 投保之要約一經承認并繳納第一次保險費後

保險人應即填發保險單及保險費收據單

前項之要約經保險人拒絕時應即通知要保人

持保險費臨時收據向保險局領還所納保險費

第十五條 保險單應記載左列事項由郵政儲金匯業局

長署名蓋章

(一)保險種類

(二)保險金額

(三)保險費數目及保險期間

(四)要保人被保險人受益人姓名及被保險人

生辰(年月日)

(五)填發保險單年月日及該單之記號及號數

(六)保險契約期滿年月日(倘係定期保險時)

第三章 保險費之繳納

第十六條 保險費之繳納應按月付清以保險單上所載之

日期為保險費到期之日期到期之保險費應於

一個月內繳納之

第十七條 保險費得提前繳納如願將每六個月之保險費

作一次繳納者得享受等於半個月保險費之折

扣其一次繳納十二個月者得享受於一個月保

險費之折扣

依前項折扣之規定要保人預繳保險費時未將

折扣之額減除者保險局應將折扣部分發還要

保人

第十八條 保險費應向立約時指定之保險局或保險費徵

收員繳納之保險局或保險費徵收員收到保險

費後應即在保險費收據單上登記

向保險局按期連續繳納保險費至十二個月者

(補繳保險費除外)得享受等於半個月保險

費之折扣

第十九條 保險費向徵收員繳納者如屢次遲延不納得由

保險局令其改向該局繳納

第二十條 同一要保人立有二個以上之保險契約者得請

求預定日期將各該契約之保險費同時合併繳

第二十一條 依前條之規定請求合併繳納時要保人應先聲明繳費之日期方法及地點前項之日期應與第十六條規定之日期同

第二十二條 要保人依第二十條之規定請求合併繳納時應依式填具聲請書連同保險費收據單交付保險局

前項之請求一經承認即換發保險費收據單交付要保人

第二十三條 要保人對於保險費之全部或一部請求停止合併繳納時應依式填具聲請書連同保險費收據單交付保險局

保險局對於前項之請求一經承認或合併繳納保險費之數目遇有變更時應換發保險費收據單

第二十四條 要保人另行訂立第二個保險契約時其繳納保險費日期得準用第二十條及第二十二條之規定並將第一個契約之保險費收據單連同第二

個契約之投保聲請書一併交付保險局請求合併繳納保險費毋庸另具聲請書

第二十五條 要保人請求變更繳費地點時應依式填具聲請書連同保險費收據單交付原保險局轉呈郵政儲金匯業局核辦

第二十六條 繳納保險費猶豫期間以兩個月為限自第十六條所規定之日期屆滿後第一日計算

在猶豫期間內補繳保險費者應加納逾期費逾期費為應納保險費百分之一其不足一元者按一元計算

第二十七條 被保險人於保險契約發生效力後如遇意外災害毀敗二手或二足或一手及一足或雙目失明而願將契約繼續者得請求作中途殘廢免納保險費

第二十八條 前條之請求須由要保人依式填具聲請書連同醫師診斷書及其他證明文件並保險單一併交付保險局

第二十九條 保險對於第二十七條之請求一經承認即在保

險單上註明免納保險費之理由並發生效力時期即將原保險單發還要保人免納以後應納之保險費

第四章 保險金額之給付

第三十條 遇被保險人死亡時要保人或受益人應立即向保險局報告由局派員查驗要保人或受益人對於被保險人之死亡不立即報告致保險局無從查驗者於請求給付金額時須覓具保證證明被保險人之死亡

第三十一條 給付保險金額時遇有左列欠款未曾清償者應於給付金額內扣除之

- (一)延未繳納之保險費及逾期費
- (二)借款之本利

第三十二條 受益人請求給付保險金額時應依式填具聲請書連同保險單及保險費收據單一併交付保險局

因被保險人死亡而請求給付保險金額者應附具醫師診斷書及其他證明文件

第三十三條 保險局收到前條之請求認為合法時應即按照

保險金額填發付款憑單交付受益人

第三十四條 受益人收到付款憑單即依式署名蓋章連同保險單之收據向憑單上指定之局所領取保險金

受益人請求將其保險金額改在指定局所以外之他局領取者應依郵政章程繳納匯兌等費

第五章 契約之變更

第三十五條 要保人對於保險契約得為左列之變更但依第二十七條之規定免納保險費時不在此限

- (一)終身保險契約變更為定期保險契約但其保險金額不得增高
- (二)減低原訂保險契約之保險費

前項變更之請求須繳納手續費銀貳角

第三十六條 已繳納保險費二年以上之保險契約要保人得請求將該契約變更為一次納費保險契約但其變更後之保險金額不得低於五十元

第三十七條 要保人依第三十五條及第三十六條之規定請求變更保險契約時應依式填具聲請書連同保

險單保險費收據單一併交付保險局其應納之手續費購買郵票黏於聲請書上

保險局承認前項之請求時應將保險單及保險費收據單加以更正仍發還要保人

第三十八條

要保人或受益人變更第十條所規定之代表人時應依式填具聲請書連同保險單及保險費收據單一併交付原保險局轉呈郵政儲金匯業局更正發還

第三十九條

要保人被保險人或受益人請求變更原名或要保人請求變更受益人時應依式填具更正保險單聲請書連同保險單及保險費收據單一併交付原保險局轉呈郵政儲金匯業局更正發還變更原名或變更受益人時應得被保險人之同意并於聲請書上由其署名蓋章

第四十條

要保人變更其住址或繳納保險費之地點時應將其新住址或擬定之繳費地點通知原保險局被保險人遷居其他城市時須由要保人將其新住址通知原保險局由局指定一距離新住址最

近之保險局為其投報局被保險人到達新住址時即須向投報局投報登記

第四十一條

要保人或受益人死亡其繼承人接受保險契約之繼承權時應依式填具更正保險單聲請書連同保險單保險費收據單一併交付原保險局轉呈郵政儲金匯業局更正發還

第四十二條

受益人對於受益權之享受已經確定成立時得將權利自由讓與他人但以左列各團體或法人或個人為限

- (一)非營利之公共團體法人或祠廟學校
- (二)親屬

第四十三條

依前條之規定讓與時受益人應依式填具更正保險單聲請書由讓與人及受讓人雙方會同署名蓋章如被保險人生存者亦應署名蓋章連同保險單及左列證明文件交付原保險局轉呈郵政儲金匯業局更正發還

(一)受讓人爲團體或法人時須提出證明書證明其非爲營利而組織

(二)受讓人爲親屬時須提出證明書證明讓與人與受讓人之關係

第六章 保險契約效力之終止停止回復及其解除

第四十四條 要保人請求中途終止保險契約時應依式填具

終止契約聲請書連同保險單保險費收據單交付原保險局轉呈郵政儲金匯業局核辦

第四十五條 依簡易人壽保險法第二十四條之規定發還積

存金時其應得之積存金額等於該保險契約名下應有之積存金與左列百分率相乘之數

契約發生效力未滿三年者 百分之八十

契約發生效力未滿四年者 百分之八十一

契約發生效力未滿五年者 百分之八十二

其他年數依此類推按年遞加百分之一但以百分之九十八爲最高限度

第四十六條 因契約中途終止或失效而請求發還積存金時

應由受益人依式填具聲請書連同保險單及保

險費收據單交付保險局前項之請求一經承認保險局即依應發還之額數填發付款憑單交付受益人

受益人收到付款憑單應於單上署名蓋章向指定之保險局領取

第三十一條之規定於本條準用之

第四十七條 依簡易人壽保險法第十九條第一項之規定保

險人停止保險契約之效力時應填發通知書通知要保人

第四十八條 保險契約一經停止效力即將應行發還之積存

金填發付款憑單交付要保人署名蓋章向指定之保險局領取

第四十九條 要保人請求回復保險契約之效力時應依式填

具聲請書連同保險單保險費收據單及失效期間未納之保險費逾期費等一併交付原保險局或該局派出之保險費徵收員轉呈郵政儲金匯業局核辦

要保人請求回復保險契約之效力時並依法請

簡易人壽保險章程

一一一

求保費借款者應於前項聲請書上附帶聲明并依式填具保費借款聲請書一併交付保險局

第十二條至十四條之規定於本條準用之

第五十條 依簡易人壽保險法第二十五條第一項之規定

保險人解除保險契約時其手續準用第四十七條及第四十八條之規定

第七章 借款

第五十一條 要保人係簡易人壽保險法第三十條之規定得請求借款

第五十二條 借款分左列二種

(一)繳納保險費之借款(簡稱保費借款)

(二)現金借款

第五十三條 每次保費借款之最高額不得超過該契約一年之保險費及當時之發還金額如係分期還款者其每次付還額數至少須等於一個月保險費之數

現金借款一年得借一次最低額十元以上最高額不得超過該契約當時發還金額百分之五十

如係分期還款者其每次付還額數不得未滿一元

第五十四條 借款期間定為一年期滿時得請求繼續借款

第五十五條 在借款期間未滿以前保險契約遇有中途失效或滿期或因其他事故受益人或要保人得以領取保險金額或發還金額時其借款期間亦同時終止

第五十六條 保費借款之利息由繳費日起算現金借款之利息由借款日起算

前項利息須於償還或請求繼續借款時一次還清

要保人於借款期間未滿以前先行償還時其利息祇算至還款日為止

第五十七條 借款利率由郵政儲金匯業局隨時訂定公告之

第五十八條 要保人請求借款時應依式填具聲請書連同保險單交付原保險局轉呈郵政儲金匯業局核辦
受益人為第三人時前項之請求須得該第三人同意并於聲請書上會同署名蓋章

借款一經承認即按左列手續辦理

(一) 保費借款時保險局填發借款通知單一紙
交付要保人

(二) 現金借款時保險局填發借款領取單一紙
交付要保人

第五十九條 要保人收到借款通知單時應於單上署名蓋章

連同保險費收據單交付保險局登記發還

要保人收到借款領取單時應於單上署名蓋章
向該單內指明之局所領取借款

領取借款時保險局應將借款領取單妥為保存
作為借據俟還款時將該單發還借款人

第六十條 要保人繳還借款時須將應還之本息連同保險
單一併交付保險局保險局即將其所收之數登
記於保險單

第六十一條 要保人於借款到期後逾一個月仍不償還時除
利息外尚須罰徵逾期費

第六十二條 要保人於借款期滿請求繼續借款時應依式填
具聲請書連同到期之利息及保險單一併交付

保險局如受益人為第三人時此項請求須得第

三人同意并於聲請書上會同署名蓋章

第六十三條 要保人於借款期滿尚未償還且同時該契約因
超越猶豫期間而致失效時其所欠之借款應就
簡易人壽保險法第二十四條規定之積存金內
扣除之且算至猶豫期間屆滿之日為止

第八章 團體契約

第六十四條 各機關公司銀行工廠學校及其他團體之員工
集合十五人以上同時訂立保險契約者得依照
團體契約辦理

第六十五條 團體契約各保戶之保險費應全數由代表人彙
集合并繳納

第六十六條 團體契約之保險費得按九五折征收
第六十七條 團體契約得互推一人為代表人依式填具團體

契約投保聲請書連同各個投保聲請書及第一
次應繳之保險費交付保險局轉呈郵政儲金匯
業局核辦但各個投保聲請書中應填之繳納保
險費方法及地點得免填寫

簡易人壽保險章程

團體契約聲請書應將左列事項據實填寫并由

代表人署名蓋章

(一)團體名稱地址

(二)代表人姓名住址

(三)投保聲請書件數

第六十八條

團體契約訂立後又加入新契約者應由代表人依式填具加入團體保險聲請書連同投保聲請書交付保險局轉呈郵政儲金匯業局核辦

如新加入之契約係已成立之保險契約時須附

繳該契約之保險費收據單

第六十九條

要保人欲將其保險契約退出團體契約者應由代表人依式填具退出團體保險聲請書交付保險局轉呈郵政儲金匯業局核辦如退出後其繳費方法及地點有變更時亦應一併填明

前項請求經保險局承認後應換發保險費收據

單交付退出之要保人

因要保人退出團體契約致不滿十五人時郵政儲金匯業局應拒絕其退出或將團體契約九五

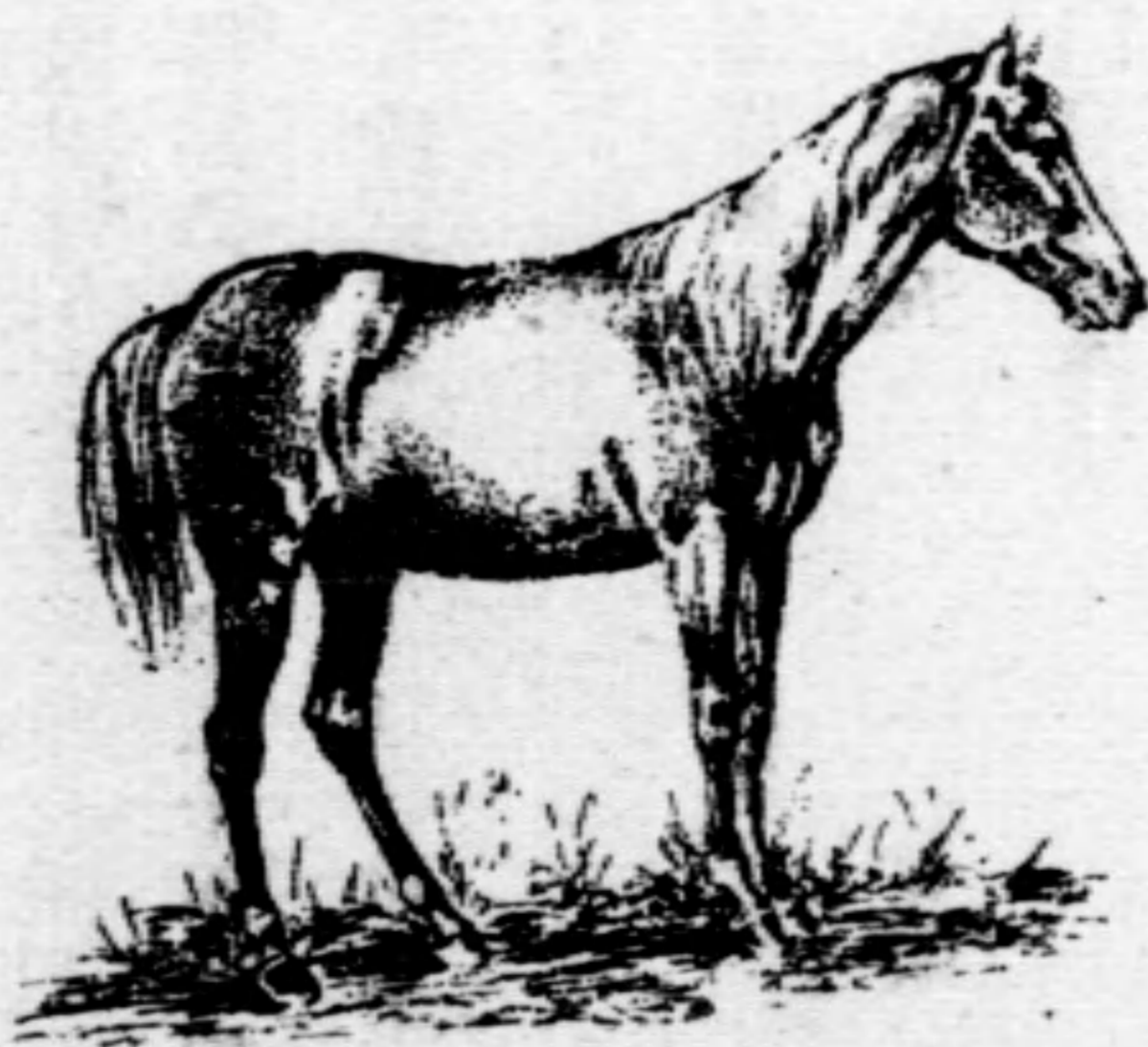
折收費之辦法予以取消

第九章 附則

第七十條 各項聲請書之格式由郵政儲金匯業局制定並

免費供用

第七十一條 本章程與簡易人壽保險法同日施行



簡 易 人 壽 保 險

按月繳納保險費洋一角之保險金額表

(若保費爲一角之倍數如二角三角等其保險金額可按比例增加)

年 齡	終身保險	定 期 保 險			
		十年定期	十五年定期	二十年定期	廿五年定期
12	56.00	11.30	17.10	22.70	28.00
13	54.50	11.30	17.00	22.50	27.70
14	53.00	11.20	16.90	22.30	27.50
15	51.60	11.20	16.80	22.20	27.30
16	50.30	11.10	16.70	22.10	27.10
17	49.10	11.10	16.60	22.00	27.00
18	48.00	11.10	16.60	21.90	26.90
19	47.10	11.10	16.60	21.90	26.80
20	46.20	11.10	16.60	21.90	26.70
21	45.40	11.10	16.60	21.90	26.70
22	44.60	11.10	16.60	21.90	26.70
23	43.80	11.10	16.60	21.90	26.70
24	43.00	11.10	16.60	21.90	26.70
25	42.10	11.10	16.60	21.90	26.70
26	41.10	11.10	16.60	21.90	26.60
27	40.10	11.10	16.60	21.90	26.50
28	39.10	11.10	16.60	21.80	26.30
29	38.00	11.10	16.60	21.70	26.10
30	36.90	11.10	16.50	21.60	25.90
31	35.80	11.10	16.50	21.50	25.60
32	34.70	11.00	16.40	21.30	25.30
33	33.60	11.00	16.30	21.10	25.00
34	32.50	11.00	16.20	20.90	24.70
35	31.40	10.90	16.10	20.70	24.30
36	30.30	10.90	16.00	20.50	23.90
37	29.20	10.90	15.90	20.30	23.50
38	28.10	10.80	15.80	20.00	23.10
39	27.00	10.80	15.70	19.70	22.60
40	26.00	10.80	15.60	19.40	22.10
41	25.00	10.70	15.40	19.10	21.60
42	24.00	10.60	15.20	18.80	21.10
43	23.00	10.50	15.00	18.40	20.50
44	22.10	10.40	14.80	18.00	19.90
45	21.20	10.30	14.60	17.60	19.30
46	20.30	10.20	14.40	17.20	18.70
47	19.40	10.10	14.20	16.80	18.10
48	18.60	10.00	13.90	16.40	17.50
49	17.80	9.90	13.60	15.90	16.90
50	17.00	9.80	13.30	15.40	16.30
51	16.20	9.70	13.00	14.90	
52	15.50	6.60	12.70	14.40	
53	14.80	9.50	12.40	13.90	
54	14.10	9.40	12.10	13.40	
55	13.40	9.20	11.80	12.90	
56	12.80	9.00	11.50		
57	12.20	8.80	11.10		
58	11.60	8.60	10.70		
59	11.00	8.40	10.30		
60	10.40	8.20	10.00		

簡易人壽保險簡章

簡易壽險係政府爲安定民衆生活及保障經濟損失之社會事業，手續簡易，保費低微，安家防老，長樂永康，凡屬國民皆應加入投保。

▲凡屬中華民國人民，不論男女，自滿十二歲至六十歲身體健全者，皆可投保，無須醫生檢查身體。

▲簡易壽險契約分終身及定期兩種，定期又分爲十年十五年二十年及二十五年期滿四種，終身保險於被保人死亡時給付保額，定期保險於契約滿期或未滿期而被保人死亡時給付之。

▲要保人於投保時，須照章填具聲請書連同第一次保費交付保險局或其派出之人員，並索取臨時收據，被保人須到局會晤，若局方認被保人之職業過分危險或體質羸弱，得拒絕保險。

▲每一被保人得保五十元至五百元之保額。

▲保費自一角起至六元止，按月繳納，到期之保費須於一個月內繳付，否則須加納逾期費，凡自到郵局按期連續

繳納保費至十二個月者，（補繳保費除外）得享受等於保費半個月之折扣。

▲如一次預繳六個月者，得享受等於半個月保費之折扣。

▲保險契約發生效力後，被保人死亡時，受益人依左列各款之規定，分別享受利益：

（一）未滿一年死亡時，領受所納之全部保險費。

（二）逾一年後未滿二年死亡時，領受保額之半數。

（三）逾二年後死亡時，領受全部保額。

▲被保人如遇意外災害，毀敗二手或二足，或一手及一足，或雙目失明，得免繳以後之保險費。

▲被保人身故時，須立即報告保險經辦局，並填具聲請書連同保險單保費收據及醫生診斷書暨其他證明文件交由保險經辦局轉呈郵政儲金匯業局核辦，經調查確實後，即可給付賠款。

團體契約

▲各機關公司銀行工廠學校及其他團體之員工，集合十五人以上，同時訂立保險契約者，得依照團體契約辦理。

▲團體契約得互推一人爲代表人，各戶保險費由代表人彙

簡易人壽保險簡章

集合併繳納，可按九五折計算。

▲團體契約訂立後，可加入新契約，而舊保戶亦可退出，惟不滿十五人時，即將九五折扣取銷。

◎如願加入簡易壽險者，可向各郵政局投保，或將

詳細住址（或用電話通知）函知當地郵政儲金匯

業局及郵政局，即可派人前來接洽。

上海 南京 漢口
郵政儲金匯業局

上海 江西 浙江 湖北 安徽 湖南
郵政管理局

無錫 鎮江 吳縣 銅山 鄞縣
一等郵局



最近國內外棉花產銷概況 鄭 藩

目次

- 第一、我國近代植棉之沿革
- 第二、世界最近棉產額及二十四年度國內棉市概況
- 第三、二十四年上季我國棉花出入口情形
- 第四、全國及河北省最近之棉產統計

- A. 國內棉產概況（二十四年度）
- B. 河北省棉產概況（二十四年度）

第一 我國近代植棉之沿革

元亡明興，曾下：『棉與桑麻同時種植』之諭，凡農民有五畝乃至十畝田地者，至少須植桑、麻、木棉各半畝，有田四十畝以上者倍之，於是棉花栽培，普及全國矣。清代繼興，雖無強制種植之法令，然歷代君主，均能獎勵

表一、世界棉花產額最多之三國收穫量比較（單位千包）

國別	年份			總計
	一九三二—三三	一九三三—三四	一九三四—三五	
美國	一三、〇〇一	一三、〇四七	九、七三一	三五、七七九

栽培，故棉產額逐年有增加。於一八六四年，輸往歐洲之棉達三十九萬擔，至一九一八年，輸出已達百二十九萬餘擔，光緒末年禁植鴉片，更於湖北等處，試種美棉，民國三年六月，又發布獎勵植棉條例，四年三月設試驗場於正定、南通、武昌三處，嗣後遞嬗至今，已躍升為世界第三產棉國，而各地之熱心研究試驗者仍如風起雲湧，質，量兩方與年俱進，棉業前途，正未有艾也。

第二 世界最近棉產額及二十四年度國內棉市概況
最近三年來世界之產棉額，計一九三二年——三三年為二三、七〇〇、〇〇〇包，一九三三年——三四年為二六、一〇〇、〇〇〇包，一九三四——三五年為二二、六〇〇、〇〇〇包。（註一）已有減少之傾向，茲將產棉最多之美、印、及我國，在已往三年中之收穫量，列表如左，自不難見其消長情形。

最近國內外棉花產銷概況

印度	三、八九六	四、一九七	三、六一三	一一、七〇六
中國	二、二六一	二、八〇六	二、九〇〇	七、九六七
總計	一九、一五八	二〇、〇五〇	一六、二四四	五五、四五二

右表明白表示，世界主要產棉國之美國與印度，最近三年內，收穫量大見低落，尤以美國為甚，我國則已由二、二六一、〇〇〇包增至二、九〇〇、〇〇〇包，據天津大公報上年十二月四日報載，「美國農整局今日向棉花公會，提出四年整理之合同辦法，其目的在減少棉產，並使佃戶多獲利益，合同要點如下：（一）期限四年而非一年（二）全國基本棉田畝數，由四千五百五十萬英畝，減至四千四百五十萬英畝，（三）一九三六年之棉產，雖已較一九三五年減少百分之二·五至三分，但尚須照本數字減少百分之三十至四十五。按一九三六年之產量約為一千一百萬包至一千二百萬包……農整局聲稱，該局考慮棉花在美國國民生活中之特殊地位，故首先注意棉農之幸福，但此種程序，不獨棉農受惠，即南方與全國均受其益云」。此項提議減少棉田之動機，要不外因棉價跌落，全世界

為產業不景氣所籠罩，皮棉有過剩之傾向，故不得已而施行「少產經濟政策」，將產額縮小，本供求關係，用人力提高市價，使美花合於世界棉價標準，然後以其餘田，再作其他之集約耕作而已。

案美國自產棉逾一千七百萬包，滾存達一千三百萬包及棉價跌落五分之後，遂有剷除棉田政策，上年又復實施彭海德案，限制產棉為一千萬包，逾限之棉須徵重稅，故一九三四年之美國產棉不及一千萬包，即施行彭海德限制案之結果也。（註二）（註三）

據美國紡織聯合會調查，發表一九三四——三五年下半年期（自民國二十四年二月至七月）世界紡織棉花消費額為一千二百十九萬九千包，比之前期（二十三年八月至二十四年一月），減少一萬八千包，但之前年同期則激減三十七萬九千包，茲列表如後：

表二 世界紡織棉花消費額 單位千包

時期	分項					
	世界	美	印	棉	埃及	其他
二十三年一月至七月	一一、一九九	六、四〇八	二、七二〇	五、六三	三、五二八	
上年 同期	一一、五七八	六、五二三	二、四〇三	五、六四	三、〇九八	
二十三年八月 至二十四年一月	一一、二一七	五、四四四	三、八八九	五、二一	三、三六三	

其中美棉與埃及棉比較減少，而印度棉比較增加，又國別消費額比較增加者為英、日、美、印、等國，減少者為法、蘇、意、捷、中國。(註四)棉產供過於求之情形，已昭然若揭，美國所以忍痛減少出產者，正有其理由在也

據二十四年十二月四日天津益世報社論所云：「我國國內紗廠既病於棉貴紗賤之風潮；復苦於外商壟斷之高壓，廠方非但無利可圖，且多虧蝕」。因之上年（二十四年）一二兩月棉花供過於求，故交易清淡，益以廠方提早停工，存底激增，外底亦呈跌落之勢，且歲序更新，實銷更無起色，三月份初以美印棉跌風頗厲，仍趨萎靡，迨入下旬，金價與匯市轉優，紗銷良好，外棉復有加稅之議，市

況於以穩定，四月間美國提高銀價，物價上騰，廠商買胃轉佳，市況堅挺，然為時未久，美國購銀政策，傾向積極，我以用銀國，外棉折合銀價，反形低落，故棉市不無壓迫，迨至五月，紗花比跌之程度，紗甚於花，棉商遂不得不出於減工之途，原棉銷費，因而大減，逮義亞戰起，孟買、紐約，利物浦之貨，不能東銷，大阪市場極需華棉代替，同時市場傳云，美方向義方拋售一百萬包，申市紗線復有轉機，原料直向天津需取，市氣漸起，更以幣制改革，場面激動，外棉騰貴，國產更見暢銷，十一、十二兩月市價之暴漲，為民二十以來希望之現象，依目前紗廠地位及內地購買力言，設非幣制改革刺激，似不至達此高

最近國內外棉花產銷概況

峯。

第三 二十四年上季我國棉花出入口情形

我國二十四年上半期對外貿易，減落之程度雖不若往年之甚，但仍有日趨衰退之傾向，其根本原因，固仍不出

於我國農工業之同樣落後，農業生產更距自給自足之境域遼遠，米、麥、棉均有鉅額之入超，米、麥二項姑不備論，茲將二十四年上半期棉花之進口出口情形列表統計如左：

表三 民國二十四年上半期棉花進口國別數值表（註五）

國別	二十四年上半年		去年同期		較上年同期價值增(+)或減(-)
	數量(公擔)	價值(金單位)	數量(公擔)	價值(金單位)	
美國	二〇〇,四六〇	九,五五四,四三二	三七二,八八九	一七,〇二二,二〇四	(-) 七,四五七,七七二
印度	一六五,〇三二	五,一五一,五九七	三七四,一八七	一一,二六五,五八三	(-) 六,一三三,九八六
日本	二	六一	一,五七三	六四,〇三六	(-) 六三,九七五
埃及	三七,七七二	二,〇五八,四八二	二五,八七〇	一,三一六,四三四	(+) 七四二,〇四八
其他各國	二,〇〇七	八一,九七〇	四,五三九	二,三七,八六六	(-) 一五五,八九六
合計	四〇五,二六三	一六,八四六,五四二	七七九,〇五八	二九,八九六,二二三	(-) 一三,〇四九,五八一

據右表所示，二十四年上期外棉進口較上年同期計減

一、二七三、七九五公擔，價值一三、〇四九、五八一金單位，其原因除前述之因紗廠停工減工（六月底止計錠數

一、〇〇一、六四五枚）而影響於原棉消費外，尚有（一）本年我國棉作收成尚佳，連年改良棉種結果，國產棉質又足供紡細紗之用，去年黃河流域，可紡三十支紗之長絨棉

產額增加，因此仰給於洋棉者減少（二）自去年（二十三年）七月起，政府增加棉花進口稅，由每公担三・五〇金

單位增至五・〇〇金單位，於棉花輸入亦大有影響，其出口情形，則如下表所示：

表四 民國二十四年上半年棉花出口國別數值表

國別	二十四年上半年		上年同期		較上年同期價值增(+)或減(-)
	數量(公担)	價值(元)	數量(公担)	價值(元)	
日本	二七、一六四	二、〇〇〇、一〇〇	七二、二二一	五、〇五二、二一〇	(-) 二、〇五二、〇二〇
美國	一、七四〇	一二四、八八六	一六、八七四	一、一九八、四一八	(-) 一、〇七三、五三二
朝鮮	三〇五	二二、七三九	一、二二一	八二、二三七	(-) 五九、四九八
德國	二九、一八一	二、〇四五、三二九	一、六七四	一一一、三八九	(+) 一、九二三、九四〇
其他各國	二二、三八二	二四四、八二三	二、七三二	一九六、三六二	(+) 四八、四六一
合計	六一、七七二	四、四三七、八七七	九三、七二二	六、六五〇、五二六	(-) 二、二二二、六四九

查國棉輸出額減落之原因雖屬多端，但銀價上漲實為致命之打擊，蓋銀貴金賤，棉價自高，國棉色澤質料，雖較光亮柔軟，然有印棉與我競銷，更以商人習性夾粗，夾雜，摻水，摻仁，多不合於出口資格，銷路因以大減，此出口情形之所以不振也。至對德、義、等國之輸出增加，

不過係臨時急遽需要所致，實難維持長久，且國內棉產突飛猛晉，各埠存底，已呈過剩之趨勢，故於設法獎勵出口之外，積極方面，尚須改善棉質，以期適合於國內紗廠之需要，最低限度亦必以減購外棉為眼前之目標方為得策。

第四 全國及河北省最近之棉產統計

最近國內外棉花產銷概況

(A) 國內棉產之概況

中華棉業統計會於二十五年七月十日公布二十四年度全國棉產之最後修正估計如左：

棉田面積 三四、九三九、一二一(畝)

廢田面積 九、六二〇、〇〇〇(畝)

皮棉產額 八、一九七、六八八(担)

上列估計係根據冀、魯、晉、豫、陝、鄂、湘、贛、皖、蘇、浙、川、(四川為本年新增估計區)等十二省及上海，天津兩市之報告，編製而成。並以二十五年七月以前之棉作狀況為標準，在上列日期以前各省棉作所受災害之損失，均已計算在內。

我國棉產自民國二十年以降，逐年遞增，本年春季播

表五 近五年來全國棉花產量表

年份	棉田面積	皮棉產額	廢田面積	備考
二十年	三一、六三七、七七九 _畝	六、三九九、七八〇 _擔	—	據棉產統計會最後修正
二十一年	三七、〇九九、八〇〇	八、一〇五、六三七	—	..

種時仍有增加之傾向，但因苦於春旱，又罹於水災，故棉苗損毀，及未得發芽而成廢田者甚多，單以湘、鄂水災而論棉田被淹者五百萬畝，全國廢田達九百六十二萬餘畝，為有棉產統計以來之最高紀錄，第一次估計之後黃河流域災害最重之山東河南兩省，因結鈴期間，氣候良好，頗有起色，收量較增，山西、陝西則因陰雨減收，長江流域，多屬趨減，而以江蘇浙江為甚，故最後修正之全國棉產，亦因之降為八、一九七、六八八擔，較上年修正估計短少三百餘萬擔，全國棉田約當上年之百分之七七·六，(四川除外)而產額則為上年之七三·二，平均每畝產量為二三·六斤，較上年每畝歉收一·三斤，無論面積產量均趨低落，茲將近五年來全國棉產額，列表如左：

二十二年	四〇、四五四、〇二三	九、七七四、二〇七	五五六、六四五	“
二十三年	四四、九七一、二六四	一一、二〇一、九九九	六六四、一四〇	“
二十四年	三四、九三九、二二一	八、一九七、六八八	九、六二〇、〇〇〇	四川一省爲前所缺

前表充分表示，我國棉田面積產額，除因不可抗拒之天災損失外，幾乎與年俱增，本年（二十四年）因水旱之特殊情形，亦均有相當之減少，茲再分析各省五年內棉產之狀況如左：

表六 五年來各省棉田面積產額及每畝皮棉收量表（註六）

	棉田面積				皮棉產額				每畝平均收量						
	20	21	22	23	24	20	21	22	23	24	20	21	22	23	24
河北	2953000	5143195	6121971	7807442	1315970	844000	1282929	1444912	2836127	2166477	28.6	24.9	23.6	32.5	—
山東	7974094	6844166	5357335	5493362	1801137	2154882	1769349	1468932	1334053	407215	27.0	25.8	27.4	22.5	—
山西	348877	301950	1310761	1796260	1067902	81728	53921	502412	601096	252592	23.4	17.9	38.3	33.5	—
河南	2880410	3424140	3707637	4091771	1793360	644544	596755	816650	1022357	396908	22.4	17.4	22.0	24.9	—
陝西	1638800	1412664	2106667	3710938	3657014	346319	157813	544935	1004114	802053	21.1	11.2	25.9	27.1	—
江蘇	7656244	8514837	9876909	10207010	10275553	626480	1778247	2045260	1664935	977620	10.8	20.9	20.7	16.3	—
浙江	1984187	1671775	1631504	1634167	1759492	389883	417164	391858	462618	461962	14.7	24.9	24.0	27.7	—

最近國內外棉花產銷概況

安徽	462900	955050	1073672	1244651	1243680	43050	169478	144440	231758	282726	9.3	17.7	13.5	18.6	—
江西	46127	222688	202700	237759	199740	8920	45822	59133	33789	42481	19.3	20.6	29.2	14.2	—
湖北	4284260	7626650	8182605	7861915	4568339	1037002	1634350	2177593	1910783	917184	24.2	21.4	26.6	24.3	—
湖南	266450	982685	881262	885989	371188	45292	199764	178082	100389	42194	17.1	20.3	20.2	12.4	—
遼寧	1142430	—	—	—	—	177680	—	—	—	—	15.6	—	—	—	—
四川	—	—	—	—	1901746	—	—	—	—	448333	—	—	—	—	—
總計	31637779	37099800	40454023	44971264	34939121	6399780	8105637	9774027	11201999	8197688	20.2	21.8	24.2	24.9	23.6

右表民國二十三年較民國二十年之棉田面積，約增百

分之一七·四、產額約增百分之二七·四、平均收量約增

百分之四·七、四年間從增加數字上觀察，進步不可謂不

速，尤以產額方面，更有急激之進展，各省洋棉面積，經

各方努力結果，由二十年之面積九、三三六、七七二畝，

產額二、五二三、六五〇担，至二十三年已增至二二、七

七〇、六八九畝，五、七八五、五八一担，顯然有趨重於

洋棉之趨勢，查洋棉絨長，適於紡紗，甚合於目前國內之

需求，中棉絨頭粗短，宜於摻毛，或其他軍工原料，為出

口之大宗，是以棉業家，除在設法擴充洋棉栽培外，更當於固有棉種質、量兩方，作努力之研究，以期有所改進。

關於棉田及產量之統計，其間困難萬端，蓋棉田之增

加，自應與產額之增加，成為正比例，但有時或不盡然，

其中因水旱兵燹，而成廢棄，或調查未能詳盡，均足以減

低其確實性，故由棉田與棉產比例上不能相符一點，可以

促進吾人尋求，注意以改革前此謬誤之決心，如民國十八

年全國共有棉田三三、八一、二五五畝，與十七年之三

一、九二六、三一一畝相較，實增多一百八十八萬餘畝，

約百分之六，但十八年之總產額爲七、五八七、〇二一担、與十七年之八、八三九、二七四担相比，反減少一百二十五萬餘担，約百分之一六·五，是則棉田增百分之六，而產量反減百分之一六·五，其中原因，實堪研討，倘或由於棉種之退化，與田間技術之陳腐，則當思如何選擇佳種，及灌輸科學智識，以補救之；或由於天災水旱之所致，則當思如何復興水利，以人工之防禦而戰勝自然。此棉田統計所以與棉產統計之同屬重要而不容忽視者也。

關於棉作之改進方法，行政院復興委員會，曾於二十三年四月發表一中國棉作改進計劃草案，改進之目標（一）量的方面，爲增加國內棉花生產使供求相應，（二）質的方面爲改良品質，使合於國內紗廠之需求。希望就現有棉田，由改良棉種與耕作技術雙方入手，使每畝產量增加百分之二五、並利用棄地，開墾鹽鹼及與雜糧區輪作植棉，以增闢一千萬畝面積。

按中國棉田每畝產量，全國平均最高時達二十七斤，低時降至二十斤，平均年度可至二十五斤，約等美國每畝之產量，或朝鮮之一倍半，印度之二倍，但只得埃及之半

，改良種子與種植技術，尙能增加棉農之收入，唯其產量能否即增四分之一，似尙待研究。但中國作物，因水旱天災喪失至鉅，近年水利失修，幾乎十年九荒，如能運用科學技能，以國家全副力量復興水利，消滅災害，增加各作物生產百分之二五，甚至百分之五〇，亦非難事。即如本年廢田面積，如均能照常生產，全國棉產量，至少可以增加三分之一（註七）。

（B）河北省棉產概況

河北省位居北緯三十五度與四十一度中間，地多平原，土質大部爲砂質壤土（Sandy loam）排水尙易，頗宜植棉，尤能適於美棉之生長，惟春季少雨，氣候乾燥，有時須頻加灌溉耳。

本省棉花出產地以河流經過，可分爲三大區，（一）大清河及子牙河本支流，所灌注之產棉區域爲西河區，（二）南運河由山東至天津與北運河相接，包含經過冀魯兩省之產棉地帶，爲御河區，（三）灤河北塘河及北運河三河流之棉區爲東北河區。其所以按河流分區之原因，不外「棉花自原產地由天津移入，利用河流之部分不少，及各河流域

最近國內外棉花產銷概況

因植棉習慣及土壤關係，所產棉花，均有特點「之兩種理由而已。

西河棉絨粗短，有軟絨與硬絨兩種，不適於紡細紗，但可用摻毛造炸藥、綳帶等軍工原料。御河棉品質較潔白

，纖維亦較長大，東北河區則品質極佳，據傳棉種係由美入傳教士傳入，故類似美棉，拉力極大，惟潔白程度稍差為美中之不足。



本年(二十四年)本省各區棉苗受旱情形，異常嚴重，幾均未能如期播種，嗣復遭受風災，改種他種作物者甚多，最初東北河區較優，西河區次之，南御河區較劣，嗣以東北河區天氣晴朗少雨，致結蒴稍遲，開鈴不無影響，又間有蚜虫及捲葉蟲為害，故較最先估計稍有遜色，西河及南御河方面，初頗苦旱，入秋獲雨甚適，氣候溫和結鈴

頗佳，趙縣、藁城、束鹿、晉縣等處每畝收穫均在籽棉百五十斤左右，綜計全省棉田較上年減少一百四十九萬餘畝，產額則減少幾六十七萬担。棉產統計會於七月十日發表，冀省二十四年度棉作總面積為六、三一五、九七〇畝，皮棉產額為二、一六六、四七七担，茲將三年來本省植棉面積產量之進展情形表示如左：

表七 二十年至二十三年河北省棉作統計表

年分 度項	棉田面積		共計	皮棉產額		共計
	中棉	洋棉		中棉	洋棉	
二十一年	三、七二二、二六八	一、四三〇、九二七	五、一四三、一九五	九二二、七七二	三七〇、一五七	一、二八二、九二九
二十二年	四、二二〇、五九八	一、九〇一、三七三	六、一二一、九七一	八九四、七五八	五五〇、一五四	一、四四四、九二二
二十三年	四、二三三、〇七一	三、五七五、三七一	七、八〇七、四四二	一、八三一、九九七	一、〇〇四、一三〇	二、八三六、一二七
總計	一二、一六四、九三七	六、九〇七、六七一	一九、〇七二、六〇八	三、六三九、五二七	一、九二四、四四一	五、五六三、九六八

三年中洋棉面積增加二、一四四、四四四畝，約百分之一五〇，產棉增加六三三，九七三担，約百分之一七〇，中棉增加面積五一九，八〇三畝約百分之十四，產額九

一九、二二五担，約增百分之一〇〇，吾人從前列數字中，亦可窺見河北植棉事業進展之一斑矣，茲附圖表示如左：

圖 二 河北省三年來中洋棉面積產量比較圖

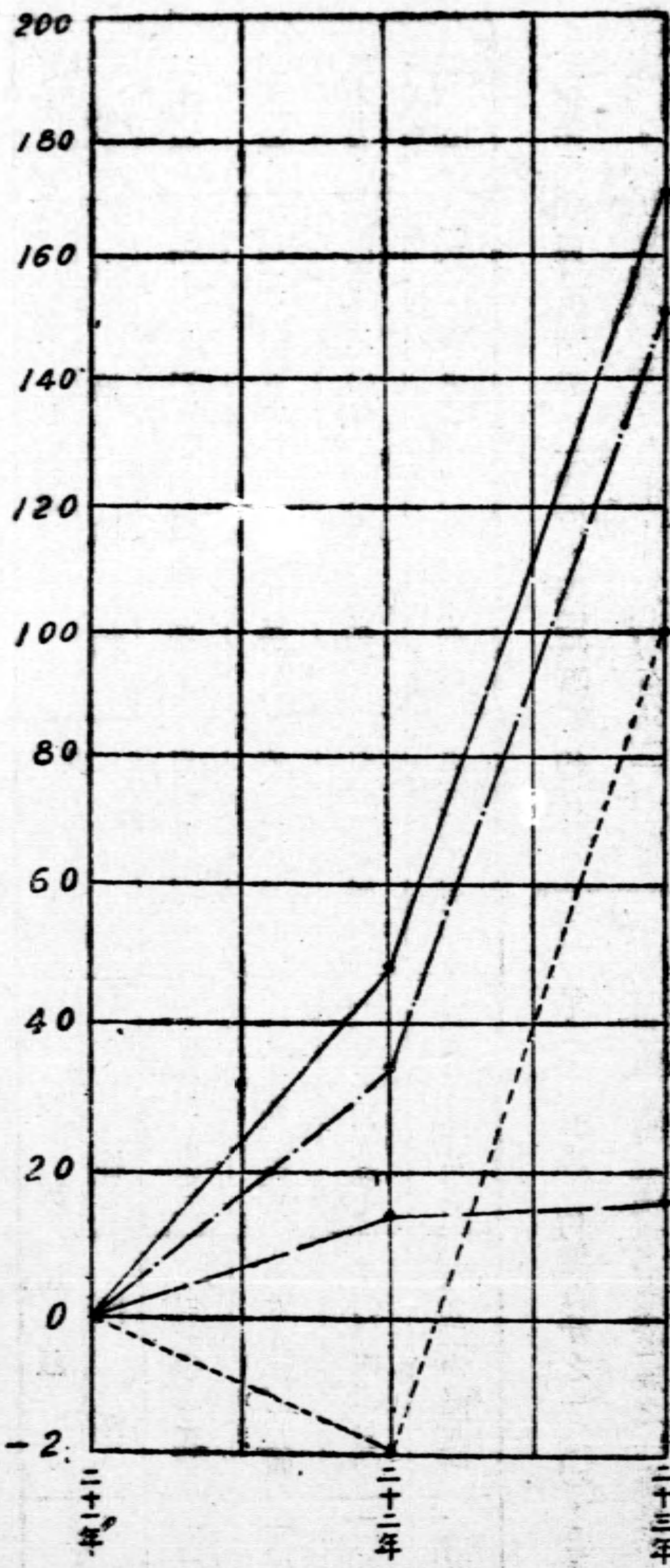


圖 較比量產積面棉洋中來年三省北河

—— 實面棉 —— 實產棉
 - - - - 洋面棉 - - - - 洋產棉

二十二年份中棉面積雖較上年增加百分之十四，但產額反相對減少，約百分之二，歉收原因，自不外下列幾項，(一)棉種退化(二)缺乏輪作(三)病虫害之增加(四)霪雨為災(五)種植過密，(六)經濟衰落之影響。上列數端除種植距離宜按照當地之土壤氣候情形，以隨時決定外，其餘各項之有效救濟辦法，實為關係各方所不容或緩者也。

完

註一、見工商半月刊七卷十五號
 二、見中華棉產改進會月刊二卷第十一期，
 三、案於二十三年十二月六日美國農整法及修正法案，均經最高法院判為違憲，彭海德案亦有被批駁之可能，果而則前途如何，殊難預測也。

四、參見中國經濟三卷十一期
 五、數字見國際貿易導報
 六、見二十三年棉產統計
 七、見二十四年十二月二十日大公報史地周刊

說小一人的茶會

平譯

巴斯特利在他的小說「奇命案」獲得極大的成功之後，突然的去世了。惋惜他的人中，有一個是美麗而心神不定的安得貝夫人。

「你看他是一個特殊的人，」她說，她就抬頭往遠看，好似她就見了他那特殊的性質。「我們的友誼時間是很短的，」她又說，「在星期四下午我們才認識，在第二個星期三他就死了。」

至於巴斯特利在那不幸的星期三的前一天晚上會到她的寓所同她喝茶，她是永遠不說的。

安夫人的住宅是幾間小房，東面臨河，她常說這河使她想到太晤士河，巴斯特利很羨慕這座小房子的精美與舒適。他為搜集奇命案的材料在英格蘭曾走過很多的地方，但他從來沒有看見過比這屋子再英國化的了，這是他親口說的。

「我知道你明白，」她回答說：「我去給你預備茶，請你隨便坐吧，我的女僕今天出去了，我房裏沒有別的人。」

她到廚房裏去，留着巴斯特利在屋子裏想她那伶籠的身體穿着光亮長衫是多麼令人可愛，他也思想她如何清楚的暗示他這次來是一件秘密的事，而且她也很漂亮的不使人知道到她這裏來，他很為自己慶幸，因為這次是戀愛初步。

安夫人從廚房裏走出來，手裏拿着茶具，口裏論到茶。從飲料的方面論也從交際的方面論，她對於美國人吃茶為展覽銀器的機會，而不以為是生活的一部份甚不贊成，如此人就失去其安適與其隨便。但是巴先生很明瞭這個，他在英國許久了，從他的書就可以看出來，他喜愛英國，她也知道……「要糖嗎？」

「一塊，」巴回答說，「塊糖是美國的習慣，是我所不喜歡的，」安夫人說。

「你覺得我的書是有些英國的氣味嗎？」他坦直的這樣問。

「我一看你的那本書，就覺得我是回到劍橋賽的一個小村裏去，你對那些人怎樣，那樣熟習呢？」她的棕色眼睛笑着向着他的眼裏看，將茶杯和茶碟遞給他，她說這些點心是我親手作的，先別吃等以後再吃，他認她有種女孩

子的脾氣，於是他揀了一塊帶餡的餅吃了。「但是你的書太殘忍了，」她說。

「殘忍嗎？」他很得意的重說這句話，一切的著作家都樂意被認為殘忍。

「你瞧，」她說，「我想你是個極聰智的人，你所知道的一定比你書裏所寫的還多，但在末一章裏，你把伊娃定了死罪，我認為是極端殘忍的。」巴先生聽了這話非常喜歡並且對她說，「生命本身就是殘忍的。」

「不過我總沒有深思過，」她說：「但是在阿米被害案子發生的時候，我正在劍橋賽，所以我知道你那本小說的背景如何。」她像女孩子似的向着他講。她又說，「僅是阿米先生上了斷頭台，而他所愛的女人却得了釋放，巴先生你因此就更殘忍了不是嗎？」

巴斯特利輕輕的笑了。「一個小說家，」他解釋說，「必須對他自己忠實，我承認「奇命案」是以阿米慘殺案為根據；但我可以秘密的對你說——他這時露出很神氣的樣子——」我所得的消息比在法庭上所宣佈的還多；按照我所得的證據，伊娃是有罪的，所以我必須在書裏定

她死罪。」

「到底是怎麼回事呢？——再吃一塊點心吧！——自然她是真心愛阿米，但是以後不是證明了她已經坐船去了美國，不是嗎？那不是在阿米夫人中毒之先嗎？」

「如果她沒去呢？」巴斯特利彎身向前來說，一隻手拿着點心，一隻手拿着茶杯，「如果事實像我書裏所說的相同，假如這個「某女士」——他們在審判的期間如此叫她——定船位去美國，而由齊爾堡乘船到南安敦去她下船跑到劍橋賽去看阿米夫人，阿米也是毫不知道的，以後她再由法國坐快船到美國去。」

「阿米早晨回來，如我書上所記的，看見他夫人死了，因為「某女士」乘船去美國的一切計劃及其在美國的出現，所以當局並不疑心她，都想她在阿米夫人中毒之前就去了美國了。」巴斯特利越說越起勁，但安德貝夫人却不為所動。

「太妙了，」她笑着說。「不過法庭不宣布她的名子，而認她為無罪，現在若再把她拉出來，把罪名加在她身上，不是太殘忍了嗎？」

巴斯特利狂傲的笑着說：「你不想說她與這案是毫無關係的吧。」

「法庭如此相信的，」她回答說：「再喝一杯茶吧。」

「法庭！」他輕蔑的說：「假如我告訴你，我有證據可以證明那女人的罪。」

「沒有！」她的眼睛睜得很大，露出不相信的樣子來

「巴先生你的小說很好；想像是好的，不過——」

「不是如此，」他喊着說。「那是事實！那是事實！」

「巴斯特利和一切的好小說家一樣，他要說謊以證實，其小說之逼真。」安德貝夫人，我坐船到阿米家，並從劍橋賽至美國，都跟踪過那女人的踪跡。若是一旦得着那個伊娃，我可以有證據使她伏法。」

「不會吧，你的茶冷了吧？來，我再給你倒一杯，」她的手像燕似的奪去了茶杯，「這都是很有趣而極神秘的，」她一面手拿着茶壺，一手舉起茶杯說，「但是蘇格蘭場的偵探都沒有探得的秘密，你怎麼知道的呢？」

巴斯特利也不知如何是好，思想了一會就說，「阿米夫人。」

「阿米夫人不是死了嗎？」

「她的先生看見她的時候，她還沒有死，她把那女人

來看她的話告訴了他。」

「她告訴他了，但是他怎——」

巴斯特利現在胡說了，「因為他愛那女人，才替她死了。」

她以不相信的目光注視他，「你怎麼知道的！」她問他說。

「他寫下來了，」巴斯特利強詞奪理的說。「他所寫的紙條在我的手裏。我把他的一切都買下來了。」

「真好！」她說，「但是我還得給你一杯茶。」

她又到廚房裏去，她又論到茶，她又以美麗的手拿着糖盒勸他喝茶。她並且勸他吃了那特別的點心。但是再論到他的小說時，她暗示叫他回去，他很不高興。

「你看，」她說，「和你談談這些幕後的事，真是有趣味，我們以後必須再找個機會談談。」

她好似要穿衣服去吃晚餐，他必須走了，他戀戀不捨的走了。他走了不遠，就到了他的住處，覺着身上越來越不舒服。他脫了大衣，躺在床上時，才覺得非常疼痛；他身體拘攣而知道將死的時候，才知道他那不可挽救的錯誤就是：他所遇見的就是阿米案內的「某女士」，而與她喝茶就是致命的原因。

(完)

鐵路貨等運價之研究出版預告

鐵路貨等運價問題，與鐵路事業，暨國民經濟，俱有重要關係。前京滬滬杭甬鐵路局長吳省三博士主編之鐵路貨等運價之研究一書，都三十萬言，對於該項問題，有精詳之闡釋，明確之主張，為研究或經營交通者，重要參考物也。預定十月中出版

實價每册 精裝國幣 參圓預約 二圓 四角
平 兩 壹 六

上海北蘇州路

京滬滬杭甬鐵路局總務處代售

本刊廣告價目表

面積	期間			
	一期	三期	六期	十二期
全頁	十六元	四十元	六十五元	一百元
半頁	十元	二十四元	三十五元	六十元
四分之一	六元	十五元	二十五元	四十元

(一) 每頁全面作為四十方寸二分之一則為二十方寸四分之一則為十方寸至少以四分之一一起碼

(二) 底封皮外裏面及目錄後之較優地位之優次分別增減其刊費另議酌定

(三) 繪製圖畫銅版鋅版及改用白洋紙或彩色紙者另議

(四) 在補白處登載各種小廣告者另議

(五) 在登載廣告期內每期增送本刊一冊

(六) 在本表規定以前訂登廣告者仍照原議辦理

編輯兼
發行者

北寧鐵路管理局文書課

印刷者

天津大公報館承印股

本刊定閱價目表

費別	期數	
	三個月	半年
國內	報費	九角
	郵費	九分
國外	報費	一元六角
	郵費	一元二角
國內	報費	一元六角
	郵費	一角八分
國外	報費	三元
	郵費	二元四角

北寧鐵路管理局廣告

(一) 旅客運輸。

本路旅客列車，時間準確，設備完全。

臥車飯車，均甚清潔。

特備包車，廉價出租。

各國遊歷團體旅行，特備專車，華麗舒

適。

代運包裹，取費低廉，手續簡捷，發售

星期尾廉價票，及來回游覽減價票，以

示優待。

(二) 貨物運輸。

本路運輸貨物，除照章不辦鐵路負責之

貨物外，均由鐵路負責，安全迅速，如

有損失，照章賠償。無論鐵路或貨主負

責之貨物，本路與國內各路均可辦理聯

運，訂有聯運貨物遞遠遞減核收運費辦

法，尤為省費簡捷。

以上各端，請隨時與本路各站，或總局車務處營業課接洽。