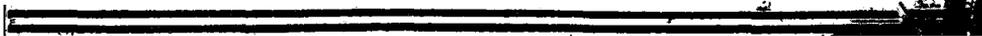


# 鐵路業務解說

貨 物 篇



鐵路業務解說  
(貨物篇)

## 凡例

一、貨運章則、異常複雜、每感理解之不易、本書即爲供從事員之參考、除將貨運章則、加以解釋外、並對於實際辦理上、亦加詳細之說明、以便讀者。

一、本書共分三章、第一章爲貨運一般之概說、第二章及第三章、則就鐵路貨物運送規則所定章節之順序、逐項加以解釋、其於每項之末、附註有「規則」字樣者、即係指此貨物運送規則而言也。

一、本書之編纂、係以昭和十五年五月一日之現行鐵路貨物運送規則爲準據。

一、本書係由中央鐵路講師許傳榮、朱鴻昶所編纂、並經運輸部貨物課之校閱、以期正確。

557.247  
614



# 目次

第一章 總論	1
第一節 運送之意義	1
第二節 運送之客體	1
第一款 運送客體之分類	1
第二款 運送物之分類	2
第三款 貨物之分類	2
第三節 貨物運送規章	7
第一款 運送規章之制定	7
第二款 運送規章之種類	10
第三款 運送規章之適用	13
第四節 貨物運送契約	15
第一款 運送契約之當事者	15
第二款 運送契約之性質	17
第三款 運送契約之成立	20

806821

第四款 運送契約之終了	10
第五節 鐵路之權利及義務	11
第一款 鐵路之權利	11
第二款 鐵路之義務	12
第六節 貨物運送事務	14
第一款 貨物事務之範圍	14
第二款 經辦貨物人員之職責	15
第三款 貨物事務之分擔	16
第一章 貨物之辦理	17
第一節 通則	17
第一款 辦理之準據	17
第二款 營業時間	18
第三款 貨物運送之拒絕及契約之解除	19
第四款 貨物之辦理種別	20
第五款 貨物一批之限制	20
第六款 標準數量	20

第七款	貨物交付期間	四
第八款	包裝	四
第九款	貨籤標記	四
第十款	代收貨價	四
第十一款	要價額表示	四
第十二款	代理行爲	五
第十三款	記名蓋章、署名及指印	五
第十四款	通知催告及揭示	五
第十五款	添加裝載物	五
第十六款	押運人	六
第二節	承運	六
第一款	報運	六
第二款	託運單	六
第三款	添附書類之提出	六
第四款	報運之受理	六
第五款	免責特約	六

第六款 貨物之監查.....	三二
第七款 運送之接受.....	三三
第八款 貨牌.....	三三
第九款 貨物通知書.....	三四
第十款 貨物通知書或提貨單之交付.....	三六
第十一款 臨時訂約運送之貨物.....	三六
第十二款 託運之作罷.....	三六
第十三款 託運前之貨物留置.....	三六
第十四款 託運貨物之現狀並發送日及其他之證明.....	三六
第三節 運送.....	三六
第一款 貨車之使用.....	三六
第二款 裝卸.....	三六
第三款 裝卸時間.....	三六
第四款 貨物之裝載限制.....	三六
第五款 輸送之方法.....	三六
第四節 貨物之交付.....	三六

第一款	到達	二六
第二款	到達通知	二七
第三款	貨物之交付	二八
第四款	領取期間	三三
第五款	貨物保管費之核收	三五
第六款	已交付貨物之搬出或留置	三六
第七款	交付貨物之現狀交付日及其他之證明	三七
第五節	變更	三七
第一款	變更之意義	三七
第二款	變更之種類	三八
第三款	變更之請求	三九
第四款	變更請求之拒絕	三九
第五款	變更請求之受理及處理	三九
第六節	事故	四〇
第一款	事故之意義及種類	四〇
第二款	事故之處置及處理	四一

第三款 事故證明	一四四
第三章 運費雜費	一四四
第一節 運費雜費之意義	一四四
第二節 運費之制定	一四六
第一款 制定之學說	一四六
第二款 制定之要件	一四七
第三節 貨物運費之分類	一四七
第一款 依適用地域之分類	一四七
第二款 依計算方法之分類	一四七
第三款 依運送條件之分類	一四七
第四節 運費之計算方式	一四七
第一款 辦理種別	一四七
第二款 等級	一四七
第三款 運送里程	一四七
第四款 運送率	一四七
第五款 數量	一四七

第五節 雜費	一七一
第一款 代收貨價手續費	一七二
第二款 變更手續費	一七三
第三款 證明手續費	一七五
第四款 貨車留置費	一七六
第五款 貨車調車費	一七九
第六款 貨物保管費	一八〇
第七款 貨物留置費	一八一
第八款 要價額表示費	一八三
第九款 押運人費	一八四
第十款 貨車廻送費	一八五
第六節 運費雜費之核收	一八七
第一款 運費雜費之付款種別	一八七
第二款 一般運送貨物運費雜費之核收	一八七
第三款 因變更請求所生運費雜費之核收	一八九
第四款 罰金之核收	一九〇

第七節 運費雜費之補收退還.....	120
第一款 因請求變更所生之補收或退還.....	120
第二款 品名數量等不符時運費雜費之補收或退還.....	121
第三款 辦理上之錯誤.....	121
第四款 補收或退還之手續.....	121
第五款 補收或退還之省時.....	124
第六款 不能補收或退還時之處理.....	124
第七款 貨物減失時之運費雜費及費用.....	124

# 貨物編

## 第一章 總論

### 第一節 運送之意義

運送者移動也、即變更其人或物之所在者也、夫所在變更、雖以人或物之移動爲要件、然移動前之所在、與移動後之所在、則不必盡異也、譬如購買週遊客票之旅客、其旅行結果、仍須歸還於原乘車站、然此究不失爲運送、即其一例也、願人或物之移動、又須基於人之意思而爲之、其不基於人之意思者、或遭暴風之吹送、或受洪水之漂流、其所在雖有變更、但不能謂爲運送、蓋運送者、非只具有物理的觀念、且須具有社會的觀念、其物理的所在、雖有變更、而未具備意思的要件者、則不得以運送論也。

運送有三要素焉、一通路、二運搬具、三動力、三者俱備、而運送之目的可達、夫通路有陸路、水路、空路之分、運搬具有人身、動物、車輛船舶、飛機之別、而動力亦有人力、風力、動物力、蒸氣力、電氣力之判、然則運送之方法雖多、究不如鐵路運送及船舶運送之重要也。

鐵路運送、其通路爲軌道、運搬具爲客貨車輛、動力爲蒸氣電氣或內燃機關、此即所謂鐵路之設備也、鐵



路以此設備、而施行運送、故其規模宏大、性質特殊、浸漸而有獨佔之傾向、各國殆莫不制定特別法令以支配之、此實爲鐵路運送所具之特點也。

## 第二節 運送之客體

### 第一款 運送客體之分類

運送客體云者、即運送之目的物也、質言之、即人與物是也、法律上對於人之運送、曰旅客運送、對於物之運送、曰物品運送、而其運送目的物之人、即曰旅客、運送目的物之物、即曰運送物也。

可爲運送目的物之物、由其性質言、必須能爲變更其所在之有體物而後可、其非爲有體物、如電氣等之傳送、固不得謂爲運送、即有體物、而不能變更其所在者、如不動產等、亦無以達其運送之目的、是以爲運送目的物之物、係專指能爲運送之一切動產而言、至其是否爲商品、抑有無財產上之價值、概可不問也、然則金銀珠寶、灰土塵芥、以及屍體動物等、殆無不可爲運送者矣、惟若性質上、雖可運送、而法令禁止或限制其運送者、仍不得爲之運送也、此從法令之規定、所不得不然者耳。

### 第二款 運送物之分類

運送之客體、計分旅客及運送物二類、前款已略言之、鐵路之於運送物則稱貨件、而就其輸送方法觀之、又分行李、包裹、附隨包裹及貨物四種、前三者則係以行李車裝載、而以旅客列車輸送爲原則、後者則係以

貨車裝載、而以貨物列車輸送爲原則、固不同也、夫旅客列車、本以輸送旅客爲目的、而以之輸送物品者、則無非爲謀貨主之便利也、故對其種類、品質、及數量等、均有嚴重之限制、以免與旅客有碍、至貨物列車、則係以輸送貨物爲目的、凡能裝載於貨車之物品、均可作貨物辦理、故所謂貨物者、而以「裝載貨車而以貨物列車輸送之物品」一語、可爲其定義也。

裝載貨物之貨車、以及輸送貨物之貨物列車、均係以辦理貨物爲原則者也、蓋貨車較諸行李車、其裝載之容量大、車數多、而貨物列車運行之次數亦繁、故貨物之辦理、不似行李包裹等有種種限制、所有物品、殆無不可按貨物辦理也。

### 第三款 貨物之分類

鐵路運送之貨物、範圍甚廣、名稱亦繁、其性質各有不同也、故鐵路於辦理上、有予以分類之必要、茲將其分類列左。

#### 第一項 普通品與危險品

貨物大別之有普通品及危險品二類、普通品云者、指具有普通性質之貨物而言也、觀夫普通二字、其意義概可明瞭、惟具體言之、鐵路所稱之普通品、係除危險品外、對於其他一切貨物之通稱也、故具有普通性質之貨物無論已、即具有特殊性質者、如屍體、動物、車輛類、以及金銀珠寶等貴重物品、爲辦理上之便利計亦一律稱爲普通品也、是以鐵路運送之貨物誠以普通品爲最多者矣、至危險品云者、則自火藥類始、以次如

爆竹烟火、易燃液體、易燃固體、各種壓氣、酸類、酸化腐蝕劑、生石灰及電石類、火柴類、以及油紙油布類均屬之、此類貨物、非富於爆炸性、即富於毒性稍有不慎、即易爆炸、或發生其他之損害、故辦理上不可不慎也、其中而以火藥類爲尤甚、是以關於火藥類之運送、則另定有火藥類運送規則、不適用一般貨物運送規則、關於其他危險品之運送、雖適用一般貨物運送規則、然其辦理及包裝等規定、亦均較普通貨物爲嚴重、蓋所以防危險也、至普通品及危險品之品目、於貨物等級表中、均有詳細之規定、試檢閱之、便可以了然矣、茲將危險品辦理上之特點、列記於下、以供參考。

一、危險品中之火藥類、另有火藥類運送規則、凡火藥類之運送、均須按該規則辦理之。

二、火藥類以外之危險品、雖適用一般貨物運送規則、然較普通貨物之規定爲嚴重、其要點如左。

1、貨物一批有特殊之限制、即危險品與普通品、或品類不同之危險品、不得作一批辦理、(鐵路貨物運

送規則「以下簡稱規則」第七條)

2、危險品之內裝及外裝、均須依照危險品包裝表包裝之、(規則第十一條)

3、危險品不得辦理代收貨價(規則第十三條)

4、危險品之託運、其受理順序、優先於普通品、(規則二四條)

5、承運危險品時、須於其每箇貨物上、附掛危險品之貨牌、但整車辦理者、不在此限(規則二七條補則

6、危險品之領取期間爲八小時(規則四三條)

7、危險品於交付上發生障礙時、鐵路得提前將其變賣或為其他機宜之處置（規則五四條）

8、貨物一捆包中、如混有危險品時、則不得按雜品辦理（規則六五條）

9、危險品捏報其他品名託運時、除核收不足運費三倍之罰金外、並按其連包皮之重量、每公斤或其未滿、另核收一元之罰金（規則七五條）

10、危險品以其他品名託運、或未作所定之包裝時、鐵路不負運送契約上之一切責任（鐵路運送規程九七條）

11、危險品之運費雜費、不得按到付辦理（規則七八條）

12、貨物保管費及貨物留置費之費率不同（貨物雜費率表）

## 第二項 貴重品

貨物除有危險品之分、又有貴重品之別、所謂貴重品者、即指價值較昂之貨物而言也、其範圍於貨物運送規則第五條中規定之、茲列記於左。

一、貨物等級表上附有(圖)印之貨物為貴重品、其品目為金塊、金條、金葉、銀塊、銀條、金幣、銀幣、金銀或珠寶以及鑽石之裝飾品、金銀或包金銀之鈕扣、古董、藝術品、大理石像或其彫刻品、石膏像或其陳設品、象牙或其彫刻品、字畫之貴重者、獎券或鈔票之已簽字者、公債票或股票及其他各種有價證券之已簽字者、郵票、印花稅票及鴉片等、觀此品目、則貴重品之意義、亦可以明瞭矣、凡合於此等品目者、不問

其價值若何、均謂爲貴重品也。

二、每包連包皮在內之重量、每一公斤之價格、超過四十元之比例者、爲貴重品、但動物除外、此即除前項之貨物外、凡價值一公斤超過四十元之貨物、均謂爲貴重品也、但動物之價值、雖一公斤超過四十元者、亦不按貴重品辦理之。

至貴重品與非貴重品混裝、如金銀塊與銅鐵塊混裝時、亦須按照本項所定原則、加以判斷、其價值一公斤超過四十元者、爲貴重品、否則不謂爲貴重品也。

貨物所以區分貴重品與非貴重品者、不外爲應辦理上需要而已、茲將其辦理上之特點、列記於下、以供參考。

- 一、貴重品不得與其他貨物作爲一批(規則七條)
- 二、貴重品須嚴重包裝、並加封印(規則十一條)
- 三、整車辦理之特種貴重品、須派遣押運人(規則十九條)
- 四、貨物一捆包中混有貴重品者、不得按雜品辦理(規則六五條)
- 五、貨物保管費、貨物留置費、以及要價額表示費之費率不同(貨物雜費率表)
- 六、無要價額表示之貴重品、其損害賠償額有限制(鐵路運送規程一〇二條)

## 第三節 貨物運送規章

### 第一款 運送規章之制定

#### 第一項 規章制定之理由

鐵路對於一切運送事務，均有規章可循，而所以制定規章者，其理由不外下列數端。

#### 一、補充法律之未備

鐵路運送，與其他一般之運送，迥乎不同，鐵路運送之距離較遠，運送之數量較大，且具有公共性及獨佔性之特質，其影響於國家社會者，遠非其他運送所可比也，是以國家為管理鐵路之運送，於民法之外，又制定有特別法（即鐵道營業法及運送法是，中國今尚無之）鐵路運送，自須遵循此項法律而行之，無待言矣。

鐵路運送，須遵循乎法律固矣，然法律之規定，無論如何詳盡，亦不能將社會所有之複雜現象，包羅無遺，況鐵路之運送，事務龐雜，性質特殊，而欲盡以法律定之，究為事實之所難能，鐵路之適用法律，必感其規定之有未備，引法律規定，又每為事理之原則，其詳細辦法，恒付缺如，抑法律規定，復有任意與強行之分，任意規定者，即法律對於某種事項，雖有規定，而其從違，則一任當事者之自便，法律不加強制也，夫如是而法律之規定有未備者，自須加以補充，僅規定其原則者，自須詳其細目，為任意之規定者，自須決其從違，鐵路基此諸端，於是而制定規章焉，以期於法律規定之下，加以補充，俾得其運送辦理之

準據也、

## 二、明示運送辦理之條件

鐵路運送、本屬契約性質、即於託運貨物時、須先成立契約、(契約詳見下節)而後路商兩方、根據契約所定、履行其義務、如鐵路之運送貨物、貨主之繳納運費、即其義務履行之一端也、夫鐵路運送、既須以契約為根據、然則其契約之內容、究應若何、依常理言、勢必於託運之際、臨時商定、俾共遵守、此在其它運送、殆莫不如此、惟於鐵路運送則有所不適矣、蓋鐵路運送、本以多數不特定之貨主為對象、而營其業務、如於託運之際、須分別向各貨主、臨時商訂、則勢將不勝其煩、運送業務、受茲煩擾、亦非所以策迅速之道、此為運送契約內容之約款、即所謂運送條件者、誠有預先規定之必要也。

鐵路運送、又具有獨佔性質、以獨佔性質之鐵路、對於多數之貨主、自應待遇公平、不得薄此厚彼、惟欲待遇之公平、則必須辦法之一致、而欲辦法之一致、則必須先有固定之準繩、明示於衆、俾共遵循、況以運送費用一項、尤與旅客及貨主之利害、攸關甚重、凡請求運送者、恒據此而先自酌核、有利斯請求、無利則不之請求也、然則類此之運送條件、豈可不預先制定、而公佈之哉、設不如此、則不特貨主感其不便、即鐵路自身、亦恒感其不便也、鐵路係以多數之從事員、而營其業務、該從事員等、分散各地、倘無準確之辦法、資以適從、將何以收統一之效哉、是以鐵路對於運送條件、誠有預先明示之必要也。

總之、鐵路辦理運送、須有一定之辦法、以資依據、然其辦法、有於法律中規定者、惟不甚詳盡、只以法

律規定之不甚詳盡、不足以應事實上之需要、故鐵路於法律容許之範圍內、更自行制定運送規章、以爲運送辦理之準據也。

### 第二項 規章制定之手續

規章所以制定者、一面係爲事實上之需要、一面係爲法律上之補充、前已言之、無庸復贅、夫既爲法律上之補充、故其制定、必須於法律容許之範圍內而後可、換言之、即其制定不得與法律相抵觸也、按法制之原則、法律不得抵觸憲法、規章不得抵觸法律、此爲當然之理也、惟所謂不得抵觸者、係指抵觸強行法而言、其抵觸任意法者、則法曰任意、自無所謂抵觸者矣、又強行法、其強行性多爲片面的、如規定鐵路之責任、不得減輕、然增加則無妨也、如規定貨主之責任、不得加重、然減輕則無妨也、鐵路因具有獨佔性及公共性、故其營業須受該管官署之監督、規章制定以後、須承該管官署之許可、未經許可、不得施行、此爲鐵路性質特殊之所不得不然者也、鐵路制定之規章、於承受許可之後、而於施行之前須公佈之、否則不足以發生法律上之效力、而爲契約之內容、以之對抗貨主也、即鐵路於制定、變更或廢止關於運費雜費及其他之運送條件時、須於實施以前、在關係站公佈之、其爲加重運費雜費時、須於實施一個月以前、爲加重其他運送條件時、須於實施兩星期以前公佈之、此爲法律所限定者也(鐵路運送規程第二條)

### 第三項 規章制定之效力

鐵路制定之規章、對於貨主有拘束力、固無待言、然其拘束力、究係由何而生、頗有研究之價值、鐵路規

章、係遵循法律而制定、其效力自不可與法律同日而語、法律有其當然之拘束力、而鐵路規章則否、蓋按現行法解釋、鐵路實無具有制定法規權能之根據也、然則鐵路規章之拘束力、究係由何而生、實由於契約而生也、夫鐵路規章、原為作契約內容而制定者、規章所定事項、即為運送契約之條款、為貨主者、須受運送契約之拘束、即為須受鐵路規章之拘束也、是以關於此項問題、雖學說不一、而其拘束力之所由生、究以解為根據於契約者、較至當也。

## 第二款 運送規章之種類

### 第一項 鐵路運送規程

鐵路關於運送規章之制定、係採用三段式、無論旅客運送及貨物運送、莫不然也、茲就貨物運送而論、則一為鐵路運送規程、二為鐵路貨物運送規則、三為鐵路貨物運送規則補則。

鐵路運送規程者、為鐵路辦理運送之根本規章也、對內為業務經營之標準、對外為運送契約之條款、其規定之內容、自以補充法律中未規定以及排斥或變更法律中已規定之事項、居重要部分、此外關於重要事項、有使一般人週知之必要者、法律中雖有規定、亦重複規定之、以促人之注意、而為期法律之具體化、且有為解釋法律之規定者、觀此則鐵路運送規程、係含有補充及解釋法律之性質、可無疑矣、然法律中有規定、而鐵路運送規程不加規定者、亦恒有之、是法律中規定之事項、除排斥或變更其適用者外、鐵路運送規程、實無重加規定之必要也、是以其未加規定者、仍應以法律為準據也、至法律中所定事項、若僅使鐵路遵守之者、

則既非運送契約之條款、自由由鐵路遵守而已足、鐵路運送規程更無予以規定之必要矣。

鐵路運送規程、爲鐵路對外之規定也、蓋鐵路之制定規章、有二目的、一爲規定運送條件、用作運送契約之內容者、一爲規定運送手續、用作路員辦理之準據者、其用作契約之內容者、則必須公佈於外、俾貨主知之、而後貨主始能爲運送契約之締結也、其用作路員之準據者、貨主實無知悉之必要、故不公佈於外、僅通行於內即可也、職是之故、其公佈於外者、曰對外規定、須以佈告之形式公佈之、其不公佈於外者、曰對內規定、而以通知之形式傳達之、鐵路運送規程、即用作契約內容之規定、故須公佈於外、而稱之爲對外規定也、至對外規定、所以必須公佈者、則又爲法律上之效力問題也、對外規定、必須經過公佈、始發生法律上之效力、有法律上之效力、始足以對抗善意之貨主（與前款第二項對照）是以前未經公佈者、如對內之規定是、貨主雖不遵守、鐵路固亦無如之何、蓋不得以此而即爲拒絕運送之舉、至公佈後、貨主實際上已曾得其閱覽與否、則概不問也。

## 第二項 鐵路貨物運送規則

鐵路貨物運送規則者、爲鐵路關於貨物運送之準據也、然此不過就鐵路運送規程中、關於貨物一部分所定原理原則、提出而加以具體之規定而已、鐵路運送規程爲其大綱、鐵路貨物運送規則爲其細目、鐵路貨物運送規則即爲鐵路運送規程之附隨規定也、夫鐵路於運送規程之外、所以又制定貨物運送規則者、其故安在、是殆近代鐵路所運之貨物、因隨文化之進展、產業之發達、其種類日繁、數量日多、鐵路運送事務之改善、

遂亦為社會所希冀不置者，鐵路為求運送事務之改善，於是而將較為重要之實體事項，規定於運送規程，以為運送之大綱，其具體之細目，則規定於運送規則，以求合理，而裨實際，蓋以紛紜龐雜之事項，無分巨細，盡以運送規程定之，則誠有所未當也，是以凡關於運送上具體之事項，而尤以為運送條件中最重要之運費雜費，及其計算方法，並運送證券與其他各種票據類，鐵路運送規程中，殆均付缺如，故不得不更以鐵路貨物運送規則補充之也。

鐵路貨物運送規則，亦為對外之規定也，此與鐵路運送規程，無何差異，而鐵路貨物運送規則，又為普通之規定也，普通規定係對特別規定而言，普通規定，為一般運送事務之規定，其適用之範圍較廣，特別規定，為對於特定事項之規定，其適用之範圍較狹，火藥類運送規則，即特別規定也，是以除火藥類外，則貨物之辦理，咸須以鐵路貨物運送規則為依據也。

### 第三項 鐵路貨物運送規則補則

鐵路貨物運送規則補則者，所以補充規則者也，由補則二字，即可窺知其效用矣，惟貨物運送規則，係規定貨物運送實行上，對外關係之具體事項，乃路商共守之規定也，而其補則，係規定貨物運送辦理上，對內關係之手續事項，乃僅為鐵路遵守之規定也，是以貨物運送規則，可為運送契約之內容，而其補則則否，補則者，即因應貨物運送規則所定之順序，逐條而將鐵路內部所應如何處理之手續，分別詳加規定，俾鐵路從事人員辦理之有所準據，則純為鐵路對內之規定也，故其制定之形式及效力，與貨物運送規則，迥乎不同也，

至該補則之規定、雖間有須與貨主共守之者、然其制定之目的、則仍在鐵路自身之遵守、而不能遽以對外規定疑之也。

### 第三款 運送規章之適用

鐵路之運送規章、其種類及性質、已略見於前矣、以如斯多數之規章、其適用也、究須有如何之法則及順序、殊有考究之必要、設有一事焉、其辦法於兩種規定中、均有所定、或相為抵觸、或彼此重複、究宜孰去而孰從、又或於兩種規定中、均無規定、或雖有規定、而就其現實情事、適用則扞格不通者、究須如何而辦理、凡此諸端、均應徹底研究、以求規章適用之無誤也、茲論列於次。

#### 第一項 附隨規定之優先適用

有一事焉、其辦法於兩種規定中、均有規定、一為鐵路運送規程、一為其附隨規定、即鐵路貨物運送規則則適用之順序、應以鐵路貨物運送規則為先、理由如次。

一、規則為運送具體的規定。鐵路貨物運送規則、乃根據鐵路運送規程而制定者、前已言之矣、鐵路運送規程之規定、因過於簡略、適用上多有不備之點、故更制定規則、而將鐵路運送規程中所定原則、分晰之、明確之、使之具體化、以為辦理上之準據也、夫既具體化矣、自應優先適用、必須於規則中無規定時、始能適用規程也。

二、規則非為抵觸規程之規定。鐵路貨物運送規則、為附隨於鐵路運送規程之規定也、其規定不與規程相抵

觸、亦已明矣、故適用貨物運送規則、其實際與適用規程無以異也、惟於斯或有疑問之者、設規則與規程所定相同、則從此固無異於從彼、設所定不同、則從此便大異於從彼、究將若何、殊不知其不同也、乃在規程所定鐵路之權利較大、規則所定鐵路之權利較小之一點耳、然此固無妨也、權利較大者原則之規定也、較小者具體之規定也、由原則而化為具體、難免有此現象、未可即以抵觸目之也。

總之附隨之規定、多為規定具體之事實者、在性質上又不與其被附隨之規定相抵觸、故為具體之辦理時、自以適用其具體之規定為先也。

#### 第二項 特別規定之優先適用

有一事焉、其辦法於兩種規定中、均有規定、一為特別規定、如火藥類運送規則、一為普通規定、如鐵路貨物運送規則、其適用之方法、則特別規定須優先於普通規定也。

規章所以有特別規定者、為對於某種事體、使之適用普通規定、則有所不適、而不得不為另外之規定、以資遵循也、此另外之規定、即特別規定是也、夫既為另設特別之規定矣、自應先適用該特別規定、而普通規定、可不用也、惟普通規定之不用、並非因其根本無效而不用也、只以有特別規定之存在、因受特別規定之影響、其效力一時不得發揮而已、職是之故、對於某種事體、僅有一種規定時、即適用該規定、無所謂特別普通之分、設有兩種以上之規定時、則必須先適用特別規定、特別規定中無規定時、始得適用普通規定也。

總之、特別法優於普通法、乃法律學上之術語、亦法律適用上之原則也、鐵路規章亦具有法制之性質、其

適用自不能獨異、況於各規章第一條中、多揭載除另有規定者外、須按本規章辦理之字句、其關於規章適用之方法、已指示甚明、試就火藥類言、凡火藥類之運送、均須先適用火藥類運送規則、而火藥類運送規則中無規定者、始得適用鐵路貨物運送規則也。

#### 第三項 無規定及異例辦理之請示

鐵路所定規章、無論如何詳盡、亦不能無遺漏、且於制定規章當時、對於其以後之事情、恒有難以想像者、故其規定、當時雖可適用、而積之久或難免有扞格不通之弊、前者因遺漏而無可依據者、是曰無規定、後者因扞格不通、而不得依據、須適用與此相異之辦法者、是曰異例辦理、總之遇此情事、均須請示解決未可自專也。

### 第四節 貨物運送契約

貨物運送契約者、乃以運送貨物爲目的所締結之契約也、詳言之、即當事者之一方、委託他方、將貨物由甲地運送至乙地、交付於受貨人、而對其運送之勞務、給與報酬、所成立之契約也、鐵路之貨物運送、即係依據運送契約而行之者、故運送貨物、必先有運送契約之存在、而運送契約、即所以規定當事者間之權利義務者也、然則運送契約、其與鐵路之關係、顧不重且大哉、茲將運送契約之梗概、略述於左。

#### 第一款 運送契約之當事者

運送契約之當事者、即締結運送契約之人也、吾人以發生私法關係爲目的、而彼此爲對待的意思表示之合致、則契約即由此締結而成也、是以所謂契約者、必有其締結契約之當事者在焉、然則貨物運送契約之當事者、究爲誰何、是即指運送人及爲其對象之託運人而言也。

運送人者、於法律中已有其定義、即以運送旅客或貨物爲營業、而收受運費之人、曰運送人也、鐵路係以運送旅客及貨物爲營業、而收受運費、故鐵路亦爲運送人也、託運人者、係以自己名義、而委託運送人以運送物品之人也、換言之、即運送人之相對人也、至其委託運送、究爲自己計算而委託、抑爲他人計算而委託、竝對於委託運送之物品、是否有其所有權、則概不問也、是以雖爲運送物品之所有人、而委託運送承攬人、(轉運公司)再以承攬人名義、轉向運送人委託運送者、則託運人即爲該承攬人、而非運送物品之所有人也、然則其運送物品之所有人、非爲運送契約之當事者、竝無契約上之權利義務、亦已明矣。

運送上之權利義務、係根據運送契約而生、故享權利負義務、自以運送契約之當事者、即託運人及運送人爲常也、然物品之運送、除運送契約當事者外、尙有享權利負義務之人在、即受貨人與提貨單所持人是也、受貨人者、爲託運人所指定受領運送物品之人也、受貨人之指定、本爲運送契約內容之一條件、其所以有運送契約上之權利義務者、則係依據法律上之規定而生也、蓋法律規定、運送物到達目的地、竝經受貨人請求交付後、受貨人便取得託運人因運送契約所生之權利、由是可知受貨人之取得權利、竝非由於託運人之讓與而來也、是以受貨人於取得權利後、而又拋棄之者、則其權利仍須歸復於託運人也、至受貨人之受領貨物、

究係爲自己計算而受領、抑爲他人計算而受領、竝是否爲其運送物品之所有人、又是否與託運人爲同一人或另一人、皆所不問也、提貨單所持人者、即持有提貨單之人也、按法律規定、提貨單係具有物權的效力、提貨單爲貨物之代表、取得提貨單、即等於取得其貨物、處分提貨單、與處分其貨物有同等之效力也、提貨單又具有債權的效力、提貨單本爲有價證券、其權利之行使、必須以佔有其證券爲要件、故未能持有提貨單者、自不得爲貨物之領取及處分也、贓是之故、提貨單所持人、而有運送契約上之權利義務者、依據法律所定、乃當然之結果也、至提貨單所持人、是否爲其原託運人、則概不問也。

## 第二款 運送契約之性質

運送契約、亦契約之一種也、其性質如何、自須於法律中求之、能明瞭其性質、則運送事務之處理、始能得其根據也、茲將法律上關於運送契約之性質、略述於左。

一、要物契約。運送契約爲要物契約性質、所謂要物契約者、係與諾成契約對待而言也、諾成契約、以當事人意思表示之合致、契約即爲成立、而要物契約、則於意思表示合致之外、尚須有物的交付、契約始爲成立也、故諾成契約、僅以意思表示之合致、爲成立要件、而要物契約、則須以物的交付、爲成立之要件、此諾成與要物其性質之所不同者也、夫法律上關於契約之規定、係以尊重當事人之意思爲原則、是以當事人所訂之契約、除法律上特有限制者外、則憑其合致之意思表示、而認定其契約、即爲成立、換言之、則僅憑諾成、而認定其契約即爲成立也、然則運送契約、其契約之成立、法律上初亦無何限制、自亦爲諾成

契約之一種、惟此於旅客運送、固當如是、而於貨物運送、則便有所不適、故鐵路就貨物運送之特質、不得不爲例外之規定也、本路規章所定、貨物運送契約之成立、係以接受其貨物爲要件、實爲一要物之契約也、(鐵路運送規程二九條)

運送契約、按法律所定、爲諾成契約性質、貨物運送契約、本亦爲運送之契約也、而按鐵路規章所定、又爲要物契約性質、然則鐵路規章、是否與法律規定相抵觸、曰未抵觸也、蓋當事人間、如約定其契約、須具備一定之條件、始行成立者、則法律爲尊重當事人之意思起見、須俟其條件完成、而後認定其契約爲成立、故鐵路規定貨物運送契約爲要物契約、實亦爲法律所容許者也。

二、雙務契約。運送契約爲雙務契約性質、所謂雙務契約者、以與片務契約對待而言也、雙務契約、乃當事人雙方互負義務之契約、而片務契約、則僅有一方負義務、他方只享權利、竝無義務之可負也、茲考運送契約之當事人、一方爲運送人、須負擔運送貨物之義務、一方爲託運人、須負擔支付運費之義務、故運送契約爲雙務契約也、而運送契約、更由其支付運費一點觀之、則又爲有償契約也。

三、不要式契約。運送契約爲不要式契約性質、所謂不要式契約者、以與要式契約對待而言也、要式契約、乃當事人於意思表示外、尚須踐行一定之方式、不要式契約、則無須踐行一定之方式、其契約即爲成立也、運送契約於法律中、竝未限定須具備一定之方式、故運送契約爲不要式契約也、至貨物運送、事實上雖須提出託運單及交付貨物通知書、然竝非運送契約成立之要件也。

### 第三款 運送契約之成立

諾成契約、則須有要約及承諾、以此兩者意思表示之合致、其契約即爲成立、而要物契約、此外則又須完成其要物之條件、其契約始爲成立、惟要約者、乃契約當事者一方、以訂立契約之目的、爲喚起其對方承認起見、所爲之意思表示也、而承諾者、乃要約受領人、以成立契約之目的、對於要約、所爲同意之意思表示也、是以諾成契約、則自承諾發生效力之時期、爲契約成立之時期、而要物契約、則自要物條件具備之時、換言之、即自物的交付時起、爲契約成立之時期、總之關於契約之成立、則以構成契約之法定事實具備時爲開始也、茲考鐵路於運送規程第二十九條規定、貨物運送契約、因會社約爲運送且接收其貨件而成立、由此而知貨物運送契約、爲要物契約、即自報運(要約)承諾及接受貨物三要件具備之時起而成立、雙方始發生權利義務之關係也。

貨物報運之方式(要約)、應俟於另章述之、至鐵路對於報運之承諾、其方式如何、曰無何方式也、蓋承諾不過對於要約、所爲之一種意思表示而已、僅有思想之表示、即屬承諾、是故鐵路之承諾、自亦以意思表示爲之、初不審何等之方式也、至鐵路交付之貨物通知書(甲頁)及提貨單等、則爲根據運送契約、鐵路所應盡之義務、本係契約成立後之行爲、自未可以報運之承諾目之也。

貨物運送契約之成立、自以要物爲條件、然鐵路之於貨物運送、何時始得謂爲要物、其由託運人搬運貨物至車站、而入於貨場、則即可謂爲要物乎、曰未可、蓋此時貨物之入於貨場、雖亦經貨場管理者之允諾、然

僅係對於一時寄託之允諾，自不能謂爲要物也，所謂要物者，乃指左列之情形而言也。

一、先搬運貨物而後遞託運單者。

貨物之託運，多數須由貨主，先將貨物搬運至車站，搬齊後再遞託運單以報運，鐵路查看其託運單，認爲無不合時，即監查其貨物，監查認爲可行時，即表示(明示或默示)其接受，此時之接受，則純以運送之目的而接受，故貨物監查後之接受，始得謂爲要物也。

二、先遞託運單而後搬運貨物者。

貨物運送之需要鐵路事先準備者，如託運人自行裝車之貨物、屍體、動物等，均須先遞託運單，聽候鐵路通知，再行提交貨物(運送規則第二十一條第二項)惟鐵路此時之通知，則不得解爲承諾之意思表示，不過爲欲完成要物條件，所行事實上之通知而已，故屍體及動物，於接受其貨物時，始謂爲要物，而貨主自行裝車之貨物，於裝載完畢時，始謂爲要物，其運送契約，即由此時起而成立也，(運送規則第二十七條)。

如上所述，則貨物於接受之前，其要物之條件未備，運送之契約未成，而於監查中或其以前，倘有遺失損壞，鐵路自不負賠償之責，如發見品名捏報，亦無予以加罰之權也。

第四款 運送契約之終了

運送契約，亦因一般契約終了之原因而終了，固不待言，惟貨物運送契約，依鐵路運送規程之規定，則係因貨物之交付、遺失及其他事由致鐵路失去其占有時而終了，所謂終了者，由廣義解釋，即關於契約上一切

債權債務關係之消滅也、惟實際却不盡然、鐵路縱失去貨物之占有、其一切契約上債權債務關係、亦不能盡歸消滅也、例如運費雜費請求權及損害賠償請求權等、不能僅以貨物之失去占有而消滅、其理亦甚明矣、是以所謂運送契約之終了者、自應解為僅消滅其契約本質上之貨物運送並交付於其權利者之義務之存在也、茲就規章所定契約終了之原因、分述於次。

一、貨物之交付 貨物運送契約、係因鐵路債務履行之完畢而終了、貨物之運送及交付、正如鐵路所負運送契約本質上之債務、貨物交付完畢、正為鐵路最後債務履行之完畢也、然則其運送契約、自應隨此交付而終了矣。

二、貨物之滅失 貨物之滅失、亦為運送契約終了原因之一、惟所謂滅失者、當然指貨物全部之滅失而言、至其滅失各在何人、則非所問、蓋貨物如有滅失、鐵路自不得履行其運送契約上交付貨物之義務、不得已而其契約即歸於終了也。

三、特別之事由 運送契約因特別事由而終了者、以貨主之施行變更及鐵路之解除契約、為其最著者、他如鐵路行使處分權、而將貨物變賣或為其他之處分者、以及因官憲之處分、而將貨物沒收、致鐵路失去其占有者、自亦包含在內也。

## 第五節 鐵路之權利及義務

鐵路運送、因運送契約之效果、鐵路與貨主間、雙方發生權利義務之關係、前節已詳言之、惟茲爲研究上之便利計、而僅將鐵路一方、關於貨物運送上之權利義務、略舉於下、至其詳細、容須於另章述之。

### 第一款 鐵路之權利

一、運費請求權 鐵路運送、爲有償性質、鐵路既以收受運費、而營其業務、則鐵路自有請求運費之權利也、夫運費本爲對於運送行爲之一種報酬、故以有運送之事實時、始得請求其運費、否則不得請求之也、然有時亦有其例外、即因應行歸責於鐵路之事由、而致貨物滅失者、鐵路雖已實行運送、但不得請求其運費、至因貨物之性質 包裝不固、及其他應行歸責於貨主之事由、而致貨物滅失者、則實際雖無運送、然亦不妨請求其運費也、(運送規程九一條)

二、貨物查驗權 鐵路關於貨物之內容、有疑義時、無論何時、均得要求貨主之會同、開裝查驗、以便確認其貨物之種類及性質、有無不符、此爲鐵路所應享之權利也、(鐵路運送規程六九條)

三、貨物處分權 鐵路係以辦理大量貨物運送爲業者、對於運送物、必須促其迅速領取、俾免站內貨物之擁擠、對於運送契約、務須使之迅速終了、以期業務進行之圓滑、職是之故、鐵路對於不能運送之貨物、或不領取之貨物、以及留置之貨物、則規定有其處分之權也、(規則三一、五三、五五條)

四、權利者不明貨物之取得所有權 鐵路於運送多數之貨物中、其貨物領取權利者之有不明、自爲難免之事也、此種不確定之權利關係、爲使之迅速確定起見、故有此取得所有權之規定也、至其規定之趣旨、則與

前述之貨物處分權同、(規則五八條)

五、損害賠償請求權 鐵路與貨主間、關於運送契約上債務不履行所生之損害、相互得以請求賠償、自不待言、而規章中所定、鐵路之享有損害賠償請求權者、約有左列數端。

- 1、貨主因留置貨物所予他人之損害(鐵路運送規程七五、九二條)
- 2、貨主因裝卸貨車所予他人之損害(鐵路運送規程七八條)
- 3、貨主因捏報品名數量所予他人之損害(鐵路運送規程七〇條)

## 第二款 鐵路之義務

- 一、提貨單填發之義務 鐵路因託運人之請求、有填發提貨單之義務(規則二八條)
- 二、運送之義務 鐵路為運送而由託運人所接受之貨物、依運送契約之趣旨、當然須負運送至到達站之義務、但具備一定條件者、得解除其運送契約、而運送義務、亦即隨之解消矣。
- 三、運送保管之義務 鐵路之運送、須將其運送物、以完好之狀態交付於受貨人、故鐵路為使狀態之完好、應負其保管之責、此項保管之責、係自貨物承運時為始、而至交付於受貨人時為終也、以故承運前、經鐵路之承諾而留置之貨物、以及交付後、受貨人不即搬出而留置之貨物、鐵路自不負其保管之責也、(鐵路運送規程九三條)

四、運送物交付之義務 鐵路負有於到達站、將運送物、交付於受貨人或提貨單所持人之義務、固不待言、

第交付則必須有受貨人之領取方可、是以爲使受貨人便於領取起見、於貨物交付準備完了時、須即發出運到通知於受貨人也、(規則四一、四二條)

五、對於有變更請求權者、服從其變更之義務 託運人或提貨單所持人、對於鐵路、得請求中止運送、或返還運送物、以及其他關於貨物運送上之變更、此即謂之變更請求權也、鐵路有服從其變更之義務(鐵路運送規程八十條)

六、證明貨物現狀之義務 鐵路於承運貨物之際、如有託運人請求時、則對於其貨物之重量、長度、容積或箇數之現狀、又於交付貨物之際、如有受貨人或提貨單所持人請求時、則對於交付貨物之箇數、重量、長度、容積或貨物狀態之現狀、有予以證明之義務、且於貨物發送後六個月以內、關於貨物之發送日期等、以及於貨物交付後六個月以內、關於貨物之交付日期等、如有貨主請求時、亦有予以證明之義務、(規則三二、四六條)

七、損害賠償之義務 鐵路基於運送契約、負有將運送物、以完好之狀態、於相當時期內、交付於受貨人之義務、是以鐵路倘因不能履行此種義務、致使運送契約上之權利者、蒙其損害時、自應負其賠償之責也、(鐵路運送規程九三、九四條)

## 第六節 貨物運送事務

鐵路貨物運送事務、以由託運人於發站之報運爲始、其間經過承運、發送及到達、最後交付於正當之受貨人、此等事務、係以車站爲中心、其處理辦法、亦有各種之規定、(其規定容於次章詳言之)、各站祇須遵循規定辦理、斯亦可矣、惟貨物運送事務、至爲繁複、除規章所定事項外、關於其事務分担之方法、以及當事人員應行注意之事項、亦有明悉之必要、茲特分述於後、藉供參考。

#### 第一款 貨物事務之範圍

一般所謂貨物事務者、乃指貨物之受理、裝車、發送、中轉、到著及交付等一切事務而言也、是以除貨物之接受、裝卸及交付等直接之工作外、所有各種運送關係書類之作成、運費雜費之核收、變更請求之處理、事故之調查及處理、以及貨物發到數量並其他之統計等、均包含在內、故貨物事務之範圍、至廣汎也。

#### 第二款 經辦貨物人員之職責

貨物運送、與產業之發達、及經濟文化之進步、所關甚重、此爲人所共知、無待贅言者也、是以貨物運送、不特其運送設施之良窳、與社會經濟之消長攸關、而其經辦貨物人員、一舉一動、亦莫不與社會經濟之影響甚鉅、然則經辦貨物人員、豈可不覺悟其責任之重大、而謹慎將事、努力奉公、以期其營業成績之向上哉、尤於左列各項、宜加勵行。

一、尊重鐵路之利益、並謀貨主之便利 鐵路之經營、非爲鐵路之自身或其路員而經營者、乃爲鐵路之利用者而經營者也、以有利用者之利用、鐵路始得發揮其效用、而表現其價值、是以鐵路之利益、雖須尊重、然

如不顧利用者之休戚、一味以鐵路之利益着想、則處理事務、難免造成鐵路以不忠實之結果也、至祇圖路員自身之利益、而於鐵路之利益、亦不尊重者、則尤為不當者也、故路員一面須尊重鐵路之利益、一面於利用者之貨主、亦須謀其便利也、惟所謂謀貨主之便利者、亦以規章之所容許、且於不失公平之範圍內、而予以便利之意也、共有逾越規章、而謀貨主之方便者、縱無自私之心、其行為亦屬不當、此不可以不辨也、至受人請託、故違規章、而特予某人以不當得利者、自尤為勢所不許者也。

二、對待貨主應親切和藹、處理事務須大公無私 貨運業務、複雜萬端、貨商每因不諳手續、以致時有錯誤、為路員者、遇有錯誤、雖在事務紛忙中、亦應親切和藹、詳加指導、絕不可臨以粗暴之態、惹人不快、致起反感、此為直接從事於貨運事務人員、所應特別留意者也、否則鐵路雖煞費苦心、改良設施、為貨商謀便利、亦因路員之不親切和藹、惹人反感、而等於無用、蓋以官僚自居之觀念、實為現代鐵路之所不許者也、路員對待貨商、須大公無私、一視同仁、惟多數貨商中、關於貨車之分撥等、尙有以不正當手段、誘惑路員、希圖利己者、此種行為、異常卑鄙、為路員者、自應潔己奉公、勿為利誘所惑、致陷非法、此亦為路員所應切實注意者也。

三、研究地方之經濟情形、留意貨物之流動狀態 鐵路貨物運送、與地方經濟情形、有至大之關連、担任貨運業務人員、如不熟習地方之經濟情形、對於貨運、自難為適切之辦理、是以經辦貨物人員、對於當地物產生產及消費之情形、以及水路交通機關之狀態、均須時時留意、又對於本路發到貨物之數量、亦須時時

考察，如遇有激劇之變動時，應立即探究其原因，詳細調查其情形，必要時則報告鐵路局長，以便籌劃運送上適宜之對策也。

四、整頓諸器具及設備，而留意於其使用及保存，貨車及其裝卸用具，貨物倉庫，磅秤，蓬布，以及繩索等，均為辦理貨物運送所必需之物，自應時常清掃整頓，使用時並須留意於勿生損壞也。

五、研究規章，以期熟習，俾運用之得以徹底，從事於貨運業務人員，應負有指導貨主之責任，俾將貨物以安全、迅速、正確且經濟的方法而運送，是以平素對於貨物關係規章，務須徹底研究，以期熟習，而便應用。

總之，從事於貨運業務人員，應恪守服務規章，以執行職務固矣，然鐵路之經營，係將多數之路員，作有系統的結合，自非上下一體、融和一心，不能收分工合作之效，故為路員者，尤應服從其上司之命令，協力同心，而忠實履行其職務上之義務，至此種義務之履行，又可分為積極的及消極的兩方面，積極方面，則為提高貨車及其他鐵路設備之運用效率，增大鐵路之輸送能力，以期鐵路及社會之得其利益，消極方面，則為節省路用物品，杜絕營私舞弊，以免鐵路及社會之蒙其損害，是以為路員者，一方面須發揮其活動能力，以謀鐵路利益之增進，另一方面不許置鐵路利益於度外，以謀自己或第三者之利益，夫如是而路員之職責，斯誠盡矣，抑尤有言者，鐵路本為社會之公器，從事於鐵路人員，即為社會之公僕，既為公僕，則自應有為社會奉公之覺悟，而後以忠實之心理，完密之思想，處理事務，盡其職責，俾造成一模範之路員也。

## 第三款 貨物事務之分担

貨物之事務至繁，辦理貨物事務之人員亦至多，非有完密之組織系統，與夫明晰之工作分配，不能收分工合作指臂相連之效，是以貨物事務之分担，亦為貨運業務上之重要事項也，茲將車站關於貨物事務之分担，略述於下。

車站之貨物事務，由其施行場所區分之，則有外勤內勤之別，外勤云者，係於貨場辦公室外，從事於貨物之受理、監查、裝車、發送、中繼、到著、卸車、保管、交付等實際工作，並負担貨場內監視及清掃之責，而與貨主直接接觸之時間較多，是曰外勤，外勤員司，自應親切和藹，辦事敏捷，並注意貨物，勿使之發生損害也，內勤云者，係於貨場辦公室內，從事於運送關係書類之作成，運費雜費之計算收納及檢算，貨物交付手續之辦理，交付障礙貨物之處置及處分，以及其他如貨物運送上之照會回答，統計、調查，並通關代辦事務之辦理等，其範圍至廣也，是曰內勤，內勤員司，尤應熟悉規章，以期辦理之妥善也。

貨物事務之分担辦法，應依其事務之繁簡而不同，固未可以一致也，貨物發到數量較多之主要站，因其辦事人員亦多，故事務之分割，不妨詳盡，但發到數量較少之中間站，其辦事人員亦少，故不將事務分担之，而由受理起至交付止，僅使一二貨物員辦理足矣，或不置貨物員，而由其他員司兼辦，亦無不可，茲僅就主要站貨物事務之分担，加以說明，不過略陳其大概，藉示一例而已，並非各主要站貨物事務之分担，必須如此也，只以其特殊之事務，始有其特殊之分担，處理貨物事務，以能得其最有效果的方法而行之，斯亦可矣。

主要站直接統理全盤貨物事務者，爲貨物主任，其下設有貨物副站長、貨物員、巡查夫、站務夫等，必須上下協力，渾然一體，而後方能得其良好之成績也。

一、受理係（過磅） 託運人於報運貨物時，須將託運單遞交此係，此係則先就託運單填記事項之當否，加以監查，並對其貨物之已否搬齊、添附書類之是否提出，加以確認，而後按照貨物受理順序之規定，將受理番號填入託運單相當欄內，其次則根據託運單，對照貨物，而將其品名、包裝、狀態及數量等，加以監查，如均屬相符，且認爲於運送上無礙時，即予承運，最後再將託運單移交於製表係。

二、製表係（寫票） 此係於收到由受理係移交之託運單後，即根據其託運單之記載，算出運費及雜費，並作成必要之運送書類，而以一部送交發送係，其他則按照規定分別處理之。

三、發送係（裝車） 此係須根據貨物通知書，裝載貨車，故預先應將所需之貨車及貨車附屬品，準備完好，而於裝車之際，尤應留意於裝載之方法，嚴守裝載之限制，裝載完畢時，並應施封、插車牌、插入表示票，及辦理其他一切發送之手續，且須常與構內係保持聯絡，以免貨車運用之遲滯也。

四、中繼係（中轉） 貨物於輸送上，以裝載貨車及輸送列車等關係，不能直通到站，必須於途中站或接續站倒裝者，則曰中繼，中繼係，即所以管理此項事務者也，中繼貨物，雖非到於本站，而亦如到於本站者然，一律起卸，並爲相當之整理，而後向其到站繼送之，惟中繼時，關於貨物及其關係書類之授受，務須使之正確，以免紛失也。

五、到著係（卸車） 裝載貨物之貨車到達時，如爲鐵路卸車者，則須與貨物通知書對照，若手卸車、卸下後，收容於一定之場所，其通知書則記入到達月日、列車番號及保管場所，而後送整理係，惟當着手卸車時，如爲有蓋貨車、其施封狀態，如爲無蓋貨車、其裝載狀態，須先認明有無異狀，倘發見有不到或毀損等事，故時，應立即調查，將其貨狀通知貨主，並照會關係站，而不得怠於其相當之處置也。

六、整理係（收票） 此係須將到著貨物之貨物通知書所記運費雜費，加以檢算，如發見誤認時，應予訂正，並發行帳表類訂正通知書處理之，而後向受貨人發出貨物運到通知，俟貨主請求交貨時，並須發行貨物持出書，凡關於交付手續上之一切事項，均歸此係辦理之，其他如交付上有障礙之貨物，亦不可怠於其適當之處置或處分也。

七、引渡係（交貨） 此係爲辦理到著貨物之實際交付者，即領導持有貨物持出書之貨主，至貨物保管地點，實行其點交者也，惟交付時，須注意貨物之有無錯誤，且於貨物保管之狀態、貨物放置處所之整理，亦須時時留意及之也。

八、其 他

其他則有現金、統計、庶務等係，各辦理其所應掌管之事務也。

## 第二章 貨物之辦理

### 第一節 通 則

#### 第一款 辦理之準據

本路關於貨物運送、制定有貨物運送規則（以下簡稱規則）、凡屬貨運事宜、除有特別規定或特別契約者外、概須按照該規則辦理、此於該規則第一條中、已有明文規定、無待贅言、惟所謂特別規定者、究係何指、此於該規則第一條註中、已將其主要者、列舉而出、可資參照、是以有特別規定者、應先按該特別規定辦理、此為規定適用上之原則、前已言之詳矣、至所謂特別契約者、又係何指、此則因締約之情形各殊、契約之內容互異、不得列舉而出之也、鐵路與託運人間如有特約存在時、自須先按該特約之條項辦理、此為法理上當然之結論、而亦為事實上所數見不鮮者也。

除規則外、尚有為其附隨規定之補則、此補則為對內的規定、為貨物辦理上之指針、故亦為路員之所應遵循者也。

#### 第二款 營業時間

貨運事務、異常繁賾、貨運營業、又係以多數之貨主為對象、是以其辦理營業事務之時間、鐵路有規定之

必要、俾昭示於衆、而共遵循、本路則規定、自九時起至十七時止、爲貨物營業時間、於此營業時間內、而辦理貨物之承運及交付等一切事宜也。

貨物營業時間、各站規定一致、如因站之地理及其他特殊情事關係、而以適用各站一致之時間、認爲不便時、亦得由該管局長、因時制宜而變通之、俾利業務、惟所謂營業時間者、本爲鐵路辦理營業之時間也、自以於營業時間內、辦理其營業爲原則、營業時間外、拒絕辦理、原無不可、第須考核其情形、如遇貨主之請求、且斟酌車站之狀態、而可能予以辦理時、爲貨主之便利計、仍須辦理之、此時不得藉口於營業時間外而即予拒絕也、（規則第九條）

### 第三款 貨物運送之拒絕及契約之解除

鐵路爲社會之公器、其營業有獨占性、國家爲統制鐵路起見、特制定法令以東限之、俾防其經營之不法、是以貨物運送、託運人如已具備一定之條件時、鐵路即有承運之義務、不得無故拒絕也、爰是本路爲保持社會之公安及鐵路之利益計、遂亦規定其拒絕運送及解除契約之條件、凡合乎此項條件者、則拒絕其運送或解除其契約、否則須概爲之承運也、茲將其條件、分述於後。

#### 一、託運人不遵守法令或鐵路運送之規定時

託運人一方爲國家之國民、自應遵國家之法令（法律及命令）、一方爲鐵路之貨主、自應守鐵路之規章、此一定之理也、有違反之者、自須拒絕其運送、例如應提出許可證而運送之貨物、其未經提出者、或須派

進押運人而運送之貨物，其不為派遣者，均須一律拒絕也，然所謂鐵路規章者，則以關於運送之規章為限，已有明文規定，所謂國家法令者，雖無明文規定，而在解釋上，亦應以關於運送之法令為限，倘不關乎運送者，貨主雖不違守，鐵路亦不得為拒絕之舉，固無待言也。

### 二、託運人對於運送要求特別責任之條件時

關於貨物運送，凡通常認為必要之事項，鐵路自須負其責任，而盡其義務，然託運人如竟為過分責任之要求時，則鐵路不特無以負擔，亦且影響於一般貨運，此種運送，只得予以拒絕也，例如要求貨物之優先運送，或要求動物飼養之負擔等，均為特別責任條件之要求也。

### 三、運送有違反法令之規定，或公共秩序善良風俗時

託運人不遵守法令時，則拒絕其運送，前已言之矣，惟託運人雖已遵守法令，而其運送如有違反法令或公共秩序善良風俗時，亦得拒絕其運送也，運送有違反法令者，即其運送為法令所禁止，而違反其禁止以爲運送之謂也，託運人不遵守法令，係指託運人之行為而言，而運送有違反法令，係指運送目的物、換言之，即指運送之本身而言，是以託運人雖已遵守法令，而其運送有違反法令者，亦須拒絕其運送也。

違反公共秩序善良風俗者，此乃關乎實際之問題，因時因地而不同也，何謂公共秩序，即社會安寧是也，何謂善良風俗，即道德習慣是也，維持社會安寧，保持道德習慣，均為國家之任務，國家之制定法令，其目的即不外乎此，然法令之規定，亦不能將社會上所有事實，巨細無遺，盡數臚列，以故違反法令者，大

都雖爲違反公共秩序或善良風俗，然違反公共秩序或善良風俗者，未必即爲違反法令也，故本項於規定違反法令之外，又規定違反公共秩序善良風俗，以補其不足也。

四、因天災事變或其他不得已之事由運送有障礙時

所謂天災事變者，如暴風洪水及戰亂等災害，無論其爲自然界所生成，抑爲人類所造成，要皆出於不可抗力者也，所謂不得已之事由者，如線路大改築等，亦爲實際所不可避免者也，遇此類情事，其運送發生障礙，即貨物所在場所之變更發生障礙時，不問其障礙時間之長短，障礙區間之大小，凡於障礙之存在時，即得拒絕其運送也。

五、爲運送需要鐵路所無之設備時

鐵路限於其經濟力之所許，關於貨物運送，無不盡量作各種必要之設備，以資應用，設有貨物，以鐵路現有之設備，不能運送，而需要另外之設備時，例如特大貨物，以鐵路現有之貨車，不能運送，或非有特別之設施，不能裝卸者，則鐵路之運送，爲實際所不可能，故只得拒絕而已。

六、貨物之性質、重量、長度、容積或包裝等，不適於運送，或有危害損害及於他物之虞時。

貨物之重量、長度、容積等過大或過小者，其不適於運送，自不待言，他如火藥類未作相當之包裝，或猛獸類未裝堅固之籠檻者，其性質不特不適於運送，且有危害或損害他物之虞，故此等貨物，均須拒絕其運送也。

關於貨物之性質、重量、長度、容積及包裝等、於規則中已將其辦理之標準、作具體之規定、託運人如不按此規定辦理、則依據本款第一項、以不遵守鐵路規定為理由、本得拒絕其運送、然則又有本項之規定者、不過為便於實際上之辦理起見、特重為之規定而已。

以上六項、均為運送拒絕之條件、合於其一、鐵路即不為運送、是以貨物於託運時查覺者、應即拒絕其運送、託運時未能查覺、而承運後查覺者、應即解除其契約、託運時(即貨物運送契約成立前)查覺者、曰運送拒絕、承運後(即貨物運送契約成立後)查覺者、曰解除契約、其用語雖殊、而運送之拒絕則一、其運送拒絕之條件亦一也、除此之外、鐵路尚有應行拒絕者、即對於貨物不能即時發送時、雖不合於前項條件、亦得拒絕其運送也、蓋鐵路雖為社會公器、而有承運貨物之義務、然若不問其能否即時發送、一律必使之承運、則貨物直至發送時止、鐵路須為之保管、且有關於契約上遲延損害賠償責任之負擔、其結果則不特使鐵路之負擔增大、而於運送上亦將有欠圓滑之虞、故貨物之不能即時發送者、鐵路亦得拒絕其運送也。

所謂不能發送者、其不能著手運送時、固不待言、雖能著手、而不能完了其運送時、亦包含在內、又所謂即時者、亦非指立時或即刻而言、乃指可能範圍內之迅速而言也、故規則關於即時一項、曾具體規定為二日、即自承運日起、預料二日內不能發送時、得拒絕其運送也。(規則第四條)

#### 第四款 貨物之辦理種別

##### 第一項 辦理種別之意義

鐵路運送之貨物、其性質及數量、千差萬別、除依自輪運轉之鐵路車輛外、均須裝載於貨車而運送、然貨主託運貨物、其數量之多寡、頗難一致、時而一批之數量較多、可裝滿一車、時而一批之數量較少、須與其他貨物合裝、始能裝滿一車、此二者因其數量多寡之不同、遂致輸送方法之各異、而貨物之辦理種別、亦即由是而生焉、前者曰整車辦理、後者曰零擔辦理。

### 第二項 零擔辦理

零擔辦理之貨物、因其數量較少、非與其他零擔貨物、混合裝載、不克佔用一車、是以零擔貨物、必須以積合車(整車零擔)或中間車(沿途零擔)輸送之也、職是之故、零擔貨物、既不能發揮貨車之裝載能率、而貨車裝卸及其他事務之處理、又必須設有繁重之手續、以此與整車貨物相較、相去甚遠、故其運費率、則較整車貨物為高也、零擔貨物運費之計算重量、概以公斤為單位、而本路之計算方法、則規定每批以五十公斤為起碼、五十一公斤以上者、以十公斤為單位(即其尾數未滿十公斤者、亦按十公斤計算)至其運費、則規定以三角為起碼也。

### 第三項 整車辦理

整車辦理之貨物、係以一車輸送為原則、因其數量較多、而可以獨用一車也、然獨用一車、並非包用一車之意、鐵路為輸送上之便利計、亦得將其分裝二車以上、或與其他貨物混裝、惟仍以獨用一車為常也、如是則整車辦理之貨物、既得發揮貨車之裝載能率、亦正適合大量運送之需求、以此與零擔辦理相較、鐵路之獲

益良多、願鐵路又爲貨主著想、而亦予以利益、即整車之運費率較低是也。

整車貨物、既係以一車裝運爲原則、故其裝載重量及運費計算、則以所用貨車之標記載重爲標準、換言之、即其裝載之重量、不得超過該標記載重、而運費則亦依該標記載重計算之、也所謂標記載重者、即貨車兩面、所標記該車裝載數量之限度也、此項限度、爲貨物裝載之標準固矣、而又爲運費計算之基準者、其故安在、蓋貨物有容積小而重量大者、亦有重量小而容積大者、貨車之構造、係以普通貨物爲標準、而就其標記載重之限度、不特能負擔其重量、亦且能容納其容積、故普通貨物、於貨車之標記載重、本能裝足、而整車辦理、既係使用一車、其運費按標記載重核收、自亦爲理所應然、但輕笨貨物、則異於斯矣、蓋其容積大而重量輕、恒難裝足標記載重、設未裝足、而亦按裝足核收運費、則未免有失公平、殊欠允當、故鐵路爲調劑計、對於此等貨物、另有起碼噸數、貨物之實重、不足起碼噸數者、按起碼噸數算費、超過起碼噸數者、則按其實重算費、以期公允也。

#### 第四項 辦理種別之選擇

零擔辦理、宜於少量之貨物、整車辦理、宜於大量之貨物、無待贅言、第按諸實際情形、究以何種辦理爲宜、則只有比較其運雜費、運送方法及其他運送條件等、而臨時選擇之耳、惟此則一憑託運人之選擇、(另有限制者、不在此例、參照註)他人無過問之權也、是以少量之貨物、而託運人亦欲以整車託運者、固無不可、但須按整車計算重量、核收運費、如是則託運人亦自趨於其有利之途、妥爲選擇、而不亂所適從矣。

註、左列貨物、因性質特殊、與其他貨物混裝於一車、事實上有不適宜或不可能者、故規定以整車辦理為限、託運人不得選擇為零擔之辦理也。

一、動物之未裝容器或未縛足者

二、汽車(三輪汽車在內)蒸汽膠路機及鐵路車輛  
*甲種火藥及甲種燄藥每批淨貨重量超過三十五公斤者或甲種燄藥每批淨貨重量超過三十五公斤者*

三、甲種火藥及甲種燄藥每批淨貨重量超過三十五公斤者或甲種火工品、(規則第六條)

第五款 貨物一批之限制

貨物之一批者、為貨物運送上之一單位、亦即貨物運送契約締結之一單位也、至其一批貨物之件數、多少均可、並無關係、鐵路運送多數之貨物、為期其圓滑起見、則不得不考慮設備之情形及辦理之方法、而規定其運送之單位、此即所謂一批之限制也、至其限制之條件為何、此在普通觀念中、似應僅以貨主為標準、凡屬於同一貨主之貨物、即可作為一批、而予以運送、然鐵路之所謂一批、並非如此簡單、蓋同一貨主之貨物、而能以能達到整個並同時之處理為度、尙有其他許多之條件在也、茲臚列如左。

一、貨物運送條件上之限制託運人、受貨人、發站、到站、託運時期、辦理種別、付款別、領取期間、裝卸處所、裝卸費、賠償限制等、均須相同、亦即運送條件須相同、始得作為一批、其不同者、則於整個而同時之處理有碍、故不能作為一批也、至所謂運送條件者、依一般觀念、於運送契約上、凡能影響於當事者一切權利義務之處、似均包含在內、惟此則專指託運人、受貨人、發站、到站、託運時期、辦理種別、

付款別、貨物裝卸、賠償限制等、實際於整個而同時處理上有影響之條件而言也、是以貨物之等級及運費率、雖亦為重要之運送條件、但其與整個而同時之處理、並無影響、故此種條件、縱不相同、亦不妨為一批也、又訂有免責特約貨物、與未訂免責特約貨物、亦得作為一批辦理。

一批貨物、既有運送條件之限制、故危險品、貴重品、動物或屍體等、均不得與其他貨物、作為一批、因其領取期間或賠償限制等運送條件所有不同也。

二、貨物品類上之限制危險品須屬於同一品類、火藥類須火藥類運送規則中規定得以混裝者。危險品及火藥類、因其本身含有發火、爆炸或腐蝕性、如將其性質不同者、混置一處、則危險程度勢必增大、是以除前項運送條件之限制外、更有此項品類之限制、所以防危險也、危險品之品類、須以貨物等級表為準、例如爆竹屬於第二類、火柴屬於第九類、此二種貨物、因其品類不同、故不得作為一批、又揮發油屬於第三類、酒精亦屬於第三類、此二種貨物、因其品類相同、故得作為一批也。

三、貨物數量上之限制茲分兩項言之

(甲) 須為一車能裝載之數量以下、但濶大貨物、不在此限。為期能整個而同時處理起見、對於貨物之數量、不得有最大之限制、至所謂一車能裝載之數量者、其重量則須在使用貨車之標記載重以下、而容積如使用篷車時、則須以裝滿該車為度、如使用敞車時、則須裝滿其所定之裝載限制為度也、惟原則雖須如此、但濶大貨物、以一車不能裝載、而須使用二車以上跨裝時、雖非為一車以下之數量、亦不妨為

一批也、至此所謂一車者、其於準軌線內運送者、指準軌線用之貨車、於狹軌線內運送者、則指狹軌線內所用之貨車、而對於準軌線與狹軌線相互直通運送者、則規定為發於準軌線者、以準軌線之貨車為標準、發於狹軌線者、則以準軌線標記載重三十噸或十五噸貨車一車為標準。

(乙) 依自輪運轉而運送之鐵路車輛、以一輛為限。此亦為能整個而同時之處理計、所由來而有之限制也、蓋悉二輛以上、准作一批、因輸送上關係、遇有不得以同一列車輸送時、於辦理上、則難免發生其不便故耳。四、發於貨物之品名五種以內但一欄包中二種以上貨物時則不在此限

貨主託運貨物、如不違反上述之限制、即得作為一批辦理、至託運單之提出、雖一批以一張為原則、然以一張託運二批以上之貨物、或以二張以上託運一批之貨物、亦無妨也、譬如整車辦理之貨物、其運送條件相同、同時託運、且能以同一列車運送者、其二批以上、亦得以一張託運單託運、又一批貨物、因其品名繁多、以一張託運單不敷填記時、亦得以二張以上填記之也、(規則第七條)

#### 第六款 標準 數量

##### 第一項 標準數量制度之由來

貨物之重量、不特為運雜費計算之基礎、而於一切運送辦理上、亦多以此為準據、是以託運人於託運貨物時、除特殊貨物外、均須報明其實在重量、此種重量、鐵路並須加以檢查(檢量)以資辦理、然貨物之品名包裝及容量等相同、其重量亦無大差異者、如啤酒、白糖、洋灰、麵粉之類、已由其製造工場、將貨物之包裝

及其內容重量等、預先定有標準、各地莫不一致者、則此等貨物、即無一一檢量之必要矣、是以鐵路為免去檢量之煩、就其運送數量較多者、根據調查之結果、規定其一個之標準重量、以及一噸之標準箇數、以為計算運雜費及辦理運送之標準、此即標準數量制度之所由來也。

## 第二項 標準數量之適用

鐵路所以制定標準數量者、其目的即在對於標準數量之貨物、按標準數量辦理、不臨時為之檢量也、本此目的、則其適用似應具有強制性、凡託運合於標準數量之貨物、即須按標準數量辦理、不能聽託運人之自便也、滿鐵鐵道總局、即採此主義、惟於本路情形、則稍有不合、現華北各地工場、尙未十分發達、亦無相當連繫、其出品規格、每不一致、且本路開業未久、亦乏詳細之調查、標準數量制度、遽然強制施行、誠恐不便、是以其適用與否、則一任託運人之自便也、貨主如欲按標準數量託運者、則須於託運單內、填入由標準數量所算出之重量、並須附記◎字、以明出處、否則須填記其實在之重量也。

標準數量貨物、其運雜費之計算無論已、而其他一切辦理、亦莫不以此為基準也、即凡貨物之品種及包裝、合於標準數量者、其一箇之重量或一噸之平均箇數、則得依照該標準數量辦理、與實際之重量、雖有差異、亦可不問、是以按標準數量辦理之貨物、其重量自不必監查也、惟貨物之品名、雖與標準數量貨物相符、而其容量或包裝等不符者、則不得以標準數量為準、仍須按其實在重量辦理也、又貨物遇有毀損減量、或包裝有異狀、以及其內容之重量有疑義、而認為必要時、當然仍須監查其重量、監查之結果、如與標準數量不符、

亦不得按標準數量而辦理也。

### 第三項 標準數量之單位

標準數量之單位有二、一為標準重量、即規定每箇貨物應為若干公斤、一為標準箇數、即規定每一公噸重量、應為若干箇貨物、前者於原則上、對於零擔及整車辦理貨物、似均能適用、惟既因更有後者之規定、則關於整車辦理貨物、自不能再適用前者矣、是以標準重量、則適用於零擔辦理貨物、標準箇數、則適用於整車辦理貨物也、至標準箇數之制定方法、則係以貨物一箇之重量、除一噸之重量、而將其除得之商在小數點二位以下者、一律向前進位、至小數點下一位為止、如此算法、則與貨主較為有利也、夫標準箇數、既係按前述方法、以噸數折合為箇數、是以依其每箇重量、而算出之實重、縱較算出標準箇數之噸數為大、亦須按該噸數辦理之(例一)、且由噸數折合箇數時、所生不滿一個之尾數、則須捨去、如為兩種以上之貨物混裝者、並須按其種類、分別捨去之也、(例二)至以標準數量貨物、與其他貨物混裝時、則前者須按標準數量計算、而後者須按實在重量計算、自不待言、又標準數量貨物、為辦理上之明顯起見、應於託運單品名欄內、將其一個之容量或其他之區別、例如「啤酒大瓶四打入」「白米四三公斤」等填記之、俾易識別也。

(例一) 麪粉每袋二二公斤者、共標準個數規定一公噸為四五·五袋、而託運三十公噸者、則合算為一三六五袋、然此一三六五袋之實在重量、則為三〇〇三〇公斤、此時雖已超過至三〇公斤、亦作為三〇公噸核收運費、且得裝於標記載重三〇公噸之貨車也。

(例二) 白米六十公斤、以草包裝者、其標準個數、一公噸爲一五·四袋、砂糖九〇公斤以袋裝者、其標準個數一公噸爲一〇·八袋、如欲以此白米十七公噸、砂糖十三公噸、合爲一批託運時、則。

$$\square米 16.4 \times 17 = 281.8 \text{ 應爲 } 281 \text{ 袋}$$

$$\square砂糖 10.8 \times 13 = 140.4 \text{ 應爲 } 140 \text{ 袋}$$

其計算上所生之尾數、白米〇·八袋、砂糖〇·四袋、須分別捨去之也、(規則第八條)

### 第七款 貨物交付期間

#### 第一項 交付期間之意義

鐵路爲履行其運送契約上之義務、必須於相當期間內、將貨物運交於受貨人、然所謂相當期間者、將如何判定、實爲一困難問題、設臨時按各託運情形而判定、則與貨主間又難免發生爭執、是以鐵路爲免却爭執起見、而將此相當期間、預作具體之規定、以期劃一、此即所謂交付期間是也。

交付期間者、乃鐵路與貨主關於實行運送上之約定期間也、質言之、即鐵路由貨物之承運起、而裝車、而輸送、而交付、其中所需之期間、以與託運人約定、在該期間內、須運送完了、而交付於受貨人也、是以此項期間、雖名曰交付期間、然並非僅於到達站、爲準備交付及實行交付所需之期間也、鐵路於交付期間內、須負有交付貨物之義務、固不待言、倘逾期而未能交付、即曰「交付遲延」、除鐵路能證明其遲延責任、不屬於鐵路者外、鐵路須負其損害賠償之責也。

第二項 交付期間之計算

貨物交付期間、以自貨物承運起、至交付止、其間所需之實在日數為基礎而核定者、已如前述、本路則將此交付期間、分為三部、一曰發送期間、二曰輸送期間、三曰接續期間、以此三者分別核算相加後、即為貨物之交付期間也。

一、發送期間 係自貨物承運起、經裝車而至發送止、其中所需之期間也、本路則規定發送期間、由貨物之承運日起為二日。

二、輸送期間 係自貨物發送起、經中繼而到達、而卸車、以至完成交付之準備止、其中所需之期間也、此輸送期間、須視貨物運送距離之遠近而有別、本路對於輸送期間、則規定按運費計算里程、每百三十公里或其未滿為一日、其實際所經行之輸送里程、有時雖較運費計算里程為多、然此種迂迴輸送、完全因鐵路之方便而行之者、究與貨主無關、是以輸送期間、仍須按運費計算之里程辦理、以謀貨主之便利也、至因天災事變、貨主之請求變更、以及其他不應歸責於鐵路之事由、而致遲延之日數、則須加算於前項期間內、亦即等於將交付期間延長之、使鐵路不負其責也、此項遲延之日數、其未滿一日者、亦須進作一日。

三、接續期間 係為準軌線與狹軌線間相互運送時、於接續站為倒載所需之期間、每一接續站為二日。(規則第十條)

**四、取送期間** 係指貨物在各站之取送時間、其未滿一日者、亦須進作一日。

貨物爲期運送之安全、必施以相當之包裝、包裝者、即所以保護貨物之自身、兼以防護其他貨物者也。貨物之自身不得保護、則遺失毀損生焉、毀損生則必有波及他貨之虞、是以完好之包裝、既可以保全其自身、又不危害及別物、而兼能得辦理上之便利者、斯包裝之能事盡矣、然則貨物之包裝、究須如何、始爲完好、具體言之、頗屬困難、故貨物規則中、除危險品、死體、猛獸及貴重品等、定有包裝之標準外、其他一般貨物、則規定託運人須按貨物之性質、重量、長度、容積、及運送距離等、以適於辦理、兼爲自他保全上、作必要程度之包裝、僅示以原則而已。

貨物之包裝、須視貨物之種類及性質而不同、同種之貨物、又視其數量、運送距離及中途倒裝之情形而有別、夫貨物之種類萬殊、包裝之形態各異、究應以何者爲完好、自須就其具體情形、考慮一般貿易上之習慣、斟酌實際有無碍於運送、而以經驗人員之經驗、以爲判斷、別無他策、故欲求有一固定之標準者、誠爲至難之事也、惟危險品、屍體、猛獸類及貴重品等、因其性質特殊、則另有包裝標準、固未可與此同日語也。

貨物未爲相當之包裝、即其包裝不適於運送、又或有危害或損害他貨之虞者、鐵路得拒絕其運送、前已言之矣、然則由是以觀、則貨物之未被拒絕者、必其包裝已完好無疑矣、而實際殊不盡然、蓋鐵路承運之多數貨物中、仍有包裝不良者在焉、此亦辦理上之所不可避免者也、但此等貨物、雖經承運、而因包裝所生之損害、鐵路亦不任其賠償之責、誠以貨物之包裝、由託運人任之、其因包裝所生之損害、自須由託運人負之也、惟此時鐵路須負舉證責任、如不能證明其損害原因、確由於包裝之不良所生者、則鐵路仍難免其賠償義務、是

以貨物於承運時、不得不加以嚴重之監督也。

貨物於承運時、如發見包裝有欠完好、則須使託運人加以改良、如不能改良、則視其包裝情形、倘於自身之保護、雖未充分、而亦不致累及他貨、且於辦理上亦無何等妨碍者、爲貨主之便利計、得依託運人之請求、而訂「因包裝不完備、所生損害、歸貨主負擔」之免責特約條件、予以承運。固無庸一概拒絕也、(規則第十一條)

#### 第九款 貨籤標記

託運人之託運貨物、須拴掛填記所定事項之貨籤、其貨物如爲鐵鎚、鐵板等難以拴掛貨籤者、則須將貨籤上應填記之事項、而以鉛油等不易落色之油墨類、標明於貨物上、以代貨籤、是曰標記、貨籤或標記、均爲貨物之指導標、以指導其去向者、有貨籤或標記、則不特足以識別其貨物之貨主、且易查知其貨物之發到站、以免貨物之誤裝誤卸及有所紛失也。

貨籤之式樣、即其長寬尺碼、質地、顏色、強度、製法等、以及應填之事項、爲期劃一而便於辦理計、均由鐵路加以規定、託運人於使用時、須以墨汁或藍鋼筆水等、填入貨物之發到站名、託運人及受貨人之姓名或商號、及住所或營業所、品名、個數、及其他鐵路認爲必要之事項、惟託運人或受貨人、如經鐵路承認、得以記號代替其姓名或商號者、則得省略其姓名或商號、僅填記其記號亦可、且對於其住所或營業所、並得省略、又一批貨物有二品目以上時、則無庸將其全品名、一一列記、祇須記載託運單上初筆之品名、而另加一外字、則成爲「某某外」字樣即可也。

貨籤之拴掛、除零擔貨物外、準軌線與狹軌線相互間運送之整車貨物（散裝者除外）、亦須拴掛、而其拴掛之方法、則於貨物每箇之兩端、各拴掛貨籤一枚、倘貨物之品名及形態相同、且一批有相當箇數、而認為無紛亂之虞者、則僅拴掛其一端亦可、至除準軌線與狹軌線相互間運送者外之整車貨物、因係以一車而輸送、中途不需倒裝、亦無混淆之虞、故無拴掛貨籤之必要也。

貨籤須以相當強韌之紙類或布類製成、其式樣已有規定、然以之拴掛於普通貨物、固無不可、惟一沾濕氣、則易於或污染或脫落、以之拴掛於濕潤性貨物、便有所不適矣、故具有濕潤性貨物、則必須拴掛木牌、或以薄木類製成之貨籤也。

貨籤或標記、其重要性已如前述、而拴掛貨籤或施行標記、實為貨主之一種義務、然除此以外、則不得附有易生誤會之貨籤或標記、以其易於辦理上易滋混淆、有害無益、故一律禁止也、但貨主關於交易上所必要之發貨單類、以限於不加封者（裝入封筒而不封口者亦無妨）、則得拴附於貨物之外部、俾有便於交易也。

#### 第十款 代收貨價

（規則第十二條）

##### 第一項 代收貨價之意義

商人於脫售貨物後、必須向買主收取貨款、考其收款方法、不外下列數端。

一、買主先行滙寄現款、然後賣主交貨。

二、買主派人携帶現款往就賣主購貨。

三、賣主於貨物運出後，將提貨單及其他單據等，交由當地銀行押匯，取得貨價若干成，俟銀行收齊貨款，再行結算不足之數。

四、暫行除欠記帳、按期收取或滙解。

惟此外尚有一法，異常便利，即所謂代收貨價是也，代收貨價者，係由賣主委託貨物運送人，於交付貨物時，即與貨物相交換，而向買主收取貨價，然後將此貨價，交付於賣主，則買主既免滙款之煩，賣主亦得貨價穩固收回之益，實有助於商業交易之發達也，緣是鐵路關於貨物運送，亦辦理代收貨價，俾便貨商。

#### 第二項 代收貨價辦理上之限制

代收貨價制度，係鐵路受託運人之委託，將其貨價，於到站交貨時，向受貨人收取，而後由發站，付與託運人，鐵路局於發到貨主之間，不過代執其轉遞現款之勞而已，是以由其制度之性質言，代收貨價似不應有辦理上之限制，然鐵路為期辦理上之完善，則又不得不有其限制也，茲將其限制列左。

一、辦理站之限制 代收貨價，須於託運時，向發站委託之，然其發站，又須以貨物營業里程表上，所定代收貨價之受理站(即附有 $\text{R}$ 字之站)為限，其所以如此者，則不外因貨運稀少之站，對於 $\text{R}$ 種制度，竝無需要，為避免站務之繁瑣，故規定不得辦理也，惟須加注意者，所謂辦理站之限制，係僅對代收貨價之受理站(即貨物之發站)而言，其代收貨價之收款站(即貨物之到站)，則無論何站，均無不可也。

二、貨物之限制 凡屬於左列之貨物，概不得辦理代收貨價。

運貨單  
一  
二  
三

6. 字樣他區內  
字樣他區  
外字樣向者  
不字樣他區

- 1、請求填發提貨單之貨物 因提貨單具有物權的性質、與代收貨價制度不相容、且發行之提貨單、託運人類多持向銀行押款、其貨款既已由銀行押出、則代收貨價亦只得由銀行爲之、無須再由鐵路爲之也。
- 2、危險品、屍體、及動物 因危險品、屍體、及動物等、其性質不適於長時間保管、如代收貨價、而受貨人因籌款關係、延誤領取、則鐵路不特保管困難、甚而易致意外之損失也。
- 3、活鮮魚貝類、鮮果、鮮蔬菜、鮮肉類、卵、庭園用樹木及苗、水、冰、生繭、及其他易於變質或減量之貨物此等貨物經明白規定、不辦理代收貨價。
- 4、不適於代收貨價之貨物即考核貨物之性質、而於辦理代收貨價、認爲不當者。(貨物價目表第十九條)
- 5、代收貨價之款額不當者 此係指代收之款額、顯然超過貨物之實在價格者而言、亦即指超過貨物之發地價格者、或其運雜費及一切費用、歸託運人負擔時、而超過貨物發地價格與此項運雜費等之合計額者而言也、此種貨物、於運到後、受貨人易於拒絕領取、而致糾紛、故規定在除外之例也、反之其代收款額、如在貨物之價額以內者、則無分多寡、當然可爲之代收也。

### 第三項 代收貨價手續

託運人欲委託鐵路代收貨價時、應於託運單相當欄內、填入代收之款額、發站於承運後、根據託運單之記載、而作成代收貨價用貨物通知書、其代收貨價證(通知書之甲頁)、即交與託運人、以爲他日領款之需、然後俟貨物運抵到站、即由到站、以與貨物交換、而將託運人所委託之代收貨價、向受貨人收清、連同當日之

一般進款、一併繳局、同時將發站寄來之貨物通知書戊頁、填入收款年月日、加蓋站長職印、寄回發站、以爲代收貨價收訖之通知、發站接到此項通知、即知會託運人、憑前發之代收貨價證、支付代收之貨款、此種款項、須由當日之進款內撥付、如有不足、則向所管鐵路局經理處會計科請撥、一俟撥到、再爲支付、其代收貨價證、即收回呈繳該管審查科。

代收貨價之委託、雖以於託運時委託爲原則、然於承運後、而貨物及其關係書類尙未發送前、亦得以變更之手續補請之、以便貨主。

#### 第四項 代收貨價手續費

凡通常滙兌款項、例須負擔滙費、且手續繁瑣、至感不便、爲貨主者、如能利用代收貨價制度、則此種不便、當可解消矣、惟因此而使鐵路之事務增繁、竝有現款收交之危險、則鐵路辦理代收貨價、亦不得不核收其手續費也、即承諾代收貨價時、鐵路則按照規定、計算其手續費、與運費同時核收之。(規則第十三條)

#### 第十一款 要價額表示

##### 第一項 要價額表示之意義

要價額表示者、乃託運人表示其貨物一旦發生損害、所欲要求賠償之款額也、詳言之、即託運人於託運貨物之際、將其運送中、倘因滅失毀損或遲到所生之損害、預加估計、基此估計、而將所欲要求賠償之款額、向鐵路表示之、嗣後倘有損害發生、即以此表示額爲最高限度、而由鐵路賠償其一切損害之制度也。

要價額表示制度、亦可謂一種運送保險制度、要價額即保險額、要價額表示費即保險費、惟要價額之表示、爲運送契約之一條件、而保險則另爲一獨立之契約、其法律上、之性質有不同也。

總之貨物於運送中、一旦發生損害、而應由鐵路負責賠償者、除其損害原因、係基於鐵路之故意或重大過失者外、則賠償額皆有一定之限度、託運人倘以此種限度爲未足、而欲於其上、受償一切損害之實額者、則只可利用此要價額表示制度、故要價額表示制度、實爲應貨主之需要而設者也。

## 第二項 要價額表示之效果

貨物於運送中所生之損害、除基於鐵路之故意或重大過失者外、鐵路所應賠償之款額、因要價額表示之有無、而大有不同、茲析言於後。

一、未表示要價額貨物(貴重品及動物除外)、因滅失或毀損所生之損害、其賠償額則以到達地之貨物價格爲標準而定之、縱其實際損害、較到達地之價格爲高、亦不得要求超過到達地價格以上之賠償、惟表示要價額者、則不然矣、即以此要價額爲最高之限度、而得請求其一切損害之賠償、其賠償額雖超過到達地價格以上、亦無妨也。

二、未表示要價額之貴重品或動物、因滅失或毀損所生之損害、其賠償額皆有一定最高之限度、惟表示要價額者、則不然矣、即以此要價額爲最高限度、得請求其一切損害之賠償也。

三、未表示要價額貨物、因交付遲延所生之損害、其損害額貨主能證明者、則賠償額即以運費額爲最高限度、

得請求其一切損害之賠償、其損害額貨主不能證明者、則賠償額即以運費之半額為最高限度、按其遲延日數、每一日賠償運費額百分之五、惟表示要償額者、其賠償額則較多矣。即

1、貨主能證明其損害額者、則以要償額為最高限度、得請求賠償其一切損害額。

2、貨主不能證明其損害額者、則以運費額為最高限度、按其遲延日數、每一日賠償運費額百分之十。

表示要償額貨物、遇有滅失或毀損時、其損害額無庸貨主之證明、全部滅失或毀損時、鐵路即以其表示額為標準、而予以賠償、一部滅失或毀損時則以到達地市價所計算之價格減少成數、再乘表示額所得之數、為其賠償額也、設鐵路認為貨主所受之損害額、較此表示額為少時、亦得按其實際之損害額、予以賠償、惟鐵路須負舉證之責、此舉證責任轉嫁於鐵路者、無非為顧慮貨主之利益者也。

### 第三項 要償額之表示方法

貨物之表示要償額與否、則完全憑諸託運人之自由意志、如欲表示、則無論何種貨物、無論何站、均無不可、惟其表示、則須於託運之時為之、承運後不得為之也。

表示之方法、祇須將表示額、填入託運單之相當欄內即可、表示額之決定權、在於託運人、是以託運人須估計其實際所能受之損害、即以交付期間滿了日到達地之貨物價格、再加算因未交付所應受之其他損害額(如因貨物滅失、致貨主對於第三者須付與違約金時之違約金)、為最高限度而表示之、其表示額如超過實際之損害額時、則超過部分之表示、應歸無效、故託運人亦不宜為過大之表示也。

#### 第四項 要價額表示費

要價額表示制度、原為維持貨主之利益而設、然因此而使鐵路之負擔、未免加重、且要價額表示、亦為一種保險性質、一般保險、例須核收保險費、故要價額之表示、自亦應核收一種費用、即所謂要價額表示費是也、其費率於貨物雜費率表規定之。

要價額表示費、須以貨物通知書與運費同時核收之、設託運人對於要價額為過大之表示、而超過其實際損害時、則其超過部分、應歸無效、前已言之矣、然此超過部分之要價額表示費、則概不退還、俾防止其取巧也。（規則第十四條、規程一〇一至一〇三條）

#### 第十二款 代理行為

代理為法律行為、於民法中有規定、鐵路亦適用之、故鐵路貨物運送規則中、設有代理行為之規定、蓋為辦理上之方便、以明其代理之方式、並非與法律規定有別也、茲將代理行為之概要、述之如左。

##### 第一項 代理之意義

代理云者、乃代理人於代理權限內、以本人名義、向第三者為意思表示、或由第三者受意思表示、而直接對於本人發生效力之行為也、譬如甲乙二人、擬為一種法律行為（即發生私法效果之行為）、而本人之甲對其相對人之乙、不直接為意思表示或受意思表示、於此二者之間、使第三者丙（代理人）介入、以丙代本人為意思表示或受意思表示、該所為或所受之意思表示、直接對於本人甲發生效力、此即所謂代理是也。

## 第二項 代理制度存在之理由

吾人之爲意思表示或受意思表示、恒有賴於他人之補助、不但於無行爲能力或限制行爲能力者爲然、即有行爲能力或非限制行爲能力者、而值此社會進步交易頻繁之秋、通常之人、亦難事事躬親、故其爲意思表示或受意思表示、恒有賴於他人補助之必要、此即代理制度所以存在之理由也。

## 第三項 代理人之性質

爲意思表示或受意思表示、固恒有賴於他人之補助、然補助之方式、則有種種、(一)有爲意思表示本身之補助、即本人依補助人之爲意思表示或受意思表示、而坐收法律上之效果者、(二)有本人自爲意思表示或受意思表示、而依補助人爲表示上之補助者、前者爲意思表示或受意思表示之人、爲補助人而非本人、後者爲意思表示或受意思表示之人、爲本人而非補助人、所謂代理人者、係專指前者之補助人而言、後者則不謂爲代理人也、例如某甲委託某乙代爲託運貨物時、此乃屬於前者、則曰代理、即甲爲本人而乙爲代理人、惟如貨主託運貨物、雖不親自辦理、而派遣其使用人託運時、此乃屬於後者、則不曰代理、該使用人亦不稱代理人、法律上之名稱、則曰傳達人也。

## 第四項 代理行爲之本質

代理人於代理權限內、向他人爲意思表示或受意思表示、而直接對本人發生效力之行爲曰代理、前已言之、因此而爲意思表示或受意思表示者、雖爲其代理人、然法律上代理之效果、則歸屬於本人、換言之、即依其

代理行為之結果、而本人當然爲其權利人或義務人、此即代理行為之本質也、試就託運貨物而言、其報運雖係由代理人爲之、然運送契約之當事者、仍爲託運人本人、是以如貨物通知書或貨籤上、所應記載託運人之姓名及住址等、均須記入託運人本人之姓名及住址、不得以代理人之姓名及住址填記之也。

#### 第五項 委任狀

代理權發生之原因、有由於本人之意思表示而生者、有非由於本人之意思表示而生者、前者曰法定代理、後者曰法定代理、法定代理、一切均由於法定、無待詳論、而意定代理、其代理人則出於本人之自由選定、代理權則出於本人之自由授與、易詞言之、即經本人向代理人爲授權行為、則代理權即由是而生也、至代理權之授與、初無何等方式、祇須由本人一方、將此授權之表示、向代理人或其行為之相對人爲之斯可矣、惟代理人於代理權限內、既得以本人名義、向他人爲意思表示或受意思表示、則其代理權存在之事實及其代理權之範圍、不得不先使他人知之、此委任狀之所由來也。

委任狀係爲本人所作成、而交與代理人、使其向行為之相對人提出、以爲證明者、其中自須記明代理人之姓名及代理之權限、俾他人知之也、至委任狀格式、不必一定、惟本路爲辦理上之便利計、於貨物運送規則補則附表中、會規定其格式、不外期其劃一而已、本路規定、代理人每於代理託運或領取貨物、以及爲其他之請求時、(如領取代收貨價、請求退還運費、要求賠償損害或請求變更等)每次均須向鐵路提交明示其權限之委任狀、惟對於在同一站之託運或領取、則以一年以內之期間爲限、得使用一份委任狀、又關於代理託

運者、如於託運單記事欄內、註明「委任某某(代理人姓名)代理託運」等字樣、以明示其代理權限、並由本人記名蓋章者、則勿須再提出委任狀、以省手續、而謀貨主之便利也。(規則第十五條)

第十三款 記名蓋章、署名及指印

記名蓋章、署名與指印、均為法律行為上之方式也、蓋法律行為、有須具備方式者、有不須具備方式者前者謂之要式行為、後者謂之不要式行為、要式行為中、又有以使用文字為必要者、有以履行其他法定方式為必要者、其中尤以使用文字為必要者居多也、至須使用文字之要式行為、於民法中有規定、其文曰「依法律之規定、有使用文字之必要者、得不由本人自寫、但必須親自簽名、如有用印章代簽名者、其蓋章與簽名生同等之效力、如以指印、十字或其他符號代簽名者、在文件上經二人簽名證明、亦與簽名生同等之效力」、是依法律規定、必須使用文字之法律行為、其文字雖可不由本人自寫、但必須由本人親自簽名或蓋章、或捺指印以代簽名、俾昭信守、此種方式、雖似專指法定要式行為而言、但約定要式行為、在民法上亦無限制、故經當事人約定須依一定方式、且以使用文字為必要者、自應類推而適用此規定也、本路據此理由、爰於貨物運送規則中規定、凡遇左列情事時、均須由貨主記名蓋章也。

須	記	名	蓋	章	之	情	事	蓋	章	之	書	類	蓋	章	人	參	照	條	文		
以代理人託運或領取貨物以及為其他之請求時	委	任	狀	授與代理權之本人	規	則	十	五	條	規	則	二	十	二	條	及	同	條	補	則	
託	運	貨	物	時	託	運	單	託	運	人	規	則	二	十	二	條	及	同	條	補	則

訂	免	責	特	約	時	託	託	單	託	運	人	規則二十二條
託運單記載事項之訂正或託運之貨物有異狀時						託	運	單	託	運	人	規則二十六條及同條補則
受貨人領取貨物時						貨物通知書乙頁或提貨單			受貨人或提貨單所持人			規則四十二條
託運人領取代收貨價時						代收貨價證			託	運	人	規則四十四條及同條補則
請求變更時						變更請求書			變更請求者			規則四十八條

記名蓋章者、乃書寫姓名並加蓋自己印章之謂也、而姓名之書寫、則不必本人親筆爲之、由他人代寫或印刷、亦無不可、此之謂記名、凡記名必須蓋章、惟署名(又曰簽名)則無須蓋章、因署名須由本人自書其姓名也、至記名捺指印者、係於記名之後、由本人捺指印、以其指紋代替蓋章也。

記名蓋印、署名或記名捺指印、均爲證明其以該書類所爲之意思表示、係出於本人所爲者、實爲一種證明之方法而已、易詞言之、即爲表明本人是認其書類記載文字之正確者也。

意思表示之證明方法、已如上述、然改有記名蓋印與署名並記名捺指印三種、鐵路究以採用何種爲宜、此於貨物運送規則中有規定、即一律以記名蓋章爲原則、而遇有不得已情事、如圖章遺失、或由遠路而來未帶圖章者、亦得以署名或記名捺指印代替之、此與民法規定、以署名爲原則、而得以記名蓋章代替者、適相反也。(規則十六條)

第十四款 通知催告及揭示

鐵路關於運送上之事項、有使貨主知悉之必要時、則必須知會貨主、此種知會、即名曰通知、至對於貨主應辦之事項、爲喚起其迅速實行起見、所予之催促、此種催促、即名曰催告。

通知或催告之發出、實爲鐵路之一種義務、其發出以電話、口頭或書面等方法爲之、均無不可、但務須使其迅速而正確也、至因貨主不明、或天災事變等、事實上不能發出、或發出極感困難者、則亦不能強爲發出、此時亦得以揭示代替之也、夫揭示既爲代替通知或催告用之一方法、則其效果、自與發出通知或催告相同、即以揭示之揭出、而等於通知或催告之發出也。

揭示地點、須於關係站貨主易着眼之處所揭示之、揭示方法、除到貨通知之揭示、另有規定外、其他則以適宜之方法揭示之、所謂關係站者、普通指發站與到站、或僅指其中之一方面而言、惟究應於何站揭示、除就各個具體的事實判斷外、別無他策、惟要而言之、其對於託運人爲之者、則須於發站、對於受貨人爲之者、則須於到站、而對於託運人及受貨人或提貨單所持人爲之者則、須於發站及到站揭示之也、又揭示之期間、規定爲十日、如未滿十日、而通知或催告之事由消滅、則其揭示自應隨時撤消、如已滿十日者、則不問其揭示、會否爲人聞及、亦即予以撤消也、鐵路究應於何種情形下、須發出通知或催告、於貨物運送規則中、已有明文規定、茲摘錄於左。

1、託運人自行裝車之貨物、死體、動物、以及其他鐵路認有必要之貨物、向託運人發出關於提交貨物之通知（規則二十一條）

- 2、託運前留置貨物、關於託運或搬出之催告(規則三十一條)
- 3、託運人自行裝車貨物、關於貨車備妥之通知(規則三十五條補則)
- 4、貨物之運到通知(規則四十一條)
- 5、代收貨價之付款通知(規則四十四條)
- 6、交付後留置貨物、關於搬出之催告(規則四十五條)
- 7、受理變更請求時、對於受貨人關於變更事項之通知(規則五十條補則五)
- 8 發見貨物事故時之通知(規則五十一條)
- 9、交付上發生障礙貨物之通知或催告(規則五十四條)
- 10、變賣貨物時之通知(規則五十五條)

#### 第十五款 添加裝載物

##### 第一項 添加裝載物之意義

添加裝載物者、對於一定之貨物、為期達到運送之目的、而將其運送上直接所必要之物品、不另核收運雜費、使附隨於該貨物、以同時裝運之謂也、蓋鐵路運送之貨物、共以性質關係、為安全起見、有須於運送中加以保護或處置者、為保護或處置、有須將其不可分之隨附物品、予以同時運送者、而該隨附物品、在物理上本為獨立之存在、自不能視為貨物之一部、然運送又不能與之分離、設按運送物辦理、而予以分離運送、

則即與運送之目的及社會之觀念、有未合也、緣是鐵路對於此種物品、稱曰添加裝載物、允其附加於所運貨物上而添裝之也。

### 第二項 添加裝載之限制

關於添加之裝載、有其限制、非爲一切貨物、均得以添加裝載也、本路對於某種貨物、得添裝某種物品、並得添裝若干、於貨物運送規則中、均有規定茲述之於次

- 1、運送動物時、對於動物之飼料及飼養器具
- 2、搭乘押運人時、對於押運人之旅行用具及食品
- 3、以冷藏車運送貨物時、對於裝入冷藏車水槽之冰或固形炭酸  
冷藏車之構造、與普通貨車不同、其中設有水槽、此水槽內、須裝入冰或固形炭酸、始能發揮其冷藏作用、而達到冷藏車使用之目的、普通使用冷藏車以運送貨物者、鐵路並不另外收費、故爲冷藏所用之冰或固形炭酸、當然須由貨主自備、鐵路准予添加裝載、免收其費也。
- 4、依自輪動轉而運送之鐵路車輛之煤水及油脂  
鐵路車輛、以其自輪動轉關係、途中須補給油脂、或運抵到站、即須轉入他路使用、因此不得不使之將煤水或油脂添加裝載也。
- 5、運送屍體時之活雞、花圈、海紙及燒紙

此爲尊重中國之習慣、而准予添加裝載者、

凡運送前述各種貨物時、即得以添加裝載各該所定物品、至其添裝之數量、則以本制度之趣旨而言、自須以該貨物於運送中所必需之數量爲限、故只得按各該貨物情形、斟酌其運送距離之遠近、貨物數量之多寡、押運人數、以及氣候等關係、臨時由站長決定之也。

### 第三項 添加裝載物之性質

前述添加裝載物、鐵路爲顧慮貨主之利益、而特予例外辦理者、該添加裝載物、既不爲貨物之一部分、故鐵路不負其保管之責、亦不收其運雜費、恰如旅客運送時、旅客之携帶品、歸旅客之自理也。（規則十八條）

## 第十六款 押 運 人

### 第一項 押運人之意義

貨物於運送中、凡須看守保護或特別管理者、均應由託運人、派人隨車押運、此所派之人、即稱曰押運人。

貨物自承運起至交付止、其間之保管責任、本應由鐵路負之、而運送中貨物之看守保護、亦自應由鐵路行之、似無另派押運人之必要也、然貨物以其種類及性質關係、於運送中、有非經特別保護或看守、則難期運送之安全者、而保護或看守、又非有專門之知識、或熟練之技術、則難奏實效者、此等事務、試以鐵路人員任之、誠屬困難、鐵路爲應其事實上不可避免之需要、故規定此類貨物、須由託運人自行派人押運也。

第二項 需要押運人之貨物

貨物之需要押運人者、因其貨物之種類及需要程度而不同、可分為絕對的與相對的二種、茲分述於後

甲、絕對的需要押運人者。此不問其運送之距離及運送之時期如何、而按貨物之性質、須絕對派遣押運人者、其種類規定如左。

一、馬、騾、驢

二、屍體(供學術研究及犯罪搜查者除外)

三、整車辦理之特種貴重品

因馬、騾、驢、較其他動物、易受驚動、辦理上不得不特為留意、屍體為敬重死者、不得不有其禮儀、而特種貴重品、則恐萬一盜失發生莫大之損害、不得不加以保護、故規定均須派遣押運人也、此種派遣因係絕對的需要、不待鐵路要求、託運人即須自動的派遣、如不派遣、鐵路即拒絕其運送也。

乙、相對的需要押運人者。此非絕對的派遣、其派遣與否、原無一定、要須斟酌託運當時情形、按其貨物運送之距離、及運送之時期等、鐵路認為有必要者、始要求派遣、否則無須派遣也。其種類規定如左。

一、動物、活魚

二、以自輪動轉而輸送之鐵路車輛類

三、其他認為有派遣押運人之必要者

因動物及活魚、於輸送中、有須給與飼料者、或爲調節溫度等、有須加以特別處置者、而鐵路車輛、亦有於輸送中、須施行注油或檢查者、此種貨物、如無專門技術者之押運、則難期運送上之安全、故鐵路視其情形、如認爲有必要時、須要求託運人之押運、其他貨物、鐵路如認爲有特別看守或保護之必要時亦同也、押運人一經鐵路要求派遣、託運人即有派遣義務、如不派遣、鐵路即拒絕其運送、固不待言。

以上所述、均係因鐵路之要求、而派遣押運人者、然鐵路雖未要求、而託運人自請派人押運時、經鐵路認可、亦得派遣之也。

### 第三項 押運人之人數及乘車

押運人之人數、須視託運貨物之數量而定、而規章則規定如左、惟貨主於規定之外、欲增添其人數時、經鐵路認可、亦得增添之也。

- 一、鐵路車輛中、機車每一輛、其他車輛每五輛爲一人、
- 二、其他貨物每一批或每一車爲一人

押運人以其任務關係、須搭乘於貨物之裝載貨車、而鐵路車輛時、即搭乘於該車輛、惟火藥類以及零担貨物之押運人、則不得搭乘其貨物之裝載貨車、須搭乘鐵路所指定之守車或客車。

押運人乘車、似應核收押運人運費、蓋鐵路盡其運送之義務、而得其運費之報酬、固爲理所當然者也、惟押運人所乘之車、多爲貨車或守車、殊不及客車之美善、押運人所享待遇、究難與三等旅客相比擬、職是之

故、關於押運人之乘車、則規定不以一般旅客票價爲標準、而核收運費、另定有較低廉之押運人費也、夫押運人之乘車、原則雖須核收押運人費、然鐵路爲顧慮其押運之任務、又不可不予以相當之便利、即在前述規定人數中之押運人、特予免費、而核收押運人費者、則僅以增添之押運人爲限也。

押運人之乘車、須攜帶鐵路填發之貨物通知書甲頁、以爲憑證、車內如有枯草等易燃物品時、則不得攜帶易於發火之物品、以防危險也。（規則十九條）

## 第二節 承 運

承運者、鐵路對於託運人報運之貨物、承諾其運送、並接受其貨物之謂也、由承運時起、貨物運送契約而成立、鐵路與貨主間權利義務而發生、即入於鐵路本來業務之範圍矣、然則承運事務、固不異常重要且要哉、茲分述於後。

### 第一款 報 運

貨物運送、以託運人之報運、爲其發端、故報運者、實爲貨物運送之起因、鐵路承運之前提、亦即貨物運送之初步手續也。

凡欲託運貨物者、即託運人欲報運貨物時、均須將其貨物、送至車站貨場、而後填具託運單、以憑報運、但託運人自行裝車之貨物、屍體、動物及其他鐵路認有必要之貨物、因其情形特殊、鐵路需要準備、於鐵路準備完了後、再行提交貨物、較爲便當、故此種貨物、鐵路規定、須先行提出託運單報運、聽候鐵路通知、始得

提交其貨物也。

## 第二款 託 運 單

### 第一項 託運單之性質

託運單者、正如其名稱之所示、而爲託運貨物之一種單據、其中應填記爲運送契約內容之基本條項、以明託運人與鐵路間權利義務之關係、誠爲運送上一重要書類也、鐵路關於託運單格式及其應填記之事項、均有詳盡之規定、可資遵循。

託運貨物時、例須提出託運單、然託運單之提出、並非爲運送契約成立之要件、即其提出與否、並不影響於運送契約之成立、蓋運送契約爲一種不要式契約、已如前述、然託運單所以必須提出者、純爲實際手續上之所需要、而非契約效力上之所必要、故託運單性質、僅爲貨物運送之一證據書類、而非運送契約之契約書也、試觀法律規定、託運人因運送人之請求、而提出託運單、是託運單之提出、本係出於運送人之請求、非法律上當然必備之方式、其不爲貨物運送契約之所必要者、益以明矣。

託運單之填寫、頗爲繁雜、其素未諳習之貨主、每感不便、以致不能自填、不得已而將貨物委託轉運公司代運者、誠數見不鮮也、是以貨物之託運、如必限以提出託運單、而使貨主感其利用上之不便者、亦殊非策之得也、故鐵路爲辦理上之簡易、而擇其需要程度較輕者、使託運人省略其託運單之提出、（如滿鐵方面、對於集貨貨物、原則得省略託運單）、其理由即不外乎是也。

## 第二項 託運單之式紙

託運單格式、爲辦理上之便利計、有使劃一之必要、故託運單格式、由鐵路規定之、惟依規定格式、而使貨主自行製備、亦誠屬困難、故託運單又由鐵路製備之、免費發給貨主、以資應用、至託運貨物較多之貨主、倘以使用其自備之託運單爲方便時、依照鐵路所定格式、而自備使用、亦無妨也。

## 第三項 託運單提出份數

託運單以貨物一批提出一份爲原則、此種提出、原爲辦理上之便利計、非法律上所必須具備之要件也、是以託運單之有無、與運送契約成立之效力、並無何等影響、前已言之、故託運單尙得以省略其提出也、夫提出既得省略、則以一份託運單、託運數批之貨物、法律上自亦無不可也、然實際爲鐵路辦理上之便利、以一份託運單、託運二批以上之貨物、則其記載難免複雜、有欠明顯、且不同批之貨物、通常亦難以同時辦理、是以按批提出、實於辦理上爲方便也、惟整車辦理之貨物、其發到站、託運人、受貨人、及其他運送條件相同、而同時託運、且能以同一列車運送者、亦使其按批分別填具託運單、又未免徒費手續、鐵路與貨主雙方均感不便、是以此種貨物、經該管鐵路局長之承認、共二批以上、亦得以一份託運單報運、期簡便也。

## 第四項 託運人填記之事項

託運單填記之事項、應分兩部、一爲託運人填之者、一爲鐵路經辦人員填之者、惟託運人填記之事項、於法令中本有規定、不過法令中所定者、以適用於一般運送業爲宜、而適用於具有獨特性質之鐵路、終嫌未當也、

是以鐵路除法令規定外、而於運送辦理上及運費計算上認為必要之事項、亦規定須加填記也、茲將鐵路規定所應填記之事項列左、

(一) 託運單填造年月日

(二) 發到站名、於專用側線或貨物支線裝或卸者、以及於裝卸區域外裝者、其裝或卸之處所名。

專用側線者、係指特定人、為裝卸由本路對其自己所運之貨物、以供其專用為目的、並以其自己之費用、所敷設之線路而言、即所謂專用岔道是也。

貨物支線者、係指於貨物營業里程表掲載以外之本路所轄線路、而按照特別規定、辦理特定貨物運送者而言、即所謂公共岔道是也。

貨物裝卸區域者、係指由鐵路局長、酌核各車站之線路配置、設備及其他各種關係、所指定常時裝車或卸車之區域而言、此區域外、即曰裝卸區域外也。

前述專用側線、貨物支線及裝卸區域外、均非一般之貨物裝卸處所、是以擬於此種處所裝車或卸車時、則必須特別請求也。

(三) 託運人之姓名或商號及住所或營業所

(四) 受貨人之姓名或商號及住所或營業所

(五) 貨物之辦理種別

其記之貨物通有為裝貨人或受貨人  
性所不同時在書中投送處所或取貨處所

## (六) 貨物之品名、記號、包裝之種類

品名於運送可否之判定上、及運費之計算上、最關重要、故品名須與貨物之實際相符合、且貨物之種類甚繁、名稱不一、有概括的名稱、如藥品傢具等、有固有的名稱、如石炭酸、棹子、椅子等、而託運單上所用之品名、自應將貨物之性質、狀態及決定等級上必要事項、以至能判明之程度、而填記之、故品名須使用一般通用之固有名稱、其特殊之名稱、或一地方專有之名稱、應避免使用、於可能範圍內、尤以使用貨物等級表上之名稱、為最善也、然等級表中、對於運送數量較多之貨物、固已將其品名、列舉而出、此外尚有未能列出、而僅以「其他」字樣、作概括的表示者、此時雖有該當於「其他」字樣之貨物、亦不得即以「其他」字樣填記、仍須填記其固有名稱也、例如糖於等級表中、則分作「黑糖紅糖」及「其他」二項、而無白糖之記載、白糖自係包括於「其他」一項之中、但其品名、則不得填作「糖其他」、而仍須填記其固有名稱白糖也、至一件貨包內、混裝二種以上貨物時、其品名之記載、除請求按雜品辦理者、得以「雜品」填記外、其餘則應將一包中最高等級之品名記出、並附註一外字、而即以「某外」等字樣填記之也、至貨主交易上所用之名稱、其以貨物商標表示者、如「龍牌洋灰」、「三炮台香煙」等、共以貨物成色表示者、如「頭等醬油」、「頂上大箔」等、以此類名稱填記、亦無妨也。

記號、為貨物外裝所附之符號、用以表示貨物之生產地、製造者、以及其品質者也、觀此記號、即可判明其貨物之種類、是以鐵路辦理貨運、藉此記號以為識別、則便利尤多、故記號之填記、亦實為鐵路所

一立方米  
300公升

需要者也、至其記號、有以文字為之者、有以圖形為之者、頗不一致、而總以商標常用者為多也。

包裝種類、指包裝之方法而言、有包裝者、則按其包裝種類、如「裝箱」「裝袋」等、而簡明填記之、其無包裝者、如木料及豆餅等則填記以「裸」字。

(七) 箇數、重量並容積

箇數及重量、均須按託運單上每一品名、分別填記之、箇數即由貨物外觀、所得觀察之數量、非為其內容之數量、而重量即為貨物實際之重量也、惟按標準數量辦理之貨物、及定有擬制重量之貨物、其實際重量、則無庸填記、以示省略、至散裝之煤炭磚瓦等、難以計其箇數者、亦無庸填記其箇數、僅填以「散」字即可、又容積祇限於以容積計算運費時、始將其一批之總容積填記之、同時並將其容積計算基礎之長寬高、附記於記事欄內、以資參照。

(八) 貨物之價格

貨物價格、須按託運當時發地之市價定之、所應注意者、即此項價格、並非鐵路與貨主間約定之價格、

貨物倘有滅失或毀損、亦不按此項價格賠償、須另按到達地交付時或交付期間滿了時之市價、而賠償之也、然則此項價格、其需要究屬何在、亦不過為貨物辦理上之參考而已。  
*或要價額表者、請注意*

(九) 運費雜費之支付方法

(十) 請求交付提貨單時其意旨

(十一) 表示要價額時其金額

(十二) 委託代收貨價時其金額

(十三) 請求現狀證明或貨物發送日證明時其意旨

(十四) 附隨押運人時其人數

(十五) 有特約時、記入其特約條件或略號、並逐一加蓋印章

特約條件、因運送契約內容之不同、而異其種類、惟大別之、有免責特約及其他之二種、前者應於另節詳述之、茲從略、而後者、則如運送骯髒貨物、卸車後、貨主須負洗刷貨車之責、此類事項、均須於託運當時、視其貨物情形、而徵訂相當之特約、只以貨物情形、各有不同、則所訂特約、亦難免互異、故其種類、只得為臨時之酌定、難為事前之懸擬也、又因特約條件、與鐵路貨主間之權利義務、關係至重、故每條件上、均須使託運人蓋章、以昭信守也。

(十六) 貨物如係壓縮瓦斯或液化瓦斯時、其內容之數量

此種貨物、因性質特殊、不得不就其內容數量之多寡、而異其運送方法、俾策安全、故其內容數量、須加註明也。

(十七) 其他鐵路認有必要之事項

鐵路認有必要之事項、如貨物有污損及其他異狀時、須將其現狀、如代理託運時、須將其代理權限、

使託運人於託運單記事欄內註明之也。

託運人於託運單內、除填記上述事項外、並須加蓋印章、惟因不得已之情事、不能蓋章時、亦得以署名或記名捺指印、代替蓋章、至其以代理人託運者、除託運單上、已明示其代理權限、即託運單記事欄內、已註明「委任某某代理託運」、並由託運人於該處記名蓋章外、一律須提出明示其代理權限之委任狀、此時託運單上之託運人姓名欄內、即記入「某某(託運人姓名)代理人某某(代理人姓名)」、而由代理人蓋章可也。

#### 第五項 託運人對於託運單填記事項之責任

鐵路對於託運人、有要求提出託運單之權利、託運人亦有提出託運單之義務、而託運單之填記、託運人又須按照鐵路之規定辦理、前已言之詳矣、夫託運單既係由託運人填記、而由託運人提出、則託運單填記之事項、託運人自須負其責任、此為理所當然者也、是以託運單所填事項、倘與事實不符、因而發生損害、託運人無論有無故意或過失、均難辭其咎也、例如一等貨捏報三等貨時、除補收其不足運費外、並須課以罰金(亦曰加重金)、又如將應記之事項誤記、致辦理發生錯誤、或有遺失毀損及誤到等情事時、均須由託運人負其責也、夫託運單本為貨物辦理上之根據、其於法律規定上、雖可有而可無、然於實際辦理上、則絕不可一時而或少、惟託運人只以一時之疏忽、致託運單填記之不確、日後因而招來重大之變故者、往往有之、此不可不留意也。

#### 第六項 發站經辦人員填記之事項

託運單填記之事項、除前述由託運人填記者外、尚有發站經辦人員應填記之事項、茲將其重要者列左。

(一) 託運單受理年月日及受理番號

此為承運手續中之最要者、蓋須以此順序、而為監查、而為承運、而為發送也、然則受理日期及番號、既與貨物運送之先後攸關、故不可不根據其受理之順序、而加以填記也、(受理之順序、應參照另節)

(二) 承運年月日

對於報運貨物、經監查之結果、認為可以運送時、即接受其貨物、此謂之承運、運送契約、即由此時起而成立、故須將其承運年月日記入於託運單、以憑考查也。

(三) 貨物通知書或提貨單番號

(四) 貨車所屬、記號或番號(限於整車辦理者填記之)

貨車以其形狀用途及裝載數量等之不同、而有各種之分類、且有各種之名稱、貨車記號者、即貨車名稱之略號也、該記號可分為基本記號及補助記號兩種、基本記號、為表示貨車之種類者、例如對於有蓋貨車則用「ヤ」、無蓋貨車則「ム」、冷藏車則用「レ」以表示之也、補助記號、係於同一種類之貨車中、而表示其不同之型式者、即用「イ、ニ、サ、シ」等文字、附記於基本記號之後、以表示之也、惟貨車於運用上所使用之記號、原則則僅用其基本記號、補助記號、除特有規定、須加以附記者外、可不用也。

貨車番號者、乃代表貨車之號碼也、為求號碼數字之減少起見、而按貨車種別、各由一號起、順次編其

號數、夫貨車之有記號番號、亦猶人之有姓名也、記號爲車之姓、番號爲車之名、人有姓名、始得判爲某人、車有記號番號、始得判爲某車、故記號番號、不可不併記之也。

貨車所屬者、爲貨車之所屬路也、限於僅填入記號番號、不得判明其所屬路時、始填記之也。

(五) 平均檢量或分磅量尺時、須記入其意旨

(六) 特爲減免運費、或特爲其他之辦理時、須記入其通令之種類及番號

(七) 有隨同託運單提出之添附書類時、須將其書類名稱及其他要項摘記之

(八) 運費之計算重量、運費之費率及款額、雜費之種別及款額

(九) 報運受理後、於貨物監查終了時、經辦人員、須於託運單相當欄內、加蓋印章

以上所述、爲經辦路員、應填記之事項、其中較爲重要、而時切需之者、於託運單上、皆有專欄、無專欄者、則概須記於記事欄內、且爲明顯起見、而將經辦路員應填記之欄、周圍特以粗線印之、俾與託運人填記者有所區別耳。

#### 第七項 託運單之整理及保存

託運單爲貨物報運之重要書類、其性質及用途、前已言之矣、託運單提出後、鐵路根據託運單、須監查其貨物、監查後、根據託運單、須填發貨物通知書、通知書填發後、則託運單之使用似已畢矣、然實際則不然、而爲事後考查計、託運單實一重要之證據書類也、即貨物通知書、並無存根一聯、發站須以託運單爲存根、

凡關於運送上各種事項，均須以此爲根據，然則託運單使用後，豈可散漫置之，而不加以整理保存之哉，茲將其整理之方法列左。

- (一) 對於本路內者，須與其他區別之。
- (二) 零擔辦理須與整車辦理者區別之。
- (三) 須將發付、到付、記帳付者區別之。
- (四) 最後按受理番號之順序整理之。

託運單須按前記辦法，將其每日分者，分別整理，加以保存，至保存方法，應將其十日分、或一月分、或半年分、或一年分者，彙訂一冊，以便存置，惟爲整理方便計，不得將年度不同者，彙合釘綴，而年度又須以鐵路會計年度爲標準，凡一切票據類之保存，概不得以分跨兩年度者，彙爲一冊，固不獨以託運單爲然也，至此種保存方法，正適於業務繁忙之站，其業務單簡之站，則無須如此，即分釘數冊，或僅將到於本路者與其他分別之，抑再將零擔與整車分別之，無不可也。(規則第二十一條及第二十二條)

### 第三款 添附書類之提出

貨物運送，依法令規定，而需要該管官署，填發許可證者有之，因減免運費或其他特殊辦理，依鐵路規定，而需要證明書者亦有之，前者則以維持社會公安及保全稅收爲目的，故必須提出許可證，否則拒絕其運送也，後者則以適用特殊辦法爲目的，故必須提出證明書，否則不適用其特殊辦法也，然不適用特殊辦法，並非爲

拒絕其運送之意、固不待言。

託運人於託運此類貨物時、應將其許可證或證明書、附於託運單、一併提出之、以資證明、此即曰添付書類、至某種貨物、應添附某種書類、則因時因地而不同、固未可一概論也、惟爲便於辦理計、鐵路已將其重要者、列記於規則中、俾資遵循、試參閱貨物運送規則、即可了然矣。（規則第二十三條）

#### 第四款 報運之受理

##### 第一項 受理之意義

貨物之報運、其方法已如前述、而此項報運之貨物、除合於拒絕運送條件者外、鐵路本有承運之義務、前已言之詳矣、是故凡遇報運貨物時、鐵路須檢查其託運單、記載是否完備、添附書類是否齊全、其須先行提交貨物者、並查看其貨物已否送到、而後認爲於運送上無碍時、即接受其報運、此即所謂報運之受理也、至由託運人自行裝車之貨物、以及屍體動物、並其他鐵路認爲必要之貨物、其受理則不以提交貨物爲必要、而於貨物提交之前、固可以受理也、惟須注意者、受理必須以能承運爲前提、其不能承運者、自不得受理也、是以雖經填具託運單、並已提交貨物、倘因貨物擁擠等關係、不能發送、則不能承運、不能承運而須存放於車站待運者此爲託運前貨物之留置、不能謂爲報運之受理也。

報運之受理、係單爲接受託運人之報運、與運送契約之成立、並無關係、運送契約之成立、須有要約及承諾、前已屢言之矣、若僅爲單純的報運之接受、而不爲承諾意思之表示、則運送契約當然不能謂爲成立、本

路對於貨物運送契約、規定爲契約、於報運受理之後、須監查其貨物、監查完了後、接受其貨物、接受貨物後、其契約始爲成立、是以僅爲報運之受理、自不發生法律上契約成立之效果也、至民法規定、要約人因要約而受拘束、於一定期間內、不得任意撤回其要約者、不過爲保護其相對人之利益而設、究與契約之本身無關也。

## 第二項 受理之順序

受理順序者、即報運之接受順序也、夫鐵路承運貨物、依運送契約、須負運送之義務、固無論已、然其運送、如無一定之順序、則先後參差、漫無限制、誠難免有害於公平、是以各國法令、關於此點、率有強制之規定、俾鐵路遵行、而運送順序、即以受理之順序、爲其發端也。

依前項所述報運之受理與貨物之承運、既有區別、則鐵路運送規程第六十四條所定之承運順序、與此受理順序、自有不同、然就實際而論、又無不同也、即報運之受理、乃先於承運者、鐵路對於報運之貨物、必須先行受理、受理而後監查、監查而後承運、其由受理至承運、雖有時間之阻隔、然手續則前後相連續也、蓋承運必先受理、受理方能承運、承運須經過受理之過程、受理實爲承運之前提、無受理亦無承運也、是以爲期承運順序之徹底、而受理之順序、有先使明瞭之必要、此即受理順序規定之所由來也。

鐵路依照受理之順序、而施行監查、並接受其貨物、更進而予以承運、然則承運之順序、即以受理之順序、爲其基礎、亦甚明矣、受理之先後、與貨物之裝載、中轉、到着及交付之遲速攸關、其影響於貨主之利益甚

大、而鐵路關於受理順序之決定、自不得不加以慎重、誠恐該決定、一任各站之自由裁量、則各站辦法不一、難免有害公平、故鐵路於運送規則中、特加規定、俾各站一律遵守、以免參差、至其所定順序、係首先區別整車及零擔、而後按照左列之順位、共同一順位者、再按照報運之先後、以定其次序也。

(一) 危險品

(二) 屍體

(三) 動物及易於變質或減量之貨物

(四) 其他之貨物

試於右列受理之順位觀之、凡需要急運、以便及早到達交付者、皆列於前位、此固理所應然也、惟此項受理順位、如遇之於普通情形、固當如是、設遇之於特殊情形、即運輸上有正當事由、或公益上有必要者、則可不受此項順位之限制、而得以優先受理也、所謂運輸上有正當事由者、例如因輸送系統等關係、僅對於運往某方面之貨物、有其輸送力、則即對於該方面之貨物、予以優先受理、此種受理雖未按一般受理之順位而行、然由任何人觀之、亦不得不認為正當也、至所謂公益上有必要者、例如向震災地運送救濟品、或向博覽會舉行地運送出產品、此等貨物、均較其他貨物、得以優先受理、此為增進社會之福利、所不得不然者也、貨物受理之順序、關係貨運、既如此其重要、鐵路自不可不順次記其號數、以資依據、是故貨物之受理、規定每日自一號起、順次將其號數、填記於託運單受付番號欄內、以昭慎重也。(規則第二十四條)

第五款 免責特約

第一項 免責特約之意義

鐵路爲期貨物運送之安全迅速及正確起見、而有詳盡之規章、完善之設備、俾辦理之臻於萬全、防損害之有以發生也、然貨物之損害、雖時刻防範其發生、而其發生究不能徹底杜絕也、是以鐵路運送貨物、一旦發生損害、除其損害原因、非爲基於鐵路之事由、而經鐵路證明者外、鐵路不能免其賠償之責也、易詞言之、鐵路對於損害貨物、如欲免其賠償責任、則須負有舉證義務、不能舉證、即無以卸其責也、惟鐵路實行舉證時、亦不無困難之點、且不勝紛擾之煩、爲免除此弊、與其舉證於事後、莫如留意於事前也、故貨物於託運之際、均應注意監查、如發見有損壞情形、務須使託運人註明、以清責任、其運送如認爲難期安全時、則不得爲之運送、以防損害、然貨主因圖己便、而尙有希望予以運送者、例如包裝雖未十分完全、而希求運送者、又如因貨物擁擠、雖運送有遲延之虞、而亦希求運送者、鐵路爲順應貨主之希望、又不得不作例外之辦理、惟須約明條件、即貨物倘因此而發生損害、鐵路概不負責、此即所謂免責特約是也、總之、免責特約者、乃鐵路與貨主間、約定對於貨物運送之某種事項、鐵路不負其責、而以之作爲貨物運送契約之附款者也。

第二項 免責特約之性質

鐵路對於貨物之損害、應否負責賠償、須視其損害發生之原因而定、其發生爲基於鐵路之事由者、則歸鐵路負責、否則鐵路不負其責也、此不問免責特約條件之有無、概須如此、所不同者、未訂免責特約貨物、鐵

路欲免其責、須先舉證、而訂有免責特約貨物、其損害發生、以得推知係由於特約之事項者、則即可無庸舉證也、是以免責特約、其究極效用、即在於舉證責任免除之一點而已、但訂有免責特約貨物、鐵路雖可無庸舉證、而不為賠償、然貨主如能舉證、而證明其責任、果在鐵路時、鐵路仍不得卸其責也

### 第三項 免責特約之種類

免責特約條件、因運送契約內容之不同、而異其種類、然無論何種特約條件、均須受法令之拘束、不得與之相抵觸、一有抵觸、即歸無效、例如所訂特約、有違背公序良俗者、以及鐵路之營業特殊、而經法令強制之事項殊多、其所訂特約、有違背強制規定者、當然均歸無效也、是以鐵路為多數從事人員、免其辦理上之紛歧起見、特將某種情形、始得訂立某種特約、加以具體規定、一一列出、俾適用時之有所準據也、其規定如左。

(一) 依託運人之請求、而將應裝於有蓋貨車之貨物、裝於無蓋貨車、或以冷藏車家畜車等、有裝載特殊貨物構造之貨車、裝載其他之貨物時、則徵訂「因使用△△車、以致貨物發生損害、歸貨主負擔」之特約條件、其略號為カトヤ

考貨車之種類甚多、而按貨物之種類及性質、配以相當之貨車、俾其裝載、此為鐵路之責任、是以鐵路於運送規則中、則規定易罹盜難、容易墜失、容易濕損、容易感引火氣之貨物、以及屍體等、均須裝載於有蓋貨車也、然各種貨車、其輛數莫不有限、因貨車運用上關係、而臨時竟無適當之貨車者、往往

有之、例如貨物應以有蓋貨車裝運、而適值有蓋貨車缺乏、無蓋貨車有餘時、倘必須等候有蓋貨車、則配給既需時日、而運送亦不免遲延、與其等候有蓋貨車而遲延、莫如以無蓋貨車代用而速達、故託運人如請求以無蓋貨車代裝者、則本特約條件、即可以適用之矣、惟應注意者、本特約條件之適用、以依貨主之請求為限、至其按貨物運送規則第三十三條第二項之規定、將貨物裝於應裝以外之貨車、而係以鐵路之責任行之者、則不得適用此特約條件矣。

(二) 依貨主之請求、而以種類不同之家畜、或二批以上之家畜、又或將家畜與其他之貨物、混裝於同一貨車時、則徵訂「因混裝以致貨物發生損害、歸貨主負擔」之特約條件、其略號為コトヤ

所謂家畜者、係指未裝容器或未縛足之牛、馬、驢、騾、駱駝、細羊、山羊、及豬而言、因此等貨物、以其性質關係、混裝時則難免相互之鬪爭、又家畜之糞尿等、亦易損傷其他之貨物、故有訂定本特約條件之必要也、但家畜與家畜或家畜與其他貨物混裝、其由於鐵路之方便而行之者、則不得訂此特約條件矣。

(三) 貨物自承運之日起、預料二日以內、雖能發送、但因路線之狀態或其他事由等、輸送有遲延之虞時、則徵訂「不請求因遲到所生之損害賠償」之特約條件、其略號為チトヤ。

因天災事變、及其他不得已之事由、而路線發生障礙時、或因輸送力減少、而貨物發生擁擠時、鐵路均得拒絕其運送、前已言之矣、然鐵路如另有運送徑路或運送方法、為貨主之便利計、又不得不為之運

送也、惟此時之運送、則難免遲延、其遲延責任、苟加諸鐵路、於理誠有未合、故以託運人承認此項特約條件時、始得爲之運送也、

(四) 搭乘押運人、以及裝載易於變質貨物或動物於有蓋貨車、而開啓車門之全部或一部輸送時、則徵訂「因開扉以致貨物發生損害、歸貨主負擔」之特約條件、其略號爲カヒトヤ。

以有蓋貨車裝運貨物時、爲保護貨物起見、其車扉本以封閉爲原則、然於搭乘押運人時、或裝載易於變質貨物以及動物時、則有使空氣流通之必要、是以託運人、每有希望將車門開放其全部或一部而輸送者、惟開放車門、則難免不使貨物發生損害、如遺失等事故、即其所習見者、故不得不徵訂此特約條件也。

(五) 關於貨物之減量毀損等、於防止上、雖未有充分之包裝、然認爲不至損害他人、且於辦理上亦無妨碍時、則徵訂「因包裝不備、以致發生損害、歸貨主負擔」之特約條件、其略號爲ニトヤ。

包裝不良貨物、鐵路得拒絕運送、否則須改良其包裝也、然價值較廉之貨物、與其耗費許多費用、改良包裝、莫若任其小有毀損或減量、反爲經濟、且以多年之商業習慣、而恒有遷難改良其包裝者、凡此情事、徒以包裝不良、而即拒絕其運送、辦法似較嚴苛、況包裝雖有不良、而亦不至有累及其他貨物之虞、又於運送之辦理上、亦無何等妨碍者、何必非拒絕其運送不可、此即本特約之所由設也、惟應加注意者、即貨物之包裝、本無具體之標準、其不良與否、判斷固屬困難、然鐵路經辦人員、亦不得祇圖卸除自己之責任、而濫用免責特約、總之、對於包裝不良貨物、務須指出其不良之所在、使託運人加以改良、其實

際不能改良者、而由託運人請求時、始得適用此特約條件也、

#### 第四項 免責特約之訂定

免責特約條件、其具體之規定、已如前述、此種特約、除第三號遲延免責特約外、按託運當時情形、應其必要、得由站長、以單獨之承認而訂定之、至第三號所定之免責特約、係基於運送上有障礙而生者、惟運送一有障礙、其影響所及、自不僅限於一站或一貨主已也、故運送遇有障礙時、則須呈報該管鐵路局長、而鐵路局長、根據此項呈報、通觀一般情形、方可判定其有無遲延之虞、而後再通告關係各站、是以各站限於有鐵路局長之通告時、始得訂此免責特約也、又規則中已有明文規定之免責特約、站長固得以單獨之承認而訂之、此外如有訂定其他免責特約之必要時、則須隨時承該管鐵路局長之指示、站長不得率以己意行之也。

凡訂定免責特約時、須將其條件或略號、明記於託運單之相當欄內、並每條件上、均須由託運人蓋章、以昭慎重、前已言之矣、惟訂有免責特約貨物、與未訂免責特約貨物、按照規定、本得作為一批辦理、此時其託運單或貨物通知書、則須註明免責特約、為附於某貨物者、例如將紹興酒與白糖作一批託運、而紹興酒為填入託運單之第一項、白糖為第二項、如紹興酒之包裝不良、須訂定免責特約時、則應註明「第一項ニトヤ」是也。（規則第二十五條）

#### 第六款 貨物之監查

##### 第一項 監查之意義及目的

鐵路於受理貨物之報運時，除須監查其託運單之填記，是否完備，以及添附之書類，是否齊備外，且須根據託運單之記載，與貨物對照，而詳細調查其品名之正否，包裝之完否，異狀之有無，以及數量之確否，此種事務，即所謂貨物之監查是也。監查之目的，第一在決定承運之可否，第二在明瞭承運時貨物之數量及現狀，以杜異日之糾紛，而兼為運雜費之核收也。然則此項監查，實為貨物承運前之一重要事務矣。

貨物監查之結果，如發見與託運單之記載不符時，應使託運人訂正，並加蓋印章，至其品名有不符時，則僅使其訂正而已足，蓋此時運送契約，尙未成立，監查本為承運前之行爲，自不得率按品名捏報而處理，此則不可不注意也，又如發見貨物有毀損或濡損等異狀時，亦須使託運人將其現狀，明記於託運單記事欄內，並加蓋印章，以清責任。

## 第二項 監查之事項及方法

監查之事項，除對於託運單及添附書類等所謂書類之監查外，更有所謂貨物之監查，即對於貨物之品名、包裝、狀態、貨籤標記及數量等，而加以監查也，茲分述於後。

### 第一目 品名之監查

貨物因其品名之不同，而運送上注意之程度亦異，其運費率亦有別也，是以品名之監查，即為監查其貨物之種類及性質者，不特為期貨物運送之安全，以及運費核收之公正，而於公益之維護上，亦有必要也，夫貨物之中，按法律規定，有禁止或限制其運送者，此項貨物，如不顧法律之禁止或限制，而竟以虛偽之品目，

捏報託運、鐵路因不之知、而亦即予以承認、則事關社會秩序、影響所及、寧不為鉅、是故品名之監查、自不得不嚴重行之也。

品名監查時、如遇有內容可疑、僅由貨物外部、而不得窺其究竟者、則須向託運人質詢、或要求託運人於會同之下、開裝檢點、蓋鐵路有要求明告其品名及性質、並檢點其內容之權利、此種權利、為維護公益、而由法律所賦與者、惟內容之檢點、與貨主關係甚大、故必須受左列條件之限制、

(一) 貨物之內容、須屬可疑者

(二) 檢點除不得已時外、須會同託運人行之

(三) 檢點之結果、如與託運單之記載竝無不符、則為檢點所需之費用、及因檢點所生之損害、均應由鐵路負擔

蓋不如此、則不足以保護託運人之利益也、是以品名監查時、除根據包裝狀態及重量等、而認為其內容、確有可疑者外、則內容之檢點、須極力避免之也。

## 第二目 包裝之監查

運送貨物、須按其性質、形態、數量及運送距離等、作自他保全上必要程度之包裝、前已言之矣、而包裝之監查、即監查其包裝之良否者也、此種監查、亦為負有運送責任者、所應有之行爲也、倘監查稍有疏忽、致將包裝不良貨物、予以承運、則運送中、一旦發生脫落、毀損、污損等自他之損害、鐵路即難免其賠償責

任、是以承運前包裝之監查、誠未可以或忽者也、監查之結果、如包裝果有不良、而認爲不適於運送時、則須指明其不良之所在、要求託運人、加以改裝、否則拒絕其運送、惟改裝如有困難、或改裝費用過多、不便於改裝時、則其包裝、雖未能充分保護自己、然亦不致因此而損害及於他人、且於辦理上亦無妨礙者、得徵訂免責特約、予以承運、固不必一概拒絕也。

貨物之包裝、究應如何、始能認爲完好、在規則中、只對其包裝方法、作一般原則的規定、即須按其貨物之種類、性質、形態、數量、運送距離及中途倒裝情形等、作保全上必要程度之包裝、而未作各別具體的規定也、故於包裝監查之際、其包裝是否完好、僅可就其每一貨件之現時情形、加以判斷、此外別無他策、惟左列貨物、因其性質特殊、辦理上有慎重之必要、故特予規定具體標準、託運人必須依此標準、而爲貨物之包裝也。

- (一) 危險品之包裝、須按危險品包裝表辦理之。
- (二) 屍體須密閉於堅固之棺槨內。
- (三) 猛獸須作防止危險上必要之包裝。
- (四) 貴重品須施以嚴重之包裝、且加封印。

### 第三目 狀態之監查

貨物狀態之監查、乃監查貨物外形之有無異狀者也、所謂異狀者、係指濡損、污損、破損、燒損等、非貨

物原來應有之狀態而言、貨物於承運之前、必須監查其狀態、監查倘有忽略、而將有異狀之貨物接受、則日後對其異狀（即損害）發生之時期、舉證困難、鐵路便不得不任其賠償之責、故狀態之監查、亦須切實留意者也、監查之結果、倘發見有異狀時、則須使託運人、將其現狀、如「內中破損或滯損幾個」於託運單內註明之、並加蓋印章、以清責任。

#### 第四目 貨籤或標記之監查

貨籤或標記、爲貨物辦理上之目標、因可藉以判明其貨物之貨主、且易查知其貨物之發到站、而爲貨物辦理上所絕不可少者也、至其格式與製造標準、以及應填事項與拴掛方法等、鐵路均有詳晰之規定、前於第一節第九款中、已詳言之、而貨籤或標記之監查、即爲監查其是否完備者也、如貨籤之格式或其製造標準、與規定不合、則須使之更換、填記或拴掛方法不當、則須使之改正、如附有規定以外之無用貨籤或標記、則須使之除去或抹消、以免與運送有碍也、

#### 第五目 數量之監查

數量之監查、爲監查其貨物之個數、長度、容積、及重量者也、運稱爲檢量、承運前所以有數量之監查者、緣貨物運雜費之計算、須以數量爲基礎、且貨物損害之事故、亦以關於數量者爲多、是以託運當時之數量、鹹不可以不明確之也、況因數量監查之不當、而易有過積（逾量）之情事發生、於運送中耳易惹起車輛燃軸、車體折損、及其他脫軌等之運轉事故、然則數量之監查、願可不勵行之哉、惟數量中關於長度及個數之監查、

則較爲簡單、無特別說明之必要、而關於容積及重量之監查、則較爲複雜、茲特分述於後。

### 第一 容積之監查

貨物運費、以按貨物之實重計算爲原則、但輕笨貨物、因其重量小而容積大、裝於貨車所佔之地位、恆較其他貨物爲多、而影響於貨車裝載之能力甚鉅、倘亦按其實重計算運費、則不免有失運費均衡之弊、是以關於容積貨物、有加以調劑之必要、其調劑方法、約有左列數端。

- 一、以等級調劑之者（日本鐵道省零擔貨物採用此制）
- 二、以運費加成方法調劑之者（日本鐵道省家宅辦理貨物採用此制）
- 三、以重量加成方法調劑之者（前中國鐵路不滿整車貨物採用此制）
- 四、以容積換算方法調劑之者（本路採用此制）

本路所採用之容積換算制度、其換算方法、則規定貨物一立方公尺之容積、其重量不滿三百公斤者、而即以三百公斤之比例、換算爲重量、依此重量、而計算其運費、故凡輕笨貨物、必須監查容積、以定其運費計算之基礎也、總之運費之計算、究應以容積爲標準、抑應以重量爲標準、必須於監查時、作實際之比較、方能知之、即其重量大於容積者、則以重量爲標準、容積大於重量者、曰容積貨物、則以容積爲標準、而計算其運費也。

容積監查之方法、係將貨物一批之全部、以裝於貨車之狀態、砌成最小之立方形（例如一批有二個以上之

貨物時、其能以堆插者、則務須堆插一起、使無間隙、而成爲如裝於方形箱內之狀態。量其最大之長寬高、相乘而得其容積之數量、惟一批有兩個以上之貨物、而經託運人請求分磅量尺時、鐵路應予照辦、否則鐵路不得擅爲分磅量尺也、但實行分磅量尺時、鐵路經辦人員、應於託運單記事欄內、記入「分磅量尺」字樣、或②之略號、以明其出處、至容積之計算、係以立方公尺爲單位、其尾數則算至小數點下二位爲止、而將未滿 $0.01$ 立方公尺之尾數捨去之、惟分磅量尺時、則須於合算之最後捨去之也、於此所應注意者、即有容積貨物、與其他貨物、作一批託運時(如棉花與鐵器)、亦對其一批之全部量尺、而求其容積、換算爲重量再與其一批全部之實在重量相較、以定其運費計算之基礎、並非將其一批中有容積之部分、按容積辦理、無容積之部分、按重量辦理也、此因貨物之辦理、係以一批爲單位、故計算亦須對其一批之全部行之、無待言也。

## 第二 重量之監查

### 一、重量監查之方法

貨物中有容積貨物、究居少數、而仍以其他之貨物爲多也、是以非爲有容積貨物、除已規定其擬制重量或標準數量者外、概須按實在重量、計算運費、故重量監查、恒居數量監查中之重要地位也、至監查所用之磅秤、均係由鐵路設備、細別之有台秤(於地上移動者即小磅秤)地中衡(埋設於地中者)及軌道衡(設於軌道上者即地磅)三種、而監查之方法、亦有左列數端、茲分述之、

(一) 普通檢量。貨物之重量，均須以磅秤檢衡而得，惟普通磅秤之磅難檢量者，如於設有軌道衡之站，即可使用軌道衡檢量，即先將貨物裝載車之全體重量檢得後，由全體重量中，減去貨車自重，而求得其貨物之重量，此曰軌道衡之檢量，至於未設軌道衡之站，而遇有非以軌道衡，不能檢量之貨物時，則只得按另定之辦法檢量矣（詳見於下）

(二) 平均檢量。貨物之品名、包裝、形態相同者，為方便計，無庸將其全部一一檢量，可揀其相當之箇數，加以檢量，而求其一箇之平均重量，再以平均重量乘總箇數，而算出其總重量，此曰平均檢量，為重量監查中之一種便法也，但此時須於託運單記事欄內，註明「幾箇平均」或(幾箇)之略號，以明其算法。

(三) 木材檢量。輕小木材，能以普通磅秤檢量者，固可使用普通磅秤，重大木材，非利用軌道衡，則難以檢量，而於未設軌道衡，或雖設而不能使用之站託運時，則當如何，此時其木材如有一部分能以普通磅秤檢量者，則可藉用容積、折合之辦法，以計算其重量，即將能以檢量之一部，先秤其重量，而後量其容積，以算出容積一單位之平均重量，然後再量其貨物全部之總容積，以與一單位容積之平均重量相乘，即可算出其總重量也，例如託運大方木一車，計二十五根，先將其能以磅秤稱量者之一根，以磅秤稱之，（如無能以磅秤稱量者，即不得適用此辦法，須注意，）假定為八百公斤，再量其容積，假定為二立方公尺，最後量其全體之總容積，假定為四十五立方公尺，則其算式如左

$800 \div 2 = 400$  公斤（為容積一單位之平均重量，即一立方公尺之平均重量）

400 × 45 = 18,000噸(為總重量)

至木材量取容積之方法、則規定如下。

1、根端末端相同之方木、其長、寬、厚、相乘之。

2、根端末端不同之方木、其兩端之寬厚分別相乘、合算後以二除之再乘其長。

3、圓木以根端與末端周圍之和之十分之一自乘、再乘長之二倍。

(四) 委託檢量、上述之木材檢量、以及次述之推定重量、均為一種不得已之變通方法、其重量究非為準確之重量也、是以依此辦法辦理時、得向該貨物之到站、或其順路之途中站、而設有軌道衡者、委託以軌道衡檢量、俾求準確、誠以軌道衡之設置、非各站皆有、只限於特定之站始有之、故檢量須行委託也、委託檢量時、須於託運單記事欄內、註明「委託某站檢量」字樣、並將委託之要旨、通知檢量站。檢量站於接受委託後、俟貨車到站、應即予以檢量、並將其委託之要旨及檢得之重量、記入貨物通知書記事欄內、一面再將其重量、電知發站、至運雜費、則須以此檢量所得之結果為準、重加計算、固不待言也。

## 二、重量監查之省略

貨物之重量、雖須監查、但以貨物之形態或性質關係、檢量困難、或無檢量之必要者、亦可省略其監查也、茲將得以省略監查者、分述於後。

(一) 重量之推定。非依軌道衡不能檢量之貨物、而於未設軌道衡、或雖設而不能使用之站託運時、除木

材得按木材檢量之方法辦理外、其他則只得依託運人申報之重量、而即推定爲正確、予以承運、此種推定、實出於不得已者也、故必須按委託檢量辦法、再委託其到站或順路途中途、以軌道衡檢量、俾求確實。

(二) 擬制之重量。凡具有特殊形態或性質之貨物、而不適或不便於檢量者、鐵路爲便利計、特擬制其重量、以爲運費計算之基礎、此種貨物、託運人無須申報其重量、鐵路亦不爲之檢量、所有貨物之實在重量、置諸不問、而概按其擬制之重量辦理也、茲將擬制重量之貨物列左。

1、死體 一具一千公斤

2、依自輪動轉而運送之鐵路車輛、自重二千公斤或其未滿一噸

3、未裝容器或未縛足之動物

1、駱駝一頭五百公斤

口、牛、馬、騾、一頭四百公斤

八、驢、一頭三百公斤

三、犢、駒、一頭二百公斤

木、豬、一頭百公斤

八、綿羊、山羊、一頭五十公斤

(三) 標準數量。按標準數量辦理之貨物、無庸監查其重量、前於第一節第六款中、已詳言之矣、茲不復贅。

### 第七款 運送之接受(承運)

貨物運送、以由託運人之報運(即要約)、而經鐵路之承諾、並接受其貨物、則運送契約、即為成立、就鐵路之立場言、即稱為運送之接受、亦曰承運、與前述報運之受理有別也、本路關於貨物運送、係採取要物契約性質、除承諾外、尚須以接受其貨物為要件、自接受其貨物時起、契約始為成立、即始能謂為承運也、報運之受理、不過為單純的對於報運之接受、尚不能謂為承諾、且亦未接受其貨物、自與貨物之承運有別也。

鐵路與貨主間、其權利義務之發生、係自運送契約成立之時起、亦即自承運之時起也、惟貨物之承運、須先由託運人、提出託運單報運、經鐵路監查、認為可以運送者、始約定為之運送、而接受其貨物、是以貨物之承運、必須經過左開之過程也。

#### 1、報運

#### 2、報運之受理

#### 3、監查

#### 4、約定為之運送

#### 5、接受貨物

貨物之承運、係自具備前述各條件時、即自接受貨物之時、始為其承運之時也、然則何謂接受貨物之時、

即經監查結果、而認爲可以運送之時也、通常於監查完了後、則立即承運、其中竝無時間之延隔、惟託運人自行裝車之貨物、則以裝載完畢之時、爲其承運之時也、蓋託運人自裝貨物、雖監查之結果、認爲可以運送、而亦不即接受其貨物、必於裝載完畢、始行接受也、誠恐於裝車前接受貨物、於貨主裝車時、因裝車工作、所生之毀損或遺失、其責任之歸屬、將有不明之虞故耳。(規則二十七條)

#### 第八款 貨牌

承運左列貨物時、須於其每個貨物上、拴掛貨牌、其格式規定於帳表類辦理手續中、貨牌之拴掛、係爲喚起鐵路經辦人員辦理上之注意者、其性質與貨籤不同、故拴掛應由鐵路行之也、至此項貨牌、雖係以拴掛爲原則、然其以粘貼爲較便者、則可以同一格式而印刷其一面者、粘貼貨物上以代之也。

(一) 零擔辦理之危險品(火藥類除外、因其包裝外部易著眼處、須以紅色、表示其爲火藥類、故無須再附此項貨牌也)

危險品於辦理上、如不特別留意、則即易發生火災或爆炸、竝易波及其他之貨物、且其運送順序及領取期間、亦均有特別之規定、與普通貨物不同、曠是則危險品殊有與一般貨物識別之必要、故規定須拴掛貨牌也、至其以整車辦理者、因規定於車外須插危險品表示票、有此表示票即可識別其爲危險品、故無庸再拴掛貨牌也。

(二) 零擔辦理之要價額表示貨物

要價額表示貨物、其發生損害時、鐵路所擔負之賠償額、與其他一般之貨物不同、而辦理上自須較一般貨物、特別注重、故為易於識別起見、須拴掛貨牌也、至以整車辦理者、則不似零擔貨物之需要中途倒裝、自無因辦理疏忽而發生損害之虞、故無拴掛貨牌之必要也。(規則第二十七條補則)

第九款 貨物通知書

貨物承運後、根據託運單之記載、須填製必要之貨物通知書、此係一方面將貨物運送之方法、通知各關係路員、以便辦理、一方面則收其甲頁交付於託運人、以為貨物承運之證據、是以貨物通知書、誠為貨物運送上重要之書類也、至其種類、用途及填製方法等、則規定如左、茲分述之。

第一項 貨物通知書之種類編成及用途

(一) 種類 貨物通知書類、分發付用、到付用、代收貨價用、及附有提貨單者四種。

(二) 印刷顏色及番號、為期使用上之便利及正確計、按貨物通知書之種類、分別以不同之顏色印刷之、且附以不同之番號、以示區別、其規定如左。

- |         |       |          |
|---------|-------|----------|
| 1、發付用   | 用黑色印刷 | 自一〇〇至一九九 |
| 2、到付用   | 用紅色印刷 | 自二〇〇至二九九 |
| 3、代收貨價用 | 用藍色印刷 | 自三〇〇至三九九 |
| 4、附提貨單者 | 用藍色印刷 | 自四〇〇至四九九 |

以上各種類、其號數均爲一百號，故須循環使用之

(三) 編成及用途

1、發付用及到付用者

報告用

(丙) (丙之二) 薄頁

承運用

(甲) 薄頁

到站報告或報關用

(丁) 薄頁

運送用

(乙) 厚頁

2、代收貨價用者

報告用

(丙) (丙之二) 薄頁

代收貨價證

(甲) 薄頁

到站報告或報關用

(丁) 薄頁

代收貨價收訖通知用

(戊) 薄頁

運送用

(乙) 厚頁

3、附提貨單者

報告用

(丙) (丙之二) 薄頁

到站報告或報關用	(丁)	薄頁
運送用	(乙)	厚頁
提貨單		厚頁

### 第二項 貨物通知書之使用方法

貨物通知書之使用方法、應視貨物運費之付款種別而定、運費發付者、使用發付貨物通知書、到付者使用到付貨物通知書、記帳付者、無專用貨物通知書、即以發付者代用之、此時應其必要、可分別另用一冊、而將其右端、染成藍色、以免使用時易於混淆也、至代收貨價用及附有提貨單之貨物通知書、則不按付款種別使用之、凡屬代收貨價者、即使用代收貨價用貨物通知書、凡為請求提貨單者、即使用附有提貨單之貨物通知書、其付款種別如何、可不問也、不過於其運費付別欄內、應慎入其付款種別而已。

### 第三項 貨物通知書之處理方法

貨物通知書之各頁、因其用途不同、而處理之方法亦異、茲分述於後。

(一) 甲頁 此頁係交付於託運人者、以為收受貨物及發付運費之證據、代收貨價用貨物通知書、其甲頁即為代收貨價證、除為收受貨物及發付運費之證據外、又為代收貨價之憑證、以憑異日、領取代收之貨款、至附有提貨單之貨物通知書、則無此甲頁、其甲頁之效用、已為提貨單兼之矣。

(二) 乙頁 此頁為運送用者、須與貨物一併寄送到站、到站於貨物交付完了後、須按規定之辦法、整理

保存。

(三) 丙頁 此頁須將其發行當日分者彙齊、分爲到於本路內者及其他、而按辦理種別及付款種別整理後、呈報所管審查科。

(四) 丙之二頁 此頁爲編製統計之用、須將其發行當日份者、彙寄本社總務局文書課。

(五) 丁頁 此頁應與乙頁、一併隨同貨物寄送到站、到站於貨物交付完了後、須將其交付當日分者整理之、呈報所管審查科。

(六) 戊頁 此頁須與貨物一併寄送到站、到站於收訖代收貨價時、再寄回發站、此頁之效用、即爲到站向發站通知代收貨價之收訖者、故發站接到此頁、即應向託運人支付代收之貨價、支付後、則按支付日之順序、整理保存之。

#### 第四項 貨物通知書之填寫方法

貨物通知書、係爲複寫式者、須同時將其各頁、以炭酸紙、根據託運單之記載、填記其必要事項、但爲簡明起見、對於免責特約條件、包裝種類、以及平均檢量、貨主裝卸等常例記事、得以所定略號填記之、又貨主姓名或商號、以經鐵路特別承認者爲限、亦得以其業經承認之記號表示之、此時並得省略其貨主之住所或營業所之記載、以免繁贅、惟附有提貨單之貨物通知書、因有提貨單關係、則所填事項、務須詳細明確、無論何人、應一見提貨單、而即可了無疑義、故不得以略號或記號填記之也、且提貨單作成時、須記入填發站

長之姓名、並加蓋站長職印、以昭信實、提貨單記載之事項、遇有訂正時、其訂正處所、亦須加蓋站長職印、以資證明、貨物通知書製成後、須將其番號、填入託運單相當欄內、而於換發或註銷時、須在作廢之票面上、記入換發或註銷之要旨、並註明作廢之月日站名及「廢紙」字樣、且須以×線抹消之、其因貨物通知書(甲頁除外、因不能補發故)遺失等而需要再製時、(不得使用另冊、須以現在使用中之各該通知書作成之、除使用之頁外、其餘各頁、均須呈繳所管審查科、凡因換發或註銷、而將貨物通知書作廢時、除須於其次頁番號下註明「前號缺」之字樣外、並於關係託運單之貨物通知書番號欄外、註明「第幾號廢紙」字樣、以便考查。

#### 第十款 貨物通知書或提貨單之交付

鐵路承運貨物時、須填交貨物通知書或提貨單於託運人、然提貨單之填發、則以有託運人之請求且以特定之站為限、否則須一律填交貨物通知書也、考提貨單為一種有價證券、在商業交易上視為與商品同、可供買賣或轉讓、貨物在鐵路占有期中、貨主欲以貨物為質、而融通資金時、或於到站領取貨物、而期其穩固時、均可請求鐵路填發提貨單也、填發提貨單、為法律所課加鐵路之一種義務、鐵路自須遵從也、至代收貨價時、係於委託代收貨價時而填發、以便託運人日後領取其代收貨價也、惟無論何種票據、一經填發、即不得請求換發或補發、但貨物通知書交付後、而請求換發提貨單者、以在貨物及其關係運送書類發送前、並於辦理上無妨礙為限、得允其所請、為之換發、此無非為謀託運人之便利者也。

貨物通知書或提貨單、須交與託運人、其以代理人報運者、除託運人另有反對之聲明外、即交與其代理人、

此項書類之交付、於貨物運送契約上關係甚鉅、茲特將其性質及效力述之於後。

### 第一項 貨物通知書之性質及效用

貨物通知書之交付、於法律上並無何等規定、故關於貨物通知書之性質、亦惟有由理論上求之而已、考貨物運送契約、爲不要式契約、故不需要何等方式、是貨物通知書非爲其契約書、亦甚明矣、即由其勿庸託運人署名之一點觀之、更可了然、然則貨物通知書、究爲何而交付、實不外爲承運之一種證據書類而交付也、夫既爲承運之一種證據書類、則當然可解爲包含有貨物收據之性質、且在發付運費時、雖規定須於承運之際核收、然實際即係憑貨物通知書而核收、故貨物通知書、又可解爲包含有發付運費收據之性質也。

貨物通知書、除可爲證據書類之外、並無其他特殊之效用、於到站提取貨物時、亦無提出該通知書之必要（交付貨物時、非如中國鐵路舊制之規定、須提出貨票收據聯）、祇於請求變更時、爲證明其爲正當託運人起見、乃使之提出而已、至代收貨價用之貨物通知書、除具有前述之性質及效用外、並可爲代收貨價之憑證、託運人須憑以領取代收之貨價也。

### 第二項 提貨單之性質及效用

貨物通知書、僅爲運送之一種證據書類、並無其他效用、前已言之、惟提貨單、除可作爲運送上一種證據書類外、在經濟及法律上、尙有其他特殊之用途、考提貨單本爲表示運送契約上之權利者、只有提貨單所持有人、爲運送契約上之權利人、提貨單又爲代表運送品之證券、該證券雖與運送品分離、亦有其經濟上之價

值、而可供買賣、貼現、担保或押匯、是以法律為保全提貨單在經濟上之價值、俾維持提貨單所持人之利益、而賦予提貨單以特殊之性質、茲將其性質、略述於後。

第一、提貨單須記載左列之法定要件、缺此要件、提貨單即為無效。

(一) 運送人(站長)署名(記名蓋章)

(二) 運送品之種類、重量或容積、包裝之種類、件數及記號

(三) 到達地(到站)

(四) 託運人之姓名或商號

(五) 收貨人之姓名或商號

(六) 運費

(七) 提貨單之作成地及其作成年月日

上開事項、均為提貨單之法定要件、缺一不可、倘因缺此要件、而致提貨單無效、使其持單人蒙受損害時、鐵路須負賠償之責、夫法定要件、必須記載固矣、惟於法定要件外、鐵路尚規定有須記載之事項、然此殊不及法定要件之嚴重、其記載雖有缺欠、提貨單亦不致當然無效、僅於其記載缺欠之事項、不得以之對抗持單人耳。

第二、提貨單所持人與鐵路、關於運送事項、須依據提貨單之記載、有記載雙方斯有遵守之義務、如漏記其

免責特約條件者、即不得對持單人主張有免責特約之存在也。

第三、填發提貨單貨物、貨主於請求變更或交付時、須呈示或交回該提貨單、否則不得爲此等請求也、是以提貨單如有遺失、則貨主便失去其貨物之處分及領取之權利矣、然鐵路爲救濟此點、特規定有填交證券貨件担保交付手續、以示變通、俾保全貨主之利益也。(規則第二十八條)

#### 第十一款 臨時訂約運送之貨物

貨物因其性質、形狀及數量等關係、須以特別方法運送者有之、其運送需要特別設施者又有之、依照鐵路貨物運送規則、其運送需要鐵路未有之設備、或其貨物性質、重量、長度、容積等、不適於運送、以及關於運送、託運人向鐵路要求特別責務條件者、此等貨物、鐵路本不負其運送義務、然鐵路斟酌情形、在可能範圍內、如稍加準備或設施、即可達運送之目的、並於其他一般運送、亦無影響者、爲託運人之便利計、亦未便即拒絕運送也、此時可臨時商訂辦法而運送之、是曰臨時訂約運送之貨物。

臨時訂約運送之貨物、鐵路爲實行運送、需要有相當之準備、而爲實行準備、又需要有相當之時間、故未可按一般貨物之規定辦理也、凡遇有此類貨物託運時、均須呈報該管鐵路局長、聽候指示辦理、茲將其限於臨時訂約運送之貨物列左。

(一) 零擔貨物一個之長逾六公尺、重逾一噸、或容積逾三立方公尺者。但狹軌線內及準軌線與狹軌線相互間運送時、一個之長逾四·五公尺、重逾一噸或容積逾三立方公尺者。

(二) 整車貨物一個之長逾三十二公尺、重逾三十噸、或容積逾五十立方公尺者、但狹軌線內及準軌線與狹軌線相互間運送時、一個之長逾十公尺、重逾十五噸或容積逾二十五立方公尺者

(三) 超過另定之車輛定規而裝載之貨物。

(四) 鐵路車輛類中依自輪之動轉而運送者、特種貴重品。

(五) 依臨時列車運送之貨物。

上開臨時訂約運送之貨物、試區別其種類、可得三種、一為濶大貨物、第一號至第三號屬之、二為特殊性質貨物、第四號屬之、三為要求特別責務條件之貨物、第五號屬之。

第一號之貨物、因按零擔辦理、須裝於有蓋車、而以中間車或積合車輸送之、既須裝於有蓋車、則因車門關係、恒有不得裝載或難以裝載者、故只得臨時設法而運送之也。

第二號及第三號之貨物、因濶大關係、其裝載方法、必須聽技術者之指導與檢查、且視其濶大之程度如何、於運送途中、更須重加檢查、或將其輸送列車徐行運轉、或添派專門人員隨車押運、或對於貨車等施以特殊之設備、俾保安全、故只得臨時酌核而辦理之也。

第三號所謂「車輛定規」者、係規定車輛之高與寬之限度、即車輛構造之最大界限也、所裝貨物、如超過此限度、即與各種建築物、有接觸之虞、故須臨時斟酌而運送之也。

第四號之鐵路車輛、因其構造、是否適於運送、須加檢查、又特種貴重品、因其價值昂貴、運送中須特別

保護、故均須臨時商酌而運送之也。

第五號之貨物、其輸送需要特別之準備、故須臨時商洽而運送之也。（規則第二十九條）

## 第十二款 託運之作罷

貨物報運之方式有二、一爲先運齊貨物、而後提出託運單者、一爲先提出託運單、聽候通知、而後提交貨物者、其先行提出託運單者、如託運人自行裝車之貨物死體、動物等要皆需要鐵路豫爲準備之貨物也、此種貨物、於託運單提出後、鐵路正在準備中、或準備已完、而託運人又將託運撤回、即所謂託運之作罷時、則鐵路所施之準備既歸無用、鐵路爲此準備所需之費用、自不得不求其補償之道也、是以運送規則中規定、此種貨物、於託運作罷時、須核收爲準備所需之費用、及貨車準備終了後之貨車留置費、蓋鐵路既未得運送、則爲準備運送所需之代價、固當向託運人求償之也、至所謂運送準備所需之費用、係統指準備運送直接所需之費用、及其他一般認爲應行繳納之一切費用而言也、例如爲裝載貨物、而將貨車調入裝車處所時、則核收調車費、由他站廻送貨車時、對該貨車廻送區間之往返里程、則核收貨車廻送費是也、惟普通貨車（即有蓋車及無蓋車）之廻送、須免收貨車廻送費、其他貨車、而向廻送指定站廻送、對其廻送順路區間之里程、亦免收貨車廻送費、蓋普通貨車、雖已廻送、因其利用之範圍較廣、縱託運作罷、尚可流用於他貨、其他貨車、廻送雖須收費、然於鐵路業務上必須廻送之區間、即不有此託運、亦須廻送者、自當免收其廻送費也、惟須注意者、即託運作罷與後送發送前之取消託運有別、託運作罷、爲運送契約成立前之行爲、故不能按變更手

續辦理、取消託運、爲運送契約成立後之行為、故須按變更手續辦理也、至除託運人自行裝車之貨物及死體動物等外、而先行運齊貨物、然後提出託運單者、其承運前之託運作罷、則不適用此項規定、蓋此等貨物、鐵路於承運後、始爲運送之準備、其在承運前取消託運、自無準備費用之可言、而承運後則又當然須按變更辦理、故無此項規定之必要也。(規則第三十條)

### 第十三款 託運前之貨物留置

託運人經鐵路之應諾、而於託運前、將其貨物留置於車站貨場者、曰託運前之貨物留置。

託運貨物、普通須將貨物搬至貨場、搬齊始能託運、然一時不能搬齊者有之、雖能搬齊、而因待價而沽、或其他交易上關係、不能即時託運者亦有之、雖能託運、而因貨物擁擠、或運送上發生障礙、鐵路不能即時發送、以致拒絕運送者又有之、凡此情形、鐵路只得准其將貨物留置於貨場、以待收來、且拒絕運送者、其貨物既爲託運而搬進、更爲拒絕而搬出、則於託運人、尤感不便、故不得不設法救濟、此即本制度創設之所由來也、茲詳述於下。

#### 一、得以留置之貨物

貨物之得以留置者、規則中雖無明文規定、但須以託運爲目的之貨物、方可留置、試由本制度創設之趣旨觀之、可以了然矣。

#### 二、留置之期間

貨物留置之期間、原無具體限制、僅規定至託運時止而已、緣是其留置期間、只可按貨物託運之實際情形而定、所謂至託運時止者、其託運人爲謀自己之方便而留置者、係至託運時止、固不待言、其已經託運、因鐵路拒絕運送而留置者、則以至能託運時止解釋之、方爲合理、然貨物於留置期中、鐵路認爲有必要時、或貨物有變質減量之虞時、鐵路亦得限定期間、發出催告、使託運人託運或搬出之也。

### 三、留置之應諾

凡欲留置貨物者、須先得鐵路之應諾、站長遇有留置之請求時、以認爲於作業上無妨礙者爲限、須應諾之、蓋貨物之留置、鐵路無當然供給其貨場之義務、故必以得鐵路之應諾爲要件也、此於鐵路業務上、爲免除妨礙、必須如此、而站長以貨物倉庫或貨場有餘地、並於業務上無妨礙時、在可能範圍內、亦必須允予留置、俾謀貨主之便利也。

### 四、留置之責任

貨物之留置、係應諾託運人於站內囤存貨物、即准予託運人爲囤存貨物而使用站內之地域也、其貨物須由託運人自行負責看管、鐵路不負其保管之責、是以貨物於留置期中、雖發生滯損或盜竊等損害、鐵路亦不賠償也、至鐵路之應諾、乃爲單純留置之應諾、非爲對其貨物負擔損害賠償責任之應諾也、此制度本爲謀貨主之便利而設、且因拒絕運送、不得已而應用此制度者爲多、是以鐵路雖無保管責任、然亦應留意防止其損害發生、並對於倉庫、貨場及防濕用具等在可能範圍內、亦准其使用、俾便於其貨物之留置也。

## 五、留置費

爲留置貨物而使用鐵路站內之地域(倉庫貨場)、鐵路當然得核收其相當之代價、即所謂貨物留置費是也、然留置制度之創設、既以便利貨主爲目的、則留置費似應免收、方昭允協、故原則上留置費亦一概免收也、願貨物之留置、如漫無限制、則於一般運送、亦難免不生影響、是以鐵路對於留置之貨物、亦得限定期間、催告其託運或搬出、於限定期間內、託運人未能照辦時、則自期間滿了時起、至託運或搬出時止、核收其留置費、以示限制也。(規則第三十一條)

## 第十四款 託運貨物之現狀並發送日及其他之證明

託運人於託運貨物時、對於貨物之個數、重量、長度或容積之現狀、欲其確實無訛、得請求鐵路之證明、又於貨物發送後六個月內、託運人或受貨人、得向發站、請求爲貨物發送日及其他之證明、此種證明、貨主於交易上、恒有需要、故鐵路應其需要、而爲此規定也。

凡託運人自行裝車之貨物、其貨物通知書或提貨單所載之數量、確實與否、鐵路不負其責、且其裝載數量、如超過託運單所記數量時、託運人須負繳納加重金之義務、然於託運之際、而請由鐵路證明現狀者、則不然矣、是以託運人自行裝車之貨物、如欲使鐵路負擔其數量之責任、以避免負擔加重金之義務者、則不可不請求此項之證明也。

遇託運人請求此項證明時、除因站之設備、貨物之性質、及其他不得已之事由、而不能爲之證明者外、概須

應諾其請求、並將所請證明之事項、詳為調查、據實填製證明書(帳表所定格式)、加蓋站長職印核收證明手續費而交付之。(規則第三十二條)

### 第三節 運送

貨物於承運後、鐵路為履行其運送契約上之義務、須即著手運送、先是選擇適宜之貨車、準備必需之貨車附屬品、而後留意於貨車之裝載方法、並加封及插入車牌、再將貨物及運送書類、交於乘務員、以便運送、此種事務、即謂為發送事務、乃貨物運送中之重要事務也、自應以貨車裝載能力之向上、及貨物輸送之正確與迅速為宗旨、其詳盡辦法、則多於貨物輸送規程中規定之、不入本編之範圍、茲僅就貨物運送規則有規定、而直接與貨物運送相關連者、分敘於後。

#### 第一款 貨車之使用

貨物隨社會之進化、因產業之發達、而種類萬千、日見龐雜、鐵路之運送也、則不得不就其種類、性質及形態等、而構造各種之貨車、以求適合、至貨車之種類、則由貨車之運用上別之、可得四種、即有蓋貨車、槽車、無蓋貨車及準貨車是也、各種之中、又以型式及用途之不同、而更分為若干類、夫貨車既為適應其使用之目的而構造、則一視其貨車之種類及名稱、自可知其適於何種貨物之裝載、蓋貨物裝載之適否、於運送貨物之保全、關係至鉅、故貨車之使用、非僅為鐵路內部之問題、而亦與貨主有利害之關係、自不得不有此

規定、以資依據也、是以運送規則中則規定如左。

- (一) 易罹盜難之貨物
- (二) 容易墜失之貨物
- (三) 容易濕損之貨物
- (四) 容易感引火氣之貨物
- (五) 死體

前記之貨物、均須裝於有蓋貨車、其他之貨物、始得以無蓋貨車裝載之、而特殊之貨物、則更須以適合其貨物之特殊構造貨車裝載之、然此則不過對於貨主、規定其大綱而已、至具體辦法、則須參照貨物輸送規程也。

貨車之使用標準、固當如前所述、然鐵路因貨車運用上關係、不能依此規定而使用者、亦所難免、故爲救濟之計、另定有二種辦法。

第一、以鐵路之責任、而以所應使用貨車以外之貨車代用之、例如以應裝於有蓋車之貨物、而以鐵路之責任、將其裝於無蓋車是也、所謂以鐵路之責任者、即雖裝於無蓋車、而鐵路亦負擔與裝於有蓋車同等之責任、倘有損害、鐵路須負其賠償之責也、此種代用、與貨主之利害、關係甚鉅、自不得不尊重貨主之意思、故以無蓋車代用有蓋車、而託運人有反對之聲明時、則不得代用之也、夫貨車之代用、並非鐵路之所好、實以貨車運用上、有此必要、並以鐵路之責任而行之者、是以貨物輸送規程中規定其代用、須以有該管鐵路

局長之指示爲限也。

第二、因託運人之希望、而以所應使用貨車以外之貨車代用之、此時其因貨車代用所生之損害、概由貨主負擔、故須向託運人徵取免責特約條件(カトヤ)、前於第一節第五款中、已詳言之矣。(規則第三十三條)

## 第二款 裝卸

貨物欲達其運送之目的、於發站則必有貨車裝載之工作、於到站則必有貨車取卸之工作、此種工作、於貨物運送之安全上、有莫大關係、故不得不注意及之也、茲分述於下。

### 第一項 裝卸之地點

鐵路運送之貨物、係於發站承運、而於到站交付、承運後須裝載貨車、交付前須取卸貨車、鐵路爲裝卸之便利計、則定有貨物裝卸區域、凡貨物除有貨主之請求者外、概須於此裝卸區域內裝卸、此裝卸區域、又因各站設備之情形不同、而有所差異、故須由該管鐵路局長、按站之情形、分別指定、各站須依此指定辦理之。

### 第二項 裝卸之負擔

貨物之裝卸、因其裝卸地點之不同、而裝卸之負擔亦異、凡於鐵路指定之裝卸區域內裝卸者、概由鐵路負擔、惟以槽車運送之貨物、因其裝卸之工作特殊、則歸貨主負擔、其他貨物、如貨主希望自行裝卸者、經鐵路之應諾、亦得由貨主負擔也、至其於貨物裝卸區域外之裝卸、則概須由貨主負擔矣、惟所謂由鐵路負擔裝

卸者、並不限於由鐵路員工之直接辦理、其以鐵路之責任、而委託於承攬人包辦者、亦無妨也、且實際尤以採用此種辦法者為多。

由原則上言之、貨物之裝卸地點、須為貨物裝卸區域、而貨物之裝卸負擔、須為鐵路、是以大多數之貨物、其裝卸概須於貨物裝卸區域、而由鐵路行之也、夫貨物之裝卸、所以必須如此者、第一則為求一般貨物裝卸工作之完善、其次則為謀貨物裝卸區域之有秩序及有統制也。

### 第三項 貨主之裝卸

貨主得以自行裝卸之貨物、可分左列三種。

(一) 於貨物裝卸區域外裝卸之貨物

(二) 以槽車裝載之貨物

(三) 於貨物裝卸區域內、而經鐵路特別應諾其裝卸之貨物

試就上列三種情形觀之、則貨物之裝卸、以由鐵路負擔為原則、甚屬明顯、其由貨主自行裝卸者、除第二種之情形外、則以有貨主之請求、而經鐵路之應諾、始得為之也、是以貨主擬將整車貨物、請求於貨物裝卸區域外裝卸、或請求於裝卸區域內自行裝卸者、站長以認為無何妨碍為限、得應諾之。

貨主於自行裝卸時、對於裝卸工作、須負完全責任、倘因裝卸而有損害及於他人時、須負責賠償、其於裝卸區域外裝卸者、所有承運前或貨物運到通知發出後、在裝卸地點、關於貨物、貨車及貨車附屬品等、如發

生損害、亦須由貨主負其責也。

#### 第四項 裝卸費

貨物之裝卸、由鐵路行之者、鐵路既經供給其勞役、自應核收其相當之代價、以爲報酬、如向來吾國各路所收之貨物裝卸費是也、夫裝卸既以鐵路負擔爲原則、則鐵路所應核收之裝卸費、爲簡便起見、莫如使其歸納於運費之內、核收運費、其中即含有裝卸費、以省手續也、是以現行規定、即採用此種辦法、將裝卸費歸納於運費之中、不另外核收也、然則鐵路裝卸時、固當如此、而貨主自行裝卸時、鐵路既未盡其勞役、而於所收運費之內、又含有裝卸費、則不免使貨主有二重之擔負矣、於理殊欠允協、是以於貨主自行裝卸時、則規定由運費內、每一裝或一卸、按運費計算噸數、每一噸、扣除一角、以期與事實相符、至運費不足起碼運費時、則由起碼運費扣除之也。（規則第三十五條）

#### 第三款 裝卸時間

##### 第一項 裝卸時間之意義

貨物之裝卸貨車、原則雖應由鐵路辦理、而例外亦得由貨主負擔、前已言之、然貨物之裝卸、其遲速與貨車運用之效率攸關、而貨車爲貨物運送之重要工具、自應使其停留之時間短少、俾其運用之效率增加、以期貨物運送之圓滿也、然則貨車之裝卸、其由鐵路行之者、固能充分注意及此、而由貨主行之者、則不可使其漫無限制、此裝卸時間規定之所由來也、即對於貨主自行裝卸貨車時、每裝或卸、所予以時間上之限制也、

而規定應完畢其裝或卸之時間、即曰裝卸時間。

### 第二項 裝卸時間之限制

裝卸時間之規定、如貨主自行裝車者、則自發出貨車備妥之通知時起、如貨主自行卸車者、則自發出貨物運到之通知時起、(其不要到貨通知者、則由交付準備完了時起)均爲六小時、於此時間內、須裝卸完畢、惟自日沒後至日出前之時間、則不算內、蓋夜間不能工作、自須予以扣除也、至其日之出沒時刻、則因時地而不同、只得以人之普通觀念、而臨時考查之也。

### 第三項 裝卸時間之伸縮

貨物之裝卸時間、規定爲六小時、貨主於此六小時內、須裝卸完畢、前已言之矣、然此爲適合於普通之情形者、設因貨物輻輳等關係、爲貨物輸送上之圓滑計、則有縮短其裝卸時間之必要、又因天災事變、以及貨物之性質形狀等關係、於裝卸時間內、實難畢其裝卸者、爲貨主之便利計、亦有延長其裝卸時間之必要、此均未便以普通之情形目之、故可不從此規定、而得予以伸縮也、然於伸縮之際、須先承該管鐵路局長之指示、站長無權自主也、但以貨物之性質形狀、或天災事變、以及其他不得已之事由、認爲須延長其裝卸時間者、以四小時以內爲限、站長則有權自主、無庸先承該管鐵路局長之指示矣。

### 第四項 裝卸時間內未裝卸完畢時之處理

裝卸時間之限制、已如上述、貨主如於此項時間內、未能裝卸完畢時、則自裝卸時間滿了時起、至其裝卸

完畢時止（日沒後日出前之時間通算之），應核收貨車留置費，此費之核收，其用意不外為促貨主之迅速裝卸而已，然亦未免僅有間接之效果，如貨主仍怠於其工作時，勢必有碍於貨車之運用，而影響於其他之貨主，鐵路自應另有救濟辦法，故規定鐵路認有必要時，裝車者得撤消其運送之準備，即將配給之貨車調回，而卸車者則以貨主之費用，代為卸車，此鐵路為不得已之最後辦法也，惟撤消運送準備時，得核收為準備運送所需之費用，及貨車準備終了後之貨車留置費，如代行卸車時，則除貨車留置費外，其為卸車所需之實費，亦須於交貨之際，向受貨人核收也。（規則第三十六條）

#### 第四款 貨物之裝載限制

鐵路為貨物運送之安全計，對於貨車之裝載，有一定之限制，此曰貨物之裝載限制，可分左列二種。

一、重量之限制 貨物之重量，除經鐵路特別承諾者外，原則不得超過其貨車之標記載重，蓋貨車標記載重，係根據車軸及彈簧等之強度，所決定之貨車負擔力，如超過其負擔力裝載時，則有使貨車燃軸或彈簧折斷之虞，故不得不有此限制也。

二、容積之限制 貨物如以有蓋貨車裝載時，其容積固有車體自然之限制，固無庸為另外之規定，然如以無蓋貨車裝載時，則不得不有其規定矣，蓋鐵路沿線兩側，有站台、倉庫及各種信號標誌等之設置，為使裝載之貨物，不與此等建築物相接觸，並防止其於列車運送中之倒塌，對於貨物裝載之長寬高，不得加以限制也，茲將其限制列左。

長度 不得由貨車端板或床面緣之直立線、向前後突出

寬度 不得由貨車側板或支柱直立線、向左右突出

高度 由貨車床板面起、不得超過左列限制

準軌線

狹軌線

中心 二·六公尺

二公尺

側心 二·四公尺

一·八公尺

上開限制、爲貨物裝載之一般原則、惟以貨物之形態等關係、有不得超過此限度而裝載者、此時其寬(或高)之超過、以在車輛定規之範圍內爲限、且經檢車段長之驗明、認爲無礙時、亦得裝載之、蓋前項限制、爲保持運送之安全起見、較車輛定規、更加縮小、是以貨物之裝載、雖已超過此限制、而實際於運送上亦不至發生障礙者、爲貨主之便利計、自可予以裝載、故有此例外裝載之規定也。

貨物之長度、如非超過貨車端板之直立線(即一輛貨車)而不能裝載時、則須使用無蓋貨車二輛以上跨裝之、至其因貨物之高或寬、須超過車輛定規而裝載時、則又須按臨時訂約辦法辦理也。(規則第三十七條)

#### 第五款 輸送之方法

貨物於承運後、必須裝載於貨車、而運送至到達站、此即謂之輸送、其輸送之方法、則因辦理種別之不同、而區別如左。

一、零擔辦理貨物、須以積合車或中間車發送之。

二、整車辦理貨物、除跨裝二車以上者外、須每一批使用一車發送之、試就其辦理種別之本質言、固當如是、惟除此原則的規定外、尙有其例外之規定也、即

(一) 鐵路因貨車運用上關係、爲一時之權宜計、亦得將其一批貨物、分裝二車以上、或與他批貨物混裝之。

(二) 因託運人之請求、亦得將其二批以上之整車辦理貨物、或將整車辦理與零擔辦理貨物、混裝於同一貨車、惟鐵路認爲於辦理上無礙、且以具備左列條件者爲限、始得辦理也。

1、須爲同一站發、而到於向到站順路之站者(例如由天津發、而到於廊坊、豐台或通州者)但整車辦理貨物與零擔辦理貨物混裝時、則以到於同一站者爲限、始得辦理、至二批整車貨物之混裝、其到於順路中途站而須在專用側線、或貨物支線卸車者、仍不辦理之。

2、須非爲危險品或危險品與其他貨物混裝者。

3、以家畜與家畜、或家畜與其他之貨物混裝時、須徵取「因混裝以致貨物發生損害、歸貨主負擔」之免責特約。

此制度實爲謀貨主之便利而設、例如以二批之動物、爲省略其押運人、或運送條件不同、不得作一批辦理之貨物、因有主物與從物關係、而希望同時到達時、均可利用之也。(規則第三十九條)

## 第四節 貨物之交付

貨物之交付者、係將運抵到站之貨物、交付於正當受貨人之謂也、鐵路將貨物交付於受貨人、則鐵路運送之義務、始行完成、否則難免其損害賠償之責也、故貨物之交付、爲運送契約上鐵路當然之義務、亦爲貨物運送上鐵路最後之手續也、

### 第一款 到 達

到達者、乃貨物運到目的地之謂也、到達爲交付之前提、貨物於運抵到達站時、乘務員須將貨物及關係運送書類、一併交於到達站、共以整車裝載者、到達站應就現車之施封、覆布、繩索、車牌及裝載等狀態、查驗有無異狀、而後應由鐵路卸車者、即著手卸車、應由貨主卸車者、即將貨車調入指定地點、惟於調入之先、須將調入時刻、及其他必要事項、以適宜之方法、通知貨主、以便準備起卸、至以未經加封之中間車裝載者、到達站須於乘務員會同之下、以貨物通知書與現品對照、由鐵路卸車、貨物卸下後、至交付止、鐵路須負其保管之責、前已言之、是以爲防止其損害發生、除關於雨雪浸濕、水火災害、偷盜竊取等、須加意防範外、對於其他之一切辦理、亦應時加注意也、顧此項保管、雖爲鐵路之一種義務、然於後述之領取期間內、貨主如不請求交付貨物時、則自領取期間滿了時起、應核收其貨物保管費、誠以此項保管責任、如漫無限制、鐵路將不堪其苦矣、

## 第二款 到達通知

貨物運抵到達站、經過前款所述手續、完成其交付準備後、鐵路須向受貨人、發出貨物之到達通知、以便貨主領取、惟站留貨物、則無庸發出此項通知矣、至填發提貨單之貨物、因提貨單可以流通關係、而不得判明其持有人者、恒居多數、由理論言之、鐵路既不明其持單人之所在、似無向其發出通知之義務、然為實際上便宜計、仍須向其提貨單所載之受貨人發出之也、貨物到達通知之發出、為鐵路之一大義務、藉此通知、貨主可知其貨物之運到、而準備提取、鐵路亦可收貨物及早交付之效、路商兩方、均獲其益、又後述之貨物領取時間、即由此發出到達通知之時而起算、其他於貨物運到後、鐵路與受貨人間之關係、亦多由此發出到達通知之時而發生、例如交付遲延貨物、其交付請求權之消滅時效、又如交付上發生障礙貨物、鐵路對其變賣權之取得、均以此發出到達通知之時為始、而計算其期間也、然則到達通知之發出、誠為一重要之事務矣、

到達通知、無論以何種方式發出、均無不可、惟總使其速達為要、是以能由電話或口頭通知者固佳否、則以書面或其他適宜方法通知之亦無妨、惟以書面通知時、須使用定式之用紙（信片）、填入其必要事項、再為發出、然無論以何種方式通知、凡發出通知時、均須將其發出之日時、以及通知之方式、記入貨物通知書相當欄內、其以電話通知者、應其必要、並須將接受通知者之姓名記錄之、以期明確、而免日後之糾紛、至因受貨人之遷移、或住址之不明、以及記載之不確等、不應歸責於鐵路之事由、而不能發出、以及因天災事變、交通梗阻、事實上而難以發出時、則得將應行通知之事項、於貨物辦公室貨主易著眼地點、揭示十日

以代通知也、

貨物到達之通知、其目的無非爲便於受貨人之領取、是以除通知其貨物運到之事實外、凡爲領取上所須知之事項、如到付運雜費、墊款、代收貨價、及其他鐵路於運送上所應核收之一切款額、並填發提貨單者其意旨、應一併通知之、

貨物到達通知、其效力發生之時期、如以電話或口頭通知者、則爲貨主了解之時、如以書面通知者、則爲發出該書面之時、其以揭示代替通知者、則爲起始揭示之時、到達通知、即發生效力、(規則第四十一條)

### 第三款 貨物之交付

#### 第一項 交付之請求

貨物之交付、必以貨物運抵到達站爲前提、其尙未運抵到達站者、自無交付之可言也、惟貨物於運抵到達站後、須先向受貨人、發出貨物到達之通知、俾受貨人得以請求交付、而受貨人請求交付時、鐵路須即交付貨物也、然於受貨人請求交付之前、託運人如有停止交付、載回發站、變更到站或變更受貨人等之變更請求時、鐵路則不得再爲之交付矣、

貨物運抵到達站後、以有受貨人之交付請求、則託運人與受貨人其法律上之地位、便發生重大之變化、託運人因運送契約所生之權利、即歸於受貨人、託運人對於貨物之處分權、即歸於消滅、而託運人關於停止交付、載回發站、變更到站或變更受貨人等之變更請求、亦即不得再爲之矣、然則託運人將其權利移轉於受貨

人者、乃法律規定上當然之結果也、其權利之移轉、既係由於法律規定、而非出於託運人之轉讓行爲、則託運人權利之消滅、完全爲有條件的消滅、可以明矣、受貨人於請求交付後如以某種原因、而又拒絕領貨時、則其貨物之處分權、當然仍須歸復於託運人也、至貨物運抵到達站、共有請求交付權利者、原則當然須屬於契約上之受貨人、惟填發提貨單之貨物、因提貨單性質關係、則又屬於其持單人也、(規則第四十二條)

## 第二項 交付之方法

交付之方法、可分兩部、其一爲交付手續、又一爲交付貨物、凡遇受貨人請求交付貨物時、須先使其辦妥必要之交付手續、然後始行交付貨物、茲分述如下、

### 第一目 交付手續

貨物交付手續、視其填發貨物通知書與填發提貨單、而有區別、茲分別言之。

#### 一、填發貨物通知書之貨物交付手續

(一) 受貨人之確認 遇有請求交付貨物時、須先確認其是否爲正當之受貨人、此種確認、其於時常發到貨物之貨主、固甚容易、否則其確認雖屬困難、然以使其呈驗到達通知之信片、或質詢關於領取上之事實等方法、而亦可以判明之也、至發站於承運時交付於託運人之貨物通知書、受貨人於到站請求交付貨物時、則不必提出、前於第二節第十款、已詳言之矣、然以多年之習慣、貨主仍有提出之者、藉此雖可爲受貨人確認之參考材料、惟不得即視爲請求交付之必要手續也、

(二) 徵取受領印 於確認其為正當受貨人後、須於貨物通知書乙頁之相當欄內、徵取受貨人之印、其為代理領貨者、則填以「代理」字樣、加蓋代理人之印、以憑交付、至其另行提出受領證書、則憑該證書、亦無妨也、

(三) 核收應納之款項 關於未付之運費、雜費、墊款、代收貨價及其他鐵路所應核收之一切款項、均應一併核收、確認為資力信用充分之受貨人、則不必隨時分別核收、為簡便起見、而將其當日分者、彙總核收之、亦無不可、

(四) 運費雜費領收書及貨物持出證之填交 於完成上述各項手續後、即填製運費雜費領收書及貨物持出證、交與受貨人、前者用為收款之收據、後者用為撥取貨物之憑證、但視其情形、如無填發之必要時、亦得以省略之也、

## 二、填發提貨單之貨物交付手續

提貨單為代表貨物之證券、貨主於請求交付貨物時、該提貨單須交回於鐵路、前已言之矣、是以附有提貨單之貨物、於請求交付時、必先確認其提貨單、是否為真實、如為真實、則使貨主於該單背面之相當欄內、記入領貨年月日、並記名蓋章、然後予以收回、此為附有提貨單貨物交付手續之特點也、至未付款項之核收、並運費雜費領收書及貨物持出證之填發等、則與填發貨物通知書之貨物無殊也、

附有提貨單貨物、須與提貨單互換而交付、倘不收回提貨單、而即將貨物交付時、則鐵路不惟須負損害

賠償之責、且易構成刑事之罪、故交付不得不審慎爲之也、然提貨單不過爲一紙製成、難免有遺失之事、且因寄遞關係、而到達遲延者、亦恒有之、如因此而使之不得提取貨物、則與貨主之權益、影響甚重、故不得不有其救濟之方也、即未能交出提貨單、而請求交付貨物時、則於確認其爲正當權利者後、按左開辦法、以交付貨物也、

(一) 提交相當之擔保、依填交證券貨件擔保交付手續之規定、提出鐵路認爲相當之擔保、其擔保之種類如左、

1、鐵路指定銀行之連帶保證狀、

2、該當於貨物價格以上之現款、或鐵路指定之有價證券、

3、領貨人如係社內關係各處所時、爲各該處所長之保狀、

此項提交擔保之處理手續、於填交證券貨件擔保交付手續中、有詳細規定、茲從略、

(二) 除權判決 即經法院公示催告、而得有除權判決者、憑該判決之謄本、或憑掲載該判決要旨之政府公報、以交付貨物、

除權判決者、乃法律上之手續也、凡遺失提貨單者、欲求爲除權判決時、須向其管轄法院、報明該提貨單之內容、及其他一切詳細事項、請求宣告無效、法院據此聲請、即將提貨單之內容、以及於一定期間內、倘無申報權利者、該單即歸無效之意旨、於法院揭示板揭示之、並於官報或法院公報以及報紙上

登載之、此謂之公示催告、自登載官公報或報紙之日起、其中報權利期間、應為六個月以上、於此期間內、如無申報時、法院即將其提貨單、宣告無效、此即謂之除權判決也、

## 第二目 交付貨物

交付貨物者、即將到達貨物、於完了交付手續後、就其現存處所、點交於正當受貨人之謂也、鐵路關於運送契約上之義務、即以此交付而終了、是以於交付後、其貨物雖仍留置於貨場、鐵路亦不負其保管之責、故貨物交付手續、與其實際之交付、不在同一處所同時行之者、其交付手續、雖已完了、但尙未為實際之交付者、則直至實際交付時止、鐵路仍須負其保管之責、既負其保管之責、自應核收其保管費也、

貨物之交付方法、其填有貨物持出證書者、須使其提出該證、以便確認是否為正當領貨人、於確認之後、就其貨物之品名、狀態、數量等、與運送書類對照、認為無訛時、再行交付、至貨主自行卸車之貨物、須於完了交付手續後、始得著手卸車、並以卸車完了之時、視為貨物交付之時、此與鐵路卸之車貨物有別也、(規則第四十二條)

## 第三項 交付後關於運送書類之處理

到站於貨物交付手續完了後、其關係運送書類、須按左記之規定處理之、

(一) 貨物通知書乙頁、須將貨物之到達日、列車次數、到達通知發出日時、貨物交付日時、及貨物保管費等填入之、至其他有必要之事項、亦應一併填入、而後將交付當日分者、按辦理種別及付款種別、彙

爲一起、再按發站別、填發月日及番號順序整理之、然後再按交付日之順序、累集其相當日數者、分別釘綴成冊、由到站在一定之期間內保存之、以備查考、

(二) 貨物通知書丁頁、亦須依照前例、填記其必要事項、而後分別整理、將其交付當日分者、彙總呈繳所管審查科、

(三) 收回之提貨單、應即以×線抹消之、而將其交付當日分者、彙總呈繳所管審查科、

(四) 貨物通知書戊頁、須記入代收貨價之收訖月日、並加蓋站長職印、另以所定之封筒、寄回發站、(規則第四十二條補則)

#### 第四款 領取期間

貨物領取期間、爲貨物到達後無費保管之期間、亦即所予受貨人以準備領貨之猶豫期間也、受貨人於此期間內、如不提取貨物、則對於自期間滿了起、至提取止之時間或日數、須繳納所定之貨物保管費、惟火藥類、則因其性質關係、於領取期間內、如不領取、對於其以後之時間、鐵路不負保管之責、因無保管責任、故亦無保管費之規定、只核收其貨物留置費也、又於貨物裝卸區域外卸車之貨物、其發出到達通知後之保管責任、應由貨主負擔、鐵路既無保管責任、自不得核收貨物保管費、故亦只得核收貨物留置費也。

鐵路規定領取期間者、不外爲促貨主從速提取其貨物也、如無此項規定、則貨主爲圖已便、將任意放置而不提取、鐵路不特無法核收其保管費、即於未收之運雜費、亦難免影響其核收、且到站貨場、原屬有限、到

貨如不陸續提出、積久勢必發生擁擠、貨物保管、因而不便、此即貨物盜失誤交等事故發生之源也、然貨物到達後、即時令貨主提取、則貨主亦不無困難之點、故鐵路斟酌此等情形、而使之存有相當之餘裕時間、以便於此時間內、俾貨主從事提取、此即領取期間之所由設也、至領取期間之規定如左、

一、火藥類 四小時

二、死體及動物 六小時

三、危險品(火藥類除外) 八小時

四、其他貨物、自當日起二日

領取期間之起算點、有下列之不同、

(一) 發出到達通知者、為該通知發出之時、

(二) 不要到達通知之站留貨物、為貨物交付準備完了之時、

(三) 以揭示代替到達通知者、為起始揭示之時、

貨物領取期間、如火藥類、死體、動物及危險品等、其以小時計算者、則自日沒後至日出前之時間、概不算入、惟領取期間滿了後、貨物保管費之計算期間、則通算之、夜間並不除外也、

前述之領取期間、乃以普通情形為標準而規定者、然因貨物輻輳、而於運送上有障礙之虞時、則領取期間、得以縮短、反之因天災事變、及其他不得已之事由、而認為於領取期間內、確實不能領取時、則領取期間亦

得以延長、惟縮短則爲減輕鐵路之義務、增加貨主之負擔、故必須審慎將事、各站如認爲有縮短之必要時、須呈請該管鐵路局長、聽其指示、而後辦理、反之如認爲有延長之必要時、則站長因時制宜、可逕予延長也、惟縮短或延長領取期間時、均須於貨物通知書乙頁及丁頁之記事欄內、註明其要旨、並由站長加蓋印章、以昭慎重。

(規則第四十三條)

#### 第五款 貨物保管費之核收

受貨人於領取期間內、須領取貨物、否則鐵路得核收貨物保管費、前已言之矣、夫貨物保管費、乃鐵路對於保管貨物所應得之報酬、並含有催促貨主趕速領取貨物之意也、是以其期間、則自領取期間滿了時起、至貨物領取之時止計算之、所謂領取者、以由鐵路方面言之、卽所謂交付是也、亦卽於完成前述之交付手續後、而爲貨物之實際交付也、貨物交付手續與實際交付貨物、不在同一處所而同時辦理之站、雖已完了其交付手續、但貨主不即領取貨物時、則自交付手續完了時起、至實際交付貨物時止、固得核收其貨物保管費也、然對於左列之時間、須扣除之、

- 一、領取期間內完了交付手續者、至領取期間滿了止之時間、
  - 二、領取期間經過後完了交付手續者、至既收貨物保管費計算時間滿了止之時間
- 蓋貨物領取期間內、與已收貨物保管費之計算時間內、雖未提取貨物、而核收貨物保管費、則殊不合理故也、

貨物保管費、其於辦理交付手續時核收者、則須記入關係貨物通知書之相當欄內、其於完了交付手續後核收者、則須填發運費雜費領收書、以憑核收、(規則第四十三條)

#### 第六款 已交付貨物之搬出、留置

受貨人既受貨物之交付、自應即時搬出站外、然貨主以搬運人夫及車輛等關係、不能即時搬出者、亦恆有之、貨物交付後、不能搬出、仍堆置於貨場者、即謂爲貨物之留置、此種留置、鐵路雖無保管責任、但長此以往、漫無限制、則於鐵路業務、亦難免不生影響、故規定貨物於交付後、在左列期間內、須完全搬出、不能搬出、則對其以後、直至搬出止之期間、須核收貨物留置費也、

(一) 於領取期間內接受交付者、至領取期間滿了時止、

(二) 於領取期間經過後接受交付者、至既核收貨物保管費計算期間滿了之時止、

此項留置費、應於貨物搬出時、隨時對其搬出之數量計算之、並填發運費雜費領收書、以資核收、然貨物留置費、較貨物保管費爲低、貨主之繳納、未視爲十分痛苦、以致仍有使貨物留置者、其結果則貨場不免有擁擠之患、爲防止此種流弊、故規定認有必要時、得限定期限、催告貨主、使其搬出、如不搬出時、鐵路得爲貨主之負擔、變賣其貨物、或變更其留置之場所、以示限制、惟因天災事變、或其他不得已之事由、而認爲搬出困難、或斟酌站之情形、即使留置、亦無何等妨礙時、站長得將此項期間、爲相當之延長、聽其留置、並免收留置費也、(規則第四十五條)

第七款 交付貨物之現狀、交付日及其他之證明

受貨人於領取貨物時、對於其貨物之箇數、重量、長度、容積之現狀、或貨物之狀態、得請求鐵路爲之證明、又於貨物交付後六個月內、託運人或受貨人得向到站、請求爲貨物交付日及其他、（如已付之運費雜費額、以及付費方法等、並關於貨物運送通知書上填記範圍內之各種事項）之證明、各站遇有此項證明之請求時、除因站之設備、貨物之性質、及其他不得已之事由、不能予以證明者外、概須應諾其請求、並將所請證明之事項、詳爲調查、據實作成所定格式之證明書、加蓋站長職印、核收證明手續費而交付之、此種證明、爲貨主交易上、用備交涉之需、鐵路即因其所需、而爲此規定也、惟所應注意者、貨主以貨物之滅失、毀損或遲到等爲理由、而請求爲之證明時、則須按後述之事故證明辦理、與此有別也、（規則第四十六條）

第五節 變 更

第一款 變更之意義

變更云者、由貨物承運起、至受貨人請求交付止、於此期間內、託運人得請求鐵路、將貨物運送契約內容之全部或一部、而予以變更之謂也、此種變更、乃法律所賦與貨主之一種權利、蓋貨物於託運後、因市價之變動、及其他交易上情事之變化、貨主不得不作臨機應變之處置者、往往有之、法律上所以允其請求變更者、不外爲保護貨主之權利而已、然實際其變更之請求、並不祇以貨主之希望者爲限、其因天災事變等、於運送

上發生障礙、或因受貨人拒絕領取等、於貨物交付上發生障礙時、則由鐵路要求貨主行使此種權利者、亦屬有之、是以貨物運送變更之原因、可得左列之三種。

- (一) 因貨主自己之便宜者
- (二) 因受貨人拒絕領取等、於貨物交付上發生障礙、而需要適當之處置者、
- (三) 因天災事變及其他事故等、於運送上發生障礙、而有作某種處理之必要者

### 第二款 變更之種類

變更雖為貨主之一種權利、然鐵路於辦理上、對其權利行使之範圍、亦不能無所限制、法律規定中、雖有中止運送、返還運送物及其他之處分、然鐵路則更加具體之規定、以限制其範圍、其在範圍外之變更請求、如將零擔辦理變更爲整車辦理、或運費雜費發付變更爲到付、鐵路自得以拒絕也、茲將其範圍列左、

一、發送前之取消託運。此爲貨物承運後發送前中止其運送、而將貨物返還於託運人之變更也、與運送契約之解除、及報運之取消、並前述託運之作罷等均有別、未可混同、須注意及之也。

二、發送後停止運送或停止運送之解除。停止運送者、爲停止其運送之進行也、故貨物於運抵到達站後、則不得再有停止運送之變更矣、考停止運送、可分爲一時的停止與終局的停止二種、前者則必有解除停止運送之變更以隨之、俾恢復停止前之狀態、而繼續其運送、後者則必有變更到站或載回發站等之變更以隨之、俾停止運送之貨物、得其最後之歸宿也、此種變更、多以觀察商情之變動、莫能決其運送進退

可否之時、而利用之也。

三、停止交付或停止交付之解除。停止交付者、乃將貨物停止交付於受貨人之謂也、此亦分爲一時的停止與終局的停止二種、前者則必有解除停止交付之變更以隨之、以便恢復停止前之狀態、而照舊交付、後者則必有變更受貨人、變更到站或載回發站等之變更以隨之、以便停止交付之貨物、得有交付之結果也。

四、載回發站。載回發站者、乃將貨物運回發站、而交付於託運人或提貨單所持人之謂也、載回發站之變更、即係由中途站或到達站向發站之返回運送、然雖爲返回運送、而並非另締一新運送契約、自不待言也。

五、變更到站或受貨人。變更到站而同時變更受貨人者有之、變更到站而並不變更受貨人者亦有之、然受貨人之變更、係將受貨人完全變更爲另一人、如受貨人事實上爲同一人、只因其商號或記號有變更、或音同字異有誤記者、則僅訂正其姓名或商號即可、勿庸按變更之手續辦理也。

六、到付之運費雜費變更爲發付。此種變更、僅限於到付變更爲發付、其擬以發付變更爲到付者、則不爲之受理矣。

七、代收貨價額之減少或增加、代收貨價之補請或取消、但代收貨價之補請、以貨物及其關係書類在發送前者爲限。代收貨價之變更、其爲減少代收貨價額、或取消代收貨價者、固無何等限制、然如增加代收貨價額或補請代收貨價者、則須受相當之限制矣、即增加代收貨價額時、不得超過其貨物之實在價格、

補請代收貨價時、不得違反代收貨價貨物之限制、即填發提貨單之貨物、危險品、屍體、動物及其他性質上不適於代收貨價之貨物、或代收貨價額認為不當者、概不得應其代收貨價之補請也、又代收貨價之補請、因手續繁雜、易生錯誤、為求處理上之方便及正確計、以限於貨物及其關係書類在發送前者、始得應請其請求也、（規則第四十七條）

### 第三款 變更之請求

變更之請求、限於託運人及提貨單所持人、有此權利、託運人為運送契約之訂約人、對於運送貨物、當然有處分權利、故託運人自得為變更之請求也、惟填發提貨單貨物、因提貨單有物權的性質、故只限於該單所持人、有此權利、是以難為託運人、而未持有提貨單者、亦不得為變更之請求也、至得以請求變更之站、則以發站及到站為限、凡請求變更者、須以變更請求書、填具必要事項後、記名蓋章、並附同鐵路所發之貨物通知書或提貨單、一併提出之、其所以須附同貨物通知書或提貨單者、無非以為證明其變更請求正當權利者之需也、此項證券書類、如因遺失等緣故、而不能提出時、提貨單則須依照填發證券貨件擔保交付手續之規定、而提出相當之擔保品、貨物通知書則須提出鐵路所定之保證狀、（如能確認其變更請求者、係正當託運人時、亦可省略）方能允許變更、惟變更之請求、須對貨物一批之全部為之、不得對其一批之一部、而請求變更也、又變更請求時、每一次變更、亦不以一種為限、如能同時處理者、每一次變更至數種以上、亦無妨也、例如變更到站、同時變更受貨人、且又取消代收貨價時、雖為三種變更、因能同時處理、固得以一次變

更之地。(規則第四十八條)

#### 第四款 變更請求之拒絕

變更請求、爲託運人或提貨單所持人之一種權利、此種權利、並非運送契約性質上當然發生者、不過爲實際上之便宜、而由法律所特許者也、故不能無所限制、是以遇有左列情事時、鐵路得拒絕其請求。

(一) 因天災事變、及其他不得已之事由、而不能施行變更時。所謂不得已之事由者、係指非基於鐵路之過失、而於變更實行上有障礙時而言也。(規則四十八條)

(二) 有妨碍其他貨物運送之虞時。所謂妨碍其他貨物之運送者、係指因變更請求、而影響於其他貨物之承運、或有碍於其他貨物之運送而言也、故其妨碍、不唯指已承運之貨物、即將承運之貨物、亦包含在內。

(三) 貨物已運抵到達站、且受貨人業經請求交付時。此係依法律規定、凡貨物運抵到達站、由受貨人請求交付時、託運人之變更請求權、即行消滅也、然其消滅、並非爲絕對的消滅、係有條件的消滅、如受貨人於請求交付後、因發見貨物有毀損或遺失等情事、而拒絕領取時、託運人仍得請求其變更也、(規則第四十九條)

#### 第五款 變更請求之受理及處理

##### 第一項 變更請求之受理站及處理站

鐵路關於變更請求之辦理站、可分為受理站及處理站二者、受理站者、即接受變更請求之站也、以貨物之發站及到站為限、而處理站者、乃對於變更請求、所予以實際處理之站也、受理站與處理站、有為同一站者、有為另一站者、須以變更請求之種類及貨物所在之場所定之、鐵路為辦理上之便利計、特將其處理站、指定如左。

- (一) 貨物發送前請求者概為發站
- (二) 貨物到達後請求者概為到站
- (三) 貨物於發送後到達前請求者

甲、其變更之種類、如係停止交付或停止交付之解除、變更受貨人(與變更到站同時變更者除外)變更付別、增加或減少代收貨價額、取消代收貨價者則概為到站

乙、其變更之種類、如係載回發站、變更到站(與變更受貨人同時變更者在內)停止運送或停止運送之解除者、則為貨物所在站、或其所在站以遠之站。

此項處理站、須視其所請變更貨物之運輸情形、而臨時指定、其指定須由變更受理站為之、然必須考慮貨物之裝卸及貨車之解放等、而選擇其適於辦理此等手續之站也。

## 第二項 受理及處理手續

### 第一目 受理及處理不在同一站時之受理方法

變更請求之受理者、為接受變更之請求、而處理者、為實行所請之變更也、凡接到貨主之變更請求時、其所

請之變更、是否屬於所定之範圍、其請求之貨主、是否爲正當權利者、均須加以確認、如其變更、爲本站所不能直接處理者、即於貨物發送後而向發站爲變更之請求、或貨物到達前而向到站爲變更之請求時、則對於其貨物之所在、以及實行變更之能否、亦須加以確認、即先以電報或電話等、照會關係站、於查明貨物之所在及認爲可能實行變更後、再行受理、而將變更之要旨、及因變更所異動之運雜費、以電報通知變更處理站、俾便處理、惟此變更要旨之通知、因時制宜、與確認貨物所在及實行變更能否之照會、同時發出、亦無不可、第於照會關係站、而能否變更、尙未定奪時、其由貨主連同變更請求書提出之書證券類、均須留存於本站、而提貨單則須填給所定之證券存證、以爲收據、俾異日憑以換取提貨單也。

前項連同變更請求書提出、而留存於本站之書證券類、如照會之結果、能實行變更時、即將其變更之要旨記入、交還於變更請求人、而提貨單、並須加蓋站長職印、以與證券存證交換返還之、如不能實行變更時、則以原狀退還於變更請求人、其提貨單亦須與證券存證交換行之。

## 第二目 受理與處理不在同一站時之處理方法

變更之處理、須於受理站以外之站行之者、該處理站應依照受理站所發來之變更電報、將貨物通知書乙頁及丁頁之關係事項、加以訂正、於其空白處、並將變更請求之要旨、予以記入、而後對於貨物、作適當之處理、其須將貨物轉送於他站者、則另附以相當之貨籤、並將輸送上有妨碍之原貨籤抹消之、且因變更請求所生之貨物保管費或貨車留置費、此款如應由他站核收時、則將其款額及計算之基礎、須以電報通知該站、以

便核收。

### 第三目 受理與處理在同一站時之受理及處理方法

變更之處理、不由受理站直接行之者、其受理及處理辦法、已如上述、惟變更之處理、能由受理站直接行之者、即貨物發送前、而向發站爲變更之請求、或貨物到達後、而向到站爲變更之請求時、以無妨碍於運送爲限、得逕行受理、對其請求、認爲正當時、則依照其變更請求書、而將提貨單、貨物通知書及貨籤等之記載、加以訂正(訂正提貨單時、須加蓋站長職印)、並須於關係書類記事欄內記入其事由、必要時且須另附以相當之貨籤或貨牌、而後將其提貨單或貨物通知書、返還於變更請求人、(提貨單之返還、須與證券存證交換行之)(規則第五十條)

## 第六節 事故

### 第一款 事故之意義及種類

茲所謂事故者、不問其事故發生之原因、是否爲歸責於鐵路之事由、凡貨物發生遺失、或呈現異狀、或於辦理上發生錯誤及障礙者、統謂爲事故也、是以貨物發生損害時、固無論矣、即無損害發生、而於辦理上發生舛錯者、亦一概列入事故之範圍、其意義固甚廣汎也。

事故之種類甚多、惟於營業事故報告並處理規程中、則大別之有左列十三種。

(一) 不到

不到者，係指發站雖將貨物發出，而其一批之全部或一部，並未抵於到達站時而言，至其一件內有一部分不到者，則曰減量，不包含於此。

(二) 遺失

遺失者，係指貨物遺失其一批之全部或一部時而言，至其一件內有一部分遺失者則曰減量，不包含於此。

(三) 減量

減量者，係指貨物之一件或數件，其內容減少一部分時而言。

(四) 毀損

毀損者，係指破損、污損、腐敗、變質、燒損、鼠害、爆發等，貨物之原形上發生損傷時而言。

(五) 濡損

濡損者，係指吸收雨雪等之水氣者而言。

(六) 交付遲延

交付遲延者，係指於所定之交付期間內不能交付貨物者而言。

(七) 貨物倒塌

貨物倒塌者、係指貨物之倒塌墜落等、須加以改裝或換裝時而言。

(八) 動物斃死

(九) 植物枯死

(十) 品名不符

品名不符者、係指槍砲火藥等關於運送須經官憲許可之貨物、而用其他名稱託運者而言。

(一一) 誤 交

誤交者、係指將貨物交錯、或將貨物交與正當受貨人以外之人而言。

(一二) 不 領 取

不領取者、係指因不領取、而將貨物變賣、或爲其他之處分者而言。

(一三) 貨主不明

貨主不明者、係指不能確知領取權利者而言。

前記事故、爲事故種類中之重要者、此種事故、均須按該事故規程而處理之、此外如品名數量或性質等之不符、因天災事變等而輸送上發生障礙、車牌貨物通知書貨籤或貨牌等之誤記或誤用、貨車封印之有異狀、裝載貨車之發生故障、以及貨物之漏裝或誤到時、凡貨物辦理上發生錯誤者、亦均包含於此事故之中也。

## 第二款 事故之處置及處理

事故發生之原因、總括言之、有因於天災事變者、有因於貨物性質者、有因於包裝不良者、有因於貨主注意不週者、有因於鐵路人員辦理疏忽者、固不勝枚舉、惟因天災事變或貨物性質所生者、皆出於事務之自然、非人力所能扼止、其事故則屬於不得已者、此外由於人爲而生者、則藉經辦人員之注意、本可防止、是以因規章不熟或辦理粗率所生之事故、務須使之減絕也、然不幸而事故一旦發生、則鐵路從事人員、爲防止損害之擴大、必須立時講求最切要最妥當之處置、且視其事故之種類及程度、認爲有必要時、須詳細調查其事故之原因及現狀、由負責辦理者、按照規定手續、作成事故報告書、呈報該管鐵路局長、至關於事故報告及損害賠償請求手續等、於營業事故報告並處理規程中、均有規定、茲從略、姑將發見貨物事故時、鐵路經辦人員所應處理之手續、分述於下。

#### 第一項 貨物發生損害或辦理上發生錯誤時之處理

##### 第一 事故處理之方法

惹起或發見貨物之損害或辦理之錯誤等事故時、應依左列各項、臨機處理之。

- (一) 事故之程度、比較重大、認爲不能繼續輸送時、須中止其輸送、而請求該管鐵路局長之指示。
- (二) 漏裝貨物時、對於漏裝之貨物、須填製貨物臨時通知書、予以補送、且將其意旨、通知關係處所。
- (三) 乘務人員、發見無貨物通知書之貨物或貨主不明之貨物時、須以便宜之用紙、記入發見月日、列車次數、發見者之服務處所、職名姓名及其他必要事項、能明瞭其到站者、交於到站或中轉站、否則交予

便宜之站長、託其處理。

(四) 貨物不到時、須以電報知會關係站調查之。

(五) 發見裝載貨物之墜失、倒塌、或裝載貨車之故障時、須加以適當之處置。

(六) 發見誤到之貨物時、須即向其正當到站轉送之、除將意旨、以電報知會發到站外、並須於貨物通知書記事欄內、記入其要項、加蓋印章、如無貨物通知書時、且須填製貨物臨時通知書、以便轉送。

(七) 發見貨物通知書、貨籤、貨牌等、有誤記或誤用等情事時、須於通報關係站後訂正之。

(八) 發見車牌脫落、或封印異狀時、須將其意旨、通知於關係站、而重行插入或施封之。

(九) 貨物被盜時、須協同官憲努力搜查之。

## 第二 處理所需之費用

前述之貨物事故、其因運託人裝載方法之不良、或貨物包裝之不善、以應歸責於貨主之事由而生者、則換裝或補修所需之費用、以及因此而留置貨車時、其留置時間之貨車留置費、均須於到站、向受貨人核收之、是以其應收之款、須填入貨物通知書相當欄內、不得遺漏、惟補修所需之費用、貨物一批在三角以下者、應予免除、以省手續、至應歸責於鐵路事由而生之事故、其處置所需之費用、概須由鐵路負擔、固不待言矣、

(規則第五十一條補則)

## 第二項 品名或數量不符之處理

鐵路自貨物之承運起至交付止、在此期間內、無論何時、均有檢點其貨物內容及數量之權、檢點之結果、如發見品名或數量等、與託運單之記載不符時、爲保持運輸之安全、對於貨物、須講求適當之處置、爲期其負擔之公允、對於運雜費、亦須加以訂正、茲特將其手續、分述於後。

#### 第一 對於貨物之處理

凡發見貨物之品名或數量不符時、除將其意旨、即行電知關係站外、並須按左列各項、加以適當之處理。

(一) 發見須附有官廳許可證運送之貨物、捏報其他品名時、應即停止其輸送、而請求該管鐵路局長之指示、遇必要時、且須通知官憲、求其作相當之處置。

(二) 發見危險品以其他品名託運、或未按規定包裝時、遇有必要、亦須停止其輸送、而請求該管鐵路局長之指示。

(三) 乘務員發見前二項情事時、須託由就近站長、加以處置、且將其意旨電知發到站。

(四) 於中途站發見貨物品名不符、或有過裝(逾重逾積)等情事時、如其包裝完好、輸送中並無倒塌之虞、或不致使貨車發生障礙、以及其他輸送上確無妨碍者、得照舊繼續運送、否則應將其貨車解放、換裝於他車、或將其超過部分卸下、作分劈輸送、惟換裝或分劈輸送時、對於其分離之部分、須另行填發貨物臨時通知書、以積合車或中間車輸送之、但非使用一車而不能輸送時、亦得按照整車辦理貨物輸送之也。

#### 第二 運費雜費及費用之補收或退還

運雜費之計算、須以託運人所報貨物之品名、性質、重量、容積、長度及箇數等爲基礎、固不待言、所謂貨物之性質者、係指油紙、油布類之動植物油脂蠟含有量、藥品之酸類含有量、鑽油之引火點度數等、於等級決定上所必要之性質而言也、託運人所報、如有不符、則根據不符之基礎、而算出之運雜費、以與實際應收之正當額相較、自不免有出入也、倘有溢收時、則須退還於繳款人、倘有短收時、除按其付費種別、發付者、須向託運人、到付者須向受貨人補收外、並須核收其加重金、至正當額之計算方法、以及加重金之核收手續等、容於另節詳述之、茲從略。

貨物因品名數量等之不符、而爲之換裝或分劈輸送時、則須核收其換裝所需之實費、如留置貨車時、並須對其留置之時間、核收貨車留置費、此等款項、應於到站、向受貨人核收之、是以遇有此種情事時、均須記載於貨物通知書之相當欄內、以便核收。(規則第五十二條)

### 第三項 天災事變及其他事故之處理

因天災事變或其他不得已之事由、致線路不通、或其他於輸送上發生障礙、因而不能著手或不能繼續運送時、鐵路須即通知託運人、並限定相當期間、求其作載回發站或變更到站等之變更請求、其相當期間之限定、須由站長、斟酌情形而爲之、且通知託運人時、其通知之發出、亦須經由發站、惟考查貨物之性質、並視其事故之情形、如等候託運人之變更請求、而認爲損害有擴大之虞時、則以貨主之負擔、亦得變賣其貨物、或爲其他機宜之處置也、託運人於限定期間內、如爲變更請求時、除免收變更手續費外、對於運雜費、亦有免收

之特例、(詳後)然於經過限定期間、尙不爲變更之請求時、則其運雜費減免之特例、非特不能享受、而對於其期間滿了後之時間、並須核收貨物保管費、如留置貨車時、更須核收貨車留置費、且認爲必要時、又得以貨主之費用、將其貨物卸下也。(規則第五十三條)

#### 第四項 交付障礙貨物之處理

##### 第一 交付障礙貨物之意義

運到之貨物、爲數雖多、而或早或晚、終必由受貨人陸續領出、然間有以受貨人不明、或貨物有毀損短少等情事、以及貨物不符、並其他因交易上關係、不能達到運送之目的、而交付與受貨人者、亦所難免、此即謂之交付障礙貨物也、茲將發生障礙之普通情形列左。

一、不能確知受貨人時

二、關於貨物之交付有爭執時

三、受貨人拒絕領取貨物時

四、受貨人不能領取貨物時

五、危險品、動物、以及有腐敗或變質之虞之貨物、而認爲其價格、已至不能充分保障運雜費及其他對於鐵路所負之債務時。

六、除前述以外、於發出貨物到達通知後、經過十五日、尙未請求交付貨物時。

## 第二 交付障礙貨物之處置

前項交付障礙貨物、如始終存置於到站、而由鐵路保管、則長此以往、難免於鐵路之營業有碍、且貨物一有腐敗、價值減低、則貨主既須負擔高額之貨物保管費、又須蒙其不測之損失、路商兩方、均感不便、鐵路爲除却此種不便、乃不得不講求適當之處置、一面以保護貨主之利益、一面以除去鐵路業務上之障礙也、其處置之方法、大要如左。

一、經由發站要求託運人爲變更之請求。此爲將交付障礙之事由、通知發站、再由發站轉達於託運人、使其作適當之變更也、如託運人接此通知、而即作載回發站、變更到站、變更受貨人、減少或取消代收貨價等之變更請求時、則此交付之障礙、即可解消矣、此項通知、其由到站向發站發出時、須以電報、由發站向託運人發出時、須以帳表格式所定之交付障礙貨物照會爲之、但前項第五號之貨物、如認爲等候託運人之變更請求、而損害更有擴大之處時、亦得以貨主負擔、變賣其貨物、或爲其他機宜之處置也。

又前項第五號及第六號之情形、受貨人雖未領取、然亦不知其未領原因、究屬何在、爲促其注意起見、於通知託運人、要求作變更請求之先、須以適宜之方法、再向受貨人發出領取之催告、此亦不外爲解消交付障礙之一方法也。

前述交付障礙之通知、已向託運人發出後、而受貨人又請求交付貨物時、鐵路亦得應其所請、而交付貨物、惟此時須將其意旨、通知託運人、以爲交付障礙通知之結束、但前項第二號、即關於貨物交付有爭執時、

由其障礙之性質言，必須待託運人相當之答復，方可以爲解決之準據，鐵路自不得爲獨斷之處置也。

交付障礙之通知。於向託運人發出後，而託運人迄不爲何等之變更請求時，倘鐵路仍無限制的而予以保管，則鐵路與貨主，勢將均感不便，故不能長此置之不理，是以爲等候變更，而由到達通知發出時起，經過三十日，仍未爲變更之請求時，則須再向託運人及受貨人，發出催告，並附以三十日之期限，使其作相當之處置，如認爲必要時，並得以貨主之費用，而變更其貨物之保管場所也，此項催告，須使用帳表格式所定之催告書，以郵局寄送或直接交於貨主，如直接交於貨主時，並須徵取受領之印，以昭慎重，又其催告，須向受貨人發出者，則由到站直接行之，向託運人發出者，則由到站先行通知發站，再由發站行之。

總之，交付障礙貨物，爲顧全貨主之利益，鐵路視其情形，須加以適當之處置，是以此種貨物之保管站，必須時常留意，如認爲前項第五號之貨物，有予以變賣或作其他臨機處置，其他貨物，有予以變更保管場所之必要時，均須請求該管鐵路局長，聽其指示也。

一、貨物之變賣。貨物於交付上發生障礙時，鐵路雖如前項所述，須極力設法解除其障礙，但因種種關係，貨主不爲領取者，終所難免，如不領取，則其保管費，日有增加，品質日有減損，而於運雜費之保障上，便有不充分之虞矣，故不得已最後只可將其變賣也。

貨物變賣，爲鐵路之一種權利，然其權利須受時間之限制，即自貨物到達通知發出後，經過三個月，始得變賣也，但危險品、動物，以及有變質或減量之虞之貨物，因不堪長時間之保管，故不在此例，而於其

適當之時期、即可加以變賣或處分也、惟貨物變賣時、須請求該管鐵路局長之指示、按貨件變賣處分手續辦理之、變賣後、鐵路並須將其意旨、通知託運人及受貨人、其變賣所得之款、除抵償關於變賣所需之費用、墊款、未付之運雜費、以及運送上對鐵路所負之債務外、有餘則退還於託運人或提貨單所持人、不足尚須向託運人補收之也。(規則第五十四條乃至第五十六條)

#### 第五項 領取權利者不明貨物之處理

所謂領取權利者之不明、乃託運人及受貨人均不明之謂也、只有託運人或受貨人一方不明者、不得謂為領取權利者之不明也、鐵路運送之貨物、為數至夥、往往而有貨主任址之不明、或因貨籤及貨物通知書等遺失或誤到、而全然不知其貨主者、此誠為難免之事也、然如此而仍將其貨物長期保管、則於鐵路營業之進行、亦非所宜、是以凡發見此種貨物時、均須將其品名、包裝、記號、數量、發到站、承運及到達年月日、就其他可供參考之事項、作成事故報告書、呈報該管鐵路局長、刊登局報、以便各站週知、一面通知關係站、俾努力於領取權利者之尋求、各關係站、須即依照所定之文例、揭示七日以上、以資公告、惟於公告後、經過六個月、仍不能確定其領取權利者時、其貨物即歸鐵路所有、而可以自由處分或變賣矣、但貨物如有腐敗或變質等之虞時、關於其處置、須請示該管鐵路局長。(規則第五十八條)

#### 第三款 事故證明

受貨人於到站支付運雜費而領取貨物時、對於貨物滅失毀損之賠償請求權、不聲明保留者、則自貨物領出

後、在原則上、鐵路之責任、即歸消滅、是以受貨人於領取貨物時、其貨物如有滅失損毀等事故、而對於事故之狀態、倘不要求鐵路證明、則於賠償請求上、勢必有困難之點、縱不請求賠償、而於商業交易上、此項證明亦恒有需要之處、以故鐵路規定、於交付貨物之際、受貨人以有一部滅失、毀損或遲延等情事為理由、而關於貨物數量、狀態或交付日時等、請求鐵路為之證明時、則不問其事故、是否為基於鐵路之事由而生者、鐵路一概須免收證明手續費、填發所定之證明書、交與受貨人、以資證明、至其貨物全部滅失之事實、業經明瞭者、或已經過交付期間、而貨物一批之全部、均未到達者、由託運人或受貨人、關於其事實要求為之證明時、亦得按前述辦法、為之證明也、惟於此有須加注意者、即本項之證明、與第四節第六款所述之現狀證明、截然不同也、本項證明、雖亦為證明其貨物之現狀者、然係以事故存在為理由、而請求之者、至現狀證明、則不然矣。

證明書之性質、既如此其重要、故鐵路為此項證明時、必須本諸大公無私、詳細調查其所請證明之事項、而就貨物之現狀、填製證明書、予以證明、是以貨物如有一部滅失時、其雖為請求證明內容數量之不足者、然亦不得允其所請、而即予證明內容之不足也、蓋所謂不足者、自須依據貨物通知書所記數量而算出之、然通知書上所記數量、未必即屬正確、因託運貨物時、其貨物之數量、有以平均檢量算出者、有單憑託運人之申報為準據者、夫鐵路既未切實加以檢查、則通知書所記數量、與其貨物之實際數量、自難免有出入也、故其內容數量、縱較通知書所記數量為少、亦不得對其短少若干、而加以證明、僅證明其現在實存數量而已、例如裝運四打一箱之大瓶啤酒、本應為七十七公斤四十八瓶、而現存僅有六十五公斤四十瓶時、則應證明其現

存六十五公斤四十瓶，不得證明其爲短少十二公斤八瓶是也，其他類此不正確事實之記載，或祇憑經辦路員推定之記載，均應力加避免，又本證明書，每批貨物，祇以填發一張爲限也。（規則第五十七條）

## 第三章 運費雜費

### 第一節 運費雜費之意義

運費爲運送行爲之代價，即將人或物，由一地點移動至另一地點，對於移動行爲所付之付代價，曰運費。運費一語，有廣狹二義，現行鐵路貨物運送規則，及其他各種規定，即取其狹義者也，對於運送固有的行爲所付之代價，曰運費，對於運送附帶的勞務所付之代價，如貨物保管費及變更手續費等，曰雜費，亦曰手續費，運費與雜費其涵意有別也，惟世人有不爲區別，而統稱爲運費者，即取其廣義者也。

### 第二節 運費之制定

#### 第一款 制定之學說

運費爲運送行爲之代價，即以實行運送所需之費用，或以運送所能生產之價值爲標準，似可制定，然實際並不如此簡單，尚須兼顧各種情形，始能制定其合理的且公正的運費也，關於運費之制定，學者間有種種學

說、茲略述於後。

### 一、生產費說（實費說亦曰運送成本說）

此說主張以運送所需一切實費（即運送成本）為標準，而制定運費，所謂一切實費者，包含資本利息、設備消耗、工資、企業利潤等所有耗費而言，運費制定，以此為標準，即生產費說之要義也。

鐵路所收運費，如不敷其實費之支出，則鐵路之經營，必陷困難，甚至不堪維持，以由鐵路營利之點觀之，生產費說固為正當，然實際不特其實費之算出，頗感困難，而完全側重於此，將貨物之負擔能力，置之不顧，亦於產業之發達，影響甚大，是以運費之制定，雖須考慮其運送實費，然以此為唯一基礎，終嫌未當也。

### 二、運送價值說與負擔力說

此說主張以貨物運送所增之價值為標準，而制定運費，價值較高之貨物，核收較高之運費，價值較低之貨物，核收較低之運費，此說之根據，即在於運送為生產之行爲，貨物因運送而增加其價值，在其增加價值之範圍內，認為有負擔運費之能力，以此為標準而制定運費，實此說之說要義也，貨物經運送後，確能發生地域的效用，而得到所謂運送價值，否則貨主必不肯繳納運費而運送也，然運送價值，不能用數學方法，加以精密之計算，只可以想像而得之也，運費之制定，雖須考慮其運送價值，然僅於貨物增加價值之限度內，核定其運費，則運費難免有維持其最高度之傾向，而易失去鐵路公共事業之使命，且貨物因運送

所增加之價值、亦瞬息萬變、無從推測、其事實上究能增加幾許、認定殊為困難、況價值之增加、亦不以運送為其唯一之原因、僅憑此而制定運費、自難認為妥當、故此說之缺點、亦與前說同。

與此說名異而實同者、尚有一負擔力說在、其意謂各種貨物、性質不同、用途有別、負擔運費能力、自難一致、鐵路運費、應按其負擔能力而制定、負擔力強者、運費應多、負擔力弱者、運費應少、換言之、價值較高之精細貨物、課以較高之運費、價值較低之粗劣貨物、課以較低之運費、俾能負擔也、惟負擔能力之如何、不能不以運送價值為標準、故負擔力說與運送價值說、其實質無殊也。

### 三、折衷說

上述兩說、各有長短、任執其一、以制定運費、究難免發生不良之結果、是故運費之制定、不僅以生產費為基礎、並須兼顧貨物之負擔能力、此即折衷說之所由來也、此說係將生產費說與負擔力說折衷之、取其長而去其短、貨物運費、以其負擔力為課收之標準、負擔力較小者、即以運送實費為課收之標準也。

運費雖以貨物負擔力、為課收之標準、然並非以其既有負擔力、即課以適合其最高負擔力之運費、必須於鐵路經營上、不致使運送數量低減之範圍內、作適當之課收也、是因運送所生之價值、與為運送所需之實費、斟酌二者而得其當、以制定運費、實此說之優點也、以上所述運費制定之學說、雖有多種、然現今鐵路運費之制定、則概採折衷說、又運費之制定、不能徒顧理論、而拋却事實、於理論之外、尤須顧及社會與產業之政策、並鐵路之營業方針、以及其他具體之事實及經驗、如斯而運費之制定、始能妥當也。

## 第二款 制定之要件

鐵路運費制定之當否、不惟與鐵路營業之興替攸關、而與社會經濟之消長、亦影響甚鉅、是以運費之制定、不能置一般社會情勢於度外、而於左列事項、尤須顧慮及之也。

### 一、低廉

鐵路運送之特質、第一在乎運費之低廉、蓋以公共利益為使命之鐵路、自應以近乎運送貨費為限度、而規定其低廉之運費、俾有益於社會也。

### 二、簡單明瞭

鐵路之利用、為吾人生活所不可免、鐵路運費之計算、自應使其簡單明瞭、俾一般利用者、均能算出之、方為合理、然此亦有程度之問題、如過於簡易時、亦難免失去利用者間之公平、而於鐵路營業政策、將有不能發揮之弊、故必須斟酌得當而後可也。

### 三、公平

運費須待遇一致、不可因人而殊、且運費之制定、既非一律、就其貨物之負擔力、而各有差別、則費率相互間之均衡、亦務須保持、並須將運費及其他條件公開之、不得秘為折扣、以期辦理之公平也、

### 四、恒久性

運費之變動、與社會經濟之影響頗鉅、故運費制定後、倘不時變動、其增加固無論已、即減少亦與商品價

格之決定、障礙諸多、殊有妨於商業交易之安定也、是以費率既經制定、除發生特別情事外、應避免有變更也。

### 第三節 貨物運費之分類

貨物運費、依其適用之區域、計算之方法、以及運送之條件等、而有各種之分類、茲略述於左。

#### 第一款 依適用地域之分類

貨物運費、由其適用之區域觀之、可分為地方的運費與連帶運費二種、前者又稱為本路內運費、即屬於同一經營主體之路線內、所適用之運費也、後者為聯運貨物所適用之運費、此項運費、其以地方的運費適用者有之、為聯運而另定其運費者亦有之、然不論為何、凡適用於聯運貨物者、即為連帶運費也。

註、運送除於同一經營主體所管路線內行之者外、而於經營主體不同之運送機關相互間、取單一之運送形態、對於利用者、與在同一運送機關運送、採取同樣之方法者、亦有之、前者曰本路內運送、後者曰聯絡運送、惟日本則對於前者曰地方的運送、對於後者曰連帶運送、而對於所屬國不同之運送機關間之連帶運送、則稱曰聯絡運送、本社現行規章、亦襲用此語。

#### 第二款 依計算方法之分類

貨物運費由其計算之方法觀之、可分為左列數種

#### 一、比例運費

比例運費、係依同一運費率、而按其運送距離之比例、以核定其運費也、如本路現行之旅客運費是。

二、遠距離遞減運費

遠距離遞減運費、係隨其運送距離之遞增、而將其運費率遞減、以核定其運費也、至其計算方法、則有階梯法與累加法兩種。

A、階梯法 此法係先將運送距離、劃分為若干區間、而後規定其各區間之費率、以運送全距離、乘該當區間之費率、即可算出其運費也、其例如左。

運送距離	費率
自公里 至公里	每噸每公里
一	三·〇分
五—	二·八分
一〇—	二·〇分

如求貨物一噸四十八公里之運費時、以三分乘四十八公里、得一·四四元、如求其一五〇公里之運費時、以二分乘一五〇公里、得三·〇〇元、此即依階梯法計算之運費也、

B、累加法 此法亦係將運送距離、劃分為若干區間、而後規定其各區間之費率、如階梯法然、惟計算時、不以運送全距離、乘該當區間之費率、係將運送全距離、按各費率不同之區間截斷、以與各該區間費率、

分別相乘所得之積，再累加以求其運費也，茲以前例爲喻，如以累加法求之，則一五〇公里之運費，須將其一五〇公里之運送全距離，截斷爲三區間，以三分乘五十公里，得一·五〇元，以二·八分乘五〇公里，得一·四〇元，以二分乘五〇公里，得一·〇〇元，以此三區間分別乘得之積，累加而爲三·九〇元，此即依累加法計算之運費也，現代各鐵路，其運費之計算，多採此法，本路貨物運費亦然。

### 三、地帶運費

普通計算運費之里程，係以一公里爲單位，惟有將此單位，改爲二公里、五公里、十公里或其以上者，即於一般單位之上，另制定一單位，以此單位爲基礎，而計算其運費者，曰地帶運費，但爲運費負擔之公平，對於運費計算基礎之重量，以及運送距離等，愈分析細微，核算愈能正確合理，由此觀之，則地帶運費，不能謂爲完善也，然猶有採用之者，其目的無非欲使運費表之簡單而已，本路貨物運費，其中亦曾採用此法，即由一公里至百公里之區間，以每二公里爲一地帶，百一公里至五百公里之區間，以每五公里爲一地帶，五百一公里至一千公里之區間，以每十公里爲一地帶，千一公里以上，則以每二十公里爲一地帶也。

### 四、均一運費

此係置運送距離於度外，凡屬同一物品，且爲同一量數之運送時，概適用同一之運費率，此即謂均一運費也，此法於大都市內之運送區間較短之鐵路，恒採用之，如北京市之電車，每人每乘車一次，運費一律爲五分，即其例也。

### 第三款 依運送條件之分類

運送條件者、指運費有無減成而言也、以此區別之、則有普通運費與減成運費二種。

普通運費者、係以普通運送條件、而運送貨物時所適用之運費也、減成運費者、係以特別理由或特別運送條件、而運送貨物時所適用之運費也、鐵路運送貨物、有時與其他運送機關競爭關係、為獎勵運送、調節物質之供求起見、對於特殊之貨物、於特定之區域、按普通運費低減若干、以制定減成運費、是為鐵路營業及社會政策上所不可少者、故鐵路多併用此二種運費也。

減成運費、又可分為特約運費（專價）及特定運費（特價）二種、特約運費、又稱為對人的減成運費、以限於特定貨主適用之、此種辦法、雖屬有欠公平、然鐵路於其營業政策上、則有不得不行之者也、至特定運費、又稱為對物的減成運費、其減成條件、僅限於區間及品目、一般貨主均適用之、此為最受人歡迎之運費也、本路之減成運費、多屬此種。

### 第四節 運費之計算方式

鐵路運費之原理、既已闡明、其次須加探討者、即為關於運費計算之方式、蓋原理為目標、方式為手段、須用何種手段、以實現此目標、實為一更重要之問題也、例如鐵路運費、須按照貨物負擔能力而規定、則應用何種方法、始能使此規定、與貨物之負擔能力相合、又如運費率、須顧及運送成本而規定、則應用何種方

法、始能使此規定、不與運送成本抵觸、凡此均爲極複雜之問題也。

鐵路運送之貨物、種類千差萬別、鐵路運送之責任、亦有懸殊、而貨物託運之數量、又分多寡、此中情態、直是複雜萬端、是以貨物運費之計算、殊不能如旅客運費之簡單也、惟欲得公平之貨物運費、則必須按各託運之貨物、視其負擔能力之高低、危險性質之有無、運送辦理之難易、託運數量之多寡等各條件、而分別決定之、然辦理需要迅速之貨物、其於運送之實際上、則不能如此、縱能如此、又因辦理人員之不同、而判斷亦難免互異、此究非所以期公平之道也、是以各鐵路對於貨物運費、均規定有計算之方式、以資準據、此即所謂貨物費率制度是也。

本路規定貨物運費、須根據辦理種別、等級、運送距離、運費率及貨物數量等而計算、此曰運費計算之五要素、凡普通貨物、其運費之計算、均須以此爲標準、即對於託運之貨物、須先視其辦理種別爲何、其次查找屬於某等級、而後計算其運送距離之公里數、以求得其運費率、再以此運費率、乘貨物之數量、即算出其應核收之運費額矣、此爲貨物運費計算之方式也、茲就其運費決定上之因子、分別說明於次。(規則六十三條)

### 第一款 辦理種別

零擔辦理之貨物、較整車辦理者、各種手續、均甚繁雜、且虛糜車位、留滯車輛、於輸送上亦頗不經濟、故整車與零擔、其運送成本、確有差異也、各國鐵路、對於貨物運送、多有零擔與整車、或類似此者之區別、零擔運費、當然較高於整車運費、以償鐵路之多有耗費也、此即基於運費原理中之運送成本而來、運送成本

顯然不同之貨物、不宜課以同一之運費也。

本路亦有零担與整車之分、前於第二章第一節第四款中、已言之詳矣、本路現行之運費率、以各路而不同、零担運費較整車運費、約高百分之三十乃至百分之五十五、其各線別之比率如左、

京山線	津浦線	隴海線	整車	一〇〇	零担	一三〇
京漢線			整車	一〇〇	零担	一三五
正太線	同蒲線		整車	一〇〇	零担	一四〇
京包線			整車	一〇〇	零担	一五〇
膠濟線			整車	一〇〇	零担	一五五

## 第二款 等 級

### 第一項 貨物等級之意義

鐵路所運之貨物、種類至繁、就大體言之、當亦不下數千百種、種類既殊、性質自異、鐵路於制定運費之際、對於數千百種之貨物、究應如何收費、實為運費問題中之最要者、若不合理之分析、則必趨於兩極端之一、兩極端者何即

- 一 對於各種不同之貨物、收同一之運費
- 二 對於各種不同之貨物、一一規定各別之運費

前者之缺點，至爲顯著，蓋各種貨物，其性質互異，負擔運費之能力不同，運送所需之成本亦不同，而課以同一之運費，絕無高低之分，則與運費原理，根本相左矣，後者之缺點，則在過於繁複，事實上幾不可能，蓋對於數千百種之貨物，制定數千百種之運費，應用上必感無窮之困難，且各種貨物中，儘有負擔能力與性質、相互類似者，又何必一一規定各別之運費，綜上兩種原因，故各鐵路，對於運送之貨物，殆莫不採用分等辦法，以爲制定運費之標準也。

貨物之分等爲何，即將各種貨物，就其性質及形態相類似者，列爲同一等級，而將數千百種貨物，簡縮爲數種或十數種之等級，等級相同者，其運費率亦同，等級之高低，即所以表示其運費之高低也，貨物於分等後，即規定其各等級之運費，而不規定每種貨物各別之運費，是以貨物分等一法，實爲一種折衷之良法也，蓋一面既能顧及貨物不同之性質，而徵收不同之運費，一面又能避免各別運費之繁瑣，使運費之趨於簡易化也。

至分等方法，各國有各國之情形，不能一致，本路則將貨物分爲六等，以運費最高者，列爲一等，六等爲最低，其一二兩等，大致爲比較高貴之貨物，五六兩等大致爲價值較廉之貨物，惟多數貨物，則均會集於三四兩等也，且本路對於整車及零擔，不另爲分等，均適用同一之等級，不似滿鐵將整車與零擔，分別規定不同之等級也。

## 第二項 核定貨物等級之要素

貨物分等之意義與效用，已如前述，然則何物應列入一等，何物應列入二等，究有何種標準可循耶，於此

須先明瞭者、即貨物分等一法、竝無數學的根據、如某物列入一等、亦非絕對的必須列入一等也、不過參酌各種情形、作近似之規定而已、惟貨物分等、雖無數學的標準、仍有合理的原素、存於其間、非可隨意區分、而草率規定者、茲將鐵路貨物分等、應行考慮之要素、分述於後。

### 一 貨物 價值

貨物價值之高低、實爲貨物等級高低之主要因素、即價值較高貨物、其等級應高、價值較低貨物、其等級應低也、而理由不外價值較高貨物、其負擔能力亦高、價值較低貨物、其負擔能力亦低、以運費須視貨物負擔能力而制定之理論言之、自當如此也。

### 二 運 送 成 本

鐵路運送成本、雖不能作精確之計算、然各種貨物中、有運送成本較高者、亦有較低者、其確數雖不可考、而要能作比較的觀察也、運送成本較高之貨物、等級亦應較高、方昭公允、運送成本之高低、可就下列各點觀之。

- 1 貨物之容積與重量之比率
- 2 貨物包裝之良否
- 3 運送辦理之難易
- 4 貨物有無危險性

### 三 社會政策、或產業政策

鐵路爲追隨政府某種社會政策或產業政策之實施、往往於運費中、寓有獎勵與取締之意、除以特定運費方法、可達到此種目的外、亦得於貨物分等之際、作一種差別之待遇、以資區分也。

#### 第三項 貨物等級表

貨物按前項所述方法、分成等級、爲便於查找起見、並將其品目、綜合配別、使有系統、而彙成一表、斯謂貨物等級表。

貨物等級表中、其品目表示之方法、有列記主義與例示主義二者、所謂列記主義者、即排列記載之主義也、凡一切貨物之品目、鉅細無遺、均一一列記於等級表中、如是則於貨物辦理上、品目既多、適用自便、此其優點也、然貨物品目、無論如何搜羅而列舉、亦難免不有遺漏、且多數貨物中、如藥品之類、其藥學上之名稱、與通常稱呼、每不一致、又勢須爲另外之補充、則品目益多、查找益難、此又其劣點也。

所謂例示主義者、即舉例示範之主義也、貨物之品目、不一一列記、而祇摘其可爲標榜者、舉以爲例、其他之貨物、即援例類推、以定其等級、如是則貨物品目之掲載、爲數既少、而等級表亦可以簡單矣、夫品目既少、則查找自易、此其優點也、然援例類推、須本諸個人之觀念、倘觀念不同、則其類推之結果自異、而處理上亦難免彼此之紛歧、此又其劣點也。

前記二主義、各有長短、現在各鐵路、率取其所長、棄其所短、而採取列記與例示並行主義、即所謂例示

的列記主義也。其方法係先將貨物分爲若干品類，以概括的名稱，如石類、糧食類等而示其例，更於其每一品類之下，擇取輸送數量之較多者，將其品目，加以列記，其列記以外者，則以某某貨（除另定者外）或以「其他」字樣包括的表示其等級，俾免遺漏，如是則既無查找繁冗之弊，又可收適用正確之效，斯誠此併用主義之長也。至品類之劃分，因貨物種類繁多，而方法亦有種種，茲舉其主要者如次。

- 一 由貨物之性質分類者，如分爲動物性、植物性、礦物性等。
- 二 由貨物之生產分類者，如分爲農產品、畜產品、林產品、水產品、礦產品、工產品等。
- 三 由貨物之用途分類者，如食物、燃料、肥料等。

然貨物等級表編成上所採分類之方法，則以貨物之生產分類，及以貨物之用途分類者爲多也，中國鐵路舊制，亦採此法，其貨物等級表，先大別爲普通貨物與危險貨物二種，普通貨物，又分爲礦產、農產、森林、禽畜及工藝五門，然後於各門之下，則分爲若干品類，品類之下，則列舉各種貨物之名稱，是曰品目，本路現行之貨物等級表，亦沿用此制，此種分門別類之方法，不能謂不合理，惟檢查時，則頗感不便，蓋檢查時，須先辨其屬於何類，此種辨別，已屬費事，既知其類矣，復須就該類之品目，一一找尋，而工藝一門，爲會集一切之製成品，其品目占全貨物名稱之過半，則費時尤甚，此因吾國國音字母，尙未普及，未能按字母之次序以排列，厥爲不便之甚也，至日本鐵路，則不分門而僅別類，按品類之字頭，以字母順序排列之，較便多矣，茲將本路之貨物等級表形式，舉例於左，以備參考。

貨物等級表

普通品 礦產門

品類	品目	等級	運費計算起碼噸數
(一) 煤 焦	烟煤	六	三分之一
	無烟煤(白煤、紅煤、硬煤、明煤、塊煤、炮子) 煤球、煤磚 焦炭(魚煤)	六 六 五	
(五) 金屬原料	錳(錳渣)	三	
	錳(生錳、純錳)	三	
	鉛(青鉛)	四	
	錫(除另定外)	三	
	捷錫	三	
	點錫(點錫錫)	三	
	銅(黃銅、青銅、白銅、紫銅)	三	
	銅錠	三	
	銅末	四	
	鐵錠	三	

銻錠 (白鉛) 生鐵 (鑄鐵) 水銀 (汞) 金鋼砂粉 金塊、金條、金葉 銀塊、銀條	⑤ ⑥ 一 一 四 一 五 三
---	--------------------

#### 第四項 貨物等級之適用

貨物既如前述、而規定其等級、復分門別類、列入貨物等級表、則遇有託運貨物時、查找貨物等級表、自可得其所應適用之等級矣、惟貨物等級表、雖將豫想能由鐵路運送之貨物、全行搜羅、務期列入、然不能搜羅無遺、即其列入、亦有以貨物之用途名稱或製作材料名稱、作抽象的規定者、因此貨物無恰當之等級可以適用者有之、或遇二以上之等級均可適用者亦有之、更以數種貨物同時混合託運者又有之、凡此情形、究應如何辦理、不可不明瞭也、茲將本路之所定、分述於左。

#### 甲 以一品目為一批時之等級適用方法

一 貨物合於等級表上之品目二以上時、即同一貨物、有二以上之等級、可以適用時、則須按左列之順位、以定其等級、

1 貨物之名稱、於貨物等級表品目中、已有明記者、即適用該品目之等級、所謂品目中、已明記貨物之名稱者、指如棹子、棉紗、自行車等、將貨物本來之名稱、揭載於等級表者而言、例如皮鞋於等級表工藝門第七類、有明文規定、爲三等貨、而於其第五類、又有革製品之規定、爲二等貨、此時須依其明記貨物之名稱者、即按照皮鞋、作爲三等貨辦理也。

2 貨物之名稱、既合於等級表上、依用途名稱品類中之品目、又合於依製造材料名稱品類中之品目時、須適用依用途名稱品類中之品目之等級。所謂依用途名稱之品類者、指如貨物等級表工藝門第十三類運動器具、以及第二十一類農具等而言、所謂依製造材料名稱之品類者、指如貨物等級表工藝門第二類鋼鐵製品、以及第四類木竹藤草製品等而言、至所謂既合於依用途名稱品類中之品目、又合於依製造材料名稱品類中之品目者、例如陶製墨壺、既合於依用途名稱文具中之品目「文具」、又合於依製造材料名稱品類中之品目「陶器窯貨」、則此時即須依其用途名稱品類之「文具」、定其等級、而按三等計算也。

3 除前述二項之外、即物貨名稱、於等級表上之品目、既無明記、而依用途名稱品類之品目、亦無可依據時、須按其製造材料名稱品類中之品目、以定其等級。例如鐵鎖頭、於等級表上、既無明記之品目、而依用途名稱品類之品目、又無可依據、則應按其製造材料名稱之品目、即按鋼及鐵製品、而定其等級也。唯貨物係以二種以上之材料製成之物品者時、即如爲混製品時、則視爲祇以其材料中占最

多部分之材料而製成者、定其等級、如各材料之多少、難以判定時、則視作以其各種材料分別單獨製成者、比較其等級、而適用其最高者、例如以銅與鐵製成之水壺、占其材料之最大部分為鐵時、則按鋼鐵製品應為四等貨、如最大部分為銅時、則按銅製品應為三等貨、如難以判定其材料孰多孰少時、則按其材料中屬於最高等級之製成品、即亦按銅製品應為三等貨也。

#### 二 物件之未組成者、或又將其折散時之等級

物件之未組成或又將其拆散、而全部齊備託運時、則依已組成者之等級。例如將自行車拆開、分為車架及車輪等若干部分、然各部分均齊備而託運時、則按自行車之等級、應為四等是也。

#### 三 貨物零件之等級

貨物零件、除於等級表另有明定者外、須依其材料製成者之等級、所謂另有明定者、係指如機器零件、各種車輛類之零件、飛機飛艇之零件等而言、共有此明定者、按各該明定之等級、無此明定者、按其材料製成者之等級、即以鐵製成者為鐵製品、以銅製成者為銅製品、而分別適用其等級也。

#### 四 不合於等級表上品目者之等級

貨物不合於等級表上之品目時、則依照左列之規定辦理。

1 有類似之品目時、則依類似之品目、以定其等級、所謂類似者、須就運送立場言、對於其價值、性質、用途及包裝等、均類似之謂也。

2 無類似之品目時，則按三等辦理，此不外為應念之策，而暫按三等計算也。(規則第六十四條)

## 乙 以二品目以上為一批時之等級適用方法

一批貨物、如僅為等級表上一品目時，則即按該品目決定其等級、固極簡單、然貨物一件內、如有兩種以上品目不同之貨物、或貨物一批內、各件分別包裝而品目如有不同時、究須按其各品目之等級、分別計算、抑須按其中某一品目之等級、同時計算、不無問題、殊有明白規定之必要也、本路則規定如左。

### 一 原則

1 貨物品目雖不同、而屬於同一等級或運費率時、即按該等級或運費率計算之。

2 貨物品目既不同、而等級或運費率亦不同時、則按其一批中最高之等級或運費率計算之。

貨物等級、為表示其運費率者、前已言之、故等級相同者、其運費率亦同、此其原則也、然亦不無例外、如金塊與銀塊、雖同為一等貨、而金塊之運費率、則須加十成、是等級雖同、而運費率尚有不問者也、茲再舉例以明之、譬如以毛織疋頭與麻布為一批時、此二者均為二等貨、屬於同一之等級、則即按二等計算、又如以白蘭地酒(一等)紹興酒(二等)啤酒(三等)作一批時、則須按其中最高等級、即按白蘭地酒之等級一等計算、再如以金塊與銀塊作一批時、其等級雖均為一等、而金塊之運費率、則須加十成、故此時應按其中運費率之高者、即按金塊一等運費率加十成而計算之也。

## 二 例 外

1 已經完成之主物（雖未組成而全部齊備者亦包含在內）及其附屬品（貴重品除外）為一批時、依主物之等級。

附屬品者、指非附隨於主物、則不發生其本來效用之物品而言、例如自行車之車鈴、皮靴帶等是也、附屬品於商業交易上、以連同其主物買賣者為常見、而運送上亦以連同其主物託運者居多數、是以有此項規定、以期與實際情形相符合也、至其將屬於貴重品之附屬品除外者、則不外具有貴重性質之貨物、以與普通貨物為一批、於辦理上不適宜、且獨為一包裝之貴重品、以與普通貨物為一批、亦違反一批之限制故也。

2 一件貨包內、混有二種以上之貨物、經託運人請求時、得將該貨物、作為「雜品」而按一等貨計算、惟混有危險品或貴重品者除外。

一件貨包中、混裝有數種貨物時、如將其所有品名、盡行填記、則託運人誠不堪其苦、而鐵路亦不勝其煩、為路商雙方便利計、故有此規定也、然須注意者、本辦法以由託運人之請求、且一件貨包中混裝有數種貨物者為限、其託運人未經請求、或雖為二品目以上、如分別各作包裝時、自應按一般原則辦理、不適用此項規定矣、至混入危險品或貴重品之貨物、其不得按此項規定辦理者、則因混入危險品者、於辦理上恐發生危險、混入貴重品者、以其性質不宜與普通貨物作一批辦理、且其運費亦多

有加成費率、祇按此項規定、收取一等貨運費者、殊為不宜故耳。(規則六十五條)

### 第三款 運送里程

運送里程之長短、為運費高低之因素、在通常情形之下、已將此認為應有之原則、即里程愈遠、運費愈昂也、夫鐵路關於運費、雖有遞遠遞減之制、使二百公里之運費、較一百公里之三倍為廉、然其較高於一百公里者、則固為當然之事也、運費所以隨里程而增加者、不外以運送成本之故也、貨物多行一公里、則鐵路即多耗一公里之費用、雖其增加之程度、未必為比例的增加、然於同一路線、同一貨物、與同一運送方法之下、其長距離之所費、必多於短距離者、可無庸疑也。

運送里程者、即發到站間之里程也、其單位率用公里、此里程有按實測之里數者、有以營業上關係、不按實測里數、而將其里數加以伸縮者、考各鐵路莫不有營業里程表之規定、且須公佈於外、運送里程、即據此而計算之、於計算上所生未滿一公里之尾數、本路之規定、須進為一公里、至運送經路有二途以上、即發到站間有二以上之路線、可以經由時、其里程究應按託運人指定之運送經路計算、抑應按鐵路規定之運送經路計算、此不可不知也、考其算法、雖可分為二種、然本路於貨物運送規則中、則規定須按鐵路規定之運送經路計算、即託運人不得指定其運送經路、須按運費較低廉之經路而計算之也、惟有跨及京漢線與京包線之運送、則須按經由丰台之里程計算之、此不外為實際辦理上之方便者也。(規則六十條)

### 第四款 運費率

貨物分等、不過爲運費計算上之第一步工作、蓋貨物等級表內、僅有各貨之等級、並無運費之數字也、故進一步、尙須釐訂各等貨物之運費、簡言之、即一等貨每噸每公里、應收運費幾何、二等貨應收幾何、均須一一加以規定也、此即謂之運費率、鐵路運費、雖多按每噸每公里而計算、然其每噸每公里之運費率、則不可遠近一律、以免形成比例增高之局面也、蓋每噸每公里之運送成本、不能隨里程而爲比例的增加、其程里愈遠、成本愈減也、例如運貨一噸經行千里、其所需成本、絕不能十倍於運貨一噸、經行百里者、因有各種固定費用、並不隨里程而增加也、且貨物負擔能力亦有相當之限度、若運費隨里程之比例而增加、則里程較遠之運費、將有超過貨物負擔能力之虞、故鐵路運費、應本愈遠愈廉之旨、實行遞遠遞減之制也、其方法、有階梯法與累加法之別、本路係採用累加法、前已言之、惟爲計算上之便利計、則將其分爲若干段之基本運費率相加、使所欲求里程之運費率、不待計算、而即可一目了然也、是爲貨物運費率表。

本路之貨物運費率表、附於貨物運送規則、計分甲乙兩表、甲爲普通運費率表、此運費率係沿用從前之規定者、視其路線而有別、計分爲八種、乙爲特定運費率表、前者對於一般貨物適用之、後者祇限於合乎該表所定之條件者、始得適用之也、而各運費率、有零擔辦理與整車辦理之別、零擔以百公斤爲單位、整車以一噸爲單位、以便計算、所應注意者、本運費率、已將貨車裝卸費包括在內、不得再如舊制、而另外核收貨車裝卸費也。運費率如前述以各路線而不同、是以如貨物運送跨及運費率不同之區者時、須將各運費率不同區間分別核算後加算之、而計算上所生未滿一分之尾數、則按運費率不同之區間、分別捨去之、又運費率內既已包括裝

卸費、如貨物運送之跨及運費率不同之區間、且軌距相同、並無例載之必要、以原車直通運送者時、則其相加之運費率中、均各別包括裝卸費、而裝卸費即爲重複、殊不合理、故規定對於此種之整車貨物、由其運費率不同區間之運費中、對於運費計算噸數每一噸扣除左列之款額。

一、跨及二區間運送時、按各區間、每區間扣除一角 例如京山線發、到於津浦線者、京山線扣一角、津浦線扣一角是也。

二、跨及三區間或三區間以上運送時、除對其發之區間及到之區間、各扣除一角外、對其通過區間、每一區間、扣除二角 例如京包線發到於膠濟線者、除京包線及膠濟線各扣除一角外、對於京山線及津浦線各扣除二角是也。

前述運費率、爲運費計算之基礎、而與運費有別、對於具體之運送、以運費率所算出應收之款額、始稱運費、茲再舉例以明之、按本路現行規定、零擔辦理、每百公斤、一等貨、四十公里之運費率、爲五角三分、如有託運此種貨物二百公斤者、則應收運費一元〇六分、即五角三分爲運費計算之單位、是曰運費率、而一元〇六分爲算出應收之款額、是曰運費也。(規則六十二條)

#### 第五款 數 量

#### 第一項 貨物之重量

貨物數量、當然亦爲運費計算上之重要基礎、而貨物數量之計算、均係以重量爲標準、即除左列規定外、

則以貨物之實重爲根據也。

1 輕笨貨物。即貨物之容積、每一立方公尺、其重量未滿三百公斤者、則按其容積一立方公尺爲三百公斤之比例、換算爲重量、依此換算所得之重量而計算之。

至本制度創設之用意、及容積計算之方法等、已詳述於第二節第六款茲不復贅。

2 屍體 每具按一千公斤計算。

3 依自輪運轉而運送之鐵路車輛、按該車輛自重、每二千公斤或未滿、作爲一千公斤計算。

4 未裝容器或未縛足之動物、按左開重量計算之。

駱駝 每頭 五百公斤

牛、馬、騾 同 四百公斤

驢 同 三百公斤

犢、駒 同 二百公斤

豬 同 百公斤

緬羊、山羊 同 五十公斤

至按標準數量辦理之貨物、依平均檢量或木材檢量而計算之貨物、以及無法檢量、而單憑託運人申報、推定其重量之貨物、其重量無論如何算出、自須視爲貨物之實重、以憑計算、固無待言也。

## 第二項 運費計算重量

前述計算運費之數量，均以重量為標準，然為計算上之便利，則更有運費計算重量之規定，而運費計算重量之內容，細釋之，則又有起碼重量與計算單位二種。

(一) 貨物重量，較所定之起碼重量為小時，則不以貨物重量為準，須按其起碼重量計算，此起碼重量，即運費計算之重量也，而所謂起碼重量者，實為計算上最小限度之重量也，是以貨物數量，如超過起碼重量時，自須按其貨物之重量計算，而不適用此起碼重量矣。

(二) 貨物重量，如超過起碼重量時，則以貨物重量為準，再按所定之單位計算之，即未滿所定單位之零數，均須進為整數，此進位之重量，即謂之運費計算重量也。

茲再將本路之規定列左

### 1 零擔辦理

起碼重量 為五十公斤，即每批貨物之重量，未滿五十公斤者，均須按五十公斤計算，例如貨物重量，為三十公斤，或四十公斤者，均作五十公斤計算是也。

計算單位 以十公斤為單位，其未滿十公斤之零數，須進為十公斤，例如貨物重量，為五十一公斤者，將其未滿十公斤之零數，亦進為十公斤，而按六十公斤計算也。

### 2 整車辦理

起碼重量 於貨物等級表上、規定有起碼重量者、按該規定計算、無規定者、則按裝載該貨物之貨車標記載重計算、其以二種以上之貨物、混爲一批託運時、如各該品目、均定有起碼重量者、則按其中起碼重量之最大者計算、如其中有定有起碼重量、亦有未定起碼重量、或均未定起碼重量者、則概須按其使用貨車之標記載重計算之也。

至此起碼重量規定之用意、已見於第二章第一節第四款、茲不復贅。惟須附言於此者、即整車貨物之運費、概以所使用之貨車爲標準而計算之、然貨車之容量不一、其標記載重、亦有十五噸、二十噸、三十噸、四十噸之別、究應以何種貨車裝載、貨主原無選擇之權、須由鐵路視其託運貨物數量之多寡、而配以適當之貨車也、然鐵路爲貨車運用上之方便計、亦可不以適於其貨物數量之貨車裝運、例如託運貨物二十七噸、本應以三十噸車裝載、而竟以四十噸車或二十噸車二輛代用者、亦所在難免也、遇此情形、其運費自不當以使用貨車爲標準、須以適合於貨物數量之貨車、即按三十噸車而計算之也、但本路以現時情形特殊、規定凡有此種情事時、均須承所管鐵路局長之指示、站長不得擅專也。

計算單位 以噸爲單位、其不足一噸之零數、須進爲一噸。(規則六十一條)

## 第五節 雜 費

貨物雜費、係對於鐵路隨運送所生附帶的勞務之報酬、或爲使用鐵路各種設備器具等所付之使用費、前已

言之、是以其性質、殆不似運費之以收益爲目的、而多係以謀貨主之便利、應其必要、或爲期運送之圓滑、增進鐵路設備之效用、以限制貨主爲宗旨而設者也、

至雜費之種類及其費率、均規定於貨物雜費率表中、其計算則率以數量或時間爲基礎、非如運費且須以貨物等級及運送距離爲基礎也、是以其計算方法、與運費不同、雜費之計算、恒較運費爲簡單也、茲舉其概要如左

一、以重量爲標準而計算者、不似運費、有起碼重量之規定、概須以貨物之重量(輕笨貨物及擬制重量之貨物、按各該所定或換算之重量)爲基礎而計算之也、至其計算之單位、零担辦理者、以一百公斤爲單位、未滿一百公斤者、亦進爲一百公斤、整車辦理者、以一噸爲單位、未滿一噸者、亦進爲一噸、

例如託運以標記載重三十噸車裝載、而按整車辦理之棉花一車、重量爲一萬一千公斤、容積爲四十六立方公尺者、(以容積換算之重量爲一萬三千八百公斤)其運費則須按起碼噸數十五噸計算、而貨物保管費則須按貨物重量十四噸計算是也。

二、雜費額之起碼、須按其雜費種類之不同者、各爲一角、

以上爲雜費之一般概論、茲再就各種雜費、分述於左、以供參考、(規則七十條、七十一條)

#### 第一款 代收貨價手續費

鐵路爲期商業交易上之圓滑、而於辦理運送之同時、並附帶辦理代收貨價、前已言之、對於辦理代收貨價

所費之特別手續、自應核收其相當之費用、此即所謂代收貨價手續費是也、本雜費原為謀貨主之便利而生、固不待言、其計算則須以委託代收之款額為標準、而規定其費率如左、

代收貨價額 二十圓以內 二角

同 五十圓以內 三角

同 百圓以內 五角

同 超過百圓者 除核收至百圓止之手續費外、對其超過額、每百圓或其未滿、加收二角五

分、例如代收貨價額為二十圓者、則按代收貨價額二十圓以內之費率、應核收二角、如代收貨價額為二十一圓者、則按代收貨價額五十四以內之費率應核收三角、又如代收貨價額為一百八十四者、則先按代收貨價額百圓以內之費率、應核收五角、而對其超過額之八十元、則視作百元、加收二角五分、合計為七角五分也。

至本雜費、雖須於鐵路承諾代收貨價委託之同時核收之、然為辦理上之方便計、則概與運費同時核收之、即將其填入貨物通知書之相當欄內、以憑核收也、惟鐵路因某種事由、其代收貨價不能達到目的者、如以變更手續而取消託運、送還發站或取消代收貨價時、則已收之手續費、均須退還、又如減少代收貨價額時、則須根據減少後所餘代收款額計算之手續費、以與已收者相比較、而將其多收額退還之也。（規則十三條、七十二條）

## 第二款 變更手續費

託運人或提貨單所持人、對於運送之貨物、有向鐵路請求變更之權利、鐵路於應諾其請求時、須以電報或電話通知關係方面、並須訂正其運送關係書類、似此則莫不需要繁雜之手續、而變更手續費、即對於此種繁雜手續所付之代價也、其費率如左、

貨物發送前請求變更時、 每一次 五角

貨物發送後請求變更時、 同 一圓

所謂每一次者、即每請求一次之意也、但一次之請求、並不限於一種之變更、共同時請求、且能同時處理者、雖變更至數種以上、亦無妨也、例如變更到站、同時又變更受貨人者、雖為二種變更、亦不妨作一次請求、而按一次核收其手續費也、是以本手續費、不問其貨物之辦理種別如何、亦不問其請求變更之種類如何、而費率皆同、其所不同者、則只在貨物發送之前與後耳、發送前與發送後其處理所費之手續、因有繁簡之差、故費率亦有輕重之別也、

本雜費之核收、須由變更受理站、於受理變更請求時、填發運費雜費領收書、向變更請求人核收之、(其貨物運雜費雖為到付者、亦不得按到付辦理、) 惟因天災事變及其他不得已之事由、致運送發生阻滯、而由鐵路向託運人要求變更、託運人即於鐵路限定之期間內、實行變更者、則免收其手續費也、所應注意者、本手續費、以限於業經受理其變更請求時核收之、至鐵路查詢之結果、認為不能受理、而拒絕其變更請求者、雖因查詢亦曾費有相當之手續、但不得核收其手續費也。(規則五十條)

第三款 證明手續費

貨主對於託運貨物之現狀、並發送日期等、以及領取貨物之現狀或狀態、並交付日期等、得要求鐵路爲之證明、鐵路爲此種證明時、關於證明事項、必須詳加調查、而後填寫證明書、似此需要繁雜之手續、則證明手續費之核收、良有以矣、惟此項手續費、須於承諾證明時、憑該證明書、向請求證明者核收之也、本雜費率費之如左、

種類	零擔辦理	整車辦理	配車
重量	每次一百公斤或其未滿核收五分	每次一噸或其未滿核收三角	依依重量計算雜費不適用貨物運送規則第六十一條第一款乃至第四款之規定
容積	同	同	依貨物運送規則第六十一條第一款之規定以容積換算爲重量之數量計算雜費
其他	每次五角		

本項證明、如將證明之事項、加以分析、可得左列各種、即

- 1 證明貨物之個數、重量、長度、或容積之現狀者、
- 2 證明貨物之狀態者、(以交付貨物爲限)
- 3 證明貨物之發送日期者、

- 4 證明貨物之交付日期者、
  - 5 證明其他事項者、
- 然而算費時、祇將其種別、分爲三種、

1. 證明重量者、
2. 證明容積者、
3. 證明其他事項者、

依此三種、分別計算其手續費、例如證明重量及容積、而又證明個數者、則除按照重量及容積分別核收手續費外、並須加收證明個數(按證明其他事項之種別、每次爲五角)之手續費、然其證明事項、如屬於同一種別者、則雖在二種類以上、亦不得分別計算之也、例如證明貨物交付日期、同時又證明所繳之運雜費額時、則其種別、均屬於證明其他事項者、故祇核收其手續費五角即可也、

所應注意者、凡證明重量時、均須以衡器、稱量其貨物之實重、故收費應以實際稱得之重量爲準、至輕笨貨物及擬制重量貨物之計算重量規定、不適用於此也、又證明容積時、須實測其貨物之長寬高、而求得其容積、故收費應以實測所得之容積一立方公尺、按照三百公斤比例、換算之重量爲準、至貨物之實重若干、可不問也。(規則三十二條、四十六條)

#### 第四款 貨車留置費

貨車爲運送貨物最重要之工具，其輛數有限，是以爲期運送成績之增進，對其運用，則必須敏捷，不能無故使之停留，若無故停留，不特有碍於鐵路營業，亦非所以便利貨商之道，而貨車留置費者，即爲延誤貨車運用時所核收之雜費也，此種雜費之核收，與其謂爲補償收益，莫若謂爲防止貨車運用之遲滯也，是以本雜費以有左列各種情事，即因歸責於貨主之事由，致延誤貨車運用時爲限，始得核收，此外因鐵路之事由而延誤者，自不得核收之也。

一、貨主自行裝車或卸車之貨物，超過所定裝卸時間，仍未裝完或卸完時，對於由裝卸時間滿了時起，至裝完或卸完時止之時間，核收本雜費（規則三十六條）

二、貨主自行裝車之貨物，於所定裝卸時間內未能裝完，鐵路認爲必要，而撤消其運送之準備時，對於貨車備妥後之時間，須將本雜費憑運費雜費領收書，向託運人核收之，（規則三十六條）

三、先以託運單報運，聽候鐵路通知，再行提交之貨物，於託運作罷時，對於由貨車備妥時起，按左列規定，須將本雜費向託運人核收之、

1 未著手裝車者，至接受託運作罷時止之時間

2 已著手裝車者，至將貨物卸完時止之時間，（規則三十條）

四、因歸責於貨主之事由，以致貨車裝載之貨物倒塌，或包裝破壞，鐵路爲施行換裝或修補整理，而使貨車停留時，對其停留之時間，須將本雜費記入貨物通知書，於到站向受貨人核收之，（規則五十一條）

五、因物貨之品名數量等、與託運單記載不符、鐵路為換裝或分劈輸送、而使貨車停留時、對其停留之時間、須將本雜費記入貨物通知書、於到站向受貨人核收之。(規則五十二條)

六、因貨主請求變更、致使貨車停留時、即對其停留之時間、核收本雜費、至詳細辦法、可參閱第七節、茲將貨車留置費之費率列左

一、六小時以內者、按貨車標記載重、每一噸五角

二、超過六小時者、以後每十二小時或其未滿、按貨車標記載重、每一噸七角

本雜費之計算、係以貨車標記載重及貨車停留時間為標準、而停留時間、又分最初之六小時(即超過在六小時以內者)與其以後之時間(即超過在六小時以上者)二期、以區別其費率、故計費時、自當分別計算、且此項時間、均須晝夜通算、不得將夜間除外也。

例如貨主自行裝車之貨物、使用標記載重三十噸貨車、鐵路備妥貨車之通知、於七月十八日十時發出、而於七月十九日八時始行裝完者、

一、七月十八日由十時至十六時之六小時、為所定之裝卸時間、不得計費。

二、貨車留置費、須由七月十八日十六時起算、由七月十八日十六時至七月十九日八時晝夜通算之、為十六小時。

三、最初之六小時、每一噸為五角、三十噸應為十五元。

四、計費時間、共計十六小時、扣去第一期計費時間之六小時、還餘十小時、其第二期之費率、爲每十二時或其未滿、每噸七角、是以十小時亦依十二小時計算、三十噸應爲二十一元。

五、第一期十五元、加第二期二十一元、共計應爲三十六元。

#### 第五款 貨車調車費

鐵路之貨物運送、係以站爲中心、而各站、亦率有一定之裝卸區域、貨物均須於此裝卸區域內裝卸也、然爲貨主之方便、或以某種情由、不能於所定裝卸區域內裝卸、而須將貨車調入另外之地點者、亦恒有之、對於此種調車、即須核收其貨車調車費也、其費率如左。

按貨車標記載重、每噸二角。

此即對於因裝車或卸車、每調送一次、按所用貨車標記載重、每噸核收二角、以爲貨車調車費也、例如裝車者、以空車調入重車調出、卸車者、以重車調入空車調出、按一次而計算之也、至於將調進之到達貨物貨車卸完後、而又利用該車以裝載貨物發送者、則應如何收費、此雖無明文規定、然由理論解釋、自以分別收費爲宜也。關於此項雜費、本路係規定對於左列情事核收之。

一、對於整車辦理之貨物、貨主請求將貨車調於鐵路所定裝卸區域外、自行裝車或卸車時、即核收此項雜費、惟其核收、如於發站調車者、須填入貨物通知書、與運費同時核收之、於到站調車者、則憑運費雜費領收書、向受貨人核收之也、(規則三十五條)

二、先以託運單報運、聽候鐵路通知、再行提交之貨物、而於託運作罷時、為裝載該貨物、業將貨車、向裝貨處所著手調車者、(該貨物以使用一車運送者為限)、須填發運費雜費領收書、向託運人核收之、(規則三十條)

三、發送前取消託運時、或貨主自行裝車貨物、於所定裝卸時間內、未能裝完、鐵路認為必要、而撤消其運送之準備時、為裝載該貨物、業將貨車、向裝貨處所著手調車者、(該貨物以使用一車運送者為限)、須填發運費雜費領收書、向託運人核收之、(規則三十六條、七十二條)

惟於此須加注意者、除前述貨車調車費外、對於專用側線裝卸之貨物、亦須核收貨車調車費、然其核收、則係根據專用側線之規定、不惟費率不同、而計算之方法亦異、不得與此相混也。

第六款 貨物保管費

貨物保管費者、為鐵路對於貨物實行保管時所收之代價也、然其核收、並不以收益為目的、而係以避免保管、俾消除業務進行之障礙為主旨、故其費率、恒較一般倉庫營業之棧租為高也、本路規定其費率如左。

品名	辦理種類	雜費率(每二十四小時或其未滿)
普通品	整車撥辦 零車撥辦	每100公斤或其未滿 每100公斤或其未滿
危險品(火藥類除外) 貴重品	整車撥辦 零車撥辦	每100公斤或其未滿 每100公斤或其未滿
		三分 二角 一角 五角

本雜費率、除依辦理種別有區別外、而對於危險品及貴重品之費率、亦規定較普通品爲高、此不外因危險品與貴重品、其保管上之危險負擔較大故耳、惟火藥類以其危險性更大、鐵路故不負保管之責、是以本項雜費、不適用於火藥類也。

本雜費於左列情事核收之。

一、受貨人於所定領取期間內、未能提取貨物者、由領取期間滿了時起、至交付貨物時止之時間、向受貨人核收之、詳細參閱第二章第四節第四款、(規則四十三條)

二、因變更請求、而爲貨物之保管時、對其保管之時間核收之、詳細辦法、參閱第七節。

#### 第七款 貨物留置費

託運人以託運之目的、在託運前、將貨物搬入車站暫行囤存者有之、受貨人於領取貨物後、不即搬出、而囤存於車站者亦有之、鐵路對於此種囤存、所估鐵路之貨場或倉庫、核收其代價、即曰貨物留置費、本雜費核收之用意、原爲防止鐵路業務進行之障礙、並不以收益爲目的也、其與貨物保管費有別者、貨物保管費、乃鐵路對於貨物負有保管責任時所收之雜費、貨物留置費、不過僅對於使用貨場或倉庫時所收之雜費也、其保管責任、既不在鐵路、是以其費率亦較貨物保管費爲低也。

本路規定貨物留置費之費率如左。

#### 甲、火藥類

每六小時或其未滿 每一百公斤或其未滿 二角

乙、其他貨物

品名	辦理類別	運費率(每二十四小時或其未滿)
普通品	零擔辦理	每一〇〇公斤或其未滿 二分
普通品	整車辦理	每一噸或其未滿 一角
危險品(火藥類除外)	零擔辦理	每一〇〇公斤或其未滿、 每一噸或其未滿、
危險品	整車辦理	每一噸或其未滿 三角五分

至本雜費之核收、須按左列規定辦理。

一、託運前之貨物

1、經鐵路之承諾而囤存者。

鐵路認有必要時、則催告託運人、並限定期間、使其託運或搬出、而於鐵路指定期間內、未能託運或搬出者、由指定期限滿了時起、至託運或搬出時止之時間核收之。

2、未經鐵路之承諾擅自囤存者。

鐵路發見時、即催告貨主、使其託運或搬出、如不從速託運或搬出時、則由發出催告之時起、至託運或搬出時止之時間核收之。

即本雜費、以便利貨主爲目的、而對於貨物搬入後之相當期間、概不收費、其雜費之核收、則係以鐵路發出催告爲根據、其未發催告者、無論託運或搬出、當然不得核收其留置費也、詳細參閱第二章第二節第十三款。又本雜費之核收、須於託運或搬出之際、對其託運或搬出貨物之現存數量、隨時計算、而憑運費雜費領收書、向託運人核收之、（規則三十一條）

## 二、交付後之貨物。

受貨人於領取貨物後、在左列期間內未能搬出時、則由該期間滿了時起、至搬完時止之時間核收之。

1、於領取期間內接受交付者、至領取期間滿了時止。

2、於領取期間滿了後接受交付者、至既收之貨物保管費計算期間滿了時止。

關於本雜費之規定、前於第二章第四節第五款、已詳述之、茲不復贅、（規則四十五條）

茲須附言於此者、即火藥類無貨物保管費之規定、其於領取期間經過後、尙未領取貨物者、即適用此項貨物留置費之規定、而核收其留置費、此與一般貨物不同、不可不注意及之也、（火藥類運送規則）

## 第八款 要價額表示費

對於託運人表示要價額之貨物、所核收之費用、曰要價額表示費、要價額表示者、誠如以前所述、爲一種運送保險制度、是以要價額表示費、亦爲含有保險費之性質也、其費率如左。

品名	重	目		費
		品	雜	
黃 禽 獸 類	表示額一・〇〇〇圓以內者	品	表示額每二〇〇圓或其未滿	一角
		雜	表示額超過一・〇〇〇圓者	三角
其	表示額超過一・〇〇〇圓者	品	同	五角
		雜	同	五分

要價額表示制度、既為對於運送之一種保險制度、嚴格言之、則鐵路所負保險責任、自以運送距離之遠近、而有不同、是以其表示費、應就運送距離之遠近、而定有等差、方為合理、然竟無此等差者、則不外期其計算上之簡便而已。

本雜費須填入貨物通知書、與運費同時核收之、託運人不得超過規定限制、而為過大之表示、否則對其超過部分之表示、即作為無效處理、前已言之矣、此時其超過部分之要價額表示費、亦不退還、蓋為防止其取巧者也、又本雜費、既不以運送距離為計算之基礎、則以變更請求、而為變更到站或載回發站時、其運送區間雖有變動、對其新變動之區間、亦不另外核收表示費、仍按原表示之要價額辦理也。

第九款 押運人費

運送中需要看守保護或特別管理之貨物、應由託運人、派遣押運人、隨車照料、前已言之、對其押運人乘車所收之費、即曰押運人費、是以押運人費、實含有運費之性質也、從前各路、關於押運人乘車、規定照三

等票價收費、或購三等客票者、其理由蓋不外乎此也、然試就押運人性質觀之、押運人之任務、本為隨車照料、其所乘之車、多為貨車、其旅行之目的、以及所享之待遇、均不能與一般旅客相比擬、而竟與一般旅客看待相同、核收其票價、未免偏枯、且以附帶於貨物運送事宜、而適用旅客運送規章、計算其票價、或購買客票、以及實行驗票收票等、則手續煩雜、於辦理上亦非所宜、故近來各路、對於押運人之運送、多不適用旅客運送規章、而另定有押運人費也、此項押運人費、均較三等旅客票價為廉、本路關於押運人費之費率、則規定如左。

按貨物運送區間之里程 每人每公里一分五

但鐵路為優待貨主起見、對於貨物每一批或每一車、以及除機車外之其他鐵路車輛每五輛、則准予免費搭乘押運人一名、即鐵路所定額數內之押運人、不問其為鐵路要求或經鐵路承諾而派遣者、概為免費也、如是則本雜費之核收、自僅以超過鐵路所定額數以外之押運人為限、而實際亦甚鈔也。本雜費、須填入貨物通知書、與運費同時核收之、(規則十九條)

#### 第十款 貨車廻送費

對於整車辦理之貨物、鐵路須先調送貨車、以備裝載、此種貨車之調送、原則上概不收費、然於貨車調送之後、託運人又聲明託運作罷或取消託運時、則此貨車即歸無用、而調送亦等徒勞、故鐵路不得不設法、以補償其損失、貨車廻送費者、即鐵路為補償此種損失所核收之費用也、其費率如左。

按貨車自重(皮重)每一千公斤或其未滿、每公里爲一分。  
本雜費以限於

一、先以託運單報運、聽候鐵路通知、再行提交貨物者、於託運作罷時。  
二、發送前取消託運時。

三、貨主自行裝車之貨物、因於所定裝卸時間內、未能裝完、鐵路認爲必要而撤消其運送之準備時。  
爲運送該貨物、特由他站調送貨車(蓬車及敞車除外)時、對該貨車調送區間之往復里程、(向該貨車迴送指定站迴送順路區間之里程除外)核收之、夫對於普通貨車之蓬車及敞車、所以免收本項雜費者、蓋普通貨車、雖已調送、因其利用之範圍較廣、縱不能用於此貨、尙可移用於他貨、且其輛數較多、於就近之站、即可調送、不似特殊貨車、須由較遠之特定常備站而調送之也、又對於該貨車迴送指定站迴送順路區間之里程、所以不計迴送費者、因其爲鐵路業務上必須調送之區間、即不有此貨物之託運、亦須調送、當然不得核收其迴送費也。

例如於灤縣站、託運牛十頭、請求家畜車一輛、而家畜車之迴送指定站爲唐山站、然此次係由天津站調送者、於調送之後、取消託運時、其貨車迴送費、應以唐山灤縣間之往復里程計算之、對於天津唐山間之調送、不應收費是也、(規則三十條七十二條)

## 第六節 運費雜費之核收

### 第一款 運費雜費之付款種別

本路貨物運費之繳付方法（亦曰付款種別）計有發付、到付及後付三種、其於承運貨物時、由託運人繳付者、曰發付、即承運貨物時於發站付款者也、其於交付貨物時、由受貨人繳付者、曰到付、即貨物到達後於到站付款者也、而後付者、則為對於特定之人、訂立特別契約、將其應納之運費、每一個月、每半個月、或每十天、彙總結算一次、而由貨主繳付者也、此種付款方法、僅對於特殊之貨主適用之、乃一種特別之付款方法也。

### 第二款 一般運送貨物運費雜費之核收

貨物運費、既有如前述之付款種別、然在鐵路辦理上、究應以何種為原則、按規定係以發付為原則也、即貨物運費、原則上概須於承運時、由發站向託運人核收之、而有託運人請求時為限、始得按到付辦理、於到站交貨時、向受貨人核收之也、但左列貨物、不得請求到付辦理。

- 一、危險品、屍體及動物。
- 二、活鮮魚貝類、鮮果、鮮蔬菜、鮮肉類、卵、庭園用樹木及苗、水、冰、生繭及其他易於變質或減量之貨物。

三、鐵路認為於運費雜費及其他費用之保障上不充分之貨物、即指石類碎石及土砂、鑛及鑛物類、草蓆類等價值低廉之貨物、認為不足以保障運費者而言。

夫以運送契約之性質而論、運送人對於運費之請求、似應於運送完了後行之、然鐵路營業、本係以多數貨主為對象、而辦理其多數之貨運、凡不合於拒絕運送條件之貨物、其貨主對於運雜費之担负能力如何、鐵路縱不得知、亦不能即因此而拒絕其運送、既不能拒絕其運送、而於運送完了後、再行請求其運費、則難免有不能清償之虞、是以為保障運雜費收入之穩固、不得不規定以發付為原則也。

惟按商業交易上之習慣、其運雜費須由受貨人負擔者、亦復不鮮、對於此等情形、鐵路亦不可不稍予顧慮也、是以又規定、凡認為足以保障運雜費之貨物、而以有託運人之請求時為限、其運雜費亦得按到付辦理也、此不外為應合商業習慣、而謀貨主之便利者也。

至於付款方法、無論為發付或到付、均須對其運費及雜費之全部行之、以期一致、例如請求到付時、必須將其運費及雜費全部為到付、不得祇將其運費為到付、而將其雜費為發付也。

惟於承運時、其請求證明貨物現狀或發送日期之證明手續費、則限於承運時核收之、不得與運費同作到付辦理也、蓋以本雜費之性質、不應向受貨人核收故也、至所謂運費雜費者、當然指運送契約成立當時、因運送契約、而於發站所發生之費用而言、(其種類除運費外、雜費則有代收貨價手續費、貨車調車費、貨車留置費、要價額表示費、以及押運人費等)其於承運前發生者、(如託運前之貨物留置費)或於到達後發生者、

(如到站之貨物保管費、貨車調車費、貨車留置費、以及貨物留置費等、)及其他因變更請求或事故而發生者、則概不包括於此、須分別按各該規定繳付之也、(規則七十八條)

### 第三款 因變更請求所生運費雜費之核收

貨主對於貨物、有請求變更之權利、前已言之、惟因實行變更、則運雜費難免不生異動、所謂異動者、即溢收或短收是也、溢收者、須予以退還、短收者、須予以補收也、而補收或退還之時期及對象、則視其原付款種別而不同、即。

一、原付款種別為發付者、須於受理變更請求時、由受理變更請求站、向變更請求者、補收或退還之。

二、原付款種別為到付者、須於交付貨物時、由到站(如為載回發站時則於發站、)向領取貨物者、補收或退還之。

至其變更、如為發送前之取消託運、則不問其原付款種別為何、均須於受理變更請求時、由受理變更請求站、向變更請求者補收或退還之也、又變更手續費、亦不問其原付款種別為何、均須於受理變更請求時、由受理變更請求站、向變更請求者核收、質言之、即變更手續費、概不得辦理到付也、(規則七十九條)

### 第四款 罰金之核收

貨物於承運後、如發見其品名、性質、或數量等、與託運單之記載、有不符情事時、鐵路除補收其不足之運費外、並得核收罰金(加重金)、蓋此種情事、多出於託運人之故意或過失而生、其責任應由託運負之、而

罰金亦自須向託運人核收之也、惟於向託運人核收之前、受貨人欲領取貨物時、亦得向受貨人核收之、此不外爲適應實際之情形、而對於受貨人情願繳納者、所行之一種便法耳。（規則八十一條）

### 第七節 運費雜費之補收退還

鐵路之有請求運雜費權者、當然以應得之正當額爲限、惟於核收後、因貨主之請求變更、貨物之滅失、貨物名稱或數量之不符、以及其他辦理上之錯誤等、則向所收之款額、難免不生異動、如有溢收或短收時、究宜如何處理、則不可不知也、茲特分述於後。

#### 第一款 因請求變更所生之補收或退還

法律規定、鐵路有服從貨主變更請求之義務、對於此等變更、鐵路得按照比例、就其已運送之部分、請求運費及其他之費用、並得請求相當之損害賠償、蓋由原則上言、凡因變更所生之運雜費等、鐵路當然得以核收也、然細釋其變更請求之動因、則有下列三種。

一、應歸責於鐵路之事由者、例如因路員之過失、將貨物毀壞、致不能運送、而實行變更請求時。

二、應歸責於貨主之事由者、例如因貨物之發錯、商情之變動、或買賣不成立等、爲貨主之便利、而實行變更請求時。

三、天災事變及其他不得已事由、不應歸責於鐵路、亦不應歸責於貨主者、例如因水災沖壞路線、或因政府命令、不能繼續運送、而實行變更請求時。

以上三種，其請求變更之動因，既有不同，則運費雜費之核收，自須視其動因而有別，固未可一律也，茲就各種變更請求，而將其運雜費之核收，分別說明如左。

一、發送前之取消託運

1、因歸責於鐵路事由時

鐵路將已收運費及雜費之全部退還之，蓋此種情事，實質上等於債務不履行而解除契約，故不得核收也。

2、因天災事變或其他不應歸責於鐵路事由時

鐵路將已收運費及雜費之全部退還之，惟對於既經耗費之左列雜費及費用，鐵路仍應核收，不在退還之例。

(一)證明手續費（已爲之證明時）及要價額表示費。

(二)貨物保管費，對於由貨物承運時起，至交與變更請求者時止之時間核收之，惟因不應歸責於貨主之事由而請求變更時則對相當於所定領取期間之時間不得計費，須扣除之。

(三)貨車留置費，限於託運人自行裝車之貨物，對於由貨車調入貨物裝卸地點時起，至貨車卸完時止之時間核收之，惟因不應歸責於貨主之事由而請求變更時，則對相當於所定裝卸時間不得計費，須扣除之。

(四)裝卸貨費、由鐵路裝車之貨物、已實行裝車時、則須由鐵路再爲之卸車、對於此種裝卸、鐵路須核收其裝卸貨費、而貨費云者、乃實在花費之意也、其額數多少、原無一定、隨時隨地而有不同、此裝卸貨費、即以付與裝卸工人之工資爲標準而計算之、殆爲至當者也。

(五)貨車調車費、對於使用一車運送之貨物、已著手向貨物裝載處所調車時核收之。

(六)貨車廻送費、爲運送該貨物、特由他站調送貨車時、(蓬車及敞車除外)對該貨車廻送區間之往復里程核收之、但向該貨車廻送指定站廻送順路區間之里程、則須除外。

## 二、發送後停止運送或停止運送之解除

對於由受理變更請求時(如在貨物到達停止站以前、而受理變更請求時、則由貨物到達時)起、至受理停止運送之解除、或至受理其他變更之請求時止之時間、須核收貨物保管費、如該貨物係專用一車以上而運送時、並須核收貨車留置費。

## 三、停止交付或停止交付之解除

對於由發出貨物運到通知時(如貨物到達前、受理變更請求時、則由貨物到達時)起、至受理停止交付之解除、或至受理其他變更之請求時止之時間、須核收貨物保管費、如該貨物係專用一車以上而運送時、並須核收貨車留置費。

## 四、載回發站

1、因應行歸責於鐵路之事由時。

鐵路將已收運費及雜費之全部退還之、且不計算其貨物保管費及貨車留置費。

2、因天災事變及其他不得已事由、運送上發生阻滯、經鐵路要求而於鐵路限定期限內、爲變更之請求時。

鐵路由既收之運費雜費內、扣除發站與貨物所在站間往路之運費及雜費、將其餘剩額退還之、即對於已運送區間之往路、核收運雜費、而載回之復路、則運雜費予以免除也。

例如由北京發到山海關之貨物。因塘沽唐山間線路發生阻滯、已運至天津、而又載回發站時。

北京山海關間之運費雜費 = 北京天津間之運費雜費 + 塘沽唐山間之運費雜費

貨物保管費及貨車留置費、亦一概免收

3、因應行歸責於貨主之事由、或因天災事變及其他不得已之事由運送上發生阻滯、而由鐵路指定期限、要求貨主變更、貨主於指定期間經過後、始請求變更時。

鐵路以既收之運費雜費。與發站貨物所在站間往復路通盤計算之運費雜費相比較、除有餘則退還、不足則補收之外、對於左開時間、並須核收貨物保管費、共爲專用一車以上而運送時、並須核收貨車留置費。

(一)貨物到達到站後而請求變更時、由發出貨物運到通知時起、至受理變更請求時止之時間。

(二)貨物在中途站有變更請求時、由貨物到達該站時起、至受理變更請求時止之時間。

惟因天災事變、或其他不得已之事由、於鐵路限定期間經過後、始行請求變更時、則為由指定期間滿了時起、至受理變更請求時止之時間。

又因變更請求、於到達站或中途站需要卸車時、或於到達站卸車後、以有變更請求、為載回發站、而又裝車時、均須核收其裝卸貨費也、蓋中途站之裝卸、其裝卸費、為意外所發生、而載回發站之變更、因運費雜、係通盤計算、其裝卸費、亦未得由運費中附帶核收、故須另外核收其裝卸貨費也、但載回發站、則以應歸責於貨主之事由而請求者為限。

所謂運費雜費之通盤計算者、係對於適用同一運費率區間之運雜費、雖因載回發站或變更到站、其貨物之實際、能有數區間運送、然亦不按各區間分別計算、而將其各區間相加、通盤計算之也、例由北京發到唐山紙烟一百公斤、運至天津、而因歸責於貨主之事由、又載回發站者、其計算方法如左。

2.04 (北京天津間與天津北京間通盤計算)即 279 公里之運費) - 1.98 (既收之運費) = .06(補收額)

至委託代收貨價者、因載回發站、其貨價代收之目的、無從達成、故代收貨價手續費、須予以退還、又表示要償額者、其復路之運送、亦不須另外核收要償額表示費、仍按原表示要償額辦理也。

#### 五、變更到站

1、因歸責於鐵路之事由時

以發站貨物所在站、貨物所在站變更到站間通盤計算之運費雜費、與既收之運費雜費相比較、將其差額補收或退還之、惟對於左列區間之運費雜費、則概不計算、且免收其貨物保管費與貨車留置費也。

(一) 將到站變更爲經由發站之其他站時、對於貨物所在站發站間之往復路、例如由天津發到山海關之貨物、運至唐山、而又將到站變更爲北京時。

天津山海關回唐津(順京唐津)——天津北京回唐津——津唐路

至天津(發站)唐山(貨物所在站)間之往路、與唐山天津間之復路、則概不計費也。

(二) 將到站變更爲貨物所在站發站間輸送順路之中途站或由該中途站分岐之站時、對於該中途站與貨物所在站間之往復路。

例如由北京發至山海關之貨物、運至唐山、而將到站變更爲天津站時、

北京山海關回唐津(順京唐津)——天津北京回唐津——津唐路

而天津(輸送順路之中途站)與唐山(貨物所在站)間之往復路、則概不計費也。

2、因天災事變及其他不得已之事由、運送上發生阻滯、經鐵路要求、而於其限定期限內、爲變更之請求時。

以發站貨物所在站、貨物所在站變更到站間通盤計算之運費雜費、與既收之運費雜費相比較、將其差額、補收或退還之、惟對於左列區間之運費雜費、則概不計算、且免收其貨物保管費與貨物留置費

也。

(一) 將到站變更爲經由發站之其他站時、對於貨物所在站發站間之復路。

(二) 將到站變更爲貨物所在站發站間輸送順路之中途站、或由該中途站分岐之站時、對於該中途站與貨物所在站間之復路。

3、因應歸責於貨主之事由、或因天災事變及其他不得已之事由、運送上發生阻滯、而由鐵路指定期限要求貨主變更、貨主於指定期間經過後始請求變更時。

鐵路以發站貨物所在站、貨物所在站變更到站間通盤計算之運費雜費、與既收之運費雜費相比較、除將其差額補收或退還之外、並對於左開時間須核收貨物保管費、如爲專用一車以上而運送時、並須核收貨車留置費。

(一) 貨物已到達到站後、而請求變更時、由發出貨物運到通知時起、至受理變更請求時止之時間。

(二) 貨物在中途站有變更之請求時、由貨物到達該站時起、至受理變更請求時止之時間。

惟因天災事變或其他不得已之事由、以致於鐵路限定期間經過後、始請求變更時、則爲由指定期間滿了時起、至受理變更請求時止之時間。如於到達站或中途站卸車時、則核收其卸裝之實費、但應行歸責於貨主之事由而請求變更者爲限。

至表示要價額貨物、變更到站時、對於新變更之區間、不另核收要價額表示費、仍按其原表示之

要債額辦理也。

#### 六、變更受貨人

本變更與運費雜費、不生影響，故無補收或退還之必要，惟對於向原受貨人發出貨物運到通知時起，至受理變更請求時止之時間，須核收貨物保管費，其為專用一車以上而運送時，並須核收貨車留置費。

七、代收貨價之補請或取消、代收貨價額之減少或增加。

1、補請代收貨價時，須按補請之款額，核收代收貨價手續費。

2、取消代收貨價時，須退還代收貨價手續費之全部。

3、減少代收貨價額時，須由既收之代收貨價手續費內，扣除減少後應收之額，而將差額退還之。

4、增加代收貨價額時，由增加後應收之代收貨價手續費內，扣除既收之額，而將其差額補收之。

本款中所謂受理變更請求之時者，概指變更處理站、向變更受理站、發出變更承諾通知之時而言也。茲所欲言者，尚有一問題，即關於貨車留置費之核收是也，蓋本雜費，按其性質，當對於因變更請求，致延誤貨車運用時，而就其延誤之時間核收之，否則不得核收之也，是以本款中關於貨車留置費，則規定以專用一車以上者為限，始得核收，其未能佔用一車者，如零擔貨物，因須與其他貨物混裝，如有變更請求，而勢將使貨車停留時，則其變更，即可謂有礙於其他貨物之運送，此種變更請求，自應在拒絕之例，故原則上，凡未佔用一車之零擔貨物，因變更請求而延誤貨車之運行者，可謂絕無其事，因此亦無核收貨車留

置費之規定也。

又本款關於貨車留置費之計算時間、規定與貨物保管費一致者、竊以爲未當、例如貨物運至到站卸車後、又經過數日、而請求載回發站者、按規則所定、須由發出貨物運到通知時起、至受理變更請求時止之時間核收其貨物保管費及貨車留置費、夫貨物保管費、則當然須予核收、而貨車留置費、實際上亦並未留置貨車、則核收殊欠公允、此點似應加以改正也。

## 第二款 品名數量等不符時運費雜費之補收或退還

### 第一項 正當運費雜費之補收或退還

貨物運費雜費、係根據託運人之申報、即憑託運單之填載而計算者、託運人所報貨物之品名、性質、重量、容積、長度、箇數等、凡爲計算運費雜費之基礎事項、如與事實不符時、則運費亦必隨之而錯誤、鐵路運費、本以公正爲主旨、自須以正當方法託運者爲基礎、而計算其正當之款額、對於虛僞錯誤之事實、自不能以爲憑也、是以遇有此種情事時、須以根據真正事實、而核算之正當運費雜費、與根據託運單填載而計算者相比較、將其多收或短少之額、予以補收或退還也。

至正當運費雜費之計算、除按一撥之計算方法計算外、凡有左列情事時、概須按左列方法計算之。

一、一批中混有不得作爲一批辦理之貨物時、應將其得作一批者、分別作爲一批、如此則可分作數批矣、而其辦理種別、則應依左列規定辦理之。

1、原辦理種別爲零擔辦理時，其分劈部分，亦按零擔辦理但分劈部分，如爲不得按零擔辦理之貨物時，則按整車辦理之。

例如以「雜品」名稱託運貨物一箱，重百公斤，其內容爲綿布、化粧品八十公斤、爆竹十公斤、外有速燃導火線（甲種火工品）十公斤時，則應將綿布、化粧品分爲一批，仍按零擔辦理、爆竹分爲一批，亦按零擔辦理、速燃導火線，分爲一批，因係甲種火工品，不得按零擔辦理，而按整車辦理是也。

2、原辦理種別爲整車辦理時，其分劈部分，又須使用一車運送者，則該分劈部分，即按整車辦理，否則其分劈部分，須以中間車或積合車與其他貨物混裝時，則該分劈部分，即按零擔辦理之。

二、裝載數量、超過貨車標記載重（即逾重）或超過貨車裝載限制（即逾積）時，對於標記載重或裝載限制內之數量，則按原辦理種別計算，而對於超過部分之重量或容積，則按零擔辦理計算，其超過部分，如須專用一車運送時，則按整車辦理計算其運雜費也。

三、如遇前二款之事實併發時，須先按第一款分批，而後再按第二款核算其運雜費，（規則七十四條）

#### 第二項 加重金（罰金）之核收

按前項所述辦法，須補收其不足運費時，鐵路除補收不足之運費外，並得核收其不足運費額三倍之加重金，無論其貨物實際是否曾經運送，概須按其託運單填載之發到站，以前項方法算得之正當運費爲基礎，而計算之，惟於發現不符之前，託運人已有變更請求時，則須以變更後之正當運費爲基礎，而計算之也。

危險品(火藥類除外)及鉛砲、冒稱其他品名託運時、除核收前記之加重金外、竝連包皮之重量、每公斤或其未滿、另加收一元之加重金。

火藥類冒稱其他品名託運時、除核收不足運費三倍之加重金外、竝連包皮之重量、每公斤或其未滿、另加收三元之加重金、

加重金之規定、係本於制裁之目的、而為預防託運人之取巧行為者、故其繳納義務當然應由託運人負之、惟託運人於繳納之先、受貨人或提貨單所持人為領取貨物、而願代為繳納者、則亦得向領貨人核收之也、(規則七十五條)

### 第三項 加重金之性質

加重金之核收、為法律所賦與鐵路之一種特權、以防範貨主之不法利用為目的、而對於貨主所定之制裁也、蓋鐵路為公共交通機關、為期其運送之安全、運費核收之正確、以及貨商利用之公平、社會安寧之維持、則對於鐵路不得不設法以保護之也、加重金之本質、即係一種含有制裁意味之運費、竝非為損害之補償金、是以不問貨主之有無過失或故意、以及鐵路之是否蒙受損害、此項加重金、均須核收、至因品名或數量等之不符、而另外發生有損害時、鐵路自得另外要求其實際損害之賠償也、例如因危險品之捏報、而貨物發生火災、至將鐵路之貨車燒燬時、鐵路除於核收加重金外、當然得要求其損害賠償也。

### 第四項 加重金之免除

前述加重金、爲制裁貨主之一種手段、如貨主顯然無惡意取巧時、則亦不便故爲苛求、是以遇有左列情事時、均可免收其加重金（不足運費仍應補收）也、至本項中所謂數量者、係專指重量及容積而言。

一、鐵路裝車之貨物、其數量超過時。

凡由鐵路裝車之貨物、於承運時、鐵路例須施行數量監查、而實際託運人又往往不自過磅、以單憑鐵路之過磅爲常、是以此種數量之超過、亦向貨主核收加重金、自難稱爲允當也。

二、由貨主自行裝車之貨物、數量超過在百分之一以內、而非用軌道衡不能檢量之貨物、則超過在百分之五以內時。

此種程度之超過、於運轉上不致發生危險、且爲實際所難以避免者、情有可原、故免收其加重金也。

三、託運時、已請求鐵路證明貨物數量之現狀者。

因鐵路於證明時、必須加以檢量、既經檢量、則數量雖有超過、亦當然不應核收其加重金也。

四、品名及數量等之不符、於鐵路發覺以前、已由託運人請求訂正時、於鐵路發覺以前、託運人已聲請訂正時、自可謂託運人並無取巧之意思、故亦免收其加重金也。（規則七十六條）

第三款 辦理上之錯誤

前款爲託運人申報不符時、關於運費雜費補收或退還之方法、然託運人之申報、並無不符、而以路員之定錯等級、算錯里程、錯用費率以及誤解規章、或有其他計算上之錯誤時、換言之、即因路員辦理上之錯誤、

而運費雜費有多收或少收情事時、自須加以訂正、多收者予以退還、少收者予以補收也。

#### 第四款 補收或退還之手續

運費雜費之補收或退還、(其因變更請求之補收或退還、見前節第三款、不在此例)無論其原因、係由於託運人之申報不符、抑或由於路員之辦理錯誤、均須由原收款站、向原繳款人行之、亦即發付者、須由發站、向託運人行之、到付者、須由到站、向受貨人或提貨單所持人行之也。

凡補收或退還運費雜費、以及核收加重金時、其收款或退款之站、均須填發運費雜費訂正通知書、以憑處理、運費雜費訂正通知書、爲五頁複寫式、其用法如左。

甲頁、收款者作爲收據、退款者作爲通知、而交與貨主、惟因貨主之住址不明、以及其他等事由、不能退款時、則將應退之款、作爲雜收入處理之、此時應將該頁呈報所管審查科。

乙頁、作爲錯誤訂正並處理已畢之通知、而送交關係站、即由發站填發者、須送交到站、由到站填發者、須送交發站也。

丙頁、作爲收款或退款之報告、而附於關係收入細目日報、呈報所管審查科、是以爲退款時、須於該頁相當欄內、徵取收款人之領收印。

丁頁、爲處理站存查之用、

戊頁、爲填發處所之存根、

丁頁爲處理站存查之用、戊頁爲填發處所之存根、已如前述、考運費雜費訂正通知書、概須由收款或退款之站填發、是以填發站即爲其處理站也、然則同一站何須保存二頁運費雜費訂正通知書、是殆運費雜費訂正通知書、除由收款或退款站填發者外、尚有由審查科填發者也、審查科於審核運送報告書類時、如發見錯誤、即須填發運費雜費訂正通知書、寄交收款或退款站、使之處理、而收款或退款站、於接到此項通知書後、即須按前述方法處理之、如是則丁戊兩頁、便各有其用途矣、即丁頁爲處理站存查之用、戊頁爲審查科之存根也。

各站於填發或接到運費雜費訂正通知書時、須將其關係運送通知書之原記載事項、加以訂正、並於其記事欄或空白處、須註明運費雜費訂正通知書之填發處所、月日、及番號、以備考查、而訂正之方法、則先將原記載事項之文字、以至能判明之程度、劃一紅線抹消之、然後記入其訂正事項。

惟須注意者、運費雜費訂正通知書、除審查科外、非收款或退款站、不得填發之也、是以其收款或退款、非由本站行之、而須由他站行之者、則不得填發運費雜費訂正通知書、須填發帳表類訂正通知書也、蓋僅通知其帳表上之錯誤、俾處理站知之、則處理站自可憑此帳表類訂正通知書、再填發運費雜費訂正通知書、以處理之矣。

抑又有言者、所謂補收或退還者、係指運費雜費核收後發見多收或少收時、所行之收款或退款而言也、其於核收前、例如到付者、於到站收款之前、發見錯誤時、則勿庸按此手續辦理、祇將其原記載、加以訂正、

而核收其正當之款額、並將誤認事項、另填發帳表類訂正通知書、通知發站及審查科即可矣、(規則七十七條)

第五款 補收或退還之省略

運費雜費、因託運人申報不符、或路員辦理錯誤、而有少收或多收時、須按前述手續、予以補收或退還、然其補收或退還之款額、如為數甚少時、則費此繁複之手續、徒增許多之事務、於路於商、均感不便、是以鐵路規定、無論其為少收或多收、如一批之總額、在未滿一角時、除有貨主之請求者外、概不予以補收或退還、藉省煩瑣也、惟於原運雜費核收之前、例如到付者、於核收前發見錯誤時、則須加以訂正、按正當額核收、即不得援此規定而辦理矣。(規則七十四條補則一、規則七十七條補則二)

第六款 不能補收或退還時之處理

運費雜費之補收或退還、須向其繳款人行之、惟因繳款人住址不明、及其他不得已之理由、而不能收補或退還者、亦在所難免、遇有此種情事時、其處理之方法如左。

一、不能補收時、須將其事由、呈報所管鐵路局長、聽其指示。

二、不能退還時、須將該款、作為雜收入處理之、並將其事由、填入運費雜費訂正通知書記事欄即可矣。

(規則七十四條補則二)

第七款 貨物滅失時之運費雜費及費用

貨物如全部進行滅失時、鐵路對於運費雜費及其他費用之全額、須退還之、如一部滅失時、則扣除其殘餘部分（即未滅失部分）之運費雜費及其他費用、而將其餘額退還之、惟鐵路如能證明其滅失、係基於貨物之性質、包裝之不良、及其他應歸咎於貨主之事由而生者、則不在此限。

夫運費之退還、其所以規定、如有貨主請求時、須呈請所管鐵路局長之指示者、則不外因滅失之原因如何、與應否退還之判定有關、而應否退還之判定、又與損害賠償之款額有關、故必須如此也。（規則七十三條）

（終）

昭和十五年五月十五日 印刷  
昭和十五年五月三十一日 發行

北京東長安街

發行所 華北交通株式會社  
總裁室人事局人事課

北京阜成門外北護士路

印刷人 田中莊太郎

北京阜成門外北護士路

印刷所 新民印書館

