



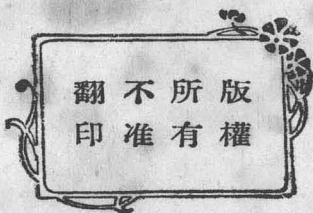


中華民國二十三年八月初版

# 商業學大綱 (全一冊)

定價大洋一元二角

(外埠酌加運費匯費)



編著者 羅宗善

校訂者 段滌塵

發行者 沈知方

出版者 世界書局  
上海大連灣路

發行所

上海及各省 世界書局

本書負責校對者顧炳章

# 序言

今日我國的商人，每多故步自封，很少採取新的經營法。在外商的壓迫下，他們會漸漸感到沒落的悲哀，是一點也不足怪的。優勝劣敗，乃是一條無可否認的定律。

但他們所以不能追隨進步的潮流，而自甘落伍的，亦不見得完全是因為他們沒有改革的勇氣，主因還是因為他們沒有新商業的知識。商業知識的普及，遂成爲今日我國經濟學者的最大的使命之一。本書著作的第一個目的，即在於以新的商業原理及經營方法，貢獻於我國的商人及有志於商業者。

我國向來輕視商業，但時勢的轉移，已漸改變民衆的心理。向爲人所輕視的商人，均已到處成爲支配社會的分子。而服務於商業及有志服務於商業的國民，亦日益增加。大學多設有商學院，高級中學亦多設有商科。莘莘學子，以研究商業爲本來任務的，到這時候，亦是一天比一天多。我想，這本書對於這批未來的商業家，該是一個適當的入門罷。如果能做到這點，本書著作的第二個目的，就達到了。

當然，商業的範圍是很廣的，本書所已述者，僅爲其中若干最重要的部分。遺漏自知不免，海內宏達，若能進而教之，實爲著者之幸。

民國二十三年四月著者識

# 目次

第一章 通論	一
第一節 商業的意義	一
第二節 商業的沿革	三
第三節 商業的功效	四
第四節 商業的要素	六
第五節 商業的種類	七
第六節 商業的主體	九
第七節 商業學與其他科學	一一
第二章 我國商業的過去現在和將來	一五
第一節 我國商業的過去	一五

第二節	我國商業的現在	三二
第三節	我國商業的將來	三八
第三章	商業的組織(工廠同)	四一
第一節	個人商店	四二
第二節	合夥商店	四三
第三節	公司	四五
第四章	商業的管理	五一
第一節	事務的管理	五一
第二節	貨物的管理	五四
第三節	職工的管理	五五
第五章	商業的經營	六一

第一節	商號和公司註冊的手續	六一
第二節	商標和商標的註冊	六六
第三節	進貨的程序	六九
第四節	銷貨的方法	七二
<b>第六章</b>	<b>廣告</b>	<b>七五</b>
第一節	廣告的類別	七五
第二節	廣告的方法	八〇
第三節	廣告的藝術	八二
第四節	廣告的利弊	八六
<b>第七章</b>	<b>貨幣</b>	<b>八九</b>
第一節	貨幣的意義	八九
第二節	貨幣的效用	九一

第三節 貨幣的類別……………九三

第四節 貨幣的本位……………九六

第五節 幣值變動的影響……………一〇四

第六節 我國的幣制……………一〇五

第七節 上海金融名辭的解釋……………一〇七

第八節 外國的幣制……………一一七

第八章 票據……………一二一

第一節 匯票……………一二一

第二節 本票……………一二九

第三節 支票……………一三一

第九章 度量衡……………一二五

第一節 我國的度量衡制……………一三六



第二節 法國的度量衡制……………一四三

第三節 英國的度量衡制……………一四六

第十章 交通……………一五五

第一節 陸運……………一五五

第二節 水運……………一五九

第三節 空運……………一七〇

第十一章 商營業的類別……………一七三

第一節 批發商……………一七三

第二節 普通零售商……………一七四

第三節 百貨商店……………一七六

第四節 連鎖商店……………一七七

第五節 通信商店……………一七八

第六節 消費合作社.....一七九

第七節 居間商——拍賣行.....一八一

第十二章 銀行與信託.....一八三

第一節 銀行.....一八三

第二節 票號.....一九〇

第三節 錢莊.....一九五

第四節 信託公司.....一九九

第十三章 報關行.....二〇一

第一節 報關行的業務.....二〇一

第二節 報關的手續.....二〇一

第三節 報關行的取費.....二〇四

第十四章 保險.....二〇七

第一節 水險……………二〇八

第二節 火險……………二一二

第三節 人身險……………二一三

第十五章 堆棧業……………二一九

第一節 堆棧的業務……………二一九

第二節 堆棧業的種類……………二二〇

第三節 貨物入棧手續……………二二一

第十六章 商業機關……………二二五

第一節 商會……………二二五

第二節 同業公會……………二二六

第三節 徵信所……………二二七

第四節 票據交換所……………二二八

第五節 交易所……………二二九

第十七章 國際貿易與商業政策……………二二三

第一節 國際貿易的意義……………二二三

第二節 國際貿易的促進……………二三五

第三節 國際貿易的機關……………二三六

第四節 國際貿易交易的程序……………二三九

第五節 國外匯兌……………二四二

第六節 商業政策……………二四三

# 第一章 通論

## 第一節 商業的意義

商業 (Commerce) 的意義，有廣義和狹義兩種：廣義的商業，是指人類間一切有價的移轉貨物而言。照這個意義說起來，不但生產人與消費者中間的直接或間接交易是商業；就是國與國間，或一國內的地方與地方間的交易，不管是直接買賣行為或輔助買賣行為，也都是商業。狹義的商業，是指可以看做一種獨立的企業，專以媒介動產的有價移轉為目的的營業而言。照這個意義說起來，凡是以謀利為目的，從生產者手裏直接或間接買進貨物，再轉賣與消費者，並且在賣出的時候，並不另外加工的營業才算是狹義的商業。我們知道在經濟幼稚時代，生產者多半是直接把他的貨物移到消費者手裏去的。到了後來，因為人事日繁，分工一起之後，就有一種人應運而興，來經營這貨物的移轉。日子一久，這種專門經營移轉的人，也就成爲一種獨立的企業了。

商業意義，雖有廣狹兩種，可是從實際上說起來，近代商業範圍擴大，性質日趨複雜，這種狹義的商業，殊不足以概括其活動的內容。講到我國法律上的商業定義，也是採用廣義的，不是採用狹義的。如商人通例第一條規定：『買賣業，借貸業，製造或加工業，供給電氣煤氣或自來水業，出版業，印刷業，銀行業，兌換金錢業，貸金業，擔承信託業，作業或勞務之承攬業，設場屋以集客之業，堆棧業，保險業，運送業，承攬運送業，牙行業，居間業，代理業均為商業。』

商業是否生產的呢？我們應該先研究生產究竟什麼意思？照經濟學上說：『生產是創造或增加財的效用的行為。』至於生產的種類，可以分為下列三項：

第一，變財的性質——農業

第二，變財的形狀——工業

第三，變財的位置——商業

照上面看起來，生產的意義，雖是包括農業，工業，商業，其間的區別，倘使加以仔細研究，也不難辨。我們知道：農工是在增財的效用，商業卻在增財的價值。農工的增財的效用，是以變化財的性質形狀為主的；商業的增財的價值，是以變化財的場所之分配和時間之分配為術的。他們使財起變化，雖是一樣，而其效果，卻彼此不同。為什麼呢？因為農工是物質的——技術的——變化，商業不過是關係的——經濟的——變

化；所以農工常和效用的增加作伴，商業祇以價值的增加爲足。而且在分工和交通經濟之下，單靠農工底技術的行爲，尙不能達生產的目的，必使生產物經過商業者而達到消費人之手，方算是生產完成。因此，商業也就是廣義的生產行程中的一部分。

## 第二節 商業的沿革

太古時候，人民穴居野處，衣皮飲血，沒有交易，沒有來往。經過若干時候，因人口增加的緣故，就發生了家族的結合。所有財產，都是一家族所共有的。至於一家族所要的東西，也是由這一家族中的人員共同生產共同消費的，——自耕而食，自織而衣——然仍沒有和別的家族接觸交換的事情發生。在這個時候，既沒有交通交換，商業自無由而生。

到了後來，人口增加，人羣接觸的最初的，最古的形式就是戰爭，在異種族間交換貨物的最古形式，就是搶奪。據古日耳曼人的格言，如笞錫德氏說：『凡能以血而贏獲的，不欲以汗而賺得。』這種格言，歷久不磨，甚至在近代時尙佔勢力。如十七世紀與十八世紀間，仍視海盜爲一種合法的營利行爲，認爲『生利的企業』，即係古民族所遺下的觀念。其後，因經過激烈的戰爭，弱小民族，洞悉自己不能君臨他一民族，乃相與訂結和平的談判，交換禮物，以爲和平的徵信，更因要求外族婦女，遂發生外婚制，使無法律紀綱的狀況

之下，敵視的異族，離開了殘暴行爲，而用一種新的和平方法來代替；由是交換貿易乃繼劫掠而興。故無論如何，異族人羣間的對外貿易，必先於人羣內各個人間的族內貿易。後來強大的種族吞併弱小種族而擴大其領域，國內包括許多特性不同的土地和異族，於是國內的交通與交換，遂日臻發達了。

交通交換雖日臻發達，然在最初的形態，許多自然民族的風俗爲免去紛爭起見，在他們的邊疆無人佔領的地方留一塊空地，定時設立集合市場，鄰近部落中的生產人與消費者，齊聚於此中立的地界，而行直接的交換。各族間的衝突戰爭在此處亦應一律停止。這類市場在美洲，非洲及歐洲古代的高級的自然民族間都有，以後文化漸進，這類市場就變爲市鎮。

其後，分業的生產日益發達，交通區域擴大，生產人必各親至市場，彼此交易，於生產時間上太不經濟，故事實上，非借助於商人的媒介不可。因此，隨社會經濟的進步，生產人與消費者直接交易的市場，漸次衰廢；而專以媒介交易的商業乃繼之以起。久而久之，商業本身又隨經濟的進步而分化了。且以交通發達的結果，交易日趨頻繁，人人對貨幣的欲望，日增月盛。獲得貨幣一事，遂成經濟的中心。資本的積蓄，因之更加便利，此外又益之以新技術和新機械的發明，遂促起資本家的企業，而成今日的資本主義的世界。

### 第三節 商業的功效



講到商業的功效，是非常之多。現在不妨把較為重要的，提出來說一說：

一、商業能投合財的需要與供給。古代的經濟，完全是孤立的，是自給的。那個時候，貨物的交換，不過是就各家族剩下的東西，偶然行之罷了。及至交通發達，商業應運而生。於是一地方的，或一國的，或全世界的財富，在空間方面，在時間方面，都可以投合其需要與供給，免使偏枯之弊。故造福利於社會，很非淺鮮的。

二、商業能使物價趨於平均。商人賤買貴賣的結果，能使價格成空間和時間的調和，因為他在價廉的時候，在價賤的地方，收買貨物，就可減少供給；供給減少，物價就可提高。反之，在價貴的時候，在價貴的地方，販賣貨物，就可增加供給；供給增加，物價自必下落。這種價格的平均，結果可以增加貨物的效用，增加貨物的價值，一面有利於生產者和所有者，別一面，也有利於消費者。

三、商業可以促進生產。商業既有平均價格的作用，於是價格的漲落，完全由商人自負其責。生產者可以減少若干危險，安心從事其生產事業，更可各從其長而為分工。不但製造者之工作精而速，產量亦得因此而增加。故在事實上，商業實可以促進生產的發達。

四、商業給與國民經濟的影響。一國的輸入輸出，大概總是不能相抵的，不是入超，便是出超。這種入超出超，就叫做『貿易差額』(Balance of trade)。普通的說，進口比出口多，便於國不利；如果出口比進口多，就國力富庶。我國自從一八三一年以後，進口貨就多於出口貨，年年把許多的金錢，奉送外國，試問這樣

下去，怎樣不要弄得民窮財盡，經濟破產呢？假使我們把最近幾十年入超統計，就知道利權外溢之多，實足以驚人了。

年 別	輸 入 額	輸 出 額	入 超 額
一八八〇	七九,二五三,四五三	七七,八三三,五六七	一,四〇九,六八六
一八九〇	二七,〇九三,四八一	八七,二四,四八〇	三九,九四九,〇〇一
一九〇九	三二,〇七〇,四三三	一五,九九六,七五三	一五,〇七三,六八〇
一九一〇	四六,九六四,八九四	三八〇,八三三,三三八	八二,一三三,五六六
一九二〇	七六,二,五〇〇,二二〇	五四,六三三,三三〇	二一〇,六八,九三〇
一九二二	九三,四〇二,八八七	七五三,九七,四一六	一七〇,四四,五,四七一
一九二九	一,二五,九六九,三七二	九一,三五四,九六六	二〇四,六四,二八三

此外，商業在國際上的功效，還能够敦睦邦交，溝通文化，使世界達到大同和平的地位。這樣看來，商業的功效，豈不很大麼？

#### 第四節 商業的要素

我們知道生產的要素有三：就是土地，勞力，資本。商業是廣義生產中間的一項；但是牠並不是獨立的生產行爲，不過把原始生產事業已經完成了技術的東西，移到消費人手裏，完結經濟的生產罷了。所以商業的生產要素和農業不同，和工業也不同；因爲商業不一定要土地。我們知道多數的商業，自然需要店舖，做牠活動的根據地。但是完全不要土地的，也未嘗沒有，譬如行商就是。商業的資本就是商品和買賣上必要的資本。所以商業的資本，除了維持擴張店舖，以及一部分營業費之外，其餘都是流動資本。商業的勞力，也沒有像農工業那樣技術性。因爲這樣，所以商業不受技術的束縛，能够活潑而自由的活動。

經營商業，不像工業，要很多的固定的資本，不過這種企業，非有隨機迅速的處置，遠大敏捷的眼光不可。講到直接接近消費者的零售商，多半是小規模的。因爲他的規模小，所以就是用個人的財力，也舉辦得來。又因爲需要財力有限，所以這種商業的組織，便多半是屬個人的了。但是社會發達，產業競進，需要加增交易的事，一天複雜一天，前此以一人的財力所優爲的企業，因時勢的趨移，非共同出資，共同經營，實不可能。然而事業愈大，資本愈宏，其危險亦愈甚，非有一系統的，集中的，周密的組織以爲指揮運用的機關不可。故除上述三種以外，組織也是商業的要素之一，其重要性也不減於其他三者。

## 第五節 商業的種類

世界愈文明，商業愈分化，昔日屬於一單位的事業而為一個之經營者，今則分化為數事業而為數個之經營，使各專其一事業，以求精進。故商業一門，更可分為若干不同之種類，茲擇其重要者，分述於左：

一、大商業小商業 依資本的多少，規模的大小來分，可以分做大商業小商業兩種。我國商人通例施行細則第三條規定云：『商人營業資本總額不滿五百元者，以商人通例第三條之小商人論。』由此可知資本在五百元以上的稱為大商業，在五百元以下的為小商業。

二、固有商業輔助商業 依行為或性質來分，可以分做固有商業，輔助商業兩種。凡買進貨物之後，重行賣出的，叫做固有商業。凡立在買主賣主的中間替他們做介紹，轉運，保管，調節金融等事以補助交易的成就和發展的，叫做輔助商業。譬如銀行，保險，堆棧，牙行，鐵道，輪船等是。這兩種商業是相輔而行，缺一不可的。

三、國內商業國外商業通過國商業 依交易的境界來分，可以分做國內商業，國外商業（國際貿易）和通過國商業三種。國內商業是在一國領土以內的商業，國外商業是一國與他國間的商業。國外商業又可以貨物輸運的方向分做輸出貿易與輸入貿易，又可以買賣雙方關係分做直接貿易與間接貿易。我國商業落後，所有對外貿易，多半經過外國商家的居間，故大都為間接貿易。至於甲國貨物輸送到乙國而經過丙國時，在丙國所行的交易，就叫做通過國商業。

四、居貨商業行貨商業 依營業的處所的有定無定來分，可以分做居貨商業行貨商業兩種。居貨商業的店址是有一定的。行貨商業沒有店址，是以購進的貨物帶了去找消費者的。譬如俄國人的賣絨氈，我國人的賣生丹的就是。

五、陸上商業海上商業 依營業的地域來分，可以分做陸上商業海上商業兩種。凡商業經營的地方在海上的，稱做海上商業，譬如輪船業等是。反之，就是陸上商業。海上商業比陸上商業難些，危險些；所以有特別法律——海商法——的規定。我國商業偏重陸上，海上商業在國際間全無地位，即在內河，亦幾乎全被外國勢力侵奪。現在雖有收回航行權之議，但是能否收回，要看國民的努力與否了。

六、公營商業私營商業 依營業的主體，可以分做公營商業私營商業兩種。由私人經營的叫做私營商業，由國家或公共團體經營的，叫做公營商業。凡帶有獨占性，或與公安公益關係密切的事業，大概多歸諸公營。

此外，還可根據不同的標準，分爲自營商業，代營商業，需要商業，投機商業，沿海岸商業和殖民地商業等多種區別，這裏因篇幅所限，不必一一的贅述了。

## 第六節 商業的主體

商業的主體，不用說，就是經營商業的人。詳言之，就是以自己的名義，用自己的資本，經營商業，並擔負將來營業上所發生一切損益的人。在法律上稱爲商人的，包括自然人和法人兩種。在法人方面，不管是私法人（例如無限公司及兩合公司等）或公法人（例如國家及地方公共團體等）只要是以商行爲商業，亦均得以商人視之。至於經理店員等，既不是商業的主體，在法律上，只得稱之爲商業使用人。

商人爲商業之主體，既如上述。則商營業前途的盛衰，自繫於其本身的才識和能力如何而定。故現代商人之必具的要件是：

一、企業的知識 處今日極複雜的商業環境中，商人要想擴張販路，探求富源，開拓將來的新天地，非具有充分的商業知識，遠大的眼光不可。無謀的冒險，其勇敢的精神，固足稱佩，而用之於商營業上，其結果未有不遭慘敗者。

二、企業的能力 商人有了企業的知識，沒有企業的能力，仍不足以從事商業。故經營時，非但有充分的知識，必有豐富的經驗，果敢的毅力以運用之，發揮之，方可以見知識助長商業的功効。

三、企業的道德 商人既有了企業的知識和能力，若無道德心以輔之，營業或可旺盛於一時，終不可以持之恆久。蓋商人重在守期日，重然諾，正直爲懷，誠實待人，信用方可卓著。然後利用此卓著之信用，外可以博顧客的信任，內可以充實資本的功能，營業自可發展到極點了。

至於資本一層，因為商人所必具的要件。要知既稱商人為商業的主體，則商人的資格，非先具有資本不可以成立。是商人一詞之獲得，其先已有資本的存在了。此處無需乎再視為必具的要件，故略而不述。

## 第七節 商業學與其他科學

什麼叫做商業學？沒有作具體的解答前，先要知道什麼叫做『學』。學就是關於一定事實之有系統的知識。詳言之：即（一）關於多數事實的知識，（二）關於多數事實間通性的知識，（三）關於事實發生之沿革的知識，（四）關於事實發生之原因及結果的知識之有系統的綜合。

學的意義，既已明瞭，則進而解釋什麼是商業學。簡單的說，就是關於所謂商業一定的事實或一種社會現象的學問。詳說其內容，就是：

- 一、關於商業諸現象的知識
- 二、關於諸現象間通性的知識
- 三、關於諸現象發生之沿革的知識
- 四、關於諸現象發生的原因及結果的知識

等四種知識之有系統的綜合。以前人們都以為經營商業是『術』，而不是『學』。現在科學方法的進步，

使商業中也可以充分採用科學的方法和精神，由術的方面已漸漸成爲一種科學了。不科學的商業經營，在今日實沒有存在的能力。

**商業學與經濟學** 商業學的基礎是建在經濟學的上頭，對於經濟學關係自是很密切的。一切商品的生產，分配，交易和消費，以及物價的變動，恐慌的由來，無不受經濟原理所支配。故研究商業學而不懂經濟學，是徒勞而無功的。

**商業學與心理學** 從事商業的人，時時刻刻要和顧客接觸的。對於對方的心理，自必加以精密的考察。『知己知彼，百戰百勝。』處在近代的商業的複雜環境中，尤非懂得心理學不可。況且商品的購進，銷貨的方術，廣告的設計，無一不與心理學發生密切的關係。

**商業學與數學** 數學在商業上地位，其重要不亞於工業方面，沒有一時一刻可以離開的。尤其在統計和成本會計被許多大規模的商店採用以後，高深的數學，已爲研究商業學者不可缺少的一門學科了。

**商業學與地理學** 人類的行爲，因地殼的構造不同而各異其發展。所以一地方有一地方的經濟狀況。一地方有一地方的出產。一地方有一地方的需要。假使從事商業者，不明瞭地理的情形，貿然從事，結果沒有不遭慘敗。這種例子很多，舉不勝舉了。

**商業學與物理學** 商業主要部分是商品，商品的構製都是根據物理的知識而發明。何況現代商業



上應用的機械和設置，都是利用物理的原則去做的。故物理學的重要，也是研究商業者不可忽略的。

**商業學與法律** 商人從事商業，自非有充分的法律知識不可。我國商人的缺乏知識，對於法律尤不諳習，每年因此而受到的損失，真不可以估計。其影響不僅及於商人自身，大而言之，適足以擾亂社會的整個秩序。

**商業學與藝術** 現代商業進化，競爭日烈，商業內容固需充實，即外觀之標新立異，講求藝術，亦為商人不可缺少的條件。如商品之裝璜，窗飾之布置，廣告之繪製，建築之設計，無一不與藝術有關。

以上僅舉其重要者而言。其他如倫理學，統計學，政治學，論理學，社會學，化學，歷史等亦均有相當的關係，研究商業學的人，亦不可不加以研究。



## 第二章 我國商業的過去現在和將來

我們知道我國現在的商業是糟極了，幾十年來，年年要拿好幾萬萬塊錢，貢獻給外國。這樣下去，試問：民生怎能安定？經濟怎能不破產呢？我們既知道了我們經濟上的危險，那末進一步，便該謀所以解決之道；但要謀解決之道，就不能不研究現在的商業；要研究現在的商業，就不能不研究過去的商業。要是單研究將來，不先研究現在，就不免無根無據；只研究現在，不先研究既往，也不免沒頭沒腦。因此不能不把我國的商業，分做三個階段——（一）過去，（二）現在，（三）將來——一一說來。

### 第一節 我國商業的過去——中國的商業史

我國過去的商業，在明清之前，大概都偏重國內，到了明朝中葉，清朝道咸的時候，便由國家性而變為世界性，由自動的而變為被動的了。過去的詳情，說不勝說，現在把牠的特點，簡單地提出來說一說。

從神農氏到周朝的商業，神農時代，定日中為市，這就有了商業的雛形。至黃帝時代，對於商業的設

施有四：(一)統一政權，排除商業的障礙；(二)創造舟楫，利便交通；(三)範金爲貨，制金刀，立五幣，以便交易；(四)作數律，始創度量衡制度。帝堯時代，水處者漁，山處者木，谷處者牧，陸處者農，以其所有，易其所無，始創分業制度。夏禹時代，平洪水，闢新路——貢道；設九州——冀，兗，青，徐，揚，荆，豫，梁，雍，水陸大通，不但八州產物，可以來往販賣，而且四夷來王，就同異族發生了交通。周朝商政，都由周公釐訂：

(一)有太宰大司徒，主持商政，有載師執掌授地，有閭師實行任商，以市事。此外，又分設市官，創立市場——市在王宮之後，方各百步，其地又中分爲三，中係大市——日昃而市，百族爲主，是爲內外貿易之公共市場；東偏爲朝市——朝時而市，商賈爲主，是爲國內貿易較大的市場；西偏爲夕市——夕時而市，販夫販婦爲主，是爲國內貿易較小的市場。

(二)有征商法則。

(三)有『質』『劑』法則——『質』『劑』是商賈契約。周禮：大市以『質』，小市以『劑』。『質』爲券，『質』長『劑』短。大市係牛馬之類，用長券；小市係兵器珍異之類，用短券。質劑期約，國內一旬，郊二旬，野三旬，邦國期，期內聽，期外不聽，所以保交易的安全，絕人民好訟的風氣。契約有稅，稱爲『質布』——這就近今印花稅的濫觴。

(四)有貨物出入條例：(1)內出條例——由司市給與璽節，通至國門，司門驗訖，通至關門，然後載至他

貨物稅

河國誌

國。(2)外入條例——由司關案其疆節，通之國門，司門驗訖，通之司市，然後售貨於市。

秦漢的商業——秦孝公用了商鞅，痛抑商人，後來呂不韋以陽翟大賈，竟為宰相，於是一變重農而為重商。又一度量平權衡，正鈞石，齊升斗。漢高祖禁止商賈衣絲乘車，全然採賤商政策。至孝惠皇后，雖稍弛商賈之律，但是市井之子，仍不得為官吏。武帝時代，內興土木，外事戰征，中外騷擾，財用遂竭，於是定：

### 一、鹽鐵之法 收鹽鐵入官。

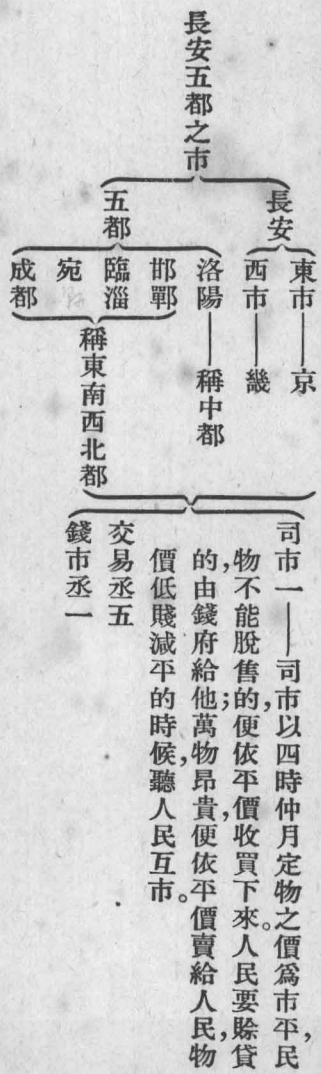
二、緡錢舟車之算 令諸賈人未作，各以其物自占，率緡錢二千為一算，及有船車者皆有算，匿不自占，占不悉，沒入緡錢；有能告者，以半與之。

### 三、榷酤之法 酒由官酤官釀，人民不得復酤。

四、均輸平準之法 州郡應當輸給官家的，都令輸土地所饒，平其時價，官自轉運至所無之處，實行出賣，輸者既便，官亦得利，這就叫均輸。京師大農諸官，都受天下貨物，貴則賣出，賤則買進，使富商大賈，不能從中牟利，萬物也不致騰貴，這就叫平準。

此外又有大探險家張騫——博望侯——櫛風沐雨，奔走塞外，通西域——即現在的新疆；開國外商業的新紀元。到得王莽時候，又定：

### 一、五均制



二、六筭令 六筭就是(1)鹽，(2)酒，(3)鐵，(4)名山大澤，(5)均賒貸，(6)銅冶。

東漢的時候，對於西域，極盡發展商業之道，據史乘所載，則知嘗立屯田於膏腴之野，列郵置於要害之路，馳命走驛，接踵於途，這是農郵並重的明證。東漢之初，大秦——就是羅馬——屢次拓地亞西，聞中國富盛，頗想通好，但為安息所遮，未能成爲事實。後破安息，奪波斯灣，羅王安敦始遣使自海道來獻象牙犀角等物，時在桓帝延熹九年，爲歐商來華之第一次。

隋唐宋的商業 漢朝以後，商業的繁盛，當首推隋世。隋煬帝開鑿運河，於是南北交通，益覺便利，又設專官，專司對外貿易。唐代商業，亦至發達，其商業設施，則分：

(1)定時——每年八月——平校斗斛秤度。

## 一、法律

- (2) 器用絹布不得短狹。
- (3) 禁私造不平的斗斛秤度，在市使用。
- (4) 買賣奴婢牛馬等，已過價不立券過三日者；立券之後，有舊病者，三天內聽悔，無病而欺者，市如法，不如法而違者論如律。

二、市舶 四方的交易，都歸互市監執掌，而在嶺南，另設市舶使，番船一至廣州，由番長領市舶使，藉貨物，納舶價，禁珍異，番商欺詐，則下之獄，所以唐之市舶，等於今之海關。

三、飛錢 貞元年間，禁人持錢出關，州縣禁錢出境。即藏錢較多者，亦干禁令。於是商人自謀周轉方法，遂有『飛錢』之法。——商賈到京城，委錢道院，軍使，富豪家，以輕裝趨四方，合券而取之，號稱『飛錢』，這就是後世鈔票的權輿。

四、鹽法 劉晏治鹽，在出鹽之鄉，設立鹽官，吸收鹽戶煮鹽，轉售商人，聽其所之。至去鹽鄉遠者，轉官鹽至彼存儲。假使商絕鹽貴，就減價出售，這叫常平鹽，官得其利，而民不乏鹽，真是良法。

五、水陸的互市 陸路——自唐在焉者，設置安西都護府，西域諸國，商於東方者固衆，華商之至波斯，印度者亦日多，於是素精商計的猶太人，遂乘機而起，西自歐非，東至印華，商權全在其掌握。其後大食物與，

亞拉伯人漸擴商界。海路——自唐在交州，設置安南都護府後，我國商途，遂由錫蘭沿西印度洋，而入波斯灣，或循亞拉伯海岸，而達紅海灣之亞丁。當時錫蘭爲世界貿易中樞，華人、波斯人、腓尼基人都集是島以營商業。迨大食併西亞，北非沿海，和印度河口，於是亞拉伯人暨下屬波斯人猶太人，益踴躍東來，而通市我國。

宋朝商業，有二種特色：一係『交子』，一係市舶司。（一）宋初，蜀人以鐵錢太重，私自造券——交子——以便交易。其法諸富豪依時聚會，用色紙造券，印文用屋木人物鋪戶，押字各自隱密題號，朱墨間錯，以作私記。填貫不限多少，遠近通用。南宋時候，改『交子』爲『關子』，『會子』。這因交子係一種不換紙幣，流弊極多；關子備有現錢，和銀行發行的鈔票，沒有差異的緣故。不過當時會子之外，還有『淮交』，『湖會』，『川引』，只行境內，不許出界，幣制之亂，和今日的各省鈔票，各自發行，不相流通，絲毫沒有兩樣。（二）市舶司，宋改唐之市舶使而爲市舶司，又在廣州之外，添設泉州、杭州、密州、泗州市舶司，實行量貨抽分。因此日本、高麗、南洋的閩、婆、渤、泥、三佛齊、西洋的印度、大食，都在各司所轄的沿海，往來貿易，商業也就日益發達了。

元明的商業 元以通商起國，統一中土後，益擴張海權。其設施如下：（一）稅則——設泉州、上海、澈浦、温州、廣東、杭州、慶元七個市舶司，定抽稅法則；凡貨都十分抽一，粗者十五抽一。後併上海、温州、澈浦於慶元，稅法亦定爲雙抽單抽。番貨雙抽，土貨單抽，頗合限制洋貨進口，獎勵土貨出口的原則。（二）鈔法——世祖作『中統交鈔』，又作『至元交鈔』，每年發行之數，自十萬至百萬以上。初在各路設『平準庫』，使金紙



相換。又立『回易庫』許舊鈔調換新鈔。又許納賦稅者完納『交鈔』。因此交鈔盛行。後閉回易市，交鈔遂廢。明太祖初起，首立鹽法，又因農工商賈多不讀書，命儒士編書教之。至於恤商之政，有：

一、禁和雇和買 和買就是預買，始行於宋。其法先給民錢，至夏秋始輸物於官。至元改稱和雇。牠的流弊，即在官不給值，民仍輸物，太祖因之，遂下禁令。

二、平貨價 凡民間市肆，買賣物價，由州縣按月申報上司，以便置辦軍需的時候，照價收買。又各府州縣，每月初旬取勘諸物，不得高擡少估；上司收買，按時估平給價，不准胥吏作弊。

三、校勘斗斛尺秤 令在京兵馬司，管市司，每隔三天，校市街斗斛尺秤，稽考牙僧物價一次。

成祖命三保太監鄭和率大船多艘，通使西洋，遂開歐亞互市之端。葡萄牙自大航海家維哥達加馬發見印度新航路之後，益銳意東略。孝宗武宗之間，由小西洋而趨麻六甲，設印度總督，掌拓殖貿易事務。正德十一年，葡人拉斐爾伯斯德羅來中土。自此之後，葡人來華者日多。世宗時，廣東附近，有葡人居地三處：（一）六川，（二）電白，（三）澳門。先是都指揮黃慶得葡人巨賄，代彼請求澳門互市，年納地租二萬金。後葡船遇險，以貢品被水為辭，請地曬物，因之拓地漸廣。思宗時候，葡竟設官治理。這就是我國商港見佔於外國的起點。嗣後葡人、西班牙人、華人咸趨南洋羣島，因之馬尼刺一埠，便成爲中國西班牙互市的中心。當時馬尼刺盛行墨西哥銀圓，這種銀圓，因之輾轉而入中土。這就是外幣流行我國的起點。其後葡勢稍衰，荷人遂起而創

設東印度公司，席捲馬來羣島，逐葡人而代之。正在這個當兒，英人也組織印度公司，經營印度。後至澳門，因為葡所阻，擬與粵吏交涉，比英艦到虎門，守將發礮，英亦還擊，礮臺陷落，旋英還戰利品，得中國許可而通商。

### 清朝民國的商業

清朝在道咸以前，完全是閉關自守的，道咸以後，門戶洞開；由主動而變為被動，由

國內的商業而變為世界的商場。清初為便於稽查外人起見，令外人聚集廣東，從事貿易。番船到粵之數，以

二十餘艘為限，貨物悉放船內，起貨既盡，給予紅單，限日出境。番船在每年五六月收泊，九十月回國，如有事

未了，可請海關給照，至下年回國。康熙年間，與俄訂尼布楚條約，於是中俄貿易就此開端。其後又訂立庫倫

貿易條例，恰克圖條約，後因俄人犯禁，三次閉關，三次開禁。順治年間，粵督佟養甲請准法船通市，於是成中

法互市之局。英人自康熙三年至乾隆五十七年，屢請訂約通商，始終未曾成功。但是自從鴉片戰爭，訂立南

京條約以後，英人不但得到賠款割地，並且開五口——上海，寧波，福州，廈門，廣州——通商，於是多年未遂

之冀望，竟一旦如願以償了。鴉片戰爭之後，我國弱點，完全暴露，於是外人要求開港者，陸續而來。咸豐八年，

中英訂天津條約，續開沿海牛莊，登州，臺灣，潮州，瓊州五處，長江沿岸漢口，九江，鎮江三處。英法俄續約之後，

即北京門戶之天津，也開做商埠。光緒二年，中英訂煙臺條約，開宜昌，蕪湖，溫州，北海為通商口岸，大通，安慶，

湖口，武穴，陸溪口，沙市為停泊處所。十年，有中法之戰，十一年，訂中法條約，從此安南歸法，龍州，蒙自，蠻耗也

開做通商口岸了。甲午之戰，日勝我敗，於是訂馬關條約，承認朝鮮獨立，割遼東，臺灣；賠款二萬萬，准其在口

岸設廠製造，許其貿易直達重慶；開沙市，蘇州，杭州爲商埠。此外外人行輪，也是這一次答應下來的。後德，俄，法三國聯盟，逼日還遼。其後日雖還遼，而索報之德，俄，法竟或佔膠州，或索旅大，或租廣州灣以去。至於英國，也趁火打劫，租去威海衛，和九龍半島。光緒二十八年，中英條約，又開放長沙，萬縣，安慶，惠州，江門五處。二十九年，中美商約，又開放奉天，安東二處。我國與外國之通商經過，既如上述，同時我國對外貿易，亦蒸蒸日上。至中國國際貿易之所以發展，一面固由於資本帝國主義商業經濟侵略的關係，一面也由於國人對外通商態度轉變的關係。因爲在鴉片戰爭之前，國人對於通商貿易，完全抱閉關自守的宗旨，對於外人的要求通商，動輒堅拒固絕。此中原因，一面因爲中國向來是農業國家，一切產物，自給自足，用不着外洋供給，因此不覺得國際貿易的迫切重要；一面中國也不知道國際社會進展的情形，以爲世界文物，惟我獨尊，而遠涉重洋來華通商的外人，無非是望風而來的，朝貢使節，稍給顏面，已屬皇恩浩蕩；如果門戶盡開，允許貿易，難免不變生肘腋。所以我國對於外人的請求通商，沒有一次不駁復或拒絕。但是到了鴉片戰爭之後，國人在外國砲艦政策之下，非但不痛定思痛，拒用洋貨，反而覺得土貨粗笨，洋貨精巧，土貨價貴，洋貨價廉，洋貨值得使用，土貨不值得使用。因之洋貨大買特買，土貨無人過問。洋貨如潮而至，無法抑制。同時因爲通商是外人武力戰勝的結果，所以國人前此自尊自大的心理，就消滅得乾乾淨淨，且有時對於來華外商，還存着怕懼的觀念。起初洋商來華，因爲言語不通，情形不熟，往往不能和華商直接買賣，所以有買辦（Comprador）

之制。講到買辦的好處，——在洋商方面——他非但能操不三不四的英語，而且熟悉本國的商業情形；凡是外商所要的出口貨物，他都能代為儘量搜羅；同時外商進口的一切貨物，他也能儘量推銷。有時竟倚仗洋商勢力，經營事業；所以買辦在中國國際貿易的發展上，也不為無功。

近代我國國際貿易發展的實情，有海關統計。不過這種海關統計，雖是從一八六四年起，起首編製；但其中有無可議之處，——準確不準確——實在不敢斷定，不過在我國素來缺乏統計數字情形之下，也就不能不拿牠做一個討論的根據。

歷年對外貿易發展趨勢表（單位一千關兩）

年 份	進 口		出 口		貿易總額	
	價 值	比 較	價 值	比 較	價 值	比 較
一八六四	五,二九四	100	五,〇〇七	100	10,301	100
一八六五	六,八四四	133	六,〇五五	121	12,899	126
一八七〇	六九,二九一	133	六,六八二	134	13,973	134
一八八〇	七九,二九三	171	七,八八四	154	157,177	154
一八八五	八,二〇〇	248	五,〇〇六	130	13,206	128
一八九〇	二七,〇九三	335	八,七四四	161	35,837	344

一八九五	一七, 六九七	三五五	一四三, 二九三	二六五	三四, 九九〇	二九九
一九〇〇	二二, 〇七〇	四二二	一五八, 九九七	二九四	三七〇, 〇六七	三五二
一九〇五	四四七, 二〇一	八七二	二三七, 八八八	二四四	六七四, 九九九	六四一
一九一〇	四六二, 九〇五	九〇三	三八〇, 八三三	七〇五	八四三, 七三八	八〇一
一九一一	四七一, 五〇三	九一九	三七七, 三三八	六八九	八四八, 八四一	八〇六
一九一二	四七三, 〇九七	九三三	三七〇, 五二〇	六六六	八四三, 六二七	八〇一
一九一三	五七〇, 一六三	一二一一	四〇三, 三〇六	七四六	九七二, 四六九	九三三
一九一四	五六九, 二四一	一二〇九	三五六, 二二七	六五九	九二五, 四六八	八七八
一九一五	四五四, 四七六	八八五	四一八, 八六一	七七五	八七三, 三三七	八元
一九一六	五二六, 四〇七	二〇〇六	四八一, 七九七	八九〇	九九八, 二〇四	九三八
一九一七	五四九, 五一九	二〇七〇	四六二, 九三三	八五七	一, 〇二二, 四五一	九六一
一九一八	五五四, 八九三	二〇八一	四八五, 八八三	八九九	一, 〇四〇, 七七六	九九九
一九一九	六四六, 九九八	二二五一	六三〇, 八〇九	二六七	一, 二七七, 八〇七	二二三
一九二〇	七六二, 二五〇	一四八六	五四一, 六三三	二〇二	一, 三〇三, 八八二	二三八

一九二一	九〇六, 二二三	一七六六	六〇一, 二五五	一一三三	一, 五〇七, 三七七	一四三三
一九二二	九四五, 一五〇	一八四二	六四四, 八九二	一三三二	一, 五九〇, 〇四二	一五一九
一九二三	九三三, 四三三	一八〇〇	七五三, 九二四	一三九四	一, 六七六, 三七七	一五九二
一九二四	一, 〇二八, 二一一	一九八五	七七一, 七八四	一四一九	一, 七八九, 九九五	一七〇〇
一九二五	九四七, 八六五	一八四七	七六六, 三五三	一四三七	一, 七三四, 二八	一六三七
一九二六	一, 二四, 三三三	三八一	八六四, 二九五	一六〇〇	一, 九八八, 五二六	一八八八
一九二七	一, 〇二二, 二二三	一九七四	九八, 六二〇	一七〇〇	一, 九三〇, 七五二	一八三四
一九二八	一, 一九五, 九六九	二三三一	九九一, 三五五	一八三三	二, 一八七, 三四	二〇七七
一九二九	一, 二六五, 七七九	二四六七	一, 〇二五, 六八七	一八八〇	二, 二八一, 四六六	一九七七
一九三〇	一, 三〇九, 七五六	二五五三	八九四, 八四四	二六三八	二, 二〇四, 六〇〇	二〇九三
一九三一	一, 四二七, 五七四	二八四	八八七, 四五一	二六四	二, 三三五, 〇三三	二二三三

從上面的表看來,在一八六四年進口貨值五千一百二十九萬三千五百七十八兩,出口貨值五千四百萬零六千五百零九兩。進出口合計爲一萬萬零五百三十萬零八十七兩。假使同一九三一年的進口貨值十四萬二千七百五十七萬四千兩,出口貨值八萬八千七百四十五萬兩,進出口合計二十三萬一千五

百萬零二萬四千兩比較起來，那末我國對外貿易的激增，實在要令人驚奇。如果拿這個統計最初發展的年份（一八六四年）做標準年度，——指數標準爲一百——那末從上表看來，就知道貿易總額在六年後的一八七〇年，便增到百分之二十四；十六年的一八八〇年，幾乎增到百分之五十；在二十六年後的一八九〇年，比一八六四年增加一倍，在三十六年後的一九〇〇年，比一八六四年增加三倍多，四十六年後的一九一〇年，比一八六四年增加八倍。此後辛亥革命，民國成立，政治方面，雖然不安；但是對外貿易，並不減少，所以自從一九一一年到一九一四年的中間，對外貿易，仍然有增無減。在歐戰的時候，我國雖不曾利用機會，發展國際貿易，但在大體方面，比較前幾年，已進步不少。歐戰停止以後，各國爲恢復商業起見，益謀增進對華貿易。所以戰後我國對外貿易總額，增加更快：在一九二〇年之後，都比一八六四年增加十倍；到一九二八年，比一八六四年增加二十倍有餘；一九三一年，比一八六四年，竟增到二十二倍以上。

這樣看來，我國國際貿易的進展，這樣的迅速，那末我們的快慰，似亦可以增加了。但是實際上這種貿易數字的激進，還是表面情形。因爲近來銀價非常跌落，如果改用金價計算，還不能證明進步，就算進步，也只能認爲近代交通發達以後，國際接觸頻繁的自然結果，各國都是這樣，我國那能據以自豪呢！惟其如此，所以進出口貿易的增加，非但不能說有益於中國國民經濟，而且有害於我國經濟的程度。因爲貿易在人力操縱之下，進口貨的所以增加，完全是因爲外人拿生產過剩的貨物傾銷我國，我國不能拒絕的緣故；反

之，出口貨的所以增加，也是完全因為外人強搶我國原料，供給製造之用的緣故，並不是因為中國自動促進貿易的結果。假使中國國際貿易，能够自動的發展，那末中國『得天獨厚』的絲茶，何致淪夷地位，他如新興工業的製品，像棉織物等，何致不能在海外市場爭一席的地位呢？

我們在中國國際貿易上，有一種重要現象，要特別注意的，就是我國的對外貿易，是『長期的入超。』這種入超，到了現在，更可驚人。自從有了海關統計到現在，我國貿易，差不多全是入超，只有起初的十二年中間，有六年出超，到一八七七年以後，便祇見入超，不見出超了。即以一九三一年論，入超的數目，竟達五萬萬四千零十二萬三千餘兩，這種數目的巨大，更為歷來所未有。當民國二十年時，總計進口超出口已達三十九萬一千二百餘萬關兩，合上海規銀四十三萬五千八百餘萬兩，如果照當時市價合算，那末合到國幣六十萬萬元以上。現在把民國以來對外貿易入超趨勢表（單位關銀一千兩）：

民國以來對外貿易入超趨勢表（單位關銀一千兩）

民國元年 一〇二，五七七

民國二年 一六六，八五七

民國三年 二一三，〇一四

民國四年 三五，六一五



民國五年	三四，六一〇
民國六年	八六，五八七
民國七年	六九，〇一〇
民國八年	一六，一八九
民國九年	二二〇，六一八
民國十年	三〇四，八五七
民國十一年	三〇〇，二五八
民國十二年	一七〇，四八九
民國十三年	二四六，四二七
民國十四年	一七一，五一二
民國十五年	二五九，九二六
民國十六年	九三，五一二
民國十七年	二〇四，六一四
民國十八年	二五〇，〇九二

民國十九年

四一四，九一二

民國二十年

五四〇，一二三

從上表看來，我國入超之多，真是驚人。不過這種巨額的入超，吾人究用何法，以資抵償呢？要是用現金，那末中國久已是窮乏的國家，那裏來這麼許多現金？而且照海關統計，自從海關有金銀統計起，到民國十五年的三十七年當中，金雖出超，值銀一億零一百四十七萬九千多兩，可是同時期，銀的入超，卻為四億七千三百七十三萬二千兩，即使除掉金的出超一億零一百四十七萬九千多兩，銀的入超還有三億七千二百二十五萬三千兩。現在這種情形，還沒有變動，怎見得呢？因為在一九三一年金的出口，雖然比進口多，計出超達一九，七五六，八〇三金單位——如果要合成銀兩，那末拿一·一二八去乘牠即得。但是銀子仍舊是入超，值關銀四千五百萬兩。這麼一看，現金還不是抵償的工具，就完全明白了。本來貿易差額的抵償，普通除了現金之外，還可以用船舶海運的收入，銀行保險事業的收益，投資債券利息的所得，抵補一部分，但在我國，什麼都沒有，向來是靠借債政策和華僑匯款歸國，來抵償貿易的差額。可是現在我國國際信用，非常薄弱，借債一層，已無法辦到，就是華僑匯款，也因為國家多故，事業不振，較前減少不少，——據中國銀行二十年度營業報告，華僑匯款歸國數目不過二萬萬元。所以有人說，現今年年巨大的入超，大半是靠外人就地投資發展在華的產業來抵償的。

## 第二節 我國商業的現在

我國國際貿易情形，上面雖然已經說過，但是還有未盡的地方，現在不妨再來申說一下。民國二十年度，世界不景氣的現象，比十九年度有增無減，因此各國對外貿易，比十九年度，都示減少，她們減少的百分率如左：

	進 口	出 口
英 國	一六·六	三一·九
日 本	二〇·〇	二八·一
美 國	三一·八	三六·九
德 國	三五·三	一八·八
法 國	一九·四	二九·〇
意 國	三三·〇	八·三
瑞 士	一二·二	二三·五
加拿大	三七·七	三二·七

俄國雖然沒有失業工人和產業停滯的現象，但是全世界不景氣的影響，俄國也無從避免。查俄國五年計劃，一面是使進出口平衡，一面是使出口數量遞增。在前年已往的三年中間，五穀木材兩類的出口額比較從前，已經增加二三倍。民國二十年，就是她五年的第四年度，照原定計劃，本年出口總數，應該比第一年度增加一倍，可是本年八個月中間的出口總值，牠的數字，反比上年減少百分之二十，同時入超竟達二萬一千六百三十一盧布——合英金二千一百萬鎊。反過來講，我國二十年度的進出口貿易，純進口額爲一，四二七，五七四，〇〇〇關兩，比十九年度增加一一七，七一八，〇〇〇兩；換句話說，就是增百分之八·一，純出口額爲八八七，四五一，〇〇〇關兩，比十九年度減少七，三九三，〇〇〇兩；換句話說，就是減百分之〇·八，進口貨中間，仍舊以農產物爲大宗，其中棉花，米，麥，麵粉，煙草五項，已值三萬八千四百多萬兩。這種情形，是我國重大的病症，應該亟謀補救的。

講到我國進口貿易中間，各國所占的數量，向來是日本居第一位的。但是自從東北事變發生之後，全國各界，同聲憤激，各地商人的抵制日貨運動，雷厲風行，從九月以後，便步步下降，十一月份的由日輸華貨價，祇有七月份的三分之一，所以總計全年，日本就退居第二位。

由日輸華（單位千元）

由華輸日

二十年

十九年

二十年

十九年

十月 一四，〇〇六 二八，一四〇 一五，四一九 一五，六九一  
 十一月 九，四九〇 二四，八四九 一六，〇〇一 一六，〇一九  
 十二月 一〇，〇九一 二二，二〇〇 一九，九〇三 一五，一〇〇

抵制日貨以後，我國便轉向英美定購棉紗疋頭，和別的基本原料。英國以金鎊停止付現，價格低落，貨價隨跌，可以同日本競爭。至印度因為印棉價格，比美棉為貴，所以進口減少。因此英國由第四位而進為第三位，美國一躍而為第一位，印度退為第五位。德國進口，年年增加，居第四位。現在把進口國的國別和進口貨價值列表如左，以示一般：

進口國	進口貨價值 (單位千關兩)		百分	率
	二十年度	十九年度		
美國	三二一，三四一	二二二，二七七	二二・四三	一七・四九
日本	二九六，八〇九	三二七，一六五	二〇・四二	二四・六三
英國	一二三，九五三	一〇八，二〇八	八・六〇	八・一五
德國	八六，九四〇	六九，一〇五	六・〇三	五・二〇

出口國	出口貨價值 (單位千關兩)	百分	率
印度	八四,二〇九	一三二,一六八	五·八四
荷屬南洋	五八,〇一五	四八,三六一	四·〇九
比國	二八,一九三	二七,四五七	一·九五
法國	二二,五五〇	一六,九八七	一·五六
加拿大	二二,三三七	一三,一五七	
香港	一九三,六五六	二一八,三七〇	二九·〇八
其他各國	二〇五,三八三	一三六,五六六	二七·五九
合計	一,四四三,三八六	一,三二九,八二一	一〇〇·〇〇%

出口方面,因爲東北的豆類雜糧和天津的棉花,都運到日本。(又因銀價跌落,所以我國棉紗出口比上年增加)所以日本居第一位;生絲桐油蛋類運美居多,所以美國居第二位;至英俄荷法等國,同上年沒有什麼出入。

出口國	出口貨價值 (單位千關兩)	百分	率
二十年度			
十九年度			
二十年度			
十九年度			

日本	二三九，四九六	二一六，五五五	二七・〇〇	二四・二〇
美國	一二三，四〇〇	一三一，八八〇	一三・九〇	一四・七四
英國	六四，〇三五	六二，六六九	七・二二	七・〇〇
俄國	五三，六四一	五五，四一三	六・〇四	六・一九
荷蘭	四六，〇九八	四四，九四六	五・一九	五・〇二
法國	三四，〇六八	四二，七〇〇	三・八四	四・七七
高麗	二八，八三五	四四，一七四	三・二五	四・九四
德國	二五，八五〇	二三，三六一	二・九一	二・六一
印度	一九，二九四	一一，七〇七	二・一七	一・三〇
香港	一三五，六一六	一五八，〇一八	一五・二八	一七・六六
其他各國	一一七，一九八	一〇三，四二二	一三・二〇	一一・五六
合計	八八七，五三一	八九四，八四五	一〇〇・〇〇%	一〇〇・〇〇%

註 上列二表，係根據中國銀行二十年度報告，所載數字與前述略有出入。

二十年度進口貨之中，以棉花為大宗，棉織品次之，其他像化學用品，金屬，礦物，麥，米，糖，油，煙草，紙張，建築材料，各項機器，都是進口的重要物品。出口土貨，豆類居第一位，生絲次之，棉花，蛋和蛋製品，茶葉，礦物，棉紗，絲織品，植物油，花生，芝麻等，都是出口的重要品。講到二十年度各關進出口總額，上海，天津，廣州，九龍，膠州，漢口，廈門，秦皇島，江門，營口各關，都比十九年度增加，大連，哈爾濱，安東，煙臺，汕頭，福州，鎮江，南京，蒙自，拱北各關都表減少。下表之中，吾人應特別注意的，就是上海一埠的進口額，十八年度祇占百分之四八·七五，十九年度增為五一·一八，二十年度竟增至五七·四二；上海一埠的進口超過出口為五萬五千二百多萬兩，等於全國入超的總額。

	百分率		百分率	
	二十年度	十九年度	二十年度	十九年度
上海	五七·四二	五一·一八	三一·一九	三四·九四
大連	七·九二	一〇·三〇	二三·一七	二〇·四四
天津	七·五三	七·八四	一〇·〇二	八·八〇
廣州	三·八五	三·八五	六·九〇	六·七五



安東	哈爾濱	漢口	汕頭	膠州	九龍
〇・九七	一・〇八	二・〇三	二・二八	三・二八	三・八二
二・五二	一・二二	二・〇一	二・八九	三・五二	二・六七
三・一六	五・一四	二・八九	一・五六	四・九五	〇・九四
四・五九	五・六六	二・〇八	二・〇一	四・七三	一・九六

總而言之，我國商業，因為農業衰落，工業不振，便成爲洋貨的尾閥。鐵路亦寥寥可數，就是這些少數築成的鐵路，也多半是借了外債纔築成的；講到航運，內河沿海的航權，都被英日所侵佔；講到銀行，外國銀行林立國內，竭盡其搜括操縱的能事；講到探礦，各地礦產，聽其湮沒，不知開採，就是已經開採的，不是中外合辦，便是全由外商經營；講到保險事業，外人經營的，倒占十分之七八，國人經營的，不過十分之二三；講到貨幣，不但中外並用，而且兩元並用，益以名目繁多，既不統一，也不通用；講到度量衡，全國各地的度量衡，不下幾千百種，標準既亂，交易自難，最近度量衡新制，雖然在十八年二月十六日已經公布，但是現在正在推行之中，還談不到全國統一；講到關稅，在十九年十二月二十九日已經把由協定而改爲國定的進口稅則公

布，並且自從民國二十年起已經施行起來，同時把幾十年來病商的釐金廢掉，這都是『差強人意』的所在；講到新頒的工商法規，有『商業註冊暫行規則』、『公司註冊條例』、『銀行註冊章程』、『度量衡法』、『商會法』、『交易所法』、『工會法』、『票據法』、『海商法』、『保險法』、『會計師條例』、『工廠法』、『商標法』、『船舶法』、『船舶登記法』、『工廠檢查法』、『銀行法』、『銀行收益稅法』等等，差不多可以說是應有盡有了。這樣看來，我國商業，全由外商操縱，人爲刀俎，我爲魚肉，在這種情勢之下，中國那得不民窮財盡，經濟破產呢？

### 第三節 我國商業的將來

從上面所說的看來，我們知道中國在商業方面流到外國的金錢，年年達好幾萬萬兩——民國二十年五萬萬四千多萬兩，民國二十一年截至五月底止，入超的數目，已達二萬六千五百八十六萬三千兩，所以民國二十年之統計，進口超過出口，總共三十九萬零一百七十九萬多關兩，合上海規銀四十三萬萬兩，照當時市價合算，就合到國幣六十萬萬元以上。如果照這樣下去，上自政府，下至人民，還不想法減少洋貨的購用，增加土貨的出口，試問國民的經濟能力，究有多大，怎能支持得了呢？

我們知道民生主義的辦法有兩個：第一是平均地權，第二是節制資本。怎樣平均地權，現在暫且不說；

怎樣節制資本，總理在民生主義第二講曾經說過：『……中國不能夠和外國比，單行節制資本是不足的，因為外國富，中國貧；外國生產過剩，中國生產不足。所以中國不單是節制私人資本，還是要發達國家資本，我們的國家，現在四分五裂，……將來一定是要統一的。統一之後，要解決民生問題，一定要發達資本，振興實業，振興實業的方法很多：第一是交通事業，像鐵路運河，都要興大規模的建築；第二是礦產，中國礦產極其豐富，貨藏於地，實在可惜，一定是要開闢的；第三是工業，中國的工業，非要趕快振興不可。中國工人雖多，但是沒有機器，不能和外國競爭，全國所用的貨物，都是靠外國製造輸運而來，所以利權總是外溢，我們要挽回這種利權，便要趕快用國家的力量來振興工業，用機器來生產。令全國的工人都有工作。到全國的工人都有工作，都能夠用機器來生產，那便是一種很大的新財源。如果不用國家的力量來經營，任由中國私人或者外國商人來經營，將來的結果，也不過是私人的資本發達……』從這番話看來，我們就知道要商業發達，要利權不外溢，就該振興實業；要振興實業，便該築鐵路，開運河，使得交通便利；開採礦產；振興工業——用機器來生產——才行。而且知道我國對於將來商業所採取的態度，一面是發達國家資本，——國民黨政綱對內政策第十五條裏說：企業之有獨占的性質者，及為私人之力所不能辦者，如鐵道航路等，當由國家經營之。——一面限制私人資本的發達，免得中資本主義發達的流毒。這都是已經總理講得很清楚，很明白，用不到絲毫疑慮的。

總理在民生主義第四講裏又說：「……我們要解決民生問題，如果專從經濟範圍來着手，一定是解決不通的。要民生問題能够解決得通，便要先從政治上着手，打破一切不平等的條約，收回外人管理的海關，我們才可以自由加稅，實行保護政策。能够實行保護政策，外國貨物不能侵入，本國的工業自然可以發達……」從總理這一番話看來，我們就知道總理是早已鑒到中國經濟上的危機，中國所受不平等條約的苦處，早已堅決主張保護貿易，打破不平等條約了。現在關稅問題，總算由我自主，有了相當的解決，可是內河和沿海，現在還是聽外輪直進直出，航權的收回，遙遙無期。

其次講到度量衡和貨幣，現時還是非常紛亂，非常複雜。新制度量衡法雖然早已頒布，但是事實上還未能儘量推行。最後還有一層，就是現在的商人，多半沒有知識，因為沒有知識，所以就沒有遠大的眼光，不知道商業的潮流，只顧眼前的微利，因此商業上不道德的事情，就層見疊出——譬如在棉花之內攪水，茶葉之中置磚等都是——所以我主張政府對於這班商業的先驅——就是商人——應該實行訓練——對於現在的商人，給他們一種補習教育，一方面增設中等商業學校，使對於將來願進商界的人，得着充實的商業知識。要是能够這樣辦去，那末中國的商業，就大有希望了。

### 第三章 商業的組織（工廠同）

商業的組織，可以分做三種：第一種是個人組織，第二種是合夥組織，第三種是公司組織。最初的時候，商店的設立，多是個人組織。後來因為個人組織，資本短少，不容易發展，纔有合夥的組織，又後來因為合夥組織，也不容易發展，便有公司的組織。

個人組織是由個人出資，組織商店，揀擇使用人，助理店務，將來賺錢蝕本，完全歸他自己的。這種組織，要是店主得人，營業可以蒸蒸日上。因為利害切己，不容不努力，而且獨斷獨行，絲毫不受牽制的緣故。不過這種舖子，資本有限，擴張自難，對於需要大資本的事業，就不適用了。

合夥組織是二人或二人以上共同出資，經營事業，將來賺錢蝕本，由他們分擔的。出資的方法，並無一定，有的時候，大家拿出同數的資本；有的時候，此多彼少；有的時候，張三出錢，李四用勞力，商品，或債權，代替資本，只要彼此同意，也沒有什麼不可。如果大家拿出同數的資本，那末將來賺錢蝕本，自然是各就成數均分。要是出資，有的多，有的少，那就要看他們所訂的契約，究竟是怎麼樣了。這種組織，和個人商店比較，牠的

資本容易集合，辦事方面，也可以收集思廣益的效果，這就是牠的長處。至於短處，就是營業的活潑和熱心，終不及個人組織。

公司組織是幾人以上，依『公司法』組織成功的。公司組織中間，又分：(1)無限公司，(2)兩合公司，(3)股份有限公司，(4)股份兩合公司四種。這四種公司，各有利弊。就實際而論，我國公司，多半是股份有限公司。因為股份有限公司最多，所以特別把牠的利弊，提出來說一說。股份有限公司的利益：(1)公司集多數小資本而成大資本，可以從事鐵道，採礦，輪船……大事業；(2)公司的規模大，營業多，較易發展；(3)公司是法人，沒有死亡疾病的危險——長久生存；(4)公司集合多人的智能，選舉優秀分子——股東——執行業務，所以牠的行爲敏捷，容易擴張賺錢。公司雖然有上面的幾種利益，可是同時也有底下的幾種弊害：(1)公司中辦事的人，因為自身利害較輕，往往不熱心服務；(2)公司中重大的事件，一定要經董事會或股東大會——年開一次——的決議，才能實行，所以不免有坐失時機的弊病；(3)公司的資本雄厚，容易居奇壟斷，使社會生活受到影響；(4)公司因為容易得到人家信用，便幹不正當的營業，使社會上受其流毒。

## 第一節 個人商店

個人商店，在商店的組織中，產生得最早，牠的形式，在各種商業裏，也頂簡單。這種舖子，資本短少，如其

遇大規模的公司，和牠競爭，就沒有不失敗的。不過遇事可以獨斷獨行，不受牽制，好算牠的長處。這種組織，祇宜於小規模的事業。

牠的組織手續，可以分做幾步：第一，先看有無設立的必要；第二，籌集資本；第三，選擇店址；第四，定店名；第五，自建或租用房屋；第六，用人；第七，進貨；第八，開張。等到籌備妥當，還該向當地官廳註冊，纔能開始營業。

第一第二步，用不到解釋，第三步，選擇店址，極其重要，據作者看來，至少要注意五點：(1)要揀人煙稠密的地方，(2)要揀往來人多的道旁，(3)要揀四通八達的街路——最好十字街口，(4)要揀直街，(5)要揀交通機關完備的場所才行。

店名的採用，雖然可以隨意，但是選擇的方法，不外兩種：(一)用無關係的字樣，譬如各店用的『久』、『大』、『恆』、『德』、『和』、『泰』等字做店名就是。(二)用有關係的字樣，就是用關係人姓名，地名，或商品名稱，來做店名。例如胡慶餘堂的胡慶餘三字，舒蓮記的舒蓮兩字，上海旅館的上海兩字就是。總之店名的選用，不必問牠和營業有沒有關係，總以便於認識，記憶，想及的為主。

## 第二節 合夥商店

合夥商店和公司不同：第一，公司法律上認為法人；合夥商店，法律上不認為法人。第二，公司的內部，是

股東和公司的關係；合夥商店，是股東和股東的關係；公司的財產，是公司所有的；合夥商店的財產，是股東所公有的。第三，公司對外的關係，不論債權債務，都是屬於公司的；合夥商店的債權債務，是分屬於各股東，而負連帶責任的。

組織合夥商店，先要由合夥人員 (Partners) 共同立一契約——就是合同——把各人出資的數目，分派損益的方法，合夥員的姓名，店名，店址，辦事人的權限……等等一一寫明，此外如提本，營業期限，也該載明。合夥員如果要半途退股，一定要得到別人的同意才行，否則店舖便只能解散。要是因爲一人死亡，大家願意解散，那末可將店號，存貨，生財等讓給別人；這種讓與，就叫招盤，受盤的人，便叫頂盤。

合夥議據式樣

立合夥議據汪時堃朱庭祐羅宗善姚家璩彼此緣係戚友，意氣相投，合力營業，今於 年

月 日在 地方，合開 字號，加立 記，各出資本，每股 元正，汪時堃認定 股，

朱庭祐認定 股，羅宗善認定 股，姚家璩認定 股，合成 股，共計資本洋 元正。

議定官利長年一分起息，每年揭帳，三年總揭，得有盈餘，作 股分派。除照本股數分派外，尙餘

股，以 股酬經理之勞，以 股酬管理銀錢帳目之勞，其餘 股，視出力夥友，公議酌



酬，倘或虧缺，仍照資本股數聽派。各相允洽，永無異議，欲後有憑，立此合同議據四紙，各執一紙存照。

一、議官利長年一分起息，每年年終支取，不得預支，亦不得提用資本。

二、議以前字號未結帳目，應進應出，統歸某某自行理直，不涉 記各夥之事。

三、議號中各貨出入，歸 經理，銀錢帳目出入，歸 經理，倘有徇情之處，惟總經理是問。

年 月

日

立合夥議據汪時堃

朱庭祐

羅宗善

姚家璩

見議 潘文安

書據 王恩良

### 第三節 公司

依照民國十八年十二月二十六日國民政府公布的公司法的規定，我國公司分做四種：第一種，無限

公司；第二種，兩合公司；第三種，股份有限公司；第四種，股份兩合公司。

無限公司，是二人以上的合資營業。公司的股東，都負無限責任，無限責任的意思，就是公司遇到虧蝕的時候，如果公司把所有產業，變賣清償，還是不夠，那末各股東須負連帶的責任，拿出自己的財產，去抵公司的債務。因為股東的責任重大，所以股東中間，不是有密切的關係，是不肯合作的。講到股東的出資，不一定限於金錢，就是商品，勞力，債權……都可以抵做資本。如果某股東以債權抵作資本，將來到期，債款沒有着落的時候，這個股東，除自任清理之外，並且應該加付過期的利息。公司設立的目標，固然在賺錢，假使損失在前，賺錢在後，那非將以前的損失彌補以後，是不得分派股息 (Dividend) 的——公司法第三十八條。公司存續的期限，如果公司的章程裏頭，並沒有規定，股東如其要退股，除了對於退股，另有規定之外，可以在每個營業年度終了的時候，實行退股，不過這樣的退股，應在六個月以前，用書面聲明才行。要是股東有不得已的事由的時候，公司的存續期限，不論有沒有規定，這個股東可以隨時退股的——公司法第四十條。此外各個股東也可以因為下列情事的一種，實行退股：(一) 章程所定的事由發生，(二) 死亡，(三) 破產，(四) 受禁治產的宣告，(五) 除名——股東犯(1) 應出的資本，不能照繳，或屢催不繳；(2) 未經其他股東的同意，竟為自己或他人經營與公司同類的營業，和為他公司的無限責任股東；(3) 有不正当行為，妨害公司的利益；(4) 不盡重要的義務，得經其他股東全體的同意，議決除名。

兩合公司，是無限公司的變通辦法，是由無限責任股東和有限責任股東合組而成的。有限責任股東，除了供給資本，稽查帳目，——在每個營業年度之終，檢查公司的業務和財產的情形——分享紅利之外，平時對於公司的業務和財產，是不問不問的。無限責任股東，是代表公司，執行業務的人。要是公司虧蝕，有限責任股東，只以虧盡原認股本爲限，無限責任股東，除了股本之外，還要拿出私產，去賠補公司的負債。有限責任股東的出資，只限於金錢，或別種財產，不得以勞務或信用替代。這種股東，如其得到無限責任股東全體四分之三以上的同意，可將股份的全部或一部，讓給別人，——公司法第七十六條——逕行退出。如果公司的有限責任股東，全數退出，無限責任股東，一致贊成繼續營業的時候，可以變更組織，由兩合而改爲無限，——公司法第八十三條。不過變更組織之後，應該在十五天之內，向官廳一面聲請兩合公司的解散登記，一面聲請無限公司的設立登記——公司法第八十四條。

股份有限公司，是由七人以上發起，擬訂章程，預算經營的事業，要多少資本，然後再把資本分做多少股，每股多少元，（至少二十元，但是一次繳足的，得以十元爲一股——公司法第一百十一條）發起人先自行認定，要是認不足股本的時候，可以招人認股。凡是認股的人，都叫認股人（Subscriber），到得籌備妥帖之後，就開創立大會，當場通過章程，選舉董事，監察人，主持一切，再由董事任用經理和其他職員。如果營業失敗，股東只以虧蝕所認股本爲限，因爲責任有限，所以大家願意入股。公司招足了股數，纔得徵收股款，

收款的方法，有用一次收清的，有分幾期收齊的。如其分期收款，那末第一次要收足資本全額的四分之一以上，纔得開始營業。公司股東，一律平等，所以尋常有一股，就有一表決權，但是到了一個股東有十一股以上的時候，表決權的行使，便應加以限制，以防大股東的專橫——公司法第一百二十九條。公司發給各股東的股票，有記名式，和無記名式（不得超過股份總數三分之一——公司法第一百十八條）兩種。記名式股票，票面註明股東的姓名，無記名式股票，票面不註明股東姓名；記名式股票的買賣，是要向公司聲明的，無記名式股票的買賣，是無須向公司聲明註冊的。股票的中間，有一種叫『優先股』(Preferred stock)，是公司在增加資本——公司法第一百八十六條上規定，『公司非經股東會決議，不得變更章程，或增減資本』——招集新股的時候，例外給認買人一種特權的股票。公司如果需要多額的金錢，可以經股東會決議——公司法第一百八十六條，募集『公司債』——第一百七十七條規定，『公司債的總額，不得過已繳股款的總額，如果公司現存財產，比已繳股款的總額為少的時候，不得過現存財產之額。』以資流通。在每個營業年度之終，董事應造：(一)營業報告書，(二)資產負債表，(三)財產目錄，(四)損益計算書，(五)公積金，股息，紅利分派的議案，在股東常會開會以前三十日，交給監察人查核。公司在分派盈餘的時候，應該先提出十分之一做公積金。公司非在彌補損失和提出公積金之後，不得分派股息和紅利。——參考附錄

公司法第一百七十條及一百七十一條。

股份兩合公司是兼採有限和兩合的長處，組織起來的。這種公司裏頭，有有限責任股東，也有無限責任股東——照公司法第二百十五條的規定，至少要有一人做無限責任股東。無限責任股東可以做發起人，訂立章程，主持公司營業，有限責任股東，只能做監察人。牠和兩合公司不同的地方，就在牠把有限責任的一部分資本，分做股份，招人認股；牠和有限公司不同的地方，在有限責任股東之外，再參加若干無限責任股東——至少一人。



## 第四章 商業的管理

商業的性質，隨資本、地點、組織、時間而各異。管理的方法，亦隨着商業的性質而不同。我國商業的不發達，論者多歸咎於國內政治的不良和帝國主義的壓迫；而實際上國人經營商業，管理不得其法，亦是使商業失敗的原因之一。在昔閉關時代，商業範圍狹小，管理方面，舊式商人尙可於經驗上求得之，應付之時。至今日，管理問題，非常複雜，沒有充分的商業學識，注力於科學的商業之管理，實難立足於近代商業競爭的市場上。

所謂科學的管理法，其主要的步驟有三：第一，以科學的方法研究管理而樹立新法則；第二，即依前項研究的結果，設一精密的管理體系，而維持及實施，使能以最經濟的方法，使用勞力與時間，以增進工作效率，減少消耗；第三，科學管理法實施以後，則以成本會計和效率監察兩種制度而判斷營業進展或衰退的程度和原因。至於管理的範圍，不外事、物、人三種。茲分述於下：

### 第一節 事務的管理

商業上事務，至爲複雜，管理方面，亦感覺困難。假使措置失宜，非但內部組織紊亂，即營業前途，亦時有傾覆之虞。今將其主要之點，略述如次：

一、地點的選擇 商業地點的選擇，和牠們的前途很有關係，所以企業家在選擇的時候，應該特別注意：(1)金融集中的地方，資金纔有圓轉的餘地；(2)交通便利的地方，商品來去自易；(3)接近棧房和工廠，前者便於存儲貨物，後者便於進貨；(4)先進者的地方，以便招徠顧客。譬如開設書店，在上海最好是書店集中的棋盤街或四馬路一帶。

二、商店的建築 建築商店之前，對於將來內部的工作，一定要預先計劃一番，使將來工作適宜，支配得當，免得多費時間，多費手腳。至於房屋建築的材料與方式，亦須斟酌營業性質和當地環境而決定。大概以能避免火患，光線充足，空氣流通爲適宜。

三、商店的設備 我國商店對於設備，大都認爲「無足輕重」，其實設備也非常重要。因爲直接設備——建築設備，作業設備——如果美滿，固然可以增進營業；就是間接設備——衛生設備，安全設備——如果周密，也可以避免職工工作的疲乏，增進職工身體的健康。至設備方面，多不勝舉，如運貨汽車，櫥窗，升降機，送錢器，冷熱汽管，消防器等，要視營業的範圍和房屋建築的大小而取捨。

四、業務的分配 現代商業內容，日益擴大，規模亦日趨複雜，一個人而兼顧各方面的事務，才具雖大，



自難免有措施失當，顧此失彼的地方。故較大的商店，無不有分科的設備，使各人能盡其知識與技能之所長，專門管理一方的事務，營業也就容易平均的發展。其主要的分科，不外(1)總務科；(2)會計科；(3)進貨科；(4)營業科。以上四科，是普通商業上所不可少之部分，其餘則視環境之需要而酌為添設。

五、事務室的設置 商業通常不外進貨、營業、會計三種活動。然因這三種活動連帶發生其他的活動，而不屬於這三種活動之內，例如收發信件，各部交通或接洽事件，就是屬於事務室方面所處置的。所以事務室不僅是處理由營業上發生業務經營以外的事務機關，而且也是經理直接管轄下之總樞紐。至於事務室之設置，光線、交通、空氣、美潔等均須顧及。其設備方面，如電話、打字機、複寫機、速記機、計算機、編號機、綴紙機、摺紙機、啓信機、計時機、傳聲機、支票防弊機、薪資記錄機、統計機等，要視資力和需要的大小，萬不能過事鋪張，徒耗多金。

六、商業文件的處理 大規模的商業，文件的收發，當然極多。無論是進貨、售貨、保險、廣告、報關，以及訂約、業務接洽等，莫不有文件的往來。設若處理不當，非但紛亂難稽，亦且妨害業務的效能。所以處理文件，至少應具備二種條件：(1)敏捷；(2)有次序，然後於稽考和統計二方面，都覺便利。處理的方法，先將收發文件，按照一定的格式逐條登記。然後依文件的性質，或收到的次序，或發文人的筆劃，整理分類，歸檔保存。至保存的年限，長短不一，大概以十年為度。

## 第二節 貨物的管理

商業上主要的行爲，就是買賣；可以供買賣東西，便是商品。本節所謂貨物的管理，即指商品的管理而言。商品管理的適當與否，影響商業的前途至巨，不可不加以深切的注意。現在分三點來述：

一、商品的陳列 商品陳列得法，裝飾的當，不但可以醒人耳目，吸引人們來觀看，而且可以觸起他們購買的念頭。所以陳列時，除了對於商品的色澤，性質和陳列的櫥櫃，位置，光線力事講求外，應注意下列的各點：

- (1) 商品性質相似，不妨放在一處
- (2) 容積相等的，陳列在一起，極大的東西和極細的東西，不宜放在一起
- (3) 重量不同的東西，應分別陳列
- (4) 陳列的時候，要檢查一過，要是兩物同放一處，會生危險，便該分隔
- (5) 有吸力的物品，陳列起來，不宜相近
- (6) 教育用品，該用由淺入深的方法陳列
- (7) 含有比較性的東西，可以門類爲經，產地爲緯的方法陳列

(8) 圖畫等類和一切古董物品，該分別年限，依次陳列

(9) 色彩易變的商品陳列，應常時更換

二、商品的保存 商品中，因其性質，色澤，氣味，形狀的不同，而易發生變化的，不知道有多少。所以商品的保存，就成爲問題了。設保存不得其法，商品受空氣之化學作用，或受天時人力之打擊，致腐敗破碎，商人蒙受極大之損失。不然，亦勢必轉嫁於顧客的身上，使營業遭受不名譽的損失。故商品的保存，應依商品的種類，注意日光的避免，空氣的乾濕，雨水的漏滴，蟲鼠的咬嚙，職工的偷竊和火災的預防。

三、商品的包裝 在商品運輸的途中，如要免除損壞或散失的發生，就在包裝的適當與否了。是以商品管理，而於包裝一項，也是不可疏忽的事體。包裝的幾條必需的要件，就是(1)配置適當，(2)堅固耐震，(3)外觀美麗。這樣，不但是不會發生損壞或散失的危險，而且輕重合宜，搬運便利，運費亦可因之減輕了。加之外觀美麗，頗能引起旁人的注意，含有多少廣告的作用。

### 第三節 職工的管理

一、人事科的設立 從前的一般公司，對於職工方面，祇有逐部的管理，各部各自爲政，沒有一定的標準，至於升黜，賞罰，工資，解僱等等，莫不唯部長的意志是從。因之規則凌亂，人不稱職，工作效率減低，而金錢

時間，勞力三方面，都受了極大的損失。現在新式的商業組織，為補救這種缺陷起見，大概都有集中的人事部設立，為職工管理的機關。權力集中，則各種標準，均可隨之確立，各項記錄，亦可隨時改良，工作效率增高，公司自然受其利了。人事科的組織，由公司規模大小為轉移。普通分為(1)僱工，(2)待遇，(3)訓練三股，各股設股長一人，均在科長的統轄之下，股下的分系問題，則由科長斟酌情形去支配。總之，人事科的唯一目的，就在管理職工，增高工作效率，期以最小限度的物質和勞動成本，獲得最大量的效果。

二、薪工 現在的工潮，大都是為薪工問題。所以支配職工的薪工，應該力求公允，適當。薪工發放的方法，可以分做：(一)單獨發付，(二)集合發付。單獨發付是照各個職工應得的薪水或工資，個別的發放。集合發付，是照職工的團體或部分應得的數目，交給領袖或工頭，再由職工轉向領袖或工頭處去領。

薪工計算的標準，不外(一)計時制：按月，按星期，按日，按時間計算薪工的多少。(二)計件制：照工人所做的件數，按件計值。(三)花紅制：這種制度同時也憑件計算，要是出品增加，花紅工資也隨之增加。(四)分利制：這種制度是公司發達後所行出來的法則，其中又分：(1)均分的法則，(2)提出一部分分發的法則。

三、職工的福利實施 要想職工的工作效率增加，除了鼓勵的方法以外，對於職工工作時間的內外的生活安全問題，應當給以相當的設施和保障，使他們無後顧之憂，可以專心一致的去工作。這個就是僱主對於職工所施與的一種在法律所規定或職工所強迫的條件之外的福利。至於職工福利工作的範圍，

據范乃賢 (A. Fleisher) 博士的意見，可分作下列的幾項：

(1) 健康的設施

甲、預防的

1. 初入時的及每年一次的身體檢查
2. 休息室設備
3. 盥洗及沐浴的設置
4. 家庭看護
5. 食堂設備

乙、醫藥的

1. 藥房及醫院的設備
  2. 特殊臨診教授 (眼科牙科)
  3. 肺病療養的設備
- (2) 儲蓄的及保險的設施

甲、貸款

1. 救濟的

2. 房屋的

乙、保險

1. 疾病

2. 人壽

3. 老年

丙、分紅制

丁、儲蓄

(3) 娛樂的設施

甲、俱樂部和同樂會

乙、遊戲宴會及音樂會等

(4) 職工教育

甲、謀職業的教育

乙、本職業內的訓練

丙、公民訓練

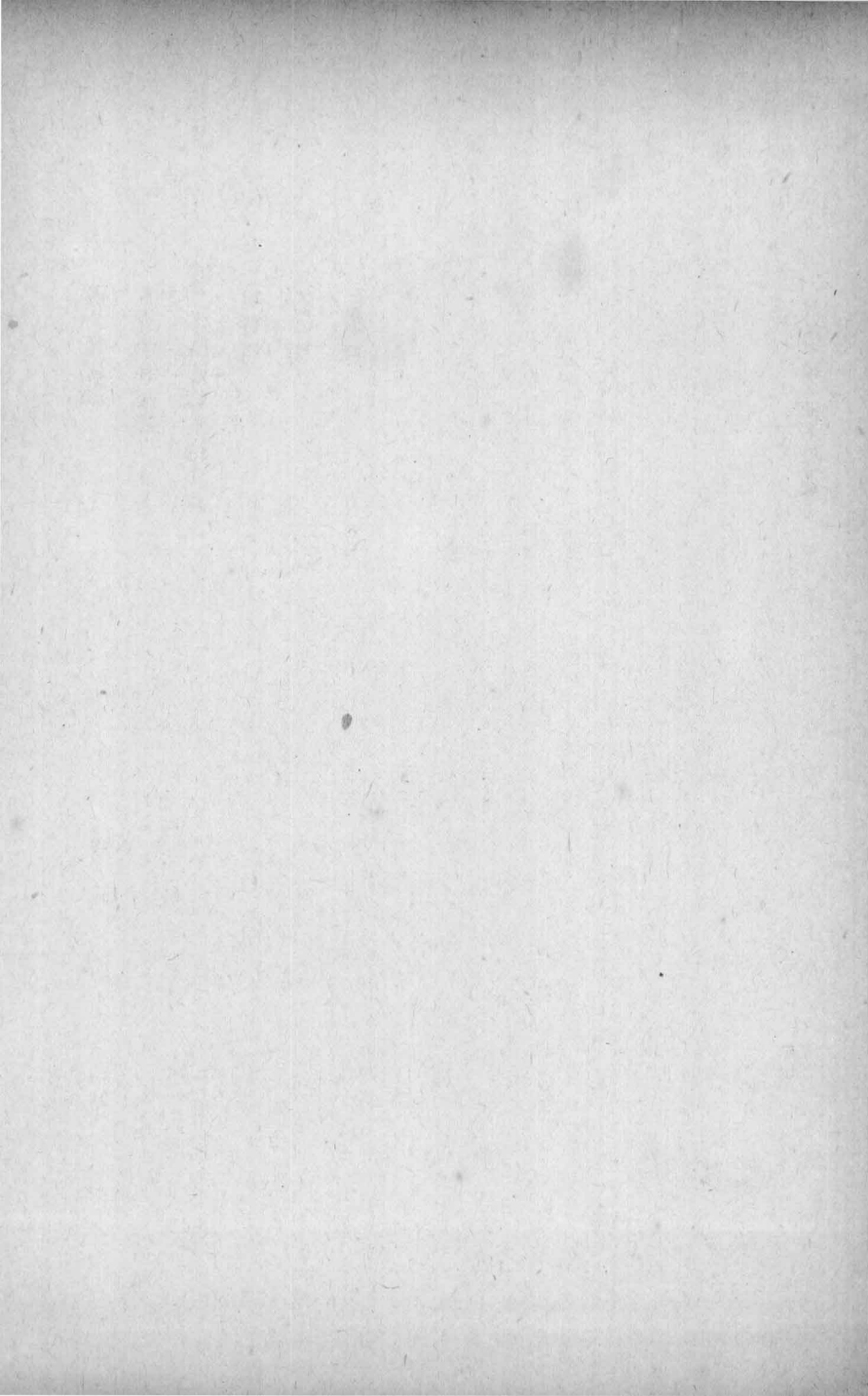
丁、升遷和記錄

(5) 工作時間以外的工作

甲、住宿

乙、娛樂

丙、家庭





## 第五章 商業的經營

### 第一節 商號和公司註冊的手續

商號設立註冊的事情，非常重要。因為註冊了冊，在商人方面，可以確定所註冊的商號或公司，在法律上有特殊的地位，謀信用的鞏固，得司法的保障，而與第三者發生種種之關係，以杜絕一切的糾紛。在政府方面，也可以達到牠唯一的目標，——保護工商，貫徹法治。日本法學家松波仁一郎說：『登記是商人的權利，也是商人的義務。』這句話真是不錯。因為這樣，所以商人無論開一商號，——個人或合夥；設一個公司，——無限，兩合，股份有限，股份兩合，非先向主管官廳或實業部註冊局註冊不可。

商號，是商人在營業上，用以表示自己的名稱。商人要牠發生專用權——旁人不得冒用，就該在開始交易以前，向市政府或縣政府註冊。假使不先註冊，便不能（一）受法律的保護，（二）干涉同一城市裏同樣商號的產生，（三）請求因他人冒用所受的損害。講到商號註冊呈請書的內容，就是呈請書裏應載的事項，

計有(一)商號,(二)資本數目,(三)設立地址,(四)營業種類,(五)本店及支店,(六)設立年月,(七)行用商號人的姓名住址,(八)應繳各費。

號註冊呈請書一件計繳

註冊費銀

印花稅銀

圓 圓

.....呈

為註冊給照事竊商於某地開設某某字號計資本若干專營某項事業謹按商人通例所定聲明各款開具於後並按商業註冊暫行規則第十一條之規定呈繳註冊費洋十元呈請察核准予註冊給照依法公告實為德便謹呈  
某某縣政府註冊所

具呈人

計開

備考	行用商號者之姓名住址	設立年月	本店所在地	營業種類	資本	商號

公司分無限，兩合，股份有限，股份兩合四種。這四種公司的註冊，各各不同。其中以有限公司的設立，最為普通，所以牠的註冊的手續，也比較的精密。現在就把牠的設立註冊來說一說，當股份有限公司呈請註冊的時候，先由全體董事和監察人出面，繕具呈文和一切附呈文件，呈報註冊局核准以後，便有執照發給，公司領到執照之後，註冊才算辦妥。其呈請書的內容，應載明（一）商號，（二）營業，（三）本店所在地，（四）支店所在地，（五）股份總數，（六）每股銀數，（七）公告方法，（八）設立年月，（九）註冊費。此外應附的文件，是

(一) 公司章程，(二) 股東名簿，(三) 股票式樣，(四) 調查的報告書，(五) 營業概算書，(六) 認股書，(七) 註冊表格，(八) 董事監察人選任書，(九) 創立會議錄。

呈請書格式

.....呈

為註冊事竊本公司係按.....公司性質辦理專營.....事業現一應手續均已部署就緒尅日開始營業謹遵公司法第.....條之規定開列各款並按照公司註冊規則第十條及第十八條之規定繳納註冊執照費.....圓印花稅銀一圓一併呈請

察核准予據情轉呈

實業部註冊備案給照保護實為德便謹呈

某某縣  
市政府

計開

章程

股票式樣

股東名簿

調查報告書

營業概算書

認 股 書

註冊表格

董事  
監察  
選任書

創立會議錄

註冊費銀

印花稅銀

具呈人……………公司

董事……………

監察……………

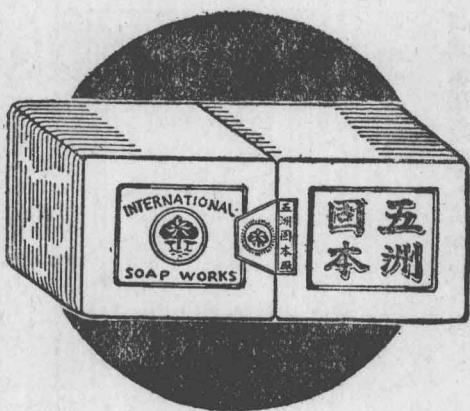
……………

有限公司除了設立註冊，由全體董事和監察人呈請外，其餘各項註冊，僅需由全體董事呈請。至於公司增加或減少資本，募集公司債，解散，因合併而變更，或設立的註冊，仍應由全體董事監察署名才行。此外，如果公司呈請增加資本註冊，還應附具：(一)修正章程，(二)新股東名簿，(三)新股東認股書，(四)監察人或檢查人的調查報告書和附屬文件，(五)關於增資的會議錄，(六)舊股銀已繳足的證明書。如果公司呈請減少資本註冊，就應該加(一)修正章程，(二)減資後的股東名簿，(三)關於減資的股東會議錄等。要是呈請募集公司債註冊，則便該加具(一)最近的貸借的對照表，(二)募集公司債業經合法公告的證明書，(三)債款繳足的證明書，(四)公司債存根簿抄本，(五)關於募集公司債之股東會議錄。

## 第二節 商標和商標的註冊

商標是營業者為表示自己的出品起見，選用明顯的特別文字，圖形，記號，或文字，圖形，記號的聯合，來做商品的標誌。商標的選用，雖然可以隨意，但是也有限制。(一)公益的禁止，像國旗，軍旗，國璽，勳章等類，不得用做商標。因為這些權利，都是屬於國家的，不是私人可以專用的。照民國十七年六月二十日內政部頒布的命令，『凡是有傷風敗俗，造信神權，崇拜帝王思想的商標，一律禁用。』(二)私益的禁止，如果對於同一的商品，實行做冒影射，便有害別人的權利，也是不准的。

商標的式樣舉例



商標的式樣既定了以後，便該向實業部商標局註冊。要是不註冊，就（一）不能享受專用權，防人假冒；（二）無從取得法律上的救濟，禁止不正當的競爭；（三）冒牌一天多似一天，自己真正的出品，沒有發揚的可能。商標註冊的手續，並不繁複，只要在擬定商標之後，畫同樣商標十張，外加印版一塊——不得過四寸——呈文一件（貼印花一角）——載明呈請人姓名，住址，商號，地點，最初使用的年月日，已未使用，商標

名稱，各項費用，（註冊費五十元，公費五元，執照印花費五角）便可向商標局呈請註冊。經商標局審查後，和別人先註冊的商標，並不衝突，就登載商標公報，隔了六個月，如果沒有人出來反對，就發給商標註冊證書。照商標法上的規定，商標的法律的保護，是從證書發行的一天起，繼續二十年，滿限之後，原呈請人，或是他的法定代表，可以續繳費用，再享二十年的保護權利。呈請商標註冊的呈請書式樣如下：

商標註冊呈文格式

印花 一角
----------

具呈人  
姓名  
年齡  
籍貫

住址

姓名 上海機製國貨工廠聯合  
會常年法律顧問譚毅公

代理人

住址 上海法租界貝勒路二十  
七號

呈為專用商標懇請註冊事竊

擬以

商標專用於商標法施行細則第三十六條第

類之

商品理合繪具商標圖樣十紙鋅版一塊連同註冊費銀

元呈請



察核准予註冊給照實爲公便謹呈

商標局

附件 商標圖樣十紙

鋅版一塊

銀 元

執照印花 角

中華民國 年 月 日

### 第三節 進貨的程序

買賣的初步，就是進貨。進貨以前，應該研究當地市場的狀況與自身所經營的商品的品質和產地。最好多多置備各種記錄，詳載關於本營業的一切事項，如當地的文化程度，人民的購買力，嗜好，生活上必需品，各地工廠的出品等等，以備從事採辦前的參考。反之，事先沒有周密的計畫，一到進貨時，東採西辦，毫無把握，結果沒有不虧蝕的。至於進貨的程序，普通可分爲四個步驟：

- 一、評定貨物的性質，工本和成色
- 二、選擇貨物的式樣，顏色和大小
- 三、確定貨價和交貨
- 四、議定付款條件

這四個步驟，究竟孰先孰後，孰輕孰重，不能一概而論，是要看貨物的種類和等次，纔可以定奪。

貨質，工本和成色的評定，普通又可分做九項，就是：(1)原料，(2)製造方法，(3)製造成本，(4)重量，(5)貨質的瑕疵，(6)人工製造或機器製造，(7)成色怎樣，(8)外觀怎樣，(9)內容怎樣。這九項的判斷，在進貨中的重要性，自不待言。偶一疏忽，在在都足以吃虧，故非有專門知識，宏富經驗的人員，不易爲力。

貨樣，顏色和大小的揀擇，全靠事前翻閱廠家目錄，樣本，報紙廣告和考察市面的需要。至揀擇方面，應該注意的地方，就是：(1)揀擇式樣，要注意實用的；(2)揀擇式樣，要注意習尙的；(3)揀擇式樣，要注意店內的存在；(4)揀擇顏色，要注意實用的；(5)揀擇顏色，要注意風行的；(6)揀擇顏色，要注意店內的存在；(7)揀擇大小，要注意時勢的變遷；(8)揀擇大小，要注意上季買客的需要。總之，進貨的種類花樣，並不在多，只要買進之後，能够賣出就行。

貨價和交貨的確定，很關重要，因爲貨價是計算利益的標準，如果進貨便宜，就多賺錢，進價昂貴，就難

於賣掉，而且賺錢有限。所以進貨人確定貨價的時候，非特別慎重不可。交貨也很要緊，因為貨物定了以後，如果交貨沒有期限，或是有了期限，廠家不能如約運來，營業方面，就大感不便。所以進貨人要注意：(1)對於廠家的定價，要求最優待的折扣；(2)先擬一個最低的限度——廠家不在限度之上，固然不肯賣出，進貨的人不能照原擬的標準，也不該買進；(3)計算實價，包括運費在內，共要多少；(4)預算毛利可以賺多少；(5)除掉店中的開銷，可以淨賺多少；(5)議定交貨的日期和方法。

商議付款的日期，能不能延長，付款的時候，有否折扣，折扣的大小如何，都應該注意的。折扣共分兩種：一種叫貿易折扣 (Trade discount)，一種叫現款折扣 (Cash discount)。貿易折扣，照商業上的慣例，是買貨越多，折扣越大。這種折扣，廠家固然有權確定其高下，但是進貨的人也可以預定所進的數量，請求廠家照給的。現款折扣，是發票上面註明在多少天之內付款，打什麼折扣；大概付款的日期越近，折扣越大。譬如  $2/10, n/30$ ，就是表示十天之內付款打九八折，三十天之內付款，不折不扣的意。這種折扣，是廠家獎勵買主迅速付款；或是需款很急，歡迎貨款早付起見，纔給商家的。如果商家的資本充足，就該早日付款，享受折扣的利益。這種利益，一次二次固然有限，但是積了半年一年，為數也很可觀。

此外一批貨物運到之後，必須隨即拆開，仔細視察，（最好保留先前貨樣，等貨到時，可以兩相比較）如果發現到貨和原樣相差太遠，或是摻雜次貨，那末進貨人可以據理力爭，或退還原貨。還有貨物的尺寸

大小也該同定單上所開的核對，因為廠家往往把積貨過多，沒法脫售的貨物，儘量裝出，商家設一不慎，收了下來，銷售時就會吃虧。假使所定的貨物，賣主沒有準期裝到，或是不照合同——定單——上規定的時日，商家如果等候不及，可以去電取消定單。

#### 第四節 銷貨的方法

一、貨價的劃定 貨物買進之後，就該規定價格，以便出賣。一般商人，對於規定價格，不知利用科學方法，只知賺一分錢或二分錢——譬如十塊錢的貨物，就得賺一塊錢或二塊錢——或是照了進價，隨便加多少。這種辦法，我認爲很不妥當。因爲這樣的定價，貨物將來能否賣出，還是一個疑問，即使賣出，也難保不生意外的枝節，像同行的競爭，花樣的變遷，存貨的損壞……所以規定貨價，非注意(1)貨色的種類和(2)供求的情形而給與一個一定的標準不可。

二、售貨員的選擇和訓練 貨物的滯銷與否，固然有許多原因；而另一方面，也要視售貨員的售貨手段如何而定。售貨員不僅有推銷人們所需要的貨品的能力，而且還有創造人類需要的能力。故售貨員的選擇和訓練，在今日的商業競爭的時代，實不容忽視的。大概的說，一個普通售貨員，應具備下列幾個條件：

(1)健全的體格，(2)使人起快感的外觀，(3)忠實，(4)謙和，(5)忍耐，(6)善言語，(7)機敏，(8)記憶力強。至訓練的方法，

要視其職務的不同而異其程序。析言之，除一部分需要特殊技能者，應施以特殊訓練外，普通對於售貨員的動作，言語，思想三方面，均須加以考察，因其缺陷而施以適當的訓練，使對於任何顧客皆能應付裕如。

三、生意的招徠 生意的大小，固然在物品的精美，定價的低廉和售貨員的機敏與否而定，然自工業革命以後，物品的構造，由汽機的力量，其品質的精粗美劣大小都是一律，而經售的又不止一家。故往往有一種貨物，其品質相同，其外觀相同，在乙家滯銷，而在甲家反能暢銷。這個原故，就在招徠生意的方法不好了。招徠的方法很多，除廣告一項留待下章討論外，這裏所要引述的，可分爲四種：

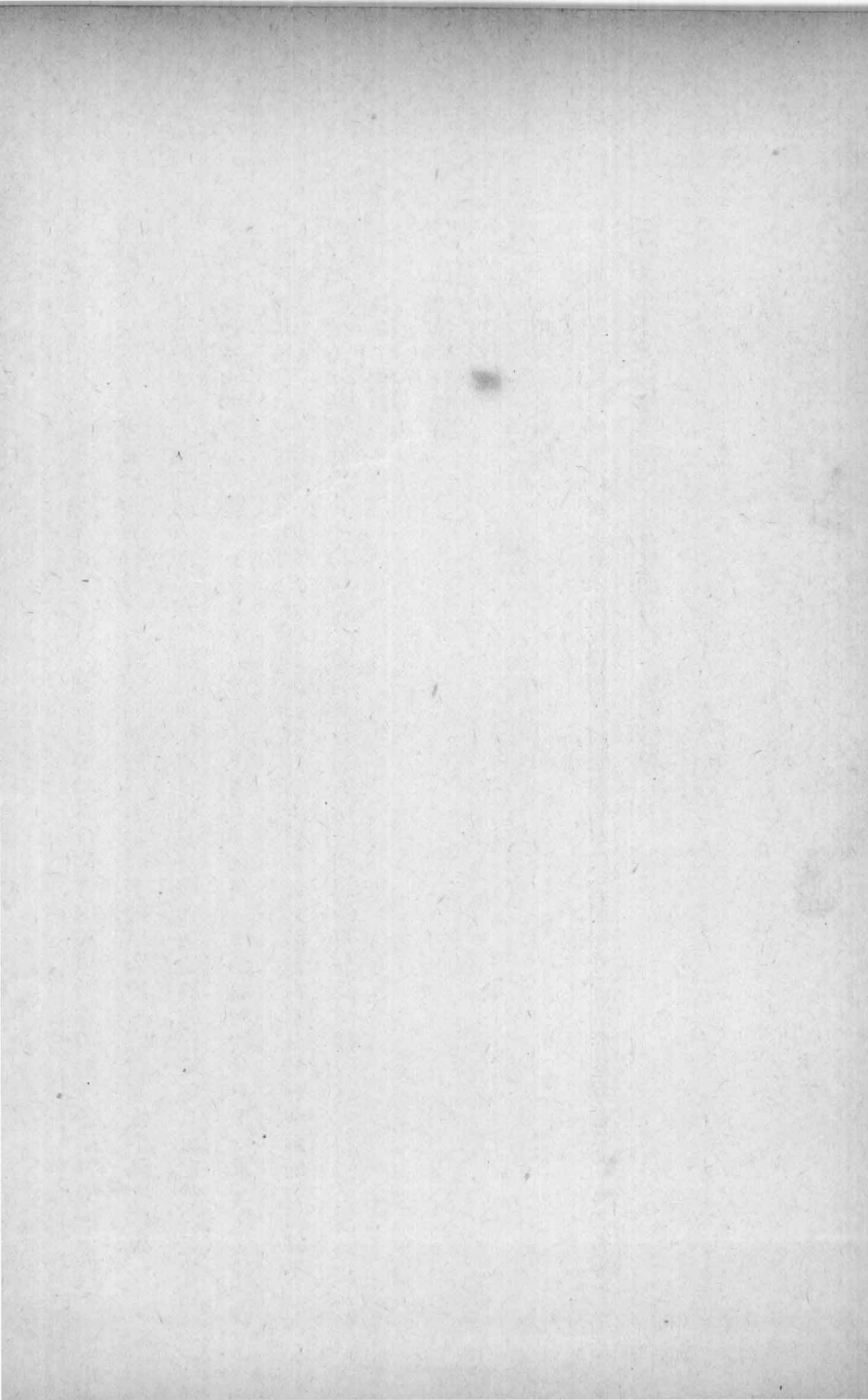
(1) 加贈物品

(2) 加贈代價券

(3) 實行廉價

(4) 招致來賓參觀

此外，招徠生意的方法很多，在未決定採用之前，應斟酌本店情形，和社會情形是否需要。設施之不在其時，非但不足以多多招徠生意，反而有損本店的信譽。



## 第六章 廣告

按廣告二字，就是昭告四方，使人人知道的意義。現在的商業，非常發達；商業競爭，也異常厲害。在這種時候，如其要擴張商業，推廣銷路，除了使用廣告以外，簡直沒有辦法。因為你有了貨物，價值雖賤，品質雖良，可是一市的人，並不知道，全國的人，更不知道，推而至於全球，益發不知道了。所以要拿貨物，舉示國人，闖動世界，便非用廣告不可。

現在廣告使用的範圍，一天大似一天。不但在商業上，用得很多，就是人事上，也用得不少。從前有人說：『廣告不離人生，人生也離不了廣告。』現在可以說：『廣告不離商業，商業也離不了廣告。』

### 第一節 廣告的類別

廣告的類別，普通分：(一)分類廣告，(二)非分類廣告兩種。分類廣告 (Classified advertisement) 是照所登事物的性質，分門別類，登載報端的。例如申報上的緊要分類廣告，分徵求，遺失，聲明，啓事等。非分類

廣告，牠的登載，並不分類，牠的地位，也並不一定。分類廣告的好處，在能使人按類檢查，有條不紊；非分類廣告，雖然沒有這種好處，但牠不受地位的拘束，門類的限制，也可以算是牠的長處。

此外又分：(一)長路廣告 (Long circuit)，(二)短路廣告 (Short circuit) 兩種。短路廣告，是直接對人類的情感，衝動，天性而發的。譬如出賣痔瘡藥品的藥房，牠在廣告上，開口就問：『君患痔乎？』這種廣告，牠的措辭，直截了當，差不多有『單刀直入』的氣勢。所以最容易激動人家。長路廣告，是說明其所以然的，不像短路廣告的那麼性急，那麼火氣。這種廣告，有請人斟酌比較的餘地，大概是對於心思精細的人而發的。

廣告又可分：(1)日報雜誌廣告，(2)傳單廣告，(3)招貼廣告，(4)色紙廣告，(5)通訊用品廣告，(6)郵遞廣告，(7)贈品廣告，(8)陳列廣告，(9)口頭廣告，(10)樂隊廣告，(11)戲館幕布廣告，(12)廣告車，(13)廣告塔，(14)電車廣告，(15)鐵道廣告，(16)電燈，電光廣告等。

在日報或雜誌上登載廣告，一定要先調查牠的銷數。因為銷數多，銷路廣的報紙，雜誌，牠的廣告效力一定廣遠。要調查銷數的多少，銷地的遠近，可向派報處，分送人，或郵政局探問，便能知其大概，其次對於廣告的費用，總要合乎經濟主義。就是以最小的費用，得到最大的效果。譬如登雜誌一面，要五六塊錢，如果登兩種雜誌，就得化十幾塊錢；登日報一行，要三四毛，如其登十行，就得化三四塊錢。所以商家要費用省，成效



大，便該作醒目的廣告。要作醒目的廣告，便該出新巧的意匠，使行數減少。要是能出新巧的意匠，作醒目的廣告，那末廣告一行的效力，就能抵得十行的效力。日報廣告的地位，在報名之下，提要之前，或新聞之中最好，其次就是封面。雜誌存在的壽命，比日報爲長，而且紙質也比較良好，所以可以用精美的圖畫。不過在雜誌登廣告，也要看所賣的東西，配不配登某種雜誌。譬如出賣的東西，是體育用品，那末該登在體育雜誌上面，不宜登在地理雜誌上面；如其是地理圖書，那末該登在地理雜誌上面，不該登在體育雜誌上面。雜誌廣告的地位，最好是封面封底的裏面一頁，其次是目錄相對的一頁，其次是正文之中，或正文之後。

傳單是一種小紙片，上面寫明本店在什麼地方，店號叫什麼，出售貨物的種類，新到貨物的名目，用簡單的文字，圖畫，描寫一切，在行人稠密的地方分散，使行人注意。這種廣告，所費有限，最合於小商店使用。牠的體裁和尺寸的大小，紙張的好歹顏色，並無一定。

招貼廣告，和傳單相仿，不過紙質講究，尺寸較大，貼在牆上罷了。從前上海，這種廣告，可以隨意隨地隨時張貼；——除非人家禁止招貼——自從上海市政府成立之後，這種廣告只能貼在公告招貼牌上，不能任意亂貼，並且要納相當的稅。這種廣告張貼的時候，最好貼在行人注目的地方，並且連貼多張，引人注目。包紙廣告，是商店在包貨的紙張上面，特別印刷的廣告。這種廣告有輾轉流通的性質，因爲這種紙張，是隨貨所之。貨物所到的地方，便是廣告所及的地方。商家在這種包紙上，可以印店名，地點，電話號數，營業

大綱……如其用堅韌的紙張，鮮豔的印刷，那更令顧客悅目，不忍拋棄。

通訊用品廣告，是工廠商店，利用通信的信紙信封等，印成簡單的廣告，使對方——收信人——注目。這種廣告，文字務必簡單，印刷務求精美，顏色必須鮮豔，地位必在邊角才行。此外在日曆，日記，月份牌上面，也可以利用地位，印一種簡單的廣告。

郵遞廣告，是把廣告的文字，記在紙片或紙本上面，然後交給郵局，遞送顧客的。這種廣告，如其做得得體，送得得法，很能收直接誘導的功效，不過製作這種廣告，須按一定的順序，用精美的紙質和圖畫，纔能令人經久留閱。還有在記名郵遞之前，也要預先斟酌一下。凡是預料將來可為本店顧客之人，及現在已經是本店的顧客，纔得寄送，否則隨便濫發，徒然靡費，毫無成效。這種書札，可以用印刷品。至於牠的形式，總以篇幅短簡，紙張挺拔為宜。而且這種書札是對個人而發的。所以文義就得婉轉丁寧，關合有情，文體固宜明瞭，句子也該短峭，使讀者易於了解。如其只列商店地址，品目價格，未免簡單乏味。不過文字過長，也嫌沉悶。所以最好能够雙方兼顧。從前東方儲蓄銀公司，曾經使用層次不斷的通信方法，勸人儲蓄。法用書信五通，第一通詳述儲蓄的利益，和人人應該儲蓄的理由；以引起儲蓄的心理，來討章程。再寄第二通，把章程一併寄出，請他即日研究儲蓄。第三通竭力勸導，並且詳述該公司儲蓄的利益和特點。以後接連着第四通，第五通，總是竭力勸他儲蓄。該公司自從用了這種方法以後，營業就大加起色。這種方法的好處，就是：（一）對人而

發，絕對沒有攔統隔閡的地方。(二)格外親切——和顧客直接親密談話。(三)得着時機——在銷路不暢的時候，可把大減價消息，通知多數顧客。(四)節省經費——受信之人，就是買貨之客，所以費用節省，收效極大。

贈品廣告，是在顧客購買的時候，看他買價的多少，定贈品的輕重大小。實行這種方法，要先把贈品的消息，宣布出去。等到顧客上門購買，便把他該得的東西，照章奉送。顧客買了東西，又得贈品，自然欣欣然有喜色了。

陳列廣告，是把東西一一陳列在玻璃窗的裏面，或是櫥架上面，供人觀看，比較。至於如何陳列，前面已經講過了。

口頭廣告，是完全用嘴來宣傳的。如衣莊店夥的叫賣，小販的叫賣便是。

樂隊廣告，是僱用音樂隊，在店中吹打，使行人注意或駐足，而進店購買。有時可以用種種旗子，上面標明品名，僱夫扛旗，導以樂隊，且行且打，令人注目。假使能將彩衣，加在夫役身上，那就更惹人注目了。

戲館廣告，是利用戲館的幕布，登載種種簡單的廣告。因為戲劇沒有開幕的時候，看客的視線，自然集中幕布。廣告者利用這種時機，登精巧簡單的廣告，使人家不能不看，不容不看，牠的收效之宏，也可想而知了。

廣告車是用二輪車一輛，——好像小車的樣子，兩面貼很大的廣告，後面有二根柄，另外用一個人去推動車輛，在街市熱鬧的地方行走，使人注目。

廣告塔大概有二丈多高。上面有鐘，以報時刻，頂上有字，以指方向。此外有寒暑表，以占氣候；有空氣表，以卜陰晴。這種廣告塔，大抵建在繁盛市街之中，不論商店廣告，或市內新聞，都可張貼塔上。

電車廣告，是用細巧簡單廣告，張貼在車頭車尾，或是車內小玻璃窗上，使車外車內的人，在頃刻之中，或無聊之時，注目或瀏覽。

鐵道廣告是在月臺的兩旁，電桿木上，或是火車中的板壁窗戶上面，張貼廣告，使來往旅客注意。

電燈電光廣告，是在屋頂上面，或較高的地方，用電燈綴成商品的名稱，或店鋪的字號，或用顏色燈泡，使牠忽明忽滅；或在商品之外，再用各種電光符號，使牠流動移轉，惹人注目的。

## 第二節 廣告的方法

我們既經知道了廣告的意義，廣告的類別，再進一步，就是研究廣告的方法。

製作廣告的時候，對於廣告，非先行研究不可。因為本店的商品，牠的用處，種種不一，牠的銷路，也彼此不同。所以要竭心盡力，製作有效的廣告，應先調查商品的用處，究竟在那一方面，牠的銷路，究屬在那一種



告的效力越大。其實大的廣告固然可以排除別家廣告的競爭，但是這種廣告，如其時常披露，就有所費不貲之嫌。如其偶或披露，牠的效力，反不及時常披露的小小廣告。

登載廣告，也該分緩急。譬如夏天用的東西，像紗葛，草帽，涼鞋，風扇，都是供一時之用的，那就須急行廣告。有些東西，是四季所需的，便該採緩進主義，起初連登四五次，以後每星期一登。還有新出或新到的物品，人家還沒有知道，還沒有用過，那就該規定時期，連續披露，到得人家知道以後，——人家知道不知道，可以查廣告登載以後，上門買客的多少。然後隔一天一登，或隔二三天一登，到得相當的時期，或隔五六天一登。

### 第三節 廣告的藝術

廣告的目的，在引起公眾的注意，促進他們的購買。為達到此項目的起見，對於藝術不得不加意地着重和推究。講到

### 美國白銀政策

中國史局編  
一九二八年至一九二九年  
美國白銀政策  
美國白銀政策  
美國白銀政策

### 黨政軍集議

## 促進新生活運動

### 推吳市長為籌備會主任 在市中心區指定實驗區

新生活運動，自蔣委員長提倡後，全國各地，紛紛響應。本市市黨部以此項運動，最宜切實辦理，集中力量，先就一步，起見，特於昨日，召集本市各界共同組織，俾收宏效。並致函吳市長，請即召集黨政軍談話會，商討進行程序。詳情已誌本報。茲悉吳市長業於昨日中午十二時，在市政府召集本黨政軍談話會，出席者有：吳鐵城、吳開先、陶百川、俞鴻鈞、吳麗亞、許念源、文海思、姜漢宗等。當經決定先行組織上海市新生活運動促進會籌備會，推定吳鐵城、陶百川、吳開先、吳麗亞、許念源、俞鴻鈞、姜漢宗、姜漢宗、文海思等為籌備員，並推吳鐵城為籌備會主任。吳開先為秘書主任，陶百川為宣傳主任，俞鴻鈞為總務主任，設辦事處於吳市長官邸。並擬在市中心區指定區域為實驗區云。

關於新生活運動的一切內容，可閱新生活活圖說，該書係上海世界書局出版，各省分局及各大大書店均有出售。

### 全國航空運動大會

全國航空運動大會  
全國航空運動大會  
全國航空運動大會

廣告的藝術，可從廣告的文字、圖畫和形式來述：

一、廣告的文字 廣告上所用的文字，並沒有一定。有時要用雅俗折衷的文字，有時要用簡潔莊端的文字，有時要用真切確實的文字，有時要用談諧滑稽的文字。一種廣告應採用何種文字，總要切合商品的性質，適合讀者的感情，萬不可據作者自己的思想或成見以爲斷。今把應該注意的幾點，特說明之如下：

(1)要標明主旨 同是一種廣告，標明主旨，人家看了就覺頭頭是道，有條不紊；反之，人家看了就不明真意何在，不能引起注意。標明主旨的方法，或以品名爲主，或以店名爲主，或以通知的事情爲主。總之，標明主旨的字，應該特別大些，使人注意。

(2)要挨次序 對於品名，功效特點……該自始至終，挨次排列，而且要首尾聯絡。

(3)要注意用字和字體 廣告上所用的字，宜通俗，不宜用僻字，否則有害廣告的本身。廣告上所用的字體，亦無一定，近來多採用美術字體，但無論如何，總以使人易於辨認爲主。

(4)要注意句法 廣告文的句子，要清通簡括，使讀者一看，便明白其中的意思。段落不宜過長，亦不宜過短，並須加新式標點，以免讀者廢解或誤會。

(5)要注意文體 廣告體裁，不外(a)敘述體，(b)問答體，(c)談話體，(d)故事體四種。至於論文體，小說體，詩詞體，新聞體等體裁，雖有人間或採用，但都不很相宜。

二、廣告的圖畫 廣告要使人注意，除了文字精練以外，只有利用圖畫。廣告中有了很好的插畫，廣告的全部，便顯得活潑可愛，非但能使人人注目，而且能使目不識丁的人，也能看圖會意。現在把幾種普通的畫類分述於下：

(1) 實物畫

廣告文字有時不能把商品的真相，描寫得維妙維肖，真態畢露，只有借助實物畫，促進

讀者興趣，引起他們購買的動機。

(2) 寓意畫 這種廣告畫應

當在商品的效用，和買客的利益上着眼，使看到的人反復思想，徘徊腦際，必欲一得以為快。

(3) 諷刺畫 這種畫法大抵

在寓意之外，還有諷刺的意味，因為這樣，所以牠的功効，比寓意畫還大。不過這種圖畫重在描寫神情，要是畫得不精，反足引起人的



有邊線的廣告

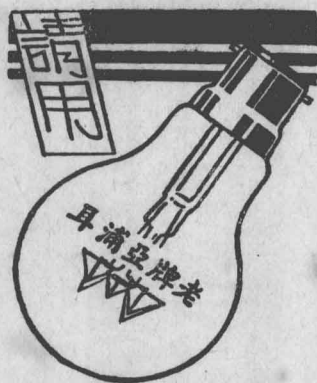


厭惡。

(4)滑稽畫 最易使人發生興趣的，莫過於滑稽畫。不過有的時候，過於滑稽，人家只知注意滑稽，反不注意廣告的商品。所以製作這種圖畫，該特別留意。

三、廣告的形式 廣告的式樣或方，或圓，或橢圓，或長方，本來沒有一定，要看製作者的意思。不過式樣的成功，靠有邊線和輪廓。邊線和輪廓，能使閱者目不旁涉。假使有兩個廣告在這兒，一有邊線，一沒有邊線，這兩個比較起來，有邊線的比較強得多了。

廣告的式樣定了以後，再進一步，該研究排列的方法。排列的時候，對於字句的分段，圖畫的位置，字體



完全國貨

亞  
浦  
耳

電燈泡

各埠均有發售

無邊線廣告

的大小，四周的地位，都該特別注意，總宜排得勻稱的當，無隙可乘，而且不背心理的原則。茲附排列得體的廣告一則，以見一般。（讀者對於廣告，如其特具興趣，要作進一步的研究，可買作者所著最新廣告學一讀）

都錦生絲織禮品

發行所

杭州	花市路
上海	北四川路
上海	三馬路
廣州	永漢北路
南京	門帘橋
漢口	江漢路

有輪廓的廣告

#### 第四節 廣告的利弊

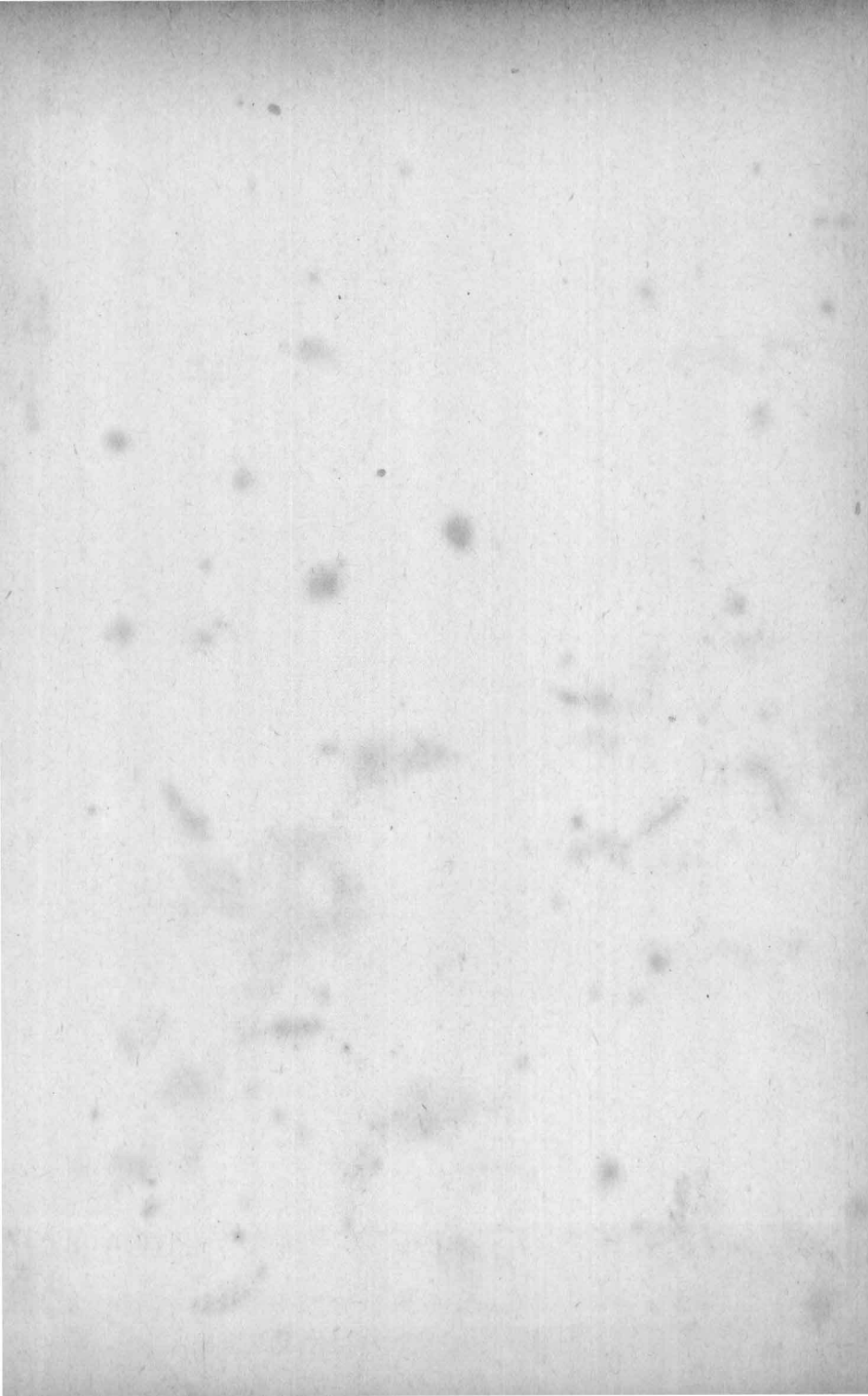
我們既經把廣告的意義，廣告的類別，廣告的方法，廣告的藝術，大致研究清楚了，最後不妨把廣告的利弊，稍為談談。

廣告的利益，可以分做三方面講：（一）就閱者方面講，有下列幾種利益：（1）可以得着新的知識——現今的廣告，對於描寫方面，多半已經科學化，所以閱者看了藥品的廣告，無形之中，就知道肺病的前因後果，治療的方法；看了儲蓄的廣告，就知道儲蓄的利益，怎樣去從事儲蓄；看了保險的廣告，就知道保險的種類，利益，以及投保的手續。（2）可以知道減價和新到物品的消息，實行購買廉價或新出的貨物。（3）可以知道破

產清算的消息，去盡應盡的義務或手續。(二)就登廣告者方面說，也有下列幾種的利益：(1)披露種種消息，吸引顧客來店買物。(2)招徠生意，使營業發達。(三)就廣告學方面說，廣告的戰爭，愈戰愈劇，廣告的方法和花樣，也愈演愈精，因之廣告學也日臻完美。

廣告的弊端，也有幾種：(一)造成欺詐的罪惡。滑頭商家，往往利用虛偽廣告，騙人購買商品。(二)影響同行營業。卑鄙的舖子，利用廣告的宣傳，做自欺欺人的勾當，因之顧客見了別家真實的廣告，也疑其欺詐，使廣告全無效力。(三)不法之徒，時常利用廣告，一面在報館或其他所在，設置信箱，一面在報紙上面，披露徵聘職員的廣告，設立騙局，使失業謀事之人，入其圈套。

廣告的利弊，既如上述。所以有些人士，很反對廣告，以為終不過是一種欺詐之媒；但是流弊之起，是由於不肖者存心欺詐之故，並不是廣告本身的罪惡，倘能設法預防，也未嘗不可以減少或避免各種弊竇。



## 第七章 貨幣

### 第一節 貨幣的意義

貨幣的定義不一，但是歸納起來，總不外四類：（一）最廣義說，（二）廣義說，（三）狹義說，（四）最狹義說。最廣義說，又叫媒介物說。這種說，是認一切交換的媒介物，都算是貨幣。照這說看來，不但金塊銀塊算得貨幣，就是一切票據，印紙，別的有價證券，也可算得貨幣。這樣，貨幣的範圍，便大得非常，貨幣的種類，也多得可觀了。不過票據之類，有時雖然和紙幣有同樣流通的力量，印紙之屬，也和正貨有同供支付的用處，可是票據的所以能夠流通，是要看立票人的信用，並不是一定可以流通的；印紙的所以能供支付，也只限於對方的承諾。所以這些東西，不能叫牠一般的流通物，只能叫牠限制的流通物。限制的流通物，在張三雖然是交換的媒介物，但在李四，並不是交換的媒介物。交換的媒介物就是貨幣，不是交換的媒介物，便不是貨幣。這樣，我們就知道貨幣的第一條件，是限於一般交換的媒介物的。

廣義說，又叫通貨說。這種說素，是認一般交換的媒介物，就是貨幣。換句話說，就是一般的流通物纔是貨幣，限制的流通物都不是貨幣。這樣一來，凡是兌換券，當然也是貨幣的一種。但兌換券的流通力量，固然同正貨差不多，而且比不兌換券要強得多，可是不能做最後支付的用具。就是人們的所以收受或使用，因為牠有兌換正貨，做一種保障的緣故。這種保障，如其薄弱，那便同票據之類相等，不能通行無阻。就是保證確實，也仍舊有兌換正貨的必要。例如送金外國，或外人歸國的時候。這樣看來，兌換券是通貨，不是貨幣，正貨，是通貨又是貨幣。假使我們叫貨幣是『正貨幣』，那末兌換券便叫做『准貨幣』。因為兌換券不是貨幣之實，不過是貨幣之影，依了牠的影，未必能捉得牠的形的。這樣，我們便知道貨幣的第二條件，是做最後支付的用具的。

狹義說，又叫正貨說。這種說素，不但是主張貨幣是一般交換的媒介物，而且是最後支付的用具。依照這說，那末貨幣就只限於正貨和不換紙幣了。不過在現今文明各國，不換紙幣，差不多已經絕跡，所謂一般交換媒介物，而且是最後支付的用具，在事實上，也只有正貨一種。所以這說又叫正貨說。這說比前面兩說，適當得多，不過還有人以為失之過廣，不合近世貨幣的意義，因此又有最狹義說。

最狹義說，是認貨幣是法定支付的用具。依了這種說素，那末紙幣未必就是貨幣，正貨也未必一定是貨幣；所謂貨幣是只限於法律上承認的貨幣，就是法貨。所以這說又叫法貨說。其實貨幣本來是經濟上的

物體，可以離法律而解釋，所以不問法律上是不是貨幣，只要一地方或一國的習慣，認爲一般交換的媒介物，而且是最後支付的要件，都可以叫牠貨幣。至於法律的追認或制定，固然可以增加貨幣的流通力，確立貨幣的效用，但因此就說法律是貨幣不可缺的要件，也很難講。

總之，貨幣的真正意義，作者敢說：貨幣是財的一種，不過財之成爲貨幣，要有二個條件：（一）在社會上是一般交換的媒介物，（二）在社會上是最後支付的用具。進一步說，現在的貨幣，不但是一般交換的媒介，一般支付的工具，就是一般貸借，以及所謂交通經濟一大特色的價值移轉，價值循環，也都用牠做獨一無二的工具。所以實在的講，貨幣是價值的普通代表物，也是價值移轉的通用品。至交換的媒介，不過是價值移轉的一種，就是同時行使雙方價值移轉上所用的。貨幣則除此之外，像租稅的納付，股金的交付，利益的分配，……單方的價值移轉，也是使用的。而且在異時行使雙方的價值移轉上，——就是貸借的媒介——也得使用。所以如不是使這些價值移轉，完全行之於一般的，還不能稱爲完全貨幣。

## 第二節 貨幣的效用

太古時代，本無貨幣，一切交易，都以物易物。當時人類的需要簡單，生活的範圍狹小，往往自耕而食，自織而衣，非至必要的時候，不會發生交易。到了後來，文明程度一天一天的增進，人類欲望，也一天一天的增

加，因此給養方面，漸覺困難，而私產制度，也乘時而生。在這種情形之下，便不得不靠分工的制度，謀生產的增進；更不能不靠交易，做有無的調劑。交易頻繁之後，物物便感不便，於是貨幣制度就應運而生。所以貨幣最初的功用，就是做交易的媒介。

有些社會主義者，以為貨幣是萬惡之源，非根本剷除不可。這種見解，未免只妒貨幣的勢力，不知貨幣的效用。俄國自從革命之後，曾經一度的廢除貨幣，抄沒銀行，結果弄得百業停滯，民不聊生，公私方面，大受打擊，農工產品，也大形減少，經濟破產。後來政府方面覺得貨幣還有存在的必要，仍逐漸的恢復起來，到了最近，和從前帝制時代，差不多完全一樣了。關於物物交易的不便，真是一言難盡，作者於此，不妨略舉一二，以示一般。

就事實而論，我們知道現今國家對於田賦，關稅，鹽稅，煙酒稅，營業稅……都以貨幣代物。如其不用貨幣，一律徵收物品，那末政府對於田賦，就得徵收米麥雜糧幾百萬擔；對於關稅，就得徵收機器，綢緞，布疋，紗花，鐘錶，呢絨，嗶嘰……幾千萬件；對於鹽稅，勢必收鹽；對於煙稅酒稅，勢必徵收煙酒。這麼一來，不但手續上麻煩不了，就是運送收藏，也極感不便，又如支出方面，也全用物品，不用貨幣，那末各院各部官吏的薪給，各校教職員的薪水，各師旅的軍餉，勢必也要發機器米麥……了。那末人民疲於轉運，還有什麼餘力餘時，去做別樣的事業。



其次，就學理而論，物物交易，也有兩種不便：（一）供求的不一致。因為實物交易，必須張三所要的，正是李四所有的，李四所有的，又是張三所要的。而且交換品的價值，也彼此相等纔行。如其張三有的是米，要的是鐘。李四有的是鐘，要的是柴，那末張李的交換，便不成功；如其張三有的是米，要的是鐘，李四有的是鐘，要的是書，要是張三和李四勉強交換成功，勢必另外去找一個有書要米的王五，再行交換纔可。又如果彼此需要的多少，若是不等，那末交換也是不能成的。例如甲有的是羊一隻，要的是釘一只，乙有的是釘一只，要的是羊肉八兩，那末甲爲了釘子一只，那就能拿了一隻羊來同乙相換呢？（二）沒有價格的標準。在物物交換時代，交換的時候，必須把各物逐一比較，規定比率，這種比率，便隨交換貨物的數目而增加。譬如布兩疋換米一擔，米一擔換書五本，書五本換鐘一架，那末布同米的比例，就成爲二與一之比，米同書，就成爲一與五之比，書同鐘，就成爲五與一之比。據掘江歸一氏說：『假定交換物的數目爲一百，那末交換的比率，就有四千九百五十個， $\frac{100(100-1)}{2}$ 』§80，如其用貨幣做標準，那末四千九百五十個比率，就化爲一百。』照上面所說的看來，我們就知道貨幣是人類的大發明，牠是有助於社會的進化的。不但在現今經濟制度之下，廢除不掉，就是將來社會組織改進，信用制度發達，能不能完全拿信用代替貨幣，也很難說呢！

### 第三節 貨幣的類別

貨幣因其通用力的不同，可分爲：(一)本位貨幣，(二)補助貨幣二種。又因其材料的不同，可分爲：(一)硬幣，(二)紙幣兩種。本位貨幣又叫主幣，牠是一種法貨，是無限制的法貨，或絕對的法貨。因爲牠是法律承認的支付工具，無論什麼人，在法律上，有拿牠做完全支付的權利，也有收受牠的義務。補助貨幣，又叫輔幣，牠是有限制的法貨，或相對的法貨。因爲牠在法律上，在一定數目之內，可以收受支付的。——照國幣條例第六條規定，『一圓銀幣用數無限制，五角銀幣，每次授受，以合二十圓以內，二角一角銀幣，每次授受，以合五元以內，鎊幣銅幣，每次授受，以合一元以內爲限，但租稅之收受，國家銀行之兌換，不適用此種之限制。』

輔幣的使用，既有限制，那末這種限制的規定，究竟有沒有標準呢？規定限制的標準，不很容易，因爲失之過高，勢必增加輔幣的流通額，侵犯主幣的使用範圍，因之幣制的基础，也就薄弱起來；失之過低，輔幣使用的範圍，又過於狹小，日常交易，就感不便。要而言之，輔幣發行的目的，不外供人民日常零星交易的使用，牠的限制額的高低，是應以國民生活程度做標準的。國民生活程度高，就是日常交易，牠的額數，也並不小，因爲這樣，所以輔幣的需要，也不很多，而限制較高一點，也沒有充溢的危險；國民生活程度低，日常交易，都是小額，交易既小，那輔幣的需要便自然加多，所以限制就是低一些，也不見得充溢。假使國家對於輔幣，並不濫發，那末牠的價格，便不至下落。實際上，超過法定限制去支付，也未嘗沒有。果真這樣，那末輔幣的法貨限制，牠的大小高低，也是不成什麼大問題的。

我們既經知道主幣是完整的法貨，輔幣是不完整的法貨，那末對於完全法貨之外，並存不完整的法貨，也許發生三種疑問：（一）國家爲什麼特別發行輔幣呢？（二）國家爲什麼限制輔幣的法貨資格呢？（三）國家爲什麼不以實價給輔幣呢？我們要曉得主幣之外，再發行輔幣，這個問題，雖然很大，但是牠的解答，卻很簡單。一言以蔽之，在供人民日常交易的使用罷了。一國的交易，有大宗，有小宗；大宗交易，固然可以用巨額的貨幣，但是小宗交易，就不能不用小額的貨幣。

我們要明白輔幣爲有限法貨的理由，就該知道貨幣有：（一）實價貨幣，（二）名目貨幣的分別。實價貨幣，是和公稱價額有同一實價的貨幣；名目貨幣，又叫定位貨幣，是有實價以上的公稱價額的貨幣。大概主幣多是實價貨幣，輔幣多是名目貨幣。因爲這樣——輔幣的雜質多——所以輔幣之爲法貨，就不能不有一種限制。輔幣如其沒有限制的通用，那末一經濫發，牠的價格，就要跌落了。跌得厲害，在受多額支付的人，就不免受意外的損失。即使價格不跌，那在有人以輔幣做多額支付的時候，授受計算運送，也很感不便。

輔幣爲什麼不能做名目貨幣呢？國家限制輔幣，不使牠同公稱價格有相等的實價，特別名目貨幣，也有她的理由，這個理由是什麼呢？就是：（一）防輔幣的損失，（二）增國庫的收入。發行輔幣的目的，原在供日常交易之便，假使輔幣和主幣，有同樣的實價，那末在清償國際債務的時候，就不免流出國外，在遇到金塊騰貴的時候，就有鎔毀消失於流通以外的弊病。到得這種狀況，日常交易，就忽然停滯，一般社會，必大感不

便。所以國家爲防患未然起見，就不得不故意降低牠的實質，使牠不易鎔毀，不易流出海外。輔幣又是內國使用的貨幣，這種貨幣，政府不但禁止自由鑄造——我國國幣條例第十二條規定，『以生銀託政府代鑄一元銀幣者，政府須允之，但每枚收鑄費庫平銀六釐』——而且不濫於發行，因爲這樣，所以名爲名目貨幣，也常能維持牠的公稱價額；國家也可以取得多大的差利。

紙幣的種類，以性質分，可別爲兌換紙幣和不兌換紙幣兩種。按發行者分，又可別爲政府紙幣和銀行紙幣兩種。我國紙幣，在性質方面，係兌換紙幣。在發行者方面，即係銀行紙幣。

兌換紙幣是憑票即付持票人以票面金額的證券。紙幣既可隨時兌現，則其功用當和實幣沒有分別，而且因攜帶便利，流通方面更較實幣爲廣。故除了同實幣具有同種功用外，還有（一）可以免金屬貨幣歷久的磨損，（二）增加流動的資本，輔助商業的週轉，（三）發行數額易於自由伸縮，可以調劑金融安定物價。銀行的紙幣發行權，由政府賦予，但必須有相當的準備。準備金大都爲若干成的現金和若干成的證券票據。銀行爲鞏固信用起見，準備金的檢查，常係公開。

不兌換紙幣，不兌換硬幣，惟發行者日後須照數收回。此種紙幣，常在國家財政萬分困難時發行，流通係強制的，但發行額不可過巨；不然，流弊無窮，貽害社會甚大。所以事先不可不審慎從事。

#### 第四節 貨幣的本位

現今各國，對於幣材，雖然選用金銀，但是銅和白銅，也未嘗不並用。不過這種金屬鑄幣，並不是都有無限法貨的資格，其中只有一種或兩種有無限法貨的資格，這種資格，就叫本位 (Standard) 這種貨幣，也叫本位貨幣 (Standard money) —— 又叫主幣。近今文明諸國，她們現行的本位制度，不外 (一) 複本位制，(二) 單本位制，(三) 跛行本位制，(四) 金匯兌本位制。此外還有一種未曾實行，可是是一部分經濟學者理想的本位制度，就是萬國複本位制。

一、複本位制 (Bimetallism or double standard) 又叫兩本位制。這種制度，是有兩種主幣。詳細的說，就是金幣銀幣的中間，預先定了一種法定比率，照這種比率，無論金幣銀幣，都有無限法貨的資格，而且都許自由鑄造的意思。

主張複本位制的論據，不外下列三點：(一) 複本位制，因為有補償作用，物價的變動，可以減少；(二) 複本位制，因為幣材的供給豐富，幣價的變動也很微小；(三) 複本位制，對金幣國使用金幣，對銀幣國就用銀幣，因此貿易並不因匯兌市價的變動，而有盛衰。

上面所說的，都是複本位制的長處，至於牠的短處，也有：(一) 複本位制，不能為完全的補償作用；(二) 複本位制，不能定完全的法定比率。據主張複本位制說的論據，是深信補償作用可以完全實現的。他們把 (一) 金銀的效用，看做同一，(二) 看一國的勢力，看得過大。這種見解，是完全錯誤的。(一) 因為要是金銀果

真有同一的效用，那末銀價下落的結果，金幣必定慢慢的離開流通市場，銀幣就要起來代替牠使用，於是金塊漸增，銀塊漸減，金價跌落，銀價復漲，兩相調劑，金銀的價格，就可以平衡。但是事實上，金同銀，並不是有同一的效用。因為金量少而價高，外表美觀，嗜好的人也比較衆多，金決不是銀可以比的。所以說金幣不足，銀幣可起而代用，這話未免出於武斷。況且一國的金銀數量，同世界現存和每年產出的數量，彼此相比，真是滄海一粟。一國的金幣，即使鎔化到金塊的市場裏去，可是一國的銀幣，牠的需要，便頓然增加。這麼一來，世界金銀的行市，未必因此就顯出高低。即或稍受影響，恐未必像論者所說的那麼大哩！（二）一國的勢力，假使果真偉大，那末複本位制，就不能永久維持。因為在複本位制度之下，必定先用法律（幣法）預定多少數量的金，等於多少數量的銀，然後照這個法定比率，鑄造發行金銀主幣。不過金銀的行市，是變動不息的。所以隔不了多少時候，規定的比率，就同市場的比率，差得很遠。那時要是補償作用，能够完全實現，那末這種變動，也不過是一時的現象。但是補償作用的力量，既然微末，牠的效用，也不很顯著。所以金銀主幣的實價，就不能大相逕庭，古勒裏的法則，就不能不時常發現，良貨幣就不能不被惡貨幣所驅逐。到了良幣被惡幣所驅逐，那末複本位制就不能不變為交代本位制（Alternating standard），失掉牠的本來面目了。

## 二、單本位制 (Monometallism or single standard) 只有一種主幣的制度。

今日的單本位制，不外金單本位和銀單本位。單本位制的好處，即複本位制的短處，上面已經說過；至

於採用金單本位抑銀本位的孰得孰失，要看（一）金幣和銀幣，那種適應經濟發達的程度——一國的經濟發達幼稚，內外商業為數微末，則以值低額小之銀幣為宜；如經濟發達的程度高，貿易的額數大，則銀幣授受搬運，均極不便，自以選用金幣為是。（二）金幣和銀幣，那種價格變動少——貨幣是價值的標準，所以價格變動愈少愈妙。不過價格的變動，是起於供求的變動的。所以需要多，價格就增加，供給多，價格便減少；而且金銀的供給，不可以既往而卜將來；金銀的需要，也不可就過去而斷後日。因為機械的發明，礦山的發見，在什麼時候，增加金銀的供給，固然不能知道，就是嗜好的變遷，本位的更改，在什麼時候，才增加金銀的需要，也是不能預計的。所以說銀的產額，一定不變，或是金的產額，逐漸增加，都是泡影之談。價格的變動，誰多誰少，就一時的現象，固得判定，但是講到永久，就斷乎不能。（三）金幣和銀幣，那種適應國際的貿易——貨幣不但是內國交易的媒介，價值的標準，而且是國際交易的媒介，價值的標準。假使一國和其他貿易上金融上有關係的國家，她的主幣異材，那末匯兌行市，就時起搖動。要是匯兌順，其輸入貿易必衰，匯兌逆，其輸出貿易又弱，都足以阻貿易的發達。而且在國際貸借方面，也有計算錯誤的危機。所以要是情形許可，就該和貿易上金融上關係最大的諸國，揀同一的本位，才是道理。

三、跛行本位制 (Limping standard) 從複本位或銀單本位，改成金單本位的國家，在過渡的時代，還有巨額的銀主幣，要依公稱價格，用金主幣去收回牠。但在銀價暴落的時候，要依公稱價格，用金主幣來

收回實價過的銀主幣，政府的損失，未免過大。所以爲一時便利起見，一面停止銀主幣的自由鑄造，限制牠流通額，使牠的公稱價格，能够維持，一面使牠和金主幣，同爲無限法貨，在市面上流通。到了政府財政寬裕的時候，再慢慢的收回，以漸進於金單本位。這種制度，就叫跛行本位制。所以跛行本位制，雖然有金銀兩種主幣，但是牠是禁止銀主幣的自由鑄造的，牠和金單本位制固然不同，就是和複本位制，也截然兩樣。總之，這種制度，並不是永久的制度，不過是從複本位或銀單本位，移到金單本位的一種準備罷了。這種制度的所以稱做跛行，是因爲牠好像人體，去了一足的緣故。

#### 跛行本位制

金主幣——無限法貨自由鑄造  
 銀主幣——無限法貨自由鑄造

跛行本位制，有下列的幾點利益：(一)因爲不急急於處分銀幣，可以免國庫因銀價暴跌而生的損失；(二)因爲用金銀做主幣，金的需要減少，銀的需要增加，得以緩和物價的變動；(三)因爲使用實價以上的銀主幣，可以節約資金；(四)因爲禁止銀主幣的自由鑄造，即使銀價暴落，古勒裏法則也不致發生。至於牠的弊端，也有：(一)因爲國家靠了鑄造銀主幣，得着利益，往往在財政困難的時候，發生濫造的弊病；(二)人民僞造銀主幣，可博巨利，因之作奸犯科的事情，不免增加。

#### 四、金匯兌本位制

(Gold exchange standard)

又叫虛金本位制。這種制度，雖然以金做價值的標



準，但是並不另鑄金幣，不過依對於金幣國匯兌的作用，維持金本位的制度。就是銀單本位國要免掉銀本位制的不利，並不別造金幣，不過廢了從來銀主幣的自由鑄造，對於經濟上有重大關係的外國金幣，引上公稱價格，到一定比率，彼（外國）此（內國銀幣）同是無限法貨，而且是並用的制度。

這種制度，是銀單本位國，既無巨額的金儲於國內，又沒有力量購買巨金於國外，不能採用金單本位制度，如其一仍舊貫，又苦於匯兌的變動，損失不貲，因此採用過渡的辦法。講到牠的運用方法，那末：（一）在從來通用的銀主幣和經濟上有重大關係的外國（如果是殖民地及屬國，那末，就是母國）金主幣的中間，設一定的法定比率。（二）對於從來通用銀主幣，廢止自由鑄造，限制供給，使得公稱價格，騰到上述法定比率。（三）內國銀幣和外國金幣的市場比率，達到法定比率的時候，就依了牠的比例，都給牠無限法貨的資格，並且許牠們互相引換。（四）內國和外國以金準備匯兌基金，政府對之，發行支付金幣的匯票，對於外國支付的時候，就用銀幣去買進，如果送金給本國，就用金幣去買進。（五）如此，則在國內，仍舊專門流通銀幣，在內國和外國間，專門流通支付金幣的匯票或金幣。

金匯兌本位制，是取法於跛行本位制的。不過牠的旨趣，和跛行本位制，又截然不同。跛行和虛金本位制，牠們相同的所在，是虛金本位制，也（一）以金定價值的單位，（二）金幣之外，另有銀幣，依一定的法定比率，給牠無限法貨的資格，（三）停止銀主幣的自由鑄造，使牠成爲名目貨幣的。至於不同的所在，是：（一）跛

行本位制是從複本位制或銀單本位制，移到金單本位制的過渡手段，虛金本位制，是從銀單本位制移到金單本位制，或從銀單本位制和金單本位制收同一實效的手段。(二)跛行本位制，非鑄造金主幣不可，虛金本位制，無庸別鑄金幣，只許一定的外國金幣，照一定的法定比率做主幣，而以金為匯兌資金，備於內外樞要的地方為已足。(三)跛行本位制，在移到金單本位制，而窮於銀幣的處分時，才用到牠。虛金本位制，則以銀單本位制，為最良的制度，不過在避免和金幣國貿易上金融上的不便的時候，才用到牠。(四)跛行本位制，為先進國所採用，虛金本位制為後進國所採用。

虛金本位制有下列幾種利益：(一)不要巨額資金，鑄造金幣，可以收着金本位制同樣的效果。(二)不廢內國市場流通的適當銀幣，免除對金幣國匯兌的變動。至於牠的弊端，也有：(一)規定金銀兩幣的法定比率，非常困難，法定比率和市場比率，要是差得過大，就不免誘致銀幣的偽造，要是差得過微，那末銀價偶貴，銀幣就將絕跡。

五、萬國複本位制 (International bimetalism) 是一般學者理想的本位制度。這種制度，是以條約協定金銀的比價，然後照這種比價，萬國採用共通複本位。

主張這種制度的理論，不外(一)萬國複本位制，可期補償作用完全實現。我們知道複本位制，有補償作用，就是金銀市價變動，金銀的法定比率和市場比率，必定生出高低之差，因此一為良幣，一變惡幣。依古

勒襄法則，惡幣便驅逐良幣於流通之外，因之市場良幣的地金就增加，惡幣的地金便減少。良幣的地金既增，其價格就跌落，惡幣的地金既減，其價格就騰貴。因之金銀市場比率，復和法定比率一致。假使一國單獨採用複本位制，且能充分行使，何至有過去屢次的失敗。所以先後採用這制而失敗的，並不是這種作用的有名無實，乃是複本位制的範圍太狹，作用不顯的緣故。要是萬國一致合作，在同一法定比率之下，採用同一複本位制，那末補償作用，完全進行，金銀市價的高低，即使時常變動，但無幾時，就恢復原狀，萬國都免受損害了。（二）萬國複本位制，可以使國際交通貿易發達。依了這制，世界就有共通的貨幣，幣制完全劃一，且因為貨幣的價格，一定不動，貿易就安全，交通便活潑，貸借就容易，牠的利益，真不小哩！

萬國複本位制，既有這許多利益，又為學者所贊成，何以到了現在，還是一種空論，沒有見諸事實呢？這因：（一）法定比率的約定上各國的利害不一致。現今世界各國，有的產銀，有的產金，有的金量多，有的銀量多。因此有的喜銀騰貴，有的喜金騰貴，有的主張金銀的比率大，有的主張金銀的比率小，而金銀法定比率的約定，各國也異其利害得失，所以雖然多次集議，終屬議論紛紜，不能解決。（二）恐怕因為改革幣制，生出財政的紛亂。採用這制，各國都要改革幣制，而改革之影響極大，不但紛亂貸借的關係，引起物價的變動，而且增減財產的價值，各國又誰願意呢！（三）恐怕日後條約滿期，起財政的混亂。關於本制的國際條約，要是永久成立，尚屬可行，如其有一定的時間，那末在有效的時期中，固然可以協力，防金銀行市的變動，維持法

定比率，但是到了有效時間一過，條約就宣告失效，繼續不繼續，不能預定。所以條約屆滿，金銀行市，難保不起劇烈的變動，各國財政，也定然大亂。(四)現今採用金本位制的，並不感覺不便。現今世界各國，除了中國之外，或已用金單本位，或正趨金單本位，她們在貿易上，金融上，並不感受不便，因此各國對於這制，便持冷靜的態度了。

## 第五節 幣值變動的影響

貨幣的價值，時有漲落。但無論變得怎樣，貨幣總是一般價格的標準，而且是貸借的基礎，講到幣值變動的影響，那末不但搖動物價，而且影響一般社會。因為貨幣價值下落，就發生下列的現象：(一)一般物價騰貴。物價騰貴的結果，一般生活費就得增加，國家歲出，也因之膨脹。(二)定額收入的人，生計便困難。幣值下落，貨幣的購買力就減少，那末在有定額收入官吏軍人和勞工，他們的實質所得，就不免減少，他們的生計，就感受困難。在勞動者方面，固然可以因此要求加薪，但是這種事情，曠日持久，在沒有加上之前，未嘗不備嘗艱苦。(三)促產業的勃興。物價如其上漲不息，那末無論那種事業，便都賺錢，各業賺錢的結果，股票便騰貴，公司就勃興，一般企業界，也就有聲有色。(四)債務者的負擔減輕。幣值下落，貨幣的購買力就減少，那末在預先約定收受定額的債權者，固然受相當的損失，但在納稅者或清償定額的債務者，未嘗不可以減輕

負擔。(五)輸入增加，輸出減少。在幣值下落，物價騰貴的時候，那末用金幣的國家，對於用銀幣國家的出口貿易，必定衰落；用銀幣的國家，對於用金幣國家的出口貿易，也必不振。這種情形，很可以使進口貿易增進。異本位國家中間的匯兌行情搖動，一切交易，都帶投機的性質。因此貿易不安，金融也欠流通。

貨幣的價值騰貴也有下列的現象：(一)一般物價下落。物價跌落的結果，人民的生活費就減少，生活方面，就覺寬裕。(二)定額收入的人，生計就寬裕。幣值上漲，貨幣的購買力就增加，那末在定額收入的官吏軍人和勞工，他們的實質所得就增加，而他們的生計就自然寬裕起來。(三)使得產業衰落。物價如其跌落不已，無論什麼事業都要蝕本，那末股票就得下落，公司便要倒閉，一般企業界，也就垂頭喪氣。(四)債務者的負擔加重。幣值上漲，貨幣的購買力就增加，那末在預先約定收受定額的債權者，固然受到相當的利益，但在清償定額的債務者，就不免要增加負擔。(五)輸入減少，輸出增加。在幣值騰貴，物價下落的時候，那末用金幣的國家，對於用銀幣國家的出口貿易，必定臻臻日上，銀幣國家，對於金幣國家的出口貿易，也定然發達。這種情形，很可以使進口貿易減少，異本位國家間的匯兌行情上漲。因此貿易安定，金融也就活動起來。

## 第六節 我國的幣制

我國的幣制，照民國三年二月頒布的國幣條例看來，是用銀單本位制的。主幣叫圓，輔幣十種，是用銀，鎳，銅……造成的。今列表如下：

種類	總重	成分	主輔
一圓銀幣	七錢二分庫平	銀九銅一	主
半圓銀幣	三錢六分	銀七銅三	輔
二角銀幣	一錢四分四釐	銀七銅三	輔
一角銀幣	七分二釐	銀七銅三	輔
五分鎳幣	七分	鎳二·五銅七·五	輔
二分銅幣	二錢八分	銅95%錫4%鉛1%	輔
一分銅幣	一錢八分	同前	輔
五釐銅幣	九分	同前	輔
二釐銅幣	四分五釐	同前	輔
一釐銅幣	二分五釐	同前	輔

又照國幣條例第四條的規定，國幣的計算或使用，都是用十進的，十文等於一分；十分等於一角；十角等於一元。不過這種條例，雖然定了，但是事實上並沒有實行。

我國幣制現在紊亂已極，非但銀銅元市價漲落無定，而且紙幣的發行，亦凌亂無比。中央銀行發行權，既不能統一，甚至外商銀行亦在國內發行巨額紙幣，利權外溢，剝削國民經濟，爲害之大，莫此爲甚。希望當政者努力籌劃，以期我國的幣制達到健全的常態。

## 第七節 上海金融名辭的解釋

現今商業學生對於報上商業新聞或經濟新聞，大都不很注意，所以對於金融名辭，不是含糊了事，便是不求甚解；作者有鑒及此，緣將上海重要的金融名辭，逐一加以解釋如左：

大條銀 倫敦大條銀，上海稱做紅毛條。牠的形狀像長磚；重量約在九八〇至一一九〇盎斯之間，成色大都是〇·九九八——就是一千分之中含純銀九九八分，雜貨二分——有的時候，也有〇·九九九；〇·九九七；或〇·九九六的，不過不大多罷了。大條銀上面，都有款式，所以很容易辨別。例如『A 100, oz. 1120, F 998』就是這個款式中間的A字是起首字母，100是號碼，oz. 1120就是重量一千一百二十盎斯，F 998就是 Fineness 的縮寫，就是成色〇·九九八的意思。倫敦大條銀的成色，既是〇·九九八，所

以每磅二四〇便衛 (Penny weight) 中間，該含純銀二二九·五便衛。就是比標準銀成色 (倫敦標準銀成色，爲千分之九二五，就是一千分之中，含純銀九二五，雜質七五。所以標準銀每磅二四〇便衛中，只含純銀二二二便衛。 $\left[ \frac{222}{240} = \frac{37}{40} = 0.925 \text{ 或 } 0.925 \times 240 = 222 \right]$ ) 高一七·五便衛。牠的式子如下：

$$\frac{222 + 17.5}{240} = \frac{239.5}{240} = 0.998; \text{ 或 } 0.998 \times 240 = 239.5 = 222 + 17.5$$

倫敦銀市的公定市價，是以標準銀一盎斯，值英幣多少便士計算的。——例如二十一年十二月十四日報載『國民社十三日倫敦電，大條跌勢未衰，近遠各縮一八七五，收盤近期，十七便士三一二五，遠期十七便士三七五……』總之，標準銀是倫敦普通認爲標準成色的銀。倫敦銀市官價，是以標準銀計算，不用大條銀計算，所以要曉得大條銀市價，還要拿當天官價折合才行。

標金 標金分三種：一、北平標金，二、天津標金，三、上海標金。牠們的成色，各各不同。牠們的形狀，呈長條形，長約兩寸，寬厚大約五分，好像小磚一樣。上海標金普通重漕平十兩，叫小條標金。至輸出國外的，普通鎔七小條爲一大條，重漕平七十兩，叫做大條標金。上海標金的成色是〇·九七八，——就是含純金千分之九百七十八的意思——所以叫九七八標金，其餘千分之二十二，都是雜質。每條標金，除了刻有製煉金號的名稱以外，還有鎔製的年份，和『標金』兩字。吾國金市，以上海做中心，上海標金的來源，在未通商以前，



大都從北平來的，叫北平金條，又叫兌赤。牠的成色是〇·九八〇。除此而外，還有從滿洲和其他北方所來的砂金和金塊。到了通商以後，大半從外國進來，其中一部爲外來條金和砂金所鑄成，一部爲外幣所改鑄。據海關報告，自從民國四年到十三年的中間，金貨進口，條金和砂金有關平七千一百四十多萬兩，佔全額百分之三七·七，金幣進口，達關平一萬一千七百九十多萬兩，倒佔百分之六二·三。世界金貨市場的中心，第一算倫敦，其次是紐約，我國最大金貨市場，就推上海，上海金貨市場的中心，又首推上海金業交易所。金業交易所的交易種類，雖有：(一)國內礦金——就是砂金，牠的成色不一，大概從東三省雲南來的。(二)外國金塊和金幣——這種塊幣，從日本來的最多，其次就是美國。(三)赤條——又叫赤金，或稱足金，是上海和外埠金店銀樓需用的金貨。牠的買賣，以一平爲最小單位。一平五條，重漕平五十兩。價格是以一條計算的。(四)標金——標金的買賣，也以一平爲單位。一平七條，重漕平七十兩，多買多賣，都以平遞加。牠的價格，也以一條計算。但金貨中間的最要部分，還是標金。因爲每日交易差不多全是標金。我們讀商業新聞，讀到金市一欄，一月份標金價八〇七·四的時候，究竟是什麼意思呢？那要曉得這就是買一月期標金一條，要化規元八百零七兩四錢的意思。

空頭，多頭，套頭 作者於此，不妨順便把上面的三種意義，略爲說一說。買賣要有買主賣主，交易方能成功。看跌的，根據種種推測，以爲未來市價，有下落的趨勢，所以預先賣出，等到將來價格一跌，再行補進，以

便從中取利，這種看跌的是賣方，叫做空頭，又叫缺頭。和看跌的立於相對地位的，就是看漲的，看漲的根據種種推測，預料將來市價，非漲不可，因此預先買進，等到價漲之後，再行轉賣，賺取差益。這種看漲的就是買方，又叫多頭。金業交易所除掉多頭空頭之外，還有一種套頭，套頭是指做套買或套賣標金的經紀人而說的。例如套做日匯和標金。假使遇到當天標金市價，和當天日匯多少元，折合規元，再加三兩之後，兩不相符，就可以依牠相差的情形，一面買進標金，一面賣出日匯，或是一面賣出標金，一面買進日匯，從中賺錢，這就叫套做；做套做交易的，就叫套頭。

規元 又叫規銀，或稱九八規元。上海日常買賣，固然多用洋錢，但是大宗貿易，都以規元計算。不過規元雖然是計算的標準，可是實際上買賣雙方授受的，是銀元或二七寶銀（實銀）並不是規元（虛銀）。假使用銀元去付貨價，那只要拿當天的洋釐行情，去除貨價的兩數，就知道要用多少銀元，才能清帳。譬如買汽車一輛，計銀三千五百兩。假定當天的洋釐爲七·一三一二五，那末買主須付的洋數，便依下式計算出來：

$$\begin{array}{l} \text{洋兩} \quad \quad \quad \text{洋兩} \\ 1 : 0.713125 = x : 3500 \\ x = \frac{3500}{0.713125} = \$4907.97 \end{array}$$

反之，如其有五百塊洋錢，要知道牠合多少兩數，那只要拿當天的洋釐去乘五百元即得。

洋兩      洋兩

$$1 : 0.713125 = 500 : x$$

$$x = 0.713125 \times 500 = \text{幣}356.5625$$

銀洋錢市（見民國二十一年十二月十五日申報）

類別	早市	午市	定法
洋蓋	錢 七·一三三七五	錢 七·一三八七五	買賣時直接議出
銀拆	○·三	○·三	同前
江 南	六·二六五	六·二六五	同前
廣 東	六·二二五	六·二二二五	同前
銅 元	三九 <sup>千</sup> 二·五〇〇	三九 <sup>千</sup> 二·五〇〇	同前
衣 牌	二·八〇〇	二·八〇〇	由右面各行市間接算出
角 坯	○·二四四	○·二四四	同右
貼 水	○·〇三六	○·〇三六	同右

規元交易的市場，在上海寧波路錢業公會之內，俗稱錢行，是上海全部金融界的市場。牠掛出來的行市，也是上海金融市場唯一的標準行市，錢業市場，有早市，午市，晚市三種，早市在每天八時開始，午市在十二時舉行，晚市在下午三時到五六時開始。早午二市，開做各項大宗銀，洋，銀角，銅元交易，並且公布釐，折行情，這就叫正市。晚市不過做星碎抵補的交易罷了。

洋釐 洋釐是銀元的行市，是當天銀元買賣的市價，就是大洋一塊，合規元七錢一分三釐八毫七絲五忽。按洋釐二字的意義，洋就是實洋，釐就是釐價。——是表示牠行情漲落的範圍的。因為銀元的重量，在庫平七錢二分上下，合漕平七錢三分左右。同時銀元的行市，也是以七錢幾分幾釐做標準的，這種市價，雖然時漲時落，但是在市面平穩的時候，早午兩時，上落不過幾毫，即使上落大些，總以釐位為止。因此就牠的釐位的漲落，就叫牠洋釐。洋釐漲落的原因，不外三點：（一）商業的關係。近十年來，各地用銀兩的習慣，逐漸革除，銀元的勢力，日增月盛，所以在各處用洋最繁的時候，就是上海洋釐最漲的時候，例如每屆上半年的繭市，下半年的花市，洋釐必定上漲。（二）存底的關係。洋底豐富，商業上需要雖多，釐價的漲勢，還比較和緩；洋底一虛，雖在平常的時候，釐價不免看漲，假使遇到大宗需要，釐價更形緊急。（三）銀拆的關係。洋釐本以銀兩表示。假使銀拆提高，銀的效用就變大，市面上以洋換銀的就增多，洋釐也因供給增加而低落；反之洋釐因需要增加而上漲。所以銀拆的漲落，和洋釐的緩急，也極有關係。

銀拆 銀款的拆進拆出，叫做拆票。這種拆票的期限，普通爲二天。譬如昨天拆進或拆出的，到了明天，

就到期限。因此俗話叫牠兩皮拆票。兩皮拆票的利率行情，叫做銀拆。銀拆行情的決定，是貸借成立的時候，由雙方自行面訂的。如果就全部市場論，那末當天拆進的多，拆出的少，銀根就緊，銀拆就有上漲的趨勢；反之，拆出的多，拆進的少，銀根就鬆，銀拆就有下落的趨勢。總之，銀拆是錢莊同業，或錢莊同業受別個金融機關的委託，貸借銀兩的時候，臨時所定的日息。例如上表中之銀拆的行市爲三錢，就是借用規銀一千兩，在兩天到期之前，每天要付日息三錢的意思。在銀根鬆的時候，可以不出這種利息，這就叫白借。銀拆漲落的原因，不外兩端：（一）進出口貨興旺——進口貨旺，華商該解外國銀行的款子就多，因此銀根便緊，銀拆就高；如其出口貨旺，華商該向外國銀行吸收的款子就多，因此銀根便鬆，銀拆就低。（二）銀底豐枯——銀底豐富，銀根自然鬆動，銀拆就低落；反之，銀底枯窘，銀拆就上漲。洋釐銀拆，有時雖然同高，但有時卻又相反。因爲洋釐的高低，本來是以銀兩表示的。在絲茶花穀登場的時候，因內地多用銀元，商人就紛紛抽現，因此銀元的需要增加，假使銀元的供給，不能跟需要而增加，那末洋釐就要高漲，洋釐一高，存洋的就羣起換銀，這就是洋釐雖高，銀拆不必高的道理。反過來說，如其進口貨旺，華商該解的款子多。這時假使銀底又不足，那末銀拆就得高漲，銀拆一高，存銀的就羣起換洋，這就是銀拆雖高，洋釐不一定高的緣故。所以就上海金融的常態而論，洋釐銀拆，是互相消長的。不過遇到政局或市場劇變，洋釐銀拆，就會同時飛漲。這是

因爲人心恐慌，金融業對於兩重的準備，既然要同時收現，充實庫存；而且同時存有兩元的，又不肯輕易放出的緣故。還有在年初夏季，商業較淡，兩元的需用不多，洋釐銀拆，往往同趨平疲。這兩種高低相同的情形，實在是上海金融的變態。

江南，廣東 江南就是江南小洋。（單角）廣東就是廣東小洋。（雙角）所謂早市午市的幾錢幾分幾釐……就是每小洋十角，合到規元的數目。就是銀角的行情。

銅元，衣牌 銅元就是銅元的行情，早市午市所謂三九二·五〇〇，就是每規元一百兩，可以兌銅元三十九萬二千五百文。衣牌，又叫兌換銅元，就是一塊洋錢，零碎兌換，可以兌到二千八百文。這種行市，因爲從前是估衣業開出的，所以叫衣牌。衣牌的行情，可用下式算出：

$$\text{公式} \quad \frac{\text{銅元行情}}{100\text{兩}} \times \text{洋釐} = \text{兌換銅元}$$

$$\text{照二十一年十二月十五日行市代入} \quad \frac{392500}{100} \times 0.713375 = 2799.99\text{文} = 2.800\text{千文}$$

角坯，貼水 角坯，就是小洋一角，可以兌換銅元的數目。貼水，就是小洋一角，合大洋一角的時候，應該補加的銅元數目。角坯和貼水的數目，可用下式算出：

$$(1) \text{角环} \quad \therefore \frac{\text{銅元行情} \times \text{廣東小洋行情}}{100 \text{兩}} = \text{角环} \frac{10}{10}$$

$$\text{照前表} \quad \therefore \frac{392500 \times 0.6225}{100} = 244.33125 \text{文} = 0.244 \text{千文}$$

$$(2) \text{貼水} \quad \therefore \frac{\text{兌換一角环} = \text{貼水}}{10} \quad \therefore \frac{2800}{10} - 244 = 280 - 244 = 36 \text{文} = 0.036 \text{千文}$$

寶銀 上海通行的寶銀，多半是當地銀爐鑄製的。寶銀一隻重量，以漕平四十九兩八錢做標準，不過事實上，也略有進出，普通合漕平五十兩。寶銀製就之後，非經上海公估局的鑑定，是不能通用的。公估局鑑定的時候，先秤牠的分量，次驗牠的成色，然後定牠申耗的銀數。大抵成色高的，每隻就批二兩七錢五分，或二兩七；成色低的，就批申水二兩六錢五分。申水在二兩六錢五分以下的，就退回不批，退回後非經銀爐提高成色，（重鑄）是不能批水通行的。寶銀的所以批申水，是因爲照我國習慣，銀色的高低，向來是以紋銀爲標準的。上海寶銀的成色，比紋銀成色高，所以上海寶銀，折合紋銀——就是標準銀——要增加兩數，另批申水。查紋銀的成色，爲○·九三五三七四，上海銀色較高的元寶，牠的成色，爲○·九八六一九，比較銀成色，恰好高百分之五·五。

上海寶銀的成色是

0.986819

減去紋銀成色

0.935374

兩種成色相差

0.051445

相差成色用百分計算

$0.051445 \div .935374 = 0.055 = 5.5\%$

所以成色最高的上海寶銀，每重漕平一百兩，就要加申水五兩五錢（5.5%）但是事實上，上海寶銀，每隻祇重漕平五十兩上下，所以每隻申水，也要折半，只有二兩七錢五分。這就是公估局批二兩七錢五的由來。現今上海通行的元寶，牠的成色，至少有〇·九八四九九，何以見得呢？因為：

(1)紋銀的成色是

0.935374

加申水 5.4% (這是批申水二兩七錢元寶成色比紋銀)  $+ 0.050510$  (所高的數目，牠的算法，和高頭一樣)  $(.935374 \times 0.054)$

申水二兩七錢寶銀的成色

0.985884

(2)紋銀的成色是

0.935374

加申水 5.3% (這是申水二兩六錢五分元寶)  $+ 0.049575$  (成色比紋銀成色所高的數目)  $(.935374 \times .053)$

申水二兩六錢五分的寶銀的成色

0.984949

總之，上海通行的元寶，牠的申水，不是二兩七錢五，便是二兩七錢，或是二兩六錢五——統稱二七寶



——所以成色頂高的，每隻五十兩，再加申水二兩七錢五，就合標準銀五十二兩七錢五分；成色次的，每隻五十兩，再加申水二兩七錢，就合標準銀五十二兩七錢；成色最低的，每隻五十兩，再加申水二兩六錢五，就合標準銀五十二兩六錢五分。

## 第八節 外國的幣制

歐美各國和我國，都有貿易上的往來。所以對於她們的幣制，也要悉心研究。

英國 英國是用金單本位的。她的主幣叫鎊 (Pound)，又叫 (Sovereign)。每鎊含純金 1·930 五錢。輔幣是用銀和銅製的。牠們的名稱，就是先令 (Shilling)，便士 (Pence)，法欣 (Farthing)。每四個法欣，等於一個便士，十二個便士等於一個先令，二十個先令等於一鎊。現今一鎊約合我國十五六塊錢。英國的貨幣，共分下列幾種：

金幣 五鎊 二鎊 一鎊 (又叫 Sovereign) 半鎊 (又叫 Half sovereign)

銀幣 五先令 (又叫 Crown) 二先令半 (又叫 Half crown) 二先令 (又叫 Florin)

一先令 六便士 三便士

銅幣 一便士 半便士 一法欣

美國 美國的貨幣，法律上雖然是金本位，但是實際上是跛行本位制。主幣叫 Dollar，每個含純

金四·一二分。輔幣是用鎳和銅製的，牠的名稱是 Cent，每一百個 Cent 等於一個 Dollar。

金幣 二十元（又叫 Double eagle） 十元（又叫 Eagle） 五元（叫 Half eagle） 二

元半（叫 Quarter Eagle）

銀幣 一元（叫 Standard silver dollar） 半元 四分之一元 十分之一元（叫 Dime）

鎳幣 五分

銅幣 一分

法國 法國是用跛行金本位的。主幣叫法郎，所含純金數量，和美國相同。輔幣是用鎳和銅製的，叫做生丁，每一百個生丁等於一個法郎。

金幣 百法郎 五十法郎 二十法郎 十法郎

銀幣 五法郎 二法郎 一法郎 五十生丁

鎳幣 二十五生丁

銅幣 十生丁 五生丁 二生丁 一生丁

日本 日本是用金本位的。主幣叫圓（Yen），約含純金十分之九。輔幣是用銀，鎳，銅造的，叫做錢，叫

做釐。每十釐等於一錢，一百錢等於一圓。

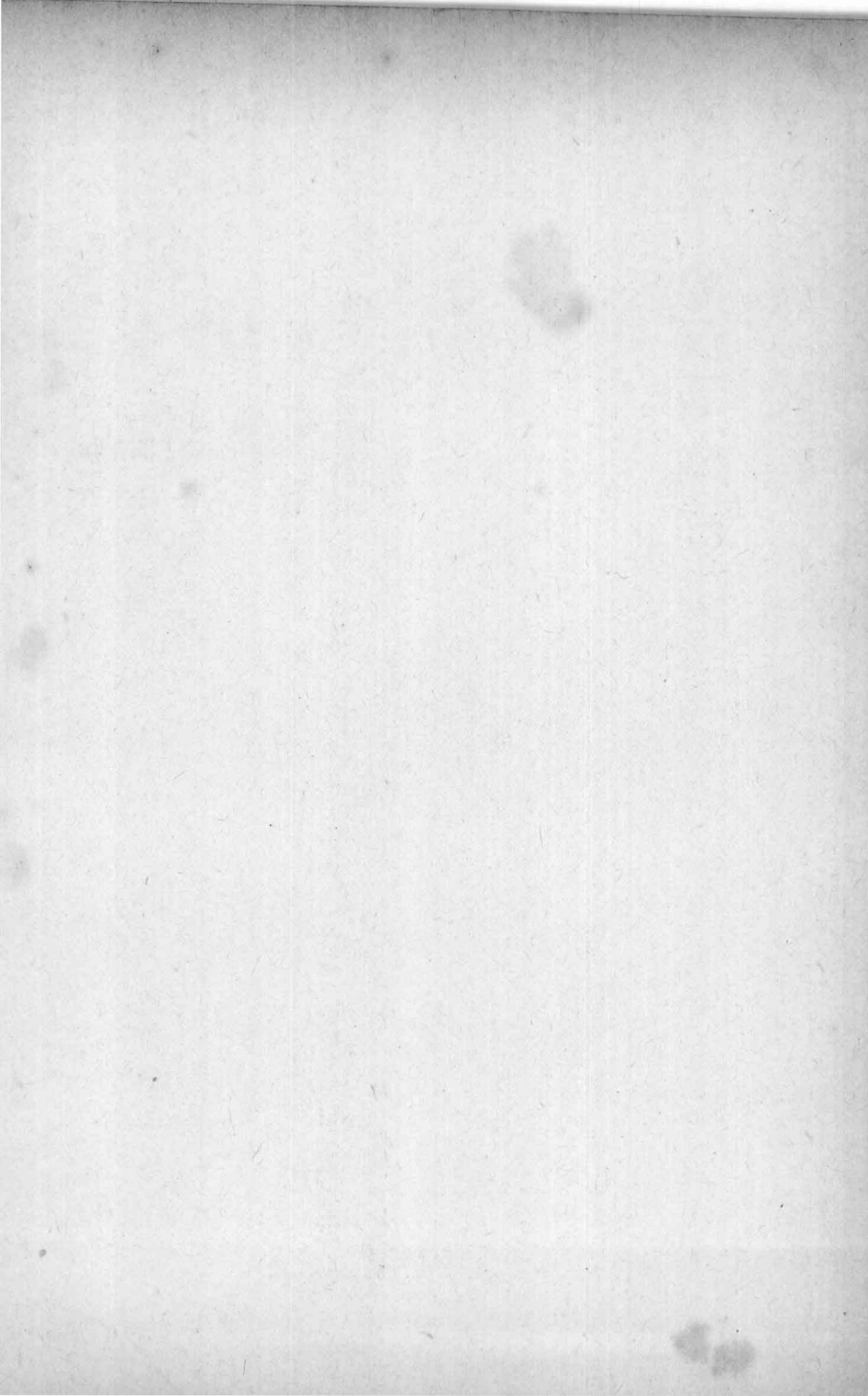
金幣 二十圓 十圓 五圓

銀幣 五十錢 二十錢 五錢

鎳幣 五錢

銅幣 二錢 一錢 五釐

德俄 其餘德國俄國，也是用金本位的。德國的主幣叫馬克 (Mark)，輔幣叫分尼 (Pfennig)，每一百個分尼等於一個馬克。俄國的主幣叫盧布 (Rouble)，輔幣叫戈比 (Kopeck)，每一百個戈比等於一個盧布。



## 第八章 票據

自經濟進化，商業發達，國民道德進步，法律制度完備以後，呆笨的實幣使用，慢慢減少，輕便票據的使用，漸漸增加。票據的成立，固然全靠信用，但是票據的生效，也有待法律的保障。我國自通商以後，華商和洋商的來往，日見頻繁，因此票據的使用，也日增月盛。但是法律上的保障，最初絲毫沒有。所以票據當事人，就不免受種種無謂的損失。現在我國國民政府，已於民國十八年十月三十日，把立法院訂立的票據法，公布出來了。自此以後，票據的處理，便有法律做護符，票據當事人，在授受的時候，也用不到懷疑了。我想在最近的將來，票據的使用，定然更加頻繁，同時使用的範圍，亦許更其推廣。票據的類別，依我國票據法第一條規定，共分三種，就是匯票，本票，和支票。今分說之如下：

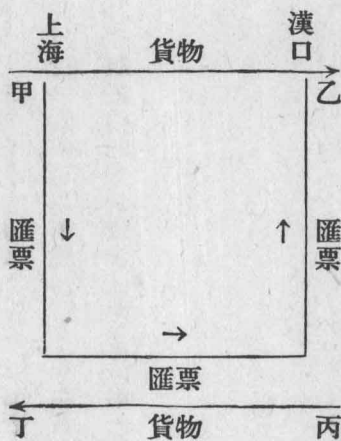
### 第一節 匯票

匯票在英文叫 Bill of exchange，是寫明一定的銀數，在一定的時候，一定的地方付款的證券，匯

票的當事人或關係人，至少有三個，就是出票人 (Drawer)，付款人 (Drawee or payer)，和收款人 (Payee)。付款人和收款人，常在一地，出票人是另外在別處的。譬如上海的甲，把五千元的茶葉，賣給漢口的乙，另外有漢口的丙，把五千元的鐵條，賣給上海的丁。那末上海的甲，便可對乙發出逆匯票，賣給上海的丁，丁拿了票子，再寄給丙，丙接到票子之後，便可向乙去收款就是。

上面的例子，不過表匯兌的真理，其實實際上，匯兌都是由銀行做媒介的。因為上海賣出茶葉的甲商，未必知道有買進鐵條的丁商，丁商所買的鐵條，牠的價值，也未必和甲商所賣的茶葉相等。所以匯兌的事情，就不能不靠銀行做媒介了。

匯票上的人，如欠別人款項，那末不妨把收款的權利，讓給別人。不過轉讓的時候，一定要把轉讓的意思，寫在票子的背面，這就叫背書 (Indorsement)。讓出的人，就叫背書人 (Indorser)，讓出的人，就叫被背書人 (Indorsee)。凡是票據的被背書人或是持票人，都可以背書轉讓，到了最後的被背書人或持票人，才向付款人，收取票款。



匯票的式樣(一)

根	驗
六月十五日匯交南京大達公司 銀洋一千五百元正其銀見票後二十日煩 泰康寶號照兌	

元字第 號合同匯票

票	匯
憑票祈付 大達公司銀洋一千五百元正其銀見票後二十日向南京 泰康寶號照兌 民國二十一年六月十五日 源盛布行匯票	

元字第 號合同匯票

根	存
六月十五日匯交南京大達公司洋一千五百元正其銀見票後二十日向 泰康號兌 源盛布行匯票存根	





匯票的式樣(三)——國外匯票

No. 505

Due \_\_\_\_\_

London, 7th December 193\_\_

\$ 4,580

At three months after sight of this First of Exchange (Second and third of same tenor and date unpaid) pay to the order of Messrs Carlowitz & Co., Four Thousand Five Hundred and Eighty Dollars, as advised.

U. Robinson & Co.

To the First National Bank,

New York.

In need with Messrs. Mepkard & Co., Chicago.

匯票可以分做多種：(一)依關係人分，叫做國內匯票和國外匯票。國內匯票出票人、付款人和收款人，雖然不在一處，可是仍在一國裏頭。國外匯票，是出票人居在中國，收款人和付款人，住在英國或日本的。國外匯票，普通是一套，一套兩張，或三張，分期寄出，免得遺失。兩張或三張中，如果有一張，已經付掉，其餘就作無效。(二)依收款人的標明不標明，分做記名式、指名式、無記名式三種。記名式匯票是票面上寫明收款人的姓名，指名式匯票是寫明付款給某人或指定人的，無記名式匯票是不記收款人姓名，單寫付款給持票人的。(三)依到期的計算法，分做：(1)出票後幾天付……(Days after date) (2)見票後幾天付……(Days after sight) 即照票後幾天付) (3)見票即付……(On demand) (4)定期付……(On a fixed date) 匯票一經到期，通例可以寬限幾天再付，這個寬限的幾天，就叫恩惠日 (Days of grace) (四)依實際交易的有無，分做：(1)真實匯票 (Actual bill of exchange) 是因有買進賣出而發生的，(2)通融匯票 (Accommodation bill) 是兩三個聯合，為助一時的通融起見而發行的。

背書是收款人使別人取款的方法，無記名式的票據，讓給別人的時候，用不着背書。但記名式和指名式的票據，在轉讓的時候，非背書不可。背書的方法，普通分指名式和無記名式兩種。指名式背書，是使付款人付款被背書人或指名人的。無記名背書，又叫空白背書 (Blank indorsement) 是使付款人付給持票人的。

背書式樣——指名式背書式樣

L. C. Smith	Soochow, Oct. 3, 1932. after date pay to the order of ..... ..... $\frac{00}{100}$ ..... Dollars, Shanghai Currency. The China Trading Co. Per P. B. Lowe, Treasurer.
-------------	--

背書式樣——空白背書式樣

Pay to the order of Bank of China, Shanghai L. C. Smith Oct. 3, 1932.	Soochow, Oct. 3, 1932. after date pay to the order of ..... ..... $\frac{00}{100}$ ..... Dollars, Shanghai Currency. The China Trading Co. Per P. B. Lowe, Treasurer.
---	--

凡是非見票的匯票，收款人或持票人收到之後，必須呈示付款人，請他在票面上簽字。要是票據沒有錯誤，付款人便該照簽。這種手續，就叫照票。付款人在票面上簽字之後，就變做簽證人 (Acceptor)，到得一定的日期，就負付款的責任。簽證的方法，分做兩種：(一)在票面橫寫認付日期，付款地方，和簽名的式樣。(二)在票面加蓋印章。這兩種認付的法子，紅墨水或藍墨水，都可使用，不過習慣上多用紅色，以示清晰。

簽證式樣

Accepted  
 July, 3rd 1932.  
 Payable at the  
 Bank of China  
 John Jones.

如果付款人只在票面上簽名，不寫旁的字樣，認付就算成立。付款人不肯簽證，或是已經簽證，到期不付款項，持票人依法律上的規定，要作成簽證被拒證書，或付款被拒證書，可對前頭的背書人和出票人，請求票款和費用的償還。這種拒絕證書，是要請公證人做的。

## 第二節 本票

本票又叫期票 (Promissory note)，是債務者約定某日付款給債權者的證券。期票和匯票不同，因為匯票的關係人至少有三個，期票或本票的關係人，只有兩個。第一就是出票人，第二就是收款人。若收款人欠人款子，也可以背書讓給人家。至於背書的式樣，那和匯票一樣。

### 本票式樣(一)

票	年	月	日	天字第	號
根	銀洋三千二百元零五角				
					六月三十日期

期	憑票計銀洋三千二百元零五角				
票	年	月	日	天字第	號
					六月三十日期
					萬豐號

本票式樣(二)

憑票計

正此照

月

日期

寶號台照

中華民國

年

月

日

乾泰號具

本票式樣(三)

London, 1st November 1932.

\$ 40. 0s. 0d

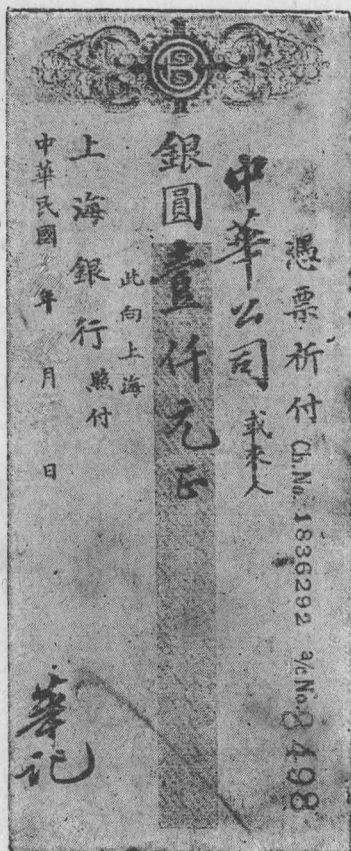
Three months after date, I promise to pay to Alfred Whitely, or order Forty Pounds.

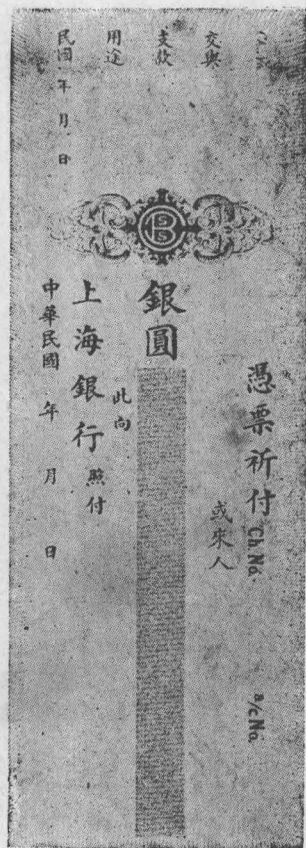
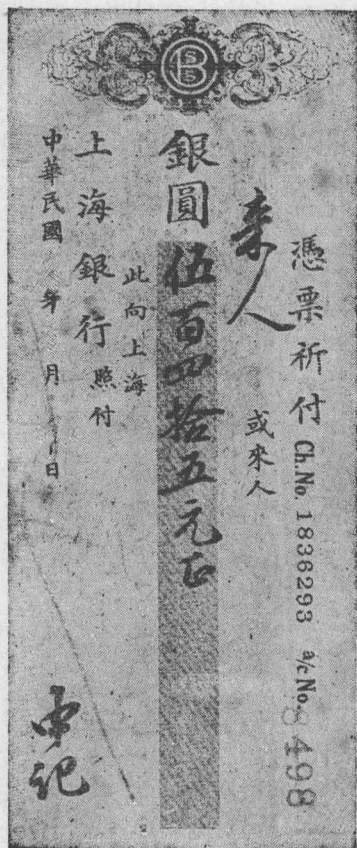
John Doe.

### 第三節 支票

支票 (Check or cheque) 是有活期存款在銀行裏的人，隨時一定金錢給指名人或持票人的證券。支票分：(一)普通支票，(二)橫線支票，(三)保付支票，(四)旅行支票等。普通支票又分：(1)記名式支票——票面寫明『付某人多少錢。』(2)無記名式支票——寫明『付持票人多少錢。』(3)指使式支票——寫明『付某人或其指使人 (Order) 多少錢。』(4)記名或持票人式支票——寫明『付某人或持票人多少錢。』

#### 普通支票式樣



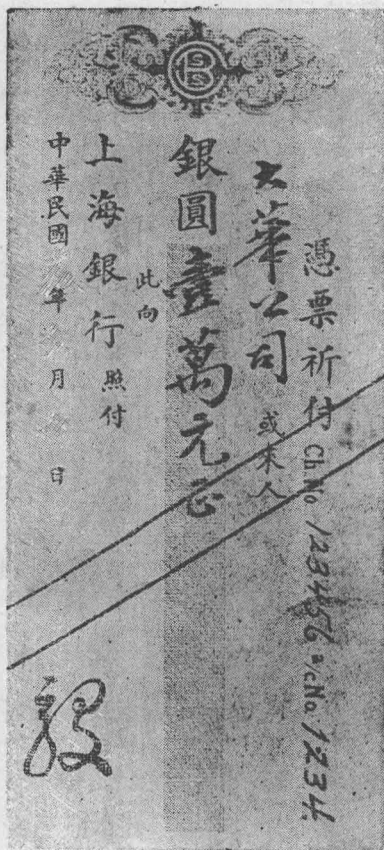


橫線支票，非經銀行代收，是不能取款的。牠的好處，就在能够預防遺失或盜賊的損失。橫線支票，又分



兩種：(一)普通橫線支票，(二)特別橫線支票。普通橫線支票，是由出票人在票面上，劃兩條紅色或藍色的平行線，或在線內註明『公司』兩字。特別橫線支票，是在兩條平行線中間，註明『某某銀行』字樣，非某某銀行，不能代收款人拿錢的。所以特別橫線支票，比普通橫線支票，更其妥當。

普通橫線支票式樣



保付支票是銀行受出票人的請託，在支票上面，簽『保付』(Certified)字樣，以取信於受票人的。凡是支票，經過保付之後，除掉被竊或遺失之外，一概不得止付。——普通支票在遺失之後，可以馬上通知銀行，請求止付，一面在報紙上，登聲明遺失並且作廢的啓事——保付支票的有效期間，本埠以一天為度，



## 第九章 度量衡

權度 (Weight and measure) 是計算數量 (Quantity) 的工具，又叫度量衡。度是計長短的；量是量多少的；衡是秤輕重的。現今世界各國，不論她的文化程度高到怎樣，或是低得那樣，總有法定的度量衡制度，做民衆生活上的標準，工作上的標準，和研究學術上的標準。目前世界上最通行的度量衡制度，只有兩種：(一)米達制，(二)英制。這兩種中，米達制比英制，還要普遍。據吳承洛君的調查——見工商公報第一卷第一期，十年六月出版。

- 一、完全採用米達制的，有四十九國，佔全世界人口的百分之二十七。
- 二、已經通用米達制，但是實際上，還沒有普及的，有兩國，佔全世界人口的百分之十一。
- 三、用了本國制度，同時准用米達制的，有二十一國，佔全世界人口的百分之五十九。
- 四、完全不用米達制的有八國，佔全世界人口的百分之三。

現在米達制通行的範圍，統全用，半用，準用的國家計算起來，已經佔到全世界人口的百分之九十七；因爲

牠的通行範圍非常之廣，所以米達制，又叫萬國標準米達。

## 第一節 我國的度量衡制

我國的度量衡，到處不同，就是同在一處，各業的當中，也是各個不同的。因之商業上大感困難，所以國民政府工商部，在民國十七年七月，就有『中華民國權度標準方案』的擬訂，到十八年二月十六日和四月十一日，就公布中華民國度量法，和牠的施行細則。度量衡法公布之後，工商部就依萬國權度公會所定的鉑鈹合金——這種合金，質地極堅，寒暑的伸縮極微——製造原器，發給京內外各級政府使用。這個新頒的度量法，已於民國十九年一月一日起，規定施行。但因各地交通不便，經濟發達程度的不齊，所以又定分期完成劃一的辦法：

一、以蘇，浙，皖，贛，鄂，湘，閩，粵，桂，豫，魯，晉，燕，遼，吉，黑等省及各特別市（京，滬，平，漢及廣州）為第一期，限民國二十年終完成劃一。

二、以蜀，滇，黔，秦，新，察，熱，綏及寧夏等省為第二期，限二十一年終完成劃一。

三、以青海，西康，蒙古，西藏等處為第三期，限二十二年終完成劃一。

註 中華民國權度標準方案，有兩種規定：（一）標準制——定萬國公制（就是米達制）為中華民國權度的標準。（1）長度



(2) 地積——百進位

公頃      公畝(單位)      公釐

1 = 100

1 = 100 (1公畝又等於100個平方公尺)

(3) 容量——十進位

公秉      公石      公斗      公升(單位)      公合      公勺      公撮

1 = 10<sup>6</sup> = 100 = 1000

1 = 10 = 100

1 = 10

1 = 10

0.1 = 1 = 10

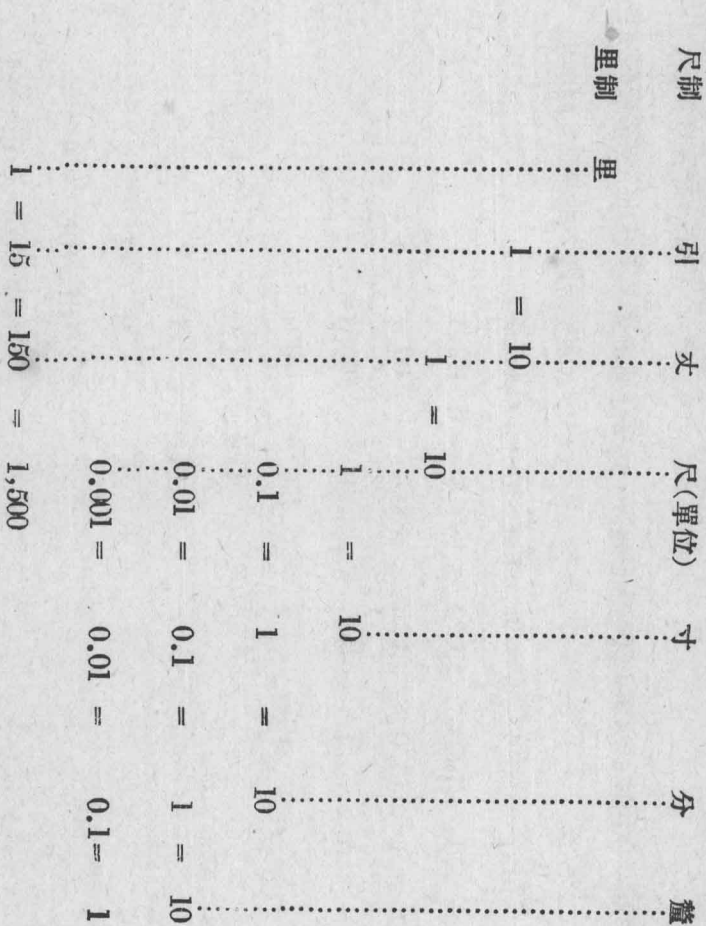
0.01 = 0.1 = 1 = 10

(4) 重量——十進位

公噸	公擔	公衡	公斤(單位)	公兩	公錢	公分	公釐	公毫	公絲
1 = 10 = 100 = 1000				.....	.....	.....	.....	.....	.....
	1 = 10 = 100								
		1 = 10		1 = 10	1 = 10	1 = 10	1 = 10	1 = 10	1 = 10
			1	0.1	0.01	0.001	0.0001	0.00001	0.000001
			0.1	0.01	0.001	0.0001	0.00001	0.000001	
			0.01	0.001	0.0001	0.00001	0.000001		
			0.001	0.0001	0.00001	0.000001			
			0.0001	0.00001	0.000001				
			0.00001	0.000001					

## 二 市用制名稱和牠的定位次序

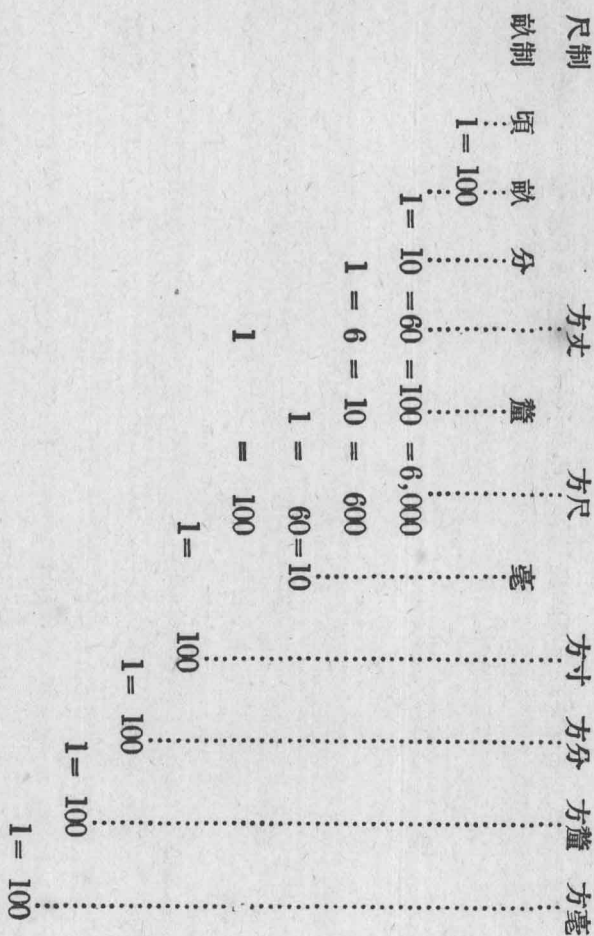
- (1) 長度表——長度有尺制里制的分別，尺制是完全以十進的，里制則一里合半公里，一千五百尺爲一里。



(2) 地積表——地積也有尺制和畝制的分別，尺制都是百進的，畝制除了百畝等於一頃，



和一畝等於六千方尺之外，其餘那是十進的。



(3) 容量表——容量就是體積，牠的中間，又有尺制和量制的分別，尺制都是以千進，量制都是以十進的。這裏所說的升和公升相同，一升合二十七立方寸。

尺 制      立 方 丈      立 方 尺      立 方 寸

1 = 1,000

1 = 1,000

量 制      石      斗      升      合      勺

1 = 10      =      100 = 2,700      = 1,000 = 10,000

1 =      =      10 = 270

1 = 27

2.7 = 1 = 10

0.27 = 1

(4) 重量表——重量就是衡制，牠的當中，又有兩制和擔制的分別。十六兩為一斤，一百

斤為一擔，兩以下都以十退。(1兩為 0.0625 斤)

兩制  
擔制

斤 兩 錢 分 釐 毫 絲

1 = 100

1	= 16	= 160	= 1,600	= 16,000	= 160,000	= 1,600,000
0.0625	= 1	= 10				
0.00625	= 0.1	= 1	= 10			
0.000625	= 0.01	= 0.1	= 1	= 10		
0.0000625	= 0.001	= 0.01	= 0.1	= 1	= 10	
0.00000625	= 0.0001	= 0.001	= 0.01	= 0.1	= 1	= 10

### 第二節 法國的度量衡制

法國的度量衡制，就是萬國公制。牠是以米達做基礎的。一米達之長，是採子午周四千萬分之一。長度定了出來之後，面積，立體積，就可以推算而得。茲將法國各制列表如左：

#### 一 長度表 (就民尺度 Lineal measure)

原名	縮寫	中名	米達比例數	
Millimètre	mm.	公釐	0.001 m.	等於三市釐
Centimètre	cm.	公分	0.01 m.	等於三市分
Décimètre	dm.	公尺	0.1 m.	等於三市寸
Mètre	m.	公尺	1 m.	等於三市尺
Décamètre	Dm.	公尺	10 m.	等於三市丈
Hectomètre	Hm.	公尺	100 m.	等於三市引
Kilomètre	Km.	公里	1,000 m.	等於二市里
Myriamètre	Mm.	——	10,000 m.	等於二〇市里

二 地積表 (就是平方積 Square measure)

原名	縮寫	中名	方米達比例數	方米達和市用制 為9:1
Millimètre carré (Square millimètre)	mm <sup>2</sup>	(方公釐)	0.000,001 m <sup>2</sup>	等於11.1方市釐
Centimètre carré (Sq. centimètre)	cm <sup>2</sup>	(方公分)	0.0001 m <sup>2</sup>	等於11.1方市分

三 容量 (Measure of capacity) 表

Decimètre carré (Sq. decimètre)	dm <sup>2</sup>	(方公寸)	0.01 m <sup>2</sup>	等於11.1方市寸
Centiare, mètre carré (Sq. mètre)	ca. m <sup>2</sup>	公釐 (方公尺)	1 m <sup>2</sup>	等於11.1方市尺
Are (Sq. decamètre)	a. dm <sup>2</sup>	公畝	100 m <sup>2</sup>	等於11.1方市丈
Hectare, hectomètre carré (Sq. hectomètre)	Ha. hm <sup>2</sup>	公頃	10,000 m <sup>2</sup>	等於11.1方市引
縮寫				
Millilitre, cubic centimètre	ml.	中名	公升比例數	
Centilitre	cl.	公撮	0.0011	等於一市撮
Decilitre	dl.	公勺	0.011	等於一市勺
Litre, cubic decimètre	l.	公合	0.11	等於一市合
Decalitre	Dl.	公升	11	等於一市升
Hectolitre	Hl.	公斗	101	等於一市斗
Kilolitre, cubic mètre	Kl.	公石	1001	等於一市石
Cubic decamètre	—	公乘	1,0001	等於十市石
Cubic hectomètre	—	—	—	—
Cubic kilomètre	—	—	—	—

## 四 重量 (Weight) 表

原名	縮寫	中名	公分比例數	
Milligramme	mg.	公絲	0.001 g.	等於三·二市絲
Centigramme	cg.	公毫	0.01 g.	等於三·二市毫
Decigramme	dg.	公釐	0.1 g.	等於三·二市釐
Gramme	g.	公分	1 g.	等於三·二市分
Decagramme	Dg.	公錢	10 g.	等於三·二市錢
Hectogramme	Hg.	公兩	100 g.	等於三·二市兩
Kilogramme.	Kg.	公斤	1,000 g.	等於二市斤
Myriagramme	Mg.	公衡	10,000 g.	等於二〇市斤
Quintal	q.	公擔	100,000 g.	等於二市擔
Tonne, millier	t.	公墩	1,000,000 g.	等於二〇市擔

## 第三節 英國的度量衡制

英國的度量衡制，比萬國公制，複雜得多。但英制也是世界上通行的度量衡制度，又英國和我國，有極

大的商業往來，所以詳為敘述。英國權度的名稱，在我國應用的時候，有的譯意像「Mile」譯做英里；有的譯音，像「Gallon」譯做加倫，「Pound」譯做磅。有的在中文同義之字的左旁，加上一「口」做一種標識，像英里為「哩」，英尺為「呎」等。茲將英制名稱列表如下：

一 長度 (Lineal or long measure)

原名	Mile	Furlong	Chain	Pole	Fathom	Yard	Foot	Link	Inch
略號	mi.		ch.	p.		yd.	ft.		in.
中名	哩	浪	鎖	桿	托	碼	呎	分	吋
	1 = 8	= 80	= 320	= 880	= 1,760	= 5,280	= 8,000	= 63,360	
		1 = 10	= 40	= 110	= 220	= 660	= 1,000	= 7,920	
			1 = 4	= 11	= 22	= 66	= 100	= 792	
				1 = 2.75	= 5.5	= 16.5	= 25	= 198	
					1 = 2	= 6	= 9 $\frac{1}{11}$	= 72	
						1 = 3	= 4 $\frac{6}{11}$	= 36	
							1 = 1 $\frac{17}{33}$	= 12	
								1 = 7.92	

二 地積 (Square measure)

原名	Square mile	Acre	Rod or pole	Square chain	Square rod	Square yard	Square foot	Square link	Square inch
略號	sq. mi.	A.		sq. ch.	sq. rd.	sq. yd.	sq. ft.		sq. in.
中名	方哩	畝	桿	方鎖	方桿	方碼	方呎	方令	方吋
	1 =	640 =	2,560 =	6,400 =	102,400 =	3,097,600 =	27,878,400 =	64,000,000 =	4,014,489,600 =
	1 =	4 =	10 =	160 =	4,840 =	43,560 =	100,000 =	6,272,640 =	
	1 =	$2\frac{1}{2}$ =	40 =	1,210 =	10,890 =	25,000 =	1,568,160 =		
	1 =	16 =	484 =	4,356 =	10,000 =	627,284 =			
	1 =	$30\frac{1}{4}$ =	272 $\frac{1}{4}$ =	625 =	29,204 =				
	1 =	9 =	20,66 =	1,296 =					
	1 =	2.29 =	144 =						
	1 =	62.73 =							

三 容量 (Solid or cubic measure)

(1) 體積度



原名	Cubic yard	Bushel	Cubic foot	Peck	Gallon	Pint	Ounce	Cubic inch
略號	cu. yd.		cu. ft.		gal.	pt.	oz.	cu. in.
中名	立方碼	蒲式耳	立方呎	斗	加倫	品脫	盎司	立方吋
1	= 21.03 = 27		= 84.13338 = 168.26616 = 1,316.134 = 26,922.68 = 46,656					
1	= 1.283676 = 4		= 8	= 64	=	=	1,280 =	2,218,192
1	= 3.116051 =		6.2321 =	49.857 =	997.136 =	1,728		
1	= 2		16	=	320	=	554.548	
1	= 8		160	=	277.274			
1	= 20		34.659					
1	=		1.733					

(2) 液量表 (Liquid measure)

原名	Tun	Pipe or butt	Puncheon	Tierce	Hogshead	Barrel	Gallon	Quart	Pint	Gill
略寫					hhd.	brl.	gal.	qt.	pt.	gi.
中名	最大桶	大桶	中桶	桶	小桶	最小桶	加倫 (四)	夸脫	呷	其耳
	1 = 2	2 = 3	3 = 6		2 = 4	= 126	= 252			
		1 =								
			1 = 2	1						
					1 = 2	= 63	= 252 = 504			
						1 = 31 $\frac{1}{2}$	= 126 = 252 = 1,008			
						1 = 4	= 8 = 32			
								1 = 2 = 8		
									1 = 4	

四 重量 (Weight)

(1) 常衡 (Avoirdupois weight) 表

原名	Ton	Hundred weight	Quarter	Pound	Ounce	Dram	Grain
略寫	T.	cwt.	qr.	lb.	oz.	dr.	gr.
噸	1	20	80	2,240	35,840	573,440	15,680,000
担	1	=	4	112	1,792	28,672	784,000
快脫			1	28	448	7,168	146,000
磅				1	16	256	7,000
盎司					1	16	$437\frac{1}{2}$
厘							27.34375

② 金衡 (Troy weight) 表

原名	Pound	Ounce	Penny weight	Grain
略寫	lb.	oz.	pwt.	gr.
磅	1	=	12	5,760
兩			1	480
錢			1	24

金衡藥衡	1 磅	=	常衡	0.82285714.....磅
金衡藥衡	1 盎司	=	常衡	1.0971428 .....磅
常衡	1 磅	=	金藥衡	1.2152777 .....磅
常衡	1 盎司	=	金藥衡	0.91145833.....磅

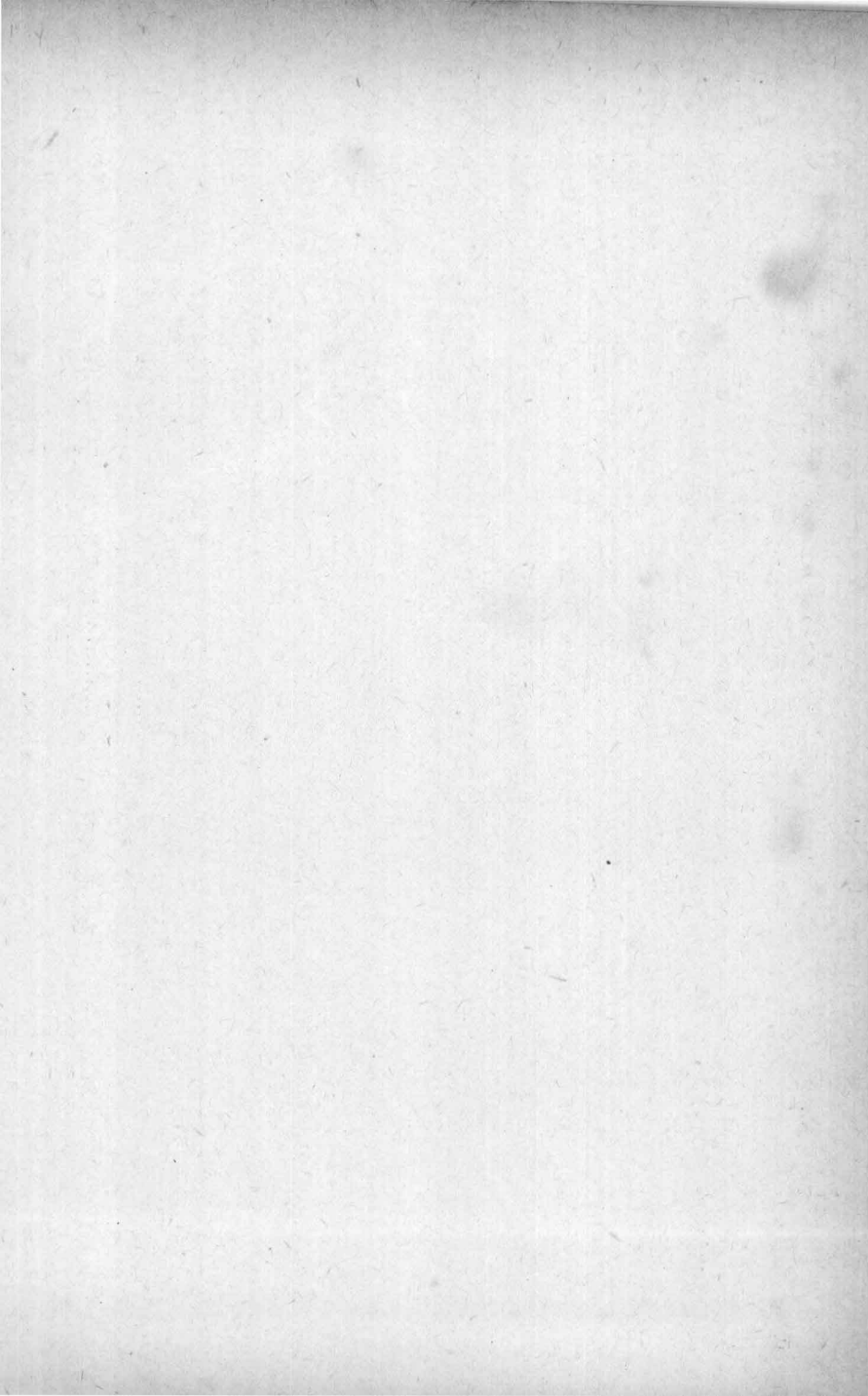
(3) 藥衡 (Apothecaries weight) 表

原名	Pound	Ounce	Dram	Scruple	Grain				
略寫	lb.	oz.	dr.	sc.	gr.				
中名	磅	盎司			喱				
	1	=	12	=	96	=	288	=	5,760
			1	=	8	=	24	=	480
					1	=	3	=	60
							1	=	20

此外英美人在計算貨物件數的時候，另外有一種方法，如下：

(1) 12 units = 1 dozen .....doz.      12件算一打

- (2) 12 dozen = 1 gross .....gro. 12打爲一羅
- (3) 12 gross = 1 great-gross.....g. gro. 12羅爲一大羅
- (4) 20 unit = 1 score .....sc.



## 第十章 交通

交通是國家的命脈，交通發達，社會上各種事業，就隨之而發達。所以一國的交通，就是社會上各種事業的寒暑表。

交通的範圍，本來很廣，包括郵政，電報，電話，鐵道，輪船，飛機等。本章所說的交通，是單指運輸而言。指陸運，（鐵道）水運，（航業）空運。（飛機）就目前而論，運輸的方式，雖分陸，水，空三種，但空中運輸，還在萌芽時代，和陸運水運比，大有霄壤之別。所以現在交通的最大工具，還是鐵道輪船。

### 第一節 陸運

陸運之中，頂緊要的，就是鐵道運送。中國的鐵道事業，很不發達，幾十年來，還不過八千英里。平均每一百方哩，祇佔六分之一哩；每四十萬人，纔有一哩鐵道。就是已成的鐵道，也有好些是外人築的，或是借了外債造成的。

鐵道的類別很多。最大的分別，不外（一）技術的分別，（二）經濟的分別。技術的分別之中，（1）依軌道的種類，有普通鐵道，齒車鐵道，鋼索鐵道三種。（2）依軌道的廣狹，有（a）廣軌鐵道——比標準軌道四呎八吋寬，（b）狹軌鐵道——比標準軌道狹。（3）依動力來分，有（a）馬車鐵道——最初的時候有的，（b）蒸氣鐵道，（c）電氣鐵道——電車。（4）依鋪設的地方，分（a）平地鐵道，（b）空中鐵道——在最繁盛的都會裏，才有這種鐵道，（c）地下鐵道——在最繁盛的都會裏，才有這種鐵道。經濟的分別之中，（1）依建築的目的，有普通鐵道，軍用鐵道，礦山鐵道，殖民鐵道。（2）依所有權的誰屬，有（a）國有鐵道，（b）民有鐵道兩種。——我國政府對於鐵道航路，將定為國營。因為總理在建國大綱對內政策第十五條裏，明白規定：『企業之有獨佔的性質者，及為私人之力所不能辦者，如鐵道航路等，當由國家經營管理之。』

運送的中間，共分兩種：（一）旅客的運送，（二）貨物的運送。旅客的運送，要用客車，對於搭客，依等——頭等，二等，三等，四等……——計值。貨物的運送中，又分：（1）大宗貨物的運送，（2）貴重物品的運送，（3）動物的運送，（4）屍體的運送。大宗貨物的運送，往往特開貨車，先由寄貨人把貨物包裝，在包皮上面，寫明託送的地點，記號，寄貨人的店號住址，然後把鐵路上所印的寄貨人聲明貨物清單，照格填寫貨名，重量，件數，價格，自己的店號住所，和收貨人的店號住所……再把清單和貨物，送到車站，站員承認代送，就拿收貨清單，給寄貨人。寄貨人把收貨清單寄給收貨人。等到貨物到了那邊的車站，那邊的站員，便通知收貨人。收貨人接到



通知之後，在二十四小時以內，就要去領。假使過了領貨時間，是要另收保管費的。

貴重物品的運送，像金，銀，鈔票，有價證券，寶石，……的運送就是。這種運送，要先把物品包裝妥當，並且加封蓋印，在開車以前三十分鐘，連帶聲明貨物清單，送交火車站，用特定的火車裝運。

動物的運送，要有裝置。像猛獸等，不用籠裝，很易出險。有的時候，鐵路上要求託送人跟車同走，擔任監視的責任。

屍體的運送，先要把屍體裝入棺內，然後填寫聲明貨物清單，和死亡證書，在開車以前六點鐘，送交車站，站員答應以後，就可以代運。等到了目的地，如果過了六點不去領，那邊的車站，便通知公安局，代為處理。鐵路上收起貨物的運費來，大致每擔一哩多少釐，是酌量貨物的原價，性質，重量，容積，……分做五個等級。貨價頂低，容積頂小，性質不容易腐敗，而且不危險的，都是一級品，收費最少。除此之外，便按級遞加。

等級	每百斤每哩	物類
一級品	二釐	米糧，肥料，木材，煤炭等。
二級品	三釐	麻，棉，醬油等。
三級品	四釐	漆器，銅，鐵器，茶，棉織物等。
四級品	六釐	毛織物，鮮魚，生絲，器械等。

五級品 酌定

危險物，屍體，貴重金屬等。

普通鐵路上收取運費，雖用斤量計算，但同是貨物，數量比較多的，用噸數計算。噸數中又分重量噸和容積噸兩種。重量噸是一六八〇斤算一噸，容積噸是四十五立方呎算一噸。容積小的，用重量噸計算，容積大而且一立方呎的分量，在六斤以下的，用容積噸計算。

運送貨物，固然可以向鐵路直接裝運，但不熟悉鐵路情形的，往往託轉運公司代為接洽。因為轉運公司，既專做轉運事業，情形比較熟悉，而且運貨很多，運費可以低廉。

最近鐵道部為整頓業務，增加收入起見，有中華民國鐵路貨車負責運輸通則的規定，又有負責運輸提貨單章程的規定。所以以後商人把貨物交給鐵路運送之後，就由鐵路完全負責，不憂中途發生損失。而且客商貨物，有了切實的保障以後，就是從前因為鐵道不負責任所生的中間人苛索和小費，也可以一掃而空。再者客商根據了鐵道所發的提貨單，可以隨時向銀行請求押匯，流通資金。鐵路負責運輸的貨物，那末除了第四十條規定（第四十條：鐵路不負責運輸之貨物，凡下列各項貨物，鐵路不辦理負責運輸：(1)凡貨物按六等貨物核收運費者，惟經鐵路特別許可時，不在此限。(2)凡貨物按照特價運輸，其運價與六等物相同，或低於六等貨物者。(3)活禽獸。(4)凡空箱，空桶，空袋，空包等，外面註明『空件運回』字樣者。(5)凡貨車運輸通則所附普通貨物，分等表內載明之爆炸品及危險品。惟煤油，鞭炮，火柴，電影片，油品等貨，及其他另

有規定者，不在此限。(6)靈柩。(7)金銀、金銀貨幣、鈔票、有價證券等項。(8)凡一切重要文件，及貨車運輸通則所附普通貨物分等內，已載或未載之貴重物品，但經鐵路特別許可者，不在此限。以外其餘都可以負責運輸。至負責運價，照第三章第十四條的規定，『凡託由鐵路負責運輸之貨物，其運價照普通運價或特價加收一成。其按本通則第十九條之規定，請求優先裝運者，照負責運價加收三成，請求最先裝運者，照負責運價加收六成。』

至賠償損失的辦法，照第六章第四十一條的規定，凡貨物的全部或一部分遇有損壞或遺失——凡貨物如果按照應運抵到達站之時起算，已過期一月，仍舊沒有領到，而鐵路也不能確定該項貨物之所在時，亦作為遺失貨物——貨商請賠的時候，在該貨未起運之前，由託運人出面請求，在該貨運抵到達站之後，由收貨人出面請求，無論託運人或收貨人，在請求賠償之前，須到場會同該處車站站長查驗貨物損失的情形，並且要在負責運貨收據或提貨單上，註明『損壞或遺失多少件，多少重量』，然後立刻或在最短期內，填具鐵路所備『賠償請求書』一份，連同有關係之各項單據——像貨物價格證明單據，貨物存場收據，負責貨運收據，或提貨單，和貨名詳細單等——一齊交給該處理站長，站長收到請求書以後，就該迅速轉送車務處長查驗辦理，並開具『賠償請求書收據』一張，交給請求人，作為日後領取價金的憑據。

## 第二節 水運

水運由水面上運送貨物，全靠有船舶，同時航輪的基礎，也全靠沿海和河流。我國的海岸線，北方從韓交界鴨綠江口的大東溝起，經過遼寧，河北，山東，江蘇，浙江，福建，廣東七省，到粵南和西貢交界處，瀕東京灣的北海，共計一萬三千里，和面積三千四百九十萬方里比較，每二千六千方里，才有一里的海岸線。可是海岸線雖然很短，但港灣較少，我們更應特別愛護。至於中國的河流，可以通大輪的，有一萬二千里；通小輪的，有三萬四千里，兩共四萬六千里，此外可以通民船的，有八萬一千里。中以長江，珠江，黑龍江為最大，在北面的黑龍江有四千一百里，可以通航；在南面的珠江，有一千八百里，可以通航；在中區的長江，是世界上數一數二的河流，是中國的至寶，有四千九百里，可以通航，此外還有許多支流數萬里，可以通小輪民船，所以中國航業的孔道，實在不少。

不過歷年以來，因為不平等條約的束縛，竟弄得航權旁落，喧賓奪主，到了現在，外國輪船，反比中國輪船，來得發達。中國在今日所有輪船，不過五百二十九隻，總四十萬噸。照人口計算，每人祇有兩磅，一千人才有一噸。幾個最重要的公司，第一是招商局，有船二十五艘，計五萬六千噸，行駛長江，甬，溫，閩南，北洋各線，有五十六年的歷史，各地碼頭，都佔衝要的所在。但因船隻太少，歷年以來，沒有什麼進步，所以反在洋商之下。第二就是三北公司，有船二十二艘，凡三萬五千噸，行駛長江，甬，閩等線。第三是政記公司，有船二十二艘，約二萬七千噸，為沿海航業的主幹，大多數的船，走安東，大連，青島，上海，廣東各地，其餘比較大的，有東北航務

局，爲東北唯一航業機關，行駛松花鴨綠二江。但是黑河被俄人把持，在一九三〇年東三省又被日本侵佔；東北航業，就不堪問了。肇興公司發源於營口，有船九隻，行駛營口，大連，青島，上海等處，近來又派二三隻船，航行長江，並代理北方小公司航務。寧紹公司有船四隻，行駛寧波，長江，是後起之秀。其餘還有許多大公司，大都不滿三四千噸，中國的船舶，並不算少，不過船身太小，——平均三四百噸——而且太舊，所以燒煤多，速率慢，處處不經濟，不能同人家競爭。加以近年以來，因軍事關係，政府常常徵調當差，不能常川營業，損失更大。因此中國航業，非但談不到進展，而且有不能維持原狀的形勢。

外國輪船，在我國沿岸行駛的，就怡和，太古，日清，大連四公司而論，已經有一百六十一艘，總約三十六萬噸了。其中英國兩公司，太古占十五萬四千噸，怡和占九萬八千噸，在南洋，北洋，長江各線，都占優勢。日本的兩個公司，日清有五萬噸，對長江尤其注意，且有船行駛廣東。大連是滿鐵附設的，有九萬八千噸，在大連，青島，天津，上海等處行駛，爲北洋的健將，近且進展，達南洋港粵……了。美國經營的捷江公司，專派千噸以內的淺水船，直駛宜渝，本輕利重，爲長江新起的勁敵。其餘各公司，雖然沒有詳細統計，但大約有二十萬的數目。這樣外商的勢力，實比中國來得厲害。今年世界輪船，大約有七千萬噸，英國占三分之一，美國占五分之一，日本占二十分之一，中國登記的船舶，不過三十二萬噸，約爲千分之四。

中國的航業，被英日所操縱，試就海關的統計一看，就很明白了：當同治五年，——一八六四年——全

年進出航輪，共六百六十萬噸，英國竟占一半，其後三十年，至光緒十九年——一八九三年——航輪的噸數增至四倍半，有二千九百萬噸，外國輪船有二萬二千五百噸，英國占全額的百分之六十五，日本百分之五，華輪不過七百萬噸，約為百分之二十三。再後三十多年，到了一九三一年，全國共有一萬五千噸，英旗占百分之三十七，日旗占百分之二十七，華旗不過占百分之二十三，平均每天有八百三十噸船，五百一十一隻開駛，共四十二萬噸，其中外國船平均一千二百噸的有二百七十五隻，共三十四萬噸，中國平均三百五十噸的船有二百二十六隻行駛，共計八萬噸，這就是中外航輪的大勢。

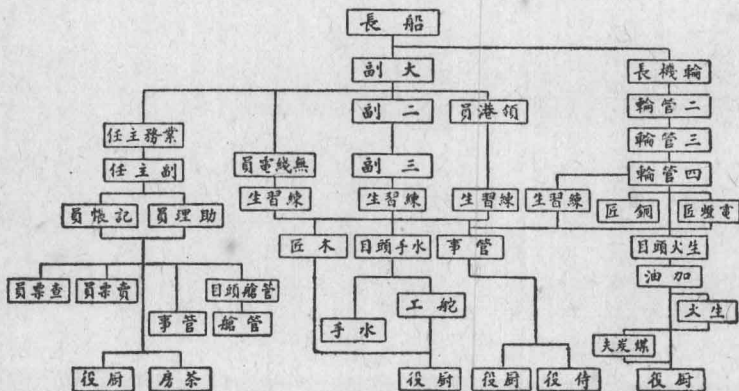
其次就內港航輪而論，註冊的共三千隻，其中有五百五十隻是掛外國旗的。外洋航線，完全在洋商手裏，除了西貢、香港……以外，其餘的所在，我國航輪全無。列強在中國的水面經濟侵略，英國的歷史較久，勢力也最大，日本次之，其餘美國、挪威、德、法都有相當的勢力，他們不但操縱我國外洋航業，就是國內沿岸沿江內港的輪運，也被侵害得體無完膚，這種現象，都是不平等條約所造成的。總之，我們要發展航業，就得從廢除不平等條約入手，用保護的政策，一面禁止或限制外輪在本國沿岸行駛，一面對於本國航業，發給巨額的津貼，予以種種的便利。總理在建國方略裏，已經擬定整個偉大的計劃，這種計劃的實現，就全在我們的身上。

從前海運沒有發達的時候，造船術也很幼稚，船隻的構造，也很簡單，船隻的身體，也極脆弱。現在海運

事業發達，船體堅固壯大，構造也複雜起來了。船隻的種類，依材料分，有木船，鐵船；依動力分，有汽船，帆船；依航路分，有遠海船，近海船，淺水船；依註冊不註冊分，有註冊船，不註冊船。

船隻的噸數，是表示船舶容積的方法，也是計算船租運費的標準，不過噸數之中，也有種種分別：(1)總噸 (Registered gross tonnage) —— 是把船體和板上各室的總容積，算有多少個立方呎，等於多少噸的。(一百個立方呎算一噸) (2)淨噸 (Registered net tonnage) —— 又叫註冊噸，是從總噸數上，減去水手房，船長室，機關室，噸數的噸數。如果是帆船，那末是總噸減去水手用室的噸數。淨噸，是計算船鈔 (每噸每四個月四錢) 的標準。(3)積載噸 (Ton of capacity) —— 是船舶能够載貨的噸數，又叫水腳噸 (Freight tonnage)，牠的算法有兩種：一種是照容積的，每四十個立方呎為一噸。一種是照重量的，一六六八〇為一噸。(4)排水噸 (Ton of

表統系織組員職船各



displacement)——是船浮在水上，所排掉的水的重量。普通以三十五個立方呎為一噸。

船上的職員很多，大概最高的，就是船長 (Captain)，其次便是大副，二副，三副等。其組織表見上頁：

我國海商法第四條

發給註冊憑單事今有 商 號稟報現有 國輪船一隻 為

該船實有 噸並將該船業主船式用人若干以及備有各項保護軍械開 列於後此註冊憑單給該船收執為據須至憑單者

計開 國輪船名

業主 國人住居 府處 縣住居 處

船價銀 兩係於 年 月 日在 口 廠製造

船身長 英尺 噸數 船身 色烟筒 色船梳 枝

船主 國人 舵工統計 名內有 國國 國國 國國 名名 名名

水手統計 又開 名內有 國國 名機器匠統計 名內有 國國 國國 名名 名名

大砲 彈 烏槍 桿刀 把 矛 枝 火藥 勳

鋼櫃 噸 噸 粒 槍子 粒 右結 國商船 收執 號

字編列第 關給

民國 年 月 日

係或量勘總船理關本係或填歷上在 領國領事官述明字樣

上規定：『凡船舶在船上 應有左列文書：(一)國籍 證書，(二)通行證書，(三) 海員名冊，(四)旅客名冊， (五)屬具目錄，(六)航海 記事簿。』又第五條規定： 『船舶非經登記，領有國 籍證書，不得航行……』 註冊證書的內容，大概寫 明船舶的國籍，名稱，總淨 噸數，業主等。其格式如上。



如果海輪——外輪——要在長江裏航行，

照光緒二十四年同英國訂立的長江通商章程，  
內港航輪章程（同年訂立）這兩種都是我國喪失航權，實行自殺的章程。今附長江專照的格式於上：

商家託輪船公司運送貨物，要先訂運送契約。這種契約之中，又分做兩種：一是以件貨的運送爲目的，一是以船舶的全部或一部供運送爲目的。後面的一種，照海商法第七十一條規定，非用書面不行。而且約內應該載明：（一）當事人的姓名住所，（二）船舶名稱，國籍和噸數，（三）運送貨物的種類，和牠的概數，（四）運送的預定期限，（五）運費——參考海商法第七〇條，第八四條。

契約訂定後，由船長通知託運人，然後把貨物送到船上，等船舶到了目的地，船長便通知受貨人卸貨。

內 港 專 照			
民國	民國	民國	民國
年	年	年	年
月	月	月	月
日	日	日	日
關續發	關續發	關續發	關給發

右照給 商 輪船收執 號

字編列第

關爲發給內港行輪專照事現有以上單內載明  
 國輪船一隻該船遵照光緒二十四年新定章程辦理  
 茲已到關註冊合就填給專照一紙或准在口岸駛行  
 或准往來內港貿易惟在口內駛行無須每次赴關呈  
 報一切若欲往來內港於出口回口時俱應一體報關  
 且不得出中國之界前往他處倘敢違即當懲辦無  
 專照者一概不准前往如改換業主及停止貿易等事  
 即將所領之專照繳銷初次領照應納照費關平銀拾  
 兩其後每年應領續照納費貳兩此照交該船收執爲  
 據須至專照者

要是受貨人不明，或拒絕領貨的時候，船長便該提存貨物，且通知託運人。

託運人把貨物包裝妥當，預備下艙的時候，應向輪船公司聲明貨物的種類和水腳等，公司便一一記在簿上，然後計算運費，發出下貨單（Shipping order）。有了這單，才得報關。等貨物下艙的時候，船上便憑海關蓋戳的下貨單裝貨。裝艙後，船長便簽載貨收條（Mate's receipt）。然後由託運人填寫提單（Bill of lading），送給輪船公司，輪船收清了運費以後，便發出簽字提單，交給託運人，再由託運人寄給受貨人，以便提貨。

提單是受貨人提貨的憑據，也是船上交貨的憑據，提單分兩種：一種是記名式的，一種是無記名式的。記名式的提單，持單人可以背書轉讓。無記名式的提單，持單人在轉讓的時候，用不着背書。有時提單有幾份，（一）貨物在目的港的時候，請求交貨的人，雖只有提單一份，船長也該交貨。（二）不在目的港的時候，船長要收到提單的全數，才肯交貨。如果兩人以上的持單人請求交貨的時候，船長應把貨物提存，並且通知請求的各人，聽他們自決。提單的持有人，如有兩人以上，假使其中一人，已經受到貨物的交付，那末旁人的提單，就失掉效力。提單的持有人有二人以上，但是船長還沒有交貨，那末有先受發送或交付的證券的人，可以先提。

提單裏頭，有一種叫紅提單（Red bill of lading），又叫保險提單。這種提單是用紅顏色印的，可當提

貨單用，又可當保險單用。單子裏所寫的運費，比尋常提單要高些，這是因為連保險費的緣故。現在輪船公司用這種提單的，已經不少了。

此外有一種領事簽證提單 (Consular bill of lading) 計每套三份，正本一份，白色，副本二份，黃色。正本由發給領事簽證提單領事館，交給貨商，轉寄提貨人，送關查驗。副本二份，一份存館，一份由領館按月彙交我國外交部。——是由外洋運華各貨，價值在二百元以上的。(郵包和海關免稅的不在此例) 須隨附的駐在出口地點，或相近出口地點，中國領事館所發的簽證貨單。這種貨單，是由貨商向就近的中國領事領取，逐一填明，並且由負責人簽字，送請駐在出口地點或附近的中國領事簽證的。領事在簽發這單的時候，要收五個金單位的手續費。——海關金單位，由我國外交部依海關所公布的各國貨幣比價，規定折合外幣的多少：(一) 英金八先令三便士，(二) 美金二元，(三) 日金四元，(四) 法幣五十一法郎，(五) 德幣八金馬克八分尼，(六) 和幣五盾，(七) 義幣三十八仲爾，(八) 瑞士幣十法郎十生丁，(九) 比幣十四俾加四生丁，(十) 瑞典丹麥和挪威通幣七克郎五十安耳，(十一) 奧幣十四先令，(十二) 新加坡幣三元五角，(十三) 印度幣五羅比五十——以上折合定率，係外部在民國二十一年九月十九日所公布者。

輪船公司運送了搭客和貨物之後，要收相當的報酬，就叫運費。旅客要請求運送，一定要先買船票，買了船票之後，假使在開船之前，要解除契約，非付票價的三分之一不可。但若旅客因為死亡疾病，或旁的不

得已的事由，不能航海時，運送人可以請求票價的四分之一。旅客在船上的伙食，是看路程的長短，決定供給與不供給。

貨物的運費，看航路的遠近，定收費的多少。同是一條航路，又看貨物的性質，容積，重量，再定牠的多少。普通輪公司計算運費的方法，是把貨物分做三大類：甲類，容積小，分量重的，像煤鐵之類，用重量計算，每二千二百四十磅算一噸，運費頂便宜。乙類，容積大，分量輕的，像棉花，茶葉之類，用容積計算，每四十個立方呎算一噸，運費要貴些。丙類，容積分量都不大，可是品質很貴的，像金，銀，珠寶之類，那末用件數或價值來計算，運費最貴。

運費支付的時期，普通是在裝載的時候，但也有在裝載之後才付的，或貨到之後才付的。現在運費的支付，多是貨到後才付，即運費多由受貨人支付。

海損 (Average) 就是船舶或貨物因海上的危險，所受的損害和費用。海損又分兩種：(一) 共同海損 (General average) 在海灘中，船長為避免船舶和載貨的共同危險，所為處分，而直接發生的損害和費用。共同海損的要素不外：(1) 鬆艙，(2) 帆檣的切斷，(3) 任意坐礁，(4) 船中火災的消防，(5) 撈救，(6) 避難港的費用。(二) 單獨海損 (Particular average) 就是共同海損以外的損失，這種損失，是統歸所有人負擔的。

照我國海商法上的規定，不認爲共同海損的，有下列幾種：(1)「裝在甲板上的貨物，如被投棄，不認爲共同海損，但牠的裝載，爲航運種類，或商業習慣所許的，不在此限。……」(第一百三十一條)(2)「沒有載貨證券，也沒有船長收據的貨物，或是沒有記在屬具目錄的屬具，如被投棄，不認爲共同海損，但經撈救，仍應分擔共同海損。」(第一百三十二條)(3)「貨幣，有價證券，和別的貴重物品，除掉報明船長以外，不認爲共同海損。」(第一百三十四條)

共同海損的負擔人，是船主，貨主和運主。他們負擔的標準，是拿存留的船舶，積貨的價格，和運費的半數，同共同海損的損害額做比例，由各利害關係人分擔的。共同海損的計算，照我國海商法第一百四十條的規定，是由全體關係人協定。如果協議不成的時候，便由商事公斷處或是法院來決定。積貨沒有起卸之前，船長應該通知各個受貨人，叫他們繳相當的擔保，然後才准他們起貨。這是恐怕受貨人不肯負擔損失的緣故。要是受貨人對於分擔的數目，沒有清償，那船長可以扣留他的貨物。如果應負分擔義務的人，要免除分擔海損的責任，可以把他的存留物，完全委付。

用輪運貨，本來不論何人，都可向輪船公司直接接洽，但照現在商人的習慣，多半是託報關行代辦，把貨物的種類，數量，價值，碼頭，貨主姓名，運到那處，開一張清單，交給報關行，由報關行代填運費單，交給輪船公司，輪船公司再照運貨單，計算運費，一面通知本船，在這個時候，裝貨人就可以發貨上船了。

### 第三節 空運

空運就是利用航空運送貨物，這是一種新事業，也是一種新運送方法。查世界航空事業的進步，可以分做三個時期：（一）試驗時期——從一九〇三年美人吳拉得作第一次飛行起，到一九一四年歐戰爆發止。（二）軍用時期——從一九一五年到歐戰終止時。（三）軍用商用發展時期——從一九一九年到現在為止。這幾年中有突飛猛進的成績，至於商用航空，在最近的十四年中，世界各國航線，共有二十萬公里，機場三千五百所，商用航空機約二千架，駕駛約三萬人。當一九三一年一年中間，各飛機廠造出商用飛機，約三千五百架。

我國商用航空，祇有一千八百餘公里，就是中國航空公司的長江線，滬粵線，飛機數目，祇有二十架，駕駛員也不過三十多人。近來歐亞航空公司，也正積極進行京蘭，平蘭兩線，又因東省郵權被擾，為便利歐亞郵件起見，——以前經西比利亞鐵道轉往歐洲，現因日偽作梗，不能通過——便積極擴張西北線。西北線長四千零五十公里，——計上海到南京二百七十公里，南京到洛陽，六百九十里，洛陽到西安，三百二十公里，西安到蘭州五百七十公里，蘭州到肅州六百二十五公里，肅州到哈密五百五十公里，哈密到迪化，五百公里，迪化到塔城五百二十五公里——在起行後第四天，就可以到達。

現在航空公司空運的物件，可分：(一)旅客，(二)郵件，(三)貨物。這三類中，郵件最多，搭客次之，貨物還多屬國貨樣品。至於收費的多少，據中國航空公司的規定，報紙在滬蜀線內，不論那一埠，都是每磅九角，大約申新報每月每份，連運費共計六元七角半，所有各地中文紙報售價，也以每份每月不過十一元為限。至於普通貨物的運費，以及旅客的運費，大致如左：

空運部普通貨物運價表

凡運寄貨物不足一磅，概照一磅收費，各地關稅捐卡，歸客自理，並代客保險，手續便利。——保險辦法，		由上海至漢口，每千兩取費十兩，由上海至沙市宜昌萬縣重慶止每千兩取費二十兩。	
上海	南京	安慶	九江
六角	九角	四角	六角
一元五角	一元三角	一元	一元二角
二元	一元九角	一元六角	一元六角
二元五角	二元五角	二元	二元六角
三元一角	二元九角	三元	二元六角
三元五角	三元九角	三元五角	三元一角
四元五角	四元四角		
五元			
		漢口	沙市
		六角	四角
		一元	一元一角
		二元	一元九角
		二元五角	
			宜昌
			七角
			萬縣
			八角
			重慶

西 北 航 空 客 票 價 目 表

上海

50	南京								
150	100	洛陽							
225	175	75	西安						
455	405	305	230	蘭州					
755	705	605	530	300	肅州				
1030	980	880	805	575	275	哈密			
1280	1230	1130	1055	825	525	250	迪化		
1555	1505	1405	1330	1100	800	525	275	塔城	

乘客隨身免費行李，重量以十公斤計算，超過定量行李，每公  
斤按票價百分之一·五徵收。



## 第十一章 商營業的類別

在第三章商業的組織中，是說明從事商業者投資集資的方式，以及投資者應得的權利和應負的責任。但商業者的目的是在從生產者手中購得商品，直接或間接轉售於消費者以獲利。於是，因其買賣的形態的不同，又可分作若干類別。本章的唯一企圖，就是要把這些重要的類別，分述一下。至於一般所謂輔助商業，如報關業，堆棧業，銀行業，保險業等，只好留待下章討論了。

### 第一節 批發商

批發商是立在生產者和商人間，或商人和商人間，媒介商品流通的營業。因此，批發商的顧客，不是消費者，而是商人。這固是批發商所以異於零售商的一點，而批發商一切的特徵，也就由這點而引伸出去。其特徵是：

一、批發商的顧客既為商人，則其交易當係大宗商品

- 二、批發商既係大宗交易，自非具有雄厚的資力不可
- 三、批發商的顧客既係商人，對於商品的辨認，自然具有專門的知識和經驗
- 四、批發商既係商人和商人間的交易，行動自然比較靈活，競爭比較激烈
- 五、批發商行動既比較靈活，競爭比較激烈，則其價格自必減低，以求敏活的大量交易不可，故其利潤率比較低微。

批發商的主要功用是在媒介商品的流通，使商品供求適合，物價得以平衡。然在另一方面去看，一般資力雄厚的批發商，不但以現金向生產者購貨，而對於生產，尤其是資力單薄的小規模廠家，時或有資金的貸與，充分地發揮其金融資本的勢力，使生產者於不知不覺間，在經濟上淪於牠隸屬的地位，聽其壟斷。同時，批發商又運用其同樣的手段，使零售商於不知不覺間，在經濟上也淪於牠隸屬地位，任其提高物價。但是這種虧耗，零售商是不甘承受的，故又在可能範圍內，而轉嫁於消費者身上。總之，批發商的金融資本的錯誤運用，確是生產者和消費者的一重負擔。如果要免除這重負擔，只有大家起來提倡合作事業和改良關於生產過程和流通過程的技術或組織。

## 第二節 普通零售商

零售商是指直接以貨物供給消費者的營業而言。這種營業最初因人口稀少，散居各處，而且對商品的需要也很簡單，大都是採取行商的形式，挑着到各處以應消費者的選購。後來文化演進，人口集中，一般零售商於是由行商的形式而採取了市集的形式。近代都市發達，零售商幾乎全選擇定址而設立起商店來，不過行商和市集的形式，仍是所在都有，尤其在鄉村裏是很普遍的。

零售商的唯一責任是在由批發商或製造家販來商品，零星轉售與各消費者。不過商品的購進，通常可由批發商或製造家，但因營業方面種種關係，除少數大規模的商店外，如果由生產者方面直接進貨，事實上反不如經過批發商之手為便利。

零售商既直接以消費者為販賣的對象，故其特徵則為（一）以小規模營業為原則，毋需大的資本，也毋需特殊的技術和經驗；（二）選擇適宜的地址以接近消費者；（三）採購適當的商品以投合消費者的需要。因着上述三項特徵，零售價格較批發價格為高，否則時間長，數量小的交易，將無法以維持其成本。另一方面，設在經濟界不景氣的時代，更因着上述三項特徵，一般無業者和欲謀獨立生活的小資產階級，都很容易向着經營零售商方面走去，結果，同業增加，必引起同業間的激烈競爭。其競爭的手段，當然不外宣傳的方法，兜售的方法，賒賣的方法三種，可是這種手段，對於消費者，未必有利。只要稍加考察，即可明瞭。何況同業愈增加，競爭愈激烈；競爭愈激烈，則競爭的手段愈不擇，商業道德因而墮落，更因形式的進化，新組織興

起，自身的互相傾軋，互相壓迫當更厲害。是以零售商的前途，未許樂觀。然就商品的性質，地方的關係而言，零售業雖無遠大的前途，但亦不致於絕跡。倘使社會組織健全，商業技術進步，這種不好的現象自會消滅於無形。

### 第三節 百貨商店

百貨商店，又叫分部商店，是一種大規模的零售商。其購進的各種貨物，分部陳列，分部出賣。我國以前大鋪子，大概只做一業，近來這種商店，兼做好幾種事業。這種商店的策略，是揀都市頂繁盛的地方，建築極壯麗的房屋，引起顧客的注意，並利用種種廣告宣傳的方法，以引誘市民的購買。百貨商店，創立最早，要推法國，在一八五二年就有這種組織了。以後英德諸國先後倣效，其中尤以美國發達最盛，為其他各國所不及。我國這種商店創立最遲，較近各通商巨埠也多有設立的。上海先施、永安、新新等，可算是我國規模較大的百貨商店了。

這種商店對於顧客有下列幾種好處：（一）物品種類和等級很多，可以自由揀擇相宜的貨物；（二）在一引店內，可以買到種種物件，用不着東奔西走，時間和勞力都可省掉不少；（三）賣價劃一，顧客不會吃虧。百貨商店經營大量商品，規模大，資本多，不易設立。經理要有特別的才幹，遠大的眼光，豐富的經驗，否

則失敗起來，不堪設想。餘如貨物的採辦，管理的方法，夥友的任用，都要精細的注意。

百貨商店的利弊，既如上述。而各國有一部分零賣商和復古的社會政策論者，對於百貨商店，常多方攻擊，甚至激起了『打倒百貨商店』的運動。平心而論，百貨商店確有其存在的價值，而且百貨商店的繁榮，不一定就是普通零賣商的沒落。故欲以法律的力量限制百貨商店的發展，不但失於偏頗，亦且有背經濟的原則。爲一般零賣商着想，與其以打倒百貨商店來維持其原有地位，反不如改進其本身的缺點，來得有效。

#### 第四節 連鎖商店

連鎖商店是販賣同一商品的許多店舖，互相連絡，在同一營業政策之下，受制於中央機關的管理和指導。就這一點來看，連鎖商店可說是一種大規模的零賣業。反之，我們若就其分散四處的各店舖來說，連鎖商店又是小規模的零賣商。因此，大規模零賣商的利益和小規模零賣商的利益，連鎖商店可兼而有之。這種組織誕生於十九世紀中葉的美國，直到一九二〇年以後，纔有長足的進展。據最近的調查，美國一國約有連鎖商店四千，其分支店不下十萬餘。販賣的主要品大都是食料和鞋襪之類，具有一定的商標，品質和價值，每年營業數達百萬萬元，幾占總零賣額百分之十二。其發展之速，實可驚人。我國舊式商店中，類此

形式的很多，不過組織上和管理上沒有達到周密的地步罷了。

如前所述，連鎖商店既兼有大規模零賣商和小規模零賣商之利益，則其發展之速，自是意中。不過連鎖商店中的各店舖皆受制於一中央機關，故其發展的結果，吸收各地的資力，集中於中央店所在地的大都市，足以破壞地方經濟，促成國民經濟之畸形的發展。他方面，許多中產階級的獨立的零賣商，因為連鎖商店的壓迫，漸次沒落，連鎖商店自身，起初雖不免競爭的過程，終則因勢均力敵，從競爭的過程中一躍而為化仇為友，互相提攜，彼此協定，造成獨占的形勢，使社會蒙受其極大的弊害。雖然，這也是經濟發展中必經的過程，根本剷除，勢有所不能，只有在其進程中加以限制。

## 第五節 通信商店

通信商店是一種美國的特殊制度，和百貨商店、連鎖商店三者，同是大規模的零賣商。這種商店與後二者不同的地方，就是以遠地消費者為顧客，利用郵局的投遞為販賣方法。本來利用郵遞經營商業，也不限於通信商店，不過普通商人的通信買賣，只是擴張銷路的一種手段，而不能視為特別的販賣形式。這裏所謂通信商店，就是以郵遞為擴張銷路之唯一手段的零賣商。因此，其優點是：（一）費用節省，無須門市裝潢，耗費反可較少；（二）通信營業原則是『先付錢』『後給貨』，所以沒有倒帳的危險；（三）廣告效力頗

大；(四)推銷及於遠僻之處，促進購買力。其缺點是：(一)除通信外，與顧客無接觸的機會；(二)商品售價目錄，須先印好，市價一有變動，改訂困難；(三)商品寄遞延擱，價金計算錯誤，在在與通信商店發展上以很大的阻礙。

總之，我國幣制的紊亂，商人道德的墮落，交通事業的幼稚，印刷術的低劣，國民經濟的破產等等，皆足使通信商店沒有激急發展的可能。不過信用卓著的百貨商店，如果運用其餘力，兼營通信販賣，或許有利可圖；否則要想專營此業，只好有待於將來，目前尙談不到。

## 第六節 消費合作社

消費合作社在外國已經通行了不少年數，但在中國還很幼稚。不過這種組織對於現在的中國卻非常需要。消費合作社是消費者組成的團體，牠的目的，完全在便利自己的消費，免得處處受經紀人的剝削。所以這種組織和普通商店不同：(一)合作社在便利自己消費；普通商店的目標，全在賺錢。(二)合作社是中產以下或勞動界組成的；普通商店是有產階級經營的。(三)合作社只拿貨物賣給社員，就是賣給社外的人，也是少數；普通商店是不論什麼人都賣的。

消費合作社的消費物品，雖然按照市價，賺得餘利，但是這種餘利，仍舊照各社員購買數額，分配給社

員。因為照合作主義說：『一種事業的成功，雖然和資本的大小有直接關係，可是牠主要的原因，還在顧客的購買。所以合作社實在是廢除一切利潤的制度。不過要計算歸還社員利潤的多少，第一，要確定社員購買的數額，對於社員的購買，分別記載，或是在總帳之中，另立一戶，或是把社員一切的購買，都記在摺子之內，以便核算，否則每次購買的時候，另給一張單子，拿購買的總價，記載在上面，到了結帳的時候，然後彙齊計算。紅利計算的方法，大概都是把牠的營業總數和所得的純利做一種比例，然後將這比例的數額，還給社員。譬如合作社營業的總數是一百萬元，純利是十五萬元，那末購買一百元物品的社員，就該得十五元的紅利。不過售賣物品所賺的利益，牠的厚薄，是看物品的種類而不同的。例如蜜錢獲利很厚，糖貨有限，肉類常生損失，如果都照比例分配，結果便不公平。因為買肉糖的就受過分紅利，買蜜錢的便受了損失。合作社為避免這種困難起見，也有規定各物的價格，一律照原價加百分之幾，平均各物的利潤。——例如一律加百分之二就是——這麼一來，比市價高的也有，比市價低的也有了。這種能不能辦到，是要看社員的程度怎樣了。如其社員對於合作事業有十二分信仰，那末自然就不問合作社的賣價如何，一律去買；否則有利便買，無利便不買，合作社便有搖動的危險了。

總結起來，消費合作社的長處，可以分做：（一）投資的人數和資本的總數沒有一定，隨便在什麼地方，在什麼時候，都可以辦的；（二）社內職員的選舉，以人為單位，無論入股多少，每個人只有一個選舉權，免得



大股東操縱；(三)每股的數目很小——至多五元——隨便什麼人，都有投資的機會；(四)社員不但可以享用便宜物品，而且可以分到紅利。

## 第七節 居間商——拍賣行

商人設立行號，受賣主的委託，替他召集買主，定了日期，當衆拍賣，自己做一居間人，這種行業，就叫拍賣行。拍賣行的成立，是因為有賣主拿東西託牠代賣。如其沒有賣主，沒有託賣的事情，這種事業，便無從成立。

拍賣的手續，是先由賣主把要賣的東西名稱，數量和別的條件，報告拍賣行，再由拍賣行揀擇日期，揀擇地點，在報紙的拍賣欄登一個廣告，使人知道，到了指定的時間，多數買客齊集以後，便實行拍賣。

拍賣的論價，分做兩種。一種是上增的，一種是下落的。上增的方法，先由貨主喊一個最小的價格，然後由買客繼續加上去，到了沒人再加的時候，臺上的人（行員）便用鐵錘擊桌一下，就算賣給他。下落的方法，先由拍賣行喊一個最高的價格，如果沒有人買，便慢慢落價，到得有應聲的買主，就擊桌一下，賣給他。

拍賣的東西，如其是零碎的，須先陳列着，任人來看；如其是大宗的貨物，則只陳列貨樣。拍賣定當以後，有的當一面交錢，一面交貨。有的先付定洋，隔日或隔幾天出貨。拍賣行在買賣成功以後，向賣主，或買主和

賣主雙方徵收佣錢。這種佣錢，大概從百分之四・五起到百分之一二。

## 第十二章 銀行與信託

### 第一節 銀行

銀行 (Bank) 是金融機關的一種，牠是一面吸收存款，使社會裏沒有遊資；一面放款給工廠商店，使社會裏的實業，能够發達。這兩種是牠的目標，也是牠成立的原因。查我國在前清乾隆嘉慶的時候，並無銀行，而只有票號。後來票號勢力衰弱，錢莊就成後起之秀。到中外通商之後，我國鑑於外國銀行的林立國內，迫於時勢的推移和需要，始有戶部銀行——旋改大清銀行，就是現在的中國銀行——的設立。其後交通……銀行相繼而起，於是銀行的數目，就一天增加一天，同時銀行的營業，也一天發達一天，到了現在，差不多成了中外相持的局面。

銀行的效用，有下列幾種：(一)增大資本的效力，和助長生產的發達。因為銀行介乎資金需要和資金供給的中間，一面吸收無法利用的款項，一面貸給缺乏資金的企業家，使有餘資的人，得到保管生利的途

逕，同時使企業的也不憂資金的不繼。(二)節省貨幣的使用。有了銀行，顧客間的貸借關係，都可用支票劃撥；這行的顧客和他行的顧客之間的貸借關係，也可用票據交換的方法來清結；就是不在一地，也可利用支行或代理處來劃撥清結，免得受授或輸送現款。(三)調和資金的供求。在金融緊急，或鬆動的時候，銀行能增減資金的供求，使牠歸於調和，就是能够伸縮兌換券的發行，或利用支票、票據轉帳……的制度，使現幣也增減其伸縮力，適應時勢的需要。(四)減少物價的變動。因銀行能調和資金的供求，不使金融過緊，也不使牠過鬆，因此利息就沒有很大的上落，而物價的變動，也自然減少了。(五)保險作用。債權者（存款於銀行的）對於債務者（向銀行透支的）因有銀行在他們的中間做媒介，不致受到直接貸借上所生的損失。（像債務者破產，或到期還不出就是）(一)獎勵儲蓄。因有些銀行對於零星存款，也樂於收受，並且出給利息，所以無形之中，可以養成民衆勤儉的風氣。

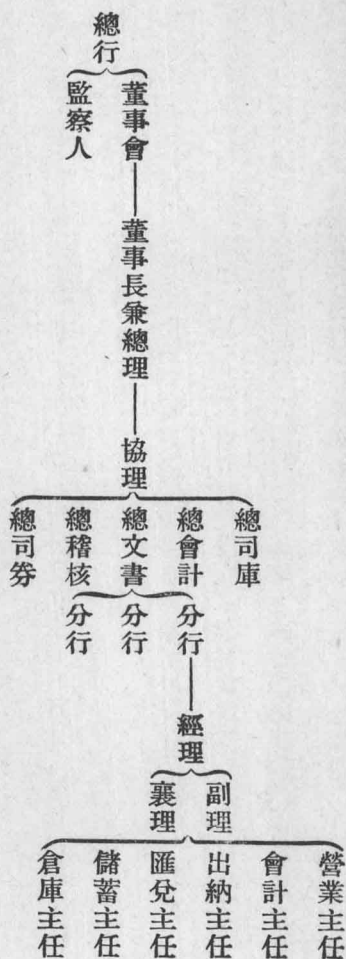
講到銀行的類別，因牠有多方面的不同，故有下列的分類法：(一)依特權的有無，可分特許銀行，普通銀行兩種。特許銀行是依特定的法規設立的，像我國的中央銀行，交通銀行就是。普通銀行是不論何人，依普通銀行法，而設立的。(二)依組織的方法，可分股份有限公司的銀行，兩合公司的銀行，股份兩合公司的銀行等。(三)依營業的方式可分：(1)商業銀行，(2)非商業銀行兩大類。非商業銀行，又分(a)農業銀行——是輔助農業的發展，作長期低利的貸款。(b)工業銀行——是幫助工業的發達，像綢業銀行，棉業銀

行等。(c)投資銀行。(d)儲蓄銀行——是吸收零星存款，獎勵儲蓄的。(e)信託公司——是代人保管處理財務，或經營事業的機關。

銀行的組織 銀行有特許和普通的分別。所以銀行也有官辦，商辦，官商合辦的分別。因此銀行的組織，就有不同。官辦銀行，官商合辦銀行的組織，因有特殊章程的規定，可以略而不談。今就一般銀行的組織，分述如下：

普通銀行的組織，照我國普通銀行法第二條的規定，非用股份有限公司組織，就用兩合公司組織；或用股份兩合公司組織，或用無限公司組織。又照第五條的規定，凡是股份有限公司，兩合公司，股份兩合公司組織的銀行，牠的資本至少要有五十萬元，——在商業簡單的地方，至少二十五萬元。無限公司組織的銀行，牠的資本，至少要有二十萬元。——在商業簡單的所在，至少五萬元。至於組織的手續，可依照公司法，並參照普通銀行法第六條辦理。

銀行內部的組織，——關於業務分配方面的組織——牠們分部分科的多少，沒有一定標準。不過普通就股份有限公司的組織而論，是有董事會，總理，協理，——就是副經理——總文書，總司庫，總司券，總稽核等，總文書，總司庫……之下，又有若干人員，襄助一切。總之，銀行內部組織的繁簡，全看營業的情形，營業越繁複，分部也越多。茲將我國通行的組織，列表如下：



銀行的業務 銀行所做的業務，是因銀行的種類而有異。普通商業銀行所做的生意，可以分爲六種：(一)存款，(二)放款，(三)貼現，(四)匯兌，(五)發行紙幣，(六)買賣生金銀和有價證券。除此以外，還有代收款項，保管貴重物品等事務。

存款 存款又分：(一)活期存款，(二)定期存款，(三)通知存款，(四)儲蓄存款等。活期存款 (Current account) 是款項的存進提出，全聽存戶的意思，存戶有錢，隨時可以存入，存戶要錢，隨時可以開支票提出。這種辦法，工廠商店用得最多，因既可以免盜賊的損失，又可以得相當的利息。定期存款 (Fixed deposit) 是存戶把款子存入銀行時，和銀行約定支出的時期，不到限期，不得隨時提取存款。這種存款，存戶要提前

支取，非得銀行的許可不行。通知存款 (Deposit at notice) 是存戶存款時，和銀行約定將來提款，總在三  
天或五天之前，知照銀行。要是存戶不照約定辦理，銀行是不許提款的。儲蓄存款 (Savings deposit) 是不  
論數目多少，都可存儲。這種存款，是完全爲便利人民儲蓄起見；其中，又分活期、定期、零存整取、整存零取等。  
放款 (Loan) 是銀行把錢貸給人家，向人家取息的。放款的種類很多，如依擔保品的有無來分，有：  
(一)有擔保放款，(二)無擔保放款。依期限的長短來分，有：(一)長期放款，(二)短期放款。依商家實際上的  
分法來分，有：(一)動產抵押放款——這種放款，銀行要人家徵收動產的抵押品，才肯把錢貸給。債務者到  
期不還，銀行便變賣抵押品，作爲貸款的取償。(二)信用放款 (Fiduciary loan)——銀行對於借主，既不收  
抵押品，又無須保證人，完全憑借主的信用，把錢貸給他，所以牠的危險很大。(三)保證放款 (Cash credit)  
——銀行對於借主放款，有保人替他保證訂約，規定放款數目的限度，在範圍之內，可以隨時支付，銀行也  
可隨時請求還清本利。(四)活期透支 (Overdraft)——是銀行和活期存款的存戶，訂立契約，在一定的  
時期，以一定的金額爲限，在範圍之內，可以發出超存款額的支票，向銀行借款。這種放款，和保證放款，大致  
相同，不過保證沒有存款的來往，透支有平素存款的關係；保證不要抵押品，透支一定要有抵押品；保證要  
有保人，透支可以不用保人。(五)通知放款 (Call loan)——是銀行隨時可以收回貸款本利的意思。這是  
銀行在資金充足的時候，和借主（股票經紀人或票據經紀人）訂立隨要隨還的契約，並徵收抵押品（公

債票，股票，公司債票）給他暫時通融的辦法。

**貼現 (Discount)** 是銀行買進沒有到期的票據，從買進的一天起，到滿期的一天止，扣除利息，拿現錢兌給持票人，或撥到顧客活期存款裏去。不過銀行買進票據的時候，賣票人要用背書，表明轉讓的關係。一次貼現的票子，可由銀行再向別銀行再貼現，這就叫再貼現 (Rediscount)。

**匯兌 (Exchange)** 在相隔的地方，並不輸送現金，只利用匯票，了結債權債務的方法。匯兌的成立，至少要有三個人：(一)出票人，(二)付款人，(三)收款人。匯兌因關係人的不同，可分國內國外兩種。匯兌的關係人同在國內，就是國內匯兌。匯兌的關係人不同在國內，就叫國外匯兌。國內匯兌之中，又分四種：(1)電匯，(2)信匯，(3)郵匯，(4)押匯。電匯是急於付款用的，匯款的時候，要通知銀行用電報匯兌，然後由銀行用密電通知匯去地方的銀行，或分行，再由收到電報的銀行，通知收款人，叫他寫一張收據，便付匯款。信匯是普通用的匯兌，在銀行裏面，有一種印好的票據，臨時填寫，寄出之後，便發生效力。這種票據，叫三聯匯票：一張是存根，由出票的銀行保存；一張是匯票，是寄給收款人，使他憑票取款的；一張是票根，是寄給付款銀行，知照付款。郵匯是郵局兼做的匯兌事業，匯款的時候，先由匯款人填寫匯款單，然後把單子和現款交給局員，由局員簽發匯票，然後由匯款人封在信裏，掛號寄給收款人，收款人接到之後，就向當地郵局拿取。不過這種匯兌，匯費既多，匯數又有限制，——五百元——所以商業上是不大用的。押匯，是賣貨的商人，把貨物裝運



後，所得的提單，保險單，和自出的發票，交給銀行，先向銀行抵借款項，然後由銀行把提單等寄給分行或往來銀行，請牠通知買貨商人，叫他備款來贖提單，然後再向輪船公司提貨。

國外匯兌 是抵消國際間債權債務的關係，免用現金輸送的方法。譬如紐約的甲商向上海丙商買貨二萬元，上海的丁商向紐約的乙商買貨二萬元。甲乙兩人同在紐約，丙丁兩人同在上海，他們債權債務的了結，如用現金結清，是很困難，因為時期遲緩，手續麻繁，貨幣不同，處處有障礙的緣故。現在用了國外匯兌的方法，只要上海的丙商對於紐約的甲商，出一張二萬元的匯票，賣給上海的商業銀行，再由這行寄給紐約的某銀行，向甲去討錢，紐約的某行收到以後，就存儲下來，後來上海的丁商，要還清紐約乙商的欠款，向上海的商業銀行買匯票的時候，因為上海銀行有錢存在紐約銀行，就出一張二萬元的匯票，賣給丁商，丁商拿來，再寄給乙商，乙商便向紐約銀行拿錢。這麼一來，四個人中間的債權債務關係，都了結了。國外匯兌匯費的漲落，是看匯票供給和需要。譬如上海到倫敦的匯票，供給多，需要少，匯費就落；倫敦到上海的匯票，供給少，需要多，匯價便高。在商業上對於匯價低落時候的匯款，叫做順匯，匯價高漲時候的匯款，叫做逆匯。匯價的貴賤，固然和供求的多少有關，但匯價的貴賤，和匯款的利息，也很有關係。因為即期匯款，收到匯票的人，立刻可以收回貨價，自然沒有利息問題。如果是三個月或四個月的期匯票，那非到期滿，不能收回貨價。這中間利息的損失，當然要匯款人擔任。所以買賣定期匯票，照例要先扣利息，既然扣除利息，票價自

然就比現低了。匯款有時，可以間接匯的。譬如上海倫敦巴黎三處地方，上海到倫敦的匯款多，倫敦到巴黎的匯款多，巴黎到上海的匯款也多，在這個時候，從上海直接匯款到倫敦，因為需要多，供給少，匯價一定很高，如其改從巴黎轉匯倫敦，那末供給多，需要少，匯價一定很低。這種間接匯兌，雖然要經過兩番手續，可是比直接匯兌，還是合算。

**發行鈔票** 是要經政府特許的。發行鈔票的銀行，對於持票人負隨時兌現的義務。所以銀行對於發出的鈔票，要準備現金。不過照經驗上看來，鈔票的準備金，並不要十足，因為有許多人並不去兌現的。所以銀行尋常備十分之六的現金準備，十分之四的保證準備。——現在財部對於這種準備的紙幣，不論國家或商業或外國銀行，不論發行的多少，有一律徵收百分之二十五的紙幣稅的說素。

## 第二節 票號

照我國普通銀行法第一條的規定：『凡營左列業務之一者為銀行：（一）收受存款及放款，（二）票據貼現，（三）匯兌或押匯。營前項業務之一，而不稱銀行者，視同銀行。』這樣一來，那末山西票號，各地錢莊，就在銀行之列了。所以作者也須把牠們略說一下：

**票莊的起源** 我國古時，並無匯兌，所以商賈買賣貨物，公私運解款項，都要捆載現銀，請託鑔局保送。

自從有了票莊之後，才通匯兌。查票莊的起源，在滿清乾隆嘉慶年間，其時有山西平遙人雷履泰，領了本縣達蒲村李姓的資本，在天津開設日昇昌顏料舖子。因顏料當中，有一種銅綠，在天津發賣，很能賺錢，這銅綠因出在四川，所以雷氏常到重慶，去販銅綠。因此，日昇昌的名氣，在蜀津之間，就非常響亮。當雷氏在日昇昌充經理時，始創匯兌的方法。凡是各商往來銀錢，都可以替他接收代匯。其法出一張支付之票子，持至所匯地的分號或聯號，如數兌收現銀，所以叫做票號。匯兌的時候，看各地銀色的高低，路程的遠近，銀根的鬆緊，在所匯數目之外，加收匯費，叫做匯水。自有此制，商家稱便，——因此日昇昌的營業，臻臻日上。這是山西票號的起源。

票號的漸盛時代 自日昇昌設立票號之後，有同縣人毛鳳翹，是蔚泰厚布莊的執事，見匯兌利厚，也在蔚泰厚仿行這法。不到幾年功夫，也很賺錢。從此之後，此仿彼效，——長江各埠做茶莊，典當，綢布，和京津一帶做皮毛雜貨的山西人，都起來仿辦。往往在本號之內，附設票莊——到咸豐初年，始有籌集鉅款，專營這業的，像平遙縣的蔚盛長，天成亨，新泰厚，協同慶，協同信，百川通，蔚豐厚，蔚長厚，寶豐隆；祁縣的元豐久，巨興隆，巨興和，存義公，三晉源，大德通，大德恆，合盛元，大盛川；太谷縣的世義信，志成信，協成乾，錦生潤……這些票號分成祁太平三幫。牠的總號在平遙的就叫平幫；在太谷的，就叫太幫；在祁縣的，就叫祁幫。各幫在本縣設立總號，在各省設立分號。當時分號最多的，就算日昇昌，蔚泰厚，存義公，天成亨，大德恆，大德通，志成信，

協成乾……專營票業的，共有三十多家。那時黃河以南，直到閩粵，都是捻髮擾亂的所在，道途阻梗，轉運維艱，因之巨商顯宦，多拿資財，託票號匯兌，甚至國家餉需，協款丁銀，也託票行挹注。票行拿甲省所存的款，付乙省匯到甲省的款，因為各省都有分莊，分莊都收有存款，所以應付週轉，非常靈便。因此信用卓著，營業也蒸蒸日上了。

票號的極盛時代，到了光緒初年，就是國家的丁賦，也有歸票莊代匯的了。因此牠的資財，便更充足。不過各家，除了各省官紳私蓄之款，存在號內或由牠轉匯之外，牠們的資本，是為數甚微的。即如營業極廣的日昇昌，百川通，牠們的存款，雖多到幾百萬，但是牠的資本，不過十幾萬兩罷了。當時存入的官款，都不計利，私人之款，像官吏宦囊，紳富私蓄，都捆載而來，寄存號內，每年利息，不過二三釐，也有不取利息的。總之，票莊全拿別人之款，存放其他商家，年收利息一分，在匯兌的時候，不過憑一紙付款，毫不耽擱，而所取匯水，尤屬不貲。自從光緒中葉，到庚子之後，每一票莊，都年年利市幾倍。例如頂著名的百川通，本銀十萬元，當作十股，各省分莊經理夥計，作為人股二十股，——人股是晉商特別習慣，俗稱頂身股，就是資本家出錢，勞動者出力，都作股分，一經賺錢，就平等分配。因之經理夥計，個個盡心竭力，看營業的盛衰，為切己的利害。而營業也就一天發達一天了——四年一結帳，每次每股，可以分到二萬兩以上。別莊每屆結帳，每股分得純利，也多在萬兩以上。當時票號的發達，可以說是極盛了。

票號的組織 票號的組織，非常簡單，沒有什麼章程，全靠個人的信實，取信於官紳的。在初辦的時候，都附設在貨號以內，到得營業發達，才設立專莊。牠的組織，由財東出資，或是股分，或是獨營，把所有資本，交給管事（大掌櫃）以後營業上一切事項，都由管事去辦，財東便不過問。這種營業——財東在事前，既不預定方針，在事後，又不實行監督——實是牠特異的地方，管事在票莊之內，有無上的權威。凡用人的標準，事業的進行，各夥友都唯命是聽，管事和夥友，都定每三年回家一次，紅利也平均支配。所以管事得人，營業便發達，管事不得人，財東就有很大的危險。——如果票莊營業失敗，經濟上的損失，全由財東負責，管事是不負賠償之責的——所以就票號的責任而論，有些像無限公司。至有少數股款，執行全部業務之管事的，又好像兩合公司的有限責任股東。要是管事沒有股款，不過是一個經理人罷了。在滿清的時候，晉商素重信用，各票莊管事，並沒有侵蝕款項的事情。到了民元，這類事情層見疊出，財東便受累不淺了。

票號的利益 在我國沒有鑄造銀元之前，公私款項，都用銀塊制錢，因此票號營業，也就完全靠牠，做一種利藪。因為牠在收入銀塊的時候，有的藉口成色不足，故意貶抑牠的價格；有的取巧秤砣的大小，減輕牠的分量；匯款的人以所損微末，往往不與計較；票號對於一戶，所取雖屬有限，但是出入頻繁，為數就可觀了；至於銀錢兌換，也可賤入貴出，博得什一的利益。即就匯兌而論，因為利用距離的遠隔，交通的阻塞，時日的差異，所以在匯費以外，所獲也極大。總之，當日通商大埠的金融機關，幾全被票號所壟斷操縱，票號獲利

既豐，資力自雄。所以當時的票號，和現在的銀行，彼此比較，有過之無不及也。

票號的失敗 到光緒末葉，袁世凱做北洋大臣的時候，曾招晉商辦直隸銀號，晉商拒絕使命；後來設立戶部銀行，又招晉商入股，晉商又不答應。到了大清，交通兩行成立以後，所有官款，都由兩行存匯，票號營業，就大受影響，不過票號以信用久著之故；私人的存放匯兌，還是不少，營業方面，還能支持。到了辛亥，武漢革命，全國響應，各省票號因為沒有準備，放出的款項，既無法收回，存款的人，又紛紛來提，因此週轉不靈。加以掌櫃大都攜款潛逃，或假造帳目，所以一家倒閉，就牽涉各號了。在民國初元，晉商票號紛紛倒閉，索償的人，追及號東。而號東，平時養尊處優，不問號事，一旦破產，就不得不變賣什物，清償債務，於是一敗塗地，不可收拾。在晉商票號極盛之時，統計票莊，不下數十家，至今只剩祁幫的大德通，大德恆，三晉元，和太幫的錦生潤……幾家。現在牠們的營業，都有限，不過因為號東都是富紳，而且不欠外債，所以還能支持門面。而且這幾家，也多改為匯兌莊，採用銀行辦法，對於一切存款，放款，電匯，票匯，都求其穩當便利，以維信用。總之，票號之所以失敗，全由晉商的墨守成法，沒有遠見，不知世界大勢的緣故。不過晉商自創辦銀號起，到失敗的時候止，其中經過百有餘年，當全盛時代，執全國金融界之牛耳者，幾四五十年。那時東西洋商，也稱牠的組織良好，信用昭著。其失敗之由，固如上述，此外還有一個重要的原因，就是三十年來，通商大埠，銀行紛紛設立，不但匯款為銀行所奪，而且銀行可以代理國庫；發行鈔票；銀行放款，大都徵收押品，而票莊，則全憑信用。

這也是失敗原因的一種。

### 第三節 錢莊

錢莊的名詞，無可查考。不過我國素以銅錢爲國幣，相沿很久，沒有變更。當時兌換機關，常置錢千萬，適應顧客的需要。錢莊爲較大的舖子，而蘊檔交換——以銀易錢——又以銅錢爲大宗，大概錢莊一語，是因

此而來的。在商業幼稚，信用制度沒有發達的時候，錢莊統以現錢做資本，其後商業興盛，信用發達，就有紙幣替代現金，又有票貼抵借；周轉金融，有匯劃匯兌，避免現金搬運的危險，於是現金只供鞏固信用的擔保，和發行莊票的準備。而錢莊營業，也從兌換貸放，一變而爲存入貸出票貼匯劃匯兌的機關了。至於錢莊的定義，可以說是無限公司的性質，依獨資或合夥組成，以自己的信用，吸收社會的資金，貸給他方，調劑金融界的供求，以貨幣做交易的企業。

錢莊的起源，其說不一：有的說是起於山西票號，有的說是源於現兌店。上海的錢莊，雖有二百多年的歷史，可是牠的起源，至今還沒有確定。至於上海錢莊的經過，那末可以分做下列的幾個時期：（一）創始時期——據錢業總公所重修記裏說：『……乾隆間錢業同人釀資購置（內園）爲南北市總公所……』由此便知上海錢莊的創始，遠在乾隆年間了。（二）鼎盛時期——自一八五一年起至一八七四年止，爲錢莊的

鼎盛時期（在一八七五年通上海錢莊有八十家）（三）衰敗時期——在一八八二年到一八八三年之間，其第一次不幸事件，就因招商局總辦某某，倒莊款百多萬，錢莊倒閉的，有十幾家。第二次是貼票風潮，因在光緒十五六年的時候，販賣鴉片的，都向錢莊借款，錢莊因現款供不應求，於是創倒貼現的方法。（例如拿八九十元存入的，滿了一月，持了存票向錢莊收一百元就是）其後來因有狡滑頭者，專設這類錢莊，吸收現款，供其揮霍，屆期現款無着，信用全失，紛紛倒閉。因之正當錢莊，也大受影響，相率傾覆。不久中法又起戰爭，錢莊營業，就一落千丈，當時能够維持營業的，不過二十幾家罷了。第三次受橡皮風潮的影響，倒閉的錢莊，又很不少。到了辛亥革命，通上海七十幾家的錢莊，能够維持業務的，只得四十三家。（四）復興時期——民國而後，錢莊受已往的教訓，大都審慎營業，所以漸有起色。民二以後，爲避免戰禍起見，所有南市大錢莊，都遷到北市，因此北市勢力就遠過南市。其後雖然稍受齊盧之戰，和國民革命軍到達上海的影響，但都平穩過去，沒有多大損失。近年以來，大小錢莊，年年增加，又大有復興的氣象了。（五）最近概況——在民國十七年，南北市錢莊，共有一百七十幾家，現在的確數，雖不得而知，但總在此數之上罷。

上海錢莊，在金融界，雖然和西商銀行，華商銀行，成鼎足之勢，但以錢莊爲最佔優勢。因西商銀行有經濟侵略機關之嫌，受我國愛國運動的打擊，已成強弩之末；華商銀行，近雖發達滋長，爲金融界後起之秀；但歷史較短，未能左右金融。至錢莊的優點，有（一）歷史悠久，（二）所負責任無限，（三）匯劃組織完密——上



海錢業公會，有匯劃總會，辦理票據匯劃事情，牠的性質，好像外國的票據交換所（Clearing house）。凡入錢業公會（大同行）的都可以入會匯劃。這因近來商人間的收付，多以錢莊做機關。凡錢莊所出的莊票，商店發出向牠的往來錢莊付款的支票，在交易來往，都可用牠做收付的工具，因此錢莊間應收應付的票據，便大大的增加，貸借的關係，就比較頻繁，因之，便不能不借匯劃總會來清理。至匯劃的辦法，就是先由各莊將應收應付的款數，互打公單，檢查存欠的差數。事前預先按存折出，照欠折進，到了持單總會互軋公單的時候，手續上就非常迅速。要是剩餘相差，不到五百兩或五百元之數，那就再照規定時期，解現理清，叫做小公單。所以莊票流通市面，極其便利。（四）銀錢行市的左右——錢業中因有匯解總會的關係，就可以用統計的方法，推知市面上的需供情形，和金融界的緊鬆趨向。所以每天上海的銀錢行市，像國幣，銀拆，江南銀角，廣東銀角，銅元等等的市價，都由錢業公會議定，然後公布出來的。上海金融市場的流通貨幣，雖不是上面的幾種，能够代表而且左右的，但國幣銀拆兩種，極佔重要地位，是銀錢業和各商家來往所依據的標準，所以錢莊在金融界就很佔優勢。（五）辦事手續靈活——錢莊放款，不拘多少；存戶存入款項，或憑摺收付，或憑條支取，也處處予顧客以便利。

上海錢莊營業部分的組織，向來有『八把頭』的名目。就是在經理，協理之下，設清帳，跑街，錢行，匯劃，洋房，銀行，信房，客堂。一莊之中，自經協理以至練習生棧司，總有幾十個人。茲列表如左，以示一般：

(督理)……經理……協理

- 7. 信房……幫信房
- 5. 洋房……錢房……點現
- 3. 錢行……跟跑
- 1. 清帳……幫清……對帳……揭摺……開揭單
- 2. 跑街……跟跑
- 4. 匯劃……副匯劃……來去票……摘票現……進出現
- 6. 銀行……跟跑
- 8. 客堂(招待庶務)

練習生  
棧司

上海錢莊，可分爲下列幾種：(一)匯劃莊——是上海錢業中勢力較大的錢莊。其中有南市匯劃莊北  
市匯劃莊的分別，有大同行的名稱。凡加入錢業公會的錢莊，叫做『入園』，沒有加入的，叫做『未入園』。  
『未入園』的錢莊，是因牠的資望或實力不足之故。『入園』的錢莊，就是匯劃莊，有加入匯劃總會的權  
利；『未入園』的便不能享受。(二)挑打莊——又叫『未入園』。牠的資本，比匯劃莊薄弱，營業範圍，也不

及匯劃莊的雄厚。假使牠經過相當的手續，也可以加入匯劃總會，享受匯劃的權利。(三)關門挑打莊——牠的資本，又比挑打莊爲差。此外又有一種叫小挑打莊。按匯和挑打，每天互相收解，必須清楚，不能存欠過夜。這種錢莊，因爲資本薄弱，沒有力量收解現款，大都轉託匯劃莊或挑打莊替牠受理，所以一到「傍晚」，匯劃莊和挑打莊銀兩銀元的往來，非常忙碌，可是小挑打就關門收市，所以叫關門挑打莊。(四)拆兌錢莊——不做放款，專做銀元輔幣的零躉買賣。這種錢莊，好像小銀元和銅元的批發所。牠的拆兌，是以一百元做單位的。例如銀元一百元，兌多少角就是。(五)門市錢莊——又叫零兌錢莊，俗稱煙紙店。

#### 第四節 信託公司

信託公司(Trust company)的成立，是因有些人要把財產投在有利的事業，拿牠的本金和收益，在某時期之內，作爲子弟的教育費，養活費……但是自己沒有工夫問信，或不願料理，因此把財產的處分……事務，付託公司，請牠盡指揮監督的責任。

信託公司所做的業務，可分：(一)執行遺囑和管理承繼財產——在法庭證明遺囑的真實無瑕，估量遺產的價值，除去遺產的債務租稅……等，所餘的財產，便照遺囑，分配給承繼人。(二)管理各種財產——替顧客管理動產，不動產，和有價證券。(三)清算——代收債權，代還負債，催收未繳股本。(四)發行介紹有

價證券。(五)銀行業務——存款,放款,匯兌。(六)保管——特設保管庫,代藏貴重物品,像遺囑,契約,有價證券,帳簿,和貴金屬等。

信託公司的功用有三:(一)用存款的方法,吸收沒用的資本,來做自己的事業;(二)代不能生產的資本家,去經營生產事業;(三)代新設的公司募集股本,使牠進行順利。這幾種,對於國內實業的發展,極有幫助。

## 第十三章 報關行

### 第一節 報關行的業務

國家在通商口岸，設立關卡，徵收進出口貨稅。故貨物出入，都非按照稅率繳納關稅不可。但報關手續麻煩，商人自行處理，很覺不方便。於是有專以代客報關為業務的報關行應運而生。

報關行的主要業務，為代客報關。設立的時候，須向海關註冊登記，故其報關手續，異常簡便，迥非私人報關所可比擬。有些報關行除經營其主要業務外，更有經營其他副業的，如代客裝卸貨物，介紹船隻，設置臨時堆棧，處理莊客宿舍等項，因得承接大批生意。一方面更與輪船公司訂定特約，俾可收取特別回佣。報關行既有此三方面——海關，莊客，輪船公司——的聯絡，故其業務自是臻臻日上，不知不覺間形成補助貨物運銷的一個機關，其地位之重要，確是不容忽視的。

### 第二節 報關的手續

貨物出口報關的手續，在沒有裝載之前，要先填裝貨出口請求單，寫明船名，航到地，貨物，噸頭，號碼……和裝貨單，一齊送呈海關號次檯 (Numbering desk)，填寫出口船的號次，然後交給驗貨檯 (Export desk)，蓋戳驗放。驗貨或在海關碼頭，或在船舶停泊的地方。驗完之後，由驗貨人把請求單交給總務處的稅款檯 (Duty memo desk)，計算正稅，碼頭捐，和濬浦捐，挨次填寫，然後發出華文出口驗單 (Duty memo certificate)，載明應完銀數。這單由請求人拿了，到海關指定的銀行——中央銀行——付稅，調換收據，再把收據交給稅款檯。等到請求單，載貨單，收據傳到碼頭捐檯，濬浦捐檯，由兩檯記載捐數之後，再一齊送出口檯蓋戳，運貨人領回蓋戳裝貨單，才得裝載貨物。

如果把貨物運到中國口岸，那非把海關發出貨稅已收的憑據，隨貨到目的地不可。等得到了那邊，由船主呈送海關，貨物才得進口。要是這種收據遺失，那末一面要存款海關，一面要函問放行海關，才得進口。至於放行海關發出的憑據，可以分做：(一)土貨出口收稅單 (Duty-paid certificate)。(二)免重徵執照 (Special exemption certificate)——關於機製貨物，完納出口正稅之後，沿路一概不再重徵，不過這種是要政府特許的。(三)免重徵執照 (Exemption certificate)——這是對洋貨運進內地，派司失效，所發行的執照，但這種辦法，是不常有的。

要是銅幣，米糧……特別貨物，從這通商口岸，運到那個通商口岸，那末輪船公司要付保證金，擔保貨

物不運到不是單內所載的所在。如其要想偷漏，運到非單內所載的所在，保證金便由海關充公。

至於進口報關的手續，則貨物到了碼頭以後，受貨人要填一張進口請求單 (Import application)，把提單號數，膠頭，號碼，件數，貨物……填寫清楚，然後把這單領事簽證貨單和提單送給號次檯，填入號數，再拿請求單交給進口檯，蓋戳驗貨。驗貨的時候，受貨人要把蓋戳單子，交給碼頭驗貨人。有時驗貨的事情，當受貨人面前，就在堆棧裏執行。驗完以後，由驗貨人簽字，交還進口檯。如果驗有不符的地方，要由受貨人理直清楚，請求單便暫存誤記檯 (Wrong file desk)，要是沒有錯誤，進口檯便把請求單和總艙單 (Inward manifest) —— 是船主所立，在船舶到埠的時候，交給海關的 —— 核對，(洋貨) 或是把請求單和原貨單 (Original cargo certificate) 核對，(土貨) 然後再拿請求單送給稅款檯，計算正稅，由碼頭捐檯，溶浦捐檯，填入捐數，便發出驗單。受貨人拿了這單，到海關收稅處 —— 中央銀行 —— 付稅，調換收據。如果是復進口貨物，到了收據交給進口檯的時候，提單便由海關蓋戳，交給受貨人，受貨人有了蓋戳提單，便可提貨。

輪船卸貨以後，輪船公司常拿進口貨總艙單和堆棧收條核對。如其發見有缺少的地方，由受貨人立一張缺貨單 (Short-landed memo)，交給輪船公司，由公司再交給在碼頭關員，然後由他檢查。如果真正缺少，便把情形填在單子之中，免得公司負賠償的責任。貨物受損，也同樣辦理。

船舶到埠後十五天之內，受貨人不把進口貨稅銀付了，那末貨物便要存放關棧。這種期限，是對外洋進口貨而言；若是國貨，那末進口貨請求單，要在船到後十四天之內作的。存放關棧的貨物，隨便什麼時候可以出棧，只要在正稅之外，再付十兩費用。從關棧提貨，是要先呈請關棧，附一張空白出棧准單，然後海關派人驗貨，發出驗單，以便付稅。提貨人付清稅銀，得到付稅收據之後，才發准單，有了准單，才能提貨。准單分做兩聯，一聯由關棧保管人交還海關，一聯放在關棧。

貨物轉船，要在船舶到埠後七天之內實行，否則作進口貨物論。有時因為沒有直接輪船，必須貨物轉船，那末可以不付稅銀，可到最後目的地完納。貨物轉船，要填一張轉船請求單，另附提單正張，提單……送給號次檣，由號次檣填寫兩個數目，一個是進口船號數，一個是出口船號數，然後送給進口檣，實行驗貨。——在碼頭舉行——等到請求單由碼頭送還進口檣的時候，便把這單和總艙單核對。然後和其他單據一齊送給出口檣蓋戳。蓋戳後，提單，裝貨單便還給請求人，請求人可以將貨物裝到出口船上去了。至於請求單，是看貨物到那裏去，便送給那一檣。如果是到外國口岸去的，就直接到出口放行檣 (Clearance desk)；如果是到本國口岸去的，就到貨物憑單檣 (Cargo certificate desk)。

### 第三節 報關行的取費



報關行的業務，既係代客報關，則其一切費用，當取之於客了。實際上不僅如此，要視其業務的繁簡，而異其去取之途。歸納起來，可分爲四種計算：

一、報關手續費

二、貨物搬運費 此項費用，可類別爲二種：

(1) 由棧房到碼頭的搬運費，視路之遠近而異

(2) 碼頭工資

三、輪船水腳 視路之遠近而異。各輪船公司對特約報關行有除折扣外，予以特別回佣。

四、代納稅銀 報關行在商人貨單估值時，卽有折扣。

此外還有二種不正當的利益：

一、以多報少 貨物千件報關行報關時，有少報若干件，以取得其稅銀者。

二、降等報關 貨物有優劣，稅銀當然亦有等級。報關行報關時，每降落其等級，以賺得稅銀的餘額。如頭等貨物以二等報關是。

以上兩種不正當的利益，因對委託報關者，毫無損失，故客亦少過問。甚者，又於報關行方面，取得若干之便宜，所謂串同舞弊者是。惟信用夙著，資本雄厚的報關行，則不常有這種不正當利益的取得。



## 第十四章 保險

保險 (Insurance) 的宗旨，是把個人所受的損害，使公衆分擔。保險人或保險公司賠償損害，叫做填補 (To cover)；發生損害的原因，叫做危險 (Risks)；所保的生命或財產，叫做保險標的物 (Insurance interest)；——這是依保險種類而不同的，譬如火災保險，便是屋子，海上保險，便是船舶，貨物就是——保險標的價值，叫做保險價值 (Insurable value)；保險契約裏規定賠償的數目，叫做保險金額 (Insurable amount)；保險金額照規矩，是不能夠超過保險價值的。被保險的人叫被保險人，被保險人所繳的費用，叫保險費 (Premium)。

保險的關係人，可分：(一) 保險人 (Insure) 或保險公司，(二) 被保險人 (The insured)，(三) 要保人 (Policy holder) —— 就是和保險公司訂立契約的人，(四) 受益人 (Beneficiary) —— 就是拿保險金額的人。保險契約，又叫保險單，簡稱保單，是由保險人和被保險人雙方簽訂的，裏面應規定：(一) 當事人的姓名，住所，(二) 保險的標的，(三) 所保危險的性質，(四) 保險責任開始的時日，和保險期間，(五) 保險金額，

(六)保險費，(七)無效和失權的原因，(八)訂約的年月日。——保險法第八條。

保險的種類，照我國保險法上的規定，分：(一)損害保險，(二)人身保險兩大類。損害保險之中，又分：(1)火災保險，(2)責任保險兩種。人身保險之中，又分：(1)人壽保險，(2)傷害保險兩種。但是普通的分類，是：(一)水險，(二)火險，(三)人壽險三種。茲依普通的分法，分述如下。

## 第一節 水險

水險又叫海上保險 (Marine insurance)，是擔保船舶、貨物、運費……危險的保險。貨物保險 (Cargo insurance) 的期間，普通是從貨物離開陸地的時候起，到目的港起陸的時候止。照英國勞愛特保險單 (Lloyd's policy) 物品細目一條，把頂重要的貨物，分做三類，保險人對於每類貨物，所負的責任，都有限制。大概對於(一)魚、穀、鹽、粉、果……，保險人只負共同海損的責任，不負特別海損的責任；(二)糖、煙、麻、皮……的損失，如其在百分之五磅以內，保險人不負海損的責任；(三)其餘的貨物——船隻，運費也包括在內——如果牠的損失，在百分之三磅以內，保險人只負共同海損的責任，不負特別海損的責任。

船隻保險 (Hull insurance) 是包括船體和船具的保險。這裏面，又分大汽船保險，小汽船保險，大帆船保險，小帆船保險四種。此外，又有『航程』和『定期』保險的分別。航程保險，是看航程的長短而定；定

期保險，是不管航程的遠近，只依約定的時間而定——普通是一年。保險人對於保險責任，也有限制。普通如船隻損害的程度，在百分之三，或在特定的數目以內，保險人可以不負特別海損賠償的責任。這種限制，對於總合計值的，固然適用，就是對於分別計值的，也可以適用，不過看怎樣規定的。譬如對於船身和機件，分別估做四〇〇，〇〇〇元和二〇〇，〇〇〇元，船身損失二，〇〇〇元，機件損失七，〇〇〇元，如果沒有分別估價，或最小限度五，〇〇〇元的限制，那末保險人是不賠償的，因為六〇〇，〇〇〇元的百分之三，是一八，〇〇〇元，現在九，〇〇〇元的損失，和這數還差得很多。但是分別估價，那末保險人對於機件，應該賠七，〇〇〇元，因為二〇〇，〇〇〇元的百分之三，是六，〇〇〇元，現在七，〇〇〇元，早已超過這限度。如果對於船身，只有百分之三的限制，那末保險人便不賠錢，因為四〇〇，〇〇〇元的百分之三，是一二，〇〇〇元，現在的損失，只有二，〇〇〇元，還沒有到最小限度的限制。要是計價是總合的，定有五，〇〇〇元最小限度的限制，那末保險人就負賠償九，〇〇〇元的責任。

運費保險 (Freight insurance) 船主運送貨物，有先收運費的，也有等到貨物到了目的地才收的。要是先收，或是船貨安然抵埠，運費照數收清，自然不成問題。但是貨物運到半路，船隻不能再航，如果把貨物卸下來，貨主可以不付運費。這樣一來，在船主方面，豈不是要受到運費無着的損失。所以船主才向保險公司保運費的險。這種保險價額，是以運送契約內載明的運費額做標準的。如果契約裏，並沒有載明，那末拿

卸載的時候，卸載港認為相當的運費額做保險價額。

海上保險單的種類，可以分：(一)定價保險單 (Valued policy)——是雙方把保險金額規定的單子。(二)不定價保險單 (Unvalued policy)——又叫開口保險單 (Open policy) 牠的性質，恰和定價保險單相反。投保的時效，並不規定保險金額，等到危險發生以後，才計算損失數目。定價保險單和不定價保險單的分別，就在全部損失的時候，假使沒有別種過失，那末在定價保險單，被保險人就能享受賠款，用不到再算損失；在不定價保險單，是要計算損失的。如果是一部的損失，那末兩種都要計算損失的。(三)船名確定保險單 (Named policy)，(四)船名未定保險單 (Floating policy)，(五)限程保險單 (Voyage policy)——這種是保一定航程以內所有的危險，譬如從上海到橫濱就是。(六)限時保險單 (Time policy)——是保一定時期以內的危險，和航程的遠近，沒有關係。這種保單，多是對船隻保險用的，而且多是一年。(七)開口貨物保險單 (Open cargo policy)——是保一定航程之內，所有一切的貨物。這種保險單，現在非常通行。(佔海洋貨物保險的百分之九十)講到保險的期限，有一定的，也有不一定的，大概不定的居多。在契約有效時期以內，投保人只要把貨物的種類，時常報告公司，使公司核對他的貨物，是不是單內所載的就好了。如要解約的，須在一月以前通知。至於保險費的大小，是看所保貨物的數量而定，不能一概而論。這種保險的好處，就在每次運費，用不到分別投保，既然可以節省時間，又可以減少麻煩。(八)閉口貨物保險

單 (Closed cargo policy) —— 這種保險單把貨物的性質、航程時間的限制、損失的受益人，都載在上面，和開口貨物保險單並無兩樣，但是計算保險費的方法，卻大不相同，因為開口保險單的保險費，牠的多少，是看實在所保貨物的數量；可是閉口保險單的保險費，是預計期內投保貨物的數額定的，決定之後，先繳納，後清算，有餘發還，不足補繳。

海上保險，如果保險標的物的損害，還沒十分判明時，被保險人可以把損害的東西，委付給保險人，請求保險價額。這種辦法，對於被保險人固然有益，可是對於保險人究屬不利。所以海商法上有委付 (Abandonment) 的規定，免得被保險人濫用委付，使保險人大受損失：(一) 船舶的委付 —— 要有下列情形之一：(1) 船舶被捕後，或沈沒，或破壞的時候，船舶因為海損，所致的修理費總額，達到保險金額四分之三的時候；(2) 船舶不能修繕的時候，船舶行蹤不明，或被官署扣押，已過四月，還沒有放行的時候。(二) 被保險貨物的委付 —— 要有下列情形之一：(1) 船舶因為困難，或別的事變，不能航海，已經過了四個月，但是貨物還沒有交給受貨人，要保人，或被保險人的時候；(2) 裝運貨物的船舶，行蹤不明，已經過四個月的時候；(3) 因為應由保險人負保險責任的損害，於航海中變賣貨物，達到牠全價值四分之三的時候；(4) 貨物的毀損或腐敗，已失全價值的四分之三的時候。(三) 運費的委付 —— 要有下列情形：船舶行蹤不明，已過四個月的時候。要是專就戰事危險為保險的，則被保險的船舶、貨物，或運費的委付，可以在被捕獲或被扣留的時候，實行委

付。

## 第二節 火險

火險 (Fire insurance) 是保房屋和室內物件的火災危險的。火險並不是只限於房屋，就是房屋裏的家具，貨物，衣裳……都可以保險。這些東西，一經保險以後，如其遇到火災，或是完全燒掉，或是因為救火的緣故，被人家毀掉，都要由保險人賠償的。至於賠償的數目，並不一定，要看投保的時候，契約裏所訂的條件而定的。

火災保險費的多少，是要看危險的程度而定的。危險的性質，可分：(一)物質的危險，(二)道德的危險。物質的危險，是財產本身的危險，是容易計算的。道德的危險，卻因人而異，很難計算。物質的危險，又分：(1)建築——看所用的材料，牆壁的厚薄，屋頂窗戶的構造；(2)使用——看房屋是做什麼用處，或是做工廠的，或是做商店的，或是做住宅的；(3)環境——財產的鄰近怎樣。譬如在荒野，獨立的，危險就少，在都市，雜處的，危險就多；在都市中，四鄰隔離遠的，危險少；四鄰隔離近的，危險多；(4)圍護——市中救火機關的情形怎樣，水的來源怎樣，財產內部的消防設備怎樣。道德的危險，像執產的人，受經濟壓迫，常常燒毀財產，想得賠款；有仇人的被保險人，往往受仇人放火的損失就是。



投保手續，是先由被保險人，把要保的東西，估計價錢，寫一張報單，交給保險公司；然後由保險公司派人調查保險標的物，是不是和報單相符，價值有沒有虛偽，經過調查確實以後，便訂立契約，交付保險費，發給收據和保險單，保險就算成立。照保險公司的規矩，凡首飾，珠玉，古玩，證券，和其他貴重物品，除了有特約之外，是一概不保的。既經保險之後，假使起了火災，物主不得自由拿出，不然，就要引起糾葛。保險公司不肯賠償。

保險標的物失火的時候，被保險人應該立刻通知保險公司，詳述失火的原因，失火的時期，受損的程度，……由保險公司實地調查，然後照約賠償。如果雙方對於損失的數目，有異議的時候，便由雙方各舉一個評價員，再由這兩個評價員公舉一個公證人，來估損失。又如失火的原因，是出於被保險人的惡意，——自己放火——保險公司是不賠的。

### 第三節 人身險

人身險是死亡或生存的人壽保險，和人身的傷害保險。人壽保險，雖有各種，但細分起來，不外下列的六種：(一)照時期的久暫分，有定期保險 (Term insurance) 和終身保險 (Whole life insurance) 兩種。(二)照納保險費的方法分，有一次付足 (Single premium) 和限期繳費保險 (Limited payment policy)

兩種。(三)照生死合保不合保分，有生死合險 (Endowment insurance) 和純粹生險 (Pure endowment) 兩種。(四)照保險金額的賠償分，有一次賠償和分期賠償兩種。(五)照年金的種類分，有卽期年金 (Immediate annuity) 和延期年金 (Deferred annuity) 兩種。(六)聯合保險 (Joint-life policy)。

定期保險 是保險人和被保險人約定特別的時期——普通是十年或十五年，或二十年——作爲保險有效的期間。在這期限之內，由被保險人逐年繳納保險費，如果被保險人在期內死亡，那末保險人便把保險金額，給他的家屬，或受益人；要是過期不死，那末就不生效力，保險人除了退還繳納的保險費之外，便不負什麼責任。

終身保險 是保險人對被保險人，約定在生存的時候，每年付保險費多少，收費後，不論被保險人那時死亡，保險人便要賠償。這種保險的目的，全在保障家庭，免得自己死後，妻子沒法生活。這種保險的保險費，比定期的輕得多。牠的付法，有一年一付的，有一季一付的，有半年一付的，也有一月一付的。

限期繳費保險 牠的保險金額的賠償，和終身保險完全一樣，也以死亡做標準，不過保險費的繳納，有一定的限制罷了。因爲限期繳費保險，是預先約定一個繳費的期限，限滿之後，就是生存，也不再繳的。譬如保終身險，預定以二十年做保費的期限，那末被保險人繳費，滿了二十年之後，便用不到再繳。這種保險，牠的保險費比終身保險的保險費要高。

生死合險 又叫資富保險。這種保險，被保險人死亡，保險人固然要賠，就是被保險人生存，也要賠償。就是被保險人在一定時期之內死了，保險公司固然要賠償保險金額的全部，就是期滿活着，保險公司也給他保險金額。生死合險的期間，有的是十年，有的是十五年，有的是二十年。保險費的付法，有一年一付的，有半年一付的，有一季一付的，也有一月一付的。生死合險又分：(一)倍生生死險 (Double endowment) ——就是滿期活着，那保險金額的賠償，要比期內死亡的賠數加倍；(二)半生生死險 (Semi-endowment insurance) ——就是期滿活着，保險金額的賠償，比期內死亡的賠數減半；(三)兒童生死險 (Child endowment policy) ——保險人普通有下列的規定，聽人挑揀：(1)期滿活着，賠出定額；期內死了，還出已納保險費；(2)滿期活着，保險人賠償金額；期內死了，便沒收已納的保險費；(3)要保人（家長）死亡，保險費就不繳，作為已經繳足，契約到期，便給生存人保險金額；(4)替極幼的兒童保險，訂明壽險的有效日期，從兒童時起，到那一歲為止，不過如其未曾滿期死了的，保險費有還不還的分別。

分期賠償保險 不論壽險的性質如何，保險金額的賠償，是用分期償還的。譬如保險金額一萬圓，分十年賠償，那末保險人每年應該付一千圓就是。

聯合人壽保險 是兩個人，或兩人以上，聯合起來，向保險公司保險的意思。一個人要是死了，保險金額，就歸生存的人。這種保險，在定期保險，終身保險，都可用的。如果用在生死合險，那末不論期內一個人死

了，或期滿個個生存，公司都要負責賠償。

年金 年金的買進，是防備自身日後的生計。這種辦法，是買年金的人，化一定金額，向公司買得保險，從此以後，生存一年，公司便給他一年的費用，繼續不斷，到死為止。有一種叫卽期年金，是契約成立的時候，公司便付年金。有一種叫延期年金，是年金的給付，不從購買時起，是要經過多少期限，才能照約給付的。譬如李四現已三十五歲，要在二十五年後，每年拿年金一千塊錢，那末該在三十五歲的一年起，按年付保險公司四百二十九元零二分，向牠買延期的年金，約定二十年後，或五十五歲後，公司要給他年金一千塊錢，直到老死才止。

人壽保險的手續，大致先由被保險人或要保人，向保險公司接洽，公司派醫生檢查被保險人的體格。如果認為強健，便答應保險；如檢驗認為不合格，（身染疾病，或體質衰弱）就拒絕保險。

上海 水火保險有限公司為給保單事今保到

名下 界 路 里 字第 號

保本銀 兩每千兩保費 兩計收

保費銀 兩自交付保費之日起以 個月為滿期期內如有不測按照本

單文保險章程辦理

自 年 月 日下午三點鐘起

至 年 月 日下午三點鐘止

中華民國 年 月 日  
總理（簽名蓋章）  
司理

第 號 保險單



## 第十五章 堆棧業

### 第一節 堆棧的業務

做大宗買賣的商人，貨物的屯集，一定很多。這種多量的貨物，要全數存在店裏，是萬萬做不到的。假使自己建築堆棧，非但費用太多，而且要用專員看守，很不合算。因此，在商業發達地方，有一種人出來，設立堆棧，專門替人家收藏貨物。貨主只要按時給付棧租，隨便他存放多少時候，以後要出賣時，只把存貨的收據（棧單）交給買主，貨物的所有權，就算移轉，用不着檢查移交的。

堆棧，民法上稱爲倉庫，是輔助商業的一種，和銀行、轉運公司、鐵道處在同等的地位。其業務因各棧用意之不同，而各偏重其趨向。總括起來，可分固有業務和附屬業務二種。固有業務即指保管貨物，發行棧單而言。發行棧單雖非其本來的固有業務，而爲制度推演的結果，已形成堆棧的固有業務。此外，則爲其附屬業務，大概有下列幾種：

一、出租堆棧 堆棧業者，常以堆棧的一部分，租給別人，坐收定額的租金。

二、代保火險 堆棧業者代替寄託者投保火險，從中取得佣金；但要否得寄託者的同意，要看各堆棧業的規定如何而定。

三、代收貨價 寄託者或棧單持有者出賣其寄託物之全部或一部時，常有委託堆棧業者代收貨款的。故代收貨款就成堆棧業附屬業務之一。

四、通融資金 寄託者或棧單持有者得以棧單爲擔保，向銀行通融資金，亦可委託堆棧業者代辦。此外堆棧業者亦有以受寄物爲擔保，而自對寄託者，予以貸款的便利。

五、寄託物的拍賣 堆棧業者常受寄託者或棧單持有人的委託，於堆棧內拍賣其受寄物。

六、寄託物的轉運 堆棧業者常受寄託者或棧單持有人的委託，由甲地堆棧轉運其受寄物至乙地堆棧。

七、承辦報關 貨物進出口時，堆棧業者常受貨物寄託者或棧單持有人的委託，代辦報關手續。

八、包裝貨物 貨物寄託者或棧單持有人得委託堆棧業者代爲包裝受寄貨物。

## 第二節 堆棧業的種類



堆棧業的種類，可分：

一、普通堆棧 保管尋常的貨物。

(1) 一般堆棧 保管普通一切買賣物品。

(2) 特種堆棧 保管某項特種商品。

甲、棉花堆棧

乙、農具堆棧

丙、冷藏堆棧

丁、………

二、保稅堆棧 保管沒有付進口稅的商品。

(1) 關棧 官立的。

(2) 代用關棧 私人經營，經財政部特許設立的。

上述各種堆棧業中，以一般堆棧業規模較大，範圍較廣，故在經濟上的地位，亦較重要。至於特種堆棧業，因我國堆棧業成立歷史尚淺，目前還不多見。

### 第三節 貨物入棧手續

貨物入棧手續，普通先向堆棧公司要一張寄託請求單，依式填明貨物之件數，磅頭，包裝的種類，重量，

寄託請求單式

寄託請求單

一米穀仰光米一百包

記號	△		保管住所
	包裝	布袋	
總數量	一〇,〇〇〇斤		評總價
	一件平均	一〇〇斤	
入棧日期	中華民國二十一年一月十五日		摘要
保管期間	至中華民國二十一年二月十五日		
價單價		十元	

右寄託品祈

恆盛堆棧有限公司

中華民國二十一年一月十五日

棧單式

棧單存根

本公司棧房 字廠由 (某某)寶號存入(某貨)若干依本公司酌定劃一棧規每 每月廠銀 元 角 分正  
除給付棧單外合立棧單存根此照  
民國 年 月 日  
(某某)堆棧公司棧根

字第

號

某某堆棧公司棧單

本公司棧房 字廠由  
(某某)寶號存入(某貨若干)  
依本公司酌定劃一規條每 每月廠租銀 元 角 分正  
隨上隨下作一月餘月滿八日作半月二十日作一月憑單付貨其貨聽客封鎖遇有雨雪由客到廠察看如有霉爛以及蟲傷鼠咬耗破等情概與本公司無涉合給棧單為憑此照  
民國 年 月 日  
(某某)堆棧公司棧單

容積等項，並註明日期及出面人姓名等，然後連貨交付於棧房，由棧夥憑單檢點收清後，並照樣填寫一臨時收據，貨主以此收據，交換正式棧單。規模較小的堆棧，則不用寄託請求單，僅用便條寫明貨名、件數、包裝、出面人等項，堆棧憑此單點清貨物後，寫一臨時收據，給予貨主，格式亦極簡單，大概註明收貨日期及堆棧號數，並聲明將來調換正式棧單時，臨時收據即作無效等語。甚至有不用便條，僅憑口頭傳達，即可將貨物搬運到棧。堆棧收進貨物，出臨時收條，隔日復將此收條調換正式棧單。貨物進棧之後，多由堆棧代替保險。這種保險費，照例是合在棧租裏一同支付。

貨主向堆棧提取貨物時，則由貨主在棧單上簽字蓋章，還給堆棧，便可提貨出棧。如果半途要提一部分貨物，則由棧主在棧單上批明提出的件數、日期等項，便可照提。等到全部提完時，棧單即由棧主收回。至於貨物藏入保稅堆棧的手續，則要先向稅關提出入棧請求書（Declaration for warehousing），後始可運貨入棧。日後出棧，也要經過類似的手續。等到稅關發給入棧許可書（Permit for warehousing）後，始可運貨入棧。日後出棧，也要經過類似的手續。

## 第十六章 商業機關

### 第一節 商會

商會是一處地方上的商人組織起來的團體。牠的目的在圖謀工商業對外貿易的發展，增進工商業公共的福利。牠的職務是：

- 一、籌議工商業的改良和發展事項
- 二、關於工商業的徵訊和通報事項
- 三、關於國際貿易的介紹和指導事項
- 四、關於工商業的調處和公斷事項
- 五、關於工商的證明和鑑定事項
- 六、關於工商業統計的調查和編輯事項

七、得設立商品陳列所，商業學校，或其他關於工商業的公共事業，但須經該管官廳核准

八、遇有市面恐慌等事，有維持和請求地方政府維持的責任

商會的職員，分執行委員——多至十五人——和監察委員——多至七人。至常務委員是由執行委員互選出來的；主席一人是由常務委員互選出來的。

商事公斷處是商會的附設機關，是商人間糾紛的仲裁機關。內有處長，評議員，調查員和書記等。所辦的事項，大概分：(一)沒有起訴以前，由雙方同意，自行申請的案件。(二)已經起訴，由法院委託調處的案件。(三)雙方願意息訟，對於法院請求撤回呈訴的案件。

## 第二節 同業公會

在同一地域內，經營同一營業的商人，爲着維持或增進同業的公益和矯正營業的弊害而組織的公會，叫做同業公會。此項公會的會名須冠以該地和該業的名稱，稱爲某地某業同業公會。其設立的程序，先須有同業公司，行，號七家以上的發起，訂立章程，選出委員七人至十五人，呈請該地主管機關轉呈省政府核准備案。不過同一工商業在同一地域內，只能組織一個同業公會，以免事權的分散。但同業公會如有違背法令，逾越權限，或妨害公益等情事的發生，地方主管機關，得據工商同業公會法第十二條之規定，勒令

其解散。

### 第三節 徵信所

銀行放款，商店收帳，因為不知道顧客的底細，恐受倒帳的損失，往往不敢輕易從事。但是要知道顧客的信用，決定和他來往或不來往，就得靠着徵信所，又叫商業與信所。徵信所是調查工商業的信用，預備工商業人來諮詢，並且盡報告責任的機關。這種機關，在外國早已非常普遍，不過在中國，除了上海二十一年成立中國徵信所一所之外，其餘還沒有創辦。

這種機關，在日本是會員組織，在歐、美都是公司組織。牠的規模，都是很大的。分所的設立，普遍世界，因為分所普遍，所以消息靈通，報告確實，對於工商事業，能夠竭盡輔助進行的能事。至於上海中國徵信所，是由中、交等銀行發起籌備組成的。牠的歷史雖然很短，但是牠的成績着實可觀，將來的發展，正未可限量呢！

徵信所所做的事情，有：(一)諮詢的答覆——徵信所對於納費的工商家，有所訊問時，總是迅速答覆的。不過納費者訊問的時候，要用所裏製成的諮詢用紙，記入調查的人的姓名、職業、住所，和要調查的事情——資產、負債、信用、道德……送到所裏，所裏就把平時調查所得，逐條答覆。(二)事變的警告——就是：(1)停業，(2)破產，(3)財產發封，(4)支付停頓，(5)發生訴訟，(6)經營失敗。這些事業對於債務的履行，都有影響。所以

所裏一經曉得，不等工商家諮訊，就先行報告。不過要徵信所報告這種消息，非多納費不可。(三)定期報告——就是把工廠商店信用情形，每天，每週，每月刊成報告，分送納費人。(四)參考資料的搜羅——徵信所的目的，就在補助工商家見聞的不周。所以，凡有關各業的信用，可以做參考資料的，一齊搜羅。遇到可以公告的消息，就刊冊子，公布出來。——像全國公司職員錄，全國公司對照表等。遇到不能公布的消息，如有人要看，也許他祕密瀏覽。(五)債款的代收——納費的工商家，如請所內代收帳款，其效如神。因為徵信所來代人收款的時候，如其債務者稍為遲緩一些，所內就會把牠的信用等級降低，使牠的營業就大受打擊。

#### 第四節 票據交換所

票據交換所又稱票據清理所，就是各銀行在一定的時間，互相會合，交換支票等類，以抵銷債權債務的場所。參加交易的銀行，叫做『加盟銀行。』這種制度在歐美各國，其創立均遠在百年左右，即在日本，亦已有五十年之歷史。我國上海銀行界倡議設立票據交換所，固已有十餘年，然因種種困難，迄未成功。民國二十一年上海聯合準備委員會成立，鑒於票據交換所設立之急不容緩，乃受上海市銀行業同業公會的委託，於二十二年元月正式舉辦。這個交換所也就是我國最先的一個了。

票據的使用，目的在節約通貨。大多票據的最後收受者，必為銀行。設銀行相互間，收付票據，仍要收現



付現，則銀行勢必多備現金，以資應付，所謂節約，亦不過有頭無尾的一半罷了。故票據交換所的宗旨，就是把各銀行一日間的票據貸借關係，由最經濟，最妥便的方法而得清算。至於交換差額，在歐洲各國及日本，都在中央銀行的帳簿上互相劃匯；惟在美國，因為沒有中央銀行的關係，其交換差額，概以現金或紙幣清償，現在大半已採用了轉帳制度。故銀行間日常票據的收付，已經完全不用現金，節約通貨於是乎達到最完美的地位。票據交換所的利益，總括起來，可以分爲：

- 一、銀行對於票據，收付現金的勞費和危險，可以避免
- 二、銀行應付現金的準備可以節約
- 三、由交換而造成的統計，可測知社會資金需要的情形及變動的狀態。

## 第五節 交易所

交易所是實業發達的國家中不可少的一種商業組織。現在交通日廣，交易日繁，單靠現物交易，於生產和消費雙方，很難使其適合。要求需要和供給的調和，平定物價的變動，減少企業的危險，就不能不於現物交易之外，再做期貨或投機的買賣。做現貨期貨買賣的所在，就是交易所。

交易所的類別，可分：

一、證券交易所 是專營公司股票、公債票及其他一切有價證券的市場。

二、物品交易所 是專營一切大量而不易腐壞的生產品的市場。

三、證券物品交易所 是兼營證券和物品的市場。

交易所的組織，分兩種：（一）會員組織——在交易所買賣的人都是會員。會員的資格，是要和交易所做同類物品的人，並且要營業一年以上的商人。（二）股份組織——是照公司法上的規定，招股組成的。其中買賣的人，只有經紀人。交易所的設立，非經政府特許不行，而且在一處地方，對於同一性質的交易所，只准設立一個，這是因為免得有兩個公定行情的緣故。

交易所的交易種類，可依時間上分，也可依方法上分。依時間上分，有：（一）現期交易——買賣契約履行的期限，由買賣成立的日子算起，五日以內交割。（二）定期交易——交付的期限，先預約，或在本月，或翌月，或在三個月後。定期交易在沒有到期以前，可以自由轉賣或買回。（三）延期交易——買賣者雙方，在契約成立後五日以上，百五十日以內，任選一日做交付貨物的時日。依交易的方法分，又有：（一）相對買賣——由買主和賣主當面締結契約。（二）投標買賣——貨物的現品，樣本或號碼預先揭示出來，買賣雙方各為記名的投標，投高價的是買主，投低價的是賣主。（三）躉買賣——先定物件的種類和數目，並受授的日子，揭示出來，求相當的投價，投最高的價格的是買主，投最低價格的是賣主。（四）競爭買賣——許多人聚

在一起互相競價的買賣。這種買賣方法，為現在一般交易所所採用的。

證券及物品的價格漲落無定，藉價格變動的差異求利者，常較需用該項貨品而購進者為多。設有人預料市價將漲，先行購進，以待善價售出。這種投機叫做『多頭』。反之，預看市價將落，先行售出，一俟市價下落時，再為補進。這種投機叫做『空頭』。如近期價低，遠期價高，同時購進近期，售出遠期，這樣就叫做『套頭』。

交易所的長處，在：(一)平均物價——因為有了交易所，可使地方上和時間上所生的物價高低，不致相差過遠。(二)調和供求——使生產和消費可長久適合。(三)減少企業家的危險——物價的漲落沒有一定，企業家所負的危險便太大，由所內賣出期貨，可免將來漲落的危險。(四)流通有價證券，促成股份有限公司的發達。交易所雖有上述幾種長處，但也有下列幾點短處：就是有人利用市價差額，往往搗亂市價，使物價反而不能平衡。其搗亂的手段是：(一)買占——先儘量的買進，等到市價騰貴的時候，再賣出。(二)賣崩——先儘量的賣出，等到市價下落的時候，再買進。(三)假交易——利用二人以上的經紀人，一人故意高價賣出，一人假做高價買進，使別人迷惑，竟致時價變動。



## 第十七章 國際貿易與商業政策

### 第一節 國際貿易的意義

國際貿易就是行於國與國間的交換，而使一國民和他國民互相增進其福利的意思。人類進化，文明增高，欲望的種類，就隨之加多，其自給的力量也隨之更弱，非有藉於別人的，和別地方的產物，不足以滿足其欲望。同時，因為地位氣候等自然的差異和技術勞力資本等人為的差異。甲國所產的物品，未必也產於乙國；乙國製出的某種貨品，費少質良，甲國仿製，也未必能費少質良。如此，各國各因其特長而從事於各種產業，利用國際貿易的手段，去相通有無，這是事勢的必然結果。

國際貿易，因為區域廣大，並且國際間的關係，比國內商業複雜。又以其對於一國的國民經濟上有整個的關係，故近世各國，無不以獎勵出口為發展國家經濟的唯一良策。所謂關稅會議，經濟會議等等，無非直接間接促進國際貿易競爭的市場。

國際貿易之重要，既如上述。欲謀經營國際貿易的發展，首須注重其成立的要素。大概說起來，國際貿易的要素有下列六種：

一、充足的資本 經營商業，以資本為最重要，經營國際貿易，資本尤為重要。有雄厚的資本，國際貿易始得充分之發展。

二、完善的組織 國際貿易較國內商業為複雜，設沒有完善的組織，則不足以處理出口的事務。即進出口業務之附屬於工廠內者，亦宜加以深切的注意。

三、靈通的消息 國際貿易，彼此接觸機會很少。各國經濟情形，變遷無常，非有靈通的消息，決難明瞭各方的需給情況。故海外市場的調查和研究，成為經營國際貿易所必不可少的要素之一。

四、適宜的推銷 欲使貨物在國外不致滯銷，勢非注重推銷方法不可。推銷方法至夥，要視其資力和環境如何而定。

五、付款的期限和方法 國際貿易的付款期限，隨各處的習慣商情而異其長短，付款的方法，大都利用銀行信用以為週轉。所以賣主要發展出口貿易，最好要替國外買主設法開關信用的途徑。

六、營業方針的決定 決定營業方針，為經營國際貿易所不可缺的條件。在未決之前，先要審視國外競爭的趨勢，社會供求的情形，和國家的法律制度，方不致盲目前進，陷入絕境。

## 第二節 國際貿易的促進

促進國際貿易，關係國民經濟的發展至巨。所以政府和商人兩方面，對於國際貿易促進的組織，都有周密的設施，以為保護，監督，指導，和增進商人利益的機關。歸納起來說，大概可以分為三大類：

一、國家機關 這類機關是政府所設立的，目的在促進商人的經營能力，普通有下列幾種：

(1) 實業部 實業部是我國管理實業的最高機關，內中的商業司，也就是管理全國對內對外商業的主管機關。

(2) 國際貿易局 國際貿易局是直隸於實業部，專門管理國外貿易的機關。該局每年編製中國每季貿易報告，每月編製中國國際貿易統計。此外，並出版中英文刊物多種，以供全國工商業的參考。

(3) 商品檢驗局 商品檢驗，是維持商品信用，推廣國際貿易的重要步驟。民十八，我國設立檢驗局於上海，天津，廣州，漢口，青島等重要口岸，檢驗出口商品，限制劣貨輸出，以維國際間的信譽。

(4) 外交部 其主要職能，在和外國訂立商約，使人民可以和他國自由通商。至訂約時，自然以本國人民的利益為前提。

(5) 領事館 領事的任務之一，是調查外國的商情，編製報告寄回本國，以供從事國際貿易的參考。

(6) 商務參贊 商務參贊是駐在外國的商務主要人員。職務包括一切供給市場消息，介紹貿易等重要任務。同時，對於進出口商在國際貿易上發生困難問題時，得幫助設法解決。

二、公共機關 這類機關是由商人公共組織的，可以分爲下列幾種：

(1) 商會

(2) 進出口商聯合會

(3) 同業公會

(4) 國外商業聯合會

(5) 國際貿易協會

三、私人機關 這類機關係由私人組織，供給貿易的消息，普通有下列二種：

(1) 商業徵信所 組織的目的專在調查消息，供給進出口商的參考。

(2) 商業雜誌和新聞紙。

### 第三節 國際貿易的機關

國際貿易機關，就是經營出入口貿易的機關。按性質類別，可以分下列三種：



一、出口貿易機關及出口商

二、進口貿易機關及進口商

三、補助出進口貿易機關

一、出口貿易機關及出口商 出口商——出口商是指以從一國輸出商品於他國為職務的商人，商店或公司而言。依此定義的分析，有五種：

(1) 生產者出口商 這是指原料品和半製品的製造商或生產者而言，他們自己直接輸出所生產的商品。

(2) 出口代辦所 是以代理外國買主從本國輸出商品，受取佣金為目的，而設立的一種組織。

(3) 出口商 是以自己損益計算而經營輸出貿易的商人。這類商人的地位在國際貿易上是很重要的。

(4) 出口代理商 是專以代輸出國的商人銷售商品，受取一定佣金為目的而設立在外國的商店。

(5) 聯合出口貿易公司 是幾個商店或公司（同種營業或不同種營業）所組織的，目的在以聯合的力量共同擴展商品在外國市場的銷路。

出口事務所 經營大規模的出口貿易，出口事務所的設立，是必不可少。這事務所內的人員的學

識，才能經驗，都要各有所專長，然後出口事業才可以操勝算。

二、進口貿易機關及進口商 進口商——進口商是指從他國輸入商品以銷售爲目的的商人，商店或公司而言。依此定義分析，進口商有六種：

(1) 進口商 是以自己的損益計算而經營商品輸入的商人。

(2) 進口代理商 這類商人並不以自己的損益經營進口業務，僅僅接受顧客的定單，在約定的價格代理顧客輸入貨物，而受取定額的佣金。

(3) 合作的進口組織 這是由許多商家聯合組織，專門辦理進口業務。

(4) 經營進口業務的批發商和零售商 大規模的批發商和零售商，往往因貿易額大，不願向進口商進貨，常常特闢一進口部直接辦理進口業務。

(5) 製造進口商 是指需用大量原料直接從外國定購的製造商而言。

(6) 進出口商 這是同時經營進口和出口的商人。

進口事務所 進口事務所的組織和重要是與出口事務所相同。

三、輔助出進口貿易機關 輔助出進口貿易機關就是輔助國際貿易的組織。大別之，可分下列幾種：

(1) 國際匯兌銀行

(2) 轉運公司

(3) 報關行

(4) 航運公司

(5) 保險公司

(6) 電信局

(7) 堆棧業

上列各種，已在前數章中分別說明，此處不再贅述了。

#### 第四節 國際貿易交易的程序

國際貿易的經營，路途遙遠，手續繁雜，當非國內貿易所可比擬。故在經營以前，資本的充裕，固為前提，設無敏捷的眼光，充分的考慮，昧然從事，結果亦難操必勝之權。現在把國際貿易交易的程序分出口和進口兩部來講：

##### 一 出口

一、寄送貨樣 出口商推銷貨物，第一步要使進口商知道自己所售的貨物。因此，對於進口商就不可

不有一種宣傳。宣傳方法，普通有三種：(一)通信，(二)廣告，(三)寄送樣品。三種中以第三種為最常用，最有力。

二、標明貨價 樣貨寄出，當然要標明價格。標價之前，應各方面觀察周詳，否則一有不慎，影響生意至鉅。標價的方法，通常不外下列幾種：

(1) F. O. B. F. O. B. 就是英文 Free on board 的縮寫。表明貨物運至輪船碼頭或火車站為止，一切費用都包括在內，過此由進口商擔負。如『F. O. B. Shanghai』即表明貨物由廠家運至上海所有一切費用包括在貨價之內。

(2) F. A. S. Free along side 的縮寫。這項價格包括各費在內，惟出口商之責任，僅以商品運至船邊為止，如船停海岸口外，貨物須由駁船轉載，發生危險的責任，應由買主負擔。

(3) C. I. F. 即英文成本 (Cost) 保險 (Insurance) 運費 (Freight) 三字的縮寫。商品價格亦就包括這三項在內。惟進口報關堆棧，銀行利息等費，仍由進口商負責。這種標價，現在最為通行，蓋進口商可免卻手續不少，而出口商為謀顧客利益，推銷貨物起見，亦多喜採用此項標價。

此外還有 C. I. F. & C. (除上述三項外，包括手續費 "Commission" 在內) C. I. F. & C. I. (除上述四項外，又加利息 "Interest" 在內) C. I. F. C. & E. (除上述四項外，並負擔匯兌 "Exchange" 費用) 等，

間有採用者，然不多見。

三、承受定貨單 外國商人接到貨樣，如願採辦，當依商業慣例寄付『定貨單。』出口商承受後，如無疑點，當即在定貨單上簽字，作為合同，按照買主所定日期發貨。否則應函詢或電詢買主，慎勿擅自配裝，或延期交貨。

四、裝運 國際距離不比國內很近，故貨物包裝最宜審慎。貨物須先點清過秤，包裝亦宜堅固整齊。包裝後，在外面還要附加簡單的記號，以便易於認識。包裝手續完畢，即應填寫發票，通常用同式三張，要清晰明瞭，正確詳細，萬不可有遺漏，錯誤或假冒等過失。發票填具後，再看進口商的所在國情況和貨物的種類，還須分別領得各該國『領事簽證貨單，』『出產地點證明書，』『禁止賤價輸出證書』等，然後將預定船位，保險，報關等手續辦竣，隨即將貨物運交碼頭司理人，取得『碼頭收據。』及至船主收到貨物，再製就一『船主收據』換回『碼頭收據。』出口商收到『船主收據，』連同海關發回之『准運單』交與船公司，換取正式『提單，』附於發票保險單上寄給買主。

五、收索貨款 出口商將貨物發寄以後，當然有收款的權利。索款的方法，或由外國商人匯寄現款，或由出口商向外國商人發匯票索款，或連同保險單，提單，和發票交由銀行押匯。

## 二 進口

一、調查市面 在未決定應購何種貨物之前，對於市場的需要，競爭的情形，購買的力量等，均應詳細研究，調查事畢，然後決定採辦。

二、徵求貨樣 決定購辦某種貨物後，即可直接通函於外國廠家，或出國商，徵求貨樣，以便甄別貨物的質地和價格。

三、實行定貨 貨樣甄別後，即可發出定貨單，致與定貨之工廠或商號，其寄遞方法；郵寄或電達均可，要視其需要的緩急而定。凡有須和出口商商酌辦理者，均應於定貨單上載明。

四、接收通知單 貨物出口時，出口商必有通知單寄與進口商。進口商收到通知，即可以前收到的提單向海關報關提取貨物，或委託報關行辦理亦可。

五、報關提貨 呈報貨物進口，須填具進口報單，連同船公司的提貨票根，送交海關審查。經過審查，或查驗手續後，照章繳納稅銀，提貨票根當即蓋印發還。進口商即以此提貨票根向船公司提貨。

六、清償貨款 貨物到埠後，進口商即應籌付貨款。如係押匯，則須以貨款交銀行領取提貨票根等單據。

## 第五節 國外匯兌

國外匯兌是以匯票方法代替現金輸送來清償國際間的債權債務，除了國際間貨幣的各異外，其原則與國內匯兌同，所以牠的組織實較國內匯兌爲繁瑣。國際匯兌有直接間接之分：直接匯兌是一國匯款到另一個國家；間接匯兌是經過第三第四國家，比較更爲複雜。

匯兌之法定平價 法定平價是依兩國貨幣所含生金或生銀的純量，互相比較後，求得兩者的平衡點。惟平價的求得，須是同質的幣材才可，如金幣和銀幣，因市價漲落無定，自然不能求得法定平價。

匯兌市價 匯兌市價就是根據匯票供求的多少，而定匯票買賣的價格。市價雖漲落無定，惟在現金輸送自由的國家，亦有一定的限制。如果超過這限制，人們就舍去匯票而輸送現金。這個限制就叫做『現金輸送點』，也就是法定平價加減運送生金的種種費用。（運費，保險，裝卸，利息等）國際匯價的變動，雖不能超過現金輸送點，但亦不無例外。至其所以超過的原因，大概可有下列的四種：（一）不換紙幣的匯兌，（二）禁止金銀輸出，（三）事實上沒有金銀可以輸出，（四）戰亂和恐慌。

由上所述，國外匯兌和國際貿易的關係之密切，自不待言。國外匯兌機關愈便利，國際貿易便愈發達；國際貿易愈發達，國外匯兌機關的營業便愈興盛。二者互相關連，互爲因果，不可一時或缺的。

## 第六節 商業政策

爲謀求一國商業完全發達的政策，就是商業政策。依其境界的分類，可別爲國內商業政策和國際商業政策二種。國內商業政策是以內國商業的發達爲目的，設施方面，一般都只採用間接手段——完成交通機關，確立貨幣制度，頒布完備的民法和商法等，以圖交易之安全。這些都不是特別的對於商業。至其在積極方面，除卻發展商業教育，完成市場及交易所制度而外，沒有什麼設施。本節所論，僅就國際商業政策而言。

所謂國際商業政策就是以促進對外貿易的發達爲目的，講究國際經濟上制勝的道理。現在世界各國適用的政策，大別爲兩派：

一、自由貿易

二、保護貿易

自由貿易政策主張，對外應當本有無相通，截長補短的趣旨，聽憑其自由交換，而竭力減少國家的干涉。徵收輸入稅，僅以國庫的收入爲目的。稅則應簡單，待遇宜均衡。其利益是：

一、自由貿易可以發展分業的功用，使各國得經營其適宜的實業

二、自由貿易能鼓勵自由競爭，促成產業的改良和發展，國內消費者可以得到質良價廉的物品

三、自由貿易能保全個人的權利，不致受保護稅的侵害



四、自由貿易足以擴張輸出事業，發展國民的生計

保護貿易政策主張限制國際貿易，對於輸入品課以重稅，藉資保護國內產業。獎勵輸出，以發展國民的生計。其利益是：

- 一、保護貿易能減少外人的競爭，保護內國的幼稚產業
- 二、保護貿易養成一國自立的能力，不必依賴外國市場的供給
- 三、保護貿易能使本國稅收增加，藉以資助國內產業的發達
- 四、保護貿易可以防止探併政策的侵略

上述兩派的主張，各具真理，利弊互見。究竟那一派是對的，那一派是不對的，無從說起。換句話說，兩派政策的採用，是要審察國情而決定的。在產業已經充分發展，或極其幼稚，無從發展的國家，不妨採用自由貿易政策。反之，如在產業正當發展過程中的國家，其力不足以抗禦外國產業的競爭；這時，則非採用保護貿易政策不可。惟其採用的時候，亦當審慎考慮，分別籌劃。不然，範圍失之過廣，或程度失之過高，皆足以妨害國計民生。我國自國民政府成立以來，對於商業的設施，已逐漸進行。不過大都偏於國內商業方面。至對外商業方面，尙望當局，妥爲籌劃，俾國內產業，得有適當的保護，國際貿易，得有順調的發展，民生庶幾可以充裕，國家庶幾可以興旺了。



# ASIA LIFE INSURANCE COMPANY

INCORPORATED UNDER THE LAWS OF THE  
STATE OF CALIFORNIA, U. S. A.

No. \_\_\_\_\_

Age \_\_\_\_\_

Amount \_\_\_\_\_ Ch.  
Cur

Premium \_\_\_\_\_ Ch.  
Cur.

## Hereby Insures the Life

- 1. Insured** of \_\_\_\_\_ in
- 2. Amount** the amount of \_\_\_\_\_,
- 3. Death Claim** payable on receipt of due proof of death of said insured during the continuance of this policy, less any indebtedness and advances hereon and any unpaid portion of the premium for the current policy year, at its Main Office in Shanghai, China,
- 4. Beneficiary** to \_\_\_\_\_ if living at the death of the insured, otherwise to the administrators, executors, or assigns of the insured
- 5. Premium** This policy is issued in consideration of a premium of \_\_\_\_\_ and of the payment of a like amount \_\_\_\_\_ on the \_\_\_\_\_ day of \_\_\_\_\_ in every year during the lifetime of the insured.
- 6. Conditions** All conditions, benefits and provisions stated on the subsequent pages are hereby made a part of this policy
- 7. Date** In Witness Whereof, the Asia Life Insurance Company has caused this contract to be signed in the City of Shanghai, China, this \_\_\_\_\_ day of \_\_\_\_\_, one thousand nine hundred and \_\_\_\_\_

(Signed \_\_\_\_\_)

(Signed \_\_\_\_\_)

Secretary.

Vice President.

No.



# ASIA LIFE INSURANCE COMPANY

MAIN OFFICE SHANGHAI CHINA  
RATED UNDER THE LAWS OF THE STATE OF CALIFORNIA

INSURANCE ON THE LIFE OF

Amount \_\_\_\_\_

Premium \_\_\_\_\_

Payments due

day of \_\_\_\_\_

ORDINARY LIFE. PREMIUMS PAYABLE  
FOR LIFE. NON-PARTICIPATING

L. 119 2M 11-22



## PREMIUMS

8. **Payment of Premiums.**—All premiums shall be payable in advance, either at the Main Office, or to an authorized agent of the Company on delivery of a receipt signed by the President, Vice President or Secretary and countersigned by such agent.

Failure to pay any of the first three years' premiums, or instalments thereof, shall avoid and nullify this contract. After three full years' premiums have been paid, on failure to pay any subsequent premium, this policy shall lapse and its value shall be applied as set forth in Article 10.

The note of the insured or the beneficiary, or their assigns, shall be accepted in payment of the third or subsequent year's premium, or part thereof, if the reserve of the policy shall equal or exceed such note and any other indebtedness on the policy, and any such note shall be a first lien on the policy and a set-off in the calculation of the policy values.

9. **Grace.**—A grace of thirty-one days shall be granted for the payment of any premium after the first. In event of the death of the insured during the days of grace the insurance shall be deemed to be in force, and any unpaid premium for the current policy year shall be deducted from the sum payable.

## POLICY VALUES

10. **Policy Values.**—After three full years' premiums have been paid the reserve value at the end of the policy year, with interest at four per cent (less a surrender charge), may be used at the option of the owner of this policy in any one of the following ways, all of equal value, as set forth in the following Tables of Values, provided there be no indebtedness or advances on this policy. If, on failure to pay a premium, no option is exercised, such value shall be applied as provided in Option 1.

11. **Option 1. Extended Insurance.**—Applied to the extension of this policy as non-participating term insurance from the date to which premiums have been paid, without any further payment by the Insured (Table No. 1).

12. **Option 2. Paid-Up Insurance.**—Applied to the purchase of paid-up non-participating insurance, on written request and the surrender of the policy before the expiration of the days of grace (Table No. 2).

13. **Option 3. Loan.**—Borrowed or taken in advance in whole or in part on the sole security of the policy, on assignment thereof, less the unpaid balance of the current year's premium and any indebtedness and previous advance on this policy, at eight per cent interest payable annually on the anniversary of this policy, interest to be paid in advance (Table No. 3).

Failure to repay any such advance or to pay interest shall avoid this policy whenever, but not until, the total indebtedness and advances hereon with interest shall equal or exceed the then loan value.

14. **Option 4. Cash.**—Collected in cash on written application and surrender of the policy before the expiration of the days of grace (Table No. 4).

15. **Deduction of Indebtedness.**—If there be any indebtedness or advances on this policy, the cash value shall be reduced thereby, the paid-up value shall be reduced proportionately, and the extended insurance shall be for the face value of the policy less the indebtedness and advances and for such term as said reduced cash value will provide.

## TABLES OF VALUES

*End of Year	No. 1 Extended Insurance	No. 2 Paid-Up Insurance	No. 3 Loan less Interest to next anniversary No. 4 Cash	*End of Year	No. 1 Extended Insurance	No. 2 Paid-Up Insurance	No. 3 Loan less Interest to next anniversary No. 4 Cash
3rd	1 Yrs. 6 Mos.	\$ 560	\$ 180	13th	7 Yrs. 10 Mos.	\$ 3260	\$ 1290
4th	2 Yrs. 2 Mos.	\$ 830	\$ 270	14th	8 Yrs. 3 Mos.	\$ 3530	\$ 1450
5th	2 Yrs. 10 Mos.	\$ 1090	\$ 350	15th	8 Yrs. 7 Mos.	\$ 3810	\$ 1580
6th	3 Yrs. 7 Mos.	\$ 1360	\$ 460	16th	8 Yrs. 10 Mos.	\$ 4080	\$ 1730
7th	4 Yrs. 3 Mos.	\$ 1620	\$ 560	17th	9 Yrs. 2 Mos.	\$ 4340	\$ 1890
8th	4 Yrs. 11 Mos.	\$ 1870	\$ 660	18th	9 Yrs. 5 Mos.	\$ 4620	\$ 2060
9th	5 Yrs. 8 Mos.	\$ 2160	\$ 780	19th	9 Yrs. 7 Mos.	\$ 4910	\$ 2240
10th	6 Yrs. 4 Mos.	\$ 2440	\$ 900	20th	9 Yrs. 9 Mos.	\$ 5180	\$ 2420
11th	6 Yrs. 11 Mos.	\$ 2730	\$ 1030	25th	9 Yrs. 8 Mos.	\$ 6200	\$ 3270
12th	7 Yrs. 5 Mos.	\$ 2970	\$ 1150	30th	9 Yrs. — Mos.	\$ 7050	\$ 4170

\* The Loan value is available at any time during the policy year if premiums have been paid to the end of the year. Values for years not stated will be furnished on application.

## GENERAL PRIVILEGES AND CONDITIONS

16. **Contract.**—The English text of this policy together with the application, a copy of which is indorsed hereon or securely attached hereto, shall constitute and contain the entire contract.

17. **Incontestability.**—This policy is incontestable from date of issue, except for non-payment of premiums, fraud, suicide within one year, or death at any time by the hands of justice and is free from any restrictions as to residence, travel or peaceful occupation.

18. **Military or Naval Service.**—If the Insured shall engage in any Military or Naval Service in time of war, without having first obtained permit from the Company and paid such extra annual premiums as the Company may demand, the liability of the Company shall be limited to the amount of premiums paid.

19. **Change of Beneficiary.**—The Insured shall have the right to change the beneficiary, by filing written notice thereof at the Main Office of the Company, accompanied by the policy for suitable indorsement thereon. Such change shall take effect upon the indorsement of the same on the policy and not before.

20. **Reinstatement.**—This policy will be reinstated at any time within three years from the date of lapse, provided it has not been surrendered, on evidence of insurability satisfactory to the Company and the payment of premium arrears with eight per cent interest per annum, compounded annually, and the payment or reinstatement of any other indebtedness and advances hereon with accumulated interest.

21. **Age.**—In event of the age of the insured being misstated, the amount payable, and the term of extended insurance, if any, shall be such as the premium paid would have purchased at the correct age.

22. **Authority.**—None of the terms of this policy shall be modified, nor any forfeiture under it waived, save by an agreement in writing, signed by the President, a Vice President, the Secretary, or an Assistant Secretary, whose authority for this purpose shall not be delegated.

## PROVISIONS AS TO MODES OF SETTLEMENT AT MATURITY

23. The Insured under this policy, or the Beneficiary after the Insured's death in case the insured shall have made no election, by written notice to the Company at its Main Office, for which a form will be furnished on request, may elect to have the net sum payable under this policy paid in either of the following ways in lieu of in a single sum:

24. **Option 1. Certain Instalments.**—In equal annual instalments for any specified number of years (not exceeding twenty-five), the first instalment being payable immediately, in accordance with the following table for each one thousand Dollars Ch. Cur. of said net sum.

Number of Instalments	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Amount of Instalment per 1000 of Insurance	509.80	346.48	264.89	215.98	183.42	160.20	142.80	129.32	118.54	109.75	102.45	96.29	91.02	86.48	82.51	79.03	75.95	73.21	70.73	68.53	66.53	64.72	63.06	61.54

25. **Option 2. Trust Fund.**—The amount of insurance or any portion thereof not less than five hundred (500) to be left during the lifetime of the Beneficiary in trust with the Company, and the Company will pay thereon, so long as the said amount or said portion thereof remains with the Company, interest at the rate of four per cent per annum. The said Trust Fund shall be paid at the death of the Beneficiary to the executors or administrators of the Beneficiary.

26. **Unpaid Instalments at Death of Beneficiary.**—If one or more instalments shall actually be paid in accordance with the provisions above and if the Beneficiary shall die before all instalments payable shall have been paid, and if there be no contingent beneficiary designated by the Insured or by the Beneficiary after the death of the Insured, the unpaid instalments will be commuted at the rate four per cent per annum compound interest and paid in one sum to the executors or administrators of the Beneficiary.

# TRANSHIPMENT

Customs No. \_\_\_\_\_

To the

SHANGHAI, \_\_\_\_\_ 192\_\_\_\_\_

COMMISSIONER OF CUSTOMS.

Please grant Permit to TRANSHIP

Vessel \_\_\_\_\_ from \_\_\_\_\_ to \_\_\_\_\_

Vessel \_\_\_\_\_ for \_\_\_\_\_

Applicant,

No. of Bill of Lading	Marks	Packages	Description of Goods	Pieces	Value	Weight	
						Piculs	Cts.

此  
聯  
繳  
還

單 准 棧 關 出  
**PERMIT TO WITHDRAW FROM BOND**

(TO BE RETURNED TO THE CUSTOMS)

Permission is granted to \_\_\_\_\_  
本 to WITHDRAW the undermentioned Goods from BOND,  
關 stored at \_\_\_\_\_ Wharf.

BONDED No.	MARKS	NUMBERS	PACKAGES	DESCRIPTION OF GOODS

*Delivered* \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
*Warehouse Keeper.*

此  
聯  
存  
放

單 准 棧 關 出  
**PERMIT TO WITHDRAW FROM BOND**

(TO BE KEPT AT BONDED WAREHOUSE)

Permission is granted to \_\_\_\_\_  
關 to WITHDRAW the undermentioned Goods from BOND,  
棧 stored at \_\_\_\_\_ Wharf.

BONDED No.	MARKS	NUMBERS	PACKAGES	DESCRIPTION OF GOODS





B/L No. \_\_\_\_\_

# IMPORT CARGO

Shanghai, \_\_\_\_\_ 192

PARTICULARS of **SHORT-LANDED CARGO** *ex* \_\_\_\_\_ *from* \_\_\_\_\_

MARKS	PACKAGES	DESCRIPTION OF GOODS	PIECES	WEIGHT		VALUE	REMARKS
				<i>Piculs</i>	<i>Cts.</i>	<i>Taels</i>	

**APPLICANTS :**

*Examined by* \_\_\_\_\_

*(Customs Seal)*

# 上海機器廠貨運赴各口免重征執照

(SPECIAL EXEMPTION CERTIFICATE)

江海關監督 為給發免重征執照事案查各省機器製造貨物除約載漢陽鐵廠等項外無論華洋商人一律暫照值百抽五完納出口正稅沿途概不重征歷經照辦在案茲據商 將 廠所造後開貨物裝運第

號商船名

運往

口銷售由本關

給予驗單赴銀號交納正稅呈繳號收前來合給執照持往關查驗放行概免重征如查有夾帶私運及以真正洋貨冒充影射或將單內貨名數目添改挖補者均即扣留知照本關查究罰辦須至執照者

計開

已完正稅銀

右照給商人

收執

中華民國

年 月

日 即 月

日 給

此照限到口呈繳



局務礦潔開海上  
The Kailan Mining Administration

**PING LINE**

Freight payable 24 hours after departure of steamer, steamer lost or not lost, and until freight has been paid both the consignees and shippers will be held responsible.

Shippers are requested to note particularly the terms and conditions of this Bill of Lading with reference to the validity of their insurance upon their goods.

Cargo must be taken delivery of within 10 days of date of steamer's arrival, otherwise the Company will not recognize claims for damage or shortage.

Shipping Order No. \_\_\_\_\_

凡油司此該  
米酒無貨貨  
麥生應滲到  
包起葛特津  
袋存鮮此若  
各天者登有  
兩津磁在明  
號碼器津短  
必須密理被  
須限管直公  
裝六玻持議  
整內料此日  
完由器明到  
固由花津本  
可號草本公  
裝出樹日司  
備清木司  
如倘等驗  
提過件清  
單上提將  
有註或行  
明包雨船  
皮水如  
或淋有  
者及漏  
所潮腐  
破之變破  
包壞碎  
短折有  
若有耗  
短等乾  
少弊壞  
斤與概  
兩與輸  
與船賠  
輸公價  
公司無  
司無  
公無

該貨已經保險平安

Amount Insured free of Particular Average  
Tls 7,000 payable in SHANGHAI in case loss.

Particulars of Rates & Weights, Measurements or Values.

Tons	Feet	@	per Ton =
"	"	@	"
Piculs	Catties	@	p. Pl =
"	"	@	"
"	"	@	"
Pkgs.	"	@	"
Value	"	@	%

Taels

Shipped, in apparent good order and condition, by \_\_\_\_\_

in the Steam Ship \_\_\_\_\_ whereof \_\_\_\_\_

is Master for this Present Voyage or whoever else may go in Command and now lying in the port of \_\_\_\_\_ and bound for \_\_\_\_\_ and intermediate Ports, with liberty to deviate and to call at any ports or places in or out of the customary route, in any order and for any purpose, and to land cargo into godowns, or tranship to a Hulk, or Lighter if not taken delivery of as soon as vessel is ready to discharge, and with liberty to sail with or without pilots and to tow and assist vessels in all situations and circumstances and to tranship and forward cargo at the discretion of the Company.

being marked and numbered as in the margin and to be delivered, subject to the exceptions and conditions hereinafter mentioned, in like good order and condition from the ship's tackle, where the carrier's responsibilities shall cease, at the port of \_\_\_\_\_ or as near thereto as she can safely get unto.

\_\_\_\_\_ to his or their Assigns. Freight for the said goods including premium of marine Insurance on the value declared by shippers to be paid in \_\_\_\_\_ steamer lost or not lost, as per margin.

The following are the exceptions and conditions above referred to. —

Weight, measurement, contents and value (except as furnished for purposes of estimating freight) unknown. The Company is not to be responsible for breakage of castings, leakage; or breakage; or for consequences arising from the insufficiency of the address, or package; or from obliteration, errors or inaccuracies of marks and numbers; or from sweat, natural decay, rust, or any injurious effects of other goods; or for damage caused by hook holes or chafage of contents; or for damage from coal dust. Glass, China, castings, and other goods of a brittle and fragile nature, or unprotected pieces, are carried at shipper's risk only, steamer not being responsible for damage to packages or their contents.

The Act of God, the King's enemies, restraint of princes, rulers, or people, privateers, letters of marque or reprisal, rising of passengers, pirates or robbers by sea or land, loss or damage from burning, barratry, jettison, vermin, rain, spray, collision or from accident to or defects latent on beginning voyage or otherwise in Hull, Tackle, machinery, boilers, or their appurtenances or from steam, heat or fire on board, in hull or craft or on shore, and all and every the perils, dangers or accidents of the sea, rivers, canals, land carriage, navigation of whatsoever nature and kind, loss or damage from any act, neglect or default whatsoever of pilots, masters or mariners or other servants of the Company in the management or navigation of the ship, or stowage of cargo or from any deviation, mutually excepted.

A wrong description of cargo shall release the Company from all responsibility in case of seizure or detention, and all fines and expenses and losses by detention of ship or cargo caused by incorrect marking or by incomplete or inaccurate description of contents or weight, or of any other particulars required by the authorities, upon either the packages or Bills of Lading, shall be borne by the Owners or Consignees of the goods implicated. A raise or incorrect description of contents, weight, measurement or value, whereby the full amount of freight due is not declared, shall entitle the Company to charge double the full freight, which must be paid previous to delivery.

The Company will not be responsible for breakage of packages containing liquids, nor for leakage of their contents. If any such goods be shipped, without written notice in advance from the shippers, they will not only be liable to penalties imposed by statute, but also for all damages sustained in consequence of such shipment; and such goods are liable upon discovery to be thrown overboard.

It is expressly understood that the Company shall not be liable for loss or damage from effects of climate or decay; nor for any value exceeding three hundred dollars Mexican (\$300) for any one package of Silk, Valuables, and valuable cargo; nor for any value exceeding one hundred dollars Mexican (\$100) for any one package of other cargo unless value and contents are truly declared in the shipping note and so expressed in this Bill of Lading, at the time of shipment and freight paid in proportion to the measurement or weight and value.

All claims that may arise in respect of goods shipped by the Company's steamer must be made at the port of delivery. It is specially stipulated and agreed in that all cases of loss or damage or short delivery of a portion, or the whole, of any goods or merchandise shipped by the Company's steamers, the amount of claim shall be based upon the market price at the port of destination on the day of the ship's entry, less freight, duty and landing charges. The Company shall not be liable for loss in market value arising from miscarriage or late delivery.

All goods must be distinctly marked, the marks and numbers to correspond with the Bill of Lading, otherwise the Company will not be responsible for detention or wrong delivery.

All kinds of oil and other goods carried on deck are carried solely at the risk of shippers. The Company shall have the option of making delivery of goods either from ship's side or from lighters, or a storeship, or wharf or warehouse, at Shipper's risk.

Delivery of cargo to be taken by Consignees from the ship as soon as she is ready to discharge, and, if delivery be not so taken without delay or if notice of general discharge has been given, the Master or Agent is at liberty to land or discharge the goods into hulk, lighters, warehouse, or on to Wharf, at the risk and expense of the owners of the goods, when the conditions of this Bill of Lading shall apply until the goods have been landed or deposited in hulk or godown.

In case of quarantine the goods may be discharged into quarantine depot, hulk, or other vessel as required for the ship's despatch; or, should this be impracticable the Master may proceed on his voyage and land the goods at the nearest safe port, in his opinion, at the risk and expense of the owners of the goods. Quarantine expense, of whatever nature or kind, to be borne by the owners of the goods and paid before delivery. The ship's responsibility shall cease when the goods are so discharged under quarantine or landed at another port.

In event of any port or ports being interdicted by blockades, or if, in the opinion of the Master or Agents, the entering of or discharging in any port be deemed unsafe by reason of war, or disturbances, the Master may discharge goods intended for all, or any, of these ports at the next nearest safe port, in his discretion at the risk and expense of the owner of the goods; and upon such discharge the ship's responsibility shall cease.

Average payable according to 1893 York-Antwerp Rules and other charges as accustomed. The Master or Agents shall have a lien on the goods for freight, dead freight, demurrage, detention and all payments made or liabilities incurred in respect of any charges stipulated herein to be borne by owners of the goods.

Transhipment Charge.—Cargo for ports at which the above-named steamer does not call will be transhipped, with all expedition, at the Company's discretion and subject to all the conditions required by the vessel or vessels completing the transit. All transhipment to be at the expense of steamer but at the risk of the owner of the goods.

Insurance.—Cargo shipped under this Bill of Lading is insured by the Company, free of particular average unless the vessel be stranded, sunk or burnt; the premium on such Insurance is included in the rate of freight charged. No claims under this Insurance will be admitted unless Certificate of Survey be signed by the Agent or constituted Surveyor of the Company at the port of discharge.

The Company are in no case responsible for a greater sum than that declared by the shipper in the margin to be the value of the goods on which additional freight has been paid, which, as between the shipper and the Company, is by agreement to be considered the true value of the goods as in Marine Insurance.

Subject to the above conditions, and exceptions the Company will settle all losses at the expiration of thirty days after the first proper notice and proof of the loss has been given; but before payment the claimant is to furnish, if required, such proof of value as is usually demanded by the local Insurance Offices, before settling claims; and all average losses and like matters claimed are to be adjusted according to the established practice in such cases.

IN WITNESS whereof the Master, or Agents, of the said Steam Ship have affirmed to \_\_\_\_\_ Bills of Lading, all of this tenor and date, one of which Bills being accomplished, the others to stand void.

DATED in SHANGHAI this \_\_\_\_\_ day of \_\_\_\_\_ 191\_\_\_\_\_

**THE KAILAN MINING ADMINISTRATION.**

Per \_\_\_\_\_

局務礦開海上  
The Kailan Mining Administration.

**PING LINE.**

Freight payable 24 hours after departure of steamer, steamer lost or not lost, and until freight has been paid both the consigners and shippers will be held responsible.

Shippers are requested to note particularly the terms and condition of this Bill of Lading with reference to the validity of their insurance upon their goods.

Shippers may, by paying a higher rate of freight, ship their goods under Bill of Lading (known as Red Bill of Lading) under which the Company take responsibilities not imposed by this Form

Cargo must be taken delivery of within 10 days of date of steamer's arrival, otherwise the Company will not recognise claims for damage or shortage.

Shipping Order No. \_\_\_\_\_

凡油短司此無此  
米酒欠無貨提  
麥生應港到特單  
包起蓋賠特津此所  
袋存鮮補此若聲裝  
各天貨者聲有明貨  
商津磁在明短物  
號碼器津單破未  
必須限貨直公爛經  
裝六坡特此議限  
整日境料聲此日  
完內由器明到內  
固由客草本公本  
方號出樹木司公  
可裝清木啓提驗  
備如倘等件即明  
提過期不裝將有  
單上不提或應  
上有註明遭輪者  
包雨水如海將  
皮淋濕及漏驗  
潮濕腐爛向本  
者破變碎倘有  
之包短折新發  
若耗乾與理  
短等弊與短  
少斤兩與輪  
與船公無  
船公無  
司無  
內有

Particulars of Rates & Weights, Measurements or Values,

Tons.....	Feet.....	@.....	per Ton =
".....	".....	@.....	".....
Piculs.....	Catties.....	@.....	per Picul =
".....	".....	@.....	".....
".....	".....	@.....	".....
Pkgs.....	".....	@.....	=
Value.....	@.....	%.....	=

**Tael**

Shipped, in apparent good order and condition, by \_\_\_\_\_

No. \_\_\_\_\_

in the Steam Ship \_\_\_\_\_ whereof \_\_\_\_\_

is Master for this Present Voyage or whoever else may go in Command and now lying in the port of \_\_\_\_\_ and bound for \_\_\_\_\_ and Intermediate Ports, with liberty to deviate and to call at any ports or places in or out of the customary route, in any order and for any purpose; and to land cargo into godowns, or tranship to a Hulk, or Lighter if not taken delivery of as soon as vessel is ready to discharge; and with liberty to sail with or without pilots and to tow and assist vessels in all situations and circumstances and to tranship and forward cargo at the discretion of the Company.

being marked and numbered as in the margin and to be delivered, subject to the exceptions and conditions hereinafter mentioned, in like good order and condition from the ship's tackles, where the carrier's responsibilities shall cease, at the port of \_\_\_\_\_ or as near thereto as she can safely get unto \_\_\_\_\_ or to his or their Assigns. Freight for the said goods to be paid in \_\_\_\_\_ steamer lost or not lost, as per margin.

The following are the exceptions and conditions above referred to:—

- Weight, measurement, contents and value (except as furnished for purposes of estimating freight) unknown. The Company is not to be responsible for breakage of castings, leakage or breakage; or for consequences arising from the insufficiency of the address, or package; or from obliteration, errors or inaccuracies of marks and numbers; or from sweat, natural decay, rust, or any injurious effects of other goods; or for damage caused by hook holes or chafage of contents; or for damage from coal dust, Glass, China, castings, and other goods of a brittle and fragile nature, or unprotected pieces, are carried at shipper's risk only, steamer not being responsible for damage to packages or their contents.
- The Act of God, the King's enemies, restraint of princes, rulers, or people, privateers, letters of marque or reprisal, rising of passengers, pirates or robbers by sea or land, loss or damage from burning, barratry, jettison, vermin, rain, spray, collision or from accident to or defects latent on beginning voyage or otherwise in Hull, Tackle, machinery, boilers, or their appurtenances or from steam, heat or fire on board, in hull or craft or on shore, and all and every the perils, dangers or accidents of the sea, rivers, canal, land carriage, navigation of whatsoever nature and kind, loss or damage from any act, neglect or default whatsoever of pilots, masters or mariners or other servants of the Company in the management or navigation of the ship, or stowage of cargo or from any deviation mutually excepted.
- A wrong description of cargo shall release the Company from all responsibility in case of seizure or detention, and all fines and expenses and losses by detention of ship or cargo caused by incorrect marking or by incomplete or inaccurate description of contents or weight, or of any other particulars required by the authorities, upon either the packages or Bills of Lading, shall be borne by the Owners or Consignees of the goods implicated. A false or incorrect description of contents, weight, measurement or value, whereby the full amount of freight due is not declared, shall entitle the Company to charge double the full freight which must be paid previous to delivery.
- The Company will not be responsible for breakage of packages containing liquids, nor for leakage of their contents.
- The Company will not receive on board of their vessels any goods of a dangerous or damaging nature. If any such goods be shipped, without written notice in advance from the shippers, they will not only be liable to penalties imposed by statute, but also for all damages sustained in consequence of such shipment; and such goods are liable upon discovery to be thrown overboard.
- It is expressly understood that the Company shall not be liable for loss or damage from effects of climate or decay; nor for any value exceeding three hundred dollars Mexican (\$300) for any one package of Silk, Valuables, and valuable cargo; nor for any value exceeding one hundred dollars Mexican (\$100) for any one package of other cargo unless value and contents are truly declared in the shipping note and so expressed in this Bill of Lading, at the time of shipment and freight paid in proportion to the measurement or weight and value.
- All claims that may arise in respect of goods shipped by the Company's steamer must be made at the port of delivery.
- It is specially stipulated and agreed in that all cases of loss or damage or short delivery of a portion, or the whole, of any goods or merchandise shipped by the Company's steamers, the amount of claim shall be based upon the market price at the port of destination on the day of the ship's entry, less freight, duty and landing charges. The Company shall not be liable for loss in market value arising from miscarriage or late delivery.
- All goods must be distinctly marked, the marks and numbers to correspond with the Bill of Lading, otherwise the Company will not be responsible for detention or wrong delivery.
- All kinds of oil and other goods carried on deck are carried solely at the risk of shippers.
- The Company shall have the option of making delivery of goods either from ship's side or from lighters, or a storeship, or wharf or warehouse, at Shipper's risk.
- Delivery of cargo to be taken by Consignees from the ship as soon as she is ready to discharge, and, if delivery be not so taken without delay, or if notice of general discharge has been given, the Master, or Agent is at liberty to land or discharge the goods into bulk, lighters, warehouse, or on to Wharf at the risk and expense of the owners of the goods, when the conditions of this Bill of Lading shall apply until the goods have been landed or deposited in bulk or godown.
- In case of quarantine the goods may be discharged into quarantine depot, bulk, or other vessel as required for the ship's despatch; or, should this be impracticable, the Master may proceed on his voyage and land the goods at the nearest safe port, in his opinion, at the risk and expense of the owners of the goods. Quarantine expense, of whatever nature or kind, to be borne by the owners of the goods and paid before delivery. The ship's responsibility shall cease when the goods are so discharged under quarantine or landed at another port.
- In event of any port or ports being interdicted by blockade, or if, in the opinion of the Master or Agents, the entering of or discharging in any port be deemed unsafe by reason of war, or disturbances, the Master may discharge goods intended for all, or any, of these ports at the next nearest safe port, in his discretion at the risk and expense of the owners of the goods; and upon such discharge the ship's responsibility shall cease.
- Average payable according to 1924 York-Antwerp Rules and other charges as accustomed.
- The Master or Agents shall have a lien on the goods for freight, dead freight, demurrage, detention and all payments made, or liabilities incurred in respect of any charges stipulated herein to be borne by owners of the goods.
- Transhipment Cargo.—Cargo for ports at which the above-named steamer does not call will be transhipped, with all expedition, at the Company's discretion and subject to all the conditions required by the vessel or vessels completing the transit. All transhipment to be at the expense of steamer but at the risk of the owner of the goods.

IN WITNESS whereof the Master, or Agents, of the said Steam Ship have affirmed to \_\_\_\_\_ Bills of Lading all of this tenor and date, one of which Bills being accomplished, the others to stand void.

DATED in SHANGHAI, this \_\_\_\_\_ day of \_\_\_\_\_ 19 \_\_\_\_\_

**THE KAILAN MINING ADMINISTRATION.**

Per \_\_\_\_\_

No. \_\_\_\_\_

Shanghai, \_\_\_\_\_ 192

怡和洋行

To the Commanding Officer

of the S.S. " \_\_\_\_\_ "

Please receive on board for \_\_\_\_\_

the undermentioned GOODS, in good order and condition, if room there be and grant a receipt for the same.

MARKS AND NUMBERS	No. & DESCRIPTION OF PACKAGES	CONTENTS

JARDINE, MATHESON & Co., Ltd.—Agents

Per \_\_\_\_\_

No. \_\_\_\_\_

Shanghai, \_\_\_\_\_ 192

怡和洋行

Received on board the S.S. " \_\_\_\_\_ "

for \_\_\_\_\_, the undermentioned GOODS, in apparent good order and condition, on account of \_\_\_\_\_

MARKS AND NUMBERS	No. & DESCRIPTION OF PACKAGES	CONTENTS

涉無行本與誤自主貨乃誤耽有倘紙貨提換須條收乃此

THIS Receipt is to be exchanged for a Bill of Lading, and, in the meanwhile, the Goods will be held at the risk of the Shipper or Owner thereof.

Commanding Officer

No. \_\_\_\_\_

**CONSIGNOR'S DECLARATION**  
寄貨人聲明貨物清單

Shanghai-Nanking Railway  
滬寧鐵路

Station  
車站

Please receive the undermentioned goods and forward them by goods train to \_\_\_\_\_ Station  
以下開列貨物請由貨車裝載寄運至 \_\_\_\_\_ 車站

Sender's name and address 寄貨人姓名住址	Consignee's name and address 收貨人姓名住址	No. of pkgs. 貨若干件	Description of goods and marks 貨色花樣	Weight 重數		Rate 車脚價目	Paid 已繳車脚		To pay 尙欠應繳車脚		Invoice 提單		Remarks 附說
				Pcls. 若干擔	c. 若干斤		\$ 元	cts. 角分	\$ 元	cts. 角分	No. 號數	Date 日期	

I do hereby certify that the above particulars have been correctly entered.  
以上所開各款是實此據

Dated \_\_\_\_\_ 192\_\_\_\_\_  
年 月 日

Sender's signature.  
寄貨人圖章爲據

No. \_\_\_\_\_

**GOODS RECEIPT NOTE**  
收貨清單

Shanghai-Nanking Railway  
滬寧鐵路

Station, dated \_\_\_\_\_ 192\_\_\_\_\_  
車站 年 月 日

Received from \_\_\_\_\_ the undermentioned goods for conveyance by goods train to \_\_\_\_\_ at \_\_\_\_\_ Station  
茲收到 \_\_\_\_\_ 以下開列各貨即由貨車裝運至 \_\_\_\_\_ 處 車站

No. of Pkgs. 貨若干件	Description of goods and marks 貨色花樣	Actual weight 貨物淨重		Weight charged for 應繳車脚計重		Rate 車脚價目	Paid 已繳車脚		To pay 尙欠應繳車脚		REMARKS 附說
		Pcls. 若干擔	c. 若干斤	Pcls. 若干擔	c. 若干斤		\$ 元	cts. 角分	\$ 元	cts. 角分	

The Railway does not hold itself responsible for any loss or damage to the above goods while being loaded or unloaded or in transit  
以上所開各貨裝運或起卸遇有損失與本鐵路無涉

Invoice No. \_\_\_\_\_ dated \_\_\_\_\_ 192\_\_\_\_\_  
(To be filled in by receiving station)

Goods Clerk  
管貨司事字據



# NOTICE TO CONSIGNORS

The Shanghai-Nanking Railway Administration hereby gives public notice

1. That the Railway Administration will not be accountable for any articles unless the same are booked and a receipt for them given by their clerk or agent.
2. That the Railway Administration will not, in any case, be responsible for the loss, destruction or deterioration of parcels or packages containing the following articles, *vis.*, gold or silver, coined or uncoined, manufactured or unmanufactured; plated articles; cloths and tissue and lace, of which gold or silver forms part, not being the uniform or part of the uniform of an officer, soldier, sailor, police officer or person enrolled as a volunteer, or of any public officer, Chinese or Foreign, entitled to wear uniform; pearls, precious stones, jewellery and trinkets: watches, clocks or time-pieces of any description; Government securities, Government stamps; Bills-of-Exchange, promissory notes, bank notes and orders, or other securities for payment of money; maps, writings and title deeds; paintings, engravings, lithographs, photographs, carvings, sculpture and other works of art; art pottery and all articles made of glass, china or marble; *silks in a manufactured or unmanufactured state* and whether wrought up or not wrought up with other materials; shawls, lace and furs; opium and narcotic preparations of hemp; ivory, ebony, coral and sandal-wood; musk, sandal-wood oil and other essential oils; musical and scientific instruments: any article of special value which the Traffic Manager may add to this list, when the value of such articles exceeds \$100 unless the value and nature of such articles shall have been declared by the sender, and an insurance rate, over and above the railway charges for carriage, shall have been paid to and accepted by some person duly authorized to receive the same on behalf of the Railway Administration.
3. That where goods, insured as above, have been lost or destroyed, or have deteriorated, the compensation payable by the Railway Administration shall not exceed the value declared, and the burden of proving the value so declared to have been true value, shall, notwithstanding anything in the declaration, lie on the person claiming the compensation.
4. That the railway receipt given by the Railway Administration, for the articles delivered for conveyance must be given up at destination by the consignee to the Railway Administration or the railway may refuse to deliver, and that the signature of consignee or his agent in the delivery book at destination shall be evidence of complete delivery. If the consignee does not himself attend to take delivery he must endorse on the receipt a request for the delivery to the person to whom he wishes it made, and if the receipt is not produced the delivery of the goods may, at the discretion of the Railway Administration, be withheld until the person entitled in its opinion to receive them has given an indemnity to the satisfaction of the Railway Administration.
5. That all claims against the Railway Administration for loss or damage to goods must be made to the clerk in charge of the station to which they have been booked before delivery is taken, and that a written statement of the description and contents of the articles missing, or the damage received, must be sent forthwith to the Traffic Manager, otherwise the Railway Administration will be free from responsibility.
6. That a person shall not be entitled to a refund of an overcharge in respect of animals or goods carried by railway, or to compensation for the loss, destruction or deterioration of animals or goods delivered to be so carried, unless his claim to the refund or compensation has been preferred in writing by him or on his behalf to the Railway Administration within six months from the date of delivery of the animals or goods for carriage by Railway.
7. That the Railway Administration have the right of re-measurement, re-weighment, re-classification and re-calculation of rates, terminals and other charges, at the place of destination, and of collecting, before the goods are delivered, any amount that may have been omitted or undercharged.
8. That the freight on all goods must be paid either previously or at the time of delivery. If a person fails to pay on demand made by or on behalf of a Railway Administration, any rate, terminal or other charge due from him in respect of any animals or goods, the Railway Administration may detain the whole or any of the animals or goods, or if they have been removed from the Railway, any other animals or goods of such person then being in or thereafter coming into its possession.
9. That all goods left on the Railway Administration's premises are liable to wharfage and demurrage charges as per goods tariff, and these charges will also be levied on goods left on hand pending payment of freight and charges due on them.
10. That goods booked to stations on the Shanghai-Nanking Railway are carried subject to the rules and conditions printed, from time to time, in the Railway Administration's goods tariff.
11. That, if a person requested to give an account with respect to any goods, gives an account which is materially false, he and if he is not the owner of the goods, the owner also, shall be punished with fine which may extend to ten dollars for every picul or part of a picul of the goods, and the fine shall be in addition to any rate or other charge to which the goods may be liable.
12. That, if a person takes with him any dangerous or offensive goods upon a railway, or tenders or delivers any such goods for carriage upon a railway, he shall be punished with fine which may extend to five hundred dollars and shall also be responsible for any loss, injury or damage which may be caused by reason of such goods having been so brought upon the railway.
13. In the case of the translation into Chinese contained below, if any disputes arise in the meaning thereof the English version will be accepted.

Traffic Manager.

## 知 須 貨 運

### 滬寧鐵路總局通告

- 一 凡各物如無本局司事或經手人所發憑照本局印不擔認
- 二 本局於下開各貨倘有損失毀壞一概不任其責  
金銀類 電鍍類 金銀織繡之絲帶及綢緞類 珠寶首飾 鐘表 公債證書國家股票印票等類 匯票期票及其他之銀票等類 畫圖契據小照或雕刻石印等物及磁器古玩等類 粗細裘類 鴉片麻藥等類 象牙烏木珊瑚麝香檀香或貴重香油等類 樂器及科學儀器 以上所未列之貨其價值逾百元者必須註明價值并繳付保險費否則本局一概不任其責 保險之貨倘有損失不能賠償逾於所保之數
- 三 本公司所發收貨清單收貨人須在卸貨之站繳回方可起卸并由收貨人在起貨簿上簽字作為起清之憑倘收貨人不能親至則須在收貨清單上簽字并聲明由何人代起倘無收貨清單交出則本局有權止卸俟本人開單聲明確係已貨如有誤交等事願任賠償之責
- 四 如向本局索償其損失之貨須於起卸之前向起運之站管貨司事聲明并將其所失或損壞之貨詳細報知車務總管否則本局不能承認
- 五 如有透收及應向本局索償之處須於起卸之日起以六個月為限致函本局算還逾期不理
- 六 本局有權隨時在起卸之站抽查各貨斤量尺寸及車價倘與聲明貨物清單不符之處可以補收車脚
- 七 其車脚須預付或在起卸之時付清 車脚未付或未付清本局有權扣留其貨 或遇意外錯誤其貨已交而脚價未清者本局可扣留其後來之貨
- 八 倘有遺在本局車站之貨延不來取須照章繳付棧費及過期價銀等項之費
- 九 由本路裝運之貨均須遵照本局運貨章程
- 十 倘寄貨人被本局查出以貴報賤等弊其貨主及寄貨人於應付外均須受每擔十元以內之罰金
- 無論何人倘攜有危險品或違禁物件本局可處以五百元以內之罰金如有因以受損者并須令本人擔任其責

中西文字間有不相符之處概以西文為準

車務總管啓

# 長 江 專 照

關為發給專照事查光緒二十四年新  
 定長江通商章程內開

一凡有約各國之商船准在後列之通商各口往來貿易  
 即鎮江南京蕪湖九江漢口沙市宜昌重慶八處並准  
 按另訂之專章在後列之湖廣口岸起下貨物即安  
 徽以上所通各處外其餘長江沿途各處私貨自起  
 除貨物搭客暨隨帶行李准於常搭船作貿易之條  
 下辦理時即係兩江之江陰儀  
 徵湖廣之黃子崗黃州等處  
 物違者即將行李充公  
 但行李內不得夾帶應稅之

一凡大船若過鎮江上海或吳淞或鎮江領事  
 均應由船主將牌呈交稅務司查驗或領事  
 官如無領事官行文即立發稅務司一紙載明船  
 數及領事官姓名並帶護軍械名一紙載明船  
 專報關照該項貨物持單上駛無論何口所有進  
 出口報關一律起貨物完納稅銀一切無礙  
 吳淞等處須將無異貨物完納稅銀一切無礙  
 事均照章辦理發給紅單准銷由岸事俱照江  
 均照章辦理發給紅單准銷由岸事俱照江

一凡領長江專照之船均應於出口之關請領單俟抵  
 他口應將總單呈交該關方准出口之關請領單俟抵  
 貨不及總單所載之數應為該船主是問  
 一凡在長江貿易之商船如遇巡船及他項開關若  
 牌照等件即將條約所載各處私項開關若  
 之牌照等件即將條約所載各處私項開關若  
 辦理專照並可將照中驗封之口亦可起貨物即  
 須在該口停船候驗牌照

一凡有沿江一帶各關稅司所定之章程或往來商  
 或為有稅課或嚴防偷漏等因現據領事  
 官當逐關一遵辦理不得有違現據領事  
 均當逐關一遵辦理不得有違現據領事  
 船名國旗轉報一數並何項保護軍械此為現定  
 發給該商收領紙以便前往等情據此填發專照  
 紙給該商收領紙以便前往等情據此填發專照

大鳥手刀矛火銅砲槍  
 砲槍子彈藥帽槍砲

民國 年 月 日

右給 國商船

收執 關給

字第 號

## SPECIAL RIVER PASS

Shanghai No. \_\_\_\_\_  
 Woosung No. \_\_\_\_\_  
 Chinkiang No. \_\_\_\_\_

In accordance with "The Yangtze Regulations, 1898," this Pass is issued to the \_\_\_\_\_, sailing under the \_\_\_\_\_ Flag, of \_\_\_\_\_ Tons Register, with \_\_\_\_\_ Cargo, Master \_\_\_\_\_, to enable her to proceed to Nanking, Wuhu, Kiukiang, Hankow, Yochow, Shasi, Ichang, and Chungking

GUNS . . . . .	SWORDS . . . . .	PERCUSSION CAPS . . . . .	CARTRIDGES . . . . .
RIFLES AND BAYONETS . . . . .	BOARDING PIKES . . . . .	CANNON BALLS . . . . .	
PISTOLS . . . . .	GUNPOWDER . . . . .	GRAPE SHOT . . . . .	NUMBER OF CREW . . . . .

### Custom House,

Shanghai, \_\_\_\_\_ 192 \_\_\_\_\_  
 Woosung, \_\_\_\_\_ 192 \_\_\_\_\_  
 Chinkiang, \_\_\_\_\_ 192 \_\_\_\_\_

Woosung Berthing Officer.

Commissioner of Customs.

N.B.—This Pass is to be surrendered at place of issue on return.

## REGULATIONS

---

THE merchant vessels of the Treaty Powers are authorized to trade on the Yangtze-kiang at the following Treaty Ports:

Chinkiang, Nanking, Wubu Kiukiang, Hankow Yochow, Shasi, Ichang, and Chungking;

and to land and ship goods in accordance with Special Regulations at the following non-Treaty Ports:

Tatung and Anking, in Anhwei, Hukow, in Kiangsi, Lukikow and Wusueh in Hukwang.

Shipment or discharge of cargo at any other points on the river is prohibited, and any violation of the prohibition will be dealt with in accordance with the Treaty provisions applicable to clandestine trade along the coast; but passengers and their baggage may be landed and shipped at any of the regular passenger stations (at present consisting of Kiangyin and Iching, in Liang Kiang, Hwangtzekang and Hwangchow, in Hukwang). Passengers' baggage must not contain articles subject to Duty and the presence of dutiable articles will render the whole liable to confiscation.

Sea-going vessels trading further up river than Chinkiang, whether steamers or sailing vessels, must deposit their Registers with the Consul, or, if Consularly unrepresented, with the Customs, at Shanghai, Woosung, or Chinkiang, where the Customs, on receipt of a Consular application or a deposit of papers, will issue a Certificate to the vessel, to be called the "Special River Pass" on which shall be entered the vessel's name, flag, registered tonnage, general cargo, and armament. The vessel may then proceed up river and at whatever Treaty Ports she trades, must report and clear, load and unload cargo, and pay Dues and Duties in the same manner as at other Treaty Ports along the coast. On return to the port that issued it, — Chinkiang, Woosung, or Shanghai, — the Special River Pass is to be surrendered to the Customs, and the Customs, on having ascertained that all Dues and Duties have been paid and all other conditions satisfied, will then issue the Grand Chop, to enable the vessel to procure her Register and proceed to sea.

Special River Pass vessels must apply to the Customs at the port of departure for a Cargo Certificate, which, on the vessel's arrival at the port of destination, must be handed in to the Customs before permission to discharge can be given. The vessel will be responsible for the Duties on all goods entered on the said Cargo Certificate and not landed on Permit at port of discharge.

Any trading vessel falling in with a revenue steamer or Customs boat on the Yangtze-kiang is to produce her papers for inspection, if examination of them is required. Vessels unprovided with proper papers will be dealt with under the Treaty Articles penalizing clandestine trade along the coast. The Customs may seal the hatches of any vessel trading on the Yangtze-kiang, and may place Customs officers on board to accompany her on the trip, whether up stream or down.

Special River Pass vessels are not required to anchor to exhibit their papers at the intermediate ports passed and not traded at.

Vessels trading on the Yangtze-kiang will be required to obey whatever Regulations, to facilitate trade, to protect the Revenue, and to prevent smuggling, that are arranged and published by the Commissioners of Customs at the River Ports.