最新商業學

下冊

上海中國圖書公司和記印行

MG
F710
2

8

最新 商業學

下編 各論

本書上編。既述一般商業必要之事項。本編更進而就特種之商業。及與商業有密切關係之機關詳說之。

第一章 銀行業

第一節 序說

銀行業(Banking)者、乃立於需要者與供給者之間。以銀錢之融通。票據與其他債權之賣買爲目的之商業。既如前所述矣。然銀行欲達此等之目的。其所經營之業務。極爲繁重。今就其大體舉示之。

一、存款。

二、放款。

三、票據貼現。

四、本國外國匯兌。

五、買賣地產、生金、生銀、票據、及銀錢兌換。

六、代收票銀。

七、發行紙幣。

卽銀行依公衆之存款而吸集資金。以放款及貼現之法。而貸出資金。以匯兌之法。而通金融之途。以買賣地產、生金、生銀、票據、及銀錢兌換。助資金之運轉。又爲顧客之便利。代收票銀、司融通之調理。發行紙幣。以上七種之內。銀行之主業。爲存款、放款、貼現、及匯兌四項。第五第六兩項。則附隨而起者也。謂之銀行之從業。至紙幣發行。唯特別銀行有此權。非一般之業務也。

第二節　銀行之業務

第一款　存款(Deposits)

存款謂銀行由公衆所存之款項也。銀行之運用資金。以吸集存款爲雖一方法。蓋銀

行原存之資本。不過爲維持信用之基礎。僅恃存本爲運轉。非銀行本來之目的。故銀行業者。必力謀存款者(Depositor)之便宜。以求顧客之多。然其所吸集之存款。又在運用得法。不然。徒招利息之損失。或至減短存款之利息。而失顧客也。

存款之種類極多。然大別之爲短期存款、長期存款、通知存款、存票、保管存項、及暫時存款、六種。

(一)短期存款(Current Account) 得隨時支取之存款也。在銀錢進出頻繁之商人。最爲便利。但銀行當依金融之狀況。預計存款之支取。常爲幾分之準備。不能收全部運用之利益。故各國銀行。對於短期存款之利息。皆加以制限。有全無利息者。或有利息而定存款數目者。我國多數銀行。則視每日之結存數在百圓以下者。不起利息。今述存款之辦法於左。

(甲)短期存款之開始。通例須銀行素有信用之人之紹介。由存戶書明短期存款知照單。以證明筆跡及圖章。銀行乃給以存款單(Deposit Slips Book)存款摺(Pass

Book) 或支票簿以供存入及支出之用。

存款之手續。雖因各銀行而異。通例、先記其銀數於存款單。與所存之現銀或支票。同交付於銀行。如所存係現銀及他銀行之支票。則交於出納科。由出納科於存款單上蓋收訖之章。持至短期存款科。使記入於存款總帳。如所存係現銀及本銀行之支票、則先將現銀交付於出納科。次以蓋章之存款單與支票。同交於短期存款科。

(乙)支取短期存款。則用支票。於支票上記其銀數、及收款人之姓名、或憑票兌付之旨。以之授於收款人。收款人持至銀行。即行背書。交於存款科。如出票人有存款之時。則從支款科收取現銀。

若支票之收款人。在銀行有短期存款者。欲以支票之銀數。推收於自己之存款中。其存入辦法如前。

銀行對於存戶所出之支票。有爲付款保證者。蓋證明付款之確實。使支票易於流通行用。或由出票人於付給他人之前。持商往來之銀行。請爲保證。若持票人欲證其付

款之確實與否。亦可就票面所開之銀行。請爲保證。惟銀行自爲保證以後。須照付支票之銀數。故卽時於帳簿上減出票人之存款。另轉入於付款保證項下。備後日之付款。但轉入於保證項下之銀數。不起利息。近來匯款之時多用之。

短期存款摺。證明存款出入之帳摺也。存戶得隨時持交存款科。與銀行之存款總帳對核。記其存入與支出之數。

短期存款之一種、有稱爲特別短期存款者。以不侵犯儲蓄銀行之營業範圍爲度。吸集零星之存款。依一般之習慣。每次存款。限在五圓以上。又因此種存款。非如普通短期存款之出入頻繁。故銀行常付以稍高之利息。其存入支出。不用支票而用存款摺。短期存款之出入。有一日多至數回或十數回者。對於存款之數若干。始計利息。各銀行之標準不同。今示其一二例於左。

一、對於每日最少結餘數而計利息者。

二、對於每日平均結餘數而計利息者。

三、對於每日最終結餘數而計利息者。（此爲普通之方法。）

四、每日在一定之最少結餘數以下者。不計利息。又在最高結餘數以上者。亦不計利息。

五、交易分午前午後。比較午前之最終結餘數、與午後最終結餘數。取其少者而計利息。

又起利息之日數。亦有種種之計算法。

一、從存款之當日起。至付款之前日止者。

二、從存款之翌日起。至付款之當日止者。（此爲普通之方法。）

三、從存款之當日起。至付款之當日止者。

四、從存款之翌日起。至付款之前日止者。

五、在每月五日以前存入者。則照全月計算。在十五日以前存入者。則從十六日起算。在十六日以後存入者。則自翌月一日起。至付款之前日爲止。又付款、每月在

十五日以前者。其利息以前月爲止。在十六日以後者。則以本月之上半月爲止。

（此方法多用之於特別短期存款。）

今依普通之方法。示利息計算之實例。

月日	支出	存入	一日最終結餘數	計利日數	積數
6／5		1,000—			
〃／〃	200—				
〃／〃		100—	900—	× 2	……1,800—
6／7	500—		400—	× 3	……1,200—
6／10		200—			

（二）長期存款。(Fixed Deposit) 豫定支取期限之存款也。銀行於其豫定期限內。不必置準備金。得安心運用。以謀利益。故其利率比他種存款爲高。且其期間愈長者。利率亦愈高。例如存三箇月者。常年六釐。存六箇月者六釐半。存一年者。在七釐以上。

長期存款之開始。當書明長期存款知照單。而與現銀同交於出納科。次由存款科給以證明存入之長期存款證書。

長期存單式

某銀行長期存單

第　年　字第　號

今存到（某人號）銀　兩整訂明　爲期　息以釐計算屆期備齊本利交還此據

年　月　日立單

經理人　簽名蓋章

年　月　日到期

字……第號

存根	第　年　字第　號 今存到（某人號）銀　兩整訂明　爲 期　息以　釐計算屆期本利交還除掣發存單外合留存根 備查 年　月　日立單到期　經理人簽名

支取長期存款。當於長期存款單之背面。記收訖之旨。交於存款科。由出納科收取現銀。惟於豫定期限內。不得妄行支取。即使銀行允許支取。其存款之利息。比之最初約定之利率。亦必減短計算。

(三)通知存款(Deposit at notice)　謂預發支款之通知於銀行。俟經過三日五日或七日之後。始行支付之存款也。其性質、恰如短期存款與長期存款相混同。銀行有

當爲付款準備之期間。故其利率。常比短期存款爲高。

(四)存票　對於所存之銀發出存票之一種存款。通常不起利息。存票、又稱本票。爲銀行對於存款。發行卽期付款之票。可以自由轉讓者也。

(五)保管存項　(Deposit for Safe Custody) 不限於通貨。凡古金銀、貴金屬、證券、其他貴重品。皆得委託銀行爲之保管。惟與普通存款異。不能爲他之運用。又依存主之委託。就所保管之公債票、股票、公司債票等。爲收取利息、紅利、及還本之代理處。故保護存項。與他之存款相反。銀行當徵收若干之保管費。

(六)暫時存款　(Special Deposit) 凡非短期存款長期存款及其他存款之總稱也。所存之款。一時不確定屬於何種帳目之時。假定此名稱以整理之。例如無短期存款往來者之代收票銀是也。

第二款　放款　(Loans)

放款者、銀行放出其資金而收利益之方法也。有豫定歸還期間者。有不定歸還期間

者。又徵收利息之方法。從放款之性質而有不同。要之放款者。期資金運轉之活潑。在商業銀行。務須短縮其期限。若如農工銀行之長期。間用分年償還之法。則非策之得者也。

銀行之放款。爲助一般公衆之融通。故在銀行。必調查其平日之信用、金融之情況、而後高下其利息。並定放出及收回之適當時期。不可使金融有所停滯。

以放款之期限爲標準。得區別長期放款及短期放款二種。

(一)長期放款(俗稱長缺) 通常祇稱放款。最普通之方法也。卽豫定幾箇月期或以何月何日爲期而放出者也。

(二)短期放款(俗稱浮缺) 不豫定期限。或由銀行陸續催歸。或由借主隨意歸還者也。如美國之(Call Loan)英國之(Cash Credit)共屬之。在我國以短期透支(Overdrawn Accounts)爲最普通。卽有短期存款之往來者。豫向銀行約定若干銀數。需要時得以支票借出。又隨時可以歸款者也。

放款又得依其方法區別如左。

（一）押款　對於有抵押品（Collateral Security）及擔保品者之放款也。遇借主不歸款時。得賣却之。以充應還之款。

銀行之取抵押品。蓋備萬一虧倒（Bad Loans）之時。以之塡補其損失。故抵押品之性質。最宜注意者。（第一）須易於售出者。（第二）須市價無甚變動者。（第三）須便於保管者。因此如土地房屋。難於買賣之物。又如家畜。有費飼養之手續。其他易於腐敗變色及價格常有變動之商品。皆不適於抵押者也。如國債票、地方債票等。最安全而適當。若確實之公司股票及公司債票。比之土地商品。雖較良好。亦有市價變動之弊。然以我國習慣言之。則以土地房屋商品充抵押者居多。蓋以公債票與股票之信用未著也。

附押款合同程式

立抵押款合同（某某）（此項並塡出受押人姓名）今因（某某）以貨物向（某某）抵

借(某款)(或銀或錢於此處填明)於　年　月　日彼此交付依照國全商會聯合會議決押款辦法雙方訂立合同開列條件如左

借款總數

訂定利息每屆付利日期

抵押品之種類數量及其評定價格

抵押期限

附記說明

一此合同依式兩紙受押人與出押人各執一紙於雙方簽押之日發生效力

二抵押品除田地房屋等產業當依契稅條例另訂契約外餘均用此項合同

三限滿之日出押人應即將借款本息掃數清償受押人即於同時歸還其抵押品如出押人於限期前本利清償者抵押品亦同時取贖其利息算至還款之日爲止在借款未清償以前受押人應以相當之注意管保抵押品物

四抵押品於取贖時遇有意外損失應由受押人依時價賠償但或因天氣時令等關係爲該抵押品應有之耗損不在此例

五抵押限滿出押人未將借款清償者受押人應卽通知出押人令其歸款如逾十日仍未歸款受押人得將抵押品延請鑑定人評定時價限於足敷清償借款本息之範圍內得自由變賣並須通知商會備案如出押人因意外事故經受押人之允許得酌量延期其利率須按數補足

六合同簽押時如雙方有特別訂定事件須聲明附記項下方爲有效

七依照合同所載出押人或受押人遇有變更翻悔致起交涉者該地商會有調處之責其不服調處者得稟請該管官廳依法判決

八合同倘有遺失等情應向各該地商會備案並登報聲明

年　月　日立押款合同受押人（姓名簽押或用印章）

出押人（或用人名花押店鋪印章）

中證人（圖記均可）

（註）右式係民國二年五月經全國商會聯合會擬定由農商部頒行全國一律遵用此項合同應照式填寫兩紙并於騎縫處填寫合同字樣

（二）保證放款　使借主另覓有信用之保證人而後放款者也。遇借主不歸款之時。銀行即可向保證人責其代償。

（三）信用放款　以借主之信用。無抵押、無保證、即行放款者也。比於以上二法。雖有不確實之嫌。然得信用素厚之借主。却形便利也。

向銀行借款者。先商之於放款科。俟允許之後。乃立借票。（或以期票代用。）與抵押品同交於放款科。從出納科領取現銀。若借款須轉入於短期存款賬者。則先告知於放款科。次將存款簿交於存款科。

借款歸還之時。當告知於放款科。現銀及利息。則交於出納科。如付以支票。可即交於放款科。收回其借票及抵押品。

放款至期。雖必行歸清。然依借主之便宜。得請展期。此際須得總理人之許可。簽立展期證書。或另換借票。前期之利息。當交清於出納科。

長期放款之期限。通例以一箇月或三箇月爲一期。然亦有長至六箇月爲一期者。其利息之付法。有到期與本銀同行付給者。有定每月一定之日付給者。又短期透支之利息。普通照日利。從放出之當日起。至歸清之當日爲止。以日數計算。

第三款　貼現（Discount）

貼現與放款同爲銀行放出資金之重要業務。以有定期付款之票據。於未到期前依背書之方法。讓與銀行。換取現銀。銀行乃照票面之銀數。除去到期之利息。卽貼現費（Discount）其餘數由銀行支付者也。銀行以貼現之票據。於到期日。呈示於付款人。而請求付款。是貼現不外證券之買入耳。

票據貼現之利益。在公衆、則使資本之運轉迅速。而助事業之擴張。在銀行則得向他銀行轉貼現。無資金停滯之恐。且票據以法律上之保護周至。卽遇一旦不付款。所以

救濟之者亦甚簡捷也。

向銀行貼現之票。有在銀行所在地付款者。有在他之地方付款者。前者謂之本地貼現票。後者謂之異地貼現票。本地貼現票。銀行代收票銀。尙形便捷。至異地貼現票。當由銀行委託付款所在地之分行。或往來之銀行。代爲收取。故貼現費亦較高也。

票據之貼現。付款須簡便而又確實者。方得銀行之信用。若爲不相當巨額之貼現。及期票之貼現。則得請求相當之擔保。謂之保證票據。保證票據。不僅信用薄弱。且擔保品之保管。別須報酬。故其貼現費。常比普通之貼現爲高。

銀行依金融之情況。得將已經貼現之銀票。向他銀行背書讓與。爲轉貼現。(Re-discount) 如日本各地銀行。向國家銀行。求資金之融通。皆依此法者也。

貼現之一種。有爲押匯者。押匯係行於遠地商人之間。以賣買契約已成之貨物爲擔保。而爲普通匯票之貼現也。蓋商人不及待買主之匯款。先將貨物裝出。得銀行之允許。以發單、保險單及提貨單。授於銀行。簽立押匯票。署明買主之姓名。及向銀行付款

之旨。交於貼現科。除去該匯票到期之利息及匯費。其餘數則從出納科收取現銀。銀行受取以上之押匯票及附屬單件。送至付款地之分行或往來銀行。卽由分行或往來銀行通知於付款人。使付清押匯票之銀數。乃將附屬單件交付。以便提貨。票據貼現所徵收之貼現費。與放款相同者。從貼現之當日起。至票銀付清日止。計算其日數。其相異者。貼現費以日利計算。豫爲徵收。且其利息。依票面銀數算出。故比較實際付出之銀數。在銀行多得幾分之利益。今示其計算法於左。

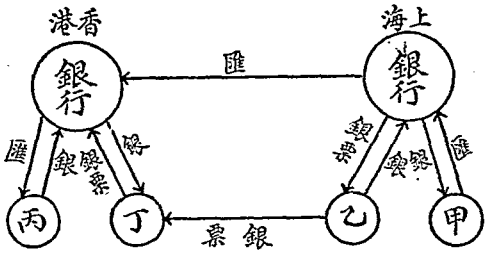
票面銀數一千圓　出票日六月一日　付款期六月三十日　貼現日六月十日　貼現費日利百分之三

銀數	貼現日數	利率	貼現費	淨付銀
1000	× 21	× 3÷100＝6.30 四	∴ 993.70 四	

第四款　匯兌

匯兌者、債主與負債主在異地之間。不爲現銀輸送。僅用一紙票據。清償債務。並省現

銀輸送之危險與勞費之方法也。例如上海某甲。有香港某丙之貸款。又上海某乙。有香港某丁之借款。此際乙代現銀之輸送。買取甲對於丙所出之票。以之送交於丁。丁乃從同地之丙。收取票銀。此甲乙丙丁四人之貸借。全行算清者也。



銀、卽銀錢。

匯、卽匯票。

銀票、卽銀行所出之票。

雖然。若甲與乙不相識之時。右之便法。恐不能行之於實際。於是銀行豫在本國及外國各地。設置分行或經理店。立於需要者（乙）與供給者（甲）之間。從甲買取匯票。以賣於乙。而供兩方之便益。但銀行從甲買取之票。其銀數及付款期日等。或不適於乙之希望。故銀行由甲及他人所買取之票。悉交於經理店。（例如香港）委之代收票銀。又依丙及他需要者之之希望。以適宜之銀數。與適宜

之付款期日。對於經理店而作匯票。在經理店可以前所收之票銀而爲付款。此謂之銀行匯兌之事業。

匯兌、分本國匯兌(Domestic Exchange)及外國匯兌(Foreign Exchange)二種。外國匯銀。稍形複雜。俟後節說明之。茲先述本國匯兌。

(一)票匯。(Remittance by Draft)異地代現銀之輸送。購求銀行所發行之匯票。送交於他方者也。在收受匯票者。卽得向本地之銀行支取現銀。

委托匯款者。從匯兌科領取匯款單記明其旨。以現銀及匯費。交於出納科。乃從匯兌科領取匯票。

內地匯款之費。名曰匯水。(Premium)其多寡隨時隨地而異。惟有短期存款之主顧。常得免納匯水。而在兩方銀行。彼此存款或透支數相平均之時。謂之匯兌平準。若因匯款而須增加其透支之數。則徵收之費必貴。反之。若存於他銀行之數過多。而欲收回之時。則反由銀行貼現。(Discount)如向銀行付銀九十九圓五角。可得百圓之匯

票。是也。

匯票取款之時。收款人將他方送到之匯票。註明收清字樣。交於匯兌科。該科與他銀行之通知書。核對相符。始從出納科支付現銀。

票匯雖謀公衆之便利。然銀行之利益。亦正不尠。銀行於徵收匯費之外。其所收委託匯款者之現銀。至他行付出之日止。於此期間。可運轉無利息之資金。蓋在他行。必自付款之日起。始起利息。或減除存款。其間期日之短長。爲銀行之利益。故遠期匯票。比之現期匯票。其匯費常廉。

(二)電匯(Telegraphic Transfer)　票匯向付款地寄遞。須費時日。因遇急要之時。則依電匯之法爲常。卽銀行豫以電報暗碼。與往來銀行相約明。從委託匯款人。收受現銀之後。卽發請付某某銀若干之電報致付款地之經理店。在委託匯款人一方。又發請向某銀行取銀若干之電報致收款人。因此銀行於普通匯費外。當另收電報費。辦理電匯之時。匯款人記明電匯之旨於電匯單。交於匯兌科。所有匯費、電報費、與現

銀。同交於出納科。方由匯兌科領取電匯收條。

電匯取銀之時。先以匯款人之電報。示之匯兌科。該科與經匯銀行之電報。核對相符。乃從出納科付給現銀。然依此方法之匯款。必僅以簡單之電文報告。慮易差誤。故銀行必使收款人簽立匯款收條。俟後日經匯之銀行寄到匯款通知書時。得以檢查其符合與否。

電　匯　正　收　條

正單

今收到

（某某）銀行電匯銀　　圓整

照數收訖不誤立此收條爲憑

中華民國　年　月　日立收單（某）簽印

副收條

副單

今收到

（某某）銀行電匯銀　　圓整

照數收訖不誤立此收條爲憑

收條

中華民國　年　月　日立收單（某）簽印

（三）逆匯（Advance）　普通匯兌。匯款人應先納現銀於銀行。然後付款於指定之人。謂之順匯。茲則反是。先立匯票。向銀行豫取現銀。次由銀行以匯票寄至經理店。向指定之人。代收豫付之票銀。謂之逆匯。此例在內地絕少見。多行之於國外。恰與不附貨物之押匯相同。

第五款　代收款項（Collection）

代收款項者。以期票匯票等呈示於付款人收取現銀。爲銀行一種之業務。其所代收

之票。有爲銀行已經貼現者。有爲主顧委託者。有爲往來店送致者。其非由主顧委囑。而爲異地付款之票。代收須費手續者。除徵收匯水之外。得另收實費。主顧（卽有短期存款者）委託代收票銀。當先記明委託書。次就期票匯票爲轉讓或代理之背書。交於放款科。或貼現科。如須匯水之時。則交於出納科。銀行至期爲票銀之代收。當以收訖之旨報知於委託人。若付款人至期不付。務使以拒絕之旨。記載於票。以代拒絕證書之用。而返還之委託人。

第六款　票據交換所（Clearing House）

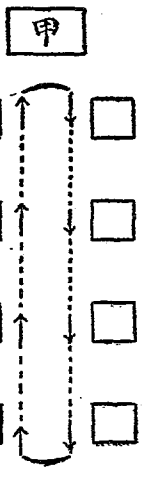
如第五款所述各銀行有代收之票據。其係當地付款者。在同地之各銀行。謀代收之簡便。因每日集會於一定場所。各將到期之票據交換。而行劃賬。謂之票據交換法。行交換之場所。謂之票據交換所。在歐美各國。於一千八百七十年已有之。最大者爲英之倫敦。美之紐約。可作世界之模範。日本創始於明治十二年。今就東京票據交換所之大要述之。銀票交換所。以組合銀行組織之。其得加入於組合者。必於日本銀行有

短期存款。並繳存一萬圓之公債票於交換所。以作保證金。凡組合之各銀行。每日必於定時到所。

交換所之職員。爲委員、監事、及書記。委員、從組合銀行之經理人中選舉三人。又互選委員長一人。委員之職務。爲整理交換所一切之事務。監事、由委員選任。受委員之監督。而指揮書記及銀行之交換員。負交換及結算之責任者也。

更述交換所之詳細於左。

(一)交換室。其內容之布置如左圖。



交換室、設於國家銀行之內。各組合銀行。每日遣派交換員二人到所。一爲司票員。一

爲司賬員。司票員、豫持本銀行所收他銀行之銀票。授於他銀行之司賬員而收入賬項者也。各銀行之交換員。於交換開始之時。各以所持銀票之數及銀數。報知於監事。故監事得豫知其日所交換銀票之總數。

(二)交換資金及交換賬尾。　各銀行所持之銀票。各綴爲一束。每日行一回或數回之交換。其差額有卽付以現銀者。或有推收於賬簿者。票據交換所。除一般之休業日外。每日於午前十時開所。十時三十分始行交換。至十一時總結算完畢。各銀行以國家銀行所存之款爲交換資金。故支付交換之差數。卽於國家銀行賬簿上。減付款銀行之存款。而推收於收款銀行之存款中。惟可行交換之銀票。祇限於各組合銀行。

(三)銀票交換實務。　大略如左。

(甲)銀行內之豫備。　銀行之交換科。以組合銀行之銀票。分別歸類。豫記收訖之旨於票背。作交換附表。記其銀數及紙數。以附表之合計銀數。載於交換相抵表之貸方。先由交換科蓋印。與現品同交於經理人。再由經理人蓋印。乃攜帶至交換所。

……銀行交換附表

年　月　日

摘要	枚數	銀數
合計		

……銀行

(乙)交換所內之事務。交換員至交換時間。集於交換所。司票員乃以銀票與附表同授於相對銀行之司賬員。司賬員則記其銀行之名。與附表上之銀數紙數。於交換相抵表之借方。而爲貸借之結算。作交換結餘表。蓋印之後。呈交於監事。

交換相抵表

年　月　日

借方			相抵結餘		銀行名稱	相抵結餘		貸方		
枚數	銀	數						枚數	銀	數
					合計					

交換結餘表

年　月　日

借方交換總銀數								
貸方交換總銀數								
相抵　方銀數								

銀行交換員

監事檢點結餘之銀數。使書記記入於交換決算簿。表明貸借之合計。認爲計算確實以後。交換員乃將交換賬尾。從事推收。以清彼此賬項之貸借。

交換賬尾。如倫敦及東京交換所。則依賬簿推收之法。又如紐約交換所。則以現款相授受者也。二者要以推收法爲便利。

第三節　外國匯兌

匯兌、分本國匯兌與外國匯兌二種。既如前節所述。此僅就匯兌之場所區別之。至其理論。則二者相同。然在本國匯兌。百圓之債。付還百圓。卽行清訖。而在外國匯兌。各國之貨幣互異。不能爲簡單之授受。必先比算本國貨幣與外國貨幣之價格。乃行授受。而計算此比較價格。當依各國之貨幣法所定品位分量。以其中含有純金或純銀之量爲準。此比較所得之相當價格。謂之法定平價(Mint par Exchange)然法定平價。祇可行於同本位之國之間。如一爲金本位。一爲銀本位。兩國之間。卽不能定其平價。蓋金與銀之比價。常因兩者之需要供給而有變動。故金幣與銀幣之比價。亦隨而漲落。須臨時照市價計算者也。

我國現行銀本位。而各國多用金本位。銀幣與金幣相比。隨時價而漲落。故無一定之平價。

今舉同用金本位之國。如英日貨幣之平價算出法於左。

英金一磅。合日金九圓七十六錢三釐。

英金一磅。其全量爲一百二三喱二七四四七。品位爲金十一。銅一。故其純金量 $\frac{1232744\times11}{12}$ 卽百十三喱餘。又日本一圓。純金量二分。卽十一喱五七四二。因與英金比較。$\frac{113.0016}{11.5742}$ 卽得法定平價。

日金一圓。合英金二先令〇辨士十六分之九強。

此算法卽 $\frac{11.5742\times240\text{片}(即一鎊)}{113.0016}$

同用金本位之國。彼此貨幣之比較。有法定平價以爲標準。如前例英金一磅。合日金九圓七十六錢三釐。日金一圓合英金二先令〇辨士十六分之九強是也。惟因本國匯兌時。有匯水貼現等事。外國匯兌亦同。故不能卽以平價行其交易也。

外國匯兌。不如本國匯兌。表明匯水若干。貼現若干。此匯水或貼現。常與平價合算。謂之匯兌行情。(Rate of Exchange) 如前例英金一磅之法定平價。合日金九圓七十六錢三釐。若加匯水百分之一。卽英金一磅。合日金九圓八十六錢。日金一圓合英金二先令〇辨士十六分之五。爲兩國間之匯兌行情。

外國匯兌。亦如本國匯兌。用匯票以充債務之歸償。故辦理匯兌時。當從銀行購買匯票。以送於債權者。(票匯)或對於債務者。簽立匯票。賣與銀行。(逆滙)匯票之付款。有現期者。有定期者。其定期付款之匯票。期有長短。凡在三箇月以內者。謂之短期匯票。(Short Bill)在三箇月以外者。謂之長期匯票。(Long Bill)故定匯兌行情。除匯水貼現之外。以期間計算利息。爲必要之條件。在本國匯兌。如貼現票押匯票等定期付款之票。必照票面銀數。扣除到期之利息。外國匯兌。亦視期限之長短。計算利息。設從銀行購買倫敦現期匯票。則該票到著倫敦。卽日付款。若買銀行四箇月匯票。該票到著倫敦。呈示於銀行後。必經過四箇月。始行付款。有此四箇月之利息。故買價比現期匯票爲廉。此外如長期匯票。廉於短期匯期。亦同一理也。

是匯兌行情。以法定平價爲中心點。或加匯水。或減貼現。更以利息加減之而後算出者也。故此等諸要素中。一有變動。卽匯兌行情。隨而漲落。匯水貼現變動之原因。專在本國出口進口貨之多寡。及兩國間貸借之比較而定。又利息之利率。則因兩國之金

融而定者也。

匯兌行情之算法。分爲兩種。一收賬行情。一付賬行情。

收賬行情者。以本國之貨幣爲基。示與外國貨幣之比較。如云銀一圓。合英金若干先令是也。

付賬行情者。以外國之貨幣爲基。示與本國貨幣之比較。如云英金一磅。合銀若干圓是也。

凡收賬行情。以本國貨幣。換算外國貨幣。雖覺便利。然以外國貨幣換算本國貨幣。則不便也。反之。如付賬行情。以外國貨幣換算本國貨幣。雖覺便利。然以本國貨幣換算外國貨幣。則不便也。

次就匯票之價。與匯兌行情之關係述之。匯票之價格。亦如一般物價。需要多而供給少則價漲。需要少而供給多則價低。而匯票格價之漲落。又因收賬行情與付賬行情而有不同。以付賬行情言之。匯票之需要者多。則有匯水。(卽匯票之價高)而匯兌行

情漲。需要者少。則有貼現。(卽匯票之價低)而匯兌行情低。若在收賬行情則反是。有匯水之時。則行情低。有貼現之時。則行情漲。

匯兌行情有順逆之稱。卽在平價以下者。謂之順。(Favorable)在平價以上者。謂之逆。(Unfavorable)匯兌行情之高低。除有特別原因外。決無過於現銀輸送之費用者。此謂之現銀輸送點。(Specie Point) 故行情遇甚逆之時。則以現銀輸出。反之。遇甚順之時。則以現銀輸入。不依匯兌之方法者。往往然也。

註 左揭之匯兌行情表所列之倫敦、巴黎、各地名。卽表示各地付款之匯票行情也。

(一)銀行電匯 (Bank Telegraphic Transfer=Bank T.T.) (Cable Transfer) 者。銀行辦理電匯時之行情也。(二)銀行現期匯票(Bank Demand)者。委囑銀行匯款。見票卽付之行情也。(三)銀行四箇月匯票(Bank 4 Months' Sight) 者。委囑銀行匯款。見票後四箇月付款之行情也。

以上三項。爲銀行收受金錢。辦理匯兌時之行情。在銀行謂之賣出行情。(Selling Rate) 但從匯款人言之。則爲買進行情。

外國匯兌行情表

倫敦　每規銀一兩

銀行電匯　二先三片八分之七

同　現期　二先三片十六分之十五

同　四箇月　二先四片八分之一

定貨四箇月　二先四片十六分之五

押匯四箇月　二先四片十六分之七

法國　每規銀一兩

銀行現期　二佛百分之九十三二之一

私匯四箇月　二佛百分之九十七二之一

德國　每規銀一兩

銀行電匯　二馬百分之三十七二之一

同　四箇月　二馬百分之四十二二之一

紐約及新金山　每規銀百兩

銀行現期　金洋五十六元二之一

私匯四箇月　金洋五十八元八之七

香港　每規銀百兩

銀行電匯　金洋八十八元

日本　每規銀百兩

銀行電匯　金洋八十八元

私匯三十天　金洋八十七元

印度　每規銀百兩

銀行電匯　金洋百七十四元

(一)定貨四箇月(Credit 4 Months' Sight)者。爲據外國銀行所發行之信用狀。銀行收買商人所出之見票後四箇月付款匯票之行情也。(二)押匯四箇月(Documentary 4 Months' Sight)者。以貨物爲擔保。由銀行收買商人見票後四箇月付款匯票之行情也。(三)私匯(Private)者。卽一個人之意。爲區別銀行與商人之用語。卽商人所發之匯票也。

以上三項。爲銀行付出金錢。收買商人所出之匯票。故在銀行謂之買進行情(Buying Rate)但從商人言之。則爲賣出行情。

如上所述。匯兌行情。旣由市面之情況。而變動不一。故商人爲國際間之付款時。或輸送現銀。或購買匯票。或自外國發行匯票。孰爲利益。不可不計算也。又爲國際間之收款時。或由自己發出匯款票(Draft)以之賣與銀行。或使外國辦理匯送(Remittance)或輸送現銀。亦不可不熟計也。關於此等之計算。除匯兌行情外。彼此之利息。匯票經手人用錢。並現金輸送之運費、保險費、雜費等。均亟宜注意也。

以上僅就兩國間之匯兌行情比較之。謂之直接匯兌(Direct Exchange)此外於匯

送之時。有不獨注意本國之行情。並參照他國之行情。以計算直接匯送。與經由他國之匯送。孰爲利益。例如中國匯款至紐約之際。上海購買英國倫敦之匯票。寄至倫敦。再由倫敦匯至紐約。是謂之間接滙兌。(Indirect Exchange) 此等之計算。名曰匯兌之審定。(Arbitration of Exchange)

以上就外國匯兌。說明其大概。茲就外國匯兌之手續。略述如左。

票匯手續　委託銀行向外國匯款。同於內地匯款。先書明匯款單。並納相當之銀數。即取得銀行匯票。惟內地匯兌。例須外加匯費若干。而在外國匯兌。其匯費即包含於匯價之中。故照當日匯兌行情。交清換算之銀數。無須另加匯費。

電匯手續　電匯、在內地便於急速之時。而在外國間。郵遞之日數多。故更覺便利。電匯之手續。亦同於內地匯款。先書明匯款單。並交清現銀與電費。即取得銀行電匯收條。惟電匯行情。比之現期匯票爲貴。所差者。約爲兩地間郵遞日數之利息。蓋電匯須即速付款。不若現期匯票。銀行於其收付相差之日。有資金運用之利益也。

逆匯手續　如前所述。逆匯與普通票匯之方法相反。普通票匯。先納現銀於銀行。發行匯票。而後由異地指定之人收取。而在逆匯。則先賣匯票於銀行。取得現銀。而後由異地指定之人付還。此種匯兌。多行之於外國間。蓋地方相距遙遠。如用票匯。須多待郵遞之時日。如用電匯。又須多數之電費。不若逆匯之便利。收款人於需用之時。即得以匯票換取現銀。然銀行買進此種匯票。必出票人平常與銀行素有交易、或極有信用者方可。否則銀行必不肯輕易買進。於是有信用狀 (Letter of Credit) 之使用。信用狀、由銀行發行。委託外國或本國之往來銀行。於指定之期間內。照限定之銀數。付款於信用狀所持人之證書也。現在通行之種類如左。

旅行信用狀　此種信用狀。用之於海外旅行或買貨。以代現銀之攜帶。先將現銀存入於本國銀行。至需用之時。得向外國之往來銀行取款者也。依此信用狀所發行之匯票。雖與普通之票匯相類。惟受票者爲付款銀行。具名者爲本國銀行。由信用狀之所持人發行。此其所以異也。

押匯信用狀　在外國有支店或代理店。貨物之進口。固可與銀行預約。依押匯之法辦理。非然者。如臨時向外國商人定貨。除非信用素厚者外。須先付代價。然後交貨。欲辦理押匯。銀行不易允許。故商人往往先向本國銀行。提出相當之擔保。或訂相當之契約。從銀行取得信用狀。與定貨單一併寄與外國商人。使至交貨之時。即可對於發行信用狀之銀行。簽立匯票。並附提貨單。(但亦有不附者)隨意賣與其地之銀行。取得現銀。此種匯票。以銀行爲付款人。故其信用厚。而匯兌行情。亦可適宜。如前所揭匯兌行情表中所載之定貨幾個月期匯票。即依此信用狀所發行之匯票行情也。

通用信用狀(Circular Letter of Credit)　爲旅行者之便宜而發行。即由銀行委託各地之分行或往來銀行。依信用狀所持人請求之數付款者也。此種信用狀。在各地之銀行。既可通用。如需各種通用之貨幣。又可照當日匯兌行情。以信用狀所載之銀數。換算其地之通貨。以爲授受。

第二章　堆棧業

第一節　序說

堆棧業（Warehousing）者。以棧房爲人保管貨物之營業也。在昔商業未發達時代。商業之區域既狹。商品之數量有限。故商人各就自己所有之棧房。貯藏少數之貨物。至近世商業發達。貿易之範圍。日以擴張。若必將大宗之商品。自爲儲藏。遇市塲交易。又自爲搬運。不第於勢不便。且耗費用與時日。其結果於經濟上頗不利益。於是遂有一種專門之營業。選擇便利之地。廣受他人之委託。爲之保管其貨物。是卽今之堆棧業者。於商業上占特別之地位者也。

堆棧業之設。有如上之理由。其爲商業上之利便。甚非鮮尠。今試舉其一二。

（一）資本之節減及活用　商人若因儲藏大宗商品。必須自設堆棧。則有使資本固定之不利。又若借地租房。以作貨棧。則不得不出較高之租價。至若堆棧業者所收取之棧費中。不過含極少額之地租房租而已。

（二）勞費之節省　商人以貨物寄存於堆棧業者。則已無整理監守之煩。又可徑以

寄存之商品爲買賣。省市場運搬之勞費。

(三)危險之擔保　寄存物品。若有損害。則依法律之規定。堆棧業者類須賠償。且堆棧業者與保險業者。訂特約之低廉保險費。將物品保險。故商人出少數之報酬。卽可得巨大損害之保證。

(四)交易之增進　堆棧業者所發之棧單。因可自由讓與。故商人得以棧單代現品。使交易歸於簡便。因而商品之移轉甚易。遂使商人行動愈益敏活。且堆棧之所在地。因貨物輻湊之故。能使全般之商業。日就繁榮。

(五)金融之疏通　堆棧業者所發之棧單。既可自由讓與。故可以之供買賣或抵押之用。因而商人無停滯資本之損失。且無缺乏資本之不便。

第二節　堆棧業務

堆棧業者之業務。雖僅保管物品。然有因商業之進步。兼營種種便利之業務。現今所通行者。有七種如左。

主業（一）保管貨物。
（二）發行棧單。
（三）租棧。
從業（四）代收貨價。
（五）存貨之轉地。
（六）代保火險。
（七）周旋押欵。

卽堆棧業者、將貨物存入棧房而收取其棧費。對於寄存之貨。發行棧單。以便利商人。又空棧之時。可以棧房之一部或全部出租。以補保管費之損失。若存貨有交易時。則可爲賣主代收貨價。或應貨主之請求。將存貨轉送他地。或代貨主將存貨保險。或預與銀行特約。爲貨主疏通金融之路。

以上各業務內。棧單之發行。不過爲保管貨物之結果。然現今堆棧業者。視此爲主要

之業務。學者亦多以此爲主業。故本書暫從其說。

第一款　貨物之保管

貨物之保管者。謂堆棧業者保管寄存之貨爲收入棧費之唯一手段也。惟堆棧業者、於事業經營上。凡可以寄存之貨物。有一定之制限。或認爲可以保管者。或認爲不能保管者。或視當時商業狀況。以可寄存之貨名。揭示於外。今舉堆棧業者拒絕寄存之貨物。以示普通之標準。

（一）危險之物。

（二）易消耗或易腐敗者。

（三）放惡臭者。

（四）性質不明瞭者。

（五）違背法律規則者。

（六）有傷損棧房及他貨物之恐者。

堆棧業者、既經承諾保管之後。對於保管之貨物。當負責任。妥爲經理。若因雨漏、竊盜、散失等事。而所保管之貨物。蒙其損害。則堆棧業者必須證明非自己或使用人之過失。否則當負賠償損害之責。若其散失或毀損。因於天災、地變、兵亂、強盜等不可抗力。或因貨物之性質。及包裝不完全。此外因乎氣候變遷。而受鼠嚙、蟲蛀、腐敗、缺少等。堆棧業者當然不任其責。然堆棧業者雖無賠償之責任。固有保管上之義務者也。故於貨物之損傷與否。不可不時時注意。若貨物有一部分遭蟲蛀變性等事。卽當通知貨主。以便着手出棧。

貨物保管之期間。通例從貨物進棧時至出棧時。以六個月爲一期。如過此期間。而欲繼續者。則當續訂契約。在以上期間內。堆棧業者負保管上之義務。非有不得已之事由。不得退還存貨。

第二款　棧單(Warehouse Receipt)

棧單、爲堆棧業者保管貨物之證據。依存貨人之請求而發行者也。惟棧單之形式不

同。有合存單（Weight Note or Warehouse Receipt）及押單（Warrant or Instrument of Pledge）兩種而成者。亦有僅發行存單一種者。依各地之習慣而異。要以存單押單兩種並行者爲正式。本書從之。

存單押單。皆所以代表貨物。而其用法則大異。存單、於存貨買賣之時用之。押單、於存單抵押之時用之。如存單依背書之法。付與買主。卽與交付現品。有同一之效力。若押單依背書之法。授與質權者。亦與抵押現品有同一之效力。蓋以一種棧單而具兩種之用者也。

存單及押單。既以代表所保管之貨物。故所持人可分離之。以其一供買賣之用。又以其一供抵押之用。雖然。押單之所持人。至抵款滿期。而尙未淸償。得請求拍賣寄存之貨。若堆棧業者。僅憑存單。卽行交貨。恐以後不能應質權者拍賣之請求。故須兩單一併收回。始行交貨。

因此棧單所持人。在未經抵押以前。而欲轉讓其存貨。須將押單及存單。一併讓與。不

棧單式 (此係不連存單者)

票根	
本公司棧房　字廠由　　入存　　依本公司酌定劃一棧規每擔每月廠租銀洋　　除給付棧票外合立印票存根此照 中華民國　年　月　日　上海通商堆棧公司根票	

字第　號

上海通商堆棧公司棧單

本公司棧房　字廠由　　寶號入存　　依本公司酌定劃一規條每擔每月廠租銀洋　　隨上隨下作一月餘月滿八日作半月二十日作一月憑票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輕耗破壞等情概與本公司無涉合給印票爲憑此照

中華民國　年　月　日

上海通商堆棧公司棧單

得各別讓與。若先行抵押。須於押單上記明債權額、利息幷清償期。以交於質權者。質權者並須於押主所持之存單。記明同前之事項。簽名於上。以表明存貨之已經抵押。

存單及押單記載之事項如左。堆棧業者須簽名蓋章。幷記明於賬簿。

(一)存物之種類、品質、數量、及包裝之種類、個數、幷記號。(嘜頭)

(二)存貨者之姓名或商號。

(三)保管之地方及棧費。

(四)定保管之期間者。記其期間。

(五)存貨若已保險。記其保險銀數、保險期間、及保險者之姓名或商號。

(六)棧單之作成地。及作成之年月日。

(七)棧單之號數。

發行存單及押單。對於一宗之存貨。不限於一通。存貨若分數起存入。得對於其各部分。請求分給棧單數通。若其初係一起存入。迨後因買賣之便宜上。而請求分割。亦無

不可。惟堆棧業者。允許分割之時。其初發行之押單及存單。必當繳還。另納費用。方發行數通之新棧單。若依買賣之便宜。雖賣去一部分。無須另發新棧單者。則於存單之背記明其旨。卽可爲一部分之出棧。

存單或押單之所持人。遺失其證券之時。不惟不能將存貨買賣抵押。且屆保管期滿。無從提貨出棧。故其所持人。應提出相當之擔保。以請求新棧單之交付。而在堆棧業者。可於此時另取發行新單之費用。一面於賬簿上。記明關於交付新棧單之要領。以備他日之查考。

存單之所持人。對於押單之所持人。償清押款以後。方能收回押單。爲存貨之出棧。若押款滿期而尙未淸償。質權者可依票據法之規定。作成拒絕證書。爲償還之請求。倘仍不淸償。迨過一週後。得向堆棧業者。請求將存物拍賣。其拍賣代價之分配。堆棧業者先受之。以其餘數與押單交換。付與其所持人。

我國各商埠通行之棧單。除存單押單兩種兼備外。亦有僅發存單。以爲買賣及抵押

之用者。惟此種簡式之棧單。於抵押以後。存貨之買賣。頗形不便。不如正式棧單。一面可以押單疏通金融。一面可以存單訂立交易。尤爲便利也。

第三款　進棧及出棧手續

貨物存棧之初。將各要件記入於存棧清單。與貨物一同提交。由堆棧業者驗明貨物與清單相符。如爲可以保管之貨。則自進棧以後。卽交付棧單。或欲由堆棧業者代保火險。當於清單之摘要欄內記明其旨。

然亦有不必發行棧單。而代之以收條者。或有不給收條者。或有依貨主之便宜。僅發押單或存單一種者。

貨物出棧之時。先記明出棧清單(Delivery Order)堆棧業者、收清棧費墊款及此外關於存貨之各種費用。當憑棧單交貨。但存單押單並行時。須兩單同交。方許出貨。故已經抵押之貨而欲出棧。存單之所持人。應向質權者清償債務。收回押單。以交與堆棧業者。然或存單上僅載第一質權者。而押單之移轉自由。當出棧之時。往往不知押

單現在何人之手。此際貨主可將抵押之銀數。及到期之利息。提存於堆棧業者。請求存貨之出棧。亦一便法也。

若欲於存貨之內。先出一部分。則於出棧清單上。記明欲出之貨。並於存單及押單。亦記明其要領。則堆棧業者。依出棧貨物之比例。收取相當之棧費其他墊款及費用。並蓋章於棧單出貨摘要欄內。與貨物併交與存貨人。或存單所持人但押單若在質權者之手時。則存單所持人。當向質權者支付所出貨物之抵押銀數及利息。若不能知質權者之時。可以前之銀數。提存於堆棧業者。而後出貨。

若存貨已逾保管期限。尙不出棧。又不訂繼續之約。則於滿期以後。當徵收二倍之棧費。又貨物在保管期內。有損傷及變性之恐。則發通知書於存貨人。或登廣告於新聞紙。使從速出棧。若因怠於出棧。而害及於棧房或他種貨物。則當使貨主賠償之。並担負其費用。或將貨存付諸拍賣。

堆棧業者應取之棧費。以棧房之使用及貨物之保管爲主。不連保險在內。故保險費

當另行計算。且或因貨物保管之結果。有諸種必要之費用。則視其情形以徵取實費及利息。此亦計算之一法也。至徵收棧費之時期。雖有在進棧之時者。然棧費亦爲一種之報酬。自應於保管行爲既終、貨物出棧之時受取之。其他費用亦同。

第四款　租棧

堆棧業者、有以貨物之儲藏。預計時期。受一定之棧租。而租出其棧房者。謂之租棧。此際預定租借之期間。與存貨之種類。區畫棧房。以其鎖鑰授之租棧人。租棧人在契約期間內。無論何時。其約定之貨物。得以自由出入者也。雖然。在租棧之際。堆棧業者並非保管者。不過受取棧租。其不發棧單無論矣。且不負一切之責任。故在租棧中之貨物。或有散失、損傷、及其他損害。概不賠償。但進棧之貨。發見有變性腐敗蟲蛀等弊。堆棧業者、應卽通知租棧人。使速行出棧。又棧房有損傷之時。租棧人應卽告知堆棧業者。若其損傷。由於租棧人之不注意。並因此而害及他之存貨。租棧人於此有賠償之義務者也。

第五款　存貨之轉地

堆棧業者、爲謀貨主之便利。亦有經理存貨之運送者。例如甲地商人。以棧單讓與乙地商人之時。則甲地商人。因須將存貨送至乙地。先以轉地之旨告之堆棧業者。在棧單上書明乙地交貨。所有運費保險費其他各費。及到期之棧費。一併付清。以運送之事相委託。則甲地之堆棧業者。可向乙地預有特約之同業。輸送其保管之貨物。又乙地商人接到甲地商人郵寄之棧單。卽可憑此提貨。並可將貨物之代價。付交於乙地之堆棧業者。以代匯寄。然此種方法。在甲乙兩地之堆棧業者間。非預有特約不可。故堆棧業者與各地之同業。當互相連絡。則使堆棧業之效用益顯。

以上所述。不過堆棧業者間經理轉運之方法。若欲向無堆棧之地方移轉。則與其地之轉運公司連絡。亦可同一辦理。

對於轉運之貨物。於運送中之責任。經理轉運之堆棧業者。雖當擔負。然堆棧業者以運貨之事。選擇所委託之運送人及承攬運送人。並證明關於運送之注意。未嘗怠忽。

則貨物之散失、毀損、或舛誤。得免其責任。

火災保險。至貨物出棧之時。解除其契約。同時又爲運送保險。貨物既達前途之貨棧。則解除運送保險。更就其地之保險業者。爲火災保險。

第六款　代收款項

堆棧業者、有時爲貨主代收款項。如貨主賣去存貨之時。堆棧業者應貨主之委託。代收貨銀。以所保管之貨。交與買主。而收存貨銀。至日後收回棧單。乃將貨銀付還貨主。此亦代理行爲之一也。又如存棧之貨。有向銀行或他處押款。或供債務擔保之時。貨主因售與他人。欲爲一部分之出棧。委託堆棧業者代收貨銀。此時堆棧業者爲貨主。代收相當之貨價。並代理交貨。其所收之款。則存至債務清償之期日止。至滿期日。代將原本及利息。付交銀行或他之債權者。而收回押單。此又代理行爲之一也。

存貨物轉運之時。貨主有委託代收貨價者。則甲地之堆棧業者。以其旨通知乙地之堆棧業者。於是乙地之堆棧業者。既憑棧單交貨。同時卽代收貨價。此又堆棧業者慣

行之業務也。

第七款　代保火險

商人之寄存棧房者。常爲大批之貨物。若一旦存貨罹於火災。則商人所蒙之損失亦大。然商人自將存物一一保險。則嫌煩勞。故堆棧業者。常與保險業者豫訂特約。以低廉之保險費。代將保管之貨物。投保火險。又遇火災而未保險。往往於其保管責任上。有易生爭論者。故經理火險。爲現今堆棧業者當辦之一種業務也。

第八款　押款之周旋

堆棧業者、就自己發行之棧單。豫與銀行訂立特約。爲貨主周旋其抵押。或使銀行對於存單而爲放款。或以貨主所出之期票。添附存單。以保管之貨物爲擔保。而周旋其折扣。以輔助貨主之金融者。謂之押款之周旋。

此外如稅關。亦有種種繁雜之手續。商人有委託堆棧業者。經理貨物進出口之報關者。此項事務。我國多由轉運公司兼營。而在堆棧業者。則不常見。

第三章　鐵路業

第一節　序說

鐵路業(Railway)者。以汽車(Railway Carriage)運送貨物及旅客之營業也。從事於此種營業者。謂之鐵路業者。卽運送人(Carrier)是也。

鐵路業者。若在他鐵路業者之綫路。運轉自己之列車(Train)。則前者謂之運送人。後者不得謂之運送人。又若鐵路業者於自己之綫路。連結他鐵路業者之車輛。自爲運轉。且收取運費之時。則其對於他之鐵路業者之車輛。幷自己運送之旅客及貨物。亦爲運送人也。

鐵路業之利益。不一而足。舉其重大者如左。

(一)增財貨之效用。無用之物。往往遷地卽爲有用者也。又價廉之貨物及勞力。能使速運於價高之地。

(二)可使物價平均。價廉之物。易趨集於價高之地。則物價雖失其平衡。或生激變

動。然可卽時從他地輸入貨物以平均之。

(二)增加需用勞力之事業　交通盛而新事業日興。卽道路因改築所需之勞力愈多。謂鐵路足以奪勞働者之職業者。非也。

(四)開發人智　交通旣便。則見聞愈廣。卽鄙塞之處。亦得以輸入文明。而欲全鐵路之效益。當備左列之四要件。

(一)運費廉。

(二)運送速。

(三)危險少。

(四)時期不誤。

第二節　鐵路業者之權利義務

鐵路業者、爲一種之運送人。卽有運送人之權利義務。茲略說如左。

第一款　貨物運送 (Carriage of Goods)

鐵路業者之貨物運送責任。從接收貨主委託運送之貨物時爲始。有受取、交付、保管、及運送之義務者也。若此等事不爲相當之注意。因致運送品有遺失、毀損、或舛誤時。則鐵路業者不可不負損害賠償之責。若係全部分之損失或舛誤。通常以應行交貨之日。依到達地之價格。而定其賠償額。若係一部分之損失或毀損。則依其交貨日之價格。而定損失或毀損部分之賠償額。此鐵路業者之責任。必至受貨人收貨之時乃終。

若有數多之鐵路業者。或其他之運送人。依次運送之時。則各運送人關於運送上當連帶負損害賠償之責任。

第二款　運費(Fare)

運費者、爲鐵路業者從事運送之目的。而爲其唯一之收益也。自裝貨之初。雖卽可收取運費。而其實不然。運費爲貨物送達指定地之報酬。故或運送品全部滅失之時。不能請求運費。又或一部滅失之時。僅得對於其餘運送之部分。請求運費。故鐵路業者

已受取運費之全部或一部者。自當滅去應受之運費。而以其餘數退還。雖然。貨物運送滅失之故。若非不可抗力。而爲鐵路業者之惡意或過失。則不得受取運費。

貨主在運送之中途。因自己之便宜。得請求運送中止。或請求返還貨物。及其他處分。此時鐵路業者。得照已經實行之里程。及危險勞費等之比例。請求運費、墊款、及其他費用。

運費既如前述。爲運送完畢之報酬。故當於到達地交付運送品而後受取之。若受貨人不付給運費、墊款、及其他費用。或不知受貨人之時。鐵路業者可留置其運送品。或提存於法定之場所。經過相當之期間後。付諸拍賣。從貨價中受取運費及其各費。凡運送人之責任。除運送人懷惡意外。有一定解除之時期。尋常於受貨人受取運送品、支付給運費之時。其責任卽行消滅。惟或運送品有不能發見之毀損。或一部分之遺失。則受貨人當從交貨日起。在二星期內。通知運送人。則運送人之責任。尙未消滅也。

第三款　旅客運送（Conveyance of Passengers）

旅客之運送。稍有過失。卽關係人命。故鐵路業者尤宜注意。若遇危害。不能證明非自己或其使用人之過失。不能免賠償之責。而其賠償額。非若貨物之價格。顯有標準。故當在審判廳斟酌被害者及其家族之情況而後定之。

鐵路業者對於旅客所交付之行李等。無論受取運費與否。與貨物之運送。同負責任。

第三節　列車（Train）

載有汽鍋（Boiler）之車輛。謂之機關車（Locomotive）載旅客之車輛。謂之客車（Car）載貨物之車輛。謂之貨車（Waggon）此等車之連結者。謂之列車。

機關車之構造。有汽鍋與煤櫃水鍋相聯者。謂之（Tank）。有汽鍋與煤櫃水鍋分別者。謂之（Tender）。

貨車有二種。視其車室之有頂與否而區別之。一稱有篷貨車（Covered Waggon）一稱無篷貨車（Open Waggon）。

客車亦分種種。有附掛飯車（Dining or Table Car）者。則於普通車費外另加膳費者

也。有附掛臥車（Sleeping Car）者。須於普通車費外另加宿費者也。通常列車分一等、二等、三等、四等。四等車取費最廉。惟以貧民小工爲限。

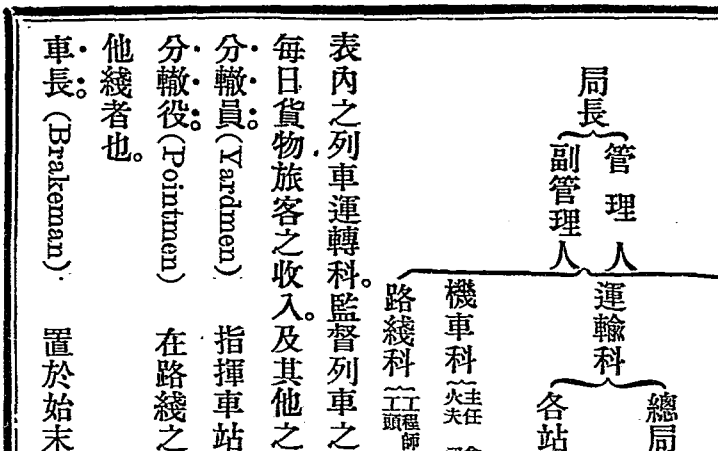
此外如混合列車（Mixed Train）乃貨車與客車連結者。普通之列車。殆皆此種。

火車之速力。在我國通常一時行二十或三十英里。而在歐美諸國。速力過之。其快車有行七八十英里者。然速力愈大。則煤斤之消費愈多。車輛路綫之損壞亦愈甚。此其弊也。

第四節　鐵路業之組織

我國之鐵路。有國有者。有民業者。其組織雖大小不一。今以左表示其一例。

- 庶務科
  - 文牘
  - 庶務
- 會計科
  - 收支
  - 計算
- 貨棧科
  - 採辦
  - 應用材料
  - 藏客貨及本路材料



表內之列車運轉科。監督列車之開行。又調查科。調查各站收支之帳目。故各站宜以每日貨物旅客之收入。及其他之要件。報告此科。

分轍員(Yardmen) 指揮車站內車輛之配置及分更軌道命令者也。

分轍役(Pointmen) 在路綫之分歧點。司軌道之開合變更。而使列車從一綫移至他綫者也。

車長(Brakeman) 置於始末兩站及接續站。或百英里許之間。司列車之進行者

也。然車長之權限。惟列車進行之際有之。若在車站以內。則立於站長（Station Master）命令之下。

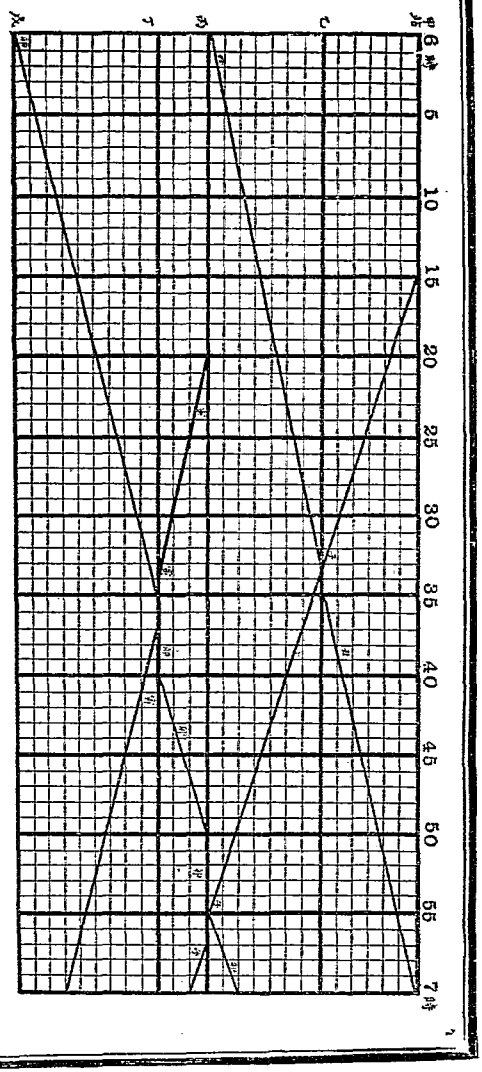
第五節　列車運轉之設備

第一款　車站之設立

運轉列車。必沿路綫各處。設立車站。（Station）以供貨物及旅客之上下。通常在全綫路之兩末站（Terminus）及大都會。設立組織完備之火車站。其餘約隔四英里。設小車站。又於路綫之接續處。亦設立車站。以便貨客之轉車。

第二款　行車時間表之配置

雙軌鐵路。往來各有一軌道。火車之行駛。別無困難。若在單軌鐵路。僅鋪設一軌道。往來俱由於此。則火車之行駛。歷若干時後。往來之列車。必有相遇之點。故必依行駛之時間。配置如左之複雜時間表。（Time Table）以便往來之列車。會合於各站。彼此避讓。以避兩方之衝突。



表中甲、乙、丙、丁、戊爲各車站。各站間所畫之橫綫。表明各一英里。其縱綫表明各一分時。而以粗綫示各站之所在。於此有從甲、丙、戊、所發之列車子、丑、寅、卯。各一小時間。有二十英里之速力。則如前表、子車在午前六時十五分發甲站。至三十三分達乙站。與丑車遇。直向丙站。更會卯車。而直過丙站。此爲直行列車(Express)又如丑車。以午前

六時發丙站。至三十二分達乙站。待子車過去。停車二分時後向甲站。又如寅車於六時二十分發丙站。至三十二分達丁站。停車五分時後向戊站。又如卯車在午前六時發戊站。至三十五分達丁站。停五分時向丙站。至五十一分達丙站。停四分時。向乙站而去。

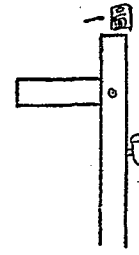
第三款　危害之豫防

各站開車或停車。因恐中途或有過失。乃用各種之信號或信據物。蓋以站長及車長。有列車運轉上重大之責任者也。

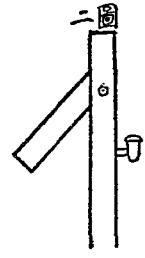
(一)手號。　以兩手向上直立。爲危害之信號。卽停止之命令也。若以一手向上直立爲注意之信號。卽命其徐行也。若當發車之時。以一手齊肩平舉。爲安全之信號。卽命其進行也。

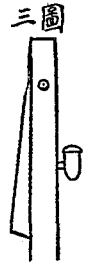
(二)旗號或燈號。　旗則在日間用之。夜間或重霧時。則代以燈火。紅燈爲停止之信號也。綠燈爲徐行之信號。白燈爲進行之信用。

(三)信號柱。有在車站以內者謂之 Home Signal。在車站以外者謂之 Distant Signal。


一圖

第一圖爲信號柱之停止信號。第二圖爲 Home S. 係站內信號柱之徐行信號。第三圖爲 Distant S. 係站外信號柱之進行信號。夜間在柱之中央用紅燈。則命停止之信號。綠燈 Home S. 則站內徐行之信號。白燈 Distant S. 則站外進行之信號。


二圖

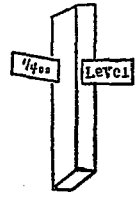

三圖

(四)路牌。火車從各站開行。機師不第受站長之手號。並受有路牌 (Train Staff) 之信據物。路牌有圓形。有三角六角等形。皆以銅製。各站各用其一。且各站各異其形。

以此路牌爲發車許可之證。故路牌所在。卽發車權之所在也。

路牌在兩站間。祇有一個。若從一站連發二回之車。其第一列車。不能送致路牌於前站。乃送一種代用物。謂之路牌單（Staff Ticket）俟第二列車開行。乃送致路牌。路牌或路牌單。從站長交付車長。由車長檢查後。乃授之機師。

（五）傾斜標（Inclination Point）沼鐵路綫有遇山岳邱陵之橫亙者。則地勢必然失其平坦。（Level）當於其地立傾斜標。以示傾斜之度。使列車進行之時。機師可以加減火車之速力。如圖之左方。表示高度之傾斜。爲四百分之一。右方則表示平坦之意。



第六節　鐵路業務

第一款　旅客運送

售票員於每日之終。以售票之數。記入旅客運送列車簿。並據此另作售票日計表。至翌日當由第一列車。送至總局調查課。又驗票員宜製客貨上下日計表。依前法報告

於調查課。

旅客之車費。各路不同。三等者約爲每英里一分五釐至二分內外。二等及頭等。順次高於三等。惟遠距離之車費。較諸近距離者爲廉。又十二歲以下之小兒、及團體乘車者。通常可酌量折減。

旅客若於中途得車長之允許。換乘他綫之車。或已越所到之站。祇須支付相差之數。無車長之允許者。須支付加倍之數。又或遺失車票。須照本綫最初出發站。徵收車費。另給收條。

旅客手攜之行李。大概持頭等車票者。許帶百斤。二等者六十斤。三等者三十斤。皆免取運費。若過此數。而在二十五英里以內者。每英里每斤出費一分。在五十英里以內者。出費一分五釐。若在五十英里以外者。每五十英里增五釐。以此比例徵收運費。旅客若將手攜之行李。交託管行李處。則發行一種小票。交客收執。但運費之有無。仍依前述之制限。

車票。(Train Ticket) 表明已收旅客車費。及乘車之權利者也。旅客對於該票得占一座。送至票面載明之站。

我國現行之車票。舉其大要如左。

(一)通常車票。通常票、雖限以一日。然在遠距離者。每對於一定之里數。增加通用期限一日。途中至一定之車站。當卽下車。不許隨意滯留。凡持頭等票者。坐頭等車室。持二等及三等票者。坐二等及三等車室。

(二)來回車票。(Return Ticket) 用一車票而得往復於兩站間者也。其車費之比例。可稍爲折減。

(三)四季車票。(Season Ticket) 在一定期間內。用此車票得於某兩站間。任意往復多次者。其期限通常以一月至三月爲度。

(四)回數車票。(Time Ticket or Communication Ticket) 限定幾回來回於一定之兩站間者也。其與四季票相異者。在不定期限。故持此種車票。頻繁往來於兩站間者。

號第	
站至站自	
1×2×3×4	
5×6×7×8	
9×10×……	
……	
……×30	

甚爲便利。

上圖之所示者。爲來回三十回之通用車票。從甲站乘車之際。軋去一數目字。從乙站返車時。則軋去數目旁之×號。以表明乘車之回數。其車費比通常車票稍廉。

(五)直通車票(Transfer Ticket) 用一車票得通過數鐵路公司之路綫者也。例如從天津至上海。須持津浦綫與寧滬綫之通票。則在途無重行買票之煩。

第二款 貨物運送

(一)大宗貨物(Goods)之運送。歸客貨員管理者也。裝貨人當從客貨員領取運貨清單(Way Bill)註明事項。由客貨員檢查其現品。並因裝貨人之請求。而發行運貨單(Railway Acknowledgment)

運貨單當記載之要件有四。(一)運送品之種類、重量或容積。及包裝之種類、件數、並

記號。(二)到達地。(三)受貨人之姓名或商號。(四)運貨清單之作成地及其作成之年月日。由裝貨人署名其上。

運貨單、乃表明運送契約關於運送人與裝貨人之權利關係。又依背書之法而爲讓與或抵押。與現品之讓與或抵押有同一之效力。蓋非憑此單。不得請求交貨者也。其應載之要件。除運貨單所列事項外。幷當註明裝貨人之姓名或商號、運費、運貨單之作成地及其作成之年月日等。

大宗貨物之運費。定爲每擔一英里取費若干釐。又參酌貨物之原價、性質、重量及容積等。分爲五等級。以原價賤者爲一級品。以容積小或性質安全無腐敗危險之恐者。亦爲一級品。課以最低之運費。從二級起。按級遞加。至五級爲最高。如一級。爲米糧、肥料、材木、煤斤之類。約一英里每擔取費二釐。第二級。爲麻綿醬油之類。約取費三釐。第三級。爲漆器銅鐵器茶棉織物之類。約取費四釐。第四級。或謂之高級物品。如毛織物、鮮魚、生絲、器械之類。約取費六釐。第五級或謂之級外物品。如危險物、屍體、及特種貴

京漢鐵道運貨單式

C. I. C. C.

Ligne de Pékin à Hankow.

Service de l'Exploitation

Division du Mouvement et du Trafic

Contrôle

寄貨車站收執

第 段 Inspection No. Gare de

車站號

京漢鐵路

FEUILLE D'EXPÉDITION NO.

Gare destinataire.....

A

NUMÉROS DES WAGONS	POIDS DE LA MARCHANDISE	NATURE DE LA MARCHANDISE	CLASSE	TAXE
數車運貨號	斤重	貨名	等第	運費

Les marchandises doivent être chargées et déchargées par les soins des expéditeurs et des destinataires. La Compagnie décline toute responsabilité en cas le perte, avaries, retards, etc.... Les wagons mis à la disposition des expéditeurs doivent être chargés dans les 12 heures sous peine d'une taxe supplémentaire de 3 Dollars par 12 heures de retard, de même à l'arrivée les wagons doivent être déchargés 12h après leur arrivée, sinon une taxe de 3 Dollars est perçue par 12 heures de retard.

元公則十卸二之車貨洋多點限載二之已寄公之壞有行貨由裝
司應二逾點後已亦三給鐘每完點後得貨司事及遺料之寄卸
洋付點限鐘限到同元公則十妥鐘卽貨之無與延失理人貨貨
三給鐘每起十地貨卸司應二逾裝十車人干本擱損如自收物

京奉鐵路運貨單式

Government Railways of North China.

京奉鐵路

No_____

此票之貨倘有意外貨主自理

Invoice for Goods Carried at Owner's Risk.

DATE.			日期
Wagon		*No.* *Capacity*	車號及噸數
Sender			發貨人
Receiver			收貨人
Station	From		由某站
	To		至某站
Description			貨名
Weight			載重
Rate			車價
Class			何等貨
Paid			付訖

_____*Station Master*

站長

This portion to be handed to Sender.

此分交給發貨人

重品等。則視乎物品之種類。須臨時核定運費。

運費通常雖以斤量計算。然若爲同種之貨物。而其數多者。則以噸數(Tonnage)計算爲便。噸數、又分重量噸容積噸兩種。重量噸以一千六百八十斤爲一噸。容積噸以四十立方呎爲一噸。凡容積小者。以重量噸計算運費。若容積大而一立方呎之分量在六斤以下者。則以容積噸計算運費。

(二)零雜貨物等　零雜貨物(Luggages)及超過定量之行李(Parcels)亦定每斤行幾英里取若干運費。歸零貨及行李處管理。

貨幣鈔票及其他貴重品。須特別辦理。貨主非豫先告明其種類及價額。則鐵路業者視爲普通之貨物。不過爲尋常一般之注意。故其貨物或有損害之時。不能請求普通貨物以上之賠償。

(三)運送品之裝卸　無論爲大宗貨物或零雜貨物。可由貨主及受貨自行裝卸。若由鐵路業者代爲裝卸。則須於運費外。另收裝卸費。

零雜貨物之運送。通常由貨主直接委託運送者爲多。惟至大宗貨物。往往經承攬運送人之手。而後委託鐵路業者爲之運送。

我國所謂轉運公司者。卽承攬運送人。亦常爲運送人。卽各地之轉運公司。受主顧運貨之委託時。常以轉運公司之名義。發行運貨提單。於是合許多同等級之客貨。運費之比例。可以便宜。彙送至車站。記明運貨清單。提交於客貨員。經該員之監視。以裝入於指定之貨車爲始。運送之責任。方移屬於鐵路業者。乃領取鐵路業者之運貨單。附以自己之送貨單。送交到達站所在地之支店或經理店。而運送之事乃完。

鐵路業受貨物運送之委託。卽作運送通知書。授之裝載列車之車長。車長以此通知書。授之到達站之站長。站長自接通知書後。卽報知各轉運公司。其非轉運公司經理之貨。則通知貨主。使速提貨。

自鐵路業發出通知以後。過二十四時。貨主不來提貨。則可以貨物移存貨棧。徵收棧費。若又經過相當之期間。仍未提貨者。則可依法律之規定。付諸拍賣。

轉運公司。自鐵路交貨以後。卽添附運送計算書。送致受貨人。所有發貨之轉運公司應取之各費。及自己應取之運費手續費及墊款等。收淸以後。乃取回運貨單。以貨物交付受貨人。

大凡運費非至運送旣終以後不得請求者也。然依一般之習慣。鐵路運費。必在本地付淸。故或委託轉運公司運貨。預訂運費到地交付之約。則轉運公司。對於鐵路運費之墊付及其他墊款。必附加利息及各種手續費。故其運費必較本地付淸者爲昂。

(四)包車運送　鐵路業者、有依貨主之希望。包車運送者。其車室之使用費。定爲每噸每英里若干。較諸普通運費。有多少之折扣。

包車之裝卸。係貨主所負擔。鐵路業者雖少諸種之準備。然裝卸之時期。定爲六時間。當先爲通知。若於其期間內裝卸未終。以後每十二時間。(或未滿)以相當之比例。徵收貨車停留費。且自貨主包定後。倘所載之噸數。計算運費。不足包車之價者。仍須照原定之價收費。又或包車已經準備之後。因貨主之便宜。而停止運送時。則自貨主接

準備通知之後。至申告停止運送時止。每十二時間。(或未滿)應收相當之違約金。

第四章　海運業

第一節　序說

海運業(Shipping)者。行駛船舶。在海上運送旅客及貨物之營業(Carriage by Sea)也。今於說明海運業之前。先述其必要之事項。

(一)船舶(Ships)　船舶、大別之爲帆船(Sailing Vessel)輪船(Steam Ship)二種。其以航海爲標準者。則有近海航船、遠海航船、及遠洋航船三種。近海航船者。航行於近海。遠海航船者。航行於法律規定範圍內之海洋。遠洋航船者。航行於各海洋之船舶也。此區別依船舶之大小、新舊、堅固而定之。例如千噸以上者爲遠洋航船。百噸以上者爲近海航船是也。

(二)噸數(Tonnage)　噸數者、示船舶之大小及貨物重量容積之標準也。大凡輪船所稱之噸數。有註冊總噸數、註冊淨噸數、載重噸數、及排水噸數四種、其計算法各

異。故淨噸數之一噸。與載重噸數之一噸不同。

註冊總噸數（Registered Gross Tonnage）者。謂船體之總容積也。本國輪船。應在交通部註冊。其註冊之噸數。照船體之總容積計算。故稱註冊總噸數。計算噸數之法。則從英制。以百立方呎爲一噸。

註冊淨噸數（Registered Net Tonnage）者。在輪船則從總噸數中。減去機關室及船員用室。在帆船則減去掛帆之室及船員用室所計之容積也。如完納船鈔。（我國海關凡商船船鈔）即依此噸數計算。通常謂某船幾噸者。則指總噸數而言。非淨噸也。

載重噸數（Ton of Capacity）一名運費噸數（Freight Tonnage）船舶實際裝貨之噸數也。徵收運費。通常分容積噸及重量噸二種。凡量輕而容積大之貨物。則依容積噸。容積小而量重之貨物。則依重量噸。我國從英制。以容積占四十立方呎爲一容積噸。以重量得二千二百四十磅爲一重量噸。惟歐洲大陸諸國。則以一、四四四立方釈

船一百五十噸以上者每噸納銀四錢一百五十噸及一百五十噸以下者每噸納銀一錢

爲一容積噸。以一千瓩爲一重量噸。計算稍異。此載重噸數。卽從總噸數中。計其方容積之大小也。

排水噸數(Ton of Displacement)者。表軍艦之噸數也。依船體在海中之排水量計算之。以海水三十五立方呎之重爲一噸。凡船體輕而排水之量小者。則排水噸數必少。

(三)吃水及速力　吃水(Draft)者。謂船體入於海水中深淺之度也。如云吃水十尺。卽船體入於海水中有十尺之深也。吃水非必與噸數爲比例。依船隻之構造而異。有噸數雖大而吃水淺者。而從裝貨上之便利觀之。在不安全之口岸及迂淺之海灣。則以吃水淺者爲宜。

速力(Speed)者。於二十八秒間行四十七呎餘之力。謂之一力(Knot)爲計算速力之單位。又一海里云者。當北緯四十八度間弧之一分之長。合營造尺六〇〇〇尺。卽華里三里有奇也。

中華輪船公司

號數 1005

由南京至上海

貨物印記及其號數	件數	重量	運費率	運費數目
✡ 1/100	100		0 24	24 00
				$24 00
運費已收				$24 00
運費向收				

本局於絲一項不擔責任又每貨一件其價值過二百五十兩者亦不擔責任倘此等價逾二百五十兩之件在裝載之時聲明並照所值及尺寸繳納水脚費方可以保無虞

凡油酒鮮果菜蔬草木玻璃器磁器等項倘有滲漏破壞及天然損傷等情本局概不擔責任

輪船提貨單

裝載之貨整齊完善並無雜亂及缺壞等情由 利源公司 發載於中華輪船公司之 永康 輪船該船係 王霖慶君 爲船主由南京開往 上海

該船有於不論何埠上貨卸貨接客卸客之權並有於路拖帶船隻之權倘貨物於既抵之後不即出清則該船又有將貨色運載於棧房或遷送至蓬船之權

貨色之印記及號數載明於上此貨運往該埠即行起卸起卸時亦照舊整齊完善並無雜亂及缺壞

該埠之名 上海

(凡天災叛亂之災海盜他國君主之禁阻海面水災海岸火災船內汽鍋及機器等之猝有意外擱淺觸礁海面輪船衝撞及別種不及防之事又或水面之上無論何種情形及何種性質之厄難或以缺少領港人之故而有意外或以缺少水手機器手及其他航行需用人員之故而有意外或則以上所舉各項人員有疎失之故而有意外凡此種種情形皆不在例內)

交 仁源公司

或交受貨者之委託人

本提貨單由本船船主或經理人監臨作證由其簽字允准本提貨單之副提單亦然其提貨單之一紙若已照例施行則其又一紙作爲廢紙

南京 年六月十日

重量內容及值價均不知悉其或滲漏破壞及一切事故之由於地址不明或包數缺少者均不擔責任

南京中華輪船公司

由 胡相文

CHUNG HWA STEAM NAVIGATION COMPANY.

No. 1005.

From Nanking to Shanghai

Marks & Numbers	Packages	Weight	Rate		Freight	
✡1/100	100		0	24	24	00
					$24	00
Amount paid in advance					$24	00
Amount payable at destination						

THE Company will not be responsible for Silk, and valuations for any amount exceeding 250 taels per package, unless such value be declared at the time of Shipment, and freight paid in proportion to the value and measurement.

THE Company will not be responsible for any Leakage, Breakage, natural decay or deterioration on Oils, Spirits, Fresh fruits or Vegetables, Trees or Plants, Glass, Earthen and Crockery ware.

Bill of Lading

Shipped, in good order and condition, by *Lee Yuen & Co.*

in and upon the C. H. S. N. Co.'s Steamer called the *"Yung Kong"*

whereof *Mr. Wang Ling Ching* is Commander for the present Voyage, or whoever else may go in command, and now lying in the Port of NANKING and bound for *Shanghai*

with liberty to receive and deliver Cargo and Passengers at any Ports and take any vessel in tow on the route, and to land Cargo into Godowns, or tranship to a Hulk, if not taken delivery of on arrival

One Hundred sacks Check.

being marked and numbered as in the margin, and to be delivered in like good order and condition, at the Port of *Shanghai*

(*The Acts of God, Insurgents, Pirates, Restraint of Princes and Rulers, Fire at Sea or on Shore, Accidents from Machinery, Boilers, Steam, stranding or wreck however caused, or from collision or any other Accidents of the Sea, Rivers and Steam Navigation of whatsoever nature or kind, misfeasance, error in judgment negligence or default of pilot, master, mariners, engineers, or other persons in the service of the ship whether in navigating the ship or otherwise excepted.*)

unto *Zing Yuen & Co.*

or to his or their Assigns.

In Witness whereof the Commander or Agent of the said Steamer hath affirmed to Bills of Lading, all of this tenor and date; the one of which Bills being accomplished, the other to stand void

Dated in NANKING *10th June, 1915.*

Weight, contents and value unknown, and not accountable for Leakage, Breakage, or Consequences arising from insufficience of Address or Packages.

CHUNG HWA STEAM NAVIGATION COMPANY.

Per *Woo Shang Wen.*

號數_____

上海_____一千九百○

船主

輪船_____船名_____

閣下

請收受下開各貨裝入寶舟以便運往溫州該貨情形整齊完美

嘜頭	件數	種類

注意一各件非整齊完美原船退回

具單人

輪船招商局即

由_____簽字_____

招商局

上海溫州輪船來往提貨單

本提貨單按值收費然後發出
因此輪船當任受危險

號數_____

上海,_____月_____日_____一千九百

由_____人名或行名_____收到整齊完美之貨該貨在_____船名_____現停泊上海,開往溫州,有於沿路不論何埠載客卸客載貨卸貨之權,有拖帶及幫助船隻之權,若貨到之後,不即出清,則有起貨於棧船之權.

嘜頭	件數	噸額

船主

所有嘜頭及號數照上面所開列之貨交卸於溫州埠交卸時貨色情形亦整齊完美.

(凡天災,叛亂之災,海盜之患,君主禁阻,水陸火警,及機器汽鍋蒸汽等之失事,又以外一切厄難,或意外事之起於海,起於河,起於陸行,不論何種性質,或等類者,均不在例內.)

交來者_____人名或行名_____

或交受託人,該貨運費已於本處交納如下,

重量內容價值均不知悉,倘有滲漏破損及別項事故之起於住址不清或件數不足者,本處不擔責任,凡絲及各種貨物,其每件之價,逾於二百五十兩者.本船之資本家,亦不擔責任,除非此等價逾二百五十兩之貨在裝載之時聲明,並按照尺寸及價值收取運費始可.

運費

兩數_____

輪船招商局

由_____簽字_____

統扯保火險費每件若干

統扯保險價值每件若干

〔輪船保險紅色提貨〕

凡在商船客船(Passenger Steamer)之速力大約十八力至三十三力貨船(Cargo Steamer)之速力大約以十力爲常蓋速力過大則煤之消費愈多貨船以運費低廉爲宜而出以大速力則非所宜也

(四)壓艙(Ballast) 船舶裝貨過少之時因補其不足以砂石或他之重物裝入於船底謂之壓艙又名墊艙惟爲壓艙亦須有多少之費用雖覺不利益而裝貨過少船體必上浮於水面不能達一定吃水之度當航海之際因風波之激蕩必致傾側動搖裝貨有所損傷甚至有顚覆沈沒之恐故壓艙亦屬於不得已者也

(五)船舶之等級(Classification) 歐美各國曾在倫敦之 British Lloyd 及德國之盧伊特地方開多次之協會檢定船舶之良否而列爲等級其所列等級之標準則據乎船舶之新舊及適於航海之狀況共分爲一二三等

在第一等級之船舶即最安全者也可得貨主之信用又在海上保險訂保險之約其保險費亦較尋常爲廉今將 British Lloyd 所定之等級列左

一等 100 A.1 / 95 A.1　二等 90 A.1 / 85 A.1　三等 80 A.1 / 75 A.1

(六)船主及船員　船主(Ship Owner)卽船舶所有者。負擔海運業之損益者也。然船主僅爲通常營業之監督而已。至船舶之進退。及關於航海上一切之處置。則悉委之船員。(Crew or Mariner)船員有船長及海員。俱爲船主之使用人。

船員
- 船長
- 海員
  - 事務長—事務員
  - 駕駛——機關長—機關手
  - 水夫長—水夫
  - 火夫—掃除夫—司役—廚夫

船長(Captain or Master)者。立於經理人之地位。爲海員之監督。常以船主之利益爲心者也。在船籍港以外。關於航海上一切之裁判。皆屬於其權限之內。如預料天候將變。船舶或不能免於危難。得以自己之獨斷處分之。或拋棄貨物。切斷帆柱。及使故

意擱淺等是也。又在船籍港以內。船主所委任之事項無論矣。卽海員之雇用及辭退。亦屬於其權限以內。要之船長者、於船舶之進退。猶如火車之車長。有重大之責任及權限者也。

海員（Sea-men）者、在船長監督之下。各司航海之事務者也。有受領薪俸及辭退時當送還其雇用港之權利。但旣雇用以後。非得船長之許可。不得離其所乘之船。

第二節　海上運送契約

運送契約者。爲運送人、裝貨人、受貨人、及其他利害關係人所定權利義務之契約也。而其契約分爲二種。

第一款　租船契約

租船契約者。船舶所有者以其船舶之一部或全部。供他人使用。其所得之報酬。卽船租或運費也。租船契約。有左之二種區別。

（一）在租船契約。僱船者（Charterer）占有其船舶。船長及海員。皆爲其使用人之時。

則租船者爲運送人。船主不負運送人之責任。

(二)在僱船契約。船舶之占有。仍歸諸所有者。船長及海員。爲船主之使用人。僅依約定之場所。裝運租船者之物品時。租船者祇限於所約定之船艙。不使更裝他人之物品。而自使用之。船主對於租船者爲運送人。與鐵路之包車相同。

第二款　普通運送契約

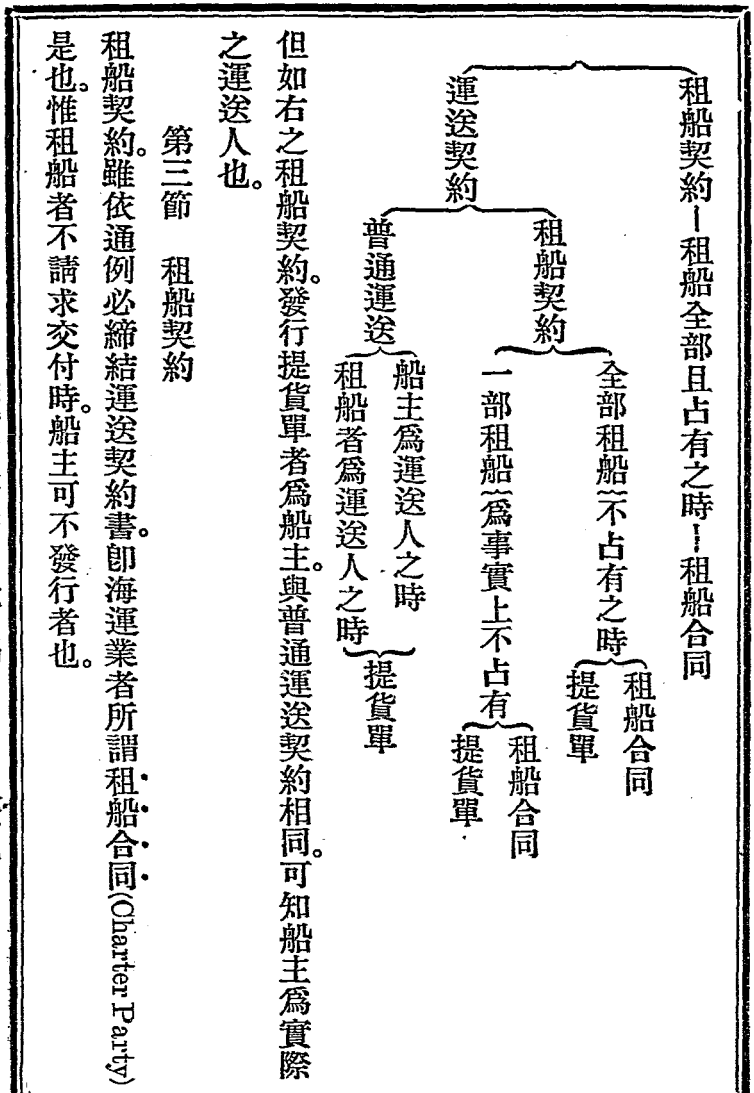
普通之運送契約。卽運送貨物及旅客。以其所收之報酬卽運費(Freight)爲目的。此際從事於實際運送者。有左之二種區別。

(一)船主自爲運送人者。

(二)租船者得船舶之占有權。以其租定之船舶。更運送旅客及他人之貨物者。

船主與租船者或貨主訂運送契約之時。當交付提貨單。以爲提取貨物之證。又在租船之時。對於其契約。通例須訂立租船合同。

今欲明白以上之關係。圖示如次。



但如右之租船契約。發行提貨單者爲船主。與普通運送契約相同。可知船主爲實際之運送人也。

第三節　租船契約

租船契約。雖依通例必締結運送契約書。卽海運業者所謂租船合同(Charter Party)是也。惟租船者不請求交付時。船主可不發行者也。

第一款　租船契約之種類

（一）以船舶之全部爲運送契約之目的者。又分二種。

（甲）航路租船契約。（Voyage Charter）　某地與某地之間。指定航路。以達到其目的地爲期者也。例如商人欲將一宗貨物。裝往美國。託通常之貨船。則所費時日必多。因租定輪船一艘。使直航指定之口岸。時日既省。且運費及諸費用亦較廉。航路租船契約。於此際最爲便利。

（乙）定期租船契約。（Time Charter）　定若干日月或週年爲期者也。船主自己所有之船隻。遇不敷裝載之時。得轉租他船。以應所定之契約。

（二）以船舶之一部爲運送之目的者。

以上不論何種契約。其租船之目的。多屬貨物運送。爲旅客運送者殆鮮。而對於所裝載之貨物。除租船者占有船舶之時。僅訂租船合同。其餘則船主或船主之代理人。於租船合同之外。發行提貨單。以交付於租船者。蓋租船合同。不過表明租借之契約。而

提貨單。有可以轉讓及抵押之利便故也。

第二款　租船契約之訂立

租船契約之訂立、通常多經由船行(Ship Broker)之手。蓋船行爲一種之經紀人。在歐美各國。此業極爲發達。於內外各口岸。有通信之便。得各船舶之所在及同業之報告。可爲租船者任選相當之船舶。且周旋低廉之運費。其所得用錢(Brokerage)則依運費之五釐或一分計算。

租船契約。依發行之租船合同辦理時。船主與租船者之關係。大概當依合同所規定者。合同規定之事項。如指定航路者。則航路之範圍。指定期間者。則航行之期間。其他如租船之目的。貨名、分量、裝貨卸貨期間、碇泊日、過期增收金、不及期扣回金、運費、及船長之預付金等。今就以上各項。說明於左。但海運業亦爲運送業之一種。至其理論。則與鐵路業無大差異也。

定運費之法。在指定航路之時。有就貨物每噸定運費若干者。然通例不計貨物之噸

數。依往來之甲乙口岸間而定運費若干。謂之總包運費(Lump Sum Freight)在指定期間之時。則以一箇月或約定之若干期間。就租船之總噸數定每噸運費若干也。租船契約訂立之時。船主或船長。必以其船舶可以裝載之噸數。豫告之租船者。並留出其所豫告之地位。故或租船者。未將船舶可以裝載之貨物。準備足數之時。亦與已經裝載者同視。得徵收其實際未裝載部分之運費。謂之空運費(Dead Freight)。指定航路租船之時。須豫定裝貨及卸貨所需之裝卸期間(Lay Days)定此期間。雖須斟酌乎港灣之良否。與裝貨之種類。而通例則以十四日爲期。此期間從船主通知裝船必要之準備已齊之翌日起算。

輪船於一日間。須巨額之費用。故以速往速回爲利。若於裝卸期間以內。裝貨及卸貨提早完畢之時。則船主對於租船者。當爲運費之扣回。謂之不及期扣回金(Dispatch Money)反之、租船者若裝貨卸貨要在豫定日數以上之時。雖無特約。船主得向租船者請求相當之報酬。謂之過期增收金(Demurrage)

如右裝卸期間之伸縮。對於租船者之利害之關係不小。故船主或船長。除發裝卸準備已齊之通知外。又於船抵裝貨口岸或卸貨口岸之前。二十四時或四十八時內。以電報爲船到之通知。使租船者得豫爲裝卸之整備。普通多有此約定也。

以上所述裝卸期間。以及扣回金增收金。惟在指定航路時用之。如在定期契約。既約定租船之期間。則無須乎此也。

租船合同。又有豫定者。如契約不履行之際。當支付之賠償金。蓋無此豫約。則其後所生之損害。在請求賠償者。有臨時照損害額估定之煩也。

租船契約訂立以後。租船者欲解除其契約。在發航以前。須付運費之半數。如訂來回之約。而解約於回航之發航前者。須付運費三分之一。更當負擔裝貨卸貨之費用。與航海附隨之各費及墊款。

第四節　普通運送契約

第一款　貨物運送

我國之轉運公司。本兼陸運水運二者。立於運送人與貨主之間。而爲承攬運送人。故通常謂之水陸轉運公司。

轉運公司。爲船主招徠裝貨。爲貨主協議運費。又爲其他運送上一切之經紀而收取用錢者也。此外轉運公司爲船主招徠裝貨之報酬。對於運費某額以上。更有幾分之折扣。故經轉運公司之手。不僅較貨主直接辦理之運費爲廉。且因轉運公司於各口到處。皆有分號或往來店。代理貨物之裝卸或送達。又爲貨主所利賴者也。

貨物裝船。而爲裝入之證者。船主船長或代理人。從租船者之請求。交付提貨單。(Bill of Lading = B/L) 憑此在到達口岸。以領取所裝之貨物。省稱爲提單。

通常提貨單。對於一宗貨物。雖祇發行一通。然從貨主或租船者之請求。亦可發行數通。蓋當貨主以裝貨辦理押匯。塡發二通或三通之複匯票。而提交於銀行之時。其各通之匯票。每通有各附提貨單之習慣。又寄往遠地。其一通有遺失時。此外之二通或三通。以達於受貨人爲目的。故貨主常將此數通之提單。由各別之郵船送致受貨人。

而此數通之提單。各通之效力相等。憑其中任何一通卽可交貨。他通則歸於無效者也。但在卸貨口岸外。如中途提貨之時。船長非收齊各通之提單。不能交貨。

提貨單之移轉。依背書之法。卽與現品之轉讓。有同一之效力。蓋與棧單無異。歐美各國所發行之提貨單。多載明交貨於指名人或持票人。有買賣移轉之自由。日本所發行者。祇載明受貨人。非其明記之受貨人。不能得運送品之所有權。故提貨單之移轉。頗不自由。因而辦理押匯之時。不得不遷就以銀行爲提貨單之受貨人也。

提貨單應記載左列各種事項。由船長或船長之代理人簽名。

一、船舶之名稱及國籍。

二、提貨單非船長所作者。記明船長之姓名。

三、運送品之種類、重量、或容積、及包裝之種類、件數、並記號。

四、租船者或貨主之姓名或商號。

五、受貨人之姓名或商號。或交貨於持票人。

六、裝貨口岸。(Port of Loading)

七、卸貨口岸。(Port of Destination) 但發航後。租船者或貨主。有指定之卸貨口岸者。則記其指定之口岸。

八、運費。

九、作數通之提貨單時。記其通數。

十、提貨單作成之地方及年月日。

當提貨單作成之時。租船者或貨主。往往不確定卸貨口岸。至後日一定之地。始行明白指定者。蓋有因貨主欲祕密其交易。而不明載卸貨口岸者。又有計受貨人之便宜。而不確定卸貨口岸者。例如從歐洲輸入中國之貨。有記卸貨口岸爲「香港或上海。」(Hongkong/Shanghai) 隨受貨人之所欲。於船抵中國之前。或至香港時。始確定卸貨之口岸。蓋以此等長距離之海上運送。若香港與上海相近口岸之間。其運費無大差異。在貨主務擇貨價合宜之地。始定卸貨。或以先到之提貨單。將未到之貨。豫行買

賣。至有買主以後。聽買主之選擇。於右之兩口岸。指定在何口岸卸貨。

提貨單。除載明以上十項之外。更有揭載特別之條項者。(一)所生之損害。由於不可抗力、及其他不歸於船主之責任者。船主不任賠償之責。(二)裝貨之毀損及滅失等。船主當任賠償價格之範圍。(三)共同海損(俗謂攤水之時)之處分法。皆須預爲約明者也。惟此等特約條項。關於制限運送上之責任者。不得貨主之同意。不能遽定。故船長欲使其承認此條項。通例於提貨單外。另作謄本(Copy)由租船者或貨主之簽名。

次舉提貨單特異之種類如左。

(一)通運提單(Through Bill of Lading) 卽通常之輪船提單與鐵路提單合而爲一種證券也。凡鐵路與輪船爲聯絡運送之時。可卽以一通代各別發行之提單。現在我國各路皆行之。又從中國輸至美國之絲茶。先由輪船渡太平洋。次上陸依鐵路橫北美大陸而至紐約。亦用此種通運提單。以免中途裝卸之照料以及其他手續。頗爲便利也。

(二)紅提單(Red Bill of Lading = Red B/L)提單面印刷紅字。故有此稱。其性質爲提貨單與保險單相併合者也。除提單所載各項條件之外。並載貨物之保險銀數、保險費及其他保險之條項。此種紅提單。我國商人最爲樂用。國內如長江各口岸。國外如仁川、釜山、元山等朝鮮諸口岸。以及海參崴、長崎等俄日諸口岸。多行用之。雖卽由海運業者發行。實則海運業者爲保險業者之代理人。兩者之間。依豫訂之契約而後發行者也。一朝船貨遇險及其他損害之時。雖直接由海運業者任其賠償。而其結果。則歸於保險業者之負擔。惟商人多不明保險條例。以海上所生之損害。信爲一切俱歸船主負擔。故樂用此種變形之提單。殊不知保險費之比例率。以同業間之競爭而有高低。商人正得於其間求低廉之保險費。至發行紅提單之船主。與保險業者豫約長期間一定之保險費率。以隨時發行多數紅提單之貨。總括計算。提取幾分之折扣以自利者也。故在貨主不免有保險費昂貴之損失也。

第二款　貨物運費

運費者、運送貨物之報酬。由貨主或受貨人付給於船主或租船主。以廣義言之。租船之租金。旅客之舟資。皆包含之。茲從狹義。就普通裝貨之運費、及租船契約之租船費二者說明之。

貨物運費。如零貨雜貨。於一定期間內。約有定率可準。至大宗貨物。則因需要供給之繁閑。競爭之有無。貨物之種類。而時有變動。左就運費必要之事項述之。但其大體與鐵路運費相同。故於其相同者。則省略之。

(一)運費計算之標準　運費計算之區別有二。曰重量品。輕量品。重量品則依重量計算。謂之重量噸。輕量品則依容積計算。謂之容積噸。我國舊時習慣。以擔數計。近時輪船整裝貨物。多從英制。計重量者。每噸計二千二百四十磅。合華十六擔八十斤。計容積者、以四十立方呎(英一立方尺九六三〇六立方尺合營造尺)爲一容積噸。凡容積有四十立方呎。而重量不過十五英擔者。一(英噸爲二一〇英擔)則以容積噸計算。其他金銀貨幣寶石等之貴重品。則依其原價。

運費計算之際。須秤見貨物之重量。凡加包裝者。則計其總重量。(Gross Weight) 若一宗同色包裝之貨。祇秤其中一二件。以連包皮平均之重量。(Average Tare) 推算全體之重量者也。

於右之外。更有以期間計算運費者。如租船者定一箇月若干是也。舊時以船舶啓行之日起算。近來則以裝貨著手之日起算。而於此期間中。更有扣除特別之時日。(一)特定裝貨卸貨之期間者。過期後之裝貨或卸貨。既有過期增收金。卽不得加收運費。(二)船舶因不可抗力。在發航口岸或航海中途碇泊之日數。(三)在航海中途船舶修繕之日數。以上三項。均照例不計者也。

(二)運費之付給。運費之付給法。分二種。有裝貨之際卽行付給者。謂之本地付運費。(Paid in Advance) 有俟到地卸貨之後始行付給者。謂之到地付運費。(Payable at Destination) 如前所述。運費爲運送之報酬。以運貨到地付爲主。惟在租船之時。船舶於發航前之準備需費。由船主之請求。用暫支銀。(Advance to Captain) 之名稱。

預付運費之一部。亦慣例也。

凡運費之付給。通例於到達口岸。視交貨時之現狀。以其總重量或總容積計算。亦有於提貨單上豫行約明。視裝貨時之現狀者。依英國之習慣。則以裝貨之時與交貨之時。重量容積毫無差異爲主。我國租船契約。亦依此例。惟日本則依裝貨時之現狀。

此外依運送之情形。支付航路相當運費(Pro rata Freight)略與鐵路業同。

運費付給之時期。在零裝貨物。所需交卸之時間不多。受貨人付清運費。同時卽提取貨物。至大宗貨物則異是。所需交卸之時間既長。不妨先將運費及他項墊款付清。而後着手交貨。惟實際可依各地之習慣。及受貨人之信用。而與以猶豫期間。至運費付給之地點。無特別約明者。當然依交貨之地點。

第三款　貨物裝卸手續

定期航海船(Regular Liner)及郵船(Mail Steamer)有一定之日期開行者也。至通常之貨船(Cargo Steamer)往往非滿裝貨物而後。不卽發航。故於發航之前。常豫

告其開行日期。而着手貨物之收集。雖貨物之多數。經由轉運公司之手。而普通又刊登廣告。及向貨主分發傳單。(Circular)

貨主或轉運公司。在發航之前。先與船主爲運費之說合。卽作裝貨清單。記明裝貨之要件。並添發單。(Invoice)與所裝之貨。一併送交貨物科。該科與貨主接洽之後。按照裝貨清單所載。查驗貨物之重量、容積、件數、記號。核算運費之後。記明下貨單。(Shipping Order)將貨物送交本船。如需駁船之時。則由駁船駁送。至本船裝入既畢。船長乃簽立載貨收條。(Mates' Receipt)交由駁船之船夫。繳回船主。以證明貨物已經裝載。於是乃發行提貨單。交與貨主收執。但現今有依貨主之請求。於貨物未裝本船之前。卽發行提貨單。以計辦理押匯之便宜者。然此係變例。恐後日有種種之流弊也。

貨物如有損傷、缺少、或包裝不完全等之故障。當於下貨單記明其旨。送於本船。若其故障起於本船裝入之際。則由船長附記於載收貨條。據此於提單上。將原來損傷缺少情形及其他故障。摘要記明。若省此摘記之時。卽不能證明非船長之怠於注意。貨

物之損傷。不能免其責任也。然從貨主一面言之。有此摘記之提單。於辦理押匯上頗不利益。故限於有信用之貨主。可提出一反證書。交於船主。始許於提單上不爲記載。船主卽將反證書送交到達口岸。以備卸貨時受貨人或有異議也。

貨主委託運送貨物。在裝船期間內。關於運送必要之文件。當交明於船長。所謂必要文件者。如發單、出口准單、出口稅單、及在進口稅關應由船長提出之文件也。而船長亦必備置船舶國籍證書、航海日記、旅客名簿、及裝貨總單等運航必要之文件。裝貨總單(Manifest)俗稱艙單。爲本船裝載貨物之明細目錄。如有漏記之物。卽視爲非本船裝載者。於到達地之稅關。不經煩難之手續。不許起卸者也。

裝貨總單。通常須作二通或三通。一通留於本船。一通交於發航地之船主。他通則交於貨物到達口岸之船主代理人。

運貨到地之時。船主代理人。以其旨通知於受貨人。使赴本船。以提貨單提取貨物。有時依特約或卸貨地之習慣。有於本船交貨者。有於躉船或埠頭交貨者。有送交於受

貨人者。

發行數通之提貨單者。其所持人。憑一通卽可向船長請求交貨。而他通卽歸於無效。

若有二人以上之所持人。同時請求交貨者。在船長以不知其孰爲應交。卽將貨物寄屯於棧房。並通知於請求者。而其結局。則提貨單之原所持人。有先於他人受交貨之權利。

船長遇有受貨人不付給運費及其他航海必要之費用者。得拒絕交貨。謂之船長之留置權。又船長得拒絕分割整裝之貨物。而爲分別交貨。

通常交貨之際。船長以領收運費之旨。記入提貨單。並使受貨人爲受貨之背書。而後交卸全部之貨物。惟依金融之狀況。締結特約。亦有許支付運費之一部。先行提取貨物。或提取貨物之一部者。

此外提貨期間、損害賠償等。除照提貨單約明外。餘與鐵路相同。

第四款　旅客運送

旅客之運費。與貨物運送不同。旅客須以相當之運費。先行豫付。(Paid in Advance)購買船票。(Passage-ticket)如係記名之船票。不得轉讓於他人。又旅客在航海中之膳費。因歸船主之負擔。而於旅客運費之中。算入此項膳費者也。

在旅客運送。航路相當運費之成立。除與貨物同樣之理由外。如旅客於發航後。因死亡、疾病、及其他關於一身之不可抗力。至不能航海時。從船主之選擇。或請求運費四分之一。或按照運送之路程。請求航路相當運費。

旅客攜帶之行李。與鐵路運送同。在限定重量之內。不納運費。若航海中旅客死亡之時。船長當依最有利益於其承繼人之方法。在船中爲行李之處分。

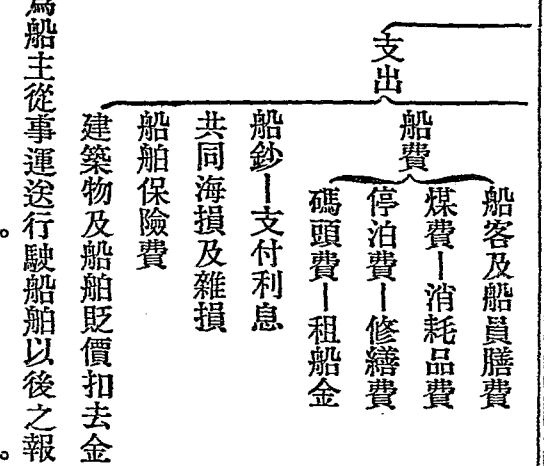
運費從理論上言之。雖無諸種折扣。惟在商略上。則有幾許之回扣。(Rebate)通行者有約定回扣與臨時回扣二種。約定回扣。於一年之終。依支付運費之總數。例如三千圓以上、二千圓未滿者。折扣幾何。據預約之定率以計算回扣者也。臨時回扣。有大宗之運送品爲委託之時。受貨人於提取貨物之後。臨時計算回扣者也。此亦爲運費計

算之特別習慣。

第五節　海運業之會計

海運業主要之收入爲運費。其支出則關於輪船行駛及旅客貨物之費用。略與鐵路業相同。惟一在陸上。一在海洋。其間有種種之不同。今列表於左以說明之。

損益
- 收入
  - 運費
    - 乘客
    - 裝貨
  - 租船金—雜收入—駁船費
  - 利息—增收金
  - 政府補助金—航海奬勵金
- 貨客費
  - 回扣—貨物賠償
  - 裝貨費—船客費
- 店用及使用人薪工



運費、爲船主從事運送行駛船舶以後之報酬。以之抵償船舶及航海各種之費用。及船舶建築物之減損者也。然除定期航行外。將用何方法及從何方面。可以收入最多之運費。此爲船主最緊之會計。蓋船主通計一年。既不能一日不休。常事行駛。如遇船舶之修繕。及暴風濃霧時之停泊費等。則在豫期之外。又船舶、依季節有需要之多少。

依航路有裝貨之多少。例如往航之時。雖得滿載貨物。至回航之時。裝貨不足。而有壓艙之損失。是也。故行船之業。頗爲難事。非積數十年之經驗。不能確定其利益。且船主所籌畫者。不僅各港貨物之集散及多少。卽在港內之各費用。及煤斤之消費數。亦不可不研究也。故船主於發航之前。應先立豫算。以貨客費、店用費、船用費、及他種之支出。與應行收入之運費。兩相比較。而後可以知其收支相抵與否。更有時於航行之口岸。遇鐵路與他之輪船競爭。不得已而爲運費之折扣。若非在無競爭之口岸。高其運費。以補償損失。則會計遂不能成立。

交貨之際。遇有貨物損傷及短少(Short Delivery)者。船長不可不證明其已爲充分之注意。其因不可抗力者。雖可據遭難地方官廳之海難證明書。爲之證明。然有或種之損害。其原因難以證明者。則須由船主賠償者也。

政府之補助金及航海奬勵金。俱以補助航業之發達爲目的。由政府頒給者也。補助金、大都對於定期航海之船。有一定之航路。每年爲幾萬圓之支給。以資補助之金也。

奬勵金、則對於本國與外國之間。又外國各港之間。從事海運之船舶。總噸數在一千噸以上。一時間有十海里以上之最強之速力。合於政府所定之造船規則。以船之總噸數幾何。比照航海里數而給與之金也。此兩種之收入。在船主會計上。其重要不亞於運費。況當航路初開之時。尤賴此以補償其損失者也。

鐵路之運費。常有定率。其支出亦每年相近。若在海運業。其運費之收入。殆日有變動。不能保其定率。而其支出中。不能預知其數者。亦屬不少。故海運業者之會計。比之鐵路業者尤爲複雜也。

第五章　保險業

第一節　序說

保險、大別之爲二種。曰營業保險。曰相互保險。(Mutual Insurance) 相互保險者。對於損害賠補之契約。一方爲被保險者。他方爲保險者。係一種特別之保險。非以營利爲目的。故不得謂之商業。惟與營業保險相似者多。所有法令及習慣。亦得適用於相

互保險。

註　相互保險者。爲一種之社團。加入者互爲保險。同時又爲被保險者也。在通常保險公司。由股東組織。以營利爲目的。若相互保險。卽由被保險之各人集合而爲社員。各出保險費。遇社員中有被損害者。則付給保險銀。一如普通保險辦法。惟被保險者。非保險者以外之人。卽爲其社員。非以營利爲目的。故非商業。又非商法所定之公司。而爲民法上之社團也。其辦法如下。(一)社員之責任爲無限者也。(二)社員所納者。以保險費爲限。(三)除保險費以外。以一定之銀數爲止。負其責任。就以上三項。於每期之決算。以收入之保險費。與支出之保險銀。比較其差額。如有贏餘。則分派於社員。若有損失。則以社員所負責任之數爲止。向之補徵者也。其經理員卽由社員中公推。

營業保險。以營利爲目的。純然商業也。別之爲人壽保險與損害保險。既如上編所述。損害保險者。謂對於可以金錢估計之被保險利益。以賠補所生之危險爲目的者也。人壽保險。謂對於不可以金錢估計之生命。以支付一定之銀數爲目的者也。然保險必限於未來所生一定之危險。而爲賠款付欵。故若在保險契約期間內。不發生危險。

或既發生。而背於保險契約之趣旨者。均歸於無效者也。

所謂被保險利益者。卽因危險而蒙損害之目的物也。例如房屋投保火險之時。其被保險物之房屋。一遇火災。則被保險者失其所有房屋之利益。保險者卽賠補其所失之利益也。夫利益不問其爲有形的與無形的。如運送報酬之運費。爲無形的利益。亦許保險者也。

保險業爲營利事業。其所以成立之基礎。則在危險豫定表所示之數。此表爲派司克爾氏所創製。經多年間之統計。算出危險平均發生之數。依此爲豫測將來之標準。例如火災保險。每人年醵出銀十圓。百人卽爲千圓。保險者年年可得千圓。以備火災之付款。設百人中之罹火災者。每年祇有一人。則保險者對於百人之被保險者。原各訂保險銀千圓之契約。其所收之保險費。已足敷支出。而保險者之危險豫定表。依多年之經驗。遇火災之危險者。每年不過百五十人或百八十人中之一人。假令百五十人之被保險者。各訂銀千圓之契約。從收入保險費千五百圓內。支出保險銀千圓。保險

者尙年餘五百圓。此餘款可爲營業之用費及餘利。右惟就火災保險之例說明之。此外人壽保險及海上保險。根於危險之豫定數而立計算之理。皆屬從同也。

保險契約。被保險者有親自訂立者。或由保險經紀人之媒介而訂立者。保險者有此等被保險者之請求時。必交與保險單。保險單(Policy)係記載保險契約之文件。而爲證明其契約之最重要者也。由保險者簽名蓋章。其所記之事項如次。

一、保險之目的。(被保險物)

二、保險者負擔危險之種類。

三、定保險價額時。其價格。

四、保險銀數。

五、保險費及支付之方法。

六、定保險之期間者。其始期及終期。

七、保險契約者之姓名或商號。

八、訂立保險契約之年月日。

九、保險單作成之地方及年月日。

右就損害保險言之。如在人壽保險。其保險契約上應當載明者。或爲養老保險。或爲死亡保險。又按年納費之方法。及被保險者之姓名。若另定保險領款人者。並記其姓名與被保險者之親族關係。再保險契約。可由保險經紀人或他人。爲被保險者代爲訂立。此際爲保險契約者。卽負保險費支付之義務。故在損害保險。不必強知被保險者之姓名。惟在習慣上。其姓名亦記入於保險單。若人壽保險。其保險之目的物。卽爲被保險者之生命。故保險單上。必載明被保險者之姓名。

經營保險事業。限於股分公司組織。並經政府允許者。否則不許營業。且禁止爲他種營業。卽或人壽保險兼營損害保險。亦例所不許也。且政府得隨時令保險公司報告其營業情形。或檢查公司之狀況。又當保險公司解散之時。保險領款人。得按照被保險者已存儲之銀數。比例計算。以行其權利。

保險雖以賠補一定之損害爲目的。而在保險業者。不必以其所存之財產。可於其所得中。以贏餘儲蓄之款。充賠補之用。故得救濟社會之危難。並有增殖財產之利益也。又從箇人言之。保險爲儲蓄之便法。使得安心於未來之事。故一方增一身之信用。他方得事業之穩全。其利益亦不少也。

第二節　損害保險(Insurance against Loss)

損害保險。依其賠補損害之原因。分爲火災保險、運送保險、及海上保險三種。此外以其負擔損害之方法爲標準者。得分爲普通保險、與特種保險。普通保險者。負擔損害。始終歸於同一之保險者。特種保險。更分轉保險、重複保險、及共同保險三種。今爲特種保險之說明。先就保險銀數言之。凡訂立損害保險之契約。保險銀數。不得超過於保險價格。往往在保險價額以下若干銀數爲限。定爲保險銀數。然在被保險者。以被保險物爲擔保。辦理押匯或押款之時。因希望保險銀數之多。往往有估價不當者。保險者因此常就被保險者所估之保險價額。以八成定爲保險銀數之最高限

度。又保險銀數。計習慣上之便利。概以銀百圓爲最低單位。例如一千八百五十五圓。則定爲一千八百圓。或一千九百圓。其在百圓以下之數。可升可降也。

定保險銀數。若僅依保險價額之五成或八成。以保險價額之一部爲保險時。保險者之負擔。亦依保險銀數與保險價額之比例而定者也。例如有萬圓價格之房屋。投保火險。祇定保險銀數爲五千圓。設他日房屋全部焚燬。被保險者得向保險者請求五千圓之賠償。明矣。若僅焚燬房屋之一部者。當如何計算。此際依保險銀數五千圓與保險價額一萬圓之比例。爲二分之一。故房屋一部分之焚燬值六千圓者。保險者當負擔三千圓。值五千圓者。則負擔二千五百圓。

保險費。大概視危險之程度。隨時有一定之比例。如云每百圓納費若干是也。其費率之高低。與保險銀數無大關係。設危險同一。則立一千圓之契約。與立一萬圓之契約。皆以同一之定率計算者也。雖然。有因特別之危險。定最高比例之保險費者。倘在保險期間中。其特別之危險。已經消滅。保險契約者得向將來請求保險費之核減。

次就特種保險之種類說明之。

(一)轉保險(Re-Insurance)　保險者一旦負擔保險之全部或一部。更轉於他之保險者承保之謂也。此際原保險者對於次之保險者。立於保險契約者之地位。當受保險單之交付者也。

轉保險之目的。保險者對於自己所承保之被保險物。或覺危險過重。或欲於危險發生之際。減輕自己之負擔。或欲全免其責任而爲之者。與物品之轉賣無異。並非必以保險費之差額。取得利益爲意。且或比自己所收入之保險費率爲高。亦爲轉保險也。

(二)重複保險(Double-Insurance)　在同時或異時。以同一之被保險物。訂立數個之保險契約也。例如六千圓價格之房屋。向甲訂四千圓之契約。更向乙訂二千圓之契約。就同一之被保險物。爲數個之保險契約。但合計各保險銀數。不超過於保險價額。則無異議。若各保險銀數之合計。超過保險價額之時。其超過之部分。當歸於無效者也。因而各保險者之負擔。則生左之結果。

(甲)同時爲重複保險者　以各別承保之保險銀數爲比例者也。例如値銀六萬圓之房屋。同時投報火險。向甲訂五萬圓之契約。向乙訂三萬圓之契約。其房屋全燬之時。甲乙之保險銀數。合計八萬圓之內。有二萬圓超過於保險價額。甲依八萬圓中五萬圓之比例。乙依八萬圓中三萬圓之比例。分賠六萬圓可也。卽

甲之賠償部分　$60,000 \times \frac{5}{8} = 37,500$

乙之賠償部分　$60,000 \times \frac{3}{8} = 22,500$　計60,000

同時爲重複保險。而保險之目的不同者。卽各保險銀數之合計。超過於其保險價額。亦無妨也。設如前例甲爲火災保險。乙爲水災保險是也。

(乙)異時之重複保險　前保險者。先負擔其損害。其負擔額。不足以賠補其損害之全部時。歸於後保險者負擔之。如前例、六萬圓之房屋。先向甲訂立五萬圓之契約。次向乙訂三萬圓之契約。設發生四萬圓之損害時。甲保險者雖若爲單獨賠補。而在此一部保險。當先用一部保險之法則。次用異時之重複保險法則。故其計算如左。

60,000：50,000::40,000：X

X＝33,333.33……甲負擔

40,000－33,333.33＝6,666.64……乙負擔

以保險價額之全部爲保險之後。更爲重複保險。法律上認爲有效者。其例如左。

一、約明對於前保險者之權利。轉讓於後保險者。

二、與後保險者約明。當拋棄前保險者權利之全部或一部者。

三、前保險者不以損害之賠補爲條件時。

如右例。卽令保險銀數之合計。超過於保險價額。而其結局。保險者當付之銀數。不超過於保險價額。則無慮其爲賭博的行爲也。

(三)共同保險。(Co-Insurance)　以同一之目的。對於同一被保險物。由多數保險者共同承保者也。各保險者之責任。祇於其承保之部分。互負連帶之責任。而各保險者所承保之數。亦無一定。例如十萬圓之保險契約。有承保五萬圓者。有承保三萬圓

者。有承保二萬圓者。則各依其當時所定之契約。又保險單。由各保險者於其所承保之銀數。各發行一通。

在保險者爲契約愈多。雖保險費之收入愈增。惟一時承受巨額之契約。其危險集中於一所。設遇不測之時。將蒙非常之損失。故寧分擔危險。轉而就比較的少數之被保險物。反可爲多數之承保也。此共同保險之所由起也。

今結本節。略示損害保險業者之會計如次。

保險業者從理論上言之。似可無須資本金。惟爲維持其信用起見。宜備資本若干。而

資本亦有其收益。蓋各種費用及賠償金。可從收入之保險費內支付。而資本金通常可作爲銀行存款。或買股票公債票。或貸與確實之人。以收利益。或買入田地。以收地租。此種之收入。謂之資本收益金。此外謂之營業收益。又保險業者關於其營業之廣告正多。故廣告費亦爲重要科目也。

第三節　火災保險

火災保險(Fire Insurance)者。不問其原因如何。凡因火災而生之損害。以賠補爲目的者也。又因消防或避難必要之處分。損害保險之目的物者。亦須賠償者也。此外未豫訂特約。如戰爭變亂所生之火災。及因保險物之性質自然之發火。又或保險契約者及被保險者之惡意與過失所生之火災。皆不任賠償者也。

(第一)火災保險之種類。火災保險。因其標準之異。得區別如左。

依於目的之區別
- 動物保險
- 不動物保險

依於期間之區別
- 普通保險
- 單期保險
  - 定期保險
  - 臨時保險
- 計日保險

普通保險。最通行者以滿一年爲保險期間。不動產之保險。多用此方法。

定期保險者。以比一年較短之期間。訂立保險契約。如以一箇月、三箇月、六箇月、九箇月爲期間。是也。臨時保險者。對於大宗之商品。以五日十日爲契約期間。又或因離家旅行。臨時爲家宅保險之類。是也。計日保險者。對於大宗常移動之商品。訂立特約。以日數計費者也。此例常見之於堆棧業。

(第二)保險費　火災保險費之高低。當視乎危險之程度。而其危險程度測定之標準。約如左之數種。

- 保險期間之長短及時季
- 空氣之乾溼及風力之強弱

一般之標準
- 水利之便否
- 人家之疏密

建物之標準
- 建物之構造
- 建物之所在地
- 建物之儲藏貨物
- 建物使用之目的及使用者之性行
- 建物所在地之民氣

構造、則觀其石造土造與木造之異。所在地、則檢視近鄰有無工場、溫室、其他易生危險之物。及近傍建物之構造。更就其使用之目的言之。當觀其建物是否爲工場溫室等危險之業務。與多數人集合之所。或通常之住家。皆宜區別也。

貨物之標準
- 貨物之性質及儲藏之方法
- 儲藏建物之構造及地位

以上諸種原因。或有其一種。已爲危險。或合數種。始成危險。須就實地觀察之。由有經驗之鑑定人。而定保險費之比例。

(第三)保險契約辦法　火災保險契約。保險者之責任。在賠償所生之損害。被保險者卽自約定之日始與以報酬之約也。我國多數之保險公司。不以約定之時爲契約之成立。其在保險單所定保險契約之責任。以收到保險費之時爲始。保險契約期間最終日之下午四時爲止。爲一般之慣例。

訂立保險契約。當先書明火險投保單。交與公司。公司受此投保單。派員檢驗其物件。乃與保險契約者協議。定保險銀數保險費其他之要件。依按月或按年納費之方法。徵收保險費。由公司交付保費收條。其爲保險契約之證者。則有火災保險單。(Fire Policy)如保險單尙未發行。遇有失事。其保費收條。亦足爲契約之證。

保險契約之一種。賃借人或保管他人之物者。因自己當爲損害賠償。而以其物投保。例如乙從甲賃借物品。或乙爲甲保管物品。設遇火災滅失。乙對於甲。不可不爲損害

賠償。因欲豫防其危險而爲保險。日後被災滅失之時。其物之所有者。可直接向保險者領取保險銀數。但於訂立契約之際。不可不豫爲聲明也。

(第四)堆棧業者與火災保險　商業繁盛之區。商人多利用堆棧。以寄存其所有之貨。若此棧房。一旦罹於火災。商人因而破產者不少。因此堆棧業者。豫與火災保險公司。訂立特約。以低廉之保險費。保棧中所存之貨。使存貨人不必另行保險。常由堆棧業者總攬之而代爲投保。故所加之保險。或由存貨人之委託。或不問存貨人之意思如何。凡進棧之貨。概須加保火險。然無論何者。堆棧業者爲存貨人之利益。不過代爲經理。其被保險者。固仍爲存貨人也。

堆棧業者、僅爲保險契約者而已。但堆棧業者通例不以被保險者之各存貨人之姓名開明。而以堆棧業者以自己之名。辦理保險契約。故對於保險公司。不可不自負交納保險費之責任。

貨棧業者所保管之貨物。其出入無常。且有時以巨額總保者。故保險公司。依計日保

險之方法。視日每之現存數。照日費若干。徵收保險費。如銀行計算短期存款之利息然。惟每日存貨之數各異。不能確定一定之保險銀數。故不發行保險單。豫於保險契約之當初。交換特定之契約書。以後卽無須一一另給保險單也。又保險費之計算。雖依乎每日之現存數。而習慣上則每週一回或每月二回。使爲報告。至月終乃徵收全月之費。且貨棧保管之貨物。因其種類煩多。而危險程度各異。各種貨物混雜之時。不僅保險費之比例難定。且危險亦因而滋多。故通例如硝硫煤油等危險物。以不得混裝爲約。且對於一貨棧內所存之貨。保險銀數。非無制限。常定一負擔之最高限度。過此限度之銀數。保險業者卽不任其責。

述火災保險既終。應順次說明運送保險。惟其大體。已爲海上保險之部述之。故從略。

第四節　海上保險

海上保險（Marine Insurance）者。關於航海所生之變故。以賠補損害爲目的者也。除與保險者有特約外。在保險期間中。被保險物遇暴風雨、觸礁、擱淺、流冰、衝撞、破裂、

鬆艙、火災、盜難等。以及戰爭時犯戰國軍務之禁。以致捕獲。與由船長之惡行過失而生之損害。以上一切之危險。由航海而起者。均當擔任賠補者也。而就保險當然之利益言之。不僅船舶及運費之有形利益。卽貨物發賣之豫期利益。及運費等之無形利益。亦包含之。但領港費、進港費、燈塔費、驗疫費等之損失。是關於航海之費用。無賠償之性質。不能作爲被保險利益。故保險者不任賠補之責。今詳說於左。

第一　被保險利益(Insurable Interests)

(一)裝貨(Cargo)　裝貨雖不問其種類如何。皆可爲保險。惟家畜魚類等之艙面裝載之物。萬一遭遇海難。有首先拋棄之恐者。又旅客行李船員所持品等之價格難以證明者。此外如包裝不完全或貨物之性質易生損害者。通常保險者可以謝絕不保。

裝貨之保險。苟無特約。當確定裝載之船舶。又保險價額之計算。多以裝貨地貨物之時價。並含裝船保險等一切之費用。爲保險價額之全部。而定保險銀數。

保險者關於裝貨之責任。通例雖以貨物離陸地之時爲始。至卸貨口岸卸貨完畢之時爲終。惟保險契約者。或被保險者。變更豫定之航路及船舶。其變更以後之事故。得免其責。又在航海之中途。因不可抗力。變賣其裝貨之時。則從賣價之中。除去運費及他種費用。其與保險價額相差之銀數。當歸保險者負擔。若裝貨被毀損之時。保險者就已被損時之價格。與其未被損時所値價格之比例。而賠償保險價額之一部。例如保險價額二千五百圓。其運至卸貨之時。約可有三千圓之價格。今因被毀損祗値一千五百圓。則不被損之價格。與被損之價格。相差爲二分之一。卽應賠償保險價額二分之一。爲一千二百五十圓。

(二)船舶(Ship) 船舶保險。從其期間。分航路保險(Voyage Policy)與定期保險(Time Policy)二種。

航路保險。就特定之航路而爲保險者也。保險者之責任。常以貨物著手裝入之時爲始。若已裝貨以後。船舶始行保險。則以保險契約成立之時。爲責任之始。而此責任。於

到達口岸卸貨完畢之時爲終。但其起卸。不因乎不可抗力而有遲延者。則以卸貨應當完畢之時。爲責任之終期。倘在保險者責任方始之時。變更航路。其保險契約。卽歸無效。苟於中途變更航路。保險者於其變更以後之事故。不負責任。

定期保險則異是。船身及機關器械等之附屬品。於航海中或入船塢中所生之危險。限於特定之期間而訂保險契約者也。其期間有一月、三月、或六月。雖長無有過一年者。

海上保險。與他之保險異。船舶之價格。不能以損害發生地之時價定之。故船舶之定期保險。其保險價額。必於保險者責任方始之時。估定其價格。

(三)豫期利益(Expective Profits) 又稱希望利益。卽因裝貨之到達所當得之利益也。通例併算於貨價中而爲保險。然亦有單獨而爲保險之目的者。例如貨價五千圓。其裝入及保險費用五十圓。到地之後。當得利益百五十圓。合此三者。爲五千二百圓之保險銀數。驟觀之幾疑其保險銀數。超過於保險價額。蓋於貨價外。尙含有費用

及利益也。又以豫期利益爲單獨保險。例如進口貨物。賣主於受貨人所當得之利益。不併合貨價而爲保險之時。萬一貨物在中途遇險。受貨人有失其豫期利益之恐。故可僅就豫期利益。而爲保險。

保險單（略式）

某某水火保險有限公司

某某水火保險有限公司爲給保險單事今保到

名下　某貨若干件

銀　兩正係投保平安險（或水漬險）計收保費銀

當於民國　年　月　日由某埠裝某船前往某埠以抵埠之日爲止期內如有不測按照本單洋文保險章程辦理須至保險單者

中華民國　年　月　日　總理　蓋

水險第　號　保險單

豫期利益之保險價額。全由乎各人之意思而預算之。不能如貨物船舶之有一定者也。故豫期利益之價額。應以保險契約定之。若契約未經明定者。則以其保險銀數爲保險價額。故保險銀數。超過於保險價額者。其超過之部分。亦歸於無效者也。

(四)運費(Freight) 裝貨之運費。如前章所述。大概須到地後付清。故運送人可以豫期應收之運費而爲保險。以備萬一因船舶之沈沒。或裝貨之毀損。不能收取運費時之損失。但運費之保險價額。與豫期利益略同。俱無一定者也。要不外以相同之航路幾回之運費爲標準。然其運費額。當據總收入(Gross Freight)乎。抑據淨收入(Net Freight)乎。亦有微別。此當依乎其地之習慣。惟現在各國所通行者。則據運費之總收入額。並合計保險必要之費用而爲保險。爲一般之慣例。再運費之保險價額。亦與豫期利益相同。無別段契約之時。當以保險銀數爲保險價額也。

除以上四種之被保險利益之外。更有船舶及裝貨之冒險貸借之債權。及各種豫付款。亦得列於保險。

第二　海損(Sea Damage, Average)

海損者。因海上之危險。而船舶貨物致被損害及損害所要之費用之總稱也。海損又因負擔結果之不同。得分單獨海損與共同海損二種。

(一)單獨海損(Particular Average)　凡不屬於共同海損者。謂之單獨海損。其損害及費用。歸於其船舶及貨物所有主各別負擔之者也。或以單獨海損爲非故意之海損。強分斯義。不如從共同海損之範圍定其範圍可也。

單獨海損。船舶或裝貨之全體蒙損害者。謂之全損(Total Loss)　祇其一部分被損害者。謂之分損(Partial Loss)。

(二)共同海損(General Average)　因船長之故意。使船舶及裝貨。免於共同之危險。因而處分其船舶及裝貨所生之損害及費用之謂也。例如遇難之際。欲輕其船體。使進退自在。而投棄裝貨之一部於海中。名曰鬆艙(Jettison)。又或切斷帆檣。割棄錨鍊及其他附屬品。有時船中失火。因消防而裝貨致遭水漬。有時船舶因遇暴風雨、火

災、衝撞、破毀、及將沉沒之時。爲有意擱淺。(Voluntary Stranding) 駛上淺瀨。以保存其船體。又有時因被捕獲而求免除之費用。因救援他船而生之損失。因燃料缺乏而以裝貨及船具代燃燒之用。因停泊於避難港而增費用。皆所謂海損也。遇以上之危險。不必船舶及裝貨運費三者俱行保存。或僅保存其一。或僅保存其二。俱由臨時定之。凡被保存之船舶裝貨及運費之所有主。必殺減其一己之利益。以補償他人爲己犧牲之損失。此共同海損之所以當歸分擔也。

爲共同海損之分擔者。苟就其利益。豫訂有保險契約。則保險者對於被保險者之分擔額。當任賠償。如後所述。

在共同海損。船長以故意之行爲。求免共同之危險。及其行爲之結果。船舶或裝貨當有保存者。若其危險祇起於船舶或裝貨之一部者。或其行爲非爲共同而獨爲船主或貨主之利益者。或非出於船長故意之處分而由於不可抗力者。是皆非共同海損也。當以單獨海損論。又因過失而起者。利害關係人對於過失者。有請求賠償之權也。

(二)關於海損之辦法。共同海損既起之時。船長於避難地之官廳。領取海難證明書。於到達地卸貨之前。卽以遭難之旨。向受貨人通知之。或作海損契約書。(Average Bend)求受貨人之蓋章。更使利害關係人。選任海損精算人。(Arbitrator or Average Adjuster)若遇必要時。精算人可向受貨人徵收海損存款。(Average Deposit)海損契約書者。受貨人就共同海損之分擔。負相當責任之證書也。其分擔額未付以前。船長得留置貨物。爲受貨人付款之擔保。然在商人必嫌貨物運輸上之不便。於是有海損存款。以爲共同海損分擔額之擔保。此因受貨人之信用薄弱。或依精算人之意見而徵收之。存入於銀行。俟精算之後。如有餘存。應行退回。

按海損存款由受貨人徵納係指貨物未保險而言若已經保險可由保險者擔保其分擔額無須繳納海損存款

共同海損負擔之方法。以其所保存之船舶裝貨之價額及運費之半額。與其所損害之價額爲比例。而使各利害關係人分擔之者也。凡因共同海損之犧牲及費用。受得利益者固當分擔。卽或以自己之貨物或船舶供犧牲者。海損精算之後。雖應受他人

之補償。然亦不可不共負分擔之責。各利害關係人分擔額之價格。船舶、則依到達地之時價。貨物、則依起卸地之時價。茲所謂到達地與起卸地者。不必限於發航時豫定之地。至中途不能前進之時。卽依其行抵之地之價格而定分擔額。再貨物不僅以起卸地當日之實價計算。應與自己所當分擔之數合併計算。其間應扣除者。如因共同海損無須支付之運費與起卸費。及不可作爲共同海損之費用及損害額是也。今示共同海損簡單計算之例於左。

共同海損之損害

貨物損害額　19,800

各種費用　200　20,000

於到達地之價格

船舶之價格　80,000

保存貨物之價格　146,000

應補償貨物之價格	20.000	166.000
運費半額		4.000
		250.000

分擔之比數

對於總價格損害之比數	20.000÷250.000=.8%
船舶負擔額	80.000×.8= 6.400
保存貨物負擔額	146.000×.8=11.680
被補償貨物負擔額	20.000×.8= 1.600
運費負擔額	4.000×.8= 320
	20.000圓

如右被損害之貨主該受貨人損害額二萬圓。與分擔額千六百圓之差。即得二萬八千四百圓之補償。是也。

第三　海上保險賠償之種類

在海上保險。保險者除有別段契約外。於保險期間中。依保險之目的。凡航海所生一切之損害。皆當負賠補之責任者也。然實際訂立保險契約。必有種種之條件。定賠償之種類。以制限保險者之責任。今示其賠償之種類於左。

一、單獨海損擔保。(With Average = W.A.)

二、單獨海損不擔保。(Free from Particuar Average = F.P.A.)

三、全損擔保。(Total Loss Only)

一單獨海損擔保。　單獨海損。又稱分損。卽除共同海損之外。對於全損及一部之單獨海損之保險契約。所有一切之海損。皆當賠償者也。保險者之責任最重。故保險費亦以最高之比例徵收者也。例如生絲、比之全損擔保之保險費。當增百分之三。砂糖、鹽、其他易於消失腐敗之物。當增百分之十至十五。

依單獨海損擔保之契約所當賠償之損害。其範圍如右之廣。然遇危險之生。不問如

何少數之損害及費用。皆爲賠償。不惟計算複雜。且有時關於計算之費用。比於損害額爲多。則被保險者反蒙損失。所以必設最小責任額之制限。(Franchise)在此程度以下之損害。不爲賠償。通常保險之最小責任額。爲保險價額百分之二。其損害在百分之二以上者。保險者必賠補其全額。但關於計算之費用。不算入於價額之中。有此最小責任額。如大宗之貨物。總付保險之時。其責任額之比亦大。遇小損害。皆不爲賠補。頗爲不利也。故被保險者每分割之以付保險。例如五百件之貨物。總付保險。非得十件以上之損害。不達能到百分之二。若分割之爲十宗。則有一件損害。已達於最小責任額。

單獨海損擔保之最小責任額。既如上述。通例雖定爲保險價額百分之二。然有時保險者推測貨物危險之度。以百分之三。或百分之四爲最小責任額。亦得以契約定之者也。

(二)單獨海損不擔保。　對於一部之單獨海損不爲賠償者也。通例如穀物、魚類、鹽、

砂糖、菓物、海菜等。其性質稍漬海水。卽生損害。又或以熱度、發芽、腐敗等。從內部起其變狀。凡此危險之度極多者。得拒絕單獨海損擔保。惟船舶之擱淺、沈沒、火災、衝撞之時。則爲例外。雖一部損害。亦得預訂賠償之契約也。

(三)全損擔保　全損擔保之契約。多行之於船舶保險。若貨物則甚少。蓋必至船舶或貨物近於滅失之狀況者。其所有主始得委付於保險者。而求全損之賠償。

第四　委付(Abandonment)

委付者。保險目的之被保險物。因危險而全損。不能復歸於被保險者之時。被保險者以被保險物及附屬一切之權利。付與於保險者之謂也。凡得行委付者。依法律之規定。(一)船舶沈沒之時。(二)不知船舶之行向。幷船舶之存沒。六箇月不分明之時。(三)船舶至不能修繕之時。(四)船舶或貨物被捕獲之時。(五)船舶或貨物依官之處分。羈押六箇月間不釋放之時。遇以上各項情事。被保險者得以被保險物委付於保險者。請求保險銀數之全部。然保險者或保險契約者。得因其保險契約。爲適宜之

取捨變更。又於全損之時。運送人應收之運費。亦當全失。故得以之委付於保險者。委付雖便利於被保險者。而不利於保險者之處正多。故當以不侵害保險者之利益爲度。卽委付須出以單純。如日後被保險物因救助而存在。被保險者於利益較多之時。不得附取消之條件或附期限而爲委付。

委付之原因。若發生於被保險物之一部者。被保險者雖得依保險銀數與保險價額之比例。爲部分之委付。此外則須委付被保險物之全部。不能聽被保險者之任意分割。若船舶當不能修繕之時。船長卽以他之船舶。繼續爲貨物之運送。使免貨主之損失。行適當之處分。則被保險者早失委付之原因。卽不得行其委付也。

被保險者爲委付之時。須豫於三箇月內通知於保險者。至保險者承認委付之時。卽應取得被保險者保險之目的物所有一切之權利。故被保險者須將保險證書等。交還於保險者。此外有無他之保險契約及債務。亦須通知。保險者接此通知。始付給保險銀數。

保險者就委付之貨物。其現存部分。可付之拍賣。或日後賴他人之救助而發見之時。則支給救助費。而收取其貨物。

第五　海上保險單(Marine Policy)

海上保險單。依保險契約者之請求。由保險者發行。而爲流通性之證券。故可依背書轉讓之例。以其保險之目的與一切之權利而爲讓與。與他之證券同。

海上保險單。通常祇發行一通。惟向銀行辦理押匯。作數通匯票之時。各匯票須各附以保險單。故有數通保險單之發行。或有發行正保單一通。餘爲副單者。又或免屢次發行之煩。以保險單所記載之條項。照記於保險手摺。交與往來主顧。每次締結保險契約之時。卽以契約之要旨。記入手摺者。又於內地沿岸及東洋沿岸航路之裝貨保險。如前海運業章所述。於提貨單面上。加蓋「某某海上保險公司保險」之紅色印章。而省保險單之發行。以此亦可得銀行之信用。辦理押匯。

記載於海上保險單之要件。除一般損害保險單所記九項之外。更有最後必要之二

項。（第十第十一）

一、保險之目的。

二、保險者負擔之危險。

三、定保險價額時。其價額。

四、保險費及支付之方法。

五、保險銀數。

六、定保險之期間者。其始期及終期。

七、保險契約者之姓名或商號。

八、保險契約之年月日。

九、保險單作成之地方及年月日。

十、船舶之名稱國籍并種類。船長之姓名、及發航口岸、到達口岸。如須寄碇者、其寄碇之口岸。（船舶保險之時用之）

十一、船舶之名稱國籍并種類。裝貨口岸及卸貨口岸。（裝貨或豫期利益及運費保險之時用之）

右保險單中。雖定船長之姓名。遇有變更時。保險契約之效力。不受影響者也。蓋船舶保險。重船體。不重船長也。

在海上保險。常有以多數貨物投保者。便宜上有統計一年間裝運之貨物。而付給保險費者。又當辦理押匯之時。有急不能待保險單之發行。豫與保險業者訂立特約。其保險銀數及裝載船名。有不確定者。或省略保險單之發行。俟後日爲正式之手續者。今詳說於左。

（一）銀數確定與不確定。銀數確定證券。謂之銀數確定保險單。(Valued Policy)

其不確定者。謂之銀數未定保險單。(Open Policy)

（二）船名確定與不確定。船名之確定者。謂之船名確定保險單。(Named Policy)

其不確定者。謂之船名未定保險單。(Floating Policy)

又有單稱豫定保險者。除銀數及船名之外。貨物之數量。亦不確定者也。此際有權以保險承認單(Covering Note)代保險單之發行。至後日事項確定以後。當換取正式之保單。雖然。保險契約者或被保險者。既知事項之確定而不爲通知。則保險契約爲無效。蓋保險者因謀主顧之便利。許爲豫定保險之契約。究須知其保險之貨物。裝載何船。如或同一船舶。自己所保險之貨物。其量過多之時。慮一朝危險之發生。蒙非常之損害。有必須轉保險者。如以一人之貨物。分裝數船之時。不得僅以貨物之記號或號碼等而識別之也。

(三)略式保險單(Risk Note) 略式保險單。以輕便爲旨。爲保險單之代用。摘記保險單之要領者也。

第六 保險契約手續

與保險業者訂立保險契約。有爲被保險者之自身者。有爲他人代理者。其爲保險之代理者。各國有保險經紀人。爲保險者招徠被保險者。又代爲保險契約之訂立。及保

險費之過付。保險銀數之請求等。故甚爲保險者與被保險者所利賴也。

當投保之時。當書明裝貨保險投保書。或船舶保險投保書。提出於保險公司之船舶科或貨物科。公司檢查其物件。認爲適當以後。乃計算保險費。發行船舶保險單。或裝貨保險單。

若爲豫定保險之時。當以裝船貨物之數量、及價格之概數告知之。而俟保險者之承允。

保險費之標準。則以船舶之種類及其構造新舊。船長之良否。航路之難易。時候之善惡。貨物之性質。包裝之精粗等而定之。其納費之時期。雖有卽時者。而以後付爲多。又對於主顧及一時爲巨額之保險者。有許於月終交付。或定期交付。或分數回交付。保險費之比例。常定爲實在若干。(so Much Net)在主顧。有所謂期末回扣。(Bonus)以半年或一年爲期。依所付保險費之多寡。別訂五釐、一分、一分五釐、回扣之特約。

保險契約者。請領保險賠款之時。如係單獨海損。則由保險契約者提出損害之證書

及估價單。據此乃確定賠償之數。憑保險單付給。但計算損害之費用。不歸於保險者負擔。如係共同海損。則由海損精算人計算其損害額。其受有損害者。所有損害之一部。雖當從他之利害關係人補償。然至精算完畢。或須一年或三四年之長時間。故被保險者於便宜上。得先從保險者受全部之賠償。而以他日共同海損應受取之銀數。歸保險者受取。假令自己未被損害。而爲共同海損之分擔。則由保險者代行提交海損存款。可以卽時提取貨物。而被保險者得免其責任。

保險者之責任。於保險單或保險承認單未發行以前。保險契約爲無效。又解除之時。保險契約亦爲無效。且既經解除。不可不退還所受之保險費。惟保險者於締結契約時。有費多少之費用者。故祇得請求退還保險費之半額。

註　凡海運業保險業關於海事之可爲準據者。莫如約克安突威浦規則。(York Antwerp Rules)此規定之主要。爲關於共同海損而定者也。蓋海運及海損。無國無之。有時並含有國際的性質。各國之法律習慣不同。並無一定可據者。各國海損精算人。因聯合各國船主、保險業者、法學家。欲定一通行之標準。乃於西曆一

八六〇年在英國之(Glasgow)。一八六二年在英國之(London)。一八六四年在英國之 York。一八七七年在比國之 Antwerp。開幾次之會議。其結果遂有約克安突威浦規則之發見。究之海上之事。極爲複雜。終難得完全之規則。此規則但從各國比較上見爲完備耳。迨後至一八九〇年。復在英國之 (Liverpool) 地方集會。增訂前定之約克安突威浦普規則。此一八九〇年增訂之約克安突恩浦規則。遂爲各國海運業及保險業共同海損計算之標準。

第五節　人壽保險

人壽保險(Life Insurance)　保險者對於保險契約者。以被保險者之生命及死亡。付給一定之銀數。保險契約者與以報酬之保險費而訂立之保險契約也。人壽保險公司。不得兼營他業。亦不得與損害保險公司合併兼營。

第一　人壽保險之主旨及成立

人壽保險。雖亦如他種保險。以收入之保險費爲保險銀支出之基礎。然有相異之點。在損害保險。保險之目的物。於保險期間中。不必定遭危險。對於危險不發生者。則僅

英國翻爾氏死亡統計表

男子之部

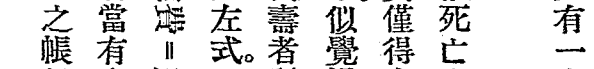
年齡	生存數	死亡數	年齡	生存數	死亡數	年齡	生存數	死亡數
0	511745	83719	38	278944	3410	76	68294	7268
1	428026	27521	39	275538	3465	77	61026	6990
2	400505	14215	40	272073	3529	78	54039	6655
3	386290	9213	41	268544	3596	79	47381	6266
4	377077	6719	42	264948	3668	08	41115	5832
5	370358	5033	43	261280	3746	81	35283	5361
6	365325	3953	44	257534	3826	82	29922	4362
7	361372	3410	45	253708	3912	83	25060	4349
8	358062	2734	46	249796	4001	84	10611	3834
9	355328	2297	47	245795	4045	35	16877	3328
10	353031	1683	48	241700	4192	86	13548	2840
11	351048	1776	49	237508	4292	87	10709	2384
12	349272	1666	50	233216	4395	88	8325	1965
13	347606	1637	51	228821	4625	89	6360	1590
14	345969	1679	52	224195	4758	90	4770	1260
15	344290	1781	53	219455	4885	91	3510	979
16	342509	1628	54	214552	5013	92	2531	844
17	340581	2112	55	209522	5144	93	1789	553
18	338469	2320	56	204395	5281	94	1234	401
19	336149	2541	57	199114	5428	95	833	285
20	333608	2764	58	193686	5584	96	548	196
21	330844	2801	59	188102	5752	97	352	132
22	328044	2836	60	182350	5928	98	220	86
23	325263	2868	61	179421	6118	99	134	54
24	322339	2948	62	170303	6314	100	79	33
25	319442	2926	63	163989	6515	101	46	21
26	316516	2954	64	157474	6720	102	25	11
27	313562	2981	65	150754	6921	103	14	7
28	310581	3009	66	143833	7115	104	7	3
29	307572	3038	67	136718	7297	105	4	2
30	304534	3068	68	124421	7458	106	2	1
31	301466	3100	69	121963	7593	107	1	1
32	298366	3134	70	114370	7695			
33	295232	3171	71	106675	7756			
34	292061	3211	72	98919	7770			
35	288850	3254	73	91149	7733			
36	285596	7300	74	83416	7639			
37	282296	3352	75	75777	7483			

英國十七公司死亡統計表

年齡	生存數	死亡數	年齡	生存數	死亡數	年齡	生存數	死亡數
10	100000	676	40	77653	815	70	35837	2327
11	99324	674	41	77838	826	71	33510	2351
12	68650	672	42	77021	839	72	31154	2362
13	97978	671	43	76173	857	73	28797	2358
14	97307	671	44	75316	881	74	26139	2369
15	96036	671	45	74435	909	75	24100	2303
16	65863	672	46	73526	944	76	21797	2249
17	95293	673	47	72582	981	77	19548	2179
18	94620	675	48	71601	1021	78	18369	2092
19	93945	677	49	70580	1063	79	15277	1987
20	93268	680	50	69517	1108	30	13290	1866
21	92588	683	51	68409	1156	81	11424	1730
22	91905	686	52	67253	1207	82	9694	1582
23	91219	690	53	66046	1261	83	8112	1427
24	90529	694	54	64785	1316	84	6685	1268
25	89835	698	55	63469	1375	85	5417	1111
26	89137	703	56	62094	1436	86	4306	958
27	88437	778	57	60658	1493	87	3348	118
28	87726	714	58	59161	1561	88	2537	673
29	87012	720	59	57600	1627	89	1864	545
30	86292	727	60	55973	1698	90	1319	427
31	85565	734	61	54275	1770	91	892	303
32	84831	752	62	52505	1844	92	570	231
33	84089	750	63	50661	1917	93	339	155
34	83339	758	64	48744	1990	94	184	95
35	82581	767	65	46754	2061	95	89	52
36	81814	776	66	44693	2128	96	37	24
37	81038	785	67	42565	2191	97	13	9
38	80253	795	68	40374	2246	98	4	3
39	79458	805	69	38128	2291	99	1	1

受取保險費。而無付出保險銀之時。若人壽保險反之。被保險者雖於生存中立約。原以其死亡爲保險之目的。而死亡爲人所不免者。故必有一次支付保險銀。因而保險費常比損害保險爲貴。

再人壽保險者。以多數被保險者所納之銀數。對於罹死亡之災厄而爲救濟者也。其享期頤之幸福者。則至其死亡爲止。納多年之保險費。僅得少數之保險銀。而彼短命者。僅納少數之保險費。反得多數之保險銀。比較之下。似覺損失。然死亡爲人所不欲。且以修短相補償。非不適於慈善仁恤之旨者也。故長壽者所納之保險費。不外補足保險者對於短命者付款之損失。保險者之會計。略如左式。



依右之理由。人壽保險業者之會計。除他種保險業者當有之收入支出外。其支出之部。必有保險銀之帳目。又負債之部。必有未付保險銀之帳目。此係當支出而未付之保險銀。不可不設責任公積銀。以爲準備。

經營人壽保險公司。有此重大之責任。善良之目的。其成效必非一朝一夕所可見。當依多年實驗之。保險統計表與死亡表。立愼重精密之計算。今示最近所採用之死亡表之概略如左。

一、年齡。死亡數、大約每年百人中一人之比。而以產後之死亡爲最多。初產第一日之死亡。約四倍於產後二箇月之數。以後則積月經年而遞減。自五歲至十五歲最少。自二十一歲至二十五歲稍多。自三十歲起又少。至四十五歲以上。漸次增加。六十歲以上益多。過九十歲則死亡數又減少。

二、男女。五歲至十五歲之間。女子之死亡者多。在壯年期則男女相同。

三、職業。常坐者。屈身者。遇空氣之激變者。吸收鑛分者。比較他種職業。死亡之數爲多。

四、住地。都市死亡之數多。鄉野死亡之數少。

保險者卽參考此等之統計。以計算其應徵收之保險費。與應付給之保險銀之比例。

而定其公積銀者也。

第二　人壽保險之種類

人壽保險之種類雖多。據生死爲標準者。約分左之三種。

(一)死亡保險。因被保險者之死亡。而付給約定之保險銀數。

(二)生存保險。若於約定之期間內。不死亡之時。不付給保險銀全數。

(三)生存年金。豫定保險之年齡。達於其年齡。則受年金。不及年齡而死亡。則付給保險銀全數。

現今所通行者。細別之如左。

(一)尋常終身保險(Ordinary Policy)　保險契約者於被保險者之生存期間。約定每年交納保險費。不論何時死亡。以後卽不交保險費。而得受取契約所定之保險銀數。

(二)有限存款終身保險(Limited Policy)　限以一定之年數。交納約定之保險費。

不論何時死亡。以後卽不交保險費。而得受取所定之保險銀數。

(三)定期保險。(Termed Policy)　定一定之年限。分期交納保險費。被保險者於其期間內不死亡者。不付給保險銀數。

(四)養老保險。(Endowment Policy)　未達於約定之年齡。則按一定之比例。交納保險費。至已達其年齡。以後不納保險費。而被保險者終身得每年一回受取所定之保險銀數。若未達所定之年齡。而被保險者死亡之時。以後卽不交保險費。照契約付給保險銀之全部。

(五)有限儲蓄保險。　被保險者契約未滿期而生存之時。對於保險銀數百圓。僅納保費如左。若於契約期間內死亡之時。以後不交納保險費。而付給保險銀之全部。

五年爲期者。銀十圓。　十年爲期者。銀二十圓。

十五年爲期者。銀三十圓。　二十年爲期者。銀五十圓。

(六)分派餘利保險。　被保險者交納約定之保險費。年年分派公司之利益。至死亡、

定期養老等契約之期間。則依各種之契約。付給保險銀數。

(七)教育及婚嫁保險　達於豫定之期限。則受取保險銀數。若於期限內死亡者。以後不交保險費。亦得受取保險銀數。

第三　人壽保險契約

爲人壽保險契約。保險者及保險契約者之權利義務。大抵與損害保險之法律習慣。依同樣之原則而定者也。惟保險銀受取人。非如損害保險。卽爲被保險者。且在終身人壽保險。保險銀當俟被保險者之死亡而後付給。故其受取人以他人爲多。如被保險者之承繼人或其家族。是也。

定保險契約之時。保險契約者或被保險者。因於惡意或重大之過失。不以保險上重要之事項明告。或爲不實之申告者。保險者不知其事實而非因於過失者。則其契約爲無效。又被保險者由於自招之原因而死亡時。保險者不負其責。故若被保險者係自殺、決鬪、及犯罪而致死亡之時。保險者無須付給保險銀。但其已積儲之部分。不可

不返還之。

爲人壽保險契約者。當記明投保單。交於公司之本店支店或代理店。公司乃定時日。爲體格之檢查。其結果無異狀者。被保險者納第一回之保險費。乃發給人壽保險單。

第四　人壽保險費

人壽保險費者。由被保險者或保險契約者交納保險者一定之銀數也。故人壽保險費。當依被保險者危險之程度定之。卽以淨保險費與利息及各種費用合算者也。

淨保險費（Net Premium）之計算。雖以死亡表、人壽保險統計表及各種費用之計算書爲標準。惟人之死亡。亦有因乎惡疫戰亂等不測之事變。而不合於死亡表之數者。又關於保險之統計。其進步尙幼稚。如現今所行之保險費。究非十分精密者。故時有增減。以期保險者與被保險者兩無損失。

保險費交納之方法。有限一時交付者。有分年交付者。有分期交付者。各依保險之種類。而異其納費之比例。有始終一定者。亦有每年每期遞加或每年每期遞減者。

在尋常終身保險。則每年一回。豫交其本年之保險費。以後終身間年年交付者也。惟每年應付之保險費。爲便宜計。有每月三月半年分交之法。其與全年豫交者相比。保險者不免有利息之損失。故常略高其徵收之定率。今示對於保險銀百圓保險費之略數如左。

尋常終身保險				有限存款終
年齡滿	每年付	每半年付		
一五歲	一·五八	八二		一五
二五	二·〇〇	一·〇四		一五
三五	二·六六	一·三八		六·二五
五〇	四·七六	二·四八		七·五六
	五年付清	十年付清	二十年付清	
	三·五八	二·三〇		二五
	四·二九	二·七七		

身保	三五	九·一八	五·二五	三·四三
險	五〇	一三·一二	七·七二	五·三一

被保險者依所定之比例。向保險公司之本店支店或代理店。交納第一回之保險費。公司應卽給以保險單。而被保險者於交費之後。雖經旬日而死亡。保險者不可不照付所定之保險銀。但第一回當交之費。有分數期者。尙未將一回之保費。完全交足。則保險者可從其應付之保險銀數中。扣除其餘數期之保險費。

訂保險契約而後。契約者於保險費之交付。有遲滯之時。保險者可視爲解約。有依特定之方法。退還保險存款之幾分者。故在交付遲滯中死亡、及其他契約所定之事故發生之時。不付保險銀。但遲交在三十日以內者、對於保險費。當添付日利若干之利息。又在三十日以上六十日以內者。對於保險費當添付遲交費及利息。更爲前約之繼續。則由各保險者特定之。

第六章　商業機關

第一節　交易所

交易所(Exchange or Bourse)爲投機的交易市場也。夫市場(Market)云者。爲行買賣交易一定之場所。有可自由經營者。有須官廳許可者。尋常如菜市場、魚市場等。可聽個人自由經營。爲日常食料品買賣彙集之所。使需要者與供給者相會合。都在室外以行零賣的交易。若交易所、則爲市場之進化。概在室內舉行大宗交易。且所買賣者。不僅限於實物。即貨物尚未入市。亦可預測將來之市價而行買賣。故謂之投機的市場也。

第一、交易所之設立及種類。　交易所之設立。須依法律之規定。受政府之許可。並納保證金於國庫。始許經營一種或數種之買賣。其區域由農商部定之。凡在同一區域內。不得設立兩所。爲同種之營業。其非同種之營業。則不在此限。又交易所之許可年限。雖定爲十年。但依地方商業之情況。得準原定年限。呈請續展。

交易所依其組織區別之。有會員組織與公司組織。從其營業區別之。有證券交易所

與物產交易所。證券交易所。又稱股票交易所。以股票及其他有價證券爲買賣者也。物產交易所。又稱商品交易所。如米穀棉花絲繭等。僅爲一種商品之買賣。或兼營數種商品之買賣。聽人自擇。此外又有證券與物產兩種兼營者。

第二、交易所之組織及事務。　交易所之組織。我國及歐洲大陸。均取干涉主義。受政府之監督。若英美則全聽自由。不受政府之干涉者也。其於組織上。我國又與歐美各國有不同者。歐美各國。會員組織與公司組織兩種並行。而我國則祇取公司組織。不取會員組織。觀證券交易所之現行組織法可見也。

經營交易所者。在股分組織。則爲股東。在會員組織。則爲會員。卽前者以股分公司同樣之手續。招集股東。後者以章程規定會員之人數與其資格。凡曾爲一年以上交易所之營業。與從事同種營業之商人。均得爲會員。

處理交易所之事務。依章程之規定。從會員或股東中選舉職員。並受政府之認可。職員、爲理事長一人。理事二人以上。監查人若干名。但在會員組織之交易所。則理事長

及理事。可於會員以外。選舉有學識經驗者任之。

次就交易所之事務。說明其大要。

一、設立市場。

二、市場之整理　交易所爲整理市場。畀以多少警察權。卽交易所爲保持其秩序。依章程之規定。得停止從事交易者之營業。又課以過怠金。且經政府之認許。得使之除名。其被除名者。於一定年限內。不得從事於交易所之交易。

三、買賣之登記　交易所對於平日之交易。登載於帳簿。以證買賣之成立及要領。

四、受授之經理。

五、交易之擔保。　如在會員組織。尙非必要。而在公司組織。凡由買賣違約所生之損害。當任賠償之責。其賠償之銀數及費用。定例雖須向違約者追償。然實際不能保其必得。因此交易所須預向從事交易者。徵收保證金。又使納手續費。蓋含保險費之性質也。

六、公定行情。　交易所買賣之行情。卽爲市價之標準。

第三、交易所之從事交易者　交易所之從事交易者。有會員。(Agent of Exchange)有經紀人。(Exchange Broker)其對於交易所爲交易之擔保。及備相對人之損害補充。既不可不繳存保證金。而對於買主賣主。又當照買賣之價格。使納一定之手續費。凡在會員組織之交易所。限於其交易所之會員及經紀人。得從事交易。又在公司組織之交易所。祇限於其交易所之經紀人。得從事交易。惟會員大概爲自己之計算而行交易。經紀人、不問其爲自己計算與爲他人計算。對於交易所。不可不負交易上一切之責任也。

大凡經紀人之資格。須年齡在二十五歲以上。曾爲同種營業之商人。或與交易所類似之營業而有經驗者。自具願書及履歷書。由理事長呈請農商部核准。自核准之後。並具保證金及願遵守定章之誓約書。繳存於交易所。始得爲經紀人。

經紀人或會員執行其業務。必俟交易所於其區域內之本店或支店揭示之後。始許

實行交易。至交易之時。經紀人或會員。須另備帳簿。詳記其買賣之年月日、數量、價格、及約定期日等。又當轉賣或買回之時。以及由電信書信等爲買賣之時。亦須詳爲記載。

經紀人之帳簿。必依一定之式。由交易所蓋章於其上。理事長有隨時要求檢閱之權。又經紀人欲用代理人之時。必經交易所之允許。其代理權與一般代理權無異。

第四、交易所之買賣方法。　交易所所爲之交易。約分爲三種。卽現期交易(Direct Transaction)延期交易(Prompt Transaction)定期交易(Periodical Transaction)是也。現期交易。或稱現交。卽當場銀貨兩交也。然通例交貨。常爲約定之翌日。其不約定交貨期日者。則以五日爲限。延期交易之交貨期日。通例在百五十日以內。定期交易之交貨期限。通常以月計。如一箇月期、二箇月期、三箇月期等。各依期限之長短。而定價格之高低也。

交易所之買賣方法。證券與物產。各有不同。卽在各交易所。亦微有差異。難以殫述。茲

就通行之證據金及其他手續言之。

(甲)證據金(Warrant Money)　從買主賣主兩方預納於交易所一定之金額也。其徵收之旨趣。一使確定買賣之契約。一防不履行契約時所生之損害。爲賠償之用。交易所通常所定之證據金有三種。卽本證據金追加證據金及增加證據金是也。

本證據金　其金額依各種買賣之狀況。於左之範圍內。以理事之評議定之。先期揭示於市場。向買賣兩方徵收之。

國債票及地方債票　照代價百分之一至百分之五

各公司債票及股票　照代價百分之三至百分之五十

米穀　照代價百分之五至百分之二十

追加證據金　追加證據金與本證據金異。不從買賣兩方徵收。惟遇行情漲落之時。至減少其本證據金半額以上者。(例如買賣約定之代價爲五百圓、其本證據金之比率爲百分之二、當繳證據金十圓、而其後行情漲至五百〇六圓、則賣主所納十圓

之證據金、比之漲高之價六圓、已減少半額（五圓）以上、）以買賣之平均價額爲標準。從不足之一方。照本證據金之半額徵收之。如其後更再漲高。得再徵收之。但逐次回復之時。亦得返還之。

增加證據金　有非常之事變。或停止禁止買賣。又數日休業之時。而行情認爲有非常之漲落。欲使買賣之確實。因從買賣兩方徵收之。其金額以本證據金之半額至三倍以內爲範圍。經理事之評決。而定金額及徵收之時日。並揭示於市場。

（乙）手續費及經紀用金　交易所徵收之手續費。各依買賣之數。先由總會議決。並須經農商部之認可。其徵收時期。在現期交易及延期交易。則於其交貨付價之時納之。在定期交易。則於其結帳之日納之。若有不納者。則交易所卽從經紀人所納之保證金內扣除。而後行違約處分。又經紀人得依現期交易、延期交易、定期交易之別。從買賣之委託者受取用金。（Commission）其金額由經紀人委員會公定之。經交易所理事長之承認。而揭示於市場。

(丙)交貨　現期交易凡在午前約定者則於當日午後交貨又午後約定者則以翌日正午或午後一時交貨爲限延期交易則以約定期日之午後一時交貨爲限凡至交貨期日(Settling-day)賣主交現品於交易所買主交約定價格之代金(有證據金者則扣除之)於交易所由理事在場過付爲一結束如係定期交易則以約定期月之末日(惟十二月則爲二十五日)午後一時爲限賣方以現品買主以標準價格之代金共交出於交易所由理事在場分別交付

(丁)違約處分　至交貨付價之日如係賣主違約即停止其營業並計算買主因違約所受之損失以賣主之證據金及保證金賠償之尙有不足之時則由交易所任其賠償設係買主違約則依同樣辦法賠償於賣主

(戊)證據金返還　於約定期限內爲轉賣買回之時可以證據金之收據請求返還交易所即憑此以返還該證據金但其買賣有損失之時必使照繳其金額以後乃付還證據金若有利益之時則以損失者繳出之金額割付於利益者以終了此計算

第二節　稅關

第一、稅關之目的及事務。稅關(Custom House)由國家經營之。爲欲達國家財政及商業政策之目的。以關於外國貿易爲主。而於國境上所設之機關也。

凡國家欲達自存之目的。則需財力。而欲達其進步之目的。則國民之身體精神及經濟上之利益。不可不保護發達之。國家之有稅關。卽爲欲達其目的之手段。其主在乎國境稅之課賦。國境稅者、出入於一國境域之貨物所課之租稅。其課之於出口貨者。謂之出口稅。(Export Duty)課之於進口貨者。謂之進口稅。(Import Duty)在今日文明諸國。咸知出口稅足以沮害一國之產業。故除特別場合之外。一般皆廢除之。惟我國至今對於有稅品之出口。尙課出口稅。故所謂國境稅者。實兼進口稅出口稅而言焉。

稅關之收入。不獨國境稅一端。更有從稅關之便宜上及其他理由。對於他國間之交易品。通過本國(例如英國輸入德國之貨、先經和蘭而後輸至德國)之時。得徵收通

稅。船舶進港之時。得課船鈔。（又稱噸稅）此外又以各種之事故。徵收手續費。其例亦不少也。

國家於稅關。欲實行保護政策。不僅在進口稅之課賦。其向他國出口之貨。又須有保護扶助之方法。如存票之發回。及出口奬勵金之交付。其最著者也。我國於出口奬勵之法。至近年始稍注意。間有一二土貨出口之免稅。然尚未能實行保護政策也。

註　關於外國貿易之政策有二。一爲保護政策。一爲自由政策。保護政策者。以保護本國之產業爲目的。對於外國貿易。政府爲種種之干涉。或課外國品以重稅。使高其代價。以阻遏其輸入。或與本國絲以奬勵。以發達其生產。堪與外國品競爭。更進而使其貨物出口者也。自由政策反之。以本國之產業。聽之個人之自由。不加干涉。現今惟英國採自由政策。其餘各國。皆用保護政策。然自由政策之國。亦非全廢進口稅。其進口稅之徵收。異於保護政策。僅圖國家之收入耳。

國家依以上之手段。欲達其財政上及商業政策上之目的。故稅關之設置。須擇貨物及運輸機關（鐵路輪船）必經之要道。而稅關依國家之權力。無論中外國人。均須服

從其規則也。

或者以稅關爲有妨害交易之通路。且於進口貨物及運輸機關課稅之結果。因增加其負擔。則國內之消費者。卽蒙其影響。有貴買之弊。然於他方。可減外國品不急之需要。發達內地之生產。此各國保護政策之所以見重也。

稅關之事務。依各國國法而有異同。茲就我國現行之制度。述之如次。

一、關稅船鈔及他種收入之事項。

二、關棧及其他貨棧之事項。

三、船舶及貨物取締之事項。

四、稅則違背者之處分事項。

五、港灣水路航海標識沿岸燈塔之管理事項。

以上諸種事務中之重要者。其說詳後。

第二、稅關之組織及分課　稅關屬於財政部監督之下。別設總稅務司以統轄之。現

在設關之處。其數已達四十九。除一二埠係自行開放外。其餘俱有條約之規定。試列表如左。

關名	所在地省名	設關年分	訂約開放年分
瑷琿 1 Aigun	黑龍江	宣統元年	光緒三十一年日本
廈門 2 Amoy	福建	同治元年	道光二十二年英國
安東 3 Antung	奉天	光緒三十三年	光緒二十九年美國
粵海 4 Canton	廣東	咸豐九年	道光二十二年英國
長沙 5 Changsha	湖南	光緒三十年	光緒二十九年日本
東海 6 Chefoo	山東	同治元年	咸豐八年英國
鎮江 7 Chinkiang	江蘇	同治元年	咸豐八年英國
秦皇島 8 Chinwangtao	直隸	光緒二十七年	光緒二十四年自開商埠
重慶 9 Chungking	四川	光緒十七年	光緒十六年英國
大連 10 Dairen	奉天	光緒三十三年	光緒三十二年日本

閩海	11 Foochow	福建	咸豐二年	道光二十二年英國
杭州	12 Hangchow	浙江	光緒二十二年	光緒二十一年日本
江漢	13 Hankow	湖北	同治元年	咸豐八年英國
哈爾濱	14 Harbin	吉林	宣統元年	光緒三十一年日本
琿春	15 Hunchun	吉林	宣統二年	宣統二年日本
宜昌	16 Ichang	湖北	光緒三年	光緒二年英國
膠海	17 Kiaochow	山東	光緒二十五年	光緒二十五年德國
九江	18 Kiukiang	江西	同治元年	咸豐元年英國
瓊海	19 Kiungchow (Hoilow)	廣東瓊州	光緒二年	光緒二年英國
甘竹	20 Kongmoon	廣東	光緒三十年	光緒二十八年英國
九龍	21 Kowloon	廣東	光緒二十三年	光緒十二年英國
拱北	22 Lappa	廣東	同治十年	同治十年英國
延吉分關	23 Lungchingtsun	吉林	宣統二年	光緒三十一年日本

龍州	24 Lungchow	廣西	光緒十五年	光緒十二年法國
滿州里	25 Manchouli	黑龍江	光緒三十三年	光緒三十一年日本
蒙自	26 Mengtze	雲南	光緒十五年	光緒十二年法國
奉天	27 Mukden	奉天	宣統元年	光緒三十一年日本
金陵	28 Nanking	江蘇	光緒二十五年	咸豐元年英國
南寧	29 Nanning	廣西	光緒三十三年	光緒二十三年英國
山海	30 Newchwang	奉天	光緒三年	咸豐八年英國
浙海	31 Ningpo	浙江	咸豐十一年	道光二十二年英國
北海	32 Pakhoi	廣東	光緒三年	光緒二年英國
三水	33 Samshui	廣東	光緒二十三年	光緒二十三年英國
三姓	34 Sansing	吉林	宣統元年	光緒三十一年日本
福海	35 Santuao	福建	光緒二十五年	光緒二十四年自開商埠
江海	36 Shanghai	江蘇	咸豐四年	道光二十二年英國

沙市	37 Shasi	湖北	光緒二十二年	光緒二十一年日本	
蘇州	38 Soochow	江蘇	光緒二十二年	光緒二十一年日本	
綏芬	39 Suifen	吉林	光緒三十四年	光緒二十一年日本	
潮海	40 Swatow	廣東	咸豐十年	咸豐八年英國	
思茅	41 Szemao	雲南	光緒二十三年	光緒二十一年法國	
大東溝	42 Tatungkow	奉天	光緒三十三年	光緒二十九年日本	
騰越	43 Tengyueh	雲南	光緒二十八年	光緒二十三年法國	
津海	44 Tientsin	直隸	咸豐十一年	咸豐十年英國	
甌海	45 Wangchow	浙江	同治三年	咸豐八年英國	
梧州	46 Wuchow	廣西	同治三年	同治三年英國	
蕪湖	47 Wuhu	安徽	同治三年	同治二年英國	
亞東	48 Yatung	西藏	光緒二十年	光緒十九年英國	
岳州	49 Yochow	湖南	光緒二十五年	光緒二十四年自開商埠	

次就各關之組織言之。關置稅務司(Commissioner)及副稅務司(Deputy Commissioner)以總理稅務。其下設幫辦(Assistants)書記(Clerk)總巡(Tidesurveyors)扦手(Examiner)巡役(Watcher)等。以分司其事。各地稅關。又依事務之繁簡。管轄區域之廣狹。組織略有異同。其間以上海稅關之組織。最爲完備。試述如左。

上海稅關之分課。大別爲海班(Coast Staff)外班(Outdoor Staff)內班(Indoor Staff)三項。海班、管理船舶之出入。實施港則及其他一切港務。外班、管理貨物之檢查。及港灣水路警察諸事務。內班、爲徵稅最重要之部分。普通稱爲內班房。又稱公事房。其分課如左。

一、大寫檯(Head Desk)總攬公事房全體之事務。各課於事務上有疑問者。均決解於此課。

二、進口貨處(Import Desk)爲接受進口報單及轉口報單之所。有外洋進口處。管理由外國各口輸入之事務。普通進口處。管理由本國通商各口輸入之事務。

三、結關處。(Clearance Desk)　管理船舶之出口事項。

四、領存票處。(Drawback Desk)　管理發回已完之正稅事項。

五、派司(稅單)處。(Pass Office)　管理發給洋貨土貨之派司事項。

六、碼頭捐棧。(Wharfage-dues Desk)　管理徵收碼頭捐事項。

七、管驗單處。(Duty-memo Desk)　此課所管事務最爲繁重。依進出口報單而定其貨物之應否查驗。適用稅率而定稅額。又管理船鈔執照之發給事項。

八、管內地單處。(Transit Desk)　管理通商口岸與不通商口岸間之通過貨物。

九、出口貨處。(Export Desk)　管理貨物之出口事項。接受出口報單及復出口報單。並給發出口准單。

十、管洋藥暨關棧處。(Opium and Bonded Cargo Desk)　管理鴉片之進口復出口及貨物進棧出棧事項。

十一、發存票處。(Drawback Office)　管理發行存票事宜。

十二、錯單檯。(Wrong File Desk)　各種報單之記載不完全。以及關內外諸種之錯誤。皆於此處指示訂正。又管理各公司行號之註册。以及稅銀完納之督促。罰款之徵收。又各種裝剩貨物之處理。

此外關於徵收稅銀者。有海關官銀號。關於統計報告者。有海關總署造册處。關於沿海之燈塔、港灣、水路、船舶之碇泊等。則有理船廳。皆稅關之附屬機關也。

第三、關稅。(Customs)　關稅、分國定稅率。(National Tariff)及協定稅率。(Conventional Tariff)兩種。國定稅率。依一國之法律任意規定者也。協定稅率。依條約與外國協議而後定者也。至徵稅之方法。又有從價稅。(Advarolem-duty)與從量稅。(Specific-duty)之別。從價稅、以貨物之價格爲標準。從量稅、以貨物之數量爲標準。我國現行之關稅。爲協定稅率。而以從價值百抽五爲原則。卽從量稅亦以值百抽五爲標準而後估定者也。其徵稅之種類。分述如左。

一、進口稅。(Import Duty)　自前淸道光二十二年有南京條約之規定。海關始照值

百抽五之例課稅。迨咸豐八年、以天津條約改正稅則。大致雖仍以值百抽五爲標準。而擴張無稅品之範圍。且有稅品因後來銀價跌貨價漲之給果。按之實際。不過平均四釐餘之低稅率。至光緒二十七年議定辛丑和約。始改爲從實值百抽五。除米穀、雜糧、生金銀、貨幣、圖籍之外。統作有稅品。然所謂從實值百抽五者。係照貨物之原價。即從市價中。除去稅銀五兩雜費七兩。易言之。即市價一百十二兩。始抽稅五兩也。此項稅則。大部分已改爲從量稅。於光緒二十八年施行。至今日尙沿用而未改訂也。

二、出口稅。(Export Duty) 出口稅、亦始於南京條約之規定。以值百抽五爲標準。現今之出口稅率。卽天津條約所改正者。所列貨名。不過百數十品。其無規定者。按照進口稅率。若爲進口稅率所無者。則照值百抽五課稅。而亦以從量稅爲主。其依從價稅法者。僅二十餘種。

三、復進口半稅。(Coast Trade Duty, or Coastwise Duty) 爲國內關稅之一種。卽內地以輪船運送土貨至通商口岸。於其進口地所課出口稅之附加稅也。前淸咸豐十

一年制定是項規則。其稅率等於子口稅。對於有稅品。照出口稅二分之一。對於無稅品。則從價二釐半。因正稅爲值百抽五。復進口稅則半之。故稱半稅。

四、子口半稅。(Half Duty) 係一種之通過稅。凡洋貨運入內地。及內地置買土貨。納此以代沿途應納之釐金及雜徵也。自咸豐八年以天津條約規定。以後對於有稅品。不論從價從量照正稅二分之一。對於無稅品。則從價二釐半。如係內地土貨。則在路上通過最初之釐局完納。洋貨則在進口之稅關完納。沿途所經各釐局。均免納稅之義務。此項子口半稅。亦爲國內稅之一種。在稅關不過帶徵耳。

第四、船鈔(Tonnage Due)及手續費。(Fees) 船鈔、征之入口之船舶。爲港灣之改良。浮筒、燈塔之設置。以及其他設備之用。船舶受特別之利益因而徵收者也。其應課船鈔之例如次。

一、除兵船及引水游歷等船。不輸船鈔外。其餘各項船舶。均須按照噸數。限期納鈔。

二、商船進口二日限滿。均應納鈔。若在限內。開艙起貨下貨。(除銀錢不計外)或上

下客人至二十名之多者。卽須納鈔。

三、商船完清船鈔後。由關發給船鈔執照。自發給之日起。以四箇月爲限。若在限內復進他口岸。免征船鈔。

四、商船收口躲避。或進口修理。並不上下貨物客人者。免納船鈔。

船鈔依船舶之註册噸數而分等差。定例、船舶在百五十噸以下者。每噸納銀一錢。百五十噸以上者。每噸納銀四錢。自船舶進口後四十八時間內完納之。

稅關所收之各種手續費。亦均有一定。例如船舶之臨時裝卸特許手續費。平日、午後六時至夜十二時。又午後十二時至翌午前六時。各納銀十兩。日曜日及封關日、午前六時至午後六時。或午後六時至午後十二時。又或午後十二時至翌午前六時。均各納銀二十兩。此外各關又有特定之手續費。如棉花出口之檢查費等是也。

第五、貨物報關手續。　貨物進口出口之時。必先具進口報單或出口報單。向稅關呈報。貨物經檢查以後。完清進口及出口正稅。始得領取進口或出口准單。但進口之時。

必添具提貨單。此項提貨單。與進口准單同時發還。至完清稅項之憑證。另有派司。卽洋貨進口蓋印憑據。(Original Pass)(俗稱洋貨派司)與土貨進口蓋印憑據。(Pass for Native Goods)(俗稱土貨派司)是也。

洋貨進口以後。在三年間。欲運銷別口者。可憑原派司向稅關報明。另納子口半稅。則給以子口單。(Transit Pass to Interior)至進他口時。祇須將憑單呈驗。無須另行納稅。如欲運回外國者。亦憑原派司向稅關報明。領回已完之正稅。由關給以存票。准在本口抵完別稅。或換取現銀。

土貨進口之時。已在他口完納出口正稅者。照例須納復進口半稅。以代應徵之釐稅。如在一年限內出口者。無須另納出口稅。如欲運銷別口者。則可領回復進口半稅。由關給以存票並已完正稅憑單。至進他口時。再行照納復進口半稅。

第六、船舶之出入。外國商船進口之時。船長必於四十八時內向稅關報明進口。並添具必要之文件。如領事報告書及艙口單。卽時完納船鈔。其已完船鈔。在四箇月有

海關憑單 或稱分關憑單 或稱原單

ORIGINAL PASS.

(Not transferable.)

*No.*_____

*SHANGHAI*_____

To The Commissioner of Customs.

Holding this document in evidence of the importation by the undermentioned Goods, we ask, that you will please allow the application and other privileges resulting therefrom.

*(Signed)*_____

Date_____ No._____

IMPORTATION.

N.B.—This document is to be handed to the Customs with the application for Entry in Bond, to be stamped, and it will be returned with stamped Permit.

Marks and Nos.	Package.	Description.	Weight. Piculs	Weight. etc.	Piece-goods.	Value.	Import Vessel and Registered No.	Date Import.
							Flag	
							Name	Wharf .....
							Vessel at.....	Godown No. ...

For Duty against above. *(to be filled in by Applicant.)*

Date.	Examiner.	Vessel.	Sub-division of New Pass.	Package.	Description of Goods.	Weight. Piculs.	Weight. etc.	Pieces or Value.	Signature. (To be filled in by the Custom.

進口　蓋印憑據式　(即土貨派司)

Form C.

PASS FOR NATIVE GOODS.

No._____ Shanghai, _____ 191_____

To THE COMMISSIONER OF CUSTOMS.

Please allow the bearer of this document all re-exportation and other privileges resulting from the payment by us of Duties upon the importation of the under-mentioned Goods.

B/L No. _____ per _____

IMPORTATION

Marks	Pkgs.	Description	Weight		Pieces	Value Hk. Tls.	Import Vessel and Registered No.	Date Imported
			Piculs	ctts.				
		Lot Pkgs.					From No.	

ENTRIES AGAINST ABOVE (*To be filled in by Applicants*).

Date	Exporter	Vessel	Register No.	Pkgs.	Description	Weight		Pieces	Value	Signature. (To be filled in by the Customs)
						Piculs	ctts.			

N.B.—This document should be sent to the Custom House with the Bill of Lading, to be stamped. Without the stamp it will not be accepted by the Customs.

式 單 口 出

EXPORT.

Customs No._____ Shipping Crd. No._____

Shanghai _____ 19

To the

COMMISSIONER OF CUSTOMS

Vessel "_____" *for* _____

Applicant _____ *Cargo-boat No.* _____

Sir,

Please grant Permit to ship, for which DUTY is required.

Marks.	No of Packages	Description of Goods	Pieces.	Net Weight.	DUTY. (To be filled in by the Customs.)
				Pkgs. *lbs.*	*Hks.* *Tls.* *m.*

Duty.....

Conservancy Dues...

Wharfage Dues.....

Total Tls.....

Per _____

Examined by _____

Applicant—

Vessel "_____" *for*_____

					Hk. *Tls.* *m.* *c.*

Duty.....

Conservancy Dues...

Wharfage Dues.....

進口單式

IMPORT.

Customs No._____ *B/L No.*

SHANGHAI,_____ 191__

COMMISSIONER OF CUSTOMS.

Vessel *Oakland* *From*_____

Applicant,—BARLOW & Co.

Please grant Permit to L[illegible]D, for which DUTY MEMO. is required.

Marks.	Packages.	Description of Goods.	Pieces.	Value.	Weight.		DUTY. (*To be filled in by the Customs.*)			
					Piculs.	*Cts.*	*Taels.*	*m.*	*c.*	*c.*

限期間內者。則添附船鈔執照。可免納鈔。倘船長怠慢逾時者。每日罰銀五十兩。以不過二百兩爲限。(見天津條約第三十七條)

外國商船出口之時。船長向稅關報明出口。領取出口准單。及前此進口時繳存之文件。若有起卸之貨。未經報關納稅者。由船公司爲之呈報。或代納稅項。或寄存關棧。若船公司於本船出口二日以後。怠爲此手續。則受逾期之懲罰。

第七、關棧(Bonded Warehouse)　關棧、爲稅關附設之堆棧。其主要事務。與普通堆棧無異。爲他人保管貨物者也。雖然。關棧寄存之貨。必爲進口報關手續未完者也。故所存之貨。可視爲未進口。其進口稅可以暫緩繳納。但儲藏之所。必經關吏之指定。並受嚴重之檢查。

關棧之存貨期。自進棧日起以滿一年爲限。其得存入之貨物。不可不適於次之條件。

一、爲未納稅之洋貨。

二、爲有稅品。

中國圖書公司和記出版

實業學校用

銀行制度論　謝霖　一册　定價一元
銀行經營論　李澈　一册　定價一元
銀行計算法　一册　定價一元
銀行簿記法　編　一册　定價一元二角

我國銀行學智識尚未發達。近年官廳社會。相繼設立銀行。經理會計。需材孔亟。李君等留學日本。卒業銀行專科。歸國後在中央綜核財政。經驗亦富。憫吾國銀行人才之缺乏。特本其所學。著爲以上四書。於銀行應用各學。搜採悉備。凡有志於銀行事業者。不可不讀也。

中國圖書公司和記出版
實業學校用書

中國之金融

潘承鍔編二冊定價五角

此書綜集各內地日領事所調查我國各埠之金融報告。編次而成。分訂二冊。上冊一天津二煙臺三漢口四上海。下冊一重慶二蘇州三杭州四南京五長沙六沙市七福州八廈門九汕頭十廣東。注意之點。爲金融機關貨幣匯劃等。凡銀行票莊錢當各鋪。銀洋錢幣紙幣平色。以及商業各習慣隨地不同之情形。無不瞭然。足爲我國商業經濟之光。

上海中國圖書公司和記出版

楊延棟編

中學師範

法制經濟教科

經濟學

定價五角

財政導源於經濟。必知生產消費分配交易諸原理。而後可以言理財。是編於此四者各標以論。論生產則詳述分力土地資本三者之性質與產出方及其分量。論分配則詳述利潤工價地租三者之原理。論交易於價值則剖解分明。於通貨則理解詳盡。於外國貿易盈虛消長。理解了然。是書不獨適合中學師範之用。即研究實業者亦宜人手一編。

◎ 代售處上海及各省商務印書館 ◎

編(30)

中華民國五年十一月初版

（最新商業學二冊）

（每部定價大洋壹元）

（外埠酌加運費匯費）

編纂者 吳江 王言綸

發行者 中國圖書公司和記

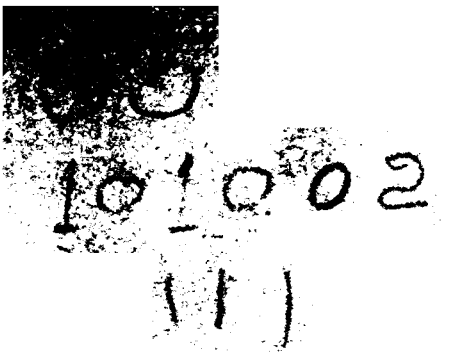
上海四馬路棋盤街二十一號

印刷所 中國圖書公司和記

上海四馬路棋盤街西首二十三號

發行所 中國圖書公司和記

分售處 中國圖書公司和記各省支店

代售處 上海及各省商務印書館

◎此書有著作權翻印必究◎