

# 水陆联运辑要

5574  
s20

國營招商局刊

水陸聯運輯要

劉鴻生題



3 0532 7155 1

## 劉序

辦理交通事業者。負有供給公衆使用之責任。莫不以便利經濟為原則。水陸之運輸。則便利經濟。尤為切要之圖。如何而可以節勞費。如何而可以省時日。如何而可以少耗費。以交通工具優良為言者。猶偏而不全也。試以航運言之。行駛迅速。設備完善。論其工具之效能。亦可謂便利與迅速矣。顧以我國海岸線之長。港灣之多。幅員之廣袤。人之物殷富。行旅貨物運輸上之起訖點。各不相同。而航線則不能無起程與終程也。航程終矣。而猶未至人與物之目的地。即不能不轉換航程。涉大陸者。且須舍舟以就車。其時間每不相銜接。則所費之時日金錢勞力。較直達目的地者為甚。故求運輸上之便利經濟。不僅在交通工具優良之一端。要在使水運與陸運有適當之聯絡也。一國之交通。如人身之脈絡。分之則為局部之機能。合之乃全一身之功用。願我國之有鐵路輪船者。五六十年矣。而水陸之運輸。則仍各自為政。清之末葉。北甯鐵路與招商局訂定水陸聯運線者有四。民國十九年。北甯鐵路。因經營葫蘆島工程。復與招商局訂立聯運合同。惜因種種關係。或如曇花一現。或未能見之實行。而水陸聯運。仍在可望而不可即之間。鴻生自承乏。招商局以來。深知水陸運輸。各不相謀。猶未盡便利經濟之效能也。因與隴海鐵路商訂水陸聯運之約。得隴海鐵路之提繫。

而聯運告成。嗣與膠濟平漢江南等路。相繼訂約。即北甯津浦京滬滬杭甬等路。亦正在商議進行。以期全國交通。如人身之脈絡。互相貫通無或阻滯也。自水陸聯運實行之後。腹地與海岸間之貨物。得以迅速到達。其因而所省之時日金錢勞力。不可以數計。而所得運費。猶不足以供航運之用。其盡力以圖之者無非為交通上盡其便利經濟之效能而已。非與其他交通事業爭利也。初辦之初。招周君鳳圖以為助。擘畫經營。略具基礎。周君就其兩年所辦之事。著有水陸聯運輯要一書。于水陸聯運之要旨。及其手續。記載綦詳。以供運輸時參攷之用。書成問序于鴻生。鴻生以其能為推進聯運之助。故為之序。中華民國二十四年六月劉鴻生。

## 何序

衣食住行。為民生四大要素。人類謀生存。率多注重於衣食住。而忽於行。中山先生倡衣食住行之說。於是國人於衣食住之外。咸無不知行亦為人類生存之需要。所謂行者亦曰便利交通而已。我國交通事業。在近數十年來。已漸發展。陸有鐵路。水有輪船。空有飛機。雖不能步武各先進國。然已略具規模。足資使用。堆水陸空所使用之工具。仍猶各自為政。不謀聯絡。故於交通上尙未能盡其效能。招商局辦理航業垂數十年。僅就沿江沿海各口岸。派輪往來。行駛便利。一部份之貨物與人民。其應如何與陸空兩方取聯絡謀貫通。則尙未計議及此。蓋泰東西各國交通工具發明最多。其使用之方法亦愈完備。水陸空聯運已早實現。我國既乏借鑑參攷之書。本文鮮專長熟悉之人才。雖欲創行。卒難成功。前年交通與鐵道兩部有促成水陸聯運之議。此時周君鳳圖在美專攻運輸之學。方自海外歸國。我局總經理劉公鴻生器其才。乃亟聘為聯運專員。墨林斯時忝主業務。遂得與周君同事。亟切間共謀所以促成水陸聯運。周君子彈智竭慮盡力經營之餘。復將國外實習時所有聞見。及國內實行時所取途徑。搜羅闡述。筆之於書。名曰水陸聯運輯要。周君好學不倦。聯運演進無已。將來由水陸而推行至水陸空。由國內而遠及於國外。行見廣績著述。供獻必多。則第二編之刊行。期

嘗不遠。余重周君之學。而又樂其書之成。因為之序。  
中華民國二十四年七月何墨林

## 編者序

余於民國十年襄辦中華航業公司於香港。租賃海軍部華丙輪船。(即普安)航行香港南美中各埠。同年考取南洋兄弟煙草公司選送美國留學。復在美東各大鐵路公司。輪船公司。碼頭公司見習。對於該國聯運事宜。盡具經歷。民國二十二年返國。即應劉總經理之召。入局辦理水陸聯運。此在我國尚屬新創事業。既無成法之可循。復鮮書本之可考。草創伊始。頭緒紛繁。質疑問難。應付愈煩。有關係分局者。有未盡明瞭責任之分配者。各埠貨商有尚未了解運輸手續者。爰於公餘之暇。就個人學習及辦事上經歷所得。草擬成文。並檢同關係聯運之章則單據。彙編斯冊。藉供參考。未敢自詡確當。尚待識者採擇指謬。則為幸多矣。是為序。民國二十四年四月周鳳圖識於國營招商局。

# 目次

緒論

歷史

現行情形

聯運股組織

創辦難題

結論

附錄

貨商須知

託運單用法

貨票用法

授受證用法

代墊關稅雜費通知書用法

損失事故報告書用法

殘短單用法

訂正單用法

大宗貨物分等表

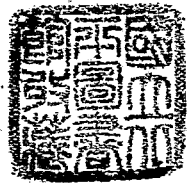


# 水陸聯運

周鳳圖

## 緒論

聯運之意義，乃使各種交通利器聯合起來；而盡其運輸上便利之效能，蓋陸地不可以行舟，水道不可以行車，每因限於地理關係，既須有賴於鐵道之運輸，尤須賴於輪船之送達，設不亟圖兩者之聯合，以謀運輸上之經濟便利，是誠不智之甚者，在水陸交通工具互相銜連運輸之下，其應如何便利客商，與貨物，如何經濟時間與費用，如何擴張營業，如何增進功利，均為一國交通事業創辦與進展時所必須研究之原素，必須採取之途徑，茲就世界各國運輸事業而論，如一國交通事業僅依靠鐵道，或僅藉船舶以為工具者，其運輸力量，決不充分，此可斷言，試就美國交通事業觀之，其陸路交通利器之鐵道，長度里數幾相等於全世界所有之鐵道，其交通之便利，至足驚人，然當歐戰時期，其國內貨物堆積停滯，實可無法運輸，雖設鐵道總管理處於美京，分辦事處於各要隘，規劃不可不周密，然除軍用物品外，普通商品，非經數月不能由內地達美東各口岸。故歐戰後，美國促進內河航業以補鐵道之不足，其所辦之內港航綫公司，Inland Waterways Corporation 乃國營航運事業直隸於該國之陸軍部，飭令各有關鐵道，在相當地點設立水陸聯運，以求水陸銜接，足見聯運事業，實為整個交通



之要圖。

吾國物產豐富，人物殷繁，幅員遼闊，為世界各國冠，其有賴於交通為之連貫者，尤不可須臾緩，試觀吾國今日所有之交通利器，以鐵路言，雖有平漢津浦以通南北，而貨運之自各該路起運者，不能直通西南，隴海平綏北甯貫通東西，亦不能直輸閩粵，至其較短之鐵路，則有湘鄂，滬杭甬，浙贛，膠濟，南潯，等路，皆須藉其他鐵路或水路之聯運貨物，以增長各該路之運輸，以水道言，無論海運或內河航行，均較洋商為遜，吾國海岸綫暨港灣之長且多，內有天然之黃河揚子江，珠江白河等橫貫東西，人工之運河以勾通南北，然交通事業之不克充分發展者，誠為過去對於聯運，殊少講求，坐是不能與外人競爭，功用與利益盡皆喪失，良可慨嘆，今後欲圖挽救，誠有不能不力求聯運之發展，根據經濟原理，審度本國情勢，就各地需要之緩急，與地理之異同，而謀水陸交通利器之連鎖，或先車而後船，或先船而後車，務使物盡其用，地盡其利，路航兩方澈底合作，切實聯絡，而使水陸交通得銜接，路航聯運同奏實效，庶不負交鐵兩部提倡水陸聯運之初心。

關於水陸聯運，應先規定整個策略，以為進行之方針，蓋鐵路與鐵路之間，航綫與航綫之間，均不免有互相爭競情事，倘無完整計劃，誠恐其他路綫乘機操縱，或壟斷，則影響於整個交通事業者殊鉅，當美國於巴拿馬運河鑿成後，其政府即不許鐵路

公司兼營輸運事業，蓋為免障侵害其他路線之營業，發出跌價競爭之危險，如鐵路與水路聯運，須經州際商務委員會之審奪，此種辦法，無非為完成其國完整個聯運政策而已，吾國鐵路路線雖少，然各該路為營業收益計，此一路與彼一路之競爭，亦在所難免，是故聯運之實施，非有整個政策以維繫而統率之，誠難免除各路之自相傾軋，以使不影響於各箇路線之營業，考查美國辦理水陸聯運時，曾發生內港航綫公司訴控南方鐵路公司於州際商務委員會一案 United States War Department, Inland Waterways, Mississippi Warrior Service's Abilene Southern Ry, Feb. 6, 1923. 查該案之起因，由於內港航綫公司要求鐵路公司開辦水陸聯運綫，其要求開辦路線，計有千餘，此中何綫應辦。何綫不應辦，與夫各綫聯運運價之如何規定，千頭萬緒，頗費斟酌，州際商務委員會對之，亦難逐一規定，祇能於原則上規定大綱四款，解除兩造爭端，示以相當範圍，以為辦理上之標準，至該委員會所公佈之四款，可認為美國水陸聯運大綱，亦無不可，茲將重要意譯錄如后，藉供參證。

一、凡船方擬開辦水陸聯運綫，須證明該綫對於社會有實益，方得舉辦。

二、水陸聯運綫，不得通於繞道而行，致失聯運經濟之本旨，如水路經行之歷程過短，其水運低價之利益，不足以補中途轉裝費用時，均不得舉辦。

三、如甲地至乙地，一方面已有鐵路可以直達，一方面水陸聯運之歷程，其鐵路

路線已超過另一方面直達鐵路歷程三分之二者，亦可不必舉辦，但因特殊情形者，不在此例。

四、水陸聯運之運價，應比照鐵路聯運運價為低。至其比例，須視該綫之情形而定。

以上四款，係美國對於水陸聯運政策之大概情形，至於中國對於水陸聯運政策，曾經鐵道部業務司司長兼聯運處處長俞誠之先生在『整理全國鐵路業務聯運計劃書』內第一三一頁宣言——

『惟吾國路航概為國營，貨物運輸，當以整個國家經濟為前提，不應以某一鐵路為單位，果某種貨物在某兩地間之運輸，以輪船為經濟，則雖原由陸運，亦當使之改由水道路，反之，如一鐵路運輸較為經濟者，則當使之仍由陸運，蓋輪運與路運，各有優點，須視貨物之種類質量，運輸里程之長短，暨生產銷運之所定而定以何者運輸為經濟，吾國應以運輸經濟為原則本水陸合作之精神，而以運價之高低或其他限制辦法以左右各項貨物運輸之方法，故青島大浦上海間之輪運，對於津浦京滬諸路，雖不無影響，而就整個國家運輸經濟言之，實有舉辦之價值。』

前項宣言，其昭示吾國對於聯運政策所應探行之方針，悉依國家整個經濟為前提。

，以決定聯運實施之途徑，精確之見，極表贊同，無待詞費，至所揭示吾國運輸應以經濟為原則，本水陸合作之精神，以求整個計劃之完善，而收聯運之實益，俾新興事業日趨於繁榮穩固境界，辦聯運事業者，尤應折肱致意而無時或釋者也。

## 歷史

近年以還，中外各國對於聯運，倍極重視，研究不遺餘力，良以人事日繁，商戰劇烈時代，其有賴於交通便利器加緊速率，運輸增高效能者，日見需要，故各國競尚聯運，大有一日千里之勢，考英國於一九二九年，即有「皇家運輸委員會」Royal Commission on Transport, 1929-1930 Inquiry on Co-ordination And Development of Transport 之設立，為專門研究聯運之需要及其效能，美國州際委員會於一九三一年，亦特為該國汽車與鐵路聯運之考查，Interstate Commerce Commission: Hearings on Co-ordination of Motor Transportation 1931, Docket 23400.

凡此種種，足資證明聯運事業，在世界各國，實具現代化與重要性，尤以英美兩國於考查時期，內所編印之報告暨各種規章，以及見諸實效之種種辦法，在在均足為我國之借鑑。回觀我國近三年來，對於聯運，提倡設施，不遺餘力，自民國二十二第十六次國內聯運會議之後，海陸空各種聯運，均已次第舉辦，雖草創時期，未敢侈言成績，然前途發展，猶方興未艾。

追溯我國對於聯運事業，尚不自今日始，實已具有悠久歷史，其創辦時期，遠在於遜清末葉，當宣統二年郵傳部以輪路兩項，利在交通，即經設法籌增疑項，積極

擴充水陸路綫，藉廣招徠，而利運輸，並知水陸聯運關係於國家交通政策者，至為重要，倡議將江海相通之鐵道，聯合運輸，決定辦法，簽立合同，當時規定水陸聯運路綫，共分四綫——

一、由上海至營口轉運奉天

二、由廣州至營口轉運奉天

三、由上海至天津轉運張家口

四、由上海經鐵路至鎮江南京轉長江輪船至漢口

以上四綫，客運貨運兼辦，此為吾國舉辦聯運之嚆矢，開辦之初，特將輪船一速度加高，改訂火車時刻，使兩種交通利器，銜接一氣，以故當時本局特派江新江裕兩輪為長江聯運專輪，提早班期，并飭沿岸趕緊裝卸，縮短停泊時間，增加汽機馬力，力求與火車時刻銜接，此為長江水陸聯運之發軔。至於海陸聯運，在營口方面，特由省當局設置躉船，以利上海廣州輪船之裝卸，次年（宣統三年）津浦路劃分浦口卓北碼頭，准本局輪船免費停靠，期與該路銜接，便利客貨上下，此民國紀元前始創聯運之經過。

鼎革以還，前次工作，因種種關係，先後廢弛，民國元年雖有滬甯鐵路與本局議訂聯運合同，卒未果行，民國二年，交通部鑒於國際聯運之逐漸推行，而國內鐵路，

尚無具體之聯運辦法，於國際運輸，既難推行，而國內交通，尤感不便，因飭各路奉（今日之北甯）京漢，京張（今日之平綏）津浦，滬甯五路，會商聯運辦法，此為鐵路聯運之發軔，民國三四年間，曾一度邀請本局加入開辦水陸聯運，然事屬初辦，且因政局關係，致未實行，民國十七年第十四次國內聯運會議，復有高倡水陸聯運之調，惜未見諸事實，是年北甯鐵路為發展業務起見，積極進行開闢葫蘆島為商港，以冀攬攬大連之運輸，然在葫蘆島港口工程未盡以前，不能不先事計劃，預為籌謀，先將出口貨運，招攬至營口，以為該路貨運之出路，故於民國十九年曾與本局訂立聯運合同，以營口為銜接地點，其規定起訖地點，在北甯路方面各負責站，及與北甯路聯運之各路各站，均為聯運站，在輪船方面，凡經設立分局之各埠，或設有代理處各地，均為聯運埠，惜乎約章甫訂，九一八事變即來，致使多方經營之北甯聯運，竟遭夭折，殊為可痛，民國二十年三月本局奉交通部令轉鐵道部咨，飭參加十五次國內聯運會議，派員會同商訂聯運大綱十二條，民國二十二年九月第十六次國內聯運會議，本局曾派員參加，并議決本局與國有鐵路聯運辦法二十一條，至本局與鐵道部聯運處訂立水之聯運合同，經於二十二年正式簽字，當未與鐵道部訂立正式聯運合同簽字之前，本局根據歷屆聯運會議成案，先與隴海鐵路管理局訂立聯運細則，於民國二十二年十一月開始，試辦水陸聯運，以期實施，翌年膠濟水陸聯運繼起實行，二十四年一月一日平



漢路，二月五日江南鐵路於聯運均先後實行，此外北甯津浦南潯各路聯運合同，亦先後經由鐵道部批准尅日實行，其他京滬，滬杭甬，湘鄂，平綏，廣韶諸路，目前均在商議進行中，倘無何種意外遷延，本年年底，當可一一實現，而國內水陸聯運所預計之整個聯運網，自可完成，蓋所謂整個聯運網者，無非利用國內水陸交通利器，使之造成一絕大之聯運聯絡道綫，遍佈全國，無路不達，無遠弗屆之意，舉凡鐵路或輪船可到達之地點，均可藉水陸聯運之便利以遞運，如甘肅蘭州水菸之運銷廣東者，可由平綏北甯或隴海鐵路起運至交接地點，轉由本局輪船直達廣東，福建汕頭之土糖運銷湘鄂者，可由本局輪船起運至漢口轉交平漢或湘鄂鐵路以達於目的地，如是則物盡其用，地盡其利，國利民福，胥利賴之。

## 現行情形

現與本局已開辦水陸聯運之鐵路，計有隴海，膠濟，平漢，江南四路，四路之中，以隴海一綫之水陸聯運為最興旺，茲逐綫分述如后。

**隴海聯運** 隴海鐵路縮互隴，秦，豫，蘇四省，計程八百餘公里，自腹地以迄海濱，為橫貫東西最大幹綫，沿綫物產，雖不甚豐饒，然中原各地貨物，如豆麥等之待輸出口，日愈殷繁，兼之西北寶藏，亟待開發，而該路實更負有開發西北之使命，其與各路交錯，取得聯絡上之絕大便利者，在津浦則徐州為其交軌處，在平漢則鄭州為其交軌處，海道方面，其與輪船銜接者，在未開築連雲港以前則有大浦，大浦位於臨洪河南岸，距海約十八里，惟臨洪河泥沙湮塞，日甚一日，雖雇用挖泥船常川疏濬，收效仍微，當水漲時，水深亦不過十二三尺，數百噸之輪船，雖可勉強出入，而擱淺時虞，對於貨運殊不經濟，且西路綫長，貨運繁盛，非建築正式海港，不足以言發展營業，更不能利用徐州以東之路綫為之補救，蓋貨物無相當之港口為出路，則運銷滬粵貨品，均須由津浦以輸運，是則徐州以東二百七十七公里之小隴海，直等於無用，（徐州以東一段俗稱小隴海）亟宜利用徐東路綫從速築港而利運輸，嗣經迭次精密計算，築港經費，約需四五十萬元之鉅，考慮至再，惟有擇要舉辦初步急需工程，用資補

救，餘俟節節推展，首由新浦車站展修軌道經墟溝孫家山至連雲港計長三十一公里，後以連雲港工程須延時日，乃在孫家山建築臨時碼頭，以期早日實現該綫水陸聯運。

初，連雲港之計劃，原定修建碼頭十二座，現以財政關係，先建二座，一為聯運碼頭，一為煤碼頭，聯運碼頭之位置適中，洽以西連島為屏蔽，二三千噸之輪船，任便出入，目前工程雖未完竣，但同時已可停泊二輪，預計二十四年九月內，當可同時停泊三輪，以完成第一步之工程，至於煤碼頭之工程，純為利便中興煤礦而設，中興煤礦為中國煤業巨擘，品質精良，產額豐富，自該礦在隴海路大浦車站建設碼頭後，該礦之煤多由臨棗支綫經津浦路抵徐州轉隴海至大浦，輪運至滬，惟以路綫稍遠且大輪不能入太浦，每次僅能裝運數百噸，費用與時間上，均不經濟，難與外煤競爭，故中興特建煤碼頭於連雲港以利運送，如是則將來水陸聯運，利便異常，路礦雙方，均蒙其益，隴海後更添築台趙支綫，由該路綫趙墩，直達中興礦之台兒莊，該煤碼頭，已於廿四年三月五日完成，開始裝卸，將來煤斤聯運，經濟利便，亦一番新供獻也。

屈計本局自與隴海辦理水陸聯運以來，計十有六月矣，據民國二十二年統計報告，隴海綫聯運出口貨物，約計十六萬噸，隴海路收入約一百五十五萬元，本局收入約四十七萬元，初辦之初，即有此種成績，雖不能謂為已至極度發達境地，要亦路船兩方力圖精進之結果，舉凡對於客商之便利，運輸之靈敏，費用之低廉等方面，凡力所

能達者，靡不竭力求之，期其完善安速，不甯唯是，設遇意外損失，更負賠償之責，以是客商對於水陸聯運，咸加信仰，亟表歡迎，所謂使利客商者，凡貨主自起運站或口岸將貨送交負責人員點收後，其所發出之貨票，即可在到達地提取貨物，無派員途中照料之勞，而其穩妥則一，所謂運輸靈敏者，本局特指定專輪四艘，定期航行於上海連雲港間，如遇貨物擁擠時，更添派空輪開往連雲港以資接運，近更擬辦時間負責之紀錄，其有利於客商者尤鉅，所謂費用低廉者蓋由中途轉接費用，概歸路船兩方辦理，費用自廉，而船方水腳，復經特別低減，過有損失，一經查明屬實，即按據路船雙方章程，負責賠償，凡此皆為路船兩方竭力為貨商圖謀一安安全全者如是。至於貨商方面，亦須將托運貨物，包裝完固標誌明顯，以免遺漏及點交困難，求辦事上便利經濟，而收合作之效。

本局與隴海路辦理水陸聯運，除隴滬綫而外，尚有隴青，隴汕，隴粵各綫，祇以始創時期，外界人士，率多不明此中真諦，不無障礙發生，以致各地商人，每因不明水陸聯運之本旨，竊發生反響，如隴青一綫開辦之始，致招青島小港輪船之反對頗烈，本局舉辦各綫水陸聯運，純為開發富源，便利客商，依據國家交通政策之方針，冀求全國交通事業之連鎖而繁榮之，本非一般專以營利為目的，希冀排擠他人者，所可

同日而語，唯創業維艱，今古同慨，首創時期，每多阻窒，如能稍假時日，各方對於此種事業，自能明白認識，一爰其向所反對者而為歡迎，推誠合作自在意中，是則將來各綫聯運之發展，殊可拭目視之，他如隴山隴粵兩綫，均屬初辦，一時尙無何項成績可言，惟際此開拓期間，一方固須負責者熱心力以赴之，他方該兩綫本身，自有其發展之可能，誠能善自經營，則異日之繁榮，媲美隴滬者，當可預卜。

**膠濟聯運** 膠濟路橫貫齊魯，民物殷阜，西節河洛，北控平津，海有魚鹽之利，山有煤鐵之饒，自膠澳以達濟南長凡三百九十里，與津浦路近相鄰接縱橫交通，蓋為東西往來必由之路，航海梯山，萬國經商，交通運輸之孔道也，沿路出產，如二千里堡之菸葉，濰縣之土布，濟南之粟，博山之煤，皆馳名中邦，運銷全國，故自隴海辦理水陸聯運後，該路即繼起辦理，於二十三年九月一日實行，初辦以來貨運為可差慰人意，為未能如隴路水聯之發展，（一）膠濟路之出口，與隴海有所不同，隴海唯一之出口為連雲港，現在純為聯運而設，貨物之抵連雲港，祇有由水聯運輸，別無出路，膠濟路出口之港為青島，船舶雲集，商人在膠濟沿路於未知各口岸市情如何之前，率先將貨物運至青島蘆存以待善價，如粵價較佳則運粵，滬價較優則運滬，貨物既至青島，自無須取道水陸聯運，（二）青島為通商口岸，凡貨物之從一通商口岸由輪船轉運其他通商口岸者，按照中國海關條例，須納轉口稅，例如山東土綢由濟南取

道水陸聯運至上海該項土綱至青島轉船時，每噸須納轉口稅一百四十元，再加火車運費，輪船水腳，該項土綱擔負已屬不貲，又如棉花自濟南運滬，在青島轉口，每噸已須繳納九元一角之轉口稅，再加以濟運青之運費連續費等，已超過二十九之外，船方縱不收水腳，亦不能運滬與外棉競爭，膠濟路水陸聯運之不能盡量發展，轉口稅之障礙亦一因也。

平漢聯運 鐵道之縱貫於我國南北者，有兩大幹綫一日津浦，一日平漢，津浦內因運河外有海道兩路之競爭尙覺稍遜，唯平漢則地處中原，獨擅其利，北與平綏北甯接軌，南與長江相依，中跨正太道清兩路，黃河彰河。交錯其間，交通之利，無遠弗屆，至於物產，如豆餅雜糧菸葉茶棉之屬，出產豐饒，品質精良，洵足稱雄華夏，首推一指，以故北平漢口，居民恆在二百萬以上，為全國中北兩部商業要區，非無因也，本局有鑒及此，於初辦隴海聯運之後，即從事平漢水陸聯運之進行，惟以該路終點在大智門，與沿江各輪船碼頭不能銜接，對於貨物遞送，如用汽車，本無不可，唯由大智門至沿江碼頭，費用過巨，失却水聯經濟之本旨，故平漢聯運之第一問題，須先解決轉運使鐵路與輪船銜接，以省接續費用，查漢口除太古輪船公司有碼頭直通鐵路外，其餘各輪船公司，均無直通之碼頭，為補救計，本局刻已特備充量躉船一艘，停靠平漢路江岸站之江邊，此項躉船容積寬大，既可用作碼頭，以停靠江輪，復有充分

置藏能力，可為聯運貨物臨時堆存之用，裝船裝車，兩稱便利，本局復選派服務江輪十餘年理貨經驗豐富之幹員，常川蒞股辦事，自本年一月一日開辦至今，為時僅祇五月，貨運雖未十分暢旺，然創辦伊始，自非一蹴可達，若能假以相當時日，平漢聯運，當有相當之發展也。

江南聯運 江南鐵路第一段計劃由南京經蕪湖至安徽之河瀝溪，計長二百十公里現在已成之路，僅祇蕪湖至孫家埠，其長不過八十公里，比之長八百餘公里之隴海鐵路，僅十有其一，惟皖南為產米豐饒區域，兼之甯國河瀝溪一帶，林菁深密，礦藏最富，竹木紫炭之屬，多不勝計，一旦鐵路通行，輸運大便，運出數量，當可增長倍蓰，就該路調查報告，沿綫各地貨運，已在五十萬噸以上，而該路水陸聯運，亦已於二月五日實行，惟今年適過饑年，已有此項成績，則來日貨運之興，其千百倍於今日者，當可預卜，他如津浦，京滬滬杭甬，北甯，南潯各路水陸聯運合同，或經鐵部批准，或在進行商討，要皆在逐步推進舉辦中，至與各路所訂之連接地點，聯運車站，聯運口岸，茲分別列表為后。

水陸聯運之接連地點，聯運車站，聯運口岸一覽表

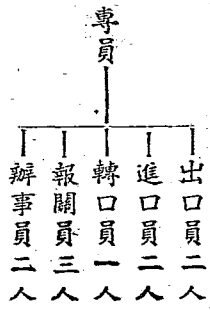
路名	接連地點	聯運車站	聯運口岸
隴海	連雲港	隴海路幹支綫各站	上海，廣州，天津，青島
膠濟	青島大港碼頭	濟南，周村，張店，博山，平店，青州，濰縣，坊子，二十里堡，蝦蟆屯，高密，膠州，藍州	上海，汕頭，香港，廣州
平漢	漢江岸碼頭	平漢路幹支綫各站	上海，九江，安慶，蕪湖，南京，廣州，廈門，
津浦	浦口貨棧	明光，臨淮關，蚌埠，南宿州，徐州，濟甯，吳村，大汶口，泰安，濟南，德州，	蕪湖，大通，安慶，九江，武定，漢口，汕頭，廣州，
京滬	上海日輝港 南京下關	南京，鎮江，丹陽，奔牛，常州，無錫，蘇州，崑山，開口，南星橋，杭州，拱宸橋，長安，硤石，嘉興，曹娥江，餘姚，	漢口，九江，安慶，蕪湖，青島，天津，廈門，廣州，
北甯	天津沿河沿塘沽招商碼頭	前門，豐台，天津總站，唐山，	汕頭，香港，廣州，甯波，福州，廈門，煙台，



江南鐵路公司	南 潯
蕪 湖	九 江
汪家宣城，孫家埠， 卞子口，竹絲港，穆家莊，灣子橋頭	南昌，
漢口，九江，大通，安慶，鎮江， 蕪湖，海衛，天津，甯波， 汕頭，廣州，	上海，安慶，蕪湖，南京，廣州， 廈門，天津，青島，

### 聯運股辦事組織

本局為辦理水陸聯運事宜，特設聯運股以專掌之，凡有關於鐵路輪船聯運，無論先船後車，或先車後船，或轉口聯運，均由該股主持舉凡貨物承運，授受，裝卸，進棧，出棧，報關，驗關，墊稅，理賠，審核各項聯運事務，均歸該股負責辦理，該股設專員一人，出口員二人，進口員二人，轉口員一人，辦事員二人，報關員三人，其組織如左。



專員辦理左列各事項

- 商洽聯運合同，招攬聯運貨載。
- 各項文電之處理及命令之承轉。
- 聯運業務上檢查監督事項。

填造聯運業務報告，及規劃聯運發展。

審核貨物損失及處理賠償。

調度股隻裝卸及貨物進棧出棧事項。

出口員二人辦理左列事項

錄底部

簽發裝貨單

貨物分等

計算運價雜費等

核算餉佣

核對裝貨收單

填造出口貨運日報

進口員二人辦理左列事項

核對提貨單

核對關底

填寫分提單

核對墊付稅款雜費

填發訂正單

填發進口貨運日報

轉口員一人辦理左列事項

填造轉口貨運報告

核對轉口倉單貨票

填造代墊關稅雜費通知書

繕造一切有關轉口單據

辦事員二人辦理左列事項

辦理文牘

繕訂倉單

繕寫貨票

編訂貨票號碼

記錄賠殘總冊

編裝運輸日報表

其他一切雜務

報關員三人辦理左列事項

聯運進口出口報關驗關

代客報全船進出口客貨

代客至碼頭或駁船驗關

繕寫進出口報單船員報告書結關呈請書及統稅報單

另報船用食米燒煤

服請輪船裝卸夜工單，過駁單，及裝煤單

辦理進出口統稅貨物及進洋貨納稅等事宜

以上事務乃聯運股所掌理事項之大略也，該股辦理之事務，實已包括船公司及車站內之事務而統理之，凡有貨客托運貨物，先由貨客填寫托運單，根據該托運單由該股填發關單，交貨客將貨裝船，船上收貨後，將貨物之重量及體積分別填列，該股根據船上所填之重量及體積，按照鐵道部之貨物分等表，分別等級審查火車及輪船各部份運費及雜費等，分別填列提單上，一面由報關員將貨物分別報關驗關，一面由股內職員，填送一切出口所須之單據連同報關之關封隨船帶至與鐵路銜接口岸，此乃出口辦事之手續。

至進口貨物，船抵滬時，船上理貨員即將入口一切單據，送交該股，該股職員，分別點收後，即將入口貨物臚列報關，一面將貨由船卸入棧內，一面請海關關員到棧

查驗，驗關後，如無關稅問題發生，則貨物可准貨商提取，惟每票貨物未提以前，一切運費及雜費等均須先行覆核，而對於貨商提貨圖章，尤當核對，以免糾紛，此乃入口貨運之手續也。

轉口貨物其辦理手續，實將進出口手續而合併之，例如煙台享得利鐘表行有土鐘若干箱須轉運至徐州享得利分行者，當煙台船抵滬時，一切有關單據必隨船寄交聯運股，該股點收後，一面由報關員報進口，進口手續清理後，復報出口至連雲港轉隴海路至徐州，一面由股內出口員填送出口單據，隨船送至銜接地點，轉交鐵路。

貨物運輸每發生破損，賠償問題，頗為重大，凡聯貨之破損，先考核授受證明其破損發生地位，係在路方，抑在船方，以明責任，又根據路船雙方定章規定賠償方法，送理貨股處理，

近日銀行界對於聯運押匯，頗表歡迎，故特准各銀行將該行所辦押匯提單，予以登記，以免挂漏遺失，冒各提取，而保障銀行押匯，以冀雙方發展業務，此外對於各鐵路之運價特價專價等項，亦須時時考查，而中外運輸之趨勢，亦應時時注意以圖改進。

## 難題待解

水陸聯運，為我國水陸交通上之一種新興事業，一切設施均須從初步入手，事屬草創，復乏成法可援，事事均得從實驗中做去，以求推進。是以開辦以來，各項困難問題之亟待解決者頗多，加以隴海之連雲港為新闢之區，各種運輸利器，均感不備，致不得不因陋就簡，免強藏事，因之本局對於船期及貨物理殘等損失，為數實巨，然以身居國營事業地位，為發展水陸聯運計，誠不得不忍痛於一時，以求國家交通事務之繁榮，而求補償於將來，則此初期試辦之損失，實為創業之代價也。

貨物等級，為鐵路核收運費之準繩，等級自應劃一，以利聯運進行，迺自本局與各路辦理聯運以來，因各路對於分等解釋之不同，時起糾紛，例如棉紗照鐵道部分等表所載，優等照三等運費，普通照四等運費。隴海路則以中國棉紗列為普通，照四等運費核收，外國棉紗均列優等，照三等核收，膠濟路不分中外，凡十五支以上之棉紗，概列三等，十五支以下概列四等，津浦路則以二十支以上為優等、二十支以下為普通，凡茲種種，均足證明吾國鐵路貨物分等之分歧，於聯運上時生困難，又加各路所發出之運價表，祇將普通運價印發，而二十年之附加，二十一年之負責費均未列入，此項附加，津浦路則加一成五，京滬則加二成，負責費各路均加一成，而膠濟路則完

全不加，至鐵道運價，零担運價，約高出於整車運價十分之三，凡貨物之托運可在整車容裝者，則按整車運價核算，其超過整個車重量之奇零數，則按零担核收運費，而各鐵路之整車容量復各不同，南潯路以三十噸與四十噸為單位，江南鐵路以十六噸為單位，隴海膠濟以十五噸三十噸，四十噸為單位，而隴濟更有十噸單位之貨車，然僅貨物由該路運出可用十噸為單位，運入則否，他如正太道清，鐵道既窄，其整車之容量，更與他路不同，自不待言，凡此均為各路之特殊情形，雖廁身鐵路者，既不勝其繁，而在貨商方面，更覺不易明瞭矣。

自鐵路辦理互通車輛後，貨物之在交接地點授受者，祇須憑單上鉛封之完整，及車號與票號相符，即可收交，無須計及貨物上之標誌也，故鐵路聯運，對於標誌，每不注意，貨票欄內，雖有標誌一欄，亦等無用，惟水陸聯運則不然，貨物標誌，乃唯一之識別，車之容量，普通不過二十噸，而一船之載量率在二十噸以上，以百車所容之貨而同載於一艙之內，對於標誌，設不填明，則易發生混亂之弊，不特此也，貨商每每誤報標誌，如天字標誌，誤報地字，而站長復少親自點，以訛填訛，貨到上海時，收貨人若處事忠誠，接到起運人之通知，明知標誌誤填，則循例具結提貨，不致發生異議，若收貨人，藉貨物標誌與貨票所填之不符從中取巧，甚求無或減免棧租，或完全拒不收貨，要求賠償，此種標誌之舛誤，雖經函電明白勸諭，復由車務處三令五申



而此種舛誤，一仍其故，良以鐵路與鐵路聯運，向不注重標誌，而水陸聯運於貨物標誌若不特加注意，糾紛時起，舛誤既多，其影響於水陸聯運者實大也。

標誌之舛誤，固有礙於水陸聯運，而貨物之舛誤，其窒礙於水聯者，比之標誌舛誤，實有過之，例如貨商將生仁壹佰包，紅糧壹佰包，併裝二十噸整車，誤報為貳佰包生仁，起運之站，既無鐵簽每包簽驗，於包外驗時，僅見有數十包生仁，其餘不復逐一簽驗，則准貨商按照生仁起運縱或發覺少數紅糧，但紅糧既與生仁同列為四等貨物，運價既無出入，站長亦不再四驗查，貨到交接地點，以百數十貨車之貨載，聽候裝船，自亦不能逐包查驗，直至貨到上海進棧，均經逐包簽驗，查出該票貨物，係紅糧生仁各半，雖該票貨物之標誌同，包裝同，但以生仁市價，遠高出於紅糧，收貨人因此乘機取巧，要求賠償，設於起運時誤將全數報為紅糧收貨人則自願具保提貨，證明為起運站之誤，蓋生仁市價高也，因一誤報之微，設不經心，致使發生如此情形，執事者，實應負責，庶免引起糾紛，窒礙聯運之進行，負辦理之責者，其盍鑒諸，而思有所改進矣。

我國鐵路舉辦負責運輸，三數年間，已能厲風行，成效卓著，漸足令人欽佩，然每因設備不周，竟即從事舉辦，此平因難時生，不一而足，即以磅秤而論，一路之中，地磅無幾，通常應用，多為小磅，而小磅之使用，既不能整車貨物完全過磅，祇可

於一車中抽磅若干包件以推算之，如該小磅不靈，固不待言，即該小磅時按鐵部法碼核對，其推算亦時有出入，故貨票所填之重量，每致不符，在火車與火車聯運，有車封為憑，重量縱有出入，貨商尚有間言，惟在水陸聯運，貨商提貨時，既無車封可憑，重量倘有不足，賠償問題，隨即發生，設貨商在起運站以多報少，希冀減輕運費，其弊較少，若於起運站以少報多，站長復不察覺，到達口岸，因之賠償斤兩，其弊更大，職司起運過磅者，當三致意焉。

鐵部負責運輸委員會，對於負責通則，辦事細則等規章，頒計十有餘種，巨細無遺，唯對於貨主包裝規章，尚未之行，而流質類如花生油豆油之屬，向用竹篾裝運，經行多路，每多被漏，究其原因，既非裝載不安，亦非中途發生沖動，實係油篾之不堅固有以致之，該項油篾，均係藤竹紙糊為之，裝入各種油類，既經長途之行駛，到站摔掛，又受一種自然之擠軋，其欲篾之不破，油之不漏者，不可得也。膠濟津浦京滬隴海等路均憾同樣困難，故二十三年四月一日，膠濟路對於該項油運，限裝鐵桶，如用篾裝，無論如何破漏，概不負責賠償，惟最近鐵部指令該路仍准油篾運輸，惟裝車上須加以油板藉以救濟造篾工人生活，此種遷就辦法，鐵部誠慮及小民矣，其如於運輸辦理人員，實增多無限之困難也。此外如以蔴包裝運雜糧，外商輸運，多用雙重蔴袋，中國運輸，不惟祇用一重單蔴袋，甚且該項蔴袋，類多陳舊不堪，以之包裝

芝麻，其洩漏之斤兩，率皆指望負責賠償，此種損失，亟宜補救，若不立訂定包裝負責運輸辦法，不獨於水陸聯運有礙，而鐵路負責運輸，亦將被其打擊矣。

至於輕笨貨物，京滬路以三立方公尺合一公噸，北甯路以四立方公尺合一公噸，其對於特等輕笨貨物，各路則以六立方公尺合一公噸，比之輪船以四十五英尺（即一，一立方公尺）合一噸，鐵路輪航量尺之不同，相差五倍有餘，蓋我國鐵路之建造，其機車之能力，鐵軌之載量，與夫車身容量，均按輕貨為標準，且因借款建築關係，各路規章，率仿各債權國之規定，以致各有不同，而各國海輪建造，均按國際海運規章，以四十五英尺合一噸，今茲辦理水陸聯運，欲伸算整個運價，惟有對於輕笨貨物，另訂特價，在船方運費，亦可按照公噸比例伸算，規定既一，伸算利便，其有補於路船雙方者實大也。

上述種種，均屬創辦時發生之困難問題，然事無論難易，苟能細心研求，亟思改進，均有解除方法，而臻於完善之境，拿破侖有言，『不能之字，惟惡人字典有之，』創業維艱，誠非易事，然能假以時日路船雙方，共濟同舟，各項難題，自必迎刃而解。

## 結論

二八

當鐵道部擬辦水陸聯運之初，本有兩項建議，一為與本局協辦，一為鐵路自辦，與本局協辦之經過，已如上述，至於鐵路自辦之議，分別申論於后。

鐵部所擬自辦水陸聯運，曾建議有三種辦法，第一種辦法為各路合辦，由鐵道部主持，每路各入股三十萬元或五十萬元，購買或包租洋船若干隻，組織沿海航業運輸公司，專駛天津煙台青島海州上海廈門廣州各口岸，若有餘力，兼營商業，第二種辦法，為各路自辦，由膠濟隴海各自斟酌運輸情形，貨物數量，各購船舶若干，分別開行於青島上海大浦上海間，第三種辦法，為有關路合辦，如隴海青島綫有關於隴海路及膠濟路，則由該兩路辦理，天津青島海州上海等綫，則有關於北甯津浦膠濟京滬四路，由該四路合辦，其餘無直接關係之鐵路，則不參加。

上項辦法，足徵鐵部對於水陸聯運之擘劃經營。苦心策謀，而所擬之三項辦法，皆有事實上與理論上之困難，以鐵路合辦水陸聯運而論，各路之經濟情形，各有不同，以京滬北甯之地位而論，其經濟較為裕如，三十萬元至五十萬元之款項，當可隨時抽撥，惟南潯湘鄂，處現在經濟情形之下，縱可抽撥數十萬元，但該路之別項施設方殷，未必能合急而圖緩也。平綏路既無通海港口，對於水運，痛癢完全不關，自不欲

抽撥巨款，以作無關營業上之設施，津浦路既與黃海發生利害衝突亦不能投資於水運，反以自縛，凡茲種種，足資證明各路合辦水聯之難，而不能立見成效也。以各路分辦論之，表面觀之，似乎最易辦理，一路能自辦理輪船，既與路營業發生密切關係，而一路施設，又可不受人掣肘，辦理自易，但以中國現在鐵路情形而論，車務處之人員，每憾其路經濟不足致設備缺如，設備不足，招兜貨運，亦因之大受影響，若舍急需之設備而不之圖，投資於水運以謀迂遠之發展，實恐舍近圖遠，反致兩敗，况一鐵路與其他鐵路，競爭關係，終難盡免，若許其兼營水運誠見其經營水運之路，借水運以爭奪別路之運輸，以故美國自巴拿馬運河通後，不許該國鐵路兼營水運，良足為鑑，其與輪船聯運之鐵路，必須先經州際商務委員會之核准，此種辦法，實為免除各鐵路之減價搗亂，互相排擠，此外在加拿大之鐵路，可以兼管輪船，蓋亦有故，因其輪船之起訖地點，係由該國而達外國，非純在國境之內者可比，與國內其他鐵路，自無競爭之可能，此乃外國之成例，隸足為我國借鑑也。至於有關鐵路合辦一層，亦非易易，如與北洋綫有關者，為北甯津浦膠濟京滬四路，但北甯一路自九一八以後，虛山面目，已非昔比，昔日對於葫蘆島之慘淡經營，營口水陸聯運之苦心策劃，已成過去陳迹，現該路對於水運，實無積極進行之必要，京滬路之出路為上海，而上海之輪船雲集，往來便利，其進出口貨物既無阻塞之虞，當無自辦水運之必要，至若津浦路

則與水道時有競爭之事發生，凡茲種種殊足證明各路情形及其難點之不同，其不能合辦自辦水陸聯者則一也。

創辦水運，首重人才，人存政舉，人亡政息，今古皆然，政商一也。以我國鐵路人才而論，經交通大學四十年之訓練，復受交鐵部十餘年之選派出洋學習，今日鐵路當感人才不敷，一旦兼辦水運，既未經相當時期之準備，復缺具有相當訓練之人才，遞出舉辦，誠有舉措難施，梗短汲深之嘆，不特此也，以資本論，輪船公司之資本，其實力不在於輪船本身而在於碼頭倉棧，輪船其資本雖大，而碼頭倉棧之資本且又十倍過之。以本局而論，其在上海之碼頭倉棧產業，凡二千餘萬元，其散在天津，塘沽，煙台，青島，甯波，溫州，廈門，汕頭，廣州及長江各口岸者，尚未計及在內，今鐵路擬辦水運，若不備設碼頭倉棧，斷無招攬之可能，若備設碼頭倉棧，其所需之資本，自非目前所可籌措也。

本局既具悠久之歷史，并受政府之使命，在國內各口岸，均有自置之碼頭，倉棧，地位優越，建築合宜，裝卸便利，運輸聯絡，靡不稱便，自承交鐵兩部之命，辦理水陸聯運以來，一以整個交通政策為前提，發展國民經濟為目的，開辦至今，雖僅十有六月，上荷交鐵兩部之指示，工商各界之互助，此中工作，本具雛形，而此後之發展，尚須有賴於政府社會之維護，則來日之發揚光大，前途之繁榮，殊可計日待之也。

## 貨商須知

- 一、水陸負責貨物聯運收據，係備發交託運人轉寄收貨人收執作為提貨之憑證。
- 二、水陸負責貨物聯運收據，須蓋船局負責人員名章及貨票圖章，或起運站站長及填發員之名章始發生効力。
- 三、水陸負責貨物聯運收據及提貨單，不得塗改，否則無効，如由起運地點負責人改正者，須由負責人加蓋名章。
- 四、凡水陸負責貨物聯運之運費交付方法，應一次交足，暫以先付及到付兩種為限，先付者統由起運站或口岸核收現款，到付者統由到達站或口岸核收現款，此外裝卸及其他付費，屬於起運者，由起運站或口岸核收，屬於到達及中途轉運者，統由到達站或口岸核收。
- 五、水陸負責貨物聯運收據或提貨單內所載之起運時貨物價值係與託運人在託運單內所報之價值相同，船局及路局對於託運人所報之價值，須嚴厲監督，力求真確，但不負證明之責。
- 六、託運之貨物，應於包裝上加蓋貨商自己標記，以資識別，整車貨物，每件各加標誌，不滿整車之貨物，則應按貨物包裝之形狀，每件至少拴繫或粘貼標誌一張或

加蓋水印，如包裝貨物內中有易於損壞者，並須於貨件外面各方顯著標明『注意易破』之字樣。

七、凡同一托運人一次託運同一到站同一收貨人之貨物，全按整運價或全按不滿整車運價繳納運費，謂之一批貨物，每一批貨物，祇限填給貨票一張，但整車裝運者，應每車各填一張，凡一批或一車貨物內有兩種或兩種以上之物品混合裝運時，無論等級相同與否，均應將各該貨物名稱等級件數重量，分別填入貨票，并按票中最高等貨物之運價核收總重量之運費。

八、整車之標準，各鐵路不同，分別如下。

甲、隴海路，以十五噸，二十噸，三十噸，四十噸四種為標準，其超過上項標準之奇零數，即照零担收費。

乙、膠濟路，凡十五噸以上之貨物，均按整車運價核收。

丙、平漢路，以十五噸，二十噸，三十噸，四十噸為標準。

丁、北甯路，以十五噸，二十噸，三十噸，四十噸車之實在所能裝載數量為限。

戊、江南鐵路，以十噸，十六噸兩種為單位，其超過上項標準之奇零數，即照零担收費。

己、京滬滬杭甬，京滬綫以十八噸，二十一噸，三十噸，三十五噸，四十噸車為



標準，滬杭甬綫以二十五噸四十噸車為標準，除質輕體笨貨物外，概按車輛載重量收費。（惟京滬綫每三十噸或四十噸車，暫准二託運人各裝十五噸或二十噸，仍照整車運價收費，但半裝普通貨物，而半裝質輕貨物者，不得分別將質輕貨物三分之二辦法收費。

庚、津浦路，以二十噸，三十噸，四十噸為標準。

九、各商得委託船局代辦起運時之出口或到達目的地之進口報關及完稅事項，但務須於託運時於託運單特約事項欄內註明，以便照辦，所有中途經過之口岸報關手續，當由鐵路或船局代辦，其在到達口岸之進口報關及完稅未經委託船局代辦者，客商應依照海關之規定，限於到達之日起七天之內，憑水陸負責貨物聯運收據或提貨單，報關或完稅，如逾期未清，或海關有議罰等情事，乃係客商自誤，與鐵路及船局兩方無涉。

十、水陸聯運貨物損失之賠償責任。

#### (一) 輪船方面

凡由輪船運輸及保管時發生損失者，應由輪船方面按照輪船定章負責賠償，如海關有特殊規定辦法者，得遵照之，又對於油，酒，生薑，鮮貨，瓷器，筊貨，玻璃，料器，花草樹木等件報裝在輪船範圍內，如有走漏腐爛破碎，

折斷乾壞，概不賠償，在水運範圍，貨物未經保險，倘遇失事，與船局無涉。

## (二) 鐵路方面

凡由鐵路運及保管時發生損失者，應由鐵路方面按照鐵路定章負責賠償，上項責任之轉移，以授受憑證簽字時為準。

(三) 損失責任不明時，應由輪船與鐵路雙方共同負責賠償，按照該批貨物所得運費比例攤認，但鐵路方面負責賠償之最高額以按照運費比例計算，應行攤賠之數為限，輪船方面，負責賠償之最高額，以每件銀元三百五十元為限。

十一、貨物之全部或一部份遇有損壞或遺失，貨商應會同貨棧負責人查驗，所有損失，由有關貨棧填發殘短單，根據殘短單向理貨股或分局經理請求賠償。

十二、水陸聯運貨物遇有損失，須請求賠償時，應自託運之日起，三個月內提出請求賠償書，過期無效，如貨物殘短，經棧房證明，填發殘短單，應由填發殘短單之日起，十五日內向理貨股請求賠償。

十三、水陸負責貨物聯運收據之貨物，如遇下列情事而受損失者，路船兩方均不負賠償責任。

(甲) 凡屬於天災事變非人力所能抵抗者。

(乙) 凡因包裝不妥善者。

(丙) 凡貨物之自然變化自然燃燒縮減或腐化者。

(丁) 凡因防疫，徵稅，戰爭，羣衆暴動及法律之制裁者。

(戊) 凡屬於水火災害者。

(己) 凡屬貨商之過失或不能證明確係路局及船局之過失者。

(庚) 下列各貨路船兩方均不負責輸運。

活禽獸，靈柩，回頭空件，金銀，金銀貨幣，鈔票，有價證券，重要文件，貴重物品，危險品及爆炸品，六等運價之貨。(經特許者不在此限)

十四、凡貨物業經承運後，託運人如欲取銷託運停止裝運，運回起運地點，變更到達站，停止交貨，變更收貨人等變更辦法之一者，得向起運地點請求變更，惟須遵照鐵路負責運輸通則所規定之限制及辦法辦理之。

十五、凡貨物運抵到達站或到達口岸後無人認領，或遇收貨人拒絕收受時，所有未付之運費及雜費等，應由託運人負責補繳，前項情形倘無法通知托應人或托應人接通知後，並不表示處理方法，本局對於該項貨物，即代為保存，如有危險及一切費用，均歸貨主負擔。

前項保存之貨物，如經過六個月尚無人提取，則將貨物拍賣，以償還代墊費用

，運費棧租雜費等，但在未滿六個月前，如所需一切費用已超過貨物價款時，或已不堪保存時，本局認為必要時，均得以適當方法變賣之，倘仍不敷抵償一切費用，並應由托運人負責清償。

十六、如遇收貨人將貨運收據遺失，而欲領貨者，須具妥保，在取保領件證上押蓋圖記照章繳納取保領件續手費，及在中西日報三份登載遺失貨票聲明，一連三天，然後始得領取憑證，提取貨物。

十七、凡本須知未盡事宜，應照船局向章及有關路局運輸附則辦理之。

十八、本須知各條文，如有未妥善之處，得由船局各有關路局隨時商酌修改之。

## 託運單用法說明(參閱貨商須知第四六七八九各條)

本託運單係專備貨商託運貨物時，向輪局或鐵路領取填用，貨商須於託運人填註欄內，逐項填明後，連同所託運之貨物運至託運之輪局或車站，交給輪局出口部或鐵路站長按照所託運之貨物，驗明所報各項是否與所填報者相符，如有不符，應即更正以憑核算運費及填寫貨票之用。

此單加蓋(水陸聯運貨物)戳記

# 膠濟鐵路運單

費式



站至 站 站

車站員司填註欄

裝運類別  
{姓名或商號  
詳細住址

運費交付方法  
收貨人 {姓名或商號  
詳細住址

號列場數  
裝運物據單提貨提貨

號列場數  
貨位 {路類號  
裝卸費

貨名	包裝及標誌	件數	起運時值		最重	體積	質量	在量	體積	計量	質量	類別	等級	運			裝卸費	費	附記
			元	角分										元	角分	元			

共計

上列貨物願遵照 貴路一切規章辦理此致

車站長

中華民國 年 月 日

辦理司 蓋

(附件二)

角分

## 貨票用法說明 (參閱貨商須知第一二三五各條)

一、本貨票共分六聯，其用法如下

第一聯 (存根) 此聯係起運站或起運船局存根，當填寫時，應先用炭素紙 (覆寫紙) 五張於每聯之下各視一張就後逐一填註到付運費應用紅格填註，預付運費應用黑格填註。

第二聯 (提貨單) 此聯填就交由記運人送寄收貨人，以憑提貨之用，俟貨物提清後，無論到達之船局或車站收回此聯，應即送寄路局會計處或船局業務科。

第三聯 (通知書) 此聯由 路去船 貨物歸由起運 車站 之管理貨物負責人員隨貨送至接運地 點 分局 交由 車站 加註 船名及次數 等項後，轉交 車站 之管理貨物負責人員隨貨送交到達

地點 船局會計科  
路局會計處

第四聯 (通知書) 此聯由 路去船 貨物歸由起運 車站 填就後，交由 車站 之管理貨物負責人員之隨貨送至接運地點 分局 交由 車站 加註 船名及次數 等項後，連同貨物授受證轉交 車站 之管理貨物負責人員隨貨送交到達地點 船局 車站

第五聯(存根路局存)此聯由路去船貨物歸由起運車站填就後，交由船上之管理貨物負責

人員隨貨送至接運地點分局車站存查。

第六聯(存根船局存)此聯由船去路貨物歸由起運車站填就後，交由船上之管理貨物負責  
人員隨貨送至接運地點分局車站連同貨物接授證交給分局車站存查。



第二聯用法說明  
 此聯填就交由託運人送寄收貨人以憑提貨之用俟貨物提清後無論到達之船局或車站收回此聯應即送寄路局會計處或船局業務科

第一聯

國營招商局 滬海鐵路管理局  
 China Merchants S. N. Co. Ltd.-Lunghai Railway Administration  
 水陸聯運負責貨運提貨單  
 THROUGH BILL OF LADING

提單號數  
 B/L No.  
 運費交付辦法  
 付

簽發日期  
 Date of Issue

船名	
次數	
貨種類	
車號數	
篷布號數	
繩索號數	

由 From 至 To

託運人  
 Shippers

收貨人  
 Consignees

姓名或商號  
 Name or Firms Name

姓名或商號  
 Name or Firms Name

詳細住址  
 Address

詳細住址  
 Address

包裝及標誌 Marks & Numbers	件數 No. of Pkgs.	貨名 Description	起運時價值 Value	實在重量或體積(立方) Actual Weight or Measurement						計費重量 Weight or Measurement of Freight Calculation			類別	等級	運率 Rate	運費 Freight	費	費	費	共計 Total			
				重量 Weight			體積 Measurement			公噸	公斤	華斤 Piculs									公尺	公寸	英尺 Cb. ft.
				公噸	公斤	華斤 Piculs	公尺	公寸	英尺 Cb. ft.														

特約事項

I/we have taken delivery of above cargo in good order and condition.

上列貨物業經完全收妥

Date:

年 月 日 時

Consignee's Signature & Chop

收貨人簽章

起運負責人員名章  
 Signed & Chopped

職名

填發員名章  
 Signed & Chopped

職名

## 聯運貨票章程

- (一)水陸聯運負責貨運收據發交託運貨物之人收執作為提貨之憑證
- (二)水陸聯運負責貨運須蓋發行站站長或船局負責人員及填發員之名章或簽字始發生效力
- (三)水陸聯運負責貨運收據不得塗改否則無效
- (四)凡水陸聯運貨物得以先付或到付如到付之貨物運抵到達站或到達口岸後無人認領或遞收貨人拒絕收受情事所有運費雜費等應由託運人負責補繳
- (五)水陸聯運負責貨運收據內所載之起運時貨物價值係與託運人在託運單內所報之價值相同路局及船局對於託運人所報之價值須屬監督力求真確但不負證明之責
- (六)對於水陸聯運負責貨運收據之貨物損失其賠償責任如在路局管理範圍內照國有鐵路負責運輸規則辦理如在船局範圍內照船局向章處理
- (七)凡貨物損失之賠償須於貨物運抵到達站或口岸之日起算一個月內提出請求逾期概不受理
- (八)凡貨物遇有變價拍賣時除去運費以及一切費用外如有餘款貨主得於拍賣成立後一年以內隨時具保領取之逾期概不補付如不足時並須負責補繳
- (九)茲遵海關之規定凡輪船到埠進口各貨限以七天之內報關完稅如逾期未清設或海關有留難議罰等事乃係自誤與船路局方無涉
- (十)水陸聯運負責貨運收據之貨物如遇下列情事而受損失者不負賠償責任
  - (甲)凡屬於天災事變非人力所能抵抗者
  - (乙)凡因包裝單薄或標誌不明者
  - (丙)凡貨物之自然燃燒縮減或腐化者
  - (丁)凡因防疫徵稅戰爭羣衆暴動及法律之制裁者
  - (戊)凡屬於火災者
  - (己)凡屬於貨商之過失或不能證明確係路局及船局之過失者
- (十一)凡本須知未盡事宜應依照路局及船局向章與一般提單上之條件辦理之

All cargo shipped by vessels of the China Merchants Steam Navigation Company are subject to the following conditions:

1. The Acts of God, Pirates, Restraint Rulers and Authorities 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 Seas, 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.
2. The Company will not be responsible for Silk, and valuations for any amount exceeding \$350 per package, unless such value, be declared at the time of shipment, and freight paid in proportion to the value and measurement.
3. 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.
4. If weight, Contents and value unknown, not accountable for Leakage, Breakage, or Consequences arising from insufficiency of address or Package.

## 聯運貨票章程

- (一)水陸聯運負責貨運收據發交託運貨物之人收執作為提貨之憑證
- (二)水陸聯運負責貨運須蓋發行站站長或船局負責人員及填發員之名章或簽字始發生效力
- (三)水陸聯運負責貨運收據不得塗改否則無效
- (四)凡水陸聯運貨物得以先付或到付如到付之貨物運抵到達站或到達口岸後無人認領或運收貨人拒絕收受情事所有運費雜費等應由託運人負責補繳
- (五)水陸聯運負責貨運收據內所載之起運時貨物價值係與託運人在託運單內所報之價值相同路局及船局對於託運人所報之價值須嚴厲監督力求真確但不負證明之責
- (六)對於水陸聯運負責貨運收據之貨物損失其賠償責任如在路局管理範圍內照國有鐵路負責運輸規則辦理如在船局範圍內照船局向章處理
- (七)凡貨物損失之賠償須於貨物運抵到達站或口岸之日起算一個月內提出請求逾期概不受理
- (八)凡貨物遇有變價拍賣時除去運費以及一切費用外如有餘款貨主得於拍賣成立後一年以內隨時具保領取之逾期概不補付如不足時並須負責補繳
- (九)茲遵海關之規定凡輪船到埠進口各貨限以七天之內報關完稅如過期未清設或海關有留難議罰等事乃係自誤與船路局方無涉
- (十)水陸聯運負責貨運收據之貨物如遇下列情事而受損失者不負賠償責任
  - (甲)凡屬於天災事變非人力所能抵抗者
  - (乙)凡因包裝單薄或標誌模糊不清者
  - (丙)凡貨物之自然燃燒縮減或腐化者
  - (丁)凡因防疫徵稅戰爭羣衆暴動及法律之制裁者
  - (戊)凡屬於火災者
  - (己)凡屬於貨商之過失或不能證明確係路局及船局之過失者
- (十一)凡本須知未盡事宜應依照路局及船局向章與一般提單上之條件辦理之

## 水陸聯運貨物授受證（亦名交付書）用法說明（參閱貨商須知

### 第十條

（一）本授受證每份兩聯，係專備水陸聯運在聯接地點授受貨物之用，凡交付方面船局或車站於交付貨物時，應按照本授受證格式逐項填明，連同貨物及貨票一同授受，并於接收清楚後，雙方簽字各執一聯，如查有貨物損失，或所交貨物與貨票上記載不同情事，應於附記欄內詳細註明，以明責任。

（二）為經過各口岸或各路交接車站存查起見，起運口岸之輪局或車站於填寫本授受證時，應用堅韌薄紙同時以複寫紙繕寫複聯若干份，計每經由一銜接口岸或車站，須用複聯一份隨同原授證送至各銜接地點，答收存查，惟原授證於簽收後，仍應隨貨繼續送至到達地點，例如由平綏路大同車站裝貨至上海，除填用授受證兩張以一聯作起運車站存根、另一聯隨同貨物及貨票送至上海口岸之輪局外，應填副聯四份，計經過豐台站時，平綏路站長於簽收無誤後，留存一聯俟經過天津站時，北甯路站長留存一份，經過濟南站時，津浦路站長留存一份，經過青島站時，膠濟路站長留存一份。

膠濟鐵路管理局

水陸聯運貨物交付書

號 [www.southchina.com.cn](http://www.southchina.com.cn)

由膠濟路大港站碼頭貨房

第一聯送膠濟鐵路車務處

年 月 日

至大港埠輪船招商局

貨名	貨票號數	裝及標色	件數	由	至	重量		體積		等級	類別	運費	附記
						公斤	公噸	立方公尺	公寸				
總數													

膠濟路經手員簽字

<http://www.southchina.com.cn>

招商局經手員簽字

<http://www.southchina.com.cn>

# 水陸聯運貨物代墊關稅通知書用法說明

(參閱貨商須知第

九條)

本通知書共為五聯，係專備船局或各聯運車站代客商墊付關稅或其他款項填寫之用，填畢後，應即分別寄送。

第一聯船局或車站存根，第二聯隨同「貨票第四聯通知書」聯送至到達地點向客商照收所墊款項，第三聯報告聯運處清算股查核，第四聯報告主管機關，第五聯報告到達船局或路局主管機關，俾使互相計算撥款之用。

單號

膠濟鐵路管理局營業招商局

聯運貨物墊付稅款通知書

(進口自由招商局送稅務處貨房轉檢查部)

(到達地 \_\_\_\_\_ )

民國 \_\_\_\_\_ 年 \_\_\_\_\_ 月 \_\_\_\_\_ 日

(甲)第 \_\_\_\_\_ 號

丁聯應隨同貨單交到達地

寄貨地	寄貨人	收貨人	貨名	貨票數	虛票	體積	件數	第 _____ 次		稅關	附記
								月	月		
								墊	付	稅	
								數	共	文	
								細	計	復	
										寄	
										目	

為青招商分局會計課長

大港碼頭副站長

# 水陸聯運貨物損失事故報告書用法說明（參閱貨商須知第

十條至第十三條）

- 一、本報告書係專備辦理水陸負責貨物聯運船局或各車站遇有貨物發生遺失損壞及其他意外事故時填報各該主管機關之用，如遇重大事故，填報本報告書之前，須先以電報通知各關係方面備查。
- 二、填寫本報告書時，須將損失貨物部份之詳細情形，按照格式所列，逐項填明，並將處理本案意見附陳，以備查核之用。
- 三、本報告書共分三聯，第一聯存根，第二聯報告主管機關，第三聯通知到達車站或到達船局。





### 殘短單用法說明（參閱貨商須知第十一十二條）

凡貨物運上海或其他口岸卸入本局堆棧，當貨商提貨，過磅點交時，遇有短少，由有關棧簽發殘短單為證，貨商持此項殘短單，可向本局理貨股，或有關分局，請求賠償。



## 水陸聯運運費及雜費訂正單用法說明

一、本訂正單係專備到達船局或車站遇有貨票上所記載之運費或裝卸費或其他雜費發生錯誤時填報以憑核辦之用，無論起運或到達船局或車站，或中間各路會計處發現貨票記載錯誤時應即用代電電知各關係方面，（如聯運處清算股發現錯誤時，應即填發更正單）統由到達船局或到達車站填發訂正單，分別補收或退還之。

二、填發訂正單時，除將應填各項及訂正項目分別逐項填明外，並應將所收之有關係之電報或函件號數等項記入訂正摘要欄內，以憑參攷。

三、本訂正單共分六聯，第一聯填寫船局或車站存根，第二聯報告聯運處清算股，第三聯通知託運人或收貨人，第四聯報告起運船局會計科或起運路局會計處，第五聯報告到達路會計處或招商總局會計科，第六聯通知起運船局或起運車站。

# 郵 營 招 商 局 聯 運 運 費 及 雜 費 訂 正 單

由.....號 第.....號

號	數	發 票 日 期	一 名	航 行 次 數	包 及 雜	裝 付 費 方 法	起 運 地 點	到 達 地 點	託 運 人	收 貨 人	訂 正 摘 要	科 務 任 批 察 葉 王
	提 貨 單	年 月 日	船 名	船 次 數	及 雜							
原 貨 票 或 提 貨 單 記 載 項 目 及 費 用 之 訂 正。												
原 記 載 項 目	實 名	件 數	實 在 重 量	體 積	計 費 重 量	運 單	運 費	裝 卸 費	費	訂 正 項 目		科 務 任 批 察 會 王
						費 用 總 計						
						應 補	用 水	應 運	總 計			
						元 角 分	元 角 分	元 角 分	元 角 分			
中 華 民 國 年 月 日 發 出 訂 正 人 蓋 章						中 華 民 國 年 月 日 辦 理 訂 正 人 蓋 章						

# 大宗貨物分等表

## (一) 鑛 產 門

- 二等品 煤油 錫(除另定外) 銅(除另定外) 汽油 石油 汽車油
- 三等品 銅錠 銻錠 黃銅(未鑄) 硫磺
- 四等品 鉛(除另定外) 石板石(除另定外)
- 五等品 墨粉 紅土 磨光石料 建築用雕刻石料(除另定外) 鉛鑛砂 生鐵
- 六等品 煤 黃土 磁土或白泥(原料) 泥 沙 石礮 碎石 石灰 片石 粗石  
板石 碎石料(修馬路用) 鐵鑛砂 石膏

## (二) 農 產 門

- 二等品 乾荔枝 乾桂圓 杏仁(去殼者) 殼菓(除另定外) 花(鮮或乾) 花卉  
(除另定外) 蠶繭(除另定外) 生絲 蠶子 茶葉(優等)
- 三等品 乾菓(除另定外) 杏仁(帶殼) 胡桃仁 草(未裝緊) 鮮桑葉 茶葉(除  
另定外) 美棉埃及棉等(包捆裝實者) 廢繭 花生油 廢絲 豆油 棉花  
子油 芝麻油 菜油 柏油 菸葉(優等)(未製者) 箱茶

四等品

粟(鮮) 粟(乾) 鮮菓(除另定外) 桃李杏橘梨柿子(鮮)柿  
子(乾) 栗子(花生(有殼或無殼) 胡桃(有殼) 乾菜或鹹菜(除另定外)  
乾金針菜 草(成捆裝緊) 蓮子 橄欖 乾桑葉 甘蔗 菜子 菸葉(普  
通)(未製者) 芋蔴 瓜子 蔴(除另定外) 蔴絮 生棉花 印度棉靈寶  
棉常陰棉上等陝西棉 天津山東細絨棉 蘋果 香蕉 葡萄 鮮桂圓 荔  
枝

五等品

大麥 蘇糠 玉米小米(除另定外) 穀 小麥 西瓜 豆(除另定外) 瓜  
(除另定外) 鮮蔬菜(除另定外) 豆餅 茶末 茶子 茶梗 火機棉捲筒  
棉通州棉太倉棉漢口棉江西棉天津山東粗絨棉 藕  
棉花子

六等品

(三) 森林門

二等品 小樹木(除另定外) 檀香木 紅木  
三等品 乾竹筴 樹木(除另定外) 桃花心木 火柴木或火柴桿  
四等品 鮮竹筴 竹竿 樟木 木(除另定外) 木料(木柱木塊木樁等)(除另定外)  
板 木板 木電桿 藤條 柳條 枕木 榆樹皮或屑 火柴箱板 松板

五等品  
梢木 松段  
柴薪 木炭 樹皮(硝皮用) 蘆漿 樹種(造林用) 白鳥李

(四) 禽 畜 門

一等品  
皮貨(服飾用)(除另定外) 羊皮 小綿羊皮  
活家禽(鷄鴨等類)(裝具堅固足以載其重量而使於搬運者) 綿羊皮 羊毛

二等品  
(壓緊者) 毛髮(人髮或其他價昂毛髮) 豬鬃(壓緊者) 蛋黃(乾者粉者均裝箱) 蛋白(乾者粉者均裝箱) 海參

三等品  
驢皮 馬皮 狗皮 騾皮 山羊皮 羊毛(未壓緊或用土法包捆者) 乾魚 豬鬃(未壓緊) 蛋(新鮮者) 蛋白(濕裝桶者) 蛋黃(濕裝桶者) 羽毛(除另定外) 鹹魚

四等品  
鮮魚(除另定外) 蟹 蝦 蟻 死家禽(除另定外) 獵獲死野獸(除另定外) 乾濕獸皮(成捆者)(除另定外) 尋常獸毛 山羊毛 脂油 牲腸

五等品  
鮮牛乳 海蜇 豬皮 尋常鬃毛(肥料用) 骨屑 肥料(除另定外) 羽毛(肥料用) 牛羊角蹄尖

六等品  
牲骨



水牛	每頭每公里計算	駱駝	全上
黃牛	每頭每公里計算	狗	全上
驢	每頭每公里計算	山羊	全上
馬	每頭每公里計算	騾	全上
豬	每頭每公里計算	野獸類	特別商定運送

(五) 工 藝 門

一等品

紙菸捲(優等) 化粧品(優等)(一等加倍) 化粧品(普通) 人造絲及人造  
 絲貨品(一等加倍) 綢緞 毛織疋頭(優等) 香水(優等)(一等加倍) 香  
 水(普通) 各種酒(優等) 火柴(優等) 火酒(裝瓶或他物外加筐籃者)  
 雪茄菸(優等)

二等品

錫器 鐵器(優等) 磁器(除另定外) 玻璃片(磨邊或上銀色者) 革製品  
 紙製品 樹膠製品 罐頭食物(優等) 各種酒(普通) 棉紗疋頭(優等) 毛  
 織疋頭(普通) 紹興酒 羊毛紗綫 精細傢具 鍋鏟 機器(除另定外)  
 電機電件(除另定外) 電扇(優等) 電泡(優等) 照相用品 風琴 鋼琴  
 留聲機器 文具(優等) 牙粉(優等) 靛青(優等) 藥材(優等) 汽車(

二等品

裝箱者) 腳踏車(裝木夾者) 飛機(裝箱者) 紙菸捲(普通) 菸葉(優等)(已製者) 火柴盒 雪茄菸(普通) 紙(優等) 空煤油箱 各種雜貨(除另定外) 火酒(裝枕把桶或鐵桶) 鉀綠礬 行李(個人隨身所帶) 草帽(優等) 粗彩釉或搪磁器皿(特等) 罐頭牛乳(優等)

黃銅(已製者) 黃銅絲 紅銅絲 鉛絲 鉛器 鋅片 白鐵器皿 鉛水鐵保險櫃(優等) 鋼鐵籬笆欄杆 水櫃水桶 火爐及用具 磅秤 針 鋼鐵線毛氈品 磁器(江西河北湖南廣東等省出品特等者) 陶器窯貨(除另定外) 燈筒燈泡及燈罩(玻璃) 醃肉及火腿(精製) 豬油 罐頭食物(普通) 餅干糖(優等) 冰糖 帆布 棉紗(優等) 軍警衣服 傢具(普通或粗) 床架(金屬製) 電綫(優等) 電泡(普通) 電扇(普通) 電索 文具(普通) 牙粉(普通) 毛巾漂白粉 葵扇(細精) 冥洋 錦箔 神香 火柴(普通) 菸葉(普通)(已製者) 顏料油漆(優等) 粗彩釉或搪磁器皿(優等) 罐頭牛乳(普通) 蜜棗

四等品

鋼鐵條 鋼鐵箍 鋼鐵板(除另定外) 鋼鐵角板條 鐵砧 普通筐籃 保險櫃(普通) 鐵錘 鐵管 鋼鐵圓筒(空) 釘 鐵器(普通) 舊空瓶罐 空木箱 磁器(江西河北湖南山東浙江廣東等省出品優等者) 陶器窯貨(

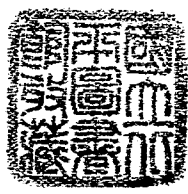
五等品

江西河北湖南浙江山東廣東等省出品特等者) 空桶 普通皮革 碎皮革  
 醃肉及火腿(普通) 鮮牛肉 豬肉 各種麵粉(除另定外) 糖果(除另  
 定外) 糖(普通) 汽水 棉紗(普通) 顏料油漆(普通) 蒲包 粗彩釉或  
 搪磁器皿(普通) 棉紗疋頭(普通) 麥草瓣 廢紗 舊衣服 草帽(普通)  
 襪類(普通) 棉被褥 書籍 報紙(捆束者) 印刷品(除另定外) 肥皂  
 (優等) 靛青(普通) 藥材(普通) 梳打(精製) 肥田粉 紙(普通) 蔴  
 包裝蔴綫 厚紙板 荳乳腐(鹹) 電綫(普通)  
 磁器(江西河北湖南廣東等省出品普通者) 陶器窯貨(江西河北湖南浙江  
 山東廣東等省出品優等者) 蘆席 普通粗草席 洋灰 肥皂(普通) 磚瓦  
 (防火) 葵扇(粗) 布襯 冰(入製) 梳打(普通) 鋼鐵碎塊 柏油 本  
 國製粗紙 破布(無油) 明礬

六等品

汽車或摩托車  
 摩托自行小車  
 自行車  
 馬車(二輪者)

以公里計算  
 以公里計算  
 全上  
 全上



馬車(四輪者)

中國大車或轎車

手推車或小輪車(單輪)

手推車或小輪車(雙輪)

人力車(除另定外)

小孩車

轎(藤製涼轎)

轎(大轎)(除另定外)

全上

全上

全上

全上

全上

全上

全上

全上

中華民國廿四年九月壹日 收到

