

大學叢書

鐵路貨運業務

沈奏廷著

商務印書館發行

大學叢書

鐵路貨運業務

大會叢書委員會

委員

李書田君	李書華君	李書助君	李四光君	朱家驊君	朱經農君	任鴻雋君	王雲五君	王世杰君	丁燮林君
秉志君	周昌壽君	周仁君	吳經熊君	吳澤霖君	辛樹幟君	何炳松君	余青松君	李權時君	李聖五君
徐誦明君	孫貴定君	馬寅初君	馬君武君	翁文灝君	翁之龍君	姜立夫君	胡庶華君	胡適君	竺可楨君
馮友蘭君	程演生君	程天放君	梅貽琦君	張伯苓君	曹惠羣君	陳裕光君	陶孟和君	郭任遠君	唐鉞君
蔣夢麟君	蔡元培君	黎照寰君	劉湛恩君	劉秉麟君	鄭振鐸君	鄭貞文君	鄒魯君	傅運森君	傅斯年君
			顧頡剛君	羅家倫君	顏福慶君	顏任光君	歐元懷君		

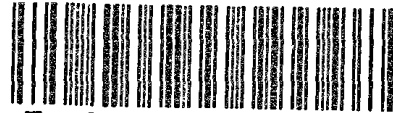
大 學 叢 書

鐵 路 貨 運 業 務

沈 奏 廷 著

交 通 大 學 叢 書 之 一

商 務 印 書 館 發 行



3 0525 9249 4

557.247  
740

# 目錄

## 第一章

### 貨運組織

一 貨站員役

二 貨物列車員役

三 外勤貨運監察人員

四 內勤貨運監察人員

## 第二章

### 貨運設備

一 零貨裝卸月臺

二 整車裝卸軌道

三 磅秤

目錄

一

一

七

八

〇

二

二

五

七

34663

四	吊車·····	一八
五	搬貨車·····	一九
六	接送車輛·····	二〇
七	駁船與輪渡·····	二一
八	牲畜場·····	二三
九	煤類起重機·····	二四
十	穀類起重機·····	二五
十一	冷藏庫·····	二六
<b>第三章 貨運單據·····</b>		<b>二八</b>
一	關於託運及起運者·····	二九
二	關於卸車及交貨者·····	三三
三	關於授受及運轉者·····	三五
四	關於貨物事故者·····	三七

五	關於提貨單之填發及遺失者.....	三八
六	關於篷布繩索者.....	三九

#### 第四章 貨運手續..... 四一

一	託運及起運手續.....	四一
甲	整車貨物.....	四一
乙	零擔貨物.....	四五
丙	美國零貨裝車查對制度.....	四六
二	卸車及交貨手續.....	四九
甲	卸貨.....	四九
乙	提貨.....	五二

#### 第五章 貨車支配..... 五四

一	站上貨車之支配.....	五四
---	--------------	----

(一) 按請求先後支配法	五五
(二) 按比例平均支配法	五六
(三) 按託運先後支配法	五七
(四) 按延日噸數支配法	五八
(五) 按運輸成績支配法	六〇
二 全路貨車之支配	六一
(一) 空車處置之方法	六一
(二) 空車調撥之原則	六三
(三) 各段間車輛之調節	六四

第六章 貨物運送規則 六六

一 整車貨物之計費	六六
二 零擔貨物之計費	六八
三 整車貨物混裝之限制	六九



四	運輸負責之範圍·····	七〇
五	負責之期限·····	七三
六	損失賠償之根據及時效·····	七四
七	捏報貨物之處分·····	七五
八	免費保管之期限·····	七六
九	無人認領或拒領之貨物·····	七七
十	託運之變更·····	七七
第七章 貨物列車·····		
一	貨物列車之種類·····	八〇
二	貨物列車之編配·····	八二
三	貨物列車之載重·····	八六
四	貨物列車之管理·····	九四

第八章 貨物聯運……………九七

- 一 聯運貨物之交付……………九八
- 二 互通車輛……………一〇〇
- 三 互通篷布繩索……………一〇八
- 四 聯運運費……………一〇九
- 五 聯運損失賠償……………一一三
- 六 聯運進款之清算……………一一五
- 七 過軌車輛之查驗及修理……………一一七

第九章 貨車公用制度……………一二〇

- 一 原車返還制度之弊害……………一二〇
- 二 貨車公用制度之優點……………一二二
- 三 英國貨車公用制之概況……………一二三

四 吾國鐵路實行貨車公用制之困難……………一二九

第十章 代收貨價業務……………一三一

一 代收貨價之意義……………一三一

二 代收貨價貨物之範圍……………一三二

三 代收貨價規則……………一三三

四 代收貨價單據……………一三四

五 代收貨價手續……………一三七

六 代收貨價與押匯之區別……………一三九

第十一章 貨運雜項業務……………一四一

一 變更……………一四一

二 調車……………一四二

三 保管……………一四三

四	裝卸	一四四
五	冷藏	一四五
六	保暖	一四五
七	飼養	一四六
八	覆磅	一四六
九	檢查	一四七
十	渡車	一四八
十一	中途改造	一四八
十二	中途存囤	一五〇
十三	中途裝卸	一五〇
十四	輪渡或駁運	一五一
<b>第十二章 貨物轉運與代辦業務</b> .....一五二		
一	貨運代辦業務之需要	一五二

二	貨運代辦業務之分析·····	一五三
三	轉運公司與鐵路之關係·····	一六〇
四	轉運公司之弊害·····	一六八

### 第十三章 整車起碼重量制度·····一七二

一	整車起碼重量之功用及其規定標準·····	一七三
二	吾國鐵路現行整車計費制度之改良·····	一七四

## 附錄

	鐵路貨車運輸通則·····	一七七
	貨車負責運輸通則·····	一九〇
	貨車負責運輸辦事細則·····	二〇八
	貨車負責運輸辦事細則附件(一)·····	二四九
	貨車負責運輸辦事細則附件(二)·····	二五七

貨車負責運輸辦事細則附件(三).....	二六二
鐵路負責貨物聯運暫行辦法.....	二六八
貨車負責運輸提貨單章程.....	二七七
提貨單處理細則.....	二八二
貨商須知(提貨單背面).....	二九〇

### 附式

貨位憑單.....	一
託運單.....	二
貨物存場收據.....	三
負責貨運收據.....	四
貨主負責寄貨人聲明書.....	五
運輸貨物收據(本路).....	五
運輸貨物收據(聯運).....	五

運輸動物收據	六
運輸貨物通知書(本路)	六
車守記事	六
沿途零擔車知照書	七
零擔貨物彙報	八
沿途零擔貨物授受證	九
整車貨物授受證	一〇
貨物事故報告表	一一
變更單	一二
變更託運請求書	一三
先付領貨出門證	一四
領出記載	一五
到付領貨出門證	一六
貨到通知明信片	一七

裝運通知明信片.....	一七
篷布繩索寄送單.....	一八
篷布繩索出入簿.....	一九
篷布繩索旬末報告.....	二〇
各站使用篷布繩索登記簿.....	二一
請求賠償損失報告書.....	二二
賠償請求書.....	二三
押貨司事報告.....	二四
鐵路提貨單.....	二五



# 鐵路貨運業務

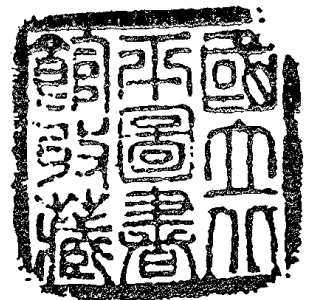
## 第一章 貨運組織

鐵路辦理貨運人員至多，非有完密之組織系統，與夫明晰之工作分配，不能收分工合作指臂相連之效。論吾國鐵路貨運人員之組織，可分內勤外勤兩方面言之。外勤者則有貨站站員及工人，貨物列車人員，暨貨運稽查貨物調查員等；內勤者則以車務處營業課為主體，課內大都設有貨運股調查股等，均與貨運有直接之關係。茲謹就此數端申述之如次：

### 一 貨站員役

站之大者，始將客貨業務分開，而有貨站之組織。小者往往不分客貨，組織極為簡單。按貨車負責運輸辦事細則第三條之規定，各站得按貨運之繁簡，酌分下列三種：

(一) 貨運最繁之站 站長之下，設貨物副站長一人；副站長之下，設內部領班外部領班各一人；領班之下，



則設貨物司事，人數視工作而定。

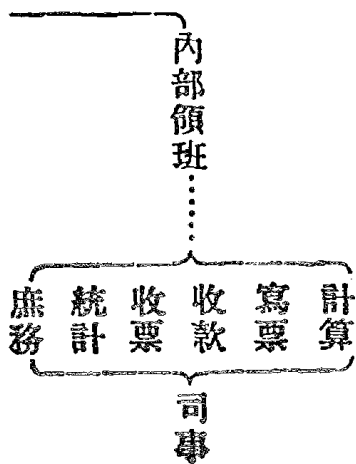
(二)貨運次繁之站 站長之下，設貨物領班一人，下設貨物司事若干人。

(三)貨運簡單之站 應斟酌情形，或設貨物司事，或不設貨物司事，而由其他站員兼理之。

至於貨運之繁簡，並照數字上之標準，足資依據。要視各站之實際情形，由各路自行配置也。吾人所欲敘述者，當然為貨運最繁之站之組織，次繁及簡單之站可以推想而知也。

貨站之組織系統可先由下表覘之。

貨站之實際工作當然由內外部各司事辦理之。司事各有職掌，已見下圖。惟事實上為人工經濟起見，分工未必若是其細。有裝車司事而兼管卸車者，有過磅司事而兼管裝車者，有寫票司事而兼管計算者，有收票司事而兼管庶務者，要視各站情形而殊也。茲將每種工作之性質擇要敘述之：



站長……貨物副站長

外部領班……

過磅  
裝車  
卸車  
交貨  
中轉

司事——裝卸夫

計算 運費雜費之計算，及運輸數量收入之總計等；

寫票 貨票及其他單據之填寫保管整理等；

收款 運雜等費之核收補收退還及匯解等；

收票 (一) 覆核到達貨票，

(二) 填發到達貨物通知書，

(三) 收回貨運收據或提貨單，

(四) 核算保管延期等費，

(五) 填發領貨出門證；

統計 貨站各種統計報告之編造事宜；

第一章 貨運組織

鐵路貨運業務

庶務 文具材料之領取保管暨重要文件之保管等；

過磅 (一) 填發貨位憑單，

(二) 檢查託運貨物及託運單，

(三) 填記託運號數，

(四) 過磅及過尺，

(五) 覆磅到達貨物等；

裝車 (一) 檢查車輛，

(二) 核對貨物及貨票，

(三) 指揮裝卸工人，

(四) 封閉車門或監督覆蓋篷布，

(五) 填插車牌等；

卸車 (一) 開啓車封並檢驗車門車窗鉛彈等，

(二) 保存車牌及鉛封，

(三) 檢點到達或中轉貨物等；

交貨 向收貨人點交貨物檢查並收回領貨出門證等；

中轉 中轉貨物之檢點整理及登記等。

以上所述，乃外部及內部貨物司事之職掌。外部貨物司事有外部領班監督之，內部則有內部領班監督之。各領班之職掌，按貨車負責運輸辦事細則之規定，列舉如次：

甲、內部領班之職掌

(一) 內部員工之指揮及監督

(二) 內部各種單據之審查及整理

(三) 內部各種報告之填造及各種帳簿之登記

(四) 各種訂正之處理

(五) 收款解款統計之核對及審查

(六) 內部其他一切之整理事宜

乙、外部領班之職掌

(一) 外部員工之指揮及監督

(二) 貨物過磅裝卸搬運堆存及保管之監督

(三) 存貨地點之分配及貨場之整理

(四) 外部各種單據之審核及報告之填造

(五) 磅秤之校對

(六) 調車及裝卸之監督並其效率之研究

(七) 篷布繩索等用具之監督整理及保管

(八) 外部其他一切之整理事宜

貨站站長乃主持貨站全局之人員，除監督全站員工處理往來文電外，凡提貨單之保管及填發爲貨物站長重要之職責，此外調查及研究貨站所在地之經濟狀況及水陸競爭情形，亦列爲貨物站長之任務。果能切實辦理，其利益不可勝言。是在站長之平日訓練與服務責任心之如何而已。

貨站外部貨物司事，僅負監督指揮之責，實際上貨物之裝卸搬運，均歸裝卸工人辦理。吾國鐵路對於承運貨物，不論整車零擔，均代客商裝卸。按鐵路裝卸貨物之人工可分三種即：(一) 路方自雇裝卸夫；(二) 承辦人代雇裝卸夫；(三) 工人自組合作社。鐵路自雇裝卸夫裝卸貨物辦法，已由鐵道部頒佈施行，但事實上能見諸實行者尙鮮。工人自組合作社，代路裝卸貨物，原爲理想上妥善之辦法，然往往以工人缺乏領袖，遇事負責無人，發生種種偷竊，勒索，毆打，逃亡等事，對於鐵路貨運轉多影響。故吾國鐵路裝卸貨物事宜，尙以招商承辦者居多。承辦人與鐵路訂

立裝卸貨物合同，雇用相當之工人，在指定之站從事裝卸工作。按部頒承辦裝卸鐵路貨物辦法之規定，承辦人須將所用腳夫每十人分爲一班，每班內指定一人爲班目，與西國之 *gauris* 相同也。每班之中，必須有一二人負堆裝貨物 (*stowing*) 之責，其他則僅從事搬運而已。

## 二 貨物列車員役

列車人員與貨運有直接之關係者，厥爲(一)貨物列車車長，(二)押貨司事，(三)隨車裝卸夫役。前者凡貨物列車皆有之，後二者則僅限於沿途零貨列車也。貨物列車車長之職掌，與客列車車長頗多相同之處。惟其特有之主要工作與貨運有關者，大致可舉述如次：

- (一) 貨車授受時之檢查
- (二) 車封之察看及報告
- (三) 貨票等單據之授受
- (四) 燒軸之注意
- (五) 貨車之摘掛
- (六) 盜竊之防護

(七) 整車貨物授受證之簽填

押貨司事僅司沿途零貨之裝卸事宜，故僅沿途零貨列車始有之。隨車裝卸夫役則在押車司事指揮之下從事裝卸沿途零擔貨物。如某列車零貨少而整車之貨多，則車長須兼管押貨司事之任務矣。茲將押貨司事應有之主要職掌列后：

(一) 沿途零貨裝卸之督察

(二) 沿途零貨授受時之檢點

(三) 沿途零貨貨票之授受

(四) 沿途零擔貨物授受證之填簽

(五) 貨車裝貨地位之支配

(六) 盜竊之防護

(七) 押貨司事報告之造報

三 外勤貨運監察人員

外勤貨運人員直接有監督各站貨運之責者，厥為各段貨運稽查、貨運稽查之下，有設貨物調查員者，有不設



貨物調查員者。貨物稽查之地位有與車務段長平行者，有直接隸屬車務段長之下者。論其職掌，則大致可列舉如次：

- (一) 貨物票據重量及等級之稽查
- (二) 私運貨物及違禁物品之檢舉
- (三) 貨運業務之招徠
- (四) 各種運價之研究及調查
- (五) 水陸競爭情形之注意
- (六) 沿線農工商業之查察
- (七) 零擔貨車之支配
- (八) 其他貨運方面之外勤事項

貨物調查員即在貨運稽查之下，助理一切貨運事務，所有外部調查招攬等工作，大都由貨物調查員擔任之。除各段貨運稽查外，各路之中有設駐處貨運稽查者。駐處貨運稽查之職權不限於一段，而及於全路，往往秉承處長之命，辦理有關全線之貨運外勤工作。惟其工作之性質，殊無一定也。

查京滬、滬杭甬鐵路已將各段貨運稽查取銷而代以貨運股主任或高級事務員，由各段車務段長直接管轄。

至於駐處貨運稽查之名義亦已取銷矣。

#### 四 內勤貨運監察人員

上所述者，以貨運外勤人員爲限。然貨運業務之各種規畫及應付事項，當非有內勤人員從事辦理不可。各路車務處均有營業課之設，課內大都設有貨運股或貨物股，專司貨運之內勤工作。其職掌大致有如下述：

- (一) 貨等運價之研究及修訂
- (二) 各種貨運規章合同契約之擬訂及修改
- (三) 各種貨運雜費之規定
- (四) 國內外貨物聯運事項之規畫與接洽
- (五) 貨運損失賠償之處理
- (六) 溢收，短收，私運，控報，裝載逾重等之處理
- (七) 貨物運輸業務之改良
- (八) 私用岔道事項

營業課內往往設有調查股，該股之所應調查者，雖不以貨運爲限，而要與貨運有密切之關係。果能切實調查，

詳細規畫，則對於鐵路貨運之發展，必有良好之效果。茲將調查股應行調查之貨運事項略述於後：

- (一) 沿線產物之產銷運輸狀況
- (二) 沿線農工商業狀況
- (三) 沿線公路及水道運輸情形
- (四) 沿線各站辦理貨運情形及其改良
- (五) 他路及他國之貨運業務及方法

近來各路創辦營業所，從事接送貨物並代辦貨運手續，客商稱便，因亦成爲鐵路貨運組織中之重要份子，設能加以推廣，俾得謀充分之發展，則其能輔助原有貨運組織之不足，自不待言也。

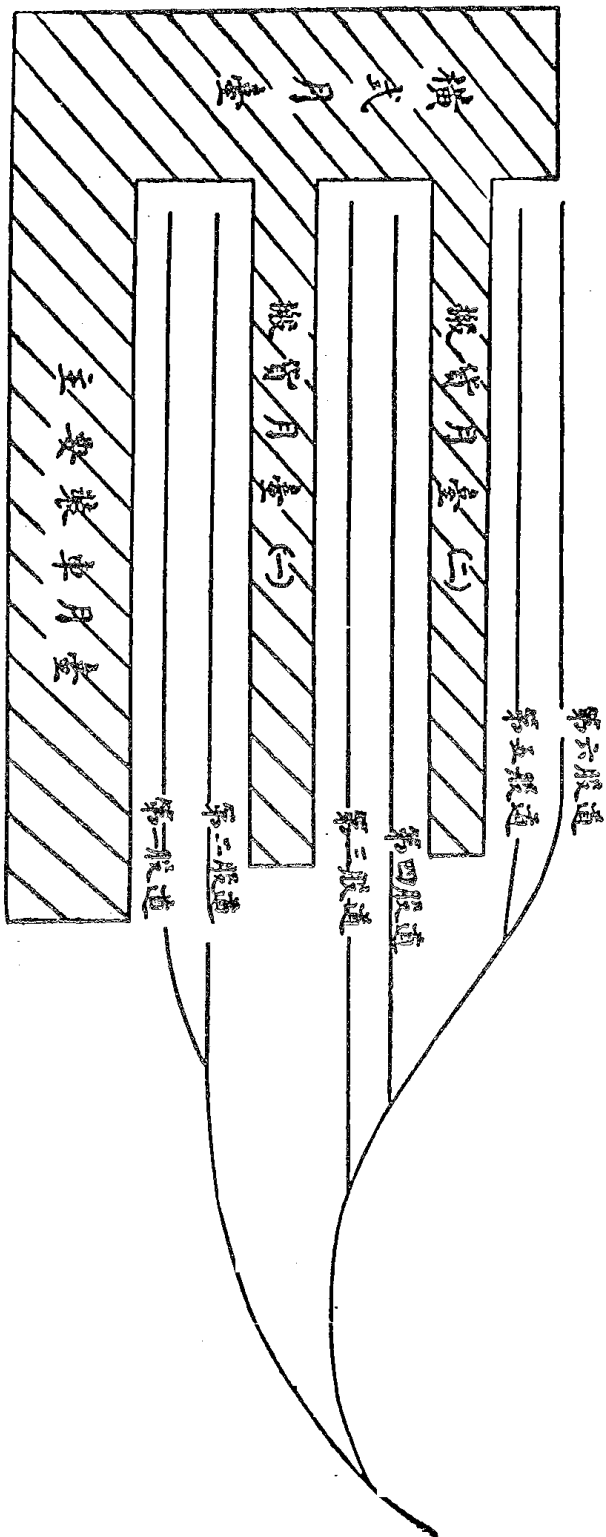
## 第二章 貨運設備

鐵路貨運業務之良窳，繫於貨運設備之優劣，至深且巨。年來歐美鐵路對於新式貨運設備之採用，不遺餘力。其目的不在炫耀新奇，而在增進效率與經濟。故其貨運方法，愈見迅速簡捷，而貨運費用反見減省。返觀吾國因襲故常，貨運設備尙不能脫離「簡陋」二字之惡稱。雖各路貨運數量未見發達，歐美新奇之設備尙有不能貿然採用者，然就目前所需要之設備觀之，亦殊多改良之必要。吾人於研究鐵路貨運之際，對於貨運設備，自不能不加以相當之注意。並應洞悉其功用之所在，改良之途徑，以期致相當之用焉。茲將各種主要貨運設備，除機車及貨車外，逐一爲之分述如左：

### 一 零貨裝卸月臺

零擔貨物在裝車之前，必須有月臺設備，而後可以從事檢查過磅等工作，是爲出口月臺 (out bound platform or outward goods shed)，亦可稱爲裝車月臺。裝車月臺不必過闊，藉以減少搬運貨物之距離，大致自二十五呎至三十呎爲最普通。至其長度，自當視地盤之大小與貨車出入之數量而殊。在歐美鐵路出口月臺，有長達

八九百呎者。月臺之前面，應為托運人車輛出入之所，地位不宜狹，並以不沿街道為宜，以免妨害街上之交通。月臺前面之門戶宜多，以避來貨之擁擠。月臺之後，則為裝車軌道 (Loading track)。此項軌道每兩股為一組，每兩組之間，最好應有搬貨月臺 (trucking platform)，以免配對車門 (spacing of cars) 之煩。各月臺間應有一橫式月臺 (main distributing stage)，為之聯接，以便腳夫搬貨時之通行。搬貨月臺之闊度，自十二呎至十五呎已足。若用手推車搬貨則更狹亦屬無妨，以節貨站之地位。月臺離軌面之高度，應以與車底齊平為原則。否則裝車必感不便也。茲將裝車月臺及軌道之普通排列情形，圖示於後：



吾國鐵路之裝車月臺及軌道，尙鮮注意於經濟與效率兩端。舉其主要之缺點，則往往爲（一）月臺離裝車軌道太遠，搬貨之工作無故增加；（二）月臺與車底之不齊，搬貨入車不便；（三）月臺前面之收貨門戶（receiving door）太少，託運人時有擁擠守候之苦；（四）軌道之排列不合，故貨物由前面月臺搬至後面之軌道極爲不便；（五）軌道之間缺乏搬貨月臺之設備，故各股道間之交通尤爲痛苦。凡此諸端，皆設計之不善，亟有待於改良也。

零貨到達後，必須卽行卸車，故須有卸車月臺或進口月臺（inbound platform or inward goods shed），以備堆放之用。進口月臺應爲到達貨物存儲待領之場所，亦卽鐵路之進口棧房，故其闊度應較出口月臺爲大，通常約在五六十呎左右，以防存貨之擁擠。進口月臺之內部，應劃分貨位，或按數字劃分，或按字母劃分，以便識別，而利交貨。按數字劃分貨位者，卽將月臺之全部分爲若干號貨位，如某車調在第一號貨位時，則由該車卸下之貨，均應堆存第一號貨位。待貨主前來提貨時，卽憑車號而知其貨堆放於某貨位之內。此法之優點，在卸車時減省搬貨之距離，但須用車號核對貨位，則其不便處也。按字母分貨位者，卽將月臺之全部，由A至Z分爲若干位，（未必卽爲二十六個貨位，因有若干不常遇見之字母可以併入一貨位也）卸車時，如見某批貨物之收貨人爲 Adams & Co.，卽囑脚夫搬至A貨位，如收貨人爲 M. G. D. Brown，卽囑入B貨位堆放。蓋以收貨人之姓氏中首字母爲依據也。此法之優點，卽在交貨時一見收貨人之姓氏，卽可知貨物何在，無核對車號之煩。惟其缺點則在增加搬貨之距離，無形中增多脚夫之往來時間也。此外尙有一點，足資注意者：卽進口月臺應與出口月臺毗鄰，以便將

進口卸空之車輛調作出口裝貨之用；若距離太遠，或銜接缺乏，則調撥車輛必感不便也。

吾國鐵路之進口月臺，其卸車之不便，有與出口月臺裝車同其病者。且內部劃分貨位制度，尙未確定，貨物往往亂堆亂放，易致錯誤遺失。似應在負責貨車運輸辦事細則內加以詳密之規定，俾資遵守也。

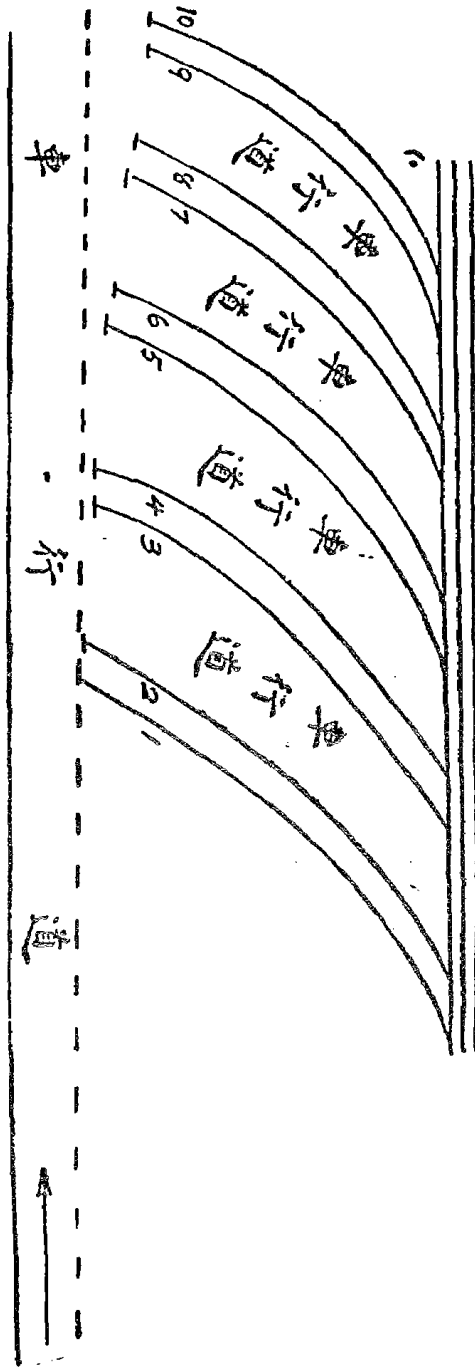
## 二 整車裝卸軌道

整車貨物之裝卸，無論由貨主自理，或由鐵路代理，均宜以直接上下，無須經過棧房爲原則。蓋不如是，則整車貨物之數量甚多，既感棧房地位之不敷，復嫌上下手續之太費，均非所以謀經濟之道也。嘗考美國鐵路之整車裝卸軌道 (Team Tracks)，均在露天，大都每兩股道爲一組，每組之間有一平鋪寬敞之車行道 (Driveway)，以便貨主車輛之進出。貨主載貨車輛入站時，即可向指定之貨車配對車門，從事裝卸，茲先將裝卸軌道之排置情形圖示如次：

整車裝卸軌道之長度，以較短爲宜，通常能容納貨車十輛至十五輛已足。蓋稍短，則此道調撥車輛時，無須攪動彼道，過長則反是。裝卸軌道之一端，應爲截斷式 (End Stop)，以便貨主車輛由此道駛往彼道時，避免貨車移動之危險。兩股軌道之距離約十二呎已足（自甲道中心點至乙道中心點），以節地位。車行道之闊度，應除能容納最大運貨汽車二輛（二輛各以車尾相向）外，中間應尙能行駛一輛而有餘。通常能有四十呎之闊度，當能足

敷應用矣。

鐵路貨運業務



吾國現時裝卸整車貨物，多由鐵路工人辦理；且按部章規定，整車貨物入站之前，須先請求貨位，堆放妥貼，按序裝車，是整車貨亦須通過站房，與零貨之手續無大出入。此種辦法，在貨運發達之路，除可在露天堆存之貨物外，必將感覺不甚經濟。蓋一面須備有充分之貨棧，以資堆放，一面上棧下棧，多費手續，尤屬無謂。今後欲求效能與經濟之增進，應將整車裝卸軌道按照歐美方法，重行整理改建，一面採用直接裝車之制，以省手續。而整車過磅，應一律用地磅為之，則裝車之前不必先行入棧過磅矣。



### 三 磅秤

鐵路運貨收費，一以貨物之重量為標準。故貨物過磅為貨運重要工作之一，而磅秤亦為貨運設備中之主要者。鐵路磅秤大別之有兩種：一為小磅，零貨過磅用之；一為地磅或大磅，整車貨物過磅用之。零貨入站托運時，例須逐件過磅，故宜用小磅為之。小磅或為固定式，或為移動式。美國鐵路所用都為前者，磅數用針（dial indicator）指示，非常迅速，容量可至二噸以上。我國所用多為後者，過磅時除須移動秤錘外，並須加減砝碼，手續遲緩，且容量僅數百公斤，過重之物，有時無從過磅，祇可約計，或憑托運人之言，殊有加以改革之必要。貨站內小磅之數不宜過少，俾貨物進站，可以隨到隨磅，無使貨主等候之患。吾國貨站磅秤往往不敷應用，致有稽延守候之弊，殊非所宜耳。

整車貨物以用地磅過磅為最簡捷而經濟，貨物在裝車之前，不先過磅，俟裝車完竣乃將重車拖上地磅，得其總重，然後減去車之皮重（皮重在車身上註明），即得車內貨物之淨重。故一磅而全車之重量即得，較諸按件過磅，或抽磅一部分，簡易多矣。地磅之機械設置於路軌之下，磅有過磅室（weighing box）指示磅數之磅錘及磅桿在焉。地磅之容量大者可達一百五十噸，長可達六十呎，過長則轉不可恃，故八九十呎者罕見也。地磅之位置須視當地貨車出入之情形而殊。歐美鐵路頗多將地磅設置於車場駝形處（at the summit of the hump）者，使車輛通過時，隨帶過磅，無須另行拖調。然如通過之車輛，多數不必過磅（如在起運站已過磅之重車或係回頭之

空車等是），則地磅應另行設置，以免受無故之磨損。除在中途車場設置地磅外，各起運站及到達站之大者，亦應設置，其地位以在重車出站必經之處爲宜，以免往返拖送之煩。吾國鐵路各大站亦已設有地磅，曩時有廢棄不用者。自負責運輸實行後，整車貨物亦以用地磅過磅爲原則。凡未設地磅之車站，應將重車送附近中途車站過磅，但仍應將其每種包裝相同貨物之百分之十用小磅過秤，以所得重量推算全部重量，作爲起運站收費標準。惟事實上不用地磅而用此項推算辦法者仍多也。

#### 四 吊車

凡過重之貨物，每件在數噸以上以至數十噸者，卽不能用人工裝卸，非用吊車（cranes）不可。故吊車亦爲貨運設備之極重要者。吊車分兩種：一爲固定者（fixed cranes），一爲移動者（portal cranes）。凡有大宗整車貨物出入，須常用吊車裝卸者，可用固定吊車，因其起重容量甚大也。固定吊車多屬橋樑式，其起重之鉤可以左右移動，故貨物由貨車搬出或向貨車搬入，極爲靈活自由。且吊車自身亦可前後進退，故一車既畢，可再移至他車，往往裝卸貨車數十輛之多，而無須移動一車，故名爲固定吊車，實則在相當範圍以內移動仍極爲靈活也。移動吊車，則可自此地移至彼地，不如固定者之限於一隅。對於裝卸笨重之零用及少數之整車貨物，甚爲相宜。吾國鐵路多採用之。吊車多用電氣，起重力大小不一，小至五噸，大至數十噸不等，其機紐須由人管理，但以用電氣之故，極爲簡捷也。

## 五 搬貨車

零擔貨物裝車或卸車時，在西國鐵路多用搬貨車 (Gondola) 爲之搬送。通常所用之搬貨車可分三類：一爲人工兩輪車 (two-wheel hand trucks) 二爲人工四輪車 (four-wheel hand trucks) 三爲電力車 (tractors and trailers) 人工兩輪車採用最早，迄今仍爲主要搬貨工具。每車約可裝載二百磅至四百磅貨物，由腳夫來往拖送。在較小之貨站，來往距離不遠，而貨物數量不巨者，最爲適用。但在較大之站，則因其載量較小，往返頗費時間，在歐美人工最貴，已視爲不甚經濟，因有採用人工四輪車者。四輪車容量約爲兩輪車之三倍，零貨到站，即可按其到達地點，分別安放在四輪搬貨車之上。俟檢貨過磅等手續完畢，即可將四輪車推開，由腳夫拖往指定之貨車，以備裝載。故入站之處，可以從速將貨出清，無擁擠堆積之患。且四輪車搬送笨大之貨，較諸兩輪車尤爲適宜，而拖送時重量不至壓在腳夫背上，亦爲優點。惟人工四輪車近來仍認遲鈍，不足應貨運擁擠之大站的需要。因進一步而有用電力車者，電力搬貨車之組成，前爲動力車 (electric tractor) 一輛，後爲拖車 (trailers) 若干輛，一若貨列車中之機車與貨車然。動力車之原動力爲電氣，備有馬達及蓄電池，故站內須另設一發電室，以便隨時取給電力。拖車形式不一，大都爲三輪或四輪車。貨物按序裝入拖車之後，即由動力車來往拖送，故每次載重既多，速率又高，對於促進貨運手續之便捷，至有助益。且用電力車之站，搬送距離雖遠，亦無妨害。因行程長短於費用無甚關係。

也。惟若用電力車，則月臺宜平，四周障礙物宜盡去除，地位亦應寬大，以便周轉。而裝貨入拖車時，尤應顧及路徑之順否，以免往返周折。

吾國鐵路搬送零用，當然盡用人工，且多肩挑背負，或二人以上扛扶者，非特頗費人力，抑且頗費時間，殊有背於貨運手續簡捷化之原則。雖吾國人工廉賤，不必遽爾採用最新式之設備，然欲經濟時間，趕速運貨，仍非拙笨之方法所能辦到。竊意人工兩輪車在吾國各大站似可普遍採用，以代純粹的人工搬送。惟在採用此項搬貨車以前，月臺之構造，軌道之地位，均有加以整頓之必要。否則月臺與軌道距離既遠，其高度又不與車底相齊，即使欲用搬貨車，亦有無從實施之苦，此則不可不注意者也。

## 六 接送車輛

接送貨物雖非鐵路運貨上必要之工作，然為便利客商起見，鐵路亦往往有辦理接送業務之必要。英國鐵路從事貨物接送，已頗有悠久之歷史。各路備有大批馬車及汽車，按照規定程序，出入接送。大概馬車適宜於短程及零雜貨物之接送，而汽車則利於長途及整批貨物之接送。汽車之容量大小不一，自二三噸以至五六噸不等。遇有笨重之貨物，則非後者不辦。最近接送汽車之上，有用活動車身（*dismountable flats*）者，貨物送到時，即可連同車身卸下，無須逐件起卸，迅速簡便，莫此為甚。

吾國鐵路向不從事貨物接送業務，一切接送事宜，向由貨主及轉運公司自理。故貨主自備接送車輛者比比皆是。近來各路營業所創立，始從事接送貨物，其所用接送車輛多係向車行訂約租用，或隨時叫喚，尚無大規模之組織可言。竊意吾國各地情形互異，所用動力及搬送工具不得不隨地而殊。鐵路如欲在各地接送貨物對於車輛之選擇，殊不能拘泥於一種。大別言之，則接送方法可由下列數種內求之：（一）人工扛挑，此在小站貨運不多街道湫隘之地用之，最為相宜；（二）小車（獨輪車或兩輪虎頭車）用於接送少數零貨甚為適宜；（三）場車，較小車容量為大，凡零用數量較多者常用此車，因其成本遠較汽車為廉也；（四）馬車，馬車容量不巨，而所費遠過於場車及小車，在吾國現狀之下，似不合算；（五）汽車，分蓬車及卡車兩種：前者容量自一二噸至三四噸，後者可達六七噸之多。汽車宜於裝運大批貨物之用，尤以沿途無須時時停留者為佳。蓋汽車之成本大，若用以拖送少量貨物，或停留時間多於行駛時間，則甚不經濟。如遇巨大笨重之貨，則非用卡車不可。綜上所述，若在大站接送貨物，在吾國情形之下，須備小車場車及汽車三種，而汽車之中，卡車必不可少。三者俱備，而後乃能達經濟廉速之目的。如在水道溝通之站，尚可利用駁船接送，其價遠廉於汽車，惟風險稍大而已。

## 七 駁船與輪渡

駁船或輪渡 (Lighters or car Boats) 適用於（一）兩路間聯運貨物之交付，因中間有水道阻隔者；（二）出

口或進口貨物須往來輸送於對岸輪埠及鐵路貨站之間者；(三)到達之貨物須送達對岸之收貨人所在地者。凡貨物須分批或零星運往對岸者，都用駁船。整車貨物連結若干輛者，則可用輪渡拖送。駁船可分兩種：一為自動者，一為被動者。後者須另用汽船 (Tug boat) 為之拖駛。駁船之構造亦頗不一，中有裝置冷藏間以備運送鮮貨者，有備置吊車從事起卸笨重貨物者。鐵路沿岸建有碼頭 (Wharves or piers)，軌道伸入各碼頭之中間，所有重車均放入此種軌道，將貨物卸在碼頭之上，然後轉裝駁船，運往彼岸。碼頭外面設有月臺，寬約四呎左右，上有柱腳，以備駁船停泊之需。碼頭之門須有相當之距離，以便與駁船之門 (Lighter gangways) 互相配對，所以使卸貨便利也。

輪渡者，乃上設軌道之船舶，用以裝載鐵路車輛者也。輪渡上之軌道通常均有兩股，故可安放貨車兩排。容量小者，約可容十二輛，大者達二十餘輛。輪渡靠岸處須建有活動引橋 (Trot bridge or slip)，可用電力為之上，以適合水面之高低，而便與輪渡之軌道配合。故每一碼頭須設管理員役，從事扳動此項機械，以便輪渡之出入。在美國紐約港暨他處所用之貨車輪渡，多非自動，但須另用汽船拖駛，蓋自動則每艘須有馬達，殊不經濟也。

吾國曩時京浦間貨物之運送，均用駁船，由津浦路港務課管理。近則改用輪渡，便利殊多。首都輪渡完成於民國二十二年，自備動力，兼載客貨車輛，銜接處亦用活動引橋，以合水面之升降。因此京浦間貨物之交付，可以原車過軌，不必經過裝卸之手續矣。

## 八 牲畜場

牲畜之爲物，與普通之貨物不同。凡起運之前，到達之後，以及中途運送之際，莫不須與以相當之食息，而後方能免於死傷。按美國聯邦政府法律之規定，除有大風雨或其他不可抗之情形外，無論任何牲畜，裝運車內之時間，不得連絡超過二十八時，如在途運送已達二十八小時之時間，即須卸車，與以休息及食料飲料，其休息時間不得少於五小時；但如經貨主書面請求，得將運送時間延長至三十六小時。故牲畜經長途運輸者，中途常須卸車一二次，以資休息，並進食料飲料，因此在中途相當地點，亦須建有牲畜場 (Stock Yard) 以應此需。

牲畜場之前面，有裝卸月臺，月臺之前，則爲軌道。軌道與月臺之間，則隔有一籬，上有活動門戶，可以隨地開啓，以配對車門，藉免移動車輛以湊門戶之煩。因是牲畜所受之震盪可以減少。遇有雙層車輛 (Double-deck cars)，則此跳板 (chutes) 以便上層牲畜之上下。場內則爲牲畜欄 (Stock Pens)，爲牲畜食息之所。各欄均有門戶，與外面溝通，中有水槽，以供飲水。並在相當地位設有磅秤，牲畜行經其上，即可得其重量，是爲 Hoof weights。鐵路核收運費，多以此種重量爲依據。牲畜場之規模大小懸殊，最大者當推美國芝加哥之聯合牲畜場 (Chicago Union Stock Yard)，佔地五百英畝，牲畜欄達一萬三千餘所。西部運來之牲畜均在此卸車，或就地屠宰，或再東運銷售，每年出入牲畜之數殊巨。大概牲畜場之大者，非特其獸欄甚多，其裝卸月臺亦必甚長，通常須不在普通一列車之

長度以下（約六十輛貨車），藉免摘掛車輛，害及牲畜之安靜也。

吾國鐵路對於牲畜運輸，尙未負責，沿途食飲休息，亦不代辦，故尙無牲畜場之設備。他日牲畜運量發達，終必有建造此項設備之必要也。

## 九 煤類起重機

在歐美各國運輸煤斤，多無包裝，即將煤斤散裝於車內，以省手續，而節車位。在平地卸煤，都利用漏斗車（hopper cars）之漏斗，故無用人工搬翻之煩，極爲便利。然如遇車內煤斤須卸入船舶時，即不能用漏斗之法，從事起卸。爲適應此種需要起見，爰有煤類起重機（coal dumper）之發明。煤類起重機者，利用汽力或電力，將煤車舉起並翻側，以便煤斤流入船艙，或其他存儲地點之一種工具也。當裝煤之重車調近起重機時，即由管理者扳動機械，當即有一推車器（barney）自地下鑽出，接上煤車之碰鈎，將煤車推入起重機之中心（center），爾時利用均重器（counter weights）之力，將車翻側，而推車器則回入地下。當煤車側至相當角度時，煤斤即完全流出，或直接納入船艙，或暫時納入貯煤袋（coal pockets）以便分裝船艙之各部。迨第二輛重車推到時，則已卸之空車因被推而跌入一有坡度之軌道（kick back），遂由地心引力而回入指定之空車軌道焉。

煤類起重機之目的，即在卸煤之迅速，藉以節省人工，吾國鐵路尙無此種設備，他日煤斤水陸聯運發達，或有



待於此種設備之建設也。

## 十 穀類起重機

穀類運輸亦以散裝爲經濟，蓋裝卸既速，車位又省，而包裝之成本亦可免除。散裝之穀類可利用其流動性質，暨相當之機械爲之裝卸。則人工時間均可節省不少。此種機械之名稱，卽爲穀類起重機 (grain elevators) 是也。穀類起重機之爲用至多，舉其著者，則有(一)將穀類由運貨車裝入鐵路貨車；(二)將穀類由鐵路貨車裝入船舶；(三)從事穀類之混合，清理，去溼，打包及過磅等工作；(四)囤存待裝之穀類等。在美國及加拿大穀類起重機滿佈各處，成爲穀類運輸不可或缺之設備。吾國運輸穀類尙都用包裝之法，散裝者尙無所見，故猶未建造此項設備也。

穀類起重機之構造亦頗不一。通常作一高樓形，中有藏穀倉 (storage bins)，磅秤 (hopper scales)，運轉皮帶 (belt conveyors)，輸送管 (spouts) 等設備。樓下之前面，則爲軌道若干股，以備停靠重車者。軌道之下，則有卸車穴 (unloading pits)，車內之穀用汽鏟 (steam shovels) 卸入穴內，乃由運轉皮帶向上輸送，爾時即經過磅秤，爲之過磅，然後散入指定之藏穀倉。其無須卽行運出者，卽藏倉內待運。其須裝車或裝船者，卽由輸送管流入指定之船艙或車位，手續極爲敏捷也。重車出入於卸車軌道時，通常用一種拖車機 (car puller)，將重車拉入，空

車推出，故出入無須調車機車爲之牽引也。現今新式之設備已不用汽鏟卸車，而利用一種轉側月臺（*pelting platform*）使重車傾斜，並用鐵桿推開車門，伸入一種起卸機（*defecting bars*），使穀類由車門流出，其迅速簡便又遠過於汽鏟也。穀類起重機之大者，常有附屬設備，如打包、風乾、清理、混合等器具，均有各別之位置，穀類須經此項手續者，均藉運轉皮帶來去轉送焉。

## 十一 冷藏庫

鐵路運輸鮮貨，非有冷藏設備不可。在途冷藏之設備，則爲冷藏車（*refrigerator cars*）及冰站（*icing stations*），而在起運及到達地點，則爲冷藏庫（*cold storage plant*）。冷藏庫俗名冷氣堆棧，用以囤存鮮貨之場所也。冷藏庫所用之冷氣，大都利用鹽水或阿摩尼亞汽管（*brine or ammonia piping*）爲之吸收空間之熱氣，使室內溫度降低。鮮貨囤存其中，即無潰爛之患。冷氣堆棧內，有各種冷氣室，溫度不同，藉以適合各種鮮貨之需要。棧內冷氣尙可用以製冰出售，亦一副產物也。美國鐵路自辦冷藏庫者甚少，大都均由客商自辦，而其地點則多接近鐵路貨站，以便鮮貨之待裝或卸車者就近堆存。吾國鐵路現擬在各大站自建冷藏庫數處，成效如何，尙未可知也。

與冷藏庫相似之設備，尙有一種預冷庫（*precooling plant*）。凡車輛之須裝載鮮貨者，欲其先冷而後裝貨，

使冷藏之鮮貨入車時不至遽爾與熱氣接觸，而致潰爛，則非將車通過預冷庫爲之先通冷氣不可。預冷庫所用之冷氣亦多由鹽水或阿摩尼亞氣製造，然後導入車棚，並用布管注入車廂（由冰車之頂上注入），使車內溫度降低。規模大者數十車同時預冷，在數小時內即可畢事焉。

## 第三章 貨運單據

鐵路辦理貨運非有種種之單據，不足以資信守，明系統，理糾紛。且貨運事務遠較客運爲繁，故貨運單據亦較客運單據爲多。吾國鐵路自負責貨運實行以來，所有貨運單據之種類增加不少，而負責運輸未實行前之單據亦仍有沿用者。驟視之，錯綜紛紜，一若不可究詰者然。然實際上每一單據各有其功用之所在，明悉其功用，而後乃能有整個的了解。茲爲便利明瞭起見，特將吾國鐵路現有之各種貨運單據分爲七類，即：

- (一) 關於託運及起運者；
  - (二) 關於卸車及交貨者；
  - (三) 關於授受及運轉者；
  - (四) 關於貨運事故者；
  - (五) 關於提貨單之填發及遺失者；
  - (六) 關於蓬布繩索者。
- 每類之中，則就每種單據之功用加以說明，俾讀者得一全盤之瞭解，此則斯文之本旨也。

## 一 關於託運及起運者

客商將貨交由鐵路運送，謂之託運。鐵路將託運貨物檢點，過磅，起票，裝車，以至運出，謂之起運。託運人將貨送站時，其貨物往往須暫時存放貨站或貨場，而後給車起運。但貨站之地位有一定之限制，若任客商任意堆放，勢必凌亂不堪，檢查甚難。故貨站或貨場應分貨位，每一貨位有一號數。託運人未將貨物送站之前，應先向起運站請求貨位，取得貨位憑單，按照單內指定之貨位，將貨送站堆放，以待裝車。送貨到站時，託運人應將貨位憑單繳銷。此貨位憑單之爲用也。然在託運貨物直接可以裝車之站，貨位自屬無用，貨位憑單之填造，亦屬徒具形式而已。

託運人之託運貨物也，不能僅將貨物送站，而無單據以證明之，解釋之。否則貨站將不知其爲何物，應運往何站，應徵收何種運費及雜費，亦即無從起運，無從收費。故託運人除將貨物自身交運外，每批貨物必須備具託運單一紙，載明貨物種類，件數，託運人姓名，住址，收貨人姓名，住址，貨物起運時價值等項，並加蓋圖章，連同貨物，交由貨站起運。貨站有此託運單，而後乃能進行其他貨運上之手續焉。託運單上之所以有起運時價值者，將用以作損失賠償之依據也。在負責運輸未實行以前，吾國各路均用一種寄貨人聲明書，內容較託運單略簡，現在鐵路不負責之貨物仍用此式。

託運人既將貨物交站起運，則必取得相當之收據，且收貨人在到達站提貨，亦非有相當之證據不可。鐵路爲

應此種需要起見，對於每批貨物，無論整車零擔，均填發貨物收據一紙，以充貨物已經收到起運之證據。貨物收據均由託運人或寄貨人聲明書填造，交由託運人轉寄收貨人，以便據以提貨。貨物收據之種類有五：

- (一) 貨主負責本路貨物收據；
- (二) 貨主負責聯運貨物收據；
- (三) 鐵路負責本路貨物收據；
- (四) 鐵路負責聯運貨物收據；
- (五) 牲畜收據。

前二者現仍適用於貨主負責之貨物，第三第四兩種在民國二十一年實行負責運貨之後始有之。牲畜收據載有特別不負責之條款，至今仍沿用之。

貨運收據乃鐵路掣給客商之單據，其性質為對外而非對內者。然貨物之運送，尚須有內部所用之單據，而後卸貨、調車、會計、統計等事乃能有所依據。此貨運通知書或貨票之所由生也。鐵路為節省人工起見，特將貨運收據與貨票作為一種聯合之單據，可以用複寫紙一次填寫完成，以免轉抄之不便。故貨票之內容與收據無異，特其功用不同耳。除貨票本身外，尚有其他各聯，均各有其特殊之用途，茲為分析如次：

單據名稱	聯數	各聯名稱
一、貨主負責貨運收據及貨票(本路)	三	第一聯 貨運收據
		第二聯 貨票
		第三聯 起運站報局
二、貨主負責貨運收據及貨票(聯運)	四	第一聯 貨運收據
		第二聯 貨票
		第三聯 報告清算股
		第四聯 起運站報局
三、鐵路負責貨運收據及貨票(本路)	五	第一聯 起運站存根
		第二聯 貨運收據
		第三聯 起運站報局
		第四聯 到達站存根
		第五聯 貨票(貨運通知書)
四、鐵路負責貨運收據(聯運)	六	第一聯 起運站存根
		第二聯 報告清算股
		第三聯 貨運收據
		第四聯 貨運通知書

五、牲畜收據及貨票		與貨主負責普通貨物收據同
		第五聯 起運站報局
		第六聯 到達站存根

貨運通知書或貨票，於貨物起運時，交由車長或押貨司事帶往到達站，並作沿途摘車或卸貨之依據。蓋若無貨票，則何車應在何站摘下，何貨應在何站卸下，將均無根據可循也。迨抵到達站時，貨票先作檢點貨物之用，如有多裝或短裝，即可據以追查。如運貨係到付者，即可根據貨票，於提貨時核收運費。所有到達之貨票，均按期由到達站寄交會計處，以便稽核。如係聯運者，尚須由會計處轉送鐵道部聯運處清算股，因聯運會計由清算股辦理也。此外起運站存根與到達站存根二聯均係存站備查，而起運站報局一聯，則係由起運站每日呈送會計處，以備與貨票核對者也。

負責貨運實行後，貨物收據之外，另設提貨單一種。蓋貨物收據僅作收據及提貨之用，照例不能轉讓，不能押款。而提貨單則為可以轉讓押款之收據。托運人如欲將貨押匯者，應請發提貨單，以代貨物收據。提貨單之內容與貨物收據相同，惟蓋有會計處處長之官章，並照章應由站長親自填發，以昭慎重。關於提貨單之填發及遺失，後當續論之。

整車貨物之當日起運者，即給以貨物收據或提貨單。零擔貨物送站託運之後，無論當日起運與否，一律給以



貨物收據或提貨單。惟整車貨物之當日因特種原因（如車輛缺乏貨未送齊等）不能裝出者，則應給以貨物存場收據，以示存場待運之意。雖貨物未曾起運，鐵路已開始負責矣。存場收據分三聯，第一聯存根，第二聯收據，第三聯報告會計處。迨貨物起運時，乃由起運站寄發裝運通知明信片，通知託運人來站，繳回存場收據，付清運雜各費，換取負責貨物收據或提貨單，託運手續乃告終結。按貨物存場收據之爲用，對於託運人既感不便，而對於鐵路又多費手續。除當日貨未送齊，不得不發存場收據外，他如因車輛缺乏或咎在路方之原因，當日不能起運者，似不妨逕發貨物收據或提貨單，以免客商輾轉來站託運之煩。迨貨物起運之日，再發裝運通知書足矣。

貨站對於當日所託運及裝運之整車貨物，應按所收到之託運單及所填發之貨票分別填入「整車貨物託運及裝運登記簿」內，並同時填造「整車貨物託運及裝運彙報」，交由最便捷列寄送車務處。車務處應將此項彙報分站登記核對；如查有裝運次序顛倒或不符情事，應即澈查理由，並將貨票隨時與會計處核對，以防朦混，蓋均所以杜裝運違反次序之弊者也。

## 二 關於卸車及交貨者

貨物運抵到達站後，應發貨到通知明信片與收貨人，以便來站提貨。在今日貨運尙多間接報裝時代，此種通知尙非有十分之需要。他日客商直接託運及提貨，則到達通知書將更見其重要也。貨物卸車時，應由卸車司事檢

點。卸車司事往往先由到達之貨票將貨票號數、貨名、件數等項錄入卸車司事貨物登記簿，然後據以檢點貨物。如有短少多裝或損壞情形，應在登記簿內註明，以明責任，而便查究。所有卸車時刻亦須填註，以便與到達時刻比較，察其有無延誤情事。然此亦有賴於站員之忠實耳。貨物既經卸車，如不直接提去者，應交交貨司事保管。交貨司事應將接管之貨物記入交貨司事貨物登記簿。此簿與卸車司事登記簿相若，惟卸車時刻易以交貨時刻而已。交貨司事有此登記簿，則何貨已經提去，何貨尙存棧內，均可一目了然。惜遇分批提貨時，簿內無分批填註之專欄，不易瞭然，似有改良之必要耳。

向時收貨人來站提貨，並無領貨出門證一物，自負責運輸實行，爲防微杜漸起見，乃用此式。收貨人須將貨物收據或提貨單繳銷，並付清到付各費暨保管費，換取領貨出門證，始能憑證提貨。提貨出門時，出門證由交貨司事或守門夫收回。蓋純爲一種防止貨物偷竊或提貨錯誤之單據也。出門證分先付到付兩種：凡預付貨物用前者，到付貨物用後者。先付者分二聯：(一)存根，(二)交收貨人領貨出門時持用。到付者分四聯：(一)存根，(二)報告會計處，(三)交收貨人存查，(四)交收貨人領貨出門時持用。到付出門證之所以多出二聯者，因有收費關係也。第三聯交收貨人存查，實不啻運貨收據也。出門證之背面有「領出記載」欄，備分批提貨時記載之用。蓋如分批提取，出門證仍交收貨人保存，至提完爲止。故已提之數量不得有記載也。竊按領貨出門證之填寫至費手續，除分批提取者外，各貨均可憑繳回之貨物收據或提貨單領貨，似無另發出門證之必要，其間所省之人工當不在少也。

到達貨物存站保管，各路均有一定之免費保管期限（如京滬滬杭甬路爲七日）。逾期即須照納保管費，務須於提貨時繳付。付費時，由站掣給保管費單，以作收據。此單分三聯：即（一）存根，（二）報告會計處，（三）貨主收據是也。

### 三 關於授受及運轉者

貨物既經裝車，即須由站方授與行車人員起運。反之貨物運抵到達站時，亦須由行車人員授與站方。其授受之間，必須有相當證明書，藉昭慎重，而免糾紛。此貨物授受證之爲用也。授受證分兩種：一爲整車貨物授受證，一爲沿途零擔貨物授受證。前者適用於整車，整車零擔，及合裝零擔貨物。例如某站有整車貨物三車起運，即須備具整車貨物授受證一紙，每車錄列一行，授方由站長簽字。迨將貨車交給車長時，受方由車長簽字，各執一紙，以爲授受完畢之證據，以免他日之爭執。車長簽字時，應檢查車門鉛封或篷布繩索是否完好，否則應請站方更正，如不克更正，應將其損壞情形在授受證內註明，以免受方負責。反之整車貨物運抵到達站時，應由車長備具整車貨物授受證，在授方簽字，站方則在受方簽字，各執一紙，檢查亦如之。授受整車零擔及合裝零擔貨物時，亦用此式，惟僅填貨車種類號數起訖站名及零擔貨物彙報號數而已。

沿途零擔貨物授受證與整車者項目相同，惟每行記零擔貨物一批，而非整車貨物一車而已。填寫與授受一

如前述。惟此處所授受者乃貨物而非貨車，受方應檢查貨物之件數及狀況，而後簽字，如有損失，應即在授受證內註明，以免代人負責。沿途零擔貨物大都由押貨司事照管，故此項授受證亦多由押貨司事簽字也。

整車貨物每車祇有貨票一紙，沿途零擔貨物每批亦祇有貨票一紙，在授受證內整車者每行列一車，沿途零擔者每行列一批，故一看授受證，即知有貨票若干，有無遺漏，無須其他之總結單也。獨整車零擔及合裝零擔則不然。每車祇列一行，但一車之內必有貨票多紙，若僅就授受證觀察，無論車長或到達站站長均不能知共有貨票若干紙，即不能發覺有無貨票遺漏，藉資追究。為應此項需要起見，故凡裝整車零擔或合裝零擔之站，對於每一到達站，必須備零擔貨物彙報一紙（或數紙），錄列各批貨物之貨票，以便車長及到達站之查考。彙報分二聯：一聯存查，一聯交由車長，連同貨票帶交到達站備查。

沿途零擔車，供出發站及沿途各站裝運零貨之用，其車內所裝之貨，多寡無定。若不預留空位，則中途有貨，將不能裝載，勢必發生困難與不便。為避免此種中途困難起見，沿途各站有貨待裝者，應於事前電知零擔始發站，預留相當空位，與旅客之預定臥鋪相埒。始發站應將各站電報詳為整理，留出所需之空位，以備沿途各站之裝載。一面填具沿途零擔車知照書，詳列始發站及沿途各站已裝待裝之貨物，以便押貨司事據以裝車。知照書有二聯：一聯存根，一聯交與押貨司事，轉交到達站，呈報車務處。

押貨司事押運沿途零擔貨物，從事裝卸，為便利參考統計起見，每一零擔車須填造押貨司事報告一份，羅列

每批貨物之件數，重量體積，起訖站名，裝卸站名等項，呈送車務處備查。現在此項報告，除偶爾用以備查外，似未充分利用。實則用以編製簡明之統計，以觀零擔車容積利用之程度，未始非極好之資料也。

貨物既經託運之後，託運人如欲變更託運，須填具變更託運請求書，押蓋與原託運單上同一之印章，交由起運站處理。起運站經與變更處理站接洽確定受理後，乃填發變更單，並憑單補收或退還運雜各費。變更單分五聯：（一）存根（二）送呈會計處（三）交付請求變更人收執（四）及（五）分別通知關係站。如變更處理站即為起運站時（例如取消託運，停止裝運是），則（四）（五）兩聯應連同「整車貨物託運及裝運彙報」，寄交車務處備查。

#### 四 關於貨物事故者

貨物之遺失，損壞，誤裝，誤卸，誤填等，均稱貨物事故。凡發生貨物事故時，到達站應填造貨物事故報告表，呈送車務處，以備查究，及調查損失賠償時參考之用。報告表分三大部分：一、為貨物起運暨到達狀況，二、為發現損失暨檢驗情形，三、為處理情形暨意見。舉凡損失狀況，損失數量，以及損失原因，均應詳細填註，以備作賠償之根據焉。

如遇貨物遺失或損壞，貨主認為須請求鐵路賠償者，應由貨主填具賠償請求書，載明何批貨物，損失若干，請求賠款若干。該項請求書連同貨物收據或提貨單暨發票或價目單等，交由站長轉呈車務處，以便從事調查。一面由站掣給賠償請求書收據一紙，以為他日領取賠款之證據。領取賠款時，路方應令領款者填具領取賠款收據，以

備存查。

損失賠償之請求應否照准，固須由車務處處內人員調查決定，但貨站目擊貨物之損失情形，知之自較審切，故站長於收到賠償請求書時，應即填造請求賠償損失報告書，詳列調查之結果，說明應否賠償之理由。如應賠償，則擬賠若干，連同賠償請求書暨附帶單據，呈處備核。處內人員得此，不啻多一有力之參考資料，對於決定損失賠償，甚多助益之處也。

##### 五 關於提貨單之填發及遺失者

提貨單為有價證券之一種，故其發行及處理，非格外慎重不可。各站領用提貨單時，首須載入提貨單領用登記簿，載明領到之起訖訖號及張數。每日發行時，亦應將發行之起訖號及張數記入是簿。故現存之張數隨時可以明悉。發行提單時，並應逐一登記提貨單發行登記簿，藉以明瞭每一提貨單之內容。實則如能將提貨單存根加以變通，此簿似可省去不用也。

如遇貨主遺失提貨單時，則首應填具提貨單遺失聲明書，加蓋保人圖章，向站聲明，一面照章登報作廢。聲明書應填二份：一份存站，一份呈送會計處。收到聲明書後，站長應掣給提貨單遺失聲明書收據，交由聲明人收執。

提貨單遺失之貨物，如欲提取，厥有三法：一為到期提貨，二為押款提貨，三為銀行保證提貨。提單之有效期間

爲六個月，如已滿六個月，而無膠葛者，則聲明人之爲真正貨主，當無疑義。故到期提貨極爲簡易，祇須由聲明人填具到期提貨請求書，加蓋保證人圖章，連同提貨單遺失聲明書收據，送交車站，即可據以提貨。保證人仍負一年之責任，如有糾紛，一年之內唯保證人是問。到期提貨請求書應填二份：一份存站，一份送會計處。

貨主對於貨物，往往急待應用，或性屬易壞，不能久存，若必到期提貨，勢有未能。因有押款提貨及銀行保證提貨二法，以資變通。蓋提單尙未滿期，聲明人是否確爲真正貨主，尙難斷言，鐵路爲避免糾紛計，不得不令聲明人提出押款或銀行保證狀，以資保障。請求押款提貨者，應備就現金押款（金額應照提貨單所開貨物價值運費雜費之共計額另加三成）暨押款提貨請求書，連同提貨單遺失聲明書收據，交由站長，據以提貨。站長除交貨外，並應掣給押款收據，以備提單滿期時領回押款之用。押款提貨請求書應填二份：一份存站，一份連同押款呈送會計處。銀行保證狀提貨，請求書及銀行保證狀收據，供銀行保證提貨之用，其用法與押款提貨請求書及押款收據相同，惟以銀行保證狀易押款而已。

遇有提貨單遺失情事，應將經過情形記入提貨單事故登記簿，以備隨時查考。

## 六 關於篷布繩索者

貨物之易爲風雨侵損者，若裝以敞車，必加蓋篷布，繫以繩索，以防損失。篷布繩索常由數大站保管，小站（或

非保管站之需用篷布繩索者，必須向保管站領用。故非有相當之報告與記錄，則彼此領用，勢必紛亂異常，無從稽考。既無稽考，則雖遭遺失，亦必莫由知悉，殊非管理路產之道。是以每一篷布，每一繩索，均編有號碼，以資識別。凡遇起運貨物加蓋篷布運出時，起運站應填具篷布繩索寄送單，填明發出車次、月、日，暨每塊篷布與每條繩索之號數、保管站名等項。單有四聯：除第一聯存站備查外，其餘三聯交由車長帶交到達站。到達站經點收並填註收到年月日後，即將第三聯寄呈車務處，第四聯寄交保管站，而以第二聯存查焉。

各站每逢收到或發出篷布繩索時，應即登記篷布繩索出入簿。有此登記，則一布或一索是否在站，抑已發出，均可瞭然，而存站之布索若干，亦可於此得之。

各保管站則應根據篷布繩索寄送單一，一記入各站使用篷布繩索登記簿，每布一塊或索一條，佔用一頁，故何布何索在何站使用，隨時可由此簿見之。

每至旬末，各保管站應編造篷布繩索旬末報告，呈送車務處備查。此項報告即將每布每索之號數，及現在使用站，逐一填明，俾車務處處長明悉各號布索之所在地，並據以查究現在使用站，則虛實立見，此防止路產紛失之善法也。



## 第四章 貨運手續

### 一 託運及起運手續

#### 甲、整車貨物

託運人在未將貨物送站以前，應向貨站過磅或檢貨司事領取貨位憑單，指定貨位，然後將貨於二十四小時內車送至站，堆存指定之貨位，不得亂放。一面備具託運單，連同貨位憑單，交由過磅或檢貨司事檢查。所謂檢查者，即（一）查視貨物或其包裝有無損壞或不妥情形，有則應在託運單內註明，以免鐵路負不應負之責；（二）察看貨物名稱件數是否與託運單內所列者相符，如有不符應令託運人將託運單更正，以免發生捏報逾額或短少之弊。檢查完畢後，乃按託運之先後順序，規定託運號數，以便順序分派車輛。茲先將託運號數之分配法簡述之。

整車貨物之託運，現分普通，優先及最優先三種。派車除鮮魚鮮果等易壞貨物儘先起運外，以最優先為首，優其次之，普通又次之。託運號數原定普通自一號至一千號，優先及最優先各自一號至五百號，循環使用。嗣因不便於用，乃規定由各路車務處自行斟酌，並依各路所有車輛之各種載重量（如二十噸，二十五噸，三十噸，四十噸是）

分爲若干種；每種之中再分普通、優先、最優先三類，每類規定一相當之起訖號數，循環使用。中間車站並應按上項所分種類，再分上下行編列之。對於特種貨物，其託運號數亦由各路自行斟酌規定之。

託運號數填入託運單後，檢貨司事應在貨堆上插置貨牌，貨牌之號數應與託運號數相同，以便順序裝車，而免舛誤。

貨物經檢查掛牌後，應按託運順序過磅。磅秤有兩種：一爲大磅，一爲小磅，用大磅過磅者須在貨物裝車之後，連同車皮一起上磅稱之，然後減其車輛之皮重，乃得貨物之淨重。用小磅者須將貨物逐件磅稱，然如件數甚多而包裝一致者，得抽磅其十分之一，算得平均重量，以推計全批貨物之噸數，以省手續。但抽出之地點務宜更換，以免客商取巧。過磅所得之重量即由檢貨或過磅司事填入託運單內，隨將託運單交由外部領班查閱。

外部領班查閱託運單無誤後，應按託運順序查明能否裝運。如當日不能裝車者，應在託運單上加蓋「暫發存場收據」圖戳，交由寫票司事填給「存場收據」並將「存場收據」號數填入託運單。是項託運單仍送還外部領班，以便次日對照裝車。至當日可以裝車之貨物，應將託運單交由裝車司事裝車。裝車司事應按託運號數順序裝車，並按託運單內託運號數尋覓貨物所在之貨位，一面察看貨牌號數及貨物種類件數是否與託運單相同。然後督同工人裝車。該車車號由裝車司事填入託運單內，以便轉錄貨物收據或提貨單。

貨物裝妥查核無訛後，如係篷車，裝車司事應即將車門封閉。除加鎖外，並加車封。一面填寫車牌，插置框內。如

係敞車應妥蓋篷布並妥繫繩索，再將鉛彈穿過繩索所繫之結扣，所用車牌則與篷車相同。故敞車亦有鉛封，中途如有盜竊，亦能發覺也。

貨物裝車後，託運單由裝車司事轉交內部貨物司事，從事核算運費。所有普通負責貨物均照普通運價加收一成，優先貨物照負責運價加收三成，最優先貨物照負責貨物加收六成。運費算出並註入託運單後，乃照託運單所列項目填寫負責貨運收據。該收據計分五聯，（聯運者六聯）已如前述。各聯均用複寫方法一起製成。其託運單註明「請發提貨單」者，應另繕提貨單，經由站長蓋章，方為有效。負責貨運收據之「站編號數」臨時填入，每—到達站編有一種連續號數，此則與貨主負責貨物收據辦法相同也。至收據之或為預付，或為到付，一視託運單所指付款方法而殊焉。

負責貨運收據及其副本備就後，應由內部領班詳細與託運單核對，如有錯誤，應即改正，並由寫票司事蓋章證明。如錯誤在提貨單，則應另繕，並將原單作廢，以昭慎重。蓋提貨單可轉押他人，性質較貨運收據為重要故也。內部領班查核後，乃將負責貨物收據交付收款司事，貨運通知書（即第一副本亦名貨票）及到達站存根則交由外部領班加封寄送。至起運站報局一份，則由本站按期呈送會計處。所餘起運站存查一份，則不必扯下仍存簿內備查可也。

收款司事取得負責貨運收據後，分別預付及到付。預付者，必須託運人將收據內所開運費雜費如數繳付，方

得交付託運人。到付者，則當然不必收款，即可交付，每日收款司事，應將所收運出貨物之運費雜費金額逐一記入貨運進款日記簿之「運出貨票」、「裝卸力」及「延期費」等欄，以便於日終結總，與實在現金核對。

外部領班收到貨運通知書及到達站存根，應備具專用信封，外面填明起運站，到達站，貨票號數及份數，年月日，及車次等項，凡同一到達站之貨票，裝入同一之專用信封內。同時備就整車貨物授受證，將貨票逐一列入，由車長簽字，以明授受責任。信封交車長帶去，授受證之授方一份由貨站存查。

運出貨物之貨票，乃根據起運站存根，每日一記入運出貨物登記簿，是為「入出口簿」。登記簿之頁數按站分配，到達站之貨運較多者則分配之頁數較多，登記時應視貨票之到達站名，分別登記於相當之一頁。故至月終，每一到達站之貨運重量運費及雜費金額等，易於結總。所結總數，即轉錄運出貨物總結表，呈報會計處。

凡有專用岔道之起運人，自不必將貨送站。但亦須將貨物堆置妥貼，備具託運單，請求託運。貨站應派員至專用岔道檢查貨物種類件數，並是否如法堆置。然後給以託運號數，以便順序派車。蓋分派車輛一以託運先後為序，不論託運人之有無專用岔道也。派得之車輛，應即調至專用岔道，由站員督同過磅裝車，並加鉛彈封印，然後調至車站待發。至於內部寫票收款等工作，則與尋常無殊，然每次派員督裝，常為事勢所不許，故對於專用岔道裝車之貨，往往得以託運人之鉛印為憑。如到達後鉛印完好，則內部貨物如有短少，路方可不負責。此則與美國鐵路所用之 shipper's load and count 原則相同也。

## 乙、零擔貨物

託運及起運零擔貨物，與整車貨物各有異同。其同者固不必贅述，茲擇其異點簡述之。

一、凡載運零擔貨物之車輛，每日規定足數，每車地位按站分配，故無派車之必要。惟零貨亦有託運號數，每日自第一號起順序排列，先列者先裝，但無優先及最優先等名目。

二、零貨務須切實過磅，（在現行路章之下並須過尺）求得實在重量，以便照收運費。蓋零貨之運費，一以實在重量為準也。零貨件數較少，按件過磅，較整車易辦也。

三、零擔車應用零擔貨物車牌書明各到達站名稱，（因一車內之貨或有二個以上之到達站）在「貨名」及「收貨人」項下書「零貨」字樣可也。

四、凡沿途零擔貨物起運時，應備沿途零擔貨物授受證，交押貨司事查對簽收。

五、沿途零貨裝車應按到達站遠近順序配裝。最遠者先裝，最近者後裝，以便沿途之起卸。

六、整車零擔與合裝零擔，每車均有二張以上之貨票，故用零擔貨物彙報詳列各批貨物之名稱起訖等項，以便查對。

七、凡小站有零貨待裝者，須向零貨車始發站預留車位。始發站乃將此種待裝貨物列入沿途零擔車知照書，以便押貨司事按照裝車。但事先車位如有規定者，不在此限。

八、零貨每件須有標誌，以便與貨票核對。吾國現用紙質標誌，殊易失落或損壞，若能改用墨戳標誌 (stenciled marks) 則比較為可靠也。

我國整車及零擔貨物，均由鐵路代為裝卸，並均經由貨站之貨場或倉庫上下，以致整車與零擔之手續上分別殊鮮。美國鐵路之整車貨物多由託運人自行裝卸，其裝卸或在專用岔道或在公共裝卸軌道 (public team tracks) 內為之。惟零擔貨物則經由貨站棧房 (freight station) 裝卸，故其手續上零擔與整車之差異，遠較我國為顯著也。

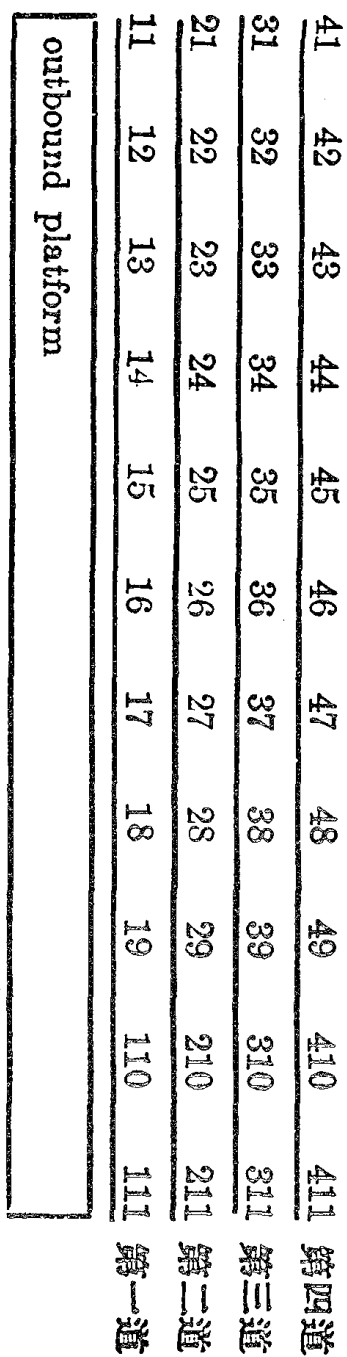
### 丙、美國零貨裝車查對制度

吾國鐵路之零貨為數尙少，故裝車時尙無特殊之制度，以防誤裝。西國零貨繁多，路線複雜，故有零貨裝車查對制度之發行。茲將美國鐵路所用之方法述之，他日吾國零貨發達，或亦有採用之必要也。

零擔貨物在美國均由鐵路負裝車卸車之責，故必通過貨棧 (freight station) 由貨棧員司為之裝卸，其所需手續實較整車貨物為繁，蓋整車貨物在美多由客商自行裝卸也。零貨既多，則所需之零貨車亦多，即運往之目的地亦必隨之而多，裝車時非有相當查對之法，則錯誤必難避免。蓋每一零貨車輛，各有其指定之目的地，若車輛裝錯，則往甲地之貨或誤送乙地，短少 (shorts) 與溢出 (overs) 之弊隨之。況站上裝卸工人知識程度甚低，在美國亦然，而車輛既多，檢貨司事 (tallymen) 勢難一一指點。此查對法之所以尙也。欲知查對法之運用，請先述美國

鐵路貨站月臺及車輛之佈置。

貨車之大者都將出口月臺與進口月臺分開。茲所欲敘述者，乃出口月臺及其車輛之佈置也。出口月臺之外，通常為客商出入之所，客商運貨至站，即在此交卸者也。其裏面通常為站內軌道用以放置空車，以備裝貨者。軌道之數，多寡不等，視業務之數量而殊。兩軌道之間，另有小月臺 (Small platform) 者，有無小月臺者。其無小月臺者，則所有車門應於空車入站時排成相對之地位 (opposed door to door) 而後裝車，工人得由甲車至乙車，由乙車至丙車，行動自由，無礙工作。其有小月臺者，則貨物可由出口月臺搬至小月臺，而後入車，無須行經各車車門也。所有軌道上放置待裝之空車，各有其目的地 (destination) 已如上述。每一目的地，以一數字識別之，是為裝車號碼 (car spot number)。此種號碼都標誌於車門之前，而其編號之法，往往以軌道號數及車輛在軌道上之地位為衡。例如第一道第一輛之號碼，應為一一，第二輛應為一二，餘類推。試觀下圖，即可明瞭。



車輛之目的地既以號數為代表，則其識別自易，錯誤自少。至此種號數之應用，則非有查對票制度 (Ballot or Veri-check system) 不可也。當零貨到棧經檢貨司事檢看以後，即將託運單 (shipping order) 交由分路員 (route clerk) 按其運往之目的地，指定裝車號碼，書於託運單上。例如某貨應運往甲地，而往甲地之車輛號碼 (即裝車號碼) 為四三，則分路員即書「四三」於託運單上是也。託運單記明裝車號碼後，仍還諸檢貨司事。檢貨司事乃據以製備查對票 (ballot)。查對票之內容通常不外下列數項：

- 一、託運單號數
- 二、裝車員工班數
- 三、搬貨工人號數
- 四、貨物件數
- 五、貨車號碼
- 六、號碼印章

The Pennsylvania Railroad	
Waybill	
or	
Pro Number _____	
Gang No. _____	Transfer No. _____
Number of Pieces _____	
Car Spot Number _____	
Ballot Number _____	
Checked by _____	

檢貨司事根據託運單，將裝車號碼連同其他各項記入查對票內，隨將查對票連同貨物親交搬貨工人，搬至指定之車輛。例如查對票內之裝車號碼為二三(23)時，工人即應將貨物搬至此號碼之所在地，裝入該號碼之車內，而該車內則預先置有號碼印章 (ballot stamp) 工人應將印章加蓋於查對票之上。如所蓋之印章號碼亦為



則裝車無誤也必矣。蓋章後工人應將查對票交還檢貨司事，檢貨司事應細心察其所書之裝車號碼是否與印章號碼相符。如果不符，應立即加以糾正，即應將貨物由誤裝之車搬出，重行搬至指定之車也。

查對票制度非特適用於起運之貨站，凡轉裝站(L. O. L. Transfer)之轉裝零貨及聯軌站之轉裝聯運零貨，亦均用此法以防錯誤。

凡用裝車號碼制度者，工人必須識數字，而後乃能搬入相當之車輛。若工人目不識丁，則必不能以數字為嚮導。欲救此缺陷，惟有用顏色制度以代數字，此在美國曾實行之。即每一車輛之所在地懸一顏色標誌，查對票內亦由檢貨司事加蓋相當顏色，或竟用各種顏色之紙印成。工人即根據顏色，搬貨至相當地位，並將查對票投入車內之一筒，隨時由站員查對，是否無誤。例如查對票之紅色者，應投入紅色標誌下之車輛是也。此法較諸號碼制度，當然拙笨。蓋一則工人須熟悉各種顏色標誌之所在地，而後乃能工作；二則檢貨司事或因顏色種類太多，易於誤發查對票；二者皆此制之弱點也。吾謂與其用此種制度以補救工人不識字之缺陷，尚不如對工人加以短期之訓練，至均能識所用之號數為止。蓋數字不若文字之複雜，不難在短期間訓練成功也。

## 二 卸貨及交貨手續

### 甲、卸貨

整車或零擔貨物運至到達站時，車輛調至貨棧旁之軌道，所有貨運通知書（貨票）及到達站存根，由車長或押貨司事交付站長，或站內卸車司事。站長或卸車司事應就車長所備之授受證核對貨票是否有誤，對於整車貨物，應察看車門、車窗、鉛彈、封印、篷布、繩索等物是否完整，然後簽字於授受證。其授方一份，由車長存查，受方一份由貨站收執。如車輛查有異狀，應在授受證內註明，並由車長蓋章，藉明責任。凡有異狀之車，應立即開啓檢點，以免發生第二次之盜竊及短少。零擔貨物，則須逐件點收，如有短少或損壞，亦應在授受證內註明，由授方蓋章，以明責任。

整車貨物起卸之前，應由卸車司事自行剪斷鉛彈封印，然後啓門。隨將剪下之鉛彈、封印紙，納入貨票信封連同取下之車牌保存半年，以備查考。此實質之證物，即用以代鉛封記錄（Ball Lock）之用者也。

車門開啓後，卸車司事應督同卸貨工人起卸貨物。卸貨時，卸貨司事應用貨運通知書核對貨物種類、件數，到達站，及收貨人姓氏等項，察其是否相符，並驗其有無損壞。如貨票與貨物相符，而又無損壞情形，自無問題。否則無論零擔或整車應按下列步驟處理之：

（一）少裝。貨物件數少於貨運通知書所開之件數，是謂少裝。發現貨物短少時，應即將短少件數註明貨運通知書內，一面報明領班或站長，以便電詢起運站是否漏裝，抑或貨票錯誤。如係漏裝，應請起運站補運。如係貨運通知書錯誤，應即速為改正。如果既非漏裝亦非錯誤，即應作為遺失，由站長調查遺失原因，填造貨物事故

報告表，送處備查。

(二)多裝。貨物件數多於貨運通知書所開之件數，是謂多裝。發現多裝時，應將多裝件數註明貨運通知書內，一面報明領班或站長，以便電詢起運站是否誤裝，抑係貨票錯誤。如查係誤裝，應代為運回。運回多裝之貨物時，可填寫尋常貨運通知書，以充運輸之證據。惟運費雜費等欄應為劃去不用，並將原貨票號及運回理由註入附記欄內。其貨運收據一聯，當然無用，應連同報局一聯呈送會計處。上述手續，於補運少裝之貨亦適用之。

如查係貨票少開件數，應即為訂正之。

(三)損壞。如遇卸下之貨物有損壞情形時，亦應註明貨運通知書內，一面報明站長電知起運站及各關係處所，並填送貨物事故報告表，填註損壞情形時，應力求其準確，不得含糊，以憑處理賠償。

凡發現貨物遺失或損壞，應即通知收貨人（或託運人）到站查驗，隨將事故詳情，註明於貨運收據，或提貨單上，並將未損失之部分交收貨人領去。領貨時，由收貨人在貨運收據或提貨單上註明簽收。該項收據或提貨單，仍得交還收貨人收執，以便將來隨同賠償請求書繳送。

貨物點驗並卸妥後，卸車司事應按貨運通知書登記於卸車司事貨物登記簿。所有事故情形應摘錄附記欄內，以備查考。然若先登記而後點驗，亦無不可。

卸下之零擔貨物應加以覆磅，以觀實在重量是否與貨票相符，以杜流弊。如實在重量少於貨票所列重量時，

應註明貨運通知書內，以便照算運費及雜費。一面電知起運站及各關係處，以便採取相當步驟，藉免重犯。

卸下之貨經檢查覆磅後，連同貨運通知書移交交貨司事保管。交貨司事應按通知書之所載項目登記於交貨司事貨物登記簿內。一面將卸下之貨妥為堆放。所有整車貨物應與零擔貨物劃分。整車貨物按車堆放，標明件數及收貨人姓名。零擔貨物應按收貨人分別堆置，標誌亦如之，藉以利便交貨時之手續。

貨運通知書及存根乃移交內部收票司事。收票司事首應稽核貨運通知書內之運費雜費等項，察其有無少收或溢收。如有短收，應立加改正，以便照改正之數收款。如係預付，應於提貨時補收之。如有溢收，應註明貨運通知書內，以便退還。貨運通知書經稽核後，乃分別起運站名，逐一記入運進貨物登記簿，以備查考，並於月終用以編造運進貨物總結表，呈送會計處備核。貨運通知書亦應按期呈送會計處，而到達站存根則存站備查。

## 乙、提貨

收貨人來站提貨時，應將負責貨運收據或提貨單交收票司事註銷，並註明簽收。收票司事應將該提單或收據與運進貨物登記簿核對，查明應收之運費及雜費（即經改正後之數）並有無應收之保管費及其金額。蓋到達貨物以存站六辦公小時（兩路已改七天）為限，逾此即須核收保管費也。查對後乃填寫領貨出門證，由收票司事收款後，蓋章於出門證上，交付收貨人提貨。出門證分兩種，一為先付，一為到付，已如上述。先付者運費已由起運站收取，故無註明運費之必要。惟如有應收之保管費，應將「保管費單第〇號」字樣註入附記欄內，以示保管

費付訖之意。到付領貨出門證，則載明運費雜費金額，一經貨站蓋章，即表示各費已付訖之意。

收貨人持領貨出門證，乃向交貨司事提貨，交貨司事應就交貨司事貨物登記簿核對無誤，始得將貨點交收貨人提出。收貨人領貨出門時，應將出門證交還守門夫，守門夫應注意貨物與出門證相符，如有不符，應即扣留，交交貨司事辦理，以杜弊竇。如貨物一次不能領出，交貨司事應在出門證背面領出記載欄內註明已交付之貨名及件數，仍將出門證交還收貨人，以便續行提取。如存棧因此逾期，所有應收之保管費，亦應由交貨司事隨時注意，報明收款司事核收，方得交貨。各貨提取之日期及時刻，應在出門證上由守門夫註明，隨即記入交貨司事貨物登記簿內，以備他日之稽考。

## 第五章 貨車支配

鐵路裝運貨物，唯貨車是賴，貨車支配若不得法，則於路於商皆有損失。所謂不得法云者：一為不公平之支配，一為不經濟之支配。支配不公平，則畸重畸輕，狡黠之商人或漁其利，誠實之商人則受其害，而鐵路亦以貨車之濫用而蒙營業上之損失。支配不經濟，則車輛常有此盈彼絀，供不應求之患。鐵路投於購置貨車之資本為數甚巨，若以不經濟之支配而減少貨車之運用，其每年所受利息上之消耗必不在小。此貨車支配之所以成為鐵路重要工作之一也。按貨車支配可大別之為兩種：一為站上貨車之支配，一為全路貨車之支配，二者截然兩事，應為分別研究也。

### 一 站上貨車之支配

貨站辦理貨運業務，除一切貨運手續外，支配貨車亦為重要工作之一。所謂支配貨車者，即分配貨車與各託運人是也。貨站支配貨車應以公平為第一義；然欲達公平之目的而使無流弊或困難亦非易事。現在各國所有貨站支配貨車之方法，均各有其優點，亦各有其弱點，何去何從，當視路情而異。茲將各種通行之撥車方法分別述之。

如後：

(一) 按請求先後支配法

託運人在託運貨物之前，先向貨站請求貨車，說明車輛種類容積，輛數暨貨物種類數量，裝運日期，訖站站名等項；爾時貨物不必送站，俟貨車撥到，再行送去。除有特殊情形外，貨站即按託運人請求撥車之先後順序撥結，即先請求者先得車輛是也。分撥車輛時，自須將各種不同之貨車分類支配。例如三十噸篷車爲一類，四十噸篷車爲又一類，三十噸敞車爲一類，四十噸敞車爲又一類，每類之中按請求之次序分撥。如甲類車輛供不應求，而乙類車輛求少於供，苟可掉用，當然亦可酌予配撥。例如三十噸篷車不足，而四十噸篷車有餘，即以四十噸代三十噸用，而仍收三十噸車應付之運費。是在路章之能通融規定，以神其用而已。所謂特殊情形者，通常不外牲畜，鮮貨及出口貨物（須趕船期者）等貨，此種貨物待運孔亟，若須嚴格遵守請求之次序，往往與客商以不便，故對於此項緊急貨物常有儘先撥車之必要也。

查按請求先後支配貨車一法，在歐美各國多有行之者；然其流弊有二：（一）貨站未見貨物而憑空撥給車輛，往往易致浮濫之弊；即狡黠之商人無貨待運，亦可請撥車輛，或以少報多，壟斷居奇，以鐵路之車輛爲貨物，轉售於人，從中漁利，是謂盜賣車皮。曩時吾國鐵路多有此弊，受害殊深；各國對於此點，往往責成站長平時注意各託運人運貨之數量，如其所請車輛噸數超過其通常所能運出之數量時，站長即有權加以削減，以杜浮濫。然在吾國貨物

多由轉運業間接報運，各託運人之貨運數量殊難有相當之統計，漲落無定，何由酌減。且路員良莠不齊，內外勾通，助桀爲虐，又烏能防其萬一，此中外路情有異，殊不可不加注意也。(二)按請求先後撥車一法，祇可於貨車充足時行之，方能無弊；若在貨車缺乏之時，則先請者先得，殊有偏枯之患。蓋後來者勢必向隅，殊非所以昭公允也。故在先進諸國，平時貨車充裕，多用此法，一遇車輛缺乏，卽改用比例分配法以濟其窮焉。

### (二)按比例平均支配法

按比例平均支配貨車一法，與前法各有異同，所異者卽不按請求先後撥車，而須俟各託運人車輛請求彙齊之後加以比例分配以達公平之目的也。所同者卽按此法撥車，託運人在請求車輛時，亦不必先將貨物送站，俟車輛撥到再行送去，此其一。遇有緊急貨物，如鮮貨、牲畜及其他有時間性之貨物亦須儘先撥車，而不按比例分配，此其二。

比例分配法，本極簡單，例如某種貨車在站可供裝貨者計有二十輛，今有甲商請求十輛，乙商請求十五輛，丙商請求二十輛，按比例爲之分配各人應得之輛數如次：

$$\text{甲商應得 } 20 \times \frac{10}{45} = 4.4 \text{ 輛 (即四輛)}$$

$$\text{乙商應得 } 20 \times \frac{15}{45} = 6.7 \text{ 輛 (即七輛)}$$



$$\text{內商應得 } 20 \times \frac{20}{45} = 8.9 \text{ 輛 (即九輛)}$$

合計 20.0 輛

若按比例分撥車輛，則請求車輛之時間必須加以限制，如逾時請求，即應歸入次日分配。蓋不如是，則撥車時間勢必延遲，迨車輛撥給而時間已晚，不及裝車，對於車輛之利用，與客商之便利殊多影響也。

此法之弊仍在浮濫之不易除，狡黠之徒仍可以少報多，轉賣車皮，在車輛缺乏之時，尤易發生此弊。蓋多請一車即多得若干比例，結果即多得車輛也。且此法之施行應在車輛缺乏之時，始能收公平之效，若在車輛充足之際，則此法實無足取耳。

### (三) 按託運先後支配法

上述二法皆以貨主之請求為標準，貨主於請求車輛時，不必先將貨物送站，迨撥得車輛之後，始將貨物送去裝車，故其結果易致浮濫，即無貨待裝者，亦得請求車輛，或雖有貨待裝，而以少報多，事後以多得之車輛轉售與人，形成壟斷操縱之局面，路商交受其害。為補救此弊起見，乃有按託運先後派車之一法，即託運人須先將待裝之貨物送交貨站，並將託運單填妥，交由貨站查驗，貨站乃即查看到站之貨物，視其數量及託運先後酌派相當之車輛。惟對於鮮貨及牲畜等貨，仍應儘先派給也。

此法之特點有二：(一) 須先查看實在之貨物，而後派給相當之車輛。(二) 按託運之先後派車，而不按請求

之先後派車，故凡無貨可裝者，固絕對無取得車輛之權利，即有貨物待裝者，亦不能以少報多從中取利，此其優點一。按託運之先後派車，則貨物先到者先得車輛，較諸按請求先後派車一法，尤為公允，蓋先請求者未必先有貨物裝運也。此法之弱點亦有極堪注意者，茲列述之：（一）貨物必先送站而後派車，則貨站囤存貨物之地位，必須寬大，不若貨到直接裝車之簡捷經濟，故在貨站地位不敷之處，頗難施行；而在貨運發達之路，整車貨物數量甚巨而貨站地位又甚昂貴者，亦難採用此法也。（二）凡有私岔道之託運人，其貨物不必送站裝車，若欲查看其貨物，勢非派員分別前往岔道視察不可，其為不經濟又極顯然也。（三）按託運先後撥派車輛，其偏枯之弊與請求先後派車無異；即先託運者先得車輛，後託運者或有向隅之患，在車輛缺乏之時，往往難免此種不均之弊焉。

自民國二十二年吾國實行負責運貨以來，此法即為各路所採用，並載入貨車負責運輸通則，以昭劃一。然在設備不敷之站，仍多未能遵行，他日各路貨運發達，此法能否行之無礙，亦一極可注意之問題也。

#### （四）按延日噸數支配法

按延日噸數派車一法實集各法之大成者，此法在隴海鐵路行之，茲請先述其要點如次：

（一）託運人須先將貨物送站，並具託運單，交由貨站查驗以憑派車。

（二）貨站應計算當日可以裝貨之空車噸數，暨各商請求車輛之延日噸數（延日噸數算法見後），然後按百分比例求得各商應得之車皮噸數，不及二噸半者不計，二噸半以上者作五噸計算。

(三) 託運人應得之車皮噸數，倘不及當日所到空車最小車輛噸位之半數者，暫不派給。超過半數者，給予一輛並應將其欠給及多給之噸數，分別在託運單之盈虧欄註明，以便下次派車時分別扣補。

(四) 派車順序應由分得車輛噸數較少者派起。

(五) 車輛之種類應由站長審度其貨物性質，酌量情形分派之。

(六) 凡到站空車之噸數，適合或超過待發貨物之噸數，得儘量派車，無須按照延日噸數計算。

(七) 凡裝運牲畜或易腐貨物所需車輛，得提前撥派，不在延日噸計算之例。

至於實際計算及分配之法，可由下例規之：例如三月三十日在站可以裝貨之空車共計六百噸（其中最小車輛假定為三十噸），各商請派車輛之順序及噸數如次：

託運單第一號——甲商於三月十六日請派車輛一千五百噸，截至三月三十日止，其延噸日數應為 1500  
 $\times 14 = 21000$

託運單第二號——乙商於三月二十四日請派車輛五百八十噸，截至三月三十日止，其延噸日數應為  
 $580 \times 6 = 3480$

託運單第三號——丙商於三月二十八日請派車輛五百六十噸，截至三月三十日止，其延噸日數應為  
 $560 \times 2 = 1120$

各商合計延噸日數應為  $21000 + 3480 + 1120 = 25600$ 。按比例分配  $25600 \div 600 = 42.6$  即每 42.6 延日噸數應分得車皮一噸是也，由此計算各商應得之車噸如左：

$$\text{甲商 } 21000 \div 42.6 = 492 + \quad \text{實得 } 490 \text{ 噸}$$

$$\text{乙商 } 3480 \div 42.6 = 81 + \quad \text{實得 } 80 \text{ 噸}$$

$$\text{丙商 } 1120 \div 42.6 = 26 + \quad \text{實得 } 26 \text{ 噸}$$

分派車輛時，應由分得噸數最少之丙商派起，計須派給三十噸車一輛，計盈四噸。乙商可派給四十噸車二輛，無盈虧，或三十噸及四十噸車各一輛，計虧十噸，或三十噸車三輛，計盈十噸，其餘車皮全數派給甲商，並記其盈虧噸數以便扣補。

按延日噸數派車之法，既須查看實在貨物，復按託運之先後與託運噸數之多寡比例撥給實為取諸法之長者。行之於派車遲延或車輛極形缺乏之路最為適宜，若在貨到當日裝車之路，則延日噸數自歸無用，欲昭公允祇須按噸數平均比例分配可耳。

#### (五) 按運輸成績支配法

鐵路對於某種特定之商人，有時可按其日常運輸之數量酌派車輛，不必臨時請求始行撥給。美國鐵路對於煤礦運煤多用此法，即就沿線各礦之生產能力，估計其每日所能運出之煤量，因而規定煤礦之等級 (coal mine

Rating), 按級規定煤車之輛數, 逐日照數供給; 如借給之輛數多於實在使用之輛數, 則所盈之數可於下次派車時扣抵, 以資平衡各礦之待遇。

按運輸成績支配貨車一法, 於路於商皆有便利。蓋每日應供給之車數既定, 路方可以統盤規劃, 不必臨時應付; 而託運人既得規定之供給, 即可安然生產無虞車輛之缺乏, 此皆其優長處也。然此法適用之範圍極狹, 對於運輸數量增減無定之貨物即難應用, 即對於煤礦之正在發展中者, 亦頗發生不公平之限制, 惟路方如能時加考查, 將各礦等級隨時修改, 則此項限制當可減輕不少也。

## 二 全路貨車之支配

鐵路貨車支配之是否得宜, 除在站派車應以公平經濟為原則外, 全路各站間或各段間之貨車支配尤關重要, 舉凡重車卸空後, 應如何處置, 各地間空車應如何調撥, 貨多車少時, 應如何分配等等, 皆與貨運業務有莫大之關係; 考其最要之目的, 不外使車輛與貨物相遇, 使車盡其用, 貨得其所, 減少一輛空閑之車, 即為鐵路節省一分之耗費, 多運一噸待裝之貨, 即為鐵路增加一分之收入, 開源節流, 能於此中求之, 實最為有效而亦有益也。茲請就貨車支配之要點簡述之如次:

### (一) 空車處置之方法

支配貨車云者，乃支配卸空之車輛以應裝運貨物之需要是也。然則重車到站卸空之後，應如何處置之，以達便利經濟之目的實為支配貨車中之主要問題。查處置空車之法，不外兩種：

(甲)為自動調遣法，即在平時指定某某車場，或某某車站為餘車集中之所，各站重車卸空之後，如無須用以裝貨者，應即將此項餘車送往指定之車場或車站，聽候調遣應用。故車輛卸空之後，都能自動流向規定之地點，集中待命。對於送出餘車之各站，可以免除車輛之擁擠，而以騰出之地位供其他運貨之用，而管理貨車支配者，可向指定之餘車集中地點調度，所需之車輛，不必逐站考查，作一一之接洽，其經濟便利之處自頗顯然。此法在歐美各國暨吾國各大幹路均有採用之者，惟餘車集中地點之決擇，事實上應稍費研究，其決擇之條件不外：

(一)地點宜適中，便於空車之輸送與調撥。

(二)宜有充分之地位，足供容納巨量空車之需。

(三)宜與主要需車之站鄰近，以便臨時調遣，而減空車行駛之里程是也。

(乙)為集中調遣法，即凡在站車輛卸空之後，站長不得擅自輸送，須俟車輛調度所之命令方能遵照輸送，此法在路線較短，餘車不多之路最為適用。對於特種稀少之車輛，亦應施行此法，以免往返輸送，徒致延誤。吾國有鐵路路線較短者多用此集中調遣法，貨車卸空之後，站長應聽其停留站上俟得車務處管理貨車調度人員之命令，方能按命令所指定之地點及時刻挂出。調度員每日接得各站之車輛情形報告，並與各站隨時接洽，

故某站需車若干某站餘車若干，皆可瞭然；於是有餘補不足，每日在規定時間，命令有餘車之各站將空車附挂某次列車送往某站應用，此集中調遣法之大要也。在貨運清淡，各站貨運出入數量大致相等或上下無定之路，此法行之最宜，蓋若用餘車集中之法，則集中之方向未必即為需車之方向，往返輸送徒多耗費也。

### (二) 空車調撥之原則

無論自動調遣，或集中調遣，空車必須由不需要之地運往需要之地，是為空車之調撥，調撥空車應有相當之原則，茲舉其著者述之：

(甲) 先索先撥。在貨車充裕之時，各站所需之車可以儘量供給，應按先索先撥原則，儘先撥給與最先請求之站，以便趕速裝車，而免延誤。

(乙) 公平分配。在貨多車少之時，即應廢除先索先撥之原則，而易以公平分配之原則；即就各站待運貨物之噸數，與所有可撥車輛之總數，加以比例分配，使各站均得平均裝運而無偏枯之患。

(丙) 儘先調撥。如遇鮮貨牲畜等貨，則其所需車輛應儘先調撥，不得按索車順序撥給，亦不得按比例平均分配。如遇公益品軍用品及危險品等，亦應酌量先撥，以免遲誤；至裝運零貨之車輛，亦應充分供給，毋使缺乏。

(丁) 利用到站重車。如某站需車裝貨，應儘量利用運往該站之重車，以免由別處調撥，徒增耗費。故調度所對於各站待卸之重車，應切實注意，並督促趕卸，以便就近用以裝貨。

(戊)力減調車耗費。調撥空車，應就最近之地點撥給，以期減少空車之行駛里程，有時常有在站空車，以軌道關係不易搗出，調度所應設法避免之，或調撥易於搗出之空車以代之，以免多耗人力與時間。

(己)避免軌道擁擠。設遇某站貨運旺盛，重車不及卸空，軌道擁擠，工作受害時，調度所對於該站應給之空車，應設法減少，並用以撥給他站，以資調劑，俟該站貨運疏通再行酌加可也。

### (三)各段間車輛之調節

在路線綿長之路，一切運輸事務均各分段辦理，即貨車支配一事，亦都分段管理。大概每段有一分段車輛調度員 (divisional car distributor or wagon controller)，凡本段內車輛之調度，皆歸其掌握，每日先就本段內所有之車輛加以相當之支配，如有盈絀即於規定之時刻報告總調度員 (chief car distributor or central wagon controller)，總調度員根據各段之報告，酌盈劑虛，為之分段與各段，以期全路車輛獲得最大之效用，而免此段有餘，彼段不足之患。在貨運方向頗有定程之路，各段間往往有相當輸送空車之規定，例如甲段車輛常有多餘，乙丙兩段常感不足，總調度所即可規定甲段每日輸送某種空車若干輛與乙段，若干輛與丙段，並切實監視其實行，此法與各站自動輸送空車至餘車集中地點同其效用，惟一則為站與站間之流通，一則為段與段間之流通而已。乙丙兩段既有固定之接濟，即可預為之備，無須臨時請求而甲段每日須履行送車之規定，則對於貨車之起卸，不得不加緊趕速，以便應付，故車輛之利用因此亦能增進不少也。



鐵路貨車應視爲全路共有之設備，各段共同使用，互相調節。若將全路所有貨車分成若干組，每組劃歸一段專用，非至緊急時期，不克互相調撥，則有極大之弊：（一）各段自爲畛域，不肯互相調濟，造成供求不均之局面，坐視車輛之虛糜，營業之退化。（二）甲段車輛駛入乙段卸空後，必須退還甲段；如無貨可裝，亦須回空，此則與各路聯運車輛之返還原車辦法相同，殊不經濟。現今全國各路間尙有採用貨車公用制者（如英國及歐陸諸國是），如本路各段間尙欲此疆彼界，則其耗費更爲何如耶！

## 第六章 貨物運送規則

貨物運輸業務既極繁複，自非有詳密之規則爲之規定各種程序與方法不可。向時吾國固有鐵路頗有貨車運輸通則一種，近自負責運貨實行後，乃復頒有貨車負責運輸通則一種。凡前者不與後者抵觸之處均屬有效。吾國鐵路運輸貨物之基本規則也。茲謹就運送規則中之主要各點加以申述，以闡明其意。俾讀者知其然而不知其所以然。較諸誦讀條文，當能得較明切之瞭解也。

### 一 整車貨物之計費

凡貨物之專用一車或數車裝運，而不與他人之貨混裝者，謂之整車貨物，俗稱「包車貨」。整車貨物既須包用一車或數車，則其運費之徵收，自不能僅以貨物之實重爲根據。是猶旅客包租客車一節，而僅坐十人，鐵路決不肯僅收十張之票價，其理正復相同也。吾國固有鐵路對於整車貨物，向按車輛載重容積噸數收費。例如有某種整車貨物二十噸，裝入二十五噸車一輛，其運費即應照二十五噸（車輛載重容積噸數）計算，而不得照二十噸（貨物實重）計算。蓋鐵路既以二十五噸車一輛交客商包用，無論其實在裝載貨物之多寡，必須收二十五噸之

運費，而後路收乃得相當之保障。否則商人之僅有三四噸貨物者，儘可包用二十五噸車一輛，而僅付三四噸之運費，且得照整車運價計算，車輛容積之虛糜寧尙有涯涘耶！然各種貨物之中，頗多質輕體大，雖裝滿一車而實重遠在容積噸數之下者：對於此種質輕體大之貨物，吾國鐵路有一特殊之規定，即凡裝滿一車而貨物重量不及車輛容積噸數三分之二者，得照容積噸數三分之二計算。不及二分之一者，得照容積噸數二分之一計算，後者謂之特種輕笨貨物。例如某種質輕貨物裝入四十噸車一輛，裝滿後貨物總重不過二十噸，若必欲照四十噸計費，客商未免受虧太巨，若僅作二十噸計算，則鐵路又必受其暗耗。爲折衷辦理起見，乃規定照二十七噸（四十噸之三分之二）計算運費，以策兩全，此所以有三分之二與二分之一之規定也。倘實重超過三分之二或二分之一時，則按實重計算。然若不裝滿一車，則仍照零擔計費矣。（註一）至於質輕體大之定義，則凡重五十公斤，其體積超過一百五十立方公尺，或重一公噸，其體積超過三立方公尺之貨物皆屬之。各路對於質輕體大之貨物，大都均備有一覽表，以便查考應用，而免含混。

吾國鐵路運送之貨物現分六等。如遇各等貨物混裝一車時，則應按最高等級計算運費，不得分別計算。蓋整車貨物之運費既不按實在重量徵收，自不能作分別之計算也。例如有四十噸車一輛，內裝整車貨物，計二等貨十噸，三等貨十五噸，五等貨十噸，核收運費時，應概作二等貨物四十噸算是也。

整車貨物之起碼運費，每噸容積須收五角，蓋與貨車延期費相等也。

## 二 零擔貨物之計費

零星貨物並不專用一車而與他人之貨混裝車內者，謂之零擔貨物，簡稱零貨。零貨運費概按貨物實在重量計算，但以五十公斤為起碼。在五十公斤以上者，每二十五公斤為一單位，不及二十五公斤者，亦作二十五公斤計算。例如某種零貨共重四百三十二公斤，計費時應作四百五十公斤計。其意在求計算之便捷，然對於客商，未免少有不平耳。

如遇零貨一批之中，有各種不同等級之貨物，則其運費得分別計算，不若整車貨物之須課以最高等級也。例如某批零貨，有頭等貨四箱，重八十公斤，二等貨二箱，重一百公斤，設自起運站至到達站頭等貨運費為五角（每五十公斤），二等貨為四角，則其運費得分別核計，而得一元八角，其算如次：（八十公斤應作一百公斤算）

$$2 \times 0.50 + 2 \times 0.40 = 1.00 + 0.80 = \$1.80$$

每批零貨之起碼運費定為五角。蓋起運貨物一批，無論重量大小，路途遠近，或等級高低，必須有製票、裝卸、授受等手續。鐵路為抵償此項固定支出計，不得不收固定之起碼數也。

零貨之質輕體大者，佔地較多。若照實重收費，鐵路必受虛糜車位之損失。故各國對於輕笨之零貨，約有三種計費之法：（一）除照實在重量收費外，另徵附加費若干成；（法比等國行之）（二）將貨過尺，求得其體積，再行

折合重量，如折合重量高於實在重量，即照折合重量收費；（三）分等時，將輕笨貨物之等級酌予提高，仍照實在重量收費（美國行之）。吾國向曾採用第一法，雖不能謂為公允，尚稱簡捷，自負責運輸實行，乃改用第二法，以三立方公尺折合—公斤計算。實行以來，頗多不平之處。蓋同為質輕體大之貨物，而輕笨之程度不齊。一律以三立方公尺，合一公斤計算，勢難強合。故過尺之後，運費有徒增三四倍，以至十數倍者，殊屬駭人聽聞。厥後當局有鑒於此，乃復將格外質輕之貨物，另列特種輕笨貨物表，以四立方公尺合一公斤計算，客商負擔稍見減輕。然仍不免於量尺，畸重畸輕，仍未能免。將來終有根本改革之必要也。

### 三 整車貨物混裝之限制

在負責運輸實行之前，吾國鐵路對於整車貨物之混裝，向無種數之限制。自貨車負責運輸通則頒行，乃有限制不得超過五種之規定，並以性質不相侵害之貨物為限。其意蓋在取締化零擔為整車而從中漁利之陋習耳。良以整車之運價低於零擔（大致後者較前高百分之三十至一百不等各路尚未統一），若得作無限制之混裝，則中間人可集多數貨主之零貨，而混裝一車，或數車，一面向貨主收零擔運費，一面向鐵路付整車運費，一轉手間，漁利孔多，而鐵路提倡經年之直接報裝，無形中實受重大之阻礙，此限制取締之所由來也。但五種限制實行以後，真正貨商之有雜貨裝運者，咸感不便。蓋既限五種，即無伸縮，設有六種雜貨，原可裝入一車，今以限制之故，其中一種，

勢非另作零擔起運不可。客商所受之虧損亦必不資。各路之中有將整車混裝之限制由五種寬放而為十種者，即職是故也。

#### 四 運輸負責之範圍

負責運貨云者，鐵路對於承運之貨物，負保險人之責任（*insurers liability*）是也。如在負責期內，發生損壞或遺失，無論是否出於鐵路之疏忽或過失，均應負賠償之責，此各國鐵路負責運貨之通例也。但鐵路所負之責任，亦不能漫無限制，否則凡遇因不可抗力，或貨物性質或貨主自身之過失，而發生損失時，鐵路亦勢必負責賠償，未免逾越保險人責任之範圍。對於鐵路，固屬不利，而從社會立場言，亦屬有害而無益也。故運輸負責必有相當之範圍，易言之，即在某種情形之下，鐵路可不負賠償之責也。吾國鐵路貨車負責運輸通則第三十六條規定鐵路不負責任之損失如次：

- （一）貨車損失屬於天災事變及其他意外情事非人力所能抵抗者
- （二）凡包件內裝有數種易於破壞物品而致彼此破壞或傷損者
- （三）凡易於破壞物品因包裝不固致受傷損破裂者
- （四）凡因桶瓶簍罐等之封口不堅節頭不固而致漏洩或水氣蒸化醱酵腐朽貨物因此遺失損壞或低減

價值重量者

- (五) 凡貨物之體質及重量自然減縮者
- (六) 凡因貨物具有燃燒性自然燃燒者
- (七) 凡容易腐化之貨物如鮮魚類鮮肉類鮮繭瓜果蔬菜花草樹苗冰及死禽獸等之自然腐化者
- (八) 凡貨物原件內有潮溼以致霉爛輕磅貨物受有鼠蝕蟲傷者
- (九) 凡因託運人或收貨人或隨車照料人自己之疏忽遺忘而致貨物損失者
- (十) 凡貨商自行裝卸之貨物因裝卸或裝載之不妥善而致貨物受有損失者
- (十一) 凡託運之貨物不按實情聲明而受損失者
- (十二) 凡因種種原故貨車延誤時間致貨物低減其時價者
- (十三) 凡貨物因檢疫或防疫而致損失者
- (十四) 凡貨物因稅關捐局扣留而致損失者
- (十五) 凡貨物或因戰事或羣衆暴動而致損失者
- (十六) 凡貨物因法律之制裁而致損失者
- (十七) 凡貨商自備車輛因該車輛設備不善或失於修理而致貨物損失者

(十八) 凡貨物原封封皮未動其內裝貨物發生成色不符或性質變化以及殘破缺少者

(十九) 凡在專用岔道由託運人自裝之整車貨物如託運人自加之封印無異狀時其內裝貨物發生件數

短少斤量減輕以及因包裝破壞貨物受有損失者

綜上所述，足見吾國鐵路不負責任之損失可得而歸納之者如下：

(一) 屬於天災事變或其他不可抗力者(一,十五)

(二) 屬於政府之舉動者(十三,十四,十六)

(三) 屬於貨主之過失者(九,十,十一,十七)

(四) 屬於貨物之性質者(五,六,七)

(五) 屬於包裝之不妥者(二,三,四)

(六) 屬於貨車之延誤者(十二)

(七) 屬於原封未動無從證明者(八,十八,十九)

此外鐵路對於特種貨物亦得不負賠償之責任。如：(一)按六等運價核收運費之貨物(包括特價或專價貨物其運貨與六等相等或較低者)(註三)(二)活禽獸(三)運回之空件(四)除另有規定者外爆炸品及危險品，

(五)靈柩(六)金銀等貴重品(七)各種轉帳性質之記帳運輸貨物(八)減費或免費(非鐵路招徠營業而減者)



貨物等皆是。六等貨物之運費通常在運輸成本之下，故原擬暫不負責，以輕鐵路負擔。活禽獸因各路設備未周，頗難負責，然將來必應有負責之日也。運回空件多照半價收費，自可不負責任。爆炸品及危險品祇須防範周密，亦無不可負責之理。靈樞無價值之可言，而貴重品則價值太高，故均不負責焉。

吾國鐵路對於火險亦不負責，但得代客商投保火險，此亦負責運輸之美中不足處也。蓋失火之起因，如非由於不可抗力，或貨主之過失，或貨物之性質，鐵路理應負責。若必欲貨主另保火險，則不啻增加其負擔，無怪事實上託保者之寥寥也。

## 五 負責之期限

鐵路對於承運之貨物，既負損失賠償之全責，則其負責之期限，不可漫無限制，以啓紛爭，至爲顯然。故通則第三十五條規定鐵路負責之期限，自承運之時起，至將貨物交到收貨人之時止。所謂承運之時起者，事實上，即自發給負責貨物收據（或提貨單），或貨物存場收據之時起也。負責期限，須俟貨物交付收貨人後，始告終結，未免失之太寬。美國鐵路規定負責期限至四十八小時免費保管期限終了時爲止；英國亦規定自通知發出之日起，經過一日，負責期限即告終了。蓋貨物非俟收貨人來站提取，不能交付，若遇收貨人延不提取，則鐵路負責期限勢必無故延長，未免風險太大也。

## 六 損失賠償之根據及時效

負責貨物發生損失，須由鐵路賠償者，鐵路自必賠償之。但賠償之金額應如何核定，實為不可或忽之問題。通則第四十二條規定賠償價格之限制，以同樣貨物在起運站託運時之普通市價為標準，惟不得超過託運單內所填之數目，其實價仍須由請求賠償者證明之。運費及雜費一併退還。如係局部之損失，則比例賠償之，事實上貨主請求賠償時，往往提出發要或價格證明單，一面路方派員調查其價格以與上項價格及託運單內所填者相較，擇其最低者賠償之。蓋一以賠償其實在損失為原則，而販賣之利益不計焉。此則與先進國之通例相吻合也。

吾國鐵路對於局部之損失，雖已有比例賠償之規定，但對於普通之損壞尚可修理者，並未規定賠償之根據。美國鐵路對於此種損壞，一以賠償其修理費為原則，若鐵路代為修理，即無賠償之必要。惟有時因修理之後，貨物不得不貶價求售，鐵路亦有酌賠折舊額 (amount of depreciation) 若干成者。吾國鐵路實際上亦已照此辦理，然尚無明文規定也。

貨主請求賠償之時效，自發現損失之日起算以六個月為限，蓋時期過長，調查必發生困難，不得不有時效之限制也。惟所謂發現損失之日，亦往往發生決定之困難，例如貨物全部遺失，到達站並無收到時，其損失發現之日殊屬無定。似應加以明文規定，例如自該貨應運抵到達站之日經過若干日後起算是，以杜紛爭。此外尚有一點足

資注意者，卽如遇請求賠償不遂，請求者是否得向法院起訴，其起訴之時效若何，亦應另有明文也。

## 七 捏報貨物之處分

鐵路既將貨物分等，按等收費，則貨等之高下與運費之低昂關係至切。託運人如意存取巧，往往將高等貨物捏報低等（如細蓆捏稱粗蓆是）以圖減輕運費。鐵路雖有檢查之權，然數量既多，何能一一檢查？故檢查僅在可疑時偶一爲之，決不能防止捏報之發生也。欲防止捏報之弊，惟有規定處罰之法，以警惕之，使人心存畏忌，不敢嘗試。吾國貨車運輸通則第三十五條，對於捏報貨物，規定除補收運費外，並照補收之數十倍處罰，意卽在以罰款防止捏報之弊也。美國聯邦交通委員會（Interstate Commerce Commission）對於捏報貨物，且規定有刑事之處分，卽五千元以下之罰金或二年以下之徒刑，或兩者並科之。對於鐵路職員通同作弊者，處罰亦如之。以此例彼，寬嚴迥殊。且吾國對於路局職員亦無相當處分之規定，尤不能認爲完密也。

如有以爆炸品或危險品捏報普通貨物者，一經查覺，除照爆炸或危險品收費外，並照補收之數加課十五倍之罰金。蓋此種捏報爲害尤大，不得不課以較高之罰款也。

## 八 免費保管之期限

貨物運抵到達站後，若不當場提取，必須入站存儲，以待交付。惟鐵路之貨站既專為運輸而設，並非作堆放貨物之用，若對於存站貨物長期免費保管，勢必發生擁擠，失其原有運輸上之效用。然若貨到之後，即課以保管費，則收貨人以種種手續之故（如拆樣講價等）一時不克提取者，將不堪其負擔。鐵路為求折衷計，故均定有免費保管之期限，逾限即須徵收保管費。惟期限之久暫頗費斟酌，過長則於路為不利，過短即於商為不便。向時吾國各路免費保管期限有多至五日者。自負責運輸實行，乃驟減為六辦公小時，一時羣皆以為不便。蓋在六辦公小時之內，雖到達通知書亦不能寄到，收貨人又安能在免費期間提貨哉？因是各路之中有由六辦公小時改為二十四小時者，然此二十四小時係包含夜間之時刻在內，較諸六辦公小時相差亦屬無多，客商仍以不便為言。最近京滬、滬杭甬鐵路乃延長為七天，較諸前者寬嚴判若天壤，則似又失之太寬矣。吾意普通貨物之免費保管期間以四十八小時為最宜，但須自貨到之次晨七時起算，以便貨到通知書之送達。若有特種貨物因買賣手續之關係，不得不作較久之存儲者，不妨另行規定較長之期間，以應其需要可也。

## 九 無人認領或拒領之貨物

貨物運抵到達站而無人認領，或遇收貨人拒絕收受者，自不能不有規定之方法，以憑處理，而免糾紛。貨車負責運輸通則第三十二條即對此加以規定者也。凡貨物到站經過十日尚無人具領者，或到後經收貨人拒絕者，到達站應即通知託運人，詢問處置之方法。良以收貨人既不收受，則貨主非託運人莫屬也。但貨物如屬易壞或價格過低，不足保證其應繳之運雜費者，鐵路得隨時自行處置，不必徵得託運人之同意。倘通知書已發，而收貨人前來提取時，鐵路得將貨交付，一面再行知照託運人可耳。如果託運人延不答復，則自貨到後經過六個月，鐵路有變更拍賣之權。賣得之款，除儘先扣抵應繳之運雜費外，如有餘額，代為保管一年，一年之內，託運人或收貨人得具保領取，逾期即歸鐵路所有。

## 十 託運之變更

自負責運輸實行以來，託運人得因臨時之需要，請求變更託運，與美國鐵路之改運辦法（*reconsignment or diversion*）大同小異。請求變更之事項，整車零擔稍有不同，茲為列舉如左：

### （甲）整車貨物

### （乙）零擔貨物

(一)取消託運

(一)取消託運

(二)停止裝運(同時須取消託運)

(二)停止交貨

(三)中途停運

(三)停止交貨之解除

(四)中途停運之解除

(四)變更收貨人

(五)運回原站

(五)變更到達站(以未起運前爲限)

(六)變更到達站

(七)停止交貨

(八)停止交貨之解除

(九)變更收貨人

(十)變更收貨之順序

鐵路之特准託運人變更託運，原爲便利客商起見。但苟漫無限制，則必不勝其煩，而變更所生之費用亦將無由取償。故請求變更一次，須納變更費大洋一元。又爲防止非託運人請求變更託運起見，請求者須填具變更託運請求書，加蓋與託運單上同一之印章或簽字，其有提貨單者，並應將提貨單交出，換給新提單，方可照辦。

凡請求停止交貨或中途停運者，須於二十四小時內，將切實辦法通知路方，以便處理(如通知解除原變更

事項或再行請求變更收貨人變更到達站等皆是。逾期不理，鐵路得自由處置，不負因此而生之損失責任。

因變更而發生運費之變動者，在在皆是。例如中途停運者，則應收已運區間之運費；變更到達站者，須將由原起運站至貨物所在站暨自貨物所在站至新定到達站間之里程相加，核計運費；又如運回原站者，須收已運路程及回程之運費是也。此外因變更而發生之雜費，如保管費，裝卸費，車輛費，留置費等，均應另外徵收也。

(註一)此法有時頗欠公允，因裝滿一車者或反較不能裝滿者少付運費也。改良之法，應作如下列之規定：

「凡輕笨貨物或特種輕笨貨物不能裝滿車輛容積時，前者起碼應按車輛容積噸數三分之二，後者應按二分之一。核收整車運價；然若按實重或量尺重量計收不滿整車運價反較低廉時，應核收不滿整車運價」。

(註二)六等貨物或低於六等之特價貨物各路之中有已負責運輸者，為京滬、滬杭甬、津浦、平綏、平漢等皆是。將來必能普及也。

## 第七章 貨物列車

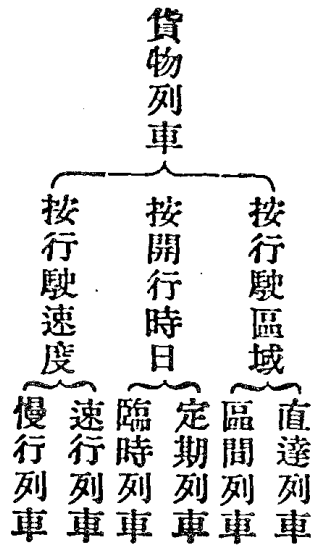
貨物之起運裝卸交付等手續，皆在站內行之。其複雜與重要情形，吾人既已言之矣。貨物既經檢查過磅裝車之後，應如何由甲地運至乙地，亦為貨運業務中所應研究者。運輸貨車之列車曰貨物列車。貨物列車為貨運之原動力，其編配調遣與管理頗與旅客列車有異，而鐵路行車之經濟與否，與貨物列車行駛方法之巧拙至有關係。故其重要性實不限於貨運業務也。茲就貨物列車之種類編配載重與管理諸端扼要述之如次：

### 一 貨物列車之種類

貨物列車之種類可按分類方法而殊。就行駛區間而言，則有直達貨物列車(*through trains*)與區間貨物列車(*local trains*)之異。直達列車有經過二段(*divisions*)以上而不摘掛車輛者，有經過全段而不停留者。此於路線延長貨運發達之路始能見之。區間列車則沿途停靠，摘掛車輛，或裝卸沿途零擔貨物，其行駛區間往往不長。在路線較短貨運稀少之路所有貨物列車往往盡屬此類。就開行時刻而言，則有定期貨物列車(*scheduled trains*)與臨時貨物列車(*conditional trains*)之別。定期貨物列車不論貨物數量之多寡，每日或每指定之日



必須開行。且有一定之行駛時間，與客列車大同小異。臨時列車則不排入時刻表之內，僅於必要時臨時配挂開行，以應貨運狀況之需要。吾國鐵路現時對於定期貨物列車漸知注意，故貨物列車排有時刻者，已頗不在少數也。就行駛速率而言，則有速行貨物列車 (Preference trains) 與慢行貨物列車 (slow trains) 之分。現今歐美諸國對於鮮貨牲畜及普通商貨，均用速行列車，每小時有行四五十英里者，且每一列車有一別名或記號 (symbols) 以資醒目；亦有在貨車上加貼紅球、金球、綠球等標誌者，所以促行車人員之注意也。故速行列車亦必為定期列車，其行駛情形實與旅客列車相彷彿。吾國鐵路之貨物列車尙頗遲緩，蓋路線多屬單軌，即有規定時刻亦往往被客列車所阻，以致停留等候之時間無形延長，於路於商，均為一種損失。欲求改良，須於(一)機車之效能，(二)時刻之編排，(三)路軌與岔道之建設諸端，加以研究與改善，始克奏效也。慢行貨物列車在西國大都用以運送粗質貨物或無須趕速之貨物，如石礮、沙泥、煤炭、木材、礦石等貨。此種列車大概不以速率為前提而以載重為要着。因有噸位列車 (tonnage trains) 之稱。蓋機車之拖力類能儘量利用也。綜上所述，可將貨物列車之分類圖示如左：



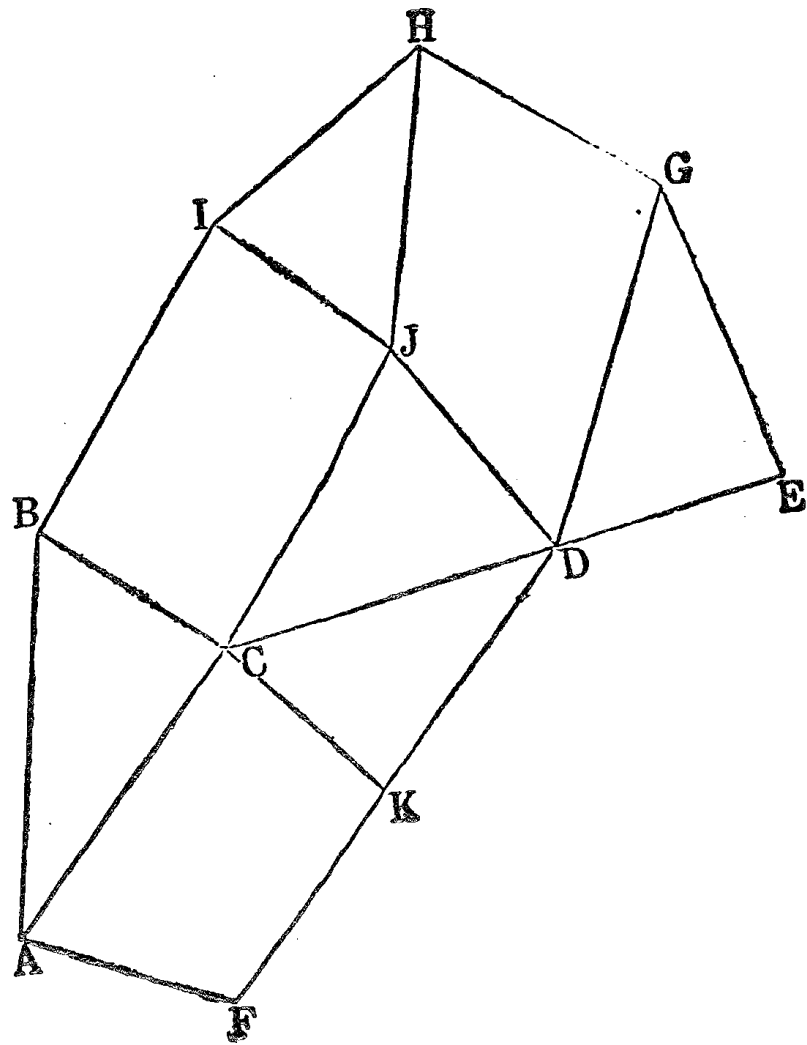
## 二 貨物列車之編配

在路線較短之路，貨物列車都為區間列車性質，沿途須摘掛車輛，或裝卸貨物其編配方法較為簡單。所應注意者不外

- (一) 同一到達站之貨車必須編排一起；
- (二) 除有特殊情形外，貨車應按甩下之先後，由機車方面順序排列，以便摘卸；
- (三) 沿途零擔貨車應掛在守車之前，以利裝卸；
- (四) 牲畜車應掛於列車之前部，以減少震盪；
- (五) 裝有危險及爆炸品之貨車，應掛在列車之中心，以策安全；
- (六) 如有空車，最好應掛在列車之後部，以減少脫鉤之可能性。

凡此諸端，皆為車場調車員役及處內調度員所應注意者也。

在路線綿長複雜，貨運發達之路，貨物列車之編配成爲極複雜之問題，不如上述各點之簡易矣。茲假設有鐵路線網如下圖所示，其各地貨列車之編配應如何規畫，必爲煞費研究之事，謹簡述之如次：



上圖所有 A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, 諸地, 均爲有大規模關車場 (terminal classification yard) 之地, 亦可視爲貨車編配之所。今假定在 A 地及附近 A 地沿線所起運之貨物重車, 每日大致分布如下:

甲、運往C及CD之間各地者	三十輛
乙、運往D及DG之間各地者	五十輛
丙、運往D及DE之間各地者	二十輛
丁、運往C及CJ之間各地者	四十輛
戊、運往J及JH之間各地者	四十五輛
己、運往J及JD之間各地者	三十輛

上列運往各地之重車，共計二百十五輛，皆須通過C地之調車場。若不加以分析與集合，儘可不問運往何地，組成三列車駛至C地調車場。所有編配分析工作，盡由C地調車場爲之。例如「甲」項重車與「乙」項重車組成一列車，則到C地後非重加編配不可。即「甲」項重車一部分須調往就地貨站，以便卸貨，一部分須換挂CD間之區間貨物列車，以便沿途甩下，此其一。「乙」項重車，則須換挂CD間直達列車，到D後則一部分調入貨站卸車，一部分再挂DG間區間列車沿途摘送，此其二。故曰一切編配工作幾均由C地爲之也。試再將「丙」項重車與「戊」項重車組成一列車，由A駛C；則到C後「丙」項重車須摘下，換挂CD間直達列車，到D後，再附挂DE間區間列車行駛，以便沿途摘卸，此其一。「戊」項重車到C後，將換挂CJ間直達列車，到J後須將一部分送站卸貨，一部分換挂JH間之區間列車行駛，此其二。由是以觀，若進一步將甲，乙，丙，丁，戊，己各種重車不加絲毫

分排，一起混入一列車之內，則C地之編排工作將必更繁，然其大旨則相同也。

反之，若A地調車場能將運往各地之重車，按其到達地點，團集一起，分別編成列車，則可得下列之結果：

一次車——甲項重車30輛 + 丁項重車40輛 = 70輛——由A駛C

二次車——乙項重車50輛 + 丙項重車20輛 = 70輛——由A駛D

三次車——戊項重車45輛 + 己項重車30輛 = 75輛——由A駛J

除一次車原須由C分析編配外，二次車直駛D調車場，三次車直駛J調車場。經過C時，無須摘挂編排，祇須調換機車，即可前進。故C地調車場之擁擠可以減少，此其優點一。乙丙兩項之重車本須在D分編，戊己兩項之重車本須在J分編，今因在C不必分編，是減少分編一次，所節時間必多，此其優點二。上述二次及三次列車，今通稱曰 *maintrackers*，因其自始至終，常在幹線上行駛，而不入中途調車場停留分編也。故在路線延長繁複之路，貨物列車編配之基本原則，即為應將運往各地之重車，在始發地點儘量按到達地或路徑為之分析編配，分別組成列車，以免中途無謂之重複分編，藉資節省行車時間，減少車場擁擠是也。惟欲實現上項原則，對於下列各端，不可不加以注意焉：

(一) 始發站之調車場，是否容量充足，設計完善，適合於列車編配工作？

(二) 中途調車場編配列車，是否能較始發地點經濟迅速？

## (三)重車數量是否足敷編配一列車之需？

上列各點之考查，極爲重要。蓋若始發地之調車場地狹小，或設計簡陋，不足以應付編配列車之重任，則尙不如將編配工作轉移於中途較爲適宜之車場（例如由A移C是），以節時間及費用之爲愈。如遇重車數量不足以編一列車，則反不如附挂其他列車，較爲經濟。例如上述之三次車若僅有重車十輛，則可附挂於一次車行駛。俟到C後，再行分編，較諸單開一列車，由A駛J則經濟多矣。

編配貨物列車尙有一應注意之要點，即在貨站裝貨之空車，應按列車內應有之組合排列，藉免重行編排之煩。例如運往D及DG間之貨車，應排在一起，運往J及JH間之貨車應排在另一起是也。至其排列方法，祇須將貨站月臺上之裝車號碼(car spot numbers)（見前）照此排置，固無須就車輛一一調撥也。

## 三 貨物列車之載重

貨物列車行駛之經濟與其載重之適宜與否，關係至切。所謂適宜之載重者，即一方面應不虛糜機力，一方面應不超過機力是也。虛糜機力，則載重不足，機車之效能未盡，其爲不經濟可知。超過機力，則列車不能速行，甚或中途停頓，爲害尤大。故觀察鐵路行車之效率者，常以統計單位中之每列車時延噸里(gross and net ton miles per train hour)爲標準。此數若高，則列車載重之適度亦高，否則反是。蓋此數分子爲載重分母爲時間，若載重

太小，則分子必小，載重過大則列車速度降低，分母亦必大，二者皆足以使此數降低也。今欲每列車時延噸里數逐年加大，以示行車效率之增進，則於貨物列車載重一端，不可不三致意也。

機車之力曰牽引力 (tractive power)，通常計算機車引力之公式有如下列：

$$T = 0.85 \times \frac{P \times C^2 \times S}{D}$$

T = 牽引力

P = 汽壓 (每英方寸磅數)

C = 汽筒直徑 (吋數)

S = 衝程 (吋數)

D = 動輪直徑 (吋數)

例如有一機車之汽壓為二〇〇磅，汽筒直徑為二〇吋，衝程為二六吋，動輪直徑為六〇吋，則按上式計算其引力如左：

$$T = 0.85 \times \frac{200 \times 20^2 \times 26}{60} = 29,400 \text{ 磅}$$

其次吾人須進而究詰者，即機車牽引力應如何應用，以計算列車之載重是也。吾人須知機車引力乃用以克服阻力者也。今若有某機車之引力為二九、四〇〇磅，即謂其能克服阻力二九、四〇〇磅也。阻力之種類甚多，通常須加以計算者，則有下列數種：

(一) 機車重量阻力 (machinery resistance) 由機車自身之重量發生之阻力，曰機車重量阻力。據美國機車公司之估計，機車重量阻力每噸合二二·二磅，設某機車在動輪上之重量為五十噸，則機車重量阻力應為  $22.2 \times 50 = 1110$  磅。

(二) 機車拖引阻力 (rolling resistance) 機車及煤水車行駛時，亦生阻力。據美國機車公司之估計，每噸約合四磅。設原機車之總重為八十噸，煤水車重四十五噸，則拖引阻力應為  $4 \times (80 + 45) = 500$  磅。

(三) 貨車阻力 (car resistance) 貨車之阻力視貨車平均重量及速度而殊。故若有十五噸車四輛，皮重每輛十公噸，每輛載貨十公噸，共計總重八十公噸；又有四十噸車二輛，每輛皮重十八公噸，載重二十二公噸，共計亦為八十公噸，二者重量雖同，然其每噸之阻力則前者大而後者小。蓋每輛之平均重量愈小，則每噸之阻力愈大也。茲將美國希米特教授試驗之結果，錄列於後，以資參證：



速度 貨車每輛平均重量(噸數)

(每小時里數)	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60
5	7.6	6.8	6.0	5.4	4.8	4.4	4.0	3.7	3.5	3.3
6	7.7	6.9	6.1	5.5	4.9	4.4	4.1	3.8	3.5	3.3
7	7.8	7.0	6.2	5.6	5.0	4.5	4.1	3.8	3.6	3.4
8	8.0	7.1	6.3	5.6	5.0	4.6	4.2	3.9	3.6	3.4
9	8.1	7.2	6.4	5.7	5.1	4.6	4.2	3.9	3.6	3.4
10	8.2	7.3	6.5	5.8	5.2	4.7	4.3	4.0	3.7	3.5

(四)彎度與坡度之阻力 路線之坡度愈峻,則所生之阻力愈大,大概每百分之一之坡度,所生之阻力每噸為二十磅。因一噸合二〇〇〇磅,即以一百除二千是也。彎度與阻力亦有關係,大概百分之一之坡度,與彎度二十五度相同故彎度一度所生之每噸阻力應為十分之八磅( $20 \div 25 = 0.8$ )。

貨車之阻力既因每輛平均重量而有異,故計算機車所能拖駛之列車重量,自不能以一種阻力為準。必須求得一種折衷之數,方能適用。此「調整噸數」制度之所由尚也。茲假設一例,以示列車載重與機車引力之配合方

法，此法最合科學原理，吾國各路已有採用者。

設某機車在一定之速度有牽引力二九、〇〇〇磅。除去（一）機車重量阻力一、〇〇〇磅，（二）機車拖引阻力五〇〇磅外，實得可用之拖引力二七、五〇〇磅。此項拖引力究竟可拖列車若干噸，即為吾人所欲決定者。吾人既知貨車每噸之阻力隨每輛平均重量而不同，故不能用一種阻力以除二七、五〇〇之拖引力。為適合此種情形計，祇可取一最重之車輛，求得其每噸之阻力，復取一最輕之車輛，求得其每噸之阻力，由此以求「調整率」。

設例如次：

- |                      |        |
|----------------------|--------|
| 1. 最重車輛每噸之阻力         | 四·四磅   |
| 2. 最重車輛之重量           | 五八噸    |
| 3. 最重車輛之全部阻力         | 二五五·二磅 |
| 4. 最輕車輛每噸之阻力         | 六·六磅   |
| 5. 最輕車輛之重量           | 二〇噸    |
| 6. 最輕車輛之全部阻力         | 一三二磅   |
| 7. 最大坡度每噸之阻力（百分之〇·五） | 一〇磅    |
| 8. 最大彎度每噸之阻力         | 一·五磅   |

調整率之求法：

$$\frac{255.2 + 10 + 1.5}{58 + \text{調整率}} = \frac{132 + 10 + 1.5}{20 + \text{調整率}}$$

$$\frac{255.2 + 10 + 1.5}{58 + \text{調整率}} = \frac{143.5}{20 + \text{調整率}}$$

$$\therefore 266.7 (20 + \text{調整率}) = 143.5 (58 + \text{調整率})$$

$$(266.7 - 143.5) \text{調整率} = 143.5 \times 58 - 266.7 \times 20$$

$$\therefore \text{調整率} = \frac{143.5 \times 58 - 266.7 \times 20}{266.7 - 143.5}$$

$$= \frac{8323 - 5334}{123.2} = \frac{2989}{123.2} = 24.3 \text{ 噸}$$

以上計算之結果即謂每輛貨車之質量上，應加二四·三噸之調整數，方能準確。就上述之例，吾人可知每調整噸之阻力為三·二磅〔 $266.7 \div (58 + 24.3)$  或  $143.5 \div (20 + 24.3)$ 〕若以三·二除機車拖引力二七·五〇〇磅，應得八五九四噸，是為調整噸數。故每一種機車在每種速度每種彎度坡度之下，其所能拖駛之列車調整噸數，均可依此法算出。迨實際運用時，即可先將貨車之質量一一加得總數，再加每輛規定之調整率，即得該列車

之調整噸數。如此數不超過所用機車應有之調整噸數，則當無不能拖駛之患也。各區段之調整率當然不同，即在同一區段，其上行與下行之調整率亦應有異，以坡度有不同也。

上述之機車調整噸數，係指情形順利之時而言。如遇大風嚴寒，或其他不利情形，此種噸數應加折扣，是為折扣噸數。折扣噸數應事先為之規定，以便臨時實施有所遵循也。

吾國固有鐵路行車規章所規定之計算貨物列車載重規則，亦以調整載重法為準則，茲錄其條款如左：

一、一切載重均以公噸計算

二、如欲計算一輛機車應行拖帶之載重可先從牽引力表覓得該機車應行拖帶之調整載重然後於行將運轉各貨車之實在重量內（包括皮重與載重）加以適宜之「載重調整數」而得各該貨車之調整載重

最後將所有貨車之調整載重加於一起俟其總數等於該機車應行拖帶之調整載重為度計算各兩軸貨車之調整載重時所應注意者即兩軸貨車之「調整載重數」係等於轉向架式貨車之一半

三、列車由一輛機車推行或由二三輛機車拖帶者如欲計算此項列車之載重可將各該機車應行拖帶之調整載重加於一起然後按照第二條辦理

四、計算列車載重之時車站及列車職員應將守車作為列車內車輛之一將「調整載重數」與守車之實在重量相加其總數則按照第二條辦法歸入列車之調整載重數內

五、列車拖帶無蒸氣之機車車站及列車人員應四倍之「調整載重數」與各該無蒸氣機車之實在重量相加並按照第二條辦法將列車之組織加以支配使無蒸汽之機車及貨車配合重量之總重量等於規定之調整載重

六、主管組織列車之職員應於各列車內配置最多數之沈重或滿載之貨車以免列車運轉時僅拖空虛之貨車惟奉有特別指令者不在此例

七、一切貨物列車不論其性質若何概以調整載重為本位而裝載之

八、所有規定之噸數非得主管該區段上級職員之准許不得因天氣或其他理由擅自減少之

九、所有空車或實車之實在重量倘能由車標上或路證中取得不得擅自估計或假定之

十、倘實在重量無從計算應照表中所載之皮重及容量估計貨物之重量應照車標所載之容量估計惟所有輕貨如稻草棉花等概應作為車標所載容量之一半如遇裝運新貨物之車（按即沿途零擔車）則所裝貨物之重量應作為五公噸

十一、以公斤計算之貨車實在重量合作噸數所有五百公斤以下之分數可不必計算所有五百公斤或以上之分數應作為一公噸

#### 四 貨物列車之管理

貨物列車行駛之經濟，除須編配得法載重適宜外，日常管理及監督亦極關重要。現今北美諸國貨物快車盛行，管理日趨嚴密。考其管理之樞紐，不外下列數端，茲特擇要敘之：

(一) 行車時刻。定期貨物列車之行駛時刻，應排入全路或各段行車時刻表內，且必須嚴格遵守，與客列車無異。各種區間列車以夜間行駛為最宜，因一則可減少客貨列車之衝突，二則重車可於翌晨到達，從容起卸，不至耽擱過夜，虛糜車輛。直達列車經過數段者，自不能全在夜間開行，其時刻應以貨物到達站之便利為準，通常以清晨到達以便日間起卸為最宜。定期列車之有規定時刻者，不宜排定過多之次數，以防貨運之減少。如遇貨運擁擠，可藉定期列車之時刻，增開加車 (extra section)。故備用行車人員應有相當之準備。如遇貨運減少，則應設法將此列車之重車併入他列車行駛，是為增補車輛 (fill-out portions)。亦求經濟之一道也。為求適應貨運狀況計，定期貨物列車之開行日期，儘可加以指定，如每逢星期一三六。客商既知有指定之日期，其送貨裝貨亦必按期到站辦理，故於商既無不便，於路則甚為經濟也。

(二) 列車報告。定期貨物列車之時刻，應由各站或各號誌房報告列車調度所，如有延誤，應說明延誤原因，以便追究，並編製統計，從事改良。設遇貨車損壞或燒軸，在中途摘下待修，亦應將車號及卸下地點報告調度

所，以便督促修理，趕速運出。如有車場擁擠，不克容納未來之重車時，亦應報告調度所，轉飭始發車場，暫將待駛之列車停開。俟疏通擁擠之後，再行設法恢復。有時裝畢之重車甚多，而因特殊原因不能運出，亦應隨時報告，以便設法疏運。調度所對於牲畜列車及須趕及市場或輪船之貨物列車，尤應格外注意，以避延誤。

(三)機力支配。貨物列車之能否按時開行，無使延擱，全視機車設備與支配之如何。鐵路除須備有充足之機力外，尚須隨時設法支配，毋使有此盈彼絀之患。故在美國鐵路，每一段長室 (division superintendent's office) 內，均有機力調度員一人或數人，專事支配機力。其支配之目標，不外(一)使全段兩端之機力得其平衡。例如機車多向東行駛，而西端有貨待運，必感機力之缺乏，應由機車調度員設法將東駛之機車調回應用。(二)使日常各列車之機力不感缺乏。調度員對於該段車場每日所須開行之列車及其機力之需要，應有一全盤之瞭解，並隨時與車場人員接洽，一面應與機車房接觸，知其所能供給之機車種類及輛數，兩相權衡，庶無失誤之虞。(三)預防貨運擁擠時之需要。貨運往往有臨時或季節之變動，使無充分機力，臨時即不能應付。機車調度員對於季節貨運，應預爲之防，或趕速機車之修理，以便騰出致用，或充分利用機車之拖力，以其餘裕用於運輸增多之貨運。對於臨時之需要，尤貴平時備有餘力，以便隨時調用，藉免張皇。然在機車素感缺乏之路，自決不足以語此耳。

(四)聲氣聯貫。貨物運輸本甚繁複，欲其運轉靈活，毫無遲誤，端在各方面互相聯絡，互通聲氣。例如貨物

列車由甲車場出發，駛經乙車場時，最好甲車場應將列車組織內容電告乙車場。乙車場得電後，即可預爲之備，騰出相當軌道地位，以便容納，而免擁擠之患。聯運貨車由甲路交付乙路時，應互訂辦法，並互相遵守，毋使延誤。如甲路某列車甩下之車交付乙路後，應由乙路掛列車駛出，如果遲到，則應規定由下次列車掛出，否則延誤之咎應由乙路負之。即在同一路內，各車場對於駛進與駛出之貨車，應各竭力爲之聯貫。如遇駛進之列車脫班，寧將駛出之列車遲開，以免運進之重車不得乘機掛出，釀成過度之延誤。他如機車人員與列車車站人員應各互相合作，自屬題中應有之義，無待贅言也。



## 第八章 貨物聯運

運輸貨物經行兩路以上，而各路間貨物之交付中轉無須客商自理者，謂之貨物聯運。一國之鐵路，既往往須分成若干線，則自此線至彼線之貨物，中間自必發生過軌中轉之困難，若須客商自理，非特費時費事，抑且違反近代運輸之原則。且各路間苟無聯運辦法，則中間人必因運而生，代客辦理中轉手續，由是路商間之隔閡愈深，而去鐵路商業化之目的愈遠矣。吾國國有鐵路自民國十年起，曾辦全國各路貨物聯運，一時人皆稱便，聯運貨物年見激增。旋以內亂頻仍，遂告中輟。二十一年，乃始有京滬、滬杭甬、津浦三路聯運之恢復，繼之而起者，乃有京滬、滬杭甬、杭江三路之聯運。然其他各路，均不能直通，商民羣以為不便。最近鐵道部舉行第十六次國內聯運會議，乃決然實行恢復國內各路貨物聯運，頒布鐵路負責貨物聯運暫行辦法四十二條。計加入聯運者，有北寧、平漢、隴海、膠濟、平綏、京滬、滬杭甬、道清、正太、津浦、粵漢諸路，自二十二年十一月一日起實行。從此久經廢置之國內貨物聯運事業，復得重見恢復，不可謂非吾國鐵路史上之一大紀念也。而與國內貨物聯運同時並舉者，復有首都輪渡之完成，使京浦間貨車，可以直通，無須翻裝之勞，其有助於貨物聯運，亦非淺鮮，是又一聯運史上足資紀念之事也。且此次國內貨物聯運，與曠昔有大不相同者，即此次聯運之貨物多係鐵路負責。故有負責貨物聯運之稱。如有損失發生，各路

間均負賠償之責也。國內貨物聯運恢復之後，當然發生種種重要之變更，與鐵路貨運業務皆有重大之關係，茲特列舉而討論之，如次：

### 一 聯運貨物之交付

「貨物聯運之重要特點，即在兩路間貨物之交付均由鐵路代客辦理，無須客商轉輾報裝，更無須中間人爲之代辦。但貨物自甲路交付乙路時，一面須求方法之便捷經濟，一面須求責任之條分縷晰，故不得不有貨物交付方法之規定，以資共同遵守。按負責貨物聯運暫行辦法第四條之規定，整車零擔貨物之交付方法如次：

- 一、整車貨物或同一起訖站之整車零擔貨物原車過軌；
- 二、沿途零擔貨物由聯軌站點驗接運；
- 三、合裝零擔貨物暫不適用聯運。

整車貨物或整車零擔貨物，以無須分站，故得原車過軌，無庸逐件點交，以省手續。此種車輛在聯軌站接受時，交付路與接收路站长，應會同查驗封印，鉛彈，篷布，繩索，暨車門，車窗等是否完整。如無異狀，接收路站长應在聯運貨物交付通知書內各聯蓋章接收。同時交付路應將所有聯運貨票暨聯運車輛交付通知書交由接收路簽收，而後貨物與車輛之授受乃告終結。如點收時車輛查有異狀，應由交付路站长重加整理，另行加封；倘或鉛彈封印損

壞過甚，車內貨物有失少之虞時，兩路站長應會同卸車點驗。點驗後仍由交付加封，所有點驗經過情形及其結果，應由交付路站長詳細註明於交付通知書內，以明責任。如點驗之後發生貨物損壞短少，則裝卸費應由交付路負擔，以其咎在交付路一方也。如無損失，則裝卸費應由兩路分擔之。

沿途零擔貨物在聯軌站交付時，應由雙方逐件點驗，如無損失，接收路站長應在聯運貨物交付通知書內蓋章簽收。如或發現損失，則由交付路站長在交付通知書內詳細註明，以明責任。所有破損之包裝，並應由交付路負責整理之。

兩路聯軌站之所在地往往不能同在一處，故授受聯運貨物時，往往須由一方派員會同點驗簽收。其原車過軌者，應在指定之地點或指定之軌道交付，是為車輛交付軌道（*Interchange Track*）。交付完畢，應由接收路派機車拖入該路車場，以便起運。至於零擔貨物，則通常須由交付路之聯軌站裝入指定之貨車，送達接收路之聯軌站，並派員卸車點驗。然亦得在交付路站上點驗，點驗後裝入貨車，與整車貨物同樣授受者，是在雙方之如何協定而已。

自直達聯運沿途零擔車一法實行後，凡裝入直達零擔車之貨，無須在聯軌站點交，因有起運路之押貨司事隨車過軌服務，接收路無須派人接替也。

## 二 互通車輛

7 聯運整車或整車零擔貨物，既須原車過軌，則甲路之車往往須走入乙路，以免翻車之煩。於是發生互通車輛問題，即甲路車輛走入乙路之後，如何能促其返還，以免發生車輛分配之不均。考聯運車輛交換或互通辦法，約有數種：最幼稚者則為互抵辦法，即凡遇甲路有重車送入乙路時，乙路須以同樣之空車交換抵補，方得接運。此種辦法，極為拙笨不便，在吾國固有鐵路間曾實行之，蓋亦時勢不寧，不得已而為之也。其次則為原車送回辦法，北美鐵路行之，而吾國現時亦採此制。凡某路之車，因裝載聯運貨物，送入他路時，到達路應即設法從速將原車送回原有路；如逾期不還，除車租外，須付延期費，否則僅付車租而已。除上述兩種辦法外，尚有貨車公用制度（*common carrier plan*），為各法中之最進步者。英國及歐陸諸國行之。在公用制度之下，凡指定公用之貨車，各路可互相通用，視同己有。凡遇甲路之車走入乙路時，乙路不必將原車亟亟送回；但在一定期間（如三日之內）之內，如乙路接收甲路之車輛，多於交付之輛數時，應將多收之輛數，限期歸還；惟歸還之車，不必定係甲路原有之車輛。如逾期不還，則除車租外，徵以延期費。其與第二辦法不同者，即在不必要送回原車，且僅抵付多收之數，是以減少空車里程之行駛，此則公用制度之特點與優長處也。吾國各路車輛式樣大小均未統一，欲行貨車公用制度，尚屬艱難。故不得不暫採原車返還辦法。將來設備逐漸統一，管理逐漸集中，當有能採用貨車公用制之一日也。

對於吾國現今採用之原車返還制度，吾人應加討論者，約有兩點，即（一）原車返還之方法，（二）車租與延期費之規定是也。茲分述之：

凡本路因貨物聯運收到他路車輛時，應在卸空之後，從速退還原有路，其退還之方法，可分下列數種：

（一）裝載貨物，順回程方向，經行原路徑，運至下列地點：

（甲）本路各站

（乙）經過路各站

（丙）原有路各站

（丁）越過原有路之路

（二）如無貨可裝，則順回程方向，經行原路徑，送還原有路。

（三）因裝貨或鐵路中斷，改途經由他路送還原有路，或越過原有路之路。（但須由到達站，電知各關係聯軌站，及各關係路之車務處，聲明改途理由，以備查核。）

例如現有北寧路車輛，因裝聯運貨物，經由天津入津浦路，再經由徐州運抵隴海路之開封站。開封站卸空之後，可按上述各種辦法，視情形如何，送還原有路。

（一）裝載貨物，運往下列地點：

(甲)向東運往本路各站(但不得往徐州以東)；

(乙)經由徐州運往津浦路徐州以北各站(但不得往徐州以南)；

(丙)經由徐州天津運往北寧路各站；

(丁)經由徐州天津運往瀋海路。

(二)如無貨可裝，經由徐州天津送回北寧路。

(三)因津浦路發生中斷，或因裝貨關係，改途平漢路，經由鄭州豐臺，運往北寧路。(但須由開封站發電通知徐州，天津，豐臺，鄭州四接軌站，暨隴海，津浦，平漢，北寧四路車務處備查並聲明改途理由)。

上述之送還方法，其唯一原則，即在使各路車輛於卸空聯運貨物之後，各向其原有路行駛，以達從速歸還之目的，而免愈行愈遠，永不復返之弊。故北寧之車，不得送往徐州以東，或以南，即所以杜此弊也。設或不按上述辦法使用，即為誤用。每誤用一次，應按車輛載重量每噸課以罰金二元，此項罰金歸原有路所有。

每逢原有路將聯運重車交付他路時，交付站應填造聯運過軌貨車路程單，每車一份。單分兩聯，甲聯存交付站，備註收回月日之用；乙聯隨車交接運站，由交付接收兩站蓋章，並註明交付年月日時及路徑等項。此單即由車長隨車寄交到達站。到達站卸空之後，即按上述辦法，向原有路輸送，並將路程單乙聯隨車寄遞，每逢聯軌路接受之際，交付接收兩路均應蓋章如前述。及至返還原有路之原交付站為止。原交付站收到路程乙聯時，應將返還日

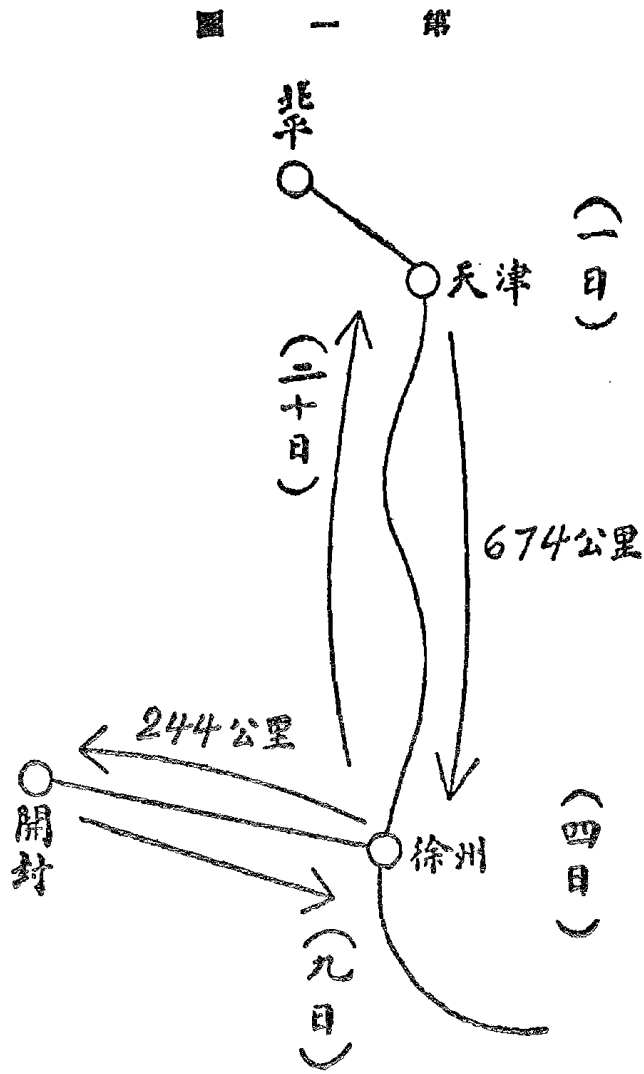
期註入甲聯，而以乙聯呈送該路車務處，按旬轉寄聯運處清算股。故原車之返還，一以路程單為根據，在返還原有路之前，此單與車輛形影相隨，不可或離也。

其次有敘述之必要者，則為車租與延期費之核收。蓋乙路既用甲路之車輛，則必付甲路以車租。但僅課以車租，而無期限以限制之，則在車輛缺乏之時，乙路或寧願出車租，而不願歸還車輛，仍不免有久假不歸之患。故必須規定原車返還期限，逾期不還，除車租外，並應課以延期費，此延期費與車租之區別也。原車返還之期限，按聯運暫行辦法第三十條之規定，每經過一路，其里程為一百公里或滿一百公里者，往返以二日計；每遞加一百公里或滿一百公里，則遞加一日。在此期限以內交還者，核收車租，每噸每日三角（現已改為二角）。超過此限者，另收延期費，每噸每日一元。但若利用回空車輛裝貨至主有路者，得免延期費一天。茲為易於明瞭起見，特作圖設例以解釋之。

按第一圖之例，北寧貨車一輛裝載聯運貨物，一日由北寧路在天津交津浦路，津浦路於四日在徐州交隴海路，隴海路於九日交還津浦路，津浦路於二十日交還北寧路。

按里程計算，該車在津浦路往返應為八天，現在該路耽擱十四天，故津浦路應付北寧路十四天車租，六天延期費。又該車在隴海路往返應為四天，現耽擱五天，故隴海路應付北寧路五天車租，一天延期費（參閱第一圖）。按第二圖之例，北寧貨車一輛，裝載聯運貨物，於一日在天津交津浦路，津浦路於四日在徐州交隴海路，至開

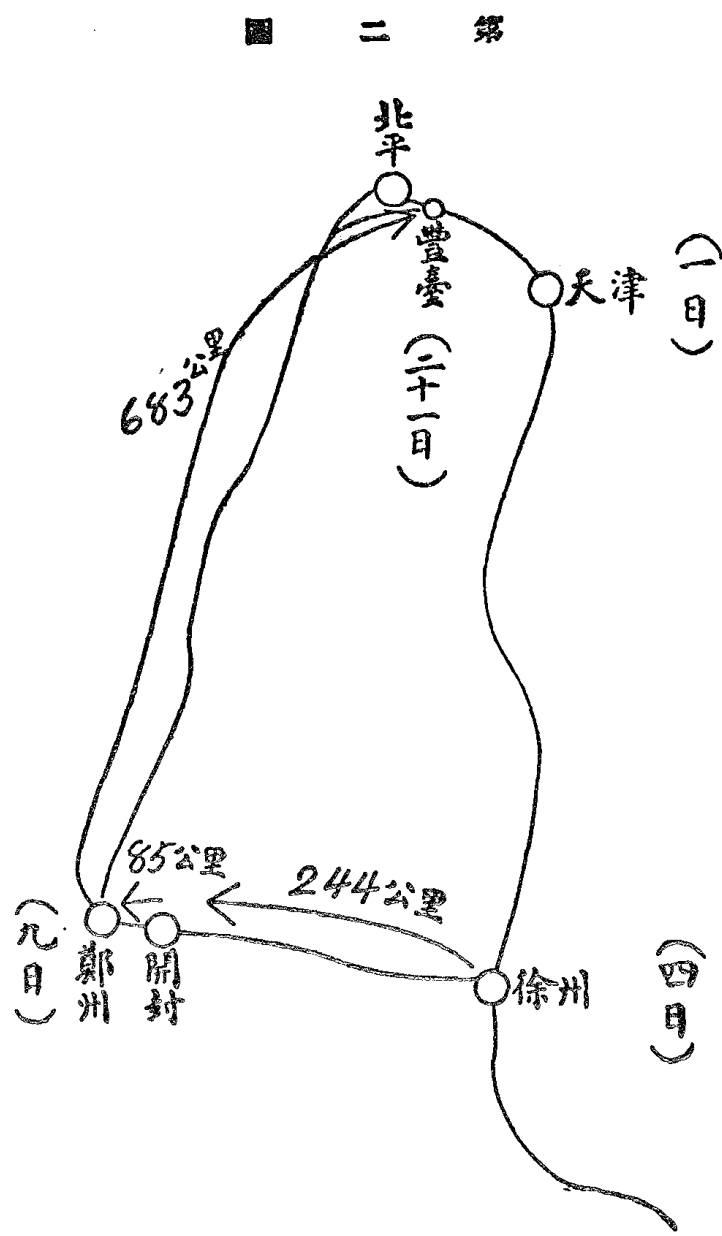
封卸空。隴海路改途送回，於九日在鄭州交平漢路，平漢路於二十日在豐臺送還北寧路。



按里程計算，該車在津浦路往返應為八天，今祇耽擱三天，祇須付北寧路三天車租。開封至鄭州僅八十五公里，較諸徐州至開封二四四公里為短，仍應照徐州至開封之里程計算，往返應為四日。現在隴海耽擱五日，故隴海路應付北寧路五天車租，一天延期費。鄭州至豐臺為六八三公里，往返應為八天，今該車在平漢路耽擱十二天，故

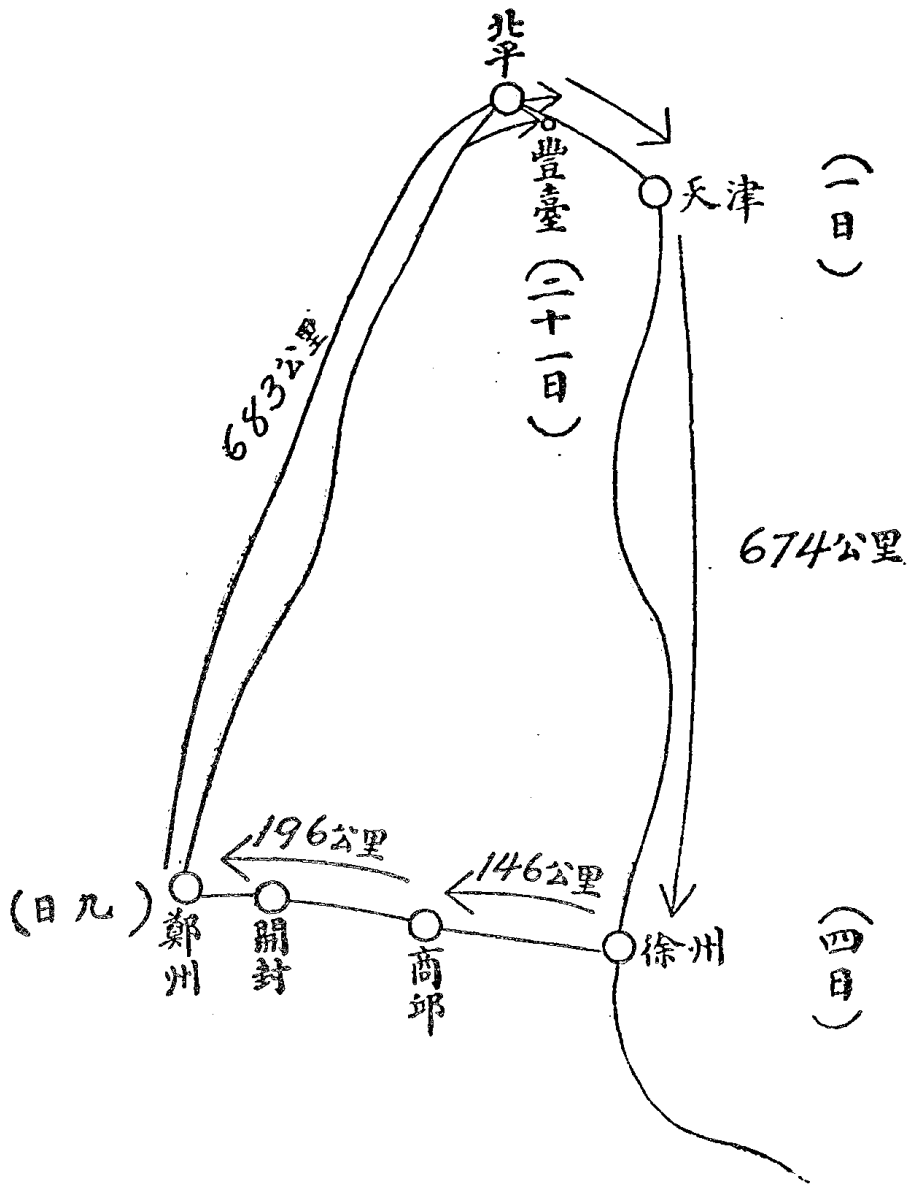


平漢路應付北寧路十二天車租，四天延期費（參閱第二圖）。



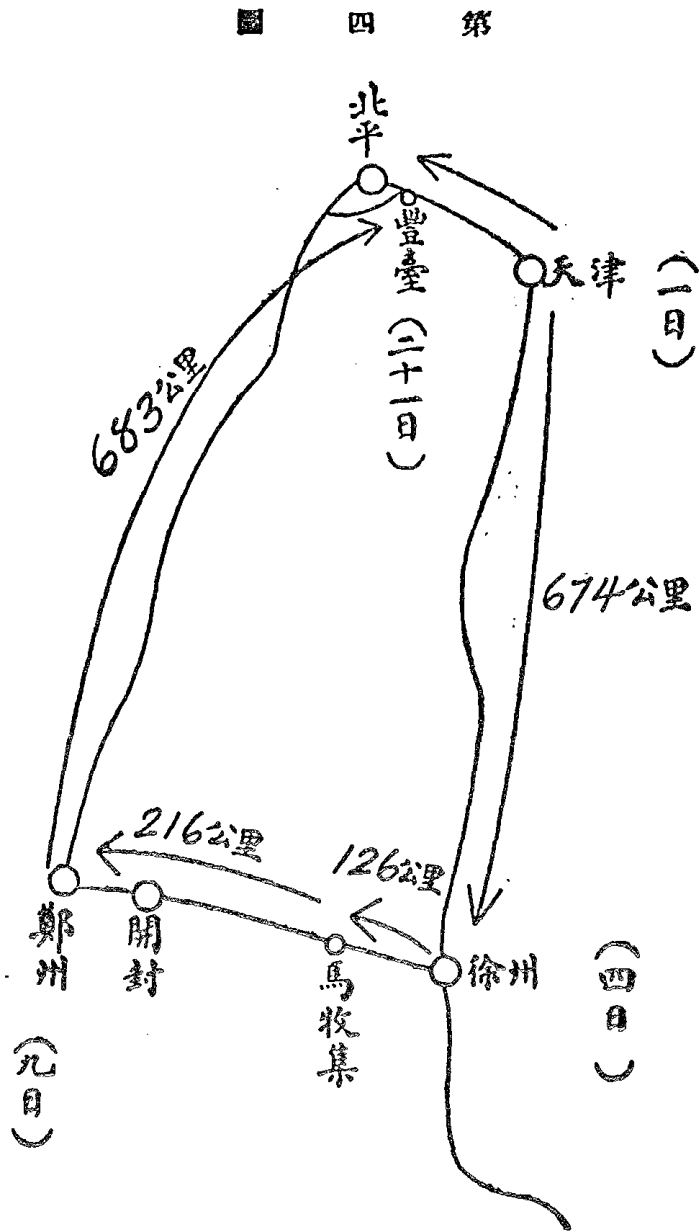
按第三圖之例，除到達站為商邱而非開封外，餘均與第二圖同。徐州至商邱為一四六公里，往返應為三天，商邱至鄭州為一九六公里，往返亦為三天，故無或差異。今在隴海就擱五天，故隴海應付北寧五天車租，及二天延期費。至津浦與平漢應付之數，則與第二圖同（參閱第三圖）。

第三圖



按第四圖之例，北寧車之到達站為馬牧集，餘均與第三圖同。由徐州至馬牧集為一二六公里，而由馬牧集至

鄭州爲二一六公里，後者較長，應按較長之里程計算，往返應爲四天。今在隴海耽擱五天，故隴海應付北寧五天車租，一天延期費（參閱第四圖）。



各路間車輛交付之日期，均以車輛交付通知書爲憑證。通知書之正本，經接收路簽字後，應即由交付路送達

聯運處清算股。計算日期時，時刻應置勿論，一律作為當日二十三點五十九分移交。例如甲路於一日午後三時將甲路車一輛交付乙路，乙路於四日上午十時返還甲路，則在乙路耽擱之時刻，應照下法計算之：

自一日二十三時五十九分 至二日二十三時五十九分爲一日

自二日二十三時五十九分 至三日二十三時五十九分爲一日

自三日二十三時五十九分 至四日二十三時五十九分爲一日

自四日二十三時五十九分 至五日二十三時五十九分爲一日

共計 四日

按原車返還制度，最足以增加空車里程之行駛。蓋各路爲避免支付延期費起見，不能久待回頭貨運，往往祇得空車送回，以致甲路以空車送回乙路，而乙路亦同時以空車送回甲路，雙方空車里程因以增加，殊屬違反鐵路運輸經濟之原則。若行貨車公用制度，則兩路間在一定期間以內，如授受車輛之數相等，即無互相返還之必要，亦即無雙方徒駛空車之必要。其得失利害，昭然若揭。惜在吾國目前狀況之下，尚無採用之可能耳。

### 三 互通篷布繩索

篷布繩索爲敞車上必須之附屬物，如以敞車裝載聯運貨物，則其篷布繩索，勢必隨車輛而過軌。若不規定返

還辦法，必至無人負責，而有紛失之患。故負責貨物聯運暫行辦法第三十四條規定，所有聯運敞車，所附篷布繩索之授受，應與該車輛之授受，合為一體，整個授受。所有篷布繩索之路別號數，一併註入車輛交付通知書，及聯運過軌貨車路程單內，以資證明交付之意。故篷布繩索與其所屬車輛，在他路使用時，兩者不得分離。如有遺失，應由遺失路賠償原有路。其賠償價格，篷布每張一百元，繩索每條三十元（現已改為十元），失後覓得，亦不得送還，原有路銷帳。蓋所以儆罰疏漏而免紛爭也。

以上所述，乃布索與車輛同屬一路，並同時直通者。若遇他路車輛，因貨物聯運，走入本路，並未蓋有篷布繩索，迨本路裝貨返還，必須加蓋本路篷布繩索，則此項布索與車輛，並非一體，在聯軌站交付時，應另行分填車輛交付通知書以為授受之憑證。到達路收到此項篷布繩索，應即從速退還原有路，不得繼續使用。其返還期限，與送還車輛之規定期限同，逾期不還，即作遺失論，賠償一如前述。

#### 四 聯運運價

吾國鐵路貨物聯運運價，向照各路運價加總計算，殊有背於運價遞遠遞減之原則。在歐美諸國，或全國有統一之運價，或全國有分區之運價，所有聯運運價，均非由各路之本路運價相加而得，故與遞遠遞減之原則不至背馳。吾國鐵路運價至今未經統一，且高下不齊，各路間殊難等量齊觀。若欲頒行一種統一的聯運運價，則對於各路

之貨運收入，必發生軒輊之影響。且運價高昂之路所受之影響，必較運價低廉之路為巨，此聯運運價所以不易產生也。此次國內貨物聯運恢復，聯運運價仍照各路運價加總計算。惟鐵道部為力求補救起見，近已頒行一種聯運貨物運價遞遠遞減辦法，茲錄其條款如次：

- 一、本辦法以適用於客商託運之聯運貨物為限
- 二、聯運貨物運價除按各路經行里程照各該路現行運價各自零點里程起計算運價外並得照下列第四條規定之百分率再給予聯運貨物遞遠遞減之折扣

三、聯運貨物經行在五百公里以上者方得適用此項辦法

四、除經行各路之遞遠遞減百分率外聯運貨物遞遠遞減之百分率規定如下（註）

里 程	減 收
五 〇 — 六 〇 〇	一 %
六 〇 — 七 〇 〇	二
七 〇 — 八 〇 〇	三
八 〇 — 九 〇 〇	四
九 〇 — 一 〇 〇 〇	五

第八章 貨物聯運

二三〇	一一	二四〇〇	一九
二二〇	一一	二三〇〇	一八
二一〇	一一	二二〇〇	一七
二〇〇	一一	二一〇〇	一六
一九〇	一一	二〇〇〇	一五
一八〇	一一	一九〇〇	一四
一七〇	一一	一八〇〇	一三
一六〇	一一	一七〇〇	一二
一五〇	一一	一六〇〇	一一
一四〇	一一	一五〇〇	一〇
一三〇	一一	一四〇〇	九
一二〇	一一	一三〇〇	八
一一〇	一一	一二〇〇	七
一〇〇	一一	一一〇〇	六

二四〇一——二五〇〇

二〇

二五〇〇以上

二〇

(註)二十四年一月一日起聯運遞遠遞減自三〇一公里起算減至二五〇〇公里以上百分之二十二爲止試辦一年

- 五、聯運貨物里程應按經行之各鐵路由起運站至到達站合併計算不論在某一路行駛之遠近
- 六、各路特價貨物以適用聯運遞遠遞減辦法爲原則如有不適用者應呈部核辦
- 七、各路專價貨物在各該路段內不適用聯運遞遠遞減辦法但各該段內之里程仍應接續計算
- 八、凡指定起訖站點等之特種聯運貨物不適用此項聯運遞遠遞減辦法
- 九、聯運減價計算方法由聯運處規定呈部公佈之
- 十、整車與不滿整車之聯運貨物均適用之
- 十一、鐵路負責與貨主負責之聯運貨物均適用之
- 十二、凡依特定條例或另有規定優待辦法已經享受鐵路減價運輸利益者概不適用本辦法
- 十三、此項遞遠遞減辦法暫行試辦一年
- 十四、本辦法自民國二十二年十一月一日起施行

與聯運運價有密切關係者，最近則有首都輪渡運價。首都輪渡之管理與財政均屬獨立，故貨物過江費亦須



在運費之外另行徵收。現定各等整車及零擔貨物之過江費如左：

裝運類別	物 等 級					
	一	二	三	四	五	六
整車（每噸）	一·五〇〇	一·三五〇	一·二〇〇	一·〇五〇	〇·九〇〇	〇·七五〇
零擔（每五十公斤）	〇·一五〇	〇·一三五	〇·一二〇	〇·一〇五	〇·〇九〇	〇·〇七五

此外車輛船隻牲畜金銀貨幣等物，以向不分等，均另有列舉之過江費，茲從略。

### 五 聯運損失賠償

現在吾國鐵路貨物聯運既屬負責，則如遇聯運貨物發生損失，自應與本路貨物同樣賠償。且聯運損失賠償與各聯運路均有關係，應如何分配擔負，自當加以明文規定。查負責貨物聯運暫行辦法第十八條規定如左：

負責聯運貨物，在負責運送期內，如有損失，在何路發生者，即應有何路負責賠償；其不能證明在何路發生者，應由經行各路按照所得運費比例攤認。關於賠償款項，應由經運各路互相通知清理。

查上列辦法極為單純，惟事實上損失原因至為複雜，咎在何路有時極難證明。茲特提出數點，以供討論：

（一）原封未動之整車貨物。設遇有整車貨物經行三路以上，例如由北寧經津浦至京滬，其原有鉛彈封

印，自起運站以至到達站並未有絲毫之損傷，而車內貨物確有失少。則此項失少當非在中途發生，其遺失原因，或爲起運站或到達站失竊，或爲起運站檢點錯誤。至於中間經行之路，實屬毫無過失。若照經行各路所得運費，比例攤認，未免對於中間經行之路，太不公允。似非加以切實規定不可。

(二)包裝不固或裝載不妥之貨物。若有聯運貨物，由甲路起運，至丙路交卸，其損失或在乙路發生，但其發生之原因，或由於包裝不固，或裝車不妥。就常情言，應由甲路負責。但損失則確在乙路發生，照第十八條之規定，應由乙路負責，未免失之偏頗。故與其用「在何路發生」字樣，不如用「屬於何路之過失」字樣之爲愈也。

他如因車輛損壞而致之損失，亦應由供給車輛之路負責，不得由發生損失之路負責，其理由正復相同也。

(三)中途發現損失之貨物。原車過軌之貨物在聯軌站交付時，僅能查驗封印之是否完好，車窗車門之有無損壞等情，至如內部貨物之確有損失與否，在交付時無從明悉。設有外面完好之貨車，裝載聯運貨物，由甲路經乙路以達丙路。在甲路交付乙路時，鉛彈封印，車門，車窗等，均屬完整。迨運抵乙路之某站，車輛發生燒軸，貨物必須翻裝，翻裝時，該站加以檢點，則發現貨物業已失少，或損壞；而此種損失，究在何處發生，則不明悉，但在該站發覺以前發生，自屬毫無疑義。將來分配賠償時，似不能按甲乙丙三路所得運費比例分攤。蓋丙路既屬毫無責任，乙路亦在半途發現，亦不能課以全線之比例額也。查美國鐵路，對於此種損失賠償，均就自起運站至發現損失站之里程比例分攤於各路，所有發現損失地點以外之路線，雖亦參加聯運，均無分擔損失之必要，此則足

資採用之良法也。惟吾國分配之法，既以所得運費爲根據，自更應另有明文規定，以便決定發現損失路之比例額焉。

(四)因兩路以上之過失而致損失之貨物。聯運貨物損失由何路過失所致者，理應由何路負責。但有時損失之原因不一，有遠因，有近因，而其過失或屬兩路以上，則其賠償之分配，似不能不有公平之規定。例如某種貨物之到達站爲甲，而起運站在貨票上誤填爲乙，他路點收時，亦未注意貨件上明明標有運交甲站字樣，以致誤運。迨發覺錯誤，則貨物已受損失。試問此種損失，應由起運路，單獨負擔乎？抑點收各路，均應分擔乎？如應分擔，則應平均分擔乎？抑仍比例分擔乎？均待明文規定者也。

貨主請求賠償時，以向到達站處理爲原則。蓋損失之發現，多在到達站也。但貨主如向起運站請求賠償，起運站亦應受理；一面應即通知到達站，以免重複。

## 六 聯運進款之清算

聯運進款既爲聯運各路共有之收入，則各路間聯運進款之清算，非有相當之制度不可。按聯運清算制度，約有三種：

### 一、爲值管制，

一、爲分管制，

一、爲統管制。

值管制者，規定每若干年，每路值管聯運帳目一次，輪流負責，吾國國際聯運會行此制。分管制者，各路與各路間，分別互相清算，例如貨運進款，大都均由到達路根據貨票向各關係路報告清理，此制行於北美，手續較繁，往往不甚經濟。統管制者，一切聯運帳目均由鐵路聯運清算所管理，各路均一律向清算所報告，而清算所則向各路清理，此制在英國行之甚早，現在吾國亦採此制。實爲最簡捷而最經濟之法也。

吾國鐵路聯運之價，既由各路運價組合而成，故分配貨物聯運進款時，即將各路應得之運費分配於各路，不必按里程分配也。

遇有聯運貨物無人認領或拒領而不得不拍賣時，所有拍賣所得之款項，應先抵付拍賣費用，次及各路墊款，次及運費及雜費，再次及到達站之保管費。如扣抵拍賣費用後，不敷抵償各路墊款之全數，則應按各路墊款之多寡比例分配；如扣付墊款後，不足各路運費雜費之全數，則應按各路運雜費之多寡比例分配。如扣除一切費用後，仍有餘款，而逾一年未經貨主領取者，則歸到達路所有。

設遇聯運貨物之運雜費發生錯誤，以致到達路因未曾察覺而短少時，所有短少之數，應歸起運及到達兩路平均攤認；反之如有溢收之款，無法退還，則亦由起運路及到達路平均分有之。

聯運貨物之變更費歸起運路所有，但因變更而生之雜費，在何路發生，即歸何路所有。

## 七 過軌車輛之查驗及修理

甲路將聯運車輛移交乙路時，雙方應在聯軌站派有驗車員，共同查驗。如車輛查有損壞情形不堪行駛者，接收路得拒絕收受，以免危險。但若僅屬輕微損壞，無礙行車安全者，應准過軌。無論車輛好壞，皆應填具交收車輛查驗單，分別送呈機務備查，並須將損壞情形雙方記入登記簿，並經雙方簽字，月終呈報機務處。一經接收之後，接收路對於他路之車輛應視同己有，妥為保養。凡車輛各部分之附件如有遺失，應負賠償之責。

首都輪渡聯運貨車之檢驗，因有輪渡段介於其間，故另訂有檢驗規則，茲錄列如次，以備參考：

### 首都鐵路輪渡聯運貨車檢驗規則

第一條 凡各路過江貨車，經由首都輪渡過江者，除應依照各該路檢驗規則檢驗外，並應遵照本規則檢驗之。

第二條 過江貨車由交付車輛路之江邊聯站負責妥為檢驗確認安全後，由該站負責人簽具過江車輛檢驗證，交付輪渡段。

第三條 輪渡段收到上項過江貨車檢驗證後，必須由該段檢驗員按照下列各項規定，嚴密復驗，經確認安全，並於檢驗證聯單上簽字證明，始得由機車分批拖上渡輪。

(甲)過江貨車至少須有完善之手軌

(乙)車鉤中線與軌面之垂直距離最大限度爲一〇九二·一公釐(四十三英寸)最低限度爲一〇四一·四公釐(四十一英寸)

(丙)車鉤各部不得有損壞脫落或有裂疵其鉤舌之位置必須恰當

(丁)重車之最大高度及最大寬度不得超過積載限度

(戊)車門應關閉妥當

(己)過江貨車以有轉向架者爲限

第四條 如交付車輛路檢車輛與本規則有抵觸之處，應以本規則爲準。

第五條 本規則自輪渡通運之日施行，如有未盡事宜，得隨時呈請修改之。

輪渡聯運車輛檢證共分甲乙丙三聯，均由交付路填造，簽送輪渡段；輪渡段復驗車輛之後，將丙聯簽還交付車輛之聯站，而將甲乙兩聯簽送收受車輛之聯站；該聯站即將乙聯存查，而將甲聯簽還輪渡段。

以上所述，乃過軌貨車交付時之查驗辦法。至於他路貨車過軌以後，如發生損壞，須加修理，其修理之責任與修理費之負擔若何，亦爲必須規定之事。大概各種普通維持或小修，應歸所在路出資修理；如須大修，必須送回主有路修理。若遇損壞過甚，不能行駛，所在路應修至可以行駛爲止；若無法修至可以行駛之程度，則應用另車載回。

原有路，以便修理。此修理責任之劃分也。

至於車輛損壞之責任與夫修理費之應歸何路負擔，則應視損壞之性質若何，凡屬主有路之過失與疏忽者，應歸主有路負責；凡屬使用路之過失或疏忽者，應歸使用路負責。此其大較也。查國內聯運規章第一九二條有下列之規定：

「車輛一經由此路移交彼路，則凡在接收之路租用期內，如因使用致有損壞，或配件遺失等情，應由接收之路擔負責任。但此項損壞如可證明確因建造不良所致，或該項車輛前在聯站移交過路時，曾經報告業已損壞者，應即由出租之路出資修理」。

凡甲路修理乙路負責之車輛，其工料費用應據實報銷，每月清算一次。惟普通間接開支不得計算在內。

甲路之車如在乙路損壞毀滅，其責任應由乙路擔負者，兩路應互商相當價值，將折舊計入，由乙路賠償之。

在修理期內，車租理應停止。所有輕微損壞之修理，不得過四十八小時，其有特別情形不克立時修復者，應先電徵主有路同意。

## 第九章 貨車公用制度

### 一 原車返還制度之弊害

聯運過軌貨車自甲路駛入乙路，卸空之後，無論有無貨物可裝，必須順回程方向，經行原路徑，返還原有路，是為原車返還制度。北美日本及吾國鐵路均用斯制，雖實行並無困難，然弊害則頗堪注目。茲將此制之弊竇擇要述之：

(一) 增加空車行駛里程。甲路之車駛入乙路，既須原車返還，則雖無貨可裝，亦須歸還原車，否則車租及延期費之負擔甚重，決不合算。今若甲路有貨車一百輛因裝運聯運貨物過軌駛入乙路，乙路亦有同樣之貨車一百輛因聯運過軌駛入甲路，設雙方將車卸空之後，無貨可裝，則甲路勢必向乙路送還空車一百輛，乙路亦必向甲路送還空車一百輛，雙方互送，不能抵銷，因是空車行駛里程即見增加，甲乙兩路均蒙無謂之損失，雖事實上不如上例之簡單，而其原則要無二致也。

(二) 減少車輛之利用。在原車返還制度之下，他路貨車如在本路有貨可裝，須以駛向原有路者為限；即



僅可順回程方向，經行原路徑，運往（一）本路各站，（二）經過路各站，（三）原有路各站，（四）越過原有路之路是也。此種限制之用意，不外欲使原車向原有路返還，以免愈行愈遠，久假不歸。就原車返還制度之立場觀之，自屬極爲需要，無可厚非者。然就貨車之利用言之，則此種限制殊屬有害無益。蓋他路東來之車輛不能用以裝西行之貨，北來之車輛不能用以裝南行之貨；例如北寧路之車輛到達徐州卸空之後，不能裝貨駛往徐州之東，津浦之車輛到達上海卸空之後，不能裝貨運往滬杭路線。設有此種貨物待裝，亦祇得另調本路或其他相當車輛裝運，而他路車輛之在站者，反須回空，別無他法。若遇本路車輛缺乏，則將形成有車不能裝貨，有貨無車可裝之矛盾局面，寧非謬事？車輛利用之程度以此而無形減少者，隨處皆是。就全國各路統計之，其損失必不在小也。

（三）增加軌道之擁擠。他路車輛遇有方向相反之貨物，既不能用以裝載，勢必另調本路車輛應用，因此站內車輛之進出增多，此造成軌道擁擠者一。兩路間互相退還空車，在聯軌站交換時，必須多佔車場軌道，若能互相抵銷，則此種交換可以免除，此造成軌道擁擠者二。如遇空車數量甚多，雙方勢必對開臨時列車，專事輸送空車，向原有路返還，因是增多行車次數，佔用行車軌道，妨害其他列車之行駛，此造成軌道擁擠者三。

（四）增加調車工作。他路車輛在本路裝貨時，既須辨別方向及路徑，不能隨便裝載，則凡遇某路車輛不能用以裝往其地之貨時，勢必在羣車之中，摘取或抽出，另作他用，或空車返回，故調車工作因以增加。在歐美各國零貨車輛皆按地點及路徑排列，若遇有他路車輛在內，因路徑不能用以裝貨，勢非牽動全局重新調動排置

不可。此種耗費，日積月累，亦頗可觀也。

## 二 貨車公用制度之優點

貨車公用制 (Common User Plan) 者，他路車輛駛入本路後，可視同本路車輛使用，且各路間同樣車輛之交換，雙方可以互相抵銷，僅於規定之日期，清算其收授之差數，而此項差數之返還，又不以原有路之車輛為限也。例如甲路有三十噸篷車五十輛，在某時期（如一星期）內因聯運過軌駛入乙路，乙路在同時期內，有同種篷車八十輛因聯運過軌駛入甲路，在貨車公用制度之下，乙路祇須於指定之日期，向甲路返還上項貨車三十輛；且所還之車輛，祇須種類相同，不必以甲路之車輛為限。若兩路交換之輛數相同，則彼此互抵，無返還之必要。以視原車返還制度，其簡捷經濟為何如耶？貨車公用制之優點，即原車返還制之弱點，請再申述如次：

(一) 空車里程可以減少也。各路間既僅返還交換車輛之差數，則兩路間空車之互送，必將為之大減，因是空車里程必隨而減少。例如甲路有貨車一百輛，駛入乙路，乙路有同種貨車一百輛，駛入甲路，除甲路有三十輛可以裝貨，乙路有六十輛可以裝貨不計外，在原車返還制度之下，甲路須向乙路返還空車七十輛，乙路須向甲路返還空車四十輛，雙方始能清訖。但在公用制度之下，甲乙兩路間絕無返還任何空車之必要，因兩路間收授之輛數彼此恰相等也。

(二)車。輛。利。用。可。以。增。加。也。他路車輛駛入本路後，既可視同本路車輛使用，則舉凡裝貨之路徑及方向均可不必顧及，一切均與使用本路車輛無殊。故有車不能裝貨，有貨無車可裝之矛盾現象，在公用制度之下不至發生。車輛之利用程度必能因此而增高也。

(三)軌道擁擠可以減少也。他路車輛既可用以裝運任何方面或路徑之貨，則車站貨車之調撥可以減少，軌道之擁擠可免，此其一。各路間既僅返還收授之差數，則在聯軌站空車交換之數量大減，車場軌道可以騰出，此其二。空車返還之數量既減，專事輸送空車之貨物列車亦必減少，行車軌道之佔用可以減省不少，此其三。

(四)調車工作可以減省也。外路車輛之使用既與本路車輛無殊，則如遇本路車輛之中有外路車輛夾雜其間，亦不必因裝貨方向或路徑關係，臨時抽出，牽動全局。故調車之工作可以省卻不少，調車之費用亦可無糜費之嫌矣。

### 三 英國貨車公用制之概況

貨車公用制度在北美尙未創行，然在英吉利及歐陸諸國，則行之已久，成效頗著。茲請就英國鐵路實施貨車公用制度之現狀，加以簡要之敘述，俾讀者於認識其原則之外，兼能領略其方法焉。

(一)公用貨車之範圍 英國之貨車公用制度始創於一九一七年一月，當時規定公用之貨車僅以指定之

少數敞車及煤車爲限。一九一八年四月推及一切之敞車礦物車及煤車。一九一九年六月，則凡不裝氣軛之篷車亦劃入公用範圍之內。一九二五年，牲畜車（大西鐵路除外）亦歸公用。以上車輛均以十二噸以下者爲限。一九二七年七月，礦物邊門車及生鐵車（*mineral and door wagons and pig iron wagons*）亦一併作爲公用車輛，但以二十噸以下者爲限。

由是以觀，英國之公用貨車僅以普通之車輛爲限。下列車輛皆不在公用範圍之內：（一）除邊門車及生鐵車外，容量在十二噸以上者；（二）除牲畜車外，裝有韋氏氣軛者；（三）特種車如魚車、軍火車、漏斗車、肉類車等。蓋在英國，車輛之容積甚小，十二噸以上者即不能視爲普通；又在英國，裝有氣軛之貨車尙未普遍，仍視爲特種之車輛，故不列入公用焉。由此可見公用之車輛必須爲普遍之車輛，而非特殊之車輛。若將特殊之車輛列入公用，則有困難之點三：（一）特種車輛，爲數既少，欲於指定之日期返還原有路，必感不便；結果仍不出原車返還制度之窠臼，僅存公用之名而已。（二）車輛之有特殊優點者使用路或意存欺巧，擅自扣留，而以同種車輛之較劣者返還，以致害及原有路之利益。（三）特種車輛僅爲一二路所有者，亦不能作爲公用，蓋他路既無此種相同之車輛可以互換，則推其結果，勢必返還原車，尙何公用之有哉？

（二）公用貨車之稽核。在公用制創行之前數日，英國鐵路清算所即從事查明各路間互用車輛之數量，然後設法將差數互相返還，以爲開始公用制之準備。嗣後乃在各路聯軌站駐有車號司事（*number takers*），從事

紀錄各路間交換之車輛；每週編造車輛交換報單 (Exchange returns) 二次，第一次紀錄兩路間自上星期五下午四時後至本星期二下午四時三日間之各類貨車交換數量（星期六星期日合併為一日），第二次紀錄自本星期二下午四時後至本星期五下午四時三日間之各類貨車交換數量，分別空重，逐日填列，送呈清算所以備計核。故公用車輛之清算以三日為一期，每星期作兩次之清算焉。

鐵路清算所收到車輛交換報單之後，應先將上期應行返還之空車剔除，敝車駛入他路裝運機車用煤者亦應剔除，然後就其淨數編列各路三日內每種車輛出入之數，以便計算應行返還之差數。既知三日間之差數，乃以三除之，即得每日平均數，此即應行按日返還之數也。

(三) 公用貨車之返還。各路對於公用貨車之差數，經清算所通知者，應於一週之內返還原有路。所謂一週云者，可用下列解釋之。今有甲路於三日內與各路交換某種貨車情形，經清算所計核，有如下列：

車輛種類	12 噸篷車	路名	甲
日期	應行返還輛數	原有路名	及輛數
星期三(六月十日)	145	乙 100	丙 30 丁 15
星期四(六月十一日)	250	乙 140	丙 50 丁 60

星期五(六月十二日)	185	<u>乙</u> 120	<u>丙</u> 30	<u>丁</u> 34
合計	579	<u>乙</u> 360	<u>丙</u> 110	<u>丁</u> 109
每日平均	193	<u>乙</u> 120	<u>丙</u> 37	<u>丁</u> 36

按上列計算之結果，甲路應於六月十七日十八日及十九日每日返還十二噸篷車一百九十三輛，計須返還乙路每日一二〇輛，丙路三七輛，丁路三六輛。所謂一週以內返還者，即此意也。至對丁路少付一輛，則可於下期補算之。若逾期不還，則除得原有路之允許外，每遲留一日，每車應付罰金三先令，亦由清算所代為清理。

各路間返還空車應行經過之聯軌站名，每月第一期由各路車輛調度員(rolling stock controllers)集議決定之。其餘同月各期，則由清算所代為規定，蓋必不離第一期之決議也。按在貨車公用制度之下，空車可經由任何聯軌站返還，各路必擇其當時最為便利之地點，作交換空車之聯站。因貨車分佈狀況逐月不同，故須按月規定也。

(四)公用貨車之車租 甲路之車因聯運貨物駛入乙路時，乙路當然分得聯運運費之一部分，但因原車過軌，乙路並無供給車輛之必要，是在乙路路線以內，甲路不啻將車租給乙路使用也。乙路既係租用甲路車輛，自必付給車租，始昭公允。故各路互通車輛，往往均有車租之規定，不論其為原車返還制度，或公用制度也。英國曩時對於過軌貨車，亦按其經行之里程核收車租，逾期且有延期費之名目。一九二三年以後，已改用固定車租制度，名曰

journey payment scheme。其法即根據一九一三年之數字計算而得。例如甲路於一九一三年內向乙路駛出聯運過軌重車一千輛，收到里程車租 (mileage charges) 一百鎊，每輛計得車租四先令，對於他路亦如法計算，即對於經過路亦如之。由此算出某路對於某路所付之每輛平均車租，即用以作為固定車租之根據。故各路彼此規定之固定車租數，皆各不同。最初雖以一九一三年之數為根據，然嗣後幾經試驗修改，已不復戰前之數矣。茲舉一二例如次：

路 別	車租金額 (每輛)
大西對倫敦東北	四先令 四·九八便士
倫敦東北對大西	四先令 一〇·八六便士
倫敦米特蘭對南方	二先令 八·五六便士
南方對倫敦米特蘭	四先令 三·九一便士

固定車租制較諸里程車租制簡捷殊多。且在公用制度之下，延期費自不成立，故除車租外，無延期費之名目也。

(五)非公用貨車之處理方法。無論何國，實行貨車公用制者，除劃歸公用之貨車外，必尚有一部分特殊車輛，不在公用範圍之內。英國所有公用車輛之範圍既如前述，則其對於非公用貨車究屬如何處理，亦為附帶問題。

之一，不可不加申述者。考英國鐵路清算所規定，凡非公用之貨車因聯運駛入他路時，應自收到之日起，六日內返還原有路；如逾期不還，則除付車租外，須加付延期費。茲將非公用貨車之車租及延期費錄列如次：

車輛噸位

車租金額

十二噸以上二十噸以下

照十二噸以下固定車租計收

二十噸以上五十噸以下

照固定車租三倍

五十噸以上六十噸以下

照固定車租五倍

六十噸以上七十噸以下

照固定車租七倍

七十噸以上八十噸以下

照固定車租九倍

八十噸以上百噸以下

照固定車租十一倍

百噸

照固定車租十三倍

車輛噸位

每日每輛延期費

十二噸以上二十噸以下

三先令

二十噸以上三十噸以下

一〇先令

三十噸以上五十噸以下

一五先令



五十噸以上六十噸以下

一鎊 ○先令

六十噸以上七十噸以下

一鎊一〇先令

七十噸以上八十噸以下

二鎊 ○先令

八十噸以上

另議

是以非公用貨車在英國亦適用原車返還制度，而以延期費為實施之原動力焉。

#### 四 吾國鐵路實行貨車公用制之困難

實行貨車公用制之唯一條件，即在各路貨車之設備應歸一律，而後乃可以言公用。若各路貨車形式不一，噸位不一，構造又各不一，則公用制度絕對無從實現，否則特種車輛早應劃入公用範圍之內矣。吾國固有鐵路多係借款興築，各自為政，鮮有通盤之規劃，故所有貨車之形式，構造，容量，噸位，質料諸端，亦屬各路互異，去劃一之途甚遠。有同噸位之貨車而容量不一者，有同種類之貨車而構造不同者。且北方諸路多用敞車，南方諸路多用篷車，欲求互相公用，勢有未能。苟貿然實行公用制度，則混亂隨之，流弊橫生。非特於返還空車時，以形式構造等項之不同，發生種種困難，且較好之貨車一入他路，將永無返還之日，所還者皆較次之車耳。此則對於設備較好之路，寧非一大打擊耶？

公用之貨車遇有損壞，應能在任何使用路修理，方能無礙於公用之便利。今各路車輛均購自外洋，國別互異，配件不同，遇有損壞，往往非送還原有路不能修理。則所謂公用者亦僅焉耳。此又公用制前途之荆棘也。

貨車公用制之優點，論者皆公認之。吾國鐵路既屬國有，尤應實行此種優良制度，以達經濟便利之目的。祇因格於現勢無從推行，殊屬可惜。此後各路對於添置車輛，不可不再有通盤之規劃，一以能達到公用之目的為標準。則他日舊車盡去，新車普及，公用制之推行，必易如反掌。此則與國家統一幣制，正復相同。願吾鐵道最高當局注意及之。

## 第十章 代收貨價業務

### 一 代收貨價之意義

商人於脫售貨物之後，必須向買主收取貨款。考收取貨款之方法，不一而足。例如：（一）由買戶先將現款匯交賣戶，然後交貨；（二）由買主派人持同現款，前往出售地點採辦；（三）由賣主於貨物運出之後，將提單及其他單據交由當地銀行押匯，取得貨價若干成，俟銀行收齊貨款，再行結算不足之數；（四）暫行賒欠記帳，按期收取或匯解等法皆是也。此外尚有一法，簡捷便利，即代收貨價是也。代收貨價者，由賣主托由一種中間人於貨到時代向買主收取貨物之代價，一面則向賣主交付所收得之貨款，以免買方匯款或賣方收帳之煩，實收取貨款之善法也。吾國固有鐵路向來對於承運之包裹（即由客列車運輸之包件）辦理代收貨價（C. O. D.）業務，雖不甚發達而成績尚佳。近更對於貨列車運輸之普通貨物，亦從事創辦代收貨價事宜，此則負責運輸以來之又一新設施也。按代收貨價業務，自有其功用，亦自有其限制。凡貨物賣方與買方不甚熟悉，而又無押匯之必要者，利用代收貨價一法，最為相宜。一般試賣之貨（即向新戶試賣以期繼續推廣交易者）大可利用此法，既免風險，又臻便捷。然若買賣

兩方素所熟識，交易大都非除欠不可者，則此法自無所用之。又如賣方欲急於取得貨款以資周轉者，則亦必出於押匯或預先收現之一途，而不願托由鐵路代收也。故曰有功用亦有限制。將來鐵路代收貨價業務能否發達，當視（一）手續是否簡便敏捷（二）宣傳能否普遍（三）需要此項服務辦法之貨商是否衆多以爲衡。然此爲產銷連合作之新途徑，則固無疑義者也。

## 二 代收貨價貨物之範圍

鐵路代收貨價之貨物，以負責運輸者爲限；凡本路聯運零擔整車貨物均可托由鐵路代收貨價。惟下列各貨，不在此例：

- （一）危險品
- （二）違禁品
- （三）貴重品
- （四）容易損壞腐化者
- （五）活禽畜
- （六）價值低廉不足以抵償運費者

(七) 每批貨物價值超過一千元以上者（運雜費在外）

(八) 記帳運輸存付運輸暨發行提貨單者

代收貨價之貨物如屬易於損壞，則萬一到達後，遇有損壞情事發生，收貨人必拒付貨款，糾紛立見。故危險品，活禽畜，及容易損壞或腐化之貨物，即使負責運輸，亦不在代收貨價之例。價值低廉不足以償付運費之貨物，往往發生無人認領情事，代收貨價亦必隨之發生問題，故亦除外。每批貨物價值以一千元為最高限度，故貴重物品亦在除外之例。惟此項限度，似失之過嚴，對於代收貨價業務之前途，不無窒礙，似有加以修訂之必要也。發行提貨單之貨物，託運人例得向銀行押款，故其代價業已押去，應由銀行收取，不應再由鐵路代收也。

### 三 代收貨價規則

託由鐵路代收之貨價，以不超過託運單內所填之起運時價值為限；但運雜費如係先付而託運人欲向收貨人收回者，得加入代收貨價金額內，一併帶收。鐵路對於代收貨價之貨物，核收一種手續費，按代收款額百分之一計算，每批貨物起碼收手續費二角五分。手續費之零數，不及五分者，作五分計，五分以上不及一角者，作一角計。由託運人於領取貨款時繳納，不必預付也。

已託鐵路代收貨價之貨物，其貨票不得轉押或買賣，蓋如有轉押情事，則託運人已非貨款所有人，糾紛必不

可免也。

如遇代收貨價之貨到達後無人認領，或收貨人拒絕收領時，應由到達站通知起運站，轉詢託運人如何處理；如託運人亦無答復，應按負責運輸通則之規定辦理，蓋與其他貨物無異也。按收貨人有時或因種種原因，來站提貨，但不允繳付貨款，爾時到達站當然拒絕交貨，一面自應通知起運站，轉詢託運人如何處理；若託運人允將貨物交付，其貨款另行設法收取，則鐵路方面是否可以准其取銷代收貨價之請求，似有明文規定之必要。蓋買賣雙方之糾紛，往往不一而足，不可不預爲之防也。

託運人對於已經起票之貨物，不得請求將代收貨價數目，增加或減少，以免種種不便。然如遇貨物到達後，買方因品質或其他關係，不願出全價以提貨，經路方徵詢託運人意見後，託運人願貶價脫售，此時路方是否可以允其減少貨款數目，以資變通，亦似未有規定。若不許其變通，則惟有將貨運回，或就地變賣，兩者均於託運人害多利少，似非必要之舉也。

#### 四 代收貨價單據

爲辦理代收貨價起見，鐵路不得不另設單據，以清界限，茲將鐵道部頒訂之單據名稱列下：

##### (一) 本路代收貨價貨票

(二) 聯運代收貨價貨票

(三) 代收貨價貨票領用登記簿

(四) 代收貨價貨票發行登記簿

(五) 通知託運人領取貨價明信片

(六) 聯運貨物代收貨價解款單

(七) 聯運貨物代收貨價收款單

貨票無論本路聯運，均分先付到付兩種。本路貨票計分六聯，其各聯用途如次：

第一聯 爲託運人領取貨款憑證交由託運人收執

第二聯 爲貨運收據交由託運人轉寄收貨人據以繳款提貨

第三聯 爲起運站報告會計處之用

第四聯 爲到達站存根隨貨帶交到達站

第五聯 爲貨運通知書隨貨帶交到達站轉報會計處

第六聯 爲起運站存根

聯運貨票，共分七聯，其各聯用途如次：

第一聯

第二聯 } 與本路貨票同

第三聯 }

第四聯 爲起運站呈送本路會計處轉送鐵道部清算股之用

第五聯 爲到達站存根

第六聯 爲貨運通知書由到達站報送到達路會計處

第七聯 爲起運站存根

代收貨價貨票各聯上，均備有（一）代收貨價款額欄及（二）手續費欄。其第一聯則均備有託運人簽章之地，以備託運人收訖貨款後簽字蓋章之用。此外則與普通貨票完全無異焉。

代收貨價貨票領用登記簿及發行登記簿，備該項貨票於領用及發行時登記之用，與提貨單之領用登記簿及發行登記簿相類似。發行登記簿有甲乙兩聯，甲聯存根，乙聯隨同貨票第三聯寄送會計處，蓋實爲代收貨價貨票之撮要報單也。

通知託運人領取貨價明信片，於貨款撥到起運站時填發之，以便託運人來站具領。

聯運貨物代收貨價解款單由到達路會計處於解款與起運路會計處時用之。收款單則爲解款單之下聯，由



起運路會計處於收到上項解款後填明寄還到達路，以示款項收訖之意。

## 五 代收貨價手續

代收貨價之手續，可分兩方面言之：一爲對外之手續，一爲對內之手續。請先言對外之手續：託運人欲託鐵路代收貨價者應於託運單「特約事項」欄內書明「請鐵路代收貨價」字樣，并填明應收之銀數。前項銀數應以國幣爲單位，不得用其他銀兩等單位，並須用墨筆寫國文大寫數字如壹貳叁肆伍等，加蓋託運人印章於數字之上，以杜塗改之弊。蓋鐵路代收之款額卽以此爲憑，設有塗改，則必發生詐欺之糾紛，他日將無從辯白也。起運站根據上項託運單，填寫代收貨價貨票，而以第一聯及第二聯交給託運人，託運人應將第一聯收執，以備他日領款之用，而以第二聯寄交收貨人，以備提貨。在到達站方面，則收貨人應持貨票第二聯向貨站提貨，繳清貨款及到付運雜各費，到達站應將第二聯與到達站一聯詳細核對，於點收各款無誤後，始得交貨。迨貨款撥到起運站，乃由站方填寄通知書，囑託運人來站領款。託運人應將貨票第一聯，於簽印處押簽與託運單上相同之簽名及印章，而後可以領款。同時繳清代收貨價手續費，由站方掣給手續費收據（卽用站帳式73車站雜項進款收據）收執。

次言對內之手續。對內手續之特殊者，莫如貨款之轉解辦法。到達站將代收貨價款項收訖後，無論本路或聯運，應每日連同貨票第二聯解交本路會計處或會計處指定之銀行，與匯解其他進款無異。會計處收到聯運代收

貨款時，應於每星期二、五兩日備具「聯運貨物代收貨價解款單」，連同貨票第二聯及貨款，逕寄各起運路會計處，以便轉撥起運站交付託運人。起運路會計處收到款項核對無誤後，應將收款單簽還到達路會計處，以示收訖，此各路間轉撥貨款之手續也。

其次，則爲本路會計處對於起運站撥款之手續，厥有下列三法，述之如次：

(一) 凡起運站之款項向由當地銀行匯解者，會計處應就每一貨票，如數簽發該地銀行支票一紙。此項支票，經託運人裏書後，得由起運站兌現，再將支票解交銀行以代現款。

(二) 凡起運站直接匯款與會計處而每日進款頗多者，由會計處於每一貨票，如數簽發「見票即付」一紙。託運人來站領款時，即在該紙上簽字蓋章，領取現款。該站即將此票據抵作現款，解交會計處。

(三) 如起運站收入甚少而又不與當地銀行或錢莊有解款關係者，則會計處應將現款送交該站轉交託運人，或由鄰站轉撥亦可。

由上觀之，貨款轉解手續，頗多周折，尤以聯運貨款爲甚。若會計處辦事手續緩延，則耽誤時日，必不能免。按代收貨價利在敏捷，若須遷延時日，商人必感不滿，欲求業務發達，將非易事。今欲趕速，亦非甚難。其法即由到達站於收訖貨款之後，即行電知起運站。起運站接電後，即行通知託運人。如起運站現款充足，即可由該站進款項下，就近撥付。否則可由站長簽發該路往來銀行（即該路會計處存款之銀行）支票一紙，以代現款。該項支票簿應由會

計處發交各站使用，按號列報。此法在美國鐵路貨站行之已久，名曰 *Drafts on Treasurer*，凡貨站墊付款項時均用之。起運站每日根據到達站之電報，列報支出之款項或發出之支票。會計處乃根據起運站之報單，與本路到達站或到達路會計處解來之款項作事後之核對，並與銀行付款後解回之支票核對之。果能如此辦理，則可不以內部手續之轉折，而遷延對外付款之時日，對於鐵路信譽及服務效率，必多裨益之處也。

## 六 代收貨價與押匯之區別

代收貨價者祇代託運人向收貨人收取貨款，收取後始將貨款轉交託運人，故並無墊款性質也。押匯者，乃由託運人將提單向銀行押款，預先取得若干成（通常自六成至八成）之貨價，俟貨款收齊再行結算全數，故銀行須向之預先墊款，並須核收利率也。兩者相較，押匯自較代收貨價為進步，凡欲速得款項以資周轉者，必須利用押匯辦法。現在吾國鐵路發行提貨單，即意在便利押匯。他日如能更進一步，鐵路自辦押匯業務則利便客商必駕代收貨價而上之。況轉運業對於客商向有墊款之便利，實即押匯之變相；鐵路如欲提倡直接報運，非與以押匯之便利，使與轉運業墊款辦法相頡頏不可。惟欲進行押匯業務，非先將代收貨價業務辦理完善不為功。除交款手續應使趕速已如上述外，所取手續費似亦有減低之必要。蓋現在規定之手續費對於小額之貨款並不為高，但對於較大之數比例遞加，似嫌太昂。例如代收千元之款，即須付十元之手續費，若由銀行匯劃，所費不過二三元，相差太巨。

吾意百分之一之費率不妨仍舊，但應規定一種最大限度，例如每批貨物之手續費以五元爲限，則樂就者將必較多。須知商人錙銖必較，毫釐之差卽千里之謬，對於代收貨價業務之發展，此亦一重要關鍵也。

## 第十一章 貨運雜項業務

鐵路運輸貨物之主要任務維何？曰自甲地運貨至乙地，以助成商貨之懋遷而已。然鐵路於辦理純粹的運輸之外，對於所運貨物，尙能兼辦種種附帶業務，其重要亦往往與純粹的運輸相埒。對於便利運商，促進貿易，與夫發展營業，至有關係。此種附屬業務既非純粹運務之一部分，故鐵路辦理此種業務時，得酌收各種雜費，以資取償，此大部分貨運業務雜費之由來也。此外鐵路供給各種設備品，在相當情形之下，亦得核收租用費延期費等，以示限制，此又貨運雜費之另一種也。運商之不明路務者，往往以爲鐵路承運貨物祇得徵收運費，此外各種雜費，皆目爲一種聚斂之道，與病民之苛捐雜稅相同，則未免離事實太遠矣。茲爲解釋鐵路貨運附屬業務之性質，以免除此種普通的誤解起見，敢就此種業務之主要者，用淺顯的方法闡明之，想必爲關心鐵路貨運者所樂聞也。

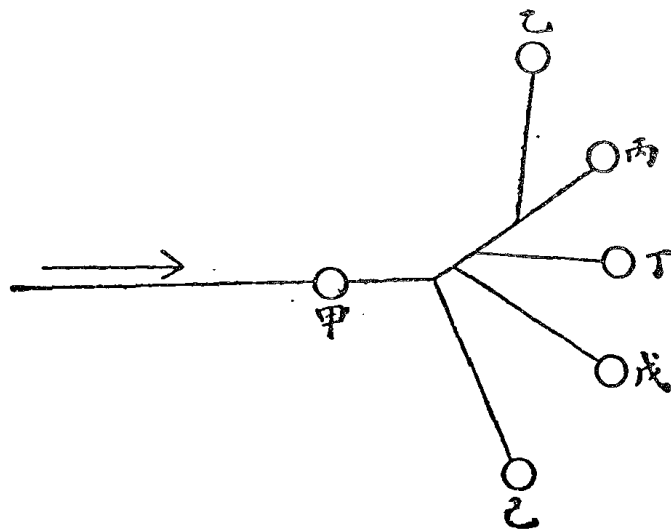
### 一 變更

變更者，卽貨物於託運後，運商請求變更目的地或收貨人，或請求停止交貨，運回原站，中途停運等是也。西國運商之託運鮮果蔬菜等物者，往往於託運時，尙未決定銷售之市場，蓋市場瞬息萬變，未能在數日前預知之，但鮮

果蔬菜均屬易壞之物，利於速運，不便久藏，故往往儘先運出，暫以一假定地點爲到達站，以便隨後更改者。例如暫定之目的地爲圖之甲城，而實在之目的地則將爲乙、丙、丁、戊、己，各地之一，一視市價之孰高與其他情形之孰優而定。迨貨物將抵甲城時，或已到甲城後，運商乃提出變更之請求，囑將貨物之到達站，由甲城改爲丁城，繼續運送，蓋貨商擬在丁城銷售其貨物也。該貨運費仍以自起運站至丁站作計算基礎，不令運商受虧。但鐵路辦理變更，須雇用相當人員，拍發電報，更改貨票，甚至從事搗車，變動列車組織等，在在有所支出，故不得不收變更費，以資彌補。變更費常爲每車若干，但現在吾國規定每變更一次須繳納變更費一元，實較他國爲廉。（美國變更費凡須調車者每車六元三角無須調車者二元七角）然其爲償付變更之費用則一也。吾國鐵路之有切實變更辦法之規定者，自去歲負責運輸實行時始。但國內鮮貨運輸尙未發達，市場亦少，變更之爲用，尙不如先進國之顯著也。

## 二 調車

調車者，即將車輛調至貨商指定之地點，以便裝卸之謂也。西國鐵路對於到達之重車，僅負調至貨棧裝卸軌



道(earn tracks)或私有岔道之通常指定地點之責。若貨商欲令鐵路調車至上述地點以外，則須另出調車費。蓋此種調車出乎尋常運務範圍之外，實屬一種額外工作，自可另收調車費也。又如運商爲便利裝卸起見，得請求鐵路將車輛一一排置相當地點，俾各車之門與廠棧之門相並，是謂排車(positing)，鐵路排車，須用機力，故得收排車費，與調車費之性質名異而實同。在吾國各路，對於車輛調至私有岔道者，不問其地點何在，大致均須徵收調車費。蓋吾國重車以在貨棧軌道起卸爲原則，空車以在貨棧軌道裝車爲原則。若須調入私有岔道，即須核收調車費，較諸他國尤爲公允。良以調車至私有岔道通常指定地點不收調車費之規定，實爲西國優待巨商之一點，殊不能視爲絕對公允也。

甲乙兩路在同一地點，往往各有貨站；而站與站間有距離甚遠者；但必有軌道銜接，可以互通車輛。例如甲路之貨站在城西，乙路之貨站在城東。若有貨主將貨送至甲路貨站託運，但其到達地點則在乙路，甲路亦得承運，並爲之裝車，調往乙路之城東站，是爲聯運調車(interline switching)。甲路對於此種貨物，僅得核收調車費，不得核收運費；蓋其輸送乃同一地點站與站間之輸送，與通常兩地間之輸送(line haul)有別也。

### 三 保管

貨物起卸後，如收貨人不來提取，即須進棧保管。鐵路保管到達貨物，既須建寬大之貨棧，復須用看守之員役，

在在需款。苟無相當限制，則貨棧非特將成堆棧，且對於提貨迅速者，反增多一種不平之待遇。故各國鐵路均規定一種免費保管期限，逾此期限，即須核收保管費，所以示限制，亦所以償耗費也。吾國之免費保管期限，現定六個辦公小時，但事實上，有採用二十四小時（夜間在內）者，或多至七天者。保管費額，隨貨等而下，而特種貨物如禽獸、危險品笨重品等，亦有規定特種保管費者。總之鐵路代客商保管貨物，實為運輸以外之工作，不得不於運價之外，另收保管費也。

類似保管費者，則有貨車延期費，因貨物延不裝車，或逾期留置車內，而發生者。惟車輛延期費，僅為限制濫用貨車，作為囤存場所之罰款，而非因附帶業務或額外工作而產生者。吾國整車貨物，多由鐵路代裝代卸，故延車費為數無多也。

#### 四 裝卸

鐵路運輸貨物，從嚴格言之，並不包含裝卸工作在內。其所以代客商裝卸者，僅為客商利便計耳。美國鐵路對於整車貨物，責成客商自裝自卸。其須鐵路代裝代卸者，則須另收裝卸費。其裝費為每百磅重量，徵收美金二分五釐，卸費亦同。但對於零擔貨物，則均由鐵路裝卸，不另取費。吾國鐵路不分整車零擔，均代客商裝卸，裝卸力隨地而殊，蓋各站工資有異也。目下吾國鐵路之裝卸工人，以包工者居多，所有裝卸之費，無非由鐵路代收，轉算與工人而



已。將來如能自雇裝卸工人，則裝卸費額，不妨併入運費計算，以省手續也。

## 五 冷藏

先進諸國對於鮮貨運輸，多備有冰車，兩端設有冰箱，沿途加冰，以防熱天鮮貨潰爛之虞。故鮮果、蔬菜、魚肉、油卵諸物能運行數千里，而不損壞，其有益於商貨之分佈，殊非淺鮮。鐵路辦理冷藏業務，既須購置或租用冰車，復須建築冰站，耗用冰鹽，暨雇相當員役，支出甚巨。故凡受冷藏運輸之貨物，均須課以冷藏費，以資取償。吾國各路雖會置備少數冰廠，但迄未用於冷藏，以故冷藏運輸尙付缺如，鮮貨運送至感困難，殊有及早舉辦之必要也。

## 六 保煖

與冷藏業務相反而功用相同者，厥爲保煖業務 (protective service against cold)，蓋前者行於盛夏，防鮮貨之潰爛，後者行於寒冬，防鮮貨之凍裂。二者皆爲鮮貨運輸之附屬業務，保煖之法，都由鐵路在車內裝設火爐，並派押貨人隨車看管。所用之車，以不通氣之冰車爲上，使煖氣不能外洩。且在火爐過煖之時，尙可開啓通氣窗戶 (ventilators)，以資調節。故冰車一物，往往可作兩用，夏以驅熱，冬以保煖是也。鐵路辦理保煖業務，既須有特種之車輛，又須裝置火爐，耗用燃料，派人押貨，故於運費之外，得另收保煖費，以償其所失。吾國鐵路，尙無保煖業務，在北

方天氣凜冽之地，尤覺切要，似有與冷藏業務，同時舉辦之必要也。

### 七：飼養

鐵路承運家畜，如牛羊豬等物，常有沿途給以飲料，飼以食料，以防其飢餓之必要。美國聯邦法律，且有牲畜不得留置車內逾二十八小時之規定，每屆二十八小時，即須卸車，與以休息及給養，但經託運人請求者，亦得延長至三十六小時。農部對於每車每種牲畜，應給飼料之數量，亦有明切之最低規定，鐵路務須遵守。故鐵路運牲畜，有沿途給養之責。對於此飼養業務，除徵收食料成本外，並得加收手續費，是爲 *feeding and service charge*。吾國鐵路承運之牲畜不負飼養之責，故尙無此項雜費也。

### 八 覆磅

鐵路承運貨物，無論整車零擔，均須過磅，藉以決定應收之運費。對於此種過磅，當然不得另收過磅費，蓋過磅爲運輸應有之手續，非額外工作可比。然在他國，運商之託運整車貨物者，輒因懷疑鐵路磅秤之不準確，要求重行過磅。如覆磅所得之重量與初磅時之重量相符，則鐵路磅秤並未錯誤，非特運費不能減少，且因多費此一層覆磅手續，鐵路得向運商加收覆磅費。但若覆磅之結果與原磅不符，即應再作第三次之過磅，而以三次中最低之重量

作核算運費之根據。鐵路對此，則不得再收覆磅費，蓋原磅不確，鐵路應自任其咎也。大概覆磅與原磅之重量間，常規定有一種公差，例如百分之一。如覆磅結果，未超過此公差之數，即作為與原磅相符，鐵路得收覆磅費。例如原磅重為三〇、〇〇〇磅，而覆磅得三〇、〇五〇磅，其差額，尚在百分之一公差以內，應仍以原磅之重量為準，並另收覆磅費，以償路方手續之所耗焉。吾國隴海路對於重行過磅，有如左之規定：

「凡託運人或收貨人對於所運貨物有可疑之點在中途或抵到達站後請求重行過磅時，無論整車或零運貨物每噸應繳過磅銀元五分。倘查明確係路方之錯誤時，則免收此費。」

## 九 檢查

凡貨物運抵到達站交貨時，收貨人對於貨物，有認為有遺失損壞之疑點者，得請求路方與以檢查，藉以決定損失之程度，原因及責任。如損失責任在鐵路者，得免費檢查，否則，應繳納檢查費。此我國最近貨車負責運輸通則之規定也。檢查費之計算，整車者按公噸，零擔者按每五十公斤計，不及一公噸，或五十公斤者，亦作一公噸，或五十公斤計算。按貨物遇有損失，而又責在路方者，加以檢點及查驗，自屬鐵路應有之職責。但若貨物由於自然自縮或包裝欠固等情，以致損失者，鐵路既不負賠償之責任，亦不負檢查之義務。如貨商要求檢查，則純為一種額外工作，自得酌收檢查費也。

## 十 渡車

渡車 (ferry car or trap car) 者，美國鐵路對於零擔貨物所有之附屬業務也。美國之工廠商店有私用岔道者甚多，往往有極多之零擔貨物，通常須雇用馬車或汽車接送，異常繁雜。鐵路為吸引營業，便利客商計，往往調遣鐵路貨車，從事接送，以代雇用之馬車或汽車，是謂渡車。凡零擔貨物之須運出者，由鐵道調車至私有岔道，裝載送站，再行起卸，轉裝他車，以備起運；零擔貨物之運到者，由到達各車，轉裝渡車，調送私有岔道，以備起卸。故凡有私有岔道之運商，雖運零貨，亦不必雇車接送矣。但鐵路對於使用此種渡車，均有一種條件，即每車必須裝滿若干重量（如一二、〇〇〇磅是），或裝滿貨車容積，方得免費接送。如果不足，則得核收渡車費，按每車若干元計算，各路互異。蓋鐵路之調駛渡車，原屬一種額外事務，照理本可另收費用，其所以免費者，為競爭營業計耳。然苟一律免費，漫無限制，則將見車輛虛糜，得不償失。故不滿規定之重量，得另收渡車費也。吾國各路中，私用岔道既不多，零擔貨物又較少，而各路間，又無相互之競爭，故無所謂渡車業務與渡車費也。

## 十一 中途改造

貨物由產地以至銷場，中間須經改造之手續者，比比皆是，如棉花之須壓實或重捆，米麥之須去殼或除糠，煙

葉之須切製，獸毛之須整理，粗糖之須精煉，蠶繭之須烘乾，五穀之須揀別等，均爲販賣中不可或少之工作。然在貨物生產之地，往往無相當之設備，足供改造之用。而在銷貨之地，又以地價昂貴，人工稀少，所有設備，亦往往不足以供需要。以致改造之手續，常有不得不在產地與銷場之間進行，是爲中途改造（Manufacturing or Processing in transit service）。鐵路對於中途須經改造之貨物，准予在指定之中途地點停留，他日改造後，再行運出，仍視同一次託運，其運費自最初起運站至最後到達站計算，較諸分成兩起計算爲低，是爲中途改造業務。此項業務，在美國鐵路盛行之。而吾國則尙未見諸實行。蓋管理此項業務，殊多困難之處也。按中途改造業務，對於實業之分佈，殊多助益。蓋貨主若無此種中途改造權利，則所有改造之設備，勢必盡集於產地或銷地，釀成擁擠之患。今能中途停運，俟改製後再行運出，且仍出自產地至銷場之低廉運費，則無論在何處改造，均無影響於貨商之成本矣。

鐵路對於中途改造之貨物，例須徵收中途改造手續費（Transit Note），例如每百磅，收費三分是也。改造貨物運至改造地點（Transit Points）後，須在規定期間（例如一年）以內，改造運出。運出之數量，當然不能超過運進之量，且貨物之中經改製後頗有重量減少者，此種減少之重量（allowance for shrinkage），亦應除外計算。如貨主在改造地點將貨物之一部分就地售去，不再運出，則此種售去之數量，亦須減除也。

## 十二 中途存囤

貨物之中，有須中途停留，囤存若干時間，再行運出者。蓋貨物自產地以至銷場，即使無須改造，亦往往以買賣手續關係，須在中途相當地點停留，俟買賣手續完畢，再由停留地點運往銷場。此外貨物之中，亦有繼續生產數量甚多者。在生產之地往往以無相當堆棧或其他囤存場所，不能多量存積，在未完成買賣以前，不得不運往適中之地點暫行保管，是為中途囤存。鐵路對於中途須經囤存之貨物，准予在指定之中途地點停留，他日再行運出，仍視同一次託運，徵收自最初起運站至最後到達站之運費，不作兩起計算，是為中途囤存業務 (Storage in transit service)。其囤存地點或為鐵路貨站，或為普通堆棧。除照付棧租外，貨主對於鐵路往往須付規定之中途囤存手續費，與中途改造手續費相似也。至於期限與數量等規定，亦均與中途改造相同。

## 十三 中途裝卸

美國鐵路對於某種整車貨物有准予中途停留，以便一部分貨物之裝車或卸車者。例如某貨自甲站起運，車內僅裝二十噸，駛至乙站摘下，停留若干小時，再行裝入二十噸，湊足四十噸之數，然後再行掛出，駛往丙站交卸，是為中途裝車 (stoppage in transit complete loading)。中途裝車對於貨主在各地有貨待裝者，至為便利。惟亦

有相當之限制，限制維何，即（一）停留往往祇限一次（二）停留時間常有規定（例如二十四小時是）（三）運費須就所裝貨物之總重自起運站起算（四）鐵路須徵中途停留費等皆是也。蓋若不加限制，即有違反整車計費之原則，流弊不可勝計也。反之某種貨物得在起運站裝足，至指定之中途車站，卸下一部分，其餘則仍駛往最後到達站，其運費亦往往須就貨物起運時之總重，自起運站至最後到達站計算。此項貨物，在美以肉類居多。蓋美國屠宰場大都集中於一地，其所產之肉，則須運往各地銷售，不僅運往一地已也。

#### 十四 輪渡或駁運

鐵路終點貨站與貨主所在地有水道間隔者，其貨物自不能用機車送達，非有輪渡或駁船之設備不可。例如美國之紐約，其對岸為舟山城（Jersey City）。鐵路貨站多在舟山城內，與紐約隔一衣帶水。而輪埠工廠或商店則均萃於彼岸之紐約。貨物列車到達舟山城後，或須送達輪船碼頭，以備輸出。或須送交工廠商店，以備應用。為應付此特殊環境起見，各路均備有大批駁船（lighters）及渡輪（car-floats），均用拖輪（tug boats）拖帶。凡零星或少數之貨物均卸下駁船，送至對岸各地。其有多輛整車貨者，則得駛上渡輪，原車送達彼岸，再行起卸，此輪渡與駁運之別也。輪渡或駁運業務，為鐵路貨運附屬業務之一，可與陸上之調車業務等量齊觀焉。

## 第十二章 貨物轉運與代辦業務

### 一 貨運代辦業務之需要

鐵路自甲地運貨至乙地，固為鐵路貨運之主要業務。然貨運手續之繁賾不在中途而在終點。客商對於貨運手續，往往不甚明瞭，所有託運提取等事，若必須客商一一自理，往往不勝其煩。且吾國鐵路貨站之設備未臻完善，人員未有商業化之訓練，商人見之，大都視為畏途，不敢向邇。於是乃有中間人者出，為客商代理一切起運，提取，授受，交涉等事。商人寧願出額外之費用，以求得一便利之途徑，此貨運代辦業務之由生也。即就原則上言，貨運代辦業務亦為一種極需要之業務。蓋客商之中，有不備接送貨物車輛者，若必欲自備或自雇車輛，勢有未能；客商到站託運或提貨，若須自理，又必專雇熟練之人員，從事往返接洽，其薪工之支出亦頗可觀，對於貨運時疎時密之商家，尤引以為不便。若能隨時轉託他人代辦，則比較為經濟而合算。若在水陸聯運未通之地，貨物由車轉船，或由船轉車，亦非假手於代理人不可。否則每次派人照料，其費時費事有不可勝言者，此貨運代辦業務之所以有存在之價值也。



## 二 貨運代辦業務之分析

代客辦理一切貨運上之手續，謂之貨運代辦業務。分析言之，則凡屬於貨運手續上之事項，無論直接或間接，主要或附屬，均應包括在內。茲分述之如次：

(一) 接送貨物。凡將貨物由託運人所在地接取至站起運者，謂之接貨 (store-door collection service)，將貨物由站送至收貨人所在地交付者，謂之送貨 (store-door delivery service)，皆貨運代辦應有之事也。在英國與其他歐陸諸國，鐵路大都自辦貨物接送業務，除運費外另行徵收接送費，所謂 cartage system 是也。美國鐵路之中，頗有與汽車公司訂約，或自組運貨汽車公司，代客接送貨物者，坎拿大鐵路亦然。惟美國各大鐵路之中，尚有未見實行者，則以收費問題為之梗，非接送業務之不需要也。吾國鐵路因鑿故常，向無代客接送貨物之舉，故接送貨物多由轉運公司辦理，或由商人自辦。近來京滬杭甬鐵路創設營業所（各路亦已次第做辦），從事接送各種零擔整車貨物，蓋實開鐵路自辦接送業務之先聲者也。茲將該所（上海）現行之接送貨物辦法錄列於后，以供研究。

京滬  
滬杭甬鐵路營業所接送貨物辦法

### (甲) 接貨

一、凡客商有貨，須用貨車由滬運往他埠者，均得按照本辦法之規定，託由本所代為接收到站，並代辦一切起運手續。

二、凡委託本所代為接收報裝之貨物，務須包裝完固，或封紮周密，並將託運人及收貨人之姓名住址詳細標識清楚，以便起運及交付。

三、本所代客接收貨物收費如左：

頭等貨	每百公斤二角五分
叁等貨	每百公斤二角
伍等貨	每百公斤一角五分

四、本所派車接收貨物時，由本所隨車貨物司事會同託運人點驗，並當場掣給接收貨物收據，以便掉換提單。

五、接收貨物時，託運人應在託運單內簽名蓋章，以明責任。

六、貨物報裝完畢後，本所即將貨物收據或提貨單送交託運人，並同時收清先付之運費裝卸力及本所

之接收費等。一面調回本所接收貨物收據，以清手續。

七、本所備有貨物接送費收據，交由客家收執。每次交付接收費時，託運人應憑此項收據付給之。

八、如遇託運貨物認為內容可疑或不堪運送者，本所隨車貨物司事得拒絕收受，或要求當場檢驗之。

九、如有損壞遺失由於本所過失所致者，概照中華民國鐵路貨車負責運輸通則辦理。

十、本所暫不承接下列之貨物：

(一) 笨大之車、船、飛機等；

(二) 活禽獸；

(三) 爆炸或危險品。

十一、客商如有委託本所代辦起運手續而不代接收貨物時，亦可代為辦理；其手續費另定之。

### (乙) 送貨

一、凡客商有貨經由本路貨物列車運抵上海者，均得按照本辦法之規定，託由本所代為提取，並代為送達。

二、收貨人欲委託本所代為提貨及送貨者，須將貨運收據或提貨單交出，並繳清到付之各項運雜費暨本所送達費，換回本所託運貨物收據，方可照送。

三、本所代客送貨收費與接貨同。

四、本所備有貨物接送費收據，交由客家收執，每次交付送達費時，收貨人應憑此項收據付給之。

五、貨物送達時，收貨人應將本所託送貨物收據交還本所隨車貨物司事，以清手續。

六、如託送貨物遇有損失由於本所過失所致者，概照貨車負責運輸通則辦理。

七、如到達貨物查有損壞情形時，本所得暫緩提送；一面通知收貨人到站驗看，以憑處理。

八、客商如有委託本所代提貨物（而不代送者）或代辦請求賠償手續者，亦可代為辦理；其手續費另定之。

（二）代辦手續。接送貨物與代辦貨運手續關係至切，無待贅言。惟客商之中，亦頗有自備車輛或自願雇用車輛，從事接貨或送貨，而起運或提貨手續則願委託他人代理者。故不代接送而代辦手續亦常有之。俗所謂「照料」是也。轉運公司辦理「照料」事件向屬主要業務之一，故有「照料費」之稱，即轉運公司對於客商所取之手續也。所謂代辦手續云者，可分兩方面言之：一為運出之貨，代客照料填單，入站過磅，起票，付款等事；一為運進之貨，代客辦理提取，出站，付款等事，皆謂之代辦手續。吾國商人熟諳鐵路手續者鮮，甚至一簡易之託運單，亦有不知如何填寫者。良以貨物名稱在鐵路貨物分等表中有明確之規定，稍有不實，查明即須處罰。且照現行路章，凡貨名非分等表內所有者即須照二等核計運費。貨主往往受虧甚巨。若由熟悉貨運事務者為之代辦，則客商可以安然

而無虞。吾國鐵路貨站人員原得代客填寫託運單；惟此種辦法仍屬不甚徹底，必也有專用人員代客辦理一切起運或提貨手續，給以種種便利，而後鐵路之責任乃稱完備。最近京滬滬杭甬鐵路營業所從事代辦貨運手續，即意在斯耳。其代辦手續取費如左：

零擔

頭等貨 每百公斤三分

三等貨 每百公斤二分五釐

五等貨 每百公斤二分

整車

頭等貨 每公噸一角五分

三等貨 每公噸一角二分五釐

五等貨 每公噸一角

每批貨物起碼收費二角

上項手續費包括一切起運或提取手續在內，對於運出之貨，其貨運收據或提貨單於製就後，派專差送交託

運人，故貨主除將貨送站外，無一舉手足之勞也。

(三) 墊款或押匯。商人將貨交由鐵路起運，往往欲將貨物抵押，獲得現款，以資周轉，是為押匯。押匯固為銀行業務之一，然代辦貨運業務者，亦應代客辦理押匯，以盡便利客商之能事。查轉運公司向有代客墊款之舉，惟亦規模較大者始能之。鐵路代客辦理押匯，在吾國尚無創行者。邇來鐵路實行貨運負責，所發提貨單原足抵押現金，是提倡押匯，較前更覺易。惟鐵路自辦押匯，風險太巨，不易實行，其較妥之法，莫如與銀行訂約，代辦押匯事宜。遇有顧客託辦貨運手續者，即可詢其有無押匯之需要；有則即為之紹介與訂約之銀行，以其提貨單作抵，易行現款以付之。如是客商必樂於託運，而貨運代辦之責任乃告完成焉。至於押匯之利率，視市場情形而殊，押款之成數視貨物而異。鐵路如欲避免風險，可請訂約之銀行派人檢查貨物之品質，藉以規定墊款之金額，然後起運。此則最安全而便利之法也。

(四) 代收貨款。上述之押匯辦法，乃將貨款預墊，收取相當利息，迨貨運抵目的地後，乃將貨款收訖，歸還所墊之款。若貨主不亟亟需款者，則可無須押匯，祇須委託代辦貨運者向收貨人代收貨款，將款匯交託運人足矣。是為代收貨款。此種辦法對於買賣兩方不相識者最為相宜。吾國鐵路對於包裹運輸向有貨到收款 O. O. U 辦法，而對於負責運輸之貨物近來亦創行此制矣。

(五) 保險。鐵路對於貨運雖稱負責，但事實上不負責之情形殊多。例如天災，事變，自然燃燒，火災等情，鐵路

均不負責，前章已論及之。代辦貨運者，如欲辦理押匯，有時非另行保險不可。吾國鐵路雖有代客商投保火險之規定，但事實上辦理者殊鮮。結果或由押款銀行或由轉運商人代辦，成爲代辦貨運業務之一要項焉。

(六)代墊運費。鐵路運費無論先付或到付，均以付現爲原則。即每次運貨，貨主須每次付費也。此種付現辦法，對於大商人極爲不便；蓋大商人都用支票，簽發費時，若必每次付現，手續不勝其繁。反之，如能每旬或每月一結，則便利殊多，其目的固不在節省利息已也。但鐵路格於會計上之限制，且不熟悉商家之實況，鮮能作記帳之運輸，從事旬結或月結者。有之，亦惟限於極少數之大商號公司而已。轉運業則不然，對於主顧均有交誼，故往往能代墊運費，向客按期清算，其中有拖欠數月以至一二年以上者。鐵路如欲自營貨運代辦業務，亦非做此不可。惟欲求普遍，終不免風險太大，難於實現也。

(七)負責賠償。鐵路對於負責運輸之貨物，遇有損失，固須賠償。惟賠償手續往往繁瑣遲延，爲商人之所畏忌。代辦貨運者乃出而爲客商謀便利，代辦一切請求賠償手續，並代客辦理交涉事宜。如遇鐵路賠償遲延，則爲之暫墊賠款，以免客商守候。凡此皆轉運業之能事，而爲鐵路之所難者也。然鐵路苟能將賠款事件迅速辦理，則代客辦理賠償手續，亦非難事耳。

(八)打包。一般商人對於所運之貨，大都不知如何包裝，方能免遭運輸中之損失。如遇檢查，則又往往須重行包裝，包裝不妥，即足以致損壞或遺失。歐美鐵路之貨站，大都雇有打包匠 (coopers)，遇有損壞之包裝，均能代

客修補，不取分文。吾國鐵路尙無此項利便商人之服務，不可謂非遺憾。惟轉運業中頗有能代客打包者，每件取打包費若干，商人頗樂就之。吾意國有各路對此似應急起直追，以謀改良也。

(九)中轉。凡貨物由鐵路運交輪船汽車或其他運輸機關，苟無聯運辦法，則貨物之授受中轉至爲繁瑣。商人往往不能自理，非代辦貨運之中間人爲之代理不可。此種中轉貨物須自甲方（例如鐵路）提出，再交乙方（例如輪船）續運，舉凡提取，填單，付款，車送，報關，授受，託運等事，均須一一代辦，其手續極繁，其責任亦巨也。

(十)驗稅。鐵路承運之貨物都無關稅，然繳有統稅之貨如紙煙棉紗疋頭等物，起運時仍應繳驗稅單，以杜偷漏。代辦貨運之中間人應向貨主於託運時取得統稅單，驗明件數，牌子及有效期間相符，乃代向驗稅機關代爲繳驗，驗訖方得起運，隨收稅單送還貨主，以便寄交收貨人提貨。

### 三 轉運公司與鐵路之關係

吾國鐵路向不代客辦理貨運手續，故轉運公司因運而生，鐵路亦承認之，扶植之，因是鐵路與轉運業乃發生不可分離之關係。除小公司外，各大轉運公司均向鐵路註冊，繳存規定之保證金，享受運費上之回佣。蓋鐵路藉此以招徠營業，而轉運業藉此以謀商人之利。惟各路之中，亦有不給回佣者，如北寧平漢平綏等路是。茲將京滬滬杭甬兩路原有之轉運公司章程錄列於后，以見轉運公司與鐵路間關係之一斑。



中華國有鐵路京滬線正式承認轉運公司及貨物運費回佣章程下開條款准自西曆一千九百二十二年一月一日起實行

(一) 凡轉運公司願受本路正式承認時須繳存本路局會計處處長現銀五千兩作為保證金  
此存款專為正式承認轉運公司之用其他利益概不在內

(二) 本路正式承認轉運公司家數額定有限

(三) 已經正式承認之轉運公司須將其總經理或其他人員之圖章及簽名樣紙送交本路局備案

(四) 轉運公司之一切動作本路局概不負責

(五) 本路局無准給轉運任何貨物之獨運權

(六) 凡已經正式承認之轉運公司須簽具憑證書證明該公司確已明悉並服從本路局隨時頒行之運貨

### 章程

(七) 自一千九百二十七年八月一日起之貨物運費回佣訂定如下

運費不滿銀元五萬元者不給回佣

運費每年滿五萬元至不滿十萬元者給九七五扣回佣

運費每年滿十萬元或超過十萬元者給九五扣回佣

(八)各項回佣數目均按曆書年度核算如有轉運公司於是年中途開始運貨至年底其運費數不能滿五萬元若照其運貨之日起按十二個月計算之確有滿二萬五千元之數者本路局當按照其於該年度短期內所繳運費之實數核給其九七五扣回佣惟嗣後之回佣必須按照其於年度內所繳之運費實數核算之此項通融辦法祇可給九七五扣之起碼回佣如有轉運公司欲求較高之回佣則其須於該年度之短期內運足額定運費之數方可

(九)凡遇攬載訂明之商品可酌給其特別回佣惟既得特別回佣之運費數目即須提開不得併入他項運費數總計其數再享第七條所載之利益倘不欲特別回佣亦可按照第七條回佣數計算之

(十)凡遇有大批貨物既經商定特別運價後該轉運公司不得再享受回佣

(十一)蠶繭運費概不給與回佣

(十二)凡減價轉運之貨物如半價運回之空袋或包車內裝之貨物等概不給與回佣

(十三)凡運貨之寄貨人與收貨人或行號之姓名須同是一家者方給與回佣

(十四)上例各條祇於轉運自己貨物之私家商人行號及正式承認之轉運公司適用之凡行號經營轉運

公司未經本路正式承認者若其於每年度所繳之運費銀元逾五萬元者至多按照章程給予九七五扣回佣

(十五)凡私家商人行號運貨本路予以各種之鼓勵其利益當視同正式承認之轉運公司一律待遇

(十六) 凡回佣祇按照其所繳之運貨數核給其所付之貨物裝卸及一切其他費用概不給與回佣

(十七) 凡所繳貨列車或混合列車之貨車載運貨物運費可給與回佣凡所繳客列車或混合列車之車守車或行李車載運貨物之運費概不給與回佣

正式承認之轉運公司祇准照下開規定給予免票

凡正式承認之轉運公司如於一年內運費有超過拾萬元以上者當給予該公司經理人頭等乘車證一張並差遣人三等乘車證一張惟乘車證上均須附貼持用人之相片祇准本人自己乘用

(十八) 正式承認各轉運公司名下報運之貨物須由本路裝卸或由本路局派定在各站及各貨站之外腳夫頭目裝卸

(十九) 各轉運公司於各項關稅釐金須負責完納如有未完納關稅而致海關主政要求繳此稅銀者本路局當代其完納即由其繳存本路局會計處之保證金現款項下提還此款後於該轉運公司未補足該保證金全數時即不派給其車輛

(二十) 無論何家正式承認轉運公司本路局有權不須先行通知取消之

(二十一) 上開條款祇准暫行試用如有取消或更訂得於無論何年之年底施行之

中華民國有鐵路滬杭甬線規定正式承認轉運公司及貨物運費回佣章程

下列各條准自民國十八年一月一日起實行

(一) 凡轉運公司願受本路正式承認者必須繳存本路總賬房現銀五千兩作為保證金此項存款除作正式承認該轉運公司之證金外別無其他作用

(二) 本路正式承認轉運公司定額有限

(三) 凡經本路正式承認之轉運公司須將其總理及經理等之圖章及簽字式樣呈送本路備案

(四) 各轉運公司之一切行動本路概不負責

(五) 凡裝運貨物本路概不任令獨家專運

(六) 凡經正式承認之轉運公司須簽具證書證明確已完全明瞭本路所訂貨章並能切實遵守一切運貨

規則

(七) 凡貨物於報運時未經特別聲明由鐵路負責者概歸貨主自行負責由貨主自行負責之貨物在鐵路接收以後交付以前任何事故發生而致貨物損失鐵路概不負賠償之責

倘貨物交由鐵路負責運輸者應按貨車運輸通則鐵路負責章程辦理

(八) 凡經正式承認之轉運公司本路准照下列規定運費給予攬載乘車證

(甲) 每年運費滿洋十萬元或超過十萬元者

(一) 最初五萬元

發給頭等乘車證一張

(二) 其次五萬元

另加二等乘車證一張

(三) 再次五萬元

或餘數在二萬五千元以上至五萬元

另加三等乘車證二張

或不滿二萬五千元在一萬元以上

另加三等乘車證一張

(四) 末次五萬元或超過此數

另加三等乘車證一張

(乙) 每年運費在五萬元以上而不滿十萬元者

(一) 最初五萬元

發給二等乘車證一張

(二) 餘數在二萬五千元以下

另加三等乘車證一張

(三) 餘數在二萬五千元以上至

四萬九千九百九十九元

另加三等乘車證二張

(丙) 每年運費在一萬元以上至五萬元者

(一) 自一萬元至二萬五千元

發給三等乘車證一張

(二) 自二萬五千〇〇一元至五萬元

發給三等乘車證二張

(九) 凡正式承認轉運公司及私家商販裝運各種貨物遵照貨章價目繳納運費者本路依照下列規定標準給予回佣

每年運費不滿二萬五千元者

無回佣

每年運費在二萬五千元以上至五萬元

二釐半回佣

每年運費在五萬元以上者

五釐回佣

凡未經正式承認之轉運公司在本路運貨其每年運費在二萬五千元以上本路亦給予回佣惟最多以二釐半為限

(十) 凡私人或商家直接向本路裝運自己貨物本路一律歡迎其利益待遇當與正式承認轉運公司相同以資鼓勵惟不發給攬載乘車證

(十一) 回佣一項祇准照運費發給凡起訖站之裝卸費或其他應繳各費項內概無回佣

(十二) 凡照通則減價裝運之貨物如半價運回之空袋等另訂合同裝運之貨概不給予回佣

(十三) 凡攬載特種貨物者得是特別回佣可將該貨運費根據本章第九條規定各總數內提出另算回佣

如該轉運公司願放棄是項特別回佣則仍照上項第九條規定辦理

(十四) 除貨物之寄貨人與受貨人同為一人或同屬一家外本路概不給予回佣

(十五)各項回佣祇限陽曆年度核算如有轉運公司於年中開始運貨而至年底其運價不滿二萬五千元但照其運貨之日起推算全年之運費能滿二萬五千元者本路當照該年度短期內繳運費之實數給予百分之二釐半回佣如該轉運要求較高回佣則須於陽曆年度終了短期內能將運費增至額定之數方得給予蓋本路對於各轉運回佣務須切實遵照陽曆年度所繳之運費核算以示公允也

(十六)凡信用卓著之商號得本路特許准其按月記帳惟須於每年一月分內預存本路總帳房若干銀其數足抵一個半月之平均運費以後按月亦須預存足抵一個月之運費該項存款須以每月四日或四日以前繳到以抵上月所欠運費帳款如一月分所存之款即所以抵上年十二月分之運費餘則循序存銷惟享有此項記帳利益之商號在收到本路總帳房帳單之後須能擔保付清存款相抵餘找並能擔負銀行匯兌折耗各項

(十七)各轉運公司於各項關稅釐金須負責完納如有未納關稅而經海關催索本路當將其所存總帳房之保證金提出若干代其完納關稅如該轉運因此不將保證金補足則本路即停止供給車輛

(十八)凡貨物之用正式承認各轉運公司名義裝運者須由本路派定在各站及各貨站之外腳夫頭裝卸之

(十九)本路對於各轉運公司有取銷正式承認之權且毋須先行通知該轉運

(二十)上項條例本路得隨時刪去或另行更訂

鐵路對於轉運公司酌給回佣，固係鼓勵性質；然一方面須令繳納保證金，遵守路章，即所以示限制，使無實力之公司不能貿然經營此業，而得鐵路之正式承認。向時且有運費記帳之優待，今已取銷，亦所以資取締也。然轉運業之弊害為數正多，非此一紙章程所能取締淨盡，當於次節詳言之。

#### 四 轉運公司之弊害

轉運業以牟利為目的，故其所採之方法對於鐵路實屬害多利少。鐵路扶植轉運業，而不思除其弊竇，實猶飲鴆止渴，決非長治久安之計。茲就鐵路自身利益與社會公共利益立場上簡述轉運公司之弊害如次：

(一) 蒙蔽視聽。鐵路貨運既多數由轉運公司間接報裝，故鐵路祇認識轉運公司，而不認識真正運貨之商人。所有真正貨主之意旨與需要，鐵路無從知悉，所取運價之是否適合商人之負擔能力，亦無從洞曉。而客商方面亦以與鐵路無接觸，不知申訴其痛苦，以求改良。馴致雙方隔閡日深，誤會日多，貨運業務不知改善，商人痛苦無由解除，如是而欲求鐵路貨運之發展自屬甚難。皆轉運業為之中梗，有以致之也。

(二) 操縱運價。轉運公司對於鐵路固儘付以規定之運價，但取之於客商者，則往往為其私自規定之費率，非特徵收之基礎與路章不符（如多數以按件計是），且有苛求勒索之弊。無論鐵路運價之規定如何適當，一經轉運公司代辦，即發生種種不平之現象。一面增加商人負擔，一方紊亂鐵路價章。據鐵道部最近調查，北寧路由天



津至北平每二十噸整車貨物鐵路運費爲一百四十元者，轉運公司向商人至少要二百元；津浦路浦口至徐州每十噸整車貨物爲八十八元者，轉運公司至少向商人要取一百三十五元（見二十一年六月六日業務司譚幫辦演詞），其居奇操縱可見一斑。一般商人昧於路章，一任其盤剝，如偶有發覺，則莫不恍然若失，圖謀直接報裝者，其爲害可想見也。

（三）捏報貨物。轉運業中人每多與鐵路站員勾結，將高等貨物捏報低等，或將貨物重量故意以多報少，從中漁取不正當之利。此中損失，每年不可勝計。然商人之受其惠者殊鮮。即能藉此以少繳運費，亦屬有害而無益。蓋鐵路多受一分之損失，即少一分之改進，就長期間觀之，實有百弊而無一利者也。況鐵路之貨等與運價原以公允爲原則，今任其以高報低，以多報少，即發生種種不公平之待遇，其有害於社會全體，固無待言也。

（四）把持車輛。在鐵路車輛缺乏之時，轉運業往往有虛請車輛從中居奇轉賣情事，是謂販賣車皮，其弊害較諸平時操縱運價，尤爲厲烈。自負責運輸實行，貨物須先送至貨站，而後按託運先後給車起運，果能嚴格推行，當可杜此弊端。是在路方辦理貨運人員好自爲之而已。

（五）稽延時日。轉運公司對於商人託運之零擔貨物，往往須集少成多，湊足整車，始行報運，藉以獲得整車與零擔運價間之差數，以增益其收入。職是之故，零貨起運往往有稽延之弊。其實此種稽延，並非鐵路之咎，商人不知此中情弊者，或轉以之咎鐵路。故一面客商受時間上之損失，一面鐵路受名譽上之損失，皆轉運業之牟利方法。

爲之祟也。

(六)阻礙直接報運。轉運公司報運貨物，均派有專門人員在站照料一切，舉凡過磅檢查起票等事，均代站員幫忙。且爲維持交誼起見，對於路員不無餽贈酬酢等情。路員往往樂於周旋。若遇客商自行直接報裝，一切照章辦理，則路員往往視爲苦事，而客商以不獲優待，反遭冷眼，相率視直接報運爲畏途。此雖由於鐵路自身之不健全，然亦歷來轉運業之敷衍手腕有以養成之也。

以上所舉，乃笨笨大者，其他枝節，隨地皆是。鐵路欲圖改善，非毅然實行下列諸事不可：

- 一、自營貨物接送業務
- 二、自辦各種貨運代辦附屬事業（指押匯保險代收貨款打包墊款等而言）
- 三、鼓勵直接報裝
- 四、改善貨站設備與人員訓練
- 五、促進貨運手續簡易化
- 六、減少貨運賠償之稽延
- 七、切實進行直接攬載
- 八、廣佈各種貨運價章

九、切實制止各種員工勒索

十、推行沿線水道公路貨物聯運

## 第十三章 整車起碼重量制度

鐵路所運之貨物，種類不一而足。僅就其體積與重量而言，亦屬各物互異。有每體積單位（如每立方公尺是）重量甚大者，有每體積單位重量甚輕者；而兩極端之間，層次又復甚多。故同為三十噸車一輛，其所能裝足之重量必隨物之性質而不同。蓋若以之裝鐵器，或能裝足二十餘噸；以之裝紙貨，或能裝至十餘噸；以之裝輕鬆之禽毛，或竟裝足亦不滿十噸。舉一反三，可知一車之容積噸數雖有一定，而實際裝載之噸數實屬千變萬化，各物不同，未可作概括之規定。此各物整車起碼重量 (carload minimum weights) 之所由生也。整車起碼重量者，即能適用整車運價之最低重量也。美國鐵路一律採用整車起碼重量制。每一貨物，在貨物分等表中，規定有整車等級者，均有整車起碼重量之規定。例如生鐵之起碼重量為五〇、〇〇〇磅，煤則為四〇、〇〇〇磅，棉花則僅二〇、〇〇〇磅。其意蓋謂每一整車之生鐵，如欲適用整車，至少須按五〇、〇〇〇磅之重量收費；每一整車之煤至少須按四〇、〇〇〇磅收費；每一整車之棉花至少須按二〇、〇〇〇磅收費。否則祇得適用零貨運價。但實在重量超過起碼重量時，仍照實在重量計算運費。此整車起碼重量意義之大要也。

## 一 整車起碼重量之功用及其規定標準

整車起碼重量之功用有三：(一)保障鐵路貨運收入。蓋每運一整車之貨，鐵路至少能獲起碼重量之運費，不至因實在重量之太少而降低。(二)防止貨商濫用車輛。每運一車之貨，既至少須付起碼重量之運費，則有少量貨物者決不願將貨作整車託運，反致損失，故車輛虛糜可以減少。(三)平衡各貨待遇。因起碼重量各物規定不同：質重者規定較高，質輕者規定較低，並不一律看待，至為公允。例如一車之棉花決不如一車生鐵之重，若課以相等之起碼重量，則將強棉花運商以難能，或與生鐵運商以便宜，均非所以昭公允也。

美國鐵路之貨物整車起碼重量由貨物分等委員會 (Classification Committee) 規定。規定此種重量時，委員會所考慮之標準凡三：(一)每立方英尺之重量 (weight per cubic foot)。凡每立方英尺重量大者，則其物質重，起碼重量應較高；每立方英尺重量輕者，則其物質輕，起碼重量應較低。(二)買賣數量 (commercial units)。買賣數量云者，即每次交易之最多數量也。例如某種貨物質地雖重，但每次交易至多或不過二萬五千磅，則為便利商人起見，其起碼重量祇得以二萬五千磅為限。(三)裝載方法 (method of loading)。例如某種貨物如能裝足車內地位，其重量或可達四五萬磅，但因性質易損之故，或祇能靠近車底，裝滿一層，不得層層相疊，故一車所裝重量不得不因此減少。如機器傢具等物，裝入車內，往往須留空間甚多，其起碼重量因是祇得酌減，以昭

公允。上述三點，均為規定整車起碼重量應有之標準，故質地輕重雖為決定整車起碼重量之主要原素，而交易數量與裝載方法亦不可不顧及也。

美國貨物分等表內所載之各物整車起碼重量，係以三十六呎半之標準貨車為根據。蓋此種貨車為各路所最通行者。如用較長之車，則起碼重量應按推算表照加。但起碼重量已在三〇、〇〇〇磅以上者，往往不加。

二 吾國鐵路現行整車計費制度之改良

關於貨物質地之輕重，各國鐵路莫不與以相當之承認。惟以美國之整車起碼重量制最為完密公允。其他各國所採之法各有不同。例如日本鐵道僅對於輕鬆貨物，規定一種所謂「減噸數」，茲錄其數例如次：

植木類	麻苧類			品類	品目	等級		減噸數					
	皮	大	亞			零	整	車大形貨車小形貨車	車				
盆	苧	麻	麻	景	二	三	四	七	九	二	二	一	一

草	類燈	心	一	九	二	一
蕨	類麥	桿	二	一〇	二	一

其意蓋謂亞麻之質地甚輕，不能裝足一車之容積噸數，故大形車得減去二公噸，小形車得減一公噸，餘可類推。其用意與整車起碼重量相同也。日本分等表內有多種貨物之減噸數僅為大形車一噸，而小形車無之。

我國鐵路採用整車起碼重量者無多。膠濟鐵路對於某種輕質貨物已訂有起碼噸數。如此種貨物按整車裝運時，應照起碼噸數核收運費；但實裝噸數超過起碼噸數時，應即照實裝噸數核收。其法與美國完全相同，但僅限於少數輕質貨物耳。茲將膠濟路之整車起碼噸數表錄列如後（表見後）：

最近我國貨車負責運輸通則第八條亦曾提及整車起碼重量一物，其規定為「凡每一託運單內所託運之整車貨物均以一種為原則各貨物之性質形狀重量及體積不相侵害並經鐵路許可者至多得以五種為限但其運價須按照其中之最高等貨物核收其重量至低須按照其中貨物之最高起碼重量計算倘其中任何一種貨物未有規定起碼重量者則按照車輛載重量計算」云云。實際上大多數國有各路對於整車貨物多按車輛載重量計算，而無所謂整車起碼重量之規定。例如某商裝用三十噸車一輛，即須付三十噸重量之運費，各貨一律，毫無軒輕。惟對於輕質貨物，裝滿一車容積，而實在重量不及容積噸數三分之二或二分之一者，得照容積噸數三分之二

或二分之一核收運費而已。

貨車種類		起碼噸數					
棚車	十五噸	五	八	一〇	一〇	一〇	一〇
煤車	十五噸	五	八	八	八	八	八
魚炭車	十五噸	五	八	一〇	一〇	一〇	一〇
石灰車	十五噸	五	八	一〇	一〇	一〇	一〇
平車	十五噸	五	八	一〇	一〇	一〇	一〇
鮮魚車	十五噸	五	八	八	八	八	八
棚車	二十噸	七	一六	一六	一六	一六	一六
飲車	三十噸	一〇	一八	一八	一八	一八	一八
煤車	三十噸	一〇	一八	一八	一八	一八	一八
石灰車	三十噸	一〇	一八	一八	一八	一八	一八
棚車	四十噸	一四	二四	二四	二四	二四	二四
煤車	四十噸	一四	二四	二四	二四	二四	二四

綜觀上述，可見吾國鐵路多數尚未採用整車起碼重量制：卽有採用者，亦僅限於少數輕鬆之貨。各路所用按照車輛容積噸數收費一法，雖能保障鐵路收入，防止車輛濫用，但對於運商究不公允。縱有裝滿一車不滿容積噸數三分之二者得照三分之二收費之規定，仍不免失之含混，難救偏頗之弊。試以膠濟路之起碼噸數爲例，蘆薈一物裝入十五噸棚車，僅得五噸，不過容積噸數三分之一；若對於輕質貨物，一律按容積三分之二收費，則畸重畸輕，仍所不免。欲求公允，勢非就各種貨物各種車輛逐一規定起碼噸數不可。此種起碼噸數，應刊入貨物分等表內，各路一律採用，與貨物等級相同。此我國鐵路貨運業務目前應有之改進也。



附

錄

# 鐵路貨車運輸通則

## 第一節 總綱

第一條 本通則並另附貨物分等表於中華民國鐵路之貨車運輸均適用之

中華民國鐵路得參照各本路情形酌定附則但不得與本通則抵觸並須呈部核准

本通則於貨物聯運除另有規定外亦適用之

本通則及另印之貨物分等表（參照二十一條）自實行之日起所有從前貨車運輸各項規則及貨物分等表一概作廢

第二條 本通則及貨物分等表內各項規定於鐵路認為必要時得呈請鐵道部隨時更定無須通告

第三條 本通則內未載各節可詢明站長車務段長或車務處處長

第四條 各車站須備下列各項規章俾便衆覽或揭示之但已失效用者應即時撤去

一 貨車運輸通則貨物分等表及貨車運輸負責通則

二 貨物運價表及各站距離里程表

三 其他公衆須知各項章程規則

第五條 凡關於各路貨物運輸之詳細情形未經本通則載明者應查照各該路貨車運輸附則辦理

第六條 鐵路員司暨客商概不得授受酬金

第七條 鐵路員司如有侮慢客商留難疏忽或舞弊情事客商可將詳細情形報告路局或車務處長以便查辦

第二節 運送辦法

第八條 鐵路之責任 凡貨物於交付託運時未經特別聲明由鐵路負責者概歸貨主自行負責貨主自行負責之貨物在鐵路接收以後交付以前無論因何事故而致損失鐵路概不負賠償責任

凡貨物如欲交由鐵路負責運輸者應按照貨車負責運輸通則辦理

第九條 鐵路對於運價等項之索抵權 凡鐵路承運之貨物或牲畜如有短欠運費囤存費或其他費用等款鐵路可將該項貨物或牲畜扣留以待所欠各費還清倘於三個月內未能清付欠款鐵路得將該項貨物或牲畜拍賣或用其他方法變賣之以變賣所得之款抵償所欠款項及其他各項費用

如係牲畜或易壞物品或貨物之價值鐵路認為不足抵償所欠運費或囤存費時得酌量情形隨時變賣之上項變賣之款除扣抵所欠款項外如有剩餘當交還貨主如不足抵償欠款仍應由貨主追償

第十條 貴重物品 凡以貴重物品託由貨車運輸者除經貨主聲明完全自行負擔危險責任外鐵路概不代運

(附註)但京滬及滬杭甬兩路在本路段內運輸貴重物品如貨主依照保險章程辦理得由貨車運送之其運價及規則應參閱該兩路貨車運輸附則辦理

第十一條 貨物押運人 貨物押運人須照購三等客票如整車貨物貨主須派人隨車押運者每車以二人為限

並須於寄貨聲明書及貨票內註明押運人姓名惟裝載爆炸品危險品及毒性品之車內押運人概不得乘坐

第十二條 篷布繩索 鐵路得供給篷布繩索遮護貨主負責之貨物並收費如左

每篷布一方使用每三百公里或不及三百公里時收洋一元

每繩索一根使用每三百公里或不及三百公里時收洋二角五分

但遮護鐵路負責貨物之篷布繩索不另收費

若貨主自備篷布等物遮護貨物者得在起運站索取回頭空件證明以運回該項篷布繩索至起運站免收運費但應由貨主自負責任

第十三條 爆炸品危險品或毒性品 凡爆炸品危險品及毒性品須照本通則另附之分等表所載運輸該項物品之特別規則辦理始得收受代運且須預行通知鐵路俾得將運送該項物品辦法先事布置

此種貨物應照特別分等表中所定等次按不滿整車核收運價最少以二噸起碼計算

第十四條 違禁貨物 凡違禁貨物如無相當官廳所發護照概不收受代運如用假造之護照或捏稱他物交運

者一經查出應即將該寄貨人或貨主連同貨物一併交送當地該管官廳懲辦

第十五條 貨物標誌及收貨人姓名地址 凡託運之貨物須將收貨人姓名地址及運赴地點詳晰標明如係不能用普通方法標明者應在起運站由寄貨人於每件上繫以牢固之牌籤將應需註明之各項標明之

第十六條 凡託運之貨物必須經由鐵路所指派之員司或經管人查收簽具收據後始得認爲已交付於鐵路

第十七條 交付運價 凡鐵路一切運費除經與路局訂有記帳特別辦法者外皆須預先照付現款所有支票匯票期票等如未與路局先期接洽概不收受

凡因計算運價有所錯誤以致溢收時一經寄貨人察出應即在起運站或到達站向站長或車務段長聲明所有爭論各端自當隨即查究但寄貨人不得因此事尙在核辦之中即據以爲遲延結帳之理由如查係鐵路溢收時其溢收之數可以退還交付運費之人惟提貨滿一月後溢收運費之訴案得不處理

凡鐵路計算運價如有短收時得向寄貨人要求補繳並可將貨物扣留以待清償

第十八條 貨物運到之通知 凡貨物運到時鐵路應即發付貨物已到通知書（站帳式三十）但此項通知書原爲便利客商起見倘收貨人不於規定時間內提取貨物不得藉口未接通知要求免交延期費或囤存費

第十九條 無人認領之貨物 凡貨物運到後無人認領自到站之日起六個月期滿後鐵路可將該項貨物當衆拍賣或用其他辦法處分之

凡容易腐爛之貨物倘其勢必將變壞者鐵路無須先行通知貨主可逕行拍賣或用其他辦法處分之或毀滅之  
凡按前兩項規定變賣貨物所得之款除扣除一切費用外鐵路應將所餘之款貯待貨主領取自變賣之日起以  
一年爲限倘逾期不領即將該款歸之鐵路

第二十條 關稅捐稅等項 鐵路不負中途代付關係及他項捐稅之責倘貨車被稅關或地方官廳扣留收稅或  
他項情事時該項車輛之延期費仍應歸寄貨人擔任

### 第三節 運價及其他費用

第二十一條 貨物之分等 本通則另附之貨物分等表計分六等路運貨物概按表列貨等計算運價  
但路運貨物已定有專價者概不按照表列貨等核算

第二十二條 未分等之貨物 無論何項貨物凡本通則另附貨物分等表內未經列明者概照二等運價核算但  
由商人或站長電請車務處長接洽妥協者得按貨物分等表內類似貨物之等級核算運價

第二十三條 各種貨物之混合報運 凡每批或每件貨物內有兩等或兩等以上之物品混合裝運者其總重量  
之運費應照其中最高等貨物之運價核收

第二十四條 運價之標準 運價除另有規定外概照左列標準計算

(甲) 整車貨物按整車價目(按車輛以公噸計)計算

(乙) 不滿整車貨物按整車價目另加百分之幾計算

凡混合列車運輸貨物均按貨車運價核算

(附註) 所有現行整車運價及不滿整車應按整車加收百分之幾之運價應參閱各路所訂運價表

第二十五條 運價計算法 凡計算貨物之運價至少應按二十公里起碼計算其計算之方法及每批起碼之運價規定如左

(甲) 按整車運送之貨物 凡運價按整車計算者當照所定整車之運價計算但起碼之數至少應按所用車輛之載重量每公噸收費現銀五角

(乙) 按不滿整車運送之貨物 照第二十四條之規定於整車運價上加收百分之幾凡以不滿整車計算運價者每批至少應按五十公斤計算倘重量超過五十公斤者除照五十公斤之運價計算外所有超過之重量按二十五公斤為單位遞進計算加收運價即不及二十五公斤者亦仍照二十五公斤計算每批貨物運價至少以現銀五角為起碼之數

計算運價時如遇里程之零數不及一公里者仍照一公里計算如遇運價之零數不及銀元五分者亦照五分計算

(附註) 但鐵路因運輸情形得另定起碼運價此項起碼運價應訂入各該路貨車運輸附則之內

兩路質輕體笨貨物未裝滿車輛容積者應以零擔價及整車價互相比較照價低者算收(車字一二七一—五九四一)

第二十六條 重量之折合 計算運價及各項費用應照左列折合之數為標準

每五十九公斤·六八合為一擔

每一千公斤(十六擔〇七五)合為一公噸

每一百五十立方公寸(五立方英尺·三)合為五十公斤

每三立方公尺(一五〇立方英尺·九四)合為一公噸

(附註)各路車務處車可按本地情形用其他折合數折擔為公斤但須以公斤制為決定標準

第二十七條 體笨貨物 貨物之重量與體積比較凡重五十公斤其體積超過一百五十立方公寸或重一公噸

其體積超過三立方公尺者為體笨貨物其收費辦法如左

(甲)按整車運送之貨物 照度量所得之重量即於車輛裝滿後每三立方公尺合一公噸其不滿一公噸者仍作一公噸計算運費不論所用車輛之載重量若干均以按車輛之容積所得之總重量為準

(乙)按不滿整車運送之貨物 照度量所得之重量即一百五十立方公寸合為五十公斤或三立方公尺合為一公噸

如有以尋常貨物與體笨之貨物混合報運者其運價應以尋常貨物之實在重量與度量所得體笨貨物之重量



合計之數爲準並照本通則第二十三條辦理

第二十八條 重量暨容積過大暨易損壞同載貨品等貨物 無論何項貨物因其形狀容積或重量或易損壞其他同載貨物者或因他種原因須另裝一車者或須佔用兩車或兩車以上者均應按照左列運價及特別規定辦理

(甲) 凡按普通運價計算運費者如其體積或其他原因致不能將每車輛之載重量裝足則此項運價至少應照所用車輛之載重量三分之二起碼核收

(乙) 凡槓樑船桅橋樑鐵軌及類似之物件照普通運價託運時如其太長一車不敷裝載須用兩車或兩車以上者應按照其所分之等級及所定之運價照體積折合之重量計算運費但起碼運價至少須照所用車輛之載重量之半數核收

(丙) 倘一車裝運兩批或兩批以上貨物時應按照各批貨物之起碼運價分別核收

(丁) 遇有一批不同等之貨物合裝一車時該批之起碼運價應照其中最高等貨物之運價核收

(戊) 凡貨物每件重量超過五公噸以上或長在二公尺以上寬在一公尺半以上高在一公尺半以上或因其形式尺寸或重量須用特製之車輛或須將車輛改造用以運送者倘未預先與車務處長接洽妥協概不收受

運送

該項貨物除運費外並須加收特別之裝卸費

第二十九條 量度木材應先按其形狀求得其體積共計若干立方公尺然與各種木料每立方公尺所折合之公

斤數目相乘計算運費其法如次

(甲) 兩端圓徑不等之圓形木料將兩端切口之圓徑量得各自乘之 (Square) 相加以二除之再以圓積率  
 $0.7854$  乘之更以長度乘之即得其體積

(乙) 兩端圓徑不等切口又不平圓徑不易量得之圓形木料將兩端圓周量得各以圓周率  $3.1416$  除之即得兩端之圓徑然後再按甲法求其體積

(丙) 兩端寬厚不等之方形木料將兩端之寬厚各相乘之相加以二除之然後以長度乘之即得其體積  
 各種木料每立方公尺折合重量之標準 (每立方公尺合公斤數)

名	稱	已乾燥者	新伐或浸溼者	名	稱	已乾燥者	新伐或浸溼者
柞	木	0.76	0.91	榆	木	0.51	0.69
色	木	0.74	0.97	欒	木	0.51	0.67
水	曲柳	0.60	0.77	紅	松	0.43	0.57
楊	木	0.57	0.89	白	松	0.41	0.78
黃	波羅	0.57	0.70				

其他性質較柔軟之木料概照楊木計算較堅硬之木料則按柞木計算

第三十條 裝卸費及調車費 凡貨物裝卸費等鐵路可照本路所訂各項價目核收

凡車輛准在鐵路所許可之私有岔道裝卸時除上列各費外鐵路可按經與使用該岔道之商家訂定之價目加收調車費

第三十一條 貨車調妥以備裝卸後倘爲商人留用超過六工作小時以上者每載重量一噸每二十四小時或不及二十四小時應收延期費洋五角

貨商爲裝貨已索而不用之車輛每留用一小時或不及一小時應按載重量每一噸收洋一角

凡已開收據之不滿整車貨物於將起運時由貨主請求停止運出應照退還客票規則在運費內扣取一成惟所扣一成不得超過大洋五元

第三十二條 囤存費 凡貨物囤存車站或鐵路貨棧者鐵路可照本路所訂各條款及價目核收囤存費

#### 第四節 託運裝載及交貨手續

第三十三條 (甲)貨物之託運 凡託運之貨物在各路車務處長所定每日辦事時間以內均可由承辦貨運各站接收交付

凡貨物託由鐵路運送者寄貨人須照寄貨聲明書內所列條款貨物種類及重量等逐一填明並由寄貨人照

章簽字或蓋章但鐵路仍應逐一核對是否符合倘有不符可查實之種類或重量計算運費

此項寄貨聲明書一經寄貨人逐一填明並經寄貨人簽字或蓋章後鐵路當即填給貨物收據俟貨物運至到達車站時即憑該項收據交貨於收貨人並將該收據收回註銷

(乙)請撥車輛 凡貨商請撥車輛裝運貨物時須填用請求車輛單此項單式可向站長索取其不自填者得請鐵路代填之不另收費但無論如何必須由請撥車輛之商人或商號簽字或蓋章

(丙)車輛之轉讓 凡車輛留供某商或某號之用應即裝運某商或某號之貨嚴禁轉讓於他商他號如有違犯此條者應按照車輛留備裝貨之時間徵收三倍延期費

(丁)凡整車貨物抵站不卸復又報運至他站者每二十噸或不及二十噸貨車一輛應徵收換票費洋五元二十噸以上貨車亦按照此項比例核收

復行報運之貨物除徵收換票費外並應照續行報運之里程另行計算運費凡本通則所規定之起碼運費等限制均適用之

第三十四條 查驗可疑之貨物 凡託運之貨物如有可疑之處鐵路有扣留查驗之權倘因此發生損失等情鐵路概不負責惟查驗時須有貨主或寄貨人或管理該項貨物之人在場照料

第三十五條 捏報物品 倘查有高等貨物捏報低等者其全批貨物運費應照捏報貨品之運價責令補足並照

補足之運費加十倍處罰

倘查有爆炸物品或其他危險物品捏報爲普通貨物者其運費應照爆炸品及危險品之運價責令補足並照補收之運費加十五倍處罰

倘此項捏報之物品在路上輸運時察出者除照上列辦法核收運價及罰金外鐵路可將此項貨物由車上卸下改裝別車其裝卸各費應由寄貨人擔任

倘此項捏稱之爆炸物品或其他危險物品有損壞其他寄貨人之貨物或鐵路上之財產等情該寄貨人應擔任一切損失賠償

凡查出捏報物品應改收運價者概自起運站至到達站計算核收

第三十六條 貨物裝載逾量 凡按整車或不滿整車運價運送之貨物其實裝貨物未超過貨主報運之重量百分之二者不另加收運費倘超過百分之二者其逾量之貨物應照不滿整車普通運價加收運費並照加收之數十倍處罰倘超過車量載重百分之五者則逾量之貨物應在發現之車站卸下存站由貨主自行負責須俟交清運費及罰金後方得請求續運

原准多裝百分之二之數應扣除計算

凡逾量貨物之運費概自起運站至到達站計算核收

凡因裝載逾量致車輛損壞者所有修理各費概歸寄貨人認付

凡裝載質輕之貨物其高大須在鐵路所定裝載規度限制之內

第三十七條 貨物之私運 倘查有私運貨物者如係普通貨物應照所定之運價科以十倍罰金如係危險貨物

應照第二十三條計算運價辦法十五倍科罰如係違禁物品除照上項私運貨物處罰辦法辦理外應將關係人連同貨物一併送交當地該管官廳究辦

第三十八條 貨物之交付 凡託運貨物祇憑起運車站所發給之收據在到達車站交換提貨該貨物收據須由

收貨人依法簽字

鐵路認貨物收據為物主之憑證倘貨物被持有該收據之人冒名領取者鐵路概不負責無論因何原因如收貨人不能將貨物收據呈出應由該收貨人覓有妥實保人簽具取保領件證書以憑提貨

凡用取保領件證書者鐵路應收手續費如左

按整車運價裝運者 銀元二元

按不滿整車運價裝運者 銀元五角

## 貨車負責運輸通則

### 第一章 總綱

第一條 中華民國鐵路貨車負責運輸概依本通則施行之

第二條 凡託運人遵守本通則各條之規定向鐵路請求貨物負責運輸者一經鐵路認可承運後即由鐵路負該項貨物安全到達之責任

鐵路辦理負責運輸之範圍如下

(甲) 凡確係農工商貨品而欲由鐵路辦理負責運輸者必須報明鐵路經鐵路之認明允許並由託運人按該項貨品之貨等噸數依照先付到付或現款性質之記帳辦法繳納全部運費雜費鐵路始得接受辦理負責運輸

前項所稱之全部運費係指繳納鐵道部規定貨等運價之全部或經鐵道部核准訂立之特價專價之全部運費而言

(乙) 凡下列各項物品鐵路不辦理負責運輸

一 活禽獸

二 靈柩

三 金銀金銀貨幣鈔票有價證券等項

四 凡貨車運輸通則所附普通貨物分等表內載明之爆炸品及危險品惟煤油鞭爆火柴電影片油布油紙或其製品及其他另有規定者不在此限

五 凡一切重要文件及貨車運輸通則所附普通貨物分等表內已載或未載之貴重物品

六 凡係轉帳性質之記帳減費或免費運送暨非因鐵路招徠貨運而減價之物品為特種運送條例或特種優待運送辦法所訂定者

七 凡鐵路認為有特殊困難經呈明鐵道部核准者

## 第二章 託運及承運

第三條 填具託運單 凡託由鐵路負責運輸貨物者必須於鐵路規定之貨場辦公時間內將貨物送至車站貨場或專用岔道填具「託運單」其所填貨物名稱應與現行貨物分等表內所載者相符並不得有捏報情事但託運人備有專用岔道者其送貨時間得不受鐵路貨場辦公時間之限制

第四條 包裝及封固 凡貨物用包箱桶籃篋袋以及其他方法所裝者俱應堅固包裹或封鎖以防中途有遺失



### 損壞之虞

第五條 易損壞之貨物 凡用包箱桶籃篋袋以及其他方法所裝之貨物如有容易損壞者應註明於託運單內並須在貨件外面各方顯著標明「注意易破」字樣

第六條 貨物之標誌 凡託運之貨物託運人須照鐵路所規定之標誌方法加以標誌其貨物如有舊標誌或人名地址等應由託運人設法除去之

第七條 整車貨物託運之標準 凡託運整車貨物每一車貨物須填具一託運單每一託運單內所託運之整車貨物應參酌貨物之性質形狀重量及體積以每十五噸車或每二十噸車或每三十噸車或每四十噸車之實在所能裝載數量為限

第八條 整車貨物混裝之限制 凡每一託運單內所託運之整車貨物均以一種為原則（以在普通貨物分等表內所載每一貨物名稱為一種）如貨物之性質形狀重量及體積不相侵害並經鐵路許可者至多得以五種為限但其運價須按照其中之最高等貨物核其重量至低須按照其中貨物之最高起碼重量計算倘其中任何一種貨物有未規定起碼重量者則按照車輛載重量計算

第九條 貨物之度量衡 凡託由鐵路運輸貨物之長短體積重量應以鐵路所備之法定度量衡為標準

第十條 查驗及承運 凡經託運人填具託運單請求承運之貨物站長或貨物司事必須按照本通則第三第四

第五第六第七各條之規定切實查驗如果相符始得過磅

倘所託運之貨物與託運單內所載者查有捏報情事應即按貨車運輸通則第三十五條之規定分別處罰至計算捏報貨物之運費及罰款其起運站暨到達站均應以托運單內原定者為準

倘所託運之貨物與託運單內所載各項不符或未按本通則第三四五六七各條規定辦理者除捏報照章處罰外非俟託運人加以更正及或整理後不予承運但遇包裝有不固或損壞之痕跡惟尙堪運輸之貨物託運人如於託運單內註明（內有損壞者若干件或包裝不固者若干件託運自願負責）等字樣亦可承運

第十一條 存場貨物之保管及收據 凡送入鐵路貨場經鐵路承運之貨物如當時不能起運者鐵路先發給「貨物存場收據」貨物在起運以前由鐵路免費負責保管此項存場收據於貨物起運時應即交還鐵路查收

第十二條 負責貨運收據或提貨單之發給 凡託由鐵路負責運輸之貨物託運人須按照本通則所規定之託運手續完全履行並將交付運費及雜費之手續辦理清楚後鐵路方能發給「負責貨運收據」或「提貨單」

（提貨單章程另定之）

第十三條 承運之限制 凡託由鐵路負責運輸之貨物無論何時如無相當地位堪以容納或預計在一個月以內不能起運者鐵路得臨時拒絕接收

如因天災事變或其他原因致已存入貨場之貨物在一個月以內不能起運者鐵路得通知託運人限期將貨物

取出並聲明自逾限之日起鐵路不負保管之責任

### 第三章 負責運價及雜費

第十四條 負責運價 凡託由鐵路負責運輸之貨物其運價照普通運價或特價加收一成其按本通則第十八條之規定請求優先裝運者照負責運價加收三成請求最優先裝運者照負責運價加收六成

第十五條 雜費 凡託由鐵路負責運輸貨物時鐵路得斟酌情形核收裝卸費調車費延期費取保領件手續費檢查費變更費（不另收換票費）保管費（不另收固存費）留置車輛費（即車輛留用費）保火險費溫暖費冷藏費及其應收之雜費

第十六條 運費之交付 凡託由鐵路負責運輸之貨物所有運費須以先付為原則但鐵路得斟酌情形准許貨商到付或記帳或存付（即由貨商預繳之存款內扣付者）惟各項危險品及容易損壞腐化或價值不足抵償運費及雜費之貨物均不得到付

第十七條 運費雜費之退還或補收 凡鐵路對於運費或雜費如有溢收或短收時應分別退還或補收之 凡退還運費或雜費時均須向領款人索取收據如車站一時無充足現款得暫停付由站長出具「貨商領款證明書」交領款人於五日內到站領款如領款人不能久候得於一年內將證明書持至或寄交車務處領取逾期無效其應補收之運費或雜費須由託運人或收貨人負責照繳不得延誤

第十八條 篷布繩索之免費 凡貨物用敞車裝運或在貨場露天堆存時所需篷布繩索由鐵路供給不另收費  
如託運人自備篷布繩索裝運時得由起運站填給「回頭空件證」免費負責運回

#### 第四章 裝運及交貨

第十九條 裝運之順序 凡鐵路負責運輸之貨物必須按照託運次序之先後分配車輛以便裝運但鐵路認為運輸上或公益上必要之舉動時均不在此限又鐵路為便利貨商起見特設優先裝運及最優先裝運兩種辦法

一 優先裝運 貨商遇有急待起運之貨物擬不按尋常次序而請求提前裝運者得作為優先裝運之貨物  
提前給車裝運

二 最優先裝運 貨商遇有更急待起運之貨物擬不按照優先裝運次序而請求更提前裝運者得作為最優先裝運之貨物更行提前給車裝運

下列特種貨物一經承運應立即給車裝運仍照普通負責貨物核收運費不另加價

鮮魚類 鮮肉類 鮮繭 瓜果 蔬菜 花草 樹苗 冰 死禽獸

第二十條 貨物之裝卸 凡貨物之裝卸概由鐵路僱工或包工辦理之並照章核收裝卸費但有特別情形經鐵路認可歸貨商自裝或自卸或自裝卸者得分別免收其裝費或卸費或裝卸費惟裝卸時須有鐵路負責人員在場監視

凡在專用岔道裝卸之貨物得由貨商自僱工人按照鐵路所定之裝卸規則辦理之鐵路免收裝費或卸費或裝卸費但在裝卸時間鐵路得斟酌情形隨時指派負責人員到場監視

第二十一條 專用岔道裝車之查驗及加封 凡託運人在專用岔道自裝之整車貨物裝妥後車輛調至車站起運之前站長或貨物司事應會同託運人對照託運單內所載各項一一核對相符後鐵路與託運人再按照鐵路規定之整車加封辦法各自加封

第二十二條 貨場辦公時間 每日自上午八時起至下午五時止為鐵路各站貨場公事房辦公時間在此時間內辦理貨物託運及領取手續此外則非有特別情由經鐵路之認可者概不承辦但自上午六時起至下午六時止凡託運人或收貨人已經鐵路許可者得在貨場搬運貨物

第二十三條 貨物之押運 凡負責運輸之貨物概不得由託運人隨車押運但遇必要時如託運人請求隨車照料並經鐵路許可者須照章購三等客票每車至多以二人為限

第二十四條 照料人應遵守之事項 照料人應隨身攜帶負責貨運收據或提貨單以便稽查其所佔貨車地位不得妨礙路務並不准吸煙及攜帶燈燭等危險品

第二十五條 託運之變更 凡貨物業經鐵路承運後託運人如欲採下列變更之一者每變更一次須繳納變更費大洋一元其請求變更之手續應將變更事項記入「變更託運請求書」內並押蓋與託運單上同一之印章

或簽字向起運站請求之俟鐵路認可即可照辦但發行提貨單之貨物非將提貨單提出不能照辦

- 一 取消託運
- 二 停止裝運（凡請求停止裝運者必須同時取消託運）
- 三 中途停運
- 四 中途停運之解除
- 五 運回原站
- 六 變更到達站
- 七 停止交貨
- 八 停止交貨之解除
- 九 變更收貨人
- 十 變更裝運之順序

上列各種變更如在同時發生一種以上者得作為不變更

#### 第二十六條 請求變更之限制

- 一 對於每一託運單內所載貨物之一部分不得請求第二十四條所規定之變更

二 零擔貨物之變更只限於取消託運停止交貨停止貨之解除變更收貨人及在未起運以前之變更到達站

三 凡貨物運抵到達站業經收貨人交出負責貨運收據請求領取後託運人不准再有第二十四條所規定各項變更之請求

第二十七條 中途停運或停止交貨逾限之處理 凡託運人請中途停運或停止交貨時自停止之時起經過二十小時後如託運人仍無切實辦法者鐵路得逕行採取認為適當之處置因此所生一切損失應由託運人負責

第二十八條 變更貨物運費之計算 遇有第二十四條之變更得按下列各項核算運費其已收運費之差數或餘數應分別補收或退還之

一 中途停運 請求中途停運時應收其已運區間之運費

二 變更到達站 凡變更到達站之貨物須由貨物所在站沿途前進或後退或須駛入另一線者其運費之計算方法應先將原起運站至貨物所在站間之里程及貨物所在站至新定到達站間之里程相加然後按照相加之總里程計算運費

三 運回原站 運回原站時須照章核收已運路程及回程運費

第二十九條 變更貨物及雜費之計算 下列雜費及因變更所生之費用均須另外計算

一 因變更所生之裝卸費

二 取消託運時自發給貨物存場收據之時起至將貨物取出之時止其間貨物之保管費但第一次取消託運而不將貨物搬出場外並聲明在二十四小時以內仍行託運者得免收保管費惟第二次取消託運無論繼續託運與否須自貨物搬入貨場之時起至將貨物搬出或續行託運之時止核收保管費

三 停止裝運時自車輛撥給之時起算至鐵路收到停止裝運通知之時止其間車輛之留置費（每一小時或不及一小時應按車輛載重量核算每一公噸收大洋一角日夜時間在內）

四 中途停運時自停車之時起算至起運站接到其他變更通知之時止其間貨物之保管費車輛之留置費及調車費凡每一車輛在中途摘掛者共收調車費大洋二元

五 因第二十六條規定之處理所生之一切費用

第三十條 運輸阻滯貨物運費及雜費之計算 如遇天災事變鐵路運輸發生阻滯最短期內不能恢復時鐵路應即查明已經準備起運必須經過災變區域之貨物凡尚未裝車者不得裝運其已經裝車並收清費用者應即通知託運人起卸除應收之雜費外退還全部運費不論已未裝車如託運人請求改運某站並不經行災變區域而尚有通行列車時鐵路仍可照運但須將已收運費與至新定到達站之運費比算差額分別補收或退還如遇前項災變情事貨物已運至中途站停留時鐵路應即知照託運人詢問關於該項貨物之處置方法分別按



照下列辦法辦理

- 一 如託運人請求一俟交通恢復繼續運輸時必須鐵路認爲在最短期間內運輸確有恢復之可能方可照辦
- 二 如託運人請求將貨物運回原起運站時鐵路應予免費運回並退還其已收之全部運費
- 三 如託運人請求將貨物改運某站（非原起運站）時鐵路應將由原起運站至原定到達站之運費與原起運站至新定到達站之運費比算差額分別補收或退還
- 四 如託運人請求將貨物卸於該中途站時鐵路應退還其未運路程之運費

凡在中途站停留或改運時所需各項雜費概不徵收惟第四項之請求經鐵路承認後及第一第二第三各項請求經鐵路將貨物運抵各該到達站後所有雜費均應照章核收

第三十一條 貨物之檢查 凡由鐵路負責運輸之貨物運抵到達站交貨時收貨人對於貨物如認爲遺失損壞之疑點得請求鐵路予以檢查應照章繳納檢查費但貨物之遺失損壞責任在鐵路者得免收檢查費

鐵路於發現貨物有遺失損壞或形跡可疑時應請收貨人或託運人會同檢查免收檢查費但鐵路遇必要時亦得逕行施以檢查將檢查結果知照託運人或收貨人

第三十二條 無人認領或收貨人拒絕收受之貨物 凡貨物運抵到達站後無人認領或遇收貨人拒絕收受時鐵路得將該項貨物暫存貨場保管核收保管費（倘因鐵路過失貨物受有損失而收貨人拒絕收受時其受有

損壞之貨件得予免費保管惟未受損失之貨件仍須照收保管費）並照下列各項辦法分別處理之

一 凡貨物運抵到達站已過十日尙無人領取者或遇有收貨人拒絕領貨時鐵路應即據情知照託運人詢問關於該項貨物之處置方法惟對於容易腐爛之物品或價值特別低廉之貨物鐵路認爲不足保證其應繳運費及雜費者鐵路得隨時自行拍賣或用其他方法處理之

二 凡在上開知照發出以後託運人之回答尙未接到以前如收貨人前來領取貨物時准將原貨交付一面再行知照託運人

三 凡貨物運抵到達站後經過六個月無人認領如託運人仍無相當處置方法之通知或收貨人仍拒絕收受時鐵路得將該項貨物變價拍賣或施行其他鐵路認爲適當權宜之處置

第三十三條 貨物之拍賣 凡貨物遇有變價拍賣情事除扣出運費及雜費外如有餘款自拍賣成立之日起鐵路代爲保管一年一年之內託運人或收貨人得隨時取具殷實鋪保填寫「領取餘款請求書」經鐵路查對鋪保合格後領取之如逾期不領即作爲鐵路所有倘變賣之款不足抵付一切費用者須由託運人或收貨人負責照補但鐵路規定實行拍賣時應於可能範圍內知照託運人或收貨人

#### 第五章 鐵路與貨商之責任

第三十四條 鐵路之責任 凡託由鐵路負責運輸之貨物除本通則特有規定者外完全由鐵路負責但其所發

生之損失如不能證明確係鐵路之過失則鐵路不負賠償之責

第三十五條 鐵路負責期限 鐵路對於負責運輸之貨物其負責期限自承運之時起至將貨物交到收貨人之時止惟貨物運抵到達站逾六辦公小時仍不提取者即照章核收保管費及（或）延期費

鐵路對於專用岔道發出或到達之貨物其負責期限在起運站自貨車引入鐵路貨場界內經鐵路負責人員驗收完畢填發負責貨運收據或提貨單之時起在到達站以貨車送入專用岔道內之相當地點經收貨人簽字接收後為止

第三十六條 鐵路不負責任之損失 凡貨物之遺失損壞其原因爲下列各項之一者鐵路概不負責

- 一 貨物損失屬於天災事變及其他意外情事非人力所能抵抗者
- 二 凡包件內裝有數種易於破壞物品而致彼此破壞或傷損者
- 三 凡易於破壞物品因包裝不固致受傷損破裂者
- 四 凡因桶瓶罐等之封口不堅節頭不固而致漏洩或水氣蒸化醱酵腐朽貨物因此遺失損壞或低減價值重量者
- 五 凡貨物之體質及重量自然減縮者
- 六 凡因貨物具有燃燒性質自然燃燒者

- 七 凡容易腐化之貨物如鮮魚類鮮肉類鮮繭瓜果蔬菜花草樹苗冰及死禽獸等之自然腐化者
- 八 凡貨物原件內有潮溼以致霉爛輕磅或貨物受有鼠嚙蟲傷者
- 九 凡因託運人或收貨人或隨車照料人自己之疏忽遺忘而致貨物損失者
- 十 凡貨商自行裝卸之貨物因裝卸或裝載之不安善而致貨物受有損失者
- 十一 凡託運之貨物不按實情聲明而受損失者
- 十二 凡因種種原故貨車延誤時間而致貨物低減其價者
- 十三 凡貨物因檢疫或防疫而致損失者
- 十四 凡貨物因稅關捐局扣留而致損失者
- 十五 凡貨物因戰事或羣衆暴動而致損失者
- 十六 凡貨物因法律之制裁而致損失者
- 十七 凡貨商自備車輛因該車輛設備不善或失於修理而至貨物損失者
- 十八 凡貨物原封封皮未動其內裝貨物發生成色不符或性質變化以及殘破短少者
- 十九 凡在專用岔道由託運人自裝之整車貨物如託運人自加之封印無異狀時其內裝貨物發生件數短少斤量減輕以及因包裝破壞貨物受有損失者

第三十七條 貨物之保火險 凡由鐵路負責運輸之貨物鐵路可代向保險公司投保火險一切皆按保火險章程辦理其保火險費於運費雜費之外另行核收如託運人不願投保火險或自覓保險者聽之

託運人如欲委託鐵路代保火險時須於託運單之特約欄內註明「請代保火險」字樣

凡不委託鐵路代保火險之貨物如因火災而受損害者其責任概歸託運人自負之

第三十八條 敞車裝運或露天堆存之貨物 凡貨物由敞車裝運或在貨場露天堆存時如遇狂風暴雨或其他氣候之驟變非人力所能抵抗而致遺失損壞者鐵路暫不負責

第三十九條 貨商之責任 凡託由鐵路負責運輸之貨物如因自行爆發起火或包裝不妥或貨商及其照料人之故意或疏忽以致損害他人貨物或鐵路財產者應由該貨商擔任一切損害賠償責任

凡貨商自行裝卸貨物非得鐵路許可不得擅自移動車輛無論何時如因此發生事變或損壞車輛及其他附屬品等情事均應負賠償之責

各站貨場內禁止燃燈吸煙或其他易肇危險之行爲如因貨商或其使用人之疏忽致肇事端應由該肇事貨商完全負責

凡貨商對於鐵路或對於其他受損害之貨商應負賠償責任時其賠償標準如鐵路預有規定者應照規定辦理其未經規定者則臨時估定之

## 第六章 賠償損失辦法

第四十條 索償手續 凡貨物之全部或一部分遇有損壞或遺失（凡貨物如按照應運抵到達站之時起算已過期一個月仍未運到而鐵路亦不能確定該項貨物之所在時亦作為遺失貨物）貨商請求賠償時在該貨尚未起運以前由託運人請求之在該貨運抵到達站以後由收貨人請求之在該貨起運以後運抵到達站以前由託運人或收貨人請求之

無論託運人或收貨人在請求賠償之前須到場會同處理車站站長查驗貨物損失之情形並須在負責貨運收據或提貨單上註明「損壞或遺失若干件及其重量」然後立時或於最短期內填具鐵路所備「賠償請求書」一份連同有關之各項單據（如貨物價格證明單據貨物存場收據負責貨運收據或提貨單及貨名詳細單等）一併提交該處理站長站長收到該項請求書後須迅速轉送車務處長查核辦理並開具「賠償請求書收據」一紙交付請求賠償者以為日後領取賠償金之憑證如不依照上述一切手續而請求賠償者鐵路得拒絕處理之

第四十一條 調查及賠償 凡貨物遺失損壞託運人或收貨人請求賠償時鐵路應迅速調查並於查詢各事完畢後應將賠償事項立即決定

一 如於未經決定賠償以前鐵路將遺失貨物查出並將該貨物完整送交請求賠償者或其代表人收納則

鐵路認爲解脫賠償之責

二 如貨物有遺失或損壞鐵路亦得斟酌情形將品質相同之貨物抵償已遺失或損壞之貨物

三 貨物如有遺失或損壞應由鐵路賠款時其賠償價格之限制以該項貨物在起運站託運時之同樣貨物

普通市價爲標準其已繳之運費及雜費一併退還惟該項市價不得超過託運單內填明之數目凡在託運單內雖經填明價值然其實價仍須由請求賠償者證明之至鐵路對於貨物之一部分之損失則照該損失部分對於全部貨物之比例數賠償物價退還運費及雜費

第四十二條 賠款後查出已失貨物之處理 鐵路在已付賠款以後如將遺失貨物查出須即通知請求賠償人可將鐵路已付之賠款退還領取貨物如發出此項通知後逾一個月尙無人領取則該項貨物當由鐵路自決處理之

如因地址不明無法通知時鐵路應將查出貨物情形在起運站及到達站布告一個月如逾期仍無人領取鐵路得將該項貨物自決處理之

第四十三條 請求賠償權之消除 貨物之損失賠償請求權除特別規定者外概自發現損失之日起算經過六個月即行消除

第四十四條 本通則自公布日施行

第四十五條 本通則於各路實行後所有從前貨車運輸負責章程即予廢止

第四十六條 本通則如有未盡事宜得由鐵道部隨時修正之



## 貨車負責運輸辦事細則

### 第一章 總則

第一條 各路辦理貨車負責運輸其一切事務之處理除另有規定外概按本辦事細則辦理

第二條 各路遇必要時得酌訂各路附則與本辦事細則相輔而行但須呈部核准

### 第二章 車站辦理貨運人員之分配及職掌

第三條 各路車站辦理貨運人員應按各站貨運業務之繁簡照下列規定分配之

一 貨運最繁之站得於站長之下設貨物副站長一人貨物副站長之下設內部領班外部領班各一人內部領班之下設貨物司事若干人分掌計算寫票收款收票統計庶務各事項外部領班之下設貨物司事若干人分掌過磅裝車押貨卸車交付貨物中轉貨物各事項

二 貨運次繁之站得於站長之下設貨物領班一人暨貨物司事若干人掌理內外部貨運各事項

三 貨運簡單之站得斟酌情形於站長之下設貨物司事或不設貨物司事由站長指定其他司事或由站長自行辦理一切貨運事務

第四條 車站辦理貨運人員之職掌分別規定如下

一 貨物副站長秉承站長之命令辦理下列各項事宜

- (1) 關於全站貨運事務之綜理及監督事宜
- (2) 關於全站貨運員工之指揮分配及考績事宜
- (3) 關於全站貨運往來文電之收發及處理事宜
- (4) 關於貨運各種報告及單據之審查呈報事宜
- (5) 關於提貨單之請領保管及填發事宜
- (6) 關於全站貨運對外交涉事宜
- (7) 關於貨運之各種研究及調查事宜（如農場之收穫礦產之出量工商業之盛衰金融之狀況物價之漲落全站貨物之來源與銷路以及水陸競爭等）
- (8) 關於貨運變更或事故及提貨單發生膠轉之處理事宜

二 內部領班之職掌

- (1) 關於內部員工之指揮及監督事宜
- (2) 關於內部各種單據之審查及整理事宜

(3) 關於內部各種報告之填造及各種帳簿之登記事宜

(4) 關於各種訂正之處理事宜

(5) 關於收款解款統計之核對及審查事宜

(6) 關於內部其他一切之整理事宜

### 三 外部領班之職掌

(1) 關於外部員工之指揮及監督事宜

(2) 關於貨物過磅裝卸搬運堆存及保管之監督事宜

(3) 關於分配存貨地點及整理貨場事宜

(4) 關於外部各種單據之審核及報告之填造事宜

(5) 關於磅秤之校對事宜

(6) 關於調車及裝卸之監督並其效率之研究事宜

(7) 關於篷布繩索及其他用具之監督整理及保管事宜

(8) 關於外部其他一切之整理事宜

### 四 內部貨物司事之職掌

(甲)計算

(1)關於託運貨物之運費雜費及其他各項費用之計算事宜

(2)關於每日貨運各項收入及運輸數量之總計算並登記事宜

(乙)寫票

(1)關於貨票及其他各種單據之填寫事宜

(2)關於託運單及其他各種存根之保管事宜

(3)關於每日起運貨物各項報告單據之整理事宜

(丙)收款

(1)關於運費雜費及其他各項費用之核收事宜

(2)關於多收或少收款額之退還及補收事宜

(3)關於款項之整理及解送事宜

(丁)收票

(1)關於到達通知書之審查及運費雜費與其他各項費用之覆核事宜

關於到達貨物對於收貨人之通知事宜

(3) 關於貨運收據或提貨單之收回事宜

(4) 關於保管費延期費及其他到站應收各費之計算及各該項收據之填寫事宜

(5) 關於領貨出門證之填發事宜

(6) 關於每日到達貨物各項報告單據之整理事宜

(戊) 統計

(1) 關於貨物運輸之各種統計事宜

(2) 關於貨運旬報及月報之編造事宜

(己) 庶務

(1) 關於各種票據之請領及保管事宜

(2) 關於消耗用品之請領登記及保管事宜

(3) 關於非消耗用品之請領登記及保管事宜

(4) 關於貨運長工或腳行考勤及裝卸數量之登記並其工資之計算事宜

(5) 關於各種重要文電之登記整理及保管事宜

(6) 其他不屬於內外兩部之各項事宜

五、外部貨物司事之職掌

(甲)過磅

- (1)關於貨位憑單之填發及託運單填寫之檢查事宜
- (2)關於託運單之整理事宜
- (3)關於貨場內貨位之分配及指定事宜
- (4)關於貨場內枕木之分配及整理事宜
- (5)關於託運貨物之檢查及託運號數之填記事宜
- (6)關於託運貨物之過磅及度量事宜
- (7)關於託運單內貨物重量及體積之填寫事宜
- (8)關於託運貨物堆積方法之指示及監督事宜
- (9)關於承運整車貨物貨牌之標掛事宜
- (10)關於已經承運之貨物尚未移交裝車司事以前之保管事宜
- (11)關於到達貨物之覆磅事宜

(乙)裝車

- (1) 關於裝車前車輛之查視及指揮掃除事宜
  - (2) 關於起運或中轉貨物包裝之檢查及整理事宜
  - (3) 關於裝車長工或腳行之指揮及支配事宜
  - (4) 關於裝車之指示及監督事宜
  - (5) 關於起運及中轉貨物與貨運通知書之對照檢點事宜
  - (6) 關於起運及中轉貨物之貨運通知書整理及寄送事宜
  - (7) 關於篷車裝妥後車門之封閉事宜
  - (8) 關於敞車裝妥後篷布繩索捆覆之監視事宜
  - (9) 關於車輛裝妥後車牌之填寫及插置事宜
  - (10) 關於貨物已經過磅司事點交後尙未裝車以前及貨車裝妥後尙未移交以前之保管事宜
  - (11) 關於起運貨物之登記事宜
  - (12) 關於中轉貨物之重裝事宜
- (丙) 押貨
- (1) 關於沿途零擔車在起運站裝車前之查視及指揮掃除事宜

- (2) 關於沿途零擔車貨物包裝之檢查及整理事宜
  - (3) 關於沿途零擔車內貨位之分配及布置事宜
  - (4) 關於沿途零擔車貨物貨運通知書之對照整理及授受事宜
  - (5) 關於沿途零擔車貨物之裝卸及授受事宜
  - (6) 關於沿途零擔車貨物之登記及報告事宜
- (丁) 卸車
- (1) 關於到達或中轉貨車到站後車門車窗鉛彈封印紙之檢驗開啓及鉛彈封印紙車牌等保存事宜
  - (2) 關於到達或中轉貨物起卸之指示及監督事宜
  - (3) 關於到達或中轉貨物包裝之檢查及整理事宜
  - (4) 關於到達及中轉貨物與貨運通知書之對照檢點事宜
  - (5) 關於到達及中轉貨物之貨運通知書整理及轉送事宜
  - (6) 關於起卸貨物堆置地點之指定事宜
  - (7) 關於貨運通知書上卸車鎖點之填註事宜
  - (8) 關於起卸貨物之登記事宜



(9) 關於到達或中轉貨車用至貨場指定地點後及貨物卸車後尙未分別點交交貨司事或中轉司事以前之保管事宜

(戊) 交貨

(1) 關於到達貨物由卸車司事點交後之整理及保管事宜

(2) 關於領貨出門證之檢查事宜

(3) 關於貨物點交於收貨人及出門證之收回與登記事宜

(4) 關於已發出門證之貨物而延誤領取應行補收保管費之查核及報告事宜

(己) 中轉

(1) 關於中轉貨物貨運通知書之檢查及整理事宜

(2) 關於中轉貨物貨運通知書內中轉鐘點之填寫事宜

(3) 關於中轉貨物之保管事宜

(4) 關於中轉貨物之登記事宜

(5) 關於中轉貨物其他一切事宜

第三章 貨場管理及辦理貨運手續

## 第一節 貨場及倉庫

第五條 每一貨場分爲若干貨區按貨場之大小定貨區之多寡每一貨區分爲五十貨位每一貨位以能堆存四

十噸之普通貨物爲標準（約十二公尺長三公尺寬）但如遇貨場之地勢有不合宜時得酌量變更以求適宜

第六條 每貨區與他貨區之距離應爲五公尺每相連之兩貨位與他相連之兩貨位之距離長邊應爲八公寸短

邊應爲二公尺貨位與貨場內軌道之距離應爲四公尺每貨位應豎立號數標誌一根

第七條 每貨區與他貨區距離之空地卽作爲場內通行道路務須力求整齊清潔如有由貨堆傾下或雜亂置放之貨物須立即派人整理免礙交通而便保管

第八條 倉庫及貨場辦公處之週圍至少在五公尺以內不得放置貨物場內軌道兩邊四公尺以內亦不得放置貨物並不准車馬往來以免危險

第九條 凡貨位之號數標誌務須令知貨運人等不得損壞如有損壞者應責令賠償

第十條 凡入場之貨物須按照託運人領得之貨位憑單所指定之貨位堆置之

第十一條 託運人須於貨物未送站以前向車站請領貨位憑單倘未領得貨位憑單而任意堆置者除令將貨物搬出外並按所佔貨位每號罰大洋五元倘領得憑單所指定之貨位堆置者非將貨物遷移至指定貨位不與承

運

第十二條 凡託運人請求貨位時須由過磅司事發給貨位憑單一紙填明指定之貨區及貨位之號數等項交付託運人託運人領得貨位憑單後即須在該貨位之旁豎立該商號之旗幟一面以爲送貨之目標旗幟式樣由各商號自行規定之惟不得與別家商號旗幟相同其不常運貨之商號則派人或自己領導送貨亦可

第十三條 貨位憑單應由託運人自將貨名件數包裝重量到達站等項填明交由過磅司事查核由過磅司事將貨區貨位之號數年月日時等填妥後經站長蓋章交給託運人託運人應照憑單指定地點堆置貨物一俟貨物送齊即可填具託運單連同貨位憑單一併交付過磅司事自發給貨位憑單之時起算除另定外須於四十八小時以內（日夜時間在內）將貨物送齊託運否則應照下列一二兩項分別辦理

一 倘託運人於鐵路填發貨位憑單後四十八小時以內（日夜時間在內）完全未將貨物送至貨場者其所預留之貨位應即取銷並應自鐵路填發貨位憑單之時起至取銷貨位之時止按託運人原報貨物數量照保管費率核收貨位租

二 倘託運人於鐵路填發貨位憑單後四十八小時以內（日夜時間在內）僅將原報貨物之一部分送至貨場其餘尙未送齊不克託運者應自該四十八小時期限屆滿之時起至貨物送齊託運之時止按託運人原報貨物數量照保管費率核收貨位租但遇託運貨物實在數量超過原報數量時則貨位租應按實在數量計算

第十四條 貨場辦公室內應備製貨位圖板其上繪就全場貨位圖每貨位之上註明貨位號數在每一貨位上須掛小牌一枚小牌應一面爲紅色一面爲白色兩面各註明與貨位同一之號數凡已發貨位憑單之貨位均須用小牌之紅面顯示之其未發出貨位憑單或已將貨物運走之貨位均須用小牌之白面顯示之

第十五條 凡託運人已領得貨位憑單之貨物務須於每日下午四時以前送齊以便過磅其在下午四時以後送齊者如當日不能過磅則歸翌日過磅但未經過磅之貨物鐵路不負保管之責

第十六條 各貨場所用墊貨枕木須用帳簿隨時登記每次領到或報銷之數務須分別登記清楚並將報銷事由詳細記明每月一日務須清查一次如有短少應由管理者負責如日久朽爛或損壞時須將朽爛或損壞之枕木妥爲保存以備正式報銷

第十七條 如因貨物之性質或貨位之地勢需用枕木鋪墊時其數目須由過磅司事酌量分配並須隨時將貨位號數及枕木數目登記以防丟失

第十八條 凡貨場所存之枕木或使用枕木之貨位裝車完畢時應由過磅司事監督裝車長工或腳行在指定地點將枕木縱橫排垛每百根爲一垛最下一層只放二根以上八層每層各放十根其第十層放六根第十一層放二根最上一層仍放十根且務須使成斜坡以免存水其不及百根者亦須如法排垛

第十九條 凡整車普通糧石之堆置例如三十噸車一車每一貨位堆置二百七十袋時其堆垛方法最低四層每

層縱面九袋橫面五袋其餘五六七八各層每層橫面逐層減少一袋合計爲二百七十袋如係二百七十九袋時則照第八層重垛一層如係二百八十八袋時則照第七層重垛一層餘以類推但無論如何不得放置貨位以外凡在專用岔道內託運之整車貨物其堆置方法亦應按照上項之規定辦理以一車爲一單位分別堆置惟大宗貨物或須散裝運輸或其包裝及每件重量均爲一律且均堆置整齊便於檢查者得不分車堆置

第二十條 除堆置整車糧石及用袋裝之整車貨物應照第十九條方法堆置外其餘各種貨物亦應審度情形整齊堆置以免傾倒而防混亂其煤炭木料油酒簍以及雜貨等物如一貨位不敷堆置時得酌配兩貨位以堆置之

第二十一條 各貨場內所有之倉庫應按貨運之情形每一倉庫分爲若干貨區每一貨區應於屋頂橫樑上（或其他適當位置）懸一號牌標明貨區號數各貨區之界限須用白石灰漿在地上劃線標明之

第二十二條 凡不耐雨溼風吹易於損壞以及易於被盜竊之貨物必須置於倉庫之內如麪粉核桃豆油生果藥材青萊棉花洋火茶類煙類細磁類玻璃皮毛皮革罐頭紙張糖類酒類棉線綢緞粗細布疋等類貨物

其他各種貨物若倉庫內有餘地時則置於庫內如庫內無餘地時亦可置於貨場高爽之處並以枕木墊地再以篷布覆蓋之如小米大米花生鹽斤大豆豆餅高粱小麥雜糧蔴袋洋灰以及其他農產品禽畜品等類貨物惟石料石灰煤油粗陶器蘆席木料以及其他林產礦產等類貨物則無須置於倉庫之內  
凡易於發火之貨物無論置於何處均須與他貨隔離以免危險

第二十三條 各站須視其到達與起運之整車及零擔貨物之多寡並其種類性質於倉庫內酌分若干貨區爲放置整車貨物之用若干貨區爲放置零擔貨物之用又各站到達與起運之貨物應分別置放以便易於領取及裝車其到達與起運貨物之數量相差太多者可酌量變通之

第二十四條 各站亦可按其與其他各站相互間起運及到達貨物之多寡於倉庫內酌分一區或數區爲置放某站或某段起運及到達貨物之用分配之法或一站一區或一段一區或兩三站一區或兩三段一區總以便於尋找且不虛糜倉庫地位爲主旨

第二十五條 倉內務須清潔凡有搬走之貨物其地上遺留之雜物務須隨時加以掃除又庫門與庫內所安電燈之電門應隨啓隨閉不得疏忽庫門鑰匙夜間由值夜班司事保管在白晝辦公時間以內應歸於外部領班保管遇裝車卸車中轉交貨等司事隨用隨取用完仍須繳還外部領班

第二十六條 各站貨場應設巡查夫若干名分班巡邏看守貨物

第二十七條 外部領班應於每日下午各事結束後帶領值班巡查夫巡查貨場一週如有應加意看管者須向巡查夫指示明白至翌日上午辦公之前亦應帶領值班巡查夫巡查貨場一週如有差錯或有可疑情事應即澈底查究以明責任

第二十八條 各站貨場應斟酌貨場面積之大小置備巡邏錶一個或數個以爲巡查夫巡邏看貨之用此項巡邏

錶每個附帶鑄有號數之鑰匙若干把分裝於若干巡邏箱內（以練固結之）將巡邏箱分置貨場各處各巡邏箱之位置應互成三角形各距離二百公尺倘有特別情形得按貨場地勢變通之但各箱之距離能在一百公尺左右尤爲妥善

第二十九條 開啓巡邏箱之鑰匙應歸巡查夫攜帶如巡查夫巡至某巡邏箱時即開某箱取出某號鑰匙向巡邏錶之印洞內小心插入輕輕向外擰轉一週仍將該號鑰匙放置原處將箱鎖妥再往前巡邏巡邏錶另有開啓鑰匙一把應存外部領班處

第三十條 巡查夫應於每日上午換班時將巡邏錶送交外部領班由領班將巡邏錶啓開更換內裝紙表一次並須審視原裝紙表上所顯示之巡邏記號並其距離之時間是否與規定者相符如不相符應即查究

第三十一條 凡巡邏錶啓閉時其內中所裝紙表邊上亦顯有啓閉記號領班更換紙表時應特別注意如原紙表邊上發見額外記號時即係巡查夫曾私自啓閉巡邏錶之明證其巡邏記號當屬不確對於該值班巡查夫應即根究罰辦新紙表置於巡邏錶內時應將紙表上所印之時刻與放置時之時刻對準如置放時爲九時即將紙表上九時對準巡邏錶內之標準針然後將巡邏錶鎖閉交與接班巡查夫其巡查夫換班之時刻須由各站自定之

第三十二條 上條所說巡邏錶之用法須由貨物副站長或外部領班向巡查夫明白指示並領其如法試辦如無錯誤再將巡邏錶交給巡查夫照規定方法使用之

第三十三條 凡巡查夫使用巡邏錶時務須特別小心遇有不靈之時不得用力擰轉無論如何損壞其修理費應歸經手之巡查夫擔負如有故意將巡邏錶損壞者並應嚴加懲辦

第三十四條 巡查夫在貨場巡邏時必須攜帶巡邏錶如無巡邏錶時夜間則擊梆代之

第三十五條 巡查夫巡邏貨場每兩巡邏箱間所需之時間不得超過十五分鐘如超過時須向外部領班陳述理由

第三十六條 巡查夫接班時應會同交班巡查夫巡查貨場一週如有可疑之處應即當面詢明理由遇必要時並須報告外部領班對於巡邏箱及附帶之鑰匙尤須注意查對如有損失應即報告外部領班責令賠償

第三十七條 貨場巡查夫遇有盜賊應隨機應變設法捕獲如有捕得盜犯並確有贓證者應酌給獎賞以資鼓勵

第三十八條 各站貨場對於消防事項應特別注意全站員工應組織消防隊以便遇有火警時幫同路警辦理消防工作

第三十九條 各站應備各項消防器具放置一定處所指派專人整理保管之並應於貨場各適宜地點設備警鐘（可以短鋼軌爲之附帶短鐵棍一根備爲敲擊之用）及噴水機滅火水桶若干具（桶內須滿貯以水）

第四十條 各站須於貨場各適宜地點標立「嚴禁煙火」之顯明木牌無論何人不得吸煙或升火除有玻璃罩之保險燈及電燈電筒等得由站長特別許可使用外其他如紙燈籠蠟燭或火把易生危險之物一概不准往來



貨場間或左近

第四十一條 凡有發火可慮之處如辦公室內之火爐及煙筒或機車經過或電燈線通過以及電燈線由板壁穿過等處務須隨時嚴加注意並安置電燈線時其電線與板壁必須以隔離瓷隔開無包皮之電燈線絕對禁止使用場內如有紙片亂草葦蓆木片等容易引火之物務須注意掃除

第四十二條 倘貨場遇有火警時無論何人均須立刻一面撲滅一面喊救但須持之以鎮靜處之以條理切忌慌張致肇他事其撲滅時須注意火勢風向及四圍之房屋與貨物至何處急潑水何處應先拆卸何處應即搬移何處應加保護尤須特別注意

第四十三條 滅火之物以水泥沙土溼蓆袋為適宜（生石灰則不宜用水）倘糧石堆起火最忌揚散須急用泥沙及溼蓆袋等覆滅之沙土（以散土為宜）應預儲於貨場各適宜地點或留出貨位若干處專為存土之用亦可

第四十四條 各站站長應於閒暇之時督率全站員工操演各項消防技術並說明各項消防器具之用法每年至少二次以免臨時慌張而致誤事

第二節 託運及承運

第四十五條 託運人向過磅司事領得貨位憑單後即須將貨物運至貨場照章堆妥並須將託運單照章填妥蓋

章連同貨位憑單一併交給過磅司事以備檢查如託運人請求發給提貨單時應在託運單特約欄內註明「請發提貨單」字樣

第四十六條 檢查時如發現貨物與通則第三四五六七各條所規定者不符或有捏報情事應照通則第十條分別處理倘有捏報之違禁品應即呈局核辦

第四十七條 如託運人將託運單交遞後過磅司事應隨時檢查不得積壓每日以午後五時爲託運終止之時俾便於六時以前請求車輛

第四十八條 過磅司事對於託運貨物根據託運單實行檢查後應即分類依先後之順序規定其託運號數連同貨位號數一併填入託運單上之相當欄內

各站零擔貨物之託運單號數每日分上下行各自第一號起順序編列之整車貨物之託運單號數應依各路所有車輛之各種載重量分爲若干種每種之中再分爲普通優先最優先三類每類起訖循環使用號數之多寡由車務處長斟酌情形規定之

貨車負責運輸通則第十九條所載之特種貨物其託運號數應由各路斟酌情形另行編定之

凡中間車站應將整車貨物託運號數按上項所分種類再分上下行編列之

第四十九條 凡取銷託運之貨物其託運號數即作爲已用論須在「整車貨物託運及裝運登記簿」(責式十

六甲)及「整車貨物託運及裝運彙報」(責式十六乙)內分別註明之

第五十條 各站應按需要情形備製木質貨牌若干以爲託運貨物檢查後在貨堆上懸掛之用其貨牌上之號數須與託運號數相同該項貨牌之大小應使一律寬一公分半長三公分凡貨物業已檢查清楚並規定託運號數後即須將貨牌懸於貨堆近路之一端最高處以便易於查看

第五十一條 凡貨物已經檢查並掛牌後過磅司事須按託運之順序過磅(或過尺)凡過磅時須將貨物與託運單一核對相符後始得過磅過磅後並將所得之實在重量填入託運單內填妥後蓋章送交外部領班查閱

第五十二條 過磅時無論使用地磅或小磅於過磅之先須先檢查磅秤有無不靈或損壞之處倘係小磅更須將其置於平坦之地使四輪均能受同等之力且須飭工時常揩擦加油以免生鏽不靈

第五十三條 凡用小磅過磅時如貨物件數無多或包裝不一致者須全數過磅如件數甚多而包裝又係一致者可於貨堆內隨意抽出十分之一過磅以求其每件之平均重量以此推算全部貨物之重量惟每次須更換其抽出之地點以免商人有取巧之機會如見有可疑之處則臨裝車時再磅其全數或取其大者過磅倘有差誤須即報告站長並會同託運人更正之

第五十四條 凡整車貨物如過磅時係按小磅過得之重量計算者遇有地磅應行覆磅其重量即以地磅過得之數爲準於覆磅時如發現貨物之重量與貨票託載之重量不符應即分別訂正以便補收或退還運費及雜費如

重量超過該車載重量百分之五時應即將該項逾量貨物起卸如係在中途站發現者卸下之貨物應另按零擔辦法運赴到達站所有運費及雜費應由收貨人或託運人負責補繳

第五十五條 貨車運輸通則第二十七條既規定每三立方公尺爲一公斤則凡遇質輕體大之貨物過磅時務須兼行過尺過尺時應按物體之最長最寬最高處分別量度其公尺數目再將長寬高三數相乘求得其立方公尺然後折合重量如折合之重量少於實在重量時仍應按實在重量計算

第五十六條 過磅司事將填妥之託運單送交外部領班查閱無誤後外部領班應按照託運之順序查明凡當日不能起運之整車貨物及所有託運之零擔貨物（不論當日能否裝車起運）應將該項託運單一律送交內部並在整車貨物託運單上加蓋「暫發存場收據」戳記其當日能裝車起運之整車貨物之託運單應交給裝車司事分別裝車

第五十七條 裝車時倘車已裝滿而貨物尚有餘剩時裝車司事應即會同託運人及過磅司事照實裝之數量將託運單改正由過磅司事蓋章並將餘剩貨物交付託運人然後將車號填入託運單內交由外部領班送交內部

第五十八條 寫票司事收到外部送交蓋有暫發存場收據之託運單應即填寫貨物存場收據經站長蓋章交付託運人（此項收據共分三聯除交付託運人一聯外其餘二聯一留站存查一寄交會計處）並將貨物存場收據號數填入該項託運單內送還外部領班保存預備對照裝車

第五十九條 計算司事收到外部已將貨物裝車之整車託運單及零擔貨物託運單後應即按照過磅司事核實數量計算運費及雜費填入相當欄內並將其餘連帶應填各項分別填明送交寫票司事

第六十條 寫票司事應將託運單內所記各項詳細查核無誤後始得照寫貨票填寫貨票時筆劃務須清楚不得稍有含糊填完簽字蓋章即送交內部領班然後內部領班再將所有貨票與託運單詳細對照如有錯誤或漏寫之處應令寫票司事加以改正凡改正之處寫票司事須加蓋圖章以明責任如係提貨單時則應作廢另寫

第六十一條 凡貨票經內部領班詳核無誤後應即將貨運收據送交收款司事貨運通知書及到站存根送交外部裝車司事託運單則送交統計司事

第六十二條 收款司事應按照貨運收據內所載各項費用之數目順序收款已收者即將貨運收據交付託運人至此鐵路對於該託運人所託運之貨物即為承運惟當日不能裝車起運之整車貨物自發給貨物存場收據之時起亦作為承運

第六十三條 凡貨票業已發出始發覺記載上之錯誤如不關於運費及雜費時應由寫票司事向到達站及關係處所發電訂正之如關於運費及雜費時應填發運費及雜費訂正單訂正之並均須將起運站存根照改以備查考

第六十四條 凡由局內或到達站發來之訂正有關運費及雜費者應由計算司事將原存根尋出加以復算再行

改正其不關費用者應由寫票司事對照改正之凡有關費用者復算改正後即交收款司事分別補收或退還

### 第三節 裝車及起運

第六十五條 站長或貨物副站長應於每日下午六時填具車輛及篷布繩索狀況日報表及運輸成績概況日報表電知主管課

同時並應將當日所託運及裝運之整車貨物按照所收到之託運單及所填發之貨票分別填入「整車貨物託運及裝運登記簿」(責式十六甲)內並根據該登記表填造「整車貨物託運及裝運彙報」(責式十六乙)交由最便捷列車寄呈車務處查核

車務處收到上項「整車貨物託運及裝運彙報」後應由主管課分站逐類立簿登記核對如查有裝運次序顛倒或不符時應即澈查理由並將貨票隨時與會計處核對

第六十六條 每日關於貨物行車及配車電報須由站長或貨物副站長發交裝車卸車司事詳細查閱備簿記錄以爲調車之準備

第六十七條 凡調車之前裝車或卸車司事須赴貨場視查應行裝卸之所在地點以便調車時通知調車人員使將車輛甩放於適當地點以免裝卸時再行推調費時誤事

第六十八條 裝車司事應依照託運種類及託運號數之先後定裝車之次序一俟空車調妥後即按所定次序裝

車如有鮮魚鮮果等特種貨物時應即儘先給車裝運其次如有餘車再裝運最優先裝運之貨物其次如有餘車再裝運優先裝運之貨物最後如有餘車再裝運普通裝運之貨物此種次序先後不得顛倒違者重罰裝車時並須注意將前一日所承運未能起運之各號貨物先行順序裝出以免錯亂

第六十九條 凡裝車之前應詳細檢查車頂車身車底有無朽腐破裂穿孔及釘鉤等情事如有上項情事應即設法修理或補救如曾裝過煤油糞土石灰煤炭等車須將車內掃除清潔

第七十條 裝車之際須先查閱當日應裝貨物之託運單按照託運號數尋覓貨物所在之貨位並注意查明該貨堆所掛之牌號與託運單記載之託運號數是否相符再檢查該堆之貨物與託運單所載之貨名件數及重量是否相符檢查各項均無錯誤即將貨牌取下（惟不得同時取下兩個以免混亂）掛於車門再用粉筆將託運人貨名件數到達站逐一詳記於車牌框左近俾便醒目並將該車號數填入託運單內惟裝車完畢插妥車牌後應即將前項粉筆字跡擦去

第七十一條 如裝磁器缸瓦及生鐵所鑄各項物品時須先將車底車旁及與該項物品相接觸之處使用草墊等物（託運人自備）隔離以免車輛行動時有所損傷如裝火藥類之物品尤須特別注意以免發生危險

第七十二條 凡用敞車裝載貨物時其裝載之限度高不得超過各本路所有最高篷車之高度寬不得超過該敞車之寬度如遇體大不能拆散之貨物裝載時不能不超過上項限度者其裝載高度從軌面起中間不得超過四

公尺五八兩旁不得超過三公尺八一其寬度不得超過三公尺一六覆蓋篷布時須先蓋後張然後再將前張加蓋於上其前張之尾端覆於後張前端之上至前張之前端及後張之後端均須緊密封固以免車輛行動時為逆風吹入火星雨水之患再繩索之捆束不得過鬆亦不得過緊以免脫落及撕破篷布等情事

第七十三條 凡用敞車裝載不耐雨溼之貨物時務必將裝在中央之貨高拱成脊使篷布向外傾斜以免有雨水積滯之虞

第七十四條 凡裝糧石或用袋裝洋灰麪粉等貨須先由車之兩端裝起至車門處務須多留空位以免緊迫車門難於關閉

第七十五條 凡裝車時重貨宜裝在下面輕貨宜裝在上面又乾燥之貨不得裝近潮溼之貨凡易收氣味之貨如食品與布疋等（尤以茶煙糧麪糖等為最）亦不得與有臭味之貨接近

第七十六條 凡件數過多之整車貨物裝卸時須用籌籤方法查點以免錯誤

第七十七條 凡裝載長大體重之貨物其重量及長度能以一車裝載者應在車底板上與車軸或車架轉盤垂直之處鋪墊枕木將該項貨物平均裝載枕木之上以免偏重壓壞車底並須就墊枕木之處用繩索妥為捆束如該項貨物之重量可以用一車裝載而其長度須由車輛之一端伸出者其伸出之部分須另接空車以承納之但伸出之部分如超過承納之空車三分之一以上時應使伸出之部平均由車之兩端伸出其伸出之兩端須各接以



空車承納之

第七十八條 如長大體重貨物之重量須用兩車裝載時必須按照兩車之載重噸數平均分載該貨之重量但使用枕木時其貨物之兩端必須伸過枕木之外半公尺以免滑脫

如該項貨物之長度須用兩車以上裝載時除承擔重量部分外車底車側均須與貨物本身隔離以便車輛轉變時易於周轉

第七十九條 凡承納長大笨重貨物之前部或後部之空車如有空餘地位而無妨礙時得斟酌情形裝載其他相宜之貨物以免車輛之虛糜

第八十條 凡裝載長大笨重之貨物須用兩車或兩車以上時應電請車務處核准後方能裝載遇必要時應請由工務或機務方面派員會同審慎裝載以免遺誤

第八十一條 凡在岔道間裝完之車須令長工或腳行推入車限內安全地點以免調車時發生危險

第八十二條 凡裝車或卸車時不得使用貨件以爲墊腳之用其裝卸貨物亦不得使用手鉤以免損傷倘有違背應即嚴行禁止並將其手鉤沒收重犯者處罰

第八十三條 凡長工或腳行到班裝卸貨物時所穿號衣務須一律整齊裝卸車時並須嚴守秩序不准爭先恐後及嘻戲玩笑或吸煙等事違即重辦

第八十四條 凡篷車裝載完畢後如裝車司事確將所裝貨物詳細查對毫無錯誤時應即將車門妥為封鎖其封鎖篷車方法應先將車門緊閉並將門吊扣於門鼻上或將門門插入門鼻內然後再用鐵鎖鎖妥（或用粗鉛線擰固亦可）並以穿鉛彈之鉛絲繞過門吊或門門與門鼻將鉛絲之兩端作交叉或插入鉛彈內再用封車之鉗子鉗定鉛彈轉擰鉛絲擰至與車門門鼻接近為止即將鉗子用力鉗壓鉛彈務使站名顯現為止其鉛彈下端所餘之鉛絲須分別向上彎曲然後再用油紙封條（按格式填明蓋章疊摺妥當）亦由門吊或門門及門鼻繞過將紙封條如法繫妥後再加蓋圖章以明責任

第八十五條 凡敞車裝載完畢並經裝車司事將所裝貨物詳細查對無誤蓋妥篷布後應即將繩索繫妥但其繩索所繫之結扣須一律結以豬蹄結並用穿鉛彈之鉛絲逐一照篷車車門加封鉛彈方法加封之

第八十六條 凡在專用岔道由託運人自行裝載之整車貨物裝妥後送至車站時裝車司事應會同託運人將所裝貨物詳細查對如無錯誤除照第八十四條八十五條辦法分別加封外並須令託運人照鉛彈加封辦法另行加封但託運人應自備封鉗（該封鉗之鉗印應用託運人之姓名或商號）鉛絲及鉛彈以便應用

第八十七條 如因貨物之性質及車輛之種類不宜關閉車門經託運人之請求並在託運單特約欄內註明「請勿封鎖車門如貨物因此損失託運人願自負責」字樣裝車司事得不與封鎖車門

第八十八條 每一貨車封妥後應即填寫車牌其填寫方法須按照託運單上所記載之車號貨名起運站到達站

收貨人篷布繩索號數等項逐一以毛筆黑墨用楷書填寫於車牌各欄內字跡務須清楚如係敞車裝載糧石等物並須於車牌之後面按照實在裝載情形將裝載層數及每層袋數一一書明例如三十噸車裝三百二十袋其最下第一層至第五層每層為五十四袋第六層為三十四袋第七層為十六袋車牌後面應如下法書明

層	袋數
7	16
6	34
5	54
4	54
3	54
2	54
1	54
	320

然後將填就之車牌分別插入貨車兩側之插置車牌框內

第八十九條 凡插置車牌時應特別注意勿使框架之橫欄將字遮蔽並查該車號數與車牌上記入之車號是否相符同時再查看車門之封鎖篷布之覆蓋繩索之捆束等項有無不妥然後填寫篷布繩索寄送單

第九十條 貨車車牌因貨物之性質及車輛裝載之情形分下列數種填用時應特別注意不得稍有錯誤

- 一 普通貨物車牌係為白地黑字凡裝載普通貨物之整車填用之
- 二 特種貨物車牌係為白地黑字中印紅色三角形標誌凡裝載特種貨物（如鮮魚肉繭瓜果蔬菜花草樹苗冰及死禽獸等）之整車填用之
- 三 危險貨物車牌係為紅地黑字凡裝載火藥類以及爆炸危險等物之整車填用之
- 四 零擔貨物車牌係為白地黑字中印一紅色粗橫線標誌凡裝載零擔貨物之車輛填用之
- 五 空車車牌可利用已經用過作廢車牌之背面或尚未用過之車牌面將起站到站出發年月日時及車號分別填寫如法插置

第九十一條 凡裝載汽油煤油以及其他危險物品之貨車於裝妥後應在車之兩側適當之處各貼「危險品」標紙一張此項標紙應三公寸長一公分寬並用紅地白字以期引人注意車站及行車員工對於貼有此種標紙之貨車在停留及運行中均應特別注意免肇事故

第九十二條 凡裝載陶器玻璃以及其他易損物品之貨車於裝妥後應在車之兩側適當之處各貼「調車注意」標紙一張此項標紙之式樣與第九十一條所規定者相同凡貼有此種標紙之貨車車長及司機調車時應特別注意以免車內貨物損傷

第九十三條 凡車內裝載搬運應注意之貨物於貨物裝妥後應在車之兩側適當之處各貼「搬運注意」標紙此項標紙之式樣亦與九十一條所規定者相同以便運至到達站卸車時注意搬運

第九十四條 裝車司事將車牌車門篷布繩索等項查看完全無誤後即將每車之貨運通知書及到達站存根連同篷布繩索寄送單裝入專用信封之內並照下列辦法分別辦理之

一 凡整車貨物所用之信封其封皮之外面須將起運站到達站貨票號數及份數年月日及車次等項分別填明於各相當欄內交於車長同時並應將年月日車次車號貨票號數起運站到達站及貨名件數重量填寫於整車貨物授受證內車長於接收信封時應與該授受證內所記各項查對無誤後始得簽收

二 凡整車零擔車及合裝零擔車貨物所用之信封除照上項方法填寫封皮及貨物授受證外並須另行填

零擔貨物彙報連同通知書及到達站存根一併裝入信封之內並在封面分別註明份數然後交與車長查對簽收

三 凡沿途零擔車貨物所用之信封須將所有全數通知書及到達站存根一同裝入在內其封皮之外面祇填寫貨票份數並須填寫沿途另擔貨物授受證交押貨司事查對簽收

第九十五條 車長及押貨司事收到貨票信封後須查對內容有無漏裝誤裝之處然後逐一分別登記於車長及押貨司事貨物授受簿內以便在到達站交付貨物時對方簽收之用

第九十六條 車長於貨車編掛列車後準備起運以前對於各車封印鉛彈以及篷布繩索應逐一詳細檢查有無不妥之處如有不妥之處必須俟整理完好始得起運

#### 第四節 到達卸車及交貨

第九十七條 貨物運抵到達站時車長及押貨司事應將貨運通知書及到達站存根以及其他相關單據交付站長或卸車司事站長或卸車司事接收通知書等件時應即點查通知書等之件數並與到達貨車對照是否相符同時並應檢驗整車貨物之車門車窗篷布繩索以及封印鉛彈車號車牌等有無異狀或錯誤如毫無異狀或錯誤時然後在車長之貨物授受證上簽收車長即將該授受證之副頁扯交站長或卸車司事存查

第九十八條 站長或卸車司事如檢驗車輛有異狀時除立即電知起運站及各關係處所外並應令車長在貨物

授受證上註明蓋章並即將有異狀之車起卸切實點驗

第九十九條 凡到達之整車貨物須隨到隨卸不得積壓卸車時仍須將封印及篷布繩索車號車牌等詳細檢查

一次並須嚴囑夫役腳行等不得擅自開印卸車司事開車門或揭篷布時對於鉛彈鉛絲及封印紙務宜小心將原樣剪下裝入於該車之貨票單據信封內連同取下之車牌妥加保存（以保存半年爲限）

第一百條 凡開車門卸貨時應注意緩開因所載之貨物常有傾依車門之時倘開門過速隨而墜下不但損壞貨物即卸貨夫役人等亦恐有危險

第一百零一條 凡用平車或砂車煤車裝運石塊或本料等兩旁所用之木柱或車門爲屏蔽者卸貨時務須用堅固繩索緊緊或用其他安全方法預爲佈置妥當再查看有無出險之虞所有卸車之人均須站立安全處所然後將該屏蔽之木柱等緩緩移開（移木柱或抽門之人最爲危險）以免石塊或木料等由車傾倒致發生意外危險

第一百零二條 凡卸零擔貨物時卸車司事須登車監視以免卸車人等暗中偷竊如有情跡可疑者須即檢查身上有無贓物有則送交站長轉送警務方面懲辦

第一百零三條 凡所卸之貨無論易於損壞與否不得任意拋擲至於箱包桶篋所裝及以繩所捆之貨無論乾溼貴賤粗細卸放均宜注意凡搭肩或卸肩等事須另用人幫助如遇移動裝載易於破壞之木箱最宜小心搬運不

得四面輾轉亂翻遇標有「危險」「調車注意」及「搬運注意」標紙之貨車卸車及搬運貨物時尤應特別小心謹慎

第一百零四條 凡油桶酒篋如有潰漏之時須設法堵塞或換裝又麻袋布包如有破裂須即縫補木箱破裂亦須立即加釘並須將破件置於貨堆裏邊以免偷竊

第一百零五條 凡所卸之貨物卸車司事務須按照通知書上所載之貨名件數重量等逐一點查清楚如有逾額或短少應即註明於通知書內並將檢查所得之情形報告領班或站長並電詢起運站及各關係處所是否多裝或漏裝或貨票誤寫如係多裝應即送回如係漏裝應請起運站補運如係誤寫應即速為訂正

第一百零六條 凡遇貨物短少如詢明並非起運站漏裝時即為遺失應即切實調查其原因如確係鐵路過失再令其填寫賠償請求書請求賠償並由站長填給賠償請求書收據一紙

第一百零七條 如遇卸下之箱篋袋包破壞或污損時應即報告領班或站長並電知起運站及關係處所如內容有損失時亦應按照上條手續處理

第一百零八條 凡補運漏裝之貨物及運回多裝之貨物時均以零擔貨票當作該項貨物之運輸證據填寫時應將運費及裝卸費等欄用筆劃去僅將件數及重量填入並將原貨票號數及補運或運回之理由詳細註於附記欄內填寫補運或運回貨票時其貨運收據應連同報告一併寄局

第一百零九條 卸車司事將貨卸妥後應即按照通知書逐一登記於卸車司事貨物登記簿內倘有形跡可疑之貨物應在登記簿內註明俟收貨人領貨時會同檢驗如發現捏報情事或違禁物品須即照章罰辦

第一百一十條 凡卸下之貨物應一律加以覆磅與貨票所載重量比較相差與否如按體積計算運費之貨物亦須一律重行量度並核算其體積是否與貨票所載者相符倘有重量或體積超過或不及貨票所載數目者過磅司事應即在通知書及到站存根上分別註明蓋章並請站長電明起運站及關係處所

第一百一十一條 凡卸下之貨物經檢驗覆磅後卸車司事即將貨物連同通知書等移交交貨司事除將貨物妥為保管外並按照通知書逐一登記於交貨司事貨物登記簿內（凡卸車司事特別註明事項亦應分別註明）然後將通知書等送交內部收票司事以便通知收貨人前來領貨惟當日未能卸完之貨物應由卸車司事督責巡查夫妥為看管

第一百一十二條 收貨人來站領貨時收票司事須將其所持貨運收據或提貨單收回與貨運通知書及到達站存根對照無誤後令其在收據或提貨單及到達站存根上註明領貨年月日時並簽字蓋章然後填寫領貨出門證交與之

第一百一十三條 如係到付貨物時收票司事須將該項通知書送交計算司事計算後再由收票司事填寫到付領貨出門證送交收款司事收款後交與收貨人該項出門證共分四聯第一聯為車站存根第二聯報告會計處



第三聯爲收貨人繳費收據第四聯爲領貨出門證

第一百一十四條 如係先付貨物時亦應由計算司事將通知書加以覆算如無錯誤應卽由收票司事填寫先付

領貨出門證交付收貨人該項出門證共分二聯第一聯爲車站存根第二聯爲收貨人領貨出門之用

第一百一十五條 凡遇通知書及到達站存根經由卸車司事註明實在貨物與貨票所載不符時或經由計算司事覆算運費及雜費發生錯誤時均應按照覆算結果發行訂正照章分別補收或退還

第一百一十六條 遇有起運站或其他關係處所發來訂正時其不關運費者應由收票司事分別照訂正單將通知書或存根加以改正其有關運費者應由計算司事妥加計算交由收款司事分別補收或退還並由收票司事改正其通知書及存根

第一百一十七條 如遇收貨人住址不明或無法通知時收票司事應於辦公室外所掛之「到達貨物無法通知揭示」板內揭示招領

第一百一十八條 如遇收貨人將貨運收據遺失或尙未寄到而欲領貨者除令收貨人於通知書及到站存根簽字蓋章外並須取具妥實鋪保在取保領件證上押蓋圖章繳納取保領件費然後方得填給領貨出門證如將提貨單遺失時應照處理提貨單遺失手續辦理之

第一百一十九條 收貨人由內部領得領貨出門證後卽可持赴外部請求領貨經交貨司事將出門證與貨物登

記簿詳加對照無誤並在出門證上蓋章後始得領貨領貨時須由交貨司事將貨物當面點交收貨人然後收貨人即可運貨出場運貨出場時貨場守門夫應將出門證收還並在出門證上註明年月日時以備查考

第一百二十條 如貨物不能一次運出貨場時交貨司事須於領貨出門證後面註明已運出場之貨名及件數然後仍將該出門證交收貨人持用俟貨物完全運出場外後守門夫再將該出門證收還

第一百二十一條 凡收貨人所領之貨物裝載完畢後交貨司事應於未運出場以前再行點查一次以免錯誤守門夫如遇有無領貨出門證或與出門證上所載不符之貨物出門時應即扣留報告交貨司事辦理

第一百二十二條 凡貨物業經收貨人領取後應即將貨運通知書及收回之貨運收據分別整理寄交會計處

#### 第五節 貨物之中轉

第一百二十三條 凡貨物不能直接運抵到達站在中途站尙須經過甩掛或裝卸之手續者即爲貨物之中轉

第一百二十四條 整車中轉貨物運到中轉站後卸車司事須會同中轉司事按照本細則內所載查驗到達整車

貨物辦法詳細查驗並將該項貨票及保管該項整車貨物之責任交付中轉司事

第一百二十五條 零擔中轉貨物運到中轉站後卸車司事須會同中轉司事按照本細則內所載裝卸零擔貨物

辦法起卸點驗並將該項貨票連同貨物交付中轉司事簽收

第一百二十六條 中轉司事應備中轉貨物登記簿按照貨票分別整車零擔登記之並於貨票上加蓋中轉裝卸

年月日時及站名之戳記

第一百二十七條 中轉整車貨物時中轉司事應會同裝車司事查驗並將該項貨票交付裝車司事中轉零擔貨物時中轉司事須會同裝車司事按照裝載零擔貨物手續點裝並將該項貨票交付裝車司事簽收以便轉交車長及押貨司事

第一百二十八條 中轉貨物發現短少或損壞情事時除將短少或損壞之情形電知各關係處所外並將現有貨物照常中轉其他手續則由到達站處理之

第一百二十九條 遇中轉整車貨物有封印破損以及篷布繩索捆覆不良或遇零擔貨物包裝不固以致散亂或漏洩時中轉司事應施以相當之整理並電知關係處所

第六節 變更及運轉阻滯

第一百三十條 凡貨物業經鐵路承運之後託運人至起運站請求變更內部領班須先令其填寫變更託運請求書填寫時須按照變更託運請求書上所定各欄逐一詳細填明並押蓋與託運單上同一之印章如發行提貨單之貨物並須令其將提貨單交出

第一百三十一條 內部領班收到變更託運請求書後須與原託運單或貨票存根一一查對是否相符如查對無誤而該貨尚未起運時並對變更之事項確定有變更之可能後始得受理如該貨已經運出並須確定掛有該貨

車之列車現已行至何站然後以電話向處理站接洽俟其認可後始能受理

第一百三十二條 變更受理後一面須將詳細情形用加急電報通知變更處理站該貨物所在列車車長及關係之各處所一面由寫票司事照貨車負責運輸通則及第二十五第二十八第二十九各條之規定分別核算各項費用並填寫變更單如有應行補收或退還之費用時須於補收或退還完畢後始得將變更單交付請求變更託運人（即原託運人）該項變更單共分五聯第一聯為存根第二聯報告會計處第三聯交付請求變更人第四第五兩聯分別通知關係各站

第一百三十三條 變更處理站因變更事項之不同而有下列之規定

一 取消託運停止裝運變更裝運之順序以及其他在該項貨物尚未起運以前之變更均以原起運站為變更處理站

二 中途停運以貨物所在地點之前方能處理該項變更之車站為變更處理站

三 運回原站在貨物尚未運抵到達站以前則以貨物所在地點之前方能處理變更之車站為變更處理站  
在貨物業已運抵到達站後而尚未經收貨人請求領取以前以原到達站為變更處理站

四 變更到達站如變更之新定到達站較原定到達站在遠處時則以原定到達站為變更處理站如新定到達站較原定到達站在近處時而該貨尚未通過新定到達站以前則以新定到達站為變更處理站若業已

通過新定到達站以後則以貨物所在地點之前方能處理該項變更之車站爲變更處理站

五 停止交貨以到達站爲變更處理站

六 變更收貨人如因變更到達站而附帶發生者則以本條第四項所規定之車站爲變更處理站如爲單獨發生者則以到達站爲變更處理站

第一百三十四條 凡在中途變更處理站接到起運站變更電報通知後俟掛有該項貨物之列車行抵該站時須即以電報交付車長或照變更電報處理之處理時須將電報或變更單號數及變更事項記入原貨票上如爲變更到達站或運回原起運站時變更處理站應將該項貨票作爲自該變更處理站至新定到達站或運回原起運站之貨票須連同變更單一併交與車長隨貨帶去並將車牌上之原到達站名稱用筆劃去然後將新定到達站填入如係運回原站時應註明「運回原站」字樣並須加蓋處理人名章以明責任至貨票之信封亦須如法改正蓋章

第一百三十五條 凡遇中途停運之貨物自停止之時起算經過二十四小時（日夜時間在內）如託運人仍無切實辦法之通知變更處理站應即斟酌情形將該項貨物仍在車上暫爲保管或將該項貨物卸入貨場暫爲保管並照貨車負責運輸通則第二十九條第四項之規定分別核收車輛留滯費及保管費並車輛用掛等費凡易於腐爛或價值特別低廉之貨物應即電局請示處置辦法

第一百三十六條 凡請求停止交貨之貨運抵到達站後應即與他項貨物同時起卸存入貨場暫爲保管照章核收保管費自停止交貨之時起算經過二十四小時（日夜時間在內）如託運人仍無切實辦法之通知凡易於腐爛或價值特別低廉之貨物應即電局請示處置辦法

第一百三十七條 凡貨物業已運抵到達站並經起卸向收貨人發出到達通知後如接到起運站停止交貨或變更收貨人之通知時應即通知原收貨人取消前項到達通知如係變更收貨人時即須另行通知新定收貨人如停止交貨後復接到起運站停止交貨之解除通知將貨仍交原收貨人時即須再行通知原收貨人

第一百三十八條 如遇天災事變或其他意外情事運輸發生阻滯最短時間難以恢復致貨物不能起運時貨物起運站對於尙未裝車之貨物應即停止裝車其已經裝車之貨物應即起卸如已收清運費並填給貨運收據應向託運人將貨運收據收回除將雜費扣清外即將已收運費退還退還運費時應令託運人填具收據其收回之貨運收據連同貨運通知書到站存根貨運報告及起運站存根註明事由並將運費欄各畫紅×作廢除起運站存根外其餘一律寄交會計處備查

第一百三十九條 前條業經裝車並收清運費發出貨運收據之貨物如託運人請求改運至不經行災變區域之站經斟酌情形可以照辦時亦應將原發之貨運收據收回同時計算至新定到達站之運費與已收運費比較差額分別向託運人補收或退還退還運費時並令託運人填具收據然後另行填寫貨運收據交付託運人其收回

之貨運收據連同貨運通知書到達站存根及貨運報告起運站存根註明事由各畫紅×作廢除起運站存根外其餘一律寄交會計處備查

第一百四十條 凡貨物業已運至中途而前方因天災事變運輸發生阻滯時貨物所在之中途站應即電詢起運站轉詢託運人對於該項貨物如何處置經託運人答復後起運站應即電復該中途站以便迅速處理

第一百四十一條 如託運人請求俟交通恢復繼續前運時起運站應審度前途情形如在最短時間內確有恢復之可能方得接受其請求電達中途站照辦

第一百四十二條 如託運人請求將貨物運回原起運站時貨物所在之中途站接到起運站電報後應即在該貨之貨運通知書及到達站存根上將起運站之電報號數及日期並事由詳加註明並加蓋「無費運回原站」戳記連同貨物送回原起運站將貨交付託運人收回貨運收據時應在該收據及貨運通知書到達站存根及起運站存根上將事由註明並將運費欄畫紅×作廢除扣清雜費外應將已收運費退還託運人並令託運人填具收據除起運站存根外一律寄交會計處備查

第一百四十三條 如託運人請求將貨物改運至他站時（非原起運站）貨物所在之中途站接到起運站電報後應即在該貨之通知書及到達站存根上照起運站之電報註明連同貨物送往新定到達站原起運站應按新定到達站與原定到達站之運費比算其差額分別向託運人補收或退還然後以訂正之手續填寫訂正單通知

各關係處所新定到達站將貨物交付收貨人收回貨運收據時應在收據上照通知書上所註事由加以註明

第一百四十四條 如託運人請求將貨物卸於該中途站時該中途站接到起運站之電報應即照到達貨物手續辦理並在通知書及到達站存根上照起運站電報註明並於收回貨運收據時在收據上同樣註明起運站於與託運人算清運費後分別補收或退還亦應照訂正手續填寫訂正單通知各關係處所

#### 第七節 貨物事故之處理

第一百四十五條 凡遇貨物發生全部或一部分遺失損壞污損潮溼腐爛包裝破壞貨名等級件數及重量不符封印鉛彈破壞以及貨物誤裝誤卸誤交等事故當事車站應即填具「貨物事故報告表」寄呈車務處並須斟酌緩急輕重情形先行電明各關係處所然後再行通知收貨人或託運人到站會同查驗並將貨物事故詳細情形註明於存場收據或貨運收據或提貨單上其未受損失之部分應令收貨人或託運人領出並令其在存場收據或貨運收據或提貨單附記欄內註明簽收該存場收據或貨運收據或提貨單仍歸收貨人或託運人持執如收貨人或託運人不願領出時即將該項未受損失部分暫為照章保管

第一百四十六條 各關係車站接到貨物事故電報應即各就實地經過情形切實查明電覆並抄電車務處以便核辦

第一百四十七條 凡遇收貨人或託運人照章到站填具賠償請求書請求賠償時處理站站長應即查明所填各



節是否屬實並所附帶之各項單據是否完備如無錯誤並須將其所填之請求賠償之價格與所附之價格證明單據及貨運收據或提貨單上所載之價格詳加核對如無不符該處理站站長應即一面開具「賠償請求書收據」一紙交付請求賠償者一面填具「請求賠償損失報告書」連同各項附帶單據寄呈車務處核辦

第一百四十八條 凡請求賠償事件經由車務處核准並由會計處將款寄到處理站後該站站長應即通知賠償請求者持賠償請求書收據到站領款賠償交付後並須令領款人出具收據簽名蓋章寄交會計處存查

#### 第四章 附則

第一百四十九條 本辦事細則自公布之日起施行

第一百五十條 本辦事細則於各路實行後所有各路從前關於貨車負責運輸辦事細則即予廢止

第一百五十一條 本辦事細則及各附件如有未盡事宜得由鐵道部隨時修正之

# 貨車負責運輸辦事細則附件(二)

## 零擔車處理辦法

### 第一章 沿途零擔車

第一條 沿途零擔車係裝運沿途各站至各站之零擔貨物但必須有空位時始得裝運列車始發站至終止站之零擔貨物

第二條 沿途零擔車應附掛於每日某次列車及應附掛之輛數須由車務處按照貨運情形規定之

第三條 凡大車轎車洋車船轎等物不得裝於沿途零擔車內但必須車內有空位並與裝載沿途零擔貨物無礙時方得裝運遇必要時亦得斟酌情形另掛敞車專備裝運此等笨大貨物之用

第四條 凡裝運零擔貨物之次序以特種貨物(如鮮魚類鮮肉類鮮蛋牛乳鮮繭瓜果蔬菜花草樹苗冰死禽獸等)為最先危險貨物(如火柴等)及比較貴重貨物次之普通貨物又次之

第五條 凡中間各站於每日末次沿途零擔車通過之後如仍有裝餘之貨物時應將其貨名件數重量體積到達站等項電知始發站請其在翌日之沿途零擔車內預留空位並抄電車務處備查始發站接到中間各站請求空

位之電報後應即彙總按零擔車經過各該站之先後次序填寫「沿途零擔車知照書」交付翌日當班押貨司事押貨司事應按照知照書所開各站分別順序預留空位如某站第一次請留空位而因車位不足或其他關係仍未能裝出時該站應再電知始發站始發站應在知照書附記欄內將該項貨物必須先行裝運之事由註明押貨司事對於此項貨物應預留空位儘先裝運不致再有延誤

第六條 凡由中間各站裝運之零擔貨物如因車位不足而一託運單所託運之貨物必須分兩次裝運時站長應將必分兩次裝運之原因及所裝件數重量及裝餘件數重量等項分別註明於原貨票附記欄內交由押貨司事隨第一次所裝運之貨物帶交到達站同時站長並應將上項情形電知車務會計兩處並抄發押貨司事及到達站俟第二次裝運時再另填貨票並在貨票附記欄內所載各項分別註明其原貨票號數及電報號數亦須一併註明惟運費雜費欄內則應畫×作廢

第七條 始發站爲待收及整理中間各站請求空位之電報及填寫知照書起見在沿途零擔車出發三小時以前不得裝車凡在每日上午七時以前出發之沿途零擔車不得在前一日午後四時以前裝車但中間各站之電報如在每日下午四時以後收到者概歸翌日整理

第八條 始發站應按第七條所規定之時間整理各中間站請求空位之電報填寫沿途零擔車知照書交與押貨司事簽收該項知照書每本五十份每份分甲乙兩聯甲聯爲車站存根乙聯交押貨司事帶至到達站交與站長

或貨物副站長轉報車務處

第九條 押貨司事接到知照書後應即預爲籌算至某站可以騰出空位若干以備沿途裝運而免臨時困難

第十條 沿途零擔車經過各中間站如車內賸有空位並與知照書所開各站應裝貨物無防礙時押貨司事須沿途裝運不得藉辭因無通知拒絕裝運

第十一條 中間各站站長遇押貨司事拒絕裝運時須令其呈驗沿途零擔車知照書並親身上車查看如確有空位而押貨司事故意拒絕裝運時站長應即據情電明車務處核辦並抄電列車始發站備查

第十二條 沿途零擔車之裝載不可層次太低以免虛靡車位但油酒等用簍裝者及易於損壞之貨不得積壓易發火者（如火柴等）不得近於易燃燒之貨易受溼者不得近於潮溼之貨易收味者不得近於腐臭之貨裝車時押貨司事須親自指揮腳行妥爲放置及堆積以防有傾覆之虞押貨司事於以上各節務須隨時研究以臻完善

第十三條 裝卸沿途零擔貨物時押貨司事須會同裝車司事點裝點卸不可稍有疏忽授方並須按照負責貨運通知書上所載各項填寫沿途零擔貨物授受證俟點交無誤後令受方在存根上蓋章留爲日後之憑證該項授受證每本五十份每份二聯甲聯爲授方存根乙聯交付受方

第十四條 受方於接收貨物時如發現破壞或短少或污損或包裝不固等情事應在授受證上證明「某貨短少

或破壞之件數及情形」並令授方在負責貨運通知書上註明「短少或破壞件數及貨名」方可蓋章接收並應立即電知始發站及各關係處所備查

第十五條 押貨司事遇必要時得由起發站隨帶裝卸夫二人至四人以便沿途幫助裝卸貨物倘在中間某站卸貨過多或無裝卸夫隨車裝卸時應由押貨司事託後方站站長由電話通知該卸貨站站長指派夫役或腳行幫同取卸至裝車則由裝貨站站長自行準備庶免延誤

第十六條 凡裝載沿途零擔車時均須按照到達站遠近次序裝載在遠方站應卸之貨物應裝於車之裏面在近方站應卸之貨物應裝於靠近車門之處如因在中間某站停留時間過短該站貨物未能按照上述次序裝載致將在近方站應卸之貨物被在遠方站應卸之貨物隔離時押貨司事應在停留時間較長之最近車站加以相當之整理或改裝並於必要時得要求站長派人幫同裝卸站長不得拒絕或推諉

第十七條 沿途零擔車裝妥後不能當日掛走或到達最終站為時太晚當日不能取卸時押貨司事應將車門鎖固如所用之鎖係保險鎖時即將鑰匙用紙包裹會同值班站長或貨物副站長用火漆雙方蓋印封固連同貨票點交值班站長簽收保存俟翌日再向值班站長領取藉資互證如所用之鎖非保險鎖時除照上述手續辦理外並須另加鉛印以昭慎重

第十八條 凡沿途零擔車在始發站經押貨司事會同裝車司事裝妥後押貨司事須於開車前四十分鐘親到值

班站長或貨物副站長處報到並準備一切應辦事務如於開車前四十分鐘仍未到站值班站長應即派人催促並報告車務處以憑懲戒若於開車前三十分鐘仍未到站則應另派他人代替或以其他相當辦法處置以免延誤

第十九條 押貨司事須將其行車區間所置理貨物之數量及狀況逐站按照「沿途零擔車押貨司事報告」各

欄據實填報該項報告每本五十份每份兩聯甲聯爲押貨司事存根乙聯交由最終站站長轉報車務處

第二十條 押貨司事對於跟隨沿途零擔車裝卸夫之勤惰裝卸是否當心以及有無不規則等事應在報告之腳行成績欄內記明之

第二十一條 始發站編配列車時除特別規定者外應將沿途零擔車掛於守車之前部

第二十二條 沿途零擔車之押貨司事及隨車裝卸腳夫均應乘坐守車不得在所押零擔車內乘坐違者重罰

## 第二章 合裝零擔車

第二十三條 由一起運站發往兩到達站之零擔貨物或由兩起運站發往一到達站之零擔貨物裝載於一車之內者謂之合裝零擔車

第二十四條 凡合裝零擔車貨物其兩起運站或兩到達站之距離不得超過五十公里但各地得斟酌各站運輸狀況變更之

第二十五條 凡合裝零擔車所裝之貨物其全部重量之總數不得少於車輛載重四分之三（按體積計者每三立方公尺爲一公噸）如各路貨運狀況偏於上行或下行之一方者得審度情形將利用回空車輛之一方應載之貨重斟酌規定之但由一站起運至兩站之貨物其所裝每一到達站之數量或由兩站起運至一站之貨物每一起運站所裝之數量無論上行或下行利用空車與否不得少於全部貨物重量十分之四

第二十六條 凡由一站起運至兩站取卸之貨物裝車時務須將遠方站之貨物裝於裏面近方站之貨物裝於靠近車門之處以便取卸

第二十七條 凡由一站裝往兩站之合裝零擔車第一到達站將貨卸下後該站如有託運至第二到達站之零擔貨物亦可裝入該車起運由兩站裝往一站之合裝零擔車第一起運站如有託運至第二起運站之零擔貨物亦可裝入該車起運以免虛糜車輛

第二十八條 合裝零擔車之車門須由起運站封鎖至第一到達站啓封卸貨或裝貨或由第一起運站封鎖至第二起運站啓封裝貨或卸貨裝卸完畢後由第一到達站或第二起運站之裝卸司事另加封鎖中途不得啓封

第二十九條 凡由一站裝往兩站之合裝零擔車起運站填寫車牌時應將兩到達站之站名填入到達站欄內如遇第一到達站再有裝往第二到達站之貨物時該第一到達站裝卸完畢後須將該站站名填入原車牌之起運站欄內加蓋印章以明責任凡由兩站裝往一站之合裝零擔車第一起運站填寫車牌時應將兩起運站之站名

填入起運站欄內如裝有至第二起運站之貨物並須將第二起運站填入到達站欄內至第二起運站裝卸後應將原車牌到達站欄內所填該站站名畫去並加蓋印章以明責任

第三十條 凡由一站裝往兩站之合裝零擔車裝妥後每一到達站之貨物應各填「零擔貨物彙報」一份連同貨票送往到達站如第一到達站卸貨後再有貨裝至第二到達站時第一到達站亦應將所裝之貨物另填彙報一份凡由兩站裝往一站之合裝零擔車第一第二兩起運站應各就所裝之貨物填彙報一份如第一起運站有裝至第二起運站之貨物時亦應另填彙報一份該項彙報每本五十份每份兩聯甲聯爲起運站存根乙聯交由車長送赴到達站

第三十一條 凡同一列車掛有兩輛以上之合裝零擔車時車長可斟酌車輛裝卸情形與停車時刻倘無妨礙可將運到一站之貨物合併裝於一車藉以撙節車數該項合裝手續車長得請求站長協同辦理之合裝後所節省之車輛須卽甩下並將改裝情形電明各關係處所

第三十二條 到站卸貨時卸貨司事須以零擔貨物彙報與現貨查對倘有短少或損壞等情時須陳請站長電明車務處及各關係站並按照貨車負責運輸辦事細則第三章第七節之規定辦理之

第三十三條 編配列車時除特別規定者應將合裝零擔車掛於守車之附近

第三十四條 凡特種貨物（如鮮魚鮮肉等類）裝於合裝零擔車遇有直達列車開行時則須附掛於直達列車



如只有分段列車開行時則須附掛於最先開行之列車逐段接運力求敏捷

### 第三章 整車零擔車

第三十五條 或由一站發往其他一站之零擔貨物湊集兩批以上合裝於一車者謂之整車零擔車

第三十六條 凡整車零擔車所裝貨物之總重量不得少於車輛載重量四分之三如各路貨運狀況偏於上行或

下行之一方時得斟酌情形將利用回空車輛之一方所應裝載之重量另定之

第三十七條 始發站於車輛裝妥後填寫零擔貨物彙報一份連同貨票交由車長帶交到達站

第三十八條 整車零擔車之車門由起運站掛鎖中途不得啓封

第三十九條 編配列車時除特別規定者外應將整車零擔車掛於守車之附近

第四十條 凡特種貨物（如鮮魚鮮肉等）裝於整車零擔車時應參照本規則第三十四條之規定辦理之

第四十一條 本辦法與貨車負責運輸辦事細則同時施行

## 貨車負責運輸辦事細則附件(二)

### 鐵路警察押運負責貨車辦法

第一條 各路運輸負責貨物須派武裝路警隨車押運

第二條 各路警察署應會同車務處按照每日貨物列車及混合列車次數列車區間通盤計劃規定押運警察人數班次及押運區間駐在地點

第三條 每一貨物列車或混合列車應派幾人押運須視所掛貨車輛數酌定之每次列車隨車押運之警察應由該管首領指定內中一人負率領監督填寫報告並收交貨物押蓋圖章各項責任

第四條 凡臨時增加之貨物列車車務處之加車電報應抄發該加車始發站駐站押運警察該警察接到電報後應即按時派警到站押車

第五條 貨物列車始發站於列車出發前一小時應填妥「押車警察押運貨物報告」一份通知駐站押車警察押車警察接到通知書後應即按照押運貨物報告所填貨車輛數派定押運人數至遲須於列車出發前半小時到站接押不得延誤

上項押車警察押運貨物報告每份四聯第一聯爲列車始發站之存根第二聯爲列車始發站警務段存根第三聯由押車警察送交列車終止站站長轉呈車務處第四聯由押車警察送交列車終止站警務段轉呈警察署

第六條 押車警察到站後應即會同站長或負責員司及車長切實檢查應押貨車之車門車窗車底門鎖篷布繩索以及封印鉛彈有無不妥情形倘有不妥應請站長加以整理始得接收一經接收即歸押車警察完全負責

第七條 凡規定押車警察在中途換班之車站站長務須於貨物列車未到站前半小時以書面通知駐站押車警察該警察接到通知應即到站準備接班不得遲誤

第八條 押車警察在規定中途換班車站換班時原押車警察即將貨運報告轉交於接班押車警察雙方會同按照第六條之規定逐車檢查如有異狀原押車警察須在報告附記欄內註明蓋章

第九條 押車警察於服務區間內遇所押貨物列車在車站停留時站長預料停留在三小時以內者仍歸押車警察看護如站長預料該次列車須在站停留三小時以上時站長應通知駐站警察由押車警察將所押貨物列車移交駐站警察暫行看護其移交手續駐站警察及押車警察應各備收據簿一本將移交貨車之車次車數車種車號貨名記入然後雙方會同逐車檢查駐站警察即於押車警察收據簿內蓋章接收如有異狀押車警察須在駐站警察收交簿內註明蓋章歸駐站警察看護至該次車開行三十分鐘以前交回原押車警察接收繼續押運仍須會同逐車檢查由押車警察在駐站警察收交簿內蓋章在駐站警察看管時間內如發生異狀駐站警察須

在押車警察收交簿內註明蓋章

第十條 每列車之押車警察隨車押運時應酌量情形將人數分配全列車之前中後三部以便易於防護

第十一條 押車警察於服務時除切實遵照部頒警察服務規則第一百三十五條及第一百三十六條辦理外於隨車押運時並須時時探望全部列車之左右前後如查覺有形跡可疑之人應即切實戒備倘遇有賊匪登車偷盜貨物情事應即協力設法制止

第十二條 貨物列車司機凡遇上下坡度列車速度減低時或經過沿途易於窩藏賊匪之地點應即鳴汽笛示警押車警察遇有此項警笛應各嚴加戒備

第十三條 列車在中途遇有賊匪偷盜貨物情事時押車警察應將其地點及情狀詳細記明於報告附記欄內俟列車行至臨近之車站時即將詳細情形通知該站站長及駐站警察並會同站長將各車詳細檢查如有發生異狀之車必須將所裝貨物點查清楚妥加整理有無短少由站長在報告附記欄內與以註明由雙方蓋章但此種檢查及整理務須迅速不得延誤行車時刻

第十四條 駐站警察得到押車警察上項通知如該站距出事地點較近時應迅速派警查勘或緝捕如該站距出事地點較遠時應以電話或電報通知距出事地點較近之車站駐站警察就近辦理之凡駐站警察赴出事地點查勘後應將詳細情形分別呈報各該主管處所並抄致車務處以便籌備防護辦法

第十五條 凡列車在中途某站加掛重車時押車警察須將所持報告交由該站站長將應填各項填妥並須查驗該貨車之車門篷布繩索封印等有无不妥情形如無不妥即在站長所備之收交簿上蓋章接收凡在中途某站之到達貨車甩放時押車警察應將報告交由該站站長在到達站接收欄內蓋章所用貨車如有異狀押車警察須在站長所備收交簿註明蓋章遇必要時押車警察須會同站長起卸點驗如時間不足時得由駐站警察代替會同站長點驗倘有短少情事由駐站警察在站長收交簿上簽註蓋章以資證明

第十六條 凡列車至該列車終止站時站長對押車警察所押貨車無論係該站之到達貨車或由該站中轉之貨車應即時接收（至遲不得超過一小時）接收時押車警察須會同站長逐車查驗如無異狀然後由站長在押運貨物報告上蓋章接收押車警察即將押運貨物報告第三聯交付站長第四聯交付警務段貨車如有異狀時押車警察須在該報告附記欄內註明蓋章並同時會同將有異狀之車起卸點驗如係夜間到達實際上不能點驗站長應即會同押車警察及駐站警察三方重行用封印紙或鉛彈加封封印紙結上由押車警察蓋章交由駐站警察看護翌日再行會同起卸點驗如貨物有短少或損壞時倘重加之封印完好押車警察應負責任如重加之封印有異狀則看護之駐站警察應負責任（如起卸點驗之貨車係由該列車終止站中轉之車點驗後應由站長會同押車警察重行加封並將重封情形電知各關係處所以明責任）

第十七條 凡遇貨車燒軸須在中途站甩放時押車警察應在押運貨物報告附記欄內註明並由該站站長蓋章

## 接收

第十八條 凡燒軸貨車修復後應由最近列車掛赴原定到達站掛出時除按照第十五條中途站加掛貨車之規定辦理外站長並應在押運貨物報告附記欄內註明「此車係某日某次列車甩下燒軸貨車」等字樣

第十九條 中途站站長遇燒軸貨車在站甩下時或修復掛走時均應電知各關係處所備查

第二十條 凡各站甩下之到達或中轉貨車如認為有交付駐站警察看護之必要時站長應隨時通知駐站警察駐站警察接到通知須立即看護不得推諉由駐站警察看護之中轉貨車掛出前半小時應由站長會同駐站警察交付押貨警察

第二十一條 凡貨物列車經過之車站自入站界起至出站界止該駐站警察應負協同押貨警察防護貨車之責

第二十二條 押車警察在列車服務時須受車長之指導但關於一切勤務則由該主管長官監督考核如有曠職違章行為由該主管長官呈請罰辦

第二十三條 押車警察所押貨物如有遺失損壞情事應由車務處將其實在情形函知警察署照章罰辦

第二十四條 本辦法與貨車負責運輸辦事細則同時施行

### 貨車負責運輸辦事細則附件(三)

#### 篷布繩索使用保管辦法

第一條 各路所備篷布繩索應分爲保管貨物篷布繩索及運輸貨物篷布繩索兩種

第二條 保管貨物使用之篷布繩索專爲覆蓋捆束在貨場保管之貨物非經車務處特別許可不得移作運輸貨物或他項之用

第三條 各路各站所存保管貨物之篷布繩索爲各該站之保存品如有遺失由各該站站長完全負責至各站保管貨物所應存備篷布繩索之數目須由車務處視各站貨運狀況之繁簡另行規定隨時公布之

第四條 凡因無倉庫之設備或有倉庫因貨多不能容納將怕雨溼風吹或易於散亂損壞之貨物在貨場露天堆存時必須用所備覆蓋保管貨物之篷布相度情形妥加覆蓋並用繩索捆束每堆貨物應用篷布幾張繩索幾條均須按照需要情形酌定總以覆蓋嚴密捆束堅固貨物不致傾倒損壞爲主覆蓋篷布以前必須詳細查看如貨物包件有易於損傷篷布之貨(如露出之鐵釘鐵片木梢等)應設法整理並小心覆蓋不得隨意拉拖以免撕

破篷布

第五條 運輸貨物使用之篷布繩索專為覆蓋捆束敞車所裝貨物之用非經車務處特別許可亦不得移作覆蓋保管貨物或其他項之用

第六條 運輸貨物所用篷布繩索之保管站以及每一保管站所管區段之長短及保管篷布繩索之數目應由各路分別酌定之

第七條 保管站如遇該管段內各站請領篷布繩索超過所保存之數目不足分配時應電知臨近其他保管站寄發備用

第八條 運輸貨物所用之篷布及繩索為各保管站之保管品如有遺失不能證明責任在他方者概歸保管站負責

第九條 凡用有篷布繩索之貨物運抵到達站卸車後該到達站對於該項篷布繩索如無繼續使用之必要應即寄還原保管站

第十條 各篷布繩索保管站接到請領篷布繩索電報或電話時須立即將請領數目檢交最近列車寄送不得稍為遲延

第十一條 凡運輸貨物使用篷布時每車兩塊使用繩索時每車兩條敞車用篷布覆蓋時應先審定該車行走之方向然後將後方之篷布覆妥再覆前方之篷布前方篷布之後端覆蓋於後方篷布前端之上一公尺以上再用



所附之繩索妥爲捆束

第十二條 凡覆蓋篷布之時均須先將摺疊成束之篷布置於車上適宜之處順序展開次將前張前端及後張後端之兩角包過車角再將中間兩繩下垂而繫之其篷布兩端兩角之繩則左右交叉而繫之其餘各繩則順勢而繫之繫繩時一律用豬蹄結扣不宜束之過緊或過鬆緊則篷布受損鬆則最易鼓風

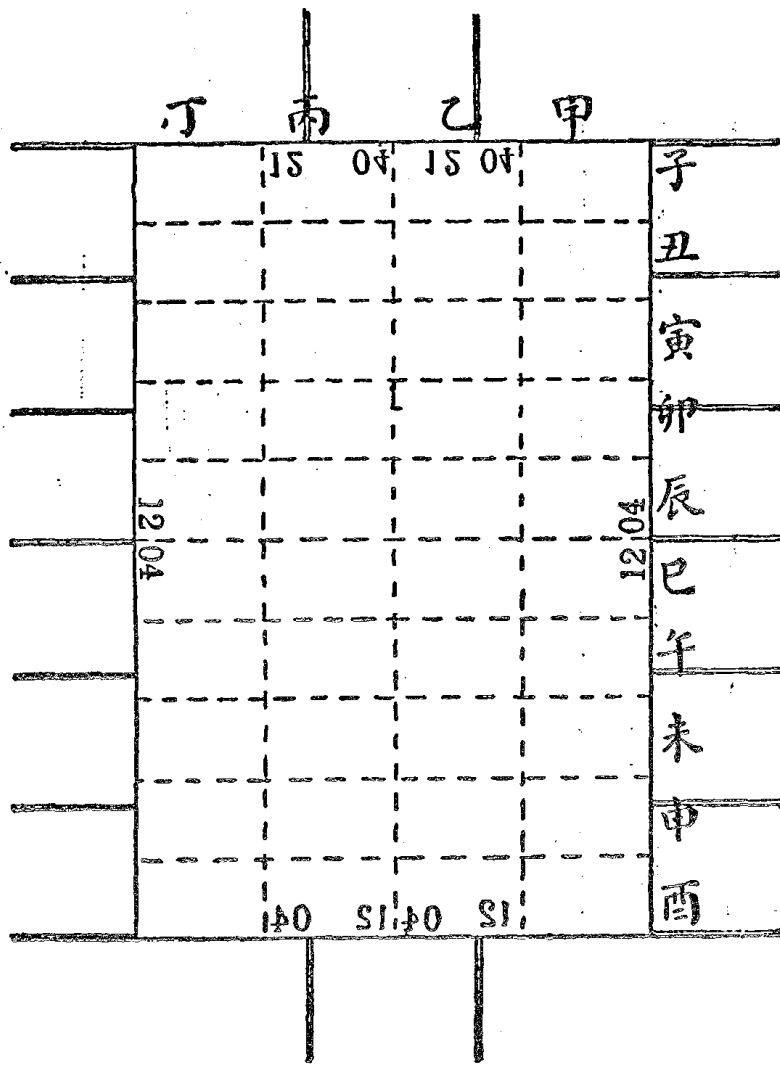
第十三條 凡用低框車輛裝載貨物覆蓋篷布時因篷布寬大車框低矮兩方下垂太長之故須將篷布一邊鋪於車內將貨物積壓於上俟全車裝畢即將篷布摺疊少許垂露車之外邊然後照常妥爲覆蓋再將所附繩索緊結此種覆蓋方法除附帶繩索之外並須另加運輸繩索二條以捆束之

第十四條 凡篷布繩索使用完畢後須按下列辦法妥爲收疊保存不得任意零亂置放以免損壞而便檢查倘有污損須加洗滌或修補凡洗滌或遇雨溼後即須架起晾曬乾透以免霉爛其帶油之篷布存放時必須使之能透空氣並須隨時（至少每十日一次）取至室外打開透風以免發熱

篷布之摺疊方法須於乾爽平坦之處將篷布展開（如附圖所示）先將橫面兩旁所附之繩放於其上將縱面分爲甲乙丙丁四份再將橫面分爲子丑寅卯辰巳午未申酉十份將甲乙放於丁丙之上並將丁甲覆乙丙之上復將子丑寅卯辰覆於酉申未午巳上更由辰巳端起順序摺疊而卯午而寅未而丑申而子酉然後以兩端附繩索捆束之即成

繩索之捆束方法以一公尺為度逐節收起即以繩端纏而束之（如附圖所示）

篷布平面圖

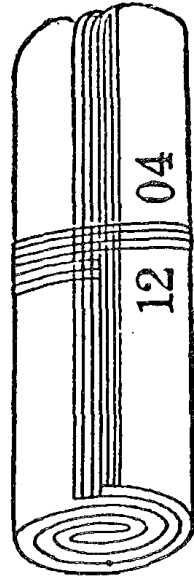


明說

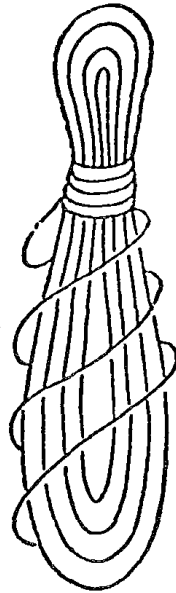
篷布寬度應比四十噸敞車寬度約加寬二公尺其長度應比四十噸敞車長度之一半約加長二公尺篷布四邊露出之繩從布邊起至繩端約長二公尺五

貨車負責運輸辦事細則附件(三)

篷布疊成圖



繩索捆成圖



此項繩索之粗度周圍須六公分半左右長度須三公尺三寸繩之兩端須用銅片鑿包標明號數

- 第十五條 各站應備篷布繩索出入簿一本每逢篷布繩索出入時均須詳為登記用出時並填寫篷布繩索寄送單一份該單每份共分甲乙丙丁四聯甲聯為起運站存根乙聯為到達站存根丙聯報告車務處丁聯通知保管站乙丙丁三聯須連同篷布繩索點交車長帶交到達站由到達站站長點收後即在丙丁兩聯上將收到日期與各項數目詳細註明並須加蓋名章分別轉寄車務處與保管站收存備查至車長與各站授受時均以簽字為憑
- 第十六條 保管站應備各站使用篷布繩索登記簿一本每篷布一塊或繩索一條佔用一頁各站請求使用時即將使用站名發出月日車次一一填入若由該站轉於他站使用時則須將該站篷布繩索寄送單所填送之月日

車次站名及到達站站名按次記入以便查對

第十七條 各篷布繩索保管站於每旬之末須將所有篷布繩索號碼檢查明白某號篷布或繩索現存何站並填

造篷布繩索旬末報告兩聯一聯寄車務處查核一聯由站存查

第十八條 各站所存篷布繩索如損壞或遺失時站長須負完全責任倘車長與車站授受時發現破壞情事須令

授方在篷布繩索寄送單附記欄內註明蓋章為憑

第十九條 本辦法與貨車負責運輸辦事細則同時施行

## 鐵路負責貨物聯運暫行辦法

### 第一章 貨物聯運

第一條 負責貨物聯運除依本辦法所規定外應照部頒之現行貨車運輸通則現行貨車負責運輸通則暨辦事細則提貨單章程暨處理細則及國內聯運規章辦理之

聯運貨物在本路段內得適用本路附則但以不影響其他聯運路者爲限

第二條 辦理負責貨物聯運之車站以全路各站起運及卸載爲原則但爲實行便利起見得由各路預先規定次第實行

第三條 各路負責聯運貨物除別有規定外應以聯軌站爲互相接運站

第四條 整車及零擔負責貨物照以下規定辦理聯運

- 1 整車貨物暫以十五噸二十噸三十噸及四十噸車爲限
- 2 裝載同一起訖站之整車零擔貨物原車過軌
- 3 沿途零擔貨物由聯軌路點驗接運

4 合裝零擔貨物暫不適用聯運

第五條 聯運運費暫以先付及到付兩種爲限先付者統由起運站核收現款到付者統由到達站核收現款此外裝卸及其他雜費由起運站及到達站酌量情形一次或分別核收之

所有貨票報單應由各路檢查課分別先付到付先付者按五日到付者每一日彙送鐵道部聯運處清算股按月清結

聯運各路清結帳款均以現款按期互撥不得以舊帳抵扣

第六條 聯運運費除另有規定者外照各路運價表計算之

聯運貨物之裝卸費及過江駁運費及其他雜費應照各路現行價目表計算之其在聯軌站轉載者不另收裝卸費

第七條 凡聯運貨物係優先或最優先裝運者各路運費均應照優先或最優先運價核收

第八條 聯運貨物與本路貨物同爲普通或優先或最優先或特種時應分別將聯運貨物提前裝運

第九條 聯運貨票及提貨單應按照所附格式印製之

第十條 聯運貨物起運站或到達站或各路會計處對於貨票記載之運費裝卸費及其他雜費發現錯誤時應即電知各關係方面（由聯運處清算股發現者則以更正單通知）統由到達站填發訂正單訂正分別照章補收

或退還之

第十一條 聯運貨票所記載之運費裝卸費及其他雜費等到達站應負查核處理之責倘有錯誤而到達站未查出如係短收而短收之款無法補收時則該項短收之款應由起運路及到達路平均攤認如有溢收之款無法攤還時該項溢收之款應由起運路及到達路平均分之

第十二條 凡按照貨車負責運輸通則第三十三條之規定拍賣貨物之款項應先扣除拍賣費用次及各路墊款次及運費及雜費再次則及到達站之保管費如拍賣之款扣除拍賣費後不足各路墊款之全數則按各該路墊款之多寡比例分配如扣除墊款後不足各路運費及雜費時則按運費及雜費之多寡比例分配如扣除各費外仍有餘款而貨商逾一年尚未領取者則歸到達路所有

第十三條 凡聯運貨物因貨商捏報等情事所有罰款歸發現路所有如於兩路授受時發現應以交付通知簽字爲準如在簽字前發現歸交付路所有在簽字後發現時歸接收路所有

第十四條 凡聯運貨物貨商請求指定列車運輸或一件貨物重量在三公噸以上或體積在五立方公尺以上或長度跨載兩車或兩車以上者起運路須先向聯運各路商洽同意後始得聯運

第十五條 聯運零擔貨物在起運站起運時須於每件貨物上拴繫堅韌標籤兩個（格式附後）其不能拴繫者應於顯明處貼黏紙標籤兩個（格式附後）整車貨物除原車送至到達站者外亦應每件拴繫或黏貼標籤

一個

第十六條 凡聯運貨物遇有按照貨車負責運輸通則第二十五條之規定變更者其變更費由起運站核收歸起運站所有再因變更所生之雜費在某路發生者歸某路所有

第十七條 聯運貨物所用之車牌其種類與本路所用者同但須在中間標明一紅色（聯）字並註明經由某路（格式附後）以資識別

第十八條 負責聯運貨物在負責運送期內如有損失在何路發生者即應由何路負責賠償其不能證明在何路發生者應由經運各路按照所得運費比例攤認關於賠償款項應由經運各路互相通知清理

第十九條 所有賠償手續悉照貨車負責運輸通則第六章之規定辦理惟貨主要求賠償時以向到達站請求處理為原則但客商要求在起運站處理者起運站亦應受理同時並應電知到達站以免重複

各路對於客商要求損失賠償時如一經證明確係由鐵路負責者應迅速賠償之

第二十條 負責運輸整車貨物及整車零擔貨物在聯軌站授受時應由交付路站长會同查驗封印鉛彈篷布繩索有無異狀如無異狀接收路站长應即在交付路站长所填聯運貨物交付通知書各聯加蓋中文名章接收如有異狀應由交付路站长重加整理另行加封倘封印鉛彈損壞過甚貨物有損失可疑之痕跡應即會同卸車點驗點驗後另行裝車仍由交付路加封凡遇有封印鉛彈發現異狀由交付路整理加封或卸車點驗另行裝車交



付路站长應將重封及點驗詳細情形註明於交付通知書各聯內以明責任

前項卸車點驗各貨物如有損失情事其裝卸費由交付路負擔如無損失情事其裝卸費由交付路及接收路分擔

沿途零擔貨物在聯軌站授受時應由交付路站长與接收路站长會同逐件點驗

如發現損失情事應由交付路站长在交付通知書內註明

凡貨物在聯軌授受時如發現包裝破損應由交付路負責整理

第二十一條 負責聯運貨物價目表專價特價表與裝卸及雜項費表由聯運處編製分發各路應用

第二十二條 所有負責聯運貨物應用票據由聯運各路按照部頒格式自行印備

第二十三條 負責聯運貨物如在中途發生意外事變時該中途站應電知起運站及到達站以便轉知託運人及收貨人

## 第二章 互通車輛

第二十四條 在各路車輛未清理以前聯運各路暫以現在所有之車輛無論其屬於本路或外路概認為各該路原有車輛

第二十五條 聯運各路應籌備完好貨車作負責貨物聯運之用由起運路在車箱上加印白色三角標誌以便易

於辨認此項標誌內邊應爲五公寸等邊三角形線寬爲五公分三角內寫明某路字樣如係平車應酌量車邊之寬度繪印較小之標記但須仍用白色

第二十六條 聯運各路點收聯運貨車應以迅速爲原則於收到交付路之通知書後應於一點鐘內接收否則由兩路車務處嚴行取締

第二十七條 關於聯運過軌車輛之檢查辦法除按照國內聯運規章第一九〇條辦理外凡由首都輪渡過江者其檢查方法應按照首都鐵路輪渡貨車檢驗規則辦理

聯運各路對於授受車輛一經接收後對於該車上之手閘及風閘零件（如閘瓦膠皮管及拉杆等）應特別注意倘有遺失應由接收之路負責賠償

第二十八條 聯運路互通車輛結餘噸位應由聯運路酌量運輸情形互爲協定相當限度倘逾此限度以外如有負責聯運貨物交到聯軌站時應由接收之路將貨物卸下保管之一面自行備車裝運此項裝卸費用及保管手續應由接收聯運貨物之路完全負責（此項裝卸保管等費應由接收路擔負不得向客商索取）接收路遇有收到聯運貨物過多無法保管時應由兩路車務處商酌辦理

第二十九條 凡屬外路聯運車輛應按照國內聯運規章第一九四條之規定退還原有路但爲利用車輛起見並得順回程方向裝載貨物運至本路或經過路之各站如無貨裝運應即將空車順原程送回原有路倘違背本條

之規定則爲誤用每誤用一次應由誤用路照車輛載重量每噸另付罰金二元歸原有路所有

凡屬外路聯運車輛如因故改途駛回原有路時除按照國內聯運規章第一八八條辦理外應由到達站電知各關係之聯軌站聲明改途理由以便查核

各路對於他路之聯運車輛絕對不准撥作軍運

第三十條 聯運車輛車租及延期費率均按照國內聯運規章第一八四條之規定辦理但交還期限以車輛在各路行駛之里程爲計算標準每經過一路其里程爲一百公里或不滿一百公里者往返以二日爲限每遞加一百公里或不滿一百公里者遞加一日在此期限以內交還者核收車租超過上項期限交還者另行核收延期費  
凡按照本條之規定聯運車輛於裝貨改途送還原有路者其計算交還期限方法除到達路外亦按上項辦法每經過一路其里程爲一百公里或不滿一百公里者以二日爲限每遞加一百公里或不滿一百公里者遞加一日  
超過此項限期另行核收延期費

聯運車輛改途送還原有路在到達路計算交還期限辦法應按行駛較長之里程計算之

第三十一條 此項互通車輛辦法於貨主負責之聯運貨物亦適用之

### 第三章 互通篷布繩索

第三十二條 聯運各路應備充分篷布繩索以備遮蓋聯運貨物

第三十三條 聯運各路以其本路敞車或平車（以下簡稱敞車）裝運聯運貨物需用篷布繩索時必須用該本路之篷布繩索隨車直通此項篷布繩索概不另計租金

第三十四條 凡聯運貨車覆蓋篷布其覆蓋方法應按照貨車負責運輸辦事細則第七十二條之規定前張尾端應覆蓋後張前端之上以防風雨火燼之侵入倘此車在過軌後轉變方向者起運站應計算此車經行之里程使比較上車輛行駛最長之路得順向覆蓋倘在本路或交付路上逆向而行認為篷布騎縫有易被風雨火燼侵入者該路得於原車上另行加蓋布篷一張但此項加蓋之布篷於交付他路時應由該本路卸下毋須直通聯運直通敞車所附篷布繩索之授受應與該車輛之授受合為一體整個授受其辦法即將篷布繩索之路別號數記入車輛交付通知書及路程單（格式附後）內一併授受

第三十五條 各路送還附帶篷布繩索之敞車如無貨可裝或所裝之貨毋須使用篷布繩索時其篷布繩索應妥為摺疊捆束繫以標籤標籤填明篷布繩索之號數及原屬車輛之路別暨車號送交聯軌站以便查對與原屬車輛一同授受

第三十六條 凡聯運互通篷布繩索在聯軌站授受時應由雙方檢查如有損壞情事併應由授方在車輛授受通知書內註明蓋章以明責任其損壞之篷布繩索應由原有路修理其修理費應由損壞路負擔之

第三十七條 凡原來附有篷布繩索之敞車如聯軌站交還時短少篷布或繩索者即以遺失論應由遺失路賠償

原有路其賠償價格篷布每張一百元繩索每條三十元其辦法即於車輛交付通知書內註明報由聯運處清算之倘遺失路事後復將已失之篷布繩索覓得亦不准再行要求退還原有路銷帳

第三十八條 聯運各路送還他路原未附帶篷布繩索之敞車時如利用該項車輛裝運需用篷布繩索之聯運貨物由裝運貨物之路覆繫其本路篷布繩索者該項貨物之到達路於貨物卸下後應即從速將篷布繩索送還原路不得繼續使用

上項篷布繩索在各聯軌站授受時以聯運篷布等件送達通知書爲授受憑證  
各路對於此項篷布繩索送還原有路之期限應照第二章第三十條所訂送還車輛之期限辦理倘超過此項期限仍不送還者即作遺失論由原有路報由聯運處照第三十六條之賠償規定辦理

#### 第四章 其他各項

第三十九條 車租延期費裝卸費及罰金應按月隨聯運貨物運費同時以現款清結

第四十條 聯運各路每年應舉行會議一次或二次討論負責貨物聯運改進事宜

第四十一條 各路因有特別情形訂有特別使用機車車輛協定經呈部批准者仍得照所訂協定暫時辦理

第四十二條 本辦法自呈奉鐵道部核准之日起施行如有未盡事宜得由聯運處及聯運各路提議呈部修改之

貨車負責運輸提貨單章程 民國二十一年七月三十日鐵道部部令公布

第一章 總則

第一條 鐵路所發行之「提貨單」爲有價證券與現貨有同等之價值可作押借或買賣之用故對於提領貨物之人不問其是否提貨單上所載之收貨人祇須在提貨單有效期內持有提貨單並在該提貨單之背面經由原託運人或由原託運人所簽讓之人正式簽讓者卽有提領貨物之權但由原託運人簽讓時並應押蓋與原託運單上同一之印章

第二條 鐵路所發行之提貨單其有效期間自發行之日起算以半年爲限過期作廢（例如二月二日所發之提貨單至八月一日下午十二時滿期過十二時卽行作廢）

第三條 鐵路發行之提貨單僅限於鐵路負責運輸之貨物使用之

第四條 鐵路所發行之提貨單上須押蓋鐵路局之凸印會計處長之官章發行站站長及填發員之名章者始發生效力

第五條 提貨單內所記事項不得塗改倘有塗抹改竄者卽作爲無效

第六條 提貨單內所載之貨物起運時價值係與託運人在託運單內所填報之價值相同鐵路對於託運人所填報之價值當嚴厲監督力求真確但不負證明之責

第七條 凡發行提貨單之貨物如須請求變更時應將提貨單送交發行站繳納變更費大洋一元由發行站將原單作廢另換新單

第八條 凡發行提貨單之貨物非將提貨單交出不得提領貨物但遇提貨單遺失時得按照本章程第二章之規定辦理

第九條 凡發行提貨單之貨物如運抵到達站後經過六工作小時尚不提領者鐵路即按普通貨物保管章程辦理並核收保管費

第十條 凡押得或買得鐵路所發行之提貨單者須即備函（或用電話）將提貨單號數發行日期貨名起運站本人通訊處及電話號數等項通知到達站以便遇事接洽

## 第二章 提貨單遺失之處理

第十一條 提貨單遺失之聲明 如持單人將提貨單遺失時須立即取具殷實鋪保至貨物所在站填寫「提貨單遺失聲明書」交與站長由站長發給「提貨單遺失聲明書收據」同時並應登報或以其他方法聲明該號提貨單遺失作廢

第十二條 提貨單遺失後提貨方法 提貨單遺失後之提貨方法有三（一）到期提貨（二）押款提貨（三）銀行保證提貨

第十三條 到期提貨 凡業經聲明遺失提貨單之貨物自提貨單發行之日起算經過半年有效期間而無轉轉者聲明人得於期滿後十日之內取具殷實鋪保填寫「到期提貨請求書」連同提貨單遺失聲明書收據一併交於貨物所在站站長領取之

如聲明人不於所定期滿後十日內之限期提領貨物鐵路得將該項貨物變價拍賣拍賣後如有餘款原聲明人除按照貨車負責運輸通則第三十三條之規定辦理外並須將提貨單遺失聲明書收據交還始得領取

自聲明人向鐵路聲明遺失提貨單之日起至提貨單有效期滿之日止有人持該號提貨單向鐵路提領貨物者或貨物業經鐵路照章拍賣而有餘款聲明人尙未具領以前有人持過期廢單前來領款者鐵路應即一面據情查究一面通知聲明人立即來站會同持單人交涉俟轉轉清楚後須將提貨單或過期廢單及提貨單遺失聲明書收據一併交還始得提領貨物或餘款倘鐵路通知發出後經過十日聲明人仍置之不理或竟無法通知之者如持單人有相當理由鐵路得將貨物或餘款交付持單人但持單人須取具殷實鋪保並在交還之提貨單上簽收並蓋章

第十四條 押款提貨 如提貨單遺失而急欲提領貨物者除須照本章第十一條所開通知車站聲明遺失外亦



可以押款提貨其押款之數目應照提貨單上所開貨物價值運費及雜費之共計額另加三成之總數一律繳納現款並具「押款提貨請求書」交於貨物所在站站長由站站長發給「提貨押款收據」先行提領貨物該項押款自提貨單發行之日起算滿半年而無轉轍者提款人始得將站站長所發之提貨押款收據交還提貨站提回之但不給予利息

在押款期內如有人持該號提貨單向鐵路提領貨物者鐵路應即一面據情查究一面通知押款人立即來站會同持單人交涉俟轉轍清楚後須將提貨單連同站站長所發之提貨押款收據一併交還始得提領押款倘鐵路通知發出後經過十日押款人仍置之不理或竟無法通知之者如持單人有相當理由鐵路得將押款之全額交付持單人以爲原貨之代價惟持單人須取具殷實鋪保並在交還之提貨單上註明「收到原貨代價大洋 元 角 分」簽名蓋章經站站長查核認可後始得領款

第十五條 銀行保證提貨 如提貨單遺失而急欲提領貨物者除須照本章第十一條所開通知車站聲明遺失外亦可以鐵路認可銀行之「銀行保證狀」提貨其保證款額應與本章第十四條所規定之押款總額相同被保證人並須出具「銀行保證狀提貨請求書」連同銀行保證狀交於貨物所在站站長由站站長發給「銀行保證狀收據」先行提領貨物該項銀行保證狀自提貨單發行之日起算經過半年而無轉轍者被保證人始得將站站長所發之銀行保證狀收據交還提貨站撤回之

在保證期內如有人持該號提貨單向鐵路提領貨物者鐵路應即一面據情查究一面通知被保證人立即來站會同與持單人交涉俟膠轉清楚後須將提貨單連同站長所發之銀行保證狀收據一並交還始得撤領保狀或提保回證證狀內所保之款額倘鐵路通知發出後經過十日被保證人仍置之不理或竟無法通知之者如持單人有相當理由鐵路得以該保證狀向保證銀行提取狀內所保款項之總額交付持單人以爲原貨之代價惟持單人須取具殷實鋪保並在交還之提貨單上註明「收到原貨代價大洋 元 角 分」簽名蓋章經站長查核認可後始得領款

### 第三章 附則

第十六條 提貨單處理細則另定之

第十七條 本章程未經規定者應照貨車運輸通則及各路附則辦理

第十八條 本章程自公布日施行

第十九條 本章程於各路實行後所有從前各路自訂之提貨單章程即予廢止

第二十條 本章程得由鐵道部隨時修正之

提貨單處理細則 民國二十一年七月三十日鐵道部部令公布

第一條 凡各鐵路所發行之提貨單應遵照部定格式印製之其連續號數按各路各發行站分別規定均自一號至一萬號循環使用每號一張每張附存根一聯每百張爲一本印妥後由會計處長於每張提貨單上押蓋鐵路局凸印及會計處長官章並在騎縫上加蓋會計處長官章存備各站領用

提貨單式樣依附表之所定

第二條 各站需要提貨單時應按照請領客貨票手續向會計處請領之領到後由站長負責保存

第三條 各站應備提貨單領用登記簿及提貨單發行日記簿凡向會計處領到之提貨單及每日發行之張數應記於提貨單領用登記簿內其每日發行各張所開項目應記於提貨單發行日記簿內如有作廢者則應註明於該兩簿附記欄內

第四條 凡請求發行提貨單之貨物除照貨車負責運輸辦事細則內所載各項手續辦理外貨物司事應於貨票填寫完畢核對無誤後即填寫提貨單並將提貨單號數註明於貨票上貨票號數註明於提貨單上再在提貨單上押蓋零擔或整車戳記並於填發員蓋章之處及騎縫上押蓋自己名章隨將提貨單內所開各項照填於提貨

單發行日記簿內然後將全份貨票託運單提貨單與提貨單發行日記簿一併送交站長經站長詳加核對確無錯誤後即在貨票上押蓋「發行提貨單」戳記在提貨單上押蓋站長名章並按照提貨單發行日記簿填寫提貨單領用登記簿填寫完畢即將提貨單交於貨物司事必須俟收款手續辦理清楚後始得將提貨單交與託運人其負責貨運收據則畫紅×作廢寄交會計處負責貨運通知書則隨貨送赴到達站如提貨單有因變更污損或誤寫作廢者除將其號數分記於領用登記簿及發行日記簿附記欄外應將該提貨單及存根各畫紅×作廢並註明理由將廢單寄交會計處

第五條 填寫提貨單時必須用鋼筆藍黑墨水填寫字跡務須清楚不得塗改所有數目字一律用阿拉伯字碼填寫之惟在貨物起運時價值之共計欄內總數之下應用國文大寫數字壹貳叁肆伍陸柒捌玖零等一一相對註明以免發生塗改之弊

第六條 提貨單發行後其中所載事項如起運站或到達站發見錯誤時應即通知託運人並電明車務處及關係車站然後按照貨票訂正手續訂正之

第七條 凡發行提貨單之貨物運抵到達站後持單人持單前來提領貨物時除照貨車負責運輸辦事細則內所載各項手續辦理外貨物司事應切實查核提貨單上有無塗改情事及該提貨單背面是否照章正式簽讓並應按照該單所開與負責貨運通知書及現貨對照如無錯誤並收費手續辦理清楚後即將貨物交付持單人並令

持單人在提貨單上所規定收貨人簽名蓋章之處簽名蓋章填明其提貨年月日時貨物司事應在交還之提貨單上應押蓋紅色顯明大字「貨物領訖」戳記並在負責貨運通知書上填明其提貨年月日時連同提貨單一併寄交會計處

第八條 如有人來站聲明提貨單遺失時站長除令其登報或用其他方法聲明遺失作廢外並令填寫提貨單遺失聲明書協同殷實鋪保押蓋印章經站長查對鋪保合格然後發給提貨單遺失聲明書收據交付聲明人並報告車務處備案此項提貨單遺失聲明書應填寫兩份一份留站存查一份寄交會計處其提貨單遺失聲明書收據亦填寫兩份一份留站存查一份交付聲明人

第九條 自聲明人向鐵路提出提貨單遺失聲明書之日起至提貨單有效期滿之日止中間並無任何轉轉如原聲明人於規定提貨單期滿後十日內來站請求提領貨物時站長須即電明車務處請示俟車務處覆電允准即行通知聲明人來站令其交還站長所發之提貨單遺失聲明書收據並填寫到期提貨請求書取具殷實鋪保押蓋印章經站長查驗認可即將貨物交付聲明人並令其在該請求書上正式簽收其交還之提貨單遺失聲明書收據則畫紅×作廢並報告車務處備案此項到期提貨請求書應填寫兩份一份留站存查一份連同交還之提貨單遺失聲明書收據寄交會計處

第十條 自聲明人向鐵路提出提貨單遺失聲明書之日起至提貨單有效期滿之日止如有人持該號提貨單來

站提領貨物時站長應即詢明其姓名或商號及詳細住址並追究其得有該提貨單經過情形登記於提貨單遺失事故登記簿內一面暫將該提貨單扣留給與收條一面通知原聲明人立即來站會同站長與持單人交涉如原聲明人不能立即來站時應令持單人取具鋪保聽候通知一俟釋解或經法庭判決後不論該項貨物應歸何方領取站長應即電明車務處請示俟車務處復電允准後再行通知原聲明人或持單人立即來站站長應將原聲明人所持之提貨單遺失聲明書收據及持單人所持之扣留提貨單收條一併收回如應領貨物之人爲原聲明人應令其在提貨單遺失聲明書收據上押蓋與提貨單遺失聲明書上同一之印章經查對妥實然後交付貨物如應領貨物之人爲持單人應令其取具殷實鋪保並在提貨單上簽名蓋章經查對妥實然後交付貨物倘鐵路通知原聲明人後經過十日原聲明人仍置之不理或竟無法通知之者站長須即電明車務處請示辦法俟覆電准將該項貨物交付持單人後即行通知持單人令其持站長扣留提貨單所給之收條並取具殷實鋪保來站在提貨單上簽名蓋章經查對妥實然後交付貨物

如原聲明人不於規定期限內提領貨物而鐵路業將該項貨物照章拍賣如有餘款時在原聲明人尙未具領以前有人持過期廢單前來提領餘款者其一切手續均照本條前兩項之規定辦理

第十一條 聲明人業經提出提貨單遺失聲明書後如請求繳納押款先行提貨時站長應令其填寫押款提貨請求書並照提貨單章程第十四條所規定之押款數額繳納現金經站長點查無誤即填給「提貨押款收據」然

後將貨物交付並報告車務處備案該項押款提貨請求書應填寫兩份一份留站存查一份連同押款寄交會計處其提貨押款收據亦應填寫兩份一份留站存查一份交付押款人以爲日後提回押款之憑證

第十二條 如押款人於押款期滿來站請求提回押款時站長應即查明有無轆轤如無轆轤即行電明車務會計兩處俟車務處覆電允准並會計處將該項押款寄到車站後即行通知押款人來站交還站長所發之提貨押款收據並令押款人在收據上押蓋與押款提貨請求書上同一之印章經查對妥實然後將押款全額點交押款人其交還之提貨押款收據即畫紅×作廢寄交會計處

第十三條 在押款期內如有人持該號提貨單來站提領貨物時站長應即詢明其姓名或商號及詳細住址並追究其得有該提貨單之經過情形一併登記於提貨單事故登記簿內一面暫將該提貨單扣留給與收條一面通知原押款人立即來站會同站長與持單人交涉如原押款人不能立即來站時應令持單人取具般實鋪保聽候通知一俟轆轤解決或經法庭判決後該項貨物無論應歸何方領取站長應即電明車務會計兩處俟車務處覆電允准並會計處將押款寄到車站後即行通知原押款人或持單人立即來站站長應將押款人所持提貨單遺失聲明書收據及提貨押款收據與持單人所持之站長扣留提貨單收條一併收回如應領貨物之爲原押款人應令其在押款收據上押蓋與押款提貨請求書上同一之印章經查對妥實然後交付押款如應領貨物之人爲持單人應令其取具般實鋪保在交還之提貨單上註明「收到原貨代價大洋 元 角 分」簽名

蓋章經查對妥實然後交付押款

倘鐵路通知發出後經過十日押款人仍置之不理或竟無法通知之者站長須即電明車務會計兩處俟車務處覆電准將該項押款交付持單人並會計處將押款寄到車站時即行通知持單人令其持站長扣留提貨單所給之收條並取具殷實鋪保來站領款站長應將該收條收回並令持單人在扣留之提貨單上註明「收到原貨代價大洋 元 角 分」簽名蓋章經查對妥實然後交付押款

第十四條 聲明人業經提出提貨單遺失聲明書後如請求以銀行保證狀先行提貨時站長應令其填寫銀行保證提貨請求書並照提貨單章程第十五條所規定之保證款額填具銀行保證狀經站長向該保證銀行之負責人員查明屬實即填給銀行保證狀收據然後再將貨物交付並報告車務處備案該項銀行保證提貨請求書應填寫兩份一份留站存查一份連同銀行保證狀寄交會計處其銀行保證狀收據亦應填寫兩份一份留站存查一份交付被保證人以爲日後撤回銀行保證狀之憑證

第十五條 如被保證人於保證期滿後來站請求撤回銀行保證狀時站長應即查明有無轆轤如無轆轤即行電明車務會計兩處俟車務處覆電允准並會計處將該銀行保證狀寄到車站後即行通知被保證人來站交還站長所發之銀行保證狀收據並令被保證人在該收據上押蓋與銀行保證提貨請求書上同一之印章經查對妥實然後將該保證狀交付被保證人其交還之銀行保證狀收據即畫紅×作廢寄交會計處



第十六條 在保證期內如有人持該號提貨單來站提領貨物時站長應即詢明其姓名或商號及詳細住址並追究其得有該提貨單之經過情形一併登記於提貨單事故登記簿內一面暫將該提貨單扣留給與收條一面通知原被保證人立即來站會同站長與持單人交涉如原被保證人不能立即來站時應令持單人取具殷實鋪保聽候通知一俟驟轉解決或經法庭判決後該項貨物無論應歸何方領取站長應即電明車務會計兩處俟車務處覆電允准並會計處將銀行保證狀寄到車站後再行通知原被保證人或持單人立即來站站長應將原被保證人所持提貨單遺失聲明書收據及銀行保證狀收據與持單人所持之站長扣留提貨單收條一併收回如應領貨物之人爲原被保證人應令其在銀行保證狀收據上押蓋與銀行保證請求書上同一之印章經查對妥實然後即可將銀行保證狀交付之如應領貨物之人爲持單人應令其取具殷實鋪保並在扣留之提貨單上註明「收到原貨代價大洋 元 角 分」簽名蓋章經查對妥實然後以銀行保證狀向保證銀行提出所保證之款交付之

如被保證人於鐵路通知後經過十日仍置之不理或竟無法通知之者站長應即電明車務會計兩處請示辦法俟車務處覆電准將該項銀行保證金交付持單人並經會計處將銀行保證狀寄到車站站長應持該保證狀至保證銀行提取保證狀內所開保證款額並通知持單人到站取具殷實鋪保在扣留之提貨單上簽名蓋章並註明「收到原貨代價大洋 元 角 分」經查對妥實然後方准將保證金全額交付

第十七條 所有提貨單遺失聲明書到期提貨請求書押款提貨請求書銀行保證請求書銀行保證狀等均由各路按照部定之格式印製發交各站存備貨商領用概不收費

第十八條 本處理細則未盡事項俱按照貨車負責運輸辦事細則及提貨單章程辦理

第十九條 本細則與提貨單章程同日公布施行

### 貨商須知(提貨單背面)

一 鐵路所發行之「提貨單」爲有價證券與現貨有同等之價值可作押借或買賣之用故對於提領貨物之人不問其是否提貨單上所載之收貨人祇須在提貨單有效期內持有提貨單並在該提貨單之背面經由原託運人或由原託運人所簽讓之人正式簽讓者卽有提領貨物之權但由原託運人簽讓時並應押蓋與原託運單上同一之印章

二 提貨單有效期間自發行之日起以半年爲限

三 提貨單之發行僅限於鐵路負責運輸之貨物但發行提貨單時不再另發負責貨運收據

四 提貨單須押蓋鐵路局之凸印會計處長之官章發行站站長及填發員之名章始發生效力

五 提貨單不得塗抹改竄否則無效

六 凡託運人請求變更託運時須將提貨單交與原起運站請求之

七 凡發行提貨單之貨物必須將提貨單交出方能提領貨物但如提貨單遺失經正式聲明後亦可到期提貨押款提貨或以銀行保證提貨到期提貨者須於提貨單期滿後十日之內具保領取之押款提貨者須照提貨單上

所開貨物價值運費及雜費之共計額另加三成之總數一律繳納現款向貨物所在站站長請求領取之以銀行保證提貨者須取具鐵路認可銀行之「銀行保證狀」向貨物所在站站長請求之其銀行保證之款額應與押款提貨所規定之總額相同

八 凡押得或買得鐵路所發行之提貨單者即備函（或用電話）將提貨單號數發行日期貨名起運站本人通訊處及電話號數等項通知到達站以便遇事接洽

九 凡發行提貨單之貨物運費概以先付為原則如鐵路允許到付時貨物運抵到達站後無人認領或遇收貨人拒絕收受情事託運人仍應負責補繳

十 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鐵路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

十一 鐵路對於發行提貨單之貨物其賠償價格之限制均以該項貨物在起運站起運時同樣貨物之普通市價為標準

十二 凡貨物損失之賠償須在發見損失後六個月以內請求之

十三 凡貨物運抵到達站後經過六工作小時仍不提取者即照章保管核收保管費及（或）延期費如經過六個月仍不提取者鐵路得將該項貨物照章拍賣或用其他方法處理之惟容易腐爛及價值特別低廉之貨物鐵

路得隨時照章拍賣之

十四 凡貨物遇有變價拍賣時除扣出運費雜費外如有餘款貨商得於拍賣成立後一年以內隨時具保領取之  
如不足時並須負責補繳

十五 鐵路對於發行提貨單之貨物除下列損失外擔負一切賠償責任

(一) 凡屬於天災事變非人力所能抵抗者

(二) 凡因包裝之不善者

(三) 凡貨物之自然燃燒縮減或腐化者

(四) 凡因防疫徵稅戰爭羣衆暴動及法律之制裁者

(五) 凡屬於火災者

(六) 凡屬於貨商之過失或不能證明確係鐵路之過失者

十六 凡本須知未盡事宜應依照貨車負責運輸通則及提貨單章程辦理之



附  
式

鐵路  
貨位憑單

第.....號

貨區.....

中華民國 年 月 日

貨位號數.....

一 本憑單須用中國毛邊紙印製發交各站備用  
說明

貨名	件數	包裝及標誌	到達站	附記
共計				

以上貨位號數業經指定專為堆置上項貨物之處希將該項貨物於二十四小時以內運至貨場如逾期不將貨物運到時即將該運號降作次日最末號此致

.....託運人查照

站員簽名蓋章

(附式一)





鐵路  
**貨物存場收據**

( )

第.....號

託運人 { 姓名..... 託運號數.....  
          { .....站發給  
          { 住址..... 貨位號數.....

中華民國 年 月 日託運

貨名	包裝及標誌	件數	實重		附註	注意
			公噸	公斤		
						本存場收據係臨時性質一俟貨物裝車時須即交還本站換取實貨運收據或提貨單
共	計					
以上貨物業經如數照收存置本站貨場待運					貨運收據	
中華民國 年 月 日					發行年月日號	
填寫員簽名蓋章..... 站長簽名蓋章.....					發行年月日號	

說明  
本存場收據共分三聯第一聯(存根)第二聯(交託運人)第三聯(報  
告會計處)各路印製時應在本格式標題下括弧內分別註明

鐵道部規定

鐵路  
負責貨運收據

(交由託運人寄收貨人)

託運號數
裝運類別
貨物存場收據號數
提貨單號數

運費交付方法

中華民國 年 月 日 站發行

號 數

由 站至 站

貨路別
車類別
號數
篷布號數
繩索號數

託運人 { 姓名或商號.....  
詳細住址.....

收貨人 { 姓名或商號.....  
詳細住址.....

貨名	類別	包裝及標	件數	起運時價值	實重重量		體積(立方公尺)	計重重量		等級	運 率		裝卸費	.....費		附 記
					公噸	公斤		公噸	公斤		元	角		分	元	
共	計															各費總數 元角分

特 約 事 項

上 列 貨 物 業 經 完 全 收 妥

年 月 日 時

收貨人簽章.....

起運站長名章

填發員名章

(附式四)

**貨主負責寄貨人聲明書**  
OWNERS RISK CONSIGNORS NOTE.

站號 21(1甲)  
S.A. 21(a-1)

將下列各款均係據實據報特此聲明  
I do hereby certify that the above particulars have been correctly entered.

寄貨人簽名蓋章  
Sender's signature  
地址  
Address.

中華民國 年 月 日  
Dated \_\_\_\_\_ 19\_\_

貨物收據號 No. \_\_\_\_\_  
\*Goods Receipt No. \_\_\_\_\_  
此號 站號 站  
\*to be filled in by Station Master.

件數 貨物種類及標誌  
No. of Pkgs. Description of goods and marks

件數	貨物種類及標誌	重量		運費	附記
		公噸	公斤		
		Tons	Kilos.	Rate	Remarks
				Paid	To pay
				Of Credit	

Station: \_\_\_\_\_

**運送貨物收據-本路**  
GOODS RECEIPT-LOCAL

站號 22(1甲)  
S.A. 22(a-1)

應寄貨號 No. \_\_\_\_\_  
S. N. R. 號 號

中華民國 年 月 日  
Dated \_\_\_\_\_ 19\_\_

From Station \_\_\_\_\_ To Station \_\_\_\_\_  
寄貨人 收貨人

寄貨人聲明書第 \_\_\_\_\_ 號  
Consignor's Note No. \_\_\_\_\_

上列貨物須由收貨人提出此據後始能交付  
Above goods will be delivered to consignee only upon surrender of this receipt.  
上列貨物業經完全收受  
Above described goods received O. K.

收貨人 Consignee: \_\_\_\_\_

件數	貨物名稱及附帶某種服務	等級	重量		運費	其他各費	共計
			實重	應計重			
Packages	Description of goods and special service	Class	Actual	Charged	Rate	Other Charges	Total
			元	元	元	元	元
			角	角	角	角	角
			分	分	分	分	分

路別 特別  
Particulars

1. Home Line  
2. Ry.  
3. Ry.  
4. Ry.  
5. Ry.  
6. Ry.  
7. Ry.

共計 Total

寄貨人 收貨人

站號 22(1甲)  
S.A. 22(a-1)

**中華國有鐵路滬寧線**  
C. G. R. - SHANGHAI-NANKING LINE.

站號 23(1甲)  
S.A. 23(a-1)

**貨物收據**  
GOODS RECEIPT

寄貨人聲明書第 \_\_\_\_\_ 號  
Consignor's Note No. \_\_\_\_\_

寄貨人 收貨人

中華民國 年 月 日  
Dated \_\_\_\_\_ 19\_\_

From Station \_\_\_\_\_ To Station \_\_\_\_\_  
寄貨人 收貨人

上列貨物須由收貨人提出此據後始能交付  
Above goods will be delivered to consignee only upon surrender of this receipt.  
上列貨物業經完全收受  
Above described goods received O. K.

收貨人 Consignee: \_\_\_\_\_

件數	貨物名稱	等級	重量		運費	其他各費	共計
			實重	應計重			
Packages	Description of Goods	Class	Actual	Charged	Rate	Other Charges	Total
			元	元	元	元	元
			角	角	角	角	角
			分	分	分	分	分

路別 特別  
Particulars

1. Home Line  
2. Ry.  
3. Ry.  
4. Ry.  
5. Ry.  
6. Ry.  
7. Ry.

共計 Total

寄貨人 收貨人

站號 23(1甲)  
S.A. 23(a-1)

(四式五)



# 鐵路 零擔貨物彙報

( )

由.....站至.....站

中華民國.....年.....月.....日

第.....號

「零擔貨物彙報」用法說明  
 本零擔貨物彙報應由裝載整車等或合裝零擔貨物之始發站填寫每份兩聯第一聯(存根)由始發站保存第二聯(交付車長)與貨票同裝於各到達站之信封內交車長簽收  
 印製說明  
 各路印製時應照本格式之式樣尺寸并裝釘成本每本五十份(一百聯)

起運站	到達站	貨票		貨名	包裝及標誌	件數	實在重量	體積 (立方公寸)	附記
		年月日	號數						

.....站站長名章.....



鐵路  
**整 車 貨 物 授 受 證**

中華民國.....年.....月.....日

第.....次車

貨 車			起 運 站	到 達 站	貨 票 號 數	貨 名	包 裝 及 誌 標	件 數	實 在 重 量		體 積	附 記
									公 噸	公 斤		

授 方 { 姓 名..... { 職 名..... { 所 屬 站.....	受 方 { 姓 名..... { 職 名..... { 所 屬 站.....
--	--

本授受證用法說明

- 一 本授受證分「授方」及「受方」兩種用複寫紙填寫
- 二 本授受證祇適用於(一)整車(二)整車零擔及(三)合裝零擔貨物如係整車貨物每車應填用一格式係整車零擔貨物每車亦填用一格式除將貨車路別號數起運站到達站各欄照填外其餘各欄可以不填但須將該車貨物裝載號數列入如係合裝零擔貨物應按填寫整車零擔貨物方法填寫除在到達站將內將兩到達站合併填入并將兩裝載號數分別註明
- 三 本授受證每次由授方填寫時應將所交付之貨物填寫於一張之內如不敷用再續填次張其未填用之空格應劃銷之以示填寫完畢

各站印製時應照本格式之樣尺寸將「授方」及「受方」兩種互相隔留裝訂成本每本共計百張

鐵路  
貨物事故報告表

( )

中華民國.....年.....月.....日

.....站第.....號

貨物起運暨到達狀況																																
車號		貨票或提貨單		貨名		件數		包裝及標記		車號或標記		實重重量		起運價值		起運站				中停站				到達站		託運人	收貨人					
日期	號數	發行日期	年	月	日	年	月	日	年	月	日	公噸	公斤	元	角	分	站名	車次	開行時刻	站名	到達時刻	車次	開行時刻	站名	到達時刻	站名	到達時刻	姓名	姓名			
年	月	日																	月	日	時	分	月	日	時	分	月	日	時	分		
發現損失暨檢驗情形																																
車號		發現損失		卸車暨檢驗情形										損失數量		關係人員																
號別	位數	日期	站名	發站	地點	卸車時日		車門狀況		包裝外面		包裝內面		事故種類	件數	重量	職務		姓名													
		月	日			月	日	時								公噸	公斤															
處理情形暨意見																																
無特約		事故原因				當時處理及其他事項				預貨當事人陳述意見																						
以上報告完畢															發報員		印量		印													
站印															站站員		印量															





鐵路  
變 更 單

第.....號

車 次.....

處理變更站.....

請求變更人 { 姓名.....  
(原託運人) { 住址.....

中華民國.....年.....月.....日

原 託 運 單 記 載 事 項

項 別	託 運	存 揚 收 據	貨 票	提貨單	貨 名	整 車 或 零 擔	貨 車			各 費 總 額	付 費 方 法	裝 運 類 別	到 達 站	收 貨 人
							路 別	類 別	號 數					
年 月 日														
號 數														

變 更 事 項 及 費 用

處 理 經 過 摘 要

事 項														
	變 更 費			補 收 費			退 還 費							
費 用	元	角	分	元	角	分	元	角	分					

.....站 站 長 簽 名 蓋 章  
(起 運 站)

說 明

- 一 本格式共分五聯第一聯存根第二聯報告會計處第三聯交請求變更人第四聯第五聯通知相關各站各站印製時應在格式樣下括號內分別註明
- 二 各站印製時應將本格式之式樣尺寸除第五聯用厚紙外其餘四聯均用整張薄紙以使用舊報紙每次填寫五聯

.....鐵路  
**變更託運請求書**

中華民國.....年.....月.....日

第.....號

項別	託運	存 收	場 據	貨 票	提貨單	貨 名	整 車 或 零 擔	貨 車			各 費 總 額	裝 類 別	運 類 別	付 方 法	到 途 站	收 貨 人
								路 別	類 別	號 數						
年月日																
號數																
<u>請 求 變 更 事 項</u>																
<p>請將上開貨物按照 貴路章程變更之此致</p> <p>.....站站員</p> <p>中華民國.....年.....月.....日</p> <div style="float: right; margin-top: 10px;">             請求變更人 { 簽名蓋章.....              (原託運人) { 詳細住址.....         </div>																

(附式十三)

- 一 各站所印製之變更託運請求書須與本格式之式樣尺寸完全相同
- 二 本格式須用中國毛邊紙印製之
- 三 本格式由各站發交各站存備貨商領用

.....鐵路

# 先付領貨出門證

中華民國.....年.....月.....日

第.....號

貨票 或 提貨單	號數	貨名	包裝及標誌	件數	附記
	發行 年 月 日				
貨車	車種				
	車號				
託運人					
起運站					
<p>備考一 如所託運之貨物未經起運即將原貨領出並應核收保管費時須將「保管費單第○號」等字填入附記欄內</p> <p style="text-align: right;">.....站長簽名蓋章</p> <p style="text-align: right;">收貨人簽名蓋章</p>					

### 說明

- 一 本出門證共分二聯(一)「到達站存根」(二)「交收貨人領貨出門時持用」(本聯須將「領出記載」欄印入背面)
- 二 第二聯於收貨人將貨物完全領出後須由守門夫收回交站存查
- 三 本出門證須用中國毛邊紙印製之

## 領 出 記 載

領 出				貨 名	包 裝 及 標 誌	領 出 件 數	尚 餘 件 數	交 貨 司 事 蓋 章
年	月	日	時					

(附式十五)

# 到付領貨出門證

( )

中華民國.....年.....月.....日

第.....號

貨 票		提 貨 單		車種	車號	車次	起運站	到達站	收貨人	附 記
號 數	發行年月日	號 數	發行年月日							
貨 名	件 數	包 裝 及 標 誌	重 量 公噸 公 斤	體 積 立方公尺	計費重量 公噸 公 斤	運 費 元 角 分	裝 卸 費 元 角 分	.....費 元 角 分	應 收 總 額 元 角 分	
共 計										

以上貨物業經將應收到付費用總額如數收清准將貨物領出

.....站 站 長 簽 名 蓋 章

收 貨 人 簽 名 蓋 章

說 明

- 一 本出門證共分四聯(一)「到達站存根」(二)「報告會計處」(三)「交收貨人存查」(四)「交收貨人領貨出門時持用」(本聯須將「領出記載」欄印入背面)各聯印製時須將以上四種用法分別印入本格式括弧內
- 二 本出門證第四聯須於貨物完全領出後由守門夫收回交站存查

貨到通知明信片

逕啓者茲據 站所發第 號

貨票或提貨單所承運之負責貨物

計 件共重 噸 公斤業

於 年 月 日 時由

本路第 次列車運抵本站請立

即持單來站提領貨物爲荷此致

商號 (收貨人) 查照  
君

月 日

裝運通知明信片

逕啓者茲據 年 月 日

本站所發第 號貨物存場收據

所託運之負責貨物計 件共重

噸 公斤准於 年

月 日 時裝運請立即來站

繳費起運爲荷此致

商號 (託運人) 查照  
君

月 日

.....鐵路

## 篷布繩索寄送單

第.....號

由.....站

( )

至.....站

年 月 日 第 次 車 發 出				年 月 日 第 次 車 收 到				附 記
篷 布		繩 索		貨 車				
保 管 站 名	篷 布 號 數	保 管 站 名	繩 索 號 數	路 別	號 數			

一 「篷布繩索寄送單」用法說明

本單每份計為四聯第一聯「發站存根」第二聯「到站存根」第三聯「報告車務處」第四聯「通知保管站」第二三四各聯須連同篷布繩索點交車長帶交到站由到站站長點收後即在第三第四聯上將收到日期與各項數註明並加蓋印章分別轉寄車務處與保管站直啟

印製說明

各路印製時應照本格式之式樣尺寸並將各聯名稱在格式標題下括弧內分別註明









.....鐵路  
**請求賠償損失報告書**

貨物事故報告表號 號

站第 號

中華民國.....年.....月.....日 ( )

損失貨物					整車或零擔	起運站	中轉站	到達站	託運人	收貨人	請求賠償人		附呈單據	
名	件數	重	量	姓名							詳細住址	單據	件數	
		公噸	公斤									賠償損失請求書		
												附帶單據共若干件		
												調查單據共若干件		
共計												共計		
調查結果說明														
事故種類		調查員工			調查日期			調查結果說明						
		姓名	職務		年	月	日							
損失貨物之賠償														
應否賠償理由		起運時市價		原請求款額		擬賠償款額		陳述意見						
		元角分		元角分		元角分								
共計														
以上報告暨附件呈請														
								段長 簽		呈				
								站長 簽		呈				

- 一 請求賠償損失報告書用法說明
- 一 損失貨物內須將調查後決定受有損失之貨物名稱件數及重量填入
  - 二 請求賠償人須將調查後決定受有損失之姓名住址詳細填入如請求賠償者為託運人或收貨人或代理人等類
  - 三 事故種類欄內須將貨物運送運輸事故之日期詳細填入
  - 四 調查日期欄內須將調查起及調查完畢之日期詳細填入
  - 五 調查結果說明欄內須將調查之所得如何原因狀況以及損失之現狀等一詳細填入以備決定賠償事故賠償之限度若干
  - 六 應否賠償理由欄內須將事故之發生經過調查之經過及賠償之限度若干一填入以與原請求賠償人請求賠償之款額及所擬定賠償之款額互核
  - 七 起運時市價欄內須將同等貨物在起運站起運時之普通市價若干一填入以與原請求賠償人請求賠償之款額及所擬定賠償之款額互核
  - 八 起運時市價欄內須將同等貨物在起運站起運時之普通市價若干一填入以與原請求賠償人請求賠償之款額及所擬定賠償之款額互核
  - 九 陳述意見欄內須將各段站長將該事故之經過調查情形以及決定賠償之理由及決定賠償之款額等項一併呈報之件數填入
  - 十 各站填具本報告書時須將同案之貨物事故報告表連同本報告書一併呈報
  - 十一 附呈單據內須將賠償損失請求書連同附件以及調查單據如當事人員之口供證明書及有關賠償往返電報等項一併呈報之件數填入
- 印製說明
- 一 本報告書共分二聯(一)報站存根(二)報告書各份均須將以上二種用法印於標題下括弧內
  - 二 本報告書以每一百張紙為一本每站每年由第一份起起運時起至五年止
  - 三 本報告書須用中國毛邊紙印製並須將用法說明印入每本封面內以備各站填寫時之參考

據收款賠取領

第 號

中華民國 年 月 日

今領到第 號「賠償請求書」所開 總貨託 單 第 號 損  
失貨物賠償款額共計大洋 元 角 分除將該款如數領  
收外特此據為憑此致 鐵路局台鑒

領款人 (受貨人) 簽名蓋章  
詳細地址

據收書求請償賠

第 號

中華民國 年 月 日

今收到請求賠償人 所填具之第 號「賠償請求  
書」一份併附交單據 件除轉呈查核辦理外特此據為憑

鐵路 站 站長

賠償請求書

中華民國 年 月 日

損失種類		請求賠償款額		元角分		貨物事故報告書號		站那	
託單	貨票或提貨單	貨	車	付貨方法	起運站	到達站	託運人	受貨人	
號數	託運日期	號數	發行日期	車次	路別	號數			
年	月	日	年	月	日				
貨物損失情況				遺失或損壞之貨物				請求賠償款額	
				貨名	件數	重量	起運時價值	賠償款額	
						公噸 公斤	元角分	元角分	
有無特約				共計					
以上所開各項貨物茲請 貴路照章查核准予賠償為荷							取 據 件 數		
此致 鐵路局台鑒							貨物存儲收據		
							貨貨收據收據		
							提貨單		
							貨物價格證明單		
							貨名詳細單		
							其他有關證明單據		
							共計		
託運人(係 或 受貨人) 姓名.....									
詳細住址.....									

賠償請求書										損失種類		貨物存放報告表號			
中華民國.....年.....月.....日										請求	賠償	元	角	分	結算
託運單		貨票或提貨單		貨		車		付貨方法		起運站	到站	託運人			
號數	託運日期	號數	發行日期	車次	路別	號數	號數	起運站	到站	託運人	號數	姓名			
年	月	日	年	月	日										
貨物損失情況								遺失或損壞之貨物							
								貨名	件數	重量	價值	備註			
										公斤	元	角	分		
有無特約								共計							
<p>以上所開各項屬實茲請 貴路照章查核迅予賠償為荷</p> <p>此致</p> <p>.....鐵路局台鑒</p> <p style="text-align: right;">託運人(姓名).....</p> <p style="text-align: right;">或</p> <p style="text-align: right;">收貨人(詳細住址).....</p>															
										貨物存貯收據					
										運費收據					
										提貨單					
										貨物領回單					
										貨名詳細單					
										其他有關證明單據					
										共計					

**據收書求請償賠**

第 號	第 號
中華民國	中華民國
年	年
月	月
日	日

鐵路 站站长

**據收款賠取領**

第 號	第 號
中華民國	中華民國
年	年
月	月
日	日

鐵路局台鑒

**用法說明**

- 一 本路貨物損失賠償辦法之詳細情形見本路貨運規則及本路貨運章程
- 二 本路貨物損失賠償辦法之詳細情形見本路貨運規則及本路貨運章程
- 三 本路貨物損失賠償辦法之詳細情形見本路貨運規則及本路貨運章程

**印製說明**

- 一 本路貨物損失賠償辦法之詳細情形見本路貨運規則及本路貨運章程
- 二 本路貨物損失賠償辦法之詳細情形見本路貨運規則及本路貨運章程
- 三 本路貨物損失賠償辦法之詳細情形見本路貨運規則及本路貨運章程

鐵路  
**押貨司事報告**

押貨司事姓名 \_\_\_\_\_

(車務處)

中華民國\_\_\_\_\_年\_\_\_\_\_月\_\_\_\_\_日第\_\_\_\_\_次車

沿途帶運車號數 \_\_\_\_\_

起運站	到達站	貨名	裝			載			卸			附記	通行成績
			件數	實重重量 (公斤)	體積 (立方公尺)	件數	實重重量 (公斤)	體積 (立方公尺)	件數	實重重量 (公斤)	體積 (立方公尺)		
甲	乙	?	1	100									
甲	丙	?	3	1,000									
甲	辛	?	4	600		甲	8	1,700					
乙	丙	?	2	600		乙	2	500		丙	5	1,500	
丙	丁	?	3	900						丁	3	900	
丙	庚	?	10	1,500									
丙	辛	?	11	1,400		丙	24	3,800					
丁	庚	?	5	200		丁	5	200		庚	15	1,700	
庚	辛	?	7	1,100		庚	7	1,100		辛	22	3,100	
(A diagonal line is drawn across the remaining empty rows of the table.)													
共計			46	7,900			46	7,900			46	7,900	

押貨司事報告用法說明  
 押貨司事須將其運送之貨物按本格式各欄填寫其裝載(卸)內之共計及進運站別(國產運站名及所裝載之  
 總件數及重量及體積)取卸(裝)內之共計及到達站別(國產運站名及所裝載之貨物)裝載(卸)內之共計及進運站別(國產運站名及所裝載之  
 所裝之貨物)

本報告用複寫紙每份二張第一張存根第二張(國產運站)裝載(卸)內之共計及進運站別(國產運站名及所裝載之  
 總件數及重量及體積)取卸(裝)內之共計及到達站別(國產運站名及所裝載之貨物)裝載(卸)內之共計及進運站別(國產運站名及所裝載之  
 所裝之貨物)

鐵道部規定

# 鐵路提貨單

花邊

花邊

路提貨單

根

託運號數
轉運類別
貨物存場 取據號數
貨票號數

運費交付方法

中華民國 年 月 日 站發行

號 數

由 站至 站

貨 路 別
車 類 別
號 數
篷布號數
繩索號數

託運人

姓名或商號  
詳細住址

收貨人

姓名或商號  
詳細住址

花邊

花邊

貨 名	類 別	包 裝 標 識	件 數	起 運 時	實 在 重 量	體 積	計 費 重 量	等 級	運 率	運 費	裝 卸 費	.....費	附 記	
				價 值	公 噸	公 斤	(立 方 公 寸)							公 噸
					元 角 分					元 角 分	元 角 分	元 角 分	元 角 分	
共 計														各 貨 總 額 元 角 分

月 日發行

填發員名章

特 約 事 項

上 列 貨 物 業 經 完 全 收 妥

會計處長官章

發行站站長名章

填發員名章

年 月 日 時

收貨人簽章.....

花邊



提貨單由本局印發，其格式、式樣、紙張、大小、字體、顏色、均須與本局所發之提貨單一致，如有不符，概不受理。其內容如有錯誤，由發貨人負責更正。本局不負責任何貨物之損耗、滅失、短少、及一切運費、保險費、倉庫費、裝卸費、及一切手續費。

**鐵路提貨單**

存根

提貨單號數.....

貨名.....

貨票號數.....

到站.....

託運人.....

收貨人.....

中華民國 年 月 日發行

站場發貨員名章

花邊

鐵道部規定  
**鐵路提貨單**

中華民國 年 月 日 站發行

由 站 至 站

號 數

託運號數	裝運類別	貨物存場 收據號數	貨票號數	運費交付方法	路別	類別	車號	篷布號數	繩索號數
託運人 { 姓名或商號..... 詳細住址.....				收貨人 { 姓名或商號..... 詳細住址.....					

貨名	類別	包裝及標	件數	起運時 價值	實重重量		體積 (立方公尺)	計費重量		等級	運率	運費	裝卸費	.....	費用
					公噸	公斤		公噸	公斤						
				元角分											
共 計														各貨總元	

特約事項

上列貨物業經完全收妥

年 月 日 時

收貨人簽章.....

會計站長官章 發行站站長官章 填發員名章

花邊

中華民國二十四年八月初版

殿

大學叢書  
(教本) 鐵路貨運業務一册

(33921·1續)

每册定價大洋貳元伍角  
外埠酌加運費匯費

著者 沈 奏 廷

發行人 王 雲 五  
上海河南路

印刷所 商 務 印 書 館  
上海河南路

發行所 商 務 印 書 館  
上海及各埠

\*\*\*\*\*  
版 翻  
權 印  
所 必  
有 究  
\*\*\*\*\*

