

中國鐵路貨運業務問題

沈奏廷著

中國鐵路貨運業務問題目次

■保管期限與保管費

■裝卸期限與貨車延期費

三 聯運過軌車輛之車租與延期費

四 運費之收取方法

五 整車貨物之中途裝卸

六 過磅合同之效用

七 無人認領或拒領貨物之處理

八 到達貨物之交付方法

九 沿途零擔車之裝載辦法

十 貨物之保險

十一 零貨裝運之順序

十二 貨到通知之方法

十三 貨車之加封

十四 待裝空車之調配

結語

中國鐵路貨運業務問題

沈奏廷

緒言

著者於數年前曾作鐵路貨運業務一書，內多探討吾國鐵路之貨運章制與方法，旁及西國鐵路之種種優良制度之目的原為供給教材，俾得採用為一種教本，故其所論列者類皆以基本觀念為限，對於各種貨運問題，雖有論及，然終未加以特別之檢討，居嘗引以為憾。自該書出版後（由商務印書館刊印為大學叢書之一）著者乃復作各種問題之研究，以西國鐵路之方法為經，以吾國鐵路之情形為緯，或作批評，或供建議，輒以所得發為短文，先後在交通雜誌暨鐵道月刊等發表，歲月累積，不下數十篇，旋以一部分編為鐵路問題討論集，作為交通大學叢書出版（商務刊售），尚餘多篇，擬續出專集問世，奈以滬戰爆發，各事停頓，至今未果。由上所述，可見著者對於貨運業務問題，先後曾加探討者，已不在少數，惜未能完全彙集，重作有系統之整理耳。然學無止境，古有名言，貨運問題之有待研究探討者，奚止於此，況吾國鐵路之貨運制度缺陷孔多，有待取法他國者亦甚多，雖窮畢生之力從事研究，恐亦不能盡，管見所及，不過其一部分而已。爰於業經討論之各種問題外，復就各種尚未研究之問題，作一集合之檢討，他日獲暇，尚擬繼續為之。茲將已成各點先行發表，以補昔日研究之不足，顏曰中國鐵路貨運業務問題，實則僅為問題中之一部分，曠

者勿誤以爲全豹也可。

一 免費保管期限與保管費

零擔貨物經鐵路代爲卸車後，自須代爲保管，以便客商前來領取（惟如辦理貨物接送業務者不在此例），因是有免費保管期限與保管費之規定；免費保管期限究應如何計算，而保管費之釐訂又須以何物爲標準，亦爲貨運業務中之重要問題，因其與客商之便利與鐵路之利益均有相當之關係也。免費保管期限不可失之太短，太短則客商不及提貨，勢必無故加重其保管費之負擔；然亦不可失之太長，太長則貨棧有擁塞之患，運輸業務必將發生困難。除期限之長短外，免費期限之計算方法亦屬至關重要，如計算之標準不盡善，則處理之期限，終必造成不合理之結果，不可不加以注意也。

（四）免費保管期限

香港鐵路之免費保管期限，在負責運輸實行時，原定爲六工作小時，嗣以不便於用，經客商之請求，路方允爲變通，多數改爲二十四小時，然連夜間之時刻在內，去六工作小時仍不甚遠，且此種二十四小時之期限概自貨物運到時起算，其短促可以想見。最近貨車運輸通則規定「貨物運抵到達站，超過二十四小時，仍未提出或尚未提出完畢者，其全部或未提出部分，鐵路應核收保管費，自超過二十四小時之時起，至

提出完畢之時止，」可見免費保管期限之起算時刻係以貨到之時刻為標準，其為不便利，不合理，殊屬易見。何謂不便利，則以貨到通知書之不及送達，何謂不合理，則以貨物運到之時刻不同因而免費保管之期限亦異。茲請先言前者：普通客商必待路方發給通知，而後始知貨已運到，俾便準備提取，今免費期限既自貨到之時起算，則當貨到通知書寄達之際恐亦即免費期限屆滿之時，事實上或與不設免費保管期限無殊，殊非便利客商之道。例如某批貨物係於下午四時到達，即使當日能將貨到通知書發出，然經過郵遞之時，或須餘數晷，下午始能寄達收貨人，追收貨人急急備就車輛人手，趕至貨站，恐已不及在免費期限內提取或提完矣。若貨物係於中午到達，而通知書係於午後發出，則侷促尤為加厲，蓋通知書或須於次日午前寄到，離免費期限屆滿之時刻已屬甚近，甚或過之，亦未可知。總之，在此種計算免費保管期限之方法下，無論如何，客商不能從容提貨，其不便利之處，固不待身受者而後知也。

其次，貨到之時刻不同，則實質上之免費期限亦必發生差異。例如甲貨係於下午二時到達，當日發出貨到通知，則翌日午前或可寄達收貨人，倘有少數之免費鋪點可得；乙貨係於上午八時到達，十時發出通知，追收貨人接到通知書時，或已是在是日傍晚時刻，當日不及提取，俟至次日，免費期限已滿，即連少數之鋪點亦不可得，其畸重畸輕之處自在所不免，故除不便利外，猶有不合理之嫌在也。

况所謂貨物運抵到達站之時間，究係指何種時間而言，亦未見有明文規定。蓋貨車抵達車場之時刻

與貨車調安待卸之時刻不同，而貨車調安待卸之時刻又與貨物卸畢待領之時刻不同，究竟貨到之時刻係指何者而言，殊屬疑問。按常理言之，自應以卸畢待領之時刻為準則，然又未見切實規定，而各車卸畢之時刻又未必一致，其不便於用也可知。

考美國鐵路對於到達之零貨，均規定四十八小時之免費保管期限，自貨到通知書發出後之第一上午七時起算，而非自貨到之時刻起算，其便利與合理之處實足為吾人所借鑒。且以美國鐵路之零貨多於上午到達終點大站，當日午前發出貨到通知，客商即可有四十八小時之完整時間從容提貨，蓋當日之時間適足供通知書之傳遞，既無催促不及提取之患，復無免費期限多寡莫定之弊，故於便利合理兩點均能顧及。且計算時刻之標準明確，對於同時到達而先後卸畢之貨物可無偏頗不均之嫌，非特於客商為公平，而於鐵路辦事上亦頗奏簡捷之效。今後吾國鐵路之免費保管期限亦應展為四十八小時，並一律自貨到通知發出後之第一上午七時起算，以便客商從容提貨；如能更進一步，使零擔貨物多於上午到達終點大站，則畸重畸輕之弊，尤可一掃而空；否則更有延長免費期限至四十八小時之必要，以免下午到達之貨有不及提取之患。

或謂吾國鐵路之貨物多數由轉運公司代辦，故貨到通知往往形同虛設，轉運公司常川派人在站等候照料，現行免費保管期限並無不便之處。曰此不特不足為辯護現行辦法之依據，且反足為改革現行辦

法之理由。蓋吾國商人之所以羣趨轉運商而不欲直接託運者，多以鐵路不能設法便利客商之故。今免費保管期限既如此，僥倖不便，客商將更因此而惟轉運商是賴矣。設能予以改革寬放，為客商開方便之門，則至少可以減去一層直接託運之障礙，或竟因此而促進直接託運之發展，其得失固不待智者而後知也。否則倒果為因，以直接託運之寥寥，而不思有以便利直接託運之客商，則似走入循環之圈，安能達服務社會之目的乎。況現有客商之中，亦有少數直接託運者，尤不能不為之設法謀便利也。

至若少數鐵路有將免費保管期限擴展至五日或七日者，則又失之太長，有過與不及之弊。蓋期限太長，則客商視貨棧如堆棧，延不提取，而貨物源源而來，愈積愈多，路方非特蒙受損失，且有不能應付之虞。如京滬滬杭甬鐵路之麥根路貨站，即蹈此轍，且該站之到達貨物多係整車，入棧堆存，長期保管，尤為不合理之甚者。

以上所述，乃以到達之貨物為限，至於起運之貨物，吾國規定之免費保管期限為四十八小時，反較到達貨物為寬，未免有輕重倒置之嫌。蓋起運貨物之所以有保管期限者，常以一批貨物當日未及送齊，致路方不能為之起運，致須代為保管，若貨已送齊，並已託運，而仍未運出時，則為路方之延誤，與客商無涉，自無保管期限之可言。然則當日不及送齊之貨物，至翌日必可送齊，何必寬假四十八小時之期限，反較到達貨物之待遇為優，殊非事理所應有。是以美國鐵路對於起運貨物之未送齊者，與到達貨物之改運他處者均

以二十四小時為免費期限，逾期即須征收保管費，較到達貨物之就地提去者為嚴，蓋亦有鑒於需要有不同也。吾國反其道而行之，竊期以為不可。

如收貨人之地址不在鐵路貨站之所在地，其來往必較費時間，因是其免費保管期限亦理應酌予延長，以謀其便利；吾國對此並無規定，而美國鐵路則有按距離增加免費保管期限之辦法，茲錄列其期限如次，以供吾之參考：

收貨人離貨站之里程

免費保管期限

十哩以上至二十哩

五日

二十哩至三十哩

十日

三十哩以上

十五日

在吾國各地，鐵路尙未普遍建設，不如西國之四通八達，收貨人之不居於鐵路沿線者所在都有，上項寬放辦法，尤為需要，似應訂入規章，以期便利客商；否則不論遠近，一律待遇，收貨人非在車站所在地指定代理人從事提貨不可，是不管為轉運商增多一種營利之途，竊為路方所不取焉。

(乙) 保管費

大凡鐵路之雜費均應按成本規定，而鮮有如運價之按貨物負擔能力規定者；所謂成本者，即指此種

雜項業務之成本而言，非鐵路運輸之總成本也。雜費之所以得按成本規定者，以雜項業務成本之中鮮有固定之支出，不如鐵路全部成本之富有固定性，故雜費亦不必如運價之按貨物負擔能力分配，其理固甚顯然也。保管費亦為雜項費用之一種，其所代表者即為貨棧之租費，同時亦寓相當懲罰之意，應不問貨物負擔能力之如何，而為之作一律之規定，惟質輕體大之貨如車輪船舶之類，亦得謀以較高之保管費，以符成本之原則。且以保管費為數不巨，較諸運價相差往往甚遠，更無顧全貨物負擔能力之必要。乃吾國現有之鐵路保管費多按貨物等級而高下，與運價同其形式，既無必要，抑且徒增煩擾而已。例如津浦鐵路之保管費，對於普通貨物，有下列分等之規定（單位元）：

貨等	二十四小時或不滿二十四小時之保管費	
	每二十五公斤	每公噸
I	.0150	.35
II	.0125	.50
III	.0100	.25
IV	.0075	.20
V	.0050	.15
VI	.0025	.10

各種普通貨物之保管成本大致相同，無甚軒輊，今高等貨物之保管費較高，低等貨物之保管費較低，是不啻使高等貨物津貼低等，或使高等貨物負擔不必要之費用；何以言之，設低等貨物之保管費已足敷償付路方之成本，則高等貨物之負擔必為超過事實上所應有，成爲一種無故之斂取；如低等貨物之保管費尚在路方成本以下，則是以高等貨物津貼低等，而低等貨物尙不能自給，事得謂平，此則不能以運價中之原則作等量觀者也。蓋各等貨物之運價亦須足付直接運輸成本，其高下不同者惟固定費用之分攤部分耳。今保管費

皆係代表直接成本，尙何高下之可言耶？故吾國現行之分等保管費，實未能視為合理，且各貨負擔不均，把彼注此，甚或無故多取，尤為害之大者。

吾國鐵路之保管費均係不論日數之多寡，時期之長短，一律按日計算，對於堆存較久延不提取之貨物並無較重之處分，亦殊不足以收輕重之效。考美國鐵路之保管費，對於五日以內與五日以外之貨物，有高下不同之待遇，其費率之區分有如下列：

(甲) 最初五日每日每百磅貨物

一·五分

(乙) 第六日起每日每百磅貨物

三·〇分

上項辦法足以懲戒延不提取之貨物，使多數貨物除於免費期限內提去外，復能堆存不出五日，以免貨棧之長期被佔，阻礙業務之進行。吾國鐵路之保管費亦應仿效此法，分別長短期限，規定不同之價率，以疏貨棧之擁擠。此則較諸分等計費，功用意義迥不相同矣。

二 免費裝卸期限與貨車延期費

在西國鐵路，零擔貨物均由鐵路代為裝卸，故有免費保管期限與保管費，整車貨物多由客商自理裝卸，故有免費裝卸期限與貨車延期費。吾國鐵路對於此項界限迄未劃分清楚，致整車貨物亦由鐵路裝卸，

而有所謂保管費，惟吾國整車貨物之中亦有由客商自理裝卸者，如特殊貨物及私岔裝卸之貨物皆是，故亦有貨車延期費之規定，惟應用之範圍不廣耳。吾國鐵路對於免費裝卸期限與貨車延期費兩項，按照貨車運輸規則第二一條之規定，適用如左之辦法：

「車輛自鐵路調妥以備貨商自行裝卸之時起，如超過六工作小時，尙未裝卸或尙未裝卸完畢者，鐵路應核收車輛延期費；其費率自超過六工作小時之時起，至裝卸完畢之時止，在該項延期時間內，每車輛載重量一公噸，每十二小時或不足十二小時，核收國幣五角。」

按上述規定，可見吾國鐵路之免費裝卸期限爲六工作小時，概自貨車調妥以備裝卸之時起算；夫以六工作小時備客商之裝卸，論理不可謂不足，惟此種時刻計算方法祇可適用於起運貨物之裝車與夫私岔貨物之裝卸，至於到達貨物之於公共岔道卸車者，則客商在未得通知以前，安能作如是迅速之起卸。良以託運人有貨物起運者，必能知車輛之有無着落，一經調妥，不待通知，卽能送貨裝車，然如路方不能當卽供給車輛而閱數日始行撥給者，仍有通知託運人之義務，以託運人不能逐日守候車輛之有無也。私岔裝卸之車輛，一經調妥，卽在客商廠棧門前，不待通知，卽可知之，故客商可當卽從事裝卸，應無困難可言。惟在公共岔道卸車之到達貨物則不然，車輛已否調妥，客商無由知之，必待路方發給貨到通知，而後客商乃能到站卸車，故其免費卸車期限決不應自車輛調妥之時刻立即起算，否則客商接到貨到通知之際恐卽免

費期限屆滿之時，與前述免費保管期限之不合理正復相同。查美國鐵路之免費裝卸期限定為四十八小時，其起算時刻隨貨物情形而不同，不如我國之含混，茲為敘列如次，以供借鏡：

貨運種類

免費裝卸期限之起算方法

(一) 起運貨物

(甲) 私有岔道裝車者

自車輛調入私有岔道備裝後之第一上午七時起算

(乙) 公共岔道裝車者

自車輛調入公共岔道備裝後之第一上午七時起算

(惟路方對於乙項車輛如不能當即供給而隔日或隔數日始行供給時，應給託運人以車輛調妥之通知，免費期限自通知後第一上午七時起算。)

(二) 到達貨物

(甲) 私有岔道卸車者

(1) 當即調入者

自車輛調入私有岔道備卸後之第一上午七時起算

(2) 逾期調入者

自假調送通知書 Constructive placement notice 發出後之第

一上午七時起算

(乙) 公共岔道卸車者

(1) 當即調妥者

自貨到通知書發出後之第一上午七時起算

(2) 逾期調妥者

自車輛實際調妥通知書發出後之第一上午七時起算

美國鐵路計算免費裝卸期限之方法與我有不同者凡三點：(一) 免費期限概自上午七時起算，以期簡明而免參差不齊之弊；(二) 待裝空車概自調妥備裝後之第一上午七時起算，惟如隔日或隔數日始行撥給者，應自通知後之第一上午七時起算；(三) 待卸重車分私有岔道起卸者與公共岔道起卸者兩種，前者自調妥備卸後之第一上午七時起算，後者自貨到通知書給後之第一上午七時起算，惟如不能當即調妥者，對於私岔起卸之車輛，路方得發給假調送通知書，其免費期限即自通知後之第一上午七時起算。誠以私岔擁擠，車輛不能調入，乃客商方面應負之責任，路方不能以此而延長其免費期限，故得用假調送之方法以限制之；對於公共岔道起卸之車輛，則以貨到通知書雖已發出而車輛尚未調妥，其免費期限自不能根據貨到通知，而應由路方另行發給車輛調妥通知書 *Notice of actual placement*，而自此項通知發給後之第一上午七時起算。上列三點，均有足資注意之價值；吾國鐵路對此概無翔實之規定，非特不能謂為完密，抑且不能收便利客商之效，洵有加以考慮改良之必要。

吾國鐵路車輛缺乏，免費裝卸期限自不宜失之過長，以免車輛滯留之弊；惟其計算方法必求合理，不能一味以路方之利益為重，而強人以難能；反之，路方可施以限制而仍不至違背情理者，自得作較嚴格之

規定，如美國鐵路之假調送辦法是也。基上所述，管見以爲吾國鐵路之免費裝卸期限計算方法至少應作如下之改革：

貨運種類

免費裝卸期限之起算方法

(一)起運貨物

(甲)私有岔道裝車者

自車輛調入私岔備裝後起算

(乙)公共岔道裝車者

(1)當日供給者

自車輛調妥備裝後起算

(2)隔日供給者

自通知送達後起算

(二)到達貨物

(甲)私有岔道卸車者

(1)當即調入者

自車輛調入私岔備卸後起算

(2)逾期調入者

自假調送通知書送達後起算

(乙)公共岔道卸車者

(1)當即調妥者

自貨到通知送達後起算

(2) 逾期調妥者

自調妥通知書送達後起算

上項辦法仍較美國鐵路爲嚴格，因各種時刻均係當即起算，而非自事後第一上午七時起算。然已能爲客商增進不少便利，同時可無延誤鐵路車輛之嫌。例如吾國鐵路車輛缺乏，類多不能當日供給，苟無上項規定，客商勢必時時守候接洽，否則即難預知車已撥給，而有逾越免費期限之虞。所謂當日供給者，即客商指定何日裝車即於何日撥給之意；所謂隔日供給者，即不能於客商指定裝車之日供給，而須隔一日或隔數日始行撥給之謂也。又如到達重車之在公共岔道起卸者，按照現行辦法，一經調妥，免費期限即行開始，毫不提及路方之通知，收貨人勢必時時守候，其不便可以想見，今免費期限既自通知後開始，則此種不便又可免除矣。至如逾期調妥之車輛，更有調妥通知之規定，亦爲路方應盡之義務，客商應得之便利。此外假調送辦法之採用，則爲路方謀利益，爲客商示限制，亦爲不可缺少之規定。

各種通知方法，在吾國鐵路，各站整車貨運尙不甚繁，當可採用電話通知與車送通知兩種，以期簡捷，蓋整車不如零擔之繁多，雖不假手郵遞，亦無不能應付之患。客商之有電話者可給以電話通知，隨後補送書面通知以證實之；其不能通電話者，可由信差分送通知，其通知送達時刻可根據送信簿以決定之，當無不便。故一切免費期限概可自通知送達時起算也。

吾國車輛延期費規定甚高，蓋有鑒於貨車缺乏，不得不嚴加限制，固屬未可厚非，惟對於滯留車輛之

久暫並無差別之待遇，似尙未能視為公允嚴密。考美國鐵路之車輛延期費每車每日爲二元，惟自第五日起每車每日增爲五元，藉以懲罰過度之延誤。吾意吾國鐵路亦可規定一相當之期限，逾期得將延期費增多，以昭公允。而對於限內之延期費則尙可稍爲減低，以利客商。例如每十二小時（或不滿）每噸征費五角，實嫌太昂，蓋十二小時之延誤事實上往往等於二十四小時之延誤，客商受虧甚重；何以言之。例如某車不及於下午六時裝畢或卸畢，爾時免費期限業已屆滿，俟至翌日上午六時，已有十二小時以上之延誤，縱使上午六時即行開始積裝或積卸，已不能免除二十四小時之延期費，因不滿十二小時亦作十二小時計也。曩時吾國規定每二十四小時或不滿二十四小時每噸收延期費五角，實較十二小時爲合理，減以一晝夜之時間爲二十四小時，而客商不能於夜間裝卸也。

三 聯運過軌車輛之車租與延期費

甲路車輛因聯運而入乙路，乙路既分得聯運運費之收入而無須自行供給車輛，自須對甲路付給車租，以償其所耗。此項車租，在原車返還制度之下，類皆按日計算，故有按日租費 *Per diem charge* 之稱，蓋曩時會按里程計算，結果非特不便於用，且車輛停留不動時，即可不出租費，流弊殊多，故不得不按日計費，以期簡捷而免流弊。在英國鐵路，實行車輛公用制度，且按過去之經驗，採用一種固定之租費，是謂 *Tourney*

Payment 卽每車每次給費若干，非特不計里程，抑且不計日數矣。吾國採用原車返還辦法，因有按日計算車租之制，與美國鐵路之制度差相類似。現在吾國鐵路互通車輛之車租爲每噸容積每日收費二角，如逾規定期限，車租之外且須收取延期費，每噸每日一元。足見吾國之車租，若以四十噸車爲例，每車每日須八元之多，此數是否合理適宜亦爲尙有研究價值之問題。茲請從長討論之。

乙路利用甲路之過軌車輛獲得營業上之運費收入，自應償付甲路以一種代價，此一代價之具體表現卽爲車租；然則車租之所應代表者究爲何物，其費率究爲何物所組成，當爲應加探討之前提。考美國鐵路互通車輛之車租現爲每車每日一元，其所以定爲一元者，乃基於一九二〇年美國鐵路協會之建議，該會計算車租應有之組成成份有如下列（單位分）

修理費	六二·二五	換置費	九·九七
稅捐	二·二九	利息	一八·二〇
其他損失	六·五〇	合計	九九·二一

（註）其他損失指主有路所負之風險及不獲車輛利用之間接損失而言

以上各項費用均已折成每日平均數，總計爲九九·二一分，卽九角九分二釐一毫，與一元相差無幾，

故定車租爲一元，取其近似而簡捷也。各項費用之中，以修理費及利息爲主，兩者共佔百分之八十有奇，餘則不及百分之二十而已。

吾國鐵路之貨車每輛平均修理費，據二十三年度之統計報告，各路平均爲一八六·八六元，而以前十五年半之平均數則爲一四九·七八元，茲姑從寬估計，假定每輛爲二〇〇元，則全年以三六五日計，每日約爲〇·五五元。利息一項，以每輛貨車最多平均值三千元計，利率從寬規定爲八釐，則每年每輛應得二四〇元，每日約爲〇·六六元。復以上述兩項作爲總數百分之八十，而以百分之二十代表折舊及其他損失（吾國無捐稅，故此項假定又係從寬），則每車每日之所費當不過一·五〇元左右而已。列表如次，以資明瞭：

修理費	〇·五五	利息	〇·六六
其他損失	〇·三〇	合計	一·五一

照此推算，吾國鐵路之車租大致應定爲每車每日一元五角之譜，而按現行之費率，則雖二十噸車一輛，每日亦須車租四元，四十噸車則須八元，超過實在需要之數甚巨，是否合理，誠屬疑問。且外加延期費每噸一元，尤爲使用路之所不堪負擔，其爲失爲得，尙有加以探討之必要也。

夫車租向不應失之太低，太低則車輛久假不歸，主有路將蒙莫大之損失，然亦不可失之過昂，過昂則使用路急於回空，致有不能實載而歸之患。尤以里程較短之路所得運費有限，而所失之車租甚多，得不償失，莫如汲汲回空，以免加重負擔。因是各路空車里程無形增加，而回程車輛遂不能盡其用矣。此種現象，在吾國鐵路已屢見不鮮，雖曰吾國車輛缺乏，各路能趕速回空，不可謂非無益，然就整個國家觀之，仍不免發生無故之損失。或謂此種現象之發生乃由於延期費之高昂而非由於車租之太貴，減低車租似仍無補於事。曰是固誠然，惟既有高昂之延期費為之限制，則車租更應減至合理之數，即更無使其同趨高昂之必要。蓋寓禁於徵，延期費已能盡其功效，而車租一物僅為在必要運輸時間內主有路所蒙損失之補償，其不能超過主有路實在之損失於此益覺顯然。不然，乙路利用甲路之車輛從事參加聯運貨物之運輸，其所費成本將反較自行供給車輛為大，寧有是理；其多餘之負擔，成爲一種給予車輛主有路之津貼，即形成一種不當利得，尤為不合理之甚者。

由上所述，管見以為在車租與延期費相輔而行之制度下，吾國鐵路之車租洵有切實減低以均負擔之必要，其數應為每噸容積每日自五分至一角之譜，較諸現行價率至少可減去一半以上，俾能代表實際應有之損耗，而不含罰金之性質，以罰金一項已有延期費為之代表也。至於延期費之價率，現所實行者亦有過高之嫌，加以過高之車租，致使車輛急急回空，不能利用，至為可惜。今車租若至少減為每噸每日一角，

則延期費將為車租之十倍，殊嫌過高。況鐵路對於客商所收之延期費亦僅每十二小時每噸五角，而路與路間之延期費有時反能較此為昂，亦覺內外輕重之不能一致。吾意為兼顧使用路之利益與主有路之利益計，延期費不妨訂為二種，如延期不過三日者每噸每日祇收五角，三日以上者每噸每日一元，則較諸現行辦法當有伸縮之餘地，而對於車輛之返還原路當仍不至有所阻礙也。

四 運費之收取方法

鐵路運費之收取方法，對於客商之便利，頗有相當之關係。如客商運貨一次，即須付款一次，則較大之客商每有成費煩瑣之患，而先付運費事前不知多少，託運人所帶現款有時不能符合運費金額，致有往返稽延之弊；且因此延誤託運時間，尤為憾事。在提貨單與託運單併成一聯之制度下，運費未付，提貨單不能發還，亦足使手續遲緩，時間浪費，於路於商皆有不便。美國鐵路為免除此種不便起見，有運費緩付 (Extension of Credit) 之制，即對於信譽較著之客商經鐵路財務處之准許者，得許其展緩運費之繳付；所謂展緩繳付者，即起運貨物之運費得於託運完畢并取得提單後繳付，到達貨物之運費得於貨物提取後繳付，不必如普通客商之須先付款而後可以託運，或先付款而後可以提貨，因是各批貨物得以先後託運，或先後提出，而運費可併成一起支付，其支付辦法通常均用支票，簡捷省事莫此為甚，而託運與提取手續之可

以簡易迅速猶其餘事耳。至其緩付之辦法，則例有如左之規定：

(一) 緩付之期限以四十八小時為限，但亦有延長為九十六小時者；

(二) 客商之得緩付運費者以財務處核准者為限，貨站不得擅自允許；

(三) 四十八小時之緩付期限，自下列之時刻起算：

(甲) 起運貨物 自貨物託運後之第一夜間十二時起算；

(乙) 到達貨物 自貨物提取後或運費收據 (Freight bill) 發給後之第一夜間十二時起

算，視何者孰後而定。

(運費收據先行發給收貨人，作為付款通知書，迨款付訖時，蓋以收訖戳記，仍行發還收貨人，作為運費收據。)

(四) 星期日及法定例假日得不計入緩付期限內；

(五) 每次緩付之金額，於核准時規定之，如實際金額繼續超過核准之數時，站長應據實呈報財務處，以便決奪；

(六) 如客商延付款項致不能於規定期限內付清者，除由站方催繳外，並得立即停止其緩付之權利；

如客商於款項付清後，仍欲續得緩付權利者，非提出切實滿意之保證不可；

(七) 站方寄出運費收據與客商寄出支票之時刻均以郵局時刻圖戳為憑，不以實際收到之時日為準；

(八) 如遇客商之支票由銀行退回不付者，其緩付權利應立即取消，除由財務處核准外，並不得再行接受其所發之支票。

由上列各種規定，可見緩付辦法固為鐵路便利客商之道，然其規定亦頗嚴密，路方利益不至受何影響，可謂雙方並顧人已兩利者。貨站對於緩付之客商均備有一覽表 *Credit list*，所有到達貨物之運費收據及交貨收據均於製就後分為兩種，一為現付 *Cash* 者，一為緩付 *Credit* 者，前者蓋以 *Cash* 圖戳，後者蓋以 *Credit* 圖戳，緩付之運費收據均先寄給收貨人，作為催繳款項之通知，而現付之運費收據則發交收款司事，以便提貨時之應用；而交貨收據既蓋有「現付」及「緩付」圖戳，交貨司事即可一望而知，對於緩付之收貨人即可准其提貨而不付款。緩付客商付款時應將運費收據連同支票寄來，以便蓋戳發還。至於起運貨物之運費，託運人之須現付者均須持提貨單向收款處付清運費，經收款司事在提貨單上加蓋「收訖」圖記，即作為款已付訖之證明，不復另給收據。惟對於緩付之託運人，則於填製貨票時多製預付運費收據 *Prepaid freight bill* 一聯，以之寄交託運人，作為催款之通知，與到付運費收據之處理相同，可不復述。

吾國鐵路收取貨物運費，除記帳外，均以現付爲主，無論先付或到付，均無緩付之辦法，對於規模較大運貨較多之客商常多繁瑣之弊，尙未足以盡便利客商之道。若夫記帳辦法，則客商須提供現金，交存路方，以備扣抵，對於商人，有積壓資金之不便，非可與緩付辦法等量齊觀者。或以爲吾國鐵路之客商類多小規模者，給以緩付權利，非特無此需要，抑且多冒風險，於商無益，於路有害。此說似言之成理，實則大謬不然。據作者所知，吾國直接託運之客商類多較爲開通而規模較大者，其或覺運費緩付之需要，實不亞於西國之商人，徒以路方不許，祇得承受不便利之付款方法，而莫可如何。加諸轉運商人爲招攬營業計，非特允許客商將運費化零爲整，一併付價，抑且准其拖欠，期限自數月至一年不等。鐵路雖不能作如是長期之放帳，然若併短期之便利而不與，則直接託運必更多一種障礙，實爲鐵路所不取。况緩付辦法非僅爲客商之一種便利，且能趕速路方處理貨運之手續，減少零星收款之麻煩，非祇利於人而無補於己者。是以管見以爲緩付之制，在吾國鐵路儘可作行，若能出之以審慎，行之以嚴密，則亦無何風險可言，固不必過於翼翼小心，徒致因噎而廢食也。

五 整車貨物之中途裝卸

整車貨物之中途裝卸 *Stoppage-in-transit for partial unloading or reloading* 爲貨運雜項

業務之一，亦即鐵路便利客商之一法。所謂中途裝卸者或為中途卸去一部分之貨物，或為中途裝上一部分之貨物，其全程運費仍按整車運費計算，惟計費重量則按總重量計算，於路於商均屬有益而無損。蓋運費雖按總重量計收，然猶較零擔運費為廉，商人仍沾便宜，而路方所運貨物之重量全程平均較總重量為少，而仍按總重量計費，不可謂非有利。例如某貨裝滿一車，總重三十噸，至中途某地卸去八噸，其餘二十二噸運至最後目的地，全程運費仍按三十噸整車運費計收，若須按零擔託運，則運費將遠較此數為昂。又如某貨在起運站裝入車輛，計重十八噸，至中途某站，復裝上同種貨物十二噸，計共三十噸，一併運至目的地，全程運費亦按三十噸之整車運費計收，與上例無異，惟一則為中途裝貨，一則為中途卸貨而已。此種裝卸大都以一次為限，以杜浮濫。

按商人之所以須有中途裝卸之便利者，其故極易明瞭。如某廠商在甲地設廠，同時在乙地設有分廠，原料由丙地經乙地而運至甲地，為節省運費計，可在丙地購運原料一車，至乙地卸下一部分，供分廠之用，餘則運至甲地，供總廠之用，其便利經濟可以想見。反之，運出成品時則可反其道而行之，如甲地總廠之出品欲運丙地銷售而數量不足一車時，儘可將貨物裝入車輛，按整車託運，迨車至乙地，乃將乙廠之出品裝入，一併運至丙地，從事銷售。是以一面中途卸貨，一面中途裝貨，均可利用低廉之整車運費，減輕生產之成本，其計之得殆莫甚於此者。又如商人買賣貨物亦可適用此法，以求經濟。例如某商人可在甲地採辦一部

分之貨物，雖其數量不足一車，仍按整車託運，至乙地復採辦一部分之貨物，裝入同一車輛，運至丙地銷售。反之，一車貨物可由甲地起運，至乙地卸去一部分，以供當地銷售，餘則運至丙地推銷。一裝一卸，其利相同。而自鐵路之立場觀之，則所運重量少於計費重量，亦屬惠而不費有益無損者。

客商請求鐵路准許中途裝卸者，須於託運時聲明，俾在貨票上填列「在某地停留備裝或備卸」
Stop this car at——for partial unloading or reloading 字樣，以便列車人員，摘掛車輛時有所依據。至其車輛之停留時間，例以二十四小時為免費期限，逾期照收延期費。至於中途裝貨後之總重量或由停留站決定，或由到達站決定，均無不可；其運費例以到付者為多，如係先付，則可隨後訂正，仍無不便。

吾國鐵路向無整車貨物中途裝卸之辦法，至今猶然。此非由於客商之無此需要，實由於路方之不善通融。就作者所知，客商之中頗有欲利用此種融通辦法者，徒以路章不許，未克如其所願。實則此法之創行，在鐵路實惠而不費，何樂而不出此。較諸中途改造業務，管理既易，流弊亦少。而較諸託運之變更尤為工商界所需要。權衡緩急輕重，洵無不可做行也。

六 過磅合同之效用

西國鐵路有許多客商自行過磅，而鐵路承認其重量之準確而不再過磅者，無論零貨之過小磅與整車

貨物之過地磅，均可適用是法，其目的在減免路方過磅之手續，使貨物之託運簡易，時間節省，對於客商亦
有手續敏捷之便利。例如零貨託運，如件數衆多，一一過磅，費時甚久，致提單不能即發，託運人之送貨車輛
必須守候，一面造成貨棧之擁擠，一面造成手續之精延，路商均蒙其損失，感其不便。今鐵路能與規模較大
信譽較著之客商訂立過磅合同 *Weight Agreement*，俾得在規定之條件下，接受託運人之重量，而無
須臨時由鐵路過磅，則時間手續之節省當必大有可觀。按過磅合同之所規定者通常輒有下列之條款：

- (一) 託運人在託運單上所填之重量，務須證明其正確可恃；
- (二) 託運人應許路方隨時派員檢查其過磅記錄及其他有關之單據；
- (三) 託運人應將磅秤隨時查驗修理，俾符正確標準，并應許路方隨時派員檢驗；
- (四) 如路方發覺重量不符，向託運人補收運費時，託運人應立即繳付；
- (五) 凡係標準化之包裝適用平均數以推算全部重量者，如遇有包裝方式或材料變更，致平均數亦
須變動時，託運人應即通知路方，以免誤會；
- (六) 雙方均得於十日前發出書面通知，將此合同取消；惟取消以前之過磅記錄路方仍得檢查，如有
未付運費均應於取消前付清。

由以上之規定，可見路方非特可隨時發磅，以視重量之是否準確，且得調查託運人之過磅記錄及其

有關單據，并得檢驗其所用之磅秤，以免流弊。如託運人爲信譽素著之客商，加以此種必要之防範，則吾人所顧慮之弊竇自必不至發生，而其效用之宏則已言之綦詳，可不復述。

凡適用過磅合同者，託運單上均由託運人加蓋「過磅合同第○號」圖記，以資識別，收貨司事，接得此種託運單時，即可不必過磅而逕將提貨單蓋戳發還，一面即可將貨交由搬貨夫搬送入車，手續之簡捷可想而知。至於整車貨物，亦可免過地磅，所省手續亦多。

吾國鐵路素無過磅合同之制度，一切貨物均須由路方過磅，而承運過磅之手續又未臻簡捷，致零貨較多之站動或擁塞稽延之弊，雖其病因不止一端，然苟能於改良他端之外，兼行酌採過磅合同之制，則收效當必更宏。現時吾國客商之自置地磅者固尙無所見，然小磅所費有限，自備者亦多，故零貨之採用過磅合同，當無困難可言。吾意可擇直接託運客商之信譽較佳者先行試辦，一面應使免磅貨物之託運確能較爲簡捷迅速，則客商亦必樂於合作，而能相輔相依矣。

或謂吾國若行此法，一面既易發生重量出入之糾紛，一面復啓路員或商人取巧舞弊之門戶，恐利未見而害已先生矣。曰：是不足疑。過慮也。蓋託運人所用之磅秤自應與路方所用者同其種類式樣，并經路方許可者，加以按期查驗校對，差異當可避免。卽有差異，亦得以路方之重量爲準而在合同中規定之，使無異言。至於商人取巧一端，則一以訂立合同之商人類皆素有信譽者，二以路方得隨時派員查驗，苟有以多

報少之弊，必無不能發覺之虞。最後所謂路員舞弊云者，必指查驗不力受賄行私而言，此則路員訓練修養問題，更不足爲任何制度之病；且查驗之人員儘可隨時變調，不必拘泥於一人，與會計處查帳員之調遣無異。況在現有過磅制度之下，承運員亦儘有舞弊之機會，何獨於此而疑之耶。

七 無人認領或拒領貨物之處理

凡貨物運抵到達站，經過相當規定時間，仍無人前來領取者，稱曰無人認領貨物 *Unclaimed freight*。凡貨物運抵到達站後經收貨人表示拒領者曰拒領貨物 *Refused freight*。二者之結果相同，然其起因則異。鐵路對於拒領貨物，應於拒領時即行設法處理，不必待至相當時日，因既已拒領，自應即速通知託運人，請示處置方法，又何庸等候爲無人認領之貨物則不然，非經過規定時日，不能確定其爲無人認領，故不能早爲處置，轉使增加無謂手續。吾國鐵路貨運通則第四九條第一項對於此種區分，似未加以明辨，致有如左之規定：

「凡貨物運抵到達站，經過十日，尚無人認領，或收貨人仍拒絕收受者，到達站應即據情通知託運人，詢問關於該項貨物之處置方法，其答覆無論係屬請求運回原站，變更到達站，或變更收貨人，應按本通則第五一條之規定，作爲運輸變更辦理。惟鮮活、易腐、易破、或價值特廉鐵路認爲不足保證其

應繳各項費用之貨物，鐵路得酌量情形，隨時將其拍賣，或以其他方法處理之。」

既曰拒領，又何必待至十日以後，與無人認領同樣處置。例如某貨於某日運抵到達站，當日收貨人前來提取，以貨物不合或有誤，表示拒領，路方自應立即向託運人請示辦法，何須待至十日以後收貨人仍拒絕收受之時，豈此乃給予收貨人以重行考慮之時間耶。事實上殊無此必要也。且時間十日，買賣雙方或生變化，或生枝節，果將贖尸其咎。例如某貨原係誤裝，以致拒領，設路方從早通知，則託運人或尚有貨在手，可以改掉，今時隔旬日，貨已售去，適值缺貨之時，必使買賣兩方均蒙不便，在路方並未節省手續，在商人則已深受其害矣。

通知託運人之方法亦應按貨物情形而異，不宜籠統規定；如為鮮活易腐貨物，應用電報通知起運站，轉向託運人請示辦法，以求迅捷，似不能以「鐵路得酌量情形，隨時將其拍賣，或以其他方法處理之。」數語了之。蓋若迅速通知託運人，託運人或有其處置方法見示，不必路方代為擅作主張也。此點與託運人之利益關係至巨，似應明文規定之。至於普通貨物，則自以信函通知足矣。

爆炸品無人認領或拒領時，其處置方式又應與易腐貨物不同，吾國貨運通則對此未見提及，似應加以補充。按美國鐵路之規定，爆炸品運抵到達站後，如貨到通知後四十八小時內未見提取者，得作下列任何一種之處置：

- (一) 移至外界堆棧保存，棧租由貨主負擔；
- (二) 如無安全保管設備，運還原託運人；
- (三) 拍賣；

(四) 必要時在合格人員之督察下銷燬。

上項辦法純為保障安全而設，路方自得行使此種權利，無得託運人同意之必要。苟不加以規定，則對外易起紛爭，對內無所適從，均非所宜也。且爆炸品之無人認領期限應較普通貨物為短，若亦以十日為標準，則危險性之大，非可言喻矣。

收貨人既已拒領，即無再行指示處置方法之權，更無再來提領貨物之權。蓋拒領之後，貨物主有權應歸託運人所有，否則收貨人儘可一面拒領貨物，一面向託運人收回已付貨物之代價，或取得其他貨物以抵償，而託運人之處置方法，或以失誤，或以遲延，致未轉到，若仍許收貨人隨時提貨，則殊有發生糾紛之可能。是以美國本雪文尼亞鐵路於其貨運辦事細則中特立一款，以防此種事件之發生，其措詞如下：

“A consignee or connecting line refusing to receive freight has no right to subsequently direct disposition. A written refusal should be obtained when practicable.”

「凡收貨人或聯軌路已拒絕收受貨物者，對於此種貨物，無隨後指示處置辦法之權。如事實許

可，應向之索取書面之拒領聲明書。」

吾國鐵路之規定適與此相反，貨運通則第四十九條第一項除前列之條文外復續有下列之明文：

「凡在上開通知發出以後，託運人之答覆尚未接到以前，如收貨人前來提取時，到達站仍將原貨照章交付收貨人，一面並再通知託運人。」

上項規定，適用於無人認領之貨物尚可，適用於拒領貨物則不可。似應加以分析規定，以免含混。

無人認領或拒領貨物必須拍賣時，應不許售與路上員工，以防流弊，此亦為西國鐵路之所規定而未見諸吾國之規章者，為保障客商利益計，誠有懸此禁例之必要也。

八 到達貨物之交付方法

到達貨物交付客商時，自須證明其為真正之貨主，以防誤交。按託運人取得之鐵路收據可分兩種，一為普通提貨單 *Straight bill of lading*（在吾國稱貨運收據或貨票），一為流通提貨單 *Order bill of lading*（在吾國稱提貨單），前者不能轉讓押匯，後者則可以轉讓押匯，故到達站交付貨物時，如係發有流通提貨單者，必須將此項提貨單收回註銷，而後可以交貨，蓋其中有押匯關係，不予收回，必將發生糾葛也。發行普通提貨單者則不然，收貨人往往不必交出提貨單即可從事提貨，是以普通提貨單類多不出

路方收回而任其流落在外，仍不至有糾葛之發生。在不知者觀之，提貨單爲主有權之唯一證明，不予收回，定多風險；殊不知路方儘有其他方法從事防止糾紛，其法維何，請申言之。凡爲到達站所熟悉之客商，而貨物又係交付其本人或其雇員者，得僅憑貨到通知書 *Arrival notice* 從事提貨，蓋貨到通知書先由到達站寄交收貨人，此時復由收貨人交還到達站也。收貨人之中頗多託由搬運公司 *Draymen* 代領貨物者，如在此種情形之下提貨，則收貨人事先必須向到達站聲明，言明憑該收貨人之書面通知，其貨得交付某人，是謂 *Standing orders*；當實際提貨時，收貨人必須發給交貨通知書 *Delivery orders*，詳列各批貨物之情形，由提貨人持向到達站提貨；到達站經查核交貨通知書，知確係收貨人所發者，即准予提貨，仍不將普通提貨單收回，因交貨通知書已足爲之保障也。提貨時，提貨人必須在交貨收據上簽字負責，此項交貨收據即由到達站保存備查。

以上所述，乃美國鐵路交付到達貨物（發給普通提貨單者）之辦法，考其所以不將普通提貨單收回者，蓋以普通提貨單常有忘寄、誤寄、遲到、或遺失之患，若遇有此種失誤情形，而即不准提貨，則收貨人必將代人受過，殊非公允。即使覓具擔保，即可提取，亦屬多一麻煩，非便利客商之道。況僅憑普通提貨單提貨，則如遇提貨單遺失而爲第三者拾得時，任何持單人均可提貨，反使真正貨主蒙受損失，尤非憑單提貨之本意矣。然如遇不相識之客商而與路方又無事先接洽者，則到達站亦得令其交出普通提貨單，以防冒

吾國鐵路交付到達貨物時，無論其爲發行貨票或提貨單之貨物，均須一律收回貨票或提貨單，方准提取；而事實上貨票常有誤寄、遺失、遲到或不到等情，客商時須覓保具領，殊多不便。晚近路方爲便利客商計，乃有代遞貨票之辦法，即貨票由鐵路代遞，而不由託運人直寄收貨人，以免遺失遲到之弊。其意雖善，然其手續之煩，頗覺得不價失；且收貨人向到達站取回貨票時，仍須事先註冊，留存印鑑，憑印領取，然後再憑貨票提貨，否則仍須免保具領，與無票提貨無異，惟免付手續費而已。此種辦法，管見以爲殊有畫蛇添足之嫌，而其所以如此迂迴辦理者，實以交貨必須收回貨票之一念誤之也。實則常川來往之客商儘可在站註冊留印，憑印提貨，不必候貨票之寄到。其須交付他人者，亦可由收貨人發出交貨通知書，加蓋其留存相同之印鑑，由提貨人轉向到達站提貨，仍無發生糾葛之可慮。如是辦理，則代遞貨票既無必要，而貨票遺失被人冒領之弊轉可消弭於無形矣。至於零星之客商未經在站註冊留印者，則仍可令其交出貨票，方准提貨，以防弊竇，然亦不必爲之代遞，因若代遞，轉須覓具擔保，方可取回貨票，反多不便矣。

或謂憑印提貨，則貨票遺落在外，如被他人拾得，勢必發生糾紛；曰是不足爲慮也。凡憑印提取之貨物，卽不能僅憑貨票提貨，如有人拾得前來冒領貨物時，卽可立即發覺其爲詐欺，蓋一以其印鑑不能與收貨人留存者相同，二以交回貨票以圖提貨，卽與憑印提貨之辦法不符也。如爲免除外界誤會以防轉押起見，

所有憑印提貨之貨票儘可由起運站加蓋「憑票不能提貨」或其他類似之圖戳，而後交給託運人，庶免不知情者之受愚，亦一補救之便法也。

九 沿途零擔車之裝載辦法

終點大站處理零擔貨物，無論其為沿途零擔或整裝零擔，均以隨收隨裝為上策，否則貨物勢必堆積棧臺，而後集合裝車，非特增加手續，抑且造成擁擠，因而稽延貨物之裝運，路商兩方咸感不利。惟沿途零擔車內之貨物須按到達站之先後順序排列，即先卸之貨須裝在外面，後卸之貨可裝在裏面，是謂 *Station order car*；設須隨收隨卸裝入車內，則後收而須後卸之貨似有不能裝入之患，而先收而須先卸之貨反將裝在前者之裏面，使沿途起卸備感困難，是隨收隨裝之法似非沿途零擔所宜。曰實則有未盡然者在。蓋沿途零擔貨物雖源源送入車內，但並不立即為之堆裝，使立即排成先後之順序，其法係將送來之貨先行堆積車之一邊，使車門及其他一邊均不為貨物所侵佔，爾時貨物儘可層層堆疊，暫不排列順序，迨收貨終了，貨已搬齊，乃由裝車司事將貨物翻下，按照標誌，依次安排於車之兩側，使成合理之高度，以便起卸。誠以裝妥後之車內貨物高度遠較堆積一邊時為低，故地位無不敷用也。如此裝載，則非特隨收隨裝可無問題，而車門不為貨物所佔，對於搬貨夫之出入與各車間之交通，尤為有利。

與此有密切之關係者，倘有沿途零擔車內應裝貨物之數量問題，即沿途零擔車內之貨物應有合理之高度，不可塞成滿坑滿谷之狀態，而車門所在之處，必須留相當隙地，以便入車卸裝。誠以堆裝太高，非特貨物有傾倒之虞，而沿途起卸，復須增加困難，稽延時刻，故名曰儘量利用車位，實則有得不償失之患。況貨物之中，有可層層疊置者，有不可疊置者，如前者堆積甚高，而後者甚低，則尤有互相侵害壓損之虞，蓋車輛偶有震盪，前者即有覆壓後者之可能，其危險可以想見。是以沿途零擔車之不能滿載，洵非無因，而零擔運費之高於整車，此亦為要因之一，固不僅在沿途裝卸貨物，車位常須空駛之一端已也。故鐵路如欲達真正之效率與經濟，寧多用若干車輛作合理之裝載，使起卸迅速，損失減少，不宜以車輛利用為名，而反其道以行之。況沿途零擔車輛僅為鐵路所用車輛中之一小部分，過事經濟，所得亦屬有限，而所失則殊可觀，其中利害固不可不明辨之也。

吾國鐵路各大站裝載零擔貨物類皆不採隨收隨裝之法，即係整裝零擔貨物，亦多堆積棧臺，而後集合裝車，其弊害所及，作者已屢屢言之，可不復贅。至於沿途零擔貨物，更有非堆積棧內先事安排而後裝車不可之概；推原其故，則一以裝車方法之不合，二以車內裝貨之太多，以致在站不能隨收隨裝，在途常成起卸費時，二者皆非經濟之道。改良之法，應先打破「儘量裝載」之錯誤觀念，使沿途零擔車內之貨物成有合理之高度，并在車門附近保留隙地，而復採用隨收隨裝之制，在貨未搬齊之前，暫將貨物堆積車之一側，

以備繼續收受，收畢翻下安排；如是處理，則效率增加，時間經濟，損失減少，其得失利害當不待智者知之也。

此外尚有一端應為吾國鐵路言者，即沿途零擔車之行駛應限於極短之距離，至多不得過一段之里程；所有遠方之貨應儘量利用中轉方法，為之中轉續運。吾國鐵路之沿途零擔車有行駛全路者，甚有聯運直達經行數路者，其行程甚長，殊失沿途零擔車固有之作用。今後如能減少此種長路之沿途零擔車，換用中轉之方法，則所需沿途零擔車之輛數尚可減少，更將成為全部所用車輛之一小部分，縱不能儘量利用其車位，所得亦必遠過於所失也。

十 貨物之保險

吾國鐵路最初推行貨物負責運輸時，對於火險尚不負責，貨主如欲得火險之保障者須向保險公司另保火險，或託由路方代辦，論者嘗引以為負責運輸之美中不足。良以鐵路負責運輸原係負責運輸及保險兩種責任，若置火險於不顧，殊與負責之本旨不符，且火險之中頗多由於路方之不慎者，尤無推諉責任之理。嗣後鐵道部有鑒於此，乃自廿五年七月一日起將火險加入負責範圍以內，客商無須另行投保，誠為一大進步。願以火險既改由路方負責，路方之責任與風險未免加大，為保障各路利益計，乃又由部令飭各路分別向保險公司投保火險，藉以分佈責任，減少風險，思慮不可謂不周。繼以各路遵照投保者為數不多，且

保費損失不貲，乃又有聯保之議，通令各路核議具復，旋因戰事爆發，未見果行，成爲路務中之一種懸案，將來必有舊事重提之一日。茲請先將部令業字第二三三五號之原文錄列如次，以見其用意之一斑：

「查鐵路負責運輸貨物火災損失一項，前經本部廿五年業務通令貨運類第十六號（一）飭各路自廿五年七月一日起改由鐵路負責，並飭各該路向保險公司投保火險，以資保障在案。施行以來，將及一載，但各路遵向保險公司投保火險者，僅三數路線，其辦法亦至不一致，其他各路則均尙未遵辦，設遇火災，即須負擔鉅額賠款。且已向保險公司投保火險各路，每年須納保費甚鉅，而所保貨物尙係局部，亦未獲最大之保障。爲保障貨物之安全及鐵路之利益起見，實有由部統籌之必要。茲據業務司臨時業務會議提出籌辦各路貨物火災賠償聯保一案，擬集中各路貨物火災賠償事項，由部組織機關辦理。此項辦法，既可使各路一致舉辦，且各路所繳保費，除支付賠款及聯保經費外，由本部代爲儲積，仍爲各路所有。茲據該會議擬具「鐵道部鐵路負責貨物火災賠償聯保辦法草案」及「鐵道部鐵路負責貨物火災賠償聯保委員會組織規程草案」各一份，經核大致當屬可行，合行抄發原草案各一份，令仰該路於本年六月底以前，詳細核議具復，以憑核辦爲要。」

查所謂「聯保」辦法者即自保 *Self-Insurance* 之意，由各路將應納保險費交由聯保委員會保管，遇有損失，由該委員會對各路負責賠償，而各路則對客商負責賠償之責。各路所納保費，按草案規定，係按負

貨物運費百分之一及保管費百分之十繳納，每半年繳費一次，充作聯保基金，存入股實銀行生息，除賠款及聯保委員會經費外，概不得作其他用途；此即所謂聯保辦法之大要也。茲所欲論者，非此項保險辦法之是否規定恰當，保險費率之是否多寡適宜，或聯保基金之是否足敷應用，而在鐵路對於承運之貨物根本是否有保險之必要，或是否有如此重視之必要，請申言之。

按吾國鐵路處理貨物之制度與方法，皆尙未能符合原則，以致他國所不發生之問題，在吾國竟成爲嚴重之問題。蓋整車貨物既須先行送站，堆入貨位，而後按託運之先後撥給車輛裝載，遂致起運之貨，在起運以前，路方即須負保管之責，益以各路車輛缺乏，貨物送站經旬尙未運出者有之，使保管期限無形延長，路方風險無形加大，此其不合理者一。到達之整車貨物，不探車上交貨之制度，而須代卸入棧，爲之保管，既耗地位，復增風險；而保管費率不能甚昂，貨主之不欲即行出貨者，遂視鐵路貨棧如堆棧，日久不提，困難叢生，而火險之責與日俱增，此其不合理者二。零擔貨物之起運者，不採隨收隨裝之法，而須積存棧臺，集合裝車，在貨多車少之時，棧臺積貨甚多，不得不爲之保管；即在平時車數敷用之際，大批貨物堆存過夜者亦屬常見，路方責任因而增加，殊非應有之象，此其不合理者三。有此三因，故吾國鐵路應爲客商保管之貨物大爲增加，且期限有甚長者。在西國鐵路不辦貨物接送業務者，其所有存棧保管之貨物僅以到達之零貨爲限，爲數既少，期限亦短，雖不保險，亦無大礙。乃吾國鐵路於到達零貨之外，尙須代客保管起運整車貨物，到

運整車貨物，與夫起卸零擔貨物三種，數量既甚巨，期限或甚長，宜其風險之大，責任之重，而有另行設法保險之必要。殊不知此種責任，此種風險，均為鐵路所不應負不必負者；所謂投保火險也，聯保火險也，皆係以誤易誤之事，決非根本改革之道。今後如能採行根本改革之方，則此種自擾之計均無必要。例如起運整車貨物應採先撥車輛而後送貨之制，到達整車貨物應採車上直接交貨之制，起運零擔貨物應採空車編排計畫與隨收隨裝之制，則大量貨物將均不必存站保管，火險問題必將無由發生。所餘者僅到達零擔貨物一項，為數既少，即不保險亦可。如能更進一步，實行零貨接送業務 *Store-door pick-up and delivery service*，則雖少數之到達零貨亦可不必入棧保管，全部火險問題得不解決而自解決矣。

若鐵路自建堆棧，作為一種副業，以便待運或運到貨物之堆存者，則純屬另一問題，而非運輸業務之一部分，絕對不能與此混為一談；其應如何保管，如何保險，儘可做照普通倉庫辦法辦理，非本文所欲論也。

十一 零貨裝運之順序

在歐美鐵路，終點大站之收運零貨，均係開門數道以至數十道，從事分別收受；每門有收貨員役一組，分別獨立工作，所有收進之貨均係隨收隨卸過磅，隨磅隨即裝車，無所謂裝運之順序。蓋待裝空車，概係事先編排，事先調妥，今日收進之貨大多數必於今日裝車運出，所不能運出者僅以收到太遲者為限，惟此種

貨物必能於翌日掃數裝出，亦無排列裝運順序之必要。鐵路對於此種遲到之貨物，類皆於其提貨單上加蓋「收到太遲不及當日裝運」Received too late to be forwarded today 字樣之戳記，以免紛爭，而明責任。是以無論何貨，均不必有所謂裝運順序或託運先後之排列；誠以各門同時收貨，何貨先收，何貨後收，頗難決定，此其一。待裝空車既能有事先之規畫，復可有臨時之籌措，全日收進之貨，除送到極遲者外，皆可當日裝出，排列順序，事實上無用處，此其二。即遇車輛不敷，不能掃數裝運，然零貨之到達地點各不相同，後到之貨或有車位可裝，先到之貨或因車位缺乏而不能裝出，安能一律遵守先收先裝之定則，此其三。有上數因，故鐵路承運零貨無採用託運順序之必要與可能，其理殆甚顯然也。

乃在吾國鐵路，貨物無論零整，均有所謂託運號數與裝運順序，按貨車運輸通則第三六條之規定，其辦法如下：

「鐵路對於在「貨物託運單」上已編列託運號數之整車或不滿整車貨物，須分別依照其託運號數之先後次序，撥車及裝載運輸。貨物分等表內所列之鮮活貨物，須較一般貨物提前撥車及裝載運輸。」

「但貨物經鐵路認為在運輸上或公益上有必要時，得優先撥車及裝載運輸，不受上項規定之限制。」

按吾國鐵路現行辦法，整車貨物須先送站，給以託運號數，然後按託運先後，順序撥車裝載，此法頗多弊害，作者業已論之。（參閱拙著鐵路問題討論集「改革吾國鐵路貨站支配貨車制度之商榷」一文）此處不必復贅。零貨亦按託運先後之次序裝載，尤為不合原則。在吾國鐵路，終點大站收裝零貨，往往祇開門一道，卽有開門二三道者，然每門所收之貨不同，各按到達站點劃分區域，事實上每一到達區域至多亦僅有收貨門戶一道，故一門收進之貨得編以託運號數，以示收到之先後；而收貨裝車復不同時進行，往往將貨先行堆積棧臺，而後集合裝車，如遇車少貨多，則同車之貨卽按託運先後順序裝載，其託運在先者先裝，託運在後者後裝，以昭公允。此裝運順序之爲用也。在現行辦法之下，此種託運號數之編排，似覺不無用處，然零貨處理之方法根本不應如吾國鐵路現時之所用者。第一，全棧應多開收貨門道，各門所收之貨應不分畛域，藉收通力合作之效；第二，裝運零貨之車輛應以盡量供給無使缺乏爲準，俾無車少貨多之慮；第三，待裝空車應事先調妥，貨物隨收隨磅，隨磅隨裝，務使今日收進之貨，除少數收到過遲者外，均於今日裝出，而過遲未裝之貨應於次日儘先播數裝出。設能經此三部改良，則零貨之編排託運號數與依次順序裝載一法根本既無必要，實際亦不可行，觀于西國鐵路之無此辦法殆可恍然悟矣。是以零貨裝運之順序云者實因吾國鐵路處理零貨方法錯誤而發生，非貨運制度上應有之設施，若將方法根本改良，則此錯誤之副產物亦必隨以俱去而無疑也。

十二 貨到通知之方法

貨到通知之作用有二：(一)爲通知收貨人，俾便提領貨物；(二)爲決定免費保管或卸車期限之起算時刻，以便計算保管費或延期費。以上兩種作用，於路於商均屬極關重要。故通知書應如何送達以及不能送達時之應如何處理，皆有規定之必要。在美國鐵路，貨到通知之方式有二：一爲書面通知，一爲電話通知。書面通知類皆由郵傳遞，送達較遲；電話通知則傳送迅速，利於提貨，惟口說無憑，易起紛爭。故客商之欲路方用電話通知者，須先訂立電話通知合同 *Telephone notice agreement*，以免藉口未接通知，希圖抵賴保管費或延期費之負擔；惟路方除以電話通知外，仍補送書面通知，以憑證實而作憑證。有此補救辦法，故可得電話通知之利，而去電話通知之弊，其有助於貨車之速卸，貨物之速提者尚非淺鮮也。貨到通知書常爲貨票副張中之一聯，有由起運站製成者，有由到達站填發者，其內容完全與貨票相同，故各種項目無不俱備，收貨人得此，不啻窺見貨物之全貌；而其填製之手續，則以連同其他單據（運費收據、交貨收據等）一起製成，極爲簡易省時。至於免費期限何時屆滿，則可用圖戳加蓋於通知書上，頗爲醒目有效。此就通知書之本身而言也。至於寄發之辦法，則須於製填信封時，留一複寫記錄 *Impression Copies*，上書收貨人姓名地址，郵寄之日期時刻暨經手人員姓名等，以備他日紛爭時作爲查考證明之用。例如通知書寄出後

並未由郵局退回，而收貨人則堅說未得通知時，此種留底紀錄即可作為證明，藉以免除責任，其作用亦至爲重要。如遇有收貨人住址不詳或不明者，路方仍應照章寄發通知，任其由郵退回以示手續之完備。其因故不能送達之通知書亦由郵局退回，站方應予保存，以備他日查考。若遇通知書由郵延誤，送達較遲，仍以郵局所蓋之時刻圖戳爲準，路方得不負遲延之責。

吾國鐵路之貨到通知，尙未視爲路方之一種絕對義務，故往往不爲人所重視，此蓋由於貨物多由轉運商託運之故。貨車運輸通則第四七條對於貨物運到之通知，訂有如左之規定：

「凡貨物運抵到達站時，鐵路應於可能範圍內，以「貨到通知明信片」或其他迅捷之方法通知收貨人或持單人，至車站辦理提貨手續。倘通知不理，或無法通知時，除本通則第五七條第二項（戊）款另有規定外，其車輛延期費保管費等仍應照收。」

貨物運輸辦事細則對於貨到通知之處理方法，更有較詳細之規定如下：

「收票司事接到貨票後，應以電話，或派差役，或填發「貨到通知明信片」，通知收貨人來站領貨，如係到付或代收貨價者，並應附帶通知攜帶款項。收票司事通知收貨人時，並應於「貨票」到達站存查及通知書兩聯內填入通知時刻。」

「如遇收貨人住址不明或無法通知時，收票司事應報明貨物副站長，一方電請起運站轉詢託

運人，如何處理，一方並應開明該項貨物有關各項，於貨運公告牌上公告之。」

觀以上各點規定，管見以爲吾國鐵路貨到通知一事之應待改善者似有下列數點：（一）貨到通知，除不必要者外（如轉運商爲收貨人時），應訂爲鐵路之一種義務，客商之一種權利，不得有「於可能範圍內」始行通知之含糊規定，以免路方藉辭不發通知之弊。（二）吾國亦有電話通知或派差投通知之規定，然既不訂立口頭通知之契約，復無補送書面通知之辦法，將來貨到通知確立爲路方之義務時，此種空白無憑之通知必能引起糾紛，影響路方之利益。（三）貨到通知另用明信片格式，項目既不完備，填寫亦須另費手續，不如改爲貨票之一聯，則簡捷詳明，一舉數得，遇有運費到付或代收貨價之貨物，卽無所謂「附帶通知攜帶款項」之必要。（四）免費保管與免費卸車期限應於貨到通知書寄發後起算，已如前述，而貨到通知書如有郵誤，仍應以郵局之時刻圖戳爲準，以免紛爭而明責任，此點亦宜加以規定，以期合理。（五）如有不能投遞之通知書由郵局退回時，站方應予保存相當時日，以資證明，此點亦應列入細則，俾有遵循。

此外尙有一點足爲吾人注意者，卽吾國提貨單上尙無被通知人 Party to be notified 之指定，故貨到通知書祇可送交所謂持單人，至於持單人究爲何人，路方如何能知之，則貨車運輸通則第七三條訂有規定如左：

「凡押得或買得鐵路所發行之提貨單時，承受人須卽備函或以電話，將提貨單之起運站，發行

日期，號數，貨名，及本人通訊處，電話號數等項，通知起運站或到達站，以便遇事接洽，及貨到通知。」

按美國鐵路之規例，發行流通提貨單之貨物通稱曰 *Order-notify shipment*，蓋單據上祇列託運人及被通知人，而無指定之收貨人，貨物主有權仍屬於託運人，往往由託運人裏書，轉讓於被通知人，故除少數例外外，被通知人往往即為真正之收貨人，惟如未經託運人裏書而押匯貸款未付清以前，被通知人無取得貨物之權。例如某貨由甲託運，提貨單由甲裏書，迨同匯票，交由銀行押匯，乙為被通知人，匯票及提單皆由銀行寄至目的地，憑票向乙收款，款既付清，提貨單即為乙所有，乙即可據以提貨，至是被通知人即為收貨人矣。此種情形十居八九，至如轉讓押讓者則反屬例外，不甚多見。是以提貨單雖不能指定收貨人，但可指定被通知人，使貨到通知之送達仍與普通未經押匯之貨物無殊。吾國無此規定，致有通知持單人之舉，且有持單人向站方提出承受通知之必要，辦理既感周折，流弊亦未能免。例如持單人遲遲未向站方通知，則貨物雖久已運到，而貨到通知仍無從寄遞，豈非無形中延長免費期限，減輕保管費或延期費之負擔乎。按諸情理，豈得謂平。故吾意以為提貨單上必須指定被通知人，而此項被通知人應為未來之收貨人 *Prospective Consignee*，俾貨到通知可於貨物運到時立即送達此人，使免費期限即可起算，以杜流弊。其有轉讓押讓者，則應由押讓入自行互相通知，與路方不生關係，所有免費期限仍照樣計算，不因轉讓而變更，藉以維護路方之利益。上項改善辦法，既合情理，且省手續，并可避免提貨之遲延，誠一舉而數得者，似不

可不加之意也。

十三 貨車之加封

貨物重車之須加封印，為貨運業務中之一種重要事項，其目的在察覺盜竊，判明責任，對於路商兩方均有重大關係，而各路間損失賠償之分攤亦與車封之完整與否有關。故貨車應於何時加封，車封應如何記錄，以及其他有關封車事項均不可不有合理完密之規定。按美國鐵路協會車封規則所規定之辦法，貨車加封應於下列任何情形之下立即為之：

- (一) 當貨車裝貨完畢時；
 - (二) 當政府代表或其他負責人員啓開車封檢查貨物完畢時；
 - (三) 當貨車在站卸貨或裝貨未畢，暫行停留以備繼續卸裝時；
 - (四) 當貨車在途裝卸完畢時（但如車已卸空則不在此限）；
 - (五) 當原有車封發覺不完整時；
 - (六) 當貨車在無人照料之車站 Non-agency station 裝貨而已移至有人照料之車站時。
- 貨車之加封不外兩種，一為初封 Sealing，一為重封 Re-sealing，以上六項，除第一項及第六項為

初封外餘均爲重封；初封固爲保障貨物之初步，然如遇原封已啓或已損壞時，必須立即重封，其重要自不亞於初封。吾國鐵路貨物運輸辦事細則對於貨車之初封略有相當規定，而對於貨車之重封則尙鮮明文之指示；僅於「押運貨物」辦法內，規定「如中途有封誌脫落或發生異狀之車，須酌量情形妥加整理」，并規定「到達或中轉貨車交站時，如有異狀，遇必要時，須將貨車重行加封」，藉以判明路員間之責任。至於其他須加重封之情形，則未見有何規定。例如貨主在站自裝或自卸之貨車，如裝卸未畢須停留過夜時，自非重封不可，否則設有短少，糾紛隨之，此其一。遇有原封發覺不完整時，無論在途在站，或在車場範圍以內，隨時隨地概須立即重封，以防宵小覬覦，并確定盜竊之地段，故列車及車場員工亦須備有車封，以便隨時應用，此其二。合裝零擔車卸去一部分貨物後，應立即重封；將來整車貨物如許中途裝卸，自亦有重封之必要，此其三。如遇政府負責人員中途檢查貨物，原封既啓，自須重封，此其四。貨車如在中途站過磅，發現逾重須卸下一部分時，原封必須開啓，非加重封不可，此其五。以上各種必須重封之情形，均應列舉明文規定之，俾員工有所遵循，以免失誤遺漏之弊。

車封須有記號及號數，并應加以記錄，是謂車封記錄 Seal Record，爲調查貨物損失確定責任之必要措施。凡遇有下列情形之一時，必須由負責人員作車封之記錄：

(一) 貨車加封或啓封時；

(二) 聯運過軌車輛調入聯接軌道以備交付時；

(三) 重車在到達站交付收貨人時；

(四) 已加封之重車由專用岔道調出時；

(五) 在任何地點發覺車封不完整時。

有以上各種記錄，則責任分明，調查極為便利。當重車調入專用岔道或由專用岔道調出時，其車封多由調車員在調車票上記錄，由車場轉交貨站備查。如在任何地點發覺不完整之車封，則負責人員（如車長、路警、及車場人員等皆是）除重新加封外，并將車封情形記錄，俾原有車封及新加車封之情形均有查考。調查損失賠償時，可即根據新加車封之記錄，從而追究原有車封之情形及車輛重封之地點與日期，藉以確定損失發生之地段，或因而發現損失發生之原因。至於起運站加封時與到達站啓封時之記錄，則更為日常必有之工作，而中轉站加封啓封之各有記錄亦與起運站及到達站同。

吾國鐵路之車封向無連續號數，故不能加以記錄，非特易於偽造，為宵小開方便之門，而記錄缺乏，考查之根據不備，亦為其重大缺陷。在負責運輸制行之初，到達站須將車封剪下，保存半年，以備查考，嗣以不便於用，乃復縮短保存之期限。茲按貨運辦事細則第一〇六條之規定，其處理辦法如下：

「卸車時，卸車司事須先查視車號車牌及各種注意標誌，再將鉛絲鉛彈封紙剪下，並將車牌取

下，捆紮一起，保存至領貨後爲止，發生事故者，則須保存至事故清理後爲止……」

上項辦法，雖較一律保存半年爲變通，然仍不能視爲滿意，此皆由於缺乏車封記錄之故，否則既有記錄，即不必保存實物，增徒煩擾。况車封剪下時或係完整，而輾轉授受，保存日久，難免不失原形，易啓誤會之弊，尤失保存備查之本旨。况車封既無號數，而起運站又無記錄，設中途以贗物代原封，亦有難於察覺之患，誠以車封僅有站名，偽造極易，若有號數，則替代殊難，此則有關車封之根本效用，尤不可不加之意也。

十四 待裝空車之調配

在兩國鐵路，整車貨場之裝卸岔道類皆以二股爲一組，每兩組之間則爲裝卸馬路，備客商車馬之出入與貨物之上下裝卸；若就裝車言，待裝空車可調入任何岔道與任何一道之任何一點，均無不便裝貨之患，蓋貨物概由託運人送貨之車直接裝入調妥之貨車，無須堆存貨位，更無須通過貨棧，故貨車無論調放何處，必能以貨就車，異常靈活。且空車撥給客商之前往往已經驗車員工檢驗，必無不能裝載之患。是以客商索車運貨祇須事先與站上負責人員接洽，迨車已撥給，則祇須送貨裝車，提出託運單據，手續至爲公開，至爲簡捷，故弊竇不生，客商稱便，此則得力於制度者實多也。

吾國鐵路處理整車貨物之方法尙未能符合原則，致弊竇叢生，商人苦之，蓋整車貨物須先送站，堆入

貨棧或露天貨位，然後撥給車輛，由路方工人代為裝車，以致裝車之際，貨物業已堆積地上，若貨車調放地點恰在貨位之旁，則裝車尚無不便（惟較直接裝車已多一層手續），否則貨位在東而貨車在西，則距離遙遠，搬裝困難；客商若欲移貨就車，則須受裝卸工人之需索，若欲移車就貨，則又須給調車員工以賄賂，而站上人員儼然置身事外，一任客商與路工直接交涉，自行解決，誠為異事。推原其故，則尚非由於人事之不良，而由於制度之不合，蓋一以貨物不能直接裝車，二以貨物不由客商自行裝車，致有車貨不能配合之患，更啓路工需索賄賂之門，其直接原因為制度，其間接原因為人事，固不可不深加明辨也。

加諸各路之中有以車場軌道不敷或設計不善，以致車輛調動頗成困難者，為省事計，待裝空車常與待卸重車夾雜，不加調動，不予分析，此一車，彼一車，東麟西爪，散漫零亂，車輛與貨物更有不能接近之苦，而商人之困難乃益見增加矣。

上述之弊竇，直接固足以增加商人之痛苦，間接即足以阻礙直接託運之發展，因商人為免除此種痛苦計，遂不得不羣向轉運商求援也。故鐵路制度不良，一面為不肖員工造機會，一面為中間商人謀出路，而真正之商人則從中受其剝削，鐵路之信譽則根本為之摧毀，其影響所及固殊深且巨也。

欲求改良，不僅在訓練員工，改善組織，更不在三令五申，諄諄告誡，作種種具文式之宣傳；蓋根本解決之方，端在變更整個制度，使此種弊竇無由發生，則治病除根，始無復發之可能。所謂變更整個制度者，不外

二端：一曰實行整車貨物直接裝卸之制，避免通過貨棧堆存貨位之無謂手續；二曰實行整車貨物客商自理裝卸之制，俾與直接裝卸制及相輔而行，免除路方工人之種種需索。以上兩種制度，在西國已行之有年，其得失利弊，作者已另文詳論，可不復贅；茲所欲言者，即實行上項改革，則待裝空車儘可調放任何地點，決無不便裝貨之虞，孟移貨就車，便利無比，既不必求裝卸工人之援助，更不必向調車員工作情商，化日之下，鬼魅遁跡，舞弊之風，不絕自絕矣。

結語

上列各種問題討論既竟，乃憶及以前業已討論之各種問題，有與此有聯帶關係者，有較此尤為重要者，若一一重複檢討之，敘述之，非特舊事重提深感枯燥，抑且費時費事，事倍功半；爰為作者省時間為讀者謀便利計，謹將最近已經探討之問題有關貨運業務者，揭其名稱及其發表刊物，羅列於后，俾讀者按圖索驥，便於尋閱。至於有關運價之文字雖亦可納入貨運業務範圍以內，然究係獨立之問題，故未列入，他日論及運價問題時，再當提及之可耳。

附貨運業務問題論文一覽表

問題名稱

文

題發表刊物

(一)貨棧組織

論鐵路貨站外部之組織與吾國鐵路應有之改進

鐵路問題討論集

(二)貨站支配貨車制度

改革吾國鐵路貨站支配貨車制度之商榷

全上

(三)提單押匯

鐵路提單押匯問題之商榷

全上

(四)零貨計費方法

請貨物運輸通則後再論零貨計費規則

全上

(五)優先運輸

改良優先及最優先貨物運輸辦法之商榷

全上

(六)運輸變更

美國鐵路對於運輸變更之設施與吾國之比較論

全上

(七)貨車封印

美國鐵路貨車封印之實況與改良吾國鐵路車封之商榷

全上

(八)發展貨運

改良鐵路貨物運輸與發展鐵路貨運業務

全上

(九)零貨運送制度

零擔貨物處理方法與聯運直達沿途零擔車制度

全上

(十)牲畜運輸

美國鐵路牲畜運輸業務與吾國鐵路牲畜負責運輸問題

全上

(十一)貨車支配

英國鐵路貨車支配制度與吾國鐵路應有之改進

全上

(十二)貨運單據

改良吾國鐵路貨票填發制度之我見

全上

(十三)全上

改良吾國鐵路運貨單據之又一建議

全上

(十四) 整車貨物保管問題

吾國鐵路整車貨物運前運後保管問題之商討

交通雜誌五卷六期

(十五) 貨物事故

改善吾國鐵路貨物事故處理方法之商榷

交通雜誌五卷一期

(十六) 限期運到辦法

吾國鐵路農產品限期運到辦法之我評

交通雜誌五卷四期

(十七) 整車貨物裝卸制度

對於吾國鐵路整車貨物裝卸制度之商榷

交通雜誌四卷八期

(十八) 起運零貨處理方法

改良吾國鐵路起運零貨處理方法之建議

鐵道月刊二卷五期

(十九) 整車貨場車輛管理

吾國鐵路整車貨場應採用之車輛管理方法

鐵道月刊二卷二期

(二十) 代遞貨票

吾國鐵路代遞貨票辦法之我評

交通雜誌四卷十一期

(二十一) 夜間裝卸

吾國鐵路實行貨物夜間裝卸之商討

管理月刊二卷二期

(二十二) 冷藏運輸

鐵路冷藏運輸業務之研究

鐵路經濟論文集

(二十三) 貨運賠償

貨運損失賠償金額之核定法

全上

(二十四) 貨運損失防止

鐵路貨運損失之原因及其補救

全上

附註一

著者尙著有(一)鐵路貨棧貨場之設計與管理及(二)鐵路貨運調車場之設計與管理兩書，與貨運業務問題亦頗有重要關係，合併誌之。

附註二

上列各書之出售地點及價目附錄於後，以便讀者：

書名	出售處	實價(元)
(1) 鐵路貨運業務	商務印書館	二·五〇
(2) 鐵路問題討論集	全上	一·八〇
(3) 鐵路經濟論文集	上海亨利路永利邨三十四號中國運輸經濟研究所	〇·五〇
(4) 鐵路貨棧貨場之設計與管理	全上	〇·四〇
(5) 鐵路貨運調車場之設計與管理	全上	〇·四〇