

運新學

劉鼎新譯註

運 輸 學

約 翰 生

美國本薛文尼亞大學華頓財商學院院長兼教授

席 伯 訥

美國本薛文尼亞大學華頓財商學院教授

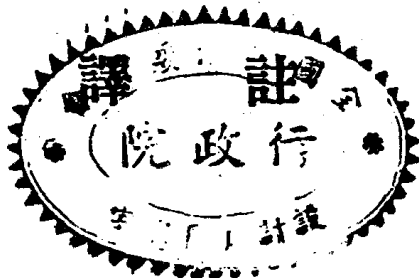
威 爾 遜

美國本薛文尼亞大學華頓財商學院教授

合 著

劉 鼎 新

東北大學交通學院教授



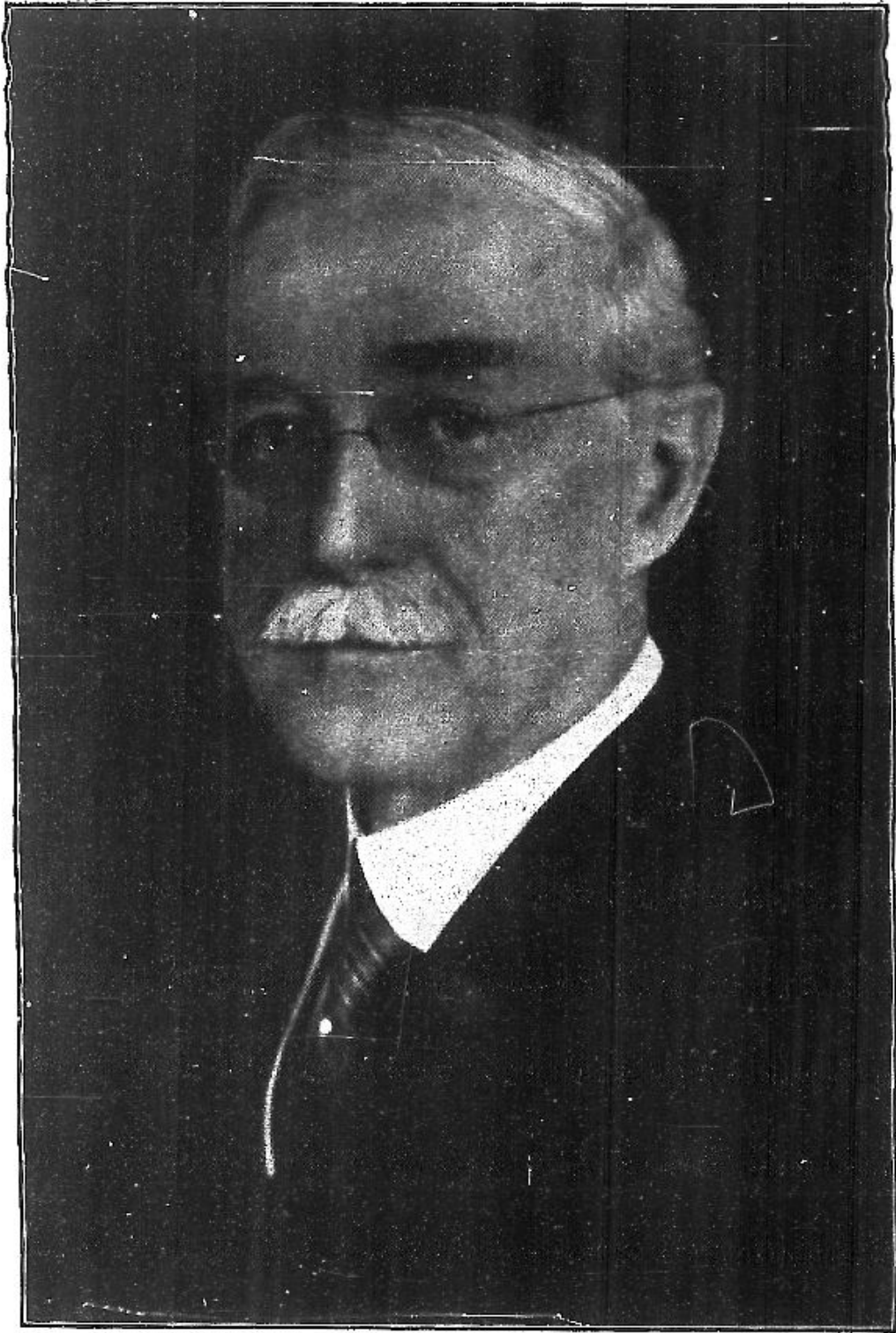
北平立達書局發行

1933

紀 念

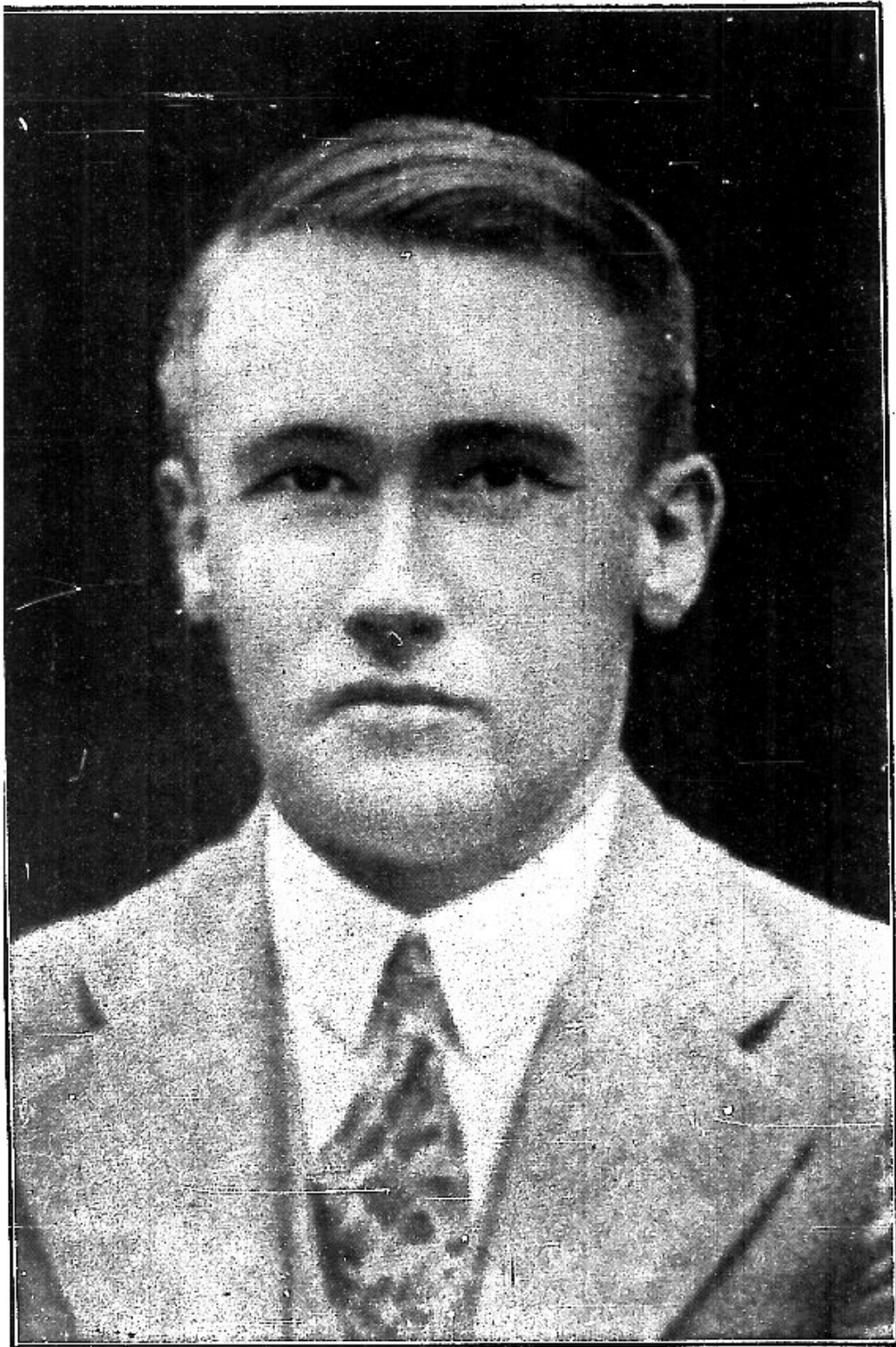
先 大 父 劉 公 筱 齋



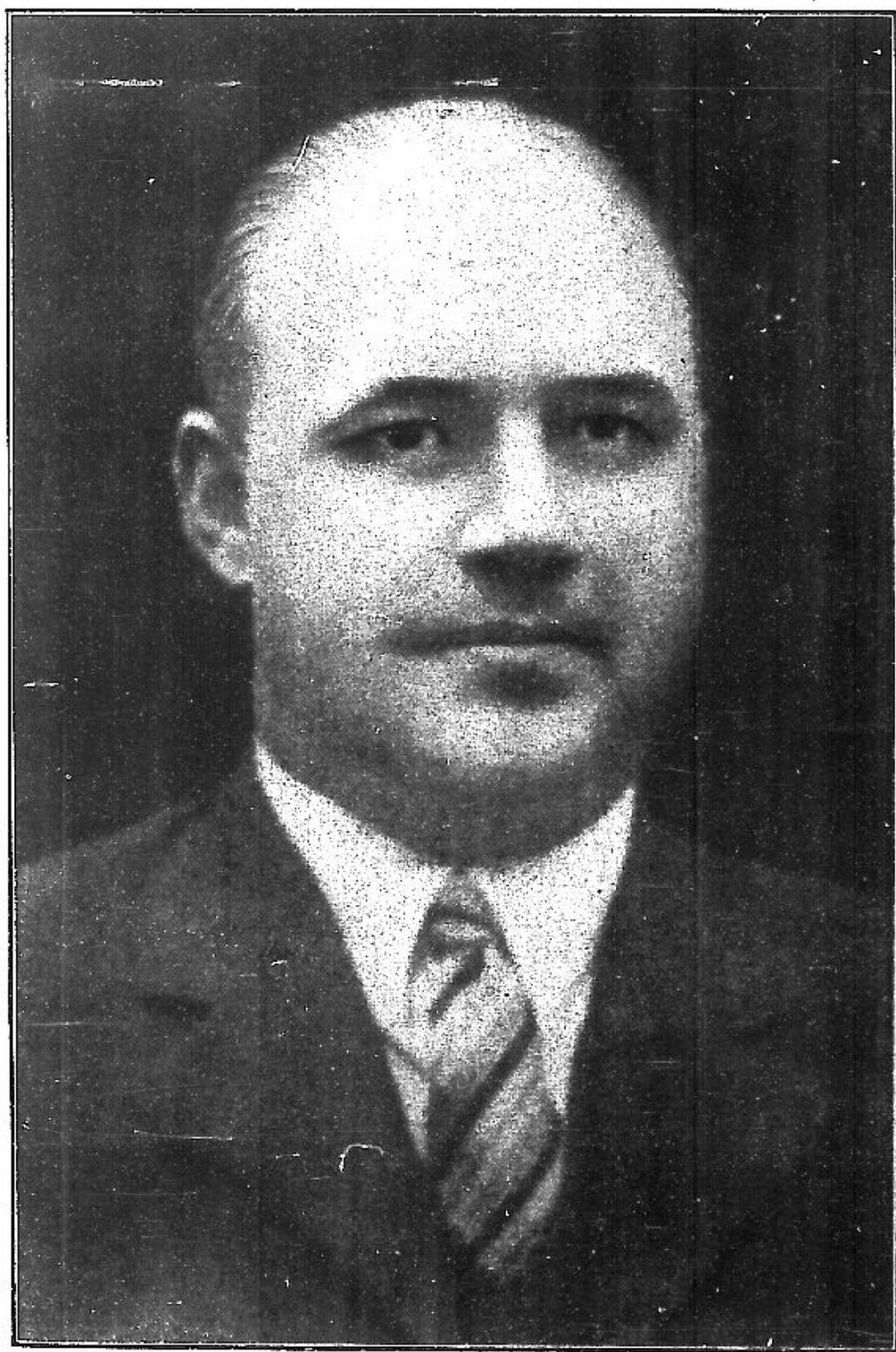


約·翰·生·博·士

Emory R. Johnson, Ph. D., Sc. D.



席伯訥博士
Grover G. Huebner, Ph. D.



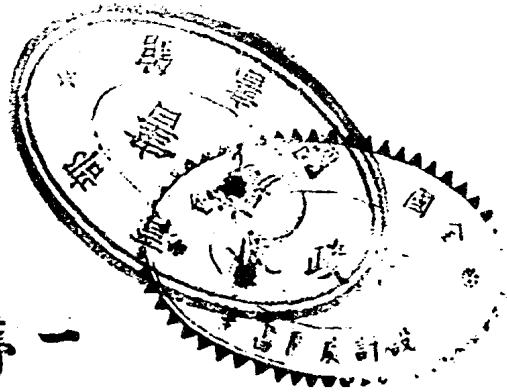
威爾遜博士
G. Lloyd Wilson, Ph. D.

UNIVERSITY OF PENNSYLVANIA
PHILADELPHIA

WHARTON SCHOOL OF
FINANCE AND COMMERCE
ROBERT R. JOHNSON, DEAN

Foreword

This volume on "The Principles of Transportation" was written by Professors F. G. Huebner, F. Lloyd Wilson and myself after each of us had published books dealing with different phases of transportation and commerce. Most of these books had their origin in courses taught to students in the Wharton School of Finance and Commerce and in the Graduate School of the University of Pennsylvania. The several treatises thus prepared have been used in numerous colleges and universities and have been purchased by many railroad and shipping men and by government officials having to do with the regulating of transportation. One of the volumes, "The Principles of Railroad Transportation," has been published in Japanese and Russian translations, and some chapters of that book have appeared in Chinese.



著者序一

本運輸學為席伯納教授，威爾遜教授，及
鄙人之合作品。嘗鄙等對於運輸與商業之方
面均有專書行世後，始合著此書。以前所著
之書皆根據鄙等在華盛頓聖路易大學研究院
及該校華頓財商學院所用之教材。每當書出
之後各大學校及各專門學校用作課本者指
不勝屈，而各鐵路，各託運人，以及政府之主管
機關無不紛紛購置用備參考。其中有在鐵
路運輸學者，曾經人譯成日文及俄文，而見
於中文者亦有數章。

It is especially gratifying to the authors that "The Principles of Transportation" is being made available for study by Chinese students, and business men and government officials. The special value of this volume arises from the fact that it discusses with some detail within the covers of one book the services, business organization and government regulation not only of railroads but also of carriers by waterways, roads, and air routes. The book brings together a treatise upon all four agencies and thus assists in emphasizing the fact of the unity of their services and in pointing out the similarities in the problems of public policy to be solved by government regulation, or ownership.

A special feature of the present volume is the emphasis placed upon the business of transportation as distinct from government regulation of carriers and of their charges and services. It was natural that the earlier treatises upon transportation, especially upon railroads, should have given major consideration to the

現將本運輸學譯成中文後，凡中國之士
子，商人，與夫政府官員後多研讀本書之機
會，是為著者所最欣忭者也。本書之特殊價值
在能於一卷之中不僅詳論鐵路之組織，
業務，及法制等，舉凡關於水路，公路，及空
路之一切運輸事項無不討論及之。本書既將
四項運輸治於一炊，故對於彼等業務之
聯立管理，及討論彼等關於法制與所
有權諸問題之異同，均不無小補。

本書尚有一特點，即特別注重運輸之商
務方面，是與注重政府裁制承運人，運價，及業務
等之法制方面有別也。以時勢而論，從前關於一切

problems of government regulation, to correcting abuses, promoting undesirable practices and protecting the public interests. After fifty years of experience, most governments have solved the major problems of the relations of the railroads to the public, and some progress has been made in the regulation, development and coordination of other agencies of transportation. At the present time a treatise on transportation, while not neglecting the problems growing out of the government's necessary relation to all agencies of transportation, government promotion and regulation, or government ownership and operation, may well deal mainly with the economics or business of transportation.

In all countries at the present time the major transportation question is how to secure and maintain an adequate and balanced future development of the facilities and agencies of all four kinds of carriers, those by rail, road, water, and air. Railroads are and will continue to be the main carriers of heavy and long-distance traffic, but the rapid extension of hard-surfaced

運輸之著作，特別關於鐵路之著作，自應偏重政府之法制與夫興利除弊杜漸防微諸端，然世人之經營運輸垂五十稔矣，許多國家對於鐵路與民眾間之切身諸問題業經解決，而關於他種運輸之裁制，發展，及聯合管理等項皆有進步，故今日欲振筆討論運輸事項時，除對於政府與各項運輸間之種種密切關係，如運輸之鼓勵，裁制，及國有國辦等問題，不可略而不談外，餘則應多論運輸之經濟方面或商務方面。

按今日各國之重要運輸問題係如何得到并保持鐵路，公路，水路，及航空等之適宜而平均

roads and the phenomenal increase in the number and use of motor Busses and trucks and of private automobiles are diverting travel and tonnage from the railroads to such a large extent as to weaken unduly the carriers by rail and to make their adequate future development uncertain.

The competitive condition just stated is especially manifest in the United States where automobiles, Busses and trucks are used more largely than elsewhere, but in Great Britain and other countries the traffic of the railroads is being seriously invaded by the carriers on the highways. Likewise, but in a lesser degree, the revival of the use of inland waterways, that is resulting from technical improvements in the type and the propelling power of lake and river craft, is creating a competitor for an increasing share of the tonnage that has moved by rail. It is too early to predict what may result from the development of air transportation, but presumably the aeroplane will for the most ^{part},

之發展，鐵路繼續仍為長途粗重貨物之主要承運人，不過硬面公路修築之速，與載客載貨及私有汽車用途之漸廣與數目之激增，確曾攫去鐵路之客貨不少，致使鐵路衰弱不能有穩定之進步。

上述之競爭情形在美國內尤為明顯，蓋該國之採用私有汽車，載客汽車，以及載貨汽車等最為普遍，然在英國及他國內，鐵路之營業亦正苦為公路所掠奪也。以此類推，內河運輸因船形與動力之改善而靈活，與鐵路之競爭正與公路相似，但不若公路之甚而已。至於航空運輸將來發展之結果如何，此時逆料尚猶過早。然飛機將來所

render a service that other vehicles of carriage cannot perform, and that it will be mainly the complement rather than the competitor of the railroad.

All four agencies of transportation should have an opportunity to develop, each rendering the service it can perform most efficiently and economically. Likewise, each class of carriers should bear its due share of the burdens of taxation, and also be subject to such restrictions by government regulation of services and charges as are required to assure fair treatment of all who are served. While the government is promoting the development of transportation by waterway, by road and by air, it should keep in mind the necessity of bringing about the balanced and vigorous development and the coordination of all four forms of transportation.

Should this volume be of some slight service to those to whom may come the task and responsibility of guiding the development of

作之業務或當為他種運輸所不能，故
其為鐵路輔佐時居多，而為互競敵時
較少也。

所有四種運輸均應予以發展之機
會，而令其作其最擅長最經濟之業務。
同時亦負其相當之賦稅責任，並受政
府關於業務及費用之相當裁制，以
民眾得到公平之待遇。現當政府正在鼓
勵水路，公路，及航空發展之時，應切記所有
四種運輸之發展必須平均，且須合作。

本書將來倘能盡其一得之愚，對於
中國交通當軸有第一之助，庶藉此以指

transportation in China and of formulating and carrying out public policy towards carriers, the authors will feel gratified. They now have many friends in China; they hope this book, translated by one of their former special students, will introduce them to many more students, business men and government officials of that great country.

Emory R. Johnson

Philadelphia, August, 1932.

導運輸之發展而確定并執行管理運輸之大計，則即著者等所切禱者也。著者等在中國已有契好多人，并望生書經敝門人譯成漢文後，且得將予等介紹與貴大國內更多之學者，商人，及政府官員等，則幸甚焉。

約翰生

一九三二年，八月，於費城。

Foreward

It is exceedingly gratifying that "The Principles of Transportation" is being translated into the Chinese language by one of our former graduate students at the University of Pennsylvania. The detailed questions asked by Mr. Liu while in Philadelphia and after he had returned to China are evidence of the thoroughness of his efforts.

Although the relationships between Government and transportation in the two countries differ widely, the Government's function in the United States being chiefly one of aid and regulation, the volume may be useful to Chinese students, transportation officials and business men because it emphasizes the

著者序二

“運輸學”一書業經本薩文尼亞大學研究院學生譯成漢文，是為著者等所最欣慰者也。由劉君在貴城時及歸國後所獲之詳細問題觀之，足可證明其對於該項翻譯之努力為何等綿密而徹底。

按中美兩國政府對於與運輸所生之關係雖迥不相同，美國政府雖以資助及裁制為目標，然本書所注重者乃在美國運輸界內之普通商務習慣及各項原則，故對於中國之學

business practices and principles prevalent in the transportation industries of the United States. As changes are constantly taking place it is especially important to note general tendencies. Although the acute business depression of the past few years has affected every form of transportation, the tendencies noted in the book may be expected to continue in the future. American railroad officials are paying close attention to operating economies, improved management, prompter service and closer business relationships with the shipping public. Competition between the several forms of transportation as yet plays an important role, but a greater degree of coordination

子，官負，商人等或不無借鑑之處。因商務情形既時有變遷，是以注意普通趨勢實為第一要義。前數年內之經濟恐慌商業衰落雖影響及于各項運輸，但本書內所論列之趨勢或將無大變遷。美國鐵路人負現正特別注意如何使營業能更經濟，管理能更完善，業務能更敏捷，以及與託運人等之關係能更密切。各種運輸間之競爭尚有相當勢力，然彼此之合作則尤為明顯也。社會人之視線

between them is fully anticipated,
and the attention of the public is
being directed to the prevailing
inequality in the extent to which
competing transportation agencies
are now being regulated by the
States and the Federal Government

George G. Heber

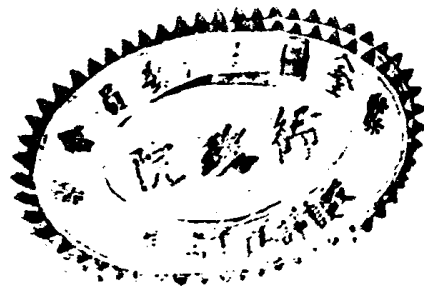
Philadelphia, August, 22, 1932.

區移住於現有之一切不平待遇，而中央
及各州政府亦自以裁制各項競爭之
運輸機關焉。

一九三二年，八月二十二日，

於貴城。

席伯訥



Foreword.

The objectives and methods of the co-authors of "Principles of Transportation" have been so fully and ably stated by Dean Johnson and by Professor Huetten that it is unnecessary for the third collaborator to more than express the hope that this introductory volume, so painstakingly translated by our former student and friend Dr. Ting Hsin Lin will present to Chinese students of transportation a background of the organization, services, bases of charges, and major economic problems of carriers by railroad, waterway, highway and airway in the United States.

A survey of all of the major instrumentalities of transportation indicated in a general way the fields in which each type of carrier is best adapted to serve the public or can be made to serve the public best and most efficiently through just and reasonable governmental regulation, equitable taxation, and scientific coordination.

University of Pennsylvania,
Philadelphia, Pennsylvania, U.S.A.
May 23, 1932.

Lloyd Wilson.

著者序三

“運輸學”著作之目的及方法業由約翰生院長與席伯訥教授言之詳矣，更無須第三者再事喋喋。不過鄰人因感於本校學生著者好友劉君鼎新堅忍卓絕之講譯工作，是以切望本書能將美國鐵路、水路、公路及空路等運輸之組織、業務、運價根據，與夫一切重要經濟問題介紹於中國運輸學者之前，以為探討之根據也。

倘能將各項運輸機關同時涉獵，則不難得一大概情形，而知每種承運人在其相當範圍之內，為何適於服務社會，且知假藉何種公允合理之法制，平等之捐稅，及科學之聯立管理等，使社會得到最優良最敏捷之業務。

本薩文尼亞大學，
美國，本薩文尼亞州，費城，
一九三二，五月二十三日。

威爾遜

譯 者 弁 言

約翰生，席伯訥，威爾遜三博士者乃北美洲之宗匠，運輸界之先覺也。著述等身，歐亞知名。譯者於西曆一九二七年秋入美國費城之本薛文尼亞大學校研究院得列三博士之門牆。翌年三博士以多年探討之精華合著運輸學（Principles of Transportation）一書行世。書計七編六十一章，凡八百頁，都五十萬言。所有鐵路，公路，水路，航空諸項運輸之管理，組織，業務，費用，法制，以及合作競爭等問題無不兼收並蓄，誠洋洋乎大觀也。譯者喜其宏富早思介紹於國人，祇以學識簡陋，疾病纏綿，加之我國專門名詞之缺乏，故着手繙譯時處處感覺困難，以致遷延歲月至此始得殺青。

按本書所討論者以美國習慣為根據自有不合於我國現情者，然美國以交通最發達之國家其一切運輸經驗自足為吾人攻錯之資。倘能細心研究則關於我國鐵路，公路，水路，及航空等問題之解決不難有所借鑑。

本書當繙譯時遇有若干費解處均經一一詮釋或附以圖列之章尾，以期便利初學者之研究，並可與原書小註有所區別。倘讀者將來發現詞意欠妥處不惜進而教之則幸甚焉。

本書譯竟後承北寧鐵路沈瀾波先生詳讀一過，指正處甚多。復經乃弟平綏鐵路沈理中先生代製附圖，均十分銘感。至於航空署萬秘書廣虞，京滬鐵路副局長吳省三博士，杭江鐵路金士宣博士，鐵道部徐季亮博士，平綏鐵路李景熙段長，東北大學劉贊卿主任，平漢鐵路楊潛泉先生及若干友好多方贊助并勗勵，因使本書繙譯得告成功，則皆所欽佩無既者也。

一九三三年九月 劉鼎新識於東北大學



目次

	頁數
約翰生博士肖像.....	5
席伯訥博士肖像.....	6
威爾遜博士肖像.....	7
著者序一.....	8
著者序二.....	20
著者序三.....	26
譯者弁言.....	28
第一章 概論.....	1

第一編

鐵路之業務

第二章 機車與動力之發展.....	11
第三章 貨車之支配交換及延車費.....	24
貨車之概況.....	24
貨車之分配.....	27
貨車業務與交換規則.....	29
車輛延期規則與費用.....	31
第四章 貨車業務與私有車輛.....	36
敏捷之貨運業務.....	36
託運人之車輛與私有車輛公司.....	40
汽車之短距零擔業務.....	43

第五章	特別運輸業務	47
	關於發市上與運輸上之特別業務及權利	47
	允許商品在中途製造或完成之特別業務與權利	50
	特別運輸業務之管理及法制	52
第六章	貨運終點業務	56
	貨運終點設備與管理	56
	貨運終點普通業務	58
	貨運終點特別業務	60
第七章	鐵路客運業務	68
	客運業務與票價	69
	臥車與客廳車業務	72
	餐膳業務	74
	客運之發展	75
第八章	鐵路捷運業務	78
	捷運公司之沿革	79
	鐵路捷運合同	81
	營業組織及方法	83
	捷運分等及運價	85
	捷運事業內之競爭	87
第九章	鐵路郵運業務	91
	國內郵件業務與費用	91
	鐵路之郵件運輸	94
	其他郵運機關	100

第 二 編

鐵路之營業方法與組織

第十章	貨運及營業之組織	113
	營業及運輸組織之概況	114
	貨運之組織	118
	貨運營業處	119

	發展處	121
	貨運賠償處	122
第十一章	貨站管理：填發票據與裝卸貨物	126
	鐵路運輸單據	127
	貨站內填發票據與裝卸貨物之各工作	135
第十二章	運輸章程與選擇途徑	144
	普通運輸章程	144
	貨運途徑之選擇	150
第十三章	貨運營業之發展	156
	運價之制定與營業之發展	156
	貨物營業之招徠	158
	相連承運人間之營業協定	160
	實業與農業發展之工作	161
	貨運營業之廣告	164
第十四章	貨運營業與業務各團體	167
	鐵路局之各總會	167
	部分之聯合會	168
	各業務協會，局所，與委員會等	170
第十五章	實業運輸部	181
	實業運輸部之職責	182
	業務	182
	索價	188
	建設之職責	191
	合作之職責	191

第三編

鐵路運價

第十六章	制定運價之理論及原則	201
第十七章	貨物分等表與運價簿	214
	分等區域	215

	合併貨物分等表.....	216
	分等要素.....	218
	分等委員會.....	220
	貨物運價簿.....	221
第十八章	新英蘭之運價制度.....	225
	運輸性質.....	225
	新英蘭之區內運價.....	226
	哩程制.....	227
	特別運價.....	228
	新英蘭與他地間之運價.....	228
第十九章	幹線區域內之運價制度.....	234
	區內運價之根據.....	235
	特別運價與單獨鐵路之哩程制.....	236
	幹線與中央貨運聯合會區域間運價之調劑.....	236
	大西洋口岸之差率.....	237
	西向運輸.....	238
	東向運輸.....	239
	水陸聯運運價.....	241
第二十章	中央貨運聯合會運價制度.....	244
	運輸性質.....	244
	區內運價之根據.....	245
	特別運價.....	247
	距離之計算法.....	248
	交界間及區域間之運價.....	248
第二十一章	南大區之運價制度.....	251
	影響南方運價之經濟要素.....	251
	制定運價之根據點制度.....	252
	根據點制度之逐漸修改.....	253
	鐵路水路聯運運價.....	254
	南部之變遷.....	255
	南部之新制.....	255
第二十二章	西幹線區域內運價之調劑.....	259
	運輸性質.....	259

	區內州內運價.....	260
	區內州際運價之調劑.....	261
	區際運價.....	262
	科羅拉多之公共點.....	264
	鐵路水路聯運運價.....	265
	西幹線運價之現勢.....	265
第二十三章	西南區域之運價制度.....	267
	區內運價.....	268
	台克薩司州之運價制度.....	268
	普通差率.....	270
	區際運價之調劑.....	271
	由西南區域運貨外出之運價.....	273
	堪薩斯整批商人之運價制.....	273
	鐵路水路聯運運價.....	274
	西南運價之調劑.....	276
第二十四章	洛磯山太平洋區域之運價制度.....	279
	運輸性質.....	279
	州內運價制度.....	280
	區內州際運價.....	281
	互美運價之調劑.....	282
	水運競爭.....	286
第二十五章	出入口貨運運價.....	289
	口岸差率與出入口運價.....	292
	入口運價之調劑.....	294
	出口運價之調劑.....	295
	商船隊法與出入口運價.....	296

第四編

鐵路之法制

第二十六章	中央政府與地方政府之法制權限.....	301
	法庭覆查.....	308

第二十七章	政府管轄鐵路客貨運價之法制	312
	州際商務條例修正後之普通運價條款	315
	州際商務委員會之制定運價權	319
	制定運價之規則	321
	利餘公積法	323
	其他權力	324
	州際商務委員會之組織	325
	命令之執行	326
第二十八章	鐵路行政與鐵路財政各法制	329
	業務及設備之法制	329
	關於財政管理之條文	334
第二十九章	管轄承運人間之關係及安全器械與工潮之各法制	342
	公司間之關係及承運人間之關係	342
	法律關於安全之條文	348
	關於鐵路工潮之法制與調劑	351
第三十章	鐵路國有問題	357
	他國鐵路之國有與國辦	358
	美國之國有鐵路	364

第五編

公路運輸

第三十一章	汽車運輸之發展	375
第三十二章	汽車貨運獨立承運人之業務及運價	380
	城內及近郊汽車承運人	382
	合同業務	383
	運價	384
	長途與城際汽車貨運公司	385
	汽車貨運代理處	389
第三十三章	汽車客運獨立承運人之業務及運價	391
	獨立載客汽車業務之種類	392

	載客汽車之城內業務.....	392
	載客汽車之城際業務.....	395
	鄉村業務.....	395
	客運運價.....	396
第三十四章	鐵路與汽車在貨運終點之合作業務.....	399
	終點內延悞之原因.....	400
	減少城內之擁擠.....	401
	鐵路與汽車在聖路易終點之合作.....	402
	星星納梯之終點業務.....	404
第三十五章	鐵路與汽車之路運合作.....	410
	本薛文尼亞鐵路之汽車鐵路合作業務.....	412
	紐約中央鐵路之汽車業務.....	414
	貨櫃車.....	416
	波緬鐵路之汽車業務.....	417
	鐵路汽車業務合作範圍之限制.....	418
第三十六章	店門取送業務.....	421
	英國之店門取送業務.....	423
	坎拿大之店門取送業務.....	424
	美國店門取送業務之已往經驗.....	424
	紐約終點區內之店門業務.....	426
第三十七章	鐵路與汽車客運業務之合作.....	428
	鐵路之地位.....	429
	新英蘭運輸公司.....	430
	波緬運輸公司.....	431
	終點業務中之載客汽車.....	432
	鐵路摩托車.....	433
第三十八章	汽車與電車運輸業務之合作.....	436
	城市業務.....	438
	城際業務及長途業務.....	439
	汽車與電車之聯合貨運業務.....	440
第三十九章	輪船與汽車貨運之合作.....	444
	內河與沿海各輪船公司關於此項業務之實例.....	444
	貨物合併.....	446

第四十章	汽車運輸之法制	448
	地方法制	448
	各州法制	449
	州法之原則	451
	汽車運輸之中央裁制	455
	中央政府與州政府之分權	456

第 六 編

水 路 運 輸

第四十一章	海洋承運人	465
	商航業務及海洋承運人之種類	466
	主動力之進化與海洋承運人之關係	469
	海船構造上之情形	478
第四十二章	噸位計算法	485
	排水量	485
	死重	487
	毛重	488
	淨重	490
	貨物噸重	492
第四十三章	海洋航線	495
	北大西洋路線	496
	蘇伊士運河路線	497
	巴拿馬運河路線	500
	南非洲路線	506
	南美洲路線	506
	加勒比路線	507
	北太平洋路線	508
	南太平洋路線	509
第四十四章	海運終點及終點費用	513
	口岸之種類	513
	海運終點之設備	517

	停泊費與碼頭費.....	521
	按船徵收之其他費用.....	522
	按貨徵收之其他費用.....	523
第四十五章	海運業務之合作與競爭.....	526
	海運競爭與鐵路競爭.....	526
	定航業務之競爭與不定航業務之競爭.....	528
	輪船公司之合併.....	534
	輪船公司與鐵路公司之合作及合併.....	536
第四十六章	輪船公司之組織.....	541
	關於總務及財務等部分.....	543
	貨運營業部.....	544
	客運營業部.....	546
	港務股.....	547
	船務股.....	549
	機務股.....	549
	膳務股.....	550
	航務主任.....	550
	國外代理機關及各支部.....	551
第四十七章	輪船包運業務及租船經紀事業.....	553
	包運業務之種類.....	553
	船主及轉租人之類別.....	554
	船經紀之工作.....	556
	船經紀之營業組織.....	558
	船經紀之收費與得利.....	560
第四十八章	海運租約.....	563
	按期租約.....	564
	按次租約.....	566
	美國政府之管理協定與經營協定.....	569
第四十九章	航運票據與船的文件.....	572
	航運票據.....	572
	船的文件.....	584
第五十章	海運貨物分等表及運價簿.....	589
	州際運輸中之輪船貨物分等表及運價簿.....	589

	海運貨物分等表.....	591
	海運貨物運價簿.....	592
	將來之趨勢.....	596
第五十一章	海運貨物運價	599
	海洋定航業務之運價.....	599
	海洋包運業務之船租.....	607
	海運運價之總趨勢.....	608
第五十二章	海洋貨物轉運事業及經紀事業	613
	所作業務之性質.....	613
	海洋貨物轉運人之營業組織.....	616
	貨運經紀費與轉運費.....	619
	海洋貨物轉運之票據.....	621
	轉運事業內之競爭.....	623
第五十三章	海洋客運郵運業務及其費用	625
	速度舒適及安全之改進.....	625
	客運營業之量數.....	627
	客運業務之分等.....	629
	移民事務之管理.....	632
	海運旅客票價.....	634
	海洋郵運業務.....	636
第五十四章	海洋運輸之法制	640
	普通航行法.....	640
	中央管理海運業務及費用之法制.....	647
	中央管理承運人彼此關係之法制.....	653
	州市管理航運之法制.....	656
第五十五章	列強之商船隊政策	661
	英國商船隊政策.....	662
	法國商船隊政策.....	665
	德國商船隊政策.....	668
	日本商船隊政策.....	671
	義國商船隊政策.....	674
第五十六章	美國商船隊及其航運政策	678
	美國商船隊.....	678

	關於普通航運之協助.....	684
	美政府鼓勵商船隊之情形.....	689
	美國將來之商船隊政策.....	695
第五十七章	沿海與內河之航運.....	701
	沿海航運.....	702
	各大湖之運務.....	704
	天然河流人工河流及相連支流等之運務.....	707
	運務概論及改善計畫.....	712

第七編

航空運輸

第五十八章	航空事業之發展.....	723
	輕於空氣類之發展.....	724
	飛機.....	725
	歐戰與航空學.....	726
	航空運輸之前途.....	731
第五十九章	商業航空運輸.....	735
	歐洲商業航空運輸.....	735
	美國航空運輸之發展.....	740
	航空客運業務.....	741
	飛機包貨業務.....	742
	航空貨運業務.....	743
	實業航空.....	744
第六十章	航空郵運業務.....	752
第六十一章	航空運輸之法制.....	761
	一九二六年商業航空條例.....	763
	他國之法制與國際之管轄.....	768

圖 式

格式一	大鐵路之組織舉例	對 114
格式二	統一內國直交提貨單	130
格式三	統一內國許可提貨單	131
格式四	實業運輸部之完備組織	183
附圖一	美國分等區略圖	對 223
附圖二	美國貨運聯合會區域略圖	對 232
格式五	鐵路旅客按月統計數	428
附圖三	世界海洋航線略圖	對 510
格式六	大輪船公司組織之概況	542
格式七	大船經紀之營業組織	558
格式八	美國航政委員會海運提貨單	576
格式九	海洋貨物大轉運機關之組織概況	617

運 輸 學

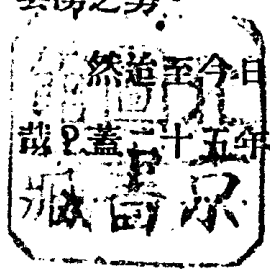
第 一 章

概 論

當今之世，運輸事業之發展可謂日新月異矣。其對於吾人生活程度與生活狀況影響之鉅，尤非他種事業所可比擬。查近百年來鐵路之修築，車輛之改良，以及一切業務上之進步，均有一日千里之概。在此百年之間，以近二十五年之成績為最佳，而在此二十五年之內，尤以歐戰後之新發展，為足驚人也。當此時期，鐵路而外有汽車[⊙]之產生，汽車而外又有航空器[⊙]之發明。因此新器之影響，遂令運輸業務狀況，及社會組織情形，均為之丕變。

當本世紀之初葉，運輸問題中之最足注意者為採用電力以代蒸汽一事。蓋電之為用較優於任何原動力。其便於應用固不待言，倘能利用水力或較賤之燃料以發電，則其費用亦極輕廉。自一八九五年至一九一〇年，近郊電車[⊙]與城際電車[⊙]之線數及哩數增進極速。此外各鐵路客運之向用蒸汽者，亦多改用電力。運輸之電力化，一時有風起雲湧之勢。

然迨至今日，各鐵路全部電力化之猛進，反不如前，其故果安在哉？蓋二十五年以來，汽車之改善，與公路之興修，恰如戰線內新添



之生力軍。在以前，城際電車本與鐵路有爭霸短途客運之概，至遇汽車，遂呈披靡之象，而鐵路方面雖有一部分支線及短線已採用電力，無奈汽車載運客貨之新興勢力非常雄厚，竟使鐵路莫能與京，於是一大部分短距運輸，遂由鐵路遷之於公路。

由上觀之，美國鐵路之全部電力化已為汽車所延宕無疑矣。但此外仍有二原因足以延長蒸汽之壽命。第一為各種不期然而然之進步，如機車牽引力之增長，燃料之經濟，機車構造上之種種改良，路基坡度及軌道等之整頓，與夫一切設備上及管理上之漸臻完美，皆足以使列車之載量日益增多，而其費用方面，除工資以外，其餘皆低減，是足可證明蒸汽之有利於鐵路公司，而使當局者消滅其欲從事於電力化之思想矣。歐戰亦為阻止採用電力原因之一。各大城之車站，坡度較陡之山路，與隧道等，本有用電之需要，然因歐戰之故，只得暫時擱置。城際電車之惟一利原本為短距客運，戰事發生後，營業費用較前大增，遂日見虧累，獨汽車運輸反因此而發達。蓋當時美國出口貨物極多，鐵路各貨站非常擁擠，載貨汽車遂一變而為應時利器。故短距運輸之得臻於摩托化者，歐戰實促成之。

回溯百年以前，鐵路初現於大陸之上，陸路運輸之向依人畜之力者，遂遷之於機械力。經濟革命因之肇始。其所以然者，實因迅速之運輸確有裨於實業之發展。鐵路能將出產品分佈於各處，使各出產區域有增長出產量之可能。並有許多大城因鐵路而繁榮。財產積聚既速，生活程度遂日高。經濟革命創造新社會，而使進步之希望期於無窮。

因汽車之用遂使社會之組織與生活之狀況發生極速之變遷。此種

變遷以美國爲最甚，因世界多數汽車皆造之於美國，而又用之於美國也。各物產額之增加，莫不由於轉運費之減輕。以農業而論，載運農器與產品來往於田地市場之間較前大易，故其產額亦不更受束縛矣。田間之用馬者，今以拖曳汽車 (tractor) 代之；路途之用馬者，今以載客及載貨汽車代之。汽車事業之投資總額 (包含造車廠，客貨載運公司及各修理店之投資) 實駕鐵路之投資總額 (包含鐵路資本，機車工廠及車輛工廠等之投資) 而上之。如以資本及僱員之多寡而論，鐵路向居第二位 (農業第一)，至是遂降爲第三而讓第二位於汽車矣。⑤

雖然，因汽車而發生之最大變遷，尙不僅在貨物之出產，而確在吾人生活之狀況。汽車能縮短各處之距離，如某地幽雅，適於卜居，即使離作工地點稍遠，亦無妨礙。如此則花村媚野，皓水明山，得於公餘之暇恣情領略，而人生興趣，亦不致感覺枯寂也。

然就反而言之，汽車一物誠足使人勞勞碌碌，日無暇晷，多生若干無聊動作。不過好動之習慣似於知識與興致方面不無裨益，而開通風氣亦實賴之。總之，此類問題確有耐人尋味之價值。即對於將來通用飛機一事，亦有同等之意味。蓋飛機之視大陸猶如馬車之視一村，其在交通事業中之得佔一席之地者，良有以也。不過以今日之眼光斷定將來於旅行上能否完全採用飛機，似嫌尙早耳。

汽車確爲一種有革命能力之交通事業。根基亦較穩固。採用十分普遍。功能所及，直達閭閻。非如火車輪船之範於路線也。運輸既能直達，則胡人之庭鄰於越人之戶矣；而將來社會當因世界運輸系之聯絡而成爲一整個團體。

總上所談，則鐵路，公路，航空，以及水運，誠有共同發展之必要，而相輔並行尤為統一運輸系之要圖。不過欲速則不達，只要於彼此相聯屬之法制上，管理上，及物質上，時時以促進為心則可矣。

關於各種運輸之彼此聯絡，美國一九二〇年之運輸條例幸已定為公開政策。先是立法機關擬分隔各種運輸而使之互相競爭，至是改為鼓勵其合作及各鐵路等之合併。在實際上雖尚未完全達到目的，然其旨趣已趨向正軌矣。

美國民衆向以為水運乃鐵路之勁敵，並信其能牽制鐵路之運價。迨至政府取締鐵路之敵視水運，而水運方面，除湖運以外，猶不能與鐵路抗爭，民衆之迷信至此始根本動搖。近來鐵路與內河聯運之勢甚囂塵上，而使聯運貨物按聯運價目核算，因非用此法則內河運輸當永無增進之望也。

在歐戰之前美政府尚未直接管理鐵路時，凡彼此競爭之各鐵路皆不許有合併之舉，犯者以違抗反信託法律論。關於訂定運價，雖有州際商務委員會之監督，而競爭各鐵路仍不許有會商之餘地。就法律而言，舉凡運價之多寡，事務之規定，以及營業之畫分等，各鐵路只准敵對，不准合作。不過在實施此法時，中央及各州之管理運輸情形已變，管理法遂無穩固根基，是以事實上未能如法而行也。

因長途客貨汽車之關係，今日之公路遂一變而為運輸上之重要途徑。其與鐵路水路之合作，亦成為國人所注意中之一問題。美政府對於州際公路運輸雖尚未加繩墨，然為期或當不遠。各州已多通過法則使以汽車經營公共運輸事業者，在未營業之先，須獲得本州當軸之許

可，而領有公需公便證①。更有數州，其訂定汽車運價之權，完全操之於公益委員會。但此係例外，而非常情。今日之民衆與地方當局對於鐵路與汽車合作之觀念，仍係利其相敵而忌其相友，故其傾向，多不欲使鐵路公司獲得特殊權利，而在其路線附近處經營汽車事業。在鐵路方面却又竭力設法欲取得該管者之許可，而發展其本路之汽車客貨運輸。以吾人之預料，鐵路汽車事業之增進當異常迅速。不過無論鐵路所經營之汽車係其自有，或係租賃，皆應固守政府之法規。如是則民衆之利益，及一般經營汽車生理者，皆得有所保障矣。

各種運輸相輔相敵之關係，誠日漸明瞭矣。當歐戰之時，美國對此問題確曾身經而體驗之。自美國加入歐戰以至一九一七之年終，各鐵路公司多委權於鐵路當局所共組之執行委員會，以期路政統一，易於管理。該會經過許多困難，結果尚屬不惡。倘使政府對於經濟及管理上加以援助，則成績當必更有可觀。嗣因美總統對於如此管理法猶認為未能盡善，遂決定親自經理所有各陸運水運以及各捷運公司等營業，於是所謂整個之統一運輸系因之成立。每一部屬之工作皆須傾向鐵路督辦所定之公共目標。故全部成爲一家，彼此合作而無所競爭。此舉之理由及其成功，實足一新社會之耳目，而改變其平日對於運輸合作之觀念。

一九二〇年美國之運輸條例施行後，各鐵路均已歸還原主，並更擬將各鐵路酌量併成狀況相同之若干“系”，此事爲州際商務委員會所規畫。該運輸條例並允許美國鐵路捷運公司經理若干捷運公司之事務（按美國鐵路捷運公司即爲此若干小捷運公司所公共組織者）。州

際商務委員會同時又取得全權以訂定鐵路與內河之聯運路線及聯運運價。美國中央政府所經營之密士失必與瓦瑞兒兩河之航業亦常至該會請訂聯運路線及運價。在此條例之下，鐵路合併一事，尙未能達到所期望之地步。關於水陸合作問題，亦不過內河運輸機關藉此挾迫鐵路與之訂立聯運合同而已。然內河之得納於全國統一之運輸系中，實於此為發軔。

美政府對於各種運輸彼此之聯絡，工作，及運價等之監督，與夫合併互助等之鼓勵，皆定為政策。此種政策實足使彼等化敵而為友。然所謂化敵為友者，并非全無競爭之謂也。以事實而言，各鐵路公司每日所處理之事務，無不爭先恐後。例如，如何發達營業，如何招攬旅客使生意不致為他路所奪。以心理而言，各鐵路當局，孰不欲表示各人工作結果之優良。但此種競爭雖未停止，而亦未出乎法律之外，故治如一切運動賽會等事之按照規則以較優劣也。

治此學者，恒感勞難之苦。蓋運輸事務，範圍既廣，而又頭緒繁多，與實業生活，社會利益，以及公共政策等無不有密切關係。坊間論著之關於鐵路與水路者甚夥。關於公路者已不多見。至於航空，除機械方面之外，迨如鳳毛麟角也。學生在研讀之先，應對於各種運輸之功能，組織，以及其發展之方法須十分明瞭，然後對於公眾應採何種政策以節制之，始有真知灼見。如是既有成竹在胸，則其探討庶不致發為無的之矢。

研讀運輸學自不免有煩瑣之處，因其事務有多種，運價極複雜，而政策亦不一。然如欲減少此種煩瑣，應將一事牢記：即凡此各種運

輸，如鐵路，公路，航空，水道等，皆應認為全體中之一相連部分，而每部分各作其特長之事務。此即本書之所以四者兼論也。讀者果能提綱挈領而研求之，則運輸之全豹其在是乎。

附 註

- ① 按英文 motor car 或 automobile 本以譯作“摩托車”或“自動車”為貼切合理，蓋譯音譯義均無不可也。然不知何人起始以“汽車”呼之，而北平且有呼之為“電車”者，（或稱四輪電），誤甚矣。按汽字本為水蒸汽，而汽車者應為鐵路機關車之別名，（俗稱火車頭），因機關車之行動實藉力於蒸汽，而今之所謂“汽車”者，反藉力於氣油（gasoline），並非蒸汽（steam），故呼摩托車為汽車實覺不通。譯者於本書內曾盡力擬將汽車二字擯而不用，並擬以摩托車代之。不過默察社會之習慣，覺汽車二字入人已深，採用極普，為便於閱者之了解起見，似不應膠柱而鼓瑟，因此仍用汽車二字，蓋從衆也。
- ② 航空器者，飛機飛艇合稱之總名詞也。飛機屬於“重於空氣”類，飛艇屬於“輕於空氣”類，詳見第七篇。
- ③ 近郊電車，係聯絡城內與城外，或屬鎮，之電車。
- ④ 城際電車開行於二城或數城之間。
- ⑤ 按此指美國而言，非指全世界。
- ⑥ 州際商務委員會 (Interstate Commerce Commission) 在美國內為代表中央政府監督州際鐵路之最高機關。至所謂州際商務者，乃指美國國內四十八州間彼此來往之商務而言。鐵路既為一種商務，故受州際商務委員會之裁制。所有一切不出州境之商務（包括鐵路在內）均謂之州內商務，受各該州政府之管轄，不與中央政府相干。然常因此而生許多問題，本書第四編當詳論之。
- ⑦ 公需公便證 (Certificate of Public Necessity and Convenience) 為美國今日各鐵路及汽車公司於成立以前所必須請領之一種證書也。該書證明該鐵路或該汽車公司之成立實應社會之需要，而確能便利交通也。反面言之，例如甲地至乙地之間，倘已有鐵路或汽車業務之存在，而無重複之需要時，則嗣後如再有請領此項證書者，當局即應批駁，以免與前者競爭，而徒使社會耗費實力。

第 一 編

鐵 路 之 業 務

第二章

機車與動力之發展

基於思想之進化，遂使運輸方法由人畜之力，遷於機械之力。今日於運輸上之引用蒸汽，電力，氣油等，正如以前於製造上之引用蒸汽，電力，氣油也。所以然者，實因其功效之增進無有底止。就多數國家而言，現今正當機械時代。蓋一切根本問題完全基於動力。吾人工作進步之遲速，全視動力功效之大小及用法經濟與否。而此二者又全視運用動力者之能力如何。運輸事業非輕而易舉者。以極高之速度，載極重之客貨，行極遠之路程，非利用機械，何克臻此。機械爲人効用，使人之擔負減輕。且其所成就者，直千百倍人力而有餘。社會因之改造，生活因之變遷，一切環境皆爲動力所支配。故研究運輸學者，亦必須自機械力始。

動力之用於運輸，須借徑於機車。機車者一有輪之引擎也。普通機車之原動力皆發自車之本身。惟電力機車不然，其電流爲總廠所供給。此電經過車中之引擎而生牽引力。發力之引擎或佔車之全部分，如蒸汽機關車，或佔車之一部分，如電車汽車等。機車與引擎可分數種。其所習見者，較易明瞭，其最新或不習見者，較難了解。本章之目的；第一談所習見者，第二談不習見中之最要者。蓋引擎之中有若

干種現雖仍在試驗期間，然因其將來對於運輸經濟與效力方面負有絕大之發展希望，故並論之。

除有少數路段業經採用電力或氣油 (gasoline) 或油電合用 (oil-electric)之機車外，其餘各鐵路大部分皆用蒸汽以為機車之原動力。用電力以拖曳列車只限於少數之“終點” (terminal)，隧道，山路而已。城內與城際各電車皆自設開動機關於車內。氣油引擎則裝置於汽車與飛機之中，一馳於路一翔於空。巨大之長途載客汽車皆設氣油引擎以發電，再用電以行車。“鐵路自動車” (motor-rail car) 或裝氣油電力合用引擎 (gasoline-electric engine)，或裝柴油電力合用引擎 (oil-electric engine)，又稱狄素電力合用引擎 (Diesel-electric engine)。今有數路採取狄素引擎 (即柴油內燃引擎)以為調車 (yard switching) 之用。此種機車與所謂蒸汽渦輪機車 (steam turbine locomotive) 同在試驗時期。渦輪機車只有歐洲數路用之。今將以上各種簡單討論如後。

蒸汽機車，因發展日久，故種類頗多。泰探士 (Titans) 機車恒曳十數輛極重之普魯曼 (Pullman) 客車風馳而行，或拖百餘輛貨車蜿蜒達一英里。其力之雄，可以想見。人類利用機械以載重，至是無以復加。不過由表面觀之，升堂入室進步似已至極端，迨夷攷其實，則月異日新，闢發正未有底止也。機車構造上之進步，以歐戰後為最速，勃勃蓬蓬恰如雨後春筍。燃料費因之而減，牽引力因之而增，至於列車之長度與速度亦因之有加無已。

改良“客運機車” (passenger locomotive) 之重要問題，為增長牽

引力，加高速度，減低費用。至於“貨運機車”(freight locomotive)之改善，應使其能曳極重之載量，而其速度半於客車即足。不過車身須重，“主動輪”(driving wheel)須多，而“輪徑”(diameter)且須短。因引擎大部分之重量皆集於此，如是，則輪軌之間始生“磨力”(friction)。舊式或稱美利堅式之蒸汽機車有四前輪，四主動輪，但無後輪。故又名“二連二頭軸式”(4-4-0)。蓋普通機車之分類多以輪數為根據也。向日極有牽引力之貨運機車多由此式脫胎。今則五花八門不勝屈指矣。其最普通者纔陳如下。

美利堅式(4-4-0)之機車在短距支線或客運較輕之處雖仍有用之者，但大勢已傾向於大西洋式與太平洋式兩種。大西洋式(4-4-2)用之以曳普通之重量，太平洋式(4-6-2)則用之以拖較重之列車，或用之於坡度較陡之處。今日所用之大西洋式機車大而且重，引擎與煤水車(tender)共重在四〇〇，〇〇〇磅以上。主動輪載重一四〇，〇〇〇磅。牽引力約在三〇，〇〇〇至三五，〇〇〇磅之間。太平洋式尤重，合煤水車而計約在四七五，〇〇〇至五〇〇，〇〇〇磅之間。六主動輪所載約二〇〇，〇〇〇磅。

截至一九二七年巴歐鐵路(Baltimore and Ohio Railroad)共以二十輛太平洋式之機車用之於紐約華府間之快運。在此二二四哩內每小時之速度約合四十五哩。中經九站。機車之牽引力能拖十數輛客車而有餘。但實際上每列車多不足十輛者，以其餘力備作遲悞時“趕點”之用。此機車除煤水車淨重三二六，〇〇〇磅。合煤水車共重五四〇，〇〇〇磅。主動輪載重二〇一，〇〇〇磅。牽引力五〇，〇〇〇磅。

主動輪輪徑八〇吋，汽鍋壓力每方吋二三〇磅，每小時之最高速度爲八〇哩，引擎內裝“蒸汽過熱器”(steam superheater)與“鍋水預熱器”(feed-water heater)等，今之所以絮絮談此者，非以其有出類拔萃之處，第以其爲載重快運客車中之最普通者，而冀讀者之舉一反三也。

重載客車與快運貨車所需之原動力無大不同處，在此兩種情形之下過山式(Mountain)之機車(4-8-2)頗多用之者，其引擎與煤水車之合重約六〇〇，〇〇〇磅，其中爲此八主動輪直接所載者，約二七〇，〇〇〇磅，牽引力在五三，〇〇〇至五五，〇〇〇磅之間。

貨運機車普通約分四種，除拖曳奇重與快運之貨物外，其較爲常用者爲凝結式(Consolidation)(2-8-0)，合煤水車約重四二五，〇〇〇磅，此式與他種普通式之主動輪直徑均在五呎以上，較客運機車主動輪之直徑約短十二吋至二十吋，此機車之重量大半爲主動輪所擔負，蓋因其前部只有一對前輪，而後輪又付闕如也，牽引力五〇，〇〇〇至五五，〇〇〇磅。

天皇式(Mikado)(2-8-2)之機車較更有力，適於拖曳極大重量之貨車，重量約五〇〇，〇〇〇磅，“受熱面”(heating surface)亦較廣，故其牽引力逕達六〇，〇〇〇至六五，〇〇〇磅，然較此機車尤重而尤有力者爲十足式(Decapod)(2-10-0)之機車，其重量合煤水車約六〇〇，〇〇〇磅，十主動輪所載在三五〇，〇〇〇磅以上，牽引力九〇，〇〇〇磅。

拖曳貨車上山之機車應較十足式爲更有力，不過以前之構造以五對主動輪相聯於一“搖桿”(connecting rod)爲最多限度，故欲構造

牽引力更大之機車勢須在一汽鍋之下用二獨立而相聯之引擎。此馬萊梯式 (Mallet) 又稱關節式 (Articulated) 機車之由來也。此式雖有時造成 2-8-8-2 或 2-10-10-2，但究以 2-6-6-2 為最通行。此式機車亦有時用相聯之三引擎，每引擎有八主動輪，以成 2-8-8-8-2 式。此種巨大機車之動力確為儕輩之冠。然因其主動部分之重複，致使體量奇重，至於燃料之不經濟，亦為不可免之事實。

就刻下已造成之牽引力最大機車而論，則丹瑞大西鐵路 (Denver and Rio Grande Western Railroad) 在一九二七年所採用之十輛關節式機車 (2-8-8-2) 當首屈一指。其牽引力為一三一，八〇〇磅。火箱長十八呎二吋，寬九呎，面積一三六·五方呎，汽鍋壓力每方吋二四〇磅。機車共重六四九，〇〇〇磅。十六對主動輪共載五五九，五〇〇磅。煤水車重三四三，五〇〇磅。其容積為一八，〇〇〇加倫水，三〇噸煤。機車與煤水車共重九九三，〇〇〇磅。

普通機車皆設雙汽缸 (two cylinders)，車之左右各置一汽缸。因曾有人思及如漲力加倍，其效力亦必加增，而燃料當可減少。職是之故，多數機車皆採用雙汽缸式。然其所加之重量與修理費，良足以抵消其利益。故複式引擎至今猶未足謂為較優於“單級漲力” (single expansion) 之引擎也。

近來載重之客貨機車又有採用三汽缸 (three cylinders) 者。說者謂第三汽缸之添設頗多益處，如“對力” (torque) 之平均，牽引力與“開動力” (starting power) 之增加，燃料之減少等。但究竟三汽缸機車所得之益處能否不為其所增加之重量與修理費所抵消，此時尚

未敢斷定。

一九二六年太平洋聯合鐵路公司 (Union Pacific Railroad) 曾購置一極大之三汽缸機車。此車之特點為有六對相連之主動輪。前此誠未之聞也。其輪之次序為 4-12-2。六輪相連在以前認為勢所不能。蓋“定軸距” (rigid wheel base) 太長時則轉灣即感不便。然此車之前後兩對主動輪能單獨動轉，故其定軸距只限於當中之四對主動輪而已。引擎與煤水車共重七八二，〇〇〇磅。引擎淨重四九五，〇〇〇磅。主動輪載重三五五，〇〇〇磅。牽引力九六，六五〇磅。

重量機車之用於山坡者多裝“推進機” (booster) 與火箱下之車架相連，或裝於煤水車之中。其功用能助機車上山。約增牽引力百分之二十。

最大機車其爐篋 (grate) 之面積廣約一百方呎以上，人工司火殊感不便。且煤料在燃燒以前尤須碾成小塊，並平舖於爐篋之上。以故大機車上之火夫在司火時皆不用鐵鏟，而用“自動司火機” (mechanical stoker)。此機能碾煤成小塊，由煤水車送入火箱，且平均散佈於爐篋之上。此外尚能使機車之開行較久較速，煤質稍次亦能使用。

仍有二機關能增機車之效力而減其費用，一為過熱器一為鍋水預熱器。按“過熱”方法，乃使水在汽鍋內化為蒸汽後，即通過“焰道” (fireflue) 內之小管而達於“汽櫃” (steam chest)。過熱之蒸汽能增加汽缸之工作，減少所需之蒸汽量及其重。以今日之牽引力觀之，機車之上非用過熱法不為功。不獨此也，過熱器且能減抵行車費。馬克奧利福 (Eugene McAuliffe) 謂“裝置過熱器”之機車如善於駕駛可較

“飽足蒸汽”(saturated steam) 機車少費水量百分之二十至二十五，並少燃煤百分之十五至二十”。¹ 鍋水預熱器利用排洩之極熱蒸汽以煖和將入汽鍋之冷水。“此水可由法倫表六〇度逕達二二〇度。如是可省煤量百分之十至百分之十四。”²

由於種種機械方面之進步，蒸汽機關車遂增其體積，增其重量，並增其牽引力。結果使燃料減少而效力加倍。夫徒省燃料猶不能認為盡美盡善。惟牽引力加增始能令軌道，車場，車站等處之事務加增，而營業進款亦隨之加增。於是社會方面始享受較優較賤之運輸。

因機車運用上之進步（如自動油潤法及機械司火法等）故使行車方法更臻經濟。今日機車之得以工作不斷與載重致遠者，良有以也。蓋非如是不能以少數機車作多量工作。美國各頭等鐵路在一九二六年所有之機車數目實較一九二〇年少二，〇四〇輛。但每機車之牽引力則平均增加百分之十五。其增長百分之十者實居少數。

迨至今日，長途運輸已非難事，而其經濟之處，亦瞭如觀火矣。請以聖路易舊金山鐵路(St. Louis-San Francisco Railway) 之一段七三五哩之長途運輸為喻(即由 Kansas City, Missouri, 到 Birmingham, Alabama 之一段)。按一九二七年六月該段之特別列車尚用過山式之機車，當時全段直駛已能不換機車。由是年七月二十五日至八月四日改用天皇式之貨運機車一輛在此段內開行。往返兩次竟未停火。計共行二，九四〇哩。在此二一七小時之間，共燃煤二八一噸。平均每

1. Dugene McAuliffe, *Railway Fuel* P. 303

2. 已故南太平洋鐵路公司董事部執行委員會主席 Julius Kruttschnitt 先生之宣言。

一千“總噸哩”(gross ton mile) 燃煤一〇一·六磅。查一九二七年八月份所有美國各機車之燃煤量平均每一千總噸哩合一二八磅。在此次試驗之後，機車完全無損，迨火箱，汽鍋，烟道等清理一過，又可作第二次之開行矣。

關於速度一層，客車驚人之急駛雖頗有注意之價值，但究不能用作考量機車真正效力之工具。一九二七年六月十一日本薛文尼亞鐵路(Pennsylvania Railroad)曾在華府紐約城之間開行特別快車一次，計用三小時又七分行此二二四·五哩之路程，平均每小時行七二哩，並包含在威明頓(Wilmington 在 Delaware 州)車站停四分鐘，及在紐約城外更換電力機車。在一大半路程上皆開行每小時八五哩之速度。迅捷若此誠嘆觀止矣。然真正能造福於社會者仍在貨運速度之增進。一九二七年八月美國全國之平均貨運速度為每小時一二·六哩。此等速度看來頗似奇慢者，但其在美國運輸史中為空前之最高速度。並可代表一顯着之成功。今日美國鐵路行車問題中之最重要者，乃使貨物運輸流通不斷，並使其流通速率增加。

電流之用作動力十分適宜，十分方便，且對於鐵路之業務上亦十分有益，其優於蒸汽之處，第一為清潔，在車站隧道等處之烟氣灰塵可以免除。第二增加各客運大站（如紐約費城芝加哥等）之運輸量。第三增加上山之效力，使在山坡上之行車速度可以較高，列車可以較重，隧道可以較長較低，而載貨量數可以較多。第四免除火車經過森林時之火險。

紐約城終點之電力化業已完成，本薛文尼亞鐵路行將完成其客運。

之電力化於費城^①，但該城中之其他二鐵路^②尚無是種計劃。芝加哥之客運電力化有一部分業已見諸事實。總上所談客運之被電力化者僅此數城而已。除滿哈坦島 (Manhattan Island)^③以外所有在車場之中，車場之間，城內終點，及私用岔道等處之調度貨車皆未採用電力。

自今以後鐵路行車非採電力決難利用河底及山下之隧道。大北鐵路現在開斯開德 (Cascade) 山下所修之隧道及其入口等處均已擬定採用電力。用電之最長路線當首推芝米保鐵路 (Chicago, Milwaukee and St. Paul Railway)。此路由西雅圖 (Seattle) 起始，經過開斯開德山。計長二〇九哩，為其用電之第一段。其第二段計四四〇哩，由渥瑞 (Avery 在 Idaho 州) 逕達哈老屯 (Harlowton 在 Montana 州)，中經洛磯山 (Rocky Mountains)。

電力之卓越，固已盡人皆知，但美國鐵路之完成電力化，恐終難實現。近來蒸汽機車改進之速，及美國西部之用油代煤(因煤貴之故)均足以牽制用電之傾向。至於究竟何以用蒸汽之鐵路不能在最近之將來再用電力，其主要原因係由於該鐵路等業有大批之投資。如將目前之蒸汽設備棄而不用，再集巨資購辦電力應用之新物具，則該公司之成本必較前驟增，而其進款方面定難維持本息矣。更有言者，如欲從事電力化，則當舉國一致。蓋如是始有聯運之可能，而各鐵路組成全國電力鐵路網。

電力機車牽引力之強，誠不待言。今以一事證明其在較陡之山坡上之效力。勿爾吉尼安鐵路 (Virginian Railway) 曾有一段為十五哩長，百分之二·〇七之坡度。當載煤列車經其上時，向以極重機車一

輛曳之於前，而另以更重機車二輛推之於後。如是始載重五，五〇〇噸，開行每小時七哩之速度。在一九二五年此路採用電力，遂以機車二輛(列車之前後各置其一)拖六，〇〇〇噸之重量於此坡度之上，並行每小時十四哩之速度。足見電力機車二輛可以代替蒸汽機車三輛，並作二倍之工作。

一九二七年夏，大北鐵路開始施用最有力之電力機車於華勝頓開斯開德山之一段。新開斯開德隧道長凡七哩又四分之三。較現用隧道之地位為低。此較長之新隧道將坡度由百分之二·二減至百分之一·六。在此七十二哩之一段內(包含隧道在內)所用之電力機車每輛計重二六〇噸。其中之四〇九，八〇〇磅為十二主動輪所載。每機車有六架“牽引電動機”(traction motor)，計分三組，每組各二。牽引力為六〇，五〇〇磅。但有增至一二〇，六〇〇磅之可能。速度每小時一八·六哩。如裝貨稍輕，可達每小時四十五哩速度。在專為拖曳列車上山之機車中，此種電力機車誠可代表其最近之發展。

多數鐵路在支線上已有採用氣油電力合用車者。此車雖有用直接傳動(direct drive)者，但仍以電力傳動(electric drive)為較佳。電力傳動亦宜於城鄉間所行駛之載客長途汽車。鐵路開駛此種機車，其費用較蒸汽列車為省，列車之次數亦可較多較便也。

今有一完全新式機車，預料在數年之內當成為蒸汽機車之勁敵。此即所謂狄素(Diesel)引擎是也。狄素引擎之功能在“內部燃燒”(internal combustion)。油料被高壓力擠入汽缸中，在缸內即燃燒而化為“氣”。此氣之膨脹即生動力。是機以發明人之名為名。因其堅

實，不用汽鍋，燃料節省，面積不大等利益，故輪船多用之者。狄素引擎適於工廠工作，但其價值之鉅，體量之重，部分之繁，與夫保養費用之大，皆使其難為鐵路採用也。

在一九二四年狄素機車初為美國所採用。此機車有三百匹馬力，重一二〇，〇〇〇磅。計合每匹馬力四百磅，較蒸汽機車每匹馬力之重量約二倍有餘。在一九二六年曾造一千匹馬力之狄素機車一輛。每匹馬力計重二七五磅。據一九二七年之宣稱，每匹馬力重一八五磅之計畫業已完成，是則重量之阻礙可以勝過矣。

狄素機車有四益：(一)構造時如善為計畫則可完全無煙。如此則適於在終點調車之用。(二)無論何時如欲開行可立即使用。其敏捷處正與電力機車相埒，無須等候水蒸為汽始克開行。(三)與電力機車相較則採用此車不需特別建築費，狄素引擎亦如蒸汽引擎之自身攜帶原動力。(四)燃料特別經濟。按蒸汽之熱力效用 (thermal efficiency) 為百分之五至百分之九。即實得之力為所生者十分之一弱。電力機車由電廠供給電流可得牽引力等於燃燒所生者百分之十至百分之十二。但狄素機車之熱力效用為百分之二十二至二十五。³

所有狄素機車幾全為電力傳動。換言之即狄素電力引擎，或稱油電引擎是也。蓋直接傳動為勢所不能。如輪齒受壓太烈，則機動傳力機關即失效用。至於水動傳力法雖正在試驗中，然今日各狄素引擎製造家與設計家仍皆贊成電動傳力方法。

3. William Arthur, "Diesel Traction for Locomotives" *Railway Age*, vol. 83

(July 16, 1927), PP. 99-102.

截至一九二七年，現有與正在製造之狄素機車，及鐵路自動車等約在五十輛以上。⁴ 運輸較輕之支線與感受汽車競爭之處，其於鐵路自動車中裝設狄素電力引擎以代蒸汽者尤為得計。故此種車輛現日漸增多。

蒸汽渦輪機 (steam turbine) 為一種堅而有力之引擎。向皆用之於輪船及工廠之中。渦輪之裝入機車亦為可能之事。瑞士國有鐵路現有一輛。但美國各鐵路尚付闕如。就現情而論，此機似仍嫌稍重。而製造與維持兩費皆甚大。其將來之希望當次於狄素電力合用機車。

在鐵路業務較輕之處，現多研究如何使鐵路自動車 (rail car) 之用更為經濟。英國各工廠現造鐵路蒸汽自動車以為埃及與他處鐵路之用。芝加哥之國際穫刈公司以數年之研究，於一九二七年造出新式鐵路蒸汽自動車 (steam locomotor) 一輛。此車長凡七十三呎，蒸汽機關之外，尚能載客及行李。在每吋六百磅之壓力下，及過熱至二百度時，引擎內即發出水蒸汽。“燃料為市間所售之任何種普通淨油液皆可。由試驗而知，每行一哩半需淨油液一加倫。合洋約五分半。”⁵

按今日鐵路自動車可分三類，逞優較勝，各不相下。氣油自動車與氣油電力自動車之用甚夥。狄素電力自動車之用較少。蒸汽自動車多用之於他國（氣油價貴，煤與柴油價賤之處）。至於將來究竟何種可以風行於美國，吾人當拭目待之可也。

今日在運輸上利用動力之技術進步之速，誠非二十年前所可夢見

4. 同上。

5. *Railway Age*, vol. 83 (Oct. 15, 1927) PP. 717-719.

者。故將來之發展又非今日所能逆觀者必也。蒸汽機車之進步既如此驚人，則近年來之成績足可謂爲他年大成功之先兆。電力機車與電車似仍在發軔之始。狄素電力機車與蒸汽自動車可謂皆在萌芽期中。蒸汽渦輪機車則在歐洲度其試驗時期。總之，今日可謂爲動力之試驗與發展時期。至於將來何種運輸以採用何種動力爲最佳，則尙待研究。不過吾人所敢斷言者，爲他日之各種機車與各種車輛之進步必遠在今日之上也。

附 註

- 據本薛文尼亞鐵路公司宣稱，該路由紐約城至威明頓一段之電力化定於一九二九年內完成。
- 按此二路係巴歐鐵路與瑞丁鐵路 (Reading Railroad)。譯者與瑞丁公司中人談話時聞已有此計劃，不過此說在本原文書付印之後耳。
- 卽紐約城之一部分。

參 考 書

The new types of locomotives and rail cars are described and illustrated currently in the *Railway Age* as they are put in service. By consulting the indices of the *Railway Age* for the last three years the reader can secure detailed information.

McAuliffe, E., *Railway Fuel*. Chaps. XX, XXI and XXII deal respectively with Locomotive Appliances, Trends in Locomotive Design, and Progress in Locomotive Utilization (1927).

第 三 章

○ 貨車之支配交換及延車費

貨運業務之進步，與行車之經濟，皆受動力發展之影響，固如前章所述。但車輛之利用亦極關重要，由於車輛居其間，故動力之改善始能促進業務之改善也。“貨車缺乏”與“貨車調度不力”二名詞在運貨人之腦海中實一而二二而一者也。以此可見車輛與貨運彼此關係之深。不過就貨運業務之範圍而言，固不僅包括車輛之事務，舉凡貨運列車上之事務，及一切特別貨運業務無不兼容並包。後章當詳之。

貨車之概況

美國貨車業務，自一九二〇年以來，進步自無疑問。大致言之，實用項下之貨車數目（私有之貨車在外）由二，三八八，〇〇〇（一九二〇年）增至二，四〇四，〇〇〇（一九二六年）。平均容積由四二·四噸增至四五·一噸。此外各鐵路對於種種特別與普通之設備，亦較從前為更注意，以期適合於營業之需要，與行車之經濟。一部分特殊設備現仍由商人自辦。在一九二六年之八月，此項特殊車輛之總數為二八三，二七九輛。關於廢車之比例數目，曾竭力設法使之減低，以期於營業澎漲之時，有大多數車輛能用也。

每日每車之平均哩程數目向來奇低。但亦曾盡力發展。現已增至三十餘哩。可謂小有成功。近年來按月之平均數目高低不等。最低者爲一九二〇年之四月，計每日每車行一九·五哩。最高者爲一九二七年之十月，計每日每車行三四·七哩。在一九二七年中最低者爲二六·九哩，最高者爲三四·七哩。須知凡此數目皆包括能用與不能用之閒置車輛，與夫在生意蕭條時之所餘車輛在內。

一部分由於車輛之容積增加，一部分由於整車貨運之起碼重量提高，更一部分由於託運人之自動的合作，遂使各鐵路每車之平均噸數由一八·一四噸(一九〇五年)增至二六·七噸(一九二〇年)及二四·九六噸(一九二六年)。頭等鐵路平均每車之淨噸爲由二七(一九二五年)至二七·二(一九二七年)。全國車輛閒餘之多寡影響於每車載量之輕重，而更影響於車務之進步。一九二〇年之車輛缺乏使每車載貨異常之多。至於近日之裝車情形，則當以刻下餘車之多少爲定。

據頭等鐵路報告一九二六年“重車”所行之哩數爲“總延車哩”(total car mileage)百分之六三·七。關於此層進步極少。因往返運輸量不能相平。由西向東與由南向北之運務較繁，故須運“空車”至裝貨之處。此外按車務規則，所有貨車均須送還本路，以符交換車輛之章程。此爲現在情形。至將來貨車如能夥用，則情形當自不同。

揆諸貨運之多寡及車輛之盈虧，則鐵路業務能否適合於農工商之需要可以立見。自一九二三年以還，鐵路尙未感覺如往昔貨運擁擠時車輛缺乏之滋味。按美國全部之噸哩在一九〇六年爲二一五，八七八，〇〇〇，〇〇〇，彼時車輛奇缺。但至一九二三年，其噸哩數目爲

四一六，二五六，〇〇〇，〇〇〇，而此時之車輛有許多在一年之內竟閒置八閱月之久者。自是以後雖一九二四年之統計爲三九一，九四五，〇〇〇，〇〇〇噸哩，一九二五年爲四一七，四一八，〇〇〇，〇〇〇噸哩，一九二六年爲四四七，四四四，〇〇〇，〇〇〇噸哩，而載貨車輛則年年有餘。一九二〇年之噸哩爲四一三，六九九，〇〇〇，〇〇〇，但彼全年皆感覺車輛之缺乏。

以往事徵之，車輛缺乏之原因，多起於忽然而不及預料之運輸澎漲，加之自夏末至冬初運輸之突增。此外更由於終點貨車之擁擠，車輛支配之不均，用貨車以代貨棧之習慣，裝卸之延悞，主動力之不適宜，長距運輸之過享優遇，注意運輸時間不及注意噸量之甚等原因，遂使車輛不能爲人盡量使用矣。更有鐵路其車輛之數根本即未買足。歐戰時美國車輛缺乏原因由於出口貨之增漲超過常度，而當貨物集中於某港時，輪船既不足用，貨棧又不適宜之故。按整車貨物平常皆由貨車直接裝入輪船，或暫時卸於碼頭之上以待船期，因此貨棧設備不甚發達也。車輛缺乏不僅由於來往運輸之不平均，且亦由於承運人與託運人處理之不善。

車輛盈虧不定，所關實非淺鮮。近來各關係方面漸已注意及此。蓋使車輛太多，閒而不用，則鐵路之經濟方面當受損失，而結果不免影響於運費。倘車輛不足，則妨害工商業，社會定不贊成。職是之故，今日託運人與承運人之合作較前尤爲接近，或由私人之交誼，或由具體之組織（如美國各處成立之託運人分區建議局 Shippers' Regional Advisory Boards）。託運人對於現在及將來需車之多寡，須迅速

通知承運人，以便先事籌備。對於敏捷之裝卸須特別注意，並須於裝貨時力求多裝，以免每車閒空太多之弊。至於鐵路方面須於託運人用車之先，將車輛集中於運輸地點，庶幾季節之最高需要(The demands of the seasonal peak load)有以應付；須對於貨物之快運及列車之盡量裝載加以注意；並須在短距貨運及終點區域之內竭力利用汽車以代火車。為應付運輸需要起見，各鐵路皆授權與美國鐵路協會(American Railway Association)之車務股，聽其調度各處車輛。各鐵路並竭力推展其貨站之設備，及增加機車之主動力與貨車之供給等。

貨車之分配

將貨車分配與託運人時，第一步須先規定本路每行車段應得車若干輛。此事多由車輛支配員主持一切。關於車輛之日行事件，由各站之貨運員司用電報報告各該段之調車員，而後轉達於車輛支配員。車輛支配員或他種管理員而司此事者，應計算將來與現在之車輛需要，應設法減少空車哩程與使用貨車時間之虛糜，應催促車輛之在他路者速回本路，及車輛之在廠修理者從速修理。

每段內貨車之分配，應以託運人之請求車輛單(car order)為根據。貨運員司憑各該請求車輛單而向車輛支配員請求所需之車輛。如車數不敷應用，須將所有車輛公平分配於各託運人之間。按州際商務條例並未強迫各鐵路公司使每日須滿足託運人之車輛需求。不過鐵路須保障車務上之適宜與安全，並不准對待各託運人有所軒輊耳。州際商務委員會有管轄車輛分配之權，得命令各鐵路添置一切適宜與安全

之設備。惟此項設備不可超過其經濟能力之外。各州之鐵路委員會與公益委員會多有取得管轄車輛分配之權者，以期免除一切不平等之待遇。數年前更有數州施行“反延期”(reciprocal demurrage)法律。在一定日限之內，鐵路如不能供給託運人在請求車輛單內所載之車輛，(惟最多不得過若干輛)當受處罰。

在煙煤業內，車輛分配之法與普通不同。每日每礦應有若干車輛之供給，須按出產之情形先期訂定。遇有不平之待遇時，此種事業感覺最敏，因其出產大半受車輛之控制。煙煤礦鮮有儲煤以待車輛者。在一九二四年州際商務委員會曾試行一種新計畫。按此計畫，鐵路公司可訂定各礦之比較出產率；第一按每礦局面之大小，第二按以往之成績如何，第三按勞工人數之多寡，第四按其他有關於產煤運煤之事件。此外尚有特別率定礦產之方法試行於印第安納 (Indiana) 與科羅拉多 (Colorado) 等州。焦炭廠之車輛分配方法與煤礦相同。

一九二四年，該委員會批准鐵路承運煙煤分配車輛簡章。但所謂“專用車輛”(assigned cars)不在此例。當車輛盈餘時，礦產比率無關重要，因按該項簡章所有每礦車輛之要求皆應充分供給也。但當車輛缺乏時，每礦只能取得事先按礦產比率所定之車額，故此時大家究竟共有車輛若干以待分配，成為每礦所最注意之事。許多鐵路與煤礦單獨立約，按時供給“專用車輛”，專為裝運鐵路燃料之用，不受預定車額之限制。第二種專用車輛係為煤礦或工商業等所自有之車輛，亦在比例車額之外。按以往習慣，此種車輛平日雖與普通車輛相雜而受同等支配，但遇有車輛奇缺之時，車主有權用其自己之車輛。迨至一九

二四年州際商務委員會規定所有鐵路煤車及私有車輛均須與“非專用車輛”受同等待遇，同等分配，同等運價。其目的在實施一九二〇年所修正之州際商務條例。故自是以後，專用車輛只餘一種，即該委員會於必要時所自行派定者。此次判決經商人等提起上訴，但美國大理院於一九二七年五月三十一日承認該原判為有效。¹

貨車業務與交換規則

因貨車之移動不能範於一線，故車輛管理在本線之外仍包含聯線問題。按現行制度，在外車輛，須還原主。他路如用之，應付車租。美國鐵路協會所編纂，修正，與施行之三種法規已得普遍之採納。某路採納某項法規之後，該路即與其他採納同項法規之鐵路無形成立一種協定，而允許共同遵守該法規內之條文。

車務法規最為重要。包含一切關於退還及交換車輛之章程。此項章程有關貨車之支配，故託運人與承運人咸重視之。在所運貨物目的地未明瞭以前，不准將空車茫然撥與託運人。此項法規仍包含撥車與鄰線之章程，繞道之辦法，使用所交換之客車付租法，貨車跑空規則，交換客車之費用，在“聯軌站”(junction points)轉載或重裝貨物之費用，私有貨車之標記費用等。更有專條禁止在交換車輛時車中堆積垃圾棄物等，並不准託運人在車外張貼廣告。此外仍包括許多交換車輛之規則，有關於施行延車費者，有關於車皮過磅及標記貨車者，均極詳盡。

1. U. S. v. Berwind, White Coal Mining Co., et al., 274 U. S. 564, May 31, 1927.

按日計租法規詳訂車租辦法。某路之車輛如為他路所用，每日應收若干車租。先年之車租按哩計算。自一九〇二年以來，其租金改為按日核算。今日之標準係每車每日一元。“由車輛流入他路時之月秒起算，在四個月內，如不報告於車主，則車租率每六個月增加一次，每次增加每車每日一角五分，直至報告時為止。但所增加之總數不得超過每車每日六角。”計日車租之目的為保障車輛之所有權與投入資本，且鼓勵送還他路之車輛。此項法規之內包括詳細章程，大致關於車輛交換之報告法，按日計租報告法，及彼此債務之清算法等。

以上兩種法規並為美國鐵路協會之車務股所執掌。該股有豁免車輛不受此等法規所限制之權。並能指揮車輛由此處移至彼處，以調劑運輸之需要。但須顧及車輛之所有權，及一切需要。按日計租法規公斷委員會 (Per Diem Rules Arbitration Committee)者，專為解釋按日計租法規而設。至車務委員會之設，係專為輔助該協會之運輸股籌畫一切，及調劑關於車務上之爭執，並解釋車務法規之條文。

所有此等法規皆受州際商務委員會之裁制。該委員會有權令所有訂定之車務規則到該會存案，並得令承運人公佈其各種運價簿。²如遇爭端，在正式受理之後，該會亦得審訂合理之車務規則，與規定車租。在急緊之時，該會得停止現行之車務規則及習慣，并宣佈臨時規約，而不必顧及車輛之所有權，且得命令貨車之移動，或給予某種運輸以優先權。

交換營業時管轄貨車之狀況及修理之法規 (The Code of Rules

2. 截至今日，該會所有命令鐵路公佈運價簿之權尚未施行。

Governing the Condition of, and Repairs to, Freight Cars for the Interchange of Traffic)，簡稱之爲交換法規，或稱車輛工師之法規 (Master Car Builders' Rules)，因其爲前車輛工程師協會所草創者。但自一九一九年以來，該機關與美國鐵路協會合併，本法規遂爲美國鐵路協會之機械股所執行。該法規包括多種章程。其目的爲使車主負修理車輛上各種自然朽壞之責，使用車者負修理各種由於不正當之使用，或不完善之保護，而生之損壞之責。並訂有確切之解決方法，與公平之修理及賠償各標準。

關於各鐵路之車輛登記處 (Car Record Office) 尙須稍談一二。該處之職務爲輔助車輛之交換，與記錄車輛之所在地。該處之登記部專事分別記載本公司之車輛與外來車輛之所在與移動，核算各路彼此相欠之按日計租租金，並預備租金報告單與車主。哩程部之職務爲保存私有貨車及所交換客車之哩程記錄，核算應付之車租，並作報告。私有貨車³及客車均受特別待遇，因其計算車租法以哩程爲標準，而不以日期爲標準也。

車輛延期規則與費用

寄貨人或收貨人每在裝卸時或裝好後而不通知鐵路，竟將貨車任意羈留，或用貨車以貯存貨物等。鐵路爲減少此項無聊之耽擱，遂公佈并施行車輛延期規則與費用。現今美國各路所實行者名爲全國車輛延期規則 (National Car Demurrage Rules)。除以下四種車輛之外，本規則對於任何車輛皆爲有效。四種車輛爲(1)本路車輛運輸本路所用之

3. 包括附屬於鐵路之各冷藏貨運公司所有之各種冷藏車等。

材料，(2)載有牲畜之車輛，但牲畜託運人在裝貨時羈留車輛不能援此例外，載運家禽之車輛亦不能援此例外，(3)送往煤礦及相同之處以爲裝煤用之空車，但須另有特別車輛支配章程以規訂之，(4)在私有路軌上之私有車輛，而此車輛與路軌同一所屬者，以及私有之空車在鐵路或私有之路軌上以待裝貨者，但此車係車主送來而非寄貨人招來者。

舉凡裝卸及其他事務應需時間之計算，貨到通知書之預備，裝卸貨物時車輛之置放等，均有一定章程列在法規之內。按此種規則，或在某種情形之下，其特許之免費時間可以酌量增加。全國車輛延期規則允許以四十八小時爲裝卸免費時間。而另以二十四小時爲辦理“改運”(reconsignment)“改途”(diversion)“重運”(reshipment)等手續應費之時間，或作爲因寄貨人，收貨人，或貨主等之命令而在中途卸貨等應費之時間，或作爲因辦理其他載在規則內各事務應費之時間。在此法定時間之外，延期費訂爲在起初之四日內每車每日金洋二元。在此四日後每日每車金洋五元。

但寄貨人收貨人等可以採取“平均協定”(average agreement)之辦法。依此辦法延車費之核算以每月內共延時間之總平均爲根據。借方貸方皆記分數。兩方之分數可以相消，每車在免費時間之最初二十四小時內用畢者，給予一分(即貸方加一分)。在四十八小時之免費時間滿足後而仍未用畢者，每車每日扣除一分(即借方加一分)。但以四日爲限。如借方分多貸方分少，則每差一分合金洋二元。如借貸兩方相等，或貸方多於借方，則無付延期費之必要。倘車輛延留至四日以外，則自第五日起算每車延期費五元。此種辦法只利於有特殊裝卸

設備之寄貨人或收貨人。按平均協定之辦法，每車欠至四分以後，則星期假期等日並皆算入延期之內。如按普通延期規則，此等日期皆不算入。在普通延期辦法之下，如遇天氣不佳，或車輛擁擠時，其所允許之免費時間可以延長。但在平均協定辦法之下，非遇特別情形概無延長免費時間之可能。此外由裝車所得之分，又不能用以抵消因卸車所扣之分，而且平均協定不能適用於改運，改途，重運，及中途卸貨等辦法。

今日全國車輛延期規則之採用甚廣，但尙未普遍。有時某種運輸或某某鐵路為應付特殊環境起見，公佈單獨之延期規則，而此全國車輛延期規則在此種情形之下，即失其效用。各州亦有另外規訂延期法律者。此種法律對於本州內車輛移動之管轄與全國規則略有出入。有時商人等以鐵路車輛作為貨棧，或代替商店之用，則上談之規則又須附訂“軌道囤存費”(track storage charge)之辦法。

延期規則與費用須公佈，并須登記於固定之運價簿內。在美國各處此種規則之施行權多為中立或獨立之“延車與存儲各局所”(Demurrage and Storage Bureaus)所操持。在美國之固定區域內各鐵路業經成立七處延車管理局。一局設於坎拿大。各鐵路之車站員司對於施行此種規則，與計算費用，多受該局等之節制。更有鐵路授給該局等以全權處理一切車輛延期事務。故鐵路關於此項事務上之唯一職責，只於在該局等寄到清單後，按單收付款項而已。

附 註

- ① 請求車輛單(car order) 爲鐵路習見之名詞。我國鐵路向以官府自居。故字裏行間往往表現以上對下之語氣。此實大誤，亟應更正。按託運人本爲鐵路之主顧，而向鐵路要車裝貨者本等於向鐵路買物，豈得用“請求”二字。說者謂“求”乃供求之求。殊不知請求二字之聯用適與英文order一字之意相背馳乎。今後應名之曰“定車單”以去其語病。
- ② 按“改運”(reconsignment) 與“改途”(diversion) 兩名詞本可通用。皆包含貨物在起運以後欲(1) 變更訖點，(2) 變更收貨人姓名，(3) 變更寄貨人姓名，(4) 變更途徑，以及(5) 變更票據上填寫之字樣，或變更車輛之移動。但有鐵路解釋“改運”爲貨物業經達到所定訖站後之變更，而“改途”則爲貨物在中途時欲改變其訖點或途徑。至於“改運”與“重運”(reshipment) 之意又極相同。不過有時解釋“重運”爲貨物已到訖點由收貨人重行寄出也。
- ③ 茲將計算方法並加解釋如下：

	借方分數	貸方分數
60輛車在 20小時內卸畢記入	...	60
25輛車在 48小時內卸畢記入	...	...
15輛車在 72小時內卸畢記入	15	...
12輛車在 96小時內卸畢記入	24	...
10輛車在144小時內卸畢記入	40	...
1輛車在168小時內卸畢記入	4	...
	83	60

本月延期費之平均算法如下； $83-60=23$ (借方分數)。以每分二元計算合洋四十六元。但最末一輛共佔用168小時，其中減出48小時之免費時間外，尙餘120小時，即合五日。按規則在四日以外每日均以五元計算，故其第五日應付五元，四十六元加五元總數爲五十一元。

參 攷 書

American Railway Association, Bulletin of Car Service Division(annual)
—, Code of Car Service Rules.

-
- , Code of Per Diem Rules.
- , Code of Rules Governing the Condition of, and Repairs to, Freight and Passenger Cars.
- , Proceedings of Shippers Regional Advisory Boards (published currently).
- Bureau of Railway Economics, a Review of Railway Operation (annual).
- Huebner, G. G., *Fundamentals of Traffic* (1923).
- Huebner, G. G., and Johnson, E. R., *The Railroad Freight Service*, Chaps. II to V; contains extensive bibliography (1926).
- Interstate Commerce Commission, Statistics of Railways of the U. S. (annual).
- , Decisions, 12 I. C. C. 561; 42 I. C. C. 657; 80 I. C. C. 520; 93 I. C. C. 701; 95 I. C. C. 309.
- Jones, B. T., Tariff Agent, "National Car Demurrage Rules and Charges."
- , "Storage Rules and Charges."
- Jones, E., *Principles of Railway Transportation*, Chap. XIX (1924).
- Johnson, E. R., and Huebner, G. G., *Railroad Traffic and Rates*, Vol. I (1911).
- Johnson, E. R., and Van Metre, T. W., *Principles of Railroad Transportation* (1921).
- Vanderblue, H. B., and Burgess, K. F., *Railroads, Rates—Services—Management*, Chap. XVI (1923).
- Wilson, G. Lloyd, "Demurrage Tariffs," reprints of series of articles published in *Traffic World* (1925).

第四章

貨車業務與私有車輛

前章謂主動力之發展雖能影響於行車之經濟，但仍須依賴車輛之利用。如不善用車輛，則結果必難完滿。此章更進一步說明行車之經濟仍須藉重於重量之列車。機車力增，列車載重量亦增，故行車較為經濟。列車平均載重量在一九〇〇年為二七一噸，在一九一五年為四七六噸，至一九二六年竟增至六八九噸。其原因不外機車之牽引力充足，沿途之坡度適宜，故能每次載運極多之粗重貨物如煤鐵等。

但運輸貨物亦不可太形偏重於載重方面，而輕忽於時間之準確與敏捷。此種時間之需要固為某種貨運所特別注重者，但就普通之情形而論，孰不欲其貨物早達目的地。故多數鐵路半為迎合寄貨人之心理以期增進營業，半為改良其業務，因皆竭力增加其貨運之速率。運輸動物，必須迅速，載在法律。如動物與其他易壞貨物（如青菜等）同運，則車行之快慢尤為損失大小之標準。

敏捷之貨運業務

貨運時間之減少，半由於聯運，半由於急駛。第一要務須將整車貨物由起運站直接送至到達站，中間經過所有聯軌站皆不換車。先年

無聯運之說。貨物由甲路運經乙路，須重卸重裝。牽延時日，虛耗金錢，莫此爲甚。因此情形遂有“貨物速運公司”之組織。貨物速運公司爲獨立營業，有車輛而無路軌，專運直達貨物。在聯軌各地點概不換車。所有軌距相同之路皆可行駛其上，由此方法貨運業務較前爲速。但此種營業漸次爲各鐵路所收買。迨至一八七五年遂完全絕跡。

鐵路與貨物速運公司間之惡感日深，固爲其消滅原因之一，但鐵路間彼此交換車輛之風氣日普，亦誠足使該項公司消滅其立足場。此種交替完全根據於統一之軌距，及貨車構造上相當之統一。在事務上並須有相當之協定，然後始能互換車輛。前章所論之三種法規，至今仍管轄一切車輛交換事務。貨物速運公司爲鐵路收買後，仍有保留其組織以作爲該鐵路之一部者。此後鐵路間又有許多聯合貨運之組織，但亦不外僅供直達運輸及聯合招攬生意而已。至今此種聯合貨運之組織存在者甚少。而各路所收買之獨立貨物速運公司亦多數消滅。不過鐵路有時仍舊成立此種組織以爲經營冷藏運輸之用。但係專爲載運易壞貨物而設，與前項組織自有不同處。

經時未久，人皆感覺僅僅交換整儼貨運實難滿足所需。本路及聯線之牲畜快運，尤爲各路所認爲當務之急。且該項寄貨人亦多方催促其實現。蓋因轉運愈久，牲畜之損失愈大，喂養費用亦增，且不合人道。如達到市場太遲，則賣價亦受影響。凡此種種皆爲使牲畜運輸脫離普通運貨之原因。一九〇六年六月二十一日之中央法令規定牲畜之快運，並須以人道待遇之。各州亦多有通過同樣之法律者。凡牲畜轉運於各州之間，每行二十八小時，必須卸下喂食飲水及休息等。但託

運人如簽有允許證，亦可連行至三十六小時之久。倘車中有食水之設備，沿途始可不卸，否則託運人與承運人皆無延長法定時間之權力。許多州律常有規定該項車輛每小時至少應行之哩數，及其他條件，如車輛支配之優先權，該項車輛移動之電報報告，看守牲畜人員之乘車等。今日牲畜快運之進步，確早超過法律所規定者之外。牲畜列車之開行居任何貨車之先，其速率實與客車相去不遠，且各種牲畜列車皆在快運之列。

鮮果，菜蔬，肉食，乳製品及其他各種易壞之物皆在急貨運輸之內。易壞物皆為私有或鐵路所有之冷藏車，或他種特別設備所載運。添水事務或為私有機關所經理，或為鐵路所經理。如適纜所談，鐵路中亦有組織速運業務作為附屬機關，專辦冷藏運輸者，如太平洋果品捷運公司，聖大非冷藏捷運公司 (Santa Fé Refrigerator Dispatch)，及商人捷運公司 (Merchants Dispatch) 等。其他鐵路多無此項附屬組織，但予易壞貨車以優先權，而更有鐵路安排各種手續以便居中控制，使達速運目的。易壞貨物多為“定時列車” (scheduled trains) 所載，而此種列車亦有專為易壞貨物開駛者。

最初因牲畜及易壞貨物之性質不能延遲，故有快運之辦法。近來多數鐵路皆將他種貨物納入快運之列。有時訂定由某處至某處之間所有貨物皆按快運辦理。早先之“噸重列車” (tonnage trains) (即何時貨足何時開駛之列車) 至是皆須讓“定時貨車”儘先開行。於是此項貨運以準確與迅速見稱於時，而成為一種貨運之真進步。除此之外，尚有一種快運，即讓給某種貨物以優先權，而不按時間表行駛者。

溯自十九世紀之初葉以還，所成立之各種速運業務，名目異常之多，如“優先”，“迅速”，“定時”等業務，不勝枚舉。鐵路亦有將速運之中更分等級者，如南方鐵路公司及伊里諾中央鐵路公司 (Illinois Central) 皆將速運分爲二組，一爲“憑單貨運” (Manifest) 二爲“定時貨運”。此二種皆優於其他貨運。而“憑單貨運”更優於“定時貨運”。福來司寇鐵路 (Frisco System) 則更區別快運於“紅球”“綠球”之間。紐約中央鐵路公司 (New York Central) 之區別爲“易壞貨物”與“優先貨物”。石島公司 (Rock Island) 定爲“金球”，“紅球”，“綠球”三種。貨物之能享快運者，其等級之分各路亦不相同。有只限易壞貨物與高貴貨物者，有在高貴貨物之外更加入多種低賤貨物者，亦有鐵路規定某處至某處間爲“定時快運”，而幾將所有貨品列入者。

速運業務內最近之發展，爲成立多種直達包裹業務。如有定時列車之設備，則攜帶此類物品之車輛即可掛入。此種業務之唯一目的期使零件或零擔之貨運可以直達，庶無中途裝卸之麻煩與延悞。前談整車貨運之車輛交換爲速運中之第一要務，不過零擔運輸尙未能並駕齊驅。車經聯軌站之時，必須重行裝卸，再事區分，故深覺不便。改良辦法，爲將往同一訖站之貨物裝入一車。如必須經過他路時，則只用換車，無須盤儀。直達包裹業務今日極爲發達。許多鐵路在預定車站之間經理此事。惟寄貨人之零擔貨物須有起碼重量之制限。此類本路貨運，或聯絡貨運，多按固定之時刻表開行。

因速運業務而生之特別業務甚多，如添水，喂養等。凡此業務皆

須另外付費。至於所有種種加快業務，按今日習慣，在正式運費之外向不多取分文。在鐵路方面，其開支確因速運而較增，故於運費不無影響。不過鐵路已將此種速運業務視作經常業務之一部分，以期有益社會而加增營業。因此對於附收特別費用一層，寧願放棄之。

託運人之車輛與私有車輛公司

因研究敏捷之貨運業務，遂論及一千八百六七十年時之私有或稱獨立貨物速運公司^①，與夫今日經營冷藏車業之私有車輛公司。私有車輛制度向為鐵路貨運業務中之一部，而迄今猶存。

當鐵路有史之初，其制度為承運人只備路基與機車，而託運人，或車輛公司預備所需之貨車。車行於路軌之上而付“路租”。^②此種“車輛私有時期”存在不久，然獨立速運公司却有十五年之歷史（一八六〇年至一八七五年）。且因其私有車輛能通行各路，故曾一度為聯運者所重視。今日之私有車輛制度乃肇始於一八八〇年。大半由於鐵路公司不能滿足特種設備之需要而起。

在今日私有車輛制度之中，其最重要者乃為構造冷藏車^③以作運輸鮮果與肉食之用。許多鐵路以構造此種車輛為冒險行為。更有鐵路藉口款項不足不能購買。結果遂有多數私立冷藏車輛公司應時而興。至於範圍較大之屠獸場亦多自置冷藏車輸送產品。營業競爭因之愈演愈烈。大屠獸場之車輛部又常兼營運輸果品菜蔬之事。此外更及裝冰事務。嗣後鐵路始有自營冷藏車者。現今之主要冷藏車輛公司^④多為

①. Santa Fé Refrigerator Dispatch; Pacific Fruit Express Co; American Refrigerator Transit Co; Fruit Growers' Express Co.

鐵路所有。營業注重於果品菜蔬之類。至於私有車輛公司現仍繼續存在，但偏重於載運肉食等物。最大私有冷藏車輛公司為亞摩車輛公司 (Armour Car Lines)與敏捷冷藏車公司 (Swift Refrigerator Lines)。但此外仍有數公司專載屠獸場之出品。

私有油罐車之起因亦皆由於鐵路不為預備特殊車輛所致。美孚煤油公司所附屬之聯合油罐車輛公司 (Union Tank Line Company)後竟獨立營業，操縱油罐車之供給，互數年之久。範圍較小之煉油廠因皆處於不利地位，蓋構造該項車輛所費確為不貲，非有力者不敢舉辦也。聯合油罐車輛公司經營極多車輛，一時生意頗佳。然為時未久，遂有多數私立油罐車輛公司出現。此時多數之較大煉油廠，與少數之較小煉油廠，亦皆開始自備專用車輛矣。在他種實業之中，亦有兼營油罐車業者，如化學，紙張，松香，瀝青，柏油，胡麻子油，魚油，棉子油，草麻子油，椰子油，棕欖油，粉，糖，糖稀，啤酒，鹽，胰皂，鹽鹵，醋等行業。

私有車輛公司之第三類為牲畜車輛。此種車輛公司多為獨立機關所組織，租車與承運人或託運人，而非運輸牲畜商人自己之組織。私有牲畜車輛有用之以載普通牲畜者，更有用之以載特別牲畜者，如賽跑之馬，應陳列之牲畜，及其他珍禽異獸等。

第三章所談之“礦有煤車”或其他事業所有之煤車，更成為私有車輛之一種。此種車輛原被列入特殊設備之內，但後經各鐵路盡力添置，所有煤車皆專為載煤而造，裝卸運輸均極方便而經濟。煤礦自有之車輛遂不如往昔之居奇。其對於車主之最大利益只不過在車輛缺乏

時於分配上稍佔優勢耳。

以今日私有車輛計算，私有冷藏車佔全冷藏車數百分之四十五，私有油罐車佔全油罐車數百分之九十，私有煤車佔全煤車數百分之三弱，私有牲畜車佔全牲畜車數百分之四·五。然此種私有車輛與鐵路所有之車輛比較數目，未能完全表示某種私有車輛對於該種營業價值之輕重。私有冷藏車現在對於肉業及水果菜蔬之運輸極為重要。輸送乳製品之冷藏車多半為鐵路供給。私有牲畜車輛多用之載運前談之特別牲畜。私有煤車在車輛缺乏時對於車務極有關係。此外如礦石車，悶車，家禽車等常為商人自備。就管理及所有權方面而言，私有車輛得分為二類：私有車輛公司所有者，與寄貨人所有者。此兩種有時彼此不能分析，蓋私有車輛公司常附屬於某種工商業也。

關於鐵路與私有車主間之事務協訂，係根據鐵路租車辦法，車主得相當之租金。先年之“路租”(turnpike tolls)辦法已完全更改。車主恒向承運人收取哩程金(mileage allowances)。該項費用由每哩六釐至二分不等，按車輛之種類而定。空車與重車皆按哩付租，但須在鐵路所訂之“哩程均等規則”(rules for equalization of mileage)限制之內。如有例外之規定，亦皆載在鐵路之運價簿內。如空車哩數超過重車哩數，則車主須付還其所超過之數。付還方法或由以後重車哩數內扣除，或按運價簿內所規訂拖曳空車之價目，再加已收之超過數目付還之。有時鐵路與車主之間成立一種特別協訂。在此種協訂之下，仍用哩程佣金之付款法，但另外加入許多條件，大都關於車輛之使用，察驗，保護，存儲，過磅，標記，買賣，修理等事。如私有車

輛直接租與寄貨人，此時寄貨人應負付租之責，但寄貨人可再向承運之鐵路索取哩程佣金。

然常有例外，按冷藏車租金係向寄貨人索取，而其哩程佣金則向鐵路索取。不過按普通情形，貨物之載運無論係用鐵路車輛，或用私有車輛，其寄貨人所付之運費及他種費用均無絲毫出入。貨物以冷藏車載運者，在運費之外，仍須付給特別冰費。如私有車輛公司代理裝冰事務，則此費雖由鐵路收取，但終須付給該車輛公司。如鐵路自營此事，則該費歸於鐵路。

私有車輛之運用受州際商務委員會所訂章程之節制。當一九〇六年該委員會即取得全權以規訂付給哩程佣金之辦法。且保護寄貨人免受不平等之待遇，如運費，車輛延期費，車輛支配，冰費，整車起碼重量，及一切鐵路與寄貨人間之交涉，如使用寄貨人之車輛，或私有公司之車輛等事。最初該委員會對於鐵路與獨立車輛公司（指不附屬於寄貨人之公司而言）間之經濟協訂尚無權問及，嗣後州際商務條例經一九一七年與一九二〇年之修正，該委員會遂取得全權以規畫所有租用機車及車輛之酬金。一九二〇年之修正案并授給該委員會以全權使督促鐵路增置一切安全與適宜之設備及特別車輛等，但費用方面須不得超過某種限度，或須為該鐵路能力所及者。此次之修正對於私有車輛制度之將來極有關係，但其全部之範圍尚未為中央法庭所訂定。

汽車之短距零擔業務²

2. 此題在本書中第五編內之第三十五與三十九兩章中詳論之。

近日貨運中最關重要之新發展為短距零擔貨運之不用鐵路貨車而以汽車代替一事。鐵路終點及“店門取送貨物”(即鐵路將貨物直接送至或取於商店門前之意“store door delivery and collection”)之採用汽車，當在第六章內討論之。因此節與“終點貨運業務”有關，至於其與“公路運輸”有所關聯之處，則在第三十六章內再論之。但汽車之用於不同居於一終點內之車站間者，^③則當視為“路運”(road-haul or line-haul)業務^④之一種。

此類汽車業務亦可歸入前項所談之速運業務內，因此種業務不外使零擔貨運較前更速也。處理貨運之手續減少，在擁擠之終點區內車輛之移動減少，與夫汽車裝滿後之即刻輸送，均足減省不少時間。在採取此種方法之鐵路，其目的於改進零擔貨運之外，仍欲使行車費用減低也。所謂行車之經濟包含減少短距貨物列車之數目，減少沿站之停留，及減少裝卸之次數；車輛移動，皆載有滿量貨物，無須往返於各站之間專為盤貨之用；零擔貨物由各汽車載至車站即行裝入貨車。貨物因由各處匯集而來，且在同時裝車，故每車易於裝至最多量數。

紐約中央鐵路，與本薛文尼亞鐵路，為採用終點區外汽車貨運之先進。³ 紐約中央鐵路於一九二三年一月開辦短距汽車貨運事業於布法羅(Buffalo)附近。當是時悶車非常缺乏。嗣後該路之他站相繼採行。本薛文尼亞鐵路之汽車業務亦於是年肇始。其後該路之汽車線與鐵路平行者竟達一千餘哩。本薛文尼亞鐵路所附屬之長島鐵路(Long Island Railway)亦採用汽車以輸送其短距零擔貨物。該路所附屬之

3. 見第三十五章。

齊大鐵路 (Chesapeake and Atlantic Railway) 嘗利用載貨汽車及其拖曳車與該路之汽船合作。一九二三年該路並正式接辦某汽車公司。不過紐約中央鐵路與本薛文尼亞鐵路之大政方針，係與其他汽車公司訂立合作契約，使鐵路方面負貨物損失之責，並簽發與該路貨車所用相同之提貨單。

附 註

- ① 美國鐵路最初無所謂聯運，更無所謂車輛之交換。蓋軌距寬窄不同一也，車至他路恐其不返二也。然商務發達與時俱進，聯運需要日迫一日，中途裝卸既費時間又耗金錢甚不經濟，因此於一八六〇年有所謂“貨物速運公司”(fast freight line)之組織。該公司自購車輛，並使其輪距可以伸縮，以便通行各鐵路，聯運貨物一時頗蒙其利。後因與各鐵路間之惡感日深，遂於一八七五年完全消滅。
- ② 當十八世紀之末葉，美國公路由各地方當局修築。後因人口日增求過於供，遂有私人築路藉以謀利之舉。私人所築之路設有柵欄以收過往車輛之路租，名之曰turnpike，是在一七九〇年以後。迨至一八〇一年後，有若干鐵道公司出現於英國，該公司等只有路軌並無車輛。人有以馬車行其軌上者，但付路租而已。此種鐵道於一八二六年初次採用於美國。當時機車之發明尚未成功(成功於一八二九年)，故實際為馬車鐵路，並非如今日之火車鐵路也。至機車發明後，該鐵路公司等，於出賃軌道之外，兼賃機車，惟不供給車輛。此期為時頗暫。
- ③ 按冷藏車之創造成功於一八七一年。先時鐵路運送肉品，果品，及易壞物等常試於車內置冰箱一具，貯冰約二三千磅，復將所運肉品放於冰上，但至終點後肉色皆灰白而腐朽不能食用。其後復懸肉車中不使與冰相接。但當車行動時，及轉灣時，懸肉遂擺搖不定，致使車輛置之而擺搖，因此屢肇禍端。最後始發現冷藏真理。其法將冰箱置於車之上角，空氣流入時經過冰箱而變冷，冷則凝重而下降，遂及於肉品。迨失其冷度後，又輕而上浮，以至冰箱，與由冰箱下降之冷氣相更換。如此上下流通，遂達冷藏目的。
- ④ 大終點區內恒有車站數處，如北平為北寧鐵路之終點，而有永定門，東便門及前門各車站。是即所謂同居於一終點內之各車站。北寧鐵路如用汽車運送貨物於此各站之間即為“終點業務”而非“路運業務”。
- ⑤ 按鐵路業務可分二大類。所有裝卸及一切在終點站臺等處所作者，稱為“終點業務”

(terminal service) , 至於實際在路上之輸送事務則稱之爲“路運業務”(road haul or line haul service) .

參 考 書

- Federal Trade Commission, Report on Private Car Lines (1916).
Huebner, G. G., *Fundamentals of Traffic* (1933).
Huebner, G. G., and Johnson, E. R., *The Railroad Freight Service*,
Chaps. VI and VII; contains bibliography (1926).
Interstate Commerce Commission, Decisions: 34 I. C. C. 179; 50
I. C. C. 652; 56 I. C. C. 61; 80 I. C. C. 520; 93 I. C. C. 710.
Johnson, E. R., and Huebner, G. G., *Railroad Traffic and Rates*,
Vol. I., Chaps XIII and XIV (1911).
Joint Commission of Agricultural Inquiry, Report on Transportation
(1922).

第 五 章

特 別 運 輸 業 務

鐵路貨運不只包括經常站務路務而言，因舍此而外仍有各種特殊業務與權利也。經常與特殊之業務雖不能判若黑白，然就普通而言，舉凡貨車之支配，與停放於岔道之上以待裝卸，貨物之由起點運至訖點，車輛之尋覓，向貨棧取送零擔貨物，發送貨到通知書，甚至經營速運，優先運輸，零件直達運輸，牲畜，易壞物，以及一切敏捷貨物運輸，無不視為經常貨運業務之一種，而徵收法定運價簿內所載明之運費。至於特殊業務者，乃在經常之業務以外所附加之站務路務也。有時此種業務不收加價，但如州際商務委員會承認其所作之業務或所許給寄貨人之權利確有特殊性質時，則鐵路亦可在運費之外加收相當特別費。本章之目的為簡單討論鐵路在沿途所作之各種特別事務，與許給託運人之各種特別權利。此種業務與權利，亦有實現於貨運之起點與訖點者，於是中途特別業務與終點特別業務遂不免有相混之處。

關於發市上與運輸上之特別業務及權利

數種重要之特別業務，前章已曾談及。鐵路或私有之冷藏車業務向為特別業務之一種。普通運費之外尚收冰費。他種與商品發市及推

展貨運極有關係之業務，亦多列入特別業務之內。所謂特別業務者，大半皆許貨物在中途暫時停止，並將來重運而不碍其聯運運價。●

最常見之特別業務為改運或改途之權利。有此權利者不只可以變更其途徑(route)，且可變更其訖點(destination)及收貨人寄貨人等之姓名。此外亦得有其他變更，如關於貨單之改易，或關於車輛之動移等。在果品及菜蔬之發市時，此種業務與權利尤關重要。例如加利佛尼亞(California)整車果品之運輸，商人等多先行運貨而後定市場。第一步將車輛發至某適中地點，聽候改運。此時寄貨人或其經理人遂得盡量考察究竟何處市價較為適宜。如中西部價高即轉運於中西部。如東部有利即運往東部。或竟將其車輛在改運地點暫停，以待後命。將來或送至某市場，或再運至第二改運地點，均屬意中之事。改運之權利對於果品託運人極有價值，因能有選擇市場之機會。就普通經濟言之亦極有價值，因市場之供給得以相平，盈虧之時期得以調劑，且有時銷貨之手續亦得以加速也。實際看來，改運辦法頗能影響於實業之出產情形。如煙煤礦之出品完全依賴每日貨車之供給。由於改運辦法，煤礦得以送出其煤車較前加快，且能在售出之先預產定量之煤。糧米從中西部之原起點運往東部沿海各市場者，亦皆利用此法。此外他種實業有時一仿行之。

關於此事，運價章程之固定實為要圖，因否則改運權利必反為寄貨人詬言之源。況常有加價之徵收，故尤須特別小心以防止不公允與不平等之待遇。某種改運事務(例如僅更貨單及其他無須費錢之工作)多不加收變更費。不過除去包括在鐵路改運運價簿內所特別規訂之條

件中者，其普通辦法多在運價之外徵收一種特別費用。此費為一固定之平進 (flat) 車價，但以改運業務之性質而定費用之高低。改運確為一種業務與權利，並與他種特別業務及權利相等。其為法也，使託運人得利，使承運人破鈔。故在運費之外，應有相當之補償。貨物待遇之條件寬嚴不等；關於許可改運之次數有多有寡，且有貨物竟允許至少有一次之自由改運權者。此種改運辦法每使鐵路增加特別車輛之移動，與其他費錢甚多之工作。

此外仍有多種“特別運輸協定”，皆與貨物之輸送發市有直接關係。“中途集合”之權利者，乃鐵路允許託運人得將貨物在所經過之某地點集中，以備將來裝成整車時重運而又無妨其聯運運價之權利。此類貨物多係棉花，牛油，雞蛋，乳製品，製過之家禽，（如罐頭雞等），木料等。“中途壓榨”之協定多用之於乾草，稻梗，麥莖，棉花各行業。因此類物品多卸於中途所經過之某地點以待上榨。至將其體積壓小後，再併入整車運往訖點。“中途入倉”權利者，即在所經過地點將所運米糧卸入“穀倉”(elevator)以便混合，漂白，去土，風乾，檢察，分等，裝袋，存儲，過磅等，而不影響其聯運運價。按穀糧在中途入倉本為一種單獨業務，并非鐵路之運穀職務以內者。此二者須辨別清楚。蓋鐵路之處理穀運自有其種種手續，如將穀糧由此車盤至彼車，及稱其重量等。但此等事務包在鐵路經常貨運業務之內，不另收費。至於穀倉事務，則有特別費用也。由於“中途存儲”之辦法而使許多貨物得在所經過地點暫時存儲以待重運，而不失其聯運運價之利益。更有貨物享受“中途停留”之權利。整車貨物能將一部分

於中途卸下，而仍得保存其整車聯運運價。此項權利與整車運輸規則甚相矛盾。蓋整車貨物者，必須“由一站起運，用一車裝載，在一日之內，屬於一個寄貨人，交與一個收貨人，并到一個訖點。”故由此觀之，特別運價規則之公佈實為當務之急。

“販車業務”(peddler car service)在美國中西部(指芝加哥等處而言)屠獸場出品之分銷上實為一極要之售貨方法。販車須按站章而裝，并在屠獸場內將水上好，然後按站進行。沿途停留極多。在停留之處即將零擔貨物卸與本地之肉商，彼等再急速運至商店。此種特別業務與他種不同。因販車所運之貨皆按零擔運價計算，而寄貨人更須擔保其起碼重量，或起碼運費，或并此二者而擔保之。

除上述者之外，仍有多種關於貨物發市及運輸等之特別協定。例如“中途裝桶”權利之用之於油業。在運輸經過地點將油類從油罐車中裝入大桶，鼓形器，或油箱等，以備重運而不變其聯運運價。更如“中途加包”權利用之以防範貨物之損失等。前談之中途停留不只適宜於米穀之查驗，分等，配合，整理等，舉凡牲畜在經過地點之洗浴，消毒，飲水，以及為觀察市場之情形等，莫不需要暫時之停留。貨物押運人(如看守禽獸果品菜蔬者)之乘車辦法，亦另有特別規定。

允許商品在中途製造或完成之特別業務與權利

以上所討論之數種特別運輸業務或權利，皆係關於貨物之發市與運輸者。此外尚有關於商品在中途製造或完成而不失其聯運運價之各種特別業務或權利。此種事務常與幾項大宗商品之發市與分佈有密切

之關係。然其與工廠之地址及貨物之生產等亦有直接之呼應。

在米穀麵粉工業內最有勢力之“中途磨製”業務與權利曾發軔於美國東方各地。其主要目的在使東方麵粉廠能與中西部之麵粉廠相競爭。中西部麵粉廠所在之城市多設有極大之穀糧市場，以其接近於中西部之農田也。至於東部之麵粉廠因成立較早而偏東，故離米穀出產地較遠。東部麵粉廠由西部買進穀糧時其運費向按本路運費計算，而賣出麵粉時再按本路運價計其運費。此時中西部麵粉廠將其出產之麵粉按聯運運價直接送至大西洋各口岸。故西部麵粉廠得佔優勢而東部者不能與之競爭。中途磨製之權利即欲調劑此種不平之處。東方麵粉廠得與鐵路有特別規定，准其由中西部買進穀糧并磨成麵粉等再行運出，而前後兩次運費相加適成一聯運運費。嗣後因許多成立於中西部之其他麵粉廠所佔地勢欠佳，故中途磨製權利復伸張至於西方。麥麵之外，他種穀糧以及他種磨廠亦皆相繼採用此項協定，各鐵路又訂定多種特別運價簿，有允許玉蜀黍之去皮者，有允許麵粉之混合者，更有允許中途將果汁躉合他物而成糖食者。

此種特別權利又漸及於他項實業。牲畜食料亦有在中途製造者。鐵路之特別運價簿內因之包括棉子，白豆，及他物所製之油餅，或粉類，香草所製之食品，蘿蔔乾，椰子仁，及他種食品，各種果醬，糖汁，與油類等在中途之混合。大木料多在中途鋸成各樣木材，而粗糙之木料復運至各地點之木廠以便再鋸，泡製，烘烤，分類，分等，察驗，存儲等。木包皮，箱料，鉛筆板條每在中途製造而享受“中途鋸製”之利益。未完成之木柄，頸輓等得在中途停運而享“中途完成”之

權利。木料及他項林產品皆得在中途卸下，以備油蒸或用綠化鋅之溶液浸潤之。大理石，花剛石，亦得享中途完成之利益。鋅，鑛石，及鉛條等能歸入“中途提鍊”之協定。牲畜常在中途卸下加食加料，使其更肥，以作將來重行運至市場之預備，而又并不變更其聯運運價。

“中途製造”權利在鋼鐵業內之重要，與中途磨製權利在米麵業內相等。許多鋼鐵物品製造廠設於距離鍊鋼廠較遠之處。其目的在躲避大鋼業區內之擁擠。所有建築樓房橋梁船舶應用之鋼架多先由鍊鋼廠運至製造廠，從事製造。例如曲之，鑿之，釘之，凹之，切之，油飾之，牢合之，錘直之，鎔接之，種種手續不一而足。不過在將來製成運往訖點時，其運價與前項運價相合而成聯運運價。

特別運輸業務之管理及法制

所有特別運輸業務及權利皆須遵守所公佈之運價簿。如係州際商業，則應服從州際商務委員會之規章。為保護此種業務及權利之存在起見，承運人（有時為州際商務委員會）常訂定各種固定之規則。特別業務及權利之種類不同，故章程亦異。對於某某特別運輸協定（例如允許貨物在中途卸下以備磨製完成等）尤須加意觀察。此種協定只適用於在途中所卸下之貨品，故對於不應享受聯運運價之本路運輸十分注意。蓋恐其藉端朦混，從中取巧也。有時特將某種商品之原質保存，以防李代桃僵之弊。但實際言之頗不易為，故承運人多在運價簿內訂定限制噸量替代之法。其法為不准後運之量多過前運之量，並應減出一定之消耗，或用他種方法限制替代。承運人在各重要之地點皆

安置稽察員，而遊行稽察員則專為在其他較小地方監視各種規則之施行此項職務多由各稱量稽察局 (weighing and inspection bureaus)執行。¹ 該局等為各鐵路所公共組織之獨立機關，專為在美國各大運輸區內執行一切稽察事宜。

州際商務委員會與法庭之各項判決對於特別運輸業務頗多建白。此項原理雖不能認為一種關於考量特別運輸業務與費用上極完備之法規，但亦不少借鑑之處。今將各原則分述如下：²

(一)承運人應否加收特別費用，大半根據於其所作之業務是否認為法定經常路務或站務之一部。

(二)因特別業務而徵收另外費用為承運人之自由權。換而言之，即承運人雖作特別業務，如不欲徵收特別費用即可不徵，但以不生偏袒情形為限。

(三)如承運人施行其徵收特費之權時，該費之規定亦應合理而無偏袒。所好者特別業務之本身，及有關州際商務之費用，皆在州際商務條例範圍以內。故特別貨運業務之法規，及特別費用等，皆須公佈於法定之運價簿內，並正式在州際商務委員會內存案。

(四)在委員會方面，對於管轄特別貨運費用，頗有注重“業務成本” (cost of service) 原則之趨向。關於按所作業務之費用而定徵收之多寡一層本未足視為不磨之論，但該委員會多方宣佈此種原則，而欲按鐵路所費之本，再加相當之利，以訂為特別業務之加價。該委員

1. 西方稱量稽察局；中央稽察稱量局；幹線貨運稽察局；南方稱量稽察局；與頁美貨運局之二稱量稽察處。

2. G. G. Huebner and E. R. Johnson, *The Railroad Freight Service* P. 145.

會曾一度欲根據鐵路因業務所實在開銷之數而限制改運費，然美國大理院之判決則稱承運人“在運送業務成本之外仍得酌收相當之酬金”³

(五)承運人所作特別業務之中，亦有為法律所定者。州際商務條例第一條第三款將“一切關於所運貨物之收發，中途入倉與轉運，空氣之流通，以及冷藏，存儲，裝卸等業務”包括其“運輸”定義之內。第一條第四款令屬於本條例之各公共承運人“在合理要求之時，須預備與供給此項運輸”。至於不在該條例內所規訂之特別業務，該委員會雖有權命令辦理，但尚未決定其範圍。該會雖有時堅持某種特別業務之必行，或某種特別權利之可行，然其多數關於此種業務及權利取舍之判決，大都根據於是否有不平待遇之存在。如在州際商務中成立某種特別業務或權利時，此項事權即在該委員會管轄之下。倘該會確認在某處如不作某種業務，或不許某種權利時，即為不正當之歧視，則與該項有關之承運人即不能再事推諉也。

並非承運人所發起或託運人所要求之一切特別運輸業務皆為鐵路貨運業務上之必須設施。不過倘能善於處理是類業務及權利，確於經常站務及路務上有所補益。鐵路所自動成立者，恒認為發展營業之方略。但發展營業如不出法律範圍之外，則工商各業均蒙其蔭。特別運輸業務能調劑競爭之情形，能輔助貨物之發市及分佈，能鼓勵有時且能改進生產，能免除擁擠，更能減輕運費。特別業務能使鐵路貨運內增加一有韌性之分子。換言之，即使貨運業務不致太板執，而使與工商業之各種需要皆相融洽。特別業務且有關於運輸上之選擇路運，故

3. Southern Railway Co. v. St. Louis Hay and Grain Co., 214. U. S. 297.

各大實業之運輸主任須特別注意之。此種業務與權利皆載在公佈之運價簿內。寄貨商家或其運輸主任應利用之，俾使適合於該商之需要。

附 註

- 聯運運價 (through rate) 常較數本路運價 (或稱短距運價) (local rate) 相加之和為低。故貨物在中途停留後而再運時，如能連同前次視作一氣運輸，而採用聯運運價，則自然較分別繳付各本路運價為省。

參 考 書

- American Commerce Association, *Special Freight Services* (1920).
Carriers' Tariffs Governing Transit Services and Privileges, also Reconsignment and Diversion.
Huebner, G. G., "Terminal and Special Charges and Privileges" *Traffic World*, March 30, 1918.
Huebner, G. G., and Johnson, E. R., *The Railroad Freight Service*, Chaps. VIII, IX, X; includes detailed bibliography (1926).
Interstate Commerce Commission Decisions. For citations see Huebner and Johnson *The Railroad Freight Service*, pp. 155-156, 183.
Kramer, R. L., "Special Services and Privileges," *Traffic World*, March 31 and April 14, 1923.
Traffic Publishing Company, *The Freight Traffic Red Book* (annual).
Vanderblue, H. B., and Burgess, K. F., *Railroads, Rates-Services-Management* (1923).
Wilson, G. Lloyd. Series of articles on "Transit Services and Privileges," *Traffic World* (1925).

第 六 章

貨 運 終 點 業 務

終點●內之種種設備，與沿途之種種設備，各為鐵路運輸系統中之一部分。故終點內之業務遂亦成為鐵路業務之一。除非貨站設備適宜并管理得法，則不能有精敏之車輛業務與列車業務。如終點工作不甚經濟，則今日各路所求之行車經濟亦必受影響。蓋營業與運輸兩項職務之實施皆以終點為根據也。貨站既為承運人與託運人實際接觸之處，故由終點之位置與終點設備所生之效用如何，可斷定鐵路有無發展貨運噸量之能力。以前妨害商業與運輸之車輛缺乏問題，最足表現適宜貨站之需要。至今世人始明瞭車輛當貨多時供不應求之主要原因係由於終點擁擠之故，於是各鐵路遂犧牲億萬金錢以經營終點。關於如何實現有效之計畫，及敏捷之運用，無不絞盡專家之腦汁。

貨運終點設備與管理

為託運人所最習見之貨運終點設備為貨站，及其附屬機關，如公事房，貨倉之裝卸站臺，裝卸軌道，私用岔道，存貨棧，動物廄，各種為特殊營業而預備之建築物，碼頭及碼頭建築，以及其他有關於收發及運載物品之器械。嚴格而論，即託運人所自有之裝卸設備均應視

爲貨運終點之一部。不僅指其私用岔道而言，即各大工廠所修築極廣遠之實業鐵路與其附屬建築等，無不包入貨運終點設備之內。貨運終點內仍包含有與託運人不相接觸之種種設備。中轉貨倉多爲轉裝零擔貨物而設，以備最後歸入列車而開行。終點調車場之重要在於來往車輛之收發。大終點之內常有預備極多之調車場者；包括獨立“收車場”，列車人員在此處將所有開進之車輛交付與調車人員；“折車場”，“列車在此處第一次折開，然後分佈於各處；”¹“分車場”，開進之車輛在此處詳細區分，以備實行送貨；“發車場”，開出之貨物列車在此處掛齊；亦有另設“出發場”者，調車人員在此處將列車交付與列車人員；“存車場”，如車輛擬暫停留者存放此處；“修車場”，車輛放於此處以備在場內修理，如必須送至修理工廠者亦可由此處開往。貨運終點有時仍包含單獨之磅橋，守車軌道，機車之煤灰土軌道，裝冰軌道等，以及他種設備如冷氣房，水站，驗氣房，灰坑，機車房，轉車盤，調車機車，調車轉轍器及互鎖號誌，調車號誌，電報機，車場員司公事房，休息室等。

在用汽車代替貨車運貨之終點內，其所有之設備仍包括“載貨汽車”(truck)。有時更將載貨汽車分成兩部，前行者名爲“拖曳汽車”(tractor)，後隨者名爲“尾車”(trailer)。此類車輛或爲終點公司所有，或爲汽車載運公司所有。但無論如何，當視爲鐵路所賴以完成其終點業務之工具。近年來採用汽車者日益普遍，其發達之希望正如春

1. 見 Droege, *Freight Terminals and Trains*, P. 261. 並見 Huehner and Johnson,

The Railroad Freight Service P. 495.

雲之漸展也。

貨運大終點內之事務組織異常繁重。終點區內每一貨運機關與中轉機關，皆各有公事房與貨倉等。大小貨運站與中轉站，星羅棋佈，不勝屈指。終點員司包含車場場長及其副手與書記等，機車房監工及工人，調車人員，調車夫，電報生，修車匠，以及一切有關站務之運輸人員，養路人員，機械人員等。行車員司如列車長，段長等皆與終點事務有直接關係。列車長監察終點及聯軌站車場之狀況，與車場長之職務。在現行之分段制組織法下，段長為全段最高之執行長官，負路務與站務之責。有時在包括大終點之段內專設一終點段長，為該終點內最高執行長官。其他較高之執行長官皆與終點之管理有所關連。各總段段長分別管理各該總段內之站務與路務。總局與分局長官如貨運課長，運輸處長，總管，及管理運輸之副局長等，皆須注意於終點之營造及運用。亦有鐵路另設特別管理員者，名之曰站務及貨物中轉課長或段長。

貨運終點普通業務

按美國各鐵路制定運價與施行業務之現行制度，其大部分之貨物移動及終點事務多認為在經常貨運業務範圍之內。寄貨人或收貨人因享受此種業務而付運費。更有許多業務本為鐵路分內之事，與寄貨人毫不相干；例如將零擔貨物由貨站用貨車或汽車移至中轉貨倉；將開進之列車在站內折開分等；將開出之列車在站內配齊掛好；在聯軌站之車輛交替，以及與此事有關之各種調車；車場修理；試驗氣閘；與

夫機車開行前之預備等。

仍有多種終點業務與寄貨人較有直接關係者，但亦被列入普通業務之內，而不多收額外運價。收發零擔貨物，與在貨站裝卸該貨，即為此類之一種。與此相對者為將整車貨物原車發送，或將空車放在公共軌道，私有岔道，或實業鐵路之上。但寄貨人或收貨人在車輛送至私有岔道或實業鐵路時，如要求免費調車，須有一定之限制。在終點內之貨倉或車中短期存儲貨物，如不超過承運人在延期章程及存儲章程內所規訂之免費時間，則可認為普通終點業務，不另收費。為填寫票據及為運輸而將貨物過磅，亦為經常貨運業務之一部，不另收費。但如因重量之爭執，寄貨人要求復磅，則收費與否不能預定。察看貨車內是否潔淨，並加相當之整理，以備接收普通貨物，皆為鐵路分內之事。但如因裝載某種整車貨物而需特別之預備時，此種業務即視為特別終點業務，須另收加價。或者此種業務歸寄貨人自辦。因其與裝載整車貨物有連帶關係，故為寄貨人職務之一。

按普通習慣整車貨物之裝車為寄貨人之事而卸車為收貨人之事。整車貨物之運價並不包括裝卸費用在內，故所有一切額外之事，莫不視為特別終點業務，鐵路可以加收特別費用。但因特別情形或為特別目的者不在此例。尋常動物運輸皆在公共動物廐內收貨並起運，是為例外之一。按一九二〇年所修正之州際商務條例第十五條第五款規訂“尋常動物，整車裝運，且全部為鐵路所運輸，並收發於公共動物廐者，其運輸範圍應包括所有一切必須之業務，如在中途卸地與重裝，將運到之貨送入公共動物廐內之圍欄中，並在此處接收運出之貨，與

裝入貨車等事。凡此皆不得向寄貨人，收貨人，或貨主等徵收額外費用。但如果在中途因寄貨人，收貨人，或貨主之要求有卸地或重裝，或欲向中途市場試賣，或為遵守檢驗章程等而生之事務，不在此例。

貨運終點特別業務

第五章內所討論之普通路務及中途特別業務，其區別處正與終點普通業務及終點特別業務之區別相等。即以上所談之普通調車業務亦須與特別調車業務（即在普通貨運業務之外所加者）有所區分也。特別調車業務之費用有時為承運人所擔負，有時另外向託運人收費，全憑公共法規（為防止不合理之費用與不公平之待遇而訂者）以為斷。例如欲將一車放置於私有岔道之上，如此種調車費用較之將車送至鐵路之公用終點為多，則在運價之外可以加收特費。如欲鐵路將車輛在私有岔道之上移來移去，則亦可加收移車費。如鐵路在私有岔道或實業鐵路之上作額外調車事務而不收費，則此費即歸鐵路擔負。然此時所應注意者為取締州際商務委員會或本州之法制委員會所認為不公平之待遇。如在貨到終點之時，欲將車輛調至他路軌道之上，或送至私有岔道之上，但此岔道與運貨鐵路之軌道不能直接相連，則此種業務亦認為特別調車業務。在終點區內因送貨之故，將車輛由此路調至彼路名為“聯運調車”（line-haul switching）。除兩路有互惠調車之規定者外，普通某路將車輛調至交貨地點則該路即應得調車費。“聯運調車費”或由寄貨人在運費之外加付之，或歸運貨鐵路擔負。在競爭劇烈時，此種特費多為鐵路所付。然無論如何當為特別調車業務無

疑。在同一終點區域之內，如將貨物由此處運往彼處應付調車費。此種調車與短距運輸相等，故寄貨人應付調車費以代運費。

以船駁貨與上項情形相同。各口岸之駁船業務皆限於“駁船區”(lighterage limits)內，亦正如車輛移動之限於“調車區”(switching limits)內也。在法定界限之內，不收駁船費用。此種業務或歸鐵路自己辦理，或歸駁船公司承辦。如歸駁船公司辦理，則運貨鐵路應擔負其費用。免費界限以外之駁船業務，應在運費之外加收特別費。不過所謂免費界內之駁船費歸鐵路擔負者，亦並非於各等貨物或所有運輸全體適用也。

鐵路將零擔貨物用車送至私有岔道之上，或從此處接收，均為經常鐵路運輸以外之一種特別業務。雖然如此，鐵路要求寄貨人或收貨人在貨站內授受零擔貨物之普通習慣，當“渡車”(trap car or ferry car)業務^⑤實行後，已顯然破例矣。如所運零擔貨物之重量在法定起碼重量以上，則此種特別業務多不另外收費。

鐵路有時仍作“搬運車”(drayage or cartage)業務。蓋鐵路每有不能直達之處，或車輛因故不得進站，是以必須借重搬運車徐徐送之。在用駁船之處，有時或以搬運車代之。二者常能互相為用。特別搬運車費，亦有時另外徵收。如在終點送貨發生錯誤時，則勢須用搬運車救濟之。在此種情形之下，寄貨人或收貨人如有多費搬運開銷之處，鐵路須補償之。

因普通習慣對於零擔貨物之授受皆在貨站之內，而運價之規訂亦以此為根據，故向站外接送貨物則視為額外之事。因之遂收特別費。

在美國之內，此類業務今日尚不多見。不過業已開端。其前途之發展當意中事也。伊瑞鐵路 (Erie Railroad) 在紐約之劃定區內已經成立“店門取送貨物”之業務。東幹線各鐵路 (eastern trunklines) 之終於東聖路易 (East St. Louis) 者，在東聖路易與聖路易 (St. Louis) 之間亦已成立往返之汽車業務。如與鐵路有特別規定，即可將貨直接送與收貨人。否則將貨運至鐵路之線外貨站內，此段輸送為鐵路分內之事，故不收加價。但如送至店門則須另外收費也。波緬鐵路 (Boston and Maine Railroad) 現今亦已成立貨物店門取送業務於麻沙朱色士州 (Massachusetts) 之波士頓 (Boston)，羅凌士 (Lawrence)，與羅厄爾 (Lowell) 等城內，並成立於波士頓與羅凌士之間，及波士頓與羅厄爾之間。在兩城間之運輸“或完全用載貨汽車，或先用汽車運至該路之一貨站，然後再用鐵路載運送至收貨人之廠內。至於運價則完全一樣……。”²

今日有店門取送業務之鐵路，其營業方法大都與汽車公司或終點公司訂立合同。此等公司預備所需之汽車及拖曳汽車等，並完全受鐵路之指揮。此種業務之用否全聽寄貨人或收貨人自擇。從鐵路方面言之，如能在某終點內強迫採用此種業務，則其結果必更為經濟。但反對強迫採用此種業務之商人，多欲自行經理其汽車轉運事務。將來自由採用之方法，在鐵路貨運業務之內，終須佔得一席之地也。其最明顯之利益當為救濟終點貨運之擁擠；其對於貨運終點之位置有重要之關

2. 一九二五年七月十日該路營業副局長之通信。關於汽車終點業務詳論於第三十四章及第三十六章內。

係，並影響於將來之貨棧擴充問題；因汽車可以用之以代渡車，故今日用作渡車之車輛即可挪出專作路運業務之用，鐵路方面須收相當費用，因由此種業務所省者，實不足以抵消其所費者，但其加價當較輕於“搬運車費”，寄貨人或收貨人之局面稍小者，多不能自行設備汽車裝運事務，故與其用“搬運車”取送貨物，則不如聽憑鐵路以汽車與之直接取送，其費用反更輕減也。

店門取送貨物之採用汽車，其性質與在終點內各車站間之採用汽車，或短距零擔貨運之採用汽車，完全不同。店門取送貨物為貨物終點特別業務，照例可收特費。至於終點內之車站間或短距零擔運輸之採用汽車，其目的為代替貨車，故認為普通之站務或路務，在鐵路之貨站間或在貨站與中轉貨倉間之普通零擔貨運，無論係用汽車或用貨車裝載，其費用皆包括在普通運價之內。鐵路如欲用汽車載運其短距零擔貨物，亦應接鐵路貨車普通運價計算。

此外鐵路有時並作許多他種終點特別業務，如將車輛臨時添門及裝設擋板，車裏，地板，或預備木板，木橛，與一切關於裝載特種貨物所用之塞墊物料等。對於此等業務鐵路可以收費，亦可以不收費。反面言之，如寄貨人代作鐵路應作之事（即包在運價內之事），則鐵路方面應按所公佈之運價與寄貨人以相當之折價。如為保護車中貨物起見而用塞墊物料等，則鐵路亦須給以相當之重量折扣。“平車”（flat car）或“廠車”（gondola car）所載貨物之重量多有因塞墊物料而核減者。特別運價簿亦常規訂他種車輛所載貨物之減重辦法。

鐵路裝卸整車貨物，除在公共動物廐裝卸尋常牲畜外，其餘皆認

爲一種終點特別業務。因整車貨運之運價多不包括此種業務在內，故視爲寄貨人或收貨人分內之事。但有時鐵路甘心欲作此事，其原因大約不外欲替出待用之車輛；或欲使拖船駁船上之貨物移動加快；或欲減輕軌道上之擁擠；或係履行各種出進口及內地輸送運價簿內所規訂之船邊交貨等義務。如因貨到後收貨人不能接收而生耽誤，鐵路即可自行卸貨或重裝，並於運費及存儲費外加收特別裝卸費。

貨棧業務亦在鐵路終點內執行。貨棧業務者，一種明訂費用之存儲事業也。因此種業務之目的在催促收貨，並防止貨物之擁擠堆積，故其收費辦法與車輛業務內所討論之延期費相同。不過從維持此項獨立業務方面而言，該存儲費亦爲鐵路一種經濟來源。貨棧業務本爲終點特別業務之一種。寄貨人或收貨人如在貨物運價簿內所訂之免費時間外，仍欲繼續存儲者，得將其貨物存於鐵路之棧房中。今日鐵路終點之存儲事業多受統一“存儲及付費規則”所轄制。但另有特別存儲規則適用於特種貨品。如鐵路所有及所經理之貨棧爲純粹貨棧業務，則貨物之存儲在內者得不受此統一規則之節制。

前談因填寫單據而將貨物過磅，此種手續爲鐵路普通貨運業務之一部分，而算入運價之內不另收費。然倘寄貨人或收貨人請求復磅，在復磅之後並未發現鐵路之錯誤，或雖有錯誤而不大，即未超過所預定之量數（俗謂之“可容讓”之錯誤），則在運費之外須加收“復磅費”（reweighing charge）。鐵路所設之度量權衡每爲寄貨人，收貨人，或社會所公用。但此爲一種特別業務，或收費或不收費。

他種收費或不收費之終點特別業務尚包括碼頭業務；在各口岸上

貨物移動之業務；從碼頭將煤裝入船中之業務；在船艙內將煤整理平坦之業務；鐵路先將果品冰冷之業務；以及在各大公共動物廐所作之各種特別業務。此類之動物廐多半為各獸場公司所有及經理。不過却為牲畜運輸中極重要之終點設備。獸場公司徵收種種費用，如在重運時預備普通應用物件及鋪墊車之徵收鋪墊費，在車到時開時稱量貨重之過磅費，與夫普通牲畜裝卸時之裝卸費等皆常為鐵路所擔負。尤其在裝卸普通牲畜時鐵路之擔任此費載在法律。獸場公司並徵收場費，蓋須預備一切之設施，如納牲畜於圈欄之內，飲水，喂食，洗浴等事。

大工廠所經營之“實業鐵路”及木商所有與經理之“森林鐵路”(tap line)發生不少關於運價之問題。後經法庭之訴訟與州際商務委員會之裁判，其結果遂將此類私有之營業分為二大種：一為公共承運人式之實業鐵路及森林鐵路；二為工廠之設備。所謂實業公共承運人者，在運輸本廠貨物之外得兼運他人貨物。然最少限制亦須時時準備以為公共之用。因之而有公共承運人之資格。如貨物由此實業鐵路運輸至另一相聯之幹線上，則該實業鐵路可向聯運運價內索取其應得之部分。不然該實業鐵路亦可堅持自作其調車業務，而向各聯軌站接送貨車，並向相連之幹線索取相當之調車費。反而言之，實業鐵路亦可允許幹線作此調車事務，但不另付加價。不過倘使該實業鐵路要求幹線鐵路在其工廠區內作調車事務，而此事務多過於接收車輛所需者，即視為額外之特別業務，應當付費。州際商務委員會以為無限制之免費調車殊欠公允。至於專為工廠設備之實業鐵路則與前項不同。因其不能在聯運運價內攤得任何份金。亦不能堅持自作其關於接送車輛所

需要之調車業務。該實業鐵路只能在幹線許可時作此調車業務，並收相當之津貼。公共承運人式及他種之實業鐵路與森林鐵路皆在州際商務委員會管轄之下。其目的為防止關於從幹線鐵路得到特別業務，份金，或津貼時恐有不平及過享優遇之處。換言之，即恐築有鐵路之工廠較未有鐵路之工廠得非分之利益也。

附 註

- 終點 (terminal) 又稱總車站乃鐵路之起訖兩端也。在美國因鐵路繁多故終點有公用與私用之別。私用終點屬於單一鐵路無庸贅述。公用終點又分二種，其一限於公用調車，其二在管理上甚至在所有權上均係公共性質。今以聖路易城為喻。按該路線達於該城者凡二十八條而沿密士失必河兩岸計有大小工廠一千一百餘處。於是有所謂鐵路終點協會之組織。該協會之所有權及管理權屬於十五大鐵路。所有一切開銷由各該鐵路平均撥負。該會有聯合客站一處為各路公用。更有宏大之貨運交換場，零擔貨棧，整車貨物列車場及其他種種設備。按公用終點之顯著利益有三；(1) 大城如聖路易面積既廣，人口又多，工廠林立，鐵路縱橫，假使每路各有其終點，各有其岔道，則不獨駢拇枝指，嫌其重複而不經濟，即從城市設計方面着想，五步一軌道，十步一柵欄，零零亂亂，成何體統。所謂交通之利器，寧不一變而為交通之障礙乎。(2) 如無公共終點之溝通各路，則各工廠之設於某路線附近者，必須專用該路運貨，而無所選擇。即令堅欲由他路運貨時，亦須先將貨物用馬車或汽車運至車站，而不能在廠內直接裝入火車。因無相連岔道故也。如是則所費必多。如有公用終點，則貨物由廠內裝入火車後，可任意拖至任何鐵路之路線上，任何鐵路皆無壟斷任何工廠貨運之可能。(3) 當各工廠交換車輛之時，如終點不能公用，則每經一線須付調車費一次，殊不經濟。終點既能公用則調車費只付一次即足。按美國大理院對於各路所共同組織之終點協會或終點公司定出以下之原則：(1) 如有其他鐵路欲加入該公司或協會之管理，或欲分得其所有權者，應以公允條件容納之，(2) 非股東鐵路亦得使用該終點，(3) 終點公司與股東鐵路間所成立之協定如對於任一股東鐵路有限制使用該終點之任何條文應即取消，(4) 終點公司與股東鐵路，或與請求加入之鐵路間有所爭執時，應以法律解決之。
- 渡車業務 (trap-car service, or ferry-car service) 為近年來之新名詞。按先年美國各鐵路用貨車向私有岔道或實業鐵路上取送貨物只以整車貨物為限，而零擔貨物不與焉。近來鐵路對於零擔貨物在法定重量以上者，亦有允許向私有岔道或實業鐵路上免費取送之舉。車輛按此法裝畢須拖至鐵路之貨倉，或轉裝車站，以便補裝或裝入他車。此項拖曳零擔貨物之業務謂之渡車業務。如裝貨時係按車站章程辦理，而貨物又足相當之重量，則此車即可直接掛入貨物列車而運至訖點，一如該車之裝於鐵路車站者然。是又渡車之變格也。

參 考 書

- American Commerce Association. *Special Freight Services* (1920).
- Board of Engineers for Rivers and Harbors, War Department, and Bureau of Research, U. S. Shipping Board, *Port Series* (1922-1925).
- Boston and Maine Railroad, "Announcements Concerning Store-Door Delivery Plan," May 15, 1925, and May 29, 1925.
- Boston and Maine Transportation Company, Circular 1, May 25, 1925; Bulletin 1, May 25, 1925.
- Carriers' Tariffs Governing Switching, Lighterage, Loading and Unloading, Demurrage, Temporary Bulkheads, Lining Cars, Weighing and Reweighing, Storage, etc.
- Columbia Terminals Company, "Freight Handling in St. Louis."
- Huebner, G. G., and Johnson, E. R., *The Railroad Freight Service*, Chaps. XI, XII, XIII, and XXIV; contains bibliography (1926)
- Interstate Commerce Commission, Decisions on Switching, Lighterage Industrial Trap Cars, Drayage, Store-Door Delivery and Collection, Preparation of Cars for Loading, Loading and Unloading Freight, Storage at Terminals, Weighing Services, Industrial Railroads and Tap Lines and Miscellaneous Terminal Services. See Huebner and Johnson, *The Railroad Freight Service*, for citations.
- Johnson, E. R., and Huebner, G. G., *Principles of Ocean Transportation*, Chaps. X, XVII (1918).
- United States Supreme Court, Decisions: 234 U.S. 1; 214 U.S. 297; 240 U.S. 294.
- Vanderblue, H. B., and Burgess, K. F., *Railroads, Rates-Services-Management* (1923).

第 七 章

鐵 路 客 運 業 務

鐵路營業進款中雖百分之七十五取之於貨運，但客運與捷運亦同爲承運人之重要業務。從國家方面言之，更多經濟，政治，及社會上之價值。此所餘之百分之二十五進款皆得之於客運，行李，牛乳，捷運，郵件，及客車所作之他種業務。

鐵路之客運與貨運有數項不同之處，其中有爲根本不同者，亦有當年不同而今日已有變更者。貨物之運輸完全受人之支配，而旅客則行止自由，關於上車下車之時間及訖點概憑己意爲定。貨物必須在終點裝卸，必須登入單據，核對錯誤，選定路徑，如遇零擔貨物，更於貨站處理之外，每有中轉貨倉及聯軌站等處之事務。爲存儲貨車及貨物起見，尤須預備停車場，貨倉或貨棧等。至於客運則無此需要。關於大城之客站多壯麗可觀。建築費用，盈千累萬。然貨運業務所需之一切終點設備所費尤鉅，且其經理之常費亦實不貲。

客運與貨運之行車上亦有不同處。大部分貨物多爲整車或整列車之運輸。貨車裝好後，始交與鐵路之行車人員。且在裝足所要之噸量後，始行開車。至於客車須按固定之時刻開駛。此項區別已不如往年之彰明普遍。蓋近來之貨運多有要求時間之準確與迅速者，如第四章

所談·捷運物件，牛乳，鮮果，菜蔬，高等商品與他種貨物等，皆由定時之列車裝運·噸重貨車（即憑貨物之裝足與否以決定應否開行之貨車）仍有特殊之貨運性質·定時貨運之辦法非在貨量充足時不能實現·每列車貨物其平均噸數在一八〇九年爲一七五噸，在一九〇〇年爲二七一噸，在一九二六年竟捷然增至六八九噸·每列車平均旅客數目之增進比較稍緩·按一八九〇年與一九〇〇年爲四十一人，一九〇五年爲四十八人，一九二六年爲六十一人·

客車之行駛仍有與貨車不同之處·客車重在迅速，安全，方便，並次數勤多·至於寄貨人之大多數向來只求低廉運價，而鐵路方面遂競相減低其移動貨物之費用·近來託運人與承運人始漸重視貨運時間之迅速與準確·鐵路之捷運業務，與汽車貨運公司之捷運業務，誠已影響美國工商業之分配與生產政策·再就客運言之，其目的向爲增加速度與減少旅行上之危險及不安適之處·故普通之趨向與發展客運之目標，皆在優美之業務，而不在低廉之票價·

客運業務與票價

各處鐵路皆預備各等客運業務以迎合旅行者不同之需要·歐洲鐵路之旅客業務多分成三等至五等·且多數歐洲國家爲工人專設奇賤之特別業務·在普通三級旅客業務之內，其三等客車之坐位亦甚安適，惟多有不裝坐墊者·二等旅客之坐位設有倚墊，盥手處亦較整潔，地方尤其寬廠·頭等旅客坐於包房，其舒適處與二等相仿，而華麗處過之·在英國二等與三等之分別甚微·此兩等皆與德國之二等相似·英

國鐵路亦有將此兩等并作二等者。在制定票價時須計及各等業務費用之不同，喜乘低等車輛者之多寡，以及各等旅客經濟力之大小。歐洲鐵路且有快慢客車之分別，故制定票價時仍須計及車之遲速。歐洲臥車之票價亦分等級。例如在德國由柏林(Berlin)到慕尼黑(Munick)，漢堡(Hamburg)，布勒門(Bremen)，哥羅尼亞(Cologne)，德勒西登(Dresden)等處，其頭等臥舖票為六元二角，二等為三元一角。

美國旅客業務無分等之辦法。鐵路人員亦不相信此種政策能對於旅客之增減有若何影響。在美國無甚社會等級之分。其平均購買高價車票之能力亦較歐洲為大。由經驗而言，高價之特別快車其旅客數目常較普通票價之普通客車為多。按紐約與芝加哥間最重要之二鐵路，其旅客付特價乘車者實佔各該路百分之八十五與百分之九十。以此可見付高價乘車者之數目較普通旅客為多多矣。

以上所談亦有不盡然時。按劃一之頭等票價大都高於低等加車之票價。而“遊覽”(excursion)列車即為加車之一種。其票價對於增進營業與特別快車之效力相等。一以價廉見稱，一以迅速擅長。故速度與票價同為發展營業之要素。

頭等旅客業務與普魯曼(Pullman)(即臥車與客廳車)業務同為美國各處最通行者。頭等票價或為普通之劃一票價，或另有加價。至於普魯曼票價，則在頭等票價之外另加一特別臥車或客廳客之票價。然美國鐵路並未忽視特別業務與臨時業務之需要，以及用減價方法發達營業之效果。對於鄉鎮營業常有“定期減價票”或稱“回數車票”(Commutation ticket)之發售。教士與童子之頭等票價皆較普通者為

低。對於真正外來之移居人民有移民與殖民票出售於大西洋之各大口岸。且當營業極多之時，每在移民車上預備特別業務，¹ 美國各鐵路亦有預備二等業務者，但不甚普通。西方各路更有經營“二等臥車”(tourist sleeping car)者，其票價較低。

遊覽業務者，乃美國鐵路最著名之不定期(irregular)客運業務也。此種業務並不常有。大都開行於特殊際會，或某某時期之內。冬日與夏日遊覽只在限定之時期內為有效，目的為鼓勵冬夏日之閒遊。如某處舉行大規模之集會，或某種公益運動，則普通之減價來回遊覽票因之出售。特別減價來回遊覽票適用於集會之團體，或其他種大組織之聚集，並採用證明之方法以杜絕無關係者之享此減價利益。特別遊覽票價僅在指定之遊覽列車上為有效。不獨此也，有時仍指定日期。事先聲明，或登廣告。如某日到華府，到海濱，以及其他有興趣之地方等。西方各鐵路有時發售減價之殖民票，移家票，與地畝票等，以引誘人民居住於該鐵路等所經過之區域內。且有時使人民購買鐵路之地畝。鐵路更有經營特別減價業務者，使在田間作工者當收穫之時，可以達到極西部之田間。至於多數人欲在一起旅行者，不問其目的為何，在普通鐵路上多能利用特別團體票。

規定客運票價之要素，與規定貨運者大同而小異。蓋無論是客是貨，第一要義總須認清“如何能使該項客貨移動”，至於經營之方法，則不免稍有出入也。客運業務雖亦有區域上之競爭，但較之商務之競爭市場及出產地則實有小巫大巫之別。內地與沿海之水陸競爭，客運

1. 見第五十三章。

亦遜於貨運。口岸與口岸間之客運競爭尤不如貨運遠甚。蓋大半之出洋旅客恒集中於固定數口岸也。鐵路間競爭客運之微，固不僅由於上述之事實。因鐵路之進款大都百分之七十五仰給於貨運，故不得不重視之耳。規定客運票價常注重業務成本之原則。蓋因競爭既不甚烈，而客運終點費用亦不甚多也。客運票價之制定方法較簡。如按哩程計算非常方便。而客運哩程算法之結果與業務成本又甚相近。旅客運輸之來往方向較貨運為平均。在美國內旅客票價之分等並不認為重要。

臥車與客廳車業務

各鐵路之預備臥車，實自一八三六年與一八三七年始。今日鐵路之購置及經理臥車與客廳車者，尚不甚多。普通鐵路皆依賴於普魯曼公司，故談臥車與客廳車業務者，多謂之為普魯曼業務。在一八五四年普魯曼君 (George M. Pullman) 將數輛客車改作芝加哥與愛魯屯 (Alton) 間之臥車。在一八六四年始構造其第一輛普魯曼華宮車，一八六七年遂成立普魯曼華宮車輛公司 (Pullman Palace Car Company)。自是以後逐漸發展，從事於車輛之管有營業，以及製造等。遂一躍而為偉大之鐵路車輛公司焉。按一九二六年之調查，鐵路共有臥車與客廳車八一〇輛，而普魯曼公司則有八六〇七輛。²

鐵路在租用普魯曼公司之車輛時，其所得之益處，為運用靈活而不呆板。因普魯曼公司所有之車輛，可按運輸需要情形，由此路移往彼路，或由此區移往彼區。正與載運鮮果，菜蔬等之私有冷藏車辦法

2. 該公司所有各種車輛之總數為八八八五輛。

相同。³ 國內各地客運之輕重恒按時季為轉移，且亦有時因特別事件如展覽集會等而增加。以全國幅員之廣，各路各地之需要只能以時常重新分配普魯曼車輛方法調劑之。此等車輛既能盡量使用而無閒置之弊，則車租方面遂無形減低矣。假使各鐵路皆自備充分之臥車與客廳車，則在營業輕減之時必須設法租出，否則增加擔負不言可知。普魯曼車輛之辦法為將營業集中，便於控制，故覺效力偉大而有伸縮性。將來鐵路如有大規模之合併，則其所經過區域亦必更廣。屆時鐵路能以大批資本自營臥車及客廳車事業固在意料之中也。

普魯曼車輛之租與鐵路也，皆按照載在合同中之固定條件辦理。各合同常互有出入。然大致不外：普魯曼公司允許供給充量之車輛；預備查票員，茶役，以及他項人員，與布單毯氈等臥具；維持車內之清潔，俾適於用；擔負車輛天然損壞之修理費；並監視車內地方之佔用，除非有鐵路之許可每票只准佔據一位或一室。鐵路方面允許按每車所行之哩程付租，但應付之數目隨所得之普魯曼票價而變更，如所得之普魯曼票價超過合同所載之固定數目時，則哩程費用應即取消。鐵路公司更允許為普魯曼公司安排售票地點，存曬被褥地點，及洗拭車輛地點等；並車輛之拖調，油飾，行車後之修理，車外之洗除，以及預備一切燃料，冰，水，鐘等；如因鐵路人員之疏忽，或因意外而肇損傷，則鐵路須修理之；車輛公司人員之乘車概行免費。在此種辦法之下，行車費用歸鐵路與車輛公司分攤。

普魯曼公司在哩程車租之外並收旅客所付之臥車或客廳車加價。

3. 見第四章。

多年以來，鐵路只收其應得之普通頭等票價，迨至近日始增收加價，其數半於普魯曼加價。鐵路有時開行特別快車，此種列車多半或完全為普魯曼車輛所組成。乘此車者須付上述之特別加價與鐵路局，以酬其迅速也。然統而言之，鐵路經理普魯曼業務實不如“日車”^①之得利。蓋普魯曼車輛較重，而容積又小，是其弱點。臥車對於長途客運業務非常重要，故為必須之設備。至於該項車輛之供給，究應為鐵路局或應為車輛公司，以及營業之利薄利厚，皆為次要問題。

餐膳業務

美國鐵路為旅客預備食物不外膳車膳站兩種辦法。膳站者為在站臺之上或近站之處，預備餐室或飯館。飯館業務以密蘇里 (Missouri) 迤西之各鐵路為盛行。其最著者為聖大非鐵路 (Atchison, Topeka and Santa Fe' Railway) 之和味屋 (Fred Harvey)。此路之直達特別快車兼用膳車與膳站兩種辦法。

自一八九〇年以還美國所有之直達列車皆盡力改善其膳車業務。最初此種業務只限於每路固定之數列車。後因逐漸發展遂遍及於所有之長途業務。東方某大鐵路計在一六五列車之內附掛膳車一五二輛。每年所售之膳數約在四百萬份以上。餐膳業務極需巨大之組織，以便從事於食物之購辦，烹調，售賣等。本華文尼亞鐵路之膳車部為東方大鐵路之模範。在一九二六年共有膳務員，侍役，廚師，食料供給處工人，書記，稽查員，以及他項人員共一，七七九名。食料供給處設於紐約附近長島城 (Long Island) 之日邊場 (Sunnyside Yard) 及芝加

哥與歐亥歐州之哥倫布城 (Columbus, Ohio) 所有食品皆購辦於此處，存儲於此處，迨列車經過時遂取給於此處焉。膳車之座位普通在三十人至三十六人之間，員司方面有膳務員一人，侍役五人或六人，廚房內有廚師一人，幫廚三人或四人。

按普通之意料，無不謂膳車為有利之營業，其實有大謬不然者。膳車雖無甚大之虧累，然亦絕無營利之企圖。每輛膳車平均費用約在四萬元之譜，其設備約值二千五百元。由於固定費用之大，及用人之多，故營業費甚高。普通鐵路每餐所費，在應需食品之外，只論“齊備待用費”^⑤一項即需八角三分。平均每餐共費一元四角八分，而平均每餐之收入為一元一角七分。

客運之發展

鐵路進款雖大部分依賴於貨運，然其促進客運之心實未嘗稍懈。無論得利多寡，鐵路必須有適當之客運業務，今日平均每列車約載六十一人，其數亦云微矣。此後旅客數目之增加，絕不能與其費用之增加成正比例。此項“收益遞增”^⑥之原則，實為決意發展客運業務之主動力。

美國各鐵路“客運營業處”(Passenger Traffic Department)之當軸無不時刻以發展營業為懷。並用許多招徠員(solicitor)，專作招攬旅客之事。各大城之適宜地點皆設立售票房。線外亦設代售處。不過專員招攬客運之辦法實不如招攬貨運之容易。蓋因鐵路所運千千萬萬之旅客，又孰能次第招徠耶。苟如是，則所費當可知矣。客運營業部

大都依賴廣告。該部雇用經驗宏富之廣告專家，經理一切新聞紙及雜誌上之廣告，并行車時刻表，傳單，地圖，小冊，路旁報條，圖畫，窗內展覽，佈告牌，電光廣告，電車廣告，演講等。如有與他路有關之事，以及開會討論提高業務減低票價，或展覽佈告，或他項性質相同之事，皆按時通知他路之代理售票員。並繼續與此等代理員郵寄各種票據，傳單，小冊，行車時刻表，地圖，剪下之新聞，及其他之廣告材料等。此外仍派出客運遊行營業員 (traveling passenger agent) 視察沿路情形，以補助廣告之宣傳，並報告其結果如何。⁴

客運廣告大半注重業務優良方面。由於層出不窮之廣告方法，使社會深知某列車之速率如何，舒適如何，安全如何，某某地方之間每日開行列車之次數，及他種可以表現業務優良之證據。更有許多廣告宣傳有興趣之地方，如海濱，山麓，湖澤，公園，森林，古城，農村等等，以便引起社會人士到本路所經地方游賞或居住之興趣。此類廣告多包含兩種用意，即同時發展客運與貨運也。⁵

美國發展客運之目標，在業務之優良，而不在票價之低廉。美國鐵路之減價票，及遊覽票等，雖確已鼓勵旅行，但其成就者實不如歐洲鐵路之低等業務。歐洲鐵路大都依賴其業務等第之差為發展營業之工具。在歐洲雖有甚多人民能付高價，以享優良之業務，但其力量不足者，亦復不少。因低價而招徠之額外旅客常使營業費用增加甚微，故使鐵路之利益有相當之進展。

4. E. R. Johnson and G. G. Huebner, *Railroad Traffic and Rates* Vol. 11. 1921.

5. 見第十三章。

附註

- 日車 (day-coach) 者，日間之客車也。日車為鐵路自有之普通頭等車輛，不設臥鋪，並非夜間不開行之意。故旅客之不欲購買臥鋪票者，可在日車之中坐以待旦。
- 齊備待用費 (ready-to-serve -expense) 者，指所售之物質以外一切費用而言也。例如膳車所售之大餐中有麵包，牛肉，牛油，青菜，咖啡等，共合洋一元二角五分，則麵包，牛肉等等所實費者最多不過五角。其所以售洋一元二角五分者，因在預備此餐時，尚有種種另外費用也，類如為售此餐必須造車，車者投資也，投資須擔負利息。又須僱用人工，僱人須付工資。至於此餐所售者雖為牛肉，然同時仍須預備豬肉，羊肉，鷄，魚等等，以備客人之選擇。倘旅客皆喜牛肉則豬肉，羊肉，鷄魚等等雖經齊備待用而實未用，不過其費用則依然尚在也。換言之，雖豬肉，羊肉，鷄，魚，等等結果棄於道周無人食用，然其費用將來仍由食牛肉之旅客擔負也。
- 鐵路為“收益遞增” (increasing return) 或稱“費用遞減” (diminishing cost) 之營業。今假定由甲地至乙地，載客百人，鐵路所費者為百元。如載客二百人時，則絕不致費二百元。再假定此數為一百五十元。如是則第二個“百人”之載運費只需五十元耳。倘按此遞增，則第三個“百人”或需三十元，第四個“百人”或需二十元，以此類推則運量愈加，其平均費用必愈減。考其原則，因鐵路之固定投資極大之故也。凡路基車站等等之投資既成固定，則三百人用之較一百人用之並不增加甚多消耗也。

參考書

- Johnson, E.R., and Huebner, G.G., *Railroad Traffic and Rates*, Vol. II, Parts IV and V (1911).
- Johnson, E.R., and Van Metre, T. W., *Principles of Railroad Transportation*, Chaps XII (1921).
- Parmelee, J.H., Bureau of Railway Economics, *A Review of Railway Operations* (annual).
- Weyl, W.E., "The Passenger Traffic of Railways," Publication of the University of Pennsylvania (1901).

第 八 章

鐵 路 捷 運 業 務^①

美國國內捷運(express)事業，早成爲鐵路正式業務之一部。捷運公司一面受寄貨人之託代爲轉運貨物，一面向有關係之鐵路訂立運輸合同。馬車，驛馬，內河，及沿海汽船等對於捷運事業上之用處遠不如前。只有小部分捷運營業尙用電車與汽車運輸。美國鐵路捷運公司之採用飛機¹爲最近之發展。至於美國與他國間之轉運物件，除坎拿大與墨西哥以外，概須採用航海之汽船。關於此類之國際捷運業務，將在第五十二章內討論之。

捷運事業之優點爲運送貨物之迅速，小心，方便等。此項優點影響於所運貨物之多寡及性質。按鐵路運送包裹商品之普通習慣，爲最少須由一百磅起碼，始能引用鐵路之最低運價²。因鐵路普通運貨章程有此規訂，故所有珍貴之物皆離鐵路而轉向捷運公司矣。捷運營業大半包含質輕價昂之包裹物品，書籍，及他種印刷品，金融，紙幣，寶石，重要文件，與其他特別珍貴而需要異常速度及小心看護之易壞物品等。但捷運公司仍代運他項大宗小宗之粗重物品。正式鐵路貨運

1. 見第五十九章。

2. 見第十二章。

業務內之整車物品有時亦由捷運公司轉運。因平素捷運商品皆由客車或特別快車載運，故如欲物件之特別快遞，則惟有捷運業務是賴也。

捷運公司之沿革

早年運送包件者，多依託驛路馬車之車夫，汽船之船長，鐵路之剪票員，或肯行方便之旅客等。後有波士頓人哈登 (William F. Harnden) 者，始組織捷運事業。³ 約在一八三九年，哈登與波普鐵路 (Boston and Providence Railroad) 訂立合同，承運紐約與波士頓間之包件。是為今日捷運事業之先河。明年遂延至費城，並超越大西洋以達英國。在一八五〇年，哈登公司更伸張其事業以及於美國南部。該公司之成功遂引起亞當斯 (Alvin Adams) 之興趣。於是亞當斯公司於一八四〇年成立焉。其發軔之處為成立紐約與新英蘭間捷運事業。後又漸及於南部與西部。當時其他捷運公司相繼而起。在一八五四年亞當斯公司，哈登公司，湯姆森公司 (Thomson and Company) 及慶斯來公司 (Kinslay and Company) 合而為一，名之曰亞當斯捷運公司。一八四一年李威公司 (Livingston, Wells and Company) 開始亞拉班愛 (Albany) 與布法羅 (Buffalo) 間之營業。一八四五年威爾士公司 (Wells and Company) 成立，經理布法羅迤西之事務。經過之路程汽船與馬車路兼而用之。巴威公司 (Butterfield Wasson and Company) 於一八五〇年經理紐約中央鐵路之捷運事業。同年更有一合

3. 如欲參考先年歷史，請看 A. L. Stimson *History of Express Business* 與 E. R. Johnson and G. G. Huebner, *Railroad Traffic and Rates* Vol. II, Chap. XXXVII.

併之組織出現，即美國運通公司 (American Express Company) 是也。國家捷運公司 (National Express Company) 成立於一八五三年，經理紐約與新英蘭間之事務。

威法公司 (Wells, Fargo and Company) 組織於一八五二年，其勢力漸及於極西各部。合衆捷運公司 (The United States Express Company) 成立於一八五四年，其業務範於中西部。一八九四年西方捷運公司 (Western Express Company) 起於西北及米執干 (Michigan) 威斯康星 (Wisconsin) 等處。南方捷運公司自一八八六年經營其業務於南方各州。當是時尚有其他較小之獨立捷運公司應運而生。然不久即為各大公司所合併矣。此外鐵路本身組織附屬捷運公司者亦頗不少。⁴

後因合併之故，捷運公司之數目大減。例如太平洋捷運公司之營業於一九一一年歸併於威法公司，國家捷運公司之營業於一九一二年歸併於亞當斯公司，合衆捷運公司因財政上之困難於一九一四年停止營業。當一九一七年中央管理鐵路之時，以四大公司為最發達，即亞當斯，威法，美國，與南方是也。為彼等之捷運合同所包括者，計估

4. 丹瑞大西鐵路 (Denver and Rio Grande Western) 組織環球捷運公司 (Globe Express Company)；愛巴西南鐵路 (El Paso and Southwestern Railroad) 組織西南國際捷運公司 (Southwestern and International Express Company)；大幹線鐵路 (Grand Trunk) 組織坎拿大捷運公司 (Canadian Express Company)；密蘇里太平洋，瓦巴須及太平洋聯合各鐵路 (Missouri Pacific, Wabash and Union Pacific) 組織太平洋捷運公司 (Pacific Express Company)；北方太平洋鐵路 (Northern Pacific) 組織北方捷運公司 (Northern Express Company)；大北鐵路 (Great Northern) 組織大北捷運公司 (Great Northern Express Company)。

鐵路運程百分之九十二，並操縱全美國內捷運事業百分之九十五。

當時鐵路督辦⑤ (Director General of Railroads) 通知各捷運公司，謂彼甚反對現行數公司單獨營業之辦法，而贊成彼等之合而為一。於是此四公司遂租得各小公司而合組美國鐵路捷運公司焉。所有四公司之財產，概歸新公司執掌；四公司之營業歸新公司經理。財產交換方法係將新公司之股票歸四公司收執；此四公司遂成為保有公司 (holding company) 而新公司則為經理公司 (operating company)。新公司因之與美國鐵路管理處 (U. S. Railroad Administration) 訂立合同，開始營業，但為時不久，遂改歸中央直轄矣。

中央管理鐵路停止後，遂由一九二〇年之運輸條例授權於州際商務委員會，該會遂命令此項合併繼續進行。今日美國國內捷運事業百分之九十六七為美國鐵路捷運公司所經理。⁵ 該公司專有其利直至一九二一年東南捷運公司 (Southeastern Express Company) 始出現焉。東南捷運公司經營東南部分之捷運業務，其勢力所及約佔鐵路運程萬哩以外。

鐵路捷運合同

美國鐵路捷運公司在各鐵路上經營捷運業務皆訂有合同。合同內凡有關財政之條件，皆經州際商務委員會於一九二〇年十二月批准。

5. 上節書成後有數鐵路宣佈彼等意欲待至捷運合同期滿時，即行接辦美國鐵路捷運公司之營業，此事業經提交美國鐵路管理員協會 (American Association of Railroad Executives) 之統一捷運合同委員會 (Uniform Express Contract Committee) 討論矣。

捷運公司之合同仍以東南西三大運輸區域之分別為根據。每區為一單位。捷運公司在每區內所得之總進款減出本公司之營業費，租價，及其他項費用，並借款之折扣，與利息，及財產傢俱之添置等，再將所餘提出百分之二·五作為本公司之公積金外，其餘之淨利按各鐵路捷運業務之比例分給各該路若干。捷運公司之進款仍受所謂“利餘條文”(excess profits clause)之限制。按其規訂之辦法，倘使二分五釐之公積金超過該公司資產價值百分之六時，其所超過數目之一半應歸鐵路，所餘之一半仍歸捷運公司保存，直至此項積聚金額超過本公司資產十分之一時得平均分成四份，三份應歸鐵路，一份歸諸捷運公司。

鐵路因捷運業務所得之進款頗鉅。蓋不只由於其地位使然，即鐵路對於捷運業務所費之成本亦頗不貲。鐵路允許供給為輸送捷運營業及員司所需之車輛，並允許將捷運車輛掛入客車，郵車，或特別快車之內。鐵路供給為處理捷運貨物所需之終點地方，而捷運公司方面允許在必須建築專用捷運車站之時，津貼相當建築費。鐵路仍允許輸送捷運公司及其員司之個人用品而不收費。

捷運公司除付鐵路以鉅款外，其他開銷亦極浩繁。職是之故，所得之淨利遂甚微細。一九二六年之營業總進款約計一五五，〇〇〇，〇〇〇，元(指付過鐵路後而言)，迨減出各項開銷之後，只餘一，三〇〇，〇〇〇元。其所費之多有足驚人者。捷運公司必須有一普通營業組織，並多數捷運員司，押車夫，沿線職員，及車站職員等。鐵路雖為處理捷運貨物而供給終點內之地方，但捷運公司必須自己經理其捷運各車站，而擔負其費用。捷運公司並允許負人員及資產上損失之

責。更按合同之規定，允許輸送屬於鐵路之包件及錢幣等而不收費。

營業組織及方法

美國鐵路捷運公司之組織係按分段制度，負最高執行之責者為經理一人，秘書一人，副理兼司庫一人，并其他副理三人。此三副理一管會計，一管人員工作，其餘一人專司營業之招徠，運價之公佈，及賠償事件之處理等。此外尚有專任律師一人，維持及置買主任一人，交際部主任一人。運輸之組織共分五大區，每區各設副理一人以執行關於運輸之一切事宜。因該公司營業區之遼闊，故每區又分成若干段，每段各設段務主任一人。此一段之內，恒又分作若干小段，而各設分段主任一人。

該公司之捷運車站散佈於沿路。在各大城內設立辦公處之習慣較前大減。捷運車站，各設站長，管理站務，有時助之以書記，并助理員車夫等。捷運業務不只包含各車站間捷運物品之輸送，即捷運公司向城內各處取送貨物亦為司空見慣之事。當沿途進行之際，其捷運貨品及車輛均在押車夫看護之下。分段主任有時派出遊行員稽查各路及各站員司之職務。

捷運公司對於寄貨人方面給以統一捷運收據。此種收據與路鐵之統一直交提貨單(uniform straight railroad bill of lading)大致相彷彿。蓋同為“不能轉讓”(nonnegotiable)之文件也。因捷運公司常作“代客收款”(C. O. D.)及免費送貨之業務，故在收據上所印之條件中另有專條說明責任。其責任以五十元為限，或定作貨物超過一百

磅時，每磅以五角爲限。寄貨人必須將貨物之價值書明於收據之上。關於輸送動物時，捷運公司或給以統一尋常動物運單或給以統一非常動物運單。此兩種與鐵路貨運業務所用之兩種動物運單大致相同。當接收價過五百五十元之繪畫，彩畫，照片，刻像，或蠟人時，應給予統一特別貨物運單。

州際商務委員會爲防止複收捷運運價起見，於一九一二年曾規訂捷運標籤，(label) 貨票 (way bill)，及貨票標籤 (way bill label) 之辦法。捷運員司除在運錢之外，應在每件貨物之上繫好標籤。如運費已付，則繫“已付”標籤。此種標籤其紙爲黃色。如未付運費，則繫“未付”標籤。該標籤爲白紙作成。至於已付，或未付，或代客收款之各種捷運貨票，其顏色皆各不同。捷運員司更須將貨票標籤繫於每件貨物之上。⁶ 在貨到之時，收貨人必須簽名於“送貨簿”上，或“交貨收據”之上。此項收據係與貨票及貨票標籤同時填好，再與貨票一並送至交貨員司之處者。

適用於捷運事業之普通運輸則例，均載在正式捷運分等表內。此種則例不若鐵路普通貨運則例之完備。⁷ 但其所涉及者則大略相同，如運費等之計算法，貨物之接收與選擇路徑，捷運運費之重量根據，冷藏之辦法，裝箱與標記之需要，及費用之最高限度等。此外仍載有關於各種運輸事務之規則。凡此事務，在鐵路貨運業務中皆爲單獨之運價簿或法規所管轄，例如正式捷運分等表內包含適用於整車貨物之

6. 此與捷運貨票不同，因其並不包含運送說明也。

7. 見第十二章。

延期規則是也。其與鐵路不同之點，大致為缺少平均延期計畫，而其所收之延期車租亦較高。普通免費時間為四十八小時，過此以後延期費用之計算為前二日每日十元，其餘每日十五元。捷運分等表更包含存儲，改途，及重運之規則。在寄貨人或收貨人請求特別調車，或他種分外而未載於運價簿內之運輸事務時，即有特別費用之取償。管理此種特費之章程，亦載在分等表內。因捷運公司常作取送貨物及代客收款業務，故關於此種業務之規則皆載明於正式捷運分等表內。

捷運分等及運價

“正式捷運分等表”⁸ 為美國鐵路捷運公司與東南捷運公司及其他各捷運公司並坎拿大與紐芬蘭 (Newfoundland) 等政府之捷運部所共同公佈者也。此表將捷運貨物分作三等，金錢分等在外。頭等為根據一切未曾劃歸他等或特別規訂者皆屬之。二等貨物包含各種食品，飲品，及他物，如家畜之皮，冰，某種植物與籽種之類。至於書籍，曆書，印就之格式紙，月份牌，小冊，及他項指定之印刷品皆列入第三等內。此種貨物之價值有一定之限制，並受種種規則之管束。貨物之輕鬆龐大者，或於運輸上有特別危險者，其運價按頭等費而倍增。錢幣，金融，未鑄之金銀條，證券，有價值之文件，當票，寶石等，及代客收款所需之費用，均載在特別金錢分等表內。

頭等運費與二等運費有固定之關連。州際商務委員會規訂二等運費不得超過頭等運費百分之七十五。如因二等貨物以十磅為起碼而發

8. 第三十號，一九二七年一月十七日施行。

現該項運費較頭等運費為多時，則即按頭等核算。三等運價為每二噸重之物件合洋一分，但以一角五分為起碼。惟無論如何不得超過頭等運費。此等運費之低廉由於責任較輕之故。蓋三等貨物每件之價值不得超過十元，且包裹郵件在三等捷運貨物中競爭最烈也。

當一九一三年州際商務委員會注意“運費複收”，“間接取道”，及“賠償遲緩”等指摘之時，即已同時考查“運費過高”，“運費不平”，及“公佈運價之紊亂”各事。故該會於一九一四年二月一日規訂捷運運價之新章。嗣後運價雖曾增加數次，而關於運價之訂定及實施方法亦有不少之變遷，但該會當日所公佈之普通運價制度則至今依舊遵行。頭等運價之計算為三數相加，即“取送費”，“車站費”，與“鐵路運輸費”是也。鐵路運輸費以貨物之輕重及路程之遠近為標準。該會將美國分作三區（初分五區）：第一區為東部與北部，第二區為南部，第三區為西部。每區內之運價採用一致之根據。頭等運價係按大“區截段”(block)或小區截段計算，而不以固定之捷運車站或運輸點為根據。二等運價以頭等運價為根據。大小區截段間運費幾何亦公佈之。

按經緯線之相交，與平直線之次序，而分成九百五十區截段。每大區截段更分為十六小區截段。大區截段以數目為名。小區截段則以字母為名。如貨物由捷運站甲，運至捷運站乙，而此兩站之所在區截段不相連接，則頭等與二等運價之計算應以大區截段至大區截段為根據。倘此兩站之所在區截段相連，則運價之計算應按小區截段至小區截段為標準。如貨物之運輸在同一大區截段之中，由此小區截段運往彼小區截段，則其頭二等捷運運價仍應按照小區截段與小區截段間之

辦法核算。

在計算頭二等捷運運價之時，捷運員司或寄貨人第一應查“捷運車站聯合簿”。內有一表包含美國所有之各捷運車站。由此可知某站在某大區截段，及某小區截段之中。此後再查本路與聯運運價簿。此簿內所包含者為由一區截段至所有不相連接各區截段之“運價等級之號數”，並大區截段內各小區截段間，及相連之兩大區截段內各小區截段間之“運價等級之號數”。由此號數可查得運價等級。等級查得之後，可知頭等與二等貨物由一磅至一百磅間之運費。在一百磅以上之貨物按“平均每磅運價”核算。計算方法係將運價等級表內所載每百磅之運價數目與所欲轉運之磅數相乘，然後再用百除。為求核算簡易起見，各大城之捷運車站皆備有專從該站之所在區截段而至其他各區截段之“區截段價目表”。表內詳列至其餘所有各區截段之“運價等級之號數”，並按數排列之各等捷運運價之錢數。

“運價等級表”內所載之捷運運價，係以百磅內之貨物不得超過五十元之價值為根據。如在百磅以上，每磅之價值亦不得超過五角。倘價值聲明書內所載之價值超越此種限制，則須另付其所超過價值之特別費。此費按每百元加收一角計算，不足百元時以百元論。特種商品捷運運價公佈於“特種貨物運價簿”內。此種運價不受上述之“普通運價”之限制，與普通鐵路貨運業務之辦法相伯仲。

捷運事業內之競爭

美國鐵路捷運公司與東南捷運公司雖共掌國內捷運事業，然於間

接方面亦不少競爭之事。自一九一三年捷運事業即與“郵包事業”競爭全國各處之包裹運輸。捷運公司對於此種事務因有其相當長處，故佔得一部分勢力。郵局對於接收包裹有一定重量之限制，而捷運公司則輕重兼收，毫無問題。捷運公司更於各大站區之內取送貨物，而郵局則只送而不取。捷運公司接收每件貨物之時皆給以收據，而郵局只給保險郵件以收據不及其他。捷運公司用保險木箱輸送易碎物品，而郵局則用郵袋。長途運輸之時捷運運價大都較附有保險之郵費為低。郵局之短途郵費雖比較便宜，然捷運公司在大城內向各處收取貨物亦足以抵制之。

郵包事業對於短途包件及鄉間免費取送等辦法最為適宜。至於責任大小之不同，與保險費之高下，皆無足重輕。寄貨人大都皆喜較低之郵費而不喜保險。

捷運公司之營業，亦受今日各鐵路所辦速運業務之影響。然此種競爭之範圍却不甚大。蓋鐵路既與捷運公司訂立合同，則有相當之利害關係。況鐵路速運業務以速度之緩急及經營之小心而論，皆不如捷運公司，因捷運業務完全為客運業務也。至於鐵路兼作取送業務者甚少。⁹如普通貨物運費與捷運運費作比較，則須將搬運車費或商務渡車費加入，而其業務之不同處亦須計及。

此外與捷運公司有競爭者為“貨物轉運人”(freight forwarder)之聯合貨運業務，與其他收集零擔貨物化作整車貨物之機關，以及汽車運輸公司或私有汽車等之捷省貨運業務。

9. 見第四章。

附註

● 美國之“捷運公司”(express company)與中國之“轉運公司”(forwarding company)相似而實不相同。其相似之點如下：

1. 同為輔助鐵路運輸之重要機關。
2. 同為貨運居間人；自己既無貨可寄，亦無運貨之工具。
3. 同負貨運全責。
4. 同能兼營水陸兩運及聯運事業。

其不同之點如下：

中國之轉運公司

1. 大致因鐵路無負責貨運而產生。
2. 用鐵路所定之貨物等級及運價。
3. 所運貨物附掛於普通貨物列車時為多。
4. 所運以整車貨物為多，以零擔貨物為少。
5. 公司代表託運人照付鐵路運費。
6. 每年運費超過某數時，鐵路常給以回佣。
7. 經濟來源，除鐵路回佣外，尚有託運人所付之佣金，存棧費，及零擔化為整車所得之差數。
8. 公司如用車站地方須付租金。
9. 其業務完全為貨運性質。

美國之捷運公司

1. 因鐵路無包件業務而產生。
2. 自定貨等，自定捷運運價。
3. 所運貨物皆掛於客車或特別快車上以求速達。
4. 所運以零件貨物為多，以整車貨物為少。
5. 不付鐵路運費而以得利分給鐵路。
6. 無所謂回佣辦法。
7. 經濟來源為運貨進款減出分給鐵路應得部分後所贖之餘利。
8. 鐵路除供給車輛外，尚供給車站地方，皆無租金。
9. 其業務為客運性質。

● 當美國加入歐戰後，所有全國鐵路臨時收歸國家經理。其主管機關名曰美國鐵路管理處(U. S. Railroad Administration)，最高長官曰鐵路督辦(Director General of Railroads)，該機關於一九二〇年三月一日撤消。

參 考 書

- Ohandler, W.H., *Express Service and Rates* (1927).
- Interstate Commerce Commission, *Statistics of Railways in the United States* (annual).
- , Testimony and Decisions in: 24 I.C.C. 381; 28 I.C.C. 131; 89 I.C.C. 297; 78 I.C.C. 126, and 81 I.C.C. 247.
- Johnson, E.R., and Huebner, G.G., *Railroad Traffic and Rates*, Vol. II, Chaps. XXXVII, XXXVIII, XXXIX, XL, XLI, XLII and XLIII (1911).
- Johnson, E.R., and Van Metre, T.W., *Principles of Railroad Transportation*, Chap. XIII (1921).
- Miller, S.L., *Railway Transportation*, Chap. XVI (1824).
- Official Express Classification, No. 30, effective January 17, 1927, and supplements.
- Stimson, A.L., *History of the Express Companies and the Origin of the American Railroads* (2nd. Ed., 1858), pp. 489-532.
- Uniform Contract for Ordinary Live Stock.
- Uniform Express Receipt.
- Uniform Live Stock Contract for Animals other than Ordinary Live Stock.
- Uniform Special Express Contract.

第九章

鐵路郵運業務

鐵路載運郵件對於商業，社會，及承運人等之重要處，實不應以郵費之低廉而輕之。按一九二六年頭等鐵路所收不過九五，三二〇，〇〇〇元。換言之，即佔其總收入百分之一·五。至於統全美國之郵件運費而言，亦只一三九，四二八，〇〇〇元而已。然省而且速之郵遞業務誠足增進人民之社交，經濟，政治，及學識等狀況。因其鼓勵社會與商務等事務之活動，及新聞紙雜誌與他種文件之流通也。經濟事業大都依賴通信，故雖短時間之郵務停頓，亦足使商業感受不便。

郵政局之輸送郵件，依賴鐵路為最殷。故從運輸方面立論，則國內郵件之載運，實為鐵路業務之一部分。然社會不與鐵路發生直接關係，其有關係者為另一機關，即郵政局是也。此層與捷運事業相同。郵政局單獨營業。有時壟斷而享專利，有時則須與捷運公司相競爭。然無論如何，關於郵件之輸送，須付給鐵路或他種運輸機關以津貼。

國內郵件業務與費用^①

因郵件業務為政府所經營，故於進款之多寡不甚注意，非若鐵路或他種運輸機關（如捷運公司等）之惟利是圖也。② 郵件之分等，與

郵費之規訂，多從社會及經濟方面着眼。郵務雖為累虧營業，但政府因其有益於社會之故，仍竭力維持其低廉之郵費與奢貴之業務。

國內郵件分為四等，¹ 計一等郵件為書信，明信片，及所有各種書寫并封緘之信件類物。二等為新聞紙，雜誌及其他掛號認為二等郵件之各種定期出版物。三等郵件最多不得高過八兩之重量，包含傳單及他種印刷品，商品，二十四頁以上之書籍，與仿單，籽種，折枝，根莖，及一切植物。四等郵件又稱包裹郵件，以八兩為起碼重量，包含商品，書籍，印刷品，及一切不屬於一二兩等內之郵件。每等之內又接不同之物件加以較細之區分，而郵費亦因之略有出入。

各等郵件多有免費郵遞者。國會，各部，及其他政府各機關皆享免費郵遞之權利，但以公務為限，私人利用者受罰。各農林學校，各試驗場，以及盲生之讀品等，皆能免費郵遞。本地之新聞紙而遞送於本地界內者，如無特設之免費郵遞機關，則概由郵政局代為分送，而不收費。

美國一等郵費如下：政府所印之明信片每張洋一分，私人之明信片二分，信件及他種一等郵件每重一兩者二分，二等郵費在八兩之內每二兩為二分，八兩以上之郵件按四等“環區率”(zone rate) 郵費計算，而每件須另加二分作為業務費。三等郵費按各種物品而互異，大致每二兩由一分至一分五不等。上述三種郵費除二等郵包之重量在八兩以上者外，其餘概按“單一率”(flat rate) 計算。單一率者，即不分遠近，郵費劃一之謂也。

1. 國外郵件之分等見第五十三章。

計算四等（即包裹）郵件之時，單一率制不適用於用。蓋商品之運價，無論貨運，捷運，或郵運，皆須計及該項運輸移動之遠近。倘單一運價以短途為計算包裹運費之根據，則送貨至遠處者亦付近處之運價，郵務勢將賠累不堪。如以長途為根據，則送貨至近處亦須付遠處之運價，其倚賴郵寄售賣物品之商店，或製造廠，或農人等，在欲送物品至近處之市場時，必將棄包裹辦法而不用。包裹運價對於路程遠近之關係，雖不若捷運運價之密切，²然包裹環區制之採用亦能使運價因遠近而大異。畫環區方法，第一步先將全國分作若干單位（即方格），每單位為三十“方分”。換言之，即每四單位等於經緯線相交而成之一方度。然後再擇任一單位為中心而畫同心圓八。第一圓之半徑為五十哩，第二為一百五十哩，第三為三百哩，第四為六百哩，第五為一千哩，第六為一千四百哩，第七為一千八百哩。一千八百哩以外者皆包入第八圓內。每郵局內皆有一本包裹郵務指南，其中詳載某某郵局居某某單位之內。此外更附包裹郵務圖一紙，圖內排列所有各郵務單位，及按該郵局所在之單位而畫成之各環區。但在大城內之郵局多不用指南與地圖，而以環區解釋錄代之。

在每一單位區域內之包裹郵價為第一磅七分，包含二分之業務費在內。此後每加二磅時，加價一分。此為重量方面，至於遠近方面則郵費按環區而增加，無論到任何單位去，只要在第一及第二兩環區之內，其第一磅之郵費為七分。如到其餘環區內，則按序遞增至八分，九分，十分，十一分，十二分，十三分，十四分，而每件二分錢之業

2. 見第八章。

務費³依然包括在內。以上係就第一磅而論，若重過一磅時，在第一第二兩環區之內，每加一磅加價一分。如至其餘各環區內，每加一磅應加二分，四分，六分，八分，十分，十二分，以環區之遠近為序。

如寄物人要求特別業務，則須另付加價。在四等郵件上書明“特郵”(special handling) 記號者，應付加費二角五分。此物即享一等郵件之速遞權利。無論何等郵件，如書明“快遞”(special delivery) 字樣者，須付加價由一角至二角不等，以重量為區別。三四等郵件亦可保險。保險費由五分至二角五分不等。保險五元以下者為五分，百元以下者為二角五分。寄物人如欲得收件收據者，每件應繳費三分。郵局如“代客收款”(C. O. D.) 其貨物價值在十元以下者，應收費一角二分，百元以下者為二角五分。

當一九一三年，美國國內包裹郵務輒設之初，其重量限制為十一磅。嗣後將前三環區內之包裹重量限制增至七十磅，三環區以外者為五十磅。體積之限制為方圓不得超過八十四吋。由於此種限制，包裹營業為捷運公司得去者不少。⁴

無論何等郵件，如欲由飛機遞送者，應付空郵加價。郵政部對於航空郵費之政策，當在第六十章內討論之。

鐵路之郵件運輸

在鐵路發明以前，郵政局完全依賴驛車以傳遞國內郵件。輔助驛

3. 在鄉村免費遞送路線內無此費用。

4. 見第八章。

馬之不足者爲騾馱，小車，集船，及小汽船等。郵局恒與私人訂立合同專作某路傳送郵件之事。運送之急緩，次數之疏密，以及費用之多寡，皆載在合同之內。鐵路攜帶郵件肇始於一八三四年。彼時業務遲緩而無定，故“人民與郵政部皆懷疑鐵路業務是否可靠”。⁵ 最初郵件運輸之辦法爲間接性質。郵局與私人訂約，再由彼等與鐵路訂立合同。嗣後郵局與鐵路直接訂立合同。當一千八百七十年時，此種合同辦法完全取消，鐵路郵務路線乃由國會之法令及郵政部之命令定之。

驛車與汽船向以封口之郵袋携取郵件。至鐵路繼起一沿舊法。當其初年尙有“郵件支配處”之設立，以分佈及轉送郵袋等。迨至弊端叠出，遂於一八五九年採用“直寄”辦法。此法逐漸推行。洎夫鐵路郵車實現後，郵件支配處始完全絕跡。

自一八六〇年以後鐵路添設郵車。郵務司事遂能沿途分配郵件，而此種業務遂成爲郵運中之一重要部分矣。在美國第一有此計畫者爲韓約鐵路 (Hannibal and St. Joseph Railroad) 之大衛司 (William A. Davis) 君，時在一八六二年。再則爲芝加哥西北鐵路 (Chicago and Northwestern Railway) 之亞穆詩窗 (George B. Armstrong) 君，時在一八六四年也。亞君後爲鐵路郵務總管。今日仍有以封口之郵袋携運郵件於特別快車中，客車之行李車中，及貨車之守車中等。但大部分郵件皆爲郵車載運。按一九二六年之計算，正式郵車共有九〇二輛。此車內之設備與郵局無異。至於附設專欄以備郵務之用之車

5. General Superintendent Railway Mail Service *History of the Railway Mail Service*. Exec. Doc. No. 40. 48. Cong., 2 Sess. (1885).

輛共有四〇六八輛。郵務司事在此車內分配郵件時不只按城區分，如遇大城時仍按該城之各站分配。故車抵站時郵務汽車業已守候，卸裝一畢即直接馳往各區毫無延悞。

開行快郵列車為鐵路之快郵業務。該列車係完全以郵車若干輛作成。此種列車創設於一八七五年。按普通習慣，一次運輸之郵件如重量超過五萬磅時，即開行列車。至於普通之郵車，或專欄車，皆附掛於旅客列車之內。

郵政總局於一九一一年開始成立“鐵路終點郵政局”。此局皆設於大城之車站上。早先在沿途處理之郵務，至是遂移其一部分事務於此局矣。終點郵局成立後，郵車上司事之人數逐漸減少，而車上所佔之地方較前經濟。至於處理郵件之手續亦因之減省不少。

在鐵路所作之郵運業務內，第一為預備攜帶郵袋之地方，或預備郵局所要之郵車或專欄車等。並須按照所指示之辦法拖曳此種車輛。鐵路之製造郵車，完全以政府之意志為依歸。鐵路載運郵件，或用快郵列車，或用客車，或用其他車輛，皆由郵政總局定奪。在裝車，調車，及卸車時，郵件皆有優先權，倘郵件欲隨某列車而行，在該項郵件到站時該列車尚未開動，而郵件却故意留給後車攜帶，則鐵路應受處罰。如郵件於途中耽擱，而又失却最早之補救機會，鐵路須受罰。不能迅速收送者受罰。任郵件之損失毀壞及他種過失者皆受罰。罰款之多寡由郵政總長定之。鐵路更須設置適當之郵件裝卸機，以備在車行動時裝卸郵件之用。如行近此機之時而不鳴相當之信號者受罰。

鐵路在直接預備郵車及拖曳該項車輛之外，尚有種種間接業務。

郵件之裝入車輛爲鐵路人員之事。如無郵務司事，則卸車之事亦歸鐵路辦理。由此車將郵件移至彼車亦爲鐵路之事務。如郵政局與車站之距離在八十“呎杆”（每呎杆約合五碼半）以內，則鐵路須自向郵局內取送郵件。但郵局如已有取送郵件之辦法者，不在此例。至於爲郵務而預備車站之地方，及郵車之安置等，皆須儘先辦理。

關於津貼之方法及數目，郵局與鐵路自始即有意見不和之處。一八三八年所施行之鐵路郵務條例宣佈所有鐵路皆定爲郵務路線。並授予郵政總長以全權，使與鐵路訂立合同及規訂津貼。津貼最高不得較驛車所費者多過百分之二十五。嗣後國會不斷通過鐵路郵運津貼各條例，釐訂每年每哩應付之最高津貼數目。在一八七二年鐵路郵車之津貼開始，而翌年又有更大變遷。是時國會通過條例取消合同辦法及投標辦法等，並訂定津貼最高率，以郵件之輕重，運輸之遠近，及正式郵車數目之多寡爲根據。郵政總長爲奉行新法律起見，將津貼率定爲平均每日載二百磅者，每哩每年五十元，五千磅者二百元。此外每加二千磅加付二十五元。正式郵車四十呎長者，加付津貼二十五元，五十五呎至六十呎者五十元。每日載重之計算法係將相連九十日以上之郵件完全稱過，再平均之。每四年規訂一次。在一九〇七年以前只算工作日。自是以後郵政總長命將所有稱量期間之各日盡皆計算在內，然後再用所得之日數以除重量之和。

津貼之數目雖不時減低，然在一九一六年以前之大體辦法至今尚無更動。不過以一八七六，一八七八，一九〇七，一九一〇等年之核減爲最著。鐵路中曾得政府地畝之捐助者，其郵件運費更較低廉。亦

有數次曾專因鐵路增加特別設備及開行快郵列車而稍增津貼，但至一九〇七年復宣告停止。當一九一一年郵政總長命令將某種定期出版物按貨物而不按郵件載運，於是又將津貼減低一次。

鐵路反對津貼之續減，並謂四年稱量郵件一次之辦法實使鐵路多運許多郵件而無所取償。在郵政總局方面却堅持減低津貼之議，並謂鐵路在稱量郵件時期中，恒雜他物以增加重量。一九一二年國會聯席委員會加以徹底之調查。結果鐵路郵運津貼之辦法遂完全變更。當一九一三年包裹業務成立，郵件運輸驟長，郵運津貼遂允酌增，但以百分之五為限，並限於本年未曾稱量郵件重量之各路。

一九一四年國會聯席委員會完成調查之時，其條陳不只為應增鐵路郵運津貼以維持該項業務，并提議採用按郵件所佔車中地方之面積大小為津貼多寡之根據（簡稱“面積根據”）。經過多次之爭論與耽擱之後，國會遂於一九一六年七月通過條例，授權與州際商務委員會使之按時規定相當之鐵路郵運津貼，並將來給予津貼之方法。但在州際商務委員會進行研究之時，郵政總長為實驗起見，得有權試行該項條例內所定之面積根據辦法。至於應在何路試行，該總長自擇之。郵政總長於是擇定除載運封口郵袋之路線外，所有各鐵路之郵務路線皆在試行範圍之內。

鐵路雖反對此種大批試驗方法，然州際商務委員會却贊助郵政總長之意見，遂於一九一九年十二月二十三日正式決定將新法實施於各路矣。該委員會所訂之根本津貼率，自一九一六年十一月一日至一九一八年一月一日為有效時期。一九一八年一月一日以後，增加百分之

二十五。凡得有政府地畝之鐵路，其郵運津貼率與其他普通鐵路相較為百分之八十。單獨營業之短線，其津貼率高過普通者約百分之二十至二十五。凡車站與車站間，及車站與鐵路運送範圍內之郵局間之郵件輸送須另付津貼。此項津貼以“業務成本”為根據。然因州際商務委員會按面積根據所訂之津貼率實較一九一六年條例內所訂之試行津貼率為高，故郵政總局須從新將自一九一六年十一月一日起始之鐵路津貼加以整理。

自一九一九年面積根據法經州際商務委員會公佈後，津貼率之高低屢有變更。不過此項根據尚依然存在。下表為按照面積根據之現行津貼辦法。

業務單位	津貼率
每哩業務佔用六十呎正式郵局車一輛	計洋三角三分七五
每哩業務佔用三十呎專欄地方	計洋一角八分七五
每哩業務佔用十五呎專欄地方	計洋一角二分五
每哩業務佔用六十呎存儲車一輛	計洋三角五分
每哩業務佔用三十呎存儲車地方	計洋一角八分七五
每哩業務佔用十五呎存儲車地方	計洋一角
每哩業務佔用 七呎存儲車地方	計洋五分六二五
每哩業務佔用 三呎存儲車地方	計洋三分一二五
每哩業務佔用十五呎封口郵袋地方	計洋一角二分五
每哩業務佔用 七呎封口郵袋地方	計洋六分二五
每哩業務佔用 三呎封口郵袋地方	計洋三分七五

除得有政府地畝之鐵路外，其餘各大鐵路皆按此率付給津貼。如作特別轉運業務時，則另外加付津貼。算法係根據業務成本，再加百分之三。關於單獨營業之短線，其按面積根據所訂之津貼率在州際商務委員會最近之判決中已有數次之修正。

鐵路因郵運業務之費用較前增長，故於一九二七年呈請州際商務委員會重新修正郵運津貼率。此項調查業經開始。但該委員會尙未宣佈若何之決定。

其他郵運機關

對於郵件之運輸其次於鐵路者為海洋輪船公司，因其攜帶國外郵件也。但海洋郵運業務本為海洋客運事業內之一重要部分，故在第六編內詳論之。更有許多較小之運輸機關，似於國內郵運業務上不無可述之價值。當一九二六年攜帶郵件之小汽船，及他種小輪船，其路線總數竟有二七六條之多。計凡四六，八七一哩。津貼之規定取投標及合同辦法。電力鐵路載運郵件達八，二〇五哩。州際商務委員會按蒸汽鐵路之辦法訂其津貼。在不通鐵路及汽船之處仍用馬車，驛馬，或汽車輸送郵件。此名為“星路”(star route)。蓋較小之郵局星散於各處也。其承運人仍以投標辦法決定之。承運人須擔保其忠實服務。按一九二六年立有合同之星路計達一〇，九九一條。政府同時亦經營十條星路。此等星路之成立非因無人承辦，即因索價太昂，故政府自行經理尙較為經濟也。今日郵政局之鄉村郵務既漸伸張，故多數星路因之宣告停止。一九二六年郵局共有四五，三一八條鄉村路線，長凡

一,二五〇,〇〇〇哩。其郵件直達三千萬人。

用飛機攜帶郵件為最近郵運中之進步。蓋客運，捷運，及貨運等需要速度無論如何之切，其首屈一指者仍推商務航空中之郵運業務，載運郵件之飛機或由政府直接經理，或由私人訂立航空郵運合同承運之。此節當詳論於第六十章中。

城內之短距郵運皆用載貨之汽車及馬車等。郵局與車站間之郵運或歸郵政總局自辦，或歸鐵路承辦，然均認為短距運輸之一種。郵局間，郵站間，及其他收送郵件地點間之郵運，並街市郵箱內郵件之收集，包裹之分送，郵件之繼續送與郵差，接送郵差於其路線之上，載運關於郵務上之用品等，均需多數車輛往來馳騁。在一九一四年十月一日以前，除政府與鐵路車站間之來往郵件外，其餘所有上述之事務皆歸私人訂立合同承辦。然其後各城之私人車運逐漸減少，而政府所管有之載貨汽車遂起而代之。更有數大城其郵局與郵站間，或郵局與鐵路車站間一部分之郵運利用氣筒為之傳送。

附 註

- ① 此節所論者皆指美國國內情形而言。欲知我國國內郵費可參閱以下三附表。
- ② 按美國鐵路在美國本部者皆為民有民辦故云。
- ③ 按英文 zone system 之名詞在本書內曾有二義，一曰環區制，二曰區段制。此二者實大同而小異也。如電車制定價目常採用者為區段制，蓋將行車所經各地分成若干區段，每一區段內施用單一價目。如由此區段至彼區段則其價目為二者相加之和。至於郵局所採用者則為環區制。其原理與前者相同，不過辦法稍異耳。環區法係用寄發郵件地點作為中心而畫同心圓若干。郵件從內至外每經一圓加費若干。如欲參考此圖請看 E. R. Johnson 與 T. W. Van Metre 所著之 Principles of Railroad Transportation, 第二百十八頁之對面。
- ④ 欲知我國鐵路與郵政局之關係，請參看金士宜著之鐵路運輸業務，第三二一頁至第三二七頁。

附表一：中華民國郵政寄費清單

類別	重量等類	中 國 境 內					
		蒙 古 新 疆 以 外 之 各 行 省	蒙 古 及 新 疆 省	蒙 古 及 新 疆 省	蒙 古 及 新 疆 省	蒙 古 及 新 疆 省	
		第一資	第二資	第三資	第四資	第五資	
		各局就地投送界內	各局互寄	各局就地投送界內	蒙古或新疆省內各局互寄	與各省互寄	
普通	信函類	每起重二十公分(格蘭姆)	二 分	五 分	二 分	六 分	九 分
		每續加二十公分(格蘭姆)	二 分	五 分	二 分	六 分	九 分
	明信片	單	一 分	二 分	二 分	三 分	四 分
		雙(即附有回片者)	二 分	五 分	四 分	六 分	八 分
	新聞紙類	每束一張或數張重以二千公	每重一百公	每重五十公	每重一百公	每重五十公	每重五十公
		分(格蘭姆)為限	蘭姆)	蘭姆)	蘭姆)	蘭姆)	蘭姆)
	書籍刷印契等	重一百公分(格蘭姆)	半 分	一 分	一 分	一 分	一 分
		逾一百至二百五十公分	半 分	一 分	一 分	一 分	一 分
		逾二百至五百公分	一 分	二 分	一 分	二 分	三 分
		逾五百至七百五十公分	一 分	二 分	一 分	二 分	三 分
逾七百五十至一千公分		一 分	二 分	一 分	二 分	三 分	
逾一千至二千公分		一 分	二 分	一 分	二 分	三 分	
逾二千至三千公分(此行限於單本寄遞之書籍)	一 分	二 分	一 分	二 分	三 分		
郵件	實用點凸樣件	重一百公分(格蘭姆)	半 分	一 分	一 分	一 分	一 分
		逾一百至二百五十公分	半 分	一 分	一 分	一 分	一 分
		逾二百至五百公分	一 分	二 分	一 分	二 分	三 分
		逾五百至一千公分	一 分	二 分	一 分	二 分	三 分
		逾一千至三千公分	一 分	二 分	一 分	二 分	三 分
商務單	每五十張或五十張以內	五 分	五 分	一 角	一 角	一 角	
貨樣類	重一百公分(格蘭姆)	一 分	三 分	二 分	四 分	三 分	
	逾一百至二百五十公分	一 分	三 分	二 分	四 分	三 分	
	逾二百五十至五百公分	一 分	三 分	二 分	四 分	三 分	
掛號郵件	在普通資費外另加掛號費	八 分	八 分	五 分	五 分	一 角	
	單掛號(祇給郵局收據)	一 角	一 角	一 角	一 角	一 角	
快遞郵件	雙掛號(并掣取收件人回執)	一 角	一 角	一 角	一 角	一 角	
	補發回執	一 角	一 角	一 角	一 角	一 角	
保險信函	每件除普通資費外另加	一 角	一 角	一 角	一 角	一 角	
	除按重量照納信函類之資費及加納單掛號或雙掛號費外	按保險價值百分之	一 角	一 角	一 角	一 角	
包裹類	重五千公分(格蘭姆)	一 角	一 角	二 角	二 角	二 角	
	逾五千至一萬公分	一 角	一 角	二 角	二 角	二 角	
	每重一千公分(格蘭姆)	每單純費起碼二角	每單純費起碼二角	每單純費起碼二角	每單純費起碼二角	每單純費起碼二角	

附表二：國內包裹資例表

包 裹 重 量	單 純 價				
	一 倍	二 倍	三 倍	四 倍	六 倍
重 一 千 公 分(格爾姆)	二 角	四 角	六 角	八 角	一元二角
逾一千至二千公分(格爾姆)	三 角	六 角	九 角	一元二角	一元八角
逾二千至三千公分(格爾姆)	四 角	八 角	一元二角	一元六角	二元四角
逾三千至四千公分(格爾姆)	五 角	一 元	一元五角	二 元	三 元
逾四千至五千公分(格爾姆)	六 角	一元二角	一元八角	二元四角	三元六角
逾五千至六千公分(格爾姆)	七 角	一元四角	二元一角	二元八角	四元二角
逾六千至七千公分(格爾姆)	八 角	一元六角	二元四角	三元二角	四元八角
逾七千至八千公分(格爾姆)	九 角	一元八角	二元七角	三元六角	五元四角
逾八千至九千公分(格爾姆)	一 元	二 元	三 元	四 元	六 元
逾九千至一萬公分(格爾姆)	一元一角	二元二角	三元三角	四元四角	六元六角

寄往各處之重量均以一萬公分(格爾姆)爲限其在輪船火車交通之處往來寄遞者長及橫周合計可至一百八十分(桑笛適當)惟其長度不得逾一百公分(桑笛適當)其在輪船火車未通之處往來寄遞者長及橫周合計可至一百四十五公分(桑笛適當)惟其長度不得逾四十五公分(桑笛適當)

凡度量包裹須以兩端距離最長者作爲長度並非按包裹之長周計算且以最粗厚一部分之四周作爲橫周例如包裹寬二十公分(桑笛適當)高二十公分(桑笛適當)長一百公分(桑笛適當)則其橫周卽爲八十分(桑笛適當)長及橫周合計卽一百八十分(桑笛適當)

倘包裹超過上列之尺寸而郵局轉運時尙能易於寄遞者亦准收寄惟須於應納郵費外另加郵費百分之五十但寄往輪船火車未通之各處其長及橫周合計不得逾一百八十分(桑笛適當)或長度不得逾一百公分(桑笛適當)

附表三：國內包

寄 到	發																	
	河		山		河		遼		山		湖		湖		江		江	
	北		西		南		吉		東		北		南		西		蘇	
	甲	乙	甲	乙	甲	乙	甲	乙	甲	乙	甲	乙	甲	乙	甲	乙	甲	乙
河 北	甲	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	二	一	二	一	二	一	二
	乙	一	一	一	一	一	一	一	一	一	二	二	二	二	二	二	二	二
山 西	甲	一	一	一	一	一	一	二	一	二	一	二	一	二	一	二	一	二
	乙	一	一	一	一	一	一	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二
河 南	甲	一	一	一	一	一	一	二	一	一	一	一	一	二	一	二	一	一
	乙	一	一	一	一	一	一	二	二	一	一	一	二	二	二	二	一	一
遼吉黑	甲	一	一	一	二	一	二	一	一	二	一	二	一	二	一	二	一	二
	乙	一	一	二	二	二	二	一	一	二	二	二	二	二	二	二	二	二
山 東	甲	一	一	一	二	一	一	二	一	一	一	二	一	二	一	二	一	一
	乙	一	一	二	二	一	一	二	二	一	二	二	二	二	二	二	一	一
湖 北	甲	一	二	一	二	一	一	二	一	二	一	一	一	一	一	一	一	二
	乙	二	二	二	二	一	一	二	二	二	一	一	一	一	一	一	二	二
湖 南	甲	一	二	一	二	一	二	一	二	一	二	一	一	一	一	一	一	二
	乙	二	二	二	二	二	二	二	二	二	一	一	一	一	一	一	二	二
江 西	甲	一	二	一	二	一	二	一	二	一	二	一	一	一	一	一	一	二
	乙	二	二	二	二	二	二	二	二	二	一	一	一	一	一	一	二	二
江 蘇	甲	一	二	一	二	一	一	二	一	一	一	二	一	二	一	二	一	一
	乙	二	二	二	二	一	一	二	二	一	一	二	二	二	二	二	一	一
上 海	甲	一	二	一	二	一	一	二	一	一	一	二	一	二	一	二	一	一
	乙	二	二	二	二	一	一	二	二	一	一	二	二	二	二	二	一	一
安 徽	甲	一	二	一	二	一	一	二	一	二	一	一	一	二	一	一	一	一
	乙	二	二	二	二	一	一	二	二	二	一	一	二	二	一	一	一	一

裹資費倍數表

自												四		雲南 經寄 由安南 在此 例者 不		陝	甘	貴	蒙	新
上		安		浙		福		廣		廣		川	川	西	肅	州	古	疆		
甲	乙	甲	乙	甲	乙	甲	乙	甲	乙	甲	乙	甲	乙							
一	二	一	二	一	二	一	二	一	二	一	二	一	三	三	三	三	六	六		
二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	三	三	三	三	三	六	六		
一	二	一	二	一	二	一	二	一	二	一	二	一	三	三	三	三	六	六		
二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	三	三	三	三	三	六	六		
一	一	一	一	一	二	一	二	一	二	一	二	一	三	三	三	三	六	六		
一	一	一	一	二	二	二	二	二	二	二	二	三	三	三	三	三	六	六		
一	二	一	二	一	二	一	二	一	二	一	二	一	三	三	三	三	六	六		
二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	三	三	三	三	三	六	六		
一	一	一	二	一	二	一	二	一	二	一	二	一	三	三	三	三	六	六		
一	一	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	三	三	三	三	三	六	六		
一	二	一	一	一	二	一	二	一	二	一	二	一	二	三	三	三	六	六		
二	二	一	一	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	三	三	三	六	六		
一	二	一	二	一	二	一	二	一	一	一	一	一	二	三	三	二	六	六		
二	二	二	二	二	二	二	二	一	一	一	一	二	二	三	三	二	六	六		
一	二	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	三	三	三	三	六	六		
二	二	一	一	一	一	一	一	一	一	一	二	二	三	三	三	三	六	六		
一	一	一	一	一	一	二	二	二	二	二	二	三	三	三	三	三	六	六		
一	一	一	一	一	一	一	二	一	二	一	二	一	三	三	三	三	六	六		
一	一	一	一	一	一	一	二	二	二	二	二	三	三	三	三	三	六	六		
一	一	一	一	一	一	一	二	一	二	一	二	一	三	三	三	三	六	六		
一	一	一	一	一	一	二	二	二	二	二	二	三	三	三	三	三	六	六		

(接第104頁)

寄	發																		
	河		山		河		遼		山		湖		湖		江		江		
	北		西		南		黑		東		北		南		西		蘇		
到	甲	乙	甲	乙	甲	乙	甲	乙	甲	乙	甲	乙	甲	乙	甲	乙	甲	乙	
浙 江	甲	一	二	一	二	一	二	一	二	一	二	一	二	一	二	一	二	一	二
	乙	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	一	一	一	一
福 建	甲	一	二	一	二	一	二	一	二	一	二	一	二	一	二	一	二	一	二
	乙	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	一	一	二	二
廣 東	甲	一	二	一	二	一	二	一	二	一	二	一	二	一	二	一	二	一	二
	乙	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	一	一	一	一	二	二
廣 西	甲	一	二	一	二	一	二	一	二	一	二	一	二	一	二	一	二	一	二
	乙	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	一	一	二	二	二	二
四 川	甲	二	三	二	三	二	三	二	三	二	三	二	三	二	三	二	三	二	三
	乙	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	二	二	二	二	三	三	三	三
雲 南 經 由 安 南 寄 遞 者 不 在 此 例	甲	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三
	乙	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三
陝 西		三	三	二	二	二	二	三	三	三	三	二	二	三	三	三	三	三	三
甘 肅		三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三
貴 州		三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	二	二	三	三	三	三	三
蒙 古		六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六
新 疆		六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六

(接第105頁)

自																				
上海		安徽		浙江		福建		廣東		廣西		四川		雲南 經寄 由安 南不	陝西	甘肅	貴州	蒙古	新疆	
甲	乙	甲	乙	甲	乙	甲	乙	甲	乙	甲	乙	甲	乙	甲	乙					
一	一	一	一	一	一	一	一	一	二	一	二	一	三	三	三	三	三	三	六	六
一	一	一	一	一	一	一	一	二	二	二	二	三	三	三	三	三	三	三	六	六
一	二	一	二	一	一	一	一	一	一	一	二	一	三	三	三	三	三	三	六	六
二	二	二	二	一	一	一	一	一	一	二	二	三	三	三	三	三	三	三	六	六
一	二	一	二	一	二	一	一	一	一	一	一	一	三	三	三	三	三	三	六	六
二	二	二	二	二	二	一	一	一	一	一	一	三	三	三	三	三	三	三	六	六
一	二	一	二	一	二	一	二	一	一	一	一	一	三	二	二	三	三	二	六	六
二	二	二	二	二	二	二	二	一	一	一	一	三	三	二	二	三	三	二	六	六
二	三	二	三	二	三	二	三	二	三	二	三	一	一	二	二	二	四	六	六	
三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	一	一	二	二	二	四	六	六	
三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	二	二	二	二	一	一	三	三	二	六	六
三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	二	二	二	二	一	一	三	三	二	六	六
三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	二	二	三	三	一	三	六	六	
三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	二	二	三	三	二	一	三	六	六
三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	二	二	四	四	二	二	三	三	一	六	六
六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	二	六
六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	二

附 誌

凡表內所註甲字者即汽機所通之處註乙字者即汽機未通之處

凡表內所註一二三四六字樣係指前表所載一二三四六倍之單純費例如包裹一件重三千五百公分(格蘭姆)由山東省汽機所通之處寄交四川省汽機不通之處須收三單純費即係銀圓一元五角

凡在吉黑郵區內汽機未通之各處寄往其他各郵區之包裹及其他各郵區(惟在遼寧郵區內汽機所通之各處寄往吉黑郵區內汽機所通之各處者不在其內)寄往吉黑郵區內各處(惟長春下九台營城子土門嶺樺皮廠及吉林府不在此例)之包裹以及四川與陝西甘肅互相往來取道漢口之包裹除按上列資費外須另加一單純費

凡包裹往來雲南省內各處取道英屬香港法屬安南者均按左列之資例收費

一 凡包裹由各省內汽機所通之各處寄往雲南省內汽機所通之各處者其資費如下

重至一千公分(格蘭姆)	七角
逾一千至二千公分(格蘭姆)	八角五分
逾二千至三千公分(格蘭姆)	一圓零五分
逾三千至五千公分(格蘭姆)	一圓二角
逾五千至七千公分(格蘭姆)	一圓七角
逾七千至一萬公分(格蘭姆)	一圓九角

二 凡包裹由雲南省內無論汽機所通或未通之各處寄往蒙古新疆以外其他各省汽機所通或汽機未通之地方者其資費如下

重至一千公分(格蘭姆)	一圓一角
逾一千至二千公分(格蘭姆)	一圓四角五分
逾二千至三千公分(格蘭姆)	一圓八角五分
逾三千至五千公分(格蘭姆)	二圓四角
逾五千至七千公分(格蘭姆)	三圓三角
逾七千至一萬公分(格蘭姆)	四圓一角

三 凡包裹由四川甘肅陝西貴州四省以外其他各省之汽機所通或未通之地方寄往雲南省內汽機未通之各處者除按第一節規定之費率收取外並須加收一單純費

四 凡包裹由四川甘肅陝西貴州四省以外其他各省之汽機未通之各處寄往雲南省內汽機所通各地方者除按第一節規定之費率收取並須加收一單純費

五 凡包裹由四川甘肅陝西貴州四省汽機未通之各處寄往雲南省內汽機未通之各處者除按第一節規定之費率收取外並須加收二單純費

-
- 六 所有蒙古新疆與雲南省往來互寄之包裹除按第一節規定之費率收取外並須加收五單純費
- 七 凡包裹由四川省內汽機所通之地方寄往雲南省內汽機未通之地方者除按第一節規定之費率收取外並須加收二單純費
- 八 凡包裹由四川甘肅陝西貴州四省汽機未通之地方寄往雲南省內汽機所通之各處者除按第一節規定之費率收取外並須加收二單純費
- 凡包裹往來貴州經由重慶轉寄者須按左列之資例收費
- 一 往來四川貴州者須按寄費清單之附件內開之資例收費
 - 二 往來貴州與其他各省者須按四川省與其他各省所適用之資例另外加收四川省與貴州省往來之資例
- 包裹所寄之各處越於庫倫或迪化者須加收一單純費由收件人照付

參 考 書

- Commission to Investigate the Postal Service, Testimony taken by
(Senate Doc. No. 89, 56 Cong., 2 Sess., 1900).
- General Superintendent of Railway Mail Service, *History of the
Railway Mail Service* (Exec. Doc. No. 40, 48 Cong., 2 Sess.,
1885).
- Hughes Commission, Report of the Commission on Second-Class Mail
Matter (1922).
- Interstate Commerce Commission, Annual Report of.
—, Decisions of : 56 I.C.C. 1 ; 95 I.C.C. 493 ; 104 I.C.C. 521 ; 120
I.C.C. 439 ; 123 I.C.C. 33.
- Johnson, E.R. and Huebner, G.G., *Railroad Traffic and Rates*. Vol.
II (1911)
- Johnson, E.R., and Van Metre, T. W., *Principles of Railroad Trans-
portation* (1921).
- Joint Congressional Committee, Report on Postage and Second-Class
Mail Matter and Compensation for the Transportation of Mail
(House Doc. No. 1155, 63 Cong., 2 Sess., 1914).
- Postmaster General, Annual Reports of.
- Tunell, G.G., *Railway Mail Service* (1901).

第 二 編

鐵 路 之 營 業 方 法 與 組 織

第十 章

貨運及營業之組織¹

鐵路因時時欲使其運輸方面及營業方面敏捷而經濟，使其業務進步，使與寄貨人之關係日密，感情日洽，更欲使主管與工友間無所隔閡，故其當軸無不特別注意於營業之組織。營業日增，種類亦繁，有時管理之局勢擴大，工友人數逐漸加多，凡此種種皆使組織問題趨於繁雜。欲使大鐵路之管理得法，對於組織上必須小心。不獨此也，在營業上及運輸上更有許多需要數路合作之處，或直接合作或經過鐵路之團體。鐵路與寄貨人之合作，及鐵路與負有節制運輸責任之政治當局者之合作均為不可或缺之事實。

關於鐵路貨運及業務等團體，當於第十四章內討論之。其獨立之路線或聯合路線之貨運營業上及運輸上之組織於本章內稍談一二。

大鐵路之組織恒分成十二或較多之部分。每部分各有其特殊之功用，迨合而為一，則成該路之整個機關。按普通情形大約有秘書處，法律處，會計處，出納處，材料處，總務處等。在屬於鐵路運輸組織之養路處以外，更有為新工而設之工程處。此外仍有保險處，不動產

¹ 如欲詳細討論鐵路之組織，請看 Huebner and Johnson, *The Railroad Freight Service*. Part III; PP. 413-578.

處或地畝處，救濟處，養恤處等。直接與鐵路之營業上及運輸上有關之部分爲營業處，●運輸處，●貨運賠償處，商務處或稱發展處等。賠償處與商務處有時作爲他處之附屬部分，有時定爲獨立之組織。此二處之職務爲增進鐵路與寄貨人之直接關係。鐵路亦有將管理職員之各部分附入運輸處者，然無論如何，大多數鐵路對於人員管理及工友組織等皆較以前注重多多矣。

營業及運輸組織之概況

鐵路之路線較短者及其所經之面積較小者，其各部之職員多集中於一點，而全路之統轄管理權操之於總局。處理地方之營業者有沿線之員司，各區各段之內皆有管理運輸之人員，但此等職員直接統屬於總局。此類營業及運輸集權組織法至今對於各小路之工作依然最爲適用。即在大路之內，其與營業及運輸無直接關係之各部分亦皆係採用集權制，蓋此等部分之性質本無分權之必要也。會計，出納，法律及類似之各處雖與各分局及外路員司之職務有直接及間接之關係，但由總局直轄似較適當而易行，如將該項管理人員分佈於沿路反覺不便。

分佈高級負責之管理員司於沿路各要害及總局內之辦法大都限於與營業及運輸有直接關係之各部分。區域廣闊路線綿長之大鐵路，其營業上及運輸上之高級統轄實較短小鐵路困難數倍。況統計報告等方法不能完全代替人之管理工作，而鐵路又時時欲藉其營業之組織使其營業及運輸之高級員司得與外路職員及寄貨人發生較近之關係，並熟習於本地之情形以便在執行職務上生靈活敏捷之功效。

路局之大者於營業上及運輸上多取分權制度。高級負責員司散佈於沿線。更有數路採用所謂分局制度者。在所分定之界限內，其營業與運輸之組織幾乎完全成爲獨立之機關。例如本薛文尼亞鐵路之分成三局（東分局，中分局，與西分局）^①，其辦公處分設於費城，畢咨堡（Pittsburgh）及芝加哥，每分局內之運輸組織不只包含照例之總段長，分段長及沿路應用之人員，此外尚有管理運輸之高級長官若干人。第一當爲該分局內之管理運輸分局長，所有該分局內運輸事務皆屬之。分局長之下職員甚夥，有管運輸全體者，有專於一部分者，如運轉，機務，養路，電報，號誌等（見格式一）。當本薛文尼亞鐵路初採此制之時原定爲四分局，在聖路易城內本有完備之分局組織。其後西南西北兩分局始合併爲一。分局長直屬於運輸副局長。運輸副局長爲全路之高級長官。助之者爲總局之運輸員司，彼等之職權貫於全路，且對於管理運輸事宜時時與分局之當軸合作。貨運處長，客運處長，機務處長，工務處長，行車費用總稽核，人事處長，及其他總局之運輸員司均詳見格式一之中。

許多大鐵路其運輸組織上之分權程度皆無是之甚。採取完全分局制者甚少。普通多爲半分權制。其法爲僅置高級運輸員司於沿線之各要害。此類運輸組織之折中辦法居於集權制與分權制之間。不過各路之情形未能一致，其半分權之程度亦有種種不同處也。

以上三種普通組織法於營業管理中亦沿用之。許多小鐵路尚依然牢守舊法，將其營業員司集於總局。但較大之路有時採分局制度，有時只將其營業處一部分員司分置各地而已。當本薛文尼亞鐵路初採分

局制時，每局幾乎有一完全之營業處。每分局之營業總管直接隸屬於該分局長之下。但後經修正遂使各分局內之營業總管改受總局之營業處長所直轄，然此三局每局內仍有一頗為完全之營業處。總局內之營業最高職員計有管理營業副局長一人，營業處長一人及營業副處長一人。此外尚有數員司為運輸處與營業處合用者，及其他關於營業之員司若干(見格式一)。分局營業辦事處設於費城，畢杏堡，及芝加哥。每局各有營業總管一人及其他營業員司。此等員司分置於各處，但直隸於營業處長之下。中等鐵路多在沿線或線外各處安置營業人員，如分段貨運營業員，地方貨運營業員，商務營業員等。但其營業員司之分權程度却互有出入。多數大鐵路其分權情形尚皆未至分局之地步。

集權組織之理由為節省經費。關於小鐵路之運輸及營業管理上又甚敏捷，故彼等多樂從之。即使有時不能集權，其分權規模亦必非常之小。大鐵路之運輸及營業組織上之分權法究竟應至何種程度為止，則純視當局者之判斷力為如何耳。將來關於分權制與半分權制何者適用，應以他年之經驗為斷。不過由於完全分權制所產生高級員司之人數當較半分權制為多。其比較上效力之優劣終必自明。按今日所公認之事實而論，較長之鐵路對於相當之分權法實視為在運輸及營業之敏捷管理上所不能少者。

鐵路之運輸組織無論其為集權制 (centralized)，分權制 (regional) 或半分權制 (partly decentralized)，仍可以“分段制” (divisional) 與“分處制” (departmental) 區別之。在美國除較小鐵路之外，所有鐵路為運輸管理之便利起見皆分作若干段。按此問題為究

竟關於運輸之重要事務如運轉，機務，工務等，係應當使之各有專任之員司統轄全路，抑或應使每段之高級人員負此三者之全責：前者為“分處制”，後者為“分段制”。分處制者凡屬於運輸部分之運轉，機務，工務等，皆由各該處單獨行使其職權，直及於全路之最下層工作，而各該分段內之分段長只管行車，調車，分配車輛，管理停車場，管理車站及一切專屬於運轉方面之工作。至於修理廠及其他機務上之工作皆歸機械長或其他屬於機務處之人員辦理。養路及建築物之修理則為分段工程司之職務，分段工程司直接屬於工務處。

分段制則不然。機械長，分段工程司，以及所有該分段內之機務工務人員皆在分段長直轄之下。於是分段長遂為該分段之最高長官，統轄段內一切運輸事宜(包含機務，工務，與運轉)。較長之鐵路，或幅員較廣之分局，恒將若干分段合併成為若干總段。每總段之總段長亦有統轄關於運輸上一切事務之權。倘按分處制則該總段長之職務只限於運轉方面，而不能及於工務與機務。

分處制之優點在將鐵路運輸事宜按專門技術分別執掌。職務既專工作必佳。此三種運輸職務雖彼此互有關連，然每種事務各需專家處理之，故每段內之員司實為迥不相同之三類人物。主張分處制說者謂各類職務之合作大可假藉於報告及行車統計表以完成之，此外並能借重於時常之稽察，聯合處務會議，適當之章程及工作協定等。然在美國之內採用分處制者皆為較小鐵路，該路上各種職務之合作完全能由總管或其他高級長官督飭之。大路之採用此制者(加以相當之修正)，只紐約中央一路而已。分段制為美國各大鐵路之通行制度。因其各種

運輸職務上之合作較為密切，再由於一人管理全段之運輸事宜，故一切工作均較敏捷，每分段延攬其需要之專家，但受該分段長之節制，此外關於專門事務仍可從該總段之總段長處得相當之輔助，不然即由總局或分局方面指導之，因其職員多係專家也。分段制仍有一優點，即能訓練運輸之全材是也。當高級運輸員司出缺之時不致有缺乏人材之弊。總局內或分局內雖有一部分為專門人材，但其餘如正副總管等則直接與運輸處之全部有關，故非博學而多能不為功。

貨運之組織

在討論運輸組織之時當知貨運為運輸事務之一。按諸美國通行之分段制度，所有此類職務皆歸分段或總段段長處理之。雖然如此，上自總局下至地方運輸分段，無處不羅致專家。凡此專家皆附於運輸組織內之一部分。更有鐵路其總局員司，外路員司，或分段員司皆管運輸之全部，而另以專家輔助之。運輸組織大都包含機務處，工務處，貨運處，客運處，有時尚有電報及號誌處。此處為運輸組織內之附屬部分，專司修理電線，號誌，及經營號誌之運用等。

無論各路所採制度為集權，分權，或半分權然其貨運組織多不相同。但大致有管理運輸副局長一人，處長及總管一人或數人，及其他有關運輸全部（指機務，工務，運轉而言）之總局員司，或分局員司若干人。此外又有專管運轉之高級職員，負責指揮貨物運轉，規訂運轉章程及政策，並執行某種運轉事務。普通首領為一運轉課長兼管客運及貨運，並一貨運副課長，亦許更有一車輛課長或一車輛總會計，

一站務及中轉課長或段長，貨棧課長，冷藏課長，及汽車課長等。

如將全路或各分局屬下之區域分成若干總段，則每總段有一總段長，該員在分段制度之下管理該總段之運輸全部，並能有若干屬員包括運轉，稽察，及工務，機務各專家若干人，在總段長之下，或直接屬於總局或分局運輸長官之下有分段長數人，按分段制，分段長指揮該分段內所有之運輸員司，直接有關貨運之分段員司為列車長，副列車長，車場長，副車場長，調車頭目，車輛調度員，貨運司事，有時更有單獨之分段車輛支配員等。沿路之機器監工與運轉及機務皆有關係。分段長之屬員有時仍包含分段電報生一人，號誌稽察員一人，或其他為修理電線，用具，號誌，以及指揮電報生，電線修理匠，轉轍夫，號誌夫等而設之專員。所有分段內之運輸員司，停車場內之調車工人，列車員役，司機，火夫，貨站及轉運之夫役與各書記等，或完全或一部分雇為運轉工作之用。管理客運之分段人員與此略同，分段人員有時且常兼管客貨兩運。

分段內其餘之人員大都屬於路基樓房及車輛之修理，與修車廠之管理等。但鐵路之各大修理廠有時將其直接管理權由分段組織內移於較高之運輸長官或機務長官管轄之下，管有船隻之分段必須設有專員經理之。電力化之分段更須預備特別電力或動力員司以職其事。

貨運營業處

一部分屬於營業之事務常由運輸人員經理之，站務員司即與營業有關；但美國鐵路現行之習慣皆欲使遞送貨物之運輸部分與屬於商務

性質之營業部分各自為政。各鐵路皆有獨立之運輸組織與營業組織。美國鐵路之大者其營業組織至少包括兩部分，客運營業與貨運營業。有時另有其他部分如商務，農產，及國外貨運等。凡此各部分皆歸管理營業副局長所轄制。但有時此等職務亦許為貨運營業處兼辦，不設專處。亦許將農產及商務營業之發展職務劃歸獨立之發展處辦理之。

貨運營業處之職務為運價及其他各種費用之釐訂，貨物之分等，運輸章程之規劃以及運價之公佈等。然貨運運價除完全屬於本路性質者外，其餘皆須由貨運聯合會規定。至於貨物之分等，則有分等委員會執行其事。各鐵路貨運營業處之職員須參與此等委員會，且有時公佈“分等表例外”。運輸總綱亦為分等委員會所規定，但該會規定之時須有各路之運輸職員在內參加意見。各鐵路皆能在其運價簿內公佈特別運輸規則。運價簿有經各鐵路之“運價簿代理人”所公佈者，亦有為各鐵路貨運營業處自行公佈者。貨運營業處之職務大致為公佈運價簿，向本州並向中央之委員會登記運價簿，指示貨運員司關於運價簿之用法，計算運價，成立聯運路線，規定與隣線分配聯運運價之辦法，為會計處預備百分分利表或特別分利表，作專門之證明，預備向政府各委員會或法庭出席陳述運價案件等。

貨運營業處更有招攬貨物之責任。其種種實施之方法及工作上之研究當於第十三章內說明之。該章內並論及發展新營業所採之方法。

各路之貨運營業處其組織上既不一致，職務上又多不同。更因集權制與分權制之差別而生若干之歧異。許多鐵路其高級貨運營業長官統轄全路，然亦有許多鐵路其高級貨運營業長官之職務限於一固定之

分局或區域內。職員有管理各種貨運者，又有只管某種貨物或某等營業者，如煤運營業課長是其例。

鐵路之高級營業各長官大都包含管理營業副局長一人，營業處長一人，營業總管一人或數人，營業副總管一人，貨運營業課長及主任等。各鐵路亦有另設煤炭營業總管或煤炭營業課長者，更有另設國外貨運主任以及管理特種營業(如牲畜，乳製品，易壞物等)之專員者。亦許另有職員專司農產，商務或其他發展事業者。總局之內大都有許多貨物招徠員，有一運價局，及復核運價與改運等員司。

沿線及線外營業處，或位於隣線內之代理處等，皆僱用許多貨運營業人員。分段貨運營業員限於本線內固定分段之營業，地方營業員則設於沿線或線外之各要點。線外代理機關或為貨運代表，或為訂立合同之代理人(常兼管營業與運輸)，或為商務代理人等。在較大之線外區域內管理招攬貨運之線外代理人常另外加給特別頭銜。所有沿線或線外之招徠機關得有若干招徠員或遊行員，其職務與普通商號之售貨員同。

發展處

許多鐵路將招攬營業之職務與發展新事業之職務分而別之不相混合。故或在營業處之內，或在營業處之外，另設實業，農產，及他種事務之發展部分。鐵路亦有不欲為發展新事業另設單獨之部分者，如是則只在貨運營業處內派定專管發展事務之人員而已。考多數鐵路之情形，關於此項營業組織常有所謂實業主任，實業測量員，實業工程

司或其他名目之職員。其最要職務為發展沿線已有之工商業，或將他處之工商業誘之使遷於本線。此外更有農產主任，其職務為提倡所有關於農產品，及農產運輸上一切事務。更有鐵路雇用地質工程司，園藝專員，農產發市管理員，牲畜專員，發展事務專員以及其他名目之人員。彼等之工作皆以生發新事業為目標。

如將以上之人員合併一處，則該處之名稱不外“商務與發展處”，“實業與農產處”，或“發展處”等。各路所有之移民專員多半包括在此等處中。各大鐵路之實業，農產及其他發展組織，大半皆取分權辦法，將其員司分置於沿線各要點，以便與該處之工商業發生較密切之關係。

貨運賠償處

因貨物損失或運價溢收而生種種賠償問題。此類問題之調解與貨運業務之關係非常密切，故必須有適當之專處以經理之。按以往習慣鐵路多半將處理賠償之職務納諸貨運營業處。即至今日，鐵路仍有沿用此法者。但多數大鐵路皆將此種職務歸併於法律處，因往往有法律責任問題發生，而法律處本有辯護訴訟之職責也。鐵路亦有將貨運賠償處附入運輸處或會計處者。更有鐵路設置獨立之貨運賠償處，否則亦使貨運賠償主任直接受營業處最高級長官之節制，而與其他招攬營業之人員無所牽涉。

貨運賠償處調察各種損失，調解索償事件，或拒絕賠償。如係聯運事務，則按美國鐵路協會之貨運賠償章程與隣線共同規訂分擔賠償

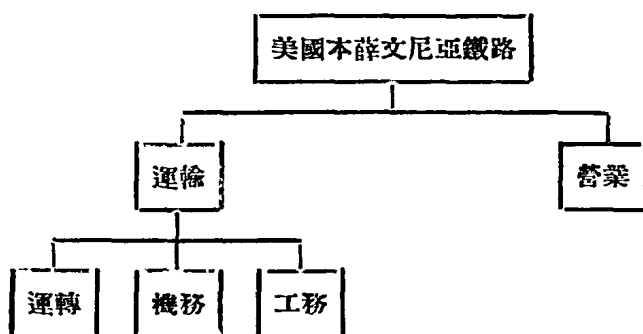
辦法。該處司保管賠償檔案之責。有時負責管理或幫助處分一切無主貨物，及收貨人拒絕接收之貨物。更時時研究減少貨物損失之方法。

貨運賠償處之工作須與其他各處合作。貨物損失多發生於車站，故索償人多向車站填具索償書，而關於調解賠償應用之事實證據亦多向車站調查。因之貨運較多之車站恒有一專管賠償之主任，其下有貨漲報告員，貨虧報告員，貨損報告員，賠償員，溯查員等。此外尚有一稽察員，與夫其他不能直接調解而可贊助調解賠償事務之各站員。賠償處又與運輸處合作以期減少損失。當索償人與鐵路相見於法庭之時，則賠償處又須與法律處之律師及會計處合作，庶幾該路之簿記上有正當之記載也。鐵路之章程內亦許規訂凡關於賠償之文件須送至會計處，或規訂凡關於賠償之票據須經會計處之證明，批准，或副署始生效力等辦法。

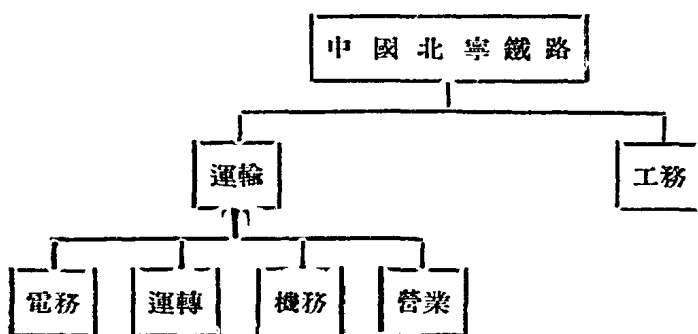
貨運賠償處仍可處理關於運價溢收之事務，不過近來多有主張將此種事務歸會計處辦理者。⊖ 鐵路有在貨運進款稽核主任或會計處長之下設置管理運價溢收之稽核員者，或在貨運進款稽核主任之下設一賠償員專司調處因運價溢收而生之賠償事件者。所有因貨運運費及特別費用如調車，中途磨製，存儲，延期，穀倉費等而發生溢收問題，則必須在與索償人接洽之先自己預將關於爭點之所在有澈底之調查。如係聯運，則此項有關係之鐵路須按照美國鐵路協會貨運賠償股之運價溢收退還法，或鐵路會計員司協會之章程分別攤付之。

附 註

- 按美國鐵路與普通工商業在組織上有相同之點。普通工商業之組織大都分門市部或賣貨部與製造部，而鐵路之重要部分則有營業處與運輸處之分。營業處專事對外司招徠主顧之責，運輸處專事對內司供給運輸之責。鐵路之營業處等於普通之賣貨部，鐵路之運輸處等於普通之製造部。其彼此之關係大致如下：



中國鐵路組織與美國鐵路組織有一根本不同之點即中國鐵路忽視營業是也。中國鐵路除與水運稍有競爭外，普通幾不知競爭為何物。因此美國人所極端重視之營業招徠問題在中國遂漠焉置之，僅以一課司其事。茲將中國鐵路組織上之重要關聯處列下以資比較：



中國其他鐵路之組織多分工務，機務，及車務三處，而車務處除管行車外尙管營業。其英文名稱則為 Traffic Department。然在美國則“Traffic”一字僅指營業而言初無運輸之意在內。北寧鐵路之運輸處稱 Transportation Department 而不稱 Traffic Department 較爲近是。不過與美國較之，美國鐵路局無將 Traffic (營業) 附入 Transportation (運輸) 之事實或可能也。

關於美國本薛文尼亞鐵路之運輸處其原名本為 Operating Department 而非 Transportation Department. 嚴格論之 Operating 之義實較運輸 (Transportation) 為廣，不過譯者再四思索未能尋得更適當之名詞，今暫以運輸二字名其處，俾易於了解。將來讀者如有較佳之建議當再更正。

- ⊖ 按本薛文尼亞鐵路最初分成四局，共四分局有二，在芝加哥者為西北分局，在聖路易者為西南分局。當著此書時聖路易之分局與芝加哥之分局合併，在聖路易只留常駐分局長一員及少數職員而已。然當譯此書時該路又將紐約由東分局內分出，而成立特別區域，蓋因該城之事務特繁而使然也。
- ⊖ 按賠償損失與處理溢收之步驟不同。賠償損失包含事實問題及法理問題。當寄貨人或收貨人聲明貨物發現損失後，鐵路第一步應調查是否確有損失，此為事實問題。逾證明果有損失後，再研究此項損失鐵路應否負責，此為法理問題。因此賠償損失必須與法律處合作。至於溢收事件僅為事實問題，常與法理無涉。蓋倘於第一步事實問題內證明鐵路確已多收，則應將多收之數立刻退還寄貨人，完全無辯論之餘地。職是之故許多鐵路主張將溢收事件歸會計處處理之。

參 考 書

- Carriers' Official Lists of Officers, Station Agents, etc.
 Droege, J.A., *Freight Terminals and Trains* (1912).
 Haines, H.S., *Efficient Railway Operation* (1919).
 Huebner, G.G., and Johnson, E.R., *The Railroad Freight Service*.
 Chaps. XXI-XXIV; contains bibliography (1926).
 Kirkpatrick, O.B., *The Station Agent's Blue Book* (1925).
 LaSalle Extension University, *Overcharge Claims* (1925).
 Loree, L.F., *Railroad Freight Transportation* (1922).
 Morris, Ray. *Railway Administration* (1920).
 Official Guide of the Railways of the U.S., Canada, etc. (monthly).
 Peabody, James, *Railway Organization and Management* (1920).
 "Pennsylvania Railroad Talks" (1920).
 Sikes, C.S., *Railway Accounting* (1917).

第 十 一 章

貨站管理：填發票據與裝卸貨物

運輸處貨站員司之職務大體雖為裝卸與運送貨物，但仍與寄貨人發生種種營業或商務關係。此種關係或直接發生，或與貨運營業處，貨運發展處，貨運賠償處，會計處，出納處等共之。車站為寄貨人與鐵路機關接觸之地，大小運輸中心皆須有車站之設立。車站情形到處不同，小者一人經理之，大者則站長 (Station Agent) 而外贊襄之士多且如鱗。此外尚有許多不設站長之車站。貨物之運至此等地方者須預付運費。

車站有兼管出進貨物者，有只管進貨或只管出貨者。更有車站管理各等貨物，不論種類，而其他車站則限於某種貨物，如米糧，煤，木料或易壞物等。有時車站之整車貨物與零擔貨物二者兼理，但有時車站之設備只宜於裝卸整車貨物或限於零擔貨物，故二者不可得兼。且有車站只能收發與某地點或某區域往來之貨運。不過亦有將客貨兩運機關併於一站者。

中轉機關 (transfer agencies) 為貨運組織內之重要部分，但與寄貨人無直接關係。中轉車站本可與貨站聯合運用，不過較大之中轉機關多獨立行事。其主要職務為將零擔貨物由此車轉入彼車，即以零化

整之意，迨將車內湊滿之後即直駛至同一訖點，或將貨物按沿站之遠近以次裝之，以備於行經各該站時順序卸下，而不致擾及他貨。

鐵路運輸單據

鐵路貨運業務所採用之運輸單據或公文如下：

1. 在討論車輛支配之時，曾道及整車貨物之寄貨人須按法定之格式向車站司事定租車輛一節。普通所用者為請求車輛單 (car order) 該單說明所需車輛之數目，大小，與種類，需用之日時，載運何物，訖點，及運送路徑等。

2. 無論載運整車或零擔貨物，提貨單 (bill of lading) 為不可或缺之物。因此物為鐵路與寄貨人間營業往來上之惟一重要運輸文件，故曾為立法上及公共法規上之絕大問題。轄制鐵路提貨單之中央重要法條為一九一六年八月二十九日之提貨單條例及州際商務條例內之提貨單條文與責任條文。提貨單之格式及其契約條件於一九二二年經州際商務委員會以明令訂定之。

提貨單不只為承運人與託運人間之合法契約，且為貨物之收據，為選擇路程之證書，更為解決貨運賠償之根本憑據；如果提貨單發給“寄貨人之許可人”（俗稱交來人）(the order of the shipper) 則該提貨單又成爲一種可轉讓之文件。持此單者可用之以解決種種財政問題。“許可提貨單” (order bill of lading) 常用之向銀行貼現，或抵押借款，或附於貼現之滙票，或由銀行轉至訖點而代寄貨人收集貨款。許可提貨單係憑單取貨性質，因承運人不見此單或雖見此單而未

經正式簽署則不准交貨。 “直交提貨單” (straight bill of lading) 則不然，此單直接發給收貨人，不准轉讓等。貨物須直接交與本收貨人，故收貨人取貨時有無此單不關重要。

今日美國各鐵路普通所用之統一內國直交提貨單與統一內國許可提貨單係印於顏色不同之紙上。因其內容均經州際商務委員會修正劃一，故以統一字樣冠其名（參看格式二與格式三）。直交提貨單印於白紙之上為三連格式，一曰正張提貨單，二曰寄貨證，三曰存根。正張提貨單經寄貨人與鐵路之貨運員司雙方簽字後付與寄貨人，寄貨證 (shipping order) 須經寄貨人簽押後歸鐵路收執，以為委託運貨之憑據，存根經寄貨人與貨運員司合簽之後亦歸寄貨人保藏，以備存查之用。但存根不能代替正張，故於上面特訂一款說明該件只為“承認鐵路業已簽發提貨單，而此張既非所列貨物之正張提貨單，亦非副張，只專為存記之用而已”。許可提貨單之正張印於黃色紙上，而其附屬之寄貨證與存根皆印於藍紙之上。

今日美國鐵路所用之統一內國直交與許可提貨單其中條款完全相同，大致皆係關於鐵路對於貨物損失之責任問題。今將鐵路貨運業瑣書中討論提貨單之一段摘錄如下：¹

鐵路之經營州際商務者須按照事先所言定之條件擔負貨物損失責任。但因(一)天災(二)公敵(三)法律之關係(四)寄貨人或貨主自己之錯誤(五)貨物上自然之縮減等而生之損失，鐵路概不負責。(六)在運價簿內所規訂之免費時間業已滿期後，如有火災致生損失或延誤，則鐵路只能負貨棧之責任。(七)因寄貨人貨主或其他相當方面之請求而將貨

1. 見 G. G. Huebner 與 E. R. Johnson 之 *The Railroad Freight Service* 第二五三頁至二五八頁。內國提貨單之條文附載本章之後。

物解於中途，此時如有損失鐵路不負責任。但如因鐵路或主管者之大意而生之損失，不在此例。(八)除因鐵路大意之外，對於因所運貨物之天賦惡劣，(九)因來自棉災區域，(十)或因來自罷工與變亂等地方而生之損失或延悞，鐵路概不負責。(十一)如因察驗章程或察驗長官所訂之消毒，殺菌，或其他辦法而生之損失與延悞，鐵路不能負責。此外尚載在統一內國提貨單中之責任條件如：(十二)貨物收發於未曾設置正式貨運司事之車站，碼頭，或裝卸地點者，鐵路不負損失之責任；(十三)公文，錢幣，或其他珍貴物件之未曾專列於鐵路分等表及運價簿中者，另有專條規訂之；³(十四)爆炸物及危險物之未曾預先聲明而載運者，亦以專條管轄之；⁴(十五)第二條內另有一段說明在輸送貨物時“如有必用某列車某隻船或趕赴某集市或他種出乎情理之急運要求，鐵路不受其束縛，”並且每鐵路“於必要時得有權將所運貨物在起訖點之間轉換其他鐵路或途徑。”

鐵路又在提貨單第二條內限制其負責之程度。如寄貨人聲明之價值較實價為低，或寄貨人與鐵路彼此按照分等表或運價簿內所列之辦法訂一較低之貨價，則鐵路即可按此價值計算運費。在寄貨人方面既甘心放棄其貨物之高價，則將來遇有損失時，鐵路在法律範圍以內只負此低價之責任。一九一五年美國國會定一條例⁴使鐵路負“所有實際上之損失或傷害”之責任，不問寄貨人簽有放棄高價之聲明與否，亦不問鐵路有無此項章程。是為康銘詩君所提出者因名之曰康銘詩修正案 (Cummins Amendment)。但此修正案於翌年八月又從新修正，允許在某種情形之下得有放棄高價或同訂低價之辦法。⁵商務管理條例 (The Act to Regulate Commerce) 第二十條第十一款規定載客之車船所載之行李及物件不適用“所有實際損失或傷害”之負責辦法，“但運輸尋常牲畜時，州商務委員會如允許或命令鐵路按照寄貨人所聲明之貨物價值，或按彼此講明之低價計算運費，則不在此例。……”

統一內國提貨單之第九條為水運問題。本提貨單內所列運送途徑之任何部分如須經過水運時應遵守此條之範圍。本條包含一八九三年二月十三日之哈特條例 (Harter Act) 及其他中央水運各法規所賦予水運承運人一切豁免責任之規定。此外並包含普通輪船公司提貨單內所列之責任。“本條內雖如上述有種種豁免責任之辦法，但“貨物之運輸如係以某運價簿為根據而該簿又載明承運人須負因海險而生損失之責任，則本條文對於該承運人或承運人等之效力即須修正，而以該運價簿內之辦法為主。蓋運價簿內所列之條件皆認為本提貨單之一部分也。”水運所享各種豁免責任之規定對於“鐵路在河，港，

2. 第五條。

3. 第六條。

4. 一九一五年六月三日施行之康銘詩修正案。

5. 一九一六年八月九日之修正案。

6. 見第四十九章

(一九二二年三月十五日經美國東北分等區，南方分等區
及西方分等區內各鐵路所採用之統一內國直交提貨單)

統一直交提貨單

(州際商務委員會頒訂)

寄貨人號數.....

第一張：轉讓無效

(印白紙上)

貨運營業員號數.....

鐵路局

根據填發此單時所有效之分等表與運價簿於.....年.....月.....日在.....
由.....名下
收到下列貨物。外表完好。除將該項貨物之情形(包件內容及內容狀況不知)，標
記，收貨人及訖站分別記錄如下外，本局(本局二字在本合同內係指收管所運貨物
之任何人或任何機關而言)允許將該項貨物運至所列訖站內之普通交貨地點，或經
本局之水陸途運，或轉交其他承運人以達所列之訖站。凡承運此項貨物之全部或一
部分者，無論全經本線或只經一段，以及所有與此項運輸有關係之各方面皆彼此議
定嗣後一切業務均須遵守此單內正面背面所印所寫各條文，准不得與法律衝突。此
項條文業經寄貨人同意，並於其自己承認之外更代收貨人承認之。

(收貨人之住址或通信處，專為通知之用)

貨交.....
訖站.....州.....縣.....
運送途徑.....
.....貨車標記.....貨車號數.....
(交貨之承運人)

件數	貨情，特別 標記及例外	重量* (如有錯誤 得更正之)	等級或 運價	校對欄

此貨如能即交收貨人而無須再向寄
貨人處有何交涉，則寄貨人須簽以下之
聲明：

收貨人非將運費及一切法定費用付
足後，承貨人不得交割此貨。(參看條
文中第七節。)

(寄貨人簽字)

如係預付運費應在此處簽寫或蓋印
“預付”字樣。

今收到預付本單內所列貨物之運費
.....元.....角.....分

貨運營業員或出納員

.....經手
(此處簽字只承認已收預付之錢數)

墊款

.....元.....角.....分

*此貨如經水道載運於二口岸之間，
則本提貨單上須依法書明該項重量究為
“承運人所稱之重量，抑寄貨人所稱之
重量。”

註：運價如按貨物價值而制訂時，
寄貨人須將其價值切實聲明。

寄貨人茲特正重聲明此貨之價值為
每.....不過.....

寄貨人..... 貨運營業員.....
.....經手.....經手
寄貨人永久通信住址.....

格式二：統一內國直交提貨單

(一九二二年三月十五日經美國東北分等區，南方分等區
及西方分等區內各鐵路所採用之統一內國許可提貨單)

統一許可提貨單

(州際商務委員會頒訂)

寄貨人號數.....

第一張

(印黃紙上)

貨運營業員號數.....

鐵路局

根據填發此單時所有效之分等表與運價簿於.....年.....月.....日在.....

由.....名下
收到下列貨物。外裝完好。除將該項貨物之情形(包件內容及內容狀況不知)，標記，收貨人及訖站分別記錄如下外，本局(本局二字在本合同內係指收管所運貨物之任何人或任何機關而言)允許將該項貨物運至所列訖站內之普通交貨地點，或經本局之水陸途運，或轉交其他承運人以達所列之訖站。凡承運此項貨物之全部或一部分者，無論全經本線或只經一段，以及所有與此項運輸有關係之各方面皆彼此議定嗣後一切業務均須遵守此單內正面背面所印所寫各條文，惟不得與法律衝突。此項條文業經寄貨人同意，並於其自己承認之外更代收貨人承認之。

本許可提貨單之第一張須經繳出並正式簽註後始能交貨。非經法律之規定，或在本提貨單之第一張有特許之批註，或另外有寄貨人所寫之特許證明書時，不准查看本提貨單內所列之貨物。

貨交.....之許可人

訖站.....州.....縣.....

通知.....

住址.....州.....縣.....

運送途運.....

貨車標記.....貨車號數.....

(交貨之承運人)

件數	貨情，特別標記及例外	重量* (如有錯誤得更正之)	等級或價運	校對欄

此貨如能即交收貨人而無須再向寄貨人處有何交涉，則寄貨人須簽以下之聲明：

收貨人非將運費及一切法定費用付足後，承運人不得交割此貨。(參看條文中第七節。)

(寄貨人簽字)

如係預付運費應在此處簽寫或蓋印“預付”字樣

今收到預付本單內所列貨物之運費
.....元.....角.....分

貨運營業員或出納員

.....經手
(此處簽字只承認已收預付之錢數)

墊款

.....元.....角.....分

*此貨如經水道載運於二口岸之間，則本提貨單上須依法書明該項重量究為“承運人所稱之重量，抑寄貨人所稱之重量。”

註：運價如按貨物價值而制訂時，寄貨人須將其價值切實聲明。

寄貨人茲特正重聲明此貨之價值為每.....不過.....

寄貨人.....貨運營業員.....
.....經手.....經手.....
寄貨人永久通信住址.....

格式三：統一內國許可提貨單

及湖泊內所經營之來往駁船”不能適用。

統一內國提貨單中其他條件爲關於損失賠償之時效及訴訟問題；⁷關於貨物裝桶之費用；關於棉包之上襪；關於穀倉內之運穀；關於貨物在鐵路存儲及延期費用表中所訂之免費期間內未能運走，其存於鐵路貨棧或公共貨棧內之辦法；關於無人認領之貨物之處治；以及關於鐵路徵收運費與他種法定費用之權力問題等。第七條規訂“如有任何運費，並蓋費，或一切關於運送該項貨物而生之法定費用，貨主或收貨人須付足之。承運人非經法律許可不准於各項費用未付足之先，在提貨單所載之訖站，將所運貨物移交或放棄管有權。寄貨人須負一切運費及法定費用之責任，但如果寄貨人在提貨單上之相當地方簽字註明承運人於未曾收足費用之先不得交貨，而承運人竟違反此言於未曾收足費用之先將貨物移交，則寄貨人不負償付費用之責。承運人在運貨之時有要求預付費用或擔保運費之權，本條對於此權並無任何限制之意。如察覺所運之物與提貨單中所開列者不合，則運費須按所實運之物件核算。

州際商務委員會又訂定“統一動物運單”(uniform livestock contract)，在運輸牲畜時用之以代“統一內國提貨單”。其中所載之條件除特別關於牲畜運輸之各條文及法律所訂管轄牲畜運輸之各辦法外，其餘則與普通提貨單完全相同。按通用之格式，該運單分爲“常尋動物”與“非常動物”二種。州際商務條例規訂在運輸尋常動物時，寄貨人無須聲明其價值，因此項運價並不專依寄貨人所聲明之貨物價值以爲高下也。

運貨出口時寄貨人或先填統一內國提貨單將貨物發至口岸，在該處再重新填寫海運提貨單，或逕請鐵路填發出口聯運提貨單。州際商務委員會所訂之“統一出口聯運提貨單”(uniform through export bill of lading)亦分“直交”與“許可”二種，至於運輸方面此單之效用直達外國之進貨口岸或所開列之外國國內訖點。按此單之規定，該出口貨物在口岸上之轉運及裝卸，均歸承運人經理之，但並非使寄

7. 見第十五章

貨人免付各項口岸費用，尋常更不訂明鐵路與海洋聯運之運價，亦不使鐵路與海洋承運人同負損失之責任。

出口提貨單之條款分爲三部。由責任方面言之，每部爲一獨立之合同。第一部論及在鐵路管有下之貨物。該鐵路係將貨物由起點運至出口口岸爲限。其條款與載在統一內國鐵路提貨單內者相同。但另外言定鐵路在貨物達到出口口岸之時，移交後即不負責任。並聲明處理賠償之辦法，以及鐵路交貨與輪船公司之責任。此時之輪船公司即成爲“該公共承運事業之一部分。”第二部中之條件限於口岸與口岸之間。大致情形與海運提貨單中所載者相同。⁸ 所有之條件皆以出口貨物爲限。然並不十分統一，因每輪船公司所原有之條件與本部分不相衝突者皆得納入。第三部專管在外國口岸進口以後之貨運。其條件規訂所運貨物須“完全受末段承運人或承運人等所訂定條款之節制。”

寄貨人如不欲採用統一內國提貨單或出口聯運提貨單內之條件，而另欲引用通行法典內之條件使承運人之責任較大，則須另發“特別提貨單”。此單內有印就之條文，填寫之批註，並加蓋之關防等。此時貨物之運價較之貨物按通常提貨單所運輸者約高十分之一。⁹ 美國政府運輸貨物時，鐵路發給“政府提貨單”，內含許多特別條件與指示。

3. 與寄貨人或收貨人有直接關係之第三組運輸票據爲“保證書”（或稱取保領件證書）(bond of indemnity)， “貨物價值聲明書”

8. 海運提貨單參看第四十九章。

9. 增加每百磅，至少增加一分錢。

(release) 及“運費擔保書”(guarantee)。鐵路交貨時收貨人未曾攜帶提貨單，或在填寫貨物索償書時不能繳驗正張提貨單時，則須填具保證書。如運費或其他費用須預付時或須擔保時，寄貨人又應填簽運費擔保書。倘運價之規訂係以彼此講明或寄貨人聲明之貨物價值為根據時，寄貨人更須填具貨物價值聲明書。貨物價值聲明書在當年為單獨之格式紙，今日則皆併入普通提貨單及寄貨證內。

4. 鐵路所運貨物達訖點後即應將“貨到通知”(notice of arrival) 送與收貨人。鐵路亦有在貨到之時立刻發出“郵片”者。如鐵路與收貨人有特別之規定則更以電話通知之。不過普通習慣皆係按照專定格式發出“貨到通知”。訖站之貨運員司須預備“運費清單”(freight bill)一紙。收貨人付足所欠各費時，該司事或車站收款人即將此單簽而付之，作為正式收款憑據。當貨物交到時，收貨人須簽一“交貨收據”(delivery receipt)。貨到通知，運費清單，及交貨收據，普通皆印成三連格式，大小一致，以備一次可以寫完。“統作貨票制”尚不十分通行。按此法將各種運輸格式紙以及提貨單與貨票等皆印於大小相等式樣相同之連續紙張之上。在貨運起點用打字機一次填出。貨到通知，運費清單與交貨收據等皆由收貨員司送與交貨員司以備簽發。如運費業經預付則另外由收貨處填一“預付運費單”(prepaid freight bill)，或於普通運費清單上蓋印“已付”字樣。如允許寄貨人或收貨人可以記賬，則須每次列一“運費表”(statement of freight bills)。記賬交易為州際商務委員會所取締，其時期以九十六小時為限。

5. 其餘與寄貨人及收貨人有直接關係之重要運輸票據為第十五章

內所討論之關於賠償損失及運費溢收等之各種統一格式；以及第四十九章內所論及之有關出入口貨運之各文件。本書第三章至第六章內所解釋之延期費與特別貨運業務亦均需特備之格式紙以為用。

站內填發票據與裝卸貨物之各工作

各鐵路之政策不同，其管理貨運機關之事務組織不同，於是各站填發票據與裝卸貨物之方法亦因之而不同，無論何路其關於填發票據及裝卸貨物之重要事務皆在出入貨物之各貨站內執行，不過其手續各異耳。貨運組織之大者其工作每分為內外兩部，外部為貨倉內部為公事房。公事房內有出納股，有運價與貨票股，有站賬股，有賠償股，有車輛登記及延車股等。在貨倉部分之外所有各股數目之多寡恒有變遷，且車站亦常有不欲設置獨立之公事房者。

大站之貨倉內貨物裝卸之事務皆歸總監工指揮，以副監工助之。寄貨人在繳出其發貨所備之提貨單與寄貨證後即有途徑書記校對其選定之途徑。如途徑尚未列明則關於途徑之相當指示須詳註之。裝貨分等之相當號數亦應註於寄貨證上。收貨員按在貨倉所收之貨校對其單據內所列者，將貨運營業員之印及本人之名分別蓋簽於提貨單上，將提貨單交還寄貨人并整理寄貨證以備運夫 (trucking gang)，記數員 (tally men) 或校對員 (checkers) 之用。定準貨物之重量，貨物裝入貨車然後信差向記數員將寄貨證要出送至本站之運價及票據股。貨倉有人清理車輛，修理或添補貨物之包皮，標明出站車輛所裝者為何物，關閉車門且嚴封之，並預備封閉記錄。如出站整車貨物業由寄貨

人自己裝好，則車站應派人執行一切關於運輸此貨之其他事務。

入站貨物在貨倉中有同樣之手續。司其事者往來紛紛奔走不暇。在站賬股所備好之交貨收據至是由交貨員請收貨人簽名或蓋章。如已知貨物有所短缺或損壞，則交貨員須註明於交貨收據之上。倘查明所欠各費業已交齊，或與本站出納股有切實之規定時，“交貨允許證”(delivery permits)即可照發，以便收貨人接收貨物。此時記數員或校對員會同運夫或卸車夫等早將鐵路分內應卸之貨物卸下，並按交貨收據或入站貨票核對清楚，更將核對報告作好送交通知員，以為填發貨到通知之用。此外更佈置一切關於啟車封，開車門，將入站貨物列於預定地點以待移交，按照交貨允許證實行交割貨物，以及貨物入棧等事。車場員之職務為將入站整車貨物直接送至收貨人之私用岔道或公用交貨岔道之上，並向收貨人討取交貨收據以及記錄車封號數等。

寄貨人及收貨人皆顯然與貨運營業員之辦公處並貨倉有直接之接觸。在公事房內尚有填發貨票，記賬，及其他重要之工作。車站內運價及票據股¹⁰之職務為代寄貨人及收貨人計算運費；由貨倉接收寄貨證以便定準適當之貨物等級與運價，並核對聯軌站以及裝貨地段之號數；贊助其他部分處理關於運價及分等事務；並預備出站貨票及貨票撮要或報告等。

“貨票”(waybill)在貨運上為鐵路自用重要文件之一。貨票在發貨車站內填好。整車貨物每載用一貨票，零擔貨物則每車約用若干貨票。本路，聯運，以及特種貨運業務均有單獨之格式。貨票上所列之

10. 運價股及票據股亦有分開者。

條款皆極易明瞭，而此票之功用亦得因之而析成數種。此票為鐵路會計處在貨運進款賬內所需要之根本文件；此票可用之核對由車中卸下之貨物，並包含各項說明，故在交貨車站預備交貨收據，運費清單，及貨到通知時皆取材於此；此票更為運輸處之正式行車公文。貨車車守，聯軌站司事，以及車場之員司無不以貨票內所列之訓令是從也。備正式貨票不能按時作好以與貨車同行，則須為車守預備一硬紙貨票（card waybill），或紙條票（slip bill），或“車證”（car ticket），而正式貨票於事後再與交貨員司補寄亦可。

車站會計股之職務不只為記錄貨運賬簿與他種會計事務（如預備車站平準表，總登記簿，總結表等等）更時常執行本站之他種重要職務，如入站貨票之分類，貨物分等及運價之核對，算數上錯誤之更正以及預備運費清單，貨到通知，交貨收據，貨票副張，延期費清單，存棧費清單，特別運費清單，與夫他種單據，貨票報單或報告，各種更正與調劑之通告，以及總局會計處所需要關於貨運進款之各項報告單等。

車站上之通知員有時列為會計職員之內，有時直隸於本站書記長之下。該員將會計騰錄員送來之貨到通知與入站貨倉送來之校對報告再為對正一次，如有矛盾之處當即設法改正之，並將此項貨到通知與收貨人寄去。如有特別規定，該員亦可再用電話通知收貨人。

車站上之車輛登記員其職務各站不同。該員預備本站車輛記錄，計算延期費用並預備延期費清單。但亦有車站另設單獨之延期及存儲局以執行延期事務。鐵路延期規則如定有在某種情形之下須發特別通

知時，則此項通知亦歸該員經理之。此外尚須預備氣候報告，貨票封套，硬紙貨票等；指揮車輛在貨倉內或在裝卸軌道與私有岔道上應如何安放。貨車隨硬紙貨票而行者，該貨票上多不列該車之重量，通知員此時應將該車之重量通知交貨員。此外尚執行本站貨運營業員所臨時委派之各職務。

車站之出納股收集出站入站之各項運費，出站貨物如將運費預付時，則須在提貨單上承認之。入站貨物如將運費交足時，則須在運費清單上承認之。運費溢收之事如在本站業已直接交涉妥協時，則須如數退還之。此外并須預備銀行存款單，及總局出納處所需要之出納報告，並執行存款事務。呈報到期不能收進之款項，滙送各項清單與本站之會計員，並登記本站之現金出納簿。其他事務亦不時執行。如本站與某商店有記賬之規定，則須按時預備運費清單。更有時執行稅關之一切職務。為便利寄貨人及收貨人起見，常將收集運費之出納員設於本站之貨倉內，而不設於總公事房內。

車站之賠償股管理溢收報告，短收報告，貨物損失報告，貨物索償書，索償摘要，尋察報單，偷盜貨物報告及其他有關貨物賠償之車站事務，并研究有礙交貨致將來恐生賠償之各問題。在接收寄貨人或收貨人之賠償要求後，即轉送至總局之貨物賠償處以便處理之。¹¹ 貨站之組織有時更包括記時及記噸員。車站工作如按時計算，則應將各人之工作時間記下。如以噸數為根據，則應將所裝卸之噸數記下。此外更有庶務員，檔案員，總務員，打字生，更夫，守門人，信差等。

11. 見第十章。

大貨站之公事房內常在貨運營業員之下設一書記長輔助之，並有在書記長之外添設助理員者。車站有正式之分股組組時，每股皆設有股長一人，如貨票股長，站賬股長，出納股長，賠償股長等。在討論裝卸貨物時曾言及車站貨倉之組織，該項組織係包含收貨員，途運員，交貨員，記數員等。有時在總監工及副監工之下更有儲存員一人。

附 錄

內國提貨單之條件

第一條。(甲)此單所載貨物任何部分之承運人或管有人等須根據普通法律負任何損失之責，但下列者為例外。

(乙)此單所載貨物之全部或任何部分之承運人或管有人等對於因天災，公敵，法律之關係，或寄貨人與貨主自己之錯誤，或物質上自然之縮減而生一切之損失不負責任。在貨到訖站或貨到口岸(如係出口貨物)之通知書正式發出後，并業將貨物放置訖站以待移交，或業將移交該物與相當接收機關之手續完成後，並當正式運價簿內所允許之免費時間業已期滿，此時如因火災而生損失或延悞則承運人只負貨棧之責任。因寄貨人，貨主，或其他相當方面之請求，而將貨物停於中途，此時如有損失或延悞，或由於該物之天賦惡劣，或來自棉災區域及罷工變亂等地方而生之損失或延悞則承運人或管有人等均不負責任。但如因承運人或管有人等之大意而生之損失不在此例(承運人或管有人等得證明其未曾大意之處)。

(丙)如須察驗時該貨即應按察驗章程或察驗長官之命令而卸至察驗場所或他處，或因承運人之方便而卸至承運人以爲最近之處。但無論如何，貨物如此卸落時，承運人之責任即行停止，而貨主須擔負此項危險與費用。該貨亦可仍由承運人運回起運地點，但往返運費均歸貨主擔任。無論何種察驗費用皆為貨主或臨時貨主所擔負。如因察驗章程或察驗長官所訂或所執行之消毒，殺菌，或其他辦法而生之損失，甚至該項消毒等係承運人之職員經手，承運人亦毫無責任。此外所有關於因任何種察驗而生之損失或延悞，承運人均不負責。除因大意外，承運人及其職員所供給關於察驗章程之任何消息如有錯誤時概不負責。寄貨人如將本單所載之貨物安放於察驗章程所禁止之地方，因此承運人家其損失則寄貨人須賠償之。

第二條。(甲)承運人運送此項貨物如遇有必用某列車，某隻船，或趕赴某集市，或其他出乎情理之急運要求時，得不受其束縛。每承運人於必要時得有權將所運貨物在起

訖點之間轉換其他鐵路或途徑。如寄貨人聲明之價值較實價為低，或寄貨人與承運人按照分等表或運價簿內所列之辦法講明一較低之貨價時，承運人即按此低價計算運費。然遇有損失時，無論此項損失是否由於承運人之大意所致，承運人在法律範圍以內所負之責任最高不得超過所聲明之低價與已交之運費二數相加。

(乙)貨物損失或傷害之索償必須用書面式在交貨後六個月內（出口貨物之時期為在口岸交貨後九個月內）將此項要求送交填發提貨單之原始承運人，或交貨承運人等。如係因承運人未交貨物而有索償之舉，則其期限為在相當交貨時日過後六個月內（出口貨約九個月）；但如因裝卸延遲或損壞或沿途之大意疏忽而生之損失或傷害，則無須在賠償之先必定送到索償通知書，或有登記等手續。如因損失，傷害，或延誤而興訴訟，則該項訴訟限於貨物交畢後二年零一日之內。如係因未交貨物而興訴訟，則其期限為在相當交貨時日過後之二年零一日之內。但索償書如在六個月以內交入（出口貨物九個月），無論此種索償通知是否為賠償以先之必須條件，而承運人方面拒絕賠償所要求之任何部分，寄貨人如欲興訟，必須在接到此項拒絕通知後之二年零一日之內提出。

(丙)擔負所運貨物任何部分損失之承運人或承運人等只要無妨保險單或保險合同之效用時，皆得享受任何種保險之全部利益。但承運人對於索償人須按其所付之保險費負賠償之責。

第三條。所有貨物至必須時皆應裝箱或打包。此項費用歸貨主擔負。但因承運人之疏忽而驟然發現此種需要時不在此例。運送棉花及棉布時承運人為便利裝卸及運轉起見得有權將該貨上樁，所有一切費用及危險均歸承運人擔負。但因上樁而生延誤或有離棄正路等事則承運人不負責任。散運米糧達到訖點後，該處如有鐵路穀倉，公共穀倉，或領有營業執照之私有穀倉等，即可將所運之米糧卸入（指貨到後貨主不急速卸貨而言，但如有正式註明反對此項辦法者不在此例），並可不用通知貨主將該米糧與同類同等之其他米糧卸在一處（但須從速通知寄貨人）。在此項辦法之下，貨主應在他項費用外另付穀倉費。

第四條。(甲)當貨到訖站或貨到口岸(如係出口貨物)之通知書正式發出後，並將貨物移交之手續在訖站備妥後，而直至法定運價簿所載之免費時間業經期滿(免費時間臨時計算)，其有權接收此項貨物之人或機關尚不將貨物運走，則該項貨物應存儲於船中，車上，倉庫內，或承運人之貨棧或交貨地點。收貨人擔任存儲費用，承運人只負貨棧之責。如承運人以爲可行時，亦得將該貨移存於交貨地點左近之公共貨棧，或領有營業執照之貨棧內。費用完全歸貨主擔任。承運人毫無責任。貨主應付所有運費及其他法定費用，包括相當存棧費在內。

(乙)凡不易壞之物品運至此單所列之訖站後，收貨人或有權接收人拒絕接收時，或在貨到通知書正式發出十五日後，前項收貨人或有權接收人未能前來領貨，則承運人得在所定公共拍賣場以最高價拍賣之。但承運人事先須將收貨人拒絕接收或無人領取情形

以及“如無處治方法行將按照提貨單之條件出售”各節通知寄貨人。承運人並應將貨情與收貨方面之名字(如另有應行通知之方面，則該方面之名字)及售貨時間地點等在報紙上公佈。每相連二星期內登報一次，每次登載一星期。該項報紙須在售貨地點或其左近發行。但俟收貨人拒絕之通知書，或無人領取之通知書發出三十日後，始能宣佈賣貨。

(丙)易壞物品運至此單所列之訖站後，收貨人或有權接收人拒絕接收時，或該收貨人或有權接收人不能迅速接收時，承運人爲防止其腐壞起見，得按己意將該貨以最高價值私售或公售之。但如有通知之時間，則於售貨之先應盡其責任將拒收之情形及不能按時接收之情形通知寄貨人或貨主，並請示此貨之處治法。

(丁)茲經彼此議定，倘以上兩節所列之步驟無法實現時，則承運人得在合法情形之下，按合法手續，憑己意售賣此項貨物。以上兩節之條文不得解釋作爲取締承運人此項權力之施行。

(戊)按本條出售貨物所得之進款應儘先償付所欠之運費，延期費，存棧費，及其他法定費用，並通知費，廣告費，售賣費等。如須特別看守時，則一切必須之看守費用亦應償付。倘有盈餘，應即付還所售貨物之原主。

(己)在收發貨物之車站，碼頭，或登陸處，如向無派定之貨運營業員，則於貨物由車船卸下之後，或裝入車船之先，貨主負其責任。如在此項車站，碼頭，或登陸處收發貨物，除因承運人失職外，貨主應在車輛挂上機車以前，或作成列車以前，或由機車或列車摘下以後，或貨物裝入船中之前，及由船中卸下之後負其責任。

第五條。除非有特別之協定，並將議定之價值註明，則承運人概不載運(或雖載運而不負責)所有一切在公佈之分等表內或運價簿內未曾明列之公文，金錢，及特別珍貴之物件。

第六條。無論貨物正主或其代理人如輸送爆炸物或危險物而事先不將其性質向承運人完全宣佈，倘因該物而生損失，則須負賠償承運人之責任。如將此項貨物存棧，貨主應負其責任與費用。如該物損壞概不賠償。

第七條。貨主或收貨人擔負償付一切運費，及關於運送該項貨物而生之各項法定費用。如有海損時，貨主或收貨人須付足之。承運人非經法律許可不准在提貨單所載之訖站，於各項費用未付足之先，將所運貨物移交，或放棄管有權。寄貨人雖須負一切運費及法定費用之責任，但如果寄貨人在提貨單上之相當地方簽字註明承運人於未曾收足費用之先不得交貨字樣，而承運人竟違反此言，於未曾收足費用之先將貨物移交，則寄貨人不負償付費用之責。承運人在運貨之時有要求預付運費或擔保運費之權。本條對於此權並無任何限制之意。如察覺所運之物與提貨單中所開列者不合，則運費必須按所實運之物件核算。

第八條。倘本提貨單係因寄貨人或其代理人之請求爲交換或代替其他另一提貨單而發，則該寄貨人在前提貨單內所聲明之貨價，所承認普通法內訂定之責任，或提貨單內

訂定之責任，皆應視作本提貨單之一部分，正與寫於本提貨單內相同。

第九條。(甲)如本單所載貨物之全部或一部分在所定之途運中任何段內必須經過水運時，則該項水運須受美國國會於一八九三年二月十三日所定之條例中各條件之節制。並接受該條例所訂定之豁免責任各辦法。該條例之名稱爲‘關於航運等等之條例’。此外並接受美國其他各法典中所授與水運承運人之責任限制，以及本單內所載與本條不相矛盾之各條件。

(乙)除非因建造不長，或因該承運人失職外，所有由於在船上所遭之火災，由於爆炸，由於汽鍋之破裂，或軸系之折斷等而生之損失，水運承運人概不負責。

(丙)如船主業已十分盡力將其船之各方面皆整理完備，確堪航海之用，並有適當之船員，設備，供給等，則此項承運人對於因湖海及他種水險而生之損失，或因船身機器與附屬物品等之隱病而生之損失，無論此種毛病之發生係在航行之先，航行之時，航行之後，或由於撞船，由於擱淺，以及由於他種航行意外，或航行太久等弊，一概不負責任。無論因何緣故，倘至必須之時，裝載此單所列貨物之全部或任一部分之船隻得有權駛入在普通途運內外之任何口岸或口岸等，並拖帶他船，或被拖帶，轉運，倒船，或駁貨，或在任何時裝卸貨物，或救濟羅難之船隻，或爲拯救人命或貨物或爲入塢與修理而拋棄正路等。除因失職外，此項承運人對於必須載於甲板上之貨物，或按習慣而載於甲板上之貨物發生損失不負責任。

(丁)按一八九〇年之約克安特渥法規 (York-Antwerp Rules) 所有公共海損 (general average) 應按所損成分難付之，其有此間未曾列舉者應照紐約口岸之法律及習慣辦理。如船主業已十分盡力將其船隻之各方面皆整理完備，確堪航海之用，並有適當之船員，設備，供給等，則彼此議定如因駕駛員之過失，或錯誤，因船隻之管理不善，因船身機器或附屬物品有隱匿之毛病，或其他毛病，或因有不適航海之處，無論此項毛病係在中途發生，或在開始航行時業已存在（但此項隱匿或其他毛病，或不適航海之處，須爲竭力察驗而不能發現者），該寄貨人，收貨人，或貨主應擔負救助費，以及與貨物有關之一切特別費用。並應與船主分擔公共海損。察此項公共海損係爲公共利益，或爲救濟公共危險而有之任何犧牲與任何損失，或爲有公共海損性質之任何費用等，故須補償之。

(戊)如貨物之運輸係以某運價簿爲根據，而該運價簿載明承運人須負因海險而生損失之責任，則本條文對於該承運人或承運人等之效力即須修正，俾得使該運價簿內之辦法爲主。蓋運價簿內所列之條件皆認爲本提貨單之一部分也。

(己)本條內“水運”二字之解釋並不包含鐵路在河，港，及湖泊內所經營之來往駁船在內。

第十條。本提貨單內倘有任何更改，增加，或刪減時，如未經本單內承運人之貨運營業員予以特別符號註明者，概不發生效力，仍應按照未改前之原意執行。

參 考 書

- Burt, B.C., *Railway Station Practice* (1911).
- Carriers' Instructions Governing Freight Agents; Manual of Instructions; General Notices and Instructions.
- Huebner, G.G., and Johnson, E.R., *The Railroad Freight Service*. Chaps. XIV, XV and XXIV; contains bibliography (1926).
- Interstate Commerce Commission, Decisions: 52 I.C.C. 671; 64 I.C.C. 347; 64 I.C.C. 357; 66 I.C.C. 63; 66 I.C.C. 687; 80 I.C.C. 305.
- Johnson, E.R., and Huebner, G.G., *Railroad Traffic and Rates*, Vol. I, Chaps VI and VII (1911).
- Johnson, E.R., and Van Metre, T.W., *Principles of Railroad Transportation* (1921).
- Kirkpatrick, O.B., *The Station Blue Book* (1925).
- Miller, S.L., *Railway Transportation* (1924).
- Traffic Publishing Company, *The Freight Traffic Red Book* (annual).

第十二章

運輸章程與選擇途徑

在收送貨物之時凡託運人，收貨人，鐵路貨運營業員，以及貨物賠償員等均應對於承運人之運輸章程澈底明瞭。關於中途特別業務及終點特別業務與各種權利均載在承運人之特別業務運價簿內。其較為重要之各章程在前數章內業經論及。討論提貨單時亦曾涉及普通運輸章程之一部分，但仍有多數章程見之於合併貨物分等表內。州際商務委員會之各項會議亦產生不少章程，皆係關於州際運輸上之路運業務與終點業務者。趨向一致之步驟，已有不少見諸實行，如州際商務委員會之各項章程對待任何方面皆無軒輊。該會又訂定統一提貨單，至於合併貨物分等表內所載之規則除有少數例外，餘均通行各大分等區內。但承運人有權得在其貨物運價簿或分等表內，或在其例外運價簿或例外分等表內附訂追加章程或特別章程等。此類特殊規定皆優先於合併貨物分等表內之一切普通章程。

普通運輸章程

託運人當填寫提貨單與寄貨證以及交付貨物時應注意一切章程。鐵路有時對於某種物品不允載運。按合併貨物分等表之規定，舉凡金

融，貨幣，有價證券，珠寶，金銀，以及一切珍貴物品非經特別規定不得按貨物運輸。按統一內國提貨單所載謂此類物品除在分等表或運價簿內有特別之規定者外，非經特別協議并將價值在提貨單上註明，不能載運。如所運奇貴物品未將貨色聲明鐵路不負遺失與損壞之責。合併貨物分等表更使承運人拒絕載運一切易於浸濡或損壞車輛或傷及其他貨物之物品。如接收之，應以專用車輛載運且得不負延遲之責。州際商務委員會之管轄運輸爆炸物或危險物章程內有一貨名長單，所列均係貨運業務內不可載運之禁品。并規訂如載運此類爆炸物或危險物時必須有正式之裝裹，符號，標籤，說明，及合法之護照等。

填寫普通而非特別貨物單據之規則亦載於合併貨物分等表內，當填寫提貨單時其貨情一項必須真實，更須與分等表所規訂者相合。託運人之捏報與承運人之虛偽填寫均在禁止之例。州際商務委員會訂有懲罰規則。貨運營業員在填寫單據時必須十分小心以防捏報。貨運營業員，察驗員，以及承運人之稱量稽察局內各員司，均須察看車輛與包件之內容。按普通規則提貨單與寄貨證上只能有一名託運人，一名收貨人并一個訖站。但在某種情形之下另外得更加入一接收貨到通知之人名與住址。合併貨物分等表內并謂凡按鐵路運價簿所訂之普通運價而運輸之各項貨物均須採用州際商務委員會所規訂之統一提貨單或統一動物運單。如託運人欲使承運人負較重之責任而要求採用特別提貨單，則運價必須增加以抵所增加之責任。¹

合併貨物分等表訂有規則使託運人將零擔貨物標明正確明白而耐

1.參見第十一章第133頁

久之符號。州際商務委員會亦將此事定為託運人之責任。按普通而論整車貨物無須符號，不過倘貨物多過整車而其所餘者又不足二萬磅，則此所餘者應有相當之符號。關於何種說明必須書寫於零擔貨物每件之上，鐵路之普通符號規則內自有固定之條件。託運人必須使物件上之符號與提貨單及寄貨證上所寫者一致。

詳細之裝裹章程 (packing rule) 與特訂之條件亦均載在合併貨物分等表內。如貨物之裝裹不適宜時，不只貨運營業員得拒絕接收或推延其輸送時日以待整理其裝裹，即在規訂分等表時，亦常以裝裹之情形分定等類之高下。故裝裹之時必須參攷鐵路所特訂之包皮章程，始能與鐵路之目的彼此相符合。各種裝裹之包皮皆定有一定條件。製造此項包皮桶箱之工廠必須證明其合於條件。託運人亦必須在提貨單上與寄貨證上證明其裝裹包皮之合法。倘託運人不能使其包件與鐵路之裝裹條件相合則該項貨物或列入較高等級或徵收較高運價以示取締。

除以上所談者，尚有許多普通運輸規則關於運價之高低及運價之交付法。統一提貨單上書明謂貨物所有人或收貨人須償付鐵路一切應得之運費。託運人亦須負運費之責，但彼可在提貨單上註明謂收貨人非將一切運費等付足後不得收貨。倘承運人不顧此項批註而於運費未曾收足時即將貨物交付與收貨人，則鐵路此後不得再向託運人索取任何未付之運費。² 統一提貨單并令鐵路預徵運費，或要求託運人填寫

2. 一九二七年三月四日州際商務條例之修正案謂如收貨人確非物主僅，係代理人，并已將此情形通知交貨之鐵路，則在交貨之後倘發現運費短收之事，該收貨人不負責任。託運人應償付此項費用。倘貨物運至之地點并非原提貨單內所載之地點，而該收貨人又已將物主之姓名指出，則此項新發現之欠繳費用應由物主補償。

運費擔保書。合併貨物分等表禁止鐵路代託運人，物主，收貨人，或其代理人等，或脚夫與貨棧人員等墊付款項。并謂運費之計算除某種普通之例外或另有特別規定者，均應以貨物及包皮之總重量為根據。所謂普通例外者，係指貨物有確實之估計重量者可按估計重量算其運費一也，整車貨物之起碼重量必須遵守二也，以及臨時貨車中所用之間隔與填塞物等皆須收費三也。

合併分等表內仍有極多詳細，重要，且與運費有最密切關係之規則。例如零擔貨物一箱之中包含兩種以上物品，運費應按等級最高之物品計算。如所運之物係二物合併而成，如一鐵板與一梯相連，除該合併物體已有獨立之等級者外，則運費應按合併物中等級最高之物體計算。零擔貨物每次運費有起碼之限度，然其最高限度則為“不得高過該貨之整車運價起碼運費”，外加法定裝卸費。普通整車運費以每車十五元為起碼，但運輸某某物品為例外。調車費用等亦不在內。整車貨物之最高運費不得超過“將該貨按零擔載運之運費”。此外更有專條規訂關於整車貨物如多過一車所能容載，或因其物體特長非一車所堪容納者之種種計算運費方法。

管轄整車貨運起碼重量之規則，與管轄整車混合貨物規則均與運費有連帶關係。在計算整車運費時，除實在重量或有根據之估計重量超過整車起碼重量限制外，皆以承運人貨物分等表中，或分等表例外中，或運價簿中所公佈之整車貨物起碼重量為根據。各種物品各有不同之整車起碼重量。在規定此項起碼重量時，一面須顧及將重量如此之貨物裝入大小如彼之車中是否可能，一面須視某種工業或商業之習

慣如何。合併貨物分等表內所公佈之各種整車貨物起碼重量有十分固定而不顧所用車輛之長短者，有取“漸進”辦法³而按長短不同之車輛定輕重不同之起碼重量者。以後例而論，分等表內所公佈之起碼重量係以三十六呎六吋長度以內之車輛為限。如託運人欲用較長車輛則以上所訂之起碼重量不能適用，須以另一表中按漸進法所訂較高之起碼重量為準。如託運人并未言定需要標準呎吋之車輛，而實際上確已使用較長之車輛，則漸進法依然有效。如託運人所定者為一標準呎吋之車輛，而鐵路却以較長之車付之，但其長度未過四十呎六吋，則除非託運人已將該車之容載量完全佔用不能實施漸進辦法。如遇更大之車，情形亦同，但鐵路得有六日之限，在此六日內盡力張羅標準呎吋之車輛，或小於四十呎六吋之車。

如託運人將數種不同之物品湊成一車而按整車起運，則於計算運費時承運人之管轄整車混合貨物之章程應用矣。已有多種固定之混合物在合併貨物分等表內佔有一定之等級。其餘未曾分等之混合物如欲計算整車運費可選用規則第十條內所列各種辦法之一。其按此法計算所得之運費如較按混合物已有之等級計算為低時，則亦可即用此法。規則第十條內訂有三種辦法：

1. 如有不同等級之貨物雜於一車，按照東北分等委員會 (Official classification Committee) 所訂之辦法係將混合物品中“等級最高者”之整車運價以混合物品中“整車起碼重量數目之最高者” (highest car load weight) 核算之[⊖] 南方與西方分等委員會之辦法與此相同，惟除

3. 只限於規則第三十四條內之物品。

少數商品外，其普通定有“特價”^⑤之商品不得引用本辦法。

2. 第二辦法係將整車之混合物品分成兩組或多組，再按組計算。算法係每組運費“以組內物品中等級最高者之整車運價與組內物品中整車起碼重量之最高者為根據。但倘有某組適用特價時，則所適用於該特價之整車起碼重量即適用於本組”。迨將每組運費算出後，再彼此相加以成總數。倘按此法所得之總數較第一法為低，則託運人可用此法。

3. 整車混合貨物之運費計算法亦可先將物品中之一樣或數樣按整車運價核算之，然後再將其餘物品按零擔運價核算之。在施行各種方法時倘貨物重量超過“整車起碼重量”之最高者，應以實在重量或確實之估計重量為計算運費之根據。

規則第十五條並訂出第四種辦法謂“滿裝於一車之運費不能多過將此貨物按零擔載運之運費”。但如“託運人將貨物裝入一車，並未裝滿，而欲按整車輸送，且亦無他貨加入，則此項貨物應按整車計算運費”。

混合之貨物如既無固定之等級，又不屬於規則第十條者，其整車運費之算法可先將每種物品之單獨運費算出，然後相加。計算單獨運費之辦法或以每種物品之零擔運價為根據，或以每種物品之整車運價與其起碼整車重量為根據，或擇物品中之一按其整車運價與整車起碼重量計其運費，而再按零擔運價計算其餘各物之運費。

以上所例舉之規則均為現行鐵路章程中之有關於運費者。所有根本運價均載在運價簿內。但用此運價以計算運費時，必須明瞭承運人

之運輸章程，合併貨物分等表內所載之各規則尤其重要。蓋除有特別之規定者外，則此種規則到處適用。此種規則之效力不僅限於按“普通運價”^⑤所運之貨物，且與許多按“特別運價”所運之貨物有關。

貨運途徑之選擇^⑥

託運人當填寫單據時，常對於其貨物所應經之途徑有所指示。一九一〇年修正州際商務條例時訂定託運人有選擇途徑之權。按州際商務委員會之解釋謂該條例之第十五條使託運人指示承運人以應取之途徑，而承運人必須遵守，但本委員會得有權規訂例外及章程。途徑選定後，託運人所應付之運價即係承運人運價簿內所公佈之關於所選途徑之運價。如託運人既指定途徑又指定運價，而此運價却不能依法適用於此途徑，則承運人應盡力代託運人考慮究竟以採用所指定之途徑或以採用所指定之運價為適宜；倘此後託運人並無更確定之指示，則該項貨物應由提貨單內所指定之途徑運輸，而徵收由該途徑運輸之運價。如“全經鐵路”(all-rail)與“水陸聯運”(rail-water)二途皆能適用，而託運人并未指示採用何途，則承運人應盡力代託運人考慮究以採用何途為宜。倘託運人仍無指示，則該項運輸應“全經鐵路”。

州際商務條例並未賦給收貨人以選途之權，但收貨人恒能左右託運人之意志。託運人與收貨人間之買賣合同常使收貨人指示託運人以應採之途徑。如交易條件之成立係按照買主擔負運費之辦法，則收貨人對於選途之力量尤大。

貨物之運途未為託運人所指定者名為“未定途貨物”。此項貨物

之運途應由承運人決定，但有種種限制。因託運人有應享最低運價之權利，故貨運營業員應將未定途貨物由彼所知之最賤而適宜之途逕輸送。關於全經鐵路或水陸聯運二種業務，如託運人無所表示，則承運人經過相當考慮後，可將該貨按全經鐵路輸送。“起運鐵路”(initial carrier)在分配未定途貨物時對於與其聯運之各鐵路不應有所歧視。倘提貨單業經發出，則所有承運人均應遵守提貨單上所註明之途逕。

鐵路對於託運人所選之不合理或不可能之途逕，尚有補救之權。如託運人所定之途逕與其所定之運價發生衝突，或沿途發生水災等，承運人得向託運人請示後命。在因水災等而須重新選定途逕時，如承運人未向託運人請示即自作主張，則承運人須擔負因改途而生之一切費用。當貨運異常急迫之時，鐵路得有權將最擁擠之途逕暫時封閉。

託運人與承運人兩方對於選途之權均受州際商務委員會之章程所制節。倘該會認為鐵路有充足理由不能奉行託運人所定之途逕，則該會得將託運人之選途權停止之，而自行發佈選途命令。但託運人所定途逕上之合法運價須保護之。在輸送未定途貨物情形之下，託運人仍有享受最賤途逕之權利。託運人之選途權仍“受州際商務委員會接時公佈之合理例外與章程之節制。”

鐵路對於未定途貨物所有之決定途逕權亦得為州際商務委員會停止之。國會賦給該委員會大權，謂“無論何時，如認為與公共利益並運輸之適宜分配有關，得於貨物到達一承運人之終點，或到達與其他承運人彼此交替之聯軌站後，指示該項貨物以後應取之途逕。”該委員會並宣佈種種議決之章程，以限制鐵路當託運人所選之途逕為不合

理或不可能時所有之決定途逕權。該委員會更在州際商務條例限制之下，并於承運人自動成立聯運途逕與聯運運價之外，得施行其定途之權，以便成立鐵路間之聯運途逕與聯運運價。

鐵路貨物招徠員個人間之友誼，及彼等對於商號通報各種重要消息之殷勤，恒能左右託運人於選擇途逕時之趨避。倘各途逕運價之高低與業務之優劣未能十分一致，則大實業內之運輸主任於腦海中恒有固定之運輸及發市意見。如運某種貨物其目的專在節省運費，則必將各種業務(全經鐵路，水陸聯運，或全經水路等)羅列而比較之。蓋各種業務常有不同之運價。有時或覺以汽車載運較為合適。亦許將貨物運經多數聯軌站而反能稍得便宜。將零擔貨物湊集一處載運恒能減省運費，然有時此種辦法在某路處理較易於他路。或者將貨物先由鐵路運至某處，然後再用汽車送至最終地點而可以節省一二。由內地起運之處如將貨物運輸出口，應考慮各鐵路各輪船與各口岸之種種費用，然後決定應由何處出口為宜。為減省費用而選擇途逕時尤應在運費之外計及其他費用。費用總單大致包括貨物運費與沿途及終點之各種特別費，以及搬運費，存儲費，海洋保險費並種種其他費用。

倘運輸貨物以敏捷為第一需要，則選擇途逕時應注意業務而不惜費用。由於經驗或慎密之考慮而知某路之輸送為最快，則雖該路之運費較昂亦當採用之。不只應計及其路綫之長短，舉凡業物之狀況，是否有各種快運之設備，有無聯運包裹車輛，轉運之多寡與情形，貨倉之地址是否適宜，與私用岔道有直接關連否，能否免除聯線上之調車(interline switching)，能否由鐵路急速運至一大城，再用汽車等送

至訖點，與夫該路營業員處理事務之敏捷或遲鈍等問題皆應考慮之。託運人如欲使出口貨運敏捷，尤須調察輪船之業務如何，以及鐵路輪船間轉裝之遲速。在貨運擁擠時選擇途徑應注意貨物擁擠之狀況。此時最直接之路線與平日有最快業務之路線當為最擁擠者。

以前所談之特別貨運業務與權利，有時在選擇途徑中成為重要問題。不只由於此項業務影響於運費之高低，且有多數託運人與收貨人對之非常之珍視。例如某種改運辦法，或在中途之存儲，磨製，製造等對於某種託運人或收貨人非常有益；有時販車業務或某鐵路之某種特別終點業務等尤覺適合各大實業之需要。

託運人或專為減少損失之危險而選擇途徑。運輸易壞物品時其敏捷一事實為當務之急。託運人或能由於經驗而確知某路之冷藏業務較他路為優，或該路對於運輸易壞物品特別可靠。易碎物件與動物皆常受損失，故應考察究竟某路之成績特別優異。轉裝次數之多寡，轉裝零擔貨物之方法，渡車業務之有無，能否在私用岔道上裝卸，以及他種業務狀況均與貨品之損失，運送之遲速，及運費之多寡等有直接關係。

此外尚有若干其他問題影響於途徑之選擇。如承運人賠償損失之快慢，以及願否與能否報告車輛之所在地，並在聯軌站記載車輛之往來以便易於追尋等皆為應考慮之問題。倘託運人售賣銅鐵或其他材料與某鐵路，則此項貨物當然由該路運輸。

託運人之選途權極關重要。因彼可指揮其貨物之移動以應合每次運輸之情形。託運人如欲使其所選途徑十分滿意，必須廣聞見，細思惟。否則選途之結果只能增加運費或竟將某路之最優業務交臂失之。

附 註

- 合併貨物分等表之英文名稱為 Consolidated Freight Classification。溯考貨物之分等在鐵路發明之前，當時僅有二類，曰輕貨曰重貨。輕貨運價按立方呎計算，重貨則根據重量。嗣後運輸事業發達而貨物之等類遂區分較細，然各路獨自為政初無何種聯絡可言也。託運人除非運價專家則不能預知其所運貨物應付運費若干。至於其競敵方面之運價大小更無由而知矣。迨聯運事業肇興，統一分等表之呼聲隨之而起。一八八七年美國州際商務條例且禁止一切不平待遇。但實際言之，鐵路非有比較統一之分等表，則萬難奉行此法。後經竭力疏通，遂將美國劃成三大區，曰東北分等區，曰南方分等區，曰西方分等區而各有統一分等表。至美國加入歐戰後，各鐵路臨時由中央政府管理，於是此三大分等區之各委員會主席共同組織一合併貨物分等委員會，而公佈合併貨物分等表焉(參看第十七章)。
- 按本句之義意可用下例解釋之。今假定有混合貨物一車(三十噸敞車)於此，計包含棉花，羊毛，及柳條三種。倘規定棉花按整車(三十噸敞車)運價運輸時至少須以十八噸為起碼，則此十八噸之限度即為棉花之“整車起碼重量”。以此類推，假定羊毛之整車起碼重量為十九噸，而柳條為二十噸，則在此三者之中以柳條之整車起碼重量為最高。再假定此三種貨物之等級為棉花四等，羊毛三等，柳條四等，如是則羊毛在此三者之中為等級最高者。在計算此車混合貨物之運費時應作為有三等貨物一車(皆作為羊毛)其整車起碼重量為二十噸(皆作為柳條)。
- 特別運價(簡稱特價)之英文名詞為 commodity rate。如直譯之，似應稱作“商品運價”較為相近。不過於義稍晦故不欲用。特別運價之相對名詞為普通運價。其英文名詞為 class rate 意即按等級而得之運價也。蓋凡貨物之有特殊性質或特原殊因者，均不能以普通方法待遇之，故皆列於一表之內，名曰特殊商品表，其所適用之運價曰特別運價。特別運價低於普通運價。
- 在中國於特價之外猶有所謂“專價”者。特價係按貨物而論。無論何人倘運此貨物，合此章程，即能享此利益。專價則多以合同為根據，故享此利益者為指定之某商人，他人不得染指也。美國禁止專價辦法，謂其欠於公允。
- 按美國鐵路之發達既稱於世，則其平行線競爭線等之繁密可以想見。故由甲地運貨至乙地常有若干鐵路可資選擇，非如我國鐵路之能如此獨佔營業也。

參 考 書

- Carriers' Freight Tariffs.
- Collier, J. D., Series of articles on "Freight Routing," *Traffic World* (1924).
- Consolidated Freight Classification, No. 5 (1927).
- Huebner, G. G., and Johnson, E. R., *The Railroad Freight Service*, Chaps. XVI, XVIII and XIX; contains bibliography (1926).
- Interstate Commerce Commission, Conference Rulings.
- , Regulations for the Transportation of Explosives and Other Dangerous Articles by Freight.
- Morton, J. F., *Routing Freight Shipments* (1913).
- The Interstate Commerce Act.
- Traffic Publishing Company, *The Freight Traffic Red Book* (annual).
- Transportation of Explosive Act, March 4, 1909.
- Tyfe, R. W., *Freight Classification* (1923).
- Vanderblue, J. F., and Burgess, K. F., *Railroads, Rates-Services-Management* (1923).
- Wilson, G. Lloyd, articles, *Traffic World*, 1927.

第十三章

貨運營業之發展¹

如因某鐵路屏絕或更易以前之成規，即認為該路對於營業上不能有何發展，此種觀念實屬荒謬之至。在今日各大鐵路無不有極完備之營業與發展各組織。¹ 姑無論彼等對於營業上之如何盡力，即所謂運費之調劑，業務之改善，聯運之規畫，與夫建設上之不惜資本，莫非已有之事實與成績。

運價之制定與營業之發展

一九二〇年之運輸條例內載制定運價之規則謂鐵路在可能時得以其固定營業區域內之運輸財產價值為根據而得公允之餘利。按此規則所訂出之“貨物運價普通高度”(general level of freight rate)並不妨礙運價之相當修改，以期適合營業之發展。當一九二二年州際商務委員會以命令減低貨物運價之普通高度時，其最注意之問題即係希望普通運價之減低對於美國工商各業皆當有所鼓勵，而結果鐵路營業必更發達。該條例內所載制定運價之規則并不妨礙單獨運價之修改，及成立與維持區域內之運價制度。然鐵路暗中“發還折扣”(rebate)，

1. 見第十章。

與私人間之偏袒運價，以及對於不同地方或各類營業所有之一切不公允之歧視，均在法律禁止之例。無論單獨之貨運運價，或某處之運價制度皆受法律節制；但運價高低對於營業上之影響仍視為制定運價時所應注意之要素。本章目的不在討論運價之制定，乃在簡單說明現今如何利用貨物運價以發展營業。

各鐵路今日所作者並非竭力減低運價，或暗中發還折扣，或其他為招攬營業而作之一切不公允待遇，其所孜孜而為者乃訂定一種公開而非秘密之運價，以發展營業。此係對待一般人之普通舉動，並非特殊舉動。多數特別運價皆訂成較普通運價為低，所以然者不只由於此種業務之費用較少，並且由於較低運價能鼓勵營業之增長也。適用於聯運時之聯運運價 (joint rate) 與比例運價 (proportional rate) 實較低於所經各段短距運價相加之和。此類運價之成立半為化簡運價之計算而多半却為鼓勵聯運貨物之移動。陸路運輸，水陸聯運，或由其他途徑之運輸，有時因其途徑較他人之路線為迂繞，故非將運價調劑適宜不能與人相爭。因此而有“差率運價” (differential rate) 之規定，訂此運價可根據業務不同或業務成本較低等理由，但其真正目的則在使途徑較長鐵路藉此於營業上能有所分潤也。美國內地各處與美國及加拿大各口岸間常因出入口貨運而起競爭。現今成立出入口運價專為平衡此種口岸間與內地路運間之競爭，並使各口岸與各途徑對於所有之營業得平均之分配。今日更有一例，即州際商務條例與州際商務委員會均允許鐵路修改該路之運價以與沿海承運人競爭海岸間之營業（如由太平洋海岸到大西洋海岸）是也。訂定出產區間及市場間各鐵路之

競爭運價時，亦採用同一原理以便各地方能彼此競爭而使經過該處之各鐵路均得相當之營業。制定運價根本要素之一係所制運價必須“能使貨物移動”。其目的非僅謂能使已有之貨物移動，更須鼓勵新貨物之生產，以增加他日之營業。

鐵路對於以改善業務作為發展營業之張本一事較前尤加注意。今日之競爭多在業務而少在運價。以實際而論，現今鐵路對於更改運價究不如以往之自由，蓋州際商務委員會漸漸注重制定運價中之業務成本原則。該會對於實施州際商務條例內之“長短途條款”^①（long and short haul clause）亦較前加厲。更由於採用“距離運價制”（distance rate scale）者之逐漸加多，故統一運價制度之趨向確已開始。² 該會當然不能忽視營業問題，不過其普通統制政策自然對於承運人之專斷行為有所限制矣。

貨物營業之招徠

以前各章內所討論之各種貨運業務對於本節皆有關連。為各種貨物所成立之一切快運業務；為零擔營業所增加之聯運包裹車輛；對於機車，貨車，專用車，以及各種設備之注意；對於終點，私用岔道，與夫其他建築上之破鈔；此外更加各種特別貨運業務與權利之層出不窮，皆成為鐵路營業招徠員最重要之談料。

鐵路不能靜坐以待一般民衆對於運價與業務上各種利益之領會。各路局皆在其貨運營業處內有一招徠之組織³ 正如各大商店之有賣貨

2. 見第十六章。

3. 如欲參攷貨運營業處之組織，及營業招徠員之種類，請看第十章。

部之組織也。運輸處之貨站員司亦應直接招攬或與營業處共同招徠營業。更有鐵路之營業處鼓勵與任何部分員司之合作。有時鐵路所有之“貨物速運公司”⁴ (fast freight lines) 亦作招徠營業之事。

營業招徠員有設置於本路沿線各城鎮者，另外更有專與線外各代理處共同合作者。每路或每聯運機關應宣傳其本身之特別優點。鐵路貨運業務⁵ 書內謂：

此路之招徠員或以便宜之差率運價或某口岸之較低海陸聯運運價等相號召，彼路之招徠員更以克己之特別貨運業務費及由於貨倉或裝卸軌道地位之適宜而生之低廉搬運費，與夫有私用岔道之設備可以藉此節省一切搬運費用等利益相標榜。倘某路之貨運運價並無可談之點，則其招徠員或以全部運費之多寡遊說託運人。由於本路路線之直接，運輸上特別方便，取送上異常敏捷，與夫本路終點及聯軌站上之設備如何周密，快運業務有如何效方等均足動人聽聞，亦有諄諄提及某種特別貨運業務與權利之如何寶貴者。沿途完全不用轉裝或轉裝次數如何之少，並冷藏業務如何之佳，對於欲減少貨物損失之託運人或收貨人均有相當之誘引力。某路上賠償損失成績如較他路為優，亦係一有力談料。倘該路之運費與業務等與他路相伯仲，其招徠員恒用賠償迅速一層懇願託運人之惠顧。

鐵路營業招徠人員工作之成敗不盡依賴該路之是否有較優之業務或較低之運價。營業與招徠各員司之本身恒有能取得託運人或收貨人之信任者。彼等可時常通知其主顧關於一切運價與他種費用之漲落；途逕，運輸章程，鐵路與輪船業務等之變遷；並其他有間接關係之事件，例如何處市場有利，何處購買為宜，發市之方法與習慣等等。彼等亦可催促貨物賠償處迅速了結賠償事件，或警告該處關於賠償迅速之重要。負有發展國外營業之責者，有特須與輪船公司及口岸當局合

4. 見第四章。

5. G. G. Huebner and E. R. Johnson, *The Railroad Freight Service*, P P. 341-342

作，或代售船票，或代算輪船運價，或代辦轉裝及落棧種種事務。國外貨運營業員為發展出入口營業起見，有時更代作問事處工作。凡關於稅務章程，領事章程，出口裝裹，輪船業務，市場情形，出口方法等均可向彼等訪問。

有時某地之民衆對於某路發生興趣，因此亦足影響該路營業之招徠。本路材料處向商家購買鋼軌及其他材料時，更能左右該商人之多用本路以運輸貨品。

鐵路營業之招徠與售賣物品相同，有大部分感情作用在內。營業招徠員之人格能影響於託運人或收貨人之向背。託運人與收貨人均能決定採用其所贊成之路。按以前之討論託運人在某種限制之下有指定途徑之權使鐵路遵守，而收貨人為託運人之主顧常能左右託運人之意見。

相連承運人間之營業協定

鐵路今日為交換營業而與鄰線規畫各種協定之自由不如往日。鐵路不准給其所友之隣線以過量之營業。州際商務條例授給託運人以選途之權，並命承運人遵守之。且禁止分配未定途貨物時對於各隣線之不平待遇。但相連之鐵路得成立聯運路線與聯運運價。有此協定之鐵路對於聯運營業優先於無此協定者。不過此種利益之多寡在州際商務委員會管轄聯運路線與聯運運價大權限制之下。

聯運路線成立之後，為誘致託運人採用本路線起見，所有與此聯運路線有關係之鐵路均應使其彼此線內與線外之營業員或貨物速運公司招攬彼此之營業。鐵路在分配未定途貨物時雖不許對於相連各路有

不平待遇，但託運人得任意指定其贊成之路途。

鐵路能與內河輪船各公司成立營業協定，但不准成立獨享之協定（即不許他人加入者），或有所偏袒之協定。州際商務委員會得在鐵路自動所成立者外，（如係州際運輸），以命令成立水陸聯運路線，聯運運價，及比例運價等。該會並能命令使鐵路與水運間成立相當之聯絡。鐵路以前在國外貿易中與其友善之輪船公司所成立之獨享營業協定已為法律所禁止。倘鐵路與海洋承運人成立營業協定，州際商務委員會得有權令該路“與任何或所有其他輪船公司之在同一口岸與同一外國間營業者，成立同樣之協定。”

鐵路對於與其相競爭之沿海或大湖內各輪船之購買，吞併，或控制之事，已在一九一二年⁶為法律所禁止。然此法並不完全禁止鐵路為發展營業而經營輪船業務。此法之根本目的係在杜絕鐵路之消泯水運競爭。如鐵路之路線不能達到某市場，而欲以水路延長線溝通之，則法律並不禁止；為鐵路所管有之輪船公司即使在該路競爭路線內行駛，如州際商務委員會認為無礙競爭，而此項水運係為公益而存在，且鐵路之繼續管有該水運實於“人民之方便與商業上均有利益，”則該委員會即能允許其營業。

實業與農業發展之工作

許多鐵路使普通貨運營業內之招徠職務與鼓勵新營業之職務彼此分立。於是派定許多實業專員，農業專員，或為發展沿線出產派定各

6. 見第五十四章。

種特別營業員司。按第十章內所論者已有數路成立極完備之實業處，農業處，或發展處。更有他路在貨運營業處內附設發展員司。

實業工作大都係關於誘致各實業家在本路沿線上設立工廠，磨麵廠，及其他製造事業。實業專員皆為重要之企業提倡人。彼等之工作方法有全憑與各實業單獨進行協議者；有依賴與本地商會，貿易局及類似機關，不動產經理處，及銀行等合作者；更有專恃廣告，公佈之統計，地圖與表冊等所載之事據以資宣傳者。發展處之工作應盡力與本路之其他部分合作。發展處頗似一統計局或研究所，專為供給實業專員以有用之材料，以便吸引各實業。本處繼續不斷接到各方之問訊關於原料，人口，勞工多寡，生活費高低，捐稅輕重，銀行設備，燃料，水力，貨棧設備，私用岔道，終點設備，運費與業務情形，市場狀況，及其他能影響實業之各問題。關於普通情形多能印成小冊分散之，至於詳細情形必須實業專員親身與該關係人討論之。當實業員盡力宣傳新廠址如何有益時，該員之人格高低常能影響其言語之價值。

實業發展處工作成績之優劣大半依賴與其他各部分合作之程度如何。由貨運營業處可得貨物運價與其他費用之敏捷消息。實業處關於修正運價之建議雖不必立邀採納，然應與以相當之注意。由運輸處與貨運營業處可得關於貨運業務之事實。如需私用岔道，可與工務處及運輸處商議。化驗礦石與礦質物時有本處之地質學家可以擔任。貨物賠償處供給賠償消息。不動產處或地畝處供給本路所有產業之事實。法律處更與以法理上之參贊。有時由貨站員司及營業招徠員處得到極重要之暗示與報告。招徠員之責任雖僅在招徠，但彼等應留心於一切

能增進營業之事。營業處除在各地所派之線外代理機關為較有永久性質，其餘并無若何員司常川留駐線外。

農業發展工作之一部分係鼓勵農人之居留。鐵路之移民專員，地畝專員，或貨運，客運，及發展等處之職員有時派定專作此事。未來之居民可用廣告誘致之；或開行運價奇低之特別殖民列車；或代為張羅鐵路所有，或政府所有，或私人所有之農田。此類辦法多在地廣人稀之處有效。鐵路之農業專員，乳業專員，及其他特別發展員司有時將未來之製乳人及果品生產人等介紹與有地而欲出租之人，并勸誘農人將以前專種“大田”（即麥黍等之俗稱）之地畝改種果品，或用之以養牛製乳，或用之於其他專門農品之生產以期增加收入。此外更有特別移民列車之組織與聯運之辦法。在此種情形之下居民多能由歐洲購買聯運移民票直達美國之腹地。此法可使初來之外國人免除許多由口岸至內地時運輸上之不便。⁷ 鐵路更與政府及私人機關合作，以推行灌溉及開掘溝渠以便廣闢新田。

除上述者外，仍有一部分農業發展工作乃係增進“熟地”（已開墾者）內之生產量。農業處或發展處常印出許多小冊散給農民以便指示關於肥料之種類及用法，稼禾之循環栽種法，佈種法，樹木修剪法與噴灌法，炸藥使用法，各種稼禾之耕耘法及築路法等。鐵路常與農業專門學校及農事試驗場合作而開行農業列車。車內陳列各種農產品，害蟲，機器與工具，及各種印刷物。更有由農業學校等處約來之講演員與此陳列車同行。鐵路亦在村集或其他農事集會之處舉行陳列，并

7. 見第五十三章。

實行耕種地畝以作榜樣。更有鐵路教授農人以發市，裝包，裝車等方法。農業專員有時代農人刊登廣告，或將農人及本地託運人之姓名住址列成一單送給市場內之經紀人，或代農人尋覓買主，或以代驗貨色等方法幫助農產品之發市。在某市場內甚至有農業專員完全代農人售貨者。乳業專員有時將製乳人介紹與中央市場之商人或買主，或勸勉運輸處預備較優之運輸業務，或用其他方法輔助乳產品之發市。

當歐戰時美國政府急欲增加農業出品，故多數鐵路無不盡其全力輔助進行。但彼時之各種特別資助與指導多係專為應付臨時急需者，故今日已大半無存。

貨運營業之廣告

早先以為發展鐵路貨運與客運之方法彼此迥不相同，蓋貨運完全依賴個人間之招徠能力與發展職員之工作，而客運却大部分依賴廣告之力。以前曾謂實業專員與農業專員於發展營業時亦偶用廣告辦法，但此種用法究係例外與客運營業處較之相去遠甚。客運營業廣告之必需早成公認之事實，但貨運營業廣告向為人所輕視。所以然者，由於人皆深信客運營業極易與巧妙之廣告相呼應，尤以遊覽旅行為甚，而貨運營業却與工商業狀況有不可分離之關係。物產之多寡非廣告所能左右者。貨運廣告之效力只能將貨物由甲路誘至乙路，倘各路之廣告力相同，其結果必等於零。

然近來各實業專員與農業專員確已證明廣告誠能發展不少之新營業，故今日有多數鐵路兼用廣告以發展其貨運矣。

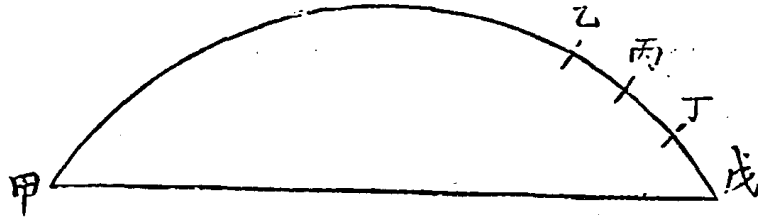
無數鐵路宣傳其全綫如何，許多鐵路宣傳某城或某地之實業與富源如何，更有鐵路宣傳其貨運業務或某種特別貨運業務（如聯運包裹車，重要之貨物終點，貨棧設備，問事設備等）之情形如何。亦有鐵路利用廣告之宣傳以期解決某種難題，如季節運輸之不平均，及其與車輛業務之關係等。營業廣告宣傳事務恒由客運營業處與貨運營業處共同執行之。

“將來仍當有他種貨運營業廣告方法出現。貨運營業趨向於利用廣告之辦法仍全在驗試時期。貨運廣告應與客運廣告生同等之效力，蓋因適宜之廣告倘與個人之招徠及發展之工作相合併，則必能使各地之工商業與各路之噸量增加無疑。”⁸

附 註

- ① 經營鐵路者無不欲本路營業之暢旺，至於所取之發展方法常有不同。我國因鐵路稀少無所競爭，只要沿路行車不受軍閥土匪之害，商運貨物免於苛捐雜稅之擾，則營業源源而來未有不如水之就下者也，又焉用努力招致之耶。美國情形則不然，鐵路路線既密如羅網，苟不努力經營必歸淘汰無疑。按從前招徠營業之法惟恃乎競爭，然競爭太甚時於社會反有不利，故近年來遂有生發新營業之計劃出現。蓋由競爭而奪來之營業究係此得彼失於社會之總財富無所增加，至於用生發新實業或改良舊實業方法所得之營業乃真為本路之利并社會之福也。本章所討論者多涉及發展營業之新法。我國路政當局幸注意之。
- ② 按美國州際商務條例第四條之規定謂非經州際商務委員會之特許不准使短途同類客貨運輸之總運費高過長途者，該短途與長途係在同一路線上並同一方向，且短途包在長途之內。今舉例如下頁之圖：

8. G. G. Huebner and E. R. Johnson, *The Railroad Freight Service*, P. 353.



按本圖甲乙丙丁戊之曲線代表某鐵路。甲戊直接線代表另一鐵路。就普通道理而言倘由甲站運貨至乙站如需運費五角時，則運該貨至丙站應需五角五分（假定），至丁站為六角，至戊站為六角五分。但假定甲戊直線為一百哩而甲乙段因灣曲之故亦為一百哩，如是甲乙間之運費既能訂成五角，其甲戊直線當然亦能訂成五角。不過由甲至戊之貨如經直線只需五角，倘經曲線則需六角五分，其競爭勝敗不問可知矣。曲線為與直線競爭由甲至戊之貨運起見不得不將運費由六角五分減至五角。其餘各站因無競爭之故其運費可以不動。結果如下：

甲至乙……………五角
 甲至丙……………五角五分
 甲至丁……………六角
 甲至戊……………五角

如按此制定運費時，除非經州際商務委員會之特許即認為違法，蓋由曲線而論，甲戊為長途，而甲丙及甲丁為短途，且包含於甲戊線內（參看第二十七章）。

參 考 書

- Huebner, G.G., "Methods of Developing Freight Traffic," *Traffic World*, Aug. 3, 17, 1918.
- Huebner, G.G., and Johnson, E.R., *The Railroad Freight Service*, Chaps. XVIII and XXII: contains bibliography (1926).
- Johnson, E.R., and Huebner, G.G., *Railroad Traffic and Rates*, Vol. I, Chap. XVI (1911).
- Peabody, James, *Railway Organization and Management*, Part II, Chap. XV (1920).
- Wilson, G. Lloyd, "Methods of Developing Freight Traffic," *Traffic World*, Aug. 4 and 18, 1923.

第十四章

貨運營業與業務各團體

許多運輸事務與營業事務皆在各承運人所共同組織之諸般團體支配之下。此類合作組織皆有獨立性質，因其並非任何鐵路內之附屬機關也。彼等或執行承運人所派定之某種職務，或作銜合各路行動之工作。更有鐵路聯合會專作教育事業。許多鐵路之習慣藉此得以改進而劃一。

鐵路局之各總會

鐵路團體中有範圍非常寬廣者。美國鐵路高級職員聯合會 (American Association of Railway Executives) 即為一普通執行與監督機關。關於時常發生之各問題皆由此會決定應付方針。此會居各種鐵路聯合會之上，有監督與控制之權。會員包括美國百分九十四（以哩程計）頭等鐵路之高級職員，並坎拿大數鐵路之高級職員。

美國鐵路協會 (American Railway Association) 設置各種機關以執行某種營業與行車事宜，提倡鐵路界之教育，推行習慣之劃一，採用安全節省而有效力之行車方法，交換意見，並增進與民衆及與政府間之感情。在西曆一千八百七八十年間曾招集數次會議討論行車時間

表及標準時間等，該會即肇始於此等會議，但不久即將其範圍擴大。今日全美國所通行之各種統一章程多為該會或其附屬機關所制定。該會之範圍在一九一九年又擴大一次。當時有許多其他鐵路團體且有獨立多年者與之合併，同時更有十二機關附入該會。該會現分七課，另外尚有一車輛業務課，若干聯席委員會，一爆炸貨物局，並一貨物容器局。¹ ● 每課設課長一人，副課長一人或二人，書記一人，並一總務委員會。每課各種職務皆分配與各專門委員會及小委員會執行。且有數課內設若干股者。第一課係行車課；第二課為運輸課；第三課營業課；第四課工務課；第五機務課；第六為材料；第七貨物賠償。該會之全體大會有立法權，並得接受各課各委員會之報告及向會員路作種種建議。該會之會員約包括七百餘條鐵路，路線計長三十餘萬哩。

路線長一百哩以內之鐵路及各實業鐵路均不得為美國鐵路協會之會員。短線鐵路亦有類似之組織，名曰美國短線鐵路協會 (American Short Line Railroad Association) 附入於美國鐵路高級職員聯合會，其會員約包括五百餘條商用蒸汽鐵路與電力鐵路。此外尚有一美國電力鐵路協會 (American Electric Railway Association) 在電力鐵路界內頗佔勢力。

部分之聯合會

在各鐵路局所組成之美國鐵路協會以外，仍有極多部分員司所組織之種種聯合會，如美國客運營業職員聯合會 (American Association

1. 自本文書成後，該會又增一課名曰摩托車運輸課。

of Passenger Traffic Officers) • 美國貨運營業職員聯合會 (American Association of Freight Traffic Officers) , 美國鐵路發展聯合會 (American Railway Development Association) , 美國鐵路廣告員聯合會 (American Association of Railway Advertising Agents) , 美國行李員聯合會 (American Association of General Baggage Agents) , 美國鐵路工程協會 (American Railway Engineering Association) , 養路協會 (Roadmasters' and Maintenance of Way Association) , 鐵路電力工程師聯合會 (Association of Railway Electrical Engineers) 汽鍋製造人聯合會 (Master Boiler Makers' Association) , 美國鐵路管理員聯合會 (American Association of Railway Superintendents) , 美國調車長聯合會 (American Train Dispatchers' Association) • 鐵路會計職員聯合會 (Railway Accounting Officers' Association) , 鐵路出納職員聯合會 (Railway Treasury Officers' Association) , 鐵路不動產協會 (Railway Real Estate Association) , 鐵路賠償員聯合會 (Association of Railway Claim Agents) , 美國鐵路醫官聯合會 (American Association of Railway Surgeons) 以及鐵路各部分職員之其他組織。大致鐵路每部分皆有一會或數會藉此能與他路職員討論普通或專門各問題，交換意見與消息，聯絡感情，或有時進行同好之事。

鐵路團體亦有包括許多部分之職員者。 國際鐵路燃料會議之各部分中凡與燃料有關之職員無不參加。每隔五年在各國輪流聚集一次之 國際鐵路會議，其參加者為各鐵路之職員，及與鐵路有關之各國各界

代表人。在各大鐵路中心點，多有組織鐵路俱樂部 (Railway Club) 者，其目的在聯絡感情，提倡專門職業，並增進教育等。尙有許多運輸俱樂部 (Traffic Club) 其會員皆係各大實業之運輸主任，鐵路職員，以及一切與運輸有關之人員。

鐵路職員有極多加入各種專門，科學，或職業等會社者，如美國土木工程師協會 (American Society of Civil Engineers)，美國機械工程師協會 (American Society of Mechanical Engineers)，及美國鋼鐵試驗協會 (American Society for Steel Testing)等。各種商業團體，如鐵路商業協會 (Railway Business Association)，鐵路枕木製造人全國聯合會 (National Association of Railway Tie Producers)，鐵路車輛製造人聯合會 (Railway Car Manufacturers' Association)，鐵路用具製造人聯合會 (Railway Equipment Manufacturers' Association) 等在集會時亦有許多鐵路職員出席。

各業務協會，局所，與委員會等

以上所談之鐵路各團體與其他機關皆執行其會員鐵路所派定之職務。美國鐵路協會車輛業務課為一執行教育，監督，及車輛分配之特別機關。各路因簽立統一車輛業務協定及按日計租法規協定等，遂使該課變為各路關於車輛業務對待州際商務委員會之代理人，同時並授給該課在按日計租法規內第十九條所列之全權。各路又命該課監督車輛業務與按日計租各法規之執行。該課得向會員各路索取車輛所在地之說明書與車輛工作統計，並向本會相當之委員會作關於修正業務規

則與車輛日租之建議。該課仍有權停止關於送還外路車輛與其原主之章程，劃一車輛支配之規則與習慣，以及將車輛由此路調往彼路以應合運輸之情形，但須“尊重車輛所有權”。

車輛業務課計分五股，每股皆在該股主任並本課課長統轄之下。此外尚有十三處地方辦事處，每處設主任一人與職員數人。該課為與託運人發生較為接近而友善之關係，故更設立許多託運人地方建議公所，其第一公所成立於一九二三年，名曰“西北地方建議公所”(Northwestern Regional Advisory Board)。自是以後又增加十二處於美國其他部分，其有選舉權之會員大致包含與貨運業務有關之生產，分配，消費，及財政各團體。但在集會時車輛業務課，鐵路，及其他機關皆有代表出席。鐵路職員又成立種種委員會，以便與各地方公所及其無數之特別委員會及商品委員會等合作。此類公所對於鐵路行車之效力上已成為公認之要素，尤以鐵路在調劑車輛缺乏與分配貨車時為最顯着。由此公所可得到關於貨車需要及運價以外之其他各種業務確實消息，並能藉此公所解決許多貨運業務上之爭執，而免除不少費金錢傷感情之訴訟。至其組織與功用於第十五章內當再詳論之。

美國鐵路協會內之按日計租法公斷委員會 (Per Diem Rules Arbitration Committee) 乃經該會運輸課所組織。該委員會有解釋按日計租法並裁判因此所生糾紛之權。管轄交換與修理車輛之交換法規有美國鐵路協會機械課所立之公斷委員會解釋之。

美國鐵路協會之貨物賠償標準法由貨物賠償課執行。在執行此法時，各聯線關於賠償款項如因所應攤之成分而生軋轢，有公斷委員會

與上訴委員會調處之。鐵路會計職員聯合會之溢收法規與職員救濟法規等 (overcharge and agency relief claim rules) 亦有公斷與上訴各委員會爲之執行。

爲爆炸物與其他危險物之安全運輸而成立之爆炸貨物局 (Bureau of Explosives) 亦在美國鐵路協會領導之下。此局之組成包含美國鐵路協會大部分會員，並其他輪船公司，捷運公司，及爆炸物與危險物之製造工廠等。州際商務委員會業已正式承認該局爲承運人之代理機關，並與各承運人共同執行該委員會關於爆炸物與危險物之運輸各法規。該局有執行檢查與調驗之權，並得會商於託運人及製造人，建議於州際商務委員會，接受承運人關於違犯該委員會之法規與各種意外之報告，批准未經政府所規定之貨物容器樣式等。按美國鐵路協會之規則，各承運人須將犯規與出險各事報告該局，因該局有權“檢驗關於輸送，裝卸，與存儲各種爆炸物或其他危險物之一切事件”。一九二一年美國鐵路協會命令該局爲非爆炸貨物制訂標準容器條件，但在一九二五年又將此事轉派與貨物容器局矣。

美國鐵路協會有一“車輛延期監察處” (Department of Demurrage Supervision) 專爲監視並執行在“幹綫與中央貨運聯合會區域” (Trunk Line and Central Freight Association Territories) 內之車輛延期規則而設。他處另有單獨車輛延期局之組織。名目如下：新英蘭車輛延期委員會 (New England Demurrage Commission)，東南車輛延期存儲局 (Southeastern Demurrage and Storage Bureau)，西方車輛延期存儲局 (Western Demurrage and Storage Bureau)，中西

部車輛延期局 (Mid-West Demurrage Bureau) , 太平洋車輛延期局 (Pacific Car Demurrage Bureau) , 聯山車輛延期局 (Inter mountain Demurrage Bureau) 及 坎拿大車輛延期局 (Canadian Car Demurrage Bureau) 等。第三章內業經道及許多鐵路皆授給此局以處理並稽察車輛延期情形之權。亦有承運人命該局在某處計算延期費，記載延期記錄，並執行延期規則。承運人中更有令該局監督與執行存儲規則者。此外并調停或公斷關於車輛延期及存儲之各項賠償事件。

在專為鐵路團體執行某項事務之協會，委員會，或局所等類之中更有所謂東方鐵路民衆關係委員會 (Committee on Public Relations of the Eastern Railroads) ，局長會議中央估價委員會 (Presidents Conference Committee in Charge of Federal Valuation) ，東方鐵路問事局 (Bureau of Information of Eastern Railways) ，鐵路車票保護局 (Railway Ticket Protective Bureau) ，鐵路經濟局 (Bureau of Railway Economics) ，鐵路新聞統計局 (Bureau of Railway News and Statistics) 及各種專利保護聯合會 (associations for patent protection) 等。鐵路成立各專利聯合會之重要目的在指導鐵路於採用何種器皿或方法不致引起侵犯他人專利之糾紛。倘有人謂鐵路侵犯其專利，而此項要求確無理由時，則該會可與鐵路以法律上之策畫，或代表鐵路辯護訴訟。稱量稽察局為最重要業務局所中之一種。此局在美國各處皆有，常附設於承運人之貨運營業聯合會 (Freight Traffic Association) 內，在討論該會之功用時再詳談之。

在討論運價時，吾等當知各承運人有共同規定聯運運價與競爭運

價之必要。此等合作即須借重營業聯合會。

一八八七年美國國會之管理商務條例謂鐵路之“營業公攤”^①與“入款公攤”^②為不合法，而貨運營業聯合會之有公攤協定者却早已無存。一九二〇年之運輸條例又定此事為合法，但須經州際商務委員會之首肯，而認為“能與民衆以較優之業務或能得較經濟之管理”，且於競爭上無過甚之妨碍。但貨運營業聯合會今日尙未曾恢復公攤辦法。在一八八七年以後各種運價協定皆經貨運營業聯合會為之撮合，然至一八九七年以後，又為法律所禁止，因彼時美國大理院判決謂一八九〇年舍爾曼之反信託條例認此種協定為非法。營業聯合會經過改組後尙繼續存在。該會等能使承運人在制定運價時合作，而不以協定方式出之。關於運價只需彼此之諒解，並不強迫某會員之遵守，然實際上各路所制定之運價即係其敵路所欲制定者。此類舉動已得州際商務委員會之許可，該委員會當考察“亘美貨運局”(Transcontinental Freight Bureau)之組織與工作後，宣佈謂該機關“十分有用，能增進經濟與功效，且於託運人及承運人皆有益無損。亘美鐵路營業內之需要此類組織已有成績可考……該局對於化除個人間及地方間之違法不平待遇頗多左證可舉。”²

在亘美貨運局之外，美國尙有六大營業組織計：西方幹線委員會(Western Trunk Line Committee)，西南貨運局(Southwestern Freight Bureau)，中央貨運聯合會(Central Freight Association)，幹線聯合會(Trunk Line Association)，新英蘭貨運聯合會(New

England Freight Association) ，及南方貨運聯合會(Southern Freight Association) 。坎拿大亦有一相同之組織，名曰坎拿大貨運聯合會 (Canadian Freight Association) 。此外仍有數處範圍較小之“地方貨運營業公所”或委員會等，皆限於一小地方或某種營業。

貨運營業聯合會之重要職務係考慮各方所提議之貨運運價及其他費用，運輸章程與分等例外等。為便於進行起見，恒訂有一種法定之手續。按此種手續，其會員鐵路，或託運人等，如欲提議某項變更時應按提議格式將所提出之意見交與主席，或該會其他常任職員。主席亦有提議權，該會接到此項提議後，即將其節略摘錄分別寄與有關係之營業員司，運價簿公佈機關，及其他聯合會。更將節略公報寄與國際商務委員會，州委員會，各會員鐵路之商務代表，託運人之機關，各報館，各雜誌等。此時運價常務委員會即提議審察一次而後將託運人與承運人或承運人之各組織集於一堂，與各人以發表意見之機會，口頭與書面二法兼用。於是該常務委員會即作一建議與貨運營業總管委員會(Committee of Freight Traffic Managers)，營業職員總委員會 (General Committee of Traffic Officers)或代表各路營業職員之其他委員會。此類委員會或係貨運營業聯合會內組織之一，或僅附設於聯合會內者。該委會如不能解決所提議之變更以得所有會員之滿意，可將本問題送至聯合會內之高級職員委員會以作更進一步之考慮。此項高級職員委員會係本聯合會內各會員鐵路之最高營業職員所組成。

貨運營業聯合會尚有其他用處。運價常委會恒須代人解釋運價簿內各條款之義意與用法。或附設一運價局專作編纂，公佈，保存及分

散運價簿之職務，其局長或他項人員常受各路之託而作為彼等之公共運價簿公佈員，營業聯合會亦能發佈傳單，說明聯運鐵路所認可之聯運運價分配法，有時該聯合會亦得決定聯運運價之分配法。聯合會內並有附設之稽察稱量局或處。

稱量稽察局為獨立機關，成立於各固定運輸區內，所佔地位至今日趨重要。其關於稱量之職務，計包括發佈稱量工作章程，記錄并報告重量，執行承運人之“管理整車貨物過磅與覆磅之全國法規彙編”(National code of rules governing the weighing and reweighing of carload freight)，考核權衡，校對貨車重量，監督承運人之過磅員司(weighmaster)或實行由本局之過磅員稱量整車貨物，監督車站稱量零擔貨物之人員，撮合并監督稱量協定及各實業鐵路為稱車而立之磅橋協定等。該局尚有稽察職務以輔助各規則之施行。其稽察員有權察看單據與貨物，以期取締託運人之捏報；執行關於貨物之裝裹，符號，裝車，束紮，及保護各規則；指導託運人與貨運營業員等；并監督一切運輸章程之實行與保護承運人之貨運進款。各稽察員巡視中途貨倉，以實施運價簿上管理中途特別業務之各規則。更常參與貨物索償之調查及排解，尤以溢收索償，虛假損失索償，因中途特別權利而生之索償等為最常參與。該局仍專聘特別稽察員與獸醫等，以備遇有動物死傷時決定責任之所在。沿途或當到站時檢察果品並雞蛋等。在簽定提貨單以前，鑒定棉花之情形，或執行其他特別察驗事務。有時管理稱量與稽察之人員仍能幫助營業聯合會之運價常委會以審察所提議關於貨物運價及運價簿內各規則之修正案。

互美貨運局附設稱量稽察處二，但他處承運人尚有單獨組織如：西方稱量稽察局 (Western Weighing and Inspection Bureau)，中央稽察稱量局 (Central Inspection and Weighing Bureau)，幹線貨運稽察局，(Trunk Line Freight Inspection Bureau)及南方稱量稽察局 (Southern Weighing and Inspection Bureau)。

以上所談之各大運輸營業聯合會有代行公佈運價簿者。鐵路常單獨授給該會主席或其他職員以相當權限，該會即設立運價處。亦有聯合會附設獨立名稱之運價局者，在此類情形之下運價局長即係多數鐵路之公共代理人代鐵路公佈“代理處運價簿”(agency tariffs)，更有不確定屬於任何貨運營業聯合會之運價局，亦代發行運價簿。

運價簿代理人或局所等並無參與制定運價之權。彼等只能代替承運人公佈已制定之運價而已。按法律規定，彼等應負保存代理處運價簿之責。彼等有經承運人之委託將運價簿分散與託運人及承運人者，但其餘遇有託運人之索要運價簿恒推與承運人本身應付之。

承運人之貨物分等委員會區分貨物之等級，並作其他與分等有關之事務。彼等最要職務當係分定鐵路所運輸千萬種貨物之等級。此類分等即係“分等運價”之根基。東北 (Official) 南方 (Southern)與西方 (Western)三大分等委員會內之專門人員皆非某一承運人之所私有。所有屬於某分等委員會所在區域內之各鐵路共同派定該項人員，並擔負其薪酬。託運人在此委員會內並無地位，但有用書面及口頭發表意見之機會。一九一二年州際商務委員會命令該分等委員會等應於通知各有關係方面後，舉行正式之公開辯論會，記錄各項事實與辯論

理由，并迅速公佈其決定辦法。如有反對州際商務委員會之意見，應迅速將其各項記錄送呈州際商務委員會。³

總之各該分等委員會之職責為決定每等之貨色，決定已分等級各貨物之整車起碼重量，及制定在第十二章內所討論之普通運輸規則。

一九一九年合併貨物分等委員會（Consolidated Freight Classification Committee）將此三大分等表公佈於一冊而不作三冊，名之曰合併貨物分等表。三委員會所區別物品之種類（Classification description）與所訂之普通運輸章程皆一致，（章程有例外），至於各物等級之高下（Class rating）則不一致，故在合併表內分列平行三欄。

各單獨鐵路，營業聯合會，或運價代理人等有時公佈“分等例外表”（Classification Exception Sheet）。此表之功用優先於合併貨物分等表。如在運價簿內訂有特別運輸章程，則分等委員會之普通運輸章程即失其效用。各州多有由本州委員會或以州法規訂州內運輸之單獨分等表者。坎拿大貨運分等表及墨西哥分等表常適用於美國與坎拿大或墨西哥間之貨運。東北，南方，與西方三大分等表之普遍適用及其合併貨物分等表之公佈，均與託運人及承運人之運輸事業以不少幫助。貨物分等演進之最終目的乃使全國有統一之分等表。惟此節至今尚未達到，然既以此為目標，則終必有如願以償之一日。

3: 25 I. C. C. 451-608, Dec.9, 1912.

附 註

- ① 按英文 container 一字有廣狹二義。就廣義言凡一切包裝貨物之外皮皆謂之 container，故可譯作“貨物容器”，蓋指箱籠桶袋等物而言也。然在本書第三十四及第三十五章內所謂之 container 其義稍狹。因近年來汽車之用日廣，故常有鐵路為聯絡汽車與鐵路之運輸起見特製一種 container，其形如大櫃，並可由鐵路貨車直接移放於汽車上。此種 container 可名之為“貨櫃”。

美國鐵路協會為使各項容器及貨櫃之大小形式等劃一起見，特成立專局以便規定一切製造條件。

- ② 公攤者乃各鐵路(按輪船公司亦有公攤辦法，見第四十五章)遵照預定成分支配彼此間應得之營業或入款之辦法也。前者曰營業公攤 (traffic pooling)，後者曰入款公攤 (revenue pooling)。

公攤之目的在取締運價之削減，其原則非常淺明。各路如欲成立營業公攤辦法時可先按已往經驗算定彼此應得之比例數，如某路應得全部營業百分之幾既經定明後，則在此契約有效期內，倘該路所有營業超過此數，或不足此數，均由主管機關以截長補短方法調劑之。在營業公攤辦法之下，所有貨運之選途權須操之於承運人始能有濟。然因許多託運人不肯放棄此權，故又有補款方法之設。按此法各路均須有相當押款。在運貨時可任託運人選擇途運。如某路所運之貨多過其應得之成分，則須將運貨入款之一部分付給貨運不足之路。倘完全以入款多寡為根據而分配之，即為入款公攤法。入款公攤法不獨可用之於貨運，且可用之於客運。按普通辦法，承運鐵路可將入款餘額三分之一或二分之一留於本路以抵消運輸費用。

論者常謂公攤辦法有妨碍競爭之嫌，其實有不盡然者。蓋公攤契約每一年或數年修訂一次，屆時按各路最近之營業量增減其百分數之大小。故鐵路為求下屆百分數之增加起見，無不欲時時擴充其營業量以為增加百分數之根據也。不過其競爭方法在業務之改善而不在運價之減低耳。

按美國鐵路歷史，公攤辦法雖最早起於新英蘭，然規模極小無注意者。故正式公攤可謂肇始於一八七〇年，但至一八八七年遂為法律所禁止。不過當時頗有人認為如公攤辦法能由國家控制之，則未嘗無益。因此一九二〇年之運輸條例遂定為“俯州際商務委員會以為有益時，得允許此項公攤之成立，並須受該委員會之裁制”。

參 考 書

- American Railway Association, Proceedings of the Shippers' Regional Advisory Boards.
- , Articles of Organization and By-Laws.
- , "Historical Statement and Present Activities" (Aug. 5, 1921)
- , Proceedings of the Association; also of certain sections.
- Conn., D.C., "The American Railway Association, Its Organization and Functions," Address before the Springfield Traffic Club, March 8, 1923.
- Donnell, J.H., *Freight Rates and Tariffs*, Part II. Freight Tariffs (1925).
- Fyfe, R.W., *Freight Classification* (1923).
- Hardin, F.M., "Demurrage and Demurrage Supervision" (March, 1923).
- Huebner, G.G., and Johnson, E.R., *The Railroad Freight Service*, Chaps. III, XXV, XXVI; contains bibliography (1926).
- Interstate Commerce Commission, *in re* Transcontinental Freight Bureau, 77 I.C.C. 252, Feb. 3, 1923.
- Interstate Commerce Commission, Consolidated Classification Case, 54 I.C.C. 1, July 3, 1919.
- , Western Classification Case, 25 I.C.C. 443, Dec. 9, 1912.
- Southern Railway System, Rate-Class Topics, Pamphlet 1, "The Southern Weighing and Inspection Bureau," "Tariff Construction" "Freight Rate Committees," etc. (Nov., 1923).
- Western Weighing and Inspection Bureau, Pamphlet 31, "Functions of the Western Weighing and Inspection Bureau. Executive Committee, etc.," Jan. 1, 1924.

第十五章

實業運輸部

各大實業成立運輸部之目的在能於出產，分配，及消費各地方之間得敏效而經濟之運輸。其重要職責為保護各該實業之利益。但進一步言之，則目的在取得適宜之運輸業務而出公允之運價。各大實業對於此種廣闊事務非自行組織運輸部不能生效。各實業最終所得之利益皆由於在各託運人間成立完全平等之公允運價及敏效業務。

因各大實業及商業組織等常需要一種人材，該項人材對於運價，分等，運輸程序，途徑，業務，以及託運人與承運人之合法權利等事務無不熟諳，故實業運輸主任之地位遂日趨重要矣。凡此種種問題之日漸複雜及與承運人間之合作日漸接近，均足使各大實業視此類專門人材為不可須臾離者。

原料與製造品之分送費用大小對於美國之生產人及消費人皆漸成為重要問題，而運輸管理却與分送有直接關係，故運輸主任非澈底明瞭鐵路，輪船，捷運，汽車，及航空種種運輸不可。由此始能選擇業務優美而費用低廉之運輸。鐵路，輪船，及汽車等運輸直接關係製造工廠，整批商人，經紀人，買賣人，貿易團體，及商會等，故彼等皆應有一運輸部。

實業運輸部或商業運輸部之名詞包含各種運輸組織。但實業運輸管理員與商業運輸管理員亦有不同之處。代表託運人經理運輸事務者恒統稱為實業運輸管理員，而其機關則稱實業運輸部。如詳細區分，則實業運輸管理員皆係代表實業團體，而其職務為管理輸送貨物，及貨物出入工廠時之搬運，有時並管理該實業內之調車事務。

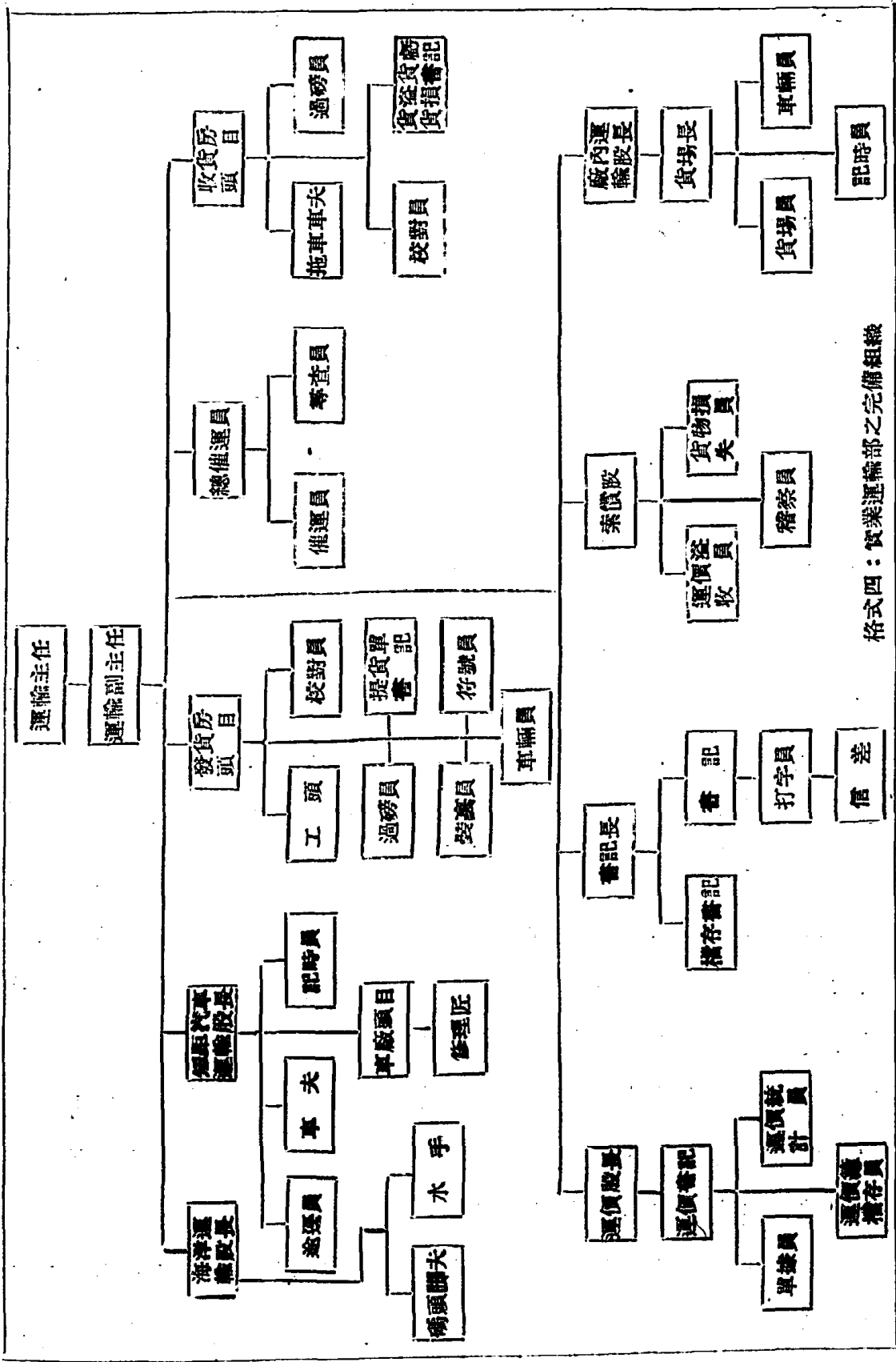
商業運輸管理員則管理商業機關之運輸事務，而非實業機關之運輸事務。此類人員計包含各商業團體(如商會，貿易公所，交易所等)之運輸委員，以及各實業與商業機關所公用之運輸局內人員。從各方面而論，此二者頗多相同之處，但亦有不少相異之點以表現其特性。

實業運輸部之職責

實業運輸部組織上種類極夥。影響於組織之要點大致為所運貨物之性質，與運送之量數，情形，及方向等。所需之組織有僅用一運輸員者，有規模宏大與各重要實業相聯絡者。格式四代表一般實業運輸部之組織，該部職務共分三大組，其中之一組為業務，茲先論之。

業務

大實業內職掌購買原料及分送製成物品之各部分必須向鐵路，輪船，捷運，及汽車等承運人徵集各項運價，且須有各項運價簿最完備之檔存。因此運輸部之組織為當務之急矣。組織完全之運輸部常於運價簿檔存之外尚有分等表，單據簿，區域指南，運價傳單等之蒐集，以備正式計算運價之用。既有運輸部之組織，則除非因考證運價簿內



格式四：貨業運輸部之完備組織

所載數目之正誤，或因所需要之運價簿一時不在手下等情形外，絕少再向承運人訪問運價之事。

許多運輸部且存有與其競爭之工廠等所用之貨物運價簿。由此可在規訂競爭貨價時計及運價之得失。運價簿之用並不僅限於目下有效者，有時在運價簿更訂後而發現索償問題則仍須參考以前之運價簿。作廢之表簿等恒保存至相當時期。

運價與業務將來之變更，及其與營業之關係亦常考慮之。如有不公允之新運價出現而妨害於營業前途，則可在該運價生效之前呈請州際商務委員會停止之，以待考驗此項新提出之運價是否合理。

運費清單之稽核亦為實業運輸部關於運價工作之一。查一九二〇年之運輸條例謂非在運費及其他費用付清之後，承運人不得交貨。但州際商務委員會之章程內得規定其例外。此條專為催促收貨人從速付費並防止承運人對於收貨人有所歧視。按普通習慣，如承運人之信用名單上列有該收貨人之名，則彼即能於收貨後四十八小時內付清運費等，否則必須在收貨之前交清各費。職是之故，當名列信用單之收貨人於付清費用之先，必須令其運輸部將運費清單急速稽核清楚，以斷定有無應行更正之處。於是凡關於承運人所定之運價，所列之等級，所稱之重量，與所開之體積等均須逐一核對。倘有錯誤發現，須在付款之前請交貨人更正之。如此項錯誤在付款後發現，則該實業運輸部應即填寫溢收索償書與承運人交涉。

如承運人所送來之運費單完全無誤，即應送與本工廠或公司之出納部或其他該管部分以備付款。倘有錯誤仍應退還承運人以便更正。

美國各實業每年付給各鐵路之貨物運費約在五十萬萬元（\$5,000,000,000）以上。此數並不包括付給各小鐵路，輪船公司，捷運公司及汽車承運人等之運費在內。實業運輸部之善於經理者每年因其運費清單之稽核而討回之款項確不為少。

選擇途運亦為實業運輸部之一重要工作。對於究竟採用何種運輸（係全經鐵路，係水陸聯運，係全經水路，係捷運，或係汽車等）為最宜，當然為一重要問題。一九一〇年之“曼愛勤條例”（Mann-Elkins Act）授給託運人在聯運情形之下能選擇中段與末段承運人之權。途運之選擇適宜時能節省大宗費用，能享受極速運輸，能限制另外轉裝能躲避終點擁擠，能減少拖曳雜費，能免除意外損失，能利用某路專有之中途特別權利，並能與收貨人以最方便之交割等。因此關於運輸之路運圖必須時常在手下備用。此圖繪明至各訖站之最佳途運。運輸部亦有常將應採之途運註明於裝裹單上者，在裝裹貨物之先即將該單送至發貨部。所選定之途運皆完全書明於送交承運人之提貨單上。

貨物如至相當時日而仍未到訖站者，須用電報，電話，書信等追尋，或親身至承運人之相當辦公處內訪問，藉此或能將遲延貨物之所在地找出。如該貨並未遺失，應即催促速運。

實業運輸部之另一重要職務為在運務急迫時之催運。該部常與承運人商定將萬分急需之貨物火速運來以免廠內停工，或立重要合同寫明運輸所需之一定日期，或按指定之行車時刻而完成特別運輸。實業運輸部必須明白告知鐵路行車職員以該貨如何急於需要，並設法取得沿途之優先行動權與到站時之特別裝卸權。

因發送貨物所要之車輛(此項車輛須於應用之先向承運人定妥)其式樣與大小皆視所載貨物之性質及多寡並分等之章程爲斷。如盲然要定任何大小之車輛，或大於所需之車輛，皆係擲金錢於虛耗之舉動。

承運人將空車送來裝貨，或將重車拖來卸貨，皆須將準確之時間記下。更須記載託運人何時將卸畢之空車放回，及何時將裝好之重車交出。此類記載將來用作核對或矯正承運人延期費賬單之材料。許多實業運輸部利用車輛記錄考定車輛逗留之程度與原因，藉以設法減少損失。

如欲鐵路及其他承運人按照標準運價接收貨物，則託運人必須按照分等規則包裝所寄之物品。因此裝裹貨物亦需專門人員之處理矣。實業運輸部制出裝裹表，規訂箱皮之形式及其按容貨多寡而應有之大小，並封印，細縛，符號等方法。此外尚須指定某種貨物應與某種貨物合併以作成一滿車。按分等規則凡貨物之混合於一箱者應照其中等級最高之貨物計算運價，其重量應以箱皮及內容之總重量爲準。

實業運輸部亦代收貨部規定同樣之裝裹條件。在標準裝裹法內均有詳細說明。如有與條件不合之處，則收貨部須負報告之責。凡供給原料之商家如未能遵守裝裹規定，應即通知其更正之。倘該商人拒絕此項要求，則在可能範圍之內即應改向他家定貨。

實業運輸部預備或監視預備提貨單合同及其他運輸票據。由起站至訖站之全份文件並副張等須同時填出并與全備之運輸通知一同送交與承運人。許多大工廠等皆有其自己之提貨單，單上印就該託運人之名字並留有空白以備填寫第一承運人之名字。託運人，收貨人，或應

行通知者之名字與住址，途徑，貨物種類之完全說明（須用分等表內或特別運價簿內所訂之名詞），重量，符號，價值，何時需用，預付運費若干（如已預付），以及其他有用之說明，均須填入提貨單內，以防貨物在中途遺失或遲悞。

實業運輸部亦常有支配本地取送貨物之職務，或用本廠自己之運貨汽車及馬車等，或僱用脚夫。在本地購買之材料，賣與附近主顧之貨物，到鐵路貨站或輪船碼頭等處取送貨物，皆須由運輸部監督用此類車輛載運。該部代此項車輛畫定路線，與車夫及其助手以相當之指示，並記載拖曳車之費用。大實業皆在其廠內安有鐵路岔道，故裝卸貨物時可將車輛拖入廠內。更有公司自己置買機車，貨車，及自動起重機等，以備接製造之需要將貨物在廠內移來移去。鐵路送來之入廠整車貨物與為裝貨所要之空車皆在固定之交換地點交割。交割之後工廠即用自己機車將該項車輛拖入廠內之裝卸地點。出廠之裝好車輛與空車亦按此法在交換地點交與鐵路。

實業運輸部關於廠內運輸之工作為管理及使用各種器械，記錄車輛行動，調度路線以免擁擠與妄費車輛之哩程及機車之哩程，執行鐵路與工廠間之要車，還車，與交換車輛等事務。

各實業如在本廠內自己拖曳車輛時鐵路常給以回扣。按法定規則而論鐵路應將進廠車輛送入廠內普通裝卸地點，故工廠如自作此事則恒與鐵路規定回扣辦法，按每車收款若干為根據。此種回扣與運價簿一同在州委員會並州際商務委員會存案。實業工廠之設在碼頭上者恒自購“駁船”（lighter），“駁船”（barge），“拖曳汽船”（tugboat）

及其他水上用具。此種器具之使用常在運輸部監督之下。

索償

貨物在承運人手中時所生之損失，或延悞，以及運費之溢收等，皆經實業運輸部向承運人之賠償部交涉，有時亦許訴之於法庭。

承運人應負安全與敏捷運輸之責。此等責任皆載在提貨單或運輸合同之條件內，載在運價簿與分等表內，并載在普通法或憲法內。當貨物因鐵路，捷運，輪船，或汽車等承運人之不適宜運輸，而使託運人或收貨人蒙受損失時，其承運人等所應負責任之限度須以每案之單獨情形為斷。

在以往十年之內實業運輸部因貨物之損失與延悞而單向鐵路索回之償金已在六萬萬元 (\$600,000,000) 以上。如無美國鐵路協會，全國實業運輸總會 (National Industrial Traffic League) 及其他承運人與託運人之各項調劑賠償機關之同力合作，則鐵路所應付者尙不只以上之數也。此類組織曾盡力設法改進運輸狀況，并制止裝卸貨物之採取不正當方法。

按普通習慣凡貨物在某人名下，某人當貨物蒙受損失時即有要求賠償之權。如以前未填貨物價值聲明書，則應賠之數須以承運人責任之內貨物所實受之損失為限。¹ 索償人必須引出證據以證明實際損失之數並說明以何法計算能得此數。貨物發單，合同，市場報告（指出

1. McCaull-Dinsmore Co. v. Chicago, Milwaukee and St. Paul Ry. Co. 225

與此相同之完好貨物在此貨如不受損失所應到之地之時所售之價錢)並貨物實售報告等，皆為計算損失之重要證據。

要求賠償損失或延悞之索償書必須於收貨後六個月內(國內運輸)填出交與接貨承運人或交貨承運人，如係出口貨物則以在口岸上交貨後九個月為限。如此項索償係以承運人未曾交貨為根據，則此六個月或九個月之規定應自交貨所需之相當時期滿足後起算。如損失或延悞係因承運人在中途或在裝卸時不小心而發生，則託運人不必須以在賠償之前填寫索償書為條件。②

如因索償而興訟，則應於交貨後二年零一日之內提出。如因承運人並未交貨而起訴，則此法定之期限應自交貨所需相當時期滿足後起算。如索償書已在交貨後六個月(國內運輸)或九個月(出口運輸)內，或自交貨所需之相當時期滿足後之六個月或九個月內送給承運人，而承運人已正式通知謂此項要求之全部或有一部分不能賠償，則索償人得在接到此項通知後之二年零一日內任何時提起訴訟。②

州際商務委員會，美國鐵路協會之貨物賠償課，全國實業運輸總會，及全國鐵路及公用事業委員聯合會 (National Association of Railroad and Public Utility Commissioners)等曾擬定一索償標準格式以化簡並統一索償之手續。在此格式內載有關於索償人，貨價及物品等之辨認方法，所受損失或延悞之詳細說明，所用以決定損失多寡方法之聲述，及所用作根據之各項文件之名單。

2. Interstate Commerce Act, Section 16, paragraph 3 as amended ; Section 20. ; and Uniform Bill of Lading contract, Section 2, paragraph B.

在要求賠償損失時須有原來已付之運費清單，原來之貨物發單，與有效之提貨單一紙。“貨物未交說明書”與“貨物起運時狀況說明書”，損壞或短少之稽察報告，稱量員之記錄，估價員之證書，及熟悉此事特別情形者之誓書等有時皆甚重要。

如在交貨站收貨時並未發現損失，而正式承認收到完好貨物之收據亦已簽畢，則於此後發現損失時託運人或收貨人應即填寫專為隱伏之損失而訂之特別格式。交貨承運人之代表必須察驗而作報告。此項外加之文件與標準索償書及其他證據文件一同送交承運人。

延悞之索償必須有市場報告，或其他能指明用何方法以定損失多寡之文件為證據。

向承運人要求退還所超過相當運費之溢收數目須以現行貨物運價為根據。多年以來只要退還溢收之要求係在當地法律範圍以內，承運人不論時限無不償付者，一九二三年大理院判決謂退還溢收之要求必須在提貨單條件所定之時期內，並按照州際商務條例所訂向承運人要求賠償之規則辦理，過此時期不獨索償人不能再有要求，即承運人之責任亦根本消失。³ 此項時期現今定為自溢收之日起三年為限。⁴

要求退還溢收之標準格式，與損失及延悞等索償格式多有相同之處。此格式必須附有已付之運費單；如要求係根據重量，價值，或錯誤貨物則必須有貨物發單；如係預付運費，或謂途逕不符，價值不合則必須有正張提貨單及重量證書；如謂運價計算之錯誤則須指明以何

3. *Kansas City Southern Ry. Co. v. Wolf, et al.*, 261 U. S. 133.

4. *Interstate Commerce Act*, Section 16, as amended July 7, 1924.

運價簿爲根據。

在此處更須有一項說明者。按法律亦授給承運人以同樣權利，故如運費短收，承運人得於收款之日起在三年內向託運人追討其差數。

建設之職責

實業運輸部之第二類職責爲建設工作。實業運輸部執行此類職務實超出日常工作界限之外，其目的在計畫新穎而進步之運輸方法以改善分送貨物辦法。爲新廠，貨棧，及其他設備而選擇地址以期得到運輸上最適宜之地方，俾往返之運價得以調劑。各方面皆適宜之地址有時對於運輸上最不方便。

研究影響於本實業及其競爭人之現行運價，以備將此不適宜之運價情形傳達於鐵路，輪船，捷運，及汽車等貨物承運人視聽之下，並促新運價之實現。此類工作應借助於運價之解析，各項圖表之預備，及其他用於辯論伸訴上之材料。

考察裝裹，標記，稱量，及裝卸貨物之法。並選擇適當之包皮以保護貨物而減少運輸上之損失與費用。

如實業運輸部勸勉承運人改正業務與運費之辦法未能促其覺悟，則可向州委員會或州際商務委員會前伸訴之，並到適宜之團體內辯駁之，如認託運人之利益需法律之保護，則即向法庭提起訴訟。

合作之職責

第三組職務爲合作。實業運輸部須與本實業內各部首領合作，與

其他實業之運輸主任合作，或與承運人之代表合作，以期改進運輸業務。運輸部與售貨各團體合作以利本工廠出品之分配，以尋求新市場與較優途徑及較低運價，且以迎合買主之運輸條件。材料部得本部之幫助能尋找原料與各項供給之新來源。廣告部當計畫宣傳時得本部之報告能比較本實業與其競爭者彼此在運輸上，業務上，及運價利害上所處之地位。管理製造之各部能藉運輸部之力在製造時規定貨品在廠內應取之路線，以免路線之重複，且利用自動裝卸器具，汽車，水上用具，及廠內鐵路等以助貨物之裝卸等。運輸部建議與各部分以解決關於貨物進廠，出廠，或經過廠中時所發生之一切運輸問題。

實業運輸主任許多重要工作之成功皆由於各實業之運輸人員相聚一處同心協力謀共同之利益而得。在州際商務委員會與各州之州委員會內所控訴之許多重要案件中多係各實業運輸代表人所聯合提起。彼等或為一固定團體之會員，或屬於僅為某事而聯成之非正式組織。

按普通習慣如運輸主任認為在某委員會內所審訊之某案與己有關得呈請參加意見，藉以幫助當事者進行此案，並使堂上明瞭在此案之中尚有許多同病相憐之各實業與商業團體正欲加入作戰也。委員會之判決常關係案內外許多託運人與收貨人，故重要案件在審訊時極少無人呈請參加意見者。

此類合作多係自然現象。當案情解決後合作亦隨之消滅。

運輸部亦常有較永久之合作組織。如貿易協會即有永久之委員會與部屬以保護其某一部會員之運輸利益。此類組織及上述之運輸部等在美國之各地及各行商內極為多見。

商會，貿易公所，或商業交易所皆有相同之委員會及局所等以衛護會員之運輸利益。此等商業組織每大城皆有。各州商會，全國總商會，及國際總商會等無不以增進其所在區域內各會員之普通商業利益並運輸利益為宗旨。

在會各公司內之運輸主任常派在貿易協會或商會內之運輸委員會並其連帶之委員會中服務。影響於本行或本區之運價調劑方法，及運輸業務情形皆為時常討論之問題。藉本機關內運輸委員會或局所之工作常能得到相當之調劑，以利於各會員。

商業團體之運輸委員，秘書長，或委員會代表等常以非正式方法將託運人之意見達於承運人，或用正式與非正式方法伸訴於州際商務委員會或州委員會之前，或竟向法庭提起訴訟以求救濟。

全國實業運輸總會乃實業運輸人員最出名之全國組織。會員限於用自己名義領取提貨單之真實貨物託運人，並代表此類託運人之實業團體與商業團體。此類團體之運輸主任在該總會內為各本公司之正式代表人。

許多大實業公司，商業公司，貿易協會，及商會等皆令其運輸主任代表出席於該總會，因此該總會遂為一時領袖人材會萃之所。在美國各地設有工廠與市場之一切商品託運人皆在該總會內派有代表，故此會關於運輸所有之意見與舉動無不得美國全國各實業及商業專門運輸人員之一致贊同。以會員之齊備與規模之宏大而論，則美國任何託運人之組織無出其右者。承運人與州際商務委員會亦承認此種事實，故於各項運輸問題發生時皆徵求其意見。運輸界內一切大事鮮有未經

該會徹底研究與表示意見者。

實業運輸人員在各大城與各重要之運輸中心及實業中心多有成立地方團體者，以期對於運輸問題能彼此交換意見，並預備為公共事件而對待承運人，或州委員會，或州際商務委員會時能取一致行動。

所有運輸問題皆公開討論。如有關係利害之事件即交付委員會代全體審察或執行。此類合作能幫助各實業與商業運輸人員使明瞭本區及全國運輸上之發展，蓋某大商業中心或實業中心所發生之問題恒能影響於其他地方。非與他處託運人之代表常有接觸則運輸人員不能希望完全置身於運輸事務之中。許多問題恒與己身有切膚關係，但如無本行內其他專門人員之臂助則單獨行動每難負此重任。由運輸方面而論，許多實業之利害皆甚相同，故其運輸人員之聯合舉動誠足充實全體之戰線也。

地方各實業與商業之運輸聯合會其宗旨與組織如與地方商會，貿易公所，商業交易所及類似機關較之皆有不同之處。後類機關為商界領袖及商店或工廠等之組織，而運輸聯合會却為各實業與商業等之運輸代表人所組成。商會等代表各實業與商業發言，而各商業與實業之運輸聯合會乃代表各地方各行業內保護運輸利益之專門人員發言。此項區別雖極有關係但甚細微，故其結果有時使商會等之運輸委員會所作之工作與已入商會等商家之運輸人員聯合會所作者發生重複之弊。幸而此類雜亂與重複之事偶然有之尙不甚多。

在一九二三年美國鐵路協會經其車輛業務課組成許多託運人地方建議公所。該公所包含其所在地方各大商業與實業之代表。全美國各

地現有十三處業經成立矣。

此項機關爲託運人與鐵路公共會集之所，以便彼此對於運輸問題能得較深切之諒解，對於彼此間所發生關於車輛業務之困難能得暗中之調劑，且使託運人在美國鐵路協會之車輛業務課內關於彼此一切事件上有發言機會。美國鐵路協會車輛業務課民衆關係股一九二七年以前之主任康唐納君 (Donald D. Conn) 爲此項計畫之創始人。其辦法係按時將託運人，消費人，以及公民人等與鐵路人員集於一堂，研究將來運輸上之需要，與鐵路設備之利用，並以非正式方法解決彼此間之問題。鐵路代表人並非該機關之會員，但鐵路運輸部分之人員應前往列席，並報告其本路之行車狀況。該公所已得之最重要效果係使鐵路行車人員與託運人之關係較爲接近，並能將託運人關於運輸上之需要在三個月以前估定。

該公所內執行事務者有正主席，副主席，秘書長，各執行委員會之秘書，及代表各本區內各行實業之商品委員會主席等。

各商品委員會主席根據各委員之研究結果作出季報，指明在三個月以後應有何種運輸需要。美國鐵路協會車輛業務課在全國各重要地點皆立有地方辦公處，設置地方主任，以便就近接洽一切事務。

美國鐵路協會曾致其全力於此項地方公所，並將其工作廣事宣傳以徵集贊助該公所之輿論。在新聞紙上刊登廣告，并將傳單與廣告牌等分佈於商業機關之總部，銀行，車站等處，以提倡爲鐵路用主尋求較優運輸業務之合作。

每一地方公所皆已採用一致之辦事規則。各地方公所主任與秘書

等之全體大會曾於一九二三年十一月十六日在芝加哥舉行，通過統一之辦事規則。此項規則已送交各地方公所採納矣。由此項地方建議公所之媒介，各實業運輸人員與鐵路行車職員常有非正式之接洽，而使鐵路與其用主更為接近，且關於對方所感覺之問題予以相當之重視。該公所對於處理各項運輸困難問題常用預防方法，而少用補救方法。彼等頗能使運輸業務各案件不入公庭，俾得與州際商務委員會及州委員會發生較少之關係。

在美國與坎拿大之許多大城內常有組織運輸俱樂部者。此項俱樂部包括各實業與商業機關，運輸公司，以及貿易團體等之代表。其目的在聯絡凡與運輸直接有關之託運人與承運人彼此個人間之感情及事業間之關係。

簡而言之，此項俱樂部之功用為增進職業精神及各運輸部分人員間之團結。關於此種用意頗見功效。由此項俱樂部之媒介各實業與商業團體，鐵路，輪船公司，捷運公司，貨棧，汽車貨運公司，輪船裝卸公司，商店，貿易協會，以及運輸局所等之代表能常相聚集，而成本地之運輸團體。其形頗似非正式之職業聯合會。此類俱樂部雖係社交性質然在運輸界內確係重要組織。

在一年之內每月皆有事務聚會與社交聚會按時舉行。各俱樂部常規定年會聚餐及其他社交聚集如春遊等。此外尚有全國之組織名為美國運輸俱樂部總部 (Associated Traffic Clubs of America) 將地方俱樂部聚成一全國團體，以增進運輸職業教育，輔助運輸法律，並促成各運輸俱樂部之盟結。

附 註

- 大公司，大工廠，或任何大實業，常因其與運輸事務關係太切之故，每專設一部分以職掌原料等之運入，及產品之運出。該部名曰“實業運輸部”，完全為託運人方面之組織，而非承運人方面之組織。
- 按此層例外已於一九三〇年八月一日取消矣。本原文書因在一九二八年出版故仍錄之。

參 考 書

- American Railroad Association, Freight Claim Division, Proceedings (annual).
- Associated Traffic Clubs of America, Docket and Proceedings (sem annual).
- Commercial Traffic Managers of Philadelphia, Pa., Constitution and By-Laws, 1924; and C.T.M. Philadelphia v. Baltimore and Ohio R.R. Co. *et al.*, I.C.C. Docket. 16047, 1924.
- onn, D.D., Manager Public Relations Section, Car Service Division, American Railway Association, address, First Regular Meeting Ohio Valley Shippers' Regional Advisory Board, Cincinnati Ohio Jan. 7, 1924.
- Huebner, G.G., and Johnson, F.R., *The Railroad Freight Service*, Chaps. XX and XXVII (1926).
- National Industrial Traffic League, Constitution and By-Laws, 1926; Dockets and Proceedings (semiannual).
- Pittsburgh, Pa., Traffic Club, Constitution and By-Laws (1927).
- Regional Advisory Boards, Minutes of Secretaries' Meeting, Chicago, Nov. 16, 1923.
- Wilson, G. Lloyd, *The Organization and Management of Industrial and Commercial Traffic Departments*, Chaps. II, VI, and VIII (1925).
- , *Traffic Management*, Chaps. I, II, XII, XIV and XVIII (1926).

第 三 編

鐵 路 運 價

第十六章

制定運價之理論及原則

鐵路客貨運價爲承運人售賣運輸業務之價錢。關於州際運輸之運價簿，無論其爲普通運價，特別運價，或旅客票價，皆由承運人訂出送呈州際商務委員會，經過相當之修改並該會之批准後，始生效力。鐵路承運人在該委員會轄制之下所制定之運價當係該路所認爲必需者並能邀該委員會批准者。

然推廣言之，鐵路運價並非承運人與政府人員所擬定，在制定運價時暗中有大部分經濟力量，並一部分社會力量控制一切。承運人憑此力量規定其業務價錢之高低。普通管轄物價之經濟律，或影響物價之要素，亦管轄鐵路業務所售之價錢。故討論制定運價之理論與原則即等於討論將某種經濟律或經濟事實施用於某大事業之制定出產品之價目上。

在有專賣權之工商業內，其製造人或售品人所定之價錢爲“能得最多淨利之價錢”，● 在能自由競爭之工商業內其價錢係“使最不適宜之製造人或售品人尙能維持其存在之價錢”。● 如有完全專賣權時則市場能容若何高價其價目即高至若何程度。如係自由競爭時則製造人或售品人能忍若何低價其價目即低至若何程度。按現今工商業之組

織與經營頗少完全壟斷或完全競爭之事；所謂專利者皆有暗中競爭力量之牽制，而競爭事業中人又多方設法減少其競爭。故大多數事業皆係一部分之專利事業，至其專利程度之大小則各不相同。

普通皆承認鐵路運輸為獨佔事業。大都鐵路局皆係資本雄厚之巨大營業。故在已有鐵路之區域內極難成立競爭之新路。蓋不獨因所需之資本奇鉅，且業經存在多年之鐵路曾與其所經之地方及城鎮同時發展故於地位上(如大城內之終點等)恒佔得優勢。至於新路即使費較多之款亦未見能如願以得也。況在一九二〇年運輸條例內規定謂所有新鐵路非經州際商務委員會之同意，認為計畫之路線合於民衆需要時，不准在美國內成立。

其他能助長鐵路專利權之要點為：(甲)有許多地方皆只築一條鐵路，故在此地之託運人及旅客毫無選擇鐵路之機會。彼等運貨或旅行只好用此一路，而按政府批准之運價或票價付給該路。(乙)多數出產人皆不能為避免此路之高運價而趨向彼路之低運價致將其生產地方自由移動。耕田人，開礦人，伐木人，採石人當然不能移動，即許多製造人如欲遷其廠址亦當損失不貲。更有多數人家皆係“故土難離”，彼等絕不欲背井離鄉而居於新地。(丙)由於成立聯合會等之結果，遂使競爭之鐵路多能限制彼此之競爭。如業務相等，其運價則皆相同。此層當然重要，蓋藉此可以免除對待生產人與商人等之有害歧視。倘有數路皆能達國內之某地時，彼等對於此項競爭營業普通皆共同訂定運價。此事政府亦竭力提倡，蓋此種合作實於公衆有益。(丁)美國鐵路由於長久之演進遂日益擴大，而鐵路條數由於在州際商務委員會監

督之下彼此合併之結果則逐漸減少。一九二〇年之運輸條例欲將美國鐵路併成“有限若干系”，該條例並未言明最終應留存路線幾多條，然將來合併之結果定能將彼此競爭之路線數目減少則無待言矣。

以上事實足以證明鐵路大都為獨佔事業；然如謂鐵路係“天然”或完全專利亦未免失當。即使鐵路自身已有極大之專利權，其外界仍有極烈之競爭勢力足以左右鐵路之制定運價政策，並影響一切運價之普遍高度（general level of rate structure），甚至及於某種業務之單獨運價。

影響於單獨鐵路之運價及一區內之普通運價制度之最大力量乃為經濟競爭或實業競爭。每一鐵路皆與其所經地方有切膚關係。農田，礦山，工廠等之產品皆由鐵路送至市場發售。如彼等發達則鐵路亦隨之發達。各地方實業彼此之競爭普而有力。各農產區皆先將其出品送至國內同一市場而後又運至國外公共目的地。本薛文尼亞，伊里諾，阿拉巴瑪及他州之鋼廠皆彼此競爭。本薛文尼亞，西勿爾吉尼亞，歐亥歐，伊里諾，阿拉巴瑪等州之煤礦亦相對峙。加利佛尼亞州之水果及旅館又與佛魯瑞達州內者為競敵。此不過將“實業競爭”之情形例舉一二而已。各鐵路在制定運價時皆須考慮及之。

各城，各內地商務中心點，及各口岸等之競爭無不與相連之鐵路有關。鐵路有注意北大西洋口岸者，亦有注意墨西哥海灣之口岸者；此路或許與巴爾的摩爾（Baltimore）城有關係，彼路亦許與費城或紐約城同利害。甲路欲從芝加哥將貨物運至大西洋海岸出口，而乙路却欲送至墨西哥海灣之口岸，更有丙路急欲運貨至太平洋之各海口，

而此時芝加哥或紐約等處之出產人與託運人等無不屏氣凝神彼此監督以防送貨至其所競爭之國內外市場時於運價上或有不利之處。故“市場競爭或商務競爭”亦為有關制定運價之一要素。

此外尚有兩種力量在制定運價時阻止獨佔原則之施用，一為經濟力量一為心理力量。鐵路在任何時對於以現行運價及工作所得營業之量數未有或鮮有認為滿足者。此蓋由於“收益遞增”(increasing return)律或“費用遞減”(diminishing cost)律在鐵路事業內特別有力之故也。鐵路因其固定費用及其他管理費用皆異常之鉅，故對於此律之感覺異常明顯。鐵路費用之大半數以上皆與營業多寡毫不相干，而其餘半數中之一部分又不按比例率與所運貨物之噸數及旅客之人數同其增減。職是之故，每鐵路皆欲多攬營業，蓋如是則其淨利之增長實多於按比例所應得者。增加營業只有二途：一係甲路慫恿託運人與旅客惠顧該路而棄乙路；一係用鼓勵出產及運輸諸方法生發新營業。美國大鐵路多有設置專處以鼓勵在其沿線成立與發展實業者；制定運價人員無不小心翼翼在可能範圍內盡力保持運價不致太高，庶使託運人能達其所需之市場。鐵路之政策係制定“能使營業流動之運價”，但其最低限度為此種運價必須使承運人有利。

引導鐵路間競爭之心理問題却極簡單而平常。蓋鐵路職員之心理與一般人相同無不欲“見好於人”者；彼等皆欲表示由於彼等之致力始能使其鐵路業務較他路為優，由於彼等之管理始能使其營業加多而淨利增長。人之作事所以欲求美滿者或係為求地位之提高，然較大之原動力則在自身之躊躇滿志也。普通人之得意處皆在其一生事業之成

功時。因人之天賦雄心及收益遞增律之作用遂使各人向其敵手急起直追，思與齊驅而並駕，或有以過之。此之謂競爭。

由以上看出制定運價時有一定而不移之原則。即令鐵路係一大規模之專賣營業，其運價亦決非能得最多淨利之價錢。在政府法制允許之下，充其量不過較自由競爭者之運價稍高而已。然各類競爭力量定使此項運價不能達到完全專利者所應有之高度。

在鐵路事業及其他各項事業之內，其制定運價或物價之人必須十分小心。第一應使所定價錢最好能包括所有開銷，此外並須有餘利；如無經濟競爭及政府轄制則其所定價錢必係在彼等心目中認為用主所堪或所欲擔負且不致去之而不顧者。以此可知普通鐵路之客貨運價當以一切費用（行車費用與固定費用等）為最低限度；而以此項業務對於託運人與旅客所有之價值為最高限度。實際運價在此二者之間。業務所費與業務所值二者有時雖相距非常之遠，然在制定實際運價時統須兼籌並顧。

如以資本費用，行車費用，保養費用，以及相當之餘利等為制定運價之合理根據或標準，似乎於勢難能；倘使確能指定某項鐵路業務實費若干，則以此制定普通運價與特別運價雖未必能邀所有鐵路之採用，亦必有多數鐵路奉為圭臬。鐵路運價係按貨物每百磅或每噸每哩計算或旅客每人每哩計算。然至今尚無適當方法能確定鐵路全部行車保養等等費用幾分之幾係由於或應攤到每日所運輸千萬噸貨物內之某一噸，或千萬旅客中之某一人。換言之，大部分鐵路開銷係因作全部業務而運用全部鐵路所生之“聯合費用”。裝卸與運送不同貨物時，

如一車煤與一箱鞋，其費用顯然不同；然究應將局長薪金幾分之幾，或將債票利息幾分之幾劃歸某車煤或某箱鞋擔負？一部分由於不能答覆此類問題，故鐵路運價之制定多不能完全依賴費用原則。

然由於運價制度之演進，並政府對於運價之裁制，於是費用原則遂有漸趨重要之勢。一九二〇年之運輸條例命州際商務委員會制定或調劑鐵路運價庶使全體承運人（或該委員會為制定運價亦可將彼等分成各組承運人）能為運輸佔用財產之總價值得一最近於公允之餘利。該條例之命意係謂鐵路運價之普通高度應使美國鐵路全部（或為制定運價所分各組）能維持一切開銷，包含按其財產總額所應得之公允餘利在內；然該條例却謹慎規定謂“該委員會應以合理之自由改正或調劑其所認為不公允或不合理之任何運價”。該委員會並不必須按照某種業務之費用制定單獨運價；又如以前所談該委員會亦勢所不能將業務成本原則作為制定各等貨物並各類特別運價之惟一標準。當該委員會審定每路所訂之普通運價與特別運價時，所有業務之價值與費用問題以及其他要素皆在考慮之中。

現今各運價區（在第十八章至第二十五內討論）內之承運人皆盡力採用單一標準分等運價制代替從前龐雜制度，以期整理運價統系。由於此種努力之結果，遂使費用原則對於運價之影響逐漸加大。各承運人藉州際商務委員會之合作現正進行普通運價之標準化，並減少以前適用例外運價或單獨運價之商品數目。此種辦法使制定運價時依重距離原則較前加甚；其結果必係運輸途徑之長短影響於業務費用而使運價因之增減。然運價增減並不與距離長短成比例。在大陸國家長途運

輸恒有地方競爭或國際競爭，故距離長短並非制定運價之重要問題。

鐵路業務對於託運人或旅客之價值不僅為鐵路運價之最高限度，且承運人在制定運價時，政府在審核時，均常以之為制定實價之標準點。託運人所能付運價之多寡胥以其生產費用與出品市價為斷。至其所欲付之多寡則視其能由他路或水運等得到何種運價及業務為斷。現今託運人估計鐵路運輸之價值常根據汽車之費用與業務。

鐵路承運人小心翼翼地定出“能使營業流動之運價”，並徐徐增進之。承運人當運貨至有利市場時因係農人，製造人，並其他生產人等之合作者，故須考慮運輸業務對於託運人之價值。如承運人之目光遠大則應將現在與將來兼籌並顧。只要能維持業務費用時，即應將運價訂在託運人認為該項業務最多所值者之下，以期促進本路所經各地方之發展。

政府各委員會在鐵路運價之管理上有制定或批准“公允並合理”之客貨運價職責。承運人將其所欲訂之客貨運價擬妥後送呈委員會。與此項運輸業務價值有關之託運人及旅客得有權出而反對之。承運人必須說明所提出運價之理由，並負證明之責。由此可見託運人及其他運輸用主之利益對於決定承運人所提出而經委員會所批准之運價有極重力量。故業務價值確為制定鐵路運價之最重要原則。在計畫普通運價與特別運價時，業務價值原則實重於業務成本原則。

制定鐵路貨物運價之實際工作應先將各種物品分成若干等級。此節將在下章內討論。至於運價則係按各等制定，並非按各物制定。運價之高下係按一定次序由最高等排至最低等。因有許多體量龐大而價

值輕微之物品故又定出單獨運價，例外運價，或特別運價等。討論貨物分等時當知物品之價值實為決定何物應歸何等之一要素。同時此物與其他等級內物品相比較究應用何種運價為宜之問題亦連帶決定矣。價高貨物置之高等，價低者低等，此蓋由於價高物品較價低者能負擔稍高運價故也。高價貨物之託運人其所以能付較高運價者實因其生產費與市價中間之“邊際”(margin)比較低價物品者為寬耳。將鞋一噸由製造處運至發賣處鞋價所提高之數目實較一噸煤由煤礦運至市場所提高者為多，故其運輸業務之價值由鞋商視之亦較大。總而言之，物品自身之價值當運輸業務完成後對於所增之價值既有關係，於是更影響其分等而兼及運價。

關係制定鐵路運價之要素不只為以上所談之種種經濟力量（如競爭，業務成本，業務價值，與所運物品之價值），此外尚有社會力量能左右公眾對於管轄運價之政策。為達到所需之社會目的，故已定有調劑某種客貨運價之辦法。此項辦法業經鐵路之贊同。只要全部運價能維持鐵路之相當收入即令承運人為社會利益而稍離普通運價制度亦所樂為者。然此項為社會目的而定之特別運價以不牽動普通運價為限。

鐵路之在大城建築大客站者，早有為近郊居民出售減價客票之辦法。鐵路為此之重要目的在發達四郊，而藉以增進營業；至於管轄運價之社會當軸亦贊成分配城內居民，並減輕城內某部分之擁擠。各州該管委員會常使四鄉運價較承運人專為發展營業而定者為尤低。

常有藉調劑運價以利農產品之分配者。由於此種調劑恒能使其分配區域較在普通運價制度下為寬廣。台克薩司州鐵路委員會(Texas

State Railroad Commission) 在本州內所成立之運價制即係明例。該州運價之計算先照普通狀況按運輸路線長短而增加，迨至超過某距離後其運價即永遠不變。例如由距秀士墩(Houston) 五百六十哩之一地點運送棉花能與由距該城一百六十哩之地點運來者付同一運費。此法能使棉花在台州內之種植區域加大。關於將產品由各處運至此地之大市場其運費皆無大差別。與台州人民有特別關係之他種產品亦有施用相同方法於州內運價者。究竟此類制定運價之“漸進而有限”(graded and maximum) 辦法是否對於承運人完全公正，對於居近市場之出產人（彼等自然對於承運人之運輸總費用所擔負者較比例成分為多）完全平允尚屬問題；然此類調劑運價方法尚未認為非法歧視。

美國鐵路對於經墨西哥海灣，南大西洋，與太平洋各口岸出入口之貨運皆定有較內地運輸為低之運價。此舉為使上列各口岸能與北大西洋各口岸（由勿爾吉尼亞州至緬印州）競爭，並使美國出產人及商人藉此優異情形能與外國敵手相競爭。普通民衆皆贊成此項出入口差率運價；因其能輔助商業在美國三海岸上稍得平均之分配，且能發展該國之國外貿易。此類社會或國家問題乃國人所最注意者。

在現制情形之下專有某類旅客能享受較普通為低之票價。傳教士有半價票而學校學生有減價票。此種優待或係有慈善目的，或係因教育關係。更有在早晚某時間內專為工人所定之減價票。英國國會早已命令鐵路以減價載運工人，鐵路為此即開行所謂“國會列車”。在許多國家內（尤以國有與國營鐵路之國家為甚）對於教士，工人，學生，及他項人民之旅行認為與社會有益，故皆給以特別票價。按此風在他

國內實較美國爲普遍，因美國鐵路爲營業性質，其當局人員對於爲資本得息得利之責任較政府人員爲重。

由客貨運價之社會化上言之，國有鐵路人員較私有鐵路人員顯然能深進一步；然即在私有鐵路內其管轄客貨運價之經濟力量亦爲社會力量牽制不少。故私有鐵路之公家裁制如能盡量施行亦頗能得國有國營鐵路之功效。

在以上討論制定運價之理論及各項原則內有一事曾頻頻道及，即關於州際運輸州際商務委員會能修正，調劑，并決定所有普通運價制度與統系，並一切欠乎公允之單獨運價。州委員會在本州內有同樣權力。故各項鐵路運費與其他費用無不在政府裁制之下，並須與國會及州議會所採定而由州際商務委員會及本州各委會所執行之政策相合。

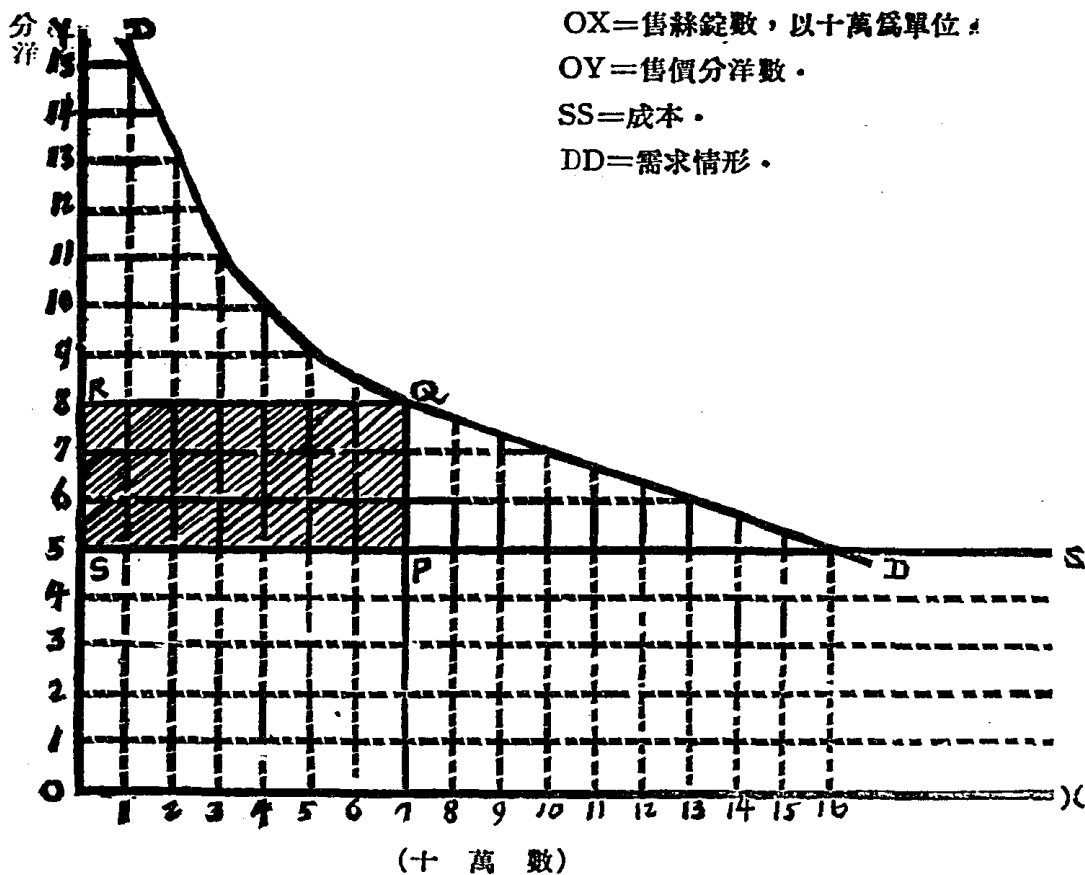
按法律謂一切客貨運價必須合理；州際商務委員會決定州際承運人所訂之各項運價是否有不合理之處；而中央法院又決定該委員會之裁判是否合法，或有無與憲法抵觸之處。國會大都任州際商務委員會自由決定運價之合理標準；而該委員會却憑自己之判斷力對於各要素或原則與以相當之注意。如以前所談一九二〇年之運輸條例命州際商務委員會調劑或訂定運價，庶使承運人在誠實而敏效之經營下能按其運輸佔用財產之全部得最近於公允之餘利。且可即用全部業務費用以試驗普通客貨運價之公允否與合理否。除以上之規定外，州際商務委員會對於裁判運價是否合理與合法並不受若何法律之限制，但其對於自身法定權限之解釋須永遠由中央法庭覆檢之。

鐵路委員會(尤以州際商務委員會爲甚)向有裁制運價之全權；然

泛言之，客貨運價之決定大都不在政府而在一切管轄運價高度及統系之競爭力，經濟力，與社會力等。中央與地方政府當軸能修改，調劑並矯正客貨運價；應保護民衆反抗不合理之費用及習慣；應竭力設法使國內各部分運價彼此發生適宜之關係，俾各地方得充量享受其自有之特別經濟利益；然法律對於制定客貨運價雖有極大價值與極廣範圍究係一種糾正力量，而非建設力量。

附 註

● 此節可用下例解釋之。今假定中國產絲完全由一家專賣，其固定成本爲每錠洋五分。絲之用途有時可以棉紗替代，故絲之銷路有伸縮可能。因此絲價增漲時銷數即隨之而減。假定其供求情形如下圖：



由上圖計算可得下表：

每錠售價 如係洋	每月可售	每錠可得 專賣利	專賣 總得利
5分	1,600,000錠	無	無
6分	1,300,000錠	1分	13,000元
7分	1,000,000錠	2分	20,000元
8分	700,000錠	3分	21,000元
9分	500,000錠	4分	20,000元
10分	400,000錠	5分	20,000元
11分	300,000錠	6分	18,000元
12分	250,000錠	7分	17,500元
13分	200,000錠	8分	16,000元
14分	150,000錠	9分	13,500元
15分	100,000錠	10分	10,000元

由以上圖表可知此項專賣品之成本既固定為五分，倘增價一次則每錠之得利必隨之增長一次，然其總得利則不能永遠繼續增加也。當每錠售價八分時每月之總得利為二萬一千元，是即得利之最高點。蓋當售價超過八分時其總得利因銷量漸減之故亦隨之而減也。上表內之陰影部分(SPQR)即代表得利最多數目。核算小方格數目即可明瞭。換言之，每錠八分為“能得最多淨利之價錢”。

- ⑤ 今假定有織襪工廠四家(甲，乙，丙，丁)皆織白線襪出售，當時白線襪之市價為每雙三角八分。此四家工廠由於地勢，資本，管理，及其他原因遂使彼此開銷之大小皆不相同。在平均成本時甲廠每織襪一雙須費洋二角(包含廠租，工資，投資利息，及各項雜費等)；乙廠因一切不如甲廠之故，須費洋二角六分；丙廠環境尤壞，須費洋三角二分；至於丁廠資本既不充足，管理又不得法，機器故舊，交通不便，因此每織襪一雙須費洋三角八分。在此種情形之下丁廠即係所謂最不適宜之製造人，而當時每雙線襪三角八分之市價即係能維持該廠存在之價錢。因倘使價錢再低於此則該廠必虧折而不能存在矣。

參 考 書

Much has been written upon the theory of railroad rates and upon the policies of government regulation of railway charges. It is sufficient to refer to the following books and to the authorities and sources listed in those books :

Johnson, E. R., and Van Metre, T. W., *Principles of Railroad Transportation*. Chaps. XX and XXI (1921).

Ripley, W. A.. *Railroads : Rates and Regulation* (1913).

Vanderblue, H. B., and Burgess, K. F., *Railroads, Rates-Services-Management* (1923).

第十七章

貨物分等表與運價簿

貨物分等為制定運價之初步。約有一萬五千種物品已分入有限數等俾得化小應用運價之數目。除非有特別運價或專定運價等例外之規定時，則舉凡在每等內之物品皆用同一運價。分等表為承運人之正式文件，包含各類物品之等級並各種章程以管轄貨單之填寫，裝裹之條件，必需之符號，付費之手續，物品之混合，整車貨運之起碼重量，貨物之裝卸以及託運人，收貨人，並承運人等之權利與職責。

僅就美國東部而言曾有一次竟將物品分成一百三十八等之多。在一八八七年國會通過管理商務條例之前仍有一百三十等。等級之繁縷與夫分列之龐雜實足發生紊亂與不平結果，而影響商務甚鉅。長途運輸，聯運路線，與聯運單據等之改善，以及一八八七年禁止不平待遇條例之實行，均使分等數目大減。一八八七年之管理商務條例命令各承運人將其分等表呈報州際商務委員會。一八八七年東部各路採用東北第一分等表，一八八九年年終南方各路共同議定南方第一分等表而密士失必河迤西之鐵路成立西方第一分等表。此項分等表不時修正，增加，更改並重印，直至今日尚在實行。除少數州內運輸有本州分等表管轄外，其餘所有美國鐵路之運輸無不在此三表包容之內。

分等區域

美國大陸除阿拉斯加 (Alaska) 外共分成三大分等區●。東北分等區 (Official Classification Territory) 之界線係東至大西洋，北至美國與坎拿大之國界，西由芝加哥起沿聖大非鐵路西南行而至波瑞亞 (Peoria)再沿伊里諾與密士失必河南行經聖路易而達歐亥歐河口，南沿歐亥歐河並諾福克西方鐵路 (Norfolk and Western Railway)線東行而止於諾福克。

南方分等表所實施之區域係在密士失必河以東，與歐亥歐河及諾福克西方鐵路以南。

聖大非鐵路自芝加哥起迤西之一段，並伊里諾與密士失必兩河之西皆為西方分等區。威斯康星州並米執干州上部之半島同屬於本區。

每區各有一委員會為各該區訂定分等章程，分別物品，並制訂分等表。各委員會之總部分別設於紐約，芝加哥，及亞特蘭大 (Atlanta)等處。

台克薩司 (Texas)，內布拉斯加 (Nebraska)，愛阿華 (Iowa)，伊里諾 (Illinois)，勿爾吉尼亞 (Virginia)，南北卡柔來納 (South and North Carolina)，佐治亞 (Georgia)，佛羅瑞達 (Florida)等州之州內運輸皆另有分等表。墨西哥各鐵路用墨西哥分等表而坎拿大各鐵路則用坎拿大分等表。美國東北分等表或西方分等表所定之運價皆以達到國界為止。墨西哥或坎拿大之分等表限於境外。因尙無國際鐵路聯運運價之規定，故運價至國界時即行“破裂”。

合併貨物分等表

美國鐵路三大分等區委員會之主席等共同組織一合併貨物分等委員會。由該會公佈一合併貨物分等表將此三大分等區之章程與等級納入一冊。此表在一九一九年十二月三十日開始實行，彼時美國鐵路正在政府管轄之下。鐵路管理處當時雖欲得一統一之分等表，但此表則尚未達到十分統一之目的。蓋各區內之貨物種類，章程，與等級皆有其特殊性質，迥然各不相同，故完全統一似有不可能之處。三委員會聯合公佈此冊，但每區各用其自己之分等表。關於區別物品種類及各項章程皆大致相同，至於各物所列之等級則不一致。按將三種分等表合併於一冊之內實對於統一上走進一步，而託運人與承運人亦方便不少。至今運輸狀況，實業狀況，及商業習慣之種種不同仍使分等章程及物品應列之等級稍有出入之處。何時此種狀況不需再事區別，則章程及等級之完全統一始能實現。此表係經各鐵路及其他承運人之有關係者之一致同意而採用。

東北分等表在一等之下尚有五個數目等級，兩個特別等級，並若干高於一等之倍數等。南方分等表早先共有六個數目等級並四個字母等級，但州際商務委員會在南方分等運價案（Southern Class-Rate Case）之判決內為之訂出十二個數目等級，並若干高於一等之倍數等級。西方分等表內有五個數目等級，五個字母等級，以及普通高於一等之辦法。

等 級

東北分等表

<u>高於一等者</u>	<u>一等及較低者</u>
一等之 $5\frac{1}{2}$ 倍($5\frac{1}{2}t1$)	1
一等之 5 倍(5 t1)	2
一等之 $4\frac{1}{2}$ 倍($4\frac{1}{2}t1$)	規則第25 { 較二等少百分之二十 條特訂者 { 但在三等以上
一等之 4 倍(4 t1)	
一等之 $3\frac{1}{2}$ 倍($3\frac{1}{2}t1$)	3
一等之 3 倍(3 t1)	規則第26 { 較三等少百分之十五 條特訂者 { 但在四等以上
一等之 $2\frac{1}{2}$ 倍($2\frac{1}{2}t1$)	
一等之 2 倍 { D1 }	4
或照一等加倍	5
一等之 $1\frac{1}{2}$ 倍($1\frac{1}{2}t1$)	6
一等之 $1\frac{1}{4}$ 倍($1\frac{1}{4}t1$)	

南方分等表

<u>高於一等者</u>	<u>一等及較低者</u>
一等之 $5\frac{1}{2}$ 倍($5\frac{1}{2}t1$)	1
一等之 5 倍(5 t1)	2
一等之 $4\frac{1}{2}$ 倍($4\frac{1}{2}t1$)	3
一等之 4 倍(4 t1)	4
一等之 $3\frac{1}{2}$ 倍($3\frac{1}{2}t1$)	5
一等之 3 倍(3 t1)	6
一等之 $2\frac{1}{2}$ 倍($2\frac{1}{2}t1$)	7
一等之 2 倍 { D1 }	8
或照一等加倍	9
一等之 $1\frac{1}{2}$ 倍($1\frac{1}{2}t1$)	10
一等之 $1\frac{1}{4}$ 倍($1\frac{1}{4}t1$)	11
	12

西方分等表

高於一等者	一等及較低者
一等之 $5\frac{1}{2}$ 倍($5\frac{1}{2}t1$)	1
一等之 5 倍(5 t1)	2
一等之 $4\frac{1}{2}$ 倍($4\frac{1}{2}t1$)	3
一等之 4 倍(4 t1)	4
一等之 $3\frac{1}{2}$ 倍($3\frac{1}{2}t1$)	5
一等之 3 倍(3 t1)	
一等之 $2\frac{1}{2}$ 倍($2\frac{1}{2}t1$)	A
一等之 2 倍 { DI }	B
或照一等加倍 { DI }	C
一等之 $1\frac{1}{2}$ 倍($1\frac{1}{2}t1$)	D
一特之 $1\frac{1}{4}$ 倍($1\frac{1}{4}t1$)	E

分等要素

鐵路所運千萬種物品之等級分配皆經分等委員會決定。該會須先分析關於該項物品生產上，分配上，以及輸送上之一切商業要素，與運輸要素。分等手續並不十分合乎科學。並無一定之“度量權衡或元角分釐”¹可作圭臬。

分等委員會由承運人，託運人，或收貨人等所送來之參考材料，或由自己之觀察決定各種物品從運輸方面言之其真正不同處。按照此項不同處以定物品之等級。² 在州際商務條例直轄下之承運人其所運物品等級之分配，以及何種要素應當注重，均可由關係人呈請州際商務委員會核奪之。

1. Forest City Freight Bureau v. Ann Arbor R. R., et al 18 I. D. C. 205.

2. Stowe-Fuller Co. v. Pennsylvania Co., 12 I. C. C. 215.

最重要之原素係：

1. 物品本身之價值；
2. 所佔容積與重量之比例，或該物之密度；
3. 每次運輸之量數，整車或零擔；
4. 製造之程度，未製者，半製者，或完成者；
5. 運輸時之情形，零散置放者，聚入一車者，或裝有箱籠等物者；
6. 運輸狀況，直立者，一部放平者或全部放平者，彼此套入者或分離者，成捆者，或另有其他特別裝裹以保留車內空隙者；
7. 貨物之市價；
8. 託運人聲明之價值；
9. 運輸業務之費用；
10. 此類物品之出產量多寡與運輸之準定性，方向，並季節變動；
11. 特別業務或輔助業務之需要，如冷藏設備，冰之供給，空氣流通，煖汽，改途，改運，優先運輸，看護，中途特別權利，除垢或消毒，專備車輛，及其他類似業務；
12. 運輸途徑長短；
13. 需用何種貨車，開車，牲畜車，平車，鐵櫃車，家禽車，廠車，或其他種特別貨車；
14. 物貨損傷車輛之可能性；
15. 裝卸之危險與裝卸時需要小心之程度；
16. 物品損壞與油染之難易；
17. 每車能裝該貨最多若干，能否將車之容積完全佔滿或裝至車之最多重量額；
18. 用實際重量或估計重量；
19. 所用包皮之種類，箱，篋，桶，鼓形器，包裹，或捆束；
20. 包皮之原料；銅，鐵，木，粘合版，紙，布，或其他種物料；
21. 保護包裹之方法，用皮條繩索等捆扎或用他法；
22. 承運人間之競爭，商業競爭，或市場競爭等；
23. 為發展某項運輸或某地實業之目的；
24. 承運人進款之保護與增加。³

以上各項內有許多在制定運價時亦應注意者。貨物分等與運價制定雖為二事，然實際上有不能分離之勢。分等本為初步工作。制定運

3. See Annual Report of the Interstate Commerce Commission, 1897; also, 25 I. C. C. 608; 17 I. C. C. 197; 54 I. C. C. 8; 13 I. C. C. 474.

價時常因為調劑某地點間之運輸而對於以上各要素分別其輕重。

分等委員會

該委員會公佈之合併貨物分等表內除有所纂訂之各項章程外尚包含統一提貨單之契約條件，直交提貨單與能轉讓之提貨單格式，以及國會所定關於運輸爆炸物，易燃物，與其他危險物之法律。

分等委員會之工作範圍不僅限於按普通運價所輸送之物品。單獨承運人自己所公佈或代理人為數路所共同公佈之例外分等表與特別運價簿之一部或全部亦在分等委員會所訂章程節制之下。章程如有變更之處，其變更情形須在例外表內特別說明。然如未經例外表修正，則仍以分等表內之規則為準。

物品分等辦法與擬訂運輸章程之應有手續皆由州際商務委員會規定。正式“舉證會”(hearing)完全公開。各有關係方面(包括地方當局與州際商務委員會)皆有正式通知。將所應討論事件擬成節略並印好備用。關於所提議事件之贊成與反對兩方辯詞，及所舉證據均全部記載。委員會之最後決定載在合併貨物分等表之補編或再版內。

該委員會分等案件之記錄皆係集合代表託運人與承運人兩方之有力證據與專家意見而成。合併分等委員會與各區委員會之最後決定係以多數委員之意見為根據。對於此項決定如有不服或欲訂例外時，可由其有關係方面上訴於州際商務委員會。州際商務委員會重審此案時須察閱以前之證據，記錄，並分等委員會之決定書。此項文件在州際商務委員會定其判斷時極有力量。

貨物運價簿

考量各種要素而定之鐵路運價必須公佈之。如係州內運輸應至本州委員會內存案，如係州際營業則當呈報於州際商務委員會，包含運價與其他費用之專冊名曰運價簿。

“普通運價簿”內之運價實施於按分等表所列之各等物品。在計算普通運價之實在費用時，相當之分等表與普通運價簿應同時並用。

“例外分等表” (exception to the classification) 為運價簿之另一種。鐵路常因種種原故而公佈此表。蓋普通分等表內管轄本路運輸之章程，整車貨運起碼重量之限制，或貨物之等級均常有若干之修改以應合某項運輸之需要，故不得不有例外表以補救之。

“特別運價簿”內規定某地與某地間之某項大宗而準定貨物之運價。此項運價或係適用於多數物品，或係專用於某種物品，皆由鐵路公佈之。“普通運價”在美國到處通用，或直接施行或分組施行。“特別運價”與“例外”之用能使某種貨物不受等級之限制及普通運價之管轄，而施以特別待遇。

託運人如欲查出其貨物在起訖兩點間之最低運價則應參考以下各表冊：各種特別運價簿，普通運價簿，普通分等表，并例外分等表。

在一條鐵路之兩站間運輸謂之“本路運輸”，此類運輸之運價謂之“本路運價” (local rate)。在公佈本路運價時常有附條謂此項運價只適用於所指定之起訖兩點間之營業，此係確切之本路運價；然有時運價簿將由某路上起點至聯軌站間之本路運價與他路上由聯軌站至

訖點間之另一本路運價合併而為一，此類運價謂之“比例運價”（proportional rate）。許多運價簿所定之一路上各點間之運價既可用作本路運價又可用作比例運價。

“聯運運價”（joint rate）係此路上之車站與彼路上之車站間之運價。各聯運承運人之名字必須書於運價簿上。公佈此簿之鐵路必須徵得其他有關係承運人之同意。鐵路能公佈其本路與另一他路間或與多數他路間之運價，但聯運運價簿及與其聯運之承運人（指公佈該運價簿者以外之承運人而言）之同意證據均須呈報州際商務委員會。

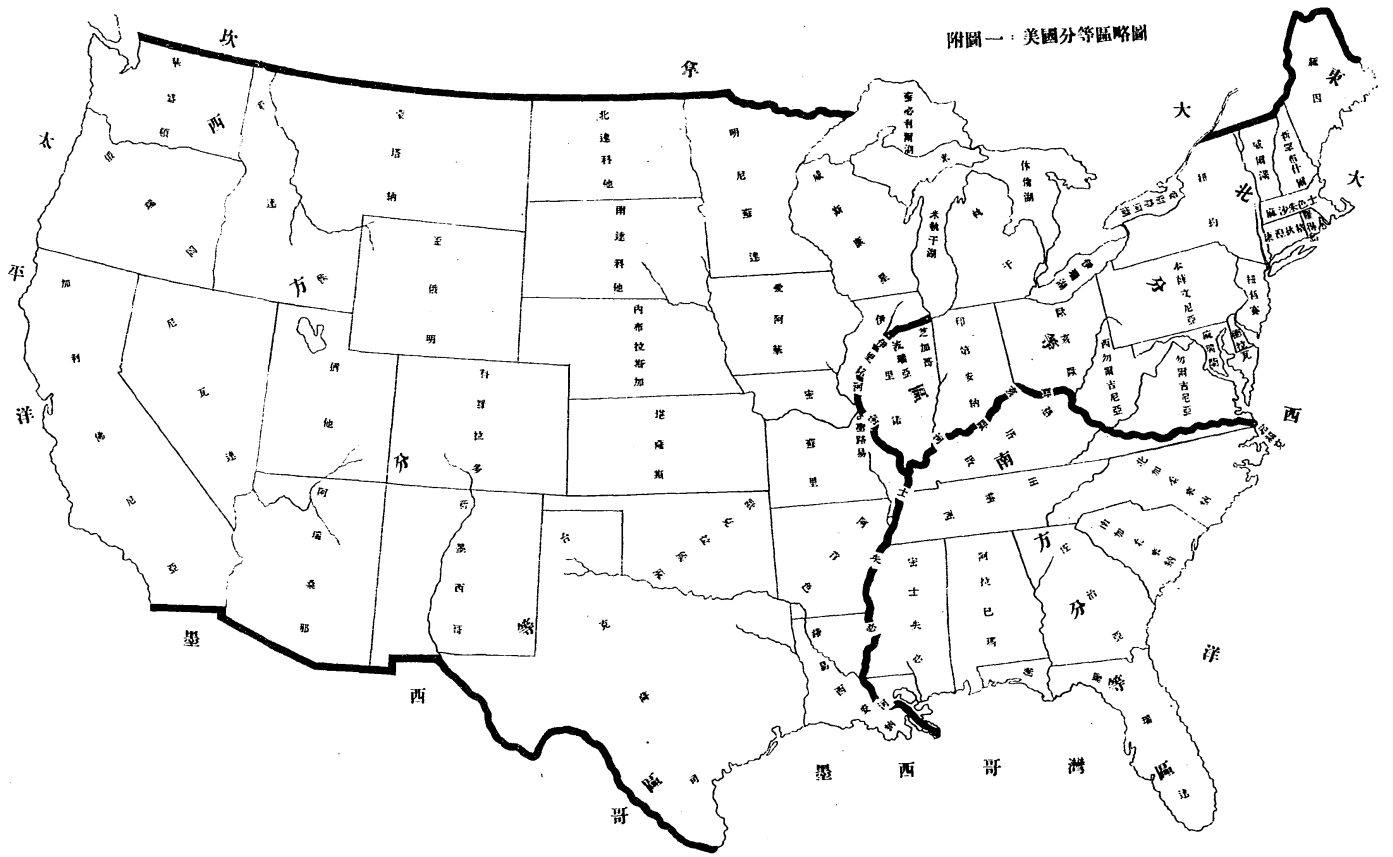
“代理處運價簿”（agency tariffs）者乃某私人或某承運人團體之代表所公佈之運價簿也。此種運價簿包括許多鐵路許多車站間之運價。此簿刊行後，各路間之運價數目因之大減。實際言之，所有各區間長途運輸皆採用代理處所刊行之運價簿。蓋既使承運人經濟，又使託運人方便也。

刊行運價簿之代理人須由各關係鐵路取得代理權。運價簿上所列之運價皆得關係方面之同意。此項運價簿，此項代理權，以及同意證據皆須向州際商務委員會存案，以便使該簿在法律上生效。

代理人有時與其他代理人聯合刊行各區各路之聯運運價簿。合併貨物分等表，互美運價簿，以及許多聯區運價簿，皆用此法刊行，以期經濟與敏效。

州際商務委員會有權規定運價簿之格式，無論其為本路運價簿，聯運運價簿，代理處運價簿，或聯合代理處運價簿。並公佈詳細規則使所有運價簿關於內容，格式，佈置，用法等皆須與其章程相合。

附圖一：美國分等區略圖



附 註

●為補助中國學生易於了解美國三大分等區之形勢起見特介紹前頁之略圖。與該圖內中文州名相對照之英文州名如下：

緬因，Maine.

新罕布什爾，New Hampshire.

威爾滿，Vermont.

麻沙朱色士，Massachusetts.

羅得島，Rhode Island.

康涅狄格，Connecticut.

紐約，New York.

紐哲賽，New Jersey.

本薩文尼亞，Pennsylvania.

德拉瓦，Delaware.

麻瑞蘭，Maryland.

勿爾吉尼亞，Virginia.

(本州之州內運輸另有分等表)

西勿爾吉尼亞，West Virginia.

歐亥歐，Ohio.

米執干，Michigan.

印第安納，Indiana.

伊里諾，Illinois.

北卡柔來納，North Carolina.

(本州之州內運輸另有分等表)

南卡柔來納，South Carolina.

(本州之州內運輸另有分等表)

佐治亞，Georgia.

(本州之州內運輸另有分等表)

佛羅瑞達，Florida.

(本州之州內運輸另有分等表)

懇塔啓，Kentucky.

田納西，Tennessee.

阿拉巴馬，Alabama.

密士失必，Mississippi.

(本州之州內運輸另有分等表)

威斯康星，Wisconsin.

明尼蘇達，Minnesota.

愛阿華，Iowa.

(本州之州內運輸另有分等表)

密蘇里，Missouri.

阿肯色，Arkansas.

路易西安納，Louisiana.

北達科他，North Dakota.

南達科他，South Dakota.

內布拉斯加，Nebraska.

(本州之州內運輸另有分等表)

堪薩斯，Kansas.

歐克拉候麻，Oklahoma.

台克薩司Texas.

(本州之州內運輸另有分等表)

蒙塔納，Montana.

歪俄明，Wyoming.

科羅拉多，Colorado.

新墨量哥，New Mexico.

愛達候，Idaho.

猶他，Utah.

阿瑞桑那，Arizona.

華盛頓，Washington.

俄瑞岡，Oregon.

尼瓦達，Nevada.

加利佛尼亞，California.

參 考 書

- Huebner, G. G., and Johnson, E. R., *The Railroad Freight Service*, Chaps. XXI, XXV and XXVIII (1926).
- Huebner, G. G., and collaborators. *Fundamentals of Traffic*, Chaps. VI, VII, XI, XII, XIII and XIV. (1923),
- Interstate Commerce Commission, Annual Report, Eleventh, 1897.
- , Consolidated Freight Classification Case (54 I. C. C.),
- , Empty Car Ratings Case (46 I. C. C. 520).
- , Forest City Freight Bureau v. Ann Arbor R. R. (18 I. C. C., 205).
- , Fort Smith Traffic Bureau v. St. Louis and San Francisco Ry. Co. *et al.* (13 I. C. C. 651).
- , In the matter of Reduced Rates (13 I. C. C. 559).
- , Ludouici-Celadon Co. *et al.* v. Atlantic Coast Line R.R. (28 I. C. C. 693).
- , Metropolitan Laying Brick Co. v. Ann Arbor R. R., *et al.* (17 I. C. C. 197).
- , Official Classification Ratings (46 I. C. C. 383).
- , Reduced Rates on Returned Shipments (19 I. C. C. 409).
- , Stowe-Fuller Co. v. Pennsylvania Co. (12 I. C. C. 215).
- , Western Classification Case (25 I. C. C. 443).
- , Western Trunk Line Rules Case (34 I. C. C. 554).
- Johnson, E. R., *Elements of Transportation*, Chaps. XII and XIII (1909).
- Johnson, E. R., and Huebner, G. G., *Railroad Traffic and Rates* Chaps. XVIII, XIX and XX (1911).
- Jones, Eliot, *Principles of Railway Transportation*, Chaps. IV, V, VI, VII, VIII, and IX (1924).
- LaSalle Extension University, *Freight Rates and Tariffs* (1925).
- Miller, S. L., *Railway Transportation*, Chaps. XIV and XXIII (1924).
- Ripley, W. Z., *Railroads: Rates and Regulation*, Chaps. IV, V, VI and VII (1913).
- Wilson, G. Lloyd, Series of articles on freight rates, *Traffic World*, (1927-1928).

第十八章

新英蘭之運價制度

新英蘭運輸區包括新英蘭●並紐約州自哈得孫河以東之一部。按新英蘭貨運聯合會之區域與幹線區域及中央貨運聯合會區域三者共同而成東大區，●故新英蘭區為東大區之一部分。在新英蘭區域內適用東北分等表。

運輸性質

新英蘭運輸區之鐵路大都範於本區以內。波緬鐵路 (Boston and Maine)，緬因中央鐵路 (Maine Central)，中央威爾滿鐵路 (Central-Vermont)，弱梯蘭鐵路 (Rutland)，紐約，新哈文，哈梯富爾鐵路 (New York, New Heaven and Hartford) 等皆為本區內極重要之鐵路，然各該路在本區以外並無許多哩之延長路線。此區內鐵路之營業來源大半仰賴幹線區內與中央貨運聯合會區內之各鐵路，有時並仰賴坎拿大鐵路與出入新英蘭口岸各輪船之供給。

本區運輸比較輕淡；新英蘭鐵路所輸送之製造品在總營業內佔最大成分，此為美國其他地方鐵路所不及者。此區內之實業依賴他處供給鋼，鐵，棉，木，並他種原料，而由新英蘭輸出之原料甚少；但森

林與石礦出品則爲例外。因輸入者皆爲大宗原料，而輸出者則爲輕巧之製造品，結果遂永遠有許多空車拖出。新英蘭並無煤礦，其燃料皆由鐵路或水陸聯運取給於本薛文尼亞與西勿爾吉尼亞兩州。

在新英蘭內之運輸多半爲短距，而康涅狄格 (Connecticut) 羅得島 (Rhode Island) 與麻沙朱色士 (Massachusetts) 各州又皆有極佳之公路，故載客載貨之汽車與鐵路競爭甚力。鐵路於是頗有組織附屬汽車公司以輔助或替代鐵路業務者。

新英蘭之區內運價

新英蘭各路之本路運輸皆用哩程普通運價。現行之普通運價制名爲安德生制 (Anderson Scales)。安德生君爲州際商務委員會之代表檢察員，曾擬定此制，而州際商務委員會於一九一八年核准，因藉安德生之名以名斯制焉。¹

普通運價之實施辦法係將新英蘭分成甲乙二部。甲部包含康涅狄格，羅得島，麻沙朱色士之大部分，及紐約與新罕布什爾 (New Hampshire) 之一部分；乙部包含威爾滿，麻沙朱色士北方之一部，新罕布什爾之大部分，及緬因州自波特蘭 (Portland) 以南之全部。

甲部之營業多而人口密，並包括新英蘭之重要實業與商業部分。乙部則爲森林農田區域，故人口稀而營業少。

按以上所述，新英蘭之普通運價係以東北分等表爲根據。當一九一七年州際商務委員會曾爲中央貨運聯合會區域制定各等運價之比例

1. In the case of Proposed Increases in New England. 49 C. C. 421.

數，在一九一八年之運價案內該委員會又代新英蘭成立同樣辦法，按此法以一等運價為根據，其下各等皆為一等運價之百分之若干，現行之比例數如下：

等級：	一等	二等	三等	四等	五等	六等
按一等運價之百分數：	100	85	67	50	35	28

在新英蘭內之運輸其普通運價根據於哩程，即按照每經一區截段即增加洋若干分之距離運價。新英蘭鐵路之各站間距離與貨物運價皆按實際距離計算，並不似美國他部所用之按照“運價根據點”(rate-basing point)間或區域間距離之計算方法。

新英蘭之車站數目並不太多，故對於計算站與站間之距離無甚困難之處。

哩程制

州際商務委員會在一九一八年之新英蘭運價案內代甲乙兩部訂定以下之運價制。在甲部內之一等運價係每百磅貨物在五哩以內之運輸收洋二角零五厘。以後每加五哩加洋一分或一分半以至百哩為限。在百哩時每百磅之定價為三角七分。百哩以後每加十哩加收一分或一分半。此十哩之區截段直至三百哩為止。在三百哩時每百磅之定價係五角四分。由三百哩至四百八十哩改為二十哩之區截段，即每加二十哩加洋一分或一分半。在四百八十哩時其定價為六角一分半。低於一等之運價則按以上所談之百分比計算。

在乙部之運價與在甲部內者完全相同，只照增百分之十。如運貨

經甲乙兩部者，則按乙部運價計算。

自一九一八年制定運價後，鐵路曾數次奉命將運價普遍增高，並有一次普遍減低。一九一八年鐵路督辦曾命全國鐵路運價增進百分之二十五。一九二〇年州際商務委員會命增進百分之四十，但至一九二二年又命減低百分之十。甲乙兩部內現行之運價制度見於本章後之新英蘭普通運價制附表內。

如欲永遠按照哩程制定運價則有時為勢所不能。州際商務委員會之判決曾欲在新英蘭訂定某點至某點間之單獨運價，尤注意交界地方之運價，以期使新英蘭之境內運價與出境運價有適宜之聯絡。新英蘭內之運價有參照紐約至波士頓間之運價而制定者，亦有參照其他重要地點間之運價者。除此以外完全採用按哩程制所訂之運價。

特別運價

大宗而價賤貨物之特別運價常按哩程計算。其哩程制度之規定以該物性質為斷。特別運價亦恒定作普通運價百分之幾，以為正式分等表之例外。鐵路間之競爭，及商務與輪船種種競爭，每使許多特別運價之訂定與普通運價制絲毫不生關係，亦不成為普通運價之百分數。新英蘭之特別運價與美國他處之特別運價同一宗旨，專為鼓勵貨物流動而訂，並不按照哩程根據而與普通運價發生何種算術關係。

新英蘭與他地間之運價

新英蘭與其他區域間之運價只需講其大要數點，因在以下數章內

討論他處運價時尚須論及也。

新英蘭與東幹線間之運價係按照每數城合爲一組而制定。在幹線區域內共有二十四組，而新英蘭則有三十組以上。組與組間之運價彼此似無甚關聯處。由此組至彼組內之所有各點皆用同一運價，以便使兩區域內之承運人及工商各業能彼此自由競爭。在組與組間，普通運價及特別運價兼而用之。

新英蘭與中央貨運聯合會區域間之運價係按照下章所談之百分辦法而定。新英蘭與中央貨運聯合會區域內各點間之普通運價，無論東向運輸或西向運輸，皆係紐約與芝加哥間普通運價之百分數。新英蘭之最重要運價根據點爲麻沙朱色士州之波士頓與羅厄爾；威爾滿州內之白陵頓 (Burlington) 與弱梯蘭及康涅狄格州之新倫敦等。

由新英蘭東部各根據組而向中央貨運聯合會區域內各百分組之西向運輸，其普通運價爲由紐約至芝加哥普通運價之百分數，如後表內所列者。然因承運人及工商各業間之種種競爭，故對此百分運價亦產生不少例外。

由中央貨運聯合會區域內各百分組而向新英蘭東部各根據組之東向運輸其普通運價係參考由芝加哥至紐約普通運價之根本制度而定，辦法與西向運輸相似。在新英蘭內東向運輸之二重要根據組爲緬因州之弱克蘭 (Rockland) 與麻沙朱色士州之波士頓。所有由西方各百分組地點而向新英蘭各部分之運價皆參考至以上二地之一之運價，蓋此二組包括新英蘭之極大地方也。

新英蘭與中央貨運聯合會區域間之西向運輸其特別運價之規定皆

參考於普通運價，然並不完全按照百分法。低價物品如糧米，動物，鋼鐵等皆訂有能鼓勵運輸並能自由競爭之運價。由美國中西部至幹線區域之普通運價與特別運價均能影響於由中西部至新英蘭之運價實屬意中事也。

所有新英蘭與中央貨運聯合會區域間之東向與西向運輸及普通與特別運輸皆有專為“鐵路海洋”(rail-and-ocean)，“鐵路湖澤”(rail-and-lake)，并“鐵路湖澤鐵路”(rail-lake-and-rail)各項聯運所訂之差率運價。此項運價按照“全經鐵路”(all-rail)之標準運價減少一定之差率。在以下兩章內將詳細討論此種差率運價。

新英蘭普通運價制

(安德生制)

距 離	運價：每百磅之分洋數											
	甲部						乙部					
	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
運價：五哩或以下…… (五哩區截段至百哩 為止)	32	27	21 $\frac{1}{2}$	16	11	9	35	30	23 $\frac{1}{2}$	17 $\frac{1}{2}$	12 $\frac{1}{2}$	10
運價：百哩…… (十哩區截段至三百 哩為止)	58 $\frac{1}{2}$	49 $\frac{1}{2}$	39	29 $\frac{1}{2}$	20 $\frac{1}{2}$	16 $\frac{1}{2}$	64 $\frac{1}{2}$	55	43	32 $\frac{1}{2}$	22 $\frac{1}{2}$	18
運價：三百哩…… (二十哩區截段至四 百八十哩為止)	85	72 $\frac{1}{2}$	57	42 $\frac{1}{2}$	30	24	93 $\frac{1}{2}$	79 $\frac{1}{2}$	62 $\frac{1}{2}$	47	32 $\frac{1}{2}$	26
運價：四百八十哩……	101 $\frac{1}{2}$	86 $\frac{1}{2}$	68	51	35 $\frac{1}{2}$	28 $\frac{1}{2}$	111 $\frac{1}{2}$	95	74 $\frac{1}{2}$	56	39	31

西向普通運價

新英蘭——中央貨運聯合會區域

由 東方根據組	至 百分組	以由紐約至芝加哥之運價為根據而計算每百磅貨物 之運價為若干分洋					
		1	2	3	4	5	6
紐約城.....	芝加哥, 100%	142	124 $\frac{1}{2}$	94 $\frac{1}{2}$	66	56 $\frac{1}{2}$	47 $\frac{1}{2}$
波士頓.....	67%—70%	與由波士頓至71%組之運價同					
波士頓.....	71%—120%	與由紐約城至此等組之運價同					
弱梯蘭.....	67%—77%	與由波士頓至此等組之運價同, 但不得超過由紐約州 之奧格登堡 (Ogdensburg) 至78%組之運價					
弱梯蘭.....	78%	按由紐約城至此組之運價減出下列差率:					
		8	6	4	3	5	2
弱梯蘭.....	80%—120%	按由紐約城至此等組之運價減出下列差率:					
		10	8	6	4	4	3
白陵頓.....	67%—120%	按由紐約城至此等組之運價減出下列差率:					
		10	8	6	4	4	3
羅厄爾.....	67%—120%	按由紐約城至此等組之運價減出下列差率:					
		5	4	3	3	2	1

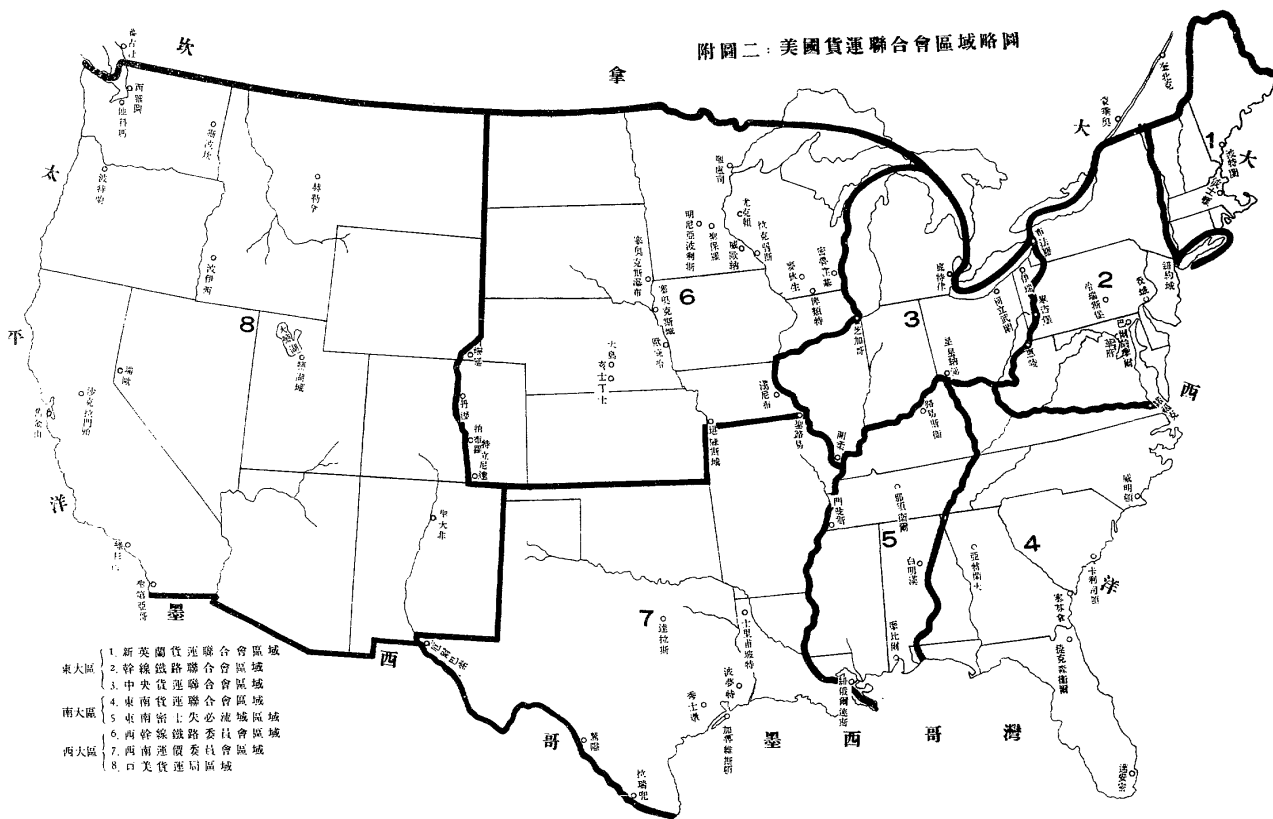
附 註

- ① 新英蘭 (New England) 為美國東北六州之總稱, 正如中國東三省之一度被呼為滿州也。該六州計為緬因, 新罕布什爾, 威爾滿, 麻沙朱色士, 羅得島, 及康涅狄格。
- ② 參看附圖二。本圖內中英名字對照表如下:

紐約城 New York	諾福克 Norfolk
波士頓 Boston	畢芬堡 Pittsburgh
波特蘭 Portland	布法羅 Buffalo
費城 Philadelphia	伊瑞 Erie
巴爾的摩爾 Baltimore	柯立武蘭 Cleveland
華府 Washington, D. C.	惠陵 Wheeling
底特律 Detroit	拉克弱斯 La Crosse

芝加哥 Chicago	威歐納 Winona
密魯窪基 Milwaukee	曠延 Cheyenne
聖路易 St. Louis	丹渥 Denver
威明頓 Wilmington	拍布羅 Pueblo
卡利司頓 Charleston	特立尼達 Trinidad
塞芬拿 Savannah	波夢特 Beaumont
捷克森衛爾 Jacksonville	秀士墩 Houston
亞特蘭大 Atlanta	加魯維斯頓 Galveston
星星納梯 Cincinnati	士里甫坡特 Shreveport
路易斯衛 Louisville	哈瑞斯堡 Harrisburg
那須衛爾 Nashville	達拉斯 Dallas
白明漢 Birmingham	聖大非 Santa Fé
摩比爾 Mobile	赫勒拿 Helena
開柔 Cairo	鹽湖城 Salt Lake City
門斐斯 Memphis	斯波坎 Spokane
紐俄爾連斯 New Orleans	波伊西 Boise
邁阿密 Miami	蕃古洼 Vanconver
漢尼布 Hannibal	西雅圖 Seattle
離盧司 Duluth	他科瑪 Tacoma
尤克賴 Eau Claire	舊金山 San Francisco
聖保羅 St. Paul	綠衫磯 Los Angeles
明尼亞波利斯 Minneapolis	聖第亞哥 San Diago
塞奧克斯城 Sioux City	瑞歐 Reno
塞奧克斯瀑布 Sioux Falls	沙克拉門頭 Sacramento
歐麻哈 Omaha	奎北克 Quebec
堪薩斯城 Kansas City	蒙垂奧 Montrial
大島 Grand Island	厄爾巴索 El Paso
亥士丁士 Hastings	鷹隘 Eagle Pass
俾類特 Beloit	拉瑞兜 Laredo
麥狄生 Madison	

附圖二：美國貨運聯合會區域略圖



參 考 書

- Huebner, G. G., and collaborators, *The Fundamentals of Traffic*, Chap. XVII (1924).
- Interstate Commerce Commission, Proposed Increases in New England, 49 I. C. C. 421.
- Johnson, E. R., and Huebner, G. G., *Railroad Traffic and Rates*, Vol. I, Chaps. XVII and XVIII (1911).
- LaSalle Extension University, *Railroad Freight Rate Structures Eastern Territory* (1926).
- Riey, W. Z., *Railroads: Rates and Regulation*, Chap. X (1912)
- Vanderblue, H. B., and Burgess, K. F., *Railroads, Rates-Service, Management*, Chaps. XI and XII (1923).
- Williams, H. G., and Fagg, C. J., *The Freight Traffic Red Book* The Traffic Publishing Company (annual).

第十九章

幹線區域內之運價制度

幹線區域包括中大西洋各州之大部分。北至大湖及美國坎拿大之國界；東至新英蘭區域並大西洋；南至波多麥克河(Potomac)及諾福克西方鐵路經過勿爾吉尼亞各城以達諾福克之一段；西至布法羅，畢杏堡與惠陵相連之一線。●此三城即所謂各東幹線之西終點是也。

此區之得名係因區內有數大幹線由大西洋海岸直達中西部之故。多年以來區內之各大幹線如紐約中央鐵路，本薛文尼亞鐵路，伊瑞鐵路，及巴歐鐵路等向未逸出其西界。紐約中央鐵路與伊瑞鐵路以布法羅及丹克克(Dunkirk)爲西終點；本薛文尼亞終於畢杏堡，而巴歐鐵路之西終點爲畢杏堡與惠陵。然各路後來多藉其附屬鐵路以伸張勢力於中西部。

凡此扼據要點之各大鐵路皆有極多附屬之支路由四方代其吸收營業，正如衆川之匯水於江河然。

自鐵路運輸有史以來此各大幹線即對於東西兩向之運輸彼此競爭極烈。彼等所運貨物之大部分皆與本區內外之其他鐵路有關，因此項貨運或由其他鐵路沿線各點而來，或向此等地點而去也。幹線區域內大小各鐵路經過許多彼此相競爭之城，鎮，口岸，以及工商業之中心。

點等。加之鐵路間自身之競爭遂影響於運價制度極大。

天然與人工所造之各水道如伊瑞運河，本薛文尼亞州之各運河，哈得孫河，德拉瓦河 (Delaware River)，師古吉魯河 (Schuylkill River)，波多麥克河，及其他小河流在往日皆影響於幹線運價甚鉅，即伊瑞運河在今日仍有相當勢力。

幹線區域包含本薛文尼亞州之煤礦，並許多製造中心點，故運輸之大部分係礦產品與原料，有自本區出產者亦有由他區轉來者。製造品之噸量比較甚大。中西部之農產品皆經幹線以達大西洋海岸。

區內運價之根據

幹線運價之規定乃以各城鎮彼此競爭之關係為根據，故其普通運價係遵照分組制之辦法。該法係將本區分作極多運價組。在固定限制之下，所有由此組內各地點至彼組內各地點之運輸皆用同一運價。在核訂此類運價時恒不計及距離之遠近。運價組之大小不一。位於此組內之地點常因運輸貨物至某處之故而特意列入他組以計算運價。所謂組者實係將收發貨物之某某地點列入一單之謂而並非固定之境界也。

紐約城，費城，巴爾的摩爾，諾福克，亞拉班愛，塞瑞庫司 (Syracuse)，弱切司特 (Rochester)，畢咨堡，布法羅，伊瑞，帕柯杏堡 (Parkersburg)，惠陵，林克堡 (Lynchburg) 及瑞齊滿 (Richmond) 等皆為極重要之運價組。

制定組與組間運價時其根本要素係鐵路間之競爭，鐵路與沿海及內河各水運之競爭，並各大實業間各大城鎮口岸間之競爭。

特別運價與單獨鐵路之哩程制

特別運價與普通運價不同，因其並無一致或固定之根據也。此類運輸多係長途，故此區運價恒為彼區運價所左右。各幹線之特別運價皆包括價賤之物，如磚，石，沙土等，並大致依據於固定之哩程。今日對於制定普通運價與特別運價皆有注重距離之趨勢。

在幹線區域內各重要地點間之運輸其普通運價與特別運價雖大多數以組與組為根據，然鐵路對於比較在不甚重要之運輸地點間之本路營業或短距營業皆按哩程制度定其運價。各路所用之制度皆不一致，但有一點彼此相同，即使正式路線上兩點間之運價較支線上距離相同之兩點間之運價為低。

幹線與中央貨運聯合會區域間運價之調劑

幹線區域與中央貨運聯合會區域各點間之運價係以百分制度為根據。紐約至芝加哥或芝加哥至紐約之運價定為根本或稱百分之百。此兩區域間之其他各點運價皆係按此根本運價而計算之百分之若干。幹線鐵路各西終點（即布法羅，畢杏堡，與惠陵）以西之區域內按地勢情形分成若干大小不同之運價組。在此各終點以東之地方皆按圍繞各重要商業中心，實業中心，或鐵路中心點而成立許多運價組。

中央貨運聯合會區域與大西洋海岸間之第一次採用百分制度係在一八七一年，彼時此種制度只適用於競爭運輸上之有限幾種物品。在一八七六年，一八八〇年，並一八八五年遂逐漸將百分制度施用於所

有競爭之運輸以期調劑鐵路競爭，地方競爭，並水陸各項競爭等。本薛文尼亞鐵路所附屬之星聯鐵路 (Star Union Line) 其營業處運價員有名麥克哥瑞漢姆 (John T. McGraham) 者，曾提議將百分制度施用於一切競爭運輸上。制成後遂以其名名之。

中央貨運聯合會區域內之各組皆按百分而定其稱謂；幹線區域內各組皆加地名於組前。每組皆按紐約與芝加哥間之東西兩向運價而頒給以一定之百分數。此項百分數之規定乃按照距離關係並競爭情形為標準。東向運輸以芝加哥所在之組為百分之百，東於此者其百分數較小，漸東漸低以至畢杏堡與布法羅組得百分之六十。西於百分之百組者其數漸西漸增以至聖路易得百分之一百十七，並至伊里諾州之開柔得百分之一百二十。在米執干州之北部其各組雖較東於芝加哥，然皆定在百分之百至百分之一百十六。此蓋由於其地勢不佳之故。

大西洋口岸之差率^①

紐約，費城，波士頓，巴爾的摩爾，及諾福克等口岸因彼此對於出入口貨運之競爭，並對於由中西部來或到中西部去各項貨運競爭之故，遂使各該城之運價不能不成立一種彼此固定之關係。東幹線各路因此最先給與此等口岸以差率運價，以期能將經此口岸到歐洲之鐵路輪船聯運運價化成平等。由中西部運來之貨到費城，巴爾的摩爾，與諾福克者，其運價較之到紐約為低，而波士頓則較之紐約為高。蓋波士頓之輪船運價實低於紐約，而其他口岸則高於紐約也。在訂定差率關係時距離問題亦應計及。

西向運輸

由費城，巴爾的摩爾，與諾福克各運價組至中央貨運聯合會區域內之所有百分組，其普通運價較由紐約之運價為低。由波士頓至百分之六十組內各地如布法羅與畢杏堡，其普通運價係按照紐約組運價外加差率。由波士頓到百分之六十組至七十組其普通運價與到百分七十一組相同。從波士頓組到百分之七十一至一百二十組其運價與從紐約來者相同。

由大西洋海岸西向至百分組之特別運價其算法係按照由紐約至中央貨運聯合會區域內各百分組之普通運價或加差率或減差率。此項差率按不同之口岸與訖點而異。由費城，巴爾的摩爾，與諾福克之特別運價皆較由紐約之運價為低，而波士頓則或按紐約運價或高過之，可看下表。

西向運價之差率根據

北大西洋口岸差率組

起始根據組	百分區域	每百磅之分洋差率，以東北分等表為準					
		1	2	3	4	5	6
紐約.....	100%	0	0	0	0	0	0
波士頓.....	67%—70%	與由波士頓至71%組之運價同					
費城.....	71%—120%	與由紐約至此等組之運價同					
費城.....	67%—120%	等於由紐約至此等組之運價內減出					
		6	6	2	2	2	2
巴爾的摩爾.....	67%—120%	等於由紐約至此等組之運價內減出					
		8	8	3	3	3	3
諾福克.....	67%—120%	等於由紐約至此等組之運價內減出相當差率					

從其他東方運價組至中央貨運聯合會區域內之各百分組其運價亦與由紐約至各該組之運價有所關聯。在以上所談之口岸組以外，其最重要之東方運價組計包括：威爾滿州之弱梯區與白陵頓；麻沙朱色士州之羅厄爾；康涅狄格州之新倫敦；紐約州之亞拉班愛，新柏林(New Berlin)，柔塞士點(Rouses Point)，奧格登堡(Ogdensburg)，及塞瑞庫司；本薛文尼亞州之威廉士口(Williamsport)，與司克蘭頓(Scranton)；麻瑞蘭州之坎百蘭(Cumberland)；德拉瓦州之德拉麻(Delmar)；勿爾吉尼亞州之萊格京頓(Lexington)，曠眺口(Quantico)，瑞齊滿，與諾福克；並西勿爾吉尼亞州之瑞齊塢(Richwood)與愛魯秦司(Elkins)。

凡此各組並非僅僅包含所用作組名之城鎮，所有其左近許多運輸地點無不網羅在內。

東向運輸

由中央貨運聯合會區域之各百分區域至幹線區域之東口岸各組並其他運價組，其普通運價之制定方法與西向者同，但其差率數目之大小以及各組各區域內所包含地點之多寡皆不同。由百分之六十至一百二十各區域運貨到紐約，波士頓，巴爾的摩爾，及諾福克各運價組之普通運價皆以口岸差率法為根據。此項區組等等包括所有布法羅，畢杏堡，與惠陵各組內之起點及北大西洋海岸之全部。東西兩向之運輸皆以紐約運價為標準。

由百分之六十區域到波士頓其運價係按照由該區域到紐約之運價

外加以下各等級差率。

等級	差率	等級	差率
一等	洋五分	四等	洋三分
二等	洋四分	五等	洋二分五厘
三等	洋三分	六等	洋二分

由百分之六十六·五至一百二十各區域運貨到波士頓，其運價亦係在紐約運價之外另加差率，但其數目較上列者稍大。下列者即其差數，但出口運輸為例外。

等級	差率	等級	差率
一等	洋七分	四等	洋四分
二等	洋六分	五等	洋三分
三等	洋五分	六等	洋二分

東向運輸至費城之運價係按照至紐約之運價減去以下之差率：

等級	由百分之六十組起	由百分之六十六點五至一百二十組起
一等	洋六分	洋二分
二等	洋六分	洋二分
三等	洋二分	洋二分
四等	洋二分	洋二分
五等	洋二分	洋二分
六等	洋二分	洋二分

至巴爾的摩口岸組之普通運價係按至紐約運價減去以之差率：

等級	由百分之六十組起	由百分之六十六點五至一百二十組起
一等	洋八分	洋三分
二等	洋八分	洋三分
三等	洋三分	洋三分
四等	洋三分	洋三分
五等	洋三分	洋三分
六等	洋三分	洋三分

至內地運價組之普通運價其規定方法或仍根據差率原則而訂出每等貨物每百磅較紐約運價相差洋若干分，或按紐約運價而訂出百分率以成紐約運價百分之若干，否則亦可按照他處運價訂出百分率，但所謂他處運價者仍不外以紐約運價為根據。此項內地運價組與以上所談為西向運輸而成立之內地東方運價組並不永遠符合為一。最重要之東向運價組除口岸組外尚有緬因州之弱克蘭組；紐約州之亞拉班愛組，茅瑞士山（Mount Morris）組，弱切司特組，塞瑞庫司組，與游梯加（Utica）組；麻瑞蘭州之坎百蘭組；西勿爾吉尼亞州之畢陵頓愛魯秦司組；並勿爾吉尼亞州之司特拉斯堡（Strasburg）組及其他各城。

由各百分區域東向之特別運價其制定方法與普通運價大致同一根據。自許多競爭組內運出之低價物品如糧米，糧米之製造品，及動物等皆給以極低之特別運價以期能使各出產區皆得自由競爭。貨物常由出產地運至中西部之市場，由此處再重運至沿海口岸並消費地方，但託運人如兩次皆按本路運價付費則為數頗多，故為便利託運人起見在此中間市場訂出重運運價，此項運價較兩次本路運價相加之和為低。

水陸聯運運價

在東方運價組與中央貨運聯合會之百分區域間之東向與西向運輸如係經過鐵路湖澤鐵路，湖澤鐵路，或鐵路湖澤之聯運，則另外定有較全經鐵路為低之普通運價與特別運價。此項運價之計算係由全經鐵路之標準運價內減出相當之差率。

亦有普通運價與特別運價雖全經鐵路，但較全經鐵路之標準運價

爲低，此項運價名爲全經鐵路差率運價，其途逕名爲全經鐵路差率途逕。蓋此種途逕係合併數路而成，乃係繞道並非直接，是以與標準路線較之其業務次而費時久，故須訂較低運價以廣招徠。

紐約至芝加哥普通運價之比較

途逕	每百磅之分洋運價					
	1	2	3	4	5	6
全經鐵路標準途逕	142	124 $\frac{1}{2}$	94 $\frac{1}{2}$	66	56 $\frac{1}{2}$	47 $\frac{1}{2}$
全經鐵路差率途逕	134	118 $\frac{1}{2}$	89 $\frac{1}{2}$	62	52 $\frac{1}{2}$	44 $\frac{1}{2}$
鐵路湖澤標準途逕	129	113	85 $\frac{1}{2}$	61	51 $\frac{1}{2}$	43 $\frac{1}{2}$
鐵路湖澤差率途逕	124	109	82 $\frac{1}{2}$	58	49 $\frac{1}{2}$	42 $\frac{1}{2}$

附 註

- 參看附圖二。
- 口岸差率運價 (port differentials) 之規定所以調劑各口岸間之競爭也。然時常亦有因特殊作用而規定者。在中國有此先例者爲膠濟路。按膠濟路運煤甚多，當日人管理時，曾訂有一種運煤專價，其規定爲“凡運煤至青島出口者，其運價較運至本路其他各站之運價爲低”。蓋如此則日本市場可購賤價之煤。據聞此項規定至民國十九年六月已取消矣。

參 考 書

- Huebner, G. G., and collaborators, *The Fundamentals of Traffic*, Chaps. XVII, XVIII and XIX (1924).
- Interstate Commerce Commission Decisions, Fourth Section, Order 8914, 89 I. C. C. 470; Docket No. 15780, Eastern Class Rate

Investigation.

Johnson, E. R., and Huebner, G. G., *Railroad Traffic and Rates*, Vol. I, Chaps. XVII-XXV (1911).

Johnson, E. R., and Van Metre, T. W., *Principles of Railroad Transportation*, Chap. XXII (1921).

LaSalle Extension University, *Railroad, Freight Rate Structures, Eastern Territory* (1926).

McGraham, J. T., "Scale of Freight Rates from New York to Competing Points" (1885).

Ripley, W. Z., *Railroads Rates and Regulation*, Chap. X (1912).

United States Railroad Administration, General Order 28 (1918).

Vanderblue, H. B., and Burgess, K. F., *Railroads, Rates-Services-Management*, Chaps. XI and XII (1923).

(Note: See also references following Chapters XVI, XVII and XVIII).

第 二 十 章

中央貨運聯合會運價制度

中央貨運聯合會區域係專為制定鐵路運價而劃出之區域，其面積南至歐亥歐河；東至幹線鐵路之西終點即布法羅，伊瑞，畢杏堡與惠陵；北至大湖；西至密士失必與伊里諾兩河，並一延長線經過波瑞亞與芝加哥兼及米執干湖西岸之各埠口。計包含本薛文尼亞州之西部，歐亥歐與印第安納兩州之全部，米執干州之南半島，伊里諾州南部三分之二，威斯康星州沿米執干湖之一窄條，以及密蘇里州靠近聖路易之一部。● 中央貨運聯合會之會址設於芝加哥以控制本區域之全部。

運輸性質

本區域包括密士失必流域上游東部之各重要工商城鎮，歐亥歐與密士失必兩河流及各大湖所包圍內之大部農產區，並各大湖左近之林礦，但蘇必利爾湖 (Lake Superior) 與威斯康星及明尼蘇達兩州左近者不在其內，因其屬於西幹線區域也。所運之貨物種類繁而噸量重，尤以中部與南部為甚。米執干南半島之北部噸量較輕種類亦少，以礦產與林產為主要品。然森林之開拓極速，農田之墾植亦逐漸推廣，將來大宗運輸必可指日而待。本區內約有五十餘條重要鐵路經緯交錯，

勢如棋盤，故區內區外之各大城鎮咸收交通便利之效。運送之物品大半來自他區，或輸去他境，或起訖兩點皆在界外而假道於此。

區內運價之根據

一九一七年州際商務委員會於中央貨運聯合會分等制度案內規定本區域內各點間普通運價之根據。本區共分作四部，每部各有其普通運價制。但每制彼此皆有一定之關係，蓋每制皆根據於甲部之哩程運價制也。¹

按最初之規定甲部包括中部南部，此處人煙稠密運輸繁重，自芝加哥與底特律以南各實業城鎮皆在其內。乙部在米執干南半島之南部此處之工商城鎮較少，人口亦稍稀，運輸輕減。丙部在米執干南半島之中，其城鎮居民運輸等尤稀薄。丁部係米執干南半島之北尖頂，此地之居民與運輸為本區內最少之處。乙丙丁三部內之鐵路行車費用均較甲部為高。

各部內之普通運價皆與甲部內一等運價發生關係。

等級：	一等	二等	三等	四等	五等	六等
按一等運價之百分比：	100	85	67	50	35	28

甲部之運價係按哩程計算以五哩起碼。一等運價為根，其餘各等皆係一等運價百分之若干，如上表。一等運價在五哩以上每加五哩每百磅貨物加洋一分以至五十哩為止。五十哩至百哩之間每五哩加洋半分。一百哩至三百哩之間改成十哩之區截段，但由一百哩至二百哩每

¹ 45 I. C. C. 254, I. and S. Docket 965, decided June 29, 1917.

十哩加洋一分，而由二百哩至三百哩則每十哩加洋半分。三百哩以上每二十哩爲一區截段，加洋一分。

乙部一等運價係按照甲部距離相同之一等運價外加差率。低於一等者按百分比計算。丙丁兩部各等運價係按照甲部距離相同之同等運價外加一定之錢數。

在米執干之州內運輸其普通運價制與在甲部之州內運價制同一定法，只於差率稍高而已。此外尙有戊己兩部。戊部包括甲部，乙部，及丙部之一部分中之州內運輸。己部則包括丙部內其餘部分及丁部之州內運輸。

州際商務委員會後於某案中將各部之界限皆重新修正。將丙部放大包入以前丁部之全部，並將戊己兩部除去。²

乙部內之州際運價係照甲部內距離相同之一等運價每百磅加洋二分，丙部內者加六分。每部內低於一等之運價按百分比計算。該百分制度係州際商務委員會代表檢察員狄士克(Disque)君所擬定故名狄士克制。

每百磅每百哩之普通運價如下：

等級：	一等	二等	三等	四等	五等	六等
甲部.....	54分	46分	36分	27分	19分	15分
乙部.....	56分	47 $\frac{1}{2}$ 分	37 $\frac{1}{2}$ 分	28分	19 $\frac{1}{2}$ 分	15 $\frac{1}{2}$ 分
丙部.....	60分	51分	40分	30分	21分	17分
按一等運價之百分比	100%	85%	67%	50%	35%	28%

2. Michigan Traffic League v. Ann Arbor R. R., et al., 98 I. C. C. 660, decided June 2, 1925.

部與部間運輸之普通運價以較高者為標準，州際運輸與州內運輸同此原理。

特別運價

中央貨運聯合會區域內特別運價之制定係取以下五種方法之一。

(一)許多特別運價與普通運價成一定之百分比，故普通運價哩程制度有所變動時特別運價亦隨之而變。木醬及無數他種林產品皆定作六等運價百分之九十；硫化鐵百分之八十三又三分之一；綠化鈣百分之八十五；蘿蔔醬百分之七十。

(二)亦有物品係按照東北分等表所應列之等級而減低之。例如紙袋普通列在五等，在中央貨運聯合會區域內如以整車裝運時則改入六等；紙版改入六等；罐頭牛乳改入五等；水泥顏料改入六等；炒米炒麥改入四等。

(三)制定特別運價之第三法係將該種物品按其相似而等級較低之物品看待。如整塊之硅鐵按普通鐵塊計算；鎊鉛之整塊或整片者以鉛塊算；小麥按大麥算。

(四)或另外訂出哩程制，而此項哩程制則較普通運價之哩程制特別低減。磚，石，膠泥，石子，沙土，火石渣等皆用此法。

(五)某種特別運價之制定既不與普通運價有何關係，亦不按照哩程計算，更非分等表之例外，尤與其他貨物無涉，乃係特別獨立之一種運價。不過此項特別運價係限於一定之起點與訖點，並非在區內到處通用。

距離之計算法

在中央貨運聯合會區域內計算距離方法並非按照站與站間之實際哩數有如新英蘭內之計算法然。本區面積之遼闊，鐵路之繁多，與夫大小車站之星羅棋布，直使計算確實距離陷於不可能之境。單獨鐵路沿線各站之距離尙能按實在哩程計算，至於聯運運價皆以二根據點間之距離為準。根據點多係大城重鎮或鐵路之聯軌站。如在兩根據點中之非根據點間運輸，其標準哩程係此二根據點相距之哩程。

例如甲乙兩點定作根據點，而在甲乙兩點之間尙有丙丁二非根據點。如由丙點運貨至丁點，其哩程即係由甲點至乙點之哩程。在此情形之下，甲乙兩點間之距離較丙丁之距離為遠，故哩程亦較多。⊖

交界間及區域間之運價

中央貨運聯合會交界上各大城間之普通運價與特別運價以組與組為標準。幹線與中央貨運聯合會交界上之大城如布法羅，伊瑞，畢杏堡，惠陵，芝加哥，及聖路易等其間之運價完全受此區域間所用百分制度之影響。倘此組與組間之運價較中央貨運聯合會之普通運價或特別運價為低，則即用此低價。

中央貨運聯合會，幹線，及新英蘭各區域間按百分制度調劑運價之方法已於第十八及第十九兩章內曾談及之，茲不再論。

中央貨運聯合會區域內各點與歐亥歐河之各渡口間運輸其運價皆按照甲部內之哩程制，然其距離則以各該兩點間最短最直接之鐵路哩

程爲標準，而不計及所實經鐵路之哩程爲若干也。蓋有多數鐵路竭力爭此營業，故不得不隨從“短線哩程”(short line mileage)。

爲中央貨運聯合會區域與歐亥歐河以南區域之運輸而定有由中央貨運聯合會各點至歐亥歐河各渡口之比例運價。此種運價經過歐亥歐任何渡口皆同，以期使彼能達各渡口之鐵路對此競爭極烈之運輸有分潤機會也。在歐亥歐河以南之鐵路亦制定相似之比例運價，故中央貨運聯合會之各點與南大區各點間經過歐亥歐任何渡口之運輸其比例運價或合併運價在某種限制之下皆完全一樣。

中央貨運聯合會區域與南方各區域間之運輸無論全經鐵路或水陸聯運，其運價皆須根據新英蘭並幹線兩區域與南方各點之運價，庶使大西洋海岸之託運人與中央貨運聯合會區域內之託運人對於南方營業有自由競爭之機會也。

中央貨運聯合會區域與西南運價委員會，西幹線，及亘美各區域間之普通運價並特別運價之制定係採取以下三法之一：(1) 在能適用於密士失必河或密蘇里河各渡口之運價外另加差率；(2) 將往來於各該渡口之比例運價合併之；或(3) 將部與部之運價，或組與組之運價合併之。凡此辦法將於後數章內討論之。

附 註

● 參看附圖二。

⊖ 茲將原例用下圖解釋之：



再假定甲爲北平，乙爲天津，丙爲豐台，丁爲楊村其理愈明。

參 考 書

- Interstate Commerce Commission, Central Freight Association Class Scale Case, 45 I. C. C. 254.
- , Michigan Traffic League *v.* Ann Arbor R. R., *et al.*, 98 I. C. C. 660.
- , Reduced Rates 1922, Docket No. 13293, 68 I. C. C. 676.
- , Western Rate Advance Case, 1915, 35 I. C. C. 497.
- , Traffic Bureau, of Toledo Commerce Club, *et al.*, *v.* C. H. & D. Ry. Company, *et al.*, 43 I. C. C. 446.
- , Authority to Increase Rates, 58 I. C. C. 302.
- , The Five Per Cent Case, 31 I. C. C. 351.
- , Increased Rates, 1920, *ex parte* 74. 58 I. C. C. 220.
- , The Fifteen Per Cent Case, 1917, 45 I. C. C. 303.
- , Michigan Public Utilities Commission, Docket D 1668.
- LaSalle Extension University. *Railroad Freight Rate Structures, Eastern Territory* (1926).
- United States Railroad Administration, General Order No. 28, Director General of Railroads, United States Railway Administration, effective June 25, 1918.
- (Note: See also references following Chapters XVI, XVII and XVIII)

第二十一章

南大區之運價制度

南大運價區大致與南方分等區域同其四至，包括密士失必河以東並歐亥歐與波多麥克兩河及諾福克西方鐵路由幾歐瓦 (Kenova，在西勿爾吉尼亞州) 至諾福克 (勿爾吉尼亞州) 一線以南之所有地方。本大區分作東西二部，西部名爲東南密士失必流域區域，東部稱作東南貨運聯合會區域，或簡稱東南區域。◎此東西兩大部更分成許多較小運價區。在密士失必流域區內其重要運價組爲密士失必下游各渡口，密士失必州內之捷克生摩瑞的安組 (Jackson Meridian Group)，並懇塔啟州之各聯軌站。在東南區內之重要運價組係亞特蘭大，白明漢，卡柔來納等區，並沿幹線區域與南大區界線上之勿爾吉尼亞各城。

影響南方運價之經濟要素

南方極複雜之運價制度乃由於該部分經濟歷史之關係。海運而外尚有內河運輸，遂使該地全爲水運所包圍。海洋承運人影響於鐵路運價甚鉅，而內河船舶先年亦曾與鐵路對峙。鐵路運價一經準合水運競爭制定後，極難再按“乾地”標準而調劑之，況今日內河競爭之潛力猶有足左右鐵路運價者耶。

先年南方鐵路與水路交換營業藉以聯絡內地各處，而同時又與之竭力競爭。沿海或沿內河各城鎮皆給以較低運價，至於他處之運價則較高。此外對於制定南方運價制仍有一要素。蓋南部自始至今向為單純農產區域。自軋棉機於一七九三年發明後，棉花遂為南方農產品中之首要者矣。其他如菸，米，藍靛，紅白黍，並一切森林出產亦佔由南部輸出品之一大部分，而製造品，機器，糧穀等又為大批輸入者。由於大農制度之大舉耕種，遂使南部之內地不得不仰賴各大商業城鎮如諾福克，瑞齊滿，塞芬拿，亞特蘭大，威明頓，卡利司頓，捷克森衛爾，紐俄爾連斯，摩比爾，門斐斯及威克斯堡等為其市場，以輸出土產並購進一切器械與其他日用必需品，且通融款項為青苗資本。

制定運價之根據點制度

由於以上之經濟原因，鐵路自多年以來曾成立一種按照距離遞加運價之特別辦法。在競爭地點運價極低。至其他各處之運價係按照由起點至競爭點之運價外加由競爭點至最終點之短距運價。

假設甲點為原起點，乙點為競爭點，而丙點為最終點。如由甲點運貨至丙點，須接由甲至乙之運價外加由乙至丙之運價。如甲至乙係五角，乙至丙係二角，則甲至丙之運價係七角。但丙點不一定在甲乙線外，每每在甲乙兩點當中，而係由甲至乙必經之處。⊖

鐵路與輪船競爭之烈致使鐵路將一部分運價已減至無可再減之地步。如將全部運價按此規定，則將虧累不堪矣。故運貨至與水運有競爭之地方，其運價非常之低，以吸取貨物。至他處之運價則甚高，以

維持利益。因此往往經過某路全線之運價如與至中途之運價相較並不過之，蓋即所謂遠者不多近者不少是也。此實由於運輸至全線之終點有水運與之競爭，而中途之訖站則無所競爭之故。¹

凡此水路與鐵路之競爭以及鐵路間並商務上之各種競爭均使鐵路不得不給競爭點以大減價而取償於非競爭點也。此項競爭點名為根據點皆係運輸繁重之處。² 最初係沿南大西洋及墨西哥海灣之各口岸，並沿密士失必與其他河流之各大城鎮。後來更伸張以及於內地，包括凡有鐵路競爭與商業競爭之聯軌站與重要地方等。

根據點制度之逐漸修改

因管理商務條例第四條（或稱“長短途條款”）之規定，並一九一〇年之曼愛勤條例及一九二〇年之運輸條例兩次之修正，遂使南方各承運人對於根據點制度不得不加以修改。此種制度在今日非經州際商務委員會之特許，則認為違法。蓋以上各條例不准承運人對於同一路線並同一方向之運輸將短途運價定成高於長途運價。該委員會曾經批准許多請求“脫離第四條”之呈文，但批駁者亦復不乏其例。近來趨勢係欲取締在原起點至根據點運價外加入由根據點至最終點之短距運價辦法，而以至根據點運價施及最終點方法代之。換言之，即使圍繞根據點之各地方與根據點用同一運價。故早先根據點區域現皆代以運價組：

1. I. I. C. C. 254, 280.

2. *Montezuma v. Central of Georgia Ry. Co.*, 28 I. C. C. 280.

鐵路水路聯運運價

行駛於南北大西洋及墨西哥海灣各口岸之輪船公司，及專作不定航營業之船航。對於來往南部之鐵路運價極有控制之勢力。故多年以來沿海輪船與新英蘭及幹線區域鐵路聯絡於北，而與本區鐵路合作於南，以成立南北運輸之鐵路水路，水路鐵路，或鐵路水路鐵路之聯運路線及聯運運價。火車輪船之合併運價較全經鐵路之運價為低，而各區域間之運價則以水陸聯運運價為標準。

由巴爾的摩爾至南部各處之水路鐵路聯運運價向為根據。由幹線區域及新英蘭區域內各點經水路鐵路，鐵路水路，並鐵路水路鐵路等路線南來之運價係在巴爾的摩爾運價之外另加差率。由以上各區南來之運輸如係全經鐵路則在鐵路水路聯運運價之外另加差率。

由紐約城至亞特蘭大之全經鐵路一等運價係按以下步驟求得：

<u>巴爾的摩爾</u>	至	<u>亞特蘭大</u>	水路鐵路運價	……	\$1.69½ (根據)
”	”	”	全經鐵路運價	……	\$1.78½ (水路鐵路運價外加九分差率)
<u>紐約城</u>	”	”	水路鐵路運價	……	\$1.80 (巴爾的摩爾運價外加十分五厘差率)
”	”	”	全經鐵路運價	……	\$1.89 (水路鐵路運價外加九分差率)

按以上原理而類推，由中央貨運聯合會區域內各點經歐亥歐各渡口以至南部各處則以路易斯衛 (Louisville) 與南部各點間之運價為根據。歐亥歐各渡口與南部各點間之運價係按路易斯衛運價外加差率。在一九一七年以前由路易斯衛至亞特蘭大及其他南部各地點間之全經路運價與由巴爾的摩爾至亞特蘭大及其他南部各地點之水路鐵路聯運運價完全相同。此項平衡後經州際商務委員會打破，將路易斯衛運價

一定低於巴爾的摩的摩爾運價。

密士失必河各渡口，田納西州之門斐斯，路易西安納州之紐俄爾連斯等處來往之運價照歐亥歐各渡口運價減去差率，或用同一運價。由聖路易南來之運價照歐亥歐渡口運價一樣，或加差率，其標準以究係何渡口，並南部內之訖點在何處為斷。

南部之變遷

南部在今日之經濟狀況正當演進之中，而運價制度遂亦呈不定之象。新實業逐漸增加，而生產與分配之新方法亦次第輸入。棉廠鋼廠如雨後新筍。內河運輸貶於次要地位。沿海輪船專其營業於有限數大口岸如諾福克，卡利司頓，塞基拿，捷克森衛爾，邁安密，摩比爾，及紐俄爾連斯。南方鐵路經過屢次之合併於是路線漸長，基礎漸固，而設備亦漸完全，遂能敵輪船之競爭並能與輪船合作以成立聯運路線與聯運運價。凡此實業上，商業上，以及運輸上種種風起雲湧之變化正所以使運價之制定漸改根據點舊法而引用分組制度也。

南部之新制

州際商務委員會為使南部普通運價之龐雜制度得出適當之統系，曾於一九二二年自動徹底調察一次。此次調察並非欲使承運人之進款有若何變動，僅係參考託運人，承運人，以及社會上之利益，而使該運價制度化繁為簡。

承運人所呈進之運價與該委員會所自擬者皆欲使州內運價，州際

運價，以及南部與其他區域間來往之聯區運價等彼此收調協之效。所採用之制度係根本以哩程為標準。然並非完全按照距離制定運價，只不過在制定運價時以距離為最重要之根據而已，至於商業，實業，與夫承運人間彼此之競爭亦給以相當之考慮。

該委員會又定一距離運價制之標準以為各承運人所必須遵守之最高限度，但佛羅瑞達半島上之鐵路因運輸輕淡得定較高運價。在佛羅瑞達州由捷克森衛爾一線以南之運輸得在標準制外另加一定之錢數。

弱小鐵路因需款較多，故於本線運輸或與大路聯運時得在標準哩程制之外另加收特別規定之錢數。如以若干條鐵路聯成一條路線時，除關於路線若干哩限用鐵路若干條有所規定外，至於按哩計算運費時應以鐵路之最短者為根據。

為區內運輸與聯區運輸曾制定統一之普通運價比例數。以南方分等表為根據，其一等運價與其他十一等之間有一定之比例如下：

等級：	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
按一等運價之百分比：	100	85	70	55	45	40	35	30	25	22 $\frac{1}{2}$	20	17 $\frac{1}{2}$

以前對於南方分等表並零擔特別運價訂有種種例外，此次多訂若干較低等級者係專為代替以前之許多例外。

州際商務委員會在南方與東北兩大分等區域間曾命制定一種聯運普通運價制，此項運價須不得高過在南部本區內運輸之運價。在南北各標準運價組間之聯運（如水路鐵路聯運及全經鐵路聯運）均受有州際商務委員會之命令成立聯運運價。此項聯運運價之高度有一定之限制。將往來於南北各必經之著名重鎮間之本路運價互相加得後，再計

入相當之差率，即爲此項聯運運價之最高限制。

由此區至彼區如必須經過弱小鐵路之一段時，得在標準鐵路運價之外另加一定之錢數。

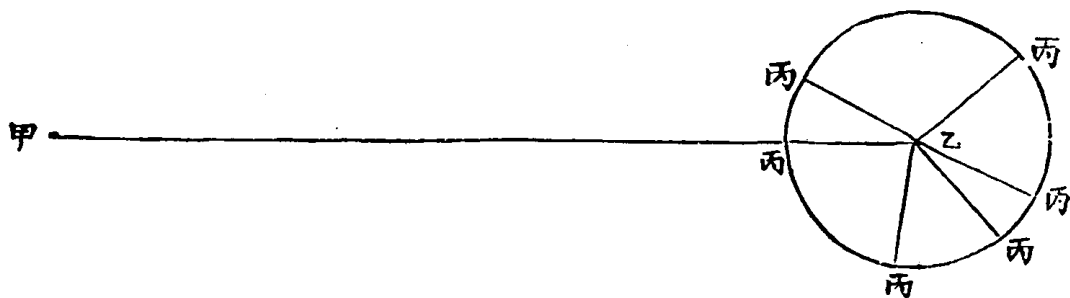
先年南北各地間之水路鐵路，鐵路水路，及鐵路水路鐵路各運價多按“無協定方法”制成。輪船公司自己公佈聯運運價而按照由內地至口岸間應付之運價付給鐵路。無論所餘多寡即作爲輪船運費。州際商務委員會於南方普通運價案之判決內命將各區域間此類水陸聯運之無協定方法停止，而以正式水陸聯運普通運價代之，並訂定合理之鐵路水路鐵路聯運運價之最高限度。

欲使南方區內區外各運價制度能完全適合於州際商務委員會於一九二五年在南方普通運價案內所決定，並於一九二六年與一九二七年兩次所修正之標準，則尙需年月無疑。該項判決極關重要，蓋其所根據者皆爲徹底之調查也。南方特別運價制度將來亦必建立於此項判決所樹之基礎上。其他各區域之欲重新調劑運價制者行當借鑑於此乎。

附 註

● 參看附圖二。

⊕ 此節所舉之例可用下圖說明之：



- ⑤ 按輪船業務分“定航”(regular line service)，“不定航”(chartered or tramp service)及“私用”(services of privately operated or industrial carriers)三種，詳見第四十一章

參 考 書

- Interstate Commerce Commission Reports; First Annual Report
I. C. C. 1 I. C. C. 254.
- , Commission of North Carolina *v.* Director General, 57 I. C. C. 523; 62 I. C. C. 64; 64 I. C. C. 264.
- . Meridian Rate Case, 60 I. C. C. 5 and 66 I. C. C. 179.
- , Fourth Section Violations in Southeast, 30 I. C. C. 153; 32 I. C. C. 61; 68 I. C. C. 676.
- , Murphreesboro Board of Trade *v.* Louisville and Nashville R. R., 55 I. C. C. 648.
- , Memphis Southwestern Investigation, 55 I. C. C. 515.
- , Reduced Rates, 1922, 68 I. C. C. 676.
- , Proportional Rates to Ohio River Crossings, 43 I. C. C. 458.
- , Intermediate Rate Association *v.* Director General, 61 I. C. C. 226.
- , Southern Class Rate Investigation, 100 I. C. C. 513; 109 I. C. C. 300; and 113 I. C. C. 200.
- , Shreveport Case, 23 I. C. C. 31.
- LaSalle Extension University, *Railroad Freight Rate Structures, Southern Territory* (1926).
- Supreme Court Cases; Interstate Commerce Commission *v.* Alabama Midland Ry., 168 U. S. 144.
- , United States *v.* Abilene and Southern Ry., 265 U. S. 274.
- , Dayton-Goose Creek Ry. *v.* U. S. 263 U. S. 456.
- , Interstate Commerce Commission *v.* Clyde Steamship Co., 181 U. S. 29.
- (Note; See also references following Chapters XVI, XVII and XVIII)

第二十二章

西幹線區域內運價之調劑

米執干湖，中央貨運聯合會區域，以及南大區等界線以西；西南貨運委員會區域以北；洛磯山以東；美國與坎拿大國界以南之地方稱為西幹線區域。●本區域所包括之面積計米執干北半島；威斯康星州除去沿米執干湖西岸之一窄條外之全部；北伊里諾；明尼蘇達，愛阿華，南北達科他，內布拉斯加，堪薩斯等州之全部，密蘇里州自西南區域北界以北之部分；科羅拉多州自丹渥及本州各“公共點”(Common Point)以東之部分；歪俄明州隣近嚶延之東南角。

西幹線委員會之總部設於芝加哥，控轄本區域之全部。關於區內運輸並大部分區與區間之運輸皆用西方分等表。

運輸性質

西幹線所包括之地方皆係農產區，為美國穀帶之中心。鐵路所運者多農產品，牲畜及牲畜之產品。此項噸量較其他區域內者為重，但製造品及林礦出產較少。長途運輸為本區之特點，蓋重要城鎮皆星散四方故也。此區之面積甚大，每方哩與每哩鐵路所佔之人口數目比較甚低，故運輸量亦輕淡。城鎮之間為內地事業競爭頗烈，鐵路為各中

心點之運輸亦竭力競爭。自一九二〇年運輸條例通過後此區內各鐵路對於經濟狀況之改善其速度實不如他區。許多西方鐵路因歐戰後本區農業之蕭條，並因對於農產品運價必須減低之故至今尙未能得一“公允之餘利”

區內州內運價

在密蘇里，威斯康星，明尼蘇達，愛阿華，堪薩斯，內布拉斯加及南北達科他等州內各本路運輸之普通運價皆經各該州之該管委員會按哩程制度核定，並經過各次變動如一九一八年之普遍增進百分之二十五，一九二〇年增進之百分之三十五，以及一九二二年所普遍減低之百分之十等。

按此項制度係先定一“常數”以作終點貨運業務之費用，再按每百磅貨物所輸送之哩程定一“變數”，此數按哩程之增進而遞減。哩程按區截段計算。明尼蘇達州之區截段制可以代表西幹線區域之州內制度，其法如下：

二百哩以內之運輸係五哩區截段

二百哩以上至四百哩之運輸係十哩區截段

西幹線區域各鐵路所定之州內聯運運價係按各該本路運價相加之和而以百分數乘之。假設由甲點運貨至乙點，兩點皆在本州之內，而甲點在北方鐵路線上，乙點在中央鐵路線上。此兩路相交於丙點。甲至丙與乙至丙之距離皆為五十哩，而所運貨物為一百磅，其計算方法如下：

北方鐵路本路運價，甲至丙，一等貨物每百磅行五十哩合洋…………… 三角一分五釐

中央鐵路本路運價，丙至乙，一等貨物每百磅行五十哩合洋…………… 三角一分五釐
 共計…………… 六角三分
 將以上兩項本路運價相加之和以百分之九十乘之得聯運運價…………… 五角六分五釐
 (如有轉裝費用再行併入)

愛阿華，伊里諾，內布拉斯加等州且為州內運輸訂有分等表。

為低價物品（如穀米，動物，動物產品，森林產品，及礦物等）而定之本路特別運價及聯運特別運價皆根據距離制度，與普通運價所用者相同，只每噸每哩之錢數較低，並按距離所遞進之數月亦較緩。

區內州際運價之調劑

州際運輸之普通運價與特別運價之調劑方法甚多，但有幾種確定原則。凡在彼此競爭之各商業中心點間之運輸以及此項中心點與其市場間之運輸多用組與組之普通運價。

西幹線區域內因商業間並鐵路間競爭奇烈故發現一種非常重要之調劑運價方法。此法為何，乃所有來往於密士失必及密蘇里兩河各渡口間之鐵路皆採用密蘇里州內漢尼布（Hannibal）至聖路易間之普通運價與特別運價制是也。此段為兩河間距離最短處，係芝加哥自陵頓州鐵路（Chicago, Burlington and Quincy Railroad）所經過者，計一百八十七哩。其他各途徑之距離恒有三倍於此者，然亦皆用此最短距離之運價。

西幹線區域內東部之重要各組（如芝加哥，尤克賴，雕盧司，明尼亞波利斯與聖保羅，及聖路易等）與本區西部各組（如堪薩斯城，歐麻哈，塞奧克斯城及塞奧克斯瀑布）間之運價最初之規定係按照密

士失必與密蘇里兩河各渡口間之運價酌加相當差率。一九一七年至一九二二年之幾次普遍增減對於原則上雖無所牽動，然運價間彼此之差率比例則爲之淆亂不少。

州際商務委員會於一九二三年在大島案 (Grand Island Case) 內制定芝加哥與密士失必河各渡口間並與內布拉斯加州內之大島，亥士丁士及其他西方各組間之普通運價最高制。並令其他東西各組間之運價以此爲根據，以期使各組運價彼此有所關連。¹

西幹線區域內東西各組間之普通運價與特別運價亦竟常常直接按照組與組之辦法制定。彼此之間更以差率定其關係。圍繞競爭點各地方之運價皆與競爭點之運價同。

在競爭組以外各地間之州際運輸，無論爲本路或聯運，皆經承運人單獨按哩程制度訂其運價。此項運價爲最高限度，只在無較低運價時始用之。其增進標準以哩程爲根據，然並無一定規則；各等級間既無百分比例之聯絡，而區截段至區截段運價之遞加亦無相當揆度。

區際運價

西幹線區域與其他區域間運價之制定或將密士失必河各渡口兩邊來往之運價合併，或定出組與組之區際運價。此類辦法適用於普通運價並特別運價。

由幹線區域或由伊里諾與印第安納州界以東之地方至西幹線區域

1. Grand Island, Nebraska, Chamber of Commerce v. Aberdeen and Rockfish Railroad *et al.*, 85 I. C. C. 502.

之東部間之運價係將由東來至密士失必渡口之運價（此項運價係紐約至芝加哥運價之百分數）與密士失必及密蘇里兩河各渡口間之比例運價合併而成。例如由紐約城至堪薩斯城之運價係將紐約至聖路易之運價（為紐約至芝加哥運價百分之一百十七）與聖路易至堪薩斯城之比例運價相加而得。密士失必與密蘇里兩河各渡口間之比例運價仍與本路運價一樣辦法，係以兩河間最短途徑之距離為標準。

在密士失必河上游各渡口訂有比例距離運價，以備與由各該渡口至愛阿華州內部並密士失必河以西各組之運價相加。

幹線區域及新英蘭區域內之各點與威斯康星州間之運價係按分組制訂定。此項東方運價組與威斯康星及明尼蘇達兩州之五重要組（俾類特組，拉克弱斯組，麥狄生組，聖保羅與明尼亞波利斯組，並威歐納組）間之運價較紐約至芝加哥之運價為高。威斯康星，明尼蘇達及米執干北半島內之其他各點訂有比例運價。此種運價係合併西北“門戶”以東及以西之運價而成。所謂西北門戶者即指東西鐵路相遇之點而言，如芝加哥，密魯窪基等處是。

中央貨運聯合會區域與威斯康星，明尼蘇達，及米執干北部間之運價係完全以組與組為根據。雕盧司組，聖保羅與明尼亞波利斯組，拉克弱斯組，威歐納組，豪頓漢考克組（Houghton-Hancock），麻克梯米執加姆組（Marquette-Michigamme），慕尼興組（Munising）及撒魯聖瑪麗組（Sault Ste. Marie）等皆為重要運價組。所有各組皆彼此互生關係，以維持商業競爭及鐵路競爭之平衡。

中央貨運聯合會與西幹線兩區域之生產及消費各重要地方間訂有

特別聯運運價，不甚重要之特別運輸其運價係將經過芝加哥聯軌站或密魯窪基之比例運價合併而成。

南北達科他與東部間運輸之運價或用經過密士失必河上游各渡口之合併比例運價，或將本區域東界線上其他各運價組之本路運價合併之。西幹線區域內密蘇里河以西之一部分雖屬於本區之版圖，然每視作密蘇里渡口特別區。密蘇里河東西各點間之運價係按組與組制定。本區之東部分作二十五個數目組，西部分成十三個字母組。第一組與各字母組間之運價為標準，其他運價皆根據於此而加相當之差率。

科羅拉多之公共點

西幹線區域最西邊界上為丹渥，拍布羅，特立尼達，及曬延等地方，是為“公共點”。該點皆在洛機山下。公共點與本區域內其他各點間之運價，并與他區間之運價，皆參照本區內制定運價之普通方法調劑之。

公共點與本區域東部各組間之運價係密蘇里河各渡口東西運價之合併。州際商務委員會於一九一三年曾定一制，適用於密蘇里河與公共點間之運輸。此制自訂定後經過運價普遍增減之變動至今仍適於東西兩向之運輸。

在西幹線，中央貨運聯合會，東幹線，并新英蘭等區域內其他重要地點間之運價有時係芝加哥運價之合併，有時其合併係根據於密士失必河各渡口之運價，以較低者是從。

來自非公共點或去至非公共點之運輸，以適用於公共點之運價外

加差率爲其運價。

在西幹線區域西界線以西另有二區域與本區內運價之調劑頗多關係。猶他及蒙塔納兩州內之各公共點與密士失必及密蘇里兩河各渡口間，并與芝加哥間之運輸訂有本路運價及比例運價。此項本路運價或比例運價如加於渡口運價上或芝加哥運價上即成爲至猶他與蒙塔納兩州內各公共點之合併聯運運價。各渡口與猶他及蒙塔納兩州內其他不甚重要城鎮間之運價係於至公共點運價之外另加一定之錢數。

鐵路水路聯運運價

西幹線區域在蘇必利爾與米執干兩湖各口岸數百哩之內訂有湖澤鐵路，鐵路湖澤，及鐵路湖澤鐵路之普通運價與特別運價。此項運價較全經鐵路之標準運價爲低。大宗穀糧，礦石，煤，以及其他商品皆利用之。

本區域內較南之部分經過密士失必河訂有鐵路水路合併運價之辦法。在某部分內更訂有鐵路海洋之合併運價適用於出入本區並經過大西洋及墨西哥海灣各口岸之海陸聯運。此項運價亦較低廉。

西幹線運價之現勢

承運人，託運人，及州際商務委員會現正整理西幹線區域并西方全部之龐雜運價制度，以期化除運價上之不適宜處，改善承運人之現狀，并使承運人間及商業上之各種競爭有一條理井然之根據。

由於浩克施密司議決案 (Hoch-Smith Resolution) 之結果，故

州際商務委員會在第一千七百號事件表內聲稱正擬查明關於本區域并其他區域運價之不公平不合理以及歧視左袒之處究竟已至若何程度。其目的係欲參考普通與特別各項運輸在各市場之普通價值與比較價值以爲調劑運價之張本。

附 註

● 參看附圖二。

參 考 書

- Interstate Commerce Commission: Burnham-Hanna-Munger Dry Goods Co. v. C., R. I., and P. Ry, 14 I. C. C. 299.
- , Grand Island Chamber of Commerce v. A. and R. Ry. *et al.*, 85 I. C. C. 502.
- , Interior Iowa Cities Case, Iowa State Board R. R. C. v. A. E. R. R., 28 I. C. C. 193, 28 I. C. C. 563.
- , Memphis-Southwestern Investigation, 55 I. C. C. 515.
- , Mississippi River-Nebraska Cases, 40 I. C. C. 201
- , Rate Structure Investigation, I. C. C. Docket No. 1700.
- , Watertown Chamber of Commerce v. C. and N. W. Ry. *et al.*, I. C. C. Docket No. 14743.
- , Wisconsin Rate Cases, 44 I. C. C. 602.
- LaSalle Extension University, *Railroad Freight Rate Structures, Western Territory* (1926).
- Act of Congress, June 20, 1925, Hoch-Smith Resolution.
- (Note; See also references following Chapters XVI, XVII and XVIII)

第二十三章

西南區域之運價制度

聖路易之西南爲西南運價區域，本區包括密蘇里州之南半部，路易西安納州自密士失必河以西之部分，阿肯色州，歐克拉侯麻州，台克薩司州，并與墨西哥共和國來往之運輸。●本區屬於西南運價委員會，該會之總部設於聖路易。

本區域爲一面積極廣之農產與油產區，有少數市場及分配中心點散於四方。人口稀少，運輸輕淡然皆長途。輸出之貨物爲農產品，動物，礦物，油類及皮革等。輸入者爲農用器械，鋼鐵，油井用品，以及製造品等。本區適用西方分等表，訂有數目五等（由一至五），及字名五等（由甲至戊）。

本區之門戶共有三組：聖路易爲一商業中心點，有鐵路數條伸入本區，紐俄爾連斯與密士失必河下游各渡口爲第二組門戶，台克薩司州之墨西哥海灣各口岸（如秀士墩，加魯維斯頓，波夢特，台克薩司城，亞搭爾港（Port Arthur）等）爲第三組門戶。由此三面門戶之競爭遂使運價調劑上複雜而衝突。出入本區之貨運有全經鐵路者，有水路聯運者，有經聖路易者，有經墨西哥海灣各口岸者，更有經密士失必河下游各渡口以與東南鐵路及南大西洋各口岸聯絡者。運價有分組

制，有哩程制，亦有差率制，千頭萬緒種類甚多。

區內運價

在西南區域內訂有州內哩程運價制及州際哩程運價制等。其最重要者有二：一為州際商務委員會於一九一八年所規定之士里甫坡特制 (Shreveport Scale)，該制適用於路易西安納州之士里甫坡特與台克薩司州之各點間；¹ 二為州際商務委員會於一九一九年所定之門斐斯與西南制 (Memphis and Southwestern Scale)。² 此二制度加以相當之修正後業經推及於本區內一切之州內運輸與州際運輸矣。故在本區內所有之運輸其運價非直接按此制定即以此為參考。

此二制以哩程為根據，每區截段之增加即增其運價。此二制在二百五十哩以內之辦法完全相同。士里甫坡特制以五百哩為限，五百哩以外概不加錢。門斐斯與西南制則限於六百哩。在本路上之運輸訂有根本運價，與他路聯運時外加差率。例如一百磅一等貨物運輸一百哩倘只經一路，其運價係七角八分五釐。如在二路以上之聯運，則此同量同等貨物經過同樣距離其運價係九角五釐。

台克薩司州之運價制度

台克薩司為西南區域內最大而最重要之一州，其州內運價及州際運價之調劑方法亦與眾不同。為制定運價起見，將本州分作二部分。

1. The Shreveport Case, 23 I. C. C. 31; 34 I. C. C. 472; 48 I. C. C. 312; 205 Fed. 380; and 234 U. S. 342 (Houston, East and West Texas Ry. v. U. S.)

2. 55 I. C. C. 515.

東部人口較密，商業與運輸亦較繁盛，名曰公共點區域。西部人口較稀，商業運輸皆不發達，稱作差率區域。

在公共點區域內之普通運輸與特別運輸皆經台克薩司州各鐵路按照十里甫坡特制（指經過運價普遍增減及州際商務委員會各次修正後者而言）訂定哩程運價公佈之。單獨鐵路之運輸用根本運價，聯運時外加差率，皆以西方分等表為標準，并在台克薩司州鐵路委員會直轄之下。

在差率區域內之本路運輸及聯運運輸其運價係按公共點區域內之本路運價及聯運運價外加差率。例如在公共點區域內一百磅一等貨物運輸二百哩其本路運價係一元一角七分五釐，聯運運價外加一角二分計合一元二角九分五釐，但在差率區域內之同樣運輸應照此二數外加三角五釐，於是本路運價合洋一元四角八分而聯運運價為一元六角。

在公共點區域及差率區域內之普通與特別各哩程運價係按照“漸進而有限”之辦法制成。在五百哩以內時區截段之大小係由每五哩漸進至每二十五哩，而錢數之增加係按每區截段由一分五釐至二分五釐不等。此乃指普通運價而言，至於特別運價之增進限度以該項物品之性質並該項實業之需要為斷。凡在限制哩數以外之運輸不再加費。

西南區域內各州間之運價或按哩程制或按組與組之調劑方法。如組與組間之普通運價及特別運價高過哩程制則即採用哩程制之運價。倘無特定之組與組運價時，亦以哩程制之運價為依歸。在計算哩程制之距離時，以最短鐵路之哩程為標準，但須以聯軌站上確有轉裝設備者為限。

台克薩司州哩程制之普通運價舉例

公共點區域³

(每百磅之分洋數)

距 離 哩 數	單 線 路			複 線 路		
	一 等	五 等	戊 等	一 等	五 等	戊 等
10以下	35	15 $\frac{1}{2}$	8	47 $\frac{1}{2}$	21	11
21至25	44 $\frac{1}{2}$	21	11	56 $\frac{1}{2}$	27 $\frac{1}{2}$	14
46至50	55 $\frac{1}{2}$	26 $\frac{1}{2}$	14	67 $\frac{1}{2}$	33	17
71至75	67	32 $\frac{1}{2}$	17	79	38 $\frac{1}{2}$	20 $\frac{1}{2}$
96至100	78 $\frac{1}{2}$	37	20 $\frac{1}{2}$	90 $\frac{1}{2}$	43	23
146至150	101	48 $\frac{1}{2}$	25	113	55	28
191至200	117 $\frac{1}{2}$	56 $\frac{1}{2}$	29 $\frac{1}{2}$	129 $\frac{1}{2}$	62 $\frac{1}{2}$	32 $\frac{1}{2}$
241至250	132 $\frac{1}{2}$	64	33	144 $\frac{1}{2}$	70	36
276至300	140	67	35	152	73	38 $\frac{1}{2}$
376至400	155	74 $\frac{1}{2}$	38 $\frac{1}{2}$	167	81	42
476至500	170	82	43	170	82	43
500以上	170	82	43	182 $\frac{1}{2}$	88	45 $\frac{1}{2}$

普通差率

在計算來自，去至，或往返於差率區域內各點間之普通運價時，無論其距離為本區域內之實際距離，或為由起點至訖點所經之總距離皆可將下列之差率加於上表中之運價上即得。⁴

3. 以西方分等表為根據。Item No. 1210-Texas Lines Tariff No. 2-1, Agent A. C.

Fonda, I. C. C. No. 174.

4. Item No. 1005, Texas Lines Tariff No. 2-1, Agent A. C. Fonda, I. C. C. No.

174.

差 率

距 離 哩 數	一 等	五 等	戊 等
20以下	3	2	2
41至50	8	2	2
91至100	15 $\frac{1}{2}$	9	5
141至150	23	14	8
191至200	30 $\frac{1}{2}$	17	11
201至250	38 $\frac{1}{2}$	21	15 $\frac{1}{2}$
251至300	45 $\frac{1}{2}$	23	15 $\frac{1}{2}$
300以上	45 $\frac{1}{2}$	23	15 $\frac{1}{2}$

區際運價之調劑

由西南區域至美國內其他各地方（除去極西部與大西洋海岸及北大西洋各口岸附近地方）間之普通及特別各運價之制定係根據於固定區域制度。此項固定區域（Defined Territory）之重要者共有十八處，皆係圍繞與西南部分有運輸來往之重要城鎮而成。其面積皆甚寬廣，但彼此之大小不一，界線亦不定，因其所對之訖點組亦各有不同之位置故也。該訖點組分布於阿肯色，歐克拉侯麻，台克薩司，密蘇里，及堪薩斯等州內。方向既不相同，一切商業並鐵路競爭之情形亦異，職是之故該固定區域遂不能以固定界線對待任何方面也。

西南部分共有五處重要訖點組：

1. 歐克拉侯麻堪薩斯東南部組，
2. 阿肯色組，
3. 施密司堡組，
4. 台哥扎加納組，
5. 台克薩司路易西安納組。

山各固定區域至西南各訖點區域之運價皆與聖路易組至各該訖點之運價有直接關係。山門斐斯組及小石施密司堡 (Little Rock-Fort Smith) 組至訖點組之運價係按聖路易至該處之普通運價減出差率。山其他固定區域之運價皆係在聖路易運價之外另加差率。

下表為由聖路易及其他固定區域至台克薩司各點之現行一等與戊等運價及差率。此表內之運價與差率可以代表由各該固定區域至其他各西南訖點組之運價與差率。⁵

由聖路易及各固定區域至台克薩司全經標 準鐵路之運價

普通運價：由聖路易至台克薩司 } 1 2 3 4 5 甲 乙 丙 丁 戊
各公共點，每百磅之分洋數目 } 223 $\frac{1}{2}$ 190 $\frac{1}{2}$ 158 146 114 $\frac{1}{2}$ 120 106 88 70 59 $\frac{1}{2}$

起 點 各 組	根據	一等差率	一等運價	戊等差率	戊等運價
聖路易組	平	0	223 $\frac{1}{2}$	0	59 $\frac{1}{2}$
小石施密司堡組	減	35	188 $\frac{1}{2}$	12	47 $\frac{1}{2}$
門斐斯組	減	15	208 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{1}{2}$	52
卡柔來納組	加	40 $\frac{1}{2}$	264	12 $\frac{1}{2}$	72
星星納梯組	加	30 $\frac{1}{2}$	254	7 $\frac{1}{2}$	67
芝加哥組	加	30 $\frac{1}{2}$	254	7 $\frac{1}{2}$	67
代塘南灣組	加	48 $\frac{1}{2}$	272	15 $\frac{1}{2}$	75
底特律柯立武爾組	加	61	284 $\frac{1}{2}$	16 $\frac{1}{2}$	76
狐狸河組	加	61	284 $\frac{1}{2}$	15	74 $\frac{1}{2}$
路易斯衛組	加	16 $\frac{1}{2}$	240	3	62 $\frac{1}{2}$
美康組	加	13 $\frac{1}{2}$	237	2	61 $\frac{1}{2}$
中城組	加	57 $\frac{1}{2}$	281	15 $\frac{1}{2}$	75
密魯窪基組	加	30 $\frac{1}{2}$	254	7 $\frac{1}{2}$	67
那須衛爾組	加	6 $\frac{1}{2}$	230	$\frac{1}{2}$	60
歐麻哈達文波組	加	22 $\frac{1}{2}$	246	4 $\frac{1}{2}$	64
畢魯堡組	加	76	299 $\frac{1}{2}$	23	82 $\frac{1}{2}$
瑞賽組	加	66 $\frac{1}{2}$	290	23 $\frac{1}{2}$	83
塞奧克斯組	加	42 $\frac{1}{2}$	266	10 $\frac{1}{2}$	70

5. Item 5215, Southwestern Lines Tariff No. 1-P. I. C. C. No. 1807

各固定區域與西南間之特別運價並不永遠與聖路易運價有此等關係。·中西部之各分配中心點及全國各製造區均彼此競爭西南之市場。·芝加哥及中西部之鋼鐵廠與畢杏堡之鋼鐵廠爲西南營業而競爭。·因鼓勵此項競爭遂有特別聯運運價之規定。該運價或訂成與其他生產地點及分配地點之運價發生極近關連，或係聖路易，密士失必河各渡口，墨西哥海灣各口岸等處比例運價之合併。許多向西南而來之較高等級物品亦用特別運價，如乾貨(即布帛等類)，藥材，鋼鐵物品，農器，罐頭物品及其他製造品等。

由西南區域運貨外出之運價

由西南各起點至其他區域內之各訖點亦係按照聖路易至各訖點區域之運價而加減差率。其原理正與由各固定區域運貨至西南之辦法相同，但稍有修改之處。如無公布之聯運運價時，則將往來聖路易或其他門戶之比例運價合併之。

由西南部運貨外出之特別運價亦與輸入貨物至西南部之特別運價同一制定法。由本區域輸出之重要土產如棉花，棉布，棉子製造品，米，鹽，動物，動物產品，皮革，木料，硫磺，及礦油等皆用聯運運價或比例運價。

堪薩斯整批商人之運價制

堪薩斯與歐克拉候麻各組間之較低哩程運價制乃商業競爭影響於鐵路運價之特徵。·堪薩斯之整批商人與聖路易，門斐斯，及西南區域

邊界上其他各城競爭西南內地之商業。堪薩斯之整批商人與他城之競爭人皆由東部及中西部各四散之製造地點批貨，然而至堪薩斯之運價常係按照至聖路易，門斐斯等處之運價外加差率，於是堪薩斯整批商人所出之運價當然較其東部對手為高而處於不利地位。

經過堪薩斯各大城之鐵路因此將其至歐克拉候麻西南各市場之普通運價按每噸每哩較低之標準制定，以期使堪薩斯整批商人與聖路易整批商人立於同等地位。此項減價制度業經伸張範圍包括來往於堪薩斯，歐克拉候麻，以及密蘇里一部分間之普通貨物運輸。

鐵路水路聯運運價

大西洋沿海地方如新英蘭及幹線區域內之大部分皆為西南區域供給物品之重要來源，並為重要消費市場之一。許多輪船公司開行於紐約，費城，巴爾的摩與台克薩司海灣各口岸（如加魯維斯頓，秀士墩，波夢特等）之間。該公司等公佈與新英蘭，幹線，及西南各區域內各鐵路之聯運運價。該聯運運價計分鐵路水路，水路鐵路，鐵路水路鐵路，以及與水路有關之全經鐵路運價。往來於南北大西洋各口岸間之輪船公司亦訂有北部與西南區域各地方之聯運路線及聯運運價。有時西南區域與其他區域間之水陸聯運運價即係往來於南北大西洋或墨西哥海灣各口岸比例運價之合併。運價簿上時常規定謂此項比例運價之合併如低於聯運運價則即以此為準。

輪船公司所訂至西南區域之運價與由該區域至聖路易或門斐斯間之全經鐵路運價有密切關連。然此種關連經過幾次變遷後業已紊亂，

非若聖路易與其地固定區域間關係之井井也。

由北部及東部經過南大西洋或墨西哥海灣各口岸而至西南部之鐵路水路，水路鐵路，鐵路水路鐵路，以及全經水路之各項運價皆較各該點間之全經鐵路運價為低。

此項水陸合併運價有時係輪船公司按照“不參加方法”制成。何謂不參加方法，蓋因有許多運輸雖係來自或去至幹線與新英蘭等區域之內地，然該區內之鐵路多不願參加此項聯運運價。因此輪船公司與西南鐵路常合訂此種聯運運價，辦法係由此聯運運價內儘先提付北方鐵路以應得之本路運輸全價而後輪船公司再與西南鐵路共分餘款。

此項非常制定運價法實由於新英蘭與幹線區內各鐵路常反對加入此種聯運之故。蓋水陸聯運之運價本屬甚低。而彼等由口岸至內地所運輸之一段每每極短。倘按比例分款，則該鐵路等所應得者必甚微少無疑。假使貨物係全經鐵路之聯運而經過彼等之西終點，則運價既較高而途逕又較長，彼等當極樂從。例如由本薩文尼亞州之哈瑞斯堡運貨至台克薩司州之達拉斯，倘經本薩文尼亞鐵路運至紐約，費城，或巴爾的摩爾，然後再由輪船從大西洋輸送至墨西哥海灣登岸。則本薩文尼亞鐵路所運輸之一段在二百哩以內。如此項運輸係全經鐵路之聯運，則該鐵路可由哈瑞斯堡運至聖路易約計八百哩。因此東方鐵路皆不欲加入水陸聯運，而要求輪船公司及與其聯運之西南各路在分配所收運費之時先將東方鐵路所運輸之短距運費付清。然亦有時東方鐵路加入輪船公司及西南鐵路之聯運而公佈鐵路水路鐵路之聯運運價。如是則各承運人即接議定辦法各分其所應得者。

東部與西南間水陸聯運之第三種辦法係“無協定方法”。在此種情形之下輪船公司單獨公佈鐵路水路鐵路聯運運價，照付東方鐵路及西南鐵路兩端口岸至內地間各路運輸所應得之全部，而囊其餘款以為該輪船公司之運輸進款。

全經水路之運價及許多水陸合併之運價皆不包括海洋保險在內，託運人或自己單獨投保，或採用輪船公司之公開保險。如用輪船公司之保險，則於運費之外另加保險費。

西南運價之調劑

州際商務委員會在西南運價合併各案內曾將所有西南運價全部加以調劑。調查員之報告於一九二四年呈入該會，而該會於一九二七年判決。當時根據哩程訂出西南各重要組與其他區域內重要工商中心點間之組與組普通運價制。特別運價則係所成立組與組普通運價之百分比數。⁶

此項新調劑係一規模宏大之距離運價制度，包含統一之等級百分比數，並起訖各點之分組。為全經標準鐵路之運輸等訂有普通運價制之最高距離限度。一等貨物每一百磅運輸五哩或五哩以內計洋三角六分，每加五哩加洋二分或三分以至百哩，百哩至二百四十哩間每十哩為一區截段，而每次酌加二分至四分。二百四十哩至八百哩每二十哩加三分至五分。從此以後每區截段改作二十五哩，而增加數目為三分至四分，以至一千五百哩為止。

6 123 I. C. C. 203, decided April 5, 1927, effective Dec. 5, 1927.

又爲堪薩斯與密蘇里間之某項運輸訂出堪薩斯密蘇里制。此制較西南制爲低。台克薩司與歐克拉候麻差率區域內之運輸在標準運價制外另加差率。在弱小鐵路上運輸亦加差率。下表內係按距離制之一等運價及其差率。

西南區域之代表運價與差率

距 離	差 率			
	西南運價制	堪薩斯密蘇里制	台克薩司與歐克拉候麻之差率區域	施密司堡西方鐵路之差率
一等運價，西方分等表，每百磅之分洋數				
五哩或五哩以下...	36	33	7	5
百哩.....	79	73	16	12
二百四十哩.....	119	110	24	18
八百哩.....	227	211	45	—
一千五百哩.....	318	296	64	—

將西南區域並其他地方分成若干彼此有關係之運價組。在此起點組與訖點組之間訂有以距離爲根據之聯運運價。

由西南區域經墨西哥海灣及南大西洋各口岸而至東部內地之運輸訂有水陸運價最高限度。此項運價大致根據於鐵路海洋鐵路，或海洋鐵路等路線之總距離，但較全經鐵路之運價爲低。至西南多數地方之水陸運價常包含海洋保險費在內。

附 註

● 參看附圖二。

參 考 書

Interstate Commerce Commission Decisions: Consolidated Southwestern Cases, 123 I. C. C. 203.

—, The Shreveport Cases, 23 I. C. C. 31; 34 I. C. C. 472; 48 I. C. C. 312.

Natchez C. of C. *v.* Louisiana and Arkansas Ry., 52 I. C. C. 105.

—, Southwestern Shippers Traffic Association *v.* A., T. and S. F. Ry., 24 I. C. C. 570.

—, Memphis Southwestern Case, 55 I. C. C. 515.

—, Southwestern Class Rate Case, 48 I. C. C. 379.

LaSalle Extension University, *Railroad Freight Rate Structures, Western Territory* (1926).

United States Supreme Court Decisions: Houston, East and West Texas Ry. *v.* U. S., 234 U. S. 342.

第二十四章

洛機山太平洋區域之運價制度

西幹線與西南兩區域界線以西之地經州際商務委員會定作洛機山太平洋運價區域。爲便於調劑區內及區際運價起見，又將此廣大區域重分之。

加利佛尼亞，尼瓦達，阿瑞桑那，猶他，新墨西哥，及科羅拉多與歪俄明之一部分屬於太平洋貨運局。

在此以北之地受北太平洋海岸貨運局之直轄，計包括華盛頓，俄瑞岡，愛達候，與蒙塔納之西部即所謂內地國者是也。

州際商務委員會於一九二〇年將此兩部統定作普通聯山運價調劑區域，該兩部並皆屬於巨美貨運局。●該局規定洛機山東西各地間之貨運運價。¹由於兩部之運輸不易劃清故其界線亦難確定，有時且互相侵越，遂使一地常有屬於兩境之事。

運輸性質

洛機山太平洋區域內之鐵路及實業皆較美國他部者爲新。運輸依賴與區外之來往；全部人口甚稀，但沿海及在鐵路聯軌站之各城則發

¹ 58 I. C. C. 220, July 29, 1920.

展奇速；近東部分城鎮少，人口輕，亦無水運設備，鐵路運輸甚淡，路軌坡度極陡故使行車困難而所費亦多。然太平洋沿岸各部分則名城重鎮櫛比林立，且良港甚夥以備太平洋各輪船之用。此處運輸較繁而行車亦較易。各大分配中心點與各重要市場間之競爭極烈。鐵路以及輪船等承運人亦皆勾心鬥角各不相下以吸收營業。由於沿海各州之公路奇佳，故汽車運輸遂為新加入之生力軍矣。

州內運價制度

沿海各城及稍近內地各處因有水運之競爭固然使運價不能十分依賴距離，不過在各州以內之運價仍皆以距離制度為標準。本路各點間之距離運價皆係正式距離運價，但在華盛頓及蒙塔納兩州內又有所謂“分配制度”者適用於重要分配點與市場間之運輸。在其他各州內之本路幹線運輸皆用標準距離制，而用較高之哩程制於支線運輸。俄瑞岡與加利佛尼亞兩州皆係此等辦法。

哩程運價之制度並不統一。在內地各州如阿瑞桑那，尼瓦達，新墨西哥，歪俄明，科羅拉多，猶他，愛達候，及蒙塔納等處所用者其標準較高於華盛頓，俄瑞岡，及加利佛尼亞等州者。此項制度有經各本州該管委員會核定者，有逕由鐵路局自訂者。

由於該管委員會之命令，或由於鐵路之自動，各州內多有成立特別運價者。此項運價或根據距離制度，或與普通運價有所關連。亦有制定西方分等表之例外者，更常有藉訂立特種商品運價以應付競爭或鼓勵運輸者。

區內州際運價

洛機山太平洋區域內十一州間運價之制定係有數項不同之根據。無競爭而亦不甚重要各點間之本路運價適用較高之距離運價。有鐵路競爭之地方及商業中心間訂有較低之組與組本路運價與比例運價。有輪船競爭之口岸與其附近各組間之普通運價尤低。此項鐵路運價與口岸至口岸之輪船運價有相近之差率關係。輪船公司由於與相接鐵路成立鐵路水路鐵路聯運運價，並由於規定來往於鐵路輪船聯運口岸之全經水路比例運價，故實於制定聯運運價之外操縱口岸與內地相當距離內之鐵路運價。全經鐵路之州際運價亦因競爭而降落。然不近太平洋及太平洋口岸各河流之各州，其制定內地各點間之運價時無法沾潤水路競爭之利益。

洛機山太平洋區域內最重要之單純普通運價制度係經州際商務委員會於一九一一年²為北太平洋海岸區域內之州際運輸所成立。此係有最高限度之哩程運價制。漸進至七百哩為止。今日用之於華盛頓州內運輸者即係此制，但在該處又名華盛頓分配制。在水運競爭劇烈處即將此制加以修改以應付競爭。

有時修改此制竟將距離相差處完全不顧，以利各大商業中心間之競爭。調劑西雅圖（Seattle），他科瑪（Tacoma），及波特蘭之運價時即未曾計及其距離，期使彼等能自由相爭。他處亦有用此同一方法以輔助競爭者。

2. 21 I. C. C. 640.

洛機山太平洋區域之州內普通運價制度

州 名	制 度	成 立 者
阿瑞桑那……………	有限距離制	阿瑞桑那州公司委員會
加利佛尼亞……………	根據距離但不完全以哩程為標準。州際制度經州際商務委員會訂定，加利佛尼亞州之中部與北部皆以之為最低限度	加利佛尼亞州鐵路委員會並經州際商務委員會修正
科羅拉多……………	隨距離漸增但不完全根據哩程	鐵路
華盛頓……………	分配制（較低哩程根據） 距離制（較高哩程根據） 為芝密保鐵路訂定此二制之例外	華盛頓州公務委員會 芝密保鐵路
歪俄明……………	運價有限之距離制	歪俄明州公務委員會
新墨西哥……………	單獨承運人之距離制	新墨西哥州公司委員會
愛達候……………	距離制	鐵路
蒙塔納……………	距離制 分配制	鐵路
尼瓦達……………	單獨承運人之幹線距離制與支線距離制	尼瓦達州公用事業委員會
俄瑞岡……………	幹線距離制 支線距離制 因水運競爭之例外	俄瑞岡州鐵路委員會 鐵路
猶他……………	隨距離漸增但不完全根據哩程	鐵路

巨美運價之調劑

洛機山太平洋區域內十一州與美國其他部分間之運輸謂之巨美運輸。其運價謂之巨美運價，蓋指由東至西橫巨美洲而言也。

洛機山各州以西之地方在巨美貨運局直轄之下，總辦事處設於舊金山。為制定運價將本區域分成四部；（一）西北部為北太平洋海岸各

終點包括波特蘭，西雅圖，及蕃古注各口岸左近地方；(二)東北部為北太平洋中途區域或稱聯山區域包括赫勒拿，波伊西，及斯波坎等；(三)西南部為南太平洋海岸或稱加利佛尼亞終點計包括舊金山，綠杉磯，及聖第亞哥；(四)東南部為南太平洋中途區域或稱聯山區域。

亘美區域界線以東地方除南北達科他州及明尼蘇達與內布拉斯加兩州各一部分外，共分作子至亥十二組。各組之界線按西向運輸與東向運輸而不同，因運輸方向既不相同則承運人之競爭情形與商業競爭情形皆不相同故也。但制定運價之原理則一。

在此各組內之各起點與亘美區域間之運價係根據漸進之組與組辦法。在每組極大面積內由任何點起運皆用同一運價。最東組之運價為最高，但某某口岸則予以較低之水陸運價。各組運價漸西漸落以至極西之申組是為最低之亘美運價。下表指明各組之運價。

西向普通運價表

東端運價組至加利佛尼亞之終點

由	等 級 (適用西方分等表)									
	1	2	3	4	5	甲	乙	丙	丁	戊
東端組	運 價 (每百磅之分洋數)									
子與酉...	555	480	398	338	285	288	228	180	173	158
丑與戌...	540	465	390	330	277 $\frac{1}{2}$	281	222	176	168	150
寅與亥...	525	455	378	322 $\frac{1}{2}$	270	273	218	173	165	147
卯.....	510	443	367 $\frac{1}{2}$	311	263	266	210	165	158	135
辰.....	495	428	357	300	252	258	208	158	153	128
巳.....	450	390	330	275	240	240	185	142 $\frac{1}{2}$	140	117
午.....	420	363	308	255	225	225	173	135	131	117
未.....	420	363	308	255	225	225	173	135	131	117
申.....	366	317	267 $\frac{1}{2}$	225	197	197	151	117	112 $\frac{1}{2}$	95

西部各訖點並無固定之運價組使在一大面積內之各點能用同一運價，然在四大部分之各訖點訂有許多運價比例數以代之。

以加利佛尼亞各終點之運價作為根本運價，該運價不只適用於各口岸及鐵路各重要競爭點，並適用於各終點以東在本路幹線上之許多地方。計算至支線之運價時，恒在算至聯軌站之聯運運價外另加本路運價。

至南太平洋中途區域各點之普通運價較至各終點者為低。至尼瓦達州之瑞歐或文尼慕加 (Winnemucca)之運價皆按一定差率低於終點運價，並在此中途區域內常有極大面積而用同一運價者。然在此區域內亦有許多訖站其運價較高於瑞歐或文尼慕加者，並較加利佛尼亞各終點之運價亦高。此蓋由於該處之行車情形特別困難，而費用亦大之故。凡此多係支線及幹線上之小站。

由各字組西向至北太平洋之普通運價與至南太平洋各終點及南太平洋中途區域等之運價其制定方法相同，蓋亦係由東至西漸近漸低而組內所包括極大面積皆用同一運價。由某一組至所有各終點亦常用同一運價。各終點之範圍約包括坎拿大與美國之許多北太平洋口岸，許多鐵路幹線上之地方，許多鐵路聯軌站，以及東於海岸之各商業中心點等。更常有時由字組各地點用同一運價既能至北太平洋各終點，亦能至南太平洋各終點，但有時距離相差太多時則不適用。

此項根本終點運價並能用之於英屬哥倫比亞，俄瑞岡，及華盛頓等州之許多內地地點。對於比較不甚重要之本路及支線各點則在至隣近終點或聯軌站運價之外另加相當錢數。

由東部各字組至北太平洋中途區域之訖站因其路程較短，故其運價亦較至北太平洋各終點者為低。例如至華盛頓之斯波坎與瓦拉瓦拉 (Walla Walla)；愛達候之波伊西，滙都屯 (Pendleton) 與愛達候瀑布；俄瑞岡之拉哥蘭居 (La Grange) 等處之運價較至沿海終點者為低。此等運價並適用於華盛頓東部，俄瑞岡，愛達候各州內許多其他幹線地點及聯軌站。至蒙塔納公共點並其他洛機山各要地之運價比較尤低。

至北太平洋中途區域支線上一切不甚重要訖點之運價與至南太平洋中途區域內者辦法相同，係在至隣近幹線或聯軌站之運價外另加相當錢數。

特別運輸佔美國東西各州間運輸之一大部分。所運物品皆在西方分等表範圍以外。運價甚低。此項特別運價至中途區域各重要運價組時雖常較至太平洋海岸各終點為低，然其採用單一運價之趨勢實較普通運輸為大。

亘美鐵路各訖點用數目共分成六組；三組在南太平洋區域，三組在北太平洋區域。如係易受水運吸收之貨物則其由東部各組至太平洋海岸各終點之特別運價恒較至洛機山各支線地點為低。重要競爭中心點常常給以較廉之特別運價及普通運價。

由亘美區域內各點東向之運輸其運價之制定與西向者同一原理。東端區域仍按西向運輸之辦法分成由子至亥之十二組，然不無小有出入之處。西端區域仍舊包括四大部；計南太平洋海岸，或稱加利佛尼亞終點；南太平洋中途區域，或稱聯山區域；北太平洋海岸區域；及北

太平洋中途區域，或稱聯山區域。

由亘美區域東向之特別運價其施用單一運價之程度較西向運價爲甚。不只使西端起點之四大部分能用同一特別運價，且將東方之分組完全置之度外。所有至密士失必河或密蘇里河或其他“運價接替點”以東之各地方皆用單一運價，或稱“郵票”運價。所有太平洋沿海土產與美國其他部分之出產同爭中西部或東部之市場者其特別運價之制定無不採用此法。

水運競爭

自鐵路與沿海水運有競爭歷史以來，亘美運價制度即隨時不斷改進以應付競爭。今日現行之運價制度即係合水陸一切競爭及工商業競爭與夫中央政府藉州際商務委員會所定之種種限制而成之結晶品。

當一九一四年巴拿馬運河開通以前，由東至西之運輸如全經水路則須取道南美洲極南之合恩角 (Cape Horn)，或麥哲倫港 (Straits of Magellan)。如係水路鐵路水路聯運則須經退宛退拍克土腰 (Isthmus of Tehuantepec)，或巴拿馬土腰。如欲經水路鐵路運輸應於紐俄爾連斯或加魯維斯頓登岸。凡此皆係迂迴遼遠之途徑，故較全經鐵路之運輸爲遲緩，然其運價之低則非鐵路所能比擬。

鐵路爲應付此類競爭起見，故常將至太平洋海岸各終點及其附近地方之運價訂成較至中途區域內各點者爲低。至中途區域內各點之運價制定方法係在直至太平洋海岸之運價外另加向回運輸之運價。例如由紐約至尼瓦達州之瑞歐其運價係在紐約至沙克拉門頭之運價外另加

由沙克拉門頭返回至瑞歐之運價。其實由紐約至瑞歐之距離較至沙克拉門頭約近數百哩。

巴拿馬運河開通矣，加之歐戰以後多數橫渡大西洋船舶皆用之於沿海，遂使水路競爭問題在制定巨美運價時愈形增加勢力。沿海輪船公司之運價簿不受州際商務委員會之轄制，並經各該輪船公司訂至極低以與鐵路競爭，於是鐵路損失營業不少。

州際商務委員會有時允許鐵路減低其終點運價而同時保持其內地較高運價。然此種特許須有限制：例如沿海必須確有競爭；其終點運價雖低而不失本；內地運價雖高而合理；且對待託運人亦無所歧視。然此類辦法究以批駁時為多。一九二四年成立由紐約及費城經墨西哥海灣各口岸以至太平洋海岸之水路鐵路聯運運價，以對待由芝加哥或其他中西部地方之全經鐵路巨美運價。州際商務委員會於一九二二年批准由芝加哥及中西部至南大西洋及墨西哥海灣各口岸之較低比例運價，此項運價專用之以與水運運價合併而成芝加哥等處至太平洋海岸之鐵路水路聯運運價。

附 註

● 參看附圖二。

參 攷 書

- Commerce Court: A., T. and S.F. Ry. *v.* U. S., 191 Fed. 856
- Interstate Commerce Commission: Commodity Rates to Pacific Coast Terminals, 32 I. C. C. 611; 34 I. C. C. 13.
- , Fourth Section Applications, 40 I. C. D. 35.
- , Intermediate Rate Association *v.* Director General, 61 I. C. C. 226.
- , R. R. Com. Nevada *v.* S. P. Ry., 19 I. C. C. 238.
- , Rates from Chicago *via* Panama Canal, 68 I. C. C. 74.
- , Reduced Rates New York Piers, 81 I. C. C. 312.
- , Reduced Commodity Rates to Pacific Coast, 89 I. C. C. 512
- , Spokane *v.* N. P. Ry., 15 I. C. C. 376; 16 I. C. C. 179; 19 I. C. C. 162; 21 I. C. C. 400.
- , Transcontinental Cases, 46 I. C. C. 236; 48 I. C. C. 79; 74 I. C. C. 48.
- LaSalle Extension University, *Freight Rate Structures, Western Rate Structures* (1926).
- Supreme Court of the United States: Intermountain Rate Cases, 234 U. S. 476.
- (Note: See also references following Chapters XVII, XVIII and XIX)

第二十五章

出入口貨運運價

美國鐵路常專為內地各處與沿海間許多出口運輸制定較普通為低之特別運價。其目的在使各生產地方，各市場，各運輸路線，以及各海岸海口等於相同狀況之下皆能染指於出入口事業。換言之，即使墨西哥海灣各口岸及太平洋沿海各口岸能與北大西洋各口岸相競爭。

鐵路將出入口特別運價訂低於國內相同運輸之運價一節曾經美國大理院批示謂係一種不平待遇。州際商務委員會在入口運價案內判決謂承運人於同一地點間，同樣運輸，而將入口運價訂低於內國運價者其所持理由謂係因特別競爭情形所致，該委員會對於此項情形奈難與以若何考慮。同時並謂內國運價高於入口相同運輸之運價實屬不公，且係無理之歧視，而按照一八八七年之管理商務條例則此舉為非法。不過大理院在一八九六年三月三十日台克薩司太平洋鐵路公司控告州際商務委員會之上訴案內判決，謂按一八八七年之條例該委員會對於處理國外貿易之情形必須與以考慮，又謂該條例並未顯然禁止左袒國外貿易之運價。

由中西部運送穀糧至東部沿海各城時如係內國運輸其運價以至紐約之運價為根據。其法有三：或即將紐約運價用之於他城；如該口岸

在紐約以北，則即在紐約運價以外另加相當差率；如係費城，巴爾的摩爾與諾福克，則即由紐約運價內減出相當差率。至於出口之穀糧運價則以巴爾的摩爾之內國運價為根據。至其他各口岸（除去諾福克）之運價乃在巴爾的摩爾運價之外加以極微之差率。至諾福克之出口運價常與巴爾的摩爾之運價一樣，但須除去由中央貨運聯合會區域內東部各地而來之運輸。由該處之出口運價較低於內國運價。

由中西部至北大西洋沿海各口岸（除去在新英蘭者）之多數物品其出口運價與內國運價相同。至北大西洋各口岸之特別出口運價只限於在美國出口貿易上特別重要之數種物品：如穀糧，穀糧製造品，麵粉，鋼鐵物品等。

鐵路將入口運價訂低於國內運輸之運價雖於某種貨物之入口貿易上不無鼓勵之處，然其主要目的絕不在抵消入口稅。訂定入口運價之原旨乃在維持各口岸，各海岸，及各路線競爭上之平衡。入口運價之高低與關稅初無若何關連也，蓋入口運價與內國運價相差最多之物品多係免稅物品。

按制定運價原則之一曾有運價應隨距離而增加但非直接比例數之說。將出入口運價訂低於內國相同運輸之運價亦可謂係實現此原則。按此原則，如內地鐵路運輸為國外貿易全部運輸之一段，則其運價應較低；如係內國運輸，其情形雖完全與出入口運輸相同但只因其為運輸之全部，而非一極長運輸之一部分，其運價即應較高。例如紐約與芝加哥間之內國運輸其運價應較在同地點間之出入口運價為高，蓋芝加哥與紐約間之出入口運價只係芝加哥與外國一點（如英國之利物浦

Liverpool) 間水陸總運價之一部分，而非全部運價。

制定出入口運價有數法。一法係在每海岸擇定一機樞口岸 (key port or pivotal port)，該口岸之內國運價須最低。該機樞口岸與內地之運輸即以國內運價作為出入口運價，此外並不專訂特別出入口運價。與該機樞口岸處同一地位之其他口岸即以該機樞口岸之內國運價作為彼等之出入口運價。每口岸皆有其自己之內國運價，除機樞口岸外每口岸之內國運價皆較其出入口運價為高。每口岸之出入口運價皆與本組內其他口岸者同其低度故立於平等地位。

第二法係擇定一機樞口岸，在該處訂立與內地來往之根據運價。此口岸之出入口運價恆較內國運價為低。出入口運價與內國運價間並無定而不可移之關係。本組內其他各口岸之出入口運價係按該機樞口岸之運價加減差率。

第三法係選擇本組以外某口岸之運價而作為本組各口岸之機樞運價，即係將某海岸上某組內某口岸之運價用作根據以制定他組各口岸之出口運價。用此辦法時每從根據運價內減出一定之差率。所選之機樞運價並非一定最低之內國運價。南大西洋，墨西哥海灣，及坎拿大等處之各口岸恒用此法，彼等以北大西洋某口岸之運價為根據。用此法之目的在使此海岸上各組內之各口岸及該地之承運人等能與他組內之口岸及彼處之承運人等相競爭。

第四法乃使此海岸上各口岸之出入口運價與另一海岸上之出入口運價或內國運價發生關係。用此辦法以制定運價時并無確定之標準。太平洋海岸所用之出入口運價常以此法制成，以期使該海岸之各口岸

能應付大西洋海岸及彼處承運人等之競爭。

口岸差率與出入口運價

藉調劑運價而使各口岸對於出入口運輸上彼此發生關係，與藉調劑運價而使各口岸對於內國運輸上彼此發生聯絡（如第十九章所談）二事頗多相近處。然藉制定運價而使各口岸能彼此競爭一層其在內國運輸上之效果與在出入口運輸上之效果則不相同，蓋二者競爭之情形不同故也。

口岸競爭一事在國外貿易上較之在內國商業上之影響廣而且烈。各口岸對於出入口運輸之競爭常及於極遠之各大生產區與消費區，而對於內國運輸則普通皆在較近處招攬營業。一地之出入口事業其大部分不只為該地商人，鐵路，及輪船公司等衆失所集，即所有各項國外貿易機關無不孜孜然趨之若鶩。此類機關大致除貨商及鐵路輪船公司外，尚有出入口代理處，關稅經紀，普通經紀，銀行，國外匯兌處，海洋保險公司及經紀人，貨物轉運人及經紀人，輪船經紀，專作不定航營業之船家，拖曳汽船，搬運公司，駁船及解船公司，領港人，船商，燃料供給處，修船塢，沿海鐵路，碼頭公司，貨棧，有押款之運貨車夫，輪船裝卸人，及其他有關事業等。

北大西洋，南大西洋，墨西哥海灣，北太平洋，南太平洋等處彼此相峙之各鐵路對於各該口岸之競爭有密切關係，因口岸繁榮則所在之鐵路必連帶受益，故直接間接經過某口岸之鐵路皆欲發展該地之國外貿易。中西部與南大西洋間之鐵路於是即與經過北大西洋，墨西哥

海灣，以及太平洋等處之鐵路競爭。在此情形之下來往中西部之國外貿易遂為經過南大西洋口岸之鐵路所得，蓋該處鐵路常利用特別出入口運價以吸收運輸，使由該鐵路並由該口岸出入口。在其他各口岸之鐵路於是只得依樣葫蘆以期有所分潤而維持勢力平衡。

非將鐵路運價，輪船運價，搬運費，海洋保險費，碼頭費，以及一切費用全部調劑，使由內地經過終點以至達到外國之總費用彼此相同，則各競爭口岸間之完全運費平衡之說不能實現。此事之完成尙有待於時日。最初許多口岸訂有較其他口岸為低之出入口鐵路運價，因該處之海洋運費較高故也。然此種關係業經為水陸兩項運價之時常變動所淆亂。各輪船公司與鐵路公司無不亟亟於發展出入口事業，而欲成立各競爭口岸間之適當運價關係，結果輪船鐵路各運價恒彼此參照而調劑，以維持相當之平衡。此外亦曾盡力使搬運費，轉裝費，駁船費，碼頭費，保險費等趨於一致，庶能彼此有一定之聯絡。雖然，平衡之程度至今尙不得謂為完全，而彼此之關係亦未必能保持永久之存在也。

調劑各競爭口岸間之鐵路與輪船運價並非為求各口岸間之運價永遠平衡。有時某口岸訂定較低之出入口鐵路運價而該口岸之輪船運價與他處相同，故結果只係他處鐵路運價較此處為高而已。有時訂定較低之鐵路運價係因該口岸之海洋運輸業務與設備皆不甚佳之故，而欲藉此以相抵消耳。以某差率口岸與標準口岸相較，則由該差率口岸所開行之輪船次數恒不甚多，所來往者每係較慢較小之輪船，所達到之外國數目亦極有限。

入口運價之調劑

由北大西洋各口岸至美國內地各處之入口運價比較甚少特別之規定。平常皆用普通內國運價，如某某口岸有差率之規定則即由普通內國運價內減出此項口岸差率。由緬因州之波特蘭經過大幹線鐵路及其連線而至中西部各訖站之運輸訂有特別入口分等運價及特別入口商品運價。由勿爾吉尼亞之諾福克至內地南部各訖站之某些種入口物品訂有特別入口商品運價。在北大西洋組內之紐約城或巴爾的摩常定作機樞口岸，根據該處之入口運價以制定他口岸之入口運價，普通皆係減出一定之差率。由坎拿大各口岸如蒙垂奧，海利費克斯 (Halifax) 聖約翰 (St. John) 及奎北克等處●至美國中西部各州之運輸皆用特低之入口運價。

經過南大西洋各口岸以至中西部之東南各州之運輸有極多物品皆用特別入口鐵路運價。此項運價之根據按各外國不同之起點而各異。成立該運價之目的在使南大西洋各口岸及南方各鐵路能有機會與北大西洋各口岸及東幹線區內各鐵路競爭至中西部各市場之入口運輸。

在墨西哥海灣各口岸如紐俄爾連斯，摩比爾，海灣口岸 (Gulfport)，本沙寇拉 (Pensacola)，秀士墩，加魯維斯頓等處皆有特別入口分等運價及特別入口商品運價以至南部與中西部之某訖點。此項運價因不同之來源與不同之去處而不同。其制定之用意欲平均各口岸並各鐵路之營業分配，而使墨西哥海灣各口岸能與南北大西洋各口岸對峙，並使沿墨西哥海灣各鐵路能從南北大西洋各鐵路得些中西部之

入口運輸。由墨西哥各起點經過大河 (Rio Grande) 各門戶如台克薩司州之布郎斯衛爾 (Brownsville)，拉瑞兜 (Laredo)，騫隘，厄爾巴索等處之運輸亦有特別入口運價。

由南北太平洋沿海各口岸之入口訂有特別入口商品運價。其運價之高低以起自何國爲斷，大致皆較鐵路平日所用之特別運價爲低。此項運價多有訂成使洛機山以東所有各訖點皆用同一運價者，以期南北太平洋各口岸及亘美各鐵路能與大西洋並墨西哥海灣之各口岸及各該地之鐵路在入口運輸上處於並駕齊驅之地位。

出口運價之調劑

低於內國運價之特別出口運價在由中西部及其附近各地至北大西洋各口岸之運輸上頗不多見，然波士頓，波特蘭，及坎拿大東部各口岸之許多出口運價爲例外。在北大西洋各口岸有出口運價之物品按以前所談係穀糧，穀糧製造品，麪粉，鋼鐵，及其他某種物品。

從南部內地各處，從密士失必及歐亥歐兩河之各渡口，與夫從中西部各處至南大西洋各口岸之出口運輸訂有極多特別運價並特別出口分等運價。此項運價恒限於一定之訖點，且專爲使南大西洋各口岸及南方各鐵路能與北大西洋及該處之各鐵路相競爭而制定。

自中西部，南部內地，及西南部至墨西哥海灣並大河之出口貨運亦訂有許多特別出口運價。該運價常有只限於至一定某國之運輸者，例如至大河各門戶之特別運價僅能用之於至墨西哥各處之運輸。

亘美各鐵路制定許多特別出口商品運價適用於由西部，中西部以

及東部各地之起點至南北太平洋各口岸之運輸。此項運價自巨美區域以東之許多地點起算大部分皆彼此相同。

商船隊法與出入口運價

一九二〇年之商船隊法為鼓勵美國商航起見曾在其第二十八條內稱凡非經美國船舶所載運之貨物不得適用鐵路出入口運價。第二十八條並謂倘美國航政委員會 (United States Shipping Board) 認為來往於美國及其屬地或外國之美國船舶尙未能有適宜業務之設備，則該會可正式通知州際商務委員會，而由後者用命令停止此條之實行，並訂出時限及條件等。無論何時如航政委員會認為美國船舶在某口岸已有適宜業務之設備並正式通知州際商務委員會，該商務委員會即可將其停止之命令撤消之。

此條即由一九二〇年開始停止以至一九二四年。彼時航政委員會正式通知州際商務委員會謂在許多口岸美國船舶已有適宜之設備，請即將停止第二十八條之命令撤消。於是航政委員會與商務委員會皆召集正式之舉證會。在各該舉證會內所舉出之證明，並在國會為停止此條所設之委員會內所舉之證明皆謂美國船舶尙無適宜之設備，所有經營出入口者無不一致反對撤消停止令。航政委員會於是又將其贊成撤消停止令之公文收回。美國總商會於一九二四年一致議決贊助繼續停止第二十八條之施行，蓋因該條如果實行足使美國之生產，製造，商務，鐵路，以及輪船各項實業發生淆亂與危險。州際商務委員會亦於一九二四年建議國會請將該條取消。

附 注

● 參看附圖二

參 攷 書

- United States Tariff Commission. "Preferential Transportation Rates and Their Relation to Import and Export Traffic of the United States." Washington, D. C. Report prepared by E. R. Johnson and G. G. Huebner.
- Chamber of Commerce of the United States National Merchant Marine Conference, "Government Aid to Shipping," Report of Committee III (1925).
- Huebner, G. G., and collaborators, *Fundamentals of Traffic*, Chaps. XXVII-XXIX inclusive (1924).
- Johnson, E. R., and Huebner, G. G., *Railroad Traffic and Rates* Chap. XXV (1911).
- Interstate Commerce Commission: Chamber of Commerce, New York, *et al. v. N. Y. C. and H. R. R. Co.*, 24 I. C. C. 55; 24 I. C. C. 674
- , Differential Rates to and from North Atlantic Ports, 11 I. C. C. 13.
- , Export Rate Cases, 8 I. C. C. 214; 8 I. C. C. 185.
- , Import Rate Case, 4 I. C. C. 447; 3 I. C. C. 417.
- Interstate Commerce Commission: in the matter of import rates, 24 I. C. C. 78; 24 I. C. C. 678; 27 I. C. C. 245.
- United States Supreme Court; *Texas and Pacific Ry. Co. v. I. C. C.*, 162 U. S. 197. (Import Rate Case) March 30, 1896.
- (Note: See also references following Chapters XVII, XVIII and XIX)

第 四 編

鐵 路 之 法 制

第二十六章

中央政府與地方政府之法制權限

憲法授予國會法權“以轄制國際商務，州際商務，及與印地安人之商務”。至於四十八州每州在其境界以內得有轄制商務之全權。但因此中央與地方對於策馭鐵路遂起不少權限衝突之處，蓋州際運輸與州內運輸彼此關係之密切，誠不能使管轄其一而不牽動其二也。

關於地方之轄制自始即居中央之先。州路開始必須先向本州政府請領執照。該執照在許給鐵路營業權時更加種種限制。嗣後新英蘭各州，紐約，紐哲賽，歐亥歐等州相繼而起作更進一步之干涉。於是簡派專員以徵集鐵路關於財政及營業各種統計焉。

洎乎一八七〇年轄制鐵路之議大興。東部各州專依輿論及競爭以矯鐵路之弊，並設鐵路委員會專司監察鐵路之行爲并報告於立法機關及社會，且建議制裁之辦法。西南各州設立委員會以制定運價與實施法令。更有數州竟用法令制定運價。西南各州此種辦法係由於一八六〇與一八七〇年之間西南人民因農產品價跌之故忽然發生一種反感所致。不獨此也，自一八六九年由芝加哥及密士失必河至大西洋海岸之通路完成後，其競爭之力即將聯運運價減低，但不受競爭之各小鎮及農區間之貨運運價則依然奇昂。後因此等地方之農莊組織十分有力，

故地方立法機關循其所請而制定鐵路法規，此即所謂田吏法(Granger legislation) 者是也。但鐵路方面却謂地方立法機關並無以法令或以委員會制定運價之權力，是以田吏法根本與憲法衝突而不能生效。一八七六年本案歸美國大理院審理。同時更有緬印控訴伊里諾¹ 州當局之擅定公共穀倉費用一案 (Munn v. Illinois)。大理院之判決謂辨別運價之是否合理與規定此項費用皆為立法機關分內之事。並謂地方立法機關此種權力在相當範圍之內不只適用於本州運輸，且得實施於州際運輸。地方立法機關應以轄制本州運輸為主要，以轄制州際運輸為偶然，而此偶然之轄制又應以國會制定中央法規時為止。本案所立定之原則後又引用於比克控訴芝加哥西北鐵路 (Peik v. Chicago and Northwestern Railroad Company)² 一案及其他因地方政府管轄運價而起之鐵路案。

十年後大理院判決瓦北須一案 (Wabash Case)³ 謂伊里諾州能轄制本州內之運輸，但不能轄制本州與他州間之運價。此項判決為促成國會於一八八七年通過中央管理商務條例原因之一。

瓦北須案雖已界劃中央與地方之權限，但中央政府在實行規訂州際運價時仍與地方法權發生不少衝突。國會授予州際商務委員會訂定運價之權初見於一九〇六與一九一〇年之各條例中。國會在一八八七年州際商務條例第一條內謂本條例“對於客貨運輸，取送，存儲，裝卸等之範於於一州以內者或與國外或與美國中其他部分不相往來者不

1. 94 U. S. 114. 1877

2. 94 U. S. 164. 1877

3. Wabash, St. Louis and Pacific Ry. Co. v. Illinois, 118 U. S. 557, 1886.

能適用。”然實際言之，州政府如果認真規訂州內運價，則中央政府因一九〇六與一九一〇年兩條例所取得之規訂州際運價權即受間接之牽制。試問各州應否因管轄境內運輸而牽制中央管轄州際運輸之權？

北方太平洋鐵路與其他數路之股東將此問題提出於中央高等法院請求阻止明尼蘇達州鐵路委員會 (Minnesota Railroad Commission) 勿令其實行為本州所定之最高運價制。又謂不獨此等運價足使血本虧累無餘，並所定之罰則亦殊嚴酷萬分，致失法律平等之保障而發生不經正當法律手續收沒財產之事實；而且明尼蘇達州，威斯康星州與二達科他州本在同一經濟單位之中，今明尼蘇達之州制運價誠足有牽動州際商務之處。本案⁴經大理院於一九一三年判決。法院謂國會之轄制州際運輸權為“至高無上”，然在國會施行其無上威權之先，州政府得規定其本州內之運價，固不論其是否牽動州際運輸也。法院以為國會在通過修正管理商務條例時之原意本純為轄制州際運輸，並未令州際商務委員會規訂一州以內之運價。關於第三條之禁止本條例屬下之一切公共承運人不得給予任何人，任何公司，任何商店，任何組織或任何地方，或其他營業等任何種不正當與不合理之優異待遇問題，法院則謂州際商務委員會有此制止不平待遇之權。明尼蘇達運價案之判決對於地方法權方面並未認為終結，蓋地方運價與州際運價間不平待遇之事實問題尙未經過州際商務委員會之研究也。法院不欲判斷其事實問題，故此案實有先行提交州際商務委員會之必要。

然不久州際商務委員會與台克薩司州鐵路委員會 (Railroad Com-

4. *Simpson v. Shepard, et al.*, 230 U. S. 352.

mission of Texas) 之爭起，此事亦因之而決定。路易西安納鐵路委員會 (Railroad Commission of Louisiana) 控台克薩司於州際商務委員會，謂台克薩司之州內運價制對於由路易西安納之士里甫坡特地方轉入台州之貨物有非法之不平待遇。州際商務委員會察明事實後遂命鐵路停止此項不平待遇。當鐵路開始提高台克薩司州運價使與由士里甫坡特所來貨物之運價相平時，台州當局起而反對。一九一四年大理院判決士里甫坡特案⁵ 謂“無論何處只要與承運人之州際或州內事務所關連者為政府與政府之權限衝突則其最後之判斷權操之於國會，而不操之於地方……”，因此主張維持州際商務委員會之原判。並謂該委員會由第三條取得制止州際間不平待遇之全權，故得整理台克薩司州內之運價使與士里甫坡特及台克薩司間之州際運價相臻於平。

嗣後法庭判斷各案均以士里甫坡特案為根據，且將州際商務委員會權力高於地方權力之處加以更確切之說明。一九一七年大理院對於南達科他州捷運運價案⁶ 判謂州際商務委員會之捷運運價命令欠於確切，因並未明言其為州際之不平待遇而需矯正，更未明定該項命令之確施地點。一九一八年大理院在伊里諾州客運運價案⁷ 中從新說明嗣後州際商務委員會發出命令取消州制之運價時，此項命令不得模糊而不定。

士里甫坡特案及嗣後大理院各項判決皆因解釋州際商務條例之第

5. *Houston, East and West Texas Ry. Co. v. U. S.*, 234 U. S. 342.

6. *American Express Co. v. Caldwell*, 244 U. S. 617.

7. *Illinois Central R. R. Co. v. State Public Utilities Commission of Illinois, et al.*, 245 U. S. 493.

三條而使州際商務委員會關於州內運價之權力加大，但州際商務委員會必須藉間接辦法以取締承運人使對於州際運輸不得有不平待遇。該會不能直接取消某州為州內運輸而制定之運價。國會一九二〇年之運輸條例內承認此種繞道辦法。州際商務條例之第十三條遂即修正而命州際商務委員會於察明某項運價確在州際運輸上或國際運輸上有不公允之歧視後，得直接規定鐵路運價，分等表，及一切章程習慣等。凡此一切既經規定之後得同時適用於州內運輸。此外更令州際商務委員會對於此種調查如無舉發人時得自動處理之。國會並命令該委員會將凡與州內運價有關之一切案卷通知各有關係之州政府，與相當之州當局會商一切事務，與各該州立法機關共同招集舉證會，以及進行此外之種種合作。在此項政策之下如遇州內運價與州際運價發生衝突時州際商務委員會當然有獨斷獨行之大權，不過該會每在非正式之會議內並在正式之舉證會或辯論會內請求州委員會之合作。

一九二〇年所修訂之法律雖必欲將中央與各州之委員會間一切權限上之糾紛徹底解決，然因一九二〇年運輸條例第十五條甲所包含之制定運價普通規則又惹起新衝突。該規則（在他處已屢道及之⁸）命州際商務委員會調劑鐵路各費，使能按承運人等全部或按該委員會所分各區域每區域全部之運輸財產價值得一最近於公允之餘利。

當一九二〇年州際商務委員會命令所有貨運運價不論州內運輸或州際運輸均須一律增加，彼時即有許多州起而反對，更有某州對於州內任何運價之增加皆拒而不納。州際商務委員會於是調查各該州內之

8. 見第二十七章。

運價制度而將互相聯屬之二十八案判決。在判決書內宣稱該會關於轄制州內運費所有之權力並不限於單獨運價（例如因其對於某人或對於某地有某種不平待遇以致妨害於州際運輸該會始有權裁制之）；如全部州內運價牽制全部州際運輸之事實明顯後，該會亦有權裁制州內運價之全部。按目下情形倘使只將第十五條甲施行於州際運輸而不及於州內運輸，則州際運輸之全部必為州內運輸之全部妨害。⁹於是威斯康星及紐約之運價案上訴於法庭。當該案至大理院時結果仍係維持州際商務委員會之原判。¹⁰按第十五條甲所謂照運輸財產之價值而得公允之餘利其意乃使州內運輸與州際運輸共同負此責任。此意於一九二二年表明，且同年大理院所判決之相同數案¹¹皆本此原理。至一九二四年該第十五條甲所訂之“利餘公積”（recapture）辦法復發生憲法問題。按該辦法係令鐵路由得利內除去六釐年利作為該路股本所應得者外，將所餘平均分作二份，一份為本路之準備金，一份交入政府作為全國鐵路之“公積金”（Contingent Government Fund）。在此次糾紛內大理院依然將第十五條甲用之於所有鐵路運輸上，包括州內運輸及州際運輸。該院之判決文如下：

將統一運價與利餘公積二事併作一談實為發展國內州際運輸之要圖，此即國會所計畫者也。裁制全體運價之利餘乃此事之關鍵。如欲將利餘分開以一部付諸州內運輸以一部付諸州際運輸則勢所不能且妨害大計。因此國會關於偶然裁制利餘中屬於州內運價之一部分實難避免，蓋因其難分也。¹²

9. See 59 I. C. C. 290, the New York rate case; 59 I. C. C. 350, the Illinois rate case; 59 I. C. C. 391, the Wisconsin case.

10. R. R. Commission of Wisconsin v. Chicago, Burlington and Quincy R. R. Co., 257 U. S. 563; State of New York v. U. S. et al., 257 U. S. 591.

11. 257 U. S. 485, and 258 U. S. 158.

12. Dayton Goose Creek Ry. Co. v. U. S. et al., 263 U. S. 455.

按今日之解釋中央政府與地方政府關於鐵路運價彼此之權限可撮要說明如下：(1) 中央政府得有獨專全權以制裁州際運輸，(2) 倘某項州內運價對於州際運輸確有妨害得命令該州提高之，(3) 得控制全部州內運價之高度，使州內運價並州際運價在總收入內各負其相當之責任，如州際商務條例之第十五條甲所規定者，(4) 倘某項州內運價在維持全國適宜鐵路制度所應需之總進款內不能如第十五條甲之期望而分擔其分內之責得命令該州提高之。除此以外各州保有其轄制州內運價及運價制度之權，正如波瑞博士於近來所發表之一小冊內所論：

單獨州內運價與單獨州際運價間或州內運價之普遍高度與州際運價之普遍高度間所發生之不平問題必須對於州際運輸十分有害，始能引用管理商務條例而干涉之。換言之只能因州內運價害及州際運輸時，中央之委員會始得發佈命令糾正之。¹³

中央政府更限制各州在客貨運價，分等，及與此相連各事以外之管理權。某種鐵路法制按其性質必須統屬於一處而不可有一國三公之事實，然亦有法權頗可分屬者。國會在授給州際商務委員會管理車輛業務之大權時於第一條第十七款內規定謂“本條例並不妨礙各州關於施行警政及命令鐵路為州內運輸預備公允而合理之客貨業務等權力，但此類命令須不得與州際商務委員會按本條例所發出之合法命令相衝突。”第一條第十九款為使在州際商務條例屬下之各鐵路於展線，棄線，或與修新線之前向州際商務委員會請發公需公便證起見，特規定謂該會須通知有關係之各州長並與各州以發表意見之機會，但最終決定權則操之於州際商務委員會。第五條亦與該委員會以相同之大權以批准或批駁在本條例屬下各鐵路之合併，“不問各該州之州法如何，

13. H. S. Perry, *Federal Intrastate Railroad Rate Regulation*, 1927.

或州當局之判決與命令是否與此相反。”然在此種情形之下該委員會必須將“招集公開舉證會之時間與地點”通知關係各州之州長。州際商務委員會裁制在本條例屬下各鐵路之發行證券時亦須有相同之通知而各州得“有權於州際商務委員會前作相當之陳述以保護各該州及其人民之權利，”但第二十條甲又專專說明“本條所授給州際商務委員會之法權係獨有而完全之法權，承運人只要遵守本條之規定即可發行證券負擔債務。除此處特定之手續外更無須再向他處請求批准。”

法庭覆查

與中央及地方統制當局間之衝突相對映者為司法界關於覆查運價法及判決書等之衝突。法庭曾經宣佈謂執政者訂定鐵路運價乃立法性質，直接統屬於國會及各州之立法機關，或假藉於專為此事而設之委員會或其他代表機關。然法庭之職責不只為解釋一切統制法令並須覆查中央或各州所制定之運價。美國大理院所定之普通原則係法庭於覆查此項運價時應限於考查該運價法或委員會命令是否合乎法理並是否合乎憲法。各州法庭以覆查州制之州內運價為限，而中央法庭則能覆查中央或各州當局所制定之運價。

最初大理院於各次田吏法之判決案內否認法庭有覆查州制運價之權。此項主張見於緬印控訴伊里諾及芝白坤鐵路控訴考茲 (Chicago, Burlington and Quincy Railroad Co. v. Cuttes) 等案內。在皮克控訴芝加哥西北鐵路 (Peik v. Chicago and Northwestern Railway Company) 案內法庭謂以立法權代一“公用事業承運人”制定合理運

價“實使法庭及民衆無從干涉。如所定不當即應上訴於立法機關，而非司法機關，請其修正。”然於一八八六年大理院在密士失必鐵路委員會案¹⁴內判謂立法機關所有者乃“裁制權并非毀壞權，而限制之意義亦與沒收不同。州當局不能藉口裁制運價及運輸而令鐵路公司免費載運客貨；亦不能使運費奇低致令用於公用事業上之私產不得公允之報酬，或使此項措施不循正式法律手續。”

此爲法庭覆查學說之正式肇端。一八九〇年大理院於考慮明尼蘇達州所訂之不許法庭覆查之運價法案內聲稱該法確係違憲，並謂鐵路運價之合理與否“顯係屬於司法調察之問題，并須按正式法律手續判定。”¹⁵一八九四年該院關於判斷州制運價之合理與否問題又重申此意，並贊助地方法庭將台克薩司之某項州制運價取消，其理由係謂此項運價過低，致違反中央憲法第十四次之修正案。該修正案謂無論何“州非經正式法律手續不得奪人之生命，自由，或財產”。¹⁶

當各法庭對於各州裁制鐵路之有無覆查權一層經大理院幾次判決始漸漸確定時，而中央各法院之有無初審權又生疑問。先是內布拉斯加州制定一運價法允許承運人有向該州內之最高法院起訴權，但美國大理院於一八九八年考慮此法時不只依據憲法將該州所法定之運價取消且宣稱“如某人既獲有向中央法院地方巡視庭控訴之權，而準合公認之平等原則又係理由充足，則彼即可向該庭呼籲其平等法益。此人且不能因其已得有向地方法院起訴權之允許即禁止其再向中央法院提

14. 116 U. S. 307.

15. *Chicago, Milwaukee and St. Paul Ry. Co. v. Minnesota*, 134 U. S. 418.

16. *Reagan v. Farmers Loan & Trust Co.*, 154 U. S. 362

起訴訟。”¹⁷ 一九〇八年大理院當考慮明尼蘇達州之一運價法時於楊案中又補增此意，謂州制之運價無論何時得由關係人直接向中央法院內提出以備覆查，因州制之運價必須限於中央憲法第十四次修正案所定之範圍以內。¹⁸

關於州際商務委員會所發佈之運價令其司法覆查權操之於中央法院。中央法院能取消州際商務委員會命令之理由並未載在州際商務條例內，因按照憲法國會並無禁止或牽制法庭覆查之權。大理院之權係直接由憲法中取得，中央各法院之覆查各項運價法及判決案等完全依據中央憲法第五次修正案之解釋。該修正案謂“非經正式法律手續”不能褫奪人民之財產，並禁止使用私產“作公眾之事務而不付給公允之報酬”。

大理院於一九一〇年在伊甲諾中央鐵路案之判決¹⁹內聲述法庭覆查學說如下：

吾人須考慮(甲)一切屬於憲法之權力問題，(乙)一切屬於行政命令之權限問題，例某項如行政命令之發佈究竟是否在所賦給之權限以內，及(丙)一雖可包入前項而仍欲單獨提出之問題。此問題為縱使該行政命令表面上在其權限以內，然必須認作不在其內，因當該項命令實施時其不合理之情形使人確應引用俗所謂施法之效否全憑實質而不恃虛文一語。上述之權力顯然有司法性質，故不應牽制之。且吾人處理一案時亦難避免此權而不用。吾人並非因有此等永久權力遂假借司法權之實施而按個人對於行政上優劣之判斷力竟將合法之行政命令取消以侵越行政職責。目下問題乃係有無權力以發佈此類命令之問題，非僅謂該命令之優劣問題。

大理院有時考慮案內之事實者只係欲藉此以規州際商務委員會之命令合法否或違憲否，並非欲判斷該命令之優劣。一九一四年大理院

17. *Smyth v. Ames*, 169 U. S. 466.

18. 209 U. S. 123

19. 215 U. S. 452.

更切實聲明謂州際商務委員會判決之事實問題不受司法覆查，並謂法庭不得“將州際商務委員會勢力範圍內之事實問題用自己之判斷代替該委員會之判斷。”²⁰

參 攷 書

- Interstate Commerce Acts as amended to date.
- Johnson, E. R., and Van Metre, T. W., *Principles of Railroad Transportation* (1921).
- Jones, E., *Principles of Railway Transportation* (1924).
- Jones, E., and Vanderblue, H. B., *Railroads-Cases and Selections* (1925).
- Miller, S. L., *Railway Transportation* (1924).
- Perry, H. S., “Federal Intrastate Railroad Rate Regulation,” a thesis presented to the Faculty of the Graduate School of the University of Pennsylvania (1927).
- Ripley, W. Z., *Railroads: Rates and Regulation* (1912).
- Sharfman, J. L., *Railroad Regulation* (1915).
- Smalley, H. S., “Railroad Rate Control,” in Publications of American Economic Association, 3d Series, Vol. VII, 1906.
- Vanderblue, H. B., and Burgess, K. F., *Railroads, Rates-Services-Management* (1923).
- (See also court decisions cited throughout this chapter,)

20. Los Angeles Switching Case, 234 U. S. 294.

第二十七章

政府管轄鐵路客貨運價之法制

中央政府最初對於管轄鐵路之政策係主張贊助而不主張取締私有鐵路之興修路線。一八五〇年國會第一次頒給各鐵路地段以輔助西方與南方數路之修築。對於專為鐵路使用之鋼鐵國會允許退還其關稅；政府又用公款及大段地畝接濟第一次合修巨美路線以達太平洋海岸之六公司。總之中央政府及各州之輔助鐵路實有年矣。

直至一八七二年政府裁制鐵路運價之議始興。彼時葛蘭脫大總統 (President Grant) 於其送給國會之年書內建議調查運輸西南產品至大西洋海岸之運價。於是參議院派定一委員會，該會於一八七四年交入一極長之報告。該溫道姆 (Windom) 報告 (因該委員會主席而得此名) 贊成以競爭方法減低特高之貨物運價，而不贊成政府直接裁制法，並提議改善與修築水路及政府由密士失必河自己修一雙軌貨運鐵路以至大西洋海岸。參議院第二重要委員會報告，顧勞姆 (Cullom) 報告，於一八八六年完成。此時運價之重要問題非復過高問題，乃個人間，地方間，物品間，以及某種運輸間之不平待遇問題。顧勞姆委員會建議中央政府裁制州際運價法，並認定競爭為運價歧視之病源而非其治法。各州之裁制州際運價經大理院於一八八六年之瓦北須案內

判作違憲；於是國會於一八八七年通過州際商務條例。

該條例當通過時雖認為係中央大舉施行權力之象徵，然實際所授給州際商務委員會之權力却甚有限。嗣後覺得應有許多修正及增加之處。州際商務委員會以命令所訂定之運價最高限度經大理院於一八九七年判決謂“授給州際商務委員會之各項權力中並無規訂運價或制定運價簿之權。”¹ 一八九三年國會通過一法強迫證人出而作證，並特免彼等之民事與刑事訴訟關係。此法於一八九六年經大理院之承認，於是州際商務委員會始能執行強迫調查之事。一九〇三年之愛魯秦司條例 (Elkins Act) 取消暗中發還折扣之監禁罰則，但加重反對發還折扣之事，使公司及其代理人擔負全責，並規定謂所有在承運人所公佈之運價簿以外任何歧異之運價皆為非法。自此次修正案經法庭贊助後，各路之比較標準乃完全根據於依法所公佈之運價，不復談及各託運人實際所付之多寡矣。一九〇三年國會更通過“催審條例”以催促控訴於各法院之案件，俾從速審理。

一九〇二年至一九〇六年中央及各州政府愈形需要各委員會對於運價與業務之擴大轄制。各州委員會於是相繼成立，其權限亦逐漸擴充。由於一九〇六年之亥波白印條例 (Hepburn Act) 國會復擴大州際商務條例之範圍；加增並清理其中之許多條款；切實授權於州際商務委員會使其規定合理之客貨運價最高限度；成立聯運路線，聯運運價，及聯運運價之分配法；並規定統一之會計制度。一九一〇年之曼

1. I. C. C. v. Cincinnati, New Orleans & Texas Pacific Ry. Co. (Maximum Rate Case), 167 U. S. 479.

愛勤條例更進一步增加州際商務委員會之運價權，使其能停止鐵路所提出之新運價以待調察；修正長短途條件使其亦成爲制定運價及管理運價上之一要素；使州際商務委員會成立並實施合理之貨物分等表，并在舉證會後規定運價之最高限度。此項舉証會不只因有人控訴而舉行，且可由於州際商務委員會之自動而舉行。本條例並成立一特別商務法庭專爲處理中央法院關於州際商務委員會實施命令（但命令付款之事在外）之訴訟，覆查州際商務委員會之判決，並施行愛魯秦司反對退還折扣條例內之各條件。然此特別法院生不逢辰竟於一九一三年宣告撤消矣。

一九一二年之巴拿馬運河條例復修正州際商務條例，不獨禁止鐵路操縱與其競爭之水路承運人，且使州際商務委員會命令水陸兩項承運人實行接連以成立州際運輸內鐵路水路之聯運路線及聯運運價，規定鐵路來往於各口岸之比例運價最高限度，並命令與任一海洋承運人立有營業協定之鐵路再與其他輪船公司成立同樣之協定（如託運人有此要求）。近年來國會通過一法命州際商務委員會估定鐵路財產之價值。目的係使此項估價於完成後即作爲鐵路運價之根據。

自一九一八年至一九二〇年凡二十六閱月間所有鐵路皆歸鐵路管理處代表美國政府經營。州際商務委員會在一九一八年之中央管理條例下雖有更正鐵路監督所制定運價之權，然該會之政策係主張與鐵路管理處合作。歐戰告終不能立即將鐵路交回私人經營，蓋須先定出條件增加其收入，庶使各私立公司能恢復經濟狀況，並得有所進展以求較優之業務。同時更以爲鐵路管理處所施行之某項裁制權仍應納於州

際商務條例之內，且定其為政府管轄州際運輸政策之一固定部分。一九二〇年之運輸條例修正州際商務條例之許多重要部分，並增加州際商務委員會之職權。一九二〇年之條例中特別重要之條件為制定運價規則。州際商務委員會自一九二〇年以後即遵照此項規則調劑各固定運價區域內之貨物運價普遍高度。

州際商務條例修正後之普通運價條款

州際商務條例之修正屢矣。將其今日之現情及其有關運價各條款撮要說明之當較優於分別討論每次之修正案。在第一條內所定本條例之宗旨已逐漸擴大，現今所包括在州際載運客貨之公共承運人係指全經鐵路者並半經鐵路半經水路者而言，但如係半經鐵路半經水路則必須“二者在同一公共節制，經理，或協定之下而為連續之運輸者”，此外尚包括經營地管輸送（自來水與煤氣在外）以及用有線或無線傳遞消息之公共承運人等。

“公共承運人”現今在州際商務條例內之定義係兼指地管運輸公司，電話電報公司，捷運公司，與夫專為出貨之匯車公司。“鐵路”之定義內包含橋梁，車輛浮船，鐵路所用之駁船與渡船，以及所有道岔，路軌，終點與終點設備等。“運輸”之定義並包括一切“機車，車輛，船隻，與夫所有運送上之用具並設備等，而不問其所有權”；此外更包含一切“收，送，升入穀倉，中途轉裝，流通空氣，冷藏，或裝水，存儲，以及裝卸所運貨物等業務。”第六條復提明州際商務委員會在管轄半經鐵路半經水路之州際運輸上有某某權力，於是將第

一條所定之“在同一公共節制，經理，或協定之下而為連續之運輸”範圍稍行放大。第十五條規定州際商務委員會關於成立聯運路線及聯運運價等之權限。此項權限並不包括全經水路之運輸，而僅以經過鐵路水路之聯運路線者為限，不過却包括聯運路線中之街市鐵路（電車或蒸汽車），但“在客運與提運外不作普通貨運”之街市電車得不歸州際商務委員會管轄。

州際商務條例對於美國越境運輸之管轄係限於該項運輸必須“從美國內之任何地方經過一外國而至美國內之任何其他地方，”其對於出入口運輸之管轄係“此項運輸或傳遞必須起於或訖於美國境內。”本條例在某種情形之下關於施及州內運輸之問題前已論及茲不贅述。

州際商務條例修正後之各條款中有命令承運人應作關於運價及與運價相連之某某事項者，有禁其不應有非法運價之規定者。第一條說明大旨，謂所有各費“必須公允與合理”，而禁止“一切不公允不合理之運費……”更令承運人成立並遵守“公允與合理之分等表……”及關於分等，運價，運價簿，票據，收據，提貨單，符號與裝裹，送貨，存儲，裝卸，及運輸貨物等之“公允與合理章程”，並昭然禁止不公允與不合理之分等表，章程，及習慣等。該條例令承運人成立聯運路線及“公允與合理”之客貨運價，雜費，並實施於此項路線上之規則等。如定有聯運運價則須成立各承運人間之“公允，合理，並平等”之分配運價辦法。第一條內仍有一反對免票之規定，禁止免費運輸，但某項人員得為例外，例如鐵路員司及其眷屬；牲畜，家禽，牛乳，水菓等所必需之照料員；鐵路郵運業務之職員；郵政，關稅，及

移民之稽察員；列車上之報童；與承運人有關案內之證人；傳教士；醫院及慈善賑濟等機關之人員；及州際商務條例第二十二條所規定之人員與團體。

州際商務條例有數條專及於運價之不平待遇，因國會之意不獨禁止過高運價，且防範鐵路運價上之各種歧視。第二條禁止承運人不得直接或間接用“任何特別運價，退還折扣及他種方法”使某人對於類似運輸所付之運費高過或低於他人所付者；第三條宣稱在本條例屬下之任何承運人如給“任何人，公司，商店，或地方，或某項運輸等以無論何種不當或不合理之優待或利益”皆為非法。退還折扣或個人間之左袒在第十條內認作違法。該條禁止承運人不得假藉填寫錯誤之單據，錯誤之分等，錯誤之稱量，或其他方法使某人所付之運費較現行之普通運費為低。託運人及收貨人亦不准假藉填寫錯誤之單據，錯誤之分等，錯誤之稱量，或其他方法討得或欲討較現行運價為低之運價此外並不准用明知根據錯誤之單據以要求退款或賠償等。承運人，託運人，及收貨人如違犯此條或科以罰金，或處以監禁，或二者並行，依法庭之判斷為準。有藉賄賂，懇求，或他法引誘或欲引誘承運人與以不公允之優待者另有專定之處罰。

本條例內關於退還折扣之條款後經一九〇三年之愛魯秦司條例增加其力量。此層在討論本條款之各次修正案時業經道及。愛魯秦司條例為另一條例，然其實施之範圍專限於在州際商務條例屬下之各承運人。退還折扣之意義範圍亦經放大，在州際商務條例第二條所謂個人間不平待遇之定義外復包含所有逸出法定運價軌道外之一切事實。託

運人或收貨人接納退還之折扣及承運人暗中給與折扣者皆應懲戒之，公司及其職員皆在處罰之例。愛魯秦司條例在最初通過時本將監禁罰則取消，但經一九〇六年之修正後復行加入，而與罰款辦法相提並論矣。該條例且授給受害人以控訴賠償之權。

州際商務條例第三條禁止一切地方間之歧視，但長短途之規定却見於第四條內。該條謂包括於長途中之短途運輸其運價不得高過於長途者。此條按最初通過時之條文，經法庭之解釋，直成爲一種不生效力之條文。但嗣後經一九一〇年之曼愛勤條例與一九二〇年之運輸條例各次修正，遂使力量頓增。按今日之說法爲非經州際商務委員會之特許不准“使短途同類客貨運輸之總運費高過長途者，該短途與長途係在同一路線之上並同一方向，且短途包在長途之內”。州際商務委員會如欲允許承運人脫離長短途條文之限制時，該會必須參考本條所定之數大原則：(1) 所有來往於該遠地點之運價必須“按其所作業務而得合理之報酬”；(2) 如有一繞道之路線因其繞道關係允許其將至中途之運價訂高於至競爭點（較長距離）之運價，然“由起點至此項中途地點之距離須長過至競爭點之距離”；(3) 此項特許不得“根據有潛伏而非實在之水路競爭”；(4) 如因水路競爭將至某地點之鐵路運價減低，一經減低後州際商務委員會得不准其嗣後之再增，但州際商務委員會如查出其要求增長之理由係“根據於某種情形之變遷，並非因將水運打倒之故”則可作爲例外而允許之。第四條仍規定聯運運價與各本路運價相加數目之關係。該條禁止承運人不得將“聯運運價訂高於各本路運價相加之總數……”本條在近來改訂運價問題中已

成爲一要素矣。

第六條命承運人將其運價簿或載列一切客貨運價，終點費，存儲費，裝冰費等之表格向州際商務委員會內存案並公諸社會以備察考。本條內並訂出運價簿內容之一部分，且命州際商務委員會規定運價簿應採之格式。承運人不准在運價簿內所規定者之外而加收任何種費用或妄給任何種權利。

本條更禁止承運人非於三十日以前通知州際商務委員會及公衆不得變更其客貨運價並他種公佈之費用。然恐在急迫之時需要較速之變動，遂又命州際商務委員會如認爲理由充足時即使通知之時日稍短，亦可批准其所請求之變更。第六條又命承運人之代理人於接到託運人之書面請求時得開覆某地點間之法定運價。一九二〇年所添加之第二十五條亦同樣授給託運人權力使向鐵路要求開列輪船運費與口岸費用並請其代定屬於美國之船舶。²

州際商務委員會之制定運價權

由裁制鐵路運價之經驗而言則普通之禁止式，命令式，或甚至定有罰則之條文皆未足以完成國會或各州立法機關之意旨，故非有權力充足之管理機關以奉行所定之法律不爲功。州際商務委員會者即國會爲此目的而設之代理機關也，其制定運價之職權因每次通過之法律逐漸增加。州際商務條例內之許多運價條款皆欲立定法律根據，使州際商務委員會得盡量裁制鐵路各費。

2. 見第五十四章。

第十五條授給州際商務委員會以制定運價之指揮權。該委員會或因有人控訴，或憑自己之意念，得舉行公開舉證會，及調察此後如以為承運人之運價其本身失之公平與合理，或對他人有“不公之歧視或不當之優待與妨害，或其他違反本條例任何條款之事”並得施行其權力。該會或逕行訂出公允而合理之一切單獨或聯運客貨運價及其他費用，或訂出將來一切費用之最高限度，最低限度，或二者兼訂之。該會並有同樣之指揮權以規定“公正，平允，而合理”之單獨或聯運分等表，章程，及習慣等。該會對於聯運運價及分等表等之權力有更進一步之擴充，因國會命其在某種限制之下如認為事關公眾利益之需要得增設聯運路線并規定該聯運路線上之聯運客貨運價及其他費用與分等表；如認承運人等自行議定之分配聯運客貨運價及其他費用之方法為“不公允，不合理，不適宜，或有不正當之偏頗”，則可代各承運人制定其分配方法。

如州際運輸係鐵路水路聯運，則第十五條亦適用之。但在此情形之下州際商務委員會制定運價之權即限於規定該聯運路線上客貨運價及其他費用之最高限度。第六條亦命州際商務委員會成立州際運輸中之聯運路線並規定“此項鐵路水路聯運路線上聯運運價之最高限度，及決定各路線應行遵守之營業方法”。如鐵路在與水路交換營業之口岸成立來往比例運價時，則州際商務委員會即能實際規訂此項比例運價，或該比例運價之最高限度，或最低限度，或二者並訂之。

州際商務委員會之制定運價權并不限於規定合理之運價以替代認為不合理或不公允者。州際商務條例第十六條授與州際商務委員會以

命令賠償之權。在每一控訴案之審訊後，如該委員會認為違犯本條例之承運人應賠償損失，則即可“直接命令該承運人付給原告以其於某日或某日以前所應得之錢數”

本法第十五條經一九二七年三月修正後其所授給州際商務委員會之制定運價權內並包括停止一切新成立之單獨或聯運客貨運價及其他費用，分等表，運輸章程及辦法等之權力。運價簿於實行以前該委員會得有關暫停之，但以七個月為限。如依法舉行之舉證會及調察等在此時限內不能結束，則所提議增高之運價可於此時實行，然該委員會得命令承運人記載詳細賬目以備將來該委員會如實際永遠停止或修正此項運價時作為退還溢收款項之根據。在停止運價案內承運人負證明之責。州際商務委員會須與此等案件以優先審理權。

制定運價之規則

州際商務條例內最重要之制定運價條款（第十五條甲）係經一九二〇年之運輸條例所追加者。當鐵路交還私人經理時，國會及國人多以為須從速恢復其經濟狀況以利國家，輿論皆不贊成將戰時擔保進款辦法延長至六個月以外，而國會於此時命州際商務委員會施行其權力以制定公允並合理之運價。³ 其目的係使“全體承運人（或該委員會隨時所分定之運價區域每區域內之全體）以公正，得法，與經濟之管理，並以合理之開銷（保養路基，建築物，及各項設備等），能於每年得一鐵路營業淨進款之總數，此項總數須等於或極近於按照該承運

3. 包括客貨運價，其他費用，分等表，章程，及與此有關之一切事務。

人等運輸財產之總價值所應得之公允餘利”。此即所謂“制定運價之規則”。該規則大致關係於鐵路運價之普遍高度，而不涉及單獨之運價或單獨之運價制度。州際商務委員會於一九二〇及一九二二兩年施行此規則時第一次曾命令一普遍之增進，嗣後又命令一幾乎所有運價之普遍減低。一九二〇年所增進程度係按該委員會所畫分之運價區域而各異，因本規則之目的在使按照各區域全部運輸財產之總價值而各得一公允餘利之故也。東方鐵路認為需要運價百分四十之增加，西方百分之三十五，而南方及洛磯山太平洋各區域則需百分之二十五。一九二二年命全體減低百分之十，因相信較低之運價能增進營業而使全體承運人得一公允之餘利。第十五條甲內並無擔保之規定，而所期望之公允餘利至今尚未實現，但今日却有一固定之規則以調劑運價之普遍高度。按在通過此項制定運價規則之前，如承運人請求允許彼等增進其運價之普遍高度時，則州際商務委員會可自由應付之，而無法律之限制，今則不然。

當州際商務委員會執行此項規則時，國會曾命其按時決定“運輸總財產每年應得若干成分始能謂之為公允餘利”。但作此事時，該委員會必須“在考慮他事之外，仍須注意國人之運輸需要，與夫為國人擴充適宜運輸應有之需要（在現有運輸事業之公正，得法，與經濟管理之下）”。⁴ 州際商務委員會仍須為施行此項規則起見按時決定承運人運輸財產之總價值，而不必待諸詳細估價工作之完成。該項工作之

4. 當最初兩年間法律將公允餘利定作年利五釐半，如需改造，修理，或添置等亦可經州際商務委員會代加半釐。一九二二年該委員會宣佈謂公允餘利應作年利五釐七毫五。

規定見於第十九條甲內，並已於一九一三年開始矣。

利餘公積法

州際商務條例經一九二〇年之修正後其中主旨之一係欲為各競爭運輸成立一致之運價。本條例第五條命州際商務委員會為合併鐵路財產起見而預備一完全計畫。該計畫（遵照某某條件如保存競爭，維持現有之交通路線，並獲得一致之運輸費用等）須能使各競爭鐵路“為競爭之運輸定立一致之運價……”當討論第十五條甲內之制定運價規則時，曾慮及各路如在所競爭之運輸上用一致之運價則或恐因各路運輸財產不同而發生得利不均之弊。因反對此項規則者甚多，故又加入一段利餘公積法，其目的在限制某種承運人以免使其鐵路營業淨進款“特別超過公允餘利”。此法命承運人在按其運輸財產價值每年所得營業淨進款超過年利六釐時即將所超過之數作為利餘。此項利餘應平均分作二份，以一份交入政府作為普通鐵路公積金。州際商務委員會得用此項公積金“開發鐵路運輸上一切公益事務，例如借與承運人等以應付資本賬目上之開銷，或償還為股本發行之某項債券，或購買運輸器具以備轉租與承運人……”超過六釐之其餘一半應作為該路之準備金。此項準備金只能在某年所得淨利不及六釐時用作開付股息，債利，或路租等，此外不准更作他用。然如該項準備金經屢年之積蓄已等於本路運輸財產價值百分之五時，即可用作任何合法之開銷。本辦法之憲法問題雖經法庭承認，然其實施上至今尙未能盡量推行。此時之問題乃係在計算鐵路營業淨進款與運輸財產之價值時究應將何項算

入或將何項提出。至今只有少數較小鐵路已將公積金交入州際商務委員會，但其中大半皆附有正式抗議並種種保留。⁵

其他權力

州際商務委員會關於更改各州當局所制定之州內運價之權力（此權業經法庭於承認州際商務條例第十三條時給以定義）已於第二十六章論之矣。

為使州際商務委員會之各項制定運價權力便於執行起見，第十二條命該會得考問“在本條例屬下各公共承運人之營業管理法”；得迫令證人出庭並舉出證據文件，但“在任何刑事訴訟案之審訊時不得用此證據以反對此項證人”；並得用宣誓法舉證。第二十條命州際商務委員會規定報告辦法，使在本條例屬下之承運人按法呈入年報，或答覆該委員會所欲知之某項問題，以及出入款之月報，或關於本條例及其他條例所欲使該委員會考問，明瞭，或執行各事件之期報與特別報告等。一九〇六年亥波白印條例命州際商務委員會制定統一之會計制度，此事在實施制定運價權力時亦得不少輔助。該條例並命州際商務委員會考察各承運人之賬目，記錄，與備忘錄等，並任命專員或稽察員等以司其事。

第十三條催促運價案之從速審訊以利訴訟之進行。訴訟不止能由個人，商店，或公司提出，且可由任何商業，農業，或製造等會社，或其他組織，或任何政治與地方機關，任何公共承運人，或各州之鐵

5. See I. C. C., Annual Report of 1926, P. 291.

路委員會等提出。第十三條更授與州際商務委員會全權得按自己之動議舉行考問之事，並訂定訴訟規則，而不論該案係有人控訴或係由於該會之己意。為正式與非正式訟案，為賠款，為停止運價及第四條等訟案，並為復審等皆已訂有詳細之訴訟規則。州際商務委員會為使某項正式案件從速處理起見特定一辦法曰“正式案件之縮短程序”。⁶

州際商務委員會之組織

州際商務委員會包含委員十一人，皆經大總統任命，並參議院同意，其任期為七年。不得有六人以上居於同一政黨，委員不准與在本條例屬下任何公共承運人有正式關係，不准購有該承運人等任何證券或與之有任何金錢上之連屬，或從事於其他營業或另有位置等。本條例定其年俸為一萬二千金元。過半數之委員為執行事務之法定人數，但該會為從速處理多數事務起見得有權按需要情形將其委員分作若干股。並可用命令指示某項職務歸某股執行。各股皆有權審訊並判決交入該股之任何事件。各股之判決與該會全體之判決同一效力。

州際商務委員會有權任命一秘書，其法定年俸為七千五百金元，並能雇用稽察員或專員以職掌宣誓，考問證人，與接收證據等。該會能聘用律師以備顧問法律之事，或代表該會出席法庭，或在該委員會調察時或審訊時“正式代表公眾利益”。該會並有全權雇用專家或其他助手“使該會能按第十九條甲之規定算出並報告在本條例屬下各承

6. See published Rules of Practice Before the Interstate Commerce Commission, 1927.

運人所有財產之價值。”第十八條與該委員會以全權使“雇用此等人員並按其職務所值規定相當酬金。”該委員會之組織並包含估價，財政，會計，統計，非正式案件，鐵路營業，法律，訪問，鐵路業務，安全，機車察驗，及號誌與列車控制機關等局。

命令之執行

爲使州際商務委員會之判決與命令有效起見，曾在本條例內爲不遵行者定有嚴重之罰則。執行機關假諸司法部與各法庭。如不遵該委員會之運價命令時，每犯一次科以五千元之普通罰金，而“每一單獨之違犯即作爲一次，如繼續違犯則每一日算作一次。”各地方檢察官在美國總檢察官指揮之下負責追求罰款之執行。如該委員會之命令並非責令繳款者，則即由該委員會，或由任何受害人，或由總檢察官代表美國國家請求中央法院地方分庭⁷執行之。如法庭認爲該項命令之發佈一切均係合法，即應以傳票或他種法律手續執行之。倘係不遵責令繳款之命令，則原告或其他應收此款之人得向第十六條專爲此事而設之法庭提出，而“州際商務委員會之判決與命令即爲所述事實之第一證據。”該委員會所發之證人傳票亦由中央法庭執行，如不遵此傳票得由法庭酌量處罰之。倘該委員會查出某承運人違犯州際商務條例之條文或任何輔助條例，得請總檢察官提出於相當之中央法庭以命令責使承運人就入法律範圍。

7. 第十六條所與商務法庭之法權在一九一三年十月二十二日之備急專款條例 (Urgent Deficiency Appropriations Act) 內轉與美國地方法庭矣。

附 註

●參看第十三章附註二。假定該圖內各點間之距離哩數及運價爲：

甲至乙	……一〇〇哩	……五角
甲至丙	……一一〇哩	……五角五分
甲至丁	……一二〇哩	……六角
甲至戊	……(直線)一〇〇哩	……五角
甲至戊	……(曲線)一三〇哩	……五角

本文即可寫作：“如有一繞道之路線(甲乙丙丁戊線)，因其繞道關係，允許其將至中途(至丙或丁)之運價訂高於至競爭點(至戊)之運價，然由起點(甲)至此項中途地點(丙或丁)之距離(一一〇哩或一二〇哩)須長過至競爭點(戊)之距離(一〇〇哩)。”

參 考 書

- Dixon, F. H., "The Interstate Commerce Act as Amended." in *Quarterly Journal of Economics*, Vol. XXI (1906).
- Dunn, S. O., *The Regulation of Railroads* (1918).
- Hawkins, L. D., *Index of I. C. C. Reports by Commodities* (1926).
- Hearings before Committee on Interstate Commerce on Bills to Amend the Act to Regulate Commerce, Dec. 16, 1904, to Feb. 23, 1905, Sen., Doc. 243, 59 Cong., 1 Sess. (1905).
- Hearings of House Committee on Interstate Commerce on the Return of the Railroads to Private Ownership (1919).
- Interstate Commerce Commission, Annual Reports of.
- , Decisions of.
- , The Interstate Commerce Act and Related Sections of Supplementary Acts.
- Johnson, E. R., "The Problem of Railroad Control," in *Political Science Quarterly*, September, 1921.

-
- Johnson, E. R., and Van Metre, T. W., *Principles of Railroad Transportation* (1921).
- Jones, E., *Principles of Railway Transportation* (1924).
- Jones, E., and Vanderblue, H. B., *Railroads: Cases and Selections* (1925).
- Miller, S. L., *Railway Transportation* (1924).
- Report of Select Committee on Transportation Routes to Seaboard, Senate Report 307, [43 Cong., 1 Sess., The Windom Report (1874)
- Report of Senate Select Committee on Interstate Commerce, Senate Report 46, 49 Cong., 1 Sess., The Cullom Report (1886).
- Ripley, W. Z., *Railroad: Rates and Regulation* (1912).
- Sharfman, J. L., *Railway Regulation* (1915).
- Smalley, H. S., "Rate Control under the Amended Interstate Commerce Act." in *Annals of American Academy*, Vol XXIX (1907).
- Vanderblue, H. B., and Burgess, K. F., *Railroads, Rates-Services. Management* (1923).

第二十八章

鐵路行政與鐵路財政各法制

當各州與中央政府開始裁制鐵路時其原意在防範過高運價與不平待遇。立法宗旨不外禁絕弊端。各州之努力三十年矣，而中央政府之慘澹經營亦達二十稔。許多惡習皆賴以根除。而今而後地方與中央政府之目標應在建設方面發展適宜之運輸，不可徒從消極方面着眼也。

裁制運價與禁絕弊端為半司法性質，而產生利於民衆並宜於承運人之運輸則需行政手段以馭制萬端。本章及下章僅就鐵路法制中之犖犖大者而論之，至於繁縟之處一概屏而不談。為便於探討起見，更將所欲論者區分如下：(1)關於業務及設備者；(2)關於財政管理者；(3)關於公司間及承運人間之關係者；(4)關於鐵路人員及民衆之安全者；(5)關於鐵路工潮者。

業務及設備之法制

因近年來託運人對於優良貨運業務之重視，遂使業務與設備之法制頗增其重要性。許多託運人與託運人之組織自歐戰後皆將視線由低賤運費移向優良業務。由於承運人之自願，託運人之合作，與夫州際商務委員會之行政督責等而鐵路業務因之較前大有進步。此外有仍應

注意者即因託運人與承運人之合作此後似頗有不需公家裁制之勢。

按州際商務條例第一條自經一九二〇年之運輸條例修正後與“車輛業務”以極廣之定義，約包括貨運業務之大部分。其意謂車輛業務者係“機車，車輛，與夫用以載運物品之一切專用器具等經屬於本條例各承運人之使用，節制，移動，保護，分配，交換，交還，以及關於列車之安全等”業務是也。於是將供給安全與適宜之車輛業務定為在本法屬下各鐵路¹之天職。並使州際商務委員會在審訊後得命令鐵路預備全安與適宜之車輛，但“所需之費用不得逸出該承運人作此公共職務所有之能力以外。”州際商務委員會所有關於命令承運人添買或添造車輛之權力範圍至今尙未經法庭確定，但該委員會自認其有相當權力以發佈此項命令。²為交換營業而應有之設備專在第三條內定明。該條命承運人等“為在彼此各路間交換營業，並為接收，轉運，與送出一切客貨與他路而供給所有合理，適宜，並平等之設備。”

第一條仍命承運人成立並遵守“關於車輛業務之公允合理章程，規則，及習慣。”更明白禁止不公允與不合理之車輛章程及習慣。如與託運人以不公平之車輛分配即為非法。該條又為輔助煤車之平均分配起見，特命承運人於車輛缺乏時施行公平與合理之車輛分配法，並“代煤礦記錄該礦所用以運煤之車輛數目。”按第三條條文之規定係禁止承運人“無論如何”不得與任何人，任何商店，任何公司，任何地方，或任何種運輸以不正當或不合理之優待或利益，故此條在禁止

1. 關於在州際商務條例屬下之各類承運人請參看第二十七章。

2. Sec. 93. I. C. C. 701, *in re* distribution among coal mines of privately owned cars and cars for railroad fuel, Dec. 23, 1924.

車輛分配不公之外且兼禁其他不平待遇。

州際商務委員會有實施此等條文之權。該會能命令將車輛業務章程呈會存案並令將其載在運價簿內。在普通運輸情形之下，該會於審訊後得規定合理之車輛業務規則，包含使用他人車輛應付之租金；如該會認為時機緊迫得不用審訊或通知而即將承運人之車輛業務規則與習慣等停止，並得不願鐵路用具之所有權而訂定合理之緊急辦法。該項辦法須係該會認作“最能為公眾利益與人民交通謀業務發展者。”各州在施行警權時得為州內事業裁制車輛業務，然第一條規定謂各州之命令不得與州際商務委員會在施行緊急權力時所發之命令相衝突。

在車輛缺乏，運輸擁擠，或其他緊迫之時，第一條所授給州際商務委員會關於車輛業務規則及習慣之救急權力仍包含不用審訊得“發出關於裝卸，擇途，與移動貨物之公允而合理之命令。”並得命令終點站之公用。如承運人等自己意見不能一致，且得代彼等訂出應付終點站所有人之公允租金數目。然此等命令之發佈限於該委員會所認為切於實用並有公共利益之時。如係合用終點站則此項合用須不可十分妨害終點所有人自己之事務；該所有人並有權提出訴訟控告使用該終點之承運人，令其賠償一切損失或索要公允之租金。

本條例之第一條更另外授與州際商務委員會以數項行政權。承運人等如欲延長路線，建築新路，或購置或經營其他路線，必須向該委員會請領公需公便證。非經得到許可之證書且不准停辦現有之任何路線。該委員會並得命令承運人延長路線，但此項延長必須係根據“公眾方便與公眾需要之合理命令。”

第六條授與州際商務委員會權力，如該會認為事關公眾之方便與需要，且無不安全與不合理之處，得命令鐵路與水路各承運人在州際運輸之交換營業地點成立彼此實際上之聯絡。第一條同樣命令在本條例屬下之承運人與支線或私用岔道等成立並實行調車之關連，且與州際商務委員會以指導此事之權。

第十五條授與託運人以選擇途徑之全權，³ 但州際商務委員會得規定合理之例外或章程。該條命該委員會“於因公共利益並因公允分配有此需要時”得指示未定途徑之運輸以應取之途徑；而第三條禁止鐵路不得藉分配未定途徑之營業而過分妨害其任何相連之路線。如州際商務委員會認定某路“不能運輸其所得之營業及不能與公眾以適當之業務”時，則該會得按第一條所授與之權以移挪並分配此項營業與他路。此外更特別規定在運輸緊迫之時該會得與某項營業以運輸上，交換上，或移動上之優先權。吾人當仍記憶州際商務委員會按第六條與第十五條之規定且有成立聯運路線之全權。⁴

整車貨物之裝卸雖係託運人與收貨人之責任，且按習慣並非包入整車運價以內之業務，然尋常動物在公共動物廐內之卸地與重裝則為例外。第十五條規定謂“尋常動物如按整車起運，並在公共動物廐收貨，而又全經鐵路，其運輸業務應包括所有沿途必須之裝卸，入貨時送至公共動物廐內之適宜欄圍，出貨時在此地方接收並裝車而不另向託運人，收貨人，或所有人索取加價。但沿途之裝卸如係因託運人，

3. 見第十二章。

4. 見第二十七章。

收貨人，或所有人之請求，或因欲向中途市場試賣，或因欲符察驗定章等則爲例外。”本條另有一段謂鐵路所運輸之任何貨物，其所有人如代鐵路作運輸業務，或供給鐵路以運輸用具等，其由鐵路所收之酬金應受州際商務委員會之裁制並不得失之公允與合理。仍有一段禁止鐵路未經允許不得洩露其所運貨物之各項消息。

州際商務條例更有許多業務條款關係承運人之責任及提貨單。包含所謂康銘詩修正案之第二十條命在州際運輸內或運貨至鄰國之承運人於接收貨物時須填發一提貨單，並擔負該承運人自己及與之聯運之其他承運人一切損失之責。其責任包括“全部實際損失”，但有二例外：（1）如貨物在水路承運人手中時發生損失，其責任須按管理水路運輸之責任法而定，至於起運鐵路之責任與水路承運人同；（2）如州際商務委員會允許或命令承運人按照託運人所聲明之貨物價值（較實價爲低）計算運價或成立協定時，則此項聲明之較低貨價在此時即認作合法價值（普通牲畜運輸在外）。將來如須賠償時即以此爲根據。在何種情形之下鐵路得不負責任已於第十一章內言之矣。關於填送索償書，發佈通知，及提起訴訟等之法定時效均見之於第十五章。在該處並論及第十六條內所載關於溢收索償之條文。

鐵路提貨單受州際商務條例並一九一六年提貨單條例之管轄。以上所談管轄起運鐵路填發提貨單之條款復於州際商務條例之第一條內補充之。該條命在本條例屬下之一切承運人遵守關於填發提貨單并規定格式及內容等之公允與合理之章程與習慣。遵照美國法律註冊之船舶所運出口貨物有第二十五條規定其聯運提貨單。該條謂如託運人在

任何地點將一批貨物交付與鐵路，只要該地點係經州際商務委員會所指定使鐵路按照現行海運運價代定船舶之地點，該託運人即可向該鐵路索取出口聯運提貨單。在該單內分別列明鐵路運費，輪船運費及口岸費用等。州際商務委員會得有權規定此項出口聯運提貨單之格式，但須不與海洋承運人之法定有限責任發生衝突。州際商務委員會所規定之統一內國提貨單與出口聯運提貨單其格式及條件均於第十一章內討論及之。一九二七年三月四日所修正之提貨單條例第二十二條謂：

倘某承運人簽發一提貨單，或由其委託人或僱員代為簽發而該委託人或僱員之實際職責顯然為接收貨物與填發單據，則該承運人以後在州際與國際運輸內應負下列責任：(甲)對於直交提貨單上之貨主負責，該貨主有中途停留貨物之權。(乙)對於許可提貨單之持單人，如彼因信賴該單上所開列之貨色或因信賴該單上所開列之貨到日期而業經預付貨價，然同時却因承運人於簽發提貨單時所收之貨色不合或因該貨之全部或一部分當時未能收到致生損失，則全由該承運人負責。

關於財政管理之條文

州際商務條例第二十條授給州際商務委員會以索要財政報告之一切權力，而第十二條則命該會“查問在本條例屬下各承運人之營業管理法”；此外更有許多條款專及鐵路財政與其他相連之事件。當一九二〇年鐵路歸還私人管理時曾在運輸條例內訂有數項臨時條件。大總統負責“調劑，解決，清理並結束所有因中央管理而發生之一切事件與糾紛。”按照一九一八年中央管理條例之規定中央政府所欠各鐵路之擔保金及各該路與政府所立之標準合同皆須償付；因允許各路於交還時當使其“修理之完善及用具之齊備大致與初歸中央管理時相同”一語而生之軋輻必須調解；在戰時與政府未定合同各鐵路之酬金標準

亦經訂定；因中央管理而發生之“衡平評訟”（suits in equity）與海軍訴訟於中央管理終結後得對於大總統所派之相當負責機關提出之。

政府方面亦曾添置，修理，並購買新車等物，故另訂專條使承運人償還中央政府所代墊之一切資本開銷及其他債務。

運輸條例經一九二〇年六月修正後，訂出一種救濟財政之臨時辦法。此法以三萬萬金元作為循還基金，在中央管理終結後二年之內借與各承運人以備償還到期之外欠，購置用具並一切添改等，但須經州際商務委員會之批准。⁵更有一救濟方法係將根據戰前情形所定之擔保進款暫時延長。接受政府擔保之承運人於是在六個月內必能得到與一九一七年六月三十日以前三年內相同之進款。運輸條例並規定在一九二〇年九月一日以前非經州際商務委員會之批准，所有屬於州際商務條例之承運人等均不得將任何客貨運價或其他費用等減低。

關於財政上永久之輔助與裁制皆在州際商務條例第十五條甲內訂定。本條所訂之“制定運價規則”及公積金等曾於第二十七章內討論之矣。此項規則命州際商務委員會調劑運價庶使能按照運輸財產之價值得一公允餘利。公積金之目的係為接濟弱小鐵路。

一九二〇年之條例命中央政府裁制鐵路債券。在數年以前已有數州令鐵路於發行債券時先請州委員會批准，但於實際裁制上並不十分有效。一九一〇年通過曼愛勤條例時曾將此事付諸辯論，但結果只請大總統派一證券委員會其職權為調察與報告。該亥德賚委員會（Had-

5. 政府當中央管理鐵路時期如對各路有負賠償責任之處經法庭判決後，亦由此項循環基金項下撥款付之。

ley Commission) 反對中央政府之實際裁制鐵路債券，因料中央與地方各當局間必有衝突，更因相信計算資本與制定運價無甚關係。一九一四年衆議院通過一案使州際商務委員會裁制證券，但此案未成爲法律。一九二〇年之條例第二十條甲禁止在州際商務條例屬下之承運人非經州際商務委員會之特許不得發行任何股票或債票。該委員會於調查後得批准此項請求，但須認爲承運人所提議發行之證券“(甲)係在公司範圍內爲合法之用，并於衆有益，且係爲公衆辦理承運業務所必需而又與目的相合，同時更不妨礙其進行業務之能力；(乙)係爲達此項目的所應有而當然者。”

州際商務委員會在執行此種重要裁制權力時於顧及各項大旨之外仍須考慮發行鐵路證券之一切條件，蓋第二十條甲命其於批准此項呈請之全部或部分時得“按其以爲必須而適宜者訂出各項條件，並得將原呈之意修正之。”在批准之證券發行後，州際商務委員會即命各該承運人等將發售情形及進款用途等隨時呈報。購買證券人以及社會藉此得所保護，但國會之意並非使購買此項鐵路證券者無須更用己意考慮其價值。本條例特別提明謂州際商務委員會對於發行證券之批准並非使政府擔保或負責。

關於各州對此事之裁制問題，國會曾將州際商務委員會之法權定爲“獨專而全備”，並命承運人於得到該委員會之批准後更無須再向州當局呈請批准。然州際商務委員會當接到承運人之呈文後應即通知各有關係之州長，及各州之鐵路委員會或其他該管州當局俾同至州際商務委員會陳述意見。

州際商務委員會所有之法權並不包括裁制在兩年以內期滿之短期債票，且此項短期債票之總價額又不超過該承運人現有各項債票總票面值之百分之五者。⁶然承運人於發行短期債票時須將發行通知書呈報存案。在最後還本時須遵守管轄股票債票之法律。

州際商務條例另外尚訂有其他限制。第二十條甲禁止鐵路職員及董事等於發行證券之議價，抵押，或出售時不得藉以漁利，不得染指所售進之款項。如將鐵路轉租與他人經營時亦不得分潤租商之正式股利。第五條關於裁制鐵路之合併更謂“如某公司欲使其他公司之財產併入自己財產之內，該公司之債票總票面額及現有之股票總票面額不得超過州際商務委員會所算定該項財產等合併後之總價值”。實際言之州際商務條例關於發行證券之各條款與鐵路合併及制定運價規則之各條款皆有密切關係。在討論制定運價規則時所參考之各條文於討論州際商務委員會之行政權及財政權時仍須涉及。

一九一三年所通過而又經一九二〇年運輸條例所修正之第十九條甲命州際商務委員會算定並報告在本條例屬下所有公共承運人之財產價值。該條命州際商務委員會將彼等財產詳細點驗，並按照在其統一會計制度內所定之區分路基車輛等出款之辦法將其一切財產區分之；將其每件財產之原置價，今日之重置價，其重置價減出折舊，以及計算之方法等確實決定而呈報之；“如有其他價值與價值要素等亦須分別算定而呈報之”；將所有地畝，路基，及終點等之原置價並現在價值與其所改善之處分別說明之；將不作公共承運事業使用之所有財產

6. 此項百分之五限度計包括新發行之債票以及一切現有之短期債票。

單獨呈報之；“將支配該項公共承運人財產之現在公司及以前公司之歷史與組織呈報之；呈報各該承運人每次之債票發行，發行債票時一切財政上之規定，總得利與淨得利以及所有之開銷等；並呈報關於公私地畝各項捐助與夫其他禮物捐項等之詳細事實。”

按此項估價工作恒完全或大部分用之於鐵路運價方面，然本條例並未限制其用途。將來完成後並能用作計算鐵路資本，課稅，及會計等事。

州際商務委員會之估價工作尙未底於成，並已證明其為一種開銷重而困難多之工作。在一九二七年之年報內州際商務委員會謂按所有鐵路哩數試定之估價業已公佈，但許多公司提出抗議，並稱該委員會未能遵行國會所有之訓令。

將來州際商務委員會最終估價報告完成後其在某項指定用途上必致引起許多嚴重法律問題。美國大法院將來必須判斷在為制定運價，為計算資本，或為其他目的而估定鐵路價值時究應採用某某原則。

本條例第二十條命州際商務委員會規定統一之會計制度，並禁止承運人不得“於州際商務委員會所規定或批准者外更有其他任何種帳簿，記錄，或備忘錄等。”該條除與制定運價及管理運價有重要關係外，並對於鐵路行政及財政方面亦有重要關係。州際商務委員會所規定之統一歲計帳，盈虧帳，總平準表，以及路基車輛等投資表對於投資人考察其鐵路之經濟狀況及物質狀況時，對於管理鐵路財產與領導鐵路各部分之董事及職員等，並對於認真實施其行政權，財政權，及法制權之國家當軸皆有重要價值。

除太平洋附近數路外，美國所有鐵路皆組織於各州法律之下，最初發給鐵路執照者多根據各州立法機關之特別提案，而此項特別執照不免發生許多偏私與弊竇，於是各州始通過普通公司組織法，且有許多州憲禁止發給特別執照之事，因曾欲試行裁制鐵路之故是以在執照內恒插入關於運費及得利之條文，但此種對於公衆之保障效力頗微。鐵路公司係半公共性質之公司，故其業務，費用，與財政等皆應受公家之裁制。

鐵路之位置規定於其執照之內，並受法律限制。鐵路執照內關於位置之條文有時將鐵路所經之路線詳細說明，有時只提出其各終點或其大致之區域。普通皆給與鐵路公司以“土地官價購買權”(right of eminent domain)，庶使其能得必需之路基。州法更訂出一切司法手續，藉此以決定應與地主之償金，並鐵路欲用某地時應提出之證據。各州立法機關常通過普通法律與鐵路以土地官價購買權，但法庭司察此權之實行，而每次必須證明鐵路所欲用之地段係專以運輸為目的，且承運人之呈文必須以公共方便及公共需要為根據。

當一九二〇年修正州際商務條例以前，中央政府除非在中央區域內向不干涉鐵路位置問題。該條例第一條命鐵路於興修新線或延長舊線以前向州際商務委員會請領公需公便證。此條雖大致指諸鐵路建築而不指位置問題，然其與位置之關係已瞭如觀火矣。州際商務委員會如認所提議之路線與公共方便及公共需要不合時，得有權阻止其修築或批駁其呈文。

鐵路如無力償付債息或應付其他債務時，則債權人得請法庭派一

“整理人” (receiver) · 如債權人之請求已蒙批准，而整理人亦已簡定，則該路即歸法庭管理矣。蓋整理人係代表法庭並受其指揮。法庭得停付一切利息，並得將每日進款及售賣整理人證書所得之款作為經營此路與改善產業之用。整理人與債權人及所有人合作以制定適宜之改組計畫。然如察出該路債務之重直使其毫無希望而趨於破產一途，則法庭得指揮整理人出售其產業以償還債權人。但無論如何整理人須先盡其所能以經營此路，並整頓其產業，因鐵路業務為半公共性質，而投資之大部分皆不能收回故也。鐵路之價值泰半以其成功與失敗為轉移。

考法律原意雖係藉整理鐵路而保護債權人，但許多鐵路整理案皆係本路董事或局長或與該路友善之債權人提出，目的為維持現在局面而避免欲使鐵路破產之真正債權人。按普通習慣常將本局局長或其他代表人建議與法庭作為整理人。而法庭每重視此等建議。此項辦法名曰“友誼之整理”。鐵路如因市面商務不振瀕於危險時恒藉此法以保護現有局面，不使債權人或其他有關係方面橫加干涉。倘鐵路之窳敗另有原因，如債息及其他固定費用之繁重，計算資本超過實額，延長路線之失計，估計除利或將來營業與進款等未能翔實，則此項整理案雖係該管理當軸自己提出而法庭亦得以相當辦法保護債權人之利益。當鐵路在整理人管轄之下時債權人得提起撤職訴訟。如其勝訴，則或將整理辦法另起爐竈，或出售公司產業。如整理人善於經營（無論友誼與否）而債權人又誠懇同意於改組計畫，則每能避免破產，且使危急之鐵路得到物質上與經濟上之進步。

參 考 書

- Barron, M. L., "State Regulation of the Securities of Railroads and Public Service Companies," in *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, Vol. LXXVI, March, 1918 pp. 167-190.
- Daggett, Stuart, *Railroad Reorganization* (1908).
- Dixon, F. H., *Railroads and Government* (1922).
- Frederick, John, "Federal Regulation of Securities under the Transportation Act of 1920." A Ph. D. thesis submitted to the faculty of the University of Pennsylvania (1927)
- Huebner, G. G., and Johnson, E. R., *The Railroad Freight Service*, (1926).
- Interstate Commerce Commission, Decisions of.
- , *The Interstate Commerce Act and Related Sections of Supplementary Acts*.
- Johnson, E. R., and Van Metre, T. W., *Principles of Railroad Transportation* (1921).
- Jones, E., *Principles of Railway Transportation* (1924).
- Jones, E., and Vanderblue, H. B., *Railroad: Cases and Selections* (1925).
- Miller, S. L., *Railway Transportation* (1924).
- Ripley, W. Z., *Railroads: Finance and Organization* (1915).
- Securities Commission, Report of, in House Doc. No. 256, 62 Cong., 2 Sess. (1911).
- Sharfman, J. L., *The American Railroad Problem* (1921).
- Vanderblue, H. B., and Burgess, K. F., *Railroads, Rates-Services-Management* (1923).

第二十九章

管轄承運人間之關係及 安全器械與工潮之各法制

公司間之關係及承運人間之關係

國會及各州立法機關對於鐵路財政管理之注意較次於鐵路合併問題，而近年來中央裁制政策中之變遷亦無甚於此者。將短小而相連接之鐵路治成較大系統之辦法肇端於一八五〇至一八六〇之十年內，然因其原意係為成立敏效之直達路線，係為有希望之各鐵路設置必需之終點與開拓營業之出路，並係為利用大規模運輸之經濟，故民衆尙無十分敵視之意。迨至十九世紀之末葉，各競爭路線較大之合併次第實現，其方法或操縱股票，或組織保有公司，或假藉長期租賃等。有時其目的直為控制或消滅競爭，於是禁例設而訴訟興矣。各州因之多採取反信託律以實施於平行與競爭之鐵路間。

一八九〇年七月二日國會通過舍爾曼反信託條例 (Sherman Antitrust Act)，將鼓勵競爭之大政策施諸州際及國際商務之內。該條例之初意在取締各大實業之合併，但其字句却甚寬汎，故當政府控訴密蘇里運輸協會及聯合運輸協會時，大理院於一八九七年及一八九八

年兩次判決內稱該條例並能適用於鐵路。最初舍爾曼條例只適用於運價協定，故彼時各路皆利用合併一法以遏止過甚之競爭。然嗣後復將此法實施於鐵路之合併，於是此路又有不通之感。

舍爾曼條例宣稱“凡一切為壟斷各州間或國際商務而定之合同，假藉信託或其他方法而成立之合併，或結黨密謀等”均為非法。哈瑞曼與席魯兩人欲藉北方證券公司而將許多競爭路線併入一處，此事於一九〇四年判為非法合併。嗣後又因執行舍爾曼條例之故致將南太平洋聯合鐵路系及紐約·紐哈文·哈梯富爾鐵路系解散。

國會於一九一四年十月十五日之柯雷唐反信託條例 (Clayton Antitrust Act) 內復擬鼓勵競爭。該條例禁止經營州際或國際商務之公司不准“直接或間接取得另一公司股票之全部或一部分而藉此以減輕該兩公司間之競爭，或牽制任何地方之商務，或欲在任何商務中培植壟斷勢力。”該條例更謂“任何公司不准直接或間接取得兩個公司以上之股票全部或一部分，藉此（或利用股分投票權或託人代理投票或其他方法）以減輕各該公司彼此間之競爭，或牽制任何地方之商務，或欲在任何商務中培植壟斷勢力。”凡完全為投資性質之購買股票，或成立公司其實際目的為輔助總公司“推行目前之營業”，或為其“自然與合法之支部或擴充”，與夫為吸收不相競爭之短線且亦無減少競爭之結果者，則均不為柯雷唐反信託條例所禁止。

大致由於歐戰時因政府管理鐵路而得有經驗，故輿論對於鐵路合併一事頗改從前所持之態度。關於鐵路應有合理之得利既成為公認之事實，是以結果不只產生制定運價之規則（第十五條甲）且使政府有

裁制鐵路發行證券之舉，以及變更其對待鐵路合併之政策。第十五條甲之利餘公積辦法專為防範大鐵路以免獲得高出於公允之餘利，而更以借貸方法補助弱小鐵路，同時尤認為如能鼓勵大鐵路與小鐵路合併則進款與運價各問題之解決必更永久。

州際商務條例第五條經一九二〇年運輸條例之修正後並未完全忽視競爭原則，但鼓勵在州際商務委員會監督下，並在某某原則管轄下之鐵路合併。州際商務委員會所批准之合併得不受中央及各州反信託法律之限制，但“彼等須能奉行州際商務委員會按照第五條所發佈之命令。”如僅欲假藉租賃，或購買股票，或其他方法以取得鐵路之控制而並非欲將承運人等合併“成為獨一之管有系統或經理系統”時，則只要州際商務委員會相信此種控制係“利於公眾”並以為在取得控制時之情形與條件等皆甚公允而合理該委員會即能批准之。然將各路“合併”成為統一之管有系統或經理系統時却受許多限制。國會之意以為非將各路訂出一完備之計畫後不能輕易批准此種永久之合併。按此項計畫係欲將全國鐵路網最後合併成為有限數目之大鐵路系。州際商務委員會在擬具與採用此項合併計畫時必須遵守以下各要旨：（1）原有之競爭須“盡力保存”；（2）“現有之交通途徑”應充量維持；（3）在此種限制之下“各鐵路系之規定必須使彼此競爭各系之運輸費用，或按其運輸財產價值之費用能彼此相同，或相差極微，如是則各系於輸送競爭之營業時始能採用一致之運價，並在得法管理之下始能按照其財產之價值獲得大致相同之利率。”

一九二一年州際商務委員會公佈一試行計畫，定有十九條併成之

鐵路系，其中有允許能選擇通融者，但至今皆未實行。州際商務委員會並無強迫施行之權，而承運人等亦未自動接納該委員會在其計畫內所提議之合併。承運人得有權建議於州際商務委員會，但第五條明白規定謂彼等提議之合併“必須與州際商務委員會之完全合併計畫相符合而相表裏。”

州際商務委員會所以決定停止頒佈其合併試行計畫者，因相信：

(1) 本條例第五條內之三要旨有彼此衝突之處。如欲保持競爭及現有之交通途徑，則同時勢難完成本條之重要目的，該目的即係將競爭之鐵路併成有限數目之系統並使其運輸費用及按其財產價值所得之利率皆大致相同。(2) 本條例內並未說明某種永久之合併可以無須完成此項目的。按制定運價規則與第五條之關係十分拘束以致阻礙或可與承運人及託運人雙方有益之合併。(3) 頒佈預定之計畫而令各鐵路試行之，此種辦法完全不切實用。蓋強路之吸收弱路實為一最困難之財政問題，如預先定出一完全試行計畫宛如膠柱鼓瑟反使州際商務委員會及承運人等之進行愈加困難而已。州際商務委員會在尼庫普壘鐵路(Nickel Plate) 案內之判決即可證明該會並不堅持其試行計畫。

雖然，本條例內關於鐵路合併之各條文至今尚無所變動。州際商務委員會曾向國會建議謂所有命該會制定並公佈一完全合併計畫之條款最好取消，而該會“於審訊之後得以全權批准或批駁呈請合併之公文”，并在該會認為適宜時得參用其以前普遍調查¹ 所得之結果。此外更有他人提議謂鐵路之合併將來必須強迫執行，而在國會內亦有數

1. Docket No. 12964. Consolidation of Railroads.

次提案謀給予州際商務委員會以指導權者，按照第五條內宗旨所定之完全合併辦法如不假諸強迫法律則將來能否有完成之一日實屬疑問，不過現在法律倘能按照州際商務委員會之提議而修正之，則將來自動之合併或當有所進展也。

州際商務條例第二十條甲取締連鎖董事法。該條謂無論何人有在二路或二路以上充當董事或職員者，非經州際商務委員會認作“與公私各利益概無妨害”則均視為違法。州際商務委員會曾批准許多呈文而亦有批駁者，不過不能以批駁之數目多寡度量該法之效力大小耳。“查利益衝突之承運人對於彼此選擇管理人員極關重要而本條例却影響此事甚大。”² 承運人送至州際商務委員會關於此事之呈文較少。

州際商務條例第五條經一九一二年巴拿馬運河條例修正後，對於在該條例屬下之鐵路及其他承運人之操縱水路承運人者加以限制。鐵路在一九一四年七月一日以後，除非經州際商務委員會考定事實後而與以特許者外，其對於有所競爭或能有競爭之任何水路公共承運人如有敢“管有，租賃，經理，操縱或發生其他關係者，不論用直接，間接，假藉任何保有公司之股票所有權，或成為公共之股東或董事等，或用任何其他方法”皆為違法。此外並定出巴拿馬運河之水路承運人與他處水路承運人之不同點，而禁止鐵路如與巴拿馬運河之水運承運人有競爭時不准操縱之。至於他處之水路承運人雖已在其競爭鐵路支配之下，如將此事呈明州際商務委員會，而該會認為“與民衆之方便

2. I. C. C. Annual Report, 1926, P. 23.

3. 見第四十五章。

上及商務上均有利益，”且並不“排斥，阻止，或減輕水路競爭，”則亦可允其繼續辦理。³

柯雷唐反信託條例第十條規定公共承運人與商家之關係，如關於債券上，供給材料或其他物品上，或訂立建築及保養各合同等。倘該商家由於鐵路之董事，總管，材料職員，或其他人員之媒介而與該承運人結聯，或該承運人之董事或職員及代理人等與該商家發生密切關係，則每年如有超過五萬元以上之交易即為非法，但其交易如係按照州際商務委員會所訂之章程以自由與公允之投標方法所得者為例外。

鐵路之控制煤礦在亥波白印條例內有特別規定。許多運煤鐵路與煤礦事業有極大關係，而此種聯絡則多認為不平待遇之來源。於是在州際商務條例之第一條內加入一段“商品條文”，該條文稱任何鐵路在州際運輸或國際運輸內除木料及木製品外所有載運“自己或在其指揮下所製造，開掘，或生產之物品者，或管有該運輸物之全部或一部分者，或與該物直接或間接有任何關係者，除非該物係該承運人分內所用之必需品外”則皆為非法。本條文之憲法地位經大理院於一九〇九年予以承認，但其效力則幾等於零，因法庭同時又謂鐵路之管有煤礦公司股票並非管有其財產，故鐵路對於所運之煤亦無法律責任。⁴當許多無煙煤承運人照此原則將其與煤礦關係調劑適宜後而大理院復變更其主張，⁵且表明其意見謂煤礦公司如欲避免商品條文之管轄必須為真正之煤礦公司，如僅僅在鐵路與煤礦間或與售煤公司間畫一公

4. U. S. v. Delaware and Hudson, et al., 213 U. S. 366, May 3, 1909.

5. U. S. v. Lehigh Valley R. R. Co., 220 U. S. 257, April 3, 1911; U. S. v. Delaware, Lackawanna and Western, 238 U. S. 516, June 21, 1915.

司界線則不能消滅鐵路方面法律責任之存在。大理院後又令曰凡鐵路與煤礦假藉保有公司而連結如瑞丁公司之辦法者，仍不免認為違反商品條文之規定。⁶

管轄承運人間彼此在公司組織以外之各種關係之法制已於討論鐵路運價，業務，及設備之法制時言之矣。然州際商務條例內之反公攤條文須於此處稍談一二。該條例原文第五條禁止在本條例屬下各公共承運人不准為營業公攤或為入款公攤訂立合同，協定，或合併等。運輸聯合會等於是只得停止其公攤辦法。嗣後時常有人提議謂此種禁止政策應即取消，而在適宜公共監督下所訂之公攤辦法無妨允准。然此事與鐵路合併問題相同，直至一九二〇年通過運輸條例時始得修正。修正後之條文命州際商務委員會在認為此事能改善業務或增進行車經濟而又不過甚牽制競爭時，得令承運人成立公攤營業及進款之辦法。任何公攤辦法其條件必須公允合理，至於管理上必須遵守州際商務委員會所定之章程。

法律關於安全之條文

州際商務條例及其他無數中央輔助法律皆包含許多條文欲增進鐵路人員及其所運客貨之安全。州際商務委員會成立各種特別機關如機車察驗局 (Bureau of Locomotive Inspection)，安全局 (Bureau of Safety)，及號誌與列車控制器械局 (Bureau of Signals and Train-Control Devices)等。一八九三年之安全器具條例內規定條款大致

6. U. S. v. Reading Co., 253 U. S. 26, April 26, 1920.

關於機車力，主動輪風閘 (driving-wheel brakes)，列車風閘，自動掛鉤 (automatic couplers)，鐵欄 (grab irons and handholds)，及貨車車鉤之標準高度等，而定州際商務委員會為管理及監督機關。該條例後經一八九六年，一九〇三年，及一九一〇年之各次安全器具輔助條例等修正而擴大。一九〇二年之專款條例復設置察驗員以司其事，而一九一六年之條例更修正其司法手續，規定關於安全器具條例一切訴訟之判斷與法庭發佈命令之種種程序。

一九一〇年之遇險報告條例⁷ 命承運人造具遇險之月報。遇險後如有嚴重傷人及損物之事則州際商務委員會須澈察究竟，而將所察之結果公佈之。一九一五年之褒章條例授給大總統以頒賜褒章之權。如某人於鐵路摧毀或大難當前之時，不顧己命以阻止火車遇險，或拯救他人性命，得以褒章獎勵之。該條例並設置一委員會於州際商務委員會之內，專司調查此項呈文，並作各種建議。州際商務委員會於一九〇九年之條例內獲得全權以裁制爆炸物或其他危險物之運輸。該條例普通稱作運輸爆炸物條例。⁸

一九〇八年之灰池條例 (Ash-Pan Act) 規定凡在州際或國際運輸上行駛之機車必須使其所攜帶之灰池於倒灰時或清理時不用工人進入機車之下即能處理，否則為非法。一九一一年之鍋爐察驗條例 (Boiler Inspection Act) 禁止行駛鍋爐不安全之蒸汽機車，並設置機車鍋爐總察驗官一人，副察驗官二人，及地方察驗員若干人。經州際商務委

7. 本條例撤銷以前一九〇一年三月三日條例。

8. 參看第十二章。按一九〇九年三月四日所批准，而於一九一〇年一月一日實行之條例聲明將以前一九〇八年五月三十日之條例取消。

員會所批准之鍋爐察驗規則及所發之命令，承運人必須遵守。由於鍋爐失效而生之危險並有嚴重之傷害時，必須呈報察驗當局以憑調查。本條例於一九一五年修正時包入機車之全部，而機車察驗之該管機關亦同時擴充。

國會於一九〇六年聯席議決命州際商務委員會將用之於自動控制鐵路列車之區截段號誌制度及器具等徹底調查而呈報之。嗣後又定出專款以備試驗區截段號誌，而州際商務條例第二十六條於一九二〇年復使州際商務委員會命令承運人裝設“按該委員會所規定之自動停止列車或控制列車之器具或方法等。”州際商務委員會自是以後遂訂定專條，並令許多鐵路在其客運機車段上裝設其所批准之自動停止列車或控制列車等器具。

一九〇七年之工作時間條例採用另一方法以保障安全。該條例經修正後規定謂凡車上正式或有關係之員司不得使令或允許其繼續當班至十六小時以上。在當班十六小時以後，必須令其繼續休息最少十小時。在十小時繼續休息之內不得使令或允許其再行當班。車上之員司“如已於任何二十四小時之內曾共當班十六小時，則必須令其繼續休息最少八小時，不得使令或允許其在休息前繼續當班，或於休息時間未滿前再行當班。”關於列車移動之調車員與電話生電報生等在指揮塔，公事房，車站，或他處如晝夜繼續當班，則在任何二十四小時以內不得工作九小時以上。如只作日工則以十三小時為限。然如在緊急時期，調車員及電話電報生等得允許其當班較久。州際商務委員會於審訊後如認為理由充足，得延長其工作時間。該路在此時間內必須遵

守其標準條件。本條例之條文並不適用於遇險或有天意不測之時；亦不適用於誤點之時，蓋因員司在出發時並未料及也；更不適用於已毀或被拯救之列車上之員司。

關於鐵路工潮之法制與調劑

法庭及國會對於鐵路工友與鐵路當局間之關係向極注意，因鐵路罷工影響於工商業及民衆之方便上至鉅。故民衆對於鐵路工潮已公然成爲一重要之關係者。鐵路僱員及其他實業之僱員有單獨或全體停止工作之權，但以不違反契約及不生法外行動爲限。罷工者如和平勸說其他僱員或未來之僱員等在法庭普通認爲合法，然如罷工者發生暴動或示威等則法庭不只認彼等爲違犯禁律，且恒施用其衡平權力以遏止之。在普通法上許多有關罷工之處皆經中央及地方加以修正，使適合於鐵路情形。司機人，車上職員，或其他僱員如在中途棄去機車，車輛，或列車，或損毀機車或車輛等皆爲刑事犯；法庭並謂如某路司機拒絕拖曳其連線之車輛以幫助彼路之罷工即爲違法。阻礙郵運者在禁止之例。

法庭恒出禁令阻止鐵路僱員不得搗毀財產，不得威嚇他人，並不得作其他妨害鐵路爲公衆服務或運送郵件之事。此類禁令每爲工會人員及他人所詬病，彼等認爲係對於罷工權之非法干涉，故頗有人主張謂罷工者如有犯法行爲應按法定罰則處理之，而不應出示禁止，蓋罷工人如不遵此項禁令時即犯侮辱法庭之罪。工會尤其反對以前法庭時常發出之籠統禁令，因此種命令每沉沉禁止罷工人不得“用任何方法

干涉列車之移動，”而有時且於禁止某人之外並禁止“所有與其聯絡設謀之人或無論其他任何人。”然國會關於不許法庭在發生工潮時施用禁令之提案却未通過，因法庭施用此權以遏止對於財產上不能補救之傷害乃在其衡平法權之內，並在合理限制之下認為一種必需之保護方法。此種保護為法典內所無，蓋法典內所列者皆係犯法後之懲戒方法也。但國會於一九一四年通過柯雷唐反信託條例，其目的即為裁判法庭之施用禁令。

柯雷唐條例謂禁令只能在必須防止不可補救之傷害時發佈，而此種傷害在法律上亦無補救之辦法。該條例不許將禁令用之於罷工人之某項行為上。法庭不得禁止罷工，或工人間之和平勸誘，和平阻止他人作工，謝絕主顧，合法之會集，分配罷工利益，以及一切其他在平時認為合法之行為。該條例更謂凡呈請發佈禁令之人必須特別以書面並宣誓法說明其現受損毀與恫嚇之財產及財產權，並令法庭詳細說明發佈禁令之理由，且須指定某某行為係所取締者。初次禁令非先通知雙方不得發佈，而臨時禁令亦非通知雙方不得發佈，但如顯然在審訊之前將有不可補救之損毀事件發生者得不在此例。臨時禁令以十日為限，非有充分理由不得延長。如法庭禁止某項行為，而此項行為在中央法律內仍為一刑事犯，在違犯此項禁令時如被告人要求陪審辦法，則非經陪審員之審察後不得逕按反抗法庭施行懲罰。但如此項反抗係在法庭之前發生，或此項禁令係由於美國政府所提出訴訟之結果時得為例外。控訴某人反抗法庭之案件其提出之特效以一年為限。柯雷唐條例並非不許施用禁令以防止不可補救之損害，但阻遏法庭之過急行

爲，且不無保護罷工人之意以反對籠統之禁令，並反對牽制彼等使不能作法律所不禁止事件之命令。

因民衆對於順利無擾之鐵路業務關係綦切，故中央政府自一八八八年以來即設立機關以調劑鐵路勞工問題，並預防或解決鐵路工潮。一八九八年國會通過鄂德曼條例 (Erdman Act)，該條例命州際商務委員會主席與政府之勞工委員合組一處以調解鐵路工潮，又爲不能和解之爭執訂定自請公斷之條文。該條例後爲一九一三年之紐蘭德條例 (Newland Act) 所修正，於是成立一永久之和解處並將鼓勵自請公斷之條文加以修改使其更易實行。許多鐵路爭執遂藉此等法律得所解決，然對於完全消滅鐵路罷工之意則猶患未能實現。當一九一六年有嚴重破壞運輸之勢時，許多有組織之鐵路人員皆拒絕公斷彼等之工資問題，國會於是藉通過亞達姆森條例 (Adamson Act) 始將一場全國總罷工之風波揭過。該條例規定鐵路人員之工作以八小時爲一日。

在中央管理之時鐵路工資得以增加，而工作狀況及規則等皆得劃一。同時並於美國鐵路管理處內設立特別調劑機關。彼時相信在中央管理終結後定有不少問題繼續發生，於是在一九二〇年之運輸條例內規定方法以調劑之。其方法共分三層：

(1) 鐵路當局與僱員須負責用會議方法考慮一切有破壞運輸可能之爭執，並藉此方法盡力解決之。(2) 關於屈抑，規則，或工作情形之各項爭執如不能用直接會議方法解決，應提交一“鐵路勞工調劑機關。”該條例規定此類機關“可由任何承運人，或數承運人共同，或全體承運人，與承運人之任何員司，或員司之組織，或多數組織之合

併機關，彼此協議成立之。”(3) 該條例產生一鐵路勞工局，該局共有負責者九人，三人代表鐵路，三人代表工友，三人代表民衆。凡一切關於屈抑，規則，或工作情形之問題如不能由以上機關調劑，可提交該局。如該局認為有破壞運輸之勢亦得自動將該項問題提出。如在第一步之直接會議辦法失敗時，該局亦有權（或有人呈請或自動）調劑之。本條例定出數項要旨以備該局調劑工資時有所秉承。該局並有大權以調察，傳喚證人，並查考一切賬目與信件等。然其所判決對於鐵路及工友皆不強使遵行。如遇判決後不遵時，該局之惟一辦法即係察明是否確實不遵而“按其己意將判決書公佈之。”

許多爭執業經按照運輸條例之勞工條文而解決矣，但依然不能完全化除罷工之事。鐵路工會與鐵路當局不能同意以設立調劑機關，故亦無成立者。鐵路勞工局常代解決許多問題。該項問題皆原擬歸彼等直接會議或歸調劑機關解決者。經過數年工作後，鐵路員司及當局方面皆遠避該局而不用，於是其功效逐漸銷失。

在一九二六年美國國會通過一鐵路勞工新法名曰瓦特生帕克條例 (Watson-Parker Act)。該條例將鐵路勞工局取消，並謂鐵路職工與管理當局必須負責盡其全力以成立並保持彼此間之諒解。如有爭執發生，第一須由關係方面直接以會議方法解決之，而單獨承運人與其僱員間，或許多承運人共同與一地或全國之鐵路勞工間之調劑機關亦須成立。此種機關有調解僱傭上各項屈抑之權，並得解釋與施行已有之各協定，但無權變更工資，規則，及工作情形等。本條例特別聲明謂絕不禁止單獨承運人與其僱員間彼此藉成立合同等方法以解決其爭

執。本條例復設立一調停處，該處包含五人，皆經大總統任命，並經參議院同意。其職務係應任何方面之請求或出於自動而調停未決之勞工問題，該問題或係直接會議與調劑機關所不能和解之屈抑，或關於某協定之解釋法不能一致，或關於變更工資，規則，與工作情形等。本條例仍謂如該處不能將雙方引入和平解決之途，即應設法使彼等出於公斷，於是又規定選擇公斷員方法及公斷手續。公斷之判決必須向適宜之美國地方法庭存案，即作為該法庭之意見。贊成將爭執用公斷方法解決之各方面皆須遵守此項判決。倘用以上各種方法皆不能解決此項爭執，而該爭執又頗有破壞州際運輸之勢，則該處即須呈報大總統，大總統得按己意設一機關調查此案，該機關須於三十日以內呈報之。如至此仍不能解決，則運輸不可中斷六十日。

本條例經人反對，謂其並未規定代表民衆者。如鐵路當局與其僱員同意於某種工資協定，則其擔負按照制定運價規則終須轉至民衆身上。然成立非法工資協定之危險究不甚大，因州際商務條例第十五條甲謂承運人所應得之公允餘利須在“誠實，得法，並經濟管理之下，而保養路基，建築物，及用具等之開銷且須合理。”由於取得一公允餘利之困難，故承運人絕不欲使人批評其為合謀欺詐。本法律之通過大致由於多數工人團體及鐵路公司等之催促，蓋彼等希望假藉此項稍切實用之計畫而謀彼此之合作，庶使爭執問題能得合理之調劑。

參 考 書

- Chamber of Commerce of the United States, Report of Special Committee on Railroad Consolidation (1923).
- Interstate Commerce Commission, Tentative Consolidation Plan, 63 I. C. C. 455 (1921).
- Interstate Commerce Commission, Annual Reports.
- , The Interstate Commerce Act and Related Sections of Supplementary Acts.
- , Nickel Plate Unification 105 I. C. C. 444 (1926).
- Johnson, E. R., and Van Metre, T. W., *Principles of Railroad Transportation* (1921).
- Jones, E., and Vanderblue, H. B., *Railroads: Cases and Selections* (1925).
- Morgan, James, *The Life Work of Edward A. Moseley in the Service of Humanity* (1913).
- Ripley, W. Z., *Railroads: Finance and Organization* (1915).
- Splawn, W. M., *The Consolidation of Railroads* (1925).
- Stockett, J. N., *Arbitral Determination of Railway Wages* (1918).
- Wolf, H. D., *The Railway Labor Board* (1927).
- (See also court and commission decisions referred to in this chapter and references shown on pages 327, 328 and 341.)

第三十章

鐵路國有問題

由各國經驗言之，政府對於某部分鐵路事項必須加以控制。因鐵路業務之爲半公共性質，及因其與商務，與國家富源之啟發，與人民之旅行能力，與運輸郵件等之密切關係，遂使鐵路之修造當合乎時地之需求，而其經營方法尤須使業務適宜而運價克己。各國政府多有由於軍事及政治關係而控制鐵路者。

私人資本無論有無國家補助，如勢難修造應有之哩數，及置辦應有之運輸設備，或私有鐵路在國家裁制之下不能經營滿意，則國有與國辦方法於是乎尙焉。不過根據原理而採取國有國辦爲主義者究不多見，普通所以採取國有政策者多因通權達變另有用意耳。實際言之，一國之內恒有許多原因阻撓私有資本不能用以修築鐵路與經營運輸，或有特別軍事及政治企圖，遂使鐵路發生國有國辦之結果。

按最普通之區別有“國有國辦”及“民有民辦”之分，而民有鐵路皆受國家種種裁制。然亦有國有而民辦者。例如英屬印度其國有而歸公司經理之鐵路達一萬九千哩以上，而同時政府亦自營一部分；印度各省鐵路多有由本省經理者，然民有公司更常經營其自有之鐵路。此外仍有許多民有鐵路受國家之津貼或擔保。意大利在一九〇五年以

前其國有鐵路由政府訂立合同歸諸私人公司承辦者垂二十年，然後因私人公司之業務實欠佳妙，政府遂收回自辦。政府至今對於再議承辦合同尙存觀望，蓋恐將來在經濟上及業務上不能使人滿意也。

民有而國辦之事亦曾試行數次，多係應付臨時緊急之需。當歐戰時美國及其他數國皆將民有鐵路收歸國家辦理。美國鐵路自經政府辦理後，人民至今並無贊成其應為永久政策之傾向。

他國鐵路之國有與國辦

他國國有與國辦鐵路之漸增，及其政策之得失，雖不足用以解決美國之國有與民有問題，然彼等採取國有政策之原因，以及能使國有鐵路成功之理由，均有足借鑑者。

一九二五年外國之國有鐵路與民有鐵路

材料取自美國商部一九二五年年鑑並預計一九二六年之數目；各外國之年鑑；

鐵路經濟局及鐵路新聞統計局等之刊物；一九二七年世界通書；鐵路雜誌等。

國 別	哩 數			百 分 數	
	民 有	國 有	總 數	民 有	國 有
阿爾及利亞.....	757	1,861	2,618	29	71
阿根廷(1).....	19,186	4,112	23,298	82	18
澳大利亞.....	996	24,845	25,839	4	96
奧地利亞.....	516	36.09	4,125	13	87
比利時.....	216	2,977(3)	3,193(4)	7	93
玻利非亞.....	1,491	.....	1,491	100	...
巴西.....	3,298	15,728	19,026	18	82
布加利亞.....	.....	1,700	1,700(8)	...	100
坎拿大.....	19,604	20,748	40,352	49	51
智利.....	2,437	3,772	6,209	40	60
中華民國(2).....	3,108	4,662	7,770	40	60
可倫比亞(2).....	333	776	1,109	30	70
古巴(2).....	3,573(5)	149	3,722	96	4
捷克斯拉夫.....	.....(6)	8,149(6)	8,149	...	100

丹麥.....	1,643	1,505	3,148	52	48
荷屬東印度羣島...	1,853	2,571	4,424	43	57
厄瓜多爾(1).....	.....	470	470	...	100
埃及(1).....	852	1,947	2,799	31	69
愛沙尼亞.....	.....	1,130	1,130	...	100
芬蘭(1).....	150	2,754	2,904	6	94
法蘭西.....	20,431	5,628	26,059(4)	78	22
德意志(2).....	2,917	33,074	35,991	8	92
希臘.....	1,156	827	1,983	58	42
荷蘭(2).....	900	1,351(3)	2,251	40	60
匈牙利.....	868	4,548	5,416	16	84
印度.....	8,514	29,756	38,270	22	78
愛爾蘭(2).....	2,999	24	3,023	99	1
意大利(2).....	2,861	10,244	13,105	22	78
日本(1).....	2,577	7,837	10,414	25	75
拉特維亞.....	.....	1,743	1,743	...	100
立陶宛.....	.....	1,052	1,052	...	100
墨西哥.....	4,861	8,336	13,197	37	63
紐芬蘭.....	.....	906	906	...	100
新西蘭.....	119	3,085	3,204	3	97
挪威.....	271	1,959	2,230	12	88
秘魯.....	596	1,494	2,090	30	70
波蘭.....	.....	10,420	10,420	...	100
葡萄牙.....	1,180	825	2,005	58	42
羅馬尼亞.....	.....	7,424	7,424	...	100
俄羅斯.....	14,144	31,547	45,691	30	70
暹羅.....	126	1,486	1,612	8	92
南非洲聯邦.....	566	11,528	12,094	5	95
西班牙.....	9,854	.....	9,854	100	...
瑞典.....	6,196	3,734	9,930	60	40
瑞士.....	.....	3,708	3,708	...	100
英國.....	21,158(7)	.....	21,158(7)	100	...
烏拉圭.....	1,633	.....	1,633	100	...
委內瑞辣.....	593	68	661	89	11
南斯拉夫.....	576	5,572	6,148	9	91
外國總數	165,107	291,641	456,748	36.2	63.8

1. 一九二六年數目。
2. 一九二四年數目。
3. 民辦。
4. 窄軌距鐵路在外。

5. 製糖公司之民有路線在外。
6. 政府所有或在政府支配之下。
7. 包含北愛爾蘭之765哩在內。
8. 大約數目。

國有鐵路之哩數逐漸增加，而有國有鐵路之國數亦逐漸增加。當一九一三年除美國外，世界鐵路百分之五十二為國有。至一九二〇年根據美國外三十七國之總數而得百分之六十。按上表國有之百分數約合六十四，而國有鐵路多於民有鐵路之國家凡三十六。澳大利亞，巴

西，坎拿大，捷克斯拉夫，德意志，印度，意大利，日本，墨西哥，波蘭，羅馬尼亞，俄羅斯，南非洲聯邦，南斯拉夫等皆有五千哩以上之國有鐵路。法蘭西之國有鐵路亦在五千哩以上，然在全國總哩數內只佔百分之二十二。其他各國如比利時，中華民國，奧地利亞，匈牙利，新西蘭，瑞士等其國有鐵路之哩數雖少但皆有參證之價值。民有鐵路得佔多數之國家計為阿根廷，烏拉乖，古巴，法蘭西，葡萄牙，西班牙，瑞典，愛爾蘭，及英國。由上表可知許多國家並存國有與民有二制。

各國之鐵路國有多係因時就宜而非認其為普通政策。此理可以一事證之。按英國向主鐵路民有，而其所屬之印度則國有鐵路居百分之七十八。蓋印度民有資本皆用之於國內經濟之發展，故政府以公款修造鐵路期在促成政治統一及增進經濟狀況。

德國之採用國有政策含有軍事及政治關係。畢士麥所以急欲使中央政府管有全國之鐵路者，因此種政策能鞏固國內政治統一，因其能提高鐵路之軍用價值，因相信其能促成國家之貿易政策，更因欲養成人民之心目中以國家為前提之觀念。由於數省反對中央政府之此項鴻猷，故省內鐵路大部歸諸省有，然普魯士省所佔全數百分六十之路線確曾增進德意志帝國鐵路在軍備與政治上不少價值。當歐戰時德國之省有鐵路因戰事關係皆歸中央管轄，迨戰爭終結德意志民國憲法於一九一九年成立於威馬爾（Weimar），彼時規定將各重要之省有及民有鐵路皆永遠歸為國有。故今日中央政府管有三萬三千餘哩之鐵路而非復省有省辦矣。按此項鐵路皆經德國中央鐵路公司（German Reichs-

Railway Company) 承辦。其管理處之重要職員一半爲德國政府所派，一半爲賠款債票董事會所派，而該董事等又係賠款委員會所簡派者。在管理處之外又特別設置一鐵路委員以保護賠款債票權，蓋根據此項債票以便按期將所定之款項交付與接收賠款總代理也。

奧地利亞，日本，及俄羅斯之採取國有政策多少亦有軍事與政治用意在內。俄羅斯帝國政府時之採取鐵路國有政策純因應合時勢，至蘇俄政府則繼續而擴充之。按今日國家之管有鐵路其以主義爲根據者只俄政府各路堪當此例。比利時，瑞士，中華民國之國有政策多半意在防止外國資本家之侵入重要路線。坎拿大政府之管有殖民地鐵路專爲與該國內英法各省以較密切之聯絡。

許多外國政府修造鐵路係由於急需該路以啓發富源，而私有資本又感缺乏之故。在澳大利亞其所經之幅員極廣，而人口極稀，營業情形不佳，且有時私人資本皆投入冶金事業，故不得不由其各省及中央政府修造路線。如美國之以建築津貼辦法幫助私有鐵路則不適用於該處，因接澳大利亞最重要數路之進款無不預知其爲長期虧累者。其他各國如新西蘭，南非洲聯邦，埃及，印度等之國有鐵路亦由於同樣私有資本不足之原因。蓋鐵路既爲啟發國內富源而必須修築，然因其進款不定遂使投資者趨趨不前。

如私有鐵路公司經濟困難，而其路線又認爲與國家利害有重要關係，亦常爲引入國有一途之原因。坎拿大政府本曾資助坎拿大北方鐵路，大幹線鐵路，及大幹線太平洋鐵路等之修築與經營，然終因上述問題而出於收買一法。至於該政府之經濟關係過鉅亦爲國家收買鐵路

原因之一。蓋倘使該路等一旦破產勢必害及國家。如將彼等收買則不獨能救濟此項危險，且可將彼等納入坎拿大國家鐵路內而完成政府之鐵路系，庶能與坎拿大太平洋鐵路競爭。¹

民有鐵路運輸業務之腐敗亦係引起國有辦法原因之一。德國鐵路國有之次要原因即係由於先年私有鐵路中頗多業務欠佳者，而其添築新線又皆因循敷衍之故。德國各大實業雖確曾供給不少營業，然在鐵路初興時德國實業狀況與英國較之誠有小巫見大巫之感。意大利先年之鐵路為私人所修築，而政府假以資本，助以津貼，且擔保其得利；然迨政治統一後，雖將許多小路併成四大系，而各路之營業却依舊不振，於是政府之經濟負擔永無輕減之望。私人管理上或有不甚得法之處，不過意大利根本缺乏實業以為鐵路後盾，故其業務遂有低劣之結果。總此原因，故鐵路國有問題遂於一千八百七十年間成為事實矣。北意大利各路之收歸國有仍有一特別原因，即不欲彼等永被奧國公司把持是。由一八八五年至一九〇五年，鐵路公司與政府訂立合同代辦國有鐵路，但其業務不能使人滿意，而經濟方面又虧累不堪，結果政府於此二十年終了時收歸國家直接辦理。

各國國有鐵路與民有較之，其經濟上之成敗難下確定斷語。結果胥視乎每路營業多寡，管理優劣，以及鐵路在商務以外之用處，與本身以外之情形等。故入款盈絀不足以為得失之徵。並非各國所有之國有鐵路或所有之民有鐵路皆用相等精力以赴之，且國有鐵路甚至有竟將進款與政府之財政賬目雜入一處者，故鐵路確實之經濟結果焉能考

1. W. T. Jackman, *Economics of Transportation*, P. 693.

核。縱令國有鐵路之出入款項分別呈報，如無統一之會計制度亦難將各國情形蒐集而比較之。

國家公司與私人公司之管理鐵路各有盈虧。坎拿大三幹線之破產大致由於其路線之展築經過面積廣而不發達之區域，因之費用不貲而營業不足。該政府以收歸國有為得計，然並非因此即謂國有政策適於美國之經濟需要。坎拿大太平洋鐵路以及美國，英國，與夫其他各國之民有鐵路皆能得利，故不能斷定謂彼等收歸國有即可更佳。

國有鐵路之經濟結果皆迥不相同。意大利，奧地利亞，丹麥，捷克斯拉夫，波蘭，澳大利亞，坎拿大，墨西哥等之國有鐵路中雖不無較前進步之處，然至今尙未有能得利者。然亦不能由此斷定民有民辦即可轉敗為勝。歐戰前普魯士之國有鐵路頗能得利，新德意志民國國有制度下之營業比例數較戰前稍高，但尙能應付賠款債票而無難。日本政府鐵路亦向無虧累，而近來南非洲聯邦及瑞士各國有鐵路之報告均稱有利。

在研究某國國有鐵路之得利時須注意其工資之高低程度。日本國有各路營業比例數之低有足驚人者。一九一三年至一九一四年為百分四十八點一。一九二五年至一九二六年為百分五十四。其原因一部分由於工資不大之故。一九一三年至一九一四年之工資總賬佔總進款百分之二十二點三，而一九二五年至一九二六年之百分比數為二十五點一。瑞士一九二五年之營業比例數為百分七十一點六，其中三十六點一為工資；德國一九二四年之營業比例數約百分七十五，其得利原因蓋由工資用款只佔總進款百分四十餘也。南非洲聯邦之營業比例數

當一九二五年至一九二六年爲百分七十七點六，工資係百分四十八點五。美國一九二五年之營業比例數爲百分七十四點一，而一九二六年爲百分七十三點一，其平均工資項下佔鐵路總進款百分四十七以上。

業務方面之成敗亦不能盡以他國國有鐵路之經驗爲依據。國有鐵路概無良好業務之批評未免失當。由德國經驗言之，其經濟方面與客貨業務方面均甚滿意，然同時亦有他國其國有鐵路之經濟與業務皆不如美國之民有鐵路。

如欲藉比較各國鐵路之業務以明國有民有之優劣實非易易。各國之營業情形，管理方法，市面需要，客車分等法，以及車務與經濟上之擴充可能性均不相同，因而影響國有或民有鐵路之業務。倘擬正式比較客貨運價則尤爲困難，蓋費用之多寡根據於各種經濟狀況，並各政府不同之運價政策。例如普魯士鐵路運價之高度能使政府得利，而澳大利亞之運價則以人民需要爲轉移，故其辦法必須使運價極低，將來再以賦稅補其虧累。平均長途運輸較多之鐵路能將其終點費用分配於較多哩數內，而短途運輸較多之國家則反是。多用水路以運輸原料及其他粗重物品則使鐵路所得者大部分爲高貴營業，如國內水路較少則鐵路之噸重必多。

因有上述及其他原因故使比較各國之鐵路管理愈形困難。吾人此時之結論只好爲某國應採如何之鐵路政策須以該國之特殊情形爲斷。

美國之國有鐵路

由於各國之經驗而得一最明顯之事實，即國家之管有鐵路常因有

特別困難問題以阻礙私人投資，或因該國有特別軍事，政治，及其他目的，故該政府每為因時導利而經營鐵路。美國政府亦因此種需要而管有一路於巴拿馬，再建一路於阿拉斯加。巴拿馬鐵路本為巴拿馬運河產業中之一部分，至於美國政府之修築阿拉斯加鐵路則專為保存並發展該地之富源，蓋此種目的不能吸引私有資本也。

一九一七年菲律賓政府收買馬尼刺鐵路 (Manila Railroad)，該鐵路為菲島之主要路線。菲政府自一九一一年即起始借與該公司款項並擔保其四釐債票之利息；至歐戰時該英國建築公司之信用遂墮敗而不可收拾。當收買此路之際希望“該政府之國有國辦政策能與荷屬印度；馬來聯邦；印度支那；日本；及其他鄰國之成功情形相埒。”馬尼刺鐵路之財政，業務，及物質上之狀況均有進步。但究竟是否應再售與或租與私人公司則仍在考慮之中。

美國鐵路情形與他國及巴拿馬，阿拉斯加，菲律賓等之引歸國有情形不同。論時勢則採取國有政策在美國初有鐵路時應較今日為理由充足。彼時鐵路多有需要國家補助其修築者，嗣後有許多瀕於經濟危險而終須出於“整理”一途者。更有許多大鐵路不只經過一次整理，但後因營業激增遂漸興盛而成為強大組織矣。美國鐵路之經濟危險至今雖未完全終止，然大致各鐵路皆有較固根基，且頗有力量充實足能展築路線與改進業務者。

政府之過量裁制確能使鐵路進款太低，而令政府購買弱小鐵路成為必需之事。但亦有不然者。蓋政府購買弱小鐵路其勢不能不買與其競爭之強大鐵路。坎拿大之試行國有民有雙制頗可注意。然無論如何

使美國之國有與民有鐵路同時行駛於競爭區內當必利少害多。

美國鐵路之業務適宜而有進步。近年來貨運業務之改善尤特別迅速。² 而客貨運價與其他物價比較亦不為高。至於民衆利益藉政府法制保護之力毫無可慮之處。在美國內之個人間，地方間，以及物品間之種種不平待遇更早由政府法制鏟除殆盡矣。

美國無政治關係足以促現鐵路國有政策。國內政治完全統一。政府無須管有鐵路以提高其威權。亦無恐懼外國資本家操縱美國鐵路之必要。政府如有意時，且可以法制調劑運價使其鼓勵國際貿易。

軍事問題在美國內無引起鐵路國有之可能。在他國內是否因軍備關係而必須將鐵路收歸國有始能濟於事尙屬疑問，然無論如何，美國之軍事地位與德國，奧國，意大利，俄羅斯，及其他歐洲中部各新國迥乎不同。

將來美國是否有從民有變作國有之必要尙難預覩；不過以今日而論，其發現於他國而足以引起鐵路國有之特別問題仍未發現於美國。

普通贊成美國鐵路國有之理由係根據一種信仰，謂即使並無時勢關係，然鐵路歸政府所有並經理定較私人為優。在原則上贊成鐵路國有之人恒重視鐵路運輸之半公共性質。亦有贊成人認為國家法制永遠不能保護人民以免除大鐵路之獨裁壟斷權。³ 更有贊助人以國有政策之經濟利益，行車利益，及營業利益等為前提。如以政府公債代替鐵

2. 見第一編。

3. Carl S. Vrooman, *American Railway Problems*; F. Parsons, *The Railways, the Trusts and the People*.

路公司之債票股票等當能減少固定費用及股利。政府當然不為求利，而所省出之息金可使客貨運價減低。由於統一之管理更能事事經濟，如終點，設備，器具，及修理廠之公用，駢拇枝指各業務之裁撤，車輛用具等之標準化，貨運選擇短途，合併城內代理售票處，減少廣告用費，營業招徠費，聯運會計費等，總而言之，減少或取締所有今日因承運人間之關係及維持獨立而相競爭之各公司所生之一切費用。此外並謂在國有狀況之下國家法制費用，調查費用，與夫所有鐵路訴訟費用皆大節省。

鐵路國有贊成人相信凡此種種節省當能使政府減低客貨運價之普遍高度。彼仍相信個人間之運價不平當從此絕跡，地方間與某項運輸間之不平難題當較鐵路民有而國家裁判特易於解決，而鐵路運價當更穩固。政府對於不公允之歧視不只能取締，欲取締，且能於認為必須時調劑某項客貨運價使完成有益社會或經濟之目的。

據謂鐵路國有當能為鐵路人員提高工資，減少工作時間，並改良工作情形，因而消滅許多鐵路罷工之危險。鐵路意外事件亦必減少，因政府不惜費用以設置安全器械，保險路口，及其他方法以期保護旅客，鐵路人員，與夫公路上行人等之生命。

更謂鐵路公司此後當永無影響中央與地方政爭之事。不獨此也，裁制鐵路債券與保護投資人以免因鐵路財政管理不善，買空賣空，及鐵路破產等而生之損失問題得藉以政府公債替代鐵路公司股票債票之辦法解決之。

贊助鐵路國有之普通理由頗似充足，然一施之於美國則其分量即

大減。第一層，由固定費用，股利，以及統一之管理等所得之節省不見能成事實。除非經營路鐵之效力與今日在私人管理下之效力相等，則不必談節省二字。試問政府經理能有如此效力乎？在私人管理下因競爭關係所有時時欲增長效力之意至管理公家事務時則全消失無踪。況政府為管理其二百五十萬萬元之鐵路而選擇之官長究不能如今日鐵路或其他私有大公司所選者之能幹。政府之薪俸既低而政治問題恒能左右員司之任免。萬一政府路鐵捲入政潮之內，則一切節省希望皆成泡影。如按文官則例以定員司之去取，則政治影響尤有使路鐵廣置冗員之弊。由息利方面每年如能省出三萬萬元，則合近年來鐵路營業進款百分之五弱，⁴ 而此等數目倘政府經營不善極易抵消。

由於統一管理而或能得到之行車經濟殊不易估量，因此類事多與本地情形及需要有所關連，然所可斷言者即由管理統一所得者定不足以償管理不善之所失。況如欲使鐵路管理較今日為尤統一亦不必定靠國有政策。鐵路合併頗能致之。

姑不論政黨及地方政爭之影響，即就美國所有鐵路統歸政府經理一層而言，其組織上與管理上當必萬分困難。將美國鐵路合併成為十五至二十系已覺其所得之利益為經營大區域內大鐵路系之困難抵消不少。至將此念系鐵路之管理困難與政府管理二十七萬哩鐵路之困難較之尤其小焉者也。德國國有之三萬三千零七十四哩及坎拿大國家鐵路之二萬零七百四十八哩均不足用以衡量美國國有鐵路之管理問題。

由減少固定費用與股利以及由管理統一等或能得到之節省仍受其

4. Jones, E., *Principles of Railway Transportation*, P. 504.

他種種影響。夫贊助國有政策者所一致宣傳之提高工資，減少工作時間。與改進工作情形等，非由增加營業費用不能得到。此外尤有易於見到者，蓋政府為籠絡其有投票權之全體屬員起見必允許某某要求，而此等要求却與民衆利益相背馳，而與儉省管理之宗旨相鑿柄。

國有鐵路之採用安全器械，自動控制列車器具，及保險路口等或較私有鐵路為迅捷，然此又增加出入款之比例數。此外專為某地方所用之過分開銷亦為習見之事。挪用專款以改良水路與港口，以建築郵局，及其他房舍等並非永遠以其當否為根據，而畛域政見尤對於為客站，貨站，展線等規定專款時發生偏袒之危險。有時且恐因無所競爭而消泯專門事務上之革進，與機械上之發明。

中央及各州政府當然不能再得鐵路之賦稅。此項賦稅在一九二六年約計在四萬萬元以上。除非中央政府由鐵路進款內提出與今日各州所得之相同數目以抵補各州外，則各州勢須另立新名目以徵州稅或地方稅。

國有鐵路之能定較低客貨運價應視其管理上能否經濟，而欲免除運價之不平待遇尤須使鐵路管理脫離政治關係。按普魯士國有鐵路常規定其運價使能將營業引至某某口岸，因而鼓勵國際貿易，且偏袒某某實業。此種政策在美國必視為不平待遇。然在鐵路國有國辦之下所有關於製造，原料，及農產等事業其需要優異運價之迫力必強大無疑或許較民有民辦而受國家監督之時為甚，因此所謂使不平待遇必須受合理限制之問題當不能藉採取國有政策而解決之矣。

按政府之職務為裁制鐵路而非管有鐵路。關於辯護此項原則亦有

許多可談者。居於裁制機關之地位則政府之自然步驟當為禁止運價與業務上之非理而不平待遇。居於奇大鐵路系之管有者並經理者之地位則有無此種趨向實不敢必也。若然，則鐵路業務倘歸政府經理後其誰敢斷美國之工商業所享受者當較此時為佳乎。

總而言之，美國內之政府裁制辦法已着成效。將來非有特別緊急情形，當無採取鐵路國有國辦之理。私人管理上之錯誤可藉國家法制矯正之，而國家法制不完之處則以經驗補濟之。故鐵路國有國辦之可疑政策在美國內實無採取之必要。

附 註

● 本表內各國之中英對照名字如下：

阿爾及利亞 Algeria	埃及 Egypt
阿根廷 Argentina	愛沙尼亞 Esthonia
澳大利亞 Australia	芬蘭 Finland
奧地利 Austria	法蘭西 France
比利時 Belgium	德意志 Germany
玻利非亞 Bolivia	希臘 Greece
巴西 Brazil	荷蘭 Holland
布加利亞 Bulgaria	匈牙利 Hungary
坎拿大 Canada	印度 India
智利 Chile	愛爾蘭 Ireland
中華民國 China	意大利 Italy
可倫比亞 Colombia	日本 Japan
古巴 Cuba	拉特維亞 Latvia
捷克斯拉夫 Czecho-Slovakia	立陶宛 Lithuania
丹麥 Denmark	墨西哥 Mexico
荷屬東印 羣島 Dutch East Indies	紐芬蘭 Newfoundland
厄瓜多爾 Ecuador	新西蘭 New Zealand

挪威 Norway	西班牙 Spain
秘魯 Peru	瑞典 Sweden
波蘭 Poland	瑞士 Switzerland
葡萄牙 Portugal	英國 United Kingdom
羅馬尼亞 Rumania	烏拉乖 Uruguay
俄羅斯 Russia	委內瑞辣 Venezuela
暹羅 Siam	南斯拉夫 Yugoslavia
南非洲聯邦 South Africa	

參 考 書

- Agent General for Reparation Payments, Report of, Nov. 1926.
- Bureau of Railway Economics, List of Publications Pertaining to Government Ownership of Railways. (1914).
- Bureau of Railway News and Statistics. *Railway Statistics of the United States and Recent Statistics of Foreign Railways* (annual).
- Dunn, S. O., *Government Ownership of Railways* (1913).
- Jackman, W. T., *Economics of Transportation* (1926).
- Johnson, E. R., and Van Metre, T. W., *Principles of Railway Transportation* (1921).
- Jones, E., *Principles of Railway Transportation* (1924).
- Organization Committee of the German Railway Company, Report of (1924).
- Parsons, Frank, *The Railways, the Trusts, and the People* (1906).
- Railway Age*, annual statistical numbers.
- United States Bureau of Foreign and Domestic Commerce, Commerce Reports (weekly).
- , *Commerce Year Book* (annual).
- Vrooman, C. S., *American Railway Problems* (1910).

第 五 編

公 路 運 輸

第三十一章

汽車運輸之發展

汽車者運輸之新器也。一八九五年初現於美國，當時有私人造成四輛“無馬馬車”且登記焉以爲載客之用。此後五年中出品甚少，每年無過二千五百輛者。故汽車一物實爲二十世紀之產兒。

至一九〇九年汽車始在運輸界內佔一重要位置。按一九一〇年美國登記冊，汽車在一九〇九年所造者爲一三〇，九八六輛，而截至彼時共登記者爲三一二，〇〇〇輛。自此以後每年之製造與登記有風起雲湧之勢。一九一六年製造者爲一，六一七，七〇八輛，而其登記總數爲三，五一二，九九六輛。一九二六年內造成者爲四，四二八，二八六輛。截至一九二七年一月一日美國各式汽車之登記數目爲二二，〇〇一，三九三輛。●

在一九一四年歐戰開始以前咸視汽車爲私人或商務中之一種珍貴品。然自是以後汽車遂變作必需品矣。歐戰對於汽車運輸之大體上實與以莫大之激勵，而實際經驗亦足證明今日汽車在運輸界內實爲一不可或缺之物，況在美國之商務與運輸中其時間之重要性頗有一刻千金之概者乎。載貨汽車之發展時期較載人者爲短。一九一四年以前載貨汽車每年之產數甚少而登記數目亦比較不甚重要。由於戰時美國及他

國之利用汽車以載運貨物，於是汽車運輸之價值始大彰於世。以上所談各統計數目均載於下列二表內。

各式汽車

由全國汽車總商會所得之統計

年份(至十二月三十一日)	汽車製造數目	批發價值	汽車登記數目
1895.....	300	.....	300
1900.....	5,000	.....	13,824
1905.....	25,000	.....	77,988
1910.....	187,000	213,000,000元	468,497
1915.....	892,618	565,978,950元	2,445,666
1920.....	2,205,197(1)	1,809,170,963元(1)	9,231,941
1923.....	4,086,997(1)	2,276,399,270元(1)	15,092,177
1924.....	3,617,602(1)	2,011,038,288元(1)	17,591,981
1925.....	4,312,456(1)	2,959,386,639元(1)	20,000,000
1926.....	4,428,286(1)	3,163,756,676元(1)	22,001,393
1927.....	3,573,671(1)	2,700,705,743元(1)	23,127,315

(1) 此數包括美廠在坎拿大境內所造者。

載貨汽車

由全國汽車總商會所得之統計

年份(至十二月三十一日)	汽車製造數目	批發價值	汽車登記數目
1904.....	411	946,947元	410
1905.....	450	不知	600
1910.....	6,000	不知	10,900
1915.....	75,000	125,800,000元	136,000
1920.....	321,789	423,249,410元	1,006,082
1923.....	385,755(1)	305,999,606元(1)	1,612,569
1924.....	363,530(1)	307,211,344元(1)	2,134,724
1925.....	473,154(1)	433,744,079元(1)	2,441,709
1926.....	491,353(1)	433,371,169元(1)	2,764,222
1927.....	487,653(1)	436,089,521元(1)	2,896,886

(1) 此數包括美廠在坎拿大境內所造者。

關於英國汽車運輸，該國之公路總辦梅伯瑞公(Sir Henry Mayberry)有以下之論列。此理美國亦同。

近數年來所發生之事實誠足引人特別注意於公路上機械運輸之需要。

歐戰及一九一九年之鐵路罷工(英國)使民衆澈底明瞭汽車運輸在國家事業上之永久重要性。今以二例證之，一屬於軍事，一屬於民事。當停戰後，吾國軍隊開往德線，前軍所在地距鐵路終點百餘哩，其給養一項完全仰賴汽車輸送。當國內鐵路罷工時，關於各處重要食物之供給使沿途汽車絡繹不絕於是汽車遂完全代替鐵路之功用矣。此事更能使一切疑團渙然冰釋。¹

汽車因進步之速遂一躍而為鐵路之勁敵，而近五年來尤其顯着者也。載貨汽車在一九二〇年之登記總數為百萬輛有奇，迨至一九二六年遂增至二百七十萬輛以上，而載客汽車之登記總數則由一九二〇年之八百二十餘萬輛增至一九二六年之二千數百萬輛矣。雖然，汽車今日確成為運輸系統中之一部分者並非謂將其他運輸器械取而代之之意也。汽車之不能代替其他運輸器械，正如電話之不能代替電報，與夫無線電之不能代替有線電也。甚至牲畜運輸今日尚有存在之地位。按一九二〇年之統計，美國所用之馬較一九〇〇年為多。汽車事業進步而鐵路營業亦隨之發展。一九二七年鐵路之延噸哩與延人哩三倍於一九〇〇年者。自此以後鐵路客運雖見減少而貨運則增加如故。關於此事鐵路界某要人曾有以下之談話。

人類在演進之程序中時時發明新法與新物。發明之後在採用上有遲速之別，但鮮有再行棄置者。汽車與鐵路亦同此理。汽車之功用並非欲作鐵路久已擅長之事，乃作鐵路所不能作者，不然必感困難而不易成功。

當一絕大新運輸事業正在初起，而同時舊運輸之營業却有空前之增加，表面看來頗似出人意料者。然其理却甚簡明，蓋汽車所作之運輸業務完全另有新範圍，故汽車業務乃補助鐵路業務者，而非替代鐵路業務者。汽車之製造確已增進鐵路業務之需要。新式運輸之發展實利於舊式運輸。²

1. John Phillimore, *Up-to-date Motor Road Transport for Commercial Purposes*, preface by Sir Henry Mayberry, p. v.

2. 本薛文尼亞鐵路李副局長 (Elisha Lee) 一九二三年在汽車工程司聯合會之演說。

汽車事業在美國確代鐵路生發不少營業。據全國汽車總商會之估計，汽車運輸上所用之物品爲鐵路所增之整車貨運在三百二十五萬輛以上，計包含氣油，潤油，粗油，脂油，橡皮車輪，零件，煤，鋼，木料，瀝青，洋灰，沙，石子，及其他築路品等之輸送。此外尚有極多零擔與捷運貨物。

載貨汽車，載客汽車，及自用汽車等對於美國之經濟與社會利益皆有不少供獻。農田生產因之增加，鄉居不便藉以免除，而原料之生產人更得其臂助能將遠地之出品運至市場，或至火車站及輪船碼頭等處。汽車且曾輔助礦業與工業。所有原料之交送，廠內貨物之移動，產品之分配等均得較前加速。由本地之零售人處送貨與買主亦無遲滯之弊。總而言之，生產與分配之全部皆收靈活敏捷之效。

自用汽車推廣千百萬人之社交與事業，而載客汽車則成爲各省鎮中運輸系之一部分，且增加近郊運輸及城際運輸之便利。多數人今日皆“行必汽車”，或專用之，或以爲他種運輸之輔助品。

汽車在城內及近郊之短途運輸上效力最大，而鐵路輪船則爲運輸業務之大批出售者，蓋其所運貨物較多，距離較遠而運價亦較低也。以今日各鐵路所載運之噸重數目而論其路線上尙能繼續容納若干，不過許多終點已將擁擠不堪矣，故全部鐵路運輸系之容量常因終點情形而受限制。至於如何利用汽車以增進鐵路及其他承運人之效力與容量則將於後章內論及之。

附註

- 據調查 (Julean Arnold: *Some Bigger Issues in China's Problems*, 1928) , 中國同時共有汽車二五, 〇〇〇輛。與美國較之成一與千之比例。

參考書

- American Bankers Association, Commission on Commerce and Marine, *Automotive Transportation and Railroads*, 1927.
- Chamber of Commerce of the United States, "Relation of Highway and Motor Transport to other Transportation Agencies," (Washington, 1923).
- Knauth, Victor W., "Railway *v.* Truck," *World's Work*, October, 1925.
- Lee, Elisha, "Motor and Railroad Transportation," Address before the Society of Automotive Engineers (New York, 1923).
- Loree, L.F., *Railroad Freight Transportation* (1923).
- National Automobile Chamber of Commerce, "Facts and Figures of the Automobile Industry" (New York, 1925 and 1926).
- Phillimore, John, *Up-to-Date Motor Road Transport for Commercial Purposes* (Pitman, London, 1924), Chap. i and preface.
- The Manchester Guardian*, editorial, March 17, 1920.
- Wilson, G. Lloyd, "Coördinated Terminal Services," series of articles, *Traffic World* (1927).
- , "Coördinated Transportation," Address before Society of Automotive Engineers (Boston. Nov. 17, 1926).

第三十二章

汽車貨運獨立承運人之業務及運價

汽車貨運獨立承運人[●]所經理之路線與他種承運人無直接關係，亦不受其支配。此種組織常由二十年前各城鎮之馬車行脫胎。

獨立汽車業務可分二種，城內或近郊者為短途，城與城間者為長途。因公路情形之改善，汽車構造之繼續進步，及商務上需要快運之日漸增加，故獨立汽車公司遂皆展長其路線以應合時勢。在某種貨運上獨立汽車公司每開行至百哩之外。載貨汽車究應以行駛若何距離為最經濟，在前數年內為最常討論之問題，且有種種研究，不過確定之哩數尚難指出。運輸之有利與否胥視公路路面及坡度之情形，汽車之種類，車夫及他人之工資，汽車照費及捐稅，氣油與潤油之價值，氣油捐，以及速度之限制等；此外更應計及所運貨物之種類與價值，氣候情形，各州之除雪政策如何，其他汽車公司關於沿途擁擠，停運，及業務等之情形如何，競爭承運人（如鐵路，水路，捷運，包裹等）運價之高低，與夫競爭承運人有無拒絕某項貨物運輸之限制等。

美國農林部公路局於一九二五年調查康涅狄格州載貨汽車之業務情形，該項調查計分運輸物品之種類，每種運輸之距離，及每種運輸按十哩計算而以百哩為限之百分數等。下表為其調查之結果，由表上

數目可知載貨汽車大部分所載運者為製造品及按重量與體積而比較之
 高貴品。并且證明約有四分之三之貨物皆載運於三十哩以內。三十哩
 以上所載運貨物之百分數漸遠漸低。然亦有在百哩以上之特別長途運
 輸，不過此類運輸皆係應付某種貨物之緊急需要，而非普通情形也。

載貨汽車所運輸之噸重百分表

(按每1哩計算)

哩 數	百 分 數					總 數
	農 產 品	動 物 及 動 物 產 品	礦 產 品	林 產 品	製 造 品	
0—9	2.8	2.9	7.5	2.3	20.8	36.3
10—19.....	1.7	2.1	1.4	0.8	13.2	19.2
20—29.....	0.9	1.3	0.2	0.6	8.6	11.6
30—39.....	0.5	1.0	0.2	0.3	7.1	9.1
40—49.....	0.2	0.6	0.1	0.1	3.0	5.0
50—59.....	0.4	0.4	0.1	0.1	3.6	4.6
60—69.....	0.1	0.2	0.1	0.1	1.7	2.2
70—79.....	0.2	0.4	0.1	0.0	2.0	2.6
80—89.....	0.0	0.1	0.0	0.0	0.6	0.8
90—99.....	0.1	0.1	0.0	0.0	0.8	1.0
100以上.....	0.3	0.3	0.0	0.4	7.6	8.6
數 總.....	7.2	9.4	9.6	4.8	69.0	100.0

按上表數目製造品約佔十分之七而有一部分運輸至百哩以外者。
 農產，動物，礦產及林產等所佔數目甚小，且運輸於二十哩以上之數
 目尤微。總而言之，重量貨物之運輸單位過小，汽車開行費用過高，
 而該項貨物按其重量比較價值過低，故不適用於長途運輸。此類貨物如
 載運於長途必係由於需貨甚急而不能顧及運費故也。

長途短途各獨立公司之數目尙無準確記載，甚至一州內之汽車載運公司數目亦無正式調查，不過估計言之美國各汽車獨立承運人最少有四萬三千輛載貨汽車用之於長途短途之上以與他種承運人相競爭，而與他種承運人有關連之載貨汽車約在二萬輛以上。按最近估計汽車所載貨物之噸重約佔一切承運人所運輸總數百分之四。

城內及近郊汽車承運人

開駛於城內之汽車承運人其組織有小至一人一車者，有大至車輛成隊而車夫，助手，及修理匠等逾百數者，最大組織其員司數目及其業務之重要直與鐵路，輪船，及其他承運人相埒。一九二六年費城之汽車貨運承運人約在二百以上，大半皆係小組織，開行於各車站，碼頭及貨物交換地點等，並聯通近郊二十五哩以內之村鎮約四百餘處。

大小汽車貨運公司及私人之經營此業者其代本地託運人執行業務計有二法：或代作託運人之全部業務，或作託運人運輸業務中之一部分。換言之，即託運人自己有車然於事務太繁時雇外人幫助是也。本地汽車運輸公司所作之業務且可分為數種：(1) 代大商店或其他零售商家送貨；如商店營業太多而自己送貨之汽車不敷分配時每借助於獨立汽車公司。亦有商店自己完全無車者，故與汽車公司訂立合同代作送貨之事。(2) 代整批商人在本地分配貨物與零售商店。(3) 由城內或近郊之製造廠分送貨物與零售商店或大買主。(4) 代各託運人與收貨人來往運貨於鐵路貨站及輪船碼頭等處，或作其全部或一部分之事務。(5) 本地之行李業務。(6) 關於建築工程上特別訂立合同承作載

運業務。(7) 普通社會上之包件捷運業務。

短距汽車承運人有作為他種承運人之輔佐者，亦有與之競爭者。汽車輔助他種承運人如代作鐵路車站與貨棧間或與終點區內各商店間之載運業務等。然亦有許多汽車公司與鐵路，輪船，捷運公司，以及包裹事業等競爭城內及左近之短距包裹貨運業務。鐵路有用客車載運小件包裹至其支線之各站者，但汽車承運人每成立包裹載運業務以與鐵路此項業務相爭。鐵路所運之包裹必須在車站收交，而汽車承運人所作者為店門或家門收交。汽車承運人仍直接與捷運公司競爭，尤以一切易壞物，乳製品，及小件包裹等之短距輸送為最甚。

合同業務

許多汽車承運人與其主顧訂立合同包作私用業務，或代向車站及碼頭等處接送貨物，或分送本地貨物，或代將貨物運至棧房等。其費用或按件，或按磅，或按星期，或按月，或按年計算，方法不一。此項合同之條件與彼此之詳情出入極大，故勢難得一概論，不過其中大略所規定者不外：(1) 計算費用之單位，按重量，按件數，按時間或按重量及時間之合併辦法；(2) 承運人責任之限制，普通皆定出每件或每百磅作洋若干；(3) 取送貨物之久暫，如每日向車站碼頭等處取送貨物若干次，每日有送貨路線若干條或其他同樣之細情；(4) 城內城外所應去之區域；(5) 如必需時並訂定與其他承運人交換貨物之條件；(6) 關於某種貨物不能載運，或貨物應如何包裹等之各種限制；(7) 每件貨物在每次輸送或在每一定時期內之最低運費等。

運價

許多汽車貨運公司不與人訂立合同，而按公共承運人之辦法載運貨物，其運價大致皆係預定。此類公共承運人多須按照各州之法律將其運價簿公佈，並向其所在地方之公共事業委員會或其他該管委員會內存案。為易於制定運價起見多將其所運貨物分成等級，或自制分等表，或借用鐵路輪船等公司之分等表。汽車公司頗有採用鐵路合併貨物分等表內之規則與夫東北，西方，及南方分等表內之等級者。

汽車運價簿內每訂有普通運價及特別運價。更有按照物件之大小與所佔面積之多寡而訂定特別商品運價者。此外仍有規定每車每小時運價之辦法。較大之城恒分作若干區，在每區之內有一定之運價，而由此區至彼區則另用較高之運價。

今將某短距汽車運價簿上所載運送各色貨物之運價開列如下：

包裹重量 (磅數)	分 洋 數			
	第一區	第二區	第三區	第四區
1至50	25	35	50	50
50至100	35	50	50	75
100以上	35(每百磅)	50(每百磅)	50(每百磅)	75(每百磅)

不足一磅之小包裹一概十五分。包雇整車：特別業務車最低限度每車三元，普通一噸車每車每小時二元五角，普通二噸車每車每小時三元二角五分。

第一區包括城內商務中心；第二區包括較遠之部分；第三區為繞城之近郊；第四區則在第三區以外與繞城二十哩以內。運送特種貨物時訂有特別運價，如大衣箱，行李，留聲機，顏料，油漆，澡盆，傢俱，小車，爐子，縫紉機，以及體大而輕之物品等。

包括上述各項之運價簿仍包括一切業務規則。此項規則與提貨單或汽車捷運收據上所列之條件相仿。該規則為便利主顧起見仍訂有取送貨物辦法。

大小城內各短距汽車捷運公司間之競爭甚烈。由於彼等之各不相下以及盡力減低運價之結果遂有無數慘敗之事。亦有大城中短距汽車承運人等互相合併者，營業情形遂稍呈穩固之像，然無論如何競爭問題不能消滅無形。公允之競爭能增進汽車之運輸業務，倘彼此間採用破壞性質之交戰方法，對於託運人等有不平之歧視，或減價低於合理運價以下，或有不按公佈之運價簿辦理等舉動，則對於承運人之自身及對於社會皆有害而無益。如將若干小汽車公司合併成為數大公司，再以完備之法制管轄其業務與運價，則必能減少弊端而有益於供求兩方面。汽車運輸內將來亦必如鐵路運輸之採用合併及政府裁制辦法。

長途與城際汽車貨運公司

獨立汽車貨運公司另有一種專作長途業務者，其路線每在百哩以上，穿城過鎮並銜接彼此相離甚遠之鄉村等。此項長途汽車承運人與城內及近郊者相同，其組織有一人一車者亦有規模宏大者。

長途汽車運輸最先不甚通行。迨至歐戰時鐵路運輸異常擁擠遂加用汽車以分其繁。當時美國某部分之鐵路只准載運軍用品而封鎖其他貨運，故許多鐵路所不運之貨物以及能運之貨物皆採用汽車運輸。汽車承運人自開始長途運輸後遂繼續其營業，而託運人亦久而安之矣。

歐戰前普通零整發賣商人之習慣為存儲大批貨物，故其購買時為

大批而運輸時亦爲大批，往往皆用整車運輸。定貨單向例發出甚早，然交割貨物則每極遲滯而不如今日之速。因戰時貨物之缺乏，及製造人無力使供求相符，遂令交易方法改弦而更張。製造人與商人先年本用火車分配其大宗物品，至是皆完全以汽車代之。美國內之分配秘訣因之一變而爲少存貨與速蔓延發矣。此事一半由於汽車運輸一半由於鐵路之快運業務所致。長途汽車承運人按其所作業務可分成三種。第一種汽車承運人按照固定之時間表及路線開行，並按照每百磅一定之運價接收各種貨物。美國所有大城皆有此類汽車來往。爲研究方便起見可稱其爲公用汽車。

第二種與託運人訂立合同代作長途及短途運輸業務。此類汽車公司皆以某城或某鎮爲根據地，而開行於不定之路線上。汽車運輸之有此類辦法正如水路運輸之有不定航業務也，故可稱之爲包運汽車。

第三種汽車公司專於某項運輸；有用代蓬汽車專運日用品及傢俱者；有專運紡織品，皮貨，棉花，易壞物，或其他某種物品者；有來往於固定起訖點及固定路線者；更有任憑僱主之意無往而不可者。無數汽車公司專門來往於大工業區域與大市場之間。例如大西洋中部各城（在紐約城以南）之紡織工廠即用此類汽車以與新英蘭各紡織工廠競爭紐約之市場。新英蘭各工廠向來擔保以一夜之內能將貨物送至紐約城，故紐約以南之競爭人亦應能作此事方不致失却生意。然按普通習慣由西南面至紐約島之鐵路須先將貨物卸於紐哲賽方面然後再以駁船駁過紐約港而登岸，或用渡船將貨車渡過紐約方面之碼頭而後交貨。但因此種周折故雖貨物自紐約附近百哩以內之地方來者亦難於一夜之

內達到目的地。由北面至紐約島之鐵路不用駁船而可直達，故自新英蘭某地起運之貨完全能於一夜中抵紐約城內。職是之故大西洋中部各城之送貨至紐約者皆用汽車。汽車在日落時由託運人之店門前將貨裝好於夜間運至紐約城，迨翌日清晨則貨物已至收貨人之店門矣。

各獨立之汽車貨運公司等，在平時雖只計及運價之有利否而無貨不運，然實際上亦有某種貨物係特別適宜於長途汽車運輸者。此類貨物計包含各種紡織品；易壞物如果品，菜蔬，牛乳，乳製品，及其他食品等；由於市場特別情形而需要急運之貨物；因價值太高或其他情形而鐵路不收之物；某種貨物如由鐵路運輸尚須另外加包，而加包費，包皮重量所添之運費，及其他費用等使其總費用超過由汽車運輸之費用，故此類貨物以採用汽車運輸為宜；各種貨物之需要緊急運輸者；日用品，傢俱，公事房用品，錢櫃及相似物品；整批人與零售人間發送之雜貨及罐頭物品；大商店常將數種不同等級之物品雜在一處運輸之，此類長途載運無論來貨出貨總以用汽車較鐵路為省，因按鐵路分等表之規則如數物雜在一處者應按其等級最高之物品計算運價，¹而汽車公司則為此等貨物另外訂有特別運價；鐵路所不能直達地方之建築工程所需用之物品等。

無論何時只要欲將汽車運價與他種承運人之運價作比較，必須切記汽車所作之業務較他種承運人所作者為多，而此多出之業務並未包括在他種承運人運價之內。汽車由店門取貨一直送交收貨人。此項業

1. See Consolidated Freight Classification, No. 5, effective Dec. 15, 1927, Rule 10 and 12.

務直接而敏捷；中途並不轉裝；貨物之包皮不用太多因而減少重量。

非將以上種種加以考慮不能將汽車運輸與鐵路零擔運輸作比較。故單就某項運輸而言則汽車載運之總費確有低於鐵路之可能。例如鐵路一等貨物而其運輸又不出百哩者如以汽車運之其總運費實較鐵路為低。在計算鐵路運費時必須在正式運價之外加入以下各費：(1)由託運人之貨棧至鐵路貨站之運送費；(2)鐵路車站至收貨人店門之運送費；(3)鐵路貨運所需要木箱等物之加包費，此項費用在汽車運輸時即可省去；(4)因增加包皮而增加重量所添之運費等。按運價係照貨物及包皮之總重量計算。平均包皮所增之重量約合百分之十七。

長短途汽車承運人關於所運貨物之損失及延悞所擔負責任之大小各有不同。承運人之責任問題及汽車貨物保險問題均散見於本書各處之討論中。鐵路承運人擔負貨物損失及延悞之責，但其在普通法上所負之責任得藉法令或統一提貨單上之條件或分等表及運價簿上之合法條文等解脫之。公用汽車承運人恒用其提貨單或貨物收據上之條文將其責任加以限制，使每件貨物或每單位重量不出一定之錢數；即令明知貨物係其本公司人員所損壞者，然汽車承運人對於所負責任亦有限制。許多汽車貨運公司皆投保貨物險，以抵補其賠償物主損失或延悞後之虧累。託運人亦常為自己利益投保貨物險，以防承運人之不負全責或其經濟薄弱不足以償損失等。

今日汽車承運人已有擔負其所運貨物之全責者，故其他汽車承運人亦當勉為其難採用相同政策，以應付業務較佳者之競爭。將來各州當局或許迫令汽車公司擔負公共承運人之全責。

汽車貨運代理處

許多長短途汽車承運人自己不設車站，而專賴與其他汽車公司所公用之代理處。該處有種種設備以便各路汽車公司存儲貨物或彼此交換貨物。常有數公司同以某代理處為其公共中心而成立一種路線四射之汽車業務系統。每公司各專一路，而無論長途或短途承運人皆輻輳於該項貨運代理處。

此類公共代理處常備有房舍及裝卸貨物之站臺，每公司單獨存儲物品地方，及裝卸貨物之器具等。代理人每從甲路收下貨物再轉交乙路，或短途公司將貨物運至此處再改長途運輸，或由長途公司接收貨物再運至城內或近郊之訖點。代理處恒僱用書記或供給各公司所需要之他項業務。各代理人更常為汽車公司作廣告，招徠營業，幫助制定運價，及代作一切事務若普通商業之代理人然。許多託運人各認定其所贊成之代理處以運輸其所有之貨物。一切貨物不論其訖點為何處皆用代理處之車輛或該處內某公司之車輛送至代理處之貨棧。在此處將各貨按其訖點分而別之再交與相當之汽車公司輸送。代理處得一定之規費或佣金，且有時與其中之某汽車公司發生經濟關係。

附 註

- 按汽車運輸公司有為鐵路公司，或電車公司，或輪船公司所管有或支配者，然亦有獨立營業而不受前述各機關之干涉者，如是即謂之為獨立承運人。獨立汽車公司常與鐵路及電車等發生競爭之事。

參 考 書

- Banham, W.J.L., "Comparative Shipping Costs," National Automobile Chamber of Commerce (1923).
- Consolidated Freight Classification Committee, "Consolidated Freight Classification No. 5" (Chicago, 1927) and current supplements.
- Fulton, R.E., "Some Good Reasons Why Motor Transportation is Successful," National Automobile Chamber of Commerce (1925).
- Interstate Commerce Commission, Attorney-Examiner's Report upon "Truck and Bus Operation in Relation to Railroads" (1927).
- McKay, J. Gordon, in *Automobile Topics*, June 30, 1925.
- National Automobile Chamber of Commerce, *Facts and Figures* (1927).
- Spooner, F.E., *Motor Transport*, editorial, May 10, 1925.
- United States Department of Agriculture, "Connecticut Highway Traffic Survey" (1925).
- Wilson, G. Lloyd, "Motor Freight Classification," *Operation and Maintenance*, Vol. XXXIII, No. 6 (June, 1926).
- , "Motor Truck Freight Rate Factors," *Ibid.*, Vol. XXXIV, No. 1 (July 1926).
- , "Motor Freight Tariffs," *Ibid.*, Vol. XXXIV, No.2 (Aug., 1926).
- , "Motor Freight Rates," *Ibid.*, Vol. XXXIV, No.5 (Nov., 1926).
- , "Packing Freight for Motor Transportation," *Ibid.*, Vol. XXXV, No.1 (Jan., 1927).
- , "The Motor Express Agency," *Ibid.*, Vol. XXXV, No.4 (April, 1927).

第三十三章

汽車客運獨立承運人之業務及運價

美國全國汽車總商會曾有一次調查，據該項調查美國在一九二七年一月一日共有八萬輛載客汽車正在使用之中。此中當有四萬二千輛屬於獨立承運人用之於州際之固定路線上，餘者為他種承運人所有；然統計材料却十分不全，尤其關於獨立汽車公司之數目，載客若干，載客汽車所經路線之哩數等。汽車運輸事業之特長為有伸縮性，路線可以隨意變更，或自由展長與縮短等。不過因此却使蒐集材料發生困難問題。汽車客運雜誌於一九二七年載一調查表，其統計數目如下：

州內運輸

公司總數	6,453
載客汽車總數	22,151
路線哩數	198,374

州際運輸

公司總數	458
載客汽車總數	2,468
路線哩數	52,017

州內與州際運輸

公司總數	6,911
載客汽車總數	24,619
路線哩數	250,391

上列各數並不包含電力鐵路與蒸汽鐵路及其附屬路線等所用作公共承運業務之載客汽車，與夫載客汽車之用作非公共承運業務者，如旅館，遊覽，學校，及實業等所用者。

非公共承運人所用載客汽車之數目如下：旅館一千零五十輛；遊覽公司二千六百五十輛；實業機關一千一百輛；公立私立學校三萬二千八百輛；鐵路終點轉運公司及其他業務四百輛。非公共承運人載客汽車總數三萬八千輛。

獨立載客汽車業務之種類

獨立載客汽車業務可分七種計：城內汽車與鐵路及電車競爭者；城內汽車作鐵路，電車，高架車，隧道車等之輔助線或支線者；其他城內汽車，如遊覽汽車，半遊覽汽車，學校，旅館，工廠，及包僱之汽車等；近郊汽車；輔助其他承運人或與之競爭之城際汽車；旅行汽車；及鄉村汽車等客運業務。

本章之討論只限於獨立載客汽車之與他種承運人或工廠，旅館，學校等不相聯絡者。因此上述各類中有許多不在研究範圍之內。

為研究方便起見可將獨立性質之汽車公共客運承運人分為三大類計：(1) 汽車客運之城內業務，(2) 汽車客運之城際業務；與(3) 鄉村業務。

載客汽車之城內業務

美國各大城中之汽車客運多有作為該城電車業務中之一部者。然

以前每有獨立汽車公司經營與電車直接競爭之業務。此項汽車路線或與電車路線平行或即用同一路線。其行車時間表故意訂成較電車早行數分鐘，因此在電車站等候電車之旅客見汽車先至遂皆舍彼而趨此。不然即將汽車路線定成與電車之重要路線平行，但在另一街上。電車與汽車此種直接競爭在往昔頗不為奇，但今日則取締不少，或由電車公司收買該項汽車公司，或排擠之於街市之外，或經地方當局之調解使社會得到適宜業務而免除二者彼此之傾軋。

關於上述之競爭在美國各處仍有實例甚多。如紐約城之第五街客車公司及芝加哥載客汽車公司等為最著者也。此類汽車之路線或與電車路線平行或即在同一街上。聖路易之各獨立汽車公司與電車公司競爭之情形亦與此相同。

城內運輸不便之處多用載客汽車以補濟之。此類業務有時歸電車公司兼辦，有時為獨立汽車公司經營。在此情形之下汽車即成為電車之支路，無論其為獨立公司所有，或附屬於某項載運機關，於理皆無二致。費城敏通公司 (Philadelphia Rapid Transit Company) 即經營許多汽車路以補助該公司之電車，隧道車及高架車等。在底特律，柯立武蘭，綠杉磯，華盛頓，及紐亞克 (Newark) 等處各載運機關無不兢兢業業以發展汽車路線作為電車之助。更有許多鐵路公司亦用載客汽車輔佐或替代其短距客車。

許多城鄉其電車及火車之設備甚不方便，故皆採用汽車以接送學生。此類汽車之承辦機關或係公立學校，或係私立學校，或係私人。各大旅館（尤其名勝地方之旅館）多有自備汽車向車站及碼頭等處接

送旅客者。離鐵路稍遠之工廠或購買汽車或租賃獨立汽車公司之車輛以載運其工人上工及下工。各大城之遊覽汽車與馬路上來往之半遊覽汽車不同。遊覽汽車專為載客探訪各名勝，而半遊覽汽車則於此之外且在沿途搭載旅客代作電車之業務。遊覽汽車普通多歸獨立之汽車公司經營，至於半遊覽汽車之承辦者有時為獨立之汽車公司亦有時為本地之他種載運機關。

各城鎮之載客汽車皆能作包運業務，以輸送團體至某處野餐，聚會，或參觀展覽，運動及他種會集等。此種車輛普通或為私人所有，或為獨立之汽車公司所有，然電車公司亦有時預備許多汽車並設專部以鼓勵團體旅行。

美國各大城之近郊恒發達極速而城內電車多不能同時展築路線，故城外新居每距電車及火車甚遠。蓋電車公司既因建築與保養等費用奇重，又因四郊居民不甚稠密，遂不敢冒險擴充營業。於是此項新區域完全依賴汽車之運輸焉。

近郊之汽車亦常有專門輔助他項運輸者。許多汽車路線常以某大鐵路聯軌站為其中心而輻輳之，但仍有與鐵路平行而相競爭者。

發展近郊之汽車業務或由鐵路公司經營，或由電車公司經營，或由獨立之汽車公司經營。獨立汽車公司所創辦之汽車路線往往為鐵路或電車等公司購去，不過今日仍有許多重要獨立汽車公司伸張敏捷運輸於四郊以減輕城內之擁擠。由大城內射出之鐵路路線如蜘蛛網內之大經線，而汽車路線則往返穿插使介乎經線中之地方適於卜居之用。故今日四郊運輸合鐵路與公路而論乃如人身之脈絡然。

載客汽車之城際業務

獨立載客汽車在城際業務內最有勢力。其範圍非常寬廣，距離近者包括近郊以外之各地方，距離遠者包括數百哩外之各大城。此項長途公路運輸非常敏捷，舒適，而經濟。然每與業經成立之蒸汽鐵路及電力鐵路直接競爭，且已侵奪其利益不少。

城際載客汽車之成功大都由於城際電力鐵路之經濟困憊。該鐵路等多瀕於破產，因而任憑其路基，車輛，及業務程度等之日就窳敗。獨立汽車公司趁此機會購置悅目之汽車，訂定適宜之時間表，於是將電力鐵路之主顧引來大半。

在以往十年之內成立城際電力鐵路者極少，而蒸汽鐵路之展築路線於新區者為數亦不甚多。故城際之新路線全藉汽車以發達之。許多電力鐵路及蒸汽鐵路皆亟亟從事於收買競爭之汽車公司，或自己成立載客汽車業務。此事後將論之。

城際及城內各獨立載客汽車公司於其正式業務之外又成立旅行業務。經理者或即為本汽車公司，或另外有人租用彼等車輛以作此事。該項業務計包含汽車之運輸，旅館設備及早晚三餐。在佛羅瑞達，國家公園，及其他地方此種汽車旅行辦法非常發達，且結果十分美滿。

鄉村業務

由各方面而論汽車一物最適於鄉間載客之用。因所需資本不多，故當蒸汽及電力等鐵路不能得利時而汽車依然能維持其業務。汽車之

載量既輕，且每日開行次數之多寡亦可不拘，故此鄉間之清淡運輸無妨其獲利。固定費用既不大，營業開銷亦可減，如生意不旺可作半日運輸業務，而以其餘半日另作他事。

汽車因其固定開銷之輕故較有伸縮性。對於鄉村業務尤能遷就一切。電力鐵路因此不如。此類汽車業務多與公共停車廠及修理廠有所關連。開車之人在不當班時即在廠內作工，故工資開銷因此減少。¹

客運運價

按今日汽車客運之情形，關於客運運價絕少可談之處。概括言之電力鐵路及汽車所訂定之運價高度全視競爭情形如何以爲斷。因鐵路及電車之運價受州內公用事業委員會及州際商務委員會之裁制，故汽車運價亦有趨向彼等高度之勢。在某大城內馬路上來往之極華麗汽車其運價有時較高，但普通汽車之運價多與電車相同，或稍高有限。如汽車業務爲蒸汽鐵路或電力鐵路所經理，則其運價當然由彼等支配。汽車與鐵路聯運時每採用轉運客票，而汽車業務遂不再單獨計算矣。

載客汽車關於城內特別業務其運價政策各不相同。馬路上遊覽汽車之按一定路線開行者其運價常較電車稍高。到各處參觀之遊覽汽車採用單一運價，即每次旅行共錢若干。其制定方法根據所費之時間，哩程，沿途之指導業務，及其他特殊情形。

學校與工廠之汽車有時不收費用。在此種情形之下學校及工廠常

1. Murray W. Latimer, "The Motor Bus Situation in 1925." *Harvard Business Review*, vol. IV, No. 2 (Jan., 1926).

自己購置汽車並僱人開駛。不然該學校區或工廠即向獨立之汽車公司租賃車輛及車夫，而每月或每星期付洋若干。更有時獨立汽車公司開行此種車輛直接向學生及工人收費，或按次計算或按星期計算。此項運價與電車費相仿。旅館汽車普通皆不收費；彼等藉此以招徠主顧，而一切開銷皆由旅館總進款內提出。

近郊載客汽車之運價頗類一種附屬業務之費用，故有趨向於電車運價之勢。城際汽車隨從與其競爭之蒸汽鐵路及電力鐵路之運價，但以所費之時間相等者為限。如距離稍遠則汽車用時稍多而居於不利之地位，故須定價較低。

旅行汽車費用之計算應在所有開銷之外加入每日之汽車租金。城內汽車凡為野餐等事所包僱者其費用亦照此法計算。

鄉村載客汽車普通與他人無所競爭，故其費用之規定大致須使其能在抵補開銷之外尚為其所投之資本得一公允餘利。

在制定運價時普通所計及之要素為：競爭承運人之運價；行車費用；固定費用；特別費用；中央及地方法制之影響。

參 考 書

- Green, F.A., "Fundamentals in Operation of Motor Bus Lines" (Fifth Avenue Coach Co, 1925).
- Latimer, M.W., "The Motor Bus Situation in 1925," *Harvard Business Review*, Vol. IV, pp. 153-170 (Jan., 1926).
- Loomis, E.F., "70,000 Busses in Use on Jan. 1, 1926," *Bus Transportation*, New York, 1926.

-
- National Automobile Chamber of Commerce, "Coördination of Transport Agencies in New England," Bulletin No. 204 (1924).
- ' "Government Regulation of Motor Vehicle Common Carriers" (1926)
- ' "Place of Train, Trolley, Truck and Bus in New England," Bulletin No. 205 (1924).
- ' "Second Annual Census of Bus Operation" (1926).
- ' "To Formulate Policy for Transport in the Middle West," Bulletin No. 214 (1924).
- Stocks, C. W., "Population Movements," *Bus Transportation*, Sept., (1924).

第三十四章

鐵路與汽車在貨運終點之合作業務

美國各大城因繁榮之速，與夫各終點區內來往貨運之激增，遂引起如何救濟貨物擁擠之困難問題。

大城內各運輸機關之要務凡四：消費物品必須藉本地運送業務送交消費人；貨物必須取送於終點區域以外之地方；原料必須送交本地工廠而製造品又須由工廠內運出；終點區內各鐵路，輪船，汽車，及捷運公司等必須彼此交換貨物。

各鐵路，輪船，及捷運公司等為作上述種種業務必須在終點區內各項設備上投入許多資本，例如為收送零擔貨物而設貨站，為調度整車貨運而設專軌，為組合出站列車或拆解入站列車而設各車場，為調車而設調車場，為交換車輛及貨物而設交換軌道，以及其他各種專門設備如穀倉，存車場，駁船，渡船及與水路相連之裝卸貨物碼頭等。凡此種種大致皆係單獨鐵路公司所管有。各路因社會之需要及他人之競爭不得不在繁華地點設立授受貨物機關。許多鐵路在大城內之商務中心皆有若干零擔貨站，於是擁擠情形遂如水益深如火益熱矣。

普通鐵路在較大終點區內至少有貨站數處。如城內某部分之工商業逐漸發達時，該地鐵路即伸長其軌道并添設貨站。故所有大城內之

終點軌道及貨站無不如網張而星列者。星星納梯之居民約四十萬，有鐵路七條，大小貨站凡二十有二。費城人口二百萬，鐵路凡三，而在城界以內共有車站百餘，軌道千哩。此二城頗足代表一切。

城內鐵路之各小站雖一律接收零擔貨物，但鮮有於一日之內所得至同一訖點之貨物能滿足一車者，然貨雖不滿而仍須以一車或二車運之，蓋防沿途各站有所增益也。爲使運輸敏捷起見，一切出站零擔貨物第一步必須送至一轉裝貨站，以便與他處交來貨物滙合而區分之。入站零擔貨物亦同此理，必須先至城內或近城之大站將貨物重新裝卸而後分送至城內各小站以便交與收貨人。由於各大終點區內之裝卸零擔貨物故結果不免有擁擠遲延之事。總而言之，因需要多數車輛以載運噸量較少之貨物，復因終點內許多車輛之往來馳驅，遂使整車及零擔貨物之移動愈形遲滯。

終點內延誤之原因

在終點區內所發生之延誤由於種種原因：(1) 填寫提貨單往往費時甚久，裝貨月臺有時不適用於用，貨棧門路或嫌太少，因此使載貨汽車在貨站內踵接臂磨以待次第靠近裝卸月臺，故時間於無形中費去甚多；(2) 通連車站之街道如甚擁擠必於路上虛糜許多光陰；(3) 街上如無適宜警察以指揮來往車輛，或街道太窄，或繁華地方車輛太多等均能使載貨汽車遲滯不進；(4) 恒因裝卸汽車時只有一人，故裝卸上耽誤時間不少；(5) 貨站內裝卸設備或不足用，因而不能迅速蒞事；(6) 填寫文件等之職員有時太少，於是貨站內遂無條理與秩序；(7)

漫不經心之車夫常在途中任意延宕以“消磨歲月”

車輛不能裝滿因而貨少車多遂益形擁擠。零擔貨站往往設於繁華地點，此類貨站愈多則往來拖曳之次數亦愈多。自用汽車逐漸增加，而美國較老城市之街道又窄，送貨者取貨者絡繹不絕於途，遂使動轉感覺不靈。凡此種種以前皆已道及，是為總原因中之一部分。

在託運人方面需要較優之鐵路運輸十分迫切，故鐵路或須將今日之終點設備增加，或應另籌他策以容納較多之貨物。擴大終點內各站與展築終點內之軌道每為實際上不可能之事，蓋不獨此類地方需款太多，且鐵路如在繁華市心擴大規模則四方來集之送貨車輛必愈多，而街市擁擠乃益甚。

減少城內之擁擠

如欲以載貨汽車救濟城內擁擠，可用之替代鐵路車輛作一部分終點業務，或用之替代鐵路之渡車，^①或用之載運零擔貨物以與其他承運人交換，或作本路本終點內各站間之交換事務。

載貨汽車仍可用之以載運整車及零擔貨物於終點區內之工廠間，或載一切貨物於終點區內及區外。以此可替代今日調車業務之大半。此為最需要者。在某大終點區內此項交換業務平均需時三日之久，而在另一大終點區內因採用汽車交換貨物之故能在一日之內將由甲路卸下貨物百分之九十五完全裝入乙路之車上以待繼續運輸。按某大終點內某路之計算，於繼續十日之內每日平均有八百九十三輛貨車專作終點區內之短途拖曳事務。美國各大終點區內以貨車作此業務之情形類

皆如此。

不獨此也，因鐵路既能用馬車向各商店之店門取送貨物，故如以汽車代之則此項業務之開辦必尤易，而平日之保養亦定不難。

鐵路普通皆在終點區域之外設有車站，以備重新裝卸零擔貨物，再用鐵路貨車分別送與本路或他路之城內各車站，然亦有大終點內用汽車作此業務者。此項辦法業經證明十分美滿，倘令全國各地皆起而效之，定能使鐵路在正式運輸上所有之車輛數目增加，而終點之營業容量亦必擴大無疑。

汽車公司如能載運終點內所有之貨物，則此項運輸業務必能較速而較賤，對於託運人及汽車主皆有利益。利於汽車而不利於火車之短距貨運應完全使汽車拖曳之。鐵路可在其正式運價簿內將此種終點內外之短距業務取消，嗣後或由該鐵路自己經營汽車或與汽車公司訂立合同以爲負責代理人俾專作此事。

鐵路與汽車在聖路易終點之合作

聖路易及星星納梯兩城對於鐵路與汽車在運輸業務上之合用曾有極重要之試驗成績。

密蘇里州之聖路易城位於密士失必河之西岸，隔河相望乃伊里諾州之東聖路易也。西方各鐵路皆至西岸爲止而自東來者則終於東岸。洎乎一八七六年愛慈橋 (Eads Bridge) 成，兩岸始相銜接。東部鐵路計算運價時以東聖路易爲其西終點，而西部鐵路之運價則不能越過聖路易本部以外。西方鐵路既爲聖路易之主人，遂於多年以前即擇定沿

河最優之地爲終點，且在商務繁盛之處設立車站。

當愛慈橋開通以後，本薛文尼亞鐵路及柯基渥立夫鐵路 (Clover Leaf) 遂成立貨站於聖路易以經理來往零擔貨物，然嗣後該兩鐵路皆以爲拖曳貨車於聖路易及東聖路易之間實感覺有開銷過重之困難。同時東聖路易內尙有其他數鐵路，計爲巴歐鐵路與四大鐵路。四大鐵路者乃芝亞鐵路 (Chicago and Alton)，伊里諾中央鐵路，摩歐鐵路 (Mobile and Ohio) 及南方鐵路是也。此五路者向無自己運貨至聖路易本部之意，平時或與聖路易轉運公司 (St. Louis Transfer Co.) 訂立合同，或與科倫比亞轉運公司 (Columbia Transfer Co.) 訂立合同，代作此項轉運業務。

一九一〇年東方各路皆同意將以前適用於東聖路易之運價推及於聖路易。換言之，即由東聖路易至聖路易間之運輸不另收費。上述之二轉運公司在聖路易立有貨站，當其在聖路易接收東向貨物時按聯運計算運價，而鐵路須於此項應得之運價內提出若干付給轉運公司，作爲聖路易及東聖路易間轉運運費，并一切接收貨物時之開銷。轉運公司由東聖路易各鐵路車站接收貨物運往聖路易時，其辦法亦同。

業務之漸增與年俱進。該二轉運公司中之較老者先年於愛慈橋未成以前向用渡船駁運少許貨物，至是遂設立貨站於聖路易之商務繁盛地點，利市因之十倍，而託運人亦同享其益，蓋此時能得滿載來往於兩地之間也。二轉運公司後合併爲一名曰科倫比亞終點公司，實際上經理聖路易及東聖路易各鐵路間之一切貨運。至於河東河西各地點間之零擔貨運亦有半數歸該公司經理。此外並在聖路易設立若干線外貨

站，一半為接收運出之貨物，一半則專管將運來之貨物交與收貨人。

託運人無論欲經何路運貨，可將其貨物交與該終點公司之任一出貨車站。接收貨物之車站人員即代表該鐵路簽發一提貨單。該終點公司自接收貨物後以至將貨物交與東聖路易之相當鐵路前須擔負完全責任。零擔貨物之託運人對於此項辦法所得之益處係能將其所有外出之零擔貨物交與最近之收貨站，而不計及該項貨物之取道何路也。

運來之貨物如經科倫比亞終點公司轉運時，該公司即直接由東聖路易之鐵路車上將貨物取下，而運至該公司在聖路易城內所設距離收貨人最近之交貨站。普通之貨到通知書皆由入貨車站寄發，而以四十八小時為免費存儲時限。如收貨人要求時，亦可將貨物直接由該公司送至收貨人之店門。此項業務另外收費。該終點公司在作此項業務時即變成汽車載運公司，而非復有鐵路代理人之性質矣。

所有由東聖路易各鐵路終點至聖路易城內科倫比亞終點公司各站間之轉運業務皆歸東聖路易各鐵路擔負其運費。所有零擔貨物大致皆用此法運轉。關於整車貨物各西方鐵路只在聖路易本部裝卸，至於車輛渡河之事或由各東方鐵路自辦，或由其擔負費用。

科倫比亞終點公司有專造之“拖曳汽車”(tractors)及“尾車”(trailers)。汽車之支配係用集中調度法。終點公司在各鐵路車站上皆派一代表，以監督汽車裝卸及移動之事。

星星納梯之終點業務

歐亥歐州星星納梯城之終點位置在地理上雖與聖路易不同，然頗

多相似之處。問題係關於終點區內本路或各路上大小車站間零擔貨物之移動。歐亥歐河雖有時涉及本問題而增其紛擾，然大體上不如聖路易之密士失必河作祟之甚也。蓋星星納梯之發展尙未達於河之南岸，不獨未超河界且反向北開展。

星星納梯各鐵路最初皆設站於沿河地方，蓋此處先年爲工商業之中心點，鐵路因此而趨近之。迨至新事業向北部漸展，各鐵路遂紛紛添設分站以便使新區之託運人及收貨人縮短其工廠與車站間之距離。

鐵路由總車站將零擔貨物運至此項分站時皆用所謂渡車者拖曳。外出之貨物亦用渡車由各分站先將貨物運至總站，與該處所收之外出貨物或與其他分站運來者合併一處，然後再行發出。如某日在某分站所收之外出同一訖點之零擔貨物頗足一車時，於是即以整車由此處直接裝運，不過此事並不常見。

在拖運零擔貨物於本路大小車站間之業務外，更須拖運於各鐵路彼此之車站間。此二種業務與日俱增，直至後來各路之渡車完全不敷分配。鐵路貨車之用作渡車一項者平均每日即需二百二十五輛，此外尙有馬車一百輛爲之輔，然有時終點內仍異常擁擠，使正式運輸亦因之感覺周轉不靈。既由於此種塞滯影響於貨物之自由移動，於是念及擴充一切軌道及裝卸月臺之辦法。在政府管理鐵路時，總管理處方面曾派有工程人員調查情形，並估計擴充費用，但據彼等之報告謂此項工程非千百萬元不能濟事。

一九一七年五月星星納梯汽車終點公司開始承辦四大鐵路間之零擔貨物運輸，載貨汽車遂用之以作此事。一九一九年五月十日復擴充

之而包括各路本路上大小車站間之拖運業務。此項辦法至今尚繼續沿用之。

終點公司爲一獨立公司與鐵路無關。在承作拖運業務時即與各鐵路訂立合同。拖運方法係利用載重五噸之大貨櫃或稱活動汽車箱^①。鐵路車輛及載貨汽車皆採用平車，故此種貨櫃可用起重機由汽車上起下而放在鐵路車上，或由鐵路車上起下而放在汽車上。所有本路上大小車站間以及各路彼此車站間之零擔貨運皆用此法，但不包括向商店門前取送貨物之事。工廠與車站間之拖運業務仍用鐵路渡車。

關於大貨櫃內貨物之裝卸皆經鐵路人員之手。彼等將貨櫃裝好而加封，然後始放於汽車之上。鐵路公司必須在其車站設置一切裝卸用具，但起重機，大貨櫃，及載貨汽車等均由汽車公司備辦。

普通所習用者爲載重五噸之汽車，車架與貨櫃可以分離，貨櫃之容量爲一萬磅。貨櫃爲鋼木二物所製，不畏風雨寒暑，計長十七呎五吋，寬八呎，高七呎。向車架上裝卸貨櫃平均需時五分鐘。其適中容量爲四噸點三七。普通每車架每日可運貨二十七次。

現時汽車每日所運貨物平均約二百六十噸，然據估計此項辦法每日有拖運一千二百噸貨物之可能。按其關係鐵路之統計，其零擔貨運百分之二十八皆由汽車公司代辦。在此噸數內之一大部分係鐵路與鐵路之交換業務，其餘爲本路各站間之運輸。

鐵路於裝好貨櫃之時通知汽車公司。鐵路站員將“貨票撮要三聯單”按照所運貨物之情形填好，一份留路備考，一份連同貨票交與車夫以便轉交與收貨鐵路，其正張則由車夫帶回汽車公司以爲登記帳目。

之根據。

星星納梯採用汽車輔助鐵路之主要目的為加速各路間及本路各站間之零擔貨運。此項目的不獨業經發到，且所費資本極輕。今日在業務上較前尤為敏效，不過其最大優點仍係能使交換終點以內之貨運而無須鐵路增加許多設備，並能使減少以前之擁擠。星星納梯之各鐵路及託運人皆認此種辦法為十分滿意。

鐵路因採用汽車之故已將作業所需之時間縮短。未用汽車以前，關於交換事務如以鐵路車輛為之平均需時六十二小時，如用馬車為之平均需七十二小時。今日則最多只需十小時。故實際上外來之零擔貨物能於達到終點區之當日轉至交貨車站以備交與收貨人。發出之貨物亦係於分站收到之當日能送至總站以備出發。節省時間對於鐵路對於商人皆有莫大利益。

由於裝卸較前敏捷，故出入貨物所需之月臺地方亦減少甚多。蓋汽車之益能使貨物由鐵路車上移至汽車上繼續不斷其工作。此即等於增加月臺地方及擴充站內容量。據汽車終點公司人云當一九二〇年與一九二六年零擔貨運異常繁劇時仍未充滿終點之容量。由於取締鐵路渡車及馬車遂又能餘出許多軌道與空地以作他用。利用汽車裝卸零擔貨物且可不必更用車站之貨房，並縮短貨棧內之存儲時間。

各站間轉運貨物所生之損失亦減少許多。星星納梯汽車終點公司與各鐵路訂立合同擔負貨物在其車上所生損失之責任。星星納梯全部終點區內之索償事件所以確見減少者汽車轉運業務之優良與有力焉。

常用馬車及渡車轉運貨物時，如有貨漲貨虧之事，非在貨到總站

五十五至七十二小時以後不能查出。換言之，非至貨物實際由總站運至分站後，則分站人員無從查考。採用汽車運輸能將此所需之時間縮至一小時。當貨櫃由此站運至彼站卸地後，該處人員立即與各種單據對照而通知總站究竟貨漲或貨虧。如有遺失立即尋找，找到時隨第二貨櫃運去，然後交貨車站始將該項找出之貨物連同先來之貨物集於一處以備交與收貨人。

紐約，巴爾的摩爾，托利多 (Toledo)，布法羅，芝加哥，及新英蘭各城鎮皆已添設鐵路終點汽車貨運業務。更有許多地方正在考慮之中，不過各地方之汽車業務至今尙無較聖路易及星星納梯兩城更爲完滿者耳。

附 註

- 關於渡車請參看第 66 頁附註二。
- 關於貨櫃請參看第 179 頁附註一。

當本書進行翻譯時關於 Container 一字在我國尙無人道及，故以己意呼之爲“貨櫃”，迨本書付印過半，始聞鐵道部於某項部令內稱之爲“貨箱”。按箱櫃二字本相差無幾，而中途更改又恐與前者矛盾，故仍舊貫。將來如貨箱二字果已普遍採用，當於本書再版時更正之，以趨一致。

參 攷 書

- Chamber of Commerce of the United States, "Relation of Highways and Motor Transport to Other Transportation Agencies" (1923).
 "Expediting Movement of L.C.L. Freight," *Railway Age*, Aug. 6, 1920.
 Fitch, B.F., "Railroad Extension Without Rails," *Shippers' Advocate*, Feb. 15, 1922.

-
- Interstate Commerce Commission, Annual Reports.
- Loree L.F., *Railroad Freight Transportation* (New York, 1923).
- Lyford W.H., "Solving the Cities' Terminal Problem." Address to Mid-West Transportation Conference, Chicago 1925.
- Smith, Charles E., *Transactions of the American Society Civil Engineers*, Vol. LXXXCII (1924).
- Wilson, G. Lloyd, "The Terminal Problem," *Traffic World*, May 14, 1927
- , "The Motor Vehicle in Terminal Service," *Ibid.*, May 28, 1927.
- , "The St. Louis Plan of Coördination," *Ibid.*, June 11, 1927.
- , "Coördinated Service at Cincinnati," *Ibid.*, June 25, 1927.
- , "Special Freight Services," *Traffic Service Corporation* (1926)
- , "Terminal Freight Services," *Traffic Service Corporation* (1927), Vols. I and II.

第三十五章

鐵路與汽車之路運合作

多年以來美國各鐵路無不時時欲生發短距貨運之利以濟其重大開銷。零擔貨物之短距運輸每使鐵路虧本，然為便利沿路各實業及民衆起見又不能將此種業務停止。

迨至載貨汽車出現又將鐵路之短距零擔貨運分去不少，遂使本問題愈趨嚴重。許多鐵路因其無利之故無不欲立刻停止此項業務，無奈每為政府所不許耳。沿途之零擔貨物託運人恒託載貨汽車公司運送其所有之短途貨物，而同時將其長途貨物交由鐵路運輸。

鐵路公司在成立時所領之執照每有條文訂明不准任意停止業務。經營州際運輸之鐵路須受州際商務委員會之裁制，而此類鐵路實佔大多數。各鐵路為救濟此種不利情形起見，頗有採用汽車以替代列車輸送短途包件貨物者。鐵路之採用汽車新法皆取緩進態度，並先詳細考慮其確有利益然後施行。改用汽車之目的有三：(1) 革新短距貨運業務，(2) 減低行車費用，(3) 應付獨立汽車公司之競爭。

汽車能增加業務之速度。本薛文尼亞鐵路沿線之零擔貨運得力於汽車者不少。該路之麻瑞蘭州一段每日有貨車一列來往於巴爾的摩爾及波瑞衛 (Perryville) 之間，載運整車貨物及零擔貨物。假設有零擔

貨物一批擬由愛伯店 (Aberdeen) 至卡利斯塘 (Charlestown) 則須先由該列車運至波瑞衛然後再用汽車於本日下午拖至卡利斯塘。在未用汽車以前，此類運輸必須於翌日清晨用短途列車拖至目的地。

優良業務較敏捷業務尤為重要。支線上各小站每日於一定時刻必有汽車經過，此項按照時間表開行之汽車業務對於託運人極有利益。各站將貨物陸續積聚一處，迨某時開來之汽車一到立將貨物運走，其目的在使每次開行之汽車能載運貨物愈多愈妙，如是始能減少汽車開行之次數以及託運人與收貨人之費用。

短距列車阻礙客運快車及貨運通車之行動。不只由於短距列車開行極慢之故，且因沿途各貨站備有充足岔道者甚少，是以一路行來慢車無法與快車讓出正軌。故停辦此項慢車業務在實際上即等於增加軌道與設備，而無須增加資本費用。

開行汽車之費用較開行短距貨運列車為少。此外如少用貨車，縮小管理及調車事務等均能使開銷減少。如用汽車則裝卸次數亦少，因而免却許多損失賠償。貨物經汽車載運時亦皆認為其損失數目較短距火車運輸時為低。以汽車替代短距貨運列車能使鐵路由獨立汽車公司或託運人自己之汽車業務中得回不少營業。

鐵路成立汽車業務已得之利益及將來之希望可再撮要說明如下：

(1) 減少短距貨運列車之次數；(2) 減少裝卸零擔貨物之費用；(3) 減少每件貨物之裝卸次數，有時一項貨物竟能減少四次裝卸；(4) 本段各站間之業務較速；(5) 大站間運貨車輛可以裝載較滿使車上地方得盡其用；(6) 短距貨運既經減少停站次數，因而使運務繁重之段收

輸送敏捷之效；(7)維持與託運人及收貨人間之接觸，並使運輸業務更爲滿意；(8)作將來店門與店門間運輸業務之預備，蓋近代運輸之最終目的爲使貨物能直接取自店門而更送至店門也。

本薛文尼亞鐵路之汽車鐵路合作業務

本薛文尼亞鐵路初次於終點區外採用汽車運輸係在麻瑞蘭州之岡布里治 (Cambridge) 地方，附屬於該路之巴齊大西洋鐵路 (Baltimore, Chesapeake and Atlantic Railway) 原尙兼有水線，經營巴爾的摩至麻瑞蘭州東海岸各地之輪船運輸，此外更有一相接連之鐵路由克雷伯印 (Claiborne) 通至海城，因同時有一汽車公司載運貨物於巴爾的摩及麻瑞蘭州東海岸上各小鎮之間，於是遂與之發生直接競爭。一九二三年一月巴齊大西洋鐵路始將此汽車公司收買而自營之，是爲本薛文尼亞鐵路計畫中以汽車替代短距零擔貨車之第一組。同年七月九日又以汽車二輛替代畢杏堡與夷昂 (Enon) 間之短距包件貨車，是爲第二組。第三組最爲重要，成立於同年十一月十三日，其路線係由本薛文尼亞州之上溪 (Overbrook) 通至蕩寧塘 (Downingtown)。同月十九日更以第四組汽車替代費城與惠明屯間之二列短距貨車。自是以後各段職員如察覺有此需要即隨時呈報添改。以前各組因時時情形不同亦不斷修正。今日本薛文尼亞鐵路系共在五百餘站設有短距汽車貨運業務，其路線約在千哩以上。

本薛文尼亞鐵路系之長島鐵路及其他附屬線亦皆採用汽車以輸送其短距零擔貨物。幹線上各大接軌站間之聯運貨物仍以列車運輸之，

而以汽車專運大站與支線上各終點間之包件貨物。所有至支線之短距貨運列車大致皆已取消。

本薛文尼亞鐵路在費城外之幹線上採用火車汽車合作辦法以運輸其短途零擔貨物。例如由費城運貨至蕩寧塘距離為三十二哩，先以列車運至其左近三大站之一，然後再由該大站以汽車拖至訖點。由小站運出之貨亦用同樣辦法，先以汽車運至大站，然後再由鐵路載至目的地，倘其訖點不在大站，更須以汽車運送其最終一程。

本薛文尼亞鐵路費城與蕩寧塘間之幹線上共有中間站二十七處。以前每日以短距列車沿途收送零擔貨物。本段共有軌道四條，短距貨車必須經來經去，而各車站且有時居於路左有時位於路右。短距貨運慢車所載之貨物較少，然須蠕行於客貨通車之軌道以上。按照新法西向運輸以阿狄慕爾（Ardmore），威印（Wayne），及寶里（Paoli）三大站為轉運地點，而東向運輸之三大站為麻魯勿印（Malvern），德灣（Devon），及布瑞印麻爾（Bryn Mawr）。大站與小站間之來往零擔貨物皆以汽車載運。汽車公司作為鐵路之代理人。如貨物在其手中時有何損失即擔負公共承運人之全責。小站左近之工廠如欲運貨至外段，可將貨物送至該小站而得一鐵路提貨單，該貨即用汽車拖至最近之東向或西向大站，以該貨運往何處為斷。在大站上裝入火車再經鐵路運輸之。本段內小站與小站間之貨運完全以汽車輸送，汽車公司擔負公共承運人之全責，但用本薛文尼亞鐵路之提貨單，與該貨經鐵路運輸之情形無異。

汽車運輸貨物亦用鐵路普通貨票，但另外尚有一份三聯格式紙。

此項格式紙在發貨車站填好，其中說明本載運輸內究有貨票幾張及每張之訖點等。第三聯至汽車長簽字作為承認由該站收到貨物如數無訛之證據。第一第二兩聯及各貨票一並交與汽車長。汽車到站時汽車長將此兩聯格式紙及各貨票交與站員。站員按照貨票核對貨物。如一切無誤，即在第二聯上簽名交與汽車長以為收據，而存留其正張。貨站司事每日必須作一汽車行車報告。

如車站無貨可運時，站員應通知汽車公司以免跑空。每件一萬磅以上之零擔貨物由站員負責裝車。奇重或過大之貨物而又送往同一訖點者，亦由站員裝好以備全經鐵路運輸。爆炸物及其他危險物不能用汽車裝運，須完全由鐵路輸送。

本薛文尼亞鐵路與汽車公司訂立合同載明每輛汽車每日之租洋若干，此外並按汽車哩程有相當加費。在規定汽車付租辦法以前對於汽車之業務成本若干曾有詳細之調查。載貨汽車皆有保險，而鐵路對於汽車運輸所負之責與鐵路運輸所負者完全相同。汽車公司對於鐵路擔負貨物在其手中時所生損失之責任。

紐約中央鐵路之汽車業務

今日紐約中央鐵路之汽車業務計包括：(1) 替代短距貨車之站與站間之汽車業務；(2) 在一段之內各站之間採用汽車運輸以減少長途貨車在中途各小站之停站次數；(3) 由小站至大站之汽車運送，以便在大站裝入貨車一直運至訖點，既省時間且減開銷；(4) 由大站收到貨物復以汽車運至各小站以備交與收貨人；(5) 以汽車替代駁船作鐵

路輪船間之交換業務；(6)以汽車載運裝入貨櫃之零擔貨物及裝入特製貨櫃車之整車貨物。

紐約中央鐵路以汽車運輸零擔貨物始於一九二三年一月，彼時該路之棚車異常缺乏，故在布法羅區內以汽車應付急需。載運路線係在該路各站之間及該路與他路之車站間。嗣後鐵路貨站與湖船公司之碼頭（在與坎拿大交界之愛亞嘎拉地方）間交換貨物亦用汽車。

愛亞嘎拉（Niagara）交界之採用汽車既非常美滿，於是引起他站之研究興趣以期推展此類業務。因肴切司特之情形與布法羅相似，遂於一九二三年十一月二十八日成立肴切司特與其周圍二十三哩內各站間之汽車業務。自此以後有許多地方（包括紐約區）繼續成立。紐約與塞瑞庫司間之區域亦有此項組織。

短距零擔貨物當以前用列車載運時係在終點內按照所經車站之先後次序裝好，迨經過沿途各站時再由車上人員次第卸下。今日之以汽車載運貨物使紐約中央鐵路得於每段內減去數列短距列車，且減少其他列車上人員之過時工資。據該公司人云所節省之工資，燃料，及其他費用足以抵補汽車開銷而有餘。

紐約中央鐵路採用汽車之處皆分作若干汽車段，每段有一總站。所有運往某汽車段內各地之貨物皆以火車先送至該段內之總站，由此總站再以汽車拖至訖點。運出之貨物亦同此法，先由本汽車段內某地點用汽車將貨物送至該段之總站，再裝入列車運至他段之目的地。在本汽車段以內各站間之運輸完全以汽車為之。某段內之總站即為該段之中心點。由總站向各方面之運輸距離皆在十哩至三十哩之間，故每

日至少能有一次或二次之往返。

貨櫃車

紐約中央鐵路之汽車業務內且採用特製貨櫃車以運輸零擔貨物及整車粗重貨物。貨櫃為鋼質自裏口量之計高七呎寬八呎十吋。門亦鋼質不透風雨，計高五呎九吋，寬三呎六吋。容量四百三十八立方呎，載重七千磅。另外有特製之平貨車以承之。封鎖時用託運人自己之鎖或鐵路之鎖皆可，然一經安置車上則非有相當鑰匙不能開啓。有貨櫃業務之車站皆設電力起重機以便將貨櫃由貨車移置汽車之上，或由汽車移置貨車之上。在託運人或收貨人之裝卸站台及鐵路車站之裝卸站台間所用以載運貨櫃者或係普通載貨汽車，或係前面用一拖曳汽車後隨以尾車。

此項業務始於一九二二年，最初每星期只有二次來往於紐約城及布法羅之間。自此以後紐約中央鐵路添置貨櫃並將其他貨站裝設電力起重機等。現今每日皆有貨櫃車來往於幹線上各城之間，計包括布法羅，紐約，着切司特，塞瑞庫司，及猶佛加。

如用貨櫃向託運人及收貨人之店門取送貨物時普通或由該工廠自己用汽車拖曳之或僱用獨立汽車公司拖曳之而由託運人或收貨人擔負其費用。託運人自己將貨物裝入貨櫃之內而承運人按照其中淨重與以提貨單。除去某種貨物因其性質關係外，其餘一切貨物皆可不用任何包皮即以一貨櫃運之。某重要產磚區及用磚區間頗有以貨櫃運磚者。

貨櫃業務之運價與美國普通之運價辦法迥不相同。每貨櫃內所裝

貨物之淨重以三千磅為最低限度，按此重量先定一每哩之根據運價，每加五百磅每加一哩加洋二釐五毫，直至最高七千磅為限。計算貨櫃運價時不分貨物之等級。

不足三千磅之託運人亦能利用貨櫃。另有轉運人至各託運人處收集小件包裹而併入一貨櫃，再按貨櫃業務將貨運至訖點並以汽車送交收貨人。轉運人按照標準貨櫃運價交付鐵路，而另向託運人或收貨人取價較高運價，以其所餘者作為合併貨物，取送貨物，與夫公事房及管理員等費用。

由於貨櫃之鋼質堅牢，且因包裹在發貨站，轉運站與收貨站等處概不裝卸，故損失減少。且鎖門又有防賊辦法，於是盜竊之事可免。至於在車站裝卸整個貨櫃而無須逐物裝卸則更使車站費用減輕。

其他各鐵路以及許多電力鐵路皆在試驗與研究期中，預料輾轉仿用之期當不甚遠。欲使此種業務結果美滿，第一必須在成立此項業務之車站間有多量而且按期必來之零擔貨運。購置貨櫃，特別貨車，及電力起重機等所需之資本為最大障礙。

波緬鐵路之汽車業務

波緬鐵路以汽車取送貨物之計畫始於一九二五年七月，在麻沙朱色士州之波士頓，羅厄爾及羅凌士三處同時成立。目的係藉鐵路與汽車之合作以改進業務，以節省行車費用，且以救濟擁擠。波緬運輸公司與波緬鐵路訂立合同代作此項業務。在此三城之間鐵路之路運與汽車之取送事務聯成一氣。此外並規定波士頓與羅厄爾間，及波士頓與

羅凌士間之“全經公路”之汽車運輸辦法。波緬鐵路由波士頓至羅厄爾一段內及由波士頓至羅凌士一段內各貨站之間並有汽車零擔貨運業務以替代短距貨車業務。

波緬運輸公司在波士頓，羅厄爾，及羅凌士三城內以載重汽車收取一切零擔貨物，不論其訖點為何處；並將該項貨物（如其訖點不出此三城）及由任何地方運來之貨物直接送交此三城內之收貨人。有時尙未見“貨到通知”（此項通知係聲明貨物已到貨房，收貨人接到後再找汽車公司前往拖運貨物）而收貨人却先已收到貨物矣，其敏捷如此。汽車公司負公共承運人之責任。

實際言之波緬運輸公司自己並無汽車。一切取送業務所用之車輛皆係與本地各汽車行訂立合同租來者。波緬運輸公司所以利用已有之汽車者蓋欲使鐵路與汽車收合作之效，而不欲更購許多汽車使與已有者相競爭，致令運輸增加費用，而公路增加擁擠。本地各汽車行之承作此項業務完全在波緬運輸公司之監督與指揮之下。

運價訂成四級：車站至車站而無取送業務者；車站至車站而在一端另有取貨或送貨業務者；車站至車站而在兩端皆有取送業務者；在波士頓，羅厄爾，及羅凌士等城內之全用公路運輸者。運價隨貨物重量漸增，但每加百磅貨物其運價增加率則遞減。運價更按區域以定多寡，在距離車站最近區域內取送貨物之費用較至遠區內之各點為低。

鐵路汽車業務合作範圍之限制

各大鐵路之營業人員及行車人員對於“在何種情形之下以汽車替

代短距貨車始有利益’之一問題曾有詳細研究。人口稠密，實業發達之地方，與夫運輸營業雖較少然遍佈於鐵路沿線並非聚集於一二城鎮者，皆宜於汽車運輸。凡有極多小站並非有少數大站之區域為汽車鐵路合作之最良地方。以前各路關於整車及零擔貨物多以兩種列車分運之，一種專載整車貨物，一種專運零擔貨物。其實專運短距零擔貨物之列車可完全以汽車代之，鐵路既省許多開銷而社會又得較優業務。

本薛文尼亞鐵路由波瑞衛至費城一段之實業非常發達，故專載整車貨物之短距列車營業充足能繼續開行，而將一切零擔貨物統由汽車運輸。波瑞衛以南一段之經濟情形不如此段發達，故仍以短距列車兼載整車及零擔貨物。南段之幹線及支線所經過者為農產區域，間有少數罐頭工廠散於四方。北段幹線上人口較稠，實業亦多。此處以汽車運送零擔貨物而以列車裝載整車貨物最為經濟。

尙有其他情形能使汽車之採用利於鐵路。現今有許多短距列車因兼載整車及零擔貨物，故每日只能開行一次，倘將零擔貨物以汽車運之則該列車即專載整車貨物，當能於本日內去而復回，支線上如營業不多，最好每星期開行列車數次而無須日日有車，不過有時因零擔貨物之需要而使鐵路不能不每日有車，因此結果不甚經濟，在此種情形之下可以列車專載整車貨物於每星期開行若干次，而同時以汽車每日運送零擔貨物。

參 攷 書

- Hungerford, E.T., "The Motor Truck Saves the Railroad \$3900 Monthly," National Automobile Chamber of Commerce (1924)
- National Automobile Chamber of Commerce, "Facts and Figures of the Automobile Industry" (editions of 1923, 1924, 1925, 1926 and 1927).
- Pennsylvania Railroad System, Announcements of Motor Service.
- "Coördinated Terminal Service," *Traffic World*, 1927-1928.
- Wilson, G. Lloyd, "Special Freight Services," *Traffic Service Corporation*, Chaps. X and XI (1926).
- Woodruff, G.C., "The Railroad and the Motor Truck," National Automobile Chamber of Commerce (1925).

第三十六章

店門取送業務

按今日貨運業務在終點內之習慣係當貨物到站後立刻與收貨人寄一貨到通知，同時將貨物存在貨站以待收貨人於接到通知後安排車輛前來取貨。由於此項羈留等候遂使站台上貨物堆積。再加託運人與收貨人之送貨車輛及取貨車輛等填塞於站台及路口等處，於是擁擠情形有不可開交之勢。如在貨物到站時即直接以汽車或馬車將該貨與收貨人送去，然後再用此項車輛於回站時由託運人處將待發之貨物取來，則必能解決上述之擁擠問題。

按普通習慣零擔貨物卸入貨房後即行通知收貨人前來取貨。貨到通知發出後之四十八小時為法定免費存儲時間。整車貨物應在此時間內卸下，而零擔貨物則應在此時間內由貨站運走。一半由於收貨人之搬運車輛及存儲地方組織不善，一半由於貨物恒當到站後始行售出，故許多收貨人利用此種免費時間而不即取貨，或竟有超過時間而仍不來取者。零擔貨物實際上平均皆得在貨房內存儲三日。倘使有完善之店門送貨辦法，則貨房內一日當可存貨二次，較之一貨積壓三日者實收六倍之效。

由於今日搬運事務之漫無組織，故皆任託運人及收貨人用自己車

輛或僱來之車輛取送貨物，以致終點內之車道上及車站附近之路口內無不車水馬龍有人滿之患。據調查報告謂車輛在貨站所耗之時間甚至有每車竟費三小時之久者。許多鐵路終點設備如貨房路軌等皆為多年前之建築，近年來未嘗擴充；同時裝卸貨物之方法亦未改善，然出入貨物之量數則有加無已也。擁擠之結果使承運人與託運人一律增加開銷且減低運輸功效。

店門取送業務能使終點內每日裝卸貨物之量數加多，且使零擔貨物之移動加速。因此載貨車輛在供給上亦等於加增。多數美國鐵路接運皆應能載運較今日為多之貨物，其實際所以不能者蓋由於車輛及貨物在終點內移動之複雜與延遲，故救濟之策只有擴充現在之終點設備或另尋他法使貨運在終點內暢而不滯。擴充終點面積有時頗不易為，不獨費用浩繁且地方當局每不欲令鐵路多佔工商業所需要之地方。以汽車向店門取送貨物為解決此項問題之不二法門，蓋藉此能救濟終點區內之擁擠，并增加貨站之容量也。¹ 且此後鐵路之新貨站更可設於城界以外，因往來取送零擔貨物以汽車為之故距離稍遠無甚關係。

取送貨物之費用應歸託運人及收貨人擔負；換言之即在站與站間之鐵路運價以外加一搬運貨物之定價，且此項費用應算入運費之內而同時付清。取送業務或用鐵路自己之車輛或與汽車公司訂立合同請其代作此項業務。如係汽車公司代作此事，則應對於鐵路擔負在取送時所生損失之責。鐵路所收之取送運費應轉付與該汽車公司。託運人及

1. "Relation of Highways and Motor Transport to Other Transportation Agencies," Report of Special Committee IV, Chamber of Commerce of the United States, 1923.

收貨人只與鐵路有直接交涉，鐵路對於彼等負損失之責。英國與坎拿大現在即行此種辦法。託運人及收貨人是否欲用此項業務聽其自擇。在創辦時最應有此自由規定。此外更有某種貨物必須特別裝卸，故以託運人及收貨人自理為佳，英國與坎拿大之辦法皆如是。

採用店門取送業務時能使鐵路減少在貨站及實業岔道間之以貨車作為渡車而取送零擔貨物之事。渡車業務對於鐵路甚不經濟，因此項業務既不收費且每車內所載之零擔貨物又佔地方極小。減少渡車業務當使有關係之託運人之運費較前增加，彼等今日所享之利益乃出自普通一般託運人之身上頗欠公允。

英國之店門取送業務

英國各鐵路對於貨物之取送業務肇始於五十餘年前，另有公司承辦，但在鐵路支配之下。嗣後此項公司漸為鐵路所合併，今日在鐵路公司內成為一獨立部分，完全為鐵路所管有。英國鐵路不藉此項業務圖利，故其運費只以足抵開銷為限，用示招徠之意。運至倫敦，利物浦（Liverpool），格拉斯哥（Glasgow），曼徹斯特（Manchester），白明漢，黎芝（Leeds）等處之零擔貨物百分之八十皆由承運人直接送交收貨人，於是業務敏捷，終點之擁擠避免，而所謂運輸系統之瓶口永無梗塞之患矣。有時其業務之迅速處實令美國鐵路退避三舍。例如下午四時由黎芝地方之工廠內將毛製品取至車站，翌日早九時已送至距離二百四十哩之倫敦城內商店門前矣。倫敦城內因街道狹小而短途又多，故大部分以馬車拖運，在較新之城市內皆用汽車。

坎拿大之店門取送業務

在坎拿大東部各大城內所有託運人及收貨人之貨棧與鐵路貨站間之搬運業務現已成為鐵路運輸中之一正式部分。此項業務載在承運人之運價簿內，并實際上包括一切整車及零擔物品。非經收貨人正式通知鐵路謂彼欲自己拖運，則鐵路即認為一切收貨人皆默許此項業務，故於貨到時不發通知即直接將貨物送至收貨人之門前。汽車公司於交貨後請收貨人在貨物收據上簽名，并代收鐵路運費。

每一貨站各設汽車管理員一人支配汽車或汽車隊之移動，以期減少遲延并使每車裝至足量。託運人如欲發貨可用電話通知汽車公司之總辦事處，說明貨物之多寡及發貨之時間。調車處內將接到各處之要車通知滙於一起再按區分列以定每區用車若干輛，而照數撥給之。每日接收要車通知以下午三時為限，在三時以後接到者歸翌日拖運。所有運出之貨皆在下午五時前集於車站。汽車公司由託運人處接收貨物時即代表鐵路簽給託運人一張鐵路提貨單以為收據。

坎拿大各城內各鐵路之設有店門取送業務者其大多數託運人及收貨人皆樂用之。由於普遍之採用故汽車公司能以較低運價拖運貨物，否則不能。坎拿大辦法之目的係欲使搬運費用因此減低，交送貨物因此加快，街市擁擠因此免除，而汽車亦因此得所利用。

美國店門取送業務之已往經驗

除去科倫比亞終點公司在聖路易所有之店門送貨業務（按此項業

務之用否完全任收貨人之自由，且僅限於送貨并不包括取貨，而實際上用者亦甚少），再除去紐約城內數鐵路之店門取送業務，更除去在第三十四，三十五兩章內所談之波緬鐵路之此項業務外，只有本薛文尼亞鐵路及巴歐鐵路於六十餘年前在巴爾的摩爾與華府兩處曾有此項辦法，即在兩地之內亦有區域限制并非普遍施行，且後來均經取消。

一八六七年華費鐵路最先成立店門取送業務於巴爾的摩爾。當此路於一八八一年併入本薛文尼亞鐵路時仍其舊貫。二年後該路復成立同樣業務於華府。一八八六年巴歐鐵路在華府及巴爾的摩爾同時設立店門取送業務以與本薛文尼亞鐵路相競爭。由新英蘭各地，由紐約及由費城經此二路運往巴爾的摩爾及華府之零擔貨物皆免費送至收貨人之店門，但在華府內送貨有區域之限制。由巴爾的摩爾及華府運出之包裹貨物至新英蘭，紐約，及費城者亦有店門取貨業務。

此項業務經過四十四年之久并無問題發生。至一九一一年九月十九日有華府之收貨人在州際商務委員會提起訴訟，謂鐵路因其所畫區域之界線關係致與其鄰店免費送貨而不及該店殊為不平之岐視。州際商務委員會批准此案，²命本薛文尼亞鐵路擴大其界線。迨界線擴大後又有人控訴其不公，請再擴大之，而州際商務委員會又批准。³於是承運人在一九一三年取消華府內此項業務，不久復有人控告謂巴爾的摩爾有此業務而華府無之仍為不公，鐵路遂將巴爾的摩爾之店門取送業務一併撤銷。⁴當時雖有人在州際商務委員會內提出反對但無效

2. 24 I. C. C. 629.

3. 25 I. C. C. 411.

4. 27 I. C. C. 347, decided June 17, 1913.

果·州際商務委員會更在巴爾的摩爾工商聯合會控訴巴歐鐵路⁵ 案內（關於巴爾的摩爾之店門取送業務者）及儒狄公司控訴巴歐鐵路⁶ 案內（關於華府之店門取送業務者）批謂“鐵路有權撤銷店門取送業務而不改其運價。”

紐約終點區內之店門業務

紐約各鐵路現用一新法以處理零擔貨物。向來習慣皆以渡船將裝載整車或零擔貨物之原車由哲賽城（Jersey City）之碼頭上渡至紐約城內各該鐵路之碼頭上卸下，然後按普通手續通知收貨人。收貨人或自己車或另雇車輛前來接收貨物。按新法之規定將貨物在哲賽城內由貨車上移至汽車上，然後用渡船將汽車渡過彼岸，或經河下之隧道以達紐約城。在紐約城距河不遠地方設有“假定車站”。鐵路運價以此假定車站為止。由鐵路終點拖至假定車站之汽車費用歸鐵路擔負，且負此段內貨物損失之責。自假定車站以至託運人及收貨人店門之汽車費用由託運人或收貨人擔負，在此段內汽車公司變作託運人或收貨人之代理人，而在前一段內則為鐵路之代理人。託運人與收貨人如不用店門業務而欲自己向此假定車站取送貨物者聽之。

汽車公司與鐵路訂立合同承作此事，並須遵守運價簿內關於此項業務之一切規定及州際商務委員會之章程。汽車公司人員於取送貨物時代辦一切單據，並代鐵路接收正式運費。

5. 30 I. C. C. 388, decided May 11, 1914.

6. 30 I. C. C. 455, decided May 19, 1914.

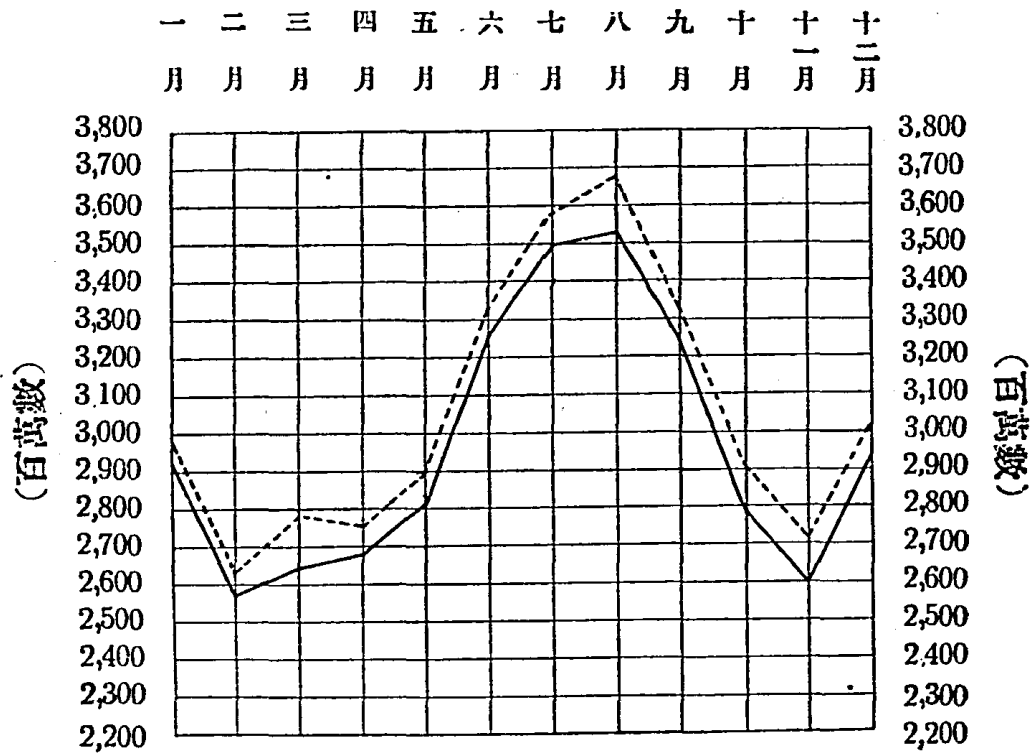
參 攷 書

- Atlantic States Shippers' Advisory Board. Reports, 1923, 1924, 1925, 1926, 1927 and 1928.
- Banham, M.J.L., "Can't We Carry Freight to Your Door?"
Nation's Business, Nov., 1923.
- Beck, A.E., "The Advantages of Store-Door Delivery in Terminal Service," Address, Baltimore, 1920.
- Chamber of Commerce of the United States, "Relation of Highways and Motor Transport to Other Transportation Agencies" (1923).
- Lyford, W.H., "Solving the City Terminal Problem," Address, Midwest Transportation Conference, Chicago, 1925.
- Roberts, J.W., and Newcomet, H.E., "Collection and Delivery (Cartage) Service-Railways of Great Britain," Report, July, 1925.
- Thornton, Sir Henry A., "The Relation of the Motor Vehicle to the Railway," Address, World Motor Congress, Detroit, 1924.
- Wilson, G. Lloyd, "The Future of Motor Transportation," *Traffic World*, Vol. XXXVI, No. 21 (Nov. 21, 1925).
- , "Terminal Coördination in New York," Vol. XLX, No. 2 (July 9, 1927).

第三十七章

鐵路與汽車客運業務之合作

截至歐戰以前美國各鐵路之客運營業逐年增加，但自歐戰以後鐵路旅客數目以及客運進款皆較前減低矣。其原因由於私用汽車與載客汽車之發達並公路之進步。鐵路客運營業之減低情形見於下表內。



格式五：鐵路旅客按月統計數（虛線爲一九二一年至一九二五年之平均數，實線爲一九二六年數目。材料取自鐵路經濟局刊行之“一九二六年鐵路行車之回顧。”）

鐵路勉強應付此種情形之辦法係添設汽車客運業務，或由本公司自辦，或命附屬之鐵路營辦，或與獨立汽車公司訂立合同請其代辦。按一九二六年至一九二七年州際商務委員會調查之結果，一等鐵路及其附屬鐵路管有之載客汽車在一千二百輛以上，而與鐵路直接競爭之載客汽車約有二萬輛之譜。下表載明此項汽車數目及其分佈之區域。鐵路與汽車公司訂立合同所開駛者並各小鐵路所管有者尚皆不在內。在一九二七年約有六十條鐵路直接或藉其附屬鐵路經營汽車客運。

一等鐵路之汽車客運業務

(一九二七年州際商務委員會調查載客汽車及載貨汽車之報告)

區 域	與鐵路業務 相連屬之 載客汽車	哩 數	與鐵路業務 直接競爭 之載客汽車	哩 數
新英爾.....	21	84	453	8,599
大湖區域.....	296	1,974	3,074	38,713
中東部.....	68	243	4,656	38,396
拋加杭他斯●.....	190	3,923	608	7,706
南部.....	4	28	2,170	45,037
西北部.....	14	223	3,044	57,957
中西部.....	659	4,950	3,827	106,708
西南部.....	1	15	1,267	31,406
總 數	1,253	11,400	19,099	334,522

鐵路之地位

按蒸汽鐵路及電力鐵路之普通意見，彼等認為既已在相當區域內為公眾服務必須令其繼續存在，不應再容汽車出而競爭。故彼等多不用收買汽車公司之辦法以減少競爭，而皆向各該州之公用事業委員會

提出抗議，請勿發給汽車公司之公需公便證致令與鐵路競爭。然各州當局普通皆取放任主義，而令汽車公司自由發展。不過亦有州當局對於保護鐵路資本有相當之處置者。如本薛文尼亞州之公用事業委員會於一九二四年發表其意見謂：

本委員會向來所取之政策為保護已有之公用事業，因彼等所投入之資本甚鉅而又為公眾便利上所必需者。倘彼等之業務使人滿意則絕不再令新公司出而與之競爭。無論任何運輸機關皆難使人人如意，時時美滿，故當以普通利益為前提。以汽車運輸貨物常使鐵路公司之收入頓減。汽車業務對於某種託運人雖較鐵路業務為適宜，然本委員會一經考慮公眾之便利則覺為顧全現已存在各鐵路之經濟穩固起見實不應使之瀕於危險。¹

新英蘭運輸公司

新英蘭運輸公司係紐約·新哈文·哈梯富爾鐵路為經營汽車業務所附設者。該運輸公司之一百四十五萬元股票皆為該鐵路所有。一九二五年八月成立其第一條汽車客運路線於康涅狄格州之西部以替代鐵路短距客運業務。自此以後經過一番調察以為確有利益遂又繼續增加。汽車路線約有一半係替代短距客運業務者，其餘一半則為鐵路之支線或輔助線。

在以載客汽車替代鐵路客車業務時所有該項客車或混合客車所作之業務（包含載運行李，郵件，包裹及牛乳等）皆歸附屬公司接辦，或用載客汽車，或用載貨汽車分別處理。汽車運費與以前鐵路運費完全相同，包含減價票，來回票，一次票等。路線之添設與車輛之增加皆取漸進辦法，而營業處，運輸處，與機務處等亦次第成立並隨事務

1. *In re* Bingaman Motor Express Company, Public Service Commission of Pa., Docket, A. 9092, Feb. 19, 1924

之發展而擴充。一九二六年該公司共有路線四十三條，約計一千哩，有載客汽車一八四輛，其本年之汽車哩為四，六〇八，二四五哩，共載客二，八三七，四九五人。

鐵路採用汽車與火車合作辦法時其圖利之意少而改進業務與減低開銷之意居多。每輛載客汽車開行每哩約費洋三角，而每列短距客車開行每哩約需一元二角五分。據一九二六年新英蘭運輸公司之報告其汽車客運之營業費用佔營業總進款百分之一〇〇·四五。

波緬運輸公司

波緬運輸公司為波緬鐵路之附屬機關；其汽車客運業務設於一九二六年。該鐵路購置汽車而轉租與該附屬公司。

波緬鐵路有必須減低行車費用之特別原因。按該鐵路共有幹線一千三百七十二哩，支線八百五十四哩。支線營業多係虧累，而幹線上亦有數段在營業稀少時其業務費用比較非常之高，故減少開銷實為當務之急。

在營業稀少而無利之支線上有時完全以汽車業務替代鐵路客運業務。汽車多在鐵路幹線與支線之接軌站上停靠以便與鐵路客車連成一氣。行李則由汽車會同鐵路用聯運票合運之。此項業務之變更確甚經濟。按某段上鐵路客車之每列車哩須費洋二元零二分，今完全停止而以載客汽車代之，其費用為每汽車哩六角四分。

有時亦可以汽車替代支線上鐵路客車之一部分。當某季營業稀少時，或在一日之內某時營業稀少，即開行汽車而不用火車。由反面言

之，何時營業繁重則仍用鐵路列車。當開行支線列車時並攜帶郵件，包裹，及行李等，故可使汽車專門載客。

更有時以載客汽車替代幹線業務之一部分。波緬鐵路藉此以縮短行車時間，增加列車速度，並減少站數。幹線快車只在各大站停留，旅客如欲至小站者須在大站換乘汽車。幹線上在某時間或某季節內如營業稀少恒以汽車替代列車，營業繁重之時刻或季節仍有列車開行。

波緬鐵路所不直接經過之地方現亦有成立汽車路以作為支線之辦法。波緬運輸公司在一九二六年共有載客汽車六十一輛；汽車哩超出一百萬哩以上；每汽車哩之平均費用為二角九分。

終點業務中之載客汽車

今日巴歐鐵路至紐約城之客車以達到哲賽城內紐哲賽中央鐵路之終點為止，然後再以汽車將旅客送至紐約城或其附近之他處。此項業務始於一九二六年八月。紐哲賽中央鐵路在紐約終點區內亦有載客汽車業務。

當國家經理鐵路之時並其後數年之內巴歐鐵路之列車皆用紐約城內本薛文尼亞鐵路之終點，而不用紐哲賽中央鐵路之車站。該站位於哲賽城內與紐約城尚有一河之隔。嗣後巴歐鐵路之客運營業漸佳而本薛文尼亞終點租約又將期滿，故極有設法維持客運之必要。

按現在之辦法車到哲賽城後即有載客汽車開至站台上，旅客之購有紐約城及紐亞克等處車票者即分別換乘汽車以至各該訖點。由紐約等處出發之汽車亦用同樣方法由各地用汽車先將旅客載至列車之旁，

然後再經鐵路運輸。此項汽車不收運費，且擔保不悞火車時刻。此外並建築跑道及轉車盤等使汽車一直開至列車之旁以接送旅客。旅客之行李亦有載運之處。

鐵路摩托車

三十年來鐵路界無時不研究欲得一種輕便單行車，或以有機關之車外掛一無機關之車而成一小列車以用之於營業稀少進款不多之支線上。此鐵路摩托車（Motor-rail car）之所以發達也。此種車輛多係四輪，以氣油引擎，或以狄素引擎，或以氣油電力引擎為原動力。現在約有二百條鐵路支線採用之，均甚滿意。

鐵路摩托車最宜用之於支線，因支線上須頻頻有快車來往而每次旅客却又極少，更須兼運郵件，行李，包裹，及輕量之貨物等。採用此項車輛者多係短小鐵路，或大路之支線，或幹線上之短距運輸，但須以該項短距運輸之營業非常稀少如用蒸汽列車絕難獲利者為限。

現用之鐵路摩托車約分三種。第一種為小號車，只容三十二人，引擎有三十五匹馬力，速度每小時四十五哩。第二種為中號車，能容三十五人並有專欄為載運郵件，包裹，行李，及輕量貨物之用。引擎有五十四匹馬力，速度與小號車相同。第三種為大號車，旅客量由五十人至七十人之間，有行李及貨物專欄，引擎馬力由一百二十四匹至二百五十匹，速度能至每小時六十哩。今日尚有製造此類大車而使其馬力足能另外掛車一輛者，其引擎為氣油，狄素，或氣油與電力合用。

由於使用鐵路摩托車之經驗而知在營業稀少處如以之替代列車確

能減去許多行車費及保養費。車上所用之人員較少，燃料費用較低，購車所需之資本較輕，停車房之設備較簡，而養路開銷亦較小也。至於所能節省之多寡須以各地之情形為斷。鐵路摩托車之費用較普通鐵路短距客車之費用約少百分之二十五至百分之五十。

附 註

- 按拋加杭他斯 (Pocahontas) 為美國東南之一部分，包括勿爾吉尼亞，西勿爾吉尼亞，及懇塔啓等州內之拋加杭他斯煤田區。

參 考 書

- Baxter, W. W., "Unit Cars for Branch Lines," *Railway Review*, Jan. 2, 1926.
- Bureau of Railway Economics, "Some Economic Phases of Transportation," Miscellaneous, Series No. 43 (1927).
- , "A Review of Railway Operations in 1926," Miscellaneous, Series, No. 42 (1927).
- Chamber of Commerce of the United States, "The Development of The Railroad Motor Car," Appendix A, Report of Committee IV(1923).
- Kittlefield, R. J., Manager, Motor Coach Service, Boston and Maine Transportation Company, "What the Boston and Maine Transportation Company did in 1926," *Railway Age*, Motor Section, Vol. LVXXXII, April 23, 1927.
- McDonald, Thomas H., Chief United States Bureau of Public Roads, Commercial Vehicles on Free Highways, "Public Roads" (1925).
- National Automobile Chamber of Commerce, "The Place of the Train, Trolley, Truck and Bus in New England" (1924).

“The Pro and Con of Railroad Bus Operation.” editorial, *Railway Age*, Motor Transportation Section, Vol. LVXXXI, pp. 1290-1292 Dec. 25, 1926.

Russell, Arthur P., Vice President, New York, New Haven and Hartford Railroad Co., and Vice President, New England Transportation Company, “The Theory and Methods of the New Haven’s Highway Policy,” Address before the Society of Automotive Engineers, Boston, Nov. 16, 1926.

第三十八章

汽車與電車運輸業務之合作

當美國多數電車路業經修成時，而公路之範圍尙極狹小且在設有電車之城市中所佔位置極不重要。馬車運輸之速度既慢而途逕亦短。迨汽車發明後馬車遂失其地位，而往日之崎嶇蜀道亦代之以周行矣。於是自用汽車，載客汽車，及載貨汽車等群起而與電車相競爭。

當汽車初興之時，常有若干自用車主當馳騁於公路之際即於便中招攬旅客，而每次收洋五分作為報酬，此即所謂“野汽車”（Jitney）之濫觴。後有多人皆以從事野汽車為業，此項汽車遂遍於全國。野汽車無一定之路線，無一定之時間表，而經濟方面亦不充足，不能擔保客貨之安全。然彼等確將各城電車之進款攫去不少，而許多電車公司之瀕於破產者野汽車與有關焉。不久野汽車遂為人所詬病，各州當局因之紛紛出令禁其營業。野汽車雖停而正式公共承運人之載客汽車却乘時而興，是為電車公司之第二競爭者。

最初國家對於汽車承運人不加裁制。彼等遂與電車及鐵路競爭而且自相競爭。只要能得營業概不計及運價之高低。許多汽車承運人與以前之野汽車相似，并無完備賬目，因而營業究係盈虧一概不知。職是之故成立不久即行倒閉者比比皆是。然汽車工廠却與彼等以優待，

所售車輛得分期付款，且第一次所付者既不甚多而其他條件亦十分克己；此外金融界又多方贊助之。故雖失敗者屢，傾覆者速，然汽車競爭則繼續滋長。

城市電車與城際電車所感受之痛苦至此已極，尤以小城內者為較甚，蓋其經濟來源幾完全仰賴於客運事務也。電車公司因此種競爭之故迫不得已遂須籌畫善策以應付之。電車公司在客運之外有開始兼運包裹者，然載貨汽車亦運包裹。不獨此也，汽車能將包裹送至店門，而電車則非與汽車合作不能為此。

許多電車公司於是購置汽車而成立合作業務。某大電車公司於宣佈其計畫時謂合作業務係欲避免業務之重複，“藉載客汽車與電車之聯合行動使彼此皆能按照需要之情形開行適宜之次數，如是始得將業務提至最高而費用減至最低。”¹ 有時電車公司以汽車業務替代其電車業務，而成為大規模之汽車承運人，用其電車作為輔助品，是乃反客為主法。更有時完全停止其電車，而改作汽車業務，是為棄舊迎新法。然最普通者仍係以電車為主以汽車副之之一法也。

電車公司之採用公路運輸多偏於客運方面，蓋載貨之電車比較不甚多見也。許多地方常有兩條路線平行者，因此電車汽車宜於分別行駛。換言之，即一部分電車須由汽車代之。

按一九二七年一月一日之統計，共有二百六十六家電車公司行駛載客汽車七千餘輛，往來於一萬三千餘哩之公路上，專作州內運輸業

1. Harlow C. Clark, "Coördinated Transportation Service," Address before the New Jersey Utilities Associations, 1923.

務。其表如下：

區 域	開行載客 汽車之電車 公司家數	所用之 載客汽車 輛數	所經過 路線之 哩數
新英蘭區域…	20	653	925.2
東北區域……	131	4,665	9,505.6
東南區域……	35	638	704.2
西北區域……	26	410	1,234.1
西南區域……	30	340	782.3
太平洋區域…	24	578	467.7
總 數	266	7,284	13,619.1

城市業務

載客汽車有一最要用途，乃作為城市電車之支線以達於新發展之近郊，或達於其他鐵路所不經之處，或至各大工廠接送工人是也。如以電車經營此項業務非至數年之後鮮有能抵開銷者。許多城市電車公司之經濟失敗係由於應他人請求而展築路軌太遠之故。

載客汽車所需之資本甚輕故每次所載旅客多能足抵開銷而有餘。萬一認為此項營業入不抵出時亦可即刻停止而無難，其資本損失十分有限。在支線上開行汽車且能促進營業之發展，使沿途居民之增加較速，故將來修築電車路軌時可無須等候若干年始能得利。

在許多城內恒有某某地方必須以交通設備聯絡之，但其營業稀少不利於修築電車路軌，如是則以開行汽車為宜。此類汽車業務因迎合地方需要故易博好評。

附屬汽車業務之票價約分數種。有規定電車與汽車之間免費換乘者。按此種辦法電車票價與汽車票價完全相同，在某處換車時無須加

錢。普通短途汽車多用此法。亦有將汽車票價規定稍高者。由汽車換乘電車無須加錢，但由電車換乘汽車則加收若干使與汽車票價相等。更有電車公司規定票價係以區段為單位，而汽車票價另作一事不能與電車倒換乘坐者。

獨立汽車公司每在同一路線上與電車競爭，電車公司恒須設法應付之。許多電車公司收買此項獨立汽車公司令彼此收佐使之效，紐哲賽電車公司為最着之實例。在未收買之先汽車公司故意將停站之處完全定成與電車一樣，而開行時刻則故意較電車先行一步，是以電車旅客皆為汽車攬去。在電車汽車合作後，二者始參差開行。

電車公司尚有採用一種電力汽車或稱無軌電車者。此項車輛與載客汽車相類，但其原動力則取給於電，上有電線下無路軌。美國共有五處採用此車，坎拿大只有二處。由於恐怕離線之故是以速度甚有限制，加之頂端設備費用極高，故此種車輛非因特殊關係鮮有用之者。

城際業務及長途業務

電車公司之採用汽車者以在城際業務內為最多。許多城際電車公司以為在路線不及之處用載客汽車作為支線實有莫大利益。此項支線能為電車增加營業，宣傳業務而博取好評。城際載客汽車多由電車公司直接經理。按電車公司人員之意見雖以為此項營業難敷開銷，然其間接所得之利益正無窮盡也。

電車公司自己經營之城際汽車業務每奏奇效。汽車路線之哩數恒較電車路線為長。亦有電車公司設立附屬公司經理此事者。附屬公司

之行政完全受電車公司支配。有時且與獨立汽車公司成立聯運協定，而使該汽車公司作為支線。

經營長途汽車華貴業務之電車公司頗有出名者，如芝北密電車公司 (Chicago, North Shore and Milwaukee) 及費城敏通公司其着者也。費城電車公司之汽車由費城開往紐約，華府，巴爾的摩爾，大西洋城，以及來往於許多較短之城際路線上。

底特律聯合載運公司 (Detroit United Traction Co.) 之採用汽車辦法尤為奇特。按該公司原有電車路線數條皆自底特律城起始四面射出而達於他城。然在底特律城內却無自己之路軌。該公司向來習慣係租用底特律城市電車公司 (Detroit Municipal Railway) 之軌道，不過城內街市非常擁擠，故電車入城後遲延甚。於是該聯合載運公司即採用新法在自己路線與城內電車路線各接軌地點設立轉運車站若干處。旅客由他城來者至此轉運車站換乘汽車以達於城內商業中心，該處設有候車室。因此減去租用城內電車路軌之費用，而城內向用之車輛一概可以用之於城際業務上，且汽車在城內開行亦較電車為速。

城際載客汽車最普通之用法或係與電車平行於一路或另作一路。目的為防止其他汽車之競爭，維持本區域內之勢力，提高業務程度，并減低行車費用，電車與汽車之時間表互相錯開以縮短候車時間。

汽車與電車之聯合貨運業務

電車公司恒兼作汽車貨運業務及電車貨運業務，此事以各大城終點區內為最多。電車公司此項辦法與鐵路公司同一用意，係以汽車將

貨物轉運至線外貨站，或作店門送貨業務。電車公司有時限於營業執照上之規定或其他困難，不能將路線直達於適中之貨運終點，故須利用載貨汽車轉運之，使其貨站能得一優良之位置以發展營業。

最初採用載貨汽車者為芝北密公司，該公司向用高架鐵路以達其商業區內之客站。此軌之上當然不能開行貨車，故其所載貨物須另籌他法以轉運之。一九二〇年該公司在商業區內成立一線外貨站，而以汽車載運貨物於此站及城外終點之間。所用車輛為拖曳汽車與尾車相合併者，目的為使尾車當裝卸貨物時可由前面之拖曳汽車上摘下另用此拖曳汽車以牽引其他尾車而不令機關閒置虛糜時刻。自一九二〇年以後又在本城各商業區內繼續成立線外貨站五處。

一九二一年星勞歐電車公司 (Cincinnati, Lawrenceburg and Aurora Railway) 添設包裹貨運業務。該公司之車輛不能開入星星納梯城內，因城內電車所用者為寬軌距，而該公司所設者為標準軌距。星星納梯汽車終點公司向為各鐵路轉運城內之貨物，至是更代該“城際電車公司”執行同樣業務，換言之即將貨物裝入貨櫃以汽車拖運於該公司之電車終點與該公司在商業區內所設立之貨站間。

釐亥流域電車公司 (Lehigh Valley Transit Co.) 開行於釐亥流域內各重鎮之間，如亞林塘 (Allentown)，白磁來汗 (Bethlehem)，及夷斯屯 (Easton) 等，并開行於各該城與費城之間。惟至費城之貨物該路只運到阿丹汗 (Erdenheim) 地方為止距離費城尚有十二哩。以前費城託運人之採用此路者必須自行將貨物運至阿丹汗；今日則有費城終點貨棧公司代作此事。費城託運人如欲用釐亥流域電

車運輸貨物者可送至該貨棧公司之某貨棧內，然後自有汽車送至阿丹汗。貨棧公司由聯運運費內取出一部分作為汽車費用。

當載貨汽車競爭奇烈時，如電車公司僅憑路線能通至商業區域或終點設於適宜地方實不足以吸引營業。因獨立汽車公司普通皆向店門取送貨物，不然亦盡有免費取送區域，故電車公司非有同樣業務不能與之競爭。電車運價向極低廉是以加價少許以作店門取送貨物之費尚不致與汽車或鐵路運價相平或超過之。取送區域恒分成內區與外區。在與終點距離較近之內區中取送貨物時其費用較低，外區則稍高。

畢杏堡電車公司曾設立城際路線一條，中途有村鎮數處，其路線所經皆從鎮心穿而過之。鎮上之託運人與收貨人多沿線而居，故以前店門取送貨物均由電車直接為之。路上來往汽車既逐日加多而公路則狹窄如故，因此直接取送業務有不能繼續之勢。欲在各鎮上尋覓適中地點以作貨站之用時非因位置不宜即因索價太高，故遂決定在各鎮外設立貨站，而與本地汽車行訂定合同請其代作取送貨物之事。汽車費用採取佣金辦法，按照所得運費分給汽車行百分之若干，藉此以鼓勵其代攬營業。在採用汽車取送貨物辦法以前即有公佈之運價簿，現在計算運價仍沿用之。

總而言之在城際運輸中電車所不及之處以採用載貨汽車為宜。電車公司普通皆不自己經營載貨汽車而多與獨立載貨汽車公司訂立合同以成聯運業務。運價直接算至訖點。

電車之利用汽車以改善業務實超鐵路而過之。汽車確曾提高許多電車公司之業務與經濟地位，而電車公司則對於汽車運輸事業之統一

上更有不少供獻。汽車今日在電車業務內頗佔重要位置，在將來十年之內當必較今日之地位尤高一層也。

參 考 書

- Elake and Jackson, *Electric Railway Transportation*, Chap. XIII (1924).
- Brooseau, A. J., "Coördination of Motor Vehicles and Electric Railway Services by Electric Railways." National Automobile Chamber of Commerce (1924).
- Bus Transportation*, Vol. IV, pp. 23, 63.
- Chicago, North Shore and Milwaukee R. R., Brief submitted in competition for the Coffin Award, 1923.
- Clark, Harlow C., "Coördinated Transportation Services(New Jersey)." Paper read before the New Jersey Utilities Association. Nov, 24, 1923.
- Electric Railway Journal*, selected articles, Vols. LVI, LIX, LXIV, LXV, LXVI, LXVII.
- Jackson, Walter *Electric Railway Journal*, Vol, LV, p. 424.
- Latimer, Murray W., "The Motor Bus Situation in 1925," *Harvard Business Review*, Vol. IV, No 2 (Jan., 1926).
- National Automobile Chamber of Commerce, "Facts and Figures of the Automobile Industry" (edition of 1923, 1924, 1925 and 1926).
- , Bulletins 204 and 205.
- Public Service Commission, Commonwealth of Pennsylvania, P. U. R., 1924; A. 56, 449; B. 208; D. 740, 857; E. 661, 809.
- Reeves, Alfred. "Coördination of Electric Railways and Bus Transportation," National Automobile Chamber of Commerce (1923).
- Westinghouse Electric and Machine Company, "Transportation Hints." Chaps. V and VI.
- Wells, Roy T., "Economics of Motor Transportation," *Harvard Business Review*, Vol. VI, pp. 11-19 (Oct. 1927).

第三十九章

輪船與汽車貨運之合作

汽車與輪船藉彼此之業務協定而成立合作一事乃係汽車運輸界內最新之發展。以前託運人必須自己將貨物送至輪船碼頭，而收貨人則須等候貨到通知再用自己車輛或僱用車輛前往碼頭取貨。輪船公司允許四十八小時為免費存儲時間，在此時間之內所有外來之貨須由收貨人運走。至於運出之貨物則恒於數日之前即卸於碼頭上以待輪船之起程日期。因此碼頭上永有大批貨物堆積，於是發生擁擠并延悞輪船之開行。

如能使貨物在終點內運轉敏捷，並車船間能直接裝卸貨物，則輪船貨運之效能即可因此增加，貨物輸送所需之日期因此縮短，終點之擁擠因此免除，而終點費用亦得因此減低。輪船公司更藉此迅速之運轉能使與鐵路之競爭立於不敗之地。

內河與沿海各輪船公司關於此項業務之實例

按步徐公司 (Bush Line) 每日有輪船一艘沿德拉瓦河開行於費城及惠明屯之間。該公司採用輪船汽車貨運合作辦法十分有效。該公司在惠明屯終點用自己汽車向附近德拉瓦，紐哲賽，及麻瑞蘭等州內各

村鎮取送貨物。并在費城終點與汽車公司訂立合同請其代向左近地方作店門取送業務。該公司訂有輪船汽車聯運運價，并以鐵路所用之東北貨運分等表為根據。口岸至口岸間之輪船運價低於同點間之鐵路運價甚多，故其代作店門業務之輪船汽車聯運運價與鐵路站至站間之運價較之實相去無幾。其他內河輪船公司多有同樣之業務。

商礦運輸公司 (Merchants' and Miners' Transportation Co.)者成立於一八五二年，向在南大西洋與北大西洋等八口岸間開行輪船業務。現更成立鐵路，輪船，及汽車聯運辦法。貨物可直接由託運人處送至收貨人處。

輪船公司之汽車在碼頭上迎接輪船，迨將貨物取下時即送至收貨人之店門。其聯運運價載在運價簿內。如送貨物至費城則有沿海捷運公司代作店門取送業務，該公司之汽車開行於費城及紐哲賽等處。波士頓與費城間及波士頓與諾福克間之運輸能於第二日清晨將貨交到。波士頓與巴爾的摩爾間須至第三日清晨始能交到貨物，因其位置較近於內地故多需一日。沿海捷運公司之取送費用包在聯運運價之內。聯運運價分水路聯運運價及水路鐵路聯運運價，皆包括汽車店門取送業務在內。汽車費用按區計算，與碼頭接近者為第一區，在第一區之外者為第二區。第二區運費較第一區為高。

例如商礦運輸公司由費城碼頭運輸一等貨物一百磅至波士頓收貨人之店門，其運費為七角三分五厘；倘由費城第一區內起運其運費為八角零五厘；而由第二區起運者為八角五分五厘。下表所列者為商礦運輸公司及其連線由費城及巴爾的摩爾至新英蘭各重要訖點間之汽車

水路并汽車水路鐵路之聯運運價。

輪船鐵路汽車之一等貨物運價

至 店 門	費 城			巴 爾 的 摩 爾		
	碼 頭	第一區	第二區	碼 頭	第一區	第二區
波士頓.....	73 $\frac{1}{2}$	80 $\frac{1}{2}$	85 $\frac{1}{2}$	85	90	93
康克德.....	120	127	132 $\frac{1}{2}$	131 $\frac{1}{2}$	136 $\frac{1}{2}$	139 $\frac{1}{2}$
瀑布河.....	114 $\frac{1}{2}$	121 $\frac{1}{2}$	126 $\frac{1}{2}$	126	131	134
羅厄爾.....	99 $\frac{1}{2}$	106 $\frac{1}{2}$	111 $\frac{1}{2}$	111	116	119
普着委登士.....	114 $\frac{1}{2}$	121 $\frac{1}{2}$	126 $\frac{1}{2}$	83	83	91
倭塞司特.....	134 $\frac{1}{2}$	141 $\frac{1}{2}$	146 $\frac{1}{2}$	146	151	154

貨物合併

專以聚集零擔貨物併作整車貨物為職業之各轉運公司亦多起而利用此項聯運。各託運人之零擔貨物先由鐵路或由內河或由汽車送交口岸上之轉運公司，該公司將訖點相同之零擔貨物集成整車量數交與沿海輪船公司，按照整車運價運至距訖點最近之口岸，或由水路鐵路聯運至內地之一適中分配地點，然後再由汽車或由鐵路零擔業務送交收貨人。普通居於口岸或分配地點或附近村鎮之收貨人皆享受店門取送業務。

轉運公司向託運人或收貨人收取標準輪船運價，或標準鐵路水路零擔運價，或較此等運價減低少許之運價。同時并與以免費店門送貨業務。該公司付給輪船公司者為普通口岸至口岸間之整車貨物運價，或標準鐵路水路整車貨物運價。由託運人或收貨人之零擔運價內減出付與承運人之整車輪船運價，或整車鐵路水路運價後，將所餘者作為

汽車費，裝卸費，管理費等開銷。託運人或收貨人能得整車業務及店門送貨之利益，且有時所付之運費較全按零擔貨運者稍低。

參 考 書

Information for this chapter was received from :

Graves, Alan W., Manager, Coastwise Express Company, Merchants' and Miners' Transportation Company : Circular No. 10, Baltimore, 1925, and reissues to 1927.

Hunter, D. C., Vice President, Universal Carloading and Distributing Company, Philadelphia : Circulars, Rates and Service, 1925, 1926, 1927.

Los Angeles Steamship Company, Announcement, Dec. 1, 1915.

O'Erien, T. A., General Freight Agent, Southern Steamship Company : Terminal Tariff No. 15-B., effective Aug. 24, 1925, and supplements and reissues to Nov. 1927.

Whiteford, J. C., General Freight Agent, Philadelphia and Norfolk Steamship Company : Terminal Tariff No. 2, I. C. C. No. A-8, Supplement No. 2, effective July 7, 1927.

The subject is discussed in some detail in :

Wilson, G. Lloyd. "Terminal Freight Services and Allowances," *Traffic Service Corporation*, Vol. I (1927), Chaps. II and III; Vol. II, Chap. V.

第四十章

汽車運輸之法制

許多汽車爲私人自用，若干輛爲人包作業務以合同爲根據，更有不少爲公司所購置而按照公共承運人資格載運客貨。合同業務與公共承運人業務又可分作地方者，州內者，及州際者。因此種種區別，故公家於裁制時必須辨其性質，揆其範圍，而後措置始能得當。地方政府，州政府，及中央政府之法權各有止境，不容含混侵越也。

地方法制

城市街道向爲本城所修築並保養，然城界以外之公路其修築與保養有時屬於地方政府，有時屬於州政府。各州負責修築道路之情形雖不一致，然普通趨勢皆係州政府擔負康莊大道之修築，而城鎮鄉村等各自糞除其屬內之小路。村鎮之力量不足者多由州政府補助之，而中央政府多年以來向有專款分配與各州以爲開發國道之用。

城鎮鄉村各執政當局皆有地方警權以管理來往之車輛，以保護公路免去不宜之使用，以便利運輸，以減少步行者乘車者及一切財產上之傷害損失。關於街道上車輛來往之章程十分繁縟且按各地當局之意見互有出入。此項章程在管轄汽車之外且包括他種車輛，由於汽車速

度之高，及來往車輛數目之逐日增加，故其管轄方面不得不廣其範圍而嚴其約束。至其條文及用意皆爲人所盡知者，故此處略而不談。

汽車公共承運人在街道上來往所受之節制較他人爲甚。第一因其假藉公共道路而經營私人之利，況此項載客汽車與載貨汽車又龐大而沉重，故不獨所佔面積較廣，且使路基所受損傷較多。載運客貨之汽車公共承運人普通皆須向所在地之該管機關領取執照始准開行。且有許多州政府更命汽車公共承運人先向該州當局領取証書，然後開始營業。州政府與地方政府之劃分權限雖各州不同，然按普通習慣所有汽車公共承運人不只須向州政府請領營業証書，及公需公便證，且同時仍須向地方政府請領執照。在州政府之証書內及地方政府之執照內註明營業之區域，及一切所認爲必須之限制。各州之內有將此項裁制權力授給地方政府者，然亦有州法將地方政府裁制公用事業之權力縮至極小者。

各州法制

州政府裁制汽車運輸之方法與地方政府相同，亦分別公共承運人與非公共承運人之待遇。自用車輛及與他人訂立合同代作某項業務之車輛皆係非公共承運人之性質。各州對於此類車輛之限制吾人皆身經而體驗之矣，故不必贅述。汽車捐稅亦有種種不同，且恒有徵收氣油捐者。開車人及其車輛皆須領有執照。車輛之大小，重量，載重，及速度等均有限制。總而言之，法制之目的在保護公路及開車者與步行者。因各州法制彼此出入甚多，有繁者，有簡者，有猛者，有寬者，

更因州際來往汽車之數目與日俱增，是以今日普通之趨勢頗欲使各州之政策設法統一之。

州政府裁制汽車公共承運人大致皆從公需公便証入手。此項證書一經發給後，該呈請人得在所訂定之路線上開行某種汽車若干輛。州政府或令該公司妥覓相當保證，其所保錢數須足敷賠償損失之用，或令其投保責任險以替代保結。凡不用公需公便証之各州皆堅持出具保結辦法。將來各州或須一律命令汽車公共承運人於開始營業之前向政府請領證書並出具保結，或投保責任險。無論如何，汽車所有人之投保責任險殆成爲必需之事。

汽車公共承運人在得到州政府之公需公便証後，或須更向地方政府請領執照。地方政府發給執照時所訂之條件如何皆視州政府所給之權限大小。州政府有取放任主義令地方政府全權辦理者，亦有將裁制大權集中於該州之公用事業委員會者。此二種政策各有其贊成人與反對人。不過爲公用事業着想，並爲社會最後利益着想，仍應以集權於州委員會而訂定統一之章程爲宜。

州政府裁制汽車公共承運人之範圍究應如何？普通多令一切公用事業（不論其爲汽車公共承運人，或係其他公用事業）受同樣章程之裁制，例如關於公司之成立，集股，籌款，設備，業務，價目等。此種政策爲將來普通採用之最合理者；然今日却有若干州當局待遇汽車公共承運人較鐵路，電車，以及他種公用事業爲寬。理由係因當局認爲汽車運輸事業正在幼稚時代，必須在若干年內聽其自由發展而不加限制。

社會今日雖漸明瞭競爭一事非有適宜法制調劑之以保護各種業務之發展則必利少害多，然仍有多人欲利用汽車與鐵路及電車之競爭，故贊成延緩汽車公共承運人之法律裁制。實際上言之，由於載客汽車之自由競爭曾使許多電車公司停止營業並使許多鐵路將其短距業務減至最少限度，故社會上因此失其一部分之交通便利。公路上來往之車輛多有十分擁擠者，是以裁制一切公共承運人實為現在必需之事，藉此始能令彼等同力合作以得較優之業務。

州法之原則

各州今日關於裁制汽車運輸之政策所以紛歧者，根本由於民衆對於應採之原則上意見不一之故。製造汽車之大工廠與開行汽車之大公司普通皆贊成由州政府裁制之；然小規模之汽車承運人，類如以載貨汽車專作合同業務而不作公共業務者，皆反對州政府之干涉。由於此項原因，並由於某地方或某部分人在今日情形之下確能暫時得到較多業務與較低運價之故（換言之如政府按照管轄其他公用事業之辦法使各種汽車承運人受相同之裁制則此項暫時利益必即消失），於是社會對於裁制汽車承運人之意見亦分為二派。

各州裁制鐵路已歷半世紀，裁制電車愈三十年，裁制其他公用事業亦將及二十稔；汽車公共承運人或非公共承運人之運輸事業雖為期較短，然以經驗而論，如將適用於其他公用事業之原則轉施於汽車運輸，則對於該項事業自身以及社會必皆有莫大利益。下列各條雖不能每條皆得社會上一致之贊同，然在實施州法裁制之原則於汽車承運人

時似應遵守之。

(1) 地方當局關於裁制汽車公共承運人或非公共承運人應有之權力應以制定行車規則為限，因其有關於交通便利及地方治安也。各地方政府在法制上之龐雜與衝突實足以妨害承運人之發展，並影響於全州。不獨此也，州政府裁制公用事業時雖確受政爭之影響，然地方裁制時政潮之波及機會尤多，故贊成以州委員會替代地方政府裁制公用事業之理由十分充足。

(2) 普通而論汽車公共承運人應與其他公共承運人受同樣裁制。將施行於一般公用事業之規則施行於汽車承運人自然使他種事業免受歧異待遇；各種事業有時確應分別待遇之，然汽車運輸却無特殊性質而必須獨立一格使州當局在普通章程之外另採特別原則。對於不同事業之特殊待遇原可令州委員會在執行法規時以行政手段應付之。各州採用此法者頗多。

(3) 與人訂立合同代運客貨之非公共承運人究竟應否在普通汽車法外另受其他裁制已成為爭辯之問題，至今尙無確定之普通政策。米執干州曾擬以公共承運人之法規與責任加諸合同承運人之身，然美國大理院在杜克控訴公用事業委員會 (Duke v. Public Utility Commission, 266 U. S. 570) 案內判決謂此項法規不適用於各州間所有以訂立合同載運貨物之承運人，並謂州政府不能僅以法令強迫非公共承運人變作公共承運人，不過並非由此即欲使各州待遇合同承運人與自用汽車主人一樣。合同承運人大致皆須繳納特捐以為修築及保養公路之用；如在一定終點之間而來往於一定路線之上時或須呈請州政府之批

准。1 在車輛擁擠地方其州政府或不久當為公共承運人與合同承運人另闢新路而使其與自用汽車分道而馳。

(4) 州政府裁制之理論及事實皆認為有利於汽車及鐵路兩種公共承運人業務之合作。運輸機關如能同力合作，然後社會始能得到最多利益。在以前多不知假藉法制之力以防範壟斷及不平待遇，故彼時普通皆以為各種承運人必須使能彼此獨立以相競爭，然後公眾所得之業務及運價始有所保障。然嗣後以為在競爭之外仍須有法律之補助，法律訂定業務程度，並承運人間彼此之關係。欲使政府法制發生效力當然需要時日，不過此項立法使命早經完成，故當今日法制如此齊備之時絕無再行阻止鐵路經營汽車事業之充足理由。

經營汽車運輸之鐵路甚多，或直接辦理或令其附屬機關代辦。以前所談之波緬鐵路在波士頓，羅凌士，及羅厄爾之間完全以汽車運輸其短距零擔貨物。在其區域內且開行許多載客汽車。其餘鐵路中之汽車客運業務最著者為大北鐵路，該鐵路所有之汽車路線哩數較在明尼蘇達州內之鐵路哩數為多。此類鐵路公司利用客貨汽車以輔助自己業務，而免令獨立汽車承運人將其營業奪去。由此可見汽車運輸如能用之以輔佐鐵路而不損害鐵路，則社會當得兩層利益，既得新運輸之實惠又不減舊運輸之功效。

(5) 城市與近郊電車公司之直接或間接經營載客汽車業務亦於社會有益，地方政府與州政府應鼓勵之。在各大城內此理尤為顯明，故

1. 如以大理院在福饒斯脫控訴加利佛尼亞鐵路委員會 (Frost v. Railroad Commission of California) 案內之意見而論，則此事頗有不盡然之處。參看本章末尾之論列。

許多地方皆鼓勵電車公司經營載客汽車以延長其業務。職是之故近年來所修築之電車路線哩數極少，在往年所認為應設電車路者今皆以汽車路線代之。以前各城之政策多欲利用獨立汽車公司以與電車競爭，但其後漸次明瞭此項競爭傷及電車公司之經濟能力，而減低其業務程度。倘使汽車為電車公司所有而作其輔助線，以完成地方上之交通系統，則電車與汽車之業務皆當較分立時為佳。

推而言之城際電車公司亦有成立汽車路線之理由。多數州內之趨勢皆任縱獨立而自由之汽車公司侵奪城際電車之營業。汽車承運人不獨不能輔佐電車而發展新營業，且將電車公司已有之營業攫去。競爭之結果每使電車慘敗而仍不能使汽車發達。假使二者同力合作收佐使之效，則兩種業務皆當較今日為優，而社會亦當早有較完全較微效之運輸系統矣。

(6) 在一定區域之內是否只應允許一家公司經營汽車公共承運人業務亦為久辯不決之問題。如就費城而論以一家公司經營汽車客運確有利益而此一家公司又係電車公司。假使有多家公司承作此事吾敢斷言絕無一家業務能及今日費城敏通公司者。由此可知近郊營業及城際營業有時只能使一家公司發達，如令兩家以上為之則感粥少僧多矣。

關於載貨汽車理亦如是。營業能供給一家公司之地方或不足以維持兩家之共存。如遇此種情形則承運人之競爭對於社會非徒無益而又害之。最好辦法應給一家公司以專利，但其業務及運價須受本州委員會之裁制。享有此種專利之公司固然極易怠其職責而失其機會，不過倘使該公司善於經理則定當改進其業務以吸引生意，並設法發展新營

業，蓋如是則收益遞增律始能實現。換言之增加營業時其開銷不按比例數增加，而淨進款之增長則較噸數之增長為速，如該汽車貨運公司之管理得法，業務完善，則聽其獨佔此區而勿令他人與之爭。然萬一不能如是，則可再允許另外一家較優公司同時營業；如此則業務不佳之公司必受天然淘汰，或不久即為新而較強之公司所收買。

(7) 鐵路與汽車線之相連者，或電車與汽車線之相連者，不論其是否在同一管理之下，而旅客及託運人皆應享受聯運之利。州政府應贊助相連承運人等之合作業務，或在必需時強迫其成立。州委員會當發給鐵路或電車公司或汽車承運人之公需公便證時，須盡力提倡各項運輸事業之合作，以期社會能享受完美無缺之業務。此項業務非在整個之運輸統系下不能實現。

汽車運輸之中央裁制

美國憲法授給中央政府以裁制州際商務之權，而法庭亦早經承認共有此全權。各州政府不只不能裁制州際承運人，即在裁制州內運輸時亦須以不妨礙中央政府之管轄州際運輸為限。運輸者包括機關與器具而言。汽車承運人之運輸客貨於州際者統在國會法權轄制之下。關於此項州際承運人之裁制問題各州政府不能染指。

汽車承運人之州際客貨運輸日趨繁多。其重要處一半由於其自身關係，一半由於其能輔助電車及鐵路以載運客貨。何故裁制州際鐵路及電車？同樣理由可以施之於州際汽車。如何裁制鐵路及電車？同樣原則可以用之於汽車承運人。

國會對於州際汽車公共承運人及合同承運人是否應當加以制裁乃一時勢問題，且與社會之利益有關。現今輿論對於此事頗不一致。有人以爲此種新運輸應任其於相當時間以內自由發展，政府不應加以干涉，並令其在普通運輸統系內立定基礎。裁制州際載客汽車反對者甚少，但汽車貨運公司則反對中央裁制法甚厲。多數託運人皆贊成對於汽車承運人有自由要價還價之機會，而鐵路公司與電車公司因其完全受法律之裁制故均以爲汽車公司亦應受同等待遇。

“汽車實業界”（製造及發售載客汽車與載貨汽車者）普通贊成中央政府及各州政府對於汽車運輸施行寬而有度之裁制；因彼等雖然相信如歡迎政府裁制，並請求中央與各州合作以發展汽車運輸，最終對於汽車界全體（汽車工廠與汽車承運人）皆有利益。明眼人均以爲汽車與鐵路，電車，及水運之合作極關重要，而此事之完成非借助於法制不爲功。蓋法制之目的在使整個之運輸統系得平均之發展。

中央政府與州政府之分權

因各州擴充其裁制汽車承運人之範圍，故美國大理院必須出而劃定州權之界線，此事正與已往五十年中該院時時出而決定各州關於裁制鐵路之權限相同。法院所立定之中央與地方關於裁制鐵路之分權原則，固然可以施用於汽車運輸，不過時常仍有未曾前見之特別問題發生，大部分皆由於許多州內與州際汽車承運人之組織不按公共承運人辦法所致。

某州等曾擬強迫來往於固定路線上一切汽車承運人在營業之前必

須請領公需公便証，而州當局有權決定該項證書之應否頒給。倘使此項州法能實施於州際承運人，則州際運輸顯然受其影響，而汽車承運人或竟因之不能營業。職是之故中央與地方之劃分權限遂成爲問題，大理院曾判決數次。在一九一五年該院判謂：

在無中央法律時，州政府得規定其公路上一切來往車輛（不論是否州際運輸）之章程以維持治安。爲達此目的得令車輛登記，開車人領照，並核照引擎馬力大小徵收合理之捐稅。此乃執行警權，警權皆公認屬於各州，且於保護人民之健康，安全，及舒適上極關重要；亦並不直接累及州際運輸。各州行爲凡有關於州際商務者國會有權考問其是否合理，各州須服從國會之意見。²

一九二三年米執干州通過一法謂無論何人非預先取得本州公用事業委員會之允許不准在公路之固定路線上以運輸客貨爲職業。委員會如以爲該呈請證書人無力經營適宜，安全，並方便之業務時，得有權不准其請。該法律並謂“無論何人在本州公路上以汽車載運客貨爲業者皆爲公共承運人，本州裁制公共承運人之一切法律在能實施時皆得適用於此項汽車公共承運人。”尚有一條謂“在本條例下之承運人皆須保險以維護所運之貨物，其數目由該委員會指定，或出具保結。”

此項法律對於州際承運人之效力如何曾經一度試驗。緣有控訴人某曾訂合同三份由米執干州之底特律鎮承運汽車身若干具至歐亥歐州之托利多鎮。此人並不作公共承運人業務。其訴呈謂倘使該法施行於彼，則必失其營業而虧損血本。美國高等審判廳准其訴訟，將該法暫停，嗣後又經大理院判謂：

將公共承運人之煩職重任加諸原告，并迫其先行出具保結以保護按照合同所運輸之物件，然後始准其繼續營業，誠屬妨礙州際運輸。

2. Hendrick v. State of Maryland, 235 U. S. 610.

而且州政府並無權力只憑一紙法令，竟將完全用之於私人承運事業中之財產變作用之於公用事業，或使其所有人變作公共承運人，因如是即等於以私人財產作為公用而不與以公允代價。³

地方政府與中央政府關於裁制州際汽車承運人之權力範圍更在另一案內解釋清楚。按華盛頓州於一九二一年通過一法，禁止“公共承運人非先從本州公務總辦處請得證書說明該項業務確為公眾方便與需要而設時，則不准在公路之固定路線上與固定終點間營業。”華盛頓人有名白克者欲在該州之西雅圖地方至俄瑞岡州之波特蘭間經營旅客及包裹公共承運事業。該公路為州政府所修，但有中央之補助。白克由俄瑞岡州領得營業執照，然華盛頓州則拒而弗與，“其理由係按照州法如某處已有人領過營業證書，而其業務又甚適宜，則可不再發給他人證書。”⁴此案經美國高等審判廳批駁，但大理院推翻原判，謂華盛頓州法之主旨

並非為維持治安或保護公路，乃為禁止競爭。其所規定者並非如何使用公路之方法乃係誰應使用之。禁止此人用之作此事，而允許彼人用之作同樣事。不只此也，該州法公佈此項禁令直係侵越中央政府之權，獨不知此事完全在中央權限之內而不容侵越乎。中央政府者乃現在管轄州際商務之正式機關也。

大理院關於俄瑞岡州已發證書而華盛頓州不發之事判謂：

華盛頓州法所裁制者並非其自己之公路，乃州際運輸。其影響於此項事業之處不僅為妨礙之，且係摧毀之。此種行為乃憲法所禁止者。該州法並違背國會在補助與修州際公路時之初衷。

與白克案同日判決者尚有一案關乎麻瑞蘭州法。麻瑞蘭州法與華盛頓州法相似，其稍有出入之處為麻瑞蘭委員會能自由決定應否允許

3. Duke v. Public Utilities Commission, 266 U. S. 570.

4. Buck v. Kuykendall, 267 U. S. 307, decided March 2, 1925.

某汽車公共承運人使用某公路，該州法並無一定之命令，而且問題中之公路在修築時亦無中央之補助，原告步徐公司謂彼係專作州際公共承運事業者，故有權使用麻瑞對州各公路而不必請求州當局之許可，地方法院批駁其呈文，然美國大理院又將原判推翻，其理由有二：

中央津貼法之所以重要者非因中央政府對於修築某路時所給之補助關係，乃因該法表明國會欲使各公路皆能用作州際運輸之意，第二層該委員會批駁呈請並非由於奉行州法之命令，乃遵照州法所授給之權力而自行斷定者，此項區別在法律上無甚大關係，在白克案內州政府之行動所以認作違憲者並非因其州法定有專制辦法以批准或批駁呈文，亦不因公務總辦在執行職權時採用專制手段，乃因認作該州法侵犯憲法為中央政府所劃之界線。⁵

大理院在裁斷加利佛尼亞州法時否認該州有權將待遇公共承運人之條件轉施於非公共汽車承運人，一九一七年加利佛尼亞州法命汽車公共承運人於營業之前第一先呈請當地政府之批准，然後再向本州鐵路委員會請領公需公便證，一九一九年將此法修正，鐵路委員會之權限於是放大，包括“按照私人合同以載運客貨之汽車承運人。”

此項州法只適用於州內運輸，控訴人為請求避免此法而所提出之案由亦未涉及州際運輸問題，爭點為該州雖不在形式上然在實際上是是否違犯美國憲法第十四次修正案，該修正案謂非經正式法律手續不得遞奪任何人之財產，加利佛尼亞州並未迫令非公共汽車承運人改成公共承運人之組織，但將待遇公共承運人之辦法施諸非公共承運人，例如運價須經鐵路委員會制定等，故加利佛尼亞州雖不能用一紙命令將非公共承運人依法變作公共承運人，然實際上其一九一九年條例却達到此種目的，大理院之判決謂因“州政府既有批駁呈請之權，當然亦

5. *George W. Bush and Sons Co. v. Maloy et al.*, 267 U. S. 317

有權在批准此項呈請時附以相當條件，……州政府關於此事之權並非毫無限制；限制中之一條乃不得使其所訂之條件侵犯憲法權。”⁶

加利佛尼亞最高法院之判決承認該州法合憲，但美國大理院推翻之；關於大理院將來之意見頗有注意之價值，因該院對於此次判決不能一致。共有推事三人提出異議，布蘭德司 (Justice Brandeis) 亦在其內，布君係起草白克案與步徐案之判決書者。布君贊成郝爾姆司推事 (Justice Holmes) 之異議，其文如下：

吾人盡知因汽車所生之問題如何嚴重，欲使街道上來往車輛行人等并非不紊十分困難。倘有某州立法當局以為非控制來往車輛不能使公路盡其利，預料當無人疑惑之而謂其不合憲法，吾想各州各城多有此項控制，惟一問題乃此項控制究應至何程度，鄙意以為如鐵路委員會令汽車及開車人領取執照並控制其全部事業以考定運輸公司之數目，性質，行為等而保護街道不致因車輛繁多，法律毫無，而失其效用，並發生危險，則未嘗不可……關於目前問題，本推事認為命令汽車公司領取證書與命其出具保結無大分別。

參 考 書

- Chamber of Commerce of the United States, "Taxation of Transportation Agencies" (1924).
- Cummins-Parker Bill, Senate 1734, Dec., 1925, H. R. 8266, Jan., 1926.
- Motor Vehicle Conference Committee, "State Regulations of Motor Vehicle Common Carriers." (1923 ed.).
- , "Governmental Regulation of Motor Vehicle Common Carriers" (1926 ed.).

6. Frost and Frost Trucking Co. v. Railroad Commission of California, 271 U. S. 583, decided June 7, 1926.

—, "Governmental Restrictions on Motor Vehicle Sizes, Weights and Speeds" (1926 ed.).

—, "State Regulation of Motor Vehicle Common Carrier Business" (1927 ed.).

Motor Vehicle Conference Committee, "State Restrictions on Motor Vehicle Sizes, Weights and Speeds" (1927 ed.).

National Automobile Chamber of Commerce, New York, "Facts and Figures of the Automobile Industry" (editions of 1923 to 1926, inclusive).

—, "Governmental Regulation of Motor Vehicle Common Carriers" (1926).

National Association of Railroad and Public Utility Commissioners, "Report of Committee on Express and Other Contract Carriers by Rail." Thirty-seventh Annual Convention, 1926.

—, Statement of John E. Benton, General Solicitor, March, 1926.

Public Service Commission of the Commonwealth of Pennsylvania, "General Order No. 8," Harrisburg, Pa., Oct. 21, 1919.

—, "Rules for Practice Before the Commission."

United States Senate, Committee on Interstate Commerce, Sixty-Ninth Congress, First Session, hearings on S. 1731.

Hendrick *v.* State of Maryland, 235 U. S. 610.

Duke *v.* Public Utility Commission of Michigan, 263 U. S. 570.

Buck *v.* Kuykendall, 267 U. S. 307.

Bush *v.* Malory *et al.*, 267 U. S. 317.

Frost *v.* Railroad Commission of California, 271 U. S. 583.

第 六 編

水 路 運 輸

第四十一章

海洋承運人

國內外貿易之借助於水運遠在鐵路機車發明以前。至今水路運輸仍佔交通事業中一重要位置。研究鐵路運輸時如不談及鐵路與水路之合作即難稱完璧，蓋多數客貨須經水陸聯運也。今日各口岸有許多機械與建築之設備係專為鐵路與輪船交換貨物之用。起貨處，存貨處，調車處，地方鐵路，●穀倉，與鐵路相連之碼頭，駁船，汽車等皆逐漸增設以便輔助鐵路與水路交換營業。各口岸之碼頭多為鐵路公司所有並經理，但受法律之裁制。鐵路亦有兼營駁船●及輪船業務者。

水陸承運人之交換營業除此種種物質設備外，尚有直接及間接之事務協定。出口聯運提貨單與內國鐵路水路聯運提貨單等皆常用之於許多運輸上。在許多地方常採用內國運輸之鐵路水路聯運運價。更有多數鐵路在與沿海輪船有接連處採用鐵路貨運比例運價。出入口貨物特別運價通行於許多口岸。此外鐵路承運人仍訂有關於延車，存儲，裝貨，卸貨，佣金，以及貨物在口岸上交換之種種規則。讀者當尚記憶前談之北大西洋各根據運價口岸例如紐約，費城，巴爾的摩爾等。在此等地方施用出入口特別運價時極少，國內外運輸皆用內國鐵路運價。多年以來此項運價完全被東幹線各路所運之大宗出入口聯運貨物

所左右。

討論鐵路承運人運輸業務之法制，章程，習慣，費用，及設備時不能不涉及水路承運人。以後¹當再提及立法機關與各委會曾如何努力使此二項運輸機關合作，並如何監督彼等所互相交換之大宗營業。

各口岸上除承運人之正式組織外仍有許多終點代理機關以支配聯運營業。海運轉運人 (ocean freight forwarder)，出口貨物製造人之口岸運輸部，各種出入口代理處，汽車行與搬運行，駁船公司，調車鐵路與地方鐵路，貨棧，公私碼頭代理人，關稅經紀人等無不與海洋承運人之聯運營業及口岸至口岸營業有直接關係。

水路運輸乃一重要事業。世界上海洋承運人之口岸與口岸間業務及聯運業務如併在一處頗佔國際貿易中一重要位置。美國將來不思發展國外貿易則已，如欲發展之非從公平克己之海洋運價及敏捷之海洋運輸業務入手不可。

沿海，內河，及各大湖之水運事業亦在許多口岸上與鐵路成立合作辦法。許多水運承運人按時與鐵路交換內國營業，然仍有不少之水路承運人與鐵路競爭者。水運競爭影響若干重要區域內之鐵路運價制度。²至於輪船公司吞去鐵路營業之事早已司空見慣矣。

商航業務及海洋承運人之種類

海運業務可分三大類：(甲)不定航業務 (chartered or tramp

1. 見第五十四章。

2. 見第三編。

service)，(乙)定航業務 (regular liner service)，及(丙)私人業務或實業業務；船隻雖有時由此種業務轉入彼種業務，然各種業務之承運人則迥不相同。

不定航業務之特點為不限於固定之路線。不定航業務之船舶能與任何人訂立租約，載運任何種不需特殊船舶運輸之貨物，取道任何航線，駛至不為法律禁止並實際可能之任何訖點。普通所載運者多係整船貨物，如煤，礦石，硝鹽，糧米，木料，糖，鋼，白粉，及建築物料等，但有時為補足船載亦兼載小宗普通貨物。關於運輸業務之根本單據為租約。租約共有二種，曰按次包運租約，曰按期包運租約，每種皆有許多格式。³ 經營大船者恒自己詳細規畫航程，然多數辦法均依賴船經紀，此項船經紀在世界各大海口皆有之。不定航業務承運人毋庸在口岸上有何設備，亦無須以若干開銷成立營業處及招徠貨物之代理人等，更不必花費許多以刊印廣告。

不定航業務所用之船舶當構造時專在經濟方面着想，而不計及速度，並專為載運整船普通貨物，而不運珍貴貨物或需要特別運輸之貨物。其毛重噸位大致由五千至一萬噸，速度八海里至十一海里，長度鮮有超過百呎者，其目的為迎合多數託運人之有大宗貨物而貪圖較賤運費者。船身既不太大喫水亦不太深，故能於一切口岸上裝卸貨物。此特就一般而言，然亦有在速度上與噸位上迥異尋常之不定航船舶。今日趨勢似欲稍增其速度。

定航業務之船舶須遵守公佈之船期表並沿一定之路線，開駛於固

3. 見第四十八章。

定口岸之間。該項船舶有完全載貨者亦有客貨兼載者。世界上大部分普通貨物以及旅客，郵件，包裹等之超洋渡海者多由此類船舶載運。此類船舶仍與不定航船舶競爭粗重貨物及量數準定之貨物。有時在正式貨物之外仍兼載一部分物品如糧米及零箱油類等以補足船載，蓋以賤價運輸此等貨物猶遠勝於攜帶壓艙物也。在海洋運輸中此項船舶之噸數自歐戰後比較上極有起色。

此項船舶種類甚繁，其較次者與普通不定航業務所用之較佳者相去無幾，再大者則係專為定航業務特造之大貨船，至於更大者乃來往於北大西洋航線上之大客船也。其與不定航船舶不同之處乃在船身之大，速度之高，及設備之完善等。不定航船舶有能自動者，然亦有依賴帆槳者，至於定航業務中之船舶則一概裝置引擎。

每航線應用船舶之多寡及往來次數之頻疏皆以營業之繁簡為定。輪船公司應否於一年之內使開行船舶之數目永無增減則須視其營業之季節變動如何。公司有時所購置之船舶僅使能敷於營業清淡時之用，而在營業繁重時則按其需要情形隨時添租也。

如將定航業務之船舶按類分別可得下列三種：(1)郵客船或稱快船。此船載貨量極小，以載運旅客，郵件，包裹，及高等貨物為主。(2)客貨船。此船之載貨量較大，在旅客，郵件，包裹，及高等貨物之外仍載粗重貨物，如糧米，棉花，鋼鐵物與食品等。以上兩種船舶有時不易區別。然世界上載客航海之船舶無出此二種以外者。其優於他種船舶之處為敏捷，闊大，壯麗，設備華美，及船期有定航路不移等。(3)載貨快船。此船完全載貨但亦按照固定之船期及航線行駛。

此船以載運各種零擔貨物爲最宜。有時專爲運輸某種貨物而造。世界上最佳最快之貨船皆屬於此類。歐戰以還，此種船舶頗有增加速度之普遍趨勢。

定航業務及不定航業務皆爲“公共承運業務”，而私人業務或實業業務則否。實業船舶以載運本實業之貨物爲主。然有時亦兼載他人之貨物，因此與不定航業務及定航業務之區別處又似不易分辨。不過此類船舶根本爲私人自用者，只在用他人貨物補充船載時或招攬“回頭儀”時居於公共承運人之地位而已。凡用於此種業務之船舶多係專爲運輸某種貨物（例如煤，礦石，木料，水果，瀝青，煤油等）而特造者。

主動力之進化與海洋承運人之關係

主動力之進化在海洋運輸內與在鐵路運輸內⁴同其重要。營業之效果如何雖一部分根據於管理完善否，終點設備優良否，海運噸重增長否，造船與行船之方法改進否，及與陸地承運人之合作密切否，然行船主動力如何究爲原因中之最大者。船身之所以能特別加大，速度之所以能加高，而行船時日之所以能準確，無不基於主動力之進化。況今日又皆注意於行船經濟問題，故尤令海船工程司多絞幾許腦汁以期得到更有效力之引擎。

船舶可按其主動力分成以下數種：(1)帆船及帆船之裝設輔助引擎者，(2)汽船，(3)裝設內燃引擎之船，(4)裝設電力之船，(5)

4. 見第二章。

無索船。

直至十九世紀之中葉猶以帆船為航海之惟一利器。彼時美國對於製造帆船有極大進步。當一八四〇年至一八五〇年之間美國之“快夾板”或稱“快風船”(clipper)在橫帆裝置船(square-rigged sailing vessel)中為最着者。迨乎一八五八年後“雙桅風船”(schooner)繼之而興。橫帆裝置船，縱帆裝置雙桅風船(fore-and-aft schooner)以及他種帆船⁵在國際貿易與內國貿易中仍有用之者，不過近來帆船之地位漸失其重要性耳。以世界商航總噸數而論，汽船第一次超過帆船在一八九三年。在一九二七年帆船所載之噸數佔世界船運總噸數百分之四弱。⁶ 美國船舶所運之總噸數內帆船所佔者不足百分之六。⁷

因裝設引擎之船舶既敏捷而又經濟故帆船遂受天然淘汰。帆船之長處為原動力不費分文，載貨量極大，及所需船員較少等。然其短處則不只速度極慢，且因行動以風浪是賴故交貨日期絲毫不能預定。兩相比較則其所得不能償其所失。以今日情形而論，有引擎之貨船與無引擎之貨船較之其平均效力約高三四倍。職是之故輪船之燃料雖貴，船員雖多，以及機器煤料等物佔地雖大，然仍能奪去帆船之營業。

近來發明之“轉蓬船”(rotor vessel)仍未離其試驗時代。將來能否藉此使帆船復活尚在不可知之例。按最近之試驗言之轉蓬船能否如期來往仍多賴其輔助引擎也。

5. See E. R. Johnson and G. G. Huebner, *Principles of Ocean Transportation* Chap. i.

6. 蒸汽與摩托船之噸數據巴黎國際船舶註冊所之報告為百分之九六點六，而據世界船舶等級年表所載則為百分之九七點一。

7. Bureau of Navigation, Merchant Marine Statistics, 1927, P.14.

帆船上裝設輔助引擎確有使該種船舶復活之傾向，不過經此改變已失其本來面目耳。裝設輔助引擎之帆船在一九一五年其總噸位爲一萬三千噸，至一九二四年增至四十八萬六千噸，“其驟進之原因蓋由於狄素燃油機之發達也。”⁸ 風順時則用帆蓬，風逆時以輔助引擎代之，於是往來時間較爲準確可靠。

傅爾頓(Robert Fulton)在一八〇七年雖證明蒸汽之力可以用以行船，嗣後十年之中雖港灣及內河各船皆已普遍採用蒸汽，然直至克洛孟特(Clermont 船名)第一次航行後之三十年人始相信輪船確能於海洋內載運商務。一八一九年有一郵船名沙丸納(Savannah)者裝設輔助蒸汽引擎渡過大西洋，至於正式全憑蒸汽力量之第一次橫渡大西洋者名曰御威廉(Royal William)，此爲一八三三年之事，起點爲坎拿大之奎北克省(Quebec)，訖點爲倫敦。第一次專爲大西洋營業而造之輪船於一八三七年始在英國布里斯拖(Bristol)地方行下水式。是爲輪船渡海之濫觴。

最初航海輪船皆用“往復引擎”(reciprocating engine)，並將轉輪裝於船旁，而轉輪之一部分出於水外，故曰明輪輪船。自此以後日有變遷，迨“螺旋槳”(screw propeller)出現後遂替代轉輪之功用。該槳藏於水內，故有暗輪輪船之稱。⁹ 明輪大輪船之最末一艘名曰司考霞(Scotia)造於一八六二年。往復蒸汽引擎在今日仍極普通。然自一八七〇年以後以“反向直動引擎”(inverted direct-acting engine)之用爲較廣，因其構造情形極適宜於複式引擎也。此類引擎能使蒸汽以極

8. H. C. Calvin and E. G. Stuart, *The Merchant Shipping Industry* (1925), P.8.

9. See E.R. Johnson and G.G. Huebner, *Principle of Ocean Transportation*.

大壓力進入汽缸，迨推動鞴(piston)後又繼續進入其他較大之汽缸矣。三級漲引擎(triple expansion engine)發明於一八八一年，而四級漲引擎則出現於一八九四年。鍋爐之構造上亦有不少進步。短途載貨汽船今日仍多用三級漲式之往復引擎，不過長途客貨大船無不以四級漲式為主。

“渦輪引擎”(turbine engine)雖亦以蒸汽為主，然其動力之原理則迥不相同。今日海輪採用者極多，或全部裝設或裝設一部分。渦輪蒸汽引擎計有二種，一為推動式乃一八八三年德拉武(DeLaval)所發明；一為推挽式為一八八四年帕森斯(Parsons)所發明。此二種渦輪引擎之原理完全相同，皆以蒸汽推動活板而生動力。裝設渦輪引擎之商船大致包括大而且速之船舶，故以客船為最多。渦輪引擎能使動力聚於一處。往復引擎並非不能得到較大之動力與速度，不過由三級漲增至四級漲時必須增加機器之體重及燃料之消費量數耳。

渦輪引擎之重量較輕，所需之燃料較少，而所佔之面積亦較小，故對於輪船之“排水量”(displacement tonnage)，“死重”(dead weight tonnage)，⊖載貨量，及行船費等皆有莫大利益。此種機器所生之震動甚小，其構造上與開行上之簡易常能減少延悞及修理費，而因省去鞴汽缸等物遂又減磨擦力不少。是皆其特長之處。

近年來許多貨船亦次第裝設渦輪引擎。按渦輪引擎適宜於快船雖早經公認，然直至近來始見遲慢之貨船有裝設者。關於貨船裝置渦輪引擎其速度自有減低之必要，而此節已用種種方法達到目的。貨船裝設渦輪引擎而同時又裝往復引擎者頗多，以往復引擎生高壓蒸汽以渦

輪引擎生低壓蒸汽，如是則速度在十五海里以下之貨船亦得濶輪引擎之用矣。大而且快之客船時常裝設兩架“四汽缸三級漲之往復引擎”(four-cylinder triple expansion reciprocating engine)以運動邊軸，另外再以一架低壓濶輪引擎推轉中軸以收合作之效。

近十年內輪船發展中最堪注意者為燃料之變遷，由用煤而改至用油者極夥。以航界總數而論燃油汽船之噸位在一九一四年六月三十日為一，五二七，七二八噸，而至一九二七年則竟達一七，九八〇，四一四噸。¹⁰ 此種變遷在美國內尤速，在一九二七年六月三十日美國計有輪船一千八百〇三艘（九，〇〇七，九〇七總噸位）皆係以油為燃料。¹¹ 在其他各國內現今以煤為燃料者仍佔多數，不過美國船舶之燃油者却佔汽船總噸位百分之六十。近來對於使用煤末亦有相當進步。

歐戰時美國造船極多是為鼓勵用油之暫時原因。至於根本原因則基於以下數優點。船上存油皆用雙底油桶，其所佔地方較存煤所佔者為小，因此可以餘出地方以載貨。¹² 不然亦可多載燃料以行遠，或減少停泊次數。如用油而不用煤則機器艙內所需之水手可以減去極多，因之減輕行船費，蓋美國工資最貴故此項所省者尤多。裝油桶上船時非常簡捷，故既省時間又省費用。以油為燃料免去一切灰塵故最適於客船，而在清理船舶時亦極容易。升火看火均極便當，故不止取締遲延之弊且減輕開銷。其費用省而效力大之處尤在能操縱自如，使所耗

10. 一九二七年航運局之商航統計表第六十九頁。只算毛重在五百噸以上之輪船，並將裝設內部燃油引擎（指狄素）之船舶除外。

11. 包含各大湖內之燃油船舶。

12. 按現行船舶丈量法之規定，凡因此而增加之載貨容積其登記淨重噸位並不照增。參攷第四十二章。

之燃料適合於行船所需者而無所妄費，故常有某種船舶在以前開行時其速度方面與效力方面均難滿意，但一經採用油料則判若霄壤矣。

燃料費既直接影響於行船經濟問題，故油價與煤價之高低比較遂為不可忽視之問題，而因此種關係使人對於用油之利害不敢遽下固定斷語。假使所有輪船一致用油則油價必增，彼時當局者應詳細權其所得者與所失者而後始知其從違。

如按主動力而區分，則第三種船舶為裝設內部燃油引擎之輪船。所謂內燃引擎者即狄素引擎是也。按此種引擎為德國發明家狄素博士 (Rudolf Diesel) 所創製，因以為名焉。一八九七年始見諸實用。自是以後無數狄素引擎繼續造出以為世界各大工廠之用，而海輪之採用狄素亦有相當發展。海輪狄素引擎始造於一九〇二或〇三年間。其能倒轉開行者肇端於一九〇五年。嗣後各製造廠努力考求故改善之速與日俱進。裝置內燃引擎之商船在五百噸以上者當一九一四年六月三十日世界共有六十艘，至一九二七年六月三十日則增至八百八十一艘，其總噸位則由一九四，〇一九噸增至三，六七四，四二六噸。¹³ 美國共有此種商船其每艘在五百噸以上者計一百三十艘，其總噸位為三三九，八二〇噸。¹⁴ 挪威，瑞典，德意志，丹麥等國之採用狄素較美國為多。在此各國內頗有數家大輪船公司開行極多狄素輪船。如以一國為單位而論，其佔總噸位最多者為英國，該國共有狄素輪船一，一七二，九六八總噸。

狄素輪船與燃油汽船迥不相同，此層必須辨別清楚。燃油汽船僅

13. Bureau of Navigation, Merchant Marine Statistics, 1927, P. 69.

14. 同上。

以油代煤而煮水，得到蒸汽後仍以蒸汽爲主力而行船，故究係汽船。至於狄素則不用鍋爐而無須煮水，直接將油輸入汽缸中而燃之，故稱爲內部燃油引擎。此二種又不可與摩托氣船相混，摩托之主動力由於氣體之爆炸，該氣或爲油所化成或自煤內提出。狄素所燃者或係特別狄素油，或係未提淨之煤油，柏油，蒸木油 (creosote oil) 以及各種鑛油提出淨油後所餘之粗油並其他各種柴油類。當油液被高壓力迫入汽缸內即散成油花，此時發火並非藉用電力火花或其他點火物，乃完全由於將汽缸內空氣盡力壓之使增高溫度而成。

狄素燃油引擎較燃油發汽引擎所用之油量爲少，因此出產煤油不多之國家皆喜用之。燃油既較少則油費自然較省而儲油地方亦較小，故能多載貨物。從另一方面言之採用狄素引擎能使行船距離增長而停泊次數減少。狄素引擎可在任何時開動，所需之預備時間極短，更無甚多預備手續之必要，至於以前所認爲欲蒸發成汽所必須攜帶之水量至是亦免除矣。引擎之重量與所佔之地方有時較小，不過此節須視引擎之種類及輪船之任務爲斷。以多數而論狄素引擎之重量過於蒸汽引擎，至其所佔地方普通皆相去無幾。總而言之狄素引擎最彰顯之利益爲燃料之節省與載貨地方之較多。

利之所至弊亦隨之。狄素引擎之優點既如上述，然其劣點爲何亦不可不注意及之。以狄素引擎與力量相等之蒸汽引擎比較，則狄素之成本較重。狄素引擎完全依賴油料不能改換他種燃物，如遇油料缺乏油價太高時，則燃油發汽引擎可立刻改變用煤，而狄素則不能，因此許多船主對於採用狄素常趨起不前。不過此節究竟不甚重要，蓋‘狄

素引擎能燃所有一切液體燃料，只要該物不含有沙，泥，水等成分在內即可。”¹⁵ 至於以效力而論，自然成色較潔而價值較高之油液所得之結果當較佳也。

狄素之用大致限於貨船及客貨合併之船舶，因開行此類輪船其主要目的在節省而不在速度。近來客船亦有裝置狄素者，不過完全以速度相標榜之最大客船至今尚無採用之實例。

此外尚有一種內部燃油引擎名曰半狄素引擎，其燃燒起始依賴熱管，或電花，或極熱之球形體。有時亦稱作“油化汽引擎”（vaporizer oil engine），因油液在汽缸內必須先化作汽體故也。此種引擎仍與瓦斯(氣)引擎不同，因其主動力仍係依賴燃燒而不依賴爆炸也。

船上常裝之瓦斯引擎共分二種。第一種用氣油，或其他純潔之油類。第二種用煤氣。氣油之價值既高而安全成分又少，倘大宗載於船上，時時有發生危險之虞。況產量亦不確定，假使全體輪船一致採用而供給方面能否充足尚屬疑問。

煤氣之來源係將煤或類似之物燃燒一部分而提取之。取氣所用之煤料成色必須較高，故無甚經濟可言。至於引擎所佔地方亦不甚小，加之燃料所省地方不如狄素引擎所省者之多，而水手所需人數又不如氣油摩托所需者之少，此外更因煤氣引擎倒行極難，故普通視線皆移注於狄素引擎之發展矣。狄素引擎在先年亦難倒行，然至今日則毫無問題。

海輪引擎構造上最近之發展為採用電力以行船。電流之發動機或

15. Lord Inverforth in "The Nautical Gazette", Nov. 21, 1925, P. 575.

用蒸汽引擎，或用內部燃油引擎爲之。美國大無畏艦名科羅拉多者即其實例，該船裝設渦輪發電機以爲電流之來源。更有快艇名亞羅哈者裝置狄素引擎專作發電之用。在前二年之內許多大小船舶爭相裝置狄素電力引擎，而較大之商船亦正開始採用矣。

近年來關於載運粗重物品頗有以各種無索船輔助並替代自動船之趨勢。美國之解船數目在一九〇五年爲三，〇二二艘，至一九二七年增至四，九五六艘，其噸位則由六八一，五一二噸增至一，三五四，七八三噸。近來竟有一，二二五艘(一六七，四一九噸)註冊專作國外貿易之用。沿海所用之解船多有能航海者。以上數目不足代表解船運輸之重要，因無數小解船皆未正式註冊也。

解船之大部分皆係小船，從事於沿海及內河之短距運輸，超洋渡海者究佔總數之一小部分。渡海解船之構造上與內河解船亦不相同，因其常設短小桅帆以防該船萬一與其拖曳汽船崩離時不致束手待斃，故又稱作代桅解船。拖曳代桅解船有時單隻有時成隊，而其載量竟有能容三千噸以上者。

解船最適宜於運輸粗重物品如煤，礦石，鐵塊，木料，屋板，枕木，沙，石，石子，磚，石灰，洋灰，瓦，磁磚，肥料，磷酸石，木醬，鋼鐵架，米穀，以及他種不需急運之農產品等，只要海上無大危險，則以代桅解船載運以上諸物最爲經濟。造解船之成本較之汽船及帆船均小；解船能以數隻聯成一隊只用汽船一艘拖之，故拖船之機器雖貴而能盡其用，且拖船將甲隊解船拖至訖點後可立時脫離再拖乙隊而無須等候甲隊之裝卸貨物，此層在普通輪船與帆船皆爲不能；解船

上有三四人即足，而無須甚多水手；如與帆船相擬，則航駛解船之時間較爲準確。

航海解船最大阻礙爲海上之風浪。由於等候天氣遂使開行之時間上受相當影響，而船舶及貨物之海洋保險費亦因之增高。海洋氣候不只限制解船渡海，且與沿海解船運輸有重要關係。假使在沿海內地修築寬大運河而免收過路稅，使代桅解船得以自由往來自當較出海行船多所保障，如是則其前途發展必有可觀也。

海船構造上之情形

當海船之主動機關繼續發展時，對於船身方面亦有相當之改善。最初船身皆係木質，嗣後漸漸改用鐵質，正與由轉輪改成螺旋槳之情形相同。第一艘航海鐵船造於利物浦是在一八三七至一八三八年間。然在一八五〇年以前英國船舶之由木改鐵者並不勇躍，而美國之變更則在一八七〇年以後。第二步之變遷爲由鐵改鋼。此項變動仍起自英國，約在一八八〇年以前，迨至今日則幾乎全體用鋼而無用鐵者矣。鋼鐵船舶約佔世界航海船舶總噸位百分之九十八有奇。其餘者則有木質，鐵骨木殼，及以鐵骨混凝土所造之船。以混凝土製造解船等頗能滿意，不過用之以造航海船舶在歐戰以前尙無人思及。歐戰時因需要迅速之製造遂有數艘出現，然以混凝土製造船身除解船外尙鮮有滿意者，即解船之船身亦究以鋼質與木質較優於混凝土。鐵骨木殼之船係以鋼鐵造其內架而以木板作其外皮是也。

關於船身彎樑(即脅骨)之構造上亦曾經相當之研究。彎樑排列方

法雖皆係經緯相聯，然有特別注重橫骨者，於是縱骨之數目較少，相離之空間較大，是之謂“橫樑作法”(transverse framing)。如以縱骨為主體則其情形適相反，遂謂之“縱樑作法”(longitudinal framing)。更有縱橫兼採者。注重橫骨者普通有三種辦法：(1)採用貨艙橫樑(hold beams)以免貨物裝滿後彎樑被壓而外伸，或為水力所迫而內折；(2)不用貨艙橫樑而以加深彎樑(web frame)代之，換言之即將地腳樑(floor plates)繼續通至船脅；(3)以“雙角鐵製成特重彎樑(extra heavy frame)。”¹⁶縱樑作法又名阿式吳法(Isherwood System)，乃阿式吳君所闡明。此法特別注意縱樑。其主要縱樑為前後佈置，而同時橫樑間彼此“相距較遠，並繞船而作圓形。”¹⁷

海船更按艙數，艙形，並船面之建築物而區分。工程司及設計專家等對於各船之艙數多寡及艙形配置又皆按其所運之貨物而定規模。

航海汽船之較簡單者為兩層艙之小貨船。此船之艙由船頭直達船尾，上者為第一層艙，下者為第二層艙。第一層艙之上面設最普通之三項建築物計：極前者為“前樓”又稱“船頭樓”(forecastle)，居中者為“中樓”又稱“望臺”(bridge)而極後者則為“後樓”又稱“船尾樓”(poop)。有時更將第一層艙面自望臺以至船尾間提高四五呎以增加後艙之載貨量，並免除船向前傾之弊。此種船舶稱作“後甲板加高船”(raised quarter-decker)。如將望臺引長使與船頭樓接近則此二者之間有一空處如井然，遇風雨粗暴波濤洶涌時每為水所浸掩，因名之曰“井式甲板船”(well-decked vessel)。倘第一層艙面

16. See Riegel, *Merchant Vessels*, P. 39.

17. 同上。

自望臺以前之一部分特別加高以增加乾舷^⑤而減少載水之需要，此船即稱為“前甲板加高船”(raised foredecker)。

較大汽船由頭至尾常有三層艙，另外尚有船面之小樓或短艙等。如此三層艙之骨架係上下通連為一，而第一層艙為主力艙，此船即稱作“三層艙船”(three-decker)。倘第一層艙係以較輕細之材料作其骨架等，則此船即為“輕艙船”(spar-deck vessel)；如第一層艙之材料較此輕艙船者尤為薄弱直與棚幕相似，而中層為主力艙則即稱作“棚艙船”(awning-deck vessel)。如為迎合英美等政府之船稅法而在此三層艙船之最上船面開一廠口名曰“噸位口”(tonnage opening)則此船即呼為“廠艙船”(shelter-deck vessel)。因有此廠口之故其淨重噸位即可稍減，在有廠口甲板下之地方亦故意使之明廠無阻，然迨至海中時則所有明廠之處皆嚴封而密障之矣。故所謂廠艙之處依舊能載乾貨。

大貨船，快船，以及客貨合運之船舶等多有將全身之艙成為四層者，於是有“四層艙船”(four-decker)之通號。最上層之艙面亦可作成廠艙如三層艙船之辦法。實際言之四層艙船之上面雖無噸位口而其最上之艙亦每呼作廠艙，不過無廠口時而用此名詞似覺失當。四層艙船恒設種種短艙如望臺，走廊，以及攜帶救生船之甲板等。此種設備見之客船者尤多。更大之快船及客貨合併船等之通艙每多於四層，或另加一曬臺或類似之物。

為適合某種目的或為運輸某種貨品恒將海船造成特殊形狀。例如“圓舷隆背船”(turret vessel)故意使船面中間由頭至尾隆然高起者

十餘呎。倘切其橫斷面觀之形如凸字，惟兩肩曲折處皆圓而無稜，故曰圓舷。此船構造之主要目的在躲避英國之課稅章程。其船常有能自己調劑平衡者，艙內十分洪敞，前至船頭隔壁後達鍋爐房隔壁中間毫無阻礙。嗣後英政府以該船之構造有意取巧，故將丈量法從新釐訂使其就範，於是此種船即停止其出品矣。

又有“前後凸艙船”(trunk steamer)者。此船亦將船面中間提高，然其突出者分為二段。前段由船頭樓至望臺，後段由望臺至船尾樓。其高度約七呎，寬度約佔船面之半。船中除距離稍遠之立柱外概無其他阻礙物，故最適於運輸粗重物品。按艙內通廠而不設樑柱艙板等物之船舶並不僅限於上述之二種。例如“左右角架船”(cantilever vessel)亦能如此設置。此船兩脇之骨架由下至上在距船面尚有數呎處即開始內折，迨達船面時即與通身之二直樑相遇，其上鋪以甲板，左右遂各得一三角。艙內通廠並無任何阻礙物。載運礦石礦鐵之大船其艙內亦極洪敞，並在兩舷有高起之斜面以使用機器裝卸貨物。

“鯨背船”(whaleback steamer)者自兩舷以達船面皆作圓形，如鯨之浮於水面然。其目的在使甲板上一無所有，免除一切阻礙建築物，并因其為圓形故迎浪而行使有分水能力。此船多用之以載運煤穀等物。不過近來為數較少且無新造者。

運輸油類之特別船舶名曰“油桶船”(tank steamer)。艙中有一由頭至尾之長隔板將船分作兩半。復將此兩半分成若干小格，均以隔板斷之，於是每格即成為一獨立之油桶。船行時所生之前後左右各種擺動因此不致使艙中油液激蕩太甚。此外更有他種設備以防油質之因

熱膨脹，及發生氣體而爆炸等弊。油桶船之大者不獨中含無數間格，且在中艙與尾艙間設有“暑期油桶”以備天氣炎蒸時儲油之用，並在廠艙之下及他處安排地方以載運油類以外之物品。油桶船之最新建造方法係在普通艙中安置可以移動之油桶，萬一不運油類時可立即改成普通貨船。

美國太平洋沿岸用以載運木料更有一種特別船舶名曰“汽風船”(steam schooner)。此船係由雙桅風船所演進，不過其主動力現在完全依賴蒸汽耳。此船之樑在比例上較普通為長大，船身前部之弧度亦較大。望臺居船之後部，故船頭樓與望臺間之空地極多，因此船面之上能容大宗木料。

國際貿易上運輸肉類及水果等皆用專造之冷藏船。客船上大致皆有冷藏設備以保護各種食品及易壞物，然其範圍究屬甚小。至於肉業及果品業中所用之船舶無不使其各艙繞以隔熱板並裝置冷藏機器等。航海中關於冷藏問題之重要性與陸地運輸無少異。

因海船之動力方面與船身之構造方面均日新月異，於是航業中許多問題皆得解決。某種商業之需要特殊船舶，不定航業務之需要經濟貨船，以及客運業務之需要輝煌大船等無不各遂其願。按坎納德公司(Cunard Line) 初造之汽船平均噸位僅得毛重一，一三九噸，其平均速度在每小時八海里至十海里之間。該公司於一九〇八年始新製一船名曰茂瑞譚尼亞(Mauretania)，其註冊之毛重噸位為三〇，六九六噸，速度每小時約二十五海里。自此以後又續製二船較此船尤大。其一曰亞魁譚尼亞(Aquitania) 計毛重噸位四五，六四七噸。其二曰

伯潤加瑞亞 (Berengaria) 計毛重噸位五二，二二六噸。同時白星公司 (White Star Line) 有船名歐林比克 (Olympic) 其噸位爲四六，四三九噸，及麥吉斯梯克 (Majestic) 其註冊之毛重噸位爲五六，五五一噸。美國航政委員會更將其著名大船樂威雅贊 (Leviathan) 從新修理以與歐洲之大船相對峙，其毛重噸位爲五九，九五七噸。麥吉斯梯克計長九一五呎五吋，寬一百呎零一時。樂威雅贊計長九〇七呎六吋，寬一百呎零三吋。二船之高度皆係五十八呎二吋。

附 註

- ① 地方鐵路 (beltline railroad) 者乃公家或私人在鐵路終點區內所造之短小鐵路也。修築此項短小鐵路專以溝通各碼頭，各工廠，各車站，及各軌道爲目的。
- ② 駁船 (barge) 者乃貨船之一種，平無帆索，亦無引擎以爲航駛之主動力。其運輸貨物也須有汽船拖之而行。行時或單隻或成隊。大者能渡海，然須設短小桅帆以防意外。此船之用日廣，前途發展極有希望。
- ③ 排水量 (displacement tonnage) 及死重 (dead weight tonnage) 之解釋均詳見下章。
- ④ 乾舷 (freeboard) 者由水面至甲板間之船舷也。

參 考 書

- American Society of Naval Architects and Marine Engineers, Proceedings of.
- Calvin, H. C., and Stuart, E. G., *Merchant Shipping Industry* (1925).
- Carmichael, A. W., *Practical Ship Construction* (1919).
- Chalkey, A. P., *Diesel Engines for Land and Marine Work* (1922).

-
- Chapman, L. B., *The Marine Power Plant* (1922).
- Hardy, A. C., *Merchant Ship Types* (1924); *Bulk Cargoes* (1926).
- Johnson, E. R., *Measurement of Vessels for the Panama Canal* (1913).
- Johnson, E. R., and Huebner, G. G., *Principles of Ocean Transportation* (contains bibliography) (1918).
- Leeming, J., *Ships and Cargoes* (1926).
- Riegel, Robert, *Merchant Vessels* (1921).
- Robinson, R. H. M., *Naval Construction* (5th ed., 1923).
- United States Bureau of Navigation, Annual Reports of.
- , Merchant Marine Statistics (annual).
- United States Shipping Board, Annual Reports of.

第四十二章

噸位計算法

在討論航海運輸以及各種船舶時所最常見之字樣爲“噸”及“噸位”。該名詞之意義甚多極易相混，故最初應辨別清楚則將來自無疑誤矣。噸重者或指船舶大小而言或指貨物多寡而言，故所謂噸者乃有船噸與貨噸之別。船噸與貨噸又各有數解。

船之噸位可分四種：曰“排水量” (displacement)，曰“死重” (dead weight)，曰“毛重” (gross tonnage)，●曰“淨重” (net tonnage)。此四名詞之意義既不相同其用處亦互異。

排水量

如曰某船之排水量若干噸，即指其浮於水面時排去水量若干噸而言。所排去水之噸數即等於該船自身重量之噸數，故又稱船體噸數。普通計算排水量皆將船員與給養物品包含在內，但將燃料及客貨等除外。此即所謂“空船排水量” (displacement light) 是也。如將該船裝至最高喫水線，其所得之噸數稱爲“滿載排水量” (displacement loaded)。至於每次航駛實際上所載之客貨與燃料之多寡恒不相同，因此“實際排水量” (actual displacement) 時大時小不能一定。

在區分戰船時每用“平常排水量”(normal displacement)之名詞。其意義各國不同。普通雖皆包含將，校，士，卒，給養，設備，軍械，機器等，然究竟船上允許攜帶若干餼糧，油料，煤，水等始得謂之爲平常，則皆各有不同之規定。¹ 此外各國戰船上關於“空船排水量”之解釋亦有出入，不過“滿載排水量”則軍商一致世界相同。“實際排水量”因係每日所得之實在重量，當然時時變更，其理與商用船舶無二。

排水量每噸或係常衡二，二四〇磅或二，二〇四點六二磅，全以所用者係英國制或米突制爲斷。在美國以英制爲主，故計算排水量時將船身沒於水中者之若干立方呎以三十五除之即得，因海水每立方呎重六十四磅適合一噸（二二四〇磅）之三十五分之一也。此項立方體積須在造船時用特別算法求得，² 因船形下窄故與長方木箱不同，非可以長寬高相乘之簡單方式計算之也。造船師須先定出該船之“成分係數”(coefficient of fineness)，此數爲船身沒於水下之部分與一長寬高相同之體積相較之比例數。此數既知之後，欲求該船之排水量可將該部分之長寬高及其成分係數四者相乘再以三十五除之。成分係數之大小胥視船底之尖度如何爲斷，速度極慢之大貨船其成分係數有高至十分之八者，而競賽所用之快船有低至十分之四者。

造船廠爲計算空船排水量與滿載排水量起見普通皆備有排水量表格。船長在某次航行時如已知其船之喫水深淺，再查看此項表格，則

1. E. R. Johnson, *Measurement of Vessels for the Panama Canal* P. 104.

2. Thomas Waltcn, *Know Your Own Ship*, Chap. X.

目下該船之實際排水量若干已照然若揭矣。

商船排水量與造船人有密切關係自不待言，此外在裝船時及行船時亦極重要，蓋滿載排水量減去空船排水量所得之差即為該船能載客貨燃料等之最多限度；而實際排水量減去空船排水量所得之差又能指明該船當時於船員與給養外究竟實載若干噸也。海軍船舶原藉其“平常”排水量以為正式分等之根據或表示其大小，而戰船（除運輸船，煤船，給養船，醫院船外）之實際排水量更為經過巴拿馬運河時所據以付費之根本。

死重

商船能載之總重量謂之死重。換言之即載重噸數也。如曰某船死重五十噸，係謂該船於船員與給養之外能載客貨及燃料等至五十噸始達其滿載排水量之限度。換言之滿載排水量減去空船排水量所得之差即為死重。每次行船實在所得之死重當然多寡不同，然只要有造船廠所備之排水量表格在側，則當時之實際死重若干不難一望而知。惟船長須先知其船已喫水若干，然後始能按照表格推算其死重。

死重噸位亦分長噸與米突噸二種。長噸每噸二，二四〇磅，米突噸每噸二，二〇四點六二磅。如以按期包運辦法租賃船舶時，其死重若干噸為規定船租之根據。在裝運整船粗重貨物（如煤鐵等物）時，并在製造此項船舶時，死重噸數頗關重要，蓋船長在算定其目下海程應需燃料若干噸後，即可推出該船之載貨量。死重噸位有時且可用之於統計方面以記錄某輪船公司或政府機關（如美國航政委員會等）之

船隊大小·捷運汽船及客貨合併之船舶普通皆不用死重噸位之名詞，因此類船舶向例不能裝至最高噸位線，故當造船時亦鮮有希望其能載最多粗重貨物者。

毛重

船舶之毛重者乃該船之總容積以立方呎量之而以噸數呼之之名詞也。按此種辦法每噸假定等於一百立方呎，或二點八三立方米矣。³ 英人穆爾沙姆 (George Moorsom) 爲度量船內立方容積起見曾立有一定之公式，并於一八五四年以法律公佈之，嗣後世界各國多有仿行之者。不過今日各國船舶之毛重計算所以互有出入者并非由於算法不同，乃因各國對於船中“免予計算”之部分規定互異之故也。由於將船中某部分免予計算之故，遂使該船所得之毛重不能確實代表該船之全部立方總容積。

按美國之毛重計算法將下列船中各部分皆免予計算：

(1) 上甲板上之房屋有一面開敞者，或其他棚幕半遮之處，一九一四年九月五日美國航政委員解釋毛重計算法時始規定此項豁免。

(2) 所謂廠艙之空間，換言之即有正式“噸位口”之“廠艙”以內之地方。此項豁免始於一九一五年三月十六日，亦係航政委員解釋毛重法所得之結果。以上二條在英國已早經豁免矣。德國亦於一八九五年即有此規定。

(3) 在上甲板上(即與望臺等同層者)爲旅客設備之各種地方。

3. 按此種算法始於一八五四年。當一八五二年時英政府欲得一劃一之方法以權量并登記其船舶，於是命穆爾沙姆君主其事。海軍當局不欲使國內已定之噸位總數受鉅大之變遷，故謂穆君曰將來之新算法總以變動舊數目愈少愈好。彼時英國之商船總噸數爲三百七十萬噸，穆君遂以立方呎量其艙內總容積得三六三，四一二，四五六立方呎，約合舊噸數九十八倍有奇，因此爲便於計算起見遂定作以一百立方呎作爲一噸。在一八五四年通過商航法時此種算法遂正式公佈焉。

- (4) 各艙口，但以全船毛重千分之五為限。
- (5) 廚房，麵包房，廁所，澡房。
- (6) 機器房或其他駕駛地方。
- (7) “機器房與鍋爐房上面之通光，通氣，及通煙等地方。此等地方直達於船面之最上層。船主如欲將其計算在內者聽之。”
- (8) “圓屋頂，天窗，房艙口之梯，以及在豁免地方範圍以內之各路梯等。”⁴
- (9) 為貯壓儀水之複船底（始於一八九五年三月二日）。為貯壓儀水之其他地方（始於一九〇九年二月六日）
- (10) 船面上露天載貨處。

除去上述之種種豁免外，其餘所有艙內各地方均按照穆爾沙姆所訂之規則計算，該規則於一八六四年經美政府採用。算法係將船內容積合成若干立方呎，然後再以一百除之即得正式之毛重。美國算法與他國算法皆不能代表真實容積。於是一八七三年國際噸位委員會專為蘇伊士運河訂一特別度量法，其目的在得到真實之毛重。按蘇伊士章程亦并非將船內所有之空間完全計算在內，不過按此章程計算時其所得之噸數較英美德等國所算出者為多耳。巴拿馬運河之特別度量毛重法以蘇伊士法為藍本而損益之，以期適合於近日船舶構造上之種種變遷，并使其所得之毛重較近於實在容積。⁵

美國之正式商航統計表完全以登記之毛重為根據。世界各國登記之商船分列毛重，淨重，及長寬高等欄。更有國家根據毛重噸位之大小以定政府津貼之多寡。按美國一八九一年之郵政合同法及一九二八年之商船隊法，在區分船舶時多有賴於毛重噸數。亦有商港按照毛重噸位以定泊船費者。如按期包租客船，其租金恒按該船之毛重計算。

4. E. R. Johnson, *Measurement of Vessels for the Panama Canal*, P. 58.

5. 同上, PP. 225-242

然計算毛重之最要目的乃在由此可以推出其淨重噸數來。

淨重

商船之淨重者乃該船裝載客貨地方以立方呎量之而以噸數呼之之名詞也。每噸等於一百立方呎，或二點八三立方米矣。算法係由該船之毛重噸數內減出船內某某部分之立方容積即得。此項應減出之地方在蘇伊士運河，巴拿馬運河，及各國之度量法內均有特殊規定。世界各處之毛重計算法均不相同，且亦不足代表實在之總容積，故所產之淨重彼此更不相同，仍不足以代表該船容納客貨之淨容積。

按照美國度量法，欲得淨重須由毛重內減出下列各地方：

- (1) 機器與燃料所佔之地方。
- (2) 船長，職員，及水手所佔之地方。按航海各法之規定，水手最少應佔地方由七十二立方呎至一百二十立方呎。每人應有十二至十六平方呎之地方。
- (3) 運用船舵，絞盤，及錨索等之地方。如該物等設於船面則在毛重噸位內業經減出，此處不可再減。
- (4) 存儲圖表，號誌，及一切航海儀器之地方。
- (5) 輔助機器與鍋爐所佔之地方。此指該物設於艙下並與抽水器相連者而言。
- (6) 水手頭目存儲物件所佔之地方。
- (7) 職員及水手之廚房，麵包房，廁所，澡房等。此指設於艙下者。
- (8) 帆船上為存儲帆篷所佔之地方，但不得超過毛重噸數百分之二點五。

裝設螺旋槳之船其應減之各地方中以機器及燃料所佔者為最大。機器房與鍋爐房極易度量，因其所佔之地方定而不移，惟燃料所佔者則不然。許多船舶將存儲燃料與存儲貨物之間設以活動隔板使兩處之容積能互相伸縮。假使海程不遠無須多儲燃料時即可縮小存儲燃料地方，而放大貨艙以多載貨物。如海程甚遠則辦法反是。職是之故對於

計算機器及燃料所佔地方須有一定規則以便遵守。美國度量法曾採用兩種制度，一曰百分法一曰單紐伯法 (Danube rule)。按照百分法之規定如裝設螺旋槳之船舶其機器房與鍋爐房所佔地方在全船毛重百分之十三至百分之二十之間，則機器與燃料所合佔者應作為全船毛重百分之三十二。如係裝設明輪之輪船而其機器佔毛重百分之二十至三十之間，則其應減之百分數須作為毛重之百分三十七。假使機器房與鍋爐房所佔者不在上述之百分十三至二十，或百分二十至三十之範圍以內，則即採用單紐伯法。按照該法之規定係先度量機器實際所佔地方若干，然後再看該船係裝設明輪或螺旋槳。明輪者外加上數之百分五十，螺旋槳者外加百分七十五。假定機器所佔者為十立方呎則明輪船應為機器及燃料等減出十五立方呎而螺旋槳者應減十七點五立方呎。

多數海船之構造皆故意使之合於百分法之規定，因按百分法所減去者較按單紐伯法所減者為多，且實際上亦較機器與燃料所確佔之地方為多也。職是之故美國船舶之登記淨重噸位恒低於實際所有者，而各船之待遇尤不能一致。按此法亦係一八五四年創自英國者，且至今仍遵守之，故英國船舶淨重噸位之不確情形實與美國相伯仲。此外如德國等亦用此法。不獨淨重噸位自身不足代表實在所有者，更因其以毛重噸位為根據，而計算毛重噸位時復有許多豁免地方（實際上多能載客儲貨），故淨重噸位低於實在數目自不待言矣。

蘇伊士與巴拿馬兩運河既自訂特別毛重章程以期揭示較為翔實之噸位，故對於淨重計算法亦具同樣目標。在制定巴拿馬章程（該章程與蘇伊士章程有不同處）時此種用意尤為明顯。蘇伊士巴拿馬兩運河

之章程與普通不同處在只許適用單紐伯法，不過倘該船之存儲燃料艙間係固定而非活動者，如船主欲請以實在地方為度量根據者聽之。按巴拿馬章程為求淨重噸數而由毛重噸數內所減出之數目在一九二七年平均為毛重之百分二十二。按蘇伊士章程此數為百分二十八。一九二六年巴拿馬之平均數目為百分之三十八。按美國國內之章程而減出者其百分數均較此為大。

商船之淨重噸位對於船主，對於政府當局，以及對於各商業機關均極重要。世界各處無不以淨重噸位為征租課賦之根據者，至於一切商務費用，如拖曳費，船塢費，碼頭費等，又皆以此為圭臬。美國及多數國家關於公佈船舶之來往其正式統計表上所列者皆淨重噸位也。按期包運船舶之船租如不按死重及毛重規定時，亦均以淨重為主。更有許多運河（如 Kiel 及 Manchester）其過路捐之一部分根據船之淨重噸位。蘇伊士與巴拿馬兩運河所自訂之淨重計算法尤其重要，蓋兩河之收入完全依賴於此也。無論商船與軍船經過蘇伊士運河時皆須按其淨重噸數繳納過路捐。不過巴拿馬運河之淨重章程却限於商船及海陸軍所用之運輸船，煤船，給養船，及醫院船等。

貨物噸重

計算貨物多寡之各種噸重與表示船舶大小之各種噸位實截然為二事。貨噸亦分重量與體積二種。噸重如按重量計算則又分長噸，短噸及米突噸三類。長噸每噸合二，二四〇磅，短噸每噸合二千磅，而米突噸介乎二者之間每噸合二，二〇四點六二磅。英美及其附屬各國等

之國外貿易如按重量輸送貨物則所用者概係長噸。採用米突制度之國家則用米突噸。至於短噸之用在美國國內鐵路運輸上最為普通，然見之於國外貿易者極鮮。

更有許多貨物當運輸時其噸重不以重量計算而以體積計算。普通以四十立方呎作為一噸。此類貨物皆限於體質輕鬆者。故船舶載運輕貨時其所得之噸數恒能較載運重貨時為多，亦一趣事也。

為輪船選擇普通貨物時最應注意各種貨物之排列問題，換言之即某貨一噸實佔若干立方呎是也。此外更應注意運價問題，因貨物運價之規定有以重量噸為根據者，亦有以體積噸為標準者。在選擇船貨時如能配置適宜可使船上無絲毫空間棄而不用，更使船之載重達其最大限度。船能如此載滿時其所携之貨有按重量噸計算者有按體積噸計算者，然總而計之其進款之多蔑以加矣。故按噸收款之噸數有時能多過該船所堪載之最多實在噸數。

附 註

- 按英文 gross tonnage 一名詞本多有譯作“總噸重”者，不過同時尚有 total tonnage 一名詞，其意蓋指各船之噸位相加而得之總數，故稱之為“總噸重”最為適宜。例如某國有船若干噸，是即總噸之謂。今為區別此二名詞起見決定在本書內稱 gross tonnage 為“毛重”，因其為某隻船之總重量而非若干船之總重量也。

參 考 書

Heret, V., *Étude sur le jaugeage* (Paris, 1905).

Great Britain, Board of Trade, Instructions and Regulations Relating to the Measurement of Ships and Tonnage Under Merchant Shipping Acts.

—, Report by Royal Commission on Tonnage, Reports from

- Commissioners, 49, c-3074 (London, 1881).
- , Report from Select Committee on the Merchant Shipping Bill (Tonnage Deduction for Propelling Power) Bill cd-256 (London, 1907).
- , (International Tonnage Commission), "Despatch from British Delegates on Tonnage, Together with Report and Recommendations of the Commission as to International Tonnage and the Suez Canal Dues," in Accounts and Papers, 68, c-943, British Commercial Reports, No. 9 (London, 1874).
- , "Correspondence Relative to Question of Suez Canal Dues, Together with Proces-Verbaux of the Meetings Held by the International Commission at Constantinople," in Accounts and Papers, 68. British Commercial Reports, No. 19 (London, 1874).
- Johnson, E. R., *Measurement of Vessels for the Panama Canal*. See bibliography, pp. 218-19 (1913).
- Riegel, Robert, *Merchant Vessels* (1921).
- Suez Maritime Canal Company, Memorandum on the Application of the Rules of 1904 Relative to the Measurement of Superstructures (Paris, 1909).
- , Rules of Navigation (1927 ed.).
- "Tonnage Past and Present," in *Nautical Gazette*, Vol. LVIII, pp. 1-15, 89-101, 173-186, 261-269, 356-367, 722-735, 804-821, 985-998; Vol. LIX, pp. 1-11, 89-96 (London, 1889 and 1890).
- United States, Commission of Navigation, Annual Reports, 1914 and 1915.
- , Regulations Interpreting Laws Relating to Admeasurement of Vessels, Together with the Laws of the United States, the Suez Canal Regulations, and the Panama Canal Rules (1925).

第四十三章

海洋航線

海洋航線數目繁多，輕重互異，與鐵路路線之情形相同。有大幹線及重要支線，有二等幹線及其附屬線，有次要之直接路線，更有需倒載換船之間接路線。規定路線之位置須視該線兩端之商業繁簡，地球之曲度如何，中間阻隔陸地多寡，供給燃料地點之遠近，燃料之貴賤等。帆船選擇路線時更須計及風向與潮流。此外影響於帆船及輪船者尚有海洋各處之浮冰與一年內某季之大風雨等。

由於地球之爲圓形，故無論任何兩地間之距離皆以相連此兩點之地球最大圓弧線爲最短距離。海洋各航線皆不外此理，而尤以北大西洋與北太平洋爲最顯着。橫濱與舊金山雖實際上居同一緯線，然此兩地間之最短距離乃係偏北而近於阿留地安羣島之地球最大弧線。

輪船恒能取道最短途徑，不過帆船須以潮流風向爲斷，有時因此多行許多海里。例如由紐約至里約熱內盧 (Rio Janeiro, 巴西京城) 帆船須先東南行以利用西風及潮流，迨至阿索勒斯羣島 (Azores) 附近，或幾至大西之彼岸，此時已達駁羅圭角 (Cape St. Roque, 南美洲之東) 迤東之經線，然後再轉向南行藉赤道北之東北貿易風及赤道南之東南貿易風而至里約熱內盧。

管理行船之各機關在計畫海程時必須確然規定如何利用各線之方法。有只用路線一條來往於固定兩海港者。如是則船行範於本幹線。有時須在某港口與他路船舶交換營業。亦有路線雖只一條而在沿途規定許多停站以裝卸貨物者。更有規定路線作三角形者，是蓋由於貨物移動趨重一方而船舶不能得到充量之“回頭戰”所致。三角路線之規定以不定航業務內為最多。不定航業務之船舶因無固定終點故恒遍經許多路線然後始繞回原出發之口岸。然定航業務亦有許多採用三角路線者，輪船公司恒將所有之船舶分配於各路線上，庶能遍及於許多港口。大來輪船公司 (Dollar Steamship Line) 有所謂環球業務者，船離紐約後環行世界一週然後始回至原處。其停泊地點計包括哈瓦那，科倫，巴爾賓 (Balboa)，綠杉磯，舊金山，檀香山，橫濱，神戶，上海，香港，馬尼刺，新嘉坡，檳榔嶼，可倫坡 (錫蘭島之海口)，蘇伊士，波特塞得，亞勒散得 (埃及北方海口)，那不勒斯，熱拿亞，馬爾賽里亞 (即馬賽)，波士頓。此項船舶所經之大路線凡四，曰巴拿馬運河線，曰北太平洋線，曰蘇伊士運河線，曰北大西洋線。

輪船公司計畫海程時少則只用一線，多則能用四線，然每線之性質均不相同。除上述之各線外仍有四大路線計南非洲線，南美洲線，加勒比線，及南太平洋線。

北大西洋路線

來往於美國東北各口岸及英吉利海峽間之路線為海洋各大幹線中客貨運輸最繁重者。全世界航業六分之一萃集於此，蓋此線為貫通世

界各大商業國家之康衢故也。因欲使本航路近於地球最大圓弧線之故於是遂將該路線定作由美國東海岸北部偏北行先向紐芬蘭，然後再東折以超大西洋。由此大幹線又分出許多支線，在美洲者北至坎拿大南至加勒比海，在歐洲者上通波羅的海下達地中海。來往於歐洲與墨西哥海灣或西印度羣島間之船舶其路線較上述者稍南，且極近於美國沿岸。由英國至巴拿馬者倘取道紐約僅較直線多行三百二十三哩而已，故北歐洲與中美洲間之船舶恒取給燃料於罕普吞路。⊙

美國東部及墨西哥海灣與坎拿大東部之各口岸均藉北大西洋路線以與歐洲，英國，並非洲沿地中海各口岸相聯絡。經大西洋東去之貨物多係大宗農產品，原料，半完成之物品，以及許多業經完成之製造品等。西向之運輸較為輕淡，因由歐洲及英國運至美國與坎拿大之貨物其噸重與價值均較少也。此項貨物多係製造品，其種類甚多預計將來量數上當有增進。北大西洋路線為世界客運航線之最大者。世界更無其他路線能有如許厚利致使載客輪船竟發達至若此之大且速者。國際之郵運及包裹亦以此路為最多。本路運輸之量數與性質均有特長之處，故定航業務之能按時往來者良有以也。

蘇伊士運河路線

次於北大西洋路線者為蘇伊士運河路線。凡從美國東部及歐洲西部南部經地中海與蘇伊士運河而達印度，東印度羣島，中國，及日本者皆必由此路。當一八六九年蘇伊士運河未開以前，所有歐美各國與東方貿易概以帆船繞道好望角，其量數與今日經過蘇伊士運河者比較

則相去遠甚。帆船且不能航行於紅海，故蘇伊士運河一途只限於汽船而帆船所受之打擊更於此可想見矣。

本幹線在該運河東西兩端更有支線極多。由美國，英國，及歐洲西部各國而來之路線匯於直布羅陀海峽而入蘇伊士；在經過地中海時復有支線達於歐洲南部各口岸；本幹線雖直向可倫坡進行，然至亞丁時却分出南支線，北支線，及東北支線等。南支線通至桑給巴爾，毛里西亞島，及德拉哥灣（Delagoa Bay）；北支線逕達波斯海灣；而東北支線則向孟買與喀拉基（Kurrachee）進行。迨幹線達於可倫坡時更有支線北至加爾各塔與緬甸，南至澳大利亞，東經東印度羣島，新嘉坡，馬尼刺，以至中國與日本各口岸。

經過蘇伊士運河之船舶皆須繳納過路稅。按照一八五六年蘇伊士運河公司所得讓與權之規定，及一八八八年之國際條約等，該公司得向過往之商船徵收過路稅每“船噸”七金佛郎，如係空船則應按此數減去二金佛郎五十生丁。倘載有旅客另外徵收人頭稅，十二歲以上者每人十佛郎，三歲以上至十二歲以下者每人五佛郎。蘇伊士運河開通以後，路程縮短，商旅稱便，遂一躍而為東西交通之孔道。所謂舳舻千里者未足喻也。按一九二七年之記錄，是年來往共有船五，二四五艘，計淨重二七，五〇七，六二六噸，約載貨物二七，一三二，〇〇〇噸，經過蘇伊士運河。

按蘇伊士運河之創辦人為法國之工程師雷色百（Ferdinand de Lesseps），管有者為一私立公司名蘇伊士運河公司（Suez Maritime Canal Company）其成本最初費去一六，六三二，九五三鎊，約合美

金八千萬元。嗣後擴充與改善時又續添成本若干。當一九二八年六月之結算該公司之資產共值美金一九三，四四二，六八五元。建築上如與巴拿馬運河相擬其困難處較少。該運河由波特塞得至蘇伊士共長八十七海里，約合一百哩，不過其路線所經皆係低窪之處而又有二小湖可以利用，故其開鑿費用比較甚輕也。

該運河之高度等於海平，最初深度為二十六呎三吋，底寬七十二呎二吋。在二十年內此項呎吋無大變更，因與遠東交通之船舶直至一八八〇年始允許將其喫水量增至二十四呎七吋之最多限度也。隨時改善之處雖屢見實行，然正式擴充之舉則在一八八七年。自此以後更逐漸挖掘，迨一九〇八年其深度為三十二呎九吋，彼時船舶之最多喫水量允許至二十八呎。當一九〇九年更計畫將其深度掘至三十六呎一時而允許船舶喫水量增至三十一呎或三十二呎。一九一二年又有一次進步，故今日船舶有三十三呎之喫水量者皆得允許經過該運河。至於最近之新計畫則成立於一九二一年，擬使船舶之喫水量增至三十五或三十六呎。¹

蘇伊士運河至今仍為該公司所有。英國政府於一八七五年曾命畢堪士費爾德爵士 (Lord Beaconsfield) 向埃及王購買股票一七六，六〇二股。據最近之報告英政府雖仍未能得到該公司全部四十萬股之過半數，然實際上對於該運河一切事務頗有舉足重輕之勢。

英國所有之股東權并不能使英國航業多得利益，而法國所有之公

1. P. Solente, Chief Engineer, Report to International Congress of Navigation, Cairo, 1926.

司管理權亦不能左袒法國船舶。該運河乃係萬國之水路，平時對於任何國家之船舶皆一視同仁。該公司於一八五六年一月十五日由埃及總督所得之第二次讓與權謂該運河允許任何人使用若天然之水道然，并“不得對於任何人或任何國籍有所歧視及偏袒。”一八八八年十月之國際會議更謂該運河“無論戰時或平時須永遠對於軍商各艦自由公開不分國籍。”簽此條約者為英國，德國，奧國，西班牙，法蘭西，意大利，荷蘭，俄羅斯，及土耳其。英國關於軍艦之使用該運河一節當時尚有所保留，不過嗣後於一九〇四年四月八日因與法國成立追加之特別協定，遂將所保留者修改矣。

世界商務上因開通蘇伊士運河所以能受實惠者乃因其為連貫東西之短途，不然須繞道南非洲則費時費力可想而知。由歐美各處所來之船舶迨經過該運河後遂於亞丁，可倫坡，及新嘉坡等處分向各方而行以達於亞洲，非洲，及澳洲等目的地。

巴拿馬運河路線

一八六九年十一月蘇伊士運河開通於前，一九一四年八月巴拿馬運河仿行於後，兩相輝映，均於世界商業上有極大供獻。巴拿馬運河路線亦可謂為加勒比路線之延長。最初貨物來往於大西洋與太平洋之間者皆經鐵路運過巴拿馬土腰或特赫安得伯克土腰（Tehuantepec 在墨西哥）。迨巴拿馬開通後遂成為世界之名河。不只以前由鐵路運過土腰之貨物至此全為該運河所壟斷，即貨物之向經南美洲，南非洲，與蘇伊士運河各路線者亦為巴拿馬運河吸收不少。至於就該運河之能

鼓勵世界商務及美國之沿海運輸一點而論則他日必更有許多新事業因此運河而生也無疑。

經過巴拿馬運河之商船與經過蘇伊士運河相同亦須繳納過路稅或稱路租。其租金爲載有客貨之船舶每淨重一噸（仍係船噸非貨噸）須納美金一元二角。空船減去百分之四十，即每噸七角二分。按巴拿馬運河之“度量船舶特別章程”所規定，該項租金最多不得超過淨重登記噸位每噸一元二角五分之限制。²

巴拿馬運河北連加勒比海，該河之盡頭地名克瑞斯托寶（Cristobal）在里蒙灣（Limon Bay）內，其南端經巴拿馬灣而入太平洋。按巴拿馬土腰在此處爲由西南至東北之方向，而該運河由北端入口後先直向南行，再隨土腰之勢折而東南，故該運河在大西洋之一端偏西，而在太平洋之一端偏東，此兩端東西相距者約二十哩。運河實長四十三海里點八四，約合五十哩，最淺處四十一呎，河底最窄處三百呎。河水漲落以閘司之。

巴拿馬運河之建築費幾至四萬萬元美金，再加一切軍事設備故與蘇伊士運河較之則覺其費用浩繁而運輸輕淡也。不過以投資之本身而論尙不虛糜，蓋巴拿馬運河對於經濟上與軍事上均有相當之價值。至於得到價值之大小，與夫提高價值應取何種手段爲最佳，則見仁見智議論未免紛歧耳。

運河之有無經濟價值胥視其對於海洋路線之影響如何。直接爲本運河所影響之海洋路線凡三，曰南美洲路線，曰南非洲路線，曰蘇伊

2. 一九一二年八月二十四日巴拿馬運河條例（美國國會所公佈者）。

士路線。巴拿馬運河自身却另成一海洋幹線。至於八幹線中之其餘各線亦無不間接受此影響。此外如以前經過巴拿馬土腰及克瑞斯托賓土腰之鐵路運輸其受本運河嚴重打擊尤不待言。

客貨運輸之所以取道巴拿馬運河者以其路程較短費時較少也。然究省若干哩與若干時須有以考證之。按由紐約至舊金山如經巴拿馬運河而不經麥哲倫港 (Straits of Magellan) 則計省七，八七三海里。由紐約至法爾巴來索 (Valparaiso, 智利海口) 如經巴拿馬可省三，七四七海里；至伊基圭 (Iquique, 智利之硝酸鹽出口大商埠) 省五，一三九海里；至瓜亞基爾 (Guayaquil, 厄瓜多爾國海口) 省七，四〇五海里。由紐約至橫濱經巴拿馬之路線較經蘇伊士之路線計短三，七六八海里，至上海則短一，八七六海里，至悉尼 (Sydney, 澳洲大城) 短三，九三二海里，至威靈頓 (Wellington, 新西蘭之都會) 短二，四九三海里。由下頁表內更可看出其他地方之距離，如代表北歐洲之利物浦及代表墨西哥海灣之紐俄爾連斯等，且可證明由墨西哥海灣起行較之美國沿大西洋各口岸則所省尤多也。

出入美國各口岸之船舶取道巴拿馬運河時所省之海里數較歐洲船舶因此所省者為多，蓋巴拿馬運河與蘇伊士運河競爭之點遠在太平洋之中也。由紐約而論至香港與馬尼刺則經此二運河之距離大致相同。如以利物浦作起點，則此二路線之等距點約在澳洲之東及日本各大海口。船舶由美國東海岸開行至澳洲，日本，中國，菲律賓等處各口岸均以經巴拿馬為較近，而由利物浦起始之船舶則直至澳洲與遠東一切商埠（除新西蘭及日本之極北各口岸與西比利亞等）均仍以取道蘇伊

經巴拿馬運河所省之海里³

至	由			
	紐 約	塞 芬 拿	紐 俄 爾 連 斯	利 物 浦
舊金山(甲).....	7,873	8,267	8,868	5,666
檀香山(甲).....	6,610	7,004	7,605	4,403
瓜亞基爾(甲).....	7,405	7,799	8,400	5,198
伊基圭(甲).....	5,139	5,533	6,134	2,932
法爾巴來索(甲).....	3,747	4,141	4,742	1,540
橫濱(乙).....	3,768	4,649	5,705	— 694(丙)
上海(乙).....	1,876	2,757	3,813	—2,852(丙)
香港(乙).....	—18(丙)	863	1,919	—4,172(丙)
馬尼刺(乙).....	41	922	1,978	—4,421(丙)
悉尼(丁).....	3,932	4,598	5,444	— 150(丙)
威靈頓(甲).....	2,493	2,887	3,488	1,564(乙)

甲·巴拿馬路線與麥哲倫路線之差·

丙·經蘇伊士路線所省之海里數·

乙·巴拿馬路線與蘇伊士路線之差·

丁·巴拿馬路線與好望角路線之差

士為較省路程也·

取道巴拿馬運河既有縮短路程之可能，則時間上亦必有相當之節省。以普通每小時行十海里之船舶而論，由紐約至威靈頓如取道巴拿馬較其他任何最短之水路最少可省九·九日；至悉尼省一五·八日；至橫濱省一五·二日；至法爾巴來索省一五·一日；至檀香山省二七日；至上海省七·三日；至舊金山及其他美國西岸各地省三二·三日。時間既可縮短則船舶來往之次數必能加多，而運轉因以靈捷，費用因以減低。至於實際經濟上每船究能節省若干則仍須視該船之速度大小及船形如何。

3. See E.R. Johnson, *Panama Canal Traffic and Tolls*.

巴拿馬運河除能減少海里數目與時間外尙有其他優點。取道該運河時所需之燃料費用較之蘇伊士，麥哲倫，及南非洲各路線均省。路程短燃煤少自不待言，加之美國煤及沿途之本地煤皆甚豐富，故沿此路之煤價較之經蘇伊士及麥哲倫等路沿途所買之英國煤均低賤許多。有時更因招攬營業之難易關係使船舶樂於取道巴拿馬，如是即使途程稍遠亦常不顧。以前船舶運貨至特赫安得伯克時須由鐵路運過土腰而收運費若干，今日輪船直接駛過巴拿馬運河則照付路租若干，然鐵路運費多而運河租金少，故避重就輕向之取道墨西哥者至是亦用巴拿馬焉。總而言之，巴拿馬運河既鼓勵直接運輸，當然挫撓間接運輸，而其運費亦同受影響。

當巴拿馬運河初成後之數年內其盛衰變動詭譎異常。通航之後正當勃興之時乃遭歐洲戰事，然此時國際商務雖極凋零而美國沿海貨運尙稱建旺。至一九一五年九月河岸又有塌陷之處，航路因之完全不通者凡六閱月。嗣後歐美間之運價日漸增高，美國沿海船舶遂皆轉入國際運輸。迨一九二一年後，歐美兩地與太平洋各國間之商務逐漸恢復而舊時美國沿岸船舶亦多回歸其沿海運輸之本業，巴拿馬情形始入正軌。按一九二七年之記錄經過巴拿馬運河者共有商船五，四七五艘，淨重噸位二六，二二七，八一五噸，載有貨物二七，七四八，二一五長噸。將來太平洋之商務必日有起色無疑，而巴拿馬運河連帶增其繁榮當可指日而待也。統而言之，由美國東部及墨西哥海灣之運貨至中美及南美之西岸者，至英屬哥倫比亞者，至澳大利亞，新西蘭，日本以及中國之北部與中部者，至菲律賓群島者，無不取道巴拿馬運河。

有時運程超過香港者尚用此路。由歐洲至美國，中美，南美及坎拿大等國之西岸者以及至遠東與澳洲等之某部分者亦皆採用巴拿馬路線。

船舶經過該運河者至今仍以美國沿海運輸最佔勢力。然既能鼓勵美國國內運輸於以往，何愁不能鼓勵國際運輸於將來。美國沿海運輸之經過該運河者在一九二〇年爲一，〇六二，〇〇〇噸，在一九二三年爲八，〇六九，〇〇〇噸，在一九二四年爲一三，五二八，〇〇〇噸，在一九二七年爲一〇，八六二，〇〇〇噸。⁴ 此項噸數之內一部分係由國內鐵路吸收而來者，其他部分則係隨運河之開闢而發生者。

蘇伊士運河對於各國船舶所以能平等待遇者係因受國際會議之保障，至於巴拿馬運河對於各國船舶所以能一視同仁者乃因美國條約而使然。當十九世紀之中葉美國即開始與許多國家訂立他日貫通大西洋與太平洋之運河條約。如一八四六年與新格蘭拿大（New Granada，即可倫比亞）之條約，一八五〇年與英國之條約，一八五三年與墨西哥之條約，一八六四年與閩都拉斯（Honduras）之條約，及一八六七年與尼加拉瓜（Nicaragua）之條約等，或保障將來如有此項運河不論何國所開不拘在何地點概須公用，或承認彼此最惠國之待遇，甚或言明此項運河之管理法。一九〇一年英美兩國又重立新條約，除保留一八五〇年條約之“運河中立主旨”外，更鄭重訂明謂“該運河必須對於各國之商船軍艦一律公開，各國船舶須遵守其固定章程，享其平等待遇，關於一切費用與措置務基於平，以杜偏袒而昭大公。”⁵

巴拿馬運河之經濟效用，如對於商業，工業，航業，以及鐵路運

4. 參看第五十七章。

5. 該條約第三條。

價等之影響雖極偉大，然其更大利益仍屬之美國海軍。當一八九八年美國與西班牙宣戰，美國戰艦名俄瑞岡（Oregon）者由太平洋海岸駛向西印度群島，歷盡無數艱辛，經過許多危險，其轉運不便有非筆墨所能形容者。然在今日景況之下除非敵人將該運河摧毀不堪，則美國海軍更不致重興蜀道難之嘆矣。

南非洲路線

南非洲路線為海洋第四幹線，其終點之在大西洋者位於歐美兩洲沿岸，而其東端則達於非洲之西岸，南岸，及西南岸，更達於澳大利亞與新西蘭。至於帆船則皆由此線駛至東印度群島及遠東各地。歐洲船舶亦有同時經營西非洲沿海運輸者，但為數不多。大多數船舶皆以好望角與德班（英屬納塔耳之海口）為其添煤地點。來往此線者以歐洲西北部與澳大利亞間之貨運船舶為最夥。載運郵客之船皆用蘇伊士路線較省約一千海里以內，不過貨運方面對於省去不足千里之海程並不視為重要，故依然不捨其好望角路線。此外如有阻礙蘇伊士運河交通之事件發生時（如歐戰），則許多船舶向經蘇伊士運河者更不得不繞道南非洲以至澳大利亞及遠東各國。

南美洲路線

與南非洲路線相對者為南美洲路線。此線起自大西洋東西兩岸而終於太平洋東岸。在此大西洋與太平洋間之運輸外尚有太平洋沿岸運輸及歐洲各國并美國東部各地與巴西等拉巴拉他河（Rio de la Plata）

流域各國間之運輸，亦均用此南美洲路線。

來往於北大西洋與南美洲東岸間之船舶多不招攬麥哲倫海峽以外之營業。此類船舶之終點普通皆北至美國或歐洲，南至巴西或拉巴拉他河河口。此路之不定航營業頗多，以前定航船舶及不定航船舶皆有三角運輸之辦法，所謂三角運輸者乃將船舶由美國出發先至歐洲并至南美洲而後返回美國。嗣因美國與南美洲東岸間成立來往直達定航業務故此項三角定航業務遂宣告停止矣。不過不定航船舶之三角運輸則依然存在，而同時仍有直接不定航運輸之設。按三角運輸之起源係由於兩地間來往貨物量數不平均所致，不定航船舶不受時間與地點之拘束，故較能自由利用其環境，然近來北大西洋路線上之定航業務特別發達，不定航船舶之三角營業遂受不少打擊。

當巴拿馬運河完成後，所有取道麥哲倫海峽之船舶大部分移至新路，蓋建築巴拿馬運河之原意本為縮短北大西洋各國與北美，中美，及南美等洲沿太平洋各地間之海程也。至於帆船因巴拿馬海灣風力太弱不便航駛，故多沿舊路取道麥哲倫海峽以聯絡大西洋與太平洋間之交通，不過其最大困難處為不能與取道巴拿馬之輪船抗爭耳。自巴拿馬運河告成後南美洲路線之繁榮完全仰賴南美洲東岸各國與歐洲及美國間之商務以維持之而已。

加勒比路線

墨西哥海灣與加勒比海（二者合稱為美洲地中海）內之航線本可認為北大西洋之支線或延長線，不過揆諸近來該處商輪來往日臻發達

之情形則他年繁榮如操左券，故著者頗覺有將其專列一欄之必要。按船舶由墨西哥灣入大西洋時佛魯瑞達海峽 (Florida Strait) 爲必經之通衢，而出加勒比之門戶則爲古巴東端之溫得瓦得海道 (Windward Passage)。然此外如波爾多黎各以東之蒙納海道 (Mona Passage) 及其他偏南之水道等皆不斷有船舶來往。墨西哥灣及加勒比海內之商船所經營者大致如輸送美國南部之穀糧，棉花，及木料等出口，如裝載南美與中美各國之產品至歐洲或至美國之東部，如環行於墨西哥灣與加勒比海內專作各隣國間之運輸等，至於由歐洲或美國北大西洋各口岸駛來之船舶皆不只僅有一處訖點，普通多有遍訪各口岸而在墨西哥灣內或加勒比海內環行一週者，不然亦必停泊數處裝卸貨物，是蓋由於美洲地中海內各國間之商務日臻發達故也。墨西哥灣及加勒比海內路線之紛繁既如上述，則與其稱之爲一條幹線無寧稱之爲一組路線之較近翔實，不過至今猶以加勒比路線之總稱聞於世。

北太平洋路線

太平洋內最重要而發展最速之路線爲貫通亞洲與北美洲之間者。本路線各終點之位於美洲者南至聖第亞哥北至普令斯魯拍特 (Prince Rupert)，其亞洲終點爲橫濱。船至橫濱後再轉赴日本之其他口岸以及上海，香港，馬尼刺等處。偏北行爲最短路程，即所謂地球最大弧線是，如起自舊金山而取道檀香山則多行一千海里。

吾人至此當仍能回憶以前所談之巨美鐵路等與太平洋各輪船公司有共同之利害關係。二者皆身當遠東各口岸至美國中西部間商運之要。

衝，而且皆與東幹線各鐵路及許多水路競爭。巨美各鐵路曾訂有出入口特別運價⁶ 於是北太平洋輪船之營業範圍遂不僅限於美國之西岸，且深及於中部與東部各州矣。

南太平洋路線

太平洋內尚有一路線頗堪注意者，是為南太平洋路線。本路線之東端為北美洲之舊金山及蕃古注，西終點為新西蘭與澳大利亞。船舶由北美洲啟碇後普通皆先至檀香山與三毛亞群島或斐濟群島，而後再至新西蘭或澳大利亞。此外亦有船舶自舊金山出發後恒取道於會群島內之大赫的島 (Tabiti) 而至悉尼，或繞經新西蘭而轉至澳大利亞。由澳洲至歐洲之快郵多先取道舊金山或蕃古注而以鐵路載至紐約或哈勒佛，再由快輪携至歐洲。然倘南太平洋路線上適無相當快船時則仍皆取道蘇伊士運河路線。美國之巨美各鐵路所訂之出入口特別運價對於本路線上之商務亦有不少吸引力量，不過澳洲與北美洲西岸之貨運本不如他路之繁重，而將來巴拿馬運河必更影響於本路線之發展無疑，故其前途正未容十分樂觀也。

附 註

● 茲將本章內所討論之海洋八航線列圖如後頁。在該圖內所用之地名，號數，及符號等分別列下：

1. 約克 York

3. 紐芬蘭 Newfoundland

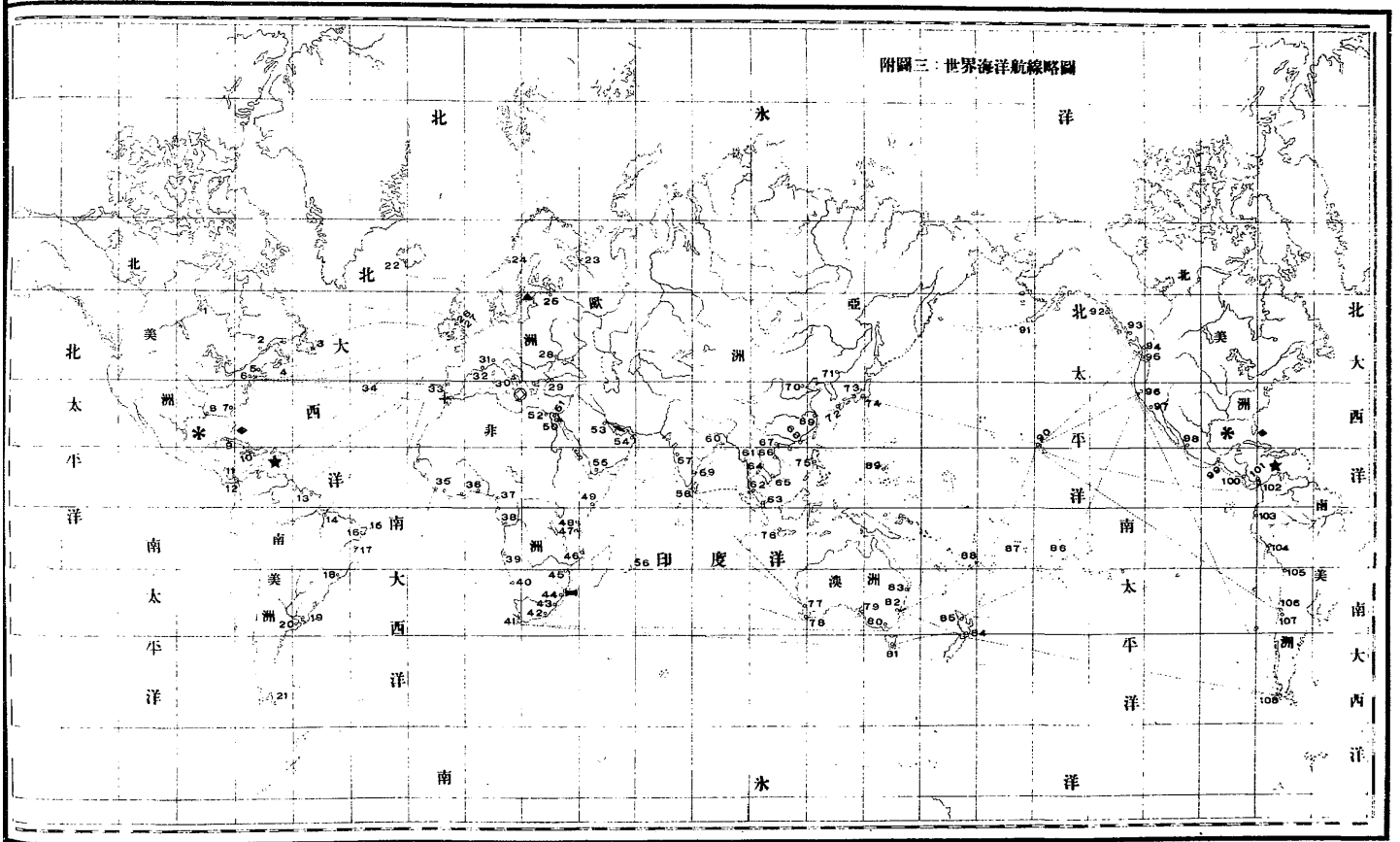
2. 奎北克 Quebec

4. 哈勒佛 Halifax

6. 見第二十五章。

5. 波士頓 Boston
6. 紐約城 New York City
7. 塞芬拿 Savannah
8. 紐俄爾連斯 New Orleans
9. 哈瓦那 Havana
10. 海地 Haiti
11. 科倫 Colon
12. 巴拿馬 Panama
13. 巴拉馬立波 Paramatibo
14. 伯拉 Para
15. 散羅圭角 Cape St. Roque
16. 伯爾能不各 Pernambuco
17. 巴義亞 Bahia
18. 里約熱內盧 Rio Janeiro
19. 蒙德維得亞 Montevideo
20. 拉巴拉他 La Plata
21. 合恩角 Cape Horn
22. 雷克雅未克 Reykjavik
23. 亞爾干日爾 Archangel
24. 德倫地英 Trondhjem
25. 彼得羅堡 Petersburg St.
26. 利物浦 Liverpool
27. 倫敦 London
28. 敖德薩 Odessa
29. 君士坦丁堡 Constantinople
30. 那不勒斯 Naples
31. 熱拿亞 Genoa
32. 馬爾賽里亞(馬賽) Marseilles
33. 里斯坡亞 Lisboa (Lisbon)
34. 阿索勒斯群島 Azores
35. 佛里敦 Freetown
36. 拉各斯 Lagos
37. 哥邦 Gabun
38. 波馬 Boma
39. 奔折拉 Benguela
40. 倭爾斐斯灣 Walfish Bay
41. 好望角 Cape of Good Hope
42. 東倫敦 East London
43. 德班(納塔耳) Durban
44. 洛林刺馬貴斯 Lorenzo Marquez
45. 索發拉 Sofala
46. 莫三鼻給 Mozambique
47. 桑給巴爾 Zanzibar
48. 蒙巴薩 Mombasa
49. 馬加多朔 Mukdishu
50. 蘇伊士 Suez
51. 波特塞得 Port Said
52. 亞勒散得 Alexandria
53. 巴索拉 Basra
54. 馬斯開特(木甲) Maskat
55. 亞丁 Aden
56. 毛里西亞島 Mauritius
57. 孟買 Bombay
58. 可倫坡 Colombo
59. 麻打拉薩 Madras
60. 加爾各塔 Calcutta
61. 仰光, 緬甸 Rangoon, Burma
62. 檳榔嶼 Penang
63. 新嘉坡 Singapore
64. 曼谷 Bangkok
65. 西貢 Saigon
66. 索亞南(順化) Hué
67. 海防 Haifong
68. 香港 Hongkong
69. 上海 Shanghai
70. 天津 Tientsin
71. 海參威 Vladivostok
72. 長崎 Nagasaki

附圖三：世界海洋航線略圖



- | | |
|-------------------------|-------------------------------|
| 73. 神戶 Kobe | 91. 阿留地安群島 Aleutian Islands |
| 74. 橫濱 Yokohama | 92. 西特加 Sitka |
| 75. 馬尼刺 Manila | 93. 普令斯魯拍特 Prince Rupert |
| 76. 巴塔菲亞 Batavia | 94. 蕃古注 Vancouver |
| 77. 伯斯 Perth | 95. 西雅圖 Seattle |
| 78. 亞爾班尼 Albany | 96. 舊金山 San Francisco |
| 79. 亞得來得 Adolalde | 97. 綠杉磯 Los Angeles |
| 80. 墨爾鉢恩(新金山) Melbourne | 98. 亞爾大大 Altata |
| 81. 哈巴特 Hobort | 99. 特赫安得伯克 Tehuantepec |
| 82. 悉尼 Sydney | 100. 桑周安得耳蘇爾 San Juan del Sur |
| 83. 布里斯伯內 Bundaberg | 101. 科倫 Colon |
| 84. 威靈頓 Wellington | 102. 巴拿馬 Panama |
| 85. 奧克蘭 Auckland | 103. 瓜亞基爾 Guayaquil |
| 86. 會群島 Society Islands | 104. 科羅 Callao |
| 87. 三毛亞群島 Samoa | 105. 伊基圭 Iquique |
| 88. 斐濟群島 Fiji | 106. 法爾巴來索 Valparaiso |
| 89. 關島 Guam | 107. 聖第亞哥 San Diego |
| 90. 檀香山 Honolulu | 108. 麥哲倫港 Straits of Magellan |
-
- | | |
|------------------------------|-------------------------|
| * 墨西哥灣 Gulf of Mexico | ⊕ 地中海 Mediterranean Sea |
| ◆ 佛魯瑞達海峽 Florida Strait | ◀ 波斯海灣 Persian Gulf |
| ★ 加勒比海 Caribbean Sea | § 紅海 Red Sea |
| ▲ 波羅的海 Baltic Sea | ✶ 德拉哥灣 Delagoa Bay |
| ⊕ 直布羅陀海峽 Strait of Gibraltar | |
- ⊖ 罕普吞路 (Hampton Roads) 在美國 勿爾吉尼亞州 折撒比克灣 (Chesapeake Bay) 內附近孟祿堡 (Fort Monroe) 之處。

參 考 書

- Fitzgerald, Percy, *The Great Canal at Suez* (2 vols., London, 1876).
 Governor of Panama Canal, Annual Reports.
 Huebner, G. G., "Economic Aspects of the Panama Canal," *American Economic Review*, Dec., 1915.

-
- Johnson, E. R., *The Panama Canal and Commerce* (1916).
- , *Panama Canal Traffic and Tolls* (1912).
- Johnson, E. R., and Huebner, G. G., *Principles of Ocean Transportation* (1918).
- Kirkaldy, A. W., *British Shipping* (London, 1914).
- Root, Elihu, "The Obligations of the United States as to Panama Canal Tolls," a speech in the United States Senate, Jan. 21, 1913.
- Smith J. R., *The Ocean Carrier* (1908).
- Solente, P., Chief Engineer of Suez Maritime Canal Co., Report to International Congress of Navigation (Brussels, 1926).
- Suez Maritime Canal Company, *Le Canal de Suez* (published every ten days).
- The Panama Canal Record* (weekly).
- "Treaties and Acts of Congress Relating to the Isthmian Canal," reprinted from Annual Report of the Isthmian Canal Commission (1911).
- Walker, Col, M. L., Report on Panama Canal to International Congress of Navigation (Brussels, 1926).
- Zimmerman, E. W., *Ocean Shipping* (1921).

第四十四章

海運終點及終點費用

海洋運輸之必有口岸以裝卸貨物者亦猶鐵路運輸之必有車站也。海輪終點皆與鐵路及其他內地或沿海等運輸機關相銜接以交換營業。觀夫終點之設備完全否，及裝卸得法否，可以斷定水陸兩運之合作效力如何。

口岸之種類

區分口岸之種類方法有二：一為按照口岸之位置而區分；一為按照其主有權及管理權而區分。如按照位置而區分可得四種口岸：曰人造港，曰海灣，曰河口，曰海灣與河口之合併。法國之布樓納（Boulogne），英國之多汶（Dover），美國之綠杉磯港皆為人造港。此項港口皆係普通海岸，并無曲折處以避海浪，故向由政府出資修造海牆及圍鑿深灘，然後始能適用。

美國之舊金山與波士頓，英國之蘇當波敦（Southampton）及類似之口岸皆為天然生成之海灣，有時海灣太淺時亦須深浚之使合於今日航海船舶之喫水量。如海灣之面積洪廠而深度在三十呎以外（指落潮時）則此處用作口岸時於裝卸貨物必甚經濟，不過此等地方與位於河

口之城鎮較之，則商業發達上每覺不如，蓋河身通於內地，貨物既容易達於居民，則銷場必大。

上海，倫敦，漢堡（Hamburg），布勒門（Bremen），安特衛普（Antwerp），鹿特丹（Rotterdam），費城，紐俄爾連斯，波特蘭，均係出名之河口港。由此可見世界多數大口岸皆位於河口。按今日鐵路運價之低減與效力之激增頗使人造港及海灣港有與河口港競爭之可能，然反面言之，內地各水道之盡力疏濬以及內河航術之精益求精均足增長河口港之重要。臨河之口岸而位近內地者自鐵路勃興後漸失聲價，故河港非居於大河河口不為功，如所運者為客，郵，及捷運貨物等則此理尤明。

倘一口岸能得位置如紐約者實為最上乘，蓋外臨海灣內控河口，其沿海運輸及國際貿易之暢旺均遠駕世界任何口岸而上之。紐約之運輸範圍直至密蘇里河以西，其勢力之雄厚可以想見。

按照主有權與管理權而區分可得下列各種口岸：（1）公共口岸，此類口岸直接為國家或地方所主有并管理；（2）半公共口岸，此類口岸之產業一部分為公有一部分為私有，而公家之管理權亦大小不一；（3）公共信託口岸，此類口岸之主有權及其管理權皆屬於公共信託機關，而信託機關之組成係包含本地公民之代表及本地各工商等機關之代表；（4）私有口岸，此類口岸之主有權及其管理權屬於私人，如運輸公司，終點公司，或實業團體等。

美國公共口岸之管理機關或為中央政府，或為州政府，或為地方政府。陸軍部之工程隊曾在各口岸劃定碼頭界限，以免碼頭工程越出

範圍。州際商務委員會本為轄制鐵路之機關，然鐵路之勢力如及於口岸，則舉凡該路在該口岸上所訂之終點費用，終點章程及習慣等均在該委員會監督之下。美國航政委員會之權限在能命令輪船公司，轉運人，以及碼頭，貨棧等機關遵守“關於收送裝卸存儲各項物品之公允章程與習慣。”美國衛生署會同各州政府執行衛生事宜與實施檢驗規則。稅務署則控制船舶及貨物之出入。國會更訂有領港法，各州政府在管理本地領港事務時必須依法施行。中央政府且曾開浚多處海港并修養之，不過美國大部分口岸上關於一切細務之執行仍皆在州政府及地方政府權力之下。

美國有數口岸完全為公共性質。紐俄爾連斯海港 (Port of New Orleans) 之大部分碼頭皆為路易西安納州政府之產業，而其餘私有之碼頭皆得隨時由州政府收歸公有。該港之統治機關凡三：第一為紐俄爾連斯碼頭局，該局轄制全港之各碼頭，全港事務多歸屬之；第二為紐俄爾連斯堤防局，該局負修築并保養全港堤防之責，沿岸之土地權既歸該局掌握，故碼頭局之碼頭地址以及地方公共鐵路 (Public Belt Railroad) 之路基均由該局代為籌畫；第三為地方公共鐵路委員會，該會經理本城之地方鐵路。

舊金山亦為一公共口岸。沿岸土地多為加利佛尼亞州政府所有，統治權屬於全州港務處。本州內之其他口岸如綠杉磯，聖第亞哥，歐克蘭 (Oakland) 等海港亦均係公家所有，故此等地方之沿岸土地權或全部或一大部分屬於地方政府，而其管理權自然操諸地方當局。

美國半公共口岸之多不可勝數。除上述公共口岸數處外，其餘者

幾全為半公共性質。管有沿岸土地及碼頭等之私人機關大致多係鐵路公司，輪船公司，碼頭公司，或終點公司及各實業團體等，而公家之管有權或操之地方政府，或操之州政府。至於一口岸內公有與私有比例數目之多少，及彼此管理權之大小，各處均不相同。不過各口岸上之私人設備皆在政府監督之下。大小半公共口岸上之公家行政機關所用之名稱及所採之制度亦互有出入。如紐約與費城皆在市政府內附設碼頭局僱用工程師，測量員，稽察員，及一切必需之員司等。該局在直接管理公有之碼頭外，且兼及租賃碼頭與私人，并裁制碼頭上之私人財產等事務。領港員須向當局領取証書，更須受其節制。如巴爾的摩與波特蘭等口岸之統治機關則係地方港務委員會。在此種情形之下港務不受普通地方當局之節制，而另有專屬機關。如波士頓口岸則統屬於本州港務處，而康涅狄格與羅得島兩州亦係同樣辦法，不過本州港務處有時因鞭長莫及之故只能管理一部分，而同時仍須有地方政府之管理機關存在。

第三種為公共信託口岸。此係仿效多數英國口岸之辦法，完全脫離地方政府之關係。美國各州立法當局採用此制者數見不鮮。如華盛頓州於一九一一年通過港區法，成立港區於西雅圖。一切港務統屬於港務委員會，該會委員由人民及工商團體選舉之。此外如華盛頓州之格瑞港（Gray's Harbor），佛羅瑞達州之捷克森衛爾與檀巴（Tampa），及俄瑞岡州之波特蘭等均先後採用類似辦法。

與信託制度相近者為兩州合作制度。因二者皆為獨立機關也。如紐約與紐哲賽兩州於一九二一年曾共同組織一紐約口岸經理處（Port of

New York Authority)，復於一九二二年經該兩州之立法機關正式通過。此項組織并非為替代兩州之港務處而設，乃係兩州欲藉此第三者以開發紐約港而已。該經理處“得在港區內購買，租賃，及經營一切終點設備，或運輸設備，得規訂一切費用，得經營動產與不動產，得以其產業抵押發行債票或以他法籌款，”¹ 但均有一定之限制。

美國有許多小港完全為私有性質，如台克薩司州之亞搭爾港及台克薩司城等是。此等口岸上一切設備之所有權及管理權均操之於私人機關，公家之裁制甚微。此外尚有若干較大口岸因其終點設備等為私人所有，故該口岸亦得歸入私有之列，類如諾福克，卡利司頓，塞芬拿，及本沙寇拉（Pensacola）等皆是。

海運終點之設備

海運終點之功用有二：曰商務功用，曰實業功用。按二者之需要情形以定設備之標準。商務設備者用以裝卸各種出入口聯運貨物，實業設備者用以供給港內或隣境各實業之需求。

口岸設備內之最要者為“船渠”（dock）與“碼頭”（wharf）此二名詞極易相混。碼頭者船舶裝卸貨物所用之陸地也，而船渠乃係船舶停泊所用之水面。碼頭又分“貼岸碼頭”（quay）與“出岸碼頭”（pier）二種。貼岸碼頭僅隨隄岸之形架版為埠而已，出岸碼頭則如釘耙之齒條條伸入水中，職是之故船渠亦隨之而異。如遇貼岸碼頭時船舶即須攏近岸旁裝卸貨物，倘係出岸碼頭則船舶停泊時須駛入二碼頭

1. 一九二一年紐約與紐哲賽兩州公約第五條。

之間。此二種碼頭在美國最爲通行。然在歐洲因每有港口於潮漲潮落時水面高低相差太多之故遂有“塹堰船渠”之設，其法係掘岸爲塘外鎖以閘司船舶之出入。倫敦，利物浦等卽其例之著者也。此外如英之格拉斯哥，德之漢堡，丹之哥本哈根（Copenhagen）等口岸其船渠雖無閘門之設，然掘岸爲塘引水浮舟之法則依樣葫蘆。

碼頭有專備上下旅客者，有專供裝卸貨物者，而貨物碼頭又有普通與特別之分。普通碼頭裝卸普通一切物品，至於特別碼頭之設備則只能用以裝卸某種貨物如煤，糖，油，木材等。多數碼頭皆設有雨棚或貨房以備保護，存聚，及裝卸貨物之用。美國口岸上更有所謂保稅倉庫者，貨物進口後可存入此項倉庫內，如將來仍將原物出口時或雖不再出口而將關稅納足後，始准取貨。

口岸內除船渠碼頭本身外，第二項重要設備爲裝卸貨物之用具。此等用具或設於船上，或設於岸上，或另有其他船舶來往於港內專備裝卸貨物之用，然大致不外二種，曰裝卸普通貨物之用具，曰裝卸特別貨物之用具。各口岸之情形既多不相同，故其器械之需要亦因之而異，有僅以普通器具裝卸多種貨物者，有特爲各種貨物專設各種特別裝卸器具者。故危險物品，珍貴物品，以及包裹劃一之貨物等每有專用器具以裝卸之。

按美國習慣與歐洲相反，裝卸物品之器械設於船上者居多，設於岸上者較少，故碼頭上手車之用頗多。如運送普通貨物來往於輪船，駁船，火車，汽車之間，或在碼頭上由此處移往彼處均用手車。自動車之用間或有之，而傳送器之裝置正在濫觴時期也。

美國制度既將裝卸普通貨物之責任委之輪船，故碼頭上設置起重機者甚少。船面起重機種類不一，但其主要部分皆包含機動絞車，機桅，鶴頭，滑車，繩索等物。歐洲各大口岸裝卸普通貨物多賴岸上起重機。此項起重機有固定者，有可移動者，種類亦甚繁夥。

贊成船面裝設起重機者所持之理由謂碼頭上建設大起重機其成本及一切經費均嫌過鉅。許多碼頭上之面積狹小不能安置大起重機。建築碼頭時必須增加其載重力量故建築費亦因之增加。以轉裝貨物所費之時間而論岸上起重機并無特優之點。岸上起重機之構造多極複雜故須延聘專門人員以運用之。岸上起重機之優點在能直接將貨物由輪船上倒至火車上，然倘使碼頭上地方狹窄鐵路不能修入，則其減少裝卸手續之益必盡消失。此外更如美國人使用船面起重機之習慣已成，及脚夫有反對裝設岸上起重機之表示等，均於辯論上有相當力量。在美國內只有貨運極旺之大碼頭始裝設岸上起重機。

贊成岸上起重機者謂岸上起重機能減少裝卸夫役之人數及裝卸時費力之程度。起重機設於岸上隨時可用，非常方便，且較耐久。岸上起重機伸出之面積較遠，并可在碼頭上移動貨物，或直接裝車。潮汐太大之港口最利於採用岸上起重機。

除去岸上與船上之起重機外，港口內且常有一種專作裝卸貨物之駁船。輪船不靠碼頭而裝卸者頗多，故恒須以他船駁之，有時船入船渠後而仍有以駁船裝卸者，蓋貨物同時由船之兩旁裝卸取其速也。紐約港內此類駁船成千累萬。駁船之載貨量多由三百噸至八百噸不等，“代頂駁船”(covered barge)由三百噸至五百噸。此外尚有“水面起

重機”(floating derrick)，平底船(scow)，拖船，及其他小船等。據云倫敦港內裝卸貨物十成之八皆以解船爲之，該船多至一萬一千餘艘。² 不過普通港口內之駁船事務較少。

以美國各口岸全體而論，其有專用設備以裝卸特種貨物者居多，而有普通設備以裝卸一切貨物者較少。湖海各港內之專用碼頭常設有“瀉貨高架及歸納庫”(chute and pocket)，倒車機，“活動裝卸挖斗”(bucket)，電力傳送器，及各種加速工作之專門用具以裝卸礦石與煤等。裝卸穀糧有“穀倉”(elevator)之設，穀倉有固定者，有可移動者。專爲裝卸煤油而建之碼頭各處皆有。更有碼頭設有專門機器以爲裝卸香蕉，磷酸物，肥料，沙土，石子，及其他建築材料之用。

劃一包裹傳送器之裝設在歐洲最多，而在美國較少。按傳送器本能用以裝卸一切普通貨物，而用之於劃一包裹尤其特長。利用此器既省費用又省時間，更不致損傷貨品。

口岸上仍有一極堪注意之問題。此乃各部分之聯絡是也。如能佈置得法必可減少許多搬運費及駁船費。地方鐵路因此遂成爲碼頭上之筋脈。舉凡海輪碼頭，內河碼頭，本地工商各業之廠所，以及各鐵路之車站間，無不藉以貫通之。鐵路與輪船之直接關聯尤爲美國今日之切要急圖。

輪船出入口岸時應付各項費用。此等費用有徵之於船舶者，有根據於貨物者，至於徵收機關或爲中央政府或爲州政府或爲市政府更有完全商業性質者。

2. D. Owen, *Ocean Trade and Shipping*, p. 24.

停泊費與碼頭費

按船徵收者謂之停泊費，按貨徵收者謂之碼頭費，是為各項費用中之最要者。關於各港之徵收方法互有出入，茲可分為五種討論之。

一、碼頭設備如在鐵路管轄之下，則鐵路對於聯運營業之使用該項設備常不收費或收費極少。例如船舶下碇於費城各鐵路終點內而係裝卸出入口聯運貨物則絲毫不付停泊費。地方政府所建之碼頭多係租與私人專用者，間有數處公用碼頭其停泊之船舶須按正式淨重噸位繳納停泊費。貨物落地後如立刻移開可無須繳納碼頭費。此指地方公用碼頭而言，如係鐵路碼頭且係出入口聯運貨物，則此項碼頭費用即歸該路擔任，然倘使鐵路運價低過某種限度(本路運價簿內訂有明文)時應作例外視之。在美國多數口岸內關於出口之穀糧皆須繳納穀倉費。在費城之外如波士頓，巴爾的摩，及諾福克等城情形大致相同。

二、在紐約城及其類似之處多數碼頭設備皆按期租與輪船公司及鐵路公司，如是則該公司等既無須繳納停泊費，更勿庸付給碼頭費。紐約城內更有其他地方公用碼頭若干處不曾按期出租者，此等碼頭得任公共使用而按各船之淨重噸位每日徵收停泊費若干。除鐵路碼頭以外其餘私人所有之碼頭皆按船舶淨重噸位徵收停泊費多寡不等。紐約城內一切公私所有之碼頭普通皆不收碼頭費，但有數處公私碼頭於貨物停留超過二十四小時後，徵收一種“特別碼頭費”。

三、口岸如紐波特紐斯 (Newport News) 者對於各種船舶一律待遇，不論該船之業務為定航，或為不定航，其正式費用為按船徵收之

停泊費。

四·與完全徵收停泊費相反之辦法為完全徵收碼頭費而不收停泊費，是其目的在貨而不在船，華盛頓州之西雅圖及俄瑞岡州之波特蘭皆行此法。

五·在加魯維斯頓及舊金山等處其主要費用為按貨徵收之碼頭費而另外尚收少許停泊費，但其對於各船之待遇完全一律，近來紐俄爾連斯採用之辦法亦係兼收碼頭費與停泊費，然其比例數目則各得其半無所偏重。

按船徵收之其他費用

船舶出入美國口岸時其領港手續除去某種例外多為必不可少者。領港費用之多寡各處不同，其標準皆視船舶噸水量之深淺，手續之繁簡，出船或入船，四季之情形，船舶之類別等。船舶啟碇下碇或出港入港時恒須以他船拖曳之。此項拖船費之規定根據於需要拖船幾艘，輪船淨重噸位若干，拖曳之距離及拖曳之性質等。守港人有時索取港費。裝貨時之測量，殘毀貨物之勘定，船身各部分之察驗，以及發給察驗證書等，無不各有專費。船舶入港時須消毒與檢疫，因此須付地方當局以衛生費及檢疫費。此外尚有繫留船舶之開銷及各地自訂之種種費用。

從事於國外貿易之船舶更須付給中央政府各種費用，如噸位稅，測量費及海關徵收之入港費與出港費等。此外仍有領事費，電報費，桶匠費，木匠費，木料費，給養費，佈置貨物費，修理船舶費，如係

不定航營業則尚有船經紀費。最後為燃料費。

按煤與油二者到處皆能購買。輪船公司經理定航業務者每與售煤公司訂立常年合同。售煤公司允許按照定價供給某種煤，而輪船公司允許在該港內不向他家購買。不定航之船舶及他種船舶皆不訂合同，而按時價購買。世界各重要海洋路線沿線均設有無數煤站，同時亦可購油。

按貨徵收之其他費用

停泊費既為船舶之開銷，而碼頭費則為貨物之開銷。此項費用雖常由船家墊付，然最終仍歸貨主擔負。其中最要項目為裝卸貨物之夫役費。此指定航船舶而言，如係不定航船舶此項裝卸費用究歸何方負責全憑租船合同上之條件為主。普通脚夫費用雖有時歸船家擔負而算入運價之內，然此外常有將使用起重機之特別裝卸費在另外計算者。如運輸穀糧則有穀倉費，如卸車太遲超過法定時限則有鐵路延期費，如裝船太晚或在法定時間內未將貨物運至船旁則有輪船延期費。佈置貨物，轉運貨物，鐵路調車，領事証書，貨物在口岸移動所需之搬運車及駁船，貨物存棧以及預備一切單據等均各有費。鐵路貨車與輪船碼頭間之運轉貨物亦有費用，不過如係出入口營業則此項費用多由承運人擔負，否則須於運價以外加收之，有時且數目頗鉅。美國各口岸有許多終點費用皆以本地情形為斷而不一致。有時歸託運人或收貨人自付，有時由承運人墊付，更有時為承運人之開銷。

與上述性質不甚相同之貨物費用為進口稅，其標準以國家法律訂

之。貨物進口經過海關時尙付一種稅務經紀費。然此等費用與運輸及裝卸貨物無直接關係，故只能認作一種間接口岸費用而已。

參 考 書

- Chicago, Report of the Chicago Harbor Commission to the Mayor and Aldermen, Part IV (1909).
- Clapp, E. J., *The Port of Boston; A Survey of North Atlantic Ports* (1916).
- Cunningham, B., *Port Administration* (1925).
- , *Cargo Handling at Ports* (1924).
- Dues and Port Charges on Shipping Throughout the World; Comprising Urquhart's Dues and Charges in Foreign Countries and Colonial Ports and Turnbull's Dock and Port Charges for the United Kingdom.*
- Good, J. P., *The Development of Commercial Ports* (1908).
- Johnson, E. R., and Huebner, G. G., *Principles of Ocean Transportation*, Chaps X, XXVII. (1918)
- , *Preferential Transportation Rates*, Chap, XII, published by U. S. Tariff Commission. (1922).
- Kirkaldy, A. W., *British Shipping*, Book IV (1914).
- MacElwee, R. S., *Port Development* (1925).
- , *Ports and Terminal Facilities* (1926).
- McSweeney, E. F., *The Problems of Port Development* (1915).
- National Shawmut Bank, *The Port of Boston* (1916).
- New Orleans, Board of Commissioners of the Port of New Orleans, *Analysis of Present Operation of the Port of New Orleans with Present and Proposed Systems of Rates* (by Ford, Bacon and Davis, 1915).

-
- New York, State Commission to Investigate Port Conditions, Commerce of the Ports of the World (1914).
- New York Barge Terminal Commission, Proceedings and Report, I (1911).
- Pennsylvania, Board of Commissioners of Navigation for the Delaware River, The Port of Philadelphia (1914).
- Philadelphia Maritime Exchange, annual reports.
- San Francisco, Engineers of Federated Harbor and Improvement Associations, San Francisco Harbor, Its Commercial Docks, etc. (1908).
- Terminal Commission of Massachusetts, Report on Terminal Facilities (1916).
- United States Government, Bureau of Corporations, Transportation by Water in the United States, Part III (1910).
- , Bureau of Foreign and Domestic Commerce, Ports of the United States (by G. M. Jones, 1916).
- , Acting Secretary of War, Water Terminals and Transfer Facilities (House Doc. No. 226, 63 Cong., 1 Sess., 1913).
- , Board of Engineers and Harbors, War Department, in cooperation with Shipping Board, Port Series (1922-1926).

第四十五章

海運業務之合作與競爭

鐵路之競爭與合作在第二及第三兩編內討論鐵路運價與業務時已道及之。本章所論者為海洋運輸業務之競爭與合作，並證明海運競爭較鐵路競爭更為激烈之處及二者根本不同之點。

海運競爭與鐵路競爭

證之今日定期定航各輪船公司之規模宏大情形與夫互相合併之趨勢，不定航各公司之繼續添購船舶以及盛行一時之同業會議，公攤營業或公攤入款之辦法與夫種種公約等，足見航運之競爭已遠不如前。然其競爭所以猶甚於鐵路者原因有數。

一。海洋為公路，人人得自由用之，無購買路基之必要。各國商港皆可駛入以裝卸貨物。入口時及使用其一切設備時雖須出資少許，然極劃一，無所偏袒。即或該項設備為某公司私資所營，按照多數公共章程之規定各承運人與託運人等皆有使用之權。

二。海船行動範圍較鐵路為廣。海之全部及各航線各口岸等皆任船航來往。各公司雖有時能彼此劃分營業地方，但難劃分營業海面，更不能限制使經過某路線至某終點之一切貨物皆歸某家或某數家公司

經理。即使彼等能合併爲一尙有世界各處之獨立船舶與之競爭。

三。從事於海運營業較易於鐵路營業，因其開辦資本較輕而購買或租僱之船舶大小皆有。工廠或商家雖只欲運貨一次者亦可包租一船自行經理之。輪船營業之投資既較鐵路爲少，而貨船資本更較客船爲輕。按一九二六年經濟報告，英國貨船五百艘之實收資本及負債約共三千八百萬鎊，而賬面共值四五，八九八，〇〇〇鎊。英國二十七家客運輸船公司共有船舶在千艘以上，其實收資本及負債爲九八，九一九，〇〇〇鎊，而賬面共值一六一，七八六，〇〇〇鎊。¹ 經營定航運輸似較難於不定航業務，蓋既因需款較多復因先進之輪船公司以種種方法抵抗新進者，此節後當論之。

四。經營海運在歇業時亦較鐵路容易。按船舶之用途因只限於某一種運輸事業自應認爲固定資本，不過此項固定資本之所有權却極易轉移，因其價值較鐵路爲微故買主不甚難求，不然亦可得一租主。無論何種船舶均不似鐵路之限於軌道。倘此路無利可求即可改向他路營業，或竟售與他人而移至他處經理。有時經濟上之損失雖不能免，然出售時較鐵路爲容易則可斷言。

五。在海洋運輸事業內不論各輪船公司間彼此有無公約規定，或公攤辦法，總難免除商務競爭。商務競爭多係國際性質。例如由此國運貨至彼國，在制定運價時必須以有商務競爭各國之運價爲標準。在一國內口岸與口岸之競爭亦影響於各該口岸之運價甚大。鐵路所感覺之商務競爭或實業競爭多係內國性質，而輪船所感覺者爲國際性質。

1. Angier's Steam Shipping Report. 1926.

鐵路營業只有一部分出離國境而海洋營業則幾乎全為國際運輸。職是之故，世界各國國外貿易愈增則輪船運輸所感覺之商務競爭亦愈烈。

六·最後所欲談之一項並非天然之分別，且將來亦必變更。是為法律對於鐵路及輪船之裁制，以美國現情而言，鐵路運價及業務所受之裁制較輪船為多。海洋承運人對於增減運價無論單獨行動或聯合行動均較鐵路為自由。

定航業務之競爭與不定航業務之競爭

在討論海洋運輸業務內之競爭時須認清定航業務與不定航業務之不同點。不定航業務之競爭除去少數不關重要之例外，普通皆極端自由。輪船運輸國際或沿海之大宗主要產品時頗少壟斷之可能。只要世界各口岸待遇所有託運人及承運人一律平等，只要人人皆有購買，租僱，及航駛船舶之自由，則大宗主要產品之海運運價即永遠在競爭勢力裁制之下，因海運貨物內以主要產品居多數，故總而言之輪船運價大部分受競爭影響。

定航業務內之競爭受一部分限制確屬實情，因組織大公司及購置快船誠非易易也。為應付今日郵客運輸之需要起見，其營業成本非數百萬元不可，因此公司之家數遂不甚多。倘此少數公司能彼此諒解而成立關於運價，營業，或進款等之公約或公攤辦法，則競爭遂受限制而壟斷事業成矣。各大定航公司彼此不敢競爭太烈者亦因投資太鉅之故，倘有失敗則關於改變路線，業務，或出售專用之船舶時必蒙重大損失。此類大公司如彼此正式宣戰終須兩敗俱傷。對於彼等自身，對

於社會均無益而有害。戰前或有精力以改善業務，添置船舶，補充一切用品及設備等，迨至戰後則無不精疲力竭一籌莫展矣。

對峙之鐵路公司既有合作之必要則對峙之輪船公司又何獨不然。各輪船公司向來之聯絡，彼等運價及營業上之各種公約與公攤，小公司之併入大公司，以及大小公司之合成更大公司等事實均足證明合作之需要。今在討論運價以前最好先一覘各地輪船公司間一切會議，公約，及公攤等辦法之究竟。

經營不定航之船舶其各船主間有時所舉行之會議或所成立之公約等範圍均極小，對於包船之租價無大影響。例如一九〇四年成立之國際帆船船主聯合會其目的在制定出入歐洲各口岸而從事於長途運輸之各項帆船最低運價限度。然此會之範圍與效果皆甚微。蓋其範圍僅限於長途，如歐洲與南北美洲之西岸間之運輸等；又僅限於帆船，且其船舶更必須超過若干噸位；而其所定之最低運價限度實際上已瀕於無利境界，故雖無此會之保障而亦鮮有船主欲其運價低過此數者。

此外仍有許多汽船船主聯合會（以英國為最多），有時欲操縱某大港間之包船租價，但效力亦不普遍。彼等最顯着之工作大致為要求政府通過於彼等有益之航行法及港口章程，請求政府保護以抵制外國之航運政策，改善租船合同，減少裝煤開銷及路租，抵制工會或節省海運保險費等。有時因此項聯合會之公約而使用船人於租船時發生掣肘情形致起不平之鳴，如波爾多黎各至美國間之包運問題是。² 但類似之公約並不多見，而其範圍亦不甚廣。波爾多黎各公約之所以能

2. House Committee on the Merchant Marine and Fisheries Proceedings in the Investigation of Shipping Combination, I. p. 701.

存在者實因由美國至該島之運輸仍認為“國內沿海運輸”，故外國船舶不能來與競爭也。●

以合作替代競爭之辦法在定航輪船公司間為最通行，因彼等組織協會，訂定公約，或成立公攤辦法均較不定航之船舶為易。且在反面言之如不限制競爭則損失必奇鉅。按席伯訥教授●於一九一四年呈美國衆議院商航及漁業委員會之報告³謂“國際貿易之每一路線上，與夫出入美國各口岸之所有定航輪船公司間幾乎彼此皆有調協之合作，或用書面公約，或用口頭公約，或組織協會，或有所謂君子協定等。兩家或數家公司營業於同一路線上而否認有書面或口頭公約者實不多見。”一九〇九年英國欽命委員會關於航業競爭之報告亦謂當時定航輪船公司之協會及公約等在各國之國際貿易中極為普遍。

迨歐洲戰起，上述之協會及公約等有一部分因之破裂。一九二一年各處貨運之大減，及嗣後爭攪營業之熱烈，均與各種合作規定以不少打擊。然接近來情形而論，定航輪船之合作精神似又逐漸駕乎競爭精神之上矣。戰前狀態不久當有恢復之望。一九二四年美國商部報告內所列之重要海運會議及正式與非正式之商務公約凡二十八起。大會內又有許多分組會議產生。⁴

各定航輪船公司用以產生其公約，公攤，或諒解之機關名曰“議會”。議會分正式與非正式二種。非正式會議之舉行無定期，當會議之時或將彼此之運價，航駛，或他事加以規定，或僅係彼此商權各該

3. Proceedings in the Investigation of Shipping Combinations. Vol. IV, p. 281.

4. E. S. Gregg, Rate Procedure of Steamship Commerce. T. I. B. No. 221, April 21, 1924.

公司有無更動運價之意，或弱小公司是否應隨從強大公司之運價等。至於正式議會則有固定之職員，委員會，常會或特別會議，會章，及罰則等。

在會各公司間之競爭常受固定運價，最低運價，或差率運價等公約之限制。固定運價公約者乃彼此約定一實在或絕對之客貨運價使大家遵守。某種粗重物品或可定作例外，或僅訂一最低限度，謂之最低運價，簽約各公司無論何家不得使其運價低過此限。最低運價公約之伸縮力較固定運價公約為大，故採用者亦較多，猶以北大西洋路線為最通行。有時某公司之業務較普通為遲緩或間接，因此不能按照他家標準訂立同等高度之運價，於是有差率運價公約之辦法。如是各公司招攬營業之機會始能平均。在此種公約之下其業務較次之公司得有權使其運價低於普通者百分之五，百分之十，或其他言定之百分數。

許多輪船公司且不只立定運價公約，甚至更進一步而成立公攤辦法。此法與一八八七年以前通行於鐵路界者相彷彿。多年以來海運公攤辦法向不受何種限制，而在今日只要能得航政委員會之許可則仍能成立。⁵ 營業公攤法與進款公攤法在未受歐戰及戰後之打擊時皆極普通，今後當仍有恢復之望。運價公約既非可以法律強行者，故只得依賴彼此之諒解與然諾，或有時繳納押款以為處罰之張本；至於各公司如立定進款公攤或營業公攤辦法則彼此競爭之心理，及秘密減低運價之行爲，均根本消滅。

除去公攤辦法之外尙有其他種種方法以牽制競爭。在會各輪船公

5. 此專指美國而言，詳見第五十四章。

司中倘某公司之路線較他人爲繞遠而間接，則此路線間接之公司即可與路線直接之公司訂約允許使其營業量數永不超過本路線上營業總量數幾分之幾。如此即可不必有何營業公攤或入款公攤之辦法，亦可不必對於運價有何限制。此外在會各輪船公司且可規定彼此在每路線上應航駛之次數，或規定各公司應有之輪船噸位，或將某某口岸劃給某某公司而瓜分營業區域。有時此數方法同時舉行以限制競爭。在會各公司尚有對待會外競爭之各種狠辣方法。

在會各公司常允許退給託運人以若干運價折扣。按此規定如託運人能在三個月，六個月，或十二個月內完全照顧在會各公司，而不用會外船舶，則彼等情願於所定期限終了時按所收運費退回百分之五，或百分之十。以前此法頗盛行於長途運輸內（如美國至南美或遠東各口岸之運輸），並有時確使各獨立輪船公司感覺應付之困難；但自一九一六年九月航運法通過後，此種制度在美國內已歸入禁止之列矣。

利用“戰船”（fighting ship）爲另一競爭方法。按此法係在會各公司共以輪船若干艘作爲戰船，專與會外公司大舉競爭。戰船之開行日期及終點故意訂作與會外船舶完全相同，而其運價則遠低過之。有時且專爲指揮戰船而共同設一公司，其規模之大可以想像得之。自一九一六年通過航運法後，戰船亦爲美國法律所不容。

此外尚有一訂立合同方法。在會各公司或單獨或共同與託運人訂立合同，輪船公司在合同之內允許減低運價，並保障業務，而託運人則允許在所定之時期內凡運往某口岸之貨物皆由該公司輸送。此種辦法表面上對於一切託運人皆平等待遇，然有時歧視之處亦所不免。託

運人之輸送大批貨物者每能得到較低運價，而較小商人雖運同樣貨物亦常感向隅。一九一六年之航運法既有明條禁止不公待遇，故美國航政委員會遂亦規訂手續以審核各合同之是否違法。

輪船公司之會議，公約，及諒解等每爲人所詬病。其理由多以壟斷爲根據。反對派謂在會各公司阻止新公司之成立，並摧殘不在會之公司，武斷訂定運價，包估託運人，不顧及貨物卸地時之是否完好，拖延損失之賠償，歧視大小託運人，不公佈運價簿及分等表，此外如退還折扣，使用戰船，及其他許多秘密行爲尤成衆矢之的。

雖然，上述各弊均可以法律矯正之。⁶ 會議與公約中之積病已爲航運法所嚴禁，會議之招集與管理均受航政委員會之監督，至其對於輪船公司本身及託運人等之利益亦未可一筆抹煞。利益中之最著者爲運價之穩固與業務之改良。經營國際貿易之商人所最切望者莫過於適宜之業務與公平而穩固之運價。運價漲落無常妨害商務最甚。國內國外其理皆同。鐵路輪船均無二致。輪船公司如能彼此會商避免競爭之損失，則業務開銷上必然減少，於是減低運價與提高業務皆非難事。在會各公司忽視託運人之利益處不能謂絕對無有，然其能維持定期業務，均配航駛次數，及使用完好船舶等究竟利於託運人之處居多。在會各公司妨礙新公司成立與摧殘不在會之公司亦係事實，然試問議會中許多弱小公司倘無該會之保障而任意與其強大友伴競爭，能否不早在消亡之列。關於歧視口岸之處同時亦有利於口岸之處。例如某某小港之營業本不足供給競爭，以一船載之則可，以二船同時爲之均須虧

6. 見第五十四章。

累。如有議會之調劑，則重複之業務可免，營業費用可省，而開行之次數可以加多。至於對商人與對國籍等之不平待遇究屬例外，而維持統一運價並使商人皆得相同待遇之實例確佔多數。蓋歧視之發生無論何時究不如任意競爭時為甚。輪船公司之會議，公約，及公攤等均係偏重處分運價及進款等事，故同時對於改善業務上之競爭心理依然存在。此節證之於北大西洋客運業務最為明顯。武斷制定運價之事亦不多見，因外界之競爭未全失，而政府之監督復日益加甚也。

由反面言之，政府如忽視一九一六年之航運法及一九二〇年之商船隊法⁷而廢弛其監督職責，則託運人與旅客之利益恐失其保障，而在會之輪船公司定增其氣餒。在會各公司曾盡全力阻止會外公司之染指，且有時科罰託運人以警其照顧會外公司。凡此事實均為日趨壟斷之明徵。倘政府督責太寬，難保該公司等他日不改變其政策，而減低其業務程度。以前所抱運價低而營業多之方針或將轉為運價高而營業少之傾向。負裁制之責者不可不注意及此。

輪船公司之合併

除以會議方法限制競爭外，尚有合併方法。合併方法與會議方法相輔並行而不相抵觸。蓋有合併而無會議則競爭依舊存在，不過對壘相持者為數大公司而非許多小公司也。合併對於競爭之影響僅在消失所合併者範圍以內之競爭而已。其起因多由於會議之效果不彰不足以充分限制競爭，或因需要較大之投資，希望管理上節省經費並增加效

見第五十四章。

率，更有時專為擴充營業而合併者。擴充營業不外二途，或生發新組織，或吸收業經存在之公司。

許多輪船公司之發展係由於逐漸擴充其噸位與業務而成，並非假藉合併方法。如漢堡美利堅輪船公司 (Hamburg-American Line) 即其實例。該公司在歐戰以前曾有船二一五艘共計一，一六八，〇〇〇噸，大都由於年積月累而來。然今日之趨向多偏重於合併方面，合併其他公司計有二法，或完全混而為一使失其本來面目，或仍許其延用舊名並分別管理而作為附屬公司。

皇家郵船公司 (Royal Mail Steam Packet Company) 自從一九二六年由美國之國際商航公司 (International Mercantile Marine Corporation) 名下購得白星公司及其他公司之股票後，至今共包含八大公司，其總噸位為二，六九五，〇〇〇噸。半島與東方組 (Peninsular and Oriental group) 共為十四公司合成，計有二百五十萬總噸位。美國之最大合併公司首推國際商航公司。該公司內以外國船舶為最多。但公司本身屬於美國，因其設於美國境內且股票之大部分為美國人所有故也。該公司以前共包含八公司，船舶總噸位為一百四十萬噸。自一九二六年出售白星公司及其他公司之股票後，共減少五九七，四五八總噸位。其次為“A. G. W. I.”組，共以四公司合成，船舶噸位約三十萬噸，專航駛於大西洋，墨西哥灣及西印度羣島之間。此外英，法，德，日，坎拿大，及美國等仍有不少獨立而不賴合併之大輪船公司，茲不枚舉。⁸ 美國各公司內常有於經營私有船舶之外復租賃政府

8. 請看 *Pigotts Bulletin*, *Lloyds Register*, 或其他刊物。

船舶者，美國政府同時亦設一國營機關名曰美國備急船隊公司（United States Emergency Fleet Corporation）。北大西洋路線上美國之最優等客船多在該公司指揮之下。

以往例證之，各國大實業頗多有兼營航運之傾向。如美國及他國之各煤油公司，英美等國之鋼鐵公司，以及果品公司等，均在海運中有相當勢力。

輪船公司與鐵路公司之合作及合併

鐵路與輪船本為銜接之事業，彼此之盛衰互有關聯，故二者之合作實與輪船公司自身間之合作同其重要。沿海輪船既與鐵路有直接競爭，則為限制競爭計，遂自然趨於合併一途。

美國各鐵路公司所管有之輪船公司多範於沿海及內國各路線。然從事於國際貿易者亦不無往例可言。如南太平洋鐵路公司曾管轄太平洋郵船公司若干年，大北鐵路公司曾於一九一七年以前經營美國西岸至遠東之航運，折歐鐵路（Chesapeake and Ohio）曾一度加入紐波特紐斯至倫敦與利物浦間之運輸，瑞丁鐵路曾有船來往於費城與倫敦及亞馮河口（Avonmouth），本薛文尼亞鐵路亦曾有英美間之商船。不過在今日情形之下美國鐵路兼營國外海運之事已無甚重要可言矣。坎拿大太平洋鐵路則依然努力於國外海運，東經大西洋而至歐洲，西經太平洋而至遠東均有極多投資與重要勢力（即興昌輪船公司）。

美國鐵路所以不甚操縱主要航線（如北大西洋路線）上之運輸者原因有二。一為歷史關係，一為經濟關係。海運業務發展在先，而鐵

路正式運輸大宗出口物品在後。鐵路依賴先進之輪船公司以擴充自己之營業，輪船公司復因鐵路之源源接濟遂更放大其規模。再以紐約城而論其商務關係遍及於世界各口岸，而非僅範於名港大埠已也，故大輪船公司之外尚有無數小輪船公司及航線等，紛紛紜紜各應所需。此時即使鐵路有意於海運，亦無非傾其目光於數大航線而已，如是則勢力仍不甚大。

美國鐵路在內河運輸上之實力亦較十數年前大減。是蓋由於一九一二年巴拿馬運河條例之禁止，及一八九〇年舍爾曼反信託條例之影響。不過相當之管有權及操縱權至今尚未全部消失耳。

在國際運輸中鐵路與輪船兩機關合併為一之實例雖不甚多，然不可因此而輕視鐵路與輪船之合作。蓋多數口岸上輪船鐵路之間非有營業公約即有優先合同。美國內只有紐約，紐俄爾連斯，及加魯維斯頓三處為“公開口岸”（open port）。此等地方之鐵路與輪船彼此間並無何種約束。此外僅據美國國會一九一四年所接到之報告⁹即謂鐵路輪船合作公約已有三十二起之多遍及於國內各口岸，至於調查遺漏之處恐仍所不免也。

以前彼此之公約多係“排外”（exclusive）性質，即不許他人染指之意。迨至一九一二年五月七日經美國州際商務委員會之判決，始有一部分“排外”合同改成“優先”（preferential）合同，即彼此優先互惠之意。該委員會之判決謂按照州際商務條例鐵路雖得保留碼頭作為

9. Committee on the Merchant Marine and Fisheries. Proceedings in the Investigation of Shipping Combinations, Vol. IV, Chap. ix, p. 238.

已用，或供給與其交厚之輪船公司，然同時民衆亦有權使用該項設備而付同樣租金。在填發聯運出口提貨單時，鐵路公司如使貨物轉由與其交厚之輪船公司接運，則該鐵路在本口岸上仍負有照顧其他輪船公司之責任，但須有一定章程管理之。¹⁰美國國會在通過巴拿馬運河條約時，更明白規定謂聯運貨物由美國內地運至外國而經過或不經過巴拿馬運河時，此項當局之鐵路公司如與某輪船公司在美國任何口岸上訂有何種公約，則“州際商務委員會得有權迫使該鐵路與其他來往於同樣地點之任何輪船訂立同樣公約。”

鐵路輪船共同採用聯運提貨單亦為重要合作之一。有此規定則內地託運人如欲運貨出口時，可以免除派人至出口口岸及入口口岸等處照料自己貨物之必要，或其他麻煩。一八九〇年以前，鐵路輪船常有共同訂定聯運運價之事，嗣後逐漸減少，一則由於輪船運價之起落無常，再則由於州際商務條例經一九〇六年之修正後美國鐵路必須將一切運價依法公佈並登記，而且遇有更訂之處尤須於三十日以前預先通知。鐵路運價既如此固定，而輪船運價復如此活動，二者自難合而為一。以美國今日情形而論，水陸聯運運價只限於鐵路與沿海，內河，及各湖輪船間之聯運而已。至於國際聯運運價則實際上為車船兩項運價臨時相加而得之和數耳。鐵路方面所用者或係普通內國運價或係出入口特別運價。¹¹

鐵路與輪船合作時鐵路常供給一切終點特別設備如渡船，駁船，

10. *Mobile Chamber of Commerce et al. v. Mobile & Ohio R. R. Co., et al.*, 23 I. C. C. Repts., 417, May 7, 1912.

11. 見第二十五章。

艘船，水面穀倉，陸地穀倉，碼頭，貨棧，煤站，及各項裝卸貨物之器具等，以減少倒裝貨物之開銷。鐵路更訂有國外貿易特別章程，適用特別延期規則，特別存儲規則，特別運輸條件，特別裝卸業務與碼頭業務及轉運業務等。

許多鐵路之營業處內常設有國外貨運員司一人或數人以招攬出入口營業，並有招徠員若干人助之。有時或分別專設歐洲貨運員，南美洲貨運員，或他處特別員司等。近來更有國外貿易諮議處之創辦，凡出入口商人關於運價，路線，運輸章程及習慣，單據，市場等事有所諮詢時，無不盡其所知代為籌畫，以收互助之效。至於鐵路輪船對於移民聯運上之合作當在第五十三章內論之。

附 註

- ① 按波爾多黎各 (Porto Rico) 爲大西洋中之一島，位於古巴及海地之東。前屬西班牙現屬美國，土人仍用西班牙語。美國至該島間之運輸認爲係美國之國內運輸，禁止外船與之競爭。
- ② 此處所談之席伯訥教授 (Solomon S. Huebner) 爲本書著者席伯訥教授 (Grover G. Huebner) 之兄，在本薛文尼亞大學任職有年，乃研究保險學之先覺也。

參 考 書

Annals of the American Academy of Political and Social Science,
Vol. LV, September, 1914. Articles by E. R. Johnson, Paul Gottheil, S. S. Huebner, W. H. Stevens, W. G. Sickel, P. A. S. Franklin, H. Barber, W. Boyd, D. J. Donovan and R. Hardy.
Calvin, H. C., and Stuart, E. G., *The Merchant Shipping Industry*,

Chap. VII (1915).

Fair Play (London) (weekly).

Great Britain, Royal Commission, Report on Shipping Rings (1909).

Gregg, E. S., Rate Procedure of Steamship Conferences, in Bureau of Foreign and Domestic Commerce, T. I. B. No. 221, April, 1924.

House Committee on the Merchant Marine and Fisheries, Proceedings in the Investigation of Shipping Combination (Vol. IV, "Report on Steamship Agreements and Affiliations in the American Foreign and Domestic Trade," by S.S. Huebner, Chaps. IX, XI-XIX). (Four vols., House Doc. No. 805, 63 Cong., 2 Sess., 1914.)

Interstate Commerce Commission, Report to Senate *in re* Relations between Carriers by Rail and Carriers by Water. 39 I.C.C.1, April 11, 1916.

Johnson, E. R., and Huebner, G. G., *Export Shipping*, Chaps. V, VI (1916).

Johnson, E.R., and Huebner, G.G., *Principles of Ocean Transportation*, Chaps. XVII-XX inclusive (1918).

Lloyds Register (annual).

Mead, E. S., "The International Mercantile Marine Company," *Political Science Quarterly*, XIX, 1904, pp. 50-65.

Smith, J. Russell, *The Ocean Carrier*, Chaps. IX, X (1908).

Whitakers Almanac (annual).

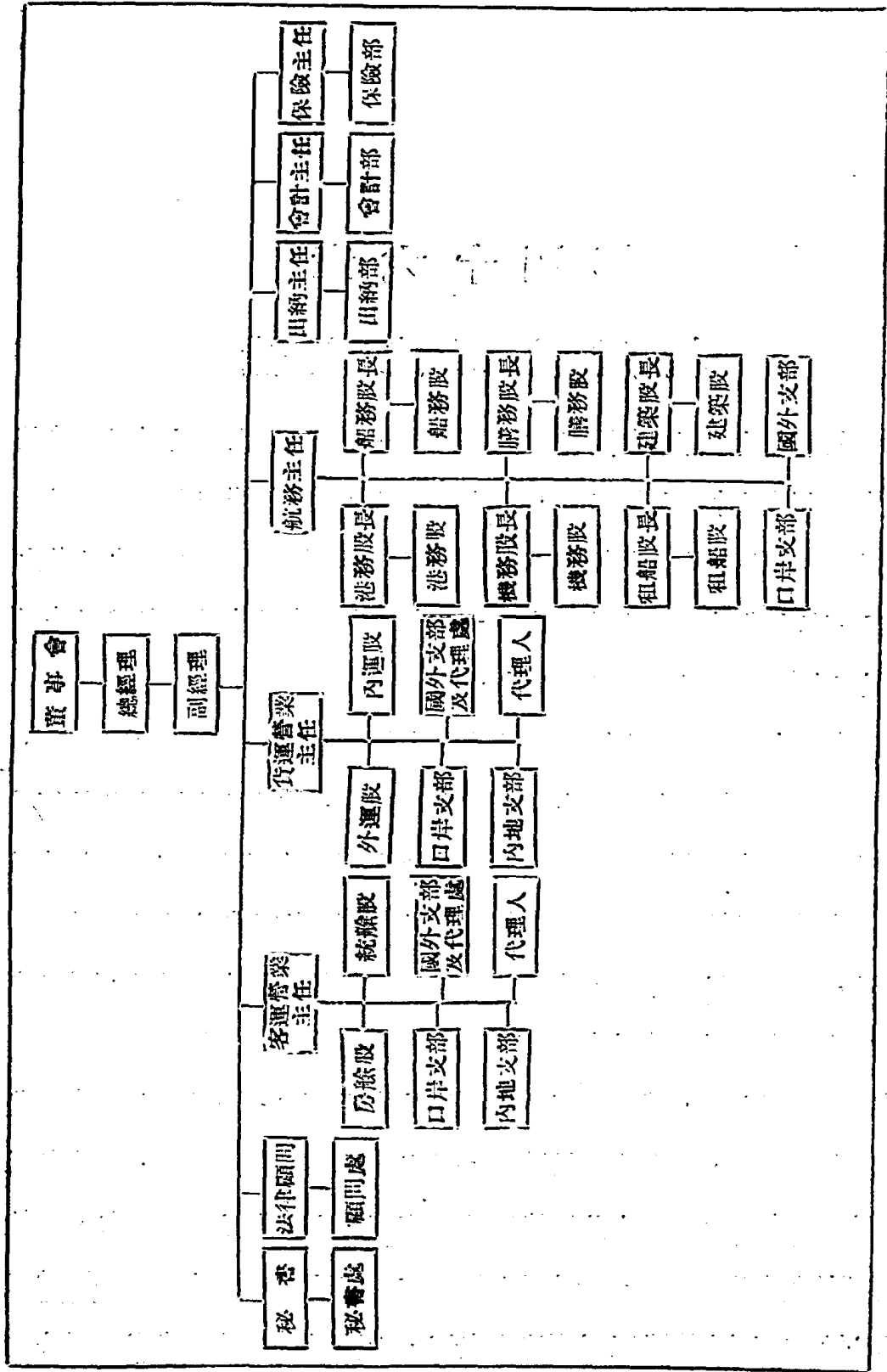
Zimmerman, E. W., *Ocean Shipping*, Chap. XXIII.

第四十六章

輪船公司之組織

輪船公司之管理方法有二，或由本公司之所有人自己經理，或將數公司共同託付一人代理之，然無論如何皆必須有精密之組織。至於局面之大小胥視營業之多寡及性質，業務之繁簡及種類，停泊口岸之數目，與夫當局者之目標等為斷。職是之故，輪船公司正與鐵路公司相似至今仍無若何之標準組織法。

輪船公司之組織雖無一家能代表羣衆者，然重要部分大體皆同。茲緬述於後。普通言之，公司首領為總經理。總經理受命於董事會而轄制一切職員，總攬諸般事務。局面大者更設副經理一人或數人以佐之，分領諸部任務。局面小者多不設副經理而各部主任直接統屬於總經理。此外有秘書一人，法律顧問一人，亦有不設法律顧問，而每當訴訟發生時則延聘普通律師代理者。至於招攬營業及指揮船舶則有營業與航務兩大部，營業部恒分成客運及貨運二股。公司之大者或竟成為獨立之二部。航務計包括港務，船務，及機務等股或部。經營客運者復有膳務股之設。凡此皆隸屬於航務部，上置主任以總其成，而各股復設股長以司其事。至於更大組織其中部分亦自較多，如租船股專司租船事務而建築股則司築造事宜等。大公司內營業與航務自係分立。



格式六——大輪船公司組織之概況

各設主任，然倘公司稍小則此二部每由一人兼領之以省開銷。

國外支部或代理機關亦為組織內之重要者。國內除總部外更於各口岸以及內地各重鎮分設支部以推廣營業便利指揮。

在上述各部分之外，仍須另有專司保存款項者曰出納部，及記載收支者曰會計部。公司之大者且多另設保險部以調劑因水程而發生之損失。

第六格式內所列者為一大輪船公司之組織概況及其重要職員。至於細微之處各公司皆不相同。公司之小者多不敢如此鋪張。每部每股內員司之多寡及其職務之分配亦互有出入，胥視環境如何為轉移也。

關於總務及財務等部分

秘書處之職責與普通所習知者大致相似。法律顧問職掌一切訴訟事件，代表本公司出席法院。再如航務，營業，或其他各部分發生關於賠償，課稅，契約，債券，及他種問題時，亦得徵詢法律顧問之意見。保險部之責任或自行經理一切水險事務，或代表本公司與外間保險公司規定種種投保手續，故所有本公司之損失及賠償問題皆由該部處理之。

出納部內設主任一人及員司若干人職掌本公司內一切銀錢出入，與夫發行各種債票，以及管理本公司與銀行間之往來並國外滙兌等所有事務。關於船上之出納無論在航行時間，或在停泊時間，均由該部之事務長負責辦理。

會計部內亦設主任一人及司賬員，稽核員，與其他員司等。該部

之職責大致包括記載一切賬目，核對出入款賬，簽發支票，預備經濟報告平準表，及各項統計等。總之，該部職務與鐵路公司之會計處大同小異也。

貨運營業部

營業之招攬與管理本為繁雜之事，故需人較多。普通分作客運及貨運二部分，各設主任總攬其事。倘公司之範圍較小，或客運營業不暢，則可以一人兼掌兩部之事。主任之下更分設各股俾有專責。

貨運營業主任之地位每與副經理相埒；蓋其管理之得失本公司之成敗繫焉。其下或更置副主任二人，一司內運，一司外運，以收分工之效。不過普通委託於貨運總代理一人或數人而不設副主任或股長者亦極多。貨運總代理人或只管一家公司之出入貨運，或兼管數家或數口岸之貨物運輸。

貨運營業主任及其屬員負責制訂貨運運價，並檔存一切關於商務上之確實消息及需要；記載現在運輸之噸數及將來可能之發展，並所有航行上之費用等。至於運價之制訂方法後章當專論之。許多輪船公司之制訂運價多與其他公司會議行之，或彼此有相當之諒解，以化除競爭。會議時由貨運營業主任或其屬下之重要職員代表本公司出席。對於各貨運代理人，各地司事，招徠員，及經紀人等所發之一切運價通告亦由貨運營業主任監督執行。

貨運營業主任仍負有發展貨運之責，故應隨時督飭各地員司相機辦理。倘該主任認為營業暢旺有添行船舶之必要時，或認為欲發展營

業必須開闢某航線或某口岸時，得按其意見條陳於上峯，以備採納後作為購造船隻之根據。所運貨物遇有損失，關於賠償事件亦多由本部處理，然亦有另設賠償專部或股者，亦有以明文規定該項事務附屬於某部或某股者，如是則營業部即不與聞此事。

貨運營業部之外運股股長幫同營業主任制訂運價及策畫發展營業事宜。所有運出貨物之大小事件皆在該股長職權之內，例如船上應留若干地方以備存儲煤，水，及食用等物，尚餘若干地方應攬若干貨物始最經濟。貨運清淡之時船上自多空閒之處，然如貨運擁擠則不得不細心籌畫如何能使該船之載量全部得以利用，如何分配重量貨品與輕浮貨品之比例，以期得到最多收入。

外運股仍須將定船之商家按次記載以便隨時察考究有若干貨物待運。該股書寫裝船允許證之司事應秉承股長之意通知商家當於何時將貨物運來碼頭以備裝船。此外關於裝卸貨物則為航務部港務股之事，外運股僅處於贊助地位而已。

各船船長及各國各口岸之代理人等均隨時由營業部指揮之。營業部外運股更須預備並簽發提貨單，運貨憑單 (ship's manifest) 及一切關於船舶出港前應用之文件，蓋船舶出港之一切手續雖恒由稅關經紀人代辦，然其所有文件之預備終須由營業部外運股負責。至於外運貨物之躬親招攬，刊登廣告，辦理轉運，以及與鐵路規定聯運等，無不為營業部外運股分內之事，故該股必須有充足員司以免遺誤。

營業部內運股亦設股長一人及員司若干人。不過無論輪船公司如何之大，其營業部內運股之組織往往較小於外運股。蓋內運貨物之招

攬，及預備一切運輸單據多由駐在外國之分公司或代理機關辦理，故事務比較清閒也。

大輪船公司之營業部內運股中亦每有聘用招攬員若干人專司招徠國外之貨物者。蓋由外國運來貨物其選擇路程之權不皆操之於賣主，本國內買主之意見頗有左右之能力，倘在議訂交易時買主說明贊成由某家輪船公司裝運，而反對他家公司，則賣主每多順從其意，內運股在此外仍須經營並預備一切關於船舶進港時所需之文件，然實際上進港之手續則有船長及稅關經紀人負責辦理。至於進口貨物之放行，存棧，轉口等事又須直接與稅關有所規定。進口貨物之提單必須檢察；貨物運價必須核算；貨到通知書，運費單，及送貨單等皆須預備。凡此概為內運股之職務也。不過收取運費則歸出納部負責，與內運股無干。內運股員司之多寡胥視營業之繁簡及組織如何為斷。

客運營業部

客運營業主任為客運營業部之主腦，其職責為制訂客運運價，代表本公司出席各輪船公司所開之航運會議，執行會議內關於客運事務之各項決議案，區分客運業務之等級，確定發展營業之計畫，建議相當船舶之購置，籌畫口岸之設備，以及接洽客運聯運事宜等。¹ 助之者為客運營業副主任。

客運營業部每分作房艙股 (Cabin Department) 與統艙股 (Stee-
rage Department)。房艙股經理各等房艙旅客之招攬，售票，代為計

1. 見第五十三章。

畫遊覽路程，並指示登岸後應辦之事務，及爲各代理處預備並分發客票，單據，與夫各項必需之文件等。房艙股之員司計有客票員，遊行招徠員，登岸司事，鐵路售票員，廣告組，有時更有一遊覽組，及用品分配組等。

統艙股專司統艙業務，有時借用房艙股內之員司以免組織上有駢拇枝指之弊，但關於出售輪船鐵路之客票，及經理登岸各項事務，則自有專員負責。

以上二股對於國內外各支部，各代理處，各口岸上之一切機關，及各船上之事務員，均共同支配，以收合作之效。

港務股

輪船公司之航務部 (Operating Department) 乃組織中之最大者也。職務龐雜，分股以司之，俾專責成。

港務股設股長一人，其下按若干碼頭設股員若干人各掌一處不容稍混，此外更有書記及脚夫等足用。如經營客運，則更設行李組以便行旅。輪船公司之小者每只有碼頭一處，故港務股長直接兼管碼頭事務，而其下之員司組織亦具體而微。

港務股在裝卸貨物時執行以下之事務：(1) 關於收貨之事。在貨運營業部通知託運人或其代理人將貨物交運後，該股即從事接收該貨以備裝船。所收貨物均按包籤記，並將呎吋大小或輕重分別稱量。如按體積大小計算運費應先由呎吋合成噸數。收貨時應以碼頭收據交付託運人。倘貨物有損壞處應即註明。此後並將碼頭報告單填好送呈貨

運營業部。如有貨物業經通知交運而仍未運來碼頭者，亦應同時報告營業部。每一碼頭在港務員之下有收貨員，填報員，及記數員等分班執務。(2)關於裝貨之事。貨運營業部“只在紙上裝貨。”換言之，即計畫應選何種貨物庶能配置合宜而得最多運費，故在通知商家準備將貨物運交碼頭之先，應有此種成竹在胸。然實際裝船則為港務股之職務。按裝船名詞其義甚廣，包括貨物在岸邊之移動，駁船之運用，起貨上船，及艙中佈置等。凡此工作普通皆由輪船公司與脚夫頭目訂立合同歸其包辦，而該頭目再僱用工人若干組成數班聽其指揮，然港務股內亦可附設裝卸組，自僱夫役，或命各碼頭分別自行辦理。貨物上船或裝入駁船時均須按包計數。艙中佈置皆照算定計畫而行，遵表配貨既能多載且保安全。(3)關於卸貨之事。卸貨亦與裝貨相同，或由本公司與脚夫頭目訂立合同歸其承辦，再由港務股督飭之，或由港務股自辦，或由該碼頭主任負責辦理。(4)關於送貨之事。貨物由船上卸下時即將件數記明。此時收貨人或其代理人應將貨運營業部所發給之准許取貨證繳驗，驗明無訛後，即由港務股司事派夫將該貨與收貨人送去。收貨人將貨物收到時應在送貨收據上簽名或蓋章以清手續。運進之貨如欲令港務股代為存棧，或轉口運輸之貨或保稅運輸之貨如欲令該股放行均能照辦，但須以貨運營業部之命令為依歸。(5)關於貨物在岸邊之移動。貨物在碼頭上如必須移動，重裝，重卸，堆存，及分類等，或由長工代作，或僱短工辦理。港務股所用之工人既常按時間核算工資，故計時員之僱用亦為必須之事。

在碼頭上代旅客裝卸行李亦為港務股職責之一。其組織計有行李

長一人，或更有副行李長一人，每等旅客各設行李司事一人，此外尚有脚夫若干人。

船務股

船務股亦隸屬於航務部。組織之大者於股長之外以副股長或“港長”（Port Captain）助之。亦有公司竟使港長掌管船務股全股之事務者。船務股職務為遴選船長及船員，補充水手，察核各船之工作報告表，發號施令，檢察船舶並證明是否有耐航能力，預備燃料與食品，核准修船單，監督修船事務，及製造水手名單與置辦船上用俱等。

船上員司除機務人員外大致皆隸屬於船務股計包括船長，大副，二副，船童，電報員，水手，以及會計員，醫官，與其副手等。

機務股

機務股普通皆隸屬於航務部而與船務股平行，但亦有使之屬於船務股者。股長多係總工程司，而以副總工程司助之。其職務除普通日行公事及股務或部務會議外，則為主持機器之修理，監督修理之進行（修理機器時或設立工廠自辦，或轉令他家工廠代辦），核准各項請求，遴選船上總副工程司，察驗船上機器，任免船上一切機務人員。總而言之，不論輪船在海內航行，或在口岸停泊，其所有關於機器之工作與修養概歸該股負責。各船之工程司在每次航行時均須填寫種種報告呈報該股。

機務股在岸上之組織不外少數書記而已。其在船上者計有正工程

司一人，副工程司三人，其職務包含執行該股在船上之一切事宜及實際駕駛等。在機器艙內執事者大致為油夫，水夫，火夫，及煤夫等。該股職員內仍有所謂船面工程司者，專司修理甲板上起重機及管理其他雜務。

膳務股

膳務股工作之優劣與客運營業之成敗有直接關係。膳務股長及其屬員等之職責為調查旅客對於飲食是否滿意，取締一切關於食用等物在購買時及在使用時之濫費，任免屬內之夫役人等，考核存物買物，調查物價漲落，監督買物人員，接收並稽核膳務員之報告與請求，維持職員之勤奮記錄等。

員司之在岸上者計有購物員與書記，其在船上者人數多寡不等，胥以船舶之大小，需要之如何，及該船膳務長之意見為斷。普通在膳務長之外有膳務員一人或數人助之。關於廚師，副廚師，麵包師，糕點師，售品員，侍役等人數之多寡以船上之需要如何為根據。至於膳務長之地位亦因船舶之大小而有霄壤之殊；其在小船者總廚師每兼領膳務長之職，而大船之膳務長不僅須有調和鼎鼐及指揮員司之才能，且須有外交家之手腕，始能勝任愉快。

航務主任

總航務部而言計分港務股，船務股，機務股，膳務股，以及建築股與租船股等。航務主任總攬航務全局，指揮各股工作，此外與各地

支部及國外代理處等均有直接關係。該主任之地位每與副經理並列，故有時在總辦本部事務之外，或竟兼掌數部，然其最要職務則係關於航務者。其目光每特別注視於本公司船舶之運用，蓋船舶輪流愈速則獲利愈厚。他如口岸之佈置，與營業部之合作，業務之發展，船舶之添置，與夫本公司大計之決定，均在航務主任畫籌碩畫之中。

有時貨物損失之賠償事務亦歸航務部司掌。然此事之統屬究歸何部向乏定章，故各公司多不相同，亦正如鐵路公司對於此項組織之莫衷一是也。

國外代理機關及各支部

按以往之經驗而論，輪船公司不欲成功則已，如欲成功不獨應在國內各地及各口岸設立支部或代理處，即國外各重要地點均應有代表機關始能收效。因國外營業如只憑船上員司臨時招徠則難期圓滿也。職是之故，輪船公司或在海外委一公共代理處，或單獨各覓代理處，或竟自設支部以資呼應。輪船公司在海外之工作甚多，如指揮船舶勿使停滯，稽核各項食用物品及燃料等之購買，調察並解決各項爭執與訴訟，監督船員之工作，補充水手之缺額，攪裝回運之貨載，籌畫港岸之佈置，以及執行各項與國內相同之營業職務及航駛職務。

參攷書

Annin, R. E., *Ocean Shipping* (1920).

Calvin, H. C., and Stuart, E. G., *The Merchant Shipping Industry* (1925)

-
- Huebner, G.G., *Ocean Steamship Traffic Management*, Chaps. I, II, III (1920).
- Johnson, E.R., and Huebner, G. G., *Principles of Ocean Transportation*, Chap. XVII (1918).
- MacElwee, R.S., and Taylor, T. R., *Wharf Management, Stevedoring and Storage* (1921).
- Taylor, T.R., *Storage of Ship Cargoes*, in U. S. Bureau of Foreign and Domestic Commerce. Miscellaneous Series No 92 (1920).
- Zimmerman, E. W., *Ocean Shipping* (1921).

第四十七章

輪船包運業務及租船經紀事業

運輸營業之多寡情形到處不同，故定期定航業務不能一律適用。即使輪船公司具犧牲之精神以求便利社會，而商人之中如運輸整船粗重貨物者，每反贊成包運辦法。不獨此也，即各輪船公司所用之船舶其中每多由租賃而來者。由於以上二端遂使租船包運行為增其研究之價值。

船主與租船人間之種種關係及彼此之責任均將在第四十八章內有所論列，本章只就包運業務之種類，包運船家之派別，租船經紀之事務，租價及組織等加以討論。

包運業務之種類

包運業務者即“不定航”業務也。其辦法有所謂“按次”者，有所謂“按期”者。按次包運應在租約內註明該次航行之訖點一處或數處。倘其訖點不只一處，則應於開行之先通知船長將先至某訖點，否則亦應說明暫去某處以待後命。譬如由美國運糧去歐洲其確實訖點在啓碇時每無人能知，因該項糧穀多在運出之後始行售出也。如是應將

1. 轉錄 G. G. Huebner 之 *Ocean Steamship Traffic Management* 第四章。

最終訖點於船行後電知船長以便遵行。

商人如欲包船自運貨物，除須言明其應採之路程，及所載之物品外，並須擔負整備之運費，或稱船租，但該租船人得有權另外接收他人所託運之貨物，名曰“補充船載”，其運價之高低可自由訂定與原來船租無涉。蓋此時租船人對於船主只負交付所議定之船租之責任，而同時再向另外託運人收受運費，二事毫無相混之處。

倘船上面積並未全部租出，則該船主得自行招攬整批或零件貨物以補充船載與租船人無干。以此類推，船主之外如經紀人，轉租人，或投機家等倘訂有此項租約時，皆得招攬貨物補充船載。在此種環境之下該船即失去包運之真義，而臨時用以載運普通貨物與彼定期定航業務中之輪船相競爭，或補其不足也。此種事實之發現多由於定航業務中之船舶缺乏，貨物擁擠，以致運價增高，而彼經營包運業務者視為有機可乘思一染指耳。

輪船公司每在自有船舶之外包租他人船舶以補不足或以闢新線。此項租約多係“按期”性質。然倘有緊急需要時輪船公司為應付起見每包租一船專作一次航行，是仍“按次”辦法，不過因輪船公司所經營者為定航業務故該船在租約成立後所作者亦為定航業務。

船主及轉租人之類別

船主如有船一艘或二三艘每自行運用，利益亦頗可觀。包運業務內之船長恒即係船主，或有一部分所有權。船主如欲出租船舶須託經紀人辦理。租船經紀人在世界各大口岸皆有。

轉租人之事業係將船舶按期租來，再行租出以圖利。出租辦法不一：或按次出租，即包運業務之普通辦法；或保留補充船儀之權，而自行招攬零整貨物；或仍按期租出，但租金較高以囊所餘之利。

與此類轉租人相仿者更有大規模之組織。此項組織在英國名曰租船經理處 (managing owners)。小者有船數艘，大者百數十艘，皆由該處指揮之。船舶之中有為該處自購者，亦有屬於他人者。他人船舶常由該處代為經理而分其利。

此外更有一種航運事務代理處 (general steamship operator)，職務較廣，計包括代表輪船公司經理定航業務；以自購或租來之船舶組織並經理定航航線；執行租船經紀事務，海關經紀事務，貨物轉運事務，海洋保險事務，以及前項所談之租船包運營業等。該處且恒經營出入口商業。今僅就租船事務一項而論，其管理方針絕不呆板；可營定航業務則營定航業務，可營不定航業務則營不定航業務，如以出租為適宜則自有之船舶皆可租與他人使用，倘以自營為利厚則他人之船舶亦恒租來經營。至於租約之格式則不外下章內所論者之一。

以租船包運及轉租為業者在訂立按期租船契約之先恒與各大商家（如糖商等）訂立期運合同，以保障將來確有一部分貨物待運，而防範有船無貨之危險。

租船經紀人本以居間說合租船事件為職務，然有時自身亦作包運或轉租等事。因其久於此道，經驗極深，故每自購船舶一二艘而自營之，或因資本不豐而租他人船舶經營包運，或甚至以低價租入以高價租出而囊括其利。

最後一種爲商人自購船舶並租來他人船舶而專運自己貨物。其目的當然爲便利運輸與節省運費，故船上如有空隙之地則招攬他人貨物以補充之，而回程船艙亦賴他人貨物以維持之。有時在包運業務之外間或經營定期定航業務。

船經紀之工作

普通租船皆由經紀人介紹。船主及轉租人等之規模小者關於招攬租船人，裝卸貨物，與夫計畫海程等莫不惟經紀人是賴。規模宏大之租船經理處及航運事務代理處等皆有完密之組織與專任之員司，故於計畫海程等依賴局外經紀人之處較少，然在租船交易內經紀人之介紹及意見仍極重要。

租船經紀人之主要工作係爲船舶尋找租主，爲租主尋找船舶。經紀人因每日與雙方皆有接觸，故商家之中誰將運貨，船舶之中何者先來，莫不熟悉於胸而易於撮合。即使某船來時而該經紀人所在之口岸無貨可運，彼亦能轉託其他口岸之經紀人代覓租船人。經紀人於撮合按次租約外，亦張羅與租船經理處或與普通輪船公司或與大實業及大小轉租人等撮合按期租約。至於條件必使雙方滿意而後止。迨條件議定後，經紀人並代爲預備一切關於租約之手續，且視其執行。

經紀人常與裝卸貨物及指揮船舶有重要關係，蓋租約之內有時載明裝卸船貨歸船主承辦，如是經紀人每代表船主辦理此事。此即在英國所謂之“裝卸經紀”是也。在美國無此名稱，然其工作則同。倘租約內書明“船舶抵岸由船主或其代理人報關後，該船即歸其保管，”

則該船船主每託原經紀人照料卸船之事。該經紀人須先與貨主面談一切，再訪口岸當局接洽碼頭事務，并預備卸貨地方。迨船到時，再察看該船對於海關應辦之事及應納之稅已否清完。如運費尙未交足，當代催收，得款後除代付船上一切開銷及其自身之佣金外，將所餘全數滙交船主。²

船主如欲補充船儀，則經紀人每代招攬貨物，計畫海程，而實際上成爲船主之代理人。總其工作而言之，如接洽停泊事務，按普通運價招攬貨物，計畫收貨與裝貨，代船主或船長簽訂貨物提單，收取預付之運費，支應該船在港之開銷，製造該船之運貨憑單，領取出港執照，由收款內減出其本身應得之佣金外將餘款滙交船主。³

並非所有船經紀皆代管理補充船儀事務，然同時既爲租船經紀而復代理裝卸貨物者爲數頗夥。故其組織之內亦每設有專司裝卸及管理之各項人員。至於租船經紀人有時尙自租船舶經營包運及補充船儀等事。此節前已言之茲不贅述。

經紀人除撮合租船之外，且介紹買賣船舶之事。當買賣條件使雙方滿意後，經紀人即引導訂立契約，轉移戶名，以及實行交割等。按美國習慣於交割船舶時必須附有關於船員健康之領事證明書，船上所存什物清單，及該船之註冊證書等。在英國“船經紀”之類別較爲清楚，故有所謂“售船經紀”，“租船經紀”，以及“裝船經紀”⁴等

2. Douglas Owen, *Ocean Trade and Shipping*, p. 89.

3. 同上，第九十頁。

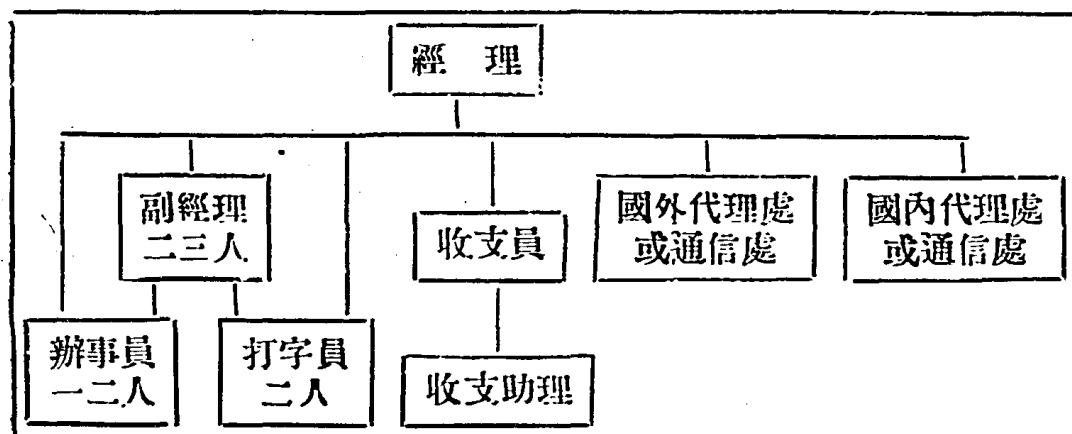
4. Thomas E. Scrutton and F. D. Mackinnon. *The Contract of Affreightment as Expressed in Charter Parties and Bills of Lading*.

名稱。在美國則總稱之曰“船經紀”而無此詳細區分，至其職務亦不限於一事。售船與租船每兼爲之，不過關於裝卸船貨多有不兼者。

水險事業⁵因與航運有密切關係，故船經紀恒兼水險經紀，而辦理船險貨險等事。此外或更兼充稅關經紀，代理報關納稅等事。

船經紀之營業組織

經紀者本爲居間之意，故能以小組織而作大事業。第七格式所列之船經紀組織圖爲美國最普通者。其小於此者亦極夥，甚至有只有一人亦能營業者，其辦公處僅係公事桌一張，附設於他人公事房內。



格式七：大船經紀之營業組織

按以上格式所列，計普通有經理一人以總攬全局，以與國內外同樣之經紀人聯絡，以主持關於租約賣契等格式之重要問題，以與船主及貨主常相接觸，以計畫自己租船時之運用方策，以決定其他營業大計。組織之大者有副經理二三人。彼等之主要工作爲每日與各大商家等接觸，庶有租船運貨之事時能得聲氣之先。倘該經紀人兼作補充船

5. S. S. Huebner, *Marine Insurance*, 1920.

儀事務，則應向各方招攬貨物。包運船舶之租金因無定價之故向係面議，而其數目又頗不貲，是以爲之經紀者對於船租行市應富有經驗。此外關於營業知識，待人手腕，及撮合能力等皆須充足而靈敏。租約上之條款既繁縟而龐雜，且對於船主與貨主雙方利害關係又極密切，是以經紀人須有關於租約格式，船舶種類及其特性等之專門學識始克勝任。

辦事員處理日常公事，例如預備租約及賣契，保存檔卷，執行稅關事務及他項職責等。收支員與收支助理負會計及出納責任。

以上所論爲船經紀事業之大略組織，無論其爲專門租賣船舶之經紀人，其爲航運事務代理處之租船部，或其爲租船經理處等，要其大體不外如此。雖然，船經紀中亦有附設裝船，卸船，及經營航運之組織者，不過此項組織並非船經紀所必需者。倘船經紀兼營補充船載事務，則實際上早成爲航運業務之代理機關，前於第四十六章內已稍言之矣。

船經紀除去本身之組織外，尙與國內外各口岸上之其他經紀人均有相當聯絡，或竟自設分處。職是之故，全世界之船經紀事業實爲一整個組織。“此類網狀組織及於各大城市，而以電報聯絡之，如蜘蛛之結網然。偶有一事發生，則消息立傳各地，偏於全球。”⁶ 由於此項合作辦法各地經紀人始能互收聲應氣求之效，而小規模組織始能處理大規模事務。經紀人之開銷中因此亦以電報費爲最多。

船經紀每參加各種會社及交易所等，而遵守該團體所採擇及核准

6. J. Russell Smith, *Organization of Ocean Commerce*, P. 11.

之租約，並允許如在口岸上發生爭執時須按會章聽憑公斷。交易所管理航運事務之章程規定公斷辦法，或由航務常委充任公斷員，或由私人公斷。交易所且負責劃一關於停泊日期，延期罰金，以及下章所論之各種習慣，此外仍輔助開訂船租行市，進行租船手續，計畫船上面積，并訂立水險合同等事。

船經紀亦每為海運交易所之會員。該項交易所記錄租約及船舶之移動；各地分設採訪局搜集關於海事之新聞與航運之統計；更設公斷處以調解航務爭執。此外如劃一運穀租約與採定管轄延期，裝卸，及取送貨物之各種章程等，無不由該機關負責辦理。

船經紀之收費與得利

按次租船時，船經紀所得之佣金常係租約上所定該船之運費，死租 (dead freight)，及延期費等相加之百分數。死租之求法係以租率（即每貨物若干其運價若干）先乘租約上法定之貨物噸數，再以該租率乘船上實載貨物之噸數（此數常少於法定噸數），然後二者相減即得。● 當船主聲明船已齊備靜待裝貨後，而租船人不能於法定若干日內裝畢，或不能履行每日裝貨若干之原議時，該租船人須付延期費。船經紀所得之佣金係出之於船主或轉租人，而非出之於租船人。

倘船經紀代船主或轉租人補充船儀時，其佣金亦按運費百分之若干計算。按期租船時船經紀向船主或轉租人收取租約內所定總運費或租金百分之若干以為佣金。倘船經紀代船主出售船舶其佣金為該船售價百分之若干。

經紀佣金多寡不同。最低有至百分之一又四分之一（ $1\frac{1}{4}\%$ ）者，最高有至百分之五者。其變更標準皆視船舶之大小，船舶之用途，本地之習慣，及其他原因等以為斷。租約上所印明者不足以代表實在佣金之數目；租約如用陳舊之格式紙，其中或竟規定佣金為百分之五，然實際彼此所言明者則遠不如是之多也。

亦有租約明載經紀人於應收之佣金外得另收“習慣運貨經紀費”者。此係指經紀人因在裝貨口岸照料一切，故應於法定佣金之外另收費用而言。該費有係事先言明者，有雖未言明而為習慣所許者。反面言之，該費亦與佣金相似，雖使在租約上有明文規定，而實際上並非各個船主一律照付。

如船經紀代船主或貨主辦理水險事務，則即為水險經紀人，而向保險公司收取佣金。倘船經紀代作關稅經紀人事務，則彼亦照收該項經紀費。然假使該經紀人自行租船營業（或轉租或招攬船貨），則彼自身已為航運經理人，而其所收穫者變為營業得利矣。如彼自有船舶而兼營經紀事務，其所得進款之性質為何亦全以是否將船舶租出，抑自行管理為斷。

附 註

●今假定某人租船一艘，由甲地運煤至乙地，在租約上書明每噸運價洋貳元，而以一百噸起碼。在此情形之下，貳元之數為“租率”而百噸之數為法定之貨物噸數，二者相乘得二百元，是為運費或稱船租。租約既定，則無論租船人所有之煤較百噸之數低少若干統須按百噸計算而付運費二百元。

再假定租船人所實運之煤僅及八十噸。此時船主收百噸之運費而實運貨物八十噸自然合算，此項相差二十噸之運費以每噸貳元計之得四十元，謂之死租，為船主不勞而獲

之利益。

再假定租船人因種種原故未能按期將煤裝卸完畢，於是須另付延期費。假定此項延期費為二十元。在此種情形之下，倘經紀佣金如係訂定百分之五，則該經紀人所應得者為：

$$\frac{(\$200 + \$40 + \$20) \times 5}{100} = \frac{\$260}{20} = \$13.00$$

參 考 書

- Annin, R. E., *Ocean Shipping* (1920).
 Calvin, H. C., and Stuart E. G., *The Merchant Shipping Industry* (1925).
 Hardy, A. C., *Bulk Cargoes* (1926).
 Huebner, G. G., *Ocean Steamship Traffic Management* (1920).
 MacMurray, C. D., and Cree, M. M., *Shipping and Shipbroking* (1924).
 Owen, Douglass, *Ocean Trade and Shipping* (1914).
 Scrutton, Thomas E., and Mackinnon, F. D., *The Contract of Freightment as Expressed in Charter Parties and Bills of Lading*
 Smith, J. Russell, *The Ocean Carrier* (1908).

第四十八章

海 運 租 約

在前章所論租船事務內之主要文件爲租約。船主，轉租人，及船經紀等對於通常租約之格式，及爲特種目的而訂之特種條款，無不爛熟於胸。租約普通計分二種，按期租約與按次租約。按次租約之格式又有數種，而每種格式更多不同之處。

按期租約之所以異於按次租約之點係因前者有效於法定期限之內或若干次航程，而後者僅係用於一次航行者。在航運事業循其常軌之時，按期租船者皆係正式輪船公司，或係擁有常期大宗貨運之運輸機關。輪船公司有時因營業多而船舶少遂按期租來他人船舶以補自己之不足，或因造船購船正在進行之中而目前營業非常擁擠遂以租來之船救濟急需。亦有輪船公司(尤其新組織之輪船公司)純賴租來之船以經營航業。不獨正式輪船公司如此，其經營包運(即不定航)業務者亦每利用按期租船辦法以補助自己船舶之不足。倘航業入於非常狀態中，而租價高低漲落無定，於是投機家遂以按期方法預租船舶以達其投機目的。歐戰初起時，許多私人及與航業無關之團體等爭相租船，其目的並非欲經營航運，乃係預料船租必漲，而欲轉租以求利也。

輪船公司有時亦以按次方法租船應用，但按次租船者總以運輸大

宗粗重貨物爲適宜，故此種辦法向爲海洋包運業務中之主要方策也。商人有整船貨物待運，而無自購船舶之必需且不敢保證長期運輸時，其最妥善辦法除交由正式輪船公司代運外，即自行包船一艘而以運輸一次爲限。共有貨物不足一船而欲租全船一次者可自行招攬他人貨物以補充之。更有時專以補充船儀爲主體而租船一次者，其辦法係向各商家招攬零件貨物爲之運輸。船主亦有自己專營補充船儀之業務者，但按次包運業務究以承攬整船貨物者居多。

按期租約

航海運輸中普通所用之按期租約其格式并不一致。如經雙方同意時亦可加入特別條文。不過該項租約內關於船主與租船人之重要條款則彼此大致相似，茲簡錄於下：

1. 船主必須保證該船之噸位若干，馬力若干，面積大小，死重量，船身與引擎之察驗，船之等級，交船時之堅固情形，耐航力之保持，船員水手之全備，甚至速度，燃料容量，及燃料消耗量等。此項保證多係大概數目，不過相差太多時則爲法律所不許。
2. 所運貨物之性質須逐條詳細載明，不然亦須大概說明擬運何類物品及旅客。
3. 應載明該船必須用之於合法營業，並往來於安全口岸之間，有時或更訂明某項營業不准作及某某口岸不許去等專條。
4. 租約之有效期限，或航行若干次數，當然載在約內。
5. 租約內並詳細訂明付租之數目及辦法。貨船之船租普通皆按每

月每死重噸 (dead-weight ton) 若干元計算，但如客船亦係按期租定時，其租金多以登記毛重為根據。有時租約內亦許訂一整數，而無須計算船之噸量。租金之交付或一次付清，或分數次。倘船舶因引擎損壞，或因火災，或因擱淺，或因人員及器械之不力等耽誤時間至法定若干小時以上者，租船人得接租約停付租金。租船人如欠付船主租金等，船主得有權扣留租船人之貨物；如租船人預付租金，而實際上未獲相當之業務，則租船人得有權扣留船舶。

6. 租約內有時規定船主與租船人分擔費用辦法。租船人雖有船租之擔負，但此外照例仍須擔負燃料費，裝卸費，停泊費，領事費（關於船員水手之領事費除外），代理費，經紀費，領港費，與夫按照租約船主不負責任之一切零費。

研究租約內關於領港及停泊等費時，必須特別注意，因租船人對於此項費用有時負責有時不負責。倘該船原規定停靠甲港，而中途因該船本身發生問題，不得已須停靠乙港，在此情形之下所有在乙港內之領港及停泊等費租船人均不負責。如船上之填木●不敷分配時，租船人須自己添置之，或擔負其費用。倘經營客運則旅客之膳費亦歸租船人擔任，普通議定每旅客每日開銷若干。同時船主應擔負者為船員之薪水，水手之工資，及彼等之領事費，船上之用品，員工之食用等物，與夫船舶之保護及修理各費。船主更須擔負船經紀之佣金及租船人之“委託費”(address commission)。倘租船人預付船主租金超過其月租之數，而又親身在碼頭照料該船自身之事務，則船主應酬其勞而付委託費。

7. 租約內尙有其他重要條文。類如船長對於租船人及船主所分別擔負之責任；船長關於提貨單之簽署；轉租或分租該船之權；租船人僱用管貨員之權；超過法定期限之後，船主猶不能交船，租船人所有取消租約之權；將船交回船主之手續；關於船主須將全船之船艙，甲板，及其他裝載貨物與用具等地方完全交付租船人之責任；船舶之停塢以備大洗及油飾等事；船主供給普通裝卸貨物之器具問題；救助賞之分攤；違反租約之懲罰；貨物損失後確定責任之規章；及船主與租船人如有爭執時之公斷辦法等。近來租船人多堅持加入一條謂“倘美國國會通過不利於外國船舶之法律時，租船人得有權隨時在海特拉司 (Hatteras) 以北之任何美國口岸內取消本租約。”

當歐戰時美國政府曾規定種種劃一期約，然其格式與普通商家所習用者頗有出入。政府且曾以“徵船租約”(requisition charter)之辦法接管許多私有船舶而再按照與商用不同之政府期約轉租而出之，或竟租回與船主或其代理人。

政府期約亦分數種以迎合特別船舶及特別環境。政府保留招回所租出船舶之權，而按“淨船”(bare boat)租約之格式以自營之。按此項淨船租約之辦法船主須將船舶修理堅固使有耐航能力，而租船人(此處指政府而言)自己出資經營，僱用員工，預備食用等物，繳納停泊費，領港費，及其餘一切關於行駛船舶之費用並擔負一切危險。

按次租約

按次租約異於按期租約者以其效力只限於航行一次也。二者條文

互有同異，即按次租約與按期租約亦無統一之詞句。航行之路線如不相同則一切環境均不相同，因之船主與租船人在租約上所着重之點亦必不同。總而言之，按次租約所包含者大致為船主說明其船舶之狀況並聲明對於該船之堅固及安全負責；規定裝卸貨物之口岸；限制所載之貨物，或詳細聲明所載者應為某某物品，或以裝載“合法物品”一語包括之；規定船長簽署提貨單之責任；此外尚有關於取消租約，公斷爭執，及貨物損失之責任等條款。按次租約與按期租約根本既有不同之點，其條文中當然有互異之處，此理之明不待賢哲而後知之。職是之故，在以前所論之各條在按次租約內多無存在之必要。

關於按次租約與按期租約之不同處，以下僅擬擇其犖犖大者加以討論，而不及其細微處，以免煩瑣。讀者第一應注意每一按次租約各為一單獨合同。茲再將按次租約分作三大類計：(1)概括式，(2)單純式，(3)修正之概括式或單純式。

按次租約所定之租金並不以船之死重或登記之毛重噸位為根據，但根據於實在所載貨物之重量，如米若干石或煤若干噸等。以船之噸位為根據者自係例外，然將租金定作整數者則不乏其例。

由於租金以實載貨物之量數為根據，並船主擔保該次航行不得中斷之事實，故按次租約之條文有為按期租約內所未載者。租船人普通須擔保一整船貨物；卸貨之口岸必須有安全之停泊所，否則須將貨物卸至鄰近之安全口岸；倘租船人欠繳船租，死租，或延期費，或其他費用時，船主得有權扣留船貨。船租按整船貨物而算出者減去按不滿整船之實有貨物而算出者謂之“死租”。普通仍常有條文謂貨物上船

與提貨單簽定後，租船人對於船主所負之責任即行終止。此後如有轉轉船主完全依賴其扣留船貨之權；不過此條曾解釋作為須船貨能充足保障船主時，租船人始得卸責。

以經驗而論，按次租約內必須添入條文以催促貨物之裝卸，並避免取送貨物之誤會。在停泊期限之條文內恒規定裝貨日限，或並卸貨日限而規定之，或規定每日裝卸若干噸。如租船人或其代理人未能按期取送貨物，或未能按照租約將貨物在法定期限內裝卸完畢，則租船人允許繳納延期費若干。反面言之，亦有租約規定倘使為裝卸貨物而定之停泊期限並未完全用盡，則船主允許按照所餘若干時日付給獎勵金若干。至於租船人應在何處交貨，何處收貨，亦常有明文規定。有時此項條文明言貨物之取送必須在該船起重機所能達範圍以內，或明定租船人須負駁船費用之責，或指明某某碼頭為裝卸貨物之所，或有其他規定。

前談三大類之根本不同處可於業務之性質及租金之多寡上見之。按照概括式租約，其租金包含全部運輸業務，計有裝卸費與其他停泊費在內。故此種辦法非常簡單，而為無特別裝卸設備之託運人及收貨人所喜於採用者，此種格式之租約每定明貨物於船邊收交，但在此限制之內該租金包括一切口岸費用與業務費用並船行時所有之開銷。然在租金之外，租船人須擔負臨時意外各費，如因不能按時收交貨物而有之延期費，駁船費，特別駁船費，以及在星期或假期內工作之特別費用等。

租船人按照單純式租約所付之租金僅包含口岸與口岸間之實際運

輸費用。租船人在租金之外須自己擔負一切裝卸費。至於租約上所定之辦法不一；或言明裝卸事務完全由租船人自理；或“租船人在船長指導之下自己出資辦理裝儲調整貨物之事，”然“租船人對於貨物之排列如有不完善處不負責任；”或此項業務由船方代作，而租船人只擔負其費用。單純式租約內關於裝卸貨物之條文並不劃一。此外租船人仍須自付起訖兩點之一切停泊費用，關稅，港金，及碼頭費等。

單純式租約有時為租船人所喜用，其正式經營國外貿易者尤樂就之。蓋專作出入口之商家每善能措置裝卸事務。有時自購碼頭而自營之，有時組織適宜之港務機關並得力之裝卸設備。

租船人，船主，及船經紀倘欲採用修正過之概括式租約或單純式租約時，必須對其條文特別注意，因其中關於船主應作之事務既與原來之概括式租約不同，復與原來之單純式租約相異。或按此種格式或按彼種格式而加以修正。故船主所得之租金，與所作之業務，均隨之變更也。

按次租約之普通格式與特別格式既有種種之不同處，而條文之增減又極尋常，故當事人於簽訂之時，應詳加考慮也。

美國政府之管理協定與經營協定

美國航政委員會備急船隊公司代表航政委員會經營其所有船舶之一部分，並按租約辦法將其船舶租與輪船公司一部分。不過其較常採用之方策則為按照經營協定將船舶分配與各船商使代經營。經營協定或管理協定並非租約，而實際條文亦與租約有出入之處。

最初協定原分二種：一爲“管理協定”(managing agreement)，一爲“經營協定”(operating agreement)，而另外復爲特別船舶(如油桶船等)預備特別協定。其後將此二者合併爲一名之曰經理協定，至其條文亦因種種困難多所變更，以期減少損失並增加招徠吸力。

現今油船業務內仍有沿用管理協定及經營協定之舊日格式者。¹普通商船亦有仍用一九二〇年修正後之格式者，不過究以一九二四年新制之合併協定最爲通行。按照新合併協定之辦法，代理人允許在政府監督之下，負責僱用船員水手，并保養船舶，且代政府支應一切營業上之開銷。代理人并允許格外小心以免損失；接受政府關於租約，租金，及其他費用之命令；與託運人訂立普通租約，并簽發航政委員會所訂之提貨單；²對於其屬下之行爲負責；代收政府應得之各款，并代存於所指定之銀行；於接到命令時得向銀行支取款項；將政府船舶與他人船舶分別立賬以免相混；經營政府船舶時所用之商名須經政府許可，且不得僱用代理人之名字。

按照新協定政府允許根據船舶所得之運費，死租，延期費，及捷運，郵件，客運等收入，付給代理人相當佣金。佣金約在百分之三至百分之七點五之間，以營業之性質及情形爲斷。船舶所得之救助獎金除去船員水手應分者外，須按成分給代理人，倘所救助者爲政府之船舶，則代理人應分者爲百分之二點五，如并非政府船舶則代理人應分百分之五。代理人爲政府船舶招攬客貨或代覓租船人時，政府應付給

1. 管理協定第二式及經營協定第二式。

2. 見第四十九章格式八之航政委員會提貨單。

相當之經紀費。此外如在國外執行代理事務時，得經政府批准付給酬金。代理人之一切間接或秘密進款均在嚴禁之列。協定第十八條謂代理人為政府經營航運時，所有一切直接間接之收入均歸入政府賬內，代理人非經政府許可後，不得與有經濟關係之商號來往。

航政委員會之協定與普通租約有根本不同之點。按照協定辦法，其經營政府船舶者為政府之代理人，而所得者為佣金。租約則不然，租船人按次或按期租得船主之船，而付租金，至於運用船舶者仍為船主也。

附 註

● 填木 (dunnage) 乃用以包墊船貨以防受損者。

參 考 書

參看第四十七章所舉之參考書。

第四十九章

航運票據與船的文件

流覽航運中一切票據及文件可增長許多關於輪船運輸及貨物出入口之知識。此項票據與文件有為承運人所需者，有為各政府所需者，更有為轉運人及保險公司所需者。承運人與託運人彼此間之手續，及託運人與政府，與轉運人，與保險公司等之單據可稱為“航運票據”(shipper's or shipping papers)。承運人與政府間，及承運人指導運輸所用之單據可稱為“船的文件”(ship's documents)。

航運票據

各輪船公司之貨運營業主任無不欲在船到之前預將貨物攬妥者，而託運人亦每思預先覓妥船舶以免運費變動，因此航運業務中第一步即係雙方簽定“運貨合同”(freight contract)。該合同內說明所運貨物之種類，船名，裝貨之大概日期及運價等。其磋商合同時或用通信方法，或由輪船公司之貨運代理人及招徠員，或轉運人，或經紀人等親至託運人處當面接洽。

在簽定運貨合同後，託運人即向承運人請求發給“運貨許可證”(shipping permit)，內載貨物應於某日送至某碼頭。貨運營業部即

以此作為起貨初步正式手續。此外該證尚須註明貨物之類別，符號，重量，船名，訖點，及其他條文。當貨到碼頭後，由收貨員點驗清楚發給“碼頭收據”(dock receipt)一紙，作為託運人交貨後之憑據。但有時仍有其他重要小註為將來預備提貨單時所必需者。

同時託運人或其代理人須至稅關完清一切手續。按美國政府之規則，該託運人須填存一“託運人貨物出口聲明書”(shipper's export declaration or shipper's manifest)以條舉出口之物貨及其價值。此項聲明書必須附有誓書，政府即以此作為國外貿易之統計根據，並為船與貨出港時之要件。在某種貨物出口時更須領取政府之“查驗執照”(inspection certificates)等。此項執照之中有為美國政府所需要者，有為他國政府所需要者。

倘出口貨物擬運至南美洲各國，及葡萄牙，法蘭西，或其他某國時，尤須領取所謂“領事證明書”(consular invoice)者。其格式由各該國政府自定。當領取時仍須在領事面前宣誓。至於每份副張若干紙，收費若干金，多不相同。美國出口商人常厭惡此項手續，而不知美國政府對於入口貨物亦在他人國中有同樣之要求。領事證明書之用意係為防範貨價聲明時之故意減低，輔助稅章之實施，並預備貿易統計之根據。

倘本國貨物擬運至某外國時，常須在一公證人面前立一“貨源證書”(certificate of origin)，證明該項貨物確係本國出產。蓋許多國家每訂出兩種稅率，如有此種證書庶能得到最低稅率，或稱最惠國稅率。需要領事證明書之國家多不另外再要貨源證書，因領事證明書中

所列者已應有盡有矣。運貨至英國某殖民地（如澳大利亞，新西蘭，南非洲，或坎拿大等）時，仍需要“非傾銷證明書”（nondumping certificate）一紙，其目的為輔助各該地關稅法中“反傾銷”●條文之實行，庶幾可以應付外國貨物之傾銷政策，而保護自己實業不致為賤價所傷。

此外尚有託運人在發貨時所備之貨單，其名曰“出口貨物發單”（exporter's invoice）。此係私人發單與國家無涉。在此單上寫明所運貨物之件數，號碼，重量，體積，電碼，貨情，貨價，船名，訖點，收貨人之標記，以及輪船公司負責人員之簽字等。如運貨至某國有時仍須添入某某條文。因此項發單用途頗廣，故其聯單應在三張以上。託運人倘欲出賣有單據之滙票時，銀行首需該項發單二份以與提貨單共寄前途。此後再與國外收貨人寄去一份，既可用作通知書，而收貨人且可持之向海關納稅。託運人與銀行當然自己各需一份以備參考。如託運人位在內地，有時或欲寄一副張與其口岸上之代理人。

託運人或出口商人為保護貨物以免沿途損失起見恒向保險公司投保水險，其所取得之保單在出入口商業中為極重要之文件。

託運人正式運貨憑據為“海運提貨單”。此單因代表所運之貨，故為根本重要文件。該單為承運人最後所發之收據，且為託運人與承運人間之運貨契約。貨物所有權究屬何人常以此單為根據，而指貨籌款及交割貨物諸問題因得解決。許多國家因納稅關係每需要提貨單副張數份，但須保證其無訛。當交戰時期，輪船亦須攜帶提貨單副張與該船之載貨目錄相輔並行，以證明所載之貨。倘提貨單寫給託運人之

許可人(即持單人)，則即成爲可轉讓之單據，託運人能執之以作匯票之根據。故國外貿易中經濟來往之用途最廣者却爲有單據之匯票。所謂有單據之匯票者乃於匯票之外附加能轉售之海運提貨單，水險保單及貨物發單，或更有領事證明書等。如提貨單寫給託運人之許可人，則該託運人須在提貨單後簽名始生效力。簽名時，或將國外收貨人之某名寫入，或不寫任何人。收貨人非持有曾經託運人簽字之提貨單不能取貨。除非收貨人已付貨價，或在運貨之前對於貨價確有保證，或收貨人在託運人處原有賒貨協定，則海運提貨單上鮮有直接書寫收貨人之名者。

提貨單之格式祇由承運人預備，而託運人填寫之。當貨物送交碼頭後，託運人即持此單請求承運人簽署。所運各件前曾開列於碼頭收據上者今再列於此單之上。關於填寫貨情，件數，標記，及重量等必須小心。託運人此時應將碼頭收據繳回，因該收據上常有收貨員關於包皮不牢，內容散動，或其他非常狀況之批註。此項批註自然亦見之於碼頭報告表上，不過假使託運人將碼頭收據繳回，則經營提貨單之職員必可多一番校正。提貨單張數多寡不同，皆視託運人與承運人之需要如何，有時更視外國領事之需要如何以爲斷。¹

能轉讓之提貨單普通每份約有三四張，不能轉售之提單貨普通每份由三張至十張不等，或竟過之。輪船公司有時專爲己用竟留存提貨單至八張之多。倘提貨單附着於匯票而行，則關係銀行每需要提貨單之全份。

第八格式所列之海運提貨單爲美國航政委員會所採之劃一格式，係專爲自己船舶所用者。不過私人經營之航運公司尙無格式劃一之提貨單。

1. G. G. Huebner, *Ocean Steamship Traffic Management*, P. 98.

格式八：美國航政委員會海運提貨單

提字第.....號

航務代理人.....今代表

美國航政委員會

由.....名下

到收下列貨物計：

.....

外表完好，言定搭美國.....號船由.....口岸運輸至.....口岸，沿途得在任何口岸擱靠。倘該船因故不能輸送時，則由下次輪船運輸之。所運貨物之標誌，號數，類別，重量，體積，件數等，均一一記清。此貨將在.....口岸按照原來同樣之完好狀況交與.....

(通知.....)

如因故該船不能達到該口岸時，則必竭力設法駛至相距最近而最安全之港口。在貨物交與該收貨人或其特派員之前，所有運費及其他費用必須不折不扣以現款如數付清，始能交貨，但運費預付者不在此限（本提貨單所列之一切運費均須按照該船進入訖點口岸之海關時當日紐約匯兌行市合成美金）。運貨交貨之條件如下：

本船航行時有僱用領港人或不僱用領港人之自由；有拖帶他人船舶，或被拖帶，或在任何狀況之下經船長同意拯救他人船舶，性命，或財產之自由；本船得用小船或駁船接送貨物，但貨主須擔負一切危險；倘本船因故避入港口，或因故不能照常前進時，得將船貨轉用他船送至其訖點，如知收貨人之姓名住址，當即火速通知之，否則通知原託運人。船主或其代理人對於因下列原因而生之損失得不負責任：天災；公敵或海盜；水險；火險；船長船員之過惡；行政當局或司法當局之收沒或羈留；奉政府命令之消毒；工人之暴動或罷工；為拯救他人性命或財產而生之損失；船貨自動毀壞或變化；貨物上之標誌，號數，住址，或貨情等項未曾寫明；鍋爐之爆炸；軸幹之裂斷，或船身，或機器，或附件等之損壞；本船在航行之中，或在啓碇之後，發現不適航行之弊，而船主確曾盡力修理之，並僱用適當員工，購置耐用設備及什物等。除非由於船方之不盡心，則船主或其代理人對於貨物因以下原因所受之損失不負責任：熱，凍，朽，腐，銹，汗，折，滲，泄，耗，蝕，咬，及貨物中有爆炸者（不論已否聲明）。至於轉運於他船時，或航期延長時所生之危險亦不負責。

公共海損之償付須遵照一八九〇年約克安特臥波法(York-Antwerp Rules)而行，但如有為該法所未及者，則須遵照紐約口岸之一切章程習慣辦理。船主與貨主今約定倘

船主確曾盡力修理此船，僱用適當員工，購置耐用設備及什物等，而再於途中，或在啓碇後發現本船無航駛能力，或機器或附件或船身之損壞(當時雖盡力察驗而不能發現)，或因駕駛錯誤，或因管理無方等所生之危險或損害，則託運人，收貨人，或貨主允許於應付之救助獎金及其他保護貨物之特費外，再攤認公共海損之一部分，以償付為公共利益或為拯救公共危亡所生之損失，費用，或任何犧牲。

1. 本船運輸貨物格遵一八九三年二月十三日美國國會所通過之航運法中一切條文，并美國修正法典中第四二八一條至第四二八六條。

2. 其所運貨物非經特別聲明者，每件之價值均認為在二百五十金元之內。如聲明在二百五十金元以外時，其運價當照比例增加。本船之責任普通即以二百五十金元為最多限度。如發貨單內所列之貨價加已付之運費並加已付而不能繳回之關稅等而小於二百五十金元時，即以此較小之實在數目為本船責任限制。如欲本船負較大責任時，應將所超過之數目正式聲明並照付運費之加價。本船對於貨物一部分損失所負之責任應照上列之根據而以比例定之。

3. 倘因所運貨物之標誌，號數，貨情，住址等項之填寫不明，不確，或違法而損害本船或他人貨物時，所有此項賠償或罰款應即照付，如有拖欠，或拖欠正式運費及其他費用時，本船得有權扣留所運之貨物。

4. 倘本船因政府檢查，風浪情形，水淺，戰爭，或內亂等之阻止不能達到訖點時，得將所運貨物在安全適宜情形之下卸入任何貯存所，或待驗所，而火速通知收貨人。如不知收貨人之住址，即通知原託運人。此番卸後，即認為最後交貨，不再轉運，其所有費用即以所運貨物擔保之。

5. 無論終點口岸之習慣為何，本船得於抵岸後立時卸貨，並繼續之以至完竣；本船駐在該處之收款員得有權於船到時命令立時卸貨，倘收貨人不能立時來船收貨，則船長或本船之代理人得自由將該貨入口登岸，或移至小船，或存於某處而火速通知收貨人。如不知收貨人之住址時應通知原託運人，至於所有一切費用及危險均歸貨主擔負。貨物至此認為業已交割，本船責任業已終了。但在貨主償清一切運費及其他費用之前，本船仍有扣留船貨以相抵補之權。

6. 貨物如有損傷，運費仍須照付全部，但貨物如因沿途吸收水分而增其重量或體積時，運費並不增加。如應按照重量繳納運費，其重量應以卸貨時之總重量為準，但如有與此相反之明白規定，或本承運人自願按照提貨單上所載之重量收費時，不在此例。不論船與貨已否喪失，所有預付之運費在貨物上船後概不退還。倘因補償運費及其他費用而出售所扣留之船貨時，如其所得之款尚不足以相抵，則本船得有權向託運人及收貨人追討其差數。

7. 不論所在口岸之習慣為何，凡貨物在上船前，或在卸船後，停留於岸邊時，非因船主，船長，代理人，或經理人之過失或疏忽而生之損失，則完全由託運人負擔之。

8. 本提貨單經過正式之簽署，應在終點交付本船代理人掉換取貨證。

9. 本船代理人在卸貨送貨時負指揮全責；此項費用以及噸重費，篷蓋費，運河捐與他項雜費均由收貨人照付。

10. 本船對於所運木料之劈，裂，擦傷，折斷等；對於板形，棒形，塊形，條形，圓形，片形等金屬之損傷；對於鬆散或束捆貨物之損失，或該項貨物散碎後之遺失，或與標誌不符等；對於脆弱物品或包裝不固者之損壞等概不負責。一切重新裝箱，或重新裝桶之費用，除非因本船之過失而使貨物重裝者外，概由貨主負擔。

11. 貨物損失或遲到之通知須於貨物離船後三十日內以書面送交本船代理人。如貨物始終未到，須從貨物應到日期起算在三十日內以書面通知本船代理人。然倘貨物之損失為明顯之損失，則應於貨物離船之前聲明，且須於收貨收據上詳細註明。貨物損失或遲到之賠償請求書須於前項通知書送出後六個月以內遞交與本船代理人。除非通知書及賠償請求書按照上列手續辦理，則船主或其代理人不負任何責任。倘在送出通知書後一年之內不提起訴訟以要求關於貨物損失，遲到，或未到期等之賠償，則貨主即失其起訴之權利。

倫 敦 條 文

甲. 船主於船到後得立時如約將貨物卸於碼頭上，或卸入所僱之小船內，所有危險及費用均歸收貨人擔負。不論貨物卸於碼頭上，或卸入駁船內，船主得收同樣之費用。收貨人如欲將其貨物運至他處，應於船到後七十二小時以內通知本船之代理人，或碼頭公司，則該管人員當將貨物卸入收貨人之駁船內，收貨人須按照下率將卸船費並應付之運費交與本船之代理人，如代理人欲令碼頭公司代收，亦可照交。卸貨費用按照下率計算：裝於箱內之木器如衣卡，鋤柄，車軸，車殼，車輻，車輪，及木槳等每一體積噸收一先令三辨士，麵粉每一重量噸收一先令三辨士，蛇麻每一重量噸收二先令九辨士，木材每一體積噸收二先令，或每一重量噸收二先令九辨士，由本船自決。其餘普通貨物，除石板外，一概為每一重量噸或每一體積噸收一先令九辨士，由本船自決；一噸之數為起碼限度。石板每一重量噸為二先令。乳餅得在船到一星期內由收貨人用大篷車運走，其應付費用為每一重量噸三先令三辨士，包括裝車費及碼頭費在內。每種貨物其重量如多過一噸，則裝卸時應付加價。所有按體積計算之輕浮貨物應以收貨秤脚規之度量為根據。粗重貨物（穀糧除外）或按本提貨單所載之重量，或按卸貨時之重量計算，由本船自擇之。倘貨物重量發現以多寫少之弊，其重行過磅之費用應由貨主擔負。所有按照重量而運輸之木材在計算運費時應根據出口口岸之鐵路重量。本提貨單所載之一切重量及運費非由本船之自動不得變更。

乙. 穀糧如欲在船邊交貨，須於船到後二十四小時以內通知船主或其代理人，聽其擇定任何碼頭辦理。倘收貨人之小船及負責人員不敷分配不能追隨本船在普通工作時間

之卸貨速度時，本船長或其代理人得將該貨卸於岸上或駁船內，所有危險及費用由收貨人擔任。船主或其代理人爲本船便利起見所應在普通工作時間內卸於岸上或駁船內之任何穀糧得繼續於日間，或夜間，或日夜不斷，卸完之（收貨人之小船在普通工作時間內應加入工作）。穀糧如在普通工作時間以前，或以後，卸下（此時收貨人之小船或在或不在），而收貨人復於貨物卸下後七十二小時以內請求交割，則該收貨人得免交普通之碼頭等費，否則須照交。每噸穀糧不論卸否應付給船主或其代理人每噸七辨士之加價。穀糧卸船時必須過磅，至於過磅之處或在船上，或在岸上，或二者並行，由本船自定之。散裝船內之穀糧或用船上口袋所裝之穀糧其卸船費用（包括過磅費用在內）須遵照倫敦口岸章程與運費一同交付本船代理人或該代理人所指定之碼頭代表人，以換取貨物放行證。如因水手，駁船夫，腳夫，或岸工等之罷工，或鐵路或其他交通之阻塞，以致不能執行本約時，無論至何結局，雙方皆不負責；在此種狀況之下，船主或其代理人得將貨物卸於岸上，或卸入小船內，所有危險及費用均由收貨人擔負。倘在本提貨單內所載明之穀糧爲本船所運大批中之一小部分，遇有損失時，應擔負其比例部分之責任。

丙. 酮，瀝青，碳黑，假象牙（棉花，火藥，及樟腦等作成），棉花，棉餘，乾草，苧麻，縲麻及他種植物之纖維，油煙，各項油類及發光物（無論動物油，植物油，礦物油，及油製品），布屑紙片等，松脂，樹肪，煤膠，柏精，桐油，油漆，麥稈以及一切危險物之收貨人於船到後須立刻以小船直接由大船或由船主所指定之任何碼頭上將貨接去。如船主認爲必須時，得令卸貨工作日夜繼續進行。卸貨費用定爲每噸一先令三辨士，至於採用重量噸或體積噸由船主決定，否則該項貨物即須存入船長之入港小船內，其危險與費用均歸收貨人擔負。

丁. 按照以上條款所定，小船由本船或由碼頭上接貨時須遵守船主命令，在旁等候依次而行，且不得要求延期費。

所有倫敦口岸一切照章費用，收貨人均須照付。關於運費，依照上列各條及本提貨單內其他條款，船主得有扣留貨物以相抵補之權。

貨物如係運至倫敦者，則本倫敦條文之“甲”，“乙”，“丙”，“丁”四條即成爲本提貨單內之一部分，倘有其他條文與此衝突者，應以本倫敦條文爲準。

託運人，貨主，收貨人，或執有本提貨單之任何人在接收本提貨單後，無論當地之風俗習慣是否與此相合，允許嚴格遵守本提貨單內所寫，所印，或所蓋章之一切條約及例外，一若該託運人，該貨主，該收貨人，或執有本提貨單之任何人所親手簽定者。

本船船長或代理人，遵照上述大意，於本日簽定提貨單……張以資根據，一張有效時其餘作廢。

.....年.....月.....日簽於.....

代理人（代表船長）.....

各口岸之情形不同，各行業之習慣不同，每使各輪船公司所負之責任多寡不一。即在同樣環境之內各輪船公司之提貨單亦頗有出入之處。在美國內所有水運承運人之法律責任向受節制於一八九三年所通過之哈特法（Harter Act），但本法對於提貨單之條文容許有相當伸縮餘地，而甲輪船公司對於物貨損失一節且可自動承認較乙輪船公司多負責任。海洋承運人之法律責任與鐵路所擔負者相差極多。² 因其所差影響之巨，致有規模宏大之水險事業應運而生，不只保障船舶，且代出入口商人擔負貨物損失之責。按哈特法，海洋承運人在某種情形之下（指天災海盜等）得不負法律責任。

除非確因海洋承運人之疏忽則貨物在碼頭上之損失不由其負責。然究竟疏忽之限度為何又難確定。因此聯運貨物常因卸於碼頭後輪船之責任已終而鐵路之責任未始，以致發生責任上之青黃不接問題。至於海洋承運人按照提貨單所應負之責任亦有輕重之分。海運提貨單內且常有條文限制所運貨物每件之最多價值，而不顧及其實價，輪船公司之責任即以此為限。此種辦法與鐵路運貨所恒採之聲明貨價方法相似，不過此法在海運中為最普通耳。按航政委員會提貨單內所定之普通貨物最高價值為每件二百五十金元。州際商務委員會之統一出口聯運提貨單內亦定為二百五十金元，不過按照海牙章程為一百金鎊，而其他各家輪船公司復互有出入焉。

海運提貨單內有許多其他條約。有時專立一條命承運人之訖點代理人“通知”某人貨物將於何時到港以便預備接收，但該被通知人不

2. 見第十一章。

能僅據此項通知書而接收貨物。條文內並規定貨物是否在“本船起重機下”接收。此外或更規定駁船費用，碼頭起卸費，及其他費用之付款法。有時或並規定每噸運費之起碼限度，轉運貨物之危險與費用，以及運費之預付等問題。提貨單之缺乏統一格式，與海洋承運人所負責任之輕重不同，均在國際會議中成爲幾經討論之題目。討論多次之海牙章程初次提出於一九二一年。一九二二年之倫敦會議與布魯塞爾會議加以修正。一九二三年復會於布魯塞爾，再加修正，遂以布魯塞爾章程聞於世。英國一九二四年之海洋貨運法亦將該章程採入。此項章程又經相當之潤色，曾一度提出於美國國會，但未蒙通過。³ 布魯塞爾章程之用意在增加海洋承運人之相當責任並使格式劃一。

內地出口商人有時不欲先將貨物由鐵路運至口岸作爲一段，然後再覓船舶運之出口。因此法須有兩張提貨單，一爲鐵路所發，一爲輪船公司所發，頗覺麻煩。故爲簡便起見恒採用鐵路輪船聯運提貨單，將貨物由本國內地一氣運至他國口岸或竟一氣運至他國內地市場。該聯運提貨單係由鐵路發出。其中條文計分三段。第一段係由內地至口岸之鐵路提貨單，所有重要條文大致與內地所常用者相同。第二段包括海運，與海運提貨單相似。第三段則爲外國口岸至外國內地之提貨單，其中註明“所運貨物須完全遵守此最後段之承運人或承運人等之章程。”然每段各自成爲一單獨契約，且所謂出口聯運者只係合作共同業務，並非擔負共同責任，⁴ 亦非鐵路輪船採用聯合運價之謂。

3. 全文見 U. S. Department of Commerce, T. I. B., No. 297. "Liability of Ocean Carriers for Cargo Damage or Loss" (1924).

4. 見第十一章。

海運提貨單內因常有限制起碼貨量之規定，故運送小件物品時極不經濟。海洋承運人中欲挽救此弊者每另發“包件收據”一紙以抵消提貨單中限制起碼貨量之條文，但此項收據亦有種種限制，最初原專為出口貨物之樣品而設，後竟用之於普通貨物矣。限制貨物起碼量數辦法且迫使出口商人轉託海洋轉運人或國際捷運公司等運送其小批包件，如是則託運人所得者或係“捷運公司收據”(express receipt)或係“轉運人提貨單”(forwarder's bill of lading)。轉運人提貨單及其他轉運票據均將在第五十二章內有較詳盡之討論。送至他國之包件亦可採取郵寄辦法，但須遵守國際協定中關於重量體積等限制。

貨到訖點後關於卸貨之單據亦列入航運票據內。今以美國習慣而言，輪船公司貨運營業部之內運股於貨到時發出一“貨到通知與運費清單”(notice of arrival and freight bill)送與收貨人，請其繳回正式簽署之提貨單原張並照單付清運費。倘該收貨人尚未接到該項提貨單時亦須令其取保領貨。此後繼發一“貨到最後通知”(final notice of arrival)說明該貨靜待交割，如在若干時限之內不來碼頭收貨，則將代其存棧，所有危險與費用均由該收貨人擔負。海洋承運人在一切手續完備後發一“交貨証”(delivery order)，命令交貨員將貨物交與收貨人，而收貨人於收到貨物後應簽立“取貨收據”(delivery receipt)以資憑証。

此外進口貨物之收貨人尤須履行海關之一切條件。國外貿易中最複雜之單據乃為入口時海關所需要者。因此種條件每需專門學識，故美國許多進口商人恒依賴稅關經紀人以處理一切。倘對於稅務人員所

估定之貨價有不滿意處，得上訴於高等估計局。關於稅率，稅款，及稅法條文上之爭執，得訴之於美國稅務法院，但鮮有至大理院者。此類訴訟極需專門法律知識，故不滿意之進口商人恆延聘所謂“稅務律師”者代理出庭。

進口貨物於入口時該進口商人按照美國政府所定之章程不只應繳驗提貨單，且須呈出“美國領事證明書”。國外出口商人應按照一定格式預備此項證書，證書之格式有時不同，全視該項貨物是否業經售出，或係載往委託售賣以為斷。該出口商人仍應將此格式呈於美國駐在該國之領事，或其他負有此種使命之私人，以求正式之簽證。⁵倘不能繳驗該項領事證明書時，本口岸之稅務員亦可允許該貨進口，但該商人須填寫一份“估量單”(pro forma invoice)，同時仍須取得相當之保證。此外尚應有一“進口報單”(entry form)及“進口商人聲明書與誓書”(importer's declaration and oath)。此類格式亦因已購之貨或代售之貨而不同。總而言之，貨物進口時應填之格式紙異常繁縟實難逐一述寫也。

按照入口情形而有以下區別：入口消費，入口存棧，入口存棧並立時出口，入口再存棧，入口再存棧並消費或立時出口，在第一口岸及第二口岸取出消費之或出口，初次入口并立時交貨，以及非正式入口包括估價入口，不估價立時運輸，運輸並出口，在第一口岸及第二口岸之貨棧取出運輸，退稅出口，郵件入口，行李聲明及入口。此外尚因進口貨物之種類不同及條件不同而有不同之格式。

總之貨物進口之格式約有數百種，如向美國政府索取可以免費得之，私人出售者亦夥，更有進口商人自印者。至於某某格式應取之於某部或索之於某署，則又非門外人所習知者矣。在預備此種格式時既不能求助於稅關人員，則專家之延聘遂為勢所必須焉。⁶

5. 旅客隨身用俱及不滿百元之貨物不需此項證明書。

6. G. G. Huebner, *Ocean Steamship Traffic Management* p. 156.

船的文件

海洋承運人爲指揮自己之運輸營業及與政府往來尙需多種單據。此類單據與託運人無關，故名之曰船的文件。外運貨物初至碼頭時記其件數，量其體積，并註於“碼頭報告表”(dock sheet)內。倘貨物已有殘缺，應即註明。該表除留存根外，應將其餘各張送至貨運營業部以使用之校對提貨單之數目，確定運價根據，計算運價及運費總數等。倘貨物應到碼頭而未到，即應用“未到報告”通知貨運營業部。當貨物裝船後，由駁船司事，或記數員，或船上員司預備“記數單”(tally sheet)。此外港務股應預備一“裝貨計畫表”(stowage plan)指明各項貨物在艙內之地位。船上之事務長亦應按照記數單登入“船貨簿”(ship's cargo book)。該簿內按照標誌及編號註明各艙中有應至某口岸之某種貨物若干。

貨運營業部按照完備之提貨單再作一“載貨目錄”(ship's manifest)。該目錄爲政府所法定者且爲行船所必需者，詳載全船之所有貨物，覽之則條目分明如視掌紋。船舶出口時稅務員猶需此物以爲貨品出口之統計根據並以爲執行關稅章程之工具。在船舶進口時亦有同樣之需要。該目錄且可用之作為海程指南，卸貨時之對照表，及運費收款賬之根據等。準此而言，頗與鐵路之貨票(waybill)相似。倘商船在海中受軍艦盤查時，該目錄又爲證明船貨之惟一文件。

當船將入港時，船長恐船貨受有彼所不應擔負之損害，或恐本船及其附件曾被毀傷，於是預備一份“辯訴”(note of protest)，迨查明

果有損傷後，再填一份正式“辯明書”(extension of protest)。本公司之保險股自然進行其保險事務，或自儲保金自償損失，或與保險公司訂立“水險保單”(marine insurance policy)。

船貨目錄之外，尚有許多文件為政府與海洋承運人間往來所必需者。經營海外貿易之船舶必須經過正式度量，且須由本國登記機關領取“登記憑證”(ship's register)，或“度量憑證”(measurement certificate)。倘船舶必須經過巴拿馬或蘇伊士運河時，仍應領有各該運河之度量憑證。各船皆須攜帶美國輪船檢驗局所發之“檢驗證”(inspection certificate)。

美國船舶之經營海外運輸者恒於各口岸僱用船員水手時命其在美國航務委員，或稅務員，或領事人員，或商務人員監督之下，簽名於“僱用船員契約書”(shipping articles)之上。美國船舶在每次出港批准之先必須填呈“船員名單”(crews list)一份。船長且須宣誓謂關於本船員工之一切事務皆已謹遵一九一五年海員法之各項條文而行。如係貨船，除僱用船員契約書上有名者外，絕不多載一人。至關於為去某國所訂之肉品檢察法中各條均已遵章辦理矣等語。

在船舶出港之先其他應有之文件計“無線電機件證書”(master's certificate of radio apparatus)，口岸上之“衛生證書”(sanitary statement)，某某國家所要之“健康證”(bills of health)，非正式之“國際貿易船舶出入港口報告”(report of entrance and clearance of vessels in foreign trade)及“出港證書”(clearance certificate)等。倘船舶在未繳呈載貨目錄及出口商人之聲明書而欲先行出港時，必須

具一“立刻出港請求書”(request for immediate clearance)，並須出具妥保，以保證上述文件準於相當期限之內繳呈與本口岸之稅務長官。

關於國外貿易船舶之進港及交貨尙有其他官樣文章甚多。船長所宣讀之法定誓詞每印於載貨目錄之背面。如船到後於二十四小時以內並無稅務員上船，則船長即應用前談之“國外貿易船舶出入港口報告書”報到。餘如“存物單”(list of sea stores)，“旅客表”(list or manifest of passengers)，及“無線電聲明書”(radio declaration)等皆爲入港時所常需者。船長且須將在外國所領得之登記證，出港證，健康證，領事證明書，及其他文件等呈驗。進港者如係外國船舶，則此項文件於驗訖後即交該船之本國領事收存。

從外國口岸開來之船舶在卸貨以前應先妥具“船舶保證書”一紙且向稅務當局遞上“請求裝貨或卸貨呈文”(application and permit to lade or unlade cargo)，此後即隨之有“裝貨或卸貨許可證”(general permit to lade or unlade)。不許入口之貨物應存何處常有命令指明，此後或再隨之有“請求准將不許入口之貨物存於碼頭之呈文”(application to allow unpermitted cargo to remain upon wharf)及“貨物存留碼頭許可證”(permit to retain cargo upon wharf)等。稅務當局除憑藉上述手續監督進口貨物之卸船外，且更派定各卸貨口岸上之檢察員，過磅員，度量員，貨樣員，及其他員司以收控制之效。

附 註

●傾銷 (dumping) 者乃將一種貨物定出兩種賣價而使國外賣價小於國內賣價之謂也。除正式傾銷之外，尚有所謂反傾銷，假傾銷，暗傾銷，匯兌傾銷，運費傾銷等。反傾銷者與普通傾銷情形相反。按此種傾銷雖以國外為其傾銷場，然其國內賣價却低於國外賣價也。今以一例證之，坎拿大所產之某種礦質十分之九銷於美國，而其本國所銷者不及十分之一。按美國進口稅章此種物品所納之稅應以該物在其本國內之市價為根據，因此出產人遂故意將該物在本國內之市價落至極低，以期減少應付美國之進口稅。蓋該物在本國之銷路既如此有限，雖使市價低過成本亦無大礙，而在稅款方面所省者則不貲矣。

假傾銷者實際上本非傾銷也。蓋吾人如謂本國某種貨物現在某外國傾銷，其語意中之附帶條件為該兩地之市價雖不相同(外國低本國高)，然賣貨條件必須完全相同。倘賣貨條件不同時即不得謂之傾銷。如表面上雖係傾銷然有以下之情形即為假傾銷：在外國賣貨係賣現款，而在國內則係記賬；售於國外者品質較低，而售於國內者品質較高；國內管送，國外不管送；國外售價包裹費在外，國內售價包裹費在內，以及其他類似情形。

暗傾銷恰為假傾銷之反面。蓋由市價表面看來國內國外完全相同毫無傾銷之意，及至細考兩地售貨之條件則對於國外買主非常優待而對於國內買主則否，例如國外買主能記賬，而國內買主須付現款；售於國外者品質高，而售於國內者品質低等類。

匯兌傾銷者乃因匯兌行市之變遷而生之傾銷也。例如日金一元原值中國幣一元，後因金漲銀落之結果而日金一元遂值中國銀幣二元。假定日本某種貨物之國內市價原為每件日金一元，而在中國之市價原為每件中國銀幣一元，兩地市價相同，由銀變金後亦無問題。迨銀價跌落時中國銀幣一元僅合日金半元，此時日本貨物如在中國因種種關係不能增價而每件必須仍售中國銀幣一元，則即等於其本國市價之一半也。由此而生之傾銷謂之匯兌傾銷。

運費傾銷者乃因運費低廉之結果而生之傾銷也。常有國家(以德國為最甚)對於出口貨物之運價訂成奇低以鼓勵出口事業。由此項低廉運費致使本國貨物能在外國廉價出售謂之運費傾銷。

傾銷之用意不同，而時期之久暫亦異，可分之如下表：

用 意	期 限
甲. 為清理積存貨物而傾銷.....	} 偶 然
乙. 臨時為環境所迫而傾銷.....	

丙. 國外市場之普通行市特低而暫時又不欲與之斷絕關係.....	} 短 期
丁. 在新市場作招牌.....	
戊. 在國外市場與他人競爭.....	
己. 預先阻止他人之競爭.....	
庚. 報復他人之向本國市場傾銷者.....	} 長 期
辛. 維持本工廠現有設備之充量生產而不減低國內市價.....	
壬. 欲得“大批製造法”之利益而不致減低國內市價.....	
癸. 完全為信仰“重商學說”之結果.....	

關於傾銷之利害及各國取締傾銷之方法因限於篇幅不能論列。如欲參考請看 Viner, Jacob 所著之 *Dumping*。

參 攷 書

- Hough, B. O., *Practical Exporting* (1915).
- Huebner, G. G., *Ocean Steamship Traffic Management*, Chaps. VII-X inclusive (1920).
- Johnson, E. R., and Huebner, G. G., *Principles of Ocean Transportation*, Chap. XII (1918).
- Wolfe, A. J., "Liability of Ocean Carriers for Cargo Damage or Loss," in U. S. Department of Commerce, T. I. B. No. 297 (1924).

第五十章

海運貨物分等表及運價簿

鐵路與輪船之營業習慣不同處甚多，其最顯着者為貨物分等分類問題，及分等表與運價簿之公佈問題。本書第三編內所討論之鐵路貨物分等表及運價簿等按照法律必須公佈，且須完全受國家裁制，海洋運輸則不然，貨物之分等及運價簿之公佈既未載在法章，且非普通習慣。不過此僅就海洋運輸而言，至於美國之沿海及內河運輸則又有不然者。

州際運輸中之輪船貨物分等表及運價簿

州際運輸中之正式輪船公司在與鐵路聯運時必須遵守州際商務條例，然在經營口岸與口岸間之州際運輸時則須遵守一九一六年航運法 (Shipping Act of 1916) 之條文，該法後又為一九二〇年之商船隊法 (Merchant Marine Act of 1920) 所修正。航運法命令輪船公司“規定公正合理之運價，費用，分等表，運價簿及與此有關之一切章程習慣等，並遵守而履行之，……且須按照航政委員會所定之格式及時間將本航線之運價及費用之最高限度呈請存案，並公開於社會；如係聯運更須將本航線上之某點至他人航線上某點間之運價及費用之

最高限度呈報。”輪船公司非經該委員會批准不得增加運價及費用使高過所呈報存案者。運價及費用等如有變更須於十日以前佈告社會，但航政委員會如有正常理由得免其預告辦法。航政委員會曾訂有“關於州際運輸中水運公共承運人之公佈，黏貼，及呈報其運價簿或表之詳細章程。”此項章程大致與州際商務委員會管理鐵路運價簿及鐵路輪船聯運運價簿之章程相似。

沿海及其他州際運輸中之水運承運人多有按照鐵路貨物分等表而定其運價者。換言之，即承認東北，南方，或西方分等委員會所定貨物之等類，然其運輸規則多不相同，均係自印於運價簿上。

第十七章內所論之各種運價在內河及沿海承運人中亦多採用者：例如普通運價及特別運價；本路運價，聯運運價，及比例運價；輪船公司自己公佈之運價簿，及正式委人代為公佈之運價簿等。然其中有一大不同處，即輪船公司關於州際運輸所公佈之運價多非實際所收取者。按航運法之條文僅定為輪船公司須公佈其運價及他項費用之最高限度，而實際上並不一定充其最高限度而收運價，有時所實收者與最高限度相齊，有時因競爭關係而減低。聯岸運價¹近因激烈競爭而訂有普通標準，然實際低於此者仍時有所聞，按照航運法實收各費必須公正合理；倘為損害其他水運承運人而將運價等減至低過公允有利之限度，則此後非經航政委員會認為確因環境變更，非因勁敵已去，不准再增運價。沿海及內河承運人對於運價簿內所公佈之運價最高限度未有一定履行之必要。¹

1. 航政委員會對於呈報該會之聯岸運價最高限度將來在法律上之地位深致懷疑。

海運貨物分等表

海洋運輸中貨物分等辦法向如鳳毛麟角，法律上既無明文規定使海運承運人必須將貨物分等，而承運人中亦少自動樂為者。有數家公司常來往於美國沿大西洋及墨西哥海灣之各口岸與古巴及墨西哥各口岸，南美洲西岸各口岸，及科倫與其他加勒比各口岸之間，現今確已將其所運貨物中之一部分列成三至六等。例如來往於美國東岸與南美西岸間之某家公司曾將貨物分成普通四等，特別二等（一為珍貴物一為危險物），然普通各大航線上來往之貨物皆不分等。例如美國北大西洋各口岸與歐洲來往之貨運除德國船舶外無分等者。按德國各公司於歐戰前曾將由德國運至美國之各種貨物分成六等。據美國商部運輸司近來報告謂“由調查所知，本國只有四五家輪船公司曾經公佈貨物分等表并載明何物運價若干以資參證。”²

在國外貿易中，許多輪船公司之所以不能將貨物分等者，一部分由於公司與託運人間之成立運輸協定及磋商運價多係轉運人或經紀人代辦之故，一部分由於開列運價時向來習慣為不論何物皆按每噸（重量噸或體積噸由船主自擇）若干計算，更一部分由於第四十五章內所論之航運競爭問題。經營定航業務之輪船公司必須預備與經營不定航業務之船舶相競爭，而定航業務中之各公司又自相競爭。當輪船公司為輔助其正式船貨而招攬補儀時雖使其身為聯合會中之會員一份子，

² E. S. Gregg, "Rate Procedure of Steamship Conferences," T. I. B., No. 221 (April, 1924).

然其所開列之運價亦難免信口減低，或僅勉強稍顧其所議定之起碼限度。按照國際商務競爭之習慣，甲國船舶對於乙國船舶之變更運價必須急謀應付，故倘使一國船舶獨將貨物分成等類，而世界其他各國不相追隨，一旦他國船舶有運價變更之事，則受分等拘束之公司必失迅速調劑之能力矣。此理固不能阻止將來貨物分等辦法之普遍採用，然對於多數輪船公司之自動採取貨物分等辦法定增其延宕無疑也。

海運貨物運價簿

經營海外運輸之輪船公司，其公佈運價簿者雖較公佈分等表者為多，然比諸鐵路及沿海輪船則相去遠甚。往來於美國沿太平洋各口岸與遠東某某口岸間，往來於美國沿大西洋某某口岸與東方少數口岸，與西印度，與墨西哥，與其他加勒比國家及南美西岸間之各輪船公司多有制定海運運價簿者。上述德國輪船公司對於由德國至美國之西行運輸曾公佈分等表，同時亦公佈運價簿。美國各口岸輪船代理人常印有所謂“運價片子”(rate cards)者，開列貨物運至歐洲之運價。不過北大西洋各輪船公司鮮有正式公佈運價者。美國大西洋各口岸與澳大利亞，遠東，阿非利加及南美東岸各港口間之航運亦無公佈之運價簿以資遵守。輪船公司之不公佈運價簿者非無運價簿之謂，乃係自有運價簿或運價單以作員司或代理人之用，而不許託運人參考也。

公佈運價簿者又皆限於經營定航業務之正式輪船公司。包運業務之運價除在戰爭時受政府直接管理之期間外，均在日常漲落之中，完全以供求狀況為根據。包運船租在平時既不穩定，則所謂要價還價者

自成爲租船以前所必有之手續矣。

至於公佈之運價亦不必其爲實用之運價。故該項運價簿上每註明“此處所公佈之運價得不俟通告而變更。”海運運價簿內亦有只列運價之起碼限度者，蓋航運會議中所能成就者有時只不過一種限制起碼運價之協定而已。有時運價簿內雖明載所議定者爲實用運價，然實際上却不用之。運價簿且包括不廣，常僅適用於正式船貨，而不及於補償貨物，然補償貨物却真爲彼此所激烈競爭者也。更有海運貨物受期約束縛者。託運人之規模宏大者每與承運人或轉運人訂立長期運貨合同，而其運價則爲固定數目。輪船方面恒認爲長期有貨雖其運價低廉而呆板，亦較按照時價而貨物時有時無者爲有利，故多樂爲。至於工廠或出口商人在經營國外貿易時，當然歡迎預知運價，以便計算其詳確成本。此項期約所包時日長短不同，有爲一月者，一季者，或一年者。約內言定承運人須按照若干運價於某月某日運輸託運人之貨物若干噸。但此類合同不能對於某託運人偏惠過甚，因航運法禁止水運公共承運人不得“與任何託運人根據貨量多寡而訂立不公不正之偏惠契約，”更不得“在託運人之間對任何一方面有運價上之左袒”。航政委員會於一九二六年訂立訴訟辦法以明所爭之事實，凡關於航運契約中運價之法律問題均由該委員會聽其曲直。

運價簿與分等表相似，其所以不欲公佈者，既因無法律之督責，復因競爭關係。由於各海運輸船公司(不論定航與不定航)間彼此之競爭，故各該當局皆堅持對於應付環境必不受固定運價之束縛始能敏捷而裕如。其次則謂多年以來海運運價向不如鐵路運價之穩固，如公佈

運價簿則重印或補印之事必多，而託運人方面勢難各家立刻得到最近印出之有效運價簿，致使彼等常以過期而無效者為根據以計算運費。此外且常顧慮運價簿有時為競爭之對手方所用，運價簿之印刷與分散在在需款，運價簿在託運人手中時之易於差誤及繁瑣情形，與夫業已設有代理人，欲知運價時詢之即得，無需此簿等等事實及理由。

各大口岸及內地之重鎮均有轉運人與經紀人以招攬並經理海洋貨運。彼等須與承運人有密切聯絡，而熟知當時之運價情形。內地各重鎮及各口岸仍有各輪船公司之貨運代理機關或支部。按照一九二〇年之運輸條例託運人如在內地各處詢問美國船舶之運價及請求留存艙位時，該代理機關等應即代辦。³

海外運輸之各輪船公司所公佈之運價簿彼此格式既不相同而內容亦異。航政委員會所公佈關於運價簿之規則對於彼等口岸至口岸間之運輸不能適用；州際商務委員會關於運價簿之規則對於出海運輸，不論是否與鐵路聯運，是否用聯運提貨單，亦不適用。運價簿之最簡者僅單紙數頁而已，多者有訂成一厚冊者。然無論如何，較之鐵路運價簿及沿海輪船所用者相差尚遠。

概括言之，海運運價簿之內容可分三大段。

1. 採用貨物分等法之海運輸船公司常將分等表包在運價簿之內。簿中首節說明貨物所分等數若干，次有一表詳列各等內之貨物名稱。
2. 第二段為“普通運價及特別運價”。因多數公司不分貨等，故其運價簿多為特別運價簿，就中所列者僅係某某貨物及其運價而已。

3. 管理商務條例第二十五節；州際商務委員會國外商務命令第五號。

此外或許再將未經指明之貨物定作普通貨物，而開列其運價；附有分等表之運價簿常註明謂所有未曾劃入普通運價或特別運價內之貨物應按照某等計算，例如“此簿內未經開列之物品應以二等計算”等語。公佈海運運價之法係按照海運事業中普通開列運價所常用之名詞。

摘錄海運營業管理中數節如下：⁴

按已往習慣，海運輸船公司開列運價時皆以每噸(重量噸或體積噸由船主自擇)若干元，角，分，或先令，辨士為標準。至於各種貨物之異同無大關係。故計算運費時只注意當時之行情，及應用重量噸或體積噸。重量噸為每噸二千二百四十磅之長噸，體積噸普通為每噸四十立方英尺。選擇時全以所運貨品係輕浮物或沉重物為斷，以期得到最多運費。

近年來按不同貨物收取不同運價之風氣漸著，但根據仍多以噸為標準，重量噸或體積噸由船方擇定。不過亦有少數採擇其他單位者……

輪船公司有時採用小於噸之單位，但仍保留自擇重量或體積標準之權。例如某種貨物得按普通運價或特別運價算出兩種運費，一為每百磅若干，一為每立方呎若干，擇其大者而用之。

船主自擇標準辦法有時對於某種貨物不甚適用。例如計算穀糧運價時常根據每石；麵粉每袋；咖啡每袋；油膏每箱；液質酸質每大瓶，每鼓桶，或類似之器皿；木料每千呎；塞門德土及帶鈎鐵絲等物每重量噸；松脂每二百八十磅；棉花每包；磚瓦每千塊；炸藥每磅；動物每頭。在採用此項特殊單位計算運價時大都限於通用而劃一者，故其重量與體積均為雙方所熟知而易於核計。

運價有時亦按所運貨物價值之若干計算。如運輸金條或錢幣多將運價定為貨價千分之五，或百分之一，或其他分數。倘所運貨物之價值聲明多過提貨單或運價簿內所定之限制，則須付運輸加價。此項加價多有按照貨價百分之若干計算者。

3. 輪船公司與鐵路不同，並無普遍而劃一之運輸規則，且所有公佈或未公佈之運輸規則皆失之簡略。其最關重要者皆載在提貨單，碼頭收據，運貨許可證，及運貨合同內。有時此項運貨章程或竟為該承運人所絕無僅有者。然此外當託運人詢問運價，或訂立運輸合同時，

4. G. G. Huebner, *Ocean Steamship Traffic Management*, P. 234.

亦許訂有關於章程之聲明。海洋承運人如公佈運價簿，其中一段常爲運價規則，或運輸規則。規則內多有曾經印於提貨單或其他運輸文件中之條文，其餘一部分始係關於運價之各項章程。

將來之趨勢

海運輪船公司如實際上能普遍公佈運價簿及運輸規則，則理論方面自多有益之點。公佈運價簿能使運價穩定，能減少偏惠而不公之事實，能劃一運輸規則，即令不然，亦能使各家公司所訂之規則少有變遷。再普通言之，託運人之知識既增而運價亦較穩固一致，則出入口商人歷來所感覺之海運不穩狀況必自減輕。此後海運輪船公司對於貨物之裝裹條件必較前尤加注意。因貨物裝裹堅固與否在國外貿易中較國內貿易重要多矣。在規定此項裝裹條件時，關於安全二字以外之各問題亦應勿忽視之。此類事件雖當任憑出入口商人自決，然輪船公司爲減少貨物損失及輔助國外貿易事業之發展起見，確有詳訂貨物裝裹條款之充分理由。再就政府訂定法律控制海運運價及習慣一層而論，則鐵路之以往經驗頗足證明公佈運價簿有根本之需要。

海洋運輸之競爭性質或許影響其運價，使不能如鐵路之穩定，並使運價簿之實用不如鐵路之普遍，然將來公佈運價簿者必日多一日，此項事實十分明顯。除去以上所述之競爭問題外，別無其他較大阻礙之可言。運價簿之計畫，印刷，及分佈各費用當不甚多，蓋雖常有變更，然其內容可不至如鐵路運價簿之繁縟，故篇幅定不甚厚。倘貨物裝裹章程甚長，不妨單訂一冊，以免變更運價時全部重印之需。至於

恐將消息洩露與競爭者一層尤覺過慮不當，因本公司為答覆託運人詢問運價所設之各代理機關無不稔知競爭者所開之運價為何也。海洋運價簿且無須較繁於鐵路運價簿。倘定航業務之運價能稍穩固一二，則各託運人及各運輸機關之手各一篇豈難事哉。今日為開列海運運價及散佈航運消息而設之各種代理機關對於託運人裨益非淺，如再將運價簿普遍公佈，則進步當更可觀也。

根據上述之同樣理由，海運輸船公司即應將所運貨物分成等類。況方今之世國際貿易中所買賣之物品其種類日繁一日乎。

關於沿海運輸各輪船公司所公佈之運價簿其當務之急莫過於將現所開列之最高運價改成實際運價。因最高運價者無非法律所定運價之最高限度而已，迨運價因競爭而減低後，則託運人勢難再用之以為根據矣。

附 註

- ◎ 聯岸運價 (intercoastal freight rate) 者乃指美國東西兩岸間水運來往之運價也。按美國東臨大西洋西接太平洋，如有貨物由紐約城運往舊金山倘取道水路可經巴拿馬運河，然因美國既有東西直達之鐵路故水陸兩項運輸之間頗有競爭。

參 考 書

- Anderson, A. E., "Ocean Freight Rates in United States Trade," in U. S. Department of Commerce, T. I. B. No. 434 (Aug., 1926)
- Gregg, E. S., "Rate Procedure of Steamship Conference," in U. S. Department of Commerce, T. I. B. No. 221 (April, 1924).

Hough, B O , *Practical Exporting* (1915).

Huebner, G. G , *Ocean Steamship Traffic Management*, Chap. XIV
(1920).

See tariffs and classifications of coastwise steamship lines and those
of ocean lines referred to in this chapter.

第五十一章

海運貨物運價

海洋定航業務與包運業務在組織與管理上既有種種不同，今在運價上亦有同樣區別。不只二者之運價根據互異，¹且彼等不如鐵路運價穩固，至考其所受影響之原因則彼此仍多風馬牛不相及處。

海洋定航業務之運價

海洋定航業務之運價並非用科學方法所訂定者。制定運價時非有任何固定標準，或按照數學推算，不過由於營業上各方面之勢力所造成而已。按以前所論鐵路運價亦多受制於此種勢力，但國內已有數處確曾起始劃一鐵路運價，且已得有相當成績。在海運運價中向無距離制度之說，而運價制度之固定者亦極少。變動之處或及全部或及一部分以應付本公司之需要，國際商務之變遷，及競爭勢力之轉移等。至於有時得到相當之穩定，泰半由於海運會議之結果，如第四十五章所論者。

就普通情形而論，如輪船公司間之競爭能為航運會議所控制，則在制定運價時必以“貨物負擔力”為原則。至於業務成本與海程距離

1. 包運運價之根據見第四十八章，定航運價見第五十章。

則非關重要者也。經營定航業務者其制定運價之目的在能使於長久期間得到最多收入，而非斤斤於一次航行也。故按照貨物負擔力而定之運價在常時並非即指最高運價而言，蓋運價如訂在最高限度，其業經出廠待運之貨物自然迫不獲已而只好接受，不過對於鼓勵海洋運輸上似欠完善，然則輪船公司既希望營業日日增長以加多收入，則絕不欲運價太高使未來之新營業望而止步也。當歐戰及戰後因貨多船少之故運價奇昂，彼時鼓勵運輸之意均暫置度外矣。此外尚有足注意者，即包運業務中之船租是也。按包運業務本係不定航業務平日無所謂航業會議，故其船租向由船主貨主當面商定。至歐戰初起時亦隨之驟增。

海運航業會議之風行一時足徵定航業務中之運價未受十分競爭影響，至輪船公司偶然提高運價，或維持高價，亦非表示其有完全獨佔之權力。公司如欲按照貨物負擔力而定運價，則在航業會議勢力範圍以外尚有應注意之點甚多。在競爭時期（如一九二〇年以後之競爭）競爭力量所影響者獨大。

航業會議中各會員公司彼此之間有時一面合作而一面仍不免於競爭。蓋航業會議之目的在節制競爭，而非禁絕競爭也。即使航業會議能制定劃一運價，其競爭影響仍難盡除，因強大公司與弱小公司之意見常不一致故耳。航業會議只能變更競爭之方式及程度，但不能消滅之。況航業會議雖能限制各會員公司間之競爭，然會外尚有若干獨立公司則無法干涉。

輪船公司之正式貨物運價與補償貨物運價必須熟諳而詳辨之。許多輪船公司在各大口岸上常將補償貨物運價減至極低數目，有時專為

壓價而攜帶穀糧，故其運費只要高過裝卸費用即為有利。航業會議制定實際運價或起碼運價時每將補價貨物明白除外，不然亦與以極寬泛之裁制。例如歐戰以前來往於英美兩國間之輪船公司所立之起碼運價協定內並不包括穀糧，麵粉，油餅，棉花，及與此相似之粗重物品。關於穀糧，各輪船公司僅彼此約定每船不得在每石若干分洋以內載運若干石。

定航船舶與不定航船舶雖所經營之業務大半不同，然定航業務之運價頗為不定航競爭所影響。不定航業務之競爭尤以在制定補價貨物之運價時為最烈，因定航船舶所用以補充船價之貨物最適於整船運輸也。例如經營定航業務之各輪船公司在羣集各大口岸時每將該地之穀糧運輸攫取大半，然其運價則頗受不定航船舶之競爭影響。

定航船舶之普通貨物運價受制於競爭之處較少，然亦不能謂為全無影響也。鋼鐵或其他粗重物品如適於整船運輸再適於按照普通貨物運輸，則該託運人即對於定航與不定航兩種業務中有自由選擇資格；倘此時定航船舶對於普通貨物（因普通貨物幾全由定航船舶運輸）之運價訂高於不定航之船租，則不定航業務之競爭力量立時活躍。

定航運價尚受制於所謂間接之競爭。間接競爭即市場競爭，或商務競爭是也。例如歐美兩地出口商人同時運貨至某市場，彼此之間即有競爭。此時美國輪船在制定運價時應考慮歐洲輪船之運價，庶使美國出口商人所需之運費不致高過歐洲出口商人所需者。此節與鐵路所普通承認之商務競爭相同，只其範圍較大耳。以下為栢德先生（Mr. William Boyd, President of Houlder, Weir & Boyd, Inc.）之陳

述² 足以證明該項競爭對於航業會議制定運價之影響。

自從輪船公司不准暗許折扣，及其他籠絡託運人之有效方法被禁後，航業會議存在之價值僅爲供獻滿意之業務及合理之運價與託運人。此乃現在美國航業會議之實況也。按理論而言，倘使無外界競爭，則各輪船公司彼此之會議足能制定武斷運價。彼等且曾爲之。然不合理之運價斷難持久，因航運一事恒有國際性質，海洋且爲公用之物，故極易競爭。如某物運價奇昂，則該物銷場必入他國商人之手而本國船舶將無該物可載矣。此事既非好現象，且非好政策……按諸航業往史，知航業會議每次試行獨佔運價，每次反證其愚。由於以前經驗及自身利害始產生今日之航業會議原則。此項原則乃發展商務與取締彼此無益競爭二者兼顧之意也。假使英法德比美等國商人對於某種貨物有均等競售機會，則美國船舶應助其本國商人銷售該貨。如貨物滯銷即無運輸可言。是以對於本問題之正當結論爲航業會議在理論上能使各公司確定運價，但該運價必須合理，不能武斷。爲顧全輪船公司自身利益起見，必須使本國商人能與他國商人競爭。

美國各口岸間之海運運價亦受市場競爭之影響。平時大西洋及墨西哥灣之各口岸間向有一種普通調劑方法，不過關於海外運輸則此項調劑較少確定性質。此種調劑方法如與鐵路出入口運價（或鐵路內國運價之能用之於國外貿易者）在制定時所用作根據之調劑方法（或稱“差率”）比較，則後者之確定性質稍多。在制定輪船運價及鐵路出入口運價時向例將美國東南海岸分成三段，曰北大西洋，曰南大西洋，曰墨西哥灣。當歐戰前由費城，巴爾的摩爾，及勿爾吉尼亞等處出口之運價常較由紐約出口之運價稍高，而波士頓又與紐約相同，或相差極微。墨西哥灣內各大口岸之航運運價普通向極劃一，只於由岐衛斯特 (Key West) 向歐洲及加勒比各口岸之運價較由其他墨西哥灣口岸之運價爲低耳。南大西洋各口岸在歐戰前之航運運價紀載不甚完備但亦有劃一之象徵。

歐戰以後，海運普一運價法仍保留於南大西洋及墨西哥灣兩海岸

2. *Annals of the American Academy*, Sept., 1914, pp. 196, 197.

內，而北大西洋各口岸亦採用之。是以今日北自波士頓南至諾福克所有各口岸之海運運價均係一律。因鐵路運送出口貨物時由美國中西部至費城，巴爾的摩爾，及諾福克等處所用者為差率運價，³較至紐約之運價稍低，故今日大西洋各口岸之普一海運運價辦法實較有利於各口岸，使能與紐約及波士頓競爭。

現在更進一步且有一種調劑此三海岸彼此間海運運價之新趨勢。調劑方法係將發源於內地且能取道於任一海岸而運至國外終點之海運貨物運價定出較穩固之根基，使彼此有相等之競爭能力。美國航政委員會在一九二五年一月二十日之判決書內曾有關於美國東海岸至歐洲海運運價之聲述如下：“歐戰以後，一九二四年四月以前，曾產生一種口岸分組及差率運價之制度。在一九二四年四月將各口岸分成上列各組，其運價之差率為北大西洋各口岸最低最優，南大西洋各口岸之運價每百磅高出金洋七分五厘，或每立方呎高出二分五厘。墨西哥灣內各口岸之運價較之北大西洋每百磅高出一角五分，或每立方呎高出五分金洋。”南北大西洋墨西哥海灣輪船公司聯合會曾於一九二〇年四月二十二及二十三兩日舉行一“三方會議”正式採納海岸分成三大組之辦法，並承認當時存在之差率運價。後經多方反對，航政委員會始與調查，並於一九二五年判稱該三方協定“對於各承運人為不公，對於美國商務為有害。”⁴

3. 見第十九章。

4. Port Utilities Commission of Charleston, S. C., *et al. v. The Carolina Company et al.*, Docket No. 23; The Norfolk Port Commission *v. Algerian American Lines, et al.*, Docket No. 25; Port Differential Investigation Docket No. 26; Jan. 20, 1925.

然該委員會並未指稱此項差率爲過分偏謬。由於此次判決之影響此三海岸之各該輪船公司聯合會遂得自由制定其本部之海運運價，而不受彼此之拘束矣。

以上僅就由該三海岸運貨至歐洲之運價差率而言，若運貨至他處則情形大異。如由美國南部各口岸至南美洲，或取道巴拿馬運河以至遠東各處，則其距離較由北大西洋各口岸起行時短少許多。至今無顯然固定差率可言，不過許多輪船公司不問貨物由北大西洋，由南大西洋，或由墨西哥灣內各口岸起運，其運價大致相同。

美國太平洋沿岸各口岸之航運運價亦有相當之劃一。不過其劃一之程度不如鐵路所公佈出口運價之普遍耳。美國內地與太平洋各國間來往之貨運既可取道美國之西海岸（即太平洋岸），復可取道其東海岸（即大西洋岸）。西海岸之輪船鐵路等公司爲與東海岸競爭營業起見，特將運價制定較低，故總計太平洋運輸而論，貨物由美國內地起始者究以取道太平洋海岸爲經濟也。此項運價調劑方法直及遠東各口岸，如新嘉坡及加爾各答等處。

輪船及鐵路對於劃一各口岸之運價，或成立各口岸之平均調劑法皆極關切，而彼等運價無不受口岸競爭之影響者。鐵路爲成就此事曾在出入口運價簿上所努力之處，及在規定口岸差率上⁵所努力之處實較輪船公司爲多，而各輪船公司對於口岸間及海岸間之競爭至今尙未能超然視之。

居於競爭地位之國家或口岸如謂彼此能保持運價平衡者，絕非完

5. 見第十九章及第二十五章。

全固定之意。無非彼此之間維持一種關係耳。即使美國貨物由外國船舶載運時，此理亦然。對於託運人之不平待遇雖不常有，但有時竟公然而爲之。因此擴大美國商船隊與夫國家裁制航運等說愈盛矣。至於將來待遇不公之事當漸減少，蓋航政委員會對於不公運價，無論其爲託運人間或口岸間，或“與外國競爭人較之而有害於美國出口商人”之任何運價，得有權更正之。

定航運價雖多數由於航業會議參證國際商務之需要及直接間接之競爭而訂定，但此外尚有許多原則須加注意。在按照貨物負擔力而定運價時，貨物之價值必須考慮。如各種貨物有各種運價，或輪船公司採用貨物分等辦法時，此理尤明。

定航運價仍爲運送價值之大小所影響。遲慢船舶，或迂迴航線，常使運價稍低，因其運送之價值較諸敏捷船舶，或直達航線，爲小故也。非然者，則在平時絕難得其應得之營業明矣。運送價值同時且爲運價之最高限度。蓋高於此者，無論其爲普通運價，特別運價，或一切定航運價均不能持久。

船舶與貨物之供求亦影響運價甚大。航業會議每欲取締因供求關係而發生之運價漲落，但彼等在船舶缺少時無不爭先恐後提高運價。反面言之，在船多貨少時，高昂運價亦難持久。歐戰爆發後，海運運價之狂漲雖不完全由於船舶缺乏，然其主要原因不外乎此。彼時貨量逐漸增多，而船舶按日減少。減少原因或由於交戰國及中立國之船舶被毀，或由於奪獲商船以爲軍用，或由於德奧船舶之強迫間置，或由於戰事爆發之前二年內世界船舶產量之減少。凡此種種足使定航及不

定航船舶享受其破天荒之高昂運價。

定航運價在最初制定時當然以貨物負擔力為根據，再以商務情形及競爭勢力調劑之，但輪船公司在運送時所實費之多寡亦不可不思及之。業務成本之影響運價不外二途：第一，業務成本為運價之最低限度，低於此者不能持久。輪船公司在制定運價時並非先算成本再加得利然後始決定運送某物至某處應收運費若干也。不過彼等絕不使任何運價低過業務成本。且當運送費用增長時，如商務及競爭情形不惡，則必提高運價。歐戰起後運價之所以增者，大部分由於保險費用，碼頭費用，駕駛費用如工資，食物，燃料等之一律增價。倘某家輪船公司之費用高過其他各家公司，則不久當發現其無利可圖也。美國各家輪船公司自一九二〇年以還無一不因費用浩大而無法獲利。

業務成本常影響於某特種貨物之運價。特別運價鮮有按照該物之運送總費用而計算者。倘因運送某物而發生任何特別費用，或該物有危險性質（如易碎易炸等），或其體積龐大不能緊密排列時，則其運價恒較普通貨物為高，但仍視商務情形如何以為斷。貨物轉運時之費用，或裝卸時之特別費用，時常在運費之外加付之。業務成本影響某種運價之程度如何全以有無競爭為根據。

航程之遠近與用汽時間之久暫雖影響業務成本，但時常不能支配運價。運送不受競爭（商務競爭或輪船公司間之競爭）之貨物，其運價尚有隨距離而變更者。例如由美國運送穀糧，麵粉，及食品等至歐洲皆按不同之終點口岸課收不同之運費。但如所運貨物受商務或市場競爭時，則許多口岸即同用普一運價，而無分遠近。至於運出運入之貨

量多寡常不相同，而各種貨物負擔運價之能力復有大有小，以故在制定運價時每有哩程上之偏袒，使距離相差數百哩常不計也。

海洋包運業務之船租

關於包運期限及船租根據曾於第四十八章內討論及之，至於依照按期租約及某種按次租約之規定租船人須擔負某種費用或事務一層，亦附帶談及。蓋船租多寡皆視船主與租船人彼此所負擔之事務繁簡及費用大小為定。就此而論，業務成本在議定船租時頗有參證之價值。

影響包運船租之力量與影響定航運價者不同。其主要之點係因包運船租所受競爭較多，且隨船舶供求之多寡而漲落。無論何種物價皆不如包運船租競爭之甚。船與貨之供求比例稍有變更，船租即隨之而動。搜羅船貨之各船主彼此競爭範圍偏於全世界。助其競爭者為船經紀，因世界各大口岸無不有船經紀在也。船經紀利用電報以聯絡各大商埠及彼有貨待運之商家。倘所運貨物為穀糧一類之粗重物品，則包運船舶之自身競爭以外，復雜以定航船舶之競爭，蓋定航船舶對於此類貨物既可按照普通貨物載運，又可以之補充船廠，故每欲得之而甘心也。各大口岸上之包運船租在一日之間即能有數次之漲落。穀糧運價之變動常與其自身貨價之變動同樣靈活。

在第四十五章內曾論及航業會議對於包運業務之無關重要。制定包運船租之機關組織亦與定航業務者不同。海外運輸中之包運船租並無何種聯合委員會以合衷共訂之。除在戰時有政府直接管理外，平時向由各船主或其代理人與託運人或其他租船人雙方現議。此種議價方

法或由兩造面商，或由經紀人從中斡旋，或經過各種交易所之介紹，然無論如何其競爭性質十分顯着也。

海運運價之總趨勢

海運運價與鐵路運價不同，無所謂控制。按照州際商務條例第十五條甲之規定凡鐵路運價之普遍高度如需漲落時，該管當局必須按所有承運人或各區各組承運人之運輸財產考慮其得利是否公允。至於海運運價之制定，則向無此種定例。雖然，海運運價確有一種普遍高度存在，因或漲或落永遠連合動作也。在起初之時，或此高而彼低，然最後則全體變更矣。

因海洋路線之多，與運價根據之雜，故世界海運運價之漲落細情自難詳述；但追溯以往記載則是漲是落及大致若干尚般般可考也。英國既為航運界之先進國家，而其海運運價又與世界各處互有關聯，故來往於大不列顛之運價向例用作指數。關於運出運入之貨物運價曾有安吉爾（Angier）弟兄依序編纂。基於此項運價表及英國商部按時公佈之報告書，故公平雜誌（Fairplay）遂得編成統計以揭示每年運價之平均數目。

多年以來美國運輸貨物至國外之每年運價平均統計報告亦向有編纂，不難參證。

歐戰以前，海運運價之最高紀錄為一八八九年。在公平雜誌⁶內有一平均運價之表格。今將關於該表格之說明摘錄於下，則戰前運價

6. Issue of Dec. 21, 1916.

之漲落瞭如觀火矣。

自一八八九年至一八九五年運價降落百分之四十。由於一八九七年工程師之罷工，新船舶之製造因之停止，再加一八九八年美國與西班牙之戰，遂使運價提高成爲一九〇〇年標準運價百分之九一點三五。至於一九〇〇年之繼續增高，則完全由於英政府欲與南非洲通運之故。當時爲運送軍隊曾按每月每毛噸三十五先令租得客郵火船數艘。此外更應注意者爲船之體積。自一八八五年以來貨船增大甚多。由於體大而速之故，如與三十年前之船舶相較則雖運價低而仍能得利也。

一九〇〇年運價之增高並非由於營業加多，實乃由於虛渺環境所造成。迨政府放棄運輸等事後輪船公司須自覓營業時，其結果遂大失敗。翌年運價竟落下百分之二十六。此後直至一九一一年九月以前毫未獲利。當時因船主鑒於失利情形，故數年以來不敢多造船舶。至貨運增長需船加多而已有船舶不敷應用時，運價始見起色稍有餘潤可沾矣。彼時一般船主無不預料在一二年內運價雖無特別暴漲，亦定有相當進益。普萊梯地方之罷工使許多船舶滯留該處。英國之煤礦風潮又使許多船舶停駛，而本年夏間運輸工人罷工復令船行遲緩。這種種爭端過後，則世界各處之待運貨物已堆積如山矣。各市場爲爭攬船舶起見無不提高運價，結果使船主所不敢夢想之高價得以實現。例如爲鼓勵空船至普萊梯竟將船租提至三十一先令。其原因完全由於該地之罷工使船舶停滯，封閉達丹尼爾海峽之悞嚇爲最後一幕。職是之故，曾以二十七先令之高價引誘船主至黑海載貨。

一九一三至一九一四年運價又復降低。嗣後由於工人罷工遂使意大利與西班牙之船舶退出商運之外。接踵而來者爲歐戰。於是封鎖，摧毀，軍用等事使多數船舶不能經營商運，而營業費用，資本費用，保險費用，碼頭費用等又皆狂奔猛漲，遂令舉世運價之高成歷來未有之新紀錄。一九一五至一九一六年之上季，由美國至歐洲許多貨物其運價較戰前竟高出五倍餘。其運貨至戰區以外甚遠之中立國者，亦高三四倍。當時皆認此種運價已至最高限度，無可再增。不料至一九一六年之下季，顯然證明戰時運價毫無限度之可言。如以一九〇〇年之標準運價作爲百分，則一九一四年之指數爲六九點六，而一九一七年爲七八五點三。

一九二〇年以後，海運運價之普遍趨勢降落甚速。其總指數之漲落情形如次：一九二〇年爲三九四點七，一九二一年爲一四二點六，一九二二年爲一〇九點八，一九二三年爲九八點七，一九二四年爲一〇二點一。

自一九二一年世界各處之國際貿易減少，而造船增加，遂供過於求矣。自歐戰起後，航運界無競爭之局面，至此因一變而爲有競爭。貨物對於昂貴運價無復能忍，海洋承運人互減船租以廣招徠。航業會議對於定航運價亦一時失去駕馭能力。當日商務曾因船舶缺乏而蒙受損失，此時航業復因船舶間置而增擔負。由此可見海運運價普遍高度之漲落完全隨諸供求狀況而變更也。

包運船租向由爭議而定。定航運價平時因航業會議之調劑較爲穩固，但最後結果仍不能離供求情形而自立。迨至供求巨變預爲人知而航業會議又無法控制之時，則定航運價之普遍高度亦難逃激烈變遷。定航運價普遍高度在平時以業務成本爲其最低限制，過此不能持久，而航業會議對於各會員之成本亦時存心目之中。不過供求之普遍情形如至一九二〇年之狀況時，則所謂運送最低費用者並不指普通輪船公司之最低費用而言，乃指彼環境最優開銷最小之公司而言也。

海洋運輸之供求關係既多受普通商務情形之影響，而尤以國際貿易之量數影響爲甚，則運價漲落之循環動作不無線索可尋矣。近有人研究⁷ 海運運價，貨量船量，船舶出入港，航運得利，船舶售價及造船事業等種種變遷。按自一千八百年以來，航業中之循環動作計有四

7. Frank Cyril James, *Cyclical Fluctuations in the Shipping and Shipbuilding Industries* .

周，其最高頂點爲一八八七至一八八九，一八九八至一九〇〇，一九〇五至一九〇七，一九一二至一九一三，一九一八至一九二〇。此中第一周期洽爲十年，其餘三周期則每次六年。頂點與頂點之間相距各四年。

普通航業之循環周期記述如下：

茲由營業蕭條時期談起。此時第一恢復表現爲航運營業增長，各大口岸之出入港噸數加多。過三個月至六個月後，運價遂猛進，而已經造成之船舶亦隨之增價。彼時造船事業自無許多影響，然迨至所有餘船完全使用後，則製造新船之定單片片飛入船廠矣。此時事業極其興盛。輪船公司之紅利在運價提高一年以前已有起色，而當此期間增長更速。

繁盛時期終止之第一徵兆發現於造船廠內。船舶之需要既已滿足，則定造新船之事遂止。正在製造中與進水之船舶數目開始減少，惟營業內之船數仍似漸增，此因船主爲乘時趨利起見將舊船取來應用故也。運價繼續增長，尙可延至一年或一年半，而現存船舶之售價或仍甚高，但輪船公司之紅利有降落之勢（即令最好亦必增率漸減），原因係由於費用增高之故。

同時市上發現多數新船使供過於求，而貨運方面因商務恐慌之故停止增長，或開始減低。包運業務加入競爭，運價降落甚速，得利隨之而落。船舶開始閒置，如已廢舊當即拆毀。正在製造中之船舶或即暫時停止工作。航界全部遂呈凋敝之象。

然時間不久，造船廠再行活動（此並非即謂趨向興盛）。已在製造中之船舶或即復工。計畫目前發展之輪船公司或定製新船。同時因商務在凋敝之後例有回旺之事，故航務亦有發展之勢。運價及現存船舶之售價或稍見增長。但此種半途中循環周之頂點極易達到。運價漲起少許即足鼓勵舊船之修理，而造船廠增加工作使船舶之供給更多餘利。運價因此降落較前尤速尤低。造船業與航運業遂陷入更深之死園中，非俟正式恢復普通商業後難有轉機也。

參 考 書

Annals of the American Academy of Political and Social Science, Vol. LV (Sept., 1914).

8. 見前書第六十七頁至第七十頁。

- Annin, R. E., *Ocean Shipping* (1920).
- Calvin, H. C., and Stuart, E. G., *The Merchant Shipping Industry* (1925).
- Chicago Board of Trade, Annual Statistical Report *Fairplay* (London). See weekly statement of ocean freight; also special compilations of annual averages.
- Huebner, G. G., *Ocean Steamship Traffic Management* (1920).
- Hough, B. O., *Ocean Traffic and Trade*, Chap. VI (1915).
- James, Frank Cyril, *Cyclical Fluctuations in the Shipping and Shipbuilding Industries* (1926). See also for additional references.
- Johnson, E. R., and Huebner, G. G., *Principles of Ocean Transportation*, Chaps. XXI, XXII (1918). See also for additional references.
- Johnson, E. R., "Ocean Rates and Terminal Charges," A Report to U. S. Shipping Board (1919).
- Kirkaldy, A. W., *British Shipping, Its Organization, History and Importance* (1914).
- New York Produce Exchange, Annual Statistical Report.
- Smith J. R., *The Ocean Carrier*, Part II (1908).
- United States Shipping Board, The Port Differential Investigation, Jan. 20, 1925.
- United States Tariff Commission, *Preferential Transportation Rates*, Chap. XII (1922).
- Zimmerman, E. W., *Ocean Shipping* (1921).

第五十二章

海洋貨物轉運事業及經紀事業¹

海洋承運人及託運人與海洋貨運經紀人及轉運人之關係前已言之矣。海洋貨物轉運事業包括實際轉運事務及代表託運人處理裝卸事務等。海洋貨物經紀事業係指招攬貨物與介紹貨主而言。轉運與經紀雖係二事，然實際上常由一家辦理。許多貨運經紀人不作轉運事務，但所有各大口岸及一部分內地商埠上之轉運機關無不兼理經紀事務。

所作業務之性質

海洋貨物轉運人與貨運經紀人相似，以輔助輪船公司招攬貨運為職務。在貨運充斥之時，海洋承運人常不假藉第三者之力招攬貨物以省佣金。但在貨物稀少之時經紀人之工作確有裨益。至其價值尚不僅在招攬貨物一事，許多工廠商店等(尤以位於內地者為甚)專賴轉運人及經紀人以蒐集一切關於海運運價及海運業務之消息，並代定艙位。由於運價之時常變更故永遠欲得當時之時價殊非易易，再加代定艙位之事務，故許多託運人在歐戰時認為經紀人對於彼等極有利益而自願

1. 本章前三節轉錄 G. G. Huebner 之 *Ocean Steamship Traffic Management*, 第六章，略事增改。

付給相當經紀費。同時輪船公司方面頗有拒絕付費者。即令付費亦以付給某種經紀協會中之會員為限。進口商人亦認轉運人及經紀人係其尋覓關於進口貨運消息之惟一捷徑。

託運人常不欲在出口口岸或在國外自己處理裝卸貨物之事，於是多由轉運人代辦一切關於出口貨運事務。在此種情形之下，轉運人即成為代理人。所有接收貨物，接洽鐵路輪船公司，以小車或駁船拖曳貨物，查看貨物是否已經上船，參與各項運輸票據之預備及其他臨時發生之事件，代付運費及保險費（但須有代付命令），向稅關辦理離港手續，以及一切與此項出入口運輸有關之事務均得由轉運人代理。當貨到之後如必須存棧時亦可代為接洽存棧事務。該轉運人等不只能在出口口岸代理一切，且能代為經理全線之聯運事務，並在外國終點代作交貨送貨等事。

託運人運送小件貨物時，按照輪船公司提貨單上所載起碼貨量之規定或需付給昂貴運價，但由轉運人代運時其運價常可稍低。轉運人之辦法係將許多託運人之小件貨品合在一處而大批運輸，故其運價除使託運人省錢外，自己且能得利。轉運人在經理零件貨運時，其業務性質即與國際捷運公司相等。正式內國捷運公司中頗有數家（如美國運通公司及威法捷運公司）兼營國外捷運業務。² 美國運通公司經營普通海洋貨物轉運事業及國外捷運事業。該公司借助於美國鐵路捷運公司在國內各處所設之分公司因能使無數託運人得到運輸小件包裹之便利。威法捷運公司經理紐約至墨西哥間之捷運。鐵路運價既定有整

2. 見美國運通公司國外部通告書第一〇一號，一九二〇年三月一日。

車與零擔之別，而且多種混合貨物能得整車運輸之優待，以故轉運人當轉運內地與口岸間之出口貨物時得有機會在令零擔託運人減少運費外且其自身亦有利可圖。海洋貨物轉運機關中頗有在內地各處設立分公司者，其目的既為與內地出口商人發生較近之直接關係，且為使零擔貨物容易合併為整車。總合上述，內地轉運人將出口零擔貨物合併為整車者，除所經營之鐵路轉運事業外，且照常在口岸上經營收貨而轉運於國外之事務。

海洋貨物轉運人尚代作其他業務。託運人有時不願預付運費而承運人則堅持預收，如是轉運人或能按照代客收款辦法先行代運，不過此時轉運人須先付輪船公司而再令其國外代理人向收貨人索取運費。

收貨人拒而不收之貨亦常由轉運人代為處理之。此節對於託運人極為有利。倘有出口商人之命令，亦可代作保險事務，以省該商人自己之麻煩。

轉運人對於國內之出口商人或國外之收貨人亦有給以經濟上之援助者。託運人或與轉運人商定請其先將貨款代付，然後再由其國外代理人向收貨人索取，或由普通國際銀行交易所等機關代作滙票。

經營國外捷運及轉運事業之正式捷運公司關於所作之經濟事務包含發售旅行支票，國外滙票，與信用證書等；辦理電報滙款；以及為使距離銀行較遠者便利起見經營“國外郵滙”事務。

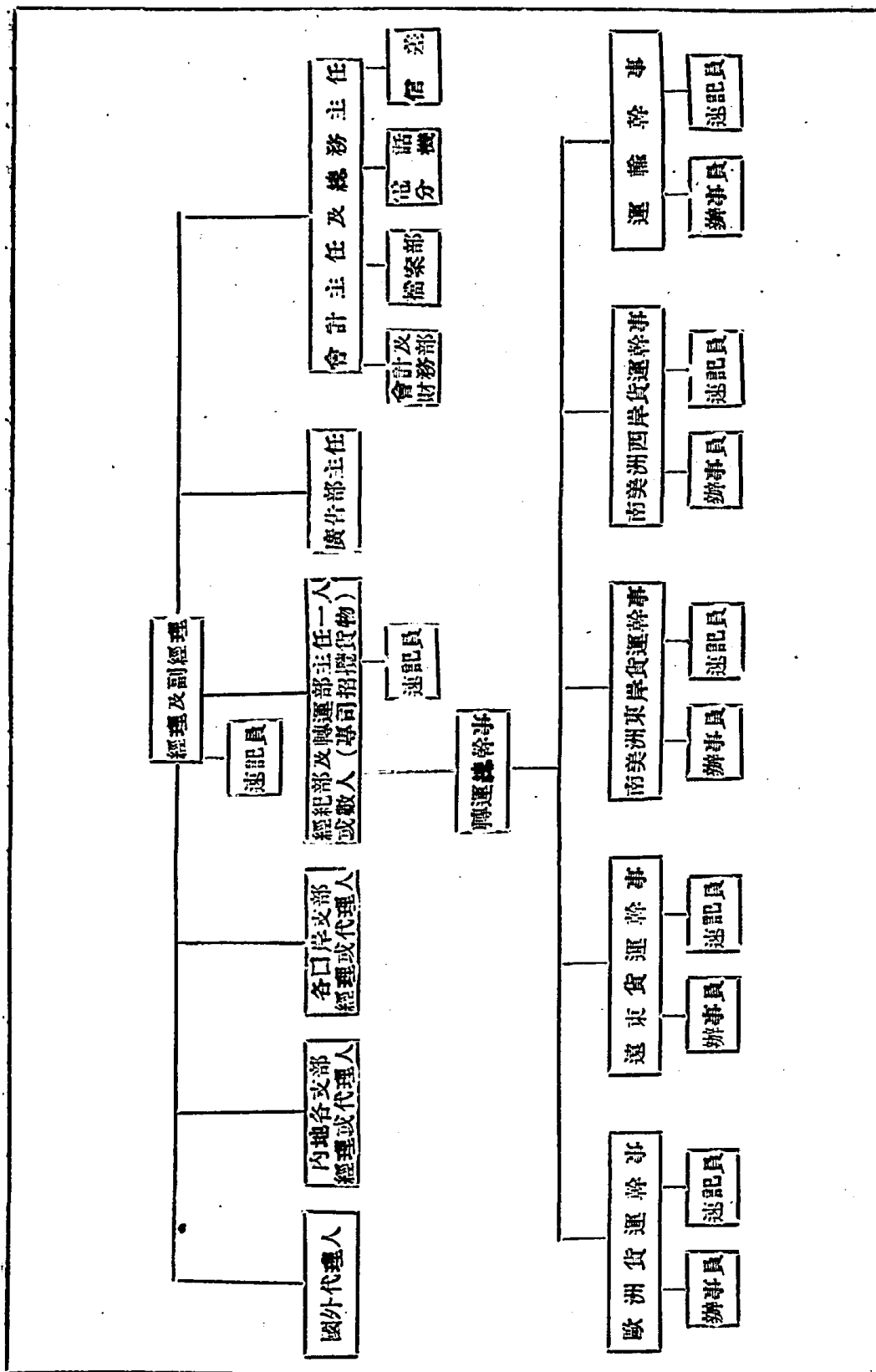
海洋貨物轉運人且有經營國外貿易者，如是則去運輸事業遠矣。同時以有用之商務消息供給其國外之買賣主顧，更有兼充國外買賣貨物代理人者。

海洋貨物轉運人之營業組織

海洋貨物轉運機關之營業組織彼此出入極大，如欲以一張格式紙代表一切組織，使之包羅萬象，於勢有所未能也。第九格式僅係組織中之大者。組織不同之故多由於所經營事業之大小，對於世界某部分之專營程度，所作業務之種類，及當局人員之營業計畫等皆不相同之故。較小之轉運機關其組織較該格式內所列為簡單。

轉運機關之總公司多設於口岸之上，再於其他口岸設立支部或代理機關以輔助出口運輸之進行，使內地出口貨物有較多之口岸可經，而在其他口岸起運之貨亦有人經理，不致全部落於他家公司之手。此外尚於內地各處設立支部或代理機關，使貨物在內地起運時即有轉運公司代為佈置一切，如是則轉運人與內地之工廠及出口商人因常有接觸關係逐漸密切，而零擔貨物亦能就地併成整車。至於所謂內國貨物轉運人者，其總公司則皆設於內地，而在各口岸及內地他處設立支部或代理機關。

美國海洋貨物轉運機關及內國捷運公司之兼營國外捷運與轉運者多借助於外國商號代理一切，但少數公司亦有在外國重要城鎮設立支部或專人者。美國各轉運公司多與外國轉運公司訂立合作契約。如有貨物或包件運送至該國及該轉運公司所轄區域之內時，即由該轉運公司代理一切。倘有自該地運來美國之貨，則由該美國轉運公司代理之（但以未經出口商人指明必令他家公司代理者為限）。每次轉運皆有貨票隨之以指示一切，嗣後代理人再將貨票繳回而附以費用清單。



格式九： 海洋貨物大轉運機關之組織概況

海洋貨物轉運事業及國外捷運事業與內國捷運事業不同。其不同之點在對於輪船公司並無何種專運期約。海洋貨物轉運人與託運人懷同樣心理，對於船舶無所厚薄，只擇先行者運其貨物。轉運公司或捷運公司與輪船公司訂立專運期約之事在內河及沿海運輸中頗有成例。因國內兩地間來往之船數較少，而屬於一家者頗多故也。

第九格式內所列之總公司假定設在紐約。其領袖或一人或數人多從事於交際以招攬主顧並與輪船公司接洽貨運事務。其下為各主任及各幹事，指導所有轉運員司，且兼招攬營業。在轉運業務之外常兼作經紀業務。貨物之預定艙位多由各該管幹事直接定妥運至某洲某地。

大公司之轉運部常以總幹事一人管領之，但其名稱則不一而足。倘常有大宗貨物運往世界各地，則其幹事之中往往按地理形勢劃分職權。格式九內列明轉運貨物至世界四部分之情形，每部分之員司成為一組而冠以幹事一人。至其辦事員則由二人至五人，速記員一人或二人不等。按此組織當貨物收到後即根據地理分配情形發至各該部分，交由對於該地富有學識之員司管理。

組織之大者常另設運輸股以監督貨運并視察貨物已否按照輪船公司所發之運貨許可證內所載日期駁運上船。該股內或僅有幹事一人，或再附設辦事員一人。管理轉運之員司應將所印發關於用駁船或用汽車裝運貨物上船之手續單分給運輸股一份以便隨時調查一切。

除按照地理之組織方法外，尚有按照託運人之組織方法。其法係將所有關於某託運人之貨運完全交由某員司經理。此法對於託運人非常方便，因既有專員管理一切，則所有關於該託運人之貨運事務不分

大小該專員無不嫻熟於胸。不過此法不能使員司每人專門諳習各國情形耳。至於按照託運人分組方法所得之利益亦可在按照地理分組方法內實現一部分，因在每區之內可擇其託運人之大者而專命員司一人司理其事也。如按照地理分組則託運人倘將貨物運至世界各地時，該全部貨物自不能由員司一人經手，但其中所有運往歐洲之貨則必從歐洲股經過，而在該股之中再派定某人專司某託運人之事，其他運往遠東之貨再於遠東股內專派一人司理之，亦甚便利。

會計員司掌理簿記，稽核賬目，以及執行關於貨運之經紀事項與轉運事項內之財務工作。在正式記賬職務之外尙有其他職務，如貨物轉運時送賬單與託運人；經理國外匯兌之滙票；如允許代墊貨款時則須將貨款付給託運人；清理輪船公司之運費與汽車拖運及其他有關之費用等。

此外亦可再有一廣告部，從事於散放傳單，宣告一切轉運業務與輪船航期及航運運價等；在航業雜誌，商務雜誌，以及出入口商人所常閱之其他出版物內刊登廣告。

貨運經紀費與轉運費

因代貨物購定艙位而收之費用名曰“經紀費”(brokerage)。經紀費為輪船運費之百分數。此費在平時由輪船公司擔負，因輪船公司多依賴經紀人或轉運人以招攬貨物也。轉運人不論所招攬之貨物是否由其轉運皆收經紀費。

貨物如經轉運時，託運人尙須另付費用。此項轉運費用常係平進

數目，大約每噸二元之譜；另外仍須加收一元五角提貨單費，及五角上下之出港憑照費。轉運人關於此節之習慣多不一致。如所轉運之貨物必須格外小心，或特別麻煩時，仍加收“佣金”。

轉運人執行經紀事務時所收之經紀費與加收之轉運費實際上互有密切之關聯。倘無經紀費之收入，則些微轉運費殊不足以相償補。轉運人有時仍有他項進款。如託運人議定使轉運人墊付貨價，則轉運人應課收“代客收款費”，或“折扣”。倘轉運人代託運人辦理保險事務，則保險公司照例酬以佣金。轉運人等常兼充保險經紀或保險公司之代理人而收相當之報酬。

倘託運人欲令轉運人開列聯運運價直達外國之內地，而其貨量不必與其他貨物合併即可足敷提貨單上所定之起碼數目，此特轉運人向託運人所收之運費較之付與輪船公司者或稍高或相同。由美國內地至口岸之鐵路運價有鐵路運價簿可考，至外國口岸之航運運價可詢諸輪船公司，但由外國口岸至其內地之運費常在貨物送到後始能知之。如轉運人所開之聯運運價高於實際所付者則當得利，否則定遭損失。轉運人常盡力搜集外國境內之實在運價以備採用，或徵收國外代理人意見。倘此項實在運價或其代理人之意見不能得到時，亦常拒絕開列聯運運價。

倘所轉運之貨物量數太小，非與他人貨物合併不能符合輪船公司在提貨單內所定之運費起碼限度時，則轉運人之根本利益即由此而生矣。轉運人按照大宗混合貨物（即由許多託運人交來者）之運價付給輪船公司，而再向各託運人課收轉運運價。轉運運價高於所付給輪船

公司之運價，而低於託運人自運其小量貨物所應付之運價。

在計算聯運包件之運價時，常有印就之捷運運價簿可資根據，例如美國運通公司之國外輸送運價簿內所公佈之各項運價對於由美國出口口岸運至外國各地之貨物可以引用，而另外再加入由美國內地至其出口口岸之捷運運價。倘該包件之價值聲明超過五十金元時，每百元另收特費。如需要保險，則再按運價簿內所載之水險保金或水竊保險金核收之。此外尚有應注意之處，即一切運價並非死板是也。運價簿內常有附註云“上列運價得不待通告隨時修正，”且曰“貨物重三百磅以上者得特別減收運費。”

海洋貨物轉運之票據

經營海洋轉運事務必須有種種票據。第十一章及第四十九章內所討論之鐵路票據與輪船票據常用之以確定轉運人與承運人間及與執政當局間之契約關係。但關於轉運人與其國外代理人以及與託運人等彼此之責任仍須另有票據以維係之。此類票據之格式與內容互異。直至今日尚無劃一者通用於轉運界。然可就其較普通者加以詮釋。

海洋貨物轉運人當其兼作經紀事務代表託運人預定艙位時，常填發“貨物轉運合同”(forwarder's freight contract)一紙，其格式及內容與輪船公司所用之運貨合同相似。託運人普通當貨物由內地起運後即與出口口岸上之轉運人寄一公函，詳示一切辦法。該項文件每稱作“貨物轉運指導書”(forwarder's shipping instruction)。此外再將鐵路之提貨單寄去。該項貨物既係運交轉運人者，則鐵路於貨到時照例

通知該轉運人以便接收。轉運人於貨物收到後，即從事接洽航運。倘需用駁船時再填發“駁運指導書”(forwarder's lighterage instruction)。因整備出口貨物常能在駁運界限以內免費使用駁船，故此項指導書每直接交與鐵路。倘運貨至碼頭時再有汽車之需要，則另外應給汽車該管人以“拖貨指導書”(trucking instruction)。

轉運人與海洋承運人彼此之關係載在海洋承運人之提貨單內。倘所運者為大宗貨物而不必與他人貨物相合併即可超過提貨單上所定之運價起碼限度時，則該項輪船提貨單即可由託運人出名，並可與之寄去。亦有時轉運人填發其自己之“轉運提貨單”(forwarder's bill of lading)。海洋承運人關於貨物因自己錯悞所生之損失照常負責，惟轉運人在其提貨單上照例限制責任並說明地位。轉運人之提貨單上常寫明本轉運人“只係託運人之代理人，對於承運人之行為概不負責。”各銀行對於轉運人之提貨單能否許其隨同匯票一事，意見各殊，惟彼名譽素著之轉運人所發之提貨單則到處歡迎也。

美國鐵路捷運公司每當接收出口小件包裹時，向例付給“捷運收據”(express receipt)。按內國統一收據之規定，凡捷運物品之運至外國者須遵守海運提貨單及外國承運人之提貨單內所列之條件，以及外國政府與該管機關及承運人等所訂之法律，規章，或習慣。“倘貨物運出本國時，所有在海中或在外國境內因該國法律，規章，習慣，行為等而生之損失或遲延，本捷運公司概不負責。”

海洋貨物轉運人當其代替託運人轉運貨物時，必須開具“轉運費用單”(forwarder's expense bill)一紙，包括所有內地運費，搬運費，

海洋運費，保險費，及其代墊各費，并轉運人本身所作業務應得之佣金。

轉運人與其國外代理人平時之關係全賴“轉運貨票”(forwarder's waybills)之溝通。該票註明所運之一切物品，并關於貨到外國口岸後之裝卸辦法，以及託運人有無欠付之費用等。且有空白一處留作該代理人填寫各費之用。因此該貨票於繳回總公司後，得用作清算轉運人與其代理人間賬目之根據。

轉運事業內之競爭

海洋貨物轉運事業在近年來漸多競爭。許多轉運機關爭奪彼此之營業，且有許多輪船公司兼營轉運事務。此外鐵路公司亦有聯運提貨單或出口提貨單以達外國境內。按商務管理條例經一九二〇年之修正凡內地鐵路當託運人請求開具美國船舶之水運運價，或請代定艙位及填發聯運提貨單時，均不得推却。託運人中之局面大者皆在各大口岸設立支部，或有直接代理人。許多出口貨物代理處及其他介紹出口貿易之商務機關均能在口岸上代表一切。拖運貨物之汽車公司常在口岸上執行轉運貨物之事；保險經紀人經理海運貨物之保險；稅務經紀人辦理貨物之進口，有時且能將進口貨物代運至其內地某訖點。至於國外之包件或捷運事業又受國際郵包業務之影響，該項業務係經郵政部遵照國際郵包協定與許多國家共同成立者。輪船公司之中亦有許多預備包裹收據以調劑其提貨單之規定者，於是國外包件運輸亦受相當之影響。

雖然，海洋貨物轉運人之經紀事務及轉運事務依然甚多，蓋因其業務頗有價值故也。內地大託運人多有不欲採用出口聯運提貨單之辦法，而欲將其出口貨物先行運交轉運人，因如此則海運運價臨時之變動萬一有利時不致坐失其機耳。在口岸上搬運貨物之費用或可因此而減省，船舶之先至者亦能儘先裝運，至於轉運人如有特別業務之規定時更可藉此享受也。

參 考 書

- Bureau of Foreign and Domestic Commerce, U. S. Department of Commerce, *Freight Forwarding in the United States and Abroad*, T. I. B., No 310 (1925).
- Calvin, H. C., and Stuart, E. G., *The Merchant Shipping Industry* (1925).
- Hough, B. O., *Practical Exporting* (1915).
- Huebner, G. G., *Ocean Steamship Traffic Management*, Chaps. VI, XI (1920).
- Johnson, E. R., and Huebner, G. G., *Principles of Ocean Transportation* Chap. XV. (1918).
- Johnson, E. R., and Huebner, G. G., *Railroad Traffic and Rates* Vol. II, Chaps. XI, XIII (1911).
- Stimson, A. L., *History of the Express Business* (1858 and 1881).

第五十三章

海洋客運郵運業務及其費用

世人對於海洋客運業務較之貨運業務多所注意并多所討論，原因不只由於各人對於本身及其戚友之安全與舒適較重視於財產運輸之狀況，即就客運船舶之體積，速度，設備等而論亦無不為各公司所盡量宣傳以邀社會之注意。且風行社會之各雜誌尤常刊載海洋旅行故事。總上原因，所有關於海洋客運業務之犖犖大端久已人盡知之矣，故本章內僅簡該言之，以免詞費。

如從社會經濟上着眼，則海洋客運事業自然輕於貨運事業，不過倘以船舶構造之工程方面以及種種專門學識之增進為前題，則客運影響實大於貨運。貨運業務內最大之需要為經濟與安全；而客運業務之中則為迅速，舒適，及安全。再以經濟與迅速兩項而論，則各發明家多年以來所日夜孜孜以求者皆偏重於速度方面。

速度舒適及安全之改進

各項發明對於增加輪船之速度及提高旅行之舒適與安全頗多供獻之處。在已過五十年之內，曾將超渡北大西洋所需之時日減去一半有餘，其他海洋路線上亦有相似之縮減。當一九一〇年有船名茂瑞覃尼

亞者，曾以四日十小時四十一分之時間由紐約駛至苦因士吞 (Queenstown)。該船於一九二四年復以四日二十一小時五十七分之時間由紐約駛至普里穆斯 (Plymouth)，再回視一八五六年有船名波斯者，曾以九日一小時四十五分之時間由紐約駛至苦因士吞，該項紀錄曾稱霸十載始被打破。因速度對於營業及航行次數等之重要關係，故近年來有人提議擬造快船一隊，使能於四日之內渡過北大西洋。

今日最優之輪船上其一切關於舒適及便利之設備與三十年前較之不啻霄壤。輪船之上設備輝煌壯麗如大旅社然，舉凡電燈，電話，升降機，製冰機，冷藏處，流通空氣之改良方法，食堂，飯館，酒肆，閱書室，吸煙室，會客廳，游泳池，體育館，兒童遊戲室，每日新聞紙，理髮館，整容處，及許多奢侈設備無不應有盡有。此外較新事物仍復年出不窮也。

輪船航海因海中有種種天然危險，故仍不得謂為萬分平安，況人人欲求速度加增，因之安全問題常被忽視。不過與已往較之則知航海之危險性已減去多多矣。美國之北大西洋各輪船公司，白星公司，及屈納德公司 (Cunard Line) 等之船舶有毛重噸位由二萬噸至五九，九五七噸者，長度有由五百呎至九一五呎五吋而寬度由六十五呎至一百呎三吋者。美國與地中海及歐西各口岸間之載客船舶亦有甚大者。除北大西洋以外之各航線上船舶較小，因容量有限而經過蘇伊士河時其喫水量且為運河深度所限制也。不過年來進步之處亦極多。其中多數船舶在毛重一萬噸以下，然太平洋航線上亦有數艘超過二萬噸以上。

載客輪船無論大小，在製造時皆以增進安全為目標。鋼質船身，

鋼質複底，不滲水之經緯隔斷，雙葉，三葉，甚至四葉之螺旋槳，救生船筏及其他充量救生器具，放救生船下水之改良機器，無線電，消防設備，以及爲使用救生船與爲消防事務所訓練之水手等無不對於安全上有顯然之進步。前述各項有爲輪船公司所自動安設者，有爲國家法律所規定者。船舶，船身，鍋爐，引擎等項且須受政府及某種航業機關之檢察。美國政府爲減少危險起見，更擔負許多工作，如海洋路線及沿海路線之製圖，漂流物品之廓清，燈塔之設備，救生事物之安排，岸上及海中無線電之節制，風雨信號之發放，及其他關於輔助與規制航務之事。¹

客運營業之量數

客船所載客貨彼此之多寡全以客量與貨量總數之大小爲斷。出入紐約之大西洋輪船中有極速者數艘，其貨艙皆非常之小，而大半依賴客運以維持營業。大西洋中又有多數極大輪船皆爲正式客船，然同時貨艙亦甚大。更有許多輪船（多不作紐約城與歐洲間之運輸）其營業專賴貨運。此外尚有能載少數旅客之客船。

自一八八〇年以降，美國人每年出外之數目加增四倍餘，而移民於美國之數目亦極猛進。直至歐戰起後，加之美國國會取締移民，其數始大減。按一九一四年之旅客數目，計出離美國者房艙旅客凡四八二，四八二人，非房艙旅客凡五二〇，一二〇人。其總數爲一，〇〇二，六〇二人。進入美國者房艙旅客凡四七一，一八七人，移民族客

1. 詳論見第五十六章。

一，二一八，四八〇人。總數爲一，六八九，六六七人。該年出入旅客總數爲二，六九二，二六九人。因有如此大量數之旅客，始能有今日航海之大客船。此項人數百分之九十係集中於北大西洋各口岸。美國衆議院內關於紐約航務所設之委員會曾有下列之報告：²

查我國輪船公司之經營大西洋運輸者多採用容貨兼載式之船舶。此類船舶在體積上與速度上均超過他類輪船，而其所以產生之故係受歐美間客貨兩運同時發展之賜。不獨美人去歐者歷年增其數目，即歐人來美者亦漸有肩摩踵接之勢。職是之故，大西洋內最奢侈最時髦之運輸得以常年活躍。每年移來之人及回鄉省視之人既如此熙熙攘攘，因之統艙營業遂有穩固之來源。統艙營業者乃船公司生命之所託，而執事人重任之所在也。蓋非有此類充分事務，則該項船舶不能存立不能經營。

由於美國政府對於移民之嚴格限制，因此今日容量較之歐戰以前饒有遜色。第一次之正式取締見之於一九一七年所通過之條例，而一九二一年之移民法又從而甚之。惟該法至一九二四年始克實行。今日美國管理移民之有效法律乃係一九一七年所通過而一九二四年所修正增加者也。此項移民法內之條文不獨對於某某民族加以拒絕，並且設有文字試驗。關於每年允許移進之數目復有比額制度以爲根據。舊法係按一九一〇年之戶口冊將生於某國而移住美國大陸之僑民數目作爲百分數，根據此數每年允許該國人民移入百分之三。至於新法除將一八九〇年之戶口冊作爲根據外，並將比額降至百分之二。³ 按由歐洲東南部各國移來之民在一八九〇年以前爲數不多，故該項新法顯然欲取締該部分人民之移入。

2. House Committee on the Merchant Marine and Fisheries, Proceedings in the Investigation of Shipping Combinations. II, 1358.

3. 此項比額以一九二八年六月三十日爲止。嗣後每年各國移民之比額應以下法計算。假定欲知甲國人民應移入之比額可照下列比例式求得之。甲國人民應移之數：150.000 ∴ 甲國僑民一九二〇年在美國大陸之數：各國僑民一九二〇年在美國大陸之數。但其數不足一百時得作爲一百。

自一九一七年以後各國人民每年移居美國之總數屢有起伏。一九一八年爲一一〇，六一八人而一九二一年增至八〇五，二二八人。當一九二四年之新法通過後，該年之總數尙爲七〇六，八九六人，而一九二七年之總數遂落至三三五，一七五人。不過一九二七年進入美國之外人總數爲五三八，〇〇一人，包括按比額移居者，不按比額移居者，及非移居者三項在內。⁴

客運業務之分等

輪船公司之習慣向將旅客分成三等，計頭等旅客，二等旅客，統艙旅客。輪船公司關於此項業務皆以歐洲之鐵路爲法，而不以美國鐵路爲法。美國鐵路之旅客雖亦有等級，然遠不如歐洲劃分之清楚。美國人民普通所乘者多係頭等，然實際上等於歐洲之二等。歐人以乘三等者爲多。在歐戰前北大西洋各輪船公司中有數家曾將統艙旅客復分成兩等，一則專爲移民而設，一則地位稍高爲非移民而設。近來又有許多輪船將旅客分作四等，計頭等，二等，遊歷三等，及普通三等。遊歷三等之票價較普通三等稍高。北大西洋較小輪船常有特別分法。彼等不使頭二等旅客分立，而使之合爲一等，名曰“房艙旅客”(cabin passenger)。許多公司對於遊歷三等之業務特別注意以謀發展。

下表所列之旅客統計係指明由一九一二年至一九二六年往來於北

4. 非移居者包括政府官員及其眷屬等；遊覽者；經過者；及按照條約允許經商者。不按比額移居者包括美國國民之妻子；僑於美國而暫時外出又歸者；坎拿大，紐芬蘭，墨西哥，古巴，海地，多米尼加共和國 (Dominican Republic)，巴拿馬運河區，或中美南美洲任一獨立國家之國民；傳教士及其眷屬；教授及其眷屬；學生。按比額移居者包括其餘一切移入之人，在一九二七年該項數目爲一五八，〇七〇。

往來北大西洋旅客之數目

九一二至一九二六*

年 分	東 行					西 行						
	頭 等	房 艙	二 等	遊 歷 三 等	三 等	總 數	頭 等	房 艙	二 等	遊 歷 三 等	三 等	總 數
1912	101,771	.....	126,684	.....	477,667	706,122	106,361	.....	295,321	.....	1,071,816	1,473,498
1913	104,396	.....	141,196	.....	472,781	718,373	111,978	.....	341,378	.....	1,413,845	1,866,301
1914	83,261	.....	121,085	.....	479,232	683,578	90,840	.....	233,347	.....	631,862	956,049
1915	18,702	.....	47,715	.....	241,911	308,328	20,850	.....	68,548	.....	120,164	209,562
1916	21,077	.....	41,953	.....	122,191	185,121	20,203	.....	63,176	.....	165,813	249,192
1917	10,500	.....	14,537	.....	29,645	54,682	9,526	.....	22,248	.....	50,231	82,005
1918	17,757	.....	14,689	.....	16,565	49,011	12,261	.....	16,577	.....	17,577	46,415
1919	42,615	.....	103,708	.....	249,287	440,610	50,394	.....	79,566	.....	120,704	250,644
1920	66,692	.....	130,198	.....	362,946	561,836	74,416	.....	192,926	.....	614,715	882,077
1921	68,851	.....	120,838	.....	357,178	546,867	73,889	.....	196,282	.....	467,655	737,826
1922	77,431	.....	137,978	.....	182,584	397,993	80,855	.....	204,631	.....	284,691	570,177
1923	74,186	.....	123,540	.....	115,167	312,893	83,684	.....	276,353	.....	475,342	835,389
1924	85,870	80,300	67,600	.....	169,370	403,140	89,200	101,700	107,000	.....	234,700	532,600
1925	94,700	80,650	68,750	19,650	166,350	430,100	92,150	111,500	115,700	12,160	248,560	580,070
1926	92,500	74,600	68,200	43,700	152,000	431,000	95,300	99,900	118,000	37,600	312,100	662,900

*一九一二年至一九一五年之數目係轉錄 E. R. Johnson and G. G. Huebner, *Principles of Ocean Transportation*; 一九一六年至一九二六年之數目係北大西洋客運會總秘書長 Sidney E. Morse 先生所發表者。

1. 一九二四年以前之數目包括於二等以內。

大西洋之旅客數目。該表所以視為重要者因海洋各航線上之營業向以北大西洋為最繁故也。當一九一三年客運量數達其最高頂點時，三等旅客（或稱統艙旅客）數目內之西行者佔西行總數百分之七五點七，東行者佔東行總數百分之六五點八，而來往合計三等旅客數目佔全部百分之七二點九。表內並指示一九一三年之頭等旅客佔總數百分之八點四，而二等佔百分之一八點七。按以往習慣，頭等旅客向係多於二等旅客，迨多數公司改善其二等業務後，無數旅客皆為經濟着想而改乘二等。

當美國政府對於外人之移入加以限制後，來往於北大西洋之各等旅客比例數目自生變動。例如一九二六年西行旅客之乘三等者佔百分之四七，乘遊歷三等者佔百分之五點七，乘二等者佔百分之三二點八而乘頭等者佔百分之一四點四。東行旅客亦有同樣變動。計一九二六年頭等旅客佔百分之二一點五，乘二等者佔百分之三三點一，乘遊歷三等者佔百分之一〇點一，乘三等者佔百分之三五點三。

北太平洋線上之統艙客量自然甚小，蓋由於排除中國人，日本人及其他黃種人故也。所謂移民比額只限於有作美國國民資格者始能適用。一九二六年由西雅圖，舊金山，及綠杉磯三處入境之統艙旅客總數為一八，三三六，而房艙旅客之總數為一一，六一三。⁵ 統計該年出入口之房統兩艙旅客總數為五五，二七三，來往於坎拿大及墨西哥各口岸間船舶所載之旅客不在此數。

多數輪船公司之所以重視統艙營業者，不獨因其人數衆多，且亦

5. U. S. Bureau of Navigation, Merchant Marine Statistics, 1926, P. 73. Passenger Traffic of Vessels Examined Under Passenger Act of 1882.

愛其利益豐厚。統艙票價約合頭二等票價平均三分之一，然統艙旅客佔地極小，而飲食起居又極疏簡，故公司所費甚微也。大客艙常以房艙旅客一人所佔地位容納統艙旅客四五人，而統艙開銷又遠在房艙開銷之下。由於此種得利情形，故來往於歐美間之船舶雖有時彼此成立公攤及協定辦法，然對於競爭上仍不少努力。再反面言之，三等艙在今日狀況之下既較為舒適，而票價又極輕微，故許多困於資者皆得乘此機會而思遷地為良。否則彼等因懷乎海行之危險與困難，將寧願老死於故鄉矣。

美國政府對於三等旅客或統艙旅客之設備亦有相當之監視。一八八二年所通過之法律定出美國船舶應載統艙旅客之最多限制，且指定每人最少須於船面上有若干呎地方以資周轉而重衛生。此外更對於光線，空氣，飲食，醫藥，清潔，旅客之幽靜退居地方，統艙甲板上之攜帶貨物，旅客名單之保存，以及旅客死亡之繳納稅關費用等問題皆有規定。該法並規定在美國收稅員指導之下應如何檢驗所有攜帶統艙旅客之船舶。美國政府且對於所有輪船與鐵路關於移民聯運之各項協定加以監視。

移民事務之管理

鐵路輪船各公司為聯合運送各國移來之僑民至美國內地起見，曾在紐約口岸上商定種種改良方法。此項辦法之採用對於移民事務頗多助益。按以往經驗，凡外國人民初移美國時恒購票僅至口岸，迨登岸後再購車票至內地。然當在口岸上一停留之間，每為旅館及飯店等等

將其歷年積蓄剝削淨盡。如今則可一直購票至其目的地，沿途概不停留，既省金錢又省時間。輪船公司在售賣移民船票時附帶售賣鐵路客票掉換券一紙。當船入紐約港之先即有各鐵路代理人登船招攬營業，旅客即可以此券換取正式鐵路客票。倘美國移民局查驗員認為可以放行時，則即有專為移民而預備之火車一列或一輛載運彼等直至其目的地。此項鐵路票價非常低廉，但以真正移民為限。蓋移來之人多甚貧乏，故對於普通頭等票價常無力擔負也。至於鐵路之所以能如此克己者，一則由於業務方面較頭等為低次，再則由於組織得法開銷輕微之故。東西各幹線鐵路曾組有移民運輸清算所及種種會社，因此營業得以平均分配，事務得以如意指揮。6

關於口岸上之客運業務必須將房艙旅客與統艙旅客分開處理之。政府因衛生及種種關係檢查統艙旅客之嚴數倍房艙旅客，而一切移民法章又極繁縟。凡不合於一九二四年移民法之外國人不待其出離該本國國境時早已拒而絕之矣。然當船抵口岸時仍有應注意之點在。客船如至紐約須先泊於淺灣內，此時有醫官登船查驗衛生。倘船醫所作之旅客健康報告書認為滿意，而檢查船員水手時亦未發現任何傳染病，則此船可駛至本公司之碼頭而卸其房艙旅客。如係郵船並卸其郵件。此後再用划船將移居之人民載至厄力斯島 (Ellis Island) 登岸，該處設有移民檢驗所以便逐一檢查。倘查驗一切合格，始得正式登陸而逕赴其目的地。如不合格，則載其來美之船仍須將其免費送還原處。

6. 鐵路移民業務及運價詳情見 E. R. Johnson and G. G. Huebner, *Railroad Traffic and Rates* Vol. II, Chap. XXX.

紐約口岸上之來往旅客量數超過世界上任何口岸；然為房艙旅客所設備者尙難稱為盡善。例如英國之掃桑波敦（Southampton）口岸將輪船火車設於同一碼頭上，旅客到該地時可直接下船上車，或下車上船，便利無比；又如利物浦之設備使所有客船在一適中之公共碼頭上載客卸客。

載客船舶須有第四十九章內所談之各項單據文件，但完全屬於貨物者除外。如客船兼載貨物，則載貨目錄仍為必需，而託運人方面亦須有普通所用之單據。客船上所最關重要之客運文件即所謂旅客名單是也。船長於到港後必須將該名單交與口岸當局。單內詳列旅客之姓名，性別，已婚未婚，是否美國之國民，所帶行李之件數，八歲以下兒童之歲數，旅客沿途死亡之原因及日期，及統艙旅客每人所佔之位置等。船到他國口岸時，他國政府亦需要同樣之文件。

海運旅客票價

制定海運旅客票價之原則大致與談貨運時所述者相同，惟客貨兩運上之性質稍有不同耳。在某一航線上如各旅客所付之票價高低不同時，不外由於下列四原因：（1）旅客有因所乘船舶不同而付不同之票價者。例如甲船快而乙船慢，甲船之設備及業務均高出乙船，故二船之票價當然不同。票價且有因輪船公司關係而互有高下者。例如北大西洋線上各輪船公司有時公攬統艙營業，因此某某等公司之統艙票價常高於其他公司，目的為使統艙旅客趨賤避貴而維持各公司彼此間應得之旅客比例數目。（2）旅客有因所乘之艙位等級不同而付不同票價

者。例如以前所談之旅客有頭等，二等，三等之分。(3)同在一等之內，有因艙間大小，設備精粗，位置前後，及其他原因而付不同票價者。(4)許多輪船公司更有按照季節不同而將頭等票價酌量增減者。蓋當冬令旅客稀少票價最低，夏季旅客擁擠票價最高，更有劃出中間時期者，其票價介乎高低二者之間。此四層運價之制定須一面考慮旅客之負擔力及業務所值，一面應計算業務成本所費之多寡。

制定輪船旅客票價雖大部分根據旅客之負擔力，然其中之競爭力量較貨運亦有不同。貨運中之國際市場競爭及口岸競爭在客運中雖不能謂為絕無，然究不甚普遍。客運票價之競爭完全限於經營定航之各輪船公司本身。此外關於不定航之船舶則毫無競爭可言。將來會議制度如能發達，則此項競爭仍可取締。

歐戰以前，北大西洋線上之客運協定至少有十二起之多。歐美間之巨量統艙營業藉此而維持其公攤辦法，頭二等房艙票價藉此而議定其最低限度。歐美運輸以外，則向少採用客運會議或協定方法。但其競爭多由貨運協定間接控制之。除北大西洋航線之外，其他各處之長途客運均不如貨運重要。無論何種協定（類如劃分區域或口岸，規定航行次數，船數，或噸數），凡能影響於貨運競爭者，亦能影響於客運競爭。

海洋客運票價與貨運運價較之其漲落變動較少，而平均高度亦較高。原因既由於上述競爭程度之不同，復由於客運資本及費用等均須稍大也。貨運船舶因竭力增長體積並提高機械效率遂能減少費用，而貨物運價自可隨之低落，至於客運方面所得之同樣經濟則因其加增速

度，舒適，及種種奢華設備等而相抵消矣。然亦有時貨運運價狂漲極高，而客運票價反瞠乎落後。例如歐戰時貨運非常擁擠，而北大西洋之客運却有一落千丈之勢。

海洋郵運業務

載客輪船之所以視為重要者不只因其有客運，貨運，及捷運⁷等業務，且因大部分郵件皆歸客船攜帶也。海洋郵運業務與國外貿易所生之直接關係甚多。美國政府曾與許多國家成立國際郵包協定，因此出口商人在運送小件物品至國外時又多一途徑可行。普通協定內關於運送包件出國時其重量不得超過十一磅，長度最多以三呎六吋為限，長度與周度相加不得超過七呎。但亦有數國其協定內所規定之包裹重量與體積等限制與此不同，而一切郵運規章亦相異。⁸ ● 至於美國之內國郵包業務在某種限制之下已伸張至其國外所屬地矣，如巴拿馬運河區，巴拿馬共和國，古巴，墨西哥，坎拿大及駐在外國之美國軍艦均包括在內。

國際之巨量信札及其他郵件均賴郵運業務為之傳達，其對於國與國，人與人之商務及聯絡頗為重要。除有特別規定者外，其普通章程及郵費等均在萬國郵政同盟（Universal Postal Union）直轄之下。該同盟總辦事處設在瑞士國之百倫京城（Berne）。萬國郵政大會開會時經各參加國代表共同成立國際郵運業務計包括信札，明信片，回片，商

7. 參看第五十二章。

8. 詳情可參考美國郵政部所印發之各種書冊。

務單據（如提貨單，發單，保險單等），新聞紙及其他印刷品，小件貨樣。每類郵件各有其標準章程及固定郵費。● 美國郵政總局且定有較低之郵費，運送郵件至某某外國或其屬地時得援用之。此外郵局仍兼營國外匯兌業務。

查美國政府對於載郵船舶之付費方法有二：（1）按照特別契約，（2）按照每船郵件所得郵費之數目。

契約辦法向來以一八九一年美國國會所通過之法律為根據。該法命令郵政總長與在美國註冊之船舶訂立五年至十年之郵運合同。此項船舶之職員必須為美國人，而其水手在合同成立五年後最少須有半數為美國人。按照體積，速度，及構造情形將船舶分為四等。● 頭等船舶載運出國郵件每哩付美金四元，以最短航線為標準。二等船舶每哩二元；三等船舶一元；四等船舶為一元之三分之二。此種付費辦法並不計及所載郵件之重量，只憑距離遠近及速度如何以為斷。

自一九二〇年美國之商船隊法通過後，上述之載郵付費辦法即行終止。商船隊法之第七條命令航政委員會決定美國船舶須成立何種業務以期發展商業而便利郵運。同時並授權與郵政總長使“按照該總長及航政委員會所同意之運價與所同意之輪船公司訂立載郵合同。”第二十四條命令郵政總長及航政委員會訂定所有在美國製造並在美國註冊之船舶於載郵時所應得之公允合理運價，且授權與郵政總長使與此項船舶成立載郵契約。9

如不用上述之特別契約辦法時，則政府所付之載郵費用應以所運

9. 參看一九二八年之美國商船隊法。

郵件之實得全部郵費爲限制。現在運價爲信札及明信片每磅八角；其他物品每磅八分。倘有外國船舶載運美國之出國郵件，其運價多寡完全以萬國郵政同盟所隨時制定者爲標準。但此數較付與美國自己船舶之數目爲少。

運送外國郵件時郵政部尚有另外種種開銷，例如由美國寄發之郵件至巴拿馬土腰時以鐵路載運之費用；各口岸上以小汽船轉遞郵件之費用；載客快船設立海洋郵局之費用；百倫設立萬國郵局之費用；維持海軍郵遞業務，經營航空輔助線，以及掌理國外郵運各員司之薪俸無不在在需款。

統計在四十一艘輪船上皆設有海洋郵局。來美信件之投遞因以特別加速。口岸上信件分類之工作大見輕減。當輪船航海期間海洋郵局之職員即從事區分郵件，而按照分配郵件之重要地名各以布袋裝好。迨船至查驗地點時即有特別郵務汽船來迎，將郵袋接去後即分別急駛至各碼頭。其郵寄本城者立刻送至本地郵局，至於他州郵件則隨第一次快車寄往。

附 註

- ① 關於由中國郵寄包裹至外國之章程及資費可參考中華民國交通部郵政總局郵政章程內之“國際包裹寄費清單”，及“郵政寄費清單”之包裹類第七資與第八資，並說略二外洋各國。
- ② 關於由中國郵寄信件等至外國之章程及資費可參考郵政章程內之“郵政寄費清單”第六資，第七資，第八資及說略二外洋各國。
- ③ 按美國一九二八年之商船法第四〇八條所分船舶之等級並第四〇九條所訂之付費章程均與本文有所出入，今擇要逐譯如下以資參考：
第一等。船舶當普通氣候能在海中保持二四海里之速度而其登記毛重噸位不在二〇，

〇〇〇噸以下者。

第二等。船舶當普通氣候能在海中保持二〇海里之速度而其登記毛重噸位不在一六，

〇〇〇噸以下者。

第三等。船舶當普通氣候能在海中保持一八海里之速度而其登記毛重噸位不在一二，

〇〇〇噸以下者。

第四等。船舶當普通氣候能在海中保持一六海里之速度而其登記毛重噸位不在一〇，

〇〇〇噸以下者。

第五等。船舶當普通氣候能在海中保持一三海里之速度而其登記毛重噸位不在八，〇

〇噸以下者。

第六等。船舶當普通氣候能在海中保持一〇海里之速度而其登記毛重噸位不在四，〇

〇〇噸以下者。

第七等。船舶當普通氣候能在海中保持一〇海里之速度而其登記毛重噸位不在二，五

〇〇噸以下者。

如郵政總長認爲必須時，則船之分等亦可只計速度而不計噸位。

按照以上七等每等每海里之津貼最多不得超過以下金元之數目計：

第一等，十二元

第二等，十元

第三等，八元

第四等，六元

第五等，四元

第六等，二元五角

第七等，一元五角

參 考 書

Johnson, E. R., and Huebner, G. G., *Principles of Ocean Transportation*, Chaps. XIII, XIV (1918).

—, *Rail-road Traffic and Rates*, Val. II, Chap. XXX (1911).

United States Government Sources :

Postmaster General, annual reports.

Department of Commerce, Statistical Abstract (annual).

House Committee of Merchant Marine and Fisheries, Proceedings in the Investigation of Shipping Combinations, 4 vols. 1914.

Shipping Board, annual reports ; also reports on ocean passenger traffic.

Zimmerman, E. W., *Ocean Shipping* (1921).

第五十四章

海洋運輸之法制

當討論輪船業務，習慣，及費用時曾不斷涉及法制問題。本章目的在將美國航運法制作有統系之研究，其關係重要之條文加以詮釋，至於不關重要者僅簡單提出而已。政府對於航業之資助將於第五十六章內討論之，但法制與資助相兼之條文亦附論於此。

爲便於討論起見，茲將全部法制分成下列之四種：(1)普通航行法，(2)中央管理海運運價及業務法，(3)中央管理承運人之彼此關係法，(4)州市管理航運法。

普通航行法

美國普通航行法律極蕃，而包羅又廣。今再按其性質簡單分成數大組。

第一組法律命令所有美國船舶均須在美國註冊，但港灣內所用之小船以及內河船舶之無引擎或帆者除外。船舶之從事於國外貿易，捕鯨事業，及美國與菲律賓羣島，關島，土土伊拉島 (Tutuila) 間之商務者皆應至美國船舶委員公署詳細登記；經營沿海及內河商業或漁業之船舶其毛重在二十噸以上者亦須記名；經營沿海及內河商業或漁業

之船舶其毛重五噸至二十噸者領照可矣。

除去一九一七年十月六日之條例對於外國製造之船舶另有特別暫時規定外，其餘自一八一七年以來之一切法章無不禁止其經營沿海商務。一九二〇年商船隊法在撤消一九一七年之條例後，復將沿海運輸加以取締，使美國製造之船舶得享獨占利益，但如“外國製造之船舶曾在美國登記而在一九二〇年二月一日時其所有權屬於美國國民，以及當時美國政府所有之一切外國製造之船舶而為美國國民所買賣者，只要其所有權不落於外人之手，均得遵照營業法條從事沿海運輸。”

商船隊法第十八條特別規定謂船舶之租買於航政委員會者，除該委員會特別批准外，均必須在美國登記或領照始許營業。“由航政委員會購買之船舶，或在美國註冊之船舶，如未經該委員會批准而私自售賣，轉讓，或抵押與任何外國人，或不按照該委員會章程而租賃與外人，或在外國登記者，”均以違法論。

一九一二年之巴拿馬運河條例採用國外貿易之自由航運政策，●但外國製造之船舶其使用在五年以上者，以及不完全為美國國民或美國公司（公司之經理為美國國民）所有者不得享此利益。至一九一四年八月十八日又通過緊急登記法，將上述政策復加寬縱，取消外國所造船舶之年限條件，並授權與美國大總統使其在認為合宜時“得將規定美國船舶如為國外貿易而登記者，其警視長官（watch officers）必須為美國人之條文酌量停止施行。”同時且得將中央政府關於允許外國所造之船舶在美國登記時所需要之測量查驗等條件停止施行。

第二組法律命令船舶登記後必須遵守國法照章度量之。此項法律

由航政委員解釋施行。度量職務歸美國各大口岸之海關測量員辦理。所有經過巴拿馬運河之船舶且須遵照巴拿馬運河之度量規則（一九一三年十一月二十一日美國大總統公佈）度量之。

第三組包括美國之噸位徵稅法。所有船舶不論為美國者或為他國者，在進入美國港口時，皆須繳納中央噸位稅。其來自北美，中美，巴哈馬羣島（Bahamas），百慕大羣島（Bermudas），西印度羣島，加勒比各國以及南美洲北海岸之一切口岸者均須按照登記淨重每噸納洋二分，但每噸每年所納之稅不得超過一角。所有來自其他外國口岸者每淨噸應納洋六分，但每噸每年所納之稅不得超過三角。多年以來所有沿海船舶均無噸位稅。至於不從海洋而進入美國口岸之船舶（指來自坎拿大者），如美國船舶至彼國時不收噸稅，則美國亦豁免之。

第四組重要航行法律乃係管理船舶之耐航能力，及規定查驗辦法者。其中法條有聲稱美國船舶在離港時如已知耐航力不足而仍開行不顧，即以違法論者；有規定船舶必須裝置不透水之隔斷，及該項隔斷須用某種材料製造者；更有條文規定美國船舶（汽船之外尚包括七百噸以上之載客帆船以及百噸以上之他種載客船舶）必須由美國汽船查驗所按年查驗者。汽船上之鍋爐及鍋爐附件均在被驗之列。此項查驗條件有時對於外國船舶一律施行，但該外國查驗船舶之法律如與美國查驗船舶之法律相似，而美國查驗員又認為該船之現狀與其證明書內所載者確甚符合，則該船即可免于查驗。

在裁制船舶之耐航能力及規定查驗辦法之各項法律中且常有許多條文述及船上必須設備之種種救生器具與消防器具等。同時並取締易

燃物與爆炸物之運輸。一九一三年十一月十二日至一九一四年一月二十日曾在倫敦招開國際會議，當時提出關於救生器具及辦法多款，美國國會遂根據此項建議於一九一五年三月四日通過海員法，而將救生問題詳加規定。先時美國國會於一九一〇年及一九一二年即通過法律禁止所有載客在五十人以上之船舶如不按照法定情形裝設無線電及僱用無線電員若干人即不准出港。同時且制定海洋及陸地上一切無線電之商用與私用法規。此外尚有所謂“國際航行規則”者，亦係為避免船舶互撞或相類之慘劇而訂定者。其中主要條件在美國制定航行各法時均已採入矣。

上述之各種法律大致皆係裁制船舶者。然尚有屬於船員水手等各項法條。其關於員工之國籍問題一層，按照美國現行法一切警視長官（包括執行警視職務之總副機械師）均須為美國國民，但根據一九一四年八月十八日之緊急登記法得有例外。美國船上各水手之國籍問題並無此種需要。只在一八九一年之郵運契約條例內稍有規定，但至一九二〇年之商船隊法通過後，則前法已失效用矣。¹ 按一九二〇年之商船隊法凡船舶如與政府訂約載郵，在最初二年之內其水手之中應有四分之一為美國國民；至其次三年則此項比例數目須增至三分之一；嗣後在郵運合同有效期內水手之中美國人最少應佔半數。●

美國船上所需要員司之多寡，由美國汽船查驗所準酌航行之安全狀況決定之。在毛重千噸以上而以機器轉動之船舶最少應有副船長三人，每人且須領有證書。不過在四百哩以內之短距海程中得以二人為

1. 一九二八年之商船隊法第四〇五條丙款內已有新規定。

最少限度。毛重一百至二百噸之汽船，如航行四十二小時以上，須有正式副船長二人，但如航程較短則一人亦可。

至於船上水手最少應有若干，由汽船查驗所之各地查驗員準酌各種情形擬定之。當海員法頒佈之前，凡考慮每船需要水手多寡時只須視察該船之形式，營業之性質，發動力之種類，航路之情形，季節之氣候等如何即可斷定。迨該法施行後，查驗員且須顧及法律問題。該法規定凡救生船筏每具能載十五人者必須有正式職員或幹練水手司掌之。其能載二十五人者必須有專習救生船之操舟術且得有證書者一人相伴。倘救生船較大，則此項專員亦須較多。海員法內更謂所有航海及內河船舶其毛重在百噸以上者，於本法施行後之第一年中應使其水手內最少有百分之四十為幹練人員；第二年內此數應增至百分之四十五；第三年內增至百分之五十；第四年內增至百分之五十五；嗣後最少應有百分之六十五。

關於海員如何取得證書皆有法律規定之。欲得證書者應具何項資格復有汽船查驗所為之說明。海員法內更新訂條件限制水手之資格。水手等在體格上，能力上，及經驗上非有相當程度不能劃入幹練等級之內。至於欲得“救生船水手”之證書時，必須對於某某條件及格，類如使用救生船之訓練與知識，以及了解命令之能力等。

海員法條文之中最足惹起船主之反感者乃係規定水手內最少應有百分之七十五“須能明瞭長官之命令。”因美國船上之高級職員皆係美國人，故此項語言文字之條件使美國船舶奈難利用太平洋內工資較賤之東方民族。由此層而論，日本船舶所受之影響特徵，蓋日船長官

所發之命令多能使東方人易於了解故也。

此外尚有航行法律規定海員之薪資。工資發給之時間及次數皆有定章。預付工資及由工資內減出若干作為工人運送費等辦法均在禁止之列。海員請假期間其工資分配方法亦有專條規定。

美國航行法律之內對於航行契約有詳細之規定。凡船舶由美國口岸至外國口岸時，其船員必須經過航政委員之點驗，且須遵守契約內一切條件。該項契約不僅載明船員之數目及職務，舉凡每次海程之性質，期限，訖點之口岸，國別，船員工作之時間，工資之若干，執事之規則，失職之懲戒，工資之攤配，餼糧之限制等項無不備載。倘船長在外國口岸時擬僱用海員，必須請求駐在該地之美國領事或代理領事批准之，且須當其面前簽定僱用契約。所有以暴力，恫嚇，欺詐，藥餌，麻醉物等羈縻海員之事均絕對禁止，且有嚴懲。

在遠海航行時，應為水手預備飲料食料若干，皆載在契約之上，關於此層法有明文，各應遵守。水手宿舍應佔地若干及設備如何均有法律為之規定。但競渡快艇，領港人之小艇，以及所有在登記毛重百噸以內者皆在例外。

海員法在規定船員工作時間之條文內稱所有水手在航行時最少應分作兩班，而火夫，水夫，油夫等最少應分成三班，以資更替。水手在機器房者與在甲板上者不可時常調換。在靠岸時船員之法定工作時間為九小時，碇泊班（anchor watch）輪值在外。星期及假日得停止不必要之工作。

一九一三年三月三日通過一法，規定船上高級員司之工作時間，

謂長官除非在船舶開行前十二小時之內曾有六小時之休息者，得在離港時不負甲板上守望之責。在航行期間正式高級長官（有證書者）每二十四小時之內，其工作得以十二小時為限，但有意外事件發生時不在此例。停靠之時每二十四小時之內其工作得以九小時為限。

關於海員棄職之法律較前漸覺稍寬。按照海員法之規定，棄職之懲戒只限於將該海員遺留於船上之物品及應得工資之全部或一部分充公而已。至於長官之虐待水手問題，海員因疏忽錯誤等而肇死亡之問題，何種懲罰方法准予施行而何種方法應予禁止之問題，以及叛變問題等，均有相當法律為之解釋，規定，或取締。

除去正式與船舶及船員等有直接關係之各項法律外，尚有無數零星條文影響於船舶，船員，及一切客貨運輸。例如管轄船舶及貨物出進港之各法條內及管轄公共衛生之條文內大致規定船舶進口時必須携有衛生證書（在外國離港時為美國領事或其他相當官長所發給者），必須經過檢驗，以及在必要時如何將船員與旅客羈留於醫院之內或在認為某地發生傳染病時與之暫絕商務來往等。又如江河港汊之管理；拋擲廢物之禁止；最高速度與最深喫水之限制；碼頭泊所之劃定；以及破壞中立，殺人縱火，私製公文，調詞架訟，授受賄賂，竊盜搶掠等之處治，均有定法可資遵行。

中央法律尚有專條命令農林部動物實業局從事檢查牲畜之運輸。諸如船上空氣之流通，食水之充足，面積之綽裕，設備之完全，以及出入口牲畜肉品等之品質檢驗皆為必須者。入口商人對於買進食品及藥餌時尤須注意管理食品清潔之各項法律，該法等由財政部與農林部

之化學局兩機關監督施行。

中央管理海運業務及費用之法制

美國普通航行法律涉及承運人之業務者較少，蓋其大部分皆係關於航行安全，公眾衛生，及運送方法等。故運價，業務，輸送，及承運人彼此聯絡等項之裁制均分載於旅客法，移民法，州際商務條例，航運法，商船隊法，及提貨單條例內。一八八二年之旅客法及各種移民法對於統艙營業尤關重要，曾於第五十三章內討論及之矣。

在航運法產生以前，管轄水運業務及運價等項之主要法律為一八八七年之州際商務條例。該條例自經修正後至今仍有同樣效力，因航運法第三十三條稱“本法不得釋作對於州際商務委員會之職權有何影響，亦非使航政委員會之職權侵入州際商務委員會權限之內；更不得解作對於州內商務可以適用。”

州際商務條例并不涉及口岸與口岸間之水運，但州與州間之鐵路輪船聯運事務則受其轄制，該條例之範圍及州際商務委員會之權限復經一九一二年巴拿馬運河條例第十一條為之擴大，故所有各州間之鐵路輪船聯運事務皆包括在內。然該委員會對於國外貿易無論其為口岸與口岸間之水運，或該項水運與美國鐵路有關，均無權過問。

州際商務委員會對於轄制水運承運人之權力雖極有限然甚重要。蓋多數州際運輸皆係鐵路與輪船之聯運也。該委員會關於此層之職權撮要列下：無論鐵路與輪船公司已否自動成立聯運路線，倘該委員會認為必要時，得有權成立聯運路線及聯運運價；得制定聯運運價之最

高限度并決定一切條件以備鐵路輪船雙方遵守；得成立比例運價，實際運價，最高運價，最低運價，或運價之最高最低兩層限度；得命令鐵路輪船兩造成立物質上之聯絡；得決定鐵路輪船對於所得聯運運價應分之成分；得命令鐵路輪船公司於州際運輸時使用聯運提貨單；得規制所有鐵路輪船在州際運輸時所應有之碼頭設備及渡船等物。

該委員會關於國外貿易其能裁制海洋承運人處僅係間接假藉於鐵路，例如鐵路與輪船聯運時所用之碼頭設備以及終點費用，規章，習慣等均須受制於州際商務委員會，該會因裁制鐵路遂間接裁制輪船。一九一二年之巴拿馬運河修正條例及一九二〇年之運輸條例內均載有條文專為假藉鐵路而裁制輪船者。巴拿馬運河條例修正時加入一條，謂倘鐵路與輪船公司訂立聯運契約，由美國內地某處經某口岸而至外國某港口時，該委員會“得有權命令該鐵路按照同樣條件與其他輪船公司之來往於相同口岸者訂立同樣聯運契約。”運輸條例所修正之部分² 僅適用於美國船舶之運輸。其條文命鐵路員司如有託運人請求計算輪船運價及一切口岸費用時，須遵照辦理。迨託運人承認此項運價時，再為之代定艙位。艙位定後，倘託運人在法定地點將貨物交與鐵路起運時，則鐵路須給以聯運提貨單，以便直接運至終點。

美國鐵路所用之出口聯運統一提貨單³ 其格式及條文均係州際商務委員會於一九二一年所擬定者，至一九二二年七月始見實行使用。該委員會之制定此項提貨單係以州際商務條例及提貨單條例等⁴ 為根

2. 見第二十七章。

3. 見第十一章及第四十九章。

4. 見第十一章。

據·提貨單條例於一九一七年一月一日生效，其採用範圍兼及於海洋承運人之沿海營業與出口營業。

海洋運輸中口岸與口岸間之業務，習慣，費用等均在一九一六年之航運法及一九二〇年之商船隊法內有直接之規定。此項法律且將國外貿易所用之船舶與內河運輸所用之船舶加以區別。法律中有對於兩類船舶一律適用者，亦有對於沿海船舶轄制較嚴於出海船舶者。

水運公共承運人，無論其所經營者為國外貿易，或為州際運輸，其所經過者為海洋或為內河，只要係遵循定軌往來於二口岸之間者，均不許根據貨量之多寡而與任何託運人成立一切不公平契約，亦不准對於任何託運人有不公平之待遇。例如貨物所需之面積及設備，貨物裝卸之情形，賠償問題之解決等項對於任何託運人皆須以同等辦法待遇之。此外更如發還折扣與託運人，以羈縻其全部或一部分貨物之運輸；如單獨或聯合使用“戰船”，以驅逐他人船舶於競爭之外；如以拒絕載運或其他不公平之手段報復託運人（因其照顧他家輪船公司，或因其控訴本公司有不平待遇，或因其他原故等）等均在禁止之列。

國外運輸及國內運輸之水運公共承運人凡有下列之行爲者均係違法：給過分權利或特優運價與某人，某地，或某種運輸者；直接發還折扣或間接使用虛假報單，虛假分等，虛假重量，及其他虛偽方法以達到折扣之事實者；以任何方法左右保險公司使之對於某某船舶或某某貨物在保險金之高低上有所偏袒者；除非合乎正當法律手續或經對方許可者外，其宣洩一切有損託運人或收貨人之消息者。

所有此項水運公共承運人之賬目，表冊，運價，費用，備忘錄，

交易來往記錄，年報，月報，及特別報告等均須依法送呈美國航政委員會存查。各公司皆應訂立并遵守“關於財物之授受，存儲，及支配之公平合理章程與辦法。”倘該委員會認為某項章程或辦法為不公平或不合理得隨時糾正之。

航運法經過商船隊法之修正後，其條文中頗有僅限於州際運輸之水運公共承運人者。⁵ 例如國內水運承運人必須將本線及聯運所訂之運價，票價，費用等之最高限度呈報航政委員會并公佈於社會。又如非經航政委員會之批准，并十日前之通告，該項國內水運承運人不得增長其運價之最高限度；非經航政委員會認為該承運人所提議之增價確係另有緣因存在，而并非由於先前以落價至無利程度之手段已將競爭人戰敗今可獨佔營業之故，則該項國內水運承運人不得恢復高價。

航政委員會且有權規定運價簿之格式，及呈報之期限。該委員會倘認為理由充足時，得允許立時增價，而免除十日前預告之規定。無論何時倘“認為該承運人之運價，票價，費用，分等表，運價簿，章程，及辦法等有不公不善之處，該委員會得修正之，并公佈施行。”

國外貿易之水運承運人所受之限制較少。如運價簿之公佈，增價以前須邀航政委員會之批准，及增價十日前之預告等皆不必需。然關於對待各託運人及各口岸等之一切偏袒行為均一律禁止。倘有此種不公行為，則航政委員會得“糾正之，并明令制止之。”但該委員會除非因有此項不公行為發生時不得任意減低國外運輸之運價。適用於國

5. “州際運輸之水運公共承運人”一名詞應解釋作“凡從事於客貨運輸，經過於內河外海，遵循於固定途程，而往來於美國境內州與州或區與區中間之公共承運人。”

外運輸之上述各條皆不適用於不定航船舶，蓋本法第一條即明白將不定航船舶從“國外貿易之水運公共承運人”之定義內除去也。

商船隊法內許多關於海運業務，習慣，及費用之條文皆係修正航運法者，但亦有數條係新增者。第十九條命航政委員會制定必需之規章，以輔助商船隊法之施行，且“制定國外運輸之章程及規則，以應付普通或特別之不利情形，但不得與法律相抵觸。”除去衛生署，領事館，及汽船檢查所以外，該航政委員會得請求政府任何機關停止，修正，或取消其影響國外運輸之法章，或請其釐訂新章，但須受大總統之審查。

第三十條（亦名一九二〇年之船舶抵押法）包括一切關於美國船舶之售賣，轉戶，抵押等法則；指定優先抵押之範圍；申明處罰之辦法；解釋優先留置權；并給予優先抵押者一種“超過任何債權之優先索償權，但（1）保有優先留置權者及（2）法庭所判許之費用與所徵收之開銷得有更優先之權利。”

美國航政委員會為執行航運法及商船隊法之機關。⁶所有關於水運承運人之費用，業務，會議，協定，公攤，以及美國商船隊之發展法等，均在該委員會職權之內。其組織計有委員七人，由參議院同意而大總統簡任之。任期為六年，但第一任委員之任期由二年至六年不等。七人之中二人必須由沿太平洋各州內選任之，二人必須由沿大西洋各州內選任之，一人由沿墨西哥海灣各州，一人由沿五大湖各州，一人由內地各州選任之。其薪俸為每年一萬二千金元。

6. 船舶抵押法由商部執行。

任何人如有關於航運之不平事項皆得至航政委員會控訴之。該委員會得自動檢查事項若州際商務委員會然；得以傳票強迫美國境內任何地方之證人證物出庭對質；且得於正式審訊之後發佈判決書。該項判決如無付款問題在內，即可由地方法院以禁令或其他法律手續執行之。關於賠款付款等事，經該委員會判決後，仍須正式呈訴於相當法院請求執行。倘航政委員會判決被告對於原告負有付款責任而被告不遵時，則法院之判斷亦必維持原告之勝利。

在各條文之後多附有違犯時如何懲罰之法。其未有專文規定懲罰法者，則適用普通懲戒法。該項罰款最多不得超過五千金元。航運法之最末條更命令財政部，倘有某船確係尚有充足餘地而竟拒絕接收貨物，且該貨之情形完好，運費照付，而其訖點又在正式航線之內時，則該部得不問其為國外運輸或沿海運輸之船舶，即阻其出港。

航政委員會與州際商務委員會相似，其一切命令須受中央法院之復審。

在航運法與商船隊法未產生以前即有州際商務條例之公佈。該條例在某種情形之下既適用於水運，則可見今日水運承運人實受二重機關之節制。州際商務委員會對於國外及沿海運輸中之口岸與口岸間之運價雖不干涉，然口岸與口岸間之運價與鐵路輪船聯運之運價彼此顯然有聯帶關係。不獨此也，即完全輪船運價與完全鐵路運價亦彼此多有密切聯絡之處，不過表面上輪船公司受航政委員會之節制，而鐵路關於州際運輸則受節制於州際商務委員會耳。其實二者之清楚界限常難劃分，蓋某項貨物之運輸究竟完全為水運或其中雜有鐵路運輸則有

時不易確定也。至於營經轉運，貨棧，碼頭等類之事業者，當與水運有關係時，則在航運法管轄之下，至經營各州間之水陸聯運時，則又居於州際商務條例轄制之下。由於上述種種原因，航政委員會與州際商務委員會二機關之間須有密切及友誼之合作，否則權限上之衝突極難避免也。

私人船舶之經營於國際州際水運者，與夫國有商船之運價及業務等，雖同受航政委員會之裁制，然該委員會對於二者權限之大小亦有不同。按合併協定^⑤為國有商船與經營代理人間之根本契約，其條文特別聲明“關於航程之計畫，轉租之立約，運價及其他費用之規定，與夫所有關於代理問題之一切事項，該代理人均須聽命於船主。”

中央管理承運人彼此關係之法制

美國各航行法律中除一部分裁制水運之業務及費用外，尚有一部分裁制輪船與輪船，及輪船與鐵路彼此之關係者。前述之航運法與商船隊法不獨在業務及費用方面視為重要，即對於承運人間之會議，協定，公攤，及其他事務亦為根本重要法律。美國國會在認清水運承運人此種合作乃係航運界之普遍事實後，遂毅然決定使該承運人等將來不再受舍爾曼反信託條例之拘束矣。

航運法第十五條明白規定所有經美國航政委員會批准或命令之各種協定，修正，註銷等案，均不受舍爾曼反信託條例及一八九四年關稅法內各項反信託條文之拘束。該第十五條並命令所有屬於本法內各海運承運人之協定，公攤，諒解，及其他會議事項，均須至航政委員

會備案，同時且授給該委員會以批駁，撤銷，或修正此類協定等事之全權。⁷ 此外更規定謂“所有在該委員會成立時業已存在之協定而尚未經該委員會批駁者，均認為有效，”但“所有業經該委員會批駁之協定，倘再執行或執行其一部分，均認為違法。”

然航運法之第十四條仍有明文對於會議協定中之某某事項加以禁止。凡退還運價折扣，使用“戰船”，以減少供給貨艙面積之恫嚇或其他不公方法報復託運人使其不敢再用他人輪船或再向航政委員會控訴等事，均在禁止之列。承運人與託運人根據貨量多寡而訂立之任何不平契約⁸ 以及任何偏袒待遇（如關於載貨面積之分配，貨物裝卸之情形，及賠償問題之解決等）本條皆認為非法。違反第十四條時得科以二萬五千金元以下之罰金。

一九二〇年之商船隊法尚增添一款名曰第十四條甲，命令航政委員會辨認“某外國水運承運人是否違犯本法第十四條，並是否顯然或暗中加入違犯第十四條之任何水運團體，該團體且曾拒絕美國水運承運人不許加入。”倘航政委員會確認該外國水運承運人有違犯第十四條或加入此等團體之行爲，則可通知商部拒絕該承運人之船舶（無論爲其所有者，或由其經理者，或直接間接受其支配者）不得在美國任何口岸停靠，直至該犯法行爲停止，或該團體或協定等失效時爲止。

航運法內除去對於水運承運人之協定，公攤，諒解，及其他會議

7. 按航政委員會意見海運承運人須將每次會議記錄並其根本工作協定同時呈報備案，但此項意見至今尚未實行。
8. 航政委員會今日所處理案件之中對於按期租約之必如何規定即認為非法不平待遇一層尚未決定。

方法有所規定外，至於水運承運人等以購買股票或其他方法得到之合併均未提及。職是之故，倘因此項合併而使商務受非常影響時，則中央各反信託法律似仍有引用之可能。一九一二年之巴拿馬運河條例第十一條更有明文禁止凡係違犯反信託法律之任何機關所有，所租，所經理，或所支配之船舶不得由巴拿馬運河經過。

輪船公司之合併必在何種情形之下即認為應受反信託法律之裁制一層，至今尙未經美國大理院為之確定。但相信該法之引用絕不能以該公司等合併之地方或以所經營者為國際運輸或州際運輸等分別為依據。美國大理院⁹曾有判決謂“外國國民在外國境內經營運輸者美國政府自不能干涉，然外國國民經營運輸於美國領土中者，美國政府得以裁制本國國民方法裁制之。”¹⁰

所有輪船與鐵路之關係大部分在巴拿馬運河條例中已有明文之規定。其第十一條對於裁制輪船鐵路之關係除有前述聯運提貨單，駁用終點設備，及其他營業運輸方面之種種協定外，尙有以下二事：（1）輪船航線如與鐵路同在競爭情形之下，或有競爭可能，而輪船公司却被鐵路收買或為其支配，則其船舶不准由巴拿馬運河通過。（2）在美國境內無論其為沿海，為內河，或為一切州際運輸，倘輪船與鐵路有競爭或有競爭可能時，則該鐵路對於該輪船公司之收買或支配均在禁止之列，但如能證明該鐵路之管有該水運純係“為社會謀福利，及為民衆發展商務便利交通起見，”並且該水運經鐵路收買或支配後“對

9. U. S. v. Pacific and Arctic Ry. and Nav. Co., et al., 228 U. S. 87, April 7, 1913.

10. U. S. v. Great Lakes Towing Co., et al., 208 Fed. Rept, 733, Feb. 11, 1913.

於競爭毫不減少”時，則得爲例外。州際商務委員會得有權證明鐵路輪船間是否已有競爭存在，或有此可能。該會且有權按其意見說明某鐵路之兼營水運或干涉水運是否真爲社會謀福利，是否真爲民衆發展商務便利交通，以及鐵路管有水運或支配水運後，彼此間之競爭是否尙依然存在。

州市管理航運之法制

美國憲法將裁制國際商務與州際商務之權委之於中央政府，並定曰“各州非經國會同意不得向出入口之物品徵稅，但爲執行檢驗法律所確實必需者不在此例。”“各州非經國會同意，不得向船舶徵收噸重稅。”

按此項條文似甚明瞭而確定，但實際上中央與地方關於裁制商務之權限仍須經大理院連篇累牘爲之解釋說明也。¹¹當憲法頒佈時，各州對於商務猶按其己意補助之或裁制之。其後各州對於轄制州際商務之權逐漸放棄，而中央權力與日俱增。最後結果中央權力遂成爲最高無上者，故在中央政府登記之船舶，當經營沿海貿易時，不受各地方關於登記，領照，納租，繳費等法律之牽制。州政府得按財產名義徵收船稅，并得徵收輪船公司之資本稅，牌照稅，進款稅，以及終點設備各項產業稅等，但不得徵收噸重稅。且在徵收商務稅時僅以“爲執

11. 大理院判決書中之最重要者如 *Gibbons v. Ogden* (9 Wheaton); *Brown v. Maryland* (12 Wheaton 419); *Sinnot v. Davenport* (22 Howard 227); *Cox v. The Collector* (12 Wallace 204); *Steamship Co. v. Port Wardens* (6 Wall 31); *Moran v. New Orleans* (112 U. S. 69); *Gilman v. Philadelphia* (3 Wallace 713). 此外尙有本書第四編第二十六章內所載關係鐵路法制之各項判決可資參攷。

行檢驗法律所確實必需者”爲限。

管轄國外及沿海運輸之各項法制中仍有由州政府（或由市政府代表）繼續執行者。領港員及領港事務之管理同時兼屬於中央政府及州政府，但州政府之有管理權必須得國會之許可。一七八九年曾有數州詳訂領港法律，而國會且與承認曰“在國會未立新法以前，所有各州爲管轄各該州內一切領港員而設之法律得繼續存在。”

國會爲免除州際之衝突起見且曾不得已而補充各州之領港法律。某船在駛入兩州之界河或界港時，其領港人之延聘應以最先至者爲當選；領港人之待遇不得因州界而有歧視。美國國會仍禁止州政府不得假藉規定州內航運之領港費使之低於州際航運之領港費以中傷州際運輸事業。美國航運各法律規定所有沿海運輸內各汽船之正副船長必須兼有領港資格，且須領有中央政府之執照。各州政府不准在此中央執照之外再迫令領港人領取該州執照。沿海運輸之汽船得於進港時不用領港人；但帆船進港時之領港人爲必需，即令該帆船爲一小汽船拖曳而汽船上且已有正式領港人時，該帆船之領港人亦不可少。此層似乎爲顧全領港人之生計起見而對於帆船竟施以不必需之苛遇。

各州法律在中央法律限制之下得制定領港人領照規則，確定各口岸之領港費用，並產生管理領港事務之機關。¹²

中央政府與州政府對於衛生法律及檢驗章程等亦同負執行之責。雙方皆有權力採用相當方法以保護國民之健康。國會爲謀全國福利起見，有制定相當法律以裁制州際國際客貨運輸之權，而各州對於傳染

12. 見第四十四章。

病之預防亦漸加注意，故今日各方皆有重視中央衛生局之趨勢。中央政府所採擇之辦法在全國各地及海外屬地皆須遵行。對外且得與他國政府同力合作以制止疾病之傳播。

保護民衆之健康本爲各州警察之責任，故中央政府所有關於公共衛生之計畫只得交由州當局執行之。中央政府對於州際國際之商務有檢驗取締之權自無疑問，不過因各州亦賦有此項權力，故中央衛生局頗有重賴州當局之意向。

今將紐約城之檢驗情形簡單說明當可代表美國一等港之一切也。隸屬於監督處內有紐約港總醫官一名，專負執行本州檢驗法律之責。所有船舶在駛入紐約港時必先泊於港口之斯塔騰島 (Staten Island) 以待檢驗。醫官一人或數人當即登船向船長索驗該船出發時所領之衛生證書。船長或本船醫生應將沿途所發生之一切疾病，死亡，生產，及其他意外事項盡量報告。倘本船係由有傳染病之地方而來，或在旅客中發現傳染病症時，該船必須拘留消毒。迨檢驗醫官認爲不致妨害地方衛生後，始准客貨上岸。紐約港所收之檢驗費係以州法所規定之最高限度爲根據，更參考船舶噸位之多寡及檢驗，消毒，種痘，看護等事務之性質與程度而加以伸縮。

船舶經過斯塔騰島之檢驗後得擺靠碼頭。但該船倘有統艙旅客時此項旅客必須先登厄爾力斯島 (Ellis Island)，該島有美國移民分局在焉。欲移居美國者須在此地一一受過美國衛生局之醫術檢驗。倘發現某人有病不准入境時須仍由原船將其載回；如經檢驗證明此人在上船之前已有此症，且該症非難於辨認者，則該船公司須受法律處分。

關於碼頭，船塢，穀倉，及其他裝卸貨物各種設備之轄制亦有中央地方兩層主管機關應與注意。讀者當尙能憶及州際商務委員會與航政委員會對於口岸及終點等皆有重要裁制權力，¹³而中央政府且有全權以管理河道並確定建築碼頭之最外線。線內岸外為地方當局施行法權之所。州政府，市政府，及半獨立式之公共信託機關對於管理口岸之種種方法已於第四十四章內討論及之矣，茲不贅述。

市政府且在口岸上有警察權。倘港大如紐約者，此項責任亦極可觀。主管機關為地方公安局。該局專設“水上警察隊”，以小艇數艘負游緝責任，美國各口岸之警察權雖大體上隸屬於州市政府，然中央政府亦不無參與之處。例如中央政府在紐約設立美國港務監督處，其屬內附有警察以執行中央法律及禁止向河港水中傾擲物品等事。

附 註

- ① 允許外國製造之船舶能在本國登記而用本國旗幟從事於國際運輸，此種政策謂之“自由航運政策”(free shipping policy)。
- ② 美國一九二八年之商船隊法曾將此條修正。按新法第四〇五條謂自本法施行後所有領取美國證書之船舶其正式長官必須為美國國民；並在本法施行後四年以內所有載郵船舶其全體船員(除長官外)之半數必須為美國國民；在四年以後船員三分之二必須為美國國民。
- ③ 參看第570頁。

參 攷 書

Calvin, H. C., and Stuart, E. G., *The Merchant Shipping Industry* (1925).

13. 參看本章內之“中央管理海運業務及費用之法制”一節。

Huebner, G. G., "Extent of Regulation of Ocean and Inland Water Transportation by the Federal Government," *Annals of the American Academy of Political and Social Science* Vol. LV, Sept. 1914.

Johnson, E. R., and Huebner, G. G., *Principles of Ocean Transportation* Chaps. XXIV, XXV, XXVI (1918).

Jones, G. M., "New York and New Jersey Pilotage Regulations," *Evening Post* (Greater Port of New York Supplement), June 20, 1917.

New York, Health Officer of the Port of New York, Annual Report.
Philadelphia Maritime Exchange, Annual Report of the Board of Directors.

United States Government Sources :

Bureau of Foreign and Domestic Commerce. Ports of the United States (by G. M. Jones, Miscellaneous Series No. 33, 1918)
Pilotage in the United States (by G. M. Jones, Special Agents' Series No. 136, 1917); Navigation Laws (by G. M. Jones, Special Agents' Series, No. 114, 1916).

Bureau of Navigation. Navigation Laws of the United States, (Edition of 1923); also annual reports.

Committee of the Merchant Marine and Fisheries. Report on Steamship Agreements and Affiliations in American Foreign and Domestic Trade (1914); Hearings on the Seamen's Bill (1914); Hearings on Merchant Marine Act (1920).

The Interstate Commerce Act as amended to date.

The Shipping Act of 1916.

The Merchant Marine Act of 1920.

The Bills of Lading Act of Aug 29, 1916.

The Immigration Acts of 1917 and 1924.

Corps of Engineers and Shipping Board, Port Series (1922-1926).

第五十五章

列強之商船隊政策

吾人研究外國商船隊政策之意義有二。第一因本國航運與外國航運有競爭之關係，第二他人經驗可爲吾人攻錯之資。美國政府前因鑑於他國政府任意資助其本國船舶以與美船競爭，故亦曾仿效此種直接資助辦法以鼓勵其國外航運。然至今日歐洲各國多將此項補助金用之於殖民地間之運輸及與其他外國而非與美國間之運輸，因此歐美各政府及其航務間明資暗助之風稍殺，不過尙有若干船舶往返於歐美各口岸而仍直接間接收受其政府之補助，至於各國津貼其殖民地間及與其他外國間之運輸亦有不可輕視之處。美國各輪船公司業已成立許多航線以達歐洲各殖民地及遠東與南美等處。此項國際運輸多由美國國外貿易各機關支配，是以與外人競爭之事愈不可免。前在討論海運運價及業務時曾涉及國際商務競爭問題，蓋商務上既有競爭，則輪船之間接競爭當然不可諱言也。

美國政府在制定商船隊政策時不必拘拘泥泥以仿效他人爲能事。蓋各國之航運狀況及政治經濟等情形皆不相同，故其商船隊政策亦互有出入也。不過外人之經驗確有供我參考之價值。政府資助航運之方法千門萬類，各國試行殆遍。其中確有成績可言者如能準合本國環境

而引用之或無圓柄方鑿之弊。

歐戰肇興，形勢丕變，各國之航運政策咸應環境之需求而多有修改。戰時各政府對於商船之製造與購買無不努力赴之，而私人運輸均在政府嚴格指揮之下。迨戰事終了，各政府又須從新決定如何處置此項船舶之方法，及如何補助船商之計畫。由於此次戰爭致使無數國家之經濟狀況陷於危殆；甲國之商船隊或因之而增，乙國之商船隊或因之而減；殖民地之隸屬由此易主，海岸線由此變更，而造船事業由此識其興衰之命運。即以德國而論，因受停戰條約之束縛，不得不將其商船隊政策從新制定。

英國商船隊政策

多年以來英國商航事業遠居他國之上，故其經驗頗堪注意。當一九一四年歐戰爆發之前，英國合愛爾蘭共有船舶登記毛噸一九，二五六，七六六噸，其在百噸以下之船舶尚不在內；¹此數與一九〇〇年之噸數較之計增百分之四十五，與一八九〇年較之增百分之八十八。由於戰事結果此數因之變動甚鉅。一九一九年曾降至一八，三三〇，四二四毛噸，是為最低記錄。至一九二七年復升至一九，三〇九，〇二二噸焉。英國船噸位之增長有數原因，如製造費及營業費之輕微，資本及人工之充裕，國外貿易與殖民地商務之發達因使出入口貨物擁擠，以及海島國家佔航運事業中之天然優勢等。該國政府復於種種優點之外，對於航運事業加以直接協濟，遂如錦上添花矣。該國之商船

1. 見世界船舶等紙年表。

隊政策向取自由主義。

歐戰以前英政府所給之直接協款大都爲獎勵金。應受獎勵之輪船公司由政府選擇之。付款方法以載郵爲根據時較多，然另外亦有海軍獎金，殖民獎金，商業獎金等名詞。屈納德輪船公司（Cunard Line）曾由政府借款接濟，而皇家海軍預備隊亦有專款維持。所謂海軍預備隊者乃於平時預備若干商航船員，至有事之秋用以補充軍艦。蓋商船徵人較易，而又有專款協濟，故措置十分裕如。歐戰以前英政府所支出此類專款之總額每年約計四，七〇〇，〇〇〇金元之譜，郵運協款尙不在內，該款並不以英船爲限。此外各殖民地每年尙協解七十餘萬金元。英國輪船公司中頗有由中央政府及殖民地各政府聯合協濟者。英國殖民地如坎拿大，澳大利亞，南非利加等於會同中央政府支出若干協款之外，每年自己尙有鉅額獎金付給輪船公司。一九〇九年美國航政委員曾有詳細調查。據其統計，大英帝國全部每年總共支出者爲九，六八九，〇〇〇金元。

英國航業且享受若干間接利益，如製造，修理，及裝飾船舶所用之原料進口時一律免稅；如自一八四九年以來即實行自由航運政策使外國製造之船舶亦得在英國登記；如私人造船所往往列入海軍等級；此外更如各種航行法律均極自由，俾航業遂其發展。英國國會對於裁制航業向持寬大主義；英國商部每次所建議較爲嚴格之管理方法確曾屢被駁斥，按該商部即爲執行航運各法律之行政機關。

歐戰結果英政府獲得船舶三，九三〇，〇〇〇噸，一部爲新造者一部爲舊德船。當時計畫爲將政府所有船舶從速出售，而恢復戰前之

民有民辦政策。政府所造之船於一九一九及一九二〇年運價船價尚高時完全售出，平均每死重噸約合二十五英鎊。統計政府淨受之損失約一萬萬金元弱。² 所獲之德國船舶於一九二〇至一九二二年售出，然當時運價船價均開始降落矣。此項船舶多係舊物，其中有客船毛重四九〇，〇〇〇噸及貨船死重一，九〇〇，〇〇〇噸，共得二〇，〇七六，〇〇〇英鎊。英國航業至此恢復民有政策。

今日英政府選擇航線以便直接付給獎金之辦法與戰前較之大同小異。大部分仍係假藉海洋郵運合同之舊制。不過對於選擇航線之方法稍有變更耳。現今所注意者在維持殖民地與母國間之充分航運業務。關於費用總數則較戰前稍增。³ 政府與屈納德輪船公司所定之二十年海軍獎金合同至一九二七年始屆期滿，但因魯西覃尼亞 (Lusitania) 輪船之喪失，故每年協濟總數早已較前減少。英政府與殖民地各政府聯合協款之法則仍舊貫。

以專款維持海軍預備隊之政策亦未變更，所以防萬一也。假使一朝有事，則商船船員足能為軍事之用，未雨綢繆此之謂也。按預備隊大致分為三種：皇家艦隊預備隊，皇家海軍預備隊，及皇家海軍義勇預備隊。全部預備隊之總開銷在一九一三至一九一四年計為四七六，〇〇〇鎊，迨一九二三至一九二四年遂增至五七二，八〇〇鎊。對於民有輪船公司借款之擔保在前數年內亦為英當局政策之一。按一九二

2. Bureau of Foreign and Domestic Shipping, Government Aid to Merchant Shipping (1925), P. 302.

3. 一九一四至一九一五年之郵運合同為六三八，五〇一鎊；一九二二至一九二三年為六七二，〇〇〇鎊。

一年之條例爲代英國工人開闢生路起見，特授權與政府，在遇有某輪船公司擬製造新船而進行借款時，則政府得擔保其本息之償付。

殖民地之中有數處協濟英政府之郵運用款，而有時彼等且自訂郵運協款合同。其辦法係隨英國政策擇定某某輪船公司並講明該公司應作某項業務。按坎拿大及澳大利亞之郵運協款與戰前較之均已減低。該兩政府因皆有自辦之航運事業，故其對於民有航業之減少協款或卽爲此。再以澳大利亞而論，政府航線與民有航線之間且有直接競爭在焉。坎澳兩政府更因海運運價普遍低降之後均蒙若干損失，故經濟能力亦形薄弱。此外再推溯以前各殖民地協濟獎金之用意多係有軍事作用在內，此節自德國戰敗後情形較前大異，故獎金之必需性亦稍減。

英政府將戰時所得之船舶於戰後迅速售與船商本爲一種既定之政策，坎澳兩政府對此均未仿行。然坎拿大確將其船隊售出一部分，不過仍留有若干艘由政府負責經營之。

法國商船隊政策

法國與英國相較其經濟狀況自不甚利於海運事業，然法政府却因振興商務，維持本國與各殖民地間之關係，以及其他軍事原因等，向來堅持商船隊有成立之必要。當一九〇〇年其商船隊爲毛重一，〇三八，〇〇〇噸，至一九一四年竟增至二，三一九，〇〇〇噸；歐戰以後接一九二七年之報告其噸位爲三，四六九，九八〇噸。

歐戰以前，法政府對於造船事業及海運事業之協濟政策極其廣普而寬大。每年所費之款達一千三百萬金元以上。法國協濟航業之政策

尙有一特殊之點可以注意。按普通辦法多先選出輪船公司若干家，然後給以資助，法國則不然，不分賢愚一視同仁而津貼之。造船補助費起始於一八八一年，其後計畫上雖稍有變更，然一九一三年尙爲協濟造船事業而支出三，四四二，〇〇〇金元。普通航運津貼亦自一八八一年起始。最初協濟帆船之欸多於汽船，但至一八九三年遂將一八八一年之法律加以修正，其後如一九〇二年，一九〇六年，及一九一二年等均有新法出現。普通津貼船舶之各項根本法律係於一九〇六年通過。該法律等確定付給普通船舶之裝備津貼（compensation d'armement）辦法。船舶無論其爲法國製造，或爲外國製造（如係外國製造者只要在造成後二年之內而來法國登記者即可享受同樣權利），凡能適合於法定條件者（如船舶使用之年數及大小等），即有請領津貼之資格。至裝備津貼之多寡須以該船之噸數，航行之日數，每日平均所行之哩數，載貨之量數，發動力之種類，及速度之快慢等爲斷。一八九三年及一九〇二年所通過各項法律之內仍有某種津貼至今尙照付。一九〇二年之法律曾將法國製造之船舶所應得之普通航運津貼與外國製造而在法國登記之船舶所應得之普通裝備津貼加以區別。按一九一二年法政府所支出之裝備津貼及航運津貼總數爲三，八六一，〇〇〇金元。

法政府在普通津貼之外尙選擇若干輪船公司而付給郵運協欸。此項支出每年達五百三十萬金元以上。由普通津貼政策而欲改變成爲郵運協欸政策，此項趨勢自歐戰以前已逐漸明瞭矣。法政府所費之郵運協欸較普通航運津貼之效力爲大。以法國所得之經驗而論，對於航業之直接協濟政策並非皆不可取，不過吾人所應認識者在如何選擇協濟

之方法耳。

戰前法政府之直接補助中尚有所謂漁業協款及退回某輪船公司所付之蘇伊士運河過路捐等。此外仍有各種間接補助，例如沿海運輸限於本國船舶，又如法國與阿爾及利亞間之運輸非因特別情形不許外輪染指等辦法均係間接對於本國船舶有所偏袒也。對於法國某某輪船公司更有假藉鐵路運價以補助之之一法。按該法之規定凡貨物經由該輪船公司運輸者，其經過鐵路時得減付鐵路運價若干以資招徠。不過欲享受此種利益時須承認某某條件，而該條件等又為普通輪船公司或託運人所難於履行者，故該法至今尚不普遍。

歐戰初興時，法政府即覺有舉辦戰事損失保險之必要。迨至一九一七年復採用造船貸款政策。嗣後所有法國商船隊遂全部被徵，其一切行船費用概由政府擔負，而政府復自己出資購造新船。

大戰後法政府決定將國有船舶售與私人。售賣雖起始於一九二〇年，然至一九二一年始有正式辦法。當時所通過之法律命政府將其所有死重一百二十五萬噸之船隊於二年以內全部售出。據估計，政府所受之損失約在二十萬萬佛郎之譜。船舶中其有正在製造非至一九二二年與一九二三年不能竣工者當即租與法國各輪船公司，以待將來再行計議售賣辦法。⁴

大戰以後一切經濟狀況均極蕭條，而法政府更擬盡力撙節以期敷合預算，因此對於私人航運之直接補助政策遂大受影響。舊有之造船

4. Bureau of Foreign and Domestic Commerce, Government Aid to Merchant Shipping (1925), P. 336.

津貼完全停止，而新津貼則付闕如。至於普通裝備及航運等協款亦不復成爲政策，只於戰前所業經允許者尙勉力繼續維持至該項業務期滿時爲止。其爲鼓勵漁業而設之津貼亦逐漸大減。

關於選擇本國輪船公司，訂立確實契約而付給郵運協款之一種政策則依然存在。不過與大西洋輪船公司（Companie Generale Transatlantique）在一九一二年所定之郵運契約，因戰後情形變更，遂減少協款。至於其他公司因戰事關係尙有增加協款者，其理由大致爲戰時船舶被毀，及造船行船費用增多，與佛郎行市衰落等。由法國本國至各殖民地間航運業務之維持，及貨運運價之保護等事，均與以特別之注意。按法國郵運契約所定之津貼三分之二係爲殖民地郵運而設者。一九二三年所通過之郵運協款如合殖民地及國外而言計有四，七〇九，〇〇〇金元之多，其餘直接補助僅三九八，〇〇〇金元而已。⁵

法政府之郵運協款與空運津貼尙有關聯之處，此節亦不可不一語及之。按法國與其非洲屬地間之郵運業有一部分用飛機輸送，而由政府津貼之。

德國商船隊政策

一九一四年歐戰肇起之前，德國商船隊計有毛重五，四五九，〇〇〇噸。此數如與一九〇〇年較之計增百分之一〇六，如與一八九〇年較之則增百分之二四七。其所以發達如是之速者，大部分由於經濟情形之優異，及政府間接輔助之功效也。按德國之行船費用低，鋼鐵

5. 同前，P. 338.

價廉，造船成本輕，輪船公司彼此間之合作密切，國外貿易暢旺，而經過德國口岸移民者又極衆多。即以俄人移出者而論，德國輪船公司曾沿俄境設站十處以經理之，其繁劇情形可以想見。⁶

在以上種種優點之外，更有政府直接間接之補助。訂立郵運契約而接受大批津貼者計有二大公司，一爲北德魯意公司 (North German Lloyd Company)。一爲德國東非公司 (German East Africa Line)。此外尚有數家輪船公司所得之津貼較少。其未訂郵運契約者，如攜帶郵件時，亦有相當報酬。至於總合全部直接協濟而言，德政府在一九一四年減少北德魯意公司之津貼以前，每年所費者向未超過二百四十萬金元之數。

德政府所採之政策係以間接補助方法爲主，而以適當之津貼方法佐之。間接補助方法內之效用最著者莫過於德貨出口時所用之鐵路優待運價。此項運價計分二種：(1) 國有鐵路對於聯運出口物品幾全予以出口運價以鼓勵普通國外貿易。(2) 對於聯運出口貨物運輸至利凡得^①或至東非洲而分別經由德國利凡得公司及德國東非公司承運者，更予以非常低廉之特別出口運價。第一項之普通低廉出口運價目的在鼓勵一般德貨之出口及發展航運事業，其視線則集中於漢堡與布勒門兩口岸。第二項特別鐵路運價則限於運往利凡得及東非洲之貨物，而承運人又有所區別，不能一概而論。

按德國航業之間接補助方法甚多。例如購買外國船舶時之自由進口，不過外國製造之船舶不得領受津貼；造船所用外國原料進口時免

6. *Fairplay*, March 30, 1916.

稅；國有鐵路運送造船原料時適用優待運價；及海軍訂立造船契約使造船業藉以謀利而圖發展等。德國更仿效英國採用寬大航行法律。最初德政府與英國商部交涉欲使英政府將其船舶度量法稍事修改，以期所算出之淨重噸數與實在淨容量相近，迨一八九五年該項綿長交涉結止後，德政府遂將其自己之度量法拋棄而大部分採取英國成法。從此英德兩國船舶關於噸位費用一層立於平等地位矣。美國在一九一五年以前向無此類辦法。

德國商船隊實際上為歐戰所毀。按凡爾賽條約，德政府應將所有毛重一千六百噸以上之商船讓與協約國，並規定較小商船及各式漁船之噸重比例數。⁷

據世界船舶等級年表(Lloyd's Register)所載，德國商船之噸數由一九一四年之毛重五，四五九，〇〇〇噸降至一九二〇年之六七二，六〇〇噸。德國當時之急務在如何恢復其商船隊，並如何為本國商務籌備應用之航運。最初自然依賴外船，然德國各大輪船公司不久即開始營業矣。漢堡美利堅公司(Hamburg American Line)遂與聯合美利堅公司(United American Lines)訂立營業契約，而北德魯意公司(North German Lloyd Line)又與美國國家輪船公司(United States Lines)訂立相似合同。蓋德國各輪船公司此時雖無船舶，然其碼頭產業及公司組織固依然存在也。不久德國各輪船公司競添新船，至一九二七年其商船噸數竟達至登記毛重三，三六三，〇四六噸之多。

歐戰以後，德政府對於德國航業之重要協濟為賠償各船主因戰事

7. 其他關於為協約國製造新船之條件後經雙方同意撤銷矣。

所受損失之一部分。實際上自一九一七年七月一日已劃定國帑若干專為各船主抵補因戰事損害船舶，或因船舶在外國港口被扣所生虧累之用。迨至私人船舶一併劃入賠款之內時，政府遂規定一更詳盡之抵補方法。按一九二一年之造船津貼協定所載，德國各船主允許於十年之內購買或自造船舶死重二百五十萬噸，政府則允許經船主之銀行或信託公司之手接濟此項購造船隻之用款。船主允許在此項船舶內須有百分之九十限於在本國造船所內製造，蓋政府用意不只為振興航業，且欲同時恢復造船業也。此項接濟雖係顯然一種造船津貼，但不能由此即可認定德政府改變方針而採取永久直接補助政策。蓋歐戰終了時德國一切私有得用之海船不為炮火所毀沉於海底，即為條約所限奉與敵人。故丁此萬分危急之秋，始行此一時權宜之計，非因直接補助方法優良而樂用之，乃因不得已而暫為之耳。

戰前德國之商船隊政策因戰敗之故遂不得不加修改，而有許多部分且須放棄之。德國既失殖民地，其殖民地航運津貼當然停止。將來對於郵運協款究竟能維持至若何程度，現時尚難預料。鐵路以特別出口運價輔助輪船公司之政策，以及移民聯運之合作，均為凡爾賽條約所禁止。至於以前之自由航運政策至此亦有所修改。凡按照一九二一年造船津貼協定之條文而接受政府協濟所造之船舶其中百分之九十須由德國造船所承造。

日本商船隊政策

因日本在世界航運中所佔之重要地位，及其政府努力提倡商船隊

之情形，均使吾人覺有研究其航運政策之必要。日本在一八九〇年計有船舶毛重一四三，七〇〇噸，迨一九一四年增至一，七〇八，〇〇〇噸。自此以後繼續增長至一九二七年共有四，〇三三，三〇四噸。一九一四年以前之增長係有一部分因中日及日俄兩次戰爭時所強迫徵來以爲運輸之用者，而歐戰賠償又使日本商船隊中平添輪船六艘，⁸不過大部分之增進則確由於該國船商及政府之努力耳。

日本營業費用之輕微，島國形勢之優異，及全國上下對於提倡工商業之熱烈，在在均利於航務之發展。不過政府方面對於航運事業與造船事業之給予直接資助亦非一日矣。歐戰以前，日政府所支出之津貼協款等每年達美金六百八十萬元以上。如與其商船總噸數作比，則該項比例數目高過任何國家者。造船津貼及普通航運津貼均起始於一八九六年。然至一九一〇年則皆減低矣。造船津貼當一九〇八年曾達至美金七九九，〇〇〇元之最高數，迨至一九一〇年竟減至美金六十萬元。普通航運津貼以在一八九九年之數目爲最高，其數爲美金一，九九二，六〇〇元，但至一九一〇年則將由日本至歐洲，澳洲，南北美洲之船舶所應享之津貼一律取消。倘有欲繼續承受者亦可允許，然以一九一四年期滿時爲限，且從此以後褫奪其在一九一〇年新法律下所應享之權利。日本政府當一九一〇年新法施行後其所支出之普通航運津貼每年在美金九十萬元以內。

一八九六年之最初法律且指出路線十五條，凡來往於此項路線內之船舶皆有享受津貼之資格。一八九九年所採之政策則偏重於特別津

8. 此項船舶之噸數遠在潛水艇損失之下。

貼。凡運輸某某指定物品者得受協濟，此項用款在一八九八年爲美金二六九，〇〇〇元，但至一九〇九年則漸增至四，二一九，七〇〇元矣。一九一〇年之津貼新法減低普通航運津貼而將付給專定路線之津貼數目增至每年美金六百萬元之譜。

此外尚有他種小規模之直接協濟；如海員訓練補助費，救生船補助費，及漁業協款等。間接補助方法亦經施行。外國船舶不許在日本沿海經商。外國製造之船舶雖能在本國登記，但入口時須納進口稅。政府因欲提倡本國造船事業，故以關稅法律限制航運之自由。關於外國造船原料之輸入，因欲振興本國之鋼鐵事業遂無進口免稅之章程。

歐洲戰事裨益日本之航業及造船業甚多，而政府對於直接資助之政策遂有重要之變更。“查二年潛水戰爭竟使日本之航業及造船業猛進狂增，與彼二十年來慘淡經營以津貼方法鼓勵所得者較之且七倍其速度。一八九六年制訂造船津貼法律之目的既由其他原因而達到，於是至一九一八年遂停止該法之施行。據吾人所知，日政府在近頃尙無恢復之意。”⁹ 日政府爲推進本國鋼鐵事業之發展及穩固造船原料之來源起見，特於一九一七年成立一種政策，使鋼鐵業免納一切稅款，且對於本國若干鋼鐵產品給以資助。至一九二一年復將此項資助之範圍縮小，而限於製造及修理軍商船舶所用之鋼鐵品。

日本之航運津貼政策亦有變更。最初採用普通津貼，凡船舶之合於法定資格者皆得享受之。嗣後改爲凡及格之船舶而運輸某項貨物者

9. Bureau of Foreign and Domestic Commerce, Government Aid to Merchant Shipping (1925), P. 413.

始能分潤。此項變遷爲歐戰以前之事。一九二〇年至一九二一年日本國會復採行一種郵運津貼制度。此種津貼之範圍更小矣。換言之，按照普通航運津貼法律凡運輸某項貨物而及格之船舶其所應領之津貼依然存在，不過更接新法凡日本船舶載運郵件至歐洲，澳洲，及美國之西雅圖地方者，皆有協款以補助之。此項政策將來是否繼續存在尙不得知，然“揣其意向似欲限制海外航運之津貼，而另以郵運協款制度代之。其辦法頗有與美國政策相似處，只於協款限於日船耳。”¹⁰輪船公司所得之長期直接補助係一半根據普通航運法律，一半根據郵運津貼法律。至於每年支出總數除一九二一年最多外，其餘則與一九一四年之數目相仿。此外更在政府預算案內特別準備一宗款項，以防在航運津貼與郵運協款過渡期間有維持航運業務必要時之用。

義國商船隊政策

義大利之航運事業自歐戰以後發展極速。戰前雖有進步，究甚遲滯。迨至一九二七年計有船舶毛重三，四八三，三八三噸，而居於世界航運中第四位矣。

一九一四年以前，義政府於種種間接補助之外，每年尙因特種協款及航運業造船業等普通津貼而支出六，六四五，〇〇〇金元之譜。義國之情形與法國相似，頗有由普通航運津貼轉向特殊津貼（如選擇輪船公司）之趨勢。按一九一四年之統計，總合郵運協款及付給專運某項貨物之船舶之津貼其數爲四，九九五，〇〇〇金元。當時義國輪

10. 同前，P. 416.

船公司內計有十二家享受特種津貼待遇者，因此而有七十六艘定期航行之船舶藉此以維持其業務。義國輪船公司尚有數家在歐戰前接受巴西政府之津貼，以保持與該國之航運聯絡。

義大利并未採行製造國有船舶以為戰時使用之政策。然有一時期確曾增加其津貼用款。至一九一八年多數輪船公司放棄津貼，於是義國政府租得彼等船舶而自營之。由實際上言之，此項租船計畫等於造船津貼，因該計畫內規定凡義國製造之船舶在一九二〇年一月一日至一九二一年六月三十日期間登記者，以及外國製造之船舶在一九二〇年十二月三十一日以前登記者，均有租給政府二年之資格。關於因戰事而有之過分開銷，則須由政府逐漸補償。一九一八年之上諭且宣佈一種免稅政策，許多造船原料之進口稅皆在豁免之列。按義國船舶之新造者，購入者，及攬得者，統而計之遠過戰事所損失者。

停戰後一九一九年之上諭復將免稅政策申明之，且宣稱津貼制度將於二年以內停止，另外再代以改良之津貼方法以補償船主在戰時造船所多費之開銷。然嗣後於一九二一年之上諭內復將某種造船改良津貼法承認其繼續有效。戰時所獲之敵船及戰後作為賠款所分得者均已售出若干，而一九二一年之上諭復命政府將所餘船舶或按私售方法或用拍賣手續全數售出。翌年又宣稱關於政府將來之開銷必須減縮。一九二二至二三年度之預算表內曾列三種預備金：第一專為應付租船案內政府應負義務之用，第二專為維持匈奧政府在戰前所津貼之船舶之用，第三預備本國政府所津貼之船舶如因特別命令而航駛時資助之。

一九二二年十月莫索里尼秉政後，此項預算案予以變更，而將來

大政方針同時宣佈，至一九二三年有四項計畫見諸實行：(1) 指定專款以便津貼造船事業及其他救濟事項，時限以至一九二六年全部造船津貼及航運津貼制度終了時為止。此項專款與前任內閣所訂者較之僅及其半。(2) 免稅辦法仍繼續數年，造船原料得自由進口，如用本國原料者給予津貼。至一九二六年以後所有船上引擎及各項機器均免徵入口稅。(3) 政府管有多年且與國有鐵路同時經營之數條內國航線已議定轉讓與私人之辦法。(4) 戰前所行之選擇本國輪船公司而給以專定津貼之政策茲決定保留，以爲義大利直接資助航運之根本政策。然津貼計畫因航運業務之合併及契約之修正，遂亦有所改訂，而非本來面目矣。按照一九二三年實行之計畫如航行至上海，香港，新加坡，加爾各答，孟買，桑給巴爾，及義屬索馬利蘭與厄立特利亞 (Italian Somaliland and Eritrea) 各口岸者，皆有津貼。但以津貼制度之全局而論，則仍範於地中海區域。總計合併後之十九項津貼契約每年所費者在美金六，六二五，〇〇〇元之譜。¹¹

其他各國戰前戰後所有之商船政策均載在美國商部所修正出版之“政府對於商航之補助” (Government Aid to Merchant Shipping) 一書內。其中並無一國只採單一補助方法。各國之環境不同，需要不同，以及對於航運政策與造船政策之意見亦不同，是以各政府所採擇之直接間接各種協濟方法亦均隨此而轉移，以期滿足各該國商航上之“大欲也”。至於吾人所以參考他國經驗者，無非欲藉他山之石以爲自己攻錯之資耳，豈有他哉。

11. 同前，PP. 358-366.

附 註

- 阿爾及利亞 (Algeria) 爲法國殖民地，在北非洲。
- 利凡得 (Levant) 爲地中海東岸由希臘西部至埃及西部之統稱。

參 考 書

- British Board of Trade, Report on Bounties and Subsidies in Respect to Shipbuilding, Shipping and Navigation in Foreign Countries, ed. 6899 (London, 1913).
- Calvin, H.C., and Stuart, E.G., *The Merchant Shipping Industry* (1925).
- Chamber of Commerce of the United States of America, Report on Relation of Merchant Marine to American Foreign Trade and National Defense (1925).
- Dunmore, W.T., *Ship Subsidies* (1907).
- Lloyd's Register* (annual).
- Meeker, R., *History of Shipping Subsidies* (1905)
- United States Government Sources:
- Bureau of Foreign and Domestic Commerce. Government Aid to Merchant Shipping, 1916, 1925: Commerce Reports (weekly).
 - Bureau of Navigation: Annual Report, 1909; Merchant Marine Statistics (annual).
- See also bibliographies published by the Library of Congress: A List of Books (with references to periodicals) on Merchant Marine Subsidies (3d ed., with addition; 1906); Additional References Relating to Mercantile Marine Subsidies (1911); List of Recent References on Mercantile Marine Subsidies and Government Operation of Steamship Lines (1915).

第五十六章

美國商船隊及其航運政策

研究美國航運政策最好先由審查其商船隊之今昔情形入手。美國今日在國外貿易運輸上之不景氣，實由於歐戰以後國際貿易自一九二一年即呈衰象所致。國際商務目下雖稍有轉機，然美國航業所遇之難關仍未能渡過耳。

美國商船隊

美國對外貿易所用之船舶其登記噸數在南北大戰以前早已年有進增矣。至一八六一年達最高數目爲二，四九六，八九四毛噸。所有美國出入口貨物由本國船舶所載運者當時佔百分之六五點二。其先時本國船舶對於出入口貨物十成載運八九者并非罕事。¹迨至南北大戰終了時，其登記噸數約在一百萬噸之譜。此數較戰前爲小。一八八〇年以前其數平均約爲一百五十萬噸，然自此以後江河日下，中間雖屢有恢復之機，但皆不永。故至一八九八年其最低數目竟達七二六，二一三噸。該年西班牙與美國開戰，同時商務亦有起色，因此船舶噸數增至八十萬噸以上。一九〇五年其數爲九四三，七五〇。不過此番增長

1. See U. S. Bureau of Navigation, Merchant Marine Statistics (1926), P. 68.

仍係暫局，迨一九一〇年復降至七八二，五一七噸。此後復增一次；一九一四年六月三十日之登記數目爲一，〇六六，二八八噸。總計言之，歐戰前之登記數目與五十四年以前相較只及五分之二。此時僅載本國出入口貨物百分之九點七。

同時美國沿海運輸²內記名領照之船舶噸數逐漸增長，至一八三一年超過國外貿易中登記船舶之噸數。此節之原因係由於政府訂立不許外船經營沿海運輸之政策所致。

茲將美國國外貿易中航業衰落之原因綜述於下：

1. 船身製造由木料變至鋼鐵而更由帆船變至汽船（汽船之用在一八五〇年以後即大通行），遂使英國造船成本低於美國。美政府有鑒於此，此爲扶持本國造船業起見，遂禁止一切外國製造之船舶不得在美國登記。直至一九一二及一九一四年此項禁令始漸廢弛。輔助造船事業用意固佳，然實際上則提高船主之成本。美國船主之成本既高於他國船主之成本，於是在國際運輸之立場上自然失利。故禁止外船不得在美國登記之結果適足妨害美國航業而未能補助其造船業。

2. 當他國政府正竭力資助其航業時，美政府將其自一八四五年所定之航運協款於一八五八年撤消。南北大戰以後，曾有三次定立航運協款，但均壽命不永。自此以後，直至一八九一年始有郵運契約條例（Mail Contract Act）之公佈。

南北大戰以後，美國國會對於航運之妨害行爲甚多。船舶凡在戰時轉向外國登記者不准再回美國登記；對於航運事業所徵收之戰事捐

2. 此處“沿海運輸”之名詞包括大湖內之內國運輸。

稅直至一八六八年始行蠲免；在一八七二年以前所有為製造及修理木船所用之入口材料均無免稅之說；為製造國際運輸之鋼鐵船舶所用之材料其免稅辦法至一八九〇年始見實行。此外美國海軍自南北大戰後二十餘年無人過問，因此造船業及一切連帶事業均無從沾潤此項造船利益。多年以來政府之輔助大致多限於間接輔助航運之全體，故不分本國外國一律待遇。

3. 南北大戰對於美國海洋商船隊之摧殘極慘。蓋戰事爆發之時正航運事業青黃不接極需扶助之日。因當此時期，帆船棄而汽船興，木料去而鋼鐵來，時期既屬過渡，改革尤需資本，欲使本國航業能與外人齊驅并駕，非由政府一援助之不為功。孰料美政府當時非但不助，且從而剝削之。由一八六一年至一八六五年，四年之間捐稅奇重，所有船舶或因營業清淡不能開行，或因退避不及為南部同盟軍所擄，俗謂屋漏偏遭連夜雨者此之謂也。

4. 假使當時定立政策允許外國製造之船舶自由入籍，則南北大戰以後商船隊之登記噸數或者仍舊或能增加皆未可知。在國外貿易場中美國船舶之經常營業費亦較他國為鉅。不獨先年如此，即今日亦然。營業費用之中以工資一項為最多。按照美國法律，所有美國船上之警視長官皆須由美國國民充任。彼等薪資較外國船員為高。即美國船上之水手，不論其是否為美國人，所得工資亦多過他國船上之水手所得者。實際上美國商船之船員中百分之四十三至五十為美國國民，或生於美國者，或入籍者。然因彼等工資甚高，故全船員工之薪資皆高。至於外國船舶雖由同一地點招募員工其所付之工資亦較美國船為低。

行船所費工資之多寡不獨以工資高低爲斷，即所用員工數目之大小亦有直接關係。美國船上所用船員之數目既在法律有所規定，復受美國汽船查驗所之節制。³ 關於此項條件拘束情形亦較英國爲甚。船員食用等費在美國船上之開銷復大於他國。不過法律對於此事之影響較小，因美國各船所備之食品常超過法定數目藉以籠絡幹練之員工。總而言之，美國船上之生活程度較他國船上爲高也。

工資開銷之大有時近於枉費，尤以太平洋上爲甚。如一九一五年三月四日之海員法內規定船員之中必須有百分之若干爲“幹員”，且謂水手中百分之七十五須能明瞭長官之語言命令。職是之故，美國船遂難與日本船競爭矣。

行船費用之多寡仍不僅以工資食用等開銷之大小爲憑。美國船舶在一九一五年以前頗受美國船舶丈量法之所窘，蓋因毛重淨重之登記噸數皆須遵照該法計算也。至於美國汽船查驗所之各項檢查章程亦較英國爲嚴，有時吹毛求疵使船主疲於應付，而在他國則無此麻煩及開銷也。

一八九〇年以前之煤價在美國貴而在英國賤；然自是以後美煤之價低於英煤，加以燃油之風漸普，故人工與燃料二費均得減輕。此外關於行船尚有許多重要費用，以美國船舶與他國船舶較之並不爲高，故倘以比較工資食用等開銷之眼光比較全部行船費用則未免大錯。開銷之中如煤，油，船噸稅，領港費，口岸各項費用，裝卸費，拖曳費等其爲美國船舶所付出者較之他國船舶並不爲多，有時且反稍省。

3. 見第五十四章。

歐戰前數年內美國船舶行船費用之全部數目與他國船舶較之約高百分之五至十五。由於此種行船費用處於不利地位，故該國海洋商船隊之日益衰微良有以也。

5. 美國國內之經濟狀況亦頗不利於國外航運。當十九世紀之末葉所有美國人工及資本無不用之以開發西方，以墾荒造林，以鑿礦修路等。蓋地廣人稀凡此建設事業其利益皆甚雄厚。因忙於內部之發展，視線皆集於西，故海事無談之者；迨東方工商事業勃興後，所有美國土生及移入之人均有無限工作機會，因此仍無暇顧及國外航運。

美國當時本係新國，而又發展極速，故資本與人工俱感缺乏，只就開發國內之工商業一層而論，已將全國之人工與資本吸收無餘。可見以上所述妨害美國商船隊之種種事實只不過原因中之一部分而已。然美國商航既係得利不厚不足吸引資本，則他國商航縱使環境較佳，又豈有厚利可圖。故直至前世紀終了時，始漸有美國大宗資本投入外國航業內。

歐洲戰起，美國船舶之登記噸數因之大增。不僅由於世界船數不敷分配以及海洋運費之奇高致將美國沿海運輸中之船舶吸入國際貿易場內，即美國直接購買外船與夫將美人所有而在外國登記之船舶轉入美國國籍之事均為勢所必然也。其所以然者，因美國當時為中立國之故。迨花旗加入戰爭後，該政府即成立大規模造船計畫。一九一六年美國商船隊之登記噸數進至二，一八五，〇〇八噸，至造船計畫完成後增進尤多。一九二一年達最高頂點，其數為一一，〇七七，三九八噸。此項船舶大致為戰時之用，故至一九二七年復降至七，三〇九，

一四六噸。蓋彼時美國船舶中之一部分售與外人而更有多數轉入沿海運輸中。當歐戰時期，國內航運之船舶登記數目曾一度低降。由一九一九年至一九二二年國內航船登記數目較國外航船登記數為低，但嗣後曾由一九二〇年之六，三五七，七〇六毛噸增至一九二七年之九，四三二，八六九毛噸。蓋一九二〇年以後運價之降落，及國際航運競爭之激烈，在在迫使各輪船公司尋求護符於沿海運輸之內。

美國船舶目下之登記噸數日漸減少。一九二〇年計載本國出入口貨物百分之四二點七，而一九二七年為三四點一；同時美國船舶出入美國口岸之次數在一九二〇年佔全體船數百分之五一，而一九二七年則佔百分之三七。美國船舶有多數閒置無用者，原因由於營業稀少及海洋運價普遍低廉之故。當一九二六年六月三十日美國共有海船一，〇八二艘，登記毛重三，九二二，三九四噸皆閒置無用。⁴ 此項閒船之大部分係造於歐戰之時，並不適於今日之商務。

將來國際商務逐漸恢復而海洋運價再有起色之時，則美國商船隊之狀況自當優於今日，不過最後結果仍賴國家航運政策為何如耳。將來資本開銷方面當無甚吃虧之處，因自由航運政策在今日既已通行，而普通經濟與投資情形又較已往不甚惡劣，不過行船費用之較多仍難避免耳。然關於多用內燃引擎，以油代煤而發汽，改善裝卸方法，增加外國口岸代理處之效力，注意管理之功效，及縮減一切枉費等辦法如能作到，則上述行船費用過多之弊將來雖不能除，亦必減低。至於國家航運之整個建設計畫則仍不可少。

4. U. S. Commissioner of Navigation, Annual Report (1926), P. 3.

關於普通航運之協助

美國國家協助海洋運輸之法計分二種：(1) 協助航行及運輸之全部，不分本國或外國，(2) 協助本國商船隊。茲先討論關於普通航運之協助。

立法與行政方面對於航運之協助早有先例。溯自一八〇二年中央政府提出少數專款以爲修築德拉瓦河公共碼頭之用，是爲國家輔助航運之濫觴，迨至今日所用以改善河港之專款已逾十萬萬金元矣。所有攔波堤之修築，渠道之開通，港汊之挖浚，碼頭外界之劃分及其他一切關於口岸建設，改良，修理等工程均在陸軍部及中央工務處指揮之下。如有關於計畫或改善河港等事，亦由該工務處從事調查，測繪，並建議與國會。州市政府如擬修築公用碼頭及其他永久建設等，對於中央協款亦常能臨時挪用。

改善港汊者所以增進海洋運輸之安全也。安全既增，運輸自旺，而輪船公司之獲利亦必較多。增進安全尙有其他若干方法。商部燈塔局 (Bureau of Lighthouse) 負建築，查驗，及管理各燈塔之責。至於各燈船，燈臺，浮標，海誌，及其他輔助航行各項設備亦皆在其責任範圍之內。此外仍負責試驗一切航行儀器。商部海岸測繪局 (Coast and Geodetic Survey) 繪製美國及其屬地並某某外國之海岸形勢圖。以上二局每週共同刊行一種重要雜誌，名曰“航海須知” (Notices to Mariners)。汽船查驗所負責查驗船身，鍋爐，及其他設備。商部航務局 Bureau of Navigation) 執行一切航運法律。此二者對於航行之安

全亦有供獻，不過從船主之眼中看來彼等所執行者只係法制工作耳。

財政部之海巡隊職掌巡邏船及救生船等事務。巡邏船本為執法而設，然有時亦對於船舶之安全發生關係。海船遇險之扶持，漂流物體之廓清，生命財物之拯救，大沙洲(Grand Banks)外萬國探冰隊之組合，均時有巡邏船躬與其事焉。該船官長為應付救生事務起見平素對於水手之訓練，檢查，及泊船地點之建築與經營均不遺餘力。救護隊每當黑夜及風雨之時各按方位嚴裝以待，並警報各船其目前之大難。生命財物如遇危急則奮勇救之，浮標迷失則多方尋之，燈臺黑暗則重新燃之，凡此事務不勝例舉。

船舶所畏懼之惡劣天氣仍可假藉預測方法以防之。農林部氣候局(Weather Bureau)按時發出風雨警告，因此危險大減。海軍部水路測量所(Hydrographic Office)關於航行安全上其協助軍商各船之辦法係供給準確之航海圖表，航行指南，及啟示錄等。此外更用無線電廣播重要消息，並常公佈各種報告及表格等。舉凡固定危險與臨時危險之所在地，暴風雨所常經之途徑，沿途霧氣多寡，風向及風力，海流之方向，磁針之偏差，按照季節應取之安全路線等無不備載。美國海軍觀象臺刊行美國天文曆書(American Ephemeris)及航海曆書(Nautical Almanac)，其中包含航行應用之天文材料。該臺且負責試驗航行儀器，及確定標準時刻與經度差。

美國政府仍不斷設法減少輪船開銷，並提倡國外貿易，藉以輔助海洋運輸。提倡國外貿易頗見功效，運貨量數因以漸增，海運利益因以稍厚。政府除改進河港與增長航行安全外，且用許多其他方法協助

商運：

1. 建築並管理巴拿馬運河以利本國及世界之商務。⁵
2. 商部之國內外商務局刊行統計報告及其他公報，內列各種消息如商務概況，貿易機會，外國入口稅及稅章，包皮條件及習慣，口岸與終點，航行法律，外國輪船津貼，國內外公司目錄，及其他對於輪船公司與對於出入口商人有重要價值之事。美國商部在全國各城均派有代表以與各商人合作，並派遣商務專員至各國以提倡國外貿易。此外如商部之標準局，戶口局，漁業局，礦業局，及商標局等均間接輔助商務及航業。一九二〇年之船舶抵押條例亦由商部執行。
3. 農林部亦由其各局輔助國外貿易。畜產局監督肉食品及牲畜之出口，此純係一種行政機關；然因其監督之嚴，買主遂生信賴之心，而國外銷路自廣矣。該部之化驗局與財政部共同監督一切食品藥品之入口；其原意本為管轄入口，然同時對於商業亦有利益。農產經濟局公佈收穫消息及市場消息，因此輔助農產之出售。巡行講演合作社，農事試驗場，公路局，土壤局，森林局，種植局，乳業局等皆直接振興農林事業，而間接裨益國內外之商務發展。
4. 外交部輔助商業之法係假藉外交途徑及領事機關。該部設有駐外人員管理處以司之。領事在外國如遇有本國貨物在進口時需要保證或擬運回本國之事，即簽署證明以利航運；當本國船舶入外國口岸時接收該船之一切文件；在本國船舶出港回國時，簽發衛生證書；報告衛生狀況；監督本國船員之上下；輔助困窘之船員；調解員工間之糾

5. 見第四十三章。

紛；照料已毀之船舶及貨物。商部國內外商務局所刊行之商務報告係以各領事之報告為根據。各領事並直接輔助各出入口商人；保護本國在外國之僑民與財產；當駐在賦給領事裁判權之國家時並代行司法職權。外交部之駐外代表亦有保護本國僑民財產之責（尤其在戰時），不過彼等之特要職任在提倡普通商務，蓋所有商約之議訂及執行與夫對外保障本國之一切政治商務利益等皆在其職權之內。美國外交部內設有遠東司，南美司，墨西哥司，近東司，東歐司，西歐司等。此外尚有經濟顧問一人並護照管理處等。

5. 財政部由其公共衛生局以管理並輔助商務。該部印發通知以說明外國金融之價值，並與中央準備庫共同監督各銀行以接濟本國大部分之對外貿易。

6. 郵政部成立國際郵政業務，並付給輪船公司郵運協款，或以所運郵件多寡為根據，或另訂郵運特別契約。

7. 勞工部以研究外國之工資，物價，及生活程度等問題以間接輔助商業與航業。

8. 陸軍部在以前所談之工務處及管理密士失必河與瓦瑞兒河船運輸之河務局外，仍有其他附屬機關以職掌美國各屬島之商務。島務局按時公佈菲律賓羣島及波爾多黎各之出口，入口，航務，移民等統計。美國國會與菲律賓立法院共同制定關於商務之法律。菲律賓總督上秉美國陸軍總長之命，下轄政府百僚，以振興該島之商務與航運。波爾多黎各之商務亦由其總督負責提倡，並承命於美國陸軍總長。

9. 內政部監督阿拉斯加及夏威夷羣島之普通商務，並修築與經理

阿拉斯加之國有鐵路。該部內設地質測驗所 (Geological Survey) ，其職務對於礦產之製造與發售極有價值。

10. 中央政府尙有其他數機關與商務有關。中央貿易委員會之出口股執行衛伯條例 (Webb-Pomerence Act) 。稅務委員會所負之重要責任為搜集一切材料，以備施行關稅法內關於管理商務各條文之用。汎美同盟會 (Pan-American Union) 者乃美國與美洲其他國家所共同組織之國際機關也。該會對於增進西半球上各國間之友誼及商務努力不少。國家博物院仿效各地商業博物院之方法陳列工商事物。州際商務委員會雖大體為裁制機關，然輔助海洋運輸之處亦甚多。所有關於鐵路之出入口運價，口岸差率，出口聯運提貨單，海運終點之費用，設備，章程，習慣等，鐵路與輪船之營業關係，以及其他種種關於裁制鐵路輪船之事無不在該會職責之內。航政委員會執行航運法及商船隊法。美國國會曾明白命令該會“須永遠恪遵此意 [發展商船隊之意] 以為必達之目標。”⁶

接近來所制之法律而論，美國國會對於國外貿易及海洋運輸事業所取之態度較前大佳。自一九〇九年以降，一切關稅法律⁷ 雖所取之途徑不同，然無不以發展國內外商務為目標。現行之關稅法授給大總統重要權力以應付他國政府之不平待遇。一九一八年之衛伯條例明言提倡出口貿易之意，並特許各互相競爭之出口商人得共同組織出口聯合會或公司以收合作之效。一九一九年之埃居條例 (Edge Act) 亦有

6. 一九二〇年商船隊法第一條。

7. 一九〇九年，一九一三年，一九二一年及一九二二年之關稅法。

同樣提倡國外貿易之明文。該法允許添設財政機關以擴充國外貿易之實力，並使與外人之日常往來上週轉靈活。

美政府鼓勵商船隊之情形

美國政府對於發展本國商船隊之政策不如協助普通海運之積極。關於協助之方法及程度各方意見頗感紛歧。然對於國外貿易及海洋運輸之所以認為趨勢較佳者乃因近來主張政府資助本國商船隊者日漸增多故也。不過由於一部分人仍然反對直接資助之故，因此政府至今尚未採擇任何具體計畫。

美國經營國外貿易之各輪船公司刻下所得之協濟皆係間接性質。此層前已論之。⁸ 美國登記法律曾於一九一二年及一九一四年兩次修正，因此今日美國人民及公司均得由外國購買船舶，而在本國登記以為海外貿易之用。各項普通航運法律規定美國船上一切員工之待遇保障，此雖屬於制裁性質，然因其如此，故在招募船員時非常容易，此亦輔助航業之一道也。船舶度量章程於一九一五年修正，故現在量船方法與他國者極為相近，因此利於競爭。⁹ 美國之船噸稅率雖完全一致，然頗有利於美船之處。按普通稅率之規定係登記淨噸每噸收洋六分，但船舶來自加勒比各口岸者得按每噸洋二分收稅；¹⁰ 而各加勒比口岸與美國間之商務又由美船載運，故暗中有所偏袒也。

8. 見第五十四章。

9. 見第四十二章。

10. 在此兩種情形之下船稅均定有最多限制。凡船舶每年入口在五次以上者只須繳納同樣稅金五次即足。從外國不經海路開來之外國船舶得免納船稅，但須該國亦有不收美船稅金之同樣規定方可。

航運法與商船隊法中之各條文有有利於美國航業者，而亦有不然者。海運會議，協定，及諒解等皆為法律所允許，而發還運價折扣，使用“戰船”及其他鬼蜮競爭方法等盡為法律所不容。航政委員會只要不與現行法律衝突得有權制訂一切章程“以調劑或應付不利於國外運輸之普通或特別情形，無論係屬於某種貨運，或限於某條航線，或關於一般商務，只要係由於外國法律章程等所影響，或被外國船主，船長，經理人，或代理人使用競爭方法或習慣等所致。”美國船舶一經登記從事於國外運輸之後，在某種限制之下得對於繳納戰益稅，[⊙]餘利稅，[⊙]及進款稅等均享受特別待遇。¹¹按商船隊法第二十六條美國貨船如兼載旅客在十六名以下，得不列入客船之等級內。如他國政府對於美船有此待遇時，則該國船舶在美國亦得享此權利。第十八條禁止所有由政府購去之船舶及在本國登記之船舶非經航政委員會批准不得售賣，轉讓，抵押，或租賃與外人，或至外國登記。但本條文之價值殊使人懷疑。第三十條規定優先抵押法，使美國船舶在經濟上得些援助，並藉以裁制彼等之抵押與留置等事。

商船隊法第二十八條及第三十四條定有美船間接輔助法二種。在起草之時竭力標榜謂效力如何之洪，但實際行之則有此路不通之感。第二十八條之用意係欲將鐵路出入口貨運運價限於往返美國及他國間各美船之用。無論何時倘航政委員會正式通告州際商務委員會謂美船設備業已齊全，則州際商務委員會即可施行此法。不過該條之施行至今尚未敢一試，究竟施行後能否有利於美船仍極可慮也。蓋在東部大

11. 商船隊法第二十三條。

城如巴爾的摩，費城，紐約等處鐵路之特別出口運價極少，而鐵路特別入口運價尤無重要者可言，倘施行第二十八條，則若干外船必移聚於此等地方，其結果定使今日有鐵路特別出入口運價之各口岸減少出入口聯絡運輸事業而已。況許多根深蒂固之外國大輪船公司或竟在此有鐵路特別出入口運價之口岸猛烈競爭，甚至減低航運運價以抵制鐵路特別出入口運價之差率亦在意中。縱令變更現行之運價制度，使北大西洋各口岸亦用鐵路特別出入口運價，其外輪在此等口岸之競爭必定如故，蓋較在南部及西部各口岸上之競爭尤易於入手也。因鐵路在東部各口岸縱有特別出入口運價其差率亦必較他處為少。何以知其必少，因按創行鐵路特別出入口運價之原意本為調劑各口岸上運輸量數之平衡，以鐵路特低運價引誘貨物使不經北大西洋而經南大西洋，墨西哥海灣，及太平洋各口岸出入口。至於他國政府倘見該國船舶在美國受此不平待遇亦必設法一報復之。再查一九二二年關稅法之精神本欲努力減少商務上之不平待遇，今第二十八條如果實行，豈非與該法精神相徑庭乎。

美國國會在商船隊法第三十四條內之意見頗有欲恢復往昔偏袒本國船舶之勢。按美國先年之關稅法凡貨物經美船載運入口者得減納入口稅，不過由一八一五年至一八二八年此法已不存在，而以航運互惠政策代之。一九一三年之關稅法定有一條，謂凡貨物由美船載入者得減納入口稅百分之五。但其附帶條件謂本條文之施行須以不抵觸現行商約為限。至於實際上美國與多數海洋國家皆訂有商約，彼此允許不訂偏袒之入口稅。因此該法雖立而等於空文，毫無實行之可能。大理

院亦謂該條無效。迨一九二〇年美國國會復於商船隊法第三十四條內責成大總統通知所有簽約國家，宣告今後本國在該條約內所受之某種束縛應即終止。美國國家對於外船之噸重稅及外船所載貨物之入口稅如欲訂立歧視稅率時得有權爲之，不再受何限制。然美大總統前後相繼三人均認第三十四條不能實行，此誠不幸中之大幸。假使大總統真欲施行本條文，則不知引起若干外國之反感與報復。況美國出口商務超過入口，倘遇他國施以報復則美國商船隊真將得不償失矣。美國出口貨物大部分運往歐洲，故出超以歐洲爲多。

航運法與商船隊法內關於處分國有船舶及其他物品所訂之各條文頗多實惠。按商船隊法最終之目的係欲將一切國有之船舶售與本國國民，並將此意定作航政委員會之大政方針。國會命令航政委員會在處分國有船舶時“須注意當時國內外之市價，供求情形，運價現狀及將來趨勢，同樣船舶現時之製造成本，所售船舶先時之買價或製價，及其他能影響普通買賣之各項事實。”國有船舶售與外人時須限於該委員會認爲“對於促成及維持美國有力商船隊無關重要之船，”且須本國國民無人欲買時始准售與外人。倘果欲售給外人，則航政委員七人之中至少須有五人投票贊成，更須將售賣理由詳列備考。航政委員會所售之船舶索價極廉。

商船隊法第七條責成航政委員會調查應設何種輪船公司庶能裨益國內外之商務及郵政，並將輪船出售或出租與美國國民，使之成立及保持此種公司；但該條又稱倘租售條件均難滿意時，該航委會得自行經理之至售出或租出時爲止，或至認明官辦確係失利時爲止。第十二

條授權與該會使保持並修理一切國有船舶，且經營之，以至售出時為止。該條且宣稱航政委員會之備急船隊公司必須繼續存在，且有經營船舶之權。按現在情形美國政府所有之大部分輪船皆照法定手續由代理人經營，復有小部分輪船由美國國家輪船公司自辦，其餘尚有船舶數艘租與他人。

不過國會之政策係擬將來完全售與美國各家輪船公司歸為民辦，因此曾幾番設法防範深恐官辦之時有礙於民業之處。第七條又謂凡遵照本法所設之國有輪船公司不准訂定運價低於業務成本，計包括利息及折舊在內。第十八條更訂稱凡與政府有關係之船舶須一律受法律規章之節制，並負法定責任與商船同。第十九條謂“不准訂立任何章程以優待國有船舶而使民有船舶向隅。”

自一九二〇年商船隊法通過後，航政委員會得有權在五年以內每年由售船及營業進款項下提出二千五百萬金元以內之數目作為“造船貸款基金”，以便貸給美國國民，助其製造最良船舶。本條文在一九二四年復加修正，此後凡美國船舶有欲將已造之船添裝最新式，最有效，及最經濟之引擎，機械，及其他設備時，均得借用此款。¹²

商船隊法規定郵運協款以直接資助美國六大輪船公司一節已在第五十三章內加以解釋，同時並提明郵政部付給美國船舶之協款率如何高於所付他國船舶者。按商船隊法之規定所有美國郵件在可能時應由美船（指在美國製造並登記者）載運同時並規定增進協款之普通根據。所有因鼓勵商船隊而多用之協款得暫由國會所定專款之內提用。¹²

12. 貸款基金與郵運協款之全文見一九二八年美國商船隊法第三章及第四章。

政府除資助國外貿易之船舶外，對於沿海及內河航運亦曾維持。沿海航業完全受政府商船隊政策之保護：(1) 沿海航運所用之船舶必須係在美國登記者，而除去某某例外且須在美國製造者。(2) 沿海航運不納船舶噸重稅，且普通航運法律內對於沿海航運所定之條件常較對待國外運輸為寬。(3) 美國政府自行經理密士失必河及瓦瑞兒河之舢舨運輸以便利內地之託運人。(4) 當局曾盡力裁制沿海承運人彼此間之競爭，並取締各鐵路以免與沿海承運人競爭。在以前數章內吾人業已討論航運法內關於輪船公司減低沿海運價以應付其他沿海輪船競爭之條文，以及州際商務條例內關於鐵路應付沿海輪船競爭之條文，例如鐵路對於有競爭之輪船公司之所有權問題，鐵路輪船之物質聯絡問題，鐵路制定運價時所採之長短途原則問題等，故此處不再贅叙。

政府所給商船隊之輔助與所給水險事業及造船事業之輔助有密切關聯。

(一) 美國會對於船舶分類及私人經營海運保險等曾不斷提倡。商船隊法宣稱將來一切為國內外海運保險及轉保交易等所組織之各會社得不受反信託法律之節制。關於裁制保險事業之法律各州皆未制訂，只京畿地方制有水險法以為他處倡。國會更欲將美國船舶加以區分，因在商船隊法內明定美國航務局(American Bureau of Shipping)為船舶分等機關，并令政府各機關與以承認。此外更命商部總長及航政委員會主席各派代表一人加入航務局之執行部內，以為政府之代表。¹³

(二) 輔助美國造船事業之大致方法不外沿海航業之專利及國有船

13. 一九二八年所定之政府保險事業基金見於商船隊法第五章。

船之製造。凡船舶非在本國製造及在本國登記者不准經營沿海運輸，但有某某例外載在一九二〇年商船隊法之第二十二條內。關於造船問題凡國有船舶之製造，改造，及修理等皆由私家造船所訂約承做。按現在情形，政府所造之船大部分限於海軍，然航政委員會各商船之修改工程亦佔造船事業之一部分。商船隊法為輔助造船業及航運業而訂立各專條前已述之屢矣。例如在美國造船所內所造之新船得免徵稅；船舶非在美國造船所內製造者不得向航政委員會借用造船基金；按商船隊法第二十四條之規定將來郵運協款增長時仍以美國自造之船舶為限。早年對於造船事業所定之一種協濟方法在一九二二年關稅法內與以修正。該法允許將造船所用外國材料之入口稅退還百分之九十九，但用此材料之船必須係為外人或為外國政府製造者。美國船舶倘在外國造船所內修理者應納稅百分之五十，但遭遇風雨或意外而必須修理者得為例外。按政府向來對於美國造船所使用之外國材料一概不收入口稅，今該法一反多年之舊例。

美國將來之商船隊政策

參考以上所談各節吾人當知美國政府關於裁制及輔助本國航運事業乃係採取立法上之漸進與改進政策，故至今日仍未離開過渡時期。如由大政方針之各方面而論并非毫無矛盾之處，國會所以永遠不能忘情於將來之發展者實因漸悟商船隊在本國工商事業之興衰上有若何重要之關係也。

在太平時期美國出口商人與英，德，法，日及其他工業國家之出

口商人有直接競爭。海運之設備如何實足以斷定其有無運送并售賣本國產品於世界市場之能力。至於海洋運輸對於入口商務之關係亦不為小。按今日出入口商務之發達情形頗有向歐洲以外各國家移轉之勢，而在美國與此等國家之交易上其運輸設備向來不敵其他列強。由於此種認識，故全國商界無不以擴充本國航運為當務之急也。如專賴他國船舶而作此競爭商業實為淺見之尤，蓋不獨此項外國輪船公司常於經營美國至某地之運輸外同時仍經營由歐洲至該地之運輸因此美國商人欲在該地多佔勢力殊不可能，并且此項外國船舶毫無由美政府領得直接資助之希望故彼等所預備之業務只好以當時之營業及利益範圍為限制。至於美國輪船公司則不然，彼等既得有國家相當之補助自然在業務上應以發展對外貿易及便利貨物運輸為目標。

往來於歐美間之航運除非在緊急時期外頗可依賴歐洲船舶，蓋歐洲輪船公司對於以低廉運費載運歐美間之客貨實於彼等國家有益也。美國此時應先務其急而從事開拓歐洲以外之各地航運，但歐美間之運輸亦不可忽略之。因美國如有得力船舶橫渡北大西洋，則美國各商號及旅客均得享受較佳業務。

商航與國防亦有關係。且北大西洋航線上如能有較速較大之船舶時，則此種關係尤覺密切。此外關於商人旅客等所付之運費在國際經濟上頗為重要。按美國人付給歐洲各輪船公司之大宗運費一層在今日情形之下與戰前較之其不利之處較少。倘有人主張關於運輸貨物只要外船業務適宜即每年付給歐洲若干運費未常不可其理亦甚正當，因如此則對於國際匯兌率及國際平準表上均有益處也。

美國將來如擬採取商船隊政策則下列各原則均關重要：

(1) 一九二〇年商船隊法所定將國有商船售與美國各家輪船公司之政策必須繼續實行。如以航運永久政策而論，海洋運輸事業之民有民辦似較國有為優。倘國有船舶中之較能適用者在相當時限內不能按照本法所列之定價辦法售與美國私家輪船公司時，最好將本法加以修正使售價稍減。

(2) 倘政府所經營某路線上之航運確係有利於該處之出入口商業時，則應繼續為之以為臨時政策，至與私家輪船公司成立圓滿協定時為止。在此臨時期內一切國有輪船公司與民有輪船公司間之競爭應減至最少限度，庶免阻礙將來轉為民有民辦之可能。

(3) 倘證明美國輪船公司在某種運輸內確有利益而僅被營業費用所累時，最好用單獨立約方法擇尤給以直接充分經濟援助，使能與外輪競爭并能保持優美業務。此種政策係由各大海洋國家之經驗得來且較直接付給普遍航運津貼辦法費省而效宏也。一九二〇年商船隊法第七條與第二十四條所定之政策擬將來選擇美國輪船公司增高其郵運協款一事必須由國會指定專款始不致徒託空談。按此法所定之郵運協款必須作為固定獎金付給某某選定之輪船公司以便保持適宜之客運，貨運，及郵運等業務。¹⁴ 特別選定之貨運輸船公司應給以特別補助金。此項補助金確屬正當而必需，蓋美國出入口商人到處遇有外人之激烈競爭，本國船舶受此津貼實於該商人等有益也。非有此種補助則本國船舶實難保持其優良業務以達世界各處之競爭市場。不過此說并非每

14. 郵運協款之增加及造船借款之特許均詳見一九二八年商船隊法第三章及第四章。

家輪船公司皆應給以津貼之謂。關於節省燃料之注意，行船速度之加增，及往返耽擱之縮減等倘能作到，則需要政府直接補助之情自然不致甚切也。

(4) 美國航運各法律必須纂成法典以免紊亂，至於繁文縟節徒累航商者應予刪改。例如一九一五年三月四日之海員法第十三條無端規定語言條件，節制幹練海員之分等，并嚴格限制海員之僱用皆徒累航商而毫無義意，似有刪除之必要。又如中央汽船檢驗規則亦似須重訂以減船主之開銷與延悞。然美船與外船比較所多支之營業費用并非能於修正航運各法律後即可全部省出，蓋其相差之處大體由於經濟原因使然也。關於船舶在海中之安全以及旅客船員等之保障與利益各條件似不無可議之處。然此等條件既基於美國人對於公共利益之觀念與其生活程度自不便刪去，不過相當之添改似所必需也。總而言之為保持國家之商船隊起見，全部航運法律頗有徹底整頓之需要。

(5) 如欲鼓勵最新式最得用船舶之製造，并欲培植造船事業，則商船隊法內所定貸與本國各輪船公司之造船借款數目似應增加，而借款條件亦應寬大。14

(6) 商船隊政策內將來應含有對於海洋承運人之運價，業務，章程，習慣，及設備等之適當裁制。無論從社會方面或從輪船本身之利益而論，該項政策均不應完全限於補助與提倡等事。航運法與商船隊法之各條文必須實行。倘託運人與承運人仍不能得到適宜之保障時，則應將各該條文詳加考慮予以添改。然此時須抱定大旨使所制定管轄美船之一切法律皆不可妨害船商在國際貿易中之營業，并時時參考他

國政府如何待遇其商船，庶使本國船舶對於他國船舶有競爭之能力。

附 註

- ⊖ 戰益稅 (war profits tax) 者乃對於因戰事關係或武備關係所得利益而徵收之一種進款稅也。
- ⊖ 餘利稅 (excess profits tax) 者乃當淨利超過一定數目後對於所超過部分而徵收之一種進款稅也。

參 考 書

- Academy of Political Science in the City of New York, "The American Mercantile Marine" (in Proceedings of the Academy, Vol. VII, No. 1, Oct., 1915).
- Bates, W.A., *American Marine: Shipping Question in History and Politics* (1913).
- , *American Navigation* (1902).
- Boston, Directors of the Port of Boston, "The Use and Benefits of an American Merchant Marine," in Bulletin, No 2 (1915).
- Calvin, H. C., and Stuart. E.G., *The Merchant Shipping Industry* (1925).
- Chamber of Commerce of the United States of America, Report of Special Committee on the Merchant Marine (May 8, 1915).
- , Report on Relation of Merchant Marine to American Foreign Trade and National Defense (1925).
- Dunmore, W.T., *Ship Subsidies*. Chaps. IV.V (1907).
- Hough, B.O., *Ocean Traffic and Trade*, Chap. X (1914).
- Johnson, E.R., and collaborators, *History of Domestic and Foreign Commerce of the United States*, Vol. II, Chap. XXXIX (by D.S.

- Hanchett, 1915).
- Johnson, E.R., and Huebner, G.G., *Principles of Ocean Transportation* Chaps. XXIII, XXVI, XXVIII, XXIX, XXX, XXXII (1918).
- Keiler, H., *American Shipping, Its History and Economic Conditions* (Jan., 1913).
- Marvin, W.L., *American Merchant Marine, Its History and Romance from 1620 to 1902* (1902).
- Meeker, R., *History of Shipping Subsidies* (1905).
- National Foreign Trade Council, *Ocean Shipping*, second edition (House Doc. No. 2112, 64 Cong., 2 Sess., 1917).
- New York Chamber of Commerce, "Reports and Debates on American Merchant Marine in the Foreign Trade," in Supplement to Monthly Bulletin of the Chamber of Commerce of the State of New York, Jan., 1915.
- Renninger, W.D., *Government Policy in Aid of American Shipbuilding* (1911).
- Soley, J.R., "The Maritime Industries of the United States," *The United States of America*. I (by N.S. Shaler, 1894).
- Spears, J.R., "The Story of the American Merchant Marine" (1915).
- United States Government Sources:
- Bureau of Foreign and Domestic Commerce : Government Aid to Merchant Shipping (by G.M. Jones, 1916); Government Aid to Shipping (1925).
- Commissioner of Navigation: Reports (annual); Merchant Marine Statistics (annual).
- Merchant Marine Act of 1920.
- Shipping Act of 1916.
- Mail Contract Act of 1891.
- Zimmerman, E.W., *Ocean Shipping* (1921).

第五十七章

沿海與內河之航運

以全局而論一國之運輸統系無不互有關聯。當討論鐵路，公路，及海洋運輸時曾多番道及沿海與內河運輸。¹今將關於此項水運之大致情形簡陳於後。

按一九二五年美國全國水運貨物之量數除減去已知之重複數目外約計短噸四八三，四〇〇，〇〇〇噸，其中出入口之過海貨物僅佔九二，〇四三，〇〇〇噸。²此項數字雖未能將重複之處完全除淨，然就大致看來則顯然沿海與內河航運之貨量約為海外航運貨量之四倍。

沿海與內河航運在表面上所以不如鐵路及海洋運輸之重要者原因有數：(1) 沿海，大湖，及內河等航線之用處限於所在地及各口岸，而鐵路之修築則能達任何地點只要營業暢旺環境優良便可建設。沿海及內河航線上之營業且常須與鐵路及公路聯絡交換。(2) 沿海及內河航線上所運之物品種類較少而粗重如煤，礦鐵，煤油，穀糧，沙土，

1. 參看第三編及第二十七，第二十九，第四十一，第五十，第五十四，第五十六等章。

2. 美國總工程司之報告第二編第五頁(一九二六年)。一九二五年全國水運貨物之價值總共估計二三，九四六，〇〇〇，〇〇〇金元；出入口過海貨價八，八四八，二三六，〇〇〇金元；各大湖運輸貨量一六，五〇四，〇〇〇噸；值四〇九，七三八，〇〇〇金元。

石子，木料，石等。(3)沿海及內河航線上之客運除港灣，渡口，及遊覽等（專有特別客船）外比較稀少，且大部分來自口岸左近者。

沿海航運

美國國內運輸之貨物在每一年之內計有一萬萬餘噸經過沿海各航線。³ 此項總數除包括大西洋與太平洋兩海岸之聯岸運輸外，且包括各該海岸本岸內之運輸。

來往於大西洋與太平洋兩海岸間之船舶噸數增長雖不一致，但極迅速。按一九二二年之船噸數本為二，五〇〇，〇〇〇噸，而至一九二三年忽增至八，〇〇〇，〇〇〇噸，迨一九二四年則至一三，五〇〇，〇〇〇噸。此後大部分由於加利佛尼亞州南部油運減少遂使船噸數於一九二五年減至九，五〇〇，〇〇〇噸，然一九二七年則恢復至一〇，八六二，〇〇〇噸。此數當時佔巴拿馬運河經過各船舶總噸數百分之三十九。在一九二七年共有十六家定航輪船公司從事於聯岸運輸，且盡力與鐵路競爭普通船貨及粗重物品。同時並設立聯岸航運會議（Intercoastal Conference），多數輪船公司為之會員。所用之船舶皆為大號普通貨船，或為客貨合併之船。經營者多係著名輪船公司。在定航業務之外時常亦有不定航船舶往來開行。木業與油業中尚有自用船舶若干艘。

聯岸貨運量數極不平均，由太平洋沿岸向大西洋沿岸及墨西哥海

3. 美國河港工程局一九二五年之估計，沿海貨運收發共數二一〇，一八〇，一二一噸。收發重數校正後約得一〇五，〇九〇，〇〇〇噸，共值六，二五二，八五九，〇〇〇金元。

灣之東行貨物約佔四分之三，而西行貨物則佔四分之一。東行運輸內之大宗重要貨物計有二類：一為煤油及油製品，一為木材及木製品。此外尚載運大宗罐頭，乾果，銅及銅製品，羊毛，化學品，毛，革，麪粉，棉織品，及他種普通貨物。聯岸運輸西行之主要貨物為鋼鐵製造品，化學品，紙張，及無數雜貨例如罐頭，洋鐵片，煤，機器，菸草，紡織品，及若干其他普通船貨，均由大西洋沿岸經過巴拿馬運河運往太平洋沿岸。⁴

按法律所列之定義凡往來於美國及波爾多黎各或阿拉斯加或夏威夷羣島者均為沿海運輸，然其行船習慣則皆與海外運輸同。因地理關係遂無鐵路之競爭，更因法律保障亦無外船之染指。

沿海客貨輪船往來於大西洋及墨西哥灣之各大口岸者或往來於太平洋各大口岸者皆兼載普通貨物及粗重貨物，而粗重貨物却佔大宗。大西洋及墨西哥灣沿岸所運之貨以煤為最多。先年所用之運煤汽船今多以駁船代之，蓋駁船最宜於運煤也。鐵路中有以運煤為業者，每日繼續將煤大批運至海岸終點而裝入駁船。木材，屋頂蓋板，道木，及其他各樣木製品均由美國南部用駁船，汽船，間或用帆船運至北大西洋各口岸。沙，石，石子，灰等多係短距運輸亦用駁船。油類則用油桶船及駁船從台克薩司州運至東方各煉油廠。沿大西洋及墨西哥灣之海岸所運其他物品中之特要者為鋼鐵製造品，油製品，糖，罐頭，磷，酸石，紡織品，生棉，松脂，銅，咖啡，各種化學品，硫黃，汽車，

4. 根據美國航政委員會調查局會計年度一九二六年六月三十日之調查內所載本國一切聯岸水運主要商品及其起訖口岸。

機器等。運輸此項物品者為定航輪船公司及專載粗重物品之承運人。定航輪船尚兼載許多普通貨物。

太平洋沿岸之大宗貨物為木料，木製品，煤油製造品，罐頭，穀糧，麪粉，鋼鐵，鋼鐵製造品，汽車，機器，糖，洋灰，鹽，銅，肥料，沙，煤，礦石，石子，及各種凝縮物。沿太平洋海岸之船噸數佔全海岸船噸數百分之二十五。定航輪船與專載粗重物品之船舶皆有，而在木業與油業內仍有若干實業船舶專備自用。木業中所用之“汽風船”（steam schooner）確係太平洋沿岸專用船舶中之別開生面者。

沿海口岸頗有與內河相連因此而有貨運來往者。在口岸界限以內之運輸除渡航外尚有其他短距貨運來往於本口岸內之各碼頭間。按一九二五年之估計此項短距運輸共運貨一三九，七三七，〇〇〇噸。

各大湖之運務⑤

大西洋，墨西哥灣，及太平洋沿岸之貨運與其他內國貨運之總數雖超過各大湖貨運之量數，然此數大湖在美國全國運輸系統內却極重要。陸軍部河港工程處及航政委員會近來公佈報告謂：

如從面積之大小及商務之多寡而論，美國北部各大湖並其相連之水道在世界江河湖泊中允推巨擘。凡著名之天然富源及實業淵藪多能由此溝通。經此航路則美國西部及坎拿大之穀糧可運至東部製粉廠及出口口岸而運價則較鐵路低廉許多。明尼蘇達州及威斯康星州之礦石鐵與米執干湖，伊瑞湖，及畢吞堡之各鋼廠亦得藉此航路而愈接近。至於西北部之工商各業以及日常使用之燃料無不因運價輕微以致售價低廉。如取道聖羅凌士河再經紐約州船運河則可收聯運之益以直達海濱，不過按今日情形在利用此項水道聯運時貨物在中途由大船移入小船常為必須耳。⁵

5. Transportation on the Great Lakes (1926), P. 418.

所謂美國之大湖系者計包括蘇必利爾湖，米執干湖，休倫湖，聖克雷耳湖，伊瑞湖，安別釐阿湖等及其相連之河渠。溯自一七九七年與一七九八年有西北毛業公司者曾在坎拿大方面開一短小運河以免船經蘇必利爾湖及休倫湖間之淺灘時及經過聖瑪麗瀑布之暗礁時發生危險。此河毀於一八一四年。自此以後直至一八五五年所有此兩大湖間之船貨皆須由陸地經過。米執干州政府遂於一八五五年在該處修一運河，凡船舶喫水十一呎六吋者皆能航之。一八八一年該河由中央政府接管。當一八八〇年曾將該河加以修浚遂成今日之聖瑪麗瀑布運河而其原閘因之毀焉。該運河現有水閘四座，水深自十七呎至二十四呎六吋不等。關於將來之改善計畫刻在進行中。坎拿大政府亦在該處修一運河，當水落極淺時其閘門計有水十八呎三吋以至河底。休倫湖與聖克雷耳湖間之相連水道稱爲聖克雷耳河。聖克雷耳湖與伊瑞湖間則爲底特律河。威蘭德運河者乃坎拿大政府所修，閘門水深僅十四呎可行小舟。修河用意因伊瑞湖與安別釐阿湖間之愛亞嚶拉大瀑布阻礙航行故思有以避之。坎拿大政府自一九一三年尙開始修一新運河，其將來之水深度擬在水最淺時能有三十呎之喫水。

各大湖及其相連水道共有港口約四百處。然運務繁重者計有十餘處，如雕盧司，蘇必利爾，布法羅，阿士塔標拉（Ashtabula），柯立武蘭，康紐特（Conneaut），托利多，加留麥特（Calumet），亞實蘭德（Ashland），厄斯坎拿巴（Escanaba），密魯窪基，及印第安納港皆其著者。此項大港及若干小者皆有適宜設備並與鐵路有相當聯絡，故聯運運輸及短途運輸均稱便利。更有數處之設備異常完善，且多係

專為裝卸大宗礦鐵，穀糧，及煤等而特別建築者。至於港口築有普通碼頭以備上下普通客貨及包裹者尤不勝枚舉。不過因粗重貨物佔湖運百分之九十七，故各港岸之名望大小全視該處關於裝卸粗重貨物之設備如何以為斷，而裝卸普通貨物之設備如何無關焉。

粗重貨物之運輸既如此奇繁，於是專用之船舶應時而興以載運礦鐵煤穀之類。⁶ 此項專用船舶之大者全長約六百至六百二十五呎，載貨一萬二千至一萬四千長噸。製造之形式有只能載運一種貨物者，有可通融載貨數種者。聖羅凌士河內有載運粗重貨物所特造之小船，東北行以達坎拿大之蒙垂奧，西南行經威蘭德運河而至伊瑞湖。各湖港常有不設卸貨機關者，故載運煤石之船舶多有自動卸貨之新構造。載運旅客及包件之汽船在毛重千噸以上者計有七十餘艘。大湖內客船之最大者（如大底特律及大布法羅）皆係旁輪式，全長五百五十呎，寬至輪頭為一百呎，艙深二十三呎六吋，能載客千二百人，速度每小時行二十一哩。載運包件之船約有半數專載貨物不載旅客，且有數艘時常以整船滿載米穀或煤等。

各大湖之國內貨運總數，除去已知之重複數目，每年最多約在一萬萬短噸有奇。該大湖內貨運之來往於美國與坎拿大間者每年最多約一千六百萬噸之譜。至於坎拿大各湖港間往來貨運之量數尚不可考。按河港工程處之統計報告所有各大湖內之美國國內貨運總數在一九二一年為五八，九四七，〇〇〇噸，在一九二五年為一一三，六四四，〇〇〇噸。

6. 見第四十一章。

在此項鉅大量數之內僅有約三百萬噸爲包件及一切普通貨物。粗重貨物之中以礦鐵，煤，穀，石等爲最大宗，而木料，煤油，沙土，石子等次之。此外更有許多鐵路貨物欲渡過米執干湖，或伊瑞湖，或安別釐阿湖，或聖羅凌士河，或其他水道者，於是將該貨仍留於鐵路貨車中而另用渡船連車渡之。⁷ 米執干湖之渡船能容鐵路貨車約二三十輛，船尾且能載二十輛以內之汽車，並有渡客之座位。

天然河流人工河流及相連支流等之運務

本章所論者爲沿海及內河運輸。沿海運輸既言之矣，而內河運輸系統中除各大湖曾有所論列外，今再談一切天然河流，人工河流，及相連支流等之運輸。按每年貨運來往於此項內河者約在一萬萬短噸以上。⁸ 美國政府估計一九二五年之全部內河運輸爲二〇四，五六九，〇〇〇噸，不過應由其中減出底特律河及聖瑪麗瀑布運河之九〇，四〇〇，〇〇〇噸，因該河等之貨運在實際上屬於大湖間之聯運範圍以內也。

與大西洋，墨西哥灣，及太平洋相連之各河流每年每河之貨運至少在一百萬噸以上。流入大西洋者爲哈得孫河，德拉瓦河，波多麥克河，及湯吞河 (Taunton R.) 等；匯流入於墨西哥灣者爲黑瓦瑞兒河 (Black Warrior R.)，瓦瑞兒河及盾比革比河 (Tombigbee R.) 等。

7. 按一九二三年之報告米執干湖，伊瑞湖，安別釐阿湖及聖羅凌士河等處所渡之貨物爲八，〇三〇，三〇九短噸，見 Corps of Engineers and Shipping Board, Transportation on the Great Lakes (1926), P. 411.

8. 渡河之貨及通過之貨在外，此數以工程處之報告爲根據，並不包含由海岸港口至其附近內地支流間之貨運在內，該項貨運在一九二五年爲四七，二一四，〇〇〇噸。

流入太平洋者爲哥倫比亞河，尉勒麥特河（Willamette R.），斯歐后密須河（Snohomish R.），后快亞姆河（Hoquiam R.），及沙克拉門頭河等。至於由密士失必河系統內所分出之重要支流爲摩嫩加希拉河（Monongahela R.），歐亥歐河，密士失必河，阿利根尼河（Allegheny R.），及田納西河等。按一九二五年之報告所有密士失必河系全部收運之貨在六千七百萬噸以上。⁹ 中央政府自一九一八年以來自營密士失必與瓦瑞兒兩河之解船運輸以爲提倡河運之先導。在密士失必河內政府之解船來往於聖路易與紐俄爾連斯之間；在瓦瑞河內則往來於白明漢，考都窪（Cordova）及摩比爾等處之間。

按河港工程處之統計報告，美國各河所運之全部貨物約有百分之九十爲粗重貨物，僅餘百分之十爲包裹貨物。

國有各運河及其支流等（各大湖之支流在外）在近年來每年計有貨運在一千萬至一千二百萬噸之間，而各州之公私運河每年貨運約有六百五十萬噸之譜。此項運河內之貨運有若干應認爲係沿海運輸，因此項貨物之起訖點雖在內河之中然皆係出此口岸入彼口岸而取道大西洋沿海者。按大西洋岸各河流之屬於國有者可略舉其最常用者如下：折撒比克德拉瓦運河（Chesapeake and Delaware Canal），該河業經浚深至十二呎將來運務發達極有希望；由諾福克至北卡柔來納州之判利科海峽（Pamlico Sound）之內河；由諾福克至北卡柔來納州之博佛特海口（Beaufort Inlet）之內河；博佛特海口內之航線；博佛特至佛羅瑞達州之聖約翰河（St. Johns R.）各航線；鱈魚角運河（Cape Cod

9. 河港工程處報告之草數，重複之處尙未校正。

Canal) 及紐哲賽沿岸之各內河。大西洋岸尚有若干公有私有之河流，如發源於德拉瓦河而橫越紐哲賽州之德拉瓦拉瑞丹河 (Delaware and Raritan Canal)，及佛羅瑞達東海岸與邁安密各運河等。此外仍有若干水道不過運務至今尚極稀少耳。中央政府對於此項水道正在從事修浚中。按刻下計畫擬使所有大西洋沿岸各內河之水深在七呎至三十五呎之間，然大多數則在十二呎上下。

沿墨西哥海灣之各運河及各支流等曾經美國政府修築改善者亦復不少，其在今日運務最盛者有台克薩司州之薩賓愛且司運河 (Sabine-Neches Canal)；哈威運河 (Harvey Canal) 及溝通密士失必河與貝友台克河 (Bayou Teche，在路易西安納州) 之水道；溝通加魯加休河 (Calcasieu R.，在路易西安納州) 與薩賓河之水道；摩比爾灣與密士失必海峽間之水道；布瑞鄒司河 (Brazos R.) 與瑪塔戈答灣 (Matagorda Bay，在台克薩司州) 間之水道；加維盧口 (Pass Cavallo) 與亞軟撒司口 (Aransas Pass) 間之水道；及佛羅瑞達州聖多羅斯峽 (Santo Rose Sound) 內之各海腰等。至於州有及民有之航路在墨西哥海灣沿岸者有新塘運河 (New Basin Canal) 及航運運河 (Navigation Canal) 等均在紐俄爾連斯。

在太平洋沿岸之重要國有水道為西雅圖之華盛頓湖船運河以及在俄瑞岡州尉勒麥特瀑布之運河。

在美國內地之人造河流計包含 (1) 各河之挖浚工程及水閘之修築以免除流水之障礙，如歐亥歐河；(2) 通湖及通港之運河，如威斯康星州之斯特金灣 (Sturgeon Bay) 與米執干湖之運河，又如米執干州

之邱維奧河 (Keweenaw Waterway)；(3)大規模之內地運河，但其中有運務極盛者，亦有廢棄不用或雖用而運務蕭條者。除紐約解船運河系外，其他各大運河系在修築時鮮有不思染指沿海運輸或大湖運輸者。內地運河中如伊里諾州之芝加哥衛生泄水河及本薛文尼亞州之釐亥河與德拉瓦河等均係舳舻迷津檣帆接影異常繁盛，不過其他運河如由費城東達煤區之師古吉魯河 (Schuylkill Canal) 則運務蕭條相形見拙矣。至於折撒比克歐亥歐運河，德拉瓦哈得孫運河，摩瑞斯運河，以及位於伊瑞湖與歐亥歐河間曾經一度繁榮之各舊運河等非因時過境遷捐如秋扇即係船來舶往疏若晨星矣。

美國內地運河中以紐約州解船運河為最繁盛而最重要。加以近日之擴充，故將來之發展可預卜也。該運河系中以伊瑞運河一段為主。伊瑞運河係由紐約州政府於一八一七年開始修築，直至一八二五年始克完成；嗣後其他運河陸續加入此系而運務方面亦曾有驚人之增長。一八七二年伊瑞運河之貨運達六，六七三，〇〇〇噸是為最高記錄。迨東幹線各鐵路修成後，運河之長短距離各項運輸均漸為之奪去。據紐約州多數人之觀察以為伊瑞運河容積之小，曳纜辦法之遲緩，以及碼頭設備之不善均於該運河之發展上與以無形之妨礙。一九〇三年立法當局批准擴充計畫以期成一解船運河，故當時有授權發行公債一〇一，〇〇〇，〇〇〇金元之舉。按新修之伊瑞解船運河起始於哈得孫河之特類閘 (Troy Lock)，而終於通那完大 (Tonawanda)，匯入愛亞嘎拉河，長凡三四〇點七哩，有水閘三十五座，每座長三百一十呎，寬四十五呎，深十二呎以至斜基石。鄂斯威哥運河 (Oswego Canal)

發源於鄂斯威哥河頭，達鄂斯威哥城而入於安別釐阿湖，長凡二點八哩，加尤曬森尼加運河 (Cayuga and Seneca Canal) 介於加尤曬湖與森尼加湖之間，長凡九點八哩。以上二運河均經擴大與伊瑞運河相等。直達占勃連湖 (Lake Champlain) 者有占勃連運河，該運河在瓦特弗德 (Waterford) 地方與哈得孫河相交，北行六點六哩至懷特號魯 (Whitehall) 而入於占勃連湖。喫水六點五呎以內之小舟得由占勃連湖經瑞祺流河 (Richelieu R.) 在距蒙垂奧四十六哩地方入於聖羅凌七河。

紐約船運河系之運務自一九一九年開通後該州當局對之即頗覺失望。當一九二三年以前每年貨運為二,〇〇〇,〇〇〇噸弱。一九二六年之貨運據報稱為二,三六九,三六七噸。一九二六年伊瑞一段之貨運數目為一,九三五,二七八噸。當此時鐵路運價雖高過河運甚多，然北大西洋岸與大湖間之粗重貨物仍多由鐵路運輸。關於二者運價按一九二三年之估計船運每噸哩為四釐五毫，而車運每噸哩為一分一釐〇四絲。船舶在此項運河內通過時既無任何租稅之徵收，則所有該運河之成本開支與經理修養等費勢須由州政府擔負。¹⁰按一九二六年之計算由紐約城至布法羅取道運河之普通運價如包括各等貨物（除去六等貨物）之水險費及到布法羅後之店門送貨費用在內時，較之取道鐵路之運價計一等貨物仍少二角四分，六等貨物可省四分。¹¹

10. 鐵路經濟局曾將一九二三年之運河貨運費用按每噸哩分析如下：計成本二分〇九毫四絲；經理修養等費九釐三毫七絲；運費四釐五毫；每噸哩總費用三分四釐八毫一絲。倘運河所運貨量能增加至一五,〇〇〇,〇〇〇噸，則此三數應分別改作二釐九毫九絲；七釐；及五釐。其總數則當係一分四釐九毫九絲。

11. 紐約州建設廳長一九二六年之年報。

沿海及內河貨運之中約有百分之七十五為粗重物品，其餘則為各種包裹貨物。然亦有例外，如由卡利司頓至博佛特之水道，由摩比爾灣至密士失必海峽之水道，由斯特金灣至米執干湖之運河，以及鱈魚角運河，紐俄爾連斯之航運運河等則運輸包裹物品多於粗重物品。

運務概論及改善計畫

美國水運貨物之大部分皆取道沿海及大湖內各航線，因此等地方喫水頗深普通大駁船及他種船舶均得航駛。至於內地河流除溝通各大湖之水道外僅佔貨運總數四分之一。沿海貨運，各大湖貨運，以及內地某某河流之貨運均在已過十年中有所增進，其關於改良河渠之計畫有在研討中者亦有在實行中者。

沿大西洋海岸多數港灣皆有運河以銜接之，如鱈魚角運河，新擴充之折撒比克德拉瓦運河，以及與南北卡柔來納，佛羅瑞達，並其他沿墨西哥海灣各州平行之運河等是也。多年以來此項沿海運河統系向由大西洋深河協會負責保持。假使沿海內河互相連貫，深度可容大號駁船及沿海汽船之通行，則此項水運之發達自必與日俱進也無疑，蓋沿海運輸者本係取道海外航線，既乏保障復多路程，今倘能經此內河則途短而安全有不趨之若鶩者乎。航海駁船多用以運煤，然海中天氣之可慮及保險費用之高大頗使該項船舶之入海者有裹足之勢。今沿海內河如能通行大駁船用以運輸煤，木，建築材料，及其他低級粗重物品，則鐵路貨運當為之掠奪不少也。

欲求最長最大之河流首推密士失必流域，不過運務方面則多有種

然不振者。按密士失必河由開柔以下水深九呎，由開柔上至聖路易水深八呎。由聖路易上至聖保羅水深六呎。歐亥歐河水深九呎，其主要支流有水深六呎者。刻下密蘇里河擬計畫將由聖路易至堪薩斯城一段浚深至六呎。此外且時常有人提議欲闢一駁船航線由芝加哥直達密士失必河口。不過運河之能通大湖汽船者其建築費與保養費等定必重不可當。再伸言之，縱令此項運河能通駁船，然因其航線奇長之故，其建築及保養費用等如與駁船將來所載之可能貨量較之恐於比例上必不經濟。

先年溝通歐亥歐河與伊瑞湖之各運河雖早經廢棄，然美國國會復令政府之工程師等調查並測繪運河一條經邁安密伊瑞運河之故道，或採其他路線以聯絡伊瑞湖與歐亥歐河，該運河應有一支流以達米執干湖。該工程師等且須測畫另一可能河道，由伊瑞港或該港左近起始經法蘭西浦及阿利根尼河而達歐亥歐河。

按今日中西部及大湖區內民衆主張最力之河流計畫乃係由大湖起始而東入大西洋之水道。該項水道必須能容湖船海船以利國內外之商務。其所業經研究者計有航線四條：(1) 大湖至聖羅凌士河航線，該航線起自安別釐阿湖經蒙垂奧藉聖羅凌士河以入於海；(2) 安別釐阿湖至哈得孫河航線，該航線“或取道鄂斯威哥與摩和克等河以連哈得孫，或經聖羅凌士河至聖法蘭西斯湖再至占勃連湖終至哈得孫河，”此即所謂大湖至哈得孫之運河是也；(3) 全經美國之航線，該航線亦係“由大湖至哈得孫之運河，惟須輔以另一運河，該河起自愛亞嘎拉瀑布以東，全經美國境內，正如威蘭德運河之起自愛亞嘎拉瀑布以西

而全經坎拿大境內者然；”¹² (4) 伊瑞船運河之擴充使能容大船之往來，按當時之提議水深須在二十五呎至三十呎之間。

一九〇〇年據工程處報告由大湖至哈得孫河之各航線中以鄂斯威哥與摩和克一線為最適宜，倘欲得二十一呎之河深其建築費用應需二〇六，三五八，〇〇〇金元。然至一九一八年商部總長報稱由大湖至哈得孫河如開運河其貨運利益恐不甚多。迨一九二五年國會再命河港工程處考量時，該處翌年報稱“關於美國刻下擬建築由大湖至哈得孫河之深水運河一條以期能航駛水二十呎至二十五呎之船舶一節職處不敢贊成。”國會於一九二六年復令將該項建議書加以覆審，而該工程處又報稱據彼等之意美政府修築此項運河甚為不可。按估計結果如修二十五呎運河以至哈得孫河時，倘不包括由安別釐阿湖至伊瑞湖之一段在內，其成本應需五〇六，〇〇〇，〇〇〇金元，倘包括由安別釐阿湖至伊瑞湖一段在內使成為全經美國之運河，則此數應為六三一，〇〇〇，〇〇〇金元。

同時由大湖至聖羅凌士河之計畫亦經國內外若干團體之考量。一九一九年有國際聯合委員會研究此事，翌年美國國會設一特別工程處以估計此項計畫所應需之費用。該工程處及該委員會之報告於一九二一年製成，至一九二二年送呈國會贊助該項計畫之實施。於是與坎拿大政府作更進一步之協商，至一九二四年因有聯合工程處之設立焉。坎拿大政府同時設一坎拿大國立資議委員會，美總統亦派定聖羅凌士

12. U. S. Department of Commerce, Great Lakes-to-Ocean Waterways, Domestic Series No. 4 (1927), P. 6.

河委員會以特別考慮關於此事之國策，一九二六年聯合工程處根據工程眼光報稱由大湖至聖羅凌士河之航線計畫為可行，並公佈所估之建築費用，此項費用之多寡以該河之深淺及預備水力發電若干為斷，據其意見如河深二十五呎而初步發電一，三六五，〇〇〇匹馬力則所費應在三五〇，一〇〇，〇〇〇金元至三八五，五〇〇，〇〇〇金元之間；如欲發電由二，六一九，〇〇〇匹馬力至二，七三〇，〇〇〇匹馬力則所費之數應改作三九四，〇〇〇，〇〇〇金元至四二三，〇〇〇，〇〇〇金元；倘發電計畫欲增至五，〇〇〇，〇〇〇匹馬力時則費用應係由六二〇，〇〇〇，〇〇〇金元至六五〇，〇〇〇，〇〇〇金元，據該工程處之主張，在開通此項水道時須將運輸與發電兩問題並顧而兼籌，因如是則成本方面可較經濟也。倘只為運輸而修築，則二十五呎直達蒙垂奧之水道據該聯合工程處之估計約需二八一，七二〇，〇〇〇金元（其中有一一四，〇〇〇，〇〇〇金元係坎拿大政府目前為修築威蘭德新運河而支出者），然如該水道同時能用以發電，則其運輸方面所佔成本自必減輕多矣。

美國方面之聖羅凌士河委員會於一九二六年十二月二十七日製有報告書，估計由大湖至聖羅凌士河之修築費，除威蘭德新運河所費者外，應在一二三，〇〇〇，〇〇〇金元至一四八，〇〇〇，〇〇〇金元之間，“倘實現發電計畫則此數仍可減少。”按該委員會之意見內地各州對於運輸利益之均沾實係秉諸天賦，而欲享此項利益則非使輪船能直接入海不可。關於發電方面則認為“在本洲大陸上係首推一指者，此項發電事業據云將來必不可免，因能如是則本航線必隨之

發達，雖此外再有任何航線皆不能與之爭也。

所提議由大湖至聖羅凌士河之水道從經濟方面言之其價值在能發電並能使湖船直達蒙垂奧。電業前途按該工程師等之估計當無差誤之處，至於運務方面亦屢有調查及預算。商部最近報告中估計該水道將來能有一八，六〇〇，〇〇〇噸至二三，六〇〇，〇〇〇噸之貨運，其中出入口貨物應有一一，六〇〇，〇〇〇噸至一六，六〇〇，〇〇〇噸，而沿海貨運可佔七，〇〇〇，〇〇〇噸。該報告並估計由大湖至哈得孫河一路之運務。據云由此路出海之國際貨運與沿海貨運將來之量數當較少，不過其短距貨運及中途貨運必甚充足因此可以相補。故以由湖至海各航線之貨運總量互相比較則彼此之出入或當甚微。總而言之估計貨運之多寡較難於估計用電之量數，蓋不獨對於國際貿易與沿海運輸中將來究能有貨物幾分之幾取道某某航線一節難以預料，即他日貨運之盛衰亦無法前知。大湖左近各州與海岸間之貨運以全部而論將來自必增進無疑，然出口穀量目前雖佔大宗將來則不敢預斷，因此項出口將來或難再長，或竟致欲維持現狀而不能，如是則不免有跌落之虞。此項出口穀糧之量數跌落後同時國內銷路或能增長，而北大西洋各州之米麵市場或許較前更加興盛。然無論如何美國產麥區域在銷貨國內時其經過大湖至聖羅凌士河之機會當較少也。坎拿大之穀糧出口或能增加，用河次數或較多，然從美國農人眼中視之則無關彼等事也。況美國內地各州之出入口一切貨物亦顯然不能全經水路而取道各湖之港岸。北大西洋各口岸及墨西哥海灣各口岸對於目前所有與中西部之商務將來均不能懸為禁樹而不使大湖出海之路線分享運輸之

利，不過彼等將來在量數上當仍能繼續維持其大宗內國運輸耳。中西部之出入口貨物在選擇途徑時常全憑某某口岸有無定期輪船業務以爲斷（尤以普通貨物爲甚）。反面言之欲供給此項定期業務又常須依賴大宗普通貨物爲之後盾。例如東海岸上許多港口常因供給開往某外國市場之定期輪船業務不甚充足以致阻礙該港之發展，至於欲使定期海輪往來於大湖口岸則在最初數年內當知其困難尤甚，蓋此項定期業務雖不完全依賴亦須大部依賴美國及坎拿大之內地貨物而欲出售國外者，或內地所購入之外國貨物，如欲在各湖港成立定期海輪業務時不只應考慮航駛深入內地口岸問題，且須顧及有無招攬充分貨量之能力以便維持業務之存在。

贊成大湖至聖羅凌士河航線者稱其運輸利益在能減省若干運費。按估計所得由雕盧司或芝加哥運麥至利物浦每畝 (bushel) 運價由八分至一角一分二釐，而現在最低之合併運價爲每畝一角七分六釐。¹³查近年來各處關於修浚深河以至海岸之呼籲多發源於一九二一年糧價之衰落。自歐戰以後美國麥價向以出口價目爲根據。芝加哥，明尼亞波利斯，及其他內地批麥市場在開盤時常爲出口餘麥（運至利物浦及其他歐洲大糧市）所影響。運費減少自不致增高利物浦之糧價，然確有使利物浦與美國糧價之差數漸小之勢，因以意度之美國中西部之穀糧大市場必增高麥價也。農人在本地市場所得之麥價既直接以內地大市場之時價爲根據，故減少至國外市場之運費當產麥有餘之時實有利於

13. 見 U. S. Department of Commerce, Great Lakes-to-Ocean Waterways, Domestic Series No. 4 (1927), P. 3. 如貨運取道所提議修築之安劇登阿湖至哈得孫之航線或全經美國之航線時，其運價據估計爲每畝九分至一角二分九釐。

農人。不過此項不確定之糧價作用仍須視所實運貨量之多寡，所經水道之爲何，及與本航線相對峙之其他航線之運價勢力如何也。假使與本航線相對峙之其他航線（無論其爲全經鐵路或爲湖泊鐵路之航線）其運價有充分力量以控制歐美麥價之差數時，則農人所得之利益或不能如所期料之多也。

所擬議修築由大湖至聖羅凌士河之水道如與所測量直達哈得孫河之其他各水道相比較則前者利益獨多，蓋建築成本輕一也，行船費用省二也，貨運量數大三也，發電利益普四也。倘所報告之建築估價確實無訛，則內地各州似應享此河道之運輸利益，而其發電事業亦須盡量發展。美國陸軍總工程師曾發表意見謂“所擬修築經過紐約州之水道以軍事利益而論並不甚大，而其計畫動逾萬萬金元甚不值也。”據美總統所派委員會（胡佛當時爲其主席）之建議謂由大湖至聖羅凌士河之水道因有國際關係，而發電事業復有紐約州之特殊利害關係，故皆不免有相當之阻礙存在，欲除此項阻礙非與坎拿大商訂條約不可，“由於該河之航運性質及國際性質故美國中央政府自然與之發生一種關係，而在批准此項計畫時，及與坎拿大協商發電事業問題時，更須根據美國之立腳點發表議論，”但當與坎拿大進行協商時，美國國會復極力主張“中央政府應承認紐約州對彼國際公共段內之發電事業有相當之關係。”

附 註

● 按波爾多黎各 (Porto Rico) 阿拉斯加 (Alaska) 及夏威夷羣島 (Hawaiian Islands)

等處雖與美國本部不相連接，然因係美國屬地故與美國之運輸認為沿海運輸而不許外船染指。

⑤按美國北部與加拿大交界之處有數大湖，計蘇必利爾湖 (Lake Superior)，米執干湖 (Lake Michigan)，休倫湖 (Lake Huron)，伊瑞湖 (Lake Erie) 安湖登阿湖 (Lake Ontario) 等其著者也。參看第 223 頁對面附圖一及第 232 頁對面附圖二

參 考 書

- Bureau of Railway Economics, Comparison of Transportation Costs by Rail and *via* Barge Canal (1925).
- Great Lakes-St. Lawrence Tidewater Association, *Great Lakes-St. Lawrence Ship Channel Facts and Clip Sheet for Editors*. (Published currently.)
- International Joint Commission, Report of Jan., 1922.
- Jackman, W. T., *Economics of Transportation*, Chap. XIX (1926).
- Lake Carrier's Association, Annual Report of.
- Joint Board of Engineers on the St. Lawrence Waterway, Report of Nov. 16, 1926.
- New York State, Department of Public Works, Annual Report of Superintendent.
- St. Lawrence Commission, St. Lawrence Seaway Report of Dec. 27, 1926.
- United States Government Sources:
- Board of Engineers for Rivers and Harbors, Reports on Waterways from Great Lakes to Hudson River, March, 1926, and December, 1926.
- Commissioner of Corporations, Transportation by Water in the United States (1909).
- Chief of Engineers, Annual Report of (Part 2, Commercial Statistics Compiled by office of Board of Engineers for Rivers

and Harbors, contains yearly compilation of coastwise and inland waterway statistics).

Corps of Engineers and Shipping Board, Transportation on the Great Lakes (1926).

Department of Commerce (Bureau of Foreign and Domestic Commerce) Great Lakes-to-Ocean Waterways (1927).

Shipping Board, Bureau of Research, U.S. Water Borne Inter-coastal Traffic by Ports of Origin and Destinations and Principal Commodities, Fiscal Year 1926.

第七編

航空運輸

第五十八章

航空事業之發展

御風凌雲雖嘗縈古人之綺思，憑空遞物實代表近年之成績。回溯數千年以來，幻想復幻想，試驗復試驗，雖竹翻布羽花樣無窮，然終未能冲天而直上。故向來見諸詞章者無非一種神話而已。且狄達拉斯 (Daedalus) 與伊加拉斯 (Icarus) 所傳者又係對於熱心飛行者一種懲罰故事。●然從古人所寫關於飛行之論著內可以見出當時即了解煙與鳥之騰空原理根本不同處。此即後來飛行術中所分成之“輕於空氣”與“重於空氣”之二大類也。

當中古時期對於飛行甚少注意者。因彼時認飛行犯瀆神之罪。其惟一有價值之供獻僅係洛澤培根 (Roger Bacon) 對於鳥飛之研究，並預言將來飛行原動力必須由火中得來。此為一二五六年事。

迨文藝復興時研究飛行術之風又起。在當時思想家與實驗家之各種供獻中以利歐那杜達文西 (Leonardo da Vinci) 所著之鳥飛觀察錄 (The Codex on the Flight of Birds) 為最有價值。該書成於一五〇五年，詳論鳥翼動作上之一切機械原理。此外尚有義大利耶穌會員法蘭西斯寇拉那 (Francisco Lana) 者，製造空心銅球數枚，中注以水，復用三十四呎長之管抽水使出而餘真空。此即輕於空氣類中氣球飛艇

等之濫觴也。¹

輕於空氣類之發展

考近代飛行肇始於十八世紀。當一七八三年有法蘭西人蒙哥爾菲 (Montgolfier) 兄弟者乘氣球昇於天空，又有物理家查理士 (Charles) 者發明氣球網使懸籃之重量分佈於球皮，並發明安全昇與拉繩以便降落。一八四二年英人約翰開雷爵士 (Sir John Cayley) 曾擬將蒸汽施於飛行，但因不能造出力大而體輕之蒸汽機致無結果而罷。

當美國南北戰爭時齊伯林伯爵 (Count Zeppelin) 以德國青年軍官資格常乘氣球上昇天際為美國北方政府瞭望敵情指揮炮火。齊伯林歸國後繼續工作完成一架輕於空氣之飛艇。該艇有充分浮力能載航駛器與推進機，艇形之計畫在能減少風之阻力而可自行前進隨意旋轉。當二十世紀之初葉有巴西人山陶士都蒙 (Santos Dumont) 者曾乘此類初具雛形之飛艇試飛若干次，而齊伯林亦親自飛過阿爾卑斯山 (Alps) 及其他地方以證明輕於空氣之飛艇切於實用並非空談。然在一九一四年以前之進步究甚遲緩，且常因粗風暴雨之難敵，適當浮力之不足，燃燒爆炸之易致，機械困難之叢生等而屢致失敗。

歐戰前齊伯林及其他對於飛艇感覺興趣者曾試驗各種輕金屬以為製造骨骼之用，試驗各種紡織品以為製造氣囊之用，此外且試驗各種燃料及各種內燃引擎以便減少飛艇之重量，增加飛艇之浮力，庶幾安

1. Adrian Van Muffling, "Human Flight Through the Ages," *Annals American Academy of Political and Social Science*, May 1, 1927, discusses the early experiments in aviation.

全程度及耐航能力均可進步也。在歐戰尙未爆發時齊伯林業經造成一架滿意飛艇，其造艇用款六百萬馬克完全由於德國國民之樂捐以助其試驗者。

飛機

同時關於重於空氣之飛機亦有種種試驗。賴特 (Wilbur Wright and Orville Wright) 兄弟曾於一九〇二年造一滑翔機^①並表演其在空中維持平衡之能力。滑翔機者無引擎之飛機也。自此以後該兄弟二人並其他發明家立刻着手研究滑翔機上之引擎。此引擎必須力大而速，體小而輕，始切實用。當此時期關於氣體力學之材料甚感缺乏，故試驗十分掣肘。彼時所能爲者只不過就已有之輪船引擎而另以空氣壓力及空氣阻力等零星片段材料補助之，以期將來得到一種新式發動機。

賴特兄弟最初所造之發動機在前數秒鐘內有十六匹馬力，但其效力減落非常之速，故在一分鐘之末尾所有者僅十二匹馬力。該機重一〇七磅，平均每十四磅佔用一匹馬力。一九〇三年十二月十四日賴特兄弟試飛於北卡柔來納州之降魔山 (Kill Devil Hill)，其兄駕駛，三秒鐘而落，尤以爲未足。三日後，其弟復駕此幼稚飛機凌空而起歷時十二秒。此即世界所紀念之人類第一次飛行也。

此項試驗成績雖小而關係則大。蓋詳考航空歷史其能有飛機一架居然全憑己身力量離地而上騰，同時并能攜帶駕駛員一人前行若干距離而不減其速度，且其降落地點與升起地點高度相同，并非由高處滑至低處者，實舍此未之前聞，故稱爲破天荒誰曰不宜。

此後十數年中一切航空發展均偏重於改善引擎方面，以期得到更輕更速且力量更大之推進機。麥克沁 (Maxim) 專攻蒸汽機於歐洲，而蘭古列 (Samuel Langley)^① 則探討內燃引擎之究竟。克佛斯 (Glenn H. Curtiss) 又造成效力宏大之飛機引擎數架，且於一九〇九年在法國理姆斯 (Rheims) 地方取得國際速度競賽之第一名，其所用之引擎重二百二十磅有五十匹馬力。同年亨利法曼 (Henri Farman) 乘機飛行三小時又四分，該機重一百三十二磅有馬力三十四匹，而路易布雷瑞奧 (Louis Bleriot) 操單翼飛機，上裝二十五匹馬力之引擎，飄然飛過英吉利海峽，開飛機渡海之新紀元。於是德意志，法蘭西，英吉利等國競相懸賞鼓勵飛行，并徵求引擎之改良。按航空歷史之記載本時期內以短途飛行為最多，而馬力較大之各式小引擎亦層出屢見殆如雨後新筍，其中以摩西得 (Mercedes)，本茲 (Benz)，及 E. N. V. 等式引擎為最著。E. N. V. 引擎之馬力竟至八十匹之多。²

歐戰與航空學

歐戰爆發後所有輕於空氣與重於空氣之兩類航空器^②均又轉入重要時期。先是歐戰未宣時，德國因齊伯林之成功遂於若干大城內設立停留場，并於數大城間開辦客運。德國海軍專用硬體飛艇^③偵察敵船與水雷，指揮自己之水雷艇，并襲擊英國各城。

交戰國雙方之海陸軍皆因需要航空器之故，遂對於飛機之改善多所提倡。如機身機翼之構造，機力之增，機重之減，以及駕駛飛機之

2. J. E. Horsfall. "The First Flight." *ibid.*

技術上均有種種進步，美國當時最顯著之成績允推自由式 (Liberty) 發動機之創造。該發動機有十二汽缸并列三行上離而下接成V字形，以水冷之稱“水冷式”，重量八五〇磅，馬力四二〇匹，英法美等國之飛機於歐戰時及戰後多裝用之。

吾人每當討論歐戰時利用飛機飛艇作戰問題即發生若干駁辯。熱心航空運輸者將四年戰爭內之一切重要發展皆歸功於航空，而彼疑懼者流深恐軍用航空發展太過致減海陸軍之威望，於是堅謂飛機飛艇無甚實在價值，一方面認航空器為海陸軍之眼目，戰爭器之精華，而另一方面則認空中戰爭為舊式戰爭內之一種附帶行為而已。

至於本文并不欲加入此項爭辯，辯亦無益。究竟歐戰時飛機飛艇對於服務上之價值如何，今日論之尚非其時。就事實言，交戰雙方確曾利用飛機以哨探，製圖，轟炸，射擊等，而此項新式武器實引起世人不少注意。以個人論斷，當時使用航空器所得之最大效果為鼓勵製造航空器之工程學，及喚醒世人對於商業航空之希望。蓋自停戰條約簽定後，世界各大國之空中運輸事業所以無不一日千里者良有以也。

歐戰後世人所注意者為空中運輸。同時驚人之成功與傷心之慘劇每相携以俱來，使舉世之人目眩神奪啼笑皆非。飛艇在體積上，浮力上，速度上，安全上，以及巡行範圍上均有顯著之進步。以前氣袋內所裝者完全為氫氣 (hydrogen) 今則以氦氣 (helium) 代之。關於設計與製造亦多改良以期減少水，雪，電，火，風，雨等危險。

一九一七年德國齊伯林飛艇 L-59 號曾於四晝夜之內由布加利亞 (Bulgaria) 之江波爾 (Jampol) 地方一氣飛至德屬東非洲。一九二二

年英國飛艇 R-24 號由英飛美并於添油後飛回。一九二三年法國飛艇狄思慕德號 (Dixmude) 曾飛四日不停，遍繞南歐洲，地中海，及北非洲一帶。一九二四年美國仿照德式所造之飛艇雪南道號 (Shenandoah) 曾繞北美國境飛行八千哩，而同年德國因賠款關係付給美國之飛艇綠杉磯號 (Los Angeles) 由德國西飛五千一百哩一氣直達美國紐哲賽州萊克赫斯忒 (Lakehurst) 之海軍航空站。此後更有半硬體飛艇奧極號 (Norge) 之重要飛行，該艇起始於義大利之羅馬城經北極至阿拉斯加之巴羅海港 (Port Barrow)，計凡六千八百餘哩，中途曾停落於英吉利，挪威，及斯匹次北爾根 (Spitzbergen) 等處。

飛艇遭遇不幸之事時有所聞，生命財產既受損失而發展前途復添阻礙。一九二一年英國飛艇 R-38 號在該國赫爾 (Hull) 地方腰折為二火發爆焉，四十四人殉之。法國飛艇狄思慕德號 (即前德國齊伯林飛艇 L-72 號) 於一九二三年完成兩次耐久飛行後 (一次五十四小時，一次一百一十八小時)，復於本年十二月由法國起飛至撒哈拉 (Sahara) 載有航員五十三人，自出發後便如泥牛入海消息毫無。逾十日後由西西里 (Sicily) 地方尋得其艇長之尸骸。據高級調查團之報告謂此禍係由雷電所致。一九二二年美國飛艇羅馬號撞裂起火死三十四人。雪南道號者據云飛艇中之健者也，於一九二五年在歐亥歐毀於暴風雨，十四人致命。

飛艇試驗雖屢遭失敗，屢肇慘禍，然其進步却未停止。英吉利刻正製造絕大飛艇二架，曰 R100，曰 R101，容氣量五百萬立方呎，除本身器械及相當貨物外尚能各載旅客百人。●美國刻正計畫製造一架

容氣量約一千萬立方呎之飛艇^①并一架金屬硬殼之小飛艇。② 法國自失去狄思慕德號飛艇後，今日大飛艇僅存一架曰地中海號，即前德國飛艇奧斯特（Nordstern）是也。德國自簽定維爾賽條約後，所有齊伯林飛艇皆分給戰勝各國，而此後對於航空器之所有權亦由該條約限制之。然今日正由私資造一齊伯林飛艇，容氣量三，七〇〇，〇〇〇立方呎以利德國與南非洲間之飛行。③ 西班牙有半硬體小飛艇數架乃購自義大利者，并設一航空公司以經營由西班牙之塞維爾（Seville）地方至阿根廷之倍諾斯愛勒（Buenos Aires）。義大利有硬體大飛艇一架名曰伊斯匹瑞亞（Esperia），即前德國齊伯林飛艇博頓西號（Bodensee）。此外尚有半硬體飛艇數架，包括著名之奧極第一號，該艇造於一九二四年，即曾飛過北極者。但在此次飛行後即遭破壞，遂運回義大利。④

飛機方面之發展尤為可觀。機數之增加，技術之改良，商用之推廣等均較飛艇之進步為大。八百匹及一千匹馬力引擎之製造，每匹馬力平均機重之化小，燃料及用油之節省，機前佔用地方之縮減，信靠力與耐用力之增加，製造費及修理費之降低等均在英美義法等國內有特著之邁進。近日製造引擎頗有趨向“氣冷式”之二百匹馬力至五百匹馬力之景況。一架飛機之上有時裝置數架引擎。為節省燃料及增加力量起見對於狄素引擎（Diesel），煤氣渦輪引擎（gas turbines），以及蒸汽引擎均有相當之試驗。

關於氣體力學，氣候學，機翼機身之製造學，航空之儀器及機師

3. P. W. Litchfield, "Lighter Than Air Craft," *Ibid.*

之訓練等無不悉心研究努力前行，故皆有長足之進步。

當一九一九年美國海軍有飛機三架名曰 N C 第一號，N C 第三號及 N C 第四號由紐約州之法洛克衛 (Far Rockaway) 地方出發經紐芬蘭，亞速爾群島 (Azores)，及葡萄牙之里斯本 (Lisbon) 而至英國普里穆斯 (Plymouth)。三機之中僅 N C 第四號完成使命，其餘二機中止於亞速爾群島。N C 第四號為飛渡大西洋之第一機。同年英人亞爾寇克 (Alcock) 與布朗 (Brown) 由紐芬蘭飛至愛爾蘭，凡一，九六〇哩，共用十六小時，是為大西洋上第一次不停飛行。一九二二年有水上飛機一架由葡萄牙飛至巴西，而同時美國陸軍飛機名 T 2 者於二十七小時之內由長島 (Long Island) 之明尼奧拉 (Mineola) 飛至加利佛尼亞州之聖第亞哥 (San Diego)，計程二，五二〇哩，是為美國東邊至西邊之初次飛行。

一九二四年五月美國陸軍有飛機一架機師數人為環球飛行。起始於加利佛尼亞州之聖大穆尼加 (Santa Monica) 經華盛頓州之西雅圖；英屬哥倫比亞之普令斯魯拍特 (Prince Rupert)；阿拉斯加之西地加 (Sitka)；阿留地安群島 (Aleutian)；日本；中國；法屬印度支那；暹羅；緬甸；印度；敘利亞 (Syria)；土耳其之君士坦丁堡；羅馬尼亞之不加勒斯多 (Bucharest)；塞爾維亞之柏爾格雷德 (Belgrade)；匈牙利之布達佩斯 (Budapest)；奧地利亞之維也納；法蘭西之巴黎；英吉利之克壘頓 (Croyden)；冰洲；格林蘭；紐芬蘭，以至美國東北隅之波士頓，復飛過美國全陸而回至原起點。計時一百七十五日，共飛七十五次，飛行實用三百七十五小時，經過二萬餘哩。一九二五年

美國海軍中校洛澤斯 (Rogers) 率飛機一隊由舊金山飛至夏威夷，不過其中有飛機一架落於距夏威夷四百哩之洋面，飄流九日始得救。

一九二六年五月美國海軍中校柏得 (Byrd) 及隨員之飛繞北極；一九二七年阿蘭科班爵士 (Sir Alan Cobham) 之英國與澳洲往返飛行及盤尼都中校 (Commodore de Pinedo) 之羅馬城與日本往返飛行，並由義大利至非洲及南北美洲等處之飛行均引起世人不少興趣。一九二七年五月林德伯上校由紐約城飛至巴黎，孤身隻翼一氣呵成三，六一〇哩之驚人壯舉。同年六月張伯倫 (Clarence Chamberlain) 與黎曼 (Charles Levine) 由紐約城飛至柏林計三，九〇五哩，打破長途不停飛行之記錄，不過認為美中不足者因該機落於英國海佛塔 (Helfta) 地方，距預定目的地尚有一一〇哩之途程耳。同時柏得等一行數人亦由紐約城起飛擬至巴黎，然渡過大西洋後落於法國海岸外之水中。同年七月美國陸軍中尉亥金伯哥 (Hegenberger) 與梅特蘭 (Maitland) 由加利佛尼亞飛至夏威夷。凡此種種皆對於航空運輸之發展上有極大關係及希望也。

按諸以上記述，其中以張伯倫與黎曼之飛行並柏得團體之飛行為最有意義。蓋超洋渡海足徵航空技術進步之速，至於往往不能全其終局者又可表示長途險運之空中運輸仍未至其成熟時日也。

航空運輸之前途

航空運輸之前途頗難預規。世人有一通病，專好對於最近成功之事過勞誇張，並於論斷新舊之關係上鋪張揚厲無所不至，自歐戰以後

航空運輸之發展既速且廣，與以前鐵路，輪船，及汽車等運輸之進步相較雖不過之亦足媲美，此節自是實情。然關於一切航空事項之預言及熱望每多太甚之處亦無庸諱。英國航空大臣侯爾爵士（Sir Samuel Hoare）曾將航空運輸之重要發展簡該述之曰：“航空事業往往驚人，而余本身則時時準備任何事件之發生。”

再就最近之成功而論，如飛過北極，橫渡大西洋，由美國至夏威夷以及環球飛行等皆足以引起世人之興趣及熱望，因此許多預言與許多空論紛紛而起，然其中大部分皆推斷太過而無實在價值。

美國航空實業之普通情形頗佳，而前途發展亦甚穩速。美國政府對於海陸軍之航空長期計畫雖不能鑿足熱心空戰者之希望，然關於航空器之定購頗有繼續不斷之勢。郵政部航空郵運之成功（見第六十章）足以證明空中運送郵件及包裹之可能。國會為鼓勵並裁制航空運輸起見制定一切法律，因此該實業遂入於商務正軌。商業航空之需要與日俱增（以旅客及包裹為最）是為前途佳兆。至於社會對於航空興趣之廣佈，各學校對於航空工程及空運經濟等學術之注意，以及確立基金提倡航空教育等事之實行，皆為良好現象。

在數年之內商業航空能否成立橫斷大陸或橫渡大洋之正式客運及捷運航線，此時尚不敢必。此項航線對於需要特別速度之運務自屬重要，然能否成立則胥賴下列二事：第一，飛機飛艇推進機之改良並全體構造之進步以增加載量，舒適，及安全；第二，社會增長對於航空運輸之需求並確認航空運輸為全國運輸系統內之一部分。

邇來進步最大者為航空工程學。蓋發明之期已過，今日注意航空

者非復純正科學家及發明家。將來航空運輸之發展乃全憑工程家，數學家，氣候學家，運輸經濟學家，以及商人等之努力如何耳。十年之內工程學家必有絕大進步無疑，因航空工程學與其他實業工程較之根基尤為穩固，至於航空運輸商務方面之發展自然在技術發展之後，而由運輸經濟學家，商人，立法當局，及社會民衆等操之。

附 註

- ① 按相傳之神話謂有希臘彫刻師狄達拉斯者曾用羽翮爲其友伊加拉斯造得雙翼使飛翔於空際，後因伊加拉斯自逞其能飛近日邊，故膠質融解而羽毛脫落因墜海溺焉。
- ② 滑翔機(glider)者飛機之無引擎者也。不能引重致遠，只供遊戲取樂。善於迎合空中氣流者常能飛翔數小時而不落。
- ③ 美教授有名蘭古列(Samuel Langley)者曾於一八九六年造一飛機小模型，上置一匹馬力之蒸汽引擎，曾飛一哩四分之三之距離，直至燃料用盡始行落地。後因美班交戰故美軍部給以專款使繼續研究，然其所造之大模型則於一九〇三年十月七日及同年十二月八日兩次試飛均經失敗，迨九日後賴特兄弟之驚人創舉遂告成功焉。
- ④ 航空器(Aircraft)者乃任何種飛行器具之總名稱也，包含重於空氣之飛機，滑翔機，火箭機等及輕於空氣之飛艇，氣球等。
- ⑤ 飛艇分軟體(nonrigid)，硬體(rigid)，及半硬體(semirigid)三種。軟體飛艇中無樑架，全憑所裝之氣以維持其形狀。硬體飛艇中有金屬樑架支撐外皮。半硬體飛艇介乎二者之間，雖中無樑架然却有貫通頭尾之龍骨一條或數條。
- ⑥ 飛機引擎分“水冷式”(water-cooled engine)與“氣冷式”(air-cooled engine)二種。水冷式者於汽缸之外衣以水甲，往復環流以減熱度。氣冷式者使汽缸外皮綉也以增加受氣面而易於散放熱度。
- ⑦ 本書當作時英國之R100及R101皆正在製造中，而美國之大飛艇阿克隆且在計畫時期，不圖於本書譯文尙未出版時而R101與阿克隆均遭慘毀矣，言之何勝太息。關於二艇失事記載可參看盧南主編譯之航空世界甲篇第二八八頁至二九六頁。阿克隆在計畫時本名ZRS-4，因製造地點名阿克隆(Akron，在歐亥歐之東北)故又名阿克隆焉。ZRS-4尙有姊妹艇一般名曰ZRS5正在製造中。ZRS-4之實在容氣量爲六百五十萬立方呎並非千萬。
- ⑧ 該金屬硬殼小飛艇名曰ZMC-2於一九二九年八月十九日行進空式。
- ⑨ 此即一九二九年八月環球飛行之齊伯林伯爵號也。

參 攷 書

- "Aviation," *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, edited by F. A. Tishenor, Vol. CXXXI, No. 22) (May 1927).
- Bellanca, G.M., "Transoceanic Flying." *Aero Digest*, July 2 1927 .,
- Gregg, W. R., Meteorologist, U.S. Weather Bureau, "Meteorology and Its Application to Flying."
- Hinton, Lt. Walter, "The First Transatlantic Flight." *Current History*, Vol.XXVI, No. 4 (July,1927).
- Horsfall, J.E., "The First Flight," *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, Vol CXXXI, No. 220 (May 1927).
- K'emin, Alexander, Daniel Guggenheim School of Aeronautics. New York University. "Aeronautical Education," *Annals of the American Academy of Political and Social Science* (May 1927).
- Lindbergh, Col. Charles A., *We* (1927).
- Litchfield, P.W., "Lighter than Air Craft," *Annals of the American Academy of Political and Social Science* (May, 1927).
- McLaughlin, George F , "The Story of the Airplane Engine," *Annals of the American Academy of Political and Social Science* (May,1927).
- Mitchell, Gen. William, U.S. A., "Airplanes in National Defense." *Annals of the American Academy of Political and Social Science* (May,1927)
- Neon, *The Great Delusion* (1927)
- Toulmin, Lt. Col. H. A., Jr, *Air Service, A.E.F. 1918* (1926).
- Van Muffling, Adrian, "Human Flight through the Ages." *Annals of the American Academy of Political and Social Science* (May, 1927).
- Wright, T.P., "Aircraft Engineering," *Annals of the American Academy of Political and Social Science* (May,1927).

第五十九章

商業航空運輸

所有航空器受僱於人，載運客貨，及屬於其他商業使用者，均謂之商業航空運輸。一九一〇年狄來哥（Delag）飛艇航線成立，聯絡德國數大城市，是為航空器完全商用之濫觴。此項飛艇繼續載運客貨者凡數年，迨歐戰爆發德政府遂收歸軍用。

飛機商用始於一九一八年，當時美國郵政部與陸軍部聯合成立航空郵運業務。導源於此項細胞核而歐美商業航空遂日臻暢茂矣。

航空工程之進步，較大較強飛機之製造，戰後所餘飛機之利用，造機工廠之發展，戰後機師之閒散，航空事業集資之容易，以及各地民衆對於航空運輸之注意等均足鼓勵歐美各國商業航空之進步。

歐洲商業航空運輸

在一九一八年與一九二〇年之間歐洲各處成立航空運輸線頗多。直至今日，美國雖有航空郵運之成功，以及有所謂經濟獨立之惟一定期空運業務，然如以商業航空之發展情形而論，則美國之於歐洲正如小巫之見大巫也。

歐洲各國之航空運輸所以能先着一鞭者，多緣各該國因軍事關係

及政治關係而有發展航線之企圖故也。維爾賽條約簽定後英吉利，法蘭西，德意志，義大利，比利時，丹麥，荷蘭，以及俄羅斯各政府紛紛設立專部或專局以提倡并節制航空商運。此外更制定航空法律以確立其基礎，以輔助其發達，以挽救其弊端，以保障機師及民衆等之安全。同時並仿照津貼輪船方法而規定補助航空之章程。各政府雖明知航空客貨運輸之收入未能與開銷相抵，然仍欲設法使各航線之定期業務根基堅牢。此種津貼款項總數雖不甚大，然對於培養幼稚空運事業之用心却極深遠。

歐洲各國政府對於補助各本國空運事業之方法計分直接與間接二種。間接補助方法計包括政府建設並維持各航空路線，航空場，航空終站，緊急停靠場及光塔等；航空公司免費使用無線電話及電報；政府專門技術人員研究應用儀器或補助私人之研究；政府供給應用地圖並預測氣候；按一定時限分配飛機與私家公司使用；規定法章以解釋並限制航空公司所負之責任。

直接補助方法亦甚多，例如郵運津貼，常年津貼，或整數津貼等均按所飛哩數之多寡以定津貼之大小。或以長期減息或免息方法貸款與各航空公司。歐洲各政府所以認直接補助為必需者，實緣戰後歐洲經濟情形及政治情形使然也。各航空公司既受政府之補助自然對於政府負有特別軍事責任。舉凡鞏固母國與遠在他洲各屬地間之聯絡；增進此國與彼國政治及經濟上之關係；試驗各種新式飛機，引擎，及儀器；調查航線，氣流，及航空阻礙等皆為各航空公司之責任及工作；此外並有津貼本國航空藉以抵制他國津貼航空之用意。故凡此種種均

使各航空公司在接受津貼時可以無愧矣。¹

歐洲各航空運輸線在實際上直接或間接聯絡一切國都及大城，並超過地中海而至非洲北部與亞洲西部。茲將最重要之航線分組如下：計由倫敦向各方散出以至愛爾蘭，法蘭西，德意志，荷蘭，比利時，巴格達 (Bagdad)，及開羅 (Cairo) 等處為一組；歐洲南部各國家彼此間之航線及與非洲北部間來往之各航線為一組；德國與斯干的那維亞 (Scandinavia) 各國家及與歐洲東北部間之航線為一組；法國各大城與歐洲東部，非洲北部，及亞洲西部間之航線為一組。

此項航線多由私家公司經理而由政府助之。然亦有顯著之例外，如由倫敦至巴格達與開羅之航線即直接歸政府經營之。接近來各國內之趨勢偏重於競爭線及銜接線之合併，以限制無聊競爭，以保持政府津貼。未臻成功之各路線業已棄捨，而營業當局與政府當局均注其全力於發展所有與政治及經濟有重要關係之航線。航空公司之數目逐漸減少而同時旅客人數，郵件及包裹重量，飛行哩數，定期航線所及之距離，以及天氣好壞時之耐航能力等無不逐漸增加。至於飛行每若干哩所平均之出險數目則又顯然減少。

歐洲航空運輸之業務時間表與鐵路輪船較之其準確上仍覺不如，不過刻正竭力赴之而已。每當冬季之月或天氣不佳之時航空業務常暫行停止或改訂時間。黑夜飛行在歐洲雖亦有發展之勢，然與美國郵航業務較之則饒有遜色也。航空路線與航空場之設備以及一切飛行上之

1. Lt. J. P. Van Zandt. U. S. A., Report on Commercial Air Transportation Activities in England, France, Germany and Holland, 1924.

輔助雖由各政府盡量供給並維持，然在旅客及託運人方面猶未能十分滿意也。

歐洲空運業務之發展多為國際政治觀念所阻礙。各政府無不急於培養本國人所設立之航空線，並亟欲保護本國航空線之在國外者。然同時對於本國境內之外國航空線無欲助之者。歐洲各國面積多甚小，而各重要航空線又每甚長，因此多數航空線皆係國際性質。航空路線之僅僅經過兩國國境者常為最少限度，而經過國境在半打以上者亦非罕事。各種限制及各種法律無不妨礙航空線之發展，是即各政府現所亟欲免除之者。

設立種種章程者所以取締載客數目，限制捷運貨量，以及控轄國際郵運使用航空器之程度者也。路線之太長，夜航之缺乏，與夫國際郵運上之複雜情形均為阻礙歐洲不得發展航空郵運路線之特殊原因。

歐洲各政府之直接間接各項輔助並未能為航空運輸事業確立穩固經濟基礎。營業最佳之公司雖能努力增加收入而減少開支，然其實並無一家公司可以經濟獨立者。航空運輸公司中之歐聯公司 (European Union) 在一九二二年共得之航運收入佔支出百分之二十。至一九二五年其營業所得約為開銷百分之六十。²

政府給與津貼有時附帶若干條件。由於此項限制及義務遂使航空商運不能盡量發展。然又有時政府所給之津貼十分寬大容易，領受津貼者放縱無別，因此所成立之業務多為不經濟不必需者。結果使民衆

2. Joint report of the Committee on Civil Aviation in the U. S. Department of Commerce and the American Engineering Council, 1926.

與實業界毫無實惠可沾。似此盲然成立之航線已有若干條放棄，更有若干條為其他較強者所吸收合併。

歐洲各航空運輸公司所訂之運價皆不足與其營業費用相抵，亦不足抵業務之運送價值或盡客貨之負擔能力。客貨運價故意訂至極低者所以圖運務之增加也。普通航空旅客票價與同距之頭等火車客票相較所高極微。歐洲許多鐵路公司對於航空客運業務皆非常注意，並將行車時間表加以修改使與航空運輸時間表相銜接。此外尚有許多鐵路公司與汽車公司預備若干長途汽車專為接送航空旅客來往於航空場及城市中心之用。

保險事業亦為發展航空運輸中之一重要部分。機師，地上人員，及旅客等之生命，與夫承運人及託運人等之財產均須有相當保障，於是而有生命保險，財產保險，以及傷害保險等之經營。英國各保險公司曾聯合經理航空保險事務，結果遂使航空運輸上之危險有適宜之補救，而保險費亦較單獨保險公司所定者為廉。法國船舶分等局者乃一半公半私之組織也，負檢察及區分航空設備之責，因此對於該國之航空保險事業頗多臂助。按法國法律之規定，各航空公司當載運客貨時倘在票面及提貨單上註明對於客貨之安全不負責任等字樣，則將來遇有危險得與該公司無涉。³

德國之空運保險事業向由各保險公司聯合經理之，其保險費較低於他國，原因由於德國航空公司之安全成績較任何國為佳也。德國法律更限制航空公司之責任，故於承運人尤有利益。如就全歐而言航空

3. Act of June 3, 1924.

保險費現正日趨跌落。

歐洲空運雖受種種阻礙及不良津貼之影響，然其客貨郵等運務之在量數上，安全上，及時刻準確上均有進步。營業開支有減縮趨向。飛機倘在構造時試驗精確而在使用時保護周到，其耐用年限常遠超預料之數。飛機之更換新機多因其不適於用，或因其不合時式，而鮮有因折舊關係者。英國內頗有曾飛行二十萬哩之航空公司。關於準備金對營業費之比例數非常之低。飛行之安全成績既佳，而法律又為之限制責任，故賠償費一項亦頗細微也。

歐洲之空運經驗頗有借鑑價值，而尤以航空客運為然。由於歐洲所得之結果吾人相信倘使經濟與政治之環境俱不惡，而政府又有相當之輔助及法制，則航空運輸確有可為。假設環境能如此滿意，則所經營之空線必甚安全，敏捷，而準確，使人承認其為商運中之另一重要途徑也。⁴

美國航空運輸之發展

如以全局而論，美國航空運輸與歐洲較之除郵運以外餘皆落伍。由此可見美國航空事業實有變態現象，蓋當發明及改進之時該國確係一先進者，迨至擴充商業航空時則反落伍寧非奇事。

美國商業航空除第六十章所討論之郵運外尚有航空客運，航空貨運，以及各種實業航空。實業航空與運輸客貨無關。

4. U. S. Department of Commerce and American Engineering Council, Report, 1926.

航空客運業務

美國商業航空之不及歐洲者以定期運輸為甚。一九二六年經營定期客運者僅有航空路線八條其中有郵客兼載者。海空飛航公司 (The Aëromarine Airways) 成立於一九二二年，為美國航空公司先進者之一，其航線南起古巴國之哈瓦那城，北行經美國佛羅瑞達州之岐衛斯特及歐亥歐州之柯立武蘭以達米執干州之底特律。前曾試辦定期客運中之最重要者為米敦公司 (Mitten Management) 所經理由費城至華府及由費城至諾福克之二航線。該航線等於一九二六年秋停辦。●

至一九二七年客運航線復有數條成立，更有數條在設計中。●此時有皮特開音航空公司 (Pitcairn Aviation, Inc.) 之成立專為接辦費城至華府之航線者，同時並與紐約城及亞特蘭大之航線相聯。殖民航空公司 (Colonial Air Transport) 所經營之航線係由紐約城至波士頓，今後並擬成立客運，郵運，及捷運等業務以達中西部各城。國家航空運輸公司 (National Air Transport) 成立於一九二七年，經營紐約與芝加哥間之定期客運，並與郵政部訂立合同載運郵件，更與美國鐵路捷運公司訂立契約承運包裹零件。

西方航空捷運公司 (Western Air Express) 經營定期客運於加利佛尼亞州之綠杉磯及猶他州之鹽湖城間，計長凡六百五十哩。太平洋航空運輸公司 (Pacific Air Transport) 所經營之航線與太平洋海岸平行，起自綠杉磯，終於西雅圖，計一千一百哩。瑞安航空公司 (Ryan Airways Inc.) 每日皆有載客飛機來往於綠杉磯及聖第亞哥之間，而司

陶特航空公司 (Stout Air Services) 則經理米執干州之底特律與大湍
湍 (Grand Rapids) 間客運及郵運，此後計畫且擬伸展至紐約州之布
法羅地方以與國家航空運輸公司之航線相銜接。·福特汽車公司 (Ford
 Motor Co.) 之飛機部所經營之航線係以柯立武蘭，底特律，及芝加哥
 等處為其起訖點。

一九二七年美國航空運輸統計表

(取材於一九二七年美國航空器年鑑及美國商部航空司)

商業航空組織及航空運輸公司等之總數	433
商用飛機	1,000
經營空中測量，照像，製圖之公司	53
農田播藥公司	22
空中廣告公司	22
航空學校	186
訓練下之飛行員	1,200
製造飛機引擎之公司	23
航空場及中途停靠場	864
載客運貨之航空公司	300
載客人數 (一九二六年一月一日至十二月一日)	387,852
載貨磅數 (一九二六年一月一日至十二月三十一日)	792,678
製造飛機之公司	66

美國航空客貨運輸線 (不論業已存在或正在計畫中者) 之特點在
 其長度。在美國內長數百哩以至千哩者為最普通。

飛機包賃業務

飛機之用除定期客運業務外，尚有私人用之於遊覽或用之於正業
 者。更有私人或公司以出賃飛機為業，換言之即租與任何人為不定期

之飛行。按今日此項私人所有之飛機而用之於各種事業者其數遠超過定期運輸業務內所用飛機之數目。運動家，非專業之飛行家，專業空中遊戲之飛行家，以及偶然載客之飛機主人等為數頗衆，而所有機數亦多，尤以美國中西部及太平洋沿岸為最繁盛。

然以今日之趨勢而論，此項飛機包賃業務日漸零替，而偏重於固定日期及固定路線之航空客運。社會不復以飛機為新奇玩物，而皆公認其為國家運輸系中之一重要部分。航空運輸界常謂數年之後將見美國全國東至大西洋，西至太平洋，北至大湖，南至墨西哥灣之各路航線由今日已成之大綱一變而為密網。大小城市無不罩入網中，正如人身之血脈，主幹枝流四通八達也。他日旅客來往於各城市之間無分日夜每小時平均皆有百哩以外之途程，所謂千里如庭戶者豈虛言哉。⁵

對於航空運輸而有此種樂觀預測者係根據一種假設。假設法制方面與技術方面定有相當進步，國家對於航空運輸事業定有相當輔助，而同時運務上更必日有所增月有所長。蓋將來生活程度日高而各界人士對於敏捷而稍貴之運輸需要自然日切，因此旅客運務及一部分高貴貨品之運務必然發達無疑。試觀歐洲西部各航空運輸公司所攬之乘客以美國人為多，可知將來美國航空客運之發展自必駕乎歐洲以上也。

航空貨運業務

以飛機載運貨物在美國今日猶不甚發達。需用孔急之貨物偶然以

5. George B. Post, "Aspects of Commercial Aviation in the United States," *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, May, 1927.

飛機運之其事誠有，不過謂為正式商運尚嫌太早。與郵政部訂立契約載運郵件之航空公司除經營郵客兩項運務之外尚兼載小部分貨物。美國鐵路捷運公司曾與國家航空運輸公司訂立合同載運某種價值高體積小而需要快遞之物品。飛機裝卸貨物之方法刻正在研究試驗中。近來曾有人在紐約城克佛斯航空場以降落傘試驗卸貨以定其是否可能。將來關於飛機能載何種貨物，以何法裝卸，與夫運價若干均為待決之問題，故今日小規模之試驗正為他年正式營業之母也。

美國鐵路捷運公司經數載之研究與試驗於一九二七年九月一日成立一橫越大陸之航空捷運業務，所有沿途分別由各航空公司承運，計在波士頓至紐約段為殖民航空運輸公司，在紐約至芝加哥，芝加哥至達拉斯段為國家航空運輸公司，在芝加哥至舊金山並至綠杉磯段為寶瑩航空運輸公司（Boeing Air Transport），在鹽湖城至綠杉磯段為西方航空捷運公司。

航空運輸之成功使美國由大西洋岸至太平洋岸之捷運時間減少二日至四日之多，而紐約至芝加哥所需之時間亦減少一二日。星期一下班後應寄物品由紐約發出，至星期四上班前該物已在舊金山或在綠杉磯遞交矣。由紐約寄物至芝加哥一夜可達。

此項業務在航空運輸發達史上所以極關重要者因其為大規模飛機運貨之嚆矢也。

實業航空

美國內之飛機除用之於客貨運輸業務外，對於其他業務內之採用

亦有相當成績。此類業務可以統稱之為實業航空。

歐戰以前飛機用作空中照像者甚鮮。照像時除機師之外尚須有照像師，而所用儀器為普通探遠照像鏡。歐戰時因空中照像與軍事有關故頗有進步，再加戰後之研究，於是有專用飛機照像鏡之發明以適於最快飛機之用。至於空中攝影術亦較前精進。今日空中照像可由機師兼辦而無須另有照像師矣。

空中所得之照片及以照片所集成之圖為用頗廣。實業界用之以為工廠鳥瞰圖，水利公司用之以測分水界，地方設計籌備會用之以規畫城市，公路局用之以測量路線，木材公司用之以調查森林，科學考察團用之以採訪材料，此外尚有其他用途甚多。凡需要廣博而真確之材料其有不能由平地取得者則須仰賴於空中攝影。

美國地形測繪局利用空中攝影以製圖。據云該機關使用飛機之時尚不甚多，雖大半數工作尚皆不用飛機之輔助而所省經費已達九百萬金元矣。此數代表空中測繪與地上測繪用款之差。

美國及坎拿大利用飛機於森林巡察，森林消防，以及警視木料之時尤多。美國林務局在巡察及消防森林時借用陸軍部之飛機並機師，而關於已伐木料之巡弋，調查，與製圖等則有數家專門公司承辦。

用飛機以消除害蟲亦頗有效。棉花及其他植物常受蟲災，每以飛機播藥殺之。一九二一年及一九二二年美國陸軍航空處昆蟲局初次試驗以鏟除棉花上之圓殼蝓蝻。寇德博士 (Dr. B. R. Coad) 曾在路易西安納州他盧拉 (Tallulah) 地方農林部所設之試驗場內試驗多次，而發明殺蟲毒藥粉，不過其效力之大小全視播粉普遍與否及時期適宜與否

耳。關於此二條件如農田遼闊則地上播粉機之功效絕不能如飛機也。

一九二五年及一九二六年有陸軍飛機及某公司之飛機若干架辦理棉田播粉事務。按當時之比較飛機播粉每小時可播三百英畝至一千英畝，而地上機器每日僅播三十英畝。如飛機播粉得盡其用，預計棉產一項每年可增淨利一三五，〇〇〇，〇〇〇金元之譜。刻下飛機播粉正擬推行於其他稼禾及森林果木之類，以期將來飛機之用對於農林發展上或有重要之裨益也。⁶

按美國今日航空業務已有之普遍進步與歐洲較之尙覺弗如。不過有許多地方可以證明美國現在之蓬勃氣象實遠在歐洲以上也。在美國內之經濟情形，政治情形，以及社會心理無不適於航空業務之敏捷而健全之發展。總而言之美國內之一切環境較世界任何國家為優良。

美國在航空技術與航空工程上既有先進之榮譽，而關於此類之進步亦極可觀。

天時地理均宜於航空運輸。按美國地勢東西兩端皆有長大之山脈以貫南北，而中部則平原遼闊障礙毫無。故雖邊山界嶺不能無阻於飛行，然對於重要航線關係尙不甚巨也。至於現在氣候實較歐洲西部為優而適於每日飛行。

美國經濟狀況對於航空事業之遠大發展尤為合宜。至幅員廣大，政治統一，商業習慣到處皆同，商業活動範圍極廣，語言文字既無所異，生活程度又皆甚高，故客貨郵之量數當然繁多，而安適快之運輸

6. U. S. Department of Commerce and American Engineering Council, Report, 1926.

自然需要。如以每人為單位而平均之，則美國之貨運量與郵運量實較世界任何國家為多。

至於中央有公共政府之高拱，地方無釐金稅卡之阻攔，再加當軸諸公已往現在對於他種運輸計畫之重視皆足為航空運輸前途發展之佳兆。中央政府關於發展商業航空在一九二五年以前並無具體計畫。一九二五年之開雷條例 (Kelly Act) 授權與郵政部令與航空公司訂立契約以航空器載運一等郵件並令付給相當報酬。郵政總長且有權接現有之航空郵線與私人訂立契約使之承辦並得增設新航線。⁷ 該條例通過後之翌年又通過新條例，即所謂一九二六年之商業航空條例是也。新條例於商部內增設次長一員專司航空事宜，所有輔助空中航駛，查驗飛機，發給執照，以及提倡商業航空諸務皆隸屬之。⁸

當此類條例未通過以前，美國中央政府關於航空運輸向採放任主義。停靠場，光塔，航線，及其他各種設備雖均由中央出資置辦，然對於輔助私人航空事業則缺乏整個政策。航空津貼或他種金錢補助皆未之許。按一九二六年美國商部與美國工程處之聯合報告書主張商業航空必須遵照商業正軌謀經濟獨立然後始有存在價值。直接金錢補助認為不智且不必需。在航空運輸公司中只有一家贊成直接津貼。

按航空公司及其他與航空運輸之發展有關係或有興趣者之輿論皆一致主張航空運輸應得飛航輔助及營業輔助，正與他種運輸所得之輔助相類，例如輪船航行上所得之輔助，改良之河道，整齊之公路等。

7. Act of Feb. 2, 1925.

8. Bingham-Parker Act, May 20, 1926.

在航空運輸內關於此類之輔助計有公共停靠場與終點之設備，光明之航路，天氣預測，及其他關於氣候之材料，適宜之法制以規定航空公司與民衆彼此之權利，義務，及職責等并以制止有害之競爭，美國政府現採之政策即以此種種爲根據。其原則將於第六十一章內討論之。

欲求商業航空之發展尤須有商界之扶持。負責商人，充分資本，以及航空運輸之採用於商界均爲將來所必不可少者。郵政部與航空公司之訂立載郵契約，美國鐵路捷運公司所訂之契約，以及成立較早各航空公司客運之暢旺均足爲此新事業吸引不少資本及若干老練商人。大西洋航空器製造廠廠長福克先生 (Anthony H. G. Fokker) 謂一九二六年費城至華府間航空運輸之成功足以表明社會人士對於定期可靠而舒適之航空客運業務有贊助之意。該航線以載客飛機八架每日往返二次，於四閱月間共載旅客三千六百人。福克先生並謂一九二五年由英國克壘頓 (Croyden) 地方載往巴黎之旅客中計有百分之四十八爲美國人。⁹

在發展航空運輸之過程中尤應有適當之保險事業以保障該項運輸內一切生命財產。當歐戰告終後有若干保險公司開辦航空保險事業。其中有許多失利者，原因由於安全航空與危險航空之不分。當時關於航空既乏充分之經驗與材料，而又懼於他家保險公司之失利，遂使多數保險公司僅接收一小部分航空公司之投保，且縮小其賠償額數。

由對方言之，機主，機師，及用主等如欲完全使各種危險皆有保障，尤常須分別尋覓多家保險公司爲之，甚或須至外國保險公司，其

9. A. H. G. Fokker, "Air Transportation," *Idid.*

不便也每如此。有時雖係如此而全部保障仍不可得。

許多種航空運輸保險費皆奇高。蓋保險公司因缺乏經驗之故，遂不能辨清某項航空危險之大小，而概收巨額保險費以期抵補平均之損失。於是穩健飛行家因受魯莽飛行家之累而增加不公平之擔負。刻下各保險公司對於航空危險之種類正施以詳細之甄別，以為減低保險費之張本。

航空運輸之全部保險在今日美國內却有承辦者。此類保險計包括火險，意外損失險，雷電險，偷竊險，強盜險，公眾責任險，旅客責任險，財產損失險，風雨損失險等。此外尚有個人意外險，職員贍養險，職員責任險，及貨物險等。

因有此類保險遂使飛機在公共承運業務內根基日臻穩固。機主對於航空運輸中之三類主要危險現皆有法以保障之。該三類主要危險計為(1)飛機本身之損失，(2)承運人對於所載旅客之死傷責任及所載貨物之損失責任，(3)承運人對於飛機以外第三者之生命財產一切損失之責任。¹⁰

航空運輸之運價現在較高於他種運輸而將來亦或難相平，蓋營業開銷之巨與速度之高皆為根本原因。即在他種運輸內其速度高者運價亦必隨之而高。將來航空技術之增長當足以使開銷減低而需要空運之普遍更足以使運價降落也。

如謂航空運輸在載運客貨上能與他種運輸齊驅並駕則尚需若干年之演進，不過航空器在今日運輸界內確已佔有特殊地位矣。其價值之

10. C. H. Holland, "Aviation Insurance," *Idid.*

增長當如雨後新筍。按美國數大幹線鐵路之宣言謂彼等對於航空運輸如何注意，更謂行將設法使鐵路運輸與航空運輸收合作之效等語。凡此均足證明航空運輸事業在該國運輸系統內已覓得穩固地位。

附 註

- 按歐洲各國經營商業航空運輸之各公司均受本國政府之津貼，惟美國則不然，各公司均能經濟獨立不受政府津貼（載運郵件者除外），因此維持定期空運較為困難，而美人亦常以此自豪。
- ⊖ 按自一九三〇年九月復成立華府至紐約中經費城之航線一條。飛機往返每日十一次，為美國任何航線上之飛行次數最多者。營業非常發達。
- ⊖ 據報告美國國內之商業航空公司在一九三三年四月共有三十三家。其中有一家係四公司合成者。關於航線數目統計如下：

專載旅客者	十七條
兼載旅客及捷運者	十三條
兼載郵運及捷運者	十三條
兼載郵運，捷運，及旅客者	六十九條
總共	一百一十二條

參 考 書

- Aeronautic Chamber of Commerce, *Aircraft Year Book* (annual).
- Black, Archibald, "American Air Transport," *Annals of the American Academy of Political and Social Science* (May, 1927).
- Committee on Civil Aviation, U.S. Department of Commerce and American Engineering Council, New York, 1926.
- Fairchild, S.M., "Aerial Photography," *Annals of the American Academy of Political and Social Science* (May, 1927).

-
- Fokker, A.H.G., "Air Transportation," *Annals of the American Academy of Political and Social Science* (May, 1927).
- Ford, Henry, in collaboration with Crowther, Samuel, *The Great Today and the Great Tomorrow*, Chap. XXXIV (1927).
- Guggenheim, Harry F., "Fledglings in Aviation No Longer." *Public Ledger* Philadelphia, July 20, 1926.
- Holland, C.H., "Aviation Insurance," *Annals of the American Academy of Political and Social Science* (May, 1927).
- Kennedy, T.H., *An Introduction to the Economics of Air Transportation* (1927).
- McCracken, W.P., Jr. Department of Commerce, Aeronautics Branch, Information Bulletins, No. 1 (March 15, 1927).
- Morse, L.C., "Commercial Aviation in France," *Commerce Reports*, Dec. 21, 1925.
- National Advisory Committee for Aeronautics, "European Commercial Aeronautics," May, 1925.
- Post, Lt. G.B., "Aspects of Commercial Aviation in the United States," *Annals of the American Academy of Political and Social Science* (May, 1927).
- Sweeney, Stephen B., "Some Economic Aspects of Air Transportation," *Annals of the American Academy of Political and Social Science* (May, 1927).
- Van Zandt, Lt. J.P. "Report on Commercial Air Transportation Activities in England, France, Germany and Holland," National Advisory Committee for Aeronautics, June, 1924.
- "European Commercial Aeronautics," National Advisory Committee for Aeronautics, May, 1925.

第 六 十 章

航 空 郵 運 業 務

林德伯上校曾謂美國航空郵運為全歐之冠。由一九一八年以來之進步觀之斯言誠不誣也。按美國第一條航空郵運路線在華府與紐約城之間，係經郵政部與陸軍部於一九一八年五月十五日聯合成立者。陸軍部負責供給飛機，機師，及其他員司並負責使用與保護該項飛機。至於郵政部則專負裝卸郵件責任。

此項辦法延長至一九一八年八月十二日遂轉入發展第二期。當時郵政部接管全份航空郵運業務。所有人員，飛機，以及運用修理等均屬於該部。在本期內試驗之事最多，舉凡關於飛機，氣候，夜航，空中與地上之聯絡，航線，郵費，及其他定期飛行上無成例之事無不一一試行之。

由陸軍部與海軍部撥來飛機若干架，加以改造，以期適於載郵。在選擇及改造飛機時所注意之點為安全與容積兩項。當陸軍部負航駛責任時第一次所用之飛機為克梯斯廠（Curtiss）所造之 J N 4 H 式而裝以西司盤歐蘇伊札（Hispano-Suiza）發動機。嗣後郵政部自己購置專為載郵之飛機，該項飛機乃係標準航空器製造廠之出品而仍裝前式發動機。由一九一八年至一九二二年郵政部所曾用之飛機大致為德海

維蘭 (DeHaviland) 式飛機，克佛斯 H-A 式飛機，及克佛斯 R-4 式飛機，均裝以自由式發動機；或馬丁 (Martin) 式載郵飛機，上裝自由式發動機二架；或德海維蘭 式飛機，上裝郝爾斯考特 L-6 (Hall Scott L-6) 發動機二架；或江克 (Junker) 式飛機，上裝二百四十匹馬力之 B M W 發動機。當時德海維蘭 式飛機上裝自由式發動機者定為標準飛機，因政府以自由式發動機存貨頗多，定價克己，又因德海維蘭 式飛機經過機身與發動機之改良後對於速度，安全，可靠，耐用等項皆甚滿意，而又能攜帶郵件五百磅。

航空郵件既逐日增長，飛機載量遂不得不謀擴充。一九二六年郵政部 以投標法購買飛機五十一架。得標者為島哥拉斯廠 (Douglas)。該項飛機速度較高，其載郵量約為德海維蘭 式飛機之二倍。

航空郵運業務內至今最難解決者仍為天氣問題。飛機有時不能起航或生延悞，其主要原因常由於天氣之阻礙。農林部 之氣候預測與夫飛機及引擎製造上之進步均使今日航空郵運能為早年所不能者。按今日情形大雨及凍霰皆能迫使飛機降落，而濃霧又為飛機停靠之阻，不過在飛行時如遇雲霧則毫不介意，使在十年以前天氣稍有不佳則飛行便早須延期矣。

郵政部 在此試驗及發展期內對於航空所有最大之供獻為證明飛機確能按照固定時間表及固定路線作長途夜航。在一九二三年以前，郵運業務尚未試行夜航時，航空器偶然於夜間飛翔之事容或有之（陸軍飛行員常為之），然遵照固定時間表而為者却未嘗一見。

最初試驗時根據陸軍部 所供給之材料，沿芝加哥 至曬延（歪俄明

州)之航線建設光塔若干處·終點停靠場皆修理整齊並添設燈光，而備急停靠場亦有燈光之設·飛行員曾在許多路線上試驗夜航，然於一九二三年八月最後擇定芝加哥至曬延之航線而成立定期夜航·每十五哩之間設有閃光氣燈塔一座·備急停靠場每處設有轉動電光塔一座及界燈電話等·終點停靠場(即正式航空場)在光塔界燈之外更設有水平燈以發射水平光線於全場·飛機之上裝有夜光儀器及停靠燈，並攜帶降落傘燈·此外更有完備之地上組織及飛行組織·因此種種設備，定期夜航始能實現，而實飛次數與時間表所訂業務之比例亦甚高·

由一九二三年以至今日各航空路線逐漸添設燈光，東行由芝加哥經柯立武蘭而達紐約城，西行由曬延經石泉而至鹽湖城·由柯立武蘭至紐約城之延長段以及由石泉至鹽湖城之延長段工程最有價值，因此二段內山嶺蜿蜒人煙稀少，所有光塔與備急停靠場地址之選擇煞費苦心，蓋對於飛行員既須與以便利而距離有人居住之處又不可太遠·

自從一九一八年五月第一條試驗航線成立於紐約華府之間(一九二一年五月三十一日停辦)其他航線相繼而起·當時提議有橫亘全美航空線之組設，其第一段由芝加哥至柯立武蘭成立於一九一九年五月十五日·第二段由柯立武蘭至紐約城成立於同年七月一日·第三段由芝加哥至歐麻哈成立於一九二〇年五月十五日，而最後一段由歐麻哈至舊金山於同年九月八日成立·然直至一九二四年七月一日始有美通運業務之設以至今日·此項業務需要三十二小時·本路線上由芝加哥至鹽湖城一段向須夜間飛行·

郵政部在此外尚隨時添有若干航線，並依照需要情形而定取舍·

其最重要之航線大約爲紐約至芝加哥之夜航業務。該項業務在一九二五年本定爲每星期共飛五夜，迨一九二六年五月遂改爲每夜飛行。其後在政府所經營之巨美航線以外復經郵政部與私家公司訂立契約成立支線及輔助線。

最初郵政部關於航空郵運業務訂有特別郵費，但因郵務不暢之故遂於一九一九年改變方針。由一九一九年至一九二四年辦法爲只用普通郵費，不用外加郵費，而於一等郵件內選出一部分用飛機運送。同時對於業務方面亦有許多試驗與改良。最初飛機運送郵件並非起自起點終至終點。例如由美國東端寄信至其西端，該信須由鐵路運至芝加哥更換飛機送至內布拉斯加州之北普拉特 (North Platte) 地方，再由該處用鐵路載至太平洋岸。當一九二四年七月一日郵政部成立巨美郵政全飛業務時紐約郵件可用飛機直達舊金山，而特別航空郵費於是復活。由當時以至今日只有粘貼航空郵票之郵件始能享受空運利益。

航空郵運發展第三期起自一九二五年，當時國會通過航空郵運契約法授權與郵政總長使與私人訂立契約飛送郵件。於是自一九二五年至一九二六年成立若干航空郵運支線及輔助線之契約。至一九二七年橫巨美國之郵航幹線亦分段讓與私人經營，據郵政總長之宣稱謂航空郵運之所以由國辦而轉歸民辦者乃欲將該部對於航空郵運所生之關係使與鐵路輪船相等耳。

此項轉移辦法並非因郵政部對於航空郵運失却經營興趣，而實際上確係由於該部擬藉航空郵運之力以促進商業航空之普遍發展。按郵政部之原有計畫乃欲證明巨美定期航空郵運雖常遭天氣之阻攔復有夜

航之不便，然究係可能之事。為實現此種計畫起見乃有巨美空郵移歸民辦及竭力發展支線與輔助線之舉。該部為完成此項計畫，不獨將其物質產業俟各航空公司根基鞏固時全部移交，即所有專門技術材料與夫試辦所得之經驗亦交付之。

各航空公司如欲承辦郵運業務須先行投標，得標者始訂契約。按一九二五年法律之規定各航空公司承辦郵運業務須根據所得郵費而分配其進款。一九二六年修正該法將付款根據改成以所載郵件之重量為標準。¹ 經過此次變革後省去計算與分配郵票之手續，故於開銷上及於時間上均蒙其利。以郵件重量為根據時各航空公司所得之款較前稍多。在政府方面此雖稍費，然與其所省者較之尚覺利重害輕也。一九二五年訂立契約之航線計有十二條，一九二六年有九條，一九二七年以後年有增加。在此項正式航線以外復訂有若干航空郵運契約於其他地點之間。按一九二七年之統計航空郵運路線共有一萬二千餘哩，而航線之增設尙時時在計畫之中。

一九二四年至一九二六年間航空郵件之逐日增加乃為該項業務發展之明證。一九二四年七月航空郵運業務初設時，每日平均計運郵件六二一磅；一九二五年七月增至每日平均七五七磅；一九二六年七月增至八三二磅而同年十二月則為每日一，一〇六磅。

由一九一八年至一九二六年航空郵運之發展情形均見於下列成績表內。所載信件數目係根據所載信件磅數而以四十乘得之積，因據估計每磅之內平均約有信四十件也。本表內關於信件數目欄中有應注意

1. Act of Congress, June 3, 1926.

者即當一九二四年變更政策後非付航空郵費之信件不能由飛機載運，於是所載郵件數目因而大跌。

航空郵運業務成績表

會計年度一九一八年至一九二八年

根據美國郵政部所公佈之材料

會計年度	郵機飛行哩數	載郵飛行哩數	載郵飛行哩數 百分數	載信件數	飛行總哩數 包括試航等
一九一八	18,000	16,009	84	713,240	21,389
一九一九	166,843	160,066	96	9,210,040	194,986
一九二〇	653,764	549,244	84	21,063,120	648,400
一九二一	1,819,978	1,554,985	86	44,834,080	1,770,658
一九二二	1,629,250	1,537,927	94	48,988,920	1,727,265
一九二三	1,644,457	1,590,637	96	67,875,840	1,809,028
一九二四	1,590,425	1,522,763	95	60,001,360	1,853,251
一九二五	2,160,022	2,076,764	96	9,300,520	2,501,555
一九二六	2,405,059	2,256,137	94	14,145,640	2,547,992
一九二七*	2,482,865	2,329,553	95	22,385,000	2,583,006
一九二八	179,304	173,987	97	3,338,080	195,712
總數	14,749,967	13,768,072	93	301,855,840	15,853,242

*一九二七年七月一日由國辦改歸民辦。

按此成績佳固佳矣，然試觀其代價則死者四十二命，傷者二百五十三人，其中重傷者二十五，機師有之，職員有之，旅客亦有之。所毀飛機計一百六十六架，其中傷人命者三十一架。平均每飛七八，七六二哩撞毀飛機一架；每飛三二六，八六三哩死亡一人。再試觀一九二六年所飛之二，五四七，九九二哩其中却有九四五，六五四哩為夜航，其餘一，六〇二，三三八哩為普通日航及試航等。由此可見成績之高有足驚人者。

郵政部在經營航空郵運之前九年內共收到撥用專款約一千三百萬金元，而其開支則幾近一千五百萬金元。在一九二六年會計年尾美國政府所有關於航空郵運業務之財產如飛機，航空場內設備，房屋，汽車，無線電儀器，以及雜物等約值三，八一六，六七九金元。

郵政部對於航空郵費亦有種種試驗。在第一期內按照每條航線而各訂特別郵費。其後免去特加郵費而對於所運郵件自己選擇。一九二四年七月一日巨美航線成立又制定航空特別郵費，計由紐約城至芝加哥一夜飛航其郵費為每噸一角，不足一噸者以噸計。由芝加哥至紐約城，或由芝加哥至曬延，或由曬延至舊金山，在此三段內無論任何段之郵費皆為每噸八分，不足一噸者以噸計。迨該部與私人成立契約航線後，遂將每段之郵費改為每噸五分，而另外再加每噸一角以為經過契約航線之郵費。例如由底特律至紐約城其第一段為底特律至芝加哥之契約航線，第二段為芝加哥至紐約城之夜航業務，每噸共需一角五分，不足一噸者以噸計。

一九二七年將航空郵費計算法化簡。不論距離，不分路線，一概定為每半噸一角，不足半噸者以半噸計。² 在書寫此節時正有減至每噸一角之考慮。³ 此項平進方法既收簡明之益，復有提倡之功，將來可使各大商家及一切社交往來無不採用航空郵遞也。

郵政部印有特別航空郵票，並定出特別樣式之信封。按規定信封之樣式時有一種提議謂在信封上平印三橫條，上條藍色，中條白色，

2. 一九二七年二月一日。

3. 由一九二八年八月一日起航空郵費減至第一噸五分，其後每加一噸加洋一角。

下條紅色；更有一種爲井字條格，其二橫條爲藍色，二豎條爲紅色，中印“航空郵件”字樣。然此種信封並非爲必需條件，只要郵票貼足再於明顯地方註明“航空郵件”字樣即可。

郵件如需飛機與鐵路聯運時，亦須貼足航空郵票，並註明該件在某處更換飛機等字樣。

按航空郵運之成立對於美國各大城間之郵務供獻不小，蓋彼此信件往來所省時間甚多也。此項業務由試驗時期而進至成功時期，其價值正自有加無已。郵政部與私人所定之載郵契約且許其兼載客貨，至關於各公司之經濟方面自然有相當之補助，其在鼓勵商業航空之發展上效用能不偉哉。

美國郵政部航空郵務司多年司長戈莫渥先生 (W. Irving Glover) 曾發表意見謂當航空郵運業務經該部創辦成功後而轉交商人辦理者，正所以鼓勵該項業務之普遍採用，而期望將來之發展遠過今日所能預料者。⁴

參 考 書

Chamber of Commerce of the United States, "Postal Rate Regulation," Dec. 10, 1926.

Chamber of Commerce of the United States, "Air Commerce," July 5, 1926.

Fokker, Anthony H.G., "Air Transportation," *Annals of the American Academy of Political and Social Science* (May, 1927).

4. *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, May, 1927.

Glover, Hon.W. Irving, "The Air Mail," *Annals of the American Academy of Political and Social Science* (May, 1927).

McCracken, W.P., Jr, Assistant Secretary for Aeronautics, Department of Commerce, Statement, *Traffic World*, Vol. XL, No. 3 (July 16, 1927).

Pennsylvania Railroad, "The Pennsylvania Railroad and the Air Mail," *Bulletin*, Jan. 9, 1926.

United States Government Sources:

Postmaster General, Annual Reports, Fiscal Years 1918-1926.

Post Office Department, "Air Mail Service Regulations" (current).

Post Office Department, Division of Topography, Maps.

第六十一章

航空運輸之法制

裁制航空運輸者有四：曰市政府，曰州政府，曰中央政府，曰國際協定。因航空器之爲物瞬息千里有鵬搏之概，故其負裁制之責者因範圍大小關係而偏重於後之二者。

市縣法章比較不甚重要，蓋其所裁制者不過關於當地航空場之使用問題，以及航空器在其境內之飛行與升降問題而已。

一九一一年美國各州之中以康涅狄格首先制定航空法律。此項法制創舉係經美國律師公會所促成。該會之航空委員會負起草之責，舉凡航空器之所有人，駕駛人，與夫民衆等應有之權利及責任皆與以固定之限制。康涅狄格州法之重要點在脫離普通法之常規，而使肇禍航空器之所有人對於受害方面擔負全責，並不計及駕駛人已否盡力與小心也。此後繼之而起者有二十一州，皆通過相當航空運輸法。

美國航空運輸之所以落後者，一部分由於中央政府在一九二六年以前並未制定任何適宜法律而引導該項運輸入於商業正軌。舉凡駕駛員之領照，航空器之檢查，航空公司取得航空場內財產權之解釋，其他航空輔助之給與，航空器所有人及駕駛人之權利與責任之限制等均未聞以前有何國法爲之規定。按航空運輸最好由中央政府轄制之理至

爲明顯，蓋市界與州界範圍狹小頗難有適宜之管理系統也。國人因鑒於各州立法上之衝突及各州解釋法律上之衝突甚爲危險，故不欲冒然使航空運輸受州市機關之裁制。

美國中央政府裁制航空運輸之權係以憲法上之商務條文爲根據。該條文授權與國會使裁制國內各州間及本國與外國間之商務。州內商務雖在州政府直轄之下，然倘因州內商務與州際商務有混合之處，而中央政府因裁制州際商務之故偶然兼及於州內商務則不能認中央政府爲侵越各州之權限。中央政府對於州際商務有裁制全權。¹ 據大理院之判斷謂國會所有裁制州際商務之權并不以裁制州際經商所需之媒介物爲限。²

美國中央政府對於航空運輸制定法律大都由於航空器製造界之努力，由於美國律師公會航空法律委員會之工作，並由於美國加入歐戰以後國會派有航空器調查委員會二十餘起之結果。一九二三年有所謂民用航空草案提出於國會，但經交付審查委員會後即如泥牛入海不復有人提及。航空器調查委員會雖有二十餘起，然其中最關重要者只有二起，蓋其所條陳者完全爲一九二六年商業航空條例之先河也。其一名曰美國航空業務調查委員會於一九二四年三月派定，其一名曰大總統特派航空器委員會於一九二五年九月派定。其職務爲條陳最良方法以發展并運用航空器而藉固國防。後者之職權尤爲廣泛，所有航空運輸之各方面皆在調查之列。此外并輔助國會制定提倡航空運輸之法律

1. C., M., and St. P. Ry. Co. v. P. U. Commission of Illinois, 242 U. S. 333.

2. C. and W. C. Ry. Co. v. Varnville Furniture Co., 237 U. S. 597.

以及規定海陸軍發展航空之五年計畫。

一九二六年五月二十日美國參眾兩院通過議員賓漢姆 (Bingham) 與帕刻 (Parker) 所提出之草案，是為商業航空條例。該條例之目的在確立民用航空及商用航空之基礎以鼓勵投資，並規定政府為發展航空應予何種輔助及應有何種根本法律。該條例更說明政府對於民用航空運輸之發展所有之關係。³

一九二六年商業航空條例

按本條例內之定義商業航空者乃僱賃航空器以執行客貨運輸內之全部或部分工作，或假藉航空器之運用以便利商務者也。

州際或國際商業航空者，乃往來於任何州間，或區域間，或屬地間，或出離州界，或區域界，或國界，或雖為界內運輸然飛行時須假道界外，以及完全在區域界內或在屬地界內之商業航空也。

本條例命商部總長負振興商業航空之責，至於手段方面該總長應鼓勵航空場，航空路線，及其他關於飛行事物之建設；應條陳與農林總長關於所需氣候預測之改良；應研究在美國內發展商業航空及航空實業是否可能；應搜集並散佈一切航空知識；應輔助標準局及其他政府機關以進行各種試驗工作，期望將來能有較良航空器械之發明。

商部總長為實現以上計畫起見得有權由政府存款項下撥出若干交付適當機關作為與該部共同研究提倡商業航空之用；得有權調查及公佈國內一切航空傷害案件；並得有權直接或間接與外國政府交換關於

3. Senate Document Public No. 254, 69 Cong., approved May 20, 1926.

航空之知識。

本條例授權與商部使籌備航空器登記事宜。倘有適於登記之航空器在其所有人請求登記時，可依法辦理。航空器非合下列二條之一者不能有登記資格：(1)航空器之屬於公有者；(2)航空器之屬於私有但其所有人確為本國國民，且該航空器並未曾在任何外國登記者。

商部且有權按照航空器之耐航能力予以分等。為取得此項分等根據起見得向製造人索閱製造時之詳細計畫書以便明瞭其計算方法，製造方法，以及所用材料等。倘航空器之製造人或所有人僱有資格相當之職員，該職員得負責向商部呈報一切，或由商部所派之屬員或合格之私人於按期察驗以後，負責向商部呈報察驗結果。如商部接受此項合格人員之報告書亦可不再另派部員前往察驗。商部得有權根據隨時所接之報告將航空器再按其耐航能力重新分等。

本條例授權與商部使分期考試本國各航空人員，並按其資格分成等級，同時並使察驗已有之各種航空設備而按其適用情形分定高下。商部得制定飛行規則，以便於航空器之駕駛與區別，且增加其保障。此類規則之內大致包括航空器之飛行最低限度及升降與讓路等事，以避免衝撞。

關於航空器與航空員所領之登記證書商部有發給權，停止權，及取消權。倘請領證書而被批駁，或已有證書而被停止或取消，則當事人得於二十日以內呈請商部總長公開審訊。商部總長在接到此項呈文後得於二十日以內選擇適宜地點舉行公開審訊，並應於審訊之前十日通知呈請人，非經呈請人之同意不得將此十日期限縮短。審訊通知書

或派專差走送或用掛號信寄發均可。商部總長或其特派員皆得為承審員。凡由此次審訊所得之證據須一概送呈商部總長聽候裁判。該總長之判決如無違法之處即為終審判決。

在郵政總長轄制下所有關於航空郵運之各航空路線，以及備急停靠場與其他航空設備等，除去終點航空場以外，均按本條例之規定移交商部總長轄制之。各航空場得移交各該地方政府管理之，其移交辦法須經大總統批准。

按本條例商部總長得有權計畫並成立民用航空路線，且沿線除航空場以外得建築，經理，並保護一切航空必需之設備。該部得利用政府各機關之可能輔助以選擇適當航空路線並製成圖表公佈之。該總長不得允許任何人專用任何航空路線，航空場，備急停靠場，或其他航空設備。國有或國營之航空設備得為人民公用，但其使用之條件及程度須經政府該管機關決定。政府任何機關其對於國有或國營之航空場及備急停靠場有轄制之權者得經營售賣航空器所用之燃料，油料，儀器及食品等，並得供給機械之修理與出賃停靠地方。此外更訂定章程以備於緊急之時給予航空器一切之輔助。此項輔助只限於使航空器於必要時能繼續其飛程以達於最近之民有航空場。所供給之一切用品及業務均按附近之通行公允市價計算。

農林部氣候局應負責供給氣候報告，預測，警告，及建議等以增進航空之安全與效率，尤應特別注意某某民用航空路線上之氣候，因此項路線為商部所訂之商業航空正式途徑也。該局並須測度各處之空氣情形，及成立各地氣候分局或分站。

一九二六年商業航空條例並未阻止陸軍總長之成立軍用航空路線亦未阻止其制定軍用航空器在民用航空路線以外之飛行規則。該條例更未阻止商部總長之將軍用航空路線定為民用航空路線。

美國在其領土與領水之上有完整領空主權。任何外國之軍用航空器非經美國國務卿之許可不得在美國境內飛行。外國非軍用航空器得在美國境內飛行，但須先經商部總長許可。倘某外國政府允許美國航空器在該國境內飛行時，美國商部總長即有權允許該國航空器在美國境內飛行。然外國航空器均不許在美國境內經營商業航空，此種權利完全為本國航空器保留。

商業航空條例授權與財政總長使規定民用航空器及其所載貨物之入口口岸，俾該處稅關員司得兼管航空器入口事項。財政部得制定規則以便將關稅管理法及公共衛生法實施於航空運輸。財政總長得將船舶出入口章程設法實施於民用航空器。勞工總長得於此項航空器入口口岸中指定任何口岸作為外國人民乘航空器入口之口岸，並得執行移民法律。違犯本條例者得科以罰金或監禁。

本條例規定在商部之內添設次長一員以輔助總長發展航空事業。該次長須經參議院之同意而由大總統特任之。一九二六年八月十一日麥克古瑞根（William P. MacCracken）受命為第一任次長。

凡輔助飛行之建設工作及保養工作皆派定燈塔局負責辦理。該局內添設航空路線科以司建設，保養，修理，及運用各光塔并各有燈備急停靠場及無線電與其他交通設備并一切輔助等。該局之海岸測繪科負責製定航空路線圖。標準局復特別添設一航空科以總集一切航空實

驗工作。

商部航空司內共分三科：航空法制科，航空路線科，及航空消息科。各該科內之工作以及政府其他各機關凡屬於航空之職務均歸商部航空次長節制。

商部經過一番詳盡之調查與研究後遂於一九二四年十二月三十一日公佈一冊轄制航空器及駕駛員之規則。⁴ 凡航空器，駕駛員，及機械員等之請領執照方法與夫使用航空器應守之條件均載在本規則內。本規則對於從事於州際商業航空之航空器及其經理者之自動向本部請領執照者均可施行有效。

此外更有管轄航空器標識之普通規則及飛行規則。此項規則對於任何航空器及航空員（不論其有無執照），商業航空或非商業航空，州內飛行或州際飛行，一概有效。違犯本規則者受相當處罰。

在起草商業航空運輸各章程時商部頗有向他人借鑑之處，如國際航空條約，航空器製造人，經理人，駕駛員，工程師，及普通私人或機關其對於發展航空運輸有興趣或關係者之報告書內所舉之證據及條陳皆為有價值之材料。此項章程有法律之效力，但在必要時得由商部總長修正之。

商業航空條例以及商部為施行該條例所取之手段均為普通航空運輸界所贊成。大衛士中校（Lieutenant Colonel W Jefferson Davis）曾言國會在一九二六年商業航空條例內不啻為“第四種運輸”（即航空運輸）定出一篇“民權法”（Bill of Rights）。“該條例之產生稍嫌太

4. “Air Commerce Regulations,” Department of Commerce.

晚，不過其內容尙佳，可贖前愆……該條例命政府負責發展商業航空而不用政府直接津貼方法介乎其間。雖然歐洲各政府對於直接津貼方法爭效爲之，然美國政府則雅不欲爲……此項新條例確定商業航空之法律地位，是爲其前所未嘗有者。”⁵

他國之法制與國際之管轄

歐洲各國幾無一國不有轄制航空運輸之法律與津貼商業航空之事實。一九一九年歐洲十六主要國家會於布拉格（Prague）訂立國際領空法。當一九一〇年第一次招集會議於巴黎時即欲制定管理國際航空之法律，嗣因與會各國多不承認國家對於領空有獨享之主權，於是該會議遂無結果而散。至一九一九年法國總理招集協約各國之代表重新會議起草國際航空運輸法律。是爲第二次會議。當時派定起草委員計美國，英國，法國，義國，日本等各出代表二人，比利時，葡萄牙，希臘，羅馬尼亞，塞爾維亞，巴西，古巴等各出代表一人。該委員會在維爾賽和平會議時即充作該會議最高理事會之航空事宜顧問機關。

按該機關所草之國際航空法第一條謂簽約國承認各國在其本國或屬地之領土及領水上有完全并獨享之領空主權。簽約國允許在平時彼此之航空器得有權作無害之飛行經過彼此之領空，但禁區在外。

本法規定航空器之國籍問題，及曾在國內依法領照之航空器復擬於國際登記問題。關於航空器標識之如何必須表示明顯一節在本法內

5 “Clearing the Air for Commerce,” *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, May, 1927. PP. 141, 142.

亦有規定。航空人員及無線電等必須經各該國發給有效證書。航空器之耐航情形與夫航空人員之稱職情形在國際飛行內均須有所證明。各飛行員皆認為必須適合於某種體育程度始為及格。

各簽約國皆保留權力得自劃禁航區域，并得在本國境內為本國航空器保留載運客貨之權（第十六條）。

在成立國際航空路線時須取得所經國家之同意。不停靠飛行之航空器在經過任何簽約國境時均不得受其留難。關於此國航空器在彼國境內之升降皆有專條規定之。國際登記之航空器在飛行時每架均應備有登記證書，耐航證書，飛行日記，及所載客貨之名單等以備察驗。

航空器所經之國家對於該航空器如認為有破壞該國之治安法，賦稅法，及軍法者得有權審理之。關於出險時停靠廠各項設備之使用及其他輔助各航空器均須受同等待遇。

在國際飛行時航空器不准攜帶武器，軍火，或爆炸物等。此國航空器飛經彼國時關於攜帶照像儀器另有專條限制之。軍用航空器不得飛入他國國境。

美國政府至今尚未批准國際航空法。蓋該法與國際聯盟會有直接關係。當時起草委員曾將其意見送呈國聯。美國參議院既經反對加入國聯，因而影響及於此項條約之批准。不過美國加入此項條約而不加入國聯原為可能之事，正與美國加入國際法庭而不加入國聯相似。

倘美國不欲採用此項國際航空法，則必須與各國分訂條約始克令其航空器飛入他國國境。如欲成立通過坎拿大及墨西哥之航線，則當然須與二國先訂條約。美國飛行員現在既無權飛入他國國境，於是在

每次飛行時遂有先請特許之必要。例如一九二四年舉行之二萬哩環球飛行及一九二七年之每次渡海飛行均須由美國外交部分別向各關係國請求此類特許。縱令美國飛行員得到此項特許而飛至外國後，倘在該國內發生意外傷及他人之生命財產時，該美國飛行員實處於極不利之地位。蓋彼等不能如他國飛行員可以享受在國際航空法下應得之保障及特殊之利益。

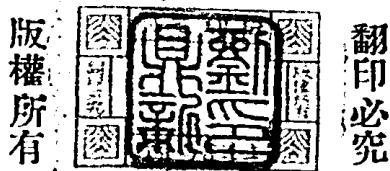
簽約國之航空運輸經理人所享之自由範圍較廣。國界阻礙因此消除不少，而國際營業亦得法律根據。美國各航空運輸公司不欲發展國際航空業務則已，如欲發展則當知其政府之不加入此項國際盟約實集四十八州之鐵而鑄成大錯矣。

參 考 書

- Aeronautical Chamber of Commerce of America Inc. *Aircraft Year Book* (editions of 1926 and 1927)
- Bingham-Parker Act, Air Commerce Act of 1926, Senate 41, Public No. 254, 69 Cong., approved May 20, 1926.
- Davis, Lt. Col, W. Jefferson, "Clearing the Air for Commerce," *Annals of the American Academy of Political and Social Science* (May, 1927).
- Dill, Senator C.C., "A Traffic Cop of the Air." *Review of Reviews*, Feb., 1927, pp. 181-184.
- Duke, Lt. Donald, "Are We Airworthy," *Annals of the American Academy of Political and Social Science* (May, 1927).
- Neon, *The Great Delusion* (1927).
- "Typical State Air Bill," *Aviation*, March 21, 1927, p. 570.
- United States Government Sources:
- War Department, Chief of Air Service. "League Questions affecting Federal Control of the Air," 1921.
- Department of Commerce, Aeronautics Branch, "Air Commerce Regulations," 1926; "Information Bulletins," (current).

03713

運 輸 學



原著者

Emory R. Johnson

Grover G. Huebner

G. Lloyd Wilson

譯註者

劉 鼎 新

印刷者

和濟印書局 (北平和平門內
後細瓦廠八號)

發行者

立達書局 (北平王府井大街
五十三號)

代售者

北平東北大學圖書館

交通大學北平鐵路管理學院圖書館

各地大書坊

定價：精裝布面大洋五元

平裝紙面大洋四元

(外埠郵費酌加)



初版中華民國二十二年九月

