

山东公路交通史

# 运 输 篇

近代部分

第一章 山东汽车运输的兴始  
(1912—1927年)

第二章 山东汽车运输的初期发展  
(1928—1937年)

( 试 写 稿 )

山东省地方交通史志编纂领导小组办公室

一九八三年十二月

# 目 录

## 第一章 山东汽车运输的兴始

(1912—1927年)

第一节	山东汽车运输的发端 .....	1
第二节	山东汽车运输的兴起 .....	4
第三节	烟潍路官办汽车运输的创办 及其演变 .....	7
第四节	商营“两东长途汽车公司” .....	10
第五节	利菏汽车路局的创设 .....	12

# 第一章 山东汽车运输的兴始

(1912年—1927年)

## 第一节 山东汽车运输的发端

山东省最早拥有现代化交通运输工具的城市为青岛市。青岛素以交通发达著称，自十九世纪末青岛开埠后，随着胶济铁路、大港码头相继建成使用，公路交通也相应地发展起来，形成了海运、铁路与公路紧密相连、贯通一气的交通运输布局。

汽车运输，是现代化公路交通运输的标志。早在1900年前后，汽车就被引进青岛，并开始运行，这与省内其他城市相比，早了一至二十年。在全国来说，青岛也是最早出现现代交通运输工具的城市之一。汽车在青岛的早期运行始于何时？追溯历史，要上溯到十九世纪末叶。

光绪二十三年十月七日（公元1897年11月1日）山东巨野教案两个传教士被杀。对山东主权覬覦已久的德帝国主义以此为借口，乘机发兵，占领了胶州湾。1898年3月6日，德国与清政府签订了《中德胶澳租界条约》，这个条约把山东变成德国的势力范围。

德国入侵青岛后，为了满足其继续侵略扩张的野心和长期掠夺中国资源的欲望，建港口、铺铁路，修辟道路，把侵略势力扩及山东内地。1899年胶济铁路破土动工，1904年全线通车，成为山东最早的铁路运输。1907年，大港码头建成使用，把青岛与全国及世界上的主要港口联系起来，崭新的青岛港迅速成为东方的一大门户。

海运和铁路运输的发展，必须有相应发展的公路运输。德国是世界上最早制造汽车的国家之一，由于青岛对当时德国的重要性，当汽车在德国兴起不久，这种现代化的交通运输工具就被引

进青岛。据曾在德国提督府当过花匠 年已九旬的张姓老人回忆，在德国统治青岛初期，胶澳巡抚外云都是乘坐华丽的马车，在 1900 年前后，德皇送给当任的胶澳巡抚两辆汽车，从此后，提督府的交通工具便由汽车代替了马车<sup>①</sup>。

当时汽车的外形，大致与客运马车相似，四个轮，前小后大，双排座位，每车可乘坐四人。车的前方有方向盘和变速拉杆，其转向系统也已接近现代汽车。由于是以机械转动产生功能来推动车辆运行的，故称作“机器车”。青岛早期出现的汽车，与北京颐和园陈列室中，清末直隶总督兼北洋大臣袁世凯献给慈禧太后的一辆汽车，在形状上基本相同，时间上也完全吻合，属同一产品<sup>②</sup>。

(附照片待补)

据 1901 年“青岛官报”记载，德国柏林一家厂商，连续数月在该报上刊登广告，向青岛推销汽车。广告内容：

“机动车、机动三轮车，可乘人和载货。免费和免运费供给附图、说明书。

柏林·马克斯·斯提斯机动车厂

柏林·福雷敦·兹莫尔大街 21 号”

(附原德文照片待补)

这是汽车进入青岛的另一途径。

根据上述史迹判断，1900 年前后，青岛就引进了汽车。这种汽车为德国 1898 年出厂的第二代“奔驰”牌汽车<sup>③</sup>。

汽车在青岛首先是作为载人运输工具出现的。最初，汽车为达官贵人所有，后来使用日益普及，汽车客运业产生。最早在青

注：

① “青岛交通邮电志”（修改稿）第 2 章第 2 页。

② 同注①

③ 同注①

岛经营汽车客运业的是德国菲理查德商号。青岛德国当局在离市区四十多里的崂山修建麦壳堡房，供政府工作人员和驻青官兵在崂山时住宿和娱乐。当局指定菲理查德商号开辟由市区通往崂山柳树台的汽车客运线，后又增开到沙子口。

1912年，原来的“汉斯马车行”扩大经营业务，增添了汽车，改名为“韩比亦催客座运货马车机器车公司”（“韩比”即“汉斯”的不同译音），并刊登机器车出租广告：

“到李村、沧口为限，三座每天二十八元，三座半天十八元，每一英钟洋五元。

上码头一次三元五角。上崂山登窑，一座至二座洋十五元，三座十八元。来回一天在该处住车时，过三英钟，一座至二座十八元，三座二十一元，……。”

由此可见，在1912年以前，已有数量不祿太少的汽车在青岛出现并营业运输。

1914年欧战爆发，日本帝国主义占领青岛和胶济沿线，接管德国在山东的侵略权益，取代德国在山东的侵略地位。日本在对青岛进行军事占领的同时，也扩大和加强了对山东地区的经济掠夺。日本资本家争先恐后地来到山东，开办工厂，兴办商业。据1922年统计，青岛的日本资本在50万元以上者，已有80家<sup>①</sup>。工商业的繁荣，人口与外侨的剧增，日、英、美、法等数量日多的汽车，源源不断地涌进青岛。汽车运输深入到各个领域，这种现代运输工具逐步成为青岛公路运输的主力。

1922年，中国政府接收青岛，修筑乡区公路，开始有长途汽车公司营业。早期创办的长途汽车公司有青沙、即城、青即、胶红、胶塔等汽车公司。

注：

① 《山东史志资料》1982年第2辑第39页。

德、日帝国主义对青岛三十多年的占领，给青岛现代交通运输的发展以很大影响，开创了山东现代交通运输的新起点。然而，在一个殖民地城市发展起来的公路交通运输，其中必定包含着许多畸形。先进的物质文明首先为统治者和资产阶级所占有，因而早期的汽车大多数是小型客车，自用车多，以后发展起来的营业汽车，也是客运早于货运，短途多于长途。

## 第二节 山东汽车运输的兴起

山东省水路不便，昔日各县之交通，全恃官与大道。清朝末年，兴修铁路之风突起，山东境内虽有津浦、胶济铁路完成，但铁路经过县分不多，官道又颇狭窄，不便通行车辆，各地交通不甚便利。当时的主要运输工具，仍是几千年沿袭下来的骡马大车、轿子、手推车及驴驮等。这些古老的传统工具，运输效率低，劳动量大，商旅往来颇为不便，城乡物资交流不畅。

1918年欧战告终，国内局势稍见缓和，孙中山竭力倡导修筑道路，称“道路为文明之母”，他在《建国大纲》中将道路建设放在首位，列示了百万英里的公路建设计划。当时上海组织了《中华全国道路建设协会》，山东省也建立了分会，为修路“四大宗旨”<sup>①</sup>进行广泛宣传鼓动，改良道路遂成当时要务。1918年北京政府交通部颁布《长途汽车公司条例》，1919年11月，北京政府又以大总统教令公布《修治道路条例》。北洋军阀政府先后制定和颁布的这些法令、条例，在一定程度上保障了筑路的发

注：

①修路四大宗旨为：兵工筑路、省县筑路、国民筑路、析城筑路。

展，刺激了更多的官僚和商人投资创办公路交通事业，全国出现筑路热潮。

山东省修筑汽车路，始于1920年，由省长公署先组织省道筹备处，委员济南道尹兼充总办，以唐恩良为坐办，筹到款项，勘定路线，计划兴修。适值鲁北官家堤黄河决口，灾情之重，遍及鲁北各县，以致资金无着，省道计划大受影响。当时红十字会和中国华洋义赈救灾总会，纷纷募捐，发起救灾。山东省道当局遂提倡利用灾民，以工代赈，行其省道计划。先期修筑德（县）临（清）、禹（城）东（昌）（今聊城）、禹（城）惠（民）、周（村）清（河）、济（宁）曹（州）（今菏泽）等路。同时，烟（台）潍（县）路也有交通部以交通赈捐筑成<sup>①</sup>。

1923年，山东省筹备处，改称路政总局，一面管理已成路线，一面贯彻原省道计划，继修由济南经泰安、苍州至韩庄汽车路线。1926年，沿黄河大堤修筑利津至菏泽路线，济南至临清线，成立利菏汽车路局<sup>②</sup>。

山东省从1920年始修汽车路起，至1927年止，先后共修筑通行汽车路线11条，计1952公里（内包括重合路段里程171公里）。这些汽车路线多分布在沿黄河、运河和津浦铁路的鲁北、鲁西一带地区。鲁东地区则只有烟潍一线，而鲁南地区此时尚未开发。

随着公路的修筑，官营和民营汽车公司相继创办。据有关档案记载和当时呈请中央交通部立案的民营汽车公司有：

德临汽车公司 创办于1920年，有汽车4辆，经营德县至临清线客运，经由恩县、夏津、王楼等主要城镇。后由利菏汽

注：

① 《山东全省汽车路管理局特刊》第二期。

② 同注①

车路局接收经营<sup>①</sup>。

曹济汽车公司 创办人吕毓三，1922年开办，有汽车5辆，经营菏泽至济宁线，经由嘉祥、钜野、运河等主要县镇<sup>②</sup>。

即城长途汽车公司 创办人黄祝三，1922年开办，资本10万元，客货汽车5辆。经营青岛至金口线，经过主要站头青岛、流亭、即墨、殿村、柳树屯、金口<sup>③</sup>。

高东长途汽车公司 创办人鲍连瑞，1923年开办，资本10万元，汽车2辆、挂车2辆。经营高城至东昌线客运，经由高唐、博平二县<sup>④</sup>。

烟潍汽车公司 创办人赵恒光，1924年开办，资本40万元，客货汽车80辆。经营烟台至潍县客货运输<sup>⑤</sup>。

聊馆汽车公司 创办人顾庆五，1925年开办，资本6万元，汽车8辆。经营东昌至南馆陶客运<sup>⑥</sup>。

胶红汽车公司 1926年开办，资本3万元，汽车4辆。经营青岛至红石崖线客运。经过主要站头洋河、王台等<sup>⑦</sup>。

青沙汽车公司 1927年开办，汽车4辆。经营青岛至沙河线。经过主要站头流亭、城阳、即墨、古岷、门村、沙河<sup>⑧</sup>。

青即鹤利长途汽车公司 1927年开办，资本5万元。经营青岛至即墨线运输。经过主要站头四方、沧口、北曲、官庄、即墨<sup>⑨</sup>。

注：

① 《鲁、豫、晋三省志》1925年出版。

② 《中华民国商区全志》第三册“山东公路一览表”。

③ 《中国交通史》《路政篇》第462页。

④ 同注③

⑤ 同注③

⑥ 同注③

⑦ 《胶澳志》

⑧ 同注⑦

⑨ 同注⑦



胶塔汽车公司 1927年开办，资本1.3万元，汽车6辆。经营青岛至塔埠头线运输①。

这是山东省最早出现的商营汽车运输机构。在山东汽车运输创始时期，商营汽车公司规模较大，车辆较多，要为“烟潍汽车公司”和以后发展起来的“山东汽车公司”。其他商营汽车公司规模小。商营汽车业其经营者，因资金薄弱，或因组织不良，其发展有很大的局限性。加之军阀横行，战乱不已，阻碍叠生，汽车运输业的发展受到极大影响。有的被迫停业，有的经过军阀混战的劫难，被摧残殆尽，致使刚萌芽起来的商营汽车运输濒于破灭的境地。尽管如此，商营汽车运输在当时那样的历史条件下产生，发展起来，它对以后山东汽车运输的发展起了启蒙推动作用。

(待补1927年汽车道路图)

### 第三节 烟潍路官办汽车运输的创办及其演变

山东省汽车路修筑最早及路线最长者，要为烟潍公路。烟台是山东北部重要通商海口，商业繁盛，富于海产，且与多国通商贸易。潍县位于山东半岛之咽喉，东部之重要城镇，手工业发达，又是货物集散地。只因交通不便，商旅常以为苦。1920年北京政府交通部以交通附加税下，支出200万元，以工代赈修筑烟潍汽车路。交通部派赵德三为工程处长，由潍县起着手修筑。1921年潍县至龙口区间工程先期修竣，1922年龙口至烟台间工程相继竣工，全线始告完成。沿线有蓬莱、沙河、黄县、龙口、掖县。

注：

①《胶澳志》

昌邑等主要商业市场，全长 290 公里<sup>①</sup>，烟潍路开辟后成为山东东北部的一条交通主干，对促进城乡物资交流起了很大作用。

烟潍路潍县至龙口段先期完成后，交通部即成立烟潍路汽车办事处，仍任赵德三为处长，购车 20 余辆，营业运输，所订运费，每一华里二分，较其他交通工具，既廉又速，因而旅客极多，车辆不敷使用。烟潍路全线竣工后，陆续又购车 50 辆，全线营业。但由于开办伊始，限于财力，营运车辆等各方面条件尚属不足，缺乏经营经验，收入虽然可观，但开支过繁，入不敷出，营收不保。至 1924 年，交通部鉴于营业累亏，缺款补助，随即招商承办，以烟潍汽车办事处官办汽车运输，尽管仅只二年，而最后以亏累停业转归商办，但对以后官办汽车运输，开拓了道路。

1924 年，烟潍路委托民间经营，由赵恒光（即赵月修）等发起，先成立发起人委员会，推定赵恒光、隋石卿、剑子山等八人为委员，集股 40 万元，成立烟潍汽车公司，由交通部核准改归商办。委员会决议下列各项：（一）各项垫款先由委员会担任。所短 12 万元暂由银行息借；（二）组织公司概取公开性质，何界均可加入。（三）采用董事长制，予定总理 1 人，董事 9 人；监事 2 人。董事由股东选任，经理及董事长由董事会互选；（四）公司章程及规则，详为研究宣布。民营烟潍汽车公司推举高恩鸿为公司经理（又名高鼎安）。烟潍汽车公司竭力扩充营业，曾一次进口福特牌汽车 40 辆。后经陆续发展，至 1926 年，该公司计有汽车 115 辆，足供客货运输之用，每年收入六、七十万元。1927 年，烟潍汽车公司为拒缴营业牌照费，被山东督办公署路政总局接收，改为官督商办<sup>②</sup>。

注：

① 修路四大宗旨为：兴工筑路、强县筑路、国民筑路、析城筑路。

② 《山东全省汽车路管理局特刊》第二期。

烟潍汽车公司改为官督商办后，苏廷璋为烟潍汽车路局局长。1928年国民军进占山东，奉系军阀张宗昌溃逃，继而日本侵略军占领济南，各路交通皆停，唯烟潍路地处胶东，尚可勉强通车。苏廷璋去职后，股东金明九被选为烟潍汽车公司股东临时维持会主席，继续营业。但因战乱影响，车辆损坏过大，经营区域只能在烟台至沙河间行驶。1929年，山东省建设厅整理各路交通，省政务会议议决由建设厅接收烟潍路为官办。烟潍路收归官办后的情况：①

(一) 车辆情况：1927年该路由商办改为官督商办时，共有商车115辆，改为官办后，将原商车还付股本收归官有，又添置新车35辆，计有官车127辆，为该路汽车最多时期。

(二) 营业状况：1932年10月至1933年10月，官车客运收入为549,850元，商车客运收入59,203元。官方提取商车客运提成收入1,922元，路租收入18,680元。

(三) 招用商车：共招用商车四家，汽车24辆，其中商营货车二家，汽车16辆。其营业路线：

路线名称	起止地点	经过主要城镇	公里
烟莱路	烟台—城厢	牟平、鹿道口、威海、莱城	147.5
烟文路	烟台—文登	牟平、龙前汤、文登	95
烟石路	烟台—石岛	牟平、龙前汤、大水泊、高村	180
威文路	威海—文登	鹿道口、文登	57.5
威俚路	威海—俚岛	孟家庄、埠柳、俚岛	65
威石路	威海—石岛	孟家庄、崖头、石岛	102.5
莱石路	城厢—石岛	埠柳、崖头、石岛	85
合计			732.5

注：

① “烟台交通局史志办公室”供稿

(四) 行车情形：烟潍路每日由烟台和潍县两站，对开是班车12次，还有不定班车若干次，客满即开，旅客颇称便利。其他各线客车，也都有定班或不定班按时行驶。

(五) 站头设置：全线共设烟台、蓬莱、栾家口、黄县、龙口、米桥、掖县、沙河、新河、昌邑、潍县十一个汽车站，另有永福园、岗桥、八角、平畅河、解宋营、刘家沟、黄山馆、磁口、新城、平里店、神堂、灰埠、王藕、寒亭等十四处停靠站。

烟潍路自创办汽车运输，其组织形式经历了由官办、商办、官督商办，最后改归官办这样一个演变过程。上述不论那种组织形式，都有一定赢利目的。但从经营发展情况来看，随后兴起的民办“烟潍汽车公司”，反而比开初官办的成功。官办“烟潍汽车公司”虽有国家资金和政权为后盾，却以失败而告终。在半封建半殖民地旧中国，在国民党办的企业里，往往在相当程度上承袭和保存了封建衙门式的经营方式，而具有一些流弊，这是当时时代的特有现象。

#### 第四节 商营“禹东长途汽车公司”的创办

1920年，山东鲁北一带地区，先后筑成禹东、禹惠、德临等汽车路。政府当局因财政枯竭，无力兴办汽车运输事业，便在社会各阶层中倡导商办，以利交通。

1922年间，山东省议会议长宋徽五与议员鲍佛吾共商，合资经营“禹东汽车公司”，出资10万元，先购车4辆，设公司于禹城，由鲍佛吾任经理。筹备就绪后，1923年5月，经交通部核准立案，经营禹城至聊城，禹城至惠民两线的客运业务，共长200余公里。

鲍佛吾，原名鲍连瑞，字佛吾，系山东高唐堂邑县鲍家之子，生于清朝末年一个封建地主家庭，自幼读书，为清末秀才。1915年前，曾放入济南高等学堂；初在山东高立第二中学（设于聊城）任教，后在堂邑县高等小学任校长，并被选为山东商会议员，在当地是个有社会地位的知名人物。

经营长途汽车运输，当时在山东尚是一项陌生的新兴事业，而且社会政治局势又正处于极端混乱的动荡情况下，经营这种带有较大冒险性流动事业，没有一定的社会地位为后盾和具有雄厚的经济实力的商人，是不敢贸然尝试的。

“禹东汽车公司”在试办初期，因缺乏经营经验，曾一度陷入不堪状态，营业收入仅可勉强维持一般开支，票客不佳，几乎停业收摊。

宋徽吾和鲍佛吾，在社会力量的支持与鼓励下，后来经过不断探索改进，其营业情况日见兴旺。在不列两年的时间里，公司发展的规模大为可观。车辆最多时达30余辆，全为带棚客车，大型者乘坐18人，小型者乘坐9人。职工人数，由开始的几个人，增至数十人之多。公司驻地禹城，新建汽车站和车机厂各一所。汽车站内设有旅客候车室、售票室、行李房等。车机厂内设有停车场、机修间和职工宿舍。对于业务经营，在经理统管下，设有取名不同的各种管理和服务人员，如汽车站长、会计、司机长、修理技师、售票员等。两线沿途设有聊城、惠民、高唐等汽车分站或停车点，每日数车往返行驶，旅客极称便利。此外，禹东汽车公司还招收了一批多为宋、鲍两人亲友的学徒工，成立了汽车训练所，以备为事业扩大发展培养技术力量。

禹东汽车公司在经营不断发展的基础上，相继又在济南设立了德昌汽车行，以经营国外进口汽车和推销业务，一时兴盛。1924年间，禹东汽车公司发生了一起车祸事故，轧死农民吕占元，当地群众以奇闻和愤懑的心情，编了一首顺口流：“民国十

三年，汽车轧死吕占元，大人小孩无着落，赔了五十块大洋钱！”这样，高东汽车公司的名声，在聊城、高城、惠民三乡里，愈益传播开来。

鲁北一带地区，在北洋政府时期，是各派军阀频繁混战的回旋场所。高东汽车公司处于军阀混战场合里，车被无偿强征运兵输响乃为常事；坐“白车”的官兵，更司空见惯；职工遭致打骂，也不为鲜，交通中断，不时发生。这等：战祸干扰，都给高东汽车公司的顺利发展造成了严重破坏和阻挠。1928年间，正当高东汽车公司蒸蒸日上之时，国民军进攻山东，军阀张宗昌败退北撤，其部队将该公司全部车辆，悉数抢走，带往各地，无一返回，损失净尽。至此，高东汽车公司最后以破产倒闭的惨局告终。

## 第五节 利涛汽车路局的创设

利涛路汽车局，是山东省自办的第一个官办汽车运输机构。其组织形式，以干线作为经营活动的主要范围。为山东官办路线之始。

1925年，山东省督办公署计划利用黄河大堤，平整整理，修筑利津至菏泽间汽车路。河务局长林修竹兼总办，赵福昌为会办，于1926年兴工，同年8月全线竣工，全长457公里。

利涛路筑成后，山东督办公署任赵福昌为利涛汽车路局长，拨予军用汽车20辆，行驶于利津菏泽间。同时又建修陶成埠至

---

注：本节主要参攷《聊城交通局编史办公室》提供资料编写。

濯县，济南至东昌、济南至临清各汽车路。同年12月，购入新车40辆，并在洛口建成修机厂、停车场、车库等。在黄河渡口设有渡船，载运往来旅客和车辆。沿途设置通信措施，架设长距离电话，查询车辆抛锚、肇事、路阻等情况，调度指挥车辆，保障行车安全。为培养车机工人，特成立司机教练所，招收练习生80名，经过学习六个月毕业后，再入车机厂实习三个月，始能正式服务。

1927年春，陶模、济东各线工程竣工，作为利涛线之支线继续购车百余辆，专为经营客运之用。1928年初，国民军进攻山东时，奉系军阀张宗昌任赵福昌为利涛汽车路局长兼汽车运输司令。同年4月，张宗昌向河北退却，将该路之车辆带往平、津各地，利涛汽车路局遂而溃散。8月国民党山东省政府任王振东为利涛汽车路局局长，招集旧有职员，将残留汽车加以修理，随将齐河至濮阳、东昌、临清各线之交通渐次恢复。

利涛汽车路局，于1926年8月创设，至1928年4月溃散。其间仅有一年半的时间。其组织规模不断扩展，营业收入日益增多。因有黄河渡船关系，1、2、12三个月，营业情况良好，每月收入约四、五万元；3、4、9、10、11五个月，月收入三、四万元；5、6、7、8四个月，营业收入最少也有二、三万元，总计每年收入约40万元。当时油料价格尚廉，除正常费用及车辆开支外，尚有相当盈余①。

注：

① “伪建设总署公路试验报告” “山东省主要公路及汽车营运之沿革”。

初创时期山东公路运输机构组织设年代表

机构名称	住址	成立年代	撤销年代	领导机关	下属机构	本机构负责人姓名
山东省道筹备处	济南	1920年	1923年	山东省长公署 署有长岳映光	在省道修建有关事宜， 上对各县负责督理之责， 但未设专门机构	总办：济南道尹(兼) 坐办：唐恩良
山东路政总局	"	1923年	1928年 4月	山东督办公署 督军张宗昌等	利涛、烟滩、两宁 汽车路局	不 详
利涛路汽车路局	"	1926年 8月	1930年 12月	山东路政总局	利涛路各汽车站及 济南路口车机厂	局长：赵福昌
烟滩路汽车路局	烟台	1921年	1930年 12月	"	烟滩路各汽车站 及烟台车机厂	官办路局长赵德三(1921- 23年)高办经理高恩涛( 1924-26年),官督局办局 长苏廷璋(1927)



山东省道办事处  
暂订沿用官道汽车营业规则

- 第一条 凡中华民国商民设立汽车行沿用旧有官道为汽车之营业者须遵守本规则之规定。
- 第二条 在同一路线内或同一起止地矣不得有两汽车行同时营业
- 第三条 凡旧有官道如在汽车路线左右三十里以内而与该路为平行线者概不得沿用为汽车营业
- 第四条 凡旧有官道经本处查勘不便通行汽车者不得沿用为汽车营业
- 第五条 不便通行汽车之官路如汽车行情愿自行施工改良加宽所有占用土地得由汽车行运用本省土地征收法出资购租之
- 第六条 凡汽车行沿用官道营业者须造具左列各款图说书类呈请本处转呈省政府核准立案
- (一) 开办理由书 (二) 假定章程 (三) 指定官道路线起止地矣里程及经过城镇村庄 (四) 实测旧有官道路面各段宽度详细图及说明书 (五) 拟增修官道路面各段宽度详细图及说明书 (六) 创办费用概算书 (七) 营业收入概算书 (八) 汽车式样与电力之强度及车辆数 (九) 资本总额 (十) 开办人之姓名籍贯职业住址
- 前项各款图说本处有认为应行增减或不适宜之处得令其修改或派员查勘更易之。
- 第七条 凡汽车行呈请立案时按照路线每长十里缴保证金五十元
- 第八条 依前条所缴之保证金如有下列情形之一者得由汽车行呈请发还 (一) 本处认为不便通行汽车而汽车行又不愿意