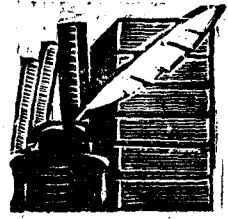


民國二十七年—二十九年

三年來之西南公路

張嘉璈題





# 編輯者言

## 西

南公路，爲抗戰以後成立之新機構，歷史甚短，以前尚無專書之輯；本編內容，自二十七年一月一日，本路統一運輸組織成立之日起，中經數度改組，以迄二十九年十

## 本

二月底止，故名「三年來之西南公路」。路行政機構，迭經調整，名稱屢更，（二十七年一月最初成立時，名西南公路運輸總管理處，嗣改稱西南公路運輸管理局，二十八年八月運輸劃分後，復改稱西南公路管理處，運輸部份，則由川桂公路運輸局辦理。）爲行文便利起見，概稱「本路」；其有特殊情形，不能以本路二字稱代之處，在二十八年八月一日前，則稱「管理局」或本局，以後則稱「管理處」，「川桂局」，或本處。

## 本

書內容，包括本路三年來之進展及變遷，文內本年，均指二十九年，其他則書明二十七年，或二十八年字樣；全書敘述，着重事實，雖爲外界批評本路之文字片段，間亦將原文採入無諱，故本書可作西南公路締造之信史觀。

## 本

書採取新聞紀事體裁，除就性質分爲若干章外，各章重要事項，均另冠以小標題，俾閱者未閱內容，僅覽標題，即可知其梗概。

## 本

書附件，有同一性質而分列甲乙兩表者，（如第三章「業務」客貨運量及收入表等）乃係改組後，就業務機構單位分列，前者表示西南公路運輸管理局時期，後者表示川桂公路運輸局時期，營業情形不同，分列二表，以醒眉目。

## 本

書第六章（財務）內附表之一部，係按照會計年度編製者；惟我國會計年度，自二十七年年起，改爲歷年制，故二十七年一月至六月，爲結束廿六年度者；廿七年度實行新制，爲時祇有半年；（七月至十二月）廿八年度起，始爲自一月一日至十二月三十一日歷年制之完全實施。

## 本

書印刷，以種種原因，分三處承印，致臨時發生之困難特多，尤以文中附件圖表百餘件，原係各就性質與本文相銜接，祇以分地印刷關係，雖於校樣時，竭力注意圖整，然因限於事實，盧前王後，仍所難免，閱者諒之。

## 本

書承各主管部份負責同仁，熱誠協助；如錢豫格先生，丁守常先生之工務；李偉超先生，陳振耀先生之財務；張丹如先生，林淦青先生之材料；胡希顯先生，胡明哉先生之管理；或供給材料，或詳加審閱。又承邵禹襄先生惠予指導；殷漢初先生繪製本書路線圖，及各種美術字體；烏叔養先生担任本書封面及全部插圖木刻；沈莫衰先生繪製各種統計圖表及美術設計；此外尚有任浩如先生，陳恪昉先生，李文耀先生，孔勇錦先生，或監督排印，或親任校對，夜以繼日，辛苦異常，本書得於極短促之期限內，早覩厥成，皆諸君之力也。

# 序一

夫決勝疆場，繫於將帥之韜略。而運用機先，端賴交通之迅捷。西南諸省，號稱山國，輪軌未通，交通阻滯。烏道羊腸，懸崖峻壁，所在皆是，雖各省所築之省道，大都均已通車，而範圍不出一省，設施未能統一，不能適應戰時之需要；中央有鑒於此，亟亟焉謀所以統一運輸及管理之道，藉與軍事相配合，而收指臂之效；西南公路之名稱，於焉成立。

西南公路，東起長沙，西迄昆明，南抵柳州，北達重慶，更以川湘路爲其陪線，地接五省，廣輓歐陸，全長三千四百餘公里，幾合平漢、津浦、粵漢三大幹線之總長而有餘，爲抗戰時期後方唯一之大動脈。軍興以前，公路交通，僅居輔助地位，迨天七七事變爆發，抗戰序幕隨之而啓，情勢急變，公路遂一躍而居於重要地位。次華受命籌備西南公路交通事宜，深感責任之重大，加以政府西遷，時局阨危，海口封鎖，運輸阻梗；內而人員零落，器用匱乏，經費支絀，外匯困難；外而分段接管，計劃改善，萬緒千頭，不遑甯處；以言車輛，則僅有各方移交之舊車七十餘輛；以言設備，則僅有長沙絲茅冲鐵鎚數柄之修理間；若以本路所負五省聯運及統一管理之使命相比照，言之幾難自信！時局之動盪既如彼，而物質之窳陋又如斯，幸以同人之艱苦奮鬥，一德一心，各就本位，各竭所能，勞瘁不辭，毀譽不計，用能步步克服，排除萬難，苦幹逾年，規模粗具。嚮之視爲唯一嚴重之車輛問題，至斯而由舊車數十輛，進而至有各種新車八百餘輛矣；修理設備，由工具簡陋之長沙修理間，逐漸擴展而至擁有沿線大小十餘修理廠所矣；他如車站及旅客招待所之新建築，亦已

次第完成二十餘處，本路之基礎，至是而漸臻鞏固焉。

二十八年七月，本路車輛日增，業務日繁，中央以原有組織，難期管理周密，遂謀調整，將運輸業務及工程管理，劃分辦理，爰有川桂公路運輸局之設置，專辦本路所轄各線內之運輸業務，而以西南公路管理處，負責本路各線之工程與管理。嗣以運輸需要，有增無減，人力物力，仍感分化，復由中央於二十九年一月，特設中國運輸公司，接辦川桂局運輸業務，作更進一步之集中管理。至本處則仍本既定方針，繼續推進，尤以興建大橋，改少渡口，添築新路，改善舊線，及設置沿線各管理站，為本年度工作之重心。

回溯本路成立以來，荏苒光陰，已閱三稔，在此大時代之過程中，中央對此後方交通機構，不惜殫精竭慮，一再調整，無非欲使人盡其材，物盡其用，俾增加運輸之經濟，與夫效率之提高，以爭取我民族最後之勝利耳！我同仁服務斯路，自應仰體中央意旨，本過去之精神，再接再厲，益加奮勉，盡國民本位之天職，而為我神聖抗戰最前哨之一員。茲值本路第三年工作告終之際，因哀集三年來一切經過情形，無飾無隱，彙編成帙，一以就正於當世之賢達，一以檢討過去奮鬥之經過，儻承不吝賜教，惠予批評，則他日西南大道，如砥如矢，行軍轉粟，朝發夕至，登蜀道無難，使西陲永固，庶幾亦有利於國乎？是為序。

中華民國二十九年十二月 薛 萃

## 序二

建設公路爲目前當務之急，而西南各省爲後方之重鎮，夫人而知之矣。然則西南公路關係之重大，奚待龜筮？溯自本路統一運輸管理機關成立以來，忽忽已歷三年，外則接收路線，擴充業務，內則整飭人事，計劃推行，萬緒千端，相當繁劇，賴同仁之一德一心，通力合作，幸能克服環境，免於隕越。二十八年八月，奉 大部令設川桂公路運輸局，專營本路所轄各綫運輸業務，命衡攝局篆者五月，旋即結束。於此五月中，仰體政府注重運輸之至意，嘗竭其棉薄，努力奮鬥，且因燃料器材之運輸問題，曾數赴海防等地躬親督促，覺種種困難，誠有令人出乎意料者；如同登配備車輛之棘手，龍州僱船裝卸之不易，邕柳水運之艱難，皆非親歷其境者所能置信！然運輸之效率，端賴燃料與配件之無缺，否則雖有新車進口，亦無從發揮其效能。他如各路運輸之繁劇，業務管理之複雜，及人才羅致之不易，凡參與後方工作者，當能想像得之。因環境之困苦，遂使預定計劃，不能迅速達到，工作表現，亦未能盡如人意，然而員工之夙夜辛勤，胼手胝足，蓋已盡其最大之努力矣。茲本路輯印三年來之西南公路一書，衡以川桂局歷史甚短，且與本路息息相關，因將五月來之梗概，列載於內，爲時甚暫，建樹無多，自視亦殊抱媿也。至本路締造之經過，與夫茲編之宗旨，次幸處長已言之矣，故不贅。

中華民國二十九年十二月 莫衡序於貴筑虎峯別墅

# 三年來之西南公路

## 總目

- 封面（木刻三色套版）
- 封面內頁（西南公路里程簡表）
- 西南公路彩圖（木刻四色套版）
- 西南公路路線圖（鋅版）
- 西南公路分佈歐陸示意圖
- 序一
- 序二

# 內容提要

頁數

## 第一章 本路史的回顧

西南公路之興築——統一運輸之發軔——統一管理之經過——最初之幹部人員——辦事處三度遷徙——正式遷局址於

一——二二

貴陽——添設川桂運輸局——成立中國運輸公司——變更內部組織

## 第二章 接管各路情形

接收前之概況——湘——黔——川——桂——滇——川湘幹線——川滇東路——滇緬公路

一三——二六

## 第三章 業務

組織概況——發現種種困難——採用分段制——改總段為區——整理站務——設餐宿站——辦旅客招待所——儲備汽

二七——五四

油——添購車輛——裝配車身——車輛之調度——特約商車——統一運價——客運收入——貨運收入——重要運輸舉

例——各項章則表觀之擬定——設印票間

## 第四章 機務

機務概況——長沙時期之修車設備——成立貴陽大修車廠——添設機械廠——擴大修車廠為修理總廠——遷廠址於馬

五五——八六

王廟——沿綫廠所之籌設——三渡水車身製造廠——保養與修理——分段行車——司機技工之管理——基本及里程工

資——燃料代用品之試驗——國產機油之試用——機車廠之沿革及概況

## 第五章 工程

接收時本路工程情形——湘境長晃段——黔境四大幹線——川境渝松段及碁茶段——桂境柳六段——滇境平昆段——

八七——一一〇

接收時養路狀況——確定改善方針——成立各段改善工程處及橋工處——渡口改建橋樑——重安江大橋——烏江大橋

——懷遠及三江口兩大橋——重建及加強舊橋——盤江橋——施秉橋——江西坡橋——板栗坪橋——其他各橋——加

強渡口設備——辰谿渡——烏江渡——長江渡——懷遠渡及三江口渡——其他渡口——修改最危險之路線——大修路

面——新築路線——澈底破壞戰區道路——確立養路組織——興建道房——設置交通標誌——籌建車站車庫——籌建各工程處房屋——編製標準圖表——召開工務會議——三年來工程進行之回顧——補充道班之困難——採辦養路材料之困難——招商之困難——運輸上之困難——空襲之損害

### 第六章 財務

一一一——一四四

管理局時期之財務概況——關於資本者——五百萬元案——二百九十萬元案——一百四十三萬九千元案——二十萬元案——關於借款者——貿易委員會——粵本局及工礦調整處——中央銀行——郵政儲金匯業局——大業公司——關於折舊者——關於營業者——汽油價格之變動——廿六年度——廿七年度——廿八年度——管理處財務概況——養路費之徵收——預繳保證金辦法——各項工款之支出——經常費之支出——川桂局之財務狀況——繼承資產與增加資產——關於借款部份——關於折舊部份——關於營業部份——移交經過情形

### 第七章 管理

一四五——一五六

管理科之設立——統一徵收養路費——官車繳費辦法之變更——委托代徵養路費——修正養路費徵收率——設立沿線管理站——辦理聯合檢查——成立各區辦事處——經管汽車牌照及駕駛人執照——召開管理會議

### 第八章 材料

一五七——一六八

料運概況——材料之採購——材料之轉運——香港——海防——同登——南寧——昆明——材料之儲轉——貴陽庫——昆明庫——柳州庫——宜山庫——晃縣庫——辰谿庫——海棠溪庫——材料庫之管理——加油站之設置——油料之收發——外界車輛加油——付現加油——記賬加油——借油還油——料賬之登記——分十大類——統一名稱——三位編號——劃一單位——原始單據——登記工作——變更組織後之材料室——材料分類——材料之購辦——材料之發調——材料之損失及盈餘

### 第九章 電訊

一六九——一七四

最初電訊狀況——整理計劃——無線電報——有線電話——現在本路電訊狀況



第十章 訓練

一七五——一八〇

第十一章 員工福利事業

一八一

司機之訓練——業務人員之訓練——路警之訓練——路警管轄之變遷——監工之訓練

員工福利會——成立新運分社——提倡集體生活——改進衛生設施——設衛生事務處——創巡迴診療車——舉辦

消費合作社——出版事業

# 三年來之西南公路

## 第一章 本路史的回顧

西南公路之興築

西南公路，東起長沙，西迄昆明，北自重慶之海棠溪經貴陽南走而抵柳州，更以川湘路爲其輔助線，其興築始於民國十七年之長沙常德段、及貴陽至馬場坪、黃果樹、松坎三段，至二十四年東路之湘黔線，南路之黔桂綫，北路之川黔線，先後完成，二十五年西路之滇黔線亦相繼竣工，西南公路全線至是遂行完成，以貴陽爲其核心。

統一運輸之發軔

民國二十六年七月一日行政院、軍事委員會、全國經濟委員會、軍政、交通、鐵道三部，及川、滇、黔、湘各省當局，在京集議，改進西南公路交通辦法，以長沙至貴陽，貴陽至昆明，及重慶至貴陽爲聯運線，另組西南各省公路聯運委員會主其事，於同年九月二十日成立辦事處於長沙，即舉辦長沙至昆明，及貴陽至重慶之聯運。當時客貨運輸，尙不頻繁，長沙至貴陽，計劃每日對開客車二輛，貴陽至昆明，及貴陽至重慶，每日各對開客車一輛。除區間運輸及養路管理等項，仍由各省自辦外，凡聯運客貨，均由聯運委員會統籌辦理，本路統一運輸，此時已略具雛形。

統一管理之經過

其後戰局日益開展，後方運輸，急如星火，深感原有組織，尙不能與需要相配合，爰由現貴州省政府吳主席鼎昌，交通部張部長嘉璈、經濟部翁部長文灝，財政部秦次長汾，資源委員會錢主任委員昌照等，擬具辦理西南各省公路運輸計劃大綱，（見附件二）函呈行政院孔院長，（見附件一）建議改組西南各省公路聯運委員會，爲西南公路運輸總管理處（以下簡稱「總管理處」），仍隸全國經濟委員會，是爲本路統一運輸與管理之實現。

### （一）吳主席等上孔院長函

唐公副院長鈞鑒：查西南各省公路運輸，於經濟國防並多關係，去歲各部會迭奉 委座電令並經 鈞院會議通過，設立西南各省聯運委員會辦理西南各幹路聯運事宜，惟以時值平常，僅求達到聯運目

的，未將各省路權完全接管，以致對於客貨運輸車輛調度，未能盡量統籌。值此非常時期，種種困難隨時發現，鼎昌等一再會商，愈以爲宜加改組以應需要，滇緬公路業荷 鈞長撥款與借，國際交通實多利賴。貴陽柳州一線，北通湘鄂，南接安南，亦關重要，似應加入聯運範圍，以完成西南公路運輸幹網。茲謹擬具辦理西南各省

## 三年來之西南公路

二

公路運輸計劃大綱，送請 鑒核敬候 裁督施行，專肅，祇請鈞安

吳鼎昌

張嘉璈

翁文灝

錢昌照

秦汾

### (一) 辦理西南各省公路運輸計劃大綱

一、路線 運輸路線暫以左列各幹線為範圍：

(一) 長沙貴陽線約長 一〇一〇公里

(二) 貴陽重慶線約長 五三一公里

(三) 貴陽昆明線約長 六六〇公里

以上三線原係西南各省公路聯運委員會聯運線

(四) 貴陽柳州線約長 六二五公里

此線南經邕甯以通安南北接衡陽經長沙以達武漢關係重要

(五) 昆明至緬甸線約長 七七五公里

此線已由中央撥款興築三四個月內可以完成

以上五線總長約三六〇一公里

二、組織

由全國經濟委員會設立「西南公路運輸總管理處」就原

管理處統籌管理

(二) 各該路線原有之車輛配件燃料及一切設備由各公路局交

總管理處接收使用其接管及作價辦法另定之

(三) 各該路線仔職員工由總管理處繼續任用

(四) 總管理處應即改善路面橋涵渡口以適應大量運輸

(五) 總管理處應即添置車輛增加設備以適應非常時期之運輸

需要

(六) 各路養路事宜由總管理處辦理仍由地方政府儘量協助

(七) 沿路通訊設備由交通部轉飭電政機關協助總管理處辦理

之

(八) 沿路治安保衛事宜由各省負責辦理

(九) 沿路食宿及客貨招攬得由總管理處委託中國旅行社代辦

之

四、資金：

(一) 西南各省公路聯運委員會各部會已交之款：

甲、軍政部 五〇，〇〇〇元

乙、交通部 一〇〇，〇〇〇元

丙、鐵道部 一〇，〇〇〇元

丁、全國經濟委員會 二〇〇，〇〇〇元

以上共計 三六〇，〇〇〇元

(二) 照第三項辦法(二)各公路局所交車輛配件燃料等作定之價格

最初之幹部人員

程，(見附件三)訂定接管各省有關各公路辦法，(見附件四)本路專業由此發軔。

乙、添建修車廠加車站車庫擴充車站及增加其他設備約

需一，〇〇〇，〇〇〇元

丙、改善工程費約需二，〇〇〇，〇〇〇元

以上共需五，〇〇〇，〇〇〇元

五、柔務 總管理處車輛專供客貨及公物運輸之用軍用車在各幹線行駛通過時應儘量予以便利

二十六年十二月七日，行政院第三百四十次會議，通過成立「西南公路運輸總管理處」，同月十六日，由全國經濟委員會派薛次莘為處長，王世圻為副處長，周鳳九為工務總工程師，楊得任為車務總管，夏憲講為材料主任，陳士廉為機務總工程師，夏鄭鵬為營業主任，李軻哉為秘書主任，李偉超為會計主任。頒布西南公路運輸總管理處組織規程，(見附件三)

### (三) 全國經濟委員會西南公路運輸總管理處組織規程 (二十六年十二月十六日)

第一條 全國經濟委員會為辦理西南各省幹路運輸管理及工程改善事宜設置西南公路運輸總管理處

第二條 總管理處設左列各組室分掌各項事務：

- 一·車務組 掌理關於車輛之調度站務之管理等事項
- 二·機務組 掌理關於車輛之修造及其他機械電訊設備等事項
- 三·工務組 掌理關於公路工程之改善與修養等事項
- 四·營業組 掌理關於沿路經濟之調查及客貨之招徠等事項
- 五·材料組 掌理關於車輛燃料機器配件等之採辦與保管等事項
- 六·會計室 掌理關於營業收支稽核統計及其他會計事項
- 七·秘書室 掌理關於文書庶務人事及不屬於各組室事項

三年來之西南公路

第三條 總管理處處長一人承本會之命綜理處務並指導監督所屬職員副處長一人輔助處長處理處務

第四條 總管理處設車務總管一人主管車務組事務機務總工程師一人主管機務組事務工務總工程師一人主管工務組事務營業主任一人主管營業組事務材料主任一人主管材料組事務會計主任一人主管會計事務秘書主任一人主管秘書室事務

第五條 總管理處處長副處長會計主任由會委派車務總管機務總工程師工務總工程師材料主任營業主任秘書主任由處長請會委派其餘職員由處長委派報會備案

第六條 總管理處為便利處務進行起見設置車務段養路段修車廠工

第七條 總管理處為便利處務進行起見設置車務段養路段修車廠工

第八條 各組室為辦事便利起見得分股辦事

第九條 總管理處辦事細則及其他一切管理取締規章均由處擬定呈

三年來之西南公路

會備案

第十條 本規程自公佈日施行

(四) 西南公路運輸總管理處接管各省有

關各公路辦法(二十六年十二月十六日)

- (一) 西南公路運輸總管理處(以下簡稱總管理處)應行接管各省有關各公路之人員資產及作價辦法等悉依照本辦法辦理之
- (二) 各省公路主管機關應行劃歸總管理處接管之人員資產等依照下列各項移交之
  - (甲) 路線 現在已經完工行車之路線造冊開列路段名稱起訖地名及其里程包括各路段內之橋涵路基路面行道樹及交通標誌等
  - (乙) 車輛 照民國二十六年七月至十二月各該省行駛於各該段路線上客貨車輛之平均數加該數三分之一之預備車為移交標準(貨車至少以客車五分之一為移交標準)此項移交之車輛應造冊開列各車種類牌號原價購進年月引擎號碼噸位(客車須註座數)備胎數原車胎新舊成數(或裝換年月)及隨車工具名稱數量等
  - (丙) 房屋 沿線之站房棧房油庫棧房等建築物應悉數造冊開列名稱地點間數(或容量)原造價及建築年月等如房屋原係向人租用者則應將租賃權轉移並應在移交冊上註明租期及其他要點
  - (丁) 機器渡船工具器物 沿線有關各種機器(包括修車廠機器築路機養路機養路滾等)渡船(包括人力渡船機輪渡船等)工具(係屬資產而非消耗者)及一切通訊設備公器公物應悉數分別造冊開列種類名稱數量原價購進或建築年月等
  - (戊) 材料 沿線存儲之配件燃料油料車胎及其他材料應悉數造冊開列名稱數量及購價等由總管理處分別照價付現購贖
  - (己) 人員 除主管總機關內人員外凡接收路段內車務機務材料養路等員工及移交車輛之隨車司機應分別開列名冊加註職稱略歷到差年月原薪額實支額主管工作等
  - (庚) 其他 其他沿線應行移交之查產物件及員工等由總管理處視需要酌定接管之
- (三) 第二條內乙丙丁三項應作定價格列入總管理處資產項下其估價辦法以全國公路交通委員會統一公路會計制度設計委員會所定折舊率為標準
- (四) 總管理處於接到上項清冊後即派員會同各該公路主管機關之代表點驗接管但在點驗未完畢前仍由各該公路機關負責保管人員負責保管所有估價讓購事宜由雙方另行派員辦理
- (五) 各省公路主管機關對於應行移交之各路段如原有營業盈餘者由總管理處按照下列各項之規定補償之
  - (甲) 總管理處會同公路主管機關清查民國二十六年下半年份(七月至十二月)內各該路段之營業總收入除去總支出(連折舊在內)所得平均每月淨利數由總管理處於接管後按月照該淨利數之八成補償該公路之主管機關
  - (乙) 計算該淨利數時應同時查明該時期內平均每月之營業車輛數及路線里程如移交之車輛不及該時期內之數目或路線里程減少時則上述甲項之補償數應照比例遞減

(六) 總管理處于行會計年度終結算營業收支如有淨利時(開支包括補償各省之數及各項折舊)應再按照下開公式撥補各有關公路主管機關

撥補( )  
總管理處  
撥補( )  
總管理處

### 辦事處 三度遷徙

二十六年十二月十八日，初設辦事處於長沙北大路，時僅平房一間，除一桌四椅一炭盆外，餘無所有。而人員缺乏，尤感棘手。迨同月三十日派秘書李軼哉接收西南各省公路聯運委員會後，始得漸具規模。同時遷辦事處於該會原址中山堂。二十七年一月一日，正式成立「總管理處」於長沙，旋改隸交通部管轄，並改西南公路運輸總管理處為西南公路運輸管理局，(以下簡稱管理局)仍任薛次辛為局長，王世圻為副局長，並添派莫衡為副局長。以業務日益發展，原有中山堂辦公地址，不敷應用，乃於是年二月間，遷局址於靈官渡。同時副局長莫衡，率領首批人員七名到達貴陽，賃得南通路七號，最後進房屋三間，為辦公兼住宿之所，設備等等，均付缺如，該屋前二進為一旅館，喧鬧嘈雜，不宜辦公，每於夜深人靜後，一燈相對，批閱公牘，親譯電報。(其時尚無譯電室)三月一日公布本局暫行組織規程，十八日奉核准本局辦事細則。自四月起開始次第接收長晃、筑柳、筑昆、渝沅各段。

### 正式遷局 址於貴陽

同年六月遷局址於貴陽鹽行路六十號，十二月復遷至禹門路一三三號虎峯別墅，即今之局址。二十八年二月添派馬軼羣為副局長，兼轄川滇東路，因路線日益拓展，業務繁重，人事複雜，乃於二十八年三月，呈准修正組織規程與辦事細則(見附件五)，改機務等「組」為「科」，合併車務營業兩組為業務科，並依據組織規程第十二條，設置段辦事處(見附件六)辦理運輸及工程事務。

## (五) 交通部西南公路運輸管理局組織規程

(二十八年三月九日部令公布)

- 第一條 交通部為辦理西南各省幹路運輸管理及工程改善事宜設西南公路運輸管理局
- 第二條 管理局設左列各科

一、總務科 掌理文書人事出納事務編審警衛及不屬於其他各科事項(下設文書人事事務出納警衛編審六股)

二、業務科 掌理車輛調度營業計劃交通管理通訊設備與站務輪渡等之管理及其他有關業務事項(下設綜核調度營業交通通訊五股)

三年來之西南公路

三年來之西南公路

三、機務科

掌理車輛輪渡之保養修理修車廠所之管理  
考核機器配件之設計製造行車消耗之稽核  
統計及其他有關機務事項(下設考工廠務  
計劃三股)

四、工務科

掌理公路工程之改善修養與其他有關土木  
工程事項(下設養路工程營造計劃四股)

五、材料科

掌理車輛燃料機器配件與各項工程上應用  
材料之採購轉運保管及收發等事項(下設  
採購備轉考核登記四股)

六、會計科

掌理本局一切會計事項(下設稽核賬務檢  
查三股)

第三條

管理局設局長一人承本部之命綜理局務並指揮監督所屬  
員工副局長一人至三人襄助局長處理局務

第四條

各科設科長一人承承局長督率所屬辦理各科主管事務  
各科分設辦事每設股股長一人科員一人至三人辦事員二

第五條

人至四人承承主管科員辦理各股主管事務  
管理局設秘書一人至二人助理秘書一人至三人承承局長

第六條

之命辦理機要審核及其他交辦事項  
管理局設正工程師副工程師司幫工程師及工務員分派各部

第七條

份乘承承長官之命辦理工程技術事項其自願視事務之繁簡  
隨時呈請核定之

第八條

管理局為稽查業務得設視察員其自願隨時呈請核定之  
管理局於必要時得設專員一人至三人

第九條

管理局於必要時得酌用助理員雇員及練習生  
管理局局長副局長由部派充科長股書專員正工程師副工

第十條

程司由局長遴員呈部派充其他職員由局長委派並呈部核  
准備案

第十一條

會計人員依照交通部附屬機關會計人員任用章程任用之  
管理局為辦理運輸及工程事務得設辦事處工機處修理廠  
機械廠材料庫訓練所等其組織另定之

第十二條

管理局於必要時得指派高級職員長駐重要地點乘承局長  
辦理特定事務及對外接洽事宜

第十三條

管理局辦事細則及其他一切規章均由局擬定呈部備案  
本規程自公布之日施行

第十四條

本規程依據交通部西南公路運輸管理局暫行組織規程第十  
二條之規定製定之

第十五條

處暫行組織規程(廿八年三月九日核准備案)

(六)交通部西南公路運輸管理局段辦事

第一條

本規程依據交通部西南公路運輸管理局暫行組織規程第十  
二條之規定製定之

第二條

段辦事處設下列各股分掌事務：  
一、總務股 掌理段內文書人事事務出納警衛及不屬其他  
各股事項

二、業務股

掌理段內車輛調度客貨運輸車輛檢查及通訊  
等事項

三、機務股

掌理段內廠所管理機務行政及應急材料之購  
配等事項

四、工務股

掌理段內道路保養房屋修繕及其他工務事項  
五、會計股 掌理段內會計事項

第三條

段辦事處設主任一人承承局長之命主管段內事務並指揮監  
督所屬員工必要時得設副主任一人襄助主任辦理段內事務

第四條 各股設股長一人秉承主任之命督率所屬辦理各股主管事務

第五條 各股設股員一人至二人辦事員一人至五人秉承主管股長之命辦理各股事務

第六條 段內車站貨站修車廠所裝路所無線電台等分別設置站長副站長站員廠長管理員及報務員秉承長官之命辦理主管事務

第七條 段辦事處及段內屬站廠所等得視需要設助理員書記及總

第八條 段辦事處及段內各站廠所工程技術等事項由局長就局內正

第九條 主任副主任由局長遴選呈部派充其他職員除會計股人員依

第十條 本規程自呈請核准備案之日施行

**添設川桂運輸局**

自二十七年一月「管理局」成立後，接收各省幹線，歷時一年，至二十八年一月，始完成全部接管工作，開始調整全線組織，逐步推行統一運輸與管理，惟時戰事日趨緊張，軍運民運日見繁重，運輸工程二者之集中處理，試辦僅及半載，萌芽初茁，成效未著，而已感工作範圍過於龐大，原有機構，勢難兼籌並顧，應付裕如。當局有鑒於此，因即迅謀補救，再為調整，決定將運輸業務與工程管理劃分辦理，於七月二十日訓令改組，（見附件七）添設川桂公路運輸局（以下簡稱「川桂局」）專辦運輸業務，（見附件八）調莫衡為該局副局長，代理局長職務。設西南公路管理處（以下簡稱「管理處」）辦理工程管理事宜，（見附件九）任薛次辛為處長，蕭衛國為副處長，並將川滇東路劃出，另設川滇公路管理處，調任馬軼羣為處長，八月一日起，原有之西南公路運輸管理局，即行結束，新處局分別成立，（見附件一〇）繼續工作。

**成立中國運輸公司**

「川桂局」成立後，將原來兼理工程與運輸之各總段辦事處，改為區辦事處，（見附件一一）專負運輸之責，隸屬該局，至工程及管理方面，則由「管理處」設立各段工程處，以專責成。經此調整後，數月以還，業務突飛猛晉，運輸需要，有增無減。惟運輸機關林立，人力物力，仍感分化，工具經濟，猶難充實，遠美國公路專家謝安，白熙，范百德三君，應政府之請，來華協助當局改進公路運輸，經兩月之實地考察，認為本路之運輸業務，應有更進一步之集中管理，經濟組織，爰建議政府，設立國營公司，以增加運輸經濟與工作效率，經行政院呈准國民政府，特許設立中國運輸股份有限公司，集中辦理國內運輸業務，定於二十九年一月一日正式成立，同時誕生甫及五月之「川桂局」，即行結束，移轉業務。（見附件一二，一三）

原「管理處」則一仍原狀，不在改組之列。



(七) 交通部令(二十八年七月二十日)

查本部設立川桂公路運輸局，辦理重慶貴陽線，貴陽柳州線，貴陽長沙線，綦江三角坪線各公路運輸業務，並在川滇公路運輸局未成立以前，將昆明貴陽線運輸業務由該局暫行兼管。又設立西南公路管理處，辦理重慶經貴陽至柳州，長沙經貴陽至昆明，及綦江至三角坪等各公路工程事宜。又設立川滇公路管理處，辦理川滇東路工程事宜，在川滇東路運輸局未成立以前，所有昆明至瀘州運輸事宜，並由川滇公路管理處兼辦。並派薛次莘為西南公路管理處處長，馮軼羣為川滇公路管理處處長，莫衡為川桂公路運輸局副局長，代理局長職務。除分令外，合抄發公路運輸總局暫行組織規程，公路運輸局組織通則，公路管理處組織通則各一份，令仰該局遵照結束，會同各該處長，代局長，分別移交接管具報為要。

(八) 交通部川桂公路運輸局組織規程

(二十八年十二月二十二日修正備案)

第一條 交通部籌辦川桂幹路及其支線各公路運輸業務及運輸

上之設施事項設川桂公路運輸局直隸於公路運輸總局

第二條 本局設左列各課室

(一) 總務課 掌理文書人事出納庶務編審警衛建築及

不屬於其他各課事項(下設文書人事事

務出納警務編審建築七股)

(二) 業務課 掌理車輛調度客貨營業通訊設備與站務

等之管理考核及其他有關業務事項(下設綜核調度營業電訊四股)

(三) 機務課

掌理車輛輪渡之使用保養修理及修理廠所之管理考核行車消耗之稽核統計機器

配件之設計製造及其他有關機務事項(下設考工廠務計核設計四股)

(四) 會計課

掌理本局一切會計及統計事項(下設稽核查賬務三股)

(五) 材料室

掌理車輛燃料機器配件及各項急用材料之採購運輸保管及收發等事項(下設採購備轉考核登記四股)

購備轉考核登記四股)

第三條

本局設局長一人承運輸總局之命綜理局務並指揮監督所屬員工副局長一人至二人襄助局長處理局務

第四條

各課設課長一人材料室設主任一人兼承局長督率所屬辦理各課室主管事務

第五條

各課室分設辦事每設股股長一人課員一人至三人辦事員二人至五人兼承主管課長或主任辦理各股主管事務

第六條

本局設秘書一人至二人助理秘書一人至三人兼承局長之命辦理機要審核及其他交辦事項

第七條

本局設正工程師三人至六人副工程師六人至十人幫工程師十人至十六人及工務員若干人分派各部份兼承承長官之命辦理技術事項

第八條

本局為研究計劃技術及業務事項得設專員一人至三人

第九條

本局為稽查業務機務等得設稽查員其員額每營業區一人

至二人

第十條 本局於必要時得酌用助理員僱員及練習生  
本局局長副局長正工程師副工程師由運輸總局局長遴員  
呈請交通部部長派充課長主任及秘書專員由局長遴員呈  
請運輸總局派充報部備案其他職員由局長派充報請運輸  
總局呈部備案

第十二條 會計人員依照交通部附屬機關會計人員任用章程任用之  
本局為辦理運輸業務得設區辦事處修理總廠修理廠所機  
械廠停車場車身廠材料庫油庫訓練所板車管理處轉運處  
車站貨棧旅舍食堂等其組織另定之

第十三條 本局於必要時得指派高級職員駐簡要地點秉承局長辦理  
特定事務及對外接洽事宜  
第十四條 本局辦事細則及其他一切規章另定之  
第十五條 本規程自公佈之日施行

### (九) 交通部西南公路管理處組織規程

(二十九年一月二十四日核准備案)

第一條 交通部為辦理西南各省幹路行政及養路工程事務設西南  
公路管理處

第二條 管理處設左列各科：

- (一) 總務科 掌理文書出納人事事務及不屬於其他各  
科事項(下設文書人事出納事務四股)
- (二) 管理科 掌理車輛及駕駛人之登記檢驗發照收費  
公路運輸費之督察公路旅行之提倡指導  
及其他有關公路管理事項(下設發照稽

三年來之西南公路

查調查三股)

(三) 工務科

掌理公路工程之改善修養地方公路之督  
察協助及其他有關土木工程事項(下設  
道路橋樑營造工事四股)

(四) 會計科

掌理本處一切會計事項(下設稽核帳務  
編檢三股)

第三條

管理處設處長一人承本部之命綜理處務並指揮監督所屬  
員工必要時得設副處長一人至二人襄助處長管理處務

第四條

管理處設總工程師一人秉承處長主持工程技術事務  
各科設科長一人秉承處長督率所屬掌理各科事務科員  
四人至十二人辦事員八人至十六人承長官之命分掌事務

第五條

各科得設辦事各股股股長一人

第六條

管理處設秘書一人至二人必要時得設助理秘書二人至四  
人秉承處長之命辦理機要審核及其他交辦事項

第七條

管理處設正工程師十人至十五人副工程師十二人至十八  
人幫工程師十五人至二十人工務員十八人至二十五人分  
派各部份秉承長官之命辦理工程技術事項

第八條

管理處為稽查路線管理及工務督運運輸業務情形得設視察  
員八人至十二人

第九條

管理處為承交通部之命督察地方公路起見得設督察工  
司六人至十二人

第十條

管理處於必要時得設專員一人至二人

第十一條

管理處於必要時得酌用助理員僱員及練習生

第十二條

管理處處長副處長總工程師由部長派充科長秘書專員正

# 三年來之西南公路

工程司副工程司由處長遴員呈請部長派充其他職員由處長派充早部核准備案

## 第十四條

管理處為辦理交通管理及工程事務得設辦事處檢查站其組織及人員名額另定之

## 第十五條

管理處於必要時得指派高級職員駐紮重要地點秉承處長辦理特定事務及對外接洽事宜

## 第十六條

管理處辦事細則及其他一切規章另定之

## 第十七條

本規程自公佈之日施行

## (一〇) 告同人書 (二十八年八月一日)

敬啟者：本局近數月來，以車輛之漸增，運輸之頻繁，事業日見發達，已非原有領袖所能兼籌並顧，應付裕如，大部於是有改組之舉。鑒於以前運輸業務與工程管理之集於一局，職務龐雜，不克專心，難免顧此失彼，故將各運輸管理局之運輸管理，量為劃分。在運輸方面：設川桂、川滇、川陝、甘新等運輸局，而以大部運輸總局總其成。在管理方面：設西南、西北、川滇等公路管理處，而以大部公路總管理處總其成。由獨辦理川桂運輸，以重慶至柳州為其幹線，湘黔、川黔、川滇二段為其支線。世圻任運輸總局副局長。軼羣辦理川滇公路管理，並籌備本路運輸。次莘則辦理西南公路管理。如此職務雖經重行劃分，而精神可依舊一貫。溯自本局開辦以來，籌路設礎，百端草創；由數人而至數十人之經營擊劃，以迄數百人而至數千人之衆擎共舉。各人之任務雖有不同，而竭誠以效力於局務則一。經此劃分，莘等雖似分道揚鑣，實則異途同歸。回相同人已往之精神團結，益望今後之一心一德，本此

一貫之精神，勇往邁進，以完成後方交通之使命。敬希區區，並表謝悃。惟希公鑒！

薛次莘  
王世圻  
莫衡  
馬軼羣

## (一一) 交通部川桂公路運輸局區辦事處暫行組織規程 (二十八年十月二十二日修正備案)

### 第一條

本規程依據交通部川桂公路運輸局暫行組織規程第十二條之規定制定之

### 第二條

區辦事處設左列各股分掌事務  
(一) 總務股 掌理區內文書人事庶務出納警務建築及不屬其他各股事項

### (二) 業務股

掌理區內車輛調度站務倉棧等管理客貨運輸及通訊等事項

### (三) 機務股

掌理區內廠所管理機務行政應急材料之購配及車輛牌照領發等事項

### (四) 會計股

掌理區內會計事項

區辦事處於必要時得將機務股掌理之應急材料購配事項劃分增設材料股掌理本區機務車務應急材料之購配及運輸局委託購辦等事項

### 第三條

第四條 區辦事處設主任一人秉承局長之命主管區內事務並指揮

監督所屬員工必要時得設副主任一人至二人襄助主任辦理區內事務

第五條 各股設股長一人秉承主任之命督率所屬辦理各股主管事務

第六條 各股設股員一人至三人辦事員一人至五人秉承主管股長

之命辦理各股事務

第七條 區內車站貨棧修車廠所無線電台等得分別設置站長副站

長站員廠長管理員及報務員秉承長官之命辦理主管事務

第八條 區辦事處及區內所屬站廠所等得視需要設助理員書記及

練習生

第九條 區辦事處及區內各站廠所技術等事項由局長就局內正工

程司副工程司幫工程司工務員分派辦理並呈報備案

第十條 主任副主任由局長遴選員呈請運輸總局派充報備案其他

職員除會計人員依法任用外統由局長委派並報請運輸總

局呈部備案

第十一條 本規程自呈請核准備案之日施行

## (一一二)交通部公路運輸總局訓令

(二十八年十二月二十八日)

奉部令知中國運輸股份有限公司成立日期仰遵照辦理具報  
由

令川桂公路運輸局

三年來之西南公路

案奉 交通部二十八年十二月二十七日人覽渝字第二五八二四號訓令開：「本部爲集中運輸管理增加運輸經濟及效率起見，經呈行政院呈請 國民政府特許組織中國運輸股份有限公司，該公司定於二十九年一月一日成立，設於重慶中四路九十九號，並接收川桂公路運輸局及復興商業公司之運輸設備，如車輛機器配件材料廠站地屋及一切生財資產暨必要文件簿冊等項；除分令外，合行令仰知照。」等因；奉此，自應遵辦。合行令仰遵照辦理具報。此令！

## (一一三)莫代局長告同人書

同人公鑒：本局接管前西南公路運輸管理局業務部份，改組成立，五月於茲，衡以艱材，露裨局案，所賴我內外同人什九爲前西南局之舊雨，共事年餘，勞動夙著，更復聯合新知，通力合作，勤奮有加，尤其各路同人於敵機轟炸之下，出生入死，不避艱危，同登南甯等各轉運處同人，揀運油料，晝夜不甯，偉績豐功，均足以資矜式，非僅衡私衷感頌而已也。茲者 大部爲統一運輸機構增加後方交通效能計，爰有中國運輸股份有限公司之設立，本局頃已奉令結束，所有物資員工，概交公司接收改組廉價辦理。諸同人服務公路，經驗素豐，此後翊贊新猷，行見更彰令譽，斯則衡迫懷往績，於惜別之餘，所深望於我同人者也，臨穎神馳，祇祝努力！

莫 衡謹啓十二月三十一日

變更內  
部組織

抗戰進入第三年後，公路運輸日益繁重，新與工程，與日俱增，按照本處原來組織，工務一科，綜管轄區內各幹綫及橋渡之工程，職務繁重，幾占本處全部工作之大半，為適應實際需要起見，決定將工務科劃分為工程、橋渡兩科，工務科下設道路、樹藝、工事三股，橋渡科下設橋樑、船渡、營造三股。又以本處轄區遼闊，工程浩繁，需用材料為數甚鉅，為便於統籌支配稽核管理起見，擬設置材料室。又本處綜管五省交通，對於一切事業之推進，應有精確詳盡之統計，擬設置統計室，專司各項統計材料章則刊物之蒐集編製審訂保管，以上二室，暫不分股辦事。至原設之管理科，則以接管路警關係，特設警務一股，掌理公路警察之指揮調派考核訓練等事宜，同時將該科原設之發照、稽查、調查三股，加以裁併。改設交通、稽查二股。其他各科，悉仍其舊。似此量為調整擴充，庶於健全組織之中，得收分工合作之效。經於二十九年六月呈奉交通部核准施行。此為本路統一組織成立以來歷史方面之演進也。

回溯本路統一組織，自二十七年一月一日隨抗戰而呱呱墮地，開始統一運輸與管理之工作，中間機構幾經調整，以迄二十九年年底為止，荏苒光陰，已閱三稔；在此大時代之過程中，雖遞嬗變遷，滄桑屢閱，然事業之推進，迄未稍懈，始由數人而至數十人之經營擊劃，浸假而數百人乃至數千人之衆擎共舉，內外精神，始終一貫，初不因行政機構之幾經調整，而稍有停滯也。



## 第一章 接管各路情形

接收前  
之概況

本路組織，既肇端於西南各省聯運委員會，所轄各路線，又都為接管各省之原有公路，故當時各路之接收情形，應有個別敘述之必要。查本局在未完全接收各省幹路以前，所有西南各省公路聯運帳務，已由聯運委員會移交本局繼續辦理，如各省間互通車輛，互借物料，各省費用之結算轉帳，聯運進款之分配抵撥，及聯運路與關係路各項表冊之編製等，亦歸本局營業組清算辦理，直至正式接管各路後始告結束。

### 湘

二十七年三月十六日，本局函知湘建設廳，按照全國經濟委員會所訂之接管各省有關各公路辦法，定期四月一日至十五日，接收湘黔線由長沙至晃縣之長晃段，該段計長六百九十九公里。旋接湘建設廳函送湘省府第十四次常會議決意見七項：（見附件一四）其要點為：（一）遵令移交。（二）省公路局車輛，得免費在該段行駛。（三）省公路局原在該段行駛之車輛，概不移交，修車廠公用，員工及設備各自自理。（四）計算淨利，應以該段二十五年下半年份（七月至十二月）平均每月淨利數為標準，並將八成改為九成。（五）交叉各站員工，由「管理局」與省公路局分別委任，站屋共同使用等等。（餘從略）經再與省公路局洽商，重行決定辦法八項：（見附件一五）其要點為：（一）車輛由省公路局先行租借。（二）新車所需油料，在五月一日以前仍向省公路局領用，另定歸還辦法。（三）員工指定人數，由「管理局」繼續委用。（四）新加車輛，由「管理局」自行修理。（五）租用之車輛分三次抽回。（六）接管路線先就長沙西站起至晃縣止。（七）中山西路及猴子石渡，仍暫由省公路局管理，另行洽辦。（八）關於養路工程等等。至四月十一日，始由本局派周工程師書濤等，會同省公路局辦理交接手續，十六日起由本局辦理客貨通車，至十九日分別交接清楚。

### （一四）湖南省政府所提意見七點（二十

七年四月四日）

- （一）應遵院令移交。
- （二）關於長晃段軍運，由管理處負擔，其餘各線軍運，仍由湘

公路局辦理。

（三）公路局車輛，如非營業時，得免費在長晃段行駛。

（四）公路局原在長晃段行駛之車輛，概不移交，沅陵修車廠應各劃定一部份，分作雙方修車廠所，員工各自雇用，機器工具各自設備。

三年來之西南公路

- (五) 計算淨利，應改以長昆段二十五年下半年份（七月至十二月）平均每月淨利數為標準，並將上項淨利數之八成改爲九成。
- (六) 凡與長昆段交叉之各站員工，由處與局分別委任，站屋共同使用。
- (七) 全段工程所用經費及現存財產，由路局列表報告。

### (一五) 接管長昆段辦法八項 (二十七年四月十日議決)

- (一) 車輛由湖南公路局租借，約數爲二十五輛，與西南公路運輸管理局應用，每輛按行駛里程計給租金，所有司機油料修理一切費用由湘路局負擔。

## 黔

黔省內四大幹線，即貴陽至晃縣段，貴陽至平彝段，貴陽至松坎段，及貴陽至六寨段，四段合計長約一千四百餘公里。自二十七年三月二十三日由本局函請黔省府準備移交後，旋由黔省府另提接管幹路辦法九條，（見附件一六）其要點如下：（一）貴州公路局，得同時在省內各幹線，按統一運費章程，分辦區間行車。（二）省內區間四幹路站務，由「管理局」與公路局合組辦理。（三）站務開支，應按行車收入數目分担之。（四）改善工程及養路事務，「管理局」得撥款委託公路局辦理之。（五）公路局資產，經雙方同意，讓渡與「管理局」，作爲省府合營之資產。（六）公路局所欠農民銀行修路債務，四分之一由「管理局」担任，四分之一由省府担任。（七）「管理局」按照公路局抗戰前後（四月起九月止）之每月平均盈餘數目，按月補助公路局四分之一等項。（餘從略）至五月二十四日，奉交通部電示業經黔省府同意之接管黔省四大幹路原則四項：（一）「管理局」在黔省境內，暫先担任辦理與川、湘、滇等省客貨直達通車。（二）黔省境內行車，仍由公路局自辦，並自行管理。（三）「管理局」行車需要設備，自行籌辦，省公路局所有設備，暫不接管。（四）養路由省方代辦，其費用由「管理局」與省公路局分担。





再四商洽，最後遵照鈞部九月馬公乘漢電令，由本局提出四項辦法：  
（一）養路工程，全部由本局自辦。（二）貴州公路局車輛免費通行。（三）商車通行費暫托貴州公路局代收轉解。（四）電訊設備同時移交本局整頓管理，貴州公路局免費使用，函准貴州省政府函復，對於第一項養路工程，由本局自辦，表示贊同。第二項改為處局兩方免費通行。第三項改為商車通行費，由公路局收轉。第四項公路專用電話，應仍由貴州公路局管理等因：本局為謀早日告一段落起見，對於該省府復擬之第一、二、三項，均予接受，惟第四項公路專用電話，關係行車養路至為切要，現正繼續洽商中，一面徵得同意，於十月一日由本局會同貴州公路局雙方派員開始交接，迄至十月二十三日竣事，此接管養路工程交涉情形也。伏查黔省四

# 川

二十七年四月二十日，本局莫副局長，在渝與川公路局魏局長，會談接管筑渝線中川境自海棠溪至松坎之渝松段辦法，該段計長一百九十七公里，（見附件一八）其要點如下：（一）遵照部頒接管辦法，由四川公路局將自重慶至川黔交界處崇溪河之路線，及有關之資產，移交本局管理。（二）接管路線內，不論區內通車等客貨各班車，概由本局開始營業。（三）四川公路局得在相當期間內，將移交路段內之車輛，陸續收回，由本局準備車輛行駛。（四）四川公路局移交之路段，如原有盈餘，當按照接管辦法第三條規定，由本局按月撥還。（五）關於川湘路川境一段路線之接管問題。六月十四日，川公路局提送關於移交及接管補充辦法十項，（見附件一九）迭經往復磋商，迄無具體辦法。嗣本局派渝筑段朱總段長愷儔，隨同薛局長赴成都，與川公路局繼續商洽，當決定接管渝松段辦法四項，及該段各支線等移交辦法，（見附件二〇）本局即派朱總段長為接收主任委員，並約定接收日期，七月十九日，由朱主任委員等，會同公路局負責人員，接收海棠溪車站汽划及溫塘車站，二十一日接收一品塢至松坎等站，開始售票通車，平九月五日復接收海廣等支線汽划，及渝松段養路工程，完竣全部接收手續。

大幹路，以貴陽為中心，東至湖南晃縣，西連雲貴邊界之平彝，南迄桂省邊境，北至松坎，各路共長約一千三百公里。路線多盤山而過，曲折迂迴，險澗窄道，難處皆是，每值山洪暴發，路基崩陷，時有所聞，……（從略）……綜計此次移交之路工，計一千二百餘名，……橋樑二百六十餘座，……值茲軍事緊張之際，對此後方僅有之交通路線，勢非澈底改革不足以應非常，業於第三期改善工程案內計劃呈核在案。關於修養方面，如工人之招募，工具之補充，材料之存儲，橋涵之修繕，目前均感困難，非咄嗟之間，所能辦理完善，除督促員工勉膺艱鉅積極維護外，理合將接管情形，具文呈報鑒備案。

# (一八) 莫副局長與四川公路局魏局長

## 等會談記錄(二十七年四月二十日)

- (一) 遵照交通部頒「西南公路運輸總管理處接管各省有關公路辦法」由四川公路局將自重慶至川黔交界處崇溪河之路線及有關之資產，分別造冊移交，由本局管理之。
- (二) 在接管路線內不論區間通車及客貨各班車，概由本局開駛營業。
- (三) 四川公路局如因車輛缺乏，得在彼此商之相當期間內將移交路段內之車輛，陸續收回，由本局準備車輛行駛，務使該路交通不致停頓。
- (四) 四川公路局移交之路段，如原有盈餘，當按照接管辦法第三條規定由本局按月撥還，此外如川局希望另籌補助之處，請正式函由本局轉呈交通部核示。
- (五) 川局提議由本局接管川湘公路川境一段路線一節，已由重慶委員長行營統籌辦理。
- (一九) 四川公路局所提渝松段移交補充辦法(二十七年六月十四日)
  - (一) 移交之人員如無重大過失，應予以切實保障，如管理局必須更換時，事前須函詢路局，該員有無經手未清事件，得路局復函後始行更換。
  - (二) 川湘路未移交以前，本局車輛得在渝綏段免費行駛，用維川湘路交通，但不得在該段作區間營業。
  - (三) 管理局接收渝松段後，車輛未準備齊全時，為維持交通起見，暫行租用本局車輛，每車公里租金二角，(包括機匠工資修理維持費救濟消耗費車輛折舊等項)汽油由管理局供給，平均以每加侖行車十三公里計算。
  - (四) 渝松段各站房屋押金，應是退路局，租金截至七月十五日止。
  - (五) 管理局應行補償本局之盈餘，按照下列公式計算之。  

$$\frac{\text{本局應行收回之盈餘} - \text{本局應行撥還之盈餘}}{\text{本局對該段內投資總額}} \times 100$$
  - (六) 渝松段電務設備及電務人員，一併移交，但在川路未移交以前本局與川湘路之通訊，須由該段負責傳遞責任，不得藉故推延。
  - (七) 新興未完工程，仍由本局繼續辦理，一俟工程完竣，再行移交。
  - (八) 渝松段各站所領辦公費備用金，由各該站長自行與四川公路局結清繳回，餘額不再移交。
  - (九) 關於各站所領未用票據表報，應由各站站長列單連同原票據表報金數退回本局查核，已用之票據簿冊存銀等項，則暫由該站負責保管。
  - (十) 各站站長如有欠繳進款，俟本局帳目查核完竣得請由西南運輸局協助轉飭該站長照數補繳。

# (二一〇) 薛局長與四川公路局牛局長等

## 談話記錄

時間 二十七年六月二十六日

地點 成都四川公路局

列席人員 西南公路管理局局長薛次平

渝筑段總段長朱懋儒

渝筑段督察朱毅生

四川公路局局長牛錫光

四川公路局副局長韓子揆

工務處處長張競成

車務處處長陳茂

車務處副處長張應熊

視察員王另澤

討論事項

### 1. 渝松段移交問題

一、除車輛及修車工具與機務部份員工以及綦江材料庫存儲各料外，其餘該段全部資產及全體員工概屬西南運輸管理局

桂境柳州至六寨，為筑柳線中之柳六段，計長三百二十九公里。該路之接管問題，桂省府於接到接管辦法後，曾電

呈行政院提出意見四項：(一)柳州至六寨，為桂省營業最旺之路線，桂省其他公路均賴以補助。(二)柳州至大塘，為南北交通惟一幹線，移交後恐事權不一。(三)桂省行政之推進，實賴交通之補助，若將此線移交，恐於地方行政之推動，將受影響。(四)桂省工價較低，恐接管後，發生影響。旋經交通部逐項解釋：(一)「管理局」接管各路時，

接管各公路辦法之規定，辦理造冊移交。

二、本段定本年七月十六日移交接管，惟養路工程在本段改善工程未完竣前，由公路局代辦，所需費用由管理局負擔，按公路局原定預算分月照撥實報實銷，一俟該段改善工程完竣，即行一併移交。

三、七月十六日移交後，該段車輛須陸續撤替，務以維持交通為原則，但公路局車輛，至多以維持至八月十五日為止，至公路局與大陸商行訂之該段貨運合約，仍移轉管理局辦理。

四、本段綦河起水兩橋附近改練工程，及土橋改建工程，共尚需款二萬餘元，均不在原預算十四萬元以內，由管理局追加並提前撥款興工限期完成。

### 2. 渝松段各支線移交問題

渝松段支線如海廣、南泉、一石、太飛等，統與渝松段併案移交，其移交辦法與時間，與渝松段同。

### 3. 川湘路及萬海支線移交問題

川公路局以車輛缺乏，養路所費甚鉅，管理亦多不便，但川湘路澈底整理工程完竣後，仍照渝段辦法將該路交由管理局接收，並由公路局呈請省府轉咨交通部備查。

# 桂

應查明其已往營業淨利，按月補償，於省方維持各路經費，不生影響。(二)接管時依下列方法研究解決之：甲、接管至大塘，乙、接管至柳州，由雙方規定行車合作辦法。(三)查中央此次接管西南各公路幹線，原為統一管理，便利後方交通，地方原有物力人力，均予充分利用，似於地方行政之推動，無何影響。(四)查接管辦法，已明定原有各線員工，仍繼續任用，並照原職服務支薪，各種工程之進行，仍以利用當地人工材料為原則，似不致有提高工價之慮等語去後。本局於二十七年三月，奉交通部訓令，知照與桂省府洽商經過，並抄發往復文件，(見附件二一，二二)本局當派梅工程司成章，赴桂商洽接收事宜，經雙方會議結果，決定移交辦六段辦法十一項，(見附件二三)同年七月一日正式交收，本局仍派梅工程司等，准期會同桂省公路代表，出發交接沿路各站，及肇車廠，於七月六日接收完竣，七月十一日起，由本局開始營業，完成筑柳直達通車。

## (一一一) 廣西省政府咨交通部文 (廿七年)

三月五日

案查前准

貴部第四〇號公函附送西南公路運輸總管理處接管各備有各公路辦法，當經轉令廣西公路管理局遵照在案。茲據該局呈稱除柳州至大塘路段，如交與該處接管，應由該處負責修養外，查該辦法規定移交條文，除第一條及第二條甲、丁、庚三項，第四條及第五條乙項，暨第六條可照辦外，其第二條乙項規定照二十六年七月至十二月行駛於該路段之客貨車輛之平均數加該數三分之一預備車為移交標準等詞，查本局行駛該路客貨車輛，擬留為派往其他路段發展運輸之用，不能移交，如須移交時，應照二十六年一月至六月行駛該路段之車輛為標準，其理由與下述第五條甲項相同，丙項房屋，除柳州大塘兩車站應留為本局應用外，其餘可悉數移交，戊項材料如屬交。車輛可照辦理，已項人員，除工程人員須調一部份往別路工作

外，其他人員可照辦，第三項估價辦法，以全國公路交通委員會統一公路會計制度設計委員會所定折舊率為標準，但本局對於上項折舊率尚未奉發，應請補發，俾可照辦，第五條甲項所載清查各路賬目，以二十六年下半年為標準，但本局因該時期適值本省軍隊出發前方抗戰，該路車輛大半被調軍運，營業收入大受影響，故該時期之營業收入，不能代表該路營業狀況，應改以二十六年上期收支數為標準，以計算淨利，除轉令柳慶兩區處準備移交外，理合將上述意見，具文呈請察核，是否有當，敬候指令祇遵等情，相應咨請貴部核明見復，以憑飭遵為荷，此咨

主席黃旭初

## (一一二) 交通部咨復廣西省政府文 (廿七年)

年三月二十八日

接准

## 第二章 接管各路情形

貴府本年三月五日建字第二四號咨，略以據廣西公路局呈擬議更改西南公路運輸處接管貴省公路辦法各點，請核復等由，查原辦法第二條乙項所規定移交之車輛，係行駛於各該段路綫上客貨車輛之平均數及其預備車，至於軍運車輛，流動不定，性質不同，當不在移交之列，故仍應維持原辦法，以二十六年七月至十二月行駛該路段之車輛為標準，第二條丙項柳州大塘兩車站，於柳大段接管之後當可仍由桂路局留用，三條所訂補發折舊辦法，茲照抄交通部會所編訂之統一公路會計科目內折舊辦法隨文附請轉發照辦，第五條甲項所載清查各路帳目，該局擬改以二十六年上半年收支數為標準，查現當抗戰正殷，今後該路行車與營業收入狀況暫不能以二十六年上半年平常時期相比，故仍應維持原辦法，以二十六年下半年為標準，將來時局變遷，再行調整，准咨前由，相應咨復貴府查照飭遵為荷，此致

廣西省政府

邵文張嘉敬

### (一三三) 移交柳六段談話紀錄

時間 六月十四日

地點 廣西省建設廳會客室

出席者 黎繼廷 梅成章 梁伯衍 謝子舉 章方 張國經

(會談性質不設主席) 紀錄 張國經

筑昆線中之平昆段，為滇境由平彝至昆明段，計長二百三十七公里。本局於二十七年六月，接滇省府同年五月二十二日函提移交滇省公路辦法七項，(見附件二四)當時因急於疏散各戰區前往西南之人口物資，遂一面與滇省府進行備商交接辦法，一面商定先行開駛筑昆間客貨通車，故事實上，本局車輛，即於是時起直達昆明。又養路費用，在未接收

# 滇

1. 討論事項(根據西南公路運輸總管理處接管各省有關公路辦法逐項討論)

甲、路線 移交柳六路全線但柳州至大塘段進行政院三月魚漢電辦理。

乙、車輛 慶遠區原有車輛大部可移交，約貨車二十輛，客車五輛。

丙、房屋 全線房屋除柳州站大塘站房屋照交通部公字一〇號咨，仍由桂路局留用外，其餘可悉數移交。

丁、機器渡船工具器物 除柳州大塘兩處所有者外，其餘均可移交。

戊、材料 除柳州大塘兩處所有者外，其餘均可移交。

己、人員 除柳州大塘兩處桂路局留用之車機料員工外，其餘均可移交。

庚、其他 照辦。

三、照辦

四、照辦

五、補償桂路局淨利一點，改照二十六年內該段所得平均每月淨利數計算，餘照辦。

六、照辦

2. 附帶討論

交接時間由七月一日起，交接人員，期前在柳州會齊。

以前。由本局担任津貼，約定自二十七年八月一日起，不論車數多寡，每月津貼國幣一千五百元，分月中月底兩次支付。同年十月，會商竣事，由本局會同滇緬公路局，簽定平昆昆、曉接管辦法八項，（見附傳二五）其要點為：（一）全段公路由滇省府移交。（二）一切養路，通訊，倉庫，油棧，修理機噐等，概由交通部負責辦理。（三）滇省公路局欠款八十八萬元，由交通部還清，先付四分之三。（四）滇省修築該路，用款約五百萬元，由部於該路盈餘項下，按期攤還。（五）所有滇省純粹公用車輛，免納一切費用，官商合辦者，納半費。（六）車輛收費手續，以簡單為主。（七）平昆、昆曉兩段，由「管理局」及滇緬公路局，分別接管，並商訂詳細辦法。（八）餘從略。又因上述平昆、昆曉兩段，須與滇緬公路局分段接管，復簽訂接管平昆段行車設備養護員工等補充辦法六項，（見附傳二六）約定同年十二月一日開始交接，本局即派平昆段夏總段長鄭鵬，為接收主任委員，旋因手續方面，尙待磋商，展期至二十八年一月五日，始得會同滇省公路局所派人員，赴沿路各站逐一接收，二月四日接收完竣，賚呈清冊，呈部備案。

### （二四）雲南省政府所提交接滇省有關公路七項辦法（二十七年五月二十三日）

- 一、遵院令移交接管。
- 二、東路昆平段，西路昆曉段「屬西屬之曉町河」所有軍運，及直接出入境客貨運輸，暨養路事宜，概歸管理局負責，但滇境內客貨運輸，仍歸滇軍營業，并免繳通行費。查西南公路運輸管理局之設立，其目的在貫通西南各省公路之交通，并不妨礙各省內地之營業，凡屬長沙，貴陽，重慶，桂林經昆明直達曉町出口之客貨，及由緬甸進口經昆明直達貴陽，重慶，長沙，桂林暨由昆明直達貴陽，重慶，長沙，桂林之客貨，為各省聯運區間之客貨，概由管理局職運，凡東路在黔境關以內之客貨，及西路在曉町河以內之客貨，為本省境內往來之客貨，概由滇省路款之補償。
- 三、本省原有汽車及修車廠均不移交。
- 四、本省建築昆平，昆大兩段公路時徵用民地，曾發過地併股股票，派用民伙，曾發過工作股股票，修建橋洞及石切，曾發過認款股股票，嗣因認款股股票不敷甚巨，曾向富滇，農工兩銀行及鑛業銀號借大宗款項支付，除陸續償還外，尙欠富滇新銀行本省新幣五十四萬元，農工銀行五十萬元，鑛業銀號七十萬元，算合國幣共欠八十七萬元。此項欠款，應由管理局先行如數歸還外，以後並由每年營業純益項下提出十分之八，以作本省路款之補償。
- 五、滇省與管理局營業既有重大關係，滇境各站辦事人員，應照管理局新定名額，滇分處職員須加入半數。
- 六、昆平、昆曉兩段養路事宜，由公路總局造冊移交管理局接辦。

七、本省柴油車，仍照前聯運委員會定案，由滇使用，自三個月攤還本金。

### (二五) 本局會同滇緬公路局與滇省公路局簽訂之交接辦法八項 (二十七年十一月四日)

- (一) 全段公路由省府移交交通部接收管理。
- (二) 自接收管理後，一切養路通訊倉庫油棧修機廠等，概由交通部負責辦理。

(三) 本省公路局在修路期間借欠各銀行之款八十八萬元，應由交通部儘一年半還清，先付四分之一。

(四) 本省歷年修築該路所用之款約五百萬元，由部於該路盈餘項下按期提十分之三以作攤還上項墊款之用。

(五) 除商用車輛外，本省純粹公用車輛經過該路時，免納一切費用，官商合辦之車輛繳納半費。

(六) 車輛經過幹道及縣道時收費手續應如何辦理，雙方主管切實商討，以簡單為主。

(七) 此項作為抗戰期間暫行辦法，俟戰事結束，中央對於幹路管理有統一辦法時，另行洽商辦理，如該路及一切設備無條件交還本省接收管理時，第四條所開攤還本省之款，仍由本省如數歸還。

(八) 平民段 (勝境關至昆明) 昆腕段 (昆明至腕町) 由西南公路運輸管理局及滇緬公路運輸管理局分別接管，並商訂詳細辦法。

### (二六) 本局與滇省公路局簽訂之接管平

#### 昆段六項補充辦法 (二十七年十一月四日)

(一) 省公路汽車營業管理處區間客車，照常免費行駛至盤縣，往東由西南路局接運。

(二) 前西南聯運委員會之柴油車，由西南路局與省公路總局另辦手續，仍租借與汽車營業管理處使用。

(三) 雲南官商合辦汽車公司貨車在本省境內得繳納半費行駛，省公路總局汽車營業管理處貨車在本省境內免費行駛，出境行駛昆渝段之貨車，應由西南公路運輸管理局填發貨單，交運貨物照運費二八拆賬，二成歸西南公路運輸管理局，八成歸管理處或雲南汽車公司。

(四) 昆平段一切設備養護事宜，概由西南路局負責辦理，省公路總局原有養路員工及設備，由西南路局接收。

(五) 行車電話由西南路局負責設立，請省公路總局協助進行。

(六) 西南路局不得售區間客貨票。

### 川湘幹綫

川湘幹綫，為自川省之綦江至湘境沅陵之綫，有支綫三條，自萬家園至海孔洞，為萬海支綫，黔江至石門坎，為黔石支綫，所里至乾城，為所乾支綫，幹支各綫，全長九百〇九公里。自綦江至湘境茶洞為川段，自茶洞至三角坪為湘段，屬於川境者，長六百九十八公里，屬於湘境者，長二百五十一公里。二十七年十一月，本局奉重慶委員長行營電令，

接管該路，籌備通車，即調派原任晃平段張副總段長應熊，為該段總段長，兼任接收主任委員，赴渝與川省公路局所派移交委員，商妥交接手續，於同年十二月四日，設段辦事處於南川，開始接收該路川境內幹線，由綦江向東接收至茶洞，至同月十五日，綦茶段全部接收完竣。該段轄有石角鎮、萬盛鎮、南平鎮、南川、水江鎮、白馬、巷口、彭水、郁山鎮、黔江、酉陽、龍潭、秀山、石耶司、茶洞等十六車站。至湘境一段，本局奉行政院令同時接收，惟以當時適值後方勤務都等，公私團體，大批物資西遷之際，原有車輛，調遣頻繁，不敷分配，故未同時接收。當川境綦茶段接收之初，沿線居民，均盼能早日通車，以便行旅，因於十二月八日，全段尚未接收完竣前，即先行設法，開始按日行駛南川海棠溪區間班車，以應急需，及接收完竣，（見附件二七）即於是月二十日起，全段通車，惟以時間短促，各項設備，類多不全，原有車輛材料，按約並不移交，以當時僅有之客貨車八輛，維持該段六百餘公里之交通運輸，調度支配，煞費周章，可想見也。

### （二七）渝沅段張主任應熊呈本局文

南字第二十六號

二十八年一月二日

事由：陳報接收川湘路綦茶段情形祈鑒核由

案奉鈞局二十七年十一月二十二日第七〇九一號訓令內開：查川湘路綦江至茶洞段路線，奉令定十二月一日開始由本局接管，茲派晃平段總段長張應熊為接收主任委員，並派晃平段業務主任張怡擔任接收營業車務機務部份，副工程師王翊担任接收工程部份，除分別圖令外，仰均於本月二十六日出發會同川局派定人員會商進行，並將接收情形彙案具報為要。等因，遵經率同張主任及王副工程師並其他辦事人員，於十一月二十六日赴渝與川局所派移交委員許行成會商交接手續妥洽後，於十二月三日偕同彼方所派戴督察員拚慶自渝出發，自四日起由綦江以東開始接收，至十五日止，將川路綦茶

段全部接收完畢，（從略）除移交人員清冊（根據各部份移交人員底冊彙造）移交路線清冊移交汽划渡船清冊移交房屋清冊及移交機器物品及通訊設備清冊每種各四份，隨文附呈外，謹將此次接收情形，並附擬改進計劃，分陳于左：

一、接收業務及今後分段行車計劃 查川路業務方面，自綦江以東石角鎮站起至茶洞站止，共計十六站，原由駐在秀山之綦茶車務段管轄，各該段站員均經按照移交人員底冊點驗相符，並經分別填給鈞局委派職員通知書及符號，令其照舊服務，此後當再另案呈請調查加委，其車務段段長一員，及所屬員司，因組織取消，亦當另案呈請調派職務，以示鈞局用人一秉大公之至意，至川路綦茶段營業，原已停頓，職接收至南川後，為謀行旅便利計，即於十二月十日通車至綦江，十五日起復展至海棠溪，每日對開客車一次，抵秀山後，又應地方人士之請求，自十二月十八日起於秀山茶洞間每間隔兩日開客車一次，大抵此段客運以兩端為較繁，目前先通兩



川海紫溪間及秀山茶洞間客車，當與事實需要相符，以後當再就客貨車輛情形次第增開各區間車輛，以求業務之增進。

二、接收工程及今後養路設施 按川路工程原由綦江，南川，酉陽三養路區管理，惟綦江部份祇三十五公里，自當由南川養路區接管，所有南川，酉陽兩養路區人員，除澈整工程之員司，因工作未完，未予接收外，其餘均經按照移交人員清冊接收，並經分別填給鈞局委派職工通知書及符號，仍令照舊服務，此後擬改養分路段，及黔秀分段兩養路所，所有兩養路所人員，亦當另案呈請加委，以符手續。此路全線工程，地勢險峻，自開築以來，糜款數百萬，費時三四載，屢經改善，迄在工程時期，養路階段，尙未完全達到，最近 委員長行營又撥款澈底整理，約計綦江區一萬，南川區四十一萬，酉陽區二十七萬，橋渡工程七十萬，共計約一百四十萬，包括橋梁渡口路基路面平坡改灣保坎路欄等項，但仍屬工多款微，未館盡善，新建大橋，三溪河，長頭河，河口場，兩河口，苦竹壩五處，現已竣工，姚家灣茶洞橋墩已成，橋身正在建築，不日可望告竣，其大小橋涵，除少數爲石拱形外，多數爲半永久式，外觀多損舊，已在縲密調查，渡口除黔成支線之灣塘不計外，共有三溪河，長頭河，河口，彭水，河口場，兩河口，苦竹壩，姚家灣，茶洞九處，其中彭水河口兩處，水位高低相差極巨，建橋困難 交通使渡船維持，現各有汽划一隻，渡船彭水四隻，河口兩隻，目前尙可應用，其他七處，雖已陸續建築大橋，但爲防備萬一，渡船仍須準備，共計有大小渡船十六隻，可用者與應修者間有，此後須加整理，分別修造，以備不時之需，路基路面，均適於行車，無大疵，坡度均平夷，無超出百分之十者，之字溝道，酉陽區佳，南川區遜，山

較坡斜陡之勢不同所致，路幅大部份在六公尺，或六公尺以上，惟如酉黔間之塘平，彭水，東西沿都江烏江一帶之傍山險路，河口白馬間之青龍洞附近等處，尙有寬度不足六公尺者，非再加拓寬，難保行車安全，保坎殊感缺少，全路削壁懸崖，難以枚計，坍塌之患，隨時隨地可以發生，保坎有築不勝築之嘆，但壁坍可立時派工清除，崖塌則修復不易，計其較急，宜先增保崖之坎，實爲此後路工之最要者，路欄可以糾正司機視線，現况亦嫌不足，宜逐漸擇險添砌，至於沿路行車標誌，現有極少，亦宜從速籌建，綜觀全段路長六百九十四公里有奇，高山深谷，處處艱險，今後工程方面，新工養路，實需兼籌並顧也。

三、接收電話及今後改良設備 川路電話線路，起於雷神店，終於茶洞，計長七百公里，電線爲一根十號(SWG)鍍鋅鐵線，惟綫位與電報綫平行相依，致各段間感應甚高，傳話效能爲之銳減，實屬一大缺點，所有電話機件，分配于巷口，黔江兩處，各有五門交換機一座，各站均置有四門子鐵壳塔機一隻，其直接通話清晰，距離約爲二百里，機件大多數尙屬完善，損耗者約在百分之二十左右，惟電源應用較久，電能薄弱，傳話鐵鼓亦有受潮失效者，又各站進線設備，多未加用磁管磁夾，以致絕緣不良，漏電亦多，凡此均需加以改善，至綫路及機件本身之整理及添置，更決不容緩，如移植路旁有礙行車之桿木，更換破裂磁頭扶正斜桿緊固拉線換裝及改善，引入線及室內皮線以及添裝電池及聽話筒鐵鼓等等，均屬即需整理者也，又此後本段辦事處，及各電台修車所，均需裝設電話，以利通訊。

四、未接收之機務設備及車輛 查川路原有客貨車輛，均未移交接收，其修車材料及設備等，亦皆按照原定辦法未予接收。(餘從略)

川滇  
東路

川滇東路，原為軍事委員會，委員長重慶行營，督修之路，自川省之隆昌，經瀘縣，及黔省之畢節，威甯，滇省之  
密益，而至昆明，計長九百一十四公里。二十七年十一月三十一日，奉交通部令，將該路交由本局兼辦，添派馬軼羣為  
本局副局長，負責接管，籌備行車事宜，並發墊撥籌備費用，本局奉令後，即着手進行，呈請派馬副局長兼任川滇東路  
辦事處主任，於二十八年三月一日，成立段辦事處，分設隆亦段、赤杉段、杉昆段改善工程處三處，暨橋工處一處，開始辦公。至同  
年七月間，管理局奉令改組，將該段劃出，另設川滇公路管理處，仍由馬軼羣任處長。

滇緬  
公路

滇緬公路，係雲南省政府所建築，民國二十四年，通車至下關，計長四百一十二公里。二十六年十二月由下關  
展業至滇緬交界之關町，全長五九、四〇公里，於次年七月底即將全路雛形完成，該路原亦包括於西南各省計劃大綱  
內，由本局接管辦理，嗣感路線過長，管理不易，因於二十七年冬，由交通部將該路劃出本局範圍，另設滇緬公路運輸  
管理局，以專責成，任譚伯英為該局局長。

查本局自二十七年奉令開始接收各省幹路，於四月間先從湘省之長晃段着手接管，至次年一月底接收滇境平昆段止，中間與各省  
當局，往返磋商，幾經折衝，歷時經年，始將湘、黔、川、滇、桂等五省幹線，接管竣事，完成西南公路。（見附件二八）是三年來  
之西南公路，實際在本局管轄者，為時不及兩稔，而工程之改善，橋渡之建修，管理之統一，均尚能適應非常時期之需要；值此最  
後勝利即將到臨之前夕，後方運輸頻繁，車駁相接，各綫保修工作之繁劇，亦與時而俱增，是則本路同人，夙夜兢兢，益思有以加緊  
未來之努力者也。

× × × × × × ×



### 第三章 業務

#### 組織概況

本路機構，自二十七年一月一日正式成立後，關於業務方面，初設車務、營業兩組，車務組設調度、站務、管理、電訊四股，營業組設業務、調查、核算三股。四月起陸續接收各路，開始通車，業務日繁，更以接管各路站，千頭萬緒，方式各異；有逐步接管，逐步通車營業者，亦有先行洽商通車，隨後接收路務者。直至次年一月底，始將各路全部接收竣事，前後幾及一年，二十八年三月，為適應業務之需要，調整原有組織，將車務、營業兩組，合併為業務科，負責辦理本路運輸業務。八月起再度調整機構，所有本路各線運輸業務改由「川桂局」辦理，仍設業務課，下設綜核、調度、營業、電訊四股。

#### 發電種種困難

當各路接收完竣後，業務方面，有待統籌整理者甚多，此時種種問題，紛至沓來，困難之點，層見叠出；以言人事，則省籍各殊，待遇不一，以言制度，則章則不同，運價互異。本路使命為統一管理，而所轄路綫，遍及西南五省，全長達三千五百餘公里，幾合津浦、平漢、粵漢、三大國有鐵路之總長而有餘。又值時局緊張，軍運尺運，相逼而來，對於各段機構組織之從容研究，按步調整，既為時間所不許，而我國公路，猶在萌芽時期，組織既多未完善，而範圍亦不一省，欲求五省公路統一管理之制度，更無前例可資借鑑。經多方考慮，並為因地制宜計，乃決定採用分段管理制度，各段設總段長，（參閱

#### 採用分段制

第一章附件六）計車路白長沙至晃縣為長晃段，派蕭衛國為總段長，由周書濤代理。北路自重慶至貴陽為渝筑段，派朱懋儔為總段長。南路自貴陽至柳州為筑柳段，初派梅成章為代理總段長，繼先後改派夏憲講，及邵禹襄繼任。西路自平縣至昆明為平昆段，以夏鄭鵬為總段長。中路自晃縣經貴陽至平彝為晃平段，先後由邵禹襄、楊得任任總段長，川湘路自碭山至茶洞為渝沅段，以張應熊為總段長。所有各段內，不論工務、機務、業務、總務，均由各該總段長，負責集中處理。

#### 改總段為「區」

二十八年一月起，改總段長名義為主任，實權仍舊。同年八月，奉令調整機構，運輸與管理，劃分獨立，本處專負本路工程及管理之責，各段辦事處隸「川桂局」，改稱為區辦事處，（參閱第一章附件十一）重行劃分各區範圍，以各站之起訖為分界，計（一）貴陽區，北至遵義站，東南至馬場坪站，西至普葉樹站。（二）重慶區，重慶至桐梓站。（三）昆明區，昆明至關嶺場站。（四）沅陵區，長沙至黃平站。（長沙迤西公路我已自動破壞，故事實上僅通至桃源為止）

。(五)柳州區，柳州至都勻站。(六)南川區，即渝沅線中，已接收之茶棧段，自南川至茶洞站屬之。

**整理站務**

各段制度既經確立，綱領已具，遂開始着手整理各段站務。當將接收各站，視地帶衝要與否，及運輸繁忙之程度，通盤籌劃，分別加以裁併或擴充，並將各站等級，重行規定。以海棠溪為行都之門戶，貴陽綰轂四省，為本路之中心，各設特等站一，長沙、昆明、柳州等地，或為後方交通之重鎮，或為國際路線之樞紐，列為一等站，其數凡八，其他二等、三等、及代辦等站，約百餘處，共計凡一百三十五站。(見附件二九，三〇)更以各站設備，大都因陋就簡，平時應付，已感竭蹶，乃復斟酌需要，將內部加以充實刷新，並陸續自購地畝，添建站屋。原有站務人員，亦重新加以調整，唯時適值戰區擴大，國有鐵路，如平漢、津浦、京滬等，均相繼停業，各處疏散員工，相率來歸，同時後方運輸機關，亦如雨後春筍，紛紛成立，益以地方情形複雜，困難多端，因而人事之進退，「瞬息萬變」；本路適在此大動盪時期，千頭萬緒，百端待舉。當時情形，誠有荊棘滿途，無從下手之概，雖勉力逐漸推進，終以限於事實，心餘力絀，急切難上正軌也。

(二九)各站等級統計表

備考	數量	營業站					車站	共計
		特等站	一等站	二等站	三等站	代辦站		
營業站內包括終站十六處宿站十八處(詳見附表三〇)	二						四	三一三五
	八							
	二							
	六							
	三							
	五							
	二							
	一							

### 餐宿站

不特此也，交通事業，應以便利行旅為要務，本路一方既須設站務之澈底整飭，同時復須兼顧全路餐宿站之籌設。良以往日行車情形，漫無規定，而所經城鎮，大都設備不全，食宿困難，旅客必須帶備蓋臥具等，旅行視為畏途。本路有鑒於此，力謀旅客之便利，曾作縝密之調查，按照各路行車實際情形，參酌沿途市面狀況，以每日行程之終點站為餐宿站，一日午時左右所經之城市為餐站，通盤籌劃，加以規定（見附件三一），計由貴陽至貴陽，規定行程為四天，以常德、懷化、鎮遠、馬場坪、為餐站，沅陵、晃縣、黃平、為宿站。西路貴陽至昆明為三天，以安順、盤縣、曲靖、為餐站，安南、平彝、為宿站。各路貴陽至柳州亦三天，以馬場坪、南丹、宜山、為餐站，撫山、河池、為宿站。北路貴陽至重慶為兩天，以烏江、松坎、為餐站、桐梓、綦江、為宿站。川湘路綦江至茶洞一段，因山路險峻，亦規定為四天，以綦江、白馬、赤水、西陽、為餐站，南川、江口、黔江、為宿站。於二、六年十二月間，特撥專款五萬元，委託中國旅行社，按照原計劃，代辦沿途餐宿站，及特約招待所，即於去年十二月二十一日，與中國旅行社雙方訂立合同，（見附件三二）積極籌辦。惟以時間短促，路線綿長，各餐宿站招待所新屋，雖在積極建築，勢難一蹴而就，爰訂定補救辦法，由該社在各宿站地點，擇原有旅館之易於改善，適合招標所擇者，特約承辦本路旅客餐宿事宜，由社方負責指導，並由本路貸款協助，改善必要之設備。辦事則舉，困難良多；若沿線各條件之旅館，為數不多，且內地商人，識見淺陋，對於指導改善各項，每難接受，於是該項特辦法，未能推行。為應急需起見，復另定變通辦法，就各站現有之小旅館中，擇其最有改良可能者，免費借給被褥床舖，及必要器物，設立標準舖位十個，又貸與款項，以改良房廁所之用，亦由旅行社隨時派員負責指導。至各地餐站，亦就各站設之食堂，加以改良，定價一層，則力求大衆化，但以各地生活不同，物價各殊，以致晚餐，取費自一角至五角，而宿自五角至一元五角不等，辦理以來，行旅稱便。至二十八年終，各地招待所新屋，相率完工，內部被褥傢具，均經新製，清潔美化，注重衛生，浴室廁所，無不俱備，所有侍應生，均係訓練有素，曾在該社從前所辦之首都及洪都招待所，服務有年者，一時來往旅客，爭先投宿，賓至如歸，應接不暇，譽為開我國公路食宿之新紀元。

### 招待所

(三二一) 各路距離及每日行程一覽表

附註	東路	南路	北路	西路	東路	別路	
	重慶至涪陵	貴陽至柳州	貴陽至重慶	貴陽至昆明	貴陽至長沙	起訖站	
東北路湘段尚未接收暫通茶洞爲止	一、〇一三	六三二	四八八	六六二	一、〇〇〇	全程公里	
	九日	三日	二日半	三日	四日	行駛日數	
	第一日貴陽至黃平 第二日黃平至見縣 第三日見縣至沅陵 第四日沅陵至長沙 第五日長沙至秀山	第一日貴陽至柳池 第二日柳池至河州 第三日河州至柳州	第一日貴陽至桐梓 第二日桐梓至海龍溪 第三日海龍溪至綏寧	第一日貴陽至安南 第二日安南至昆明	第一日貴陽至黃平 第二日黃平至見縣 第三日見縣至沅陵 第四日沅陵至長沙	第一日貴陽至黃平 第二日黃平至見縣 第三日見縣至沅陵 第四日沅陵至長沙	行程分配
	白馬場	宜山場	松坎	安順	懷德	午餐站	
	一五五公里	二二八公里	二八四公里	二二四公里	二三八公里	每日行程	
	八小時	七小時	三小時	八小時	七小時	行駛時間約數	
	二二二	三三二	二二二	三二二	二二二	每小時平均行駛約數	
	十十三	十十二	十十三	十十三	十十二		
	里里里	里里里	里里里	里里里	里里里		

# (三二一) 本路與中國旅行社訂立之合同

立合同 **全國經濟委員會西南公路運輸總管理處** (以下簡稱**甲方**) 茲  
因 **中國旅行社** (以下簡稱**乙方**) 茲

因 **甲方** 委託 **乙方** 代辦西南五省公路招攬客貨運輸業務及照料商旅購  
宿事項經雙方同意訂定條件於後

一、**甲方** 所轄西南公路關於沿線所有代理客貨運輸及招待商旅購宿  
事宜委由 **乙方** 代辦 **乙方** 為完成以上任務起見得在公路沿線酌設  
旅行社及招待所

甲、招待所部份

1. **乙方** 在貴陽設規模較大之招待所一處並由 **甲方** 指定在沿  
線食宿各站設規模較小之招待所二十處其房屋由 **甲方** 供  
給之所有修葺房屋及生財設備等費由 **甲方** 撥資五萬元分  
兩次撥清委由 **乙方** 全權代辦實報實銷此項生財設備悉屬  
**甲方** 財產於合同期滿時由 **乙方** 點交 **甲方** 接收各所一切管  
理及人事支配由 **乙方** 負責辦理 **甲方** 有督察及責成 **乙方** 改  
善人事之權

2. 各所營業情形應按月編造表報送交 **甲方** 存核其帳務事項  
得由 **甲方** 隨時派員檢查

乙、旅行社部份  
3. 各所營業盈虧除開支外概由雙方平均負擔

本路組織，雖於二十七年一月一日，正式成立，四月十六日，開始通車，惟當時政府未曾撥有周轉金，以資業務上之運用，及儲備油料之需。偌大專業，空拳奮鬥，大有無米為炊之感！嗣幸資源委員會，錢副主任委員昌照，商得軍政部何部長同意，價讓該部在港油料一百萬加侖應用，本路風雨飄搖之局面，乃得藉此百萬加侖汽油，暫跡穩定。但此項

## 第三章 業務

1. **乙方** 代售客貨票 **甲方** 按照總額繳給佣金百分之五此項佣金於月終解款內扣除之

2. **乙方** 代售客貨票按日結製清單交由 **甲方** 存核

3. 客貨票由 **甲方** 印製並編就號碼交 **乙方** 發售

4. **乙方** 處理客貨業務應遵照 **甲方** 規章辦理

二、為促進業務及謀工作便利起見 **甲方** 應給予 **乙方** 充分協助及便利

如發給免費乘車證使用電話寄遞文件及免費廣告等

三、本合同有效期間為一年期滿前一個月雙方如無異議得繼續有效一年

四、本合同如有未盡事宜經雙方同意得修改之

五、其他細則另訂之

六、本合同共繕正本三份除 **甲方** 以一份呈報全國經濟委員會外 **甲乙** 兩方各執一份

全國經濟委員會 薛 次 莘 印  
西南公路運輸總管理處

見 證 人 趙 祖 康 印

中 國 旅 行 社 中 國 旅 行 社 印

副社長唐渭濱

見 證 人 鄒 秉 文  
中 華 民 國 二 十 六 年 十 二 月 二 十 一 日

儲備  
汽油



油料，遠在香港，內運費時，幸材料主任夏憲麟，親赴該地，督率員工，努力內運，始克於短期內達成任務，當時難關，得以勉強，不得不歸功於此也。及後存油漸罄，全恃各路營業收入，以資補充。惟各方運費，類多記賬，而購油運油，均須付現，迭經呈請撥款，周轉金八十萬，未蒙照准，不得已，一方向銀行洽商透支，一方預收運費，以繼續購運油料，勉強此後方唯一之大動脈，而港防環境特殊，手續既繁，需時又多，其間調度策劃，心力俱瘁，誠有農夫之胼手胝足，艱難稼穡之概！後幸中央美款貸油成功，本路奉交通部撥汽油一百二十萬加侖，源源接濟，始克有恃無恐，不再苦思焦慮，分心於借款借油等事，而得專心致力於運輸業務之推進也。

**添購車輛**

本路車輛，最初僅有自西南各省聯運委員會等處，接管移交之舊車，計共一百餘輛，（見附件三三）其中殘廢不堪使用者，達三十餘輛，可用者，僅七十餘輛。其時各路次領接管將竣，路線日益拓展，需車孔亟，僅恃接收之舊車，萬不足以應付當前之需要，而按照當日吳主席等所提「辦理西南各省公路運輸計劃大綱」內，中央特予籌撥之購車專款二百萬元，雖經如數撥到，但外匯無法結得，依然畫餅充飢，緩不濟急。加以當時機關後撤，物資內運，軍民徙移，工廠西遷，在在需車，急如星火。以此七十餘輛舊車，應付全部後方運輸，煎迫之苦，不難想像；甚至於萬分無法中，「異想天開」，準備在國內市場，購買舊車。曾於漢口、長沙、各地報章，廣登啓事，收買舊車，狼狽之狀，筆難盡書。後幸匯兌漸通，即以上項購車專款二百萬元，購置新車三百五十七輛，分別改裝客貨車身，然仍不敷支配，乃又百計設法，分向各機關及商業公司等，借款購車，約定即在承運該機關或公司貨物之運費內，分期清償，計前次成立借款國幣八十五萬元，美金五十六萬元，港幣二十萬元，共購道奇車四百九十輛，雪佛蘭車一百八十七輛，其他牌車十輛，（見附件三四）迨後美國貸款成立，復由交通部撥到美款案內三噸半道奇車二百五十輛，惟時適值桂南軍事緊張，南甯棄守，該批車輛，未及全數運入。截至二十八年十二月底止，共有客貨車一千〇八十四輛，內除報廢及借撥與外界者外，實際可供本路運輸者，約八百八十餘輛，較之本路成立之初，以七十餘輛舊車，應付西南公路交通之情形，固不可同日而語矣。（見附件三五，三六）

**裝配車身**

上項新購車輛，均屬底盤，購運到達，尚須一一裝置車身。本路在湘西三渡水，原設有車身製造廠，自行裝配，成本較廉，故大部車身，均在該地裝配，嗣以車輛需用甚急，內運再裝，費時孔多，乃改在香港、海防、二地招商承裝，惟成本較昂，且款項無着，不得不在港、防、二地，先接商貨，預收運費，即以此款抵償車身造價，然後內運。此中截其

輸運，調劑盈虛，確已煞費苦心，而外界不明真相，多所責難，認為本局不運公物，專運商貨，殊不知本局始終奮鬥於「自給自足」之中，實有難言之苦也。

(三三二) 接收各方移交舊車表

車輛來源	廠牌	車別	輛數	廢車數	可用車數	備考
軍事工程	各牌	貨車	八	五	三	
軍務交	雪佛蘭	貨車	五		五	
經濟委員會	雪佛蘭	客車	一		一	
	福特	公務車	四		四	
	福特	救濟車	一		一	
	克虜伯	貨車	五		五	
	朋馳	客車	三〇	一二	一八	
合計			一〇五	三一	七四	
四川貿易局移交	孟阿恩	客車	二			
	孟阿恩	貨車	一〇	四	六	
廣西公路局移交	雪佛蘭	貨車	四		四	
	福特	貨車	一〇		一〇	
	雪佛蘭	貨車	一〇	三	七	
	雪佛蘭	客車	三		三	
	福特	貨車	六	三	三	
	福特	客車	六	四	二	

(三四) 車輛借款本額利率及車數表

借款來源	單位(元)	數	目	購車量	廠牌	利率	備
財政部貿易委員會	國幣	三五〇,〇〇〇	九〇	道奇底盤	月息六厘	自二十七年十月起至二十八年十月止	考
經濟部農本局及工礦調整處	國幣	五〇〇,〇〇〇	一〇〇	道奇底盤	月息六厘	自二十七年十二月起至二十九年七月止	





三年來之西南公路

三六

(三六) 車輛分配表

二十八年十二月三十一日

區別	客		貨		救濟		公務車		共計	附註						
	雪佛蘭	孟阿恩	雪佛蘭	孟阿恩	雪佛蘭	孟阿恩	雪佛蘭	孟阿恩								
貴陽區	5	1	106	2	3	1	3	2	532							
沅陵區	35	2	18	3	2	1	2	1	106							
柳州區	29		20	1	3	3	3	2	90							
重慶區	28		12	6	1	1	1	3	64							
昆明區	3		10	17	4	3	1	4	47							
南川區	1		11	3	2	1	1	1	29							
訓練廠			2						17							
機械廠			5						2							
電訊廠			1						5							
股票管理處			185	5	30	4	2	1	1							
總計	101	3	83	28	185	5	30	374	4	2	1	16	2	1	887	

### 車輛之調度

公路運輸業務之發達與否，全視車輛數字之多寡，及其調度方法而定，車輛多，則運輸能力增加，調度得法，則可避免回空與停駛之不經濟。我國公路，不過近十年來之產物，抗戰以前，國內公路，僅居輔助地位，各路車輛，大率均以載客為主，貨運居次，故調度方面，困難不多，迨七七事變，抗戰序幕揭開，情勢演變，公路運輸一躍而居於重要地位，猶之學步孩提，遽令疾馳，其難可知；而公路統一運輸，尤為當時之創舉，一切無成例可援，如何而可在合理之條件下，以最短之時間，用最少之工具，運輸最多而最重要之物資，成為當前急務，是非另創統一調度之新制，不足以應付事機，爰於二十七年七月間，擬定車輛調度計劃大綱，（見附件三七）成立總調度室，（見附件二八）派張應能為調度主任，並依據調度計劃大綱，制定調度車輛暫行辦法，（見附件三九）於各段設段調度室，由業務股主任兼理各該段車輛調度事宜，復於段調度室下，設調度站，由各站站長兼任，藉收指臂之效。惟以路線太長，車輛不敷支配，更以電訊設備簡陋，僅恃無線電報為唯一之指揮工具，因此規模雖具，效率未著。

### （三七）車輛調度計劃大綱

（二十七年七月二十三日）

公路運輸業務之發達與否，須視車輛供給之多寡，及其通用方法而定，車輛多，則運輸能力增加，運用得法，則可免除車輛之閒停與空駛。若夫以固定之車輛，應付客貨數量，可以驟增驟減之運輸，或非常時期之特種運輸，尤非車輛之運用靈敏不為功，是以車輛之調度與支配，關於運輸業務至為密切也。

車輛調度之方法，有集權分權兩制；利用長途行車電話及電報，每日於規定時間，徵集車輛報告，及客貨運情形，再根據此項報告，實行公平支配，此集權制也；將所有車輛，按各段之需要，預先規定其應得之輛數，由各段長根據各站之車輛及運輸報告，公平

支配之，再由段長電達本局主管部份，必要時由局再定各段車輛之支配，此分權制也。近數年來，國有各鐵路，對於車輛調度，均安設行車專用電話，採用集權制，以達管理敏捷之目的。本局雖無行車專用電話，但無線電台，設備完善，集中調配，亦無多大困難，况路線長約四千里，分佈於五省區，車輛運用，若無統籌機關，則閒停空駛以及車輛缺乏之弊，在所難免，此車輛集中管理制，本局實有採用之必要也。

#### 甲、組織

本局所轄路線，以貴陽為中心，擬設車輛調度總機關於此，定名為交通部西南公路運輸管理局車輛調度室，設總調度一人，調度員四人至六人，分晝夜班輪值，事務員二人，練習生二人至四人，共同辦理行車配車及登記事宜。

(1) 調度室之職掌如下：一、關於行車時刻之訂定事宜，二、關於各站處理行車之指揮及考核事宜，三、關於臨時增開車輛及例行車輛之停駛事宜，四、關於行車事變發生時之處理事宜，五、關於車輛支配之執行事宜，六、關於車輛運用效能及支配方法之研究事宜，七、關於車輛狀況之登記事宜，八、關於車輛在站停留時間之督察事宜，九、關於車輛在廠停修時間之督察事宜，十、關於有關各種報單之審核及填報事宜。

(2) 調度人員應照下列各原則，辦理各項事務：一、行車之安全迅速與準確，二、支配車輛之經濟與公允，三、車輛之充分利用，回空里程減至最低限度，四、車輛登記之詳實。

長沙常德沅陵晃縣黃平安南平彝昆明桐梓海棠溪獨山河池柳州擬定為調度站，以各站站長兼任調度員，除直接與調度室辦理本站之行車配車各事項外，並代隣近各站，(其程序可照車務人員手冊附表五之規定。)轉達電訊，辦理上述事項。

總調度乘承局長副局長暨車務總管之命，並與各段密切聯繫，指揮督飭所屬調度人員，辦理應辦各項事務。各段總段長副總段長，對於該管段內各站辦理行車配車等人員，應隨時督察，有無違背章則及調度室所發圍電各規定。並對於該段內調度事務，如有意見，應隨時與調度室接洽辦理。各站人員，應遵行調度室所發一切關於調度事宜之命令，並各站報告調度室各事項，應力求簡明迅速確實，並由站長負報告遲延錯誤之責。

乙、車輛調用

調度室對於各部份調用車輛，應照下列原則辦理：

一、凡本局所用車輛調用事宜，概由調度室或車站站長執行之，其他任何人員，不得直接調用。

二、所有車輛，視事務之繁簡，預分配於各路段，由各停留地修車廠所主管人員，負修理及保管之責，如遇調度室及車站站長調用時，應設法盡量供給。

三、各車站遇有急緊運輸，如限於時間性之各種大批包車，得事先籌劃準備，報告調度室。如該段內車輛不敷，可由調度室向他路段籌調，用畢應儘先歸還。

四、凡本局及各附屬機關，因公用車，應備具手續，經局核准，送調度室或車站照辦。

五、本局車輛，如在中途發生故障，除救濟車工程車外，修車廠所需車前往救濟時，亦應向調度室或車站按照手續調用。

丙、車輛支配

調度室對於各站需要車輛之支配，應照下列原則辦理：

一、各站站長，應於每日自十七時起，(見車務人員手冊各站報告業務校對鐘點暫行辦法第十六條之規定。)

根據該站客貨車輛，「本日已開」「本日存站」「明日需用」各情形，填造車輛報告狀況日報，報告調度室，(或由調度站轉報)登記於車輛狀況日報表內。

二、各修車廠所在站站長，並應將「原停廠修理」「本日進廠」「本日出廠」車輛數目，(每日由本廠主管人

員填造送站)於每日規定時刻填造車輛狀況日報，報告調度室，登記於車輛狀況日報表內。

三、調度室收到各站車輛狀況及請求車輛報告，應參照各站客貨車供求情形，通盤籌劃，妥為分配。

四、各站車輛供求相應，即由各調度站各站自行辦理，如供求不相應，則由調度室酌盈補虧配給，用電報通知有關各站照辦。

五、調度室於車輛支配後，遇有必學時，仍得隨時變更之。

六、調度室應擇定相當主要站，為備用車輛停留站，以便空閒車輛之集散。

七、調度室應每日編造配車狀況日報，呈局備核。

丁、車輛登記

車輛之登記，所以查核車輛在各站之行動，及在各站各廠之停留也。調度室對於車輛登記，應照下列原則辦理：

一、調度室對於車輛登記，可採用登記卡片或散頁登記簿，以一車為單位，逐日將該車之行動記入。並為一目了然計，可將每一車號，製一小銅牌，懸掛於木板上，逐日依該車之行動，變換其位置。

二、各站除每日於規定時間，用電報報告車輛狀況，以便調度室支配車輛外，並應將該日之車輛狀況日報，詳列車號，隨次日最前班車，寄調度室，以憑根據登記。

### 第三章 業務

三、各修車廠，每日進廠車輛報告，出廠車輛報告，亦屬  
照第二項辦法辦理。

四、調度室應根據車輛登記卡片，(或車輛散頁登記簿，)分別考查各項車輛運行狀況，各站車輛延誤情形，及各站存留車輛數目，以便充分利用，為最經濟之支配。

五、調度室稽核各站各廠車輛延誤，如認為原因不充足時，應填具車輛延誤查詢單，飭各該站廠查明寄回，以便查核。

戊、附錄

一、調度室及各站廠，對於上述車輛調度支配登記，所需用之章則，表報格式等項，俟調度室成立時擬就，呈局核准公佈施行。

二、國有各鐵路，關於車輛調度之通訊工具，有行車專用電話長途電話電報等設備，可以利用，本局現僅有無線電台，雖可敏捷傳達，但必須各從事人員力求敏捷準確不為功，似於事前應有相當訓練，否則消息隔閡，難收指臂之效。

### (三八) 總調度室辦事細則 (二十七年九月)

第一條 本細則依照本局車輛調度計劃大綱制定之。

第二條 本局設置總調度室，各段設置段調度室，(見平除外)。



並視各段運輸情形設置調度站。(本局設置車輛調度機關及調度站管轄各鄰站表另定)

第三條 總調度室之組織如左：

甲、總調度一人，乘承局長副局長之命暨車輛總管之監督，督飭所屬辦理本局一切車輛調度事宜。

乙、調度員二人至四人，事務員二人，練習生二人至四人，乘承總調度之命，分別辦理各項應辦事務。

丙、視各段行車情形，分設駐站調度員若干人，乘承總調度之命，駐留指定車站，全權代表總調度管理過段車輛之調度。

第四條

段調度室設調度主任一人(由業務主任兼任之)乘承總調度之命暨本段總段長之監督，督飭所屬各調度站，辦理本段一切調度事宜，並指定業務員輔助辦理各項應辦事務。

第五條

調度站設調度員一人，(由分段長或站長兼任遇必要時得由各段另派員專任之)乘承總調度之命暨段調度室之監督，指揮辦理本站及所轄各站一切行車配車各事宜。總調度室之職掌如左：

第六條

甲、關於本局各段行車時刻之訂定事宜；  
乙、關於各段車輛支配之執行事宜；  
丙、關於各段臨時增開車輛及例行車輛之停駛事宜；  
丁、關於各段調度室及各站處理行車之指揮及考核事宜；

第七條

段調度室之職掌如左：  
甲、關於本段行車時刻之建議事項；  
乙、關於本段各站車輛支配之執行事宜；  
丙、關於本段各站臨時增開車輛及例行車輛之停駛事宜；

第八條

調度站之職掌如下：  
甲、報告本站及所轄各鄰站車輛及行車狀況事宜；  
乙、辦理本站及所轄各鄰站行車配車事宜；  
丙、填報有關表報事宜；  
丁、其他一切有關調度車輛應辦事宜。

第九條

本局所有車輛，概由總調度室段調度室調度站各就其職掌範圍內執行之，其他任何人員不得直接調用。

第十條

各站需用車輛應事先報告所管調度站聯用。

第十一條

總調度室奉到局令暨有關調度車輛各方面文件，除揭示外，並應通知各段調度室駐站調度員暨調度站。

第十二條

各段總段長副總段長對於該管段內調度室及各站辦理行

車配車等人員，應隨時切實督察有無違背章則以及對於總調度室所發函電等規定是否遵守執行。

第十三條 各站人員，應遵行總調度室及段調度室所發一切關於調度事宜之命令，對於報告調度各事項應力求簡明迅速確實，並由站長負報告遲延錯誤之責。

第十四條 各車站間辦理行車調度事宜，遇有爭執時，由總調度室直接處理之。

第十五條 總調度室、段調度室、駐站調度員、及各調度站處理一切調度事宜，悉照本局調度車輛暫行辦法及各項有關章則辦理之。

第十六條 調度人員服務時應分晝夜輪流值班。

第十七條 本細則如有未盡事宜得隨時修正之。

第十八條 本細則自公佈之日施行。

### (三九) 調度車輛暫行辦法 (二十七年九月五日)

一、本局所屬車輛之調度，悉照本辦法施行之。

#### 車輛支配

二、本局所有車輛，由總調度室視各段運輸需要，支配於各段使用。

三、各段車輛，經總調度室派定後，由段調度室依照規定之區間車通車及其他需要，分別支配：

- (一) 指定歸調度站施用者，
  - (二) 指定歸段調度室臨時施用者。
- 是項支配數量及車號，應列表送總調度室備查，有更改時，

並應隨時報告。

四、各調度站調用車輛，應就指定歸該站使用之車輛內支配，其所派之班車或加車，應按日依照規定時間，將車號報告總調度室暨段調度室。

五、總調度室隨時研究各段站行車情形，認為必要時，得增減各段車輛，以資調劑，各段調度室或調度站感覺其本段或本站車輛不敷應付時，得呈請其上級調度機關，設法調整，惟未經核定前，不得擅用他段或他站車輛。

#### 車輛行駛

六、指定在各段之車輛，其行駛應遵守下列之規定：

(一) 調度站管轄車輛，規定在一區間內行駛，越過區間時，應先期報請段調度室核准。

(二) 段調度室管轄車輛，規定在一段內行駛，過段時應先期報請總調度室核准或由駐站調度員臨時裁定電報總調度室。

(三) 客車行駛以出發站至當日之宿站為一區間，短途期間車按照行程規定停留站。

(四) 貨物運輸，以達目的地為原則。

七、行駛過段之車輛，由總調度室規定其必須到達之地點，並限期駛回原調度站或原段。

八、行駛過區間之車輛，由段調度室規定其必須到達之地點，並限期駛回原調度站。

九、凡遇有車輛行駛過段或過區間在二十四小時內不能回返原段

或原區間者，則過段者應由總調度室，過區間者應由段調度室設法調度鄰段或鄰區間之車輛補充並規定其調用之限制。凡經總調度室或段調度室調度站依照手續指調之車輛，所經過各段站，不得擅自變更行程，違者受嚴厲處分，惟如有適合行程之客貨，得附搭裝載。

車輛調度

十一、調度站之調度員，應於每日十八時前，與所在地修車廠所接洽，就當日停廠次日可以開駛之車輛，依照車輛行駛之區間，支配次日開行班次，並交出所在地站長簽發調用車輛通知單，交修車廠所按時派用。

十二、規定之通車及區間班車，不得停駛，所有車輛，應先就於項班次支配使用，有餘裕時，方得開駛加班或派作其他用途。

十三、除規定班車經預定銜接站外所有加班或包車，應視其指定行駛路線，中段調度室或調度站通知總調度室或駐站調度員或鄰調度站備車接運，或核准開駛過段或過區間。

十四、凡遇緊急運輸，限於時間性之各種大批包車，應由段調度室籌劃，先就該管段內調車不敷時，得報總調度室另行設法。

十五、非調度站之車站，遇有車輛停留時，僅准照該車原指定行程

派出，如有到達該站終止而未經指定用途者，應於到達時立即報告該管調度站，請示指定用途，不得擅自派用。

車輛狀況報告

十六、各車站各調度站各段調度室各駐站調度員，應將車輛狀況，按照調度車輛報告程序表之規定，準時分別用電話或電報或填表報告各上級調度機關，以憑調度支配稽核登記。

十七、段調度室接到本段各調度站電報，其應由段調度室支配者，應於當晚二十一時以前，電飭各調度站遵辦，如各調度站支配之車輛，均係指定歸該調度站使用者，不另發電通知。

十八、段調度室每日支配車輛，遇有左列情形時，應將車號及變更情形，報告總調度室，如無變更，可不報告。

- (一) 固定班車變更路線或區間或停駛時，
- (二) 加班過段需要接運或由他段派車補充者。

車輛登記

十九、段調度室應逐日根據本段各站廠所之行車日報及車輛狀況日報表，彙製段車輛狀況日報表（調表1）二份，以一份存查，一份送總調度室。

二十、總調度室應根據過段車輛報告（調表2）登入過段車輛登記簿調簿（1）并隨時查核駛還原車日期。

特約商車

本路鑒於各段客貨運輸之壅塞，尤以昆明、貴陽、沅陵、柳州四區為甚，待運貨物，堆積如山，候車旅客，常達數千，車輛供不應求，自在意中，為便利疏運起見，經於二十七年十一月起，先後與各商運機關，訂立合約，協同承運。截至二十八年十月底止，計在本路登記訂約之商行，計共二百餘家，行駛車輛達一千七百餘輛，（見附件

四〇）觀此可知今日各方所主張之聯運及統制運輸辦法，早於此時發軔矣。

### 統一 運費

運費之高低，直接關係整個營業收入，與一般人民之担負，間接涵有調劑金融，及平衡物價之意義，是以釐訂運費，必須於顧及本身成本外，尚須參酌多方面之情形而後定。本路開始營業時，為避免與各省公路局，發生營業上之競爭起見，所有各線客貨運費，均暫仍舊，惟各綫原訂基本運率，高低不一，以綦江至獨山，平彝至晃縣為最高，綦江至海棠溪，平彝至昆明次之，晃縣至長沙，獨山至柳州為最低。本路既以統一運輸為專責，自應兼籌並顧，加以調整，但種種關係，直至二十八年一月，始有第一次統一運費之改訂；時當粵漢淪陷，長沙大火之後，戰況緊急，外匯暴縮，油料配件，來源困難，價格日漲，支用浩繁，倘不略予增高，實不足以維持成本，繼經縝密研究，為統一全局，並便利客商起見，決定將各線原訂客貨運費，不分省別，一律平均提增一成。客運部份，行李及包裹運費，比照不滿整車之一等貨品收取，並將原來以一公斤為單位者，改為以五公斤為單位。貨運方面，分整車及不滿整車兩種，後者之一二三等貨物運費，以100%，90%，80%為遞減級數，前者則按後者之一等貨，依次遞減10%，20%，30%（見附件四一）此項運率，經呈奉交通部核准，自二十八年一月一日起施行。

上項統一運費訂定後，實施甫及三月，而本路運輸成本，又不得隨一般物料之飛漲，重予改訂，爰於是年四月一日及十六日，分別將前項客貨運率，作更度之調整。其辦法即根據當時噸公里成本需六角之標準，作為二等貨物之基本運率，以百分之十為增減基點，其不滿整車者，亦按整車運率，增百分之十。客運部份，除將普通客票及行李包裹等運費，略予提高外，因車輛不敷，並將原有之普通及加快包裹兩種運費，劃一辦理，不分加快，以符實際。（見附件四二）同年九月一日起，以運輸成本，有漲無已，客運價目，再增百分之四十，改為每座每公里，收費七分。貨運仍舊。



(四一) 二十八年一月一日公布之基本運價表

區分	類別	計算標準	基本運(價)率					說明	
			元	角	分	釐	毫		
客 運	客票	每客座每公里			4	4	0		
	行李	每五公斤每公里				3	0		
	包裹	尋常包裹 每五公斤每公里				3	0		
貨 運	不 滿 整 車	一等品	每十公斤每公里				6	0	
		二等品	每十公斤每公里				5	4	
		三等品	每五公斤每公里				4	8	
	整 車	一等品	每公噸每公里		5	4	0	0	
		二等品	每公噸每公里		4	8	0	0	
		三等品	每公噸每公里		4	2	0	0	

(四二) 二十八年四月一日公佈之基本運價表

區分	類別	計算標準	基本運(價)率					說明	
			元	角	分	釐	毫		
客 運	客票	每客座每公里			5	0	0		
	行李	每五公斤每公里				3	5		
	包裹	每五公斤每公里				3	5		
貨 運	不 整 車 滿	一等品	每十公斤每公里				7	2	
		二等品	每十公斤每公里				6	6	
		三等品	每十公斤每公里				6	0	
	整 車	一等品	每公噸每公里		6	6	0	0	
		二等品	每公噸每公里		6	0	0	0	
		三等品	每公噸每公里		5	4	0	0	

客運  
收入

汽車運輸，能力有限，本路所有車輛，大都為二噸以上，三噸半以下者，每車載客，最多不過二十人，載貨不能超過三數千公斤，較之火車輪船運輸能力，不可同日而語。又因本路客貨車輛，最近雖達八百餘輛，然以車齡多一年以上，更值運輸繁忙，缺乏休養，路線多山，機件易損，購料困難，停修待件等種種原因，實際在路行駛者，原有車輛中，客車平均僅及百分之三十五，貨車約及百分之四十，貸款所購之新車，平均約為百分之六十強，無形中減低全部車輛平均運輸能力二分之一以上。且車輛數字，增加甚慢，新購之車，又以借款關係，均已指定用途，無法調撥，當二十七年下半年，後方運輸最緊急時，本路所有車輛，尙感不到此數，其供不應求，自在意中，但營業數字，已打破我國公路之紀錄矣。綜計自通車至二十八年七月底，「管理局」結束止，十六個月中，共運送旅客七十二萬五千六百餘人，行李包裹總重三，四七九，七五九公斤，進款國幣四，六六二，六一八·七六元，二十八年八月至十二月底為「川桂局」營業時期，五個月中，共運送旅客二十四萬四千餘人，行李包裹總重一，〇八四，七二〇公斤，進款國幣二，〇六八，九二六·九九元。（見附件四三，四四）

貨運  
收入

貨運方面，西南各省，向以內運多於出口，例如由川、黔、兩省駛往湘、桂、之車輛，每感無貨可攬，回空損失，亦殊可觀，惟入滇車輛，則以承運貿易委員會等出口貨物，又感自有車輛，不敷支配，不得不高價租用商車代運，以免延誤出口。至貨運種類，進口以五金、材料、汽油、藥品、棉紗、紙料、烟草、書籍佔多數，出口以桐油、豬鬃、茶葉、錫砂、合金等為大宗，在「管理局」十六個月期內，運輸貨物總額，達一五，五五八，六五八公噸，行駛九，七七八，〇五四，八七噸公里，進款國幣四，〇一六，四二六·一九元，越幣一七〇，四六九·七四元，港幣八〇，九〇五·五〇元，其他進款國幣二，一八五，九六一·五一元，「川桂局」五個月期內，貨運總量為七，八五八，六一九公噸，行駛四，八九八，〇四四，六〇二噸公里，進款國幣二，九二四，一八三·二八元，越幣三一七，三五二·六六元。（見附件四五，四六）

(四三) 客運統計表 (甲)

(自二十七年通車起至二十八年七月底止)

第三章  
業  
務

類別 段 名	客 運					備 註
	人 數		延人公里	行李包裹重量	進 款	
	全 票	半 票	公 里	公 斤	元	
長昆段	316,660	3,081	51,527,363	1,332,929	1,845,902	65
昆平段	45,719	1,503	23,556,968	705,170	1,049,977	72
平昆段	6,824	213	25,192,325	147,293	217,936	78
渝筑段	249,626	1,932	18,533,857	483,828	744,499	25
渝沅段	20,263	188	1,952,485	82,202	99,690	79
筑柳段	75,280	3,970	21,559,075	728,337	704,621	57
總 計	714,372	10,887	143,318,073	3,479,759	4,662,618	76

(四四) 客運統計表 (乙)

(自二十八年八月起至十二月底止)

四七

類別 區 名	客 運					備 註
	人 數		延人公里	行李包裹重量	進 款	
	全 票	半 票	公 里	公 斤	元	
沅陵區	46,074	532	5,893,416	237,097	399,267	68
貴陽區	15,458	244	8,047,908	287,488	584,662	11
昆明區	3,666	112	2,192,254	84,091	185,553	68
重慶區	144,814	957	9,295,069	196,293	481,672	16
南川區	11,148	108	1,213,839	62,265	82,616	02
柳州區	20,614	276	4,373,915	187,486	335,155	34
總 計	241,774	2,279	31,016,401	1,084,720	2,068,926	99



(四 五)

貨 運 統 計 表

(甲)

(自二十七年通車起至二十八年七月底止)

類 別 段 名	貨 運		其 他		總 計	備 註
	重 量 公 斤	延 噸 公 里 公 里	進 款 元	進 款 元		
長 昆 段	1,632,649	543,213,828	港幣 64,105.50 231,580.06	209,166.35	港幣 64,105.50 440,684.41	
昆 平 段	3,413,454	1,429,346,496	732,438.48	201,393.41	934,831.89	
平 昆 段	1,842,240	1,372,672,264	778,541.22	685,037.70	1,463,578.92	
渝 筑 段	4,530,005	3,939,568,458	1,581,336.41	541,449.88	2,122,786.29	
渝 元 段	97,780	16,614,111	10,328.40	2,890.70	13,319.10	
筑 柳 段	4,042,530	2,566,639,740	港幣 16,800.00 越幣 170,469.74 國幣 681,263.62	546,023.47	港幣 16,800.00 越幣 170,469.74 國幣 1,227,287.09	
總 計	15,558,658	6,868,054,697	港幣 80,905.50 越幣 170,469.74 國幣 4,016,426.16	2,185,961.51	港幣 80,905.50 越幣 170,469.74 國幣 6,202,387.70	

(四六)

貨運統計表 (乙)

(自二十八年八月起至十二月底止)

類別 區名	貨		運		共		總		備註
	量	延噸公里	進	款	進	款	計		
	公斤	公里	元	元	元	元	元	元	
沅陵區	237,580	62,479,178	59,289	74	6,001	30	65,291	04	
宜陽區	1,977,460	914,133,828	755,239	51	17,262	71	772,502	22	
昆明區	958,615	653,445,230	446,843	65	24,619	10	471,462	75	
重慶區	1,792,853	1,565,056,278	824,325	58	60,788	26	885,113	84	
南川區	85,682	23,561,452	21,100	2	1,153	75	22,253	96	
柳州區	2,806,429	1,660,368,636	317,353	66	15,952	68	317,353	66	
			820,410	07			836,362	75	
總計	7,858,619	4,898,044,602	317,353	66	125,777	80	317,353	66	
			2,927,208	76			3,052,986	56	

重要運輸舉例

上述客貨運輸，由各段區辦事處負其全責，惟以各路接管日期，先後不一，前方軍事情形，瞬息萬變，故各段運輸狀況，亦隨之而異。例如長沙一線，接管未久，即值後方運輸緊張之時，繼以粵漢棄守，湘垣大火，此一路線，事實上幾成搶運各機關人員物資之總匯；由於大量人口之後移，器材物資，亦紛紛隨之而來，因而運輸繁忙，達於極點，員工車輛，疲於奔命，而廠站負責人員，雖廢寢忘食，盡力應付，猶時時有被羣衆包圍辱罵之虞，艱苦緊張，不難想見。僅就運傷兵一項而言，計自四月間該線通車，至九月底五個月中，由長沙運往益陽常德等地之傷兵，爲數已達一萬五千餘人，開車七百餘次。又搶運日戰區退下無父母之難童，前後亦達一千餘名，上項傷兵及難童之運送，最爲麻煩，蓋普通旅客，均能自由行動，而若輩或以傷勢沉重，必須橫臥側坐，或以年齡幼稚，上車下車，需人扶持，而到站過渡，尤需特別照料。又當長沙大火，洞庭沿岸緊張之際，湘西各地，突告米荒，本路於軍運民運，正達「白熱化」之時，又須設法抽調大批車輛，趕往常德桃源等地，接運米糧，以濟民食，而安人心，緊張忙碌，得未曾有，又柳州一線，是年七月，接收甫竣，即遭粵漢之變，沿線車民物資之經由衡陽韶關內移者，均以此線爲尾閘；僅就軍委會後方勤務部運送中央各軍事機關人員及其眷屬，已由本路代運者而言，爲數已達六千餘名，均須限期運竣。本路以可調之車輛，與需要相去懸殊，不得不交由商車接運，計自十二月中旬，開始撥車運送，至翌年二月六日止，柳州方面，始將該部軍眷六千五百餘人，全數運竣，共開出客貨車三百一十三輛，其中以調用江南汽車公司車輛爲多。又由戰區各省撤退之機關學校傷病官兵難民旅客，經由該線轉往內地者，亦甚擁擠，計自七月十一日，該段通車起，至十二月底半年中，共載運旅客三萬六千三百餘人，行李包裹四十一萬三千七百餘公斤，笨重物件一千八百餘公噸。

各項章程及擬定

本路轄區廣袤，車務人員，爲數至夥，各項章程則表報之擬定，亦屬業務方面刻不容緩之急務，俾各部工作人員，對其本身職務之執行，有所依據，而資劃一。惟各省幹路統一運輸，尙屬創舉，雖有原來各公路表報章程，可資參考，但各路情形不同，大都各沿舊習，各適需要，與本路統一性質不同，非另創新制，不足以收指臂之效，爰依據本路之性質，參酌鐵路表報之優點，制定車務管理各方面各項章程，繪製行車應用表報，以簡明完備，易於互相參證爲主，各種客貨運輸之票據格式，亦依照客貨運通則，及附則之規定，分別釐訂，經先後核准公布施行者，計章凡則二十餘種，各項表報票據格式，多一百餘種（見附件四七——〇）並爲伊利同人參考起見，彙編成帙，定名車務人員手冊。上項各種營業表報之稽核，原由各段自

設印  
票面

行稽核後，再呈本局復核，施行以後，覺手續時間，均不經濟，對於編製各項統計，尤感困難，乃自二十七年十一月起，改由業務科集中辦理。又業務方面所需之各種表報單據及車票等印刷品，每月數量甚鉅，鑒於市上印刷困難，且易誤期，不足以應需求，因於是年十二月，遷來門路新址後，即自設印票面一所，隸屬總務科出納股，陸續添置印機，承印本路一切印刷品，俾可源源供給，不致貽誤，觀此可知本路專業，千頭萬緒，雖以一車票之微，亦須在自給自足之原則下，自行籌劃，始得有備無患，勿慮貽誤，締造不易，於此益信焉。

(四七) 業務規章名稱一覽表

號	名稱	頒布日期	備註
1	西南公路運輸管理局載客運貨附則	27年3月14日	
2	發售各種客票辦法	同	
3	車站辦事規則	同	
4	代辦站設置辦法	同	
5	車站人員辦理客貨運輸程序	同	
6	各站報告業務及校對鐘點暫行辦法	同	
7	調度車輛暫行辦法	同	
8	中途查票辦法	同	廿七年九月十一日修正
9	管理船渡辦法	同	
10	發給公務記帳乘車證規則	同	
11	行車管理暫行章程	同	
12	電訊管理規則	同	
13	行車肇事處理章程	同	

第三章 業務

(四八) 車務表報名稱一覽表

號	名稱	編號	長尺	寬寸	裝訂方法
14	行車肇事處理程序	27	3	14	
15	業務人員訓練所組織辦法	同	11	1	
16	路警隊組織及辦事規則	同	11	1	
17	本局發電程式及電報統制辦法	同	9	13	局務會議通過試辦
18	車輛總調度室辦事細則	27	9	11	
19	中途查票暫行辦法	同	11	25	
20	辦理公司商行自備車輛行駛本局路線暫行辦法	同	11	1	
21	車站設置攤亭辦法	同	3	14	
22	設立車站搬運所暨運夫服務辦法	同	同	同	
	甲種行車總票	1	53×38		每本100張
	乙種行車總票	1	37×32		同
	丙種行車總票	1	19×13		同

三年來之西南公路

五二

行車日報	2	27×9	同	右				
各站營業進款報告表	3	27×27.5	散	頁				
轉報各站營業進款表	4	36×135	同	右				
調用車輛通知單	5	19×13	每本50份三					
調用車輛申請書	6	18×10	同	右				
車輛過渡日報	7	27×23	每本100張					
車站職工考勸旬報	8	35×26	散	頁				
車站業務工作月報	9	62×33	同	右				
視察報告	11	27×20	每本100張					
行車故障旬報	12	34×26	散	頁				
汽車肇事報告單	14	27×19	同	右				
運送行李貨物清單	16	28×15	同	右				
電訊機件器具表	20	27×19	同	右				
電訊障礙修理通知書	21	19×13	散	頁				
電訊障礙修理報告單	22	19×13	同	右				
電訊工具使用保管證	23	13×10	散	頁				
電話機保管證	26	同	同	右				
代辦站申請書	31	19×15	同	右				
代辦站保證書	32	19×13	同	右				
代辦站公用器物單	33	27×20	同	右				
請領表報物品單	34	20×15	每本50份每					
發送表報物品單	35	21.5×15.5	同	右				
交換所電話紙	40	21×15	散	頁				
徵收營業汽車通行費報告單收據	41	17.5×11.5	每本50份每					
徵收營業汽車通行費通行證	42	22.5×19	散	頁				
營業汽車請領通行證申請書	44	19×13	同	右				
登記營業汽車保證書	45	19×29	同	右				
登記營業汽車申請書	46	同	同	右				
徵收營業汽車通行費日報	47	20×30	每本100張					
各段行車狀況表			散	頁				
車輛動態表			同	右				
各大站開到車輛表			同	右				
各大站開車總表			同	右				
汽車登記片(包括營業自用汽車)			卡	片				
司機登記片(包括普通營業駕駛人)			同	右				
營業運貨汽車行車執照			同	右				
營業載客汽車行車執照			同	右				
自用運貨汽車行車執照			同	右				
自用乘人汽車行車執照			同	右				
吊銷汽車駕駛人執照通知單			同	右				
汽車駕駛人臨時執照			同	右				
車票證			同	右				

(四九) 營業表報名稱一覽表

名	稱	長(公分)	寬(公分)	裝訂方法	
客運收入日報		38	27	每本200張	計算佣金運費清單
客運收票日報		29	21	同 右	帶運郵件包裹總計算表
貨運日報		38	27	每本100張	帶運郵件包裹總計算表
郵件運輸月報		27	19	散 頁	帶運郵件包裹酬資結算表
運出郵件包裹路單月報		27	19	同 右	帶運郵件包裹酬資結算表
車站帳務錯誤通知書		32	25	每本200張	票據收發月結表
請領客貨票及其他票據單		29	21	每本20份每份三聯	車站票據結存月報表
貨件損失事故報告書		29	21	每本20張	軍運記帳分月報表
公務記帳乘車證請求書		19	13	散 頁	軍運記帳月結總表
寄繳客貨票據單表點驗清單		14	21	每本20份每份三聯	臨時公務記帳乘車月結表
托運單		19	35	每本100張	運輸本局材料車費月結表
變更托運請求書		13	19	每本30張	長白間短途車營業日報表
賠償請求書		19	27	每本20份每份二聯	車站現金收入登記簿
取保證		19	27	每本10張	營業進款登記簿
部隊包用車輛聲請書		22	10	每本20份每份三聯	車站客貨營業收解現金據總表
車費記帳證明單		29	14	同 右	運進包裹貨物登記簿

第三章 業務

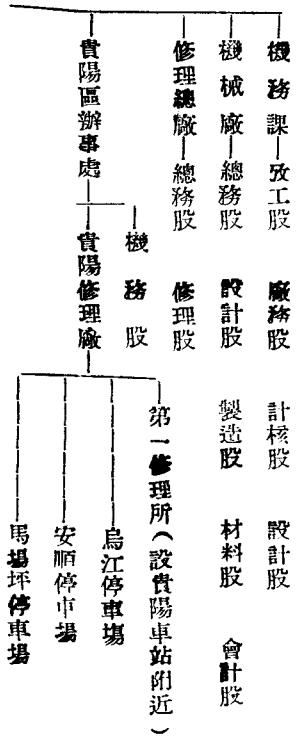
(五〇) 票據名稱格式表

名稱	尺寸 (公分)	編號或裝訂方法	包裏貼票	散頁
普通客票	長 10 寬 5	每張一號一起訖站名 每字一萬聯號	長白間短途車票	每張一號一種票價一聯號
來回票	3	同 右	海南間短途客票	每本 20 張
定期票	6 1/2	每張一號	貨票	每張一號每字一聯號
回數票	9	每本 10 張 20 張兩種每本一號	貨物貼票	每本 20 聯號每號四張
周游票	11	每本 10 張每本一號	雜項收據	散 頁
團體票	12	每本 30 聯張每號三聯	車輛渡河票	每本 30 聯號每號三張
包車票	19 1/2	同 右	車站客貨運費及雜費訂正單	每本 50 聯號每號三張
補票	11	同 右	變更單	每本 20 聯號每號四張
臨時票	11	每本 50 聯號每號三張	客貨商領收據	每本 10 聯號每號二張
坐位證	10	每本 200 張	臨時公務記帳乘車證	每本 100 聯號每號二張
行李票	14	每本 50 聯號每號四張	長期公務記帳乘車證	每本 50 頁每本一號
包裏票	18	每本 20 聯每號四張	寄存憑證	每本 25 聯號每號二張

# 第四章 機務

## 機務概況

本路機構採分段管理制，已如上述，全路共分六段，段設辦事處一，機務方面，除昆平段辦事處，因貴陽大修車廠，適在該段路線內，未設有機務股及修理廠外，每段各設修理廠一所，其地點大半在各該段之終點站，擔任本段車輛修理事宜，又於中途發宿各站，分設修理所及停車場，擔任車輛沿途保養工作，所隸於廠，廠隸於段辦事處，為辦事靈敏起見，即以段辦事處機務股股長，兼任修理廠廠長之職，行政上受段辦事處之指揮，技術上直接與本局機務科發生聯繫，更就本路中心點——貴——初期所設之大修車廠，擴充而為修理廠，擔任全路車輛之修理，及昆平段之保養工作，下設總務、修理、保養三股，及會計室，又設機械廠，專司各項配件製造供給之責，下設總務、設計、製造、材料、會計五股，均直轄於局。（見附件五一）二十八年八月「川桂局」成立，機務部份，劃歸「川桂局」辦理，並加以調整，設機務課以士樹芳為課長，各段辦事處改為區辦事處，並重行規定各區範圍，（參閱第一、三章）指定貴陽修理總廠，專任車輛大修之責，將原有之保養股劃出，另成立貴陽修理廠，擔任該區車輛之小修及保養工作，直屬於貴陽區辦事處，並於其下添設機務股，以股長兼任該廠廠長，以昭一律，其他各區機務機構，均仍其舊。至二十八年底，中國運輸公司組織就緒「川桂局」奉令轉移業務止，全路計有修理總廠及機械廠各一，各段修理廠六，修理所十一，停車場十四。（見附件五二）各種技工包括司機在內，總數達二千八百六十餘人。（見附件五三，五四）







(五二) 各修理廠所地點一覽表 (二十八年十二月)

廠或所別	所在地點	屬局或區	所管地段	距離(公里)	共計(公里)	附註
機械廠	貴州貴陽	本局				
修理總廠	貴州貴陽	同右				
貴陽修理廠	貴州貴陽	貴陽區	貴陽至馬場坪 鎮甯江	一一五 一〇五 一二六	三四六	分任貴陽修理廠工作
第一修理所	貴州貴陽	同右				
晃縣修理廠	湖南晃縣	沅陵區	晃縣至懷化	一一九 八四	二〇三	
長沙修理所	湖南長沙	同右	長沙至益陽	一〇九	一〇九	暫行撤銷
常德修理所	湖南常德	同右	常德至益陽	一七五 一〇三	一七八	同右
黃平修理所	貴州黃平	同右	黃平至馬場坪	一一六 一七五	一九一	
沅陵修理所	湖南沅陵	同右	沅陵至懷化	一九四 一一九	二一三	
柳州修理廠	廣西柳州	柳州區	柳州至宜山	一一〇	二二〇	
河池修理所	廣西河池	同右	河池至宜山	二〇八 一〇一	二〇九	
獨山修理所	貴州獨山	同右	獨山至六寨	一七三 一五三	一八八	
海棠溪修理廠	四川海棠溪	重慶區	海棠溪至兼江	八四	八四	
桐梓修理所	貴州桐梓	同右	桐梓至松烏	一七一 一〇六	一八七	
兼江修理所	四川兼江	同右	兼江至松坎	一一二	一一二	

昆明修理廠	雲南昆明	昆明區	昆明平馬龍	一三〇	一三〇	
安南修理所	貴州安南	同右	安南平鐵龍	一一六	一一八	
平彝修理所	雲南平彝	同右	平彝至龍	一〇七	一八八	
南川修理廠	四川南川	南川區	南川至江	二二五	三二一	
秀山修理所	四川秀山	同右	秀山至茶	一〇七	一五二	
黔江修理所	四川黔江	同右	黔江至西	一一八	二四七	
共				三三九	三三七	

(五三)

機務技工人數逐月比較表

(二十七年一月至二十八年十二月)

月份	類別	領班	機匠	電工	鉗工	鍛工	鑄工	胎工	漆工	車工	木工	縫工	助手	藝徒	廠伙	司機	共計	附註
27	1	3	8	2	1	3		2	1	8	2	1	2		2	31	66	
27	2	1	11	1				2			1		3	1	2	201	223	
27	3	2	13	3				2		4			6	4	2	180	218	
27	4	5	7	6	3	1		3	1	5	2		19	20	19	175	237	
27	5	8	48	3	30	20		8	16	2	63	4	20	19	15	207	465	
27	6	7	71	6	23	25		3	17	4	66	4	41	25	26	340	661	
27	7	10	66	5	25	25	2	4	17	7	67	4	42	21	34	339	668	

27	8	10	111	10	34	35	2	12	17	10	76	4	98	53	55	495	1022
”	9	13	107	9	39	36	2	16	17	10	72	5	120	64	96	571	1177
”	10	20	121	9	45	39	3	19	18	11	81	7	137	60	99	613	1282
”	11	20	123	10	41	36	2	18	17	10	74	5	134	70	104	646	1310
”	12	19	126	11	42	38	2	19	17	10	77	5	144	78	111	611	1310
28	1	20	138	13	48	42	2	22	19	10	79	5	151	90	124	670	1433
”	2	22	140	11	46	38	2	21	19	12	82	5	147	83	122	615	1365
”	3	25	263	14	59	42	3	21	17	14	35		165	125	132	699	1618
”	4	27	194	28	72	20	3	20	18	16	42	3	198	161	169	757	1723
”	5	38	213	24	110	47	4	20	15	20	60	7	244	217	201	818	2038
”	6	35	228	27	124	49	7	18	17	31	68	6	210	233	207	832	2122
”	7	38	269	36	133	61	9	16	24	37	92	6	230	257	285	851	2364
”	8	32	243	34	139	54	7	12	23	30	97	7	263	161	242	827	2271
”	9	35	232	36	143	52	8	16	24	36	101	8	274	270	274	797	2266
”	10	44	259	36	155	50	8	14	28	37	93	8	326	301	288	819	2466
”	11	52	275	37	166	55	7	15	27	36	110	10	353	327	303	845	2623
”	12	58	326	41	181	58	6	15	29	41	141	10	417	356	345	840	2864

(五四) 機務技工分配情形表

(二十八年十二月份)

廠別	類別		領班	機匠	電工	鉗工	鍛工	鑄工	胎工	漆工	車工	木工	縫工	助手	藝徒	廠快	司機	共計	附註
	數	別																	
機廠	4	1	4	5	29	10	4		11	25	27		13	36	36	201	同登廣州機技工機L十六名未列在內 包括本區各修理所停車場在內		
修理總廠	3	23	3	9	34	8	1	5	4	4	13	4	63	29	30	230			
貴陽修理廠	9	72	9	8	32	4		2	5		16	4	98	50	44	339		683	
昆縣修理廠	13	39	13	3	23	11	1	4	4	7	39	1	83	75	89	79		471	
昆明修理廠	10	57	10	6	21	11		1	1	2	15	1	55	37	26	77		330	
海棠溪修理廠	5	46	5	7	14	7		2	2	1	13		24	32	40	128		321	
柳州修理廠	11	64	11	3	26	7		1	2	2	14		75	82	61	117		465	
南川修理廠	1	10	1		2						4		5	10	19	28		79	
業務人員訓練所	1	4	1										4			9		18	
總數	57	316	41	181	58	6	15	29	41	141	10	416	355	345	777	2788			

長沙時期之修車設備

本路組織，在長沙時期，一切草創，車輛既寡，對於機務等設備，可謂絕無備有，當時於絲茅冲（長沙地名）借得民房一間為修理所，工具方面，僅備鐵鏈數柄，鐵鉗數把，以言技工，人數尚不滿十人，其簡陋情形，若以本路所負使命——五省公路統一運輸及管理——相對照，言之殊堪發噱；當時主其事者，為秦之燦，在物質極度貧乏之環境中，艱難維持，煞費苦心，固未想像在一年中，能逐漸發展至今日沿線擁有大小十餘廠所之規模也。

成立貴陽大修車廠

二十七年春，本局開始遷筑，租賃中山門外交通路一六四號民房為廠址，即於三月間成立貴陽大修車廠，負集中修理本路全部車輛之責，由王總善任該廠廠長，惟此所謂大修車廠者，依然民房三椽，地位狹促，絕非想像中之廠屋連雲，機器林立者可比，不過視長沙絲茅冲時代之修地設備，已屬較勝多多矣。該廠開工時，人事方面，僅有職員六人，技工四十餘人，各項工具大都仍付缺如。

添設機械廠

是年七月，以車輛漸增，工作漸繁，遂將修理車輛，與製造配件兩部劃分，以專責成，修理工作，仍由大修車廠負責，配件製造，則另設機械廠，以王樹芳為廠長，在馮門路外，租用民房一所，搭蓋臨時木棚數間，先設鍛工、鉗工、木工等部，開始製造，時局內經費竭蹶，無力添置機器，除原有車床數架外，大半係東借西移而來，苦幹一年，規模粗具，設備漸見充實，出品亦漸見優良，舉凡鋼板配件，隨車工具，車床、鑽床、電訊機器等等，均能自製或仿造，後更創立會計獨立，接受外界定貨，每月出品總值達六萬餘元。本路在經費支絀，外匯困難之環境中，仍能供給配件，照常修理，得力於該廠為多。截至二十八年終全廠計有員工一百六十餘人，藝徒三十七人，雜工二十餘名，工場九處，分任機器、鉗工、鍛工、冶鑄、敲打、木工、翻砂、電焊、油漆等工作，主要設備有半噸及五百磅翻砂鍋爐各一座，電焊氣焊機各一架，鍛鐵爐二十座，鉗床十架，其他機器三十餘架，為貴陽唯一設備完善之汽車配件製造廠。（附件五五、五六）

機 械 廠 出 品 名 稱 及 數 量 表

( 二 十 八 年 十 二 月 )

品 名	單 位	雪 佛 蘭	道 奇	福 特	其 他	共 計	附 註
前 鋼 板 總 成	付	207	166	59	52	484	
後 鋼 板 總 成	付	57	6		27	90	
前 後 鋼 板 修 理	付	43	57	4	23	127	
前 鋼 板 單 柴	片	655	1,021	89	32	1,796	
後 鋼 板 單 片	片	267	178	10	5	460	
前 後 鋼 板 騎 馬 螺 絲 連 帽	付	377	435	60		872	
前 後 鋼 板 中 心 螺 絲 連 帽	付	227	1,397	192	6	1,822	
前 鋼 板 夾 子 連 螺 絲	付	24	24			48	
前 鋼 板 前 骨 子	只	522	279	10	26	837	
前 鋼 板 前 骨 子 套	只	582		10		592	
前 鋼 板 後 骨 子 連 帽	付	130	260			390	
前 鋼 板 後 骨 子 套	只	156	476			632	
後 鋼 板 骨 子	只	201			20	221	
後 鋼 板 骨 子 套	只	153				153	
前 鋼 板 吊 耳	只	218	293		5	516	
後 鋼 板 吊 耳	只		47			47	

水	泵	法	蘭	只		79				79	
水	泵	心	子	只	40	11				51	
水	泵	殼	子	只		10				10	
水	泵	葉	子	只	40	32				72	
水	箱	罩	罩	只	60					60	
水	箱	罩	桿	只	100					100	
大	王	針	針	只	141	45	30	3		219	
大	王	針	銅	只	2:0	200	43	5		498	
活	塞	塞	軸	只		10				10	
引	擎	前	腳	付	55	101				156	
引	擎	後	腳	付	111	51				162	
化	氣	纜	螺	只	202	142	101			445	
油	管	接	頭	只	101	110				211	
排	當	當	叉	只	15					15	
青	油	油	嘴	只	50					50	
灣	油	油	嘴	只	50					50	
總				數	5,034	5,423	603	204		11,275	

機區機 裝 裝

水川



(五六)

機械廠出品數量分配表

(二十八年十二月)

項目	單位	本局各部份及西南管理處	外界委託	自用	共計	附註
配製	件	7,564	218	167	7,949	
配修	件	542	25	124	691	
工製	件	965	1,235	8	2,208	
工修	件	135	82	1	218	
機修	件	5	52		57	
房配	件	3	14		17	
其他製造	件	98	36	1	135	
總數	數	9,912	1,662	301	11,275	

擴大修車廠為修理總廠

同時貴陽大修車廠亦以修理日繁，原租民房，不敷應用，為發展廠務計，奉准收買貴陽車站對面基地一方，自建廠屋，是年九月，令委本路機務組廠務股股長黃綸，(該員於去年二月，四敵機肆虐時全家殉難)兼代該廠廠長，十月改派陳育麟繼任。二十八年一月，廠屋落成，遷入新址，內部組織，分總務、修理、會計三部，職員亦由八人增至十餘人，技

工由四十餘人增至二百餘人，二月調整機務機構，將貴陽及苗平兩修車所，歸併該廠管轄，凡到達貴陽之車輛，不僅修理，即保養工作，亦歸該廠負責，遂改大修車廠為修理總廠。內部組織亦略加擴充，設總務、修理、保養三股，及會計室，至廠內修理機器，及其他補胎充電等設備，經逐月在營業進款項下，撥節補充，規模日見完備，為貴陽唯一設備較優之汽車修理廠。

遷廠址於馬王廟

是年二月四日，貴陽城被敵機濫炸，該廠亦感受極大威脅，本路當局，鑒於締造匪易，該廠得有今日規模，全廠機件資產估計不下五十萬餘元，無一非心血之結晶，恐遭受無謂損失，因在貴陽城西七公里，地名馬王廟，購地八十畝，籌建新廠，以策安全，規模較前更大，設備更周，舉凡車庫廠房技工職員宿舍食堂等，均經規劃周詳，悉數興建，

即試車道，亦經在廠基築成，俾全廠管理便利，效率增高，計自二十八年二月該廠改組成立，至同年年底止，該廠共有各種技工二百餘人，重要機器及工具三十餘種，(參閱附件五九，六〇)修竣出廠車輛四百六十餘輛。(見附件五七，五八)

(五七) 修理總廠各月份工人動態表 (二十八年十二月)

日 期	原有人數	新僱人數	解僱人數	總 計	備 考
二十八年 三月	二八一	六七	二二三	三二五	
四 月	三二五	八九	四七	三六七	
五 月	三六七	六三	五〇	三八〇	
六 月	三八〇	七二	六六	三八六	
七 月	三八六	一〇二	二八	四六〇	
八 月	二四一	三四	七一	二〇四	一部份工人撥於貴陽修理廠
九 月	二〇四	三八	四三	一九九	
十 月	一九九	三〇	二二	二〇七	
十 一 月	二〇七	三六	六〇	一八三	
一 二 月	一八三	七〇	五二	二〇一	藝徒二十九名未列入

(五八) 修理總廠修車狀況統計表 (二十八年十二月)

月 份	數 量	項 目	本 月		附 註
			待 修	結 存	
二十八年 三月	四五	上月結存	一四	二五	三九
四 月	三九	本月收進	一六	三一	四七
五 月	四七	修竣車輛	四三	二〇	六三
	五一		三五		
	五八		五〇		
	六六		七二		
	七二		七二		
	七二		七二		
	七二		七二		

六	月	六三	五一	六四	四〇	二〇	五〇
七	月	五〇	四七	四六	五〇	一	五一
八	月	五一	三七	四三	三一	一四	四五
九	月	四五	四八	三四	三八	二一	五九
十	月	五九	四九	三七	三四	三七	七一
十一	月	七一	二四	四六	二六	二三	四九
十二	月	四九	三七	三九	二五	二二	四七

沿線廠所之籌設

本路初期機務方面之設施及其蛻變，已如上述，今請一述沿線各廠所之設置，及其概況，蓋本路地跨五省，路線甚長，若僅在路線中心點之貴陽，置有修理設備，自不足以應付事實上之需要，爰就各段適當地點，如長沙、昆明、貴陽、海棠溪、南川、柳州等處，先後設置修理廠各一所，其規模及設備，僅稍亞於修理總廠，猶慮距離過遠，不能迅赴事機，更於每段中途餐宿各站，如綦江、桐梓、平彝、安南、河池、獨山、黔江、秀山、黃平、沅陵、常德、桃源、鎮遠、榆樹灣、三渡水、馬場坪等處，宿站設修理所，餐站設停車場，各廠所房屋，經部撥款興修，惟廠所內部機器等設備，均付缺如，僅恃全國經濟委員會及交通部各鐵路機廠撥借而來之少數工具，以資應付，自感捉襟見肘，而是時運輸日漸頻繁，待修車輛，刻不容緩，一面外匯又扶搖直上，迭創新價，致各項機件，來源愈益困難；外界不明真相，對於本路車輛，嘖有煩言，姑舉一例：二十八年三月，朱經農先生由昆過筑返湘，事後於其致友人函中有云：「……路既不平，車又破舊，驅車疾馳，如乘劣馬，……次日在曲靖候車一日，未得前進，據報昆明放來之救濟車，又在中途拋锚，須由曲靖再派公務車前往拖帶，同時本昆明開出的客車，到曲靖時，水箱亦壞，不能再動，於是兩車之客，均責備司機，司機則諉過站長，站長則埋怨總局修理廠，相對嘆氣，毫無辦法……殺車修車，而喇叭又壞，對面來車，無法望見，又不能預先鳴號招呼，於是每至一轉灣處，令全車客人大聲呼叫，以代喇叭，人人感到坐西南公路車，等於拚命，……」當時怨尤叢集，煎迫之苦，有非筆墨所能形容者，編羅百計帶羅，於每月營業項下，竭力撙節，分期添置，並派專員駐津

防，接洽聯運，歷時經年，各廠設備，始得逐漸充實，（見附件五九一六一）不啻惟是，各廠又以戰事關係，隨時準備後遷，一切計劃，更感棘手，長沙一廠，成立最早，即以上述原因，一遷於三渡水，再遷於沅陵，三遷於湘黔交界之晃縣，即今之晃縣修理廠是。又柳州修理廠，於二十八年十一月間，桂南告警時，為保全實力起見，將修理部份，遷往南丹工作，其餘總務、保養兩部，亦相繼遷至桂黔交界之六寨，並將停車場與保養室合併，以免紛歧。一方既時時遷動，一方又須維持修車能力，不使一日中斷，因應之間，煞費周章，不難想像得之也。

(五九)

各修理廠所主要機器一覽表  
(二十八年十二月)

廠所名稱	標號名稱		創	銑	鑽	剪	剪衝	完電	氣壓	補胎設備	頂車	吊車	蒸汽缸機	磨汽缸機	磨凡而磨機	鋼	電焊設備	氣焊設備	黑油高壓器	注齒輪油器	經視	馬達試驗器	磨凡而器	磨	附註	
	車床	A.O.馬達																								
修理廠	4	380V 5.5			1	1		3	2	1							1	1	2	2		1	1	1	1	擔任各路車輛大修
柳州修理廠	2				1			1	1			1	1	4	1		1	1	1	1	1		1	1	1	
昆明修理廠	2				1			1	1	1			1	1	1		1	1	1	1			1	1	1	
晃縣修理廠	7		1		1			1	1	1			1	1	1		1	1	1	1	1		1	1	1	
清溪坡修理廠	1																									
南川修理廠																										
機廠	14		1		1																					
貴陽修理廠	1				1			1																		製造鋼新新鐵翻砂及發煙木工等工作



## (六一) 各修理廠所修車能力

比較表(二十八年十二月)

廠 所 名 稱	每月能修輛數		同時能修輛數
	大修	小修	
貴陽修理廠	15	300	30
晃縣修理廠	10	150	30
柳州修理廠	10	150	25
海棠溪修理廠	10	100	15
昆明修理廠	10	100	15
南川修理廠	5	50	8
第一修理所		60	9
黃平修理所		100	13
沅陵修理所		100	13
河池修理所		80	12
獨山修理所		60	8
桐梓修理所		40	4
綦江修理所		60	9
安南修理所		50	6
平彝修理所		15	1
秀山修理所		15	1
黔江修理所			
共 計	60	1430	199

附註：  
 1. 第一修理所分任貴陽修理廠車輛小修工作  
 2. 長沙常德兩修理所暫行裁撤故不列入

### 三渡水車身製造廠

三渡水車身製造廠，自成立迄歸併，雖僅有七月之歷史，然亦為本路機械機構上，重要之一環，查本路新購車輛，大都均屬各牌底盤車，運達內地，尚須自行裝配車身，始可應用，以沅陵常德間之三渡水地方，為湘西產木之地，又以本路最先係從長晃段接收滿車，車輛需要之迫切，亦以該段為最先感覺，為就地取材，適應環境計，即於二十七年二月間，在該處籌設車身製造廠，以便自造車身，由陸耀奎工程師負責，籌備建廠，三月改派趙級管工程師接辦，招僱技工積極進行，並以長晃段定於四月十六日通車，期前必須趕造新車身一批應用，當時廠屋未竣，設備未周，不得不在露天日夜趕造，工作緊張，得未曾有，幸於通車前二日，即完成交車十輛，堅實價廉，即是以項新車，為本路首次通車之新陣容，是年秋，戰局日擴，粵漢不守，新購之車，內運不便，不得不改在交貨地點——香港、海防——以高價招商承造車身，該廠即於十月間停工結束，歸併於晃縣修理廠，計前後開工七個月，全廠有技工一百五十餘人，裝就客車四十六輛，貨車六十八輛，客貨兩用車六十輛，公務車十輛，救濟車六輛，共計各種車身一百九十輛，(見附件六二)其他另星裝修，及拆卸重裝等工作，尚不在內。

(六二)

車身裝置情況表

民國二十八年十二月三十一日

車別	廠牌	車號	車身類別	輛數	每輛造價	裝造處所	附註
客車	雪佛蘭	1001-1031	永久車身	31	1293,50	長見段三渡水	每輛造價除另有註明者外，均以國幣計算
		1032-1071	，，	15	1783,20	香	
	佛蘭	1301-1340	，，	15	1061,00	香 港 新 昌	
				15	1040,00	香 港 梁 金 記	
				10	1035,00	香 港 蘭 昌	
	福特	1201-1220	，，	20	826,17	長 沙	
		1221-1235	，，	15	1293,50	長 見 段 三 渡 水	
		1171-1196	，，	10	1974,70	香 港	
		1277 1280	，，	20	2007,25		
	別馳	1111-1130	，，	20	1845,73	香 港	
公務車	雪佛蘭	1101-1106	，，	6	776,10	長 見 段 三 渡 水	
	福特	1 91-1294	，，	4	776,10		

有圖號者均係三渡水車身製造廠自造共計一百九十輛

貨		佛		蘭		特		道		
2001-2031	''	31	517,40	''	''	2201-2232	永久車身	32	517,40	長堤三渡水
2932-2088	''	60	591,92	''	''	2121-2150	''	30	481,60	香
2093-2095	''	1	672,00	''	''	2301-2360	客車兩用車身	60	517,40	長堤三渡水
2273	''	2	640,50	''	''	2401-2500	臨時車身	32	240,50	香
2501-2525	半永久車身	8	775,48	''	''			38	704,19	香
		15	771,82	''	''					
2531-2540	永久車身	10	933,29	''	''					
2601-2642	''	2	615,00	''	''					
	改良臨時車身	40	270,00	''	''					
2643-2722	''	80	290,00	''	''					

每輛造價以越幣計



車		奇		克騰伯			
工程車	2401-2500	改裝永久客車車身	64	1268,00	龍里中國機械製造廠	由臨時車身改裝為正式車身	
		改裝客貨兩用車身	16	1318,00			
		改裝臨時客車車身	20	1782,80	海防新昌	每輛造價以越幣計	
		永久車身	52	615,00			
	2801-3100	，，	148	615,00	海防新昌		
		改裝臨時車身	100	270,00			
	奇	2801-3100	改裝客貨車用車身	40	970,00	柳州周金記廠	由2801-3100號車300輛內之改裝臨時車身100輛已裝現正在着手進行中
			改裝臨時客車車身	10	1488,00		
			改裝客車車身	30	1600,00		
			改裝客車車身	20	3100,00	龍里中國機械製造廠	
永久車身			5	57,40			
龍	2291-2300	備裝司機棚	10	684,00	海防	未裝車身進口	
	2291	永久車身	1	846,00	龍里中國機械製造廠		
特	4521-4526	，，	6	57,49	長昆段三渡水		

### 保養與修理

機務方面之中心工作，不外車輛之保養與修理。保養得法，修理適宜，不特可延長車輛之壽命，且可增加其效能，良以汽車機件，有如人身，平時保養有方，起居得宜，乃能常保康健，否則必待病象環生，始加注意，必致小病化大，大病化凶，馴至無藥可救，促短其壽命。本路開創之始，即致力於此，訂有汽車保養與修理工作準則，（見附件六三）提綱挈領，規劃周詳，於二十七年四月間頒布施行，當時車輛不過數十輛，修理設備，僅長沙一廠，機務行此，不如今日之繁複，及後路線擴展達五省，車輛增加至八百餘輛，沿線修理廠所，亦先後成立，乃將修理及保養工作，劃分辦理，分大修小修及保養三類，大修專任車輛全部之澈底整理，修舊如新，由貴陽修理總廠，專司其實，小修規定為車輛局部之修葺工作，由沿線各修理廠分任之，其臨時檢修，添注機油，淨拭車身等日常保養工作，由各餐宿站附設之修理所，及停車場分任之，並為便利各路修理保養等工作之計，核起見，成立機務計核系統，於二十八年七月，頒布機務計核暫行辦法，（見附件六四）由機務科綜合各總段所送各項表報，彙編各種統計及記錄，以資審核。如此分工合作，組織愈臻嚴密，效率亦見提高。

### （六三）保養及修理汽車工作準則

- 第一條 本局為保養車輛延長機械壽命增加行車效能起見特製定本準則由各修車廠所遵照執行之
- 第二條 各修車廠所保養及修理車輛有未經本準則規定者由各主管人員指揮辦理之
- 第三條 本準則規定之工作由機務組隨時督察考核倘各廠所負責員工有未能遵照辦理者分別處罰之
- 第四條 車輛在廠所或車庫時由各廠所或車庫負責人保管
- 第五條 車輛在車站及上路行駛或停廠時司機應服從站長指揮負責保管
- 第六條 車輛交給各站所負責保管所應辦理之事項於左

### 第四章 機務

- （一）遵照調派單呈報交接日期及辦理規定手續
- （二）登記並規定檢驗及修理日程存主管廠所按照施行
- （三）填註「車輛添注潤滑油紀錄」及「檢查修理紀錄」均置於前窗右上方之插盒內由司機保管之倘有遺失或污損每張罰洋一元
- （四）車輛全部機件應由各廠所或車庫主管人妥為檢驗後點交指定司機負責保管並須維持完整清潔
- （五）車輛所有附件及工具須填註「隨車工具及附件登記表」一份貼貼工具箱內一份存主管廠所以便查核如遇不可避免之損壞司機應在當日之司機日報附記欄填訂原因並報請各該主管廠所憑舊件換領如查係司機過失即責令賠償

第七條

對於司機車輛每日離庫出發之前應辦理之事項於左  
(一) 檢查輪胎應有適當之氣壓並保其氣嘴完整  
(二) 檢查燈光喇叭水括應完整有效  
(三) 燃料及水應加充足水輪蓋油箱蓋保持完整  
(四) 隨車工具及備胎等附件應檢點齊全引擎蓋應搭扣嚴密  
(五) 門窗玻璃鎖門以及搭扣搖手等應保持完整車輛出動應注意扣鎖  
(六) 車輛各部機件及車身內外如遇不可避免之損失司機應在當日之司機日報註明由負責人趕速修復完整如查係司機或其他職工過失即責令賠償或專案呈請處罰之

第九條

車輛行駛每半個月後至少應停駛半日由各該管廠所派定領班督率匠徒及司機辦理下列各部份檢查及修理事項  
(一) 清潔火花塞並檢驗距離校正之  
(二) 校正汽門脚之距離  
(三) 校正分電盤白金螺絲之距離並修葺之  
(四) 清查電路並修整或清潔各關鍵處  
(五) 清潔並調整化油器之慢速度及空氣門  
(六) 檢查車身與車架連合之騎馬螺絲並旋緊之  
(七) 檢查銅板彈簧與前後樑連合之騎馬螺絲並旋緊之  
(八) 檢查不屬於上列之其他應整理部份加以修正或調整之

第八條

各廠所或車庫對於車輛每日開抵宿站後各負責人應督同司機辦理之事項於左  
(一) 督率廠夫或站夫將車身內外及底盤鋼板駕駛等洗濯清潔檢查所有加油嘴配備完整  
(二) 查閱「檢查修理紀錄」如超過規定日期應即停駛檢查  
(三) 查閱「添注潤滑油紀錄」如行駛已超過應加油等里程即分別辦理  
(四) 清潔電箱並檢查電水必須添注適量

第十條

車輛行駛每一個月後應停駛一天由各該管廠所派定領班督率匠徒及司機辦理下列各部份檢查及修理事項  
(一) 每半個月所規定應辦理之各事項  
(二) 檢查汽缸蓋螺絲  
(三) 校正汽門座  
(四) 校準發火時間  
(五) 檢驗發電機  
(六) 整理剎車機件校正並添注剎車油

(七) 檢查傳動部份

(八) 清理發電機及電動機

(九) 清理發電機上之斷電器

(十) 校正前輪

(十一) 校正接合器

(十二) 檢查輪胎

(十三) 檢驗扇皮帶

(十四) 檢查車身全部

(十五) 檢查不屬於上列之其他應整理部份加以修正或調

整之

### 第十一條

車輛行駛每三個月後應修整一天或二天由各該廠所派定領班督率匠徒及司機辦理下列各部份檢查及修理事項

(一) 每半個月及一個月所規定應辦理之各項

(二) 折洗汽缸蓋檢查清潔之

(三) 清洗汽門並校正之

(四) 檢查不屬於上列之其他應整理部份加以修正或調

整之

### 第十二條

車輛行駛每六個月後應修整二天或三天由各該管廠所派定領班督率匠徒及司機辦理下列各部份檢查及修理事項

(一) 每半個月一個月及三個月所規定應辦理之事項

(二) 檢查汽缸如磨蝕達千分之五寸以上應磨光之

(三) 汽缸磨蝕在千分之五寸以內應更換各活活塞環

(四) 修整曲軸軸承及連桿軸承

(五) 檢驗火花塞清洗或更換之

### 第十三條

車輛行駛每十二個月時應修整一星期或十天以便各該管廠所派定負責人舉行大修理一次其主要工作分列於下

(一) 須將引擎全部機件分別清洗予以修理或更換後再行裝置之

(二) 須將底盤駕駛及傳動部份分別折洗加以修理並油漆後再行裝置之

(三) 須將車身內外修整完善並加油漆

(四) 各種附件應加整理並配齊全

各廠所屬指定負責人凡車輛修理後於出廠時應切實檢查其車其主要工作分列於下

(一) 各部份工作須絕對符合規定

(二) 各項儀器表及附屬機件須絕對完備而有效

(三) 燃料消耗須絕對適當

(四) 引擎力量須絕對保持原有常態

### 第十四條

(五) 檢查完畢應於車輛檢查修補紀錄及檢修日程上簽名蓋章負責

第十五條 本準則如有未盡事項得隨時呈請修正之

第十六條 本準則自奉 局長核准後公佈之

### (六四) 機務計核暫行辦法

二十八年七月起實行

一、凡本局機務方面各項計核工作均依本辦法之規定辦理之

二、計核之程序由實地執行機務之各修車廠所逐日將該管機務情形報送所屬總段由各總段審核後彙編記錄存段備查隨即將原送表報轉送本局再由機務課綜合各總段所送表報彙編記錄及統計以考核全局之機務情形，

三、應由各修車廠所填送之表報

1. 修車工作單 填報各該廠所保養救濟及修理車輛之工料情形不論是否屬該廠所保管但每車每次保養救濟或修理時凡需用物料或工費在一元以上者均須填錄一份至該項工作完竣之日即將工料總數轉清原單報送所屬總段惟每月月終工作尚未完竣者應另換一單將該月份內記錄先行清結彙送總段。

2. 車輛狀況日報表 報告各該廠所範圍內所有行駛或修理車輛之現狀及分配情形不論是否屬該廠所保管均須填報每日一份送所屬總段

3. 駛車日報表 (即現用之司機日報表) 報告各該廠所範圍內各車司機之行車及消費情形每日行駛各車分發一張交由該車司機按表列各項分別填報至晚停車時由該管廠所檢查所報情形

無誤並核算行程及消費後彙齊轉送所屬總段

4. 工匠工作日報表 報告各該廠所工匠工作情形及工資數等(工匠修車工作須依據修車工作單)每廠所每日填報一份送所屬總段以憑每月結算各工匠工資

5. 司機工作日報表 報告各該廠所範圍內當日留廠或請假之司機及當晚駛車到廠司機(根據各該司機之駛車日報表)之工作情形及工資數等每廠所每日填報一份送所屬總段以憑每月結算各司機工資

四、應由各總段編造之記錄

1. 車輛情況記錄表 本表每月各車井編一份以及各廠所所送之車輛狀況日報表為依據記錄各車逐日停修駛用及分佈情形並以與修車工作單及駛車日報表互相校核

2. 車輛修理記錄表 本表每車每月記錄一份以各廠所所送之修車工作單分別車號錄入表內以記錄該車本月內之保養及修理經過情形並工料費用至月底總結一次

3. 車輛駛用記錄表 本表亦為每車每月記錄一份以各廠所所送之駛車日報表分別車號錄入表內以記錄該車本月內之駛用經過情形並工料費用至月底總結一次

4. 技工工作月計表 本表每月每廠所記錄一份即以該廠所所送技工工作日報表每日結數轉錄入表至月底總結一次

5. 司機工作月計表 本表每月每廠所記錄一份即以該廠所所送司機工作日報表每日結數轉錄入表至月底總結一次

以上 1. 2. 3. 三項記錄表均每月編錄一份存於總段備查 4. 5. 兩項月計表則每月編造兩份以一份送局一份存根

五、應由本局機務課編造之記錄、與各總段所編之1. 2. 3. 三項記錄表相同再由上項記錄表為根據而編造之各項則如次列

1. 車庫損壞統計本表以各種損壞情形分別為二十四項以車輛狀況日報表之損壞情形為依據統計每日各車損壞項目以觀察車輛損壞情形

2. 車輛費用統計表 本表以車輛費用及修理兩項記錄表為根據統計各車每月份每車費用及修理之費用以觀察機務工作之消費情形

3. 技工工作月計表 本表以各總段所送各廠所之技工工作月計表彙合為全局每月統計一份以觀每月全局技工之工作及工資情形

4. 司機工作月計表 本表各以總段所送各廠所之司機工作月計表彙合為全局每月統計一份以觀每月全局司機之工作及工資情形

六、根據以上計核程序及各表報組成整個機務計核之系統如(一)圖  
七、其他附屬表報有必要時由機務課計核股另定之  
八、填報各表報應用同一之符號及單位以便各段廠所互相通用規定標準如次

1. 符號在車輛費用記錄表內日期方面應加註天氣符號如雨「☉」陰「○」雪「❄」風「☪」上半日雨下半日陰「☉」及星期日「+」等如天氣晴朗則不記符號在車輛情況記錄表使用情形方面應記符號如預備「○」停修「□」待修「△」中途損壞回廠則用紅色「□」其行駛車輛則不記符號  
在各車停駐廠所分配方面則以該車停駐廠所之編號(以本局

第四章 機務

局修車廠所辦事細則所列各修車廠所管理路線及所屬區域表之各廠所次序為編號)數字記入使用情形符號之內例如某號

車在常修車所停修加記「回」  
2. 單位行駛里程均用公里汽油柴油及機油均費用美介而不炭用市斤平均消磨及平均費用均以每百公里所費為準

九、各修車廠所應於當晚將應送表報按號彙齊於次日最早班車寄送所屬總段各總段應於五日內將所管各廠所表報按號彙齊轉送局機務課應於十日內將各表報核編記錄及統計後寄還各該管廠所分號保存

十、各修車廠所填送各種表報務須詳實完備不得缺誤或偽造各總段收到各廠所表報應詳加審核依次彙齊如有遺漏或錯誤應即查明補正如發現消耗過費應即查究並於日報註明然後轉送本局以免送局後發現差誤時輾轉查詢延誤時間倘遇消耗過費而總段未經查核辦理者一經查出應與廠所共同負責

十一、各修車廠所保存之各車駛車日報表及修車工作單如該號車輛移歸他廠所保管時應將該車之表單隨同車輛移交不得遺漏各總段所編之各車記錄表如該號車調歸他段使用時亦應同時隨同車輛移交他段

十二、各修車廠所保管之表單及各總段所保管之記錄表至每一車輛作廢時即將該號車之表單及記錄表一併送局結束存查  
十三、機務課計核股每月所編統計表應分發各段廠所一份每半年一及年並應彙編統計一次亦分送各段廠所以資比較

十四、機務課計核股依彙每月統計之結果得提出各特點隨同統計表分發各段廠所商討改善以期機務效率之增進而收計核之效果

十五、本辦法如有未盡事宜得隨時修正之  
十六、本辦法自呈奉 局長核定公佈之日施行

### 分段行車

本路車輛，原以分段行駛保管為原則，即每段車輛，限在各本段行駛，不得任意過往他段，惟事實上每不易徹底做到；蓋本路最近車輛，總數雖達八百餘輛，然自購者，僅占少數，致大部車輛，均受貸款合同之限制，不能改裝客車。當二十八年上半年，本路客車向祇有一九五輛，然僅此一九五輛中，平均每日在路行駛者，不過七十輛左右，客車數量既少，路線又長，周轉困難。勢必終日在路奔馳，無暇休養，休養愈少，損壞愈多，二者互為因果，調度愈臻困難，往往迫於事實，不得不挹此注彼，以資調劑，坐是雖有良制，限於事實，仍難期獲得理想中之效果。二十八年下半年，「川桂局」時期，適美金借款先後告成，爰撥出新造奇貨車底盤一百八十輛，改裝客車，以資充實，分由晃縣、貴陽、柳州、昆明四地招商承造，並於該項新車未竣工前，先備臨時客車三十輛，以應急需。至二十八年年底，上項新客車，已有一部份源源出廠，上路行駛，預計最近之將來，當可應付裕如也。

### 司機技工之管理

司機技工之管理問題，為辦理運輸業務最感棘手之一事，尤以目前西南各省，情勢特殊為最，蓋兩年來後方公路運輸，發展迅速，外界引誘力極強，本路適在此時推進業務，羅致大批司機技工，管理方面，自非組織嚴密。剛柔兼施，不能應付事功，直接司其事者，為各段辦事處之機務股，及各修理廠保養室，前者之核本段技工機匠之懲獎進退，後者設司機管理室，管理司機之調派及其工作之勤惰，而以本局機務科之考工股總其成，並由本局製定各種表報，如駛車日報，修車日報，司機工作月報，逐日詳加記載，又厲行各項獎懲辦法，以明賞罰，而資鼓勵。福利方面，如籌設司機宿舍，並於各段間，創辦司機食堂，凡司機來食者，一律半價取費，以資體恤，又創設司機公舖，俾其到達一地，即可向主管部份，領取憑證，對號入室，獲得食宿上之便利。其他正當娛樂，如球類比賽，音樂戲劇等，亦加以提倡，使其工作後，身心有所寄託，不致勞瘁，而生活漸趨於紀律化。

### 基本及里程工資

上項技工司機之工資，本路除採取固定工資辦法外，並於二十七年間，一度在長晃段試行基本及里程工資制，所謂基本及里程工資者，即其工資除固定之基本工資外，須視其工作之多寡，而定應得之數額，假定基本工資，每月為三十元，每駛一公里，另加里程工資洋二分，如每月行駛一千公里，則於規定之基本工資三十元外，更可得里程工資二十元，此項制度實施之最大目標，為使技工司機，與車輛發生密切之利害關係。以引起其對於車輛愛護之心，惟此項辦法之實施，有一先決問題，必須車輛分段分區，能徹底做到，方易施行，否則流弊滋多，本局過去試行此制，即以上述原因，而成曇花一現云。

### 燃料代用品之試驗

汽油爲公路運輸之命脈，本路平均年需消耗百萬加侖，（見附件六五）惜我國所需，皆須仰給於外洋，每年漏卮不下數千萬元，值此抗戰時期，外匯不易，能塞一分漏卮，即增加一分國力，況內地交通困難，長途運入，殊不經濟，而桂南戰事發生後，內運尤艱，若不另謀補救之道，來源恐有斷絕之虞，本路有鑒於此，力謀汽油代用品之實驗，冀達燃料自給之目的，曾於二十八年十月間，分令南川、沅陵、二區試行純酒精車，及木炭代油車，（見附件六六、六七）結果尙稱圓滿，計純酒精，每加侖平均行駛六、七公里，（汽油紀錄，每加侖平均約行十公里。）每小時最高速度，爲四十五公里，最低速度十八公里，上下坡能力，大致亦與汽油相髣髴，爲發揮性較慢，故車行增加速率，較汽油爲遲緩。木炭車平均每公里消費木炭二、二磅，每小時最高速度，爲四十五公里，平均速度十七公里，惟燃燒性更慢，發動時間約需十分鐘，否則須先以汽油發動，將引擎溫熱，上坡能力，亦較酒精爲弱，時有停頓之虞。然一係外貨，一係國產，雖有小疵，有此成績，不足以掩其長也。現南川至海棠溪區間車，已改用純酒精行駛，冕縣修理廠，並已開始自造酒精，將來擬逐步推行，俾達燃料自給之目的。

### 國產機油之試用

汽車機油，亦來自外洋，我國歷來所用，大都爲美國 S. A. E. NO. 30—40 兩種，每年所耗，亦屬可觀。本路於二十八年九月間試用貴州油廠自植物油提煉製成之勝利牌 A、B、兩種潤滑油，前者適用於冬季，後者用於夏季，試驗結果，油質頗佳，堪與舶來品抗衡，惟經長途行駛後，該油黏度，略形增厚，必須更換新油，照現在市價，該項勝利牌潤滑油，每加侖約值國幣十元左右，舶來品每加侖則需十六元左右，若在一千公里之同一距離內行駛，則用舶來品機油，需費國幣三十元。用該牌 B 字潤滑油，祇需國幣十七元五角，雖換油手續較繁，然於培養國力，殊多幫助。本路現正積極提倡採購，一方希望該廠精益求精，繼續研究，俾臻至善之境焉。（見附件六八）

### 機車廠之沿革及概況

二十九年一月一日，「川桂局」業務奉令移轉與中國運輸公司接辦後，機務部份，亦隨之移交本處以維持全路工程所必需之各項工務、運料、車輛，爲數殊夥，非有專門之機務保修設備，難期運用自如，且路工築路工具，及本年度正在積極興建之各大橋工，所需鋼鐵零件，數量既巨，尤非內地一般廠商所能供給，若無自辦機廠，不足以應需求，當經本處呈准交通部，將本路原有之機械廠，仍由「川桂局」交還本處，於本年三月間正式接收，易名機車廠，派孫辰初爲廠長，內都組織力求簡單化，管理力求嚴密，以期款不虛糜，除設廠長一人，總理全廠事務外，更依事實需要，分設總務、製造、保修、運輸、材料、會計六股，各設股長一人，指揮監督各該股事務之推進，並爲便利就地保修起見，復在貴陽、重慶、昆明、南川四處，各設一修



# 及油料消耗情形表

(廿八年十二月)

23-5	23-6	28-7	28-8	28-9	28-10	28-11	28-12	總計	平均
463	537	562	565	567	586	627	622	7718	454
15	20	21	19	16	21	19	22	395	23
478	557	583	584	583	607	646	644	8113	477
903688	947090	932247	885185	919040	740698	798311	711437	14653357	861962
28907	54332	46091	37683	53312	58221	36841	36642	896216	52719
932595	1001622	978238	922868	97252	798919	835152	748079	15549573	914681
1951	1762	1659	1567	1621	1264	1273	1143		1899
1921	2726	2195	1983	3332	2772	1939	1666		2292
1951	1798	1678	1590	1668	1316	1293	1162		1918
86891 $\frac{1}{2}$	94415 $\frac{1}{4}$	93904	92775	99582	78774	88502	80393 $\frac{1}{2}$	1379194 $\frac{3}{4}$	81129
1745 $\frac{1}{2}$	2699 $\frac{1}{2}$	2571	2095	2911	3399 $\frac{1}{2}$	2223 $\frac{1}{2}$	2393 $\frac{1}{2}$	51709 $\frac{1}{2}$	3041
1887	2120 $\frac{3}{4}$	1523 $\frac{1}{2}$	1702 $\frac{3}{4}$	1713 $\frac{3}{4}$	1806 $\frac{3}{4}$	1424	1626 $\frac{1}{2}$	31147 $\frac{1}{2}$	1832
9.52	10.00	10.06	10.48	10.84	10.64	11.09	11.30		9.41
6.00	5.00	5.50	5.56	5.46	5.84	6.04	6.53		5.77
0.25	0.25	0.16	0.19	0.32	0.23	0.17	0.22		0.20
10.40	10.00	9.92	9.54	9.23	9.40	9.02	8.85		10.62
16.56	20.20	19.14	17.99	18.31	17.31	17.13	13.31		17.34
494	472	642	542	564	442	587	460		499

三年來之西南公路

## (六五)

## 車輛行駛里程

(二十七年八月至

第四 章 機 務	年 月 目		27-8	27-9	27-10	27-11	27-12	28-1	28-2	28-3	28-4
	行駛 輛 數	汽油車	267	273	315	337	325	378	382	467	445
	柴油車	41	43	31	29	28	22	9	18	21	
	合計	308	316	346	366	353	400	391	485	466	
行 駛 公 里	汽油車	778811	715804	794650	968330	875476	833428	844233	1004061	1000868	
	柴油車	118507	133544	112786	55709	36671	31491	8414	19614	31751	
	合計	897318	849348	907436	1024039	912147	864919	852647	1023675	1032619	
每 輛 平 均 里 程	汽油車	2917	2622	2523	2873	2694	2205	2210	2150	2249	
	柴油車	2890	3106	3638	1921	1310	1431	934	1089	1511	
	合計	2913	2688	2623	2798	2584	2162	2180	2110	2216	
油 料 消 耗	汽 油	60232	50901 $\frac{1}{2}$	59118 $\frac{1}{2}$	77031	70337 $\frac{1}{2}$	75558 $\frac{1}{2}$	78073	96553	96370 $\frac{1}{2}$	
	柴 油	6362	7226	6088	3625	2413	2259	570	1219	1909	
	機 油	1534 $\frac{1}{2}$	1335	1526 $\frac{1}{4}$	1988 $\frac{3}{4}$	1957 $\frac{1}{2}$	2168	1799 $\frac{1}{2}$	2000	2976	
每 百 里 平 均 消 耗	汽 油	7.73	7.11	7.44	7.95	8.03	9.00	9.25	9.50	9.50	
	柴 油	5.37	5.41	5.40	6.52	6.58	7.25	6.75	6.25	6.00	
	機 油	0.17	0.16	0.18	0.19	0.51	0.25	0.25	0.25	0.25	
每 介 行 里 程	汽 油	12.93	14.06	13.44	12.57	12.45	11.03	10.81	10.40	10.38	
	柴 油	18.63	18.48	18.53	15.37	15.20	13.94	14.76	16.09	16.63	
	機 油	573	636	568	515	467	399	474	512	347	

(六六) 試驗純酒精行車紀錄表

路程紀錄		附錄	
項別	紀錄	附錄	
日期	(南川至重慶)	(重慶至南川)	
開載	十二月九日	十二月三日	
出時	上午九點	上午九點	
到時	下午五點	下午三點	
共行	五十五公里	五十五公里	
各行	四十五公里	四十五公里	
里	一十五公里	一十五公里	
平均	每小時三十七分	每小時三十七分	
速度	最高四十五公里最低十八公里	同	
消耗	每加侖	每加侖	
平均	二六	二六	

(六七) 木炭車試驗紀錄表

第四章  
機務

日期 項別 紀錄	二十八年 十二月六日	二十八年 十二月七日	二十八年十 二月十七日	二十八年十 二月十八日
	天氣	晴	晴	陰雨
裝載情形	一噸	一噸	720磅	4200磅
出發地點	龍里車身廠	貴陽車站	貴陽車站	青岩
出發時間	上午九時 三十六分	下午一時 十六分	上午十時	下午二時
中途停車時間	三小時 五十四分	八分鐘	未	未
到達地點	貴陽東門	龍里車身廠	青岩	貴陽站
到達時間	下午三時 四十分	下午三時 五十七分	上午十一時 三十分	下午四時
行駛時間	二小時十分	二小時二十三分	一小時三十分	二小時
加炭次數	一次	未	未	未
行駛距離	36公里	36公里	31公里	31公里
平均速度	16.6公里/時	15.5公里/時	20公里/時	15.5公里/時
最高速度	45公里/時	40公里/時	60公里/時	60公里/時
耗炭數量	80磅	80磅	60磅	70磅
平均耗炭率	2.2磅/公里	2磅/公里	2.3磅/公里	2.3磅/公里
發動時間	十分鐘	三分鐘	十分鐘	八分鐘
最低速度			4公里/時	
汽油耗量	少量	無	無	無
備考		該車上午已行駛 故對較易		

八三

(六八) 國產潤滑油試驗紀錄及與舶來品機油比較表

項別	舶來品(或礦物性)機油	國產(或植物性)潤滑油	附註
潤滑效能	良	同	
駛用後黏度	減	增	
換油里程	三千二百公里更換一次	A字一千七百公里 B字一千公里更換一次	「A」字油在行駛時發生油泡用後黏度增高 尚需再予研究改善
每千公里平均耗油量	二加侖	A字二加侖 B字3.4加侖	
每加侖價值	國幣十六元左右	國幣十七元左右	

運所，每所設管理員一人，至廠內業務之改進，另由本處聘任專員，組織廠務委員會，檢討本廠一切革興事項，並審核每月預算及決算，覽資產之增減，期收集思廣益之效。

該廠經常費用，係採自給自足方針，每月支出，藉運輸及製造出品售價之盈餘以資挹注，主要工作，分製造修理及運輸三部，凡本處車輛零件，道班工具，及建築橋樑所需鋼料配件，暨一部份臨時需用之製造品，而為該廠現有機件所能製造者，均由該廠自製，每月出品價值約五萬元有奇，至修理部份，除修理本處工程運料等車輛外，兼修外界車輛，惟以配件不多，尚未能大量接受。

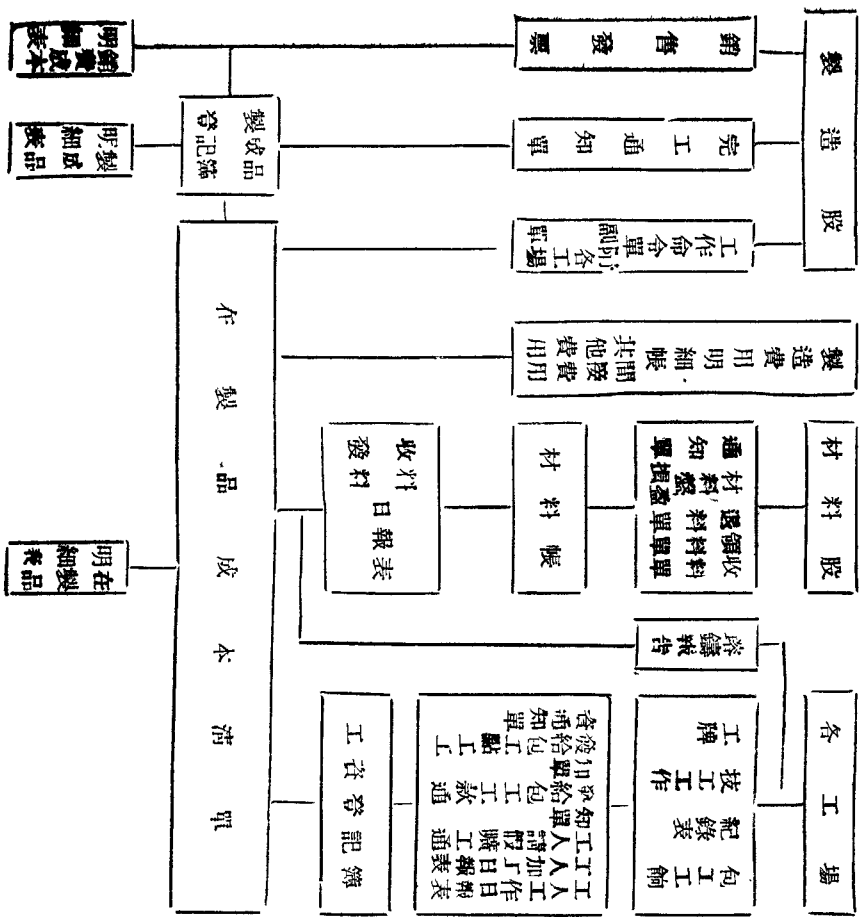
該廠現有運輸隊四隊，每隊車六輛，重要任務，為接運本處新建各大橋之鋼料，及各工程處所需其他零星材料，並利用回空車輛，裝運政府公物或商貨，本處新建三江口、懷遠、施秉三大橋，得以早日完工，便通行本路之車輛便利不少，實得力於此也。現以汽油價格昂貴，購買困難，將原有車輛，陸續改裝煤氣設備，俾燃料得就地取材，而減輕運輸費用。

該廠會計制度，完全獨立，(見附件六九)除對於日常收支，仍採用傳票、日記賬、總賬、補助賬及其他各項表報外，並採取成本會計制度，關於製造及保修所費之各項直接間接成本，均經詳細記載，期每一製成品價格之規定，得有一可靠之依據，而盈餘之結算，亦得因而準確，至運輸收入，亦經嚴密之檢查程序，現每月營業進款，平均約達二十萬元，收支尚足相抵，財政方面，差能達自給自足之方針。

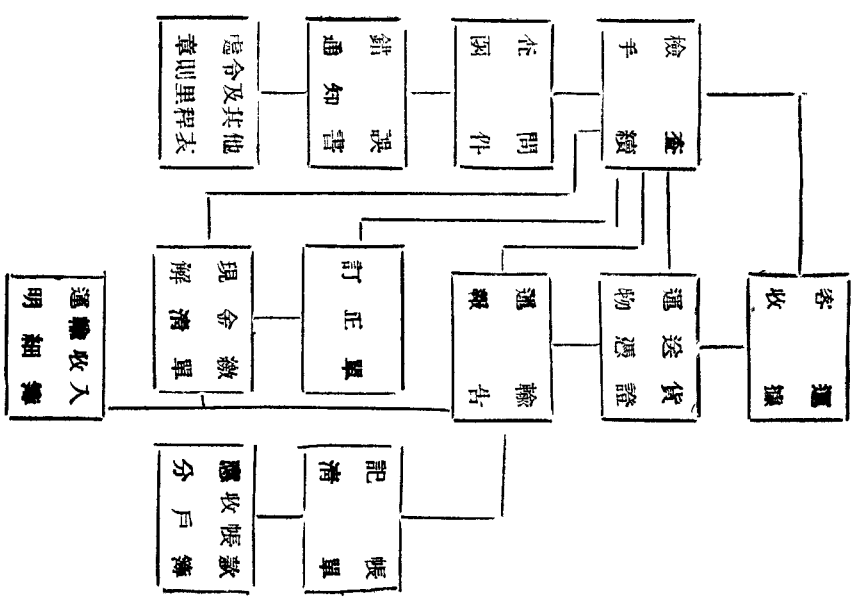
回溯本路機務設備，防自長沙赫茅冲時僅有之修理間，進展而為貴陽之大修車廠及機械廠，更進展而擴大大修車廠為貴陽修理總廠



(六九乙) 成本會計明細程序圖



(六九丙) 檢查進款步驟圖



## 第五章 工務

接收時  
本路工  
程情形

本路跨越湘、黔、川、桂、滇五省，係由各省分別興築，時期先後，既不相同，人力財力，亦屬迥異，故沿路工程設施，頗多差別；接收時，因缺乏整個路線工程圖表，足資依據，曾派員分赴各段，詳細調查，以爲將來改善之張本。茲將接收時，各段工程情形，就調查所得，分述如次：

湘境長  
晃段

湘省自長沙至常德一段，建築頗佳，該段地處洞庭流域，平疇彌望，路面足容雙車並行，縱坡曲線，大都合度，橋樑亦多係永久式，雖時值非常，車輛載重，較前增加，猶足以資應付。惟其間有猴子石、益陽、牛路灘、港口四處渡口，河面寬廣，行車積滯，爲交通之礙；自常德而西，漸入叢山，設施較次，官莊至辰谿，百餘公里，蜿蜒山谷間，多屬單車道，平時行車，須受管制。過辰谿以後，西至黔邊之鮎魚舖，路甚雖較寬，而路面曲線坡度等，已未能盡合標準，橋樑亦爲永久式，渡口則有二渡水、馬家渡、苦藤舖、麻溪舖、辰谿、板栗坪、晃縣七處，行車時間不免延長。

黔境四  
大幹線

黔省古稱山國，重巒疊嶂，觸處皆是，境內有東、南、西、北、四大幹綫，初由省府徵工修築，繼經行營公路處加以改善，工程頗爲艱鉅，惟以經費支絀，及完工期限短促，一切設施，自未能悉臻完善，東路自甘巴甫至湘邊，巨嶺懸崖，上山之「之」字灣折，有連續至數十折者，而以龍翅勝、盤山、蜜蜂坡等處爲最險，最小曲線半徑，約八公尺左右，最大縱坡度，在百分之二十以上；橋渡如施秉橋之不堪重載，泉陽橋之將就坍塌，重安江渡口水位之劇升劇降，皆不免使運輸發生困難。南路自貴陽經甘巴甫，以至廣西邊境之六寨，路線較爲平坦，然所經如石門坎、馬坡、白臘坡、擦耳崖、黑石關數處，陡坡連綿，百分二十以上，曲線半徑在六公尺左右者，所在皆是。西路自貴陽至鎮寧，百二十公里中，地多平衍，除一部份路甚稍低外，大致尙稱合度；鎮寧以西，直抵滇邊，路線多橫過山脈，上坡下坡，輒達十餘公里，路甚狹窄，僅五公尺半，內傍懸崖，外臨深谷，令人目眩心悸；中經盤江，原有舊式鐵索橋，因不勝載重，已改建新式懸橋。盤江西之安南二十四拐，由谷底盤昇山頂，層層而上，如升塔巔，在寬僅二百餘公尺之平面距離內，曲折二十四度，工程尤稱艱鉅。北路貴陽至松坎，有烏江之阻，奔流急湍，方舟難濟，一逢漲水，兩岸待渡車輛，輪軸相接；婁山關、花秋坪、釣絲岩、酒店壩、山勢峭拔，時沒雲霧中，越嶺之「之」字拐尤多，最小曲線半徑在十公尺左右，最大縱坡，亦在百分之十五以上。



川境渝松段及綦茶段

川境重慶至松坎段，山勢較緩和，惟建築之初，限期過迫，故急灣陡坡，仍屬不免，如九道拐之險峻，及海棠溪附近之蛇曲波磔，皆屬亟待改善者；中間綦江、趕水、及重慶之長江三處，皆用船渡。其自綦江雷神店折東，以通湘省之川湘線，紆迴于萬山之中，所選路線，大體尚佳，路面坡度，亦都可用，沿線橋樑，以木橋為多，中間尤以跨徑較大之木桁構橋，將來保養不易為慮；全線除彭水、江口、灣塘三處外，已無其他渡口，惟設備較簡。

桂境柳

桂省除六寨河池一段多山外，大率平坦，路線規劃尚佳，惟河池宜山間，一部份路基較低，似未計及洩水，每逢霖雨，輒被積水浸沒；山嶺地段，亦仍多急灣陡坡；懷遠、三江口兩渡，碼頭及渡船設備，亦欠充足，水勢泛漲，車輛難免阻頓；橋樑在柳州宜山間，多為永久式，宜山以北，多為半永久式，載重在五噸左右之車輛，尚可通行。

滇境平

滇省平彝昆明間，地勢平衍，公路建築尚佳，惟昆明附近一段，路基較狹，行車較欠通暢，橋樑多係永久式，載重十噸左右之車輛，可通行無阻。

以上各段，合計路線總長三千四百餘公里，橋樑總長一萬三千餘公尺，涵洞總長五萬四千餘公尺，渡口共計二十一處，此接收時各段主要工程之概況也。

接收時養路狀況

各段養路工作，亦以環境及歷史之不同，其組織情形，工料配備，互有參差，有分隊管理，而設養路隊者，有分區管理，而設養路工區者，路工有以三十人為一班，有以一二十人為一棚者，大率平均每一工人，修養一公里半，至二公里；各班工具缺乏，沿路除湘段外，多無道房設備，接管之時，養路材料，亦鮮少儲存；以本地地勢之峭拔；雨雪侵毀之頻仍；軍運車輛之繁重；路面受損者百端，而無一朝之備，當時維持交通之艱苦情形，固不難想像也。（附件七〇）

定改方針

本路各段原有工程，已如上述，在從前運輸輕簡，自可從容應付，自中央接管以後，正值抗戰軍興，本路已成爲後方唯一之交通脈，舉凡物資之供應，人口之移動，咸惟本路是賴；每日通行車輛，由二三十輛，突增至二三百輛，每車載重，亦由一二噸增至三四噸，更有特種車輛，載重達十三噸以上者；如何改善本路工程，以應非常之需要，實爲刻不容緩之要圖。中央於二十七年春，特撥款二百萬元，專爲改善黔川、黔湘、黔桂、黔滇四大幹線之用，惟改善工作，千頭萬緒，非先定有整個計劃，殊有無從着手之概；經詳密之研究，決定中心工作四項：（一）添建新橋，減少渡口；（二）充實暫難建橋各渡口之設備；（三）加強舊橋載重；（四）修改最危險之路段；懸此鵠的，努力以赴，並爲求進行迅速起見，先以一部份工程，委託湘、

(七〇) 本路五大幹線原有工程狀況簡明表

線別	里程 (公里)	坡度		橋樑	路面 (厚尺)	橋樑載重 (公噸)	渡口	附註	
		最大坡度	平均坡度						
川黔線 (重慶至貴陽)	482	16%	8	7.5	5	3	10-11	4-1.0	1. 龍堡梁 2. 蔡江 3. 龍水 4. 烏江 另有海鹽支線18公里 另有廣安支線33公里
黔桂線 (貴陽至柳州)	631	20%	6	7.5	4-6	3-5	10-12	4.5-1.0	1. 猴石 2. 谷隆 3. 丹路 4. 丹路 5. 丹路 6. 丹路 7. 丹路 8. 丹路 9. 丹路 10. 丹路 11. 丹路 12. 丹路
黔滇線 (貴陽至昆明)	654	14%	8	7.5	5.5-7	3-4	10-12	3-1.0	
黔湘線 (甘巴塘至長沙)	888	20%	8	7.5	4-6.5	3-4	10-15	5-1.0	
川湘線 (雷神至沅江)	694	15%	6	7.5	4-6.5	3-5	10-15	3-7.5	1. 江口 2. 彭水 3. 彭水 另有海鹽支線5公里 另有廣安支線22公里

黔、川、桂四省公路局代辦，經各省當局之熱誠合作，於二十八年春大致完成。

成立各段改善工程處及橋工處

本路促進工程，迅赴事功起見，復於二十七年九月，先後成立各段改善工程處，積極施工，計有官冕、筑渝、筑柳、筑冕、筑平五段。又以施秉、盤江兩橋，不能通過重車，亟須改建，重安、烏江、懷遠、三江口四渡，在發水時期，車渡困難滋甚，亦非興建橋樑不可，爰就經濟能力所及，先成立重安、盤江兩橋工處，二十八年，中央撥發緊急重運路線改善工款二百九十萬元，經費稍充，乃繼設烏江橋工處，努力進行，迄同年八月，以戰時經濟狀況，及一般生活之變動，外匯暴縮，物價飛漲，工料預算，較原來超出甚多，復經呈奉核准，追加工款八十六萬餘元，其時又以戰事緊張，上列各處建橋需要，愈形迫切，乃續設懷遠、三江口、施秉三橋工處。二十九年，仍本以前方針，繼續邁進，中央亦續撥五百五十八萬元，為改善川黔、黔桂、湘黔、黔滇四線之用，因之各項工程，漸次順利完成，其餘川湘、川滇兩線，於二十八年中，亦經中央分別撥發二十萬元及七十萬

三年來之西南公路

九〇

元，擇要興工，旌川滇線另設管理處，改善工程款七十萬元，亦即一併移交，其已舉辦之工程從略。

本路至二十九年底止，經已舉辦完竣之工程，計有興建、重建、及加固橋樑一百八十餘座，因此而撤銷渡口十二處之多，添造拖輪及渡船一百餘艘，改善路線約十四公里，改善路基約六百五十公里，改善路面約八百四十公里，茲擇要分述如次：（附件七一）

(七一) 各段改善工程統計表

(二十七年一月至二十九年十二月)

工程類別	線別		黔桂綫	黔滇綫	黔湘綫	合計
	川黔綫	川湘綫				
改線	1.2 公里		7 公里	0.5 公里		13.7 公里
改善路基	332 公里	0.58 公里			50 公里	647.58 公里
		30 公里	5.0 公里	9.0 公里	18.0 公里	836.0 公里
改善路面						
	6300 公尺	218 公尺	280 公尺		1800 公尺	10078 公尺
塹程				203 公尺		583 公尺
					360 公尺	
護欄工程	8220 公尺		528 公尺	4000 公尺		31108 公尺
					600 公尺	17760 公尺
新管	31 道		27 道	2 道		117 道
					56 道	
舊管	2 道		1 道	1 道		4 道
新建	15 道		2 道	40 道		100 道
					12 道	
改建	4 道			6 道		10 道

橋樑工程	單位	座	長度	座	長度	座	長度	座	長度	座	長度	座	長度	座	長度	座	總座			
																		興	建	興
橋樑工程	興	石合木面橋																		
		木構橋	2	128公尺											6	709公尺		6		
	建	鋼橋	1	110公尺											1	72公尺		3		
		石合木面橋	8	192公尺	13	217公尺	6	59公尺	5	44公尺			2	161公尺	3	125公尺	45	240公尺	6	
	重建或加機	石拱橋	26		2	23公尺	4	51公尺	5	60公尺			10	89公尺	1	2公尺		80		
		木構橋																48		
	渡口工程	碼頭	興建	7	對	11	對	2	對	1	對				1	對	4	90公尺	4	
			改建	5	對	2	對	2	對	1	對					1	對		22	
		渡船	添造	36	隻	22	隻	15	隻	6	隻					1	對	4	對	15
			修理	9	隻	10	隻	7	隻									5	隻	101
汽划		添造	12	隻			5	隻										7	隻	31
		修理	2	隻	2	隻	2	隻										4	隻	24
浮橋		興建	1	座			2	座										2	座	10
		改建																		6
便橋		興建	1	座	7	座									2	座	2	座	13	
		改建																		

附註：  
 1. 自接管以來至廿九年十二月底止凡委託各省市縣及本路自辦之各項工程均列表內  
 2. 已編指一段內所有異常險阻橋樑等工程均在內  
 3. 改善路基包括改善導道及加寬路基等  
 4. 改善路面保橋大修其費路之經常改善不計在內  
 5. 尚有是長段加固橋樑 60 座不在上表之內

渡口改  
建橋樑

渡口籌建橋樑，着手最早，委託湘省代辦者，有牛路灘、三渡水、馬家渡、苦藤鋪、蔴溪鋪、板栗坪、晃縣河七處，大者百三十公尺，小者亦達六十公尺，建築為石台石墩木面之半永久式，各橋於二十七年間，次第完成。川境綦江、趕水兩處，亦經委託川省代辦，綦江橋計四孔，共長八十八公尺；趕水兩孔，共長四十八公尺，均為下承式之木桁構橋，於二十八年春完成通車。此外由本路自辦者，計有重安、烏江、懷遠、三江口四大橋。

重安江  
大橋

重安江寬四十餘公尺，水流甚激，春季尤甚，在本路未接管前，曾興建三孔石拱橋，墩座半成，遽為水毀，接管後，即於舊鐵索橋附近，測定橋位，重建橋台，一面向越兩訂購一孔三十五公尺之鋼桁構橋，於二十八年春運抵橋址，五月七日，全橋完成通車。

烏江  
大橋

烏江為黔中巨河，兩岸多懸崖峭壁，兩後四山瀉注，瞬息泛漲數十公尺，昔日車渡稀少，已視為畏途，今扼西南各省入都之門戶，運輸繁劇，稍有阻滯，影響至大。爰於二十八年一月，設立橋工處，於上游舊鐵索橋附近，選定橋位，積極興建，新橋墩座，皆為鋼筋混凝土，墩高逆三十公尺，上架三孔連續式之鋼桁構，係向法國訂造，共長一百一十公尺，中孔達五十五公尺，兩端接線，沿江岸峭壁鑿成，共長約七公里，開山最高處，達三十餘公尺，一部份為半山洞，工程頗為艱鉅，全橋約需工料費一百五十萬元，現橋台橋墩及接線工程，均已竣工，惟鋼料受時局及運輸影響，年內尚難架設完成。

懷遠及  
三江口  
兩大橋

懷遠、三江口兩渡，均在桂境，相隔僅四十三公里，兩處原屬一河，初以附近或有適宜之路線，可資趨避，曾於二十八年一度派隊勘測，結果雖勘得三線，惟均較原線增長三十餘公里，且峯巒重疊，工艱費鉅，短期內萬難完成，祇得放棄。兩渡水位，變化甚大，水勢湍急，雖浮水設備，已加充實，而戰時運輸繁忙，情形特殊，未可忽視，爰決定各處鋼橋一座，於二十八年九月分於懷遠及三江口兩橋工處，乘冬季水小時期，晝夜趕工，十二月兩橋橋墩基礎，已大致完成，在重慶訂購之鋼構樑，亦絡繹於二十九年五月至七月間運抵工地。三江口橋計五孔，每孔二十五公尺，共長一百二十五公尺，墩座為混凝土建築，於二十九年七月四日，完成通車。懷遠橋計六孔，每孔跨度亦為二十五公尺，墩座為混凝土，外砌條石，於同年九月完成。兩橋除鋼樑外，另備有木桁構材料，準備隨時搶修，敵機曾於兩橋加工期間，迭次轟炸，投彈甚多，三江口橋，於八月間被炸損，幸本路事前早有準備，隨炸隨修，交通迄未停頓。（附件七二）

(七二)

渡口改建橋樑表

(二十九年十二月製)

段別	渡口地點	改橋情形	附註
長 段	牛三馬路	木架橋 長 72 公尺	烏江橋尚未完工暫用浮橋運車
	家橋	石台木面橋 長 172 公尺	
	濠溪	” ” ” ” 62 公尺	
	栗栗	” ” ” ” 109 公尺	
	板板	” ” ” ” 74 公尺	
	見見	” ” ” ” 150 公尺	
筑見段	重安江	鋼桁構橋 長 35 公尺 一孔	
筑柳段	懷三	” ” ” ” 150 公尺	
	江江	” ” ” ” 125 公尺	
筑渝段	江江	” ” ” ” 110 公尺	
	江水	石台木桁構橋 長 80 公尺	
		” ” ” ” 148 公尺	

重建及加強舊橋

本路路線綿長，所經橋樑，大小不下二百餘座，總長達十三公里有餘，其中舊橋，或為石拱，或為半永久式，歲久材料朽腐，不堪載重，或運輸增加，缺陷漸見，更有因山洪暴漲，全部沖毀，須根本重建者，皆經分別重建，或就老橋加強，茲擇其較重要者分述如下：

盤江橋

筑昆線上之盤江，原有鋼索懸橋一座，以橋塔年久受損，曾經專家視察，以為通行軍車，頗有危險，曾擬定臨時辦法、限制車載，惟該處為滇黔交通孔道，關係重大，乃決定改建鋼桁橋，以期一勞永逸，於二十七年十月成立盤江橋工處，着手修理原有橋台，並向越南訂購一孔四十五公尺之鋼橋一座，於翌年五月，架設完成。

施秉橋

筑昆線上之施秉橋，原為六孔二十一公尺之木桁構，木材年久朽敗，榫節變動，下弦彎垂，乃先行加以支撐，維持通車，另向越南訂購鋼桁構六孔，原定於二十八年七月在昆明交貨，繼以國際局勢變化，運輸困難，未能即時啓運，直至本年十月該批橋料，始抵工地，現正加緊進行，預計約本年年底，方能改建竣事。

江西坡橋

筑昆線上之江西坡橋，位於嵩山之中，大水時期，河流冲刷力極大，當二十七年接收該段時，該處原有四孔石台木面橋一座，嗣毀於水，旋經本路趕工重建，不意本年八月，山洪暴發，全橋又遭沖毀，時適越局緊張，滯昆物資，亟待搶運，經另建便橋，日夜趕工，不一週，全路恢復運輸，現正進行改建跨度較大之鋼橋一座，以期一勞永逸。

板栗坪橋

見長段之板栗坪橋，原為八·四公尺十七孔之木面半永久式，嗣遭洪水冲刷，其中二墩，全部沖毀，不得已，重行恢復船渡者數月，一面積極趕工，重加修復，將中孔放寬，改為十六孔，計八·四公尺者十三孔，十四公尺者三孔，並加高橋墩橋台，以利宣洩，於本年九月全部完工。

其他各橋

筑昆段之泉陽橋，舊橋將就圯毀，經重建三孔十二公尺石拱橋；南柳段之打錫橋，原為四孔石台木面半永久式，二十八年秋，為水沖毀，墩基蕩然無存，亦於本年重建二孔十四公尺新橋；他如筑渝段三分河之石拱橋；海席支綫長江岔河之鋼筋混凝土過水橋；及南棗溪之石拱橋；筑南段之匯雲橋；川湘段之馬八河石拱橋；皆為重建橋樑中之較大者。●

加強之橋樑，以芷江之龍津橋為最大，計十五孔，全部木面，均經更換。(附件七三)

# (七三) 各段重建及加強橋樑表

(廿九年十二月製)

段別	橋號或地點	工 程 概 況	段別	橋號或地點	工 程 概 況
筑	38+823 公里	改建1孔4公尺六角石拱橋	長	天 井 潤	修理1孔3公尺橋面(石合木面)
	85+612 7公里	重建1孔2.5公尺魏城石拱橋		新 安 潤	全 上(全、上)
	90+400 公里	重建1孔5公尺冷溪石拱橋		善 緣 莊 潤	修理1孔3公尺橋面更換大樑(木橋)
	105+812 公里	重建2孔2.5公尺石拱橋		西 莊 坪 溪	修理齊梁橋面(木樑桁等)
	111+167 公里	修理減速5孔7.5公尺石拱第一孔		澄 溪	全 上(石合木面橋)
	129+300 公里	重建3孔12公尺皋陽石拱橋		懷 化	修理喬首(2.5公尺石合木面橋)
堤	197+760 公里	接寬小東坡1孔3公尺石拱橋	三 眼 橋	全 上(1孔2公尺石合木面橋)	
	247+035 公里	重建相見河石拱橋	板 橋	修理3孔6公尺石合木面橋	
	234+230 公里	重建黃泥崗1孔3.5公尺石合木面橋	井 溪 舖 口	修理1孔5公尺石合木面橋	
	232+405 公里	改建1孔4.5公尺石合木面橋	太 平 橋	修理1孔6公尺石合木面橋	
	232+750 公里	重建響水1孔4.5公尺石合木面橋	順 溪 橋	修理1孔5公尺石合木面橋	
	301+560 公里	改建1孔4公尺石拱橋	靈 宮 廟	修理1孔3公尺石合木面橋	
356+040 公里	修理七眼橋(石拱)分水尖	王 冲	全 上		



(續上表)

段別	樁號或地點	工 程 概 況	段別	樁號或地點	工 程 概 況	
長	謝家灣橋	修理1孔6公尺石台木面橋	長	花里橋	修理1孔6公尺石台木面橋	
	榆樹灣橋	修理1孔5公尺石台木面橋		三三上	全	
	順溪橋	修理2孔6公尺石台木面橋		里里	修理1孔2公尺石台木面橋	
	叉路橋	修理1孔3公尺石台木面橋		三馬	修理1孔3公尺石台木面橋	
	見	心橋		修理3孔7公尺石台木架木面橋	楊柳	修理1孔3公尺木架便橋
		關橋		修理1孔3公尺石台木面橋	楊柳	修理1孔4.3公尺石台木架橋
		關橋		全	李柳	修理1孔3公尺石台木面橋
		關橋		修理1孔2公尺石台木面橋	李家	修理1孔2公尺石台木面橋
		子馬橋		重建1孔6公尺木架便橋	對河	修理1孔5公尺木架便橋
		白馬橋		重建1孔3.5公尺木架便橋	對河	修理1孔3公尺木架便橋
段	小板橋	重建1孔4公尺木架便橋	江口	修理1孔7公尺石台木面橋		
	大板橋	重建5孔5.3公尺木架便橋	江下	修理1孔5公尺石台木面橋		
	梅便橋	修理1孔3公尺石台木面橋	下波	修理1孔7公尺石台木面橋		
		修理1孔3公尺石台木面橋	洲	修理1孔1.7公尺木架便橋		

(續上表)

段別	橋號或地點	工 程 概 况	段別	橋號或地點	工 程 概 况
長	波洲	修理1孔3.5公尺木架便橋橋面	長	毛溪	修理1孔5公尺石台木面橋橋面
	波洲	修理1孔5.5公尺木架便橋橋面		毛溪	修理1孔6公尺石台木面橋橋面
	波洲	修理1孔4公尺木架便橋橋面		毛溪	修理4孔7公尺石台木面橋橋面
	波洲	修理1孔3公尺木架便橋橋面		毛溪	修理1孔3公尺石台木面橋橋面
	波洲	修理1孔1公尺木架便橋橋面		毛溪	修理1孔1公尺石台木面橋橋面
	波洲	修理1孔3.5公尺木架便橋		毛溪	修理1孔3公尺石台木面橋橋面
	波洲	修理1孔6公尺木架便橋		毛溪	修理2孔5公尺石台木面橋
	波洲	修理1孔5公尺木架便橋		毛溪	改建1孔6公尺石台木面橋
	波洲	修理1孔3公尺石台木面橋		毛溪	加固沿線橋樑等60座
	波洲	修理1孔1.7公尺木架便橋		毛溪	毛裏山診理老橋
長	波洲	修理3孔7公尺石台木面橋橋面	實	24+200	補修老橋
	波洲	修理1孔7公尺石台木面橋橋面		26+670	四百路河改建2孔4公尺石拱橋
	波洲	修理1孔5公尺石台木面橋橋面		31+200	大河橋新建2孔5公尺石台木面橋
	波洲	修理1孔1.5公尺石台木面橋橋面		291+000	三板橋重建1孔10公尺石拱橋
	波洲	修理1孔1.5公尺石台木面橋橋面		307+000	三板橋重建1孔12公尺石拱橋

三年來之西南公路

(續上表)

段別	橋號或地點	工 程 概 况	段別	橋號或地點	工 程 概 况
廣 平 段	190+600 公里	補修1孔4公尺石拱橋	廣 平 段	143+357 公里	同
	238+400 公里	重建4孔7公尺石台木面橋		160+200 公里	改建雙孔石拱橋
	252+950 公里	修理1孔3公尺石台木面橋		166+630 公里	重建1孔4公尺石拱橋
	253+003 公里	全 上		287+700 公里	改建石拱橋
	280+895 公里	修理1孔4公尺石台木面橋		288+910 公里	全 上
廣 河 段	三 各 河	改建2孔12公尺石拱橋	廣 河 段	283+180 公里	加固石拱橋
	山 坡 河	改建石拱橋		185+000 公里	改建石拱橋
	103+974 公里	改建石拱橋		175+580 公里	同 上
	177+840 公里	全 上		133+950 公里	加固三孔石拱橋
	186+400 公里	改建石拱橋		58+440 公里	加固石拱橋
渝 段	187+020 公里	全 上	渝 段	36+741 公里	同 上
	187+160 公里	全 上		100+833 公里	同 上
	105+780 公里	修理2孔5公尺石台木面橋		110+880 公里	改建石拱橋
段	136+350 公里	修理8孔3.6公尺石台木面橋	海 廣 支 線 段	海 廣 支 線	改建南寧溪石拱橋
	142+530 公里	修理1孔5公尺石台木面橋		185+020 公里	改建石拱橋

(續上表)

段別	樁號或地點	工程概況	段別	樁號或地點	工程概況
筑	花 秋 坪	修理4孔7公尺木梁及橋面 修理石拱橋分水尖兩個 修理拱橋 九道拐重建橋梁 鋼板橋 改建橋河橋 改建羅門石橋 改建油房清石台木面橋 改建下羅橋	渝	黔威0+075公里	加固木橋
	官 渡 河			471+343 公里	同上
	梁 來 鋪			463+283 公里	同上
				648+013 公里	同上
				663+185 公里	同上
				674+446第三處	同上
段	100+230 公里	改建石拱橋	沅	596+293 公里	同上
	113+000 公里				
	186+580 公里				
筑	馬 八 河	改建石拱橋 改建油坊溝石拱橋 加固木橋	筑	打 錫 橋	重建2孔4公尺石台木桁橋
	206+010 公里			重建石拱橋	
	139+014 公里			重建1孔3公尺石拱橋	
	149+480 公里			重建石拱橋	
	141+765 公里			重建1孔6.7公尺木台面	
				重建2孔6公尺石台木面	
				加固3孔10.8公尺石拱橋	
				修理1孔9公尺石台木面	
				修理1孔8公尺石台木面	
				新建2孔12公尺石台木面	
段	蔡 蔡 南	同上	脚	拉 保 橋	重建1孔6.7公尺木台面
				重建2孔6公尺石台木面	

加強渡口設備

本路各段渡口，總計達二十一處。其中已改建橋樑者十二處，在已經我破壞路段中者三處，現僅餘長谿、烏江、長江（重慶）及川湘路之江口、彭水、灣塘六渡而已。為適應戰時交通之需要，及預防敵機破壞起見，上述各渡口之設備，均予充分加強，即已經建橋之各渡口，其原有之渡具，亦仍予保留，並酌予補充，以備萬一。茲分述如次：

長谿渡

長谿渡口，寬達五百餘公尺，船渡往返需時，經增添拖輪及渡船多艘，並加置原有碼頭至可容渡船二艘，同時靠岸，二十八年春，復於上游另搭便橋一座，河寬流速，施工不易，鳩工庀材，兼月始成，後雖仍為大水沖毀，而當武漢撤退，長沙緊張之際，車輛日夜通行無阻，亦正斯橋之功也。

烏江橋

烏江建橋情形，已見上述，該處原有船渡碼頭一對，人馬渡口一處，每當江漲流急，渡船須先溯江上行里許，始再橫流而濟，往往過渡一次，需時一小時以上，而操渡者，已力竭氣喘，汗流浹背矣。自接管後，當即進行添造渡船，增闢碼頭，詎工尙未竟，於二十八年夏，忽霖雨連朝，江水突漲，洶湧之狀，甚于往年，人力船渡，臨流束手，致兩岸積車，各達數百輛；各方函電紛馳，中央亦嚴詞督責，限期疏濬，惟以災變非常，人力有限，雖晝夜加工趕修渡船，並增置渡伏，加開夜渡，然以費時旬餘，始將全部積車疏清。後復選擇適當地位，建造浮橋一座，於同年秋季完成，此項浮橋，雖于大水期間，仍予拆去，而平時濟渡能力，已數倍于往昔矣。

長江渡

重慶長江渡口，位於儲奇門外，隔岸與海棠溪相對，一水中分，形同天塹，自國都遷渝，綰紱南北，輾輪四集，原有設備，不足應付。先經添造拖輪渡船多艘，惟以江寬水急，為謀安全迅速計，乃興建正式輪渡，兩岸築混凝土引道，伸入江灘，以適應高低水位，長度達一公里有餘，並於混凝土路面上，嵌置輕軌，備半車四節，沿軌進退，為接引車輛上下渡輪之用。二十九年秋，中央為擴展行都附近交通，另創建婁九渡口，令由本路與渝市府等三機關，分工合作，於二十九年八月，完成開渡，並指定專為貨車過江之渡口。

懷遠渡及三江口渡

懷遠、三江口兩渡，自接管後，即經增加汽輪及渡船多艘，并加寬兩岸碼頭，車輛往來，已感便利不少，惟逢山洪乘漲，仍恐有滯積之虞，二十八年秋，除再添造汽輪及渡船外，復于兩渡口各增闢碼頭一對，搭建浮橋一座，並另購民船數十只，為搶修之用，該兩渡口，於本年內，雖迭經敵機轟炸，浮橋全毀，卒能於一二日內搶修竣事，交通無阻，未始非有備無患之功也。

(七四) 各渡口現有設備一覽表

渡 口	板 划 (隻)	汽 划 (隻)	碼 頭 (對)	浮 橋 (座)	便 橋 (座)
烏 江	10	3	4	1	
盤 江	3		1	1	
重安江	2		1		1
蘇溪舖	2				1
晃 縣	2		1		
辰 谿	11	9	1		
板粟坪	4	2	1		
苦藤舖	2				
芷 江	2		1		
三江口	7		2	1	
懷 遠	9	7	2	1	
養 江	2		1		
程 水	3		2		1
海 儲	8	3	2		
江 口	3		2		
彭 水	5	1	2		
灣 塘	4		2		
廣場壩	2	1	1		
婁 九	15	7	2		
三 溪	2		1		
長 頭	1		1		1
施 乘	1		1		1
江西坡	3				1
馮家壩	3		1		1
兩河口	4		1		
苦竹壩	2		1		1
姚家灣	2		1		
茶 洞	2		1		

附註：除已在破壞路段中之渡口外其餘各渡口雖有已壞橋者但於渡口設備仍予保留。

其他渡口

展中。

本年以來，敵人頗着眼于破壞我後方交通要點，除轟炸懷遠、三江口兩新建大橋外，並曾數至盤江、綦江、辰谿、宜山、河池、及南丹附近投彈，本路為防患未然計，在若干已建橋樑之渡口，亦均酌量修理或增加原有渡船設備，以防萬一。（見附件七四）

湘段港口及益陽兩渡，自接管後，即添建碼頭，擴充浮水設備，並架設浮橋，現在該段路線，雖經破壞，而在當時有助於撤退運輸者甚鉅。川湘路江口、彭水、灣塘三處，過去因地位尚居次要，除酌增渡船，修理碼頭外，尚未積極佈置，本年秋以軍事需要，奉令積極改進，業經設立第一、二、三、四、五橋工處五處，整理全綫橋渡工程，現均在進

修改最危險之路線

本路接管之初，修改最危險之路段，亦為最先致力之一事。兇長段自官莊至辰谿，其間原有百餘公里之單車道，接管後，乃分段施工，進行拓寬，初尚設置交錯站，管理行車，以免危險，嗣後工程逐漸進展，該項站口，隨之減少，迄二十七年冬拓寬工程，全部告竣。筑南段之白臘坡、擦耳崖、黑石關三處，亦皆急彎陡坡，前後相續，行車肇事，時有所聞，接管後，除將黑石關坡度削低外，白臘坡及擦耳崖兩處，各改線數公里，始獲化險為夷；筑渝段之九道拐、花秋坪、釣絲岩、其中曲折多者，達七十餘折，深谷懸崖，下臨無地，九道拐初委託川路局改線，未竟全功，嗣由本路加工完成；釣絲岩改線工程，亦於本年竣工；花秋坪、婁山關兩處，山勢峭拔，縱坡陡峻，兼之霧氣鬱結，冬季路面凝凍，車行溜滑，危險殊大，亦經本路將坡度改低；此外如筑兇段之盤山、密峯坡、桑山、沙坪，筑平段之二十四拐，皆經分別改線或拓寬路基，以策安全。

大修路面

本路各段路面，在未接管前，車輛稀少，原可應付裕如，自接管後，驟過十倍於原來運量之需求，其難勝任，自在意中。更有數段路面，當初係趕工完成，路面材料，過於單薄，而在平時頗不易察覺，一值霖雨連綿，重車輾壓，則泥濘陷車，阻塞交通，往往有猝不及防之概。如南柳段自柳州至河池，路基多與兩旁民田相平，二十八年春，久雨不止，加以重車繁密，路面軟陷，行車膠滯，桂省府頗多責難，旋經本路派工趕修，並承地方政府協助徵料，軟陷地段，全部均以塊石填入，重新翻修，始能暢通無阻。二十九年春，並以河池至宜山一段，路旁多缺乏邊溝，或已淤塞，路面亦有數段厚度不足，另定大修計劃，開挖邊溝約百公里。加舖石層六十餘公里，全線漸形平整。又筑南段獨山附近路面，亦以同一原因，路面崎嶇不平，二十八年春，軍事委員會，馮副委員長經行其地，曾電部飭修，亦經本路商請黔省府，征集大批石料，加以整理。此外筑平段自一五〇公里以迄三六〇公里間，皆係高山峻坡，築路材料，往往為雨水洗刷，損失最多，非平常養路所能為力，亦經一度加以大修。其他貴陽、昆明及海棠溪，或為行都所在地，或為後方交通之重鎮，冠蓋如雲，車穀相接，路面之磨耗，亦甚於他處；二十九年春，上述三處，均當大加翻修。

新築路線

二十八年冬，奉交通部令，以玉秀路關係川黔運輸，甚為重要，其自川境秀山至黔境松桃一段，飭由本路測量興建，旋經派隊實測，並組織工程處，興工修築，該線計長四十四公里餘，所經在秀山境內，地勢較平，松桃境內，多經高山，路基寬七·五公尺，最小曲半徑為二十公尺，最大坡度為百分之十，路面寬五公尺，厚十五公分，涵溝皆為石砌，橋樑六座，均為永久式之石拱橋，全路除路基土方及一部份路面材料，採用徵工制外，餘均發包，預計明年春，各項工程，均可觀成。

，下款預算爲一百二十萬元。

### 澈底破壞 戰區道路 工作

本路除盡力於改善各路工程，以適應戰時運輸之需要外，中間並經協助地方及軍事當局，作澈底破壞戰區道路之工作，二十八年九月，奉令協助破壞長沙至桃源一段，由本路派遣工程人員，負技術上指導之責，與各縣民工，共同工作，路基全部，既澈底掘毀，或犁成水田，或挖成深坑，永久式橋涵，亦皆炸毀無存，並將土木材料，掃數運離原處，免資敵用。沿線道房站屋，亦經拆除淨盡，電話線桿，移交於就地縣政府，或駐防軍隊。自桃源以上，至馬底驛一段，作預行破壞準備，僅留單車道一線，二十九年夏，復奉令繼續破壞至沅陵。

### 確立養 路組織

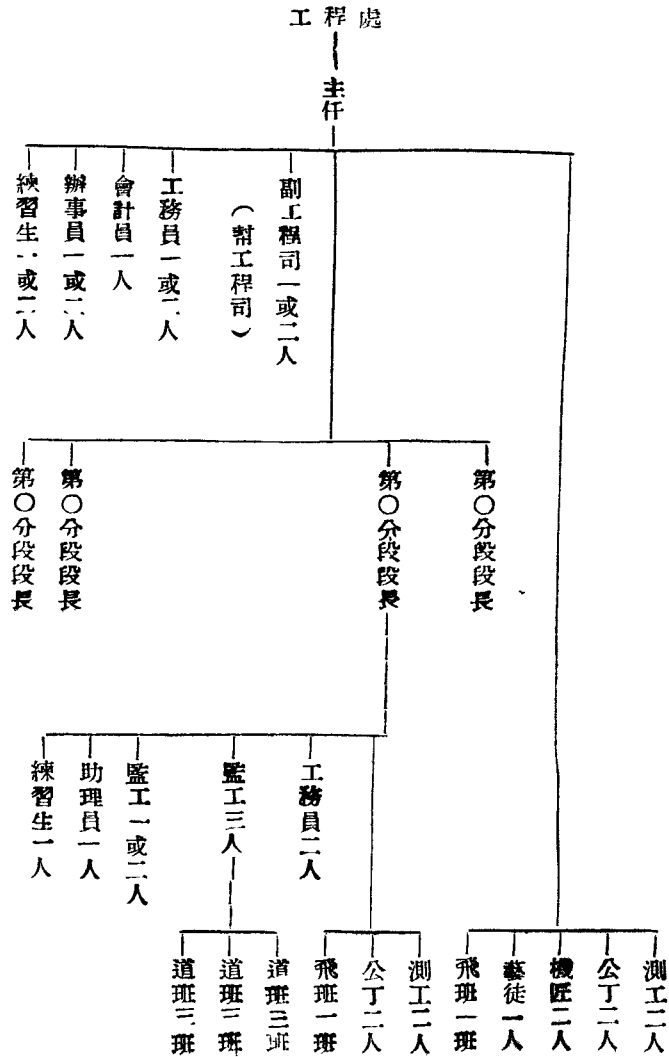
本路接收之初，鑒於各線工程現狀，及修養情形，深知應付此後繁重運輸，其艱難必什百倍於往昔，當經針對當前局勢，加以調整，首先統一養路組織，使之整齊劃一，便於指揮，本路最初兼理運輸，分長晃、晃平、筑渝、筑柳、平昆、渝沅六段，辦理全段修養工作，二十八年八月改組，不再兼顧運輸，以原劃分之段別，對於養路方面，不免里程稍長，尚欠周密，爰將以前各段，重加調整，改設工程處十一處，每處轄地約三百公里，下設分段，轄地約一百公里，每分段設監工人至三人，每約十公里設道班一班，每班規定二十人，以工頭一人統率之，並於經常道班以外，更添設飛班，担任搶修工作，並另增測工，爲施工測量之用。（附件七五）

### 興建 道房

養路工人生活之不安定，影響於工作效率者至鉅，欲圖改進，固以提高工資爲前提，惟僅賴提高工資，不謀精神生活之改善，仍難獲得滿意之效果。以前各段，除湘段外，均無道房之建置，工人多借住民居，精神不免散漫，二十八年冬，乃決定興築道房，約每隔十公里，設置一所，每所可容三四十人，監工工頭及儲藏工具。另闢二室，室內設備既全，屋外復留隙地，以備栽植園蔬；寓慮深長，苦心別具，孟子曰：「有恆產者有恆心」，道房雖非私產，今若此，或亦足資鼓舞恆心，稍戢見異思遷之一念歟！全路道房計二百七十五所，均已建築完成。（附件七六）



(七五) 工程處組織系統表



(七六) 各段道房座數表

馬鎮段 三五座  
平昆段 二四座  
筑昆段 二六座  
江黔段 一二座

筑渝段 四一廠  
筑南段 二〇座  
見長段 四九座  
黔茶段 一二座

筑平段 二四座  
南柳段 二三座  
雷江段 〇九座  
合計 二七五座

### 設備交通標誌

本路路緣多在山嶺地帶，紆迴曲折，非有顯著標誌，使駕駛人警覺留意，對於行車之安全與便利，影響至大。以前各省，對於行車標誌，或未暇顧及，或間有設置，尚欠整齊；本路接管後，深感交通標誌之需要，常即參考前全國公路交通委員會規定之標準，略加修改及補充，務使標誌之效用，能充分顯著，茲將本路交通標誌之特點，略述如次：

- (一) 凡警告及禁令標誌之下方，均附釘說明牌，其文字力求簡單醒目；
- (二) 指示標誌，如地名牌，里程碑等，祇用黑白二色，不用紅邊或紅字，因指示標誌，原無危險之意義也；
- (三) 標誌牌下沿，距離地面之淨空，一律定為二公尺，標柱一律漆黑白相間之色，標誌豎立位置，受地形限制，過於逼近所警告之事物時，則將標柱改漆紅白相間之色；
- (四) 任何標誌，皆須正對行車方向；
- (五) 凡交叉路口，均添設路由指示牌，及路由證明牌，務使行車人，毫無疑慮；
- (六) 創設十公里里程碑，(每隔十公里，裝置一個。如標明當地與前面車站、宿站、及終點站之距離)；
- (七) 創設路緣標石，凡山路彎道外沿，每隔一公尺半距離處，均豎立小石一塊，上用石灰粉刷，此種標誌，所費不多，而行車之目標，可增進不少，夜間之效用尤大。

各種標誌，均備有詳圖及說明書，以便施行，現本路均已裝置完畢，行旅稱便，本路以外之路政機關，亦頗多採用焉。

### 籌建車站車庫

本路行車設備之缺乏，略見前述，自接管後，經分別緩急，通盤籌建，湘段之車站、廠屋、油庫等，多委託湖南省公路局代辦。其餘各段之站廠等，均係自建；貴陽為本路中心，行旅頗繁，一切建置，規模較宏，除在城郊造有車站、車庫、修理廠、材料庫、油庫、司機宿舍外，為防敵機轟炸起見，更擇距城七公里之馬王廟，另建規模較大之廠屋一所，如車庫、跑道、及司機宿舍等，莫不齊備。(參閱第四章馬王廟修理總廠節)昆明為國際運輸集中之處，重慶為戰時首都所在地，車輛特多，設備亦較完全。餘如沿途餐宿站，及旅客招待所房屋，亦經分別改造或新建。(參閱第三章設餐宿站節)總計本路共興建大小車站二十三座，修理廠十五所，油庫及材料庫四十七所，車庫及司機宿舍共三百五十七間，現均交由中國運輸公司接管。(附件七七)

本路各工程處，以往多係租用民房，或借居祠宇，不特房屋淋隘，抑且環境惡劣，每令工程人員，精神不安，殊足影響工作效率，此外材料無地存儲，車輛無處停放，種種困難，皆非自建房屋，不能解決。爰於二十九年，開始籌建各段工程處，及分段辦公房屋，現已完成者，計有貴陽、重慶、獨山、懷遠、沅陵、昆明、南川等處，餘亦購有基地，正在陸續營建中。(附件七八)

### 籌建各工務房





(七八) 各段工程處辦公房屋工程進展狀況表

段別	地點	房屋進展情形	段別	地點	房屋進展情形	段別	地點	房屋進展情形
馬策段工程處	貴馬	已完	黔江段一分段	江口	在建築中	柳南段二分	懷遠	在建築中
	場坪	同上	二分	水江	同上	南段三分	平山	同上
	順江	在建築中	三分	山口	同上	見段工程處	山	同上
	安鳥	同上	段工程處	秀河	同上	一分	遠	同上
筑倫段工程處	費海	已完	一分	兩河	同上	二分	平山	已完
	紫溪	同上	段	安西	同上	三分	遠	同上
	義梓	同上	段工程處	嶺南	同上	段	山	同上
	蓬桐	同上	一分	安嶺	同上	段	平	同上
雷江段工程處	東寨	同上	二分	索嶺	已完	一分	見	在建築中
	海江	同上	三分	普盤	同上	段	三	在建築中
	南溪	在建築中	段	獨山	同上	段	沉	在建築中
	萬盛	同上	段工程處	都勻	同上	段	見	在建築中
江黔段工程處	水口	同上	一分	上六	已完	一分	見	在建築中
	盛口	同上	三分	池	同上	段	曲	在建築中
	水口	同上	段	速	同上	段	大	在建築中
江黔段工程處	水口	同上	南柳段工程處	池	同上	段	易	在建築中
	盛口	同上	一分	速	同上	段	不	在建築中
	水口	同上	段	池	同上	段	平	在建築中

### 製標準圖表

以往各省，工程標準，互有參差，已見前述。本路接管以來，經參酌各省情形，及國外最新工程規範，擬訂工程標準圖表，以期劃一，而便推行，現已完成者，計有各種規範說明書凡七種，各種標準圖表凡三十一種。

### 召開工務會議

二十八日八月本路機構改組後，為集思廣益，並檢討過去策勵來茲起見，即於是月八日，召開第一次工務會議，各段工程處主任，均會集貴陽，共同商討，前後凡四日，議決六十二案。同年十月五日召開第二次工務會議，以各分段長為主體，議決十七案。本路薛處長，並於閉會辭中，提出關於技術方面者十四點，關於精神方面者七點，勸勉同人。第三次會議，於是年十二月十一日舉行，議決十二案。本年三月十五日，召集第四次會議，議決十五案。各次會議中，對於各項工程問題，如人事之佈置，經費之支配，施工之步驟，征工之方法，以及劃分工段，釐定工價，採集材料，編制工人諸大端，均有詳盡之討論焉。

### 三年來工程進行之回顧

本路各段，均屬山岳地帶，當建築之初，款絀期促，工程設施，自未能盡合標準，三年以來，雖經逐漸改善，然為人力物力所限，其所成就，尙未能悉如預期，茲將工程進行中之困難情形，略述如次：

### 補充道班之困難

人力，應付當前之大量運輸，路面之不能維持良好，自任意料之中，故自接管以後，即致力於工人之招募，惟本路沿線一帶，壯丁本極缺乏，而建設機關，又紛紛在沿線征雇小工，更兼各鐵路包商之高價吸收，以致路工不特招致不易，抑且原有者時有逃亡，當時養路工作，幾瀕絕境！嗣經本路迭次派員前往湘省，大批招募，同時建築道房，廣留隙地，使其植蔬自給，生活安定，更按季貼費製發棉單制服，並視米價之高下，發給米貼，創辦巡迴診療車，隨時隨地，診治瘡工，凡可以安定路工生活者，無不盡力舉辦，如此經營年餘，始獲漸著成效，現在全路路工，約有六千五百人，較接收時，增加兩倍以上，工作成績，雖不敢遽謂滿意，然維持此數千人在路工作，因已煞費苦心矣。

### 採辦養路材料之困難

木路運輸之繁重，已如前述，欲求保養適宜，固有賴於大量修路之工人，尤賴有充足之養路材料；養路材料，以砂石為主，當本路接收時，此項材料，既鮮儲存，而路面修補，需用孔亟，不得已隨採隨用，隨用隨盡，當時窘迫情形，殆難言喻！嗣經本路多方設法，一面利用農隙期間，商請地方政府協助，征工採取，一面盡量培植當地小包，分段承辦，養路材料，始獲逐漸解決。

招商之困難

本路臨時工程，如新修路線，興建橋樑船渡房屋等等，雖經招商承辦，然以戰時人工物價之飛漲，材料運輸之困難，及工程期限之緊迫，包商大都裹足不前；或則開價過高，超出預算，結果惟有多找小包，分別包出，以期減省造價，如修築秀松段新路，全路祇四十餘公里，而包商有八十餘家之多，又如懷遠大橋之橋台橋墩七個，即分七個小包承辦，此類小包，大都資本短絀，往往須預支招工旅費，並按期預支工料款項，工程人員，既不勝訂約取保之煩，更感工地指揮不易之苦，此外更有當地缺乏小包，或故索高價，不得已，祇有自辦之一法，如建築各地車站時，材料多係就地零星收買，工人則陸續招雇，臨時訓練，經年累月，始獲竣工，今者行旅往來，咸知觀成之樂，不知當日幕路藍縷，因會備嘗甘苦也！

運輸上之困難

興建大橋，需用大批材料，及熟練工人，以內地交通之困難，其運輸問題，尤為嚴重，如鋼料一項，多須向國外訂購，木料常須自百餘公里以外採運，技術工人，則須向滬港等處招致，水泥一項，僅重慶及辰谿兩處，可以購辦，以工程期限之迫促，及本路工程車及汽油之兩缺，其經過之困難，可想而知。現盤江、重安江、懷遠、及三江口四大橋，勉能如期趕成，施秉大橋，年內亦可竣工，實已苦思焦慮，煞費周章！至烏江大橋，鋼料約一百九十噸，自海防運抵昆明後，即由本路委託中國運輸公司代為內運，歷時經年，而運抵橋址者，現祇一百二十噸，材料運輸之不易，於此可想見也。

空襲之損害

本路沿線橋渡，尤為敵人破壞之目標，如盤江、芷江、辰谿、綦江、南丹、宜山、河池、懷遠、三江口、及川湘路之三溪橋，重慶之長江輪渡等處，均曾迭遭敵機轟炸，工程人員，奔走搶護，日夕不遑，而在工程進行期間，威脅尤大；如懷遠三江口在建築橋墩時，曾屢遭空襲，工人頗有傷亡，工程幾告停頓，嗣經優予撫卹，酌給獎金，多方鼓勵，始得復工，惟該處空襲頻仍，緊急警報，每日多至二三次，如每次停工躲避，必致貽誤限期，復經設法，於四山山頂，設置瞭望哨，必俟看到敵機後，再擊空火油桶為警號，遣散工人，當時緊張之情形，與及趕工之困難，可見一斑。

除上述外，如山地氣候之惡劣，雨季洪水之破壞，以及工款之不繼，皆足使工程進行，發生嚴重之影響；回念三年以來，雖險阻備嘗，而成效殊鮮；際茲抗戰日趨嚴重，本路使命之重大，亦與日而俱增，如何在工務方面，作更進一步之表現，是猶待吾人之更大努力也。

# 第六章 財務

本路統一組織成立後，自二十七年一月一日至二十八年七月三十一日，係兼辦運輸，二十八年八月一日以後，除川滇東路另行處立川滇公路管理處辦理外，其餘黔川、黔桂、黔湘、黔滇、及川湘，各綫運輸業務，概行劃出，由川桂公路運輸局繼承辦理，而西南公路管理處，則專負公路管理與公路工程之責，茲將本路財務情形分別敘述於次：

## 一、「管理局」

管理局  
時期之財  
務概況

「管理局」自二十七年一月一日成立，至二十八年七月卅一日改組，歷時一年又七個月。實際營業，係自二十七年四月十六日，長沙西站至晃縣站通車起，至二十八年七月卅一日止，計歷一年又三個半月，在二十七年一月一日至四月十五日，為籌備時期，而四月十六日至翌年七月卅一日期內，則工程與營業二者，始終處於同一緊張狀態中，因此財務之資本與營業兩方面，帳務固係分開，而現金則不能不統籌兼顧，尤以二十七年之處境，為最費周章，因在此時期，運輸路綫，已陸續接管就緒，客貨車輛漸增，業務方面，又適值各地人力物力，大量西移，交運者動輒以百十噸計，以一既無營業週轉資金，又乏行車儲備材料之新成立機關，對此大量之公路運輸供應，配備調度，自匪易事，其時幸賴工程專款，藉作迴旋之餘地，業務得以維持。迨二十七年終，營業進款，累積漸有成數，過去移墊，逐漸歸還，至二十八年七月底改組時，除將各項負債，全部結清外，（購車借款，按合同規定，期，償還本息者除外。）尚能獲有貳百貳拾餘萬元之盈餘，（參看附件九七）此不能不認為差強人意者，茲將各種收支情形，逐項說明於后：

關於資  
本

本路統一運輸及管理機構，原為應抗戰需要而組成，範圍既廣，路線尤長，各少原有設備及路面工程，僅能應付平時交通之需要，全面抗戰發動後，西南各省居後方重鎮，一旦以之應付大量軍民運輸，自非於物質方面積極加以補充，不能應付事功。二十七年一月本路組織宣告成立後，即由中央按照吳主席等所提「計劃大綱」，籌撥資金五百萬元，作為改善工程添置設備之用。同年六月，復經中央召集後方交通會議，通過籌撥緊急軍運路綫工程經費二百九十萬元，及交通設備經費一百四十三萬九千元，十二月川湘線自川省之綦江至茶洞一段，接管竣事後，復由部撥到改善該線最緊要工程經費二十萬元，茲特分述如下：



五百萬元案

本路奉中央特准籌撥之資金五百萬元，其用途分配，概略言之，以二百萬元購置車輛，二百萬元改善路線及橋渡工程，一百萬元建築站廠房屋，及購置通訊設備，至改組之日止，共領到現款四百萬元，另由西南運輸處撥車一百五十輛，作價八三二，六八八、六三元，此項車輛，本路領用者，計柴油車二十輛，汽油車五十輛，作價三三五，五六七、七五元，其餘柴油車八十輛，作價四九七，一二〇、八八元，由西北公路局領用，車價全部由本路填印領繳部，至西北公路局應負擔之車價，奉交通部令飭由該局撥還本路，故此五百萬元資本案中，大路實收數為現金四百萬元，車輛作價抵撥八三二、六八八、六三元，共計四，八三二，六八八、六三元。再本路於奉到部撥西南運輸處車輛之命令時，購車預算核定數，已支用無餘，故此大決算列表，車輛購置費，比照預算，頗有超出，即緣此故。再五百萬元預算中，領到現款，為四百萬元，其餘一百萬元，原支配為房屋建築費六八五，〇〇〇、〇〇元，電訊設備費一六五，〇〇〇、〇〇元，機器工具費一〇〇，〇〇〇、〇〇元，地畝費五〇，〇〇〇、〇〇元，決算時，此四項實際支用數，共為一，〇七八，一一九、七二元。茲將本案收支列表於后：（附件七九）

(七九) 五百萬元資本案收支表 (單位元)

收		入		支		出		總計	
摘要	金額	摘要	已領銷數	暫付款移交數	總計	摘要	金額	已領銷數	暫付款移交數
部撥築路費	2,000,000.00	築路費	1,193,342.11	599,294.09	1,798,636.20	部撥設備等費	2,000,000.00	1,984,256.27	1,984,256.27
車輛購置設備等費	832,688.63	房屋建築費	378,130.41	218,247.20	596,377.61	機件器具費	832,688.63	285,371.65	285,371.65
		電訊設備費	285,371.65		285,371.65	地畝費		139,504.47	139,504.47
		其他	45,326.59	11,616.88	56,943.47	共		160,040.11	53,650.82
		共	160,040.11	53,650.82	213,690.93	合計		4,191,971.61	882,808.99
		合計	4,191,971.61	882,808.99	5,074,780.60				

根據上表支出方總計為五,〇七四,七八〇,六〇元,比之收入方,計超越二四二,〇九一,九七元,但築路費一項,部撥數為二,〇〇〇,〇〇〇,〇〇元,(包括浮水設備)本路工程計劃,亦係按此數實施,迨「管理局」結束,此項未了工程,即移交「管理處」接管,麻續辦理,待付之款尚多,故此移交,除「管理局」款已付出而尚待報銷之單據五九九,二九四,〇九元,移交「管理處」接收辦理外,其應結存之現金二〇一,三六三,八〇元,亦照數一併移交「管理處」,俾各項工程,仍得按原定計劃完成,故本案支出方超越收入方,應為二四二,〇九一,九七元,再加二〇一,三六三,八〇元,共計四四三,四五五,七七元,此數擬在「管理局」營業盈餘項內撥補。

「管理局」結束後,其繼承者,為西南公路管理處,川滇公路管理處,及川桂公路運輸局三機關,(除川滇公路管理處不屬本書範圍外,其餘「西南管理處」及「川桂局」財務情形,詳見下文。)所有資產,亦係按其性質及地域,分別由三機關接管,茲將本案之移交接管,列表於后:(附件八〇,八一)

(八〇) 五百萬元案手續已備正式移交部份

(單位元)

摘	管	川	總
要	理	桂	計
路	處	局	計
	接	接	
	收	收	
	部	部	
	份	份	
築路	1,199,342.11		1,199,342.11
車輛	150,003.14	1,344,248.13	1,984,256.27
房屋建築	27,803.86	350,326.55	378,130.41
機件器具	36,990.82	248,350.83	285,371.65
電訊設備	1,723.36	137,778.11	139,504.47
地畝	9,883.33	35,443.26	45,326.59
其他	78,750.84	81,289.27	160,040.11
合計	1,504,505.46	2,687,466.15	4,191,971.61

(八一) 五百萬元案手續未了交由管理處繼續辦理部份 (單位元)

撥 要	暫 付 款 單 據	現 金	總 計
築 路	599,294.09	201,363.80	800,657.89
房 屋 建 築	218,247.20		218,247.20
地 畝	11,616.88		11,616.88
其 他	53,650.2		53,650.82
合 計	882,808.99	201,363.80	1,084,172.79

二百九十萬元案

二十七年六月，中央召集後方交通會議，以本路所轄各綫關係至為重要，急待改善之處頗多，爰通過緊急軍運路綫工程經費二百九十萬元，本路奉令後，即遵將此項工程款，分配於改善路綫路面者，計八四二、六〇〇、〇〇元，添建橋樑船渡者，計一、七六五、〇〇〇、〇〇元，建築道棚房屋者，計一五三、六〇〇、〇〇元，屬於其他附屬支出者，計一三八、二〇〇、〇〇元，如以地域言，則重慶至貴陽，計支配一、三五〇、〇〇〇、〇〇元，貴陽至柳州，四二〇、三〇〇、〇〇元，貴陽至晃縣，七六八、九〇〇、〇〇元，貴陽至昆明，三六〇、八〇〇、〇〇元，並成立官晃（官莊至晃縣）渝筑、（重慶至貴陽）晃筑、（晃縣至貴陽）筑平、（貴陽至平彝）各段改善工程處，及盤江、烏江、重安江、施秉各橋工處，積極施工，茲將本案收支列表於后：（附件八二）

(八二) 二百九十萬元築收支表 (單位元)

收		入		支		出	
摘要	金額	摘要	金額	摘要	金額	摘要	金額
部	2,900,000.00	築	1,352,754.37	路			
款		房	26,599.96	屋			
		浮	220,611.93	水			
		地	1,955.45	設			
		其	4,535.73	備			
		他		款			
		單	1,241,141.47	交			
		據		現			
		移		金			
		交	52,401.09	移			
		交		交			
合	2,900,000.00	計		計			
計		合	2,900,000.00	計			

本案尙有三點，應予說明：(1) 上表所列房屋建築，全屬沿線道房，附件八○及八一兩表中所列者，則大部份為車站廠庫。再則附件八○亦包括有浮水設備費一三六、三二三、三〇元，因原概括數，浮水設備，係包括在二百萬元築路費以內，為便於檢閱計，故製表時，仍併入築路一項列出，而上表則根據清單，專列一項。(2) 本案設施，全屬於路線設備，改組後由「管理處」全部接管。(3) 本案因工程多未完畢，依地域統計支出，尚無法編製，以與原計劃相對照。

一百四十三萬九千元案

本路車站廠庫之建築費，在五百萬元案內，已支用三七八、一三〇、四一元，電訊設備費在同案內，已支用一三九、五〇四、四七元，惟以接管線內（此項設備費，包括川滇東路在內，）除湘境長沙至晃縣一段，及桂境柳州至六寨一段，各種設備，尙可應付外，其餘各地，均須從新建設。中央有鑒及此，故於是年再予分配一、四三九、〇〇〇、〇〇〇元，爲充實西南各線交通設備之用，本路遵令編製預算，計分配於房屋建築者，五八六、六〇〇、〇〇〇元，電訊設備者，七八〇、四〇〇、〇〇〇元，地畝購置者，七二，〇〇〇、〇〇〇元，此項預算內，包括川滇東路沿線之房屋建築費二一〇，〇〇〇、〇〇〇元，電訊設備費一〇五，〇〇〇、〇〇〇元，「管理局」於七月三十一日結束，本案預算多未施工，乃由繼承機關分別接管辦理，川滇公路管理處接管之業務，爲川滇東路之運輸及工程全部，「川桂局」接管之業務，爲黔川、黔桂、黔滇、黔湘、及川湘，各棧之運輸，故即以川滇東路之建築費全部，及電訊設備費全部，移交川滇公路管理處接管，廣續辦理，其他各地之電訊，移交「川桂局」接管，廣續辦理，而其他各地之建築，則移交「管理處」接管，廣續辦理，茲將本案收支及交接，分別列表於后：（附件八三、八四）

(八三) 一百四十三萬九千元案 (即交通設備費) 收支表 (單位元)

收 入		支 出			
摘 要	金 額	商 房 屋 建 築 費	巴 報 銷 金 額	移 交 金 額	合 計
部 發 電 訊 設 備 費	474,364.04	地 電 訊 其 他	26,133.67	469,035.45	26,133.67
部 發 建 築 費	525,000.00	房 屋 建 築 費	189,445.11	308,553.95	497,999.06
合 計	999,364.04	合 計	221,774.64	777,689.40	999,364.04

(八四) 一百四十三萬九千元案移交數分配表

(單位元)

商 要	管 理 處 接 收	川 滇 邊 接 收	川 桂 局 接 收	總 計
“83” 已領銷數全部			221,774.64	221,774.64
“83” 建築費一部	98,553.95	210,000.00		308,553.95
“83” 電訊費一部			469,035.45	469,035.5
合 計	93,553.95	210,000.00	690,810.09	999,364.04
附 註	摘要欄內數字代表附冊號數			

本案於「管理局」結束時，已領部款，共九九九，三六四、〇四元，其未領數，亦分別性質，移交各處局繼續具領施工，計「管理處」應領者，為房屋建築費一三三，六〇〇、〇〇元，川滇公路管理處應領者，為電訊設備費一〇五，〇〇〇、〇〇元，「川桂局」應領者，為電訊設備費，二〇一，〇三五、九六元，合上述已領之款，共為一，四三九，〇〇〇、〇〇元。

二十萬  
元案

川湘路自四川之綦江至湖南之沅陵，原屬四川，湖南，兩省公路局管轄，本路奉令接管，改稱渝沅段，於二十七年十二月一日，先接管川境綦江至茶洞一段，計長七二一公里。接管後，以沿線路基橋涵渡口護欄，以及道房等，均須改善或添建，經詳細測勘後，估計需工程款一，七八九、〇〇〇、〇〇元，嗣奉部令以二十八年度公路建設專款，已經支配無餘，仍選擇最急要工程，先予改善，所需工程款以二〇〇、〇〇〇、〇〇元為限，此款已全數領到，轉發施工，惟至「管理局」結束時，尙未能報銷，即全數移交「管理處」接管，庶續辦理。茲將部撥資金及工程款收支總數，彙表於后，以資參閱。(附件八五)

(八五) 部撥資本及工程款收支總表 (單位元)

收 入		支 出			
摘 要	金 額	備 註	未 完 成 部 份		合 計
			暫付款單據	現 金	
部 款	4,832,638.63	支出項下開要欄內數字係代表附件號數者	2,415,778.18	201,363.80	2,617,136.98
部 款	2,900,000.00		356,935.23		356,935.23
部 款	999,364.04		1,984,256.27		1,984,256.27
部 款	200,000.00		594,175.48		594,175.48
盈餘內撥補	443,455.77		285,371.65		285,371.65
		機件器具	144,833.06		144,833.06
		電訊設備	73,415.71		73,415.71
		地 畝	165,443.11		16,443.11
		其 他		882,808.99	882,808.99
		“79”		1,241,141.47	52,401.09
		“82”			777,589.40
		“83”			200,000.00
		川 湘			1,231,354.29
合 計	9,375,503.44		2,123,950.46		9,375,508.44

查本路接管之路線，除川滇東路外，總長三千四百餘公里，與修時共費資多少，以有關各省，未將數字移交，故尚無從查列，上表所列之築路費，完全屬於改善部份，並無新築路線在內，惟新建之橋樑，則有黔境烏江、盤江、施秉三鋼橋，川境綦江、趕水等大桥，從前賴人力擺渡者，現在多可暢通無阻矣。至原有建築設備，以湘、桂、兩省較為齊全，但亦以該兩省未將造價移交，以致亦無從查列，上表所列之房屋建築費，多用於川、滇、黔三省境內，至全路線資產，究值若干，尚有待於將來之估計耳。（附件八六）

(八六) 部撥資本及工程款移交總表 (單位元)

摘要	管 處		川 滇 處		川 桂 局		總 計
	已完成部份	未完成部份	已完成部份	未完成部份	已完成部份	未完成部份	
附 件 〇	1,504,505.46				2,687,466.15		4,191,971.61
附 件 八 一		1,084,172.79					1,084,172.79
附 件 八 二	1,606,457.44				221,774.64		2,900,000.00
附 件 八 三		98,553.95		210,000.00		469,035.45	999,364.04
川 湘		200,000.00					200,000.00
合 計	3,110,962.90	2,676,269.30		210,000.00	2,909,240.79	469,035.45	9,375,084.44
附 註							



上表所列，除接管機關外，再分已完竣，及未完成兩部份；已完竣部份，係表示工程或設備，業已完竣，早都有案者，未完成部份；係表示工程或設備，尚在繼續進行中，交由接管機關，繼續辦理者，再則未完成部份內，係將移交之暫付款單據及現金併列一起，至各應佔若干，可依摘要欄內所列之附件內參閱之。

關於借款者

本路營業開始後，以業務過於繁重，部撥資本所購之客貨車三五七輛，為數過少，不足以供各方面之要求，同時需要運輸工具最切之各機關，亦有同樣之感覺，本路乃與協商，利用本路之組織及人力，由各機關以貸款方式，供給購車資金，計先後成立貿易委員會、農本局、及工鑛調整處，中央銀行、郵政儲金匯業局，及大業公司等借款五起，茲分錄於后：

貿易委員會

貿易委員會，於二十七年六月，與本路簽訂合同，貸國幣三五〇，〇〇〇、〇〇〇元，合同規定月息六厘，自二十七年十月份起，按月攤還二萬元，每三個月，付息一次。至二十八年七月「管理局」結束止，共還本二二〇，〇〇〇、〇〇〇元，付息一九，二四〇、〇〇〇元，自二十八年八月起，由「川桂局」接管，按照合同規定，繼續償還本息。本案計購貨車九〇輛，包括車身及運輸雜費，共計支出國幣三三三，五八八、四八元。

農本局及工鑛調整處

農本局及工鑛調整處，於二十七年七月，共貸款國幣五〇〇，〇〇〇、〇〇〇元，分簽兩合同，各攤二五〇，〇〇〇、〇〇〇元，合同規定月息六厘，自二十七年十二月份起，按月各攤還一二，五〇〇、〇〇〇元，每三個月，付息一次，至二十八年七月份止，共還本二〇〇，〇〇〇、〇〇〇元，付息二九，三七五、〇〇〇元，自二十八年八月起，由「川桂局」接管，按照合同規定，繼續償還本息，本案計購貨車一〇〇輛，包括車身及運輸雜費，共計支出國幣六六二，五四九、六〇元。

中央銀行

本案美金四〇〇，〇〇〇、〇〇〇元，原擬由貿易委員會、及液體燃料管理委員會貸款，嗣改由中央銀行辦理，於二十七年十一月簽訂合同，規定月息六厘半，自二十八年二月份起，分十八期還清，此項貸款，係陸續在港交付，至二十八年六月，始全部交清，故本路曾商得中央銀行同意，開始還本期，應以末次款項交付期之六月為準，將合同內第二條「民國二十八年二月起，至民國二十九年七月止」，改為「自民國二十八年六月起，至民國二十九年十一月止」，而按照合同購運貨車三〇〇輛，內運亦頗為遲滯，至「管理局」奉令結束時，車輛底盤，尚多在海防陸續裝配轉運中，本路以此項車輛，未能行駛營業，無法贖償此項債務，故於結束時，將本案呈送交通部核辦。至本案內所購車盤車身及運輸雜費，共計支出折合國幣八二一，四一

六、三四元。

**郵政儲金匯業局**

郵政儲金匯業局，於二十七年十二月，與本路簽訂合同，貸美金二〇〇、〇〇〇、〇〇〇元，訂購貨車一六二輛，旋以不敷支付，經商由該局，將借款數改為美金一六〇、〇〇〇、〇〇〇元，規定月息六厘，自二十八年五月起，按月攤還美金一〇、〇〇〇、〇〇〇元，惟此項車輛，至「管理局」奉令結束時，亦尚陸續在海防裝配內運中，本路乃與中央銀行借款案，一併呈送交通部核辦。本案支出，包括車殼車身及運輸雜費，共計折合國幣五七九、五五〇、五三三元。

**大業公司**

大業公司於二十七年，與本路簽訂合同，貸港幣一〇〇、〇〇〇、〇〇〇元，規定月息六厘，於車輛交割清楚之日起，每滿一月，償還一次，分三個月還清，至「管理局」結束時，已將本息全數付清矣。本案計購貨車底盤二五輛，包括車身運輸雜費，共計支出折合國幣一八八、四五一、五四元。

以上五案，共計購車六七七輛，均移交「川桂局」接管，關於中央銀行，及郵匯局之美金，係照國幣一〇〇、〇〇〇元，合美金二九、五〇元之官價，折成國幣入帳，大業公司港幣，則照當時市價，每港幣一〇〇、〇〇〇元，合國幣一八三、〇〇〇元，折成國幣入帳，茲將借款購車各案收支，按國幣彙編總表於后：（附件八七）

(八七) 購車借款收支總表 (單位元)

貸 款 機 關	借 款 收 入 數	購 車 支 出 數	結 餘	
			餘	欠
貿易委員會	350,000.00	333,588.48	16,411.52	
農本局及工礦處	507,000.00	662,549.40		162,549.40
中央匯業行	1,355,932.22	821,418.34	534,515.88	
郵政儲金匯業局	542,372.96	579,550.53		37,177.57
大總	183,000.00	188,451.74		5,451.54
	2,931,305.18	2,585,556.29	845,748.89	

上表所列，計結餘國幣三四五、七四八、八九元，亦已移交「川桂局」接收矣。

本路折舊準備，係按資產性質分別計算如次：

**關於折舊者**

- (一) 車輛按原價以每年百分之二十折舊率，自到路日起，按月平均攤提，並假定其無殘餘價值計算。
- (二) 房屋電訊設備機器及其他設備，按支出累積額，以每年百分之十折舊率計算。
- (三) 工具器具浮水設備，按支出累積額，以每年百分之二十折舊率計算。
- (四) 路線不計折舊。

茲將攤提之折舊準備金數額，及移交接管機關分別列表於后：(附件八八)

(八八) 折舊準備數及移交總表 (單位元)

類	要	折舊準備總數	移交管理處部份	移交川桂局部份
車	輛	576,119.54	19,906.98	556,212.56
房	屋	36,602.54	3,227.09	33,375.45
電	訊	9,640.35	226.64	9,413.71
機	器	9,334.08	1,585.00	7,749.08
工	具	22,871.69	2,581.32	20,290.37
浮	水	42,079.73	42,079.73	
其	他	1,232.79	340.92	891.87
合	計	697,880.72	69,947.68	627,933.04

關於營業者

汽油價格之變動

本路自民國二十七年四月十六日，長沙至晃縣一段，開始營業，其時以籌備未久，定購之新車，均未能運到，故可供行駛之車輛甚少，收入亦至有限，七月一日「管理局」遷肯陽辦公，於是以貴陽為中心，黔湘、黔川、黔滇、黔桂，各線陸續通車，客貨運價，於四月份開始營業時，以汽油每加侖合國幣一、八〇元為標準，規定客運每座每公里三分六厘，貨運每噸公里一等品（按路線之平坦與崎嶇定價略有參差）平均四角四分，二等品平均四角二分，三等品平均三角六分。

惟本路開始營業後，汽油價格，上漲極速，而客貨運價，則以未便時常變動，以增加行旅之負擔，以是不能依照通常商業原則，依據成本決定售價。茲將常時規定之汽油售價，（包括為其他機關車輛沿途加油）每加侖價格之變動時期，及客貨運價之變動時期，分別表出，以資參攷：（附件八九，九〇）

(八九) 汽油價格變動時期表

(單位元)

時期	每加侖價	最高	最低	平均	說明
廿七年四月至六月				1.89	本表所列價格分最高最低兩項係因本路路線跨越五省運油成本各地不同故定價亦高低不一又廿七年四月至六月僅晃縣一段營業故無最高最低價
六月至八月	3.20		2.50	2.85	
八月至十月	3.50		3.00	3.25	
十一月	3.90		3.50	3.70	
十二月	5.00		4.00	4.50	
廿八年一月以後	6.50		5.50	6.00	

(九〇) 客貨運價變動時期表

(單位元)

時期	運價	客	座	貨		
				一 等 品	二 等 品	三 等 品
廿七年四月至十二月		.036		0.44	0.42	0.36
廿八年一月至四月		.044		0.54	0.48	0.42
五月至七月		.050		0.66	0.60	0.54

上表所列客座，係每公里每座票價，貨運係每噸公里價，就上表兩兩對照，可以看出，本路自開始通車至本年七月底「管理局」結束止，汽油價格，漲至三倍以上，其餘如配件等之價格，有漲至十倍以上者，而客貨運價之增加，最多亦僅到百分之五十，茲將營業收支，按照會計年度，分述於后：

廿六年度

本路營業，係於二十七年四月十六日開始，前面已經說過，至同年六月三十日廿六年度結束時止，實際營業，祇有兩個半月之時間，附件九一所列一、二、三月之其他收入，係屬聯運管理費，因在「管理局」開駛各省通車以前，關於實際聯運事項，仍照前西南各省聯運委員會之規定辦理。(附件九一)

又四月份以前之管理費或總務費，均作籌備費開支，列入資本帳之路綫設備內，四月至六月，除一部份路綫在通車營業外，其他仍多在籌備接管時期，故開支仍就其性質，分別列入資本帳之籌備費，及營業帳之總務費，運料費則係關於行車儲備材料之支出，故自一月份起，即作營業開支。(附件九二)

### 營業收入表

(單位元)

第六章  
財務

收 入					營業外收入		總 計
貨 普通	運 局料	貨 附 運 屬	船 渡	其 他	交 管 通 理	其 他	
				7,717.95		40.85	7,758.80
				3,484.24			3,484.24
				7,920.37			7,920.37
2,529.16	1,582.89	97.75	65.00	13,051.76	812.77	56.00	68,773.88
11,702.69		299.65	116.00	59,684.82	2,440.51	3,781.81	178,684.63
25,203.78		471.22	314.00	19,543.24	3,952.23	3,911.40	147,038.65
39,435.63	1,582.89	868.62	495.00	111,402.38	7,205.51	7,790.06	413,660.57

### 營業支出表

(單位元)

一  
二  
五

支 出			營業外支出	總 計
警 務 費	折 舊 費	其 他		
				21.04
				38,455.12
				22,056.85
409.50		320.00	12,235.50	110,760.18
203.00		2,374.50	14,998.10	158,984.02
142.40		11,487.98	30,140.34	189,022.54
754.90		14,182.48	57,373.9	499,299.75

(九一)

二十六年 度

年 月	營 業						
	客 運					客 運 附 屬	
	普 通	包 車	軍 政	快 遞	其 他	行 李	其 他
27							
1.							
2.							
3.							
4.	31,228.60	11,481.50	5,294.95	1,185.00	76.20	1,312.00	
5.	63,652.33	19,629.52	14,445.10	350.20	21.00	2,561.00	
6.	64,315.58	16,819.89	7,845.00		56.35	4,584.11	21.85
合 計	159,196.51	47,930.91	27,584.55	1,536.00	153.55	8,457.11	21.85

三來來之西南公路

(九二)

二十六年 度

年 月	營 業				
	總 務 費	車 務 費	運 務 費	運 料 費	工 務 費
27					
1.				21.04	
2.				38,455.12	
3.				22,056.85	
4.	6,996.86	9,364.39	31,505.00	47,064.97	2,863.96
5.	4,228.29	16,548.44	81,558.77	3,933.42	15,139.50
6.	3,240.41	17,103.94	85,281.87	22,621.82	19,003.78
合 計	14,465.56	43,016.77	198,345.64	134,153.22	37,007.24

一 二 六

廿七年度

廿七年度開始，（即廿七年七月份起）收入增加甚速，此因新車陸續運到之故，至十月以後，則因長沙至沅陵一段路基，逐漸自動破壞，營業頗受影響，而全部收入總數，祇能保持原狀，不能有繼續之進展。（附件九三）

又同時期支出項下，總務車務運務各費，均繼續增加，此因路綫逐漸延長，新車陸續加入營業，與附件九三對照，可資佐證，折舊費係於年度終了時，照規定計算一次，其說明及細數，可參閱附件八八。（附件九四）

廿八年度

廿八年度（歷年制）營業收入，極為平穩，本路以車輛不應求，原由中央銀行及郵政儲金匯業局共貸美金五十六萬元，（參閱附件八七）購車四六二輛，惟以裝配費時，直至「管理局」奉令結束，尙在陸續轉運中，故收入久無長進，營業外收入，大部為材料估價溢購價及兌換盈餘等，因本路於開業時，對於油料之儲購備，作極大之努力也。（附件九五）

支出項下，總務等費，較之上年度仍有增加，此因受物價影響之故，七月份之各項支出，則係包括「管理局」結束期內之全部結束事務開支，故列數均較大，此因「管理局」對於辦理結束事項，並未另立組織也。折舊費、附件九六列五二〇，〇三六、七〇元，附件九四列一八二，三〇〇、九〇元，共為七〇二，三三七、六〇元，與附件八八所列移交數之六九七，八八〇、七三元相差四，五六、八八元，此因車輛內有利噉公司贈送之雪佛蘭轎車一輛，及由營業帳內購置孟阿恩車一輛，係作價分別售於「管理局」及「川桂局」，其折舊準備，計雪佛蘭一，〇八三、三三元，孟阿恩車一，七四八、七二元，已沖銷，未列移交，又五百萬資本案內，所購車輛有引擎號碼TB1409439 BF15F486267兩車，業已報廢，其折舊準備計一，六二四、八三元，已沖銷，未列移交，以上共為四，四五六、八八元。（附件九六）

查「管理局」營業，共歷十五個月又半，而在廿六年度之兩個半月，（即廿七年四月十六日至六月卅日）以新車未到，行車極屬有限，故正式營業期，祇能算十三個月，共計收入一千五百餘萬元，支出一千三百餘萬元，就公路營業言，已屬打破以往紀錄。在營業期內，恰當物價狂漲之際；此於前表所見汽油價格之變動，可見其大概，政府以維持後方交通，責任甚重，不願增加行旅之負擔，故運費與成本增加之比率，相去懸殊，幸本路於消耗最鉅之油料一項，事前曾作充分之準備，故結果尙能有鉅額之盈餘，此不得歸功於主持者之具有遠見也。惟當初以未能籌集相當之營業週轉金，其他配件器材之補充，僅賴工程款以資挹注，捉襟見肘，殊感竭蹶。所以收入全係國幣，而供應則十九仰給於外洋，外匯變動甚大，此中損失，亦屬不貲也。（附件九七）



## 營業收入表

(單位元)

收 入					營業外收入		總 計
運	貨運附屬	船 渡	互用車輛	其 他	交通管理	其 他	
局 料							
	2,975.05	183.00		34,577.75	3,217.65	4,280.45	390,094.85
800.60	2,259.58	188.00		53,099.50	7,448.94	1,197.11	606,492.11
4,900.40	886.73	510.00		24,625.42	33,214.38	826.53	542,535.76
22,687.80	1,226.68	622.00		174,867.95	54,544.99	8,954.98	800,544.00
33,591.67	1,188.78	307.00		90,165.18	44,632.84	1,114.72	718,677.80
19,781.10	5,131.24	174.00	9,027.04	390,366.30	52,466.26	4,415.28	999,379.32
61,761.57	13,668.06	1,984.00	9,027.04	767,702.10	195,525.06	40,789.07	4,057,723.84

三年來之西南公路

## 營業支出表

(單位元)

出			營業外支出		總 計
警務費	折舊費	其 他	交通管理	其 他	
362.76		7,661.37	7,397.49	21,459.54	475,192.97
517.36		15,425.00	9,973.60	27,506.12	498,941.29
711.61		11,692.20	9,350.87	4,257.35	490,992.89
751.65		30,302.50	1,500.00	24,664.44	667,021.55
2,351.98		49,138.00	1,525.00	13,169.19	777,240.74
2,775.72	182,300.90	252,192.50	1,500.00	17,425.22	1,182,548.84
7,471.08	182,300.90	376,415.57	31,246.96	108,481.86	4,091,938.28

一三八

(九三) 二十七年 度

第六章  
財務

科目 年月	營業						
	客 運				客 運 附 屬		貨
	普 通	包 車	軍 政	其 他	行 李	其 他	普 通
27	129,646.88	78,328.93	19,225.95	6,156.00	18,209.40	453.89	92,835.90
7.	211,534.57	40,787.21	103.72	8,352.75	20,471.74	950.75	259,289.64
8.	241,870.45	27,372.55	12.52	8,639.91	27,022.87	2,031.60	170,562.40
9.	291,196.56	34,368.35	1,593.78	6,531.25	31,235.20	2,532.84	163,622.62
10.	233,033.53	50,119.25		43,317.05	50,957.83	6,113.47	123,531.49
11.	237,244.27	54,381.03		7,203.35	30,753.59	5,532.64	112,777.37
12.	1,423,523.26	235,855.57	20,943.97	80,793.31	180,762.41	17,733.19	331,619.42
合計							

(九四) 二十七年 度

一三九

科目 年月	營業 支				
	總 務 費	車 務 費	運 務 費	運 料 費	工 務 費
27	28,797.61	31,176.88	297,064.89	48,774.87	22,497.56
7.	31,001.59	25,936.35	294,611.90	61,536.65	22,428.72
8.	41,935.85	45,312.99	339,586.09	11,624.48	26,721.95
9.	40,887.10	48,848.62	379,737.31	88,637.33	51,692.60
10.	45,051.33	50,641.47	421,976.27	128,335.40	65,052.10
11.	69,686.44	66,692.28	419,625.31	82,031.67	88,318.80
12.	257,359.92	278,608.09	2,252,401.77	430,940.40	276,711.73
合計					

# 營業收入表

(單位元)

入					營業外收入		總計
運局料	貨運附屬	船渡	互用車輛	其他	交通管理	其他	
16,418.00	14,245.55	276.00		95,421.96	92,483.24	421,722.78	1,224,507.22
29,846.90	1,500.42	212.00		153,919.56	122,434.32	1,289.61	923,555.06
119,936.28	704.71	331.00		241,164.89	157,334.03	90,037.26	1,305,829.46
113,390.36	613.20	137.00	160.00	354,735.62	298,755.37	29,684.67	1,570,391.46
115,053.98	300.10	107.00		106,441.48	370,539.99	50,140.47	1,272,931.75
114,723.60	633.75	417.95		108,077.22	410,910.50	25,519.43	1,295,178.25
188,645.46	287.93	902.55	3,200.00	590,470.39	461,185.95	1,668,299.28	3,583,151.83
698,014.53	18,285.66	2,383.50	3,360.00	1,654,231.52	1,913,643.90	2,286,693.50	11,175,545.03

三年來之西南公路

# 營業支出表

(單位元)

出			營業外支出		總計
警務費	折舊費	其他	交通管理	其他	
831.85		29,469.00		119,456.23	835,903.32
1,922.81		9,905.00		14,998.54	653,099.95
2,777.62		126,651.00		18,706.91	957,822.41
3,896.08		12,383.25		25,239.67	1,002,609.89
5,665.99		8,458.00	1,145.00	65,035.41	993,709.00
7,098.87		14,868.36		41,132.56	1,014,417.68
6,375.61	520,036.70	88,177.18	2,792.07	765,116.66	3,330,376.76
28,568.83	520,036.70	289,911.79	3,939.07	1,049,685.98	8,787,939.01

1110

(九五) 二十八年 度

第六章  
財務

年 月	營業收入						
	客 運				客 運 附 屬		貨
	普 通	包 中	軍 政	其 他	行 李	其 他	普 通
28 1.	3,928.62	85,245.65	3,417.50	2,396.95	31,323.72	2,699.59	138,573.46
2	232,865.92	25,551.10	2,290.20	1,375.30	25,329.69	1,632.87	292,307.17
3.	333,368.45	18,306.66	4,593.90	1,707.40	28,891.62	2,032.21	307,421.05
4.	304,102.16	31,284.50	22,007.58	211.60	31,791.73	3,190.43	380,326.69
5.	304,369.37	40,289.40	18,636.43	553.25	30,051.93	4,095.56	232,352.79
6.	310,716.39	49,477.10	33.10	714.40	29,873.06	2,935.01	241,146.74
7.	299,839.85	24,171.65		699.40	27,048.83	3,492.47	314,907.67
合計	2,134,544.76	274,326.26	50,978.71	7,658.35	204,310.58	20,078.14	1,907,035.57

(九六) 二十八年 度

年 月	日	營業支出				
		總務費	車務費	運務費	運料費	工務費
28 1.		48,010.17	69,867.37	421,377.54	64,278.40	82,612.76
2.		51,515.94	60,008.36	391,633.20	43,327.57	79,788.53
3.		62,735.36	61,909.31	503,717.58	84,865.57	96,459.06
4.		58,037.96	68,578.11	664,836.74	80,533.22	89,104.86
5.		54,107.88	70,512.34	609,669.27	67,469.01	111,646.10
6.		56,976.32	71,123.40	630,532.25	69,142.91	123,543.01
7.		100,034.01	96,117.12	730,352.71	869,712.17	151,660.53
總計		431,417.64	498,116.01	3,952,119.29	1,279,328.85	734,814.85

(九七) 營業收支總表

(單位元)

年 度	收 入	支 出	結 數		備 註
			盈	虧	
二十六年度	413,660.57	499,299.75		85,639.18	二十七年一月至六月
二十七年年度	4,077,723.84	4,091,938.28		34,214.44	二十七年七月至十二月
二十八年年度	11,175,545.03	8,787,939.01	2,387,606.02		二十八年一年至七月
總 結	15,646,929.44	13,379,177.04	2,267,752.40		

一·管理處

管理處之財務概況

『管理處』繼承『管理局』之工程及管理部份，按照原定計劃，繼續推進，接收時，各項工程已完成部份計三，一〇，九六二、九〇元，未完成部份，計二，六七六，三六九、三〇元。接收後急待改善及繼續進行之工程尚多，故財務行政方面，最重要者，厥為各項工程款之收支，此項工程款，均係部撥臨時專款，至本處對於道路保養與管理等之經常費，則各賴養路費收入，以資挹注。

養路費之征收

本路運輸繁重，路面極易損壞，保養管理工作，及工務維持費用之支出，幾占本處全部經費百分之九十，故對於行駛本路之各種車輛，除機器腳踏車及自用小汽車外，其他各項公商車輛一律征收養路費，征收辦法，係按照二十八年九月政府公布之公路征收汽車養路費規則，及公路保養設施通則辦理，凡七座以內乘人營業小汽車，每車每公里收費四分，乘人大汽車，無論自用或營業，每車每公里收費八分，運貨汽車，無論自用或營業，均按規定載重量，每公噸每公里收費六分，至裝運軍用品軍車，每月由交通部統撥二十萬元，作為補貼，不再辦理記帳手續，其餘裝運商品之軍車，及其他各項公商車輛，均照章收費，計二十八年度五個月內，(自八月至十二月)共收入養路費三，三二二、二二三、五〇元，平均每月收入六六四，四四四，七〇元，二十九年度一至十月，共收入六，六七八，三八二、五五元，平均每月收入六六七，八二八、二五元，兩共收入養路費一〇，〇〇〇，六〇六、〇五元，茲將逐月收入列表於後：(附件九八，九九)

(九八) 二十八年 度 養 路 費 收 入 表

月 份	公 商 車 輛	部 撥 軍 車	共 計
八 月	438,998.89	200,000.00	638,998.89
九 月	498,611.51	200,000.00	698,611.51
十 月	533,691.65	200,000.00	733,691.65
十 一 月	477,442.99	180,000.00	657,442.99
十 二 月	488,478.43	200,000.00	688,478.43
共 計	2,312,223.50	980,000.00	3,322,223.50

(九九) 二十九年 度 養 路 費 收 入 表

月 份	公 商 車 輛	部 撥 軍 車	共 計
一 月	480,391.86	200,000.00	680,391.86
二 月	374,691.40	200,000.00	574,691.40
三 月	418,676.81	20,000.00	618,676.81
四 月	479,290.27	200,000.00	679,290.27
五 月	537,281.88	200,000.00	737,281.88
六 月	462,919.46	200,000.00	662,919.46
七 月	508,812.20	200,000.00	708,812.20

八	月	471,447.60	200,000.00	671,447.60
九	月	484,954.77	200,000.00	684,954.77
十	月	439,916.30	200,000.00	639,916.30
共	計	4,678,382.53	2,000,000.00	6,678,382.53
備	註	十月份以後因數字尚未齊全按款		

上表公商車輛征收養路費數字，計包括收現及記帳兩部份：至部撥之每月二十萬元軍車補助費，除二十八年度十一月份撥數八萬八千元外，其餘各月份，均按照原定數字撥到。

又上項收費率，沿用經年，今昔物價懸殊，各種支出，增加倍蓰，若不加以修正，殊感不易維持，現經呈准自三十年一月份起，實行新定收費率，以資挹注。（參閱第七章修正養路費征收率節）

**預繳保證金辦法**

各機關車輛行駛本路，採取記帳辦法，手續繁多，頗稽時日，為謀收款迅速起見，經呈准自本年八月份起，對於記帳通行車輛之各機關，採取預繳保證金辦法，凡有車輛十部以上，領有牌照繳納季捐之機關，估計每月車輛通行本路里程，應納養路費數額，預繳兩個月，作為保證金，該項保證金數額，最少國幣五千元，由「管理處」給與繳納機關週息四厘之利息，每半年結算一次，同時記帳養路費，自領取通行證之日起，至付現之日止，亦按週息四厘計算，給付「管理處」，此項辦法實行後，對於記帳養路費之收取，較前便利不少。

**各項工程之支出**

「管理處」職掌，除路線之保養及管理外，以各項工程之改善或新建，最為繁重，所需工款，除一部份繼承「管理局」移交原定計劃，陸續進行外，其餘各項工程，均由部隨時指撥專款辦理，計廿八年度各項工程支出，總數為三，三二〇，八九一、八七元，其中築路費支出，約佔全部工款百分之七十一強，房屋建築費、設備費、地畝費，及其他資本支出，共佔全數百分之二十九弱，二十九年各項工款支出概數，總計為六，八〇〇，三六四、一八元，其中築路費支出，約佔全數百分之八十強，房屋建築費、設備費、地畝費，及其他資本支出，共佔百分之二十弱。（附件一〇〇，一〇一）

茲再將截至本年度十月二十一日止，各項工款未經支用餘數或墊付數，列表附後：（附件一〇二）

(一〇〇) 二十八年 度各項工款支出概數表 (廿九年十月卅一日)

預 算 科 目	築路費支出	房屋建築費支出	設備費支出	地畝費支出	其他資本支出	合 計
二百九十萬元及追加工款	1,234,619.26	73,596.19	217,861.33	7,754.88	12,797.57	1,603,629.23
五 百 萬 資 本 款	471,439.70	192,328.05	59,173.46	1,002.38	50,906.13	773,950.22
一百四十三萬九千元交通設備工款		43,62.85		1,325.40		44,991.25
廿萬元川湘路急辦工程工款	82,796.72	412.25	839.28		405.20	84,453.45
秀 松 段 工 程 費	12,215.96				22.95	12,238.91
馬 蓮 段 測 量 費	2,172.16				42.91	2,215.07
婁九碼頭接線工款	513,000.00					513,000.00
海樂溪車站整理工款		223,983.36				223,983.36
海 舖 渡 口 工 款			59,430.38			59,430.38
總 計	2,376,243.80	533,982.70	337,304.45	10,086.16	63,274.76	3,320,891.87



(一〇一) 二十九年各項工款支出概數表 (廿九年十月卅一日)

預算科目	築路費支出	房屋建築費支出	設備費支出	地畝費支出	其他資本支出	合計
二百九十萬元及追加工款	770,735.63	31,955.87	34,621.24	24,605.89	4,266.03	866,184.66
五百萬元資本款	170,079.24	54,881.34			2,539.00	227,499.58
一百四十三萬九千元交通部工款		198,677.86		1,885.69	20.00	200,573.55
廿萬元川湘路急辦工程工款	21,674.39	31,956.00	39,864.60	690.00		94,194.99
秀松段工程費	818,756.04		40,460.00		8,237.90	867,453.94
馬邊段測量費	38,273.72				86.00	38,364.72
二十九年度臨時費	3,304,212.28	4,197.75	498,926.78		5,194.62	3,812,831.43
管理建築費		12,344.03		5,972.18	1,257.34	123,572.60
交通標誌費	8,350.40				95.60	8,446.00
川湘路改善工款	374,490.67		175,036.10		7,664.94	557,211.71
總計	5,503,577.37	41,312.90	738,953.72	33,153.76	2,361.43	6,800,364.18

上列各項工款，第一、二、三、四、項，均係「管理局」移交「管理處」廢續辦理之各項工程餘款，其中除關於運輸方面之各項設施，移交「川桂局」暨以工程所在地域關係，將一部份移交川滇公路管理處接收外，其餘工程及未支用工款，均交「管理處」接收，繼續推進，秀松段工程費，預算為一百二十萬元，係作秀山至松坎間路面改善工程之用。馬邊段測量費，係測量由馬場坪至邊義一段，擬添築新路線之用，二十九年度臨時費，係繼續改善各線工程，及建築三江口、懷遠、兩大鐵橋之用，原預算為三，三〇〇，〇

(一〇二) 各項工款剩餘數統計表 (截至廿九年歲十月卅一日止)

科 目	預 算 數	部 撥 數	支 用		數 計		未支用預算餘款	剩餘或墊付數
			實 支 數	暫 付 數	共 計	共 計		
二百九十萬元及追加工款	2,153,035.56	2,153,035.56	1,778,767.27	63,046.63	2,472,813.90	313,778.34	313,778.34	
五百萬元資本款	808,028.39	640,717.02	745,116.26	256,333.54	1,001,449.80	193,421.41	360,732.78	
一百四十三萬九千元交通設備工款	232,153.95	98,553.95	70,943.38	174,621.42	2,550,480	13,410.85	147,010.85	
二十萬元川湘路急辦工程工款	200,000.00	200,000.00	18,317.5	160,330.89	178,648.44	21,351.56	21,351.56	
秀松段工程費	1,200,000.00	450,000.00	186,999.69	692,703.16	879,692.85	320,307.15	429,692.85	
馬蓮段測量費	37,000.00	37,000.00	38,579.79		38,579.39	1,579.79	1,579.79	
二十九年年度臨時費	5,537,054.00	5,300,000.00	2,085,394.86	1,727,436.57	3,812,831.43	1,774,222.57	512,831.43	
管理站建築費	230,000.00	230,000.00	40,255.52	89,318.08	129,573.60	150,426.40	150,426.40	
交通橋樑誌費	20,000.00	20,000.00	143.95	8,302.05	8,446.00	11,554.00	11,554.00	
海舖渡口工費	60,000.00	60,000.00	59,430.38	569.62	60,000.00			
婁九碼頭接線工費	578,000.00	563,000.00		563,000.00	563,000.00	15,000.00		
海築溪車站整理工費	224,100.00	223,983.36		223,983.36	223,983.36	116.64		
川湘路改善工費	2,395,264.00	1,465,184.00	75,775.32	481,466.39	557,241.71	1,838,022.29	907,942.29	
備註	13,780,635.90	9,497,473.89	5,099,713.97	5,072,111.71	10,171,825.68	3,608,810.22	674,331.79	

①初西南商局移交, \$1,293,542.56又九預算 \$665,453.00  
 ②初西南商局移交未用預算  
 ③初西南商局移交, \$98,553.95又未領數, \$133,600.00

〇〇、〇〇元，後以物價飛漲，購置材料又因外匯及運輸關係，增加數倍，故原預算數額，已不敷應用，經呈部追加後，總概算為五，五八七，〇五四、〇〇元。管理站建築費，預算為二八〇，〇〇〇、〇〇元，計劃建造管理站二十三所，此項專款計基地費一八，四〇〇、〇〇元，房屋建築費二三〇，〇〇〇、〇〇元，平十馬路木柵二三〇、〇〇〇、〇〇元，其他八，六〇〇、〇〇元，又交通標誌費，預算為二〇，〇〇〇、〇〇元，其分配情形如下表。（附件一〇三）

(一〇三) 交通標誌工款分配情形表

線別	交通標誌	路線	標誌
黔桂線	100個	3k	4,500—
川黔線	50,	2k	2,800—
滇黔線	50,	2k	2,800—
黔貴線	80,	3k	4,500—
總計			14,600—

海儲渡口，九龍碼頭（即婁九碼頭）接線工款，及海棠溪車站整理工款，均由部直接撥交「管理處」筑渝段工程處。川湘路改善工款，係二十九年改善川湘路各大桥之用，預算共為二、三九五、二六四、〇〇元。

經常費之支出

「管理處」於二十八年八月改組成立，故該年度預算，僅編製五個月，每月預算額為五四〇、〇〇〇、〇〇元，其中總務費約佔百分之十一；工務維持費佔百分之八十三；交通管理費佔百分之六。二十九年預算總額為六，六〇二，四一二、〇〇元，其中總務費為八一五，五二〇、〇〇元，佔全數百分之十二、三五；工務維持費為五，四九六，八〇四、〇〇元，佔全數百分之八三、二五；交通管理費為二九〇，〇八八、〇〇元，佔全數百分之四、四〇；茲將二十九年支出概數列表附后，以供參考。（附件一〇四）

五本表中支出概數，共計為六，五九八，七四五、八四元，較預算總額節減三，六六六、一六元。

### 三、川桂局

#### 川桂局之財務狀況

「川桂局」係繼承「管理局」之運輸業務，於二十八年八月一日組織成立，同年十二月三十一日，即行結束，移交中國運輸公司接辦，前後僅及五個月。「川桂局」繼承「管理局」之資產，計為五百萬元參，及一百四十三萬九千元案之各一部份，此已具見前述。至增加資產部份，「川桂局」曾編就二十八年度資本支出概算，列有房屋建築費，車輛設備費，地畝費及電訊設備費等款，除電訊設備費，奉部撥有專款外，其他各項奉指令以二十八年度公路建設專款預算內，並未列有該項費用，財源無着，如事實上業經支出，應即由中國運輸公司備款接收。查此案在未奉到指令以前，因業務上之需要，確已動支八九〇，六三四、七五元，除去「川桂局」時期應攤折舊三，五四九、七三元外，現值為八八七，〇八五、〇二元，業經遵照部令由資本帳轉列應收中國運輸公司戶，早部核辦矣。（附件一〇五）

#### 繼承資產與增加資產

#### 關於借款部份

關於借款部份，除貿易委員曾、農本局、工礦調整處，均已次第償清外，（農本局以有貨運關係，尚有一部份未付訖。）中央銀行與郵政儲金匯業局兩戶，「川桂局」於結束時，仍將全案呈部核辦，此外尚有商務印書館港幣五萬元，及貴陽交通銀行透支八十萬元，則已於結束時全部還清。至板車管理處之借款，完全為板車管理處之用，「川桂局」僅係代收代付性質，該項貸款，原為一百六十萬元，實際支用一百一十萬元，由板車管理處自行負責清理。

#### 關於折舊部份

「川桂局」折舊率，亦為車輛年按原價百分之二十計算，房屋、電訊設備、機器及其他設備，年按支出累計額百分之十計算，工具器具浮水設備，年按支出累計額百分之二十計算，查「管理局」移交之折舊費，除車輛一項，係計算至二十八年七月底外，餘如機器、房屋、器具設備均計算至二十八年底止，本局繼續計算折舊，除車輛一項，仍按規定，由二十八年八月計算至十二月外，其機器房屋等，為避免重複起見，並未另行增列，惟本路增添之資產之一部，（即奉令作應收款移交中國運輸公司者，）如房屋、機器、器具等項，則按規定辦法折舊。（附件一〇六）

(一〇五) 川桂局增加資產清表

摘 要	原 值	川桂折舊	現 值
馬王廟車庫第 1.2 期工程款			10,746.42
藍家村元合村村油庫工程款			5,561.79
筑站貨站四間一期工程款			700.00
柳州區馬山站宿舍廚房工程款			855.03
筑站重建走欄及雜項工程款			1,002.70
筑區建臨時傳達室工程款			178.88
同登博運處購司機宿舍二間款			1,314.83
晃縣站改善工程款			7,250.31
各廠所添置機器款			16,169.38
安南修理所裝電燈款			827.40
沅陵區裝置電燈款			9,280.39
各廠所添置工具款			32,814.39
本機關添置器具款			1,319.48
各站段添置器具款			400.00
各廠所添置器具款			1,236.93
輪渡添置器具款			134.17
本局時期裝客車所用各款			111,189.53
本局時期裝貨車所用各款			5,850.00
合 計	980,634.75	3,549.73	887,085.02

三年來之西南公路

(一〇六) 川桂局折舊清表

自二十八年八月至十二月

摘 要	小 計	合 計
車 輛 折 舊		331,874.92
客 車	97,328.25	
貨 車	226,056.73	
拖 車	1,156.45	
救 險 車	2,193.74	
其他車輛	3,139.75	
房 屋 折 舊	1,200.41	1,200.41
機 器 折 舊	703.01	703.01
器 具 折 舊	219.58	219.58
其 他 折 舊	1,428.73	1,428.73
共 計	335,424.65	335,424.65

一四〇

關於營業部份

「川桂局」自二十八年十二月，客貨營業，日漸發展，以時間短促，一切措施，未克充分實現，但五個月實際收入數字，與預算收入數字比較，計貨運項下，普通貨物，略有增加，（計增國幣一四四，七九二、〇〇元。）至客運及客貨附屬收入，則因基本票價，不敷成本，故略形減少，（計減五六〇，〇四三、七一元。）至於各項用款，均較預算數減少，其中運務費一項，幾減半數，至營業外其他支出，雖增加八十二萬餘元，但其中屬於意外支出者，如油料儲轉，及戰事損失，與兌換虧損等項，計六四二，四四八、四〇元，材料盤損，計二七四，八八八、〇四元。（附件一〇七一一一〇九）

移交經過情形

「川桂局」奉令自二十九年一月一日起，將車輛、機器、配件、材料、廠站、房屋、以及一切生財、資產、暨必要文件、簿冊等項，移交中國運輸公司接收，其中機械廠及路警隊，奉令移交「管理處」接管，關於「川桂局」材料資產，移交中國運輸公司接收時，經會同洽定兩要點，通飭各附屬機關照辦，（一）物料概以二十八年十二月三十一日二十四點鐘所有之數量列冊，其在二十九年一月一日零點以後動用之物料，應照領用物料單數量，列入公司料賬內，此項公司用料，應與四點鐘實存數量兩項並計，符合移交冊內所列之數量，亦即移交物料之實存數量。（二）關於各項資產材料估價問題，俟交接清楚後，再按冊列數量，另行造冊，以免交接延期。惟「川桂局」材料，移交中國運輸公司之數額四，八九七，六〇〇、九七元，純係按帳面上記載結餘數額轉帳，似與移交時實際材料價值，未盡符合，故關於資產及材料兩項估價工作，現正遴員趕辦，並將結果彙造詳表，呈候交通三估價專門委員會核定。

函 函 函 函 函



(一〇八)

川桂局支出總表

二十八年八月至十二月

科目	廿八年					共計
	八月	九月	十月	十一月	十二月	
營業						
總務費	47,132.15	69,038.41	73,337.83	63,353.56	143,423.39	393,368.34
車務費	71,237.73	82,194.89	74,892.91	78,223.94	95,181.99	401,644.46
運費	923,711.57	943,664.43	935,433.07	1,125,924.46	1,129,137.09	5,032,927.65
工務維持費	7,903.35	5,784.61	5,026.17	9,200.53	23,612.40	61,530.12
警務費	6,417.22	5,947.29	22,678.12	5,830.15	7,677.46	48,600.24
折舊費	67,084.91	67,084.91	67,084.91	67,084.91	67,085.01	335,424.65
營業外支出						
交通管理						
其他	251,348.96	22,404.83	23,583.53	29,722.63	815,948.07	1,146,008.02
共計	1,388,649.89	1,199,510.40	1,195,507.74	1,405,179.24	2,301,776.41	7,485,623.68



三年來之西南公路

154

(一〇九) 川桂局盈虧總表

二十八年八月至十二月

歲 出				歲 入			
科目	概 算 數	決 算 數	比 較	科目	概 算 數	決 算 數	比 較
營業支出	10,863,020.00	6,339,615.66	4,523,404.34	營業收入	8,162,400.00	6,937,748.34	1,194,651.66
總管理費	74,950.00	76,120.20	1,170.20	運輸收入	8,000,125.00	5,746,848.70	2,253,278.30
總務費	440,870.00	393,368.34	47,501.66	其他營業收入	162,275.00	1,220,901.64	1,058,626.64
車務費	425,560.00	401,644.46	23,915.54	營業外收入	3,410.00	1,372,448.01	1,369,038.01
運費	9,123,405.00	5,032,927.65	4,090,477.35	交通管理收入			
工資維持費	85,825.00	51,530.12	34,294.88	什項收入	3,410.00	1,372,448.01	1,369,038.01
警務費	90,000.00	48,600.24	41,399.76	共 計	8,165,810.00	8,340,198.35	174,388.35
折舊費	529,350.00	335,424.65	193,925.35	虧 損	3,015,281.00		
其他支出	93,060.00		93,060.00				
營業外支出	318,051.00	1,146,008.02	827,957.02				
交通管理支出							
其他支出	318,051.00	1,146,008.02	827,957.02				
共 計	11,181,071.00	7,485,628.68	3,695,442.32				
盈 餘		834,572.67					
合 計	11,181,071.00	8,340,198.35		合 計	11,181,071.00	8,340,198.35	

# 第七章 管理

## 管理科之設立

二十八年八月一日，運輸與管理劃分後，本路遂專負工程及交通管理之責，內部機構，因加調整；另設管理科，辦理交通管理事宜，下設稽查、發照、調查三股：稽查股掌理養路費之征收，管理站之籌設，及其管理事宜。發照股掌理車輛及司機技工之登記考驗及發給牌照事宜。調查股掌理運輸業務公路旅行之指導督察，公路運輸之調查統計事宜。二十九七月，將發照、調查二股，改併為交通股，復以繼續接管警務事宜，故增設警務股，稽查股仍舊，內部職掌，既經確定，分工合作，益臻便利。茲將各重要工作，分述於后：

## 統一征收養路費

自本路統一機構成立後，公商車輛，激增甚速，公路使用愈繁，路面損壞愈速，養路費之支出，因之更鉅，僅恃政府撥款貼補，自不足以資挹注，乃根據行政院頒佈專營公路征收營業汽車通行費規則，征收汽車通行費，以資彌補，並釐訂征收通行費率，規定以里程與噸位，為計算通行費之標準，公商車輛，繳納通行費後，得憑證通行，惟在實行征收之初，因各省路局，另有收費定章，且路權初經統一，權限容有未盡劃清之處，故開征之始，難免時有糾紛。

二十八年九月，政府為確立公路保養基礎，決定統一徵收養路費，所有其他非養路機關，不得另徵任何養路或通行捐費，並由交通部頒佈公路保養設施通則，及公路徵收汽車養路費規則，同時規定養路費徵收率，實行統一徵收。（養路費收入數目，請參閱第六章，財務。）為求施行便利計，經依據部頒規則，另訂征收汽車養路費施行辦法三十二條，呈准交通部於二十九年四月十六日起實行。（附件一一〇一一一二）

## (一一〇)交通部西南公路運輸管理局徵

### 收營業汽車通行費辦法

(二十八年四月實行)

#### 第二條

各種營業汽車通行本局專營路線除與本局訂有特約應各按其特約規定辦理外悉照本辦法之規定征收通行費

#### 本局專營路線範圍

1. 東西線——東自長沙西站起經沅陵晃縣貴陽安南平
2. 南北線——北自重慶海棠溪站起經松坎桐梓貴陽獨

第一條 本辦法根據 行政院頒佈專營公路征收營業汽車通行費

規則第六條訂定之

三年來之西南公路

3. 川湘線——自綦江起經南川黔江秀山永綏至三角坪  
(湘境一段暫緩接管)

4. 川滇線——自瀘州起經畢節威寧宣威至落益(在籍  
備通車中)

第三條

各種營業汽車通行本局專營路線應照規定格式填寫營業  
汽車請領通行證申請單詳細註明(一)車輛牌照號數及  
車別(二)行車執照規定之載重量或座位數(三)起訖  
路段(四)照章可附搭之員工姓名(五)照章購票旅客  
人數(六)裝運貨物類別(七)啓行日期並加蓋車主截  
記向各該路段之起點站辦理一切手續依照後列之規定繳  
納通行費取具收據(第二聯)並領取通行證(收據及通  
行證式樣另訂之)粘貼於車前玻璃之上方可通行其征收  
通行費率規定如左

1. 乘人小汽車(七座以內包括機器腳踏車)每車每公里  
收費六分
  2. 乘人大號汽車有七座或餘數未滿七座作一單位按前項  
遞進計算車上設置長條座位以每四公寸作一座位計算
  3. 運貨汽車按照規定載重量每公噸每公里收費一角五分
  4. 凡常川來往本局專營公路之營業汽車經領掛本局牌照  
者此項車輛以貨車為限得按運費計算納繳通行費其通  
行費率應不分貨物等級暫照規定載重量折合每公噸每  
公里收費一角
- 各種營業汽車按照 行政院頒佈之專營公路征收營業

第四條

凡請領本局牌照者應照左列規定辦理

甲、車主須填寫申請書向本局申請登記檢驗並繳納保證  
金或相當股實舖保經本局核准後發給牌照每副牌照  
應徵收工料費國幣五元(申請書保證書式樣另定之)

乙、車主應先將商號或機關名稱標註車號載重量漆於  
車身顯明處

丙、司機如尚未領有全國公路交通委員會頒發之駕駛人  
統一執照或其他公路交通機關之駕駛執照者應向本  
局補領統一駕駛執照以符規定其已領有駕駛人統一  
執照或其他公路交通機關之駕駛執照者應向本局聲  
請登記

丁、此項車輛每半年(一月及六月)須向本局檢驗一次  
另換發行車執照

第五條

各種營業汽車於納費領證後如臨時欲改變通行時日或到  
達地點等項時應於該車未開以前向原起點站聲請更改一  
經站方查核認可後簽署改正如在中途臨時欲展長或更換  
到達地點時應將已領之通行向所在地車站繳銷並另繳其  
未納費路段之通行費由站另給收據並另發通行證如係改  
知通行路程其已繳之通行費概不發還

第六條

各種營業汽車經過本局檢查站或中途遇稽查人員時應將  
已領之通行費收據出示查驗不得無故隱匿否則按漏購通  
行證處罰

第七條

各領營業汽車到達已繳通行費路段終點站（到達站）應將原領之通行證及通行費收據繳站驗收

第八條

通行證或通行費收據如在中途遺失應立即向就近車站詳細報告由該站查詢確實後予以臨時書面證明方准繼續通行至原定到達站為止否則按漏購通行證處罰此項臨時證明書亦應由站收回呈局備查

第九條

各業運貨汽車每車祇准搭乘本車司機助手及押運人各一人應由車主照第三條規定於請領通行證時填報起點站以便填入通行費收據附記欄內否則一律以私帶旅客論罰是項車輛如有空位可附搭旅客應一律由車主照本局規定票價之二成向本局車站購票

第十條

通行證及通行費收據內所載日期及到達站名金額等項不得私自塗改否則無效

第十一條

各種營業汽車通行本局專營路線如有違章情事除另有規定者應照各該章程規則辦理外悉依左列規定處罰之  
甲、通行證不照規定張貼者處罰銀五元  
乙、私自塗改通行證或通行費收據希圖濫混通行者除照章加倍補罰通行費外並罰銀十元

第十二條

丙、偽造通行證或通行費收據者移送司法機關懲辦  
各種營業汽車照規定承運本局交運貨物時車主所負之責任與本局對貨商所負之責任同

第十三條

前項違章汽車得由各站照章處罰或抄錄號牌列舉事實報

第七章

管理

第十四條

請本局或各該主管段辦事處核辦  
本辦法自呈准交通部備案之日起實行

(一一一) 公路保養設施通則

(二十八年九月一日公佈)

一

公路完成開放行車時其管理機關專設確定之常川養路組織以保養路線者得征收養路費其他非養路機關不得另征任何養路或通行捐費

二

公路路線尚未設有確定之常川養路組織者不得征收養路或通行等費

三

各公路養路之組織及收支預算應報請上級機關核定之所征之養路費應列專賬按月報請其上級機關查核倘有移挪他用者其主管人員應予以懲戒

四

養路機關征收養路費應遵照中央頒布之公路征收汽車養路費規則辦理之

五

凡重要路線由交通部管理及修養者其工程由交通部所轄各公路管理機關辦理之前項部管路線由交通部呈請行政院核定之

六

汽車通行於部管公路時其應繳之養路費由交通部各公路管理機關統一征收解繳國庫

七

部管各公路所需養路及改善費用全部由國庫支給之

(一二一) 公路征收汽車養路費規則

(二十八年九月一日公佈同年九月九日修正)

第一條

凡中央地方交通機關於其所轄公路專設養路組織常年保養

改善以利便車輛行駛者對於行駛各該公路之汽車除機器腳踏車及乘人自用小汽車應予免征外一律依照本規則之規定征收養路費

里計算  
三 運貨汽車無論自用或營業均按規定載重每公噸每公里計算

第二條

軍用汽車掛有軍字牌照並確係裝運軍用品者其應徵養路費得予減半收現但如接運普通客貨或軍用品租用商車裝運者仍應照納全額

第六條 公路養路費徵收率由交通部規定之並呈報行政院備案  
第七條 空車行駛公路應照實車例繳養路費軍用空車養路費減半  
第八條 汽車通行公路須先在該路最近車站照章納費取具收據並領取繳費證貼於車前玻璃上凡漏繳繳費證者應自該路起點

第三條

公私機關汽車行駛公路時不論所載客貨為本機關員工公物或裝運其他客貨均應照納養路費

站補購加倍納費越站通行者照所越站補購加倍納費  
第九條 汽車通行路段屬於兩個以上養路機關時應在出發路機關之車上將養路費一次繳清該機關所代收其他機關路段之養路費應於每月底解繳并得於解繳之養路費內扣收百分之

第四條

各公路養路機關所徵養路費應全部撥充養路及改善工程之用

之養路費  
第十條 本規則自公布日施行

第五條

養路費徵收率應按車輛種類照下列標準規定之  
一 乘人營業小汽車（七座以內）按每車每公里計算  
二 乘人大汽車（七座以上）無論自用或營業按每車每公里計算

之一手續費

軍車繳費辦法之變更

軍車應繳養路費，照章減半征收，嗣因各軍運機關，運輸頻繁，車輛日增，任務緊急，往往大批車輛，結隊疾駛過站，若一一當場交費，不特時間上極不經濟，且亦易滋糾紛，經軍政、交通、財政各部，暨各有關機關，洽定凡軍車裝運軍品，經行各路，自二十九年一月份起，由財政部每月撥付交通部捌拾壹萬元，作為代繳之養路費，以免臨時逐車繳費之煩，並經交通部所撥之款內，統籌支配，按月撥付本路二十萬元，作為軍車運輸軍品行駛本路之養路費。（附件一一三）

委託代征養路費

汽車通行路段，屬於兩個以上養路機關時，其應繳之養路費，照章可委託其另一機關代收，以利行車，本路所轄各線，在省境者，與貴州公路局各路線相銜接，在滇境者，與川滇公路管理局所轄之瀘甯段，有密切之聯繫，本路為便利車商起見，特與貴州公路局洽定，凡駛往該局所轄公路之車輛，行經本路路線時，其應繳之養路費，託由該局出發站一次收清，於月底結算繳本路。至昆明駛往瀘甯，往返於瀘昆綫之車輛，為數較多，為便於繳費起見，特由本路印製印式繳費憑證

四種。規定式樣及費額，委託川滇公路管處各站貼用，以爲結算養路費之根據，該款亦於月終解繳本路。國內公路征收汽車養路費，改用印花方式。此次尙係創舉。（附件一一四）

## （一一三）交通部西南公路管理處養路

### 費記帳辦法

（二十九年五月六日核准施行）

- 一 本處爲便利各運輸機關大批車輛繳納養路費起見訂定本辦法
- 二 養路費之徵收憑照 行政院二十八年八月公佈之公路征收汽車養路費規則及 交通部呈准 行政院自同年九月一日起施行之公路費征收率辦理
- 三 凡申請記賬之運輸機關最少應有已領牌照繳納季捐之車輛十輛
- 四 凡申請記賬之運輸機關應按照行駛車輛數量估計每月應付之養路費預繳兩個月作爲保證金，或照數取具銀行書面担保
- 五 現金保證金繳納數最少國幣五千元五千元以上以每千元爲單位四百元及以下者不計四百零一元及以上者作一千元加計
- 六 現金保證金繳納後由本處給予週息四厘之利息每半年結算一次
- 七 記賬養路費自領取通行證之日起至付現之日止按週息四厘計算
- 八 記賬養路費由本處按月抄送結單各運輸機關於收到此項月結單後應於三日內照單列養路費全數付交本處或其最近之本處各地辦事處月結單如有漏誤得於下月彙結找補除延期息應於下月補收外其退還或補繳之養路費概不計息
- 九 各運輸機關如接到本處記賬月結單滿一個月經本處兩次書面催繳仍未全數繳清者本處即停止其記賬權利欠繳之養路費除銀行担保者由該銀行負責外即在保證金內扣撥遇有不足仍向欠繳機關依法追繳
- 十 本辦法自呈奉 交通部核准日施行

### 修正養路費征收率

交通部所轄各公路養路費徵收率，自二十八年九月一日起實行，迄今已逾年餘，在此非常時期，雖爲時甚暫，而社會經濟及一般狀況，變動極大，養路工料，亦隨之日趨高漲，本路養路費徵收率，原係依據從前物價爲標準，若不酌加修改，自難適應事實之需要，即就養路費用，取之於使用公路之車輛之原則言，其有酌予增加之必要，亦爲不爭之事實。業經本路詳請陳理由，呈奉核准，自民國三十年一月一日起，所有部轄公路養路費徵收率，無論運貨下車，及乘人大小汽車，一律照原徵收率，增加一倍，以裕路收，而資挹注。（附件一一五）

(一一一五) 部轄及各省公路養路費征收率比較表

公路名稱	養路費		征收率		施行日期
	乘人營業小汽車(七座以內)	乘人大汽車(七座以上)	乘人營業小汽車(七座以內)	乘人大汽車(七座以上)	
西南公路	四	八	分	六	28年9月1日
西北公路	四	八	分	六	28年10月1日
漢、緬公路	四	八	分	六	28年9月1日
湖南省轄各公路	四	八	分	六	29年1月1日
貴州省轄各公路	四	八	分	六	28年10月1日
湖北省轄各公路	六	一	分	九	28年12月1日
浙江省轄各公路	五	一	分	一	
四川省轄各公路	六	一	分	八	
陝西省轄各公路	四	一	分	六	28年12月1日
廣西省轄各公路	四	一	分	八	28年12月1日
廣東省轄各公路	五	一	分	一	28年12月1日
安徽省轄各公路	六	一	分	一	
四川省轄各公路	六	一	分	一	
河南餐轄各公路	六	一	分	一	28年12月30日

設立沿綫  
管理站

辦理聯  
合檢查

二十八年八月改組後，關於養路費之徵收，及沿綫管理檢查等工作，經先後委託本路專運機關「川桂局」及中國運輸公司各站代辦，嗣因鑒於此項工作，日臻繁重，勢難長此兼辦，乃決定自行設站管理，於二十九年十月，先後成立貴陽之三橋、圖雲關、及平彝、盤縣、六寨等管理站三十五處。（附件一一六）

本路沿綫，檢查機關林立，如海關、統稅局，地方公路局及軍事方面之車站司令等，車輛每到一處，輒須經過各機關之檢查登記，始得通過，雖各檢查處地點，距離不遠，而押運人員之往返奔波，逐一登記，時間既不經濟，手續尤感不便，本路有鑒於此，乃擇三橋、圖雲關、六寨、盤縣十橋等衝要地點十一處，檢查機關最多者，自建管理站站屋，集中各檢查單位於一處，實行聯合辦公，此項新站，本年內建築完成者，計有六處，均經先後遷入，開始聯合檢查，實行以來，行旅稱便。

(一一六) 管理站站名表

貴陽區辦事處管轄	柳州區辦事處管轄	重慶區辦事處管轄	沅陵區辦事處管轄	南川區辦事處管轄	昆明區辦事處管轄
貴陽三橋管理站 陽關管理站 雲馬管理站 義順管理站 安都管理站	柳州大塘管理站 懷遠管理站 河池管理站 車河管理站 六寨管理站 獨山管理站	重慶海棠溪管理站 松坎管理站 兼江管理站 杜市管理站	沅陵茶店管理站 沅陵管理站 長澗管理站 檢德管理站 是縣管理站 鎮遠管理站 貴平管理站	南川石角管理站 南川管理站 黔江管理站 彭水管理站 石耶管理站	昆明昆明管理站 易隆管理站 曲靖管理站 平彝管理站 盤縣管理站



成立各區辦事處

各管理站既經先後成立，爲求管理週密，指揮靈便起見，在各重要地點，分設區辦事處若干，將各站劃分管理，用收指臂之效，並擬定辦事處組織規則，呈奉交通部核准施行，業經先後成立貴陽、昆明、重慶、柳州、沅陵、南川等六區辦事處。

經發汽車牌照及駕駛人執照

中央鑒於各省公路汽車執照，及司機之管理，殊不一致，爲謀統一車輛，及司機管理起見，決定先從整理牌照及執照着手，二十八年九月，汽車牌照管理所成立，訂定汽車駕駛人，及技工等管理規則，呈奉交通部公佈施行，當時指定木路爲經發



汽車牌照，及駕駛人技工等執照機關，並兼發湘西一部份牌照事宜，是時正值本路改組伊始

，復因本路專運機關之車輛及司機，數量衆多，且皆散處各地，換發牌照執照，手續既繁，費時尤多，經八閱月，始大部換發竣事，呈請宣告結束，以後關於是項牌照執照之頒發，一律改由各省市公路管理機關辦理。（附件一一七、一一八）

召開管理會議

本路各辦事處及管理站，既經先後成立，爲增進工作效率起見，於二十九年六月二十六日，召集各辦事處主任及各站站长等，舉行第一次管理會議於貴陽，出席人員，對於工作之心待，以及今後改進之計劃，報告討論，至爲詳盡，前後開會三天，議決要案多起，今後並擬每隔相當期間，召開一次，用收集思廣益之效，所有當時管理方面環境之複雜，及今後推推管理工作之步驟，可於下列管理會議開會辭中，略窺一斑。（附件一一九）



(一一七) 經發汽車國字統一牌照數量表

牌照字別	牌照種類	領用機關	數量	總計
國西南	貨車	中國通運輸公司	1008	1102
		本	94	
		中國通運輸公司	9	
國西南	自用客車	本	21	30
國西南	營業政種客車 營業政種客車 營業政種客車 營業政種客車 營業政種客車	中國通運輸公司	329	329
		貴州郵政管理局	50	50
		本	5	5
		湘	69	69
		湘	30	69
國西南	營業政種客車	本	1	30
國西南	營業政種客車	湘	1	30
國西南	營業政種客車	湘	1	30

(一一八) 經發國字統一駕駛人執照數量表

執照字別	執照種類	執照種類	數量
國西南	普通駕駛人執照	普通駕駛人執照	66
國西南	職業駕駛人執照	職業駕駛人執照	844
國西南	試驗駕駛人執照	試驗駕駛人執照	50
國西南	臨時駕駛人執照	臨時駕駛人執照	10

## (一一九) 第一屆管理會議主席薛處長開

會辭

(二十九年六月二十六日)

諸位於公務萬分忙迫之中，遠道來處，出席會議，至深感謝。本處舉行管理會議，本屆尚屬首次，故先略述本處之沿革，次及本路之環境，暨今後之管理方針。

一、本處之沿革 本人於二十七年一月奉命次第接管西南各省公路，成立西南公路運輸管理局，辦理運輸與工程管理事宜；嗣中央鑒於戰時運輸及後方交通之日益繁重，爰於二十八年八月調整機構，改組爲本處，專辦工程與交通管理，而於運輸部份，另設川桂公路運輸局，繼又改設中國運輸公司。如此劃分，在歐美各國，不乏先例，但就吾國之公路歷史而言，則尚屬創舉。改組後，本處之最大任務，既爲交通管理與公路工程，專業既專，責任益重。除工務部份，經一年來之努力，已收相當效果，而於管理一項，尙多有待於諸君今後之共同努力。當本處成立之初，因人事未臻健全，故將一部份之檢查工作，及征收養路費事宜，暫行委託前川桂局及現在乙中運公司代辦，至十月乃成立三橋、圖畫關二檢查站，及至本年，本處始於沿線重要地點自行設站管理，截至今日，已成立管理站三十處，辦事處六所，此爲本處之史略，及管理部份經過之大概。

二、管理方面環境之複雜 (甲) 西南公路之運輸業務，經中央一再調整，雖漸有統一之趨勢，而在交通管理方面，則始終未能一元化。以各省地方觀念之牢不可破，故對於此項管理權限，向多爭執，迄今未能徹底移歸中央。本處之成立，原欲樹立統一管理之基礎，但限於環境，除養路費一項能建統一征收外，其餘各項統一管理辦法，迄今未能推行。(乙) 至汽車牌照方面，中央鑒於過去汽車牌照之過於複雜，形形色色，花樣太多；加以汽車駕駛人員之囂張舞弊；車輛在路行駛，管理人員幾至無法稽查，爲應事實之需要，求管理之嚴密起見，故有牌照主管機關之設立。此僅爲中央欲求統一管理之初步辦法，然因無統一執行之方法與機關，故其效果僅能及於製用牌照與換發駕駛執照而止，於統一管理，仍無多大效用。(丙) 至於各項交通管理規章，中央雖早經次第頒佈，但因執行機關之未經明白指定，從未能切實運行，更無效果可言；即偶有執行機關，亦除選擇有款可謂之條文，執行較爲嚴格外，其他應行糾正以及查禁之事，一概視若無睹。因此一般汽車商人及駕駛人員，以罰款爲應盡之義務，以違章爲無關緊要，造成化錢即可暢行無阻之惡習，叫此情狀，尙何管理之足云。(丁) 再就汽車檢查登記而言，在本路任何線上，經過每一站點，到處可見軍警及公路檢查機關之林立，甚至不到一公里之距離，停車檢查竟有三四次之多；而其檢查之結果，除登記司機姓名年歲等之無聊手續外，竟有連駕駛執照忽而不查者；前站既經查過，下站同樣舉行，究竟檢查之意義何在，登記有何作用，概所不問；中央雖有統一檢查之命令，然均視若具文，長比不改，徒見其阻礙行車，病商擾民耳。

以上所舉，僅其犖犖大者。本處既負有統一管理之責，久有設法糾正之決心，因欲糾正上述缺點，不得不先從設備方面着手，故決在以重要而檢查機關較多之站，建築規模較大之管理站屋，使能容納同一地點之各檢查機關人員，實行聯合檢查，以期漸進於統一。

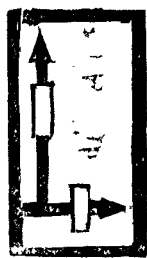
### 三、管理工作之艱鉅

本路環境之複雜，既如上述，吾人欲於

此複雜環境中，完成統一管理之使命，其工作之艱鉅，自不待言。且此項管理工作，求之吾國公路歷史，殊乏先例可援，卽有前全國公路交通委員會所訂之一部份材料，亦不免事過境遷，有明日黃花之感。故本處於管理事業，實幾等於開創，諸君既爲開創之先鋒，自應首先明瞭本身之任務，及當前之環境，認定立場，準備奮鬥，抱定決心，繼以毅力，持以有恆，以求由克服環境而漸進於管理之

統一。

四、對於本屆會議之希望 本處爲求管理工作之得上軌道，以達統一目的起見，故有此次管理會議之召集。茲所深望於諸君者：  
（一）報告過去工作之實際情形；（二）各就現實環境發表意見；  
（三）商討統一執行辦法；（四）確定執行步驟；俾會議有圓滿結果，統一管理得以實現，甚感甚幸！





## 第八章 材料

### 料運概況

本路路線既長，行駛之車輛尤多，故材料之應用，至為繁夥，非特設一部份，專司其事，不足以膺此繁劇。最初於「總管理處」下設材料組，掌理一切關於車輛燃料機器配件等之購運及保管。改組後於「管理局」下設材料科，除掌理運輸方面材料之採購事宜外，並兼辦一部份工程上應用之材料，下設採購、儲轉、考核、登記四股。並於各段設油庫及材料庫，直隸於材料科。又因液體燃料及汽車配件等，大都購自外洋，數量甚鉅，為便利採購內運起見，於二十七年初，核准特設駐港辦事處，以廣九、粵漢兩路為主要內運線。嗣廣州失守，內運路線，不得不取消越境，乃於同十二月一日，成立海防轉運處，（又廣州灣轉運處，設立不久，以戰事關係，旋即撤銷。）同時復在鎮南關，設轉運分處，接運防來物料過境等手續。嗣為辦事迅捷起見，遷設同登，改南關轉運分處為同登轉運處。又以由防內運路線，除同登一路外，尚可利用鐵路運輸，因於二十八年四月，在昆明設立分處。是年八月「川桂局」成立後，改設材料室，組織仍舊。因同登一路，內運日繁，為便利工作起見，復於八月間，添設南甯轉運處，不數月，桂南戰事日緊，內運斷絕，該處亦隨之宣告結束，綜計兩年來先後成立各地轉運處六，材料庫油庫十一，加油站三十五。

### 材料之採購

本路採購材料，大別為經常與應急二項：經常材料，依照全部車輛，預算半年需用材料數量，一次訂購，分批交貨，陸續內運。良以整批躉購，貨良價廉，較為經濟。惟車輛配件之消耗，隨使用及保養而異，故經常材料消耗之估計，頗難準確，著耗多購少，則停車待件，損失甚鉅。反之，則擱置不用，亦不經濟。為適應實際需要起見，不得不隨時斟酌情形，零星購置，以應急需，而免有所偏枯。至採購手續，凡大量之器材，例先呈部核准，由材料科代購，其餘本路自購之經常材料，須經預算請購核准後，將請購單發交香港轉運處，辦理詢價比價或招標等手續，並斟酌情形，分別就地洽購，或向國外商行訂購。至應急材料，以上述同樣手續，由材料科就地購買為原則。惟以需用材料之各修理廠所，距局遼遠，若必由局集中購買，恐有緩不濟急之弊，為因事制宜計，規定價值在五百元以下之急需材料，得由段辦事處依規定手續，自行購置，交由就近材料庫點收，轉發領用。又因各修理所，散處沿綫各地，與段辦事處距離甚遠，有時仍感周轉不靈，故又規定凡急用材料，價值在二十元以下者，亦得由各修理所自購；行之經年，尚稱便捷。油料之消耗，居本路各種數字之首位，最初本路因缺乏周轉金，不能大量儲購油料，業務艱

難開始，後幸商得軍政部同意，價讓在港汽油一百萬加侖，始得賴以維持。又因國內液體燃料，由行政院液體燃料委員會，統制管理，故本路所需油料，亦均向該會訂約購用，按期提取。嗣該會油料來源不繼，不能源源供給，遂不得不向國內各埠自購，以維行車。（附件一二〇）

二十八年下半年一川桂局一期內適美款貸油告成，本路奉准撥到美油一百二十萬加侖，惟以環境關係、內運困難，至是年年底止，雖曾多方設法，但僅運入七十餘萬加侖。（附件一二二因印刷關係誤置在一二〇前 編者註）

材料之轉運

本路器材油料，大都購自香港，其內運路綫，初由廣九粵漢兩路接運，便捷省費，自廣州淪陷後，一度曾經廣州灣入口，嗣以戰事影響，不得不取道越境，分爲二路：一經鎮南關入桂轉筑，一由滇越鐵路經昆明入黔。惟以兩綫路程均極穹遠，轉輸接運，手續甚繁，故於必要地點設轉運處，以資接應，計先後共設轉運處六處，茲分述如下：

香港

該處設於香港，原名駐港辦事處，於二十七年八月，改稱港粵轉運處，其任務除辦理交通部代購之車輛器材油料等之接運事宜外，並依照本路核准之請購單，就地採辦器材，租設棧屋一所，以作儲轉之用。所有材料，均經該處點收裝箱內運，初時由廣九粵漢兩路直送長沙，後因廣州失陷，改由海防轉運處接運。

海防

海防轉運處，成立於二十七年十二月一日，初名轉運分處，後改今名，其任務略與前者同，因其地爲我國際交通之唯一孔道，入滇有鐵路直達昆明，入桂有公路接連峇柳，故各機關車輛物資以及各種商貨之輸入內地者，幾全部集中於此，因是器材物資，堆積如山，甚至擱置經年，而尙未能啓運者，比比皆是。本路有鑒於此，特設專處，以司其事。蓋後方交通，不能一日停頓，本路所需器材，急如星火，更值各方貸款車輛大量湧到，裝配轉運，手續浩繁，而越南環境特殊，種種困難，尤非親歷其境者所能想像。綜計自該處成立至二十八年終了止，十三個月中，分由防同公路及滇越鐵路兩綫運入之器材，計有各種車輛六百八十餘輛，器材油料六百噸，牛油七十餘萬加侖，及其他商貨約一千餘噸。（附件一二一）



(一一二一) 由防內運器材一覽表

美 油	商 貨							料油材器		輛 車			項 目 數 量 二 十 八 年
	汽 車 配 件	顏 料 什 貨	棉 紗 布 疋	汽 油	電 料	書 籍	五 金 機 件	油 料	器 材	三 噸 道 奇 車	二 噸 雪 佛 蘭 車	二 噸 半 道 奇 車	
					24	8	10		54		33	48	一月
									38		40	28	二月
									63		3	5	三月
					3	23			38		32		四月
			100						84		5	58	五月
			137	25		24	44		89			110	六月
20,634		8	77						150			40	七月
67,421			22									12	八月
204,800		24							55		20	30	九月
36,675	28	16	92	42	30		156	10	19	50	48	59	十月
136,353	18		38	69	27		51			60	8		十一月
125,031													十二月
790,920	46	48	366	236	84	55	261	10	590	110	189	390	總數
單位為加侖							單位為噸		單位為噸			單位為輛	說 明



### 同登

同登轉運處，成立於二十七年十二月，初名南關轉運分處，專司接運由防內運物料之職，原設於關內約五公里之隘口鎮，嗣以內運器材擁擠，手續浩繁，往返不便，遂遷設越境之同登，並在隘口鎮，設有修車所，停車場，及無綫電台，以便利刺車入境之保修等工作。及後敵機在此一再肆虐，隘口車場及無綫電台，不幸焚燬，乃重設新電台於鎮南關。由防至同登距二八八公里，有鐵路公路二線，亦通尚稱便捷。惟最感困難者，莫如安南司機之不易駕馭，法關手續之苛細繁重。又以避免敵機轟炸，所有入境後報關餉檢查裝卸等手續，均須在當夜辦妥，故辦公時間，無法規定，往往破曉而作，午夜始歸，忍饑耐寒，不以爲奇，工作艱苦，可見一斑。

### 南甯

南甯轉運處，於二十八年八月十五日在邕成立，同年十一月因戰事關係，旋即撤銷。爲期僅三日又六日，時間短促，惟以地處衝要。緊接海口，遂爲敵機轟炸之主要目標，大致每日自晨六時起，至下午五時止，均在敵機威脅之下，故白晝無法工作，必俟夜晚，始能活動，工作艱苦，於此可見；又當撤退時，城內外秩序極端紊亂，所有待運全部物資，幸賴員工同心戮力，出死入生，努力搶救，卒能達成艱巨之任務，而使公家未蒙損失也。

### 昆明

昆明轉運處，成立於二十八年四月，因來自海防內運材料之迅速，以及運價之便宜，故大部份材料，均由滇越鐵路運至昆明，轉入內地。惟雲南僻處邊陲，政情風俗，與他省迥異，如車站無月台遮蔽，卸貨無起重設備，三百公斤以上之物件，裝卸卽生困難，而站伙既無組織，不聽指揮，貨倉又僅有一處，無法堆置，每值本路材料大批湧到之際，祇能堆置路旁。派人日夜看守，其繁劇有不勝言者，綜計自四月成立至十二日止，八個月中，運入材料六千餘件，約四萬餘公噸，油料約二十餘萬加侖。

此外尚有廣州灣轉運處，於二十七年十一月成立，因戰事關係，旋於二十八年二月撤銷。

### 材料之儲備

本路材料油料之供應，於避免儲轉呆滯，供求不能相應起見，採取結盤支配制度，分段設立材料庫及油庫，隸屬材料科，惟爲領取料油便利起見，料庫地址，大都直接與各修理廠所聯絡，故於貴陽、昆明、晃縣、柳州、海棠溪各設料庫一處，柳州、宜山、昆明、貴陽、辰谿各設油庫一所，茲分述於下：

### 貴陽庫

貴陽材料庫，為本路最大之材料庫，在港防所購之大宗材料，全部運至該庫貯備，其他各庫之材料，均仰給於此，在筑之機械廠，修理總廠，及安南桐梓二修理所，並全局電訊設備等所需之材料，均由其直接供應，庫房係購地自建，共三十間，規模頗大。貴陽油庫係轉運性質，自建庫房，可容十萬加侖，每月供給晃平、渝筑、渝沅等段各油站用油，約需汽油六萬七千餘加侖，機油一千三百餘加侖，柴油約五百餘加侖。該項油料均自昆明、柳州、宜山三庫運轉儲藏。

### 昆明庫

昆明材料庫，供給平昆段昆明修理廠，平彝修理所等所需之材料，庫房係租用民房，設備較簡。昆明油庫，係租地租屋，距市可一公里，儲量約二十萬加侖，所有本路由滇越路進口之油料，均存於此，該庫除供給昆明安順間各油站用油，每月消耗油料約汽油二萬四千餘加侖，機油三百加侖外，並供給貴陽油庫。

### 柳州庫 宜山庫

柳州材料庫，附設於柳州修理廠中，佔屋三間，所有筑柳段柳州修理廠獨、山修理所、河池修理所。需用之材料，均由該庫供應。柳州油庫，距柳站約三公里，濱柳江，為自建之大油庫，容量可三十餘萬加侖，除供給筑柳段各站用油外，並供給貴陽油庫之儲油；凡由鎮南關進口之油料，可自龍州水運，直達該庫。又宜山油庫，亦係自建庫房，距站約一公里，儲量二十餘萬加侖，亦以供貴陽油庫及筑柳段各站之用，凡由南關陸運之油料，均直送該庫。計柳宜二油庫每月消耗油料，約為汽油二萬三千餘加侖，機油四百餘加侖，柴油二百餘加侖。

### 晃縣庫 辰谿庫

晃縣材料庫，供給長晃段之用，初設長沙，繼遷三渡水，規模不大。二十七年冬，以時局之演變，遷設晃縣，購地建築新庫房十六間，供給晃縣修理廠、常德修理所、沅陵修理所，及黃平修理所應用材料。辰谿油庫，亦為本局自建之新庫，儲量為十五萬加侖，供給馬底驛晃縣間各站之用；其來源原由粵漢路內運至長沙，轉水運下湘江經洞庭湖沅水而達桃源辰谿，自粵漢鐵路交通斷絕後，存油告罄，所有此段汽車油料，改由貴陽油庫供給，此庫每月消耗油料，約為汽油一萬五千餘加侖，機油九百加侖，柴油三千餘加侖。又桃源油庫，於長沙事變後歸併於辰谿油庫。

### 海棠溪庫

海棠溪材料庫，供應渝筑段海棠溪修理廠，綦江修理所所需之材料，又因渝沅段南川材料庫，尚未成立，故南川修理廠所需材料，亦由該廠供給。有自建新庫房，設備尚稱完善。

上述各油庫，每月平均須供給各段站油料，約汽油十二萬餘加侖，機油二千九百餘加侖，柴油三千七百餘加侖。各庫均直屬材料科，各庫間油料之調撥，由科統盤支配，惟其所屬加油站之用油，則隨時直接向庫請撥，並將表報送庫核結。管理方面

，原規定每庫設管理員一人，惟以節省經費起見，暫由各材料庫管理員兼管。

### 材料庫之管理

本路材料庫之管理，各庫設管理員一人，庫內材料，按其類別，分室儲藏，並指派職員分室管理，其手續約分下列數項：(甲)材料之點收——材料運達材料庫後，由管理員根據發票、訂購單、裝箱單驗收，如遇特種材料及機器，則由庫呈請材料科或用料處，派員會同驗收，驗收時其數量、品質、牌號、尺寸等，詳細驗明，如均相符合，即由收料員在發票上簽章，並填點收材料單，一併呈送材料科。(乙)材料之儲存——經點收之材料，由管理員視材料性質，依照分類，分交各管料員，儲存各庫房，庫房料架，均有編號，材料之應上架，或散堆，或平放，或立置者，均由管理員指示之，各庫管料員，收發材料，均須登記存料牌，此牌一料一牌，載有收發結存數量，均掛於存料架，各料存儲之處，蓋各料存數若干，及有無盈虧，隨時可以檢查，一目了然，又各種材料，性質不同，若電訊材料之不可受潮濕，而輪胎等橡膠物品，過於乾燥，反不相宜，他若火警之防患，料室之通風，鼠蟲之為害，鐵料之銹蝕，精細器具之嚴密保管，均由各管理員及管料員，隨時負責注意，且當此外貨價格奇昂之時，一庫存料之價值，有達數十萬之鉅者，故人選之角色，固當慎重，而責任之重大，亦足以概見一斑，各材料庫及油庫，均視其環境情形，派有警衛，日夜梭巡，嚴其門警，以策安全，二年來幸向無盜竊巨案發生。又各庫存料，除管理員管料員，隨時按照存料牌查點外，更由材料科按時派員巡視抽查，每半年並由材料科會同會計科，派員作全部之清查。(丙)材料之供應——先由用料處，填具領料單，經主管人核准後，方得向材料庫領取，用料處如距庫較遠者，則由用料處，備具領料手續，寄送材料庫配料，並代為裝箱寄送，如數量較大，則由庫派人押送，又各庫間在料之調撥，由材料科支配之，惟如庫缺某種材料時，用電報詢問後，以調撥單亦可逕向乙庫調撥之。

### 加油站之設置

現行各牌客貨車輛汽油，油箱之容量，尙不足以維持其本身一日行程之消耗，故本路沿線各加油站，大都附設於餐宿站內，善利用於空餐宿時間，作車輛加油加水及整理之機會，使無妨行車日程。各加油站，均另建隔離之小油庫一所，其容量視各站耗油情形而定，約自二三千加侖，至一萬加侖不等；各段加油站，分別隸屬於各油庫，以便隨時供給油料，其加油職務，由各站站长兼理。綜計各段所設之加油站，計渝筑段五處，平昆段三處，筑柳段五處，渝沅段七處，昆平段七處，長昆段因有區間行車，初設十處，後以長常湖道路破壞，改設八處，共計三十五處，各油站除供給本路車輛用油外，並予外界車輛購油之便利。(附件一二二見前)

### 油料之發

加油站向直屬油庫，以調撥單請撥油料，預爲存儲。本路車輛加油，憑行車總票，填領油單，由司機蓋章，經站長核准，憑單發領，每日由站彙結領油單，填收發日報單，一併送油庫登帳，每月並製月結表，送庫核對，各油庫依各站日報單之存油數，調撥支配，源源供給，以免間斷，各油庫每月將各站之領油單，日報單及油庫之日報單，月報表，送材料科彙結登帳，並分別消耗科目，結送會計科轉帳。

### 外界車輛加油

公路行車，長途跋涉，耗油甚多，若須自帶油料，非特危險不便，且減少載運量，亦不經濟，故非本路車輛，行經本路者，沿途亦予以加油之便利，惟以油料來源缺乏，內運艱難，本路雖已盡最大之努力，而尚不能壓各界之需求，且手續繁複，結算困難，尤非局外人所深知，茲分述如下：

### 付現加油

先向本路請發付現加油證，憑證向各站付現款購油，由站給以正式收據，此項油價，本路依照原價，酌加運費，規定公佈，初時均較市價爲低，故外界車輛，紛至沓來，雖經規定各車只准加滿油箱，不得攜帶，且嚴格限發加油證，但以油料來源缺乏，各地皆有市無貨，且各界請求者，大都無法抗拒，終鮮見效，馴至本路行車，亦幾發生斷油停車之艱況，當時應付窘迫之情，實難形容於萬一也。

### 記賬加油

先向本路作記帳加油之請求，經核准後，發給記帳加油證，各路各站，均憑證發油，由領油人在領單上蓋章，以後由材料科彙結收款，並有以油款在本局或辦事處一次付清，指定油站及加油量，記入加油證內，各站憑證發油，仍取具領單，由材料科彙結轉帳，記帳加油，原爲謀行旅免帶現款之便利而設，惟其結果，油帳結算時之種種挑剔，油款匯付之任事延宕，案牘往返，經年累月，不獲清結者，比比皆是。

### 借油還油

係經請求核准後，發給借油加油證，憑證向沿途各站，出具領單，借用油料，由材料科彙結，備函索還，亦有先行存油本路，填發加油證時，指定加油站及加油量，向各站照數領用後，由材料科彙總清結，並有以大量之油，送存本路一地，而指定在其他一地，絡繹提以，或暫批提取者，此項辦法，本路除照收運費外，亦填發加油證，予以先行提用之便利。

查本路予外界車輛加油便利之辦法，可謂應有盡有，除上述者外，若付現零購，整付零購，記帳賒取，整存整取，名目繁多，不啻以油料而營業與銀行同樣繁複之業務。沿線油站三十五處，等於三十五分行，其間劃匯收付，單據傳遞，帳冊登記，手續

浩繁，不難想像。且外界加油者，因機關更迭，人事變遷，在在足使結算及收訖時，發生糾紛；而汽油之為物，不能如金錢之鏽錄必較，預作可靠之保證，即一般欠油者，亦不若欠款者之嚴格負責，其辦理之困難，可見一斑。

料帳之登記

公路器材，種類繁多，且什九均屬外貨，其名稱因譯名及俗名之混雜，更為紛歧，尤以車輛之配件，一車多至千種，牌號不同，配件各異，即同一牌號，因製造年份之先後，亦不相雷同，他若五金材料，雖同一物品，因直徑之大小，形狀之方圓，及長短厚薄尺寸之不同，種類亦多。又材料之單位，以容積、重量、長度、件數、面積、體積等計算者均備，且一物亦可兼以數種單位名之者，其紛歧複雜情形，又隨各地習慣之不同，益增其紊亂，此於料帳之登記，均發生嚴重困難也。至鐵路材料，則以具有悠久歷史，已有統一名稱及單位之規定，而各種器材，亦均有統一之編號，公路為新興事業，此種基本工作，均付缺如。益以本路範圍廣大，組織創見，甚少足資參考之成規，故於材料收發之手續，單據之格式，簿冊之登記等等，均經計劃創制，費時甚多，對於材料名稱分類編號等之編訂，亦頗費周章，此皆為料帳登記之基本工作，茲分述如左：

十分大類

全部公路器材，若依其性質分析，約可歸納為十大類：計1.燃料，2.潤料，3.機器，4.配件，5.五金，6.工具，7.電料，8.輪胎，9.木料10.雜項材料，各類器材中，再以性質相同者，分項編號，至車輛一項，不以材料論，故未列入。公路器材，名稱之分歧，有不可思議者，例如汽油一物，桂省則稱電油，黑油原名(GEAR OIL)桂省則稱為牙油，並有勻製油，齒輪油等名，又如汽車之SPRING，則有彈弓、鋼板、鐵扁担、彈簧及彈簧鋼板等名稱，紛歧複雜，大都隨地而異，本路路線，遍及五省，統一名稱之規定，自屬當務之急，爰經分別釐訂，逐一編號，彙編公路器材名稱，規定各類器材，一料一名，除配件外，一律以中文名稱為主，必要時註以原名，配件則以原名為主，譯名為輔，所有原名，均以各種牌號車輛製造年份之配件目錄為準。

統一名稱

三位編號

名稱雖經統一，但簿冊登記，材料儲存，若無號碼序列，則登記無法入手，檢查更為困難，故將各種器材，以一料一名外，並各予以編列號碼，由名可知其料，由編號亦可檢其料，編號之法，係將十大分類之順序，列首位，各類之中，再就性質雷同者，分別為項，其序列之數，列第二位，各項之中，各料順序之數，列第三位，若燃料屬第一大類，液體燃料為其中之第一項，而汽油列為第一項之第一節，故汽油之編號，即為一一一一一各料編號均詳列於公路器材名稱編號彙編之中，惟配件編號除首位第四大類外，因車輛牌號之不同，將牌號原省之首字，列為第二位，計道奇D，福特F，雪佛蘭C，孟阿恩M，

册馳B，克勞伯K，依照車輛製造年份之配件目錄簿，所載之配件編號，列第二位，若一九三八年道奇貨車，前鋼板總成，在配件目錄簿之編號，為579163。本路規之材料編號，則為A-D-1579163。蓋採用其原有編號，既免錯誤，尤稱便利，並可省自行編號，及自印編號簿之繁，而實時已足為登記儲有之便利也。

### 劃一單位

材料之單位，自以度量衡為主，因其制度基本之分歧，已足使其繁複，而一料之用以度量或量衡計算者，亦比比皆是，且整件單位之片·只·塊·條·圈·瓶·盒·箱等，又隨地隨俗而異，並無合乎科學單位之規定，故其計算之困難，每至束手無策，且路材料單位之規定，經參酌外埠原來之名稱，及各地習用之俗名，合於科學及法律之規定，擇便於計算及換算者，逐料加以訂定，列入於公路器材名稱編號表之中，以資一律。

### 原始單據

料賬之登記，悉憑原始單據，收料及點收單收賬，發料憑領料單付賬，各庫間相互調撥用調撥單，已發材料之退回者用出料單，運輸之損失，或收發差誤。而致盤存時發覺虧損者，填損耗及盈餘報告單，出售材料則有售料單，每月終收發結存，盤點過月結表，與存記簿核對，各種原始單據，均須詳注名稱、編號、數量、單位、往往以一字之錯誤，即影響整個料賬之登記工作，蓋一料之平均單價，均須由其結存數核計，若一單無法記載，此料之登記全部停頓，又各庫存料種類繁多，而需用急迫，發料不可一日間斷，故每月盤存手續，繁瑣異常，事實上不能按月實行。

### 登記工作

各庫料賬之登記，以一庫收發結存之數量為限，並不記載價格，各庫原始單據，由材料科彙集總登，收料價單，照原價加運雜關稅等費，發料單價，以每次結存數，計算平均單價為準，材料總登簿，依照十大類分列簿冊，一料一戶，各類中再視料之多寡，分為數冊，配件總登，則依照車輛牌號分別簿冊，登記人員，亦依類分工，各專其事，原始單據，按月分類清檢，各別保管登記，並填註價格，登記後由轉賬員依照消耗科目，彙結送會計科轉賬，總登簿每料一戶，一料一登，連續累計，結存數項下，材庫料五處並列，並有總存數列其右，乃五庫存數之和，某庫收發料數，則在某處存數中增減之，總存數亦增減之，若二庫間調撥，則在二庫之存數上，調入者加，調出者減，總存數不動，每次發料之平均單價，即以總存數與總價平均所得，隨登隨計，累積累減，設有一次差誤，而未即發覺者，則影響所及，直至發覺時為止，其間所登記者，盡屬無用，工作既枯燥乏味，而處處又非細心沉着不可，其繁重實較銀行簿記員為尤甚，蓋銀行之手續雖繁，但其單位祇有一種，不若公路材料之數以千計，即其單位亦有數十百種之多，繁複之情，不啻倍蓰，此為材料管理中，最繁劇瑣屑之工作也。

變更組織後之材料室

二十八年八月改組後，原有材料組織及倉庫設備，均經移交「川桂局」接辦。所有本路工程材料，即由各段工程處自行購用，隨時呈報；由工務科審核登記。工程車輛渡口汽划之用油及修理，則由「川桂局」記賬供給及代辦。至二十九年一月再度改組後，諸多更張，同時本路各段工程緊急，需料甚多；如材料之購運儲備，油料之供應接濟，及工具之採購製造，苟非通盤支配，則盈虛不濟，供求難周。經呈准交通部將內部組織略加變更，添設材料室，處理一切材料事宜，於本年八月初正式成立，惟以工程材料性質，與機務材料不同，組織伊始，諸待策劃。最近在貴陽設立材料庫一所，凡到筑材料，悉存該庫。其他如重慶、昆明、柳州、沅陵各區辦事處，暫作採購儲備機關，並擬定處理材料辦法，先行試辦，茲分述如下：

材料分類

(甲)各工程專用材料——(一)由主管工程處，開具工程請示單，呈處批准後，由工程處照單開材料，自行購辦運用。(二)工程完竣後，所有剩餘材料，應劃作儲備材料，由工程處自行保管，並報告材料室登記。(乙)各工程處儲材料——由主管工程處，開具工程請示單(連同運費計算)呈處批准後，由工程處照單開材料，自行購辦保管存儲。其手續如下：(一)請示單批准後，送材料室登記。(二)工程處購辦後，呈送決算及報銷。所需料款，即在各該經費內報支。該項決算單，由主管科核送材料室核對登記。(三)該項材料，由各該工程處負責保管，並登記材料簿。需用時，由領料人填支用材料單，經主管人蓋章支用，並隨時登記。此項料款，不另轉賬。(四)各工程處應按月填具儲備材料收支月報表及耗油月報表，送材料室查核，必要時由處派員查點。(丙)本處購備材料，(包括油料在內)——此項材料，由材料室呈准購辦，或委託各區辦事處代購，運筑存儲本處材料庫，或委託各處代為保管，其手續如下：(一)此項材料，由材料室主管，作為未耗材料。料款由材料室將原始單據，呈請處長核准暫付。(二)各處需用上項材料，可填領料單，向材料室領用。(三)材料室按月填具材料月結清單，連同各處領料單，送各主管科核轉會計科轉賬。

材料之購辦

(甲)各處專用及儲備材料，憑批准之工程請示單購辦。其數量及價格，以不超出預算為原則。報銷時，應填採砂驗收單及材料工具驗收清單。(乙)本處購備材料，須呈請處長批准後購辦。如非急用品，應用開賬及比價手續。(一)材料室自購——購就後由管料員填具材料點收單並登入材料總登簿存庫備用。(二)委託各處代辦——各種材料經批准後，由材料室電託各辦事處代購，代購處應將洽詢價格，電處請示，(急用材料可先購)材料購妥後，將確實價格及數量，電處報告，由材料室核對登記。照運時，須詳細點驗，裝箱或包裝完固，然後運出，同時應填具裝箱單，及運出材料通知單，連同發票收

據，另函寄處。本處收到材料後，由材料室接收保管，並將材料點收單，連同發票收據，造具報銷，發款歸墊。如購到材料後，經本處通知，暫存購料臨時，應由購料處填具點收材料單，連同單據呈報銷，並妥慎保管。(三)各處如因各工程用材料，無法購買，可填委託購料單，註明工程編號，送請材料室，設法代辦購妥。即由材料室將單據代為報銷，在各該工程費內列支，同時通知查照。

(甲)各處專用材料，除購用，由各主管工程處，負責登記。(乙)各處儲備材料，經各該主管人員，核准發用，按月月底填具儲備材料收支月報單，連同驗收單及領料單，送材料室，核對登記。(丙)本處購備材料，如係存庫材料，由各處填具領料單，經材料室核准後發用。如係寄存各處代管之材料，先由領料處填具領料單，呈送本處核准後，由本處通知代管處照發，代管處應按月填具儲備材料收支結存月報表。送材料室備查。又各處儲備材料，及本處購備材料，奉令由甲處調撥乙處，或各處調撥本處，應填調撥材料單，雙方收發材料後，應登記材料簿，同時將調撥單之一聯，送材料室備查。

各處或材料庫，因存放運送，或其他原因，致遭損失時，應查明原因，填造損失材料報告，呈請 處長批准後核銷。如結存材料，經點查後帳存為多時，應填造盈餘材料報告，經同樣手續核准後入賬。又各領料處如須退回原發材料之一部或全部時，應填造退料單，由管料員點收後入賬。

材料之發調

材料之損失及盈餘







## 第九章 電訊

### 最初電訊狀況

電訊握交通事業之樞紐，發號、施令、傳達、聯絡，皆此所賴。本路負後方交通之重任，路線四佈，廣達五省，在範圍如此廣闊，路線如此綿長之交通機構下，欲謀運用靈活，調度迅速，俾一切工作均能爭收時間空間提高效率，尤非賴有組織完善之電訊設備不可。本局成立之初，接管各路之有電訊設備者，有線電話，僅湘省之長晃段，及渝筑與渝沅二線之川境一段；無線電報，僅前南各公路聯運委員會移交之十五瓦特報機一架，及湖南省公路局移交，原設沅陵之五瓦特報機一架，其他各段多付缺如，且均為單鐵線式，雜音干擾，話程短促，日久易損，不足以應需要。本局接收後，最初計劃，擬擴充線路，於各段架設單線長途電話，嗣以單線電話，難免上述弊病，仍難適應需要，乃又計劃採用無線電話，作遠程通話，而以單線電話

### 整理計劃

輔之。願以無線電話台，不能普遍裝設，且西南各省氣候不常，天電極強，干擾殊甚，而長途話線之敷設，須受人力物力時間之限制，初非一蹴可成。本路誕生於全國大動盪時期，經費支絀，一切措施，尤貴迅赴專機，絕無從容建設之餘暇。經一頁考慮後，決定一面整理舊有話線，一面首先完成無線電報通訊網，雙管齊下，以應急需，次及新話線等之擴充，經成立第一、第二、兩電話工程隊，着手進行長晃、官晃，及渝松間舊線整理工程。同時積極購置報機，先後成立無線電台二十餘座，完成無線電通訊網，各段業務，得以聯絡。至長途新話線之擴充，亦經通盤設計，筑渝段添架二·六公厘經鉸鉗單鐵線一條，抽換新桿九十公里，中昆段自立新桿，架設雙線，晃平段借桿七百五十公里，立新桿七十公里，設雙線，筑柳段借桿六百二十二公里，立新桿一十公里，設雙線，長晃、渝沅，兩段暫維現狀，仍用單線。各線設計，均依規定長途電話線路建築法規辦理。二十八年八月一日「川桂屬」成立後，本路電訊，移交「川桂局」接辦，至是年年底止，其已完成之線路，長達一千九百三十餘公里，就中六百七十七公里，乃係「川桂局」自二十八年八月，至十二月間所完成者。（見附件一二三、一二四）

### 無線電報

本路各線電台，電力分五、十、十五、五十、七十五、瓦特五種，除七十五瓦特機，為主振式外，其餘均為自振式，電源除第四電台，利用市電外，其他各台，五瓦特及十瓦特兩種，用乾電池，十五瓦特者，用手搖機，五十及七十五瓦特者，則用汽油發電機。收報機電路，均為調整高週自差式，有三真空管，及四真空管兩種，均用乾電作電源。最初成立者，為長沙、貴陽、重慶三電台，均於二十七年一月，開始通報，自二十七年一月至翌年七月「管理局」時期，先後成立

電台二十一處。「川桂局」成立後，又增設鎮南關電台，該台原為十五瓦特機，嗣燬於火，乃改裝七十五瓦特機一座，原設廣州灣之電台，二十八年二月撤銷後，移交川滇東路，改設畢節。南寧電台，是年十一月該地失守後，隨之撤銷。截至二十八年底止，共有通報電台二十二座。（見附件一二五）

(一二五) 無線電台一覽表

電台名稱	地點駐	呼號	長波	電源	電力	成立年月	附記
第一電台	貴陽	xns1	45	汽油發電機	50w	二十七年四月	採用搖控制 50w 電機三部
第二電台	沅陵	xns2	45	同右	50w	二十七年一月	原在長沙二十七年十一月移沅陵
第三電台	貴陽	xns3	45	同右	50w	二十七年一月	原在漢口二十七年十月遷衡陽十二月移貴陽二十八年一月歸併第一台
第四電台	重慶	xns4	45	同右	50w	二十七年一月	前西南各省公路聯運委員會移交原機 15w
第五電台	昆明	xns5	45	同右	50w	二十七年三月	原在三渡水二十七年五月移昆明
第六電台	柳州	xns6	45	同右	50w	二十七年六月	
第七電台	南川	xns7	45	同右	50w	二十八年一月	

第九章 電訊

第十九電台	第十八電台	第十七電台	第十六電台	第十五電台	第十四電台	第十三電台	第十二電台	第十一電台	第十電台	第九電台	第八電台
常德	鎮南關	河池	獨山	平彝	安南	宜山	桐梓	黃平	晃縣	長沙	六寨
xswb	xswa	xsw9	xsw8	xsw7	xsw6	xsw5	xsw4	xsw3	xsw2	xsw1	xns8
45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
手搖發電機	汽油發電機	同 右	同 右	同 右	乾 電	手搖發電機	同 右	同 右	同 右	乾 電	汽油發電機
15w	75w	5w	5w	10w	5w	15w	5w	5w	5w	5w	15w
二十七年 四月	二十八年 二月	二十七年 二月	二十七年 三月	二十七年 九月	二十七年 二月	二十七年 十月	二十七年 二月	二十七年 二月	二十七年 二月	二十七年 二月	二十七年 十二月
湖南公路局移交原在沅陵係55電機使用年久機件損壞 通報困難二十七年九月改用25電機	原為15電機火機後改裝新機	原在松坎二十七年月移成都六月移河池	原在桃源 十七年六月移獨山		原在永甯二十七年六月移安南		原在盤義二十七年三月移桐梓			原在沅陵二十七年十一月移益陽旋移長沙	電機係由重慶電台換

第二十電台	綦江	xswd	45	手搖發電機	15w	二十七年九月	原在三渡水二十八年十二月移龍里旋移綦江
第二十一電台	廣州灣	xswc	45	同右	15w	二十七年十一月	二十八年二月撤銷移交川滇東路改設畢節
第二十二電台	黔江	xswf	45	同右	15w	二十七年十二月	
第二十三電台	秀山	xswg	45	同右	15w	二十七年十二月	
第二十四電台	赤水	xswl	45	同右	15w	二十七年七月	移交川滇東路
第二十五電台	南甯	xnsc	45	汽油發電機	75w	二十八年七月	南甯失守後撤銷

有線電話

長途電話，官用鋼線，以其損耗小，而通話距離遠，惟銅線昂貴，費用浩大，以本路路線之長，實為財力所不許，故採用單鐵線，及雙鐵線式，并於相當距離，設設話站 Repeater Station 若干所，俾遠程通話，仍能保持適當之音量。維持費稍有增多，而得失相償，仍覺此勝於彼也。計劃確定，乃着手在港訂購電話材料，籌備開工，一方先將原來舊線，積極整修，即由已成立之第一、二兩電話工程隊，辦理接線工程，計長兇段初步整理工程，於二十六年八月竣工；官兇段二次整理工程，於次年四月完成；又以渝筑間通訊頻繁，需要最迫，運料立桿，費時孔多，爰商借交通部專話桿，掛單鐵線，遂將筑松間單線工程，及渝松間舊線整理工程，同時由兇、筑二地開工進行，該項工程，於二十八年三月間，全部完成；四月平昆段新桿工程，開始進行，並以該段話務繁忙，單線難維。不足以資應付，因改掛雙線；筑柳段桿木，運購維艱，短時間不克辦就，乃設法架設柳、宜、河各站至該段話局長途台，俾利用交通部銅線通話，以資聯絡；七月馬土廟中繼線工程開工，閱一月完成；八月成立第三電話工程隊，商借交通部話桿，開始柳馬關單線工程，聯絡各小站，同時第一、二兩工程隊，聯合開始筑柳間立桿及架設雙線工程，十二月單線完成，雙線工程，亦已進行至貴定縣境，旋一川桂局一本令移交，未竟全功。綜計本路長途話線，除長沙至桃源一段，約二百

十五公里，因路面我已自動破壞，故已移交電政當局外，現有線路，共長二千五百三十餘公里，其中接管各省舊線，約六百公里，自行架設之新線，總長達一千九百三十餘公里。（見附件一二六）

(一二六) 已成長途電話線路表 (二十八年十二月)

起訖地點	線別	線長	交換所地點	完成年月	備註
重慶 陽間	單鐵線	四八八公里	海棠溪、綦江、桐梓、遵義、烏江、貴陽	二十八年三月	海棠溪至松坎係接收四川公路局舊線
貴陽 馬王廟間	中繼線	七公里半	馬王廟	二十八年八月	
曲靖 易隆間	雙鐵線	七六公里		二十八年八月	
貴陽 馬場坪間	雙鐵線	一一五公里	馬場坪	二十八年十二月	
晃縣 桃源間	單鐵線	四〇四公里	晃縣		接收湖南公路局
桃源 長沙間	單鐵線	二一五公里			因該公路線已破壞故已移交電政當局
馬場坪 柳州間	單鐵線	五一七公里	河池、柳州	二十八年十二月	
綦江 茶洞間	單鐵線	七一〇公里	南川、巷口、黔江		接收四川公路局
備註	右表以二十八年年底已完竣者為限其他已經動工或將近完工者均未列入				

以上為截至二十八年年底本路有線及無線電訊設備之一般情形，最大困難，為路線長而經費少，每一設施，必須多方考量，以最少之經費，獲致最大最速之效果；他如電訊材料購運之困難，電訊人員招致之不易，借桿掛線交涉之周折，固無一不煞費經營，步步克服，有此設備，已屬不易矣。

現在本路電訊狀況

本年一月，四川桂局奉令移交中國運輸公司，所有電訊設備，隨同移交，本路報務，亦仍委託該公司代辦，迄本年夏季，本路各段，山洪暴發，敵機轟炸，搶救工程，萬分緊急，電訊需要增繁。深感有自設電台之必要，經於本年八月，呈准自籌電訊設備，由材料室兼辦，並決定電台方面，以每段工程處及橋工處所在地，各設無線電台一座為原則。

現此項工作大致就緒，至本年底可全部成完。同時仍與中國運輸公司電台，密切聯絡，相互合作。至電話方面，以每段工程處與貴陽直接通話，各工程分段與各該段工程處通話為原則，惟以工料兩缺，一時尚難達到預定之目的。茲將已辦及擬辦之電訊狀況，分別圖表如下：（附件一二七—一二九）

(一二七) 現有無線電台一覽表 (二十九年十二月製)

電台編號	報機種類	使用機關
1	100w 15w 充電機各一部	本處及在筑各附屬機關
1	15w 充電機一座	筑渝段工程處及重慶辦事處
3	同上	昆明辦事處
4	同上	貴陽段工程處及沅陵辦事處
5	15w 手搖機一座	江黔段工程處及川湘路第三橋工處
6	50w 充電機一座	南柳段工程處及懷遠三江口兩橋工處
7	15w 手搖機一座	筑平段工程處及盤江橋工處
8	15w 充電機一座	雷江段工程處川湘路第二橋工處及南川辦事處
9	15w 手搖機一座	川湘路第四橋工處
10	同上	黔茶段及秀松段工程處川湘路第五橋工處
11	同上	平昆段工程處
12	同上	筑南段工程處
13	同上	筑昆段工程處

## 第十章 訓練

### 司機之訓練

本路開始營業時，所有司機，大都由全國經濟委員會，及西北公路局等，先後移轉而來，為數計二百零一名，經考核淘汰後，實際僅有一百七十餘名。自接收長昆、渝筑、筑柳等線，頓感捉襟見肘，不敷支配。旋又由四川貿易局，及廣西公路局等處，移來司機三十餘名。本路鑒於熟練司機之需要日增，若不速籌根本解決之道，必有無以為繼之一日；乃於二十七年春，在長沙創辦司機訓練班，開始訓練司機，及結業，得七十四名。嗣因本路業務，日益展開，更感機務業務人員之缺乏，乃於是年五月擴大訓練範圍，增設站務、機務、路警、及駕駛、速訓等班，改名為業務人員訓練所，為本路培養業務人員之唯一機關。八月遷筑，翌年一月，除路警班外，餘遷距離貴陽三十七公里之龍里，借城內文廟為所址。八月「川桂局」成立後，該所由「川桂局」接辦，並再度加以刷新，租用附近民地二十餘畝，添建課室，加闢操場，規模漸臻完備。

### 業務人員之訓練

業務人員訓練所，設主任、副主任一人，辦事員若干，分掌總務、教務、訓育、會計等事宜。編制方面，原分機務、站務、路警，駕駛四班，站務班僅辦一期，畢業二十三名，嗣因鐵路疏散員工，紛紛來歸，故未續辦。各班主要科程，機務班為機務常識、駕駛、修理、保養、及公路業務等。站務班為運輸概要，表報須知，汽車概要，公路法規等。駕駛班為駕駛實習，構造概要，保養概要等。其訓練期限，駕駛班分片訓，速訓兩科，其訓班為六個月，速訓班一個月，機務班六個月，站務班三個月。其招收程度，其訓為初中畢業，或具同等學力者，速訓為會充司機，已具相當駕駛經驗者。站務為高中畢業，或同等學力者，機務由本路各廠所職員調訓，或國內大學機械科畢業之學生，由校保送者。

設備方面，初時非常簡陋，二十八年三月間，始遷龍里時，僅有課室一間，即以又廟大殿，權充禮堂，及後員生日增，原有房屋，不敷上課講授之用，因租用民地，添建課室，及員生宿舍，並闢浴室一所，使學員於實習駕駛之後，得以洗滌塵垢，以重衛生，又於汽車模型間，及修理實習間，為學員見習汽車構造之用，並調機匠二名，為指導裝拆修理之助。關於訓育方面，實施軍事管理，嚴肅紀律，力矯過去機務員工不良之風氣。



路警之訓練

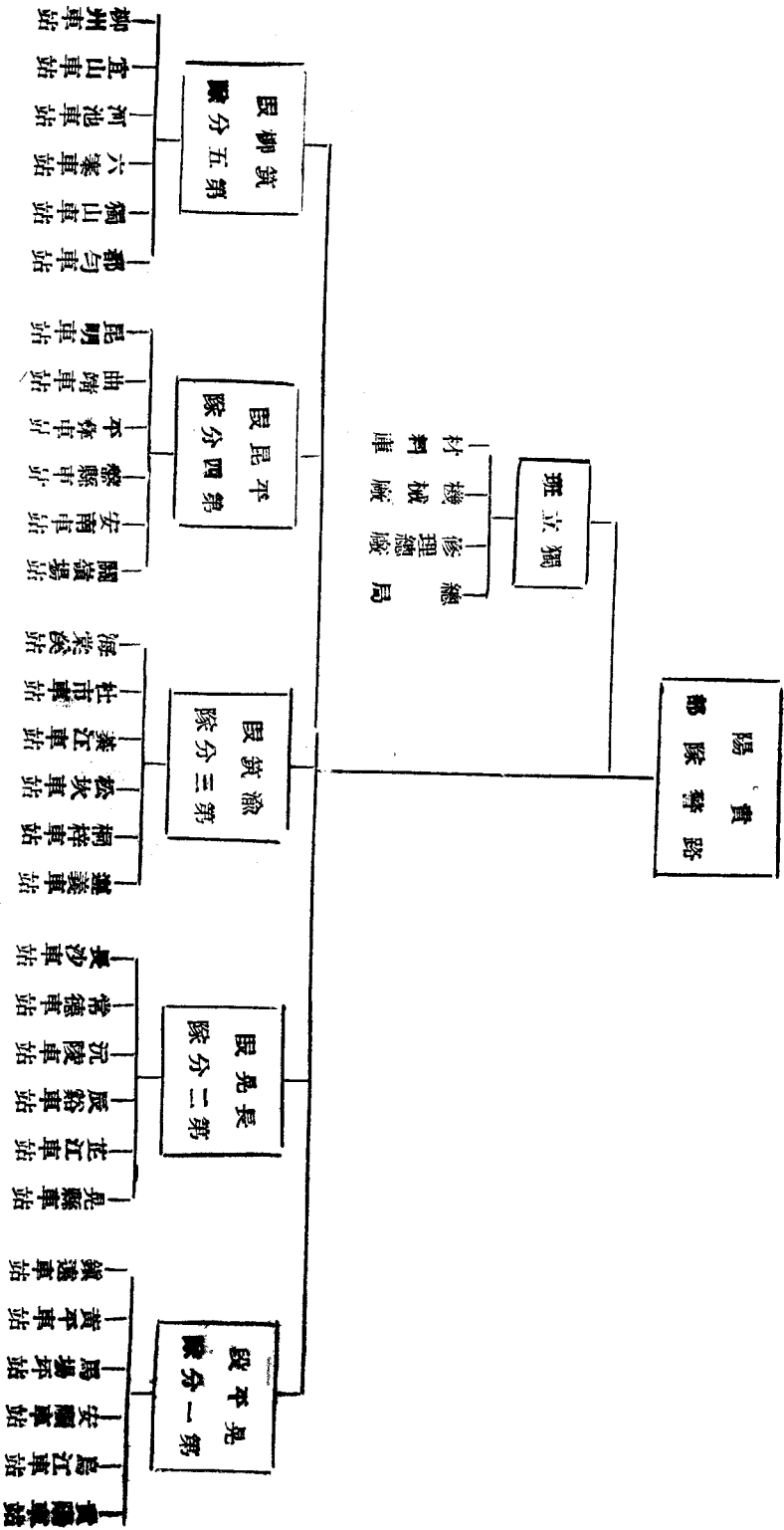
本路成立之始，無路警可言，即在二十七年十月以前，各線雖已大半接收完竣，陸續通車，然除長晃、筑柳兩段接收湖南公路局，及廣西公路局之路警，各三十名外，其餘各段，尚無自辦之路警，不得不與當地政府洽商，借用各縣縣警、民團、壯丁，並借調交通部路警二十名，及駐海棠溪憲兵一排，權充護路。此時本路路警，人數既寡，不敷分配，而人員尤感龐雜；本路深感護路之重要，因於十月間，籌設路警訓練班，借筑郊南倉兵營，為訓練所址，分飭各段就地招考警來所，予以訓練，再行分發原省服務。計由平昆段招來警二十名，渝筑段二十名，筑柳段十名，晃平段二十名，共七十名，於十一月十五日，正式受訓，以初步軍事常識，與交通指揮，為基本課程，期限兩個月，於二十八年二月畢業，分發各段，各派分隊長率領，由各段指揮，此為第一期。為應事實需要，即於二月間成立路警隊，由訓練教官兼任隊長，關於路警之調遷考勤，製發服裝，均由隊部辦理，以資劃一。並規定晃平段為第一分隊，長晃段為第二分隊，渝筑段為第三分隊，平昆段為第四分隊，筑柳段為第五分隊。第二期訓練，原定先抽調前所接收之路警，再加訓練，旋以第一期畢業人數過少，不敷分調，僅調長晃段二十名，筑柳段十餘名，及由桂林、沅陵招來者，合成八十人，於九月一日，開始受訓，六月底期滿。因仍有不敷，繼續招收第三期，派員赴湖南省常德等處招考，原望能得兩百名，招收半月，僅得百名，又就近在筑招得五十名，合成一百五十名，七月一日，開始訓練，因感前兩期之缺乏路警常識，特延長受訓期為三個月。前後二期，畢業員警四百七十餘名，訓練費約一萬三千餘元。（附件一三〇）

路警管轄之變遷

二十八年八月「川柞局」成立後，上項路警，隨同移交，至本年一月復自「川柞局」轉入中國運輸公司，嗣以公司組織，未便有路警之設置，本令仍劃歸本路接管，於本年三月一日實行交接。當時所有路警，原在中運公司各地服務者，悉仍舊貫，為便利計，僅將名稱改為「請願警」，另定請願警管理辦法，令其繼續服務，故實際僅接收一路警隊，及訓練班學員一批，警職員數人而已。以過去警務組織，為編隊制度，原設路警隊隊部於貴陽，各重要地點，設分隊長，但服務之路警，仍復散處各地，直接均受各服務機關主管人員指揮，部隊及分隊部，有若虛設，隊長及分隊長，既不能行便職權，而各路警服務機關，有時以有路警隊在，對於路警之管理方面，不免鬆弛，益以幾度改組之後，系統更張，治絲益紊，迨此次繼續接管後，經本年六月間舉行之第一屆管理會議議決，切實整頓，並擬具整頓辦法，次第施行。（附件一三一）

(一三〇)

路警分配狀況表



第十師

區警

(一三二) 整頓路警辦法撮要

(二十九年六月第一屆管理會議議決)

(一) 改變編制——將原來分隊組織，設隊部於貴陽，方各段設分隊之辦法撤銷，所有路警之管理指揮及工作考核，概由服務機關之主管人員執行之，俾免指揮不靈，互相牽掣之弊。

(二) 確定名額——在現在需用之路警，可分兩種：一為派赴

各管理站服務者，一為派赴各地值班守望者，前者應選擇稍具學識及年青幹練者，並應加以交通管理方面常識之訓練，後者專任守望工作，條件不妨略寬，其人數確定如下：

服務處所	一等警長	二等警長	三等警長	一等警	二等警	三等警	合計	附註
各管理站	一名	二名	三名	二〇名	三〇名	三〇名	八六名	計三十二站每站派四警計十一站二名者計一十一站辦事處六個每處派警四名除該處值勤外解作各站預備警
各辦事處	一名	二名	三名	四名	四名	一〇名	二四名	
機車廠	一名	一名		二名	四名	六名	一四名	除本處守望用外餘作預備警
各渡口		一名	一名	三名	三名	四名	一二名	
本處警衛及預備用警	二名	二名	一名	五名	六名	八名	二四名	
合計	五名	八名	八名	三四名	四七名	五八名	一六〇名	

(三) 改善待遇——各地生活費用增高，派在各地服務之路警，以餉額微薄，不足以謀生活，咸存日東京兆之心，因之逃亡日衆，其較優秀者，不能立足，紛紛另謀出路，影響工作效率

甚大，為根本解決上述困難起見，提高待遇，安定生活，實為當務之急，茲規定各級路警餉額如左表：(生活補助費及米貼在外)

每月支給數	餉額	等級
40	一等警長	一等警長
38	二等警長	二等警長
36	三等警長	三等警長
34	一等警	一等警
32	二等警	二等警
30	三等警	三等警
28		

(四) 甄別訓練——設警警訓練班(從略)

(五) 訓練計劃——一、訓練時間 第一明九月一日起，第二明十二月一日起，第二明三月一日起。二、期限 每明訓練三個月。三、課程 (1) 精神講話 每週三小時，由本處各部份主管人員分別担任。(2) 交通管理 每週八小時，包括汽車管理，駕駛技、管理等規則，公路交通常識，及本處有關規章暨汽車事故常識。

### 監工之訓練

公路養路，欲求技術工人與材料，得到合理之配合與應用，監工之關係至為重大。本平舉辦之監工訓練，其目的係使監工對於養路工作，有一正確之認識，明瞭其本身之任務，以及達到此任務應具備之條件。訓練計劃之實施，即根據此項要求，關於養路知識之訓練，計分三個步驟：一、課程，二、實習，三、討論。課程在講解養路方法；實習在體驗養路技能；討論在研究養路得失；本年八月一日，正式講解進行，最初擬定第一期受訓人數，按照各工程處現有之監工，依比例抽選之；關於調訓人數之規定，係根據兩種原則：一則監工訓練班，原係初次舉辦，一切計劃，均屬創舉，應為一種試驗性質，人數不宜太多；二則擬按照目前道班組織，以一個監工所管轄之道班人數，規定為第一期調訓人數，本路規定每區一監工，應管轄三個道班，每一道班十七人，三班總計五十一人，本班第一期調訓人數，最初即為此數，後因馬邊段側量隊之測工，有四人提升為監工，亦一併調來受訓，故調訓人數，實為五十五人。

訓練班於九月一日開學，訓練地點，擬擇定筑郊兩倉兵營，與路警訓練班在同一營房內，教、寢、辦公室，多利用原有房間，略加裝修，尚合實用。受訓監工所着制服，均一律從新製做，制服為藍色，計軍帽，中山裝上身，馬褲，共計三件；此外每人各發軍褲一條，備寢室內包被褥之用，以期整齊；後係向本處衛生事務處借用。

訓練班之組織，務求簡單，除主任負責主持一切外，在教務方面，有專任講師一人，助理講師二人，協助進行，其餘担任各種職務之講師，多為各科室主管人員。軍事方面，請軍事教官一人，完全負責。受訓監工之管理，略取軍事化，一切訓練，亦多依此辦理。訓練班經費，計分二種：一為開辦費，計四，五五二、八〇元，一為第一期經費，計四，四九〇、〇〇元。此種費用，除各工程處

等。(3) 徵收養路費手續 每週四小時，包括規則辦法及徵費手續等。(4) 戶報填寫須知 每週一小時，包括管理站及本場應用之表報填寫及使用方法。(5) 服務須知 每週四小時，包括路警本身服務須知，警察法規及徵收車輛班守等。(6) 實習 於將畢業時，分批派赴就近工廠實習。(7) 術科 每週九小時，由訓練班另訂之。(8) 課外活動 每週四小時，由訓練班另訂之。

三年來之西南公路

一八〇

植負每額受訓監工五十元外，餘數悉由本路額外經費內開支，爲對於監工訓練作周詳之研究，以期妥善，特繼續監工訓練委員會委員共十七人，以本路總工程師錢豫格，爲主任委員。



## 第十一章 員工福利事業

### 員工福利會

本路員工衆多，爲謀同人生活之安定，身心之修養，因有員工福利會之籌設，於二十八年一月開始籌備。二月正式成立，內分生活、教育、娛樂、體育四組，並督促各段同時推行，辦理以來，員工生活，頗多改進，茲特分述如下：

(一) 生活組 生活組舉辦事業有二：(一) 爲合作事業。因筑市米價飛漲，員工生活困難，曾利用工程車及同寮車，向黃平、遵義等處，採購米糧，供給各宿舍食用，並照原價分售於員工家屬。又各段養路工人，工資低微，生活困難，亦由各工程處，隨時利用工程車，購辦廉價食糧，源源供給。(二) 爲衛生設備。各宿舍中，均設置浴室，備有水爐木盆，以供同人洗澡。又因筑市理髮店，價昂而不清潔，故於局內自設理髮室，雇用理髮匠一人，並備旋轉椅，及一切剪髮用具，辦理以來，同人稱便。

(二) 教育組 舉辦事業，約有三種：(一) 練習生之訓練。二十八年春，本路以練習生驟增，遂指定第一宿舍，爲練習生宿舍，集中管理，於四月間，成立訓練班，約六六十人，每晚授課二節。(二) 藝徒之訓練。本路修理總廠爲訓練技術工人起見，特設藝徒班，日間學習修理車輛技術，夜間由廠內工程師，予以學術上之教育，全班計有三十人，於二十八年三月開始，規定六個月完畢。(三) 閱書報室。附設於各宿舍內，各室均備有日報數份，並有畫報、雜誌，及各種關於抗戰文藝、常識、小說等，以供同人公餘閱

(三) 娛樂組 租定會文路十五號房屋，爲娛樂室，內設平劇、音樂、弈棋等，所有器物，均由會中置備。

(四) 體育組 分足球隊、籃球隊、小足球隊、網球隊、及乒乓球隊，足球場暫假六廣門外樂羣體育場，爲練習或比賽。籃球場已自設三處，本局及修理總廠、機械廠、各占其一。網球場初向同樂社新生活促進會借用場地，嗣於本局辦公處後面空地，自闢球場一處。乒乓球設備較簡，各宿舍中均備有球桌。(附件一三二)

### (一三二) 員工福利會會章

(一) 本會以謀本局員工生活之正常身心之修養體格之鍛煉及其他福利爲宗旨

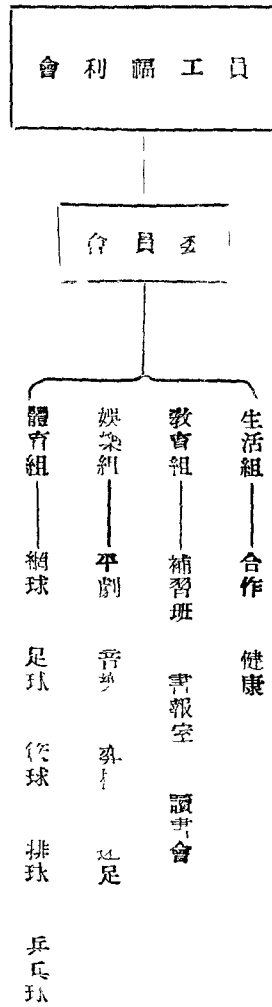
(二) 本局全體員工均爲本會會員

第十一章 員工福利事業

- (四) 本會設不員七人至十一人組織委員會主持會務由局長聘請之
- (五) 本會會務暫分生活教育體育娛樂等四組各組設主任幹事一人幹事若干人由委員會遴選員呈請局長聘請之(其組織如附表)
- (六) 本會職員任期一年均為無給職

- (七) 本會經費由本局供給惟視會務之需要經委員會之議決得酌收會費
- (八) 本章程如有未盡事宜由委員會隨時修正之
- (九) 本章程呈請局長批准公佈施行

### ▲附員工福利委員會組織簡表



### 成立新運分社

本年一月新運會福利委員會組織成立，主辦本路員工福利事宜，三月內籌新運協進支社，本年八月復依照交通部交通員工新運協進社組織章程，改稱分社，於八月一日正式成立，推定各組幹事，接收前新運協進支社一應文卷圖書財產目錄，並將貴陽所屬之馬鎮段工程處，機車廠，及貴陽區辦事處各單位員工，列為本分社社員，辦理工友補習班，舉辦消費合作社(下文另述)及流動報門覽，印製社員納費印花，分一元、五角、二角、一角四種，用代繳納社費之收據，現各組任務，非常活躍，沅陵、彭水、南川三支社，業已成立，重慶、昆明等處，亦正在積極籌備中。(附件一三三)

◆

◆

◆

(一) (三) 交通部交通員 工新運協進社 西南公路管理處分社

組織簡則

一 條 本社依照交通部交通員工新運協進社組織章程第九條之規定組織之

二 條 本社以改進員工業餘生活提高民族意識增進智識技能及舉辦公益事務為目的

第三條 本社自分下列兩種

甲、贊助社員 凡曾在交通界服務或對交通事業有研究興趣同情於本社而對於本社有實際之贊助者由社員二人以上之介紹經本社幹事會之通過得為贊助社員  
乙、社員 凡現在管理處之員工均得為本社社員

第四條 本社社員納費分下列兩種

甲、贊助社員 年繳贊助費五十元  
乙、社員 月繳社費得依下列標準繳納之

- 1. 薪額三百元及以上者每月繳納一元
- 2. 薪額二百元及以上者每月繳納五角
- 3. 薪額一百元及以上者每月繳納二角
- 4. 薪額四十元及以上者每月一律繳納一角
- 5. 薪額四十元以下者一律免繳

第五條 本社設總務、公益、體育、游藝、財務五組。  
第六條 本社設主任一人由管理處處長兼任承總社理事會之命指

第十一章 員工福利事業

導本社及所屬支社之工作

第七條 本社設幹事七人至十一人分任常務及各組事務組織幹事會由主任委員呈請理事會委派之

第八條 本社各組視業務之需要得由主任聘任助理幹事若干人呈報理事會備案

第九條 本社視事務之需要得設辦事員二人至四人助理員及雇員二人至四人向管理處調用以專任為原則呈報理事會備案  
第十條 本社得就管理處附屬機關所在地點及員工人數情形分區設立支社定名為交通員工新運協進社西南公路管理處分社

第十一條 本社經費由幹事會編造預算徵求管理處同意呈報理事會核定其收入除以社員全部社費補充外由管理處按月酌撥補助費

第十二條 本社會計獨立每月編造會計報告呈報理事會備案每半年並將收支情形公佈一次

第十三條 本社工作情形每月編造工作報告呈報理事會備案

第十四條 本社舉辦各項計務應與所屬各支社密切聯繫並充分協助以期發展

第十五條 本社社員均得享受本社及所屬各支社舉辦各項業務之一切權利

第十六條 凡社員不遵守本社規章及決議案者由幹事會之議決報請管理處予以處分

第十七條 本簡則呈奉 理事會核准後施行



提倡集體生活

本路對於集體生活，向所注意，二十七年夏，總局於遷來貴陽後，即有員工宿舍之設置。其意義，不惟便利未帶眷眷員工生活之安定，主要目的，在謀同人感情之聯絡，力矯過去「機關無感情之風尚，並便於隨時交換工作意見，及處理緊急事務；不啻唯是，提倡集體生活，可使個人生活減低。良以公路員工，待遇本較微薄，內地物資來源不曷，故生活指數猛漲無已，員工生活困難。本路提倡集體生活，亦師蘇聯集體消費之意也。

本路先後共開宿舍五處，第一宿舍，在筑市南通路七號，有房屋二十餘間，第二宿舍，在會文路一一五號，大小亦二十餘間，第三宿舍，在雙槐路九二號，全院計十間，第四宿舍，在灣弓街三六號，（即本處辦公大樓後院）全院計十六間，第五宿舍，亦在灣弓街一三號，有房屋二十餘間，五處約可容二百餘人。（二十八年年底「川桂局」結束後，略有變更，以灣弓街三十六號為本處第一宿舍，省府東街為第二宿舍，尚門路浙江會館後院為第三宿舍，灣弓街五號為第四宿舍。各舍地點均集中於辦公處附近，同人稱便。其他各處均已取銷）各宿舍內分臥室、食堂、閱報室、盥洗室等。每舍各有管理員一人，由總務科指派往舍職員兼任，管理本舍膳食清潔等事宜。

改進衛生設施

本路初期無醫藥衛生設備，為便利員工及家屬診病起見，曾與貴陽中央醫院特約，為員工減費治病，嗣後業務日展，員工日多，衛生設施，益切需要，乃於二十八年四月呈准在龍里業務人員訓練所內，自設診療所，委任前平漢路局衛生課長，張醫學誠為主任，辦理本所診務，及全路衛生防疫急救等事宜。因事前奉交通部撥到藥料器材一批，故開辦及經費雖少，而設備尚稱完善，醫務甚為發達。計自開診至七月底「管理局」結束止，為時未及四月，診病七千七百八十餘次，防疫種痘五千六百四十餘人，其診病種類，以沙眼、外傷、胃腸病、瘧疾、疥瘡為最多。除在本所治療外，出外為員工急救，及覆車受傷救治之次數亦不少。

設備衛生事務處

是年八月，本路奉令調整機構，診療所仍隸屬「管理處」繼續辦理，惟以該所僻處一隅，對於全路員工之健康保障，未能普及，為謀全路員工得沾普遍醫藥衛生之實惠，同時並可協助沿線各地公共衛生及防疫工作之推行起見，決定加以擴充，於本年三月呈准將原有之診療所，改組為衛生事務處，仍委張學誠為主任，就筑柳段之樟遠，吳平段之黃平，筑昆段之安南，渝沅段之南川四地，各設診療所一處，辦理各該段衛生急救事務，又因診療所地址固定，仍難普遍，爰由本路特製巡

### 創巡迴 診療車

迴診療車五輛，俾沿途員工旅客，隨時隨地均可得機治療，即以四輛分配上述診療所四處，一輛直轄衛生事務處，以備附近各線巡迴治療，及臨時急救，或協助其他各診療所工作能力所不及。各車均係特殊裝置，有藥房、病床、急救室等設備，每輛有醫師護士及助手各一人，巡迴施行免費防疫注射，並沿途宣傳衛生常識，出發以來，頗得本路員工，及沿途民衆之歡迎。（附件一三四）

又本路醫藥設施多注重於外段，本處所在地之貴陽尙無此項設施，當局爲體恤同人及家屬起見，特於處內開餘屋設診療所，經張主任學誠積極籌備，內容頗稱完備，業於本年八月五日正式開診，同人稱便。

### 舉辦消費 合作社

大路鑒於內地生活日高，物價突飛猛漲，員工負擔日重，生活困難，爲謀減輕同人日常消費起見，由新運社舉辦員工消費合作社，資本除由同人認股六千餘元外，再由本處墊一萬元，總額一萬六千餘元，推定李偉超爲籌備主任，起草組織社章，於本年六月十日，借省黨部大禮堂開第一次社員大會，並選舉理事等，旋由理事會通過，公推林淦青爲該社經理，積極籌備，於本年八月一日正式開幕，舉凡家庭日常用品，莫不應有盡有，一時同人家屬，紛紛惠顧，營業鼎盛。（附件一三五）

### 出版 事業

本路爲溝通內外同人聲氣，傳達政府命令起見，於二十七年七月起，發行定期刊物一種，定名「西南公路」，每星期出版一次，凡有關公路之一切法規章則通告，暨工程行政方面之種種興革及設施，均藉「西南公路」周刊，以資傳達，刊行以來，將近百期，雖在內地印刷極端困難之狀態下，按期出版，從未愆誤，並製備合訂本書面，俾出至相當期數，即可彙訂成冊，以資保存。惟該刊性質，偏重公牘，僅供本路同人參攷之需，對於本路沿線各地一般狀況之描寫或記述，尙未有適當之介紹；本年七月，自第一百零一期起，將內容加以革新，改裝散頁，編輯方面，以西南公路之大衆爲對象，除原有公報部份，仍舊保留，以便同人參攷外，更闢專欄，顏曰「大路」，專載有關本路各地之史料，專著，游記，掌故，以及其他富有興趣之小品文，及木刻寫生等，務使成爲西南大衆一般興趣之讀物；以後並擬推陳出新，每隔十期，將報頭版式等更換一次，以增閱者興趣，此外尙有正在或計劃編印中之刊物多種，現正積極進行。

### (一三四) 衛生事務處辦事規則

(二十九年三月九日修正)

- 第一條 本處為謀至路員工健康並協助辦理沿線公共衛生起見特設衛生事務處
- 第二條 衛生事務處設主任一人秉承處長副處長之命督飭所屬職員處理本處事務
- 第三條 衛生事務處設醫師護士司藥及辦事員各二人至四人助理員若干人受主任之指揮監督辦理各項事務
- 第四條 衛生事務處職掌如左
  1. 關於本處所屬員工疾病診療事項
  2. 關於沿線公衆衛生工作事項
  3. 關於各診療所及診療車之管理與監督事項
- 第五條 診察所得設醫師一人至三人護士及助理員二人至四人司藥一人辦事員或助理員二人至三人由衛生事務處指定醫師一人負責管理
- 第六條 診療所除專為本處沿路員工及其家屬疾病診療外並得協助當地衛生機關辦理公共衛生及防疫工作等事項
- 第七條 衛生事務處及所屬診療所之人事管理及其他一切事項悉依照本處各項章則辦理
- 第八條 本規則自呈奉 交通部核准日施行

### (一三五) 消費合作社章程

第一條 本社定名為西南公路管理處消費合作社

- 第二條 本社社員以服務西南公路管理處之員工為限
- 第三條 本社設總社於西南公路管理處所在地其附屬機關所在地社員滿九十人者經理事會核准得設立分社
- 第四條 本社每股十元每一社員最少須購得一股份認購後二個月以內一次繳清或分兩次繳清
- 第五條 本社社員須繳足社股後始得享受社員權利社員投票權概以一人一權計算
- 第六條 本社以社員大會為最高權力機關由社員大會就社員中選監事五人理事七人候補監事三人候補理事五人組織監事會及理事會並各互推一人為主席監事會及理事會代表社員大會計劃及決定本社一切推進及設施事宜監事及理事任期均為一年但每次改選須有原任監事二人理事三人連任用抽籤法決定之
- 第七條 本社每六個月舉行社員大會一次由理事會負責召集並由理事主席任大會主席如理事主席因事缺席時由其代理人代理之理監事常會每月一次臨時會必要時召集之候補理監事得列席理監事會各種會議
- 第八條 本社社股週息八厘每六個月核發一次
- 第九條 本社業務決算每六個月一次決算報告由理事核轉監事會審查後公告之
- 第十條 本社淨盈餘按下列比例分配之
  - 一、本社公積金百分之二十
  - 二、理監事及職員酬勞金百分之十
  - 三、西南公路管理處員工福利金百分之十

四、社股紅利百分之十

五、社員消費紅利百分之五十

第十一條

本社關於業務部份設經理一人會計員一人必要時得設副經理一人均由理事會聘請之業務員若干人由經理僱用之

第十二條

本社社員如因故請求退出本社時須呈請理事會核准之出

第十三條

社之社員得按照出社時本社之資產價值領還股本但較多以出社社員已繳之股金全數為限

第十四條

本社如無繼續設立必要時由社員大會通過解散之  
本章程由社員大會通過呈報西南公路管理處備案後施行  
修正時亦同

