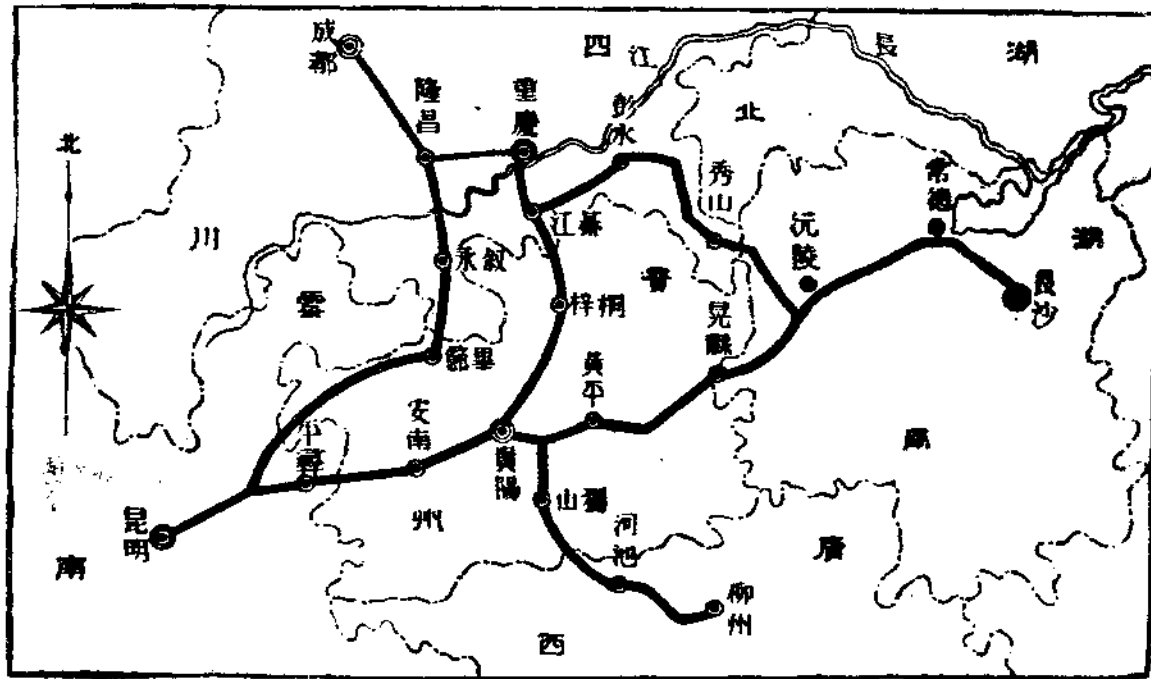


# 西 南 公 路

( 讀 閱 人 同 關 機 屬 附 暨 局 本 供 專 刊 本 ) 號 專 務 業



◀ 圖 略 線 路 路 公 南 西 ▶

## 專 號 目 錄

封面插圖(西南公路路線略圖)	楊得任
本局業務之回顧與前瞻	潘鍾嶽
關於汽車調度之研究	蘇在山
本路客貨運價改訂說明	錢輝庭
本局客貨運輸之現狀	章宗培
檢查站地點之選擇及其任務	胡希翹
本局無線電台概況	龍至公
本路長途電訊網之設計	陳秉鈞
本局車輛動態說明	熊天培
本局營業表報使用淺說	鄒平伯
戰時技工執照統制問題	郭志恆
改進餐宿站之我見	陳家驥
充實外站工作之芻議	余傳紀
編輯後言	編者

# 本局業務之回顧與前瞻

楊得任

## 一、緒言

抗戰軍興，中央鑒於西南各省後方交通之重要，為開發西南及統一管理起見，特將川、滇、湘、桂、黔五省公路幹線，劃歸本局管理，以應戰時需要。

本局成立於二十七年一月，以籌備組織及接管諸問題之遷延，實際通車營業時期，始於四月。當時適值前方抗戰方殷，中間又因長沙大火，舉凡傷兵人口之疏運，大批義關學校圖書器材之搶救，以及後方物資之調劑等等，無不仰賴於本路之運輸。願以本路成立伊始，設備簡單，以自購之新車三百餘輛，分佈於全長將近四千里之路線，踴躍之狀，可以想見。

得任不敏，奉命總管車務營業兩組，自籌備迄今，始終參預其間，祇以限於人力及時間，一切均未達到預期之效果，材輕任重，負疚良深。爰將一年來工作情形及未來計劃，分項撮述如后：

## 一、籌備經過

二十七年一月，本局成立於長沙，根據組織規程，先於車務組設置調度、站務、管理、電訊四股，各就工作圍範，着手規劃，積極進行，以期於通車時，逐步實施。如各項章則表報之擬制、行車設備之籌建，行車時刻之規定，路段之劃分，以及人事材料接管各路手續之準備等等，以事屬創辦，又以轄區遼遠，各省各段情形不一，環境互異；慘澹經營，殊費周章。

四月十六日，湘黔路之長晃段接管通車後，旋又先後接管川、滇、桂各路，以貴陽為四大幹線之中心，為便於指揮管理起見，本局遷設貴陽。七月營業組主任夏鄭鵬君調任平昆總段長，得任奉命兼代，於是車營兩組事務，遂成合併之勢。

## 二、接管各路情形

劃歸本局管理之路，計為湘黔、川黔、滇黔，及黔桂四大幹線，計東路貴陽至長沙，西路貴陽至昆明，南路貴陽至柳州，北路貴陽至重慶。嗣又接收川湘路渝沅段之綦江茶洞川境一段，總計全長為三二七二公里，均係各就省界劃分區段。各路以養路問題，接管雖先後不一，但通車營業，則均提前實行，計長晃段（長沙至晃縣）長六一九公里，通車營業時期為四月十六日。晃平段（晃縣至平鎮）長八一五公里，通車營業時期為六月十一日。平昆段（平鎮至昆明）長二二七公里，通車營業時期為六月十三日。渝筑段（重慶之海棠溪至貴陽）長四八八公里，通車營業時期為六月十七日。筑柳段（貴陽至柳州）長六三二公里，通車營業時期為七月十二日。渝沅段（綦江至沅陵）長九二九公里，通車營業時期為十二月四日。此段現僅接收川省境內綦江至茶洞之六五八公里一段，其在湘境者，現在尚未接管。養路部份除平昆接管較遲外，其餘各段均係於通車營業一二月後即相繼接管。

## 三、規定行程與佈置站車

(1) 規定各段行程：本局所轄路線遼遠，各段行程以往動須三五日，漫無規定。乃參酌旅客沿途餐宿時間，及路線之實際情形，縮短行程，予以規定，計東路長沙到貴陽定為四天。西路貴陽至昆明，南路貴陽至柳州，北路貴陽至重慶，均各規定為兩天。又川湘支路綦江至茶洞一段，因山路險峻，行程暫定為四天。

△附：各路行車里程及客貨運價目一覽表

別路	站訖起	公全	日行	行程	分配	午餐	程每	日行	行	約	行	價客普	整車
站訖起	公里	數	分	配	餐站	(公里)	(小時)	(小時)	(小時)	(小時)	(公里)	目票通	貨運
東路	貴陽至長沙	1009	四日	第一日貴陽至黃平 第二日黃平至黃平 第三日黃平至黃平 第四日黃平至黃平	馬場坪 鎮遠 常德 常德	二一九〇〇 二一八〇〇 二一八〇〇 二一八〇〇	九 九 九 九	八 八 八 八	三 三 三 三	三 三 三 三	四 四 四 四	50.45 元	一等品 665.94 二等品 605.40 三等品 544.86
西路	貴陽至昆明	662	三日	第一日貴陽至安南 第二日安南至昆明 第三日安南至昆明	安順 盤縣 曲靖	二一八〇〇 二一八〇〇 二一八〇〇	九 九 九	八 八 八	三 三 三	三 三 三	三 三 三	33.10 元	一等品 436.92 二等品 397.20 三等品 357.48
北路	貴陽至重慶	488	二日半	第一日貴陽至桐梓 第二日桐梓至海桐 第三日桐梓至海桐	烏江 松坎 松坎	二一八〇〇 二一八〇〇 二一八〇〇	九 九 九	八 八 八	三 三 三	三 三 三	三 三 三	24.40 元	一等品 322.08 二等品 292.80 三等品 263.52
南路	貴陽至柳州	632	三日	第一日貴陽至獨山 第二日獨山至河池 第三日獨山至河池	馬場坪 南丹 宜山	二一八〇〇 二一八〇〇 二一八〇〇	九 九 九	八 八 八	三 三 三	三 三 三	三 三 三	31.60 元	一等品 417.12 二等品 379.20 三等品 341.28
東路	貴陽至重慶	1013	五日	第一日貴陽至南川 第二日南川至涪陵 第三日南川至涪陵 第四日南川至涪陵 第五日南川至涪陵	白馬江 彭水 彭水 彭水 彭水	二一八〇〇 二一八〇〇 二一八〇〇 二一八〇〇 二一八〇〇	九 九 九 九 九	八 八 八 八 八	三 三 三 三 三	三 三 三 三 三	三 三 三 三 三	50.65 元	一等品 668.58 二等品 669.60 三等品 603.64

(2) 佈置車站釐訂等級：本局接管各路後，以原有車站及代辦站設備規模，均嫌簡陋，乃盡量分別予以充實，如站屋之修理擴充，站容之整飭，旅客待車室之改善，規章公告之張貼，站經費之增加等等，無不力求完備。又參酌路線情形及營業狀況，就接收之各站，重新予以釐訂等級，計分特等，一，二，三，等及代辦站，截至十二月底止連同接收及新增車站，代辦站等，全路共為九十站。

△附：站名等級一覽表

西南公路 (業務專號)

西南公路 (業務專號)

段別	等級	站名	等級	站名	等級	站名	等級	站名
長	一等	長沙	一等	安慶	一等	南縣	二等	南彭
昆	三代	龍水	三代	曲陽	三代	彝隆	二二	彭西
益	二代	益山	二代	易昆	二代	隆明	二二	西秀
軍	一代	軍家	一代	烏遜	一代	江義	二二	石萬
崔	三代	崔子	三代	桐松	三代	梓坎	二二	南水
太	一代	太牛	一代	觀東	一代	橋溪	二二	白巷
石	三代	石常	三代	杜一	三代	江市	二二	江都
德	一代	德源	一代	品業	一代	場溪	二二	龍石
桃	三代	桃花	三代	海南	三代	泉節	二二	茶特
鄭	三代	鄭家	三代	百蓋	三代	石鄉	二二	特等
楊	三代	楊茶	三代	都獨	三代	勻山	二二	二站
三	三代	三官	三代	六巴	三代	寨平	二二	二站
官	三代	官馬	三代	芒南	三代	場丹	二二	二站
馬	三代	馬元	三代	車河	三代	河池	二二	二站
元	三代	元斗	三代	河六	三代	口壩	二二	二站
斗	三代	斗麻	三代	三德	三代	口壩	二二	二站
三	三代	三辰	三代	懷宜	三代	口壩	二二	二站
辰	三代	辰花	三代	里歌	三代	口壩	二二	二站
花	三代	花德	三代	歌大	三代	口壩	二二	二站
德	三代	德羅	三代	柳	三代	口壩	二二	二站
羅	三代	羅芷	三代		三代	口壩	二二	二站
芷	三代	芷新	三代		三代	口壩	二二	二站
新	三代	新是	三代		三代	口壩	二二	二站
是	三代	是鐵	三代		三代	口壩	二二	二站
鐵	三代	鐵黃	三代		三代	口壩	二二	二站
黃	三代	黃馬	三代		三代	口壩	二二	二站
馬	三代	馬貴	三代		三代	口壩	二二	二站
貴	三代	貴安	三代		三代	口壩	二二	二站
安	三代	安關	三代		三代	口壩	二二	二站
關	三代	關嶺	三代		三代	口壩	二二	二站
嶺	三代	嶺嶺	三代		三代	口壩	二二	二站
嶺	三代	嶺嶺	三代		三代	口壩	二二	二站

五. 章則表報票據之擬訂

(1) 車務部份：本局以路線綿長，車務人員為數至夥，欲使工作有條不紊，及手續方法之一致，必有賴於各項法規，以作準繩，而資遵守，故於籌備之初，即着手於擬定各項車務管理方法章則，並繪製行車應用表報等，經先後核准公布施行。並為便於同人參閱檢討起見，特彙編成帙，定名曰「車務人員手冊」茲將有關重要項目列下：

△附：業務規章項目一覽表

編號	名稱	頒布日期	備註
1	西南公路運管理局載客附則	27年1月14日	
2	發售各特種客票辦法	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	各站報告業務及交對鐘點暫行辦法	同	
7	調度車輛暫行辦法	同	
8	中途查票辦法	同	
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	

14	行車事務處理程序	27	3	14	
15	業務人員訓練所組織辦法				
16	路警聯絡及辦事規則				
17	本局發電程式及電報統制辦法				
18	車輛調度室辦事細則	27	9	11	局務會議通過 試辦
19	中途查票暫行辦法				
20	管理公司自行自備車輛行駛本局路				
21	車站設置辦事辦法				
22	設立車站搬運所暨運夫服務辦法				

△附：車務表報格式表

名	稱	號編	長	寬	裝訂方法
甲	行車總票	1	53	38	每本100張
乙	行車總票	1	37	32	同
丙	行車總票	1	13	13	同
行	車日報	1	27	19	同
各	站營業進款報告表	2	27	27.5	散頁
轉	報各站營業進款表	3	36	135	同
調	用車輛通知單	4	19	13	每本50份三聯
車	用車輛申請書	5	18	10	同
車	輛過渡日曆	6	27	20	每本100張
車	站職工考勤旬報	7	35	26	散頁
車	站業務工作月報	8	62	53	同
車	輛報告	9	27	20	每本100張
行	車故障旬報	11	34	26	散頁
汽	車故障報告單	12	27	19	同
運	送行李貨物清單	14	28	15	同
電	訊機件器具表	16	27	19	同
電	訊機件修理通知書	20	19	13	散頁
電	訊機件修理報告單	21	19	13	同
電	訊機件修理報告單	22	19	13	同

西南公路 (業務專號)

電	訊工具使用保管證	23	13	10	散頁
電	話機保管證	26	同	同	同
代	辦站申請書	31	19	15	同
代	辦站保證書	32	19	13	同
代	辦站公用器物單	33	27	20	同
請	領表報物品單	34	20	15	每本50份每份三聯
發	送表報物品單	35	21.5	15.5	同
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份每份三
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
登	記營業汽車保證書	45	19	29	同
登	記營業汽車申請書	46	同	同	同
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
各	大站開車總表				同
各	大站開車總表				同
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
營	業運貨汽車行車執照				同
營	業載客汽車行車執照				同
自	用運貨汽車行車執照				同
自	用乘人汽車行車執照				同
吊	銷汽車駕駛人執照通知單				同
汽	車駕駛人臨時執照				同
查	票證				同

(2) 營業部份：本組開始籌備之初，即根據公路運輸特質，並參酌鐵路站帳格式，設計各項表報，以簡明完整，易於互相參證為主。又各種客貨運輸之票據，亦係依照客貨運通則及附則之規定，分別設計。茲將各項表報及票據列表如下：

西南公路 (業務專號)

△附：營業表報格式表

名	稱	尺(公分)		裝訂方法
		長	寬	
客運收入日報		38	27	每本200張
客運收票日報		29	21	同右
貨運日報		38	27	每本100張
郵件運輸月報		27	19	散頁
郵件包裹運輸月報		27	19	同右
運出郵件包裹路單月報		27	19	同右
車對車對簿通知書		32	25	每本200張
請領客貨票及其他票據單		29	21	每本20份每份三聯
貨件損失事故報告書		21	13	每本20張
公稅証帳乘車證請求書		19	13	散頁
寄繳客貨票據單表點驗清單		21	13	每本20份每份三聯
托運單		19	13	每本100張
變更托運請求書		19	13	每本30張
賠償請求書		19	13	每本20份每份二聯
取保證		19	13	每本10張
部隊包用車輛警請書		22	10	每本50份每份三聯
車費記帳證明單		22	10	同右
計算金運費清單		29	21	散頁
帶運郵件包裹總計算表		38	27	同右
帶運郵件包裹結算表		13	9	同右
帶運郵件包裹結算表		19	13	同右
帶運郵件包裹結算表		19	13	同右
票據收發月結表		35	26	同右
車站票據結存月報表		35	26	同右
軍運記帳月結表		35	26	同右
軍運記帳月結表		35	26	同右
臨時公務記帳乘車月結表		35	26	散頁

運輸本局材料車費月結表	19	27	散頁
長白簡短途車營業日報表	19	27	同右
車站現金收入登記簿	38	53	同右
營業進款登記簿	38	53	同右
車站客貨營業收解現金撥總表	38	53	同右
運進包裹貨物登記簿	37	53	同右
票據收發分類登記簿	27	39	同右
普通客票及來回票登記簿	26	35	同右
其他客貨票據登記簿	26	35	同右
進款類別撥總表	39	54	同右
營業進款分類單	39	54	同右
名片式客票分站歸納清單	26	37	同右

△附：票據名稱格式表

名	稱	尺(公分)		編號或裝訂方法
		長	寬	
普通客票		3	5	每張一號一起訖站名
來回票		9	7	同右
定期票		6	10	每張一號
回數票		11	9	每本10張20張兩種每本一號
周游票		12	9	每本10張每本一號
團體票		19	11	每本30聯張每號三聯
包車票		18	11	同右
補票		11	11	同右
臨時票		11	11	每本50聯號每號三張

半位證	10	每本200張
行李票	14	每本50聯號每號四張
包裹票	18	每本20聯號每號四張
包裹貼票	12	每本20聯號每號四張
長白間短途車票	9	每張一號一種票價一聯號
團體證	10	每本100張
海南間短途客票	5	每張一號每字一聯號
貨票	4	每本20聯號每號四張
貨物貼票	34	每本20聯號每號四張
雜項收據	2	每頁
車輛渡河票	14	每本30聯號每號三張
車站客貨運費及雜費訂正單	11	每本50聯號每號三張
	18	每本聯30號每號四張

來源	軍事工程團移交
廠牌	雪佛蘭 隔佛蘭 同佛蘭 克佛蘭 朋佛蘭 孟佛蘭 同佛蘭 阿佛蘭 右佛蘭
車別	貨車 客車 救濟車 公務車 客車 貨車
車號	三五七 一三五九 未編號者五輛 三〇八 三〇九 三〇七 三〇六 三〇五 三〇四 三〇三 三〇二 三〇一 二九四 四五六 二五一 二五〇 二四九 二四八 二四七 二四六 二四五 二四四 二四三 二四二 二六一 二六〇 二五九 二五八 二五七 二五六 二五五 二五四 二五三 二五二 二五一 二五〇 二四九 二四八 二四七 二四六 二四五 二四四 二四三 二四二 二四一 二四〇 二三九 二三八 二三七 二三六 二三五 二三四 二三三 二三二 二三一 二三〇 二二九 二二八 二二七 二二六 二二五 二二四 二二三 二二二 二二一 二二〇 二一九 二一八 二一七 二一六 二一五 二一四 二一三 二一二 二一一 二一〇 二〇九 二〇八 二〇七 二〇六 二〇五 二〇四 二〇三 二〇二 二〇一 二〇〇 一九九 一九八 一九七 一九六 一九五 一九四 一九三 一九二 一九一 一九〇 一八九 一八八 一八七 一八六 一八五 一八四 一八三 一八二 一八一 一八〇 一七九 一七八 一七七 一七六 一七五 一七四 一七三 一七二 一七一 一七〇 一六九 一六八 一六七 一六六 一六五 一六四 一六三 一六二 一六一 一六〇 一五九 一五八 一五七 一五六 一五五 一五四 一五三 一五二 一五一 一五〇 一四九 一四八 一四七 一四六 一四五 一四四 一四三 一四二 一四一 一四〇 一三九 一三八 一三七 一三六 一三五 一三四 一三三 一三二 一三一 一三〇 一二九 一二八 一二七 一二六 一二五 一二四 一二三 一二二 一二一 一二〇 一一九 一一八 一一七 一一六 一一五 一一四 一一三 一一二 一一一 一一〇 一〇九 一〇八 一〇七 一〇六 一〇五 一〇四 一〇三 一〇二 一〇一 一〇〇 九九 九八 九七 九六 九五 九四 九三 九二 九一 九〇 八九 八八 八七 八六 八五 八四 八三 八二 八一 八〇 七九 七八 七七 七六 七五 七四 七三 七二 七一 七〇 六九 六八 六七 六六 六五 六四 六三 六二 六一 六〇 五九 五八 五七 五六 五五 五四 五三 五二 五一 五〇 四九 四八 四七 四六 四五 四四 四三 四二 四一 四〇 三九 三八 三七 三六 三五 三四 三三 三二 三一 三〇 二九 二八 二七 二六 二五 二四 二三 二二 二一 二〇 一九 一八 一七 一六 一五 一四 一三 一二 一一 一〇 〇九 〇八 〇七 〇六 〇五 〇四 〇三 〇二 〇一 〇〇
輛數	八
廢車	未編號者
輛數	五
可用輛數	三

△附：接收各部舊車輛數表

六、關於車輛及調度

(1) 接管舊車：本局接管各方移交舊車，計有經濟委員會及西南聯運委員會共五十八輛，廣西公路局二十五輛，重慶華通公司十四輛，軍事工程團八輛，共為一〇五輛。但以破舊過甚，十九不能使用。

變更單	14	每本30聯號每號四張
客貨商領收據	14	每本10聯號每號二張
臨時公務記帳乘車證	14	每本10聯號每號二張
長期公務記帳乘車證	10	每本50頁每本一號
寄存憑證	13	每本25聯號每號二張

西南公路 (業務專號)

四川貿易局移交	雪佛蘭 同右	貨車	二〇八九—二〇九三 二三八八—二〇四七	一四〇	三六三·三六五·三六六	三	一四〇
廣西公路局移交	同右 同右	貨車 客車	二六〇一—二七〇〇 二四二·二四三·二四五	三〇〇		三	三七〇
合計				一〇五		三一	七四

(2) 自購新車：本局以限於財力及時間，計截至二十八年四月底止，共由香港運到客貨及救濟公務等新車五六四輛，除一部車身為香港製配外，餘均係由本局三渡水車身製造廠自行裝配。至續購之大批新車，自漢粵淪陷後，不特入口困難，即零件材料之供給亦成問題，現在停駛待件之車，約達百分之六十。各路行

駛車輛，以供應忙迫，無暇入廠大修，每車行駛里程大都在三四萬公里以上。刻正多方設法，務使新車及材料源源入口，以增強運輸效率。

△附：自購新車輛數表

來源	廠牌	車別	車號	輛數	報廢車號	輛數	可用輛數
購自香港	雪佛蘭 同右 同右	客車 貨車 公務車	一〇〇一—一〇七〇 一〇〇一—一〇三三 二〇〇一—二〇六六	七〇 二二 二八	一〇三三	—	六九
購自香港	同右 同右	客車 貨車	一〇一—一二五 二〇一—二二五	三五 二二	—	—	三二
購自香港	同右	客車	一〇一—一二五	三五	—	—	三五
購自貴陽新南	雪佛蘭 同右	貨車 公務車	二七〇—二九六 二七〇—二八六	一五	—	—	一五
賀委會貸款購自香港	同右	客車	二七〇—二九六	三〇	—	—	三〇
農本局貸款購自香港	同右	貨車	二七〇—二八六	六〇	—	—	六〇
大業貸款自香港	雪佛蘭	貨車	二五〇一—二五五	二五	—	—	二五



商務印書館貸款購自	雪佛蘭	貨車	三五三—三五四	一〇	一〇
香港	道奇	客車	二二二—二二三	三〇〇	三〇〇
西南運輸處	道奇	貨車	三三三—三五〇	五六六	五六四
發用					
共計					

(3) 特約商車：為便利客商，並協助貨物運輸起見，經先後與各商行訂立合約，計在本局各路登記訂約者，共五六家，行

駛之車輛截至二十八年四月底止共為六二八輛。  
△附：登記商車一覽表

公司或商行名稱	廠牌	車號	輛數	載重總數	登記日期	地址	
大陸運輸公司	道奇	四〇〇一—四〇五〇，四〇五〇—四〇五八，四〇六〇—四〇七〇，四〇七〇—四〇七五，四〇八〇—四〇九〇	六二	一二四噸	28	3	貴陽鹽行路五三號
裕文長途汽車公司	萬國	四〇七〇—四〇七五	二				昆明崇明街五七號
永安公司	萬國	四〇七六—四〇七八，四〇三五—四〇三三	一八	四五	28	2.1	重慶第一模範市場三七號
利昌公司	福特	四二六—四二七，四二〇—四二三，四二四—四二五，四二六—四二七，四二八—四二九，四三〇—四三一，四三二—四三三，四三六—四三七，四三八—四三九，四四〇—四四一，四四二—四四三，四四四—四四五，四四六—四四七，四四八—四四九，四五〇—四五一，四五二—四五三，四五四—四五五，四五六—四五七，四五八—四五九，四五〇—四五二	八	84½	27	12	重慶縣廟街一六號
利昌公司	雪佛蘭	四二八—四三〇，四三二—四三三，四三六—四三七，四三八—四三九，四四〇—四四一，四四二—四四三，四四四—四四五，四四六—四四七，四四八—四四九，四五〇—四五二	九	84½	28	3	重慶縣廟街一六號
利昌公司	道奇	四三六—四三七，四三八—四三九，四四〇—四四一，四四二—四四三，四四四—四四五，四四六—四四七，四四八—四四九，四五〇—四五二	六	84½	28	4	
利昌公司	司蒂倍克	四三六—四三七，四三八—四三九，四四〇—四四一，四四二—四四三，四四四—四四五，四四六—四四七，四四八—四四九，四五〇—四五二	九	84½	28	3	
利昌公司	雪佛蘭	四三六—四三七，四三八—四三九，四四〇—四四一，四四二—四四三，四四四—四四五，四四六—四四七，四四八—四四九，四五〇—四五二	八	84½	28	3	
利昌公司	萬國	四三六—四三七，四三八—四三九，四四〇—四四一，四四二—四四三，四四四—四四五，四四六—四四七，四四八—四四九，四五〇—四五二	八	84½	28	3	
江南公司		四三六—四三七，四三八—四三九，四四〇—四四一，四四二—四四三，四四四—四四五，四四六—四四七，四四八—四四九，四五〇—四五二	六〇				

西南公路 (業務專號)

新中公司		大陸商行		大陸商行		畜產貿易公司		協昌貿易公司		華通公司		聯源車行		廣大華行		永慶代辦部		華懋公司		華華工公司	
雪佛蘭 福特 道奇 司蒂倍克		司蒂倍克		福特		道奇		萬國		道奇		雪佛蘭		奧士頓 大特 雪佛蘭 福特		福特		道奇		司蒂倍克	
四二一, 四二七〇, 四三三, 四三四, 四三五, 四三三, 四三四	四三〇	四七三, 四三四	四七三, 四三四	四三三, 四三三, 四三三	四三三, 四三三, 四三三	四三三, 四三三, 四三三	四三三, 四三三, 四三三	四七三, 四七三, 四七三	四七三, 四七三, 四七三	四七三, 四七三, 四七三	四七三, 四七三, 四七三	四七三, 四七三, 四七三	四三三, 四三三, 四三三	四三三, 四三三, 四三三	四三三, 四三三, 四三三	四三三, 四三三, 四三三	四三三, 四三三, 四三三	四三三, 四三三, 四三三	四三三, 四三三, 四三三	四三三, 四三三, 四三三	四三三, 四三三, 四三三
三	四六	六	六	一五六六六	一五六六六	一五六六六	一五六六六	二	二	二	二	二	四三三	四三三	四三三	四三三	四三三	四三三	四三三	四三三	四三三
九八	九八	四六	四六	四二	四二	四二	四二	六	四	六	六	一四	一四	六	一四	六	四	一〇	二八	二八	
28	28	27	27	同	同	同	同					28	27	28	28	28	28	28	28	28	28
3	3	12	12	同	同	12	12					3	12	1	1	1	1	3.1	1	1	
17	17	27	27	同	同	27	27					27	5	4	4	6	6	21.9	20	20	
		貴陽交通路四四號	貴陽交通路四四號	貴陽交通路四十四號	貴陽交通路四十四號	貴陽交通路四十四號	貴陽交通路四十四號	重慶小校學場一五七號	重慶米花街三一號	重慶米花街一四七號	重慶米花街一四七號	貴陽郭家灣六號	昆明護國路一四號	重慶一牌坊七號	重慶蓮花街一四號	重慶蓮花街一四號	重慶蓮花街一四號	重慶會仙橋六九號	重慶會仙橋六九號	重慶會仙橋六九號	

西南公路 (業務專號)

美孚行駐執辦事處	乾泰行	新綏汽車公司	合衆公司	遠東汽車公司	福民運輸公司	福民運輸公司	華一工程公司	亞細亞	大南商行	嶺南商行	同昌公司	時事新聞報館	永大行	
福特	福特	飛道福司 德德奇特 奇特	雪佛蘭	雪佛蘭	司蒂倍克	雪佛蘭	道奇	福特	雪佛蘭	福特	奇佛蘭 姆西	Beaford 司蒂倍克	福特	
四三六—四三九 四六六—四六九	四三六—四三九 四六六—四六九	四三六—四三九 四六六—四六九 四七〇—四七三 四七四—四七七 四七八—四八一 四八二—四八五 四八六—四八九 四九〇—四九三 四九四—四九七 四九八—五〇一 五〇二—五〇五 五〇六—五〇九 五一〇—五一三 五一四—五一七 五一八—五二一 五二二—五二五 五二六—五二九 五三〇—五三三 五三四—五三七 五三八—五六一 五六一—五六四 五六五—五六八 五六九—五七二 五七三—五七六 五七七—五八〇 五八一—五八四 五八五—五八八 五八九—五九二 五九三—五九六 五九七—六〇〇 六〇一—六〇四 六〇五—六〇八 六〇九—六一二 六一三—六一六 六一七—一二〇	四三三—四三四 二九六—二九九	四三三—四三四 二九六—二九九	四三三—四三四 二九六—二九九	四三三—四三四 二九六—二九九	四三三—四三四 二九六—二九九	四三三—四三四 二九六—二九九	四三三—四三四 二九六—二九九	四三三—四三四 二九六—二九九	四三三—四三四 二九六—二九九	四三三—四三四 二九六—二九九	四三三—四三四 二九六—二九九	四三三—四三四 二九六—二九九
八	一	二	一四	二	一〇	二六	二	一七	一	一	三九	三	二	
一六	二	四八		四	七二	七四	四	三四	1士	2	122士	六	四	
28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	27	28	28	28	
4.2	2	4	2	2	4	2	2	3.2	2	11	4.1	1	I	
1015	14	19	13	11	17	8	7	30.3	2	10	1531	31	27	
貴陽中山路一六二號	昆明威遠街二九六號	重慶下新豐街徵收處巷一〇號		昆明護國路三三九號	重慶陝西街曹家巷福生莊樓上	重慶陝西街曹家巷福生莊樓上	重慶川鹽四里街	貴陽中華南路一三二號	貴陽陽明路一五七號		重慶上陝西街四二號	重慶新街口三九號	貴陽中華北路	

西南公路 (業務專號)

中央信託局	福特	四〇一—四四七，四四九，四九六	九五	一〇九	28	24.	1327	昆明崇仁街雲龍巷四號
濟華公司	司蒂倍克	四三三	一	二	28	2	17	重慶下陝西街一五號
昌興運輸商行	雪佛蘭	四三六—四三五	八	一六	28	4		重慶道門口
建成實業公司	雪佛蘭	四三九	三	七	28	3	2	重慶洋關巷一號
中國旅行社	雪佛蘭	四三〇	一	二	28	3	8	長沙太平南路
永大號	雪佛蘭	四三三—四三四	三	六	28	3	9	貴陽中山路一五九號
萬昌汽車行	雪佛蘭	四三六	一	二	28	3	11	昆明華山路八〇號
天信城商行	雪佛蘭	四三六	一	二	28	3	15	貴陽中山路一四四號
樂羣汽車公司	道奇	四三九，四三〇	二	四	28	3	16	貴陽打銅街六一號
江蘇農民銀行	道奇	四三六	一	二	28	3	22	貴陽鹽行路一三四號
中央業務公司	福特	四三三	一	二	28	3	24	重慶中營五五號
友聯商行	利和	四三九	一	二	28	3	31	貴陽化龍橋二號
長沙中國匯貨公司	道奇	四三一	一	二	28	3	23	貴陽陝西路八號
捷成商行	雪佛蘭	四三六	一	二	28	3	25	重慶龍王廟八五號
川陝公司營業部	福特	四三七，四三二	二	四	28	4.3	6.27	重慶第一模範市場二八號
遷川工廠聯合運輸處	道奇	四三八—四三九	一五	三〇	28	4.3	2.31	重慶半邊街

三益商行	福特	四九九	一	二	28	3	31	貴陽普定路九〇號
重慶虎標永安堂	雪佛蘭	四三四	一	1½	28	4	6	重慶狀元橋二〇號
建業汽車公司	萬國 司倍克 道奇	四六六 四六八 四六九, 四六三	四	八	28	4	13.3	重慶海棠溪
新南商行	雪佛蘭 福特	四六四 四六五	二	四	28	4	5	貴陽鹽行路一八三號
張善徵	奧士摩貝爾	四六三	一	二	28	4	14	昆明三二號信箱轉
薛威麟	司倍克	四六三	一	一	28	4	5	
范領規	雪佛蘭	四六六	一	1½	28	4	18	貴陽新橋街一七號
大中汽車行	福特	四六六	一	二	28	4	18	貴陽中華南路
信孚公司	道奇	四六二—四六四, 四六五	五	11½	28	4	15.6	昆明寶善街四一號
大中華橡膠廠	道奇	四六〇	一	二	28	4	7	貴陽打鐵街三五號
長沙青年會	司倍克	四六八	一	1½	28	4	8	貴陽國貨公司貴陽辦事處
利行公司	雪佛蘭 福特	四六一—四六四 四六六—四六八	二五	137½	28	4	10	昆明與仁街四二號
總計	五六戶		六二八輛					

(4.) 登記司機執照及製發車牌：本局各路，經行五省，關於車輛之通行管理，及司機執照之登記考驗等事項，至屬重要，計先後登記及發給汽車駕駛執照者，共為四九人，又為劃一車

牌起見，經依照全國公路交通委員會規定之格式特製「西南」字之汽車號牌一種，以資識別。

△附：登記及發給汽車駕駛執照一覽表

西南公路 (業務專號)

發新合格驗考			發換照舊			登記人數	類別
數張	號止	號起	數張	號止	號起		
一五	〇〇一五	〇〇〇一				一五	普通汽車 駕駛人
			四五	〇〇四五	〇〇〇一	三九二	執業汽車 駕駛人
一		〇一三九				一	執業汽車 駕駛人
五一	〇一九一	〇一四一				五一	執業汽車 駕駛人

亡傷		數次事肇					月份
重傷	死亡	合計	撞人	被匪劫車	撞車	翻車	
3	4	3	1			2	四月
1	1	4	3			1	五月
2	2	4	1			3	六月
	5	12	5			2	七月
1	5	14	7			2	八月
1	3	8	3			3	九月
7	3	10	4	2	1	3	十月
	2	11	2			3	十一月
4	6	22	8	1	6	7	十二月
20	3	18	2		10	6	一月
	4	12	5		4	3	二月
8	14	6			1	5	三月
6	8	7	3	1	1	2	四月
53 人	60 人	131	44 人	4 次	34 次	49 次	合計

△附：行車肇事統計表

(5) 行車肇事之處理：本局接管各段路線多係山道，且大部為單行線，路狹山高，車行極險。又湘西長晃段芷江晃縣間，匪股出沒無常，素稱猖獗，雖屢經官軍清剿，迄未安靖，以致劫車出險事件時有發生。綜計自通車以來，行車肇事案件計一百三十一次：傷亡人數共二百九十六人，埋葬醫藥撫恤及車身損失等費，約二萬四千六百四十八元三角二分。

(5.) 行車里程及車輛種類之統計：綜計本年份行車輛數(廿七年四月十六日起至十二月底止)本局車為四六三輛，行車里程總計為五九四萬餘公里，連同本局未定號牌車輛(為入口新車之用暫編號者)及本局利用外界車輛(此項車輛因係臨時或短

程行駛性質，不能確定輛數)兩共行程為七五六萬餘公里。營業收入總計三百四十萬零一千餘元，平均每車公里收入數佔四角四分強。車輛種類，以等佛蘭牌最多，次為道奇，再次為福特，朋馳等，孟阿恩及克虜伯為最少。

損 失 約 數						人 數	
合 計	其 他	車 身 損 失 約 數	撫 卹 費	醫 藥 費	埋 葬 費	合 計	輕 傷
3592.70 元		564.00 元	1600.00 元	420.00 元	1008.70 元	14	7
105.00		55.00			50.00	4	2
871.75	31.75	620.00		120.00	100.00	7	3
2396.02	140.63	1518.49	240.00	346.90	150.00	33	28
1929.40	208.80	549.00	650.00	231.60	290.00	12	6
2514.00		1790.00	150.00	424.00	150.00	14	10
2622.00		1025.00	1062.00	335.00	200.00	30	20
2350.00		450.00	1000.00	700.00	200.00	17	15
1317.30	75.00	455.80	350.00	296.50	140.00	41	31
218.55	57.35	550.00	100.00	317.20	200.00	52	29
411.60	18.00	120.00	150.00	73.60	50.00	8	4
2940.00	50.00	500.00	1450.00	240.00	700.00	45	23
2380.00	40.00	300.00	680.00	800.00	560.00	19	5
24648.32 元	615.53 元	8497.29 元	7432.00 元	4304.80 元	3798.70 元	296 人	183 人

「註」此係二十七年之統計二十八年一月至四月份者尙未統計完成

△附：各項車輛行程統計表

牌號	逐月												合計	
	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	合計	平均			
佛	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16
阿	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16
奇	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16
特	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16
伯	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16
計	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16
本局未定號車輛	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16
本局利用外界車輛	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16
合計	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16

### 七. 電訊設備

(1) 籌設無線電台：電訊與運輸關係至為密切，舉凡行車之安全，車輛之調度業務之報通，及文電之往來等，悉賴於電訊設備之健全。本局成立之初，以各路接管通車在即，路線遼遠，設置有線電話，時間物力，均非急切間可以辦到，故先着手於無線電台之設立，經由車務租電訊股計購料，徵求人員，就沿線各大站及餐宿等站，斟酌情形，分別設置大小電台，其已成立通報者，截至二十八年四月底止共為二十一座。

### (2) 整理並籌設行車電話

於自架行車電話非一時所能辦到。乃一面整理接收各路之原來電話，一面籌設自掛電話。長晃段線路計六百餘公里，係單線制，因年久失修，桿線多已朽壞，時生故障。二十七年七月間初步整理完工，免作短距離通訊之用。現為加強通訊起見，正在添換材料，加置線路，添裝擴音器等工作，預計不久，可全部整理就緒。渝筑段渝棠溪至松坎一段，及渝沅段綦江至三角坪一段，原有線路短距離尚可通話，自二十七年八月及十二月間先後由本局接管後，即擬具整理計

### 八. 營業狀況

(1) 營業概況：本局車輛截至廿八年四月底止，雖約六百廿四輛之多，但其中除報廢及不堪駛用之移交舊車，並指定公務救濟專用，暨因材料零件缺乏待修之車輛外，平均每日在路行駛担任客貨運輸者，實僅二百六十輛左右，以此少數之二百六十車輛，分佈於綿長之路段，更值此非常時期，客貨運輸激增，其供求不能適應，自在意中。但



# 交通部西南公路運輸管理局

## 載運各機關人員重要物品表

托運機關	載運類別	發車數量	行駛里程
軍事委員會	官兵及公物	51	27,327
後方勤務部	眷屬及行李	143	82,888
陸地測量局	兵儀器等	42	24,824
航空委員會	官兵及公物	34	9,233
軍政部	官兵及公物	88	25,239
憲司令部	官兵及公物	34	11,502
陸軍第十六軍	官兵及公物	10	2,396
陸軍第八軍	官兵及公物	33	7,890
陸軍第六〇軍	官兵及公物	42	10,956
陸軍第八六軍	官兵及公物	14	3,194
陸軍第一一師	官兵及公物	36	6,578
陸軍第一四師	官兵及公物	12	2,400
陸軍第一師	官兵及公物	17	4,416
陸軍第二預備師	官兵及公物	27	5,083
傷兵管理處	傷兵	131	22,649
湖南省保安處	官兵及公物	146	27,658
辰沅師管區	官兵及公物	18	6,253
宜山指揮部	軍米等	60	12,121
資源委員會	機件等	68	72,106
貴陽電廠	機件電等	25	14,100
工礦調整處	鋼鐵原料	46	78,495
農本局	棉紗米糧等	408	394,000
貿易委員會	出口貨	437	809,437
交通郵局	職員公物電	492	471,849
各地郵局	郵件	136	83,495
鹽運分所	特貨	62	25,359
中央銀行	進出口貨	60	48,324
湖南省政府	職員及公物	173	24,846
宜山縣政府	食米及公物	20	4,044
陸軍大學	官生及行李	245	49,784
中央軍官學校	官生及行李	15	7,418
中央航空學校	官生及行李	19	9,708
中央政治學校	學員及行李	92	40,523
清華大學	學員及行李	4	26,899
貴州中學	學員及行李	16	6,345
農民銀行	紙幣及食米	18	7,337
商務印書館	書籍機件等	58	77,536
中央防疫處	職員及藥品	18	27,311
第三五後方醫院	藥品	32	4,279
中央醫院	傷兵及器材	35	8,647
戰時中常會	雜貨	51	7,743
湖南元前體育小會	雜貨	12	3,981
其他各機關	人員及公物	370	153,151
總計		3,892	2,754,234

- 【附註】1. 本表以整車運送為限不滿整車之各機關人員物品車運送者不計在內  
 2. 凡用車在十噸以內之機關併入「其他機關」內  
 3. 凡營業性質之機關如書局藥房及旅行社商車行代運貨物等概未列入

在此一年中，總計承運各機關學校器材傷兵及疏散人員等，不下四千車，輸送各地難民旅客五十四萬二千〇九十七人，行李包裹二百六十九萬七千五百零八公斤，其中承運後勤部主辦軍眷遷移，由柳至筑六千一百二十一人，由筑至渝三千五百三十人，幸能依限運竣，至貨物運量為一十萬零七百三十二噸，客貨運輸之營業進款達七百二十七萬零九百四十一元，收入之豐為國內各公路所罕見，倘能增多車輛，則為數當益有可觀，茲將載運各機關人員，及重要物品列表如次：

(2) 取消包車辦法：本局原訂發售特種客票辦法內之包車票一種，原為優待顧客招攬營業而訂，在平時固不失為善法之一，但在非常時期中，則此項辦法，流弊滋多。包車之名乘機牟利，路譽營業，兩受其害，人口之向西南疏散者，幾盡壅塞於此，人多車少，供不應求，於是一般疲弱者，竟得藉招攬營業而訂，在平時固不失為善法之一，但在非常時期中，則此項辦法，流弊滋多。包車之名乘機牟利，路譽營業，兩受其害，人口之向西南疏散者，幾盡壅塞於此，人多車少，供不應求，於是一般疲弱者，竟得藉

日起，將包車辦法暫予取消，以杜流弊。

(3.) 改訂軍運收費：本局各路對於軍運除長昆、渝筑、筑柳三段，因情形特殊訂有收費辦法外，餘均一律按照普通運價核收。長昆段原訂每車每公里核收油費二角。嗣以油料價格暴漲，不敷成本，改為四角六分，嗣復增改為五角五分，現又改收六角九分。但仍難維持運輸成本，渝筑段雖奉核定租車辦法，終以相差過鉅，未久即停止辦理。筑柳段接承桂省路局成例，與第五路軍訂立軍運辦法。凡裝運軍用品每噸每里收費二角二分，運送人員包車每人每公里收費一分三釐，但實際托運及包車者，為數極少。

(4.) 集中表報稽核：各種營業表報原定由各段自行稽核，再呈局覆核，施行以後，覺手續時間均感不便，對於編製各項統計表報，尤為困難。幾經商討改擬集中稽核表報辦法及程序，經奉核定自二十七年十一月份起，改由車營兩組集中辦理，今後對於各項統計之編製，及業務之改進，當可便利不少。

### 九、清算西南各省聯運委員 會聯運帳目

當本局成立之初，原稱西南公路運輸處管理處，三月始改今名。總管理處之前身，則為西南五省聯運委員會。總管與處甫經成立，尚未接管各省幹路通車以前，所有西南各省公路聯運事宜，即統由本局接收辦理，聯運帳務，亦歸本局營業組清算。如各省清算各省聯運進款數目列表如後：

△附：清算西南各省聯運進款一覽表

省局	月份					總計
	一月份	二月份	三月份	四月份	五月份	
湖南省	一六五七	一九三五	一四九八	九六五	六二二	六二二
貴州省	三三〇三	三三〇〇	一八〇三	四三三	四三〇	六〇八九
雲南省	九三〇	七六六	六三〇	五三〇	三三三	三三〇六
四川省	四一五四	三三〇	二四七三	三三四	二二五	一三七八
西南公路運輸管理局		三三〇	二四七三	三三四	二二五	一三七八
共計	五九一四	五〇八九	四三二六	三六七四	三三二〇	一八三三三

### 十、今後之實施計劃

(1.) 依照公路標準設施改進站務：本局各路通車，以時間匆促，所屬各站，均係

於接管後略予擴充，因陋就簡，建築及設備，殊欠完善，除少數車站外，其餘如貨物間、貨物存儲間，雨棚、月台，招待室，問訊處，以及膳宿站應建之閱報室，會客室，男女

浴室，旅客住室等，多付闕如，此後擬依照部頒之公路標準設施，逐一着手興辦，以謀業務之發展。

(2) 增加車站及代辦站：查本局所轄各路車站距離，有長達一百三四十公里者，不特應援救濟諸感不便，而於發展營業及便利行旅方面，亦有莫大阻礙，除已於西路安順安南間添設關嶺場站，又由靖昆明間添設易降站外，其他各段之需要添設車站及代辦站之處甚多。擬派員實地查勘情形，分別着手進行，以應需要，而利業務。

(3) 調整各站人事：各站員工，以接收或設立時，時間倉促，對於人數之支配，均未悉合需要，擬派員分赴各段調查，視業務繁簡，配置人員，以資調整。

(4) 訓練站員路警：本局各站站務人員，均由各路移交或各方介紹而來，對於本局一切業務規章，均欠熟習，為使各站站員明瞭本局施政方針及增進工作效率起見，實有予以訓練之必要。惟各站工作緊張，人員調訓，一時不易集中，擬於每段中分期抽調，集中貴陽，輪流施以短期訓練，務使各級人員，一方面對於本局事業得到深刻之印象，另一方面，使對工作上，激發其進取心，

以發揮最大之效能。

本局路線綿長，設站至夥，沿途各站，如人事之糾紛，交通之警衛，及秩序之維持等，在在均有設置武裝路警之必要，除已呈請大部撥調路警局武裝路警一連分駐長見段各站外，並擬具訓練路警大綱，着手招募，籌購槍械，以便於訓練後，分派其他各段服務。現第一班路警六十四名，已於二十七年十一月下旬開始入班受訓，期滿仍擬繼續招募訓練，以期充實。

(5) 整飭餐宿站設備：長途旅行餐宿問題，極關重要，本局接管通車之始，雖與中國旅行社訂定合約，籌備沿路餐宿事宜，但以時間短促，規模甚小，且未能普遍，茲擬就已成立者，加以擴充，未經設立者，積極籌建，並派員切實調查，力予改進，務使達到旅客舒適便利之目的。

(6) 籌建倉庫貨棧：本局各路貨運，異常發達，關於交運貨物之保管堆存，自應力求安全穩妥，惟各路車站，接管未久，對於倉庫及貨棧，尙付闕如，擬先就各大站從事建設，次及二、三等站，以期普及，而利貨運。

(7) 設置檢查站：車輛之檢查，關係

路政及路收至鉅。本局所轄路段，範圍廣大，外界車輛行駛本路者，異常紊亂，尤以值此非常時期，客貨壅塞，一般取巧之營業車輛，偷漏違章情事，日有查獲，為嚴密管理杜絕取巧，並增益路收起見，擬就各路衝要之處，設置檢查站，並指派稽查人員，常川赴路稽查，以期周密。

(8) 整訂行車時刻：行車時刻，關係車輛調度，及行車安全，至屬重要。各路行車時刻，雖經規定公布，但行之日久，因路線改善，工程情況隨時變動，及司機玩忽行車規則，以致最近行車，每不能按照規定時間到達，影響運輸甚大。嗣後擬將各段行車時刻，從新予以整理，並常川派員分赴各段切實稽核執行，務使時間準確，以利行旅。

(9) 裝設各路行車雙線長途電話：本局原定計劃，購備報話雙用無線電機，以利通話，但以價值過昂，勢難遍設，而現在整理中之單線行車電話，感應聲雜，短距離或可勉強應用，距離一遠，則無法通話，本局大小車站，為數近百，僅恃此單線回路電話，實不足以應目前需要。茲擬於各段一律改裝雙線長途電話，利用幻象線，即遠距離亦可彼此通話無阻，此項設備經費，估

計約需五十一萬餘元，刻正着手進行，不久可全部完成。

(10) 籌備川滇東路接管通車營業事宜：瀘州至昆明之川滇東路一段，長約九百餘公里，橫貫川黔及黔滇兩路之間，已由本局接管，此路通車後，則所有渝昆貨物之進出，均可毋庸繞道貴陽，物力時間，均稱便捷。現已定購車輛，並備集中該路行駛之用，預計每月進出口貨物之運輸，最少可達五六千噸之鉅，於抗戰民生，裨益非淺，刻正積極籌備接管通車營業各事宜。

(11) 舉辦人力板車運輸：抗戰後，西南交通，日益重要，惟以各省鐵道尚未完成，以致交通工具僅有汽車，而汽車運輸力量薄弱，不特日用必需品無由輸入，而用以換取外匯支持抗戰力量之出口品，亦感輸出艱難，影響抗戰民生，實屬重大。近以燃料來源缺乏，價格飛漲，成本增高，即現在所恃之惟一汽車運輸工具，在負擔及供應上，亦兩感困乏。本局有鑒於此，並遵照交通會議案內之盡量利用人力獸力補助運輸辦法，經與貿易委員會商洽，擬由該會貸款一百六十萬元，定製人力板車二千四百輛，專運渝昆間進出口貨物，以補汽車運輸之不足，並作

萬一燃料斷乏時之準備。現正積極進行，預計此次車輛製造完成後，每月運量可達七百餘噸。

(12) 推行公路交通安全運動：公路行車，最易肇事，應如何維持安全，已成當前嚴重問題。本局經行之路，約達四千里，經過之城鎮鄉村，無慮盈千。而山道險路，幾佔全程百分之八十，鄉民交通常識之灌輸，司機技術之訓練，交通標誌之增添，交通警察之設立，以及加強行車之設備等等，無一不要積極進行，以策安全。本局以成立未久，又限於人力物力，以致未能兼籌並顧。今後當本以上方針，努力推行有關公路交通之安全運動，以期減少肇事案件之發生。

(13) 實施有關公路防空設備：抗戰後，敵人挾其空軍之淫威，除濫炸我不設防城市外，其惟一目標，即在破壞我交通路線，今後之西南交通，日益重要，關於公路防空之設備，自屬刻不容緩。本局與各段站間，除已成立防護隊，並訂有防空情報之聯絡及車輛油料之疏散等辦法外，他如油庫之改造，車輛之隱蔽，消防之設備，旅客之安全，

與救護等等，均待一一實施，以增強消極防空之準備。

(14) 整理規章表報：查業務表報規章，為數不下百餘種，名目繁多，檢查不易，使用亦難。其間以稽核方法迭經變更，章則合約，又屢經修改，積之日久，自難免重複蕪雜。今後擬重新加以整理，何者應刪，何者應併，務使切合實際，簡單適用。

(15) 擬請召開車、機、工聯席會議及擴大局務會議：查車、機、工各部工作，關係全路業務至鉅，倘各部不能密切聯繫，則一切計劃，實難推行盡利，為謀各部切實合作起見，此後擬定期召開車、機、工聯席會議，俾便各部同人對於各部工作，互相研討，以收分工合作之效。

本局路線遼遠，組織龐大，員工衆多，又兼各段地方情形及環境之不同，內外各部，若不予以密切聯繫，遇事難免隔閡，為集思廣益及改進業務計，嗣後并擬請召開定期之擴大局務會議，以資合作，而策進行。

# 關於汽車調度之研究

西南公路 (業務專號)

際茲抗戰緊張時期，後方運輸，益臻衝繁，關於車輛調度問題，盡人知其重要，惟有主張集中管理者，亦有主張分段節制者，聚訟紛紜，莫衷一是。同人潘鍾嶽蘇在山二君，對於本問題有所論列，雖所見不無異同，但各持之有故，言之成理，爰並錄之，藉供關心調度者之參考。

編者謹註

## 潘鍾嶽先生

任何事業之推進，俱與調度發生密切關係，軍事有軍事上之調度，商業有商業上之調度，調度得宜，則事半功倍，否則反是。以言運輸，自亦未能例外，所謂運輸上之調度，即用最迅速，最經濟方法，將車輛送往最需要之地點，以發揮其最大效能者也。

我國以往公路，處於協助地位，大部份車輛，均作客運之用，調度方面，不感若何困難，因之專為調度而設立之組織亦少，其原因由於公路不如鐵路之受軌道限制，行車次數，可隨時增加，一車之損壞停止，亦不致影響於其他車輛之通行。惟公路長途運輸，就其行駛時間而言，因中途餐宿等關係，六七百公里之路程，輒須行駛三日，若在鐵路，則一晝夜間即可到達，且以汽車單位極小，每一車輛，等於鐵路上之一機車，至少須司機一人，大批貨物，在鐵路一列車所可載運者，動需汽車數百輛，方克輸送完竣，復以無軌道之限制，其散漫實甚於鐵路。

本路成立伊始，以所轄路線，分跨五省，故有總調度室之組織，藉以調劑各段車輛，並於各段設調度室，由業務股主任兼辦各該段車輛調度事宜，一方並在段調度室之下，設立調度站，由站長兼任，藉收指臂相助之效。自本局組織變更後，調度室改為調度股，其工作注重於內部組織之健全，除登記車輛動態，並撰擬有關行車計劃文稿外，就本局中心地點貴陽站，會同晃平段，視各段及貴陽站供求車輛情形，斟酌支配之，而段調度室及調度站，仍然存在。就管見所及，此項組織，非僅予以存在，且須加以充實成爲一獨立單位，受段辦事處主任管轄，並與調度股取密切聯絡。蓋在此抗戰期內，應隨時隨地有所準備，萬一路線中斷，或消息隔絕時，各段仍可就自身應付一切環境也。

本局爲劃清車輛修理保養專責起見，規定凡各段之車輛，非萬不得已，不輕易過往他段，故今後段辦事處方面，每日應就本段車輛之運轉，停修，作精密之統系，段與段聯接之車站，並應紀錄本段車輛之開赴外段者，及外段之進入本段者。是則一段之內車輛之運行及數量，隨時可以明瞭，其所得之效果，較之目前，或可過之，其理由如下：

(一) 本路電訊設備，僅恃無線電報，且集中於貴陽一地，故以往遇有錯誤時，往返詢問，費時不少。如各段自行分別辦理，消息當較敏捷，在鐵路方面，如粵漢津浦等，均有調度分所之設立，以減少集中一處之擁擠，而收

分工合作之效。

(二) 調度工作之良否，成賴各方供給報告之是否準確，假定分段辦理，其督察必更較周詳。

(三) 各段辦事處，可隨時明瞭段內車輛狀況。

(四) 使各段機務上與營業上之聯絡，益形密切。

以上所述，俱屬榮華大者，倘能充分運用，則調度方面自可望日臻完善矣。

## 蘇在山先生

自抗戰以來，我國鐵路交通路線相繼淪陷，國防動脈遂側重於公路運輸，舉凡部隊之輸送，糧秣之補充，民衆之轉移，物資之集散，均惟汽車是賴，故汽車管理之成功與否，於民族生存，關係綦巨。關於汽車之如何保養修理，此在機務學上，已有定則，吾人於討論汽車之調度前，先將調度範圍，略加詮釋，俾以下之主張，有所依歸。

夫公路建設，無論路線之建修，車輛之購置，以及各部門之設備，其目的均在運輸

，然運輸計劃如何確立，非常運輸如何完成，如何在合理條件下用最少運輸工具，最短時間，運輸較多且較重要之物品，此則端賴負責調度者之統籌指揮，其工作固非徒派撥裝運，調劑盈虛而已。要當先於自己之運輸能力詳加考查，再於業務上之需要熟為斟酌，以期運送之時日與數量妥切無礙，庶可免舉措失序，臨事張惶。

今之言汽車調度者，其主張約分兩種。一為分段制，一為集中制。分段制將車輛分配於一日行程之區段間，逐日往返疏運。其主要理由有二。(一)車輛分段管轄，則修理者較為負責，可以互相比較，因以減低車輛修理輛數及日數。(二)司機行駛於較短之區段，則路線熟習，可以減少事變。主張集中制者則反是。車輛短途更換，則須重行裝卸，在客運有脫班之虞，在貨運有翻裝之苦，倘有損失，則責任難明，此其一。車輛分段，則段自為政，難於顧及全局，以我國現時公路情形而論，各處均感車輛不足，一經分配，則班次已定，自難隨時調動，而需要情形瞬息萬變，遇有緊急運輸，則難於應付，此其二。調度之需要，在於車輛較多，路線較長，惟其途程較長，需

要之緩急輕重有差，車輛較多，撥付供給之當否有別，設以兩車行於十公里之距離，亦何須於調度集中則可免以有限運輸力量，消耗於次要運輸，此其三。況所謂分段之利，亦有可疑，車輛修理問題，在於機匠之管理，材料之貯運，不在有無比較，鐵路以歷史較長，車輛性質亦異，其修車從來甚為負責，并未聞各廠以保管數量之比較，而後工作效率率始見增高，各廠修車均有統計，車輛損壞情形亦有報告，工作成績，不難清查。值此抗戰之時，運輸重要，盡人皆知，外界車輛，尚能盡力趕修，何況同為一局之車輛，豈必撥歸本廠管轄，而後始能盡心修理。再則司機所行路線，未必只為一日，始可記憶清楚，其發生事變，原因於路途不熟者甚少。倘精神強健，注意其中，則絕少事變，本路安南站外，有連繼之之字拐二十四，其路線之險惡，久為一般所稱道。但該處則甚少事變發生。譬諸溺水，多為知泳者。忽忽為事變之主因，此不易之論也。基上所述，是公路之調度，仍以集中為宜，觀於各路將車輛分段者，難於調整返段，當更瞭然。

惟是所謂集中者，并非如鐵路之調度辦法。鐵路電訊靈敏，故能臂指相使，居中指

揮。公路之最迅速電訊辦法，為無線電報，不特往返拍發遷延時日，且費用較巨，勢不能於各站普遍設置。補救辦法：(一)宜於各重要車站派委調度人員，負責支配到站車輛，並轉報需車情形。(二)負責調度者，應將運輸計劃，定期公布，並將車輛各種運輸之性質而支配之，俾各主要站負責人員，可以知所指揮。(三)調度組織必須超然。而後始可以負責辦理，否則難免受組織上之關係，而影響及於調度意見。(四)表報統計，為調度之主要參考，鐵路之表格，不能盡宜於公路，良以事實既殊，辦法自異，倘不悉心籌劃，則彼此系統不清，格式不合，必致數字不確，情況難明，倘何有於調度。

## 本路客貨運價改訂說明

錢煒蔭

運價之廉昂，直接關係整個營業收入，與一般人民担負，間接實涵有調劑金融及平衡物價之意義，是以關於運價之釐訂實非一時一言所可確定，願局成立倉促，環境又多變遷，對於運價一項，自不得不隨之變更。茲將一年來一再改訂經過情形，略述梗概，

△附表一

用資檢討。本局產生於抗戰之後，中央以西南交通重要，將湘、黔、滇、川、桂五省幹路劃歸本局統一管理，而各省支線，則仍由各省經營。自二十七年四月本局陸續接管各路線通車營業後，為避免與各省公路局發生營業上之競爭及誤會起見，所有各線之客貨運價，均一仍舊貫，但各線原定基本運率，高低不一，如綦江至獨山，平彝至見縣，所訂運價為最高，綦江至海棠溪，平彝至昆明次之，見縣至長沙，獨山至柳州為最低，(見附表一)初因限於環境，格於情勢，一時無法調整，直至二十八年一月始有第一次統一運價之改訂。

### 客貨基本運價表

普通客票		行李		包裹	
起訖地點	運價(每公里)	起訖地點	運價(每五公斤)	起訖地點	運價(每一公斤每公里)
長沙至見縣	0.33	見縣至平彝	0.07	見縣至平彝	0.04
見縣至平彝	0.40	海棠溪至綦江	0.15	海棠溪至綦江	0.04
		平彝至獨山	0.17	平彝至獨山	0.04
		獨山至昆明	0.17	獨山至昆明	0.04

西南公路 (業務專號)

西南公路 (業務專號)

貨物等別	起訖地點	計算類別		
		不滿	整車	整車制
貨物	起訖地點	起碼每十斤	超過每十斤	每公噸
		元	元	元
貨物	一 等 品	獨山至長沙	0017	0017
		長沙至獨山	0017	0017
		獨山至長沙至長沙	0017	0017
		長沙至獨山至獨山	0017	0017
		獨山至長沙至長沙	0017	0017
		長沙至獨山至獨山	0017	0017
		獨山至長沙至長沙	0017	0017
		長沙至獨山至獨山	0017	0017
		獨山至長沙至長沙	0017	0017
		長沙至獨山至獨山	0017	0017
		獨山至長沙至長沙	0017	0017
		長沙至獨山至獨山	0017	0017
貨物	二 等 品	獨山至長沙	0017	0017
		長沙至獨山	0017	0017
		獨山至長沙至長沙	0017	0017
		長沙至獨山至獨山	0017	0017
		獨山至長沙至長沙	0017	0017
		長沙至獨山至獨山	0017	0017
		獨山至長沙至長沙	0017	0017
		長沙至獨山至獨山	0017	0017
		獨山至長沙至長沙	0017	0017
		長沙至獨山至獨山	0017	0017
		獨山至長沙至長沙	0017	0017
		長沙至獨山至獨山	0017	0017
貨物	三 等 品	獨山至長沙	0017	0017
		長沙至獨山	0017	0017
		獨山至長沙至長沙	0017	0017
		長沙至獨山至獨山	0017	0017
		獨山至長沙至長沙	0017	0017
		長沙至獨山至獨山	0017	0017
		獨山至長沙至長沙	0017	0017
		長沙至獨山至獨山	0017	0017
		獨山至長沙至長沙	0017	0017
		長沙至獨山至獨山	0017	0017
		獨山至長沙至長沙	0017	0017
		長沙至獨山至獨山	0017	0017

當粵漢淪陷之後，戰況日趨緊張，同時因外匯之暴漲，物資來源之困難，配件燃料價格之日增，以及本局管理範圍之擴大，人事經費支出之浩繁，種種原因，倘不增高運費，實不足以維持成本，幾經籌謀，為劃一全局各路運費並便利客商起見，經將各路原訂客貨運費，不分省別一律平均予以提增二成，客運部份，行李及包裹運費，比照不滿整車之一等貨收費，並將從前之以一

公斤為起碼單位者，改按五公斤為單位。貨運部份不滿整車與整車兩種，不滿整車貨物之一二三等運費以100%，90%，80%為遞減級數，整車則按不滿整車之一等貨依次遞減100%，90%，80%（見附表二），呈奉 大部核准自二十八年一月一日起施行，本局之基本運率，至此始歸劃一。



●客貨基本運價表

區分	類別	計算標準	基本運(價)率					說明	
			元	角	分	釐	毫		
客	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	不滿整車	一等品					6	0	
		二等品					5	4	
		三等品						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		

△附表二

上項改訂運價，實施甫及三月，而本局運輸成本，又不得不隨一般物料之激增，重新予以改訂。良以受外匯及物價高漲之影響，運輸成本每公噸竟增至六角之鉅，倘不急圖補救，則每月虧損常達四十萬元，而今後成本有增無已，更在意中，為兼籌並顧起見，爰又於本年四月一日及十六日，分別將客貨運率作第二次之改訂，即根據目前噸公里成本六角之標準，作為二等貨物之基本運率，以百分之十為增減之基點，其不滿整車，亦按整車運率增進百分之十；客運部份，除將普通客票及行李包裹等運價略予提高外，因本局車輛不敷，並將原有之普通及加快包裹兩種運費辦法劃一，不分普快，以符實際。(見附表三)

△附表二

▲客貨基本運價表

區分	類別	計算標準	基本運(價)率					說明
			元	角	分	釐	毫	
客	客票	每客座每公里			5	0	0	
	行李	每五公斤每公里				8	5	
貨	包裹	每五公斤每公里				8	5	

貨 車	客			貨		
	一等品	二等品	三等品	一等品	二等品	三等品
每十公斤每公里						
每十公斤每公里						
每公噸每公里						
每公噸每公里						
每公噸每公里						

以上為本局兩次改訂運費之大略情形。他如邇來進出口貨物之不平衡，應如何減輕及獎勵，出口貨物之担負，以及如何避免或減少回空車輛之虛耗等等，均屬當前亟待研討之問題。拋磚引玉，實有望於同人。

▲國家至上民族至上。  
 ▲軍事第一勝利第一。  
 ▲意志集中力量集中。

## 本局客貨運輸之現狀

章宗培

本局應抗戰需要而產生，在籌備未竣，甫經接收各省幹線後，即屆後方運輸緊張之時；以限於時間及財力，設備既未臻完善，車輛更供不應求，一切未能盡壓人意，責備自所難免；但統計過去客貨運輸數量，已打破國內公路運輸紀錄。近數月來，以前方軍事之勝利，後方秩序之回復，所有機關暨公用器材之遷移，以及難民之運輸，雖不如廣州淪陷，武漢撤退時搶運之頻繁緊張；然西南各省，已為後方交通之重心，本局客貨運輸，仍屬有增無減，營業前途，實未可限量。茲將客貨運輸現狀，分述如次：

### (甲) 客運

近以後方秩序漸次回復，本局又為積極疏運旅客起見，利用公私機關車輛及商車之餘座附搭乘客，故待車者，已不如以前之擁擠；同時乘坐本局客貨混合車及附搭貨車餘座者，亦不乏人。本年截至四月底止，各路平均每日載運人數，約一千七百八十八人，收入進款約一萬二千七百六十三元，此僅特現有少數車輛之周轉，而有此成績；如車輛供給充足，則運輸量常在數倍以上，例如四月二十五日，貴陽站因利用大批外界車輛，儘量售票，是日計收票款八千餘元，故車輛一經充實，僅以該站而言，每日客運收入，當可達萬元之鉅。至於旅客往來動向，仍以由湘桂滇入川者為多，赴湘桂者，則較前增加，往滇者略形減少。

(乙) 貨運

西南各省貨物運輸，向以運進多於運出，邇來更甚，由川黔駛入湘桂滇之車輛，每感無貨招攬，本局車運情形，雖不盡如此；但赴湘車輛，能利用者極少；往往則因本國海口斷絕，更難免空駛；惟入滇則因承運貿易委員會等出口貨物，以自有車輛不敷支配，不得不交商車代運，以免延誤出口。至各處進口貨物，現時急待起運者，已在萬噸以上，此後源源而來，為數必更可觀；惜本局車輛缺乏，新購進之車輛，又以借款關係，均已指定用途

，無法調撥，以致本局對於商貨運輸殊少；而自用之汽油，除固定租用江南汽車公司柴油車二十輛常川運輸外，必要時恆高價雇用商車代運，此不僅蒙受重大損失，而營運營業，坐失良機，實堪惋惜。至於最近進出口貨物路線，多數由昆明中轉；但滇越鐵路運輸量有限，現已有滯積之虞，由鎮南關出入，則仍暢通無阻，以後貨運，似可分駛該線，以資調整。

本局客貨運輸現狀，已如上述，茲再將本年一月至四月運輸概況，列表於後，以供參考。

▲本局二十八年一月至四月運輸概況表▲

月份	客				貨				其他	
	人數	延人公里	行李重量包數	運費	重量	延噸公里	運費	其他運費	運費	共計
一月	55,310	1,018,104,854.489	259,182	444,340.58	671,306	388,979.976	177,836.26	113,379.53	735,650.37	
二月	44,658	625,652,194	242,230	324,012.40	1,112,019	631,790.219	296,641.69	138,617.42	759,271.51	
三月	55,374	589,836,895.1	282,446	381,184.84	1,857,731	981,020.478	493,657.48	194,757.62	1,069,559.94	
四月	49,480	512,719,358	290,903	382,067.13	1,769,463	1,793,108.404	598,271.56	325,065.01	1,305,403.72	
共計	204,822	2,724,325,739.970	1,074,761	1,531,604.95	5,410,519	3,734,699.077	1,566,507.01	771,813.58	3,269,925.54	

## 檢查站地點之選擇及其任務

胡希顯

年來公路交通建設，日趨發達，車輛往來，日臻繁複，各公路管理機關，對於交通管理的工作，莫不力求適當與縝密。自全國公路交通委員會規定汽車互通，發給汽車牌照及司機執照，以及征收通行費等項章則後，爲使此項工作，便於執行起見，於是交通管理部份之組織，以專責成，在本局組織則有交通股之設置，惟是內部雖有此種組織，對於外段管理工作，是否能夠切實執行，鞭長莫及，無由查考，因此不得不就所管轄之公路上，分立機關，以爲之助，此「檢查站」之所由設置也。檢查站，負執行之責，則其工作之重要，自與普通站不能相提並論，故交通管理工作的辦理，是否良好，胥視檢查站之能否努力爲斷，茲將應行注意之點略述如後：

### 一、檢查站地點之選擇：

公路機關之有檢查站，猶如稅局之有國卡，所有往來車輛，

無論其行駛距離之遠近，務使不能超越此種國卡爲原則，故設置地點，當以擇各該公路之「終點」或「叉道」，或一重要隘口，爲設立之標準。蓋設站過少，難免被檢查者有所走漏，過多，又恐不勝其煩，根據上列地點設站，大可收事半功倍之效。再就事實而言，此項檢查站，除必要地點，應另行籌設外，其餘儘可就原有車站指定爲檢查站，派員担任此項工作，以節開支。

### 二、檢查站所負之任務：

檢查站之主要工作，厥爲管理車輛通行事宜，根據交委會及公路機關本身規定之各項章則，確定檢查站應執行之工作，爲車輛牌照之取締，司機執照之查驗，汽車通行費之稽核，以及客貨運輸錯誤之糾正，暨一切違章事項之檢舉等。就車輛牌照而言：依照車輛通行條件，凡未領掛牌照之車輛，一概不准行駛公路，蓋一

方面寓統制之意，另一方面爲免有侵佔專營路線營業之弊，要知汽車在路行駛，有無牌照，主管部份，不克隨時查察，非藉檢查站之執行不爲功；同時在公路管理機關方面，可審知該路段運輸之密度及營業之統計，俾於必要時，得謀補救與統籌之策。就司機執照而言：檢查司機是否領有或帶有執照，所以證明司機之身份，藉以策行車之安全。就征收汽車通行費而言：通行費爲公路管理機關主要收入之一，養路費用，賴以挹注，專營機關有征之收權利，往來車輛有繳費之義務，欲免漏指，端賴檢查站之嚴密稽查。他如公路管理機關之經常客貨運輸，對於章則及手續方面，有無錯誤，亦有糾正之必要，倘就各站普遍施以檢查，則商旅將不勝其煩，是檢查站一方面既可糾正車站錯誤，另一方面復能考核車站辦事成績，而一切違章情事，更可藉此檢舉，以期整飭。

檢查站之任務，既如上述，可知檢查站工作甚爲重要，欲求管理工作趨於正軌，則檢查站之設立，在公路管理機關中，實屬刻不容緩之圖。

# 本局無線電台概況

龍至公

本局負後方交通重任，路線分跨五省，總長幾達四千里，在範圍如此廣闊，路線如此綿長之交通機構下，欲謀指揮靈活，調度迅速，俾一切工作均能爭取時間，增加速度，當惟電訊是賴。本局成立以來，即致力於電訊設備之充實，復以有線電訊之設備，須受人力物力及時間限制，故決定首先完成無線電通訊網，次及有線電訊。茲將工作進行狀況表示於後，以告關心後方交通者。

## 交通部西南公路運輸管理局無線電台設備進行狀況表

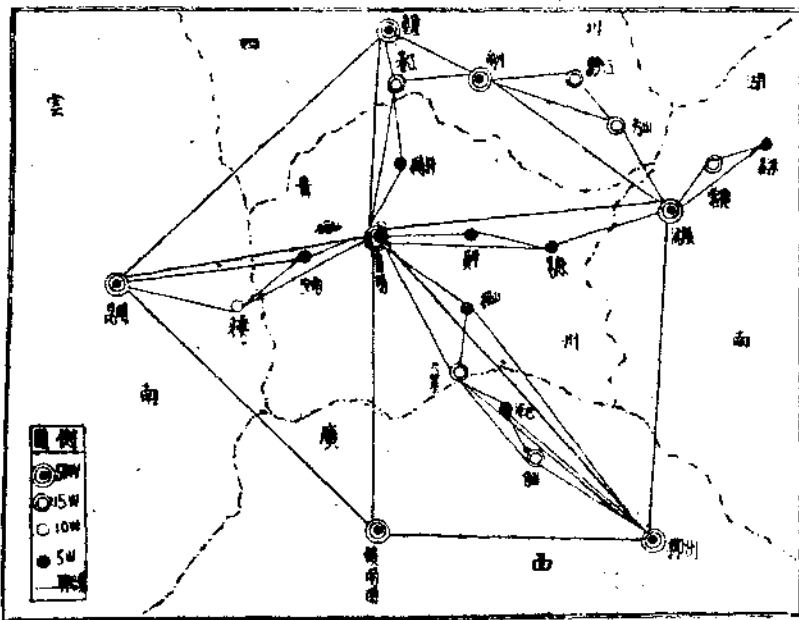
電台名稱	地點	呼號	波長	電源	電力	成立年月	附記
第一電台 貴陽	貴陽	XNS1	45	汽油發電機	50W	二十七年四月	採用搖控制50W電機三部
第二電台 沅陵	沅陵	XNS2	45	同右	50W	二十七年一月	原在沙長二十七年十一月移
第三電台 貴陽	貴陽	XNS3	45	同右	50W	二十七年一月	原在漢口二十七年十月遷衡陽十二月移貴陽二十八年一月歸併第一台
第四電台 重慶	重慶	XNS4	45	同右	50W	二十七年一月	前西南各省公路聯運委員會移交原機

西南公路 (業務專號)

電台名稱	地點	呼號	波長	電源	電力	成立年月	附記
第五電台 昆明	昆明	XNS5	45	汽油發電機	50W	二十七年三月	原在三渡水二十七年五月移
第六電台 柳州	柳州	XNS6	45	同右	50W	二十七年六月	
第七電台 南川	南川	XNS7	45	同右	50W	二十八年一月	
第八電台 六寨	六寨	XNS8	45	同右	15W	二十七年十二月	電機係由重慶電台換
第九電台 長沙	長沙	XSW1	45	乾電	5W	二十七年二月	原在沅陵二十七年十一月移益陽
第十電台 昆縣	昆縣	XSW2	45	同右	5W	二十七年二月	
第十一電台 黃平	黃平	XSW3	45	同右	5W	二十七年一月	
第十二電台 桐梓	桐梓	XSW4	45	同右	5W	二十七年二月	原在遵義二十七年三月移桐梓
第十三電台 宜山	宜山	XSW5	45	手電機	15W	二十七年十月	
第十四電台 安南	安南	XSW6	45	乾電	5W	二十七年二月	原在永甯二十七年六月移安南
第十五電台 平彝	平彝	XSW7	45	同右	10W	二十七年九月	

電第 台二十三 秀山	電第 台二十二 黔江	電第 台二十一 廣州灣	電第 台二十 綦江	電第 台十九 常德	電第 台十八 鎮南關	電第 台十七 河池	電第 台十六 獨山
XSwG	XSwF	XSwE	XSwD	XSwB	XSwA	XSw9	XSw8
45	45	45	45	45	45	45	45
同 右	同 右	同 右	同 右	手 搖 發 電 機	汽 油 發 電 機	同 右	乾 電
15W	15W	15W	15W	15W	50W	5W	5W
廿 七 年 十 二 月	廿 七 年 十 二 月	廿 七 年 十 一 月	廿 七 年 九 月	廿 七 年 四 月	廿 八 年 二 月	廿 七 年 二 月	廿 七 年 三 月
		十八年二月撤銷	原在三渡水二十八 年十二月移龍里旋 移綦江	湖南公路局移原在 沅陵係因使用年久 機件損壞通報困難 二十七年綦江九月 改用15W電機		原在松坎二十七年 六月移河池	原在桃源廿七年六 月移獨山

照上表所示，可知本局無線電訊設備進展情形，更可了解本局推進業務工作艱鉅狀況之一斑，蓋電信設備所以切合需要為整個工作之進行作前奏也。茲再將本局截至二十八年五月底止已完



交通部西南公路運輸管理局無線電台通訊網聯絡圖

考查本局電務同仁過去工作成績，不僅擔任調度行車，傳遞政令任務，且担任本局對外界相互間的電訊聯絡，尤其在前方張緊，工作困難之際，負責同仁恆能以沉着果毅之精神，完成其最後之使命。現川滇東段，已奉命劃歸本路管理，電信設備，正待完成，今後工作將更冗繁，吾人責任亦愈加重，願共同作進一步之努力。

# 本路長途電訊網之設計

陳秉鈞

## 一·引言

本局所轄路線幾達四千里，電話設備，僅長晃段，及渝筑段川境原有之單根鐵線電話，其他各段，尙付缺如。最初計劃，於各段架設單線電話。惟因通話距離短促，雜聲干擾，不足以應需求。乃又計劃採用無線電話，作遠程通話，而以單線電話輔之。願以無線電話台不能普遍裝設，且西南各省之氣候不常，天電干擾殊甚。於是改用雙根鐵線式，並於相當距離，設幫電話（Repeater Station）若干所，俾遠程通話，仍有適當之音量。

長途電話，可分兩類，一為管理局與各段辦事處之遠程通話，一為各站且通行車消息之短程通話。遠程通話用主電路（Main Circuit）設幫電話。沿途僅備站裝置交換機。短程通話裝轉電線圈（Repeating Coil）用幻電路（Phantom Circuit），以地作回路（Earth return）。各站裝分線器，以備轉接。

## 二·線路設計

線路建築長度，茲分段述之。

**渝筑段** 總長四八八公里，原有26·公釐徑鍍鋅鐵線一條。添放單線五〇〇公里，抽換新桿九〇公里。  
**平昆段** 總長二三七公里，自立桿木，架雙線。  
**晃平段** 總長八一五公里，約立桿七〇公里，借桿七五〇公里。

西南公路（業務專號）

放雙線。

**筑柳段** 總長六三二公里，約立桿一〇公里，借桿六二二公里，放雙線。

**川滇東段** 總長八〇三公里，內二七八公里，已有單線，約立桿五五五公里（二七八公里內，換十分之一新桿）。添放單線二七八公里，雙綫五二五公里。

**長晃段** 渝筑段 暫用單線，維持現狀。  
 線路建築法，依部規定程式，列表如左：

項目	說明
桿木	10·5公分徑·5公尺長杉木桿
線條	2·6公厘徑鍍鋅鐵線一對
隔電子	二號彎腳式
桿間距離	50公尺
最高彎腳距桿頂之距離	23公尺
彎腳距離	35公分
埋桿深度	1·4公尺

裝拉線數	彎曲處裝單方拉線，直線路，每十桿裝雙方拉線
交叉桿之距離	400公尺裝交叉
裝試線夾數	每20公里裝試線夾
裝地線數	每十桿裝一根

### 三。線路恆數之計算

下列計算，以週率  $f = 796.4 \text{ cycles/sec.}$  為標準。  
線路半徑  $a = .132 \text{ Cm.}$

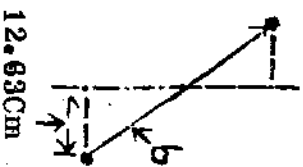
$$\text{距離 } B = 2 \times \sqrt{\left(\frac{32}{2}\right)^2 + 12.63^2} = 43.3 \text{ Cm.}$$

有效感應率 (Effective Inductance)  $L$

$$= .281 \text{ Log } \frac{b}{a} + K^2 (.030 \mu) \text{ uh/ft}$$

上式中  $K^2$  係恆數，本計算應為 .68,  $\mu = \text{Permeability}$ , 依週率與電流而變，平均為 125。

$$\begin{aligned} \therefore L &= .281 \text{ Log } \frac{49.3}{.132} + .68 \times .030 \times 125 \\ &= 3.26 \text{ uh/ft} \\ &= 0107 \text{ h/km.} \end{aligned}$$



凝電量 (Capacity)  $C = \frac{9.680}{\text{Log } 10 \frac{b}{a}}$

$$= 1.46 \mu\text{f/ft} = 4.800 \mu\text{f/km}$$

有效電阻 (Effective Resistance)  $R^2 = kR \text{ ohms/km}$   
 $k$  為恆數，本計算應為 1.75,  $R$  為直流電阻，等於 46 ohms/Km

$$\therefore R^2 = 1.75 \times 46 = 80.6 \text{ ohms/Km.}$$

漏電率 (Leakance) 之值甚微，作為零計。  
耗損恆數 (Attenuation Constant)

$$\begin{aligned} A &= \sqrt{\frac{C \omega}{2} \sqrt{R^2 + 2 \omega L}} - \frac{LC \omega^2}{2} \\ &= \sqrt{\frac{24 \times 10^{-6}}{2} \sqrt{80.6^2 + 52.5^2}} - 52.5 \end{aligned}$$

$$= 23.1 \times 10^{-3} \text{ nepier} = .24 \text{ db.}$$

特性阻抗 (Characteristic Impedance)

$$\begin{aligned} Z_0 &= \sqrt{\frac{R + j \omega L}{G + j \omega C}} \\ &= \sqrt{\frac{80.6 + j 52.5}{j 24 \times 10^{-6}}} \\ &= 2000 / 28^\circ 30' \end{aligned}$$



#### 四·機械設計

耗損係數 (Attenuation Constant)，已計算為  $0.2db/Km$ 。幫電站之增高約為  $20db$ ，則每百公里應設幫電站一所。幫電站及交換所之設備，力求簡單，以資節省。其地裝置，如第二節所述，各線之幫電站及交換所分配如左：

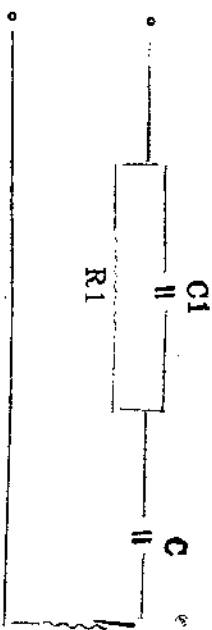
線別	幫電站	交換所	備考
渝筑	四	五	重慶管理局及車站交換所均在渝筑線
筑昆	五	四	露益交換所列在昆筑線
馬昆	二	二	馬場坪至昆縣
筑柳	五	四	馬場坪幫電站列在筑柳線
川滇	七	三	
共計	二三	一八	

#### 五·幫電機平衡綫網

(Repeater Balancing network) 之設計

平衡綫網，應根據實測之線路阻抗數值，而計算其組合，在綫路未建築前，姑以恆數計算，以作參考。平衡綫網之組合為：

西南公路 (業務專號)



在  $F_a = 1000$  Cycles / Sec,

特性阻抗  $Z_a = R_a - j \times a$

$$= 2670 - j825$$

在  $F_b = 2000$  cycles / sec,

$Z_b = R_d - j \times b$

$$= 2310 - j635$$

$$\therefore R_1 = \frac{R_a - R_b}{1 + \frac{R_a - R_b}{\omega_b^2 \times b - \omega_a^2 \times a}}$$

$$= \frac{1,085 \text{ ohms.}}{1 + \frac{R_a - R_b}{\omega_b^2 \times b - \omega_a^2 \times a}}$$

$$C_1 = \frac{R_a - R_b}{r_1 (\omega_b^2 \times b - \omega_a^2 \times a)}$$

$$= 0, 118 \mu f.$$

$$r = R_a - \frac{r_1}{1 + \omega_a^2 r_1^2 C_1^2}$$

$$= 2,010 \text{ Ohms.}$$

$$\begin{array}{r}
 C \\
 \hline
 1 \\
 \hline
 1 \quad 2C \quad 1C^2 \quad 2C^2 \\
 \hline
 3 \quad 3C \quad 3C^2 \\
 \hline
 1 \times 1 \quad 1 \times 2C \quad 1 \times 3C^2 \\
 \hline
 \hline
 = 0.545 \text{ uf.}
 \end{array}$$

線路材料及機件，除桿木外，均仰給於歐美。邇來料價奇昂，且有增漲。約計之，概算總數為九三〇，〇〇〇元，內包括材料費八六〇，〇〇〇元，工費六七，〇〇〇元。

### 六·結 論

長途電話，均用銅線，以其料損小，而通話距離遠，惟銅線價昂，以本局路線之長，實為財力所不許，故採用鐵線。鐵線之耗損極數五倍於同徑之銅線，增設幫電站，足以抵償之，惟維持費則須增多。本篇所述，僅為設計之概要，他如幫電站之裝置等，以限於篇幅，概未論及，現在電話材料已在港訂購，如能於二個月內運到，則一年之後，即可全線通話。屆時管理局可直接指揮各段，裨益路政，當非淺鮮也。

## 本局車輛動態說明

熊天培

本局車輛依最近之統計，除損壞重大不堪行駛業經報廢者不計外，現有客車一九六輛，貨車二〇五輛，公務車十一輛，濟車六輛，此外貸款所購之貨車共有二二三輛，車輛總數已達六三三輛。

查本局營業路線經湘黔川滇桂五省，總長近四千公里，所有車輛，除各機關調用及本局公務救濟各項車輛，實際營業之車輛尚有五五〇輛，若能依普通行駛率百分之八十計算，行駛之車輛，平均應在四百四十輛以上，但依最近統計數字觀之，車輛運行之效率甚微，已屬無可諱言。際茲抗戰緊張，後方運輸，尤關重要，應如何增加車輛，提高運行效率，以應付此非常時期之後方交通，誠為目前切要之問題，爰將本局最近四月份車輛動態情形，撮要述之，以供本局同仁之參考。

#### 一·各機關用車

各機關向本局長期徵調借用之車輛，共為貨車四十一輛。1, 後方勤務部調駛各戰區應徵車二十輛。2, 各使館調用一輛。3, 大部輸運柳淪間電料車四輛。4, 大部訓練所調用二輛。5, 公路總管理處調用一輛。6, 四省電政特派員辦事處接收五輛。7, 滇緬路局調用農本局貸款車八輛。

上項車輛，多不在本路行駛，情況不明，行車狀態無法統計。

### 二一·長期公務用車

本局各附屬機關，有因執行公務，必須使用車輛，除短期使用臨時調派者外，計長期用車，有客車一輛，貨車二十二輛，計長車十一輛，救濟車六輛。1，川滇東路調用工程車計貨車四輛。2，長昆段改善工程處調用工程車計貨車三輛。3，盤江橋工處調用工程車計貨車一輛。4，機務科調用材料車計貨車二輛。5，業務人員訓練所調用教練車計貨車十輛。6，車身製造廠調用材料車計客車一輛（底盤）貨車二輛。7，長昆段用公務車二輛救濟車四輛（內一輛未出廠）8，昆平段用公務車三輛救濟車一輛。9，平昆段用公務車二輛。10，渝筑段用公務車二輛。11，渝柳段用公務車二輛救濟車一輛。上項車輛，均係公用，行止不定，行車狀態無法統計。

### 二二·運油用車

本局自用之油料，向係由柳州轉運，並指定專車運送，自廣州失陷以後，此項油料運輸，則改由昆明轉運各站，最近因車輛增加，油料需要，倍於往昔，原定以專車運油辦法，週轉遲緩，不足以供需要，現已不加限制，悉視其需要情形，儘先調用；各段油車行駛狀態如下表：

二十八年四月份昆明站開出油車統計

日期	至站	曲靖	平彝	盤縣	安南	安順	關崇場	貴陽	計合	附註
1	1	1		1					3	二、本表所列數字係本局車輛運送數量商車運油概不在內 一、本表根據行車電報統計概係約數
2					2				2	
3				1					1	
4										
5			1				3		4	
6	1	1	2				1		5	
7										
8										
9							1		1	
10										
11				1					1	
12										
13	1				1	1	1		4	
14		1							1	
15		1	1		1				3	
16										
17										
18	1	1							2	
19	1	1			1				3	
20				1					1	
21										
22										
23	1		1						2	
24				1	1				2	
25		1							1	
26	1								1	
27										
28										
29		1	1	1	1				4	
30	1		1	1	1				4	
合計		8	8	7	7	8	1	6	45	

## 二十八年四月份貴陽站開出油車統計

日期	至站	馬場坪	黃平	鎮遠	烏江	桐梓	松坎	兼江	海晏溪	南川	合計	附記
1												
2				1			1			1	3	
3		1									1	
4			1		1	1	2	1			6	
5					1			1			2	
6			1		1	1					3	
7							1		1		2	
8					1					1	2	
9					1	1					2	
10					1	1	1				3	
11		1			1	1		1			4	
12				1	1						2	
13				1	1					1	3	
14						1					1	
15			1					1	1		3	
16		1		1	1						3	
17		1		1		1		1			4	
18					1					2	3	
19		1				1			2		4	
20								1			1	
21			1	1							2	
22		2						1			3	
23												
24										1	1	
25		1	1	1	1	1					5	
26												
27						1					1	
28												
29												
30										1	1	
合計		8	5	7	12	10	5	7	4	7	65	

西南公路 (業務單號)

三六

### 本局營業表報使用

淺說

鄒平伯

一、營業表報的範圍：營業表報為本局對於車站一切營業上之票據報表簿冊等之總稱，在鐵路方面，早有車站帳目則例及站帳格式頒行，公路當無類似之統一則例和格式，及本文不稱公路車站帳格式，以重體制。作者動機僅欲與本局站外同仁有所商榷，故甯以近視眼光及在局言局之狹隘見解加以述敘，至於一般的理論與成文則例及格式之頒行，將拜讀於統一公路會計諸公之大作。

二、使用營業表報應注意法規和法令：法規和法令為各級員工工作之典範，表報之設計原以此典範為背景，前者為體，而後者為用，明乎此方能因事利用，否則必至臨事茫然，錯誤百出，反以為累，以故載客通則，運貨通則，載客附則，運貨附則，貨物分等表，以及各項業務法令，如運輸手續之處理，特價專價之通知，付費方法之約定，在在與使用表報有不可分之關係，務須隨時留意，仔細參考。

廿八年四月份宜山站開出油車統計

日期	至站	河池	六寨	獨山	合計	附記
1						
2						
3				1	1	
4						
5		1			1	
6				1	1	
7				1	1	
8						
9				1	1	
10						
11						
12				1	1	
13		1			1	
14			1	1	2	
15						
16						
17						
18		1			1	
19						
20				1	1	
21						
22						
23						
24		1			1	
25						
26			1		1	
27						
28						
29				1	1	
30						
計合		4	2	8	14	

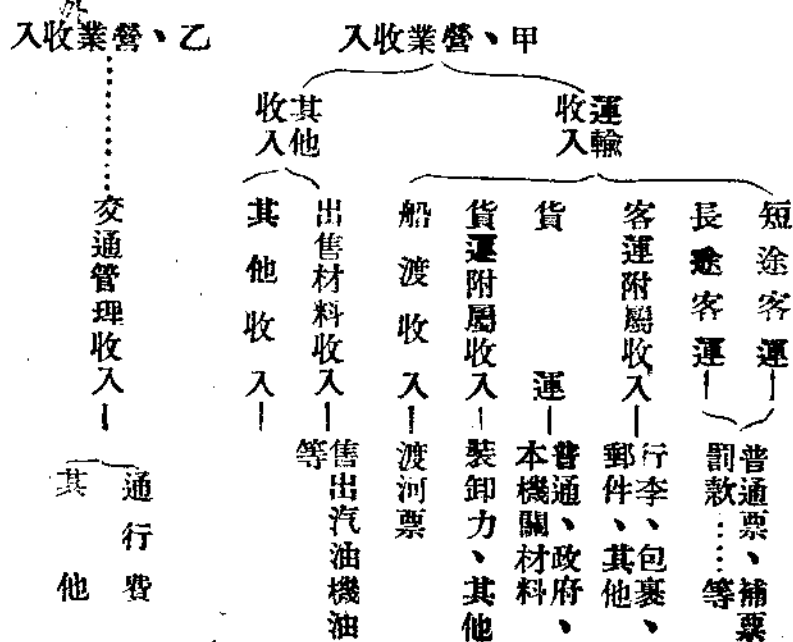
四·營業用車

本局所有車輛，除上述各項用車外，均分配各段行駛，供營業之用，其中貸款所購之貨車，以分別載運各貸款機關之貨物為原則，茲先就各項車輛行駛狀況述之：

(1) 本局自購及買委會貸款車輛：本局自購之客貨車輛，連同貿易委員會貸款所購之貨車九十輛，共有客車一九六輛，貨車二九五輛，除各機關及公務用車共客車一輛貨車五十五輛外，現在各段行駛者，計客車一九五輛，貨車二四〇輛，每日平均行駛有客車六十輛，約佔百分之三十四；貨車九十八輛，約佔百分之三十七；行車狀態如左表，

西南公路 (業務專號)

三、使用營業表報應明瞭業務情形：表報為處理業務紀錄業務的工具，故對於業務的範圍應能明瞭，以收利器善事之效。茲根據統一公路會計科目表示如下：(以本局現有業務之與車站有關者為限。)



## 二十八年四月份本局客車行車統計

日期	長		昆		平		昆		滇		滇		滇		滇		計		附註
	行駛	停修	行駛	停修	行駛	停修	行駛	停修	行駛	停修	行駛	停修	行駛	停修	行駛	停修	行駛	停修	
1	18	57	8	10	3	7	11	17	12	23	2	3	54	117					
2	20	55	9	13	1	7	12	15	11	23	2	3	55	116					
3	19	56	9	11	3	6	14	14	13	21	3	2	61	110					
4	19	58	8	13	3	5	14	12	10	25	2	4	58	115					
5	20	55	10	13	1	7	14	12	7	26	2	4	54	117					
6	20	55	11	13	1	7	15	9	9	24	2	4	59	112					
7	15	60	9	16	2	7	10	13	10	23	3	3	49	122					
8	17	58	10	12	3	8	13	11	11	23	2	3	56	115					
9	20	55	11	11	2	9	12	12	12	22	3	2	60	111					
10	24	51	10	13	3	8	13	11	11	22	2	3	63	108					
11	19	56	9	12	4	8	12	13	10	23	2	3	56	115					
12	21	54	9	12	3	6	14	11	8	25	3	2	58	113					
13	20	55	11	12	2	9	14	12	10	23	2	2	60	113	增新車2				
14	21	54	9	13	2	9	14	13	15	18	3	2	64	109					
15	21	54	9	14	4	7	15	10	13	21	3		65	108					
16	20	55	7	15	4	8	13	12	12	22	2	3	58	115					
17	17	58	6	14	2	10	10	16	12	23	2	3	49	124					
18	15	60	7	14	1	10	11	15	14	21	4	1	52	121					
19	16	59	9	13	1	9	13	13	14	21	3	2	56	117					
20	16	59	5	14	2	9	15	13	19	23	3	2	60	120	增新車7				
21	18	56	7	14	3	8	19	8	21	24	2	3	71	113	增新車3				
22	17	57	9	13	4	7	19	8	24	23	2	3	75	111	增新車3				
23	14	60	9	17	3	8	15	13	21	23	2	3	64	124	增新車2				
24	19	53	9	17	4	8	13	14	21	24	3	2	69	120	增新車1				
25	16	58	8	18	5	7	16	13	20	25	3	2	68	123	增新車2				
26	15	59	10	17	5	7	17	13	19	27	2	3	68	126	增新車3				
27	5	70	10	14	4	7	19	13	22	26	1	4	61	134	增新車1				
28	5	70	8	18	4	8	17	17	16	27	2	3	52	143					
29	12	63	9	15	5	8	22	15	18	23	1	4	67	128					
30	13	62	10	17	3	9	21	16	16	23	1	4	64	131					
合計	612	1732	265	418	87	236	438	384	431	697	70	84	1803	3551					
平均數	17.7	57.7	8.8	13.9	2.9	7.9	14.6	12.8	14.4	23.2	2.3	2.8	60.1	118.4					
百分比	23弱	77強	39弱	61強	27弱	73強	53強	47弱	38強	62弱	45強	55弱	34弱	68強					

西 南 公 路 (業務專號)

上列營業進款會計科目，為業務發生所得之結果，自每一業務發生起，須經過簽發票據，編造表報，登記簿冊，處理業務之必經過程，因業務而使用相當之票據書表，歸納相當之報告，皆為使用營業表報之手續。

四、營業表報為編造統計結算賬目之惟一根據：檢查運輸之盈虛消長，作比量之大概觀察，為施政之參考準備，實為各項客貨統計是賴，而此項統計材料之集搜，在不增加站務人員工作因便取材之原則下，充分利用營業表報抉剔材料；至進款帳冊之編造，進款科目之區分，記帳業務之清算，皆以營業表報為惟一根據。

五、使用營業表報應注意造報時間：營業表報之功用，已略如上述，而担任此項工作人員，自車站以至管理局動輒以數十百千計，如能以同一迅速確實的動作，齊驅並進，任務自易如期完成，但延誤報單，幾為一部份人員之通病，以致因表報不能如期收齊而使一部份工作停滯，甚至全盤帳目，受其影響而遷延積壓，在粗心的人看來，延誤表報數小時，一日以至二三日，其責任或甚有限，但如能了解一髮之細牽動全身的道理，則此種錯誤觀念不難消除。

廿八年四月份本局貨車及賀委會貸款貨車行車統計

日期	昆		平		昆		滇		柳		元		合		附註
	行駛	停修	行駛	停修	行駛	停修	行駛	停修	行駛	停修	行駛	停修	行駛	停修	
1	3	34	31	60	8	11	26	24	17	26	5	4	90	159	
2	8	29	20	64	11	11	23	27	20	27	4	5	88	163	
3	8	31	14	69	9	15	23	27	21	26	3	5	76	173	
4	7	31	13	62	8	17	31	24	23	25	4	4	86	163	
5	9	30	14	55	3	22	35	23	26	24	6	2	93	156	
6	8	30	14	53	13	14	38	21	27	23	3	5	103	146	
7	8	30	19	57	4	16	29	27	30	20	6	3	96	153	
8	12	26	22	57	3	16	28	27	30	19	4	5	99	150	
9	14	24	19	57	5	16	37	22	24	22	5	4	104	145	
10	10	28	13	64	6	17	31	25	23	23	4	5	87	162	
11	9	30	13	63	6	16	28	25	26	23	3	6	85	163	減調用1
12	12	27	11	65	4	19	34	16	29	22	4	5	94	154	
13	12	27	14	63	10	13	32	17	28	23	5	4	101	147	
14	17	22	13	62	7	17	27	21	32	21	4	5	100	148	
15	16	22	21	60	9	14	22	24	27	24	4	5	99	149	
16	12	26	25	57	8	15	22	21	23	28	4	4	94	151	減調用3
17	15	23	25	59	9	15	20	24	18	28	5	4	92	153	
18	12	24	19	60	7	19	26	21	25	23	4	5	93	152	
19	11	25	17	59	9	17	30	17	25	26	4	5	96	149	
20	11	25	16	55	12	16	32	16	27	26	4	5	102	143	
21	14	22	21	59	6	17	24	22	27	24	6	3	98	147	
22	11	25	19	59	12	14	20	24	26	26	3	6	91	154	
23	11	25	22	59	5	18	20	24	24	28	3	6	85	160	
24	12	25	19	61	4	18	18	28	20	31	5	4	78	165	減調用2
25	10	27	21	58	5	15	21	26	23	28	6	3	86	157	
26	6	31	20	59	7	14	25	19	26	23	6	4	90	150	減調用3
27	10	27	22	59	6	13	20	24	20	29	8	2	86	154	
28	13	24	25	60	4	14	21	21	22	26	3	7	88	152	
29	9	27	22	69	4	14	18	21	17	29	4	6	74	166	
30	9	29	20	69	3	14	23	19	14	30	5	5	74	166	
合計	317	806	564	813	207	467	784	675	720	753	134	136	2726	4650	
平均	10.6	26.9	18.8	61.4	6.9	15.6	26.1	22.5	24.0	25.1	4.5	4.5	98.7	1550	
百分比	28強	72弱	24弱	76強	31弱	69強	54弱	46強	49弱	51強	50弱	50強	37弱	63強	

西南公路 (業務專號)

六、使用營業表報與繳解票款：車站帳目係採用日結制，故編造日報時，車站應視為每日之最後工作，本日帳務結束後，須立即點驗現金，如發現現金溢出或短少，除確屬收款錯誤者外，均為帳目錯誤之現象，應即將有關票據表報簿冊檢查正確，並將應解數目填入解款單連同應解款項封存備繳，(解款金額與解款單載數，及日報單報解金額應絕對相同。)或謂平凡而幼稚的常識，當為每一個站務人員所備具，其延誤表報之重要原因，為移用站款，延流站款之愚拙辦法，語雖過苛，或非絕無之事，自重重公，誰不如我，甚願吾言為安。

七、關於使用營業表報幾個普通問題：  
 一點教訓 寫幾個極普通而易被忽略的問題如下：(註：本節內「？」如何處理使用何種表報？)；「訂正單」為「車站交貨運費及雜費訂正單之縮寫」。

(1) 客票退票：  
 甲、在起程站退票？  
 子、責在公路，在當日退票，可將原票收回，簽請原因作廢，退還票款，無須使用其他票據，如在當日日報及票款繳解以後

二十八年四月份本局與農本局貸款貨車行車統計

日期	農		見		平		昆		渝		筑		柳		合		計	附註
	行駛	停修	行駛	停修	行駛	停修	行駛	停修	行駛	停修	行駛	停修	行駛	停修	行駛	停修		
1			4	14	14	2	3	3	23	7	54	26						
2			13	16	5	11	4	2	21	8	43	37						
3			4	16	2	12	9	1	16	10	41	39						
4			6	17	7	9	13	1	18	9	44	36						
5			8	14	9	5	15		24	5	56	24						
6	1		8	18	6	4	13	4	20	6	48	32						
7	1		11	22	3	2	16	6	13	6	44	36						
8	2		13	13	3		21	7	15	6	54	26						
9			10	21	4		21	7	11	4	48	32						
10		1	6	16	5	1	21	10	17	3	49	31						
11	1		6	16	2	5	18	11	18	3	45	35						
12	1		5	17	5	3	25	4	18	2	54	26						
13	1		11	15	4	3	22	6	15	3	53	27						
14	1		12	18		6	18	5	12	8	43	37						
15			8	25	9	2	12	7	13	4	42	38						
16			14	14	4	6	17	4	16	5	51	29						
17			11	15	10	2	19	2	19	2	59	21						
18			9	21	7	6	16	4	15	2	47	33						
19			9	19	7	7	14	6	15	3	45	35						
20			9	15	7	8	16	8	11	6	43	37						
21			9	15	10	2	19	6	13	6	51	29						
22			12	12	4	5	19	6	18	4	53	27						
23	1		13	16	3	3	14	10	15	5	46	34						
24	1	1	9	19	4	2	8	13	18	5	40	40						
25			14	20	2		8	14	14	6	38	42						
26	2	2	10	19	4		17	6	16	6	49	31						
27	2		7	20	4	3	20	3	18	3	51	29						
28	2		6	19	4	4	21	3	17	4	50	30						
29			5	23	7	4	13	4	18	6	43	37						
30			13	19	2	6	14	5	17	4	46	34						
合計	18	4	293	524	157	123	466	168	494	151	1430	970						
平均數	6	1.3	9.8	17.5	5.2	4.1	15.5	5.6	16.5	5.0	47.7	32.3						
百分比	82弱	18強	36強	64弱	56強	44弱	74弱	26強	77弱	23強	60弱	40強						

(2) 農本局貸款車輛：本局與農本局貸款所購之貨車，已到八十八輛，除已撥交滇緬路局八輛外，現在各段行駛者計八十輛，每日平均行駛有四十七輛以上，約佔百分之六十；行車狀況如左表。

西南公路 (業務專號)

四〇

退票，應使用訂正單收回原票退款，並取得客貨商領款收據附訂正單列報。收回之退票應在退票之當日客運收入日報內具報。(勿混入收票日報)

丑、責在旅客，在當日退票，可將原票收回，簽請原因作廢，退還票價80%。另發五聯收據扣收10%退票折扣費，如在當日日報及票款繳解以後退票，應使用訂正單，收回原票，退還票價80%，其應扣收之10%退票折扣費即作為應收款在訂正單內處理，不必另填五聯收據，但應取得客貨商領款收據具報。——收回之退票，應附退款之當日客運收入日報內列報。

乙、車輛在中途發生故障責在公路，按照載客通則第十七條之規定，除一部份旅客送回起程站外，但內中一部份旅客願在車輛停止站下車，請求退票？

車輛停止站長得允許退票，可使用訂正單，收回原票，退回未到行程之一段票價，並取得客貨商領款收據，連同訂正單及退票，在付款之當日客運收票日報內列報。  
(2) 原主並無客票交驗請求託運行李？車站可酌量情形允其作包裹或一等貨物運輸，使用包裹或貨票。



二十八年四月份本局與大業公司貸款車行車統計

日期	筑		平		昆		合計		附註
	行駛	停修	行駛	停修	行駛	停修	行駛	停修	
1	1	3	11	6	3	1	15	10	
2	2	2	9	5	5	2	16	9	
3	2	2	10	3	4	4	16	9	
4	2	2	6	3	5	7	13	12	
5	2	3	5	2	6	7	13	12	
6	4	2	5		5	9	14	11	
7	4	2	5		7	7	16	9	
8	2	3	7		5	8	14	11	
9	1	4	7	1	2	10	10	15	
10	3	3	5	3	6	5	14	11	
11	5	1	6	5	6	2	17	8	
12	8	1	10	2	3	1	21	4	
13	7	2	11	2	2	1	20	5	
14	4	3	6	7	2	3	12	13	
15	4	6	6	5	1	3	11	14	
16	7	4	6	3	3	2	16	9	
17	9	4	7		3	2	19	6	
18	7	6	6	1	3	2	16	9	
19	6	6	3	3	4	3	13	12	
20	6	6	2	4	4	3	12	13	
21	9	4	3	4	2	3	14	11	
22	9	4	3	4	2	3	14	11	
23	8	3	7	3	2	2	17	8	
24	4	5	8	4	3	1	15	10	
25	5	5	10	4		1	15	10	
26	7	3	8	5	1	1	16	9	
27	5	4	7	6	2	1	14	11	
28	6	3	5	6	4	1	15	10	
29	4	3	5	6	6	1	15	10	
30	5	3	6	4	3	4	14	11	
合計	148	102	195	101	104	100	447	308	
百分比	4.9	3.4	6.5	3.4	3.5	3.3	14.9	10.1	
平均數	59	41	66	34	51	49	60	40	

(3) 大業貸款車輛：本局與大業公司貸款所購之貨車，共為二五輛，現均在滄昆間行駛，每日平均行駛有十五輛，約佔百分之六十；行車狀況如左表：

西南公路 (業務專號)

(3) 客商託運之行李包裹貨物，鎖鑰不全，封裝不固？

車站應婉為說明，拒絕承運，如果客商聲明願負一切責任，堅請運送時，可允許之，並在各該相當票據上註明「封裝不固，原主負責」等類字樣——此種辦法，亦能發生流弊，且非忠實服務之道，最好以能使客商改善封裝為宜。

(4) 簽發行李票一張，共收進行李二十五件，因車輛滿載不能作一次運完，分作兩批運送，計第一批運送十九件，第二批運送六件？

行李票到達站，存查聯可隨第一批行李運送，並在該聯及本站存根暨報局聯上註明：「因車輛滿載，計留下箱件，包件計重公斤另填第 號行李票待運」，其第二批運送之行李票（原主收執聯劃銷存站）應註明：此係本站 月 日至 站第 號行李票二十五件行李中之一部份，計箱 件，包 件。——運費概任其空白。——貨物運輸有同樣情形者，可使用貨票同樣處理之。

(5) 行李、包裹、貨物發現損失短少，但原主並未請求賠償？

發覺車站須填遺貨件損失事故報告

二十八年四月份本局與商務印書館貨款貨車 行車統計

日期	渝昆段		昆平段		平尾段		合計		附註
	行駛	停修	行駛	停修	行駛	停修	行駛	停修	
1	2		4	1			3	6	4
2	2		3	1	3	1	8	2	
3	2		6		1	1	9	1	
4	1		3	4	1	1	5	5	
5	4		4		1	1	9	1	
6	3	1	2	2	1	1	6	4	
7	5	1		1	1	2	6	4	
8	3	3		1	1	2	4	6	
9	4	3			2	1	6	4	
10	5	2	2			1	7	3	
11	4	2	3		1		8	2	
12	3	3	3	1			6	4	
13	2	3	1	3	1		4	6	
14	1	4	3	1		1	4	6	
15	4	1	2	2		1	6	4	
16	6	1	1		2		9	1	
17	6		1	1	2		9	1	
18	3	1	1	3		2	4	6	
19	1	2	2	3	2		5	5	
20	1	2	2	3	2		5	5	
21	1	2	5	1	1		7	3	
22	1	2	5		2		8	2	
23	2	1	4	1	1	1	7	3	
24	2	1	1	2	2	2	5	5	
25	4		1	1		4	5	5	
26	4		1	1	2	2	7	3	
27	2	1	1	2	4		7	3	
28	1	1	1	3	2	2	4	6	
29	2		4	2	2		8	2	
30	3		2	2	3		8	2	
合計	84	37	68	42	40	29	192	108	
百分比	2.8	1.3	2.3	1.4	1.3	.9	6.4	3.6	
平均數	68強	31弱	62弱	38強	58弱	42強	64	36	

(4) 商務貨款車輛：本局與商務印書館貨款所購之貨車共為十輛，現均在渝昆間行駛，每日平均行駛有六輛以上，約佔百分之六十四；行車狀況如左表：

西南公路 (業務專號)

四二

- 書具報備查。
- (6) 如前例，原主請求賠償？  
車站應指示其填具賠償請求書轉呈請示。
- (7) 客商向車站寄存行李貨物？  
車站得斟酌本站行李房及貨棧之設備處理之，如允許寄存，應填發寄存憑證，原主前來領取貨件時，應收回寄存憑證計算寄存費(收取寄存費使用五聯收據)。寄存憑證另一用途——如貨商託運貨物甚多，須源源交站以備託運，因受搬運時間限制，須分批交站，在交貨之隔斷時間內，車站可給以寄存憑證，並在證面註明：「分批交運貨物，免收寄存費」字樣，貨物收齊後收回寄存憑證，另起貨票運送。
- (8) 旅客越站或無票乘車？  
使用補票，收取票價及罰款。
- (9) 查出私帶貨物？  
發覺站使用訂正單補收運費及罰款——不簽發其他票據。
- (10) 行李、包裹、貨物輕磅逾重，等級運率誤用，計算錯誤，以致短收運費？  
復查車站使用訂正單補收運費。
- (11) 同上例之錯誤，運雜費溢收原主請求退

以上所述，係就各項車輛之行駛停修兩項分別統計；茲再就本局車輛行程方面述之：

各段車輛行駛日程，均有規定，所有客貨車輛，除短程車輛不計外，長途直達車輛，在一個月內能按規定日程行駛者，客車約為一七四輛，貨車約為五二七輛；延誤行程者，客車約為九五輛，貨車約為四一二輛；茲分別統計如下表。

◀二十八年四月份本局客車延誤行程統計▶

區間	規定行駛日程	按日程行駛車輛數	不按日程行駛輛數 (超過日數)										總計	百分比		附註
														按日程行駛	不按日程行駛	
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10				
二天	23	10	3									14	37	62	38	一、本表統計數字以直達客車為限，短程客車概未計入。 二、行、駛、次、數、均、未、計、入。 三、直達客車，長途直達，未計入。
三天	20	25	8	4							1	38	58	34	63	
二天半	79	9	1	1	1							2	91	87	13	
三天	52	22	7	1							1	31	83	63	37	
合計	174	66	19	7	1						2	95	269	64	36	

◀二十八年四月份本局貨車延誤行程統計▶

區間	規定行駛日程	按日程行駛車輛數	不按日程行駛輛數 (超過日數)										總計	百分比		附註
														按日程行駛	不按日程行駛	
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10				
二天	72	19	1	4	1							25	97	74	26	一、本表統計數字以直達貨車為限，短程貨車概未計入。 二、行、駛、次、數、均、未、計、入。 三、直達貨車，長途直達，未計入。
三天	65	110	31	9	5	1	2	3			2	163	228	29	71	
二天半	295	67	16	6	2	1	1					94	389	76	24	
三天	95	88	28	6	3	2					1	130	225	42	58	
合計	527	284	76	27	10	5	3	3	1	1	2	412	929	57	43	

費？

到達站可使用訂正單退還溢收之運雜費，並取得客貨商領款收據列報。

(12) 客商託運行李、包裹、貨物，已運至到達站，因悉以領收貨件之收據聯未到，或遺失，請求領取貨件？

到達站可指示使用取保領件證，但對於審查担保者資格及對保手續務須慎重，如准予取保領收貨件，務須使用五聯收據核收取保領件手續費。

(13) 貨物之變更？

甲、變更收貨人，變更貨物名稱……等

(不響影計費者)？

站長先指示填送變更託運請求書得視情形允許之，此種不影響算費的變更，只須使用變更單，分別粘附各聯貨票上，並收取變更費，(每變更一項填一變更單)不另使用其他票據。

乙、變更到達站？

站長先指示貨主填送變更託運請求書，得酌量情形允許之，第一步使用變更單，變更到達站名，第二步重新計算運費，如變更後運費較前減少，將多收之款退還，(扣收變更費)取得各貨商領款收據列報，反之：

五. 結論

綜觀上列各表，本局自有之車輛，平均行駛少車僅佔百分之卅四，貨車佔百分之卅七，各貨款所購之新貨車，平均行駛均在百分之六十以上，究其原因約有下列數點：

- 1, 本局原有之車輛，接收舊車約佔百分之三十，新購車輛亦多係本局接辦時所購，行駛均在一年以上，適值運輸繁忙，車輛不敷，勢不能給予修養之機會，因之車輛損壞之程度較大。
  - 2, 停修車輛因待件關係佔多數，以材料之來源不易，故常有待件至數月者，此亦為修理車輛增多原因之一。
- 本局車輛數量之維持平時之客貨運輸，本可應付裕如，然近數來各路之運輸狀況極度擁擠，咸感供不應求，除上述兩主要原因之外，更受下列兩點之影響。
- 1, 長途直達車一經到達昆、渝、瀘、柳各地，最低限度，必須停駛一日，以資休養，筑昆、筑渝、筑柳各區間規定行程為二日半或三日，即每車平均每行駛三日，停駛一日，依此項停駛之數字計算，已佔百分之二十五。

- 2, 車輛延誤行程，影響運行效率至鉅，依表列統計，客車延誤行程者有三分之一以上；貨車則將及半數，此項無形之損失為數更大。
- 欲求行駛車輛增加，使各段能供求相應，補救之法，個人管見所及，約有下列二端：

- 1, 增加新車：目前之困難，既為車輛缺乏，若能增加大量新車，使舊有車輛有充分大修之時間，俾可輪流使用，則此項問題，當不難迎刃而解。
  - 2, 提倡運行效率：增加新車，固足以解決目前困難，若不能將車輛運行效率提高，數量雖多，恐不出一二年，仍不免呈目前狀態之虞，提倡運行效率，實為根本解決之法。
- (一) 材料方面：所有損壞之車輛，因材料缺乏而不能修復者佔多數，似應先着手調查上項車輛目前所需之材料，儘先購發，限期修竣，俾車輛行駛率得以增高，並隨時充實各廠所備用之材料，以達到不因待件而使車輛有停修之患。
- (二) 機務方面：本局車輛日增，修

須補收運雜費。(並仍收變更費)——變更單，訂正單，均分別粘附各相當貨票聯上，——原貨票仍保持原狀，不得塗改，在此種情況下，亦可免除使用變更單一步手續，均在訂正單上訂正(同時收取變更費)。

丙、請求取消託運？

站長指示填發變更託運請求書，酌量情形允許之。如在當日取消託運，可使用變更單註明取消託運作廢，退還運雜費，惟須扣收變更費，如在送出口報及解款以後取消託運，應加填訂正單退還運雜費——此項取消託運貨票，應連同到達站聯，貨主收執聯及報局聯一併列入貨運日報內列報(填入票號，金額欄代以「取消託運」字樣)。

丁、車輛業經開出，貨主請停止運送？

站長應先取得變更託運請求書，在可能範圍以內，免費使用電訊通知中途站或到達站將原車原貨運回，中途站或到達站接到起運站電話或電報後，另起付貨票運回原起運站，並將來電要點註入貨票內備查；貨物收到起運站後，照算往返運費，使用訂正單補收或退還運雜費，並補收變更費。

(14) 本局車站售出臨時票搭乘商車？旅客搭乘商車由站發售臨時票，甚合手

車工作因之日繁，各廠所原有修理，多有未週，應盡加以充實，除應增加機設外，並應從速謀機工之補充，務期達到無待修及待工之車輛而後止。

(三)行車方面：車輛一經出發，除在中途發生故障停修時外，均應依照規定日程到達終止站，俾車站得以預先支配盡量利用。本局車輛常有因遲開及中途延時而不能按時到達者，影響運行效率至鉅，各站站长及司機均應切實遵守規定時刻，按時開到，務使車輛無中途延時之弊。

(四)調度方面：車輛分段行駛，管理較便，材料之預計儲備亦易。本局車輛，早經支配於各段，如無特殊運輸需要大量車輛時，自可依照規定分段行使。貴陽為各段之中心，各段車輛，除長見、渝沉兩段外，常集中於此。有時因應付需車之情形，常有將他段車輛過段行駛，致各段車輛互相交錯，管理增煩。今後車輛之調度，似應絕對有避，有過段情事，以達到分段管理之專責。(完)

續，何應在票之附記欄內註明車號及本局與車方分配之票費各若干。

(15)運送某局特許記帳棉花，託運者要求獲得記帳之憑證為備查及結帳之根據？

起運站照章簽發記帳貨票，并使用記帳憑單。

(16)商車運貨通行大路？

簽發通行費收據，照章收費，並列入通行費日報內列報。通行費為營業外收入之交通管理收入，照現有規定，關於登帳，解款，列報均單獨分割辦理。

(17)列入客運收票日報繳送之票據？

所有收繳之下車旅客普通客票，現付臨時票，及運進現付之行行李票，包裹票，無記帳及訂正補收或退還運費情事者，均造入客運收票日報內報繳。

(18)客商請求變更行李、包裹運輸？

車站得酌量情形允許之，可逕使用訂正單訂正請求變更事項。如運費因變更而變動時，須重新核算補收或退還，比照貨運變更收取變更費例仍照收變更費。

(19)變更與訂正有何區別？

變更係客商為主動而車站為被動，訂正係車站為主動而客商為被動，變更辦法之原

則備及貨運，故格式規定亦以貨運為範圍，如行李、包裹、請求變更時，利用訂正單處理之(比照核收變更費)。

(20)填造客運收票日報一個實例：甲車站及其所指揮之內車站某日營業情形及其客運收入日報

甲站至乙站普通客票十五張合計金額四、五〇元

甲站至丙站普通客票成人票孩票各一張合計金額一、八〇元

丙站(代辦站)至甲站普通客票一張金額一、二〇元

丁站至甲站無票旅客一人補票費(連罰款)一〇、五〇元

甲站至丁戊己庚等站臨時票(因普通客用票)二十五張合計金額九五、〇〇元

甲站至辛站客票一張奉局令記局帳金額三五、〇〇元

運出至各站行李票二十一張合計金額五五、五五元

運出至各站現付包裹票三張合計金額四四、四五元

運出至各站到付代收貨價包裹票計運費二、五〇元貨價金額五六〇、〇〇元

渡河票二張全計金額二、〇〇元

## ● 客運收入日報 ●

原格式各欄項目編寫	合計金額	附送票價
客運收入	元	
(一) 甲站至乙站普通客票	456	
(二) 甲站至丙站普通客票	180	
(三) 丙站至甲站普通客票	12	
(四) 補票	1050	
(五) 臨時票25張	95.00	
(六) 甲站至辛站普通客票一記局帳記帳	3500	
小計 (1)	148.00	
客運附屬收入：		代收貨價
(七) 行李票	55.55	票面金額
(八) 包裹票	44.45	
(九) 出票付代收貨價包裹票	250	560.00
(十) 渡河票	200	
小計 (2)	104.50	560.00
(1+2) 本站本日客運及客運附屬收入共計 (3)	252.50	代收貨價
減本站本日運出到付及記帳金額 (記帳客票及運出到付包裹)	(4) 37.50	收到金額
(3-4) 本站本日客運營業運出實收金額 (5)	215.00	總數為 (7)
客運運進附屬收入(本日交與物主之物件其運費等結清為限)		
(十一) 運進到到付包裹票	56.00	
(十二) 運進到到付代收貨價包裹	570	340.00
(十三) 局令特許到付行李	435	
車站本日代他站收進客運附屬收入共計 (6) (7)	66.05	340.00
其他收入 (十四) 本日共發出雜項收據第號三張 (8)	27.35	
(5+6+7+8) 本站本日共收現金 (9)	648.40	
訂正錯誤 (十五) 本日共發出訂正單第號三張收付現金兩抵應付 (10)	17.25	
車站帳務錯誤通知書第號一張補繳短納 (11)	35	
(9+10-11) 本日實收現金(每款單第號)	631.50	
附記		

① 運進到付代收貨價包裹票一張計收運雜費五·七〇元代收貨價三四〇·〇〇元  
 ② 運進奉局令特許到付行李票一張收運雜費四·三五元  
 ③ 本日共發出雜項收據三張計收油價二四·〇〇元保管費一·二〇元退還票費一·三五元

④ 本日共發出訂正單三張補收行李短納一·五〇元包裹短納〇·六〇元退還票一九·三五元  
 ⑤ 昨日收到車站帳務錯誤通知書飭補繳短納〇·三五元於今日照解

西南公路 (業務專號)

四六

### 戰時技工執照統制

#### 問題

郭志恆

汽車運輸，為現代新興交通事業之一，辦理此項事業最感困難而棘手者，莫如技工。在前公路機關對於執業技工，雖曾發給執照以示統制，願以辦理未趨統一，收效甚微，嗣後全國公路交通委員會訂各種辦法，統一制發執照，以作進一步之實施管理，究以為時甚暫，且範圍僅及數省，仍未能達統一之目的。良以公路之進展一日千里，汽車運輸事業愈益發達，對於技工之需要愈切，更兼人材缺乏，求過於供，戰時尤甚，在辦理運輸事業者，不憚多方誘致，而於彼輩之有無執照，更不遑過問，在技工則挾其一技之長，恣意去留，驕矜放縱，不可一世，流弊所及，馴至不可收拾，於是管理技工，遂成爲今日之嚴重問題。技工究應如何管理，範圍甚廣，茲單就執照統制方面，略抒管見：

技工執照之作用，除證明技工之身份外，並藉作受雇及雇用之根據，即無執照者

，不能執業。當此非常時期，實有施行嚴格  
統制之必要。統制辦法，在從新舉辦汽車技  
工之登記，設立最高管理機關，統  
一管理權限，全國任何運輸機關雇用技工，  
應一律由此機關撥用，不得私相招雇，各運  
輸機關，原有之技工應請登記備查，從新  
換發執照，無執照者絕對不得雇用，至於以

後技工雇解，違章開革或吊銷執照等，均應  
由運輸機關，隨時報請管理機關查照，使彼  
輩感到歇業之苦，與就業之難，從而可免萌  
五日京兆之心，更可免此去彼用高價受雇之  
弊，能如是，則技工囂張之風可息，無執照  
執業者，亦可受嚴格之限制矣。

又有嚴格之管理與統制，則儲才問題，自屬  
切要，除一方加急訓練與育才以適應需要外  
，亦應予以工作之保障，凡不因重大過失失  
業之技工，當盡量收容，俾作需要時之補充  
，同時關於技工之調派，各運輸機關有絕對  
服從之義務，庶彼輩不致因生活無着而改就  
別業，再演成供不應求之現象。

## 改進餐宿站之我見

陳家驥

交通事業，應以便利行旅為要務。本局路線所經城鎮，大都  
窮鄉僻壤，旅客對於食宿問題，頗感困難。當本局成立之初，對  
此曾作縝密之調查，首先計劃在所轄路線籌設餐宿站，經委託中  
國旅行社代辦，於去年一月間開始籌備進行，現沿線餐宿站已次  
第成立，但事屬創辦，設備管理，諸待改進，茲就管見所及，將  
本路餐宿站辦理經過情形及應行改進各點分述於後，以供採擇：

### 籌設經過

本局接管路線，以貴陽為中心，東經黃平、晃縣  
、沅陵至長沙，南經獨山、六寨、河池、宜山至柳州  
，西由安南、彝平至昆明，北由桐梓、綦江達重慶，  
沿線旅客食宿問題，在本局籌備期間計劃以每日行程  
之終點站為宿站，並以每日行車時間午時左右所經之站為餐站。  
規定東路之沅陵、晃縣、黃平為宿站，常德、芷江、鎮遠、馬場

西南公路 (業務專號)

坪為餐站。西路以平彝、安南為宿站，曲靖、盤縣、安順為餐站  
。南路以河池、獨山為宿站，宜山、六寨為餐站。北路以桐梓為  
宿站，綦江、息烽為餐站。照原定計劃，於二十六年十二月間撥  
專款五萬元委託中國旅行社代辦。該社為明瞭沿途原有食宿狀況  
起見，曾派員分途前往調查，以作進行之準備，調查結果，以東  
路之沅陵、晃縣已設有旅社，多為當地士紳所辦，且已經營有年  
，若另行設立招待所，則在營業上勢必發生競爭，易於引起糾紛  
。乃另訂辦法，在各宿站地點，擇其易於改善適合招待所標準之  
旅社，特約承辦本局餐宿事宜，由社方負責指導。旅社等對於應  
行改善之必要設備，如感經濟困難，則由本局貸款協助，經接洽  
結果，以沅陵之竹園飯店，晃縣之西南旅社規模較大，於廿七年  
三月中旬正式特約該旅社等分別辦理宿站事宜；但沿線其他旅社  
合乎規定條件者為數甚少，且內地商人識見淺短，一切經營，惟

知牟利，對於規定改善辦法每難完全接受，以故特約辦法終不能普遍實行；爰又改定變通辦法，就各宿站現有之小旅館中擇其最有改良之可能者，免費貸與被褥床舖，及器物等，成立標準舖位十個，並另貸給款項為改良廁所廚房之用，由旅行社派員免費指導，先後將黃平之興華旅社，獨山之協安旅社，安南之盤正旅社，平彝之平彝旅社，設立標準舖位，以濟臨時之急。以上各處均於二十七年四月中旬改設就緒，而桐梓河池兩處，因係租房自辦，故營業日期較遲，桐梓招待所於同年七月二十五日正式開幕，河池招待所於八月十一日先行營業，關於各地餐站，大都將以前各路局原設之食堂，由旅行社派員指導改進，不若籌辦宿站之困難。截至十一月初旬，沿線食宿事宜方始告一段落，此外渝沅段川境路線已由本局接管規定南川、江口、黔江、秀山為宿站。白馬、彭水、郁山鎮、酉陽為餐站，正在籌備進行之中，又安南盤江旅社臨時特約業經取消，改為自辦，於本年元月二日開始營業，其餘應添設之宿站，不日亦可次第設立，本局委託中國旅行社一年來辦理餐宿站之經過情形也。

### 改進意見

本局籌設沿餐線宿站之概況已如上述；就其設立之方式可分為三種：一、自辦招待所，二、特約招待所，三、免費供給器具設立標準舖位。自營業以來，先後將屆十月，其能合於實際可供旅客之需要者，惟自辦招待所及少數特約旅社與一部份之餐站而已，究其原因頗形複雜。茲將應改進各點分述於後：

- 一、增加經費：本局全線至最近止，已設立之招待所食堂及正在

進行中者統計三十一處，以五萬元之經費，欲將各地餐宿站，作合理化之設備管理，自為事實所不許，故經費一項，似有增加之必要。

- 二、收回自辦：全線所設招待所除桐梓河池安南三處係旅行社自辦外，其餘均係特約性質，原為一時權宜之計。惟特約旅社，狃於積習，且以營利為前提，難望於改進。又所設標準舖位之旅社數量甚少，不敷應用，似應照原定計劃改為自辦。
- 三、訓練招待員工：各招待所員工如管理員、茶役、廚司等，應由旅行社分批抽調訓練，將一切管理方法，及食物之配裝，清潔暨招待旅客等各項常識，切實予以指導，務使招待人員對於旅客能有美滿之服務。

- 四、注意設置地點：沿線招待所食堂設立地點，一部僻距站頗遠，如曲靖站食堂距站一公里，每遇風雨之日，各地大都無人，力車可以代步，旅客深感不便，故招待所食堂之設置地點，如自建房屋，最好與車站合併，否則，應儘量設法使與車站接近。

- 五、嚴密管理并取締車站兼辦食堂：各地招待所食堂散處各方，除由旅行社直接管理外，應由各所在地站站长負責督察之責。又車站員工為便利本站員工及減低員工之負擔起見，往往就車站兼辦食堂，此實有礙餐站業務之改進，應予切實取締。
- 六、確定營業方針：本局設置站線餐站接之目的，為便利旅客，不在牟利，故營業方針應以服務為主旨，宜取最低之代價，供給最高之享受。
- 七、設備及清潔之改進：



- 1, 多設價格較低之房間，以期合於大眾之需要。
- 2, 各項設備力求簡單，被褥蚊帳枕衣，以白色為原則，并常保持整潔。
- 3, 各招待所食堂，必須有儲藏食品之設備，以防蚊蠅侵入妨害衛生。
- 4, 各招待所應添設浴室，如費用過大，不妨酌收浴費，惟應儘先給予住在所內之旅客利用。
- 5, 各招待所廁所之設備及清潔方面，大都不甚注意，應切實改進，尤以男女廁所必須隔離。
- 八、配製食品標準：菜飯配製不必精美，只求合於衛生，不妨每日以少數種類之食品，供給旅客，例如今日規定菜單為白菜、豆腐、肉、蛋，四種，其他菜蔬可不必配備也。

## 充實外站工作之芻議

- 九、劃一房金膳費：各招待所之房金膳費及食堂之膳費價目務求劃一，如因各地物價不同，應由本局指定所在地車站及旅行社參照當地情形，規定價目，承辦人不得隨意增加。
- 十、預定房間：沿線車站，常因其他商車到達較早，以致各招待所房間先被商車旅客捷足先登，至使公路客車到達之旅客投宿無門，欲解決此項問題：應先調查各地平時經過旅客之平均數，以備擴充設備，其次招待所應與車站密切聯絡利用行車電話預定房間，以免後至旅客有向隅之憾。
- 十一、設置旅客意見箱：徵求旅客對於招待所食堂業務之意見及員工有傲慢情事之告發等。
- 十二、編造旬報：凡設立餐宿站之站長，每旬應報告該地招待所或食堂業務概況，以便明瞭營業情形，而資改進。

余傳紀

車站為全局之基本單位，舉凡指揮司機，調度行車，運輸客貨，管理交通，編造站帳收解款項，以及事故之處理，商務之調查等，皆屬車站管理範圍，應如何督促推進，如何充實健全，誠為最基本最切要之問題，茲就管見所及略抒於後：

(一) 提高工作水準：一般觀念，對於站務工作，估量過於平凡簡易，實屬錯誤，站長經理一站事務，工作頻繁，固無論矣

，即一般站務人員，亦各責有專司，非具優長之學識及服務熱忱，不能勝任愉快，故須因事擇人，配合當地主觀與客觀之環境，切實予以調整；其處事勤慎，勇於負責者獎，貽誤公務，畏縮不前者罰；以積極的人事管理，提高工作水準，緊張服務精神，增進工作效率。

(二) 充實設備：本局置站將近百所，而設備一項，則因經

費與時間關係，大都簡單，對外站工作實多妨礙，自應視各站環境需要情形，建築車房、油庫、貨棧、行李間、待車室、問訊處等，增加車站業務管理應有之設備，兼予客商以充分之便利。其中各大站問訊處之入選，及油庫地點之選擇，尤關重要。

(三)舉行章則測驗：命令為推進事業之指針，規則為辦事之準繩，本局創辦已有年餘，為使各站員司工作有條不紊，方法一貫，手續一致，曾訂有車站上應用之表報規章百餘種，惟外站員司參差不齊，對於各項章則，難免有未盡明瞭者，似可由科時常編出規章方面測驗試題，分發各站填寫對答，然後復將各站答案集中，由科選員改正其錯誤，再分別寄回各站觀摩，以期對於公路規章充分了解。

(四)員工集中施訓：本局站務人員為數至夥，其思想學識各自不同，似應輪流分批調局集中施訓，俾增進其學術，培養其器識，藉以加強其工作興趣和工作能力。

(五)加強視察：總局與外站相距甚遠，以本局路線之綿長，為使各方取得聯絡，上下精神灌注起見，誠宜常川派員視察，隨時督導，隨時糾正，以減少下層工作上之困難，藉收指揮靈活之效。

(六)提倡節約：抗戰期間，善用物力，提倡節約，已為共同的口號，一切交通器材類，皆仰給外貨，有識之士，且有「一滴汽油一滴血」之語，良堪警惕，故一面須節省物力，一面應利用物力，舉凡車站文具什物，務求簡單，如夜間燃料則代以植物油，以節經費，為數雖微，但集腋成裘，必有可觀，倘站務人員，均能以身作則，養成風氣，未嘗不可節省公帑，增加國力也。

(七)注意行車準點：行車以安全為第一要義，行車鐘點與行車速度息息相關，本局路線大都盤迴於羣山峻嶺之間，對於行車方面，本甚艱險，偶一不慎，即肇事端，如果不照規定時間與限制速率行車，大之則危及旅客生命，小之則損害路局車輛，其影響所及，必至使公衆視旅行公路為畏途，以故車站簽證行車總票，應隨時留意糾正。

(八)力求外站與地方之聯繫：站務人員與外界接觸甚多，一舉一動，皆須注意，尤須秉服務大衆之精神，利用公餘時間，協助地方，辦理一切公益事宜，如創辦義教班，民衆夜校，推廣識字運動，講授公民常識等，並可進而宣傳公路交通安全問題，藉期減少行車肇事，增進交通機關與地方人民之情感。

## 編輯後言

本刊之有專號，自本篇始，以業務一科，包括行車調度，運輸營業，電訊交通諸端，在本局經辦事業中，占重要地位，一應興革，動關全局，故首先發行專刊以饗讀者。迺承各主管同人於百忙之中，本其學識經驗，各就職掌範圍，著為論文，都數萬言，或檢討已往，或策勵方來，琳瑯滿目，美不勝收，此不僅有裨局務之推進，嘉惠同人，良非淺鮮，謹於編纂之餘，代表閱讀諸君，附致謝忱。

編者謹識