21.01

新津文史资料选辑

第四辑



中国人民政治协商会议
四川省新津县委员会编印
一九九二年十一月

需要全本请访问 www.ertongbook.com

印数：1100 册
内部发行
准印证字号：　　成新(92)字第 017 号

E948.31

本刊责任编辑：王志芳
编　　辑：刘述源　　童汝锷
封 面 绘 图：李中华
工 作 人 员：吴　洪　　康友全

目　录

兰尧衢与四川交通…… 兰德尊、兰复真（1）
新津县畜禽新发疾病记实 …… 张心如（20）
新津许筏子水闸抢险治理四十年 …… 冯绍宽（44）
新津县供销工作四十年 …… 王汝东（55）
记新津银钱兑换业的兴衰 …… 张中秀（64）
罗国荣与成都"颐之时"餐厅…… 李维祯（67）
回忆中华女中疏散新津二三事 …… 童汝锷（70）
记新津"新时代书店"的开办与被查封 …… 杨泽密（77）
建国前新津部份县长二三事…… 蔡元辅、童三（83）
侯大娘披蒜戴孝闹公堂…… 童汝锷（107）
回忆三十年代新津的私立"四知小学" ……
…… 杨泽密、杨康陆（111）
旧社会新津城关十大袍哥组织简述 … 童汝锷、林放之（115）
新津民国时期的土地庙及其楹联…… 李兴玉（119）
新津车队二十年…… 政协文史专门委员会整理（122）
现存新津禹帝宫大殿的楹联两副…… 廖昌福（125）
忆新津文史研究员和郭老沫若题
文君井词二阕…… 童三（126）

蓝尧衢与四川交通

兰德尊供稿
兰复真整理

邑人兰尧衢(1890——1951)，从事交通运输事业，对四川交通运输及抗日战争时期开辟国际运输线颇有贡献，现择其要者分述如下：

一、民生公司时期

(一)民生汽车股份两合公司的建立

民国十四年(1925年)，由兰尧衢出面约集二十四军军长刘文辉，各出股金大洋五千元，及军官学校同学如夏仲实、林云根、余中英、吴景伯、李家钰、杨尚周等十五人为无限责任股东；成都、乐山沿线士绅集股、每股大洋一千元为有限责任股东。共集资大洋十万元，组成了"民生汽车股份两合公司"。同时刘文辉任命其第三师师长夏仲实兼任成(都)嘉(定)马路总办，负责修建成嘉马路(当时仅为一条驿道、不能通行汽车)并限期两年完成。

股本集齐后、股东大会推选兰为总理，率工程师李合三，刘道成赴上海考察交通运输和订购万国牌汽车五辆。后因北伐战争，长江交通受阻、汽车未能运回。民国十七年二月，成嘉马路提前竣工，兰也考察归来，五辆汽车及汽油、另件等陆续由水路运抵嘉定(乐山)就地装成客车，同时于沿线赶修车站、很快汽车就投入运行。"民生汽车两合公司"对成嘉马路享有专利权，原成嘉马路局这一管理机构撤销，由民生两合公司接管。公司聘肖杰三为工程师，设养路队，常年从事桥梁、涵洞及路面的维修保养，保证通车正常。

公司创办伊始、照搬上海当时的交通管理办法和行车制

度到成嘉马路上来，而川西民众当时连汽车都未见过，更谈不上遵守公共交通秩序了。加之散兵、游勇及地方恶势力横行，故经常发生持枪上车、半路拦车搭人、不买票，不依行车时间，强令开车或停车及殴打司乘人员等事发生。为了维护行车及交通安全，加强管理制度，只得筹措一个连的兵力（120人）成立护卫队，聘请24军副官朱玉林为护卫队长。护卫队员经过培训后分配到沿线车站执行任务，从此秩序基本建立，业务逐渐上升。

（二）民生股份两合公司与四川水陆运输

两合公司吸纳秦乃猷的原“蜀通轮船公司”、增辟了行驶于渝、叙（府）、嘉的水上运输线并与成嘉马路汽车运输相衔接，秦乃猷任航业部经理。又通过刘星庭（文彩之兄）的介绍与促成，将叙府（宜宾）工商界人士集资购买的轮船三艘并入民生公司（即两合公司）航业部经营，轮船改名为大通、昭通、南通和蜀通，排班行驶于渝叙嘉航线。同时增设嘉叙泸渝分公司，并将公司名称由原“汽车股份两合公司”改为“民生股份两合公司”，下分汽车部和航业部，同时在成渝及沿线各站发售成渝客货直达联运票、大大便利客货运转。

民国十九年以后，由于轮船汽车数量有限，而各地货运量大增、运力深感不足，乃组织渝、叙、嘉各地木船及兽力、人力等驿运工具，每日排班行驶，分段衔接运输。从此凡由轮船汽车运输的为快件、收费较高；用木船板车运输的为慢件、收费较低。并出具全程提货单以减少货主货物中转的麻烦和人力物力的浪费，一次托运终点提货、甚是方便。对车船主来说则按站以里程计价，付给运费；按期以天数计算交货时间，车船主收费有保障。汽车、轮船内部结算，办法也是如此。因而成

需要全本请访问 www.ertongbook.com

为当时四川水陆运输中组织制度健全，规模宏大的水陆联运网络。

（三）民生股份两合公司的厄运

残酷无情的军阀混战，摧毁了民生股份两合公司，其中以"二刘"争夺地盘的岷江之战为主，使公司的轮船、汽车全被拉去打兵差，汽车甚至失踪，公司所建立车站、仓库、堆栈及沿线设施被破坏。战争以刘文辉1933年败退西康，刘湘获胜而告终。公司陷入破产，也没有了营业收入，广大职工生活无法维持，董事会不得不将公司进行清理，就所剩资产和部份员工交由兰尧衢，由兰另起炉灶，向外集资重组公司，原民生两合公司宣告结束。

二、利昌股份有限公司时期

（一）利昌股份有限公司的兴起

兰尧衢向外重新集资，组建了"利昌股份有限公司"，以解决原公司职工的就业问题。组建初期，由于新集资本尚未到位，为使利昌公司早日开展业务，乃在成渝两地以"利昌"字号名义，由重庆裕通银行发行五角、壹元两种面额的钞票五万元（与大洋同值）开展业务，同时又在重庆宜宾、泸州、乐山等地新建利昌分公司。利昌公司所集资金为一百万元，主要是四川军政大员所集（如刘文辉、邓锡候、夏仲实、余中英等等），资金到位后兰先后购置汽车五十辆，继续经营成渝、成乐线的公路运输外，又致力于川江水运的开发。

（二）利昌公司对川江水运的开发

二刘岷江战后，原民生公司的渝、叙、嘉水上营运线亦为卢作孚的"民生轮船公司"所囊括，但该轮船公司运抵宜宾的货物、仍交给利昌公司木船转运成都乐山等地。利昌公司并以

木船为转运工具大办成渝水上运输，还对木船运输进行改革和开拓新的业务：

1、首创川江木船货运保险。当时四川保险业务才开始起步、基本是外国人开办的，而外商的保险公司又不保川江木船货运险，因川江水运事故多、风险大，这对发展川江木船运输极为不利。利昌公司毅然开办川江木船运输保险业务。凡由利昌公司承运、承保的货物，发生事故、全部照保险额赔偿，被损货物由利昌公司自行处理。开办之初、在宜宾乐山地段两天内即打破三支船，利昌即按投保金额赔偿大洋八万多元，从而赢得了货主的信任。利昌声誉随之高涨，运输保险业务直线上升，在扬子江中独占鳌头。

继又增办水渍保险，保险费较高。凡发生有水渍货物，利昌公司全部照额赔偿，水渍货物公司自行处理。赔偿手续简便、胜过外商保险公司。只要凭利昌公司保单及通知单、双方签字盖章即可领取赔款，深受顾主欢迎。

开办保险业务要冒大的风险，为了避免和减少事故发生，首要任务在于改革川江木船运输。一是对现有木船进行严格检查：检查船支质量，精选舵手、船工及技术人员（当时船工大都吸食鸦片烟），增添木船管理人员；二是自制木船，择优购进新船，培训管理人员，编组木船队。使之成为有组织、有纪律的运输队伍，才能根本上免除事故的发生。

2、利昌公司对木船运输进行改革。民国二十三年（1934年）、宜宾、乐山两地，中转货物积压甚多，货主催要迭有怨言。1935年元旦、利昌公司在成都招收初、高中文化程度学生一百人、大部分配到乐山、宜宾、泸县工作，并同原有押载人员60多人集中宜宾培训，并深入检查货物积压原因。查明上下

游货物积压、关键是木船少、载量小，无法满足集和散的需要。如轮船到达宜宾，货物一二百吨，靠木船中转须一两个月才能运完。下行物资要装满轮船也无法及时解决，故造成货物的大量积压。为解决这一矛盾，利昌除自制和购进部份船支外、对现有参加运输的商船进行了以下的整顿和改革：

甲、建立木船检查制度。首先向船主说明检查船支的意义，根据工序检查木船结构是否坚实，新旧成份对比、新的应占 70%。检查行船设备：牵滕必须新购，旧的取缔，大型木船、牵滕必须是一次性的。其他设备（舵、桨、梢、桡）必须齐全。船篷必须完好，不能漏雨，护货油布必须完整、盖满仓面。限制载重量、不许超载。公司对船主付费办法：凡经检查合格船支，公司发给装货证，办装货手续时公司付给全程运费的 50%，装完起运再付运费 30%，货物运到目的地补清尾数。在途时间规定：按旧习宜宾至乐山行程七天，乐山到成都七天，全程十四天不得逾限。

乙、改进运输环节。原轮船从重庆运宜宾的货物，先卸至囤船或堆栈，然后再提给木船装运。改为轮船将到时即通知木船先排在囤船两侧。轮船到后、木船即靠拢轮船直接装货。这样既节约搬进搬出堆栈的费用又节约了时间。木船旧的运输习惯是第一天装货，第二天敬神、打牙祭，第三天才起程。改为如轮船上午到达、木船直接装货后，当天下午就起程；如轮船下午到达，木船连夜装货次日起程。但木船旧习很深，不愿执行，虽勉强将船撑出、但走到北关就不走了，依然要敬神、打牙祭后才开船。为此公司经理兰德尊率领部份人员分赴各船亲自送船。过了一段时间、船主船工逐渐习惯后才停止送船上路。这样改进后，船主得到节省时间、节省开支、加快周转、增

加收入的实惠。对公司、船主、船工都有好处。

丙、制订行船奖励制度。按旧规定、木船由宜宾、乐山到成都、行程为14天。但公司发现少数船支却有提前2—3天到达的、并非硬要14天。于是向船主宣布从宜宾到乐山、乐山到成都，每段航程能提前两天（即只用5天）的，奖大洋五元。根据公司发给的"水信牌"计算日期，结果有十数支船获奖。于是，公司改订：宜宾到乐山，乐山到成都，每段4天到达的、照运费总额奖10%；5天到达的奖5%。奖励制度实行后有半数以上船支得奖，不久，几乎全部得到奖金。有的船主于货船到达的当天上午、即持"水信牌"步行一段路提前到公司报到，待公司前去看货时船才到达码头，充分调动了船主的积极性也大大缩短了货运时间，货主对利昌公司的信任大增。

丁、编组船队、扩大运输能力。经过检查船支工作后，合格船支的船主普遍反映已习惯了利昌公司运输工作和制度办法，愿与公司订立长期合同。凡订立合同的船支、均发给利昌公司的旗帜，旗上编有船号、插在船仓前部，还竖立一块利昌行船规则的木牌、避免沿途搭客搭货的麻烦。凡挂利昌旗号的木船，特别干净利落和迅速，不断往返于川江水域。

民国二十四年（1935年）后，四川初步进入建设阶段，利昌公司还要为中央入川的大批建材如：交通部运成都的广播电台全部建筑材料；电灯公司的全部机械设备；上海王洪记营造厂承建励志社的全部建材；刘湘军署由渝迁蓉的器材，物资以及其他重要工程的器材。这些器材又是规格各异、型号不同的货物，一般汽车轮木船无法装运，乃全部托利昌承运。公司经过精心设计，或两船并联、或四船纵横联结，拆去船顶，铺上枕木，这样才装载运行。并挑选精干得力人员沿途押运护送、

需要全本请访问 www.ertongbook.com

才完成了这一艰难任务。

（三）利昌公司开拓大西南国际运输线

抗日战争爆发后、国土大片沦丧。随着日寇的不断深入，原有内地到香港的运输路线，先后落入敌手，战争形势日益严峻。为了解决大后方交通运输这条生命线的问题和经过香港通向国际的联系问题，利昌公司又先后开拓了下列汽车运输路线：

东南线：从香港经广州湾、贵阳到重庆。

港梧渝线：从香港经广西梧州转贵阳到重庆。

港越渝线：从香港经越南海防到昆明再经贵阳到重庆。

港仰渝线：从香港经仰光、昆明、贵阳到重庆。

以上各线、随着战局的变化时而设立、时而撤销。抗战初期，上海沦陷以后，利昌首先开辟广州湾运线；广州沦陷以后、开辟港、梧、渝运线；后因梧州至柳州一般、运量太弱，不能满足抗战需要、跟即开辟港越渝运线；海防失陷以后才辟港、仰、渝运线。

（四）利昌公司开辟国外运输线

1938 年 2 月，长江下游航运中断，西南各地丰富的药材、山货堆积重庆无法运出，兰尧衢乃飞往香港开辟国际进出口运输线。兰以重金聘请当地名流英国经济学博士顾绥禄任“利昌香港分公司”经理、筹组港、梧、渝及港、越、渝两条直通国内的运线；聘请留法勤工俭学人士十余人担任要职（其中与法国当局有关系的三人）。罗竟中任海防分公司经理，方汝舟为河内办事处主任，梁文彬为昆明分公司经理。其余留法勤工俭学人士分任海防、河内、昆明分公司股长、组长等职。在滇、越铁路大桥未建成通车前先开办香港到海防的运输业务。兰在香

港期间经顾绥禄的协助、将储存在香港的白蜡全部售与美商维多利亚洋行，并继续留港为发展海外运输和国际贸易而努力。

无论开辟国内运线或国外运线，首要任务在于抢运人员、物资、设备到西南大后方；运进国外物资供应大后方；抢运军用物资和运出外贸物资。战争环境艰险严酷，国土不断沦陷，在举步维艰的情况下，要开辟这些运线，其困难和在战争中遭失的损失是可以想见的。

（五）适应战时需要、利昌公司扩大组织机构。

1938 年 4 月，抗战大后方重庆战备工作如火如荼，利昌运输工作首当其冲。广州湾运线忙于中转进出口物资；港、越、渝运线因滇越铁路未通、只能将香港到海防（海运）和昆明到重庆（陆运）分两段营运。而各段的军事运输又急如星火，广州湾运线也是如此。货运频繁、人员不足、任务紧张，利昌公司实无法应付各方需要。兰尧衢乃于六月返渝，决心扩大总公司组织，加强岗位责任，充实人员。并将原有各部主任制改为经理制：

总公司：任丁继明为总经理室秘书长，专办总经理对外事项。总经理外出时联系和掌握公司各部工作，下设办事人员若干人。

运输部：经理室秘书林鹏飞经办文书，密切分支往来函电及对外函电、拟稿。下设业务档案管理员、货运动态图案管理员。增设统计股、任张洁澄为主任，用登记卡片登记进出口货物并分大类、小类、产地、购销地、货名、数量、用途等，分别填卡、造具月报汇成年报供本公司参改。使运输情况、市场情况一目了然。这不但是公司的一份重要资料，同行业人士也常来

查阅，甚至新闻界也常来抄录、转载于报刊。运输部下属的货运股、报关股、统计股、各堆栈、码头、囤船，保险部及海棠溪、鱼洞溪办事处，均增加人员、充实力量。

成立贸易部：任吴书浓为经理，成立总务处，任彭向真为经理。

开设猪鬃厂：在重庆南岸开设猪鬃厂，任王晓云、陈质彬为正副厂长。未投产前，尽量收购现货加工整理运香港销售。并在贵州、安顺、遵义，云南昭通、下关，川北通南巴一带收购猪鬃。在利昌公司设有机构的地方，也开展猪鬃收购，由运输部运重庆进行加工。

会计股充实力量，招揽会计人才。组成巡回工作组检查和辅导各分支机构健全帐务，了解其经营、经济情况。

通过对机构，人员的充实调整后，利昌分支机构已达 32 处，固定员工达 600 余人。

（六）利昌公司改察川滇黔桂粤五省公路

1938 年下半年，兰尧衢又接受了考察五省公路情况的任务。这是由于国民党军事委员会成立了两个直属单位“西南运输处”和“西南运输公司”，由宋子良任处长及总经理。他们在筹备之初起步困难，深知利昌公司在运输工作上有一套成功的经验，宋急欲会见兰尧衢，乃托当时粮食部部长徐堪向兰致意，宋、徐、兰三人乃约会于广州。宋子良当即聘请兰为西南运输处顾问兼西南运输公司专员。宋并要求兰先计划筹组公司和考察五省公路情况。兰根据宋的要求拟好组织提纲、待宋同意后再拟细节。至于考察五省公路、正符合兰的愿望，当即欣然同意。兰在广州以两天时间办好考察公路所需文件、证明、车辆及沿途加油、食宿等证件（当时除军委会外沿途均无加油

站)。兰率领利昌公司陈仕伯等人由广州出发先考察了湖北襄阳、樊城一带公路后返回重庆,并组成了以利昌公司运输部为主的"西南公路考察团"。成员有运输部经理兰德尊,科技人员鲍承佐、周一枝等十二人。一行由重庆出发经贵阳、昆明、下关、保山到畹町的中缅交界处折回昆明(时川滇东路尚未修通故未考察)。又再经贵阳,柳州绕道梧州至广州完成了考察任务。

此次考察全赖交大同学的互相支持协作,沿途测量陡坡、急弯、危桥、险路、破塌涵洞及应建、扩建地段,拟出设计方案,制绘图纸,写出整体计划,缮印成册在香港交卷。后来大部计划被当局采纳执行。

考察中,各线路况复杂,危桥险路特多,有时还得众人抬车过桥。生活工作极为艰苦,白天忙于行车、考察、测量,晚上整理资料,到香港后又经半月的紧张工作始克编汇完成。报告书交宋子良后,深受宋的赞许并想委兰以其他任务,兰以利昌业务繁忙婉言谢绝,但亦表示今后可互相帮助、互相支持。

对川、滇、黔、桂、粤五省公路的考察,在香港编汇考察报告书时,因香港工商界不了解内地运输情况,认为运输工作无法起步。香港商会借此机会通过顾绥禄、朱维扬两人,邀约兰德尊赴"星五聚餐会"(港商上层人士的定期聚会),把利昌当时的运输路线、运输工具、运输手续、货运时间和非常时期予收费用及结算办法等详细向港商说明。此后港商向内地发货、与利昌订立运输合约者源源而来。

(七)利昌在运输中的一些重大事项

1、1938年西南公路局接受苏联援华汽车100辆,专门装运进口军事物资。当时西南公路局渝、筑(广西)段段长朱恺筹

来重庆设立办事处，并率领营业股长及部份职员参观利昌公司，对利昌的组织机构、规章制度很感兴趣，还要去了各种单据、报表、条例。同时提出苏联援华汽车专门装运从广州湾进口的各种军事物资，但回程空车可由利昌装运商货。利昌运输部经理兰德尊当即与西南公路局薛次辛局长、朱恺筹段长达成协议、正式签订了运输合同。合同主要内容有：援华车运货到重庆后的回空车装运利昌商货不装其他货物；专门行驶广州湾路线；合同期暂定半年、到期路线如无变化双方均有继续优先权；行车车务由路局负责、运输及沿途纳税由利昌公司负责；运费照路局运量以里程计算，一次付清；如遇天灾人祸及军事波及、行车路线改变和人力不可抗拒者，双方均不负担责任。合同仅履行三个月、广州湾即告失守。利昌仅运出物资1200吨，运进军事物资1800吨。广州湾失守后、利昌分公司即转移至梧州，继运进出香港的物资，同时约集一些与利昌签订合同的商车转移至柳州，履行柳渝段货运。

2、开拓港、梧海运线，另组商车队。海轮运量大、一般不受吨位限制，三日可由香港到达梧州。梧州中转船容量百吨、三日可到柳州、但每天只有一班。由柳州至重庆的中转汽车五天可到重庆，但中转汽车太少。由广州湾转来的商车也不过40辆根本解决不了转运大批海运物资的问题。兰尧衢乃于重庆另行组建一支商车队。

重庆海棠溪是东南、西南公路进出口运输的一个基地，公方私方在此设立的车场、车站、堆栈、油库不断在发展，沿公路延伸出二三十里，当时的繁荣和紧张状况可以想见。利昌堆栈在上海、南京沦陷时就开始修建，从江边轮渡码头起连续修到第七处堆栈。地势条件特好，创造了办事方便、装卸货物捷省

的有利条件。而当时行车人员及车辆骤增，社会秩序混乱，盗卖客货、汽油的事件层出不穷，货运双方纠纷迭起的情况下，个体商车对利昌公司及堆栈十分信赖，大都要到利昌登记，揽运货物和住宿吃饭。利昌利用这个机会，动员商车和利昌合作，说明合作办法和互惠办法：凡纳入利昌车队的商车都编上利昌的编号；停车装卸货物均在利昌沿线堆栈、车站；一切纳税、食宿均由利昌当地机构照顾；统办路政交费、纳税等事，减少车主自办的麻烦。车主甚感便利、踊跃参加利昌的运输。1939 年春、利昌车队编号已到 250 号（间有缺号），年底编到 300 号。说明这一时期仅利昌一家就经常有 300 辆汽车在上述公路运输各类物资。粤、桂商车多愿行驶柳、渝段，滇、黔商车多愿行驶昆渝段。从而疏导了从香港海运来梧州、柳州的物资。

3、开辟港、越、昆、渝运线。越南早为法国殖民地，滇越铁路全由法国管理经营。法国人利用中国的抗日战争大发其财，车皮也卖黑市价格。在滇越铁路大桥未修复前、经利昌住海防经理罗竟忠（新津人）的多方努力，与法国铁路当局签署了利昌每日每次车可装半个车皮货物的合同。这半个车皮也来之不易，不但付出了相当大的代价、还卖子很大的面子给利昌公司。能得到固定半个车皮装进装出、在战争时期也难得的了。1938 年秋，滇越铁路大桥修复，铁路畅通，货运量突然直线上升，昆渝公路物资又大量堆积、汽车又不敷应用。兰尧衢在香港将所存猪鬃全部抛售，所得外汇订购万国牌大型汽车 40 辆，充实昆渝段公路运输，抢运进口军用物资。其间又有几件值得记载的事。

甲、与军政部军需所订立抢运军用被服合同。1938 年秋、

军需所长陈书儒在重庆与利昌公司运输部签订抢运在港军用布匹12万匹约两千多吨的合同，需700辆车次才能运完。利昌负责由越南海防运至重庆。利昌调汽车在昆明接运，海防分公司每日以60%的车皮装布匹(疋)，40%车皮装小额军用物资和港商货物，用了近一年时间才将布匹运完。

乙、与中央信托局运输科在昆明签署中信局购买的汽车100辆，在昆渝线上一次性往返运输合同(因该科组建初期无力搞运输)。利昌公司利用这百辆车运回布匹400吨，出口商品300吨。

丙、利昌在香港购买之汽车40辆，第一批20辆运抵昆明后，为了加速运转，乃将全部车辆赊销给内部同仁，每人限购一辆(亦可几人合购一辆)，车款分期扣回。运行一次，扣款一次，五个月扣清。合同车商有愿购者，亦按此法办理。既减轻了公司组织人力、财力的困难又省约了行政费用开支。第二批20辆车亦如法泡制。

丁、四川公路局与利昌订立50辆车一次性运输合同。四川运输任紧，公路质量差，车辆磨损消耗大。1939年，四川公路局通过交通银行贷款，在香港购汽车50辆，由海防运入经昆明到重庆。因该局在昆渝段无运输设施，乃与利昌签署由昆到渝一次性运输合同(实际是叫利昌把汽车接回重庆)。此次合同利昌装运进口物资160多吨。

港、越、渝线自1938年8月通车至海防失守共运行26个月，每天半个车皮往返一次约装货40吨，前后共运进出口物资3万余吨。仅昆渝段就动用汽车300多辆。为支援抗战、抢运物资和搞好出口贸易，利昌公司竭尽全力为运输工作开拓了局面，做出了贡献。

戊、交通部传令嘉奖利昌公司。1938——1939 两年，昆明重庆间货运拥挤异常，利昌又处于抢运军事物资高潮，而交通部存放昆明物资无法运走，于是求助于利昌公司，要求支援。利昌在自身任务也十分紧张的情况下也设法组织车辆往返运输，终于在短期内把交通部物资全部运到重庆。加上利昌公司在运输上作出的成绩，交通部于 1939 年冬、明令嘉奖利昌公司运输部及经理兰德尊。

已、妥善解决运费结算问题。由于是战争情况下的跨国运输，运费结算上纠纷很多。在香港海防两地、收港币，收美元，也收越南币、缅币。货到重庆、结算又是法币。多退少补的纠纷更多。分支机构解决不了都推到总公司头上。总公司不得不于 1939 年 8 月在越南海防召开运输部经理会议，定出统一处理办法，由各分公司就地承担责任、就地解决。为了今后不再发生扯皮现象、拟定了《非常时期预收全部费用多退少补结算办法》的决定。顾客港区交货一律收港币或美元；缅区交货一律收缅币（罗比）或美元；货物到达目的地后，结算一切费用（按收款凭证结算），港区货物以港币牌价折合法币退还或补足；越区货物以东方汇理银行牌价折合法币退还或补足；缅区以缅甸中央银行牌价折合法币退还或补足；美元一律照结算地牌格折合。

由内地交运出口货物、一律预收全部费用的法币。到达目的地后根据结算凭证按收货地区当地牌价折合外币多退少补。合同商车全部在国内行驶、一律以法币收付。运费一律以各当地公路局里程表计算，取消不订合同的包运制度。装货时预付运费的 70%，货到后补清尾数，同时扣除代垫的各费。

为了避免发生运输纠纷，顾客交运货物时先填写托运单，

需要全本请访问 www.ertongbook.com