

中華民國三十三年

全國公路展覽會特刊

曾養甫題



中國旅行社敬贈

民國三十三年三月出版

全國公路展覽會特刊

(全一冊)

非 賣 品

編輯者 中國旅行社

印刷者 中央青年印刷所

編者獻詞

中國旅行社代理社長唐渭濱

——介紹公路總局的偉大成就——

這次交通部公路總局的舉辦展覽大會，可說是吾國公營交通事業的空前偉舉，自民二十十年秋，上海道路協會所舉辦的路市展覽會，民二十五年全國經濟委員會所主辦的京滇公路週覽會，有同等的深厚意義，尤其是在抗戰七年，勝利的曙光在望之際，給觀衆一個深切的認識，這一點，更加是路展會的舉行主旨吧。

本社成立迄今，已達二十一年，平素自居於輔助交通事業的地位，服務行旅，貢獻無多，殊覺十分慚愧，自從吾國對外的偉大民族戰爭開始之後，本社隨政府內遷，目擊交通當局之措施，在物質條件的限制下，艱苦奮鬥，本社同人，莫不時時感奮，相互策

勉，以期薄有貢獻。關於全國鐵路交通，於極端艱困的環境中，隨時配合着時代需要，不斷地努力邁進；以言航空交通，則維護班期，予國內外旅客以莫大便利。而航業方面，亦同樣在困苦中奮鬥。公路的開拓，早有悠久歷史，但自抗戰後，格外不斷地興築着，浸成爲大後方的主要動脈，各省自關的省公路，也呈顯極活躍的姿態，建立了不少偉績。這次公路總局舉辦公路展覽會，以各種方式，表現出偉大設施，可算是中國交通史上最輝煌的一頁。

公路事業，嚴格說來，只有十餘年積極地普遍建設。在民國二十一年以前，省自爲政，只是局部的修築，路線多不聯繫，一切施工與管理，沒有統一。而自民二十一年夏，全國經濟委員會成立公路處，取督造辦法，互助督導，各省路政，才有長足的進展，行車交通，也由五省市擴充到全國，工程與運輸管理等，漸上統一的軌道。抗戰開始以後，後方一切運輸，公路更形重要，擴充路面，興展築新線，同時因地制宜，分別施工。數年以來，所完成的里程，有數萬公里，深足以應時勢迫切的需要。而在國際路線，

籌辦時期，車輛與燃料，極度貧乏之時，公路當局還能積極的調撥車輛，整理舊車，研究代用油類等，來維持交通，使西南、西北各省與邊境的交通聯成一氣，客貨運轉，經常辦理，雖然有時牽於客觀的條件，沒能夠如一般人的理想充量所要求，然而當事者的苦心孤詣，毅力勤敏，努力而赴，已盡了極大的職責，這種精神魄力，實在難能可貴，而給予旅行的貨運的一個便利，這是事實上昭昭在人耳目的功績。

在目前的公路，屬於建設的工程，業務的運轉，行政的管理，他的工作目標，已充量的發揮公路交通的效能，促進沿線經濟的繁榮。他的推進辦法，設備是標準化，行動是規律化，管理得宜，安全迅速與舒適；沿線的設備，如停車場，輕車道，食宿站，廁所，救護車，加水站，零件供給所，公用電話等，無不分別設置，用應沿途交通實際上的需要。

且聞公路總局是主管全國公路工程運輸和交通管理的設施，他的工作方針與中心工作，我們在各路的陳列品看來，已有充分表達他的偉大成績了，他的施政華華可舉的

是：

甲、工作方針 一、減低運輸成本，二、爭取時間，三、發揮服務精神。

乙、中心工作 一、加強國際運輸，二、增加商車運量，三、整理車輛，四、配件

與油件之製造，五、加強司機技工之訓練與管理，六、推進客貨聯運，七、幹

綫工程之改善與養路制度之確立，八、加強全國公路交通之管理，並擬訂公路

法，九、邊區路綫的開闢，十、復員及復興工作之規劃與準備。

以上的工作，已經循序的分別實施中，對於客貨的運輸，有極大的幫助，而於軍事上的便利，更加來得重要，這是一般事實，而不能夠否認的。雖然公路是公營事業，目下一切運輸，公營的佔大多數，惟是商營的運輸，也佔了重要部分。那麼，爲了整個交通的管理，是必須要公商合作，調配得宜。然後才能盈虛得着調劑，客貨暢流，以利民行，公商的合作，更屬不可忽略的工作，故他又有商車指導委員會，整車委員會，和各線特設調配所，負責指導，就是一個原因。

今僅舉路總局公路展覽會特刊之圖，我們看了該圖後，覺得該圖雖然是公路展覽會特刊之圖，但對於公路的設施狀況，略為申述，使我們對於他的施政，有一個明確的認識，與各路的陳列品，共同參覽，按圖索驥，去研討，這不是多餘的話吧。

全國公路展覽會特刊

庚

（此處文字模糊，難以辨認，可能為展覽會相關之說明或目錄）

西南公路概述

上篇 運輸局概況

沿革

西南公路運輸局奉前運輸統制局令，於三十一年一月在貴陽成立。任務爲管制公建商車，負擔西南各省軍事與進出口物資運輸及附搭旅客，但本身尙無車輛，而當時實際負荷西南幹綫主要運輸業務，爲前中國運輸公司。三十二年一月，前運輸統制局撤銷，該局改隸交通部公路總局，嗣以有與前中運公司合併之必要，乃呈准交通部公路總局，自三十二年七月一日起實行合併，局址仍設貴陽，此爲該局之大概沿革。

二 組織

該局成立之初，因本身尚無車輛，組織比較簡單，局內設置總務，運務，機務，會計四科及警衛稽查一組，局外設置各級管制站，辦理車輛物資管制事宜。至兼併前中運公司後，業務增繁，且兼辦客運，為適應實際需要，組織酌予擴大，局內改設總務、運務、管理、材料、會計、警稽六組及技術、人事兩室。總務組內分機要、文書、出納、事務、福利五課，並管轄沿線各醫務所。運務組內分運輸、業務、機務、稽查、電訊五課，並管轄沿線各客貨車站保養場、保養分場、整理場、救濟站、電台交換所及零件配修所，管理組內設管制、調查、登記三課，分管全線車輛物資管制調查及登記事項。材料組內分採辦、儲轉、料賬、稽核四課，並管轄各材料庫及貴陽電工廠。會計組內分核收、核支、編查、賬務等四課。警稽組內分第一第二兩課，並指揮交通警備司令部派駐該局警察第四總隊第三大隊。技術室掌理該局有關技術之設計、考核、推進等事項。人事室掌理該局有關人事等之管理事項。至局外則設昆明，重慶兩地代表，俾便對外接洽公務。並設重慶、曲靖、獨山、晃縣等地區辦事處，分別辦理各轄區所屬事宜。又設置

修車廠曲靖公商車輛調配所及各管制總站管制站等。惟各該管制總站管制站嗣奉令於本年十一月間先後亦改爲公商車輛調配所或調配分所。此外爲推行 委員長倡頌之行致三聯制，以加強行政效率計，經於三十二年八月初，成立設計考核委員會。嗣又陸續改組員工福利委員會，組設舊廢料審理委員會，及大學實習生甄考委員會，分辦各種事務。又爲解決商車營運困難以期增進運量計，協助籌設商車指導委員會貴陽分會，該會已於三十二年十二月二十五日正式成立。

三 路線

鐵路原轄路線，北至重慶接成渝線而達西北，名曰筑渝線。南至金城江與黔桂鐵路銜接而管制路線並伸展至柳州，名曰筑柳線。東至桃源縣之鄭家驛，此線可由水陸交通以達長沙衡陽，名曰筑桃線。西至曲靖，與川滇東、滇緬兩公路及川滇鐵路銜接，名曰筑曲線。又由川境之綦江至湘境之茶洞，而運輸線復由綦江伸至重慶，及由茶洞伸至東

線之三角坪，名曰川湘線。縱橫共計三千三百七十三公里，綿亘川、湘、黔、滇、桂等五省。惟川湘線於三十二年七月，經該局與前中運公司自行將該線管制與運輸業務，分別移交川湘鄂區汽車聯運處。嗣於三十二年九月，黔桂鐵路正式通車獨山，該局南線運輸隨而縮短，故以獨山爲起訖點。但柳州管制站未予取締。又晃縣以東，於三十三年一月移交川湘線區汽車聯運處接管，東線乃止於湘晃。計截至現在（三十三年二月）止，該局運輸路線，祇爲一千六百一十公里，以管制線算，則爲二千零一十二公里。茲所轄路線雖有減少或縮短，但該區爲國際運輸之聯絡線，地位仍屬同樣重要，而際此最後勝利將臨之時，責任更屬日益加重。

四 業務概況

查該局業務，大致分爲管理與運輸，管理即管制公商及生產建設機關車輛物資，運輸分客運、貨運，茲將各該情形及車輛與運量狀況概述如下：

（一）管制車輛

（一）公車。凡政府機關自運物資之自備車輛屬之。該區公車，均須向該局登記，領取登記證，並按自填車輛動態表，送局備查。該項車輛，以自運本身機關物資為限，並由調配所憑該機關證明文件填發准行證放行。如遇本身物資缺乏時，得將車輛交由調配所為公服務，不得任意曠置，非經特准，亦不得運輸其他貨物或攬運其他機關物資及商貨。又每次行駛，須載足噸位，如有剩餘噸位，應交由調配所配裝，至回空或放空時，應報由該局所在地調配所配裝軍品公物或商貨，非領有空駛證者，不得空駛。該局遇有緊急軍運，得酌調各機關公車，担任搶運。

（二）建設生產車。凡政府或社會集團所辦有關抗戰建國需要之一切建設生產機關，其自備車輛屬之，該項車輛其屬該區者，須向該局登記，領取特許證，惟有下列情形之一者，得拒予發證：（甲）所經管事業與抗戰無關者，（乙）無大量機件原料或成品常川運輸者，（丙）運輸路線有其運輸工具可資替代而不妨害本身業務者，（丁）運輸方向適與進

口方向相反，該局有回程車可資利用者，又未經核准發證者，應依照管制商車辦法登記服務，其餘比照管制公車辦法辦理。

(三)商車 商人自營車輛屬之，凡該區商車均應向該局申請登記，其未經核准者，不准行駛，已核准者發給登記證，並填發服務簿。初次領到服務簿者，應於二日內向調配所報到，又商車裝貨駛抵目的地，卸空或回空駛抵目的地後，須於二十四小時內（日夜計算）報到，已報到之車輛，由調配所依照車輛裝派次序：一、商車，二、建設生產機關車，三、公車，四、如有軍車利用，以軍車為最先。按報到先後派裝已登記之軍公商物資。既經派裝者，應即駛往指定地點裝載，並於辦滑行車有關手續後，向調配所領取車輛准行證，於領得該證後，須在二十四小時內，向指定目的地出發。但起訖站兩方待運物資不平衡時，調配所得規定來往行駛日程，准予放空或回空。至商車如因機件損壞或配件不全，必須停車修理者，應由車主或代表人申請報修，小修者至多不得超過五日，大修者不得超過十五日，如因機件或特殊情形，不能照規定期間內修竣時，應由車

主取得承修廠行之證明，經查實後，方准展期，一俟修復，應即報到服務。

(2) 管制物資

(一) 各調配所除海棠溪調配所別有規定外，配運物資均以先運軍品，俟軍品運竣，始配運公品，俟公品運竣，始配運商貨。

(二) 海棠溪調配所以物資待運，情形特殊，按照軍品七公品二商貨之比例配運，即每放十輛，以七車運軍品，二車運公品，一車運商貨，如無軍品，即應將運軍品車按公品二車，商品一車，比例配運。

(3) 客運

查客運原由前中國運輸公司經營，該局祇辦公建商車附搭旅客，自該局與公司合併後，始兼辦客運。現筑渝，筑獨及筑晃間，均有固定班車行駛。此外，並有專供軍政人員乘坐之特約交通車，旅客衆多時之加班車，及近辦之渝獨直達車等。同時以公建商車附搭旅客爲輔助，至筑曲間則因貨運特多，利用公建商車附搭尚可應付，故未專開客車。

(4) 貨運

此項係指公建商及該局貨車運輸軍公商品而言，軍品爲首要，公物次之，商貨又次之。至各種物資名稱及數量，以事關軍祕，概從缺略。

(5) 困難情形

該局自成立以來，已兩年有餘，困難殊多，幸賴當局督率指導，上下一致努力，可支持，茲就一般人所得知者，略舉數端如次：

(一) 車輛窳舊 配件缺乏，自滇緬事變，國際路線警告中斷後，車輛與配件之來源，頓感缺乏。年來車輛多已行駛逾齡，新車無法補充，祇得在保養與修理方面，用人力補救。但以國內市場所存配件日少，祇得自行做製，並儘量設法由國外運入若干，然仍感供不應求。此種困難，外間人士未能深悉，或對該局車輛中途損壞拋錨，動輒噴有煩言，該局固當力求改善，尚望各界人士體察時艱，曲予諒解。

(二)汽油潤滑油欠缺 自前年滇緬線中斷，汽油來源，立成問題。當時該區車輛即着手改裝木炭爐，旋又改以酒精爲主要燃料。然汽車本爲燃用汽油，如改用其他燃料，無論成績如何卓著，終無法彌補其缺陷。故車輛壽命與行車效率，當比燃用汽油爲低，尤以木炭車爲甚。至潤滑油亦至感供應困難，其中機油，黃油，雖現有國內產品，但遠非舶來品可比，而黑油則時虞間斷。如此情形，影響行車，亦非淺鮮，幸最近設法內運若干接濟，目前尚可應付。

(三)代收代付運費之困難 關於該局代運物資之運費，向由物資機關於託運時估計概數，一次或分次交由該局代付，然後接實報銷。但每有實際所運超過原託運量數，或有因增加運費而超出預算，亦有物資已開始運輸而運費仍未撥到者，該局以物資運輸，事關軍急，未便須臾耽延，不得不徵調車輛，先行啓運，並先墊運費。此外，尚有經將報銷送出仍遲延不付者，致該局週轉不靈，影響至大。深望各物資機關念該局處境之困難，時能予以利便也。