

B
557.05
6753
3

又一套) 1-8, 11-12 2-1-3-12,
3-1 3, (共16卷)

曾養甫

交通建設

第一卷 第八期

驛運專號

- 全國驛運工作之展望
- 總裁的驛運觀
- 四年驛運概述
- 驛政與驛運
- 驛運事業新動向
- 地方驛政機構之擬議
- 取消驛運管理費之經過
- 牛馬動力之研究
- 板車製造概述
- 廣西省驛運概況
- 福建省驛運概況
- 江西省驛運概況
- 甘肅省驛運概況
- 陝西省驛運概況
- 川黔綏驛運概況
- 陝甘綏驛運概況
- 重慶驛運服務所概述
- 推進各省驛運工作綱要
- 三十二年度籌設廣元至哈密間驛運旅客服務站實施計劃書
- 調整驛運軍運運價之意見及其解決辦法
- 編後語

譚炳訓 譚炳訓 王炳南 王金光 車勃 龔警初 黃仗之 徐邦裕 袁景章 關宗驊 丘漢平 楊綽庵 張心一 歐墨林 孫書元 高之仰 馬振剛

交通部出版委員會編印
中華民國三十三年八月出版

全國驛運工作之展望

譚炳訓

三十二年五月二日在本部 國父紀念週及國民月會報告

奉 部長命報告驛運總處工作，特將全國驛運概況，最近四個月來重要工作，及今後驛運上的幾個重要問題，向諸位報告，並向諸位請教。

(一) 全國驛運概況

甲、關於幹綫分處者 本部直轄各驛運幹綫，原有川陝、陝甘、甘新、瀘昆、中印、新疆等七個分處，除中印綫奉令結束，新疆綫正在籌辦尚未開運外，現辦運輸業務者有五個分處。所轄之驛運路綫共有八一九七公里。所用工具計民佚二六，〇〇〇人，騾馬駝獸二〇，〇〇〇匹，板車一五，五〇〇輛，木船二〇〇艘。

五個分處之運輸能力，三十一年度全年共運貨一一五，〇〇〇噸，計三六，〇〇〇，〇〇〇延噸公里，平均每月約運貨一萬噸，計三，〇〇〇，〇〇〇延噸公里。本年三個月之運量如下：

一月份	一三，〇〇〇噸	三，五〇〇，〇〇〇延噸公里
二月份	一一，〇〇〇噸	三，一〇〇，〇〇〇延噸公里
三月份	一四，〇〇〇噸	四，〇〇〇，〇〇〇延噸公里

驛運運輸速度較慢，每噸貨一個月內約運三〇〇公里之運程，即每日可運十公里。

各分處去年全年營業收入爲一二二，〇〇〇，〇〇〇元，支出爲一二〇，〇〇〇，〇〇〇元。

乙、關於支綫省處者 除本部直轄之幹綫分處外，支綫方面，每省設有省驛運管理處，直隸於省政府，受本部之監督指導，共有十六個省處，驛運路綫計三三，二二六公里。分述如下：

一、西南——有四川、貴州、雲南、西康四省驛運管理處。

二、西北——有陝西、甘肅、青海三省驛運管理處。

三、東南——有浙江、福建、江西、湖南、廣東、廣西六省驛運管理處。

四、中原——有河南、安徽、湖北三省驛運管理處。

以上除貴州、湖北兩省處已併入建設廳及湖南、安徽兩省處改隸建設廳外，其餘均仍直屬省府，依照省驛運管理處組織規程之規定，省處處長由建設廳廳長兼任或派員專任，現由建設廳廳長兼任處長者有四川、甘肅、雲南、廣西、浙江、江西等六省，專任處長者有陝西、湖南、青海、西康、河南、廣東、福建、安徽等八省，又依照組織規程，重要省份本部加派副處長一人，現已派有副處長之省份，有甘肅、陝西、四川、浙江、江西、廣東、雲南七省。

各省處所用驛運工具，尚無精確之統計，因各省驛運工作遺缺，情況頗不一致。經括言之，東南各省之驛運主要工具為木船，大概每省有八千至一萬三千隻木船。西北各省則重陸運，主要工具為車馬，以陝西、甘肅二省言，每省約有膠輪大車三千至六千輛，鐵輪馬車六萬至十萬輛，駱駝與騾馬毛驢，據甘肅最近調查有一百萬頭。

各省驛運運量，本處根據比較完備之九個省處之報告，三十一年度總運量為一，二四〇，〇〇〇噸，約為一四三，〇〇〇，〇〇〇噸公里。

(二) 驛運運量比較

驛運在我國戰時運輸上之重要性，究竟如何？應從事實上以求證明，即將驛運運量與同時之他種運輸運量加以比較，而估定其價值。

甲、幹綫驛運與幹綫公路運量之比較

公路運量據本部統計處之統計，本年一月份為一〇，〇〇〇噸，計四，八〇〇，〇〇〇噸公里，二月份為一三，〇〇〇噸，計五，二五〇，〇〇〇噸公里。平均計之，每月為一萬噸，五百萬噸公里。每噸貨一個月內在公路上約運五百公里之運程，即每日可運十七公里。

驛運運量根據本處統計，一月份為一三，〇〇〇噸，計三，五〇〇，〇〇〇噸公里，二月份為一〇，〇〇〇噸，計三，一〇〇，〇〇〇噸公里。平均計之，每月亦為一萬噸，惟噸公里則為三百萬，即每噸貨平均一個月能運三〇〇公里之運程。是公路與驛運之運量，噸位相等，汽車快，每月能運五百公

里遠，驛運慢，每月能運三百公里遠。

乙、驛運幹綫(分處)與驛運支綫(省處)運量之比較

陝西省最近驛運運量，每月公商運輸為二萬餘噸，軍運為一萬餘噸，平均每月在三萬噸以上。東南各省，每省平均每月有一千餘噸，每艘平均載貨十噸，每月運程平均一百公里，僅有一萬餘噸，三百萬噸公里，僅及西北或東南各省之三分之一，故幹綫運量實遠遜於支綫。

丙、各省驛運與各鐵路運量之比較

鐵路貨運本年一月份本部統計，隴海路六〇，〇〇〇噸，湘桂路三六，〇〇〇噸，粵漢路二四，〇〇〇噸，平均運程約為一五〇公里，即有四百萬至一千萬噸公里之運能，與驛運之每省一千萬噸公里比較，可證各省驛運運輸能力，等於一條鐵路。

丁、西北獸力馬車與汽車運能之比較

西北運量最大者，為改良馬車，所用之輪軸與輪胎皆為汽車之廢料，載重一噸至二噸，所用騾馬一匹至四匹，每日運程三十公里。汽車每輛載重三噸，每日運程一百五十公里。以此比較，馬車十輛等於汽車一輛。馬車構造簡，不易拋棄，實際行駛效率有百分之九十，即百輛中有九十輛在路行駛；而汽車之行駛效率，最低為百分之十，最高亦僅百分之五十，平均在百分之三十左右。故併行駛效率而論，馬車三輛即可等於汽車一輛。飼馬草料沿途就地可以供給，而汽車則須自帶汽油，汽車之運輸力最，除去應騰之油量，實際上僅等於兩輛馬車。

(三) 西北驛站工程概況



交通建設

西北驛站工程，本年一月奉令限本年六月前完成，工程內容爲自重慶至新強哈密，三千餘公里之途中，每三十公里設一旅客食宿供應站，自重慶沿嘉陵江經廣元蘭州至酒泉爲一段，每日供應三十人至五十人，自酒泉至哈密爲一段，每日供應一百二十人。一月底本處根據初步調查，將全部計劃預算完成，重慶至廣元之水運，食宿利用船隻，自廣元起陸運至哈密二千三百餘公里，計設站七十九個，鑿井六眼，經費需一萬萬二千萬元，經行政院審議會議決爲六千萬，最後核定數爲三千萬元，至四月初始將計劃正式核定，領到第一批工程款後，即親往蘭州督辦，現全部工程分爲四段，自哈密至猩猩峽，委託新疆省府辦理，自猩猩峽至蘭州，由揚子建築公司及泰山實業公司承辦，自蘭州至徽縣，由富國工程公司承辦，自徽縣至廣元，由中國工程公司承辦。工程本身並無困難，材料工人運到工地後，兩個月即可完工。西北建築成本約爲戰前之六十倍，全部工程僅有戰前五十萬元之量。困難處即在工程不大，而散佈於二千餘公里之長路線上，分爲八十個單位；酒泉以西，糧食水及木料，皆自數百公里外運去，故運輸問題頗爲嚴重，工程管理費用亦因之而高，加以現時沿途治安，使公路交通不能暢通，故深受影響，工人材料何時可以運齊，難以預計，現惟有以最大努力，拚命冒險趕做，以期早日完工。

(四)目前驛運的三大問題

目前驛運方面的三個重要問題，亦可謂爲驛運方面之極大難關，關係抗戰，關係人民生活，亦關係人民對政府之信仰，部長對此曾有剴切指示，故最近數月來，本處集中精神，秉承

部長意旨，以謀解決之途。現若干已獲解決，若干尙待努力。所謂三大問題者爲管理費問題，軍運運價問題，及驛運政策問題。

甲、各省驛運管理費之取消

驛運管理費之征收，已有二年餘歷史，其根據爲二十九年驛運大會之決議案，此種管理費之性質，究爲行政費或運輸業務費，不但無明確規定，而兩年來征收章程亦付闕如。如征收管理費後，確能辦理運輸服務，則收百分之五，實不爲多。然實行結果，各省將徵收管理費之手段，視爲目的，並不以管理費用於辦理運輸業務，甚或行政管理亦未辦理，漫假爲徵收而徵收！流弊所至，誹言四起，對於驛運之推行，不但無幫助，甚且有妨礙。去年九月本部奉令取消，十一月本部直轄各分處先行取消，同時令各省處作取消準備。惟因各省經費無着，且原定取消辦法，不能適用於各省，對於取消後之經費及業務方針，均無具體規定。本年以來，承 部長指示，關係人民痛苦的事，應儘先趕辦，經詳加研究，擬訂徹底取消驛運管理費辦法，呈 行政院經三月九日六〇四次院會通過，其要點爲：(1)驛運行政與驛運營業經費及工作均予明確劃分。(2)各省驛運行政經費應列入省概算按月撥付，未列入省預算或不足者，在省準備金或建設事業費項下勻支。(3)驛運營業經費應自給自足。(4)驛運路線之調查開闢等建設事業費，得由省單位預算。以上辦法，由行政院電令各省於本年四月一日起實行，將管理費及類似管理費名目之費用，一律停徵。現據報告，提前取消者有江西、陝西、福建等省，請求展緩者有浙江、湖南二省，甘肅省於炳訓去蘭州後亦經商定實施辦法。最近期間

即可取消，其他各省原未征收者，有四川、貴州、雲南、湖北等省，已征收取消後有困難者，另派員前往爲之解決，當不難達到各省一律取消之目的。

(乙)軍運運價之調整

驛運之舉辦，原以辦理軍運爲主，抗戰時期軍事第一，担負軍運，實義不容辭。二年以來，軍事方面，以爲驛運機關專門承辦商運，而不願辦軍運；民衆方面，則以軍隊封扣車船民伏，付費不足維持其生活，驛運機關不能爲之解除痛苦。辦驛運者處此兩種不諒解之情況下，事業上所受之影響極大。其癥結所在，因軍政部所訂之軍事給與標準太低，且全國分區太廣，按日計算租金，不管理程，不計運本，此項標準係於抗戰前訂定，二十九年修改一次，三十年十一月又修改一次，最近擬再修改，動議已有半年，當時擬改之標準，約等於商運運價百分之六十，但至今日運本又漲，雖經修改，亦僅等於商運運價之二十五，仍不足維持車船伏馬之最低生活。驛運租負軍運運量極大，據運輸會議估計，即照擬定之標準調整，雖增至現行運價百分之二十五，已需增加預算三十萬萬元以上，其中軍糧運輸須增十六萬萬元（原預算列十五萬萬元），軍政部須增七萬八千萬元（原預算列六萬三千萬元），航委會須增一萬六千萬餘元（原預算列二萬四千萬元），後勤部應增數字尙未送到。如按照汽車軍運按三等商運價計算，則需增加預算一百餘萬萬元。故軍運問題，實爲驛運最嚴重之問題。有若干省驛運處在管理費之外，加收百分之二至百分之十的軍運補貼，軍隊雇用馬車，照軍事給與標準日給租金十八元，實際每車人馬消費至少一百三十元，此項差額，完全由驛運機關負擔，不得不分

攤於其他商運運費中，如此顯與限價政策相違背，驛運機關徵收百分之二，人民負擔則何止百分之二十。但如不攤派，則無其他善法，否則祇有由軍隊自行徵扣工具，對於運輸秩序影響甚大。此問題之解決，現正由本處商請軍委會運輸會議研究中，解決之原則爲（1）軍運損失全體人民平均分擔，勿使車船戶或行軍沿途少數人去負擔。（2）確定軍品種類之限制。（3）確定軍品交運之手續。（4）劃分軍運爲「戰區前方搶運」「調防軍運」及「經常軍運」等三種，分別釐定其所需工具及給費辦法。（5）軍運運費之直接撥付，照公路辦法，由國庫直接撥付運輸機關。

(丙)驛運政策之確立

關於今後驛運政策之確立，經擬訂「推進各省驛運工作綱要」送呈 部長核定，其中一部份已論及今後之驛運政策，業奉批准，若干問題之技術方面，尙在研究編擬中，簡要述之如下：

一、驛政重於驛運——驛政爲驛運行政，驛運爲驛運營業與運輸。公路及鐵路之行政與業務合一，均由本部及直轄機關主辦。驛運則爲人民的運輸，政府所製備之工具有限，必須將民間之運輸力量，加以發動組織管理，使之爲國家服務此爲與公路路根本不同之點。政府所辦之驛運行政，即如何配合政治力量，推行合理政策，發動人民，組織人民，使蘊藏民間之偉大輸力，從事運輸工作。驛政爲驛運之基本，驛政失敗，驛運不能成功。所以說「驛政重於驛運」。

二、人民共營重於政府專營——驛運既爲人民之運輸，政府即應運用獎誘方法，配合政治，利用鄉鎮保甲機構，或合作

社之組織，使人民組織起來，共同為運輸服務，俾力量集中，運能增強。政府專營，工具有限，力量甚小，管理困難，成本極高。專營應限於特種路線，辦理特種運輸，並為人民之示範，驛運實無政府獨佔專營之必要與可能，故人民之共營應重於政府之專營。

三、省處支綫重於分處幹綫——各省處運量極巨，以陝西一省運量而言，等於五個幹綫分處運量之三倍，且驛運主要對象之軍運，皆在省處支綫，今後必須充分注意省處工作之推進，並加強本部對省處之督導力量。

四、獎勵扶助重於管制——過去驛運管制，多主張全面澈底的管制，以「統收統運」為目標。結果，此種管制僅屬理論，而不能見諸實現，且擾民太甚，流弊極多。今後之管制在縱

總裁的驛運觀

譚炳訓

(一)

驛運是我國舊時的運輸制度，抗戰以來由政府來倡辦則始自二十九年。至今二年有半，機構已遍全國，運輸力量也相當可觀。但是國人對於驛運的認識，仍然紛歧。分析起來，不外下列兩種觀點：

一般人的驛運絕對觀

有實際運輸經驗者的驛運相對觀

(二)

的方面，應有限度，橫的方面，應有範圍；尤應先以獎勵扶助之方法，解除人民痛苦及困難，使人民樂於參加驛運服務，再逐漸加以合理之管制，凡足以減低運量，提高運輸成本之強迫管制方法，應完全避免。而後民間輸力，始能普遍發動，驛運工作始可大量發展。故獎勵扶助實重於管制，並應先於管制。

以上四個要點，為驛運政策之骨幹，尚須訂立詳密之法規章則計劃方案，始能推行實施。除由本處繼續研究，并發動全國從事驛運工作人員共同努力外，亟盼本部運籌專家與全體同人，多賜指教，使合理而適合目前抗戰需要之驛運政策，早日見諸實行，使驛運對抗戰建國大業所負之使命，得以全部完成，實為本處之所企望。

驛運的絕對觀，是一般人士對驛運很主觀的看法。拿我國地天物博人衆作論據，未經過實際的計算，就以為我國人力物力無窮，所以驛運的力量也就無限。另外一種人看到歐美新式運輸工具效率之高，同樣的也不估計我國戰時所能獲得的新式工具，及國人使用新式工具的技術水準，而專心致志於機械工具的運用，將普遍存在於民間的舊式運具運力，認為落伍，一筆抹煞，不去利用。這兩種各走極端之看法，都是驛運的絕對觀。

(三)

驛運的相對觀，是抗戰時期有實際運輸經驗的人，對驛運很客觀的看法。他們認識新式運輸工具，在目前抗戰時期，其效能是有限度的。驛運的運能，無論大小，皆應盡量利用。飛機火車汽車輪船之外，能有驛運，總比沒有好。

再就運輸能力而言，所謂「南船北車」，我們祖先用為主運工具者數千年之久，在今天仍不失為全國之主要運輸力量。東南各省平均皆有木船一萬隻，每隻平均載重十噸，每月平均運程一百公里，則每省木船之運能為一千萬延噸公里。三十二年一月份隴海鐵路的貨運運量為六萬噸，湘桂鐵路為三萬六千噸，鐵路平均運程約為一百五十公里，則隴海與湘桂之運能不過一千萬與五百萬延噸公里。所以東南各省軍糧民食的供應皆賴水運，每省保有木船萬隻，即等一條鐵路的貨運運輸能力。

陝甘兩省的膠輪驛馬大車，每車可載貨一噸半以上，日行三十公里，汽車載重三噸，日行一百五十公里，是汽車的運能十倍於馬車。但汽車的行駛效率，按我國現時管理能而言，最低者僅百分之十，最高亦不超過百分之五十平均為百分之三十，即每千部汽車，在路行駛者不過三輛；可是馬車的行駛效率，因構造簡便修理易，行駛效率高達百分之九十。每十輛馬車，在路行駛者能有九輛，即馬車行駛效率高於汽車三倍。再則馬車草料沿途皆可就地供應，汽車燃料必經長途運輸。總合計算，兩輛馬車相當於一輛汽車的運能。所以在西北，汽車的運量，不能與馬車相比。

驛運相對觀，是從運輸實際經驗中很科學的一種觀察。

(四)

驛運的絕對論，偏於主觀，自無可取；驛運的相對觀，實事求是，所論者是目前戰時運輸的實際情況，但此仍為一般人的普通認識。

我們的領袖——蔣總裁，是倡辦驛運的第一人，他對於抗建大業有高瞻遠矚的識見，對於驛運也有超人一等的看法。我們先應細讀 總裁關於驛運的指示。

「我們要達到這個目的，必求驛運制之科學化。即第一步，必須有確切的調查，統計，以期真正明瞭地方運輸力量之實況；第二步，要有健全的組織，最好要利用地方保甲組織，發動其力量，來協助我們工作的進行；第三步，是有效的宣傳，要使一般民衆，人人瞭解驛運制度之意義，及其對於抗戰建國裨益之重大。必須這三步工作，都已切實辦好，然後驛運制度，纔可大可久，纔能真正發生效力；否則如果運夫駝獸完全為商業僱用性質，祇有少數人，積日長途運送，而不能發動民衆普遍參加，分站協力，那就與驛站制的原意完全違反。」（二十九年七月驛運大會閉會訓詞）

「尤其要注意發動各地黨員，以身作則，努力倡導，實事求是，參加驛站工作，一般農工壯丁，工作勤勞，成績優異者，即應介紹入黨，如此宣傳，纔有實效，而黨的力量，亦可藉此擴張。」（驛運大會閉會訓詞）

「總之我們要實行驛站運輸制度。就是要補救我們中國的貧苦，我們的國家，是貧苦的國家；我們缺乏新式的交通工具，我們要發展交通，便利運輸，就只有推行驛運制度，來發揮我國固有的人力獸力，纔能達到我們的目的，

所以驛運制的實施，就是我們交通界目前最基本而迫切的工作，必須這個制度能順利推動，然後纔能促進抗戰的勝利，和建國的成功，因此大家不能把這件重要的工作，當作普通的政治工作，或普通的公營事業看，甚或以爲驛運速度紆緩，難期宏效，而根本不加重視，那就完全錯誤了。

（驛運大會閉會訓詞）

「我們國家的建設，是要依賴於真正革命的精神，並不是要全靠外來的機器，無論敵人怎樣來封鎖我們，我們只要能發揮革命的精神，儘可以完全用自已的力量；把國家建設好。」（三十一年八月蘭州講：開發西北方針）

「只靠機器力量，就能成功，那日本以如此機器發達武力強盛的國家，而此次來侵略我們，早就應該滅亡了我們，我們的西北早就應該被他佔領了，但是他雖集中其飛機大砲與機器武力來侵略我們，以五年多的時期，還不過是佔領我們全國四分之一土地，迄今反而深陷泥淖，不能自拔。由此抗戰事實與我們古人建國的歷史觀察起來，就可以證明我們建國，不能專靠機器，不能急求速效，而必須依靠我們革命的精神，使人力物力與時間空間，有計劃有組織的配合起來，按部就班，向前邁進，以盡量發展事業的效用，才能達到建設的目標。」（開發西北方針）

「以後西北各項建設的要務，概括言之，約有下列各項：……（四）開發驛運：大家都知道我們現在要建設西北，首先要開發交通，而開發交通，固然要注意公路與航空，利用新式的機器，但在目前國家艱苦的情況之下，我們不能專靠飛機與汽車，而要儘量利用人力和和獸力。所以

有驛馬的地方，就要用驛馬，有大車的地方，就要用大車，並且沿路要設立驛運站，利用人力畜力，節節運送，以利交通，這種方法，雖然緩慢一點，但在目前，還是唯一必取的途徑，只要大家辦理得有計劃有條理，能夠艱苦忍耐，待之以恆，則三年五年以後必可以藉驛運之便利，完成各種偉大的建設。」（開發西北方針）

「我們這一年來，各種機械的來源和現代交通設備原料的供給，更是艱難，因之我們必須以人工力代替機器力，我們要普遍發展驛運，以利軍事和民生必需品的運輸，我們要提倡輪替服役的辦法，以推動地方一切的建設。」（三十一年十月參政會三屆一次大會開幕詞）

總之對於驛運，除客觀的認識之外，另有偉大的期望，與革命的主張。第一、認革命精神可以克服一切困難，戰勝頑強敵人；第二、要藉驛運深入民間，擴張革命力量；第三、爲實行人力動員，要普遍發展驛運。這是偉大宏遠的驛運革命觀，試釋其義如後：

（五）

抗戰是革命的戰爭。

驛運是革命戰爭中的革命運輸。

革命精神可以克服一切困難，可以戰勝頑強敵人。

在七七抗戰開始不久，有一位社會上知名之士，去問總裁：「敵人的飛機大砲與處心積慮已久的侵略準備，我們的武器劣，國防上的準備亦不充分，何能與敵人久抗。」總裁答覆他說：「我們所恃以抵抗敵人者，非飛機大砲與國防上的物

質準備，而是全國一致，同仇敵愾，誓死報國的革命精神。」經過六年的抗戰，證實了革命精神所產生的偉大力量，所以總裁在抗戰五年之後說：「由此抗戰事實與我們古人建國的歷史觀察起來，就可以證明我們建國，不能專靠機器，不能急求速效，而必須依靠我們革命的精神。」

革命精神是什麼？就是「知其不可為而為之」的硬幹精神，是「殺身成仁」「捨生成義」的犧牲精神，是從主義信仰與堅強意志而生的偉大力量。這就是北伐之所賴以成功，抗戰之所恃以勝利。

北伐與抗戰，是國民革命的兩個階段，都是革命的戰爭。驛運就是抗倭革命戰爭中的革命運輸。革命戰爭所恃以勝利者，不是飛機大炮；革命運輸所賴以成功者，也不是火車汽車。沒有飛機大炮，我們拿步槍也要去抵抗敵人，總勝於束手就擒；沒有火車汽車，我們用木船板車去運輸糧彈，也可免於糧盡彈絕。這不是我們的落伍，而是我們過去無準備不進步的羞恥！我們應當「知恥」，生出大勇，發揮堅強無比的革命精神，拿步槍抵擋飛機大炮，用木船板車代替火車汽車，從死裏求生，挽救民族的危亡，延續民族的生命，誓於戰後，能自造飛機大炮，自製火車汽車，使敵人永遠不敢再來侵略我們。如果以武器不利，舊式交通工具落伍，而畫餅充飢，希冀可望而不可即的國外援助，那是坐以待斃之失敗主義者的行為。

經過六年的抗戰，提倡了三年的驛運，事實證明，劣勢武器，可以造成三次長沙大捷，木船板車的運能，可與火車汽車並駕齊驅。總裁昭示的「由此抗戰事實與我們古人建國的歷史觀察起來，不能專靠機器；而必須依靠我們革命的精神。」

「是革命領袖的聰明言，所以我們說：

抗戰是革命的戰爭。

驛運是革命戰爭中的革命運輸。

革命精神可以克服一切困難，可以戰勝頑強敵人。

(六)

政治重於運輸——不是普通政務，而是革命的政治工作。

以革命力量推動驛運——驛運是發動民衆的革命事業。

藉驛運以擴張革命力量——革命力量由驛運而鍛鍊堅強。

總裁一則說「大家不能把這件重要的工作（驛運），當作普通的政治工作，或普通的公營事業看，」再則說「要有健全的組織，最好要利用地方保甲組織，發動其力量，……如果不能發動民衆普遍參加，那就與驛站制的原意，完全違反。」這就告訴我們政治重於運輸，驛運並且不是普通的政治事項，而是一種革命的政治工作。

因為是一種革命的政治工作，所以總裁號召黨員要負起這種責任：「尤其要注意發動各地黨員，以身作則，努力倡導，實事求是，參加驛站工作。」這就是以革命力量來推動驛運，所以驛運是發動民衆服務運輸的革命工作。

「一般農工壯丁，工作勤勞，成績優異者，即應介紹入黨，如此宣傳，才有實效，而黨的力量，亦可賴此擴張。」總裁要藉驛運以擴張革命力量到基層民衆，民衆在驛運服務工作

中，有了組織，經過訓練，也鍛鍊堅強了。這是總裁對驛運更進一步的積極主張，使驛運在發動民衆的革命工作中，處於主動地位，專以推行革命政治的任務。

全國從事驛運工作的同志：我們不應再說：「某處的政治無基礎，機關不肯協助，民衆不能發動，驛運無法推行，民衆參加驛運只是一個理想。」我們應當爭取主動，我們就是推行革命政治的革命先鋒，我們在政治落後民衆不能發動的地方，才更要奮起和領導地方政府，藉驛運這個具體而實際的工作，將民衆組織起來，訓練起來，使革命運輸與革命政治的雙層任務，一齊完成，方不負於一總裁的期望，方不愧為抗戰中國的驛運工作同志。

四年驛運概述

一、引語

抗戰以前，我國運輸事業，本來是緊隨着歐西科學的發展，邁步於新式交通的行列中。抗戰後不久，鐵路地帶漸次淪陷，抗戰運輸任務，遂加重於公路運輸。及後更因海口次第被封，吾人爲針對敵人之陰謀，乃發動全國驛運，以吾國民間自有運輸工具，仿照古代舊有制度，加以科學方法之管理，使成爲有組織之大量運輸系統，與其他新式交通工具，共同負擔抗戰期中之重大使命。本人隨着大時代之轉移，由辦理鐵路運輸，而至辦理汽車運輸，乃至辦理驛運。時光易逝，轉瞬四年於茲

(七)

動員人力與普遍發展驛運

總裁最近(三十二年十月)的指示，有「我們要普遍發展驛運，以利軍事和民生必需品的運輸。」欲達成這個艱鉅的任務，我們必須認識「革命精神第一」與「政治重於運輸」兩點，惟有拿革命的精神，配合革命政治力量，我們自身負起動員人力的責任，去普遍發動民衆，然後驛運才能普遍發展，才能担起軍民運輸之重任，完成戰時革命運輸之使命。

(三十二年四月一日陪都)

王炳南

，驛運事業，亦曾數易其制，回憶創辦時期之苦心籌劃，及一般人士之輕視，更覺今日之基礎奠定，稍有助抗建事業於萬一，從事驛運同人當可得無限之愉快與安慰，爰不憚煩瑣，將四年來辦理經過，略做追述。

二、黯淡時期之驛運

交通部於二十七年十二月間根據全國公路水道交通會議關於利用人力獸力以增加運輸力量的議決案，籌備成立駭運管理所，辦理人力獸力的運輸業務，這是驛運的萌芽時期，那時辦理的困難情形綜合的說起來至少有下述諸點：

(一) 員司缺乏訓練 譯運開始辦理之初，一般中下級員司，因缺乏訓練關係，縱或具有運輸上的常識與經驗，也不足以應付手續繁雜的駁運業務。

(二) 缺乏經驗 辦理任何事業，經驗最為重要，駁運事業既是首次由政府來經營辦理，對於一切管理的方法，雖經上層苦心孤詣，縝密策劃，無如缺乏實際經驗，很多地方，仍有待於腳踏實地去試驗，困難的遭遇，因而隨時皆是。

(三) 缺乏經費 業務機關，尤其是運輸機構，必須有充裕的經費，靈活週轉，才能儘量發揮它的效能。駁運時期，因為經費缺乏，週轉欠靈，於是不得不藉預收運費一途來期求彌補，不料物價日漸上漲，人伏駁力價隨之增高，已收的運費，連最低的成本也不能夠維持，一方面又不能再向託運人增收，因此貨物在運輸中途都漸漸積滯，沒有辦法疏運，這樣一來，貨物不能按期到達，致遭託運人之責難，而駁運的信譽也受到重大的損失。

(四) 缺乏行政制度 那時辦理駁運，一切規章均付厥如，因此增加業務上的困難很多，如當時彼昆線辦理工具等制，因為釋運行政制度的未及樹立，以致糾紛多時不能解決。

(五) 缺乏運輸制度 第一，其時所選擇的駁運路線係依昆大道，該綫道路綿長，山嶺重疊，進行困難，且祇能通行人伏駁，就地地理土言之，實非初辦駁運之一良好試運綫；第二，其時採取直達運輸制度，綫長達九百公里，沿途又無適當設備，管理方面，最感困難。最初又無押運制度，運伏於中途棄貨而逃者，層見不鮮，收拾困難，糾紛益加增多。

嗣後因鑒於以往失敗之點，乃找出癥結所在，加以研究，

妥籌善策，做初步的改革，舉其重要者數端如下：

(一) 調整機構 將駁運管理所之中間承轉機關撤銷，如駁運分所如黔桂，川黔，敘昆，等改組為車駁運輸所，統行直接隸屬於公路總局，總局之內於業務組設設備輔運課，專司監督策劃之責。

(二) 節約人力 駁力提倡板車運輸 人伏肩挑運輸，運量至屬有限，計最高者，不過四十公斤，若運輸四噸貨物，就需人伏壹百名，人力的消耗既屬很大，管理方面也極感困難，反之，若以通常載重五百公斤之膠輪板車載運，祇需要板車八輛，人伏十六名即可，運能既增大數倍，管理也更較容易，經一面積極提倡，以期節約人力駁力，並一面由公家籌設板車製造廠，以大量添製板車，增進運輸力量。

(三) 提倡配合運輸 試辦綫基江水運 其時個人認為辦理駁運，不僅應儘量提倡板車運輸，以節約人力駁力的消耗，尤應本因地制宜原則辦理配合運輸，使運能更進一步的增強。最初試辦川黔綫北段的基江水運，自重慶起至松坎止，此段為水運，由於坎至貴陽則係陸運，陸運配備板車行駛，水運則備木船航行，試運結果，情形很好，運能方面比較單用板車循公路直達重慶既增高不少，並且所費經濟，管理亦甚便利。

(四) 提倡客運兼備營業所 配合運輸計劃的另一部份為市郊客運馬車，使貧乏之汽車得儘量行駛長途，又為提倡車駁運輸，廣撥貨運，使各綫辦理聯運起見，尤宜於各大都市設營業所，便利託運人的問訊及代辦託運手續。惟在此時期，雖經極力提倡，但因一般人士對於馬車及營業所之業務咸抱懷疑，一時尚未能實現。

三、擴張時期之驛運

前述之初期驛運，因員司缺乏經驗與訓練，一切基本條件亦未具備，匆促中開運，以致貨物中途積滯，或至遺失，無日不受各方責難，嗣經不斷之努力研究及試驗，始漸漸踏入正軌。二十九年七月間。委座召開全國驛運大會，驛政制度，至是遂樹立基礎，黯淡的驛運，乃進入發揚光大時期。

(一) 初期社會人士對驛運之觀念

當驛運事業擴展之初，一般社會人士對於驛運功能看法如何，見仁見智，各有不同，約別之可分三類：第一為驛運擔憂者，此派人士因鑒於以往辦理驛運的種種困難若再推廣於全國，則將來遭受更嚴重之失敗，必無疑，友好者頗為本人事業前途擔憂；第二為極度熱心而樂觀者，此派人士立論以為我國素以無限人力自誇，民間驛運工具蘊藏極夥，果能發動運用，不唯可以補助新式運輸之不足，兼可節省外匯，繁榮農村經濟，與戰時全國總動員之意義，亦屬符合，故對於驛運的發展，極抱樂觀，而盡力協助；第三則為輕視驛運者，此派人士認為驛運載量有限，運行遲緩，效用極微，故對驛運事業之推動，不甚注重。總之，驛運在擴張初期，一般社會人士皆熱烈贊助，惟對驛運尚無正確的認識，使辦理驛運者，直接間接皆受其莫大之影響。

(二) 驛運總管理處成立時期之艱苦奮鬥

甲、佈置全國驛運幹線支綫——驛運總管理處在全國注目情形之下產生，責任重大，而未來的任務，更極其艱難，籌備之初，同人小心翼翼，不分晝夜，埋頭苦幹，因過去無成規可

循，感到百端待舉，最急要者為全國驛運路線之訂定。經根據當時環境需要情形，定其主幹，佈其分枝，以期適合需要，其關係國際及跨省運輸者由中央辦理，其他與主要路線相聯繫的路綫則由各省去辦。並規定第一期完成幹綫，第二期完成重要支綫，第三期完成其他支綫。

乙、訂定各項驛運規章以樹立驛運行政制度——關於組織方面者訂有(1)驛運總管理處組織規程(2)省驛運管理處組織通則及(3)驛運段站組織通則；關於運輸方面者訂有(1)驛運行車通則(2)驛運行船通則(3)驛運伏馬運行通則(4)驛運伏馬車船調度通則及(5)驛運貨物押運規則等；關於業務方面者訂有(1)水陸驛站載貨程序(2)水陸驛運載貨通則(3)驛運貨物分等表(4)水陸驛運貨物聯運通則等；關於管理方面者訂有(1)驛運車馬管理規則(2)驛運伏馬車船徵雇通則(3)驛站工人免役辦法(4)全國驛站倉庫管理規則等，其他並先後訂定各項單行辦法營運表格報單等，均為確立行政制度，規定辦事方法，使各級員司，得以劃一步驟，循序踏進，收事半功倍之效。

丙、寬籌經費避免預收運費——因鑒於以往駁運時期經費缺乏預收運費之惡果，實為駁運予社會人士以極壞印象之主因，故極寬籌經費，務使能週轉靈活，以免影響業務推展。

丁、趕製工具補實設備——各綫之運輸工具原以徵雇民間者為主，但各綫貨運情形繁簡互有不同，民間固有工具多少亦有差異，供求關係不盡相合，為適應需要起見，故必自製工具為之調劑，方克有濟，經審度各綫貨運情形及可能徵雇運用之民間工具狀況，增製各式工具，酌量分配使用，同時並調查

各綫沿途情形，及運行上之需要，權衡財力，訂定計劃，逐步充實其設備，以加強運輸效率。

戊、規定業務重心——一、軍運：如四川省之萬（縣）恩（施）綫及奉（節）建（始）支綫，皆規定以軍運為主，並撥款整修萬縣恩施間驛道，以便利人伏駝獸運行，二、糧運：如四川省西部之各支綫，均係規定以糧運為主，協助糧食徵實政策之推行，而利軍精民食，三、國際運輸：如西北之陝甘綫，甘肅綫，出口以運輸羊毛錫砂等為主，入口則以運輸油料鹽械等為主，四、其他公運，五、郵運。

己、訓練業務人員——根據驛運計劃之推展，所需中下級幹部，為數甚多，並因處於以往駝獸時期，員司悉皆缺乏訓練，業務進行，不無影響，爰估計需要，籌辦驛運業務人員訓練班，附屬於交通部交通技術人員訓練所，訓練中下級幹部人員；並舉辦押運員訓練班，完全招收榮譽軍人，使彼等在後方仍有報國效勞之機會。一面擬訂驛運業務人員訓練綱要，分飭各省驛運管理處，各按需要情形，辦理訓練班，以訓練各級驛運幹部。

四、成長時期之驛運

自驛運總管理處成立後，瞬即三年，在此艱苦之過程中，一面根據過去失敗之經驗，一面秉承長官之指導，痛定思痛，不務矜誇，逐步研究，隨時改進，各界對驛運之信任，遂得日益增加，驛運基礎於焉奠立，要皆同仁數年來艱辛努力之結果。茲分述如後：

（一）從紛亂中理出系統

甲、驛政制度的確立——驛運初辦之時，行政與業務未嘗顯明劃分，政府責成自足自給，驛運行政經費無着，各省乃不得不徵收管理費，以至為各方所詬病，本年經徹底取消管理費後，同時將驛運行政與驛運營業之工作及經費，均予明確劃分，行政經費列入省概算按月發給，營業經費力求自給自足，前者為國家之行政，（驛政）後者為公營運輸事業，（驛運）系統分明，性質互異，驛政制度，因而確立。

乙、運輸制度之納入正軌——諸如驛運路綫之選擇，配合運輸之實施，直達運輸，分段運輸之採擇，工具之徵集配備與調度，車船之保養整修與增製，綫路需要之設備等等，均經不斷研究次第納入正軌。

（二）從理想到實踐

當驛運舉辦之初，因遠無成規可循，近乏借鑒可資，一切皆須憑諸理想，付以絕大之努力，以求其實現，舉其大者如：

甲、旅客運輸——初由重慶市上清寺至化龍橋一綫之試驗，現已擴展至城區及市郊之歌樂山，業務日臻發達，近且辦理由渝至成都之長途客運。以補助汽車之不足，而為社會人士所贊許。

乙、配合運輸——初由川黔綫綦江水運段開始，繼則擴展至川湘川陝水陸聯運，於茲收效更著，現全國各綫莫不以此種運輸制度之實施為最經濟，管理既屬便利，運能復可增高。

丙、節約人力——初由單純人力之利用，如肩挑背負，進而為人力板車之利用，復由人力板車，進而改為動力板車之運輸，更由小型板車載重三四百公斤者，改良為巨型板車，載重可達一噸至兩噸，不僅人力之掙節為數可觀，即運量方面，較

之單純人力運輸，又何止增大數十倍！

丁、水道運輸——驛運辦理之初，一般人對於驛運之認識，均從馬牛勞苦着眼，來作狹義解釋，因囿於此種觀念，所以以爲驛運範圍，祇能及於便道及公路之陸運，殊不知千餘年來凡屬人力體力及水路陸路之運輸工具，皆屬「驛站」之範圍，嗣經積極倡導開闢，目前均已認爲水道運輸爲驛運之主要運輸綫。其可以利用者，悉皆次第舉辦營運，予以利用矣。

戊、負責聯運——驛運原以管理困難，一切行政運輸制度亦未臻完善，對於聯運，未能及早舉辦，現今已由於客觀之需要，與驛運本身基礎之加強，漸次推行此種制度，最近更因協助限政之實施，湘、桂、粵、贛四省，並已舉辦省際間之貨物負責聯運。

(三) 從幹綫擴大至全國驛運網

駁運時期所辦之驛運路綫僅限於少數之幹綫，今則不惟幹綫之里程增加至八、六四八公里，且擴展至全國各省，計浙、皖、贛、湘、鄂、閩、粵、桂、川、滇、黔、康、陝、甘、新、青等十六省，里程達三萬三千二百餘公里，幹支分佈，水陸縱橫，脈絡貫通，自成交通綫網蔚爲壯觀。

(四) 從國內驛運展長至國外運輸

由於環境需要，驛運運輸路綫之範圍，已由國內而展長至國外，例如三十一年四月間擬定舉辦之保山至八莫幹綫及騰衝至密支那之中印幹綫，雖因西南戰局轉變，未能如期開辦營運，而驛運之重要性及其任務之繁重，於此可見矣。近擬調查之新印幹綫，亦其一例也。

五、結論

關於舉辦驛運之初期困難情形，中間發展概略，以及目前收效時期之驛運狀態，已就其顯著者概要撮如上述，觀乎此種事實之演變，個人最後尙可歸納數點意見，藉以奉獻于吾僑胞運從業同仁共同奮勉：

第一、戰時工作皆艱難之工作唯有以苦幹精神克服之——在抗戰時期，一切皆在激盪之中。凡有建設事業不惟因人力財力之牽制而感覺極大之困難，復以軍事變化驟常，往往經無數之血汗艱辛締造之事業基礎，而被毀於旦夕之間者，尤足令人心灰意冷。戰時驛運事業之締造，其所遭遇之困難與挫折，固非以數語可道，然驛運之所以有今日之成效，實爲數年苦幹精神之結晶。戰時任何事業，皆係艱難困苦之工作，唯有以苦幹之精神克服之，始可期其達於成功之途，任何事業如此，驛運尤然！

第二、不斷研究爲各種事業改進之先決條件——任何事業於舉辦之初，萬難即入理想之境，往往有豐富之經驗，而仍難以言基礎穩固者，蓋時移勢異，苟不隨時考察實際情形，以求進步，自屬緣木求魚，而各種事業之進步，則以不斷之研究爲先決條件，此理證諸過去驛運之發展，尤覺顯然，今後驛運之拓展，前途無限，自仍宜以不斷研究之精神致之。

第三、今後驛運應以節約人力爲改進之方法——任何事業其用機械力多者易於管理，其用人力多者管理則屬困難，此爲不易之理。譬之鐵路，每一列車可能載運之貨物普通約在四五百噸之多，隨車員司不過十數人而已，故管理極爲簡單；若以四五百噸之貨物，移由公路運輸，則需二輛半汽車一百六十輛至二百輛，用人遠較鐵路爲多，故管理士數倍困難於鐵路；若

再以之移由驛運，則所用之人力，動輒千萬矣。故管理上之困難，驛之鐵路，又何止千百倍！況我國雖云人力衆多。而戰時凡百事業，大半皆賴人力以求推動，自不宜浪費人力，今後驛運，應就如何始能節約人力一途，力求進步，例如板車之改良

驛 政 與 驛 運

王企光

，務求其載重大，運行輕便，施以較少人力或獸力即可轉曳，又如大量發動獸力運輸，亦不失為節約人力之方法，總之，節約人力之方法甚多，均有待驛運同仁以刻苦精神不斷研究，創造之，利用之，以求驛運事業做到更進一步之發揚光大。

抗戰至今日，空運與驛運將成爲運輸的主力，空運的路綫，敵人不能封鎖，驛運的力源與工具完全自給，敵人無從封鎖。最新的與最奮的交通工具配合爲用，是爭取最後勝利的決定力量。

驛運的運量，是有限而無限的，全國人力體力之總和，全國大車木船載重的總和，是驛運量的最大限度，所以說驛運運量是有限的；現時服務驛運的人力物力，不過全國人力物力總和約千百分之一二，即現時之驛運運量尚有千百倍發展餘地，所以也可說驛運運量是無限的。

以人力運輸與汽車運輸量相比，假定每人每日挑重三十公斤，行三十公里，則每人每日之運量爲〇、九延噸公里，再假定每車每日載重三噸，行二百公里，則每車每日之運量爲六〇〇噸公里，亦即每車約當於六六六名挑夫，現時我國保有汽車四萬四千輛，能行駛者以半數計，約當一四、六五三、〇〇〇挑夫之運力，如果能發動一千五百萬民衆從事挑運，即可全部代替汽車運輸，如果再利用輪子一個人可當三個人，利用畜力一人可當五人，利用船隻一人可當十乃至百人，如是，則發動

五百萬或一百萬人，亦可代替全部汽車運輸，這是驛運與機運的運量之理論比較。再爲簡單的實際之估計，以證實驛運的力源，各省的木船，據調查平均每省約一萬艘，每艘平均載重爲十噸，每月至少行駛一百公里，則單是木船一項的運量，每省每月有一千萬延噸公里的運量，要比湘桂鐵路一個月的運量還大一倍，所以東南各省軍糧民食大部份依賴木船運輸。西北的膠輪馬大車，每車載重一噸八，日行三十公里，十輛馬車可有九輛在路上行駛，草料沿途可以供應。汽車載重三噸，日行二百公里，每十輛汽車僅有三輛能在路上行駛，燃料須自行攜帶，比較結果，兩輛馬車的運能相當於一輛汽車，所以在西北汽車運量不能與馬車相比較。我們不能誇張驛運運量爲無限大，我們也不要喪失自信，妄自菲薄，不敢以驛運負起全國戰時運輸的重任。

全國驛運的機構與業務，自廿九年展開辦，已有兩年多歷史，在此兩年多中，得了很多的經驗，根據經驗所給的教訓，去適應當前抗戰對於驛運的需要，不得不爲切實有效之改進。改進原則，有極的要革除是以增加民衆痛苦的辦法，如征收驛運

管理費，徒具形式，而無實效之管制方式。積極的，要確立新
的驛運政策，如驛政與驛運的劃分，民間輸力的普遍發展，以
及驛運與政治的配合等是。

過去驛運機關的經費來源，多係依據全國驛運會議的議決
案征收驛運管理費，實行以來弊害甚多，不但民衆受苛擾的痛
苦，且使一般人對驛運缺乏正確的認識，往往誤認驛運為變象
的稅收機關。比較進一步的認識，不過是用政治力量獨佔運輸
的一種公營運輸性質的事業。因為這個徵費制度的不良，影響
於驛運前途非常重大。兩年以來，驛運政策不能夠獲得全國人
民熱烈的擁護及順利推進，這是主要的原因。所以今後我們要
積極發展驛運，必須要把這個足以阻礙驛運推進的辦法，徹底
取消，同時將驛運行政（驛政）與驛運營運（驛運）的事業和
經費，明確劃分。驛政是國家的行政，其經費應列入省預算按
月撥發，驛運是公營運輸事業，其經費應求自給自足，準此原
則，驛運管理費取消後的經費問題，完全解決，詳細辦法，業
經行政院會議六〇四次會議通過通令施行，此在驛運史上為一
劃時代的重要措施。

驛運管理費取消後，驛運的新政策，亟應確立，今後驛運
在驛政與驛運劃分原則下，如何配合政治，普遍發動民間輸力
，以加強驛運運能，這是目前從事驛政者最主要的工作。

所謂驛政者，係秉承中央舉辦驛運意旨，推行驛政法令，
開闢驛線，改良工具牲畜，配合政治運用獎勵誘致及合理管制
之方法，普遍發動民間輸力，以期增加運能，減低運輸成本，
配合軍事經濟需要的驛運行政，屬於國家行政之一種，與糧政

役政之性質與重要性相同，其最主要的工作，對於民間固有之
驛運工具及動力，應有詳細調查，精確統計，以為一切工作之
依據，根據調查結果，舉行登記，發照，編組，訓練等工作，
使散漫的個體，組織化，集體化，以期力量集中，便於管理，
同時用各種獎誘的方法，使民衆樂於參加國家運輸服務，然後
加以合理的管制。管制的目的，一面以能隨時把握運輸工具調
度權，而一面實施運價力價之限制，藉以配合經濟，平抑物價
，凡提高運輸成本，減低運量之管制方法，則應完全避免。切
忌因辦理登記管制，增加人民麻煩，而使之逃避，即萬勿以手
段防害了目的。此外關於協助軍運，配合聯運，改善驛運工具
等等，都是驛政方面的中心工作。

所謂驛運者，係依照各驛運機關運輸營業方針，改良推廣
驛運營業，辦理客貨運輸，供應運輸設備，及辦理其他運輸上
之服務，以期軍公商運之暢通，而使驛運事業本身自給自足的
驛運營業，此為公營運輸事業之一種，其性質應力求商業化，
辦理方式，以採用競進而避免獨佔，需用的工具，以利用民間
者為主，自備者為輔，營運的理想在能做到「負責運輸」，但
此非一蹴可就，必須分步推進，第一步代客招雇工具及動力，
第二步試辦代客運輸，第三步正式辦理負責運輸，第四步辦理
有關運輸之保險倉儲等業務。他如確定軍運，鹽運，糧運為中
心營業，提倡客運，均屬驛運方面的重要工作。

驛運與驛政的性質已明，今後驛運的新生命，將準此劃分
原則，分區分期推進，因時因地制宜，於抗戰建國中，完成其
在運輸上的偉大使命。

驛運事業新動向

章 勃

本文提要：

- 一、過去驛運在幹線部份頗有相當成績，而各省支線因多偏重管制，不免稍遜，尤其各省徵收管理費一點，最爲世人詬病，故管理費之取銷，實爲改進驛運必要之手段。
- 二、取銷管理費之後，營業與行政，必須明確劃分，驛運行政，以辦理管制爲限，不收任何費用，驛運營業，按步達到負責運輸，力求自足自給，並不採取統收統運辦法。
- 三、辦理營運線路，今後必須採取有計劃性營運方針，着重（一）工具運用經濟，（二）調整沿線營運機構，（三）與物資機關密切聯繫。
- 四、辦理營運線路，必須採取配合運輸制度，着重（一）因地制宜（二）因工具制宜，（三）驛運公路應先實施合作辦法。
- 五、辦理營運線路，必須解決軍運問題，一方另訂合理軍運運費，一面嚴厲取締部隊封船拉差，驛運軍品，應有相當限制。
- 六、結論：解決當前驛運困難。
第一、驛運本身必須從營運方面努力，第二、物資機關必須密切合作，第三、軍事機關必須充分協助。

委座倡導驛運事業，旨在發動全國民衆力量，充分利用民間運輸工具，加以組織與管理，集中於同一目標之下，擴展後方交通，以利抗戰而樹今後國計民生之基業，中央政府本此要

旨，乃於民國二十九年全國驛運會議之後，隨在交通部之下，成立驛運總管理處，並已遵照委座倡導驛運之訓詞及全國驛運大會之決策，一方開闢關聯國際運輸線路，一方督促籌辦主要支綫，以期線路貫通，物資流暢，三年以來，驛運幹支各線，經已開闢者，計共四〇，〇六七公里，並力求與河流鐵道相

互換等，而重要幹線應有之設備如站房、倉庫、車棚、馬廄、以及運送設備，均應分別興建，大致已具規模；車輛工具，為提高運量之所需，亦應分別充實，藉增運力。

且為配合前方軍事需要與調劑後方民食，曾就軍品運輸與協助糧運兩端，定為驛運中心工作，並為調節後方經濟，兼辦商運，期使人民日用所需，不虞匱乏。據查過去三年驛運軍品運輸，單就幹線而言，總數已達三九、三六三噸，尤以甘肅幹線為最，自三十年十一月起至三十二年三月止，計共運進西來物資二六五二噸。至協助糧政機關，由產地運出糧米，自廿九年九月起至三十二年三月止，共達一五九、五〇六噸，其餘公商運量，為數尤巨。

並以目前驛運，在幹線方面，大都採取負責運輸方針，回顧過去承運物資，遠短頓增，為數甚微，至於驛運運費，事前皆經本部核定施行，雖歷有增加，多較生活指數為低，尤足證明驛運之推行。大可減輕物價之激進，而為平抑之助力。

以上所述，均為過去三年辦理驛運之成果。然此種成果，多限於中央主辦幹線，而就全國整個驛運事業觀之，距離戰時實際需求，尚屬遙遠，因目前確實直接辦理運業者，為數尚屬寥寥，大多驛運線路，均以辦理管制為主，此等專辦管制路線，對於工具動力，實際亦未能充分實行編組登記，而一般所謂辦理營運路線，亦僅利用沿線運輸行社，驛運機關，多未盡運輸上之責任，事實上祇於相當地點，設置站口，征收百分之五或百分之十管理費，用以維持驛運機關之經常開支，殊失創辦驛運之意義。

在主持全國驛政之交通部，於客歲年度開始，鑒及各省徵

收管理費，流弊過多，頗有呈院取消之擬議，但以事經全國驛運大會之決定，並為當前驛運賴以策動之惟一財源，考慮再三，先就限制徵收及用途着手，決定三項辦法：(一)驛運管理費之徵收費率，應遵照全國驛運大會決定原則，及院公布之驛運車隊管理規則第二十五條之規定核收，如無特別情形，不得超過運費百分之五，(二)徵收管理費之路線，驛運機關，必須設有食宿站，倉庫，車棚馬廄，及通訊設備，其經費應在管理費收入項下撥充，(三)各驛運路線每年應就管理費收入項下，指定成數，用充工具資金。

乃各省對於上述限制辦法，多未切實奉行，客歲九月間，交通部為改進驛政，擴展業務起見，經分電各省，參酌地方情形提早停收，並為顧及各省線實際困難，並擬有取消管理費辦法五項。同年十月間，蔣委員長自西北歸來，日視各省徵收管理費之擾民，曾手令交通部立即停收管理費，本年三月間交通部遵照 委座指示，更擬具取消管理費後之補救辦法，呈奉行政院核准定於四月一日全國一律取消，於是全國驛運事業乃進入另一新階段。

二

管理費取消之後，驛運行政經費，自須仰給於國庫，顧過去辦理驛運，營業與行政，往往混做一團，交通部為減輕國庫負擔，並為發展驛運營業起見，對於驛運行政與驛運業務，經予明確之劃分，凡辦理驛運行政所需之經費，例如輪力之管理，設備之加強，自應歸由國家負擔，至於辦理運輸上之服務或提供各種便利，以取得委託者或使用者之報酬，自應歸由辦

驛運營業機關，力求自給自足。在此管理費取銷之後，驛運營業，當以辦理「負責運輸」為最後目標，但為達成驛運時代給與之任務，對於工具動力，又不能毫無管制，是則驛運業務在平時必須力求自給自足，同時於行政上亦宜有應付戰時或非常緊急之準備，此種準備，將來應由驛政機關，切實負責，即（一）對於民間固有之驛運工具及動力，應有詳細調查，精確統計。（二）根據調查結果，舉行登記發照編組訓練等工作，使散漫之個體組織化，集體化。（三）用種種獎誘方法，使民衆樂於自動參加驛運。至於管制，除隨時把握運輸調度權及為配合地方經濟而平抑物價之外，絕不能收取任何費用。

驛運所以須求自給自足者，蓋因戰時國庫支出浩大，倘使公營事業，亦賴國庫負擔，國庫益難支持，固然驛運業務成本，十分之八為支付人獸力價，當較機力運輸為大，尤其近年糧糧價波動甚劇，而運價不能隨以調整，驛運本身自給自足，固較相當困難，但各省驛政機關儘可斟酌當地情形，確定各該省之驛運路線，何者為辦理管制之路線，何者為辦理營運之路線，何者為辦理管制兼營運之路線。於管制路線內擇要設置「運輸站」，同時則就營運路線及兼辦營運路線內擇要設置「營業站」，不必如目前各省多設營運線而實際又不辦營運。

管制路線，可辦營運，亦可不辦營運，其不辦營運者，僅對該線工具之流動及添置移轉，予以登記編組，對於該線貨運動態，予以合理調配，及運價力價之審核公布而已。此等「管制路線」及「管制兼營運路線」所應管制之工具種類，最近甘肅省驛運處原有相當之限制，蓋工具管制，固不能將所有人獸動力運輸工具網羅無遺，果如是跡近擾民矣。最近甘肅取銷驛

運管理費實施辦法規定凡在規定管制路線之外及規定管制種類以外之工具，准其自由營業，不加管制。以及凡管制路線內之工具，在無軍運或其他臨時運輸時准其自由營業，各條立意甚善，足供各省驛政之參考。

營運路線，在選定綫路時，當擇業務較有希望，而其未來運量可以預先估計，換言之，路綫應有經常運量，並有承運可能者，此種營運路線究用自備工具或管制工具，姑不具論，但必須確實辦理營運手續，盡運輸上之責任，最低限度亦應對於託運人提供各種運輸上之便利，此種營業路線，必須有其運輸營業方針，有其特定中心貨運業務，而應以辦理負責運輸為目標。惟年來各省辦理驛運多偏管制，是由管制運輸，進入真正營運，宜採穩健切實之步驟，關於此點，交通部新頒推進各省驛運工作綱要中，曾經規定營業推進步驟如後：

- 第一步：對民間工具動力先有詳密調查及登記，並擬同時舉辦服務站代客招雇工具及伏駝動力。
- 第二步：調查登記完畢，而綫路設備尚未充實以前，擬先試代客辦理貨運，但須由託運人自行照料。
- 第三步：調查登記完畢，而綫路設備齊全，人事配備妥當，再分區分期，正式辦理「負責運輸」。

過去驛運營業上最大之失策，為統收統運，而流弊之大，糾紛之來，多由於此，不知驛運與他種運輸情勢，迥不相同。其運輸工具，除西南若干綫路之外，十九須利用民間車駝船隻，而動力不論人伏駝獸幾全部來自民間，若由單一公營運輸機關，負擔該綫統收統運，姑不論其有與民爭利之嫌，亦非本身力量之所能及，故見線駝運之失敗，以及福建驛運機關之改

組可爲例證，今後驛運營業政策，在政府宜就民間固有組織運輸行社，先能掌握其工具與動力並能監督其業務而加以改進，對於工具資金不足者，撥款補助之，組織散漫者，設法加強之，一面本諸民生主義，由營運路線主管機關會同黨政機關誘導當地車船戶馱馬幫，組織運輸合作社，一面對於自有工具之運輸商人，得在合法經營與分工合作條件之下，准其設立運輸社，而運輸合作社及運輸社，在營運綫路均可分別承運軍公商運物資，或由營運綫路主管機關按照運輸情形，分別規定貨運種類，果能如是則沿綫人民均有參加驛運之機會，而普遍發展驛運方有成效可期。

三

今日驛運事業，雖師古制，而其作用與目的，迥與昔時不同，蓋今日驛運，就其性能而言，異於昔時驛運者，計有四點：（一）新驛運係補助並代替機力運輸，在事實上必須具有大量運輸之能力；（二）新驛運爲適應抗戰局勢而產生，在時間上必須力求迅速；（三）新驛運係主要發動民衆力量，在空間上必須力求廣大而普遍；（四）新驛運對於國計民生，均宜兼顧，在配運上必須力求各方之適合。是故辦理驛運業務，祇能師古人之意，而於調度管理，自須採取現代科學方法，同時又應切合環境，因地制宜與因時制宜，不但在驛運工具本身宜儘量提高其運輸效率，即各種運輸工具之間，亦須力求相互配合，不但綫路雙方貨運應求平衡對流，避免工具回空，即貨運與工具對於節季變化，亦應力謀密切湊合，不但在辦理營運應排除駭運之因素，依據工具特長加以合理調整，並應提高運輸能

營運有關綫路，悉本安全迅速正確等要素，凡此種種，悉爲今後辦理驛運業務所當注意，並爲達成自給自給必要之條件也。余嘗考在過去驛運營業路線之所以虧累者，皆因缺乏整個營運計劃，即使有之，亦不甚切合實際情勢也，加之軍公機關爭設營運機構，自辦驛運並竟有高於力價及爭雇工具情事，遂使驛政機關對於民間工具輸力不能統一管理，因而工具之回空，不啻分成若干系統。

更有一個困難問題，在運輸上，始終認爲憾事者，即物資機關與運輸機關之間，缺乏密切聯繫，各自爲謀，致使運輸與物資有脫節之現象，不能彼此配合利用，因此一方面物資有阻滯不暢之弊，而同時輸力則有回空虛糜之累，推原其故，約有三端：（一）驛運機關雖有工具而物資機關未能儘量利用；（二）一般物資恆因貨主囤積居奇，操縱市價，非至高價時不肯運售；（三）物資機關人員良莠不齊，常有狃於積習，常委託包商承運，私相授受，而不交由驛運機關運輸。爲欲改進驛運業務，首應樹立驛運之信譽，絕對辦到負責運輸，所有負責運輸，不但須使交運貨物，安全到達，竭力避免有遺短損失情事，同時尤宜注意到達時間之準確，良因戰時情況瞬息千變，而驛運所收貨品如軍公糧運類與軍事民生，息息相關，果使驛運業務，辦得盡善盡美，則物資機關自然樂於交運。

關於此點，驛運亦宜經常掌握相當工具，或有相當可靠運輸合作社或運輸社可能利用，同時對於物資機關應隨時密切聯繫，例如各省應仿照驛運總管理處在陪都舉行之定期驛運聯繫座談會，及在蘭州、廣元、寶雞、昆明、貴陽、籌辦之驛運聯繫座談會，每月或每週舉行集會，在驛運機關方面應報告工具

調度及可備利用之噸位，物資機關應報告貨運流動方面及其託運數量，藉此雙方統計數字，不難製成各省區之運輸計劃，同時有此種議會，雙方均可瞭解代表機關之苦衷，而獲得互相協助推誠合作之方案，以視過去文電往返，各持成見，甚或互相資難，各不相讓之現象，今後或可不致發生。

以故今後聯運機關，在營業上必須商業化，在運輸上，必須科學化，時時注意開源之方，剗刻尋求節流之道，運價不能訂之過高，而服務則須處處週到，以此方針，辦理營運，自能得到一般託運者之好評，且可樹立聯運事業之楷模，而聯運前途，必隨日趨擴展，同時民間聯運工具，亦必欣然自動參加，至於各機關自辦聯運，為爭取統一調度權，關於工具部份自宜依照國家總動員法令及行將公布之非常時期水陸聯運規則，由聯政機關加以管制，而於營運部份，在特定路線，除物資機關運送自有貨品，及並無其他運量，或聯運機關不願開辦之線路者外，自應仍歸聯政機關指定營運機關統籌辦理，或代為經營，以維系統，而免糾紛，此點果能徹底辦到，計劃運輸，自易着手進行。

四

為求聯運營業之自給，必須保持一定經常運量，尤宜着重運輸平衡，為使運輸平衡，必須使工具之流動與貨運之方向，適切配合，此在上文已詳論矣，惟運輸工具，種類繁多，細加分類，總在百數以上，且民間所用工具，大都因地制宜，而每一聯運線，往往地跨數省，地勢不同，情況各異，單持一種工具，裝貨載運，其例較少，且辦理運輸，既須求速，必須顧及

運輸成本，查運輸工具中，成本以木船水運為最輕，迅速以機力運具為上選，且各種工具，互有特性，倘能就其特性，加以配合，則不但可以增進運能，亦且正合戰時運輸之條件。

聯運雖僅指以人獸為動力之運輸，而其路線經過，如有鐵路船舶可以利用或因公路上坡度過高之處，為減輕人車伏馬疲勞起見，須以汽車接運者，應由辦理聯運機關與鐵路航運公司或汽車公司訂定聯運合約，並應利用鐵路或汽車區段起訖地點之原有設備，設置聯運站，水路方面，僅由水陸聯運地點或貨運中轉處所設置聯運站，以期節省財力與物力。

聯運工具，在運輸上，不但應與機力運輸相配合，而水陸工具亦宜聯接利用，即在同一地段，同一路線，有聯運並有汽車者，際茲抗戰期中，亦應充分合作，聯運在二十九年以前，原為汽車之輔助運輸，比年以來，演繹公路之搶運，西北公路之進口運輸，聯運汽車分工合作，成績卓著，但此僅限於配運，當不足以言技術上，經濟上狹義之合作也，交通部現正草擬公路與聯運之合作方案，就中要點，臚舉如次：

甲、設備部份——凡公路或聯線之電訊站房倉庫船渡各設備，得互相利用或合用，其在同一地點，任何一方已有之設備，各視業務情形，足敷雙方合用者，應免重設，以資節約，同時應按雙方業務情形劃定使用範圍及責任，電訊航渡衛生等項，則按公務性質輕重緩急分別先後次序。

乙、業務部份——凡公路聯運在各重要地點之主管機關，應會同邀請各有關運輸機關設置聯合配運機構，主持業務聯繫運輸配合及商訂運價事宜，此後於軍公物資及商貨承運，擬按性質緩急及運輸能力，分別担任，凡無時間性之軍公物資及商

貨以儘量交由驛運承運爲原則。

丙、運輸部份——公路驛運對於軍公物資及商貨之運輸，應按物資性質，緩急，道路險夷工具多寡，暨油料供給情形，商定配合運輸計劃及實施辦法，如遇運輸事變，公路驛運應互相救濟，而減損失。

凡此數端，其目的不外節省人力財力物力而求運輸效能之加強，足以達成戰時運輸任務，最近公路驛運基此要點，正在研究具體實施辦法，先從幹綫着手，一俟辦有成效，此後全國驛運各支綫，均可採用，不但驛運工具之利用與業務支出之節約，不成問題，且可由此運輸合作辦法，奠定今後計劃運輸之良好基礎。

五

更有進者，驛運管制，與驛運營業明確劃分之後，驛運機構，自較進步，而過去缺點，當可完全改正，但營運線路，除力求本身商業化與計劃化仍不免有其困難問題，（即管制綫路亦然）問題維何，即軍運是也。原驛運最初爲配合軍事而發生，回憶二十七年武漢撤退之時，我軍進入山地作戰，對於各種物資運輸，以及交通工具補充，均感不便，於是 委員長乃倡導人獸力運輸，決定擴大發動民衆運具，加強軍運力量，而前年 委座召開驛運大會，亦大半着眼於軍運，是則辦理軍運，爲驛運機關之第一任務，目前所感軍運之困難，固非軍運數量問題，乃軍運運價問題也。查目前軍運運價，係照軍事給與標準付費，而軍事給與標準，原備地方政府及軍事機關直接向民間徵發而釐許，不能作爲驛運軍運運價，因就歷年實施經驗，

軍事給與標準，在驛運機關感受困難，計有四點：（一）每區因包括省份太多，各地生活程度不同。（二）按照工具種類及其載重量按日計算，在驛運機關不便計算噸公里。（三）給與標準與驛運運價差額太大，竟有相差五倍至十八倍者。（四）未曾限制軍品種類及託運機關，以致過去軍人向驛站託運物品，悉稱軍品，凡辦理兵站機關，小至營連部，均可向驛站託運，似此情形，驛運機關確感難於應付。

交通部舉辦驛運，自應以協助軍運爲主，而軍事機關爲維持驛運經常運能，與體諒驛運機關必須力求自給之苦衷，對於軍運運價，似不宜一律引用軍事給與標準，因主辦驛運業務機關，對於自備工具，必須雇用伕馬，此項伕馬工資馬料，例有定額，而工具本身，並須有相當之折舊，即使徵雇民間之伕馬車船，亦須給予合理方價及工具租金，此等伕馬工具之力價，或工具租金與折舊等，均爲構成運輸成本之要素，且所佔成數，均在百分之九十，同時驛運業務機關，爲使一般以運輸爲職業之民伕馬戶與車船所有人，安於其業，藉以維持經常運能起見，必須由所收運價中提款相當款項，預備伕馬及工具所有人之福利基金。

驛運機關，既有上述情形，不能過分減價，而軍運機關，輒以軍運預算，無法追加，雖明知驛運業務機關辦理困難，影響經常運能，却未能設身處地尋求合理之解決，殊不知此事對於戰區軍需供應，非常重大，在國家所省運費爲數有限，間接影響抗戰前途，至爲深切，蓋民伕生活無法維持，自不存於規避，况所謂軍事給與標準，始終未曾普遍適用，例如西北之晉、豫、鄂、陝、甘、甯區，其中鄂省向未依照給與標準辦理，

華南之粵、桂、黔區，其中桂省亦不照中央規定給予標準，而係由廣西省政府與廣西綏靖主任合訂之軍船力伏給與辦法辦理，即經依照規定實施者，則亦各有軍事補貼，或軍事調節金等名義，加收商運運費，用以彌補軍運之虧損，此種辦法，一方面增加民衆負擔，一方面易啓各種流弊，且查若干省區，因軍運過分低廉，工具動力相率逃亡，甚至毀車沉船，或出售馱馬，似此現象，又何異於自殺政策耶。

今後軍運問題，爲願及軍運預算與驛運業務，並爲保護維持現有民間輸力不致因軍運而受過分摧殘，自應參照交通部擬定關於調整三十二年度軍事給與標準案，將軍運種類劃分爲三：(一)戰區緊急軍運。(二)調防軍運。(三)後方軍運。戰區緊急軍運，限於作戰區域以內有軍事行動之地帶，比項軍運自應遵照 委座指示，僅供食宿或照新定軍事給與標準向民間徵發工具或動力。其屬調防軍運，須將軍運運費提高至驛運運費相同，並不許軍人直接向民間徵發工具或動力，至於後方軍運，乃指經常軍運，驛運業務機關辦理此項軍運，既須支付各種運輸必要費用，尤應給予合理運費，夫然後，彼等賴此爲業者，可以維持生計而不致相率逃亡矣。

最近交通部爲表示協助軍運起見，對於辦理經常後方運輸，亦經擬有優待軍運辦法，此後陸運可以按驛運噸公里運費九折計算，利用回空得按八折計算，水運可照驛運噸公里運費八折計算，利用回空得按七五折計算，惟上述優待辦法，應有軍品種類之限制(運送前方之槍械彈藥軍裝糧秣爲限)及託運機關之限制(臨近戰區者，以戰區長官司令部或戰區兵站分監部所發之軍運執照及證明文件爲憑。後方區域者，以後方勤務部

及所屬兵站統監或總監部所發之軍運執照或證明文件爲憑)

自今以後，凡屬戰區緊急軍運及調防軍運，必需向民間徵發工具或動力時，驛運行政機關接到軍事機關合法通知後，當可即按平日登記編隊，利用政治基層組織，迅即發令分別應徵，同時依照 委座輪流服役與分站遞運之指示，不難完成使命。至於經常軍運，則由驛運業務機關如行將設置之驛運服務處或服務所，統籌調度，除本身承運一部份外，並可責由所屬運輸合作社或運輸社承運，以期分工合作，無誤軍需。但於後方經常軍運運費，必須依照驛運機關之規定，而不能任意低減也。

六

當前驛運制度，創始抗戰之後，經費困難，責任繁重，而主辦驛政者，以事無先例，缺點在所不免，尤其爲求普遍發展驛運，准許各省徵收管理費一事，最足病民，惟當時驛運大會所以決定徵收管理費，以供各省驛運經費者，蓋亦有其不得已之苦衷，現在既經近數年來事實教訓，洞悉徵收管理費之種種流弊，不但及於民衆，且足阻害驛運業務之推進，際茲奉令澈底取消之日，在驛運事業上言乃一極大之改革，惟中央與各省財力，均甚枯竭，於此過渡期間，其困難情形，自屬意料之中，吾人惟有以精神克服困難，今後各省驛運機關，必須依照中央新定政策，努力奮鬥，打破難關，確實辦理驛運業務，如果綫路無大宗運量，不能自給自足，儘可開放民間自由營業，而將力量集中於若干重要驛運支綫，既然辦理管理必須一面講求工具之運用，與物資之招攬，一面採取分工合作辦法，力

謀與其他民間運輸商行或其他水陸運輸機關，切取聯繫，同時希望軍事機關對於今後驛運，應予盡力協助，不但宜給合理運費，並應嚴厲阻止前後方軍隊任意拉差，摧殘輸力，則驛運事業當可日趨發展，而驛運當前困難問題，自亦易於解決，更希

地方驛政機構之擬議

龔警初

一、驛政之重心在地方

驛政制度之建立，旨在貫徹「自力更生」之國策；不僅為適應今後國際經濟建設上之需要，且為樹立國計民生永久之基業。吾國以農立國，一般農民，皆視運輸為副業，過去除沿海交通設備，尙有新式機械可資利用外，廣泛之民間運輸工作，向賴人畜之力；在戰時，軍精接濟，民生供應，固多利賴於此；在平時，國防建設之擴張，政治力量之建立，關係之大，尤屬不容漠視，衡以吾國幅員之廣，人口之衆，其潛在民間運輸力量之雄厚，洵足重視，由後方到前方，由腹地到邊疆，無地不至，無遠弗屆，征服空間，控制自然，吾人能否善為運用與乎普遍發展。

抗戰以遠，此種力量之發展，益見澎湃，實與糧政役政同其重要，而在自力更生途中，其為建國之基礎力量，無可諱言。

二、推行驛政要與地方政治配合

望物資機關與有關運輸機關本諸風雨同舟之誼，諸事開誠佈公，密切合作，則驛運機關無論如何艱苦，均可向着成功道路前進。

推行驛政，乃在發動民衆參加運輸工作，運用有組織之人力與獸力，廣袤萬里之地方，所恃以爲動脈管與筋絡系統，彼此能作有機體之聯系者，則有恃於自力運輸——驛運——之發揮，蔚成國家最堅韌之動力，不僅如此，且爲組織民衆，訓練民衆最實際有效之試驗。因爲驛運在其幹綫和支綫的系列上及其驛站的分佈上，普遍深入各地，成爲一種周密之運輸網，而構成地方政治之筋絡系統，這種運輸組織，爲了推行盡利，必須通過民間基層組織，取得民衆的自動發動，更進一步，劃定驛運之居民，以爲擔任驛運上之義務，這富有磁性之驛運，無形中使民衆加入服役，作息有定時，生活有秩序，行動有組織，作則同作，息則同息，養成紀律化集體化之生活，寓組織工作於運輸運動之中，養成一種軍事通訊和交通運輸上之組織作用，在民衆的動員和組訓上來說，是具有非常重大的意義，在抗戰建國這一程上！尤其在敵後的淪陷區，更可養成一般民衆有組織的對於政治或軍事上，負地方建設之任務。所以加強民衆組訓，有賴發展驛運，而發展驛運，亦即加強民衆組訓；兩者互爲因果，故驛運實爲政治建設之洪爐。

三、地方郵政機構之擬議

基於上述，吾人推動郵運之要旨，應在普遍發動民衆爲其基礎，而發動民衆又與地方政治息息相關，固非有極密切之聯繫及適當之配合，不足以收事半功倍之效果，郵政之與其他交通機構不同之點在此，其所負之特殊使命亦在此也。自廿九年七月間全國郵運會議閉幕之後，中央交通部即本會議之決策成立郵運總管理處，而各省亦已紛紛成立省郵運管理處，郵運規模，大致奠定；顧反視三年來之地方郵運機構之演變事實，無可訾議者，如機構照舊，而改隸建廳者有之；機構合併，而維持業務者有之；甚至機構取消，而不加過問者亦有之；似此組織不統一，事權不集中，各自爲政，步驟紊亂，管理歧雜而無次；敷衍塞責而無功，不特不能使郵政之普遍推行，且在此變形變質狀態下，適足增加郵政事業滯滯之程度，夫地方郵運機構，爲推行郵政國策之重心，重心失衡，基礎難立，必須統一行政機構，分立營業系統，如此，分工合作，聲氣相應，無扞隔分歧之弊；事權集中，運用靈活，易收指臂之效。

(甲) 省郵政機構的調整

省階段郵政機構，爲因應實際之需要，宜使系統分明，簡單有力，避免龐雜支離現象，以利指揮督導，在行政系統方面，各省應規定設置郵政局設局長一人爲專任，由省政府薦請簡派，副局長一人，則由交通部派充之，直隸建設廳，並受交通部之監督指導，而與公路運輸機構作密切之聯系，至營業方面，於省行政機構劃分後，則設郵運服務處於省會所在地，爲省

郵局之附屬機關，其性質爲純粹辦理營運之公營運輸機構。

(乙) 縣郵政機構之配合

政治建設現正着重於新縣制之實施，在縣郵運行政機構的配備，應以縣政府建設科主持其事，下設管理處，負其管理郵政之責，在營運方面，則於城廂或交通要道設置郵運服務所純粹辦理營運，同時黨政方面，應取得密切聯絡，並與壯丁總隊，作有機性之聯系，切實互助合作，縣政府應以推行郵政爲從政基本工作之一，倘能運用得法，使上下情形相互貫通，在喚起民衆，發動民力上，必能獲得宏大的效果，不僅郵政將因此樹其楷模，地方政治亦必因郵政基礎之鞏固，助長其組訓工作之發展。

(丙) 鄉(鎮)郵政機構之聯繫

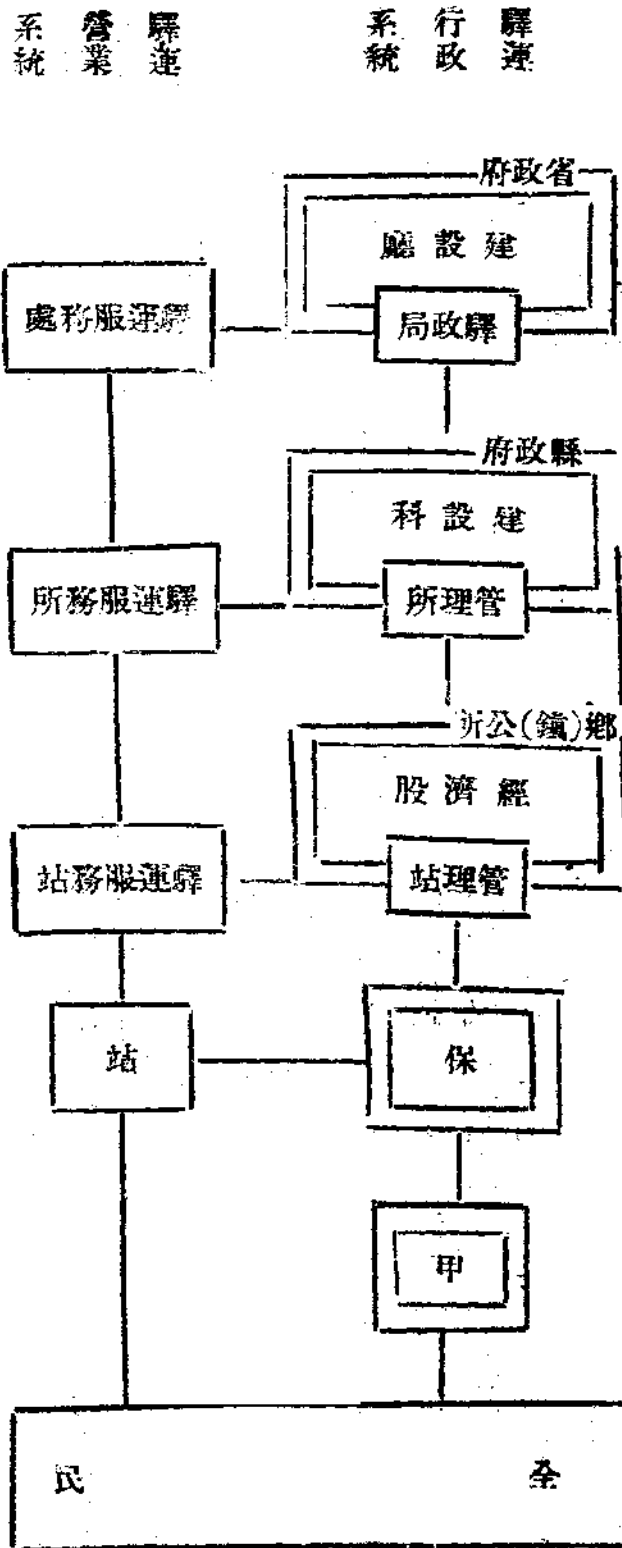
縣以下的各層組織，以鄉鎮公所爲政治上的單位，在郵運行政基層機構中，亦以鄉鎮機關作其推動的基本單位，才能真正接觸到民衆組織，掌握着民衆的力量，因此，自應以鄉(鎮)公所的經濟股主持推動郵政下設管理站，以負管理郵運之責，在每一個貫通大道的鄉村，設置郵運服務站，與壯丁隊相配合。專負營運的任務，透過保甲組織，深入民間，從健全基層機構入手，所以鄉鎮機關的責任特別重要，試舉其任務及行政營運，配合要點如下：

- (一) 鄉鎮公所，應以推行郵運所站辦理運輸爲其經常行政工作之一。
- (二) 鄉鎮公所，負推行郵運站辦理發動民衆保安貨運之責。

- (三) 鄉鎮公所經濟股專司其事，仍可設置驛政委員會，推公正紳耆及本黨區分部同志為委員共同策進之。
- (四) 鄉鎮驛政委員會，應盡力策勵組織驛運公會，團結民

快，訓練民快。

- (五) 鄉鎮驛政委員會受縣政府指揮監督。
 - (六) 經常之驛運營業務，由驛運服務站專負其責。
- 茲將地方驛運行政與營業系統列圖如下：



四、結論

驛運事業，不僅是戰時所重視，而且為平時所必需，所以要想提高驛運之效能，必須統一地方機構，動員全國民衆，集中民衆力量經常來担負驛運工作，藉以發揮國家無限的潛力。

總裁在全國驛運會議開幕辭中曾剴切指示，「首應規劃實行驛站制，先將各省各地運輸路線，調查確實，然後依照已經規定的驛站辦法，節節遞運，其次要由黨政軍各方面共同負責來

宣傳和推動，對於各地民衆及壯年男女，必須多方設法獎勵其作輸運快，再其次要注意運快和駝馬等的待遇營養和衛生，甯使公費增加，而設備不能太簡，待遇不能過低，飲食不能太差，必須常常維持其健康，增強其體力。」領袖重視及所期望於驛運者之殷切，於此可見，三年來的驛政，就從業驛運工作的觀感言，深覺此一制度之運用，不僅足以解決當前抗戰之運輸困難，並且在戰後可為樹立國計民生供應調劑之基礎，以助國防經濟建設，從速發展，儘早完成，配合政治，以助長地方

自治之建立，驛政本身是富有革命性永久性的事業，目前固應重視，即在復興建國中，尤不可漠視，在抗戰第六年代接近最

後勝利的今日，筆者僅對地方驛運機構，在原則上作一初步之擬議，亟願就正於同好賢專家。

取消驛運管理費之經過

黃仗之

(一) 驛運管理費之沿革

征收驛運管理費法的根據有二：

甲、二十九年七月，全國驛運會議的大會主席團報告書，關於經費部份一項的規定，原文為：「各省驛運管理處經常費，由驛運運費內規定之管理費項下開支，不足之數，由中央酌予補助。管理費規定加收運費百分之五，如有特殊情形，必須呈准，方得增減」。

乙、三十年八月，行政院頒發驛運車馬管理規則第四章第二十四條規定為：「主管驛運機關，對於已領執照之驛運車馬，得征收管理費，以補助驛運管理經費」，又第廿五條：「驛運管理費，按照車馬營運運費加收，不得超過運費百分之五，如有特殊情形須予提高者，必須呈由交通部核准，方得增加。」

按驛運會議決定征收驛運管理費之用意，實因驛運甫經創辦，欲期各省積極推動，非有鉅額經費不可。如悉由國庫籌撥，未免負擔太重，且各省在過去財政獨立時期，就地收取車馬船泊雜捐，事所常有，為免各省再藉口辦理驛運重征車馬船泊等雜捐，影響驛政起見，故規定征收管理費。以資劃一。此項管理費，實為運費之一部份，列入運費項下統收，託運人所繳

運費，除力價之外，担負此百分之五驛運管理費。其自備車馬，亦照額征收，在託運人負担不多，而各省驛運經費即有所取給，此為征收驛運管理費之原意也。

(二) 驛運管理費之流弊

自實行征收驛運管理費以來，各省多未能體察征收之本意。認為係一種收入，而對於民間運輸管制，路線設備，工具補充，諸驛政之推行，均未能盡臻完善，往往發生下列流弊：

1. 專收管理費，并未辦理運輸業務，且管理行政，亦不推行，咸變為稅收機關，失去辦理驛運之意義。
2. 運費未劃一，由託運商或工具所有人隨意填報，多少之間，使經手人易於舞弊。
3. 以收入多少為考成標準，極易造成苛擾現象。
4. 納繳，查驗管理費手續繁複，妨礙運輸。
5. 稽查監督不嚴，不肖員工，難免留難需索。

(三) 驛運管理費取消之發動

三十一年九月間，迭據各方報告，征收驛運管理費流弊滋多，頗受外界指摘，經擬具各驛運幹線取消管理費辦法，凡五

條如左：

1. 管理費名目及數額，應即取消，嗣後不得再有填據收取管理費情事。

2. 各綫辦理營運，應參酌運輸成本，訂定運價，其價目以不超過現行力價加管理費及貨物損失費之總和為原則。

驛站承運貨物，概照運價核收運費，填發貨票。

3. 驛站承運貨物，無論所用工具係自備或雇用，概由驛站直接對託運人負責。

4. 沿綫民有工具，仍照前項驛運車駁管理規則，加以管制，驛站支配載運貨物，作為驛站雇用，按每次所載貨物重量，里程，及規定力價，發給力費，另掣力費收據。

5. 各機關自造之工具，准許載運物資，免向驛站託運，但須登記所運物資之重量及其起訖地點；并不取任何費用。如此項工具空回時，載運商貨及軍品應由驛站支配，并照規定力價，發給力費。又如各機關雇用民有工具時，須照託運貨物手續，委託驛站辦理。

以上辦法，經電陝甘、甘新兩幹綫限於十一月一日停收，（各幹綫中，僅陝甘、甘新兩幹綫沿襲省頒前例，兼辦管制運輸，征收管理費，其餘各綫均不收。）正辦理間，委座巡視西北歸來，即頒手令，以驛運管理處在西北各省征收手續費，飭即取消。等因；我最高領袖，日理萬機，尙明察反此，益感有即行取消之必要。惟查原擬辦法，經詳加研究，尙欠徹底，對取消管理費後之驛運經費諸問題，均無具體解決辦法，完全不能適用於各省驛運處，遂一面電令準備取消，一面另擬取消各省驛運管理費實施辦法，呈行政院核示。

（四）各省驛運管理費取消辦法

過去各省驛運行政經費，大部份依賴管理費收入，以資措注。取消管理後，則上項行政經費，無從取給，影響驛政推行，補救辦法：

第一步，應將驛運行政與驛運營業明確劃分，按驛運行政為秉承中央舉辦驛運之意旨，推行驛政法令，開闢驛綫，改良工具牲畜，配合政治，運用獎勵誘致及合理管制之方法，普遍發動民間輸力，以期增加運能，減低運輸成本，而配合軍事及經濟之需要，屬於國家行政之一種，與糧政、役政同樣性質，同樣重要。至驛運營業，為依照驛運機關運輸營業方針，改良並推廣驛運營業，辦理客貨運輸，供應運輸設備，及辦理其他運輸上之服務，以期軍商運之暢通，而使事業本身得以自給自足者，屬於公營運輸事業之一種。

第二步，根據行政業務劃分原則，將行政經費與營業經費分開，前者所需之總務費用，員工薪津，以及檢查宣傳等經常費，及開築驛綫等工程費，完全屬於行政支出，應視為驛運行政經費，列入省概算，按月撥發。後者所需維持驛路設備，購置及保養工具動力，僱用伏駝及押運，與其他段站必要開支，均為構成運輸成本之要素，應視為驛運營業經費，而力求自給自足。

惟三十二年度各省經費概算多已編定送核，其中驛運行政經費，因有管理費之收入，多未列入省概算。亦有已經列入，但數額過少，依然不敷行政開支者，經擬定補救辦法如次：

1. 省概算內，已列有驛運行政經費，但為數過少，因取消

管理費後，經費不敷開支，無營業盈餘可資撥類，隨而發生施政之困難者，其不足之數，得由省府編列概算，專案呈請追加。

2. 省概算列有行政經費，并已辦理驛運營業，而因取消管理費，以致行政經費不敷支出者，其不足之數，應就營業收入或盈餘項下統籌彌補，倘有困難，應即敘明原因，列舉事實，呈請中央酌予補助。

3. 概算內未列驛運行政經費，而以管理費收入為其唯一財源之省份，中央得斟酌該省驛運在軍事及經濟上之重要性，核定其驛運行政經費數目。

4. 各省辦理驛運所需之經費，應與行政經費劃分，由營業收入項下求自給自足；如有盈餘，應撥數解繳國庫，或呈准撥補該省驛運行政經費；倘遇虧損時，中央得視該省各驛綫所負任務之重要性，酌予相當補助。

5. 關於各省為開闢驛運所需站房倉庫，研究改良工具動力，以及調查綫路，修築驛綫等所需之建設事業費，得依照其地方軍事經濟之需要，酌予列入省建設事業費項下，由國庫撥給之。

以上辦法，請院分別電令各省政府迅將三十二年度驛運行政經費不足數額，參酌補列，同時轉飭各省驛運管理處限於三十二年二月十五日以前定期取消驛運管理費，及類似管理費名目，（例如未曾辦理運輸或有關運輸上之服務而收取之業務費及手續費等）

（五）各省驛運管理費取消經過

取消各省驛運管理費實施辦法，經驛運總管理處擬訂後，於三十二年一月呈部核定，轉呈行政院核示，行政院審查室於三月二日召集軍事委員會，行政院會計處，財政部，及驛運總管理處開會審查，商討結果，對原擬辦法原則完全贊同，惟以本年度預算因奉令不能追加，各省驛運行政費用，祇能暫從緊縮着手，經決定關於驛運經費方面之規定，調整如次：

1. 各省辦理驛運營業經費，應與驛運行政經費切實劃分。

2. 省單位預算內已有驛運行政經費者，應就原核定數開支。

3. 省單位預算內未列驛運行政經費，而以管理費收入為其唯一財源之省份，中央得斟酌該省在軍事上及經濟上之重要性，核定其驛運行政經費。

4. 各省辦理驛運營業，應力求自給自足。

5. 關於各省為開闢驛運所需站房倉庫，研究改良工具動力，以及調查綫路，修築驛綫等必需建設事業費，得依照其地方軍事及經濟之需要，酌予統籌編列省單位預算。

以上各項辦法，由院分別電令各省政府遵照，并轉飭所屬驛運管理處限於三十二年四月一日起，將所有驛運管理費，及類似管理費名目，一律停收。旋於三十二年三月九日第六〇四次院務會議議決：「辦法第五條後，增加一條：『6. 各省驛運經費數目由中央核定，在省府預算內預備金或建設事業費項下勻支。』餘照審查意見通過」，於是各省驛運管理費取消辦法，已作最後之具體決定。

（六）甘肅省取消驛運管理費之一例

行政院於本年三月以冀輪慶四電飭各省遵照實施取消管理費，並由驛運總管理處將取消各省驛運管理費實施辦法抄送各省驛運管理處遵照，各省奉令後，除少數省份因情形特殊呈請在行政經費未確定以前展期停止征外，多能如期或提前取消。關於取消後之驛運行政驛運業務辦理方針，及實施取消詳細辦法，應由各省遵照實施辦法所訂原則，參酌地方實際情形擬訂。如甘肅省驛運處所定「甘肅省取消驛運管理費辦法」，內容頗為詳盡，不僅甘肅省驛運今後可循此步入發展之途，并可資其他省處實施取消管理費之參考，特摘錄如后：

一、遵照院令將省驛運管理處之行政經費與營運經費完全劃分，行政工作與營運工作亦同時予以澈底劃分。

二、確定全省之驛運路線，何者為辦理管制之路線，何者為辦理營運之路線，何者為辦理管制兼營運之路線。

三、確定「管制路線」內專辦運輸管制之「運輸站」之地點，以擇要設置，儘量裁併現存者為原則。

四、確定「營運路線」及「兼運路線」內必要之營業站。

五、確定「管制路線」及「管制兼營運路線」所應管制之工具種類，在「管制兼營運路線」所確定之管制工具中，再確定可用為辦理營運之工具。

六、限定營業站能承運之貨物種類。（限定種類之目的，在自身力量未充實前，勿承攬過多之貨品，并非限制他人不准運輸此種貨品之意。）

七、凡在規定管制路線之外，及規定管制種類以外之工具，一律准其自由營業。

八、凡「管制路線」內之工具，在無軍運或其他臨時運輸

時，應許其自由營業。凡在「管制兼營運路線」內之工具，除已確定為營運之工具應由營業站配裝貨物外，應許其自由營業。

九、凡准許自由營業之工具，不得徵收任何費用。

十、用自備工具或管制工具辦理負責運輸，除照規定運費收費外，並加收押運費，將來修訂運價時應按業務支出（包括押運費）及營業計劃，另行規定業務盈餘所應佔運費總額之百分數。

十一、經管制并用為營業之工具，經管制并臨時用以承運軍公運輸之工具，皆有享受驛運處所辦福利事業之權。

十二、驛運運伙及動力之福利事業，列為驛運處之中心工作。

十三、在規定承運貨物種類之外，如經貨主請求，得就軍事及民生之需要，酌量撥配一部份工具承運其他貨物。

十四、如有特殊情形，某種貨品貨主得請求特許，自行押運，自行押運之運價，得比照酌減。

十五、外省工具載貨入境，一律不收任何費用。

以上十五項原則，應因時、因地、因工具、因任務以制其宜，而以解除人民痛苦，簡化管制手續，以謀福利之手段，使人民自動樂於供獻其工具動力，參加驛運服務為基本原則，以期普遍發展，提高運能，而增強抗戰建國之力量。

附註：一、第五條所定應管制之工具種類如下：1. 膠輪大車 2. 鐵輪大車 3. 木輪大車（不用為營運工具） 4. 駱駝 5. 皮筏 6. 駝駝（不用為營運工具）就以上工具之中，按各路線貨運情形

及對於軍事民生之關係，分別確定各該路線所應管制之工具，

及可用為營運之工具。(木車及駄騾除外)二、第六條乙項第一期所辦之貨運類別列后：1.鹽2.糧3.郵政4.棉花、紗布5.軍運6.煤7.皮毛8.藥材9.水菸三、第二三兩條所定各種棧站，於擬定後，另行呈核。

(七) 管理費之取消與驛運之新生命

驛運管理費之取消，在驛運史上為一劃時代之重要措施。將過去跡近擾民之收捐制度，予以澈底革除，同時驛運之新生命，將因此而發軔。今後根據行政與業務劃分之驛運政策，應注意各省驛運之加強，并加重地方政府對驛運推動之責任。茲就各省驛運處此後工作方針，舉其原則綱領，分述如次：

- 一、普遍發動民間輸力，獎勵人民增加工具，繁殖牲畜，實施合理管制，凡提高運輸成本，減低運量，及苛擾人民之管制方法，應完全避免。
- 二、驛政必須與政治配合，確定推行驛政為地方基礎政治工作之一種，驛政人員與政治人員尤須密切聯繫。
- 三、改良民間驛運工具與動力，謀以最少之勞力，獲得較大之運量，並力求其經濟。

四、行政機構與業務機構完全劃分，前者為國家行政機構，後者為公營運輸事業組織。

五、加強行政工作，對於民間工具及動力應有詳細調查，精確統計，根據調查結果，舉行登記、發照、編組、訓練，使散漫之個體組織化、集體化，以便於管制。

六、發展驛運業務，採用競進方式，而避免獨占，所需工具及動力，以利用民間者為主，自備工具，常僱伏役為輔，業務之推進，應逐步實施：第一步，代客招僱工具及伏駄動力，第二步，在棧路設備尚未充實前，先行試辦代客運輸，但須由人自行照理，第三步，路線設備齊全，人事配備妥當，分區分期正式辦理負責運輸。

七、獎勵人民自動參加驛運工作，組織各種運輸合作社，開放商營驛運業，以增強驛運運能。

八、以軍運、糧運、鹽運及進出口物資為中心營業，盡全力辦理。

以上所述，為今後各省驛運處工作之方針，如能循此推進，則全國驛運將於抗戰建國中，完成其偉大使命。

牛馬動力之研究

徐邦裕

徐邦裕先生在德國明興大學專修機械動力之學，於太平洋戰事爆發前始返國。偶談及德人除對機械動力之研究，日新月異外，對於獸力之研究，亦有若干專家，在試驗場中，孜孜究求獸力使用之最高效能。因請草擬此篇，以告國人，注意獸力之研究，以我國牲畜之繁興機械動力之落後，如何增進使用獸力之效能，不僅關係運前途；與農業之發展，亦有莫大之關係也。

交通

建設

設

吾人試閉目一思，轆轤百車，飛奔道上，其輓引動力係何？非馬是賴乎。墾畝之間，耘田犁土，其動力係何？非牛是賴乎。由斯可見，牛馬動力之重要性。故吾人對於該方面之探討，不容忽視，此並非提倡復古，以牛馬動力代替機械之謂，乃以牛馬之動力，確有其不可忽視之重大性在，吾人應充分研究利用，以節資源也。方今工業最昌明發達之國家，厥推德國。嘗考德國農田，利用機械耕種者，僅達百分之十五。我國工業落後，一切機械設備，燃料供應，皆遠不如人，故對於牛馬動力之應更作進一步研究也灼灼然明矣。爰作是篇，以供國人參考。

牛馬作工之功能視各種不同之因子而定，例如種類、性別、年齡、飼養、經歷、工作種類、及每日工作時間、休息時間之分配等；此外體軀重量亦有關係。

歐陸之輕型馬，體重約五百至六百五十公斤，中型馬約六百五十至八百公斤，重型馬約八百至九百公斤。

普魯奇克氏 (Brutschke) 嘗作試驗，求出各種不同重量之馬之耐久功能如表一。試驗工作延長至八小時之久，所拉之工具為犁。

表一所示由試驗所得平均功能較普通一般為高。普通較良重型馬之耐久功能，在平均速度為 $\Delta 0.8 \sqrt{\text{公尺}} \sqrt{\text{秒}}$ 時，其所能拉之重量平均為一百一十至九十公斤。輕型馬在平均速度為 $\Delta 1.0 \sqrt{\text{公尺}} \sqrt{\text{秒}}$ 至 $\Delta 1.35 \sqrt{\text{公尺}} \sqrt{\text{秒}}$ 時，其所能拉之重量平均為八十至六十公斤。第七次試驗所得平均功能為每 $\Delta 0.85 \sqrt{\text{公尺}} \sqrt{\text{秒}}$ 。但此係由特別優等馬試驗，至普通馬則絕對不能勝任。

在短距離中，馬之功能尤較高。西爾普克氏 (Hilbrich)

表一、馬之耐久功能

項 目	馬 數目	體 重 (公 斤)	拉力(公斤)		平均速度 公尺/秒	每匹馬之平均 功能 公斤·公尺/秒
			共計	每匹		
1	2	543 495	150	75	1.13	85
2	3	590	450	150	0.88	132
3	3	590	375	125	0.88	110
4	2	560 570	225	112	0.93	104
5	3	500	330	110	0.95	105
6	4	500	387	97	0.95	92
7	2	690 740	325	162	1.45	235
8	4	—	425	101	0.93	99

「當作試驗而得表二之結果。表中所列之功能，僅可稱之曰「暫時最高功能」。所行之距離，為二百公尺。

由表二可知，馬在短距離中工作，其負荷功能，遠較耐久功能為高。又此種暫時負荷功能，馬較機械為優。

可爾 (Collins) 教授在美國北部亦曾作試驗，所得結論為：一匹良好之載重馬，在十秒鐘內所能勝任之功能，為其長久工作之二千倍。在一俄頃間所能負荷之功能為二十至二十五匹馬力。

一匹載重馬每日平均所能作之功為 $1 \times 7 \times 106$ 公尺公斤，

表二、短距離馬之最高功能

項 目	馬 數目	體 重 (公 斤)	拉力(公斤)		平均速度 公尺/秒	每匹馬之平均 功能 公斤·公尺/秒
			共計	每匹		
1	2	575 581	380	190	1.98	375
2	2	585 470	414	207	1.96	405
3	2	500 500	392	196	2.28	446
4	2	468 490	382	191	3.22	615
5	2	530 530	379	190	1.70	323

而一匹重工作馬，每日平均所能作之功則為 3×106 公尺公斤。

至牛類中，以牡牛為工作牛，最為適宜，其拉重功能亦如馬類。但其拉力，工作速度，及耐久性，普通一般較馬為小。

牡牛工作按其體重而異，約五百至九百公斤。在其速度為每秒 $\sqrt{0.6}$ 至 $\sqrt{0.85}$ 公尺時，平均所能拉之重量為六十至八十公斤，(有時可達一百公斤。) 每日所能作之功，約為 $1 \times 5 \times 106$ 至 $1 \times 8 \times 106$ 公尺公斤。

牝牛之工作功能，較牡牛尤低，故僅宜於供擠乳之用，對於拉重，僅可作為一種副作業。

馬牛之拉重力、工作速度、及每日之工作時間，相互間有一定之關係。馬西克氏 (Moschek) 曾將上述之三因子，求得下列公式：

$$P = \left(3 - \frac{V_1}{V_2} - \frac{W_1}{W_2} \right) \cdot P$$

在此公式中：

P 示平均之拉重力，以公斤計。

V 示平均工作速度，以每秒公尺計。

T 示平均有效工作時間，以秒計。

此平均有效工作時間之 T 質，遠較時間之總和 T 質為小，因鑿鉗亦需相當時間故也。普通 $\sqrt{1.2}$ ，就一般之經驗言， $\sqrt{1.2}$ 。

P.V.T 示其相互關係之質，而此質與真正在最合理條件下所得之工作效能之差誤。

所能達到之最大工作能為 $A = P \times V \times T$ 。

舉例言之，設一匹馬在最適宜環境下，其拉重力為六十公斤，而其平均速度為每秒一公尺，倘其每日工作時間相同，即 $T = T_1$ ，而欲變更其平均速度為每秒 $\sqrt{1.2}$ 公尺，問該馬能拉重若干？

$$P = \left(3 - \frac{V_1}{V} - \frac{t_1}{t} \right) P_1 = \left(3 - \frac{1.2}{1} - 1 \right) .60$$

$$P = 48 \text{ 公斤}$$

倘用數馬同拉一重，則其所能拉之重量，必較各馬分拉之重量總和為小，此蓋由於各馬同拉一重時，彼此相互侵擾，力量分散減低。故用數馬同拉一重時，應注意各該馬之性情是否相同。

波克爾貝格氏 (Hoekelberg) 曾得一公式，示數馬合拉，其所應拉之重，與每馬分拉所能拉重之關係如下：

$$P_n = T . 075 (1 - 0.07 \times n) . P_n$$

P_n 示各馬能拉之重，以公斤計。

P 示每匹馬所能拉之重，亦以公斤計。
N 示所用馬之數目。

依上列公式計算，得附表三所列各數。

表三，由每馬所能拉之重求得各馬共能拉之重(以公斤計)

馬之總數 N	2	3	4	5	6
P _n 在 P = 70	130	179	217	244	262
P _n 在 P = 80	148	204	248	280	309
P _n 在 P = 90	167	230	279	315	337
P _n 在 P = 100	185	255	310	350	374
損失 P _n 之%	7.5	15	22	30	37

根據上表，可知用若干牛馬共同從事拉重工作，並不合乎經濟原則。

又，上表所列數字，僅能用於作工時所行之途徑係直線者。若作工時所行之途徑係圓圈，則牛馬所施於載重之力，僅有一部分有效，分力而非全力。而此有效分力或全力的損失，係與拉架之長短及所行之圓圈有關，吾人須按各種不同之情形求得之。

牛馬動力之試驗，在我國向未有所聞，值此抗戰期間，雖細如毫末微弱力量，吾人對之亦不應予以忽視，况牛馬動力之強且大，已如上述，吾人對之。豈可更不深加注意乎。深盼國內各專家，亟起研究，以期是種牲畜動力，得以充分發揮，而供吾人利用焉。

三十二年三月二日 脫稿於金剛坡

板車製造概述

袁景華

(一) 緒言

自「七七」盧溝橋事變，抗戰軍興，迄今已歷六載餘。前方軍用物品之供給，後方民生物資之調劑，莫不仰賴於交通工具。惟因戰事轉變，鐵路可資利用者，日漸減少，公路運輸，漸居重要地位。迨太平洋戰事發生，安南、緬甸、相繼淪陷，我國與國際交通路線斷絕，汽車無法進口，國內原有汽車亦受燃料及配件來源困難之限制，不能充分發揮效能。最近航空運輸，不受敵人封鎖，惟因數量有限，在運輸方面，尙未能收宏大之效果。故驛運。在抗戰之現階段，實居極重要之地位。

驛運工具效力最大者，水路推船隻，陸路推板車，惟我國西南各省，江河急湍，暗礁起伏，多不利舟楫。西北各省，川流過少，船舶之用有限。爲應付目前運輸之需要，大量製造板車，實爲急務。故其製造、使用及保養諸端，皆有研究之必要也。

(二) 舊式板車之劣點及改善方法

我國北部各省，因地勢平坦，民間運輸工具，多沿用板車。根據歷年傳統之經驗，製造甚爲堅固；惟過於笨重，使用尙欠靈便，實有參照機械原理，加以改善之必要，茲將應行改善各點，分述如下：

(1) 車軸——舊式板車，係用木軸，取材難整，熱脹大且笨。其軸項與輪套相接處，潤滑不佳，致車輪輪套等，極易磨損；且車軸係木質製成，承受重量過小，應改用鋼軸，密鑲光軸項，其與輪套接合處，利用滑流或鋼質波斯，減少磨擦。輪套中鑲出油槽，儲存潤油，力求轉動靈活，俾省動力；并可增加其載重量。

(2) 車輪——舊式民用板車之車輪，均以硬木塊拼合成圓形，外以鐵箍箍牢。此種輪式，不但影響載重量，且易損壞路面。爲增加重量及減少車輪與路面之磨擦計，以膠胎爲車輪最宜。

(3) 車身裝置——舊式板車，沿傳統習慣製造，車軸與車樑，係直接聯結，行駛時，震動甚大，車身極易鬆弛，影響車輪壽命匪淺。應於聯結處，墊以橡皮等具有彈性之物質，俾減少車身之震動而增壽命。

(4) 剎車——舊式民用板車，無剎車設備，如遇有斜坡時，行駛殊欠安全，亟應添裝。

(三) 輪轉與軸轉之研究

現時市面行駛之各種板車，均以車輪固定於車身上，車輪轉動。製造既稱簡單，轉動亦屬靈活，故推動省力，載重量較大。惟行駛日久，軸項與輪套間磨擦過巨，接觸面開隙既大，

行駛時不免鬆曠，致車輪左右擺動。磨蝕與擺動互為因果，愈演愈劇，甚至忽於修理有車軸被切斷者，車輛壽命，亦因之大減。此項板車，因使用者衆多，已成習慣，雖有缺點，頗樂用之。其構造如圖一。

因鑒於車輪轉動之板車，缺點頗大，近日有擬將車軸分為兩截，每軸兩端，裝以軸承，車輪固定於軸上，車軸轉動。（其構造如圖二），據製造試用結果，雖將輪轉板車之缺點，完全避免，並因車軸係兩截者，車身寬度，可不受車軸長短之限制。然因軸承有四道之多，製造費工費料，成本較高；且軸承多，磨擦面加大，轉動欠靈，載重因而減小。現在研究改善中，市面尚無大量使用者。

（四）現有板車之種類

板車運輸，起源於中古，而北部各省多沿用之，蓋以北部地勢平坦，利於使用也。迄至今日，南部各省，因公路之建築，板車亦可行駛。又因汽車受燃料及配件所限，輪能減小，遂有板車運輸，代之而起。

板車種類繁多，有因使用動力而分類者，有因製造原料而分類者。茲將常用之各種板車，列舉於後：

（1）人力膠緣板車——以人力拖動，車輪木質，沿輪緣以廢胎割成條形，固定其上，使減少車輪與路面之磨擦，近日使用者較少。

（2）人力實心膠條板車——以人力拖動，車輪邊沿裝以特製之實心膠條。

（3）人力膠輪板車——以人力拖動，車輪係利用汽車舊胎，轉

動時因車輪與路面磨擦減少頗為靈活，拖動省力，載重特大，多採用之。

（4）獸力膠輪板車——以獸力拖動，車輪亦係利用汽車舊胎，川、滇、黔及西北各省，均採用之。（請參閱第三圖）。

（5）人畜兩用膠輪板車——人或牲口均可拖動。此種板車，不受動力限制，尚稱便利。

（五）板車製造概述

板車結構，雖云簡單；惟其製造之良否，影響運能及運輸成本甚大，故於材料選購方面，務須慎重週詳；製造技術方面，猶宜精益求精。俾臻盡善盡美，而發揮其最大之運能。現將製造概況，及用料情形，詳陳如次：

（1）製造概況：

甲、選料——製造板車所用材料，以木料，五金，膠胎為主，其中又以木料之用量最多。因其種類繁雜，質料各異，猶宜選擇仔細。今擇各主要部份用料之選擇陳

贅之：

子、木料：車身部份：車桿，輪緣，輪輻之取材，概為最堅硬之木料。如青杠，黃槿，核桃，紅豆，桑，榆，檀，槐等，其耐撓力較弱及易折斷者，概不採用。車架部份：橫樑，墊木，車膠，之取材，為次一等硬料。如鐵樹，栗，香樟，野枇杷，真麻，柳等，均可

採用。車面板可採用較爲輕軟之木料，以減少車身重量。

造車木料，應用科學方法烘燥之，應可定其性能。如限於設備，必須假以時日，待其天然乾透後，再行製用。否則，所有成品，難免變形。

丑、五金：車軸應採用洋元或國產方鋼，尙可利用舊鋼軌鍛製之。輪殼部份之法蘭盤及套筒，應用鑄鋼爲佳，因可免損壞車軸故也；惟以產量不多，仍可改用鑄鐵，可得同等功效。如能隨時注意潤油，不使缺乏，軸項磨損及折斷情事，均不致發生，并以裝用舶來品之滑滾爲佳，更可增加車軸壽命；惟採購困難，故多改用套筒。——嬰司。

寅、膠胎：自太平洋戰事發生後，我國國際路線封鎖，膠胎來源斷絕，汽車運輸機關，均視舊胎爲珍品，翻新使用。其無法使用者，始行出讓。致目前板車製造頗受缺乏膠胎之影響。製造板車之膠胎，以完整者最佳，略有破損者次之，外胎鉛法司已顯露者又次之，其餘業經滾磨後脫膠者，則無法應用矣。內胎汽嘴，及汽閥，亦宜注意，以無破洞及不漏氣爲原則。

乙、施工——按其工作情形，以木工、金工、輪胎、分部製造。關於木工部份，製造車桿、橫樑、輪緣、輪輻，注意尺寸之正確，榫眼之結合，以期結構嚴密，支持長期行駛，可免鬆動。金工部份，各種螺絲螺帽之

絲紋，以及車軸之鐵箍、夾板等，鑽眼、鍍光、鍍平等工作須於規定尺寸，精確製作，庶可裝配緊密堅固。輪心與軸項，須轉動靈活，前後空隙適當，不可過鬆或太緊。車軸須裝於全車適合之重心處，車架與軸之聯結，務須緊貼牢固，以免車身鬆動。車輪部份，如係膠緣或實心膠條者，其割條裝箍，長寬須適合相宜，用螺栓扣緊。如係膠胎者，若無鋼嘴裝置，須與木輪輪緣周圍平合準確，妥慎裝置，并須使其易於拆卸，以便檢驗修理。

丙、工作程序——各部門——木工、金工、輪胎——工作之進行，須先行計劃配合適當。在工作開始前，應將各項材料籌備齊全，進行工作時，注意木工、金工之平行，以免先後參差，影響施工計劃，及預定完成數量與期限。以一般情況而論，木工工作進行，恆較金工爲速，蓋以金工較爲精細繁瑣也。欲求工作平行推進，自須隨時調整之。至工作完成後，各項配件，應分別陳列，檢查尺寸是否符合規定，製作是否精細確實，質料是否堅固純良。既經詳細檢查後，始可配裝成車。

(2) 用料情形

各種板車，因樣式、載重、與使用動力，有所不同，故用料亦各異，茲就西南、西北應用之板車，每車用料情形，列表如下，藉資參考焉。

甲、1/2噸獸力膠胎木輪板車每輛用料情況表 (西南各省多用之)

材 料 名 稱	單 位	所 需 數 量	用	備 註
胎 件	套	二	車輪。	包括內外胎襯帶汽嘴汽閥。
木 料	圓	〇、八	車身，車面板，車腿等。	12' X 12' X 12'
方 鋼 軸	根	一	車軸。(2)	1 1/2 方形鑄鋼長1140m/m。
灰 口 生 鐵	公斤	二〇	法蘭盤與軸套。	
毛 鐵	公斤	三一	各種螺帽，次要螺絲，夾座，輪箍。	
3 m/m 厚 鐵 板	公斤	〇、三	換軸螺絲墊鐵。	
6 m/m 厚 鐵 板	公斤	一、二	換軸扣。	
10 m/m 厚 洋 元	公斤	二、四	換軸螺絲。	
2 m/m 厚 洋 元	公斤	二、四	法蘭盤螺絲。	
4 m/m 厚 洋 元	公斤	〇、〇六	軸帽。 兩	
桐 油	公斤	〇、五	油漆車身。	
松 烟	公斤	〇、一	油漆車身。	
土 子	公斤	〇、〇二四	油漆車身。	
它 參	公斤	〇、〇二四	油漆車身。	
石 膏	公斤	〇、四	油漆車身。	
洋 釘	公斤	〇、五	釘車面板。	(附參閱第一圖)

乙、1/2噸獸力膠胎鋼圈板車每輛用料情況表（多用於西北各省）

材料名稱	單位	所需數量	用途	說明
胎件	套	二	車輪。	包括內外胎、帶汽嘴汽調。
鋼	噸	二	車輪。	利用舊汽車者。
木料	團	一	車身、車桿、車繼、車面板等。	12'X12'X11'
方鋼	支	一	車軸。	2"方形鋼長1800mm
灰口生鐵	公斤	三〇	法蘭盤、軸套等。	
毛鐵	公斤	二二	各種螺絲帽、次要螺絲等。	
3mm厚鐵板	公斤	〇、四	擠軸螺絲墊鐵。	
6mm厚鐵板	公斤	一、三	軸襯扣。	
15mm厚洋鐵	公斤	二、五	擠軸螺絲。	
25mm厚洋鐵	公斤	一、二	法蘭盤螺絲。	
4mm厚鉛絲	公斤	〇、六	輻條。	
桐油	公斤	〇、六	油漆車身。	
松烟	公斤	〇、一	油漆車身。	
土子	公斤	〇、二五	油漆車身。	
它漆	公斤	〇、二五	油漆車身。	

右	磅	公斤	〇、五	油漆車身。
洋	釘	公斤	一、〇	釘車面板。

(請參閱第三圖)

(六) 剎車之裝設

舊式板車，均無剎車裝置，已如上述。若載重車輛，行駛於斜坡之上，如無剎車裝置，以減低其速度，勢必輾傷人畜，車輛亦傾覆損壞，危險堪虞。近日板車製造，均盡力研究，以求行車安全。

剎車之設備，應求其製造簡單，取材普通，使用簡易，久經耐用為原則。按以上要求，可用一橫木，懸裝膠胎剎車鼓後方，相隔約三四寸，以拉引鐵條，聯繫於車身前部，以便車伏於上下坡，需減低車輛速度時，任意隨時拉掣。

剎車鼓可利用汽車舊料或用生鐵鑄製。橫木之裝置，以不接觸膠胎為佳，因剎車有擦傷膠胎之可能，橫木經日久磨損，將其拆卸換裝甚為簡便。

(七) 板車之使用與保養

板車製造，雖屬簡單；製造費用，亦稱低廉。然在此物力維艱之際，完成板車一部，亦殊非易，且板車固須製造精確耐用，而使用保養得法與否，對車輛壽命之增減，更屬重要。如使用保養得法，製造稍遜，亦能耐用；如使用保養不佳，雖製造十分堅牢，仍不能維持，其長久之壽命，不可不察也。今就現行板車之結構，將使用及保養之法，擇要陳述之，以供使用板車者之參考焉。

(1) 停駛——板車停放時，應安置車庫內，以免風雨侵蝕，烈日曝曬，使五金部份，銹蝕斑剝；木架部份，破裂變形；膠胎易龜裂、脫膠、潰爛，較行駛之損壞程度猶甚。使用車輛，往往忽略，殊不知損失之大也。

(2) 行駛——行駛前應妥為檢查膠胎氣壓。(夏季膠胎壓迫以 30—35 磅為佳，冬季可較多)。如不足時，內胎易磨破，外胎易輾傷，應亟加氣。如過足時，內外胎均易爆炸，應亟放氣。務須合乎規定，始可行駛。軸項輪套間，潤油須加注充足，以免車軸輪之燒蝕。

裝卸貨物時，務須先用磚石或木塊等，楔緊木輪，以免車輪滑移，易於扭斷車腿。搬裝貨物，應輕動作，不得急遽放下，致生衝擊，而將車身壓壞。車上貨物，須捆扎緊固，使行駛時不致動蕩，損壞車身。

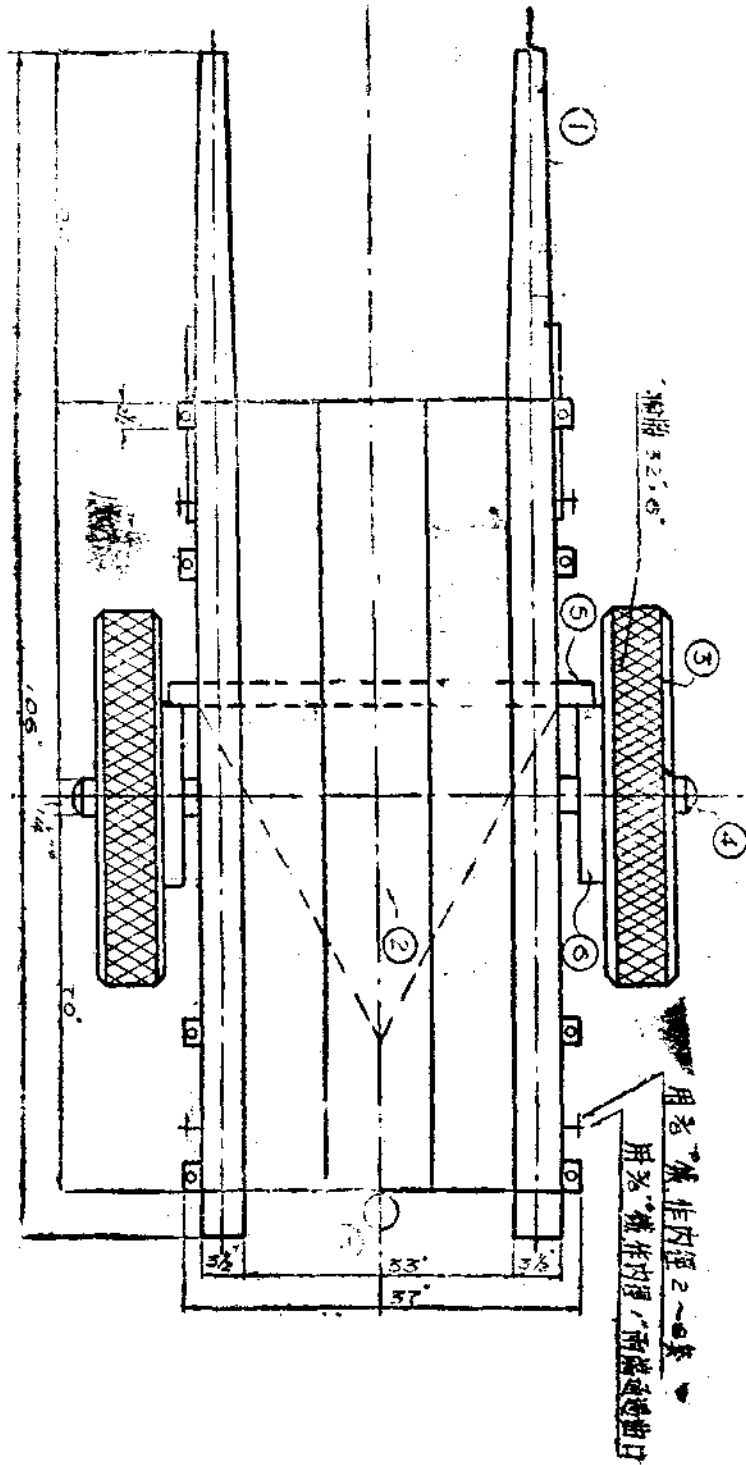
(3) 檢查修理——每日行駛到達宿站後，應詳細檢查，各部螺絲，有無鬆脫，立即妥為裝固。以免一處鬆動，影響全車。軸項輪套中，存儲潤油，有無漏溢或不足現象，應立即予以適當之修理或加注。膠胎，汽嘴，是否破裂漏氣，各予修復。如有損壞過重之配件，一應更換，萬勿勉強行駛，致中途拋錨，將車貨擱置途中。

(八) 結論

在抗戰六週年之現階段，運輸事業，困難萬分，夫鐵路之

述 概 造 製 車 板

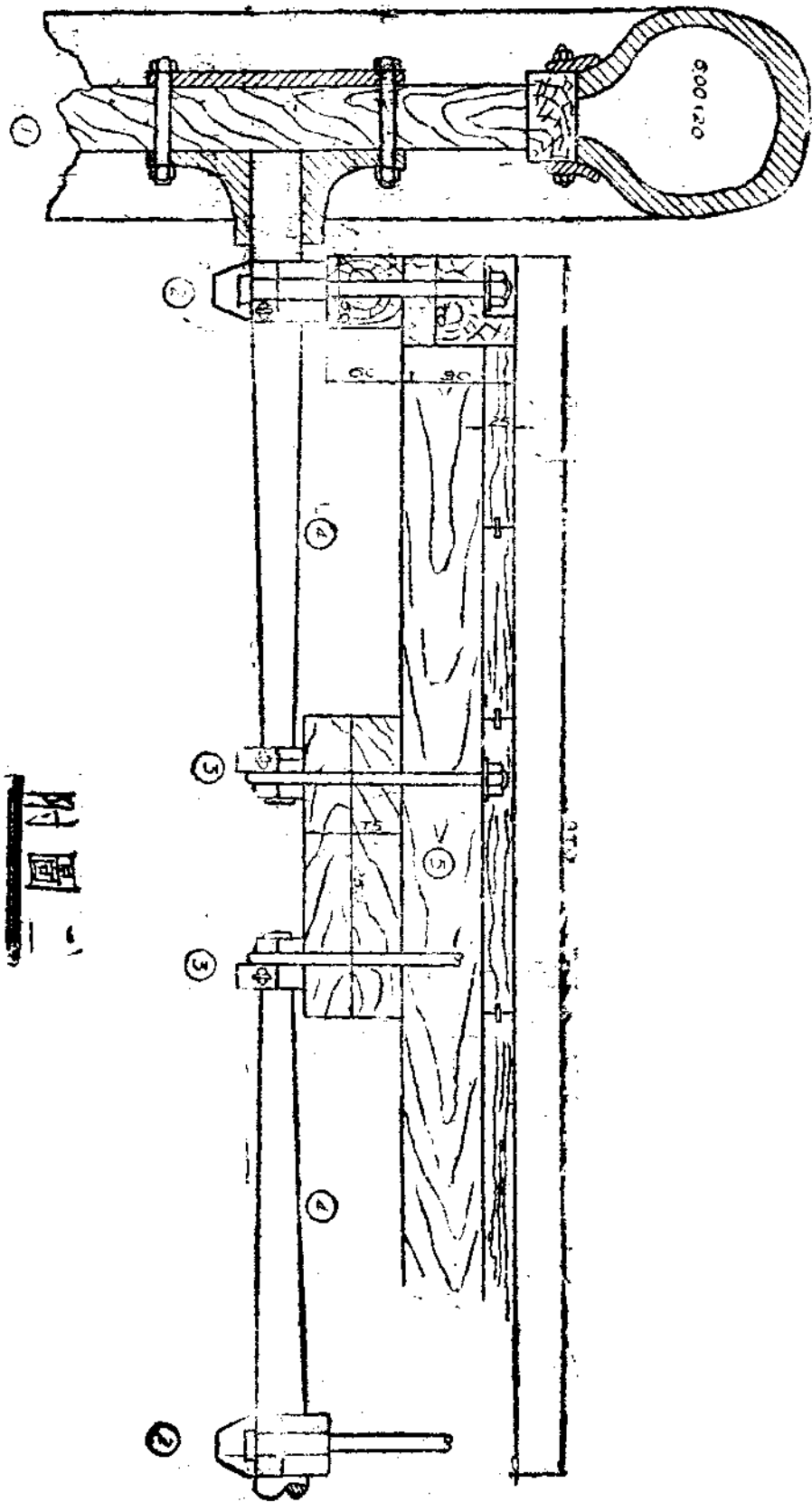
尙能爲我方運用者已無幾，而新建鐵路，籌集巨款，鳩工購料一時又不易完成。至汽車運輸，復受燃料及配件來源困難之影響，運量日減。故驛運在目前所負運輸上之使命甚大。復查板車在西南西北各處，爲主要驛運運輸工具，故大量製造，實甚切要，倘能製造得法，保養得宜，使用得當，則雖其載量有限，速度遲緩，但以經常保持連續不斷之運能，川流不息，則其收效之宏，有非意想所可及者也！



號數	名稱
1	車架
2	車軸
3	車輪
4	車架
5	車架橫木
6	剎車機

附圖

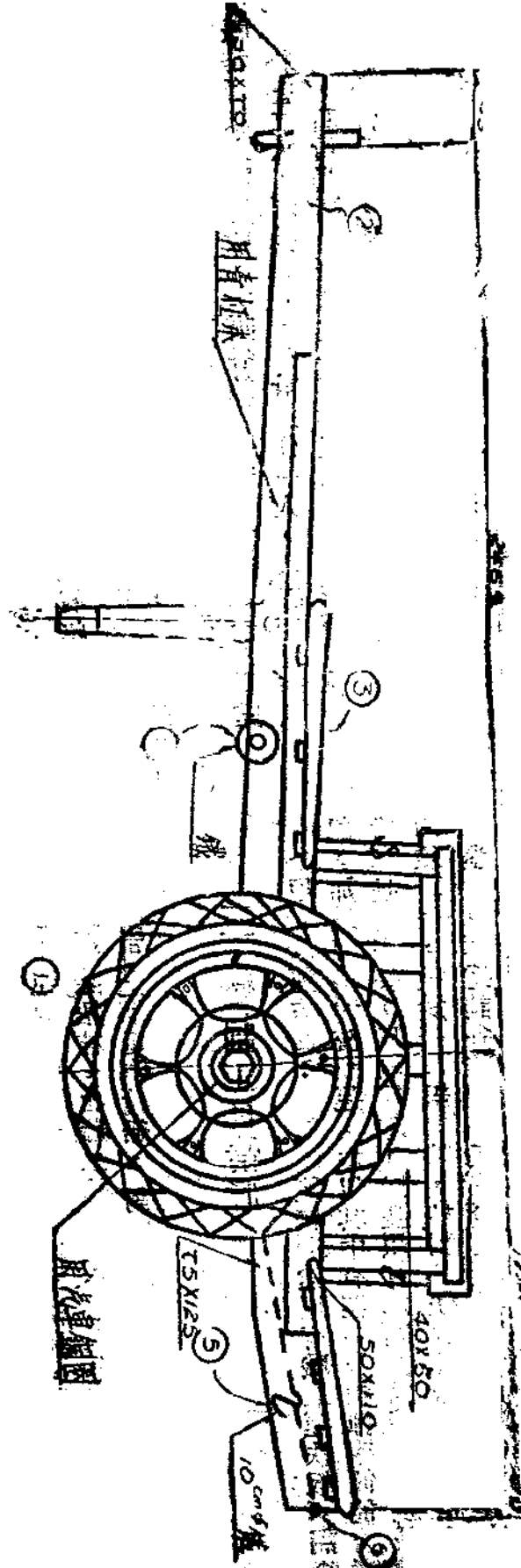
比例尺 1/50



號	號	名	備
1		桌檯	
2		大榫	
3		小榫	
4		桌脚	
5		桌架	

附圖二

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
...
...
...
...
...
...
...
...
...



附圖三

廣西省驛運概況

關宗驛

本處於二十九年十一月一日組織成立，在籌備期間，借到廣西省政府籌備費五萬元，作為籌備經費，與勘查驛線旅費，同時交通郵驛運總處亦於二十九三十兩年先後核發籌備費共十萬元，惟購辦伊始，度支浩繁，轉瞬用罄，經費無着，幾陷停頓，而總處各省補助費早經發清，無法續撥，但業務推行不容稍緩，遂由蘇副處長多方洽商擔保，向外借入資金先後達十餘萬元藉以維持，各種計畫，因得展開。

一、組織及編制

內部：處長一職由建設廳長兼任另由交通部及省政府分派蕭國蘇誠任副處長，襄理處務，處內設總務，運輸，業務，技術四科，及會計室，總務科分文書人事事務三股，運輸科分水運陸運二股，業務科分營業稽核二股，技術科暫緩分股，會計室分帳務審核會計三股，分辦各該管事務，計處長一人副處長二人，秘書二人，科長四人，會計主任一人，視察主任一人，視察五人，科員辦事員雇員共一百零五人，另設無線電總台一所，下設分台八所，於各段站辦理通訊。

外部：依照全國驛運段站組織通則，先後於三十年春成立陸運一總段於北流；二總段於南鄉，設水運總段於梧州，旋陸運二段歸併一總段，改稱陸運總段，並於交通適當地點設驛站二十一，分站十六，陸運總段長由張國燾担任，水運總段長由

梁伯衍代理，每總段設置總務營運會計三股。

二、水陸驛運路線

全省驛運路線計水路二千三百四十六公里，陸路七百八十二公里，合計三千一百二十八公里，茲分舉如次：

(甲) 陸運綫：計有北盤、玉盤、船北、船羅、玉羅、北白、容楊、容黎、玉博蘇等九綫除船北、船羅、玉羅三綫可以行駛板車外餘均為肩挑路線。

(乙) 水運綫：計有梧桂、梧柳、柳長、梧邕、邕龍、邕色、北藤七綫除梧桂、北藤二綫，完全利用自製民船運輸外，其餘各綫均可通航電汽輪船，對客貨運輸，輪船民船兼併利用。

三、管制工具情形

(甲) 陸運方面：先就陸運綫沿途原有職業運伕板車調查登記，加以組織輪流配運，並以其中有經驗及指揮率領能力者充當隊長及班長，以利管理，隊長須具志願書保證書，班長運伕均須聯保，並於登記編組時，核對各伕之身份證是否相符，分別對保，再送請各該主管縣府覆查無異，始由驛站發給伕車隊長證及運伕證，統計沿陸運綫各鄉鎮共有運伕四萬七千九百一十八名，板車五千五百五十輛，上項伕隊車隊均可隨時調用

此外為應付大量急運，經飭令沿驛綫各縣預編運仗後備隊，以補職業運仗隊之不足，去八月間廣州灣局勢突變，一時物資緊急疏散，當時曾征調鬱林博白陸川三縣後備運仗六千名，參加搶運，頗著成效，同時由驛站公布劃一運價，收付運費，皆有一定，貨主與車伕亦均不再受中介運商及各級伕頭操縱剝削，又輪流配運出發後，並通知前站準備配貨，故車伕不至完全回空，辦理以來，甚得伕隊擁護。

(乙)水運方面：所有行駛各航綫船舶，均歸驛站管轄，出入口均須到站登記領證，辦理聯保，始能運輸軍公商品，至貨物方面，亦須貨主向站辦理托運手續，始得付貨，但為接納各方意見，曾頒折衷辦法七項：即船舶經登記入口並辦聯保後，即將船名公布，又貨主辦理托運手續以後，將托運名號公布，即准船主依次向貨主接貨，貨主擇船付運，此項折衷辦法，現尚沿用，統計本省內河現有民船一萬三千七百二十二艘，又本處經租電船二十九艘，汽船五十艘，拖渡四艘，又自裝客駁一十六艘，貨駁二十艘，過去遇有大量軍公運輸，民輪各船尚能應付。

四、各線營運

各線營運辦法，重在管制輪力及貨運，故對各種輪力，均施行登記，分別編組，已如上述，平時貨物配運，除依托運先後順序外，復將貨物分為四大類：規定每類佔運具量之百分率辦理，如遇軍運緊急，則儘先運送軍品，至運價係按照生活指數厘訂，不偏重於輸方與物資任何一方，復依貨物貴賤分等收費，並另定特價專價，以期經濟公允，又本處管理運輸，原以

貨運為主，自接辦機動船舶後，須兼營客運，因乘客擁擠，須增駛交通船隻，但終因貨運稀少，雖滿載乘客，虧累甚鉅，須賴其他專拖貨物之汽船收入，彌補其不足。

五、人事之訓練及調整

站務訓練班，先後舉辦二期，計共四班，結業者合計二百一十六名，配備於水陸驛綫上工作，考核成績尚佳，又處段站人員凡經考核，均依據事實分別獎懲糾正，其能力優異者，予以遷升；其有不法行為或瀆職誤公者，亦分別處以記過撤職查辦或送司法機關懲處，統計各段站自成立至今，主管人員十九均經調整，其餘不稱職者或不法經撤免懲戒者，亦大不乏人。

六、兩年來收支

除領到交通部補助費十萬元外，兩年來營業收支總額達二千九百六十五萬元，截盈餘一百五十餘萬元。

七、接辦本省機動船舶情形

本省機動航運，向由商人組設公司設船行駛，因互相操奪虧累，省政府乃於民二十六年底，飭令組織航業聯合營業，並限制未經入社船隻，一概不准航行營運，自組社以後，成績甚佳，惟自香港淪陷，貨運愈益稀少，該聯營社因虧累過大，屢次請求停航，政府鑒於商營不能維持航運，遂於本年六月飭由本處接收辦理，本處接辦後，仍照航社租船辦法辦理，本處今後可以利用此項機船配合運用，運輸益臻方便，自經本處接收後，營運頗有進步，此後繼續努力改進，當可更臻完善。

八、辦理封撥船舶情形

凡各機關部隊需用船隻，只須將載運軍公品名稱數量船隻等級航線等項具請撥船通知單，送當地驛站封撥，本處為求手續簡便及防杜流弊起見，經規定封船應注意事項及登記公布各表，飭各段站遵照辦理，故每遇封船，即會同當地民船工會及用船機關三方面派員查封，並將封撥情形，及封餘可以接載商貨之船隻，一併列表通知商會及民船工會，以便轉知各商號及各船戶付貨及接貨，並於封撥完竣之次日，即將所封船隻數量船名逐一列表公佈，俾眾週知。如此辦理，使各方對驛站每次封船均得明瞭，以免誤會，並防經辦封用船舶人員藉端需索之流弊。再本處調劑軍公商運維持船民生活，經規定軍運二次，即配商運一次，經過服役二次船隻，在未得商運以前，非不得已，不再封用，以示獎勵，又按封撥軍用船隻程序，先封用普通商船，次即搭封承運公家物資之商船，如再不敷，乃將餘船全用，故遇軍運緊急需船時，迫而搭封承運公物之商船，每易引起各方誤會，多所責難，此又本處職責所在，任勞任怨所難辭苦。

九、三十一年度業務進行計畫

本處下年度計畫，除遵令切實推行外，一面籌劃工具體力；一面管制物資運輸；以資適切戰時改進增進運能，茲將擬定計畫綱要列舉如次：

- (甲) 增闢路線：(一) 陸綫計開魯欽、百渡、寶灘、寶、寶貴六綫；(二) 水綫計開賀江及紅河口至遷江綫。
- (乙) 增加輸力：(1) 增置板車一千五百輛馬車五千輛；(2) 添置民船及收購原有內河汽船渡船客駁；(3) 增編後備隊，沿驛線附近各縣，一律分別編組應運後備扶隊，以備緊急軍運隨時調用，以補職業運伏之不足。
- (丙) 加強運能：(一) 積極辦理機動船舶營運；(二) 辦理與火車聯運；(三) 增加客運。
- (丁) 充實設備：添設倉庫修車廠修船廠及修建各線碼頭與設置離險絞盤絞纜。
- (戊) 推廣業務：設立(1) 營業所及問訊處；(2) 普遍辦理保險。
- (己) 訓練督導：(一) 集中訓練，(二) 巡迴視導。
- (庚) 考核獎勵：注重(1) 工作表報，(2) 加強督察，(3) 工作競賽。

福建省驛運機况

丘漢平

一、前言

溯自抗戰軍興，沿海要口相繼陷落，國際通商被敵封鎖，各種新運交通工具及材料之取給，倍感困難，後方交通深受影響。本省為適應抗戰需要，於二十八年間，由省運輸公司籌辦全省人力運輸，當時以搶運沿海進口物資，及疏運內地結匯出口物資為主要任務。嗣因內地各縣互運物資數量日增，原有運輸工具不敷分配，乃將全省驛運路線劃分區域，設置福州、浦江、泉州、永春、漳州、汀州、甯化七區辦事處并於各綫擇要設站，承運公商物品及軍差事項。同時另在南平設立船舶運輸處辦理閩江水運，藉期兼籌並顧。

二十九年冬，遵照全國驛運會議議決案，設立本處。其任務範圍，僅限於管理方面，對於各綫貨運業務，仍由省運輸公司按照原訂營業章程，繼續辦理，未嘗有所更張。迨三十年二月該公司無意撤銷漳泉兩區業務，本處遂予接管辦理，建立驛運接站，分層負責并增闢路線，整理各地倉庫務使國防沿海物資，得以隨時疏運內地，免遭意外損失。旋又先後於永春、古田、設立分處，辦理永安、永春陸綫，永春至泉州水綫貨運，并以搶運永春鹽，及三都甯德福州福江一帶囤存物資為主要任務。所有貨物托運承運手續，均照中央前頒各種驛運章程辦理。惟經營業務，以偏於貨運，且區域僅限於閩南及沿海一帶

，閩北及閩西各縣驛運業務，仍由省運輸公司，及各縣人力貨運公司經營，對於驛運指揮管理尚未臻完善。

三十一年春，本省鑒於辦理驛運主管機關不同辦法究有差異，經營聯運困難，調度管理亦覺掣肘，為謀統一驛政起見，經運奉中央規定分別籌設支綫總段，並將原設漳州、泉州、永春、古田四處裁併，改設龍晉、安晉、兩支綫總段，并先後成立甌榕、浦甯、涵飛、龍汀四支綫總段，及南甯直屬分段，組成嚴密之驛運網，以期切取聯繫。

三十二年一月，復遵奉行政院頒佈修正各省驛運管理處組織通則，將上項各支綫總段一律撤銷，改設永安、汀州、漳州、泉州、福州、延平、建甌七驛運區。二月間為遵行中央及省府裁減之旨起見，重新依照各綫性質，應用運具種類，及接運方法，另行劃分轄區，又將長汀區併入永安區。建甌區併入延平區，另於長汀、建甌水陸聯運衝要地點，分設總站，負責指揮督導驛運業務，駕使驛運機構日益健全，充分輔助機械運輸，完成戰時之需要。

總上觀之，本省驛運推行以來，已逾三年，其間遷變與革，難以勝計。迨自胚胎時期以至今日，雖尚未能達到吾人之理想，但就其發展過程，觀察比較，實亦不能否認今日之進步。願以驛運工作艱難繁瑣，驛運業務純居被動，其成效之難於表現，乃非其他事業可擬。工具之笨滯，運量之低微，與夫失身

取力免履管理之匪易，已見繁艱，承運貨物全憑願主，量多則有工具不敷調派之感，量少則有放空回空之慮，是又左右為難之苦。而况運輸目的之完成，工具與貨物並稱要件，有託運之貨而無疏運之具，固不能達到目的，但若備齊工具，而托運貨物，未能按期配合，則不特目的無從達，即對於運工停空之賠累，亦至可驚。是故驛運事業之能否推行順利，尙有賴於各方之協力匡扶也。

二、現行組織

本處現行組織，悉遵照修正各省驛運管理處組織通則，規定辦理，其人員亦皆依照交通部驛運總管理處，訂頒編製表任用。省設管理處，處以下設驛運區，區以下設站，并於水陸交通衝要地點擇設總站，以輔助驛運區推行業務。茲將各級組織略述概要如次：

甲、省處：本處設處長一人，副處長一人，下設秘書二人，總務、營運、監理、技術四科，及一會計室，視察八人，正副工程師及幫工程師各一人，工務員二人，電務員四人，科員三十人，辦事員二十人，雇員四十人，各科室視事務繁簡分股辦事，計總務科分爲文書、人事、事務三股；營運科分業務、運輸、負責運輸三股；監理科分管制、登記、稽查三股；會計室分綜核、帳務、票證三股；至技術科因本年技術事項尙簡，暫緩設立，僅設幫工程師一人，主持手車修配事宜。

乙、驛運區：各區視其業務之繁簡，轄長短運量多寡，分爲甲乙丙三等。區設辦事處，置正副主任各一人，下分設總務、營運、會計、三股，及稽查股員雇員技術員等。股各置股長

一人，至稽查股員雇員之人數，則因區之等級而定。計甲等區設稽查三人至五人，乙等區三人至四人，丙等區二人至四人。股員甲等區十人至十四人，乙等區八人至十一人，丙等區七人至十人。雇員甲等區九人至十三人，乙等區八人至十一人，丙等區七人至十人。技術員因目前尙無需要，均暫緩設置。

丙、驛運站：站亦分甲乙丙三等，甲等站設正副站長各一人，司事七人至九人，乙等站設站長一人，司事三人至五人。丙等站設站長一人，司事一人至三人。惟福州、延平、建甌三站，因地處商業要埠，業務特別發達，其司事人數特准增多至十八人。

丁、總站：總站設正總站長一人，司事二人至五人，必要時得設副總站長一人，以協助總站協理站務。

本處各級機構，經此度調整之後，計裁撤二區及一百零二站。現有全部員司八百二十七人，較過去裁減九百餘人，至此項編餘人員，經予甄別，擇其能力較強者，於本年四月間調省訓練，以便隨時充實從業人員，其餘人員均予遣散，另謀生產事業。

三、營運概況

1. 卅一年度運輸數量

本處所屬各棧驛運，自成立以來，運轉貨物數量均有增加，茲依據三十一年各總段按月所報運量，分別簡述如次：

全省水陸運輸總重量共四、三二五、七二〇公担，內水陸運輸佔全額約三分之二。以貨物種類分析之，計分機關物品三七五、五〇〇公担，商品二、八四二、四五〇公担，食鹽四四五

福建省運輸概況

、〇〇〇公担，糧食六一二、〇八〇公担，軍需物品五一、四一〇公担，郵件三、五〇〇公担，如以區域分析之，計龍晉總段一、三四三、〇六六公担，安溪總段二九三、七一〇公担，龍汀總段一八二、四六〇公担，南甯總段二六三、七七〇公担，甌榕總段一、二三一、〇一〇公担，浦甯總段八一三、〇五〇公担，涵飛總段一九九、六〇〇公担。以上除龍汀、涵飛兩總段，為管制運輸數量外，其餘均係本處自行營業之運輸數量。

2. 現有運輸路線

本處原定施政方針：對於運具以管制而不統制，對貨運以負責而不壟佔為原則。本年度自依照各綫性質及業務旺盛情形重新調整區站以後為使營運及管制均獲便利起見，經將各綫劃分為自營業務及管制運輸二種。茲將永安、延平、福州、泉州、漳州等五縣運區所轄自營業務水陸路線及管制路線分別如左

一、永安縣運區

甲、自營業務路線：

- (1) 安延水綫：自永安經莘口、三元、沙縣、漢頭嶺至延平。全程一百四十公里。
- (2) 明莘水綫：自明溪至莘口，全程四十公里。
- (3) 安陶水綫：自永安至小陶，全程六十公里。
- (4) 安甯水陸聯運綫：自永安經安砂、大嶺尾、嶼頭、清流、至甯化。全程水運一百二十公里，陸運十公里。
- (5) 峯汀水綫：自峯巖市經南市上杭至長汀。全程一百八十八公里。

乙、管制路線：

- (6) 明杭水綫：自朋口經新泉、嶼市、至上杭。全程九十九公里。

甲、自營業務路線：

- (1) 延榕水綫：自延平經尤溪口、谷口、水口、蘭清口、竹歧、洪山橋、至福州，全程二百公里。
- (2) 延光水綫：自延平經洋口、拿口、邵武、至光澤，全程二百二十公里。
- (3) 延建水綫：自延平經洋口、將樂、弋口、至建甯，全程二百四十五公里。
- (4) 延甌水綫：自延平經南雅口至建甌，全程六十五公里。
- (5) 甌浦水綫：自建甌經水吉、舊觀前至浦城，全程一百六十公里。
- (6) 甌松水綫：自建甌經東遊、西津、至松溪，全程九十九公里。

二、延平縣運區

水 運 航 路

三、福州聯運區

甲、自營業務路線

- (7) 政甯水線：自政和至西津，全程二十五公里。
- (8) 順崇水線：自建甯經順化口、豐樂、建陽、興田、上庄樂安。全程一百二十一公里。
- (9) 順邵水陸聯運線：自建甯經雙溪口、豐樂、建陽、梅沙、邵武。全程水運九十五公里，陸運四十四公里。
- (10) 尤溪水線：自尤溪口至尤溪，全程六十公里。

乙、管制路線

- (1) 松竹水線：自松溪系竹口，全程二十二公里。
- (2) 浦陽水線：自浦城經臨江、石坡、水吉至建陽，全程一百十九公里。

- (1) 榕榕水線：自福州經塘前、永春、赤嶺至梧槽尾，全程一百十五公里。
- (2) 仙梧水線：自仙遊經榜頭、古邑至梧槽尾，全程六十八公里。
- (3) 涵榕水陸聯運線：自福州經坑田、作坊、福清、上遷漁溪，江口至涵江，全程水運六十公里，陸運七十九公里。
- (4) 涵仙水線：自涵江經莆田至仙遊，全程六十一公里。
- (5) 藥榕水線：自福州至大義，全程六十公里。
- (6) 潭榕水線：自潭頭至福州，全程六十公里。
- (7) 環榕水線：自環頭至福州，全程六十公里。

四、泉州聯運區

乙、管制路線

- (1) 瑤飛水線：自瑤頭經丹陽、龍源至飛鸞，全程八十七公里。
- (2) 龍南水線：自龍源至南德，全程四十公里。

甲、自營業務路線

- (1) 晉湖水線：自晉江經金路、南安、安溪、至湖濱，全程三十公里。
- (2) 晉春水線：自晉江經金路、洪瀾、詩西、九都至永春，全程五十公里。

乙、管制路線

- (1) 晉南水線：自晉江經惠安、澄瀾、楓亭至莆田，全程九十公里。
- (2) 田春水線：自大田經十八格、赤水、德化、達壘至永春，全程一百三十四公里。
- (3) 德仙水線：自德化經三班、湖陽、松板橋至仙遊，全程一百三十四公里。

五、漳州聯運區

甲、自營業務路線

- (1) 漳龍水陸聯運線：自漳州經靖城、龍山、水湖、和溪、適中、高州至龍巖，全程水運六十公里，陸運七十五公里。
- (2) 漳寧水陸聯運線：自漳州經浦南、新圩、華安、漳平至寧洋，全程水運二百一十公里，陸運十五公里。

- (3) 平龍水陸聯運綫：自漳州經雁石，津頭至龍巖，全程水運五十公里，陸運十三公里。
- (4) 漳勝水綫：自漳州經南靖、山城、瑯溪、坂仔至南勝，全程七十公里。
- (5) 漳泰水綫：自漳州經浦南至長泰，全程四十五公里。
- (6) 浦石水綫：自浦南至石碼，全程二十三公里。
- (7) 石泰水綫：自石碼至長泰，全程二十公里。
- 乙、管制路綫：
- (1) 石角水綫：自石碼經石美至角尾，全程二十公里。
- (2) 角尾陸綫：自角尾經灌口至同安，全程四十公里。
- (3) 同安水陸聯運綫：自同安經馬巷、水頭、安海、雙溝、至晉江，全程陸運五十八公里，水運十公里。
- (4) 呂同水陸聯運綫：甲、自同安經湖頭至呂厝，全程水運四十公里，陸運五公里。乙、自同安經下尾、東坑、至呂塘，全程水運四十公里，陸運五公里。
- (5) 呂安水陸聯運綫：自呂厝經連河、石井至安海，全程水運三十五公里，陸運十公里。
- (6) 石碼水陸聯運綫：自石碼經海澄、泉盛至佛巖，全程水運十八公里，陸運十五公里。
3. 運力價調整經過

本省各水陸驛運綫貨運運價，按照交通部水陸驛運載貨通則及驛運貨物分等表之規定分為三等，其比例經參酌本省實際情形呈奉交通部核定為一〇〇（三等）比一一五（二等）比一三〇（一等），並以每公里每公担，為計算運價單位，唯在戰時各地物資運輸滯緩，物價高下不一，中樞有鑒及此，訂定每三個月，得改定運價一次，及新訂價目在百分之二十以內者得先實行，至各綫過去運力價之原訂標準，向由各分處與各支綫總段，按照各該地物價指數及運伏船民之生活擬具各轄綫運力價率，呈處核定施行，並報部備查，惟以各地參差不一，與交通路綫之情形頗不適合，乃於三十一年十月間，遵照中樞劃一厘訂運價之原則，務使同一路綫，同一方面之運力價漸趨平衡，由處統籌厘訂，同時並奉交通部三十一年十一月六日營業諭字第一二九八七號代電飭將管理費名目設法取消，原收管理費可於運輸成本中之業務費作為構成運價之一項，等因正核辦間，又奉令實施限價，其關於驛運運價部份，規定應行注意事項，（一）保護工具所有人血本及伏賦必要生活費用，（二）當地物資流動情形與運輸工具多寡及配合，（三）辦理運輸必要費用皆應包括在內等項規定，爰將三十一年九月份原訂各綫運價，遵照交通部令，並按照十一月三十日各地物價標準，暨運輸成本情形，暨兼顧運伏，船民必要生活費用重行調整，編訂三十二年度各驛運區水陸貨運運力價換算標準表，呈奉福建省政府核定公布，於三十二年一月一日起施行，并報部備條，同時並將原訂各驛運區，厘訂及調整水陸貨運運力價暫行辦法予以修正，其間規定，提取各種管理費及事變損失費用，百分之二十外，增列員工運伏福利事業費百分之五，合運

價與力價，比例爲一〇〇比七五又經呈奉 省政府陽子齊府秘
法永字第一〇一五四五號指令及交通部驛運總管理處丑文管業渝
字第一四六八五號代電核准備案。

4. 辦理鹽米負責運輸

辦理負責運輸，係對於交運貨物應負損失賠償責任，其目
的與保險相同，其辦法則更簡便而確實，本處迭奉中央令飭推
行，於去年遵照交通部驛運總管理處，訂頒三十一年度拓展驛
運事業實施綱要二項第二目規定，對於全省內移鹽斤，先行試
辦負責運輸，其負責運輸費率，訂定係照三月十一日起至四月
三十日止，每市擔鹽斤躉售價一百五十元，規定閩江上游及晉
江東西溪，暨福州至永泰，運行每十華里，收取負責運輸費一
角，（每公担每公里四分）下游福州至延平及漳江幹流，每十
華里每市担五分（每公担每公里二分），五月一日起至八月十
日止，躉斤躉售價，每市担爲二百元，負責運輸費亦比例增加
，計上游每十華里，每市担一角三分三厘，（每公担每公里五
分三厘）下游每十華里每市担六分七厘，（每公担每公里二分

七厘）八月十一日起，躉斤躉售價每市担漲爲二百四十元，
負責運輸費仍比例推增，計上游每十華里每市担一角六分，（
每公担每公里六分四厘）下游每十華里每市担八分，（每公担
每公里三分三厘）與規定躉斤運價一併計收。惟因事屬初創，
之前規可循，兼以各綫收費不同，手續過繁鹽方與驛站人員，
時起糾紛，以致收效未宏，嗣奉 中樞令，負責運輸應以一般
貨物爲對象，乃自本年度起檢討過去得失利病，訂定辦理負責
運輸貨物暫行辦法，首從限價主要物品之鹽米着手推行，均以
水運及水陸聯運爲限，陸運暫不舉辦，經先後與鹽務糧政兩局
，改訂合約，洽定鹽運糧運負責運輸費，按本處規定萬分之一
點八收費，照現行躉斤躉售價每市担二百四十元，及食米市價
每市担二百元爲標準，計鹽斤每市担每公里收費運輸費四分
三厘二毫，食米每市担每公里三分六厘，如有增減均照類推，
統併入運價計算，並將收入負責運輸費獨立作帳，至提存支用
手續悉照部頒辦法辦理，茲將本處與鹽糧兩方訂定三十二年（
三月份起實行）食鹽及糧米運量分別列表於后？

福建省驛運管理處
福建鹽務管理局

各綫鹽運數量表

（附表（一））

起點	訖點	每月處方最低運額	每月局方需要運額	備考
南平	沙縣	二,〇〇〇.〇〇 (市担)		
大田	永安	二,〇〇〇.〇〇		同時由局方自展協運

上杭	峯市	瑄溪	漳平	華安	石碼	石碼	石碼	石碼	永泰	仙遊	建陽	建甌	建甌	建甌	建甌	
長汀	上杭	山城	龍岩	漳平	山城	新墟	浦南	水潮	福州	永泰	麻沙	浦城	松政	水吉	崇安	
三,〇〇〇.〇〇	四,〇〇〇.〇〇	五,〇〇〇.〇〇	二,〇〇〇.〇〇	三,〇〇〇.〇〇	三,〇〇〇.〇〇	三,二〇〇.〇〇	一五,〇〇〇.〇〇	四,〇〇〇.〇〇	六,〇〇〇.〇〇	六,〇〇〇.〇〇	五〇〇.〇〇	一,〇〇〇.〇〇	一,〇〇〇.〇〇	五〇〇.〇〇	三,〇〇〇.〇〇	二,〇〇〇.〇〇
六,〇〇〇.〇〇	八,〇〇〇.〇〇		五,〇〇〇.〇〇	六,〇〇〇.〇〇	八,〇〇〇.〇〇	一〇,〇〇〇.〇〇	三五,〇〇〇.〇〇	一〇,〇〇〇.〇〇	一〇,〇〇〇.〇〇	一〇,〇〇〇.〇〇	二,〇〇〇.〇〇	二,〇〇〇.〇〇	一,五〇〇.〇〇	七五〇.〇〇		六,五〇〇.〇〇
同前	實際運額由當地驛運所與驛站洽定	保留暫由局方自運	實際運額由龍岩運銷所與驛站洽定	同前	同前	同前	同前	實際運額由漳州驛運區與漳州運銷所洽定報核	經赤橋橋尾各三千市担(最低額)至五千市担(需要額)				最低額松溪西津各五〇〇市担			

福州	福州	洋南或口平	洋南或口平	洋南或口平	南平	南平	南平	福州	福州	福州	福州	永春	永春	晉江	安溪	晉江
塔口	无溪	將樂	弋口	建寧	洋口	邵武	建甌	建甌	洋口	南平	邵武	德化	大田	永春	湖頭	安溪
三,〇〇〇.〇〇	二,〇〇〇.〇〇					一,五〇〇.〇〇	五,〇〇〇.〇〇	五,〇〇〇.〇〇	四,〇〇〇.〇〇	一〇,〇〇〇.〇〇	一〇,〇〇〇.〇〇	三,〇〇〇.〇〇	二,〇〇〇.〇〇	二〇,〇〇〇.〇〇	一〇,〇〇〇.〇〇	一五,〇〇〇.〇〇
六,〇〇〇.〇〇	三,五〇〇.〇〇					五,〇〇〇.〇〇	六,〇〇〇.〇〇		五,〇〇〇.〇〇							二〇,〇〇〇.〇〇
		同前	同前	同前		暫不定額遇有船隻即運仍以舊工具 65%為準					同前	保留暫由局方自運				

福建省驛運管理處

各綫按月預定米糧運量及計總表

綫		每月運額	備註
起	訖		
甯化	永安	3,000	
清流	同	1,500	
明溪	同	1,500	
大田	同	100	
上京	同	800	
桃源	同	500	
三民	同	3,200	
邵武	南平	2,126	
建甯	同	1,345	
泰甯	同	1,453	
順昌	同	420	
將樂	同	1,956	
建甌	同	946	
浦城	同	5,481	
水吉	同	2,317	
建陽	同	4,110	
崇安	同	1,500	
松溪	同	2,382	
政和	同	1,531	
合	計	36,167	

福州
閩清
三,〇〇〇.〇〇
五,〇〇〇.〇〇

5. 撥運永安糧米

查永安自省會遷治以來，人口激增，糧食不敷供應素賴鄰縣運濟，本處為使省會糧供不虞匱乏起見，經與糧政局訂定合約，規定各縣每月供應數量分列如次：(一)甯化每月三千市担(二)清流每月一千五百市担至二千市担(三)明溪每月三千市担(四)由沙溪交運者二千市担，由胡坊陸接運者一千市担(五)大田二萬三千市担，(內大田五百市担，上京四千市担，桃源二千五百市担，三民一萬六千市担)以五個月晴天分

運每厚約四千餘市担。

查會糧運路綫原有安甯、安田、明溪等綫，本處為加強撥運起見特增開安民一綫并於上京桃源等產米區設驛站，茲將各綫里程列左：

- (一)安甯水陸聯運綫，由甯化清流經碼頭大嶺尾至永安，全程水運一百二十公里，陸運十公里。
- (二)明溪水綫由沙溪經莘口至永安全程八十公里。
- (三)安田陸綫由大田經上京桃源至永安全程九十七公里。

(四)安民陸綫由三民經龍頭村至永安全程六十公里。

以上各綫，運伏跋涉長途，殊為辛苦，本處為體恤運伏生活起見，對於待遇及發放力價，力謀改善舉其大者得有下列數端：(一)由三民至永安力價每市担經報請 省政府特准發給八十元，起運時先付三十元，其餘五十元於運達永安簽收後全部發清(二)在龍頭村及永安東門外新橋地方，各設運伏宿舍各一所每所可容一百人至二百人(三)運伏住所應用棉被鍋灶稻草等物，均由處購備，並派工役負責管理，(四)在沿途各地洽商各鄉居民代備茶水，由處給予津貼。

本處為便各綫糧運，達到最大効率起見，除對於各站組織，及人事力予加強，並嚴密管理外一面指派高級人員，分赴各綫督運，計自本年一月至三月上旬止，各綫起運數量如下：

(一)安田綫由大田起運者計六四、七〇〇公斤，由上京起運者一三三、九一六公斤，由桃源起運者五六、七七四公斤，由西洋起運者一一、七五八公斤

(二)安民綫由三民起運者七三、五八〇公斤

(三)明幸綫由沙溪起運者二七、三八〇公斤，莘口起運者五四、二四四公斤

(四)安甯綫由浦化起運者一一八、〇〇〇公斤由碼頭起運者八、二六七公斤，由清流起運者三、七六八公斤，安田安民陸綫均以運伏缺乏，由 省政府令飭大田永安等縣發動民水擔運，安甯水綫因久旱不雨，溪水淺涸運輸受阻，經由處報請 省政府核准，將由碼頭至安砂一段二十公里改由陸運，並飭永安清流兩縣發動民伏擔運，該段水運運費每市担，原為 $\angle 15.60 \angle$ 元，改為陸運後為 $\angle 22.20 \angle$ 元外，加回空津貼 $\angle 6.60 \angle$ 元，另每名運伏每日發給食米一斤，安砂至永安水運四十公里，每船依船工最低伙食及工資酌予津貼，務求達到搶運目的一方面由本處派定人員川駐碼頭督運，截至三月上旬止，各綫糧米均已陸續到永茲將各月份各綫到達數量列表於後：

一月至三月份各綫糧米到達永安數量表

綫	站 別	一月份 (公斤)	二月份 (公斤)	三月份 (公斤)	合 計 (公斤)	備 註
安田綫	大 田	25,529	30,250	8,385	64,165	三月份應上旬
	上 京	48,477	70,136	13,887	132,500	其餘尚未據報
	桃 源	18,902	34,508	6,070	59,480	
安民綫	三 民	—	32,776	38,611	71,387	

西	沙	明	安	福	合	計	196,760	224,731	129,509	551,000
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11,758	11,582	11,758	43,743	555	11,758	37,227	45,972	115,548	—	—
55.437	23.750	36.361	115.548	—	—	—	—	—	—	—
4.702	—	4.702	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8.267	—	8.267	—	—	—	—	—	—	—	—
196,760	224,731	129,509	551,000	—	—	—	—	—	—	—

6. 辦理軍運狀況

當抗戰初起，軍委會為調撥本省驛運工具，俱應軍運，曾設隊管制，規定差費向極低微，各驛綫船戶運工不敷之生活費用，大都由各船幫或工會提撥備金，以資補助，迨本省運輸公司先後奉准設立人力及船舶兩運輸處，統籌管制省內各綫驛運工具後，船幫工會無形解體，軍運補助款項因而中止致船戶運工遇有軍運均裹足不前，工具動力幾至無法調派，但事關戎機，又難或緩，經由運輸公司規定運具輪值軍差辦法，一面指撥專款酌予津貼，所有縣際短程軍運，並由各縣軍運代辦所辦理，不敷力資，亦由縣政府籌款津貼，統計每年全省賠墊差費在百萬元以上，本處於二十九年間先後奉令接辦本省閩南閩東各綫驛運業務，所有各該營辦路綫內運送軍品運具，均由本處各區站統籌調撥，應收應付差費，按照交通部頒軍事征雇伏馬車船租力補助金給與標準辦理，年來物價暴漲，運力價隨之增高

，原定差價與實際應付力資相差懸殊，船戶以給資過少，不敷維持生活費用，相率逃避，致調派軍運工具至感困難，本處為維持軍運起見，曾於三十一年，遵照軍委會運輸統制局三十年六月渝統指字第四二〇五八號代電，將省內軍運運價規定按照驛運三等貨運價計算，嗣因兵站部以無法報銷為詞，爭議迭起，復經雙方洽定折衷辦法，所有船舶供應軍差應給力資均照規定各該驛運路綫三等貨運價八折計算，兵站應付運費仍暫照部頒軍事征雇伏馬車船租力給與標準付現，不足之數憑單記帳，由本處各區站墊付，俟雙方層報核定後，再行結算，斯時本處為統一全省驛運機構，及呈准接辦閩江流域，及閩西驛運業務，復值浙贛邊區戰事緊張，致閩江幹支流，及浦城通浙各陸綫，自五月份起軍運益繁，所有民船手車全部停運商貨，供應軍差，截至三十一年七月中旬止，業經各區站陸續呈報經本處向兵站部催索有案者，計墊付差費八萬三千三百九十五元，又放

空費一萬一千二百三十元，其餘由浙籍移撤部隊，直接向驛站調派供應軍差運具所墊運費為數。亦在十五萬元以上，總共墊付差費達二十四萬餘元，連同本處建甄區，（前浦甯總段）原有征雇手車一千六百輛，平時運行浦城建陽一帶，當浙東戰事發生奉命調赴金衢搶運航空軍品放空上駛，沿途均被駐防部隊強迫征用，損壞殆盡，即每輛以原造工料費六百元，計共損失玖拾陸萬元，總計約一百二十餘萬元，本處以財力有限，無法負擔，經遵照部頒修正軍差運費給與標準表，通飭各區站實收實付，自三十一年七月一日起施行後，船戶以給付力資遠遜規定，力價不足維持生活，又復規避，不前，嗣經與兵站第六支部分商在閩江上游一帶，托運軍品暫照本省運輸公司呈准施行之閩江上游差價表收費，其他各綫仍照修正軍事征雇伏馬車船租力給與標準表辦理，旋兵站分區復請准按照粵桂黔區軍事征雇伏馬車船租力補助金給與標準表辦理，該表雖較舊差額略有提高，惟仍與實際力價差額甚鉅，船戶匿避之風仍未稍減，調度困難尤甚，最近軍事委員會後方勤務部俞部長蒞閩，本處兼處長丘漢平當據情商請設法提高差費，以利軍運，該部以本年預算未能增加，如照三等貨付價，實有困難，經商決定過度辦法：（一）軍品運價兵站照三等貨運價六折付費，驛站仍按普通三等貨運力資發給，不足之數由本處補貼，（二）如遇戰事緊張，需用大批船隻時，托運軍事機關，得每日每夫發給食米二市斤，以資鼓勵，該辦法自三月一日起實行，嗣後軍商運輸力價相等，船戶對軍運自不至逃避，調派當較容易，惟應申明者，承運軍品配合軍事發展實為辦理驛運之主要任務，故本處所處在種種困難環境之下，對於供應軍差運具，尙能

適應，惟若軍運費用不照三等貨給費，則軍運困難仍無法解決也。

7. 嚴密管理運輸行社

本省各民營運輸行，經本處年來之扶植，已粗具規模，對於協助搶運鹽米及流通物資，大體上尙能辦到，三十一年年底本處奉交通部分以運輸行運辦業務，不無流弊飭轉令一律停業，改辦代客報運，惟當時以如悉令立即停業，亦不無困難，且本省驛運路線，已劃為自辦業務，及管制運輸兩種，因而呈奉核准採取過渡辦法，獎掖運工，自組運輸合作社，並訂定運輸行社及代客報運行管理辦法，規定在自辦業務路線內運輸行社，應改為代客報運行社，俾得辦理代客報運手續，由處給與百分之二手續費，如有貨棧車棚等項設備，准予賃客使用，收取租金，惟其租率須先經本處核准，其在管制運輸路線以內者得准代辦業務，所有運費均由驛站核收，除去百分之七十五力費外，其餘百分之二十五，以百分之十為行社利潤，餘為本處辦理運工福利事業，及其他費用，如此劃綫經營，庶期於奉行中央法令之際兼能顧及地方實情耳。

四、管理驛運工具及充實設備

1. 加緊編組伏馬車船

本省境內伏馬車船早經登錄竣事，惟以迄今閱時過久，且因去歲浙贛戰局緊張，軍差頻繁，異動甚劇實有重行整編之必要，爰於去年參照全國水陸驛運管理通則草案訂定，實施辦法如后：

（一）所有運快運具，均須請領申請登記書申請登記。

(二)運快運具經登記檢驗合格後，一律發給驛運執照，車船三種，並應釘掛號牌，執照號牌，依照交通部頒發之圖式及指定之起訖號數，由處統籌製發。

(三)運快運具領得驛運執照及號牌後，均按五五制編組之，即每隊轄五分隊，每分隊轄五班，運快每班以十人為原則，運具每班包括五單位，每分隊得設炊爨二人或三人，每一單包括一個運具及必需之動力，如運快或馱獸等。

(四)運具編組差長尾數不及五分隊，在三分隊或三分隊以上者，編為補充分隊，在三分隊以下者，各分隊均編為獨立分隊，劃歸最後一隊隊長指揮，不及五班在三班或三班以上者編為補充隊，在三班以下者，各班編為獨立班，劃歸最後一隊分隊長指揮，運具不及五單位，在三單位或三單位以下者，暫併最後分隊之末班內編組之。

(五)運具編隊之番號按照下列之規定：
 甲、隊號：按全省統編不以驛運區為界限。
 乙、分隊番號：按隊轄各自編列之。
 丙、班之番號：按全隊所有班數編列之。
 丁、獨立班隊番號編列之方法，與前二項同：惟應冠以獨立字樣。

(六)各驛站應將編組情形錄登編組底冊。
 (七)驛運工具遇有異動，應先填具異動申請書申請異動登記。
 (八)號牌執照遺失，破壞模糊難辨，或照規定應行換發時，應申請換領，在未製妥前，先發給臨時許可證。
 (九)各驛站應將運快運具異動情形，按月切實造送異動月報表。
 (十)為便隨時查核運快運具動態起見，由本處具備登記片，隨

時加以紀錄。
 (十一)驛運隊旗由本處統籌製發。

2. 設置手車修配場

本處原設有手車修造場一所，旋以工作無多，為樽節開支，予以裁撤，所有手車修造事宜，一概委託企業公司沙縣工廠辦理，惟現值搶運糧鹽並疏運一切物資之際，手車必須大量添補，始能應付，爰籌設修配場一所，由幫工程師主持場務，下設辦事員一人辦理總務及保管材料事宜，會計員一人由處派兼，另雇用長期工人，每日分配定最工作，先撥給資金五萬元，每月限令修配手車一百輛，並另分期趕製羊角車五百輛，以應需要。

3. 奉准撥款充實驛運工具及設備

本處過去自備工具不多，而碼頭、倉庫、運工宿舍、食堂等項設備，亦以限於財力，未能充實，當經電請交通部撥給專款有案嗣奉令遵辦工作計劃及概算呈由省政府轉呈行政院核示，去後，接奉復電已就本省新興事業項下撥款壹百萬元製用，再經擇要充實設備，概算內容計分為下列各項：

- 甲、木質雙輪手推車壹百輛，每輛約值一千元共計估價十萬元。
- 乙、木質羊角車五百輛每輛約值二百四十元，共計估價十二萬元。
- 丙、木船八十艘，每艘約值六千元，共計估價四十八萬元。
- 丁、倉庫十所每所約值二萬元共計估價二十萬元。
- 戊、碼頭四處，每處約值八千元，共計估價三萬二千元。
- 己、運工宿舍食堂五所，每所約值壹萬元，共計估價五萬元。

庚、過路休息亭十八座，每座約值壹千元，共估價一萬八千元。此外，並擬另籌的款，以借款方式，貸與船戶，修造船隻，俾可擴充數量，增加運能。

五、改善會計

1. 樹立超然會計制度

三十二年度，本處會計部份，概照國民政府主計系統辦理，本處會計主任已由省會計處，陳請國民政府派委，至各區會計人員，直接受會計法令之管束，絕對不能隨意去留，此外對於本處會計規則，亦已根據各項公有營業會計法令重新訂定，將過去收入經營營業類三套帳簿，改營業類一套，力求簡單切合實用，並督率所屬嚴格執行。

2. 統籌印發營業票證

本處過去各驛車站，所用營業票證，係由各主管段自行印製，編號蓋印後頒發填用，關於登記、銷號、核算，及保管等事宜，亦全由各段負責辦理，每屆月終僅造送票照月報表，呈請核備，該表以表示該月份內發出及結存票證數目，自三十二

年度起為使票樣紙張格式等一致，及求取嚴密管理起見，存將該營業票證，依照驛運總管理處所頒式樣，並參酌實際需要情形，俾訂新式樣，由處統籌印製、編號、蓋印、頒發。各驛站對於營業上之貨運票證，除此以外，不得另以其他任何票據抵用，藉杜流弊，此項營業票證，計分貨票及發貨單兩類，貨票係作營業收入之原始憑證，發貨單係作營業費用支出之原始憑證，是項票證自印發填用以來，頗稱妥當，不但管理便利，而且易杜流弊，同時並擬訂處理票證辦法，及規定製報按期呈送區處，以便審核。

3. 推行稽查制度

查過去驛站辦理不善，社會曠有頹言，而員司之舞弊，亦時有舉發，此由於人事之不健全因屬一因，但以管理者屬，稽查未密亦不無關係，爰於三十二年度起各區設置稽查，每月定期輪流前往各站稽查，一面對於驛運辦理不力之處可以監督，一面對於陋弊，亦可隨時防範，俾於加強稽查制度，仍可保持超然之監督地位，并將其稽查所得建議改進，庶幾上下貫通，造成嚴密稽察，普遍指導之任務。

江西省驛運概況

楊綽庵

(甲) 過去業務實施概況

(一) 機構配備狀態

本處於二十九年十月一日成立，中央簡派建設廳廳長楊綽庵氏兼任廳長，成立之初，為適應當地運輸環境之需要，曾於萍鄉、吉安、贛縣、浮梁、上饒、南城、甯都、樟樹等地分設八個驛運管理區，另於吉安、甯都、贛縣三處成立第一二三驛運總段，旋遵中央規定，於三十年一月底將上項機構一律裁撤，在吉安、寧都、贛縣、樟樹、南城、上饒、浮梁分設七個支綫驛運總段，原設各驛運站亦分別劃定業務區域，並增設驛站十處，以推廣業務，嗣後緊縮開支，於三十年五月底將上列七個驛運總段裁併為二個驛運總段，另於河口增設一直屬分段，終因總段位置配合失宜，指揮不便，乃於三十一年一月決定改於贛潭、南城、樟樹、贛縣等地設四個總段，及去年贛東戰事重起，敵軍逐步迫擾，樟樹、贛潭兩總段，於完成其搶運任務後，分別撤移於吉安、河口，其他段站迄至現時均無變動。

(二) 業務推行實況

本處過去業務狀況，可依其性質分為軍事運輸、物資運輸、短程客運，臨時搶運，運輸工具管理及運力價格訂定等項。

1. 軍事運輸：江西位居東南前綫，為三、七、九等戰區所共轄，敵寇迫犯頻仍，我軍阻擊亦劇，故軍運之繁重實較他省

為甚，以往本處之統計，自三十年一月至三十一年八月止，二十個月間之軍運總數為一萬一仟六百餘公噸，此僅指由各總段負責運輸之一小部份而言，其餘由各總段撥交船隻車輛由各部隊自行押運之大部份軍用品尚不在內。

2. 物資運輸：包括鹽、糧、糖、茶、煤等主要項目，及其他接濟後方各省之物資，如服裝、藥品、飲食品、菸葉、日用品，農產品，雜貨等項，依據本處統計，二年來之總運量為五十六萬三千三百三十餘公噸，此外本省各機關托運之公物及中央文化驛站免費代運之各種書籍刊物，及江西郵局洽運之一部份郵件，運量亦不在少數，以所轄範圍內可能運用之交通工具狀況而言，上列運量不能不謂龐大。

3. 短程客運：三十年間曾舉辦由鄱陽至浮梁、贛潭，宜春至樟樹，湘東至醴陵各綫民船快班，補助機力運輸之不足，行旅稱便。

4. 臨時搶運：臨時搶運係於每一戰役發生前及延續中進行，故工作之緊張，為任何運務所不及，本處自成立以來，對於此種搶運工作不斷進行，如三十年五月間，浙東軍事緊急時，對本省公商各機關存寧波、溫州、金華等重要公物之搶運。又如三十一年一月間敵國圖發動贛東攻勢時，對經濟部液體燃料管理委員會暨本省各機關堆存贛潭之油類，以及中國茶葉公司大批箱茶之搶運。三十一年六月敵寇沿信河、撫河及贛江

分途竄擾，形勢嚴重，當時樟樹驛運分段，除集中大批運輸工具專供軍用外，復將鷹潭存鹽一萬包及豐城清江煤炭九千餘噸米谷一萬噸，傾全力搶運，小港口站業務員李國元且不幸於此役殉職。及樟樹危迫，吉安總段曾奉命調集大小帆船百餘艘淺水輪數艘，逐漸將接近戰區各地之人口物資作有秩序有計劃之疏散頗著勞績。

5. 管理工具：本處為實施運輸工具管理，曾舉行車船伏畜登記編隊工作，依照江西省河系劃分四個督編區，以吉安、鷹潭、南城、贛縣四地為中心點，每區酌設三組或四組不等，各組均以驛運分段所在地為辦公地點，其登編總數為：

手車 八、三七六輛 帆船 二、五七二艘
人 伏 三、五〇一人 牲 畜 二一二隻

同時核發帆船、手車、人伏登記表證一六〇、〇〇〇枚及牌照二〇九五〇件。

○ 運力價格之訂定：運力限價如不能統一規定，切實執行，則易使行幫運商操縱運價，龍斷貨運，流弊所及，非但擾亂運務，且將影響物價，關係之重可以概見，本處為遵照 領袖限價手令，按照本省各河系運輸情況之差異，各地物價之高低，運伏船民生活實際之需要及其工具成本之多寡，核定各主要路線運價並已呈請 省府通令頒布各縣飭由各地行政當局協助，交驛站實施，此外更通令各驛運區加強管制運輸工具，絕對禁止行幫及運商之自由攬運貨物，及嚴密檢舉運價黑布，冀此項重要限價政策，能在運價上首收成效。

(三) 經濟收支概況

本處成立之初，曾由中央撥發開辦費三十萬元，至處內經

常費及各段站員工薪餉辦公費等，則概由徵收驛運管理費項下開支，迨三十一年度江西省府總預算內，列有驛運經費二三十萬元，因之處內員工薪金及辦公費即在此二十萬元內開支，至各段站員工薪餉及辦公費，仍在營業收入項下支給，惟本處照核定編制，省府所列二十萬元預算，實屬不敷，關於本處成立以來，二十九、三十兩年之營業收支損益情形另列詳表，至三十一年度決算，以結帳期未屆，盈餘數字，尙難預計。

驛運工作，因屬創舉，頭緒紛繁，以往所辦業務，缺點在所難免，試檢討過去工作，殊感其有待今後改進之處甚多，爰特擬訂今後計劃如后：

(乙) 今後之計劃

(一) 組織：加強驛運區職權充實驛運站組織。

以往驛運行政職權大多集中省處，各段站業務推遲及行政處理咸由本處直接指揮，而本處各段站分佈全省各地，不僅組織龐大，人事亦極複雜，設非確立層級負責制度，則縱的管理必致零亂，積的聯繫必致散漫，此足影響於驛運之進行與發展至鉅，今後擬加強驛運區之職權，俾能上對本處完全負責，下對所轄各段站業務人事切實督導管理，藉收指臂之效。

驛站組織之充實，實為管理費取消後本身業務日漸發展時之事實需要，過去因緊縮開支，驛運站工作人員僅及新編制中定額人數之半，在業務尙未充分發展時，差可應付，但今後推行負責運輸，諸如辦理收貨、過磅、驗貨、起票、裝卸、交貨、登帳、填寫報表等，倘不依照新編制充實站務人員，實難應付。

驛運區為指揮辦理業務之中心，驛運站為直接辦理業務之基點，故驛區職權之加強，站組織之充實，為驛運業務發展主要條件之一。

此外本處依照目前江西情況僅暫設四個驛運區，惟各區所轄範圍稍嫌過大，致有若干段站距該管區甚遠，鞭長莫及，指揮殊感不便，又各段站地理上之配置，因情勢迭有變更，容有未盡善之處，現已派員分赴各區調查研究，如事實確有必要，擬增設新驛區一二個，各段站如有配置不宜者，決予撤消或遷移合併，務使運輸網能日趨健全。

(二) 業務

1. 嚴密管制驛運工具實施統一調派：本處對全省公有各種驛運工具，已飭令各站按照前頒登編辦法切實從事第二次登編，此項工作限於本年六月底完成，一俟登記完畢，即擬分別編隊，交由各驛運站統一調派，不使有一車一船再落於行幫公會之手，免被操縱壟斷，影響驛政。

2. 統一運價，取締黑市：過去除軍差公運外，大部商運皆操於運商行幫之手，運價之高低差異任其隨意苛索，自限價令頒，黑市遂隨之產生，為害尤烈，非僅擾亂驛運，抑且影響物價，今後運價之統一，與黑市之取締，將列為本處主要工作之一。

3. 切實辦理負責運輸：攬運商貨，運價之高低尚屬次要問題，一般客商要求最切者，厥為迅速起運，如期交貨，如數交貨三項，設對此三項原則能負責做到，托運貨物者，自將趨之若鶩，發展商運為增進本處收入之唯一途徑，各驛運區段站經費及軍公運之虧折補償均有賴於是，故本處今後對辦理負責運

輸，擬特加注意，積極推進。

4. 溝通省聯運：省際聯運過去曾擬分向湘、粵、閩、浙、皖各省商洽，但尚未獲切實結果，今後擬列為本處中心工作之一。

5. 繼續供應軍運公運：在調派驛運工具及虧折賠累可能限度內，今後對軍運之供應及各項主要公運如鹽、糧及其他物資仍將竭力承運。

6. 增加運輸工具及添設路線站點設備：本處自有運輸工具為數有限，而民有船舶車馬或因戰事摧殘，或因損壞失修，所存者探以運量總額要求相距甚遠，僅以贛東信饒兩河而言，原有帆船達二千餘艘，昌江亦約有八百餘艘，但自客歲贛東戰事爆發以後，船舶損失幾達百分之八十，現信河僅二百餘艘，饒河亦不足五百，昌江則僅重在五十担以上者雖一船亦不可再得，損失之重，莫可言喻，本省軍運公運之數量又極繁多，設非大量增製工具，應付現狀已極艱窘，若一旦有事，則更感一巧婦難為無米之炊之苦，爰擬增製手車五百輛，鐵重五十公担之帆船一百艘，一百公担之帆船一百艘，又貸款船民修理五十公担以上之帆船二百艘，及修造一百公担之帆船二百艘，分配於全省各水陸運輸綫，作為本處之基本運具，此外對於發展各運輸路線之站、點設備，如站所、倉庫之修造，運扶宿食房屋之籌建以及驛道碼頭之修理，均擬酌量緩急，先後實施。

7. 辦理員工運扶福利事業：在今日高度物價狀態下，員工生活莫不艱苦，而尤以船民運扶為甚，如欲對員工要求其廉潔自守，對船民運扶責令其遵照限價，艱從調派，則於此雙方之福利事業，實亦有予以密切關懷之必要，今後擬盡力取締行幫

剝削，使船民運快脫離行幫之羈絆，而與本處發生密切之關係，並於營業收入項下酌撥專款設立一大規模之驛運合作社，低價供給處內及外站員工之生活必需品，并以辦理供應運快之鹽、米為主，因目前各河系路綫船民運快均不能購買平價米及額鹽，以其一日所得之報酬，實難得半飽，本處決在可能範圍內盡力改善其生活，庶員工知安心從業，而船民運快將樂為使用。

8. 調整軍運差價：軍委會所定之軍運差價，尚不及限價之半，如僅重三打市担之船隻，每日差價給付十四元，而此種船隻之駕駛，至少需用四人，以今日生活程度之高，十四元僅能供一人之膳食，故船車駛每聞值差而色變，甚且百般設法逃避，調整軍用差價，實為刻不容緩之圖，今後擬商請三、七、九各戰區兵臨都准按各當地之生活情形，酌量提高差價，並於應差期間每日給予船民或運快與士兵同量之口糧，如此則將來辦理軍運自較順利。

9. 嚴格管制運輸商行：本省私營運輸商行及轉運棧，據一般調查，數達五百家以上，此種運商非僅包攬商貨運輸，甚且及於公運，收取手續費往往超過百分之十，利之所趨，此爭彼奪，馴至擾亂運價，造成黑市，唆使船戶逃避軍差，影響驛政，莫此為甚，擬即詳訂管理辦法，呈由省府核准施行。

10. 發展馬車客運：秦和近郊馬車客運，業已試辦，成績尚佳，惟車馬均感不敷，今後擬視營業情形，逐漸添置，藉以發展短程客運業務。

(三) 經濟：改善員工待遇

本處內外員工之待遇，均甚低微，而工作極為繁重，為解除生活困難，及鼓勵工作精神，今後擬於業務費項下酌撥百分之二十為員工獎勵金，其辦法正擬訂中。

(四) 人事

1. 訓練驛運基層幹部：幹部為專業主體，選擇得當與否，影響行政效率極大，本處過去數年來甚感幹部缺乏，各段站從業人員多未能適合理想標準，今後擬舉辦基層驛運人員訓練班，分批抽調現任各段站工作人員，及酌量招收外界有志於驛運事業之優秀青年，施以短期技術及精神上之訓練，以提高幹部之工作能力，及服務熱忱，俾能擔負戰時驛運事業之重任。

2. 實行內外工作人員職務互調：為使各段站從業人員熟悉本處各種主要業務推動實況及處內工作人員明瞭外段站一切業務實施狀況及客觀環境，擬實行內外工作人員職務互調，俾在處內工作者洞悉外界情況，遇事不致有閉門造車之嫌，而在處外工作者亦熟知處內規劃之全豹，作事不致有坐井觀天之弊。

3. 建立考核制度：對內外各級員工，厲行考核，衡其功過，明其實績，以消極防止員工之怠職越軌，積極激勵同仁之奮發向上。

本處於二十九年十月一日成立，迄今兩年有餘，回溯籌設之初，經緯萬端，乏規可循，幸中央及省府領導有方，各同仁不斷努力，經數年來之慘澹經營，規模粗具，惟驛運既為適應戰時需要而創辦，關係建國大計至鉅，今後仍應傾竭全力，克服困難，逐步推進，藉以完成偉大使命。

甘肅省驛運概況

張心一

(一) 前言

本省驛運機構，由二十九年分別成立之後，問題叢生，幸中央與地方有鑒及此，於三十年奉令與陝甘驛運幹綫合併辦公，雖處此人力物力均感困難之際，但在艱苦奮鬥之下，已逐步納於正軌，一切業務推行舉辦事項；亦已次第實現，迨至上年五月大部為統一調整全國驛運機構，加強西北驛運工作計劃起見，復將本省驛運行政，仍然分為兩部，本處劃歸甘肅省政府管轄，專負省內及省際運輸；原陝甘幹綫，仍直屬大部，更名爲甘新線驛運管理分處，負國際運輸之責，其名稱雖異；而工

作實同，且雙方推進以及工具調度運輸之配合等，仍有不可分之關係，故在業務方面，並肩合作，同力邁進，藉符與舉驛政之使命。

(二) 路線之管理設備

本處統轄管理之路綫，以實行計劃按照貨物之情況分爲幹綫支綫兩種，以合實際情形，而權輕重，管理尤視此兩綫需要，以少數之人力物力完成重大任務，除加強已有設備，並擇選重要貨物集散地點設置站所如附表一二：

第一表 營運路線一覽表

綫別	起訖地點	路別	里程 (公里)	設備概況	附記
蘭獨幹綫	蘭州 猩猩峽	公路	一、一七九	營業站七處 庫三處 電台三處 修車所一處 雜費防治隊一	一、陸路共計
蘭程幹綫	蘭州 安西	大車路	一、一五一		右 六六五三公里
蘭天幹綫	蘭州 天水	公路	三六九	營業站三處 電台一處	二、水路共計
蘭天幹綫	蘭州 天水	大車路	四三〇		一〇一〇公里
蘭涇支綫	蘭州 寨店	大車路	五八二	營業站三處 倉庫三處 倉庫一處 修車所一處	三、陸水路共計

蘭涇支綫	蘭州	客店	公路	五一三		七六六三公里
蘭中支綫	蘭州	中衛	大車路	三七五	營業站二處管理站二處	
蘭中支綫	蘭州	石嘴子	水路	一〇一〇		
蘭碧支綫	蘭州	碧口	大車路	七七〇	營業站三處管理站三處倉庫一處	
蘭碧支綫	蘭州	岷縣	公路	二六四		
洮馬支綫	臨洮	馬鹿鎮	大車路	四四〇	營業站二處管理站二處倉庫一處	
蘭中支綫	臨縣	中衛	大車路	五八〇	營業站一處管理站一處	

第二表 幹綫設備一覽表

綫	別	設備名稱	設置地點	成立年月	
蘭涇幹綫	營業	站	蘭州	二十九年五月	
蘭涇幹綫	營業	站	永登	二十九年四月	
蘭涇幹綫	營業	站	武城	二十九年三月	
蘭涇幹綫	營業	站	掖	二十九年四月	
蘭涇幹綫	營業	站	酒泉	二十九年四月	
蘭涇幹綫	營業	站	西安	二十九年四月	
蘭涇幹綫	營業	站	猩猩峽	二十九年四月	

蘭	天	幹	綫	倉	庫	猴	猴	峽	二十九年四月
蘭	天	幹	綫	倉	庫	酒	泉		二十九年四月
蘭	天	幹	綫	倉	庫	武	威		二十九年四月
蘭	天	幹	綫	電	台	蘭	州		三十年四月
蘭	天	幹	綫	電	台	酒	泉		三十年四月
蘭	天	幹	綫	電	台	張	掖		三十年五月
蘭	天	幹	綫	修	車	所	酒	泉	三十年六月
蘭	天	幹	綫	獸	醫	防	治	隊	三十年十月
蘭	天	幹	綫	獸	醫	防	治	隊	三十年十月
蘭	天	幹	綫	獸	醫	防	治	隊	三十年七月
蘭	天	幹	綫	營	業	站	定	西	三十年六月
蘭	天	幹	綫	營	業	站	秦	安	三十年八月
蘭	天	幹	綫	營	業	站	天	水	三十年一月
蘭	天	幹	綫	電	台	天	水		三十年八月

說 三十年十月與衛生處合訂驛運人員診病辦法凡在本處服務之員伏在沿綫設有衛生院之處均有享受
明 免費診療之權

支綫設備一覽表

線	別	設備名稱	設置地點	成立年月	附
蘭涇支綫	營業站	蘭州	三十年四月		
蘭涇支綫	營業站	平涼	三十年四月		
蘭涇支綫	營業站	長武	三十年四月		
蘭涇支綫	管理站	東崗鎮	三十年六月		
蘭涇支綫	管理站	荔店	三十年二月		
蘭涇支綫	管理站	東四十里舖	三十年五月		
蘭涇支綫	修車所	平涼	三十年五月		
蘭涇支綫	倉庫	平涼	三十年五月		
蘭中支綫	營業站	一條山	三十一年五月		
蘭中支綫	營業站	靖遠	三十一年七月		
蘭中支綫	營業站	中衛	三十年十月		
蘭中支綫	管理站	廟灘子	三十年七月		
蘭中支綫	管理站	金城關	三十年七月		
蘭碧支綫	營業站	臨洮	三十年七月		
蘭碧支綫	營業站	岷縣	三十年七月		
蘭碧支綫	營業站	宕昌	三十一年七月		

蘭岩支綫	管理站	香天鎮	三十一年七月
蘭碧支綫	管理站	官堡	三十一年六月
蘭碧支綫	管理站	梅川	
蘭碧支綫	倉庫	臨洮	
洮馬支綫	營業站	隴西	三十年六月
洮馬支綫	營業站	樂善鎮	三十一年十二月
洮馬支綫	管理站	東二十里舖	三十一年七月
洮馬支綫	管理站	首陽鎮	三十年十二月
洮馬支綫	倉庫	隴西	
隴中支綫	營業站	固原	三十年八月
隴中支綫	管理站	三營鎮	三十一年十月

說明
 三十年十月與衛生處合訂運人員疹病辦法凡在本處服務之員伏在沿線設有衛生院之處均有享受免驗診療之權

(三) 工具之管制運用

本省驛運工具，大部份為營業非營業兩種，營業工具又分為公營私營兩種，其公營工具雖未能悉受本處管制，但已漸歸本處指揮，其私營工具，已由本處統一管制，關於非營業工具

，亦分為兩種：一為半營業；一為純屬農用，半營業工具，已有少數受本處管制，其他准自由營業純農用者，不加管制，俾農村不致受其影響，此外駝驢馬牛車等小型工具，因數量過少，運行散漫，未能悉數管制，茲將本年度內，已管制之各種工具及運用數量，分列如附表三四：

第三表 本處截止本年底已管制各種工具數目一覽表

種 類	數 目	附 註
膠 (一) 輪 (二) 大 (三) 輪 (四) 膠	一, 二六〇輛	行駛蘭溪蘭天蘭碧洗馬等線
靴 輪 木 車	一, 五七木輛	行駛蘭溪蘭中蘭碧洗馬等線
木 輪 (手推車人力車在內)	一, 五八五輛	行駛蘭碧蘭溪等線
略	一, 〇七〇隻	行駛蘭溪蘭天蘭中蘭溪等線
駱 馬 膠 輪	一三, 八一三隻	行駛蘭碧蘭溪洗馬等線
皮 索	二〇〇隻	行駛蘭中綫水路
註	(一) 本處事業機關車輛不在內 (二) 木輪大車駱駝馬驢膠輪等未管制者尚有十分之七鐵車十分之四	

第四表 本處三十一年度各種聯運工具通用數目及載貨延噸公里表

綫 別	工具名稱	數 目	載 貨 延 噸 公 里	附 註
幹 綫	膠 車	一三, 六七五	七, 八一九, 一一一, 一一〇	
	鐵 車	五, 七二七	一, 〇四六, 〇九一, 五四〇	
	人 力 車	二, 二四五	一一一, 六七二, 九一〇	
	駱 駝	三三, 六三七	二, 三三五, 五三九, 六四〇	

幹	綫	驛	馬	三二, 二六八	七五六, 一九七, 五三〇
支	綫	膠	車	一三, 五四九	四, 二八四, 一九二, 二六〇
	鐵	車		三四, 八八一	四, 二七九, 二三一, 六六〇
	人	力	車	六, 五〇〇	三〇五, 七六六, 六二〇
	騾	馬		一六二, 二五二	四, 〇二九, 六八六, 三二〇
	皮	筏		一, 二五三	四七三, 四七四, 〇七〇
	駱	駝		四二, 六六二	一, 九六七, 一七〇, 八四〇
	人	伏		一, 八四二	二八, 八三〇, 三四〇
	合	計			一五, 三六八, 三五二, 一一〇
總	計				二七, 三四六, 九五八, 八六〇

(四) 貨運之情況

本處本年度內之貨運，除少數未加管制之工具裝運貨物，

暫難負責運輸外，其他貨運，悉由本處負責運輸，以軍糧鹽爲最顯著，茲將本年度內貨運情形及運輸主要貨運列如附表五

第五表 本處三十一年度全年貨物運量一覽表

綫	別	貨運類別	運	量	延	噸	公	里	附	記
幹	綫	軍	運	一三, 四八七, 一六〇	二, 五八四, 七四八, 七二〇					

第六表 三十一年度大批主要起運貨物概數表

貨物名稱	數量	附	
		量	記
公 運	一六,二五六·九四〇	六,五三七,〇八七·六八〇	
商 運	八,二五一·八一〇	二,三七二,六七六·九〇〇	
郵 運	二七二·七五〇	八三,二〇二·九二〇	
糧 運	一,〇五二·五五〇	二九一,八七五·〇五〇	
其 他	一六〇·八一〇	一〇九,〇一五·四五〇	
合 計	二九,三八一·〇二〇	一一,九七八,六〇六·七五〇	
交 綫			
軍 運	二,八六二·〇六〇	七七〇,六五四·〇九〇	
公 運	二七,六八五·六四〇	六,三四七,三四〇·八四〇	
商 運	二六,二一六·二二〇	七,三九六,八二七·九三〇	
郵 運	二,八八〇·七七〇	七一九,〇九二·一八〇	
糧 運	五五〇·〇五〇	一三四,四三七·〇七〇	
合 計	六〇,一九四·七四〇	一五,三六八,三五二·一一〇	
總 計	八九,五七五·七六〇	二七,三四六,九五八·八六〇	

貨物名稱	數量	附	記
汽 油	四,二二九·六〇〇		
		(一) 郵件軍用被服藥材水菸四欄所列數字據(擬)屬天二幹綫未統計在內	

桐油黃航等油	三三七·二四〇	(二)承運食糧數量共計一,六〇二·六〇〇噸
柴油	七六八·九八〇	
羊駝毛	三,三六八·一六五	
軍品及國防器材	二七五·〇五〇	
錫砂	一,三一五·〇〇〇	
食鹽	二,三八二·四六四〇	
郵件	二,〇八六·七九〇	
軍用被服	二,〇七五·九一〇	
藥林	二,〇六七·三一〇	
水菸	一,八七三·三五〇	

(五) 運價及力價變動情形

本處本年度運價及力價，因受物價高漲影響，前後改訂四次，其三十一年底之運力價，較三十一年一月之運力價，增高將近一倍（百分之九十八），但仍不能追及高漲五六倍之物價，而中央規定給與之標準價格過低，以致一切工具形成裹足

第七表 三十一年度運價力價變動一覽表

實行日期 月 日	項 目	陸 路		水 路		附 記
		運 價	力 價	運 價	力 價	

不前之勢，曾經本處一再努力維持，但終未得徹底圓滿之解決，及至十一月改訂運價時，並訂定軍隊調遣之運輸特價，當經呈請層層審核，迄今未奉指復，再關於糧運運價一案，現仍依照糧食部之規定辦理，其與本省規定之運價相差之額，已經本處記賬者達數十萬元之鉅，迄今尚無着落，列如附表七：

一	一	不負責運輸	二·七三	三·六〇				
一	一	負責運輸	二·七三	二·六〇				
六	一	不負責運輸	三·七六	三·六〇	三·一〇	二·〇〇		水路軍運特價一·四七元
六	中	負責運輸	三·八四	三·六〇	二·一四	二·〇〇		
九	一	不負責運輸	四·四一	四·二〇	二·五二	二·四〇		水路軍運特價七·六元
九	一	負責運輸	四·四八	四·二〇	二·五七	二·四〇		
一	一	不負責運輸	五·二五	五·〇〇	三·〇五	二·九〇		水路軍運特價二·三一五元
一	一	負責運輸	五·三五	五·〇〇	三·一一	二·九〇		
一	一	不負責運輸	五·三五	五·〇〇	三·〇五	二·九〇		
一	一	負責運輸	五·四五	五·〇〇	三·一一	二·九〇		

(六) 軍運貼補之情形

本處為減輕軍運負擔，於同年十一月間呈奉甘肅省政府令准於普通運價內附加百分之二軍貼費，以資挹注，同時凡屬自

營工具載運自有貨物，一律按力價加收百分之二軍貼費，以示公允，查本年度幹線方面支出軍貼費，已達五萬餘元，支絀方面尙在統計中如附表八：

第八表 三十一年度軍運貼補費收支概況表

類別	收	入	支	出	盈	虧	附	記
輸	八	九	五	七	二	〇		
六	〇	二	七	九	四	〇		
五	〇	三	二	二	〇			

支綫							支綫尙在統計中
總計	八,九五七·〇〇	六〇,二七九·四〇	虧五一,三二二·二〇				

(七) 營業收支概況

第九表 三十一年度全年運雜費收入及力雜費支出表

本處營業收入，截止本年度末，除貨物損失賠償費及軍運貼補費外，尚盈餘七十餘萬元詳列附表九、十、

綫別	運	雜	費	收	入	力	雜	費	支	出	盈	餘	附
幹綫	二七,八九〇,四一七·一四	二五,〇九一,四八三·〇一	二,七九八,九三四·一三	貨物損失賠償費									
支綫	一八,〇六九,七〇七·八九	一四,五三五,九九九·四五	五,五三三,七〇八·四四	及軍貼費包括在內									
總計	四五,九六〇,一二五·〇三	三九,六二七,四八二·四六	六,三三二,六四二·五七										

第十表 三十一年度營業收支概況表

綫別	收	入	支	出	盈	餘	附
幹綫	三〇,三五一,三五六·五四	三〇,三二〇,八六四·五六	三〇,五〇九·九八	(一) 副業盈虧尙未列入			
支綫	一一,八七九,八九八·八九	一〇,八五八,一六七·八六	一,〇二一,七三一·〇三	(二) 貨物損失賠償費及軍貼費在內			
總計	四二,二三一,二五五·四三	四一,一七九,〇一四·四二	一,〇五二,二四一·〇一	(三) 支綫收支總數十一、二、三月各站尙有未報者			

(八) 驛運建設情形

本處辦公處址，建築於蘭州市中山林，其建築費共計二十

餘萬元，於本年三月底全部完成。並於蘭州支綫平涼站增修倉庫，及修車所房屋，又於同年六月間與西北鹽務局合建定海會館，間之王公橋石橋一座，其建築費共六萬元，復請由建設廳撥款培

修蘭涇支繞蘭平間大車路四百五十五公里，並修整蘭州至臨夏水道共五十餘萬元，由甘肅省政府撥給本處建設費項下支付。

(九) 組織驛運訓練班

本處為培植驛運幹部人員加強驛運工作並遵照 總局規定組織訓練班，於本年六月開始，至同年年底共招兩班，計學員七十餘名，均經先後分發所屬各站服務。

陝西省驛運概況

耿墨林

甲、段站員司之調訓

查驛運為適應戰時之新興事業，一切均無舊規可循，人才極感缺乏，而人才又為事業之根本，故本處自創辦伊始，即積極着重於員司之訓練，俾授以驛運業務專門技術，截至三十一年七月份止，計先移舉辦訓練班六期，共計招訓學員一八六八人，畢業學員分派各段站工作，三十二年度以奉令加強業務，本處為提高各段站工作效能起見，經依照中心工作計劃綱要訂定段站員司分期調訓辦法，調訓從業人員，計第一期調訓各營業站站長二十員，於三月十五日訓練期滿，二三期亦正在籌備繼續舉辦中。

乙、驛運輸具之管制

規定各線主要輸具：木處為因地制宜，曾規定各線主要輸具如下：
渭韓線為鐵輪車，華園線為架子車，耀宜線為鐵輪大車與馱獸，長涇長坪兩線均為膠輪大車。

(一) 輸具之編組與調度：本處以過去運輸，多嫌散漫，特厲行輸具編組辦法，凡經各站登記工具均隨時予以編隊，於車戶中，選擇一人，担任隊長，并酌予津貼，以資鼓勵，惟各站轄境工具，多寡不等，時有車貨參差之虞，為使車盡其用，貨暢其流，已切實勵行調度，例如長安總站集中膠輪大車，三原耀縣兩站，集中架子車趕運濟豫鹽斤分別訂定調撥辦法，實施以來，不獨車戶樂受統制，貨商亦願托運。

(二) 車馱福利：本處為加強管制，增進運能，曾積極舉辦關於車馱福利事項，惟限於財力，除僅在長安、龍駒寨、西坪鎮三處籌築車場倉庫外，餘則均係採取委托及貸款辦法，現在已辦事項如左：

- (子) 委托車場
- (丑) 委托車店兼辦食宿站
- (寅) 特約醫院或醫師
- (卯) 車店無息貸款
- (辰) 車戶無息貸款

丙、業運情形

查本處自上年十月奉令加強業務，先後將所屬段站予以調整，計裁撤華陰、咸陽、長武、商縣四分段。密店、邠縣、永壽、醴泉、東泉店、黃堡鎮、華縣七站，并將郿陽、宣君、中部、舊縣、商南、乾縣六站改為運輸站，所有長安、咸陽、西坪等二十七站，定為營業站，均已遵令管制輪具切實辦理業務矣。

(一)各線運輸概況

(子)渭韓線(華陽線包括在內)

1. 綫路情形 渭韓線路為一網形，多係土路，運輸工具以民間鐵輪大車為主體，共設十三驛站，水陸營業里程共計 825 公里
2. 驛站機構 大荔區各站機構為便利徵僱工具加強軍運，業於三十年十月改組，由各縣縣長兼任站長，原有軍代所長及驛站站長為副站長，分任軍運商運之責，實行以來頗有成效。
3. 軍運 渭韓線接濟河防，軍運繁忙，軍裝軍服等項每月運量約 8000 公噸，平均運行里程為 15 公里，此僅指平日軍運而言，緊急軍運，尙未包括在內。
4. 軍運辦法 各軍事機關或部隊運輸軍品，須備具正式公函向大荔驛運總段請求撥車裝運，經審核相符，發給准運證單，並以電話通知驛站配車，以免流弊，驛站奉命後即按登記編隊次序裝運，由總段派員負責押運，至運到仍照單運給與標準收付之。

5. 商運 商貨以白水、密頭、韓城之煤炭，蒲城、朝邑之土鹽，及陝北之花馬驢為大宗貨物，煤炭每月運量約 3000 公噸，運銷長安寶雞等地，鹽斤每月運量約 600 公噸，均運銷豫西及陝西東南各地。

6. 運輸黃河河防工事材料 此次修築河防工事所需材料計木料約七十萬根，石子一千二百方，砂七三百方，由南山及黃龍山二處分別起運，自去年十二月開始，預定六月完成，發動民車四千輛，民夫 6000 名，均由總段派員分住各衝要地區指揮督導，按原定計劃次第實行並無延誤。

(丑)耀宜線(咸耀聯絡線包括在內)

1. 綫路情形 耀宜線為咸榆公路之一段，以年久失修，坑坎不平，行車困難。運輸工具以民間鐵輪大車及馱獸為主體，共設十驛站，營業里程計 200 公里。
2. 軍運 第二戰區之軍裝軍服為大宗，每月運量約一千公噸，比照渭韓線辦理軍運辦法辦理，唯以沿線各縣地瘠民貧，且又接近特區，糧具缺乏，致原定軍運辦法，未能順利實行。
3. 商運 商運以金鎮關、同官之煤炭及陝北之花馬驢為大宗，煤炭每月運量約 600 公噸，以馱

聯運轉至長安等處銷售。花馬鹽每月運量約
三〇公噸，以三原耀縣為集散地。

(寅)長涇線

1. 線路情形：長涇線（西蘭公路）路面平坦，並有便道，運具以商營膠輪大車及民間大車為主體，共設四驛站，營業里程計〇〇公里。
2. 軍運：軍運每月運量不多，以蓮花縣及平涼二處為主，均照驛運載貨通則規定辦理之，向驛站託運搬車裝運。
3. 公運：公運物資，僅有食鹽一種，每月運量約三千公噸，在過去此項鹽運按照本處與鹽局雙方訂立運鹽辦法辦理，自本處管理費取消後，鹽局對於官鹽即自行貸款編組車隊裝運，僅由驛站填發通行證，即可通行，但現在所有由長武至咸陽一段之鹽斤，鹽局擬委託本處承運，正在磋商之中。
4. 商運：商運為羊毛及土布，每月運量為數甚小。
5. 郵運：郵件由咸陽起運至甘肅平涼，每月運量約四百公噸，由本處與陝西郵政管理局訂立運輸郵件合約，利用鹽務局運鹽回空膠車載運之。
6. 辦理陝甘聯運：西蘭公路為陝甘兩省省際路線，本處業於去年與甘肅省驛運處舉辦長涇平蘭兩線貨物聯運，實行以來，物資暢運，已有顯

着成效。

(卯)長坪線

1. 路線情形：長坪線（西荆公路）沿途多山，路面不平，運行困難。運輸工具，以商營膠輪大車為主體，共設八驛站營業里程計〇〇公里。
 2. 軍運：長坪線軍運甚少，惟商南第七後方醫院及第十八衛生大隊，每月運軍麥四五十噸，以當地無有工具，每月發生強扣貨車拉運軍麥情事，致使車戶視為畏途，裹足不前，影響本處業務至鉅，業經本處與該後方醫院等機關商定軍麥運輸辦法，每次運麥以正式公函向西坪鎮驛站託運，按照軍運給與標準付費，所有車夫虧損，由本處以意外損失費項下撥補，嗣後即無扣車情事，運輸自可維持。
 3. 公運：陝西鹽務局由咸陽運豫南陽西峽口兩地之官鹽，每月五百公噸，業於本年三月交由本處承運，並雙方會訂運鹽合約，運費交付按記賬方法辦理。
- 陝西省企業公司在西峽口南陽採購之香油，每月約二百公噸業於本處訂立運油合約，運至長安銷售，運費按到付辦法辦理。
- 軍政部駐陝第一軍需局，在南陽一帶採購之牛皮土布每月約有三三百公噸，自行雇車運送至長安，此種辦法，不但工具難以管制，且易

發生黑市，妨害限價，現本處正向該局交涉交站承運，以便統籌配運。

4. 商運 商運以食鹽為大宗，係由咸陽三原及渭南三處起運至豫南及商縣龍駒寨等地銷售，每月運量共約一千公噸，以膠輪大車及人力架子車運輸，並按各地情形擬訂運鹽辦法，車戶商人均感便利。

5. 郵運 豫省南陽及鎮平等地之郵包，每月約有一二百公噸，運至長安，本處現正與河南郵政管理局商訂運輸郵件合約，以便承運。

6. 辦理長坪南坪兩線聯運 查長坪南坪兩線為陝豫兩省交通要道，本處為加強兩省物資運輸計，曾於本年一月派員赴南陽與河南南坪驛運總段擬訂兩線聯運辦法，業已公布實行，但各機關及貨商以河南南坪驛線，尚未辦理負責運輸，均請求本處負責承運，本處為堅定貨商信仰便利運輸，所有南坪段之聯運物資，本處亦暫時負責辦理，並在南陽西峽口兩地加派聯絡員二人處理聯運及押運接付力費等事宜。

(二) 運價

(子) 軍運運價 查本省各線軍運，多按照軍事征用給與標準付費，以目下物價情形，實不足維持人畜最低生活，除長坪長涇兩線軍運，虧損數，由本處以意外損失費項下貼補車戶外，其他各線大量軍運損失，均由民間負擔，似應從速設法改善補

救之必要。

(丑) 公商運運價 各線公商運價，除依據運約另有規定外，悉按照本年一月十五日公布之限價付費，計長坪線主要運具每噸公里運價九元，長涇線主要運具每噸公里運價七元六角，渭韓線主要運具每噸公里運價八元八角，隴宜線主要運具每噸公里運價十二元八角，實行以來，尙無窒礙。

(三) 辦理貨運辦法

(子) 辦理負責運輸 本處自上年十二月起，對於警備貨運，均辦理負責運輸，派員押運並力求運輸迅速安全，倘遇損失照章賠償。

(四) 執行限價防止黑市辦法

(子) 積極招攬貨物 本處自奉行限價後，為防止黑市運價起見，已用種種方法盡力招攬貨物，由驛站調撥登記編隊之車隊，承運，使車戶車店無私治運價與剝削之機會，黑市自易防止矣。

(丑) 釐訂合理運價 本處釐訂運價，根據運輸成本及應得利潤，貨商不感運價之高，樂意向站託運，車戶能得合理力費，不致虧損，亦願承運驛站貨物，貨商車戶既不發生直接關係，則自無黑市可言。

(寅) 工具公平派運 凡駁配之工具，儘量停留於委託車場，集中管理，按先後到達時間依次公允派裝貨物，務使不致有自行招攬貨物情事。

(卯) 嚴防車店操縱車戶 本處現正擬訂管制運輸，行及車店辦法，使不得操縱車戶並包攬貨物妨礙限價工作。

川黔綫驛運概況

孫書元

一、引言

驛運爲解決當前抗戰問題，與奠立今後國計民生基礎，業經委座剴切明白昭示。良以抗戰進入第六年代以來，我國沿海岸綫，被敵封鎖，水陸交通幹路，或已淪陷，或遭蹂躪，機力運輸之效用，業已大減，客觀上不能不亟謀所以「自力更生」之策，而戰時運輸異常浩繁，非有大量運輸工具，殊不足以適應需要，故唯有普遍動員民間人力物力，將平日雜亂無章之快獸車船運輸，加以科學之組織與管理，實施驛站運輸制度，始能克服當前交通困難，以應在抗戰建國之國策。

本綫自二十八年軍路開基以來，歷有年所，同人等感於川黔爲西南交通孔道，軍公商用重要物資器材之疏運，率皆取道於此，所負使命，甚爲重大，以是夙夜兢兢，努力工作，雖厄於環境與經費，不能盡如所期，但同心同德，無日不在困苦之中前進。茲將開辦以來之實際情形及改進計劃，略述梗概，以就正於各界人士焉。

二、關於驛運行政方面

甲、機構之沿革

本處機構之沿革，可分爲四階段：一、爲駛運管理所貴陽辦事處及川桂公路局板車管理處時期。二、爲川黔車駛運輸所

時期。三、爲川黔驛運幹綫時期。四、爲川黔驛運管理分處時期，茲分述如次：

1. 駛運管理所貴陽辦事處及川桂公路局板車管理處時期：在此時期，爲車駛分運時期，換言之，駛運管理所貴陽辦事處與川桂公路局板車管理處乃爲併行之機構，前者專辦駛運，後者專辦車運，蓋本綫於民國二十八年二月二日開始籌設駛運管理所貴陽辦事處着手調查濠鏡綫運輸狀況，及民間駛馬數量，設法加以管理運用，四月正式成立，先從濠鏡綫開辦，分設貴陽、烏江、遵義、桐梓、銅仁、松坎、茶江、海棠溪等八站，一面辦理馬幫登記，招攬軍公商用物資訂約開運，并派員調查濠鏡（貴陽至鎮遠）筑昆（貴陽至昆明）筑六（貴陽至六寨）各綫運輸狀況。同時西南公路運輸管理局局長薛光華鑒於抗戰後方交通之重要，爲節省外匯醫補救汽車運輸之不足起見，擬具建造板車計劃，呈請交通部在美代購板車輪胎五千套，一面派員押運載重板車十輛試行濠鏡間，結果成績甚爲圓滿，遂於同年三月招商承造板車二千四百輛，惜以越南事變，輪胎只運到八百套，又因空襲損失一部份，最後只造成六百零五輛，四月設板車管理處於貴陽，專司板車營運事宜，平均每十公里一站，共計四十八站，劃分三段管轄。站址勘定後，一面租用民房先後辦公，一面租購地皮計劃建築房

屋，至款項來源，則由西南公路局與中交農四行聯合辦事處洽商，貸款一百六十萬元，專儲備用，七月所造板車完成一部份，運快亦經在川招僱編成隊，即於是月下旬開始運輸，第一次車係由海棠溪站出發，八月西南公路局裁撤，板車管理處移歸川桂公路運輸局管轄，運輸照常進行。十二月川桂公路運輸局裁撤，二十九年三月板車管理處奉令與駝運管理所貴陽辦事處合併改組為川黔駝運運輸所。至此人力獸力運輸，始組成一個機構，不復分設矣。

2. 川黔駝運運輸所時期——在此時期，為人力獸力運輸合併時期，緣二十九年三月間，全國公路運輸總局，為加增駝運起見，特將原有機構予以調整，撤銷駝運管理所，各綫設立駝運運輸所，川黔駝運運輸所，即由前駝運管理所貴陽辦事處及前川桂公路局板車管理處合併改組成立，原有段站，一仍舊制，惟積極於充實運輸設備，并實行蒸江蒲河水道運輸計劃建造木船，當時開運各綫計有（一）筑淪綫，由貴陽至重慶，辦理駝運水陸聯運；（二）筑三綫，由貴陽至三合，辦理駝運及快運；（三）筑六綫，由貴陽至六寨，辦理駝運；（四）筑鎮綫，由貴陽至鎮遠，辦理駝運（五）筑昆綫，由貴陽至昆明，辦理駝運（該綫於二十九年裁撤）；（六）蒲河支綫，由蒸江至蒲河，再由蒲河至叢林溝，辦理水運及車運。三十一年一月奉令改組為川黔駝運運輸所，駝運運輸所名義，至此遂告終結。

3. 川黔駝運運輸所時期——二十九年七月全國駝運會議閉幕後，大部根據會議決策設立駝運總管理處，將公路運輸總局所辦駝運部份移歸管轄，積極推進，川黔

駝運運輸所仍本以前計劃兼承總處辦理，三十年一月奉令改組為川黔駝運，所有路綫，一仍其舊，同年十月黔桂駝運幹綫奉令裁撤，該綫筑六總段改隸本綫，運輸路綫延長至廣西之金城江，與黔桂鐵路成爲聯運之勢，全綫共分爲淪松筑筑筑六三總段，六分段，八支綫，七十六站，全長一千四百五十一公里，對於設備之增置，業務之改善，章則之更訂，均由駝運總管理處統籌辦理令飭遵行，業務前途，已蒸蒸日上矣。

4. 川黔駝運運輸分處時期——本綫於三十一年七月奉令改組為川黔駝運運輸分處，取銷總段制，將全綫分爲淪蓋蓋桐桐筑筑三馬金等段，接辦川黔駝運事宜，嗣應中國茶業公司請求，由廣西長安至貴州玉都開辦蒸三水運段，利用商船上水承運該公司茶葉，下水則由三都接運運至榕江等地，詎該公司因內部人事變更，迄未正式交運，爲增節開支起見，已將該長三段撤銷。

乙、工具之管制與支配

營業之所以能暢旺，其關鍵在於工具與物資切實配合，良以有工具而無物資，固屬不行，即有物資而缺乏工具或有工具而不能切實管制與支配，亦不能收到偉大之成效。本綫對於沿綫民間駝運工具，業已調查嚴事，惟登記與管理事宜，以格於種種關係，窒礙滋多，尙待由政治方面加以推進。至於自有工具（一）關於車輛方面，膠輪板車計共六百零五輛，內有損壞不堪，無法修理已呈請報廢者八十九輛，實存五百一十六輛，膠輪牛車五十輛，膠輪板車川黔部份八百一十三輛，已呈請報廢者二百五十輛，實存五百二十八輛，前黔桂駝運移交九百三

十三輛，售出者九十八輛，正在呈請報廢者二百二十四輛，實存六百一十一輛，上項膠輪板車因構造不良，一經駛用，即紛告破損，修理困難，本線及前黔桂幹線受累不淺，故大多數停放各站，前經呈准大部標賣，以便另造新車，除已售出少數外，以標賣價格過昂，無人承售，現正設法改造，以期適用，以上車輛分配於各線駛用，松筑間，因途程較遠，貨運頻繁，大部份膠輪板車及牛車均在該段間行駛，馬金筑三間，則除少數膠輪車及牛車外，均為膠輪板車（一）關於船隻方面，計有三噸軟板船十一艘，六噸木船二艘，十一噸木船二艘，十二噸木船五十九艘，十四噸木船二十六艘，三十噸木船一艘，五噸木船三艘（內有一艘已壞），實際發動一百零二艘，此外蓋桐段訂造三噸木船四十艘，已陸續完成，并撥款八萬元續造六十艘，并飭渝蓋段添造十二噸木船二十艘，上項船隻均分配行駛於渝蓋、渝蒲、蓋松間，如遇運輸繁忙，自有木船不敷應用時，則招僱民船包運。

三、驛運業務

1. 營業噸量及收支概況

本線自辦以來，營運方面雖不能謂為突飛猛進，但經多方努力，頗有進展，計在駁運管理所貴陽辦事處時期，由二十八年六月至二十九年二月共運九四六·〇〇〇七公噸，收入運費二三〇、八五〇·九八元，支出力費二〇四、四四六·九三元，盈餘二六、四〇四·〇五元，延噸公里二九六、一七八、五二九。在川桂公路局板車管理處時期，由二十八年六月至二十九年二月，共運四二四·五一公噸，收入運費一一九、五六九·一六元，延噸公里二〇五、四五二、二八八，在川黔車駁運輸所時期，由二十九年三月至同年十二月共運七、六一九·

〇八八公噸，收入運費一、四七三、九三三·八三元，延噸公里一、一五三、八五三、一一一，內計軍運八五七·五六五公噸，延噸公里九七、〇九五、五〇五；公運五、一九四、六五一公噸，延噸公里七八八、〇一四、三二〇；商運一、四六四·六五八公噸，延噸公里二六二、一六二、四九二；郵運一、八九〇公噸，延噸公里二一一、六八〇；糧運八、四八九公噸，延噸公里三、四〇七、〇七六；其他一八、八三七公噸，延噸公里二、九六一、〇三八。在川黔驛運幹線聯運主任辦事處時期，由三十年一月至同年十二月共運三〇、二五三、〇七公噸，收入運費四、七〇六、九四三·五三元，支出力費二、七五六、三二五、九八元，盈餘一、九二〇，七二八·六二元，延噸公里二、四三三、二〇二、五三三。內計軍運四、三三九·六八八公噸，延噸公里七〇七、五四七、四四〇；公運一六、九二八·二五五公噸，延噸公里七八四、五二〇、三七五；商運七、三五三·六一二公噸，延噸公里六一三、八六三、九七一；郵運六二六·五八六公噸，延噸公里二一八、六四五、一八一；糧運一、〇七二、九〇六公噸，延噸公里二〇八、五六八、〇六六；其他二、〇〇〇公噸，延噸公里五七、五〇〇。在川黔線驛運管理分處時期，由三十一年一月至十二月共運一九、二四八·七七七公噸，收入運費一八、七七五、七八二·〇六元，支出力費一四、六七一、一七三、三二元，盈餘四、一〇四、六〇八·七四元，延噸公里三、〇一六、四六一；內計軍運三、〇六三·九〇五公噸，延噸公里一、二六二、九二一；公運六、六二一·九七三公噸，延噸公里一、二六〇、四八〇；商運八、三一九·三九五公噸，延噸公里一、〇

二六、四七九；郵運一〇四、七九二公噸，延噸公里三八、三六四；糧運一、一三八、七五二公噸，延噸公里三二八、二一七，運量及收支金額逐年增高，營業前途自可樂觀也。

2. 運力價之規定

本處運力價規定，在駁運管理所貴陽辦事處時期，因事屬草創，千頭萬緒，百端待理，運價即按當時駁馬所需力費臨時洽訂，在板車管理處時期，運價則比照汽車運價臨時洽訂，彼時因車快均係由處雇用，按月發給薪資，故無力價之分，迨至車快合併時期，其運價則遵 總處所頒貨物等級規定，以每噸公里為單位，力價仍按月給薪辦法，川黔幹綫及驛運管理分處時期，運價仍按貨物等級，規定力價。則按噸公里給費，視各地生活變動情形，隨時予以合理調整。

四、改進計劃

縱觀本線業務進度，距吾人計劃之實現，尚屬遙遠，亟待繼續努力，願即此區區成就，亦因初期經費尙能應手，故各種建設得以大略維輪粗具規模，吾人於此，實覺慚報，此後應行興建事項，如充實站所，及通訊設備，獎勵民間運輸，加強水陸聯運，交涉取締非法汽車自由攬貨，增設新路線諸大端，自應遵照預定方案，切實進行，惟本線環境特殊，發展方略，更有進於此者，茲特擇要數義以為今後吾人致力之鵠的。

1. 添造丁具加強運能 (A) 陸運：本處原有膠輪板車行駛期間多已超過三年以上，壞甚多，黔中機廠所製，及前黔桂幹綫移交之膠輪板車，則因構造欠固，不耐行駛，大都閒置，故車輛方面，亟待補充，除利用原有膠輪車改造外，照目前貨

運情形，至少須添造膠輪車四百輛，方可調度裕如。(B) 水運：本處自有之木船一百零六艘，分配偷運、渡船、蓋松間行駛，就目前貨運情形而論，殊感不敷調度，亟應添造，惟本處自身營業虧負甚鉅，無力籌墊，以致原有計劃，不能完成實現，工具缺乏，運能減低，是則尚待統籌設法解決者也。

2. 勵行工作競賽 本處為增進員工工作技術，提高行政效率起見，除隨時派員督導訓練及嚴密考核外，特擬定各段站工作競賽大綱，分個人競賽，集體競賽，并就各部份工作擬就競賽辦法，如貨運提前及延期到達獎勵辦法，貨運按期到達及安本競賽辦法等通飭遵行，今後對於工作效率，當可易於提高。

3. 加強修理工作 本線現有松坎、遵義、貴陽、六寨等四修理所，惟因營運日益頻繁，亟應加強修理工作，以應需要，茲擬將貴陽修理所擴大組織，并在馬場坪添設修理分所一所，以資應用。

4. 舉辦客運 抗戰以還，本線已成為西南交通樞紐，商旅雜運，而交通工具僅有汽車一種，殊感供不應求，茲為適應事實需要起見，擬擇較繁區段，試辦短途馬車客運，以補助汽車運輸之不足云。

5. 確定統收統支 驛運事業，係用人力運行，較之火車汽車載重量少，行程遲緩，所需勞力多而設備繁，用款亦鉅，運費不能自由增漲，欲求收支平衡，殆為難能之事，中央及各省舉辦驛運已歷數年，除少數線處因有特殊關係，尙能自給外，餘皆年有虧負，本線自開辦以來亦有虧累，然來日方長，戰事一日不結束，驛運即須繼續辦理，且應極力加強，如不亟圖設法補救，仍標榜自足自給之名義，誠恐後難為繼，即伴而苟存

，不獨業務進展難望，即各種建設，亦將遭受影響，補救之道，除盡量設法開源節流外，惟有將各綫運送經費，實行統收統支，由總處呈請大部轉請中央特准不與鐵路公路機關視同一律

陝甘綫驛運概況

高之仰

本綫應時代之需要，於二十八年十一月接管陝西省戰時物產調整處，創立川陝車馬運輸所於寶雞，計轄寶雞，至鳳元及天水至雙石舖兩總段。三十年二月改為川陝驛運幹綫聯運主任辦事處，并籌備開辦寶雞至平涼支綫。三十一年十二月，復奉令改為陝甘綫驛運管理分處，將總段取銷，改為分段制，計有寶漢漢廣天雙三段，并增設寶平段，共為四段。

自本綫成立迄今，三年有半，其間不獨軍公運轉繁鉅，且民衆生活物品之輸轉亦多；以具有渺小有限運輸能力之舊式工具，完成非常時期國家付託重大任務，所恃者只有集中內外員工運戶之精力，與託運各機關各單位協力合作之熱誠，以連續不斷之運輸方式實行之，用副我最高領袖對於驛政之期望，以為抗建大計之一助。茲將本綫概況，簡明敘述如左：

(甲) 過去概況

(1) 驛運行政

(子) 組織系統

本綫在川陝車馬運輸所時期，所內計設主任副主任各一人，下設總務、運輸、業務、技術、稽查、會計六課；所外計設兩總段，寶漢總段長由主任兼任，天雙總段長由副主任兼任。

，否則仿照中央其他國營事業先例（如中國運輸公司）由政府撥經費若干，再由總處斟酌情形分配各綫，俾資撥補，是則深望能早日解決者也。

寶漢總段轄寶漢漢廣兩分段，天雙總段轄天徽，徽雙兩分段，各分段均設段長一人。

在川陝驛運幹綫聯運主任辦事處時期，除將「課」改成一組，及籌備開辦寶雞至平涼支綫，并取消寶漢段酒窰溝站，增設東河橋站，取消天徽段蘇沿河站外，一切組織均同車馬運輸所時代。

(丑) 開闢路綫

本綫自創始以來，即係利用公路鐵路行駛車馬。在車馬運輸所及聯運主任辦事處時期，全綫計長七一九公里，（寶漢段長三五五公里，漢廣段長二三三公里，天雙段長三三三公里）中間曾一度創辦廣白水運段，但因嘉陵江上游水層極淺，水枯時行舟不易，故爾中止。

(寅) 工具管制

本綫向以運用商營運輸工具為主，自有工具為副。膠輪大車為運具中之權威，雖受本綫管制，但為運戶所有，非如各省驛運處之工具多徵自民間。人力小車及馱驢亦然。對於管制方式不外（1）遵照車馬管理規章，施行掌握。（2）運用項款及增加車馬福利事項，增加運戶信仰，而取得密切合作，補救管制力量之所不及。故對工具雖未加以政治力量之徵用，運輸

陝甘綽驛運概

上線來運到若何困難。

(2) 駁運業務

(一) 綽路段站及工具設備

本綽各段站辦公處所，多係租賃性質。佔用房屋數量，務求適合實際需要，以符節約宗旨。綽路利用公路所有綽路，按章出納養路捐。運輸工具計有膠輪大車，膠輪板車，膠輪板車，人力小車，駱駝數種。膠輪大車係運戶所有，以騾馬二三四匹牽引之，每車載重由一、二五噸至一、五〇噸。人力小車及駱駝，亦係民有。人力車載重三五〇公斤，駱駝八十公斤。膠輪板車及膠輪板車，均係自有。膠輪板車及膠輪板車牽引，均係用牛。膠輪載重八〇〇公斤，膠輪四〇〇公斤。後因用牛多數難覓，無法行駛，故此項工具大都停止未用。

爲補救運輸效能起見，曾於三十年成立修車所於寶雞。所內分管理及技術兩部，對於各種車輛零件之裝配，均極迅速，修護效率甚大。

(二) 軍公糧運情形營業收支概況及運價力價規定。

本綽公運以郵件、電料、食鹽、茶葉、桐油、礬砂等爲大宗。商品商運以棉花爲大宗，藥材百貨甚少。北運以烟、茶、紙張、糖、藥材爲多，百貨亦少。軍品以彈藥、服裝、軍糧等爲多，傷患軍人吹之。

本綽南北運量相差懸殊，北行車輛大多數放空，故南北行運價極難使之平衡。因此，定訂基本運價原則，對南行加三成，北行減三成，并規定放空費及回空費，以資補救。

(乙) 改進計劃

除因與抗戰運輸有關之本綽現有運輸工具，及運輸能力確實數目不便公諸社會外，茲將本處改進計劃可供參考者，簡述如左：

(1) 本綽自三十一年十一月奉令改組爲陝甘綽驛運管理處後，對於組織系統重新調整。原有之「組」均改爲「課」，並將技術組及稽查組及總段取締。爲加強巡察工作增進業務，隨事改善起見，除派稽查分赴各段站巡視外，并將原駐西安蘭州綿陽等地之代表，在事實不甚需要，已分別結束，俾資植節。

(2) 分期調訓從業人員

本綽內外各級人員，雖經調整就緒，但程度，智識，及服務精神不一，須加以訓練以增進工作之效能。頃已制定分期調訓辦法，以段爲單位。凡所屬之從業人員，均就段之駐在場，分期抽調訓練之。

(3) 改進員工生活

本綽近因各地物價昂貴，房租亦增漲不已，原設有員工消費合作社，供應米麵油鹽，但以資本有限，存貨無多，現已增加合作社基金，派員分赴漢中安康一帶，採購大批食糧菜油。同時，籌建公共舍，以減輕員工房租負擔。其駐在寶雞以外各段站員工，已另設法籌撥基金，按員司每人一千元，工役每名八百元之標準，指令專爲救濟員工生活週轉之用，絕對不准移挪及稍有損失。

(4) 開辦寶平段并加強其運能及設備

寶雞至平涼一段，爲陝西與隴東之運輸綽。平涼復爲甯夏往來孔道。除開辦寶平段外，對其運能及設備，實有加強之必要。擬定辦法如下：

(子)寶平段地位雖屬重要，惟以公路工程迄未完成，致膠輪大車尚無從發展其輸力，應先向西北公路工程局詢問工程完成確期，再籌撥工具，加強運能。

(丑)寶平段在大車未能行駛以前，應竭力整頓該段駁駁運輸，辦理駁駁登記，務使確切便於統計稽察。不過駁駁之運行，洞裏大車，遇有偏僻小徑，即可繞越，管理方面稍感困難。在可以繞越適當地點，設管理站，可維持經常輸力。

(寅)於平涼隴縣等站，附設獸醫診所，免費辦理牲畜疾病診療及釘掌等事。其藥材等費，不務按實照收，以利缺戶。至於人夫疾病診療，因平涼設有西北防疫處衛生站，可洽請該站協助，免費治療。

(5) 辦理聯運

本綫近與省縣商訂寶平段聯運辦法，近已實行。本綫為發展運務，先後與甘新川陝兩綫，分別洽訂直達貨物聯運暫行辦法，以達到互助合作之目的。

(6) 增進車駁福利

成立車駁福利股，先着手辦理採購牲畜飼料，洽購內外輪胎，及購釘鐵掌，并續辦伙食免費治療，採購機件，平價出售；增設修車廠所，貸款救濟，貸款造車等車駁福利事項。

(7) 創辦模範停車場

本綫擬在寶雞創辦模範停車場，實行車駁福利辦法，并擬將此制度推行於各重要車站。

(8) 出貨板車加強運能

租用現有板車，改裝動力，定價出貨。限在天雙段行駛，以加強陝隴運輸之運能。

(9) 增加大車載重能力并使短縮日程
貸款與車戶，督飭購用強壯馬，及更新其配備，如輪胎零件等等。一面加強其載量，一面使能縮短日程。

(10) 活運具調度

隨時確知各站待運物資數量，審其緩急輕重，支配工具，分別撥運。務使貨不停留，隨到隨運；在車輛方面，絕不停空，隨到隨裝。

(11) 運價改進之研討

本綫位於陝甘川三省之間，關於運價之收付，與各該省物品限價有密切關聯。將來運價之改善，擬以咨該省運管理處公佈之價目為標準，同時實行，則與同地同棧同價之規定，不相背謬。

(12) 實行接收貨主直接托運

查本綫因設備未全，除與運務、油礦、糧政等局，實委會等訂立運務合約者外，其餘大多數均由商行或車店自行擔貨，殊與運原則不合。擬於本年度實行貨主自行託運辦法，在本線設備未臻健全以前，暫准商行代客辦理託運手續，但不得斷高托運價。

甲、擬在寶雞廣元兩站，籌建六百噸倉庫各一所。雙石舖天水籌建四百噸倉庫各一所。漢中籌建二百噸倉庫一所。廣元雙石舖可將原有倉庫擴充。

乙、在倉庫未築以前，先准貨主直接向車站托運。其貨物准予存放在商行或自備貨棧，惟一經托運，不得移貯。站長得隨時查驗，是否與託運相符。

丙、在倉庫未築以前，暫准商行或車店自行擔貨，惟須向

驛站辦理托運手續，並遵照本綫規定運價收費，不得賄賂或賄抑市價。

丁、驛站收受貨主直接托運之貨物，以每日到車之先後派運，不得推諉，揆言之，即先裝驛站派運貨物，方可裝運自備貨物。

戊、各商行車店攬運貨物，以國家重要物資為原則，其餘不重要之貨物，以及消耗品等，仍須受驛站之管制。

(13) 擬舉辦寶雞漢中廣元三站間負責包裹運輸，以利行旅而便客商。

本線業務向以寶雞廣元間一段最為發達，貨運均為整車運輸。舉凡旅客之行李，及商人之零星貨物，均因運輸困難為憾事。良以汽車則限制甚嚴，郵政則日期延遲，木線有礙及此，擬先舉辦寶雞漢中廣元三站間負責包裹運輸，以利行旅，而便客商。如有成效，再行推廣及全綫；並再與川陝甘新等綫聯運。

(14) 劃辦貨物保險以增貨物安全

查貨物保險，曾奉處令由中央信託局辦理，一度接洽，未得要領，在總處整個辦法未能實施以前，擬分向太平洋實平等公司洽商，務以最低費率得最大效果為原則。一俟洽妥，再行公佈實行。

(15) 加強天雙段運輸能力

查天雙段攸關國際運輸，業務漸見繁重，按照現在情形，由廣元北行經過該段之物資，如油礦、器材、礮砂、磚、茶等，其運量月約一千五百餘噸；由天水南行物資，則除少量汽油食鹽而外，尚無其他大宗貨物，可抵北行車輛回程之需。就目前環境而論，廣天兩處物資，自應以在雙石舖相互接運為最適

宜，否則直達放運，非惟放空車空費天，抑且浪費運費，且廢時間，消耗運力，殊非得計。不過如以雙石舖為廣天物資轉運地點，則天雙段之運具必須力籌擴充，方能加強其運能，茲擬辦法如下：

甲、向四聯總行貸款製造膠輪大車一千輛，轉貸民間，限在天雙段營運，以經常每月單程運量1500噸為度。

乙、利用本線自有人獸兩用膠輪板車，租賃民間，限在天雙段營運，每車載重量以1500公觔至1000公觔為度，預計每月單程運量，可有150噸至100噸。(租賃辦法另訂之)

丙、洽由寶雞大車公會在雙石舖籌設大車店，以逐漸集中工具於該處。

丁、與大車公會洽商，以等量工具與甘新綫洽訂互通工具辦法，專在蘭雙綫行駛，以利軍公運輸。此項辦法實行後，即可與油礦局洽訂合約，承運該局油礦器材及汽油。

戊、天雙段如遇有特殊情形，運量突增，而所備經常運具一時供不應求，可儘量利用寶雙輕便鐵道，將寶雞物資運至雙石舖，騰出膠輪大車移撥天雙段，以濟急運。

(16) 加強實施限價

限價問題為全國唯一奉行之要政，除成立協助限價委員會以便調查報告駐在地區有關管制物價事項外，擬再健全寶雞膠輪大車同業公會組織，隨時監督，減除商行及車店不規則之剝削。一面成立車賦福利股，辦理貸款，採辦膠車必需用品，如

輪胎，滾珠，馬掌等，并在材料價廉區域，如漢中褒城微縣一帶，大量購運，存放雙石舖寶雞兩處。以平價讓售，以期降低運輸成本。此項組織，經限價協助委員會議決，暫以一百二十萬元為週轉金。除將前次總處撥辦貸款之六十萬元抵補外，餘奉准由本線盈餘項下撥用之貸款補足。

重慶驛運服務所概況

一、創辦經過

驛運總管理處鑒於陪都機關林立，人烟稠密，市區和遷建區的交通工具，供不應求，為謀解決一般人士的困難起見，特將原有直屬重慶營業所，於三十一年四月一日改設為重慶驛運服務所，用獸力代替機械，創辦客貨運馬車，輔助市郊交通，服務社會，訂定服務要目如次：

1. 答覆各項驛運問訊
2. 承辦各級貨物運輸
3. 代理委託驛運事項
4. 接送市郊行李包裹
5. 辦理市郊客運馬車
6. 出租入獸力載貨板車
7. 發售驛運章則刊物

本所當成立之初，僅係試辦性質，對於營業前途，毫無把握，所有人事、工具、獸力、經費及一切設備，都因陋就簡，

結論

本線介於川陝及甘新兩線之間，為南北運輸樞紐，當國難交通轉運之要衝。所處地位異常重要，所負使命異常重大，已往工作均有事實證明，今後工作尤冀與國勢同時進展，俾能於抗戰建國期中，肩負運輸上之重大任務。

馮振剛

而創辦時期，困難雖多，賴層峯督飭及全體同仁堅苦卓絕的精神，羣策羣力共赴事功，故一切業務上均已奠立初基。

開闢路線

當三十一年四月日本所成立之際，除行李包裹貨物運輸以能通板車地區隨時隨處承運，初未限定綫路外，客運路綫以上清寺到化龍橋的郊區五公里，為試辦路綫，經過一個月的行駛，社會人士及輿論方面交相稱許，對於增闢路綫的要求日益迫切，故於六月一日由化龍橋展至小龍坎，復於七月二十四日展至新橋，八月一日展至山洞，十月十日展至歌樂山，全綫計二十八公里，在上列各處都設有服務站，同時為節省獸力計，在上清寺設有中型車馬棚一處，新橋及山洞設有小型車馬棚各一處，化龍橋設有臨時馬棚一座，車棚一座，遷建區運輸綫路，正按照原定計劃，開闢完成，同時經過月餘的整理，路綫、棚、伏、馬、工具等始漸有規模，而際此各界人士復三籌請求增闢其他路綫，如來過綫、茶園場至過街樓、海溫路等。

海棠溪到南溫泉，兩石綫——兩路口至石橋鋪，兩九綫——兩路口到九龍坡等，本所因城區交通工具不足，尤以南區路，林森路一帶，地區平坦，市塵繁盛，行旅衆多，且沒有公共汽車運行，故於本年三月二十五日，由上清寺展至兩路口，四月一日由兩路口展至南區路，再至儲奇門，以上各處亦分別設有服務站，爲保養騾馬車輛起見，現在菜園壩和化龍橋兩處各設大型車馬棚一座，每棚擬容納騾馬百匹，客貨車百輛，業已鳩工興築中，本所因業務發達，原有車輛馬匹在以上線路運輸，頗感供不應求，如果將來動力、工具一旦大量補充，對於城區由儲奇門，到商業場，過衙樓、較場口、菜園壩等處，即可增設服務站，其他海溫，兩石，兩九，小磁（小龍坎至磁器口）等線，皆擬逐漸開闢，至於站、棚、及一切設備，現正派員分別設計及籌辦中。

海棠溪至儲奇門，爲陪都西南交通咽喉，往來行旅，因一江之隔，交通甚感不便，本所奉 令創辦接送過江行李包裹，服務羣衆，現正着手增設站所，徵雇船隻，調配車馬，組織碼頭伏，從事籌辦中，約月內即可開始服務。

增撥車輛

本所去年四月一日草創時期，僅有客運馬車十輛及向川黔驛運幹線撥借人力板車六輛，嗣因業務發達，運輸線路漸次開展，於去年六月十日撥到客車二十九輛，復於七月份撥到客車四十輛，六八月份撥到貨車四十輛，十月份撥到客車二十三輛，現有客車百〇二輛，貨運人力板車共六輛，獸力板車四十輛，共計客貨運車輛一百四十八輛，並有大型獸力車三輛，計輛

式兩輛，篷式一輛，車輛自去年四月份起陸續增加，而運用方面，仍感不敷分配，現上清寺至化龍橋區間三十輛，兩路口至化龍橋區間二十五輛，化龍橋至小龍坎區間十二輛，小龍坎至新橋區間八輛，新橋至山洞區間三輛，山洞至歌樂山區間四輛，兩路口至南區路區間三輛，南區路至儲奇門區間十二輛，以供應陪都往來衆多之旅客，調度稍不靈活便捷，即感不敷周轉，本所本年度已經核准添製客運馬車八十輛，貨運獸力板車九十輛，現正着手趕製中，對於車輛設備，亦已分別改善，首批新車不久可出廠參加服務。

發動獸力

獸力爲本所辦理客貨運輸之主要動力，惟本所當開辦時期，僅有自備馬兩匹，招雇商人騾馬十四匹，後因車輛逐漸增加，所按照核定預算，添購騾馬二十三匹，在營業收入節餘項下，又呈准添購騾馬十一匹，共計三十六匹，其次發動民間獸力，服務陪都市郊交通，曾招雇商馬一百六十餘匹，至承運大批貨物，如平價購銷處煤炭，民食供應處食米之時，經多方招雇，臨時發動民間獸力約百餘匹。

重慶市郊的民間獸力，經本所的積極發動，差不多已經搜羅殆盡，但是這一批民間獸力，對於拖車素乏經驗，甚至日在山陔駛運的牲畜，沒有到過市區的要佔百分之八十，一旦使之駕車，驟難馴制，所以本所在補充新車的時候，必需經過一番招致商馬，和訓練馬匹的艱巨工作。

編訓馬伏

馬伕為本所辦理運輸的基本幹部，技術的優劣，態度的好壞，均足影響業務的發展和聲譽的良窳，故本所常創辦期間，會擬招雇北方富有經驗車夫駕駛馬車，嗣因需要迫，時間既不許可，同時北方的平原不同於重慶地理環境，容易徒耗遠道雇聘工資和手續，而未能盡合於事實的要求，所以就地招雇一批青年，施以短時間的訓練，經過兩個多月的試用，經驗告訴我們欲求行車安全，非加強馬伕訓練不可，上年七月份在清寺車馬棚，辦理馬伕訓練班，將原有馬伕分批予以訓練，聘有關人員兼充教官，實施訓練課目，計分（1）技術訓練（包括車輛駕駛，馬匹調教，車輛修理等）（2）精神訓練（包括接待禮貌，整潔儀容等）訓練期間為一個月。

去年十月本所車輛增多，繼續開辦第二期馬伕訓練班，將所有馬伕仍分兩批輪流訓練，教育實施課目除參照第一期已定課目外，並予以適當之改訂，其原則為依據一般馬伕之教育程度，施以淺近之訓練，授以所需之智能，特改訂教育方針為：

和善誘導 2. 通俗講話 3. 趣事比譬，訓練綱目為 1. 精神講話 2. 軍事教育 3. 技術訓練 4. 交通常識 5. 普通識字，訓練期間為一個月，教官仍以有關業務之員司担任，自第二期馬伕訓練班滿後，各車馬棚所有馬伕一律依照軍隊方式管理，每馬伕十名，編為一班，每班設班長一人，由馬伕中技術嫺熟，知識優良者充，各班班長直屬於車馬棚管理員指揮，本所自創辦馬伕訓練班後，馬伕之駕車技能，交通常識，以及接待禮貌等均有長足進步，前項訓練仍擬繼續舉辦，如將來業務再事發展，事實必需時，擬籌設永久性之幹部訓練班一所，專事培養基層幹部。

營運概況

本所自奉令創辦陪都市郊客貨運以來，歲月不居，瞬息一年，幸賴全體員司伕役，上下一心，風雨同舟，勞瘁從公，故營運方面，逐月較有進步，特列表如後：

各項數字均按實際營運數目造列

重慶驛運服務所一年業務概況

年	月	旅客人數	人公里	貨運噸數	延噸公里	客運收入金額	貨運收入金額
三	4	21,000	119,998	148,500	5,944	60,293.00	93,037.20
	5	26,138	130,690	309,200	5,672	92,187.50	12,910.20
	6	33,942	175,201	43,540	1,361	122,640.60	18,267.00
	7	48,114	255,000	155,000	380	179,089.40	14,602.00
十							

年	8	60,538	297,689	39,500	1,076	208,616.80	29,485.00
	9	81,351	398,786	41,500	601	310,453.20	10,139.00
十	10	89,531	439,513	492,000	10,431	416,415.50	177,282.00
	11	76,304	375,202	29,500	350	355,155.00	6,135.00
	12	74,535	365,448	105,696	24,073	345,164.50	43,054.08
	1	77,575	380,506	21,398	513	359,197.00	78,725.80
十	2	88,403	438,907	39,000	477	415,253.50	6,579.00
	3	101,494	509,849	36,500	609	491,815.00	10,364.30
十	4	129,889	629,360	21,000	309	655,560.50	6,926.20
	合計	911,916	4,516,991	1,204,054	28,130	4,011,842.50	507,505.17

擴充組織

本所於去年成立之際，人事方面係沿用重慶營業所的組織，計主任一人，副主任一人，事務員四人，辦事員六人，司事十人，雇員四人，服務站計站長一人，司事五人，車馬棚管理員一人，司事三人，以後因業務擴展，路線增闢，員司仗役依據業務需要實際情形，分別派充，各服務站因行車時間及職員過少關係，每日自上午六時起至下午十一時止，每人工作時間平

均為十六小時，車馬棚因督飭馬伕整刷車輛，飼養及調度馬匹，其工作時間尤長，本所職員以核算運費，核發力費，督導各站棚行車及調教馬匹，和設計一切表報，釐訂章則，籌辦各項設備，每人每日工作時間亦非十六小時以上不可，乘燭達旦，比比皆是，上峯以本所業務繁劇，原有人員實屬不感應用，爰於本年一月份，令飭調整所有組織以資充實，分股辦公，各服務站按照實際需要情形，分別等級確定員額，車馬棚以駐有驛馬車輛多寡，業務繁簡，配置人事，茲將各單位編制列表如次：

重慶驛運服務所及直屬各單位編制表

設 建 通 交

車馬棚	丙等服務站	乙等服務站	甲等服務站	本所	單位
				1	主任
				1	副主任
				6-12	稽查員
				4-8	獸醫
				3	股長
	1	1	1		站長
1					事務員
				9	股員
			1		副站長
				6	辦事員
1	1	1	1		會計員
2-5	2-6	2-8	5-10		司事員
				9	雇員
7	8	10	13	49	合計
					備
					考

調整馬匹

車輛運行日久，難免有所損壞，本所於開辦時期，設有木工一人，縫工一人，及其他應用臨時修車工匠二三人，專事修理客貨運車輛，嗣因車輛增多，損壞數量亦隨之增加，特設置修理所一所，專事修理車輛，內設管理員一人，司事二人，木工一人，鐵工一人，縫工一人，漆工一人，對於車身顏色塗漆，車蓬損壞，車廂車椅破爛之修配等工作，日形繁忙，修理所之機構雖略具規模，但限於人事，經費仍不能配合需要，總管理處有鑑及此，特於本年五月份將重慶車船製造分廠歸併本所，改為修理廠，編制情形列表如後：（見下頁表）

修理廠現已接收完竣，不久即可繼續開始工作，預定今後本所客貨運車輛之修理及保養，必較進步。

本所去年自購馬為三十六匹，均係分別選購，毛色、年齡、體格、大部都適合需要，惟招僱商人馬一百六十餘匹，其中優良者固多，而羸劣者亦復不少，本所為整飭馬匹，加強服務效能計，特於去年八月中旬，分別予以嚴格調養，其辦法概有兩點，1. 瘦、弱、傷、病者限令休養醫治，2. 老、小、殘、劣者剔除另雇，經過這一次的調整，馬匹難較前改觀，但以商人資本薄弱，特此為活者過多，難免起用羸劣馬藉以維持，故本所於本年度復重行嚴厲調養馬，並特訂編後招雇馬標準，計驟馬口齒自四歲至八歲，體高為三市尺五寸以上，毛

重慶驛運服務所修理廠編制表

職別	員額	備	考
主任	一	幫工司兼任	
工務員	一		
事務員	二		
雇員或司事	二		
會計員	一		
助理會計員	一		
材料管理員	一		
監工員	一		
共計	十一		

色限黑、白、青、駁、赤、五色，業經雇用之商馬，瘦、弱、傷、病者，按費撥補百發芝士馬乾補助費，限期飼養把壯，老、小、殘、廢者發給換購馬貨金，限期變賣補充，現在前項調整工作，大部已經完成！本所為正本清源起見，會奉令草擬馬計，呈請總處核辦施行中。

本所奉令核准自購馬七十匹，現經購到二十七匹，其餘四十三匹，擬派員赴產馬地帶分別選購，至於擬招雇商馬為兩百匹，決按發動民間電力之原則及嚴格依照規定標準選雇，

以資整頓，而利營運。

工作競賽

本所為提高員工工作興趣，增進服務效能起見，特於去年五月下旬參照全國驛運工作競賽辦法大綱，及各省驛運管理處及各驛運總段工作競賽辦法，和驛運工作競賽推進辦法，擬訂工作競賽單行辦法呈准通飭各單位分別實施。

去年六月中旬氣候炎熱，往來旅客漸多，本所車輛稀少，為增進服務效能，爭取時間起見，特舉行售車競賽，旋因馬傷技術諸欠嫻熟，故在馬快訓練班未籌辦前，舉行行車安全競賽，用資補救，每次工作競賽期間為兩星期，尙著成績。

招雇商馬，經第一次剔選調整後，本所為謀馬匹保養和健全計，特於去年十一月間舉辦團體及個別飼馬健馬清潔選賽，以競賽所得的結果，作為今後飼馬和馬快訓練的標準。此次競賽的意義較剔選馬匹的工作，更加倍有效，延至今日，本所各商人的馬料，均都依照競賽時期的數量飼養者，對於馬匹健康問題，大有裨益。

當去年年度快要終結的時候，本所和各單位因平日業務繁瑣，難免對於結束年度工作，辦理迂緩，故在十二月上旬又舉行各單位工作競賽，競賽要目，包括總務、業務、會計三部門，競賽日期為一禮拜，在這短短的一禮拜中，所有各單位積極和應辦的事情，大家都如期辦理清楚，而且相當有條理，有與趣，前項工作競賽原擬按月分別舉行，因已往所有競賽的各種辦法係試辦性質，不無多欠磨合事實需要與改進之處，現正奉令成立工作競賽推行委員會，着手草擬組織規程中，一俟組織

就緒，即可統籌設計，負責推行。

結論

以上所述各點，係本所一年來之工作概況，僅述其略，掛

漏殊多，對於工具、動力之運用，業務之推進，雖經萬端籌備，惟今後深望層峯及交通先進隨時賜予指導，自當竭誠從事，用策邁進！

推進各省驛運工作綱要

查過去各省驛運處之管理政策，營運方法，各不相同，工作成績，亦不一致，中央督導力量，甚難達到地方，各省所發現之缺點，亦未能切實糾正，一般人對驛運之觀點，甚為紛歧，今後欲期普遍發展全國驛運，自應充分注意各省之驛政工作，加重地方政府對驛運推動之責任；本部對省驛處之督導力量，亦應隨之予以增強。

茲檢討各省驛政未能推動之原因，要不外（一）行政業務不分，致社會誤認驛運係以政治力量之獨佔運輸事業，形成與民爭利。（二）徵收管理費，使驛運處類似捐稅機關。（三）中央與地方對驛運工作推動責任無明確規定，形成都管都不管之狀態。（四）僅有零碎之方案，未能建立整套之驛運政策，從事驛運工作者，多感無所依據，此後各省驛運必須針對上述各點，加以切實改進。

一、確立驛運政策

一、驛政與驛運之劃分

過去驛運行政與驛運業務未經劃分，行政與營運經費亦混

合，多以徵收管理費為行政經費之來源，以管制工具為獨佔運輸事業之手段，實行以來，社會每認驛運不過捐稅性或隱晦商業性之機構，而於驛運真義，無從明瞭，今後欲糾正此種誤解，首應將驛政與驛運明確劃分，所謂驛政者，係秉承中央舉辦驛運之意旨，推行驛政法令，編築驛線，改良工具等，配合政治，運用獎勵誘致及合理管制之方法，普遍發動民間動力，以期增加運輸，減低運輸成本，而配合軍事及經濟需要之驛運行政，其性質純屬於普通行政範圍，至驛運則係依照驛運機構運輸營業方針，改良並推廣驛運營業，辦理客貨運輸，供應運輸設備及辦理其他運輸上之服務，以期軍商運之暢通，而使事業本身可以自給自足之驛運營業，其性質純屬於公營運輸事業範圍，前者為驛運行政，後者為驛運業務，性質不同，工作互異，自應明確分工並聯繫合作。

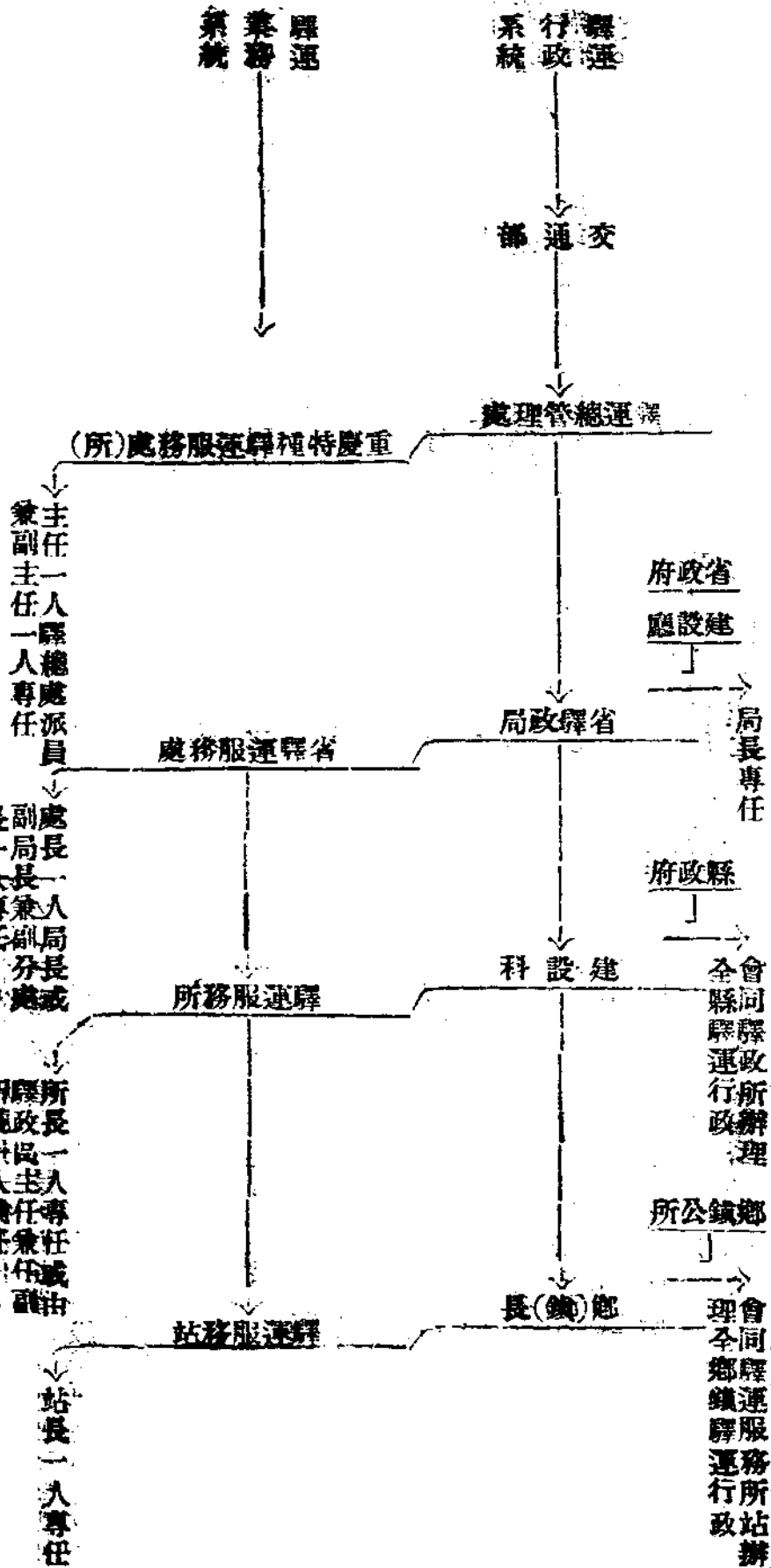
二、驛運之力量在民間驛政之重心在地方

民間運輸，散佈全國，單位雖小，運能極巨，如能普遍發動，其收效之宏，以較政府自製工具，自辦運輸，何止千倍，惟推動之責，非僅中央驛政機關單獨所能辦到，因中央所轄者

為線，地方政府所管者為面，故驛政重心應在地方，必須加重地方政府執行驛政之責任，始能推行盡利，中央所辦幹線，應限於特種任務或試辦性質之線路。

三、普通發展驛運必須與政治配合
驛政之推動，既有賴於地方政府，其所能發動之民力物力

及其工作效率，實為民衆組訓之實際效果，故發展驛運，實兼有經濟政治兩種意義，因此，驛運機構必須與政治機構密切聯繫，行政人員尤應以推行驛政為政治上基本工作之一，然後民動員參加驛運之政策始能貫徹。



四、改良人民之運輸工具與動力
民間運輸工具，大都笨重費力，為節省人力與動力之消耗

，應運用科學方法加以改良，研究適合當地環境之運輸工具，以期以最少之勞力，獲得較大之運量，如以獸力代人力，以牽引

代肩挑，以資操作地拉，同時對工具及動力之運用，力求其經濟，並設法增加其行駛壽命之本應優先在舊站設一驛運工具動力試驗所，以推動改良工作。

二、調整驛運機構

一、行政機構

(1) 各省驛運管理處名稱，為名實相符計，擬改為驛政局，兼兼省驛運行政之主管機關，直隸省政府建設廳，並受交通部運輸指揮，對各縣縣政府關於驛政之推動有指揮監督之權。

(2) 各縣政府由建設科主管驛政，縣以下之鄉鎮由經濟幹事主管驛政。

(3) 省驛政局外部組織，根據行政業務劃分原則，外部原設區、段，站組織。一律改於必要之運輸線路，衝要地點，設立驛政區，辦理行政管理工作，並得委託營業機構之服務站，兼辦行政工作，所站一部份人員，得由縣鄉鎮主管驛政人員兼任之。

二、業務機構

(1) 省驛運之營業運輸機構與行政機構分離後，省設驛運服務處，為省驛運處之附屬機關，其性質為純粹辦理營運之公務運輸機構，下設驛運服務所及驛運服務站。

(2) 營運機構之設立，應遵照上而下之方式，必須由中層至基層，即由營業處或某區所設服務站齊備，營業發展至需要程度，再設區所或省驛運服務所，若于驛運服務所成立後，始得設立驛運服務處。

三、改進驛運人事

(1) 各省驛政局局長一人專任，設副局長一人或二人。
(2) 驛運服務處處長一人專任，設副處長一人或二人。
(3) 驛政局局長或副局長兼任，服務所設所長，服務站設站長，各級營運人員，得兼任驛運行政職務，以減少行政開支。

四、籌措驛運經費

一、確定驛運行政經費

查驛運在抗戰期中，與糧政役政同樣重要，而性質亦大致相似，過去各省驛運行政經費，大部份依賴管理費收入，以資挹注。實行以來，流弊滋多，上年經奉委座手令取消，此後各省驛政局所需辦理驛運行政經費，應由中央斟酌該省在軍事上及經濟上之重要性，完全由省預算內開支。

二、增加驛運事業建設費

各省關於開闢驛道，改良線路，改良及擴充工具，蓄殖牲畜，及其他調查，勘測，修養，所需建設事業費，應按地方軍事經濟之關係，寬籌預算，列入省建設事業特別費項下，由國庫撥給。

三、籌集驛運營業資金

凡因辦理運輸營業所需各種設備，如工具，倉庫，及週轉金等費用，均為運輸成本之要素，應由運費收入項下自求自給，如有剩餘應解繳國庫，惟前項營業資金之籌集，似應仿照公營事業或特種公利之例辦理。

四、舉辦銀行貸款

關於各省添置工具及辦理營業週轉金，得向中、中、交、農、四行貸款，由交通部擬訂貸款辦法，呈行政院核定，飭四聯總處轉飭各地分處運辦；其貸款數額，由交通部按各該省在軍事上及經濟上之重要性，分別核定之。

五、加強驛運行政

一、實施合理管制

驛運行政為國家行政之一種，工具管制，又為驛運行政重要之一部；管制不得其法，足以苛擾人民，增加其痛苦；故應運用獎誘方法，因時、因地、因工具、因任務而制其宜，實施合理之管制，使人民自動自發，樂於供獻其輸力，以為國家服務，如此，則不難達到普遍發動民間輸力之目的，茲將管制工具之方法步驟分舉如次：

(1) 調查——對於民間固有之驛運工具及動力（人力及獸力）應有詳細調查，精確統計，以為一切工作之依據。

(2) 編組——根據調查結果，舉行註冊，發照，編組，訓練等工作，使散漫之個體，組織化，集體化，以期力量集中，便於管制。

(3) 管制——管制計有二種，一為工具與貨運動態管制，一為運價與力價管制；前者以能隨時把握運輸調度權為主，後者以能配合地方經濟平抑物價為主，凡提高運輸成本減低運費及強迫管制方法，應完全避免。

二、獎勵人民自動參加驛運

民間運輸力量，遠勝政府自製工具，自辦運輸，已如前述，故政府舉辦驛運，不僅不應獨佔運輸營業，並應獎勵扶植，

發展，使人民樂於自動參加，然後驛運運能始能日益增強，獎勵方法略述如後：

(1) 組織運輸合作社——為普遍發展水陸驛運並樹立公平福利之民生主義經濟制度起見，凡在各省從事水陸驛運職業，以平等互助精神，集合工具資金，用最經濟方法，共同經營驛運業務，以圖改善社員經濟利益及生活狀況者，得依照「合作社法」組織各種驛運運輸合作社，採有限責任專營制，為便利社員增加運輸工具及其他有關運輸業務正當之用品，並得舉辦貸款。

(2) 開放商營驛運業——為加強驛運運能，凡自備有驛運工具及動力，在一定路線內，經營水陸驛運運輸事業者，均得特准設立運輸社，儘量開放營業；但須辦理登記手續，遵守驛運法令，及限價政策，其無自備之工具，專以不正當之手段，操縱挾持他人之工具，剝削牟利之各種行幫商人，則應嚴予取締。

三、辦理配合聯運

驛運工具，種類繁多，貴能以其各別特性配合利用，水陸聯運，尤須通盤計劃，注意與鐵路公路聯絡配合；由縣驛運網以完成省驛運網，進而完成全國驛運網，務使處處有路，路路能運。

四、改善驛運

原有驛道，應加改善，新開路線，注意保養，務使四季暢通，無停滯之弊；工具可免損壞，動力可減勞苦。

五、協助限價政策

委座手訂加強管制物價方案中，關於「積極策進民間發展

「聯運聯力等運輸工具」之顯示，深感限價政策，關係聯運之期，今後如何遵照積極發展民間輸動力，增強運輸，便利運輸，管制運價，防止黑市諸端，均為目前最重要之中心工作，自應遵照交通部加強管制物價方案實施辦法，參照各省實際情形，研究切實有效辦法，嚴厲執行。

六、發展聯運業務

聯運營運為公營運輸事業之一種，以辦理「負責運輸」服務社會為目的；其性質應力求商業化；其辦理方式以採用競標方式，而避免獨佔形式；所需工具及動力，以利用民間者為主，自備工具及常備伏駁為輔，欲期達到「負責運輸」之目的，須以穩健切實之方法與步驟：

一、規定營業推進步驟

第一步 對民間工具動力，先有詳密調查及登記，此項工作預定三個月或半年完成；在此準備期間，擬同時舉辦服務站，代客招雇工具及伏駁動力。

第二步 調查登記完畢，而綫路設備尚未充實以前，擬先試代客辦理貨運，在押運力量未充實以前，暫由託運人自行照料。

第三步 調查登記完畢，而綫路設備齊全，人事配合妥當，再分區分期正式辦理「負責運輸」。

第四步 其他如倉庫，保險，裝卸，聯運……等業務，可作

二、確立中心營業

查軍運，糧運，鹽運，及出口易貨物資，為目前聯運之中

心營業，聯運營運機關應以全力赴之，至各機關自辦之聯運運輸工具，應商同聯運機關統籌調派，以免供求不調，而增運輸效能。

三、提倡客運

聯運業務，以服務社會為本，凡屬便利社會之交通事業，均應積極辦理。目前各地載客機械運輸工具，異常缺乏，乘客候購車票，曠廢時日，至感不便，各省聯運業務，應按需要情形，於貨運之外，利用聯運工具，辦理客運，以便行旅，并先試辦短途客運，視需要情形，再逐漸延長之。

七、便利軍事運輸

聯運以便利軍運為主，平時對大量軍公運輸，斟酌緩急，分配工具，協助運輸，遇有戰事，集中全力協助軍事機關供應軍運，惟過去因軍運運價過低，以致聯運機關辦理極感困難，茲擬改進辦法如次：

一、調整軍運運價

聯運運價，係根據各地實際生活指數及成本為最低限度之規定，非有特殊情形，確有改訂之必要時，不能調整，藉以適應限價政策之推行，然現時軍運運價給與標準過低，核與聯運運價相差甚鉅，不足維持伏駁生活及工具成本，致民衆對軍運多畏縮不前，或相率逃避，或自行毀壞工具，即強令担任運輸，結果伏駁工具不敷生活成本之費用，聯運機關既無法貼補，勢必增高公商運價，影響限價政策；故為徹底改進計，應請將軍運運價提高，按照公路運輸例規定，凡軍運運價一律照商運三等貨運運價計算，至軍品之種類及託運軍品機關，亦須予以

限制，俾免漫無標準。

二、劃分水運機構職權

關於水運之管制機關，名目繁多，如船舶總隊，運運處，航政局。各有管制職權。一事數屬，互相掣肘，亟應統一機構，明確劃分職權，以利軍公商運，劃分之原則如下：

(1) 航政機關——依照航政職權，掌理船舶技術管理及其他航運行政事項。

(2) 郵政機關——掌理非機力船舶運輸之管理調度事項。

(3) 船舶總隊——會同有關機關辦理軍運船舶之調派事項。

上述船舶總隊，為辦理軍運管制船舶與其他水運機關關係密切，其辦理應以各原有運水機關人員兼任為原則，藉收分工聯繫之效。

三十二年度籌設廣元至哈密間旅客服務站實施計劃書

三十二年五月修正

緣起

三十一年十月間奉交下

委座手令，飭由重慶經甘肅至哈密或迪化止。沿公路籌設供應站，每隔三十里設立一站，每站預定收容旅客約三十至五十名，等因；遵經擬具實施方法草案呈奉

八、擬定驛運法制

自倡辦驛運以來，各項應用法規章則，交通部及驛運總管理處迭有訂頒公佈；惟驛運事業，係屬創舉，所頒章則，多屬臨時及試辦性質，尚乏永久固定法規，茲根據兩年來辦理經驗，及今後改進方針，關於驛運方面行政業務政策職權等項，應訂立驛運法，或驛運條例公佈實行，以資遵循。

九、加強中央督導力量

各省驛運工作之推進，中央應予切實督導，惟全國區域過廣，隨時派員巡視，難期週密，擬仿照公路督察制度，劃分東南，西北，西南，三督察區，派員常駐監督指導各省處工作，除西南區接近總處，便於督導，暫緩設立外，擬先行設立東南，西北，兩區，西北區設天水，東南區設贛縣或衡陽。

委座十二月二日多侍參代電核准，並飭將酒泉至迪化段，先在酒泉與哈密間恢復舊有驛站，每站可容一百二十人為度。復奉交下。

行政院三十一年十一月二十一日密令，制定「開發西北初步實施辦法」，及「公務人員移墾西北辦法大綱」，飭遵照辦理具報。又於三十一年十二月間奉 交下

委座手令，飭將重慶至哈密間籌設驛站，於本年六月前趕辦完
成各等因；奉此，除重慶沿嘉陵江至廣元一段，由本部川湘川
陝水陸聯運總管理處負責辦理，由該處逕行編擬計劃預算呈核
外，茲擬擬具廣元經蘭州至哈密間驛運旅客服務站計劃如左：

設站說明

自廣元至哈密站，西北公路全長二三〇八公里，設站地點
及辦法擬定如下：（見附表1附表2附圖1）

(1) 廣元至天水間共長五六七公里，全段共設甲等站五處，乙
等站十三處。

(2) 天水至蘭州間共長三六二公里，全段共設甲等站三處，乙
等站九處。

(3) 蘭州至酒泉間共長七三八公里，全段共設特種甲等站一處
，甲等站七處，乙等站十八處。

(4) 酒泉至猩猩峽間共長四四一公里，全段共設特種甲等站三
處，特種乙等站十四處。

(5) 猩猩峽至哈密間共長二〇〇公里，全段共設特種甲等站二
處，特種乙等站六處。

以上自廣元至哈密，共設特種甲等站六處，特種乙等站二
十處，甲等站十五處，乙等站四十處，共計八十一處。

運輸計劃

自廣元至酒泉間，計劃甲等站可容旅客五十人，乙等站可
容旅客三十人，平均每日每站輸送旅客四十人，均須全數步行
，惟每人准帶行李三十公斤，共有行李一千二百公斤，故每日

每站預派行李車一輛輸運。自酒泉至哈密間，計劃每站均可容
旅客一百二十人，每日每站須能輸送旅客一百二十人，規定旅
客全數步行；惟每人准帶行李三十公斤，共有行李三千六百公
斤，故每日每站須派行李車三輛輸運。綜上廣元至酒泉間，每
日可輸送旅客九百人至一千二百人，共須六十四天可達（實需
五十六天路上休息約八天）。酒泉至哈密間，每月可輸送旅客
三千六百人，共須二十八天可達（實需二十四天路上休息約四
天）。故自廣元至哈密約需三個月可達。

運輸工具

一、計劃要點：廣元至酒泉間，共計五十六站距，每日每
站往返各駛出行李車一輛，共需行李車一百十二輛。酒泉至哈
密間，共計二十四站距，每日每站往返各駛出行李車三輛，共
需行李車一百四十四輛，外加備用車六十四輛（約百分之二十
五），共計需造行李車三百二十輛。

二、實施方法

(1) 所需製造行李車，每輛淨載重一千二百公斤，擬分在廣元
雙石鋪西安寶鷄等地招商承造。

(2) 此項行李車，每輛須用二馬或驢馱行，共須挽馬六百四十
匹，挽具六百四十套除挽馬擬租用民間牲畜外，挽具六百
四十套連同行行李車一併在廣元雙石鋪西安寶鷄等地招商承
造。

三、實施限度：規定三月至五月間購辦膠胎木料定製鐵件
，六月份起開始製造，九月底全部完成。

房屋修定

一、計劃要點：就運輸計劃及實際情形，擬將修建房屋分為四種（見附表3附圖3）

- (1) 特種甲等站：擬建可容旅客一百二十人之站房，內有宿舍、食堂、辦公室、醫務所、郵電代辦所、儲藏室、日用品代售所、廚房、浴室、工友宿舍、馬伙宿舍等共五六三、一〇平方公尺。又建車馬棚，廁所等七九、五〇平方公尺，擬購用地五畝。
- (2) 特種乙等站，擬建可容旅客一百二十人之站房，內有宿舍、食堂、辦公室、廚房、浴室、工友宿舍、馬伙宿舍等，共三三五、三〇平方公尺，蒙古包四個，（每個容十五人）又車馬棚、廁所七九、五〇平方公尺，共擬購用地五畝。
- (3) 甲等站：擬建可容旅客五十人之站房，內有宿舍、食堂、辦公室、醫務所、郵電代辦所、儲藏室、日用品代售所、廚房、浴室、工友宿舍、馬伙宿舍等共約三〇五、六五平方公尺，又車馬棚，廁所等五五、五〇平方公尺，擬購用地四畝。
- (4) 乙等站：擬建可容旅客三十人之站房，內有宿舍、食堂、辦公室、廚房、浴室、工友宿舍、馬伙宿舍等約二〇六、四五平方公尺，又車馬棚、廁所約五五、五平方公尺，擬購用地四畝。

二、實施方案

- (1) 派員分赴各段實地調查，盡量租用民房借用公產，修理或利用原有旅棧車馬店，協助其改善擴充，或與已設之招待所新運服務所等合作互助利用。
- (2) 如無適當房屋可資利用，或租用時，則擬自行建造。
- (3) 根據調查報告，擬定分段新建或修理房屋及擬鑿水井如下：（見附表二）
 - 廣天段——擬新建乙等站五處，擬利用原有建築屋，修建甲等站五處，乙等站八處。
 - 天蘭段——擬新建甲等站一處，乙等站三處，擬利用原有建築物修建甲等站二處、乙等站六處。
 - 蘭酒段——擬新建甲等站二處，乙等站十一處，水井四眼，擬利用原有建築物修建特種甲等站一處，甲等站五處，乙等站七處。
 - 酒程段——擬新建特種乙等站十二處，水井二眼，擬利用原有建築物修建特種甲等站三處，特種乙等站二處。
 - 猴哈段——擬新建特種乙等站六處，水井一眼，擬利用原有房屋修建特種甲等站二處。
- (4) 新建及修理工程，由驛運總管理處設西北驛站工程處辦理，該工程復因站點散漫，相距過遠，且地多在沙漠荒僻之區，施工困難，無法招商承包，擬採用代辦給酬制，在滄委託國內著名之建築廠商多家分段代辦，即行征集技術員工補其興建。
- (5) 酒泉以西地曠人稀，建築材料困難，所有擬建特種乙等站屋，擬酌量採用家蒙古包帳篷等。

三、實施限度：規定本年二月至三月為調查測勘時期，

四月至五月為採購材料招募工人收購地畝等籌備施工時期，五月初解凍，可以正式動工趕建，並擬定酒泉以東，在動工後四個月內完成，酒泉以西在動工後四個月內完成。

標誌

一、計劃要點：為求行李安全並指示旅客計，擬於沿途各站新建標誌牌八十一副。（見附表2）

二、實施方法：規定標誌式樣就地取材，用木料石料磚料或各種混合材料製造。

三、實施限度：本年二至三月份調查設立標誌地點，四月份設計完畢，五月份起施工，九月份全部完成。

車站內部設備

一、計劃要點：為配合各種車站需要，車站內部設備，亦應分等購製備用所有宿舍、辦公室、食堂、廚房、儲藏室、浴室等必需傢具器具設備，均擬力求簡單堅固合用。（見附表5）

二、實施辦法：

(1) 原有招待所或服務處所請其擴充，使適合規定甲等站或特種甲等站之需要。

(2) 擬設特種甲等站及甲等站處，如可委託招待所或其他機關團體代辦食宿時，擬購辦需要設備，發交保管使用，或委託代辦。

(3) 無招待所或其他機關團體可以委託代辦時，可補助經費，使用有車棧馬店自行擴充或改善。

(4) 如由各服務站自行辦理食宿供應時，可於應業房屋時，委託代辦工程之建築公司代辦所規定之傢具器具設備。

三、實施限度：規定本年二月至三月為調查測勘時期，四月至五月份為採購材料及籌備時期，六月後開始製辦，使與修理及新建之站屋同時完成。

電訊設備

一、計劃要點：自廣元至哈密長達二三〇八公里，在建站工程時期，為爭取時間，使能如限完竣起見，電訊設備自甚重要，至在工程完成運輸開始時期，是項設備尤屬需要。本計劃所經路線，除較大城鎮已設電台郵電局外，計劃蘭州以西擬每隔二站或三站均有電台或電報局一處。計蘭州至哈密，共約應添設七處。

二、實施辦法：擬由聯運總管理處撥發無線電及發報機七台，分設於武威以西各地，並即調派報務員前往設立。

三、實施限度：在工程開始時，視各地需要之緩急次第添設，至工程完成時，全部設備完竣。

辦理機構

一、計劃要點：聯運總管理處在蘭州設西北驛站工程處，籌辦廣元至哈密間建設驛站事宜，並於贛元，雙石鋪等處，派員常駐招商承製車輛，自程察驗至哈密段工程及設備，委託新疆省政府代建，業已洽妥，工程處內分課辦事，處外派督察，工程預備員督辦工事宜。待全段工程完竣時，擬將西北驛站工程處撤銷，另行成立驛站管理處，並將所屬驛站及設備移交

交本處陝甘、甘族、及新疆線驛運管理分處接收管理。

二、實施方法

- (1) 工程處成立後，即組織勘查隊兩隊，分赴廣蘭蘭哈二段同時查勘。隊員由驛運總管理處及各該段所轄驛運管理分處派員，會同代辦工程之工程公司所派人員組織之。
- (2) 工程處所需人員，由驛運總管理處及管理分處調充一部，高級技術人員在渝遴選派充，中下級人員，以就地徵求考選補充為原則。
- (3) 建設驛站運送材料糧食等，除利用驛運工具運送一部份外，擬租用汽車運送一部，並為求迅速便利計，擬准由西北驛站工程處自購汽車數輛。分派各工改應用。
- (4) 驛站建築完成開始服務時，關於運輸部份，自廣元至天水由陝甘線驛運管理分處負責辦理；自天水至猩猩峽，由甘新線驛運管理處負責，自猩猩峽至哈密，由新疆驛運管理分處負責，至關於食宿供應部份，擬另行設立機構負責辦理，並擬分為自營及委託代辦二種，自營係由本處所設機構派員分處各站自行辦理，委託代辦係督商辦性質，委

託旅棧業之商人，或辦理招待所業務之團體代辦。凡可委託代辦之處，均以委託代辦為主，如因地區荒僻，商人不能代辦時，則用自營方式。

(5) 在開運時，每一特種甲等站，實給週轉全圖幣八萬元，特種乙等站四萬元，甲等站三萬元，乙等站一萬元，以供預備糧食飼料燃料等週轉之用，計對特種甲等站各須購一個月之糧食飼料薪炭等，特種乙等站及乙等站須備半個月之糧食飼料等。

三、實施限度：工程處於本年一月十六日在渝先經成立，於四月一日全線遷往蘭州。工程處期限暫定十個月，必要時得呈請延長之。結束後應歸併，另行成立管理機構，其管理方法另定之。

經費概算

自重慶至哈密，籌設驛站及運輸全部經費，奉核定為國幣四千萬元。除重慶至廣元一段，應撥建設費三百萬元外，自廣元至哈密一段，計建設費概算國幣三千七百萬元。（見附表4）其分配如下：

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
籌備費	地畝費	房屋費	標誌費	設備費	匯兌費	給酬費	補助費	預備費	以上總計
四、九〇六、一〇〇、〇〇〇	六四、四〇〇、〇〇〇	一八、〇六八、五〇〇、〇〇〇	二四三、〇〇〇、〇〇〇	九、四八〇、〇〇〇、〇〇〇	一五〇、〇〇〇、〇〇〇	一、五〇〇、〇〇〇、〇〇〇	三〇〇、〇〇〇、〇〇〇	二、二八八、〇〇〇、〇〇〇	三七、〇〇〇、〇〇〇、〇〇〇

序次	站名	距前公里數	等級	修	建	理	其他辦法	備考
1	廣元		甲			改建大門加修大車道		
2	朝天驛	29	乙			洽租蘭鎮長樓房一所 建大門	大車驛馬租用原有車馬店	
3	較場驛	29	乙	全部新建				
4	甯強	28	甲			原有驛站稍加修理		
5	大安鎮	37	乙			租用民房改修辦公室	車馬棚及伙馬宿舍 利用原有車馬店	
6	新沔縣	42	乙			舊驛站加建宿舍		
7	襄城	31	甲			原有驛站須大修理	或另租用民房	
8	馬道驛	32	乙			租用民房改建辦公室	宿舍車馬店利用當地原有者	
9	留壩	33	乙			租用民房修繕		
10	南星	41	乙	全部新建				
11	雙石舖	34	甲			原有驛站地面狹窄適 大開鋪平方便進車		
12	兩當	35	乙			改修舊站大門	宿舍車馬棚利用民 房及原有車馬店	
13	永甯鎮	26	乙	全部新建				
14	徽縣	18	甲			租用西門內現西北公 路局工務段屋		

籌設廣元至哈密驛站工程簡明計劃表

附表一

81	80	79	78	77	76	75	74	73	72	71	70	69	68	67	66
哈爾濱	荒田	乾略井子	烟墩	天生墩	苦水	沙泉子	猩猩峽	馬連井子	大泉	紅柳園	白墩子	安西縣	小灣	雙塔舖	卜隆吉
24	30	37	27	22	30	36	35	28	32	30	26	24	19	21	20
特甲	特乙	特乙	特乙	特乙	特乙	特乙	特甲	特乙	特乙	特乙	特乙	特甲	特乙	特乙	特乙
	全部新建	全部新建	全部新建	全部新建	全部新建	全部新建		全部新建	全部新建	全部新建	全部新建	添建車馬棚	全部新建	添用蒙古包	全部新建
利用新運服務所							利用甘新分處驛站 及新疆省招待所					利用新運服務所		利用甘新分處食宿 站	
				打井一			自擬工程委託省政府代建		打井一眼						

廣元哈密間驛站工程數量及概算表 附表二

站名	等別	購地費	新建站屋工程費	修理站屋工程費	給水工程費	費標誌	站屋內部設備	備考
廣元	甲			五六、〇〇〇		三、〇〇〇	二〇、〇〇〇	站屋租金包括在修費內
朝天驛	乙			四〇、〇〇〇		三、〇〇〇	一七、〇〇〇	
較場驛	乙	四、〇〇〇	二四九、二〇〇			三、〇〇〇	一七、〇〇〇	
甯強	甲			五六、〇〇〇		三、〇〇〇	一七、〇〇〇	
大安鎮	乙			四〇、〇〇〇		三、〇〇〇	二〇、〇〇〇	
新河縣	乙			四〇、〇〇〇		三、〇〇〇	一七、〇〇〇	
褒城	甲			五六、〇〇〇		三、〇〇〇	一七、〇〇〇	
馬道驛	乙			四〇、〇〇〇		三、〇〇〇	二〇、〇〇〇	
留壩	乙			四〇、〇〇〇		三、〇〇〇	一七、〇〇〇	
南翠	乙	四、〇〇〇	二四九、二〇〇			三、〇〇〇	一七、〇〇〇	
雙石館	甲			五六、〇〇〇		三、〇〇〇	二〇、〇〇〇	
兩當	乙			四〇、〇〇〇		三、〇〇〇	一七、〇〇〇	
永甯鎮	乙	四、〇〇〇	二四九、二〇〇			三、〇〇〇	一七、〇〇〇	
徽縣	甲			五六、〇〇〇		三、〇〇〇	二〇、〇〇〇	
江洛鎮	乙			四〇、〇〇〇		三、〇〇〇	一七、〇〇〇	

安南樓	州	麻家寺	甘莫店	祥德驛	定西	甯遠營	藥家灘	波兒川	通渭	寧節墩	秦安	雲山鎮	西本	果騰鎮	鐘家場	麻沿河
乙	特	乙	乙	乙	甲	乙	乙	乙	甲	乙	乙	乙	甲	乙	乙	乙
		四、〇〇〇		四、〇〇〇						四、〇〇〇			四、〇〇〇	四、〇〇〇	四、〇〇〇	
		二九六、〇四〇		二九六、〇四〇						二九六、〇四〇			四一五、〇八〇	二四九、二〇〇	二四九、二〇〇	
四八、〇〇〇	一〇五、〇〇〇		四八、〇〇〇		六七、二〇〇	四八、〇〇〇	四八、〇〇〇	四八、〇〇〇	六七、二〇〇		四八、〇〇〇	四八、〇〇〇				四〇、〇〇〇
三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇
一七、〇〇〇	三〇、〇〇〇	一七、〇〇〇	一七、〇〇〇	一七、〇〇〇	二〇、〇〇〇	一七、〇〇〇	一七、〇〇〇	一七、〇〇〇	二〇、〇〇〇	一七、〇〇〇	一七、〇〇〇	一七、〇〇〇	二〇、〇〇〇	一七、〇〇〇	一七、〇〇〇	一七、〇〇〇

張掖縣	東樂鎮	山丹縣	鄯善堡	水泉子	永昌縣	豐樂鎮	武威縣	靖邊驛	古浪縣	龍溝堡	鎮羌驛	洽口驛	武勝驛	永登縣	紅城子	河
甲	乙	甲	乙	乙	甲	乙	甲	乙	甲	乙	乙	乙	乙	甲	乙	乙
	八〇〇		八〇〇	八〇〇	八〇〇			八〇〇	八〇〇	八〇〇						八〇〇
	二九六、〇四〇		二九六、〇四〇	二九六、〇四〇	四一五、〇八〇			二九六、〇四〇	四一五、〇八〇	二九六、〇四〇						二九六、〇四〇
七二、八〇〇		六七、二〇〇				四八、〇〇〇	六七、二〇〇				四八、〇〇〇	四八、〇〇〇	四八、〇〇〇	六七、二〇〇	四八、〇〇〇	
								二五、〇〇〇								
三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇
二〇、〇〇〇	一七、〇〇〇	二〇、〇〇〇	一七、〇〇〇	一七、〇〇〇	二〇、〇〇〇	一七、〇〇〇	二〇、〇〇〇	一七、〇〇〇	二〇、〇〇〇	一七、〇〇〇	一七、〇〇〇	一七、〇〇〇	一七、〇〇〇	二〇、〇〇〇	一七、〇〇〇	一七、〇〇〇

雙塔舖	乙特			六五、〇〇〇		三、〇〇〇	二五、〇〇〇			
小灣	乙特	一、〇〇〇	五三九、五〇〇			三、〇〇〇	二五、〇〇〇			
安西縣	甲特			八四、〇〇〇		三、〇〇〇	三〇、〇〇〇			
白墩子	乙特	一、〇〇〇	五〇二、〇〇〇			三、〇〇〇	二五、〇〇〇			
紅柳園	乙特	一、〇〇〇	五〇二、〇〇〇			三、〇〇〇	二五、〇〇〇			
大泉	乙特	一、〇〇〇	五〇二、〇〇〇		三〇、〇〇〇	三、〇〇〇	二五、〇〇〇			
馬連井子	乙特	一、〇〇〇	五〇二、〇〇〇			三、〇〇〇	二五、〇〇〇			
猩猩峽	甲特			五〇、〇〇〇		三、〇〇〇	三〇、〇〇〇		至猩猩峽至馬連井子一	
沙泉子	乙特	一、〇〇〇	三五二、〇〇〇			三、〇〇〇	二五、〇〇〇		段購地建築	
苦水	特	一、〇〇〇	三五二、〇〇〇			三、〇〇〇	二五、〇〇〇		站購給水標	
天生墩	乙特	一、〇〇〇	三五二、〇〇〇		四〇、〇〇〇	三、〇〇〇	二五、〇〇〇		誌購辦設備	
炳墩	乙特	一、〇〇〇	三五二、〇〇〇			三、〇〇〇	二五、〇〇〇		等委託省政	
乾潭井子	乙特	一、〇〇〇	三五二、〇〇〇			三、〇〇〇	二五、〇〇〇		府代辦	
荒田	乙特	一、〇〇〇	三五二、〇〇〇			三、〇〇〇	二五、〇〇〇			
哈密	甲特			五〇、〇〇〇		三、〇〇〇	三〇、〇〇〇			
合計		六四、四〇〇	一五、五三三、九〇〇	二、四三三、六〇〇	三三〇、〇〇〇	二四三、〇九〇	一、六六〇、〇〇〇			
總計		一〇、〇三六、九〇〇、〇〇元								

各等標準站屋面積計算細單 附表(3)

特 種 甲 等 站		甲 等 站	
辦公室	$36,00 \times 4,80 = 172,80$ M2	辦公室	$25,50 \times 4,20 = 107,10$ M2
旅客宿舍	$16,50 \times 4,50 \times 4 = 297,00$ M2	旅客宿舍	$27,50 \times 4,50 = 123,75$ M2
馬伕宿舍	$3,20 \times 9,00 = 28,80$ M2	馬伕宿舍	$3,20 \times 9,00 = 28,80$ M2
旅客廁所	$6,60 \times 4,50 = 16,50$ M2	旅客廁所	$6,60 \times 2,50 = 16,50$ M2
馬伕廁所	$3,50 \times 4,00 = 7,00$ M2	馬伕廁所	$3,50 \times 2,00 = 7,00$ M2
馬 棚	$14,00 \times 4,00 = 56,00$ M2	馬 棚	$8,00 \times 4,00 = 32,00$ M2
倉 庫	$9,00 \times 3,50 = 31,50$ M2	倉 庫	$7,00 \times 3,50 = 24,50$ M2
浴 室	$9,00 \times 2,50 = 22,50$ M2	浴 室	$5,00 \times 2,50 = 12,50$ M2
工役宿舍	$3,50 \times 3,00 = 10,58$ M2	工役宿舍	$3,00 \times 3,00 = 9,00$ M2
合 計	642,60 M2	合 計	361,15 M2
特 種 乙 等 站		乙 等 站	
辦公室	$30,00 \times 4,50 = 135,00$ M2	辦公室	$19,50 \times 4,20 = 81,90$ M2
旅客宿舍	$16,50 \times 4,50 \times 2 = 148,50$ M2	旅客宿舍	$16,50 \times 4,50 = 74,25$ M2
馬伕宿舍	$3,20 \times 9,00 = 28,80$ M2	馬伕宿舍	$3,20 \times 9,00 = 28,80$ M2
旅客廁所	$6,60 \times 2,50 = 16,50$ M2	旅客廁所	$6,50 \times 2,50 = 16,25$ M2
馬伕廁所	$3,50 \times 2,00 = 7,00$ M2	馬伕廁所	$3,50 \times 2,00 = 7,00$ M2
男女浴室	$5,00 \times 2,50 = 12,50$ M2	男女浴室	$5,00 \times 2,50 = 12,50$ M2
馬 棚	$14,00 \times 4,00 = 56,00$ M2	馬 棚	$8,00 \times 4,00 = 32,00$ M2
工役宿舍	$3,00 \times 3,50 = 10,50$ M2	工役宿舍	$3,00 \times 3,00 = 9,00$ M2
合 計	414,80 M2	合 計	261,70 M2

新建站房每所開價估計表 附表(4)

地 區	單 價 (元)	甲 等 站		特 等 站		備 考
		房屋	棚	房屋	棚	
廣元至天水	1.000	房屋：305,65 棚：32,00 廁：23,50	房屋：206,45 棚：32,00 廁：23,25	房屋：563,10 棚：56,00 廁：23,50	房屋：335,30 棚：56,00 廁：23,50 蒙古包：4(個)	(1) 棚廁各以1/2單價計算 (2) 圍牆等雜項估價如下： 甲等站 15,000 特等站 20,000 (3) 蒙古包每個8,000
天水至蘭州	1.200	400080 + 15000 = 415080	281040 + 15000 = 296040			
蘭州至張掖	1.200	400080 + 15000 = 415080	281040 + 15000 = 296040			
張掖至酒泉	1.300	433420 + 15000 = 448420	304460 + 15000 = 309460			
酒泉至玉門	1.500			904270 + 20000 = 924270	594500 + 20000 = 614500	
玉門至安西	1.300			783700 + 20000 = 803700	519500 + 20000 = 539500	
安西至猩猩峽	1.200			723420 + 20000 = 743420	482000 + 20000 = 502500	
猩猩峽至哈密	1.800				332000 + 20000 = 352000	

各等站內設備預算表 附表(5)

項 別	特 甲 站	特 站	甲 等 站	乙 等 站
辦公室	7,926.00	6,456.00	6,456.00	5,488.00
會客室	1,798.00	852.00	852.00	852.00
宿舍	3,260.00	3,260.00	1,555.00	1,125.00
廚房炊具	4,591.00	4,591.00	3,754.00	3,667.00
食堂	2,430.00	2,430.00	1,800.00	1,420.00
客房	6,618.00	6,618.00	4,018.00	4,018.00
雜項	3,377.00	793.00	1,565.00	430.00
合 計	30,000.00	25,000.00	20,000.00	17,000.00

調整驛運軍運運費之意見及其解決辦法

甲、過去提供意見及會商結果

本部以驛運快馬車船，多係出自民間，人民以此為生，欲謀軍事給與標準適合實際奉行無礙，必須顧及快馬車船之成本，參酌各地生活水準，詳為釐訂，基此原則，曾於卅一年十月間，以驛營業字第912號代電，向前運輸統制局，（同時抄

致後方勤務部）提請修訂卅一年五月間頒布之給與標準，並提供左列三項意見。

- 一、軍運給與標準應照驛運機關規定力價訂定；
 - 二、軍運給與標準應照驛運之路段劃分；
 - 三、驛運軍品應有相當限制；
- 同年十一月間，前運輸統制局召開調整軍公徵雇快馬車船

運價會議。本部出席代表，曾本年來辦理業務經驗及彙集各驛線對於軍運意見，痛陳驛運不能採用軍事給與標準之理由，同時對於後方勤務部建議，軍公運價應採劃一之辦法，提出異議。最後商討結果，決定左列五項原則：

(一) 對於運價之增加，以使各地伏馬能維持其日常生活為基本原則；

(二) 軍品交由驛運應照驛運運價計費；

(三) 給與標準，以運輸軍品為限，各地公物應由託運機關與承運機關雙方洽定之；

(四) 伏馬每日行程，以能當日回返原處為原則；

(五) 提高工具租金，以示政府獎勵利用工具運輸之意。

嗣因運輸統制局奉令結束，同時中央某佈自卅二年一月十五日實行限價，本案暫行停頓，實施限價以後，本部為恐軍運運價規定太低，一勢必加重商品負擔，刺激物價，並以現行驛運價，均係仍照卅一年九月間核定之價格，實際僅敷支付伏馬力價，未能再予減低，曾於本年一月間呈請軍事委員會及行政院定自卅二年度起，凡交驛運軍品，一律准汽車辦理軍運成例，按公商貨品限定運價計收現款尚未奉准實行。

乙、軍事給與標準不能作為驛運軍運運價

查軍事給與標準，係備地方政府及軍事機關直接向民間徵發工具而釐訂，不能作為驛運軍運運價，根據歷年實施經驗，其困難之點有如左述：

(一) 規定區域太廣，給與標準規定區域每區至少二省，多

六七省，各地物價不同，生活程度不同，即以一省而論，如川省之川東、川西、川南、川北生活水準，即有懸殊。

(二) 不便計算運費及力費驛運運費及力費，係照噸公里運價計收，而給與標準，係按工具種類及其載重量按日計算，驛運機關如照給與標準計算運費及力費，必須折合噸公里運力價後，方能給付，計算至感不便。

(三) 雙方差額太大，給與標準與驛運各幹支線運價互相比較，差額甚大，詳核最近增訂之卅二年度給與標準，其規定之給與數，約比各驛運幹線各種工具之現行運價相差一倍至五倍，較諸各省驛運支線各種水陸工具現行運價，相差五倍至十八倍。

(四) 未曾限制軍品種類及託運機關，過去軍人向驛站託運物品悉稱軍品，凡辦理兵站機關，小至營連部，均可向驛站託運，甚至不辦軍差之軍事機關，亦能將其私有物品，採用給與標準，交站託運，似此情形，不特流弊滋多，驛運機關亦感難於應付。

丙、驛運運價，不能有軍、公商運差別待遇

(一) 驛運運價，在現階段中依籌管制物價實施方案，在地方係經省政府核定，在中央係經國家總動員會議核定，商運運價，現因限價及避免刺激物價，不能隨意增加，而各地生活必需品，近據各方報告，仍有暗中漲價事實，在此情況之下，欲以商運彌補軍運，實不可能。

(二) 驛運幹線現行運價，均係去年九月間所調整，迄今相

隔半年，早已失去時效，事實上即以全部運價悉數移供伏馬微塵費用，已感不敷，如陝甘線現行人力膠車運價，每公噸六元五角二分，（力價為五元八角五分）但陝西甘肅兩省酌當地生活水準規定之膠輪車力價已為九元七角二分，（相差三元八角二分）而車戶尚感給與過低，不能維持，倘再強照給與標準付費，（折合每噸公里僅給二元四角二分）則車戶除毀車逃避外，別無生存之法，（各線驛運工具大抵類此請見詳表）基於以上所述理由，在實施限價以後，為遵守委座物價管制方案起見，自不能再有軍公商運差別待遇之規定。

丁、驛運機關對於工具動力必須注意之

點：

（一）徵雇伏馬車船，必須給予合理力價，及工具租金使其不致逃避，所謂合理力價，係遵照委座在驛運大會閉幕時之指示，注意運速和膠馬待遇營養，和衛生，而使公費增長，而設備不能太簡待遇不能太低，飲食不能太差尤須常常維持其健康，增強其體力，然後不致減損其運輸力量，即各驛馬食料，每天應有定量載重應有定限，不能裝載過分的重量。

（二）必須由運價中提取相當款項，用備伏馬及工具所有人之福利基金使其安於本業。

基上兩點驛運機關歷年會不釋奔走呼籲，為民請命，其目的雖為維持線路經常運量，解決本身困難，實亦體恤一般民衆疾苦，冀使民間工具動力不致因辦理驛運而受摧殘，逃避，毀傷，（見歷年驛運幹線工具增減表）直接影響將來緊急軍運。

戊、今後軍運問題解決辦法：

一、軍運種類必須明白劃分：

一、戰區緊急軍運：凡在作戰區域以內有軍事行動之地帶（以距離前線驛運一站至二站之路程即約五十公里至一百公里為限），由戰區長官臨時確定，凡在區內之運輸力量，一律徵集，以維担任作戰區附近之運輸，不問往遠方為限，此項緊急軍運，向民間徵發工具動力時，並應由政府機關或軍政機關會同驛運機關辦理，且因我國民衆大部貧苦，政府為體恤民艱起見，應遵照委座指示，供其宿食或照新定軍運給予標準給予力費。

二、調防軍運：際茲抗戰期間，前後方軍隊調防頻繁，

如照軍事給予標準給費，實足招致民衆怨尤及軍隊到處，發生人民逃避現象，如欲免除此種情事，必須（一）確定每軍每師每團每營准許征集工具之數量，由軍政機關會同驛運機關征集供應，（二）提高軍運運價，與後方經常軍運運價相同，（三）亦應採分段接運，並以不離開省境為限，（四）調防所需工具，到達中轉地點或目的地，應速卸空，如逾規定時日不將軍品卸清須照驛運機關規定另付停息費。

三、後方軍運屬於經常軍運不論其為進口軍運，抑為區間軍運，除少數省區外，大都係由驛運機關負責而驛運機關辦理此項軍運，既須支付各種運費必要費用，尤應給予合理力價，否則彼等賴此為業者，決難維持生

計，勢必相率逃亡，而驛運機關亦將無法掌握經常運輸，此項經常運能，應按驛運機關規定之噸公里運價，與公商貨品同樣計費。

(二)驛運軍品之優待限度

後方經常軍運，際茲實施限價期間，不應再有折扣，理由已如上述，本部為遵照 委座限價政策，業經決定，軍公商運應照驛運運價同樣計費並報請軍事委員會及行政院鑒核在案，最近既准各軍事機關負責人聲述，軍運種種困難為表示協助起見，在可能維持伏馬工具之最低生活標準範圍內，擬仍勉照去年十一月間前運輸統制局召開調整軍公征雇伏馬車船運價會議所決定之第二項原則擬定優待軍運辦法如左：

一、按驛運噸公里運價折扣計費，(1)陸運照規定運價九折計算，利用回空得按八折計費如係單程運輸應另給回空費，(2)水運照規定運價八折計費

，利用回空得按七五折計費，如係單程運輸，應另給回空費。

二、軍品種類之限制：軍品種類應以左列二種為限：

1. 運送前方之槍械彈藥；
 2. 運送前方之軍裝糧秣；
- 凡屬屯運軍糧及進口軍品均不在內。

三、託運軍品機關之限制：

- 託運軍品以左列機關發給運輸執照為限。
1. 臨近戰區者，以戰區長官司令部或戰區兵站分監部所發之軍運執照及證明文件為憑。
 2. 後方區域者以後方勤務部及所屬兵站統監或總監部所發之軍運執照或證明文件為憑。
- 如非軍品，雖有規定託運機關發給證明文件亦屬無效。

編後語

五月三日本部 國父紀念週由驛運總管理處譚處長炳訓報告全國驛運工作，將各省線驛運狀況，及驛運在現階段交通運輸上之重要性，講述極為詳盡，而對於今後辦理驛運之政策方針，闡述尤為精當，深望從事驛運工作同人，循此努力，以完成驛運在抗建中之偉大使命。

我國舉辦驛運已將三年，而一般人士對驛運之認識，頗為紛歧。惟我 總裁乃倡辦驛運之第一人，對於驛運有正確超遠之見地，譚處長集 總裁有關驛運訓示，加以詮釋，使社會一般人士對驛運能有正確之了解，彌足珍貴。

驛運總處副處長王炳南之「四年驛運概述」一文，為四年從事驛運工作之分期敘述，可謂為近代驛運演進之史實，又副處長王金光之「驛政與驛運」一文，將驛政與驛運之意義，解釋至為允當，實為當前驛運新政實施之兩針。

「驛運事業之新動向」及「驛政機構之擬議」為驛運總處管理組組長章勃總務組組長龔警初所撰述，內容豐富，皆屬經驗

之談，頗值研究。

取消驛運管理費，為驛運方面本年度重要措施，驛運總處監理科科長黃伏之特編撰「取消驛運管理費之經過」一文，從驛運管理費征收沿革及流弊，及取消辦法之擬定經過，而論及取消後之驛運新生命，頗為詳盡。該處工程司袁景章之「板車製造概述」一文，關係板車製造技術上之改進。另有關心驛運事業徐邦裕先生之「牛馬動力研究」，為德國對獸力科學研究之介紹，亦為驛運技術研究闢一新天地。

此外，共載各省及各幹線驛運概況七篇，均為各該省建設廳廳長兼省驛運管理處處長各該幹線驛運管理分處處長及重慶驛運服務所主任所撰述，其中不獨敘述各省線驛運概況，並多論及今後改進方針。尚有約定稿件多篇，均未能按時寄到，然讀此數篇，已可窺全國驛運之一般矣。

——編者——

本刊係供本部各機關同人閱讀