

四川的驛運

胡子昂署



MS
F000-9
68

四川的驛運

四川省政府建設廳秘書室編
民國三十年六月出版

目次

- 一、對於驛運應有的認識
 - 1. 驛運的意義
 - 2. 驛運的功能
 - 3. 驛運的工具及動力
- 二、戰時驛運機構的建立
 - 1. 全國驛運會議的召集
 - 2. 組織系統之確定
- 三、戰時驛運管理原則及其實施方法
 - 1. 管理原則
 - 2. 實施方案
- 四、本省驛運推進情形
 - 1. 過去工作概況
 - 2. 今後動向
- 五、結論



四川的驛

一、對於驛運應有的認識

1. 驛運的意義

驛運為抗戰以來，總裁所倡導戰時重要工作之一，在科學方法發揮吾國固有之人力畜力以應利交通，加強戰時運輸，充顯國際封鎖，供應前方軍品，轉運國內各地物資調劑後方供給，軍義與使命至為重大。

自太平洋戰爭爆發，國內交通運輸益形困難，為嚴環需要，中樞迭令加強驛運效能，並經行政院定為省行政中心工作，任務愈為艱迫。

驛運之定名乃採分賤遞運之意義，而其性質與古代郵驛大有分別，蓋古代驛站制度僅用以傳遞公文，迎送官吏，手續簡單，雖在清朝有左宗棠進兵新疆，利用驛站轉運糧秣之事實，但遞送里程和消耗量均極有限，衡以現代戰時前後方供應物資種類之繁，數量之大，自未可相提並論，而驛運工具動力繁複，管理調度均採新式體制，故驛運

雖沿用舊名，實為科學化之新興交通事業。

2. 驛運的功用

驛運工具以人力馱馬等為動力，載量不多，行動遲緩，隸屬之價值功能甚小，雖應抗戰時期運輸之需要，實則驛運工具，單位雖小，而其數量眾多，行動雖緩，而能繼續持久，故其功能，並不較低於機械運輸，以西北之膠輪大車而論，其載重目一、五噸至三噸，相等於汽車之載重，蓋平均每輛汽車四分之一裝載量必須裝載其本身所消耗之汽油，設汽車平均行駛之速率為膠輪大車之五倍，則大車五輛即等於汽車一輛之運輸能力，視汽車以配件缺乏，燃料供給困難，平均行駛者，約為三分之一，以此計算膠輪二十隻或馱馬四十隻遞送八十名人力板車十五輛，亦相等於汽車一輛之能力，以全國現有之駝馬板車木船以及可能發動之人力備用流不息繼續運輸，實可與汽車運輸並駕齊驅，具體而言驛運之功能有二：

工 駁運爲自力更生之運輸——吾國工業向未臻發達，舉凡機械運輸工具之配件，燃料皆須仰給國外，因國際路線發生障礙，運輸立受影響，駁運之工具動力，昔來之國內並不受敵人封鎖之威脅，現在抗戰已至最後勝利階段，交通運輸尤關抗戰前途，吾人應力謀駁運之發展，以達自力更生之境。

II 節省外匯——駁運工具動力，既不仰給國外，故不論運費之高低如何，其費用皆用在國內，無須支付外匯，以全國駁運運量估計，每年所節省之外匯爲數甚鉅，對於抗戰期中國家之財政，裨益良多。

III 輔助運輸——駁運之優點厥在繼續持久，源源到港，故凡普通無時間性之物資，以及包裝較小之物資，皆可發交駁運運送，而以全國可貴之汽車專任緊急運輸，充分發揮機械運輸之功能，再者汽車行駛路線，距國際邊境愈遠，則汽油消耗愈大，裝載量愈小，如二噸半之汽車，每加侖汽油行駛十公里，自國際邊境內駛一千公里往返爲二千公里，該汽車必須備足其本身用油二百加侖，約合

重量六百餘公斤，則該車僅能運貨一、九噸，設該車內駛二千公里，往返路程爲四公里，則該車必須裝備本身用油四百加侖約合重量一、二噸有餘其載貨之能力僅爲一、三噸，換言之汽車離油源愈遠，則效率愈低，消耗愈大，成本愈高，故接近國際運輸路線，以汽車担任其工作，距離國際路線遙遠之地域，汽油來源困難，以駁運担任工作二者相輔爲用，則戰時全國運輸必能達到最高效率。

3. 駁運的工具及動力

舉辦駁運之目的，在發動民間力量充分組織民間備有工具，使成爲強有力之現代化運輸，故使用之工具包羅萬象，應有盡有，茲舉其主要者，略爲說明如左：

一、膠輪大車——膠輪大車以西北各省爲最多有以二馬挽者，有以三馬挽者，載重爲一、五至三噸，每日行駛速率平均爲二十五公里，以其載重量大，故運輸成本較低。

二、人力板車——人力板車分膠輪膠轆二種，膠輪板車載重可至一、二噸，通常以五八挽之，平坦之公路以三人

挽之，膠緣板車載重爲六百至八百公斤，普通以四人挽之，膠緣板車之膠條利用廢舊汽車外胎砌成，故一切材料配件皆可由國內供給，行駛速率每日平均爲二十五公里，西南各省產馬較少，故多用人力板車。

三、駱駝——駱駝產於西北，每駝載重一百五十公斤，七駝載重一噸，每日能行駛三十公里，以其能跋涉長途，耐勞耐寒，對於西北國際運輸貢獻極大。

四、馱馬——馱馬以黔滇兩省爲多，每馬能馱八十公斤，每日平均速率爲二十五公里。

五、鐵輪大車——鐵輪大車載重約一公噸左右，普通以二馬挽之，以其易於損壞路面公路上者禁止行駛，另有大車道專供鐵輪大車之用，爲西北農村普通之工具，數量甚多，借過去大車道，年久失修，且大車道各段多半不能聯接，不能直達，今後如能注意修葺車道，則此鉅數之農村工具皆可供運輸之用。

六、木船——吾國各省河道錯綜，水流交橫，舟楫之便隨處皆有，惟以江河深淺不同，險險各異，木船之構造

，因須適合各航綫之特殊情形，種類甚多，大者載重五六噸，小者至數百公斤，抗戰以還，後方需要大增，交通部提倡改良木船不遺餘力，年有增加，目前水道運輸，最感困難者爲牽伕之缺乏，以生活程度高漲，船夫頗多相率改業，以致當現有船無伕之現象。

七、運伕——凡不通公路地域，必須以運伕肩挑馱運，運伕普通每人荷重四十公斤，日行二十五公里至三十公里。

二、戰時驛運機構的建立

1. 全國驛運會議之召集——廿七年秋漢口廣州相繼淪陷，全國朝野深慮戰時運輸問題之嚴重，乃於同年十月第一次國民參政會議及行政院召開之水陸交通會議，均有利用全國人力獸力增進貨運以補汽車不足之決議，旋由交通部於廿八年十二月一日成立駐運管理處，先後開闢昆桂川滇黔等線但因草創伊始，環境複雜，各線業務進展均難達到預定計劃，廿九年我最高領袖嚴當前運輸困難，對於驛運問題，異常重視，因於同年四月由軍委會成立運輸

統制局，專設驛運管理組，并爲德惠盧金忠氏，於同年七月十五日召集各省區代表舉行全國驛運會議，以決定今後驛運事業。當時出席會議者，計有川黔贛浙皖粵桂閩陝甘寧滇等十五省，對於今後辦理驛運機構組織，經費概算，驛運路線，工具配備，以及宣傳計劃等問題，均有詳盡之研究與決定。

2. 組織系統之確立 此次會議決定對於事權方面採取中央與地方分工合作之原則，中央方面以交通部爲主體，設置驛運組管理處，主持全國驛運事宜，所有國內專辦國際性及遠近各省的驛運幹綫，悉直接受其管轄各幹綫設段總段，分段，站等組織，并設驛運主任以統籌各總段驛運事宜，現已將各幹綫改設統驛運管理分處，其下分設段站，各省設省驛運管理處，由總段總長兼任處長，另設副處長一人至二人，所有省內驛運支綫，悉歸管轄，省處以下原設支綫總段分段站等組織，現將總段改組爲驛運區，段站仍舊，又省驛運處雖係省屬機構，但依照法令規定仍受交通的驛運總管理處之指導指揮，在此區區系之下，中央

地方均可取得密切聯繫。在中央方面，可以統籌設計，確定整個方針，地方方面，亦得策動民力推動運輸業務。

三、戰時驛運管理原則及其實施方法

1. 管理原則

A' 對事採用科學管理 戰時驛運與古代驛站制度不同已如上述，故辦理驛運困難何只十倍於輪船汽車運輸，其經常接觸者爲大量的運夫，牲畜，及各種車輛，繁雜雜亂，再加以分站接運，如需沿途裝卸，手續更爲紛繁，故必須以刻苦耐勞的精神，運用精密確切的方法，條分縷析，執簡取繁，方可克服困難，此種刻苦耐勞之精神，精密確切之方法，亦即科學之基本法則，總裁說：「運糧複雜困難情形，只要我們能用現代辦事的科學方法，加以組織管理者核改進，那就無論怎樣困難的環境都可以打破」(全國驛運會議閉幕詞)

B. 對人採用軍事管理 各地征募之運夫，數雖既多，品類複雜，如不加以嚴密訓練，及妥善管理，非特指揮困難，影響業務之推進，且聚眾要挾門閥滋事，對於貨物

運輸之安全，必無保障，爲謀指揮便利及貨運安全起見，對於運仗之任務，編制，訓練，管理，均採用軍事方法，使有嚴密之組織，強健之體魄，良勇之紀律，再灌輸民族思想與驛運之重要性，俾有深切之認識，不敢妄爲。

2. 實施辦法

驛運既由不同之交通環境，與各種動力工具配合運用，自較一般運輸事業複雜，要使各項技術問題化繁爲簡，化難爲易，必須採用下列方法。

A. 分站接運分段管理 分站接運辦法，先將全國各省各地運輸路線調查確實，斟酌交通環境，以每隔十五公里至三十公里爲一站，在適當處運夫歇馬放車停車，每日只來運券一站，站站均轉，節節遞運，其路程近者當天往返，遠則隔天往返十次，人民既無遠難郵井兼蓄，歇歇亦不至過度疲勞，且因工作而獲得相當代價自奉樂爲，役用分站接運者兩種辦法：(一)沿途各站換夫不換工具，(二)各項辦法必須實業驛運機關自置盡量運輸工具，(三)沿途各站運夫與工具併換，此種辦法是工具與運夫一併在區不能分

離，應探何項辦法，自以實際情形決定。倘使得段路密切聯繫，必須分段管理其具體辦法：(一)每段行程以一百公里至一百五十公里爲限，所轄驛站，以四站至六站爲原則，(二)段與段的交換站定爲驛運中轉站，應設上下行倉庫，其容量以每日銷運量五倍爲度，以容堆存貨物。(三)每段應設查驗稽查站，稽查各路運輸實況與社流弊。(四)設於小鄉鎮中之驛站，應籌設衛生機關，或購置地書師祖墓醫院。(五)每段應設一區免點現機關以維持現款匯兌。保管與找換業務。

B. 釐定公商貨物配運次序 業務開展，承運公商物資甚多因需要緩急不一，依限額額額規定，應按下列分類次序，再就實際待運數量，妥籌配運：(一)軍器軍品，(二)國防器材，(三)政府物資，(四)郵件，(五)民生必需品，(六)民生日用品，(七)醫療及衛生器材，(八)驛運器材，(九)普通商貨，(十)奢侈品消耗品。(詳細配運表類表略)

C. 實行檢查制度 推行驛運最重要工作爲實行檢查

制度，即厲行考核與督察，其範圍如左，1. 工作之進度與效率，2. 經費之查核，3. 運輸工具之支配是否適宜，4. 運夫裝備嚴重及行履是否遵照規定，5. 衛生與食宿是否完善，6. 派運秩序是否遵照定章辦理，7. 輿論是否良好，8. 收支是否相合，9. 帳冊表報有無積壓，10. 其他設備是否敷用，檢審制度之實行有下列優點，1. 濤池上下使無隔閡之弊，2. 隨時糾正錯誤不致發生重大過失，3. 監督命令之執行使工作順利進展，4. 因時因地制宜推行方法之改良增強運輸效能。

D. 舉辦運伙福利妻情工具牲畜 驛站運輸第一要義在於善用一切人力獸力，和固有之運輸工具，使龍川流不息，持久運輸，以故對於運夫牲畜衛生營養極力講求，始能增強其體力，愛護工具以資耐用，俾得經常維持，運輸能力舉行工作，競賽，予以優獎，引起運夫之好勝競爭心理，以促進工作效率，至於運伙福利事業之倡辦，為推動驛政之實際宣傳，關係至深，且鉅，應由驛運機關按照運夫人數多寡運量多寡地方情形財力及設備情形，擬下列事項

中分別籌辦，或同時舉辦以增進勞工之福利。

(1) 食宿 駐在站以自辦為原則，沿途則應與當地餐館商訂辦法將約食宿站。

(2) 醫藥設備 人數衆多及財力充裕之站，應設診療所，人數不多，財力有限之站，應聯合其他數站合設巡迴診療車，疾疫流行時，應予以普遍之預防注射，并強調施行。

(3) 提倡合作 如消費合作社信用合作社，工餘副業合作社等均可次第舉辦，就省處或總段所轄地，設立總社，各段站酌設分社凌社。

(4) 推行新運 各省處或總段所在通驛設立驛運員訓練班，各段站酌設勞務社分辦子弟學校，運夫住宅俱樂部，理髮所，浴室體育會等事項，藉以改善勞工之生活增進勞工之福利。

四、本省驛運推選情形

1. 過去工作概況

本省驛運工作可分為二十九年六月迄至卅一年五月

底止爲重慶運時期，三十一年六月起爲重慶管理時期。

一、着重營運時期 二十九年秋本省軍公物資，及工礦運輸均告迫切，各地糧食恐慌，亟待運輸調劑，故着重營運以趨穩宜，而實示範計先後開闢。

(1) 奉陸支綫 由本省奉節經巫山至湖北建始并延長至恩施，共長一六五公里，承運第六戰區軍用物資。

(2) 新淦支綫 本綫係水陸綫，由新都順沱江流域至瀘縣，入長江而至重慶，共長八一六公里，主要任務係供應川軍軍民糧食及藥材於糖等商品。

(3) 渝廣水陸聯運綫 由重慶沿沱江流域經成都至廣元長一二七公里，該綫關係國際軍公運輸工作，極爲繁忙，

(4) 川西支綫 本綫以新津爲中心，分至邛崃蒲江崇慶縣溫江等縣長二六四公里，唯一任務係承運新津特種工程工賑。

(5) 渠萬支綫 自渠縣至萬縣共長二二四公里，主要任務，係承運前全國糧管局在梁山大河一帶糧食及沿綫補

救食鹽等商品。

以上各綫除奉陸綫，於三十年六月移交第六戰區司令部接辦川西支綫，以任務完成結束外，其餘渝廣新淦渠萬三綫仍經常辦理營運。

二、着重管理時期 實行管理目的在統籌運用民間運輸工具，把握運輸能力，使軍公物資得以迅速穩宜，另一重義則爲合理分配，運輸委託運者得到公平之待遇，運輸者得到合理之報酬，俾貨暢其流，車盡其用，達成調劑盈虛之任務。本省民踴躍在運輸力量極大，年來經本省驛運管理處指導民有膠輪板車的增產更值得重視，惟是欲求增進運輸效能適應環境需要，非嚴密管理不爲功，而執行管理工作對於機構必須爲適宜之調整管轄區必須由綫的縱爲面的，以資適應，經將原有渠萬支綫改組爲川東支綫，新淦支綫改組爲川西支綫，至渝廣水陸聯運綫，因關係國際運輸，移歸交通部驛運總管理處接辦以資通川黔滇昆峨樂西及川陝各幹綫。

本省驛運工作自開展以來，承辦多屬軍公緊急運輸均

能完成使命，三十年間賦改徵實物又担任成都新津編陽總
 協榮萬廣元自貢等設區食共約二百餘萬石，其屬方配運計
 劃迭有變更致運輸計劃不克全部實施，但對事功之努力未
 可泯滅，計自應運迄三十一年十二月迄至其運量

軍 一、四八六、〇八二噸

公 四、一五一、四三一噸

商 七、六四六、四九四噸

運 一、〇九二、二二五噸

2. 今後應向(三十二年)迄迄政府計呈至點)

一、項開路稅

本省縣運籌統區分爲明東川西兩支統總段爲使兼管實
 應便利業中興度起見，酌量擬定增開新設分至省爲明東川

西兩中三區，各設總段以便管理或路稅如下：

(子) 明東區計長九四五天委里起至下開各段：

1. 萬縣至通遠段

2. 江北至官渡段

3. 豐都至通遠段

四八〇公里

四三六公里

三〇七公里

(丑) 川西區計長一六六二公里包括下列各段

1. 成都至雅安段 一五二公里

(該段後中印稅正式開辦後因關道察安通運籌辦中

印稅運分處兼管辦理)

2. 成都至遂寧段 五四公里

3. 成都至樂山段 一六二公里

4. 成都至仁壽段 五四公里

5. 成都至雅安段 二二九公里

6. 遂寧至營山段 (包括新開至六足) 一六一公里

7. 成都至彭縣段 六〇公里

8. 成都至廣安段 二二二公里

9. 遂寧至大邑段 三五公里

10. 江安至瀘州段 一〇七公里

11. 瀘州至三合中江梓潼至新都段 三五五公里

(寅) 川中區計長一一七三公里包括下列各段：

1. 內江至資中至樂山段

2. 威遠至自天市至鄰井關段

二二〇公里

七五公里

縣運管理分處舉辦外，本省縣運管理處，前經租賃該分
商馬車七輛開辦成都西門至金牛壩一段，行駛稱便，惟路
綫不長，車輛甚少，難資普遍供應，現自製馬車十餘，亦
將加入運行，擬立即添辦成初（成都至新津）及成灌（成都
至灌縣）等綫，并廣設擴展，以利交通，至造車購馬經費
在呈准之事業費內動支。

復次關於本省縣運重要施設尙有數端。

1. 修整驛道 本省水陸路綫可分兩類

(一) 與軍事有關之路綫

(1) 蘆溪——廟宇村——天鶴池綫長約四十五

公里（爲本處前奉建支綫之一段）

(2) 宜漢——萬源綫長約二二五公里

(3) 南江——巴中——儀隴——南部綫長約三、

二五公里

(4) 萬縣——磨刀溪綫長約一二五公里

(二) 後方物資供應行經之路綫

(1) 成都——彭縣——安德鎮長約八〇公里

(2) 成都——溫江——大邑綫長約七三公里

(3) 成都——仁壽綫長約一一〇公里

(4) 眉山——洪雅綫長約一一三公里

(5) 新都——金堂——中江——三台綫長約一六五公

里

(6) 綿陽——三台綫長約八〇公里

(7) 廣漢——什邡——綿竹——安縣綫長約一一〇

公里

(8) 三台——董亭——南部——閬中綫長約二六五

公里

(9) 三台——射洪——太和——遂寧綫長約一三〇

公里

(10) 太和——蓬溪——南充——就羅場綫長約一五

五公里

(11) 合川——銅梁——大足綫長約五三公里

(三) 開發邊區之路綫

(1) 江油——青川綫長約一〇五公里

(2) 灌縣——汶川——茂縣——松潘線長約三三〇公里

(3) 捷 爲——馬邊線長約一一五公里

(4) 大寧橋——巫山線長約一〇五公里

(四) 水陸聯運線

(1) 永川——松溉線（溝通成渝與長江可省運費）長約五三公里

(2) 來鳳驛——中度坊綫（爲成渝與長江之聯結線）長約四〇公里

(3) 西陽——張灘線長約九〇公里

(4) 百節——漁洞深線長約一〇〇公里

(5) 威遠——資中線長約四八公里

(6) 仁壽——眉山線長約四五公里

(7) 鄰水——廣安線長約七五公里

上項路線之整理，并經行政院核定，先就軍運線着手，暨採取發動民工服役及利用在營兵弁勞動服務方式，分別逐漸興修以節公帑。

2. 嚴密組織管制 爲適應戰時需要對各地運輸行商，應加以嚴密之組織，并遵照行政院交通部頒佈暨自有訂定之各項法規，對於車馱切實管制，以期統籌運用，迅赴事功。

3. 實行聯運限價及物資配運 運價之高低影響貨物市場至鉅，茲由省聯運處遵照上案指示在顧及工具所有人血本俟歇必要，活費用及辦理運輸費用三項原則，并按各線社會經濟情形，擬具聯運限價實施方案及各線運價呈奉核定後實施。務期同一路線，同一地段，同一方向，同一工具，同一時期。祇有一個運價嚴禁騰漲黑市，一面按照法令規定，對於聯運物資實行登記配運，以彌補盈虛，而收平抑物價之效。

五、結論

聯運成績已有事實表現，雖未達到預定期限，但足以肩負戰時運輸任務殊無疑義，今後擬在加強工作效能，而加強工作效能，又以實施管理爲中心，是則有賴各地行政機構，切實協助實誠可事半功倍。

6-12

31