

交通月刊

驛運特輯

第一卷 第一期

目要

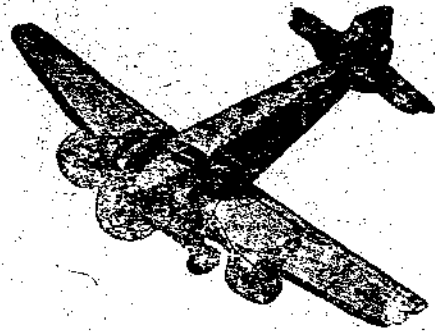
交通論壇	論驛運政策	我國驛運辦理概況之檢討	專載	運輸統制與運輸運動	論著	推行驛運方針	驛運的運客問題	關於驛運的幾點意見	加爾嘉陵江水運芻議	驛運工具	審說川鄂驛運所得的幾點意見	驛運前途之展望	對於驛運之觀感	我國驛制的略史	歐驛考源	驛運概況(九篇)	驛運座談紀錄	驛運參考資料	
																程樹仁 田文璣 施迺徵	吳星伯 王瑞生 徐挽瀾	盧啓榮 張仲常 夜顯常	蔣中正

中華民國三十三年六月出版
 中國軍事交通學會發行
 南京圖書館藏

搭客
載郵
運貨

中國航空公司

安全
迅速
舒適



接洽處 各地本公司事務所及旅行社

航下列各線

- | | |
|--------------------|----------|
| 1. 渝昆貴線：重慶——昆明——貴陽 | 每週往返一次 |
| 2. 渝昆河線：重慶——昆明——河內 | 每週往返二次 |
| 3. 渝蓉線：重慶——成都 | 每週往返三次 |
| 4. 渝嘉線：重慶——瀘州——嘉定 | 暫 停 |
| 5. 渝港線：重慶——桂林——香港 | 每週往返三至四次 |
| 6. 渝筑線：重慶——貴陽 | 暫 停 |

總公司

重慶川鹽銀行大廈二樓

電話 二 四 五

交 通 月 刊

驛 運 特 輯

第 二 卷 第 一 期

張 家 駒 著

中 國 軍 事 交 通 學 會 發 行

交通月刊 第二卷「驛運特輯」目錄

交通論壇

論驛運政策

我國驛運辦理概況之檢討

專載

運輸統制與運輸運動

論著

推行驛運方針

驛運的運客問題

關於驛運的幾點意見

加強嘉陵江水運葛議

驛運工具

籌設川鄂驛運所得的幾點教訓

驛運前途之展望

對於驛運之觀感

(一)
(四)

野中正(七)

王國華(十三)

馮農(十六)

靜遠(二〇)

王宇煌(二四)

吳肇周(三八)

凌顯棠(四四)

黎尙武(四九)

凌庚白(五一)

驛史

我國驛制的略史

馮 農(五三)
馮 農(五八)

驛運概況

滇昆驛運幹線概況

程樹仁(六一)

川康線樂西公路川境糧料驛運概況

吳 伯(七一)

叙昆駝運線已往運輸情形

龐啓堯(八五)

西甯公司之運輸概況

田文壇(八九)

黔桂驛運幹線辦理板車運輸之設計

王瑞生(一一〇)

四川省驛運工作概況

張仲霖(一一三)

川湘水陸聯運新線概況

施迺徵(一一四)

川陝驛運幹線概況

徐挽瀾(一一五)

湖北省驛運概況

凌顯常(一二〇)

驛運座談紀錄

杜玉山筆記(一四一)

驛運參考資料

本會資料室

全國驛運會議摘要

(一二一)

驛運法規

(一五八)

本刊第二卷第二期 郵政特輯 要目預告

交通論壇

論我國 後備郵政儲金所應守之原則
郵政危機的時代
我國郵政 應如何適應其主與解其難題

論 著

抗戰中的郵政.....	郭心耀
中華郵政之發生及其發展.....	徐星洲
郵政儲金至交局之組織及手續問題.....	劉真英
論我國郵政建設計劃所應包括的幾個要點.....	龍達夫
發展郵務應建立完備之觀察制度以爲推助之工具.....	余澤麟
四川郵區自辦汽車運輸概況.....	鄧弘深
進步中 之 康復郵務.....	史貽棠
論郵政精神.....	傅德銜
中國郵政法之沿革及其哲學基礎.....	劉承漢
對於郵政的基本認識.....	王惟中
改進我國郵政應如何制度.....	王惟中
郵政應否以自給爲原則與怎樣自給.....	董永錦
我國郵政人員之專科教育訓練問題.....	馮 農
我國郵政今後之經濟問題與其應採取的經濟制度.....	馮 農
論我國郵政應計重內地郵務.....	平 之
郵政應務手續的簡化和機械化問題.....	錢 泰
論我國郵政儲金之宜加則要點.....	王 曾
郵政與郵政員工.....	趙秉鈞
郵政之補償與刑罰——中國郵政法研究之一.....	潘明紀

軍 郵

軍郵問題.....	馮 遠
軍郵特務員制度之檢討.....	潘明紀
我國軍郵史料.....	錢 泰

國郵介紹

介紹穆爾森.....	錢 泰
丹麥京城內之電報局.....	錢 泰
瑞士郵政之熱氣業務.....	莊難勇
郵政發展記錄.....	杜玉山筆記
郵政材料.....	本會資料室

交通論壇

論驛運政策

我國辦理驛運，就事實說，是戰時交通的緊急措施，就功用言，係屬於交通補助地位，再從其所由構成觀察，似向未有其一定條件，但加以切實研究，驛運是有其存在性的，是有其重要功用的，是有其一定構成條件的，我們試約略說明如下：

大凡一國戰時交通的緊急措施，係根於其國的平時交通素基發生，就是國平時交通素基，要是良好，開戰時的緊急措施，可以少些，反之，則此種措施，需要增加。進一步說，戰時交通的緊急措施，或者可以轉變持續平時交通的需要。例如此次世界大戰，我們政府定其完了之後，各國戰時必有許多戰時措施，許其平時續存。我國交通向不發達，尤其西南、西北，輪轉阻礙，戰後也完全倚賴汽車、鐵路等機械運輸，來解決交通問題，恐怕仍然不可能之事，所以驛運在我國，論者謂其至少還有二三十年的生命，現在正在開始進入整理拓闢之途，戰後也仍有其存在可能，以担任平時

運輸，這就是所謂恆存性。

次之，自力更生，為我國戰時國策，其中自力運輸，實居重要地位。蓋此所謂自力運輸，不是說驛運以由自置工具，辦理運輸，而是說我國在戰時辦理運輸，尤力求減少倚賴外力，驛運是自力運輸的主要部門。不信，只要想，設使我國西南國際路線，真個不能恢復，是否我國的驛運，將應而代客汽車負大部分運輸責任。現在情形雖殊，但是驛運的重要性，並不減少。就是驛運取富自力運輸地位，縱是汽車、鐵路等機械力運輸，依然存在，我國整個運輸效率，是有待驛運，然後能夠完全，所以具有他的重要功用。

再其次，驛運至少須具備下列二個條件，然後能夠達於他的任務：

一、交通運輸各，蓋古時之所謂驛，重在傳遞文書，所以多設驛站，現在我們稱爲驛運，是重在「運」，這就是運輸，是沒有不注意運輸貨客，因以反為驛運的構成條件，不然，就不符

南京圖書館藏

稱爲驛運。

2. 運輸以人畜爲其動力 因爲驛運既然以人畜之力爲其動力，所以驛運的動力，主要的也不外乎這兩者。

3. 以「運」的成法，變通應用於「運」 驛運有許多成法，是可應用於驛運，但是運輸貨，終與傳遞文書不同，所以他的成法的應用，也不得不加以變通。

根據上述，我們以爲辦理驛運，無論關於他的組織業務，以及其他等等方面，總要由認識他的恆存性，注重他的重要功用，以及辨明他的構成條件這三點出發，然後驛運可以成爲我國的完整交通新部門，不至估價太低，規模過小，戰時難以充分適應交通特殊需要，且無由樹立戰後復存基礎，就是說辦理驛運是不可不有其明確的政策，其要如左：

1. 注重增加運輸力量 這是說政府機關辦理驛運，不可偏重在轉移原有運輸力量，而以爲驛運力量，因爲轉移不是增加，再政府機關辦理驛運，不可過賴運輸統制，因爲合理的統制，固然能够發生若干效果，但也不是增加運輸力量。此次我們辦理驛運，首要是在增加運輸力量，所以一切辦法，都比以前徹底，但要防的仍然是以轉移原有運輸力量，或統制原有運輸力量，爲驛運主要工作。

2. 注重地方運輸 這裏所謂地方，首要是指的各省內地，以及交通不發達的邊省，這些地方，實在是驛運策源所在，因爲凡是

驛運幹線所經過之處，多有汽車等動力運輸存在，驛運對之，雖也負助運責任，但終居於次要地位。至在各省內地並邊省，地方運輸是比較的少，或者乃至於全無，驛運是居於首要地位，所以驛運應該注重地方運輸。

3. 注重民用與運客 這裏分作兩層說：1. 注重民用，政府注重辦理驛運，可以說是重在軍用或公用但戰時民用運輸，也十分重要，所以非加注重不可。2. 注重運客，現時政府辦理驛運，多半爲的是運貨，但運客與運貨，在戰時也屬同等重要，不可偏廢，這其理由很多，重要的是驛運運客，可以減少汽車等戰運旅客，騰出噸位，以爲運貨之用，而且免除旅客的許多苦痛，增進抗戰心理。

4. 採取非營利主義 這是說政府辦理驛運，不應該以營業獲利爲目的。因爲政府辦理驛運，主要目的是求達抗戰勝利，抗戰勝利是我們這次動員人力物力的一切總報酬，所以驛運的目的也應該是求得抗戰勝利，以爲其最大權利，不過戰時政府的財力，總究是有限的，因此政府辦理驛運，在相當限度以內，可求其自給自足，並以此爲標準，訂定驛運運費。

5. 增進蓄力 蓄力爲驛運的主要動力，前此政府辦理驛運，招募馬戶，備置困難，入後自辦運輸，用貸款方法招徠運輸行，馬戶等固有蓄力，應者亦不甚踴躍，這雖然有其各種原因，但馬匹等

(總467)

本來不多，當其原因之一。現在政府辦理運，需要奮力已增，將來需要更多。所以為未雨綢繆計，增植畜力為當前運最重政策之一。否則，以後動力缺乏，難免有「有驛而難運」之患。至於增植畜力辦法，如貸款飼養等是，此外須注重保畜，更不待言。

6. 注重啓迪民伏。此次我國政府辦理運，主要政策，為發動民衆巨大力量，以担任抗戰運輸，可以說民運能否成功，全係於運用民伏的是否得法。現在規定徵用民伏，以及役後方法行之，可謂伏力的來源問題，已無解決。又民伏的勞作，擬加以合理規定，可謂伏力的應用方式，也已經確定。但我們以為增加啓迪民伏，仍然是關於運用民伏最應注意之點，因為運所徵用的民伏，多半是知識淺陋，國家觀念薄弱的，專以嚴格的方法加以管理，或易起怨尤，倒不如善為啓迪，反而收效較易。因為徵工終不能讓同徵兵，所以須加以訓練。

7. 扶植民營快馬運輸。這是政府除自辦運以外，兼須扶植商民所經營的快馬運輸事業。現今論者很多主張辦理運應該把

政府運與運營業，完全分立，由政府施行行政管理，而讓商民辦理運輸營業，目前政府似未採用此項政策。再，政府辦理運運輸營業，或亦可委託私人公司代辦，目前政府似亦少採用此法。但商民自力經營快馬運輸，所在多有。我們以為此種快馬運輸，現時宜進一步加以扶植。蓋現時辦理運，既宜注重增加運輸力量，扶植民營快馬運輸，仍然符合此意。或有人會說扶植民營快馬運輸，難免妨礙政府所辦運，此則須知政府如果扶植民營快馬運輸，仍在施行行政管理之條件下為之，不致妨礙政府事業。

論者更有謂我國交通，自鐵路、公路辦新式交通事業發生以來，既然對於舊有交通，向予放任，成了無政府的狀態，對於國家經濟、國防等方面都發生不利影響。趁此亟宜於新式交通事業以外，將所有其他交通事業，總括為「雜政」，積極整理，全盤籌劃，以成爲整個體系，不應僅稱爲「雜運」，還是與運範圍擴張以及內含意義的進演有關，尤其值得加以考慮。

我們要實行運站運輸制度，是要補救我們中國的貧苦，我們的國家，是貧苦的國家，我們缺乏新式交通工具，我們要發展交通，便利運輸，就只有推行運站制度，來發揮我們固有的人力獸力功能達到我們的目的，所以運站的實行，就是我們交通界目前最著本而迫切的工作，必須這個制度能順利推動，然後才能促進抗戰的勝利，和建國的成功。

——摘自 委員會在全國運會議閉會時詞

我國驛運辦理概況之檢討

我國驛運，於此次辦理之始，即由領袖指示進行最高原則，

復經驛運會議，決定重要辦法，迄今其關於機關者，除中央驛運總

管理處，並其直轄機關外，已有川、滇、黔、湘、鄂、粵、桂、

閩、浙、皖、贛、陝、甘、十四省驛運管理處之成立，其餘各省

正在適應需要進行籌設，其關於路線者，已擬辦幹線，為川黔、

川陝、渝昆、滇昆、黔桂、陝甘、冀思、川陝、川湘水陸聯運等線

，其餘幹線亦正在籌劃進行，支線已開辦者為粵及之曲江韶關線

，陝甘之華陰、關底鄉線，川黔之奉建、新渝、渝昆、川西、集

等線，其餘各省支線，正在積極籌辦中，改設支線，決以發動私

人經營原則，兼採中央籌設驛運路線共三十三線，計一萬零二千二百

五十公里之範圍，經費一千一百萬六千八百五十三元，除補助費

六百萬元外，所有驛運器具，概由於二十九年預算內撥充，本

年度擬定計劃計造五千輛，木船已造竣者，計二千七百三十艘，本年

度擬貸款製造者，計四百三十八艘，依力根據計劃共需六萬九千五

百三十七人，如提高運費中，即需十三萬八千八百七十四人，其

他關於驛運進行方法，業務管理，統計運價等，皆逐時有所改善。

驛運運量，雖目前全體無由獲得統計數字，第就主要路線所有運量

觀之，如滇昆線二十年度九月份至十二月，共計四個月，所運貨物

，在中途運送數量為一百三十七公噸，到達數量為一百六十五公噸

，預期數量為七百九十四公噸。又如川康奉建支線，上年十月至本

年一月止，運量共一百八十九公噸。而統共去年驛運自九月份起以

至十二月底止，共運貨一萬八千餘公噸，合一千〇八十萬延噸公里

。本年新設支線自本年一月初起至同月底止，運量共六百五十四公

噸，川西支線，本年一月份運量，共一百七十五公噸，渠萬支線運

量預計每月八百公噸。其他路線，以此類推，驛運運量，亦甚可觀

。而吾人以為根據現時所有概況，關於辦理驛運，有足啓人注意者

，則如下列各點：

一、關於驛運運輸民力之應徵並重之證明，蓋徵動民衆廣大力量

加強運輸，以爭取最後勝利，為我國驛運進行根本方針，惟現值

於獲得相當運伏數額，並減輕驛運經費負擔起見，凡集結服役民力

，應有適當徵征方法。實則如領袖所示，對於各地民衆

壯年男女，必多方設法獎勵其作運輸夫，男女壯年，如能盡力運輸

即可令其暫緩服役，或實行預役，無論男女，並一律施以適當訓練與組織，發其特長，酌給工資，如此，各地之願從事於運輸的人，一定很多，且所願獎勵各地民衆及壯年男女作運輸者，則其所包含集合動力，對象甚廣，即其集合之方法，自屬不詳，惟關係爲其中一種方法，招募尤屬急不容緩之圖。現擬籌運各線辦理經驗證明，發動民力，頗應注意並重。如樂西公路川城糧料運輸，雖知征調供役係由各縣征調而來，離鄉別井，非出自願，且來源複雜，體力不一，一有機會，即行逃亡，而公家付出之代價，亦爲甚高，如食米，小仗，工資等，亦亦按照公噸公里發放，而一般現象，體力極而能負責者，仍屬稀倫，不肯負責，致公私兩受損害，而運輸之結果，斷定此種供役，僅堪於運輸吃緊時，應付急務，雖常用，至於招募民力，雖有其他困難，而上述優點較少，且能早期服役，凡此情形，雖不必各線皆然，要已可於樂西公路糧料運輸，窺見梗概。領袖于確定發動民力參加運輸方針之始，早已見及，現擬事實證明，而可斷定我國運輸發動民力，應注意並重，此其可注意者一。

四公路糧料運輸，乃至今後亦經採用。此項運輸工具，雖日行里數較短，但載量比較板車等爲大，且運費較廉，管理亦甚簡便，即其最。以知運輸工具，效能彼此不同，要在取捨得宜，否則以納入於最有用之途，即運輸動力，不外資，而施行配合運輸，如利用水船運輸車，則且及於水，其力較強，採運輪船，以存公隙可資利用，亦非資力產曠，決定以人力推引板車，於以證明運輸路線所經地城動源來源，亦爲確定運輸路線應用何種動力之因素，蓋以證明運輸工具，動力之宜儘量制宜選用，此實可注意者二。此項工具，其優點一。運輸分程之宜尊重設站原意。考運輸之所以爲運輸，重在分站接力運輸。領袖指示運輸方針，謂：「第一要規劃實行聯站制。……每天只求運送一站，站站聯接，節節運送，路程近者，運夫一天一來往，遠者隔一天一來往，如此，人民無遠鄰家鄉之怨。……而主張分段運輸者，謂那伏保限定當日來往，亦隔日來往，必發生運輸點之煩瑣，在偏僻之站，發給工資困難，以及人員稀少地方，當地運伏不多，並難免有貨無人接運等弊，此係根據情形，且有調查站運送，爲確保運輸辦法，此于運貨，並不相宜，亦屬的論。惟若人以爲現時運輸，其所到站，應作活看，譬如領袖所示，明明云運送當日來往，或隔日來往，其間一定不可移易之意，而要在運輸工具，其力較強，且其力較強，運輸之勢，以爲減少運輸工具，故不能無運輸者，應速設運輸，亦無大礙，否則，無用損伏。

不予注意，易生怨懟。且減少運輸效率，則縱使運費較近，仍非所宜。簡言之，如選用運快得當，即雖設亦站，否則，雖設亦段。樂西公路川境糧料運輸，第一次配運計劃，磨樂山至天池分為四段，每段行程，至少須五日，方能來往一次，長程跋涉，運快既感疲勞，復以攜帶被檢炊具，及多量食糧，運量遂以減少。乃確定第二次配運計劃，以經濟合理為原則，就實際可能情形，儘量減短各段間里程，實施分段接運，俾運快能于一二日內往返，採用以後，運量既增，運快亦極稱便，後該線復施第三次輔助配運計劃，以大為以西，行走困難，且川中人民，不願久離鄉井，乃令在大邑以西工作之運快，于運輸三次後，即調大為以東工作，成績亦良。此外牛馬等畜力，比較可任長途運輸，不必限于當日或隔日來往。而要之站段之分，在乎運用得宜，而設站原旨，仍不可忽。此為辦理運快經驗所示之可注意者三。

4. 驛運須勵行獎勵民力運輸辦法 蓋如上文所述，領袖會謂：「對於各地民衆及壯年男女，必多方設法獎勵其作運輸快。」此所謂獎勵三字，應予注意，尤其所稱多方獎勵，應予注意。蓋吾人以爲我國今日辦理驛運之能否成功，全視發勵民力：能否順利進行，而發動民力之能否順利進行，又視能否勵行民力運輸方法爲斷。故凡在民衆未應征募服役以前，對之如爲驛運宣傳，勸導等工作，須出以獎勵口吻。及其既經服役運輸，則對運快所施管理，訓練，

須高獎勵精神。尤其關於運快待遇，如發給工資，或辦理食宿等，除驛運機關對於運輸成本須相當的加以注意外，即應從運快利益着想，而不可以機關辦理是否便利爲標準。領袖會謂：「實行驛站制……人民沒有離鄉之怨，又能獲得生活之資，必能盡出其牲口馬匹，與車輛工具，相繼從事。」又如上文已述，領袖會謂：「……善其待遇，酌給工資……」所言皆宜服膺，尤其配賦工作，勿使運快負擔過重，實行以副運獎勵民力運輸之實。現在驛運各線動用民力，對於宣傳，管理，待遇各項，已能多加注意，尤其運快食宿等，各線多已辦理，故運快逃亡等情形，逐漸減少，即運輸效率，亦漸增高。倘能對於獎勵民力運輸方法，此後更予加倍勵行，則驛運情況，當益良好。此爲近來辦理經驗所示之可注意者四。

此外我國現時辦理驛運，不無困難問題，實于逐時解決。總之驛運事業在我國雖係利用舊有交通方法與工具，而實屬一交通新部門，所有辦理其他交通事業如鐵道，公路等經驗，未必全適用於驛運，而又其本身，辦理時間較短，經驗仍少，雖其事業基礎，已隨時確定，要其辦法，不少尚在變遷進演之中。論者有謂：「驛運原屬非常時間之非常事業，是以亦有其非常之處境，要在運用主辦者，如何運用非常之手段，遂成此非常之任務。」而如若人檢討現時辦理概況所得結論，如上述四點，已成爲辦理驛運必守原則，所願主持驛政者，對之特別加意也。

專載

運輸統制與運輸運動

蔣中正

(二十九年四月二十日對運輸統制高級職員訓話)

- 一、說明運輸事業之重要與集中統制之必要。
- 二、大家應化除成見，通力合作，完成運輸統制之任務。
- 三、軍運與商運應相協助，兼籌並顧。
- 四、欲求運輸力量之加強與持久，必須推行運輸運動。
- 五、運輸運動之要旨：
 - 1. 規劃實行驛站制。
 - 2. 利用舊有工具與方法發揚人力與獸力之運輸。
- 六、希望大家深體本委員長之意旨，奮發戰鬥精神，集中全副精力，來盡發發揮運輸的效能，爭取抗戰最後的勝利！

今天本委員長來到運輸統制局視察，並集合各位講話，要將運輸事業之重要與我們今後應盡之責任對各位說一說。

現在運輸事業比前方軍事還覺重要，所以我們統制局一般辦事人員必須以前方士兵作戰同樣之精神，不辭辛勞，不惜犧牲來推進業務，盡忠職守，不好以為我們運輸統制局是

後方機關而非前方軍事機關可比，因而精神鬆弛，工作隨便，須知我們今後運輸事業辦理完善與否，直接關係於前方之勝敗，各位所負之責任，實極重大，切盼大家以後能人人竭盡心力，完成任務，然後一切交通運輸事宜，纔能如計進展！

其次，大家要知道：我們從前交通運輸最大的一個缺點，就是爭權不統一，以致組織散漫，統制缺乏，流弊所及，予國家軍事以很大之障礙，迄今抗戰將近二年，各位服務交通運輸機關，雖倖而能免於貽誤，然此乃過去努力儆倖所得之結果，而不能即認為組織已盡得法，人事已盡完善，反之，如過去散漫紛歧而不統一之狀態，長此不改，則今後困難日增，缺點更多，影響所及，不僅兵員器械與彈藥接濟恐虞中斷，即服裝糧秣衛生器材等，亦恐補充不及，實為抗戰前途最大之危險！須知今後我們抗戰之勝敗，不僅決於前方將士之戰鬥，而要看前方作戰所需之一切補充與接濟，後方之交通運輸能否儘速源源趕上以爲斷！否則，前方雖有很多軍隊作戰，因運輸接濟之不濟，亦必歸於失敗！因此，我們一定要本着過去所得經驗與教訓，實行交通運輸之澈底統一，以求事業之統制與力量之集中，大家應共同一致通力合作，以達到改進運輸之目的！此則無論文的機關——如交通部，運輸公司等，與武的機關——如運輸司令部，交通處等，今後要一致體會本委員長今天所示之要旨，切實作到，來盡到我們的職責纔好！

復次，我們過去辦事，還有一個缺點，即是不能化除成見。這是中國社會通常辦事最

易犯的毛病！凡事與我意見不合或有不便者，即表示消極，甚至予以妨礙，以致一切計劃，往往不能實行，而事業缺乏成就！即如過去一般交通運輸機關之間，武的機關總以為文的機關不懂軍事集中之理，辦事瑣細迂緩，因而表示種種不相信不合作，而文的機關亦常以為武的機關辦事只講快當而不精細，不按照一定條理與秩序去作，因而亦表示種種之不諒解不一致！其實這兩種心理，都是誤會！今後應澈底化除，須知凡是現代軍事化的機關，辦事必依科學方法，重條理與秩序，講效能，尚實際，無論文武皆應如此！我看現在戰時有許多文機關辦事總是遷就武機關，而武機關尚以為不能依照軍事計劃作到，因而彼此懷成見，分界限，各自為政，不相合作，以致一分力量不能發生半分功效，甚至完全失敗！今後我要求運輸統制局切實依照他的任務與統制的精神，澈底化除過去一切誤會與成見，而一切職務與權限必支配妥當，大家分工合作，協力進行，如此，纔能達到我們運輸統制與調整的目的！

至於講到運輸統制局的組織，雖然只在系統上分設各處各組，而未在性質上將軍運與商運分開，但在業務進行之際，仍須使軍運商運二者兼籌並顧。須知我們此次將運輸機關改組，成立本局，即是鑒於過去兩年來每以一般軍運商運機關不統一，彼此不互助，致國家遭受很大的損失！今本局既經成立以後，就要將軍運商運的力量完全集中，統籌辦理，無論修理倉庫運輸等，都要集中統制，作有計劃，有條理的進行。如此，今後運輸力量比

以前至少可以增加三分之一以上，而一切軍運商運，必不虞缺乏。我想以後對於軍運商運，每月應規定一限量，如商運有餘力，即可以之協助軍運，軍運有餘力，亦可以用來發達商運，一切只要根據科學統制的精神與方法認真作到，則以後運輸問題，就可以圓滿解決。

其他還有一個運輸運動計劃，今天也要對大家作概要的說明。這個計劃在一年多以前，我已經提出，現在交通部已在進行，就是要盡量利用中國舊有的工具和方法，發動人力與獸力的運輸。這個運動關係於以後運輸力量之加強與持久，非常重要！比我們實施新生活運動還要有專人負責來努力計劃推行，尤其在四川、貴州、雲南、廣西、湖南、湖北、陝西、甘肅等省，無論有無公路通達之處，都要提倡這個運動。使各省各縣所有一切可供運輸用之人力與獸力，盡量發揮來輔助我們機械運輸力量之不足！此事初作似乎很難，但推行三月或半年之後，收效必甚宏大！故應由運輸統制局與交通部選擇有經驗有能力的幹員，專負調查統計指導監督實施之責，尤應由運輸統制局主持其事，務求及早發動，普遍推行，期其成功。

至於運輸運動計劃之要點，第一要規劃實行驛站制，即先將各省各地運輸路線調查確實，然後依照我國從前所行驛站辦法，或三十里一站，或五十里一站，組織當地的運佚驛馬手車，每天只求運送一站，站站銜接，節節遞運，路程近的運佚一天一來往，遠則隔天

一來往，如此，人民沒有遠離家鄉之怨，又能獲得生活之資，必能盡出其牲口馬匹，與車輛工具，相率樂於從事！即如由重慶運輸貨物前往成都，無論肩挑或手車運送，如不設驛站，分站遞運，而迫令其全程直達，則車夫一定很覺辛苦疲勞，工具消耗亦必很不經濟，反之，如能安定銜接辦法，分站接運，則每人只要一天運送一站，第二天換運貨物，仍返回原處，如此，既不必積日長途運送，不僅運夫可免旅運意外疾病之憂，即一切馬匹牲畜，亦不致於過勞倒斃，或車輛長途消耗，這可以說是極省時省力而又極持久有效的運輸方法。即是汽車運輸，如途程過遠，亦應採行驛站制的辦法，分段輸送，以減少司機的疲勞，和車輛的消耗，增大運輸的安全與效率。現在我們各路長途運輸，無論汽車手車或騾馬拖曳，因為缺乏計劃與組織，不知分站接送，以致往往人力過勞致疾，牲畜中途倒斃，車輛過度消耗，費時費力多而運輸效能反而減低，甚至影響到貨運的安全。於有形無形之中，公私都遭受很大的損失！這種種弊政與缺點，今後大家一定要多用腦筋，勤加研究，切實改進，須知我們運輸統制局目前最大的任務，不僅在就已有的車輛船舶，加以統制支配，調濟運輸而已，而且要趁此抗戰建國的機會，使國家以後一切運輸制度，從此能建立基礎，而其要旨就是要運用近代科學管理與技術，實行我國舊有之驛站制，使以後各種運輸，以分段接運為主，而以全程直達為輔，盡量節省人力物力和時間，來發揮運輸的效能。

第二，對於各地民衆及壯年男女，必多方設法獎勵其作輸送夫，男子壯丁如能盡力運

輸，即可令其暫緩服兵役，或竟行免役，無論男女，並一律施以適當的訓練與組織，善其待遇，酌給工資。如此，各地之願從事於運輸的人，一定很多，則以中國如此衆多的人口，如此巨大的勞力，只要鼓勵有方，使用得當，就可以盡量加強我們運輸的力量，以維持長期抗戰的需要。這是概要說明運輸運動的要旨，希望大家本此研究，並由局派定專人，負責計劃進行，先擇定一二運輸路線，定計試辦，俟有成效，再分派幹員赴各省各地協助省縣政府指導實施，以求逐漸推廣。如此行之半年之後，無論前方後方一切運輸問題，都可獲得解決！

總之，以上所說今後運輸事業之集中統制與運輸運動之計劃實行，實為本局目前最重之要之急務，關係抗戰勝敗與國家存亡，至為重大！本委員長本擬親自主持，現由何總長兼理，即如我親主其事一樣，希望大家深體本委員長今天所示的意旨，集中全副精力，一致認真作到，更要開誠布公，通力合作，人人奮發前方士兵戰鬥之精神，以求運輸事業之發展，來完成本局創設的任務，爭取抗戰最後的勝利！

(完)

論著

推進驛運方針

王國華

(一)前言 古時羽檄紛馳，制誥頒行，均有驛站之傳達，尤以在軍事上的功能，更為顯著。譬如秦伐巴蜀時，開闢的金牛棧道，左宗棠氏平回疆採取廣設驛站運輸的方法，這都足以顯示驛運在當時運輸上的效用。

驛運事業的重要，已多宏文博論，無需再事贅及，故目前吾人所應研究者，不在驛運制度的得失和理論上的推放，而在如何根據吾人多方面之經驗，以求如何實施管理方法，隨時策動，改進，適應抗建的需要，倘若計劃得宜，管理有方，未始不能負起此種新興事業的使命，加強我國戰時交通的活力，茲就吾人今後推行驛運的方針，分別略述於左，以供國人的參考。

(二)統一組織 在幅員遼闊運輸範圍極廣的我國，來辦理這樣煩瑣的驛運事業，在各種條件未具備的環境中，實施起來，當然是極感困難。然若能使組織機構，趨於合理化一元化，也可達到管理上的

圓滑，增強運輸的效能，因此中央應有全國驛運會議之召開，應參照過去辦理的經驗，採取中央與地方分工合作的原則，以求組織一元化，中央方面以交通部為主體，設置驛運總管理處，主持全國驛運事宜，下置各幹線驛運建設，為執行營運業務之基層組織，各省設置各驛運管理處，下置線段及段站，統歸交通部驛運總管理處的督導。現在各省驛運處已成立者，有川滇黔湘鄂粵桂閩皖贛陝甘十一省，其餘有關各省，亦正配合環境需要，相繼籌辦中，故在此一元化體系之下，中央可以統籌設計，決定今後的方針，地方亦得以專心集勁以力，推動驛運工作，如此上下合作，成效易見。

(三)運行方法 驛運站的運輸，不在斤斤較量速率的快慢，而貴有經常的動力，正如張部長所訓示「不怕難，祇怕不做，不怕慢，祇怕不動」，實為吾人辦理驛運事業之南針，雖應用的動力，盡屬人，畜，板車，木船，竹筏，一般非機械的工具，然能集中組織

，再加合理運行，在交通上仍不失為最有效的運輸方法，譬如重慶的貨物，運到貴陽去，由重慶至江，可以利用木船，由江到松坎，因為山路崎嶇，可以改用汽車接運，然後到貴陽，路面平坦，則板車銜接，這樣形運的方法，不僅切合著地理上的環境，且使各種運輸工具，都能發揮它的效率，這是我們運輸的方針，值得加緊努力的。

(四) 業務管理 利用舊有的動力，來辦理現代的運輸，乃抗戰期中不得已的辦法，實施管理時，困難自多，惟能參照舊法，採掘精神，革新變通，使全般的人力、物力、財力、有漸切實的運用，當可克服環境上的限制，吾人本此原則，決定左列運輸管理方針：

(甲) 增設路線 際運路線，分為幹支兩種，幹線歸由中央辦理，凡屬國際與省際運輸性質的物品，由交通運輸總管理處負責，惟此項路線運輸，所運者着重在大量軍品，和有進出口的物品，支線歸由地方的省縣運輸機關負責辦理，所運輸物品，以各地方所需日用物品為主體。現幹線已經成立開運者，有川黔、川陝、皖昆、贛昆、黔桂、陝甘、高恩等七線。支線已經開辦者，有粵境之曲江、韶關線，陝境之華亭關底線，川境之奉節建始及新都重慶線四條。總計奉定應辦之路線，為三十三條，共約一萬七千二百五十一英里，所需開辦費為一千一百八十六萬八千二百六十元，補助費六百萬元，以後應隨時配合環境需要，逐步增設，以求運輸的加強。

(乙) 籌辦工具 發展業之主要工作，莫若徵集動力，所辦人快，既馬，均採取徵集方式。此外板車及木船，或自行設廠督造，或貸款承製，或委託行店代造，分別施工，期以滿足巨量運輸的需求。板車製造，原定幹線共備板車五千一百零二輛，木船一百九十二艘，(合一，二四〇噸)，若須增加二倍，則需板車一萬零二百零四輛，木船三百九十四艘(合二，四八八噸)。計在二十九年廣，已經完成並在繼續製造中者，為板車四千九百輛，本年度計劃訂造者，為五千輛，木船原已造成者二百七十三艘，本年度計劃訂造者，計四百三十八艘，約二千四百八十噸，現均在積極施工之中，以備完成應用，惟以物價高漲，工料缺乏，造價昂貴，業務費之開銷，遠非年前之估計數目，所能應付，倘國庫能予源源接濟，自能按照原案，逐步推行。再凡購運工具式樣的劃一與否，以及製造技術的良窳，並工具完成後的檢驗工作是否精確，均直接影響運行的安全，此亦宜隨時力求改進，以達自力運輸的目的。

(丙) 管理快馬 力快和快馬是運輸主要的動力，關於這兩項的組織和管理，是進行工作的先決條件。根據原定幹線計劃共需力快六萬九千三百三十七人，(包括押運快及意外停息運快在內)，如果運量要提高一倍，則運快總額，計需十三萬八千八百七十四人之多，各省支線所需力快，尚不計算在內，足見辦理運輸，還要發動巨量的民力，這可以說有大批運輸的需要。在抗戰時期，兵役

農事，均極重要，所以對於今後徵雇力伏的方法，除着重宣傳郵運工作的重要性質，盡量發動民力以外，同時應運力伏，至備和緩也是必要的策略。此外對於他們的勞作，須有合理的規定，因為郵運的班期，不在爭取時效，而在力求持久堅韌，故運伏每日所行的里程，不宜求其過長，最遠也須使力伏能於去種的，次日返回原站，俾免感覺其非難之甚，心身上發着勞倦的調節，提超他們服務的興趣。同時在編制方面，採用軍事方法，使力伏行動有整齊的紀律，達到集體行動的程度。郵運在徵雇馬匹方面，以有供不應求情形尤須着重馬和保馬的工作，由農事機關和其他有關機關，去積極策勵整理，或者由各省電匯，直接回銀行貸款，分別推進，廣事增產，以期適應今後徵用馬匹的需要。

(丁) 訂定運費 過去伏馬船隻運費，多不穩定，影響運輸效帶極大，至其所以不穩定的原因，是由於各地經濟情形不同，地方幣制不統一，中間商和辦理運輸商行的剝削，以及戰時物價的高漲，這些都是促成運費不穩定的主要因素。我們辦理郵運，既為目的國策之一，應穩定大眾生活計，無論舟車快馬運輸物品，都要把他分別調查清楚，切合實際情形，訂訂合理運費，統一規定，不得自由增減，以收劃一之效。

(戊) 擬定規程 辦理郵運，原無成規可循，關於力伏的徵雇，工具的管理，運行的方法，都少藍本，是責任甚重，自應運總管理

處成立之後，運輸範圍日廣，業務日趨紛繁，若無劃一的規程，以為之繩墨，則一切業務，更難有明確處理可言，經即擬訂郵運伏馬車船調度規程，郵運行船通則，郵運行車通則，郵運伏馬運行通則，全國郵運處組織通則，郵運收貨通則，及水陸驛站收貨程序規程，均經呈部核定，先後公佈，通令各省遵行，以利管理。

驛別	馬匹
大連青島分，共如旅	
馳令驛分，步騎兵備	
驛令驛分，從軍實令標中	
願傾儀以三叶分，羌驛聽不許我以習修	
行矣吾河愛下亞驛山大	
相過于茲驛分，再別于於驛	
驛夫揚角分	
驛渡濟其儀容	

驛運的運客問題

馮農

驛運的主要任務，是在運貨，這是無可置疑的，但據筆者的意見，以爲驛運運客，也是刻不容緩之圖，試言其理由：

一、驛運原本兼載客。驛運原本兼載客，這是可稽之驛運的歷史，得到許多證明，就如羅馬時代，他的驛運車輛，重在載人，不過所載的還限于官員吏卒，和普通運客不同，至如歐洲中古時代的德克西斯郵，則已成普通運客，尤其所謂愛格斯特拉郵(Sigis)，是以運客著名，這就可爲驛運載客的明證，因爲歐洲中古時代之所謂郵，仍然不外是驛。再考之我國驛運歷史，也有以驛馬使給特定人等乘坐之例，近今我國新張「郵政馬車」，(係一種廢舊馬車，盛行于俄國境內，新運度接近俄境，旋亦仿用)而應家經理(譯音)爲郵政馬車，(兼載運客，情形與歐洲舊時相同。總之在從前交通未發達時代，驛運兼載客，這是基于事實之必要，初非事之偶然，而這種必要，在我國現時更顯發

二、我國現時實在有由驛運運客的必要。我國現時實在有由驛運運客的必要，可以從下再各方面觀察出來：

1. 從汽車運方面觀察。從汽車運方面觀察，可以證明白雲國現時實在有由驛運運客的必要，這是由於我國自抗戰以來，汽車運方面，和驛運方面差不多，主要的任務，是在運貨。像如中國運貨公司等，雖亦注重客運，然車輛終屬有限，故型成客運無擠情形，尤其汽車短距離運客，公司以過於車輛不敷，不得不以駁貨者應付，乃至以卡車運客。此外，商家汽車以及郵政汽車搭客，供應數字極小，不足以減少公家機關所管汽車運應付困難情形。故爲適宜配合戰時整個運力見起見，極應由驛運方面設法補救汽車運小，由之兼運客，因以汽車可以減少載客，騰出汽車，增加載貨噸位。

2. 從外匯方面觀察。從外匯方面觀察，我國現時係由驛運運客的必要，這是由於驛運運客，可以減少汽車運客所用汽油並車輛本身的消耗，免致多虧外匯。

3. 從搭運公衆方面觀察。從搭運公衆方面觀察，可以說明白雲

國現時實在有由驛運運客的必要。這是因為現處抗戰時代，以體體關係，公衆利用交通，比較戰前困難倍增，其出於交通自身原因者，如公衆搭乘汽車，每須事前登記，有至臨時延久，始克以行，如由驛運運客，可以減少此等情形。對此或者有人會說，驛運運貨尚屬可能，至於運客，實非所宜，因為運貨是不妨遲緩，運客以迅速為尚，如由驛運運客，似未免過于遲緩了。其意不然，如剛才所說，汽車運客有種種遲緩原因，至於驛運運客，或者可以免除過分遲緩之弊，就是汽車運于運，而緩于得運，驛運緩于運，而速于得運，彼此正可相抵，至于破舊汽車，種種阻礙，運客不運，超過驛運運客無幾，為無所計。所以驛運運客，如果辦理得宜，敢斷定公衆皆運，必甚踴躍。

4. 從驛運本身方面觀察，從驛運本身方面觀察，可以證明白有由驛運運客的必要，這是由于驛運處茲抗戰時代，單單運貨，還不能算是已經完全盡了責任，必須運客，才能無愧職守，對此，只要設想，當與我國國際路線，長久完全斷絕，汽油來源毫無汽車不能行駛，是否我國各運不能總其終于完全停止，是否驛運終于要負起運客之責。所以現今驛運的轉運運客，只是受了前此國際路線阻礙不久，汽車不致完全停駛之賜，不然，驛運的運客，恐怕早已成爲社會的迫切需要了，何待我們現在才來加以討論。

二

驛運運客，有其可能性，這只要想從前驛運本來辦理運客，就可完全相信，不過這種可能性，我們並不敢估計得過高，而必以爲驛運運客的可能性，在左列條件之下，必然可以增高：

一、地勢平坦 歐洲中古時代，郵車載客多往來于亞爾卑山一帶崎嶇地境，尤其是羅馬時代，史稱其驛車常上下于坡度極高之驛道，因為羅馬驛道採取路線，和現在築路技術，完全不同，務求直接，因之其驛車常須涉降高坡，這可證地勢之較易，是不能影響驛運運客之通塞的。不過從通常力學來說，凡百分之五以至百分之八坡高，獸力牽引車輛，行駛便極遲緩，若在百分之八以上坡度，則獸力牽引，行駛更覺困難，所以驛運運客，仍以地勢平坦區域爲宜，這與驛運以人力或獸力牽引車輛運貨，宜于平坦地境，其理一致。據此標準，我國現時可以驛運運客的區域，仍然是很多，如成渝公路，地勢大半平坦，試行驛運運客，當爲最適宜路線，尤其西北地勢更形平坦，此外公路險阻平坦相間的路線，正屬不少，其平坦路段，或者仍然可以設法行駛運客車輛，而且驛運運客，有與運貨不同之點，就是貨物既然上了車輛以後，再不便把他卸下來，然後過坡，所以現在驛運運貨，尅服坡度困難，多主張改線，或設馬力站，預留馬匹，備充添加引力之用，以期易于過坡，這些辦法，

驛運運客，似不亦，因為運客車輛，如遇坡度過高，萬不得已，可叫乘客下車，以明易于過坡，而資補救，這在汽車運客遇到困難，是常有的事，驛運運客相同，因之可以說驛運運客因地勢所發生困難，可以比運貨還要少些。

二、短途旅程 短途旅程雖又鋪工具行駛較緩，仍易達到，為最宜于驛運運客，尤其在現時窮然，這不是說驛運運客，為不適宜于短途旅程，就如現今新疆「郵政馬車」搭客，其旅程有很遠的，如果實行驛運運客，很可以此為例。不過說是在試行驛運運客可能性，最好從短途旅程擡起，譬如由渝至荊江，旅程不過八十公里，現在汽車行駛其間，動須一日，加以等車登記時日，即大約三四日方能畢此旅程，這可說是雖近而遠，雖速而緩。現以驛運運客，要如海可能範圍以內，對於迅速條件，相當加以注意，即由渝至荊，仍然一日可以到達，而却減少了等車以及因其他原因而遲誤的時日，這可說是近而仍近，若緩實速。短途旅程之特別適宜于驛運運客，其原因就在乎此。通常評論空運功能的，都說空運功能長途優于短途，汽車運輸功能與之相似，驛運運客可能，則與之相反。

三、進行驛運運客，首應注意下列各點：

一、製造適宜車輛 驛運運客宜用馬車，這是不言而喻的，這種車輛應該怎樣製造，我們的意見，以為：1、須其在公路上行走不致損壞路面，2、須堅固安全，3、車身宜輕，4、大小得宜。關於1、驛運運貨的板車，從前多用舊胎膠輪，現在以舊胎難得，設法改用木輪，外裝膠緣，以防行駛時損害公路路面，這種辦法自然應該採用于運客車輛。此外，現時有人提議，萬一膠緣亦不可得，則獸皮、破布、獸毛等材料，亦可為包裹木輪之用，製造運客車輛時，也須注意及之。關於2、運客車輛須力求堅固，以防易下中途損害，致生行李不便，并須有防險設備，以保旅客安全，最要緊的如上下坡車輛須裝有煞車，以期易于停車。關於3、車身宜求其輕，免減輕重量，遮蓋風雨日光，可用棉蓬。關於4、車輛以能容四人至六人為大小標準，此外須留安放輕便行李地位，用雙馬牽引。因為車輛要如過大，轉動不便，遇小則又搭客太少，殊不經濟。

二、求備迅速條件 驛運運客，不得不在相當程度以內，求其迅速，這其條件，如求車身之輕，車輛大小得宜，也是，帶所以達到迅速目的。尤其牽引車輛之馬匹，須力求壯健有力，以期行走能快，最要緊的是按站換馬的辦法的實行。據說新疆「郵政馬車」搭客一日能走二百華里，就是用按站換馬的辦法達到的。現在我國驛運運貨，也多主張採用按站遞運的辦法，這其辦法，或者可與運客的分站辦法，分別施行，就是驛運的運貨分站，以同一動力盡一日

(續前)

之程為一站為宜，至于運客分站，宜把全日之程，分為若干中間站，在此換馬不換車，至全日之程完畢為終站，則車馬均易。這樣運客的一日里程富有伸縮餘地碰到距離站遠的地方，可趕早啟行，延遲停宿，多趕幾個中間站，而馬力不致于疲勞，且運客的迅速目的可以達到。並且據此我們可以推斷我國西南西北諸公路的各大城市，多半可以聯運運客盡一日之程，互相聯絡起來，不會覺得遙遠遲緩。

三、訂定適當票價 票價昂貴，這或者為實行聯運運客的惟一障礙，所以票價問題，很值得加以研究，照理說，聯運運客票價，決不至於十分昂貴，至少當不至比汽車運客更貴。比如現在汽車運客，每延八公里，收費二角二分，要如聯運運客，假定一輛馬車，每日行步五十公里，需馬兩匹，每日每匹所需飼養等費，約四元，兩匹共八元，此外馬夫一人，每日俸膳費六元，馬匹馬夫合計每日需費十四元，計每公里約須收費二角八分，此外加以車輛馬匹折舊

，公路養路費，以及其他等等費用，每公里當不至超過四角以上，要如一輛馬車搭客四人，則每延八公里收費不過一角，這實比汽車運客票價便宜得多。不過將來物價或者繼續增漲起來，聯運運客成本也隨以增加，則不可不訂定適宜票價，使其不至過高，以維持聯運時客運。

四

聯運運客，自然是由中央或地方辦理聯運專車的機關辦理，最為適宜。但是我們以為如果諸人能按照政府所規定的條件，成立組織，供應車輛馬匹運客，亦在獎勵之列。總之聯運專車是運貨，決不能算是已經盡了全責，處現今抗戰時代，運貨與運客，一樣的重要，或者可以說還要緊，而實在聯運解決運客問題，是比較運貨問題，容易解決，所以我們止當聯運注意運貨的當口，特提出運客問題，加以概要討論，以啓一般注意。

歡迎投稿

歡迎訂閱

歡迎推銷

關於驛運的幾點意見

靜 遠

驛運的前途

驛運總管理處自二十九年九月一日成立迄今，已經過四個月，並且第一次迎接了抗戰新年，在這成立的短促期間中，從事於驛運工作的人對於驛運事業前途的言論如何，我們曾且不談，惟國人對於驛運的價值及其前途似乎還沒清楚了解。我們常聽到有些人對於驛運的意見，概括有以下兩種：（一）認為驛運事業繁瑣遲緩，難期有良好的成績，而且失敗時居多。（二）驛運為解決戰時交通的惟一方法，無論成敗如何，必須去辦，待戰爭結束，自然停辦。以上兩種意見，我們認為對於驛運事業的前途，都有不良的影響，第一個偏於消極只看到困難，第二個偏於被動，缺乏進取精神。而這兩種意見的主要發源，則在於沒清楚了解驛運的價值，驛運不僅為解決戰時運輸問題的辦法，而且是戰後恢復國民經濟時所不可少的條件之一。

戰爭本來就是一個消耗，記起在九一八事變後東北的農村，因大量軍隊的消耗與浪費及農民離村隨處流亡耕地荒廢的結果，致

米穀非常缺乏，如在號稱北滿教會的呼流鐵路沿線的綏化站四方百里外，食米問題，就非常嚴重，人民因無食米，至於食野菜及樹皮，甚或有凍餓而死者。而在綏化站附近則無此現象發生。這很明顯，食米雖然缺乏，並非普遍現象，以無相當的運輸方法去調濟，才發生了米荒。在平時呼流鐵路兩旁除少數鐵路有汽車運輸外，均以馬車運輸，至九一八事變後，不但汽車被毀，即馬匹亦多被徵，運輸完全破壞，致各地產米無法調濟。

現在我們的前後方，已有物質乏調的現象發生，戰爭愈久，消耗愈大，即使戰爭一結束，米穀亦不會忽然發生，而被破壞的鐵路及公路，亦不能即時建設起來，同時在全世界各都戰爭中消耗物資的鐵鋼，器可及各種發動機所用的燃料，恐亦非廉價易於購到或即時採治出來。那戰後的現代運輸方法的建設問題，還須有待於古老傳統的驛運工具去補給，適於人民的生活必需物資的運輸，自亦必需驛運去解決，所以我們說驛運不僅為解決戰時運輸問題的辦法，而且是戰後恢復國民經濟時所不可少的條件之一。戰後驛運不但不可即時停辦，而且在殖民地化的我國鐵路完全被破壞之後，正

須由古老運重的驛運去從頭作起，去建設完全自主的交通。

我們既看清驛運的價值，茲請對現在開驛運，提出幾點意見，藉供商討，向新交通界的先進予以指正。

開闢各省驛運支線與統制運輸問題

幾條由總處直轄的幹線，已辦有相當經驗，可謂逐步改進，漸臻完備，惟當務之急，尚有值得商榷之事甚多，例如各省支線的選址問題，因中央幹線為聯接國際之直通路線，所運者多為輸出入之軍公重要的大量物品，路途危險，非一般運商所行力所能任，而各省幹線之支線，則與此微有不同，軍公用品亦多所運輸，而普通商亦不在少數。但各地路在，私營運之車馬快，自不免與驛運發生競爭，在相競爭中，驛運以顯現的缺點為管理費用之龐大及手續之繁雜。具體說來，如每一運輸站或食宿站之管理人員至少亦須一數人，並且無論支及其他一切事務，均須向主管機關報告，如表報之填寫，即非常繁雜。且當物價高昂之時，其費用亦相當可觀，而得報表報又為公營驛運有查核核上所不可少者。管理費用為運輸成本之一，成本既大，運價亦必高。至私營運輸之管理，人事費用既少，手續亦多簡易，因而運價亦低。兩者自由競爭之結果，驛運在運輸方面，往往佔劣勢地位。所以以前即有主張施行統制運輸以維持公營運輸之營業者。不過以

我國地域廣大，各地交通情形不同，究竟統制驛運之利弊如何，吾人未作實際調查，未敢即下斷言，但據一經經驗，統制之利弊却自由競爭上，工具設備之浪費及運價之無理抬高，其弊端固因統制制度之完備與否及管理人員之良莠而異。茲據錄陳嘉庚氏記福建省政治現象內所言該省省營運輸公司實行統制運輸之利弊於後，藉供參考。

「為便利行程乃轉請他以抵泉州……途次所聞糧食缺乏物價昂貴無因運輸不便……（四）前時商民自由運輸工作，不拘日夜，同安縣有挑工三千多人，自統制後，手續繁雜，上午八時開始辦公，下午四時停止，工人及工資諸多失宜，故乏人服役。（五）運輸公司又規定每隊挑工十人，聯隊齊來，一人不到，九人不得抵運，其他馬牛亦須組隊，由是，工人灰心怨嘆，且每人須登記納費，給領牌照，方須工作，更使商等厭惡」。（六）統制運輸，乃由各令另設運輸公司，將全 運輸統制，雖挑數千斤自用之物，亦須運，以一機關而要包攬全 貨物運輸，法無人事，諸多未備，當然不難，故遲滯時間，阻礙商運，不啻十倍之久。以前商人自運三天路程，現兩日，尚不能運到，以致百物昂貴，而尤以米糧為甚。至於貨物腐爛，公務人員，多方舞弊，更難議述。福州泉州每斤米一元，貧民餓死，僅指難計，福州大橋投水死者八百餘人，係出水警報告，其他慘苦，可以想見」。

據以上所言，似統制運輸有百弊而無一利者焉。但吾人如對無統制之自由運輸，加以考察，則將發現其弊害，亦大有可觀。該云：「車船店脚衙，無罪也當殺」自古亦然，豈止今日。運輸行幫及力伙之抬高力價，行同勒索，治安不良地方，於付運費之外，猶須付保護費用等，其或有運輸人對於客貨任意偷減竊竊不負責任者。至私營運輸，因互相競爭，共趨於利，誠然有如陳氏所言，商民自由運輸，工作不拘日夜之實情，及統制運輸，以一機關，而要包攬全省貨物運輸，法附人專，諸多未備，當然不靈，故遲滯時間，阻礙商運，不啻十倍之久之事發生。兩者相比，實則各有利弊。

現在各省驛運支線，正在創辦之時，今後與各地方私營運輸業發生競爭，恐亦難免，爲使既運運輸業者參加驛運以利用舊有工具，並防止如福建省之統制運輸管理不當，過猶不及之弊患起見，對於擬漸舉辦之地方支線，應有詳加審核之必要。不過地方線每日多爲各地產銷商品之運輸，如不作實際調查，其難詳悉，即或作實際調查，以平時無統計關係，恐亦甚難確實，爲此提出以下辦法，或可能作開闢地方支線之一助。(一)限期登記。由交通部驛運總管理處咨請各省省政府實由縣政府施行運輸業者之限期登記，採用都市車橋業之登記辦法，其應行登記之項目，概爲(1)運輸工具之種類及數量，(2)常走之路線，(3)所運貨物最多者爲何種，其次爲何種，(4)運輸時期，以何月爲最多。登記完畢後，由

縣加以整理，彙報省驛運處，再由省驛運處將各縣呈報者，總計前迹之四種登記事項彙報驛運總管理處。(二)省處對於擬行舉辦之路線，除重經調查清楚，立得自行舉辦者外，可視事實需要，選擇適當線路，於適當地點，仿照舊有運輸行幫或運輸公會性質之運輸組織，由省驛運派員指導，施以合理的組織，其辦法，今已登記之運輸業者出具相當之保證由參加，由運輸公會，代爲招攬貨物，代收運費，將運輸人按辦到先後編定次序，使之承運，並由應收運費中扣除若干，作爲維持費，餘即發給運輸人。如工具不足時，可由省製造工具，交由公會和與運輸人使用。如省處對於已成立公會之路線，認爲有官辦之必要時，可隨時將會改歸省辦。

上項辦法在施行上，可能遇到兩種困難，即運輸人不願參加及既存行幫恐奪其利益蓄意破壞。對於前者，須用宣傳方法及實際利益，促使其參加，如對官公派差等爲運輸業者所最厭惡之事，公會可予以適當之協助或合理之解決等，對於後者，可就既存行幫公會改組，其舊有人員，仍予延用。例如嘉陵江上之船幫公會，其會主席多爲行舟老將，由同業公推者，主席以下只有三、五人辦公，所作事業爲代攬貨物及會員之公益事項，以每月向會員所收會費，及代攬貨物所扣之佣金，作爲會務維持費，如將其改組，並維持其舊有工作，給以相當待遇，則實行上不致發生大困難。

綜觀前述兩種辦法，第一種之利爲對運輸業者完全無統制時之

種種弊害易於防止，第二種之利爲既具有公營運輸機關之效能，且可省却運輸機關之種種繁雜手續及龐大之管理費用，因無須如運輸機關向上報告之一切表報類等手續，且可視事實之需要，隨時改歸省處辦理，並於戰爭結束後，如各幹線無須運通時，可將運輸工具分配於各省地方運輸公會，維持地方交通。

幹線聯絡問題

各幹線遠達國境，加以運通工具之古舊遲重，聯絡殊爲凋緩，總處雖有無線電網之計劃及站間之傳遞，但只限於通信方面，至於公文之傳遞及人員之來往，則非藉重於郵政及汽車運輸不可，而郵政及汽車以業務繁雜關係，又不能如吾人所期望之靈便，解決此種困難，加強聯絡，使運通之遲緩凋緩，成爲靈敏之有機體計劃，可由驛運總管理處，購備不灰汽車，輛數稱行駛於可通汽車之各幹線。

業務視察問題

我國運輸機關，無論鐵路或公路，對於業務之視察指導，歷來即採用視察制度，由總機關派定視察人員，長期在外作督察工作，惟爲內部各部門主管人員直接明瞭外部工作利弊，以便作切實實際之改進計劃起見，可採用各部門工作主管人員隨時出差視察之辦法。因有視察制度之督察人員，雖可代表機關首長，指導外部各部門

工作，視察其利弊，報告於首長，以便命令各部門工作人員作改進計劃，其工作價值之重大，自不待言。但如內部主管人員不到工作現場，向外部人員，說明其所計劃之理由，使實行者澈底明瞭，發生工作興趣，並親身視察其所計劃之工作進行程度及行上所發生之利弊，則對於其主管工作，必將更發生責任觀念與研究切於實際之改進辦法。此種辦法，在驛運方面實行時，如自己備有聯絡汽車，且內部主辦工作人員均有郵辦人可以代理其職務，則實行上相信不至費時誤事。

宣傳方面的問題

我國教育未普及，邊境地區之民衆，有生以來，未嘗遠離鄉井，智識更爲低下，對於任何宣傳，多爲盲者聽語，聽者藐視，關於驛運之宣傳工作，亦恐有同樣情形，雖對其懇切講述，欲其作實際贊助驛運之行動，實爲難事，即或有地方仕紳起而贊助，民衆不能發動效力亦必微薄。故爲發動民衆參加驛運工作計，除經地方黨政軍學各界，極力宣傳外，應更進一步採效力較大之實利宣傳辦法，使民衆更得到一些深切的印象。如由宣傳費項下撥出一部款項，向工廠定製代有宣傳性圖字之毛巾，肥皂及其他家庭日用品，利用聯絡汽車，按期供給各站廉價售於參加驛運工作人員及沿線民衆，或加辦沿線各站醫藥設備，對參加驛運工作人員及其家屬親友免費或減費診治。

加強嘉陵江水運芻議

王宇煌

二十九年秋，交通部鑒于嘉陵江乃西北運糧要途，為發展川陝驛運交通，便利後方物資之流暢起見，特制定「加強嘉陵江水道運輸實施方案」，計十一項，組設交通部特許水陸聯運處負責執行（

招商民生合辦川陝湘水陸聯運總管理處）。原方案規定自重慶至白水江鐵段軍品公物及公營物資，概由該處承運。所需船隻，採租、購、造三方式，於必要時，得自辦水險。至嘉陵江航運之疏濬，絞灘之設備，分請經濟部、嘉陵江水道工程處、漢口航政局，分別負責。沿線警衛，則請川陝兩省政府，轉飭沿江各縣政府保護。同時並規定在自辦船隻未完成以前，應將租界船開運，經由後方勤務部令飭四川省船舶總隊部，儘速協助，將租界各在案。觀此可見該方案規劃之周密矣。宇煌承乏聯運處川陝線辦事處主任，直接負有執行本方案之任務，就事之後，即照預定計劃，一面租船開運，一面調查此線有關各項情形，以其趨精，以便漸整籌劃。詎此線情形異常複雜，工作上之困難甚多，茲為貫徹部頒方案，整個解決嘉陵水道問題起見，爰就調查研究所得，分別報告於下：

嘉陵江水道及航運概況

嘉陵江有東西二源，東源出陝西鳳縣之嘉陵谷，西源出甘肅天水南嶺驢山，會流為白水江，至陝西略陽，始稱嘉陵江，經陽平關、廣元、昭化、會白河水，流經蒼溪、閬中、合東河，至南部、南充、合川、復會渠河、嘉陵之水，而達重慶，匯入長江，全長一千餘公里，源遠流長，貫通川陝，實西北入川之主要水運通道也。舉凡陝甘等省所產棉花、桐油、藥材、木耳、皮革、羊毛、木材、生絲、煤炭等物品，均經此線運川。而川產之糖、鹽、表紙、桐葉等，亦均由此北運。最近中蘇國際路線開闢，內地礦品亦由此道輸出。將來自蘇進口物品，亦捨此無他途矣。至嘉陵江支流如白龍江、（俗稱白河）渠河、涪江三線，均終年通航。沿線物產尤為豐富，在經濟交通上，價值極大。惟此線險灘多達二百二十餘處，其險峻隨水位之升降而異，河身坡度甚大，水流湍急，中上游更參雨峽，底海石質，以是航行，頗為艱阻。但下游河床寬闊，底係砂石，且有各支流之水會合，故水量甚大，流速亦較低，航運之便，不讓長江

全線水位，年分三期，大致農曆六、七、八、九月為洪水期，三、四、五、十月為中水期，十一、十二、一、二月為枯水期。此三期中，惟中水水位最便於航運，洪枯兩期較為艱險。以現狀而言，除略陽以上至白水江鎮一段，水量最小，行駛船隻甚稀。目下陝西建設廳雖正着手整理，一時尚無航運之利，茲不贅述外，爰將略陽以下水道航運概況，分段列述於后：

(一) 略陽至廣元。全線約三〇〇公里，經過平陽關，燕子砭、橫梁子、大灘、朝天驛、沙河鎮等地，兩岸皆山，底屬石質，故俗稱「山河」。且河身坡陡彎曲，水流甚急，沿途計有大小險灘三十二處，以參伯灘、大灘、沙溪子、青石牌、青陽廟、慈官三灘、飛仙閣、癩胆子灘、為最著，枯水位時，水深約〇、五至二公尺，灘上水位最淺者，不足〇、三公尺，行人涉水而過，僥倖足踝以上寸許。幸此淺灘多在陽平關以上，現陽平與大安公路相接，水陸貨物皆在此地接轉，故枯水期間，尚可行駛載重五六噸之木船，惟至淺灘，仍須提絞。廣陽間上行約二十天，下水約五六日。陽平以上，此際殊無貨運也。至中水位，水深約一至二公尺，灘上水深〇、六至一公尺，廣略間可行十噸左右木船，上水二十天，下水只須五日。洪水期內水深在三公尺以上，即灘淺處，亦達一公尺，可行噸十八噸至二十四噸貨船，上行三十餘日，下行兩三天。此際略陽附近各地物資，皆由此處裝船下運，惟此段河道，未經整理，且無

救濟設備，航行極為困難，失事頻仍，亟應從速施工，以利行運。

至略陽以上至白水江鎮一段，陝西省建設廳係廳長曾計劃疏濬河床，整理線路，並擬自雙石鋪修築公路一條，直達白水江鎮，以資陝甘入川貨車，繼至廣元裝船，而以白水江鎮為水陸接轉之地，計可節省汽車里程三百餘公里。此種計劃極為賢明，惟白水江鎮水源過小，雖落不深，枯水期間恐仍不利航運，反不若自雙石鋪至略陽之為便。再將略陽淺灘濬濬，終年可以通運，則事半功倍矣。

(二) 廣元至南充。此段現為聯運廣川陝線第二分段，「水程四二四、七公里，經過昭化、蒼溪、閬中、南鄭、漢安等縣，河底均係卵石，河面與水量均較廣略段寬大，險灘甚多，凡九十二處，其最淺險者，有河灣灘、立回灘、來佛寺、鴉爪灘，哪叱灘、天子墓、大賊灘、香溪、白鷄灘、打鼓灘、石驢子等灘為甚，河面闊度普通約八十公尺以上，枯水河灘則甚窄，洪水時期水深在四公尺以上至六七公尺，即灘上淺處亦在二公尺以上，故可行駛載重五六噸之木船。惟水大流急，上行困難，需時約五六十天，下行則流而下，三四五天可到。中水時期灘上水位亦在一公尺以上，故四噸以內船隻，均可暢行無阻。此際航運最盛，大小船隻往來如織，惟惜無輪機之力，風帆之利，逆水行舟，全恃人力，船多人少，險仗殊感不應求耳。至枯水時期，雖多水淺，尤以昭化、射箭河以上（俗稱小河），因僅恃白水江之來源，水位最淺，灘上水

深不過〇、五公尺，河漕之狹者，僅能通過一船，故上下貨運，皆在射流河之算錢灘設碼頭。昭化以下則有白龍江之水會合，水位較增，灘下水深在一公尺以上，然灘上水位淺者，如哪叱灘、大賊灘、段場壩等處，亦祇〇、八公尺，載重滿二十噸之船，均須提駁，因船隻構造不同，不能確定其大小，但通常可行載貨吃水〇、八公尺之船為度，而不論載貨之多少也。故船運裝裝時，概以吃水之尺碼為準，第各灘水位常有變更，稍過一二分，即生事故，亟盼主管機關，能有以圖之。在未疏濬以前，能將較淺之灘上水位，于相距里許之處，設置水位報告牌，則航行增伊矣。至此段各灘，尚多未設絞灘盤，有之亦因未能切合實際航運需要，木船駕長屢不敢用。水清工程方面，雖工作極為努力，成績卓著，然亦因過去無統一航運機關可以諮詢，其功效不免遜色。今聯運處成立，當可密切合作，相輔而行矣。

(三)南充至重慶 此段為嘉陵下游，水程三一五公里，經過著名城鎮，有烈南溪、武勝、合川、北碚等地，兩岸益形寬展，水深流緩，灘多而險少，尤以合川以下，航運最為便利。唯合川以上，河道彎曲最甚，如青居街，土地灘，兩地形如四字，陸行不過數百公尺（青居街）或一二里土地灘，水道則達三五十公里之遙。灘有七十三處，均不甚險，較險者為紅廟子、桑樹林、北門灘、觀音灘等。枯水時灘上水位約一公尺許，載重在三十噸以上者，間須提

駁，上行約十三四日，下行四五日。中洪水時期，河面寬度約在一五〇公尺至八〇〇公尺，水深通常在四公尺以上，即灘上亦達三公尺至四公尺，不特木船航行無阻，即吃水較淺之輪船，亦可航行。過去民生公司曾經開航數次，因沿線匪患未靖，且木船船戶深慮輪船奪其營業，多方阻撓破壞，致未繼續航運。現在此段匪患肅清，船戶觀感不同，事實上亦決不致影響木船業務，現聯運處為國家經營，如能行駛淺水輪船，貨客運輸，皆可增便，故聯運處有渝南段利用輪拖之擬議，以期加強運輸，減少人力。至合川以下，因有渠河、涪江之水合流，水益益大，流速減低，灘淺雖有五六處之多，但險者甚少，以導磯坨、打靶石、利灘、飛龍子等處，較為凶險。枯水期灘上水深約為一公尺以上，灘下多在二公尺以上，故駁大木船載貨吃水不逾一公尺者，可以暢行，否則淺灘則須提駁，輪船亦多在此季停航。中洪水時期，水深自五公尺至十餘公尺，灘上亦在二三公尺以上，故吃水較深輪船，均可航行，不獨木船已也。惟山洪驟發，水位達最高點時，水流澎湃，洶湧異常，即輪船亦不能抗其水力，冒險航行，幸漲落甚驟，年不過十餘日。大致渝合間，枯水木船上行四五天，中大水五六天，輪船八九小時左右可達，下行枯水木船需二天，中大水一天，輪船四五小時。

以上為嘉陵江正流水道航運概況，自昭陽至重慶，灘險多至二百數十處，其凶險或在洪水始劇，或值枯水乃危，然皆可用人力改

善者也。過去航行失事，日有所聞，究其緣結，不外船身不堅固，設備不齊全，或因駕長缺乏經驗，或裝貨過量，或爭漕搶灘等等，其詳細原因，曾於拙作嘉陵江水險問題之商榷一文中，分別列舉。總而言之，非絕對不可抗力，實人謀之未善耳。際茲開發西北之時，發展後方驛道之會，嘉陵江水道運輸，益形重要。蓋川陝交通，雖陸有公路，但目下汽車燃料艱貴，板車運，既感供不應求，又復人馬缺乏。况廣渝公路繞道成都，不特需時耗費，且運費無多。惟嘉陵航線，上通甘陝，下達陪都，利用船隻，任重致遠。尤以西北物資入川者為多，適當下水船運，既便且捷也。現我政府當局，有鑒及此，已有種種設施，乃謀發展此線航運，以便抗建運輸。宇煌悉司川陝水陸聯運，實無旁貸，視事以來，深感此線問題甚多，情形複雜。刻下由陝甘入川物資，僅棉花桐油兩大宗，年約二萬公噸，連同軍實雜貨，亦不過三萬噸左右，尙感種種困難，將來西北桐棉增產，礦藏開發，國路線暢通，進出口貨物必日多一日。雖甘省油礦開發，但短期內尙不計大量出產，亦不能以寶貴之石油，供此線之運輸。是故嘉陵江今後航運之發達，尙有增無已，將形成戰時後方主要運輸路線。若不集中力量，亟謀貫徹交通部加強嘉陵江水運實施方案，以應未來之要需，則必貽臨時抱佛脚之譏矣。或曰：「此線運輸在戰時固極重要，然抗戰勝利之後，則西北交通即有陸海，水有渭漢，入川有成鐵路，嘉陵水運，必無今日。」此

說實有未然，蓋抗戰勝利，我國府回京，不過政治中心之轉移，嘉陵江重在貨運，毫無影響。况今後輕重工業，決不致再陷過去窳窳，重建于沿海地帶，理想工業中心，當在川湘兩省，是則西北資源，除出口外，決不能陸經關海，水由渭漢，繞道運入川湘。且川黔，川湘鐵路完成在即，直接開發皆足增加嘉陵江水運之重要性。尤以沿線及各支流，物產豐富，礦藏現正開發，無論抗戰勝利之遲速，嘉陵江水運，敢斷會有增無已也。至各支流水道概況，現正派員調查，且不屬本文範圍，茲暫從略，俟調查完畢，另文報告。

廣元運量之調查及沿線有關水運機

關之概況

廣元居嘉陵江之上游，為川陝水陸交通中心，上下貨物，皆寄築於此，因而機關林立，工商繁盛，社會情形，異常複雜。沿線有關各機關，行政系統，分歧尤甚，直接間接，影響整個運輸。宇煌到廣，即着手調查，茲將此線運量，及有關水運機關概況，分述於下：

甲、貨運概況

1. 軍品運輸

廣元軍運機關，有後方勤務部第六支部。該部主辦兵站業務，自有木船一百艘，載重十五噸至二十五噸，洪枯水均可航運。惟該

部利用水運之物品不，故其運抵用三十餘艘，其餘船隻皆停航在廣。且船快不齊，船皆空置，其次則為軍政部船艦管理分所，該所專負軍部所屬各庫廢物品之運，每年由廣元下運物品甚多，平均在五噸以上，大部分利用水運，自無船隻，向由船總隊部船業公會代租，照航政局規定運價給資，本年運費難以預計，聯運處成立，製表調查，據悉該所由廣下運物品，（包括交通器材庫之油桶廢料，軍械庫之軍械器材，麵粉廠麵粉粉廠之乾粉，及其他軍用物資用品，）現有一千餘噸，積有若干，尚難預定。至上運軍品，大抵皆接濟前方之軍實，如彈藥、槍械、被服、器材等，運甚不詳。該所嘉陵沿線各地皆有分所。至其他過往軍隊，皆臨時向船總隊部交涉，隨時封扣。此外尚有西北製遺廠，除原料由渝上運外，其成品均以運管發，均用陸運。聯運處成立，所發上下運物品，擬改由水運，據稱平均每年約五百噸左右云。

2. 公物運輸

廣元公物運量，以福生進之棉花，貿易委員會之桐油，資委會之礦品為大宗。福生廣源每年由陝甘收購之棉花，經廣源者將五六千噸，廣元以上自有膠輪大車，開由陽平轉船，廣元以下，則完全水運。資委會富華公司，在廣設有運站，除本公司由西北購運之羊毛皮貨物等品外，並代理復興公司轉運桐油，均由陝甘經廣源運，桐油運量最大，每年約二千餘噸，悉賴水運。以前福生富華之

貨物，向由船業公會代雇民船裝運，深慮船戶不負責任，自往押運之繁勞，現已全部委託聯運處負責承運。至資委會之錫錫砂，去冬始行開運，均由渝經廣北運出口，本年祇定六千公噸，渝廣由聯運處水運，廣元以上則水陸並用。其餘公營物資，尚有陝西戰時物產調查處（現改大生企業公司）經營川陝物產之運銷入川貨物，棉花羊毛皮草藥材為大宗，本年運量據其預計，約六百餘噸，由川入陝則以精糖黃表煙葉為主，數不詳，廣元以下，利用水運，廣元以上，則水用木船，陸用大車。至鹽海機器廠本年下運生鐵，及所造機器，預計約四百噸，擬用水運。鹽海材料廠運量不多，自備有木船四艘。川北鹽務運輸處，自有木船五十餘艘，專運食鹽，其數量不詳。此外各機關公物利用水運者尚多，因數量不大，且無固定運量，無法調查。

3. 商貨運輸

廣元工商日盛，紗廠林立，各大公司紗廠，在廣皆有辦事處或分廠之設，據調查託運貨物，以棉花為主，皆由陝甘入川，經廣下運。運量本年大華紗廠有棉花五千噸，豫豐紗廠三千噸，新申紗廠二千四百噸，裕華紗廠二千噸，大業公司一千餘噸，中興公司一千六百餘噸，協和公司八百餘噸，川陝商業公司一千五百餘噸，皆須利用木船，運往重慶廣元。至大華新申之紗，運量數甚，未據填報。其餘花行商號，運量亦不少，因屬零星，未悉調查。大抵下運

者，以棉花、藥材、木耳、柴炭、皮革、羊毛、豆餅為主，由渝上運者則以棉紗、表紙、為大宗，詳細數目，尚無統計。

乙、航業概況

嘉陵江航商極為散漫，在聯運未成立以前，除嘉陵航運合作社，及四川旅行社外，概由民船船戶，個別攬裝，或由船業公會代洽，均係租用性質，不負責任，情形極為複雜，查嘉陵航運合作社，原係船商組織，專辦負責運輸，所有船隻均為航政局貸款所造。二十八年航政局撥給川陝車馬運輸所之貸款，亦由車馬所轉交該社承造，所造船隻，准其利用專運，故該社有新造大小木船三十餘艘，行駛嘉陵老線，上至湯平，下至重慶。在此線運業日趨發達時期，該社雖有三四十艘新船，業務自可發展，詎該社經理人出身行伍，對於航業，非其所長，以是經營不善，信譽未立，營業上更有虧無贏，幾乎有不可維持之勢，現擬與聯運合作，將其所有船隻出租歸聯運利用，該社業務概可想見矣。至四川旅行社經營運輸，亦因辦理不善，且自購船隻，以致虧折甚鉅，去年冬月不得不暫行停辦運輸業務，今後是否仍圖恢復，尚無所聞。此外聯運經營航線，原方案規定由重慶上溯白水江線，後經運管理局等加強該線川陝鄂豫幹線運輸力量計，商定將廣元以上水運，劃歸川陝車馬所負責，故聯運出僅負責元以下責任。現車馬運輸所正着手籌備，將與聯運合作社會，責成該社代辦，刻已開始營運矣。

丙、有關航務機關概況

嘉陵江運輸日益繁重，有關水運機關，乃如雨後春筍，其主要者，計有（一）漢口航政局派駐嘉陵江沿線各地管理員辦事處。查航政局為航運主管官署，其職責包括船舶之檢丈登記，及船員之檢定，航道之疏濬，標誌之設置，以及運費之規定，紛爭之處理等，但嘉陵沿線各地管理員辦事處，除專辦貸款造船事務外，對於上述工作，因艱于職權人力，無法執行。蓋各該辦事處僅備管理員及助理員二人，事繁人少，縱欲執行，辦理困難。至木船運費，由該局重慶運局規定，各地管理員僅負責轉達之責，因不適合航運實際情形，不免有閉門造車之說，雖有規定，等子具文，此不特有損威信，且影響整個運輸也。（二）川江航務管理處，為四川舊有組織，亦軍國府移渝，航政局遷川，航務行政演成「雙包案」，職權上固起衝突，職責之。惟當局因種種關係，無法糾正，僅就海商法之規定，擬具折衷辦法，即船舶在二十噸以上者，歸航政局辦理，二十噸以下則仍由航務處經辦。此種辦法，雖亦有所依據，但航政系統與職權，終因而紊亂。現嘉陵江沿線各地，該處均有分所，即二十噸以上航船，亦由該處經辦。幸航政局在此線未積極執行其任務，得免于衝突，但外界不明究竟，終有無所適從之感。（三）四川省船舶總隊部，為戰時組織，直屬軍事委員會，其任務在組織各省民船

，以備必要時統一徵調，而便軍運。嘉陵江既為四川重要河流，水運又極發達，沿線各地該隊皆有辦事處所，歷來相安無事，惟最近該隊廣元辦事處，以奉令控制到廣船隻，便利軍運，而實際則配發商貨，致此線運輸，失其常態，外界對之不免發生誤會，此非法制之不良，實人事之所致耳。（四）校灘委員會，隸屬交通部。嘉陵江灘險最多，沿線各灘多設有校灘站，航運增便，惟該會限于人力物力財力，且未能盡重與水道工程及航運機關，切取聯絡，尙有應設未設，或設置校灘之地點，與工程未能切合航運需要。（五）一般駕長，竟有不顧施校，而苛用人拉者，此輩駕長知識固陋，抑亦裝置工作未能與運輸方面相配合所致。（六）嘉陵江水道工程處，隸屬經濟部江漢工程局，專負整理嘉陵江水道，及疏濬灘淺之責。該處成立以來，頗具相當成績，如此線里程向不一致，人定言殊，自經該處實測，始得確定，惟此線船商散漫，有關機關又皆各自為政，互不聯繫，且限于財力與物力，致影響該處工作之成效。（六）交通部川江造船處，所屬昭化工場（原為西北造船處第三工場）現設昭化之射箭河，去冬始行開工製造，嘉陵江所用木船，其數量預定達四五百艘，將悉數撥交聯運處川陝車隊運輸所應用。現在工具需要迫切，經該場加工製造第一批船十六艘，已將完成，開決定撥交聯運處，以資備用。惟現在工料艱貴，造價甚昂，部款又不能如期撥發，工程進度影響極大。且此線船隻供需情形，無精

確估計，建造數量惟有依據用船機關需要，盲目製造。（七）船業公會，為法定民衆團體，乃船商謀取本身福利之組織，嘉陵江運輸發達，沿線各地，均有是項公會之組織，類多未經法定程序，組織極不健全，內幕尤為曖昧，不特不能協助運輸，為一般船戶謀取福利，且居奇抬價，剝削船民。廣元府嘉陵江上游起訖之地，貨運最繁，公會情形，故亦最為複雜，所徵會費與事業費率，合為收入，為數極鉅，據謂此款除經費開支外，完全津貼差船，究竟如何，非局外人所知，船戶愚昧，惟感不勝負担之苦而已。（八）其他尙有陝川兩省水利局，陝西水利局，現担任路陽以上水道之整理，情況不詳，茲不贅述。外四川水利局，在嘉陵正流，因有嘉陵水道工程處負責，目下少可報告。

上述各機關，系統各別，多未能密切聯繫，互相配合，影響其工作效率者甚大，其任務相同者，不免有權利之爭奪，責任之推諉，影響所及，不堪言狀矣。

聯運處所持之立場與方針及辦理上

之困難

聯運處為適應抗建需要，在加強嘉陵江水道運輸，便利西北物資疏運而設，其立場至為顯然。該處業務方針，除陸運部分，並不直接辦理，且不屬本文範圍，茲不贅述外，關於水運方面之任務與方針，一以部頒方案為基準，而以（一）加強運輸效能，以安全迅

速為目的，(2)充分利用現有船隻，重予增造，以期供求適合，貨暢其流為目的，(3)分別緩急，按軍公商之秩序，支配運輸，以軍事第一為原則，(4)安定運費，以維持船舶合理利潤為原則。

基于上列四點，如依照部頒方案切實執行，各有機關通力合作，不難辦到，惟此線有關水運機關，過于龐雜，各為其政，工作乃不能配合，就廣元最近情形而言，水枯船少，廠商稅租，船戶居奇抬價，再加之有控制權之人員，從中操縱，以致運費激增，漫無標準，一月之間，廣元運費由一百元增至二百四十元之鉅，廠商貨物所負運費，可以轉嫁，軍公物品則純由國庫負擔，結果商貨可以源源運出，而重要公物，反無法疏運。然廣元運費雖高，下水船商利市十倍者有之，但亦有虧負不堪，出售船隻者。運輸之船，而仍有大部分船隻停航不用者，種種矛盾現象，不一而足，此皆由有關水運部門系統與事權不一之所致，直接間接影響聯運處之任務，及整個之運輸也。茲再就上列四點，分析說明之：

(1)關於安全迅速者 嘉陵江水運失事之原因，曾於「嘉陵江水險問題之商榷」一文中詳細列舉改善之策，已分述於聯運處川陝運輸計劃概要中，其總結幾全部屬於人力範圍，如船之不堅固，不適航道，以及設備不全三點，自造之船自無問題，原有民船則須由主管機關，用檢丈方式解決，當不難辦到，船工方面(駕長等)

亦可施以檢定或訓練，至搶灘爭灘，尤屬主管機關執法範圍，不難依法取締。此外疏濬灘淺，裝置絞灘，則在各機關隨時與航業機關或船商取得密切之聯繫，「不恥下問」，以期適合航運之要求，倘途中無阻，航行自速。根據最近經驗，由渝至廣，如中途不發生事故，實際航行時間，祇須三四十日，下行十六七日可到，是安全與迅速，有連帶之關係也。

(2)關於工具者 此線運輸工具，深感供不應求，聯運處成立，遵照部頒方案，雖採用自造及租用兩方式。造船部分除在廣南兩地利用貸款建造外，並由交通部川江造船局大量建造，惟目下工料艱貴，需船極殷，自行製造，不特需款甚鉅，亦緩不濟急。且此線上下運物資，每年究有若干，現有船隻幾何，其中合於航運要求者若干，須增造木船之大小噸位各若干，是必須調查統計，而後可得。因運輸工具不敷，開闢困難，倘盲目增造，一旦船隻過剩，亦成問題，且將影響原有船商之生計也。聯運處在廣成立，即分向各方調查，物表方面，雖不精確，要可得其大概，惟對於船隻數量，駕長人數，詢諸主管機關，皆瞭目不知所對，後經設法清點始稍得其概數。大約全線船隻，大小在一千艘左右，(此數經自合川起，訖陽平止，沿途點數，各埠所停，又迎面下駛之船隻，大小共二千艘。)按此線物資運量之調查，每年由廣下運者不過三四萬公噸，上運者一二萬噸左右，假定每艘平均裝十五噸，每年往返三次，則上

下各裝貨四萬五千噸以上，實超過應運物資之數，以是敢斷言嘉陵江現有船隻，在自下西北物資未大量增產內銷，及國際路線未暢通以前，並非絕對不敷，所以感有如是之缺乏者，良由無統一運輸之機構，現有工具未能充分利用，合理支配耳。試舉例言之：（一）後勤部前年在廣自造木船一百艘，每艘載重皆在十五至二十五噸之間，洪枯水位，均可航運，但該部運品不多，實際運者僅三分之一，其餘六十餘艘，皆停航未用。且其原官船工薪餉太低，在此生活程度日高之時，船夫不得一飽，以致紛紛逃走，空船擱置。該部實元支都負責人員，雖允聯運處利用，因無船工，又不願將空船出租，致未實行，此項木船長此空置，不惟不能供給社會上之需要，且易朽爛矣。（二）現有民船大者居多，在枯水時期，三十噸以上，船隻或因不能滿載無利可圖或根本不能行駛而充以上現停航各地，須候水位漲至相當程度，始可開航。四十噸以上船隻，通常每年祇在洪水位時，行駛一次。（三）過往軍隊需船，均由船舶隊代為拉差，不論人物之多寡，皆封估一船，且不分船之大小，一律給予差費五百元。此種差運物品，多則三五噸，少則一二噸，並員兵二三十人而已。封估一船，幾小亦在十噸以上，在公幣言，此項差運之物，每噸運費實過乎商品之運價，而船戶則不敷應用，更難載運，船隻之浪費，更無餘矣。是軍隊封用差船，不特妨礙運輸，且影響人民之抗戰情緒也。（四）此外民船，因運費關係多不願

繳逆水（上水也），結果上下水船，不能平均供應，凡此種種，皆屬減少運輸力量，形成供不應求之最大原因。倘物資運照部擴方案，執行軍公物品，統一運輸，所有各機關自備船隻，及民船，皆交由經辦水運機關（如聯運處）統一調度，即可合理支配，充分利用矣。公有船隻，既不致空停，軍隊亦不必對和民船，聯運處既屬國家所辦，不圖利潤，則三十噸左右之民船，即在枯水時期，仍可少載開航，四十五噸以上之大船，亦可支配於南充以下，且任接轉，於是每艘船隻，終年皆可運用，又何患工具之不足哉。

（三）關於軍公物品運輸秩序者。此線下運物資，已商詳於前，其中軍公物幾佔半數，聯運處承運之公物，以自造船隻尚未完成，不得不濫用民船裝運，但創製船隻，被船舶隊控制，配裝商貨，以騰騰貨源源下運，而重要軍公物品，反無船可裝，不特按序運之計劃，不能實施，即已洽定之少數公物，亦無法運出，倘今後運輸不統一，則此項計劃，將成泡影矣。

（四）關於安定運費者。廣元下駛船隻既少，廣商競租甚烈，經商少乘機居奇，任意抬高運費，有按噸權者，不特不思平抑，且從而難者，以致運費陡漲，漫無限度。前渝船租每公噸原為一百元，一個月間漲至二百四十元，廣南（尤）亦達一百六十元之鉅，航政局之規定，等子具文。此中雖有種種原因，亦該局所擬運費不能切合實際也。如此次新定運費，廣渝段下水每公噸最高一百七十

七元六角，上水三百元，上下水之比例，相差有限，但本船成本全部，屬於工食，廣渝一線，全長七百餘公里，下行約需二十餘日，上行則需六十餘天，時間上為一與三之比，下水頭水推舟，上行則全恃人力拉，所用機夫亦為下之三倍，尤以下水船夫日食三餐，上水則須五六頓。此外工資，牙祭，煙錢等什費，又在一倍以上。在此種價日高之時，上下水所需之成本，其比例通常為四比一。茲航局定價上水不及下水之一倍，其不合情理可知，以是下水獲利甚豐，如載貨十六噸之船，全部水脚計二千八百元，除去濶用可賺一千五六百元之多，上水收入則不敷開支。或釋之曰，「上水船商雖有虧蝕，下水贏利正厚，贏虧相抵，並不影響運輸」。此論驟聞之，似無不合，但究其實際則不然，須知船戶富有者少，上行之船，每日濶用多者（大船）百餘元，少者（小船）亦需四五十，雖明知下水利厚，奈無力預墊何況上貨甚少，由渝至廣，需時二月餘，到達之後，情形有無變更，殊無把握。倘中途有意外之延宕，到廣後無預期之貨載，則有傾家蕩產之虞矣。每有上水虧負過鉅，到廣之後適無下貨，乃出管船隻，此例甚多也。且船商唯圖近利，執願墊必虧之本，期不可必之利哉。是般船戶皆不願長航，下水船到渝南（充），將船隻出售，結果渝南兩地，停船甚多，而廣元則無船可雇。物稀為貴，運費乃陡漲。聯運處成立，雖有安定運費之志，但自造船隻尚未完成，既無規定運費之權，又無統一運輸之力，廠

難租，船商抬價，無力遏止。且航政局定價，雖有最高最低之分，而無負責與否之別，船戶託運，雙方常以之作爲標準，致令聯運處業務上深受影響。茲爲整頓運輸前途計，甚盼當局規定運費，必須注意各線航運實際情形，與生活狀況，按其實際成本，酌加合理之利潤，上下水應使平均，無畸輕畸重之分，過與不及之弊，則贏虧不致懸殊，船商自不致投機取巧，上下水船隻，乃可平衡，運費之安定，如反掌矣。

以上數項，爲聯運處不能實現其目的之最大原因與困難，究其癥結則爲有關水運機關，系統過於龐雜，專權不一所致。且聯運處雖係專設交通司令部組織，其任務實任在加強嘉陵江之水運，但其系統初有民生公司合辦之說，繼後改組，復不用「特許」字樣，外界不明真相者，乃認爲爲商辦聯運公司「特許專利」而已，以致辦事困難，應付尤艱，一切計劃，不能順利推行。幸成立以來，始終堅持上述方針，一部分人士已知非專營利而設，然語云「名不正則言不順」，若不亟「正其名」，則工作進行，仍多障礙也。

整理嘉陵江水運及調整各有關事權

之管見

綜上所述，可見嘉陵江水運之重要，及其利害攸關之所在。我總議會訓示吾人曰「政治不能進步之最大的毛病有三種，第一就是行政系統的複雜，一切事務和責任，不能專一。因此，一切的

事情，空虛難行，沒有人肯來負責做事，也沒有人能放手做事。有責任便互相推諉，有權利則彼此爭奪。所有的時間和精力，統統用子應付，全部工作不過是敷衍表面，甚至還要發生一些無謂的糾紛，增加許多意外的麻煩，使大家的力量，互相抵銷，整個的工作，陷于停頓，還有甚麼事辦得好呢。所以事權分散，系統複雜，就是行政上第一個大病。」此段詞調，為二十三年召見各省高級行政人員的訓話，而現處嘉陵江水運機關情形，正陷于此種通病。

總裁對於改進之策，以「第一要避免系統複雜，和事權分散。我們今後政治上的一切制度之確立，政務的推行，一定要求事權專一，職責分明。現在政治上第一個重要的原則，就是統一集中。這個原則要应用到實際政治上去，第一就是要事權的統一，責任的集中，在現在這個時代，無論是軍事、政治、經濟、交通、教育、各方面的事情，無論就整個國家，或一省，一縣，或一個機關而言，如果違反這個基本原則，不管你有多大的聰明財力，決沒有一件事給你辦得很好。」以是可見系統複雜事權分散之弊。宇煌視事以來，終日碌碌，除埋首簿牘，及業務上之接洽外，尚須奔走各方，敷衍八面，察顏觀色忙于應付，竟有不思事之不能辦，而慮應付之不能，稍不滿意，即生障礙。且各機關隸屬不同，所奉上官命令，常不一致，得其左而不得其右，縱其下又不越于其上。宇煌素性懸拙，不善敷衍，對於部頒方案，不能執行，應盡任務，不能達到，私

衷惶愧，莫可言喻，此雖才力之不足，亦亦環境之太多，再四籌思，若欲貫徹交通部所頒方案，澈底解決嘉陵江水運問題，以利戰時交通，非統一事權，集中責任與力量不可，爰就管見，擬具辦法如下：

甲、關於航務行政與水道工程者。

「主文」聯合組織嘉陵江航務工程管理委員會，以一事權。

「理由」查嘉陵江沿線所有有關航務行政，與水道工程機關，已略詳本文第二項。各該機關有隸于交通，經濟，後方勤務部者，有

屬于川陝兩省政府者，其目的雖皆為航運而設，統一組織，水屬當然，但系統各別，管轄不同，若驟然變更其管轄權，殊恐引起無謂之爭議。為兼籌並顧，避兔爭端，以利進行起見，擬暫採委員會制。

「辦法」委員會定名「嘉陵江航務工程管理委員會」，集合第一項內各機關組織之。委員人選由各該主管機關，如經濟交通後勤三部，運輸統制局，四川陝西兩省政府指派，其性質側重航務，應隸屬於交通部。委員會設主任委員一人，副主任委員二人，委員四人或六人，內部分設下列各科：

一、總務科，關於文書庶務人事出納，及不屬其他各科職掌事項。

二、航務科，關於船舶之檢査登記，及船工（幫長頭篙等）等冊之核驗，船貨進出之登記，河道標誌及救護設備之糾正

、並海軍之調停等事項。

三、工程科，關於建造木船、測驗航道、整理橋路、疏濬等有
關工程之監督事項。

四、設計科，關於調查統計，及有關航務工作之設計、運價之
審核等事項。

五、會計科，關於歲計會計上事項。

六、秘書室，關於摘要及會議記錄編譯事項。

七、航警隊，關於水上警衛及護航事項。

秘書室設秘書一二人，各科設科長各一人，水警隊長二人，
除秘書外，各科科長得由委員兼任，其下設工程師，科員，辦事員
各若干人，均由原機關人員調用，以資熟手。沿線各地得設辦事處
站，其組織按實際需要另定之。至委員會經費由交通經濟兩部分担
，必要時得於運費項下，撥收相當費用，以輕國庫負擔。委員會除
常會外，每月召集水運機關，暨船業公會代表，舉行聯席會議，商
討有關各種問題，隨時交換意見，以資密切聯繫。並另組運價審核
委員會，審查此線運價，以爲合理之規定。前項組織如認爲尙有窒
礙難行之處，得改爲監督性質，而不負直接執行之任務，但徒增一
機關，恐治絲益紊也。

乙、關於統一運輸，及集中專權者。

「主義」加強聯運處川陝線機構，切實執行部頒方案，統一運

輸及集中工具，以一專權，而專責任。

「理由」聯運處之成立，係遵奉交通部加強嘉陵江水道運輸實
旅方案而設，（兼辦川湘線聯運事宜）原方案本規定航線自重慶至
白水江鎮，此段專品，公物，及公營物資，悉交該處負責運輸，並
經軍事委員會運輸統制局二十九年七月午敬發代電軍政經濟財政各
部，及後方勤務部，資源貿易兩委員會，中央信託局等，有關機關
、飭屬沿運各在案，現各機關多未飭屬遵照辦理。且航線方面，將
廣元以上劃歸川陝線運輸所經營，不免力量分散，事權不一，且
與原定方案不合。况陝運機關，兼辦水運，亦有未宜。至工具方面
、原定租、購、造、三方式，現在工料甚昂，造價甚鉅，雖有專設
機關趕造，亦非呼嗟可致，實屬緩不濟急。茲軍公物品，既規定悉
交該處負責承運，則各機關自備船隻，自可悉數交聯運處利用，
或租或購，以便統一調度。其餘民船（包括貸款所造船隻）亦應統
一編配指定，由聯運處按其大小支配，充分利用，則船商無被封禁
之累，江上無停滯不用之船。運輸統一，專權集中，部頒方案始可
貫徹，總去弊病，可以一舉而廓清之矣。至聯運處組織原由聯運處
、招商局，民生公司三部分組合，除民生公司外，皆屬國營機關，
應將「特許」二字，改爲「特設」，以正其名。同時川陝線辦事處
、轉運站，均爲平行機構，（橫的組織）不合行政系統，管理困難
、自可將川陝線一分處，奉總處命令，主持此線運輸，以專責成。

應與軍事諸端，始可逐次進行。

「辦法」基於上述理由，其進行辦法可分爲下列諸項：1. 設立

川陝分處，其管轄範圍「交通部特設川陝湘水陸聯運處川陝分處，

「地址設重慶或廣元，承總處之命，專責辦理川陝線業務，內部分

設：船、業、會四股。另於沿線及支流各地，視其需要，分設辦事

處，轉運站，承分處之命，辦理各該處站事務，以一事權。2. 請軍

專委員會，行政院，通令各有關機關，均應依照運輸統制局二十九

年七月敬午參代電，飭屬遵照，不得違抗。各軍隊如有人勸誘船

應向聯運處洽運，不得再請船總隊部，或自行封扣。

3. 各軍政機關自備木船，一律移交聯運處接收，由聯運處作價

收買。

4. 嘉陵江及各支流民船，（包括貸款所造船隻）一律由「嘉陵

航務管理委員會，」或主管航政機關，重行檢丈登記後，按其大小

調隊，交由聯運處利用，除自願出售者，由聯運處估價收買外，並

不變更其原有權，所有船長，船工，概歸船東自備，照規定給予運

費，否則按其噸位之大小，給予租金，論次或論月，悉聽船主自擇

，以後無論任何機關用船，均須按照本方案第二項之規定辦理。

5. 嘉陵江水運工費，每三個月擬訂一次，分費兩項，負責兩體，

普通運費，由聯運處依據實際航運成本，酌加合理利潤擬定，送經

委員會，或該政局審議頒佈，負責運費即按普通運費照辦，負責管

運費若干，須與軍事諸端籌備。

6. 聯運處應與各陸運機關辦理運，川陝線軍用回空車輛，

在不變更原定路線，及不妨礙軍運原則下，得由聯運處利用。

7. 渝涪線應由聯運處儘量利用淺水拖輪，以減少人力，鑄短船

期。（按嘉陵江航運，稍加整理，船務尤以上亦可利用輪拖，詳編

意見，另文呈核。）

8. 沿線警衛，由委員會設聯運處利用沿線各地國民兵團，編運

護航隊，分段護送，以策安定。

9. 此線熟練木船船工，（如船長、頭篙、伴梢、唱號等。）經

核定合格，而由聯運處經常雇用者，應請政府發給運工扶例，准予

服役。

10. 貨物水險，如中央信託局決定停辦，聯運處增設保險部，承

保此線水險。（按嘉陵江水險，中央信託局有停保之議。）

以上各項應請交通部負責參照原擬方案，擬具實施細則，以利

運輸。

丙、關於加強沿線木船同業公會組織者。

「主文」成立嘉陵江水船船業總公會，統一組織，集中力量，

以整船戶負擔，而利航運。

「理由」查船業公會之組織，在集中船商力量，協助運輸。同

時並謀取船商本身之福利，故我中央有民衆團體組織法案，及國

業公會組織法令之頒布，其意義極為重大。嘉陵江船戶眾多，因向分段行駛，沿線各地皆有船業公會之設，各自為政，散漫異常，其組織多未照法定程序進行，常為少數人所操縱，唯利是圖，不特不能協助運輸，且抬價居奇，對於船戶，更多方剝削，如會費、事業費等，名目繁多，每次裝運，除繳付香錢外，另按所裝貨物運費，抽取百分之四。船戶缺錢，向公會借款，八十還一百元，定期十日半月不等，逾期利息加倍。此外船用回扣，尚不在內。就廣元而言，每年會費事業費收入，可達十萬左右，詢其開支，謂均津貼差船，但究竟如何，殊屬疑問。似此剝削，邊論福利，以是船戶怨聲載道，莫可如何。且會員均非固定，以到廣繳費者為定，有經年不到者，有一年往來數次者，故會員人數，無法查詢，公會負責委員，乃得由少數人包辦，種種黑幕，一言難罄。此乃廣元情形，沿江各地，大抵皆然。長此而往，影響所及，不徒船戶已也。故欲發展嘉陵江航運，必須（一）整理船業公會，使其組織合法，力量加強，以期協助航運。（二）統一組織，集中事權，以期能與航務及運輸工作相配合。（三）固定公會經費，減輕船戶負擔，嚴禁高利貸等剝削行為，以杜流弊，而謀船民之福利。基於上述各點，須按下列辦法辦理：

- 一、嘉陵江原有船業公會，一律撤銷，另由主管機關組織嘉陵江木船同業公會籌備處，登記會員，凡屬行駛嘉陵江及各支流船舶板主，一律登記為會員，公務機關所有船隻，亦應登記，列為特別會員。
- 二、會員登記完畢，由籌備處主持選舉事宜，除停泊本埠會員外，其在外埠會員，得通訊選舉，或由當地黨部、縣黨會代為召集會議，主持選舉事宜。
- 三、總公會設重慶或廣元，沿線各地視需要情形，設立分會或辦事處。
- 四、會員會費，除入會金作為開辦費外，每年繳納一次，按噸位之大小分等納費，由總會統收統支，作為辦公經費，此外不得收取任何費用。所收會費如不敷開支，得造具預算，呈經主管機關核定，增收會員費率，有餘應存作基金，以便辦理各項福利事業。（按軍隊既不對民船，公會自無所謂津貼差費矣）
- 五、船業公會應與航務水運機關，接取聯絡，不得擅自抬高運費，剝削船戶，高利貸等非法行為，尤應嚴禁。
- 六、其他事項，應予會章內詳細規定，以不違背本黨主義與國策為標準。

結論

上列管見，如予施行，則系統劃一，事權集中，一切應與應事宜，皆可順暢推進，都領方案，始可付諸實施，嘉陵江水運困難問題，可以根來解決矣。

驛運工具

吳肇周

一、驛運工具與驛運前途

查自抗戰以來，交通運輸日趨困難，建築鐵道與公路，均以器材來源之缺乏，時間之限制，緩不濟急，復以我國新式交通器具與汽車燃料，均取之於國外，就經濟立場言，不得不謀自力更生之途，故最高當局遂竭力提倡我國固有之驛運，以補公路運輸之不足。我國原有驛運工具，除用人力直接指挑獸力馱運者外，南方有人力獨輪手推車，北方有騾馬大車，現在驛運發達，需用工具至多，如有適合需要之良好工具，則於驛運前途，裨益非淺。任何交通工具，以成本低廉，載量重大，行駛靈便為最經濟。但此三個因素，互相因果，載量重大，行駛靈便者，其價必高。在此抗戰期間，物資困難，自以本著自足自給之道，盡量利用固有原料，普遍製造，使驛運成爲抗戰交通之主力。故云，工欲善其事，必先利其器。其斯之謂也。

二、驛運工具之改進

1. 輪與軸之配合：查車輛之主要部份，爲輪與軸。我國原有工具，輪與軸之配合，均欠精密，遊隙甚大，阻力橫生，動力倍增。新造人力板車，或獸力板車，輪殼之內，或用銅套，或用滾珠，其接觸面與軸項接合部份，均經鑄製，軸項直徑與輪殼內徑尺寸相若，遊隙適當，轉動自如，或用油孔隨時注油，或用油槽飽容油脂，以減少磨擦面之阻力，而節動力。
2. 車輪之改造：查原有驛運車輛，輪轆甚窄，輪之周圍，均包鐵箍，致路面頗受損傷。新造之人力板車或獸力板車，輪轆面積加寬，外包口形鐵圈，內裝橡皮條，或利用汽車舊內外胎，減少震盪，使路面不受損傷。
3. 車軸：查原有驛運車輛之車軸，多係木質，僅於輪殼接合部份，加一鐵箍。新製之人力板車或獸力板車，均用鐵軸，結實耐用，軸端加鐵螺絲扣，用螺帽固定，以阻止車輪左右擺動。
4. 剎車：原有驛運車輛，載量甚輕之人力手推獨輪車，固無剎車設備，北方之騾馬大車，則僅用一橫木掣輪。新式人力板車，車輪尾端左右各設楔形木掣，下坡道時，將車掣壓起與地面接觸，

制止車身前進，兩齒車桿下面，裝有立柱，上坡道時，如須停車，將車桿壓住立柱着地，即可制車後退。獸力車則設新式制車，只須車夫將制車手把推動，即可制止前進。

5. 材料選擇：車輪木料，均須採用黃櫨青杠等硬木，車桿車板則採用柏木槲櫟等雜木，如有虫傷裂紋，應一概剷除。車軸及其他鑄件，均須選用優良之材料，合乎規定規格者。

三、驛運工具之製造

驛運工具除農閒自運者外，自地產，後方各機關亦多自運自用。交通部自辦理驛運以來，設廠製造，民國二十七年，駐運管理所歸公路總管理處管轄時，曾向美國訂購板車膠胎輪軸二千套，迄至二十九年，始到一千一百餘套。二十九年三月，駐運管理處改組駐運機械公路運輸總局時，當時以工具需用甚急，限在二十九年內製造五千輛，除公路運輸總局直屬瀋陽板車製造廠自運膠輪車五百輛，膠輪車一千五百輛外，分由交通部幹中機務及商廠代運。迄至二十九年九月間，交通部成立驛運總管理處，專司其事。辦理驛運諸公，以驛運工具，由各廠自運，比較敏捷，而免驛運工具之困難，故製車政策，由統籌運送支配而變為分散製造，由各驛運廠直接製造，此交通部製造板車之經過也。

竊以驛運工具之製造，應由中央立場首，似應統

籌辦理，於為妥當。又新造各項板車，或因設計不週，或因材料搜集之困難，未能盡如人意，倘需研究改進者，在所必有，故設計圖樣，研究改良，製造支配，必須由總處統籌辦理，方可達於完善之境，但為使用之方便起見，自可選擇地點製造，或設廠自運，以免運送之困難。

四、驛運工具之使用

工具之壽命，與使用有關，如果使用得法，損壞自少。

1. 力使之訓練：拖人力車之力夫，及管理獸力車之車夫，均須加以訓練，使其明白車輛之保養與使用。

2. 裝卸貨物：裝卸貨物，應將車輪楔緊，以免車輛滑移，扭斷車腿。裝貨須將貨物輕放，免車身板或車腿受衝擊力而折斷。裝載後務須將貨物捆紮緊固，以免行時貨物顛動，損及車身。卸貨時務必一搬下，不准將車桿舉起，使車身傾斜，任貨物自行滑下。裝載貨物，應將重量平均分配於全車，勿使一邊或前後不均。上下大貨時，特別注意繩索有無鬆弛，倘有鬆動應再行重捆，免生意外。裝載貨量，勿超過車輛規定載重量。

3. 行駛：行車中途，如須停放，應靠公路左邊，并須選擇平地，否則在坡道處，應將車輪楔住，然後將車腿落地，以免滑溜。停放時不可過久，務必卸卸放地，免車輛因受震動而折斷。

組織車隊：每一車隊以十輛至二十輛為限，派員押運，集體行駛，押運指揮，均較便利，如遇一車損壞，仍可分組拖行。每隊須備有修理工具一套，俾便在途修理。

5. 行駛：車輛行駛，一人用肩拉帶，兩手扶車桿前行，指揮車之動向。其餘各夫均將繩索繫於車身前部，拖繩索之另一端拖行。遇下坡時，前頭車夫，應住於車後收緊繩索，徐徐放行，以策安全。

6. 油潤：車輪在軸項上不斷滾轉，彼此接觸面，如無妥當之油潤，軸項發熱受傷，可以發生切軸之危險，故以油潤減輕磨擦與阻力，為保護車軸最重要事件，車夫應時時加注意，勿使車軸發熱，押運員亦須時時加檢查，令車夫注油，並注意灰塵飛入油孔內，或隨時清理，不令塵土積留，妨礙油潤。

五、驛運工具之驗修

1. 查驗：板車每到一站，應派員檢查一次。(1) 油潤是否適宜，車軸有無發熱現象。(2) 螺絲螺釘等有無鬆動或脫落。(3) 膠胎是否氣足，有無損壞。(4) 如係膠胎車輪。(4) 膠條有無脫落之處。(如係膠條車輛)。(5) 車身及其他附件，有無損壞。(6) 修理：遇有損壞或零件失落，押運員應儘量設法修補。如修補法工匠不能修理時，應送交附近修車廠修理，並須

考查失落及損壞原因，俾資研究改善。

3. 準備零件：車輛行駛，損壞零件，勢所難免，各驛應按車輛圖樣，準備易於損壞之零件，存於修理廠及查驗站，以便更換。

六、驛運工具之比較

一、擗挑獸

查力夫體力不一，茲按中等力夫估計，每夫的挑或擗六十公斤，日行三十公里，每夫工資日薪六元，則每公里噸運費，約三元三角三分，即 $6000 + (6000 \times 10) \parallel 6000 + 1.8 \parallel 3.330$

二、騾馬一匹，獸八十公斤，每日行三十公里，每馬夫管騾馬

五匹，每馬草料費及租費六元，馬夫每日工資六元，每獸噸一元二角，則 $(6 + 1.2) \times 5 + 0.08 \times 30 \parallel 7.2 + 2.4 \parallel 3$ 每公里噸約三元。

(甲) 駱駝一匹，獸一百五十公斤，每日行二十五公里，一人管六匹，駱駝每日租費及草料費六元五角，駱夫每日六元，則每公里噸約二元。

(乙) 人力膠條板車(無滾珠者)，力夫四人，可拖四百公斤，日行二十五公里，則每公里噸運費約二元四角 $(4 \times 4) + (0.4 \times 25) \parallel 24 + 10 \parallel 34$ 駱駝板車價銀千元，折舊費按十八個月()

約五百日計算，每日約賺二元，每月另加修理費一元，則每公里
噸折舊費及修理費三角，板車運費每公里噸合計約二元七角。

三、膠輪板車（帶有滾珠者），力夫六人，可拖八百公斤，日
行二十五公里，則每公里噸約需乙元八角（ 0.8×6 ）+（ 1.00×2.5 ）

元。
此項板車利用舊汽車胎，價值二千元。根據上面

計算，每公里噸折舊費四角，修理費一角，共計五角，故每公里
噸運費合計二元三角。

四、獸力膠輪板車，載重四百公斤，一馬可以運行，加馬夫一
人管理之，日行二十五公里，每馬租金及草料費六元馬夫六夫，則

每公里噸約一元二角（ $1.2 \times 1 + 2.5 \times 1.00$ ）+（ $1.4 + 1.0$ ）= 1.2，另加折舊

費及修理費三角，合計乙元五角。

五、獸力膠輪板車（帶滾珠者），載重一噸，二馬可以運行，

加馬夫一人管理之，日行二十五公里，則每公里噸約一元二角二分

元。
 $0.12 \times 2 + 2.5 \times 0.72$ ，另加折舊費及修理費五角，合計乙元二角二分

綜觀上述各例，則知利用獸力比人力強，使用人力板車比直接

搬運便宜。使用帶滾珠之膠輪板車，比無滾珠之膠輪板車合算。價

膠輪來自國外，購買新者固屬價貴而不易得，即汽車舊內外胎，收

買亦極不易，將來或仍須換鋼線輪串輪胎。處此時也，抗戰持久，
以能自給自足，自食其力為必要條件，吾人懇察當局提倡膠運之聲
，或即在此。

七、聯運工具與汽車之比較

一、載重兩噸之汽車，每十公里，約需汽油一加侖，目前市價
約三十元。則每公里噸之燃料費一元五角。設汽車價值五萬元，按
壽命五萬公里計算，每公里噸折舊費一元，修理費五角，合計每
公里噸約三元。

假定汽車運輸之司機薪差各費，及其他管理費與板車運輸之押
運費，及管理費相抵，則汽車運輸之成本，比板車運輸均高，就運
輸成本言，此應提倡聯運者一也。

汽車及汽油，取之於國外，每年漏稅甚鉅，抗戰經濟以自足為
給為最要，就國家經濟立場言，此應提倡聯運者二也。

汽車本身及配件原料，本國全無，一旦敵人封鎖，來源斷絕，
運輸之停頓，影響抗戰，就抗戰建國立場言，此應提倡聯運者三也。

汽車每日平均行駛二百公里，每輛二噸汽車之能力，每日為四
百公里噸，載重一噸之板車，日行二十五公里，四百公里噸需板車
十六輛，騾馬三十二匹，馬夫十六人，板車板車一千六百輛，騾馬

三千二百匹，馬夫二千六百人，可以代替一百輛二噸汽車之運輸，每日節省二千加倫汽油，約六萬元，每年則可節省二千餘萬元之外匯，倘能全國發動大量人力辦理畜牧得法，以人力獸力補助動力之不足，力謀自足自給之道，達到自力更生之交通運輸，則於抗戰前途，實利賴焉。

八、驛運工具之動力

驛運在抗戰期內之重要性，既如上述，驛運成敗之因素有三，

一曰管理，二曰工具，三曰動力，換言之，如有良好之工具，健全之動力，管理完善，則驛運之成功必矣。反之三者缺一，失敗無異。驛運工具與驛運前途，及工具之改善製造使用維修，業經略述如上，驛運工具之動力，為人類與獸，人力獸力，為直接驛運工具，同時為間接驛運工具之動力。動力為事業之基礎，關係重要，除管理一項，非本文範圍應予研究者外，茲將動力分別討論如后：

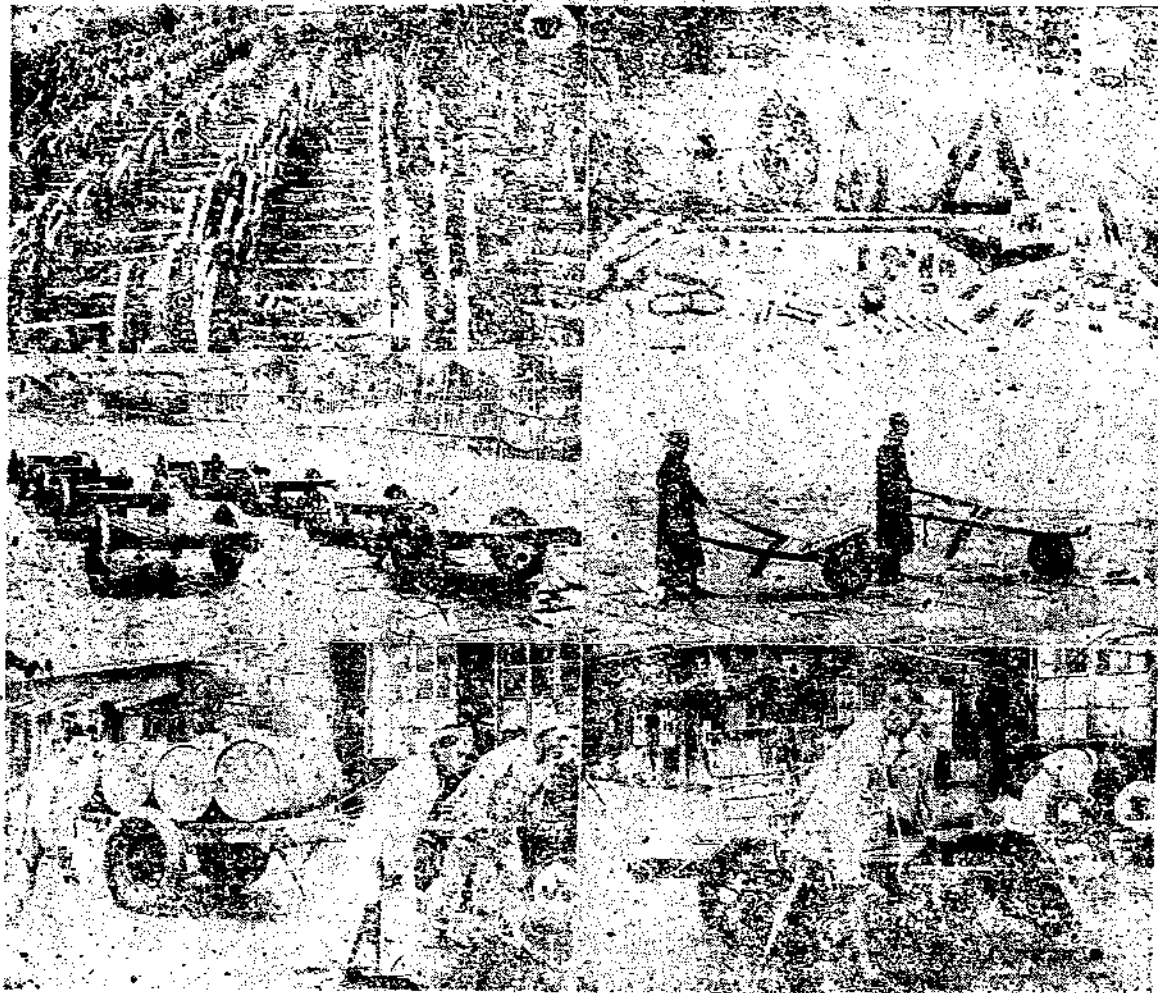
1. 人力如何組織：力夫之招徠，有採取自由招徠者，有採用政治力量徵調者。自由招徠者，有職業力夫，以招徠為生，大都品性不可靠，須嚴格管理，有過暇時應招者，以運輸為副業，農忙則去，不能視作長夫，用政治力量徵調者，力量宏大，集合容易，報酬較少，應瞭解各地情形辦理，如果招徠容易，採取自由招徠方式，則不致朝來夕去，庶能維持長久。

2. 力夫如何訓練：力夫來自各方，品性不一，良莠不齊，必須施以軍事訓練，以劃一步驟，提高服從命令之天性，并施以精神訓練，使其明白為國服役之目的，提高公共道德，愛惜公物，避免濫竽充數之行為，每於到站之際，由各站站長負責督導，日久天長，自可收事半功倍之效，並於每日出發之前，施以技術訓練，將使用板車須知，詳為解釋，使其澈底明瞭板車之保養及維修，以保車輛使用之壽命。

3. 力夫如何組織：板車編隊行駛，則力夫必有組織，方可達到劃一之步驟。設二十輛為一隊，五輛一班，每班設班長一人，負責指揮該班之行動，四班一隊，每隊設隊長一人，指揮各該班之行動。力夫氣力有大小，應有適合之配備，俾能同起同落，而免零亂。

4. 獸力如何培植：獸力之於驛運，比人力強，曾經上述，現在驛運之獸力，如西北之驢駝，陝西雲南貴州之騾馬，均為民間所有一多係租用性質。驛運日進，獸力日窮，急需在西南西北，創設畜牧場，積極培養驢馬駝，以期源源接濟，而利驛運。

附交通部運輸車船製造廠各體客貨驛運工具照片及說明



明 說

(一) 膠輪板車零件圖

(二) 獨輪手推車圖 (載重

約百五十公斤, 一人推

行行駛小路或公路均

甚相宜)

(三) 膠輪板車裝貨及駛用

情形圖

(四) 膠輪車輪與車軸裝配

後佈置圖

(五) 膠輪板車裝配後佈置

圖

(六) 新膠輪板車裝貨及使

用情形圖

籌設川鄂驛運所得的幾點教訓

凌顯赫

在現階段抗戰過程中，交通已充分表現其重要性，自客歲全國驛運會議開幕以來，中央與地方主管驛運機關，業已次第設置各幹支線，均已按其需要之設備，分別舉辦，經不斷之改善與推進，就抗戰最嚴重時期之運籌立場而言，實為中華民族偉大潛力之發揮，可謂因時因地適應環境之方法，為劃時代之創舉非過譽。

此項新興之交通事業，雖有類於古代驛站制度，然現在驛運使命之重大，與昔年驛站制度迥異，故現在辦理驛運，亦較古代之驛運辦法複雜，驛運事業本身每一措施，都與當地之政治經濟文化社會民生發生密切關係，事涉既如此之廣泛，問題自然複雜，解決當然困難，凡從事驛運同人或均不無此感！

驛運工作，千頭萬緒，繁瑣異常，以對象之複雜，管理上之艱難，真可言狀，如自備工具、糧食、地方動力辦理，當屬較易，倘完全仰賴地方，則其困難奚止倍蓰，利用驛運方法，辦理後方公務運送，最為妥善，所以之應付諸方軍運，則其困難情形，長堪設想。

川鄂驛運發線，貫通萬里，遙接陪都，其主要使命，在轉運軍實及疏運國防資源，運輸繁劇，自不待言，但以沿線荒僻，道路難行，人煙稀少，經濟落後，既無其他工具可資利用，復無充分動力源源供給，種種環境上之困難匪可言喻，故對於運輸業務之推展，感受空前困難，自開運數月後，雖經萬分努力克服困難，但仍有不少問題，殊值研討，特述述梗概，以就正於高明，倘因疏傳而引玉則幸莫大焉。

一、籌備經過

關於於二十九年十月初旬奉命籌設川鄂幹線，當即延攬幹部人員出發沿線調查設站，於十月底起給調查，十一月中旬調查完竣，當即擬訂運輸設備計劃，并派員分赴各站積極籌設，充實中下級幹部，於十一月底大體籌備完竣，於本年一月開始運輸，總計於二個月內，佈置三百二十公里之驛運運輸，修繕站屋徵集民夫，其困難情形，概可想見，惟因上下行貨運不多，軍品未到，故運量較低，自二月一日起開始軍運，每日運量三噸至五噸，茲將設備情形擇記

於下：

甲、段劃分 全線共長 720 公里劃為三個分段：

1. 萬龍段 長 76 公里 設貨棧站三 食站二。

2. 龍利段 長 200 公里 設食宿站三 食站三。

3. 利恩段 長 124 公里 設食宿站三 食站三。

上列三段，共十七站，依設備情形，區分為甲乙丙三等，兼備倉庫食宿站及收發貨物者，列作甲等，具備食宿所設備者，列作乙等，僅備倉所者，列作丙等，計甲等站四處，乙等站五處，丙等站七處。

乙、運輸設備：

1. 站房食宿所倉庫設備：除各站均須備有辦公處所外，並於甲等站各設倉庫一座，每座以容容一百噸貨為原則，食宿所九處，均以能容三百運夫食宿為原則，上項設備，係根據運輸需要而設，惟以沿線荒僻，民房既感缺乏，工料尤為困難，故佈置一切必需設備，深感棘手，但經過最大努力，於兩個月之短促時間，大體佈置就緒，亦屬在極困難中掙扎之結果。

2. 通訊設備：沿線交通阻滯，段站與總段間聯繫，既需密切，保持貨運之動脈，亦需隨時確切明瞭，為求消息迅速調度靈活計，在重要地點設置無線電收發機以利通訊。

3. 醫藥設備：本線迂迴於山岳地帶，氣候變動無常，居民以無

衛生常識，地方亦無醫藥設備，疾病傳染甚多，為維護該站人員與運夫健康起見，經計劃各組去站，設置醫藥所，並設總醫藥地，區分醫藥所。

丙、續編運夫：山地道路險峻，坡度既大，編道復多，其最危險處，不能容兩夫交錯，馱馬既不易通行，板車等亦不能利用，而沿線人口稀少，兵役重要，續編運夫亦殊困難，不得已採逐步擴充辦法，以先奠定基礎：

1. 徵集：本線沿途，人煙稀少，又以年來抽募兵役，修築工事等，徵夫幾空，故徵集運夫，殊費週折，自雇運夫既屬不易，且工資太高，增加運輸成本，不能維持久遠，不得已向地方政府洽定徵集編組辦法，以各區各保各鄉為單位，按人口之多寡，每鄉最少一分隊，由各該縣政府對於徵集運夫負完全責任。

2. 編組：係採常夫制，運夫隊編制以分隊為單位，每分隊計正夫二十五人，備用夫五人，共計三十人，正夫各負重四十公斤，備用夫隨隊行駛，除一二人攜帶備用工具，一二人作前導通知前隊運備食宿外，並在中途發生意外時之補充，每分隊設分隊長一人，負責管理運夫及押運貨物之責，每四分隊為一隊，設隊長一人，負統籌四分隊運夫之責。

3. 待遇：關於運夫待遇一點，曾於二十九年七月全國驛運會議，奉 委應詳加指示，其本原則，為（一）半薪務性質，（二）使

之飽食俾資維護其健康而資保持運輸能力。(三)給與少數工資，遵照上項原則，經詳細考慮研究採取辦法如下：(一)按運夫行程設置餐宿站，並自辦伙食，由公家供給，使之飽食安宿。(關於辦理運夫伙食一點，係屬辦理聯運空前創舉，當另文提供檢討，此項辦法實施以來頗著成效)，運夫均能滿足，減少逃亡，且亦經濟。(二)按月發給少數固定工資，並規定獎金辦法，凡服務辛勞成績優良之運夫，均按月發給獎金以資鼓勵。

丁、儲糧：根據運夫編組與運行日程計算沿線年須準備食糧四百六十餘萬市斤，數量如此之大，供應又不可一日或數日，如期一次儲備，既或財力可無困難，而市場能否供給以及如何保管均極可慮，但在開運前運夫食糧必須儲備，故預先發給各站專款分別先行儲備一個月之食糧。

戊、調查貨運規定貨等：按實際調查，由萬縣到利川恩施關貨運除軍品外，只有食鹽，每月約一百五十噸，極少有其他商貨，由恩施到利川萬縣間，貨運則以桐油、生漆、茶葉三種為大宗，此外尚有少量防資源與片麻散藤子等，每月最多不過五十噸，本線係以軍運為主，未便規定貨物等級，但為計算運費方便起見，暫分為軍品與商品兩類。

己、厘訂運費：運費關係營業收入，與運通之推進影響殊大，本線因係軍運線，不能有固定運費按月交運，如依照實際成本，厘

訂運費，殊感困難，且軍事機關大多為預算所限，不能按照成本照付運費，故虧折無可避免，如無專款彌補，則何何以支持，問題牽涉方面甚多，一時尚未能解決。

庚、規章之頒發與擬訂：業運規章為處理營業運輸之根據或標準，已經翻印頒發者，有聯運總管理處擬定之全國水陸聯運載貨通則與載貨程序等，此外并依據本線實際情形，擬定貨運兩則簡明貨運程序，運夫管理簡則等，分發各站研究應用。

辛、開辦業務人員訓練：本線係屬初創，需要多數儲全下級幹部，因一時難於羅致，決定自行招收訓練就地育才，在二十九年十二月間開辦第一期業務人員訓練班，畢業後分發任用，工作頗著成效，並於三十年二月既招考第二期學員訓練，現已畢業，各級站中下級幹部，因以充實。

三、開運後的情形

甲、運輸情形：本線開運之始，因各方交通物品尚未集中，各縣徵夫亦未能按時集送，故三十年一月份運量以微，正式軍米運輸，係於二月一日開始，已交運之軍米均已運抵指定地點，但最感困難者，即為交運發款，各部份未能取得密切聯絡，常有有夫無貨或有貨無款之時，影響運輸之推展甚鉅。

乙、營業狀況

一、營業收入：開運後大部接運軍米，但以運費未奉核定，運費均暫未列收，故一三月份僅收入食鹽、桐油運費約三萬餘元。

二、積運糧秣回程商貨：現已與復興公司及湖北銀行、中國茶業公司等分別接洽，輸運其桐油、茶葉，大致已商妥就緒，此後回程，可運商貨，免致放空虛糜運力。

四、沿線素描

甲、地形：本線蜿蜒於武陵與大巴山脈間，羊腸曲折，鳥道迴環，如磨刀溪站附近之陡梯，高出海拔一千公尺，須沿石級直線攀登，茅槽站附近之祁羅山高出海拔一九五〇公尺，上下二十餘華里，山上風雨時作，氣溫變動甚速，其他如長慶站附近之石板頂，上下約三十餘華里，最大坡度達百分之五十，灣道半徑，小至六公尺，山頂經常雷雨驟降，行旅困苦，可想而知。

乙、民衆生活：沿線均係岩層，可耕熟地甚少，居民多就山坡種植玉米、洋芋、甘薯等雜糧，以充食品，棉麻蔬菜，甚感缺乏，居常淡食，衣履不週，冬季則藉烤火禦寒，寒病痧脹貧血症等極爲普遍。

丙、社會習性：因交通之阻滯，文化水準甚低，民性強悍，好鬥仇殺之事甚多，居時多分散各地，不成村落，常十數里不見人煙，村民多爲自耕農或半耕農，生活雖苦，但略有恆產，守土觀念極

重，固步自封，有至老死而未入城市者。

丁、治安：過去沿線頗多散匪，殺人越貨商旅苦之，經地方當局歷次清剿後，匪氛已戢，現沿途頗爲平靜。

五、當前的幾個問題

本線辦理情形，已略如上述，但爲適應目前抗戰需要，自亦不能畏難中廢，爲求工作效率之提高起見，實有根據現實環境講求對策之必要，茲將舉數大問題如左：

甲、幫夫問題：本線運輸，全賴人力，須由地方政府代爲徵集，惟沿線人口稀少，甲級壯丁多已徵服兵役，本線徵得者，幾全係乙級壯丁，老弱居多，不堪負重，一經檢查，大半難於合格，而知難既低，地域觀念又重，待遇較優厚，然實際管理仍感困難，而各縣因軍工緊急，對請撥運夫常不能按期如數集送，運量既逐日增加，運力不能隨時供應，爰此以往，必致運輸力甚不能適應需要，影響整個事業，殊非淺鮮，故如何補充運輸動力，實爲目前最迫切之問題。

乙、運夫食糧問題：沿線糧價在去冬已迭見增高，且數量缺乏，目前仍繼續上漲，不但影響原定預算，有時甚至無糧可購，運夫食糧備儲不足，固不可多購，則又因地勢潮濕，

無法貯貯，且全線分線川鄂兩省，糧食品質參差不齊，運

夫食用習慣亦各不同，購運分配發費層折，運費既增，夫

際勢須隨之增編，而食糧購備保管分配亦日感棘手。

丙、擴充設備問題：欲求運輸效能之增進，運輸設備必須隨之

擴充，而經費問題尤須先行解決，經費有籌後，建築地址

之尋覓，材料之購置，人工之徵雇，均須添一設法，然工

料價格，不斷增漲，設備費預算之編製，殊感困難，似此

層層困難，非身當其任者，斷難想像其萬一。

六、結論

綜上所述，川鄂線本身所遭遇之困難，較其他各線為尤多。當

此抗戰最艱重之時，蓋蓋基本政策，先能決定，以期逐漸推進，政

府年來籌辦運送支出款項相當鉅大，吾國今日財政如此困難。凡

負責推進運送者，應深切體念國步之艱難，努力撙節，儘今日之軍

運籌線，求其自治自足，實不可能，經費為事業推進之動力，且吾

人既不許停頓運送，一切問題自應儘先解決，庶期發揮運輸最大效

能，完成抗建使命。

驛角引

蘇東氏作

馮農書

肩任事其艱重兮，

伊佳餽之足償吾勞也；

吾嚮願以謝爾兮，

何室處之足裕也；

無所羨其豐饒兮，

吾亦願到驛者之慈吾曹也；

志啦啦！志啦啦！志啦啦！

願爾毋致兮，

願永其如斯也；

荷一軛其力斃兮，

伊即吾其早有言也；

霜長此其風雨兮，

將佳暉之願吾有期也；

志啦啦！志啦啦！志啦啦！

驛運前途之展望

黎尙武

交通工具未發達以前，一般軍報文書與政令傳遞，純賴驛站，雖然歷代驛站制度各有不同，然而設官分職，專司其事，列為國家主要行政則一也。考其性質，多偏重於通信，重唐代雖有驛站遞運物品之制，但仍屬於實物珍品，殊非大宗運輸，雖之當驛站遞運，祇重傳遞的迅速，並未計及運量的多寡，且僅供軍運公運，而未嘗供給民運，今日交通工具大備，傳遞軍報與政令，已另有其他交通工具與資利用，發動驛站遞運，事實上純屬遞運大量物資，驛是之故古代驛運制度，是為吾人師法之虛圖多，而論及今日驛運政策，當與古制迥乎不同。

戰時驛運政策，在戰大發動民間舊有之人力獸力運輸工具，自力運輸，節省外匯，以適應現階段之需要，採用半義務性質，使全民力氣除服兵役外，仍有獻給戰時交通運輸之機會，蔚然成爲一種大規模運輸運動，務達物資共用，貨暢其流需要少而效宏之目的。現在各驛運幹線，由中央直接統籌，經費由國庫開支，各省支線由省舉辦，經費由省籌支，並得由中央酌予補助，事實上已成爲國營或省營事業。說者以爲驛運業務既非獨佔個人資力所不能經營之

事業，儘可由人民自由經營，不必由國營或省營，以免與民爭利，於是有人主張行政管理由政府主持，營業運輸另組公司辦理，政府可以投資倡導採行管理與營業運輸分立制；上項主張純就營業觀點而言，而驛運仍宜原屬利用各級政治機構鼓勵民衆樂於服役，造成大規模的運輸運動（如各省廳長兼處長，縣長兼段長）故採行行政管理與營業運輸混合制，實不應把泥於分立之議；且國庫支付驛運經費係屬開辦補助等費用，是項經費大部用於資產設備，少數作爲行政經費，今後更望各地方驛運機關能體察斯旨，緊縮行政經費，增加營業費，儘量開闢業務減輕國庫負擔，務節外匯日臻自給自給之地步，而所節省外匯數目能與驛運經費相抵時，則驛運可謂完全成功。

或曰：抗戰結束後驛運制度是否仍應存在？答曰：彼時驛運之重要性，仍不減於戰時，其理由約有四端：一，我國雖此空前之戰爭，物力財力至感艱困，善後工作千頭萬緒，一般交通經濟徹底破壞後，恢復不易，而戰後百端待理，如華民團體團練，國軍復員問題，工商業之遷徙，政府機關之調動，流離物資，調節有無，有

賴於聯運者甚多。二、經濟建設以交通運輸為主，我國工業落後，交通建設，實難一蹴而就，自必有一過渡時期，在此期間，聯運運輸實可補機械運輸之不足，而有其存在之價值。三、大戰結束後，各國致力於自身復興工作之不暇，我國欲利用外資與技術合作從事交通建設，必有相當限度，不能充分運用，在此時期，應如何利用聯運，配合戰後殘存之鐵道公路從事運輸工作，實堪注意。四、我國幅員遼闊，現代化交通工具，不易普及農村，而貨物之集散，仍以廣大農村為主，況機械交通工具，僅能沿一定軌道作點線之運輸，至於由點線而普及農村，非賴聯運以資補助不可。

鑒此種之聯運政策，可採行政管理與營業運輸分立制，行政管理由政府主持，營業運輸可由人民組織公司經營，政府所有之聯運資產設備轉讓與人民所組織之公司，並作為政府之投資，改為官商合辦。而政府則專致力於鐵道、公路、水道暨人民資力所不能舉辦之交通運輸事業，如此聯運與機械運輸分別經營，悉力並進，配合適當，與度得宜。將來交通運輸事業必可臻合理之境也。

國 營 招 商 局

辦 理 業 務

貨 運 客 運 聯 運

<p>總 局</p> <p>長 江 業 務 管 理 處</p> <p>內 河 部 份</p> <p>重 慶 萬 縣 秭 歸 瀘 縣 德 小 河</p> <p>湘 潭 長 沙 沅 江 常 德 桃 源 順 城 街 八 號</p> <p>重 慶 分 局</p>	<p>香 港</p> <p>重 慶 曹 家 巷</p> <p>各 地 分 局 及 辦 事 處</p> <p>瀘 縣 衡 陽 涪 陵</p> <p>常 德 桃 源 沅 陵</p> <p>小 河 順 城 街 八 號</p>
---	---

電 話 8 9 8

對於驛運之觀感

凌庚白

值抗戰建國時期，行自力更生國策，驛運制度，適應時勢之需要而勃興。關於驛運之重要，及其一切特點，總裁，屢次訓詞，及各省流論著，俱已闡述無遺，毋待申論。茲所應研究者，厥惟如何實際推進，庚白觀感所及，約有數事，分列於左：

1. 關於驛運之經費 舉凡公營事業，當創辦之初，所需經費，必甚浩大。例如鐵道運輸，其用於修築路軌，購製車輛，建築站屋等等，動輒數千萬元。他如公路之修築路面，購買汽車，電信之架設電線，設置電台，均非鉅款，不能舉辦。況驛運專屬創舉，當然不能例外。且夫鐵道，公路之於國家交通，猶人身之大動脈，驛運則如人身之小動脈，大動脈之所以循環不息，端賴此無數小動脈之匯流。蓋驛運之通行，可以不受空間之限制，滿佈全國腹地，平時足以協助大動脈運集偏遠地帶之物資，戰時更可替代大動脈之運輸機能，担負非常之任務，國家對於是項新興之交通機構，似應與鐵道，公路，不分軒輊，所有水陸驛線之開辦，站庫之建築，工具之製備等等，須由國家給予大量之經費，俾遂固其基礎，且驛運器材之購辦，均係就地取材，國幣並無外溢，所費經費，仍可由營業

項下陸續取償。若所投資本愈多，設備愈善，則營業之發展，與收入之增加，適成正比，國家集台民間之資財，復予合理之支配，所謂取之於民，施之於民，於國計民生之滋長培植，適得其要。民足則國富，互為因果，此驛運經費之所應宜予籌設也。

2. 關於驛運之人事 觀驛運組織系統，類似高塔，倘基礎不固，則層層坍塌，驚動整個機構。站長司事，為基層主要人員，學力之最低限度，站長須在高中畢業，或具有同等學力，司事亦須具有初中畢業之教育程度，經過嚴格考試，方得錄用。蓋驛運欲實行科學管理，則非受過現代教育之訓練，具有科學頭腦者，不能勝任。故須實行考試制度，所以選拔真才，防杜任用私人也。惟站長司事，雖由中等學校畢業生中考選得來，其所學者，不過普通之科學，關於驛運之專業知識，仍不免欠缺，是項基幹人員，於任職之前，須加以短期訓練，授以運務，站務，之知識，管理運工之方法，包裝裝卸之手續，普通警備之技能，以及醫藥衛生之常識，精神方面，養成忍耐勞苦，遵守廉潔，忠執行職務，不懼勞任愉快，且能奉公守法。惟選用標準，既如此之高，則給予待遇，自應切合需要，

作低不足以益廉，且滋流弊。今一數在業人員，認購運為抗戰一時之需要，勝利之後，勢必撤廢，不免存心欺罔。殊不知購運制度，在我國確有其重要特性，及永存之價值，除應隨時修正此種錯誤心理外，同時須佈與其他交通人員一體待遇之規定，俾得安心工作，增強效率，則購運前途之發展，無限量矣。

3. 關於購運之工具 購運制度，既應時勢需要而復興，其作用，實能代替機械運輸之功能，以達到特殊之任務，是購運工具必須具有特性，方可發展功能。現在各省陸續購運之工具，多以空輪板車為主，車身笨重龐大，設計者，以為如此方能載重耐用，殊不知使用者，既屬人力，則年齡有大小，乘賦有強弱，負擔力量，各不相同，非比機械動力，其每匹馬力負荷之重量，中外一律。今一車所載重量，必須集合數人之力，互相拖挽，往往因而延遲減緩。且購運之工具，實乎能在崎嶇道上亦可活動，今此種車輛，僅限於

村間公路，涉過半屬小道，便等於廢物。曾見所及，認購以後製造板車，車身須輕靈簡便，並備單雙輪兩種原則。裝載重量，能以一人拖運為最適宜，荷行駛公路，則利用雙輪，避損壞路面，一旦行駛小道，即可改換單輪，不致遭遭礙案。再則各省購運所用板車，多係橡皮輪胎，是項舶來物品，價值甚高，不僅消耗外匯，且來源日艱，更有不願求之概。如車輪周圍，改用鐵皮，一則價廉耐用，再則隨地皆有，不虞缺乏。更有進者，車輛雖屬純用本國材料，但大量製造，仍屬目前國家財力所不許，尋求普通發動人力，增強效率計，除車運外，其不產駝馬區域，必須組夫肩挑扛抬，個人所負，雖屬有限，但集腋成裘，成效仍鉅，未可忽視也。

總之購運事業，千頭萬緒，既無成規足資依據，惟賴從業人員竭盡心力，隨時改進，上述三點，幸不足論，不過略抒梗概，以求教耳。

驛史

我國驛制的略史

馮農

我國驛制，在周以前無可考。所以謂我國驛制不得從周時說起。

周 周禮夏官大僕有馭令，大司馬所屬有與司馬，被入，主馬之名。又行夫掌邦國傳遽之小事，說文說：傳，遽也，驛遞曰傳，又說，遽，傳也，驛車也，可見得傳遽就是驛。周時驛三十里有宿，宿有路室，五十里有市，市有候館，候館有積。左傳有乘郵使遽之謂，或說郵就是驛，又左傳稱遷一舍而原降，又云退避三舍，所乘就是驛舍。

漢 漢代改郵為驛。

隋 隋代郵驛之政屬於兵部。

唐 唐代駕部掌驛傳，凡三十里為一驛，與同時稱舍之制相合。唐時天下水驛一千六百三十九所，陸驛一千二百九十七所，水陸相兼之驛八十六所。其專管之官，畿內有京兆尹，外道有觀察使，

刺史，各驛有驛吏。驛遞兼遞物品，天寶中有取宿州務支之舉，杜牧詩，一騎紅塵妃子笑，就是唐代以驛遞遞物品的證明。

宋 宋因唐制，以駕部屬兵部，掌軍駕驛置等事。魏天，唐猶役民夫為之，至宋乃以軍卒代之。稱驛遞卒。史稱，宋代驛傳舊有三等，即步遞，馬遞，急脚遞是。急脚日行四百里，草莽時用之。熙寧中有金字急脚遞，負木牌，漆黃字，望之者無不避路，日行五百餘里，即岳武穆所奉一日十二壇金牌者是。宋代驛遞亦兼遞物品，如丁晉公，蔡君謨進大小龍圖，錢惟演之雄壯丹，皆由驛遞，可為其證。

遼 遼宗時會詔稱給驛必先奏節。

金 章宗時置急遞鋪，腰鈴轉遞，日行三百里。非軍期河防不准起馬。驛遞頗仿宋制，有驛遞古納者，養驛驛，以日行百里為稱。

元 蒙古人主中夏，征伐無虛日，兵力達歐洲，散其驛傳，大
 事擴充，並易其名爲站赤，據元史，站赤，就是驛傳之驛名。元時
 陸站用馬，牛，驢及車，水站用船。內掌之天府，外則長官主之，
 其官有驛令，有提領，站戶缺乏逃亡，以時養補。意大利人馬可波
 羅遊記載稱，那時中國全境驛站有一萬所，站各相距二十五里，其
 中備有旅舍，所用驛馬，多至二十萬匹。站赤制度概要如下：

1. 站赤之區別 元之站赤，有陸站，水站，牛站，驢站，狗站
 ，驢站，步站，各級區別。中書省所轄腹裏各路之站赤有驢站，水
 站，牛站，河南，江北，湖廣，陝西，四川等行中書省所轄之站赤
 ，有驢站，水站，遼陽等處有陸站，狗站，浙江等處有馬站，驢站
 ，步站，水站，江西，雲南等處有馬站，水站，甘肅等處有驢站。
 2. 站赤之官吏及站戶 站赤初隸兵部，各路總管府所在之驛
 ，設官員二人，州縣驛設頭目二人，後來設驛站都統領使司管之。
 不過不久又令站赤直隸各路總管府，又設驛站都統領使司通政院
 ，尋復改令仍隸兵部，又復設通政院，領蒙古站赤，由大都至上都
 ，每站除設驛令外，並設提領三人，司吏三名，腹裏路凡需要水
 陸站亦，設提領二員，司吏二名，至開散站赤，則止設提領一人。
 司吏一名，如無驛令，置提領二人。其後又令蒙漢站，悉歸通政
 院，各路驛達管化亦總管提調之，州縣官不得干預。每百戶設百戶
 長一名，即由站戶內選充，三歲爲滿。提領所轄站赤，多者二三千

戶，少者五六百戶。其站戶大概分等養派，餘有田糧及七十石者，
 准當站馬一匹，或牛站之牛一頭。此外三五戶共當正馬一匹，或十
 三戶共車一輛，大戶共船一艘（後通融至十戶）或每戶供狗十隻。
 並置站戶選堪當站役之人，不問本身，每月取二人。又各站均置
 倉，站戶每年一牌，納米一石，而站戶之有餘糧者，即選充庫子。
 止設一名，上下半年交代。

3. 站赤之支應 據元史，至元二十五年，腹裏路分三十八處。
 共銷中統鈔一萬一千一百五十錠。

元代驛傳，除站赤外，又有急遞鋪兵之制。自燕京至開平（即
 上黨）復自開平至永平（即長安），驗地理遠近，人數多寡，立急
 遞鋪，每十里設一鋪，鋪有鋪司，其鋪兵則由州縣民戶
 ，及編籍戶由簽起。每鋪設鋪丁五人，鋪丁傳遞文書，一晝夜行四
 百里。其後改急遞鋪名爲通遞鋪。及英宗時，又於各處，每十鋪設
 一郵長。至憲起戶內，擇其富者爲站戶，以貧者充鋪兵。

明 明之驛傳事務，據明會典所載，自京師總於四方，設有驛
 傳，在京曰會同館，在外曰水馬驛並遞運所。會同館正統中分爲南
 北二部，北館六所，南館三所，設大使一員，副使二員，內以副使
 一員分管南館，水馬驛遞運所專爲遞送使客，飛報軍情轉運軍糧等
 項之用。應用馬驢船車人夫，量宜設置，倉貯均有定例。設所衙署
 之費，設驛馬八十四，六十四，三十四，非傳驛，則二十四，十四

，五匹，水驛設船二十隻，十五隻，或七隻五隻不等。明初設站之役，皆屬充，所謂子養，其後漸速驗田糧補之，所謂糧養。

清代驛站分爲兩項，嘉慶會典所謂舖遞，驛遞者是。舖遞

以站夫站兵，走遞公文，驛遞以馬，除送公文外，並護送官物及官差，於京師置皇華館，直隸於兵部，特設一司曰車駕司，官長七人

，主管所有京外驛務，別設兩機驛，一曰馬館，專司夫馬，一曰棧報處，收發來去文務，並由兵部就該兩署人員中遣派十六員，名爲提塘，分駐各省區。凡經驛站傳寄各省之官封，先由車駕司驗明，

送往捷報處，經由馬館預備快馬，然後由京傳至第一站，西路爲良鄉，東路爲通州，即由通州，良鄉負驛發文站之責，如是沿途傳遞

以至應對應投之地點，各省文報，亦按此法，途由提塘發交首站，再由各站遞轉，以達京師車駕司，再由該司分送各署。凡加緊傳遞

文件，夫役每日過行二百里乃至六百里。各站均須將快馬預先備妥。又清代驛站遞送文報外，兼爲兼傳官員，供應一切，惟乘傳需

要夫馬，均須持有火牌。統計清代維持此項驛站經費，爲庫銀三百萬兩，直省各地，皆不向戶部直接領取，由各縣在當地稅項項下扣

除。

清代驛站名稱，在內地各省均稱驛，如直隸涿鹿驛，湖南臨蒸驛等是。自京師北出張家口，其驛稱，烏里雅蘇台，科布多等處則曰驛台，而以該員管理，自嘉慶會典新經，舊稱亦合，遂行省後，

驛台兼設，應由該員管理。自打滿歸入內地，舖之站，吉林，黑龍江亦然，站爲傳之轉音，蓋沿元代之站亦而來。至甘肅一帶有稱所者，則沿遞遞所之舊稱，專遞官物，而米如他省之併於驛。

清代四方驛站，均發軔於京師皇華館，一曰東北路，達盛京，一曰東路，達山東，一曰中路，達河南，一曰西路，達山西，一曰西北路，達張家口。由盛京以達吉林，黑龍江，由張家口以達庫倫

，烏里雅蘇台，科布多，其餘各省暨青海西藏，均由山東河南山西分出。由山東省二路，一達江寧，安徽，江西，廣西，一達江蘇，

浙江，福建。由河南省二路，一達湖北，湖南，廣西，一達雲南，貴州。由京師至山西原有二路，一經居庸關外，一由居庸關太行山

，再由山西達陝西，甘肅，四川，又由甘肅以達新疆，青海。由四川以達西藏。

清代驛路紀程，直隸以省區，關外以將軍都統，關內以辦事大臣各該駐節之地爲準，京師至：

直隸 三百三十里，

察哈爾 一千四百六十里，

吉林 八百六十里，

黑龍江 一千二百二十七里，

山東 五百二十里，

山西 一千三百零五里，

河南 一千四百九十里，
 江蘇 二千八百三十七里，水路三千九百里，
 安徽 二千二百五十五里，水路三千四百三十里，
 江西 三千二百二十五里，水路四千零九十里，
 浙江 三千二百七十里，水路三千四百八十六里，
 湖北 二千七百七十里，水路四千三百三十里，
 湖南 三千六百七十里，水路五千一百九十里，
 陝西 二千四百七十五里，
 甘肅 四千零三十五里，
 四川 四千六百七十五里，
 廣東 五千六百七十里，
 廣西 四千九百零七十里，
 雲南 五千九百三十里，
 貴州 四千七百七十五里，
 新疆 八千六百八十九里，
 西藏 一萬零九百二十里，
 庫倫 三千八百四十里，

科布多 六千二百八十里。

烏里雅蘇台 四千九百六十里。

清代驛站所以掌於兵部軍器司者，蓋以其部掌軍警兩權之中樞，兼司馬政，驛站事務之監督，及驛馬之借給，皆極便利，且運輸官物，遞送文書，又多屬於軍事之故。大清會典，及兵部則例載稱：

凡設驛視遠途之遠近衝僻，適中置之。以州縣官及驛丞分掌其事，而以司道派其成。

奉差官所需夫馬舟車廩給及僕從口糧，均以品級分別差等。

解送內外旗籍，騎征將領，及應解省關旗者，用馬不得超過三匹。

奉差專差齊進者，不得過二匹。要貴會試舉人，給馬三匹。

從征官員病故，給夫馬送回原籍。在任在差病故者，京官一品

至九品，外官文職道員以上，武職遊擊以上，四川，廣西，雲南，

貴州文職八品以下，武職八品以下，均給夫馬。齊進章奏，分別緩

急，限定日期，請驛官員無故遲延，計其時刻論處。

凡驛夫，隨驛供芻牧與舟奔走之役，水驛備舟楫奉挽之役，觀

事之繁簡，以定人數，需用之時，先盤現夫應用，不敷分派，乃募

民夫，計里給價。

凡驛馬，按地之衝僻，以定多寡，各有定數。若飼秣失宜，以

致疲瘦，強索民馬應役者，皆論如法。

郵馬餉銀，按常額補買，給價照例。糊塗逾額，及懸額未補買者，均有禁令。驛馬交代，新舊驛員限一月竣事，逾限者効。

江蘇、安徽、浙江、湖北、湖南、四川、廣東、廣西、均設有驛船，以供差使，船各烙印號碼，以杜私用私借。

凡驛車計人之多寡，物之輕重，以定應給之數，無官車者，准向民間租用。

清代驛遞係按驛之大小，配置人馬夫役，設備則因水路陸路而異。遞書為驛書，驛馬、驛夫、驛醫、驛招夫、水驛夫、驛夫、驛夫等。步遞組織略與驛遞同。驛遞各站均備驛馬，大站四十四匹至六十匹，小站亦有十匹乃至十五匹，專供文報驛遞之用。其後驛設廢弛，邊防敗壞，驛站、軍台、空存形式，甚至站台無馬。至必要時始雇民馬充數。道光二十二年，大清郵政局成立，驛站更無存在必要。光緒三十四年以後，所有文報遞送，除河南、山西，各直省外，悉令郵局辦理。宣統三年，郵傳部接收全國郵政，即購全數驛站，以強軍部反對，致未實行。於陸軍放棄其主張，於是郵傳部遂准裁撤驛站，我國有數千年歷史的驛遞遂告終結，蓋最近驛遞之廢棄，始再觀變相之復活也。

現代郵政

第十一期目次：

論我國郵政怎樣才能有自動精神.....	新生
我國戰時郵運的幾個問題.....	平公
郵運組織的要義.....	耘通
用郵習慣和新生活運動.....	遠
郵政小講座	
一、戰時和火車郵局.....	明
二、德國紐倫堡的交通應用教育室.....	育
三、一個踏雪五萬公里的郵差.....	雪
公共信箱	
一、有過去訓練就不覺現在困難.....	江鳥
二、證明了飛機應該怎樣用法.....	天子
郵政消息	
郵人文藝	
一、小說.....	昆元
二、詩五首.....	捷元
括話四則	

社址：四川重江北街一五二號

現代郵政月刊社

價目：零售每冊二角

訂閱：半年一元一角

全年二元二角

歐驛考源

馮農

驛，古稱遞，不音遞，這裏有些分別，就是遞所傳送的是書信體小質輕的品類，至於遞則所轉輸的多半爲積巨量重的物件，所以驛遞在古時驛也規模很大，設備齊全，但總不像如驛遞的要求更爲多端。再，驛字的偏旁從馬，一望而知道驛遞所用的動力，多半是馬匹，以換騎方法行之，意取其快，與驛遞的重在多載者不同。還有，驛遞大約是在驛道上爲之，至于驛遞恐怕不盡其然（如渾括驛運統制所及的地方，就爲驛道，那當作別解）這是說驛遞所走的道路，也和驛遞不盡相同。簡括的論，驛遞所重的是「運」，驛遞的特徵是「驛」，以驛遞的精神，方法，用於驛遞，能收「運」的大層，更可重新發揮「驛」的特長，和廣泛稱車馬運輸爲駁運，意義有別。因此驛制有加以特別研究的必要。我們嘗說，驛遞是在古時最富有科學精神，科學方法的一種組織。不信，只要想世界的「交通」即是郵，而郵源於驛，郵遞的根本原則，多遺蹟於現今的交通事業，也就是驛的科學精神和其方法早變相的潛藏於現代交通。不過始終是潛而不彰的，現在再進一步作切實的辦法，把驛遞和驛遞直接聯繫起來，這當是驛遞兩字的根本意義。

我國驛遞制度，古來復爲詳備，知悉的人也很多，我們試來談一些西方關於驛制的老故事，破破單調。

驛制當中最重要的是驛站，站在西方是怎樣來的？聽說從荷波斯國王佞婁師（Darius）創始以驛馬一日奔走的路程爲一站。波斯在法婁師時代已有很完備的驛遞組織，在主要的驛道上，以驛馬往來傳送書信文件，每站設有寄宿馬匹，驛使，以及屬住守站人員的屋舍。自然最早埃及，敘利亞，希臘，也有分程走書的辦法，但是始終沒有正式成立起來。羅馬驛遞，站的組織，很爲統一，站分兩層，一名慕達契阿納斯，Mutatioes，只是替換馬匹，驛，牛等所，在，一名孟希河納斯，Mansiones，則爲更換車輛，卸失，驛使地方，而且置有行旅留宿的邸舍，後來改名爲斯達其何，Statio。那就是斯達其宏，Station 一字的來源，而我們所譯，以爲站字的，羅馬慕達契阿納斯大約人口多的地方每相距五英里，Milia 一個，人口少的地方則以八英里以至九英里爲一個。孟希阿納斯每行一程一個，經過六個乃至八個慕達契阿納斯。羅馬一英里等於現今一千五百九十七公尺，照此推算，羅馬的慕達契阿納斯近者相距

八公里，連着相距十四公里多些，孟希阿納斯相距，約為六十四公里。這可見羅馬驛制的動力行程分段較短，而一日接力所達的里程特長。

驛遞傳遞動力，主要的是馬匹，這不用說，可是人力，以及別的畜力，也不少用，歷史上說，當波斯達拉阿斯 Darius 侵入希臘的時候，雅典求救於冷加律摩林 Takedashmoran，使者名叫非迭波司 Phidippus，以一日一夜的功夫，奔馳一千二百斯達提，約合現今二百二十五公里的路程，投書乞援，這可想見古時以人力走驛的概要了。埃及等國也會經用畜力走驛，但波斯可稱為以馬匹用的鼻祖，這是因為波斯養馬特備，發達最早，馬匹很多，所以發明把他用在驛上。法賽師曾經頒令說道：「假使自己養有馬匹的人，在這路上走路，加以懲罰。」憑此可知道波斯人身不離馬。羅馬時代，用馬匹擔任驛遞，是取法於波斯。羅馬驛馬，慕達克阿納斯每站二十四，孟希阿納斯每站四十四，每站馬匹每天使用至多不得超過五匹以上，其餘的都予以休息，這是所以調節馬力，此外並且詳細規定馬匹的數量，以防馬的使役過於疲勞，每站的馬匹，每年更換四分之一。傳說羅馬的馬匹，並不高大，人坐其上，兩足幾乎可以到地。羅馬的驛道旁邊，差不多相隔不遠，就置有上馬石，以備上馬之用，否則，如騎馬者持有槍，可踏槍柄下端所裝的橫踏上馬，因為羅馬的就是沒有鎗，所以得如此設備。再，羅馬之馬，起初沒有

鞍，後來雖有鞍，也不常用，因為鞍要是過重，容易增加馬的負擔。羅馬也常把車輛用在驛上，希臘的瑞用驛，牛馬匹。羅馬曾經規定有一種車輛名叫雷達的載重不得過一百磅，有一種名叫比雷太的載重不得過二百磅，還有幾種車輛，大的載重不得過一千五百磅，小的不得過五百磅。羅馬的磅約合現今三分之一公斤，所以羅馬車輛所載，是非常的輕，算起來每一頭牲口盡曳所費的力量不過是三十磅上下。

大概以馬走驛，可稱驛騎，以車輛走驛，可稱驛傳 *curia*。驛騎所遞的主要自然是書信文件，但有時也主在載人，比如羅馬規定非驛馬的人，可以要求增加一匹，幫駝行李，這就是證明白羅馬的驛騎是兼載人。至於驛傳則所載的主要為行人並其行李物品等，這頗近於驛遞。羅馬的驛傳，快的載官員，慢的載戍士，兼及行李什物，什麼人坐什麼車，規定的非常嚴密。羅馬尋常人等。經凱撒特別許可，也可乘傳走驛，許可證須由凱撒簽名蓋印。一般都說，羅馬這種辦法，就是後來車票制度之所由發明。

驛道在古時波斯，遍布於前亞細亞一帶，長約二千五百公里，羅馬的驛道，長約八萬公里，大都由其首都出發，輻射到為凱撒所征服的各地。傳說羅馬的凱撒從首都到萊茵，距離一千二百公里，只用八天的功夫就達到，這可想見當時驛道的功用。羅馬驛道的遺跡，現在在歐洲，常常有得發現，他是怎樣成功，難以詳考，大

概推究起來，羅馬的築路，是先掘鬆地面，除去浮土，然後在其上面，鋪蓋打碎的磚石粒，再蓋上石灰、沙子，酒瀝壓成路面，也有用石板鋪成驛道的。羅馬的驛道，中間行走車馬，旁邊可以行人，中間車輛走得長久，往往成坎，但傳說，羅馬人爲避免危險起見，也有時在築新路的時候，就趁此造成軌轍，好教車輛在險處不敢滑出軌外傾翻。羅馬驛道採取路線，俱本有與現今築路技術不符的一點，就是現今築路採取路線，是在力求避免經過坡度過高，至於羅馬則不然，往往採取直線，雖然要爬很高的高坡，也所不顧。再，羅馬不懂得用炸藥炸石的方法，所以遇到石頭非去不可的地方，只是用錐壓的功夫，羅馬人不喜歡架橋，頗善築堤。羅馬的驛道，路橋很多，上面犯的不僅是里數，有時把當地曾經發生過的有紀念價值的事跡，也一併載上。

羅馬的驛道有與波斯各別的，是波斯的驛道設置，都由國家預備，至羅馬則除主要驛道所需驛馬匹，係由政府自備外，其餘則如車輛等則須由人民供給，所以羅馬的驛制，曾經有一個時期，成爲一種嚴重的苛政。

羅馬除驛道以外，還有商人行旅所出之途，這國家大半是不加以管轄的，驛道大半就是軍道，也可以說是驛道是就軍道加以驛道的組織設置而成，軍隊在驛道上行動，如輜重兵器，自然需要大量的車輛馬匹，但不至於動用驛馬所預備的，又如民衆如不動用驛馬設

備，自然也可在驛道上走動，如傳說羅馬時代有一個彌婦由加倫(Galen)起身，步行了五十個孟希阿納斯路，尋覓他亡夫的故墓，等於我國萬里尋夫的故事，這就是羅馬民衆可以利用驛道的證明。羅馬的驛使如由驛道正線走入支線，須先以驛馬交還正線驛站，然後再向支線的附近民衆徵用馬匹或車輛，這是證明白羅馬的驛道是有正線支線之分，正線的驛道，由國家直接管理，支線則由地方政府維持。而要之驛道是在一定路線，沒有一定組織，以傳送一定目的之物之謂，由此可以推知驛道也就是在一定路線，設有一定運輸組織，或施行何項運輸統制，以轉輸目的物的意思。不過驛道運輸目的物，或者可以改良設備，由貨件以推而及於人，更可以與驛道制度符合，而廣驛道的功用，就是羅馬的驛道，也兼重載人的。

現 代 郵 政	
第 二 十 二 期 目 次	
近今郵政在戰時國際性質之演變.....	龍達夫
從郵包轉運談到郵政的平時管理外觀.....	心 融
德國郵局代發軍用辦法.....	石 金
論「郵政秘密」.....	心 至
專載郵傳局郵局辦理節約總圖備審手續概述	
郵政消息.....	
危城劫話.....	x x
周二先生寄包裹.....	朱 信
插話(三則)編輯報告.....	

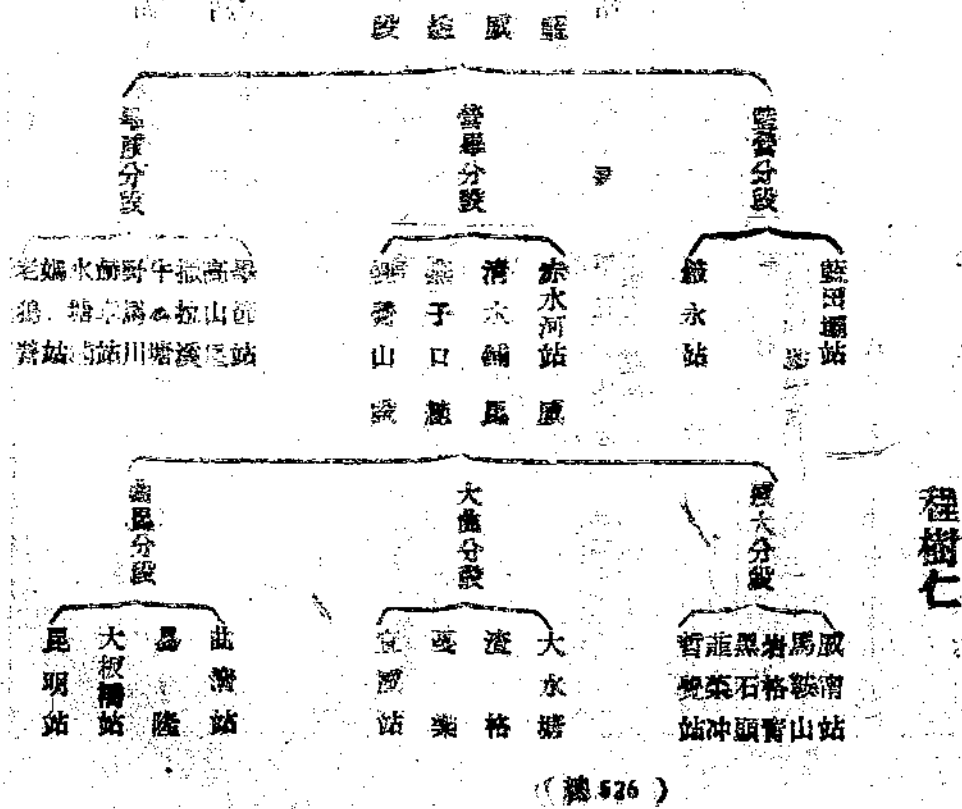
驛 運 概 況

瀘 昆 驛 運 幹 線 概 況

上年七月開全國驛運會議後，潘仁即於八月二日飛昆，開始籌備瀘昆驛運幹線。九月一日，開始運輸。數月以來，差懸阻越，特將本線開辦以後概況分述如後：

組織：本線長九百一十公里，設總段二，由貴縣盤田橋至威寧屬威風總段，由威寧至昆明屬昆明總段。每總段下設三個分段，全線共設段四十五站，因板車在崇山中，每日不通行二十公里，故設站不得不多也。以乘車取時間，急於開始運輸物資，特先於昆明、昆陽、曲靖、宣威、貴陽、威寧、赫章、畢節、赤水河、叙永、盤田橋等，十一重要驛所設站。而以貴州地內，人烟稀少，食糧困難，復於上述各站間增設木板橋、藥業、渣格、大水塘、董家灣、岩格青、馬鞍山、老維灣等，八小站，運送車糧、牛馬屎，及食宿糧，以供人、畜、車、貨、安運之用。（附表一、二）

瀘 昆 驛 運 幹 線 分 段 管 轄 各 站 區 域 表 (一)



二、瀘昆驛運幹線各站情形 (三月一日訂)

站名	牌道	距離 公里	設站 程序	有無村莊， 靠公路否？	站址租或建， 租或建費，租	站上負責 人	南行 程序	北行 程序
清水舖	671	5 15	緩設	有(靠公路)			第十七天	第三十四天
赤水河站	674	1	第一次	有(靠公路)	租(每月四十二元) 公 路 旁	站 長	(應寄押運報告) 第十天	(應寄押運報告) 第三十五天
漢中舖	710	6 1	緩設	有(不靠公路)			第九天	第三十六天
關 脚	727	7 2	緩設	有(不靠公路)			第八天	第三十七天
營山鎮	785	6 2	緩設	有(靠公路)			(應寄押運報告) 第七天	(應寄押運報告) 第三十八天
四合頭	793	0 2	緩設	有(靠公路)			第六天	第三十九天
敘永站	797	5 2	第一次	有(靠公路)	租(每月六十元) 西門外大街40號	站 長	(應寄押運報告) 第四天休息	(應寄押運報告) 第四十天休息
馬 嶺	826	2 5	緩設	有(靠公路)			第三天	第四十二天
上馬場	851	3 5	緩設	有(靠公路)			(應寄押運報告) 第二天	(應寄押運報告) 第四十三天
華北溪	882	1 2	緩設	有(靠公路)			第一天	第四十四天
藍田驛站	710	3	第一次	有(靠公路)	租(每月一百元) 濱 江 路	副站 站 長		第四十五天

馬鞍山	慶豐站	老鴉營	媽姑	水塘舖	赫章站	野馬川	牛壩塘	撒拉溪	高山堡	畢節站	經盤山	燕子口					
418	435	455	476	498	512	531	548	572	534	610	650	658					
2	1	7	2	2	1	2	1	4	1	2	2	4	3	0	1	8	2
第二次	第一次	第二次	緩設	緩設	第一次	緩設	緩設	緩設	緩設	第二次	緩設	緩設					
有(不靠公路)	有(靠公路)	無	有(靠公路)	有(靠公路)	有(靠公路)	有(靠公路)	有(靠公路)	有(靠公路)	有(靠公路)	有(靠公路)	有(靠公路)	有(靠公路)					
自建(正在設站)	租(每月五十元) 斗棚開對面	自建(正在設站)			租(每月二十元) 廟章下街					租(每月八十元) 半邊街							
司事 (歸屬前站指揮)	站 長	司事 (歸屬前站指揮)			站 長					站 長							
第二十六天	第二十四天 (應寄押運報告) 第二十五天休息	第二十三天	第二十二天 (應寄押運報告)	第二十一天	第二十一天 (應寄押運報告)	第十九天 (應寄押運報告)	第十八天	第十七天 (應寄押運報告)	第十六天	第十五天 (應寄押運報告) 第十四天休息	第十三天	第十一天 (應寄押運報告)					
第十九天	第二十二天 (應寄押運報告) 第二十三天休息	第二十二天	第二十三天 (應寄押運報告)	第二十四天	第二十五天 (應寄押運報告)	第二十六天 (應寄押運報告)	第二十七天	第二十八天 (應寄押運報告)	第二十九天	第三十一天 (應寄押運報告) 第三十二天休息	第三十一天	第三十三天 (應寄押運報告)					

屬 龍	曲 塘 站	松 林	炎 方	板 橋	寬 風 站	晏 樂	渣 格	大 水 塘	哲 登 站	菲 茶 冲	黑 石 頭	岩 格 青
130	160	187	22	245	259	280	300	325	340	369	384	400
3 3	0 2	7 3	2	3 1	4 2	1 2	0 2	5 1	8 2	9 1	5 1	6 1
緩 設	第 一 次	緩 設	緩 設	緩 設	第 一 次	第 二 次	第 二 次	第 二 次	第 一 次	第 二 次	緩 設	第 二 次
有(靠公路)	有(靠公路)	有(靠公路)	有(靠公路)	有(靠公路)	有(靠公路)	有(不靠公路)	有(不靠公路)	有(靠公路)	有(靠公路)	有(靠公路)	有(靠公路)	有(靠公路)
	租(每月二十元) 前北山				租(每月一百元) 上堡橋	自建(正在設站)	(自建正在設站)	自建(正在設站)	租(每月二十元) 哲登	自建(正在設站)		自建(正在設站)
	站 長				站 長	司專 (歸寬風站指揮)	司專 (歸渣格站指揮)	司專 (歸寬風站指揮)	司專 (歸寬風站指揮)	司專 (歸菲茶冲站指揮)		司專 (歸岩格青站指揮)
第(應寄押運報告) 四十五天	第(應寄押運報告) 三十九天	第(應寄押運報告) 三十八天	第(應寄押運報告) 三十七天	第(應寄押運報告) 三十六天	第(應寄押運報告) 三十五天 第十四天休息	第(應寄押運報告) 三十三天	第(應寄押運報告) 三十二天	第(應寄押運報告) 三十一天	第(應寄押運報告) 三十天	第(應寄押運報告) 二十九天	第(應寄押運報告) 二十八天	第(應寄押運報告) 二十七天
第(應寄押運報告) 五天	第(應寄押運報告) 六天	第(應寄押運報告) 七天	第(應寄押運報告) 八天	第(應寄押運報告) 九天	第(應寄押運報告) 十天 第十一天休息	第(應寄押運報告) 十二天	第(應寄押運報告) 十三天	第(應寄押運報告) 十四天	第(應寄押運報告) 十五天	第(應寄押運報告) 十六天	第(應寄押運報告) 十七天	第(應寄押運報告) 十八天

昆明站	大板橋站	楊林	易隆	縣衣
0	20	52	66	107
2	0 3	2 3	2 2	3 2
第一次	第二次	緩設	第一次	緩設
有(靠公路)	有(靠公路)	有(不靠公路)	有(靠公路)	有(靠公路)
租(靈光街95號)	租()		暫停(遷大板橋)	
站長	站長			
(應寄押運報告) 第四十五天	(應寄押運報告) 第四十四天	(應寄押運報告) 第四十三天	(應寄押運報告) 第四十二天	(應寄押運報告) 第四十一天
	(應寄押運報告) 第四十二天	(應寄押運報告) 第四十一天		

下列八處正在設站中：老鴉營 馬鞍山 岩格青 韭菜沖 大水塘 渣格 晏梁 大板橋

(附註) 關於南北行快馬停息程序部分，按照本線沿線各大站開運定應行天數，共計為四十五天，計昆明至曲靖為六天，曲靖至宣威(連在宜休息一天)為五天，宣威至威遠(連在威休息一天)為十天，威遠至畢節(連在畢休息一天)為十天，畢節至赤水河為四天，赤水河至永(連在永休息一天)為六天，永至藍田場為四天，各板車隊快馬，對於上開地址，尚能依次前進，惟間亦有因坡道關係，(例如北行上坡，即南行下坡等)不照上開地址住宿者，但均能於各大站間，相繼趕路，俾能符合本線原定之各大站間應行到達天數。

規章：因運送艱難，實係初創時期，業務非常繁雜，對於處站

內外勤人員工作，及業務運輸，均經訂定規章，頒發施行，其重要者，有(一)貨物收運辦法，(二)牛馬水板車運貨管理規則，

(三)站長須知，(四)押運貨物辦法，(五)押運司事須知，(六)業務工作摘要等數種。此外如獨立會計制度之規章表簿，各站日報表，收發貨單表冊票據等，亦經擬定格式，即發使用。

造車：開辦之初，原本請求兩端站每站能對開各十公噸之運量製造車輛，預計每車約可載重四百至五百公斤，全程九十天往返，連備修車在內，約共備車二千輛，始足資週轉，廣東擬准一千二百輛，除飭接收中央撥定接續製馬板車二百輛，先行開辦搶運物資外，並飭自製一千輛，以足二千二百輛之數。在一千二

百輛板車，僅靠兩端站每日對開各四公噸之用，估計每月兩端站收大運費，可達一百二十噸。當時中央機廠廠廢之板車二百輛，被該廠售出六十輛，故僅接收一百四十輛，需補足二百輛原數。經向昆華煤礦公司購進膠輪板車四十三輛，又向永記木作定製十七輛，兩共六十輛，始足接收之二百輛。除當時即以此二百輛先行運通物資外，並即與永記木作，信源板車行，福利鐵工廠等，訂立合同，包製膠輪牛馬兩拖之板車一千輛，經四閱月之製，與陸續交貨，現已製成五百四十三輛，運前二百輛，共有板車七百四十三輛。關

於本線板車車輪部份，初由木製十字輪包以膠胎，因木製十字輪六幅，復由六幅而改為實心。近復鑒於改善之實心木輪，因本身舊膠胎，不能耐重壓力，與石濼路面，兩硬互相磨擦，表層損壞，經研究結果，仍以打汽輪為膠胎耐用。現決定將本線板車，全部改裝汽胎膠輪，俾能持久耐用，免在沿途修理。再本線為增高運量，並將膠市各商有膠輪板車，招僱擔任本線拾運物資，截至現在為止，已有二百五十餘輛，在路行駛。(附表三)

(三) 滇昆膠運幹線(三十年一月份)現有板車統計表

廠名	種類	數量	單價	總價
中央機廠	膠輪板車	1	400元	400元
中央機廠	膠輪板車	140	700元	98,000元
廣益	木製板車	2	1,100元	2,200元
昆華	木製板車	43	750元	32,250元
永記	木製板車	17	900元	15,300元
永記	木製板車	270	900元	243,000元

價 值 類 車 行	栗 木	180	900元	135,000元
備 用 車 輛 工 廠	栗 木	120	900元	108,000元
備 用 車 輛	計	743		334,150元

豐 昆 驛 運 輸 線 (三十一年一月份) 現有板車輪別統計表

輪 別 用 別	打 須 輪				木 心		輪		共 計
	打 須	輪	木	心	輪	輪	輪		
車 (馬拖)	241							4	
車 (牛馬兩用)	50	1			43	44	302	161	602
備 用 車 輛									

註：本線對於板車行駛長途，難免損壞，特在註明，如發現車輪損壞，應即修理，並須備有木料，以便隨時修理，如有損壞，應即修理，並須備有木料，以便隨時修理。

滇昆驛運幹線沿線設修車場及駐修車工匠表

站名	別類	修車場	管理員	木匠	匠	小工	工	附註
田場	一	所		一	人	一	人	(1) 凡未經設有修車場之站各駐固 定木匠一人、小工一人、常川 檢修經過車輛。 (2) 駐昆三站修車場。平時應備 力製鐵木心輪備用，如遇車損 過多，工作繁忙，可招工包修
永				一	人	一	人	
水				一	人	一	人	
河				一	人	一	人	
龍				一	人	一	人	
龍				一	人	一	人	
龍				一	人	一	人	
龍				一	人	一	人	
龍				一	人	一	人	
龍				一	人	一	人	

說明：本線設修車場除中、大、小、各段外，須由馬路以外，其餘牛道，在此段只備，設線雖長牛道，死亡率極大，在二千餘以上，現本線及沿線，多係四馬，並將

馬車運送貨物，馬車用，各該馬車，均與本局訂有契約，常用在木橋承運馬車，其任運送。同時本局為便利牛馬車承運貨物，另訂有馬車，及運送辦法，普通招致牛馬車承運，現因運送貨物，尚形踴躍。

押運：馬車出後，均照例除，每隊十輛，派押運司一員押運，並訂有押運規則，押運人員受懲，查禁請假辦法，以資警備。並每日由押運員填具日報表寄遞，以便隨時瞭解車輛動態，及有無其他事故。

運費：本線屬國營交通機關，旨在輸運公物，對於收取貨，係本「量出為入」之原則，使收支得成正比，國家可免賠累，確收輸運之功。惟屬運送設備週齊，例如保護貨物安全，人畜健康等，在船款，故收取運費，不得不略形高昂。以現在實際支出估計，每噸公里，約需費三元三角二分二厘四毫，每公噸藍田欄運至昆明費三千零二十三元三角五分。惟按諸價例，由瀘縣藍田欄運至昆明物資，支給之運費，均極低廉，每公噸尚不及二千元。各公私運機關，為免除回運賠累，多將由昆運送運費提高，務資抵在。本線為運送機關，動力仰賴民間電力，支給平馬力之方便，無論往返，均係一律，不分軒輊，故為免除回運虧損損失，亦不得平均收由昆運送運費，藉得挹注。現本線對由昆運送貨物運費，每公噸收費三千七百元，對由藍運昆之貨物，運費則與公司相油。每噸公里特訂收

費一元六角，合每公噸一千八百八十四元五角。

運量：本線於上年九月一日，即以增運之額一百二十輛，開始運送，隨後逐月以補購及製成之車輛，漸漸加入輸運物資，每輛車重四百至四百五十公斤，每月運送貨物係逐月增添，并非開運即有一千二百輛，故運量係隨製成車輛之多寡而定。自開谷該車輛，均係自昆明起運，平均經五十餘日，始能運抵藍田欄返昆，故由藍運至昆貨物，至十一月份始有運量。茲將上年九月份，至十二月份，自昆明與自藍田欄南北行各別運量，列表如后：(附表五六)

醫藥：為維護全線員工健康，藉以增加工作，本局在兩季將屆之前，特聘配必需藥品多種，配製救急藥箱，分發各站備用，每處一箱。並於昆明、畢節、藍田欄各站，特聘醫藥各二員，隨時應診，並將各種藥品服用方法，列表加以說明。(附表七)

(五) 滬昆驛運昆線業運情形

(廿九年度)

月份	行別	實運計量 噸	實運計量 公斤	實運起運 計量 噸	實運起運 計量 公斤	到數 噸	到數 公斤	途中 噸	途中 公斤	運費 元	運費 角分	力 元	力 角分	盈 元	盈 角分	虧 元	虧 角分	所用 噸數	所用 噸數	所用 噸數	所用 噸數
九	北行	50	400	86	794	16	469	70	325	236.56830		126.54570		110.02260				187	27		
	南行																				
十	北行	86	400	63	600			133	925	224.88000		120.51000		204.37000				75	83		
	南行	86	400	19	98.			19	963	37.66975		29.11800		8.55173				62			
十一	北行	162	000	20	000	45	030	108	895	70.00000		35.30310		38.69660				50			
	南行	162	000	41	095	31	000	29	480	60.38066		60.31124		69.32				72	47		
十二	北行	196	100	52	410	63	600	107	705	219.43500		112.82945		105.60355				102	46		
	南行																				

(單位)

共計	南行		北行		總計								
	噸	噸	噸	噸	噸	噸							
南行	298	800	61	080	31	600	29	480	98,050.39	89,429.74	8,921.05	134	47
北行	495	260	232	804	125	099	107	705	153,388.30	395,188.55	358,694.75	414	156
總計	794	000	293	884	156	699	137	185	315,933.57	484,617.79	261,516.60	548	203

(六) 瀘昆驛運幹線業運概況

(三十年度)

月份	行別	實際起運計貨量		到數		達量		尚在運程中數量	運費收入	力價支出	盈	虧	所用板車	板車輛數
		噸	公斤	噸	公斤	噸	公斤							
一	南行	46	275	56	66	57	292	182,622.37	167,839.37	18,783.25			212	213
	北行	26	155	153	099	106	490	847,525.80	443,122.55	404,403.46			611	203
總計	南行	40	275	56	66	57	262	182,622.64	163,831.39	18,783.25			213	213
	北行	46	755	153	099	106	460	849,525.60	343,122.55	404,403.45			611	203

(七) 交通部瀘昆驛運幹線救急藥箱藥品說明表

品名	數量	用法	藥效
酒精	二百西西	外用 用棉花蘸少許擦皮膚上，或用以擦或浸剪刀鑷子(消毒)	皮膚及器械消毒用
紅藥水	二百西西	外用 用棉華蘸藥少許，塗於傷面，再用紗布包紮，若傷淺可不包	滅菌並刺激性免創口牛膿
碘酒	二百西西	外用 擦腫痛及輕微傷口用	與紅藥水刺激性大
來蘇水	二百西西	外用 三百分之一者，為手消毒用，需時三分至五分鐘。百分之一者，為衣服被單及器具消毒用需時一小時	消毒滅菌亦刺激皮膚
芳香錫酒	一百西西	外用或內服 暈倒可飲一茶匙，人事不省可用棉花蘸藥置鼻孔，待醒方止	興奮劑
奎寧丸	二百粒	內服 主治瘧疾每次二粒至四粒每日一次，連服五日至七日，妊婦忌服	專治瘧疾退熱
阿斯匹林	一百粒	內服 治傷風發熱頭痛，日服一至三片，用開水送下	退熱發汗止痛
蘇打明片	二百粒	內服 凡胃部疼痛嘔吐不消化均可服用，每次一粒至三粒飯後服	治胃腫脹及胃部膨脹
勃朗氏片	一百片	內服 凡傷風咳嗽氣管支炎均可服用一日三次每次一至二片	鎮咳化痰
樟腦酒	二百西西	內服或外用 擦風濕骨痛癩，每次可服三十滴用作興奮劑	刺激及興奮
哥羅酸	一百西西	內服 凡肚腹瀉，均可服用每次十滴至二十滴妊婦忌服	治發痧腹痛
珊瑚軟膏	八兩	外用 傷口或燙傷均可用紗布塗敷患處	助肌生長
魚石脂軟膏	八兩	外用 敷紅腫傷面	退紅消腫
硫磺軟膏	八兩	外用 用前須全身洗淨，用力將藥擦入患處，每晚一次同時衣被亦應煮沸消毒	專治疥瘡
硼酸	四包	外用 每包可對水一大瓶，凡喉痛齒齦炎口腔發炎時，均可用以含漱(勿嚥下)再創傷紅眼時，亦可用以洗滌	
萬金油	十包	外用或內服 詳見該項仿單	
八卦丹	十包	內服 詳見該項仿單	

器 材

品名	數量
膠布	一尺
紗布	二包
棉花	二包
棉帶	五個

器 材

品名	數量
鑷子	一把
小剪刀	一把
軟膏刀	一把

軍 事 雜 誌

第 一 三 三 期 目 錄

軍事教育研究	從整訓中得到的體驗	論戰時的新兵教育	實際軍隊藝術教育的我見	戰術教育法之演進	戰兵小部隊教練計劃案作法之要領	墨特森輕重兩用機關槍之使用法	軍事講座	現代步兵班火戰之方法	輕機關槍與一條繩	戰地通訊	蘇皖的長江水雷戰	戰報紀要	抗戰忠烈錄	法令
白崇禧	丁布夫	楊先澤	王宇匯	張向濂	陳祖榮	吳節	王平陵	劉敬中	孫爲雨	李誠一	羅家模	李光文		

訂 通 價
購 訊
點 處
重 慶
： 內 郵 局
： 第 一 三 三 號
： 每 冊 訂 價 外 角 每 冊 加 郵 分 三
： 每 冊 訂 價 外 角 每 冊 加 郵 分 三

通訊：查瀘昆沿線，現仍用單班通信，傳遞遲緩，誤時誤事，同時商電局亦未普遍設置。本線籌辦貫消息，利於指揮意見，經呈准在昆明、威甯、藍田關三處，各設無線電台一座，並聘請台長及報務員，專負本線與各大站間電訊聯絡之責。現昆明及威甯藍田關三處電台，均已正式成立通報。

刊物：爲便本線同僚瞭解全線規章、法令，彙編概況，與軍事宜，並激發工作興趣，俾能奉公守法起見，特按月編印「瀘昆驛運

月刊，專供本線同仁閱覽，現已編印至第五期。查瀘運係屬新辦，正前規可循，上列辦理經過情形，幸得全體同仁，協力一心相助爲理。委座不云乎，「抗戰至山岳地帶，即是吾人最後勝利之期。」現抗戰已入山岳地帶，勝利即在眉睫，亦即驛運發揮功能時期，吾人不做，職司其事，用不取不竭盡心力，確勉進行，以共奮最後勝利之光榮也。

川康綫樂西公路川境糧料驛運概況

吳星伯

樂西公路爲一初期之重要國際路線，於加強抗戰物資運輸之要
求下，乃限期興築。自開工以來，每日約有六萬路工，石工，早夜
工作，繁榮路邊，炸壓山石。工作工人，絡繹於途，教育轟隆之聲
，遠近相聞。公路總管理處趙處長，並不時親駐工段指揮，其緊張
忙碌，可想而見。於是向稱冷僻之樂西綫，因工變而爲人煙輻輳之
區，惟沿綫地多荒僻，出產稀少，數萬工人之日食米糧，及築路應
用之材料，均須由樂山，及其他採購地轉運至工段，以濟食用。關
於運輸工具之籌募調配，糧料之採購運備，非專設機關承辦不可，
趙處長乃請交通部改組川康車馬運輸所，爲樂西公路川境糧料運輸
處，辦理川境糧料運輸。時星伯原承乏川康車馬運輸所主任，乃奉
命率全體職員，先專辦樂西糧料運輸。初本處只負責運輸石工糧料
，嗣以路工食糧待運更急，乃奉命自二十九年十月一日起，與樂西
公路工程處，及民工管理處，聯合組織樂西公路民工工糧運送總隊
部，仍以川境糧料運輸處人員爲主幹。從事搶運。數月以來，幸蒙
長官指示之明，同人深明大義，奮勉從公，自開運之初，以迄川境
土方工程完成之，民工工糧，及築路材料，得以運濟無虞，遇有

棄貨，即隨時追回，損失絕少。茲將運輸情形，擇要分述如次，以
供關心驛運人士之參考。

一、站址食宿所及車棚等之籌設

川境糧料運輸處既奉命辦理樂西公路糧料運輸，乃積極籌辦下
列三事：

列三事：

1. 設置運輸站 先派員調查沿綫情形，並參照糧料起卸地點，
及運快日行里程，設置左列各站：

甲、樂山、鎮子場、高橋、大爲、新場、金口河、大天池、冷
竹坪、八個甲等站。

乙、楊村鋪、六六年、吉星臨、三個乙等站。

2. 籌設食宿所 樂西沿綫，半係荒僻地帶，人烟稀少，不僅食
宿地點缺乏，即購置柴米，及日用品，亦至感困難。根據需要，及
運快日行里程，於下列地點，設立食宿所：

宿地點缺乏，即購置柴米，及日用品，亦至感困難。根據需要，及
運快日行里程，於下列地點，設立食宿所：

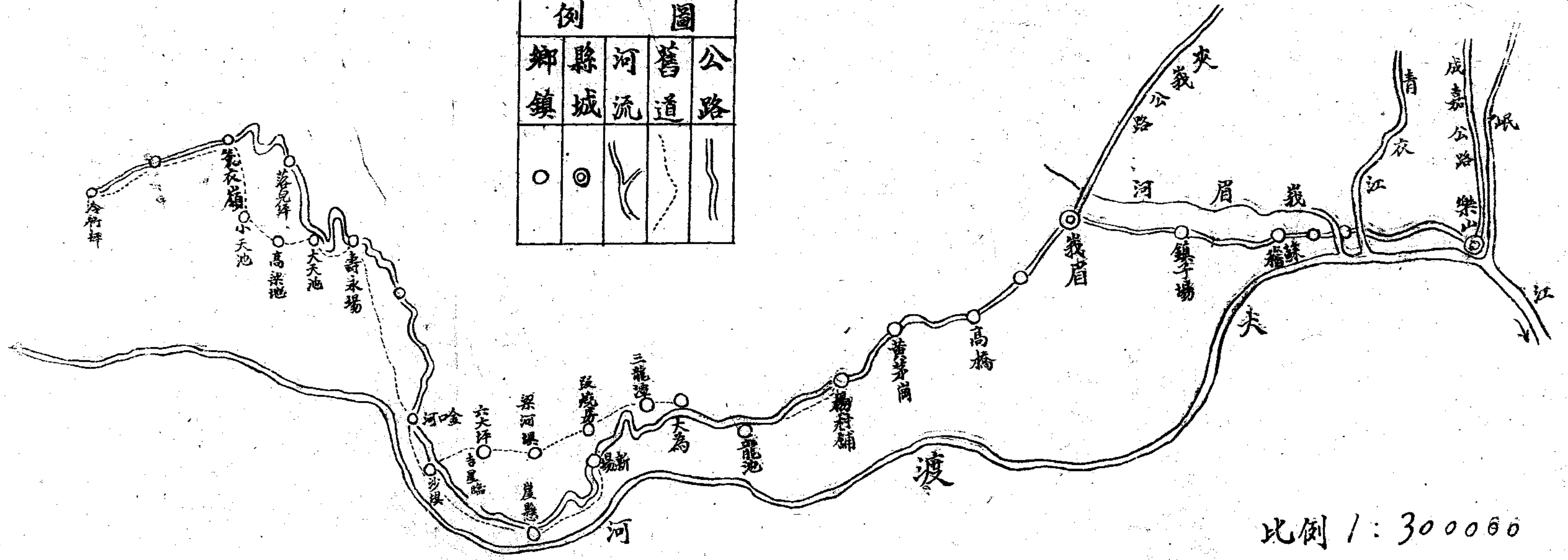
運快日行里程，於下列地點，設立食宿所：

運快日行里程，於下列地點，設立食宿所：

運快日行里程，於下列地點，設立食宿所：

樂山至冷竹坪路線平圖略

例		圖		
鄉鎮	縣城	河流	舊道	公路
○	◎	~	- - -	==



比例 1:300000

樂山，鐵子場，峨邊，高橋，黃茅崗，龍池，大爲，聯合橋，新寧，吉星關，金口河，瀾水壩。

食宿所管理員，由當地鄉鎮保長兼任，關於應設之炊爨器具，

如鍋灶，飯桶，水缸，碗，筴，瓢，箕等，及住宿之棉被，稻草等，均應備用。各食宿所之存量如下表

食宿所	存量
樂山	1100
鐵子場	1100
峨邊	1100
高橋	600
黃茅崗	1100
龍池	1100
大爲	1100
聯合橋	1100
新寧	1100
吉星關	1050
金口河	1100
瀾水壩	1050

二、運輸工具之組織與募雇

3. 添置倉庫，車輛 各起卸站米糧之收發，須有相當房屋儲存，因於樂山，鐵子場，高橋，大爲，新寧，金口河，大天池，冷竹坪，各設置倉庫一所，其鐵子場，高橋，等板車停車之地，並各分設裝卸之車輛一所。

此次運輸所用之工具，可別爲運輸隊，馬隊，板車隊，竹筏，散仗，散馬六種，分述如次：

1. 運輸隊由各縣征調而來，各縣應征數如下表：

縣名	應征人數
樂山	1930
峨邊	1170
黃茅崗	1100
龍池	1100
大爲	1100
聯合橋	1100
新寧	1100
吉星關	1100
金口河	1100
瀾水壩	1100
總計	15780

其組織以五十人為小隊，三小隊為中隊，三中隊以上隊部設大隊，各營大，中，小隊長，分別管理之。

2. 馬隊，仁壽縣以征工困難，以馬代供，每馬以負重量抵供二名，先後共征送一百六十餘匹。

3. 板車隊，此板車快，係招募而來，以十人為一小隊，十小隊為一隊，每小隊拖板車三輛，每車載重可三百公斤，（因係膠膠膠板車，又以路面未舖，車行易成溝轍，故重量不宜過重）。日行里程，約二十公里。

4. 竹筏，由樂山上溯青衣江，經峨眉河，至蘇稽，可通竹筏。冬季水淺時，竹筏載重量約二噸餘，運費較低，管理較易，與樂山營業公會訂妥合約，由公會和竹筏承運，平均每日約可竹筏十二艘。

5. 散伙，此係沿線盡勞力為生活之方快。此輩力供常用行走此線，生活習慣，均極適合，且負且力大。惟其零居，管理困難，故多由鄉公所負責組織，全線約僅有一千六百名。

6. 七馬，樂西公路川地常用行走之隊馬，約四百匹。此類馬馬，不若蘇昆馬之集中，且不全靠運糧為生活，經登記承運約四百匹。

三、運輸計劃之釐定

1. 第一配運計劃，此計劃將樂山至大天池，分四段，選就民工管理處及工程處收發米糧，備每段行程，往返至少需五日，長程跋涉，力供既感疲勞，復以攜帶被蓋炊具，及多量食米。運途遂因以減少，乃確定第二配運計劃，於十一月一日起實行。

2. 第二配運計劃，此計劃以經濟合理為原則，如竹筏可通之地，則利用水運，路面較佳可行駛板車者，則用車運。並就實際可能情況，盡量縮短各段間里程，實施分段接運，俾力供能於一二日內往返，採用以來，運量既增，運供亦極稱便。

3. 第三輔助配運計劃，因各縣征送之民供，質素太差，份子複雜，逃亡相屬，補充不易，良以大為以西，時方墜炸石山，岩石堆塞，行人須於陡懸懸岩之山腰中經過，力供經過須負而行，外來力供，不習負。加以川中人民，保守性深，離鄉別境，良非所願。為維持運量計，令外來在大為以西工作之民夫，運糧三次後，即調大為以東，一面就地洽雇散伙，担任短程運糧。又以十一月以後，天氣轉晴，公路即可行駛板車，故特訂補運計劃，以補第二計劃之不足。

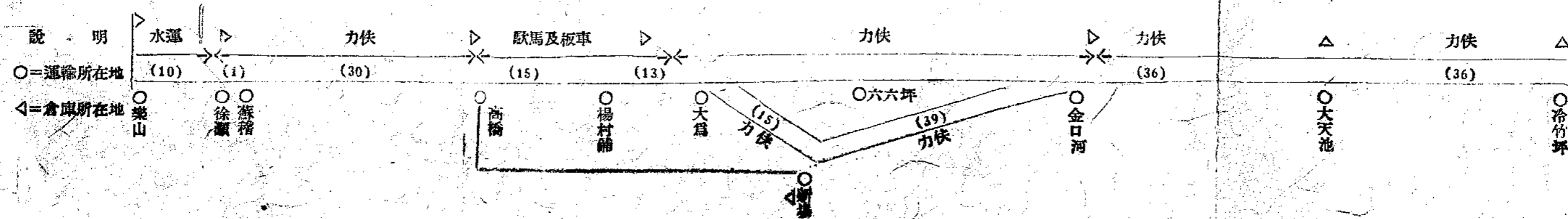
第一配運計劃表

段別	起訖地點	每行 日程	往 返期	每 段	每 次 每 人 應 得 工 資				每 批 人 數	批 數	每 段 人 數	每 日 運 量	每 日 支 出	每 月 支 出
					工 資 總 數	應 扣 米 金	應 得 工 資	應 得 小 伙						
樂 新 段	第一日 樂山至峨眉	30	6	34	10,752	5,760	2,496	2,496	1186	6	7116	37952	2125,312	63759,35
	第二日 峨眉至龍池	30												
	第三日 龍池至新場	24												
大 新 段	第一日 新場至吉星臨	25	6	84	9,600	5,760	1,920	1,929	844	6	5064	27008	1350,400	40512,30
	第二日 吉星臨至金口河	14												
	第三日 金口河至壽永場	28												
	第四日 壽永場至大天池往返	16												
	第五日 壽永場至金口河	28												
	第六日 金口河至新場	39												
金 段	第一日 高橋至龍池	22	6	82	10,496	5,760	2,368	2,368	600	6	3600	79200	1049,600	81488,00
	第二日 龍池至聯合壩	(未詳)												
	第三日 聯合壩至金口河	(未詳)												
總 計											15780	84160	4525,312	13575936
新 段	第一日 鐵子場至黃茅崗	27	5	62	7,936	4,800	1,568	1,568						
	第二日 黃茅崗至大鵝	20												
	第三日 大鵝至新場往返	30												

第二配運計劃表 二十九年十一月

段別	起訖地點	運程(公里)	民工食米數(T)量	運供食米數(T)量	合計	平均每日運(T)量	板車		馬		力快		竹筏		噸公里(每日)	噸公里(每日)	備考		
							板車數量	來往日程	每段需板車	板車數	每次數	來往日程	每段快數	每次民快數				來往日程	段日民快數
樂蘇段	樂山至徐瀨	10	1264	450	1714	42.85	143	115	29	87			29	1	29	428.50	12,825.0	1. 米運預計可由高橋供給四分之一，故由樂山至高橋平均運米數量，係全數計算。	
	徐瀨至蘇稽	1	1264	450	1714														
蘇高段	蘇稽至高橋	30	1264	450	1714							1429	2	2858				3. 運供食米數量約按拾五萬人算。	
高大大段	高橋至大為	28	1006	360	1366	45.54	72	25	180	580	400	2	800					4. 板車載重定為三百公斤，馬運拾公斤，力快三十公斤筏計千五百公斤。	
高新段	高橋至新場	43	784		784	2.61							87	3	261				
大金段	大為至金口河	54	1006	360	1366	45.54							1518	4	6072				
金大段	金口河至大天池	36	830	150	980	32.67							1089	3	3267				
大冷段	大天池至冷竹坪	36	251	60	581	19.37							646	3	1938				
									209	627						14396			
																7,416.84	224,30400		

運輸站倉庫配備表



第三補助配運表

二十九年十一月

段別	運程 (公里)	每日運量 (噸)	板車			力			竹			備考
			數量	日程	板車伏數	數量	日程	每日伏數	數量	日程	每日筏數	
蘇 稽——高 橋	30	10.00	100	3	333							
高 橋——楊鋪村	15	21.00				700	1	700				每伏負重 30 公斤
楊村鋪——大 爲	13	21.00	70	1	240							每車載重 300 公斤
大 爲——新 場	15	4.00				40	1	40				每伏負重 50 公斤
新 場——金口河	52	2.00				160	4	40				每伏負重 50 公斤
金口河——大天池	36	4.00				400	3	133				每伏負重 30 公斤
大天池——冷竹坪	36	1.00				100	5	33				
總 計			170		573	1,400		916				

附
註

1. 蘇——高段間，天晴時已能行駛，因邇來天候轉佳，故調配板車 100 輛行駛此段，以減輕運費，並補伏隊逃亡之不足。
2. 高大間因當地伏隊，已洽妥 700 名，就運至楊村鋪，楊村鋪至大爲，則以道路良好，故以板車接運。
3. 新場金口河段，過去本擬撤銷，以後新場散伏可利用者約 150 名，較民伏隊運費低廉，故仍維持此線。
4. 金大及大冷兩段因毗連臨時力伏已洽妥 500 名，分配此兩段運輸。

四、運貨手續之規定

運貨手續之規定，係由起運、中轉、到達之別，而運貨手續，亦有中轉及直接到達之區分，茲分述如次：

1. 中轉之收發貨手續。(1) 起運站收發貨手續，應填承運料單一式四聯，一聯交庫作承運憑證，一聯作存根及起運時填發貨單，一式五聯，第一聯作存根，第二聯交存運人或押運人隨貨代往各經過站查驗，第三四聯寄收貨站，第五聯呈主管機關。(2) 中轉站收貨時，以發貨單上所載重量件數核驗相符，在起運站所填送之第二三四聯發貨單上蓋章，將第二聯呈主管機關，第三聯寄

四起運站，以存收到貨物之回卷，第四聯存站，以憑繼續發貨。中轉站收發貨時，應將上述存站之第四聯發貨單，另填發貨單一式六聯，第一聯作存根，第二聯交承運人或押運人，第三四六聯寄到運站，第五聯呈主管機關。(3) 到達站於材料到達後，檢驗無訛，即交庫接收，由雙方負責人在第二三四六各聯發貨單上蓋章，第二聯呈主管機關，第三聯退回發貨站，第四聯存站，第六聯寄原起運站。

2. 直接運送之收發貨手續
直接運送之貨，其收發貨物，減省中轉繼續發貨手續外，餘均與上述辦法相同。

字第 _____ 號貨運種類 _____ 押運人 _____ 發貨日期 年 _____ 月 _____ 日

站 發 貨 單

第 _____ 號第 _____ 聯

貨名	包裝	膠頭	起運站	到達站	託運人	提貨人																																	
貨票號數	起運時價值		承運人		承運工具種類		承運工具數量		承運地段		由				站至				站																				
每件貨牌號數及實在重量	貨牌號數	重量	貨牌號數	重量	貨牌號數	重量	貨牌號數	重量	貨牌號數	重量	貨牌號數	重量	貨牌號數	重量	貨牌號數	重量	貨牌號數	重量	貨牌號數	重量	共計件數																		
																					共計實在重量																		
																					每件計費重量																		
																					每件力價																		
																					逾	件數	重量																
																					重加價																		
																					共計力價																		
																					發貨站已付																		
																					收貨站補付																		
	附	發貨站填	1. 承運人攜帶有本站第 _____ 號旗幟及第 _____ 號證明書 請收貨站於貨時應收回 2. 限 _____ 日運到																站長 出納 填單員																				
附	收貨站填	1. (_____ 年 _____ 月 _____ 日運到—總共 _____) 公斤至 _____ 年 _____ 月 _____ 日全部到齊 無訛損失 _____ 件 公斤 2. 承運人攜帶各件業經收回○其中 _____ 件在限期內運到 已賠國幣 _____ 尙欠國幣 _____																站長 收貨員 填單員																					
註	經過站填	站名																			簽註																		

注意：如發貨站未繳付清，則加「付清」字樣於「發貨站已付」欄內，并在收貨站補付「欄加」……「橫線」。

五、運貨之核定

本線運輸工具，計有運輸隊，馬隊，竹筏，板車，散伙，轎馬六種，其力價亦各不同，運輸隊運費係根據四川省政府征工服役暫行辦法所規定之方價數目比照換算而得下式：

$$\text{每人每日運費} = (1.2 + 0.4 + 0.8) \times \dots$$

註：上式X為當地一單市升米之價格，(1.2)為每日食米一升

二合，(0.4)為小伙即蔬菜雜用，(0.8)為每日工資。

樂西公路工程規定每一單市斗米價為國幣八元。則 $(1.2) \times 8 = 9.6$

0.8 = 1.6，如每伙負重30公斤日行20.0公里，(連回空在內)

此照方價之一元六角算，則 $9.6 + 1.6 = 11.2$ (元)

公里約合國幣四元，以馬代伙之征調馬隊，照運輸隊待遇辦理，其

板車竹筏係招募而來，純為雇用性質，與民伙兼有義務性質者不同

，故除照民伙待遇外，另規定每小隊如按規定備重量及行程往返無

誤者，於每旬終結時，每伙加發獎金三元，竹筏由樂山至蘇稽，訂

定每百市斤二元，其他臨時伙馬力價，係就各地段生活情形規定，

平均約每噸公里六元五角左右。

六、運量之統計

最初以人手不敷，各縣代購工程，尚未運到，僅四川省征樂民

工，修築樂西公路。管理處及樂西公路工程處既設之倉庫存米交運

，十月下旬，始成立總庫，收米發運，以是十月份運量較少，十一

月一日起，站庫調整，機構統一，運輸乃上軌道，運量得以驟增。

(續前)

糧料運輸數量比較表

29年 月份	糧 件 數	料 量 (公斤)	共 計	比		噸 公里 數	噸 公里 數 佔 總 數 %	附 註
				名 稱	量 (公斤)			
十 月	30,958	335,321	19,161,511	糧	335,321	29,161,411	2.6	此係單程運輸，若有回運貨，則運送量為335,321。
				料				
十 月	20,531	3,367,227	77,551,131	糧	3,367,227	75,319,941	49.8	
				料				
十 二 月	123,531	2,064,287	54,492,022	糧	1,976,505	52,806,115	35.1	
				料	67,722	1,685,907	01.1	
總 計	5,746,832	151,214,604						

(195)

七、困難問題之克服

此項超常備運工作，既無準備，復乏經驗，手，急切創辦，艱難萬狀。初則以人手缺乏，不敷支用，繼則以款米不濟，時成停息，及道路艱險，運快逃亡，運量不修，又以氣候惡劣，員工多病，當此層層難關，非忍辱負重，應付多方，無以渡過。以人手缺乏，則於過去舊部中，多方物色，並在樂山調別青年數十人，分派各站庫助理運務，以應急需，並藉此機會，予以訓練，期成將來聯運有用之才，以款米不濟，則多方挪借，先後達九萬元，并分頭派員代購（原定由各縣代購）米糧，前後達四〇七六、六七三雙石，以免運快停息。於運快逃亡，則加強設備，改善待遇，擇適中地點，設置食宿所，並充實款項設備，及購備草鞋，分發各運快，（大為以西道路行走較難，每快每月發給七雙，大為以東，道路較平，每快三雙），增發快病快津貼，（快快每小隊二名，每名津貼十元，病快以實到運輸人數十分之一計算，每人日給食米六合，小快一角六分）以安其心，並多方計劃利用水運，車運，征雇臨時散快接濟，以免工糧匱乏。此外更購備藥品，分發各站，並聯絡工程處各處衛生站，診治員工疾病，此免服諸困難之大概情況也。

八、運輸經過之檢討

此次主辦之運輸，自時起僅三月，但中間經過，極為繁複，以運輸工具言，有板車，竹筏，馱馬，力快，騾馬，而力快又有徒民快，招雇力快，臨時散快之別，馱馬又有征調雇用之別，板車又有自備雇用之別，來源編組，各有不同，所有各種聯運工具，均可包羅殆盡。以運費言共達 \$11,216.00 公噸公里，若非單程運輸，應為三十餘萬公噸公里，在三個月短時間內，達到如此運量，運輸效率，相當有成，其中經過，頗有探討之價值，茲分述如下：

一、各種不同運具運輸效率之比較 運輸工具效率之高低，恆與其運量及載重之大小而定，而評述工具之動力，不外人畜，其運量殆屬有限，且無法增進，較之機械化運具，難及什一。惟載重甚尙可改善現境，略加提高，例如水運可運之處，則利用船筏，有公路之處，則利用板車，均可減輕運費，增大運輸效能，此可於各種不同運具運輸效率之統計數字內，比較證明之。

各種不同運具運輸能率比較表

月 份	運 行 區 段	工具類別 項 距公里		散 伏					散 伏					馬					板 車					竹 筏					
				糧料 件數	重量 (公斤)	噸公里	工具 數目	平均能率		糧料 件數	重量 (公斤)	噸公里	工具 數目	平均能率		糧料 件數	重量 (公斤)	噸公里	工具 數目	平均能率		糧料 件數	重量 (公斤)	噸公里	工具 數目	平均能率			
								負重	日行里程					噸公里	負重					日行里程	噸公里					負重	日行里程	噸公里	負重
							噸公里		噸公里		噸公里		噸公里		噸公里		噸公里		噸公里		噸公里		噸公里		噸公里		噸公里		
二 十 九 年 十 一 月	樂山—蘇稽	11																		8,300	132800	1,460,800	24	3,905	5.18	20.23			
	蘇稽—高橋	30	4,964	71,424	2,382,720	2503	31.73	12.94	0.411											7,485	29,372 ¹ / ₂	878,175	115	254.54	11.6	4.953			
	高橋—大馬	28	3,710	59,360	1,662,080	1,859	31.93	14.41	0.460	550	8543 ¹ / ₂	239,218	163	52.41	13.45	0.705	635	8255 ¹ / ₂	231,154	108	76.44	16.47	1.259						
	楊村鋪—大馬	13								625	9936 ¹ / ₄	129,171	173	57.43	11.85	0.681				1,661	18,418 ³ / ₄	239,443	72	255.82	8.79	2.249			
	大馬—金口河	54	2,134	31,149	1,844,046	1,067	32	20.38	0.652	2,310	29,489 ¹ / ₂	1,592,433	613	48.10	16.9	0.88													
	金口河—大天舖	36								1,042	16,855	60,760	315	53.51	6.904														
	共 計						31.89	15.91	0.508				52,86	14.78	0.776			7694	16.47	1.259			265.18	10.20	2.501		3,905	5.18	20.73
備 考	各種運輸工具名稱解釋如次(1)運伏 即由各縣征調之運輸伏隊，(2)散伏 即由當地雇用之挑伏或擔伏，(3)散馬 即由當地雇用之馬匹。(3)板車 即川境糶料運輸之膠輪板車。																												

1. 裝中竹筏載重較大，板車次之，民佚最小。如以日行里數比較，則雖得其長，而以民佚最大，竹筏較小。再梁山森林種水運，係延流，又屬草種運，下水回益，無法利用。且值多季，峨眉河水枯落，未能發揮水運之理想價值。b. 所用板車，為濃廠造之膠輪板車，載重不及膠輪板車之三分之一。（沿梁山公路行駛之商運膠輪板車，載重均在一公噸以上）尤當梁山公路未開路面，一遇大雨，泥濘甚深，膠輪板車輪邊甚窄，在泥濘行駛時，極易陷成深槽，重難轉動，故其行程及載重，均極減小，如路面改善，後實可增加三分之一以上。c. 民佚故快及駱馬等，日行里程，雖較竹筏板車為速，但負重尚小，平均運量仍遠不及竹筏板車之多，且供馬情形極難，管理困難，亦不如竹筏板車之簡易。

各種運輸工具各段運費比較表

段 別	距離 (公里)	每 噸 公 里 運 費 (元)				備 註
		膠 輪 板 車	駱 馬	竹 筏	竹 筏	
梁山——高橋	11	5.21			3.63	1. 運輸之大小中線皆 運費極低 2. 梁山森林種水運 3. 梁山森林種水運 4. 梁山森林種水運
梁山——高橋	30	5.69			4.00	
梁山——高橋	15		6.46		6.66	

2. 各種運輸工具運費之比較 此次運輸概況中，係以民佚為主，力，則後民佚之運費，而本國之運費較低，亦以物價低廉，及受運工之影響，日趨減少，為維持運費計，乃積極利用當地散佚，以補不足。民佚之工資小，雖為固定，但食米一項，以各段之距離遠近不同，運費之高低各異，故其價與距離成正比例，依表內所列數字，以散佚運費較低，散佚次之，民佚又次之，膠輪板車次之，竹筏最廉。查則民佚之管理費，並往費，病佚之食米小，佚之津貼，以及集中醫藥等費，如完全計入，則其平均運費，當在散佚之上。要之各種運輸工具之運費，以水運為最廉，板車（折舊費未計入）次之，佚馬較高，如竹筏能利用向空運費，其運費尚可再減三分之一以上。

高橋——大橋	28	4.00	6.42	6.92			
總村——大橋	13		4.14	6.46			
大橋——金口河	59	4.17	5.55				
大橋——大天池	90		5.33				
新場——金口河	39		6.66				
新場——大天池	75		6.96				
金口河——大天池	26	7.16	7.50				
大天池——金竹坪	36		7.50				
平 場 共 計		6.14	5.53	6.51	4.03	3.54	

本運費
 2. 運費以米價定額
 單市斗每噸十元
 3. 運費以四龍快之集
 中及隊員管理費
 未計入

3. 各種力快之比較。力快有征調快隊，招募快隊，臨時散伙三種。征調快隊係由各縣征調而來，應辦別項，非出自願，且來源複雜，體力不等，一有機會，即行逃亡，而公家付出之運輸，亦為最高，食米、小休、工資等，難保按照公噸公里發放，而一般現象，體力強而補償重者，仍逃避偷情，不肯出力，妻公私兩受損失。故此種快隊僅於運輸吃緊時，應付急需，不堪常用。招募快隊，會經試驗改進，在運輸時按月給與固定工資，旋因物價騰高，生活突變，不能維持，而大部散伙，且因工資固定有餘力者，不

肯盡其所能，運輸效率，無法提高，經採用獎勵方法，仍感管理困難，計算運輸手續麻煩，乃從元月份起，從新編組，按噸公里臨時力價發放，雖施行未久，成績較前殊佳。徵快來自沿途各鄉，平時務農，閒時以勞力資生，因居處散漫，莫之組織，經洽由當地鄉鎮公所負責編組，試驗成績甚佳，其負責力比征快有大重。係以上者，惟農忙時，此種力快，不易招致，運輸即有中斷之虞，是其缺點。

叙昆駁運線已往運輸情形

盧啓堯

賣瓜者說瓜甜，這是生意經。筆者於敘昆車駁運輸所改組成立時，參與駁運運輸工作，已忝列為賣瓜者之一，雖不願說「生意經」話，但也不願故自謙抑，抹煞事實。

抗戰以後，駁運事業，由政府機關首先舉辦者厥為敘昆線，時在二十八年二月，迄今已屆兩載。在此兩年之中，機構之變革，縱的方面計有五次：

- 一、交通部公路總管理處所屬之駁運管理處
 - 二、交通部公路運輸總局所屬之駁運管理處
 - 三、交通部公路運輸總局所屬之敘昆車駁運輸所
 - 四、交通部駁運總管理處所屬之敘昆車駁運輸所
 - 五、交通部駁運總管理處所屬之敘昆駁運分所
- 變的方面，亦歷四次變遷：
- 一、駁運管理處轄下之敘昆駁運線敘昆駁運明兩辦事處
 - 二、駁運管理處轄下之敘昆駁運分所
 - 三、公路運輸總局及駁運總管理處轄下之敘昆車駁運輸所
 - 四、駁運總管理處轄下之敘昆駁運分所

編幹線

以普通看法，此種變革係因駁運之需要加重，故就全國駁運線，普遍的加以調整，然亦有認爲在此短短兩年中，一再變更其機構，無容諱言，係因已往成效未著，故須不時改革以求推進。誠然，賣瓜者一面須認清自己的瓜甜，另一方面亦須將瓜之腐爛者，予以剔除或設法予以隱匿拋售。藉免影響營業，妨礙發展。在公的立場，則爲設法健全組織，以使事業適應需要。

在參與駁運管理處及敘昆駁運工作人員看法，敘昆駁運線以往在運輸方面，發生種種不幸事件，如快馬將貨件中途遺棄，以致公眾蒙受損失，油料滲漏數量頗足驚人，等等，誠屬遺憾。惟駁運事業之由政府機關辦理，近世紀來尙屬創舉，一切制度之適用於駁運公路者，未必能適用於駁運，加以人員經驗未富，籌辦過於匆促，輸卸物質之缺乏，駁運之限制，均爲有根據之事實。以往二年中，運量雖微，而平安運達目的地者，亦達一十五萬餘件，凡六千噸，計四百萬噸公里，決不稍遜於其他駁運線路，徒以此項遺憾，爲事實損失所掩蔽，以致未被注意而已。此外在人員訓練方面，收效

尤鉅。試觀現今各縣運送中工作人員，半出前駐運管理所及敘昆之調導，於以見敘昆駐運線，於過去兩年中，除担任運輸外，且已遂成訓育人才工作，亦大足以自慰。

上述兩種看法，各有其立場，各有其觀點，筆者於二十九年三月敘昆車隊運輸所改組成立時，始參與運輸課工作，竊以為駐運原屬非常時期之非常事業，是以亦有其非常之處境，要在主辦者如何運用非常之手段，達成此非常之任務，在過渡期中之一切毀譽，盡可儘留諸日後之評價也。

敘昆線之運輸工具，計有木船駁馬揸快耕牛及牛車數種。根據前水陸運輸處二十七年之調查，全線約有駁馬六千匹，揸快三千名。如平均以駁馬每匹負重八十公斤，日行四十公里，揸快每人負重四十公斤，日行二十公里計算，每月運量約有六十五萬噸公里，敘昆全線共長八百一十公里，是則快馬運量，月合八百噸左右，以半數為本線運輸公物，月亦可達四百噸，即每日十三噸。木船則僅能暢通於敘府至橫江間，祇七十公里，共有百三十艘，每船載重十二噸至十五噸，平均以上水三日下水二日計，每月運量可達六千餘噸，但與全線運量，不稱平衡，故祇能就快馬之運量利用木船。至牛車僅限於橫江至羅澤及會澤至昆明兩段，橫羅間多屬耕牛，為數僅數十頭，係利用農閒，出任運輸工作，會昆明之牛隊及牛車，多係由會澤附近至昆明刻刻出售之窮苦老牛，利用運貨，所謂牛車亦

係極簡單之木架，一俟到昆，亦即脫售，惟如牛力尙能勝任，亦有復令由昆明運貨至會澤者，故此項運具，並不能列作經常運量之預算也。

當二十八年二月敘昆駐運線開始運輸之初，沿線物價，尙稱穩定，規定之運費收入，及力價支出，尙能與實際情形相適應，是以利用民有運具，輸運公物，運量漸見發展，五月間民有工具之總本線担任運輸者達三分之二，備究以快馬悉歸民自營業性質，調度指揮，不能應手，為期更進一步充分發揮運力，爰經前駐運管理於五月間擬具集中管理敘昆線貨運辦法，呈奉部准試辦。其辦法為：按照每日所有運具運量，以若干成運輸公物，若干成運輸有礙民生用品，若干成運輸其他商貨。此項辦法，在原則上，在抗戰需要上，自屬極為允當，無如廣州武漢相繼淪陷以後，西兩各省進出口貨運，大部份以昆明為轉運樞紐公路之公私汽車，對於大量待運貨件，既難獨力任此艱鉅，此古代表人力悉力運送工具，乃為各方注目，於又復受限制，怨尤之聲，一呼百應，結果所趨，此項集中管理貨運辦法，障礙叢生，嗣雖一再將公物成數減低，迄難順利進行，終至停止試辦。

在試辦集中管理貨運辦法之同時，敘昆線會分給各站各先招雇方快四百名，以期實行驛站運輸，即每日各站均有方快四百名由郵站運貨到達，每日亦有方快四百名由各站運貨出發，以理想推測每

一、力快平均運貨四十公斤計算，全線每日僅力快一項，已而十六...

之基本運量，其力快之運送方式，則係由各縣府各鄉鎮長協助辦...

理。並為與地方切取運送辦事便利起見，該項快隊之隊長請由鄉鎮...

長兼任，分隊長亦得由縣府或鄉鎮長保薦，月支固定薪資。舉辦之...

部。計發生以下二項困難：

一、各力快由四鄉鎮前來期中之購運費用問題，是時前駐運...

管理所經費須自給自足，此項費用為數不貲，不得已乃由運費中先...

行墊撥。

二、力快力價，多須零星角鈔，而各驛站地處鄉僻，有僅祇一...

二千戶口者，既無銀行復無郵匯局或代辦所，此項力價則難之現款...

運送及安全問題，因非前駐運所職權所及，故能冒險辦理，以為...

時不久，送款人員恐密往來，外人尚無知覺，學未發至毒故，祇能...

請費微俸而已。

所最感不易辦理者，一為全線力快人數多寡不平均，有甲站已將...

之快四百搭馬長者，而乙站尚無一人者，若甲站已將力快得足，經...

費力將乙站力快亦予補充足額，而甲站之力快，復是該者，則以力...

快之運送，有非出於自願，遂不習於駛運或擱滯，中途棄貨逃亡者...

之有因傷病將貨棄置山途無法續運者，此外對於力價之支付，勢且...

給與訂有方價表，規定某一地段每什貨物力價若干，值貨物之安全...

運送，事必以此為據，分隊長負責，不得有違，力價之由來，誠全...

分隊長領分費，其中不無剩餘，以致力快無法維持者，凡...

此類難，使政府方面，不計力快停息製成放棄之損失，稍予假以...

時日或竟無法補救，無如是時前駐運管理所全恃收入運費，以作力...

價之支付，對此則大額外支出，乃大感無法維持。試觀一月，快隊...

招雇足額之各站，則貨物郵站運送存貨山積，既為僅限於長途運輸，...

或招雇之各站，則貨物郵站運送存貨山積，既為僅限於長途運輸，...

第甲於各大站，如令放空前往各小站既運，不備放空費用，為數甚...

鉅，且在放空段內亦屬虛糜運力，倘長此將快馬放空疏運，又何需...

於力快隊之組織，原擬將無貨可運各站之快隊調往附近無快隊各站...

代為疏運，而各力快甚至隊長分隊長，以不願遠離家鄉，無形阻礙...

，至是組織快隊之期望，實行驛站運輸之意願，在經費不足，糧餉...

微弱之狀態下，未能成功。倘以因此所受棄貨及經費損失而實無...

謂謂為失敗。

於組織快隊，實行驛站運輸將告失望之候，前駐運管理所屢欲...

其負責人員，轉而側重於駱馬之網絡，蓋是時物價已逐步上漲，...

於商貨物之運送，由敘是承運者，參照駱馬之頭，敘是以受運貨之碼...

費則，設不及時離手，則一般駱馬，將被駁高力價之公商貨物...

所吸收，對於本線運量，自無大影響。網絡方式為，以能領取項...

，價則在馬路運輸有實力駱馬望之馬房，以備增滿馬路四日增本...

，運力，誠恐其誤，誠恐其誤，誠恐其誤，誠恐其誤，誠恐其誤，誠恐其誤...

為條件。計與銀局訂立貸款合約及聯運合約者，達六千五百匹。貸

出之款，亦達二十餘萬元。此項貸款均係預收之運費。惟物價不

斷上升，深信此項貸款必收成效。無如物價漲不已，事實上馬

幣對於本線所發力價，雖維持在途費用。且商貨力價，雖原本統

籌備，各貨款馬幣乃以一小部份款馬，應付本線合約，以大部餘款

馬幣承運貨。在銀局線方面，知依照合約應給以權，則馬幣必推

數款運費款，將使銀局原有之少數運費，亦趨無維持，乃一面呈

請准將力價隨市情發放，一面對於馬幣力持容忍，惟力價隨市情發

放一節，當時上舉以無款應給，未能照辦，以迄二十九年三月始行

核准，為時已晏，損失已遠較二十八年秋季倍增矣。二十八年夏季

以後，沿線生活極度上昇，少數馬幣之受合約限制承運銀局線

貨物者，遂有將貨棄壓改運商貨以至虧累情事發生，平心而論，在

馬戶方面，原係希冀物價稍降，再將商貨設法運送，而事與願違，

積壓逾久，虧累逾深，加之銀局各站人員，經驗未富，追究稍弛，

大量棄貨，事後清查為難，乃致影響各方對於銀局之不滿。

迨二十九年三月，銀局車隊運輸所改組成立，奉命先以全力疏

運沿線積貨，及清查已往棄貨，同時力價亦已奉准按照市情發放，

運輸情形，漸形活動，筆者到職後深感在銀局現狀下，調度運具，

雖為運輸之主要職責，但短時間內決難辦到，故竭力從事於自身之

健全，惟各站制度之改善，有待於逐漸推進，時值非常，不容再延

，故先就運輸內部，嚴密考核辦法，以針對駁馬之棄貨，凡駁馬

承運貨物而逾期未運者，隨時通知各站備究，以使不容再有棄貨，

故自二十九年三月以迄十二月，疏運預貨達三萬五千餘件，而逾期

未運者，僅有四件據報係因力仗中途病斃所致，差堪自慰，其因事

變損失者，連同三月間在關河覆船一隻在內共一〇九件，僅佔疏運

數量千分之三耳。在同時期內，銀局主管者，曾將全線劃分六個清

查區，選派熟悉駁馬人員組織清查棄貨隊，作一澈底追查，經在該

以往之棄貨，凡二千四百餘件，亦經疏運完竣。最足欣慰者，厥為

在銀局車隊運輸所在內收運之新貨五千五百餘件，均已全數安全運

達，此想亦為關心運運事業者所樂聞也。

以上所述，悉屬已往事實，容有明日黃花之嘆，但往者之覆轍

，足為來者之鑒，運運事業，正隨抗戰之需要，方興未艾，此項

經驗，倘能稍有益於運運前途，誠為筆者所深望所切禱者矣。

西甯公司之運輸概況

田文壇

西甯公司運輸概況

西康山嶺綿綿，道路崎嶇，交通情形，向多保持原始風味，運輸事業，能發展全省，作有計劃有系統之策劃進行者，實以西甯

公司爲其肇始，當二十八年九月前後開辦之初，事屬草創，舉凡機噐及人事等等，均不完備，運理困難，自所難免，第因適合抗戰期間後方社會需要，故一時聲譽騰起，引起外界之深切注意，屢收成渝等地金融界之大量資金，寔實乎有成爲建設西康經濟有力基礎之趨勢。

西康運輸工具分佈概況表

工類	地點	約數	佔總數百分比	附註
會理	西昌	九一〇	三五	
		五二〇	二〇	

西康之運輸工具

康省交通，除正在積極規劃建築中之鐵條公路而外，既尙停滯於原始狀態，故運輸工具，亦只有獸力（駝馬）與人力（擔伕）二種。吾人欲

得此種精確數字，殊不可能，惟西康爲產馬之區，又爲歷年運輸所仰賴之主要工具，憑理判斷，駝馬當不在少。西甯公司成立以後，西康駝馬，經駝運管理處調查登記者，已有二千六百匹，其未經登記者，自然尙多，擔伕則在西康以行定於雅安至康定一線爲最多，估計約有三千人之譜，茲將西康運輸工具分佈概況，表列如次：

(續 554)

庚	禮定	榮經	雅安	漢源	德記	雅安	榮經	禮定	提審	趙梅	漢源
	六〇〇	七五〇	七五〇	九〇〇	一六〇〇	五二	五二	一〇四	四一六	四六八	
	二〇	二五	二五	三〇	一〇〇	二	三	四	十六	十八	

西甯公司
之運費
運費一項。關係重要。涉及範圍。至為廣泛。故訂定運費之得失。對於通運涉及之木物。恆有一定之影響。而於運輸事業本身之興衰隆替。尤具決定作用。西甯公司在廣省辦理通運。專屬創舉。既無藍本可

甲 西昌辦事處運價表

抄。復詳規例堪循。彼廣省之道路及運輸工具本質而言。欲求符合現代運輸經濟。本屬難能。且民間舊有習慣。公司亦不能不加以顧忌。因之訂立運價。更屬困難。茲因據筆者所詳見及之文件。整理分別表列西甯公司運價於後。以供留心西康運輸者之參考。

(一表)

地點		月份	單位	運價	折合每噸公里價
起	到				
林	香	二八年九月	每天秤實斤	一三.〇	〇.九四
		十月	.	一五.〇	一.〇七
		十一月	.	一七.〇	一.二三
		十二月	.	一.三八	一九.〇

(二表)

地點	距離	折合公里	月份	貨類	單位	運價	折合每噸公里運價
安	五	八	二八年	一等貨	每天秤百斤	二六.〇	一.二九
				普通貨	.	二四.〇	一.一九

(三表)

(一表)

林 官 安 雅				地到	昌 四 林 官 安 雅				地到													
				點建					點建													
				里					里													
				里					里													
				折合公里					折合公里													
				里					里													
				月份					月份													
				份					份													
				類貨					類貨													
				別物					別物													
				單位					單位													
				運					運													
				(元)價					(元)價													
				折合每噸公					折合每噸公													
				里運價(元)					里運價(元)													
粗	細	粗	細	一九二九年四月	羊毛雜貨	山貨虫貝	羊毛雜貨	虫貝山貨	羊毛雜貨	虫貝山貨	二八年十月	粗	細	粗	細	類貨	別物	單位	運	(元)價	折合每噸公	
貨	貨	貨	貨		(每六〇斤一駝)							貨	貨	貨	貨							
三三〇	二七〇	二九〇	三五〇		三五〇	四〇〇	八〇〇	十二〇	一〇〇	十四〇		三三〇	二七〇	二九〇	三五〇							
一・七一	一・七七	一・四五	一・七五		〇・九四	一・〇七	〇・四六	〇・七九	〇・四五	〇・七〇		一・七一	一・七七	一・四五	一・七五							

乙 康定辦事處運價表

(續前)

(一) 表

明昆	昌西	地到點遠	
		里	折合公里
〇九六	〇〇三	里	八
六七二	〇八	里	八
	二月十九以後	單位	每天秤百斤
		運	
		(元)價	二〇〇
		折合每噸公里運費(元)	四・二〇

戊 會理辦事處運價表

定麻	安雅	昌西	地到點遠	
			里	折合公里
〇〇四	五六二	〇八五	里	二
〇六一	六〇一	二三二	里	二
		二月十九以前	單位	每天秤百斤
		二月十九起	單位	每天秤百斤
			運	
			(元)價	二六〇
			(元)價	一〇〇
			(元)價	二四〇
			折合每噸公里運費(元)	一・八八
			折合每噸公里運費(元)	一・五八
			折合每噸公里運費(元)	二・五二

丁 富爾辦事處運價表

昌西	林窩	定慶	地到點遠	
			里	折合公里
五四八	五六二	五二五	里	二
八三三	六〇一	〇一二	里	二
		二十年一月	單位	每天秤百斤
			運	
			(元)價	三〇〇
			(元)價	一四〇
			(元)價	四〇〇
			折合每噸公里運費(元)	二・四〇
			折合每噸公里運費(元)	一・九九
			折合每噸公里運費(元)	二・三三

丙 雅安辦事處運價表

(續前)

(二 度)

地到		西	月	類貨	單	位	運	價	折合每噸公里運費(元)		
西	距									份	別物
○	○	二	廿九年三月十六日改訂	板	(每 二〇斤)	歐		三四·〇	五·九五		
○	○	八		豆						三二·〇	五·六〇
○	○	八		棉紗							

己 昆明辦事處運價表

地到		西	月	類貨	單	位	運	價	折合每噸公里運費(元)
西	距								
○	九	六	廿九年一月二十九日以後	每大秤百斤				三七·〇	二·二五
○	六	二							

庚 鹽源辦事處運價表

地到		西	月	類貨	單	位	運	價	折合每噸公里運費(元)		
西	距									份	別物
○	六	一	廿九年一月二十九日以後	一等貨	(每 二〇斤)	歐		一一·〇	二·四一		
○	六	一		二等貨						七·〇	一·五三
○	六	一		頭							

成都雅安辦事處運費表

起運地點	到達地點	距離 (公里)	月份	單位	運費 (元)	備註
雅安	成都	151	1919年	每百斤	8.0	
雅安	成都	151	1919年	每百斤	8.9	
雅安	成都	151	1919年	每百斤	8.0	

綜觀以上運費，發現以下五點：

(一) 往運運費不一 如西昌重慶線。在十八年十二月份，每天每百斤十九元（每噸公里一元三角八分）。官林重慶在二十九年一月以前，每天每百斤二十六元（每噸公里二元八角八分）。

(二) 計價單位不統一 如西昌等地，均以每百斤為計價單位，而康定雅安兩地則以每噸為計價單位，每噸重載，康定以二。

(三) 貨物損耗不均 如西昌等處，無論何種貨物，均收取同一之運費。

(四) 磅秤使用不一 康定雅安一處使用市秤外，其餘各處，均以磅秤計算。

(五) 運費上漲與日俱增 如西昌至官林二十八九月份每天每百斤十三元，至十二月份漲至十九元。

至西昌公司訂定運費採取辦法。如西昌線於二十八

年九月五日開議。首先將手續費及交際工作。與西昌線戶更換意見

，並徵詢商家。倘將運費加至若干，能獲接受。乃從商家受之數內，扣去百分之二十，作為公司手續費。以其餘數商之賦費。均以此得此數。有無問題。擬轉商議。得出運費之具體標準。

四

西南公司辦理運輸之缺。曾經擬訂一單據文件

作規約。此可視為公司與商家互相遵守之標準。即運輸合

作規約書也（附錄一）約文第十二條說明：乙方（即

商家）所應得運費，甲方（即公司）因設站、搬貨、保證等事，費用

繁多。乙方須以其所得運費，撥取百分之二十，作甲方之手續費云

云。所謂手續費，亦即佣金。為公司辦理運輸之唯一收益。此項保

金之獲取，以約中訂明之權利義務相對等爲其根據。公司開辦之始，應運義務方面，諸多缺陷，故西昌自規定運價及獲取佣金以來，立覺百分之二十佣金太重，不能不設法補救。始而爲保持原議，將

貨分爲三等，以期遲就，但結果深知提價過高，必致引起商家之不滿。而又以租貨一項，(如普通藥材)，每賦價值甚微，提價過高，力亦難勝，故通融試行甲等貨扣百分之二十，乙等貨扣百分之十

五，丙等貨扣百分之十，曾經價廉，一時尙感順利，旋經發現駝戶爭駝甲乙等貨之現像。而丙等貨則因搶行市價，賣出高價，例如防風羌活等藥材，公司訂價每百斤運費十九元五角，商家私行假駝出價至二十一二元，滋生流弊，於是改弦更張，更訂辦法，將貨物

分爲一等，普通兩等，(貴重物品，如杉板、赤金、麝香、麝胆等。運價臨時另議)對一等貨扣佣金百分之十五，普通貨扣百分之十

、自是各商亦多按照百分之十之標準獲取佣金，遂得相安無事。惟約中規定公司應辦雜費各項，多未見諸實施，因之不能達到獨家經營之要求，能實行向商家獲得貨物運費，祇向公司照繳手續費。

即爲合法，與原來用意，不至運差矣。

五

駝馬生活狀況

西昌公司訂定運價，雖係依照協商方法，實際仍以駝馬所供之生活程度爲其主要根據，故生活日高。運費亦隨之上漲，尤以鹽源所訂運價，

漢夷馬脚，各爲區分，可爲明證，漢夷人較漢人生活簡單，故運價較漢人爲廣也。至如西昌區分貨物等第，其動機似僅爲便利事務之進行，實限於運輸經濟，成分較少，於此吾人對於構成運價因素之駝馬生活狀況有一加檢討之必要。

分析駝馬生活，不外(一)馬料，(二)釘家，(三)佔槽，(四)卸駝馬店店費，(五)伙食口食，(六)伙食工資等五種。馬料又包含二項(1)包谷(即玉蜀黍)(2)草子，均爲不可缺少之條件。據公司職員調查各該駝馬生活程度，有如下圖表所列，備此

爲二十九年一月以前之數字，檢至目前，即又趨過優裕以上矣。

A grid of 'X' marks representing data points for a survey on camel and horse living conditions. The grid is approximately 10 columns wide and 20 rows high, with 'X' marks scattered across it.

(續前)

馬生活費用概況表

第一表 (以每一匹馬單程一次計) 單位二元

站名	包谷	秧子	伙計口食	伙計二費	釘帶	估槽	小計	說明
庫定	1.30	.42	.40	.20	.20	.80	3.80	1.伙計口食 食係兩餐但一人
瓦期機	1.80	.40	.40	.20	.20	.50	3.53	可管馬三匹平均
靈定	1.60	.40	.40	.20	.20	1.50	3.30	隨擇此數
興隆場	1.60	.40	.40	.20	.20	.50	3.30	2.伙付秧日每 人工費不計口食
宜泉	1.20	.30	.40	.20	.20	.30	2.60	約需.60每馬應 攤.20
渡源	.90	.30	.30	.20	.20	.30	2.20	3.每馬走單程 一次掛釘帶一付
黃泥壩	.90	.10	.30	.20	.20	.30	2.20	值?.20每次八站
麻柳場	.80	.20	.30	.20	.20	.20	1.90	每站應攤.20
雅安	.30	.20	.30	.20	.20	.30	1.90	4.每馬平均重 少食包谷二升
合 計							24.90	

(續前)

第二表 (以每馬一匹單程一次計)

項 目	包 谷	糜 子	信 糶	伙 計 口 食	伙 計 工 資	釘 掌	小 計	說 明
四 昌	.80	.20	.20	.20	.25	.30	1.85	與第一表同
禮 州	1.20	.20	.20	.20	.25	.20	2.25	
禮 沽	1.50	.10	.20	.30	.25	.20	2.55	
登 相 營	1.50	.20	.14	.30	.25	.20	2.90	
總 結	1.00	.20	.20	.25	.25	.20	2.10	
保 安	1.10	.20	.30	.25	.25	.20	2.30	
海 梁	.80	.30	.20	.25	.25	.20	2.00	
平 炭 堡	.00	.20	.40	.40	.25	.20	1.95	
高 林	.80	.30	.30	.20	.25	.20	2.05	
合 計							19.95	

(續)

第三表 (以馬一匹單程—次計)

站名	包谷	粽子	伙計口食	伙計工費	釘掌	坐槽	小計	說明
密格	.80	.30	.20	.25	.20	.30	2.05	與第二表同
黃泥坡	.90	.30	.30	.20	.20	.30	2.20	
麻柳場	.80	.20	.10	.20	.20	.30	1.90	
雅安	.80	.20	.30	.20	.20	.40	1.90	
合計							10.25	

(續前)

第四表 (以每馬一匹單程一次計)

姓名	包谷	扶子	估槽	伙計口食	伙計工資	釘	柴	步計	說明
西 昌	.40	.40	.20	.20	.25	.15		1.80	與第三表同
黃水塘	.70	.10	.20	.20	.25	.15		1.60	
一 記 傘	.70	.10	.20	.20	.25	.15		1.60	
小 高 勝	.70	.10	.20	.20	.25	.15		1.60	
白 家 灣	.70	.10	.20	.30	.25	.15		1.60	
廣 門	.70	.10	.20	.20	.25	.14		1.60	
合 理	.70	.10	.10	.20	.25	.15		1.60	
合 計								11.40	

至於搭伙，其生活費用，頗難計算，蓋有純吃包谷粉者，亦有自帶米糧者。而其負重之不同，日走途程之遠近，亦不一致。大抵每人每日至少吃包谷粉一斤，宿費由一角至二角，外加煎鞋葉菸等項。

至於搭伙，其生活費用，頗難計算，蓋有純吃包谷粉者，亦有自帶米糧者。而其負重之不同，日走途程之遠近，亦不一致。大抵每人每日至少吃包谷粉一斤，宿費由一角至二角，外加煎鞋葉菸等項。

斤至一六〇斤，為其最大限度，唯康線上之搭伙，以背負康藏茶葉公司入藏之茶葉為例，每包十六斤，成人最少搭八包，計一二八斤。普通搭十包，十二包，十四包不等，以筆者自觀，最多有搭至十五包者，則為二四〇斤矣。但由雅安至康定五二五里，至少須步十六天。每天祇走三十餘里，其進行之，不啻將通程伸長，而生

活期存款，亦將貨物自加重，故之馬運價，尤為昂貴。

六

西甯公司之營業
 狀況及軍米運價

西甯公司運輸業務，頗少統計數字可查，各處登記貨物，缺略多端，筆者視察西甯公司業務期中，對雅安辦事處業務，會加檢討，製有表數，足示該公司營業概況之一斑。(附錄二)

(一)二十八月份雅處運山總量為七八·八〇三斤(附錄二表一)軍米五七·九〇〇斤，計普通商貨二〇·九〇三斤(附錄二表一)十一月份運出總量為一二四四五斤，減去軍米七·七〇〇斤，計普通商貨五二·七五五斤(附錄二表二)十一月份運山總量為五〇八九八斤，減去軍米二九一九〇斤，計普通商貨二一七〇八斤(附錄二表五)

附錄二表五)二十九元元月份，以軍米完稅由政府辦理，運出普通商貨突增為九一七五八斤(附錄二表七)

(二)該公司運輸軍米純為賠本生意，以商貨之盈餘，挹注運輸軍米之虧蝕。至二十九元元月份起軍米全由政府辦理，商貨運量突增，而收益反減，究其故，以該公司於運貨物時，悉照前定低價承委，如：西昌每百斤三十六元，康定二十六元，富林二十二元，道公同發貨出運時，駝馬已於上年十二月間被擄去駝運軍米，至駝馬轉回，駝戶虧累已鉅，公司為維持駝戶生活計，不得不照收運原價發運，甚或賒價以益之，如康定每百斤收價二十六元，發價最高至二十八元，富林收價一二三元，發價統為一三元，故是月運山總量，收益則少，加以軍米由政府辦理，該公司每月須貼民扶二千元，昨蝕之數，竟超出商貨收益之二倍以上，將該公司自二十八月份起至二十九元元月份止各項運輸情形列表以明之

年 月	商貨運量 (斤)	商運收益 (元)	軍米運量 (斤)	軍米津貼 (元)	軍米津貼佔商運收益百分數	附 註
二十八年十月	20903	1681	51900	240	14.2%	
十一月	52753	3138	71700	1771	56.4%	
十二月	21755	2776	2919	783	28.2%	
二十九元元月	91758	909		2000	222.2%	本月份起軍米由政府辦理公司每月津貼民扶二千元

(三) 西來貨物，二十八年十月份為二二九四〇斤，十一月份為五七八〇七斤，十二月份為三二七三九斤，二十九年元月為五二二六五斤（附錄二表九、十、十一、十二）共計一六四十五一斤，假定在雅安本地銷去五分之一，尙可東運約一三〇〇〇〇斤，將來交通開發，運輸進展，為數當不止此，該公司東運貨物殊妙，此為一值得注意之問題。

軍米運輸，不僅為該公司虧損之一大數額，且整理艱煩，尤使公司焦頭爛額，歸納言之，約如以下各點：

一、西甯公司承運入康軍米，軍隊強行拉馬播弄，低價勒運，以致各地快馬，因糧不出，其已起運者，則棄置中冷，遠難不顧，致令公司遭受重大損失。

二、剛經公司主理人與軍方商妥，自二十九年一月十六日起，軍米統由軍方征派民快，自行辦理，所有駝馬，悉以運糧除費，並可由公司僱供補助，此外如有重要軍品，可由公司代辦起運，軍方照實際消耗付費，公司以不賺不折為原則，惟二十九年一月十五日以前所存軍米，仍由公司設法趕運。

三、復經高級職員趕赴沿線視察，所得結果如下：

1. 口口縣政府仍舊封馬播弄，破壞運輸系統，增加運輸困難。
2. 雅安辦事處交駝戶直運康定之米，每百斤，僅存於漢源街裏，火燒石一帶。

3. 雅安交駝快運宜（宜東）（康康）（康定）之米，尙有8包，宜未收到。

4. 宜東運化林坪，名爲一站，駝馬往返則須三日，（第一日平飛越嶺下之三角坪，第二日運化林坪，第三日始返）每馬人工口食，一日最低需洋一元八角，三日爲五元四角，照官價每包七角五仙，每馬通常運四包，只得三元，駝戶每馬須馬二元四角，故毫無可如何之下，不得不費馬買物，以資彌補。

5. 軍米問題，公司既承運相宜東運化林坪一段，每月運四干包以上，由宜東至化林坪官價每包七角五仙，公司每包賠貼三角，合計每包一元零五仙，月發四干包，公司須貼一、二〇〇元，如發六千包，則須賠一、八〇〇元矣。

以上所述，屬一鱗半爪，而於西甯公司辦理西運之困難情形，已可得一概念，此外宜東代辦處積存軍米，在筆者觀察報告中有數字上之記載，又對於軍運亦有說明，並請參閱（附錄三）

六

駝運管理處與西甯公司之關係

駝運管理處與西甯公司，以組織之關係，構成微妙之關係，在法理上，駝運管理處隸屬於西康省政府，以政治力量，統轄全康駝馬，而西甯公司則屬，在事實上，駝管處無論機構與人事，均約於西甯公司整個機構之中，其管理處設於西甯公司總公

司所在地——西甯，由總管理員。主持其事，在公司辦事處所在地設立分站，主持人對外稱站長，對內則稱管理員，隸屬於辦事處主任系統之中，院運管理處自總管理員以下各級職員，無不自視爲西甯公司之一員。西甯公司主顧部，亦視院管處各級職員，爲其直屬部下，但有時因或種原因，亦恆引起政府與公司不同立場之內部人事磨擦，管理處某高級職員曾云：本處內部，一國三公。主任，站長，會計，各自爲政，政出多門，貨家駝戶，繁稱莫名其妙，蓋西甯駐運管理處若與西甯公司，表面二元化，實際二位一體而又貌合神離，不但內部彼此運用不易，而外界對此亦疑謗滋多，故有誤認院管處爲西甯公司所設立「外號」者，亦有認西甯公司爲政府設置之化身或附屬者，影響所及，殊先後產生以下若干糾紛。

一、合理及官林商運院管處，令聯合地方士紳，及教育界人士，發出傳單標語，對西甯公司作激烈之反對。
一、康定商人，曾以公文提出反對公司管理院運。
一、在院運管理處改組爲運輸管理處之過渡期間，會議曾發生駝馬糾紛事件。

總之，機構不健全，人事不協調，爲上述各項情形發生之原因，雖經省政府當局，予以有力之支持，一一平伏，已給予社會以一種深刻而普遍的不良印象，吾人可謂爲西甯公司業務前途之超經濟的重大損失，公司當局所見及此，於是乃有改組院運管理處爲運輸

管理處之提議，其作用有二：

一、運輸與公司分離，而康運政由管收收回自營，以系官商不分混淆視聽，產生糾紛。

二、院管處管理之對象，在名義上僅爲駝馬一種，而現階段的康省運輸，則快亦尙有其相當作用，因藉口不受管理，故爲擴大管理範圍，增強管理權限起見，實有改組院管處爲運輸處之必要。

上項提議經省政府許可，通過組織條例，適值公司改組，遂無形擱淺。

八

西甯公司改擬川康公路運輸計劃

由雅安至康定，計程五、五五英里，沿途皆爲高山峽谷，使用駝馬，單程須八日始達，稍快則須十六日，尤以翻越大

於嶺及飛越嶺二重高山，皆在海拔二千公尺以上，運輸艱難，可以相見，川康公路由雅安至兩路口一段通車後，西甯公司曾擬有川康公路改道運輸計劃，擬購膠輪車三百部，行駛於雅安兩路口間，至兩路口至康定尚未完成之一段，則暫由駝馬接運，不但縮短原有路程，且可增加運量，減少運輸困難，並經西康省府照准，由西甯公司獨家經理該路運輸業務，惟因公司改組關係，迄未實現，茲將雅安至康定舊道新道沿途地名及里程分列二表於後，以資參考，並藉以結束本文。

雅安至康定舊道沿途站名里程表

站 名	站 距	總 距	經過山嶺
雅 安			
蘆 柳 場	70	70	
鳳 儀 堡	65	135	
漢 源 縣	60	195	大 相 嶺
宜 東	78	273	
化 林 坪	75	348	飛 越 嶺
重 定	60	408	
瓦 斯 溝	60	468	
康 定		528	

雅安至康定經由川康公路沿途站名里程表

站名	站距	總距	標高
雅安			
	14.70	14.70	836
飛仙關	10.30	25.00	843.6
女台陽	14.52	31.52	945.4
天全	42.31	81.87	1150.4
雲石關		76.87(?)	1297.8
下雨霧		88.32	1573.1
兩路口		112.55	2337.9
龍胆溪		130.58	2990.2
二郎山		186.12(?)	1703.3
冷竹關		182.52	1300.2
大烹壩		192.12	1377.1
瓦斯溝		313.52	2421.0
康定			

註：有(?)號者，數字，悉有錯誤

附錄(一)

西甯實業股份有限公司運輸部

(以後簡稱甲方)商訂運輸合作契約

縣駝駝

一、乙方所有駝馬，均經政府管理編制，交由甲方支配應用，但甲方為保障乙方法益安全計，特商定此項合約。

二、乙方願以自有主權之駝馬 匹，專供甲方運送貨物，其調遣均由甲方支配，乙方不得托詞拒絕，或隱匿。

三、乙方駝馬如遇疾病死亡，不能運送時，應於六點鐘以前，通知甲方，派人檢查登記，如不通知，致甲方臨時已將貨物配備完妥，而缺乏運輸工具，損失甲方得用，其責任應由乙方負起。

四、乙方不得私自運送或帶任何物品，侵吞甲方運費，如經查出實據，乙方應賠償甲方損失五百元。

五、乙方接受裝運貨物，如發現包裝不完備時，應立即向甲方聲明，請求改裝，一經接受，則責任完全歸於乙方，如中途發生遺失、損壞、折損、水濕等時，所有甲方對商家賠償之一切損失，均應由乙方負擔。

六、裝運貨物，如發現後列各事，乙方不負責任：
1. 匪劫，或遭過戰事與暴動。
2. 水火天災。

4. 貨物包裝完好，而內容差異或不實者。

4. 貨物因其自身之狀況而發生變化者。

5. 因政府或稅局之制裁而受之損失。

七、飼養及沿途照料駝馬打馱等事，均由乙方僱人負責，其口食工資，亦由乙方開支，甲方不負任何責任，但此項僱人，應聽甲方指揮管理。

八、駝運時所需鞍轡繩索，及一切雜費，均由乙方自備。

九、駝馬任地，及所食草料，均由乙方自備，倘甲方設有馬站時，即應任甲方站內。

十、乙方駝馬，由甲方設置獸醫診斷，不給診費，藥費則由乙

方出資。

十一、乙方承運貨物，以一百公斤為限，其價值由甲方與乙方商定後，通知商家付給甲方，乙方即向甲方支領，不得私向商家接洽通融。

十二、乙方所應得運費，甲方因設站攪貨保護等事，耗用繁多，乙方須以其所得運費，提取百分之二十，作甲方之手續費。

十三、乙方於駝馬將出發之前一日，得向甲方預支運費，但不得超過應得數百分之六十以上。

十四、駝馬在中途發生擦傷等事，由甲方負責交涉，至不能避免時，乙方最大限賠償運費，至飼養佔據等項損失，則由甲方負責。

，倘能領得少數運費，除去飼養佔費等外，均全歸乙方，甲方即不
扣手續費。

草料費按幣五角。

十五、駝馬發生死亡，而乙方無力補充者，乙方得取其股賣鋪
保，向甲方貸款補充。

始能承認解約。

十六、沿途照料駝馬之工友，倘因保護貨跌而殞命者，由甲方
撫卹法幣五十元，受傷者，給予治傷費五十元至三十元，病故者，給
予安葬費十五元。

十九、乙方如解約時，應取得主管官廳許可撤業之批令，甲方
一切責任。

十七、乙方應將所僱飼養駝馬之工友，列表交甲方，以便支配
，如有更換，亦應登記。

二十、乙方須覓具甲方可之担保人，保證立約後違背解約之
一切責任。

十八、甲方以保障乙方有回頭運輸貨跌為原則，如因市場情形
，無法搬貨，致乙方空馬轉回原地時，甲方須賠償乙方每馬每正站

二十一、本約甲乙兩方各執一紙。

，無法搬貨，致乙方空馬轉回原地時，甲方須賠償乙方每馬每正站

二十二、本約自締結之日起，發生效力。

立約人 西甯實業公司

縣駝幫

乙方保證人

中華民國二十九年

月 日

雅安辦事處運出貨物數量表 (一)

民國二十八年十月份

(續一)

物品名稱	數量	單位	重量 (斤)	附註
米	1930	包	57,900	1. 此表所列為全係西去貨物 2. 軍米一項係本月運出總重量七三零強
棉花	56	件	3,600	
土織貨	53	包	2,432	
紙	42	捆	2,203	
行李	65	件	1,960	
電	41	件	1,917	
雜物	50	件	1,664	
麻布	40	件	1,428	
雜藥	9	件	609	
膠袋	3000	個	599	
麻繩	24	件	560	
桂圓	8	件	558	
魚翅	12	箱	542	
成衣	10	件	421	
襪	6	箱	388	
軍用品	7	件	383	
綸	6	件	344	
小藍布	4	捆	319	
棉背心	4	件	244	
草鞋	600	雙	204	
印刷品	4	件	166	
軍服	36	套	126	
胡椒	2	件	89	
肥皂	2	件	87	
帽子	1	件	53	
川鹽	1	件	10	
共計	6914		78,803	

民國二十九年二月五日

田文堂編製

雅安辦事處運出貨物數量表 (二)

民國二十八年十月份

(表二)

運往地點	物品名稱	數量	單位	重量 (斤)	附註
康	軍米	631	包	18910	此表係根據雅安辦事處運出貨物進出貨品日報表製出
	廠布	40	件	1428	
	蠶繭	25	件	4181	
	麻纒	24	件	560	
	小蔴布	4	捆	319	
	行李	8	件	301	
	胡線	2	件	89	
	雜物	2	件	48	
	合計	736		22655	
	瀘	軍米	544	包	
軍用品		7	件	383	
成衣		4	件	155	
軍服		36	套	126	
雜物		20	件	125	
草鞋		250	雙	85	
源	行李	2	件	59	
	合計	863		17253	
會	軍米	555	包	16650	
	草鞋	350	雙	119	
西	合計	905		16769	
	棉花	47	件	3062	
	土雜貨	49	包	2505	
	紙張	42	捆	3203	
	行李	54	件	1555	
	雜物	15	件	945	
	書簿	16	件	737	
	藥劑	9	件	609	
	掛圓	8	件	558	
	魚麵	12	箱	542	
	捲菸	6	箱	388	
	綫	6	件	341	
	印刷品	4	件	166	
	肥皂	2	件	87	
昌	帽子	1	件	53	
	襪	1	件	11	
	川鹽	1	件	10	
	合計	273		13572	
合	軍米	200	包	6000	
	合計	200		6000	
會	蔴	3000	根	588	
	雜藥	11	件	546	
	成衣	6	件	266	
	棉背心	4	捆	244	
	士雜貨	4	包	127	
	行李	1	件	45	
合	合計	7028		1816	
	棉花	6	件	375	
總站	合計	6		775	
	棉花	33	件	163	
合	合計	3		163	
	總計	5914		78803	

民國二十九年二月五日

田文燾編製

雅安辦事處運出貨物數量表 (一)

民國二十八年十一月份

(表三)

物 品 名 稱	數 量	單 位	重 量 (斤)	附 註
軍 米	2390	包	71700	2. 軍米一項係本月運出總重量五八%強
行李	332	件	12093.	
米	176	包	8980	1. 此表係根據雅安辦事處運出貨品日報底冊製出
棉花	89	件	6733	
雜 物	67	件	3996	
書 籍 文 具	62	件	3494	
紙 張	48	捆	2733	
絲 頭	30	件	1742	
麻 布	24	捆	1621	
布 疋	20	件	1522	
桂 圓	22	件	1286	
軍 服	20	件	1230	
藥 材	17	件	1162	
廣 烟	16	件	1105	
食 鹽	7	墩	850	
清 油	12	件	770	
酒 麵	9	件	548	
花 生 米	7	件	488	
葉 煙	7	件	494	
魚 翅	13	件	333	
肥 皂	7	件	286	
臘 肉	4	件	237	
印 刷 品	2	件	146	
棉 絮	3	捆	140	
醫 油	1	件	43	
竹 篾	1	件	43	
軍 米	6	件	150	
雜 貨	14	箱	980	
共 計	3408		124855	

民國二十九年二月六日

田文璽編製

雅安辦事處運出貨物數量表 (二)

民國二十八年十一月份

(續四)

地點	貨名	種類	數量	單位	重量(斤)	附註		
康	軍米	米	1021	包	30630	此表係根據雅安辦事處運出貨品日報逐冊製出		
	布	疋	20	件	1522			
	書	雜文	16	件	713			
	花生	米	7	件	488			
	藥	材	7	件	490			
	雜	物	11	件	918			
	清	油	8	件	474			
	臘	肉	4	件	237			
	行	李	7	件	205			
	竹	篾	1	件	43			
	合	計		1198			32770	
	西	行	李	310	件		11389	此表係根據雅安辦事處運出貨品日報逐冊製出
棉		花	89	件	6113			
書		雜文	46	件	2281			
紙		吸	48	捆	2133			
雜		物	35	件	2298			
編		頭	30	件	1742			
麻		布	24	捆	1641			
箱		國	22	件	1282			
黃		蠟	10	件	4105			
黃		蠟	7	件	850			
藥		材	10	件	662			
黃		蠟	7	件	494			
以	魚	燭	3	件	333	此表係根據雅安辦事處運出貨品日報逐冊製出		
	清	油	4	件	296			
	紙	毛	7	件	286			
	印	刷	2	件	116			
	糖	油	1	件	43			
	合	計		671			34358	
	廣	軍	米	890	包		26700	此表係根據雅安辦事處運出貨品日報逐冊製出
		合	計	890			26700	
	博	軍	米	313	包		9390	此表係根據雅安辦事處運出貨品日報逐冊製出
		軍	服	14	包		926	
	溪	行	李	10	件		352	此表係根據雅安辦事處運出貨品日報逐冊製出
	合	計	337		10668			
漢	軍	米	166	包	4980	此表係根據雅安辦事處運出貨品日報逐冊製出		
	雜	物	18	件	1116			
疏	軍	服	6	件	294	此表係根據雅安辦事處運出貨品日報逐冊製出		
合	計	190		6390				
富	米		90	包	5400	此表係根據雅安辦事處運出貨品日報逐冊製出		
	酒	麵	9	件	548			
	行	李	5	件	147			
	箱	架	3	捆	140			
林	雜	物	5	件	140	此表係根據雅安辦事處運出貨品日報逐冊製出		
	合	計	112		6339			
成	桃	米	6	件	50	此表係根據雅安辦事處運出貨品日報逐冊製出		
	蠟	草	14	箱	980			
合	計		20		1330	此表係根據雅安辦事處運出貨品日報逐冊製出		
總	計		3408		124455			

民國二十九年二月七日

田文壇編製

雅安辦事處運出貨物數量表 (一)

民國二十八年二十月份

(表五)

物 品 名 稱	數 量	單 位	重 量 (斤)	附 註
軍 米	973	包	29190	1. 此表係根據雅安辦事處總出貨品報告底冊製出 2. *軍米一項佔本月運出總重量五七%總
行 李	174	件	4833	
棉 花	38	件	2605	
字 釘	40	件	2336	
食 米	32	包	1700	
軍 鞋	83	捆	1667	
食 鹽	21	件	1351	
雜 物	18	件	1288	
紙 張	22	件	1283	
雜 藥	15	件	964	
鞋 具	7	件	513	
軍 服	8	套	329	
桂 圓	4	件	228	
捲 菸	5	件	156	
成 衣	2	件	107	
棉 絮	6	件	109	
書籍文具	1	件	25	
東 棉 紗	16	件	1180	
去 熟 皮	17	件	1049	
共 計	1482		50898	

民國二十九年二月七日

田文地編製

雅安辦事處運出貨物數量表 (二)

民國二十八年十二月份

(表六)

運往地點	物品名稱	數量	單位	重量(斤)	附註
康	軍米	682	包	20460	
	字釘	40	件	2336	
	米	11	包	440	
	行李	2	件	26	
定	書籍文具	1	件	25	
	合計	736		23287	
西	行李	166	件	4660	
	棉花	38	件	2605	
	雜物	18	件	1288	
	紙張	22	件	1283	
	雜藥	15	件	954	
	鞋具	7	件	512	
	食鹽	6	件	351	
	柑圓	4	件	228	
	糖	5	件	156	
	合計	281		12018	
定真	軍米	225	包	6750	
	合計	225		6750	
富	米	21	包	1260	
	草鞋	83	桐	1667	
	食鹽	15	件	1000	
	成衣	2	件	107	
林	棉架	6	件	104	
	合計	127		4138	
秋	軍米	66	包	1980	
	軍服	8	套	329	
合	合計	74		2309	
	行李	5	件	150	
合	合計	5		150	
	行李	1	件	17	
合	合計	1		17	
	棉紗	16	件	1180	
都	熟皮	17	件	1049	
	合計	33		2229	
總	合計	1482		50898	

此表係根據雅安辦事處運出貨品日報彙總製成

民國二十九年二月七日

田文壇編製

雅安辦事處理由貨物數量表 (一)

民國二十九年元月份

(續七)

物品名稱	數量	單位	量 (斤)	附註
食米	929	包	47397	1. 此表所列完全係過去貨物 2. 自本月起軍米運離完全川政府從民工辦理由本公司每月派船裝供予充
棉花	88	件	6797	
綢緞	89	件	5631	4. 此表係根據雅安辦事處進出貨品日報底冊製出
機器零件	76	件	4887	
清油	58	件	4107	
字釘	43	件	3059	
布疋	39	件	2682	
雜物	48	件	2464	
軍服	34	件	2455	
響籬	41	件	2216	
行李	36	件	1358	
肥皂	30	件	1250	
醬油	14	件	1091	
燒菜	14	件	639	
大罐酒	18	件	930	
食品	25	件	710	
魚翅	8	件	355	
豆醬	6	罐	444	
麻布	8	捆	419	
裝材	6	件	337	
繩子	7	件	315	
帆布	4	件	366	
油墨	4	件	291	
絲棉	13	件	261	
草鞋	1	件	199	
灰麵	2	件	160	
皂藥	2	件	148	
鐵	2	件	97	
大機器	1	件	81	
木貨零件	2	件	69	
秤	1	照	42	
膠鞋	1	件	39	
共計	1655		91753	

民國二十九年二月七日

田文運編製

雅安辦事處運出貨物數量表 (二)

民國二十九年元月份

(表八)

運往地點	物品名稱	數量	單位	重量 (斤)	附註
康	食 米	483	件	21480	1. 此表係根據雅安辦事處運出貨品日報單部製出
	清 油	48	件	3436	
	布 疋	39	件	2682	
	軍 服	34	件	2455	
	書 籍	33	件	1889	
	捲 菸	14	件	936	
	食 品	25	件	740	
	棉 花	8	件	364	
	雜 物	9	件	358	
	紙 張	7	件	293	
	草 鞋	1	件	140	
	行 李	1	件	95	
	鐵 秤	2	件	97	
	秤 馬	1	件	42	
	馬 鞍	1	件	39	
	合 計	109		35099	
	西	棉 花	80	件	
紙 張		82	件	5338	
機 器 零 件		76	件	4853	
字 釘		48	件	3069	
雜 物		27	件	1394	
行 李		33	件	1285	
肥 鳥		30	件	1259	
醬 油		14	件	1091	
大 鹽 酒		18	件	900	
魚 燻		6	件	535	
豆 母		6	筐	444	
麻 布		8	捆	419	
書 籍		8	件	357	
藥 材		6	件	337	
禮 子		7	件	315	
帆 布		4	件	300	
油 墨		4	件	251	
絲 棉	13	件	261		
皂 藥	2	件	148		
大 機 器	1	件	81		
木 貨 零 件	2	件	69		
合 計	477		29199		
南	食 米	445	包	25917	1. 此表係根據雅安辦事處運出貨品日報單部製出
	雜 物	12	件	712	
	清 油	10	件	671	
合 計	467		27300		
越 勝	灰 磚	2	件	160	1. 此表係根據雅安辦事處運出貨品日報單部製出
	合 計	2		160	
德	合 計	1653		91758	1. 此表係根據雅安辦事處運出貨品日報單部製出

雅安辦事處運進貨物數量表

民國二十八年十月份

(表九)

來源地點	物品名稱	數量	單位	重量 (斤)	備註
西	藥材	153	件	11050	1. 此表係根據雅安辦事處進出貨品報告底冊製成 2. 藥材一項計川芎八八八〇斤防風一五三〇斤雞鳴五六一〇斤 姜黃二八〇斤 3. ×火雞一項重量底冊未記載不詳
	棉紗	110	件	7700	
	花頭	35	包	1450	
	金鐘、魚尾	12	件	840	
	紙煙	10	箱	700	
	花膠	2	件	140	
	行李	4	件	60	
合	火鹽	1	包	—	
共	計	312		22940	

民國二十九年二月八日

雅安辦事處

雅安辦事處運進貨物數量表

民國二十八年十二月份

(表十一)

來源地點	物品名稱	數量	單位	每箱或每包重量(斤)	共計重量(斤)	附註
省	藥	17	件	70	1170	1. 此表係根據雅安辦事處進出貨品日報底冊製出 2. 藥材一項包括川各川馬防風等類 3. 本表所列物品因底冊未編配重量此項數字係按本表原物每件隨寄單量估計得出
	棉	10	件	70	4300	
	環	10	件	70	2800	
	白	13	件	70	2310	
	池	10	件	70	1960	
	家	20	件	30	1100	
	建	18	件	70	1260	
	行	12	件	20	280	
	板	2	件	20	40	
	泥	1	件	20	20	
縣	計	83			23360	
	番	32	件	80	2560	
川	客	12	件	30	1540	
	本	1	件	70	70	
	油	1	件	70	70	
昌	雜	1	件	70	70	
	計	37			4310	
宜	羊	46	件	55	2990	
	頭	1	件	70	560	
	梳	3	件	10	420	
省	計	50			3970	
	行	3	件	20	60	
定	縣	1	件	—	30	
	計	1			99	
總	計	160			21730	

民國二十八年二月九日

田文鏡編

雅安辦事處運進貨物數量表

民國二十九年元月份

(表十二)

來源地	物品名稱	數 量	單位	實 重 (斤)	估 重 (斤)	共計數量 (斤)	備 註	
								實 重 (斤)
富	藥 材	201	件	4656	0.90	142.6	1. 此項數字(因底冊未經配賦實重)係按各該貨物磅秤秤重估計得出 2. 此項數字係根據底冊所記秤重斤數 3. 藥材一項包括川李防風柴草牛尾蓬及等類 4. 此項係根據雅安辦事處進出貨品日報底冊製出	
	白 瓜 子	476	件	2375	7700	10075		
	綿 紗	35	件	—	1400	1400		
	綿 皮	12	件	480	480	960		
	疋 頭	5	件	—	520	420		
	行 李	1	件	39	—	20		
	被 鴨	.	件	11	—	11		
	合 計	339		7642	19590	27132		
	宜	羊 毛	213	件	—	13845		12845
		皮 風	1	件	—	560		560
合 計	214		—	14405	14405			
西	藥 材	18	件	—	3360	3360		
	白 瓜 子	5	件	560	—	560		
	綿 紗	2	件	—	560	560		
	牛 皮	1	件	530	—	530		
	鴨 皮	5	件	—	580	480		
	洋 布	21	箱	—	252	252		
	疋 頭	2	支	—	140	140		
	雜 物	2	件	126	—	126		
	被 鴨	2	件	—	40	30		
	合 計	105		1216	4832	6438		
會	棉 紗	44	件	—	1600	1600		
	雜 貨	30	件	—	3080	3080		
合 計	64		—	4680	4683			
總 計	計	719		8758	43507	52255		

民國二十九年二月九日

周文增編製

雅安辦事處駐馬發出數量表

(表十三)

日 期	二 十 八 年			二 十 九 年		共 計
	十 月 份	一 十 月 份	十 二 月 份	元 月 份		
1	—	77	28	—		105
2	74	58	14	—		146
3	37	80	58	31		206
4	55	105	2	11		173
5	72	15	108	6		201
6	2	79	45	17		143
7	120	36	91	32		279
8	15	42	22	37		116
9	45	26	62	13		146
10	71	43	72	35		221
11	49	—	74	—		90
12	12	105	—	12		129
13	109	36	82	51		278
14	41	108	52	15		216
15	60	45	36	35		176
16	35	51	95	27		155
17	48	49	95	21		219
18	104	79	93	61		257
19	133	50	1	116		300
20	34	35	52	32		135
21	33	91	24	46		194
22	53	52	29	61		195
23	74	40	34	19		167
24	47	54	9	49		159
25	109	40	—	28		237
26	36	52	31	23		243
27	36	62	40	95		233
28	57	130	18	42		247
29	8	169	33	29		239
30	129	—	34	38		201
31	77	—	8	401		486
總計	1835	1812	1229	1539		6415

民國二十九年二月十一日

田文壇編製

雅安辦事處運出貨物數量表 (二)

民國二十九年元月份

(表八)

運往地點	物品名稱	數量	單位	重量 (斤)	附註	
雅安	食	483	件	21480	1. 此表係根據雅安辦事處運出貨品日報彙冊製出	
	清油	43	件	2436		
	布疋	39	件	2642		
	軍服	34	件	2455		
	書	31	件	1889		
	捲套	14	卷	916		
	食品	25	件	740		
	棉花	8	件	364		
	雜物	9	件	358		
	紙張	7	件	293		
	草鞋	1	件	190		
	行李	3	件	98		
	鐵	2	件	97		
	秤	1	個	42		
	合計	109		35099		
	西	棉花	80	件		5433
		紙張	82	件		5338
		機器零件	76	件		4853
		字釘	48	件		3069
		雜物	27	件		1394
行李		33	件	1285		
肥皂		30	件	1259		
醬油		14	件	1091		
大鹽酒		18	件	900		
魚燭		6	件	555		
豆母		6	袋	444		
麻布		8	捆	419		
書		8	件	357		
藥材		6	件	337		
體子		7	件	315		
帆布		4	件	300		
帆		4	件	300		
油		4	件	251		
絲棉		13	件	261		
皂		2	件	148		
大機器	1	件	81			
木貨	2	件	69			
合計	477		29159			
高	食米	445	包	25917		
	雜物	12	件	712		
	清油	10	件	671		
合計	467		27300			
起辦	灰	2	件	160		
	計	2		100		
總計	1653		91758			

雅安辦事處運進貨物數量表

民國二十八年十月份

(表九)

來貨地點	物品名稱	數量	單位	重量 (斤)	備註
西	藥材	133	件	11050	1. 此表係根據雅安辦事處進出貨品報告底冊製成 2. 藥材一項計川苓八八〇斤防風一五三〇斤雞藥五六〇斤 3. ×火腿一項重量底冊未記載不詳 姜黃二八〇斤
	棉紗	110	件	7700	
	花頭	35	包	2450	
	金鐘魚心	12	件	840	
	紙煙	10	箱	750	
	花籃	2	件	140	
	行李	4	件	60	
昆	火腿	1	包	—	
共	計	332		22940	

民國二十九年二月八日

雅安辦事處

雅安辦事處運進貨物數量表

民國二十八年十二月份

(表十一)

來源	物品名稱	數量	單位	每單位 計重 位置	共計數量 (斤)	附	計
系	糖	98	件	70	6799	1. 本表所列物品因處冊未經記載且此項數字係按各該貨物每件隨單填寫計得出 2. 醬材一項包括川茶川厚防風等類 3. 紙袋係根據雅安辦事處進出貨品日報底冊製出	
	深	10	件	70	2800		
	白	11	件	70	3310		
	池	30	件	70	1960		
	箱	30	件	50	1500		
	建	18	件	70	1260		
	行	12	件	20	280		
	板	2	件	20	40		
	呢	1	件	20	20		
	合	計	342				
西	票	32	件	80	2560		
	川	12	件	70	1540		
	罐	1	件	70	70		
	油	1	件	70	70		
	昌	難	1	件	70	70	
合	計	57			4310		
	電	羊	毛	46	件	35	2990
	瓶	膏	8	件	70	560	
省	橋	朱	5	件	70	420	
	打		60		3970		
	行	李	3	件	30	60	
定	屬	驗	1	件	—	39	
	合	計			99		
總	計	464			31739		十

民國二十八年十二月九日

田文榮編

雅安辦事處運進貨物數量表

民國二十九年元月份

(表十二)

產地	物品名稱	數量	單位	實重 (斤)	估重 (斤)	共計重量 (斤)	附註
富	藥材	201	件	4656	0.90	142.46	1. 此表係根據雅安辦事處進出貨品日報底冊製出 2. 藥材一項包括川本防風紫草牛夏葶藶等類 3. 此項數字係根據底冊附附附附附附附附附 4. 此項數字(因底冊未經配賦重量)係與各該貨物等件總重量估計出
	白瓜子	648	件	2315	7700	10075	
	棉紗	30	件	—	1400	1400	
	綿皮	12	件	480	480	960	
	疋頭	5	件	—	520	420	
	行李	1	件	29	—	20	
	被毯	—	件	11	—	11	
	合計	339		7842	19590	27132	
	東	羊毛	213	件	—	13845	
皮風		3	件	—	560	560	
合計	211		—	14405	14405		
西	藥材	18	件	—	2360	3360	1. 此表係根據雅安辦事處進出貨品日報底冊製出 2. 藥材一項包括川本防風紫草牛夏葶藶等類 3. 此項數字係根據底冊附附附附附附附附附 4. 此項數字(因底冊未經配賦重量)係與各該貨物等件總重量估計出
	白瓜子	3	件	560	—	560	
	綿紗	2	件	—	560	560	
	牛皮	1	件	530	—	530	
	藥皮	1	件	—	580	480	
	洋布	21	箱	—	252	252	
	疋頭	2	支	—	140	140	
	雜物	2	件	126	—	126	
	被毯	2	件	—	40	30	
	合計	105		1216	4832	6438	
	會	棉紗	44	件	—	1600	
雜貨		20	件	—	3030	3030	
合計	64		—	4630	4633		
總	合計	779		8758	43507	52261	

民國二十九年二月九日

雅安辦事處

雅安辦事處駝馬發出數量表

(表十三)

日	二 十 八 年			二 十 九 年	共 計
	十 月 份	十 一 月 份	十 二 月 份	元 月 份	
1	—	77	28	—	105
2	74	58	14	—	146
3	37	80	58	31	206
4	55	105	2	11	172
5	72	15	108	6	201
6	2	79	45	17	143
7	170	36	91	32	279
8	15	42	22	37	116
9	45	26	62	13	146
10	71	43	72	35	221
11	49	—	74	—	90
12	12	105	—	12	129
13	109	36	82	51	278
14	41	108	52	15	216
15	60	45	36	35	176
16	35	51	95	27	155
17	48	49	95	21	219
18	104	79	93	81	257
19	133	50	1	116	300
20	34	35	52	32	135
21	33	91	24	46	194
22	53	52	29	61	195
23	74	40	34	19	167
24	47	54	9	49	159
25	169	40	—	28	237
26	36	52	31	23	242
27	36	62	40	95	233
28	57	130	18	42	247
29	8	169	33	29	239
30	129	—	34	38	201
31	77	—	8	401	486
總計	1835	1812	1229	1539	6415

民國二十九年二月十一日

田文瑾 編 撰

附錄(三)

宜處尚存未運出之軍米四九七包、振米二六〇包，又由青溪調來軍米八五包，截至目前止，共計八四二包，如以目下運價（每百斤十七元）由宜發康，計共須賠貼一八三三·四〇元，數字詳計如下：

一、宜處轉運由雅運康軍米一六四包

1. 公司已收官價	5.00 X 164	822.00
2. 由雅至宜發價	2.35 X 164	385.40
3. 應存官價	8.20.00 - 285.40	434.60
4. 目下宜——康發價	5.10 X 164	836.40
5. 計須賠貼	836.40 - 434.60	401.80
二、應存宜處由雅運康軍米四一八包		
1. 公司已收官價	5.00 X 018	2090.00
2. 由雅至康發價	5.00 X 418	2299.00
3. 駝戶退價	3.40 X 418	1421.20
4. 應存官價	(2090.00 + 1411.20) - 2299.00	1212.20

5. 目下宜康發價	5.10 X 418	2131.80
6. 計須賠貼	5111.80 - 1214.20	919.60
三、宜處轉運由雅運康振米一五〇包		
1. 公司已收官價	6.00 X 150	900.00
2. 由雅至宜發價	3.00 X 150	450.00
3. 應存官價	3.00 X 150	450.00
4. 目下宜——康發價	5.10 X 150	765.00
5. 計須賠貼	765.00 - 450.00	315.00

四、應存宜處由雅運康振米一一〇包

1. 公司已收官價	6.00 X 110	660.00
2. 由雅至康發價	6.00 X 210	660.00
3. 駝戶退價	3.40 X 110	374.00
4. 應存官價	(660.00 + 370.00) - 660.00	374.00
5. 目下宜——康發價	5.10 X 110	561.00
6. 計須賠貼	561.00 - 374.00	187.00
軍米五八二包，撥一三二一·四〇元，平均每包賠一·二七元；振米二六〇包，賠五〇二·〇〇元，平均每包賠一·九三元，總平均每包賠二·二八元。（下略）		

黔桂驛運幹綫辦理板車運輸之設計要點及其理由 王瑞生

驛站運輸，係利用人力獸力牽引簡單工具而運輸物資，自不若火車汽車之行速而載重。然值茲火車汽車所需器材燃料來源不易外，運費昂之時，利用我國固有之工具，以爲補充補救之計，固爲事理之必然。况我國人口繁衍，獸力散處於民間者甚多，苟征集運用得法，雖以驛運負全國物資運輸之全責，亦不虞人獸力之不足。

我國幅員廣闊，各處道路之情況不同，所能利用之工具及人獸力之分配，均與驛運有密切之關聯，如沙地用駝，山地及僻徑小路，宜以騾馬或人伏馱載，平坦大路，則以行駛車輛爲有利，以其節省人獸力而載量較大也。至本幹綫行經黔桂兩省，有用桂公路可資利用，且非獸力產區，業已決定採用人力板車，爲運輸工具。

人力板車，自以人力爲運行之主體，故征僱拖車之運快，實爲本幹綫最主要之工作，亦爲最複雜困難之問題。現爲抗建併進時代，除服兵役之壯丁外，其他凡百建設事業，因需汽力之匱乏，皆以人力補其缺。而各地方人民，復以鄉土及家庭之觀念極深，視遠離家鄉爲不幸，大多裹足不前，遂使各地方人力之需要及過剩，不克調劑。而大批驛運人力之招集，則愈形困難。再因各地方官語不同

，習俗各異，接觸談話，均易發生誤會。於茲創辦之始，宜使人民對於驛運發生好感，及工作興趣，以期推行順利。故推行之先，自應極力減少驛運工作人員與運快間易滋誤會之聯絡。基於上列各點之顧慮，經已擬定一針對的計劃，先行試驗，茲逐一分晰言之：

(一) 自桂省之金城江起，沿川桂公路綫，每隔二十公里至二十五公里，設一運快站，爲板車一日之行程。可於兩運快站之間，約距兩端運輸站各約十公里至十二公里半處，設一開站，爲運快往返一日之行程。各站間路程之修短，視地方之情況及道路之險夷而酌定。兩端運輸站之車隊，行抵開站，即將所拖車貨，於開站站長及押運員監視之下，互相交換，并於午膳休息後，各拖換得之車貨，仍回原出發之運輸站，驛交車庫保管。運快之居址近站者，可早晚食宿於家，不失其天倫之樂，但以不誤工作爲限。其居址較遠者，亦可食宿于站，站有宿舍及備辦快隊伙食，備置予以便利，庶可令其安心樂業，願爲驛運長期効力矣。

(二) 爲顧及大批運快於一處招僱之不足，擬由各運輸站分負僱快

之勞，即由各運驛站就其應需之運仗數目，商同當地各級政府共同擬定。每備足六十人，編為一分隊，由當地政府選送精壯者一人，充任分隊長。每一分隊，分兩五班，每班十三人，選派一人為班長。分隊長及班長負責直接管理運仗責任，并由該管站兼任隊長，負統籌監督各分隊之責，以資設備。此項辦法，是使運仗直接受當地人（分隊長班長）之管轄，言語習俗，既屬相同，管束自易，且可藉以避免站員與運仗間直接之誤會。

(三) 運仗力費之給與，亦為重要問題之一，擬議各該當地生活之高低，及一般勞力之價值，與當地政府共同商定標準，先期公佈，俾雙方均有所遵守。

上列辦法，均屬草創，是否適宜，仍有研討之價值，謹略供諸見，公諸各驛運專家，暨工作同仁，尚祈惠予指正，是為厚幸耳。

民生實業公司

輪船航行

巴東、萬縣、涪陵、

長壽、唐家沱、

寸灘、白沙、江津、

嘉定、董家溪、

叙府、瀘縣、合川、

北碚、

總公司：重慶朝天門

電話 九三六 電報掛號 〇六四

分公司：萬縣、瀘縣、叙府、

電報掛號均 〇四六七



四川省驛運工作概況

張冲霄

抗戰到了最後階段，我們爲自力更生，解決當前運輸困難，樹立今後國計民生基礎，委員長特於二十九年七月，召開全國驛運會議，毅然決定變通古有驛站制度，參以科學辦法，誦令全國，積極籌備。本省驛運處，於二十九年十月一日，奉命成立。經四月間之努力，已先後舉辦奉建、新渝、渝廣、川西、渠萬等支線，共計運出軍商貨品，軍米工程等，三千四百公噸。茲將過去工作概況，略述於次，聊爲報告。

一、奉建支線——川東毗連戰區，軍運迫切，故本處籌備之初，即先籌辦奉節至雲始一線，期後，儲備之軍需，得源源運濟前方。該線情形，經派員前往實地調查，水路方面，奉節、代溪、巫山、皆沿長江，上通萬縣，下達巴東。長江航運，除汽船可以滿駛外，因奉節至巫山，有瞿塘黑石風箱等峽之險，祇代溪船快，可駕駛木船往來。陸路方面，自代溪至雲始，皆爲山徑，有二路可通，一由廟宇溝，西經橫溝至雲始爲大道，一由廟宇溝，東經天河池至雲始爲小徑。此路以天河池二化岩，最爲險峻，但行旅一以道里較近，二以巫山建

始兩縣守衛擔任保衛，可免搶劫之虞，故多取小路，而捨大道。不運輸工具，人畜皆宜。經派定人員爲總副段長，前往籌備開運。現僱快一千八百名，計於上年十月二十七日開運。至本年一月下旬止，已動出商草品及軍米一百八十公噸。現因戰局進展，該線將將展至恩施，仍由該總段經營管理。

二、新渝水陸聯運線——二十九年十月間，川東各地軍米齊缺，本處爲運新都金堂一帶存米，沿沱江流域，經成立新都至重慶一線。並派定總段長，計於上年十月底開運，至本年一月中旬，爲期不過三月，而已運出食米二萬五千担，合計二千噸。

三、渝廣水陸聯運線——本省號稱天府，物產豐富，其中尤以食米爲最。惟以運輸困難，不能供應現代都市之集中需要，與夫戰爭之鉅量消耗，致造成今日最嚴重之社會問題。本處爲完成驛運使命，特成立由重慶經成都至廣元一線，長約二百公里。該線北沿成廣公路，南沿岷江流域，水陸聯運，成爲

本省南北通輸之大動脈。經派本處運糧科長兼代總段長，以竟全功，一方面使川西食米，源源東運，一方面溝通川陝。使陝南棉花布疋，大量輸入。該線自本年元月十三日起，運至元月底止，已運出工糧二萬噸，合計六百五十四噸。先是樂西公路，爲經樂工專，需要工糧五千噸合計四百噸，委託由本處自新津代運至嘉定，本處派派人員，前往督辦，現已運畢，該線復行正式成立，以後運糧業務，自更見收效於利便之效。

四、川西支線——該線以成都爲中心，西北經郫縣至灌縣，因經樂漢、新津、邛崃、名山、雅安、漢約七、八百里。灌縣爲通松潘要道，川省三大藥市之一，輸入內地者，爲藥材、皮毛、煤油、輸出者地產，爲茶布、乾菜、蠶繭、器具等。雅安爲康藏要衝，西去什物、雲茶、鹽、布疋、雜貨、東來藥材、皮毛，爲大宗。本處現派總段長，自本年一月十三日開運，至一月底止工，運出工糧二萬噸，合計一百五十七噸。

五、渠萬支線——該運主要任務，爲運糧米，供給民食，曾經委李於聯運大會，明白指示。現以梁山天竹一帶，糧管局存有大宗糧食，茲將運糧支線運糧，經向交通部運糧總管處，商請租撥板車四百輛，并與四川省糧食局運糧處及辦事處，商訂合約，本處爲承運此項食米，特成立渠萬支線運糧一線，經派定總段長，籌備開運，預計每月，可運貨八〇〇噸。

交通部特許川陝川湘水陸聯運處				
業務：	特點：	總處：	外站：	其他：
辦理重慶常德開重慶、廣元開及重慶綿陽間，水陸聯運。	運價低廉，服務周到，備有輪船、卡車、板車、木船、及人挑、沿途接運。	重慶陝西路一六七號，電話四九五號，電報掛號九二四四號。	常德、桃源、沅陵、保靖、永綏、茶洞、秀山、里耶、龍潭、涪陵、開縣、彭水、合川、南充、綿陽、開中、昭化、廣元。	沿線各適宜地點，另設照料站數十處。

川湘水陸聯運新綫概況

查自去年六月宜昌淪陷後，川湘水道交通即告斷絕，而湘省所需川鹽，川省所需湘米物資，尤其極宜。自渝陷前，因渝省各機關要運川之重要軍公物資，均無法運。

交通部鑒於此，特購設新綫，利用沅、西、烏三大水道，經陵至渝，而在西烏兩水間，分別以公路或驛路接運，全程九百餘里，先交招商局及民生公司合辦，最近改組，特設交通運輸川陝川湘水陸聯運總經理。開辦以來，已有軍公物資三千餘噸，先後自湘起運在途，并已有部份運抵重慶。最近計劃，正集中各商，起運湘米入川，一以接濟六戰區食糧，使六戰區需米，不必再向川省運去，以減少川米輸出，一面并擬增加運湘米來渝。預計依湘米現價，加上運輸成本，比照重慶米價，尚多低廉，預期每月可承運一千噸，俾資增加川米來源。已有相當數量，陸續起運中。其承戰區需米，並已有一部份到達目的地。以上最近辦理情形，大致如是。

惟查航運原則，至少必須備具下列各條件，方可舉行無阻：

(一) 適合航行之水道。

施迺徵

- (一) 適合航行之水道。
- (二) 沿線治安。
- (三) 沿線通訊設備。
- (四) 沿線金融調劑機構。

後查現在辦理之川湘新綫，上列第一條件，即不具備，尤其西烏兩水，其流來之速，難險之多，水量深淺分配之不勻，使航運原則，根本不合航行，違其大量運輸。其次工具，非但量之方面，尚待大量補充，即質之方面，或即船早已失修，或則其屬具不全，均須補充，而民船水少組織，需調亦殊困難。再言治安方面，現川湘沿綫，雖大體平靖，但西水一段，實以地處邊僻，人烟稀少，小股搶劫，仍有層出。通訊方面，除在沿綫各主要地點設置電台外，并加設通訊站，仍以路線太長，尚待完善。經濟救濟，沿綫大部份均無銀行設備，所需款項，當須備項自送，非但危險，抑且費時。以上各點，係屬比較重要困難所在。惟念戰時交通，必賴有不但困難克服困難之精神，方可舉辦，現正辦理該綫，即本此精神做去，特將本綫一覽，俾一覽之介紹，以就救濟之急需。

川 陝 驛 運 幹 線 概 述

徐 挽 瀾

甲、辦理經過

一、路線

川陝驛運幹線，陸程長七三三公里，水程長四零零公里，劃分為寶廣（寶雞至廣元）天雙（天水至雙石鋪）兩總段暨廣白水運段，（廣元至徽縣白水江）廣白段為嘉陵江上游，水量極淺，枯水時期，航行甚苦，故水運現尚僅辦廣元至陽平關一段一八五公里。

二、運量

本線於去歲十月中旬開始運輸，第一、二、三、四、五、六、七、八、九、十、月，運量不滿三百噸，約為五萬餘噸噸公里，往後漸漸增加，最近運量每月平均可達五千噸，約合一百六十二萬餘噸公里，往後如無重大變故，運量不致減少。

三、運具

驛運工具大都受地理道途限制而演變，戈壁千里惟駱駝能任運，陝豫平隴則大車駝行，西南多山宜於駝載，蜀道崎嶇排不知稱，是皆環境使然也，本線管轄川陝公路，故運具以民省驃馬膠輪大

車為多，人力膠輪小車次之，駝駝駝亦大，開運之始，僅有大車五百餘輛，小車二百餘輛，嗣後日見增多，現大車達二千六百餘輛，小車千餘輛，最近本處自製之本船五十隻，已先後下水，膠輪板車八百餘輛，亦陸續運到，本線在運具方面，不感缺乏。

四、管理

驛運之難在於管理，管理之得失，關係驛運全局，我國古時驛政既有史乘可考，然其之事實，不能適用於今日，今日之驛運其為運輸業之自力更生，無以擬可稽，無節制可鑑，其困難艱苦自必十倍於機械動力，請謂，驛鐵路為社會艱少，辦公路為市鎮富家子，辦驛運為僻村窮小子，茲本線同仁，大都由國少而遷降為窮小子，如再不知胼手胝足勤勞賣力，則安何能自生，故管理當以訓練部屬「習勞」為第一義。

我國物大物博，內地交通不發達，教育落後，風俗人情生活習慣，概距不及百里，即懸殊不絕，辦理驛運人員，必須入鄉問俗不標新立異，方能期工作之發達，故管理當以訓練部屬「習勞」為第一義。

轉運之動力為人力、水力，受入時地理人事之影響極大，辦理轉運人員，必須審度季候，熟悉運途，練達人情，把握時局空閑，運用各種制宜，決不寬徇泥奉，嚴守成規，故管理當局訓練部屬「應變」為第三義。

客勞習俗迥異三義，為轉運人員基本條件，亦即訓練轉運幹部之初步方針，蓋對於民有馬車熱運其管理，本線不主強用壓力，蓋轉運之意義，在於善為使用民力，民力決不可強而致之，強而致之者，決不可恃，導民以利，濟之以法，做到好端，期不期統制而自統制，所謂水到渠成，入腹易歸，此之謂也，有謂：轉運管理，對人應用軍事管理，對事應用科學管理，要知軍事管理，亦即科學管理，軍事不能盡科學而獨立，亦使人與事不可分離也，我國社會要稱為人情社會，證之於轉運，更信不謬，故「人情」管理，誠為轉運管理之要義，至於運力如何配合使用，運具如何調度控制，如何分運貯藏，均係技術問題，可稱之謂技術，亦可稱之謂常識。

五、運價

轉運運價以直接成本之大小為轉移，而直接成本之大小，則視一般物價之高低而定，故轉運運價可謂全由物價而來，米麥運則人工費，絲豆運則運費高昂，是皆經濟規律，決非統制所能奏效，或謂政府之責，應使物價有以安之，不然，也運途之困難，亦可謂

因工料貴有以致之，因渠相乘，統籌複雜，決非計劃機關所可對付，故本處於運價之釐定，以現貨物情為準據，對軍品運輸主張賠償，對公物運輸主張維持成本，對商運主張有利無損補軍運損失，正當應得利潤必須維護，不致因法動索必須取締，不致人所難，須至人獸鳥散，民力竭矣。

六、軍運

本線軍運每月平均在八百噸以上，開運之初，因車輛不多極感困難，應付之苦不可形容，邇來車輛大增，運力充足，應付已不若前之困難，是以隨盤運價與軍運補貼，亦逐漸減少，將來或可運去全免。

七、公運

本線公運運輸以郵件，電料，交通器材，食鹽，茶葉，桐油，羊毛，錫砂等為大宗，其運量以視嘉陵江水運情形為轉移，年來嘉陵江航路失修，航運不暢，枯水時期上水更難，因之本線南運多北運少，南北運量不易求得平衡，南行運價高，北行運價低，極因於此。

八、商運

商運南運以棉花為大宗，藥材百貨甚多，北運以煤、紙、糖、藥材為多，百貨亦少，商運之增長以商運為推手，近來因受困難，商運亦甚，是亦上流商運之一原因。

九、運費補貼

軍運價低，商運價高，是以車戶運快多規避軍運而趨商運，本線開辦之初，軍品幾至無法運出，嗣後迭經研究，將現有車輛分派商運，凡屬軍品車輛，可另得軍運補貼，其綜合所得運費可與商運相等，而是項補貼即由租運商品之車輛所出，換言之，即將軍品運費與商運價格相加而平分之，使車戶不致規避軍運，辦理以來，頗稱順利，惟本處為消除隔膜免滋誤會起見，將是項補貼收支手續，悉委之於車業公會辦理，本處僅處於監督地位，邇來車輛日增，是項補貼亦遞減，將來軍品運費如能稍增，則補貼或可全免。

十、運費暗幣

去年冬季，物價日在增漲，不及累月，即增高至一倍以上，於是一般車戶處於成本之不足，或私設暗幣，本處雖有所聞，但亦礙於事實不便取締，蓋因本處設定之運費，必至相當時日方可改訂，決不能追逐物價，三日一易，而增市面之不安，且暗幣之消長，與運力大小物價漲勢有關，近日運力大增，物價稍穩，暗幣已漸漸降落，與本處設定之運費，相差極微。

十一、整理負責運

本線貨運總段貨運極旺，裝車戶良莠不齊，常有中途棄貨，拋貨，則盜情漸，商人皆之，損害運務，莫此為甚，本線屢思有以改

善，經於前月試辦押運，成效甚佳，近各段運務行運亦極平。故自押運，辦理之後，棄貨已絕，商人稱快。

十二、辦理分段運輸

車隊運輸以採用分段接運為宜，茲可略舉幾項優點：

- 1、不能搬運之運輸工具可利用。
 - 2、緊急軍車轉集中容易。
 - 3、運具在中途損壞容易救濟容易。
 - 4、貨物車輛管理確實。
 - 5、人獸食料可隨車帶載。
 - 6、雨雪季候可減少損失。
 - 7、人獸工休養機會增多。
 - 8、運具調度靈敏。
 - 9、迎合運快心理。
 - 10、性靈與氣候適合。
- 以上十項俱是優點，在創辦之初，壞處亦不可免。
- 1、貨運不能平衡時，運具受停空回空等損失。
 - 2、站務人員須增多，業務費擴大。
 - 3、貨物多裝卸，損壞程度增大。
 - 4、裝卸費時，增多停空損失。
 - 5、增多設備費。

6、貨物漏耗損壞等責任查究困難。

本處現正籌備分段運輸，由寶雞至雙石舖與輕便鐵道聯運，雙石舖至陽平關一段，由本處自有平車接運，陽平關至廣元水運段，由本處自製木船接運，試辦期中未敢言必能辦理分段運輸保車駛運，除進步工作即有建議，亦須改善求進。

十三、糧宿站

食宿店之設備，為驛運要政，但亦為辦理驛運之最困難工作，驛運行駛，道途大都人煙稀少，甚且絕無人煙，如糧由伏畜自帶，則運量減低，或且無運力可寄，如運糧先備，則此等地方最易為匪徒光顧，非唯安全堪慮，且耗費亦不貲，困難實甚，本線情形較好，但試辦結果，成效亦不佳，一因辦理食宿人員，必須避選年事稍高，方能居處僻鄉，耐性保守，而年事高者，則多家室累累，便估私濶，考核不易，二因伏畜過往停歇時間性極難把握，如放牧以待，則經費腐敗難免，如隨到隨放則又耽誤行程，誠所謂兩難也，至於貸款特約辦法，本線亦曾嘗試，困難類同，伏畜不易受惠，現本處擬不辦食宿店，改辦糧宿站，備糧以待，憑券發糧，車隊行駛，伏伏前行，前途無站，後站給糧，於是伏畜無趕程之苦，無勒索剝削之慮，而本處亦減少諸多損耗。

乙、今後計劃

一、人力板車改用牛拉

本處部撥膠輪板車共八百餘輛，原定以人力推挽，六人一車，惟本處路線，山嶺綿綿，坡道佔十之三四，人力推挽究非所宜，加以糧食飛漲，每伏僅給膳食，亦日需三元以上，如以五千人計，每日食費需一萬五千元以上，停空回空等損失，自亦難免，結果之大，駭人聽聞，本處瞻顧前途，爰擬改用獸力，復因驛馬價值高貴，採購不易，乃採用黃牛，現已有黃牛百餘頭，試運結果，極稱滿意，蓋因牛料費省，每牛日需二元，即道富裕，牛之行程雖較驛馬稍緩，但牛力較長，早起晚歇，每日亦可行二十五公里，驛馬每頭日需料費七元，且其身價五倍於黃牛，現本處正在陸續採用黃牛中。

二、負責包運公品

抗戰以還，航線鐵路淪陷殆盡，今特為交通命脈者，厥為公路，是而海口被鎖，汽油源絕，汽車之動力又受制止，於是膠輪大車應運而生，現川陝公路之運輸力量，即仰賴於此，惜乎，各公運機關爭攬運具，立場各殊，辦法不一，實足動長紛擾，妨害運務，本處有鑒及此，爰與各公運機關，商訂合約，由本處負責代為包運，而運費則務必較自辦為尤廉，蓋本處能統籌調度，利用回空可免除重疊中層剝削，現已與本處訂約者，有郵局郵包，陝省鹽務局，鹽海新工料處等機關，將來視運輸力量，再陸續與其他公運機關洽訂運約，解決公運困難。

三、增設機車小車

運輸小車係由市上大車改裝而成，亦有舊式手架車，以一人曳拉，可載重四百公斤，川陝線上數量甚多，每車成本在目前價值約需四百元，其途一帶較寬，因此項輪胎均由淪陷區輸來，敵人對此項輪胎輸入，似未甚注意，本線為鼓勵易項車輛盡量輸入內地，增加後方運其計，許許車快流使，(齊)運貨至廣津其車費人回

(二) 據本線估計此項機車數量，每千輛以上，膠馬膠輪大車運力固大，惟膠馬已甚缺乏，每匹平均須千五百元，膠輪更其稀奇，全輛車價約需六千元，而耗費亦大，據最近市價，膠馬每匹每日食料費折合七元，川陝運費，軍運特繁，維持誠不易，本線望運輸前途，似有培養是項小車數量，質量，提高其運輸效力必要，如軍隊之組織，必須訓練，車快之品質身份，必須審查清理，取締中層提頭，辦理分段移送，代備防雨油布，沿站備車救濟修理防雨等事，均須同時進行。

四、訓練幹部

專業之成敗慶果，有賴於幹部，如在辦理運輸，從無專門人材，此幹部之培養，不容緩也，本線開通以來，對幹部訓練，應擬設班，以教育各站，關於固定職務，未能及時辦理，表利用春秋之交，兩季時期，業務較閒，更當抽調，短期受訓，施以營運必需常識及表報等，期滿後，再行輪流實習，並將押運人員亦同時輪

訓練，並以高調訓練，增加運輸，以資利用，並加強站務，以資人員，增進運輸，增進運輸，增進運輸，增進運輸。

上述各端，均係其重要之端，詳述其詳，均係其重要之端，詳述其詳，均係其重要之端，詳述其詳。

現 代 郵 政	
第三十三十四兩期合刊目次	
郵政的專營業是否就是他的中心工作……信之和 論我國郵政現在應該怎樣收寄包裹……遠光 移動郵局的介紹……信三 郵政小講座	一、明信片的新設計……明 二、美國火車郵局人員的練習分揀方法……精 三、丹麥郵政處務的幾個特例……奇 四、我國郵件資率規定郵法中之約束……文
公共信箱 一、郵評……林同 二、成渝道上……遠 三、我之難以身兼……黎子 四、再來一次查詢……我 郵人文藝 簡報五則 編輯報告	郵政的專營業是否就是他的中心工作……信之和 論我國郵政現在應該怎樣收寄包裹……遠光 移動郵局的介紹……信三 郵政小講座 一、明信片的新設計……明 二、美國火車郵局人員的練習分揀方法……精 三、丹麥郵政處務的幾個特例……奇 四、我國郵件資率規定郵法中之約束……文 公共信箱 一、郵評……林同 二、成渝道上……遠 三、我之難以身兼……黎子 四、再來一次查詢……我 郵人文藝 簡報五則 編輯報告

(續前)

湖北省驛運概況

凌顯常

鄂西鄂北為第五第六兩戰區之中心地區，重要異常，因山嶺崇峻，建築公路極為困難，運輸多賴人行道通行，自上年全國驛運會通之後，湖北省政府鑒於驛運之推行，實屬刻不容緩，湖北省驛運管理處業於二十九年十月二十二日遵照中央命令正式成立其重要工作，除協助籌設川鄂驛運幹線及奉建支線俾資運軍糧外，並分別積極籌設下列各支線：

一、恩施巴東線 自恩施沿巴成公路經建始接至巴東長約二〇五公里，擬採用板車運輸業經調查完竣，並擬具運輸計劃概算，呈請撥發開辦費用，以期於最短期內開始運輸。

二、恩施黔江線 自湖北之恩施起經宜恩咸豐而達四川之黔江長約一六五公里，亦沿巴成公路採用板車運輸與川陝川湘水陸聯運處之川湘線銜接俾資與湖南聯繫此線業經勘竣完畢預計在本年六月前開始運輸。

三、巴東老河口線 自巴東經興山保康而達老河口長約三百餘

公里，完全係人行道開道路難行已派員實地勘察矣。

四、老河口白河支線 自老河口沿老白公路至陝西邊境之白河長約三百餘公里，擬採板車運輸係貫通湖北陝西兩省交通要道，現正由第五戰區經委會設計將由湖北省府開辦板車運輸。

五、邊縣三斗坪支線 此線係自湖北之三斗坪起而至湖南溆縣為貫通湖北湖南之要道在邊商貨頗繁，現已派員實地勘察俟勘竣後即行擬具計劃開辦運輸。

六、宜恩桑植線 此線係自湖北之宜恩縣起經來鳳龍山而達湖南之桑植以接澧水全線共長約三百餘公里，完全人行小路，業經派員勘察完竣，正在積極籌劃開辦中。

以上係最近湖北推進驛運之大概情形，惟以省庫支絀，自身實無力舉辦運輸，倘中央能全力補助則該省驛運當能依照計劃逐步實施。

全國驛運會議摘要

杜玉山

甲、會議經過

全國驛運會議於民國二十九年七月十五日在行都舉行，集議四日，對於今後舉辦驛運大體，均有決定，此次會議除中央有關部會，均派代表參加外，各省代表出席者，計有：四川、貴州、廣東、廣西、湖南、湖北、浙江、福建、陝西、河南、安徽、江西、甘肅、甯夏、雲南等十五省，總計報到出席及列席人數，共六十三人，提案四十二件，報告九件，經分組審查提交大會通過，茲擇足供參考之各項提案及意見，分類摘錄如下：

乙、提案及意見一束

(一) 關於統一組織者

(1) 四川省政府：省驛運管理處，既屬一省之驛運機關，為指揮統一，辦事便利計，似宜將各省原有之驛運機關合併之。

審查意見及決議：各地已設之驛運機關，自以合併於省管理處

為荷。如其辦理具有成效，而一時不宜裁併，則仍暫予維持，俾利其既成基礎，但以不違反驛運規範為原則，俾省管理處，仍須成立，以管理全省驛運行政，辦理統制工具劃一運價等事宜，以後如有新路線開辦時，一切組織，均應遵照驛運規章辦理，不得分岐。

(2) 陝西省政府：本省成立之戰時物產運輸調整處，係直屬本省省政府，其所屬各站站長，均係由該處直接委派，因所有行駛車輛，或係商營，或係該處自有，故管理統制，尚無困難，至將來其他路線如需利用民間所有之商營及農用鐵輪大車，各區段站長，自以由專員縣長及鄉鎮長兼任較為順利，惟仍須委有專人負責，輔助辦理，以專責成。

審查意見：同前

(2) 交通部：驛運值茲創始之際，應鑑于過去汽車運輸之機轉複雜，效能低微，設立統一機關，調查登記民間工具，統一調度，使公商機關，不得有高低競雇用，提高力價之弊。

(3) 甘肅省政府：現在甘肅辦理運輸及需用運具最多之機關為：陝甘驛運所，西北鹽務局，與貿委會西北辦事處，如能統一辦

理運輸之機關，統籌支配，則運力之供給有限，而調遣支配，不免分枝掣肘，驛運業務恐難收效。

(4) 甘肅省建設廳：抗戰以來，運輸業務缺乏統一組織，各機關本身便利起見，紛紛自辦運輸，致形成今日破碎支離之局勢，各省驛運管理處成立後，除負有專門任務，如：各戰區交通處，及兵站運輸處，交通部所屬各公路局，仍應繼續辦理外，其餘凡利用人力獸力及各種舊式工具之運輸機關，無論係屬於中央或地方者，應即一律撤銷，並將所有工具，全部撥交驛運管理處，統籌支配，以一專權。

(5) 浙江省政府：驛運機構應照中央意志辦理，至下層編制，似宜分別編組手車隊，船舶隊，民伕隊，配屬於各地驛站，管理人員除必須專任者外，以調用交通機關原有人員兼任為原則。

審查意見：各省驛運機構系統，經大會決定為處站段三級，所有主幹人員，仍應專任，以專責成。

(6) 河南省政府：驛運以充分運用人獸車舟，重在下層管制，故其組織系統，應使下層重於上層，尤應將機關費減少，事業費增多，蓋上層組織單純，經費人才自可注及地方，下級機構健全諸種弊端自可減少也。

(7) 江西省政府：本省為適應戰時需要，曾奉令組織或自行

設立之運輸機關，組織龐雜，事權不一，兼之管理未善，運輸效率低微，前為增加效率力謀調整機構起見，擬將船舶總隊部汽車總隊部，第三戰區江西省水陸聯運管理處等，各部撤銷，由本省另行組織水陸聯運公司，專辦運輸業務，至於行政管理，統由建設廳負責辦理，以達統一機構系統權力之目的，驛運亦擬於內實施，不另立名目，以求組織一元化。

審查意見：驛站運輸，係以利用人力獸力及各種舊式工具為主，其行政管理，及運輸業務之實施，與汽車船舶二者性質不同，例如汽車總隊部，船舶總隊部之組織，原為適應戰時之需要，辦理民有汽車與船舶之總動員，其業務亦僅在汽車與船舶之徵集編組調度以應軍事需要，與驛運之需要各不相同，此次舉辦驛運，專屬創辦，其管理機構，必須單純而統一，仍應照此次會議所定原則，及規程組織辦理。

(二) 關於健全機構設置專任人員者

(1) 甘肅省建設廳：驛運機關主任，由當地行政長官兼任，以期利用地方行政權力，設有組織系統，使中央與地方，打成一片，更與工作上之合流，用意固善，惟查省以下各級地方政府組織，範圍狹小，人員不敷分配，本身事務，已極繁劇，如再加以運輸重責，事實上勢難兼顧，應於省管理處及各區各段增設：專任副處長副區長副段長各一人，實際負責辦理，並分別單獨設立機關，各

殺職員，亦應以專任為原則。

(2) 廣東省政府：省驛運管理處長，由建設廳廳長兼任，值此抗戰時期廳長責重事繁勢難兼顧周全，為健全組織，俾收實效起見，應於管理處設專任副處長一人，襄助辦理，並視事務需要，酌設專任職員。

(3) 四川省政府：驛運機關，事屬創辦，責任重大，所有辦事人員，非予專任，勢難兼顧。

(4) 四川省建設廳：查驛運業務，統一管理，專屬創辦，頭緒紛繁，非有專人辦理，難期實效，除以建設廳長為處長，行政督察專員為副處長，縣長為段長，應請增設副處長，副區長，副段長，各一員，又鄉鎮保長在偏僻縣份，多不識字，亦難勝任站長之職，尤宜委派專人，以專責成。

(三) 關於行政管理與運輸業務之劃分者

(1) 四川省政府：驛運管理處，祇宜負責管理專責，注意行政問題而運輸業務之執行應由政府籌設官商合辦之運輸公司負之。

審查意見：各省設驛運管理處，為管理全省人獸力運輸行政機關，其所屬後站，則為業務機關，舉凡驛運，原須發動民力，獎勵人民自辦驛運，驛運機關設站辦理，無非為達管理統制之目的，並實有提倡之意。

(2) 四川省建設廳：人獸車船等運輸行業，由政府舉辦，如

經營得當，不啻與民爭利，如經營不佳，則徒失政府信仰，故驛運管理處，宜以不自營運輸業務發展民營為主，而備掌管理之責。

(四) 關於辦事手續之改進者

(1) 甘肅省政府：過去辦理運輸機關，因過於重視公文，往返周折，虛耗時日，尤以會計方面手續繁雜，往往引起民間不滿，視公門為畏途，驛運管理處成立後，必須力矯此弊，一切手續務使簡單合理迅速便利，以增進人民之信仰。

(五) 關於制定規章者

(1) 甘肅省政府：驛運處制定各項管理規章，人員訓練及服務規則，貨物裝卸及領款等辦事手續，以期運循有自，辦事能簡便迅速。

(六) 關於訓練幹部者

(1) 交通部：驛站雖係古制，而辦理驛運，必須應用科學方法，驛運從業人員，既需現代交通常識，又須有刻苦耐勞精神，而地方生活社會民情更須深切明瞭，此類人員，招致不易，訓練培育，驛運總管理處，亟應編擬辦理驛運人員訓練大綱，於交通技術訓練所內，添設驛運幹部人員訓練班，施以嚴格短期訓練，(一個月或三個月)期滿以後，撥充分發中央各車馬運輸所或各省驛運管理處服務。而各省驛運管理處，亦應按照中央頒佈之訓練大綱，依各

省實際情況，制定詳細補充辦法，舉辦中級或初級購運人員之訓練。

(2) 江西省政府：為培育運輸幹部人才，提高運輸效力起見，應分期訓練各運輸機關現任人員，予以三個月之精神及技術訓練。

審查意見：訓練幹部人員，其目的在提高工作效力，購運係屬創舉，尤須及早辦理幹部訓練。所擬辦法，留交主管機關核定劃一辦理。

(七) 關於確定經費者

(1) 廣東省政府：本省成為戰區後，庫收短絀，購運機關經費，似難全由省府負擔，宜在民運運費項下加收百分之二。

(2) 浙江省政府：本省淪為戰區，收入短絀，省府勢難負擔，請中央撥補，必要時，並就貨物運費，酌收管理費。

(3) 湖南省政府：管理經費不確定，並因各縣實行公庫法，無法籌集，致一切必要需用無從開支，在第一年管理經費（二十九年七月至三十年六月）請由中央全部撥發，以後視各處運籌狀況，抽收運力，以資補救。

(4) 四川省建設廳：省縣運機關，所需經費，如向人獸車船各幫公會抽取，在管理方面，易滋流弊，在民衆方面，難期諒解，

應請中央撥發專款支付。

(5) 貴州省政府：(一) 各級購運機關經費，及各站所屬站房，均由政府撥補開支，(二) 中央撥發專款，辦理購運，各站管收入專案解庫。

(6) 廣西省政府：購運管理處區段站經費之籌措辦法：一、站地建搭費，除以募捐方法籌集外，區段辦事處所之裝修及設備等費，由兼管長官於主管機關建設費項下撥支，俟購運有收入時撥還。二、職員薪俸工餉，及辦公費，由購運收入項下開支。三、購運工具之製造貸款，由中央撥款辦理。

(7) 甘肅省政府：查過去各運輸機關，因係臨時性質，多無固定經費，凡所開支，全恃手續費為之挹注。一時權宜究非正當辦法，購運管理處，既係法定機關，所有省區各級組織之經費自應由中央統籌發給，管理處所經徵之手續費，可仍照向例，向托運機關收取百分之五，隨時或按月彙解，以資行統收統支。

審查意見：除設備費由國庫撥發外，經常費視實際需要就運價抽百分之五至百分之十，其情形特殊地方，得呈請最高主管機關另行核定。

決議：各省購運支線購辦設備等費參照各省情形由中央酌予補助，經常費由購運運費內規定管理費項下開支，不足之數，由中央酌予補助，每運費規定為百分之五，如有特殊情形，必須呈准。

方得減增。

(八) 關於建築驛運路線者

(1) 軍政部：軍用物資之補給運輸，每感交通工具之缺乏，輸力不足，除儘量利用鐵道船舶汽車輸送外，期特於驛運之輔助者，至切，請將下列軍運主要幹線，儘先組織運用，以應急需。

- 一、滇緬線，二、川滇線，三、川桂線，四、川陝線，五、湘滇線，六、湘浙線。

審查意見及決議：原則通過，路線由運輸統制局召集有關機關會商辦理。

(2) 河南省政府：趕速開闢重慶至葉縣幹線——查豫省為華北國防交通之總樞紐，所有蘇魯第一第二第五各戰區之裝備補充，軍民食，無不通過豫境，以資接濟，而豫省之各項土產，若茶葉、荳蔻、絲及皮革等，桐油等均係換取外匯之絕好物資，其他若棉、糖、煤及油（可造酒精）等亦皆我軍需上之重要物資，自宜昌淪陷後，所有豫西南及中部輸入輸出大感困難，亟應增闢重慶——新鄭——葉山——葉縣——老河口——南陽——葉縣之驛運幹線，以利運輸，務增戰力。

審查及決議：同前

(3) 陝西省政府：本省已成之路線，西蘭公路，交通部已設有

陝甘車駛運輸所，西蘭漢寧公路，交通部已設有川陝車駛運輸所，及本省之物產調製處，咸榆公路，咸同段西潼西寶間已築有鐵路，漢白公路，已有交通部西北路局，行駛汽車，均足應付，均可不必設備驛運站，茲擬舉辦者，計有長坪公路，渭六韓公路，慶華公路，漢江及嘉陵江之航運。

(4) 交通部：為增進西北邊際運輸應派員調查當庫大道，以便籌辦驛運，蓋自從歐局變化以來我國西南國際運輸屢受敵寇威脅，西北線路，益趨重要，頃以我國運蘇貨品，由甯夏經蘭州轉新疆之伊犁，出口，細考其運輸路線及所需時間，均不經濟，不如另闢一路即由甯夏出綏西直達外蒙之庫倫，由庫倫至西北利亞大站赤塔，為程不過數日，較由伊犁出口便捷多多，而此線關係內政外交，似應調查籌辦。

審查意見及決議：應即派員調查再行核辦。

(5) 交通部：中央主辦幹路，建設驛運段站，以及車輛倉庫所需地址，無論租購，各省應負責協助，(一)照土地徵用法之規定，一方履行手續，商請各省後用，一方先行動工，以期敏捷。(二)中央主辦驛運幹線如遇特種原因，不能直接徵收土地時，得委託有關省驛運管理處，依照公平市價收買之，在進行收買時間，中央驛運機關得先行動工。

審查意見：原則通過，由驛運管理處，與各省政府切實商辦

(6) 交通部：各省驛運管理處應儘量協助中央辦理驛運幹線，中央懇請全國驛運各線悉為國際物產出口要道，此等幹線，將來能否達到預定運量，關係抗戰前途至鉅，為使全國計劃幹線提前開運起見，中央地方宜分工協作，完成建築，中央所定方案於幹線之外，並布設各幹線聯絡支線，由各省擬具計劃逐漸擴展，所有關係各省尤必須首先予以切實協助，造成預定運量，俾於辦理本線運輸之外，尚能充分容納各聯絡支線之接運，其辦法：

◎各省驛運管理處對於交通部所轄車馬運輸所，在省境以內，募集運伙，及工具，應以最切實最迅速方法予以協助。

◎各車馬運輸所，如因特種關係，不能直接辦理募集運伙及工具時，得委託各省驛運管理處負責辦理。

◎各省境內如其中央主辦幹線，並有省方主辦幹線在省方，應充分予以協助。

審查及決議：照原案通過。

(九) 關於充實運輸路線設備者

(1) 甘肅省建設廳：驛運路線輔長，管理匪易，似應於各路重要地點分設管理站，實施檢查登記，指揮管理，並按照行遞速率，分別設置人畜食宿處所，俾旅途生活，得以安定，每十公里并設置休息所一處，使人畜之疲勞得有相當之休息，更設置衛生醫務處

辦理驛道衛生及醫治人畜之疾病，食宿處之附近，設置修理工場，隨時檢修修理經過車輛，各段接運處所，設置儲貨倉庫俾任運貨物沿途存儲各管理站內，裝置行車電話，報告車隊行駛狀況，並於山峻險道，分段預備人畜，加強上級之拖引力，以增驛運效力。

審查意見：交主管機關參考。

(2) 甘肅省政府：驛運管理處所有運轉刀均係利用民間原有之運轉工具，對於車馬戶之利益，及車輛畜力之培養保護，自應予以注意，並謀所以改善之方，以增進人民之向心力，而為精神物質之整個掌握，其要點：

(一) 於管理處所在地，籌設修車工廠，各重要區段，設立分廠，由中央撥款購辦大批零件及膠皮輪胎，(此項輪胎由中央通令各公路局將汽車舊胎廉價讓售亦可)以備修理車輛之用。

(二) 各處區段，應附設醫務所，延聘當地獸醫人材，以為治療牲畜之用。

(三) 沙漠地帶，水源缺乏，應設計於必要處所鑿井，以供牲畜飲料。

(四) 邊區荒蕪地帶，如糧運缺等處，食糧購買困難，應撥款籌設糧食供應所，以應車馬戶需要。

(五) 車輛如有損壞，或牲畜有傷亡，應由公家貸款救濟。

(六) 於各交通要點，建築倉庫，以備儲藏貨物。

(十)關於驛運路線之增設匯兌機關者

交通部：已往本部各驛運線，就各縣及市鎮設立之站，每每不運匯兌，以致各站所需運費，無法撥匯，若交由押運人員，或其他職員，攜帶分送，則責任重大，運途偏僻，難免不生意外，間或有一二地區，設有郵匯局，但匯款有限，不足以應需要，亟應增加匯額及匯兌機關。擬一面請財政部飭令中交農四行於驛運幹線經過之大站，酌設辦事處，於辦理郵匯市面金融外，兼理驛運匯劃事宜，一面由本部飭令已設之郵匯局擴充匯額。

審查意見及決議：照原案通過辦理。

(十一)關於運輸方式之選擇者

(1) 財政部：應逐站接運——運快以勞力贍家，僱於驛站，每日所獲僅足自給，如須長途運送，不特運力減低，且易致病，故宜逐站接運，就地雇工，以一站為一組織單位，與郵站密取聯絡，逐站交接，俾勞逸均勻，運輸迅速。

(2) 甘肅省政府：應實施不固定運輸方式——驛站運輸，原以按日按站遞運為原則，但用以通商則可，常用運輸貨物，尤其大批貨物，即不可，(如甘肅皮毛外消汽油及食鹽內運均係大批且屬常川運送者)蓋站與站間，相距僅三十里至五十里，一日之間，輾轉起卸，手續繁多，不獨貨物易遭損害，抑且浪費時間，且車輛駛駛，性質各有不同，載重亦有差異，各段站既不講常用集中大車至

具，勢須隨時召集，時間能否齊集，體力能否配合，均成嚴重問題。現各站又不能普設倉庫，少數貨物，尚可借用民房堆集，若大批貨物，將何以容納，且發生危險，誰負其責，是故運輸方式，不宜固定，應由各省管理處，斟酌當地實際情形，予以適當之配備，以免虛耗物資，減低效率。

(審查意見：驛站運輸，係以人獸力為主，使人力獸力減少疲勞，維持其持續力，以保全一定運量計，仍應按日計程設站遞運為原則，如當地情形特殊，或利用河道航運，以分段運輸為有利時，尚不妨採用分段運輸方式。

(3) 甘肅省政府：應變辦日夜連續接運——人力車輛及牲畜

駁運，行駛稍緩，運輸費時，且載重力薄，運量不多，宜辦日夜接運，以資補救。

(4) 財政部：應利用水程接運以增運量——水運運量較大，而運費較廉，且有順水順風，凡沿驛站運輸之兩端或中間，如有河流可資利用者，應設法利用船隻接運，例如：渝貴線之渝蓉段，可利用荊江水運，滬段可利用太湖河水運等。

(5) 甘肅省政府：省與省間應舉辦聯運——各省間之聯運，應即商訂聯運辦法，確立聯運制度，于兩省交界處，分別設立直屬管理段，關於對運貨物之到達日期，及其數量，隨時交換報告，俾輸方得聞，能取得適當之配合，即轉接，而不致浪費時間。

(6) 甘肅省政府：兼運——貨品如按站運，勢須互相交接點驗，既轉裝既，困難至多，恐為事實上所不可能，故對兼運地域，似宜以省為界限，其在省界以內者，依兼運具之適宜行駛地帶為界限，採取相當地址，建立倉庫，如西蘭路之長武平涼，蘭襄路之甘肅蘭州，蘇六鐵路之天水等處。

(7) 甘肅省建設廳：應避免放空——各處區段站應備足運物，俾免放空損失，託運機關，尤須隨時收發貨物，不得藉端延擱動索。

(8) 雲南省政府：採取配合運輸——聯運雖係古制，但今昔規模迥異不同，困難之處，所在多有，雲南地處山國，地廣人稀，進行大量運輸，需用人力物力甚鉅，為急切推動，使無滯滯起見，應即發動官商聯合組織，以駝運之責任商會，轉運馬哥嶺，及挑伏、快賊，因仍舊慣，藉免一切尋覓挑伏之煩雜，及發生逃避情事，而以建設廳負責督管理之責，以雲南目前情況，似應因地制宜，暫時採取配合運輸。

審查意見及決議：交主管機關參考。

(十一) 關於改進裝卸貨物辦法者

(1) 甘肅省政府：裝卸貨物之遲滯，關係車駁戶利益甚大，過去車駁戶，對於運輸機關，最致不滿者，亦僅此事，暨大批車駁，廢棄一隅，管理既感不易，而運費既昂，而運費機關，所承運

之貨物，因責任關係，於收交之際，必須逐件過磅，以免分量上發生爭執，投運時如此，卸交時亦如此，起卸之間，自不免虛耗時日，今後改進辦法，除另呈成案擬定包裝之貨物仍照常過磅外，凡有固定重量之包裝物品，如汽油皮毛食鹽等類，應以原裝分量為標準，至於中途損耗問題，亦應以原封為原則，庶可增進裝卸速率，減少車駁戶負擔。

審查意見：意見甚當，交主管機關參考辦理。

(2) 甘肅省建設廳：裝卸及發價手續，力求簡單化，否則手續繁瑣，車駁快，多不願裝，且購而簡單，不易瞭解，徒費手續，消耗運力，於國於民兩無裨益。

(十二) 關於護運及警衛者

(1) 甘肅省政府：各式交通工具，進行遲緩，最遲者日行五十公里，本省又地廣人稀，為防備意外計，各路似宜有護運隊之配置。

(2) 交通部：關於聯運駝路之警衛，應歸經過省份負責辦理，各省聯運管理處，須妥籌保衛辦法，分送運輸統制局暨聯運管理處備查。

審查意見及決議：照原案通過。

(十三) 關於護運及警衛者

(3) 財政部貿易委員會：查聯運駝路，有時並非大道，且因時期關係，有時不免在僻靜之處停留，越宿，出品物資，多屬貴重

品，而本會自身並無警備力量，掠竊堪虞，請地方軍政機關妥為完備以策安全。

決議：原案通過

(十四)關於驛運保險者

交通部：驛運運量，單位既小，而運送日程復較久遠，中途損耗，事所難免，但各驛運機關，一經承運，對貨品必須負保管責任，設有損失，自應照價賠償，依過去經驗，此項賠償費用，為數極大，將來全國果辦驛運，運量更鉅，貨品損失之賠償比率，亦將隨之增高，倘此項賠償費用，均出於運費收入，勢必影響營業，為減輕負擔，應請財政部令飭中央信託局辦理驛運保險，藉以鞏固驛運事業基礎。

決議：原案通過

(十五)關於運價之訂定者

(一)交通部：必須厘訂各驛運幹支線運價原則，以資劃一，——各驛運幹支線為維持本身業務起見，承運貨物，自應規定適當運價，以資應付，願以往力價增加過速，時有超過運價，致運量隨入函境，方今驛運幹支線，遍及全國，對於運價，自應厘訂原則，以資劃一，關於驛運運價，應包括：(1)實發力價，(2)直接辦理業務之費用，(如段站辦公費及員工之薪餉)(3)總務管理

費，(如各路段最高驛運機關之開支)(4)折舊費，(包括驛房車庫及車馬工具之折舊)(5)回空停息損失費，(6)保險費等數項，而二三四五各項，合計不得超過運價總額百分之二十，各線運價，由主辦機關參酌當地物價，及生活情形，先行擬訂，送請中央驛運總管理處核定施行，各線運價，得依事實需要，每月修正一次。

(2)湖南省政府：提高運價，物價高漲，生活程度隨之增高，原有力資標準過低，致運快無法招集，而各處物價不同，運輸力資，須按當地情形隨時增減。

(3)甘肅省政府：在各地人民生活狀況，因交通及物產關係，往有甚大之差異，即以甘肅而論，甘新路沿線，多屬沙漠地帶，人煙稀少，糧食缺乏，購置不易，價亦奇昂，而隴南及西蘭沿線，則人煙稠密，物價低廉，且車輛缺乏，載重量，飼養費，及成本，實賤亦不相同，若照同一標準，規定運價，將致苦樂不均，必須按照地方實際情形，分別適當規定，而此項規定，尤須富有彈性，各地環境有時變遷，物價有時漲落，自應因地制宜，與因時制宜，參酌地方實際情形，適當規定運價標準。

(4)甘肅省政府：依陝甘驛運所定：每公噸每公里五角，如用膠輪大車則可載重一噸，日行六十華里，(合三十公里)可得運費十五元，如用駱駝每噸，須駱十頭，日行六十華里，則每駱一頭，日僅得運費一元五角，駱戶為七角五分，實不異其最低生活所需

，故欲變更運費，依照車駝加減文幅，上項運費之漲落，以保其價
為標準，務足其生活所需，且宜按時發放，勿令久候，致有弊病。

(5) 江西省政府：擬定託運水運辦法，並規定計算運費標準
，以資統一。

審查意見：關於託運水運辦法，本會業經訂有通知，俟核定後
，領袖實施，至運費則依照各當地生活情形，妥訂劃一標準，此項
標準，因物價之漲落，得每三個月改訂一次。

(6) 運輸統制局：各款運輸線，應參照該路線實際運輸成
本，及物價生活狀況，分別訂定合理運費，在同一路線內，各運
機關，均應一律遵守，但得就當地物價之變遷，隨時修定，呈准公
佈，以資劃一，而維運以。

決議：驟運運費，由各省參酌當地物價工具成本，及可無回空
損失等情形，自行按規訂，呈部核定，如上項情形有變動時，得
由各省呈請修訂一次為限。

(7) 四川省政府：運費因各路線當地之生活情形不同，與夫
路線之崎嶇平坦，及所用之交通工具具有異，運費高低殊不一致。

審查意見：各地運費，應依照當地生活情形，妥為劃一規定，
此項規定運費，得因物價漲落，每二個月改訂一次，各驛運機關，
應將當地物價指數，按月在報，以為改訂運費之根據。

(一) 安徽省政府：按照本省過去支給運費標準，及現時地方

情形，訂定運費徵收章程，各站徵收運費，按月列表，連同收據一
併呈解縣管理段，轉繳省管理處，核收統籌支用。

審查意見：各地供場早船運費，應按照當地生活情形，妥為規
定，由交運者照規定支付驛運機關，轉發人伙或車馬物主，此項運
價規定，得因物價之漲落，而隨時呈准修訂，俾符實際。

(9) 經濟部合作事業管理局：運銷合作社貨物，應特別減低
運費，以資獎勵——運銷合作社貨品，有增加生產，發展農村經濟
，調節各地需求，鞏固外匯等作用，與運銷純以營利為目的之商品
不同，故其運費，似應特別減低以資獎勵。

審查意見：又主管機關參考。

(十六) 關於民伙之徵募管理，與牲畜車輛之登記統制者：

(1) 交通部：抗戰期中，後方運輸與前方作戰同為重要，應
運民伙，分批募自各處，數量既多，品質不齊，應採軍事編組，嚴
予訓練，管理，俾各站負責人數雖少，亦能指揮，而無違命，步
，酗酒，棄遠，嚴格情事，奠定今後紀律始基，其辦法：

(一) 請軍政部長役署，通令全國各地師管區及團管區，對於
各辦理運輸機關，所需民伙，儘量協助代為徵調。

(二) 徵集民伙，以乙種壯丁為原則，遇甲種壯丁因不合標準
，經餘或未中籤者，亦可先准應徵。

(三) 各主管驛運機關，應依照業務情形估計所需民伙數其地

駐、治的當地師或管區徵用。

(四) 諸軍事機關就近指派教育，將應徵民伕按軍事編制，成立若干運輸隊，並對各級幹部及運伕，施以訓練，並採用軍事管理。

(五) 各運輸隊幹部管理人員，受訓完畢，即授以軍職，以便統率快隊，官兵應一律穿著制服，運伕佩帶符號。

(六) 民伕輕微過失之懲處，得按情節輕重，施以申誡罰站禁足禁閉罰薪等軍法處分。

(七) 民伕之重大過犯，並得適用軍律，但須事先由軍委會令行軍法執行分隊部，隨時受理民伕案件。

審在意見及決議：原則通過，交主管機關，與有關機關會商辦理。

(2) 經濟部合作事業管理局：民間原有驛遞，量散漫不堪，舊式幫會組織流弊甚多，幫頭會首之操縱糾紛，不一而足，應改以合作方式僱用民伕，及徵集工具，人民於利益平均之下，必能自動踴躍參加，宜由合作事業與驛頭主管機關，會同擬定合作運輸辦法，呈請施行。

審在意見及決議：交主管機關參考。

(3) 福建省建設廳：各部隊遇有送調，或輸送軍用品情事，應就近與驛站運輸管理機關，洽商辦理，毋得自由拉夫封船，以維

秩序。

審在意見及決議：原案通過

(4) 甘肅省政府：應制定各項適合實際之統一管理規程，以爲管理之準繩，一方面嚴密管理方法，注意人伕之智識工作及其生活各方面情形。

審在意見及決議：交驛運管理處參考

(5) 甘肅省建設廳：驛遞路線綿長，管理難易，應於各路重要地點，令設管理站，查驗檢在登記指揮管理工作。

決議：照原案通過

(6) 浙江省政府：編組驛站運輸隊——應由各級機關編制，除遵照中央意見辦理外，應分別編制手車隊、船組隊、民伕隊，配屬於各地驛站。

審在意見及決議：照原案通過交主管機關中辦。

(7) 甘肅省政府：管理力求便利化車駝組隊，依照前甘肅軍院管理局之辦法，以原快原有之行幫爲一隊之組織，如車每隊至少不得低於十二輛，至多不得超過三十輛，駝至少不得低於二十頭，至多不得超過三百頭之類，如此辦理，在表面似欠整齊劃一，論實際則可收事半功倍之效。

(8) 浙江省政府：現有行幫工會，水路方面以河流爲區域，各江均組織船船員工會，並由各縣設立支會，陸路方面，亦有汽車

幾項重要之組織

審查意見：各地供馬車船行業，已組織行幫工會者，應切實指導組織健全，如未經組織者，應即設法督導組織，以補助聯運之推行。

(8) 安徽省政府：各站民夫工具之配備，應儘量利用當地工會或行幫登記者為原則，其無工會或行幫地方，須隨時指導，協助組織成立，俾便負責登記，登記後，由各站編組配備，送冊呈報省管理處，並由當地行幫或工會統率管理。

審查意見：各地聯運，所需運具，以儘量利用民間人力獸力及工具為原則，所擬儘量利用當地工會或行幫登記編組配備，隨時調用辦法，甚屬妥當。

(10) 甘肅省政府：不固定集中管理——自抗戰軍興，政府對於人民之物資勞力徵集統制，往往因辦理不善引起人民反感，牲畜車輛在西北不啻為農民之生命，農忙時將以耕作，農隙則從事販運，如一旦予以集中統制，不獨農民頗起恐慌，管理尙難，亦感受困難，應由各運輸段，先行舉辦牲畜車輛調查登記，剴切曉諭農民，不加以強力統制，牲畜登記之後，仍由農民自行管理，遇有貨物裝運時，由各運輸段查明登記證，依次輪派，按照規定發給運價，如牲畜車輛有死亡異動時，應由業權人隨時向運輸段呈報，如此推行既般便利，人民亦必樂於從命。

審查及決議：交主管機關參考

(11) 貴州省政府：各縣運管理段，應將境內供馬車船嚴密編組，實行統制。

審查意見：各縣縣運機關，應會同各地行政機關，將各地境內一切供馬車船，詳細調查登記編號，並統制之，以便隨時調集使用。

(12) 江西省政府：嚴密規定稽查辦法，并在各重要段站，派遣稽查人員，澈底執行。

審查意見：留交主管機關參考

(13) 廣西省政府：各種聯運工具，依其種類數量，由區段長督飭縣路附近五十華里以內各鄉鎮分別編隊，並指定歸某站指揮，如有不敷，由公家設法貸款製造之。

審查意見：各地民間供馬車船，應由縣運機關會同當地行政機關，遵照頒訂之，民有運具調查登記辦法，切實查明登記，編號，並分別編隊管理，以便需用時，隨時調集徵用，所擬編隊指揮辦法，尚屬可行，貸款添造亦屬必要，留交主管機關參酌核辦。

(14) 四川省政府：辦理聯運，須先從調查統計入手，尤非舉辦各種交通工具登記，不易確實。

審查意見：所見甚屬允當，各地民間舊有人獸力工具，應由各地方行政機關，會同縣運機關遵照本會議所訂調查登記辦法，切實舉辦。

行登記編號管理，以便隨時調集使用。

(14) 交通部：查抗戰以還，各機關以運輸困難，紛紛自置工具，辦理運輸，結果設備重複人力分散，工具未克充分利用，運輸效能減低，鑒運事業，正在興辦擴充，應將民間工具，妥為調查登記，統一調度，其辦法如下：

○各政府機關已置有運運工具辦理其本身運輸者，而行輪於中央暨運幹線者應向運運總管理處登記，並受其指揮調度，其行駛於各省運幹線，及支線者，應向各該省運運管理處登記，並受其指揮調度。

○各政府機關，因特殊情形，欲自辦運運者，應事先呈請運輸統制局核准後方得開辦。

○各省運運工具，應由各省運運管理處集中登記，各中央幹線所需工具應由各省運運管理處優先分配應用。

審查及決議：交運運管理處與各省府洽辦。

(15) 甘肅省政府：由各運幹線先行舉辦牲畜車輛登記，一面切實調查統計，並對切曉諭人民，不加以暴力強制，牲畜登記之後，仍由農民自行管理，遇有貨物裝運時，由各段查明登記證，依次輪流派運，照規定發給運價。

審查意見：關於運具之調查登記，及管理統制，本會請各省草訂各種章程，辦法核定後頒布施行。

(17) 甘肅省建設廳：應舉辦各地公有及民有之人力獸力車輛騾馬駱駝與原有車駝行幫之調查，登記，與統計，編隊，以為徵集之根據，一方面製定改良人力獸力車輛之式樣標準，籌集的款，製造補充，并令飭交通軍政兩部，搜集全國民用與軍用汽車之輪胎，供給該項車輛之裝置，以充實人力獸力車輛之數量與能力。

(18) 甘肅省政府：抗戰以來運輸業務缺乏統一組織，形成破碎支離之局勢，各省運運管理處成立後，凡利用人力獸力及各種舊式工具之運輸機關，無論係屬於中央或地方者，應即一律撤銷，並將所有工具，全部撥交運運管理處統籌支配，以一事權。

(19) 軍政部：查我國馬騾產地，多在北方，西南各省產量素少，現北方各省相繼淪為游擊戰區，採購困難，因此馬騾價格飛漲，現各部隊所需馬騾，除軍兵器及軍官乘馬外，已採用僱伏代馬辦法，將來各地驛站運輸，若全用騾馬，勢必等相購買，直接影響軍用，間接影響抗戰實力，宜斟酌緩急，將堪供軍用之馬騾，儘量留作前方抗戰之需，至驛站運輸，則可儘量利用人力板車駱駝騾牛及水運等方式。

審查意見及決議：原則通過。

(十七) 關於工具之製造與補充者

(1) 貴州省政府：騾運工具，應就各縣境內民有工具儘量籌費利用，並得抽調鄰近地區，民有專供運輸之工具，給價應用，並

貸款民間獎勵添造。

審查意見：擬與本會議所訂計劃大綱，原則上甚為符合，可予照辦。

(2) 浙江省政府：本省運輸頻繁，工具不敷分配，手車船均由主管機關與公營事業機關商洽大添置貸與民間。

審查意見：購置所需工具，以儘量利用民間舊式工具為原則，如不敷用時，可就省庫貸款民間獎勵製造，如省庫無法撥款，可妥擬貸款製造辦法，呈請中央撥款辦理。

(3) 雲南省政府：關於運輸工具問題，厥為補充困難，應請中央撥發相當的款，將作補充，及增加工具之用，務使各縣運力，保持平衡，維持固定之效率，以免相互競爭，高抬刀價之弊，而收歸併制度之實效。

審查意見：購置工具以儘量利用民間舊式工具為主，如實不敷，則由公家設法貸款民間獎勵製造，關於貸款製造，車輛辦法，經已草訂，俟呈奉核定後，頒佈施行。

(4) 四川省政府：在甘、通工具，雖賴木船管人獸力量，自汽車輪船通後，舊有交通工具已漸減少，此項舊式工具現既賴作主要交通工具，應由公家貸款民間獎勵添造以資供應。

審查意見：原則通過獎勵辦法參加交通部所擬辦法辦理。

(5) 財政部：推行單輪手車運輸——按單輪手車，每輛可載

重一百五十公斤，一人推行，每日可行二十五公里，高三十公里

。本公司曾在川瀘公路中瀘縣試行，直達昆明，上下最坡度，並無障礙，若能利用運輸，可藉以增進運量，其組織辦法——每十輛手

車設班長一人十班設隊長一人距離約三十公里適當地點為一站設站長十站為一段設段長設備應(一)購置手車若干輛。(二)選擇適當地點建築站房及車伕宿舍(三)沿途就地招募車伕挑選幹練人員充班隊長

審查意見：原則通過。

(十八) 關於民伕免服兵役者

(1) 福建省建設廳：船伕挑伕之壯丁，應准暫緩服兵役，尤其是船伕，因有技術與經驗關係，難免已屬不易，又非短時間可能訓練成才，故船伕挑伕不予緩役，則人力勢必日益減少，縱有充實之工具，亦將無法運用，影響運輸力量，豈不大哉。

應請明令各省，凡未中籤之壯丁，來站充當船伕挑伕者，准予緩役，其在任務時間，如遇已中籤之甲級壯丁須入伍時，可由當地兵役機關，通知驛站運輸管理機關查照，一方慰送入伍一方即予補充，似此於兵役與運輸兩無影響，人民樂於服務，力量自可增加

審查意見及決議：原案通過，交主管機關辦理。

丙、重要決議

大會議決案計分組織經費宣傳三類茲分別錄之如下：(一)組織部份：於交通部下設郵運總管理處，主管全國郵運行政之指導、監督、事宜，交通部為推行省際聯運，得商同各省省政府，就各主要幹線總段長，加派為主任副主任，辦理各段間之聯運事宜，其職掌由交通部規定之，於各省設郵運管理處，設處長一人，由建設廳廳長兼任，副處長一人，由省政府派員專任，主管各省郵運行政業務之實施事宜，處下按地方情形，酌設郵運段及驛站，全國郵運計劃，由交通部確定，交由各省主辦，其關聯國際運輸線段，經中央認為特殊重要，必須協助辦理者，由交通部確定辦法，併交各省辦理，此項含有特殊重要線段之主辦人員，由交通部派充，省政府加委，並由省郵運管理處派員副之，凡與國際聯運有關之省份，於省郵運管理處加設副處長一人，亦由交通部派充，省政府加委，至各地辦理郵運之機構，亦應力求統一，如各省已有官商合辦或官督商辦之運輸公司者，仍得繼續辦理，惟須有驛站之規模與精神，並由省郵運管理處管理之，運輸公司之運費，須經郵運管理處核定，其未經舉辦郵運之省份，應儘量依照此次決定之郵運計劃，專設驛站辦理之，(二)經費部份：舉辦全國郵運總計劃，估計需要工具設備費三百餘萬元，路線設備費三百餘萬元，驛運原金一百

五十萬元，工具備貸金二百萬元，線路調查費三十五萬元，合計約需一千萬元，支配原則如下：(甲)幹線一切開支，(包括驛運總管理處經費)均由國庫負擔，收入亦交國庫，各省支線，開辦設備費，參照各省情形得由中央酌予補助，(乙)各省郵運管理處經常費，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，管理費規定為加收運費百分之五，如有特殊情形必須呈准方得增減，(丙)驛運運費：由各省參酌當地小價工具成本及有無回空損失等情形，自行按段規定，呈請交通部核定，如上述情形有變動時，得由各省呈請修訂，惟以每三個月呈請修訂一次為限，但辦理驛站運輸，徵用民快車馬船隻，應立即應徵，此係抗戰中民衆應盡之義務，政府既予以相當報酬，自不能有所規避，(丁)各省驛運管理處，可收運費，如有盈餘，應提存以添置工具，及設備之用，添置工具得採用貨款製造方式，由驛運總管理處擬定辦法實施。

(三)宣傳部份：(甲)為統一指導便利推行起見，將中央宣傳部所提之「舉辦全國郵運宣傳方案」為主，摘要摘取政治部內政部等所提有關宣傳部份意見，補入該方案內以求完備，(乙)關於宣傳方案之實施，由各級黨部，負責召集各有關機關共同參加，經常研討推進有關郵運之各項宣傳事宜，關於調查訓練督察等事，並須協助政府推廣，此外：關於(一)驛運路線之選定——首先將重國際幹線與後方軍運線路之打通，國際幹線方面，除計劃籌備浙閩

粵桂一帶出海路以外，應同時加強在西北由蘭州至猩猩峽之通俄路線，其由蘭州至庫倫通俄之線，亦須從速調查籌辦，其他與國際路線聯絡主之要幹線，亦當同時着手進行，(二)人力財力之籌措——驛運工作之推進，迫不容緩，所有交通部、驛運總管理處，及各省驛運管理處，均限於九月一日組織成立，積極推進，惟驛運以人力為主，現即以目前舉辦通海與國際幹線以及各省重要主線而言，已非運用大規模之人力不足以求成效，此後驛運前途之成敗，當以徵集人力之效能為最大關鍵，各地兵役機關對各地雇傭民夫應予以充份有效與切實之協助凡參加服務之人夫可免服兵役但須注意考績其成績。

丁、最高當局指示

於驛運大會開幕閉會之時，總裁先後親臨訓詞，對於「驛運之重要與驛運制的特點及其推行方法」，開明指示甚詳，訓詞全文，已載本刊第四第六兩期，茲免重刊，何總長兼部長，於驛運會議時亦均有重要指示，謹錄其全詞如下：

何參謀總長開會詞

今天召集驛運會議，各位代表都飽着勞瘁，不辭遠道來渝參加，此種精神，實得非常難得！現在先把籌備這次會議的動機和果實，略述其主旨與希望，簡括地報告各位如下：

(一)動機：我們從武漢撤退以後，就轉入山地作戰，對於各種物資的運輸，以及交通工具的補充，都感覺到很不便利，所以委員長在長沙最高軍事會議時，決定廣大發動民夫運具，加強軍運力量，今年春間交通會議席上亦曾提示我們關於驛運的重要性，今年四月運輸統制局成立後，即秉承

委員長意旨，會同交通部着手計劃此事，最近歐戰擴大之後，我們各種新式交通工具，補充來源頗感困難，即就經濟上而言，亦有亟須利用驛運力量，補助機械運輸的必要，因為各省因為各省環境，風俗，習慣，生活，及人力，工具的不同，故同一計劃，未必各省都能適用，為避免將來實施時困難起見，所以籌備這次會議，請各省就當地的情形，提出方案，意見，來此共同討論。

(二)主旨：查驛運制度，並非今日創始，我國在鐵道，公路，航空等交通未發達以前，早已實行，不過此種制度，在舊時是專辦郵驛，現在仿照這個成規，加以改良，把原有各行幫的機構擴充起見，組織全國運輸網，運用快車快馬等力量，作為後方運輸工具，但各省情形不同此種辦法，必須因地制宜，詳加考察，妥為規劃，在不病民而利國的原則之下，達到工作確實，運用迅速之目的。

(三)希望：此次會議，各方所提的方案和意見，可以採納的一定很多，但是歸納起來，不外(一)經費(包括運費，工具，設備等)(二)組織(指揮，監督，管理，及實施機關等)(三)宣

傳(會同當地黨政及地方行政機關，宣揚運之意義)請各省代表，不嫌求詳，提出具體辦法出來，在運預定會議日程內，大家從容地來檢討，還有我們準備了一些計劃是否可行，也請諸位悉心研究，務於三日內確定具體方案，不便時間虛耗。

向來各方對於會議有些批評，都議論而不決，決而不行，現在抗戰已到底後關頭，後方運輸，已成為決勝的重要因素，自從敵人威脅英法以來，滇越，滇緬，兩國際交通線的運輸，已受影響，我們處此被敵封鎖之環境下，唯有自力更生，趕快舉辦運，去衝破當前一切補給的困難，才能達到最後勝利的目的，希望各省本著實幹，硬幹，快幹的精神，把這次會議所決定的方案，迅速徹底去實行，才不辜負委員長懇切的期望。

何參謀總長招待運會議出席人員

宴會致詞

各位代表！各位同志！這次會議，承各省代表從遠方帶來許多很完備，而又很切合實際的方案和意見，在本會議之中，大家汗流浹背，聚精會神來審查，研討，今天終於得到很圓滿的結果，我們覺得安慰與興奮之餘，還得向各位代表，表示敬佩感勞之意，閉會以後，各位代表，就要回到各省去，所以本席趁這個宴會的機會，

再來和各位說幾句話。

自從日本強迫法蘭西，滇越國際補給線發生障礙之後現在又用一貫政策來對付英國於是滇緬線也受同樣影響，今後汽油的來源，更感缺乏；汽車運輸的力量自必減少，同時西南方面的國際補給線，既經發生障礙，必須積極加強西北國際路線的運輸力量，以圖補救，可是路線太長，耗油很多，我們一方面除趕快把可改用植物油的汽車，加以改良利用，來替代汽油之外，同時在因地制宜的原則下，必須盡量運用人力獸力等來代替機械運輸，所以要發動運運動，以求自力更生，達到自給自足的目的，只要我們發奮勇氣，憑着毅力，和刻苦的精神，其成效未必小於機械的力量。如此，國際補給線有影響也罷，沒有影響也罷，都不是一個絕對嚴重的問題。

這次

委員長在七中全會閉幕典禮講話中說：「我們真能自立自強，自給自足，則抗戰勝利，絕沒有問題，大家試看這十餘年來的新興各國，他們是如何的集中力量，勵精圖治，刻苦自奮，可見任何國家，只要能自立自強，無論怎樣惡劣環境，都可以轉弱為強，轉危為安，否則，縱令你有怎樣好的環境和憑藉，也必受辜負天賦優厚的條件，而終於於敗亡的，世界上絕對沒有不能自立的國家，可以依賴外力而存在，亦沒有不能自強的民族，專事依賴外力而能生存的。」

「這段訓詞恰在我們籌備驛運會議的時候讀到，好像聽到夜半鐘聲，使我們十分警惕！十分感奮！因為我們舉辦驛運，正是一件自立自強的主要工作，希望各位代表回去以後，對於下面幾點，要特別注意：

(一) 我們做事，第一要有具體的辦法，第二要有嚴密的組織，假使有了具體的辦法，而沒有嚴密的組織，那麼縱有很好的辦法，也是等於虛有，有了嚴密的組織，而沒有具體的辦法，那末組織縱然怎樣嚴密，也是等於無用，現在我們已經有了組織，又有了辦法，所希望於各省的，就是要切實施行，對於施行時各種細小的節目，是要各省實施機關隨時研究，釐訂，改進。

(二) 與國際路網聯絡之主要幹線，和各省重要的支線，預定在九月一日開始，距今還有一個多月，希望要充分準備，如期實施。

(三) 各省管理處，在可能範圍，亦須於九月一日開辦。

(四) 辦理驛運，與民衆接觸機會很多，務必公平慎重，取得民衆的信任，同時並須努力宣傳，使民衆樂於協助。

(五) 大規模辦理驛運，此項是創舉，驛運站各級幹部必須加以短期訓練，至少要訓練兩星期，然後派往站所工作，以資熟練。

(六) 各驛運站建築倉庫，必須疏散，預防敵機轟炸，及火災

，尤其是軍火爆炸品倉庫，更須設法隔離，一庫出事，不致影響他庫。

(七) 驛運站所，乃執行事務之機關，其各級組織，宜多用低級人員，方能認真負責，推動一切工作，不可如其他官廳，多多設置高級人員，造成頭重腳輕現象，致使實際工作，無法推動。

(八) 此外關於警衛問題，本會譯未曾討論，也是很值得注意的事情，應由各省地方團隊，隨時協助辦理。

委員長對於舉辦驛運，期望很切，務請各位代表回去以後遵照委員長在本會開幕閉幕兩次懇切的訓示，以及此次會議的決議案，迅速切實辦理，如果另外發現有良好的意見和辦法，亦請隨時提出貢獻中央，自當斟酌採納施行，總期達到自立自強的目的，完成最後勝利的使命。

俞部長談話會致詞

(一) 此次軍事委員會召開全國驛運會議各位所提議案均有詳密研究甚好 委座對於驛運一事向極注重本局成立之初及此次會議開幕閉幕時之訓詞迭將辦理驛運應行注意事項指示極其周詳我們覆按委座所說的話有許多甚重要而為我們所思想不到者尤宜特加注意 試略舉如左(1)驛站伏價不能照原有運輸公司所定數目給付因驛率是半盡義務性質與運輸公司運用伏率不同不過對於伏率食宿問題

應由公家安予照料每日排運應不可過遠應以當日能來回為原則
 (2) 伙車服務應取短期輪流不可長期控置以均勞逸(3) 各驛站
 職工應先加訓練使其明瞭一切章則並知道運用全副精神養成專心辦
 事之習慣(4) 裝載物資應限制其重量，以免翻車沉船及伙車疲憊
 馬騾倒斃等毛病(5) 對人馬應善加保養對工具應善加保管以上所
 述均為 委座屢次對於驛運事宜指示我們之要點其他所說的話可為
 我們奉為圭臬者尙多我們均應逐一切實遵守以期新政推行順利

(二) 本人自抗戰以來，擔任兵站職務已經三載於茲對於各種輸
 送之經驗稍有認識今將其站輸方之數目及過去缺點加以說明俾供參
 考

甲、現有各種輸方數量七月份統計

- 運快中隊 二五三(約計三萬四千一百餘名)
- 馱馬大隊 一〇(計馱馬五千頭)
- 馱馬中隊 三四(計馱馬三千四百頭)
- 膠車大隊 三四(計膠車一千輛)
- 大車中隊(膠輪車在內) 三三(計九百九十輛)
- 手車中隊 三七(計手車三千七百輛)
- 常備船艙 小輪廿四艘 民船八百六十四隻
木駁十一艘 竹筏一百一十條
- 船舶中隊 六計已成二百艘
六計未成二百艘
六計未成二百艘
六計未成二百艘

此外戰區長官部所屬之鐵屑線隊數目如左

- 第三戰區 四(計六千名)
 - 第四戰區 七(計一萬零五百名)
 - 第五戰區 四(計六千名)
 - 第九戰區 六(計九千名)
- 以上共計二十一個總隊共快三萬一千五百名
 乙、各種輸隊過去缺點

1. 所有快車馱馬均屬缺額甚多實際堪用程度，僅祇五成甚有不及五成者補充困難固係事實但將此隱匿不報者亦時在多有
2. 各種輸隊官佐份子複雜良莠不齊品行學術能力均差對於管理統馭亦少經驗辦理不善人事實為主因
3. 運快管教及馱馬保育以及各項工具之使用保管漫不注意致人伙牲畜逃亡倒斃日有所聞車輛工具損壞廢棄比比皆是殊堪痛惜
4. 各輸隊官佐對運快工資牲畜飼料之剋扣中飽已成通病
5. 如臨時雇用地方輸方時期往往以少報多或扣發工資租金致各地民衆視為畏避
6. 以上種種缺點雖經隨時切實整頓但非是積重難返便

是舊態復萌究其癥結所在多由各級隊長不得其人現

一面訓練廉幹人才一面責成各兵站總監部負責認真

督飭以期澈底改革

(二)基於上述辦理運輸情形觀之兵站僅擔任戰區運輸其困難

已如此之甚今後梁辦驛站運輸一切難於兵站更可想見茲將本人感想

所及補充注意之點如下(一)驛站僱用民間快車隊及船類等首先須

建立信用即僱一次付一次之價決不短少分文規定一天來回決不延至

二天至於輪流服役則定期而來期滿而去政府對各鄉鎮保甲長負責各

鄉鎮保甲長則對民衆負責信用既著招募自易(2)當地之快車隊等

人力工具應儘量設法利用不敷之數另由黨部發動民衆盡力協助並由

政府舉辦貸款與民衆添置工具以期人力工具並告充實

以上所述係就本人對於辦理人力獸力運輸歷年經驗及事實所見

向各位簡要說明藉供參考至各位有何意見希望儘量發表以期共同檢

討改進

以精神來補救物質！

以時間來換取空間！

驛運座談記錄

本會為討論各項交通問題，特組織各種交通學術座談會，集思廣益，邀請各方參加談話。首開驛運座談會，前後計共四次，出席者為驛運負責當局，以及與驛運有關各機關代表，並各專家所發言論，可稱各方對此交通新部門意見之總彙，極有價值，特記錄發表如下，以供一般參考。

座談日期：

三十年元月六日，元月十一日，二月七日，三月二十四日，

地點：

中國軍事交通學會會議室

出席人員：

- 王國華 (交通部驛運總管理處處長)
- 王炳南 (驛運總管理處副處長)
- 李發禎 (驛運總管理處秘書)
- 章 勃 (驛運總管理處業務科科長)
- 黎尙武 (軍委會運輸統制局驛運管理組科長)
- 李介民 (軍政部交通司汽車業務管理處長兼後方勤務部交通處副處長)
- 魏文翰 (交通部特許川湘川陝水陸聯運總管理處董事，民生實業公司總經理，由鍾山道代表)
- 鍾山道 (川湘川陝水陸聯運管理處副經理)
- 李家騏 (貿易委員會運輸處駐渝代表)
- 凌顯常 (運輸統制局驛運管理組副組長湖北省驛運管理處副處長萬恩總段總段長)
- 王慎名 (交通部總務司幫辦)
- 程嘉屋 (經濟會議專員)
- 馬子超 (川湘川陝水陸聯運管理處運輸組組長)
- 王 洸 (交通部漢口航政局局長)
- 莊智煥 (經濟部企業司司長)

韋以猷(交通部技監)

馮建(本會代理總幹事) 林競(本會出版委員)

馮農(本會出版委員) 劉國澤(本會秘書)

蔡力恒(本會秘書) 趙雪亮(本會總務股長)

楊障東(本會秘書) 杜玉山(本會編輯)

主席：林競

記錄：杜玉山

(各次談話，連續紀錄，亦不復分別每次所談始末)

(一) 開會詞

馮建：本會為探討驛運事業的理論根據，及其實施方法起見，特在下晚請各位專家駕臨討論，在驛運的組織方面，政策方面，運輸方面等，有值得研究討論的問題，約略的寫在討論綱領內，請各位詳盡的指示，其有未列在綱領裏而可以研究的事項，亦請隨時提出指導。

(二) 關於驛運組織討論

1. 討論主題(即綱領中所列者)

(1) 驛運事業，目前雖由資由驛運總管理處主辦，但如政府

機關，(如西南運輸處，資源委員會以及復興公司等)仍多自行辦理人獸力運輸，或有與驛運機關互爭工具，此等政府機關，應否成立統一運輸機構，及如何統一！

(2) 驛運組織究採分線制？抑採分省制？究採兼運管理混合制？抑採兼運管理分立制？

(3) 目前主辦驛運機關，中央為驛運總管理處，直轄全國各驛運線，地方為驛運管理處直轄本省驛運支線，中央驛運幹線，不設機構，僅有聯運正副主任，幹線之下分若干總段，總段長由中央委派，副總段長，即由地方派員派充呈請中央委派，此種畸形組織，將來難免發生流弊，究應如何補救？

(4) 驛道運輸與鐵道汽車，在理論上，不妨配合利用，將來應採聯合組織制度，抑各自成系統？

(5) 各項同業公會如船幫車幫公會組織，經手徵集工具，不無微效，惟常有剝削苛索情事，該項組織究應加以整理，或由地方政府嚴令取締？

(6) 驛運與兵站職責界限，至為混亂，究應如何劃分？如在兵站地區辦理驛運，應否成立聯合機關。

2. 討論

(各次座談討論次第開與綱領中所列者，

間有出入，特分別整理，以性質相同言論，歸列同類主題之下，以資明瞭。)

王炳南：驛運是一件初辦的事業，在初辦時有很多不注意的項，和不妥善的地方，請各位多多指示。在報告辦理驛運情況以前，請先一述過去汽車運輸的概況：過去汽車運輸，起初亦無一定方針，一任各機關自購車輛，自運貨物，自辦運輸業務，各機關自身似乎都覺得方便了，但是國家受到了損失，整個運輸力量，為之減低。並因各機關自辦運輸，必須招致人員，購置器物，設置站庫，因而人材分散，器物浪費，財力消耗，人力物力財力無形中都受着損失。主管機關因人物材不能集中，既無法負起整個運輸上所有的一切責任，也難採取消任何其他運輸機關，歷時既久，又因人事關係，更發生了複雜的人事問題，造成整個運輸界的混亂現象。辦理驛運，其應需工具，人員，財力，千百倍於汽車運輸，如於創始之時不預計劃，日後必重陷汽車運輸的覆轍，至在末辦而驛運之初，力謀避免（運輸）成本過高，運力減低起見，即決定一新的方針，必須統一機構，全國驛運組織，不容有分割情事。但此事繁雜艱巨而且重大，其應有任務，決非任何一機關之能力所能勝任，在無法之中，應宜如何一本分工合作之原則而努力，希各位指示。

黎尚武：關於驛運種種問題，王先生已把實在的情形講過了。本人參加此次座談會，得聆各位的高論，以為業務上的參考，殊為欣幸。現在所談的是統一機構與統一管理問題，為增進交通運輸效率，就必須辦到機構統一與人才集中。但自抗戰軍興後，各機關如

財政部貿易委員會，及農本局等，均為解決本身需要，自行辦理運輸，這是不得已的辦法。現在可先謀行政上的統一管理，辦理登記領照等事項。至營運業務，由交通部試先統籌辦理，暫以各機關自有工具負責運送各種物資，則沿線站所設備，即可歸併，冀減少開支。倘能本此精神，合作下去，當可逐漸達到統制的效果。現在汽車統制後效率較前增加，驛運事屬初創，似亦應向統制之途邁進。

鍾山道：剛在聽到各位先生的講述，得悉目前運輸境况。現在目前運輸問題之所以如此複雜，自有其演變之原因在。（一）客觀條件的存在，運仗與馬獸，因年齡及地區關係，運量受限制。（二）因工具缺乏，各機關極力以高價爭備工具，至運輸成本提高。（三）供應不能平衡，如最近西南運輸處貿易委員會等機關辦理運輸，因自有其特殊任務，利害關係極重要，故有自身動員檢運物資之舉。在此混亂複雜的現象下，要解決當前的運輸問題，必須（一）調查清楚各線路待運的物資數量，人獸的運輸能力，以及各機關現有的工具，和深切明瞭各機關的客觀環境。（二）根據各機關提出的最高要求，統籌分配各機關的運量。（三）辦法必須切合實際，使各機關能切實分工合作。

莊智煥：本人對驛運是外行，今天只說一點外行的意見。（一）目前全國人對驛運一事，看得太重大了，本人覺得是有些危險，依本人沒有研究的觀法，驛運之在往昔，不過作傳遞書信之用。在

今日因受工具人獸力之限制，運量亦是很微小。在運輸的地位中，決不能佔最重要的一位，我們仍應以鐵道汽車為主，驛運只能作副。

(二) 統一問題，統一是一必要的，但目前之所以不統一，剛在鐵道先年發達，有容觀的條件存在。依本人理想，交通部主管運輸的機關，應該負起全責，有相當解決一切困難的魄力，否則各機關之運輸問題，不得解決，統一亦是無法實施。

(三) 省區觀念，迄今猶深入人心，此種區域觀念的存在，不惟為阻礙交通之一大主因，且在理論上，頗不合理。如在電政上關於收取電報費，有省內取費費廉，省外取費較貴之規定，因此如過去從南京發電至徐州，算作省內電報，南京發致蚌埠，算作省外電報，在收費上，致徐州電報，廉於致蚌埠的電報，但在線路上發電至徐州，必須由蚌埠轉，這是極不合理的現象。辦理運輸，如亦分別省區，恐怕也會有此種弊病。我們如能將地區觀念打破，日後辦事，亦許可以容易些。總括所述，我覺得舉辦驛運的最大問題，只能作為運輸之副，統一問題是相對的，舉動之時，必須打破地方觀念。

王炳南：兄弟對於莊先生所說的三點意見，略加補充：(一) 驛運地位，照各種運輸工具之效能大小，而排列次序，當然要以鐵道為先，水運、汽車次之，最後才及到驛運。不過今日因情勢所趨，自經 委員長倡導以後，各方對驛運，非常重視，希望甚大。當局今日之所以要以驛運作為運輸之主力者，亦如抗戰以後之不得不

以汽車代替鐵道作為運輸的主力一樣，不過驛運能否辦理得完滿，不負各方的希望，這是非常足以担心的問題。至於驛運力量的與其他運輸工具的比较，亦因各地地區而異，在西南川滇東路過去驛運運量，每月有二百噸，汽車運量僅八百噸至一千噸，將來計劃驛運，運量能接近六百噸至八百噸，可與汽車達到運量相等的地位。在昆明至貴陽一段，則因人獸力，均受地區的限制，驛運運量與汽車運輸相差極大。但在西北如蘭州至渠猴峽一線，原來幾無汽車貨運，驛運運量每月有二千噸，今後計劃調九百輛汽車去運輸物品，但每月運量，尚恐不及二千噸。在一般想像，總覺得汽車以機械的力量，當然要比人馬的運力要大，但在西北特殊情況下，未必盡然，一輛大車可裝一噸半，驢馬大車，一來動輒數百輛，其運量是相當的大，所以驛運之在西北，其力量遠過汽車，故不當居於附從地位。(二) 運輸機構，在原則上以簡單為妙，雖如主管運輸機關無力承運各種貨物，亦不妨由各機關自理運輸業務。在此抗戰緊急人才工具奇缺之際，驛運輸能負一切全責，不惟我國是辦不到，即如器物人員都無顧慮的美國，其運輸主管機關，亦難對一切運輸負責，因為運輸是無窮的，這是一相對的問題。兄弟今日特提出一個問題，運輸機構不必只限一個，但行政必須統一，計劃必須由主管運輸的中央機關決定，其辦理的方針，必須由交通部指定，在同一路線上的運輸，由一個機關負責，如此機關能力不足，其他機

關不供給其工具，指定以其工具運轉自己的貨物。如此，方得管理集中，行政系統集中，訂定運輸網，分派力量，避免重複。

王 洸：本人有三點意見貢獻。(一) 聯運線路，應照莊先生的意思採幹線制，不採有區制。(二) 組織辦理機關，不妨分別主副，俾收分工作之效。(三) 中央與各省聯運機關，係以別負主線幹線及支線之責，中央機關在站務上，如籌設修理廠，辦理食宿設備等，多多投資，多多注意，其他微細運快業務，則由省聯運機關辦理。

莊智煥：(一) 目前現有工具，其使用效力，能否達到最高度。(二) 交通部能否集中所有工具和人員，代其他機關辦理一切運輸事務。

王炳南：過去有此計劃，不過人事問題太複雜，故尚未能辦到。

蔡力恆：蔡君才所講的，計有四點：(一) 聯運的重要性，聯運的運輸力量，雖然微小，但聯運有其重要性，在廣義方面：聯運是大陸聯運之先聲，以前公路鐵道和水運的聯運工作，現在聯運是鐵路、水陸、和公路的聯運工具，此種工具，在今後二十年內，必有存在之可能。(二) 組織必須逐漸設法統一，運量支配必須力求精確，運輸必須以射線組織，幹線由中央主辦，支線由各省政府辦理，應按上無論為公用或私用，必求統制。(三) 人事問題，

先由聯運，而後研究各省政府。(四) 組織方面的統一問題。由中央或高主管機關決定全國運輸網，及每一幹支線運輸量，在每一級區內，指定一個機關主辦運輸。(或自辦)，其同一級區內之其他有關運輸機構及工具，統交指定之機關管理應用，但交出工具之機關，其工具仍專以運輸該機關之物資，為交換條件，以此，則行政管理統一，人力物力得以集中，運用不至浪費也。

章 勃：(一) 在同一區內之工具，應由一個機關管理，在支線分級上的工具，由各省政府自任，但管理仍應由一個機關主管。(二) 在有鐵道及公路等處所，為避免各種運輸業之競爭起見。應歸同一運輸機關管理。

馮 農：德國關於交通，除實際辦理交通事業機關外，另有交通部，專在注重交通政策之施行。這或者可為我國交通管理，行政系統中之參考。

章 勃：現在各種問題，還都事後設法統制，以後應注意事先的計劃。

王國華：運輸與行政區劃一致，過去行政機關之不能統一，其原因：我國經濟力有限，人員工具，不能大量招致和購辦，問題既不能解決，只有由各機關自辦運輸，致發生調劑配合不均之弊，若照管理辦法統一，則亦未必不能發揮所有力量。近自運輸統制局成立以後，行政管理，已逐漸統一，食認無需合併所有機構，

案中所有的工具和人員之組織，可以保持全運轉過程之工具，更加以擴充。由其自存本身運送，如能力不足，再由政府扶植，以達到有分工合作之目的。

蔡力恆：關於組織方面(6)項，歸還與兵站之職責，蔡氏以為分明，兵站之參謀本部為一計劃指揮機關，歸還是接受指導之實施機關，所以沒有衝突可言。

黎尙武：兵站與歸還之意義，及其不同點。(一)兵站專職職方作戰補給，歸還是辦理一般運輸的一種方式。(二)歸還是在定線工作固定的連續運輸，有地區的限制，而無時間性的，兵站運輸有時間性的，其地區雖在接近前方的地帶。(三)歸還所辦的業務，是普通運輸，兵站的業務除運輸外，尚有其他事務，兵站而包括歸還，歸還能幫助兵站，而不代替兵站。(四)兵站運輸須盡量利用該管區內原有交通設備，如該管區內已有歸還設備者，自亦不能例外。現在兵站採用從屬部隊與固定地區兩種方式。因一般人事

經理等關係，從屬部隊制自較便利於易於辦理。惟於轉用兵之際，兵站亦須隨之轉移，又感不暇其煩。所以倘能辦到固定地區制，便可以運用當地人獸力運輸工具，無須轉移搬運，從新編組之煩。總之兵站與歸還業務，性質雖有不同，但在軍事第一之原則下，兵站應盡量運用戰區歸還，歸還應盡量接受兵站工作人員之指導與協助，以達到軍事勝利之目的。

李介民：關於(6)項蔡文而解說：歸還，一定路線，是運輸方式之一種，兵站為運輸中之補給機關，以補給前方部隊運到補給之任務為目的，前方作戰之勝利與否，皆視補給之是否完善。而兵站補給任務之達成，需要一切之運輸工具之完備，故在戰時一切之通運工具，及所有建制運輸部隊，皆應在兵站統籌運用之中，聯合所有工具，作一完密之運輸網，然後可發揮最大之運輸力量。歸還是運輸方式之一種，是為兵站輔助的，若不成，並行不悖，故不能認為歸還即無須兵站，有兵站即無須歸還。

鍾山道：對第(5)項各種組織工會之存在，有其歷史性，其功過兩方論列，似乎功大於過。且假使此種組織一旦取消後，尚無其他組織可以代替，故為今之計，對此種組織應予以整理，加強其組織，不必取消。

蔡力恆：本人同意鍾先生的主張，現在的工作，應以加強和整理該項組織為要。據所知在陝西之交通工具，多係膠輪大車，故該地亦有膠輪大車工會，政府如有舉動，必須用此種工會代為設法，其歷史性亦甚久。又如嘉陵江船渡工會，一經政府統制的風聲，所有船幫人員，逃亡的逃亡，船隻沉沒的沉沒，尚不願隨到政府辦理有行無實制的情況，但如能實為指導，予以適當之組合，漸漸的走上統制的一路，則對於政府的助力，亦是不小的。

鍾山道：查各種工會之組織，如予加強而後認為整理，則效用

減少，如不加修，則其運轉，我們必須在政策上，加以研究，就其本身利益，頗具歷史，逐漸予以有效的加強，和有計劃的轉移。

王炳南

本人知道蘭州建設廳，對當地之工會，有一度誤會，這一個誤會的事實，更可證明一般工會存在之歷史性。在蘭州因為建設廳需要駝夫，當地之工會，於是將駝夫介去，收價值百分之五的○金，在建設廳方面，以為工會中人，只在一轉手之間，收取如此數額○金，實係剝削駝夫之一種方式，設法將此價值取消，直接以全額交給駝夫，結果反而引起一種不良的結果，因為工會之存在，自有其功用。(1)當地駝夫，都係目不識丁之人，政府無法與駝夫直接來往，此其一。(2)駝夫對政府毫不信任，如有所舉，必須由工會作媒介，始敢信任，此其二。(3)一舉來往之手續，駝夫必須請託工會，代為辦理，自己不知辦理。(4)工會再照料駝夫之食宿及疾病不測等問題，在義務上工會不僅幫助駝夫解決一切不易解決之問題，且在情感上，彼此都有深厚之交誼，故駝夫無不樂求工會之存在，形成今日不可替代之情勢。不過工會內部組織，或過於陳腐，辦事上或有流弊，吾人應(一)注意其超出範圍之非法苛索。(二)灌輸新智識，逐漸使其革新，促其改進。

李介民

最近後方勤務部有許多重要物品，需要船隻運出，但又不敢信任駝夫，故仍交託工會。又中央黨務之推進，及各類職工業務之改進，須以組織各該職工之團體為基礎，故工會之名義，

儘可存在。目前之流弊，是在其組織與運用如何改革耳。

鍾山道

目前工會部受黨部指導，但因下級黨部不健全，因此工會與黨部不能發生關係，故流弊極大，目前應研究以什麼組織來領導工會，以及如何方法來領導工會。

馬子超

目前重慶及川江之船幫工會，均歸漢口航政局主管，船幫關係由四川省船務總隊統制指揮，而川江航務上則亦管理一部份擔扶，故工會與船幫船快三者，管理各別，即機構工具與人三者之管理權，尚未統一，究應如何訂立規章，統一管理，以免工會之流弊，似應由航政主管機關負責研究。

蔡力恆

鐵路汽車，因在交通界上具有相當歷史，近於運用機械，有無工會之組織，關係尚淺，惟在其他一般交通種類中，尤其是運用人之單位，工會之組織，確有必要。當前聯運事業之推行，有賴工會之協助者必巨，工會組織本身發原於政治，如何發揮其力量，賴能如何運用，如何掌握。如運用得法，掌握得宜，不僅機構單純，政策確定，且可以發揮運轉力量。

李介民

現在中央已成立社會部，各種職業工會之組織，及其監督，均由該部負責，吾人應研究如何運用之策，并建議改革之方式

主席

現在聯運工具，有改良研究否？(按此後不列討論主席，係臨時提出)

王炳南

運送工具問題，經運送工具由工程師設計後，交與製造廠，以備運送工具，種類繁多，一時改革，頗感易事，只能逐漸改良。及普通之運送工具，為板車，現在與遠能適合人際用的，以期效用擴大。此種車輛之車輪，用木製，外圍膠條，以免損壞路面，及減少阻力。今年因舊胎無處可買，已改用橡膠，此法已與中國製廠共同研究，結果可用。至於手運，若用以運，未免太慢，但仍在設法推行中。現在瀘州定製四輪車，及馬車數輛，預備使用在市區，如屬可用，將再定製二三十輛，分交各部隊，作代步之用，以為此車之提倡，如有成效，擬以膠輪板車之材料，開辦渝蓉運送鐵路，作長途之搬運。個人計劃，人力運輸，亦必須力求機械化，當今鐵路材料，內運不及，建造本不易，如用人挑貨物，大不合理，若用一人拉一板車，其運力則可較肩挑者增加四倍，若設木板，板車在不軌上行，因阻力減少，每人每半可拉三百公斤，較人挑可增加八倍，如用攔引車，則拉力更大，運量更多。此種計劃，擬於短途先予試驗，頗思求能實現，惟許多人願其不能成功，尚請各位多予指正。

李介民：請市政府撥款，建造此種車，先行提倡，並解決市民因汽車減少而盛行路障的害苦。

(二)關於運送政策討論

討論主題

- (1) 運送事業，究以營利為目的，抑以提高運送效率為目的？究以自給自足為原則？抑由國家統統統支？
- (2) 運送事業，究應採何種方式，抑採自由放任政策？
- (3) 運送事業，究應採國營公營方式？抑得因地制宜，委託私人公司代辦？
- (4) 各省辦理運送經費開支，應由運送收入負擔之，倘有虧損，突由各省自行籌款彌補？抑由國庫予以補助？

討論

李發禎：運輸事業，不論公私，均以營利為目的，不論道路汽車運輸，亦均以提高運量，達成任務為目的，不過任務，各以機關性質不同，機關立場各異，故其範圍亦不一，同時因各部份之運量無止境，故責任最重人人有的。目前的問題，是要求在軍事第一之原則下，適合各種情況，以達成任務，到抗戰以後，可以視各部份之經濟情形，及物資狀況，而轉移其運輸方針。

王國華：運輸根據運輸原則推行。(一)不能營利，應以維持通商原則。(二)希望能達到自給自足，如有虧損，由國庫統籌統支。(三)應不能完全統制，在相當限度下，應予放任。

(四) 各省聯運工具，積損甚多，國庫應予補助工具。(五) 以應付抗戰為主題。

黎尚武：運輸政策，可分平時與戰時二種，平時必須適合運輸條件，戰時運輸不在營利，但為減輕國家負擔起見。當求能自給自足，聯運為應付戰時之一種運輸方式，委員長所以極力推行此種運輸方式，因為他與其他交通種類，對於國防上有深切的關係增加運輸效能，減省外匯，均是加強抗戰實力。如以舉辦聯運之收入，能抵補購置工具之外匯支出，聯運就算成功。若初時一切經費由國庫負擔，爾後能逐漸進步，逐漸減少，亦不失為聯運之已有成效。

蔡力恆：關於聯運政策，第(一)項應採統制方式，運輸之在今日，已很見重要，在運輸部門中，必須另立聯運一類者，亦以其一如鐵路汽車之有關抗戰事業。惟自民十年左右，中國汽車運輸，開始發展，至民國二十年間而始完備，但組織上，尚各自為政，各省汽車不能駛行出境，爾後成立公路交通委員會，擬訂規章，汽車行政，始漸就統一。聯運自成立以後，必有一餘年之存在，考於推行之初，不于統制，則將來必如初時汽車之運輸混亂複雜。第(二)項必須要求達成任務，能自足自給者固佳，否則以不要求自給，而以達成任務為原則，第(三)項，應以國營為原則，如因地制宜，亦不如委託私人公司代辦。

王炳南：第(一)項(二)項為統制及自由問題，照我們的理想

將率必須做到合理的統制，和有計畫的自治，第(一)項(四)項，業方針的問題，貨運定價如定得低，則運輸成本一部份由國庫負擔，而託運機關應付運費少，減少國庫對該機關應給的支付，如定得高，則多收各機關的運費，仍舊繳納國庫，結果是一樣的。故在運軍公品的路線上，運費的訂定，只須够自己的本成爲已足，若在商貨運輸的路線上，則運費之訂定，至少須够自身的成本，應以商運培養軍運爲原則。

(四) 關於運輸方面討論

討論主題

- (1) 聯運方法，究竟直達運輸？抑分段接運？抑採分銷接運？
- (2) 所需聯運工具，究採單一制？抑採工具混合制？
- (3) 工具調度，究以本線自備者爲限？抑須統制一切公私聯運工具？
- (4) 聯運所需快貨，除發動民衆運輸之外，尚須履履機關運快，此項運快究採長期備用制？抑採臨時備用制？保半應發務，抑照當地力價支付？
- (5) 聯運動力及其他工具，除自備外，自須向民間徵發？

用，如向民間徵用，究採長期租用？抑臨時租用？半義務，抑照當地租價？

(6) 承運貨物是否均按託運先後爲運送次序，抑按種類分配其成數，其成數應如何分配？

2 討論

王炳南：普通人以爲辦理驛運，顧名思義，是應以分站爲主，故有稱驛運曰驛站運輸者。用分站接運的方法，常人亦都以爲可使快子能當日往返，回家方便，俾民快樂於參加驛運工作。其實由實際的經驗證明，此種方法有許多須加考慮之處：(一)，因爲分站接運，手續繁冗，點交貨物，次數過多，如一線長至數百公里時，貨物須二三十天始能運到者，則每日點交一次，到達全線終點，需經二三十次之點驗手續，本誠覺不勝其煩。若運量較大，而路程更遠，則每快每日在點驗貨物手續上所費時間，更可驚人。(二)，用分站接運辦法，民快的工資，必需每天發給。但是照普通交通運輸的辦法，總是起程時發工資百分之八十，到達目的地時，再補發百分之二十。如果要到一站，發一次錢，或滿一天，發一天錢，不僅手續煩瑣，而且在很多中間站段，匯劃不綽的地方，是無法辦理的。(三)，民快住家，未必全在站的附近，很多快子，雖然當日回到了原站，而仍有不能回家的。(四)，各路沿線人口密度不一，

因此可以招募得到快子數額，多少亦不能一定，人少的處所，如實行分站接運，往往有接運不及的事實。(五)，如實行分站接運，各站間彼此對運貨物，必須平衡，且又不可脫班，否則必致有貨無人，或有人無貨。基於上述各點，故分站接運制，不如分段運輸制的適宜。分段運輸，具有直達運輸之利，而無分站運輸的困難。由分段運輸，進而再應用配合運輸，則利更多。蓋各種驛運工具，均有其特殊功能，和其特殊優點。辦理運輸的人，應該有一個整體的看法，作一完善的設計，作配合的運輸。如以渝宜段爲例，由重慶至養江及松坎，有水利之便，可利用船舶，由松坎至桐梓，山坡高峻，應派用汽車，桐梓至貴陽，地乎路坦，可利用板車。似此如能以各種工具，適當的配合在各種地形的路段上，發揮各種工具之最大性能，以達到運輸的最大效用者，即爲辦理運輸的最高原則，亦即爲吾人之最高理想，這是鄙人個人的意見。

黎尙武：關於驛運運輸方法，剛才王先生已經說得很清楚。分段運輸，在原則上甚爲合理。因爲古代驛遞之分站接運，原只用於通信，因彼時並非運輸貨物，故無交貨收貨之煩冗收積，時至今日，以驛運作爲運貨工具，每到一站，必須點交貨物，手續煩瑣，困難叢生，自宜斟酌情形，予以變通，照王先生所說的分段，這是一個適當的辦法。蓋當驛運初辦之時，最高當局之所以要定分站接運之主意，亦無非使從事驛運工作之人快，來往便捷，投宿方便，不

致過於疲勞者。至今日而仍不敷，因極度多，為適合當地環境，及發揮工具之最大效力起見，採取變通方式，是與當局之原意，並不相背。

王國華：運輸上各種問題，都是有連帶關係的。如驛運工具，人、馬、船、車等，各有各的特性，從前驛運制，僅用作傳信之用，且各驛站都有房子設備，目前辦理運輸事業，不得不顧及成本，又須適合工作，沿線人口，稀密不一，民伕又不能兼顧過遠等情事，亦確有其困難。件件亦各有其習慣，支配使用，不能盡如吾人之理想等。故吾人辦理運輸，不能拘泥於應用一個方式，宜以因地因時制宜的辦法為妥貼。其他一切問題，亦均非絕對的。工具必須配合使用。辦理運輸最主要的，須顧及運輸成本，不惜以種種方法，達到發揮運輸的最大效率。

(五)關於民運方面之討論

討論主題

- (1) 驛運以人力為主，欲期驛運數量增進，亦須動員民衆力量，發動民衆參加驛運，此種發動民衆驛運工作，究由驛運機關負責，抑由驛運機關向黨政軍各方面同時並進？其辦法若何？
- (2) 驛運民伕，在戰時期間，得予免役或緩役，是否應予

緩役者，惟此類運伕，應如何處理？是否應予免役？

- (3) 徵募民伕服役，究以供給食宿為止，抑照兵士給餉之例，或照當地市價支付？

- (4) 對於參加驛運民伕之生活，須加重視，究竟如何改善？方便民衆樂於應徵？不生流弊。

- (5) 驛運運伕，為便於管理起見，沿線各站應有食宿設備，究應如何布置？由驛運機關經營，抑招商辦理。

討論

凌顯常：本人覺得。(一)辦理運輸，應該綜籌運輸器材，和其他一切情形，而作運輸方式的決定。(二)、採取一種什麼政策，應先考慮其目的何在。如緊急輸運，或臨時的軍運，則與經常的連續運輸不同，其辦理方法，亦不能一致。凡經常運輸力，總不能應付大量的緊急運輸。是時自以採取臨時徵伕制為相宜。須知在業一路線，採以經常運輸，則應依路線的情況，利用各種不同之工具，採取聯合運輸。此外在運輸方面，極感嚴重之一個問題，即為決定民伕之待遇問題，同時是否要為民伕代辦伙食，抑僅發工資，則實就優劣。迄未決定。在去年開全國驛運會議時，委座在訓詞中，指示我們的幾個原則。(一)發動全國民衆，參加驛運。(二)國民對驛運工作，應負義務。(三)必須使參加的人員，生活

飽滿，維持健康。(三)挑負重量，不能過度，以免損傷健康。兄
 弟現在川鄂邊境，對民佚是代辦伙食的，每日就飯三餐，並
 辦理宿站，使其生活有保證，不過辦理此事最複雜的問題，是恐
 怕承辦的人舞弊，及經嚴密的考查，再加以發食宿帳的一法，故流
 弊尚少。發食宿帳是以分隊為單位，票上書名隊號，姓名，於出發
 時分發民佚，使民佚憑票向各站取食宿的供應。依照此法，尚可以
 節省人數，於出發之時，要讓二三人提早二小時行軍某站，接洽

全隊食宿事務，迨全隊到達該地，已經將伙食準備妥當，各人憑票
 取食。伙食記賬，亦以此食宿帳為根據。川鄂全線火食費，以萬縣
 為最貴，每人每餐計需八角。民佚食宿安，再加以宣傳，故最近
 逃亡者甚少。此係川鄂一線之情況，惟全國其他各線，究竟採取工
 資制，抑給養制，尚待研究。

黎尚武：工資不能隨物價上漲的比例而增加，如要採用工資制
 ，民佚必致不得一飽。且在人口稀少的地方，如川鄂線上所有錢也
 無法覓食的困難。不過在物價低廉，伙食容易解決的地方，似以工
 資制為便利，究竟應採工資制，或給養制，似無絕對道理，應視各
 地的情形，斟酌應用。

王國壽：古時民佚服役，為時甚短，長時徵調，必需飽餐足食
 ，此不獨為快子維持健康，且亦所以發奮邁力也，故應以給養制為

宜。川鄂線上有無處買食之困難，如長期徵調民佚，參加訓練，尤
 應採取給養制。如遇緊急事故，或係臨時徵集，而期限短者，採
 工資制，尚無不可。又工人大率好賭，若採工資制，則預刻之間，
 快子能將全月工資，盡數輸掉，致一時無以為生，影響於訓練能力
 者亦甚大。

凌顯常：現在川鄂邊境，漢吳所經各縣的縣政府尚安合作
 ，如民佚一有逃亡，即行通知其所屬縣政府，由縣府將其拘捕，予
 以懲處，因逃罰甚嚴，故逃亡者尚少。關於招募快子，以前非糧盡
 多，公然行賄免徵，以及販賣丁口等，甚且以應徵逃亡為職業者亦
 有之。致招來的人員，均是老弱多病的，後經報請陳司令長官，電
 令恩施等各縣，嚴密辦理，以後雷厲風行，至今逃風已戢，成績頗
 佳。

王國華：徵快按照規定，可免兵役，但必須考核民佚的工作成
 績然後確定。初時逃快均由兵役署辦理，其處理逃快的辦法，一如
 逃兵，凡參加訓練者，均視等於服役，拘捕逃快，即作逃兵論罪
 。但吾人若得發動民佚參加訓練的最好方法，應有宣傳，如須大
 量和平期的運輸，尤應避免徵發民佚。在平時應多作戰時運輸的準
 備，將民佚組織完密，以便於緊要的，可以發動應急。組織民佚之
 機關，平時必須成立，但內部不勤力求簡潔，軍事管理民佚組織。

應付等常運輸，以及臨時緊急運輸之準備工作，要一旦有事，即可發動大批群眾，應付緊急的事機。

黎尚武：發動民間運輸，係應付緊急事件的一種措置，一如民間發生火災，驚蟻一鳴，四鄰皆動，全體人民，不論老少男女，莫不踴躍參加工作，但此種保臨時的緊急事端，經常事務，不宜如是。在平時應注意改良工具，節約民力，故發動民衆，祇應限於某一場合，及其一條件下，始能許可，不能用於經常。經常運輸必須遵守運輸原則，顧及成本。

蔡力恆：(1)舉辦聯運應包括通用各種水陸工具，汽車亦在通用之列，但汽車運輸範圍太雜，管理不易，除須管理機件外，尚須顧及技術。我國過去，對於汽車管理，素來不良，如聯運再須包括汽車，則聯運的管理事項，將更多一層繁雜，同時對於汽車修理設備，如修理廠等，尤須予以添設。現在據聞已有聯運機關，擬同時舉辦汽車運輸，實有研究配之必要。

(2)聯運之主要問題，一為動力，一為工伏具，民為動力之本，緊急輸運，尤須賴有大眾民伏可徵，按兵役法中，有常備兵役，及後備兵役之分，聯運徵伏，亦可仿行，先由各縣縣府，作一詳細調查，能得一精確之數字，作一準備。如 委座在全國聯運會議席上說明舉辦聯運，必須顧各地黨部，及各縣府推行。至於動力，應注意養馬場之設立，以預備培養優良馬匹，並支配適宜運用之新

體。工具方面，目前全國尚感不敷，現有工具殘缺，以及將來可達到的製造數量，主管機關應作一準備，以為今後施政之方針。

程嘉厚：經過多次試驗，證明聯運如能配合汽車，則運輸成本，確能降低。聯運配合汽車，在設備上因多利用原有公路，及其工具關係，故亦不感到若何困難。養馬廠之設立，確甚重要。獸馬與民伏同屬重要，目前不僅民伏缺乏，耕牛馬匹等牲口之減少，亦已為當前之嚴重問題，吾人必須研究，如何解決之。

王炳南：聯運配合汽車，聯運機關又須增加對汽車之設備，其業務似又增加繁雜，惟此事可與各公路協作。舉辦聯運，如能將板車與汽車配合運用，運輸能力確實能以增大。最近西北接運板車，由哈爾濱至蘭州，並用汽站與駝馬兩種工具，惟以此均係直達，故汽車應載自用來回油料，須佔運費三分之一，結果每站只能以三分之二之運力，裝運貨物，無異為運油或耗運費三分之一。如在蘭州至肅州一段，用聯運工具運貨，由肅州至哈爾濱，則用汽車運貨，則汽車以行程縮短，來回用油減少，每車消耗在較法的運量上的數量不多，實際運輸力量，可以倍增不少。此點意思，本人已向統制局建議實施。至於板車數量，目下尚無確切統計。在交通部方面，去年計劃各線製造五千輛板車，均已完成。計一千五百輛，由總廠製造廠自造。二千五百輛，由各地包造。今年計劃再造五千輛板車。在淪陷線上牽拉車的動力，原擬用牛，後來因發明發生牛痘

故仍改用馬匹。西康一地，亦為用牛最多之處。目前川陝線，亦有用牛拉車者。牛上坡拉力大，食糧低廉，故運輸成本可以低減。

(六) 關於綫路方面

1. 討論主題

- (1) 驛運線路之採取，究以距離遠近為標準，抑以給養之便利與否為標準？
- (2) 驛運線路應備養路工人，此項養路工人，究應經常僱用，抑或臨時招僱？

2. 討論

蔡力恆：(1) 線路採取之原則，在綜合天地人三者配合之適宜，與乎需要情形之弛張，據前點以言，給養便利實為必要條件，而如何適應需求，顧慮成本，亦為辦理經常運輸之重要基礎，故關於本項，擬以斟酌全情，靈活運用為原則。

(2) 驛運之養路問題，為節省開支，減低運輸成本起見，應如下辦理：
甲：在各公路上行駛者，因各公路主管機關自有養路工作，應商定協合辦法，不必另行舉辦。

乙、在僻徑支線，未有公路者，應仿法河南民團保路辦法，責成各地保甲，督導民衆負責辦理，每月按照運費總額，酌予津貼補助，以免經常僱用之經費不資。

丙、在水運各線除已設置驛站者外，其餘亦可照乙項辦理。

(七) 關於業務方面之討論

1. 討論主題

- (1) 驛運運費，應否分等，驛運貨品如遇損失，應否由原所報價格賠償？
- (2) 驛運貨物，如果分等，應否以鐵路和公路貨物為標準？
- (3) 驛運運費，因各地區情形殊難劃一，是否於可能範圍內，採取分區劃一運費制度，以免分歧。
- (4) 驛運車馬，應否減價運送，如應減價，其應減價而營業務虧耗，究應如何彌補損失。

(5) 驛運貨物，應否辦理到付，有無困難。
(6) 危險(軍品除外)易腐及體積笨重貨物，應否承運，有無困難。
(7) 零星(不滿百公斤重量)貨物是否可以承運，應否規定

最低託運重登。

(8) 聯運應否辦理貨物聯運，如辦理聯運，是否僅辦線際或省際聯運，工具應否互通，有無困難。

(9) 聯運保險，應否自辦，或委託公司辦理，又應如何着手進行。

2 討論

蔡力恆：第(1)項至第(7)項，係運價及運品問題，因聯

運總管理處經多方研究之下，業已訂定規章，尙爲妥善，故擬俟實行成效，有一結果時，再行研討。第(8)項貨物聯運，實應列爲

聯運主要業務之一，始能發揮其最大意義，不但線與線應實施，

省際聯運，亦爲聯運之當前急務，應切實措施，以資疏通，而求

靈通。至工具互通，亦爲要務，然爲保持各線運力計，現在應稍加

限制，俟力量充實之後，卽當暢予發揮，以竟全功。

王炳南：聯運總管理處現在所辦的各線保險，可分爲二種。(一)種是對內的，總處代各線提出若干賠償基金。此款在支付各線的

貸款時，扣除存在總處，規定不得隨意移作別用，貨物如有損失，卽以此基金作爲賠償。

(二)種是對外的，如遇天災人禍，聯運必須保險，此種保險業務由中央信託局辦理。現在預備着手試辦，擬定貨物出途中途的漏

耗率，定爲百分之五，逾此則予以賠償。交保之前，先由各線將貨物按費賤分等，以定賠償價值，及取費之大小。

(八)關於其他方面之討論

1 討論主題

(1) 聯運警衛究由辦理聯運機關負責，抑由路線所經軍警負責。

(2) 聯運在軍事結束以後，應否取消，究應如何辦理。

2 討論

王炳南：聯運警衛現由地方軍府負責。辦理聯運究係臨時性質，抑係永久事業，因爲事業之存在久暫不同，每每其所採取之政策

亦隨之有異，故吾人以爲此項問題頗值得討論。

黎尙武：在戰時辦理聯運，係由政府舉辦，以應戰時需要。戰後各體運輸工具發展，故不必有特平聯運之組織，但如鐵路敷設，

公路建築，均應應用材料，尙有賴於聯運之代爲進運者甚多。鄉僻之處，新式運輸工具，一時未易深入，亦須以聯運作爲運輸的主力。

戰後之中央政府，當集中全力注意規劃鐵路汽車之發展，而於聯運則可交由地方政府，及人民經營。

馮建：抗戰期中，必須顧及戰後建設，此爲抗戰建國之必要

戰事。戰事方息，一切尚未恢復原狀，驛運當仍能存在。如建國已成，一切運輸非達到現代化以後，則驛運不能為運輸之主力，亦難為輔導運輸之一大力量。因各都市之交通，雖均能達到現代化標準，而在偏僻之處，驛運仍有其存在之價值。設若當前英國、海峽交通極為發達，所有水運工具，亦均係極進步之大輪，但在非洲北部，則仍有以大木船為運輸之唯一工具者。吾國將來建國重心，建於沿海，而邊境之與內部腹地，其聯絡貫通，亦非賴驛運之力不為功。故驛運機構即在戰後，亦應保持。交通部驛運機關，對於今後驛運設置，似宜作一久長之統籌計劃。

王炳南：常人均視驛運為一臨時之短期工作，其功用不過在補助戰時運輸之不足耳，但如一觀戰前浙江省內之公路發展，以及驛運情形，始知此語，亦不盡然。蓋浙江原為全國公路最發達之一省，但其境內，舟楫往來，貨車載途，驛運亦極發達。由此可以斷言驛運不僅在戰時及鄉僻之處有其效用，即於平時節，交通發達之地，亦能與一切新式運輸工具，並存在共。蓋以汽車利於運客，而載貨物，需驛運為其輔助之處尚多。故驛運之存在，固不限戰時及僻鄉也。

馮建：當前應用人員最多的組織，除部隊外，恐惟驛運了。驛運組織之成立，時僅二年，而各地幹支線開設之多，數量之大，頗乎一切，將來發展，必有可觀。惟在一大量集合之場合，必

會發生某一體組織力量，如古時因運糧而產生青紅幫，是日前驛運之規模雖小，與前運糧相似。若能仿照前例，對勞動羣眾，加以宣傳，納入一種組織，此亦可以激發部商議，編訂課本，予以訓練，不僅可以藉此啟發民智，增進民族意識，抑且便於管理有助於驛運之推進者必多。

王炳南：此事甚好。(一)編譯驛運，在歌謠中灌輸知識。(二)在出發時，予以訓話。(三)再應用文字，使人深入，作淺顯之歌曲故事。如果驛運推行得早，我國北方民衆的武力，亦將可增加不少。

黎尚武：此事務甚重要，驛運員工迄今為數已經不少，但幫會對於幫員，不僅在思想上取得信仰，且在員工之福利上，亦尚能顧及，吾人如認為在事務上極發生聯保之必要時，可以隨時與其聯絡，無需另行組織，以免多生枝節。自當感佩。

(八)閉會詞

馮建：(一)本會為探討驛運理論，備供當局施政之採納編見，爰有驛運座談會之召集。先後計開四次，多蒙各位惠然蒞臨指導，對於本會所擬各項問題，均極詳盡之論。和務微的討論。願為感。本會從此大座談會中所得各項有價值的材料，公諸於世，深信必為社會人士一致的好賞。

(二) 其最各並主持聯運方面的同仁，平時苦心焦慮，策劃籌劃，創辦聯運，辛勞備至，一方面要應付非常時期的緊急運輸，一方面又須顧及農本經濟，在艱苦的現狀下，獲得目前可貴的結果，是絕不輕易的如為社會人士得悉，定必驚奇和感佩其熱心之苦心設施。

(三) 一般人均以為聯運困難，只須發動全民參加，即可收效，詎知事實上非並不能以此為足者。經此次座談討論以後，社會人士對於聯運之方法，深信必能改換一個觀念。

(四) 本會根據此次座談紀錄，以及各地討論之結果，即可作為各方面對於聯運之正確意見，公諸社會，深信必能獲得極大之效用，實請政府，必能達到救災恤鄰之目的，故此大座談討論的後效，是無窮的。本人今天代表本會，謹向出席諸先生，表達謝意。

本會所屬各單位聯運座談會紀略摘要

(討論結果與本會討論意見相同者不復列入)

題目：各項同業公會如船運、郵政公會、船務及地方保甲長等經手

徵集工具或運送不無微勞惟有利前而素及乘機買賣莊丁情事該項組織及保甲等應如何加以整理取締根本取消不加利用

討論結果

一、其次再說到各項同業公會，如船運、郵政公會等組織，對於徵集工具，不無功勞，並可省許多麻煩，惟對船戶運送，特別苛索情事，自亦難免，應由政府派員組織管理，使徒徒難其間，並隨時應以訓練，灌輸愛國思想，使勿忘其本，或為敵利誘，如此，組織既可健全，復可達到提高運量的任務。(本會就政分會湖湘支會)

一、對於車船行等公會等組織因其保存極大之潛力應充分利用使其潛力儘量發揮以不廢根本取消不加利用以免削弱抗戰實力

二、對於整理方面：健全保甲組織及保甲長公會行幫負責人選)由各級地方政府督飭并嚴密監視辦理選快運具工作人員如有有難情事應予嚴懲。獎勵聯運快運具改更有力行幫公會及保甲長以資鼓勵。嚴查並嚴懲使保甲長及保甲長明瞭聯運工作之目的重要性及彼之應負之責任

三、對於民訓工作方面：利用服役運快自身宣傳首先注重運快本身訓練及待遇使其對聯運工作發生好感再由其本人對家屬親戚宣傳其功效當較卓著

四、實行運快法：各運快行幫公會及保甲長間行運快保制於大舞舞全體受前如此則使公會負責人及保甲長更相親視減少舞舞行為(本會為聯運支會川鄂聯運幹練第二期業務人員訓練班) 題目：對於參加聯運民快之生活須加重視究竟如何改善方使民快樂於應徵

討論結果

一、須改善運快日常生活如飲食清潔居住舒適二、增加醫藥設備預防疾病三、注重運快精神訓練及精神之安適四、安定參加聯運民快之家屬生活減輕負擔如減輕賦稅五、從事聯運工作人員應以親切談話態度對待運快六、對於工作分配應公允賞罰分明七、對於參加聯運工作人員須負以國家觀念并使其明瞭聯運工作對於目前抗建工作的聯運重要性八、對運快副食品須注意使有充分之營養(二小組)九、從事聯運人員應有廉潔奉公精神強項快對聯運事業之信仰(前小組)十、在農忙時可准由運快免其接替工作(分班予以休假)(本會為聯運支會川鄂聯運幹練第二期業務人員訓練班)

驛運參考資料

本會資料室

交通部驛運總管理處組織規程

民國二十九年十二月二十二日行政院公布施行

第一條 交通部為管理全國驛運事業，設置驛運總管理處

第二條 本處設左列各組等：

- (一) 總務組
- (二) 管理組
- (三) 會計室

第三條 總務組分文書業務兩課其職掌如左：

文書課職掌：

- (一) 文書之撰擬轉校收發保管及印信典守事項
- (二) 人員之任免考核登記事項
- (三) 報告之編制事項

事務課職掌：

- (一) 款項之核計出納保管事項
- (二) 員工福利事項
- (三) 庶務採購及其他不屬於各課事項

第四條 管理組分運輸、業務、考核、技術四課，其職掌如左：

運輸課職掌：

- (一) 運輸線路之調查選定調整事項
- (二) 運輸計劃之審核編製事項
- (三) 快馬車船之調查彙集登記編配

管理事項，(四) 運籌表報之核訂及驛運之籌辦事項，

(五) 其他有關運事項。

業務課職掌：

- (一) 業務之調查計劃推行調整事項
- (二) 運價力價之釐訂調整事項
- (三) 業務章則之釐訂審核編製事項
- (四) 業務之拓展推進事項
- (五) 其他有關業務事項。

考核課職掌：

- (一) 驛運工作之考核及訓練事項
- (二) 力價支付之考核事項
- (三) 各項設備與運籌業務配合之考核事項
- (四) 貨運裝卸與棧之考核事項
- (五) 其他有關考核事項。

技術課職掌：

- (一) 運輸工具及站倉庫之設計建造事項
- (二) 材

料之... (三) 辦理... (四) 通訊之計劃設備事項，(五) 其他有關技術事項。

第五條 會計室分綜核簿記兩課其職掌如左：

綜核課職掌：

- (一) 資本支出之審核事項，(二) 業務收支之審核事項，(三) 款項之請領繳解劃撥檢查事項，(四) 賬簿單據表報之審核檢查事項，(五) 其他有關賬務之審核事項。

簿記課職掌：

- (一) 預算決算之審核編擬事項，(二) 賬冊單據之登記製發保管事項，(三) 票證之製發驗印保管事項，(四) 會計原則之審訂事項，(五) 有關統計事項。

第六條 本處設處長一人，承交通部部長之命，綜理處務，副處長一人，襄理處務。

第七條 本處設組長一人，承處長副處長之命，分掌總務及管理兩組事宜。

第八條 本處設秘書二人，課長八人，課員三十六人至三十二人，辦事員二十人至二十四人，電務員二十四人，承主管長官之命，辦理各項事務。

第九條 本處設... 承處長之命，綜理業務有統事...

第十條 本處為推行業務，得於各主要幹線設主任一人，副主任一人至二人，由各總段段長兼任之。

第十一條 本處處長由部長簡派，副處長由部派充，秘書長課長督察由處長遴選，呈部派充，課員辦事員電務員由處委派充。

第十二條 本處視業務之繁簡，得酌用實習生及雇員。

第十三條 本處會計室，設主任一人，依照交通部附屬機構會計人員暫行規程任用之。

第十四條 本處視業務需要，得設設計委員會，辦理運輸設計事宜，並於適當地點，設立板車製洗廠，及水船製洗廠，分別辦理造車造船事宜，其組織另定之。

第十五條 本處辦事細則，由交通部定之。

第十六條 本規程自公布日施行。

各省驛運管理處組織通則

民國二十九年十二月二十日行政院公布施行

第一條 各省政府管理並舉辦各該省驛運事業，設驛運管理處，直隸省政府，並受交通部驛運總管理處之監督指揮。

第二條 驛運管理處設左列各科室：

- (一) 總務科
- (二) 運輸科
- (三) 業務科
- (四) 技術科
- (五) 會計室

第三條 總務科職掌：

- (一) 文書之撰擬繕校收發保管及印信典守事項
- (二) 人員之任免考績登記及報告之撰擬事項
- (三) 薪項之核計出納保管事項
- (四) 員工休養之訓練及福利事項
- (五) 醫藥衛生事項
- (六) 警衛及禮儀事項
- (七) 庶務採購及其他不屬於各科事項

第四條 運輸科職掌：

- (一) 運輸線路之調查選定調整事項
- (二) 運輸計劃之審核編訂事項
- (三) 快馬車船之調查在籍登記配製管理事項
- (四) 站房倉庫及各項設備管理事項
- (五)

第五條 業務科職掌：

- (一) 運輸工作之審核事項
- (二) 聯運之籌辦事項
- (三) 其他有關運輸事項
- (四) 業務之調查統計劃進行調整事項
- (五) 運費力價之核訂調整核核事項
- (六) 業務時期之檢核審核事項
- (七) 業務之調查核估事項
- (八) 業務工作之考核事項
- (九) 業務表冊簿據之稽核事項
- (十) 其他有關業務事項

第六條 技術科職掌：

- (一) 運輸工具之設計建造事項
- (二) 站務倉庫之設計建造事項
- (三) 材料之採購配發稽核保管事項
- (四) 運輸之改善審核事項
- (五) 通訊之計劃設備事項
- (六) 聯運之審核事項
- (七) 其他有關技術事項

第七條 會計室職掌：

- (一) 預算決算之審核編製事項
- (二) 組織預算表報

之審核及保管事項。(三)資本支出及業務收支之審

核事項。(四)款項之請領繳解劃撥檢查事項。(五)

票證之製發驗印保管事項。(六)會計原則之修訂審核

事項。(七)統計及其他有關會計事項。

第八條 郵運管理處設處長一人，由省政府呈請簡派建設廳廳長

兼任，承奉省政府之命，綜理處務，副處長一人，由省

政府派充，如兼辦海關國際運輸線段之郵運專業，得加

設副處長一人，由省交通部派充，兼理處務。

第九條 郵運管理處設秘書一人，科長四人，由處長呈請省

政府派充，承處長副處長之命，辦理各項事務。

第十條 郵運管理處設視察四人至六人，科員十五人至二十人

，辦事員十人至十五人，會計員二人，由處委派，呈報

省政府備案，承長官之命，辦理各項事務。

第十一條 郵運管理處會計室設主任一人，依照郵運管理處會計

人員暫行規程任用之。

第十二條 郵運管理處設視察事務簡，得酌用雇員。

第十三條 郵運管理處為辦理郵運業務，設郵運線段及郵運站，其組

織另訂之。

第十四條 郵運管理處辦事細則，由省政府訂定，咨請交通部備案

第十五條 本規程自公佈日施行。

驛運 伏馬 船調度通則

第一章 總則

第一條 全國各幹支線驛運總段所有伏馬車船等驛運工具之編組支配及調度，與夫運行統計事宜，悉依本通則辦理之。

第二條 前條所稱伏馬車船等驛運工具編配運行之分類，暫定如左：

- 伏隊、指編隊運行之背負或肩挑運伏。
- 馬隊、指編隊運行之馱運騾馬牛或駱駝等獸力。
- 車隊、指編隊運行之各式手車、板車、或騾馬大車。
- 船隊、指編隊運行之各式木船。

第三條 各驛運總段如有特殊情形，得酌訂調度附則，但不得與本通則抵觸。如係幹線總段，并須呈請驛運主任轉呈驛運總管理處（以下簡稱總處）備案，如係支線總段，并須呈請省驛運管理處（以下簡稱省處）轉呈總處備案。

第四條

各驛運總段運輸組主任，或運輸股股長，應承總處或省處處長，副處長，總段長，暨副總段長之命，辦理本總段驛運調度事宜。

第五條

各總段運輸組或運輸股，應於每年度初，根據下列二項，預定本年度各月運輸計劃：

- (一) 根據過去運輸統計，及將來運輸需要，預計本年各月本總段所屬各段「應」有之器具數量，及運輸能力。
- (二) 根據本總段自備運輸工具，及沿線民間運輸工具之供應情形，預計本年各月本總段所屬各段「實」有之運具數量，及運輸能力。

第六條

各總段應就本身運輸能力及各站營業情形，將各站分定如左：

- (一) 營業站 除收運貨物外，兼辦運行事宜。(本總段起訖驛運站，應屬當然營業站)

(二) 運站。除辦理運行外，不兼收運貨物。

遇必要時原定為運站者，得隨時改為營業站，原定為營業站者，得隨時改為運站。

第七條

各總段分定或改定營業站及運站時，如係幹線總段，應列表呈轉總處備案，如係支線總段，應列表分報總處及直屬備案。

第八條

各總段運輸組或運輸股，應依照下列各項原則，辦理聯運調度事宜：

- (一) 伏馬車船運行之迅速與經濟。
- (二) 支配伏馬車船之合法與公允。
- (三) 伏馬車船運行編隊之適當。
- (四) 伏馬車船回空之充分利用。
- (五) 伏馬車船登記及報告之詳實。

第九條

各總段所屬各段段長，對於該管段內各站辦理伏馬車船之編隊及運行事宜，應隨時切實督察有無違背本通則暨運輸組或運輸股所發函電之各項規定。

第十條

各聯運站及運行人員，應遵守主管總段運輸組或運輸股所發一切有關調度之命令。

各站報告運輸組或運輸股各事項，應簡明確實。

各站對於調度事宜，遇有爭執時，應請示運輸組或

運輸股決定之。

第十一條

各站及運行人員，對於各項調度事宜，雖在運輸組或運輸股率之下，仍應遵照各項規定辦理，不得因運輸組或運輸股之主持調度，藉詞諉卸責任。如有意見應儘量陳述，以資核奪。

第十二條

各總段所屬各段段長，對於各該段內調度事宜，如有意見，應隨時與運輸組或運輸股接洽辦理。

第十三條

各站及運行人員辦理各項調度事宜，遇有不當時，應受運輸組或運輸股隨時之糾正。其情節重大者，運輸組或運輸股得呈請總段核辦。

第二章 運行編制

第十四條

伏馬車船運行之編隊，應按照「聯運伏馬運行通則」、「聯運行車通則」，及「聯運行船通則」之規定辦理。

第十五條

伏馬車船之運行，應以「每一分隊」為單位，但各分隊所管伏馬車船，得依據實際配運情形，臨時互相調撥應用，以資符合運量，而兼運輸經濟。

第十六條

分隊長押隊運行，對於載運貨物之看管，及伏馬車船之安全，應切實負責注意，不得稍有疏忽。

第十七條

伏隊、馬隊、或車隊之運行，以分站或班接運為原則。其因運具來源集中，未便分站接運者，得酌量情形

，運行兩站或兩站以上之程途，再行換班，但仍以不

超越一總段之程途為原則。

第十八條

船隊運行以由起運站直達到達站為原則，惟遇各段水淺，得酌量情形，分段換船接運。

第十九條

各總段對於本總段伏馬車船隊之分段接運辦法，應按據營業站與運輸站分定情形，及各站運具分配量，事先擬定「分段運行計劃」，以便按照實行。

上項分段運行計劃，如係幹線總段，應呈報聯運主任

轉呈總局備案。如係支線總段，應呈報省處轉呈總局

備案。

第三章 運具支配

第二十條

每總段所有運送工具，應分別伏馬車船，編序編列「固定號數」，并以長期自備者編前，臨時借用者編後，以資區別，而便調查。

第二十一條

各總段應視各站營業情形，運具供應來源，及分段運行計劃，將所有伏馬車船，分配各段站應步，并得隨時依據實際需要，酌量調度，互相調度應用。伏馬車

船隊自某站附近徵雇者，以分配某站常駐為原則，俾便管理。

第二十二條

各總段運輸組或運輸股，對各站伏馬車船分配情形，應置備「各站運具分配表」，(詳調一一)詳細登記，如有調動，并應隨時更正，或換表重行登記。

上項分配表每次登記或更正，如係幹線總段，應抄呈

總局及聯運主任各一份，如係支線總段，應抄呈總局

及省處各一份，以備稽考。

第二十三條

各站伏馬車船既經分配以後，不得運轉或運輸股通知，不得擅自調動。

第二十四條

各站分段伏馬車船載運貨物，應先將長期自備者順號輪流支配，如長期自備者不敷支配時，得將已辦登記手續之民間伏馬車船，即就輪流派運。

第二十五條

原駐某站之伏馬車船載貨開往他站時，以載貨開返原駐站為原則，非有運輸組或運輸股之命令，不得載貨開往他站。

第四章 運行調度

第二十六條

各站站員應將每日二十四點時(即夜間十二點)本站停留，與當日開出之伏馬車船情形，暨欠缺運具數量

逐日填送「運具二十四點報告」(驛調一三)。

用快捷方法，直接寄送運輸組或運輸股，其通電報或電話之站，應用電報或電話報告，以期迅速。

用電報或電話報告時，此項報告名稱，得用簡字「○

○(運具)二十四點」代表，各欄事項得用(1)(2)(3)：

……等(參閱格式)數字代表，以資簡便。

第二十七條

運輸組或運輸股，接到前條各站二十四點報告後，應

對照「各站」運具分配表」，將本總段所有快馬車船

之動態，逐日詳細登入「運具動態登記簿」(驛調一

三)，以便查考。

第二十八條

「運具動態登記簿」每日所登之運具號數及艘數，應

與「各站運具分配表」所列之號數及艘數，完全符合

，事後并應與各站(快馬運行行車及行船日報)「快

馬車船隊分隊長報單」，及「醫治或修理報告」核對

，有無錯誤，以資更正。

第二十九條

運輸組或運輸股，得參照「運具動態登記簿」之格式

，設計製備「運具動態顯示牌」，將每艘運具，製一

號牌，逐日按照動態登記簿所登之位置，掛列動態，

顯示牌上之相當地位，以期一目了然，便於調度。

第三十條

運輸組或運輸股，依據運具動態登記簿(或顯示牌)。

第三十一條 各站辦理快馬車船隊之運行，應注意下列各事項：

所記各站運具情況，應逐日查考下列各事項：

(一) 本總段全部運具，是否有漏報或失蹤情事，如有此項情事，應即追查究竟，以重水落石出為止。

(二) 各站快馬車船隊運行，是否按照「分段運行計劃」辦理，如有擅自變更運行計劃者，應電令關係站隊，要述理由。

(三) 快馬車船隊在各站間運行，是否按照規定日程到達，倘未如期到達，應查明是否無故延誤行程，或中途發生事故。如係無故延誤，應電令關係分隊長，要述理由，如係發生事故，應即妥籌處理辦法。

(四) 各站運具之供求，是否相稱，如甲站供不應求，而乙站供過於求，應即統籌調撥辦法，以期各站運具之供求，均能相應。

(五) 各站回空之快馬車船，是否充分利用，如求充分利用，應一方擬定改進運用方法，一方得實總段，以資設法招攬回程運輸。

(六) 其他關於驛運調度，應行注意及監督事宜。

(一) 由本站開出之快馬車船隊，無論出發或路過，應嚴飭趕早開出，不得在站無故停留，以免延誤行程。

(二) 由本站出發或路過之回空快馬車船，應儘量利用載運存站待運貨物。

(三) 停站醫病之快馬，或修理之車船，應督促加緊醫治或修理，以免久延時日，影響運輸。

(四) 其他關於運行應行注意事項。

第三十二條

運輸組或運輸股，辦理運行調度，對各站有所指示，應填發「運行命令書」(驛調——四)凡通電報或電話之站，此項命令書應用電報或電話傳達。

用電報或電話傳達命令時，此項命令書名稱，得用簡字「命令書」代表，各欄事項得用(1)(2)(3)……等參閱格式)數字代表，以資簡便。

第三十三條

運輸組股及各站，均應備置「運行命令書記錄簿」(格式同驛調——四)，隨時登記發出及接受之命令，以備查考。

第五章 運行統計

第三十四條

驛運快馬車船進行所用之統計名詞，暫定如左：
(一) 快(里)日 即每一背負或肩挑運快運行(一)公里

之工作單位。

(二) 馬(里)日 即每一騾馬驢牛或駱駝駝運(一)公里之工作單位。

(三) 車(里)日 即每一手車板車或騾馬大車運行(一)公里之工作單位。

(四) 船(里)日 即每一木船運行(一)公里之工作單位。

(五) 延噸公里。即每一公噸貨物運經一公里之運輸單位。

第三十五條

各總段運輸組或運輸股，應於每月月終，根據各站「運快馬行車或行船日報」各分隊長「快馬車船隊報單」，及各站「起運貨物報單」，編造「運行統計月報」(驛調——五)，以作檢討過去運行成績，及改進將來運行調度之資料。

上項統計月報，如屬幹線總段，應分別抄呈省廳運主任及總處，如屬支線總段，應分別抄呈省處及總處以資稽考。

第六章 附則

第三十六條

本通則自公佈之日施行，如有未盡事宜，得由驛運總管理處，隨時修正之。

中華民國驛運行車通則

第一章 總綱

第一條

中華民國驛運機關手車、板車、騾車、馬車、或其他任何車輛之行駛事宜，概照本通則之規定辦理。

本通則所稱驛運機關，係指中央及各省所辦驛運幹支線段而言。

第二條

本驛運機關服務車運員工，以維護行車安全，為第一要義。

第三條

本通則規定驛運機關管理車運之應用名詞，並解釋如下：

甲、關於運務業務之設備

(一)驛運站 係辦理驛運載貨行車及行車員工食宿之地點。

(二)中轉站 係辦理分段行車貨物倒換車輛、及行車員工換班之驛運站。

(三)驛運站 係辦理兩驛運總段間貨物接遞、及倒換

車輛之中轉站。

(四)倉庫 係備存待運中轉、及到達貨物之地點。

(五)車輛房 係存放車輛之地點。

(六)號誌 係指示行車之信號或標誌。

乙、行車用品

(一)口笛 係用聲音代表指揮行車之信號。

(二)紅綠色旗 係用顏色代表指揮行車之信號。

(三)隊旗 係表示車隊番號之標誌。

丙、行車規則

(一)交錯 係兩車迎面交相錯過。

(二)避讓 係前行車躲避路旁，讓後行車通過先行。

(三)煞車 係用車內之特種配置，使車輛發生阻礙，減少動力，易於停止。

丁、關於行車員工之職別

(一)站長 係秉承長官命令，遵照各項規則，督防

所屬員工，辦理一切站務，並負管理及指揮到站車隊之責任。

(二) 隊長

係秉承長官命令，遵照各項章則，管理所屬運快，負責押運貨物，并指揮一切行車事宜。

(三) 分隊長

係受隊長之指揮，輔助隊長辦理押運貨物，并指揮一切有關行車事宜。

(四) 押運員

係受分隊長之指揮，輔助分隊長辦理押運貨物，管束運快及副料行車。

(五) 領隊

係受隊長及分隊長之指揮，在車前首先進行，并領導全車運快動作。

(六) 運快

係指車工人，或騾馬車快之統稱。

(七) 騾馬

係指車牛馬騾驢之統稱。

第二章 號誌

第四條

按車行駛，除遵照公路交通號誌(另附)，及辦運汽車信號(另附)外，採用下列號誌一種：(一) 眼望號誌

(二) 耳聽號誌

第五條

眼望號誌，係用紅綠色旗顯示姿勢(如係紅綠色旗，得用替代旗)，其用法如左：

(一) 前進出發 用綠色旗一面平舉(或單臂平伸)。

此項號誌，表示「平安」，車隊可以前進或出發。

(二) 注意 用紅色旗一面搖動，向左右搖動。

或高舉單臂，左右搖動。此項號誌，表示「慢行」。

係因前面有險道或道路狹窄，或遇汽車，或發現其他障礙時，引起行車員工注意，使車隊慢慢靠左前進，隨時可以停車。

(三) 停止 用紅色旗一面平舉(或高舉兩臂)。

此項號誌，表示「危險」，車隊須立即停止。

第六條 耳聽號誌 係用口笛聲音表示，以輔助眼望號誌之不足，其用法如左。

(一) 前進或出發 一長聲

(二) 注意 二長聲

(三) 停止 五短聲

第三章 編組

第七條

車輛編組 每輛手車板車騾車馬車，或其他任何車輛，應編列車隊，並按其車身之大小，及載重量，設領車一人，運快若干人，或騾馬若干匹。

第八條 車隊編組 每車隊設隊長一人，下轄五分隊，各設分隊長

長一人，每隊派員五名，各派班長一人，每班以五車為原則。每隊或每分隊，可另設若干人，担任炊事事宜。

第九條 車隊番號 車隊編配完竣，須編列番號，插懸隊旗，以資識別。

第四章 行駛

第十條 上行下行 車隊之行駛，應以全線起訖站之方向，分別上行及下行，以便調度。

第十一條 車行間隔 車隊行駛時，以每車間隔十公尺為原則，但可酌量當時天氣及路線情形，加以伸縮。

第十二條 員工位置 隨車服務員工，除有特別情形外，應以遵照下列規定之位置前進為原則：

- (一) 分隊長隨行於車隊中間。
- (二) 前行班長距離車隊最前車輛十公尺至二十公尺處，瞭望前方路線情形，及對方來車，以便發令車隊行止。
- (三) 後行班長，隨行於車隊最後車輛處，遵照分車長信號，并注意後方來車，發出信號，照料車隊行駛。

(四) 領車在每車前面，首先拉行，或驅導驢馬，領導各車前進。

第十三條 應備物品 車隊出發前，分隊長應預備下列各款物品：

- (一) 隊旗一面。
- (二) 紅綠旗各一面。
- (三) 口笛一個。
- (四) 燈籠每車一隻。
- (五) 車輛備用配件及工具一套。
- (六) 盛水器具。
- (七) 驢馬飼料。
- (八) 其他應帶物品，及備用品，各貨票單及備用繩索等。

第十四條 待發車隊 車隊在未出發前，應受驛運站站長之管轄，分隊長及其以下運伙等，均應聽從指揮，不得違抗。

第十五條 出發車隊 車隊由站出發後，班長及其以下運伙，均應聽從隊長及分隊長之指揮，不得違抗，非不得已時，應繼續前進，以達到當日規定行程為原則。

第十六條 禁止喧嘩 車隊行駛，應隨時帶隨汽車喇叭，準備錯誤，不得交頭接語，或爭吵喧嘩。

第十七條 謹防火險 隨車服務員伙，應絕對禁止吸煙，或持引火物接近車隊，以防火險。

第十八條 通過坡道 車隊在通過坡道地帶行駛時，行車員伙，應

應左列辦法辦理。

甲、瀾道

前行班長應行至瀾道前頭，觀察有無來車，及其他障礙。

(一)分隊長應行至瀾道(以能望見瀾道兩邊情形為宜)，注意前行班長出發之號誌，指揮車隊行止。

乙、上坡

(一)前行班長應行至相當距離處，瞭望前方情形，以便向分隊長顯示號誌，確定車輛行止，并佈置車輛上坡後之停放地點。

(二)分隊長應先上坡至適當地點(以能望見坡之上下情形為宜)，以便根據前行班長號誌，酌量情形，轉令後行班長調動車輛。

(三)後行班長應行至下坡處，注意分隊長之號誌，調度運仗及車輛。

(四)分隊長並應視坡度之大小，估計運仗或馬力力量，能否挽車上坡，如各車運仗或馬力，能將本車拖駛上坡，應令車隊繼續前進，倘運仗或馬力有不勝，得支開各車運仗或馬力，互相協助，分挽上坡。

如：將運仗或馬力集中於一處，其協助...

，寫將全隊車輛分為二部份，先將第二部份之運仗，除領車外，由分隊長測量支配，將同第一部份車輛，拖駛上坡，然後再同第一部份之運仗，一併回至坡下，拖駛第二部份車輛。

丙、下坡

(一)前行班長應先到坡下相當距離處，瞭望前方情形，向坡上顯示號誌，并指揮車輛下坡後之停止，及停放地點。

(二)分隊長應先下坡至適當地點(以能望見坡之上下情形為宜)，依據前行班長號誌，轉令後行班長調度車輛。

(三)後行班長應至坡上，注意分隊長之號誌，調度車輛及指揮運仗。

(四)車輛下坡應令運仗向後拉扯，慢慢下行，其運仗力量之支配，照本條乙項第四點協助辦法辦理。

第十九條 準備錯誤 車隊行駛，應以左走為原則。在寬路行駛時，須靠路左慢慢行駛，準備隨時可以停車。如在狹路轉度，或坡道處行駛時，須緊靠路左停止，待汽車或其前車駛過後，再行前進。

第二〇條

注意路線。車隊行經下列地點時，分隊長及班長，須於適當地點，瞭望前後來車，按照路線情形，施行規定號誌，或其他方法，號令運伙特別注意前進，準備隨時可以立即停車：

- (一) 狹路，交叉路，傍山險路，崎嶇路，
- (二) 橋樑，
- (三) 灣道，坡道，
- (四) 前面有汽車，或其他車隊，
- (五) 前面視線不清，或有障礙物，
- (六) 路旁有警告標誌，
- (七) 城市街巷。

第二一條

注意氣候。車隊行駛，如遇迷霧雨雪，風沙塵晦時，班長應特別注意前後來車及路線情形，分隊長應令運伙儘量靠左慢慢前進，準備隨時可以停車。

第二二條

中途停止。車隊在中途停止休息或修理時，應停於緊靠路左，不得妨礙其他車輛之通過，如至坡道灣道橋樑或狹路時，絕對不得停車。

第五章 過渡

第二三條

車輛停放。車隊過渡時，分隊長，班長，及運伙，應遵

守船渡管理員或路警之指揮，停放適當地點，或指定之路段內，不得妨礙其他車輛行駛。

第二四條

遵守秩序。車隊過渡時，應按照車輛到達之先後，依次過渡，不得爭先超越，并須注意左列各事項：

- (一) 上下船前。上下渡船時，應注意渡船是否正對碼頭，錨鏈是否繫結固牢，跳板寬度是否適合，然後方可上下，遇必要時，將各車卸載分運。
- (二) 上船之時。車輛上船時，應慢慢推行放置適當處，勿使渡船偏重，并令各車運伙用渡船上備置之木塊，塞穩車輛後，立於所拖車旁，各自照料，不得散立。
- (三) 下船之時。車輛到達對岸下船時，班長應指揮運伙或騾馬，依次將各車慢慢拖下，放置適當地點，俟全隊車輛渡竣後，聽候分隊長命令開行。
- (四) 照料渡船。每批過渡車輛，均須有人負責照料，如車輛分兩批過渡時，第一批應由前行班長隨船照料。

第二批由後行班長及分隊長負責照料，如分三批，則分隊長應照料最後一批過渡。

第六章 車輛之檢修保管及裝載限度

第二五條

車輛之檢修 各隊車輛應於(一)出發前，(二)在中途行駛時，(三)到達驛運站時，按照左列規定辦法辦理：

- (一)在出發前，車輛於裝妥出發前，站長應會同分隊長班長，檢驗車輛及附件，是否完整，數目是否相符。倘因破壞過甚，認為中途有發生事故可能時，應即設法更換，如站長認為尚可行駛，應於車隊報單內，註明損壞部份，損壞情形，及行駛時應行調整事項，加蓋印章，交由分隊長注意辦理。
- (二)在中途行駛時，車輛在中途行駛時，各員俟應隨時注意車輛螺絲之鬆緊，輪帶之破裂，氣壓之大小，及整車之是否可用。倘有發覺異狀，應即設法修理，不得冒險開行。如損壞之車，不能修理，應向最近驛運站，請求更換其他車輛，並將損壞車輛空拖(或拆卸分裝各車上)，至修車廠站修理。
- (三)到達驛運站時，車輛到站時，站長應即會同分隊長班長，檢查車輛各部份及附件，是否完整，數目是否相符。除勁整車輛外，其損壞車輛易於修理者，應立即督率員工設法修理，不能修理者，應另行轉送修車廠，將整車空拖(或拆卸分裝其他各車上)

運送修理廠站修理。

第二六條

車輛之保管 車輛到站後，應由分隊長輪派運送保管，驛運站派人輔助，如出發前查有與昨日情形不符，或發現損壞時，除有特別情形外，分隊長應即查究，並負直接責任站長，亦應負督率不週之責。

第二七條

裝載限度 裝載限度應照左列規定辦理：
(一)重量 以裝至車輛規定之載重量略有餘餘為原則，絕對不得超過。
(二)長寬 以不突出車輛內身之四週為原則。
(三)高度 以不礙運送之視線為原則。

第七章 行車事變及處理辦法

第二八條

事變種類 行車事變約有下列數種：

- (一)車輛與汽車相撞，
- (二)車輛損壞，
- (三)員工及路人傷亡，
- (四)車輛發火，
- (五)其他。

第二九條

事變處理 行車事變應照下列辦法處理：
(一)車輛與汽車相撞。

甲、如員工未受重傷，車輛貨物未受損壞，情節輕微者，可只將汽車司機姓名，服務機關，執照號碼，汽車號數錄下，取具司機承認書，經簽名蓋章，或印指模（右手拇指）後，令其開車。

乙、如員工受有重傷斃命，或貨物損失重大時，除照（甲）項處理外，應酌量情形，派幹練運快二人，隨肇事汽車，至齊路警之前方驛車站，交站長處理。

(二)車輛損壞 車輛如因自然磨蝕，或因事故在中途或車輛損壞，應分別依照第二十五條第一項(二) (三)兩款處理。

(三)發生火警 甲、車輛行駛中途發生火警時，分隊長應察看情形，作迅速安全之處理，令未着火車輛，立即離開，停止運行，督同全隊運快，用沙土或所帶之水撲滅，所有殘餘部份，照本條第一項第一(二)款處理。

乙、車輛之倉庫或車輛遇有火警時，站長應率同全體員工一面撲滅，一面迅將所存貨物及車輛，向外撲救，派人看管，必要時，請當地消防機關協助。

(四)員工及路人之傷亡 甲、員工或路人如有受傷，立即設法救護，其傷勢沉重者，除急救外，并須設法運至驛車站或驛站，交站長斟酌情形，送往就近醫院或醫生處醫治。

乙、員工或路人如已斃命，應設法避蓋，派人看守，但車輛仍須繼續前進，俟到達前方車站時，報告站長，轉報當地司法機關，或縣政府聯保主任等，勘驗證明，然後掩埋。

第三〇條 車禍責任 車禍發生後，應判明責任之歸屬，如係屬於驛運員工，仍應准其繼續工作，勿使脫逃，如係屬於對方，應將肇事人送交前方站站長，轉送派有路警之車站，或當地地方機關處理之。

第三二條 車變報告 行車事變無論大小，均應根據事實，填具行車事變報告（格式另訂），送交出事地點前方站，轉呈主管段長及總長，以備查考或交涉。

第八章 附則

第三條 各驛運機關得參照各地路線特殊情形，依本通則酌訂細則，呈中驛運總管理處核准施行，并轉呈交通部備案。

第三條 本通則自公布之日起施行。

中華民國驛運行船通則

第一章 總綱

第一條 中華民國驛運機關水船行駛事宜，概照本通則之規定辦理。本通則所稱驛運機關係指中央及各省所辦驛運幹支線段而言。

第二條 各驛運機關服務船運員工，以維護行船安全為第一要務。

第三條 本通則規定驛運機關辦理船運之應用名詞，并解釋如左：

- (甲) 運輸設備
- (一) 驛運站 係辦理驛運裝貨行船及行船員工食宿之地點。
 - (二) 中轉站 係辦理分段行船貨物倒裝裝集，及行船員工換班之驛運站。

附：(一) 公路交通標誌，(二) 汽車信號，(三) 驛站行車月報，(四) 車隊報單，(五) 車輛清查報告，(六) 車輛損壞修理旬報。

(三) 聯運站 係辦理兩驛運線段間貨物接運及倒換船隻之中轉站。

(四) 倉庫 係儲存待運中轉及到達貨物之地點。

(五) 碼頭 係停泊船隻之地點。

(乙) 行船用品

號角 係用聲音代表指示行船之信號。

紅綠色旗 係用顏色代表指示行船之信號。

船旗 係表示船隻番號之標誌。

(丙) 行船規律

(一) 交錯 係兩船迎面互相錯過。

(二) 避讓 係前行船避讓後船駛過先行。

(三) 拉灘 或稱絞灘，係船經急流灘險時增添人力，用絞灘工具，將船隻拉拔

上港。

(四)提 設 係重載船隻駛經淺灘時，先將貨物

提駁上岸，或擱駁他船，俾減輕載重，駛過淺灘，再行駛入前進。

(丁)行船員工

(一)站 長 係秉承長官命令，遵照各項章程督

飭所屬員工，辦理一切站務，并負管理及指揮到站船隊之責任。

(二)隊 長 係秉承長官命令，遵照各項章程，

管理所屬船隻，負責押運貨物，并指揮一切行船事宜。

(三)分隊長 係秉承隊長命令，押運貨物，指揮

行船。

(四)駕 長 係主持駕駛本船之船員，俗稱舵工

，梢公，或太公。

(五)挽 夫 係除駕長外所有船夫之統稱，如掃

篙，拉索，卸索，搖機，及伙伕等船夫是。

(六)船 員 船上員工之統稱。

第二章 號誌

第四條 號誌種類 木船行駛，採用眼望及耳聽兩種號誌。

第五條 眼望號誌 係用紅綠色旗顯示姿勢，(如無紅綠色旗，得用兩臂代替)，以指揮船隊之行動如左：

(一)前進或開航，用綠色旗一面平舉。(或單臂平伸)

此項號誌表示「平安」，船隊可以前進或開航。

(二)注意 用紅色旗一面，向左右緩緩搖動，(或高舉

單臂，左右徐徐搖動)此項號誌表示「緩行」，係

因前面有灘線，暗礁，或遇輪船迎面，或跟蹤開來

，或發現其他障礙時，引起行船員工注意，使船隊

緩緩前進，準備隨時可以停航靠岸。

(三)停航 用紅色旗一面平舉，(或高舉兩臂)此項號

誌表示危險，船隊須立即停航靠岸。

(四)求救 用紅色旗兩面，左右高舉頭上，(或舉火急

劃左右搖動)此項號誌表示「遇險」，請求同隊他

船，迅速馳往救援。

(五)應救 用綠色旗兩面，左右高舉頭上，(或舉火急

劃左右搖動)此項號誌表示「遇險」，請求同隊他

船，迅速馳往救援。

第六條 耳號號誌 係用號角聲音表示船舶開望標誌，以指揮船隊之行動如左：

- (一)前進或開航 一長聲
- (二)注 意 二長聲
- (三)停 航 五短聲
- (四)求 救 五長聲
- (五)應 救 三長聲

第三章 編組

第七條 船號 每艘木船應按照噸位之不同，分別編列船號，以便一見船號首一數字，即知後船噸重若干。

第八條 船員 每艘木船設駕長一人，撐頭一人，伙伙一人，及其他操夫若干人，其他操夫人數，應視船隻噸位大小，及航行河流情形酌定之。

第九條 船隊 每船隊設隊長一人，下轄五分隊，各設分隊長一人，每分隊以五船為原則。

第十條 隊旗 船隊編完竣後，須編列番號，插掛隊旗，每船一面，以資識別。

第四章 航行

第十一條 上行下行 船隊之行駛，應以全線起訖站之方向分別上行及下行，以便調度。

第十二條 船行間隔 船隊航行時，以每船間隔二十公尺，魚貫前進，并互取聯絡為原則，但可酌量當時天氣，及水流情形，加以伸縮或變通。

第十三條 船數限制 船隊出發後，以每分隊最少二艘，最多八艘為限，俾便上水互相拉灘，及沿途易取聯絡。

第十四條 船員位置 隨船服務員工除有特別情形外，應以遵照下列規定位置前進為原則：

- (一)駕 長 應坐守舵輪，不得擅離，尤不得夾講不語。
- (二)分隊長 應隨本分隊最末行駛之船隻，以便應運。
- (三)隊 長 如全隊船隻同時出發時，隊長應隨乘本隊最末分隊之一船，但不得與分隊長同船，以便分途監運。

第十五條 行船備品 船隊出發時，分隊長應隨帶下列各項備品：

- (一)隊 旗 每船一面，
- (二)紅綠旗 每船各二面，
- (三)號 角 每船一個，

(四)燈 每船一個。(附燈油或燭)。
(五)備用木料配件，及修船工具一套或二套。

(六)其他應帶備品，及各種船運乘據表冊。

第十六條 待發船隊，船隊在未出發以前，應受碼頭站站长之管轄，分隊長及其以下駕長挽手等，均應聽從指揮，不得違抗。

第十七條 出發船隊，船隊由站出發後，駕長及其以下挽手，均應聽隊長及分隊長之指揮，不得違抗。

第十八條 上行拉灘，船隊上灘前，分隊長應視灘流之緩急，估計原有挽夫力量，能否拉上灘，如各船挽夫將不船拉上灘，應令船隊繼續前進，倘挽夫力有不逮，得支配各船挽夫，互相協助，分此上灘。

第十九條 下行過灘，船隊下灘前，分隊長應視灘流之緩急，估計各船前後間隔，是否相宜，如相隔非近，可令船隊繼續魚貫下駛，如相隔太近，應支配各船，別先後單獨下灘，以免前後相撞，發生事變。

第二十條 本館避讓 船隊行駛航線錯誤辦法，及其他有關行船規律，概應依照各河水清情形，及向來習慣辦理，以免與他船發生誤會，致肇事變。

第二十一條 沿途停泊 同隊出發前長，沿途應停泊同一安全碼頭，

不得分散，以免有失聯絡，一遇發生事故，無法救應。
第二十二條 預防火險 船上廚房應與貨倉隔離，船上員工應禁止吸煙，以防火險。如船隊所裝貨物，均係易燃物品(如汽油桐油之類)，則應另帶伙食艙(可臨時租用)一艘，以備做飯之用。

第五章 船隻之檢修保管及裝載限度

第三條 船隻之檢修 船隊航行，應於出發航行前，及到達後，按照左列規定，予以檢修修理：
(一)出發前 分隊長應同駕長巡視各船，有無不安全狀態。如發現船隻某部分破壞，或不同時，應即通知站上修船匠，加以修理，再行開航。如一時不能修理，或須駛入修船廠入修，應即通知船運。
(二)航行時 分隊長應隨時同駕長，檢視各船有無不安全狀態。如發現船隻某部分破壞以不同時，應由本船駕長率同挽夫，酌予修復。如不能修復，又不得繼續航行時，應即停航，按事辦理。
(三)到達後 駕長應俟物起卸完畢後，檢視船隻有無損壞，如有損壞，應即損壞嚴重，通知站上修船匠予以小修。或駛往修船廠，予以大修。

第二四條

船隻到站後，分隊長應監督長，看護船隻，并保管船上一切設備及用具。如有損壞遺失，駕長應負直接責任，分隊長應負間接責任。如駕長因事離船，應先派定機夫一人或二人，負責看管，否則不得擅離。

第二五條

裝載限度 本船左右兩舷應一律加釘裝載線，每船裝載重量，絕對不得超過裝載線，以防沉沒。

第六章 行船事變及處理辦法

第二六條

事變種類 行船事變約分下列數種：

- (一) 被輪船或其他木船撞沉或浪沉。
- (二) 沉沒觸礁或擱淺。
- (三) 船員傷亡。
- (四) 船貨起火。
- (五) 其他。

第二七條

救援準備 辦理水運之各驛運站，每站應設「救援船」最少一艘，酌配駕駛船員水摸，(即酒師)及救援用具，以備隨時出發，救援出事船隻。

第二八條

事變處理行船事變，應照下列辦法處理之：
(一) 木船駕長應先執行緊急措施，以資挽救并發出「求救」信號，請求同隊他船馳來救援。

救」信號，請求同隊他船馳來救援。

- (二) 同隊他船「見」求救」信號，除回復「應救」信號外，應即迅速馳往，協同辦理緊急救援。一方救人一方救貨。如救援後仍可行駛，應繼續陪同船隊前進。
- (三) 肇事船隻經緊急救援後，如不能繼續行駛時，分隊長應酌量情形，商同駕長派機夫若干人，前往附近驛運站，請派「救援船」，馳往救援。船長及其他機夫應留守出事地點，看護船貨。
- (四) 分隊長對於救援出事船隻處理完畢後，仍應率同其他船隻，繼續前進。
- (五) 驛運站接到請求救援通知後，應即派員隨「救援船」馳往出事地點，施行救援。
- (六) 事變責任，如涉及輪船，或其他木船時，分隊長或船長除記明輪名，在可能範圍以內，并予以扣押外，請求當地保甲長，出具證明書，以便交涉。
- (七) 如係船貨起火，船長應迅速一面將船停航靠岸，一面督飭機夫，用水撲滅。同隊他船應即停靠安全地點，派人馳往救火。

第二九條

事變責任事變發生後，應判明責任之誰屬。如係屬於驛

運船員，應仍准其繼續工作，但勿使脫逃，如係屬於對方輪船或木船，應報請主管驛運機關核辦。

第二〇條 事變報告行船事變無論大小，均應根據事實，填具「行船事變報告」，送交出事地點前方站，轉呈主管段長及總段長，以備查考或交涉。

第三一條 各驛運機關得參照當地水運特殊情形，依本通則的訂則，呈由驛運總管理處核准施行，并轉呈交通部備案。

第三二條 本通則自公布之日起施行。

附：驛船一式 驛站行船日報 驛船二式 船隊報單

第七章 附則

驛船三式 行船事變報告 驛船四式 木船修理出廠報告

交通部滬昆驛運幹線貨物收運暫行辦法

第一章 總則

一、本暫行辦法依照本幹線各地情形，及事實上之需要，隨時訂定之。

二、政府機關及各貨商，凡欲經由本幹線所轄驛站運貨物者，悉照本暫行辦法之規定辦理之。

三、本線承運貨物，首以國防交通材料外國際貿易者為主，其有關民生必需品，及民生日用品次之。

四、凡貨物體積合於本所板車裝運者，均可向本所接收貨運站申請託運。

五、託運之貨物，應由託運人自行包捆緊固，貼封簽條，或鉛印標記，墨頭書明貨物名稱，到達地點，及收貨人姓名地址等項。

六、託運貨物，須由託運人向起運站，具託運單一式二份。如紙盒險有礙證明單據，並須將單據號數日期載明託運單內，隨將貨物送交起運站倉庫或指定堆棧檢驗。如託運人擬將貨物送交倉庫時，須預先在託運單內註明，站長得酌量情形，准予存放。

託運人原存堆棧，候檢驗，但該堆棧距離起運站，以二公里為限，逾二公里須視道路情形，另議接貨費用。

第二章 託運手續

（續 654）

七、託運人將貨物送到倉庫時，即由站員將送到時刻，及託運號數，順序填入託運單內，再將貨物及有單據，詳加查核，如有不符，或包裝不固，標記不明，除將該部份照原價外，須由託運人加以更正整理，方能接收託運。

八、凡託運之貨物，一經可疑時，各站均有扣留檢驗之權。惟檢驗時應會同託運人辦理，如無託運人時，須由同地方官證明檢驗之。倘查有捏造貨物，必補其全批貨物照應付之不足費用外，並將補收之數五成處罰。如檢驗捏造貨物，係危險品，因而損壞其他貨物，或驛頭財產時，應由託運人負責賠償之。如係禁品，並應送當地官廳，依法懲辦之。

九、託運貨物經檢驗妥善後，先由過磅員將件過磅，願小於裝貨牌，編定貨牌號數，將該件貨物實在重量，及總重量，連同貨牌號數，填入託運單內，並由託運人收執，副張則存棧作存棧依據，正副兩張均須加蓋經手站員私章。

十、託運人託運自備有堆棧之貨物，填送託運單時，先由驛口將送達時刻，連同過磅單件數，填入託運單內，並按先後秩序，親赴存貨堆棧檢驗貨品，及證明單據，併用自帶秤稱，逐件過磅，編定貨牌，（仍照第七八兩條辦理）完畢後，在託運單正副張加蓋（貨物存放託運人堆棧經檢驗過磅後，不得變更，站員不負責任）戳記，交託運人收執，嗣後如變更

託運貨物，即以取消託運論。

十一、託運人於託運手續辦竣後，應即持託運單正張，連同各種證明單據，向站員將運費算明繳清，並換取貨單後方收貨人。如於託運手續辦竣後，逾三日內，不來站結納運費時，即作取消託運論，並照第十六條辦理。

十二、託運人如欲將貨物抵押時，可預先在託運單內註明，站員於單據貨單時，即在貨單上加蓋「准作抵押」戳記，託運人即可持向國家銀行押匯。但貨單一經押匯後，貨物即須押匯之銀，登記取貨，不再承認收貨人。

十三、託運單（除定有運轉特約者外）每次填送託運單，託運數量至少以板車一輛，低運為限，不足一輛，照一輛計算，（板車一輛收低運重量四百公斤）最多以板車十輛或高載運量為限（板車十輛或高載運量，為四公噸五百公斤）。如遇起運站倉庫指定堆棧，尚有餘地，或託運人願將託運貨物存放自有堆棧時，得酌量情形，准予超過限額，但其超過部份，仍須按以上部款之規定辦理。

十四、每託運單，限填一種託運貨物。

十五、本幹線各運站站員，得視每日運輸工具能力，接收各方託運貨物數量，如遇工具不足，同時請求託運者過多時，站員可將月登記辦法，預為登記先後次序，俟工具補充充足時，再願將

接收託運，以杜濫弊。

十六、託運人辦理託運手續完畢後，如欲取消託運時，託運人應

手續費，單據幣一元，如保存棧之貨，並應自入棧之日起，按

日按收存站費，車每日收幣二十元，(至少以一車四百公斤為

起運計算單位，不足日者，仍按一日計算。)

十七、凡屬違禁品、危險品、(除政府機關託運之汽油、煤油、柴

油、火打油、廢油、酒精、廢酸、變質尼亞、炭酸鈣、儲電池

、電(等物外)活禽畜、金銀貨幣、有價證券，及其他貴重物

品，概不承運。

第三章 承運辦法

十八、託運貨物，於裝堆填貯貨後，起運站即分配運送工具，順

計運次序，承運貨物。

十九、如貨物係存於託運人之堆棧者，每次發運時，由站中押派

人員，率領應需運輸工具並車前往存貨地，將貨物復查，

如無變更，即裝運出發。如託運人之存貨站，運起運站，公

里以下，二公里以內者，須核收接貨費，每車國幣二元，(

不滿一車者，仍按一車計算。)逾二公里以上者，須照道路情

形，另議接貨費。

二十、託運貨物，無論存放本局起運站者，或託運人接棧，

均由本所起運站於起運時，填發發貨單，及護照，將編妥貨牌
號數，每車實重，及貨裝號數，分別填入，並每一發貨單限填
一貨裝號託運貨物。

第四章 運費計算方法

二十一、本局營業上所用度量衡，概以英國公制為標準，如公尺、
公里、公斤、公噸等。

二十二、各種單位起碼，規定如下：

一、重量概以五公斤為起碼單位，每車貨物計算重量之尾數，
不滿一單位者，仍作一單位計算。

二、里程、託運距離，以一公里為計算單位，計算全程尾數，
不及一公里者，仍作一公里計算。

三、貨幣，概以法幣為單位，其有尾數不及一分者，概作一分計
算。

四、時間，概以一日二十四小時計算，不及二十四小時者，亦
作二十四小時計算。

二十三、貨物計算運費，一律按車個別計算，託運人無論託運若干

，每車至少須裝足四百公斤，不足四百公斤者，按四百公斤計

，逾四百公斤者，按每公斤為起碼單位，計算運費，但最多每

車不得超過五百公斤，如每車各件貨物之總重量為四百

七公斤，其運費則按四二〇公斤計算其標準此種雜

二十四、每件貨物最大重量不得超過四百五十公斤，逾四百五十公斤，另議運費。

二十五、凡體積龐大，質量較輕者，（體積滿三立方公尺，質量不足一公斤者，）謂之重笨貨物，計算運費，照板車容積，按四百公斤核算運費。

二十六、託運貨物計算運費，一律不等級。

二十七、運費隨快馬牛生活程度而定，本線可隨時斟酌情形改訂之

二十八、運費及雜費之計算，如有多收或短少情形，在貨物運出以後，經託運人請求，或站方發現時，得由到站站，別退還或補收之。此項運費訂止，限自貨物到站之日起，以三個月為限，逾期即行廢止。到站站補收或退還運費各費時，須填發訂正單報呈本所備查。

二十九、凡交由本線快馬板車或其他工具運輸之貨物，均須向起運站清繳運費，換取貨票，不得搭運私貨，或勾結回空快馬，或其他工具私運貨物，倘經查出私貨，即予扣留，除應照核收運費外，如係普通物品，收運費十倍之罰款，如係危險品，加收運費十五倍之罰款，如係漏稅物品，除加收運費十五倍之罰款外，並將關係人連同貨物送交當地主管官廳辦理，如係違禁

品，除收運費十五倍之罰款外，並將關係人連同貨物送交當地官廳懲辦。上項私貨一經查出，得予罰款內提出百分之五十作為經手人員獎金，如查出之品貨，係屬違禁品及漏稅物品，並得酌請當地主管官廳酌發獎金，以資鼓勵。

第五章 提貨手續

三十、凡一貨票運之貨物，運抵到站，應即由站發出「貨物到達通知單」送交或郵寄收貨人，知照收貨人須於收到通知二十四小時內，即將貨票加蓋印章送站，清算應補運費及雜費，及墊款，提取貨物，逾期不提，按日照繳納存站費每車每日國幣十元，（至少以一車四百公斤為起碼計算單位，不足一日按一日計算）。

三十一、收貨人如有欠繳運費各費，及墊款罰款時，到站站得將貨物扣留，以待清償，並照章收存站費。如逾期，自貨物到達之日起，以三個月為限，逾期不償，即將貨物變賣，以資抵償。變賣得款，如有剩餘，即通知收貨人於六個月內，憑貨票領出，逾期即行沒收，如變賣不足償清運費各費時，仍得向託運人或收貨人追償之。

三十二、凡承運貨物運抵到站，收貨人如欲作物運送收貨人堆棧處，得預先商請到站站之站長同意，一俟堆到貨物，速通知，

即將貨票加蓋印章、補清費用，送站註銷，同時到達站即派站員前往辦理交貨手續，但收貨人堆棧地址以距離到達站一公里為限，如距離在一公里以上、二公里以內者，須核收送貨費每車國幣二元，（不滿一車者仍照一車計算）逾二公里，須視道路情形，另議送貨費。

三十三、收貨人無論何原因，不能將貨票交出時，除因此面發生冒濫情事，本線不負一切責任外，收貨人應具書面報告，註明貨票號數到達站，由站長通告此項貨票報失作廢後，再由收貨人覓具股實印信，填具「取保函物證」，並繳納手續費每張國幣一元，領取存物，嗣後無論何時，發現該項貨票，即行作廢。

三十四、貨物到達站時，收貨人得請求檢査有無損壞，但須在站內限同本線站員實行，除因本線之過失，發現損壞者外，如有由檢査而生之費用，應由收貨人負擔之。

三十五、若貨物到達，經發出通知後三日內，無人前來提取，或收貨人拒收時，應即到達站長通知起運站託運人，詢問關於該項貨物之處置方法。如託運人尚無回答，而收貨人復願前來提取貨物時，仍准憑票提貨，再通知託運人。若貨物到站滿六個月，無人提取，而託運人又無提置方法之復函時，到達站得呈請拍賣之，所得之款，除扣付各項費用外，餘款本線代為保

存六個月，貨商可在限內，憑票具領，逾期不領，即行沒收。但易腐易礙，或價值低廉，預不取償付各項費用之貨物，得由站長酌量情形，即時拍賣呈報，不受六個月之限制。

第六章 託運人之責任

三十六、託運之貨物，如夾帶私貨或危險品，被稅關或官廳查出，予以扣留，或沒收，經押運人員取得證據者，本線概不負責。

三十七、運輸途中應繳之地方捐稅，應由託運人自行負擔，其中途繳納辦法，除與本線訂有特約規定者外，託運人得委託本線代向收稅機關繳納之，本線收取手續費百分之五。此項稅款及手續費，皆須於起運時交付。起運站並准貨票上註明代收稅款數目，如稅率發生變更時，所付稅款不足完稅時，本線得代為預付所應繳稅款，由到達站同收貨人憑稅票結算付清後，始得提貨。

三十八、貨主對提貨單，如有添註塗改情事，俱作無效。

第七章 本線承運之責任

三十九、凡承運之貨物自接收託運，加蓋「併作存站存儲」戳記於託運單之時起，如貨物存放於託運人自有存棧，則自貨主取得貨票，貨物裝車出發之時起，至運抵到達站發出貨物之時止，

如送貨人皆健，則至收貨之時止，其全部或一部份遇有遺失或損壞，概由本局負責賠償。貨物運抵到站後，由時間，以收貨人在貨票上加蓋印，證明時刻，經站長簽計為準。

四十一、凡貨物遺失或損壞，其原因屬於下列之一者，本局概不負責賠償：

- 一、天災事變，及其他非人力所能抵抗，而致損失者，（例如因敵機轟炸，或遇水災、火災、路塌、及板車動力墜落山崖、車貨均毀等項。）
- 二、易於腐爛之物，因有寄他種貨物，經各站搬置，而致損失，得有證明者。
- 三、漏稅貨物經官廳扣留者。
- 四、貨物因檢在疫疫而損壞者。
- 五、包裝內有雜種易於破壞物品，而致被此種破打傷者。
- 六、貨物之體積重量自然減縮者。
- 七、因包裝不妥或封蓋不同，而致損壞、漏洩或蒸發者。
- 八、貨物包封不勤，而內裝貨物發生不符或短少者。
- 四十一、託運貨物，本局當力為穩妥，按期到達，由臨到長，或由長到臨須五十天即可到達。

第八章 賠償損失辦法

四十二、凡承運貨物之全部或一部份，遇有遺失或損壞，按原應運抵到站之時，已過期兩個月仍未運到，經到站查明確係不屬於本局有辦法，四十一條列舉各原因，同時本局亦不能確定該項貨物之所在地時，貨主均得請求賠償。由託運人或收貨人憑所執之押運單，向起運站、到站請求之。

四十三、本局中途各站長、押運人員，對於承運之貨物，有在遺失損壞，照應賠償時，均立即通知起運站、到站，轉知託運人、或收貨人，聲明賠償，其由起運站或到站查驗者，可逕行通知辦理。

四十四、貨物運抵到站，已發現一部份損壞，於貨，須到站會同站長查驗貨物損壞情形，並由站長在貨票上註明「損壞」損失件數及重量，其未受損失部份，應由收貨人先予提出，並在貨票內註明「損出件數及重量」，簽名蓋章，貨票仍歸收貨人持領，隨即填具「貨物損壞賠償單」，連同貨票及貨名詳細單、貨物價格證明單等，一併提出，轉交本局查核辦理，並開具「賠償證書」一收條一紙，交付請求賠償者，以爲日後領取賠償金之憑證。但收貨人不願領出該項未受損失部份時，到站應予保管，照原核收存站號。

四十五、對於本局有辦法，四十二條規定逾期未到聲明時價之貨物，在未經核定賠償以前，如經各站繼續調查，發現尚在中途者

、本處得通知駁請人撤銷其駁請，並將該貨全部設法趕運送交收貨人。

四十六、凡貨物損夫或遺失，經託運人或收貨人聲明時，本處自收到賠償申請書之日起，至多於三個月內，按照下列賠償辦法，分別賠償之。

一、以品質包裝重量相當之貨物抵補之。

二、按該項貨物重起運站託運時之同樣貨物普通市價為標準，折價賠償之，並退還已繳之運費，但該項市價不得超過託運單內填明之數目，至託運單內填明價值，然其價值仍須由請求賠償者證明。

四十七、本線對於每批託運貨物一部份損失賠償，則照損失部份對於全部貨物之比例數賠償之。若應退還者，亦得按此比例數退還之。但對於單件貨物之損失，得視該件損失成份，參照原購價值酌量賠償之。若該件貨物損壞程度過重，已失去全部效用，或價值者，得按照四十六條之規定辦理。

四十八、託運貨物第四十條列舉原因損失者，或託運貨物內之某一包裝零件中損失一部份者，其繳納運費，概不退還。

四十九、本線在付賠款以後，如將遺失貨物查出時，得通知請求賠償人，退還賠款，領取貨物，如通知已逾十五日不到站領取，則該項貨物當由本線自決處理之。

五十、凡經鑑定遺失或損壞之貨物，業由處理站轉奉本處核准賠償或抵補者，即由處理站通知駁請人，持同一貨物損失賠償證明書收據，到站領取賠償金額，或抵補貨物，駁請人於領取時，須另填具收據，加蓋原聲明書相符之印章，立站呈報。

五十一、貨物損失賠償申請權，其時效為六個月，自發現損失之日起算，又核准賠償之領取權，其時效為三個月，自處理站通知之日起算，逾期均作棄權論。

第九章 附則

五十二、本線員工對於託運機關或貨商託運貨物，一切手續當力求便利，態度並須和藹，並不得接受酬金，如有侮慢或疏忽，或勒索情事，託運人得據實簽名蓋章，直接報告本處，本處當立即查辦。

五十三、本暫行辦法，自本線奉 駁請總管理處核准之日起實行。

五十四、本暫行辦法如有未盡事宜，由本線隨時呈奉 駁請總管理處核准修正之。

交通部瀘昆驛運幹綫牛馬戶承拖板車運貨暫行管理規則

總則

第一條 牛馬戶凡願來本線承拖板車運貨者，其承拖辦法，悉依本規則規定辦理。

第二條 與本線訂有特約辦法之牛馬戶，其承拖辦法，仍依特約規定辦法辦理，不受此項規則限制。

第三條 各牛馬戶登記，須將負責人姓名住址，牛馬數目，可拖拖車數量，填具登記申請書一式三份，(附表一略)呈送所在地站長，經站長核准後，即自行覓具股實

輔保一家，或保證人一人，填具保單二份，(附表二略)呈送所在地站長，聽候受備。

第四條 各站於收到登記申請書後，應親自察視所備牛馬及附件，是否合於第六七八九條之規定，並核對輔保或保證人，是否可以承保，然後將所填申請書一份保單一份，備文轉呈本線聯運主任核辦，必要時可先用電話請示。

第五條 申請書經本線聯運主任審核合格後，即依據需要情形，令知申請站轉知，即日受備，並指示承拖地段。

第六條 牛馬戶須具有承拖板車十輛以上之能力，始得申請備用。

拖車配備

第七條 板車一輛，牛馬戶至少須配備牛一頭，馬一匹，牛快或馬快一名，磅同州料，並每輛另須配備棕蓬一張，(帆布亦可)，繩索全套，牛或馬駕車鞍架一副，潤油壺一只，撐車棍一根，燈籠一盞，均須於出發前，配備齊全。

第八條 每出發板車一輛，牛馬戶須多預備牛一頭，或馬一匹，以備中途換用。

第九條 牛馬戶對本線每輛板車配備之動力，至少須能拖動四百公斤。

承拖辦法

第十條 承拖地段，由本線隨時指定牛馬戶知照，牛馬戶不得

挑選拒絕，或中途藉故不運。

第十一條 承運貨物由本線各站分配裝載，中途經過各站，如遇

有零星小件，須裝裝原載不足四百公斤之板車時，本線須照搭運重量及地段，照付力價，牛馬戶不得拒裝

第十二條 每批出發，無論重載或空載，均由起運站填發發單，

派人隨同押運，如係重載牛馬戶須於出發前照單清點車載。運貨物，是否與單相符，以清責任。

第十三條 每批出發車輛，牛馬戶均須派有專人照料。

第十四條 沿途行駛，須服從押運員之指導，并須照公路行駛規定，靠左邊走，每車至少有牛馬快一名緊隨照料，不得任令車輛東西亂撞。

第十五條 經過沿途各站，須服從經過站站长之指揮，將車停於指定地點，順序排列，并遵照本線過站規定，辦理過站手續。

第十六條 經過站站长清點車貨時，牛馬戶照料人，須陪同清點

第十七條 行駛中途遇有車輛損壞，牛馬快應暫同修理，如無法修理時，應將貨物分裝其他車輛，并將壞車辦法送至附近站，由附近站站长迅速修理，繼續前進。

第十八條 動力中途傷亡，牛馬戶應即設法將車貨送至前站，并

即自備價款，設法當地購補，非萬不得已時，不得將故將車貨及力價中途各站。

第十九條 為防範車輛發生損壞，車行中途，隨車牛馬快須負責於每日清晨及中午，將所拖板車加潤軸油，檢緊車輪各部螺絲。

第二十條 貨物所繫貨牌，關係貨物之清點，牛馬戶拖運時，應注意保護，如有脫落應即請中途站站长補齊。

第二十一條 經過大坡，覺牛馬力量不足時，可當地商請本線沿途站站长，招僱其他動力幫助，惟用費應由牛馬戶付給。

第二十二條 車輛行駛公路，應繳捐費，由本線完納。

第二十三條 沿途經過關卡，由本線各站出具護照，負責通過。

板車載重放空力價與空馬接運力價

第二十四條 用牛拖拉藍昆全程載重力價，按四十五日核給，最多到達限期五十天。

第二十五條 用馬拖拉藍昆全程載重力價，按四十天核給，最多到達限期四十五天。

第二十六條 用牛拖拉藍昆全程空載放空力價，按四十天核給，最多到達限期四十五天。

第二十七條 用馬拖拉貨物至程終放空力價，按四日天核給，

最多到達限期四十五日。

第二十八條 用牛馬拖拉在本線各區開地役行駛，其載重空核給

力價數，與最多到達限期，如附表(三)至(六)

(略)

第二十九條 空牛馬不拖車輛(非指定地點，接運本線及站板車，

其空放地段，核給力價數，與最多到達限期，如附

表(七)至(八)(略)

第三十條 第二十四、二十五、二十八條所訂牛馬載重板車，按

天核給力價之每天核定金額，係按車載重四百公斤

為核算標準，如載重不足或增加時，得比照四百公斤

付給金額可減。

第三十一條 第二十六、二十七、二十八條所訂牛馬空載板車放空

按天核給力價之金額，係按車支給，無論每單可能載

重若干，均按每規單金額核給。

第三十二條 第二十四至二十九條所訂各項力價，其每日應付數目

隨時由本線命令各站照辦。

第三十三條 牛馬戶承拖車量，其車如能超過五百公斤以上時，本

線可酌予補入力價金額，其數目隨時由本線核定。

第三十四條 每次起運時，由起運站付給全程力價三分之二，餘一

概由到達站補付。

第三十五條 每日起運支力價時，由牛馬戶憑據向請派即經

在起運站具領，俟抵到達站，再憑原印據，向到達站

補領。

第三十六條 本線各站如欲牛馬戶在增設站停候貨時，每日得照

付快馬牛停候費用，其支給數目，比照空載放空，每

日支給數目核給。

第三十七條 牛馬戶如欲將貨物寄各站或濟牛馬吃帳時，可託本

線起運站，代寄各站核給。

賠償

第三十八條 牛馬戶承拖貨物，以到達時除因天災事變，非人力

所能抵禦之損失，經押運人員證明確實者外，如有短

少，須即在到達站具領賠償，其須即在到達站，將

手續辦清，否則由到達站扣馬，按當地市價拍賣抵賠

第三十九條 牛馬戶承拖車輛，因天災事變之損失，經押運人員

證明確實者，免予賠償外，如因拖戶之疏忽，以致損

壞，例如：途過汽車，因牛馬快疏忽，未將牛馬攔好

，被汽車將車貨撞壞，或驚墜山崖等，除貨件照市價

賠償外，對於車輛損壞部份，牛馬戶應負責修，如車輛損壞，至不能修理程度時，每輛應賠償本線板車製造費國幣一千五百元。

第四十條 牛馬戶對於賠償部份，如不能履行時，舖保或保證人應負代賠償責任。

罰則

第四十一條 牛馬戶一經接收本線各站之僱用，即須按期到達指定地點，備足牛馬及牛馬快，以及一切零件，來指定地點，承拖貨運，不得拖延，如有拖延，應照第四十三條規定罰則辦理。

第四十二條 牛馬戶對於承拖地段，無論載重或放空，其行駛之數均應在規定到達之數以內到達，如逾期規定期限，除第十七十八條規定原因，或意外天災，免予罰外，如因牛馬戶自身拖延，或不慎逾期時，應照第四十三條罰則辦理。

第四十三條 逾期到達，牛馬戶應按單時價本線延遲損失費，其賠償辦法如下：逾期第一天每車須賠償國幣五元，逾期第二天，除第一天罰款外，每車賠償十元，逾期第三天，除一二兩大罰款外，每車賠償十五元，餘準此按日五元一遞加辦法類推。

第四十四條 牛馬戶承拖車輛，無論載重放空，均不准挾帶私貨，如經查獲，應予沒收。

第四十五條 牛馬戶如因帶禁物品，被當地關卡，攔同車輛扣留時，其扣留時日，牛馬戶得照第四十三條規定，賠償延遲損失費，如車輛不能索回時，除賠償延遲損失費外，并應賠償本線車輛製造費，每輛國幣一千五百元。

附則

第四十六條 牛馬戶如能供給動力承拖車輛在一百輛以上者，得與本線訂定特約，締結優惠條件。

第四十七條 牛馬戶違犯規則，屢誡不悛，本線得隨時隨時解僱。

第四十八條 牛馬戶自備板車及動力本線各站之拖者，本線可另與訂定合約，締結優惠條件。

第四十九條 遇有特殊事變，本線須利用拖戶牛馬，將車拖往內地時，拖車之牛馬及附件，牛馬戶得准由本線照市價收購之。

第五十條 已接收本線各站僱用牛馬戶之動力，在僱用期限內，不得改名變姓，再供第三者拖運。

第五十一條 牛馬戶僱用之馬牛照料快，本線可代為函請，接服兵役。

第五十二條 本線各站所用公物，須按單運往各站時，牛馬戶有代運義務，本線不另加力價。

第五十三條 本行管理規則，如有未盡事宜，得隨時修改之。

第五十四條 本行管理規則，自公佈之日起施行。

