

中華民國三十三年十一月出版

全國驛運概況

右任

交通部驛運總管理處編印

全國驛運概況

提 要

全國驛運路線示意圖

緒 言

壹 行政

一、沿革

二十八年元月 成立各種驛運管理所，隸交通部。

二十九年二月 改組各種驛運管理所為各種車馬驛運所，隸公路運輸總局。

二十九年九月 中央成立驛運總管理處，隸交通部。

附註：各種車馬驛運所均歸各省驛運主任辦事處，屬驛運總管理處。

三十一年六月 改組各省驛運主任辦事處為各省驛運管理分處，屬驛運總管理處。

三十二年二月 成立北平驛站工程處，屬驛運總管理處，同年底工程完竣撤銷。

附 和 徵 系 表

二、管理

甲 頒訂各項章則

乙 訓練基層幹部

丙 樹立督察制度

貳 業務

一、路綫

甲 幹 綫

至卅三年六月計有川滇、川黔、川陝、甘新、浙贛五郵運管理分處及重慶郵運服務處。共水陸郵運主綫六、六八九公里。

乙 支 綫

至卅二年六月計有川、滇、粵、桂、浙、贛、湘、閩、皖、豫、康、青十二省郵運管理處，共水陸郵運主綫二一、三一九公里。

丙 國際路綫

〇〇九公里，西籍一、二六〇公里；(三)康藏印綫：康定——葛倫堡二、五〇一公里。

附 廿九年至卅三年六月幹支綫里程一覽表

國際郵運路綫示意图

二、設備

甲 工 具

(一) 幹綫 至卅三年六月計有各式膠輪膠綫板車九、七八九輛，駱駝五、〇七二頭，船筏一八〇艘。二、七〇〇噸。

(二) 支綫

至卅三年六月計有各式膠輪板車、手車、人力車共計二八、九五四輛，船筏三九、九五四艘，二一、五四一噸，駝馬一六、一四八頭。

乙 站 倉

幹支綫共有站倉車棚馬廄食堂宿舍修理所等一、三三九所。

附 幹支綫設備概況表

三、運量

甲 幹 綫 廿九年九月至卅三年六月共一、一三四、二三六噸，一四三、〇二二、七二三噸噸公里。
 乙 支 綫 廿九年九月至卅三年六月共四、二〇七、三七四噸，五〇一、四八九、三七七噸噸公里。

附 幹支綫歷年貨運統計表

幹支綫歷年貨運分類表

幹支綫歷年客運統計表

全國通郵總量單位表

四、營業收支概況

附 歷年營業收支概數與虧比較表

歷年國庫撥發郵運經費表

參 建設

一、培修驛道

二、建設西北驛站

一、廣九至哈爾濱三、三三七公里，共辟七十九站，開鑿水井二十二眼，計興工六個月完成。

三、協助川西機場工程

四、建造舟車倉站

一、寶山、合江、江北驛站、江北驛站附屬

一、四四四、歷年站舍建築數量表

二、四四四、歷年站舍建築數量表

三、四四四、歷年站舍建築數量表

四、四四四、歷年站舍建築數量表

肆 今後驛運政策

一、獎勵民營推行驛政

總行既定「建設重要驛路」、「人民共營重於政府專營」、「省處支綫重於分處管綫」、「獎勵扶助重於管制」四項政策。

二、實施配合運輸

因地制宜，配合航空、鐵路、公路、輪船，舉辦聯運接運之配合運輸，暢流物資，并以準備軍事反攻及復員期間之運輸需要。

三、改良工具動力

成立「郵運工具動力試驗所」，并聘美國專家協助，用科學方法研究改良各種郵運工具之製造及動力之使用方法，提高運輸效能。

尾語

附載

水陸驛運管理規則

獎勵民營驛運專業辦法

全國驛運概況

緒言

驛運制度，創自東周，盛於元明，弛於清末，而復興始於神聖抗戰之第二週年。迨至廿九年九月復在主席倡導下成立本處以來，歷經改進，健全組織，確立政策，制定基本法規，研究科學管理，全國驛運，於焉具規模。經四年之推動，綜計開闢全國幹支水陸主要驛綫二八、〇〇八公里。另新蘇、新印、康藏印三國際路綫共運輸軍、公、鹽、糧、商品五、三四一、六一〇噸，六四四、五〇二，〇九九延噸公里。如以汽車俄運，但就汽油一項，按每加侖行駛十公里計算，共已節省汽油二千五百七十八萬餘加侖，若以每輛汽車壽命行駛三萬公里計算，計已節省汽車八千五百九十餘輛。惟自廿九年以迄本年度止，經國庫撥用於驛運之建設專款總共一七九，一〇二，二三五元，比之歷年用於其他交通事業之國幣，僅佔百分之二，為數實甚微末。再接全國鐵路、公路、航空、總運量相較，卅二年驛運佔第三位，本年至四月則躍居第二位，凡此足以證明我國固有之偉大驛運力量，潛在民間，而發掘推動在於精神；其運輸功效，則持久不斷，川流不息，聚少而成多，由近而遠，窮鄉僻壤，無遠弗屆，方諸鐵路公路固無間軒輊也。以往各省辦支綫為人所詬病者，厥為征收管理費，茲已於卅二年四月明令停收。今後對各支綫注重寬籌經費，獎勵民營，當可步入正軌。茲當勝利前夕，寇氛未戢，本處主持驛政，深以運輸任務日益艱鉅，時懷冰淵。爰就四年來全國驛運概況，簡輯成冊，用著驛運復興之嚆矢。惟冀國人仍本提倡愛護之初衷，指導匡助，以應當前抗戰建國之需要，而樹今後國計民生之基礎，則幸甚焉。

今對國情民意之基礎，慎重考慮，計冀國人於本時局激變之際，日益趨於行政，以適應時局之需要，而為國家前途之保障。

沿單

平一至四月間，沿單二站，...

據實業部中央召集全國水陸交通會議，決定朝用全國人力獸力之運輸，以補機械運力之不足。交通部根據會議，於廿八年元旦成立獸運管理所，并即開辦各該獸運管理分所，吾國固有聯運事業之復興，由此發軔。

十二年二月撤銷獸運管理所，并改組各該獸運分所為車獸運輸所，改隸於交通部公路運輸總局。同年五月歐戰啟幕，主席鑒於機械運輸工具補充益形艱難，為適應抗戰需要及樹立今後國計民生基礎，必須建立并加強聯站運輸制度，乃於七月召開全國聯運會議，當決議由交通部成立聯運總管理處，綜理全國水陸聯運行政，并辦理幹線及國際聯運業務，各省成立省聯運管理處，直屬省政府，受聯運總管理處之監督指導，辦理省境內支線聯運行政及營業事項，聯運制度於焉奠立。

本處於廿九年九月一日組織成立，當將各車獸運輸所改組為各聯運幹線聯運主任辦事處，辦理各幹線水陸聯運業務。

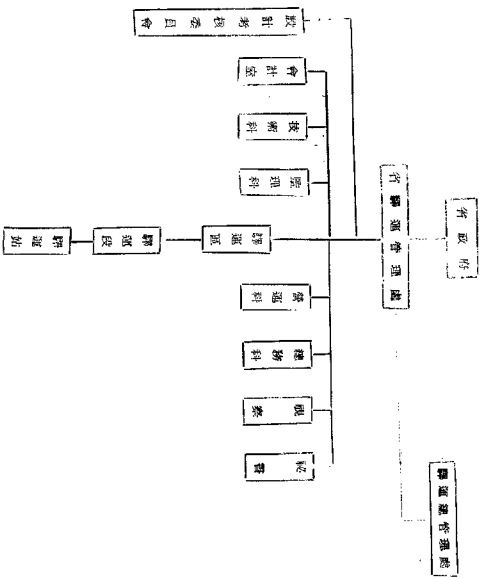
卅一年六月為適應需要，經將各幹線聯運主任辦事處改組為各幹線聯運管理分處。

三十二年三月本處於蘭州成立西北聯站工程處，辦理自廣元至哈密二、三三二公里西北聯運旅客服務站七十九站建設工程，同年底工事告竣，工程處撤銷。

附錄

全圖

省 驛 運 管 理 處 組 織 系 統 表



附 錄 圖 表 圖 示

二 管理

甲 頒訂各項章則

郵運法規名稱及說明表

郵運雖係古制，實為新興事業，本處成立之始，即先從事立法工作，以爲管理推動之依據。惟自廿二年起，復經粵內民衆糾紛，重行研究，修正補訂，以求完善，至本年六月止，計已頒行管理有關規則六種，郵運營業章則五種，運糧制度章則五種，獎勵民營辦法二種，茲列表如后：

種 類	名 稱	簡 要	旨 領 布 年 月
(甲) 關於工具 紙用及管 理者	水陸郵遞管理規則	規定郵遞管理工具動力及其業務上應行遵守之範圍	三十三年十月
	全國郵遞快馬車給油規則	規定郵遞所寄人馬動力工具之註用辦法	三十三年三月
	水陸郵遞動力及工具登記辦法	規定動力工具之調查登記及換領牌照辦法	三十三年六月
	水陸郵遞工具及其維護辦法	規定動力工具之編組訓練以加強郵遞安全及效率	三十三年六月
	水陸郵遞運輸商管理辦法	規定管理并維護民營郵遞事業增進郵遞效能	三十三年六月
	水陸郵遞動力及工具准行證核 發辦法	規定動力工具准行證之申請及發給辦法	三十三年六月
	水陸郵遞貨物聯運規則	備載辦理貨運之對內對外手續及其責任	三十三年三月
	全國郵站倉庫管理規則	備載進倉出倉之手續及其保管貨物之責任	三十三年九月
	郵遞貨物押運規則	備載押運人員之對內手續及其責任	三十三年四月
	郵遞客運規則	備載辦理客運及包裹之對內對外手續及其責任	三十三年十月
(乙) 關於郵遞 營業者			

(丙) 關於運輸 制度者	郵運快馬運行通則	規定運行法則以期減免事變	三十年一月
	郵運行車通則	同 上	同 上
(丁) 關於獎勵 民營郵遞 者	郵運行船通則	同 上	同 上
	郵運快馬車船調度通則	規定郵運快馬車船之支配及運用方法以提高運輸效能爲目的	同 上
	水陸郵運動力及工具輪流承運 軍品辦法	規定公商動力工具公平租賃車運以應抗建需要	三十三年六月
	獎勵民營郵遞事業辦法	扶助民營郵遞事業獎勵參加郵遞服務	三十二年十二月
	獎勵民營郵遞貸款辦法	無息貸款民間添置或整修工具動力維持驛戶生計加強各樣功能	三十三年八月

乙 訓練基層幹部

郵遞工作，繁瑣艱苦，本處爲訓練基層人員健全幹部起見，特函承考試院頒布特種考試郵遞業務人員考試條例，於三十年三月設置訓練幹部五十名，并甄選榮譽軍人廿五名，應以押運訓練，三十二年十月又續訓練幹部十五名，各行分處擬年自行設置訓練者，計有六六四名，綜計四年來共訓練郵遞幹部七五一人，共於郵政之推行，業務之發展，裨益匪淺。

丙 樹立督察制度

郵遞綏綏，展佈全國，欲期共力行法令，推行盡利，自非樹立督察制度不爲功，本處經常原派有督察分駐東南及西北兩區，從事巡迴稽核督察工作，本年四月爲加強督察起見，特呈准成立督察室，負責主管其事。

各省處設有視察，除統分處置有稽查，協同視導聯繫及推動業務事宜。

又爲謀與各省分處內外聯繫計，又訂定與處長副處長定期不定期通訊兩種，包括一切詢問聲請建議諸事項，以補公文陳述之不足，及視導報告之疏漏，實行以來，收效至宏。

貳 業務

一 路線

甲 幹綫

中央幹綫，現有川黔、川瀘、川陝、甘新、新綏等五幹綫總管理分局及區段總管理處，共主要幹綫六，六八九公里，內陸路佔百分之八十七，水路佔百分之十三，茲將自二十九年五月至本年六月里程變動概況列表如下：

驛站之設，肇自周周，盛於元明，降至清初，規模益具。清代驛程，以京師皇華館爲據點，分發五路，展布各省。海通以後，歐風東漸，機械郵輪，日發發展，驛程制度，遂漸廢弛，造幣鑄軍興，遞務繁重，新式器具，一時未足敷用，潛藏動力，應籌自謀，補拙以勤，盡其在我。元首壽公，高瞻遠矚，毅然倡復驛程，乃成立驛運總管理處，主持其事，以期掃除戰時交通之孤難，暢達後方物資之轉輸，創辦以來，效益顯著，隨西北境現邊圍，疆域豐富，皋蘭居全國中心，河西爲通歐孔道，既屬國防要區，尤爲復興基地，借以湖山遠阻，行者莫足，始日趨原，每窮西顧。元首於此復兩領手，飭由車慶通廣元，經陝甘至哈密，每三十公里建一驛運旅客服務站，廣西段每站客容三十五至五十人，酒泉西西，每站百二十人。渝廣一段，溯沿嘉陵江水道，廣元而後，始趨陸行，直達哈密，計程二千三百二十二公里，貴州驛總處設置西北驛站工程處以總其成。民國三十二年二月組織勘查，五月興工，六月間完成，廣哈間共設七十九站，計新建站五十有三，局部新建及費用舊房改建者二十有六，開鑿水井及管水池凡二十有四，十二月分段驗交川陝甘新各驛運分處接管經營，從此幾荒險於富庶，化險阻爲康衢，披向以遠遊西北爲苦者，今則自廣元而西，越秦嶺，過蘭市，經河西，出嘉峪，渡戈壁，達哈密，行程二千三百餘公里，息宿有站，渴飲有水，餓有備糧，病有發藥，人懷如歸之樂；馬有停歇之安，寧復知其所苦。方其工之初興也，兼口澆揚，輒以安西至哈密十三站間，神鞭縱橫，四無人迹，益以晝夜寒風，風沙迷目，曩議駁設台站，均因艱鉅，屢告中止，今欲於數月內完竣數百年未竟之功，不亦難乎？然事有難而作易者，精羽沈舟，羣輕折軸，則當科學昌明，工優器利，持之以恆，於難何有？惟余所謂難者，不在今日之興建，而在將來之管理，倘能預籌籌備，常疏溝渠，門窗固其鍵樞，牆壁不容汚朽，傾則扶之，陷則升之，非補以時，可歷千百年而無損，否則風雨浸之，鼠雀剝之，萎民盜之，牛羊蹂之，恐不期年而摧毀無遺，是則所望於後之來者。際此工成，爰將各站等級，相距里程，實支工費，勒之碑陰，并錄其始末而爲之記。交通部驛運總管理處處長兼西北工程處處長譚炳撰。吳興沈尹歡書。

民國三十三年一月一日

各幹綫歷年里程變動表

二十九年至三十三年六月

單位：公里

總別	二十九年	三十年	三十一年	三十二年	三十三年六月	
					主要綫	輔助綫
滬昆(川漢)總分處	900	900	1,562	2,011	1,378	210
川黔總分處	1,246	1,570	2,213	1,692	937	705
川陝總分處	—	—	2,645	1,725	3,728	155
陝甘總分處	711	711	1,680	1,182	—	—
甘新總分處	2,454	2,454	2,465	3,580	1,343	321
新綏總分處	—	—	—	2,013	847	1,166
滄張務所(處)	—	—	78	99	241	24
蒙昆總處	810	810	—	—	—	—
黔桂總處	896	—	—	—	—	—
川鄂總處	319	—	—	—	—	—
川康總處	—	—	525(蒙釘)	—	—	—
川陝川湘水陸總處	1,722	1,722	移辦	—	—	—
總計	9,058	8,167	9,043	11,302	6,689	2,481

乙 支綫

各級支綫：滇、黔、川、漢、粵、桂、湘、贛、浙、閩、皖、豫、康、青等十二省郵政管理局，共主運郵綫二一、三一九公里，內陸路佔百分之九十五，水路佔百分之四十五。茲將自二十九年至本年六月各支綫歷年里程變動概況列表如下：

(13)

全國郵路概況
各支線歷年里程變動表

二十九年至三十三年六月

單位：公里

省 別	29年	30年	31年	32年	33年 6月	
					主要綫	輔助綫
浙 江	—	4,601	3,419	1,106	495	659
安 徽	—	1,455	1,916	5,662	5,205	3,894
江 西	1,108	1,168	3,294	4,948	2,014	850
湖 北	—	—	30	30	—	—
湖 南	—	1,942	3,465	3,838	1,575	1,410
四 川	961	2,424	1,462	1,816	348	40
西 康	—	—	—	1,035	879	1,398
河 南	—	771	947	1,972	1,233	718
陝 西	44	1,505	1,259	1,927	—	—
甘 肅	—	1,200	3,623	5,115	—	—
廣 東	—	2,882	5,293	4,588	2,115	1,470
廣 東	385	—	1,403	4,186	2,161	128
廣 西	—	579	1,026	3,331	2,315	702
雲 南	—	412	1,222	1,812	1,538	1,270
海	—	—	—	—	1,441	395
總 計	2,518	18,199	31,299	41,366	21,319	12,934

葉列線示意圖



附註：

(一)根據一八一二年 IJJET ULLAH 實測莎車至喀喇崑崙山口為一九二哩合三〇八.九九公里由山口至列為一七二.五哩合二七七.六五公里共為五八六.六四公里似較目前實際通行里程相去過遠未盡詳實

(二)本圖根據最近新省運路參照葉列線誌及新疆通印度路線說明所記載里程給製擬定實際行駛日程尙相近似可供參攷

二 設備

甲 工具

鄂運旨在發動廣大之民衆，利用農隙，出其工具勤勞從事於運輸服務，惟各埠支線爲改良水運及農助補充起見，亦逐年籌款自造車輛，增加動力，或自行營運或貸給民戶。茲將各埠支線現有工具動力數量，分別列表如下：

乙 站倉

鄂運爲人民之運輸，原以利用民間舊有倉棚碼頭等設備爲原則，但以過於簡陋，或不適於儲藏，或有不合衛生衛生，年來各幹支線儘財力可能，總計先後添造修整站倉、車輛、碼頭、食宿站、修理所等共一、三〇七所。

各幹綫現有驛運工具數量表

民國三十三年六月份

 頭(駱駝)
 單位：輛(車)
 艘(船)

綫 處 別	性 質	駱 駝	膠 輪 板 車	膠 輪 棧 車	牛 馬 膠 輪		鐵 輪 大 車	客 運		木 船
					牛 車	馬 車		人 力 車	馬 車	
總 計	自備	—	3,347	2,406	101	134	21	112	344	157
	徵用	5,072	562	—	60	2,535	155	—	—	23
川漢綫分處	自備	—	2,144	88	—	—	—	—	—	2
	徵用	—	—	—	—	—	—	—	—	—
川黔綫分處	自備	—	604	1,268	101	—	—	—	—	155
	徵用	—	—	—	60	—	—	—	—	23
川陝綫分處	自備	—	220	932	—	78	—	112	135	—
	徵用	—	562	—	—	1,350	—	—	—	—
甘肅綫分處	自備	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	徵用	6,475	—	—	—	183	129	—	—	—
荆襄綫分處	自備	—	—	—	—	56	21	—	—	—
	徵用	376	—	—	—	2	26	—	—	—
重慶服務處	自備	—	79	20	—	—	—	—	209	—
	徵用	—	—	—	—	—	—	—	—	—

說明：表列數字均係經常保持之數，臨時增加之車輛用者尚不在內

各文綫現有驛遞工具數量表

民國三十三年六月份

 頭(駝馬)
 單位：輛(車)
 艘(船)

省 處 別	力 伏		駝 馬		車 輛		船 隻	
	自 備	徵 雇	自 備	徵 雇	自 備	徵 雇	自 備	徵 雇
總 計	—	71,537	29	6,119	3,021	25,933	32	39,922
浙 江 省 處	—	550	—	—	—	1,020	—	10,600
安 徽 省 處	—	17,638	—	1,254	636	10,180	2	7,069
江 西 省 處	—	—	12	—	—	234	—	68
湖 南 省 處	—	—	—	—	863	2,539	—	10,409
四 川 省 處	—	—	4	—	577	825	—	—
西 康 省 處	—	371	—	1,671	—	48	—	39
河 南 省 處	—	—	—	—	10	3,720	—	451
福 建 省 處	—	1,290	—	147	—	744	—	5,818
廣 東 省 處	—	46,472	—	—	853	2,952	30	2,307
廣 西 省 處	—	5,216	—	—	—	2,525	—	3,161
青 海 省 處	—	—	—	1,076	—	1,146	—	—
雲 南 省 處	—	—	13	1,971	82	—	—	—

說明：表列數字均係經常使用之數，其臨時至型雇用戶者尚未在內

各幹綫現有設備統計表

綫別	辦公室站房	倉庫	車輛馬廄	食堂宿舍	修理所	碼頭	蒙古包
川滇綫分處	21	5	5	—	3	2	—
川黔綫分處	92	15	51	57	5	3	—
川陝綫分處	38	10	18	9	4	—	—
甘新綫分處	9	19	—	9	2	—	—
新疆綫分處	2	1	2	—	1	—	—
西北聯站工程處 代辦工程	67	12	65	129	3	—	90
驗服務所(處)	7	—	8	—	1	—	—
共計	236	62	149	204	19	5	90

各支綫現有設備統計表

省別	辦公室站房	倉庫	車輛馬廄	食堂宿舍	修理所	碼頭
四川省處	24	—	2	6	2	—
雲南省處	8	—	—	—	—	—
廣東省處	17	16	3	—	—	12
廣西省處	18	—	—	7	—	13
湖南省處	34	—	—	—	—	—
江西省處	47	13	2	—	1	33
西康省處	15	9	9	—	—	—
福建省處	41	19	—	40	—	—
河南省處	27	—	—	—	—	—
安徽省處	44	50	64	—	—	36
共計	275	109	80	53	3	94

三 運量

甲 幹綫

廿九年九月至三十三年六月貨運共一、一三四、二二六噸，一四三、〇一二、七二二噸噸公里。卅一年四月至三十三年六月客運一、九三九、〇三八人，一五、四三八、四〇三噸人公里。

乙 支線

二十九年九月至三十三年貨運共四、一〇七、三七四噸，五〇一、四八九、三七七噸噸公里。三十一年十二月至三十三年六月客運共八三三、八七七人，七九、七八七、〇九六噸人公里。

西 洋 古 代 驛 運

西洋陸上驛運制度的開始，是政治制度盛時代。當時陸地上的交通道路，繁雜而雜，郵傳制度就在這時候開始。從當時開始的郵傳希臘各國神祕的道路，建築的非常壯偉。到了羅馬，以政治上及軍事上的目的而建築的道路，爲西洋自有道路以來最完全最有意義的建築。這些道路，以羅馬市爲中心，設置到君士坦丁堡，西班牙，英，德等國，共分五大系統，合大小河支線，其長度達十四萬公里。驛傳制度的施行範圍，西自英國，東及幼發拉底河（Euphrates）河，驛運事業的黃金時代。

羅馬帝國衰微以後，陸地驛運事業，也就四分五裂而散下去。各處道路，僅僅是各地方官的俸給及普通民衆團體維持着，而沒有統一管理機關。又各地的封建君主，也有徵收各道路通行費，隨便增加其國庫的收入，也有准許私人收購道路，也有許多在各處設置關口。加之那些維持道路的僧侶和各國體，慢慢地墜下去，所有的道路，就呈現頹敗廢棄的狀態，雖然中間經過時局的修改，和十字軍的遠征，越阿爾卑斯山的道路，被改良，但仍不能恢復過去盛況的狀態。

十六世紀以後，歐洲各國，因商運發達緣故，對於國內的道路及各交通設施等，都有很好的整頓和改良工作。如英國全國都有預備的道路（High Way）法國先着手於道路之制設和修改，可以代表當時驛運復興的現況。英國在十九世紀之初，樂成科學的麥卡摩斯式道路，嗣後次第發展其他各國，爲驛運道路發達的最後階段，也就是驛運道路發達的最高點。

各幹綫歷年貨運統計表

種類	總計		廿九年(九至十二月)		三十年		三十一年		三十二年		三十三年(一至六月)	
	噸	延噸公里	噸	延噸公里	噸	延噸公里	噸	延噸公里	噸	延噸公里	噸	延噸公里
年度百分比	100%		18.004	4.7%	128,418	24%	114,809	25%	178,609	25.3%	694,396	21%
共計	1,134,236	143,012,722	295	6,648,872	34,628,252	35,760,025	4,703	114,809	36,188,933	401,603	29,786,640	401,603
川瀾分處	11,771	3,848,888	295	239,463	1,266	501,649	4,703	1,438,185	4,564	1,267,788	943	401,603
川黔分處	93,331	10,046,438	4,090	546,021	29,916	2,422,012	19,249	3,016,461	26,696	2,712,431	13,380	1,349,513
川院分處	713,831	23,865,268	—	—	—	—	5,164	853,676	51,991	5,601,648	656,676	17,409,944
陝甘分處	167,856	48,763,332	5,073	1,515,072	41,908	21,665,889	54,975	17,764,112	66,080	17,518,279	—	—
甘新分處	122,298	52,266,961	7,641	3,888,169	34,316	17,080,428	30,898	12,687,591	29,278	9,088,787	20,165	9,541,986
新廣分處	3,232	1,083,594	—	—	—	—	—	—	—	—	3,232	1,083,594
發昆分處	996	129,622	580	24,753	416	104,869	—	—	—	—	—	—
黔桂分處	1,591	419,933	325	155,394	1,267	264,539	—	—	—	—	—	—
川鄂分處	192	39,885	—	—	192	39,885	—	—	—	—	—	—
川漢水陸聯運處	3,939	792,916	—	—	3,939	792,916	—	—	—	—	—	—
川湘水陸聯運處	15,198	1,755,985	—	—	15,198	1,755,985	—	—	—	—	—	—

註：發昆綫三十一年七月交出雲南省總代管，黔桂綫於三十年七月結束，川鄂綫三十年一月開運，三十一年五月結束。
陝甘、川院兩綫於本年二月合併改稱川陝綫。

各幹線歷年貨運分類表

類別	總計		二十九年(9-12月)		三十年		三十一年		三十二年		三十三年(1-6月)	
	噸數	百分比	噸數	百分比	噸數	百分比	噸數	百分比	噸數	百分比	噸數	百分比
計	1,134,236	100%	18,004	100%	128,418	100%	114,809	100%	178,608	100%	694,396	100%
軍用品	647,040	57.05	1,247	6.93	20,997	16.35	14,485	12.61	10,266	5.75	600,045	86.42
公運	190,471	16.78	6,545	36.35	50,995	39.71	39,956	34.80	50,475	28.26	42,500	6.12
郵件	62,749	5.54	—	—	2,814	2.19	2,776	2.42	34,018	19.05	23,141	3.33
郵品	4,518	.39	355	1.97	1,143	.89	682	.59	1,337	.74	1,001	.14
其他	225,577	19.89	9,810	54.49	52,109	40.65	56,798	49.48	79,136	44.31	27,634	3.98
共	3,881	.35	47	.26	270	.21	112	.10	3,377	1.89	75	.01

各幹線歷年客運統計表

線別	總計		三十一年		三十二年		三十三年(一至六月)	
	人數	延人公里	人數	延人公里	人數	延人公里	人數	延人公里
計	2,939,058	15,438,403	530,232	2,733,323	1,589,056	8,428,746	819,770	4,276,334
川	424,022	2,656,212	12,406	156,512	173,589	1,310,846	238,027	1,188,854
康	2,515,036	12,782,191	517,826	2,576,811	1,415,467	7,117,900	581,743	3,087,480

注：1 川康分處自三十一年起歸辦；2 重慶業務所自三十一年四月起開辦。

各支線歷年貨運統計表

(22)

省	二十九年 (1-12月)						三十二年	三十二年	三十二年			
	噸	延裡公里	噸	延裡公里	噸	延裡公里						
年度百分比	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%			
四川省	5,267,737	501,689,717	1,255	850,119	425,077	67,213,519	1,240,127	145,070,320	3,734,703	205,120,521	756,216	92,145,458
雲南省	306,136	8,333,283	1,255	---	15,276	---	---	---	---	---	---	---
廣西省	6,422	3,531,137	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
廣東省	132,895	16,058,173	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
廣西省	437,954	75,623,310	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
湖南省	362,666	26,886,376	---	---	1,968	401,513	243,851	13,568,649	107,445	12,682,817	17,835	1,668,738
江蘇省	553,632	108,662,856	---	---	31,646	4,640,178	238,625	34,763,600	262,827	56,202,554	20,534	13,051,524
浙江省	233,927	49,921,282	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
安徽省	611,619	59,726,552	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
河南省	425,827	39,128,041	---	---	82,179	3,156,354	216,732	15,886,810	158,660	37,567,263	75,267	12,351,979
陝西省	219,876	22,920,431	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
四川省	618,427	46,120,114	---	---	1,286	146,501	95,571	11,835,116	247,593	16,385,712	82,363	11,043,193
廣西省	1,702	5,250,477	---	---	109,611	7,767,127	25,849	3,083,381	185,810	14,660,959	26,941	5,029,590
廣南省	1,597	68,282	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
非屬省	266,214	43,562,049	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
非屬省	266,214	43,562,049	---	---	24,373	6,276,613	54,002	13,551,919	149,635	---	1,205	9,030,631

結果

各 支 綫 歷 年 貨 運 分 類 表

類 別	總 計		二十九年(9—12月)		三十年		三十一年		三十二年		三十三年(1—6月)	
	公 噸	百分比	公 噸	百分比	公 噸	百分比	公 噸	百分比	公 噸	百分比	公 噸	百分比
民 共 計	4,207,374	100%	1,255	100%	45,077	100%	1,240,123	100%	1,786,703	100%	754,216	100%
裝 軍 品	321,874	7.65	22	1.73	10,636	2.51	11,903	.96	70,173	3.92	229,135	30.38
廠 廠 廠	446,562	10.61	136	10.89	40,989	9.04	150,541	12.14	127,455	7.13	127,441	16.89
運 物	428,156	10.17	113	8.97	37,966	8.93	111,871	9.02	158,057	8.84	120,149	15.94
郵 作	11,790	.29	5	.36	1,449	.34	4,288	.35	5,777	.33	271	.04
商 品	2,382,108	56.62	883	70.35	249,505	63.40	958,807	77.31	886,966	49.65	265,947	35.26
其 他	616,884	14.66	96	7.70	64,532	15.18	2,708	.22	538,275	30.13	11,273	1.49

(2)

各支綫歷年客運統計表

省別	總計		三十二年		三十三年(1-6月)		附註
	人數	延人公里	人數	延人公里	人數	延人公里	
四川省	60,041	273,624	47,440	217,155	12,601	56,469	三十二年元月暫理
河南省	33,580	96,314	4,125	8,375	29,455	87,979	三十二年十二月暫理
江西省	32,241	616,953	16,616	315,238	15,625	361,715	三十二年三月暫理
浙江省	511,196	72,085,119	433,791	41,755,479	77,405	30,329,700	三十二年元月及(管理民衆)暫理
安徽省	58,204	2,984,233	16,680	467,510	41,624	2,516,723	三十一年十二月即暫理至六十六號 香港運送客票自三十二年四月起 開始
福建省	138,625	3,730,753	131,357	3,578,746	7,268	152,007	三十二年三月起(管理民衆)開始
總計	833,877	79,787,096	650,009	46,342,503	183,878	33,444,593	

全國各交通部門運量比較

民國三十二年全年

甲、貨運

運輸類別	噸數	百分比	運量位次	延噸公里	百分比	運量位次
總計	6,350,247	100%	—	1,133,737,818	100%	—
空運	20,060	0.32	5	15,778,784	1.66	5
鐵路	2,342,954	36.90	1	442,259,024	39.63	1
公路	213,859	5.02	4	158,786,852	14.00	4
航運	1,703,062	26.82	3	265,513,404	23.42	2
郵運	1,965,312	30.94	2	241,399,756	21.29	3

乙、客運

運輸類別	人數	百分比	運量位次	延人公里	百分比	運量位次
總計	44,147,432	100%	—	2,739,688,659	100%	—
空運	35,612	0.08	5	32,373,368	1.19	5
鐵路	15,991,807	36.22	1	1,781,841,786	65.04	1
公路	14,325,035	32.45	2	179,724,127	6.55	3
航運	11,555,913	26.18	3	690,978,024	25.22	2
郵運	2,239,065	5.07	4	54,771,249	2.00	4

全國各交通部門運量比較

民國三十三年一至四月份

甲 貨 運

運輸類別	噸數	百分比	運量位次	延噸公里	百分比	運量位次
總計	2,672,298	100 %	—	337,630,097	100 %	—
空運	11,629	0.41	5	6,056,065	1.56	5
鐵路	904,610	33.83	2	186,877,908	48.22	1
公路	39,556	1.46	4	16,431,888	4.24	4
航運	415,599	15.63	3	78,821,574	20.33	3
驛運	1,300,904	48.67	1	99,442,662	25.65	2

乙 客 運

運輸類別	人數	百分比	運量位次	延入公里	百分比	運量位次
總計	14,424,075	100 %	—	1,108,455,355	100 %	—
空運	13,484	0.09	5	12,153,160	1.10	5
鐵路	6,170,476	42.78	1	792,587,112	71.50	1
公路	4,740,388	32.86	2	55,563,350	5.01	3
航運	2,893,362	20.06	3	215,775,013	19.47	2
驛運	606,365	4.21	4	32,376,720	2.92	4

(27) 各幹線歷年營業收支稅數盈虧比較表

年 度	收										支					盈 虧 比 較
	百 分 數	計	代 運 收 入	售 票 收 入	其 他 營 業 收 入	營 業 外 收 入	總 計	稅 務 費	運 務 費	工 務 維 持 費	其 他 營 業 支 出	營 業 外 支 出	盈	虧		
共 計	100 %	99.207 %	4.320 %	1.238 %	4.235 %	100 %	5.222 %	6.089 %	83.481 %	2.605 %	0.556 %	1.231 %				
二十九年至十二月	979,231,239.40	883,345,422.11	42,303,710.08	12,117,120.60	41,464,986.61	974,687,178.31	50,867,286.10	59,303,691.42	813,216,774.53	25,362,386.74	5,409,258.12	11,993,676.98	9,995,515.87	4,851,454.78		
三十一年	9,578,390.04	9,334,918.39	16,712.64		176,759.01	9,688,158.35	720,790.50	400,109.83	8,410,145.77	53,018.71	13,635.96	87,911.90	109,768.31			
三十一年	51,396,462.55	42,677,884.83		1,462,732.51	835,845.21	53,323,795.19	3,155,791.39	2,915,014.23	46,259,231.69	387,775.62	72,797.07	429,686.95	1,927,332.64			
三十一年	143,782,991.95	135,387,127.53	2,249,707.99	4,762,893.29	1,353,263.14	143,782,991.95	7,725,788.80	8,367,932.49	119,654,514.66	2,781,797.67	264,527.78	2,549,882.33	514,055.55			
三十一年	328,150,094.11	393,096,878.06	15,620,128.16	5,874,782.16	3,558,305.73	330,964,447.94	19,241,417.78	21,711,935.98	274,635,550.12	6,456,721.01	1,130,836.86	3,901,668.82	2,814,353.83			
三十一年一至六月	446,353,300.75	386,096,613.30	24,433,873.93		35,520,313.52	436,871,840.43	20,023,497.63	25,908,698.89	364,257,332.29	15,713,643.73	3,927,460.45	5,024,506.53	9,481,460.32			

收 支 日 結 盈 虧 5,144,061.09

歷年國庫撥發賑運經費數目表

年份	總辦事費	管理事業費	營業週轉金	投資基金	賑運事業補助費	西北賑站臨時金	本處經常費	附	配
29年	7,209,052.68	350,000.00	1,591,139.32	—	—	—	95,600.00 (附贈費)	本年年預算用款共銀\$14,218,492.00(其中下年度撥入\$4,972,600.00)本年實際撥入\$9,245,892.00(附贈費\$429,916)除撥國庫	
30年	8,420,000.50	304,500.00	2,705,491.60	500,000.00	3,942,307.90	—	—	本年年預算用款共銀\$11,920,000.00(其中下年度撥入\$4,972,600.00)本年實際撥入\$6,947,400.00	
31年	23,061,893.57	1,079,500.00	1,954,680.00	—	—	—	915,728.00	本年年預算用款共銀\$24,141,393.57(其中下年度撥入\$4,972,600.00)本年實際撥入\$19,168,793.57(附贈費\$429,916)	
32年	76,044,000.00	1,356,000.00	3,700,000.00	—	5,300,000.00	—	1,575,018.00	本年年預算用款共銀\$81,344,000.00(其中下年度撥入\$4,972,600.00)本年實際撥入\$76,371,400.00(附贈費\$429,916)	
33年	28,238,173.00	1,928,492.00	—	—	2,900,000.00	4,800,000.00	838,976.00	本年年預算用款共銀\$36,966,665.00(其中下年度撥入\$4,972,600.00)本年實際撥入\$31,994,065.00(附贈費\$429,916)	
合計	145,973,124.75	5,638,492.00	9,951,710.92	500,000.00	12,142,307.90	4,800,000.00	3,424,722.00		

叁 建設

一 培修驛道

驛道路線，水路利用河道，陸路利用公路大車道，其具有軍事及經濟價值之新線，則加開闢興築或修葺之，使完成全國驛道總網。
年來經興築修葺之路線，計有川省萬縣至利川，萬縣至磨刀溪，大溪鄉至天龍池及南江至南部等四線，共五百四十公里。又陝省乾縣至長武及耀縣至宜川等兩線，共四百零八公里。又皖省休寧至源手車道之龍崗塔坑段二十五公里。又浙省縉雲仙居江山至玉山手車道及江王路之源頭八都段手車道，共一百三十五公里，此外桂省之百色至對境八渡段及舊印國際綫斐列段之險道，均在分別修葺中。

二 建設西北驛站

全國 概 况
三十二年十月奉令修西北驛道旅客服務站，自重慶以迄新省哈密，除重慶至廣元一段，溯沿嘉陵江，僅於合川南充分設招待所外，廣合間計設二、三、三二公里，每約三十公里設一站，以站屋審查設備分爲甲乙及特甲特乙四種，內包括宿舍、食堂、浴室、辦公室、事務所、郵電代辦所、儲藏室、日用品代售所、車馬棚、馬使宿舍等，蘭州以東以利用公產民房修建，蘭州以西大部站房皆爲新建，全部工程自三十二年五月開始，同年底全部完成，計新建站屋五十三所，修繕站屋二十六所，另築古包九十個，開鑿水井二十二眼，築引水渠一道，蓄水池二座，膠輪客運板車一百輛。(備圖)

三 協助川西機場工程

「四」基地在中國，其基地工程係由中國動員農民五十萬人，每天工作十二小時，於三個月中建築完成，當時當地中國長官及交通部長之協助，尤可感佩。此爲美國陸軍航空隊第廿轟炸機隊訓練隊伍甫准將及美在華工程師凱納遜於本年六月十五日由日式超級空中機轟炸日本本部工業區前後所發表談話之大意。蓋此項工程中之運輸任務，有賴驛道之協助足多也。

自工程開始，本處即奉命轉飭川陝驛道管理分處及四川省驛道管理處按工程地區組織特種工程運輸隊五編隊，悉力以赴，計自元月廿九

日起，至五月十五日止，歷時三月又半，調裝自備膠平一、九三三輛，發動組裝民用車輛三、二六五輛，專機工料七三三、九七〇公噸。二、六〇四，一〇五五噸公噸，工料三、一七九公噸，二三九、七九五噸公噸。

全部郵遞原以汽車為主，膠運郵轉，惟以交通阻滯水田，田水切放，則膠小通車其行艱，且膠氣阻滯，每不若八機力車之靈即為膠運膠運，船便，鑄之大馬輪流更替，晝夜輪開不停，故郵遞時時苦於主理地位，此不得不謂膠運郵遞之史實也。

四 建造舟車倉站

本處各幹線為適應需要及加強郵遞，對於站房倉庫及各式車輛歷年均有添建，倉站方面，二十九年至三十三年六月已完竣各項建築物計六五一所，建築中五九六所；車輛方面，廿八年至三十三年六月已造各式車輛一一、七一八輛，木船方面已造各級木船二九〇隻、一、四八九輛，茲將歷年建設數量列表於后：

元代的站赤

元代驛傳制度組織的周密，其有裨於十三世紀蒙古民族用兵的神速，外族的流寇，以及交通的暢達，有不可分離的關係。有元一代的搜伐，除了忽必烈時代，東征日本，因不諳海戰遭遇風險失敗以外，幾乎所向披靡；實力雄厚如東歐各國的驛軍，頑強如回教亦思馬因 (Anacians) 派教徒所建之木刺夷 (Mairai) 無不被其摧毀。

元代的驛傳，稱為「站赤」。其制始創於太宗窩闊台時代（公元一二三四年），元朝歷史續二謂：「使臣往來，沿百姓處經過。事也過了，百姓也生受。如今可放各千戶每出人馬，立定站赤。……」再在馬哥波羅行紀中，關於驛傳的記載也謂：「從汗八里（即北平）首途經行其所取之道時，行二十五哩，使臣即見有一驛，其名曰站 (Station)」。此所謂「站」者，就是元代以前的「驛」，所謂「赤」者，即蒙古語「職司者」或「官」之謂，於其上冠以形容詞，組成諸官名稱，例如「速魯花赤」謂做漢意即管民官，「札魯火赤」為斷事官，「昔實赤」為司應官，類似此例頗多，元史中屢見之。

各幹綫歷年站房倉庫建築數量表

建築類別	計劃各項建設數量						33年 建築中數量
	已成各項建築物數量 29年——32年	總計	29年	30年	31年	32年(西北驛站工程處代造建築物)	
段站辦公室	125	148	19	47	26	56	2
倉庫	30	35	—	11	13	11	8
車棚及馬廄	113	144	—	50	41	53	40
食堂及宿舍	156	195	—	65	21	109	—
修理房	10	39	—	24	12	3	6
廣告包	90	90	—	—	—	90	—

附錄圖

(五)

各幹綫歷年添造車輛數量表

車輛類別	總計	28年	29年	30年	31年	32年	33年添造中數量
膠輪板車	4,774	1,193	503	700	1,536	520	320
膠條板車	6,064	60	4,894	1,110	—	—	—
膠條板車	500	—	—	—	500	—	—
燈輪大車	50	—	—	—	—	50	—
客運馬車	330	—	—	6	209	95	20

各幹綫歷年添造木船數量表

船隻噸級	合計	29年	30年	31年	32年	33年添造中數量
3噸級	62	30	—	31	—	—
5噸級	14	4	—	—	—	10
6噸級	4	4	—	—	—	—
8噸級	10	—	—	—	10	—
10噸級	54	20	—	—	30	8
11噸級	2	—	—	2	—	—
12噸級	60	40	20	20	—	—
14噸級	38	30	—	—	—	8
24噸級	2	2	—	—	—	—
25噸級	2	—	—	—	2	—
30噸級	2	2	—	—	—	—
40噸級	13	—	13	—	—	—
90噸級	4	—	2	—	—	2
總計	290隻 3,489噸	132隻 1,342噸	35隻 940噸	53隻 355噸	42隻 430噸	28隻 422噸

肆 今後驛運政策

一 獎助民營推行驛政

本處既定「驛政重於驛運」，「人民共營重於政府專營」，「省處支線重於分處幹線」及「獎勵扶助重於管制」四大政策，推行以來，頗見效益，尤以此次協助川西糧場工程中特著顯效，嗣後仍當本以推動，以求貫徹。

二 實施配合運輸

驛運工具，種類繁多，性能各異，倘各因時地制宜，銜接航空、鐵路、公路、輪船兼辦驛運接運之配合運輸，則驛運之效能當更能發揮盡致，本處初由川黔線銜接長江水運開始，繼則擴展至川瀘川陝水陸驛運，近則東南各省支線及川瀘、川陝、甘肅等幹線均予實施配合運輸，今後當普遍推行暢流物資，并以準備軍事反攻及復員期間之運輸需要。

三 改良工具動力

驛運工具之製造及動力之使用，多墨守成法，致均未達到最高效率，或且增多動力之消耗，茲已與英美菲國西北之研究獸力專家成立諮詢博士商討擬定計劃，在實業成立「驛運工具動力試驗所」，并已函美國國務院聘請專家二三人來華協助，用科學方法研究改良各種驛運工具之製造與動力使用之法，方以期提高驛運效能，并以增進農業方面使用獸力之效率。

尾語

驛運在戰時之重要盡人皆知，但戰後之我國，將因邁步於工業化之途，而充分發展機力運輸，自屬毫無疑義。惟此次戰爭範圍之廣，破壞之烈，殊非短期所能恢復，且驛運為農業經濟產物，就我立國基礎及地理環境而言，仍當為工農並重之國家，是故戰後之驛運，不可一日偏廢，更當配合機力運輸，共負工業建設期間之運輸任務。

茲回顧過去，展望將來，深感事業之艱巨，負荷之重大，吾人應排除萬難，踴躍策進者，更將十倍於疇昔，其如何改良工具動力及以風力獸力代人力，以牽引代肩挑，以輪轉代拖動，期以最小之勞力，獲最大之效能，以求驛運更進一步發揚光大，是為當前從事驛運之主要任務。

附 載

水陸驛運管理規則

規 則 全 國 概 況

第一條 全國水陸驛運之管理除法令別有規定外依本規則之規定。

第二條 本規則所稱水陸驛運動力及工具之範圍如左：

(一) 以營運爲目的之各式人力獸力車輛。

(二) 以營運爲目的利用風帆槳槳爲主要動力之船筏。

(三) 以營運爲目的之騾馬驢牛及駱駝。

第三條 本規則所稱驛運主管機關爲驛運行政機關或經委託辦理驛運行政之驛運業務機關。

第四條 水陸驛運動力及工具除依法令由郵政設局主管者外，應一律向該管區域之驛運主管機關聲請登記檢驗。

第五條 凡經驛運主管機關登記檢驗合格之水陸驛運動力及工具均免發給牌照，其牌照式樣另定之。

第六條 凡經驛運機關或郵政機關登記檢驗合格而領有證件之水陸驛運動力及工具，必要時得由各驛運主管機關按照事實需要與便利編組成隊，委派各級隊長並加以適當之訓練。其編組辦法另定之。

第七條 凡經編組之水陸驛運動力及工具得享受左列各款利益：

一 分附物資承運。

二 利用驛運機關運輸上之各種設備。

三 收受規定運價。

四 貸款添置或修理工具。

五 享受驛運機關規定之權利。

第八條 凡經編組之水陸驛運動力及工具應遵守驛運法令從驛運機關之指揮調度。

第九條 水陸驛運動力及工具到達目的地卸後，應即向當地驛運主管機關報到，如無物資交運時應即發給准行證，得自行擺運，不得留難。

• 准行證式樣另定之。

第十條 凡軍公商物品資裝載或商號需用水陸驛運動力或工具時，應向驛運主管機關聲請雇用，不得逕行封扣，其有自行雇用者應向驛運機關登記。

- 第十一條 水陸郵運運價力價除應會商航政機關外，由郵運主管機關擬定後呈准公布施行，託運人及承運人均應遵守，不得自行抬高或抑低。
- 第十二條 各物資機關自備水陸郵運工具應將工具種類數目送由郵運主管機關備查。
- 第十三條 前項自備工具限於運輸自有物資，如兼營業時，應受郵運主管機關之管理。
- 第十四條 水陸郵運運商行如確實自備有水陸郵運動力或工具者，除依法令由航政機關主管者外，應向該管區域之郵運主管機關登記發給營業證後始准營業。
- 第十五條 各郵運主管機關得就各地情形訂定施行細則呈准施行。

獎勵民營驛運事業辦法

- 概況
- 第一條 人民辦理郵運事業經向當地郵運主管機關登記認可可依本辦法之規定獎勵之。
 - 第二條 各郵運主管機關沿線原有之食宿設備停車篷牲畜馬廄等設備得免收費或收取最低費用，供給民營驛運利用，或代向當地餐館商店訂特約食宿。
 - 第三條 郵運主管機關於沿線地點辦理合作社者，准由民營驛運參加，依法享受平價物品之供應。
 - 第四條 郵運主管機關沿線所設之診療所或特約醫生及獸醫室准准民營驛運利用，酌收最低費用。
 - 第五條 郵運主管機關沿線原有之通訊設備得供民營驛運利用，酌收最低費用。
 - 第六條 民營驛運工具如有損壞曾請由郵運主管機關所設之車船修理場代為修理，其工料費用應按成本核收。
 - 第七條 民營驛運如因添製工具或增購款項而感財力不足，得向郵運主管機關請求貸款，其辦法另定之。
 - 第八條 民營驛運如因資源缺乏而致工具裝載不足或放空行駛時，得請由郵運主管機關向物資機關代為拉攏貨物運輸。
 - 第九條 民營驛運於運輸途中得請由郵運主管機關代辦關卡稅局等報關手續。
 - 第十條 各郵運主管機關得就各地情形訂定施行細則呈准施行。
 - 第十一條 本辦法自公布之日施行。

驛運的新方向

中央日報社評 (三十三年三月四日)

三十三年十二月，行政院通過公佈了「水陸驛運管理規則」及「獎勵民營事業辦法」。這兩個命令，對於三年來的驛運事業，不但兼許民營，並且獎勵民營。而獎勵民營驛運事業最重要的辦法，是提倡「驛貨」，使金融機關貸款於民營驛運事業，以挽救驛運虧戶車伕的貧困，並擴充民營驛運事業的實力。

中國經濟建設，以上業化為中心，亦以工業化為急務。今日工業化的尚未完成，所以社會生產力殊感不足，而物資缺乏乃成爲無可避免的現象。但是，我們要知道中國是農業經濟佔主要地位向國家，衣食所需的原料，至少不會有缺乏之虞。今日如果衣食所需的原料有缺乏的現象，必定是由於運輸力量的不修使用，與交換制度的不修合理，我們直可以說：今日中國向來問題特別是有關衣食兩項的物資問題，以運輸問題爲其最重要的一個環節。

全國概況

說到運輸，首先大家便想到鐵路上的火車，公路上的汽車，和水道上的輪船，但是我們中國自創辦火車輪船以來，重要的路線多數偏在東南。廣大的內地並沒有充分的鐵路以供火車輪船的馳騁，也沒有充分的搬力工具以運轉於內地的鐵路。國民政府在抗戰的準備上最大的功績，在於公路的修築，今日發達於西南山嶺，馳逐於西北高原者，都是這一功績的表徵。然而鐵路公路與輪船鐵線不能達到的地域，仍非使用人力獸力引動的運輸工具不可。今日廣大的內地，到處有忍苦耐勞，兩肩一担，不計里程之遠，不論時日之長，以活動於窮鄉僻壤和山嶺水澗的民衆，實爲我等身居都市的人士多數消費品的供應者。棉花、茶葉、柴炭、食鹽、米麥，如此之類，那一種不是他們供應我們的？可是我們身居都市的人士，是不是記得我們的供應者，是不是留心我們的供應者需要解決的問題。我們談都市人士工業便只看着機械工業而忽視手工業。同樣的，我們都市人士談交通也只看着搬力工具而忽視人力獸力的工具。殊不知這種觀念，其效果只是新的沒有建設起來，舊的已經廢弛下去了。如今我們經過了長期的抗戰，我們才知道新的要發展，舊的要保持，當然是要在保持中求改進。驛運事業的復興，就是最好的實例。

我們說「舊的」，並不是說他是應當廢弛而勉強保持，百年來我們的各種事業，不應當廢弛而竟給強迫且大家以其廢弛爲固然者，復是不少。驛運就是一類。廣大的內地，仍是昔日一樣的地域，這些地域並沒有輪船火車輪船和汽車，便沒有先把驛運完全廢弛的理由，並且，此所謂廢弛者，祇是政府對於人力獸力的運輸，置於不聞不問而聽其自生自滅。殊不知在這種地域內的運輸，人力獸力的使用仍然必要，更因其有必要而仍然存在，政府不加管理，不過是任其劣化，任其衰落而已。

現在，政府不但自營驛運，並且整頓驛政。驛政的整頓要項目，是對於那些忍苦耐勞，兩肩一担，不計里程之遠，不論時日之長，仍活動於窮鄉僻壤，和山嶺水澗的民衆，使其有所勞動，有所開拓，而不致爲高利所剝削，以至破產，且可以自置工具，自求發展。而國家社會物資的供應，亦由此可以更加豐盈，這個新方向是值得一般社會重視和協助，以期於切實施行，並順利發展的。

我們抗戰持久愈強的最大原因，在於我們有廣大的民力。我們建國，將仍以廣大的民力爲基本的力量。現在，無數的担子，賦子和剝子，依於廣大民力的引動，供應國家社會所需要的物資，這是抗戰力量的一個泉源，也是建國力量的一個府庫。我們願政府壽命通過公佈的今日，喚起我們讀者對於這個力量的注意。