

中華民國三十三年十一月出版

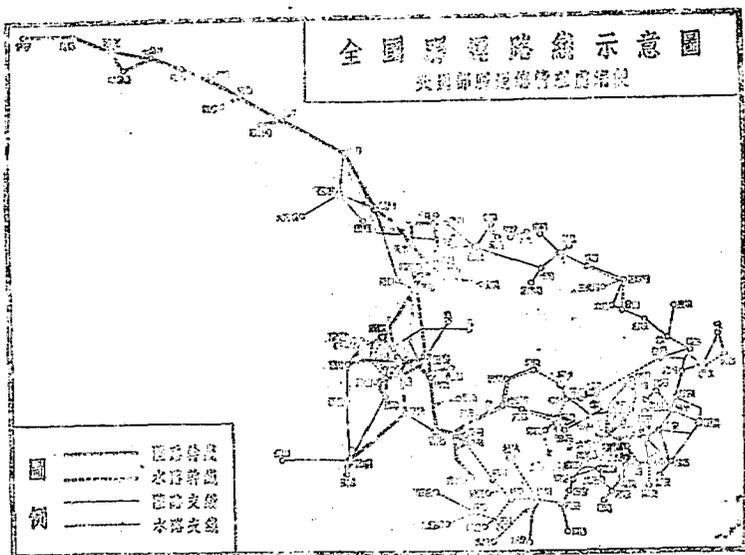
# 全國驛運概況

右任



交通部驛運總管理處編印

[



### 全國驛運路綫里程表

單位：公里

川滇分處 1,483	浙江省處 1,154	河南省處 1,951
川黔分處 1,642	安徽省處 9,099	福建省處 3,585
川陝分處 1,893	江西省處 2,864	廣東省處 2,289
甘肅分處 1,869	湖南省處 2,985	廣西省處 3,017
新疆分處 2,018	四川省處 383	雲南省處 2,808
渝服務處 265	西康省處 2,277	青海省處 1,886

# 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

成立各級郵遞管理所，隸交通部。

二十九年二月

成立各級郵遞管理處，隸交通部。

二十九年九月

成立郵遞總管理處，隸交通部。

成立郵遞總管理處，隸交通部，受郵遞總管理處監督指揮。

成立郵遞總管理處，隸交通部，受郵遞總管理處監督指揮。

成立郵遞總管理處，隸交通部，受郵遞總管理處監督指揮。

成立郵遞總管理處，隸交通部，受郵遞總管理處監督指揮。

成立郵遞總管理處，隸交通部，受郵遞總管理處監督指揮。

#### 二、管理

甲 頒訂各項章

乙 訓練基層幹



3 1797 4534 8

MG  
F542.9  
43

(1)

全 國 郵 遞 概 況

貳 業務

丙 樹立督察制度

一、路線

甲 幹 綫

至卅三年六月計有用滇、川黔、川黔、甘新、新延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

至卅三年六月計有用川、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 國際路線

(一)新蘇綫：魏羅峽——羅爾果斯二、〇三公里；(二)新印綫：檳城至列城東路一、〇〇五公里，西路一、一六〇公里；(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  
國際郵運路線示意圖

二、設備

甲 工 具

(一)幹綫 至卅三年六月計有各式膠輪腳踏板車九、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腳踏板車，手車，人力車共計二八、九五四輛，船筏三九、九五四艘，三二、五四一噸，馱馬一六、一四八頭。

乙 站 倉 各幹支綫共有站倉車棚馬廄食堂宿舍修理所等一、三七九所。

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、三三四、二三六噸，一四三、〇一二、七二三延噸公里。

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、三七七延噸公里。

附 幹支綫歷年貨運統計表

幹支綫歷年貨運分類表

幹支綫歷年空運統計表

各國運送運量等位表

### 四、營業收支概況

附 歷年營業收支盈餘虧比收表

歷年四項營業運送運費表

## 參 建設

### 一、培修驛道

### 二、建設西北驛站

廣元至哈密二、三三公里，共設七十九站，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

附 西北驛站路線圖

歷年助倉建築費統計表

歷年助倉建築費統計表

歷年助倉建築費統計表

歷年助倉建築費統計表

歷年助倉建築費統計表

歷年助倉建築費統計表

歷年助倉建築費統計表

歷年助倉建築費統計表

歷年助倉建築費統計表

一、一九三三年營業概況

### 一、獎勵民營推行驛政

「願行既定「驛政重於郵運」，「人民共營重於政府專營」，「省處支綫重於分處驛政」，「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、飛機等接配之配合運輸，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」，并與農林部合作協助，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，提高郵運效能。

## 尾語

### 附載

水陸驛運管理規則

獎勵民營驛運事業辦法

# 全國驛運概況

## 緒言

驛運制度，創自東周，盛於元明，祀於清宗，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，於焉粗具規模。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、三五一、六一〇噸，六四四、五〇二，〇九九延噸公里。如以汽車微運，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，若以每輛汽車每行駛三萬公里計算，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幣，僅佔百分之二，為數實甚微末。再按全國鐵路、公路、航運、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，由近而達遠，窮鄉僻壤，無遠弗屆，方諸鐵路公路固無軒輊也。以往各省辦支錢為人所詬病者，厥為征收管理費，茲已於卅二年四月明令停收。今後對各支錢注重寬籌經費，獎勵民營，當可步入正軌。茲當勝利前夕，殘氛未戢，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，而樹今後圖計民生之基礎，則幸甚焉。

### 沿 線

廿七年十月中央召集全國水陸交通會議，決定利用全國人力物力之運輸，以補機械運力之不足。交通部根據會議，於廿八年元月成立郵遞管理所，并即開闢各線郵遞管理分所，吾國固有郵遞事業之復興，由此發軔。

廿九年二月撤銷郵遞管理所，并改組各線郵遞分所為車馬郵遞所，改隸於交通部公路郵政總局。同年五月歐戰停戰，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，必須建立并加強驛站運輸制度，乃於七月召開全國郵遞會議，當決議由交通部成立郵遞管理處，統理全國水陸郵遞行政，并辦理幹線及國際郵遞業務，各省成立省驛運管理處，直屬省政府。各驛運管理處之監督指導，辦理省境內支線郵遞行政及營業事項，驛運制度於焉發立。

本處於廿九年九月一日組織成立，當將各車馬郵遞所改組為各驛運幹線驛運主任辦事處，辦理各幹線水陸驛運業務。

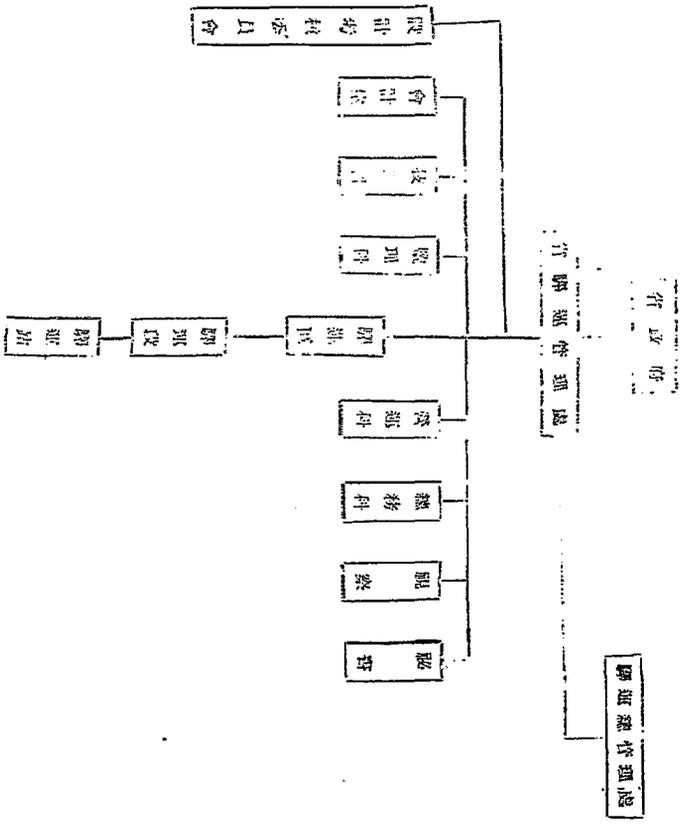
卅一年六月為適應需要，經將各幹線驛運主任辦事處改組為各幹線驛運管理分處。

三十二年三月本處於蘭州成立西北驛站工程處，辦理自廣元至哈密二、三三二公里西北驛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。



省 購 運 管 理 處 組 織 系 統 表

( 8 )



全 國 購 運 概 況

## 二 管理

### 甲 頒訂各項章則

郵運雖師古制，實為新興事業，本處成立之始，即先從事立法工作，以為管理推動之依據。備自廿二年起，復經委酌實權利弊，重行研究，修正補訂，以求完善，至本年六月止，計已頒行管理條例及規程六種，郵運營業規則五種，郵運開度規則五種，獎勵民營辦法二種，茲列表如后：

郵運法規名稱及說明表

種	類名	要	旨	頒布年月
(甲) 關於工具 征用及管 理者	水陸郵運管理規則	規定郵運管理工具動力及其業務上應行遵守之範圍		三十三年十月
	全國郵運供馬車船征用規則	規定郵運所用人力動力工具之征用辦法		三十三年三月
	水陸郵運動力及工具徵用辦法	規定動力工具之調查登記及換領牌照辦法		三十三年六月
	水陸郵運工具動力及工具徵用辦法	規定動力工具之組織訓練以加強運送安全及效率		三十三年六月
	水陸郵運通商行管理辦法	規定管理并維護民營郵運事業特種郵遞效能		三十三年六月
	水陸郵運動力及工具徵用辦法	規定動力工具之組織訓練以加強運送安全及效率		三十三年六月
	水陸郵遞貨物規則	備載辦理貨物之對內對外手續及其責任		三十三年三月
	水陸郵遞貨物通則	備載辦理貨物之對內對外手續及其責任		三十三年三月
	水陸郵遞貨物通則	備載辦理貨物之對內對外手續及其責任		三十三年三月
	水陸郵遞貨物通則	備載辦理貨物之對內對外手續及其責任		三十三年三月
(乙) 關於郵遞 營業者	全國郵站倉庫管理規則	備載進倉倉舍之手續及其保管貨物之責任		三十年五月
	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
	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

(丙) 於通檢 調查者	郵運快馬運行通則	規定運行法則以期減免事變	三十一年一月
	郵運行車通則	同上	同上
(丁) 關於獎勵 民營郵運者	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乘運 五品辦法	規定公商動力工具公平担負車運以應抗建需要	三十三年六月
	獎勵民營郵運事業辦法	扶助民營郵運事業獎勵參加郵運服務	三十三年十二月
	獎勵民營郵運貸款辦法	無息貸款民間築設或整修工具動力維持郵戶生計加與各級郵總	三十三年八月

### 乙 訓練基層幹部

郵運工作，繁瑣艱苦，本處爲訓練基層幹部起見，特商承考試院頒布特種考試郵運業務人員考試條例，於三十年三月設班訓練幹部五十名，舟區運榮榮軍人廿五名，施以理論訓練，三十二年十月又設訓練幹部十五名，各分分處歷年自行設班訓練者，計有六六四名，統計四年來共訓練郵運幹部七五一人，其於郵政之推行，業務之發展，裨益匪淺。

### 丙 樹立督察制度

郵運總綱，展佈全國，欲期其力行法令，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黃甫及四北兩區，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。各省總教有視察，除總分處置有稽查，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、川滇、川陝、甘新、新疆等五幹綫郵遞管理分處及重慶郵遞服務處。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，茲將自一九一九年至本年六月里程變動概況列表如下：

## 西北驛站工程記

驛站之設，肇自有周，盛於元明，降至清初，規模益具。清代驛程，以京師為樞紐，分發五路，展布各省。海通以後，歐風東漸，後稷遞郵，日益廢弛，驛遞制度，遂漸廢弛，迨抗戰軍興，遞務益重，郵式遞具，一時未足敷用，潛藏動力，應籌自謀，彌補以勁，盡其在我。元首蔣公，高瞻遠矚，毅然復設驛遞，乃成立驛遞總管理處，主持其事，以期排除戰時交通之艱難，適應各方物資之運輸，創辦以來，效益顯著，願西北版輿遞郵，綢繆豐富，舉國居全國中心，河西為通歐孔道，既屬國防要區，尤為物資基地，借以開山闢關，行者裹足，極目荒原，每涉西顧。元首於此復兩頒手令，飭由重慶種廣元，經陝甘至哈密間，每三十公里建一驛遞旅客服務站，廣酒段每站旅客三十至五十人，酒泉迤西，每站百二十人。途段一段，測沿嘉陵江水道，廣元前後，崎嶇陸行，直達哈密，計程二千三百二十公里，資山驛遞總處設置西北驛站工程處以理其成。民國三十三年二月組織簡章，五月興工，六個月完成，廣哈間共設七十九站，計新建站五十有三，局部新建及興用舊房改建者二十有六，開鑿水井及蓄水池凡二十有四，十二月分段驗交川陝甘新暨各驛遞分處接管經營，從此幾荒陬於富庶，化險阻為康衢，後向以遠遞西北為苦者，今則自廣元而西，越秦嶺，過關中，經河西，出嘉峪，渡戈壁，達哈密，行程二千三百餘公里，志猶尚站，湯飲有水，飢有儲糧，病有醫藥，人貧如歸之樂；馬有停歇之安，寧復知其所苦。方其工之初興也，寒日飄飄，難以安臥，至哈密十三站間，砂礫橫橫，四無人迹，益以寒夜夜寒，風沙逐目，囊篋難設台站，均因艱鉅，屢告中止，今欲於幾月內完成數百年未竟之功，不亦難乎？然事有難而實易者，積習難改，裁撤舊設台站，均因艱鉅，斷難不容污朽，傾軋扶之，路則升之，葺補以時，可歷千百年而無損，否則風雨浸之，鼠雀剝之，券民盜之，牛羊蹂之，恐不明年而摧毀無遺，是則所望於後之來者。際此工成，爰將各站等級，相即里程，實支工費，勒之碑陰，并誌其始末而為之記。交通郵遞總管理處處長兼西北工程處處長張炳訓撰。吳興沈尹獻書。

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

線別	年				三十二年六月	
	二十九年	三十年	三十一年	三十二年	主要	輔助
溫江(川漢)總分處	900	900	1,562	2,011	1,378	110
川黔總分處	1,246	1,570	2,213	1,692	937	705
川陝總分處	—	—	1,645	1,725	1,738	155
陝甘新總分處	711	711	1,080	1,162	牌	川陝線
甘新總分處	2,454	2,454	2,465	3,580	1,548	321
新康總分處	—	—	—	2,013	847	1,166
康慶總分處(處)	—	—	78	99	241	24
慶昆總分處	810	810	—	—	—	—
黔桂總分處	896	—	—	—	—	—
黔鄂總分處	319	—	—	—	—	—
川康總分處	—	—	525(改裝)	—	—	—
川陝川湘水陸總分處	1,722	1,722	—	—	—	—
總計	9,058	8,167	9,043	11,302	6,689	2,481

支綫

各幹支綫，現有川、滇、粵、桂、湘、贛、浙、閩、皖、豫、康、甯等十二省歸置管理處，共主要幹綫二一、三一九公里，內陸路佔百分之五十五，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列表如下：

(12)

全國郵遞概況  
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	
					主要線	輔助線
浙 江	—	4,601	3,419	1,106	495	659
安 徽	—	1,455	1,916	5,662	5,205	3,894
江 西	1,168	1,168	3,294	4,948	2,014	850
湖 北	—	—	30	30	—	—
湖 南	—	1,942	3,405	3,838	1,575	1,410
四 川	981	2,424	1,462	1,816	348	49
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	—	1,260	3,623	5,115	—	—
綏 遠	—	2,882	5,293	4,588	2,115	1,470
廣 東	305	—	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
青 海	—	—	—	—	1,441	395
總 計	2,578	18,999	31,299	41,366	21,319	12,934





全 國 郵 政 現 況

二 設 備  
甲 工 具

郵政旨在便利廣大之民衆，利用機器，  
出其工具以力從事於運輸服務，惟各幹支線  
爲改良承運及裝卸補充起見，亦逐年籌款自  
造車輛，增置動力，或自行修造或賃借民間  
。並將各幹支線現有工具西力數目，分別列  
表如下：

乙 站 倉

郵政爲人民之運輸，原以利用民間所有  
倉庫房屋等設備爲原則，但以過於簡陋，或  
不對於運輸，或有不合衛生衛生，年來各幹  
支線財力可能，總計先後添購修築站倉、  
車輛、馬車、碼頭、食宿站、修理所等共一  
、三〇七所。

各幹線現有運送工具數量表

民國三十三年六月份

單位：輛(車)  
頭(駱駝)  
艘(船)

該 處 別 性 質	駱 駝	輪 船	膠 輪 車	牛 馬 板 車	膠 輪 大 車	鐵 輪 大 車	頭(駱駝)		木 船
							人 力 車	馬 車	
總 計	5,072	3,347	2,406	101	134	31	112	344	157
川 康 分 處	—	562	—	60	2,535	175	—	—	23
川 黔 分 處	—	2,444	88	—	—	—	—	—	2
川 黔 分 處	—	694	1,368	101	—	—	—	—	155
川 黔 分 處	—	—	—	60	—	—	—	—	23
川 黔 分 處	—	220	922	—	78	—	112	135	—
川 黔 分 處	—	562	—	—	1,350	—	—	—	—
甘 肅 分 處	4,625	—	—	—	63	120	—	—	—
蒙 西 分 處	—	—	—	—	56	31	—	—	—
蒙 西 分 處	316	—	—	—	2	25	—	—	—
重 慶 服 務 處	—	79	30	—	—	—	—	200	—

說明：表內數字均係經常維持之數，其臨時之數用百符不在內

各省現有聯運工具數量表

民國三十三年六月份

頭(駝馬)  
單位:輛(車)  
艘(船)

省 處 別	力 快		駝 馬		車 輛		船 隻	
	自備	徵用	自備	徵用	自備	徵用	自備	徵用
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	—	65
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
綏 遠 省 處	—	1,290	—	147	—	744	—	5,818
廣 東 省 處	—	5,472	—	—	853	2,952	30	2,307
廣 西 省 處	—	5,216	—	—	—	2,525	—	3,161
貴 州 省 處	—	—	—	1,076	—	1,146	—	—
雲 南 省 處	—	—	13	1,971	82	—	—	—

說明: 表列數字均係經常維持之數量其臨時徵用者位末在內

各幹綫現有設備統計表

綫別	辦公室站房	倉庫	車棚馬廄	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	—	—
新區綫分處	2	1	2	—	1	—	—
西北郵站工程處 代辦工程	67	12	65	129	3	—	90
檢驗務所(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	車棚馬廄	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	18	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、二六噸，一四二、〇二二、七三二噸噸公里。卅一年四月至三十三年六月客運二、九三九、〇三八八、一五、四三八、四〇三延人公里。

#### 乙 支綫

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。三十一年十一月至三十三年六月客運共八三三、八七七八、七九、七八七、〇九六延人公里。

### 西洋古代驛運

西洋海上郵遞制度的開始，是在波斯全盛時代。當時陸地上的交通道路，整齊而雄偉，郵傳制度也就在這時候開始。從當時開始的波斯希羅各島神社的道路，建築的非常壯麗。到了羅馬，以政治上及軍事上的目的而建築的道路，為西洋自有道路以來最完全最有組織的建築，這些道路，以羅馬市為中心，設置到君士坦丁堡，西班牙，英，德等國，共計五大系統，合共大小支綫，其長度達十四萬公里。郵傳制度的施行範圍，西自英國，東及幼發拉的(Tigris)河，為郵遞事業的黃金時代。

羅馬帝國衰微以後，陸地郵遞事業，也就四分五裂地散漫下去。各處道路，僅僅靠著各地方的僧侶及普通民衆團體維持着，而沒有統一管理機構。又各地的封建君主，也有徵收各道路通行費，轉便增加其國庫的收入，也有強許私人收買道路，也有許多在各處設置關口。加之那些維持道路的僧侶和各團體，慢慢地懈怠下去，所有的道路，就呈現頹敗殘廢的狀態，雖然中間經過些局部的修改，和十字軍的遠征，越阿爾卑斯山的道路時被改良，但仍不能恢復過去隆盛的狀況。

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。如英國全國都有國道的道路(Turnpike) (法國先著手於道路之創設和修改，可以代表當時諸國復興的現況。英國在十九世紀之初，築成科學的麥卡達樣式道路，嗣後次為發展其他各國，為郵遞道路發達的後階段，也就是郵遞道路發達的最高點。

## 各 幹 綫 歷 年 貨 運 統 計 表

綫 別	總 計		廿九年(九五十二月)		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 %		4.7 %		24 %		25 %		25.3 %		21 %
共 計	1,134,236	143,012,722	18,004	6,648,872	128,418	34,628,252	114,809	35,760,025	178,609	36,188,933	694,396	29,786,640
川 滇 分 處	11,771	3,848,688	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 陝 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	48,763,352	5,073	1,815,072	41,908	11,665,889	54,795	17,764,112	66,080	17,516,279	—	—
甘 新 分 處	122,298	52,266,961	7,641	3,868,169	34,316	17,080,428	30,898	12,687,591	29,278	9,088,787	20,165	9,541,986
浙 甌 分 處	3,232	1,083,594	—	—	—	—	—	—	—	—	3,232	1,083,594
敘 昆 分 處	996	129,622	580	24,753	416	104,869	—	—	—	—	—	—
黔 桂 分 處	1,591	619,933	325	155,394	1,267	264,539	—	—	—	—	—	—
川 鄂 分 處	192	39,885	—	—	192	39,885	—	—	—	—	—	—
川陝水陸聯運處	3,939	792,996	—	—	3,939	792,996	—	—	—	—	—	—
川湘水陸聯運處	15,198	1,755,985	—	—	15,198	1,755,985	—	—	—	—	—	—

註：敘昆綫三十一年七月交由雲南省處代管，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、川陝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	計		二十九年(9-12月)		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		
共計	1,134,236	100%	18,004	100%	128,418	100%	114,809	100%	178,609	100%	694,396	100%
電	647,040	57.05	1,247	6.93	20,997	16.35	14,485	12.61	10,266	8.75	600,045	86.42
公	190,471	16.78	6,545	36.35	50,975	39.71	39,956	34.80	50,475	28.26	42,500	6.12
郵	62,749	5.54	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
雜	4,518	.39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
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

民國三十一年四月期開始

### 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
共計	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
陝	—	—	—	—	—	—	—	—
分	—	—	—	—	—	—	—	—
處	—	—	—	—	—	—	—	—
(總)	2,515,036	12,782,191	517,826	2,576,811	1,415,467	7,117,900	581,743	3,087,480

注：1 川陝分處自三十一年起開始；2 重慶服務所自三十一年四月起開始。

各支線歷年貨運統計表

(22)

省 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	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 %		90.10 %		12.45 %		28.11 %		40.92 %		18.42 %
共 計	4,207,374	501,489,377	1,255	850,119	425,077	62,212,659	1,240,123	141,070,320	1,786,703	205,210,821	754,216	92,145,458
四川省處	306,136	9,333,283	1,255	850,119	15,276	2,992,779	15,611	2,895,665	99,586	807,873	174,408	786,847
雲南省處	6,422	3,331,127	—	—	—	—	—	—	1,771	240,940	4,651	3,090,187
廣東省處	132,895	16,055,173	—	—	—	—	—	—	123,651	14,360,415	9,244	1,694,758
廣西省處	447,954	75,623,310	—	—	158,368	36,851,594	163,306	24,420,161	107,445	12,682,817	17,835	1,668,738
湖南省處	362,666	26,686,376	—	—	1,968	401,513	243,651	13,568,049	—	—	17,047	12,716,814
江西省處	553,032	108,662,856	—	—	31,046	4,640,178	238,625	34,768,600	262,827	56,202,554	20,534	13,051,524
浙江省處	233,927	49,921,242	—	—	—	—	—	—	158,660	37,569,263	75,267	12,351,979
福建省處	611,819	55,726,552	—	—	82,179	3,156,354	216,733	15,886,810	214,196	25,786,402	97,911	10,896,986
安徽省處	425,727	39,128,041	—	—	—	—	95,571	11,839,136	247,593	16,345,712	82,363	11,043,193
河南省處	239,876	22,920,431	—	—	1,256	146,501	25,849	3,083,381	185,810	14,660,959	26,941	5,029,590
陝西省處	618,427	46,120,174	—	—	109,611	7,767,127	186,775	21,056,599	235,530	11,830,400	86,511	5,466,052
內蒙古處	1,702	5,250,477	—	—	—	—	—	—	—	—	1,702	5,250,477
青海省處	1,597	68,282	—	—	—	—	—	—	—	—	1,597	68,282
甘肅省處	266,214	43,562,049	—	—	24,373	6,276,613	54,902	13,551,919	149,634	14,723,486	38,205	9,030,031

各 支 綫 歷 年 貨 運 分 類 表

期 別	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
共 計	4,207,374	100%	1,285	100%	425,077	100%	1,240,123	100%	1,786,703	100%	754,216	100%
軍 品	321,874	7.65	22	1.73	10,636	2.51	11,908	.96	70,173	3.92	229,135	30.38
公 物	446,552	10.61	136	10.89	40,989	9.64	150,541	12.14	127,455	7.13	127,441	16.89
雜 糧	428,156	10.17	113	8.97	37,966	8.93	111,871	9.02	158,057	8.84	120,149	15.94
郵 件	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		三十三年		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	三十三年元月期間
河南省	33,580	96,354	4,125	8,375	29,455	87,970	三十三年十二月期間
江蘇省	32,241	616,953	16,616	315,238	15,625	301,515	三十三年三月期間
浙江省	511,196	72,085,179	433,791	41,755,479	77,405	30,329,700	三十三年元月 (管理員) 期間
安徽省	58,204	2,984,233	16,680	467,512	41,524	2,516,723	三十三年一月期間 三十三年元月 (管理員) 期間 三十三年元月 (管理員) 期間
福建省	138,625	3,730,753	131,357	3,578,746	7,268	152,007	三十三年三月起 (管理員) 期間
總 計	833,877	79,787,096	650,009	46,342,503	183,878	33,444,593	

(25)

## 全國聯運概況

## 全國各交通部門運量比較

民國三十三年全年

## 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%	—	1,133,737,518	100%	—
空運	20,060	0.32	5	18,778,784	1.66	5
鐵路	2,342,954	36.90	1	449,259,024	39.63	1
公路	411,859	5.02	4	158,786,552	14.00	4
航運	1,705,062	26.82	3	265,513,404	23.42	2
郵運	1,965,312	30.94	2	241,399,754	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%	—	2,739,688,559	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	690,978,029	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 %	—	387,630,097	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	延人公里	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

各幹線歷年營業收支概數盈虧比較表

年 度	收 入					支 出								盈 虧 比 較		
	總 計	貨 運 收 入	客 運 收 入	其 他 營 業 收 入	營 業 外 收 入	總 計	總 務 費	乘 務 費	運 務 費	設備品維持費	工務維持費	其他營業支出	營業外支出	盈	虧	
共 計	百 分 數	100 %	90.207 %	4.320 %	1.238 %	4.235 %	100 %	5.222 %	6.089 %	83.481 %	2.605 %	0.556 %	0.816 %	1.231 %		
	金 額	979,231,239.40	883,345,422.11	42,303,710.08	12,117,120.60	41,464,986.61	974,087,178.31	50,867,286.10	59,303,691.42	813,216,774.53	25,362,386.74	5,409,258.12	7,934,104.42	11,993,676.98	9,995,515.87	4,851,454.7
二十九年九至十二月	金 額	9,578,390.04	9,384,918.39		16,712.64	176,759.01	9,688,158.35	720,790.50	400,109.83	8,410,145.77	53,048.71	13,635.96	2,515.68	87,911.90		109,768.3
三十一年	金 額	51,396,462.55	49,077,884.83		1,462,732.51	855,845.21	53,323,795.19	3,155,791.39	2,915,014.23	46,259,231.69	357,775.62	72,797.07	133,498.24	429,686.95		1,927,332.6
三十二年	金 額	143,752,991.95	135,387,127.53	2,249,707.99	4,762,893.29	1,353,263.14	143,238,936.40	7,725,788.80	8,367,932.49	119,654,514.66	2,781,797.67	264,527.78	1,894,492.67	2,549,882.33	514,055.55	
三十三年	金 額	328,150,094.11	303,096,878.06	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	3,886,297.37	3,901,689.82		2,814,353.8
三十三年一至六月	金 額	446,353,300.75	386,398,613.30	24,433,873.93		35,520,813.52	436,871,840.43	20,023,497.63	25,908,698.89	364,257,332.29	15,713,643.73	3,927,460.45	2,017,300.46	5,024,506.98	9,481,460.32	

收支相抵結盈 \$ 5,144,061.09

歷年國庫撥發運送經費數目表

年份	建設事業費	管理事業費	營業週轉金	獎券基金	補助費	西北郵政訓練 週轉金	本局經常費	附 記
29年	7,209,052.68	3,501,000.00	3,000,000.00	—	—	—	95,000.00 (附錄費)	本局經常費用數目表第11 4,219,492.00撥入下 48,000,073.000.00 由國庫撥發。877.00餘 \$429,913撥回國庫
30年	8,420,000.50	3,647,500.00	2,700,000.00	1,000,000.00	2,200,000.00	—	—	本局經常費用數目表第10 2,900,000.00 上一年撥 入。1,973,000.00
31年	29,061,896.57	1,039,500.00	1,956,680.00	—	—	—	215,128.00	本局經常費用數目表第9 下項。1,048,134.50由 中國郵政撥發。運費空 扣解
32年	76,044,000.00	1,956,000.00	3,700,000.00	—	5,300,000.00	—	1,575,018.00	本局經常費用數目表第8 下項。1,154,946.80撥 回國庫
33年	25,236,173.00	1,928,492.00	—	—	2,900,000.00	4,800,000.00	838,976.00	本局經常費用數目表第六 頁第12
合計	145,973,124.75	5,638,492.00	9,951,710.92	500,000.00	12,142,907.90	4,800,000.00	3,424,172.00	三十二、三十三、三十四年 本局經常費用數目表第 下項。1,400,000.00由 國庫撥發。其餘在內

民國三十三年

# 叁 建設

## 一 培修驛道

驛道驛線，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護，則加開闢興築或修葺之，使完成全國驛道驛線。  
年來興築整修之驛道，計有川省萬縣至利川，萬縣至磨刀溪，大溪鄉至天鵝池及甫江至南部等四段，共五百四十公里。又陝省乾縣至長武及耀縣至宜川等驛道，共四百零八公里。又陝省休寧縣至寧州之龍湖塔坑段二十五公里。又浙省紹興仙居江山至玉山手車道及江玉路之頭八都段手車道，共一百三十五公里，此外桂省之百色至對境八渡段及新印國經緬甸列段之險道，均在分別修葺中。

## 二 建設西北驛站

三十一年十月奉令修訂西北驛站旅客服務站，自重慶以迄新省哈密，除重慶至廣元一段，溯沿嘉陵江，僅於合川南充設招待所外，餘哈開計程二、三三三公里，每約三十公里設一站，以站屋容其設備分為甲乙及特甲特乙四種，內包括宿舍、食堂、浴室、辦公室、醫務所，郵電代辦所、儲藏室、日用品代售所、車馬房、馬供宿舍等，蘭州以東以利用公產民房興建，蘭州以西大都始房址為新建，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，修葺站屋二十六所，另葺古包九十個，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。(附圖)

## 三 協助川西機場工程

「D-1」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。此為美國陸軍航空隊第廿聯隊飛機隊伍用准將及美在華工程師統帥擬於本年六月十五日「D-1」式超級空中堡壘轟炸日本本國工業區前後所發表談話之大意。蓋此項工程中之運輸任務，有賴驛道之協助良多也。  
自工程開始，本處即奉命轉飭川陝鐵路運管理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總隊，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，調集自備膠車一、九三三輛，發動組織民間車輛二、二六五輛，共運工料七三三、九七〇公噸，二、六〇四、一〇五延順公里，工運三、一七九公噸，二三九、七九五延順公里。  
全部運輸原以汽車為主，膠運為輔，惟以基地原屬水田，田水初放，泥濘不適汽車行駛，且運程過短，轉不若人獸力車之捷，即迅捷與修運簡便，象之人馬輪流更替，晝夜晴雨不停，故膠運始終居於主要地位，此不得不謂為抗戰期間膠運之一大貢獻也。

### 四 建造舟車倉站

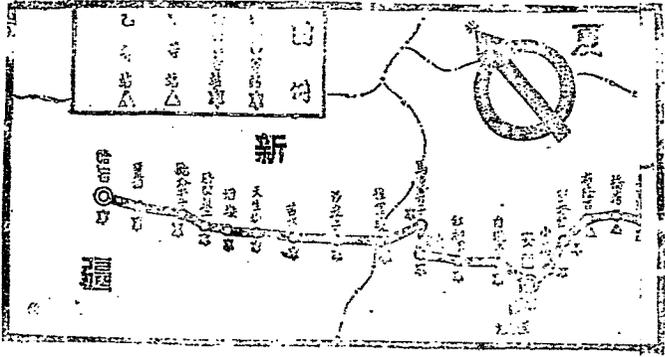
本處各幹線為適應需要及加強運送，對於站房倉庫及各式車輛歷年均有添建，倉站方面，二十九年至三十三年六月已完成各項建築物計六五一所，建築中者五六所；車輛方面，廿八年至三十三年六月已造各式車輛一一、七一八輛，木船方面已造各款木船二九〇隻、二、四八九噸，茲將歷年建造數列表於后：

### 元代的赤站

元代驛傳制度組織的周密，共有十三世紀蒙古民族用兵的神速，外族的流散，以及交通的暢達，有不可分離的關係。有元一代的戰伐，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；實力雄厚如襄陽各國的聯軍，頑強如回教亦思馬因（Amogh）派教徒所建之木剌夷（Mughal）無不被其摧毀。  
元代的驛傳，稱爲「站赤」。其例殊備，備於太宗窩闊台時代（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，百姓也坐受。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「驛司者」或「官」之謂，於其上冠以形容詞，組成諸官名稱，例如「燒香花赤」驛使漢意即驛長官，「札魯火赤」爲斷事官，「昔賢赤」爲司驛官，類似此例頗多，元史中屢見之。

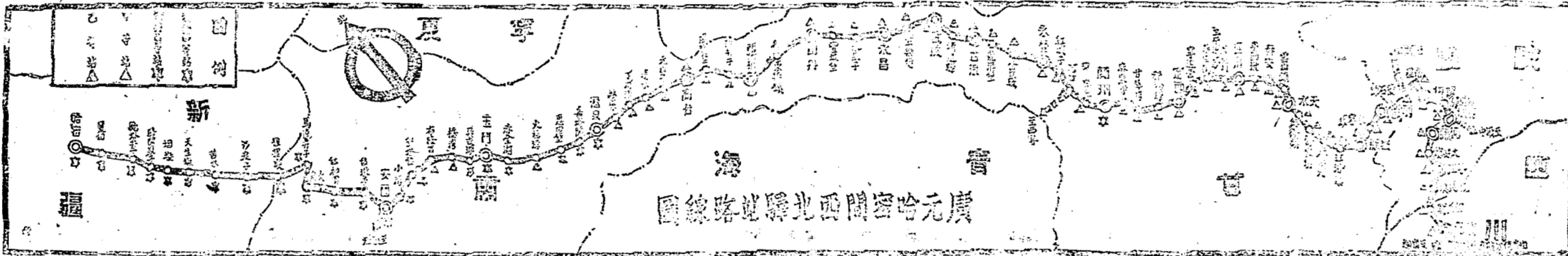
况：影 展 圖 類

建築類別	已收各年 29年
段站辦公室	
倉庫	
車棚及馬路	
倉庫及宿舍	
修理房	
蒙古包	



建築年數	2
建築年數	8
建築年數	10
建築年數	5
建築年數	1

廣元哈密閩西北驛路線圖



各幹線歷年站房倉庫建築數量表

建築類別	巴成各項建築物數量		計劃各項建築數量					33年 建築中數量
	29年	32年	29年	30年	31年	32年(西北鐵路工程局(建設建築物))		
段站辦公室	128	148	19	47	26	56	2	
倉庫	30	35	—	11	13	11	8	
車棚及馬路	113	144	—	50	41	53	40	
乘車及宿舍	156	195	—	65	21	109	—	
整理房	10	39	—	24	12	3	6	
雜吉包	90	90	—	—	—	90	—	

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
國輪板車	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	—	—
鐵輪大車	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	61	30	—	31	—	—
5噸級	14	4	—	—	—	10
6噸級	4	4	—	—	—	—
8噸級	10	—	—	—	10	—
10噸級	58	20	—	—	30	8
11噸級	2	—	—	2	—	—
12噸級	80	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 358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」，「省屬支線重於分處專線」及「獎勵扶助重於管制」四大政策，推行以來，頗見效益，尤以此次協助川西機場工程中特著顯效，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、輪船等運輸之配合思想，則驛運之效能當更能發揮盡致，本處初由川黔鐵路接綏江水道開始，繼則擴展至川湘川陝水陸聯運，近則東南各省支線及川滇、川陝、甘肅等幹線均次第實施配合運輸，今後當普遍推行碼頭物資，并以準備軍事反攻及復員期間之運輸樞要。

## 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，茲已與致遠電國西北之研究動力專家袁立濤博士商討擬定計劃，在貴陽成立「驛運工具動力試驗所」，并已聘美國國務院聘請專家二人來華協助，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，方以期提高驛運效率，并以增進運業方面使用動力之效率。

## 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。

茲同願過去，展望將來，深感事業之艱巨，負荷之重大，吾人應排除萬難，勵策進者，更將十百倍於疇昔，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

### 全 國 驛 運 概 況

- 第一條 全國水陸驛運之管理除法令另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體力車輛。  
(二) 以營運爲目的之駁船及輪船。  
(三) 以營運爲目的之騾馬驢牛及駱駝。
- 本規則所稱驛運主管機關指驛運行政機關或經委託辦理驛運行政之驛運業務機關。
- 第三條 水陸驛運動力及工具除依法令由該機關主管者外，應一律向該管區域之驛運主管機關登記檢閱。
- 第四條 凡經驛運主管機關登記檢閱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。
- 第五條 凡經驛運主管機關登記檢閱合格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組織或除，委派各級隊長並加以適當之訓練。其組織辦法另定之。
- 第六條 凡經驛運主管機關登記檢閱合格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組織或除，委派各級隊長並加以適當之訓練。其組織辦法另定之。
- 第七條 凡經驛運主管機關登記檢閱合格之水陸驛運動力及工具得享受左列各款利益：  
一 分配物資運送。  
二 利用驛運機關運輸上之各種設備。  
三 收受規定運費。  
四 貨款添置或修理工具。  
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前往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貨後，應即向當地驛運主管機關報到，如無物資交還時應即發給准行證，得自行攜運，不得留難。  
准行證式樣另定之。
- 第十條 凡軍公商物品裝機附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，其有自行雇者應向驛運機關登記。

(35)

- 第十一條 水陸驛運運費力價除應會商航政機關外，由驛運主管機關擬定後呈准公布施行，駝運人及承運人均應遵守，不得自行抬高等或抑低。
- 第十二條 各物資機關自備水陸驛運工具應將工具種類數目送由驛運主管機關備查。
- 第十三條 水陸驛運運商行如確實自備有水陸驛運動力或工具者，除依法令由航政機關主管者外，應向該管區域之驛運主管機關聲請登記，發營業證後始准營業。
- 第十四條 各驛運主管機關得就各地情形訂定施行細則呈准施行。
- 第十五條 本規則自公布之日施行。

## 獎勵民營驛運事業辦法

- 概況
- 第一條 人民辦理驛運事業經向當地驛運主管機關聲請認可依本辦法之規定獎勵之。
  - 第二條 各驛運主管機關得將原有之倉庫改作貨棧停車篷牲畜馬廄等設備得免收或收取最低費用，供給民營驛運利用，或代向當地餐館酒店商訂特約食宿。
  - 第三條 驛運主管機關於積穀起點辦理合作社者，准由民營驛運參加，依法享受平價物品之供應。
  - 第四條 驛運主管機關海關所設之檢驗所或特約醫生及獸醫室應准民營驛運利用，酌收最低費用。
  - 第五條 驛運主管機關清理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會請由驛運主管機關所設之車務修理場所代為修理，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車輛而感財力不足，得向驛運主管機關請求貸款，其辦法另定之。
  - 第八條 民營驛運如因貨源缺乏而致工具毀壞不足或放空行駛時，得請由驛運主管機關向物資機關代為拉攏貨物運載。
  - 第九條 民營驛運於運送途中得請由驛運主管機關代辦關卡稅局等報關手續。
  - 第十條 各驛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，行政院通過公布了「大陸驛運管理規則」及「獎勵民營事業辦法」。這兩個命令，對於三年來的驛運事業，不但允許民營，並且獎勵民營。而獎勵民營驛運事業重要的辦法，是提倡「國貨」，有少數驛運的貨款於民營驛運事業，以補救驛運虧戶軍供的費用，並擴充民營驛運事業的實力。

中國經濟建設，以工業化爲中心。亦以工業化爲發達。今日工業化尚未完成，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國家，衣食所賴的原料，至少不會有缺乏之慮。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敷使用，與分配制度的不盡合理，我們直可以說：今日中國物資困難就是看開衣食的項的物資問題，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運輸以來，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運輸的任務，也沒有充分的鐵力工具以補助農村的運輸。國民政府建設的準備上段大的功績，在於公路的修築，今日盤旋於西南山嶺，環繞於西邊高原，都是這一功績的象徵。而開發公路與運輸運輸不能達到的地域，仍其使用人力限力引運的運輸工具不可。今日廣大的內地，到應有應有的運輸，而不一，不計其數之遠，不計時日之長，以活動於山嶺邊境和山嶺水運的民衆，僑居我身居都市的人士多致有供不應求的困難。棉花、茶葉、蠶桑、食糧、柴炭，如此之類，第一種不是他們需要運輸的？可是我們身居都市的人士，是不記得我們的供應者，是不記得我們的供應者需要解決的問題。我們都市人士工業們只有著機械工業的包辦手工業。同樣的，我們都市人士談交通也只有著機械力工具而視人力限力的工具。殊不知這種觀念，其結果只是使時時沒有建設起來，舊的已經廢棄下去了。如今我們經過了長期的抗戰，我們才知運輸的重要發展，舊的要保持，當然是在保持中求改進。驛運事業的復興，就是最好的例。

我們說「舊的」，並不是說他是應當廢棄而應保持，百年來我們已各種算算，不但當廢棄而竟廢棄且大家以其廢棄爲固然者，很多不少。驛運就是一類。廣大的內地，仍是昔日一樣的地境，這些地境或與普通火車運輸和汽車，便沒有先把握驛運完全廢止的理由，並且，此所關礙者，就是政府對人力限力的運輸，置於不問而論其自生自滅。殊不知在這種地境內的運輸，人力限力的使用仍然必要，更因其有必須而仍然存在，政府不加管理，不過是任其劣化，任其衰落而已。

現在，政府不但自設驛運，並且獎勵民營。驛運的技術重要項目，是對於那些惡劣勞務，兩肩一担，不計其強之遠，不論時日之長，仍活動於窮鄉僻壤，和山嶺水運的民衆，使其官商勞動，有所倚恃，而不致爲高利所盤剝，以至極度，且可以自置工具，自求發展。而國家社會物資的供應，亦由此可以更加靈活，這個方向是值得一般社會重視和協助，以期於切實進行，並順利發展的。

我們抗戰持久公營的最大原因，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，無數的棍子，鞭子和刺子，依然於廣大人力的引動，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厚庫。我們願政府新命令通過公佈的今日，喚起我們讀者對於這個力量的注意。

557  
004030

(211)

KBC  
G  
542.9  
3