

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

成立各綫駄運管理所，隸交通部。

二十九年二月

改組各綫駄運管理處，各綫車駄運輸所，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。

改組各綫車駄運輸所為驛運幹線聯運主任辦事處，屬驛運總管理處。
各省成立驛運管理處，隸省政府，受驛運總管理處監督指揮。

三十一年六月

改組驛運主任辦事處為各幹線驛運管理分處，屬驛運總管理處。

三十二年三月

成立北驛站工程處，屬驛運總管理處，同年底工程完竣撤銷。

附組織系表

二、管理

甲 頒訂各項章則

乙 訓練基層幹部

貳 業務

丙 樹立督察制度

一、路線

甲 幹 綫

至卅三年六月計有川滇、川黔、川陝、甘新、新疆五驛運管理分處及重慶驛運服務處 共水陸驛道主綫六、六八九公里。

乙 支 綫

至卅三年六月計有川、滇、粵、桂、浙、黔、湘、閩、皖、豫、康、青十二省驛運管理處，共水陸驛道主綫二二、三一九公里。

丙 國際路線

(一) 新蘇綫：程程陝——額爾果斯二、〇一三公里；(二) 新印綫：窰城至列城東路一、〇〇九公里，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
國際驛道路線示意圖

二、設備

甲 工 具

(一) 幹 綫

至卅三年六月計有各式膠輪膠線板車九、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、平車、人力車共計二八、九五四輛、船筏三九、九五四艘、二二、五四一噸、馱馬一六、一四八頭。

乙 站 倉

幹支綫共有站倉車棚馬廐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

五

附 歷年營業收支概數盈虧比較表

歷年國庫撥發關運經費表

綫 廿九年九月至卅三年六月共一、一三四、二三六噸，一四三、〇一二、七二二延噸公里。
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 幹支續歷年貨運統計表

韓文通歷年貨進分類表

韓文公年譜統計表

全國運輸位置表

二、建設西北驛站

廣元至哈爾濱，三百二十公里，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

一四四 鐵礦歷年站倉建築數量表

圖計到款一萬年添造車馬數目表

歷年添造木船數目表

肆 今後驛運政策

今後驛運政策

一、獎勵民營推行驛政

郵行既定「郵政重要國策」，「人民共營重於政府專營」，「省處支綫重於分處幹綫」，「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「郵區工具動力試驗所」，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，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、商品五，三四一，六一〇噸，六四四，五〇二，〇九九延噸公里。如以汽車載運，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，深以運輸任難日益艱鉅，時慄冰淵。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。

今歸國悔其坐之甚點。撫事

壹行行政

藏書。鳳燕所刻。

遊一嶺
歸臥鮮
煙五
沿革

年一至四月間

據報去年十月中央召集全國水陸交通會議，決定利用全國人力獸力之運輸，以補機械運力之不足。交通部長曾公館，於十月公

元旦成立歐運管理所，并即開闢各綫歐運管理分所，吾國固有驛運事業之復興，由此發軔。

十九年二月撤銷駁運管理所，并改組各綫以運分所爲車駁運輸所，改隸於交通部公路運輸總局。同年五月歐戰啓幕，主席

於機械運輸工具補充益形艱難，爲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

驛運會審，當央奏由交通部成立驛運總管理處，綜理全國水陸驛運行政，并辦理幹綫及國際驛綫業務，各省成立省驛運管理處，

重屬育女子，受器置學，里地之資皆督導，辦理省境內友線驛運行政及營業事項，驛運制度於焉奠立。

電呈奉 聖旨：該部知道欽此。又據該部奏稱：前經臣等會同議定，將各軍火庫餉所及倉爲各屬除撥備軍主任辦事處，辦理各幹練水陸聯運業務。

本處於廿九年九月一日組織成立，當時全耳縣連戰戶已新全縣三京前現三

冊一年六月爲適應需要，經將各幹線聯運主任辦事處已組爲各幹線聯運管理分局。

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、三三二公里西北驛站旅客郵件之業務。

年底工事告竣，工程處撤銷。

金
文
考
索
卷
一

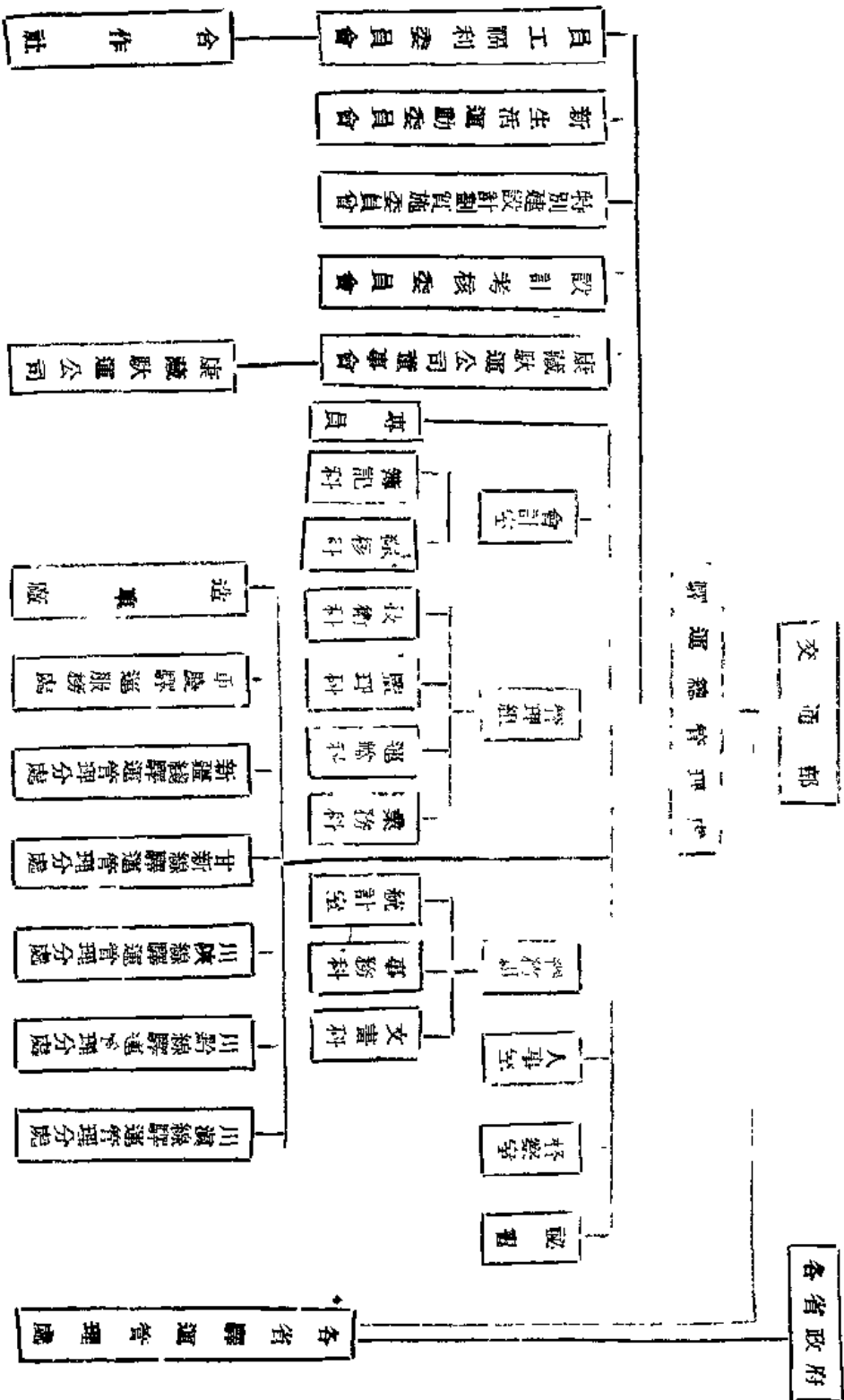
10

全圖

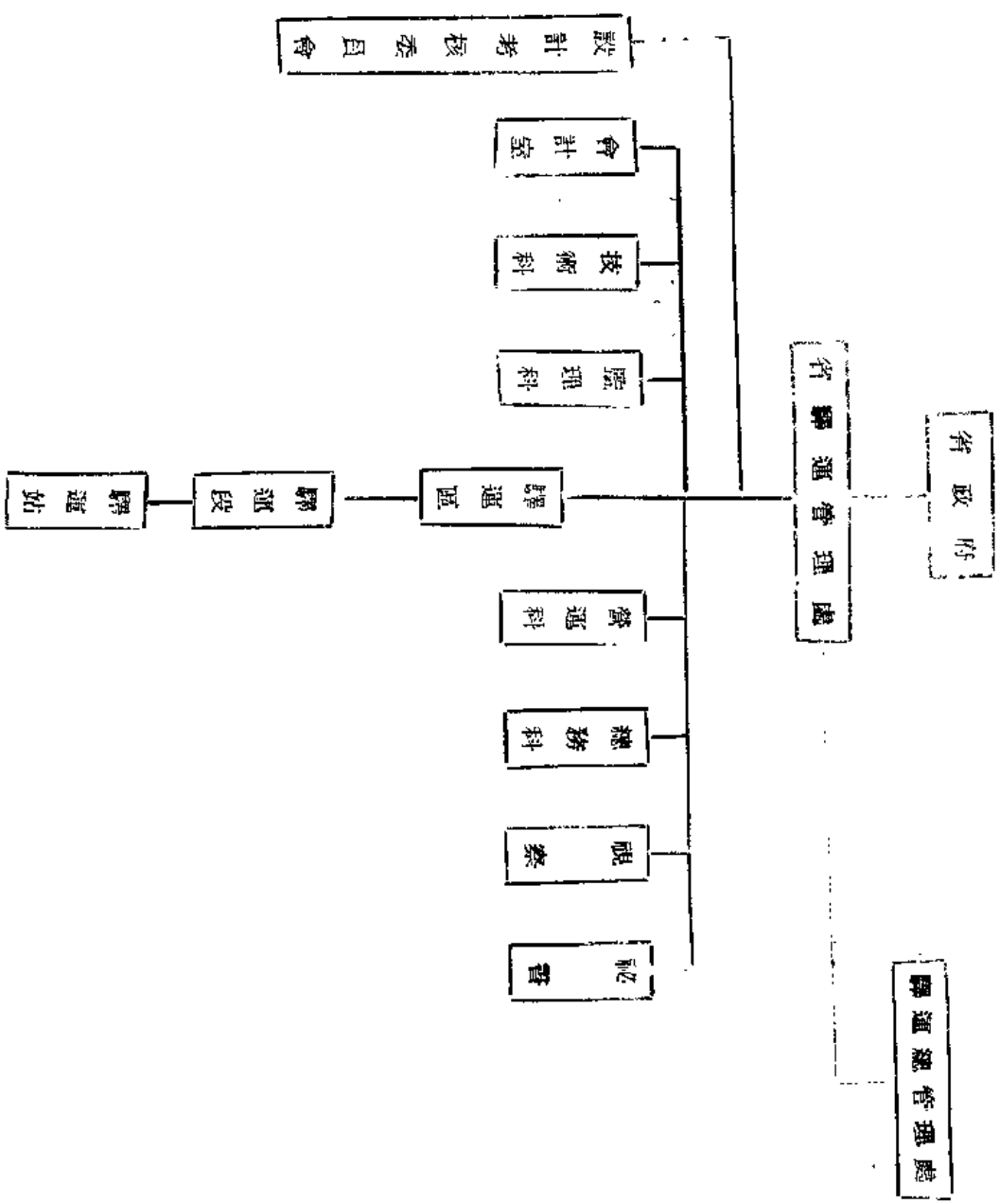
音

年底工事告竣，工程處撤銷。

交通部郵運總管理處組織系統表



省 驛 運 管 理 處 組 織 系 統 表



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，以爲管理推動之依據。惟自卅二年起，復經參酌實施利弊，重行研究，修正補訂，以求完善，至本年六月止，計已頒訂管理章則六種，郵運營業章則五種，運輸調查章則五種，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 稱	簡 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
	全國郵運快遞車船管理規則	規定郵運所屬人帶動力工具之征用辦法	三十三年三月
	水陸郵運動力及工具登記辦法	規定動力工具之調查登記及換領執照辦法	三十三年六月
	水陸郵運工具及其編組辦法	規定動力工具之編組訓練以加強運輸安全及效率	三十三年六月
	水陸郵運運輸商管理辦法	規定管理并維護民營郵運事業增強郵運效能	三十三年六月
	水陸郵運動力及工具准行證核 發辦法	爲動力工具准行證之目的，郵運工具因故不能通行時，發給准行證以作檢驗憑證	三十三年六月
(乙) 關於郵運 營業者	水陸郵運載貨規則	備載辦理貨運之對內對外手續及其責任	三十三年三月
	水陸郵運貨物聯運規則	備載辦理聯運貨物之對內手續及其責任	三十三年九月
	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	三十三年五月
	郵運貨物押運規則	備載押運人員之對內手續及其責任	三十三年四月
	郵運客運規則	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) 關於運輸 調度者	驛運快馬運行通則 規定運行法則以期減免事變	三十年一月
驛運行車通則 同 上	同	同
驛運行船通則 同 上	同	同
驛運快馬車船調度通則 規定驛運快馬車船之支配及運用方法以提高運輸效能爲目的	同	同
水陸驛運動力及工具輪流承運軍品辦法 規定公商動力工具公平損負車運以應抗建需要	三十三年六月	上
獎勵民營驛運事業辦法 扶助民營驛運事業獎勵參加驛運服務	三十二年十二月	上
(丁) 關於獎勵民營驛運者 獎勵民營驛運貸款辦法 無息貸款民間添置或整修工具動力維持驛戶生計加強各綫運能	三十三年八月	上

乙 訓練基層幹部

驛運工作，繁瑣艱苦，本處籌訓練基層人員健全幹部起見，特簡奉考試院頒布特種考試驛運業務人員考試條例，於三十年三月設班訓練幹部五十名，并甄選榮譽軍人廿五名，施以押運訓練，三十二年十月又續訓練幹部十五名，各分分處歷年自行設班訓練者，計有六六四名，綜計四年來共訓練驛運幹部七五一人，其於驛政之推行，業務之發展，裨益匪淺。

丙 樹立督察制度

聯運綫網，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，卒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，幹綫分處置有稽查，協同視導聯繫及推動業務事宜。又籌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，包括一切詢問暨請建議諸事項，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、川滇、川陝、甘新、新疆等五幹綫郵運管理分局及重慶郵運服務處，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：

驛站之設，肇自有周，盛於元明，降至清初，規模益具。清代驛程，以京師皇帝館爲據點，分發五路，展布各省。海通以還，歐風東漸，機械運輸，日益發展，驛運制度，逐漸廢弛，造幣鑄軍興，運務繁重，新式器具，一時未足敷用，潛藏動力，應善自謀，補拙以勤，盡其在我。元首蔣公，高瞻遠矚，毅然倡復驛運，乃成立驛運總管理處，主持其事，以期排除戰時交通之萬難，暢達後方物資之轉輸，創辦以來，效驗顯著，顧西北與遠關，蘊藏豐富，阜陽居全國中心，河西爲通歐孔道，既屬國防要區，尤爲復興基地，惜以湖山遠阻，行客寥足，極日荒原，每勞西顧。元首於此復兩頒手令，飭由重慶趣廣元，經陝甘至哈密間，每三十公里建一驛運旅客服務站，廣西段每站客旅客三十至五十人，酒泉迤西，每站百二十人。渝廣一段，溯沿嘉陵江水道，廣元而後，始遵陸行，直達哈密，計程二千三百二十二公里，貴州驛運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定，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，局部新建及襲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新疆各驛運分處接管經營，從此幾荒陬於富庶，化險阻爲康衢，披向以遠近西北爲苦者，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，飢有備糧，稍有醫藥，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，衆口鼎沸，輒以安西至哈密十三站間，砂礫縱橫，四無人迹，益以晝夜寒風，風沙迷目，曩議築設台站，均因艱鉅，屢告中止，今欲於數月內完成數百年未竟之功，不亦難乎？然事有難而實易者，積羽沈舟，羣輕折軸，剋當科學昌明，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，倘能預塞滲漏，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，羣民盜之，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，并敘其始末而爲之記。交通部郵運總管理處處長兼西北工程處處長譚炳衡撰。吳興沈尹默書。

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	二十九年	三十年	三十一年	三十二年	三十三年六月	
					主要幹綫	輔助幹綫
滬昆（川漢）綫分處	900	900	1,562	2,011	1,378	110
川黔綫分處	1,246	1,570	2,213	1,692	937	705
川陝綫分處	—	—	1,645	1,725	1,728	155
陝甘綫分處	711	711	1,080	1,182	歸併川陝綫	321
甘新綫分處	2,454	2,454	2,465	3,580		
新張綫分處	—	—	—	2,013	1,343	1,166
渝服務所（處）	—	—	78	99	347	24
敘昆綫處	810	810	—	—	241	—
黔桂綫處	896	—	—	—	—	—
川鄂綫處	319	—	—	—	—	—
川康綫處	—	—	525（撤銷）	—	—	—
川陝川湘水陸聯運處	1,722	1,722	移辦	—	—	—
總計	9,058	8,167	9,043	11,302	6,689	2,481

乙 支綫

各支綫，現有川、滇、粵、桂、湘、贛、浙、閩、皖、豫、康、青等十二省聯運管理處，共主要幹綫二二，三一九公里，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	—	4,661	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	450
湖北	—	—	30	30	—	—
湖南	—	1,942	3,405	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	1,565	1,259	1,927	—	—
甘肅	—	1,260	3,623	5,115	—	—
福建	—	2,882	5,293	4,588	2,115	1,470
廣東	385	—	1,403	4,186	2,161	128
廣西	—	579	4,026	3,331	2,315	702
雲南	—	412	1,222	1,812	1,538	1,270
青海	—	—	—	—	1,441	395
總計	2,518	18,599	31,299	41,366	21,319	12,934

丙 國際路線

自太平洋戰事爆發後，西南國際公路受阻，驛運路線遂由國內展至國外，除三十一年籌備之保山至八莫及騰衝至密支那兩線，因緬甸戰局轉進，未能如期開運外，茲將最近勘測之國際驛線情形分述如次：

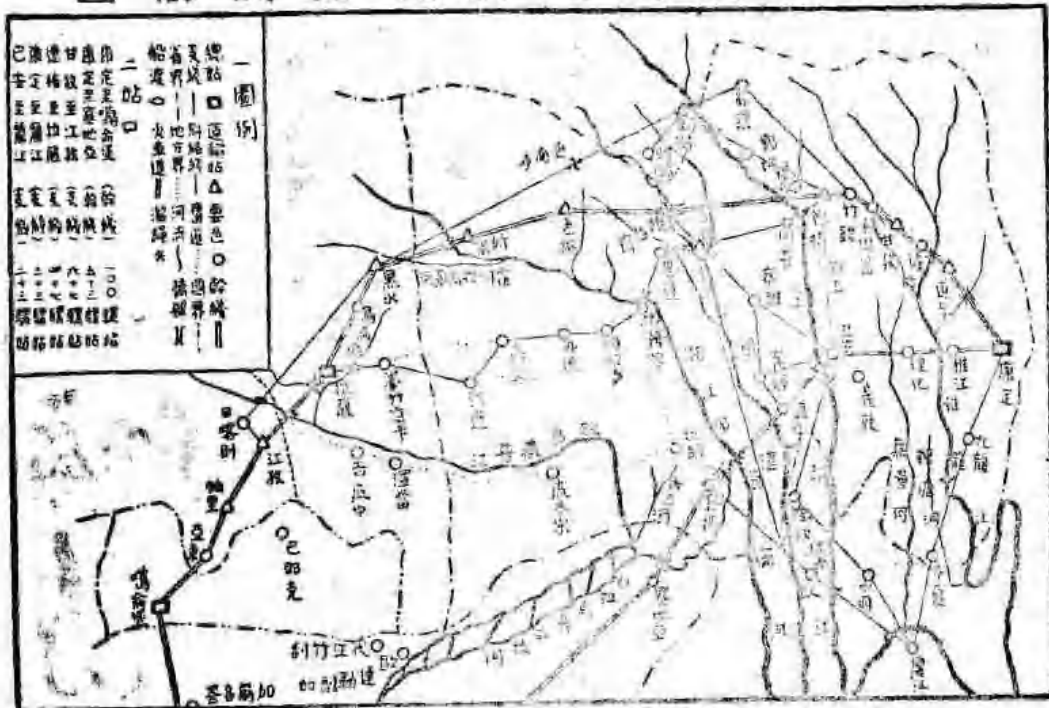
(一) 新蘇線 該線經新疆分處籌備就緒，計由猩猩峽經迪化以迄與蘇聯接壤之霍爾果斯，連同輔線共長二、〇一三公里。

(二) 新印線 (即葉列線) 該線業經查勘竣事，已飭由新疆線分處成立新印線支處，派員設站，籌備開運。該線經印度內運物資，可自印境勞華爾平地 (Rawal Pindi) 鐵路站起卸，改由公路至斯令那加 (Srinagar) 再經驛路至列城而達新境之葉城，由列城至葉城分車西兩線，東線自列城至馬利克賽分道，經賽圖拉皮山而達葉城，共驛路一、〇〇五公里，每年六月至九月之四個月可通行，西線仍由馬利克賽分道，經庫阿提普沙而達葉城，共驛路一、一六〇公里，每年六月至十二月之七個月可通行，行程均約三十餘日，經喀喇崑崙山隘，高度約為一九、〇〇呎，每月往返運量，最高約可達二〇〇噸。

(附示意图)

(三) 康藏印線 該線自康定經拉薩至印境噶倫堡，共長二、五〇一公里，為康藏至印度之貿易舊道，三十二年十一月本處特與藏商合資成立康藏駝運股份有限公司，自本年二月起開始營運。(附圖)

康藏駝運公司驛運路線簡圖



二 設備

甲 工具

郵運在發動廣大之民衆，利用農隙，出其工具勤力從事於運輸服務，惟各幹支線爲改良示範及補助補充起見，亦逐年籌款自造車輛，增加動力，或自行營運或貸給民衆。茲將各幹支線現有工具動力數量，分別列表如下：

乙 站倉

郵運爲人民之運輸，原以利用民間舊有倉棚爲臨時設備爲原則，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，總計先後添造修葺站倉、車棚、馬廄、碼頭、食宿站、修理所等共一、三〇七所。

各幹線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)

錢 處 別 性 質	駱 駝	膠 輪 板 車	膠 輪 機 車	牛 馬 車	膠 輪 大 車	鐵 輪 大 車	客 運		木 船
							人力車	馬 車	
總 計	自備	3,347	2,406	101	134	31	112	344	157
	徵用	5,072	562	60	2,535	155	—	—	23
川滇綫分處	自備	2,144	88	—	—	—	—	—	2
	徵用	—	—	—	—	—	—	—	—
川黔綫分處	自備	604	1,368	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	—	—	—	—	129	—	—	—
新贛綫分處	自備	—	—	—	56	31	—	—	—
	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，臨時增加動力者概不在內