

逆流與暢流

國難期中的國家建設

國民經濟建設

國民政府雖在國難期，亦盡量籌資從事經濟建設；其目的在安定人民生活，免生社會動亂；同時因鑑於日本侵略日亟，在為未來的抗日戰爭建立經濟基礎。自北伐完成後至對日抗戰爆發，十年期間，國民政府的經濟建設，以配合國防為宗旨。一九二九年元月，中央成立建設委員會，以張人傑為委員長，吳敬恒等為委員，負責國防經濟之研究與設計。一九三一年九月二十五日，合併其他一切經濟設計機構，成立全國經濟委員會，由宋子文主持，網羅國內外專家參與籌劃，中國之建設漸見端倪。一九三四年元月二十三日，國民黨四屆四中全會，通過「確定今後物質建設根本方針」案；至一九三五年十二月四日，五屆一中全會，復通過「確定國民經濟建設實施計畫大綱」，為國民經濟建設之張本。當時國內情況在金融方面：幣制歸於統一，紙幣逐漸建立，財政制度改良，強化間接稅的徵收，收回海關控制權，建立預算制度。在技術方面：政府尋求國聯幫助，交通和運輸設備的建設相當成功。在社會方面儘量恢復社會秩序，使社會大眾能夠貢獻於經濟建設。但當時中國仍是一個農業國家，一九三三年的生產總值，農業仍佔百分之六十五；當時經濟建設的重點，主要集中在工業和運輸等方面。

一九三七年二月，政府訂定五年經濟計畫，預計在一九三七至一九四二年的五個會計年度，投資四億二千萬元，從事五項建

設。惜因抗戰爆發未能付諸實施。

交通建設 分陸路、水路、航空、郵電四方面。茲略敘述其建設概況。

一、陸路包括鐵路和公路：(1)鐵路：北伐成功後，鐵道部特設立新路建設委員會，主持新路興建事宜。至對日抗戰爆發，全國鐵路自八千公里增至一萬三千公里，已完成之鐵路如下：①粵漢路 該路為貫通華南之唯一幹線，北連平漢路，南通廣州，一九〇一年，由美商合興公司承包建築，其南段廣州至韶關二百八十餘公里，已於一九一五年通車，北段武昌至株州三百四十公里，亦於一九一八年完成。惟韶關株州之間三百七十八公里，因內戰關係未能動工。一九二九年，鐵道部着手籌建，一九三七年夏，南北段接軌通車。②隴海路的延長。該路自一九〇五年開工後，陸續分段建築，因受內戰影響，至北伐成功前僅西通至河南之靈寶，計長七百六十四公里。一九三六年底，西安寶雞段通車。③浙贛路。自杭州至金華再接蘭谿段，於一九三〇年動工，一九三三年三月通車。一九三四年元月，金華至玉山段通車。一九三六年元月，玉山至南昌段通車。一九三七年夏，南昌株州段通車。④同蒲路。該路北起大同南迄風陵渡，縱貫山西全境，全長六百四十一公里。一九三二年興工，一九三五年九月完成通車。從此隴海、平綏兩路之運輸得以溝通。⑤江南鐵路。該路為民營鐵路公司所經營，東接京滬路，西經蕪湖至宣城（原擬通車至貴溪接浙贛鐵路），全長一百八十公里。一九三五年十月興工，一九三

徐興武

六年通車。⑥淮南鐵路。為便利淮南煤礦運輸所興築，北起淮河南岸懷遠縣之田家庵，南至長江北岸和縣之裕溪口，全長二百十五公里，一九三四年三月開工，一九三五年六月通車。⑦蘇嘉鐵路。為一二八淞滬戰後加強國防所建築。西起京滬路上之蘇州，東至滬杭甬路上之嘉興，全長七十四公里。一九三五年二月開工，一九三六年七月完成。此外與鐵路建設有關之工程，如連貫津浦、京滬兩路運輸，於一九三五年完工之南京輪渡，為貫通滬杭甬鐵路於一九三七年完工之錢塘江大橋等，為我國工程界放一異彩。總計一九二七至一九三七年，十年間共修鐵路幹支線四、六六七公里（在東北者約一、二九三公里），另開工未完成者一、七八六公里，訂約未開工者三、六〇五公里。政府且決定自一九三七年起，五年內再修八、五二九公里。如無內憂外患，成績必然可觀。(2)公路：一九二八年，交通部擬定全國公路計畫，以蘭州為公路中心，分全國公路為國道、省道、縣道三種，總長四萬一千五百五十公里，預計十年完成。嗣以軍務繁興，未能全面付諸實施。一九三三年，全國經濟委員會組設公路處，督造各省聯絡公路。首先督造者，為蘇、浙、皖三省聯絡公路，旋擴大至贛、鄂、湘、豫四省，於兩年間七省公路可聯絡通車者共一三、六七六公里。一九三四年，全國經濟委員會，直接興築西北及西南各省的公路，先後完成者：西安至蘭州、西安至漢口、綏遠至新疆、綏遠至山西、甘肅至新疆、四川至雲南等縣，共二萬餘公里。此外，廣東、廣西、福建、山東、河北等省亦自築公路。迄抗日戰爭爆發前夕，全國可通車的公路共達一〇九、五〇〇公里。

二、水路：中國內河及沿海交通，向由外人所經營，清末所設之招商局為官督商辦。一九二七年十一月，政府任王伯羣為招商局監督，負責整頓。一九三一年改派李仲公為總管理處處長，明令

將招商局收歸國營。共有輪船三十餘艘，載重四萬五千噸。此後歷年輪船均有添置，內河及沿海航運日漸展開。關於長江上游之航運，一九二五年，四川人盧作孚，組織民生實業公司，最初僅有七十噸之「民生輪」一艘，日漸發展，至一九三七年抗戰開始時，民生公司已有輪船四十六艘，凡二萬餘噸。北伐完成後，政府為發展並整理航運，從四方面着手進行：①建築港灣。最先修築者為葫蘆島港，一九三四年建連雲港。自一九二九年後，政府籌建東方大港及北方大港，而民間亦有開闢三門灣的計畫。②疏濬航路。疏濬海河上游各河、疏濬淮河、揚子江、遼河等。③整頓招商局。一九三六年二月起開始從人事及業務上整頓，效率大增，當年純益即達九十五萬餘元。④建立水陸聯運。與招商局建有水陸聯運關係者有隴海、平漢、京滬、膠濟四鐵路。

三、航空：北伐完成後的十年，是中國航空事業勃興的時代，除發展空軍外，並發展民航交通。一九三〇年八月，中國政府與美國拓展公司合組中國航空公司，資本額國幣一千萬元，中國認百分之五十五，美方認百分之四十五，航行路線分為：①滬蓉線。自上海經南京、安慶、九江、漢口、重慶至成都。②滬平線。自上海經南京、海州、青島、天津至北平。③滬粵線。自上海經溫州、福州、廈門、汕頭、香港至廣州。④渝昆線。自重慶經貴陽至昆明。一九三一年三月，中國政府復與德國漢沙航空公司合組歐亞航空公司，資本初為三百萬元，後增至五百一十萬元，中國佔三分之二，德方佔三分之一。一九三四至一九三五年間，歐亞航空公司之航線如下：①滬新線。自上海經南京、甘肅、至新疆塔城。②平粵線。自北平經太原、洛陽、漢口至廣州。③包蘭線。自寧夏經蘭州至包頭。一九三三年六月，陳濟棠等在廣東復發起組織西南航空公司，資金一百五十萬元，規定航線五條：

① 廣龍、廣瓊線。自廣州至龍州至瓊州。② 梧桂線。自梧州至貴縣。③ 南昆線。自南寧至昆明。④ 廣福線。自廣州至福州。⑤ 廣欽線。自廣州至欽州。

四、郵電：① 郵政：一九二二年左右，全國郵務分支局不足一萬處，郵路約四十萬里。一九二七年國民政府定都南京後，成立交通部，北伐完成後，郵政工作的主要目標為增添郵局、增闢郵路、擴展鄉郵遞、加快郵件運遞等。一九三〇年，各處所有民信局一律取消，使郵政事業成為國營，郵權歸於統一。一九三一年郵局增為一萬二千所，郵路增為五十一萬里。九一八事變後，雖東北淪陷，至一九三五、一九三六年間，全國郵局總數仍增至一萬四千餘所，郵路五十八萬四千八百餘里，窮鄉僻壤均有郵路相通。一九二九至一九三六年間，陸續增闢的航空郵線遍及全國，使遠地的郵件傳遞增速。除一般郵政業務外，一九三〇年設立儲金匯業局，專門發展儲金及匯兌業務，並於一九三五制定規章，試辦人壽保險。凡此，皆為當時郵政事業發展的成果。② 電訊：據一九二七年初調查，全國有電報局一千一百餘所，線路九萬餘公里，電報機二千四百餘架。北伐完成後，政府力加整頓，積極發展。一九三四年全國共有局所一、二、三、九個，一九三五年增至一、三、四、六個，一九三六年又增至一、四、二、二個；當時全國線路共約十萬零四千餘公里，另有水底電纜三千四百餘公里，地下電纜三百五十餘公里，電報機二千六百餘架。無線電報本以軍用為主；北伐完成後，交通部於全國各地廣設無線電臺，據一九三七年調查，全國二十三省區，有電臺六十六處，無線電報機一百七十四架。其由軍事機關或政府機關專用者未包括在內。至於國際無線電報，一九二八年政府於上海設國際電臺，迄一九三七年六月，先後完成十四電路：通馬尼拉、香港、巴達維亞、舊金山、巴黎

、柏林、西貢、日內瓦、莫斯科、倫敦、東京、羅馬、伯力及另路通舊金山。除上海國際電臺所經營者外，尚有其他國際電臺所經營的電臺：上海通澳門、昆明及廣州通河內、廣州通澳門及香港、天津通東京、廈門通馬尼拉、以及福州、廈門和汕頭通香港。一九二七年，屬於交通部管轄的市區電話局共有二十餘處。北伐完成後，交通部繼續發展市區電話，至一九三六年，交通部共有電話局七十三處，分佈於三十七個城市，用戶共五二、九〇八戶。另尚有廣州、杭州、開封三地電話，未經交通部收回，共有號數七千八百個。此外，尚有民營電話公司約五十家，分佈於全國次要城鎮。長途電話始於一九〇〇年，北伐完成後，交通部積極擴充，迄至一九三七年電路增至四萬餘公里，通話處所共有八〇七處。另外省辦長途電話亦多。至於用於國際間的長途電話，始於一九三六年二月，上海、東京間通話；一九三七年五月，上海與北美、中美各地通話；中英、中非間亦相繼通話。

財政金融的整頓 北伐成功前幣制甚為紊亂，市面上所流通之本位硬幣，有銀元、銀兩。銀元種類複雜，各省所鑄造的銀幣既各不相同，同時又華洋雜用，益滋混淆。銀兩則單位名目各地互異，不特銀錢業感受困難，即國民經濟、國家財政、對外貿易，莫不大受影響。國民政府奠都南京後，即準備廢兩改元，一九三三年三月十日起，先從上海試辦，規定上海市面通用銀兩與銀本位幣之折合率，為白銀七錢一分五厘合銀幣一元，凡公私款項及一切交易均按此規定用銀幣收付，不得再用銀兩。上海實施廢兩改元後，市面情形良好；國民政府乃通令自四月六日起全國各地一律施行。另公佈銀本位幣鑄造條例，規定法定主幣由中央統一鑄造，廢兩改元工作乃告完成。廢兩改元後，幣制已趨健全；惟未久因國際白銀價格變動甚烈，引起金融恐慌，政府除健全中

農礦水利的開發 自有史以來，中國歷年因水旱災受難人民，常在千百萬人以上，故發展水利實為復興中國農牧當務之急。國民政府奠都南京後，分別設立黃河、長江、粵江、淮河等水利委員會，並於各省建設廳設立水利局，負責各地河道疏濬、防洪、築堤等事宜。一九三三年設立中國農民銀行，資金僅二十五萬元，至一九三六年增至一千萬元於各省市設立分行，以低利貸於農牧信用合作社，協助農民，使不為當地高利貸者所挾制。一九三六年時，全國農牧信用合作社，達二萬六千二百二十四所。為開發國防資源，一九三五年四月，政府特在軍事委員會下設立資源委員會，主管國有工業，如水力發電、開發礦藏、探採油井、發展化學及電氣工業等。一九三六至一九三七年間，政府已在新疆玉門鑿油井，並組織探勘隊，調查西南、西北各省地下資源。

工業的發展

由北伐完成到抗戰開始國民經濟建設在工業上有顯著的進步：①大工廠的出現。如中央機器廠、中國酒精廠等，資本額均在千萬以上。②歷年機械及工具的入口值均保持相當數目。如一九三四年即達五七、四九三、九二四元。③手工業製品輸出增加。如一九三四年即佔出口總值百分之三二·七二。④工業成長率有升高的趨勢。據估計，一九三一至一九三六年的成長率為百分之九·三（或謂十一·五）。本期工業集中在上海和

江蘇地區，但工廠的設立，甚為普遍，據中央統計處調查，設於一九二八至一九三六年的工廠共二、八二六家；當時工業發展，主要仍屬輕工業：(一)棉紡織業方面：在此期間紗廠、紡錠與布機大體有增加之勢。但受世界經濟恐慌和外商競爭的影響，業務一直不振。但在全國經濟委員會指導下，推廣種植美棉，改良棉花品質，獲得顯著成就。(二)製粉及碾米業方面：十三省區有一〇六個麵粉廠，每年可產麵粉七千五百餘萬袋。六省區有碾米廠一千二百五十一個，每年可碾米一千四百餘萬石，以上手工業者皆未計入。(三)火柴工業方面：北伐完成之初，業務頗盛，廠商二百餘家，分佈於二十二省，嗣因稅率提高一倍以上，外貨乘機傾銷，遂趨於衰落。一九三一年提高火柴進口稅，外貨輸入減少，國貨稍趨繁榮。嗣因日商大量走私，被迫停業者甚多；據統計，一九三六年春火柴廠僅存華商六十八家，日商七家，美商二家。(四)水泥工業方面：一九二八年以後，水泥產量日增，自一九三二年起，稅率增加一倍，產量減少。一九三五年因銀根奇緊，建築停頓，營業再度衰退。(五)造紙工業方面：多為傳統式手工業，以江浙、閩、贛、皖等省最有名，然不適合新式印刷機之用，每年進口洋紙多達五、六千萬元之鉅。但在一九二七年以後的十年間，有新設紙廠十一家，實業部又辦溫溪紙廠，然距自給程度尚遠。

(六)繅絲工業方面：以江、浙、粵、川等省最有名，一九三〇年以後，受世界經濟不景氣的影響，絲廠倒閉甚多。政府從提高人造絲進口稅、輔助各絲廠更新設備等方面着手。一九三五年，由於海外需求日增，絲業方漸好轉。(七)化學工業方面：有製造鹽酸、硫酸、硝酸、醋酸工廠十二家，其中六家在上海；有製造精鹽的工廠十三家，其中六家在東北，七家在河北、山東、江蘇、浙江等省；另有製造肥料的公司二家，製造鹼的公司七家。(八)製革工

業公司：全國有工廠一一八家，分佈於上海、天津、漢口、福州等地，年產值約十二萬元。此十年間全國上下雖努力於工業建設，由於內受軍閥及共黨的騷亂，外受帝國主義國家的政治、經濟和軍事壓迫，使工業未能迅速邁向現代化。大部工業產品，均無

法自給自足，有些且相差甚遠。由此可知，我國工業產品，除植物油、絲織品尚可輸出，火柴、捲烟、針織品尚能自給外，其餘均仰賴進口；尤以石油、鋼鐵、染料、車輛、船艇、機器、毛紡織品、紙類、砂糖、電氣為甚。（未完待續）

東地中海古國觀光記

周乾昌

從環球航空公司度假中心提供的旅遊資料中，獲得一張為期十五天的「東地中海」旅遊的行程表。地區包括：以色列、土耳其、希臘及埃及四國，跨越亞歐非三洲，為期不長而旅遊地區頗廣，便欣然報名，如期上路。一九八五年四月廿二日晨九時，自洛杉磯搭TW-900班機至紐約，再轉乘TW-800班機，經雅典飛以色列的特拉維夫。實際飛行時間為十六小時，但候機轉機，左等右待，却枉費了八、九小時，最後自特拉維夫乘班戈倫國際機場，由導遊尤錫接到首都耶路撒冷的洲際大飯店，已是二十三日的晚上八點了。（由於洛、耶兩地時差十一小時）

亞洲邊沿的以色列

以色列是在亞洲西南邊緣的一條狹長地帶上的一個小國，面積不過一萬四千方哩，地多沙漠，西臨地中海，其餘三面與黎巴嫩、敘利亞、約旦及埃及四個阿拉伯國家為鄰。現有人口四百萬，其中五十萬為前巴勒斯坦的阿拉伯人。信仰以猶太教為主，基督教次之，其餘便是阿拉伯人膜拜的回教了。言語複雜，政府雖大力推行「希伯來」文，但初到的移民，大多只會說遷離國家的

方言。自一九四八年在聯合國憲章下，猶太人宣佈在以色列建（復）國以來，一直在戰爭或備戰的狀態中努力自強。一九六七年六月戰爭中，以色列人以無比的威力，擊敗敵對的強鄰。以後便在和戰、戰戰停停的惡劣環境中不斷地求生和成長，這就是我未去以色列以前對它的一個粗淺印象，而今身臨其境，更證實了這一印象的正確性。

我們住的旅館，就在有名的橄欖山上，遙望聖城耶路撒冷，一覽無遺。中間僅隔了一個枯乾的汲倫溪谷，谷中盡是些古老的猶太墳墓，但也有為國捐軀的今人卜葬於此。在墳場的另一端，有一個名客西馬尼的園子，園中長着八顆橄欖樹，據說已有三千年之久（比阿里的神木老多了）。在樹的右邊，蓋了一個新古典派的紀念堂，名「衆國禮拜堂」，是二十年代由十六個國家捐建的。堂中的祭壇前，置大石一方，稱為「苦石」，顧名思義，是耶穌受難前苦心求告之處，因為客西馬尼園是祂常去隱修的地方。

耶路撒冷分東西兩城。東城包括古城，前為約旦人所佔，以色列人在西城建都。一九六七年六月戰爭以後，以色列人將東城攪為己有，從此納入以國版圖，東西兩城才復合為一。但古城

城牆並未拆除，城內除聖殿山另立一隅外，全（古）城依各種族的集居和宗教的異同，分成四區——即猶太區、亞美尼亞區、回教徒區及基督徒區。四月二十四日那天，我們觀光的目標就是耶路撒冷古城。此城不大，城牆週圍只有二哩半，設八個城門。我們由錫安門入城，經亞美尼亞區，到猶太區的一個廣場。場中靠西一邊，豎立著一座高四十呎，長一百五十呎的大牆，名「西牆」。它是大希律王（Herod the Great）在聖城第二次建殿時留下的遺跡。建殿後猶太人來此祈求米賽亞（Messiah）降臨，並哭訴亡國之痛，所以又名「哭牆」。那天正值國殤紀念日，在場膜拜的人很多，男女分立（或跪）兩側，面壁祈禱。牆上的隙縫中，塞滿了禱詞的小紙條。西牆是以人視為至高至聖的地方，現在成為觀光的第一大目標。我們一團三十七人，在此合攝團體照留念。

回教教主升天巨石

接着大家攀登石級，步上聖殿山特區。區內最引人注目的是兩個回教寺，較大的是一個名「阿爾沙沙寺」（El Aqsa Mosque），可容五千人，是一個回教徒集體祈禱的大寺。一般遊客不