



近年來我國交通之進展及其計劃

陸為震

一 引言

交通為國家之命脈。凡一國行政之健全，軍備之整飭，教育之普及，出產之運輸，商業之貿遷，荒地之墾闢，亂源之遏止，匪患之消弭，災荒之拯救，邊防之鞏固，皆惟交通之發展是賴。歐美各國交通事業有長足之進步。最近德國齊柏林（Graf Zeppelin）飛船橫渡太平洋，更引起列強交通上之競爭。返觀我國，幅員遼闊，而交通事業極為幼稚。全國祇有六千餘英里之鐵道。飛機僅有五百餘架。華商輪船無一與歐美直接通航者。以我國水陸空之交通而言，本無進展之足述，惟自國民政府奠都南京以來，對於電信航空等之建設，以及各省公路之興築，成績尙有可觀。方今訓政伊始，中山先生發展中國交通之計劃，有逐漸實現之希望。茲謹將近年來我國交通之進展狀況，及其計劃略述之如下：

二 電信

國民政府於本年八月五日公布電信條例，第一條即訂明：「電報電話，不論有線，無線及其他任何電氣通信，統稱為電信。」電信之定義既明，次當述我國近年來電信之進展狀況。查國府現正開始從事建設。電信為交通之利器。中山先生有言曰：「今日人類之文明，已進於電氣時代。用電之事，日以加增。」可知電氣應用於交通，為今世切要之圖。國府交通部對於電信建設，頗為努力，成績已斐然可觀。最近該部將發行電政公債一千萬元，為整理及擴充電信之用，誠屬良策。茲分為無線電，有線電報，及電話三項，詳述於后：

甲 無線電

歐美各國無線電事業，極為發達，例如德國當齊柏林飛船抵日本時，所有抵埠情形，及日報全張，均用無線電傳達柏林，相距數萬里，霎時盡入德人之眼簾，法國發明無線電密語電話，其猛進情形，誠不能不令人驚嘆！至於我國無線電，雖始於光緒三十一年（西元一九〇五年）二

82428

十餘年來，無甚進展。據人調查，民國十六年全國祇有無線電台十餘座，及配置於軍艦者三十座。若與英美德等國無線電網密布全國者相較，奚啻天壤。近年來交通部及建設委員會增設電台，不遺餘力，截至本年七月底止，交通部有電台二十四座，建委會有二十八座，共五十二座。設立在上海者，計交通部六座，建委會九座，共十五座。就業務而論，計船舶電台二座，國際電台二座，國內電台十座，偵察台一座。上海誠不愧為全國無線電之中心。至漢口、天津、北平、濟南、青島、廈門、福州、南京、寧波、杭州、廣州、宜昌、安慶、蚌埠、屯溪、蕪湖、崇明、吳淞、南昌、重慶、成都、萬縣、昆明等處，均設有電台。東三省方面，有長波電台一，短波電台五，以遼寧總台為最大，可與新疆通電。哈爾濱電台於去歲三月間，開始與歐美各國收發消息。最近建築者有對美國直接通報之電台一座，約本年底可以竣工。交通部與建委會對於國際電台，亦努力經營，各在上海設國際電台一座。建委會之電台，於本年一月十四日開始轉由馬尼拉（Manila）與歐美通報。該會復於去歲十一月間與美國某公司訂立合同，裝設大無線電台二座，計價美金十七萬元，（約合國幣三十四萬元）電台地點決定設於上海之真茹劉行兩處。明年一二月間，即可竣工。（編者按：現已竣工）屆時可與歐美各國直接通報，毋庸由馬尼拉轉達。交通部與建委會因無線電管理權，發生爭執多時。本年六月間經二中全會議決：建委會所轄電台，由交通部接收。八月三日該部已接收完竣。近來我國無線電進展之速，建委會亦與有功焉。我國所用無線電機，向多購自

外國，交通部為挽回利權起見，設立製造廠，專造短波無線電機，成績甚佳，月可出電台六座。最近該部復籌設全國無線電通信網，共分全國為九區：第一區以上海為中心；第二區以漢口為中心；第三區以天津為中心；第四區以廣州為中心；第五區以重慶為中心；第六區以蘭州為中心；第七區以迪化為中心；第八區以遼寧為中心；第九區以昆明為中心。每區中心設一總台，區內再設支台。至於各省地方上，及我國商輪上，亦多裝設無線電台，海輪已裝設者約有七十台。交通部為保航空安全起見，並擬籌設航空無線電台，專司報告氣候。苟進行不懈，在最近之將來，我國無線電通信網密布全國可預期也。

乙 有線電報

無線電為電報之一種，前節已詳言之，茲再略述有線電報。查歐美各國有線電報事業極為進步。美國電報線長度在一百九十九萬哩以上；德國在五十萬哩以上；法國在四十萬哩以上。至於我國電報創設在光緒五年，（西元一八七九年）北洋大臣李鴻章於大沽北塘海口礮台，試設電線以達天津，我國有線電自此始。當宣統二年（西元一九一〇）時，總計全國陸線有十二萬餘里，局所七百餘弱。復據民國十三年之統計，積增至十八萬餘里。全國海線計英國設有七線，日本四線，丹麥三線，美法各一線，中外合辦者二線，我國所辦者不過五線而已。總之，若以我國面積為比例，與美德法等國相較，真不可以道里計矣。近年來交通部因絀於經費，不克擴充有線電報事業，惟開辦攝影電報，（又名傳真電

報)向屬創舉。該部於本年七月間與法國長途電話公司訂立合同，試辦京滬間攝影電報。此項電報最爲正確，收電人可見發電人之照像或簽字，足以防止冒拍電報之弊。如試辦成績優良，可漸推行於全國。茲將該部關於有線電報建設計劃，摘其重要者錄后：

A. 整理原有路線約十八萬餘里。

B. 擴充偏僻省分之路線約二萬里。

C. 擴充上海電報機器製造廠及各電池廠。

D. 添設雙工或複工電報機，及採用高速度自動電報機，暨聽聲機。

E. 利用電話傳遞電報。

此外各省亦多有改進電報之計劃。至各省現有之電報事業，以東三省成績最佳，計電報線長七萬餘里，電局有五百餘所，非他省所能望其項背也。

丙 電話

我國電話始於光緒二十六年（西元一九〇〇年）當時丹麥人擅設電話公司於北平天津，至光緒三十一年（西元一九〇五）始由清廷收回自辦。繼設於上海廣州太原漢口遼寧開封廈門等處，及後各省縣市鎮相繼遍設。統計電話線長度祇有十六萬哩，電話機僅有十萬餘架。曠觀美國電話線長度，在四千六百萬里以上，電話機在一千六百萬具以上，相形之下，能不慚悚？近年來各省商業繁盛之區，電話之應用逐漸增多。交通部鑒於京滬漢三特別市方言不一，接用電話，頗感困難，擬

改裝自動電話機，已向美國訂購機件，計需美金一百四十九萬六千元。（約合國幣二百九十九萬二千元）一俟裝竣，於商業上，交通上，愈感便利。天津青島早經改用自動機。廣州遼寧等處亦擬改裝。誠我國電話交通前途之福音也。近來各省亦多增設長途電話，江浙粵遼燕魯等省尤爲發達。粵省各縣已通話者有一千餘里。河北省通話者有二千餘里。東北長途電話線長一萬八千里，其線可與北平天津通話。山東除濟南至青島早已裝置外，在計劃中亦有三千餘里。上海與首都，杭州與寧波均已通話。滬杭長途電話在進行中。（編者按，現已通話。）滬漢漢平等長途電話線，亦正在積極籌備。最近安徽省有三千四百八十一里長途電話之計劃，黑龍江省有四千零三十七里長途電話之計畫發表。天各一方，可以互傾衷曲，不特此也；且與治安關係尤大。例如一縣遇有匪警，可用長途電話通知鄰縣，派兵會剿，或先事防範，其便利爲何如耶？

三 航空

航空有軍用民用二種，關係國防與交通，至爲重大，本篇所述者，僅側重於民用航空。考世界各國對於民用航空，莫不竭力擴充，日臻發達。美國現有民用飛機一千二百架，法國有民用飛機八百六十四架，即東鄰之日本亦有民用飛機一百架。至於我國航空，雖創辦於民國二年，乃因內戰頻仍，財政竭蹶，一切設備，均異常簡陋。民國十年北京政府創辦空中交通，先後試辦京濟京戴兩線，爲我國民航之始，然均十餘日而停。此

82430 後航空交通無若何之進展。現國府及各省當局對於航空，頗能竭力提倡。張惠長於去歲十一月間率機師二人乘廣州號飛機，作全國長途之飛行。由廣州出發，經漢口，南京，北平，瀋陽，再由瀋陽折回，經天津，上海回抵廣州，開中國航空之新紀錄。同時陳慶雲率機師數人乘水面飛機珠江號，作全國水上之長途飛行。由廣州出發，經寧波，杭州抵上海；由上海飛武昌，漢口，長沙，梧州回至廣州，為吾國水面航空之盛舉。到處均受民衆熱烈之歡迎。由是我國航空遂有逐漸發展之勢。國府軍政部設有航空署，交通部設有全國郵運航空管理處，為我國航空之行政機關。航空署於本年四月間，擬就完成全國航空幹線十二條。茲錄后：

路 線 經過地方 里數(華里) 所需時間

京迪線 鄭州洛陽西安蘭州肅州等處 五七八〇 約十九小時一刻

京庫線 徐州太原歸綏等處 三三〇〇 約十一小時

京粵線 安慶南昌韶州等處 二二〇〇 約七小時四十分

京滇線 安慶南昌長沙貴陽等處 三二二〇 約十二小時半

京哈線 濟南天津遼寧吉林等處 三三三〇 約十二小時半

京安線 海州青島烟台等處 二一七〇 約七小時

京拉線 安慶九江武昌重慶成都打箭爐等處 五九八〇 約十九小時三刻

京張線 徐州濟南天津北平等處 二一一〇 約七小時

京齊線 濟南天津承德等處 三三五〇 約十一小時一刻

京桂線 安慶九江武昌長沙梧州等處 二二二〇 約七小時一刻

京閩線 杭州寧波温州等處 一六〇〇 約五小時二十分

京滬線 無錫 四八〇 約一小時半

除上述幹線外，並擬就完成飛行場站六十四處。統限於民國二十一年三月以前一律修築完工。京滬線已有交通部與辦之滬蓉航空，於本年七月八日開航。有飛機四架，每日往返各一次。先專載郵件，試辦成績，斐然可觀。於八月間每日增加一班，專運新聞紙。並於是月二十六日開始載客。開我國民用航空之新紀元。該滬蓉航線計劃，以上海為起點，以成都為終點。現時先辦京滬線，將來徐圖發展，第一步先將航線展至漢口。第二步展至成都。查由滬至漢，途中約需六小時；惟中途如於鎮江，蕪湖，安慶，九江等處，按站降落陸地，費時太多，且一時難覓相當地址，備為飛機起落之用。將來擬於每架飛機之下，配置浮水器（即浮筒）俾得隨時於水面起落。沿江各埠，亦得收寄航空郵件。現全國郵運航空管理處積極籌備滬漢線，已在上海漢口設水面飛機場，並向美國定購水陸飛機各二架，及浮筒等件，不久開航。國府設立之中國航空公司為發展航空起見，亦向美國某航空公司借款美金二百萬元（約合華幣二百萬元）為購買及修理地基，充上海至漢口，南京至北平，及漢口至廣州，航空路線之空港，及中途停留場所之用。並已向美國飛機廠定購飛機八十架，先辦滬漢線，已於十月二十一日開航，途經南京九江。吾意國府提倡航空事業，應先從交通不便地方設法興辦，如京迪京滇等線，均宜先

着手進行。至於各省地方上近來亦有提倡航空者，以廣東雲南東三省等處爲最。查東三省航空，在前數年即甚爲發達，約有飛機二百架，多屬軍用，現歸東北航空處管轄。本年有吉遼航線之創辦，擬每日由吉林遼寧間來往各一次，現尚在籌備中。日人又有長春大連間航郵之計劃。粵省原有飛機三十餘架（連軍用在內），尚有製造廠及航空學校。其發展民用航空之計劃，則有廣州漢口間，廣州上海間飛行之計議。廣東航空局復擬定全粵航空線：東至汕頭，西至梧州，南至瓊州，北至韶關，而以廣州爲中心。滇省地處邊隅，然倡辦航空事業較早，在民國十年以後，即有雲南航空隊及航空學校之設。現有飛機約二十架（連軍用機）。最近亦有商運航空之計劃，除組織航空商運委員會，添購新機外，並擬定計劃，分東、南、西北四大幹線。由省垣昆明起，東至重慶，南至廣州，西至騰越；北至長沙。其他如豫、陝、甘等省，原有飛機七八架（連軍用）。近有京蘭航空線股份有限公司之組織，係由中華航空協進會所發起。已籌有款三十萬元，向德國定購飛機三架。擬先通鄭州至西安，然後再由西安直通首都。四川省原有飛機數架，本年八月十三日劉湘電航空署：以重慶東道宜漢，西達成康，南至滇黔，北通甘陝，爲西南中心。請設航空管理局。旋經該署於是月三十一日委吳蜀奇爲航空署四川全省航空線站管理局籌備處長，進行一切。當地人士復組織川康航空協會，並籌款三十萬元，向美國定購飛機多架。將來實現民航，可以無『蜀道難』之嘆矣。客歲漢口周星棠等籌款購買飛機九架，原欲作武漢民用航空之用。

今春爲中央撥借軍用，現尚未發還。致計劃不克實現。山西有飛機二十架（連軍用）。閩省廈門，馬江各有飛機七八架。去歲八月間廈門又有航空學校之設立。浙省近亦有籌辦航空學校之計劃。江西省有建築九江南昌飛行場之舉。皖省蚌埠有飛機場之新建築。河北省有修築飛機場之計劃。各省提倡航空如此熱烈，誠中國航空交通前途之幸也。華僑贊助祖國之飛行事業，亦頗爲熱心。去歲八月間祕魯華僑匯款三萬九千元於中央黨部，購備飛機三架。本年七月間菲律賓華僑吳謹霍君以德國飛機兩架獻諸政府。九月間加拿大華僑贈國府飛機兩架。聞去歲廈門航空學校之設立，其經費五六千元即係菲律賓華僑所捐助云。政府有海內外人民之贊助，發展更見。近來航空人才亦輩出。自張陳二君作全國長途飛行後，繼起者有陳文麟、劉沛泉兩君。陳氏於本年四月間從事倫敦廣東間聯絡之飛行，經過十餘國，爲華人歐亞飛行空前之創舉。劉氏爲雲南航空司令。於本年八月間借飛機隊長陳霞樓等，由廣州乘金馬號水飛機（該機馬力之大，機件之佳，在中國現推第一）赴首都，僅需時七點六分，爲京粵第一次直接飛行。我國航空人員翱翔於海內外，虎躍龍騰，誠盛事也。現時雖有若干航空人才，然與歐美列強駕駛人員多至數千者相比，則瞠乎其後矣。是近航空署爲培植航空人才起見，已計劃興辦全國航空學校，先在首都設中央航空學校，各航空區設分校，各省又設支校，經費由政府及各省府分擔。苟能實行，則將來航空人才，可無缺乏之虞矣。

四 路政

路政之良窳，關係國家之存亡。我國邊防不能鞏固，工商業不能充分發展，皆由交通不便，路政失修。現當建設之際，而路政為建設之急務。我國已有之鐵道，因戰事頻仍，諸多破壞。計劃之路線，亦因財政竭蹶，迄未興辦。惟各省修築之汽車路，成績尙有可觀。茲分爲鐵路與公路（即汽車路）兩項，略述於後：

A 鐵路

我國土地肥沃，物產豐富，急需車輛之運輸，而後工商業始可興盛。試觀我國凡鐵路經過之區，工商業均逐漸發展，即其明證。中山先生有云：「交通是實業之母，鐵路是交通之母。」鐵道與實業關係之重要可知矣。我國鐵道事業肇始於淞滬鐵路，自吳淞至上海長四十里，光緒二年（西元一八七六年）六月三十日通車。五十年來，全國鐵路合計不及一萬英里。單以亞洲而論，日本區區島國已有鐵路一萬英里（連朝鮮在內）。印度亦有四萬英里之多，若再與歐美各國相較，則更難同日而語矣。自去年全國統一後，國府爲實行中山先生十萬里鐵路計劃起見，特設鐵道部，以專責任。該部部长孫科於本年一月間擬有築路之詳細計劃，其路線表錄后（參閱本年一月二十九日民國日報）

線 名 經 過 地 域 延長英里數

粵漢線株韶段 湖南廣東

二七〇

隴海線潼蘭段

陝西甘肅

六五七

滄石線

河北

一三八

京湘線

江蘇安徽江西湖南

六一四·五

京粵線

江蘇安徽浙江福建廣東

一一二二

韶昌線

廣東江西

五〇三

福昌線

福建江西

五二三

粵漢線

廣東廣西貴州雲南

一三二二·五

湘滇線

湖南貴州雲南

一一〇〇

包寧線

綏遠甘肅

三四四

成都重慶線

四川

三二四

道濟線

山東河北河南

一八二

同蒲線

山西

五一〇

寶欽線

湖南廣西廣東

七五一

上述路線，擬以英俄意庚子賠款，及增加關稅之一部份，撥充築路之用。現時擬先發行公債，預計六年之內，將國有鐵道增至八千九百三十一英里。（按鐵道部調查，現國有鐵道共計六千三百九十四英里）計增加二千五百三十七英里。該計劃善則善矣，惜偏於經濟及營業方面，對於邊防鐵道，無一線計及。縱計劃完全實現，迪化（新疆省治）至首都，尙需五十日。（見該計劃書各省省治到京時刻表）蒙古西藏入至京，其遲緩更可想見。中山先生所計劃之西北鐵路，爲國防鐵道之最重

要者。其言曰：『中國西北部之鐵路統系，由政治上經濟上言之，皆於中國今日爲必要而不刻容緩者也。』又曰：『計劃交通當先以鐵路爲重要，謀建幹路尤當先以溝通極不交通之幹線爲最重要。』更可知西藏新疆與蒙古等鐵路系統，均爲同等重要之幹路，奚可忽視？鐵部全部計劃現擬提前先築者祇新隴綏一線。東三省在計劃中之路線，亦有五十餘線，連同中山先生所計劃之鐵路，共約有十萬數千英里之長。苟能籌有的款，從速舉辦，則不僅交通上，經濟上，行政上，咸獲其利；且可裨益於國防，因邊陲有事，調兵遣將，應付便易故也。至整理舊有鐵道，及完成隴海粵漢等路未竣工程，亦均關重要。鐵道市會派顧問西人曼泰爾（John J. Mantell）視察各路，以資整理。隴海粵漢兩路未盡之工程，亦經二中全會於本年六月十七日議決：提前完成粵漢隴海各線，由鐵道部負責辦理。粵漢限民國二十一年底竣工；隴海限民國二十三年底竣工。查隴海鐵路已成部份，由鄭州東至海州之大浦，西至靈寶縣。由靈寶至潼關一段，十五年間已開始興工建築。歷年因戰亂時告停頓。本年積極進行修築。聞明年秋冬即可通車。潼關至西安一段，本年亦着手查勘。苟無軍事阻撓，全部工程三四年內當可完成，西北之交通有發展之希望矣。粵漢鐵路已通車者，一爲武昌淶口段，中經長沙；一爲廣州坪石段，中經韶州；共長約一千三百八十里。坪石至淶口一段，迄未竣工。鐵道部與粵省當局現正籌備開工，預計三年完成。此兩路建築經費，由庚子賠款內提撥。我國所有計畫之鐵路線，百十萬餘英里之長。除東三省

近年來稍能籌款興築外，餘均因經費關係，不克舉辦。東三省於十六年完成打通瀋海二線。十七年完成呼海吉敦二線。本年間完成吉海線，將竣工者有齊克線，現仍方興未艾。最近浙江省籌築之杭江鐵路，開工在即。該路由浙江杭州起，至贛之江山，現擬展至玉山，長二百英里，需款二千萬元。該款由浙省建設公債項下撥出六百二十八萬元，餘由省府籌措。此誠我國鐵道交通建設上之福音也。鐵道部自成立以來，無若何偉大之建設，惟恢復鐵路聯運，尙可差強人意。考我國鐵路聯運，肇始於民國二年，殆後因軍閥割據一方，影響路政，以致停止。本年該部亟謀恢復，由八月一日起實行十鐵路（平漢隴海汴洛道清正太平綏北寧津浦膠濟京滬滬杭甬）聯運，計長六千一百零九公里。東三省亦於九月二十日起實行四路（北寧四洮洮昂齊克）聯運。交通愈爲迅捷。商旅均感便利。京滬鐵路局爲改良路政起見，將淞滬支路火車改用蒸氣自動車。該項機具向英國訂購六輛，已運到三輛。一俟裝妥，及雙軌敷設完畢，即可開駛。由上海北站至吳淞，雙方同時開行，約三十分鐘可達，一小時即可來回。該機頭係置於車之中心，兩端拖掛車輛，抵站時無須掉頭。將來應用於全國各鐵路，其迅速爲何如耶？國府對於鐵道建設，固不能因經費關係，致延不舉辦；而國人對於鐵路，亦應敦促或協助政府從速進行。前閱報載：旅京川滇黔人士發起組織西南鐵路促成會，聯合兩廣及川滇黔各省人士，並邀集鐵道專門人才，切實研究，以催促政府早日建築西南鐵路。可證國人業已覺悟鐵路之重要。苟能舉國上下，同心戮力，

積極進行，全國鐵路網定可實現也。

B 公路

東方雜誌 第二十七卷 第十二號 近年來我國交通之進展及其計劃

我國幅員廣大，交通梗塞，跋涉維艱，行者苦之。幸近十年來長途汽車事業日臻發達，而汽車路之興築，亦因之而進展。然與歐美各國相較，則有天淵之別。據一九二七年世界汽車統計，全世界共有汽車二千七百六十五萬輛，美國最多，平均每五人有汽車一輛；英法兩國每四十四人一輛，比國每五十九人一輛。我國現有汽車不過三萬輛。美國公路長至二百九十餘萬英里，我國已成汽車路不過六萬二千里。惟近數年來公路進展甚速，尤以兩廣及西北各省為最，江浙皖等省亦極有進步。在各項交通建設中，公路堪首屈一指。據人調查，民國十六年有公路五萬里，十七年增至五萬五千里，最近則增至六萬二千里。現各省仍積極進行，茲將各省計劃中之公路里數列後：

省名	里數
江蘇	三萬里
廣東	二萬二千餘里
安徽	一萬一千餘里
浙江	一萬一千五百餘里
湖南	一萬二千里
河北	七千五百餘里
廣西	七千里

貴州 六千餘里
察哈爾 一千九百餘里

將來逐漸築成，其利於行旅，便於商運，豈淺鮮哉。現全國公路有蒸蒸日上之勢，雖由政府及人民之努力，然中華全國道路建設協會提倡宣傳，不遺餘力，其功誠不可沒也。該會前曾有長約十萬里之全國汽車路計劃，分四大經線，五大緯線，建築費須一億兩。此外，中山先生亦主張造碎石路（即汽車路）一百萬英里，合二百八十餘萬華里，惜無詳細之計劃。最近鐵道部設立之國道設計委員會，於本年八月間擬有國道分期建築計劃案，該計劃規定全國國道幹線為十二線：（一）京桂線，（二）京濱線，（三）京藏線，（四）閩新線，（五）京蒙線，（六）京黑線，（七）張遠線，（八）甘藏新線，（九）綏遠線，（十）黑蒙新線，（十一）迪疏線，（十二）陝桂線，共長約六萬七千餘里。與築程序分爲四期，以十年內完成本部線，二十年內完成邊防線爲目的。並擬有籌款大綱，及徵用民工通則，該通則最要點，爲規定凡國道線路所經過各縣，及其鄰縣居民，自十八歲以上五十歲以下者，均有被徵建築國道之義務。計劃極爲周詳，惜規定二十一年內完成邊防線，爲期太長，未免美中不足耳。

五 郵政

各國郵政皆如天馬行空，一日千里。單以紐約而論，郵務人員約有三萬四千餘人，歲入利益約有美金八千萬元，平均每人每日投信二封。即

英國每人每日投信平均亦有一封半。其郵務之發達，實足驚人。至於吾國郵政，始於光緒二十二年（西元一八九六年）之大清郵政局。後各省相繼舉辦。各大商埠又有外人所設之郵局。自經華府會議議決，撤消客郵後，外人所辦郵局，應完全收回；惟日本獨持異議，仍在南滿設立郵局，且時加擴充。據最近調查，日本在滿州設立之郵局有四十一所，分局八所，郵便局有十七處，郵櫃有一百五十所。去年度收發信件達一億四百萬件，較前年增加一千萬件。其郵務大有突飛猛進之勢。我國政府所辦郵政，據民國十三年調查，火車郵路祇有二萬二千九百餘里；輪船及民船郵路八萬八千五百餘里；郵差郵路六十八萬三千七百餘里。合計火車輪船之郵路僅十一萬餘里，而郵差郵路竟較多五倍有奇。郵務交通之不便可知矣。近數年來公路與航空勃興，郵政亦因之而進展。本年交通部創辦滬蓉航空郵運，七月間已先辦京滬線。凡由南京發信至上海，或由上海發信至南京，五小時即可遞到。至滬漢線本年十月二十一日中國航空公司業已開航，兼代辦郵運，交通部亦將繼起。計上海之郵件遞至九江，六小時可達；遞至漢口，八小時足矣。京滬漢間之郵運，較前愈為迅速。將來各地陸續興辦，可將水陸郵運取而代之。茲再將交通部對於發展郵政之計劃摘要錄后：

- A. 恢復前北京政府裁去之郵政局所八百餘處，線路一萬七千餘里。
- B. 發展蒙藏及邊遠各郵路，增設郵政局所信櫃等。
- C. 完成未成立各省之郵務管理局。

- D. 規定全國郵運航空線網及場站。
- E. 籌備國際郵運航空。
- F. 交涉撤消南滿日本郵局。

六 航政

航業為交通運輸之要政，商業興敗之所繫，是故通商巨埠，莫不瀕海臨江。我國自與歐美通商以來，航權喪失，再加內戰頻仍，時常扣船封江，以致航政受絕大之影響。近年來華商航運受外商之侵略，將瀕於破產之境。試觀我國沿海及內河之中，行駛水面者幾盡為外商巨舶。我國雖有招商、三北、寧紹、政記等公司之船行駛；然因經濟力薄弱，終不能與太古、怡和、日清等外商公司相抗衡。查上海為我國航業中心，進出口輪隻有六百餘艘；小輪船一千五百餘艘；帆船為數尤大，計二萬一千餘艘。輪船公司約有七十餘。除外商外，招商局為最大者。該局成立於同治十一年（西元一八七二年）。本有百噸以上輪船三十餘艘，內河小輪船三十餘艘。自去歲以來，新華沉失，新濟擱沉，新康撞毀，連年失事。現有大船僅二十餘艘，且年齡多老。該局總辦趙鐵橋現已組購船委員會，先買鋼鐵輪兩艘，已向德國定建。其他如三北公司約有船二十艘，近發行公債，添購新輪。北方最大航業公司為政記，約有輪二十艘。東三省方面有肇興公司及東北航務局，共約有輪三十艘。南方有南華公司，有船五艘。綜計不過十餘萬噸，不及英日三分之一。據最近調查，各國在華經營航業

82436

之公司，以英商太古為最大，計航海輪約有五十，內河輪約有三十，共十五萬八千餘噸。英商怡和公司約有航海輪二十四，內河輪十六，共九萬九千餘噸。日商日清汽船會社約有航海輪五，內河輪二十四，共四萬八千餘噸。大連與大阪汽船會社約有航海輪七隻，共一萬九千餘噸。綜計英日兩國輪船數，約有一百五十六艘，約三十二萬六千噸。其餘如德意法等國亦均有輪船在華經營。目下華輪因外商競爭之劇烈，停航者甚多。大好海洋，竟權操於外人之手，寧非怪事？交通部負維護展拓航業之責，現尙在計劃之中。茲將其重要數端略舉如左：

A 籌辦國營航業。

B 規畫、測繪，及建築全國海港。

C 續辦及推廣水陸空聯運。

D 推廣內河沿海航業。

E 推廣遠洋航業。

F 籌設國營造船廠。

關於航政計劃，中山先生遺著建國方略早已昭示我人。其為治水以利航業起見，則計劃整理揚子江之水道，改良現存之水路及運河。此外並主張組織航行海外之商船隊。創立大規模之造船廠，製造航行海外之船，預定以一萬二千噸級，二萬四千噸級，三萬六千噸級為基準。計劃極為宏偉。現當建設伊始，交通部擬先在上海、哈爾濱、漢口、青島等處設立航政處，以便整理航業；並設有商船學校，以造就航業之人才。另由揚

子江水道整理委員會繼續測繪揚子江水道，以資整理。淮河則有導淮委員會。珠江則有廣東治河委員會。北方諸河則有華北水利委員會。各有專司，分別進行，以謀航業運輸之便利。至於遠洋航線，雖民國四年旅美華僑創設中國輪船公司，購辦商輪三艘，行駛中美，但不久即行倒閉。最近交通部籌備華輪航行日韓，然後擴充航線至歐美各國海岸，此舉亦屬重要。苟內戰永停，積極從事建設，實施航政新猷，收回內河航權，則我國航業前途，庶有豸乎。否則所有一切計劃，亦等於紙上空談耳。

七 結論

環顧我國境內，交通日臻發達，汽車風馳電掣於地上，飛機龍驤蛟騰於空中。國府奠都南京迄今不過兩載，已有如斯之成效。倘能實施計劃，進行不懈，十年之後，國人無交通不便之嘆，可斷言也。查路政、郵政、航政、電信、航空均為交通之要素，缺一不可。現已改進與建設者，不過電信、航空、公路數項，較有成績可言。其他如鐵路、郵政、航政等，均無若何顯著之進步，而皆有待乎擴展者也。苟政局安定，交通上之建設始有成效可觀。不然，干戈迭起，交通必受影響，如炸斷鐵道，摧燬電台，扣船運兵，檢查郵件等事，均為戰爭中常有之現象，而為發展交通唯一之障礙。尙祈當道者努力建設，勿再破壞交通。將來我國政治、商業、教育、邊防，皆可臻於發達與鞏固之境，豈但交通上之便利而已哉。