

中華民國三十五年四月

十五年來
之交通概況



俞飛鵬



弁言

我國效法歐美，籌辦交通事業，垂八十年，然所有路郵電航各政之設施，較之歐美先進國家，仍皆瞠乎其後，莫可比擬。國民政府於十七年奠都南京，遂戮力建設，以期迎頭趕上。未幾九一八事變以起，日佔東三省，我爲準備禦侮，對於交通建設，更積極計劃進行，以與國防政策同其步調。

二十六年秋，七七變作，抗戰軍興，我交通員工，上下一心，振奮應變，多於出死入生之中，爲國家維持既有之交通事業，同時規劃應建之交通事業，並使其能時時與軍事相配合，而謀爭取最後之勝利。幸也日寇乞降，勝利屬我，撫今追昔，深感十五年以來之交通事業，堪以紀述者固屬甚多，而我交通員工之成績，尤不可沒，允應有所紀述，以弘獎既往，昭示來茲。惟交通史料，門類繁多，加以簡冊散在各地，蒐集難於詳盡，茲篇僅及其犖犖大者，用備同人參考之資，並以自勵，而邦人君子，於以明晰我國交通事業推行之概況，及今後建設之所需，是則茲篇之所由作也。

俞飛鵬謹識

十五年來之交通概况目錄

弁言

第一章 總論

第一節 自九一八至七七抗戰交通之準備與奮鬥	一
第二節 七七抗戰以來敵我交通戰略之抗衡	二
第三節 西南西北交通網之建設	三
第四節 反攻與復員	四
第五節 抗戰時期交通遭遇之困難	四
第六節 交通行政機構之演進	五
第七節 戰後交通建設計劃	五

第二章 鐵路

第一節 自九一八至七七抗戰	七
(一) 整頓路務	八
(二) 建設新路	一〇
第二節 自七七抗戰至抗戰勝利	一一
(一) 建設西南西北鐵路	一一
(二) 戰時鐵路運輸任務之達成	一三
(三) 戰時鐵路機務設施	一五
第三節 鐵路之接收與復員	一六
(一) 敵人投降時各路狀況	一六
(二) 復員後之鐵路分區辦法	一八
第四節 戰後五年鐵路建設計劃	一一
第五節 抗戰中築路之困難及今後之展望	一一

第三章 公路及驛運

第一節 自九一八至七七抗戰	一三
第二節 自七七抗戰至漢廣淪陷	一五
(一) 緊急路線之修築	一五
(二) 國際路線之加強	一五
(三) 公路運輸之情況	一五

目錄

557.192
675-1
2

70235

第三節 自漢廣淪陷至滇緬路撤退.....二六

(一) 公路肩負國際與國內運輸之重任.....二六

(二) 公路担任進出口運輸.....二六

(三) 公路担任國內聯絡運輸.....二六

(四) 公路制度之演化.....二七

(五) 公路工程之興修與改善.....二七

第四節 自滇緬路撤退至抗戰勝利.....二七

(一) 公路運輸之艱難任務.....二七

(二) 最艱鉅公路運輸任務之達成.....二八

(三) 西北邊疆公路之趕築.....二八

(四) 中印及保密公路之趕通.....二九

(五) 中印油管之舖設.....二九

(六) 其他後方公路工程.....二九

第五節 復員時期.....二九

(一) 緊急復員公路工程.....二九

(二) 公路復員運輸.....三〇

第六節 今後公路建設基本政策及國道省道之劃分管理.....三一

第七節 戰後五年公路建設計劃.....三一

第八節 驛 運.....三四

(一) 自漢廣淪陷至滇緬戰事.....三四

(二) 自滇緬戰事至抗戰勝利.....三六

第四章 水 運.....三八

第一節 自九一八至七七抗戰.....三八

(一) 航政管理機構之設置.....三八

(二) 國營航業之整理.....三八

(三) 船員之檢定.....三八

(四) 航務人員之訓練及九省水上保甲之編練.....三八

(五) 川江輪船之趕造.....三九

第二節 自七七抗戰至漢廣淪陷.....三九

(一) 船舶之撤退.....三九

(二) 船籍之移轉.....三九

(三) 水道之阻塞.....三九

(四) 物資之搶運.....	四〇
(五) 航業之聯營.....	四〇
(六) 船員之救濟.....	四一
第三節 自漢廣淪陷至滇緬戰事.....	四一
(一) 航政職權之劃分.....	四一
(二) 臨時港口之開放.....	四二
(三) 內河航綫之擴充.....	四二
(四) 水陸聯運之實施.....	四三
(五) 航業之合作.....	四三
(六) 淺水輪船之製造.....	四四
(七) 木船之製造.....	四四
(八) 救濟事業之創設.....	四五
(九) 運價之統制.....	四六
第四節 自滇緬戰事至抗戰勝利.....	四六
(一) 航權之收回.....	四六
(二) 民營航業之扶持.....	四七
(三) 沈舊船舶之撈修.....	四八
(四) 外洋航運之發軔.....	四八
第五節 復 員.....	四八
(一) 敵偽船舶之接收.....	四八
(二) 航政機構之恢復.....	四九
(三) 復員運輸之加強.....	四九
(四) 沈船之撈修.....	四九
(五) 損害船舶之補償.....	五〇
(六) 國外輪船之租購.....	五一
(七) 國內輪船之製造.....	五一
第六節 戰後五年水運建設計劃.....	五一
第五章 空 運.....	五三
第一節 自九一八至七七抗戰.....	五三
第二節 自七七抗戰至漢廣淪陷.....	五六
第三節 自漢廣淪陷至滇緬戰事.....	五八
第四節 自滇緬戰事至抗戰勝利.....	六一

第六章 國際運輸

第五節 復員.....六四

第六節 今後建設計劃.....六六

第一節 港粵時期.....六九

第二節 越南時期.....六九

第三節 緬甸時期.....七〇

(一) 籌備緬甸過境運輸.....七〇

(二) 仰光至臘戍之鐵路運輸.....七〇

(三) 仰光至八莫之水道運輸.....七〇

(四) 公路接運.....七〇

(五) 緬甸禁運案.....七二

(六) 滇緬路之撤退.....七三

第四節 印度時期.....七三

(一) 中印空運.....七三

(二) 印境存轉.....七四

(三) 中印公路.....七四

(四) 中印油管.....七五

第五節 假道蘇聯問題.....七五

第六節 國際驛運.....七五

第七章 電信

第一節 九一八至七七抗戰.....七六

(一) 九省長途電話之建設.....七六

(二) 國際通信之擴展.....七六

(三) 業務之整頓.....七六

第二節 七七抗戰至抗戰勝利.....七七

(一) 電信綫路.....七七

(二) 國內電信業務.....七七

(三) 國際電信業務.....七九

(四) 戰時電信之重要設施.....七九

第三節 復員.....八一

(一) 幹綫之修復.....八一

(二) 局所之接收與恢復.....八一

(三) 電信管理機構之調整.....	八一
第四節 戰後五年電信建設計劃.....	八二
(一) 計劃概要.....	八二
(二) 基本政策.....	八二
(三) 業務目標.....	八三
(四) 設計原則.....	八三
第八章 郵政.....	八四
第一節 自九一八至七七抗戰.....	八六
(一) 局所及郵路之增闢.....	八六
(二) 國內函件包裹業務之增加.....	八六
(三) 國際通郵之維持.....	八六
(四) 軍郵業務之創辦.....	八六
(五) 郵政汽車運輸之發軔.....	八六
第二節 自七七抗戰至抗戰勝利.....	八七
(一) 局所及郵路之增闢.....	八七
(二) 國內函件包裹業務之維持.....	八七
(三) 國際通郵之維持.....	八七
(四) 郵政汽車運輸之擴展.....	八八
(五) 郵政人員之勤奮.....	八八
第三節 復員.....	八九
(一) 局所及郵路之恢復.....	八九
(二) 郵政汽車運輸之擴展.....	八九
(三) 國際通郵之維持.....	八九
(四) 郵政人員之充實.....	八九
第四節 今後建設計劃.....	八九
(一) 局所及郵路之增設.....	八九
(二) 郵政汽車運輸之擴展.....	八九
(三) 五年建設計劃.....	九〇
第五節 郵政儲匯.....	九〇
(一) 自九一八至七七抗戰.....	九〇
(二) 自七七抗戰至抗戰勝利.....	九一
(三) 復員.....	九二

第九章 交通材料

第一節 七七抗戰以前交通器材集中管理制度初基之樹立及交通器材之訂購.....九三

第二節 七七抗戰以來交通材料之搶購與搶運.....九三

 (一) 自七七抗戰至漢廣淪陷.....九三

 (二) 自漢廣淪陷至滇緬戰事.....九四

 (三) 自滇緬戰事至抗戰勝利.....九五

第三節 材料之製造及修配.....九六

第四節 爭取外洋物資從事復員.....九七

第五節 今後材料供應計劃.....九九

第十章 交通財務

第一節 建設專款.....一〇〇

第二節 交通營業收支概況.....一〇三

第三節 整理債務與籌措新債.....一〇四

 (一) 戰前債務之整理.....一〇四

 (二) 抗戰期內之債務.....一〇四

 (三) 戰事以後債務之整理.....一〇五

 (四) 籌措新債之原則.....一〇七

第十一章 交通人事

第一節 戰時交通員工之服務與犧牲.....一〇八

第二節 戰時交通員工之救濟與安置.....一〇九

 (一) 自七七抗戰至漢廣淪陷.....一〇九

 (二) 自漢廣淪陷至滇緬戰事.....一〇九

 (三) 自滇緬戰事至抗戰勝利.....一一一

第三節 交通員工之復員與救濟.....一一二

第四節 出國實習人員之選派.....一一三

第五節 今後交通人事管理計劃.....一一四

第十二章 幾項重要交通統計

(一) 運費及郵電資費與物價之比較.....一一五

(二) 戰時交通損失之調查.....一一一

十五年來之交通概況

第一章 總論

抗戰勝利，建國工作自應加倍努力，以期迅速開發地方經濟，改善人民生活，「交通爲實業之母」，尤應排除一切困難，爭取時間，首先着手建設。茲本「檢討過去策勵來茲」之旨，將交通事業自九一八及七七抗戰以來奮鬥之經過，及戰後建設之計劃，簡略報告，願國人進而教之。

茲先就整個交通事業綜合陳述，次就各項事業作較詳之報導，共計分總論、鐵路、公路、水運、空運、國際運輸、電信、郵政、材料、財務、人事、統計等十二章，綜括的陳述又分爲下列各節：一、自九一八至七七抗戰交通之準備與奮鬥。二、七七抗戰以來敵我交通戰略之抗衡。三、抗戰中西南西北交通網之建設。四、反攻與復員。五、抗戰時期交通遭遇之困難。六、交通行政機構之演進。七、戰後交通建設計劃

第一節 自九一八至七七抗戰交通之

準備與奮鬥

自民國十七年全國統一告成，國民政府爲奉行「建國之首要在於民生」，並實行「國父實業計劃」，努力從事建設。東北各省亦努力於建設事業，以謀開發地方，鞏固邊圉，例如建築連貫遼吉黑三省新鐵路，開辦東北東四路（北齊、濱海、吉海、吉敦），及西四路（北齊、四洮、洮昂、齊克）聯運，經營葫蘆島海港，辦理小工出關運輸，齊步邁進，新氣澎湃。乃日本以我國經濟建設有妨礙其政治侵略獨霸東北之策略，於民國二十年初，藉口不得建設與南滿鐵路平行綫之鐵路，提出無理要求，不遂，即發動九月十八日事變，以武力強佔東北各省。

自九一八以後，我國上下始休於外侮之侵乘，而國力之準備不容稍緩，在蔣主席領導之下，發動全國經濟建設運動，埋頭建設。以鐵路言，建築新路，整頓舊路，整理舊債，籌措新債。新路有五年建

設八千五百公里鐵路計劃，着重於長江以南及西南西北諸幹綫，以期脈絡貫通。如完成粵漢及浙贛，展長隴海，粵漢與廣九實行接軌，建築蘇嘉、杭甬、及錢江大橋，此外又有省營之同蒲，公營之淮南，商營之江南，抗戰時均告完成。此外又從事建築京贛，成渝，湘黔及漳關黃河大橋，不幸因抗戰而停頓。整理舊路之措施，計有加固橋樑，抽換車軌及枕木，添購機車車輛，裝設調度電話，實施軍事訓練，及防空準備，組織工程隊等項，均有成效。惟是辦新舊鐵路兩項建設，需款甚鉅，故一面整理各路舊債，以恢復國際信用，一面從事磋商新債，卒使新舊各路所需內外資金，均告籌措就緒。民國二十五、六兩年間鐵路之新氣象充沛全國。

以公路言，設立公路專管機構，先從東南各省公路着手整理，次第推展至西南西北，由中央及地方分頭趕築，各省公路網已具雛形。又爲適應國防需要，改善原有公路，增築聯絡公路，提高主要公路工程標準，同時並進。爲便利汽車運輸，設立交通委員會，以謀溝通各省市之交通，設立西北西南公路管理局，由中央負責經營運輸，以示



倡導。

水運方面以輪船無多，為便利統制並監督有限之工具起見，選派航務研究員分駐一千噸以上之輪船，並令飭裝設無線電台，舉行消防演習，以便戰時服役。

航空方面督飭各航空公司在地預為部署站場，儲存機件油料，建築油庫，開辦漢港航綫，並組成航空運輸隊，協助空軍運輸。

電信方面積極建設九省長途電話，使各軍事衝要地點聲息相通，以利軍訊。

郵政方面預購大批汽車，分配於各交通要點，自運郵件。

以上各項準備，其目的均在鞏固國防，促進政治經濟之建設，成績斐然可觀，不啻為中國建設史上放一異彩也。

日本鑒於我國之努力建設，積極從事準備，遂先發制人，於我佈置尙未就緒，乃於二十六年七月七日及八月十三日在南北兩地發動全面戰爭，企圖一舉而佔我全國。敵人作戰陰謀，在武漢未淪陷以前，係採爭綫政策，此後因泥足愈陷愈深，不願再事深入，乃改為封鎖政策，然仍為我打破。

第二節 七七抗戰以來敵我交通戰略之抗衡

我國此次抗戰動員軍隊之衆多，戰場範圍之廣闊，誠為歷史上所罕見，惟我國戰前國防交通之建立，其去完善程度甚遠，則為無可諱言之事實，蓋國防交通之建立，決非短期內一蹴而幾者。抗戰以來，我方策略之舉大者有二：（一）為敵爭綫，我建設新綫，敵封鎖，我打破封鎖，始終維持國際運輸路綫，輸入國外物資。（二）為建設

西南西北大後方之交通網，開發地方經濟，增強國家力量。茲分別節述於後：

敵爭綫我建設新綫 在爭綫時期，敵人處處以鐵路綫為對象，凡能破壞切斷或封鎖鐵路聯絡路綫者，不惜任何犧牲，無所不用其極，舉例言之，敵首先以欺騙陰謀方式佔奪北寧平綏兩鐵路，繼則派遣大軍，沿平漢、津浦而南下，並在淞滬發動戰事，封鎖海口，沿京滬滬抗而西上，再則分沿隴海浙贛兩鐵路而西進。吾人洞悉其奸，故敵人雖以破壞交通爭奪路綫為作戰主體，吾則以增闢路綫建設交通為抗衡對象。抗戰以前，國外物資均由上海輸入，淞滬戰爭爆發，我已完成黃埔支綫，連接粵漢廣九兩鐵路，利用廣州香港為輸入輸出要口，物資均經該兩路北運，暢通無阻。民國二十七年九月，敵乃同時進攻廣州與漢口，控制粵漢路之南北兩端，切斷平漢路之南段。粵漢平漢兩鐵路中斷以後，敵人以為吾國後方交通必受重大影響，殊不知吾人早已有所準備，一面利用香港海防航運綫及滇越鐵路輸入物資，一面趕造公路幹綫，並將西南西北各主要幹綫提高標準，予以改善，如趕築甘新公路，使蘇聯物資大量運入，趕築滇緬公路通達緬甸，完成湘桂公路連接越南。公路運量雖較小，仍能維持國際交通，尚稱便利。又鐵路方面如湘桂鐵路衡陽至桂林一段，即在武漢廣州吃緊之時完成通車，南寧至鎮南關段原已由越南同登通車，迨南寧失守，則自行破壞。同時桂越公路高平至田東聯絡綫已告完成，滇越公路亦在趕築中，此皆為吾國粉碎敵人爭綫陰謀之對策。

敵封鎖我打破封鎖 武漢廣州淪陷以後，敵人改採封鎖政策，吾人即以打破封鎖為對象，民國二十九年六月敵乘法國戰敗之時，進兵海防，破壞滇越鐵路運輸，我遂改用仰光為進口口岸，改善滇緬公路

，並趕築滇緬鐵路，再則利用浙贛鐵路之貫通東南沿海，籌劃擴充南方沿海口岸之秘密運輸路線，以與內地交通啣接，突破封鎖計劃，均能順利進行。民國三十年十二月八日太平洋戰事爆發，香港新加坡相繼失守，仰光岌岌可危，我國又有中印公路之籌劃，及緬甸失守，西南陸路交通業已全斷，乃開闢中印空運綫，飛經兩萬英尺之希馬拉雅高峰，備嘗艱險。在民國三十一年五月至三十四年一月之長時期中，全賴此項空運綫維持國際交通，每月運輸量由數百噸逐漸增至數千乃至數萬噸，使我國持久抗戰策略，逐步實施，毫未動搖。迨至民國三十四年一月十九日，吾國遠征軍克服滇緬公路全綫，國際陸路交通因以恢復。抗戰以來敵欲切斷我交通綫，我則努力建設新交通綫，國內交通始終仍能保持通達，敵欲封鎖我口岸，我則處處打破封鎖，國際通路迄未間斷，於此可證明交通綫之爭奪，實為戰爭之主要對象，而我國交通人員之努力與辛勞，實有足多者。

第三節 西南西北交通網之建設

在抗戰之初，我一面動員各鐵路及長江輪船集中軍隊，運輸糧秣，從事抗戰，一面搶運沿海人民及機器物資至內地安全地帶，從事建設新工業，是以抗戰初期，各鐵路及長江輪船之貢獻極大。嗣因南京武漢相繼失守，各鐵路多已破壞淪陷，長江中下游亦已封鎖，國府西遷重慶，於是軍事及政治經濟重心改移於西南西北各省，西南西北交通向稱落後，其需要建設之急迫，自不待言，故中央乃以最大決心，擬定計劃，籌撥專款，從事興建，八年以來，各項交通建設反因戰事之刺激而逐步向內地發展，其貢獻於抗戰固大，而裨益於內地經濟建設亦匪淺鮮。茲分別簡述之：

西南西北鐵路之建設：西南西北除滇越路及隴海路一段外，無鐵路交通之可言，抗戰開始，中央以全力建設西南西北鐵路。西南方面一為趕築湘桂鐵路，衡陽至桂林及桂林至柳州兩段，均已完成，南甯至鎮南關段完成一段，旋即自行破壞。二為趕築黔桂鐵路，柳州至都勻段全段完工。三為滇緬川滇兩鐵路之趕築，川滇路昆明至密益段業已通車，滇緬路已完工程旋即自行破壞。西北方面有隴海路咸陽至同官支綫之趕築，寶天路雖工程艱鉅，仍為設法趕工，卒於三十五年元旦通車。

西南西北公路之建設：西南西北各省，除長江上游外，原無水運之可言，鐵路又未建設，軍民運輸殆須全賴公路汽車，是以公路建設及汽車運輸特別重要。公路建設一為趕築國際公路，計有港粵，滇緬，河岳（車河至岳墟），滇越，西祥（西昌至祥雲）等綫。已動工而未及完成者，有中印綫。二為趕築國內各省聯絡幹綫，在西南如川湘路川段，川滇東路，川中，樂西（樂山至西昌）。在西北如天雙（天水至雙石鋪）。三為改善西南西北各省公路，增強運力。汽車運輸除由中央分區設局經營外，仍鼓勵商車運輸，汽車汽油不敷，改用木炭或酒精，配件不敷，設廠自製，均著成效。

創辦驛運增強陸運：公路汽車運輸力量薄弱，乃提倡利用人力獸力，設站接運，以資補救，分由中央及省方經營，設立驛運處，管理驛運，其所發揮之運力，亦大有可觀。

木船及淺水輪船之建造：川江多灘吃水較大，輪船不能行駛，木船需要特多，因是設立造船處，趕造木船，及淺水輪船，並貸款人民建造木船，以圖補救。又建設絞灘站，絞駁船舶，創辦川湘川陝水陸聯運綫，便利軍民運輸，貢獻甚大。

增闢國際航綫：抗戰發生，沿海及華北航綫均告中斷，中國及中央（係由歐亞航空公司改組而成）兩航空公司先以漢口為中心，闢漢港綫，繼以重慶為中心，闢渝港，渝昆，昆河，昆仰，昆印等綫，維持國際航綫，迄未間斷。此外我國又與蘇聯合作開辦中蘇航綫。自緬甸淪陷後，中國航空公司開闢橫越喜馬拉亞山之駝峯航綫，晝夜行駛，肩負中國全部國際客貨運輸之責，貢獻尤鉅。

西南西北電信網之建設：中國電信發軔於東南，自較西南西北為完備，戰事西移，勢須積極建設，以應需要。電報建設以有綫電為主，無綫為副，前者多供軍用，後者多供民用。長途電話亦以有綫為主，並裝設多重電話及載波電話，以無綫電為輔。國際通報全賴無綫，成都昆明兩國際電台均可與各盟國通報。最後試驗無綫電傳遞照片，亦已成功。依內地各省報話綫路之增建統計而論，中國電信網分布之密度，較戰前猶有過之。

西南西北郵路及郵局之增闢：戰時郵政方面之努力，一為添闢通海郵路，二為自備運郵汽車運輸郵件，三為增闢郵差郵路，增設局所，四為創辦軍郵，便利軍士通信，均能達成任務。

第四節 反攻與復員

自三十四年一月間，中緬公路打通以後，我為配合軍事反攻，實施緊急修復公路鐵路及電信計劃，並成立鐵路總隊，電信總隊，及隨軍新聞電台等，隨軍推進，俾能配合。同時積極修理招商局各江輪，撥款協助民生公司撈修輪船，又另撥專款，建造大批木船，增強長江運輸。八月中旬敵人投降，情勢驟變，交通工作中心為辦理復員運輸，及接收並搶修恢復區交通，兩者同時並進。復員運輸乃自四川雲南

貴州及西南西北各省至長江南北各收復區軍政接收人員及還鄉人民之運輸，任務既重，途程又長，故須由長江船舶，飛機，及江南北之公路三者協同擔負，充分利用所有水陸空工具，期於最短期內完成任務。

各收復區交通，如鐵路，公路，電信，或因戰事年久失修，工具陳舊不堪，或因戰時業已全部或一部分破壞，修復工程已極浩大，不幸在敵人投降以後，鐵路公路及電信等復遭意外破壞，復員工作益見困難。尤以長江以北各大幹綫，如津浦，平漢，平綏，膠濟，同蒲等鐵路，均被截斷，不能通車，甚者竟被徹底破壞，將路基夷為平地，修復工程有如新路工程，其影響全國復員及經濟政治軍事最為鉅重。本部自須全力準備所需人工器材，一俟許可開工時，即能一氣呵成。至敵偽船舶原已損壞甚重，且大型船舶尤少，故長江及沿海航運頓感不敷應用，且冬春之交，又係長江枯水時期，祇可就原有船舶集中調配，加強運力，幸向外洋訂購輪船已可陸續開到，航運能力定可增強。航空在復員期間發揮之效能至大，仍須設法添購飛機，並訓練多數駕駛人員，俾能負擔更多之長途運輸。

第五節 抗戰時期交通遭遇之困難

我國之從事交通戰，及在戰時致力交通建設，其遭遇之困苦艱難，誠數十百倍於平時，舉其要者有五：

工程艱鉅：西南西北地處高山崇嶺，不但土石方工程浩大，而開鑿隧道，架設橋樑，尤為艱難，雖降低工程標準，而工程仍極困難，且沿綫交通不便，工料運輸亦極困難。

缺乏工具及器材：中國重工業尚未建立，內地尤無基礎，所有銅

軌，車輛，修理配件，器材，油料等，自海口封鎖後，來源中斷，抗戰後期雖賴航運接濟，運量有限，極感缺乏，幸有各種代替品可以自製，仍供不應求，影響工程之進行及業務之維持甚鉅。

經費不敷：戰時外款不繼，各項建設均全賴國庫撥款，為數甚多，國庫負擔雖重，而建築工料成本受戰時物價波動關係，增漲甚大，預算時有不敷，追加又需時日，影響工程之進展亦鉅。

工糧困乏：其他如人工之缺乏，工糧征購之困難，瘴癘之流行，戰事之變化無定，均為建設及維持交通之大障礙。

營業虧損：運輸事業之運價及郵電資費，均由中央實施嚴格管制，不能隨同物價而增漲，形成營業虧損，無法彌補，國庫限於財力，自難多予貼補，經濟艱困，達於極點。

然自抗戰以迄反攻復員之長時期中，我究如何克服環境以渡此難關，是則全賴我訓練有素忠勇服務之交通員工，齊心努力，不惜任何困苦與犧牲，以人力補救物質之不足，故能擊破敵人陰謀，完成交通任務。

第六節 交通行政機構之演進

國府定都南京以後，成立交通部，接管全國交通業務，十七年十一月以鐵路建設，任務特別繁重，將鐵路行政劃出，成立鐵道部，主持鐵路之管理與建設，並兼管國道事務。二十一年全國經濟委員會成立，鑒於我國公路之重要，亟須積極興築，在該會設一公路處，主持公路建設。

七七事變以後，為適應抗戰需要，集中交通力量起見，二十七年一月仍將鐵道部及全經會公路處一併歸入交通部，加強組織，對於前

後方交通，因應咸宜。三十年十一月，軍事當局以公路為後方主要運輸命脈，對於所有軍公商汽車，亟須實施統制，以利部隊軍品及抗戰物資之輸送，乃於軍事委員會內設立運輸統制局，主管公路工程及運輸，迄三十二年一月，中央復以公路運輸，亟須整理，又將公路改歸交通部管轄。

三十四年一月，抗戰已達最後階段，軍事當局為配合反攻，集中各種運輸力量，特設立戰時運輸管理局，直隸於軍委會，八月倭寇投降，戰爭結束，復員開始，戰運局遂於三十五年一月明令撤銷。迄今日止，交通部主管全國鐵路、公路、水運、空運、電信、郵政等六個部門，此為國民政府成立以來交通行政機構歷年演進之大概情形也。

第七節 戰後交通建設計劃

戰後經濟建設事業，雖經緯萬端，而開闢交通實為首要，鑒於國父「交通為實業之母」之遺訓，尤為信然。國父「實業計劃」亦首列交通之開闢，其次則為移民墾荒治鐵鍊鋼。中國應建十萬英里（即十六萬公里）鐵路之路綫及建築步驟，均詳著於實業計劃。該項計劃又列公路一百萬英里，商船一千萬噸，並建設郵電網。

蔣主席在「中國之命運」手訂十年內應完成之建設標準如左：

鐵路	二〇、〇〇〇公里
公路	二二五、〇〇〇公里
商船	三、〇〇〇、〇〇〇噸
民航機	一二、〇〇〇架
電信綫路	三六、〇〇〇、〇〇〇對公里

本部遵奉中央意旨，擬定戰後五年交通建設計劃，並按照戰前

建築成本及幣值，估列建設經費。該項計劃綱領及經費數字，概舉如左：

鐵路：全國現有鐵路（包括東北及台灣在內）共有三〇、〇〇〇公里，戰後五年內擬築鐵路一四、八五六公里，估計約需建築材料及工程費美金五二二、七〇〇、〇〇〇元，又國幣一、四八五、六〇〇、〇〇〇元。此外製造廠設備費美金八三、九〇〇、〇〇〇元，又國幣一四六、八二五、〇〇〇元，合計美金五九六、六〇〇、〇〇〇元，又國幣一、六三二、四二五、〇〇〇元。

公路：七七抗戰時全國已有可以通車公路一一〇、〇〇〇公里，戰後五年擬築幹綫六〇、九六四公里，支綫六九、五〇〇公里，估計約需修築及改善幹綫費美金二八、二五六、〇〇〇元，又國幣九〇八、八五二、〇〇〇元，建築支綫費國幣一〇〇、〇〇〇、〇〇〇元，購置客貨車設立修理廠及保養場美金二〇、四五〇、〇〇〇元，又國幣一一、八二五、〇〇〇元，擴充中央汽車配件廠為汽車製造廠美金三一、〇〇〇、〇〇〇元，又國幣三一、〇〇〇、〇〇〇元，共計美金七九、七〇六、〇〇〇元，又國幣一、〇五一、六七七、〇〇〇元。

航業：七七抗戰時，全國共有本國籍輪船約六〇〇、〇〇〇噸，戰後五年擬建內河航業一三五艘，共二八〇、〇〇〇噸，沿海航業二五六艘，共六五六、六〇〇噸，近海航業六四艘，共三〇二、〇〇〇噸，遠洋航業一八艘，共二六〇、〇〇〇噸，共計船隻四七三艘，一五〇〇、六〇〇噸。造船經費約需美金四五〇、〇〇〇、〇〇〇元。又建築造船廠港口碼頭倉棧等約需美金三〇〇、〇〇〇、〇〇〇元。

，共計美金七五〇、〇〇〇、〇〇〇元。

民用航空：現有國內航綫二一、〇〇〇公里，戰後五年內擬開國際航綫一四、〇〇〇公里，國內航綫七八、〇〇〇公里，共計九二、〇〇〇公里，又擬購航機二三〇架，練習機八〇架，共計三一〇架。估計約需開辦費（包括購機築站及訓練技術員工費）美金二一八、五〇〇、〇〇〇元，又國幣二一〇、六四〇、〇〇〇元。

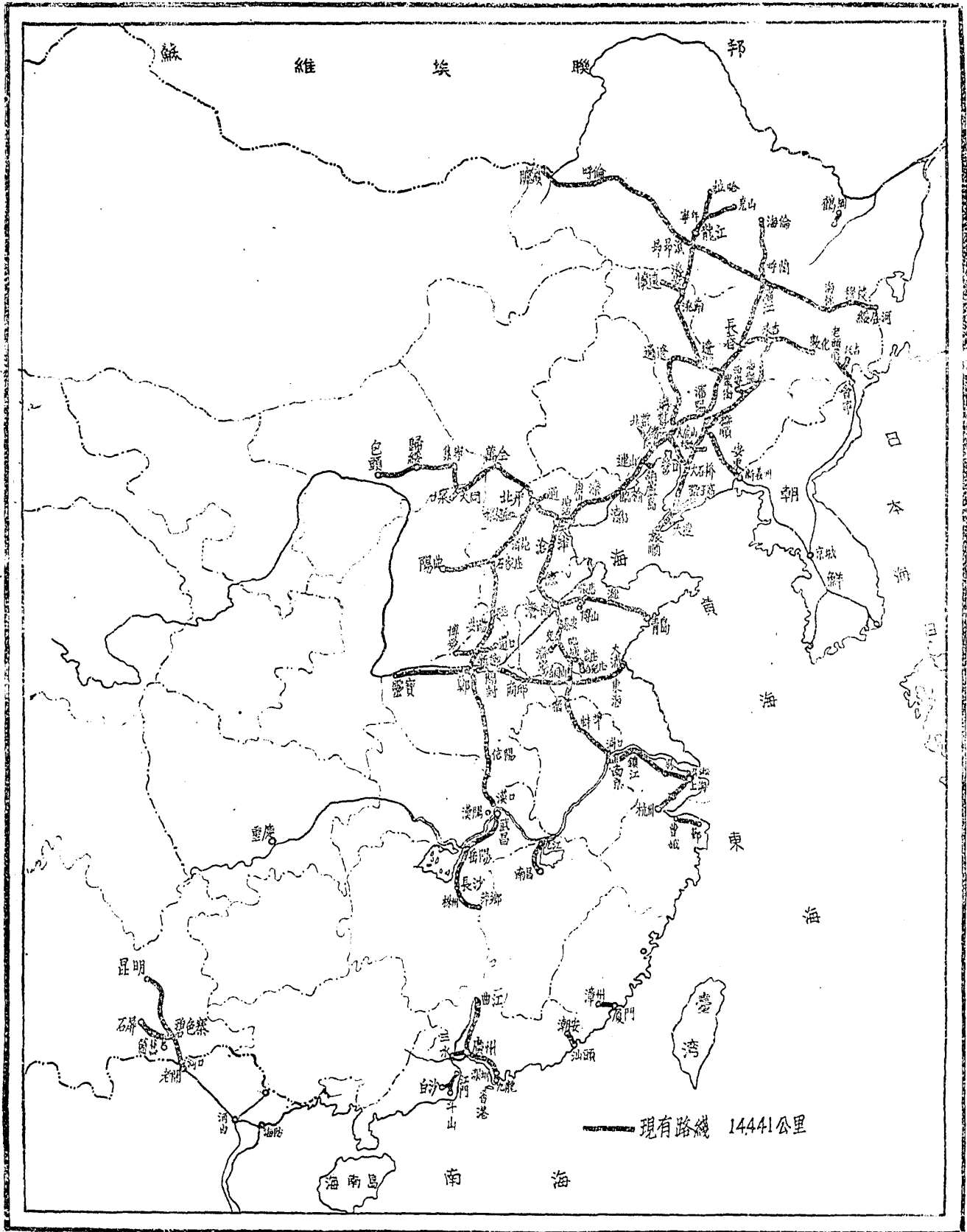
電信：七七抗戰時，全國有綫電報綫一〇五、〇〇〇公里，長途電話綫五二、〇〇〇對公里，無綫電台一七〇座，市內電話七四、〇〇〇號。戰後五年擬建長途及市縣電話綫路一、六〇〇、〇〇〇對公里，市內電話四六〇、〇〇〇號，國際及國內無綫電台二、二〇〇處。約需器材及工程費用美金九三、〇〇〇、〇〇〇元，又國幣三二〇、〇〇〇、〇〇〇元。

郵政：七七抗戰時，全國郵政局所七二、六九〇處，各項郵路共長五八四、八一六公里。戰後五年擬增設郵路三〇五、〇〇〇公里，區管理局及全功能局四、三一〇處，又代辦所及信櫃六五、〇〇〇處，以及各種設備，約需建築費美金四、九九九、〇〇〇元，又國幣四二、九二〇、〇〇〇元。

以上各項建設費總計美金一、七四二、八〇五、〇〇〇元，又國幣三、二五七、六五二、〇〇〇元。

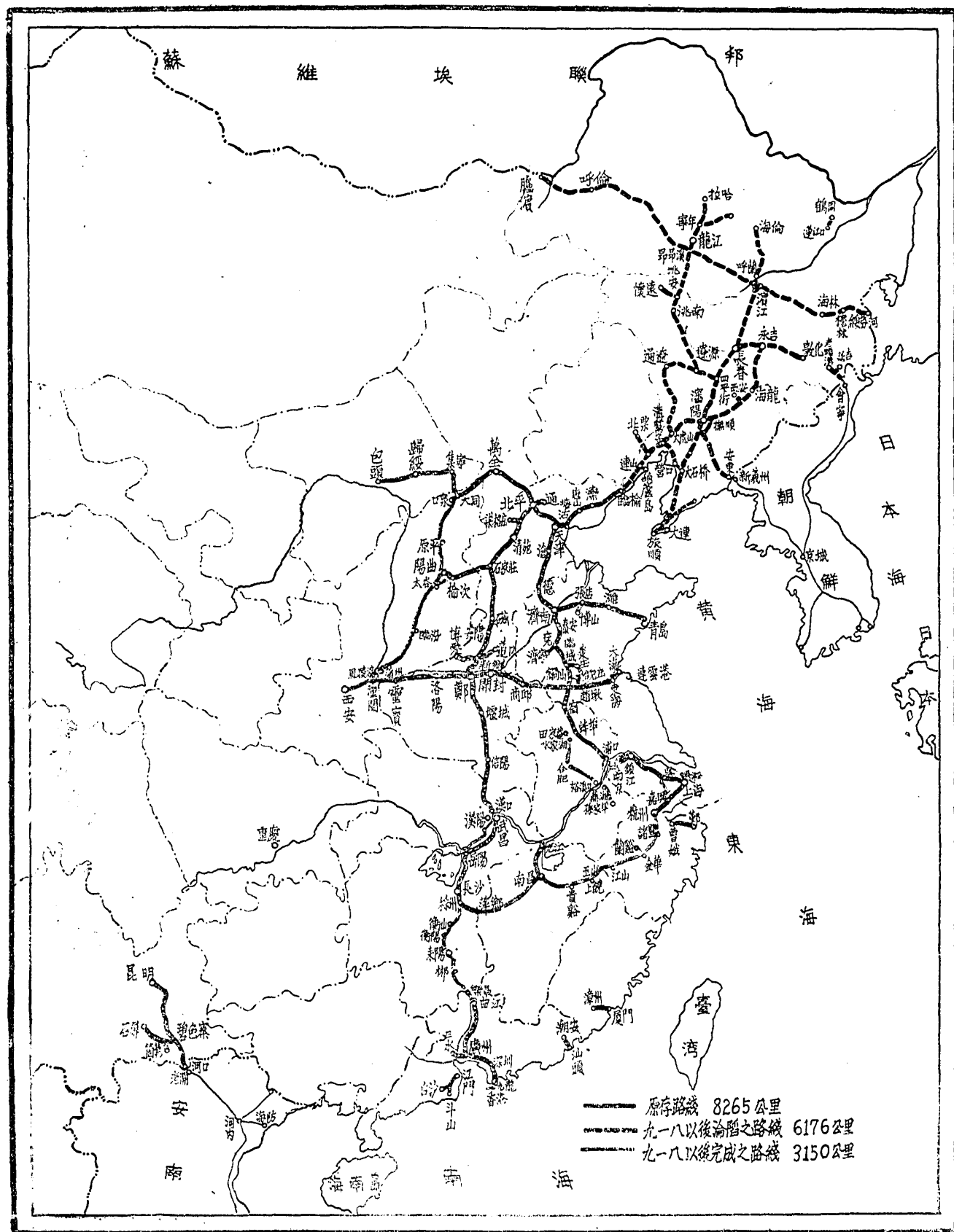
前列計劃業經擬定詳細實施辦法，切實可行，吾人倘能以抗戰時所表現之精神與力量，運用於建設，可望其全部完成，或且超越之。

① 九一八事變時全國鐵路圖 二十年九月



②

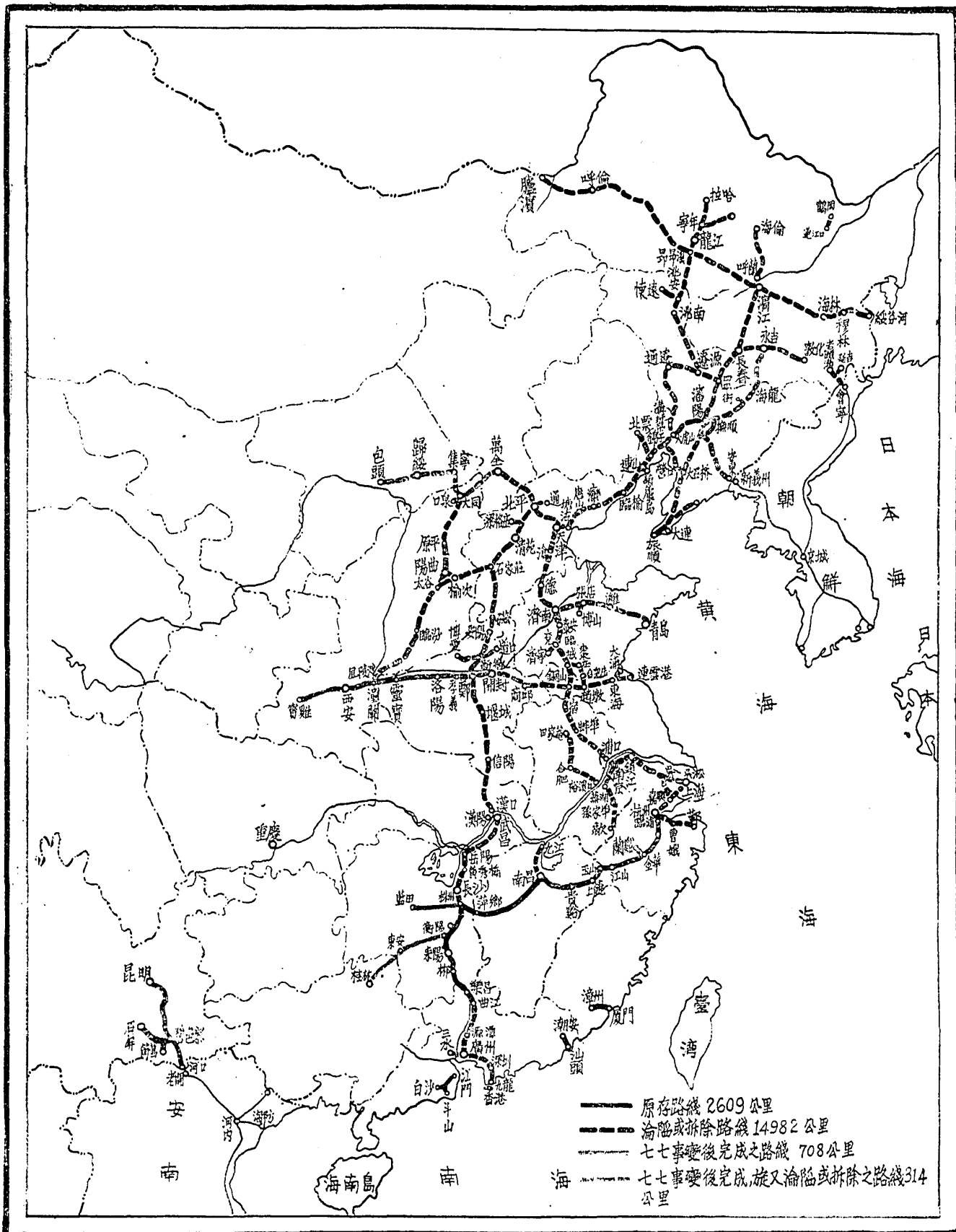
七七事變時鐵路狀況圖 二十六年七月



③

漢廣淪陷時鐵路狀況圖

二十七年十二月



④

湘桂淪陷時鐵路狀況圖

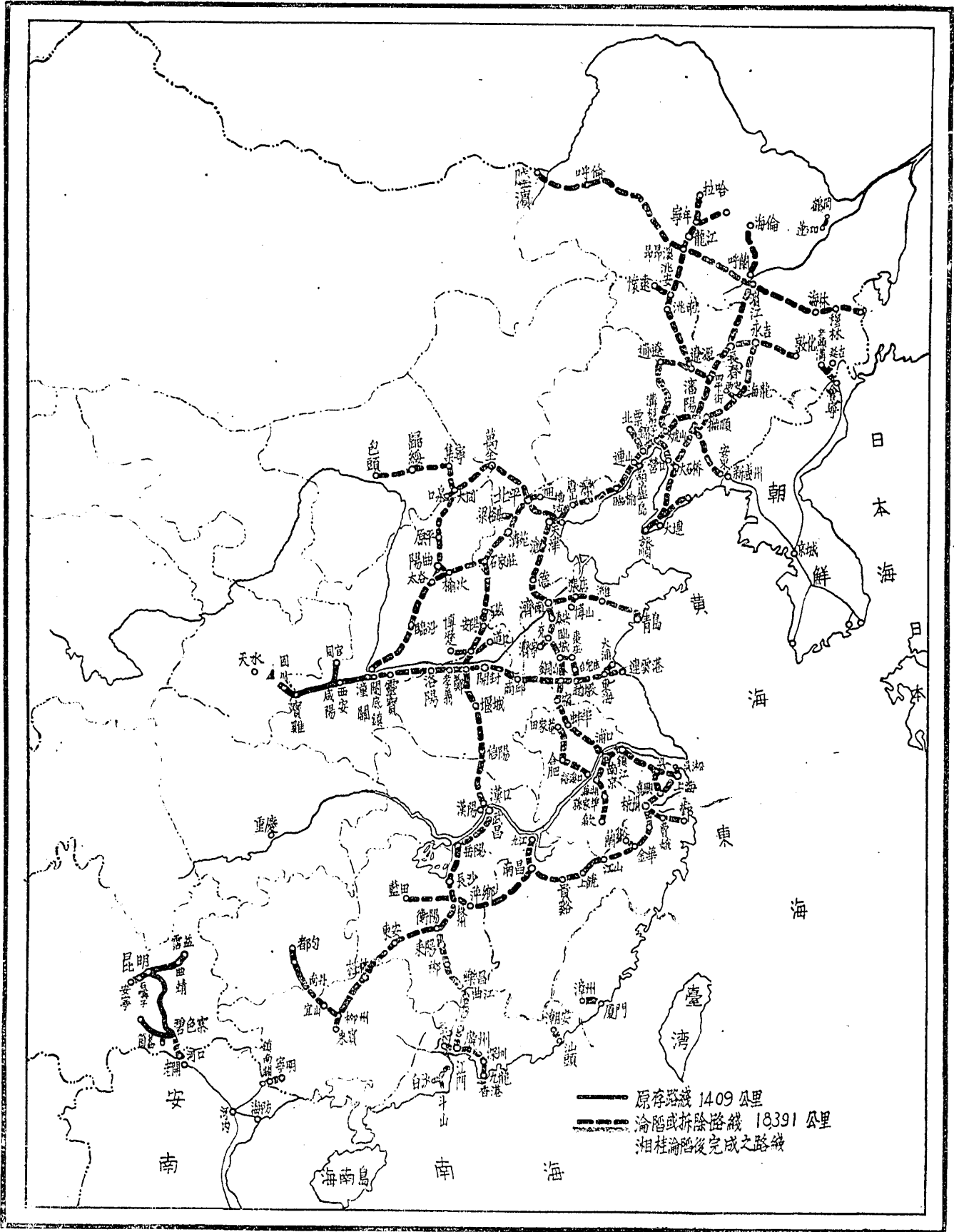
三十三年十二月



⑤

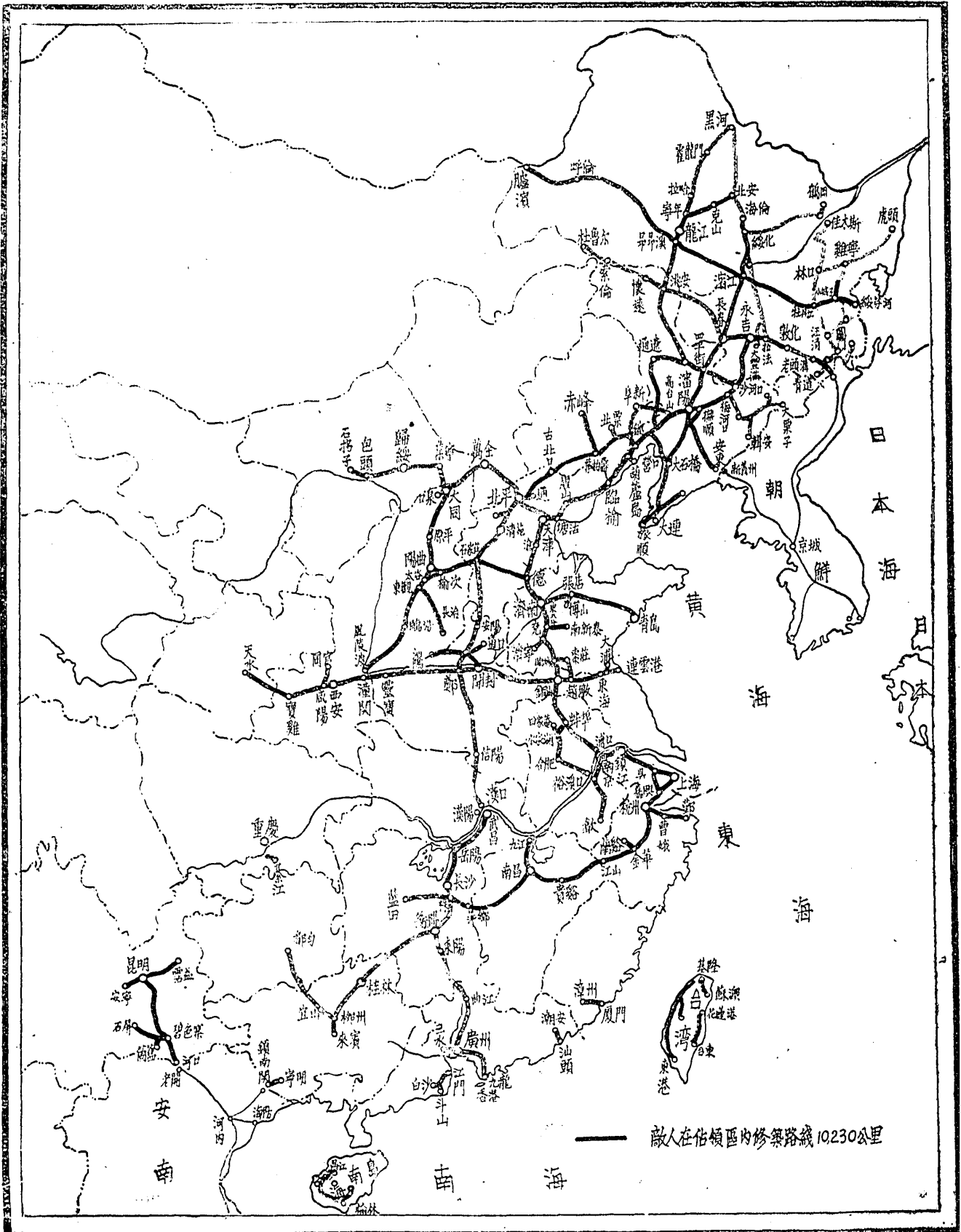
日本投降時鐵路狀況圖

三十四年八月

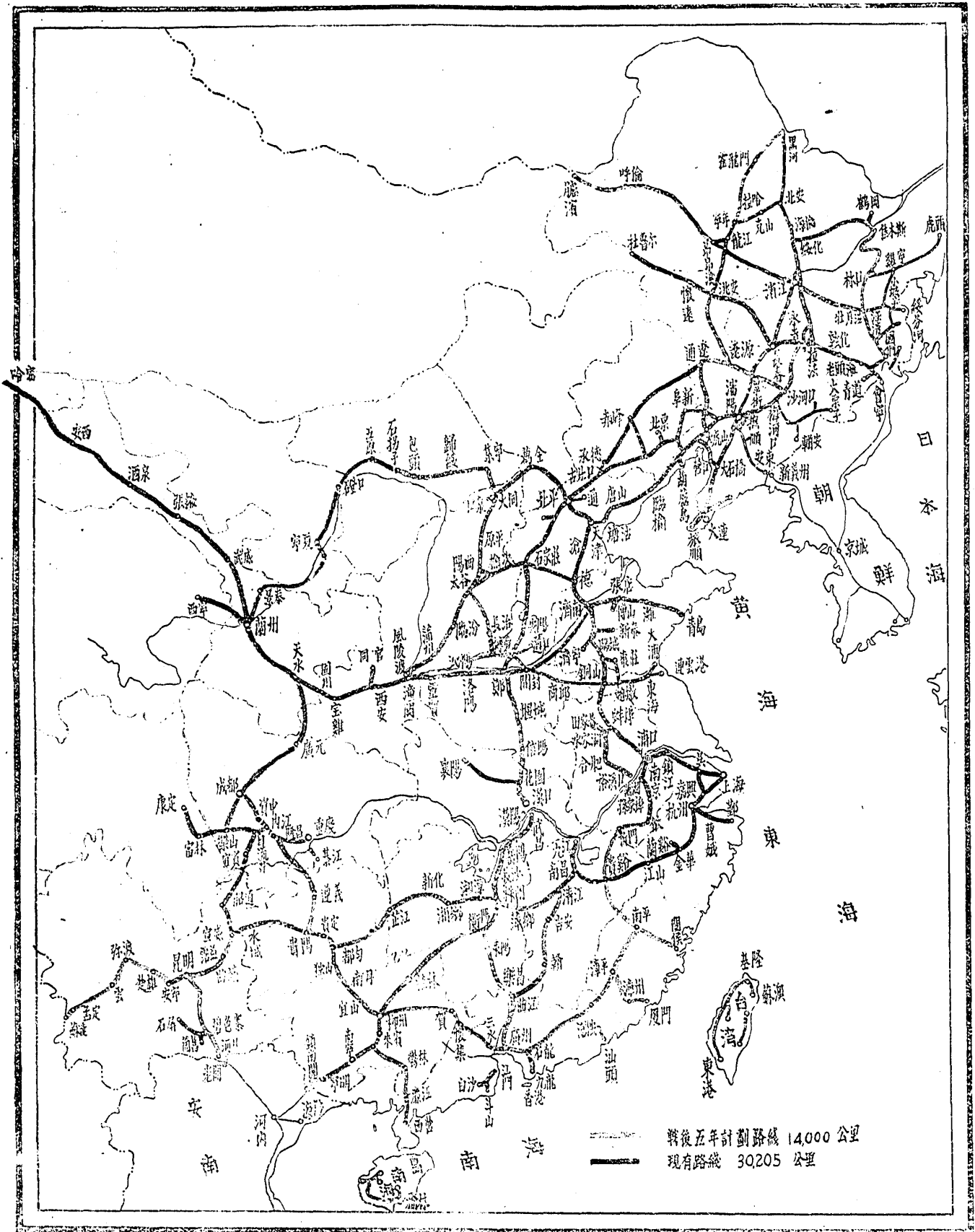


⑥

復員時鐵路狀況圖 三十四年十二月



⑦ 戰後五年鐵路建設計劃圖



第一章 鐵路

吾國鐵路事業，肇自清季，至今歷七十餘年，所有路線之總長度，距立國需要之最小限度，猶相去甚遠，路政狀況，亦尚未臻完善之境，推原其故，不一而足，回溯既往，有可得而述者，吾國向以中國自居，閉關自雄，歷數千年，一旦海禁驟開，睡獅之謎，暴露世界，外力侵入，劃分勢力範圍，以攫取築路權為侵略工具，清廷借款築路，路綫敷設，每以投資利益為前提，初無整個交通政策，其利益較低之路，雖屬國防或經濟民生需要，輒無從得款修築，復以政府閉關，昧於利害，舉將鐵路行政管理之權，讓諸外資，甚至路綫治安，開發沿綫工礦，亦許以特權，路成以後，雖便利交通，國人耳目為之一新，然利權喪失，引虎入齋，循此不更，將致瓜分。總理以先知先覺之姿，領導革命，締造民國，呼籲建設，築路為先，國人亦奮起圖強，注意建設，鐵路前途，似頗有望。顧民初十餘年間，軍閥專橫，實行割據，各自為政，擁兵逞雄，據鐵路為武器，視路產作私庫，路政失修，債務加重，當此時期，除關外略添新路外，關內各路，祇有摧殘，絕少興建，鐵路厄運，莫此為甚。北伐完成，軍閥絕跡，政府銳意建設，主政者決將鐵路國家化，營業化，統一制度，整頓營業，清理債務，恢復信譽，以適當條件，接洽外資，訂購材料，復確定計劃，將主要路綫，逐一興修，方期總理鐵路建設計劃，可計日完成，立國家富強之計，補清季唐儒之失。詎意東鄰日本，包藏禍心，懼我之建設完成，對彼侵略政策，首有不利，乃先發制人，先之以九一八，強佔吾東北，繼之以七七及八一三，蹂躪吾華北及沿海各省，吾奮勇抗戰，鐵路區域，率首先淪為戰場，忠勇將士，浴血戰壕，鐵路員工，亦於槍林彈雨之中，盡其忠貞之職守，使軍隊調動，餉糧供應，工商物資與難民之疏散，咸得與軍事之進退相配合，以吾國素乏訓練又欠準備之鐵路，在抗戰中得此成績，良有足多。方戰事進展，雖迭棄名城，路綫淪陷，然軍事撤退之前，吾輒將鐵路器材機車車輛軌道等等，拆移後方，移東補西，翻舊作新，用能於艱難抗戰之中，在後方敷設新路，應軍事運輸之急需，冀西南西北交通脈絡之根基，此其成績，亦有足述。敵寇投降，抗戰結束，而國內政治，未臻協調，和平團結，尙有間言，致國土雖光，鐵路交通尙未能恢復，復員大計，因以受阻，修復破路，需款動輒數百億，新工計劃，祇得暫停推進，先惟補路是謀，此項頓挫，不惟為吾國鐵路事業之重大創傷，抑亦為吾國復興工作之嚴重障礙也。茲幸國內團結，已見協議，搶修鐵路工作，即可猛進，政治之障礙已開，建設之順利可期，五年計劃，逐步實施，盟邦資源，樂為吾助，而吾偉大之民力，已於抗戰中數經試驗，此後更可善於運用，上下同心，築路救國，吾國之鐵路建設政策，由此完成可期矣。

本章所述，乃就東北事變以來各路改進狀況，新路建設，戰時措施，戰後建設等項敘述之。

第一節 自九一八至七七抗戰

日本於民國二十年秋，在東北發動侵略戰爭，其動機實為吾國在東北努力築路，恐其在南滿勢力，遭受威脅，故不惜挺而走險，其時吾國全國路綫約長一萬五千里，新路多在關外，關內尙少新工，路

綫分佈，多在華北及沿海各省，所經地域，不過全國幅員八分之一，數量固少，又以各路多係借款興修，路綫不成系統，設備標準，亦復各異，故路質亦不能謂為完美，以過去政治外交之特殊關係，政府雖曾有以庚關二款築路計劃，終未能付諸實施，而舊有之路，雖間有若干改進，祇可視為個別之發展，初未嘗計及非常時期軍事運輸之基本

需要，路政全體，在國防觀點上言之，可謂脆弱之至。

九一八以後吾國鐵路里程變動狀況表

時期	自九一八七	自七七	自九一八七至七七	自七七至九一八七	自九一八七至現在
本期開始時保特路綫	14,441公里	11,415公里	3,317公里	1,209公里	1,409公里
本期內新築或修復路綫	(新築) 3,150	(新築) 1,222	(新築) 1,187	(修復) 200	(新築) 175
本期內收廢鐵路各綫	—	—	—	—	18,391
本期內廢除敵人在佔領區所築路綫	—	—	—	—	10,230 (H)
本期內廢除或拆移路綫	6,176	9,120	3,285 (以推後200公里)	—	—
本期終了時所有路綫	11,415	3,317	1,209	1,409	30,205 (Z)

附註：(甲)包括台灣國民營鐵路里程在內

(乙)區區本部，東北，台灣及海峽殖民地之全線鐵路里程

(一) 整頓路務

九一八以後，舉國上下始休於外侮之侵乘，而本身準備之不可或緩，在鐵路方面，屬於新路建設者，中央決定五年建築八千餘公里之計劃，且特別注重於長江以南及西北西南諸幹綫，以期脈絡貫通，而收呼應靈活之效。屬於舊路，則加意整理度支，摒除虛糜，增加盈餘，復統一處理材料機構，逐步頒定業務規章，故對內則各路行政，漸趨一致，對外則整理債務，恢復信譽，股票上漲，鼓起國外對我投資

鐵路之興趣。復以日寇侵略野心已露，為防患未然計，各鐵路須在國防條件上加緊改造，會通令各路局在工務及行車設備上加緊準備，務期於非常之時，得資應付。他若購貯行車及緊急修理材料，以備長期需用，充實并改善行車設備，增加運輸能力。凡此各點，各路在九一八以後，七七以前，俱有顯著之成績，其重要者如次：

抽換重磅鋼軌：國有標準軌距各大路，其建築之始，有全用或間用每公尺三十公斤至三十二公斤之鋼軌，而部定標準，規定幹路須用四十三公斤，次要路須用三十公斤，自二十二年起，各路陸續抽換重軌，至七七抗戰前，是項換軌工作已大部完成，各主要路綫之鋼軌，多已用四十二三公斤者，載重力量大增，各路聯運困難，因以解除。軍興以後，大量運輸，得不受鋼軌過輕之限制而任意通行。

抽換鋼橋：各鐵路初建之鋼橋，為減低建築費起見，多屬能力薄弱，未能適合運輸量急激增長之需要，其中尤以平漢、膠濟橋梁為最弱。交通部制定幹路鋼橋之標準載重量為古柏氏之 E50 級，次要路為 E35 級，然若干路之鋼橋耐力，尙有不少在 E20 級以下者，以致此路軍車不能駛入彼路，而因機車過重，或速率過大，致鋼橋折斷演成嚴重之事實，在昔已有數起，自抗戰前數年以來，各路已開始為鋼橋之加固工作，雖因各路財力關係，致其改進之速率不同，然皆就其最脆弱者，或易於着手者，先為加固，其中以膠濟、平漢、平綏等路最為積極，他路亦莫不視為重要工作之一，雖去完全照標準加固尙遠，但軍興以還，各路機車互用，已不成為各路主管所憂慮之問題。武漢撤退以後，全國各路各式大小機車之行駛各路者，未聞因鋼橋薄弱而感受困難，此實為極堪注意之事。

抽換枕木：各路昔年多因枕木年久朽敗，致行車速率須加限制，

二十二年起，各路着手抽換，確定計劃，限期換竣，此舉實為增加行車速率便利軍運之一有力因素。粵漢路通車以前，南北兩段之枕木狀況尤形腐敗，俱經澈底更換，俾重車得以通行粵漢全路，對軍事上供獻尤鉅。

增添機車車輛：鐵路運輸力量之增加，一方面在路基及軌道之整理，另一方面在機車車輛之增添，各路在二十四年以後，整理之成效已觀，經濟狀況，日趨良好，鐵道部乃有餘力向國外訂購大批機車車輛，復擬由機廠自製客貨車，以應需要。計於二十四五兩年間由國外購到分撥各路應用者，有機車一百七十輛，客貨車約一千五百輛，殊為戰時運輸之一大助力，自製車輛，則以戰事關係，未能實現。

全國鐵路機客貨車輛數統計表

時期	機車	客車	貨車	備註
九一八事變前 (二十八年八月)	一,四四二	二,七四五	二〇,三〇五	內包括東北國有者有差在
七七事變前 (二十六年五月)	一,三三九	二,四七六	一七,二九四	
廣州武漢淪陷後 (二十七年七月)	六八三	一,〇〇六	六,一五〇	
湘桂淪陷後 (二十七年五月)	四一一	八四七	四,八七三	內包括 客車佔 貨車佔
現 (二十八年三月)	二,一六二	二,七〇九	二六,一三三	東北尚未接收未列入 內包括 客車佔 貨車佔

增加設備：過去各路，每感於興築之始，設備簡陋，迨運輸增繁，即覺不能應付，其中最足為軍事運輸之礙者：(甲)在一路綫中有若干站間距離過遠，錯車耗時，致車次密度遭受限制。(乙)車站股道不够，或綫線太短，不能應付錯車及存車需要。(丙)水站距離太

遠，或供水量太小，或水塔與水鶴地位不適宜，致上水虛耗時間，或阻塞正綫。(丁)車站月台不够長，或無貨物站台，致起卸不便，或無軍用站台，致車站秩序混亂，或車站與附近公路聯絡不佳，致客貨擁塞。(戊)沿綫電訊簡陋，致調車與一般通訊遲滯。(己)機謀來源地點有限，沿綫可能產煤地區，未經逐一探採，致一有事變，煤源被阻，便感不能行車。以上諸點，常為各路所共感困難之點，東北事變以後，各路對此逐漸加以改善，尤以增鋪岔道為多。此等物質整理及充實，各路俱於極短之三四年間，作重要改進，在抗戰過程中各收宏效。

裝設調度電話：除上述各項行車設備之改善外，各路復裝設調度電話，俾得實施集中調度機車車輛制度，抗戰初起，軍事運輸當局組織鐵路調度所，將大批機車車輛，組成軍用列車，運用於各戰場上，其配車行車之能指揮如意，形同指臂，胥調度電話之力也。

施設防空準備：鐵路為戰場上神經脈絡，恆為敵人空襲之目標，二十四五年間，敵人謀害之心日亟，戰機已露，吾為防患未然計，迭在各路積極作防空準備，如車站防空洞之建築，機車水塔等掩護偽裝之設置，與夫鋪敷疏散車輛之岔道，安裝各項消防設備，施行防空演習，凡此俱使鐵路在敵人濫施轟炸中所受之損失，減少至最小限度。

鐵路員工之心理準備：戰爭時期，鐵路員工之職責，初無異於戰場上之士兵，苟在平時無適當訓練，則一遇危難，雖有堅強之工事，將委而去之而莫與為守，故各路於戰事未啓，即對員工施以嚴格軍事訓練，以養成強健體魄，灌輸軍事常識為目的，俾得於非常時期，知所應付。戰事爆發，即組織工程隊，挑選工機部份體格強健技術精純之員工，配以充份救險及修理工具材料，組成隊伍，編成列車，一遇

敵機轟炸路線，遭受破壞，即冒險出動搶修，無間晝夜，使路線不致阻斷，而軍運得常暢通，至或軍事轉移陣地，路線必須放棄，則由工程隊搶拆枕樑及各項設備，移運後方，並將路基及不能撤退部份，施以破壞，免資敵用，凡此成績，皆由於事前之準備訓練，故臨時得有此表現耳。

(二) 建設新路

在同時期關於新路建設方面，亦有長足之進步，茲擇其重要者概述如後：

隴海展修：隴海綫於二十年十二月間通車至潼關，先是同年四月已成立潼西段工程局，專辦潼關至西安鐵路工程事宜，全綫長一百三十一公里，二十三年十二月通車西安，爲隴海綫一重要進展。同年又完成台趙支綫，與津浦路之臨潼支綫相柳接，該支綫之完成，對棗莊煤產之輸出，便利實多。西寶段復繼潼西修築，於二十五年間通車達寶雞，隴海東段則於二十一年間由新浦東展，並開闢連雲港爲隴海綫之東海終點，於二十四年間大致完成。

完成粵漢：粵漢鐵路中間株詔一段共長四百五十餘公里，前以經濟關係停頓多年，至二十二年七月起開始修築。二十五年四月接軌，七月起粵漢路全路通車，時正爲七七事變一整年以前，爲完成國防必要路線之第一着。此段完全依照部定技術標準修築，同時將南北兩段予以相當整理，故戰事發生，此路即能盡軍事調動與進出口物資運輸之最大任務，在抗戰期間此路對輸運軍隊，疏散各路撤退機車車輛，及拆移工業設備，難民物資等，實有絕大之貢獻。

廣九接軌：自粵漢全路通車以來，粵漢與廣九之接軌問題，遂爲中外所注目，此事向不爲地方人士所贊同，而政府則於全盤利害之間

頗有所計議，其時黃埔正計劃開埠，由廣州至黃埔間一段支綫，首先開築，其過廣九綫處，原係用旱橋跨越而行，七七事變發生時，此支綫已由廣州西站通至石牌，迨事變日漸擴大，臨時奉令接軌，遂於數日內將兩路接通，當日即有由漢口南開之重要列車過軌轉至九龍，自後我國得盡量利用香港海口直至廣州失陷爲止，粵兩路接軌之力也。

浙贛通車：吾國在大江以南素乏東西幹綫，浙贛之完成實爲其嚆矢。該路之杭玉段於十八年間開始，由浙省辦理，二十一年通車金華，二十二年通車玉山。旋改由部省及銀行合組公司辦理，二十五年達南昌，二十六年六月接通萍鄉，全路通車，與粵漢南潯及京滬滬杭相接。因此東西南北戰場之軍隊輜重，得隨軍事形勢之轉移，自由行動，如徐州會戰時，將南方軍隊調至江北，及徐州淪陷，又調回南方保護武漢，保守南昌，凡此調動自由，皆完成浙贛之所致。軍運以外，該路對淪陷區各路機車車輛之撤退，工商物資之疏散，難民之遷移後方，俱盡最大之努力。

蘇嘉修築：京滬滬杭兩路因在上海接軌之關係，萬一上海爲敵所控制，則兩路之隊伍將無法移動聯接，上海軍隊亦不易向後方移動，因於二十四年間修此路，由蘇州至嘉興爲程七十二公里，於二十五年七月間通車，自後兩路隊伍可互相利用於東戰場，抗戰獲益良多。

首都輪渡：京滬鐵路與津浦鐵路在南京有一江之隔，致客貨盤運爲難，久有建橋之議，終以工艱款鉅，難以進行，國府在首都成立以來，即着手爲輪渡之計劃，於二十二年十月通車，自後南北車輛可直接安然渡江，七七前後南北軍隊之調動，多所利賴，東戰場失利以後，各路機車車輛大部份藉此輪渡運達後方，貢獻尤鉅。

錢塘江橋：浙東西以一江之隔，不惟鐵路無法聯運，即平常商貨來往亦至感不便，故錢江大橋之修築，實為刻不容緩之舉。是橋於二十三年開始修築，為鐵路與公路雙層橋，二十六年九月完工通車，同年十二月於杭州撤退之前，自行炸毀，雖使用甚暫，然大戰中軍需輜重傷兵汽油之運輸，及撤退前兩路機車車輛路料之疏散，與大批民衆物資及汽車之後徙，悉惟斯橋是賴，故其對於抗戰之貢獻至足稱道。

抗甬完工：滬杭甬路之杭州至曹娥江一段路綫八十餘公里，於二十六年間完工，曹娥江大橋雖未能及時運達工地，接軌通車，然浙東軍運已獲便利不少。

江南及京贛之修築：江南及京贛兩路雖民營部築系統不同，然同為京粵鐵路之一節，江南於二十二年間開始修築，二十四年通車孫家埠，長一百七十餘公里。京贛於二十五年五月開始修築，分段段贛段同時進行，至二十六年冬京滬撤退停工，其時已鋪軌通車達歙縣，長一百六十公里。至自歙縣至貴溪間三百餘公里之路基工程，亦已完成八九，該兩路在抗戰中對輸送軍隊疏散物資俱見功用。

淮南築路：自十九年建設委員會開發淮南煤礦後，因輸運煤產之需要，即籌修淮南鐵路由礦場直達長江，是路於二十三年開工修築，二十四年完工通車。

同蒲兵工築路：省計劃十年建設，以修築同蒲鐵路為其骨幹，築路用款悉出諸本省生產及公營事業，施工則利用兵工，其苦幹創造精神實足為全國地方建設之模範。是路北起大同，南迄風陵渡，接隴海鐵路，於二十一年間開始修築，至二十六年完成，共長八百六十餘公里。鐵道部於二十五年間設立潼關黃河橋工處，謀趕建大橋渡河，以利同蒲與隴海之聯絡，以戰事猝起，未能施工。

其他新工：二十五年間鐵道部以整理路政已見成效，新路建設方案已定，築路借款及外洋材料已籌有端倪，乃同時發動各處新工，除前述者外，尚有湘黔、成渝、廣梅、海南等路，雖未能於抗戰中建設完成，要皆奠定後來續建之基礎。湘黔路於二十八年間鋪軌達藍田後，以修築黔桂而拆移。成渝路則於抗戰中將路基工程之困難部份大部完成，廣梅及海南島鐵路則僅從事勘测工作，路綫既定，可作為將來正式開工之參考。

第二節 自七七抗戰至抗戰勝利

(一) 建設西南西北鐵路

九一八後日本既強佔吾東北四省，復伸其特殊勢力於華北，猶欲藉鐵路政策吞併吾全國，故其初在東北積極添建新路，擴充舊路，繼復冀修滄石鐵路，及控制華北各路，以便其大量出兵略取華北，但吾政府洞悉其陰，嚴予拒絕，敵不得逞，復見我努力完成建設計劃，恐對彼侵略陰謀有所不利，乃發動七七事變，引起吾國全面抗戰。軍興以來，首二年間迭以軍事演變，華北及沿海一帶鐵路相繼淪陷，蓋抗戰第一階段為鐵路綫之爭奪戰，一路之存亡即表示一個區域軍事物資人口之變遷，而我於撤退一路之際，輒對運輸軍隊疏散人口物資盡最大之努力，此則在全部抗戰史中常為昭彰之事實。

二十七年十月武漢廣州相繼失守，國都遷渝，入抗戰第二階段，華中華南各鐵路於艱苦抗戰之中，肩荷運輸疏散之重責，雖迭遭轟炸與破壞，常以不屈不撓之精神，盡忠職守，隨炸隨修，既拆復補，用能於湘西迭摧強敵，造成抗戰史中光榮之事蹟，直至三十三年夏，敵人於老羞成怒之餘，再發強師，分擾豫湘，以打通隴海粵漢兩路為目

的，鄭洛既陷，湘衡復失，尋復侵吾黔桂，謀動搖吾陪都，終以吾統帥以超越之策略，神師倏至，止敵黔邊。當第二期抗戰之始，吾正奠定建設西南之計劃，謀實現國際新路線，開發重工業，以利繼續抗戰，並造成戰後復興之基礎，此期鐵路建設係在敵人封鎖中進行，其創造與維持之艱難，均非戰前築路之所能想像。茲略述其重要者如次：

湘桂之分段修築：湘桂之修築，係以接通越南海口及西江水運為目的，其北端衡陽至桂林一段，係於二十六年九月開工，歷一年而完成，平均以一天築成一公里開築路速率之新紀錄，路通以後，即供軍商公私運輸之用，對於軍隊之輸送，物資之調劑，糧價之平抑，具見成效。桂林以下，分桂柳南兩鎮三段辦理，同於二十七年四月間開工，各徵用民工修築土方，尤以柳南段之成效為著。二十七年十月廣州淪陷，柳南段路料不復能自西江運來，當局權緩急，乃暫停柳南，趕修桂柳，所有已經運抵貴縣之柳南段機車車輛及軌道枕木等，悉由水道駁運柳州，俾桂柳得兩端鋪軌，二十八年十二月桂柳段完成通車，其時正值敵人在北海登陸，桂南震動，北方援軍趕由湘省南運，頗賴此段之完成，得以調運迅速，指揮順利。南鎮段係中法合資興辦，由法方供給材料，故工事由鎮南關起築，二十八年十一月間已由鎮南關鋪軌經江達弄梅村，開始搶運我在越積存之軍需物資，其時適南甯陷敵，中途停工，後敵由南甯退出，我恐南鎮之存反資敵利用，乃即拆除路軌移鋪黔桂。

黔桂：黔桂路東起湘桂路之柳州，西訖貴陽，為吾國西南區之東西行幹綫，在國防上有重大效用，即於後方經濟及農產品之調劑亦有重大作用。於二十八年間由柳州開始建築，二十九年十月通宜山，三十年二月通金城江，三十一年二月通六甲，三十二年五月通獨山，三

十三年達都勻。旋以敵騎侵入桂黔，全路淪陷停工。是路工程艱鉅，環境困難，材料多係移用湘黔南鎮粵漢浙贛新甯等路拆下之舊料，舉凡工人之征集，料具之搜運，工糧之籌措，醫藥設備之佈置，莫不成枝節叢生之問題，蓋其時已入抗戰後期，無論經濟人力物力，俱日見其蹙，而於其間進行艱鉅之工程，固難期其速見成效也。

滇緬：滇緬鐵路為開發西南國際交通之新路線，於二十七年十一月動工，分東西兩段分頭進行，以祥雲附近之清華洞為界，國外材料原定取道越南內運，嗣以敵人企圖南進，壓迫越南，禁運吾國物資，滇緬材料乃改運仰光，取道緬甸鐵路運至吾國緬邊，轉公路內運。先是敵人於二十九年間迭炸滇越鐵路之滇境路綫，經吾組織鐵路搶修隊隨炸隨修，維持交通。嗣敵兵在越境登陸，吾乃拆滇越路滇段路軌（河口至碧色寨）以備之，滇越交通遂絕，敵在越得逞後，復壓迫緬甸封鎖吾滇緬公路，雖為時僅三個月，顧對滇緬鐵路材料之內運影響已多。三十年六月吾為限期完成滇緬鐵路工程起見，特設督辦公署，主持其事，分全綫為四個工程處，分頭部署，併力趕修，路基工程進展頗速，乃敵人突發動太平洋戰事，緬甸旋即淪陷敵手，滇緬路至是乃失其在抗戰中修築之價值，至三十一年四月停工結束。

叙昆：與滇緬鐵路同時動工者，有叙昆鐵路，其功用在溝通川滇，南聯緬甸越南，完成出海路綫，運輸盟邦軍事接濟品及重工業設備，與滇緬一綫同為抗戰中重要之交通，佈置開工後，於二十九年七月通車大板橋，八月完成叙昆滇緬滇越三路之昆明聯絡綫，嗣以戰事關係，法國不能履約供料，敵人在越南登陸，意在進窺滇南，我乃拆除滇越鐵路滇境之河口至碧色寨段，移其軌料敷鋪叙昆，於三十年三月通車曲靖，此後復拆移一部份滇緬路軌展鋪至窩盆。後盟軍物資

由中印空運進入吾國，到昆明後即賴叙昆轉運，數量至鉅。至其路基工程在宣威以南已全部完成，宣威威寧間已局部開工，威寧以北則經將路綫勘定，隨時可以復工，惟以經濟關係，於三十一年間將餘工暫行停辦。

寶天：隴海鐵路之寶錫至天水一段路綫，沿渭水之北而行，長一百五十四公里，二十八年由隴海路設寶天段工程處辦理，嗣以工程艱巨，工作繁重，而中原戰事失利，此段有趕行築成之需要，乃改設寶天工程局，專司其事，是路沿綫多石方，隧道總長達二十二公里，與全國其他各國有鐵路隧道之總長度相等，而施工時間已屆抗戰後期，又逢敵擾隴海，鄭洛失陷，材料來源奇缺，工人尤感不易招致，又以物價騰漲，工款預算累感不敷，公路軍運倥傯，無法用汽車運輸急用材料，原定工期亦屢經延展，至三十四年年底完工通車，達天水北道埠，乃寶天天蘭之聯絡站，亦即寶天之天水總站也。此路為抗戰中開工惟一完成現可通車之新路，雖其工程之艱鉅，冠於全國各路，環境之困難亦為他路所未聞，終以政府之決意建設，一再增撥巨款，在路同仁之堅守崗位，冒萬難而不辭，使此一代鉅工卒底於成，從此開發西北，保障新甯，已更進一步矣。

滇越鐵路滇段之接收：二十九年秋敵人在越南登陸，謀窺吾滇邊，吾乃將該路由河口拆除至碧色寨，昆碧間仍由法人維持行車。至三十二年吾國與法國維琪政府宣佈絕交，乃於八月一日將昆碧段接收，設管理處主其事，全綫尚存二百七十公里，惟昆明至宜良一段營業旺佳，抗戰結束，中法修約，當以收回該路主權為首要之事。

其他新路：抗戰以來煤區多遭淪陷，不惟鐵路行車感受困難，即後方工業與民生亦莫不深感不便，故後方各路於可能中皆盡量開闢煤

源，修築支綫以利運輸，其可得而述者：一為隴海之咸同支綫，由咸陽接同官煤礦，將來可予以延長作為陝北交通幹綫。一為粵漢之白楊支綫，由白石渡站接至楊梅山礦場。一為湘桂路之黃陽司支綫，通達寧沖煤礦。此外政府復為發展四川綦江鐵礦，於三十一年設綦江鐵路工程處，修築由礦場至江口之鐵路，現已局部通車。而湘桂路亦於三十年間由柳州展築至來賓，三十一年復修築大灣支綫，以與紅水河水運相聯絡。

測量路綫及標準設計：抗戰期間除趕修新路以外，復注意於戰後修路之準備工作，其尤值得稱道者，一為鐵路測量總處之成立，一為鐵路技術標準委員會之加強。關於新路路綫，鐵道部於戰前本已零星派隊勘測，惟為研究整個路綫計劃起見，此項測勘工作，須更求系統化，與長期化，故於三十二年初成立測量總處，專司其事。至今已勘定之路綫，有川黔、陝鄂、川陝、柳三、川中、滇黔等綫。至鐵路技術標準委員會亦經於三十二年初予以加強，分頭研究鐵路工程、橋樑、棧務、電訊、及運輸等項之標準，編製圖說，擬定規範，以便戰後鐵路得有統一之制度，而收事簡功大之效。

(二) 戰時鐵路運輸任務之達成

抗戰時鐵路任務之繁重：自蘆溝橋七七事變爆發以來，各鐵路路線多隨戰事之演變而逐漸縮短，即現存各路，既不完整，亦不能聯接。在戰爭中，軍隊動員如是之衆，軍需給養如是之繁，人民器材之遷移轉徙者如是之鉅。一面負此重大任務，一面於鐵路將淪陷之前，更須搶運機車、車輛、鐵路器材，案卷物資，同時並兼顧官商經營之工廠設備，儘量移運後方，俾增加生產力量。加以戰場屢易，軍隊調度靡定，以是鐵路任務，更形繁重。幸在開戰之初，即由鐵道部與鐵道

運輸司令部，通力合作，組織良好調度機構，分設長江以北及以南兩調度所，由鐵道部派熟悉調度人員，協助辦理。當時由各路抽調大部份機車及車輛，編成若干軍用列車，悉委之於鐵道運輸司令部統籌支配，同時由各鐵路局與鐵道運輸司令部隨時商洽，以最經濟最敏捷之方法，運輸大量公商物資，發揮戰時鐵路最大能力，並顧兼籌，尚無貽誤。當時各鐵路員工，雖備受萬分威脅，仍能於極端艱難困苦中掙扎奮鬥，克盡應盡之職責，即淪陷之路，亦必候軍隊撤退之命令，始行退却。此種服務之精神，倘非平日訓練有素，深明大義，自難臻此。茲將戰事演變與鐵路形勢分別階段，略述梗概於后。

戰事第一階段：自蘆溝橋事變至南京撤退為第一階段。七七事變，平漢北段成爲戰場，戰事蔓延至北寧、平綏、及津浦北段。轉瞬正太、同浦亦均轉入北方會戰場合之中。北方各路一面忙於軍運，一面仍須顧及鐵路本身及各種重要物資器材之後移。自八一三戰事爆發，京滬、滬杭甬、蘇嘉各路，首當其衝，浙贛、江南亦極度緊張，在砲火與敵機之整日威脅中，努力工作，但各路仍能盡力維持通車，搶修軌道橋樑。計此期間（二十六年七月至十二月）各路運輸軍隊共計四、四六七、三七六人，軍品共計一、一三六、六二九噸。

戰事第二階段：南京撤退以後，經過徐州會戰至開封失守，爲第二階段。戰爭由東戰場西移，一方面向江南之浙、贛、蘇、皖邊境成膠着狀態，一方面由津浦渡江北上，更由津浦北段，渡黃河南下，以夾攻徐州爲目標。於是津浦鐵路南北兩端，均在極度之緊張狀態中，平漢及隴海東西兩路，運輸繁劇，江南方面，浙贛亦忙於軍隊之移動與調整。台兒莊之勝利，鐵路員工之血汗，亦可謂其中因素之一。計自二十七年一月至六月，各路運輸軍隊共計四、三三七、七七七人，

軍品共計一、一四六、九九八噸。

戰事第三階段：開封失守以後，敵人開始進攻武漢爲第三階段。從開封西向之敵軍，因受黃河阻礙，而轉攻平漢路，在大別山北之豫南平原開始襲戰。江南敵軍沿江西進，至九江又分兵至贛境，成一弧形，包圍武漢。此時鐵路最急迫者爲平漢、浙贛兩路，不僅陸續運輸軍需與輜重，同時又需搶修，拆除與破壞。粵漢與廣九運輸，此時尤爲繁劇，國內所需一切海外軍需資源，及國民經濟必需品，皆由九龍入口，運至內地，而同時輸出貨物及江北鐵路設備器材，均以粵漢爲出口，或疏散之路綫。因此敵人圖謀破壞，不遺餘力。計自二十七年七月至十二月，各路運輸軍隊共計二、六四七、五八三人，軍品共計四八六、一六三噸。

戰事第四階段：廣州武漢淪陷至南寧陷落爲第四階段。廣州武漢淪陷以後，軍事移到鄂西、湘北、及廣州以北，廣西南部，粵漢鐵路自兩端被制，北上南下運輸，均集衡陽，而向西擁擠於新建完成之湘桂綫上，當時浙贛鐵路形成一條主要交通綫，直至南昌失守中斷後，凡是江南幾省出口或內運之貨物，在金華衡陽桂林間開行直達通車，對於沿海及內地之聯繫，有極大貢獻。湘桂鐵路南鎮段，爲接通安南之國際路綫，業經完成大半。桂柳段通車後，對粵北、桂南之軍運，貢獻尤多。計二十八年各路運輸軍隊共計二、八二三、八七二人，軍品共計三五九、八六三噸。

戰事第五階段：長沙第一次會戰爲第五階段。此階段中，已將敵人拖陷泥潭，無力前進。盤據各方面之敵人，不斷遭受我軍嚴重打擊，而鐵路方面，隴海之洛陽寶雞段，浙贛之諸暨鄞家埠段，粵漢之曲江湘潭段，湘桂之衡陽柳州段，始終維持後方運輸，雖在各種材料缺

乏，設備不全，及時受敵機或砲火威脅種種困難情形之下，經多方設法補救，及在職員工勤奮努力，各項運輸尙能勉爲應付，以長沙第一次會戰，浙贛、粵漢、湘桂三路，供應軍運，出力尤多。計二十九年各路運輸軍隊共計二、九一五、七二五人，軍品共計四七五、九八四噸。

戰事第六階段（民國三十年及三十一年）：長沙二次會戰爲第六階段。粵漢之韶關湘潭段及湘桂之衡陽柳州段，當時均克盡其重大運輸任務，對於軍運亦有極大貢獻。三十一年春夏之交，敵人發動浙贛之役，浙贛鐵路於拆除蕭山安華段後，又不得不將安華至鄞家埠間四百公里亦加以破壞，於是東南物資內運益增困難，而粵漢湘桂之運輸愈形繁重。此時黔桂完成柳州金城江段一百六十公里，湘桂展築柳州來賓六十八公里，此外西南方面先後完成叙昆路昆明曲靖段一百六十二公里及滇緬路昆明安寧段三十四公里亦開始營業。西北方面隴海路潼關至會興鎮一段，雖因瀕近黃河，終年受隔河對岸之敵砲威脅，該段橋樑隧道路軌電綫等設備，屢被擊毀，但均經該路員工奮勇搶修，始終維護交通，未使中斷。同時陝州英家煤礦因戰事而減少生產，影響路用，乃趕修完成咸陽同官間一百三十公里之運煤支綫。三十年各路運輸軍隊二、八〇二、五二六人，軍品三一、五五八噸。三十一年各路運輸軍隊二、〇〇七、一九五人，軍品三四〇、八四三噸。

戰事第七階段（民國三十二年）：常德會戰爲第七階段。是年浙贛局勢漸趨穩定，浙贛路於艱苦困難中恢復其江山上饒段，以便利東南物資內運。當時貫通中原與西北之隴海路，運輸陷區物資接濟西北，以至轉運西南內地，亦盡量發揮其輸送能力。雲南方面空運內輸物資，又賴川滇路接運得力，供應迅速，且積極展築至密益段，俾與空

運銜接。同時滇越鐵路滇段路綫，經我接管，滇南鑛產轉運昆明出口，越南局勢緊張時，吾由滇越趕運軍隊至滇邊防堵，亦多貢獻。湘桂方面，黔桂路三十二年六月自金城江展長通車至獨山，完成湘桂黔三省鐵路之聯運，同時粵漢、湘桂先後完成其白楊支綫，及大灣支綫，以利煤鹽運輸，對於民生亦屬重要。三十二年冬常德會戰，軍運頻繁，三路員工，在飛機轟炸下，奮勇刻苦服務，實爲造成戰果之主因。三十二年共運軍隊二、九八四、四五六人，軍品四五五、八四九噸。

戰事第八階段（民國三十三年及三十四年）：中原湘桂戰事爲第八階段。三十三年春，中原湘北，相繼發動戰事，中原方面，隴海路閩底鎮以東繼遭破壞，當時豫省難民物資西遷，西北大軍東向，有賴於潼關寶雞段之運輸實多。湘桂方面，粵漢首當其衝，於是柳州以北即行破壞，湘桂路黎家坪以東，亦經自行拆毀，事先運儲機煤，準備後撤，至八月間衡陽陷敵，戰事延至桂北黔南，湘桂、黔桂兩路，盡遭蹂躪，終因鐵路已到終點，不能再有所貢獻。直至三十四年八月抗戰勝利，舉國歡騰，鐵路戰時之運輸任務，方告一段落，而另展開復員運輸之工作。三十三年共運軍隊一、五二九、八八七人，軍品二五〇、二四四噸。三十四年軍隊九一六、五五六人，軍品三六五、一二四噸。計自抗戰至戰事結束止，共運軍隊二七、四三一、九五三人，軍品五、四二九、二五五噸。

（三）戰時鐵路機務設施

機廠之遷移及建設：鐵路機廠機器爲鐵路重要財產，亦爲修理機車車輛必要之設備，故七七事變爆發，華北形勢惡劣，即先將膠濟路青島四方機廠器材材料拆遷南運，繼之爲津浦路濟南機廠，再繼之以浦鎮機廠及京滬路戚墅堰機廠，滬杭路閘口機廠等。及武漢告急，復

將平漢路江岸機廠，李家寨機廠，粵漢路武昌機廠一律拆遷，復繕之以株洲機廠。以上各廠機器除一部份撥給各舊路充實設備外，同時建設新廠，以應各新路及內地工業之需要，如湘桂路之全州、桂林、蘇橋三地均設機廠，以修理機車車輛為主，又於柳州設柳江機廠，貴州之貴定設黔中機廠，以製造工業機器為主。不幸三十三年秋，桂柳失守，黔邊吃緊，各廠機器除黔中一廠外，均被破壞，損失無遺，良用歎惜。

機務器材之供應：七七以前吾國爲預防敵人封鎖計，已竭力注意於機務器材之儲備，如行車用之煤斤與油脂，修理用之配件工具與材料，其中惟機煤與一部份修理材料，向在國內自給，餘俱須取自國外。抗戰初期，吾儲存尚多餘裕，而敵人之侵入，亦尚未深，故機務器材之供應，尙未驟感困乏。嗣後以煤礦次第淪陷，海口悉被封鎖，修理器材，積存日虛，後方行車，遂感艱難，抗戰後期，除一部份重要修理器材，仍必須由空運進口外，其餘俱就地設法繼續供應。如煤源淪陷，各路咸着手於新礦區之探採，雖質劣量微，終屬有勝於無，在必要時燒柴炭行車，亦時有所聞。油脂缺乏，則儘量利用土產油料，精加提煉，作爲代用。配件工具，則由機廠模仿試置，雖形式稍拙，成本鉅大，然藉此得以維持行車，此種艱苦撐住之苦心，頗足爲抗戰中值得稱道之事。抗戰以後，吾國得此教訓，將益了然於器材外給之不可恃，自製自給之不可或緩，大規模製造廠與修理廠之設置，當亦爲該戰後鐵路建設者首要之圖也。

總機廠之籌備：吾國向以機車種類繁複，修理工作，每以配件之須現拆現配而特別費工費時，致機廠修車能力，無形減小，而廠中多用人工，少用機械，尤不經濟，又吾國向例，機車與客貨車合廠修理

，工作亦至不便，戰後擬力矯斯弊，於適當地點設立大規模機廠，多備配件與機械，使修理工作，降爲拆卸與裝配工作，手續既簡，費時自少，又將機車與車輛之修理，劃分辦理，俾迅赴事功，所有各機廠之設置，正由鐵路總機廠統籌辦理中。

第三節 鐵路之接收與復員

(一) 敵人投降時各路狀況

三十四年秋日本無條件投降，軍事行動停止後，吾即派員分區接收全國鐵路，關外淪陷十四年，關內各省淪陷一二年至七八年，各區鐵路狀況已多非昔日面目，或則於戰事中遭受轟炸破壞拆移他處應用，或則於破壞後復經敵人修復通車，或則敵人爲軍略與經濟關係敷設新綫，或改變軌距，要皆須於接收後予以相當整理與改善。顧正當各區辦理接收間，中共問題忽起，關內各主要幹綫迭遭破壞，軌道遠移，枕木焚燬，橋梁炸斷，路基挖平，其毀壞之澈底，使修復者難於下手，鉅額工款本可用於整理舊路或建築新路者，至是不得不先充修復幹綫之用，全國復員計劃及難民回鄉工作，悉受延阻，在交通立場上言之，實爲一可惜之事，現國共洽議已見公佈，修路工作即可開始，復員事宜庶可指日完成矣。

至各路破壞情形及修復計劃，約可略述如次：

長江以北各路

津浦：全綫一〇〇九公里，當敵人投降時，全綫均可暢通，嗣迭經共軍破壞，既修復斷，累計達六百餘公里，橋梁亦先後被毀四百餘座，車站被毀或被損五十餘處，現惟天津至滄縣間，浦口至徐州間及濟南南北各一段可能通車，其尙不能通車之地段，共計約三百一十公

里，此外臨趙支綫一〇四公里及南新泰支綫六六公里亦尚不通。

平漢：該路北段石家莊至新鄉一段在敵人管轄時即遭破壞，南段鄭州至漢口間其橋梁多於戰時為盟機炸毀，經敵入架設便橋行車，敵人投降後，北段石家莊以北亦遭破壞，尤以橋梁為甚，現已陸續修復通車，彰德至新鄉一段亦經修復通車，至今惟元氏至彰德間一九九公里尚未能修復，重要支綫待修者，有六河溝支綫一八公里，及焦作礦綫六二公里。

膠濟：該路於敵人投降以後，迭受破壞，統計前後八百餘次，橋梁被毀者四十五座，車站受損者二十所。經隨毀隨修，勉維通車數天，願隨修隨毀，終至不能進修，現尚需修復之處共有九十多公里。

平綏：敵人投降後遭受破壞，現由北平通車至青龍橋，自青龍橋至懷來二十三公里間破壞甚烈，懷來至天鎮現由共軍行車，天鎮至蔚下營三二〇公里則破壞情形輕重不等，旗下營至包頭二百公里，現已勉行修復通車，自懷來以西以路綫尚未開放，未經調查情況尚不明瞭。

隴海：西段自洛陽至潼關一段二百二十四公里，於戰時破壞，該段多高橋深填，工程素稱艱鉅，現正併力趕修，已由潼關通車過陝州，陝州至洛陽可於五月間修復，洛鄭段之黑石關、洛河二大橋於戰時毀壞，鄭汴段則有中牟黃河決口，以上二處現俱已架便橋通車，汴徐、徐海兩段俱於敵人投降後遭受破壞，汴徐段隨即修復通車，徐海段則於修復後復遭拆斷，現尚有白塔埠至大廟間一百五十公里未能通車。

其他各路：北寧、正太、同蒲等路均於敵人投降後遭受破壞，現北寧、正太均修復通車，同蒲則尚在搶修中，又敵人於佔領華北時，曾數次修由石家莊至德縣路綫，現亦遭破壞拆移。

修復計劃：華北整個地方之復員工作，悉賴上述各交通綫之修復方能着手，各路局對修復工作俱已準備相當人力與材料，一俟共軍開放封鎖，即便開始搶修，材料方面估計共須補充鋼軌約五百十餘公里，枕木一百十餘萬根，鋼軌之供給已將關內外各路須要岔道與副綫及

江南路全綫拆運應用，枕木則除舊集各路存餘及拆移者外，經分向國內外儘量搜羅採購，當可勉強敷用。二月間軍事調處執行部對恢復交通問題已有所決定，執行修復鐵路工作，由交通部特派員駐平接洽辦理，並於各路分派專員就地洽辦，現調解辦法已漸付實施，搶修工作已有數處在進行中，預計若此後更無意外，則華北各路可於本年五月內大致修復通車。

長江以南各路

粵漢：該路於戰事中受損奇重，現惟廣州至源潭及武昌至岳陽二段尚通火車，坪石至樂昌及岳陽至耒陽二段通軌行汽車，各段俱須改善加強，尤以橋梁為要，至不通地段原擬俟善後救濟物資到後修復，現以該路性質重要，須亟行修復，為趕修起見，決拆湘桂衡陽全州段鋼軌移鋪，預計本年六月底以前先通小型機車，俾全路得達初步通車程度。

湘桂支綫：湘桂全綫不通，黔桂現僅都勻至南丹一段已修復通車，將來修復時，黔桂軌料多在原路綫上，恢復尚不困難，湘桂則衡全一段軌料拆移粵漢應用，須俟外洋材料到後方能鋪復，全路多大橋，如龍江、柳江、雒容、湘江四大橋，俱經破壞，修復匪易，亦有待於外洋物資之補助也。

浙贛：該路現僅杭州至諸暨及江山至上饒二段仍能通車，其餘悉於戰時破壞，現擬全部修復，正搜勘餘料，擬編概算，將來鋼軌須由

善後救濟物資中撥用。

南潯：於淪陷時為敵人拆移，現正查勘路況，籌擬修復辦法。

杭甬段及蘇嘉段：兩段均經拆除，杭甬段擬即修復，蘇嘉段則須俟外洋材料到後方能舉辦。

京贛：由南京至孫家埠一段原為商辦江南鐵路，敵人投降時，通車至蕪湖，現以搶修華北各路亟需軌料，經將該段路軌暫為拆移應急。由孫家埠經宣城至貴溪一段，原由部辦理，已通車至歙縣，嗣以戰事逼近，全部拆除，大部規料俱經轉運後方，以後修復須俟外洋材料到後方能着手。

湘黔：於抗戰中興修，原已通車至藍田，嗣以軍事轉進後方，乃將該路拆移鋪敷黔桂。

滇越：滇越路不通地段為河口至碧色寨間共一百七十餘公里，原以鋼軌橋梁須俟外洋路料到後方有着落，故決先修大橋橋基及第一號隧道工程，嗣據調查可由越南方面搜集軌料數十公里，如能移用，則對該路之修復通車，不無小補。

長江以南各鐵路因經歷戰爭之時間較長，破壞較深，材料之損失或移動較多，故修復工作將較費時費錢，惟望善後救濟物資早日到來，俾修復通車之計劃能早行實現。

東北鐵路

東北區域在敵人佔領時期，曾增修鐵路多條，惟其主幹仍為中東與南滿二綫，敵人投降後，中蘇條約成立，以中東南滿二綫改為長春鐵路，由中蘇共同經營，此外各路則經分為錦州、瀋陽、吉林、濱江、龍江、及牡丹江六個區局，惟以東北情形特殊，迄今除榆瀋一段路綫已接收外，其餘路綫情況尚未明瞭。

台灣及海南島鐵路

台灣經敵人佔領五十餘年，有鐵路總長約四千里，其中公營者約四分之一，民營者約四分之三，民營路綫，尚待詳細調查，中央將台灣定為特別行政區後，該區鐵路暫由行政長官設局管理。

海南島在敵人佔領期間，亦曾修築窄軌路綫二百八十餘公里，原為便利輸運島內礦產而築，此後吾國可用以為修築環島鐵路之基礎。

(二) 復員後之鐵路分區辦法

關於吾國鐵路應如何劃分管理，前於三十二年經鐵路會議議決，採用分區管理制之原則，以備他日實施之參考。此次戰事結束，為使各路綫交通易於恢復並便利接收起見，暫照敵偽原來劃分各區，分別接收，以期迅捷，嗣接收完畢後，對分區制之採用，揆諸事實，深覺尚有推敲餘地，良以分綫與分區，各有利弊，分區管理之主旨，在集中調度，經濟則統收統支，材料則通盤支配，但此種效能，必須各路設備完善，電訊靈敏，方能發揮，現在各路殘破之餘，應具分區管理之條件，所缺尚多，如按三十二年鐵路會議所擬之分區辦法實行，自覺過早，況吾國幅員遼闊，地盡其利，尚待致力，端賴興修幹綫，以謀開發，現在已成路綫，為數甚少，各地密度，極不平衡，經審慎考慮，應以採幹綫制區較為適合，即以原有幹綫為基本，將短小路綫可以合併者悉數合併之，至新築路綫，除為新幹綫或有特殊性質者外，築成以後，儘量隸於鄰近舊路，以便管理，而節開支。更有進者，幹綫既不分割，則運輸事務可以通暢直達，不因辦理過軌車輛移交手續而致就延，此種情形，在軍運方面固有莫大之便利，即以營業而言，對於客貨運輸之來源及出路，均可得適當之籌劃配置，旅途稱便，貨暢其流，實較強行分割之分區制，為適合目前之需要也。現各幹綫區

制已於本年三月一日起實行，其分區辦法如次：

原有各小支綫。

(1) 平津區 路局設於北平，路綫包括北寧綫(大通支綫除外)，

(6) 湘桂黔區 路局設於柳州，路綫包括湘桂綫、黔桂綫，及原有各小支綫。

通縣承德北票綫，葉柏壽赤峯支綫、營口支綫、及原有各小支綫，又全部平綫、平門支綫、大同支綫、包頭拐子綫、及原有各小支綫。

(7) 平漢區 路局設於漢口，路綫包括平漢綫、道清綫及原有各小支綫。

(2) 津浦區 路局設於濟南，包括津浦綫、膠濟綫、石德綫、蚌埠水家湖綫、及津浦膠濟原有各小支綫。

(8) 隴海區 路局設於鄭州，路綫包括隴海綫(寶天段在內)、咸同支綫、開封新鄉支綫，及原有各小支綫。

(3) 京滬區 路局設於上海，路綫包括京滬滬杭甬綫、蘇嘉綫、京贛綫、及原有各小支綫。

(9) 昆明區 路局設於昆明，路綫包括川滇綫、滇緬綫，及滇越綫。

(4) 浙贛區 路局設於杭州，包括浙贛綫、南潯綫、及原有各小支綫。

(10) 晉冀區 路局設於太原，路綫包括正太綫，及原有各小支綫。

(5) 粵漢區 路局設於衡陽，包括粵漢綫、廣九綫、廣三綫、及

綫。至省營之同浦綫亦正與晉省商洽合併管理經營。

戰後第一期鐵路建設五年計劃年次表

路 綫	起 訖	里 程 (公里)	年 次					備 註
			1	2	3	4	5	
貴陽	威寧	416						
雲南	威寧	260						滇黔鐵路之一部份(雲南段) 擬設流路之石炭礦
貴陽	貴陽	530						
貴陽	成都	530						
成都	成都	345						
天水	廣元	410						
天水	關州	378						
蘭州	哈州	1,636						
西安	來賓	455						
瀋陽	瀋陽	405						

十五年來之交通建設

曲江	江縣	貴溪	平	247							
貴溪	平	南平	平	315							
蘭溪	平	南平	平	280							
蘭溪	平	南平	平	150							
南平	平	南平	平	220							
南平	平	南平	平	230							
石龍	平	南平	平	330							
平溪	平	南平	平	122							
包頭	平	南平	平	557							
蘭州	平	南平	平	450							
蘭州	平	南平	平	400							
湘潭	平	南平	平	498							
都勻	平	南平	平	357							
內都	平	南平	平	165							
樂山	平	南平	平	180							
樂山	平	南平	平	405							
安寧	平	南平	平	844							
蘭州	平	南平	平	250							
承德	平	南平	平	600							柳赤崙
長治	平	南平	平	170							
花園	平	南平	平	260							
三水	平	南平	平	530							
威寧	平	南平	平	440							
宜賓	平	南平	平	115							
宜賓	平	南平	平	355							
黎塘	平	南平	平	13,886							

第四節 戰後五年鐵路建設計劃

復興中國在鞏固國防，開發實業，提高文化，改善民生，實現此數者，要以建設交通為前提，而交通建設鐵路為先，故 國父建國方案首及鐵路，交通部自北伐完成以來，已屢有鐵路建設計劃，每以內事未定，外患頻仍，未能實施，今敵寇投降，河山光復，各黨合作，統一告成，鐵路建設計劃自可逐步實施。按吾國關內外連同台灣現有鐵路路綫約共三萬公里，苟能於最近五年內完成新路一萬四千公里，則五年後即可有路綫四萬餘公里，以此為基礎，配以日漸充盈之財力物力，則 國父十萬英里鐵路之目標，其實現初非難事。

戰後首期鐵路建設計劃，其原則在藉增強運輸力量，以開發農礦蘊藏，完成國防經濟建設，故路綫之設計，着重在主要幹綫網之建立，俾得配合工礦建設，增進國際貿易，開發邊疆文化，促進民生經濟，首五年間約共須添建新路一萬四千公里。築路用款除可由國內籌措者外，需要國外投資者至鉅，宜以供給鐵路器材方式出之。鐵路借款宜以國家信譽為保證，而不以鐵路本身為担保，俾鐵路行政得完全操諸吾手，而不受債權者之牽掣。從前鐵路債務應即澈底清理，確定分期清償之步驟，庶可鼓舞以後投資者之興趣，凡此俱與完成幹綫網之推進有密切之關係。如幹綫網能如期完成，則沿綫各區之民生實業，俱隨之發展，鐵路因以獲利，償本付息俱得有確切之把握矣。（附戰後第一期鐵路建設五年計劃年次表—見前頁）

戰後之首期鐵路建設，除趕行修復舊路與增築新路外，尚須注意於機車車輛及鐵路器材製造廠之設立，俾得自行製造一部份之鐵路器材，逐漸代替舶來成品，此則與吾國重工業之開發有連帶之關係。在

製造初期，一切鋼型原料尚須取自外洋，俟鋼鐵工業具有規模，建築原料即可由國內供給。吾國鐵路機車車輛及行車設備，向以悉由國外購置，其體制型式多視來源國籍而不同，如由吾設廠自製，則技術標準之統一可逐步實現，其利固不僅在挽回利權振興工業已也。

是項製造廠之設置地點，視供應路綫之需要與原料及動力之來源而定，其種類處所及每年出品量如次：（1）機車廠二處，設株州及西安，每年出品機車六百輛。（2）車輛廠三處，設武昌西安及北平，每年出品客車一千輛貨車一萬輛。（3）鋼橋廠四處，設湘潭柳州天津及寶雞，每年出品一萬七千噸。（4）鋼鐵器材廠二處，設株州及太原，每年出品鋼鐵配件七萬噸，輪箍七萬噸，鑄鐵料具二萬五千噸。（5）氣鞣製造廠一處設武昌，每年出品氣鞣一萬五千副。（6）號誌及電訊設備製造廠二處，地址暫不定。以上各廠俱以首二年為籌備時期，自第三年起正式出品。

新路及製造廠之建設費用，以事業之廣大，自極可觀，現以時局初定，物價動盪，難得一確切之估計，且路工難易，運輸遠近，對路工費用影響尤多，姑按戰前物價工資作一概括，約共需國幣十五億元及美金五億餘元，年來交通部正將各擬建路綫陸續勘測，俾得明瞭各綫工程狀況，而作一更為接近實際之建築費估計。

第五節 抗戰中築路之困難及今後之展望

鐵路在抗戰時期，於烽火兵燹之中，殫力維持，艱難萬端，而以應付戰事需要為尤甚，蓋鐵路存廢，在戰事中直為軍事行動之一部份，兵貴神速，軍隊人馬輜重之進退，概須視軍事順逆為轉移，尤須爭

取一時刻之時間，應付此項任務，惟鐵路能之。軍隊進駐一地，苟在鐵路區域，輒需路綫通至最前站，方能成首尾呼應之勢，如或以軍路關係，轉移陣地，移師後退，則即須於短促期間，移鐵路以俱去，或破壞其功能，使不能為敵利用，苟局勢好轉，恢復陣地，則修復鐵路之工作，又為百要之先。故路在吾手，則維持行車，惟恐其或間，配備運輸工具，惟恐其不周，路或不守，則破壞路工，惟恐其不速，撤退機車車輛，惟恐其不盡。此二種極端矛盾之事態，恆為抗戰時期服務鐵路者最感難於應付之工作。至言修築新路，則以敵人掠奪吾資源，封鎖吾門戶，使後方築路器材，日漸匱乏，而無以補充，築路技工，以道途阻塞而無由內徙，吾雖迭謀對付封鎖之計，以土產代機製品，以人力代機器，復徵發農氓以代技工，且曾於此種原始建築方式之下，表現難於置信之奇蹟，願終以築路非比尋常建築工程，技術條件較多，初不能悉以徒手解決之，故從事築路者，恆感捉襟露肘，心力交瘁，而困於應付。此種艱苦情況，至抗戰後期而彌著。

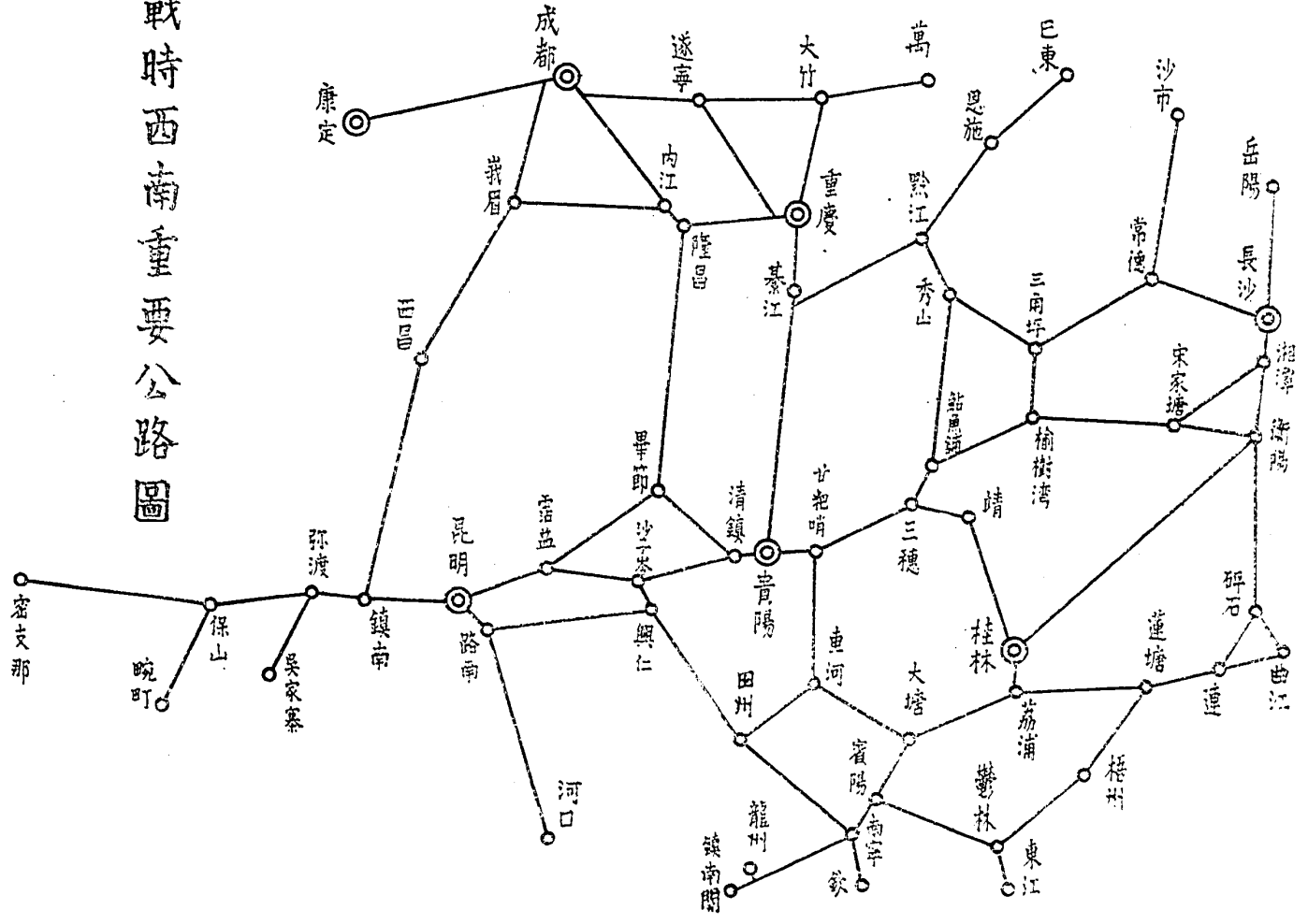
由抗戰八年之教訓，益感吾國鐵路建設之刻不容緩，苟吾國之主要鐵路幹綫網，早於抗戰以前完成，則戰時運輸脈絡，已臻健全，軍隊之呼應調動，可更靈活，其運用奚啻以一當二，後方之工業建設，當已有相當成就，築路器材，可局部自給，而無虞敵人之封鎖，西南西北煤鐵油礦之蘊藏，綽綽有餘，當已開發，後方給養，可稍減困難，而人力來源亦可稍增，茲當戰事告終，從事鐵路者痛定思痛，以為補苴之計，無有更急於鐵路建設者。

至於此後鐵路建設之如何推進，要當藉政府及地方各方面之全力注意與協作，方能冀其速成，築路工作，千端萬緒，以有限之工款，應變化無窮之環境，苟非通力合作，固難見功，若其間有失協調，必

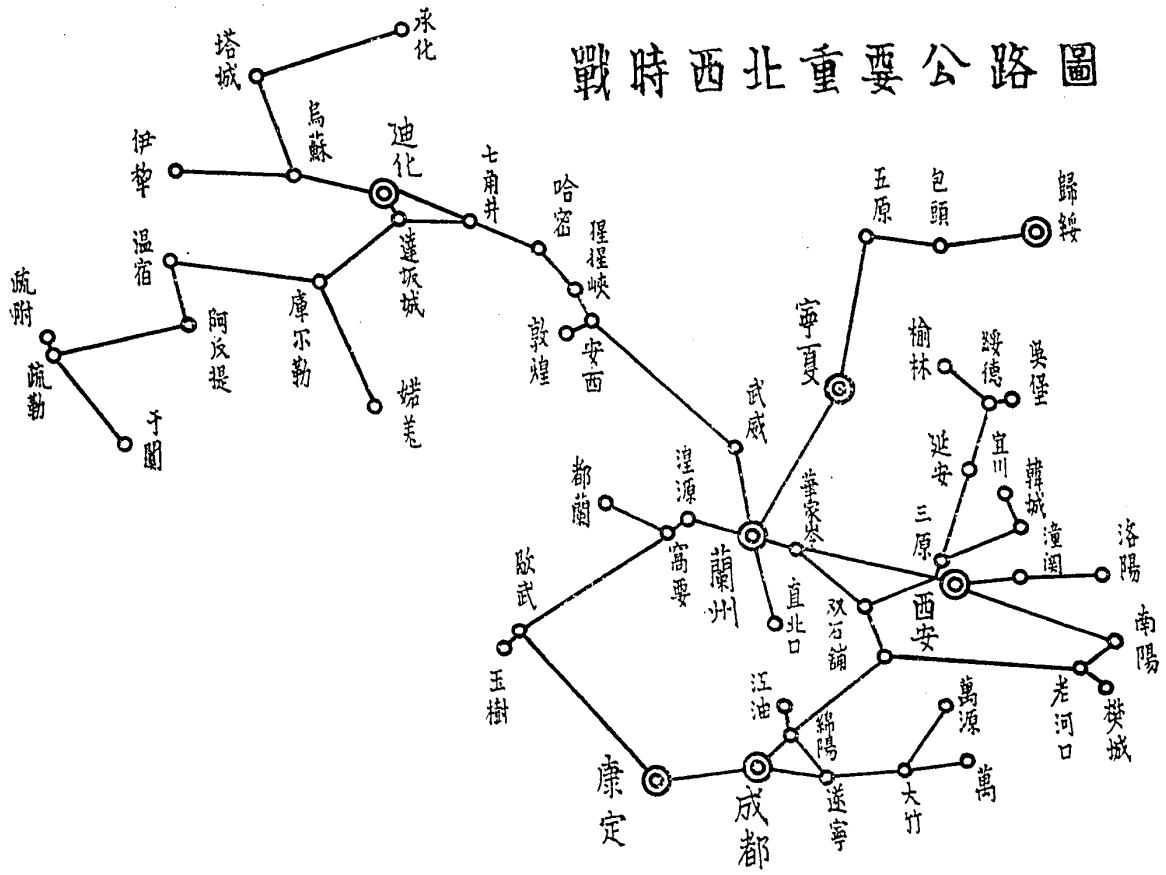
致齟齬衝突，而貽誤事機。試略言之，築路需要鉅款，其支配之程序，須與工程進度相呼應，而不可或緩，一也。築路首先徵地，徵購官價每不能鑿地主之願望，爭執時生，須民衆認明重輕，願全大計，二也。築路需要大批勞力，民工之徵用，工糧之徵發，非地方協助不能動，三也。築路器材之運輸，輒需大量交通工具，地方民衆須樂於輸助，而不以奇貨要索，致多糜工帑，四也。築路員工，以居處之靡常，生活之艱苦，其待遇似應有異於尋常公務人員者，地方人士應予以諒解而不以為怪，五也。邊省內地，文化較為落後，亟應多培技術人才，以應路成後維持之需要，六也。鐵路器材，應以自給自足為目標，政府對輕重工業之開發，應速即着手，俾得與鐵路建設計劃相配合，七也。此不過其犖犖大者，要之鐵路建設，事體重大，衆擎斯舉，合力乃成，斯則從事鐵路建設者對路政前途最大之屬望焉。

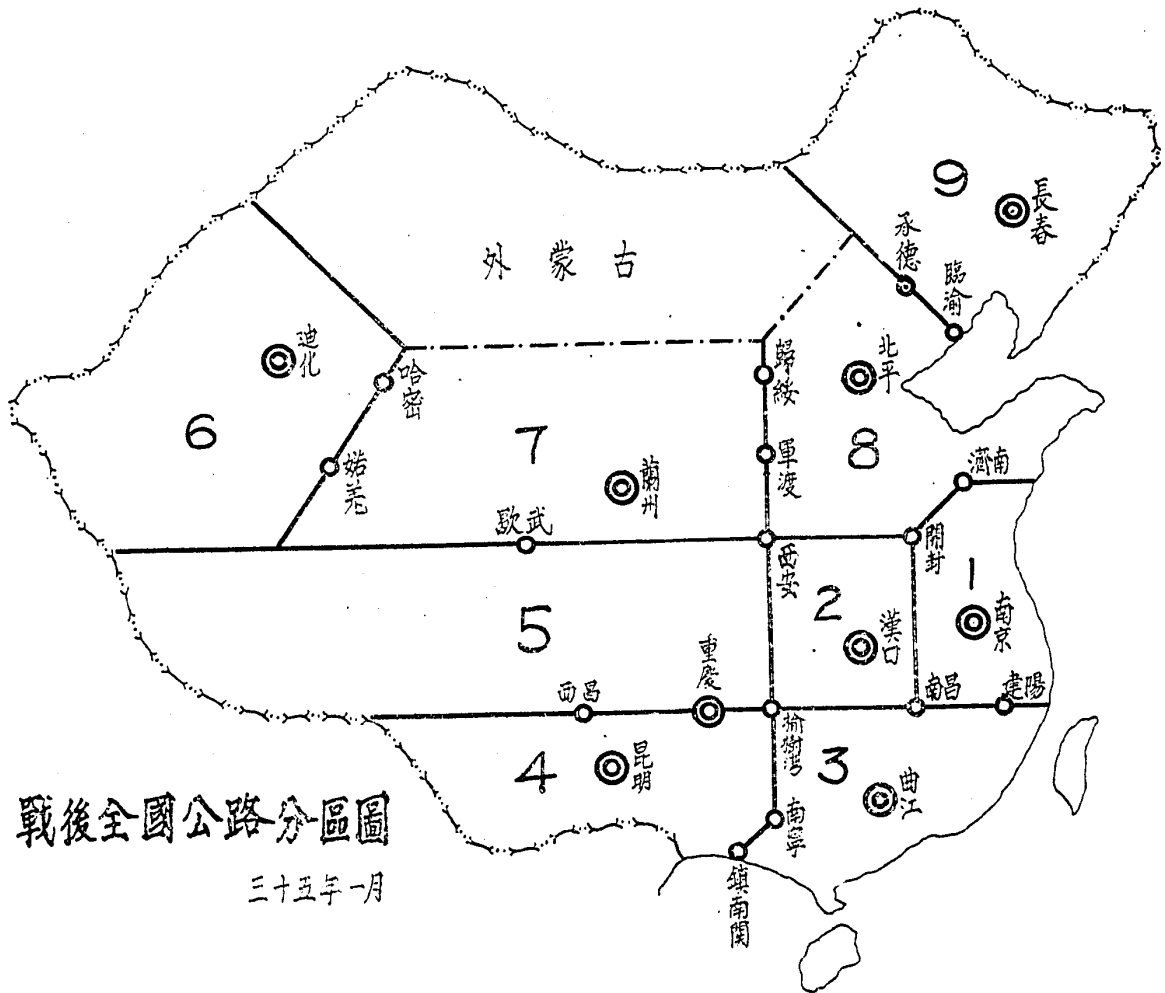
抗戰期間建築新路，以限於環境，常多用勞力，以從事各項偉大工作，如新近完成之寶天鐵路，隧道二十餘公里，悉賴腕力鑿通，如二十七年完成之湘桂鐵路，千餘公里之路基土方，悉由百數十萬民工挑土築成，胛手胛足，肩挑背荷，功業之偉，幾可與秦長城隋運河相媲美。願雙手萬能，在遭敵人封鎖之抗戰時期，固屬可謂，然在復興建設之新中國，則不應再事提倡，亟宜迎頭趕上機械文明之時期，用機器代人力，俾其他亟待開發之農工事業，不致因發動路工而感人手短闕，而路工之進展，得藉機械之輔助，收事半功倍之效，今後鐵路建設計劃之如期完成，實有深繫於此者矣。

戰時西南重要公路圖



戰時西北重要公路圖

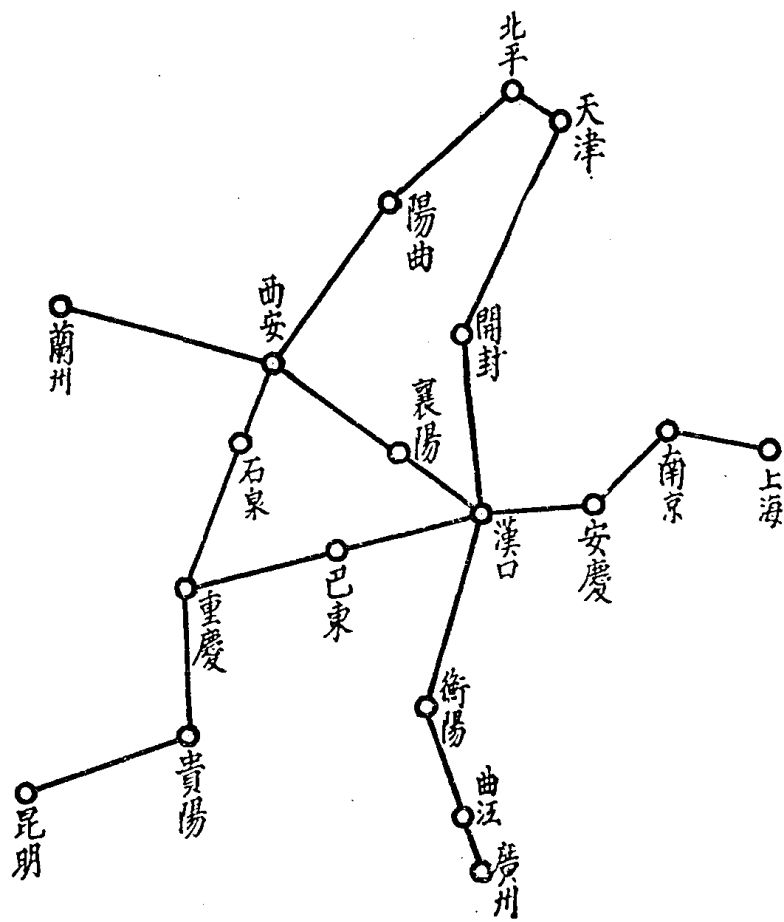




戰後全國公路分區圖

三十五年一月

戰後全國公路國道網骨幹圖



第三章 公路及驛運

民國二年滬省撥款建築長沙至湘潭公路，是為我國現代築路之始，民國六年，商營大成張庫汽車公司，行駛營業汽車於張家口庫倫之間，是為我國行駛長途汽車之始，民國七年，前北京政府交通部，於京綏路局內設官營西北汽車公司，先於張庫路辦理營運，是為政府注意汽車事業之始。自茲以後，年有興築，社會人士，對於公路運輸，亦漸知注意，民國十一年通車里程計有一千一百八十五公里，至民國十六年已有二萬九千一百七十二公里。

十六年國民政府建都南京，翌年交通部以蘭州為國道中心，擬具全國國道計劃，分全國道路為國省道縣道三種，總長四萬一千五百五十公里，預計以十年完成之，未幾鐵道部成立，國道之修築，改歸該部主管，於十八年二月召開國道設計委員會於南京，制定國道路綫網，國道工程標準。二十年六月國民政府公佈國道條例，但以種種關係未能切實執行，築路事宜，仍由各省自行辦理。在此以往數年，公路里程雖增加甚多，而實際聯運仍感缺乏，故無從發揮公路運輸之效用。

迨民國二十年九一八瀋陽事變，中央以公路與國防息息相關，開始建築公路，創辦汽車運輸，進步甚速。抗戰以還，海岸封鎖，河道鐵路相繼淪陷，公路運輸尤居國防上之主要地位，舉凡國際物資之進口，部隊之調動，軍品之輸送，皆賴於公路。茲將民國二十年以後之公路事業分期詳言之：

第一節 自九一八至七七抗戰

民國二十一年十二月全國經濟委員會，鑒於建築公路之急迫，組設公路處，負責督造各省聯絡公路，使各省漫無系統之片段路線，統籌整理，為全國性之公路幹道。其時公路建設之基本方針，為中央與地方合作，實行督造制度，乃係採取美國聯邦協助各州築路之辦法，在財政與技術兩項由經委會協助各省進行，至路線與工程標準，則由經委會統籌規劃。此後中央對於公路建設，所以能將標準劃一，路線貫通，機構協調，指揮靈活者，督造制度之樹立，實為其主因之一。

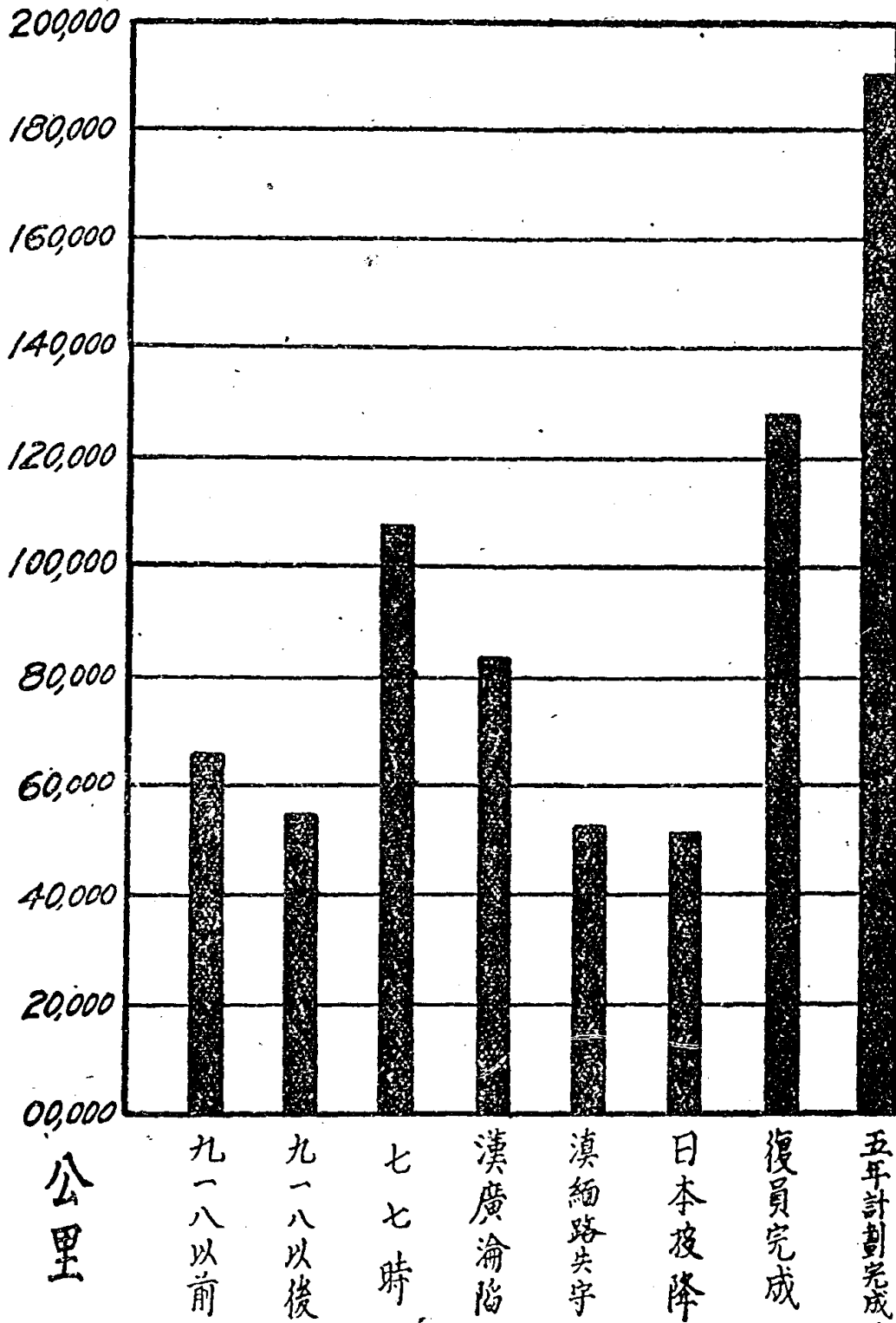
首先督造者為蘇浙皖三省聯絡公路，選定京杭、滬杭、京蕪、蘇嘉、宣長、杭徽等六路為聯絡公路，莫由此樹立基礎，推近及遠，使全國公路均可聯絡貫通。旋將督造範圍由蘇、浙、皖三省擴充為蘇、浙、皖、贛、鄂、湘、豫七省，凡應築路綫工程標準及完工期限等，

均由經委會公路處規定，并照各路工程進行狀況隨時撥借基金，施工時更派工程專門人員前往各路督察指導，施行以來，公路建設突飛猛進。在兩年中，督造完成之公路達四千餘公里，連同七省前已築成之路因而聯絡互相通車者，截至二十三年四月止，共計一萬三千六百七十六公里。

其他如廣東、山東、廣西、福建、河北等省，對於公路建設亦有相當成績，其興築通車里程共計長達一萬一千餘公里，惟其中或有不合於經委會公路處所定之標準，兩時交通，難免阻梗。

經委會於規劃路線時，會顧及鐵路與水道為目前及今後之交通綫，故力求互相聯繫，避免彼此平行重複，惟以鐵路路線，尙未能普及，其重要交通幹路，不得不暫以公路代之。復鑒於西北交通之阻滯，及邊防之重要，於二十三年直接興築西蘭西漢等公路，以樹開發西北之先聲。督造之範圍，遠及甘、晉、新、綏、川、滇等省，故有綏新

全國公路通車里程圖



、綏晉、甘新、川滇等路之建築，里程增至二萬餘公里。截至七七抗戰前夕止，全國公路里程已達十萬零九千五百公里，計土路六萬五千九百七十九公里，有路面者四萬三千五百二十一公里。平均每年約增一萬公里，於是各省公路聯絡交通，始粗具規模，惜以大半標準較低，不適大量運輸，此亦無可諱言之事實。

在此時期，公路運輸業務增繁，為謀提高效率及安全計，在經委會內除設公路處外，并設公路交通委員會，分別厘定各種修路養路辦法，及有關公路交通管理規章等項，公布施行。

第二節 自七七抗戰至漢廣淪陷

(一) 緊急路線之修築

抗戰事發，公路交通因戰事緊張，需要日亟，以誕生甫及五載之公路事業，担任戰時陸地交通之重責，其困難可想而知。二十六年八月間，奉軍事當局命令趕築之緊急路線，共長三千六百餘公里，遍及蘇、浙、皖、贛、鄂、魯、豫、冀、晉、陝等十一省，其中最急要者，在北戰場為搶修石德、石滄、石保、石柳四軍用路，由軍委會直接設立工程處辦理，於二十天內便道通車，并測修歸綏至百靈廟、歸綏至殺虎口，太原至大同，及晉南豫中各路，在南戰場則為蘇浙兩省破壞橋梁之搶修，於敵機轟炸後，即可恢復交通。

嗣戰事蔓延於蘇、浙、贛、皖、晉、綏、魯、豫一帶，以徐州會戰最為激烈，其後逐漸轉入於武漢外圍，乃有沐洛、廣韶、武長、漢宜等路之改善，及鄂省東北東南通達贛皖各地幹支綫之搶修，以及武漢為中心之輻射交通網，其中尤以退出武漢前五日完成武長漢宜兩路之搶修工程，俾武漢物資，得以及時運出，裨益抗戰，殊非淺鮮。

同時對於西南西北後方公路之加強聯繫，亦正積極辦理，西南方面川湘、湘黔、湘桂、川黔、黔滇等路之統一管理及積極改善，西北方面有漢白、老白、華雙等路之興築，以及聯絡西南西北間交通之漢渝、川滇東路兩路之籌修，以備武漢撤退後，各戰場與後方及西南西北之交通仍可維持。

(二) 國際路線之加強

二十六年冬上海交通斷絕，中外通路僅港粵一綫，乃有廣九、湘粵、湘桂等路之改善，以資加強國際路線及內地與港粵交通之聯繫。並從事於後方國際通路之準備，如西北方面有西蘭、甘新、兩路之改善，俾與蘇聯鐵路相啣接，西南方面有桂越、滇越兩路之修築，而最顯著者，厥為發動民工二十五萬人，以七個月時間完成滇緬公路之初步通車，工程之迅速，為國際所稱許。

(三) 公路運輸之情況

上海淪陷後，物資進口僅有廣州一口岸，故港粵武漢與內地之轉運，更形重要，運輸工作，倍加緊張。主其事者，為軍事委員會西南進出口物資運輸經理處，由港進口物資，接轉運入，晝夜不斷，其中軍品之輸送湘鄂等地，以二十七年夏為最繁忙，迄十月間，廣州武漢緊急，均儘量分別集中車輛，搶運主要物資，得以運出，不致淪為敵用。又因辦理川湘、川黔、黔滇等路綫之軍民運輸，設立西南公路管理局。在西北則設立西北公路運輸管理局，主辦西蘭、甘新、甘青、西漢、漢寧等路綫之運輸。在全國經濟委員會管轄時，又於新設設立中央運輸委員會，接運蘇聯援華物資。

當時西南運輸既屬急迫，而西北方面，因戰事逐漸向內地推移，運輸任務，日益繁重，一面對於各戰區陸空軍運輸，須隨時撥車供應

接轉，一面須疏運撤退之難民及故宮博物院，資委會，及航空工廠等物資，而成吉斯汗靈糧，恐為敵寇所劫，趕緊移運，由綏遠以迄甘肅，派車多輛，歷時半年，方克藏事。

第三節 自漢廣淪陷至滇緬路撤退

(一) 公路肩負國際與國內運輸之重任

廣州漢口淪陷，中國之運輸，乃有劃時代之變遷，公路一躍而上，領導全國之運輸，蓋沿海鐵路既早被佔，即貫通南北之平漢粵漢兩路及貫通東西之滬海浙贛兩路均告中斷，長江航運亦奄奄一息，言運輸即為公路，言交通亦為公路，運輸而有成效，斯公路之功，運輸而有貽誤，斯公路之過，中國交通界之人員，無論其為鐵路人才或水運人才，均有極大部分，轉業公路，時勢所趨，不可遏止。

公路所肩負之責任有二，一為打破封鎖，爭取國際運輸路線，俾外援物資可以源源運入，為抗戰建國之用，一面將國內礦品桐油絲茶等出口物資，運赴外國，以固經濟之基礎。二為維持國內運輸，各重要都市間之聯絡交通，進口軍品物資之運至兵工廠或前綫，機器之運至工廠，成品之流通，客運之維持。

(二) 公路担任進出口運輸

進口運輸之公路綫有越桂、滇緬、新疆等綫：

越桂綫，為南寧經鎮南關通至同登及車河徑岳岳通至同登兩綫，接同登至河內之鐵路，此段運輸在二十九、三十兩年最為繁忙，但其時滇越鐵路尙通，故未為國人所充分注意，實際上南寧至鎮南關公路工程既屬艱巨，而車河岳岳公路之搶通尤為不易，路通之後，運輸困難，當時敵艦密集海南，敵機白晝不斷向該路轟炸滋擾，運輸車輛迫

得在下午四時以後至清晨為止，午間必須設法隱蔽，雖已十分審慎，但損失仍所不免，幾度搶運，均能達成任務。

滇緬公路，名聞天下，在二十七年時，即已由雲南地方動員民工十五萬人，會同本部技術人員趕修通車。在戰前昆明至下關本已有路，又芒市至畹町亦有公路，但路基不固，路面不平。至於中段，則更要新工打通，保山以西，蠻瘴荒僻，工程經過怒江，瀾滄江，漾濞江，故建築惠通功果漾濞三大橋，工程極為艱巨，二十七年底通車。其時一部份地段尙係單綫行車，其後並經逐漸改善。

滇緬路上行駛之車輛，最多者為軍委會西南運輸處，最初全係該處辦理。進口物品以兵王署之原料及軍械為大宗，出口以桐油錫塊為大宗。該處並在南洋招集華僑司機技工回國服務，其餘司機則係分別在昆明衡陽各地訓練。至於其他機關在滇緬路行車者，有汽車兵團，第五軍，資源委員會等，另有商車加入行駛，最初數量甚少，嗣以有利可圖，即有多數商人在仰光各地購置卡車，運入後在滇緬路上行駛，其數亦在千輛以上。若言滇緬路上運輸之困難，如雨季之山崩橋斷，平時山坡高峻之不易行駛，敵機之轟炸，南端跡近熱帶之酷熱，沿途設備之不齊等等，但行車者不顧艱險，克服困難，其中可歌可泣之事，不知凡幾。

新疆路綫，係由蘭州經哈密迪化至霍爾果斯，祇有俄車行駛，所運者亦均為民用品及一部份運輸器材。

(三) 公路担任國內聯絡運輸

國內運輸最重要者，為接通國際路綫之聯絡綫，以接滇緬綫者為主體。其主要幹綫有三：一為由昆明經貴陽至重慶之昆筑渝綫，一為由昆明經曲靖畢節至瀘州之川滇東路，一為由祥雲附近轉北經姚安西

昌至梁山之川滇西路。

昆筑渝綫最爲繁榮，因貴陽爲內地公路之中心，北通渝，西通昆明，東通芷江沅陵，南通柳州桂林，在此區担任運輸者，除西南運輸處外，最大者爲中國運輸公司。

川滇東路雖係輔綫，但較昆筑渝綫之里程爲短，物資運到瀘州後可以水運運赴重慶，故多數兵工器材及航空用油係取道川滇東路，担任運輸者，亦爲西南運輸處。

川滇西路係國防上之需要而建，當時曾分爲樂西及西祥兩段興工，樂西路自梁山至西昌，計長五二五公里，西祥路由西昌經會理大姚至滇緬公路之祥雲，長五四八公里。此路溝通康滇兩省交通，並可接運由滇緬路運來之物資以達川省內部。此綫築成在滇緬路會戰之前不久，對軍事供應曾有貢獻，但滇緬路失守時，因恐敵沿路竄入川康，故金沙江以南路段，曾予以破壞。

(四) 公路制度之演化

過去公路重在工程，至於運輸，則係配合鐵路水道，發揮輔助作用而已，及漢廣不守，公路之重要性，一躍而居第一，公路機構及所用之制度亦有變遷。

第一爲中央重視公路運輸而成立最高之指揮機關，俾可事權趨於統一，二十九年成立軍事委員會運輸統制局。統一指揮管理所有之公路機構，又爲加強其權力起見，將交通部所轄之公路工程總處及公路運輸總局移併。最後又將西南運輸處改組結果，滇緬路部分成立中緬運輸總局，西南綫歸併中國運輸公司，川滇東路成立川滇東路運輸局。

第二爲加強運輸之管制，先是各公私機關之車輛，有牌照即可依

章行駛，但車輛增多後，一方面在管理上求嚴密，一方面又須充分發揮車輛之運力，蓋車數雖增，但需要之增加更十倍於供應，爲免除供求之不適應，及競爭提高運價起見，乃逐漸產生車輛管制所站。

(五) 公路工程之興修與改善

除前述各主要進出口路綫及連絡幹綫以外，公路工程之進展，擇要述之如後：

(1) 建築衡寶洞榆兩公路，衡寶路自衡陽至寶慶，洞榆路自洞口至榆樹灣，合長二八四公里，爲東南各省與川黔滇各省之聯絡捷徑。

(2) 建築漢白路安白段，自安康至白河，長二五九公里，又南鄭至安康長二六六公里，與老白路啣接，爲溝通陝南鄂北間之重要公路。

(3) 建築天水至雙石舖公路，長二二一公里，爲西蘭路通川陝路之要道。

(4) 建築賀縣至連縣公路，全長一五〇公里，爲粵桂間之要道。

(5) 其他改善各綫，如以貴陽爲中心之西南公路，以蘭州爲中心之甘新，西蘭，川陝各綫。

(6) 勘測中印公路，在三十年冬組隊出發，擬由保山經騰衝出國界，穿密支那而至印度，與印度鐵路終點之列多相啣接，正籌備興工時，敵佔緬甸，衝至騰衝，乃告停頓。

第四節 自滇緬路撤退至抗戰勝利

(一) 公路運輸之艱難任務

滇緬路被敵封鎖後，西北國際運輸，尙未能開闢，進口物資除中空運外，幾無足稱述，公路運輸所需之車輛，配件，輪胎，油料等來源，此時并無路綫可資運進。關於公路運輸之工具，器材等，凡可利用者則利用之，可製造者則製造之，可代替者則代替之，於是汽車之改裝，零件之製造，及酒精礦油柴油植物油木炭之採用等等，務期自力更生，以維抗戰之需求。誠以國內戰區遼闊，部隊之調動，軍品之補給，暨民生日用必需品之轉運，在在資賴公路之交通。三十二年一月軍委會運輸統制局撤銷，成立本部公路總局，一面就西北西南各幹綫儘量維持相當數目之車輛行駛，使西南之渝筑、筑昆、筑獨、筑昆等綫，西北之蘭西、蘭廣、廣寶、漢白等綫，川西之內樂、樂西等綫，及其他各綫之運輸，不致中斷，一面積極辦理聯運，先後設立聯運汽車管理處（後改稱川陝汽車聯運處），川湘鄂汽車聯運處，及東南聯運處等，使公路運輸加強聯繫。

（二）最艱鉅公路運輸任務之達成

在此時期，我國公路運輸最爲艱苦，車輛奇缺，殘舊不堪，廠牌又雜，拼修不易，尤以三十三年秋冬之交，湘桂及黔南邊境之作戰時最爲吃力。當時戰局形勢極度嚴重，乃實施緊急措施，集中後方所有軍公商汽車，趕運部隊馬匹軍品械彈，前往黔桂邊境，攔截敵寇，運輸任務達成後，戰局因而穩定。

又有足述者，一爲運送赴印遠征部隊及補充滇境作戰部隊，分別由貴陽、瀘州、運達曲靖轉往昆明及印度者達四萬人。一爲接運美空軍物資，由曲靖或窩盆至金城江或獨山都勻等處，以及由渝運筑之美軍酒精，共計四萬餘噸。至辦理西北移民運輸，及趕運入新設部隊，統籌兼顧，晝夜勤勞。其餘撥車修築成都區各飛機場，調集汽車有多

至一千二百餘輛者，務使趕速完成此偉大之機場，以利對敵作戰，其任務尤屬不易。

（三）西北邊疆公路之趕築

自滇緬戰後，西南國際陸路交通已完全斷絕，我爲籌備西北國際通路計，乃積極趕築西北邊疆公路，青藏、康青、南綏三路同時進行，茲簡述之。

青藏路：青藏路自青海之西寧而迄玉樹，全長七九七公里，三十二年奉命興築，由本部與青海省政府合作施工，該路自大河坎以後，經青海草原，絕少人跡，平均海拔在四千米以上，氣候高寒，冬春均冰雪載道，每年施工期間僅及五個月，給養至爲困難，糧料均須自西寧內運，三十二年完成西寧至黃河沿一段，三十三年繼續施工，於九月底全綫完成通車。

康青路：康青路起西康之康定，至青海之歇武，與青藏路接銜，全長七九二公里，越折多山海子山等高山，工程頗艱，甘孜以北爲四千米以上之草原，人烟稀少，氣候寒冷，施工環境之困難，與青藏路相似，全路糧料亦需由雅安供應，運程平均達六百公里。三十一年因康定西北營官寨飛機場之建築，乃由中央撥款交西康省政府興築，康定至營官寨一段凡七十二公里，三十二年本部奉命繼續展築，完成營官寨至甘孜一段，三十三年十月完成全路通車。

南疆路：南疆路自甘肅敦煌至新疆焉耆，全長七三九公里，道經荒漠，人烟絕少，三十四年由本部組設甘新兩工程處負責辦理，以路綫綿長，邊疆人力物力均感困難，天時地理又與內地迥別，經呈准於兩年內完成，旋以軍事關係須在一年內趕修通車，賴工地人員不避艱辛，冒嚴冬趕工，並得各有關方面協助，廿段於三十四年十一月打通

，新段於三十五年一月打通。

新印公路之踏勘，自緬甸淪陷，國際通路斷絕，因議開由新疆通印度之公路，三十二年由本部派員踏勘，自新疆之疏勒經葱嶺之明塔蓋山隘，而至印度之海維爾，全長約一千餘公里，嗣以經費關係，未能着手施工。

(四) 中印及保密公路之趕通

三十二年秋，在緬之國軍西撤至印度者，奉命自蘭仰向中印緬邊區開援，越野人山向前挺進，并決定跨越此區修築列多至密支那之公路（即中印公路之原綫）。此路於三十二年初，即由美國工兵團開始構築，二月初我國工兵團亦參加工作，是年十二月自列多至新平陽最困難之一段，即告完成。三十三年秋，新平陽至密支那段亦告通車，該路之成，不僅對於反攻緬境敵人爲有利，且爲輸進國際物資之唯一供應綫，故再增築保密公路，俾與國內路綫相啣接。

當騰衝龍陵兩城及松山一帶尚未克復時，保密公路工程處已派員潛赴敵後，組織踏勘隊，開始測勘，計由保山經騰衝越三十七號界橋至密支那爲幹綫，由龍陵至騰衝爲支綫，該支綫原經敵人修有軍用路，敵人撤退時，業予破壞，爲求早日通車計，乃先整修龍騰支綫。至幹綫騰密段於三十三年十月初開工，三十四年一月中旬打通，保騰段亦於一月中開工，四月下旬打通，斯時由保山經騰衝密支那至列多間世界聞名之史迪威公路全綫，卒告通車。該路穿越蠻荒地帶，原始森林，人跡未至，瘴癘爲患，而工程之艱巨，給養之困難，尤非其他公路綫所可比擬，卒賴在路員工，不避艱險，戮力爲國，得以迅速完成，此可爲國人告慰者也。

(五) 中印油管之鋪設

此外爲減少空運運送油料之噸位起見，特於中印間敷設油管，計

自印度加爾各答起，經汀江、列多、密支那以達昆明，長凡三千餘公里，爲世界最長之油管綫。其間密支那至昆明一段，本應取道保密公路，嗣以八莫芒市相繼克復，兩地機場需油供給，而油管已由美方先行接至晚町附近，故我國境內一段，遂改由晚町沿滇緬公路以至昆明，裁彎取直，故里程較公路縮短約百分之三十，昆晚間油管綫總長爲六百九十里。

三十四年四月間爲謀昆明以東各機場輸油便利計，復將油管展築至曲靖、霑益、陸良、呈貢、等地，共長二百八十里，以期配合空運反攻之用，逾數月而敵人已投降矣。

(六) 其他後方公路工程

當時後方公路工程之大者，計有(1)爲接運美國空運物資而改善之幹綫，如西南方面之曲靖至都勻綫，陸良至百色綫等，東南方面泰和經贛州至建陽綫，建陽至上饒綫。(2)爲配合軍事反攻而新築之路綫，如滇省東南區各公路及綠葱坡至資邱公路等。(3)爲改善前後方聯絡路綫及後方各幹綫。(4)湘桂兩省收復地區各公路之修復，如南寧至百色綫，南寧至柳州綫，賓陽至廉江綫，南寧至欽州綫，金城江至大塘綫等。

第五節 復員時期

(一) 緊急復員公路工程

抗戰勝利之日，我國大部份國土尙在日軍控制之中，以言復員運輸，鐵路多遭破壞，水路又缺乏船隻，故公路交通仍居主要地位。爲受降急要，首先計劃修復各戰區戰事發生地段之公路，以備應付軍事

機關及其部隊前往收復區域之緊急調動，是為緊急復員第一期公路。修復路線，計有榆樹灣經寶慶、衡陽、及湘潭、至長沙，南寧、至欽州，柳州、經荔浦、韶關、廣州至九龍，衡陽至韶關，五原至包頭，瀘關至洛陽，石花街經老河口、至樊城，耒陽至興國，江山經蘭溪至永康，宣城至績溪，宜川至大寧等十一綫，共長四〇一六公里。次為便利運送政府職員及人民與物資前赴收復區域辦理復員工作，選定第二期修復路線。計有：荔浦經桂林至衡陽，鄭家驛至長沙，長沙至南昌，南昌至績溪，吉安至南昌，歙縣至杭州，建甌至福州，西坪至南陽，硤口至五原，汕頭至梅縣，韶關至零都，燈塔至龍川，樊城至十里舖，南寧至龍川，南昌至南城，永康至嵯縣，淳安至杭州等十七綫，共長四一八九公里。上述第一第二兩期復路工程，係由直轄各路局及有關各省公路機構負責辦理，各工程總隊亦參加工作。在各路施工期間，各省請求同時加修，經核准者計有：連縣至坪石，碧湖至龍游，洋湖至鷹潭，泰和至吉安，圳頭至永陽，那堪至鎮南關等六綫，共長三八九公里。目前該項復路工程已通車者計七一〇一公里，約佔全部百分之八十三，其餘工程，一部份因地方軍隊盤據，無法進行，一部份因工作艱巨，施工困難，致未能及時搶通，深為惋惜。至於復修工程標準，因經費減少，不得不酌予減低，以期先行通車，以致一部份路面未鋪，一部份橋梁僅係便橋通車，尚須請款繼續完成之。

在抗戰期內，全國破壞及淪陷公路，除東北及台灣外，計六八、一七八公里，其中除配合滇西反攻及湘桂反攻期間，搶修通車之二六五〇公里，及第一二兩期（連同加修者）修復之八五九四公里外。尚有五六、九三四公里，擬於本年內陸續修復通車。將來實施時，幹綫部份由公路總局在各區所設之區管理局負責辦理，遇有必要時，仍可

由省方協助辦理，伎綫部份，由各省負責修復，並為節省經費起見，儘量發動民工担任土方工程，其艱巨之橋梁，石工等特殊工程，則由中央自辦或撥款補助。

根據公路破壞程度及辦理緊急復員之經過，復修工程費幹綫平均每公里約需一百二十萬元，倘以破壞總里程計算，總計需工程費八一、八一四、〇〇〇、〇〇〇元，除以往所辦第一二兩期復路已列經費一七、七九〇、四〇〇、〇〇〇元外，本年度實需修復工程費六四、〇二三、六〇〇、〇〇〇元，惟所需國外工程器材，則向聯合國善後救濟總署申請配撥，估計需六二二二六噸，價值美金八、〇五一、三五〇元，并不包括在內。

(二) 公路復員運輸

至於復員運輸，其措施較為重要者：一為辦理後方工廠停業工人之免費運輸，此項運輸限於重慶區之鋼鐵機械電機酸鹼基本化學工業等四類工廠被裁之工人及其眷屬，由社會部經濟部會同本部辦理，自三十四年十二月二十二日開始運輸，現仍繼續進行，本年三月底，即可告一段落。二為辦理難民返鄉運輸，經本部與善後救濟總署簽訂運輸合約，對於一般難民減收票價，另由善後救濟總署貼補。此項運輸路線有六：(1)由重慶經沅陵至長沙，(2)由重慶至衡陽長沙或柳州梧州，(3)由貴陽至柳州梧州，(4)由貴陽至衡陽長沙，(5)由昆明經貴陽至柳州或衡陽長沙，(6)由瀘關至洛陽，(或隴海路終點)。三為便利人民復員起見，開辦渝浦及渝京聯運：(1)渝浦聯運係由重慶經廣元至寶雞，經隴海路至瀘關(或隴海路終點)，由陝豫聯運處以汽車接運至洛陽，再轉隴海路至徐州轉津浦路至浦口。先製發聯運優先購票乘車證，憑票優先乘車，直達目的地，已於三十五年二月一

日開始實行。(2) 渝京聯運係由商營中央運輸公司試辦，由重慶出發，經貴陽、晃縣、邵陽、耒陽、泰和、興國、寧都、鷹潭、上饒、常山、淳安、歙縣、蕪湖至南京，全程二千九百餘公里，約需十五日可達，現路線方面，正派員勘察中，運輸開始後每隔日可開五車，將來酌量增加，以便行旅。

在復員運輸最忙之際，亦正我國公路交通史上開闢一新紀元之時，緣我國公路及市區行車習慣，數十年來均靠左行駛，抗戰末年，正計劃打開國際公路，輸入大量盟國車輛，以配合反攻，為適應汽車技術上之需要，節省龐大之改裝費用，及順合世界公路行車習慣之趨勢，毅然改革以往習慣，決定全國車輛改靠右行，惟事屬根本改革，關係公路行車安全至鉅，經數月之積極籌備宣傳與訓練工作，并選集全國有關各機關團體分頭并進，頗收內外配合之效，三十五年元旦起，全國各地皆能按時實施，行車行人，秩序均屬良好，此次行車之改革，堪算成功。

第六節 今後公路建設基本政策及國道省道之劃分管理

交通建設之範圍甚廣，一般以鐵道水道為主，公路為輔，惟開發全面交通，以經濟建設為目標，則公路富於深入性，不受地形之限制，故能普遍建築，無遠弗屆。我國幅員廣袤，經濟落後，邊陲遼闊，內地地形複雜，建設公路尤為合宜，且以國防觀點而言，公路富於機動性，任何車輛及軍用戰車，均能直接行駛，在現代作戰之效能上，甚或超過鐵路及水運，故戰後全國應有國防性之公路幹綫網，及發展農村經濟性之公路支綫網之設施。復觀美國鐵路事業之發展，在世界

可謂首屈一指，但其公路總里程，亦佔世界第一，且超出鐵路里程十倍，客貨運均能與鐵路相抗衡，可見公路建設之發達與美國工商業之繁榮，實有莫大之關係，其他歐洲各國，對於公路發展均極重視。我國地域廣大，財力艱困，今後發展交通，繁榮經濟，尤非廣修公路不可，惟建築公路，首宜確定基本政策，依據進行，始可收合理劃一之效。

全國公路分幹綫及支綫兩種：幹綫照甲等及乙等工程標準建築，由中央直接主辦稱為國道。支綫照丙等標準建築，其不足丙等標準勉可通車之鄉村公路，則暫不列等，均稱為省道，由省方主辦，中央予以督察及補助。

國道網之計劃，以配合全國水陸空交通，鞏固國防為原則，甲等標準每日可能行駛自動車七百五十輛以上，平均速率達每小時八十里，乙等標準每日可能行駛自動車三百輛至七百五十輛，平均速率每小時六十公里。

省道網之計劃應配合國道網，聯絡省會與縣治以促進地方自治，協助農村發展為原則，丙等標準每日可能行駛自動車五十輛至三百輛，平均速率達每小時四十公里。不列等之鄉村公路，則以能行駛膠輪獸力車為主。

幹綫大部份可利用已成公路，但應依照標準澈底改造，支綫多屬新築，俾便利用國民義務勞動。普遍推行。戰後公路建設，基本政策既定，乃熟審全國形勢及國防需要，將全國公路路綫統籌調整，劃分為國道及省道兩大類，根據已定政策，國道由中央分區設局管理，省道則歸省方設局辦理，如此則中央與各省對於路政之職權，得以劃分清楚，俾可各就範圍合力發展。

國道網之規劃，就全國地區擇定重慶、漢口、西安為內環三重心，互相聯絡成爲基網，由此三點分向外圍引伸至南京、廣州、昆明、蘭州、北平等五大據點，構成國道網之骨幹，採用甲等標準建築，再由五大據點，分途四出，外與重要港口，邊防重鎮，及國外交通網相銜接，內與各省省會及經濟中心相聯絡，均採用甲乙等標準建築，於是首都與各重要海港，及省會與省會間，均有公路相互聯絡，而各省會與各重要城市間，均各獲聲息相通，指臂相使矣。

現第一期國道網，業經商討決定，惟東北九省以現有資料不全，須俟詳細調查後，再行擬定補列。至於聯絡省會與縣治以及重要城鎮之路綫，乃屬於地方性質，一律列爲省道，用以輔助國道，促進地方自治，發展公路全面交通，該項省道網須由各省視實地需要，另行審慎規劃，經中央核准後施行。

第一期國道網，甲等路綫長九、九二九公里，乙等路綫長四九、三三三公里，共長五九、二七二公里，分佈於全國，爰分爲九區，設立公路管理局管理，其主要工作範圍爲：(1)辦理所轄國道之新築，改善及養護工程，(2)辦理所轄區域內之交通管理，(3)辦理所轄國道必要之運輸業務，(4)區內各省所轄省道之督察與協助，是項區局及其所屬各綫管理機構，爲中央管理國道之永久機構，其經常費均列入中央行政經費歲出項下開支，至於辦理必要之運輸業務，則在自給自足之原則下辦理。茲將各區局所轄里程列表如後：

區別	所在地區	管轄里程公里	區別	所在地區	管轄里程公里
第一區	南京	六,一〇二	第六區	迪化	三,八九〇
第二區	漢口	六,一六三	第七區	蘭州	一〇,六七九
第三區	重慶	九,二八二	第八區	北平	六,九八八
第四區	昆明	七,三三五	第九區	長春	一,五七四
第五區	重慶	七,二四二	里程合計		五九,二七二

上表第九區里程，係八九區之聯絡綫，其餘路綫俟調查後，予以增加公佈，省道工程及管理事項則仍由各省成立省公路局負責辦理。是項省局及其所屬各段之經常費爲省方管理，省縣道路之永久機構，其經常費均列入省行政歲出項下開支，中央不另撥款補助。至於各省辦理省道工程之經費，按其性質之不同，規定如下：(1)修復工程：所有因軍事破壞之路綫，分別緩急，由中央撥款予以修復。(2)新築及改善工程：除重要軍事路綫，奉令建築或改善者外，其餘省道工程，應儘量利用勞働服役修築，中央酌撥大橋及特工補助費以期劃一標準。(3)養路工程：省道養護應由地方利用農隙舉辦歲修，以維完好。其必須經常養護各路，所需養路經費，由省方按照中央核定辦法徵收養路費，收支兩抵，不足之數，由中央參酌地方情形酌量核撥補助。

此外省道工程實施時，由區公路管理局遣派技術人員督察，並協助進行。

第七節 戰後五年公路建設計劃

國父實業計劃，規定全國應有公路一百六十萬公里，總裁「中國之命運」一書中，亦有戰後最初十年應修公路二十五萬三千公里，爲實現是項數字，爰配合經濟建設方案，先擬定第一期五年計劃，確立全國國道網，及發展省道之修築，俾由此樹基，再行普遍推動。本計劃內容，除計劃原則，即係根據上述之基本政策，不再贅述外，其他要點略述如次：

事業範圍：(1)甲等標準國道九綫，總計九、九二九公里，其中已完成通車須改造者計七、二七九公里，新築者計二六五〇公里。乙

等標準國道六十一綫，共長四九、三四三公里，其中已完成通車須改造者計三九、六九三公里，新築者九、六五〇公里。省道除利用已成公路八一、九二六公里外，另新建五萬公里，其路線分配，將來視各省需要再行規定。

(2)全國公路運輸民營部份，由私人投資，不列入本計劃之內，國道運輸估需客車一萬輛，卡車三萬輛，並為配合此項營運需要，設立大整修廠三十所，小修理廠一百所，保養場二百所，檢修站一千所，省道運輸由省方投資籌辦，必要時中央予以補助。

(3)國道設立電訊網，計行車電話綫五九二七二公里，並加設無線電台大型十五座，中型三十座，小型三百座。

(4)行車安全設備，及管理站國道設置完成，省道則酌量設置。預定目標：(1)以往建築公路因經費及時間限制，往往因陋就簡，未能照規定標準完成。本計劃根據戰時經驗，參照國外最近公路建築趨勢，將工程標準加以提高，一經決定必須切實執行，以期五年後我國公路堪與歐美相比擬，而能負荷現代化之運輸，茲將各等標準列表如次：

項	項別		國	道		路	面	最大縱坡度%	最小曲線半徑(公尺)	最窄視距(公尺)	橋	涵
	甲	乙		丙	不列							
每日行駛車輛數	七五〇二〇〇〇	三〇〇一七五〇	五〇一三〇〇	五〇以下								
最高行車速率(每小時公里)	六〇	四〇	二五	一〇								
路面寬度(公尺)	一〇〇九一三二一	八一七五九一	六六一七、五三一五、五	二五四、五一六	三							
路面式	高級	級中	級低	易腐								
山嶺區 非山嶺區	6	7	8	12								
山嶺區 非山嶺區	3	4	5	8								
山嶺區 非山嶺區	一〇〇三〇〇	五〇二〇〇	一〇〇一〇〇	二二二〇								
山嶺區 非山嶺區	二一〇一六〇	一八〇一八〇	一〇一〇一〇	一〇三〇								
式樣	永久式	永久式	永久式	各項式								
載重(公噸)	一〇	一五	一〇一五	五一〇								

(2)全國現有公路，截至最近止，僅一一七、八〇七公里，(東北九省及台灣未包括在內)，本計劃完成後，計增加國道一二、三〇〇公里，省道五〇、〇〇〇公里，總計一八〇、一〇七公里，但美國現有公路四、九三九、六五〇公里，英倫三島則有二七九、九八五公里，故本計劃完成後在里程方面與歐美比較，相差仍屬過遠。惟以國家建設資金有限，五年以內，勢難直追歐美，擬在第二期五年計劃再繼續

建設。(3)公路運輸設備，在本計劃完成後，國道之電訊、行車、及交通管理等設備，均具相當規模，車輛之配備，客貨運均可負擔鉅大之運量，至於省道運輸，則由各省市視其交通需要，另訂計劃。
建設資金：(1)國道建築費用，分新築及改造兩種。因現有公路其工程標準頗低，提高至高標準時，路綫須重行選定，舊路可利用者甚少，乙等國道改善時舊路路基能利用者較多，復以我國各區地形

不同，故各等路綫均分山嶺區及非山嶺區，估計全部國道，如照規定標準完成，計需二、二八七、七五六、三〇〇元，但為顧慮國家建設資金負擔起見，擬祇將甲等路綫全部照標準完成，乙等路綫採取分期建築辦法，計分三期。列一期者其路綫在路基路面橋涵等方面，均依照標準完成；列二期者則路面及橋涵式樣未達標準；列三期者則路面橋涵式樣以及路基寬度亦有一部份未達標準，將來候運量增加，在第二期建設計劃內依照標準完成。依此估計，國道建築費可減至一·五二二、四七九、〇〇〇元。(2)省道新築五萬公里，利用地方物力及國民義務勞動修築，由中央補助，每公里工程費平均二千元，共計補助費一億元。(3)國道所需運輸設備照前列設備數量估計，共需二九五、〇〇〇、〇〇〇元，省道補助各省運輸設備費，假定為五〇、〇〇〇、〇〇〇元，以上總計三四五、〇〇〇、〇〇〇元。(四)電訊設備沿國道敷設，估需一二、六五四、四〇〇元，以上四項建設資金，總數為一，九八〇、一三三·四〇〇元，(按戰前幣值為準)至於購買外國器材，如各種築路工具、材料、機器、路工試驗儀器，以及行車與電訊設備等所需美金五六、八七八、〇〇〇元，則包括在內(美金與戰前幣值之比率假定為一比三·三)。

第八節 驛 運

驛運制度，盛於元明，弛於清末，復興於抗戰之第二週年，而本部辦理驛運，則實自漢廣淪陷後開始萌芽，在滇緬戰爭中擴展成熟，於日本投降前結束。茲分兩期敘述如左：

(一) 自漢廣淪陷至滇緬戰事

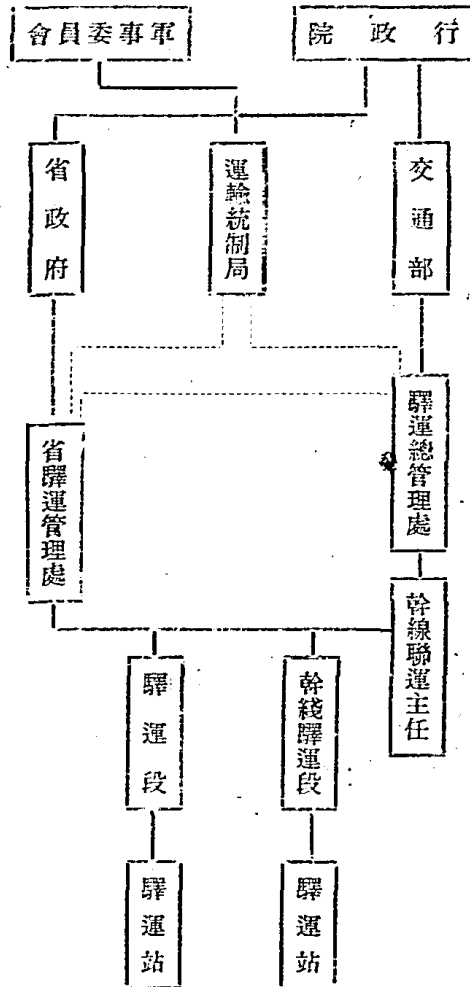
二十七年秋間，武漢廣州相繼淪陷，粵漢鐵路中斷，國內物資之輸運，均以昆明為樞紐，汽車運輸，力有不逮，行政院乃於是年十月召集全國水陸交通會議，決定利用全國人力獸力之運輸，以補機械運力之不足，本部當即擬具獸力運輸計劃及組織綱要，呈奉 行政院會議通過，設置獸力運輸管理所，統籌全國人力獸力運輸事宜，該管理所遂於廿八年元且在重慶正式成立。先辦叙昆一綫，當因進口物資待運急切，僅經一個月之籌備佈置，即行利用舊時敘昆大道，(由叙府經橫江鹽津昭通會澤等縣而達昆明)，於是年二月四日由叙征雇民間馱馬載運桐油五橋子至昆，回程裝運軍公器材，此即吾國固有驛運事業之復興，亦即本部辦理驛運事業之發軔。

同年為應實際需要，復經先後增闢渝筑(重慶至貴陽)，筑昆(貴陽至昆明)，筑六(貴陽至六寨)，柳三(柳州至三合水運)等綫，計二千九百餘公里。截至是年底止，經運進出口物資，計共七千九百餘噸，一年之間，因獸運本身缺乏自備工具，同時民間輸力尙未大量發動，故難大著成效，然其確能輔助運輸，節省外匯，已可概見。

二十九年二月，本部為謀普及擴展起見，復將原有機構調整加強，將獸運管理所撤銷，成立車馱運輸所八所，直隸於本部公路運輸總局，復以獸運工具極感缺乏，一面貸款民間獎勵製造，一面在滇縣設立板車製造廠，趕於最短期間，完成板車五千輛，分發各車馱所應用。同時疏濬叙府鹽津間之關漢險灘，俾便利用水道運輸，縮短叙昆間車馱行程，減輕運輸成本。截至是年八月止，上項艱鉅工作，大部完成，路綫展長至七千一百公里，經運物資計達一萬二千八百餘噸。茲將各綫名稱列表於左：

名稱	轄	址	公里	使用工具	備註
開羅車隊運輸所	開州	開州	一、一七一	駝馬、膠輪大車	已開運
漢陽車隊運輸所	漢中	漢中	八〇〇	駝馬、板車	因公路破壞停辦
德昆車隊運輸所	德縣	德縣	九七六	板車	已開運
川陝車隊運輸所	成德	成都	八九〇	板車	已開運
川康滇車隊運輸所	西昌	西昌	一、三〇〇	板車	正在籌備
桂黔車隊運輸所	河池	河池	五二一	板車	因越局變化停辦
川黔車隊運輸所	重慶	重慶	四八八	板車、駝馬	已開運
滇越車隊運輸所	昆明	昆明	四七六	板車、駝馬	因越局變化停辦

表統系織組運驛國全



同年七月間奉 委員長諭，召開全國驛運會議，於是月十五日在重慶舉行，集會共四日，除中央各部會均指派代表參加外，各省代表出席者，計有川黔粵桂湘鄂浙閩陝豫皖贛甘寧滇等十五省，各方對於擴展驛運方案，均有詳盡意見，最後決議於交通部下設置驛運總管理處，秉承部旨，主持全國驛運行政之指導監督及設計事宜，並於各省設驛運管理處，主管本省驛運行政及業務之實施，凡與國際運輸有關之路綫稱為驛運幹線，本省驛線，稱為驛運支線，並經規定幹線由中央主辦，支綫由地方主辦。其組織系統如左表：

全國驛運會議閉幕後，本部即於九月一日正式成立驛運總管理處，各省亦分別成立驛運管理處，截至是年底止，已設立驛運管理處之省份，計有四川、陝西、甘肅、河南、湖北、湖南、雲南、廣東、江西、浙江、福建、安徽、寧夏等十四省，在籌備中者尚有貴州西康兩省，中央及各省驛運機構既已成立，全國驛運事業，遂即逐漸發展。茲將歷年重要工作列舉於后：

組織：驛運總管理處成立後，經將前隸公路運輸總局之各車隊運輸所改組為各驛運幹線聯運主任辦事處，辦理各幹綫水陸聯運業務，卅一年六月為適應需要，復將各幹綫聯運主任辦事處改組為各幹綫驛運管理分處，卅二年三月於蘭州成立西北驛站工程處，辦理自廣元至哈密二、三二二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，工程處隨即撤銷。

管理：驛運總管理處成立後，當即從事立法工作，以為管理推助之依據，自廿九年至卅三年止，經參酌實施利弊，共計頒行管理任履規則六種，驛運營業章則六種，運輸調度章則五種，獎勵民營辦法二種。

路線：(1)幹綫：中央幹綫自廿九年至卅三年底止，計有川黔、川滇、川陝、甘新、新疆等五幹綫，驛運管理分處及重慶驛運服務處，共開主要驛綫六千六百八十九公里，內陸路佔百分之八十七，水路佔百分之十三。

(2)支綫：各省驛運支綫自二十九年至卅三年底止，經過數度裁併改組，最後尚有川、滇、粵、桂、贛、湘、浙、閩、皖、皖、豫、康、青、等十二省驛運管理處，共開主要驛綫二萬一千三百九十九公里，內陸路佔百分之五十五，水路佔百分之四十五。

(3)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，除卅一年籌開之保山至八莫及騰衝至密支那兩綫，因緬甸戰局轉進，未能如期開運外，截至三十三年底止，共開下列三國際驛綫：

(甲)新蘇綫——該綫由猩猩峽經迪化以迄與蘇聯接壤之霍爾果斯，連同輔綫，共長二、〇一三公里。

(乙)新印綫（即葉列綫）——該綫自印境勞華爾平地鐵路站改由公路至斯司那加，再經驛路至列城，而達新境之葉城，由列城至葉城分東西兩綫，東綫一、〇〇五公里，西綫一、一六〇公里。

(丙)康藏印綫——該綫自康定經拉薩至印境葛倫堡，共長二、五〇一公里，為西康至印度貿易舊道。

設備：(1)工具：驛運旨在發動廣大民衆，利用農隙出其工具

動力，從事於運輸服務，惟各幹支綫為改良示範起見，亦逐年籌款自造車船，增加動力，自行營運或貸給民間。

(2)站房倉庫：驛運原以利用民間舊有倉棚馬廐等為原則，但舊有民間設備，或則過於簡陋，或則不合儲藏及不合牲畜衛生，各驛運幹綫歷年添造或修整站房，倉庫，車棚，馬廐，碼頭，食宿站，修理所等，共一千三百另七所。

運量：(1)幹綫：自二十九年九月至卅三年底止，貨運共一、二四九、八三三噸，一七、三六五、九二八延噸公里。卅一年四月至卅三年底止，客運共四、〇二四、九六三人，一五、一六〇、〇〇三延人公里。

經費：(1)建設專款：自二十九年九月至卅三年底止，國庫撥用於驛運之建設經費，總共一七九、一〇二、二三五元。較之歷年用於其他交通事業，僅佔百分之二。

(2)營業收支：驛運事業，係以自給自足為原則，自二十九年九月至卅三年底止，各驛運幹綫收支相抵，結盈五百餘萬元，各省支綫因征收管理費，以管理費為營業收入，其實際收支情形，尚無翔實數字。

(二) 自滇緬戰事至抗戰勝利

卅三年秋間，滇緬戰事好轉，空運運量增加，汽車及配件來源，亦與美方商有辦法，同時驛運事業因各省驛運管理處對於中央頒布「取消驛運管理費辦法」，尚未切實奉行，各方諸多責難，行政院乃先後令飭將各省驛運管理處及驛運總管理處撤銷，本部遵令於卅三年底撤銷驛運總管理處，本部主辦驛運事業至此可謂告一段落。

卅四年一月，軍委會戰時運輸管理局成立，行政院明令該局為全

國驛運主管機關，繼續辦理中央及各省驛運事宜，將各綫驛運管理分處歸併所在地公路管理局，管轄，並於局內設驛運一科，負責主管。日本投降後，戰運局以抗戰結束，機力運輸，逐漸增強，為節省人力物力及減免政府不必要之開支起見，將中央及各省主辦驛運事業先後停辦，一任人民自由營業，不加管制，並將所有政府驛運機構統行撤銷。截至卅四年底止，各公路管理局所屬之各綫驛運管理分處業已次第辦理結束，準備撤銷，各省驛運管理處亦已先後裁撤。卅五年一月戰時運輸管理局改組為公路總局隸屬本部後，驛運機構已不復存在。

綜觀驛運制度之恢復，乃根據全民抗戰之需求而發動，我國機力運輸所需之配件油料，泰半仰給於外洋，時有不繼之虞，驛運為抗戰期中應運而生之自力運輸，經政府加以組織管理，其路綫可以貫通全國，其運力亦有可觀，敵人無法封鎖，誠為爭取最後勝利之利器。自驛運制推行以來於茲七載，諸凡機構遞嬗，業務加強，均隨時代環境而演變，當茲抗戰勝利，機力運輸當力求發展，驛運事業雖奉令停辦，然其在抗戰期中對於國家之貢獻，實不可抹殺也。

第四章 水運

第一節 自九一八至七七抗戰

(一) 航政管理機構之設置

我國雖自遜清道光年間，即已興辦航政，惟一切事務，悉委諸海關總稅務司兼理。迨國府成立，始於十九年公布航政局組織法，二十年秋，於上海天津哈爾濱漢口等重要港埠，先行設立四局，並就船舶衆多之重要港埠各設辦事處，分別辦理船舶之丈量檢查登記，與夫船員之考驗監督等事務，直接管理水道交通之航政機構，至是方粗具規模，然尚鮮積極建設之政策也。未幾，九一八事變發生，哈爾濱局停辦，二十二年六月，劃分各船籍港名稱，嗣於二十五年九月增設廣州一局，全國仍爲四局。

(二) 國營航業之整理

國營招商局，在官督商辦時期，歷年因營業虧損，舉債維持，以致所有財產，悉供作抵押品，幾有破產之虞。二十一年十月，遂收歸國營，首將該局股票，予以收購，並承認該局原有一切權利，及合法債務，取消監督處，另設理事會監事會及總經理，俾澈底改革，造成近代企業。二十二年五月，利用中英庚款英金三十六萬鎊，定造海輪四艘，行駛滬港粵綫，又添造江輪三艘，行駛滬漢宜綫。該局自收歸國營後，營業收入，較之民營時代，已年增一百餘萬元。八一三戰事爆發，上海危急，該局奉准遷設香港，辦理與美商衛利韓公司訂約保護局產事宜，長江部份業務，則組織長江業務管理處，代行總局職權，監督指揮各分局處，及撤入長江之江海輪船。至該局債務雖經陸續

清理，惟限於財力，未能全部清還，迨至抗戰勝利後，方將抵押在匯豐銀行等之道契，全部贖回，所有碼頭倉庫地產，仍歸該局享有，不受債權人之牽制矣。

(三) 船員之檢定

我國商船重要船員，以前多由外人充任，國人之任重要船員者，多數由舵工機匠，積資升充，經驗雖豐，學識究嫌不足，本部因於十八年，制定船員檢定章程，並設船員檢定委員會，負責辦理船員檢定工作。二十一年，重頒船員檢定章程，規定在本國輪船，充當駕駛員或輪機員，均須經檢定合格，發給證書，始得服務，惟在不滿二十噸噸輪船上服務之船員，不受此限。又船員證書，於船員檢定合格後，始准發給或換發，二十三年六月一日，爲章程施行日期，同時公布船員檢定章程施行細則，規定充中國輪船各級船員而未領有商船職業證書者，應自船員檢定章程施行之日起，六個月以內，聲請檢定，凡船員經審查後，其資歷相符者，即發給證書，其應予考驗者，則舉行考驗。二十四年又爲簡化施行手續，將原訂之船員檢定章程及施行細則船員證書章程等三種，合併修正爲船員檢定暫行章程，以期便利。

(四) 航務人員之訓練及九省水上保甲之編練

日寇既擄我東北各省，其野心勃勃，跡象昭然，本部未雨綢繆，乃秘密訓練大批人員，以航務研究員名義，派駐國營民營一千噸以上之輪船，使負緊急處置之任務，各輪有未設無線電台者，限令趕設，以便接受政府命令，俾於必要時，可駛往指定之安全地區，避免危險，並嚴飭舉行消防演習，以備不虞，並與經濟部資源委員會籌商，就

長江各埠備存油煤燃料，準備六個月之用。

又以戰事一旦爆發，我國沿海口岸，勢將被敵封鎖，後方水運，必賴木船以濟其窮，因從事編練江浙閩粵贛湘鄂豫川九省水上保甲，使所有民船，均能隨時徵調，歷時甚久，繁費經營，後來各省組織船舶總隊部，即以此為根據。

(五) 川江輪船之趕造

四川形勢險要，苟戰事延長，則政治與軍事之中心，舍此莫屬，境內水道縱橫，運輸便利，惟灘多流急，須特製淺水輪船，始可行駛，為先事充實運輸工具計，乃飭國營招商局，趕造錦江巴江岷江各輪，民生實業公司，趕造民享、民約、民寧、民權、民信、民運、民視、民聽、民本、民元、民康、民憲、民來、民蘇、民熙、民德、民律、民聯、民勤、民儉、生聚、長征等輪，用資準備，借招商三輪，工程未竣，八一三滬戰已起，均遭損失。

第二節 自七七抗戰至漢廣淪陷

(一) 船舶之撤退

我國航業，雖有七八十年歷史，祇因國人對於水道交通，素多忽視，外國輪船，憑恃不平等條約，得在我國內河航行，喧賓奪主，駕我國航業而上之，用是發展遲緩，不足與之爭雄。截至抗戰時為止，僅有輪船六十萬噸，更以海軍力薄，未克保護運輸，惟有力謀保存，既免資敵，且維後方運輸，乃於滬戰前夕，密電各航商，將所有海輪，儘速駛入長江，其有不能或不及駛入長江者，則往香港或其他海口，暫避其鋒。當時僅有戰前租與敵人之海輪十四艘，淪入敵手外，其餘海輪，均幸保全。漢口原有輪船四五〇艘，四二、六八二噸，至是增

至六四五艘，一四三、七九〇噸。迨武漢形勢緊張，復由漢口航政局會同軍事運輸機關督促輪船撤退，計退宜昌者二〇八艘，退長沙者六六艘，退常德者一六艘，由宜昌繼續退入川江者一五〇艘，大如海輪海祥，會到長沙，而四千餘噸之江安、江順、江新、江華、江漢等江輪，更能駛抵重慶。粵省方面，在廣州淪陷之前，由廣州航政局，督率所有省河船舶，掃數西撤，退集西江者，數達二百餘艘，退入北江及江門一帶者，亦百餘艘，保存之數，殊可觀也。

(二) 船籍之移轉

外國戰時水運政策，對於本國船舶，皆限制處分，不准出售或租賃抵押與外國，我國情形特殊，遂特定非常時期輪船移轉外籍辦法，准許不能駛入內港之輪船，暫時移轉中立國籍，俟戰事收平，再行回復，但不准直接或間接移轉與敵人。當時移轉外籍之輪船，為一百三十艘，計一十四萬五千噸，此項船隻，不特可免資敵，且可照常營運，補助國際沿海之運輸。

(三) 水道之阻塞

我國海岸港口甚多，戰時不易防守，為防止敵艦侵入，惟有自謀阻塞，消極抵抗，然水上防禦工事之建築，並非一蹴可幾，臨時應變，不得不徵用輪船，沈於港口，以為阻塞工具。當抗戰初期，本部協助軍事機關，徵用輪船發船，數達八十七艘，計一十一萬餘噸，幸我國航商，深明大義，不願損失，慷慨應徵，現在戰事結束，亟應予以賠償。茲將各口沈塞船舶，列表如次：

沈塞地點	船舶艘數	噸數	附註
江陰	二四艘	四三、九四八噸	
閩江口	二艘	七、五六二噸	

黃浦江	一〇艘	一八、六二四噸
海州	六艘	一〇、七四七噸
鎮海	七艘	六、六五七噸
烏龍山	四艘	二、〇六三噸
珠江口	六艘	一、九七九噸
馬六甲	一八艘	二四、九九五噸
總計	八七艘	二六、五七五噸

其時徵用輪船，定有兩種原則，一為海輪之不宜行駛內河者，一為船齡之較大者，至京滬淪陷，敵艦侵入長江，馬當雖經阻塞，猶恐不足為武漢屏障，軍事機關復決定在田家鎮水道，沈船防禦，本部以時間尚覺從容，商輪所存有限，乃在漢口設計建造鋼骨水泥船四艘代替之，幸獲保存商輪十餘艘，藉以應付當時漢口宜昌間空前之繁重運輸任務。

(四) 物資之搶運

東南各省，陸路交通建設，較稱完善，八一三滬戰爆發，京滬鐵路，以全力擔任部隊軍品之輸送，一般客貨運輸，不免停頓，雖有公路相輔而行，究以車輛無多，不能運送大批物品，上海方面，亟須內遷之工廠，達五百餘家，如不儘速搶運，則所有器材，既有資敵之虞，而後方建設，亦且無從着手，惟時江陰已自行封鎖，水道已告中斷，因關內河捷徑，飭國營招商局派小輪從上海日暉港轉蘇州河，而至鎮江，再換船由長江上達南京，試航結果，幸告成功，先由上海內河航業聯合辦事處，盡量供應輪駁內運，繼即聯合三北、民生、大達、大通等公司，辦理滬鎮聯運。至二十六年十一月十二日，我軍自動退出上海時止，是項搶運工作，始行結束。

未幾首都告罄，國府西移，中央機關之人員公物，皆由輪船載運

至漢，再換輪接運川湘，迨徐州我軍轉進，武漢形勢，日趨緊張，所有戰區附近兵工廠重要器材，約有八萬公噸，亟謀運出，是項器材，類皆笨重之品，裝運尤感困難，乃飭長江航業聯合辦事處，聯合其他輪船公司所有輪船，並利用僅存之海輪十六艘，共同承運，自二十七年五月，陸續運輸，至年底武漢我軍撤退時，完全運畢。武漢既告失守，宜昌亦岌岌可危，其時屯積宜昌之軍品器材，數在十二萬噸以上，而江水已枯，可能行駛川江者，皆為較小輪船，全部運量，每月祇有五千噸左右，欲其急切搶運完成，自非事實所許可，因籌補救辦法，將渝宜間航綫縮短，分為宜昌秭歸、宜昌巴東、宜昌巫山、宜昌奉節等數段，最遠者不過萬縣而止，先求將此項屯積器材，運離宜昌，到達安全地帶，再行轉運。然輪船數量過少，復由漢口航政局徵集川省木船一千二百餘艘，協同搶運，終於達成任務。所有歷次搶運工作，皆在事機緊急之時，船員罔顧素未經行之內河航道，冒險往還，已至堪稱道，且在敵機嚴重威脅，努力服務，尤屬難能而可貴也。

至搶運數量，未能詳細統計，僅就國營招商局自二十六年八月十四日起至二十八年底止，共運公物八萬八千噸，商貨十九萬噸，民生公司自二十六年八月起至二十九年底止，共運兵工器材及公物二十餘萬噸之數字計之，已屬不少，如再加其他公司運量，為數當更多矣。

(五) 航業之聯營

我國航業，除國營招商局、三北及民生公司數家而外，大都資本薄弱，平時各自營業，不謀合作，二十五年十二月，本部制定輪船業監督章程，及促進輪船業合作辦法，同時公布施行，意在集中人力財力，惜時僅半載，戰事發生，未能獲得實效，乃採取聯合營業政策，

督策各埠航商，組織內河航業聯合辦事處，凡屬航商，均須加入聯營，所有輪船，悉由聯合辦事處調度，供應軍民運輸，先後設立長江、上海、鎮江、蕪湖、九江、漢口、長沙、福州、廈門等處，而以長江航業聯合辦事處實力最大，收效最宏。其次為漢口，蓋漢口輪船，戰前已由湖北省政府統制管理，故漢口內河航業聯合辦事處成立後，對於聯營業務，因勢利導，不感困難，得以全力用於搶運工作。長沙內河航業聯合辦事處，在長沙大火，及三次湘北大戰時期，所有疏運以及事後恢復航運，維持交通等工作，亦能卓著成效。至於航商自動組織之聯合機構，本部亦以便於管制，力予贊助，如蘇、浙、皖輪駁事務所，蘇、浙、皖、贛、常德航業聯合辦事處等，在湘鄂之間，亦皆著有成效。

(六) 船員之救濟

抗戰發生，向在敵商日清輪船公司長江班輪船，充任引水舵工水手等職務，以及擔任機艙工作之我國船員，均深明大義，不為敵用，相率自動離船，機艙部份船員，尙可在後方工廠內覓得工作，而引水人及舵工水手，失業者達三百餘人，閒居武漢，彼時本部亦移駐漢皋，乃酌撥款項，令飭漢口航政局分別轉發，用資救濟，復將引水四十餘人，送往交通員工訓練所，參加訓練，期滿後，與其他交通失業員工，分發各服務隊工作。至年事較長之引水三十餘人，則加派在各輪船服務，藉維生活。舵工水手亦盡量介紹至流亡船舶工作，失業問題乃租借解決。嗣軍事又由武漢轉進，航綫更短，船隻復多損毀，漢、宜、湘區之引水人，及一部份駕駛人員，遂又失去工作，本部以引水人關係國防，非常重要，又將該區引水三百餘人撤移入川，按月貸給生活費，嗣復由振濟委員會發款救濟，俾減少生活困難，至一般船員

，則由漢口航政局在新建設之緩灘站，予以安插，因此獲得工作者，約一百五十人。

第三節 自漢廣淪陷至滇緬戰事

(一) 航政職權之劃分

各國航政皆採中央集權制，統一管理，蓋水道四通八達，有如脈絡貫通，如省自為政，則窒礙橫生，難期暢行而無阻。我國航政機構，多設於商業繁盛之港埠，管轄範圍，又限於與海相通之水道，僅就輪船管理，而側重於長江與沿海之交通，對於各省內河航綫，與夫木船運輸，素所忽視，未嘗加以管理。地方政府，則類皆設置航務機關，以管理航業，職掌未經劃分，事權每多混淆，航政之難於擴展，實為重大原因。上海天津兩局，既因戰事而停辦，漢口廣州兩局，亦於二十七年冬，漢廣行將淪陷之前，相繼移設於重慶梧州，至是後方內河運輸，日見繁重，航政範圍，因日趨廣闊。至三十年間，中央航政機構與地方水上治安機構，於焉明白劃分，航政統一管理，始告成功。先是四川省政府，在中央尙未辦理航政之前，設置川江航務管理處於重慶，管理川江航務，考其性質，實等於一省之水上治安機關。迨夫漢口航政局移設重慶，對於川江航務，力謀改進，經本部與川省府一再洽商，始行決定，將該處裁撤，另設四川省水上警察局，專負川省水上治安之責，而將航務行政，完全移歸漢口航政局接管，所有職掌，加以明白劃分，數載以來，絕無抵牾。又漢口航政局之管轄範圍，僅限川、鄂、湘、贛四省，長江下游之皖、蘇兩省，則受轄於上海航政局，整個長江分作兩段，殊覺不甚便利，因將漢口改為長江區航政局，以便統一管理。

其次，廣西航政向由省府所設之廣西省航務管理局，自行管理，與川省情形，如出一轍，廣州航政局移設梧州後，規章各異，不免發生抵觸，航商深感不便，經本部與廣西省政府商定，將廣西省航務管理局改稱船舶管理處，劃明雙方權限，凡關於輪船之檢驗丈量登記，輪船之航綫，輪船船員及引水人之考核訓練，碼頭船及拖駁船之檢丈給照，以及航路標識等事項，概歸廣州航政局執掌，關於民船之檢驗丈量給照，船舶牌照之徵收，民船水手及舵工之考核訓練，碼頭水筏之整理，民船業之監督指導等事項，則歸船舶管理處管理，從此權限分明，以往糾紛，完全消弭。更以廣州航政局移設梧州，亦援漢口局之例，改稱珠江區航政局，以副名實。餘如福建省分區設置之航務處，亦不免與中央航政局處之職權，有所混淆，本部以川、桂兩省之問題，既告解決，遂繼續與福建省政府切實洽商，亦將各航務處予以改組，所有航政職權，均移交本部管理，中央航政法令，從茲統一推行，實開我國航政史之新紀錄。

(二) 臨時港口之開放

我國沿海口岸，自經敵寇封鎖，數年以來，所有海洋交通，咸感阻滯，若非另闢路綫，則久久窒息，影響國際貿易甚鉅，乃將本非通商口岸，暫予開放，准許外籍輪船停泊，上下客貨，並制定沿海港口限制航運辦法，及核發外國輪船通行證書辦法，以利監督而資限制。先後開放之港口，計共三十五處，列表如次：

省別	開放港口
浙江	石浦、台州、慈江、飛雲江、清江口、海門
福建	沙埕、三河口、涵江口、東山、泉州、興化、三都、湄江、永寧、福清、海口、福安、古亭港、羅源、秀巖、龍厝、神泉、廣海、福江、晉江、黃岐、雙溪、長坎、井里、海山、汕頭、水東、浯和
廣東	

(三) 內河航綫之擴充

開放港口，為維持沿海航運，及國際交通之設施，至於國內運輸，則隨軍事之轉移，逐漸向內河推進，就交通立場言，則行駛內河皆屬小輪，運量不免削減，在航業方面言，則航綫日見縮短，營業更感困難。本部為發展水運及維持航業起見，致力於增闢新航綫，督促航商派輪行駛。武漢淪陷以後，增闢之航綫如次：

(1) 沅江綫 湘省常德至沅陵段，水程二百〇三公里，向以水淺，從未行駛輪船，木船航行異常遲緩，二十七年間，本部會同西南運輸處，借用民生公司吃水最淺之民壽輪船，試航該綫，上水祇二十二小時，下水十小時又四十五分，安全迅速，開已往之新紀錄，自此次試航成功，常沅間輪船，源源增加，至今不斷，嗣又增闢沅陵辰谿段航綫，而繼起開航，湘西水運，愈增繁盛。

(2) 湘宜綫 湘鄂交通，本經漢口或城陵磯轉道，武漢失守後，經增闢長沙經安鄉、公安、松滋而達宜昌一綫，湘鄂交通，於以稱便，自二十八年起，至宜昌淪陷前止，輸送物資器材數萬噸，以及大量客運，皆惟此綫是賴。

(3) 嘉陵江綫 川省嘉陵江航綫，向止於合川，合川以上，則僅行木船，第以此江為貫通西南西北之要道，南充又居嘉陵江之中心，合南水程，為二二八公里，因督促航商，展長輪船航綫，二十八年間，由民生公司派輪試航，重慶南充段，輪船亦告通航，惟至枯水時期，則不得不停駛耳。

(4) 金沙江綫 金沙江水位並不甚淺，祇以灘多流急，輪船航行，艱險異常，本部乃邀同有關機關組織測勘隊，由上游金江街下行，作全綫之勘測，復經金沙江工程處擇要修濬，下游一段，認為

可以通航，乃由長江區航政局，督飭民生公司派輪試航，先自宜賓以迄安邊，通行無阻，嗣復長至屏山爲止，旋又準備繼續展拓，可以航行至蠻夷司，因戰事結束而中止。

(四) 水陸聯運之實施

水道運輸如能與陸路聯接，其效力自可相得益彰。抗戰以前，如上海輪運至海州，轉隴海鐵路車運達陝甘等省，厥爲最著。戰事初起，海口被封，國際貨物之出入，僅賴粵漢、廣九兩路運輸，惟以軍運頻繁，不能以全力顧及商運，以致出口貿易與兩粵食糧，以及中部各省日用品，均感輸運困難，因飭國營招商局與粵漢鐵路局商洽，利用長沙衡陽方面回空車輛，辦理漢廣水陸聯運，自漢口至長沙或涿口或衡陽，則用水道，湘粵之間，則用鐵路。繼以敵機頻在粵漢路威脅，改爲自漢口至涿口或衡陽，仍用水運，衡陽至曲江或英德，則由陸運，英德至廣州，復用水運，三段聯運，頗著成績。武漢淪陷後，西南西北交通頓感重要，本部特創辦川湘川陝兩水陸聯運統，藉增效能。

川陝綫：自重慶溯嘉陵江而上，經合川、南充、閬中、昭化以迄廣元，利用水運，廣元至寶鷄，循川陝公路，利用車運，或由廣元再上湖陽平關，亦利用水運，由陽平關經烈陽公路至烈金壩，以達寶鷄，利用車運，全綫除陽平關以上陸路外，重慶至陽平關水道，長凡八百二十八里。

川湘綫：二十九年間，本部飭辦川湘聯運，統分兩路，一由重慶經涪陵至龍灘，利用水運，龍灘至龍潭，利用車運，龍潭經沅陵至常德，利用水運，一由重慶經涪陵至彭水，利用水運，彭水經酉陽至龍潭或沅陵，利用川湘公路車運，龍潭或沅陵至常德，利用水運，全綫

由重慶至涪陵，一百二十一公里，涪陵至龍灘，二百七十五公里，龍灘至龍潭，七十公里，龍潭至沅陵，二百八十七公里，沅陵至常德，二百〇三公里，共長九百五十六公里，此爲宜昌失守以後，川湘交通之重要路綫也。

(五) 航業之合作

本部於二十五年冬，曾頒佈促進輪船業合作辦法，甫半載而戰事起，未能積極實施，廣州我軍轉進，粵省內河輪船，相率向西江撤退，惟以素乏聯繫，力量不能集中，供求遂不能適應，是時肇慶梧州之間，航運日趨重要，而工具愈感不敷，乃同時停航之輪船，失業之船員，反比比皆是，其相需不能相應之現象，實緣失於調節所致。廣州航政局，爲維持運輸，救濟航業，於二十八年初，在肇慶組設西江航業戰時服務社，所有西江輪船拖駁船，享有三水以上定期班航權之航商，一律參加組織，共同擔負肇梧間粵桂兩省之軍民運輸責任，與救濟訓練失業員工各種任務，並將現有船舶，分爲基本船與預備船兩種。基本船分配於肇慶梧州間之各段航綫，定期行駛，輪流服務，其營業之盈虧，概歸服務社統支統收，所餘純利，以百分之五十，提作公積金，百分之三十，分配各基本船之公司，百分之二十，作爲全體職工生活補助費。預備船則作爲準備補充基本船不敷調配時之用，或替班航行，藉以維持員工之生活。至該社船舶之調度，航綫之支配，以及業務之推進，均由廣州航政局嚴密監督。自該社成立以後，散漫之航商，居然打成一片，成見化除，運用靈活，運輸賴以維持，而流亡船員工友，二千五百八十餘人之生活，得有復甦機會，此誠我國航業合作之嚆矢也。

其次，爲福建省之閩江輪船公司，閩江長九百餘里，跨十餘縣縣

境，貫通全省，原屬交通孔道，戰時已將閩北公路之毗連福州者，自行破壞，閩南近海之江口，又復阻塞，福州人口疏散，政府遷移，皆賴此綫交通，其地位頗形重要，運輸愈益增繁，閩省輪船噸位，雖然不大，而艘數頗多，經督飭協議，將原有各公司概予取消，另組閩江輪船公司，所有經行閩江之輪船，除損壞不堪航行者外，悉數加入，即以輪船估價作為資本，不分畛域，聯合經營，共負交通責任，計參加之輪船，共五十五艘，三千八百三十七噸，自福州至南平建甌洋口沙縣各航綫，皆由該公司派輪行駛，經過之重要碼頭，如閩清口水口尤溪口等處，均予停泊，以謀行旅之便利。關於管理方面，如票價之合理規定，船上衛生之注意整理，客貨裝載之限制逾量，安全設備之充實，客位對號之實施等項，頗多改善，是亦實行航業合作之一端。

(六) 淺水輪船之製造

撤退川江之輪船，大致吃水深而馬力不大，不能完全適用於流急灘多之航道，本部於二十八年夏，計劃增造淺水輪船，邀集在渝造船專家，作技術上之商討，決定以下原則：

- (1) 此項輪船之設計，宜馬力大而吃水淺。
- (2) 採用客貨兼拖輪式，視水位之枯洪，除本身裝載客貨外，仍可拖帶駁船。

(3) 應採燃煤之蒸汽機，免用舶來油料。

(4) 船壳採用國產木料。

(5) 長約一〇〇呎，寬約一五呎，吃水約三呎，以便行駛嘉陵江、涪江、岷江、川江等航道。

上列原則決定後，即令漢口航政局設立造船處，開始設計繪圖，預定先製兩艘，嗣改用貸款方式，由民生公司負責建造。船身總長一

〇六呎，首尾柱間長度一〇〇呎，寬一八呎，深七呎，吃水三呎半至五呎半，排水量一六五噸，機器主機，用三聯式蒸汽機兩部，馬力三六〇匹，鍋爐為雅魯式，水管鍋爐一座，各項副機，配製齊全，速率平均約十二海里，效能載客百餘人，載貨九十噸，拖重四十噸。

三十年復貸款與中國內河航運公司，製造煤汽機淺水輪船十艘，利用汽車引擎，加裝煤汽爐，以代汽油動力，船身吃水特淺，航行嘉陵江，可達南充廣元，此種貸款製造辦法，雖與原定自造之計劃不同，但與獎勵造船之政策，仍相融合也。

西江方面，先由柳城工場兼造，採用湯仲明氏發明之特種動身機，裝配在設計之船壳，於三十年三月，在柳江落成試航，結果甚佳，船身構造，總長三十五呎，寬七呎，深二呎三吋，吃水一呎三吋，排水量五噸六，速率平均八海里，機器全重五百磅，鍋爐八百磅，汽壓常用一百二十磅，最高一百五十磅，馬力二十四，每小時所耗木柴僅一百二十市觔，可謂最適宜內河航道，及戰時經濟之原則矣。

衡陽工場所造者，係利用舊輪機，加以修改，另行設計船壳裝裝之，為蒸汽機之淺水輪船，共成五艘，計三十一噸者三艘，三十二噸者二艘，一二三號三艘，均係拖輪，四五號兩艘，係客貨並用，該輪可載重二百噸，載客六十人，吃水僅二呎半，平均速率，每小時達十一海里，駕駛輕快，航行安穩，實開湘江航運之新紀錄。

數年來所造輪船，為數甚微，究其原因，與其謂為限於財力，毋審謂為限於物力，蓋輪船機器及五金材料，大都來自國外，戰時交通梗阻，無法輸入，故不得不偏重於添造木船之一途。

(七) 木船之製造

漢宜後撤，長江僅餘上游一段，爰一面開闢航綫，並舉辦聯運，

船舶之需要，因之而增，兼之敵機不時肆虐，原有輪船，日漸減損，以致添造木船，實為當務之急。惟內河航道狹淺，川江情形，尤為特殊，凡輪船不能通航之綫，則恃木船為之補救，且宜昌搶運器材之役，木船管轄宏效，更應發揮其力量，以補助輪船之不及，此木船與輪船所以有同時增造之必要也。但抗戰時期，航商維持現狀，已感不易，籌款造船，尤感艱困，木船船戶，原多貧乏，欲其添船，款更難籌，為維持後方交通，不能不由政府予以財力上之援助，不特航商船戶，得獲實惠，更可表現官商合作之精神，遂採貸款船戶，製造木船政策。在二十八九年，漢口航政局就各造船地點，分設管理員辦事處，責成管理員常駐各地監造，長江區，則有重慶瀘縣宜賓，嘉陵江區，則有南充閬中廣元、涪江區，則有綿陽太和鎮、碁江區，則有碁江、黔江區，則有涪陵、共計十處。製造之船，按各河流之情形，分為六〇、四八、三六、三〇、二四、一八、一二、六、等噸級。其貸款辦法，每艘按造價百分之八十貸與，分期攤還，僅收輕微利息，兩年間，完成木船三百八十八艘，計七千三百九十八噸。上項船隻，仍由漢口航政局及各地管理員辦事處監理運務，除船戶自行承攬業務外，並代為介紹運輸機關，載運軍商物品，頗收供求相應之效。

本部貸款計劃，既在川江告厥成功，遂擴展範圍，增強機構，以期普及。桂省之潯江、江柳江，粵省之東江、西江、北江，湘省之湘江、沅江，贛省之贛江等綫，均須添造木船，或淺水輪船，以應需要。乃在二十八年十一月，設西江造船處於桂省之柳州，旋應各省省政府之要求，次第成立長安柳城柳州沅陵衡陽曲江吉安各工場，分造桂粵湘贛四省木船及淺水輪船。川省方面，則將漢口航政局所設之造船處，於三十年一月，改組為川江造船處，其工程之最大者，為全國糧食管理

局委託製造之運糧木船五百餘艘，計六千餘噸。除貸款木船之外，西川江兩造船處，在二十九及三十兩年，共造大小木船，一千七百八十二艘，計一萬五千一百一十九噸。至三十二年，以造船事業，非常重要，為集中事權，通盤籌劃計，乃將西川江兩造船處，改組為交通部造船處，承造各機關委託船隻，總計自二十八年至三十四年底，共造木船二千六百七十一艘，計四萬二千九百一十四噸，稽其成績，亦足觀矣。

(八) 絞灘事業之創設

川江灘險，著聞於世，船舶上駛，端賴絞灘，舊式方法過簡，既未普及，且效力亦微，有識之士，咸思有以改善之，川江打灘委員會，雖曾籌辦絞灘，民生公司，亦經繼續試辦，借均未著成效。迨九江不守，武漢勢危，待運之兵工器材，以及準備撤退之下游輪船，指須歷灘險而上駛川江，庶有保全之望，於是絞灘建設，乃不得不毅然舉辦。本部於二十七年之秋，令飭漢口航政局，組織絞灘管理委員會，負責辦理絞灘事宜，於兩閱月之短時間內，成立青灘等八處絞灘站，開始施絞，達成協助搶運物資撤退輪船之使命。按川江自宜昌以迄重慶，水程僅三百五十海里，而著名灘險，竟達五十處以上，流急之處，每小時流速有至十三海里者，青洄兩灘，實為之冠。故該會首就該兩灘籌建絞灘設備，次及於興隆東洋子等灘。嗣更增設狐灘等五站。嗣以湘西建立工廠，運輸甚繁，乃在沅江成立青浪灘等四站。復以嘉陵江合川以上，木船上灘困難，又於該江設立石驢子灘等四站。川陝交通益感便利。

二十九年，又增設寶子灘等三站，嘉陵江則增設天子墓等十一站。是年夏，沙市宜昌，相繼淪陷，湘鄂水道被阻，本部乃闢川湘水陸

聯運新綫，由該會臨時就西水，設立高積頭等五站，並設川江渝樂段之斗篷子灘等兩站，復增設嘉陵江簸箕子灘等十站，及沅江高溶洞灘二站，適應需要。三十年，添設烏江羊角積灘等三站。金沙江經勘測通航後，航商一再請求建設絞灘設備，當於三十三年成立鎖灘一站，旋移於鷄肝石。烏江方面，則增設新灘一站。

綜計自二十七年十月開辦，以迄三十年間，最多時期，為五十六站，嗣裁撤二十站，而為三十六站，三十三年，增設二站，共為三十八站，三十四年二月，因經費不敷支配，又裁撤九站，是年，戰事結束，乃於十月間，將管理委員會與絞灘總站及各絞灘站，一律裁撤，僅留川江之青灘洩灘與隆灘東洋子灘孤灘等五站，而設總站於萬縣，卒以復員運輸之需要，又將川江之塔洞灘、滾子角灘、牛口灘、廟基子灘、下馬灘、青竹標灘、冷水碛灘等七站，予以恢復，現所存者，為總站一處，絞灘站十二處而已。至於施絞能力，以青灘洩灘兩站為最大，可絞四千噸級之輪船，其次，如興隆灘東洋子孤灘牛口灘等站，則能絞二千噸以下者。再次如廟基子下馬灘青竹標等站，則能絞一千噸以下者，其餘川江各站，可絞五百噸以下者，此外各站，最低亦可絞二十噸之船舶，在內河水道，施絞木船，實已綽有餘裕，對於戰時運輸，裨益殊匪淺也。

(九) 運費之統制

統制水道運費，本為航政官署主管事項之一，在先進各國，不但在戰時嚴格統制運費，以防航商之任意居奇，即在平時，亦定有最低標準，使不得跌價競爭，藉以保護資本較小之航商。我國水運運費，向由航商船戶，自由議訂，政府素不過問。至二十七年十一月，宜昌搶運器材，需要大批木船，船戶視為奇貨可居，將原有每噸三十元之

運費，抬高至一百九十元，漢口航政局，為平定運費，便利運輸起見，先後訂定宜渝段木船上行下行運輸規則，及各城市間運費，公布施行，此為我國航政官署，統制運費之開始。更以川省居後方重心，河流縱橫，水運日見繁盛，若任令操縱運費，運輸必蒙其影響，乃復按照各河航運狀況，及當時運費，編訂四川省木船及輪船運費章程各一種，附列各航綫客貨運費表，規定劃一價目，於二十八年四月，呈經本部核准，頒布實施。其訂立運費之原則，關於貨物運費者，為區別航綫，分貨物之性質為貴重與輕浮兩種，而定最高與最低之標準，使留伸縮餘地。關於客票運費者，為區別航綫及上下水，確定票價，不得任意增減，施行以來，航商船戶，均能遵辦，各機關亦咸予贊成，共同信守。至二十九年間，木船運費，無論軍運與商運，均歸一律，故現時各級職員，支領旅費，軍事機關，發給運費。悉以此為標準，統制運費，成效已彰。惟是抗戰時期，工資物價，高漲不已，運費成本，自亦隨之而增，為顧全事實，自應斟酌情形，按時予以調整，數年來，業已修改若干次數矣。

第四節 自滇緬戰事至抗戰勝利

(一) 航權之收回

我國航權，受不平等條約之束縛，已歷百年之久，自遜清咸豐八年，英德日法等國，先後取得我國內河航行權，於是外輪勢力，遂由沿海侵入內地，所有出產豐富商業繁盛之長江航綫，暨以上海為中心之小輪航綫，雖有較多國輪行駛，終以外輪相與競爭，反被佔得優越之地位，沿海航綫，國輪行駛者，僅五十餘艘，共九萬八千餘噸，至遠洋航綫，完全為外輪操縱，更無論矣。且我國國營民營航業，資本

脆弱，自難與之抗衡，瞻望前途，曷勝恐懼。自民國肇建，即遵照國父遺囑，對於各國不平等條約，採取和平方式，逐漸廢除，而對於內河航行及沿海貿易之權，陸續收回者，已有十一國之多。三十二年，中美、中英平等新條約之訂立，實為收回航權及廢除不平等條約運動之最後碩果。此項運動，自民國四年，即已開始，殆有二十八年之歷史矣。茲將前此所訂立之新約，有關於廢除外人在華享受內河航行及沿海貿易權者，分錄如下：

- (1) 智利 中智條約訂於一九一五年二月十八日
- (2) 瑞士 中瑞條約訂於一九一八年六月十三日
- (3) 玻立維亞 中玻條約訂於一九一九年十二月三日
- (4) 伊朗 中伊條約訂於一九二〇年六月一日
- (5) 德意志 中德條約訂於一九二一年五月二十日
- (6) 蘇聯 中蘇條約訂於一九二四年五月二十四日
- (7) 奧大利 中奧條約訂於一九二五年十月十九日
- (8) 芬蘭 中芬條約訂於一九二六年十月二十九日
- (9) 希臘 中希條約訂於一九二八年五月二十六日
- (10) 波蘭 中波條約訂於一九二九年九月十一日
- (11) 捷克 中捷條約訂於一九三〇年二月十二日

國人以航權旁落，為中國航業不振之根源，愛國憂時之士，從事收回航權運動久矣，至抗戰第七年之一月十一日，賴我領袖之精誠昭感，與夫國內政治之進步，英美盟邦，果以平等新約相見，百年桎梏，一旦脫除，其中有關航權者，幾佔新約中最重要之一部，如沿海貿易權，內河航行權，引水權等，均完全收回。戰時繼續航行於川江之英籍商輪，計有萬流康定激光等輪，於新約生效之日，皆已停航，

自是年五月二十日起，英美在我國之輪船，亦均全部停止行駛。今後航運之維持，端賴吾人之努力，振奮之餘，能不殫精竭慮，以為今後之中國航業謀發展哉。

(二) 民營航業之扶持

自二十八年四月，統制運價，曾經多次提高改訂，至三十二年一月十五日，為免過度刺激物價起見，復實施限價政策，而不時為之調整，惟是水運運價之調整，均在人工物價增漲之後，且調整成數，又遠不及人工物價增漲之成數，以致航商虧累甚鉅，漸呈不能支持現象。三十三年下半年度，川江各輪船公司，虧損總額，達二三四、四六六、二〇三元，本部及國家總動員會議，為維持民營交通事業，兼欲防止刺激物價，經呈准行政院，實行貼補政策。是項辦法，為

(1) 按延噸公里計算，并就各公司每延噸公里虧損最低之數字，為核給各公司貼補款額之一致標準，例如核發七月份之貼補數，則按照各公司五月份之表報計算之，八月份者，則按六月份之表報，餘類推。

(2) 各公司逐月將其行駛船隻航程里程運輸噸量，航行次數，連同收支實況，分列詳表，呈報本部，核轉國家總動員會議，以憑核定其貼補數額。

三十三年七月至十二月，共貼補一二四、七六〇、四三三元，本部檢討是項辦法之結果，仍未能澈底彌補航商之虧損，復經擬具修改辦法，為

(1) 按延噸公里計算，并就各公司中每延噸公里虧損之平均數，為核給各公司貼補數額之一致標準。

(2) 凡每延噸公里虧損數，超過平均數者，按照其超過數字每

百分之十，加給十分之五貼補費，不及百分之十時，不予加給，其虧損數在平均數以下者，仍按照每延噸公里實際虧損數，核給貼補費。

(3)自三十四年三月份起，根據當月虧損數字，核算當月貼補數額。

(4)請行政院撥貼補費週轉金一億元，交由本部自三月份起，按月照上月數額，先發八成，俟貼補額核定後，多退少補，并請行政院按月將此項週轉金，予以補足。

(5)各公司應聘請會計師，核算輪船運輸成本，及其盈虧，由本部訂定計算各公司之成本及盈虧之標準，交會計師遵照辦理，必要時，并得由本部會計處，隨時抽查各公司之帳目，被聘請之會計師，須經本部之同意，其薪給則由輪船公司自行負擔。

(6)如查出有虛報虧損情事時，由本部嚴加議處并呈報行政院備案。

經呈奉行政院令准，自三月份起施行，計三十四年一月至十二月止，共貼補二、一〇二、一四八、五五八元，被貼補之公司，為國營招商局，民生實業公司，三北輪埠公司，強華實業公司，合衆輪船公司，三興輪船局，佛亨輪船公司，永昌實業公司等八家。三十五年度貼補辦法，是否繼續辦理，正由本部呈院請示中。至木船運價，不敷成本之數，迭經民船公會，酌予調整，後方運輸，賴以維持。

(三) 沈舊船舶之撈修

流亡川江之輪船，年久失修者有之，為敵機炸損沈沒者有之，三十年秋，敵機蓋炸川鄂各地輪船，計先後被炸毀或受損者，一百〇八艘，計八萬噸弱，當時由政府予以一部分之補助及貸款，僅修復二十

餘艘。三十三年間，敵寇崩潰之跡象已顯，各該輪所有人，準備將各輪預先修復，以待復員，乃由本部轉請四聯總處貸款，經商洽結果，決先修理三北、大通、大達等公司及湖北省交通事業管理處等輪船四十艘，貸款總額為四億元，利率月息三分，二年還清，由本部轉貸航商，航商祇須負擔月息六厘，餘歸政府撥補。至三十四年上半年，分別訂約領款，着手興修。三北公司又增貸九千八百萬元，截至抗戰勝利時止，完成三十二艘，其餘八艘，因貸款不敷應用，已另行自籌款項，繼續修竣，加入各綫航行。

(四) 外洋航運之發軔

自美國租借法案成立，首以中山、中正兩自由輪，租給我國，以中國國防物資供應公司名義，領用中國國籍證書，樹立中國外洋航運之先聲。然在戰事未停以前，祇能由美運送援華物資，至印度之加爾各答，再由航空或公路轉運來華，尙未能直達我國海岸也。嗣以中正號一輪，被炸沈沒，又續租中東號，亦係如是辦理。我國為適應此項輪船需要，更於三十三年十二月，頒布核發國外華籍船舶國籍證書辦法，對於行駛外洋之中國船舶檢查丈量，均有詳細規定。戰後我國所有船舶，為數無幾，不特遠洋航綫，準備開拓，需要添船，即近海與沿海各綫，亟須購造船舶，積極經營，以復興我國航業，願國人共起圖之。

第五節 復員

(一) 敵僞船舶之接收

抗戰勝利，關於敵僞航業之接收，為謀便利起見，仍就敵僞原來組織，分京滬武漢平津廣東東北臺灣六區，即在各區特派員辦公處內

，設置航政接收委員，負責辦理，除東北尚未接收，臺灣已由臺灣省行政長官公署，統籌辦理外，茲將各區接收之船舶，列表於下：

區別	接收船舶艘數	接收船舶噸數
京滬區	一、一三四艘	一三一、四三〇噸
武漢區	五九〇艘	三七、一九〇噸
平津區	四一六艘	四三、九七噸
廣東區	五一艘	三八、六九六噸
共計	一、七五二艘	一五一、二八八噸

其中一、〇〇〇噸以上者，僅二〇艘，五〇一噸至一、〇〇〇噸者，僅二三艘，一〇一噸至五〇〇噸者，僅八六艘，其餘則為小汽船，尤以無機器之駁船為多，且無論有機無機，大都均屬損壞待修，事實上可供各航綫調配應用者，在一四〇噸以上之輪船，為四三艘，計三九、五一七噸。

(二) 航政機構之恢復

抗戰開始，本部即將天津航政局，及所屬辦事處，先行停辦，上海局繼之，除溫州甯波兩辦事處保留，直隸本部外，其餘亦均結束，漢口局則移設重慶，旋改組為長江區航政局，並增設川江及沅江流域辦事處數處，廣州局則移設梧州，各辦事處亦稍有變更，嗣亦改組為珠江區航政局，而以福州廈門兩辦事處，復直隸於本部，戰事停止，仍將天津上海兩局，及各辦事處，分別恢復，珠江區局還設廣州，改用原名，並酌增辦事處，長江區局還設漢口，仍轄長江六省，而將川江流域之辦事處，完全裁撤，僅留宜賓重慶兩處，常德辦事處亦予裁

撤，至東北方面，擬設東北航政局，正籌備中。

(三) 復員運輸之加強

復員運輸，水運佔主要地位，在船舶缺乏之中，而求運量之增加，主其事者，實已盡最大之努力，乃資難者紛至沓來，胥由不明真相所致。計自三十四年九月十六日起，至三十五年一月底止，水道方面，由渝運出公務人員一一、七六〇人，各公司職員眷屬及旅客五、一〇〇人，公物商品一九、二三七噸。又由渝運出部隊官兵三八、六〇四人，軍馬七匹，軍品一三、五三五噸，另由萬縣巴東兩地運出部隊官兵四五、八九五人，軍馬二四七匹，軍品五、二二六噸，綜計輸送出川人員一〇一、三五九人，軍品一八、七六一噸，軍馬二五四匹，公物商品一九、二三七噸。水運業務既驟增繁重，原有輪船，又不能盡量配合應用，本部為統籌調配，加強運能計，乃於三十四年十二月，成立全國船舶調配委員會，主持其事，成立以來，頗能發揮功用。惟以政府還都在邇，川江輪船缺乏，多數小輪，更需撥作軍用，值此枯水季節，長江中上游，又不能行駛大輪，綜合水運數量，殊不足負担是項任務，必須水陸空互相配合，同時並進，始克將使命完成。乃於三十五年二月，擬定政府還都水陸空聯運計劃，第一期自三月至六月，暫定為四個月，本期內重慶至南京水運擬運八〇、〇〇〇人，物資四六、〇〇〇噸（宜漢京在外），陸運擬運一二〇、〇〇〇人，空運擬運六九、二九〇人，共計二六九、二九〇人，物資四六、〇〇〇噸，現正積極辦理中。

(四) 沈船之撈修

川江沈船船舶，已由本部轉洽四聯總處貸款四億九千八百萬元，業經修復四十艘，担任復員運輸。惟當抗戰期間，各地船舶，損失慘

重，戰事結束，沈舊船舶之打撈修理，實屬刻不容緩，茲將辦理情形，分述於下：

(1) 湖北湖南兩省：湘鄂兩省航商，迭經呈請救濟，本部斟酌情形，分別核擬貸款數額，計湖北部份，應撈修船舶二十六艘，共貸款二三四、八一〇、〇〇〇元，湖南部份，湘江方面應撈修輪船四十二艘，每艘三百萬元，汽船六艘，客駁三十二艘，躉船八艘，各一百五十萬元，共一九五、〇〇〇、〇〇〇元，沅江方面應撈修輪船二十八艘，每艘二百萬元，客駁九艘，躉船三艘，各一百萬元，共六八、〇〇〇、〇〇〇元，兩共二六三、〇〇〇、〇〇〇元，湘鄂兩省，共貸四九七、八一〇、〇〇〇元，經奉准由四聯總處貸給。此項貸款，須由航商請由當地航政局洽商所在地四聯分支處，轉請核辦，已由四聯總處分囑各地分支處洽照，本部亦已令飭長江區航政局轉飭湘鄂兩省航政辦事處及有關航商洽辦。

(2) 廣西省：桂省機動船及渡船，因戰事損失，已查明者，計一百一十三艘，預計撈修費用，除由本部撥給一千萬元外，尙不敷一億五千餘萬元，由廣西省政府電請本部撥貸，業經轉請四聯總處貸與，為乘枯水時期提早撈修，以免延誤起見，復由本部先行墊付四千萬元。

(3) 廣東省：粵省流亡於廣西之船舶，當桂柳淪陷時，損失甚重，惟廣西省政府貸款案內，未曾列入，凡粵省流亡船舶，未列入廣西貸款案內，及廣東省船舶，因戰事損失，需款修理者，已飭廣州航政局調查，由船舶所有人備具申請書，彙呈本部轉請酌貸。

(4) 福建江西河南三省：贛閩豫三省，因戰事損失之船舶，由本部先後令飭各航政局處調查，由船舶所有人備具申請書，由本部

彙轉酌貸。

復員時期船隻打撈，以長江下游最為迫切，據報僅漢滬間，共有巨型沈船二十艘，類皆優秀之客貨船。現已擬定下列辦法。

- (1) 屬於航商之沈船，如願自行打撈者，應准自辦。
- (2) 凡敵偽船舶，或航商自願放棄者，應由政府招商打撈，交由招商局接收，修復使用，其不能修理者，得予拆除或標賣之。
- (3) 航商無力打撈之船舶，得適用撈修貸款辦法。
- (4) 船舶中所載物品，如非屬於沈船所有人者，應由政府標賣歸公，或收歸公有。
- (5) 打撈費用，擬請國庫先行撥發，將來按各輪支付數額，收回或轉帳抵償。
- (6) 撈修工作，責成各地航政局辦理。

以上各節，俟呈奉行政院核准實施。

(五) 損害船舶之補償

戰事初起，政府會徵用商輪，阻塞水道，為消極之抵抗，先後達八十七艘，計十一萬餘噸，依軍事徵用法之規定，應以現金補償，現在戰事結束，政府自不待航商請求，即應作償還之準備，正計劃間，三十四年十二月，航商組織民營船舶戰時損失要求賠償委員會，具文呈請本部，請求賠償，分損害船舶為四類，

- (1) 軍事徵用充作阻塞工程者 一一九、九八六、五〇噸
- (2) 軍公運輸中被炸毀者 一五、八九一、〇〇噸
- (3) 被敵擄扣者 一一一、〇〇六、〇〇噸
- (4) 被敵炸沈炸毀者 四九、三五七、七四噸

共計

二九六、二四一、二四噸

本部根據軍事徵用法，擬定徵用船舶補償原則，大致係以現金或以接收敵僞之船舶或其他船舶，作價賠償，而以船舶所有人履行船舶登記時所報之船值，爲補償金法定標準，更按照物價指數，及船舶使用之年齡折舊，計算其實值，是項計算，由本部聘請專家，組織補償金評定委員會評定，一俟奉院核定，即付實施。

(六) 國外輪船之租購

戰後各國，因忙於運送軍隊及俘虜回國，加以各國善後救濟之需要，以致船隻奇缺，我國於停戰後，即分別向美國加拿大英國挪威瑞典丹麥等國進行租購船隻，總計約有四十萬餘噸，茲分述如下：

(1) 向美國購得在菲澳海面舊船十六艘，計六萬九千噸，已到六艘，其餘不日陸續到滬。

(2) 向美國購N3式新船十艘，計二萬八千噸，裝載枕木及洋松來滬，三月底可到。

(3) 向美國租自由輪六艘，計五萬四千噸，裝運軍隊及軍用品，三月底前，接收竣事。

(4) 在美國購定運油船四艘，計四萬八千噸，最近即可駛華，如輪船公司不須應用，撥交資源委員會，作運油到臺灣之用。

(5) 租用美國自由輪七艘，計六萬三千噸，英船五艘，計三萬三千五百噸，兩共九萬六千五百噸，已交與上海燃料管理委員會，爲載運秦皇島煤船之用。

(6) 善後救濟總署向英商租船五萬噸，專供運輸善後救濟物資之用，正在陸續來華途中。

(7) 美軍撥LST三艘，計六千噸，已交海軍總部，作在青島供訓練之用。

(8) 在加拿大購海輪十二艘，計一萬八千噸，特爲中國所製者，六月底可到滬。

(9) 在加拿大購快艇六艘，計六千噸，原係加海軍所用，三月底可到滬，尚須改裝，擬交上海關使用。

(10) 租加拿大勝利輪三艘，計三萬噸，正進行洽商中，每艘可載重八千八百噸，速率較自由輪爲高。

此外正與美國商購美國在遠東之船隻，如江輪，海輪，油船，海上拖船，內河駁船，海上駁船，打水船，挖泥船，浮塢，連同海關所需巡船等，綜合研討，尙未達到決定階段，所難者不在船隻，而在能使用高速率油機之技術人員，現正向國內外多方物色，並擬自行設校訓練也。

(七) 國內輪船之製造

江南造船所，爲我國規模較大之造船機構，現已向美方借得材料五百萬美元，本部因內河輪船構造不同，不能向國外造成運入，故飭招商局，向該所定製客貨船多艘，以資應用。

此外對造船事宜，亦在通盤設計之中；尤注意青島基隆二處之造船設備，經與美方商洽，尙未具體化也。

第六節 戰後五年水運建設計劃

戰後五年水運建設計劃之範圍及目標，茲扼要列舉如左：

(1) 發展國營招商局，以鞏固國營航業之基礎，供擔負沿海及內河主要航綫及海洋航綫運輸。

(2) 扶助民營航業，使擔負內河及沿海次要航綫運輸。

(3) 增加船舶，加強運輸工具，以達一百七十五萬總噸，爲本

期建設之目標。

- (4) 建設碼頭倉庫，配合航業發展之需要。
- (5) 建設造船廠，以建造新船，及修理船舶。
- (6) 訓練航海人才，以適應國營民營航業之需要。
- (7) 健全引水事業，以輔助航業之發展，及維護水道之國防。
- (8) 建設航路標誌，以策航運之安全。
- (9) 建設通商大港，以發展國際運輸，及國際貿易。

第五章 空運

我國幅員廣闊，而水陸交通均未臻便利，此種情形，對於航空運輸事業，需要既甚迫切，發展尤易奏效。良以此種事業，設備較為簡易，經費時間，均較其他交通建設為省，而又鮮受地理上之限制，無遠弗屆，對於遠程交通，至為適宜。益以空運建設，可為增強空軍之助，有裨國防建設，此於抗戰期間事實表現，足以證明。國民政府成立以來，對於空運事業，積極經營，不遺餘力。祇以限於財力，建設計劃，未能完全實現，以致十餘年來，所得成績，較之預期目標，相去尚遠，今後自須繼續努力，急起直追，以期得與空運事業先進各國並駕齊驅焉。

第一節 自九一八至七七抗戰

在九一八日本侵犯東北時，我國空運事業尚在萌芽時期，是時已設有中國及歐亞兩航空公司。中國航空公司成立於十九年八月，乃交通部與美商中國飛運公司合資經營，以貫通國內東西南北之主要空運幹綫為主，歐亞航空公司成立於二十年二月，乃交通部與德商漢沙航空公司合資經營，以橫貫歐亞二洲國際空運幹綫為主。惟是草創伊始，即遭九一八國難發生，中航祇辦有自上海經南京，九江，漢口，沙市至宜昌及自南京經徐州，濟南，天津至北平兩綫，歐亞祇辦有自上海經南京，濟南，北平，洮南至滿洲里一綫而已。

自九一八以至七七，我國空運建設政策，在建設國內空運網，溝通歐亞空運，以及開辦通達隣邦之國外航綫。並以空運純賴國營，力有未逮，故又協助地方政府利用民間力量，經營此種事業。迨至民國二十五年，日人對我壓迫益甚，深恐最後勢須起而抗戰，對於空運各種設施，多作適應戰爭之準備，而於軍事航空方面，因亦密切聯繫，期於軍民航空互為協助，俾遇戰事一旦發生，得以迅赴事機，以維交通，而利抗戰。

在此期內，中央財政困難，未能於國家預算內列空運建設經費，

僅於每年在郵政經費項下，酌撥少數，以資應用。同時國人對空運效能，尚鮮認識，航空公司營業稀淡，虧損甚巨。然中國及歐亞兩航空公司仍能設法充實其設備，開展其業務，慘淡經營，國內主要幹綫，

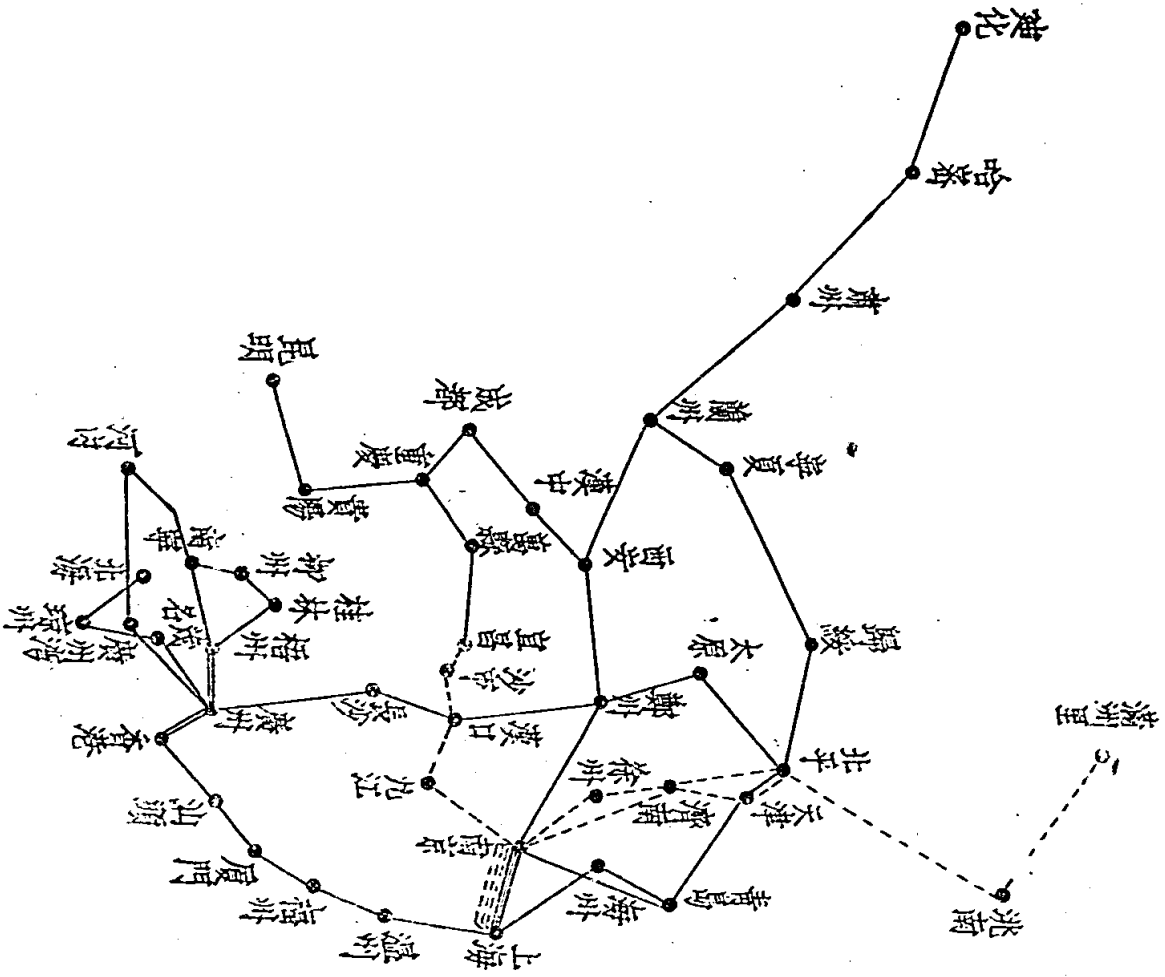
得以先後闢設。而西南五省官商合辦之西南航空公司籌備委員會，亦得成立，開辦兩廣間及通達越南各航綫，成績均屬優良。計二十年空運航綫祇有三、九三二公里，二十五年已增至一一、八四一公里。

茲將自九一八至七七期中開設各空運綫列表如左。(中國空運綫路圖(一))

所屬公司	空運綫路
中國航空公司	宜昌—萬縣—重慶—成都(就已設立之上海宜昌間一綫展設成爲滬蓉綫) 上海—南京—青島—天津—北平 上海—溫州—福州—廈門—汕頭—香港—廣州 重慶—貴陽—昆明
歐亞航空公司	上海—南京—鄭州—西安—蘭州—肅州—哈密—迪化(蘭州迪化間嗣因新疆發生事變於二十二年七月起停航) 北平—太原—鄭州—漢口—長沙—廣州—香港 北平—歸綏—寧夏—蘭州 西安—漢中—成都

中國空運線路圖(一)

———— 九一八前已有線路
 | 九一八至七七年內建設線路



西航空司	
廣州—梧州—南寧—龍州—河內	
廣州—茂名—瓊州—北海	
廣州—梧州—桂林—柳州—南寧	
廣州—廣州灣—河內	

中國空運綫路里程表

年份	空運綫路里程(公里)
二十年	三、九三二
二十一年	九、一〇九
二十二年	九、三三四
二十三年	一、二、六〇三
二十四年	一〇、二五六
二十五年	一、一、八四一
二十六年	八、五六九
二十七年	一〇、五三三
二十八年	一〇、三六三
二十九年	一〇、七七一
三十年	九、七一〇
三十一年	八、一七一
三十二年	一〇、五三八
三十三年	八、八一三
三十四年	二、七八三

在此時期，各航空公司所用飛機，零件，通訊器材等，俱係各自向外購置。中國航空公司多係向美國廠家購買，其所用飛機先後為史

汀遜 (Stinson) · 洛寧 (Leoning) · 福特 (Ford) · 賽可斯基 (Stinson) · 道格拉斯 (Douglas) DC-2 及 DC-3 各種型式。歐亞航空公司全用該公司德方股東漢沙航空公司之出品，其所用飛機先後為容克斯 (Junkers) W-33, W-34, F-13, Ju-52 各種型式。西南航空公司亦係向美訂購，其所用飛機俱為史汀遜式。各該公司飛機，初均採用小型者，載重約六七百公斤，客座祇四個至八個不等，設備簡單，速度亦緩。嗣後逐漸改用中型與大型者，如道格拉斯 DC-2, DC-3, 容克斯 Ju-52 等式，載重約二千至二千五百公斤，客座自十四個至二十餘個，設備較為齊全，速度亦高。是以運輸效能日見增高，業務漸見發展。飛機調配，概由航空公司自行決定，運價增減，本部事實上亦未加以管制。此在本部督導之下，與外人初期合資辦理航空之方式，尚稱適宜。茲將民國二十年至二十六年空運每年運量列表如左：

航空運輸運量統計表(一)(民國二十年至二十六年)

年份	客 運 (人)		貨 運 (公斤)		郵 運 (公斤)	
	中國航空公司	國華航空公司	中國航空公司	國華航空公司	中國航空公司	國華航空公司
二十年	3,725	2,784	941	4,151	4,124	43,712
二十一年	3,351	2,699	652	16,391	16,391	48,954
二十二年	5,289	4,215	1,074	43,192	43,192	57,577
二十三年	8,838	6,729	2,109	71,669	58,881	79,057
二十四年	18,409	14,812	3,597	156,472	42,086	114,386
二十五年	27,973	20,198	7,775	250,105	48,848	201,257
二十六年	23,210	11,610	11,600	245,272	56,193	189,079
					194,505	93,488
					101,017	

附註：二十六年劫掠運量後，原有空運路綫，多告停航，惟少數航綫，乘勢則交與國華，故本表所列二十六年各項數字，與以前每年之比較略有特別情形。

在此時期之空運建設有應特加敘述者，即為應付戰事之種種準備

，蓋自二十五年以後，中日戰事，已有無可避免之勢，爰特從事各項準備措施，以便應付非常。舉其要者，略如下述：

航空公司遷移之準備 中國與歐亞兩航空公司，其總事務所及技術設備總基地均設於上海，此在當時，實有其需要與便利，惟料一旦戰事爆發，必須另立中心，方能繼續經營，是以交通部預先督飭該兩公司分在漢口與西安妥為部署，添置設備，成爲備用之總基地。

空運用油之購備 該兩公司平時所用油料，向由各地外國油商隨時售與，甚爲方便，惟預料戰事發生後，油料供應必將發生困難，故特飭在各地航站預爲大量存儲，並在西安與洛陽，特建油庫，儲油備用。

飛機零件之購備 該兩公司飛機零件，向係陸續購運，陸續使用，爲防戰事發生後無法輸入起見，故亦預爲督飭多予補充，分儲數處重要航站，免虞中斷。

航空運輸隊之編組 爲協助空軍運輸計，曾就該兩公司之飛機與人員，酌予指配。各組航空運輸隊一隊，以便臨時撥交空軍指揮，擔任特別運輸任務。

以上各項，均於事前準備周妥，迨至滬上抗戰軍興，用能依照預定計劃，適應事機，逐步進行，空運事業賴以維持，並能發揮相當效果，此於回顧當年措施可引爲欣幸者也。

第二節 自七七抗戰至漢廣淪陷

七七蘆溝橋抗敵戰後，北方數省，戰雲瀰漫，中國航空公司自上海經海州，青島，天津至北平，歐亞航空公司自北平經歸綏至寧夏以及自北平經太原，鄭州至漢口各綫段，不久相繼停航。迨至八一三上

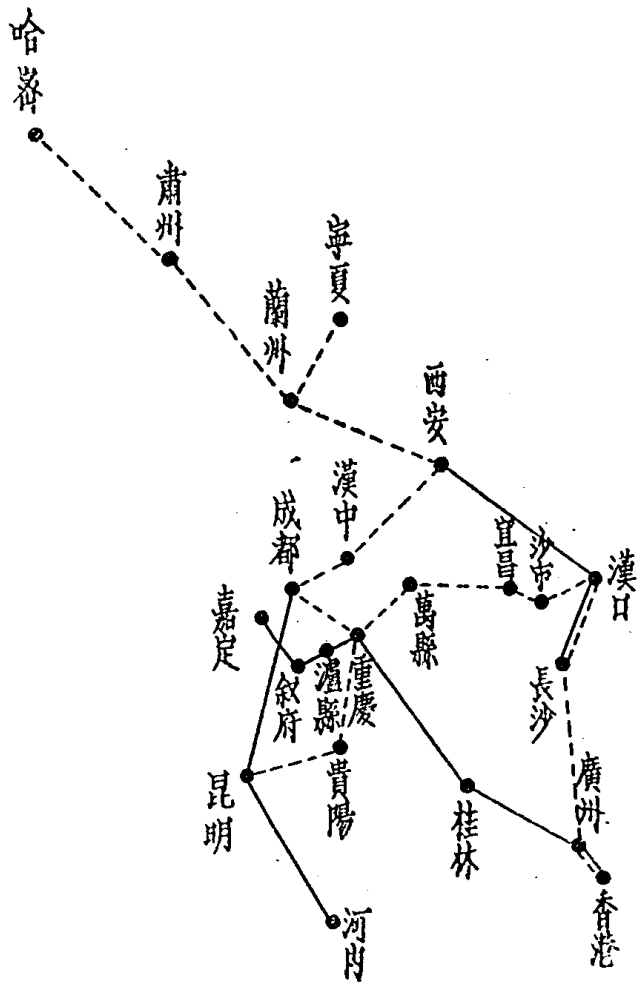
海戰事發生，中國航空公司自上海經溫州，福州，廈門，汕頭，香港至廣州，及自上海經南京至漢口，歐亞航空公司自上海經南京，鄭州至西安各綫段，又復先後停航。該兩公司當時即依預定計劃，分別遷至漢口、西安，照舊經營未停各綫。爲時未久，敵以該兩處爲我空軍重要基地，空襲頻仍，阻礙航運甚大，該兩公司乃復即在重慶、昆明設置總基地，將其總事務所與技術設備中心分別移設於該兩地。西南航空公司所辦全部航綫，以粵省頻被敵軍空襲，被迫停航。其時國內空運綫路雖大爲減縮，而其能照常飛運之各綫，則業務突形繁擁，故除以原經指定之飛機與技術人員，編成航空運輸隊，撥交空軍指揮，擔任特種運輸任務外，即將其餘飛機與人員，重加調配，增加各綫航班。尤以當時歐亞航空公司所營自漢口經長沙、廣州至香港一段航綫，關係對外交通，需要至大，特以該公司最大部份航運力量，置於該段航綫，以應需要。部署稍定，乃即設法添闢航綫，以期設綫目的，在於便利後方及對外交通，西南西北，同時兼顧。計先後添設空運綫路如左：（中國空運綫路圖（二））

所屬公司	空運綫路
歐亞航空公司	昆明—河內 昆明—成都 漢口—西安
中國航空公司	重慶—桂林—廣州—香港 重慶—桂林
航空公司	漢口—長沙 重慶—瀘州—敘府—嘉定

其時中國及歐亞兩航空公司飛機及零件之補充，較前困難，中國

中國空運綫路圖(二)

- - - 七七抗戰初
 | 七七至漢廣
 設綫路
 滄陷期內建



航空公司就其經濟情形，未能增置飛機，僅能補充零件。歐亞航空公司則除補充零件外，猶勉力增置容克斯 JU-52 式大型飛機兩架。惟是該兩公司撥與空軍之航空運輸隊飛機，在執行任務期中，陸續損毀，而中國航空公司之桂林號機，復被敵空軍擊毀，是以此期運輸工具，較之七七以前，為數略少。又飛機用油之供應，則賴當時粵漢鐵路運濟，未感缺乏，並於武漢戰役緊張時期，趕行購運大批油料，自港運漢，轉經隴海鐵路輸至西北，與由水道轉運入川，得以供應日後相當時期之用，故在漢廣淪陷以後，後方空運，尚不至陷於停頓。

自八一三抗戰起後，各空運綫路，莫不業務突增，運輸繁忙，求過於供，幾已無法應付。當時空運任務，仍為擔任公眾運輸，對於運量支配，尚未加以管制。運價一項，則除新設各綫運價，由航空公司皇部核定外，對於原有各綫運價，並未加以調整。空運成本業已較前增加，而航空公司因飛機減少，運量減低，營業收入，不能比例增加，經濟情形，視前困難。茲將二十七年運量列下：

航空運輸總統計表(一)(二十七年)

年 份	客 運 (人)		貨 運 (公噸)		郵 運 (公噸)	
	中 國 航 空 公 司	中 國 航 空 公 司	中 國 航 空 公 司	中 國 航 空 公 司	中 國 航 空 公 司	中 國 航 空 公 司
二十七年	14,657	8,016	6,641	138,911	40,718	98,193
				124,636	64,153	60,483

戰時空運員工服務精神，異常振奮。所有撥與空軍調遣之兩航空公司航空運輸隊隊員，無不奮勇效命，不艱難險，達成任務。自首都淪陷，國府西遷重慶，軍政重心則在漢口，其時歐亞航空公司自漢口經長沙廣州以達香港與中國航空公司自重慶經桂林廣州以達香港兩綫，便利後方各省及對外交通，關係至為重要。敵人蓄意破壞，迭次以空軍襲擊該兩綫航機，曾有中國航空公司之桂林號巨型機一架及歐亞

航空公司之巨型機二架先後被擊。桂林號機全毀，死傷旅客多人，歐亞兩機亦受重創，幸無傷亡。該兩公司飛行人員以及地面服務員工，並不以此為礙，雖於空運基地及飛航途中空襲頻仍，仍能加緊工作，完成任務。本部除迭令嘉獎外，並特製定非常時期航空公司服務人員因公傷亡撫卹辦法，以便遇有是項員工因公傷亡時，優予撫卹。迨至武漢戰役緊張時期，該兩公司為適合軍事需要，於最後數日，臨時盡調各綫飛機，飛行於渝漢與桂漢之間，疏運政府人員，撤離武漢，日夜飛運，直至敵騎進入武漢，其最後一架飛機，尚自該處起飛西運，此種服務精神，誠應予以表彰者也。

第三節 自漢廣淪陷至滇緬戰事

漢廣淪陷以後，空運路綫又形縮減，因中國航空公司自漢口經沙市，宜昌，萬縣至重慶及自漢口至長沙二綫，歐亞航空公司自漢口經長沙，廣州至香港及自漢口至西安二綫，至此無法通航，而是時後方各省之間以及國內與國外之間，交通亟待增進，空運便利，需要尤為迫切。尤以當時抗戰中心移至重慶，該處對於後方各重要地點與國外鄰近各主要港埠，均需經常有高速度之交通工具，以資聯繫，因是即以重慶為中心，籌劃一航空網，逐漸建設。復以其時中蘇關係至為密切，故由本部與蘇聯政府中央民用航空總管理局訂立合約，合資組織中蘇航空公司，設於迪化，專營自新疆哈密經迪化、伊犁以至蘇境阿拉本圖一綫空運業務，該公司於二十八年十二月正式成立，該綫同時開航。自是兩國交通，較稱便利，而航空公司已自兩家增為三家矣。惟歐亞航空公司則於三十年八月中德絕交後，改由本部接收，改為國營。茲將此一期內各公司新設航綫分列如左：(中國空運綫路圖(三))

所屬公司	空運綫路
歐亞航空公司	重慶—桂林—香港 重慶—西安—蘭州—涼州—肅州—哈密 重慶—蘭州 成都—蘭州 昆明—桂林 南雄—香港
中國航空公司	重慶—昆明—臘戍—仰光 南雄—香港 重慶—昆明—臘戍(緬甸淪陷後此站移至丁江)—加爾各答
中蘇航空公司	哈密—迪化—伊拉—阿拉木圖

此期空運器材補充益加困難，是以航綫雖已陸續開設，然因飛機無多，運輸能力甚為有限，各綫航班無法多開，根本之圖在於取得飛

航空運輸運量統計表(三) (二十八年至三十年)

年份	客運 (人)		貨運 (公方)		郵件 (公方)	
	合計	中國航空公司	合計	中國航空公司	合計	中國航空公司
二十八年	28,775	17,222	430,676	117,375	313,301	209,684
二十九年	28,575	17,527	937,492	494,107	443,385	159,589
三十年	29,060	22,583	4,151,740	3,559,695	592,045	193,318

附註：中蘇航空公司運量因資料一時未能搜集到

機。但值國庫困難，又因第二次世界大戰爆發，各國航空工業競相致力於軍用飛機之製造，民航飛機亦屬難於訂購，故在三年之中迭經設法，中國、歐亞兩航空公司僅共補充康道(Condon)式飛機五架及容克斯 JU-52 式飛機二架。而原有飛機或因使用逾齡，或以零件缺乏，或以飛行失事，以及有為敵機在空運基地炸毀者，新舊相消，其堪擔任經常飛行者，較之前一時期並不為多。至中蘇航空公司則以所辦航綫，祇有一條，置有道格拉斯 DO-3 式飛機二架，尙敷應用。

漢廣淪陷後，後方水陸交通，日趨困阻，空運業務，益見擁擠，供求無法相應，而飛機乘客之係因公來去者亦已漸見多數，空運任務至是已不能為公眾普遍服務，而須適應當前需要，儘先運載公務人員。是時本部爰特督飭航空公司對於飛機運量妥為支配，視旅客乘機之緩急，任務之輕重，酌定其載運之先後。一面對於飛機之使用，盡其最大之可能，日夜飛行，以增益其運能，是以此期內，實用飛機數量雖未見增加，而運量較前為大。航空公司在專員工深悉其責任之重大，努力工作，亦為此期運能增加之一重要因素。茲將二十八年至三十年之運量統計，列表如後：

本期內航空貨運數量增加甚巨，此則須予特別說明者，當時我國海岸悉被封鎖，物資輸入，除在越南鐵路與滇緬公路運入國境外，急要物資，業已逐漸自香港經由渝桂港間航空綫運至國內。不久敵軍侵佔越南，滇越鐵路無法內運，滇緬公路又因英國受敵壓迫，停止運輸，是以外來物資，唯賴空運入境。本部為求適應此種緊急情勢，特督飭中國與歐亞兩航空公司於廣東南雄與香港之間，闢設航綫，利用其航程短近，多開航班，專運物資進出，收效甚宏。

自二十九年一起，國內物價日見增漲，空運成本逐漸增高，中國歐亞兩航空公司為維持業務，不得不將運價略為提高，迄於三十年，先後提價二次，每次提高之比率，較之一般物價，固屬極低，比之當時水陸交通運價增加之比率，亦屬甚小也。

第四節 自滇緬戰事至抗戰勝利

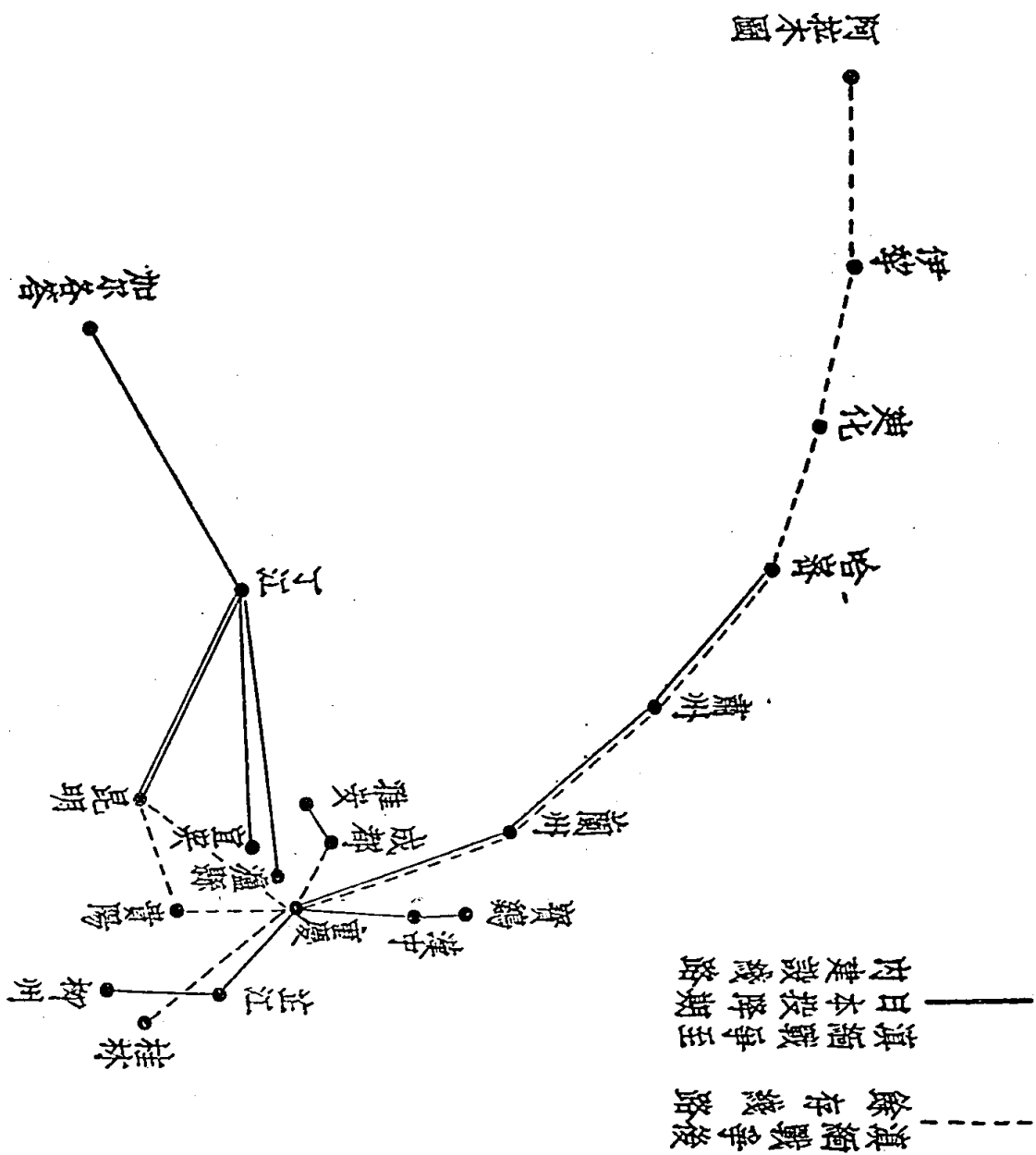
三十年冬，太平洋戰事爆發，中國歐亞兩航空公司所營桂林至香港及南雄至香港各綫，不數日後，遂即停航。同時仰光受敵空襲，當地機場無法使用，中國航空公司所營自重慶經昆明，臘戍至仰光一綫，旋亦陷於停頓。加以當日軍空襲香港時，該兩公司停於該處機場巨型飛機多架，被炸全燬，航空交通一時大受影響。除由中國航空公司開辦自重慶經昆明、臘戍（此站於臘戍淪陷後改設於印度之丁江）至加爾各答一綫，以維對外交通外，一時無法另再闢設航綫，迨至滇緬戰役之後，政府急需輸入國外物資，先後設立短程通外航綫三條，是為此一時期航綫建設之中心工作，目的在於空運物資入境。及後飛機稍有補充，復又添設國內航綫數條，以利後方交通。茲將此期所辦各綫分列如下：（中國空運綫路圖（四））

所屬公司	空 運 綫 路
中國航空公司	昆明—丁江 宜賓—丁江 瀘縣—丁江 重慶—蘭州—肅州—哈密 重慶—漢中（漢中一站嗣改設寶雞） 重慶—芷江—柳州
歐亞航空公司	成都—雅安

歐亞航空公司於香港淪陷時，損失重大，巨型飛機僅餘一架，小型飛機是時雖亦尚有三架，但因所需德國零件，無法補充，難以經常使用，歷時一年，祇以一架巨機，勉維所辦數綫少數航班，成績斐然。惟該機本已使用數年，至是業已逾齡，平時維護雖佳，但經此一年之認真使用，漸漸不堪擔任飛行，而在當時情勢之下，迭經設法，該公司絕對無法補充飛機。三十二年三月間本部與航空委員會合作，將該公司改組為中央航空運輸公司，先後撥給該公司大小軍用損舊飛機共十一架，加以修理改裝，備為使用，數綫航運，賴以勉強暫時維持。蓋該項飛機原非備民用，運輸性能欠佳，且曾作戰受損，零件亦屬無法補充，是以各機使用時少，修理時多，故該公司改組後二三年中，接收機數雖屬不少，而其實際上全部運能，尚不及一二架經常可用之性能優良空運飛機，因之該公司在這一階段，業務最為黯淡。

中國航空公司在這期中，除仍經營普通空運外，其最要任務，為受政府委託，辦理中印空運，闢設自昆明，宜賓及瀘縣至印度丁江之

中國空運綫路圖(四)



三條航綫，飛越喜馬拉雅山，專任政府物資內外運輸。所用飛機係美國政府在租借法案下撥借我國政府者，有 C-53、C-47、C-47A、C-47B 及 O-6。式各種運輸機，性能均甚優良，使用機數初辦時期甚少，嗣後逐月增加。但因該三航綫沿綫地理與氣候之惡劣，尤以飛越駝峯，經常運輸，技術上至非容易，所以飛行每有失事，飛機損毀亦多，迄三十四年，該項飛機最多時共達五十架，其中 O-6 式者佔半數，其餘各式共佔半數，物資運輸，以內運為主，外運物資殊屬有限。該公司致其全力，經營此項業務，運量最高時，輸入物資，月達

二千四百餘噸，政府所需外來物資，得以勉維供應，對於支持抗戰，貢獻甚鉅。同時該公司自有飛機，自香港淪陷後，亦僅餘存三架，而在太平洋戰爭時期，民用飛機，國外無處購覓，幸經政府與美軍商議結果，先由擔任中印物資空運之運輸機中，指撥三架，供其調配，擔任普通空運，故能勉關少數國內航綫，以及維持餘存各綫航班，較之中央航空公司略勝一籌也。茲將三十一年至三十四年中國中央兩航空公司全部運量統計及中國航空公司中印物資空運最大運量之三十四年各月運量，分別表列如次：

航空運輸運量統計表(四) (三十一年至三十四年)

年 份	客 運 (人)		貨 運 (公斤)		郵 運 (公斤)			
	計	中國航空公司	計	中國航空公司	計	中國航空公司		
三十一年	30,853	26,867	3,986	4,319,374	4,288,309	51,065		
三十二年	35,612	33,224	2,388	19,653,473	19,611,124	52,349		
三十三年	39,823	39,263	560	27,170,898	27,090,690	80,208		
三十四年	59,294	57,670	1,624	27,551,021	27,307,691	243,330		
						258,948	256,592	2,356

附註：(1)中央航空公司運量，因資料一時未能搜集，從略。

(2)郵政航空公司在三十一年及三十二年一二兩月份運量，在本表內併入中央航空公司各欄數字。

(3)中國、中央兩航空公司三十四年十一月、十二月兩月份運量，尚無確實數字，本表內三十四年所列各數字，係根據該兩月份運量總額推算，估計加入，故與實際數字稍有出入。

中印空運三十四年各月物資內運統計表

月 份	物資內運數量(單位噸)	五月份	六月份	七月份	八月份	九月份	十月份
一月份	一、八二四·九七一	一、八一四·三〇〇	二、一五六·六二一	二、四〇六·三九二	一、八三〇·九一三	一、九三九·四八〇	一、二一六·八〇一
二月份	一、五四六·一六五						
三月份	一、八八〇·二三五						
四月份	一、七八七·七三七						

十五年來之交通概況

十一月份 八六一・〇一八

十二月份 八六・八四八

附註：三十四年八月以後，因中印空運飛機逐漸調供國內復員運輸之需，中印物資空運逐漸減少。

自滇緬戰爭以迄日本投降，為時約兩年有半，在此期內，各綫航班稀少，既如上述，較諸實際需要，相去過遠，以之盡數供應公務人員搭乘，尚極不敷，對於各綫運量，自應予以管制，安定優先乘用辦法，以資便利。關於是項優先管制事宜，初由本部隨時酌量情形督導航空公司辦理，嗣由軍事委員會在國內各航站，遍設航空檢查所，負責辦理。

滇緬戰役之後，國內物價升漲甚速，空運成本，不斷增加，運價因亦不得不迭加調整，惟是提價比率，仍屬甚低，距其成本之增加，相去尚遠，較之一般物價之高昂，相距更不可以道里計也。

中印間三條綫路空運物資，任務重要，而因沿途地理與氣候上之困難，工作異常艱巨，尚幸全體在事員工認真服務，加緊工作，尤以初辦時期，不顧一切困難，努力從事，用能日夜飛運，以應急需。此種服務精神，殊值表揚也。

第五節 復員

日本投降後，國內水陸交通一時未易恢復，急需利用空運，聯絡各地交通，輸送接收人員，移運公務員役還都，中國中央兩公司除原有各綫須予照常飛行，以維後方交通外，對於後方與收復區之間及廣大收復區之間，須即廣設航綫，擔任復員運輸，以應當前緊急需要。截至三十五年二月底止，該兩公司業已先後設置完成，經常航運綫路

，有如左列：（中國空運綫路圖（五））

六四

所屬公司	空運綫路
中國航空公司	重慶—漢口—南京—上海
	重慶—廣州—香港
	重慶—西安—北平
	上海—廣州—香港
中央航空公司	上海—南京—青島—天津—北平
	上海—南京—濟南—北平
	上海—福州—台北
	昆明—河口
中央航空公司	重慶—漢口—南京—上海
	重慶—廣州—香港
	昆明—廣州
	上海—南京—濟南—北平
廣州—漢口	

復員運輸需要空運，至為重大，新設綫路如是之多，中國、中央兩航空公司原有飛機，自屬極不敷用。故在日本投降之後，首先調用一部份原在中印間擔任空運物資之飛機，分配各綫，開班航運。繼即由該兩公司大批購用美軍在華剩餘運輸飛機及零件，同時接收偽中華航空公司飛機及零件，以資應用。惟偽中華航空公司飛機，雖有四十餘架之多，但係由航空委員會於接收各地敵偽空軍設備時，一併先行接收，再行轉交中央航空公司者。至三十五年二月底止，該公司共經接收 DC-3 式及 MO-2 式飛機各三架，惟多屬殘破不全，不堪經常

使用，僅可留為以後訓練飛行人員之需耳。茲將該兩公司所有飛機分列如下：

中國航空公司		中央航空公司	
飛機型式	架數	飛機型式	架數
DC-3	11	A-29	6
C-53	11	W-34	1
C-47	118	C-47	10
C-46	111	C-46	6
共計	54	共計	13

不敷用，對於當前巨大需要，仍屬未能供應於十一，尤以自重慶經漢口至京滬一綫，因還都人員衆多，即能倍增運量，仍未足應需要。故為便於支配機位起見，此綫運量，特由行政院管制，暫以配給公務人員搭乘為限。至於其他各綫，自三十五年三月起，因各地航空檢查所撤銷，仍由航空公司自行支配，業已回復戰前狀態矣。

日本投降後，自三十四年八月至十二月份空運運量統計，已併入前列航空運輸運量統計表（四），三十四年各數字之內，茲將三十四年九月至三十五年一月中國中央兩航空公司於日本投降後新辦各綫復員運量統計如左：

航空運輸復員運量統計表（自三十四年九月至三十五年一月）

乘 客 (人)	公 物 及 行 李 (公 斤)		郵 件 (公 斤)
	合 計	中 國 航 空 公 司	
11,553	1,152,615	1,008,115	1,470
10,875	1,125,615	1,008,115	1,470
1,678	27,000	1,470	1,470
共 計	共 計	共 計	共 計
54	1,313	1,313	1,313

中國及中央航空公司所有新辦復員各綫，其運價均經交通部核計其運輸成本，予以規定，其自重慶經漢口南京以達上海一綫運價，並由交通部報經行政院核定。各該航綫運價施行迄今，尚未變更。

第六節 今後建設計劃

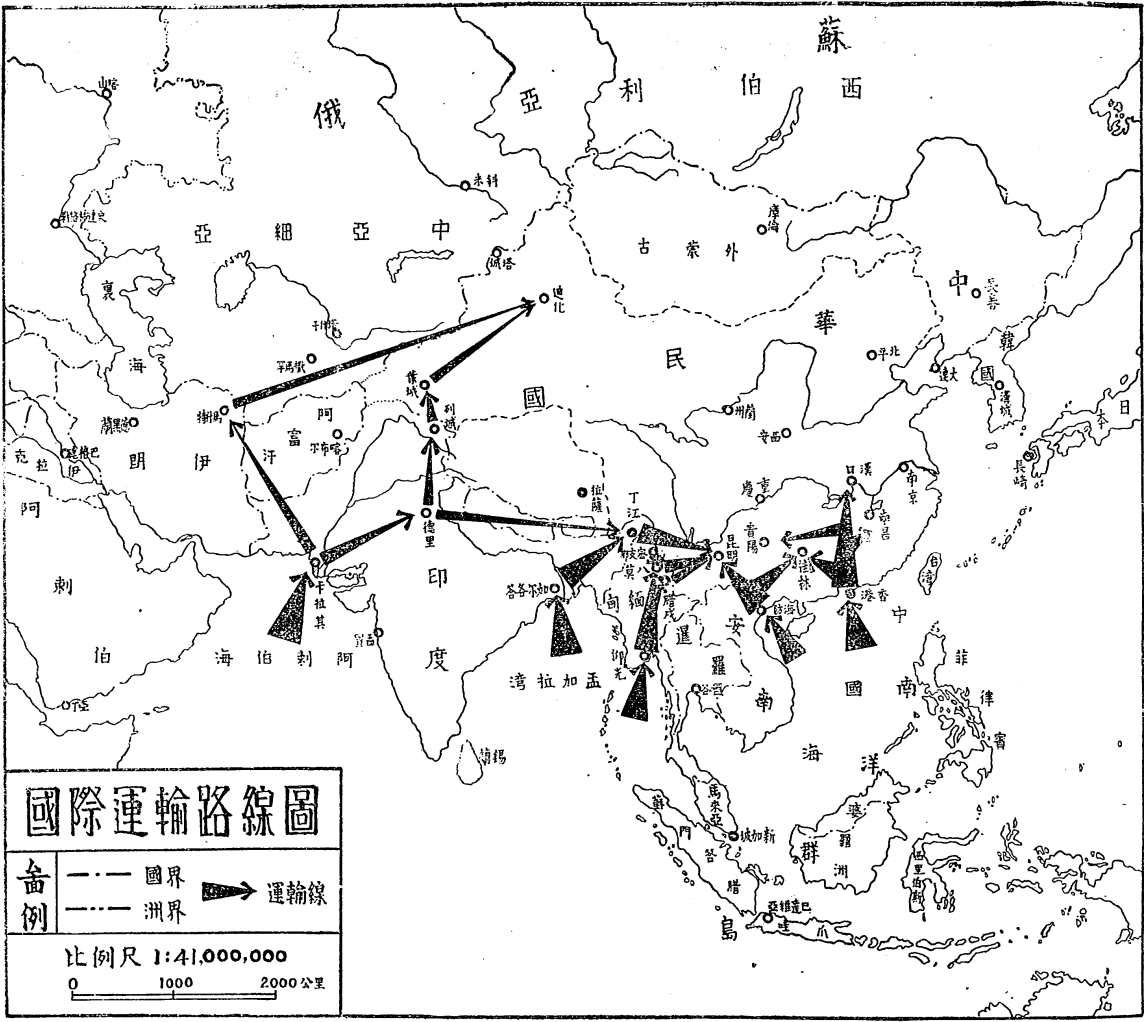
我國空運事業，雖已日趨發展，然仍甚幼稚，距離實際需要，相去極遠，比諸列強，尤覺望塵莫及。今後積極建設，刻不容緩。關於建設進行，本部業經擬有「航空建設五年計劃」，極為詳盡。該項計

劃所列建設範圍及其目標，有如左述：

- (1) 促進中國航空公司業務，以收中外合資經營事業之效。
- (2) 加強中央航空公司運輸能力，以發展國營空運事業。
- (3) 成立東北航空公司，以加強東九省與各地之運輸。
- (4) 成立西北航空公司，以加強西北與各地之聯繫。
- (5) 增購飛機，以擴充航空運輸。
- (6) 建設航站，以配合航空發展之需要。
- (7) 建設飛機修造廠，以奠定飛機製造之需要。

- (8) 訓練航空人才，以適應事業發展之需要。
- (9) 設立民用航空電信總台，以增加飛行之便利，
- (10) 設立民用航空氣象總台，以加強飛行安全。
- (11) 設立航空研究所，以促航空事業之進步。

(12) 成立民用航空局，以監督及管理民用航空事業。
所有上列各項，均有具體計劃，詳細擬定，今後如能按期建設，我國空運事業，發達可無限量。本編限於篇幅，未能多所引中。



第六章 國際運輸

中國抗戰原爲民主戰爭之序幕，戰事暴發，關於軍械彈藥及國防必需物資，均賴由各友邦源源接濟，並運入國內，供應抗戰需要，此項物資或係現購，或以貨易貨，故同時必須將國產繼續輸往外洋。迄抗戰後期，美國及加拿大租借物資，大量運到印度，尤須設法內運。在八年抗戰之長時期中，如何維持國際運輸路線，乃有關中國存亡之問題，亦爲我運輸同人以全力爭取並達成之主要任務。茲分左列六個階段簡述之。

第一節 港粵時期——自七七事變至廣州淪陷

日本侵華軍事行動開始，作戰地區由平津而至上海，故友邦援我物資，祇可由南方最大港口廣州進口，香港位於廣州之南，有廣九鐵路與粵漢鐵路啣接，物資在九龍卸船後，即可由倉庫改裝火車直運廣州。

廣州爲水陸交通之要衝，自粵漢鐵路修通後由港入境之外洋物資可藉該路北運至武昌，由武昌轉運至東北西各方面，或自衡陽西運桂林柳州，自株州東運南昌、九江、自長沙則有公路通往常德貴陽，故粵漢路在抗戰初期，實爲國際供應之大動脈。至水路則自廣州而西有西江水道，可通至梧州，再行轉往桂黔各省。

香港爲英國多年經營之港口，一切設備頗爲完全，七七以後該港辦理國際運輸，雖有各種困難，但尙易於解決，因港島距我國國土祇一水之分，且居民有十分之九以上皆爲中國人，抗戰初期，民氣極盛，人人爲國，工作効力甚高。

七七以後廣九粵漢兩路，雖時遭敵機轟炸。但隨炸隨修，隨修隨運，從未間斷。大量運輸係於民國二十七年開始，主其事者爲軍事

委員會西南進出口物資運輸總經理處，是年夏間，運量更增，月會達二萬噸以上，其他各機關所運者，爲數亦巨，及十月中旬日軍在大鵬灣登陸，進佔廣州，此路乃告中斷。

廣州既失，香港之重要性略減，然仍爲一重要之中轉口岸，凡運往越南緬甸等地物資，仍多在香港卸船，然後轉運前往。越南被佔時，會有大批物資運至香港，轉往緬甸，其後船隻漸改駛緬甸。二十九年情形日見惡化，我方乃將香港所存物資清運，三十年冬日軍佔領香港時，我國損失甚微。

第二節 越南時期——自二十七年春至二十九年夏

我國海港均有隨時被敵侵佔之可能，故在香港運輸暢通時期，我即已籌備其他路線，以防萬一。二十七年年初，派員赴越南接洽物資過境運輸事宜，同年五月，又派員赴緬接洽運輸事宜。

越南運輸，係以海防爲進口之地，由海防有鐵路達河內，河內以上，鐵路岔分二綫，北向者爲滇越鐵路直通昆明，東北向者，則通達吾桂邊之同登，願越境運輸雖有兩綫，但以窄軌鐵路運量不大，吐納不均，故吾國搶運物資，所受困難，遠較香港時期爲甚。又以滇越鐵

路，係法方主辦，本未嘗作到戰時準備，而滇越邊境，路線穿過高山峻嶺，坡度特大，設備較差。故運量方面，始終未能達到所希望之噸位。

復以滇越鐵路沿綫，產煤不豐，須撥配一部份車輛，專作運煤之用，而運送食米赴滇，又佔去其運量之一部份，故該路可能供吾運送戰時物資之噸位，尙不逮其全部運量之一半。當民國二十七年香港通運時，越南運輸，尙屬次要，及廣州淪陷，越南已爲後方最經濟之進口口岸，需要倍增，我乃再三派員前往接洽整頓，至民國二十九年，每月會可運達五千餘噸。

由河內至同登之綫，沿公路轉運至廣西甯明後，可由水道及公路轉運至南寧柳州，故對此支綫鐵路亦曾設法充分利用。鐵路之外，到越卡車則由同登內駛。及南寧失陷，曾趕建雷平田東公路通至河池，以與黔桂公路相接，運輸得以維持，鎮南關一帶，時局忽緊忽弛，初聞越南有禁運及封閉過境運輸之訊，吾即將物資搶運入國境，及日軍入南寧向西進窺時，吾又將物資搶運至越南，此項來回搶運，所費血汗殊多。

我方因鑒於運量之不敷，又設法辦理聯運，聯運路線係由河口利用紅河水運經新街鐵耗輾轉至開遠，再以公路鐵路運至昆明。聯運機構成立後成績尙未顯著，即以越南失陷而中止。

當此時期法越政府，一面顧及我國之邦交，一面又懼於日寇之威脅，其態度至爲模稜，自開運以迄停運，凡軍用品均不許過境，舉凡槍械，子彈等等，均不許入境，所通過者祇有藥材機器以及車輛燃料等物耳。

二十九年夏，法國在歐洲戰場失利，越南政府乃循日本政府之請

，於七月間突然停止我國一切供應品之通過，其時日本軍事人員入越，實際上控制越南政府。我國被扣存在越物資約八萬噸，既不能運入國境，又不許轉運至其他口岸，損失慘重。幸當時主持人與友邦官民合作，就地設法轉售一部份物資，並以外商名義，運出大批物資，此項工作，係在敵人監視壓迫之下進行，其保全物資，功不可沒，嗣後日本將越南完全置於軍事控制之下，我方人員無法繼續工作，方陸續設法回國。

第三節 緬甸時期——自二十七年十月至三十一年四月

滇緬路運輸，爲中國抗戰史上重要之一頁，在抗戰最艱苦之時期一切友邦之供應，祇有繞道於此舉世聞名之滇緬路，蓋滇緬路運輸，不僅路線之綿長，運輸之困難爲世間所罕有，而其進展之曲折離奇，從業人員之刻苦奮鬥，亦多可歌可泣之史蹟，茲分述如次：

(一) 籌備緬甸過境運輸

二十七年五月，我國派員赴緬府接洽運輸物資過境事宜，當時所討論之問題爲過境稅，倉庫裝卸，鐵路水路運費及噸位，公路聯運等等。

物資經過香港海防，均係由主辦機關簽字放行，免付過境稅，緬甸政府規定之過境稅，本爲按貨物價值抽八分之一，爲優待中國起見，減抽過境稅十六分之一，但我方認爲物資過境足使沿綫繁榮，且政府與政府之間，應有免稅之互惠，最後經雙方外交當局磋商結果，訂爲抽百分之一。

裝卸倉庫問題，一部份爲海關抽稅手續繁瑣之所致，一部份爲物

資運到過多所致，在碼頭方面，抽稅手續須逐箱開驗，估價抽稅，手續極繁，物資在碼頭所堆存之時間愈久，碼頭之地位愈感不敷，又仰光在過去歷史上未曾担負儲大之運輸工作，故倉庫不敷，除租用一部份外，我國又新建若干幢，至於笨重及不具水之箱件及材料等，則酌行堆存空地，以節倉位。

鐵路水路皆以仰光為起點，鐵路係政府所辦，可通至臘戍，水路為伊拉瓦底江輪船公司所辦，可通至八莫。運費以鐵路為較高，嗣商得優待運費，視物資之種類而別，鐵路噸位，路局方面最初之同意為每日運出七百噸。

公路接運為創辦時最大困難，蓋由臘戍向東北通至我國國境之公路建築極劣，路基不固，路面崎嶇，無排水道，且多為山地，坡度甚大，至於接運工具則更為困難，嗣後逐漸解決，租購車輛提高公路標準，至三十年緬甸失守前，緬境公路已全鋪柏油，行車速度每小時可達四五十公里。

(二) 仰光至臘戍之鐵路運輸

仰光往北鐵路幹綫，係經瓦城至密支那，由瓦城向東北，有支綫通往臘戍，幹綫路基及一切設備較好，支綫較差。

鐵路運量，開運時月僅數千噸，嗣後船隻大批湧到，仰光物資愈積愈多，鐵路方面乃盡力為我增加車輛，運量增至每月二萬餘噸。

三十一年初我國曾派大批鐵路專家至緬甸指導鐵路運輸事宜，設法加強其運力，但時間急促，瓦城失守後不久，臘戍隨即淪陷。

(三) 仰光至八莫之水運運輸

伊拉瓦底江縱貫緬甸，由仰光經八莫至密支那，仰光至八莫復有公路可通至晚町，水運成本較低，本可大量利用。但因鐵路為政府所辦

，政府為保護其營業起見，不惜多方藉口以阻止我國利用伊江水運。緣物資到八莫後，須沿公路運往晚町，公路有南北兩綫，南綫由八莫至南坎，復可由南綫沿緬境直達晚町，北綫自南坎北向至中國境內之曠允，復東向在中國境內以達晚町，緬境曾言曰緬境路面不佳，要求中國重修北綫，在北綫未修復前，則不許物資在八莫儲存，因此伊江水運，未能充分利用。

(四) 公路接運

不論自臘戍或八莫起運，均祇有公路一途，由臘戍或八莫經晚町遮放、芒市、保山、永平、下關、楚雄至昆明，約計一千一百五十餘公里，全程需時至少六天。由臘戍八莫至晚町或遮放芒市，係以緬境車輛担任，調度車輛之機構設於臘戍，到國境後之接運工作，則以國內車輛担任，除西南運輸處及一部份軍車外，均由昆明調度商車担任之。

緬境車輛，初係租用佛塔尼司公司卡車，嗣以運力不敷，乃就地雇用華僑及緬商之卡車，及二十九年又增租華生華僑兩公司大卡車四百輛，同時緬甸臘戍車輛統制所成立，經常以二百輛卡車供我應用。

緬境公路運量視車輛之多寡而定，最初月僅一千餘噸，嗣後逐漸增加，在三十年間每月平均運量一萬一千噸，此中除緬境商車担任大部份外，餘由我國西南運輸處之軍車及過境卡車担任。（軍委會西南運輸處經辦國際運輸四年其運量見附表）

西南運輸處輸入國內物資噸數

年 份	總 計	一 月	二 月	三 月	四 月	五 月	六 月	七 月	八 月	九 月	十 月	十一 月	十二 月	每月平均數
總 計 (廿七年)	106,143	7,781	3,151	8,187	13,918	22,076	15,513	15,319	7,949	9,054	5,195	—	—	10,614
滇緬鐵路 (廿七年)	3,225	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	1,275	1,935	1,075
滇緬鐵路 (廿八年)	20,529	622	1,699	766	672	1,421	1,430	1,542	3,340	1,892	1,568	3,171	2,413	1,711
滇緬鐵路 (廿九年)	17,697	275	2,172	3,195	4,135	5,100	2,820	—	—	—	—	—	—	2,950
滇緬鐵路 (廿六年)	27,940	—	250	1,610	3,216	4,976	4,196	1,745	2,239	2,181	1,504	1,719	4,344	2,544
滇緬鐵路 (廿九年)	61,394	6,115	5,903	5,259	3,115	1,175	3,419	7,215	4,676	6,379	7,329	4,664	6,145	5,116
滇緬鐵路 (廿八年)	132,192	9,699	9,732	13,896	12,162	13,346	8,855	12,334	10,439	10,214	10,377	12,412	8,727	11,016

國內段路綫遠較緬段為長，自緬邊之畹町至昆明，計約九六〇公

里，行程至少五日，一路翻過橫斷山脈，經功果惠通兩大鐵橋，此段

公路工程之艱巨為抗戰史上之奇蹟，最初工程標準甚低，多數地點祇

容單車通過，其後逐漸改善，並計劃加鋪柏油，在三十二年滇緬戰事

發生時，已自昆明向西鋪約二十公里，並由畹町向東鋪約八十公里。

在滇緬路上從業之人員多至數萬，其中最可令人欽佩者，為回國

服務華僑司機技工，粵漢路阻斷後，國內與國際運輸，均惟公路是賴

，公路之建設有胼手胝足之民工，行駛之卡車可自美國及南洋各地搜

購，惟有駕駛汽車之司機與修理卡車之技工，非一日可集，國內司機

技工為數過少，不敷所需，其時各僑領聞悉此事，乃在南洋各地登高

一呼，聞聲而集者數千人，分八批回國服務，以盡國民一分子之責任

，此數千華僑技工，大半均在滇緬路上工作，在彈雨槍林中殉職殞身

者有之，在懸崖絕壁粉身碎骨者有之，此抗戰史上至可紀錄之一頁，亦滇緬路運輸史上極為光榮之一頁也。

滇緬路國內段接運之車輛，雖不較緬段為少，但以路綫較長，路

面較差，故接運之噸位遠不如運達邊境之多，其時邊境積存物資，不

下十餘萬噸，各機關均急於將存資運入內地，守候愈久，焦急愈甚，

於是競租商車之風起，政府為糾正此種情形起見，乃在昆明成立車輛

管制機構，此為中國公路車輛管制之開始。

(五) 緬甸禁運案

緬甸既為中國取得外援之惟一孔道，舉世矚目，日本對英自甚不

滿，英政府介與中日之間，其左右為難與處置不易，與法越政府正復

相同，及英德戰事發生，英軍屢北，對於東方問題，更無暇顧及，日

本利用此種機會，對英緬大施壓力。至二十九年六月，英政府徇日本

之請，突然宣佈封鎖滇緬綫三個月，在此三個月間，一切有關軍事之物資，概不許運入國境。

同年七月越南停運中國物資，在此兩個月之時間內，爲中國抗戰八年被敵封鎖最密時期，除極少數普通物資由緬運入外，中國國境已被完全封鎖。

英政府原以爲此種妥洽處置可以博得日本之歡心，而使英國在遠東之力量，可以保全，但日寇野心業已暴露，圖窮匕現，英國明瞭日本軍閥不但不能理喻，抑且不能利誘，同時又在全世界民主國家正義之資難下，於是英國於封鎖三個月期滿後，繼續開放運輸。

(六) 滇緬路之撤退

三十年十二月太平洋戰事暴發，英美在太平洋重要港口相繼陷落，仰光立即入於戰時狀態，我國首將存仰物資分由鐵路及水路運至較爲安全之地點，同時美來卡車爲數甚多，又增開公路運輸綫，其時軍事轉變甚速，不得不實行分段搶運，先將物資運至同古，然後再由同古運至瓦城，由瓦城運至臘戍，如此爭取時間，方獲將存仰之重要物資全數搶出，同古瓦城兩地，亦能按照預定計劃辦理轉運，均無損失。臘戍成一瓶口形勢，物資由鐵路運來，祇能用公路運出，逐漸積存，愈積愈多。其時仰光瓦城等地相繼不守，但瓦城以北爲山陵地區，形勢險要，易於扼守，且我方大軍雲集緬北，吾將物資搶存臘戍宜可無憂。不意三十一年四月底，日軍由小路包抄臘戍，聞訊之時，敵人已在此數十里外，我方主力被包圍在緬甸西北一帶，臘戍附近，兵力較薄，倉皇退出，遂令敵騎長驅直入佔領臘戍。失守前我方將各倉庫縱火焚燬，以免資敵。

臘戍八莫既失，敵迫畹町，我方積存畹町遮放芒市龍陵等地物資

，蔓延約一百公里，倉庫林立，而露天堆存之油料，尤不計其數，我軍前鋒不支，後援未繼，於是節節後退，當時運輸人員以及官兵人民，均沿公路後退，車輛連接，都四五千輛、噸、遮、芒、龍各距約三十餘公里，每日失守一地，損失之物資不可計數，當時運輸人員曾經設法趕運，但路上秩序已亂，車輛壅塞路中，疏運困難，達於極點。

第四節 印度時期——自三十一年四月至抗戰勝利

(一) 中空空運

港粵、滇越、滇緬三路皆斷，由陸路將物資輸入中國之希望已絕，外援物資運入之唯一辦法，即爲空運。空運之第一條路綫，即爲將物資由印度運至緬境之密支那，然後再接運至國境，但開始後三日，即因被日軍進佔而停止，於是空運路綫，改由印度直接飛至中國。

空運之起點爲印度之丁江機場，丁江位於印境東北角阿山省之狄不魯加縣內。物資起運後，須翻過全球聞名一萬餘尺高之駝峯以達昆明，在運輸期中失事之案件雖不多聞，但從業人員在酷熱嚴寒中工作，不稍懈怠，殊有足多。

運輸終點，本爲昆明一地，嗣以由昆轉運至重慶尙費時日，故設法利用宜賓機場，於三十三年夏間，開始將物資運至宜賓，然後由水路運至重慶。

中空空運，運量開始時月僅百餘噸，逐漸改善增加，月達千噸左右，最後曾達約二千噸。以與過去粵漢路五萬噸，滇緬滇越兩路之各約一萬五千噸比較，實有杯水車薪之感，因此中空空運之噸位分配問題，最爲嚴重，乃有優先分配機構之成立，由各物主機關派員代表組

織，每月開會一次，分配數字當衆議定。然後行知駐印主管機關按照執行，於是不論多寡，咸無間言。

中印空運，美國稱爲駝峯運輸，滇緬公路阻斷之後，此項運輸，亦舉世聞名，但我國權力所及者，爲中國航空公司所經運之噸位。除此以外，尚有美國空軍運輸隊之運輸，其規模之大遠非我方經辦者所能比擬，其平均運量在中航公司十倍以上，在全盛時期，每月由印運華物資三萬餘噸，除軍用品外，即卡車及吉浦車等亦由飛機裝運來華。印度之起運站爲阿山省之茶保機場及附近之機場約十處，卸貨地點則有昆明、呈貢、羊街、陸良、嵩益、雲南驛等地。

(二) 印境存轉

印度幅員廣大，我國物資在印境之存轉所發生之問題自較爲複雜，非如港越緬各地，因地區較小而易於管理也。

太平洋戰事爆發，仰光港口遭受威脅，物資即設法卸於印東之加爾各答及吉大港，當時所希望者，爲物資可以運至印東北隅之列多，然後利用趕築中之中印公路運往密支那再轉至中國，但中印公路未通而全緬淪入敵手，此項轉運計劃，乃告停頓。

物資到印之進口口岸在印東有加爾各答與吉大港，印西有卡拉其與孟買，實際所使用者十分之九在加爾各答與卡拉其兩埠，最初以加埠爲主要入口地，因其地交通較爲便利，旋因日軍力量逐漸威脅印度東部，故自三十一年夏開始，大部份船隻駛至卡拉其卸船，至於孟買一埠，則祇有少數搭裝中國物資之船在該埠卸載。及美海軍在太平洋節節勝利，英國對印度洋之防務亦較有把握，於三十三年軸心力量逐漸減弱時起，各運來中國物資之船，又改到加埠卸船，每月運到之物資在五萬噸以上。

過去在港越緬各地辦理運輸存轉，均係我國自行設置機構辦理，一切均可隨時調度，印境運輸開始亦係自辦，但在三十二年秋經中美雙方之同意，由我委託美軍代辦印境物資之存轉事項，舉凡物資之接收、存倉、轉運以至運到了江機場，悉皆美軍辦理，裝上飛機後，再由我國航空公司負責，在印境我國之機構，係辦理聯繫、賬務及督促之工作而已。

(三) 中印公路

因中印空運之噸位有限，且運輸車輛及笨重器材不能空運來華，故中印公路之打通爲全國上下所迫切期望，同時中印公路在戰略上之價值極高，欲爭取緬甸勝利，奪回失地，非一面築路，一面進兵不可。

中印公路之工程，係中印兩端相對動工，在民國三十一年以前，工程進展尙甚遲緩，三十三年春，我軍與美軍自印北之列多發動攻勢，一面我軍自滇西之保山亦發動攻擊，美軍之機械築路工程隊隨軍前進，由列多迫新平洋，再迫密支那，公路接通密支那後，旋即通達八莫，我軍自保山強渡怒江，重建惠通橋，築路工程隊分中緬兩段，一段自密支那修至三十七號橋國境，另一段由騰衝修往國境，另外又自保山修通騰衝，由騰衝至龍陵係日軍所修，亦予以改善，我國工程部份雖無機械爲助，但上下一心，人力勝天，故在最迅速之時間內，將中印路打通，三十四年一月中印公路開始通車，舉國歡騰。

中印公路通車後，由印度駛入之卡車悉係美軍車隊，其中絕大部份係裝運美軍配備，一部份裝運供給華軍之配備，自通車以迄三十四年十月停止通車，駛入之車輛約計一萬輛，大部份在六月以前駛入，六月後雨季到臨，緬境公路被水淹沒不能通車，八月間勝利到臨，美

方對此路之興趣大減，我方又未能取得一路之設備，故備大工程之中印公路，未能發揮其理想之作用。

(四) 中印油管

中印公路通車時，美方將油管隨路鋪築至昆明，設計指導者為美軍，實際鋪設者為我之油管工程處，油管與路配合，在中國之運輸史上，尙屬首創，其實油管亦為一種運輸工具，自三十四年五月底油管通油，以迄同年十一月停止輸油，時間雖僅半年，但每月之輸油量有一萬八千噸，六個月約十萬噸，較之我方自辦之空運，則多出甚巨矣。

第五節 假道蘇聯問題

抗戰初期，曾有蘇聯物資自中亞細亞運入我國，今日西北各省所用之卡車，尙多係蘇聯製造者，後因蘇德戰起，即告停止。

滇緬路阻，中印路未通時，我國曾與蘇聯洽商假道土西鐵路運輸一案，交涉甚久，迄無成議，其中經過情形可略為一述。

我國所得美援物資，因無路綫可以內運，即與美英各方洽商假道伊朗及土西鐵路運輸，其路綫為物資運到卡拉齊後，向西北運至印伊交界之鐵路終點，然後由英國之卡車公司承運至伊蘇交界之烏什特。再行利用土西鐵路運至阿拉木圖，裝卡車運經霍爾果斯至迪化哈密。

英美與我係並肩對日作戰，一切交涉接洽均能相處以誠，至於蘇聯與我，則外交關係撲朔迷離，假道土西鐵路運輸一案，經交涉年餘，仍無結果。

第六節 國際驛運

自緬北密支那至騰衝，本為中緬貿易通道，早有民辦驛運，但戰事起後，利用此綫者反而減少。及緬甸失守，中印間之驛運復為國人所重視，一綫為由大吉嶺經江孜拉薩轉運至康滇各省，一綫為由開許米北運經明塔加山隘至葉城轉至迪化，此皆中印人民所經營之商運路綫，未為政府所經營者。

假道土西鐵路運輸未成後，我國派在印伊各地辦理運輸人員，正可利用，且西北各地需要輪胎，於是乃試辦中印間大規模之驛運，輪胎兩千套及一切給養由新德里用鐵路輸送至司令那加之後。即裝上馱馬經列城，喀喇崑崙山隘以達葉城，再轉至迪化，然後以卡車運至西北各省。此項馱運，歷時四十七日，平均溫度在零下三十度，馱馬凍斃者不計其數，差幸糧食接濟尙能按照計劃，故押運官兵得未全部覆沒，現此種艱苦之運輸雖成歷史，但出生入死之運輸從業人員，實為抗戰期中之無名英雄也。

第七章 電信

電信技術，在歐美各國，蓬勃發展，進步殊速，我國在抗戰前數年，亦呈欣欣向榮之象，惜以戰事暴發，原有設施，多遭毀損，後方雖略有增設，究屬因陋就簡，勉可應付。自政府西遷，後方電信，亟欲加強，而前方通信，尤須維持，良以電信交通，為通訊之主要工具，作戰時期，更須與軍事密切配合，是以在抗戰期內，電信交通，需要特多，惟以西南西北電信建設，向極脆弱，復因國際通路遭敵封鎖，致國外重要電信器材，無法運入補充，遂不得不以有限之人力物力，於萬分困難中，陸續增設，以應各方之需要，幸賴電信員工，深明大義，戮力同心，用能於抗戰期間，傳遞軍訊政訊，達成艱鉅之任務，對於抗戰建國，實有莫大之貢獻也。

第一節 九一八至七七抗戰

我國電信事業自九一八以迄七七期間，會有長足之進展，其較著者，一為九省長途電話之建設，一為國際通信之擴展，一為業務之整頓，茲分述如后：

(一) 九省長途電話之建設

我國國內長距離電信，自北伐告成以後，由於社會之安定，工商業日漸發達，深感文字符號之傳遞，不如語言傳遞之直接迅速，斯時僅有之京滬、濟青、平津等局部長途電話，不足適應當時之社會情況，有擴展貫通於全國之需要，爰即計劃利用英國退還之庚子賠款，訂購機料，先行着手建築各大都市間及工商業特繁區域之長途電話，計可貫通蘇、皖、鄂、湘、粵、魯、冀、晉、豫、等九省，稱九省長途電話，工程進展，頗為迅速，迄七七前夕，所有京滬、京漢、津浦、平漢、粵漢各幹綫，均已先後完成，直達通話，於是沿海及中原各省各大都市間之電訊交通，得晤談於頃刻之間，嗣後在抗戰期間，軍訊政訊之傳遞，利賴良多。

(二) 國際通信之擴展

我國國際電信，以前盡賴外國海底電纜，在我領土登陸，藉以傳遞，如英國之大東公司，美國之太平洋公司，丹麥之大北公司，及日本政府所設之水綫等，在帝國主義各種不平等條約下所訂通報合同，類多主權損失，束縛重重。北伐勝利以後，適值無線電之進步，一日千里，爰即着手在真茹建設國際無線電台，多備精良機件，謀以無線電傳遞國際電信，俾處自主地位，數載經營，在九一八至七七期間，先後與英、美、德、法、日、澳、及菲律賓、荷蘭等國之政府或公司，以平等原則，訂立無線電通報合同，於是我國與國外各大都市，均能直接通報，暢達無阻，並於中美、中日、開放無線電話。而原有之上述各外國水綫通報合同，亦以我有國際無線電之設置為後盾，數度折衝，得以改善，並存通訊，相為輔助。抗戰軍興，雖電台西遷，然因基礎奠定，仍能於抗戰期間，沿海封鎖，水底電纜不能工作時，對於對外之電信及宣傳，繼續不斷，貢獻其最大效果。

(三) 業務之整頓

九一八前後，我國社會安定，工商業發達，各界對電信之需要，

日趨殷切，在九一八至七七期間，本部一面在有無綫電報，及市內長途電話各方面，盡量擴展，以適應環境，一面在工作上，由於通信量的增加，力謀質的提高，前者為建設長途報話綫路，增設無綫電台，採購最新式報話機件，如上海、南京、漢口、天津、青島等各大都市之改裝並擴充自動電話機，西安、重慶等次要都市之改裝共電式電話機，並擇要改裝電報打字機，克利特電報機，及其他高速度電報機，後者為釐訂各項工程建築規則，材料程式，傳電衰耗限度，以及修正並釐訂各項有無綫電報及市內長途電話營業規則，務使所有設施，作有準則之發展，簡化手續，迅速傳遞，樹立正確便捷之信用，使各界民衆，隨時隨地得使用之便利，數年間工作效率俱有增進，報話業務蒸蒸日上。茲將七七以前全國有綫電報綫路市內電話，長途電話及無線電報數量統計如左：

項 目	數 量
有綫電報綫路	105,902 公里
長途電報綫路	52,245 點公里
市內電話	36 萬
市內電話交換機	74,000 架
無線電台	170 座

第二節 七七抗戰至抗戰勝利

(一) 電信綫路

抗戰以來電信所受損失頗鉅，尤以綫路為甚，政府西遷後，後方

通信亟須加強，電信建設偏於西南西北諸省，雖器材缺乏，財政奇窘，仍能克復艱難，努力推進，以配合軍事通信之需要。茲將抗戰期間歷年電信綫路列表統計如左：

電 信 綫 路

抗 戰 期 間	電 信 綫 路 (公里)	
	市內電話	長途電報
民國 33 年	51,875	44,085
民國 32 年	69,514	43,635
民國 31 年	74,680	64,355
民國 30 年	57,852	53,295
民國 29 年	88,019	52,284
民國 28 年	91,716	52,235
民國 27 年	87,133	45,147
民國 26 年	82,122	44,745
民國 25 年	105,902	52,245

(二) 國內電信業務

戰時國內電信以軍信頻繁，與人口移動，需要激增，且以電信收費低廉，使用者日廣，無論國內電報及長途電話，均較戰前增繁，因此原有設備之通信能量不敷實際之需要。茲將戰前及戰時國內電報次數數字及長途電話次數，分別列表統計於后：

國內電報去報次數數字

戰前	戰期	總計		官軍電		私務電	
		次數	字數	次數	字數	次數	字數
	民國33年	10,340,978	359,745,902	1,986,951	146,047,171	8,354,027	213,698,721
	民國32年	10,380,350	300,979,399	2,409,897	190,333,268	7,970,453	170,646,131
	民國31年	9,612,352	384,717,316	2,762,800	237,214,616	6,849,552	147,502,700
	民國30年	8,825,666	384,154,250	3,025,300	248,965,183	5,800,366	137,189,067
	民國29年	6,146,104	285,661,593	2,235,771	201,077,506	3,910,333	84,564,087
	民國28年	4,738,307	254,658,776	2,113,022	195,668,032	2,625,285	58,990,744
	民國27年	4,625,799	234,263,977	1,932,554	178,558,285	2,693,245	55,705,691
	民國26年	5,773,317	239,744,360	1,414,074	163,225,821	4,359,243	76,518,539
戰前	民國25年	5,383,727	200,092,708	1,169,431	126,240,416	4,214,296	73,852,292

長途電話通話次數

戰前	戰期	總計		加急	防務及救災
		次數	字數		
	民國33年	5,466,376	2,320,252	2,549,285	596,689
	民國32年	5,328,892	2,873,950	1,927,642	597,300
	民國31年	4,017,533	2,369,203	1,409,821	268,118
	民國30年	3,430,878	2,339,203	881,719	209,976
	民國29年	2,728,258	1,977,725	471,042	279,491
	民國28年	2,400,000	1,644,000	616,000	140,000
	民國27年	2,000,000	1,370,000	515,000	115,000
	民國26年	2,500,000	1,710,000	648,000	150,000
戰前	民國25年	2,780,713	1,904,788	716,034	159,891

市內電話每於大都市淪陷之際，必須酌留一部份維持最後通信，故機件損失頗重，後方城市之電話雖間有新設與擴充，但以機件材料補充困難，業務僅為戰前十分之一。茲將戰前及戰時市內電話用戶數列表統計如左。

市內電話用戶數

戰前	戰期	年別		用戶數
		年	別	
	抗戰	民國33年		7,918
		民國32年		7,728
	戰期	民國31年		6,885
		民國30年		5,896
		民國29年		5,715
		民國28年		5,020
		民國27年		5,600
	戰前	民國26年		10,000
		民國25年		55,683

(三) 國際電信業務

國際電報業務之重心，自上海淪陷後，初移於漢口廣州，旋移於成都重慶昆明，對外通訊未稍間斷。三十一年間又於中美間辦無線電照相電報。戰前國際電報之對象為華僑衆多之香港南洋及日本等處，太平洋戰爭發生後，報務銳減，在戰事將近勝利之際，僅當戰前通報次數十分之一。但以政務電報及新聞電報較前增多，故統觀數字所減無多。茲將抗戰前後國際電報來去報次數及字數列表統計如左：

國際電報來去報次數

年	去		來	
	次	字	次	字
民國33年	64,089	3,833,510	80,087	8,771,101
民國32年	61,737	3,824,648	83,344	9,259,596
民國31年	65,017	3,955,394	73,890	7,465,443
民國30年	412,098	11,359,141	530,578	14,474,879
民國29年	448,289	11,464,988	542,747	12,794,372
民國28年	657,885	11,834,609	549,597	8,912,844
民國27年	653,960	11,072,471	522,652	7,746,779
民國26年	714,328	11,769,249	681,805	9,694,627
民國25年	673,919	8,991,323	710,576	9,050,288

(四) 戰時電信之重要設施

抗戰期間電信建設之艱難不一而足，國際運輸綫路遭敵封鎖，重要電信機料不易運入，而物價繼續增漲，影響年度預算及員佐工作效率，致原定各項計劃，推遲頗為困難。且以戰亂遍及中原各省，對於電信事業之發展，尤覺阻礙叢生，惟在此艱難環境之下，電信各項工作仍竭力設法推進，以與軍事密切配合。此外敵機對各都市濫施轟炸

，尤以重慶受害最烈，幸於事前預為籌備，將主要機件移設防空洞內，即在緊急警報後，仍能照常工作維持通信。茲將抗戰期間電信方面之重要設施分節概述於後：

(1) 電信管理制度之調整

電信事業時須改善，方可適合時代，便利推進，自三十二年四月起，電信行政設計與業務管理，實行劃分，所有行政設計事項由交通部郵電司負責辦理，至業務執行則設立電信總局專司其事。

並將全國分為五電信區，每區設一電信管理局，下設電信局，其原有之各省電信管理局，各長途電話工務處，及派駐豫鄂皖邊界戰地電政專員辦公處等，均於各區管理局成立之時，同時撤銷，以期配合軍事及推進電信事業。茲將全國電信局所列表統計如左：

全國電信局所統計表 (民國34年6月份)

電 區	電 信 局 所	總 機 數	代 辦 處
總 計	828	330	84
第一區管理局	230	38	24
第二區管理局	220	200	31
第三區管理局	185	50	6
第四區管理局	122	11	19
第五區管理局	69	5	—
不能分區者	11	26	4

(2) 中心制長途電話網之創辦

我國以往長途電話之建設，未能依照中心制設計，不但轉接過多，話務擁塞，抑且音質參差，通話困難。自三十二年起，先行規定以重慶衛陽長安三處為中心，一面敷設直達電路，以資聯絡，為達成此

目的，先後完成筑桂、桂衡、衡長三路載波電路，一面增設調整全國載波機件，使形成幅射式之通信電路，全部工程於三十三年初完成。我國有中心制長途電話網者，以此為始，嗣後豫湘桂戰事相繼發生，重慶與前方軍訊頻繁，所以尙無貽誤者端賴於此。

(3) 重慶國際無線電台之建設

自太平洋戰事發生以來，我國與盟邦之聯繫益趨重要，且國際通訊與外交軍事有密切關係，抗戰以後，國際電台遷移成都，重慶與各國通報，須經由渝蓉陸綫轉接，以手續增多，錯誤遲延均有可慮，故於卅二年起由國際電台將總台遷渝，開鑿機洞，建築房屋，裝置機件，已於三十三年冬開始通報。

(4) 新式電報機件之採用

我國有綫電報機件既多陳舊，抗戰發生以後，復因業務增繁，通報容量不敷，報務時有積壓，改善至感迫切，自三十二年以來，一面利用電話電路，於夜間業務清閒時間，開放成音電報，一面試用打字電報機，並加裝快機，對於疏通報務，頗著成效。

(5) 報話綫路及各機場通信網之趕造

戰時綫路建設，大都注重軍方通信，以適應軍事上之需要，所有軍方主辦報話綫，整修報話綫，經常增設報話綫，經常修綫，防空網情報綫各項工程，均已超過原定計劃限度。此外尙有成都飛機場通信網，昆明機場通信網，及整理甘新報綫各項工作，均經遵令依限完成。至恢復浙贛常德滇緬各戰區毀綫，亦經各工程隊趕設，適時修復。又各年度軍事計劃增設報話綫路，除一部份因軍事關係經略加調整外，其餘多按事實上需要之緩急先後趕辦完成。

(6) 特快電報之積極推行

特快電報係為便利公眾通訊而設，於三十二年積極籌備，先從重慶與成都桂林間，自是年九月一日起重慶與衡陽長安間，自九月十日起，先後試辦此項電報，規定自發報人交入電局之時起至收報局送達收報人之時止，至遲不得逾八小時，設有超過，應將特快專送費退還。自實行以來，頗受各界歡迎，嗣後特快電報電路視事實需要，陸續增闢，最多時曾達一百九十路。

(7) 東南各省與後方通信之維持

溯自衡陽淪陷，敵人進逼粵桂黔諸省後，東南各省與後方有綫電報電話遂告完全斷絕，為維持報話不令中斷計，迺努力加強無綫電之聯絡，如恢復重慶瀘都間無綫電話，開放重慶瀘都間重慶永安間重慶龍泉間等無綫電報快機電路，及增闢重慶瀘縣間重慶永安間等第二無綫電路，或增加工作時間，或日夜連續傳遞，使東南各省與後方仍可照常通達報話，殊有莫大之貢獻，惟因限於電路容量，普通商電有時不免稽延。

(8) 各處電信員佐之撤退安插

各處電信員佐在戰事發生後，除由一部份員佐在局留守維持通信，並與當地駐軍同進退外，餘則飭令撤退至附近電局，分配工作，當衡陽洛陽桂林柳州等處先後陷敵之際，所有各該處電局撤退員佐，為數甚多，均依此辦理，以利軍訊，同時保存電信專門人才，勿使流亡散失。抗戰結束以前（三十四年六月）全國電信員佐總計二九、二二八人。

(9) 電信員佐之抗戰勞績

抗戰期內電信員佐維持前後方通信任務繁重，類能不辭勞瘁，不避艱險，執行命令，輔助抗建偉業，其服務精神有足多者。南京及漢

口於敵軍逼近時，奉令留守員工為維持最後通信，不及隨軍撤退，陷身敵手，數月以後始得脫險。歷次戰役前方工作人員遭敵機炸斃，或被俘不屈致遭敵殘殺，或因積勞致死，或流亡失蹤，死事情形雖異，而為公殉難則一，除因在職殉難死事慘烈人員查明情節呈請政府明令褒揚外，均由交通部從優議卹，以勵忠貞。

第三節 復員

(一) 幹綫之修復

自三十四年七月起，本部為配合軍事反攻，即行搶修前後方聯絡綫路及收復區綫路，積極進行。復員開始，本部首先搶修全國六大電信幹綫，(1)重慶至漢口，(2)長安至銅山，(3)南京至漢口，(4)漢口至廣州，(5)北平至漢口及(6)北平至南京，除原有綫路仍可利用者外，共計應修里程四、七一〇公里。截至本年一月份止，共已修復四、〇八三公里，尚餘六百餘公里。

前述六大幹綫以外之重要綫路，如(1)北平至熱河，(2)北平至察綏，(3)北平鐵路沿綫，(4)膠濟鐵路沿綫，(5)銅山連雲港沿綫，(6)滬甯滬杭杭贛南潯各綫，(7)蘇浙皖贛汴鄂湘兩廣各大要綫路，在長江以北各綫，均因地方不靖，未能順利修復，長江以南各綫，或已修通，通信暢達，或仍在進行修理中。

總計自三十四年七月份至三十五年一月份止，修復綫路一一、二八九公里。

(二) 局所之接收與恢復

收復區電信劃為(1)平津區，(2)京滬區，(3)武漢區，(4)廣州區，(5)東北區等五區，分別派員前往接收，接收對象為敵偽所辦

之華北電氣公司，及華中電氣通信公司，暨各地通信局，現大部份已接收竣事，至東北及熱察綏方面之接收工作，尚在進行中。

平津京滬粵港原青濟等各地電信局於接收後即成立電信局，截至本年一月份止，已恢復之局所，計達二百餘處。

(三) 電信管理機構之調整

抗戰勝利，收復區電信局所陸續接收，電信管轄區域日益遼闊，增闢電路，推進業務，擴展前途，方興未艾，原計劃分五區之戰時電信管理機構，不足以應付戰後復員建國之電信設施。經自三十五年一月份起，在本部電信總局統轄之下，分全國為九區，每區設一電信管理局，下設電信局，並於報話特繁之都市，另設特等電信局，及國際電台，分別管轄各該電信區域，或辦理當地之國內或國際之電信業務，以期普遍發展。茲將三十五年二月份全國電信管理局，特等電信局及國際電台列表如左：

局別	管轄區域或範圍	局址
第一電信管理局	陝院院	西安
第二電信管理局	蘇皖院	南京
第三電信管理局	湘鄂贛	漢口
第四電信管理局	川康綏	重慶
第五電信管理局	滇黔	昆明
第六電信管理局	粵桂閩	廣州
第七電信管理局	冀魯晉	北平
第八電信管理局	甘寧青	蘭州
第九電信管理局	東北九省	長春
上海電信局	當地業務	上海市
南京電信局	當地業務	南京市

天津電信局	當地業務	天津市
北平電信局	同 右	北平市
武漢電信局	同 右	漢口市
重慶電信局	同 右	重慶市
國際電台	國際電信	上海市及重慶市

第四節 戰後五年電信建設計劃

(一) 計劃概要

戰後五年建設計劃，包括長途電話綫路，長途電話及電報機件，市縣電話綫路及機件，無綫電機件製造廠及試驗所等五部份，國內通訊擬以長途電話市縣電話為基本，有綫電報視作輔助，惟在戰後初年充分利用無綫電，以補綫路建設之不足，國際通訊擬以無綫電為主。

長途電話綫路用作傳遞電話電報，全國暫設八區幹綫，支綫遍佈重要城鎮，儘量裝設載波設備，藉以在節省銅綫原則之下擴充業務容量，電報並逐步採取自動機械，藉以提高傳遞效率。市縣電話以供應全國各重要地點之需要，俾與長途電話銜接相通，以發揮服務效能。無綫電較有綫電多設邊疆二區，除供國內通訊外，兼負國際及海岸通訊任務。至於製造廠用以培植國內自行修理製造之能力，試驗所用以培植國內技術自立之基礎。

第一期五年建設數字，長途及市縣電話綫路合計僅一百六十萬對公里，自動及人工電話機僅四十六萬具，與「中國之命運」內二十年完成量相比較約佔百分之五，至無綫電台計一千二百座，因係戰後初年所需要，故數量較多。

大部份材料須仰給國外，計二十五萬噸，所需各級技術員工總計

十萬人，其高級技術主幹，擬派往國外訓練，另與外國技術合作聘致外籍專家。至資金一項照二十六年上半年物價估計，約計美金九千三百萬元，國幣三萬二千萬元，擬以適當方法利用一部份外資，不失自力更生之至意。

(二) 基本政策

戰後電信基本政策，扼要列舉如次：

關於國營電信一般者

(1) 戰後電信力求服務大眾化，組織合理化，設備與工程標準化，建築與運用機械化，以配合國防民生及政治經濟文化之需要，並加強國家民族之團結與統一。

(2) 國內通訊網綫路以長途電話為主，多裝載波設備。

(3) 有綫電報利用幻通及載波電路，多用自動式，並逐漸發展傳真電報。

(4) 市縣電話以各地平均設置為原則，不偏重於少數都市。

(5) 國際通訊充分利用無綫電，多闢直達電路，國內無綫電則用在建設初期，以輔助有綫電之不足。

(6) 電信器材應逐漸自行製造，歡迎外國技術合作，以達到國內自給之目的。

(7) 人員之培養訓練與組織，特加注意，並建立健全之管理制度，以垂永遠。

(8) 國營電信事業得分區管理，對於邊遠之區，宜使其有較大職權，俾利工作實施。

關於國營公營民營及專用電信劃分者：

(1) 長途電話電報及無綫電全屬國營。

(2) 除首都及重要市縣應國營外，其餘市縣電話得准許市縣政府公營或民營。

(3) 次要性之電信器材製造得准許完全民營。

(4) 航空無線電地面設備及航海無線電海岸設備應統一辦理。

(5) 不合規定之專用電台悉數撤除或徵用。

(6) 省辦長途電話綫路收歸國營。

(三) 業務目標

戰後第一期五年建設計劃擬完成之業務目標如次：

(1) 市縣電話每年通話五萬萬次。

(2) 長途電話每年通話五千萬次。

(3) 電報每年五千萬次。

(四) 設計原則

戰後第一期五年建設計劃假定之設計原則如次：

長途電話綫路——第一期五年以採用架空明綫，暫不採用長途地下電纜為原則，幹綫準備裝用大量載波設備，以採用三·二公厘徑銅綫為標準，在北部寒帶酌用四·〇公厘徑以期增加強度減少增音站，支綫則以二·六公厘為標準，寒帶酌用三·二或四·〇公厘，電報利用幻通及載波，不另行設綫。

長途電話及電報機件——載波電話及電報儘量利用載波電話，以三路為主，業務特忙者得酌量加設十二路，較閒者改用單路，近距

離者仍用實路，惟串接語音增音機以不超過三具為限，共電式長途交換機多裝終端增音機及假綫控制設備，在區中心及分區中心之一部份，則裝用自動接綫機件，以代人工叫接，載波電報以成音式為主，參用高頻式，以輔助幹綫，採取多工印字電報，支綫裝用打字電報，業務不繁者以電話傳遞電報，至傳真電報充分裝置利用。

市縣電話——凡一千號用戶以上者，儘量採用自動電話，五百號以上不滿一千號者用共電式人工電話，不滿五百號者用磁石式人工電話，第一期五年最大都市電話新設者以一萬號為度，俾各地平均發展，市縣電話綫路以每戶三綫對公里計算，儘量採用電纜。

無線電——國內無線電在第一期五年儘速建設，以無線電報為主，多闢直達電路，尤重於邊疆通訊，國內及國際電信以採用高頻式為標準，裝置晶體，使頻率穩定，海岸電信兼用低頻，符合國際規則。

製造廠及試驗所——全國各大電局擇要設立修機室，配置必要工具及材料，以維護修理各種常用之機件，另於衝要地點設立較大規模修機室，從事裝配輕便機件，再於全國極少數地點設立製造廠，開始製造電信器材，惟製造工作艱難，第一期五年自未能達到全部自給之地步，又製造與運用，雙方可合設一電信研究試驗所，以樹立技術自主之基礎。

第八章 郵政

郵政原為便利人民通信而設，以普遍設立局所，開闢郵路，擴充函件及包裹業務，維持國外通郵為要務，而在戰時尤須繼續不斷維持戰區人民通信，並須在前綫維持軍事通信，及士兵通信，均能達成任務，其貢獻殊亦不少。郵政儲金匯兌業務，因其普遍發展，遠及鄉間及邊區，其功效亦足稱道。

九一八至抗戰勝利各期局所郵路表

時期	項別	局										郵路					
		總計	合計	管理局	辦事處	一等局	二等局	三等局	四等局	臨時局	營業處	支局	郵亭	郵政代辦所	合計	村鎮郵路	航空郵路
I	九一八	44,755	12,523	23	37	998	1,159				277	6	10,029	32,232	8,093	22,039	2,100
	七	72,650	15,019	22	32	826	1,405			300	6	12,448	57,671	13,905	40,146	3,620	
	七	+27,935	+2,496	-1	-5	-192	+246			+23	4	+2,419	+25,439	+5,812	+18,107	+1,520	
II	七	72,690	15,019	22	32	806	1,405			300	6	12,448	57,671	13,905	40,146	3,620	
	七	70,610	14,849	22	32	699	1,487			263	2	12,344	55,761	14,214	38,382	3,165	
	七	-2,083	-170			-107	+82			-37	2	-104	-1,910	+309	-1,764	-455	
III	七	70,610	14,849	22	32	699	1,487			263	2	12,344	55,761	14,214	38,382	3,165	
	七	71,293	17,916	22	32	754	1,643			250	6	15,155	53,377	13,660	36,991	2,726	
	七	+683	+3,067			+55	+156			-13	4	+2,811	-2,384	-554	-1,391	-439	
IV	七	71,239	17,916	22	32	754	1,643			250	6	15,155	53,377	13,660	36,991	2,726	
	七	※26,620	12,258	11	5	587	1,037			123	5	10,436	14,362	7,688	5,726	948	
	七	-44,613	-5,658	-11	-13	-167	-606			-127	-1	-4,719	-39,015	-5,972	-31,265	-1,778	
總計		848,732	500,069	183,076	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373
I		584,816	246,643	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373
II		584,816	246,643	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373
III		569,853	245,491	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373
IV		597,790	245,491	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373	190,373

※後方各區數字

民國二十年至三十四年各年函件包裹統計表 (九一八國難起至抗戰勝利)

年份	總計 (件)	信函	明信片	平常及掛號 新聞紙	總回郵票	印刷物 及書籍	貨物 及包裹	商務傳單	貨樣	小包郵件	存信 新聞紙 雜誌	小包 新聞紙 雜誌	包裹 (件)
二十	837,025,220	522,577,200	45,890,300	129,828,300	56,659,000	73,115,400	4,138,700	3,401,500	1,414,800				6,518,200
二十一	738,978,500	439,129,800	39,069,500	125,055,800	55,593,700	72,557,100	3,046,000	3,333,100	1,183,500				5,930,100
二十二	787,553,600	454,837,700	38,827,700	140,287,500	56,380,300	87,525,100	4,139,600	4,121,500	1,474,200				6,233,900
二十三	822,335,500	482,717,500	38,111,000	144,310,100	47,176,400	98,332,100	4,852,100	5,212,800	1,623,500				6,255,000
二十四	823,651,300	454,076,900	36,201,600	166,898,600	42,047,900	111,457,500	6,520,400	4,647,400	1,528,900	275,050	50		7,015,700
二十五	881,634,000	452,065,800	37,081,700	194,237,600	40,907,000	137,843,900	10,496,700	5,975,400	2,229,600	780,100	500	15,700	9,105,200
二十六	578,225,600	335,925,900	23,310,300	112,873,300	11,713,400	66,733,100	4,664,700	1,431,700	690,500	905,100	200	4,400	4,946,800
二十七	541,845,400	344,510,600	22,718,800	90,829,600	6,599,800	68,973,600	4,850,200	880,000	611,400	1,966,200	200	5,000	4,861,520
二十八	613,684,550	426,018,770	23,270,330	86,853,610	316,800	63,870,270	5,658,000	3,362,600	586,800	732,300	900	4,200	4,068,140
二十九	867,157,300	600,857,300	32,079,600	130,511,100	1,369,500	90,590,400	8,343,500	1,523,000	986,800	885,800	500	8,800	4,037,920
三十	870,119,300	627,921,000	20,949,100	132,481,600	720,100	77,696,500	8,067,100	312,400	820,100	944,100	700	6,600	2,148,360
三十一	868,280,600	656,659,300	14,619,300	130,226,200	85,800	58,276,500	6,873,100	294,200	103,100	1,116,200	400	5,500	1,843,400
三十二	735,423,592	566,541,618	5,189,058	124,629,904	170,537	33,916,457	3,473,435	182,872	49,744	938,470	39	1,972	1,063,869
三十三	664,076,340	512,601,192	634,544	124,680,559	110	24,427,898	513,194	23,129	8,848	762,858	—	932	339,413
三十四 ※	656,962,433	543,937,602	1,022,384	94,883,574	994,433	24,003,636	1,117,499	509,457	8,933	337,068	—	770	164,651

※內有估計數字

第一節 自九一八至七七抗戰

(一) 局所及郵路之增闢

民國以來，郵政日趨發展，自九一八變起，東北淪陷，該地郵政經多方設法，冒險維持，至二十一年七月間，因僑滿有於八月一日發行新郵票之議，不得已於七月二十四日將遼寧吉黑兩郵區郵政同時停辦，郵政發展受一頓挫。惟其餘二十二郵區，局所均年有增加，至七七前，全國郵政局所總數由九一八時之四四、〇〇〇增至七七時之七二、〇〇〇。

東北淪陷後，該三省內兩郵區郵路亦均停辦，其後六年間華北情形日趨特殊，其他各地亦以內部之不安定，郵路里數則日趨減少，由九一八時之八四八、〇〇〇公里減至七七時之五八四、〇〇〇公里。

(二) 國內函件包裹業務之增加

九一八後，東北境內我郵政仍維持至次年下半年始行停辦，是以二十年間收寄之函件包裹數目，較之上年均未見低落，二十一年至二十四年因東北郵政停辦，函件包裹業務迄未恢復舊觀。二十五年以關內各省厲行公路建設，而航空郵運亦大見進展，函件包裹業務復趨繁榮，前者收寄之數為八億八千餘萬件，後者則達九百一十餘萬件，較之二十年之八億三千餘萬件及六百五十餘萬件，增加均鉅。

(三) 國際通郵之維持

東北郵區自九一八起相繼淪陷，以往取道西比利亞寄遞之郵件，無法繼續維持，當經將經由西比利亞寄遞之郵件改道海路寄遞，惟國際郵件改由海路運寄，實較西比利亞郵路為遲緩，當時國際郵政間一般論調，認為國際通郵係屬技術問題，而西比利亞為通歐亞之孔道，

自應繼續利用，同時我國民衆亦有與寓居東北親友通訊之必要，為便利通訊及避免與僑滿直接發生郵務關係起見，乃在山海關由非郵務人員另設匯通轉運局，居間經轉寄往東北及國際郵件。

(四) 軍郵業務之創辦

軍郵為抗戰期間主要軍事交通事業之一端，於長期戰事中，曾發揮其最大功能。七七變起，奉軍事委員會令籌辦軍郵，以本部郵政總局為管理機關，調用郵局原有員工。加以特殊訓練，由郵局供給設備及費用，次第在各主要部隊內配設軍郵局所，及在軍事交通要衝設置軍郵收集所，同時在接近前線地帶增派受有軍郵訓練之員工，加強當地原有郵局之機能。又參酌各郵區與各戰區之劃分及其需要情形，在各該郵政管理局局長指揮之下，設置若干軍郵總視察段，及每總段之下若干分段，分層督導。各軍郵及普郵局所對於軍事郵件（包括軍事通訊與軍人私信）另行處理，優先寄遞，對於軍人郵件另行發售軍郵郵票，並採減費郵件及免費匯兌之種種優待辦法。歷次會戰以後，各地軍郵總視察段及軍郵局所隨戰局之開展普遍增設，每軍事單位自師部以上莫不有軍郵局及軍郵派出所之配設，每團部以下之單位則配設軍郵聯絡站，此項軍郵機構之數量，年有增加，戰事結束以前，軍郵區域幾遍及全國，且及國外之印度緬甸越南等地。依據三十四年八月底之統計，共有總視察段十三，軍郵收集所十二，軍郵局二九二，軍郵派出所一七三，兼辦軍郵局二〇三五，軍郵聯絡站二二三，軍郵員工二六七九。

(五) 郵政汽車運輸之發軔

郵件運輸向交工商各運輸機關辦理，惟在市郊以內，為使船埠車站與郵局間郵件運輸迅捷起見，各重要城市郵局均備少數汽車往來行

駛，其在公路長途行駛，以民國二十五年八月重慶成都間長途郵車運郵爲始，二十六年一月續辦湘黔郵車線，自長沙展至貴陽。

第二節 自七七抗戰至抗戰勝利

(一) 局所及郵路之增闢

自抗戰軍興，郵政局所隨戰事之推移而停閉者，日漸增多，惟泰半仍冒險維持，以利通訊。在此期間西南西北各省郵務爲適應當時軍事及政治上之需要，乃獲有發展之新機會，後方局所年有增加，計至漢廣淪陷時期，全國郵政局所僅減少二千餘處。

抗戰開始，沿海與內地交通因京滬路阻斷，改以滬杭路維持郵運，旋復改以浙閩沿海及廣州爲通路，而以漢口爲全國郵運之中心。二十七年十月漢廣相繼淪陷，若干發生戰事地區之郵路，均遭阻斷，於是郵路里數遂見減少。

漢廣淪陷，因軍事關係，郵政方面有全區多半完整而管理局所在地已告淪陷者，中央爲便利推行政令起見，在陷區完整地方，另設管理局辦事處指揮之（已淪陷之各地，則由淪陷地方之管理局指揮），計先後成立廣東、河南、湖北、浙江及安徽五辦事處，此外對西南、西北及邊疆郵務之擴展，積極以赴，不遺餘力，是以淪陷區局所停辦者雖多，然截至三十一年年底止，全國郵政局所仍見增加。

至於郵路，在漢廣淪陷後，僅利用浙閩粵等省沿海小港口爲出海郵路，運量至爲有限，故此時期郵運，大半以滇越鐵路爲重心。迨越南陷敵，復利用滇緬公路運郵，一面並利用渝港航空，以聯絡東南沿海各省之郵運，厥後滇緬公路運輸，復以敵人之干涉封鎖，以致後方與淪陷各地郵運，僅賴渝港航空，以爲維持。在此四年間，沿江沿海各

地，雖相繼淪陷，但郵路因極力設法擴展，反見增加。

太平洋戰事爆發後，後方與淪陷區往來郵路，經先後組成浙東湘北鄂中豫東等綫，惟以湖北浙東中原湘桂黔戰事先後發生，以致各綫郵路維持，殊感困難，迨平漢粵漢湘桂等鐵路被敵佔據，東南各區及皖北各地與後方交通突遭阻斷，乃經組織秘密郵路，藉以維持。

(二) 國內函件包裹業務之維持

國內各地函件及包裹，除信函明信片新聞紙外，抗戰初期曾因運輸困難暫停收寄，嗣於西南及西北各地積極開闢郵路，增設局所，辦理成隊郵差班等設施，二十九年間收寄之函件達八億餘萬件，僅包裹一項受交通工具短絀之限制，比較不振。

三十二年至三十四年，復以戰區擴大，函件包裹數字，均見減少，尤以包裹爲甚，敵人投降後，收復各地秩序，多未恢復，該項業務之好轉，尙有待於局勢之澄清。

(三) 國際通郵之維持

七七事變後，國際郵件寄遞路綫尙無重大變化，陸路仍可取道西比利亞運寄，海路亦尙暢通，航空則可發由香港經轉。自歐戰發生，地中海郵路阻斷，淪陷區與後方各地之國際郵件，僅能發由西比利亞及美國經轉。太平洋戰事發生後，淪陷區郵件，僅經由西比利亞轉遞，後方郵件以淪陷區檢查關係，不得不改由滇緬公路經仰光印度及中東土耳其等國轉遞，仰光失守後，經由緬甸中部印度及中東土耳其等國轉遞。

抗戰以後，國際通郵頗多變動，除與英美蘇等盟國，維持通郵關係外，與其他各國之郵務，或因戰事淪陷，或因交通阻塞，及宣戰絕交等種種原因，陷於停頓。

緬甸全部淪陷後，國際郵路完全不通，乃開闢迂遠崎嶇之中蘇（經新亞至蘇聯）及中印（經新亞至印度）兩綫，在此時期寄往歐美之郵件，需時甚久。幸國際航空郵綫繼續維持，故地面郵件公眾改由空中寄遞者，為數激增，均發由印度加爾各答轉英國海外航空綫及汎美航空綫轉運。三十四年九月間戰事結束，原期西比利亞鐵路運輸即可恢復，無如因東北郵政接收未竣，新疆復自三十四年八月間因內部變亂，交通阻滯，所有中蘇中印兩綫，俱不能利用，一時地面出國路綫，幾又再度遮斷，當經商准上海英美軍事當局國際郵件由英美軍機免費帶往舊金山及倫敦郵局投遞或經轉，但以普通郵件為限，掛號郵件則交由中航機帶運至印，再經由水陸路運遞。香港等處之郵件，亦由英國軍用機帶運，蘇聯郵件在中蘇陸運未通前，交由中蘇綫航機運至阿拉木圖再由陸路續運。嗣後上海方面美國總統輪船公司及英國遠東船務經理處已有船隻行駛英美及香港，上述各項水陸路出口郵件，乃盡數改由輪船運遞。

一九四四年六月盟軍登陸法境諾曼第以後，各地交通逐步恢復，其時尚無聯郵，各國不斷洽商恢復通郵，現時普通及掛號函件，除寄往德日朝鮮三國尚未恢復外，其餘均經先後恢復收寄，完全通郵。

我國後方物資奇缺，為增闢來源起見，恢復國際包裹業務，有積極進行之必要，爰商准蘇聯印度兩郵政由陸路互換包裹，往來蘇聯者以中蘇本國包裹為限，往來中印者除中印本國包裹外，所有我國與英美坎拿大澳大利亞新西蘭及其他各國互寄之包裹，均可由印度郵政居間轉遞，惟中蘇中印互換包裹業務，均須取道新疆運輸，異常遲緩。

現在戰事已告結束，海運逐漸恢復，上海與英美間及廣州與香港澳門間均有輪船行駛，經將恢復收寄英美香港澳門錫蘭馬來雅澳大利亞等

地之包裹，運交輪船帶運。

（四）郵政汽車運輸之擴展

七七事變後，鐵路輪船運郵幹綫，先後阻斷，為免郵件運遞遲緩計，經先後開辦太原大同綫，南京上海杭州綫，六安漢口綫，及南昌浮梁屯溪綫長途汽車，協助運郵。

漢廣淪陷後，戰區日益擴大，後方各省間之公路，雖相繼完工通車，然公商營汽車對於郵件，尙未能充分帶運，為加速郵件運輸起見，於原有路綫外，又增闢滇黔、黔川、川陝、桂黔等綫，由南而北，形成郵車幹綫，同時復增闢湘贛、贛粵、贛閩、贛浙等綫，藉原有之湘黔郵車，及浙贛、粵漢、湘桂、桂黔等鐵路完整部分，與川黔滇等省啣接，形成自西而東之郵車幹綫。

戰事移至腹地後，沿海各口岸或為敵人佔領，或為敵人封鎖，汽車另件及燃料進口甚感困難，郵車路綫之擴充，遂大受打擊。自民國三十年夏季各地郵車行駛路綫達八五〇七公里，惟因零件及燃料來源稀少，遂不得不採取緊縮政策，以維持車運，不使終斷。滇緬公路適於本期內通車，郵局雖於萬分困難中，仍開辦滇緬路郵車，以謀後方經緬甸至海外之惟一通路。

自郵車長途行駛以來，修理及另件供應問題隨之而起且郵車行經各重要郵局，亦須有停車檢驗及交接郵件事務之辦理處所，故在各地設立郵政汽車管理站，並於郵車轉運中心，如昆明、貴陽、成都、衡陽、寧都等地，或設修理廠，或設物料庫，或設機務組等，並雇用技術人員辦理車輛保養及修理事務。

緬甸棄守後，郵車路綫再度緊縮，雖稍有增減，但仍着重於東西（自浙江經贛粵湘桂以迄貴陽）及南北（自雲南經黔川以迄陝西之寶

鷄)兩大幹綫之維持，以溝通後方各主要城市之郵運。

(五) 郵政人員之勤奮

戰事緊張時期，郵局員工均能各守崗位，鎮定應付，不敢輕易撤退，縱至危急時，亦係先遷附近地方，相機恢復局務，非至萬不得已時，方始撤退後方，不但艱險備嘗，損失亦屬重大，撤退後方後，均係分派各區服務，一面在淪陷地方仍留員工繼續維持郵務，或看守房屋公物，同時在前綫各地隨時隨地辦理軍郵局所，遠繫郵政通訊，隨軍進退，維持郵務，辛勤艱苦，頗著勞績。

第三節 復員

(一) 局所及郵路之恢復

三十四年九月勝利告臨，當即把握時機，所有陷區郵政及因戰事關係撤退或停閉之局所，均經相繼恢復，東北郵政亦派員前往接收整理，台灣郵電管理局亦成立可期，惟華北因國內軍事衝突關係，內地局所被迫停頓，或消息不明者頗多，蘇北亦有類此情形。

戰事停止後，各地交通復員以國內軍事衝突未全停止，故各大都市如京滬平津青濟漢粵等地，雖與後方各地航空郵運迅速恢復，但以鐵路多被破壞，海運未能暢通，江輪差運繁忙，公路車輛缺乏，經於郵差路方面設法增強，藉以補救機械運輸之不足。

(二) 郵政汽車運輸之擴展

戰事結束復員工作開始，除維持後方原有各綫外，為溝通收復區郵運起見，當經組通長江南北兩大幹綫，一為自重慶經貴陽晃縣衡陽吉安寧都上饒以達浙江之諸暨，一為自重慶經成都寶雞瀋陽而達洛陽與隴海路東段和柳接，此外並恢復由貴陽經柳州賓陽至貴縣一綫，以

與西江水運聯運，截至三十五年一月底，上述各綫均已溝通完成。

(三) 國際通郵之維持

國際通郵，仍按上期恢復郵路及其業務，繼續維持，益求迅速，藉資聯繫。關於國際郵資，自三十四年十月一日起，因國內郵資增加，國際郵資折合率，復改訂為每一金佛郎合國幣一百零四元。

(四) 郵政人員之充實

敵人投降後，淪陷區均已收復，東北各區及台灣區亦已光復，即經辦理復員，所有前由陷區撤退人員，按其撤退時期之先後，斟酌各收復區及光復區之需要，視後方各區公務情形，將可能抽調者調回原區，或各員工原籍服務，所有後方各區之遺缺，分別招考各級人員補充。又查抗戰期間郵政員工因戰事受傷及犧牲者，計有受傷員工一百八十二人，死亡員工二百二十人。

自瀆瀾戰爭迄至現時，每年員工人數均在四萬以上，緣歷年來各區業務增繁，為適應需要，曾經陸續添用人員，故人數迭有增加。

第四節 今後建設計劃

(一) 局所及郵路之增設

茲國內軍事衝突已告停止，交通恢復有望，今後郵政在國家步入和平建設新階段，當不難恢復戰前之繁榮，局所固應力求普遍設置，而對邊疆之郵務益當儘量圖謀擴展，以固國防，惠及全民。郵路將為航空輪運之擴展，鐵路公路之延伸，並隨一切交通之發展而伸張，在最短時期中回復九一八前之里數而再倍之，當非難事，所有關於上項建設事宜，擬參照戰後五年設計計劃逐步推進。

(二) 郵政汽車運輸之擴展

國家建設開始後，鐵路交通將佔首要，公路運輸或偏重於內地邊陲省份，郵件運輸向以迅速為主，將來除儘量利用外界運輸工具託運郵件外，其在交通不便各地，尤其西北各省，仍當以全力辦理郵車，現西北郵車以車輛工具兩感缺乏，故僅以酒泉爲止，俟新車到達，當續展至哈密迪化及塔城。

(三) 五年建設計劃

我國郵政事業原有相當規模，其組織管理在國營事業中向稱比較完善，各種業務亦屬年有進展，惟建設方面以前多係適應事實需要，隨時擴充，未有遠大計劃，戰事結束以後，自當更進一步，使郵政業務發展，能配合國家工業化之程序，實國防建設之需要，爰擬訂五年建設計劃，分期推進以期發揮最高效能。該項計劃之主要工作，在局所方面，爲全國添設郵政管理局十處，及其備辦通信遞送金融代理等四類業務全部功能之郵局四千處，同時添設適當數量之行動郵局郵政代辦所及村鎮信櫃郵站暨郵票代售處等次要局所，以資輔助。在郵路方面，爲充分利用我國戰後航空鐵道公路輪船等交通建設之發展，迅速擴展全國航空鐵路汽車輪船等郵路網。在設備方面，爲按照擬之建設計劃，添建局屋及堆棧二千五百處，添置足敷應用之汽車自行車機器腳踏車運郵鐵道車及小汽船等運輸工具，以及儘量採用各種新式郵用機械，藉以代替人工，增進效率，俾對民衆盡服務職責，對國家便利邊疆通信及文化交流，以完成鞏固國基加強民族團結之使命。

第五節 郵政儲匯

(一) 自九一八至七七抗戰

(1) 儲匯機構之增減及變更情形

郵政儲金匯業局創立於民國十九年，設總局於上海，並由營業處兼辦對外營業事務，此外在南京漢口兩地先後開設分局，以上情形截至七七事變止，並無變更，至辦理儲金及匯兌之郵局，在二十六年七月間，係爲七二二及一四〇三三所。

(2) 儲金匯兌保險業務之推展情形

儲金：在九一八事變時，全國辦理儲金之郵局約有五百餘所，各種儲金積存總額逾二千五百餘萬元，至二十五年底止，全國郵局辦理儲金者增至六百餘所，各種儲金積存總額已近五千六百萬元。迨至二十六年七月時，經辦儲金局所增爲七二二處，各種儲戶達三十餘萬戶，積儲總額進展至六千餘萬元矣。

匯兌：九一八事變後，東三省各區與其他各區間互換匯票停止辦理，加以國內多處災患頻仍，以致匯兌業務驟形衰落，二十二年二月間開辦電報匯兌，二十二年及二十三年復添辦直接互換國際匯票匯兌，業務較見發達，二十四年各地交通暢便，工商業均較繁盛，匯兌業務亦隨之進展，是年四月間將國內代收貨價辦法澈底改良簡化手續，並減低資費，收效頗宏，同年十一月間政府更改幣制，發行法幣，各郵局間劃撥款項較易，乃將匯費抑低以利公衆，嗣後國內國際匯兌業務均益見發達，數字頗有增加。

保險：民國二十四年五月間，國民政府公布簡易人壽保險法，同年十二月一日上海郵政儲金匯業總局及南京漢口二分局開辦壽險業務，並成立保險股以專其事，嗣後陸續推展至各主要郵區及一等局，共成立契約五萬餘件，失效契約一萬餘件，保額八百餘萬元，消滅率百分之二十五。

(二) 自七七抗戰至抗戰勝利

(1) 儲匯機構之增設及變更情形

國府西遷，經濟重心轉移，後方各省儲匯機構首設者有重慶、貴陽、昆明三分局，其後桂林、柳州、長沙、衡陽、湘潭、吉安、贛州、福州、漳州、永安、龍泉、成都、內江、瀘州、萬縣、韶關、梅縣、台山、蘭州、天水、西安、寶雞各地分局陸續成立，並按業務需要，在各分局屬下設立辦事處或分理處。三十三年因中原及湘桂等省戰事關係，各該區域內分支機構搬遷至附近局所，繼續維持。三十四年一月會將業務清淡之萬縣、內江、天水、寶雞、漳州等五分局予以裁撤，以資緊縮，再郵局辦理儲金及匯兌業務者，在三十四年九月時係為一九〇〇及一七七三所。

(2) 儲金滙兌保險業務之推展情形

儲金：抗戰爆發後，各地人民生活靡定，流離播遷，以致存戶日少，二十六年底，全國積儲總額減低至四千餘萬元，武漢淪陷後，民生益趨困苦，儲金仍無起色，二十八年本局為積極拓展儲金業務，一面在後方各重要郵局普遍舉辦儲金，一面使僑匯與儲金發生連繫，同年十月間復開始發行節約建國儲蓄券，盡力宣傳，故儲金儲券驟增至七千二百餘萬元。二十九年儲金儲券復積極開展，增辦小額儲金業務，更於海外委託行號代銷儲券，並試辦僑胞通信儲金，截至二十九年底，各種儲金積存總額已突破一萬萬元，儲券售抵餘額亦達四千六百餘萬元。三十年復增辦節約建國儲金，代售中儲會發行之有獎儲券，簡化各種儲金手續，並將業務推展至全國二三等郵局，該年底儲金總額已達二萬四千餘萬元，儲券售兌餘額亦驟增至七千六百餘萬元，較二十九年度成績超過二倍有奇。三十一年

度因香港菲律賓新加坡等地淪陷，海外儲券等業務大受打擊，本局推展國內各項儲金業務，不遺餘力，並增辦節約建國儲金郵票及代政府發行美金儲券，該年底止儲金總額增近五萬萬元，儲券（包括美金儲券）積儲數額增至三萬二千餘萬元。三十二年為加強推行儲金業務起見，分別核定所屬收儲達成總額，儲金儲券積儲總額至該年底計達二十萬萬餘元。三十三年間中原及湘桂戰事發生，儲金業務頗受影響，惟由於本局之多方推動，並添辦總額公益儲券及代辦法幣折合黃金存款，截至是年年底止，儲金儲券積儲總額仍增至四十一萬二千餘萬元。迨三十四年八月底（即抗戰勝利時），儲金儲券及鄉儲券積儲總額增達一百六十萬萬餘元，積儲總額已超過戰前二百五十餘倍。

滙兌：七七事變後，人民流離遷徙，工商業均呈停滯狀態，各郵局間調撥款項亦頗困難，以致滙兌業務一度驟形減縮，二十七年郵局經濟情形略見好轉，儘量提高滙款限額，二十七年間為吸收僑匯起見，與南洋等地銀行合行辦理華僑滙兌業務，頗為發達。二十八年一月間開辦定額滙票業務，手續簡便，匯費低廉，故公衆樂於購寄，銷行頗廣。三十年五月間為推廣業務計，將滙款限額再度提高，擴充電報滙兌業務，並分別詳訂推廣國內滙兌業務辦法。三十一年至三十四年間，先後規定調整匯率及協補頭寸辦法，並將各局滙兌款額及存額儘量寬放，以致業務得以逐漸增進。

保險：二十七年至二十九年成立契約一萬三千餘件，失效契約將近萬件，消滅率百分之七十五強。三十年至三十三年共成立契約十六萬七千餘件，保額三億三千餘萬元，失效二萬餘件，消滅率百分之十二弱。三十四年開始至抗戰勝利，共成立契約十二萬餘件。

(三) 復員

(1) 儲匯機構之增減及變更情形

抗戰勝利後，本局為開拓收復區儲匯業務起見，先後恢復南京、漢口兩分局，並設立上海、杭州、南昌、天津、北平、青島、開封、廣州等各分局，此外並將後方已失重要性之分局暨辦事處及清理處，分別逐漸裁併，以資調整。

(2) 儲金滙兌及保險業務之推展情形

儲金：抗戰勝利後，所有前偽儲匯局偽資金局及收復區各郵局與儲匯分局所辦之儲金業務，均經分別派員前往接收辦理，並分別予以清理，此外則擬加緊推進各分局儲金業務，充實各郵局辦理儲

金種類，以求益臻進步。

滙兌：抗戰勝利後，已將蘇、滬、浙、皖、鄂、粵、平、冀、晉、魯、豫等區及與後方各區間互換小款滙票暨其他各種滙票，分別酌予恢復，以應公眾需求。此後並擬再度提高滙兌限額，普遍增加滙兌局所，及恢復國際滙兌，以謀發展。

保險：三十四年秋舉辦勝利及壽險開辦十週年紀念，保戶投保踴躍，頗著成績，同年九月一日規定各光復區接收壽險辦法，以資整理，此後並擬注重廣大農村宣傳，繼續辦理部屬員工保險，改良保戶福利，以及簡化投保手續，俾使保險業務愈臻完善。

第九章 交通材料

中國重工業尚未建立，交通事業所需工具及器材，如鐵路之鋼軌、機車車輛、配件、以及行車所需油料、公路之汽車、配件、油料、水運之大輪船、空運之飛機及汽油、電信之電綫、報話機等，均尚不能自行製造，須向外洋訂購。其程式是否適用，價格是否合適，運輸便利否，供應無缺否，支配經濟否，管理允當否，均屬重要問題，攸關交通建設及管理甚鉅。尤以在抗戰期間，海口被敵封鎖，外料來源運入困難，繼則海陸運輸均告中斷，空運運量至為有限，各交通事業均於萬分艱難環境之下，或利用廢舊存料，或採用土產，或自行仿製，使能維持運輸與通信，渡過難關，其經過不可不一述。

第一節 七七抗戰以前交通器材集中

管理制度初基之樹立及交通

器材之訂購

交通器材集中管理制度，於交鐵兩部劃分時即樹立初基，而於兩部合併後，更臻完密。

鐵道部在民國十八年，設立購料委員會，開始辦理各路請購材料之招標選擇及簽訂合同等事宜，凡各鐵路請購一切外洋材料，及國內採購材料，其價值在五千元以上者，經呈部核准後，發交購料委員會辦理。繼成立料款管理委員會，辦理材料價款之催解核付及會計事宜。購料既經集中，又能按期付款，於是中外廠商，咸來登記，參加投標，僅五金一項，向係三、五商行投標者，在二十三年間，則增至四五十家之多，國外各大廠家，更逐漸接受長期付款辦法，除賣器材。自民國二十一年至二十四年，所購鐵路材料，價值約四千五百萬元。二十五年鐵道部奉令加緊鐵路建設，會擬有五年計劃，所需器材，均須仰給國外，新路工程用料，其須在民國二十五年內交貨者，僅工務一項，如鋼軌橋樑枕木及建築工具等主要部份，不下五萬噸。至於舊路方面之需要，則以調換枕木，添購機車，及增加修理設備等器材

，為最急切。

集中購料雖已獲顯著之成績，而材料管理，仍由各路自行負責。二十六年六月，本部設材料管理處，派員清查各路存料，處理各路廢舊材料，並擬在全國中心地點，設立材料總廠，辦理部購材料之收發接轉事宜。七七事變發生，該項計劃，未克順利進行。

至通信器材在七七抗戰之前，會預在國內外購運大批儲備材料，並分別疏存長江上游及後方重要地點，當時交通部供應委員會之組織甚為完備，舉凡採購檢驗儲運進修等事項，確奏分工合作之效，所有各附屬機關用料無不由部集中辦理，即如印刷品文具等項，亦由部統購配發，購料均有規定程式，手續亦甚嚴密，檢驗設備相當齊備，且自備直流電源，軍事交通所需大批通訊材料，亦會委託代購。

第二節 七七抗戰以來交通材料之搶

購與搶運

(一) 自七七抗戰至漢廣淪陷

七七暨八一三戰事發生，部購器材合同訂明在塘沽大沽口連雲港上海漢口等埠交貨者，由購料會通知國外廠商，一律改駛香港，同時派員赴港，辦理到港材料之提運儲藏等事宜，其在上海各廠家所訂購

之國產器材，及運抵滬上之外洋材料，總共不下三千餘噸，則均接洽堆存英商堆棧，以策安全。

既而上海失守，南京吃緊，中央各部會相繼西遷漢渝，戰事隨復急轉直下，京滬津浦兩段，及膠濟等路，均準備撤退，鐵道部以原有材料管理機構，已不能適應戰時局面，於南京撤退之先，分別成立漢口材料儲轉處，及香港臨時辦事處，均受購料委員會之監督指揮，漢口材料儲轉處，辦理搶運各路材料事宜，香港辦事處，辦理外洋來料提運儲藏事宜。

儲轉處成立後，即着手辦理各綫料車之接收事宜，並規定一切器材，以集中漢口運送長江以南為原則，惟是時平漢路軍運頻繁，將一部份料車，駛放西安、寶鷄等處存放，一部份則暫行卸存平漢沿綫各站，徐圖南運。所有搶運各料，除撥給平漢粵漢兩路應用外，並須轉運衡陽，為建築湘桂路之用。自二十六年十二月迄二十七年二月，為時兩月，共計搶運材料約三萬八千三百八十噸左右，其中以鋼鐵機器軌道材料機車車輛暨五金材料為最多，木料油料電料等次之。

香港臨時辦事處於二十六年八月成立，其任務為處理鐵道部所訂購之外洋材料。民國二十六年十二月底，到港器材，約有十三萬四千餘噸，同期由港內運器材，約七千噸，多為體輕貴重物品，以限於運輸能力，笨重器材，無法大量運轉。

民國二十七年一月，鐵道部奉令歸併交通部，交通事業，遂更增繁重，一面加強前方原有設備，以適應當前軍事之需要，一面力謀建設西南西北之交通，以奠定期抗戰之基礎，鐵路有湘桂湘黔昆滇緬各路須相繼興工，公路有三十餘綫急待修築，他如大規模通信網之建設，郵路之擴充，以及航政業務之發展，所需各項器材，勢非統籌

供應不為功，爰於同年二月，成立材料司，辦理材料之採購儲轉及驗核等事宜，是為交通器材集中管理之嚆矢。

關於訂購材料者，鐵路方面以庚款五十五萬鎊，訂購材料一批，並由捷克購到三十公斤重鋼軌五十公里，嗣以時局演變，庚款所購材料，除建築機器外，惜未能如約交貨。電訊方面，向西門子及 RCA 等商家訂購載波機六套，長途電話交換機及發電機十四套， $4\frac{1}{2}$ KW 報話雙用無綫電收發報機共計十六架，國內長途電話電報能有相當之基礎，當時幸有此項器材之訂購。

西南新建湘桂湘黔鐵路軌料之搶運調撥，為此時最主要亦最繁劇之工作。自外洋經香港轉由粵漢鐵路北轉衡陽之鋼軌、橋樑、枕木、洋灰等計三萬餘噸，並一面利用水路，另從廣州運梧州，再轉運桂林柳州者，亦達一萬五千餘噸。其由前方搶運集中漢口之各路撤退材料三萬餘噸，亦均南轉衡陽存儲。湘桂路趕工所需工務器材，除將所拆粵漢路北段軌道材料移撥應用，又湘黔路趕工，經將搶運京贛南潯各路軌道撥交應用外，不敷材料，均由上項搶運器材內，分別予以撥發補充。

(二) 自漢廣淪陷至滇緬戰事

漢廣淪陷後，儲轉器材之重心，已移至川滇桂三省。原設之材料機構，經予調整，將武漢儲轉所、港粵辦事處、廣州事務所、株州、郴縣、臨湘等材料庫，予以裁撤，而前後擴充增設之廠庫，計有桂林、昆明、重慶等材料廠，成都、貴陽、柳州、同登、三合等獨立材料庫，其在湘桂路沿綫之各廠庫，一律改為附屬庫，統歸桂林材料廠直轄，香港龍州方面，亦先後設庫，至幹綫運輸，則另設立材料運輸隊。

漢廣淪陷後，多數鐵路均已淪陷或破壞，交通器材之訂購，以公路與電信爲主。公路器材，利用政府核撥第一次美國借款美金四百八十萬元，訂購卡車七百四十輛，汽油四百萬加侖，柴油三千噸，機油齒輪油黃油等四十三萬加侖，及大小修理設備十四套。此外並利用英俄借款，代滇緬公路在英國訂購卡車四百輛，代西北公路局向蘇聯訂購汽油二千五百噸，機油一百五十噸，利用天津東方匯理銀行存銀，代川滇東路向法國訂購蘭諾卡車五百輛，又代各公路訂購米西林車胎壹萬套。

電信器材，利用中央指撥英國信用貸款五十萬鎊，訂購各項電料，其中以銅綫爲大宗，約佔總數百分之四十強，並利用美國池借款餘額，在美訂購各種銅鐵綫，計美金三十六萬元。

在二十七年七月至二十八年五月間，從香港及其他各地運往海防材料準備內運者，約計三萬餘噸，而滇越鐵路運輸噸位，因待運物資過多，乃由西南運輸處，奉令統籌支配，本部每月所得噸位，僅祇一千八百噸，至民國二十九年，滇越鐵路運輸能力增加，於是存防材料，除一部份鐵路器材大量運入外，而急需之電料，在二十九年間運抵昆明者，亦達五千噸之多，叙昆路昆曲段之完成，滇緬路昆安段之通車，皆二十八、九年間搶運存防路料之成績，至於運達昆明之電料接轉渝筑各處之任務，則以材料運輸隊爲主，而以商車爲輔。

疏運海防材料，尙有海防經諒山至同登一綫，此綫搶運之材料，約爲軌道一百公里，均指撥湘桂鐵路柳南段及南鎮段之用，此外尙有公路器材及油料一千餘噸，卡車三百輛，電料兩千五百餘噸，亦一併運抵後方。

及敵人進佔越南，所有陸續運存海防以待內運之材料，因無法再

運，計電信及公路器材三千六百二十餘噸，奉命移交美商信臣洋行代爲保管，又鐵路器材二萬餘噸，則交法國華懋銀行代管。

二十九年夏，敵人壓迫越緬禁運我國物資，除一面加緊搶運存防器材外，一面設法另闢秘密運輸路線，爭取物資，計有沙魚浦曲江綫及寧波曲江綫，運入材料以電信器材及汽油居多。

自海防爲敵佔領後，材料運輸路線側重滇緬公路。在三十年間，該綫所存待運之電料及公路器材，仰光約爲六千噸，臘戍一、一〇〇噸，龍陵二、八〇〇噸，共計約一萬噸之譜，除臘戍龍陵存料陸續轉運昆渝渝等處外，當時以限於運輸能力，第一步擬將仰光存料，積極運至臘戍龍陵，再節節內運，逮仰光撤守，是項存料，均已運至臘龍，而臘龍存料，經轉運後方者，前後共約六千餘噸，不幸戰事急劇變化，臘戍、龍陵相繼失陷，所存各該處不及搶運之料三千餘噸，悉遭損失。

(三) 自滇緬戰事至抗戰勝利

自國際路綫海防、香港、仰光相繼淪陷敵手，外洋材料來源，既均斷絕，而各廠庫存料，經歷年撥發各機關應用外，所餘僅祇一萬數千噸，且不乏舊廢材料，以之供應配合軍事各項設施，誠不勝杯水車薪臨淵履薄之感，故利用各地材料機構分別搜購材料，將撥發材料所得儘量補充新料，並以呆滯材料與其他機關交換有用材料，對於舊廢材料亦儘量設法改製利用，本期工作，最爲艱苦。

國外器材之購運，在此時期國外購料方式，計有四種：一爲美國租借法案，二爲英國信用貸款，三爲英庚款餘額，四爲現款。美國購料手續，首先須將申請物資，詳列清單，說明用途，向中國國防物資供應公司轉請美方華盛頓租賃物資局核發。向英訂購物資，則由財政

部貿易委員會洽轉倫敦中國購料經理處代為訂購。現款購料，則須由中央信託局轉為洽辦。所有訂購之料，第一步須先集中印度，再行設法空運進口，本部物資每月分配所得空運噸數，平均為5%至10%，約數十噸至一百噸左右。三十二年度運進物資，僅七百八十餘噸，三十三年度稍有增加，亦僅一千六百七十餘噸，離事實上之需要，相距甚遠。

燃料供應處之設立：粵漢、湘桂、黔桂三鐵路所需機煤，向係取給於湘桂兩省，惟產煤區域，在運輸上粵漢最便，湘桂次之，黔桂又次之，軍運頻繁，三路機煤，時有青黃不接之虞。為調劑盈虛，統籌供應，廣闢煤源，解決煤荒起見，於三十二年十二月，在衡陽成立燃料供應處，由部撥款作為購煤週轉金，運煤車皮，由三路供給。該處自成立以至裁撤，為時十月，計供應粵漢路煤六六、六二四噸，湘桂路煤一五九、九五噸，黔桂路煤八五、〇二三噸，其他機關用煤七、〇九七噸，共計三一、九、五〇五噸。

湘桂戰役交通器材之搶運及損失：三十三年夏季四次湘北戰事發生之初，本部湘桂沿綫廠庫及製造工廠，即着手疏運器材，是時交通秩序，尚能維持正常狀態，衡陽桂林等地器材，次第搶運過柳州抵達金城江後，本擬繼續西運，惟以金城江獨山都勻間鐵路坡度高，運力有限，除應付軍事運輸及搶救難民外，實無餘力可資兼顧，鐵路運輸，既極困難，乃調集材料運輸處卡車，協助搶運，但卡車運量，究屬有限，未幾敵騎已越宜山，直迫金城江，除冒險搶救材料三十餘噸運達貴陽外，不旋踵敵復迂迴越金城江攻陷河池，旋竄獨山三合等處，以致運抵金城江之材料，幾於全部無存。計在金城途中損失一千二百餘噸，金城江損失二千六百餘噸，金筑途中損失約二百噸，參加搶運

之卡車，亦損失九輛，此外桂林器材修配廠，損失器材一千六百餘噸，桂林電信機料修造廠，損失器材約九十噸，共計損失八千餘噸。

嗣於軍事好轉時，本部曾組織材料搶護隊，沿途極力搜查，經半年以上之努力，搜獲遺料亦幾達八千噸之多。

第三節 材料之製造及修配

抗戰以後，外洋材料來源既極匱乏，而新工建設用料之供應，與夫維持料之補充，惟有積極籌劃自製，加強生產，以應需要。八年以來，經本部陸續籌設及擴充之工廠。計有如下各單位：

(1) 瀘縣電信機料修造廠：該廠於二十三年在南京成立，二十六年遷宜昌，二十七年遷瀘縣，製造各種電話電報機件，性質重要，於三十二年度核撥建設專款二百六十萬元，添購機器材料，積極擴充，三十二年度營業價值，為五百十九萬元，三十三年度為一千二百餘萬元。

(2) 桂林電信機料修造廠：東南一帶，缺乏修造電信器材之機構，乃於三十二年間，利用前第一區電政特派員辦事處修機室一切設備，籌設該廠，修造電話無線電機件，及製造各種電池。於年底開始出貨，三十三年添建廠房，購置機器，已具相當規模，不幸桂林淪陷，遭受重大之損失。

(3) 桂林器材修配廠：該廠由前材料運輸隊汽車修理廠改組而成，製造工作機及鐵路配件，因設備不全，生產能力有限，於三十二年添建廠房，購置機器，并裝設化鐵爐，大量製造各種鐵路電信等鋼鐵配件，三十二年度營業價值，為二千六百餘萬元，三十二年度更見增加，亦以桂林淪陷，損失極重。

(4) 鋼鐵配件廠：該廠於三十年成立於重慶，以製造電信工程應用各種鋼鐵配件為主要任務，經在材料廠庫內酌予核撥廢舊材料，并予以技術上之指示，飭令兼製鋼釘、鋼板、道釘等，以應鐵路需要。三十二年該廠營業價值，為七百六十餘萬元，三十三年度為一千七百餘萬元。

(5) 中央電瓷製造廠：該廠由本部與資源委員會合辦，二十六年於長沙成立，二十七年遷沅陵，二十八年設立新廠於宜賓，沅陵廠改為分廠，三十二年遷衡陽，電瓷廠製造各種瓷隔電子，三十二年營業價值，為二千二百餘萬元，三十三年度為四千餘萬元，衡陽廠以受戰事影響，惟遷移後方最早，損失尚不甚鉅。

(6) 中央濕電池製造廠：該廠由本部與金陵大學合辦，於三十一年成立，製造各種濕電池。供給電信機關應用，三十二年營業價值，為五百七十餘萬元，三十三年度為九百七十餘萬元。

(7) 中央汽車配件製造廠：該廠於二十九年由本部創辦，三十年改由本部與運輸統制局合辦，嗣又改由本部與軍政部合辦，專製各種汽車配件，三十二年在貴陽設立分廠，三十二年營業價值，為三千六百餘萬元，三十三年度增至七千五百餘萬元。

(8) 郵電紙廠：本部需用電報紙條及郵票用紙，為數甚鉅，於三十二年度與銅梁造紙公司合辦，於三十三年度夏季開始出貨，七至十二月份營業價值，為一千四百餘萬元。

(9) 甘肅水泥公司：該公司由本部與資源委員會、甘肅省政府及中國銀行合辦，於三十年成立，製造水泥，供給寶天及西北公路需用三十二年經予技術上之指示，產品日漸精良，三十二年營業價值，為七百二十餘萬元，三十三年度為六千五百餘萬元。

(10) 西北林業公司：為供應寶天隴海兩路枕木需要，三十二年由本部與甘肅水利林牧公司合辦西北枕木廠，該廠因資本不足，無以發揮任務，乃於三十三年復商由交通銀行參加投資，改組為西北林業公司，添購設備，搜購林區，大量出貨，三十三年度營業價值，為一千二百四十餘萬元。

(11) 中國林木公司：鐵路建設，所需枕木甚鉅，於三十三年度擬具計劃，擬在西南一帶，籌設中國林木公司，惟所需資金，相當浩大，經與農林部及中國農民銀行，磋商合作，積極舉辦。

(12) 材料試驗所：為檢定各種材料程式，本部在三十二年間，曾有材料試驗所之籌備，經予積極推進，於三十二年正式成立，添購機器，及化學藥品，設立電工、化工、試驗室、規模略備，已開始工作。

第四節 爭取外洋物資從事復員

收復區幅員廣袤，交通建設，規模宏遠。首須爭取外洋物資，并加強優先內運，其次為辦理國內外材料之接收保管儲轉撥事宜，原設材料廠庫加以調整並在收復區增設上海、九龍、天津、青島、漢口、南京，各材料儲轉處。

復員建設所需器材，經向盟邦借貸款項，極力爭取，在戰時以租借及貸款為主，抗戰勝利後則以聯合國善後救濟為主，分別簡述之。

(1) 美國租借法案：

鐵路器材 二、〇八二、六二〇噸

電信器材 五一、一二一噸

郵政器材 三三、〇二六噸

十五年來之交通概況

水運器材 八五七、六八六噸

航運器材 一〇五、三三四噸

工廠器材 一、四二七噸

總計 三、一三〇、二一四噸

本案經半年餘反覆商洽，已獲逐步分批核准，惟自日本投降後，

美國租借法案物資，即宣佈停止供給，所受影響，至為重大。

(2) 英國信用貸款：利用英信貸款，訂購各項器材，第一次總值為英金二、六五六鎊，第二次計英金二、〇三六鎊，又購辦鐵路電訊及一般電信器材，計值英金八九、八一二鎊。

(3) 中英財政協助協定案：本案貸款，係購辦電信、郵政、水運、空運、汽車配件機件，暨鋼鐵配件機件等料，惟本協定性質，係協助我國對日作戰而締結，戰事結束，本案因之停頓。

(4) 加拿大互助法案：本案向加拿大購辦銅綫一千噸，價值美金三十萬元。

(5) 善後救濟物資案：

關於聯合國善後救濟案，本部申請交通器材，計為一百七十六萬餘噸，價值美金三三八、四四三、九九九元，分六大類。

鐵路器材 八〇八、九九五噸（內中軌道器材計劃修復鐵路二、七一一公里）

公路器材 四四二、四八四噸（計劃修復公路一三、六三二公里內中車輛共為二九、六〇〇輛）

水運器材 三六七、五九五噸（內中海輪八五艘江輪二三艘各種輪船五五二艘造船廠四所）

港埠器材 八四、九三〇噸（計劃修建沿海港口九處長江

流域港口三處）

電信器材 四九、九二〇噸（計劃重建長途電話及電報綫十五對市區電話十六萬戶電台八百座）

郵政器材 一〇、二九六噸（計劃擴充全國各地郵政分局加強郵政運輸）

上項器材，經按照搶修工程及維持方面需用緩急情形，原規定分五期供給，已申請者兩期。

第二期 四二三、二八〇噸

第二期 六三七、七七六噸

嗣將第三、四、五期合併為餘額計劃，並照聯總核定總值美金一億四千萬元，續送申請。

善後救濟物資，實為復員緊急措施及今後一切交通建設命脈之所寄，三十四年四月間，即與善後救濟總署密切聯繫，經多方呼籲，乃能使盟邦人士，瞭解我國戰時交通損失之慘重，復員時交通之重要，與夫需要之迫切，在善後救濟案內，本部遂能獲得相當之數字，上項申請器材，第一期原希望在本年三月以前交貨，第二期在六月以前交貨，則鐵路材料一項，已足敷修復一千八百公里之用。然聯合國善後救濟總署，則予以核減，其中所最急需之鋼軌，只擬供給七萬五千噸，枕木約一百萬根，電信器材，原申請為一千二百萬萬元，核減為五百萬萬元，較之本部需要，相差甚遠。凡此意料以外變化之發生，固非單純局部之問題，交通復員，為全國人士所一致要求，而如何能使友邦儘量予我物質上之援助，早觀厥成者，實有賴於全國人士羣力表現，有以新其觀感也。

第五節 今後材料供應計劃

(1) 路航電郵所需器材，爲數衆多，今後供應一方面儘量爭取外洋物資，如申請善後救濟物資，向英美加借款購料，及以貨易貨等，並要求日本賠償物資一方面收購國內材料，如水泥、木料、瓷料、滇錫、湘鉛、四川之石棉等，並督飭本部自辦工廠加緊生產。

(2) 在海口及衝要地點，增設材料儲轉處，以利轉運，并在內地添設材料廠庫，逐步完成材料供應網，使交通器材，得以調劑盈

虛，集中管理，統籌供應。

(3) 釐訂各種材料統一標準，不論外購自造，儘量使之標準化，力求經濟合理。

(4) 我國交通器材，不能長此仰賴外國，自給自足雖非一蹴可成，當就切實可行者，逐步推進，初期設廠，或與外國合作，以補技術之不足，此項工作，不論由本部或其他機關辦理，事先之準備，如各項必需之統計，擴充之計劃，必須由本部編擬，再與各方面研究進行。

第十章 交通財務

交通建設資金，在抗戰以前，以向國外借款爲主要來源，其次由國庫及營業餘利撥付，此外並發行內債。戰前鐵路資金幾全係外債，電信一部分資金亦係外債，公路未舉外債，航政水空兩部門僅有少數借墊款而已。抗戰開始，外款不繼，交通建設全賴國庫撥款，爲數之鉅，數十倍於戰前數十年之全部資金，抗戰勝利，交通復員所需經費，仍由國庫撥付，並由善後救濟費項下撥付搶修經費。至交通營業財政，向取自給自足原則，戰前數年，經本部督飭整頓，營業發達，已可自給，戰時收入減少，虧損甚鉅，維持困難，達於極點。

第一節 建設專款

抗戰開始，中央爲實施持久抗戰，對於交通建設積極推動，尤以西南西北交通不便，鐵路公路電信均須添設，外款來源因受戰事影響，均已停頓，中央乃設建設專款，由國庫籌撥，使各項建設事業繼續進行，自此以後，每年均列有建設專款預算，爲交通事業建設之唯一經費來源。自二十六年起至三十五年止，鐵路、公路、電信、郵政、水運、空運、材料等七項，總計領到建設專款一千五百三十七億餘元，茲分述之：

鐵路建設專款

抗戰開始，中央決心完成京贛路，并建築湘桂路、湘黔路、滇緬路、叙昆路，故二十六、七年度鐵路建款即以此爲主。二十八、九年度則湘桂路桂柳段趕工，同時興建黔桂、寶天兩路，三十年度則滇緬黔桂兩路趕工，叙昆寶天繼續進行，隴海路咸同支綫建築完成，綦江鐵路動工建築。三十一、二年度則以滇緬、浙贛兩次會戰後，物價波動，滇緬、叙昆兩路停工，乃集中全力趕築黔桂、寶天、綦江，并整理湘桂沿綫機車車輛。三十三年度新路工程雖仍在進行，惟因中原及

湘桂戰役，各路行車，維持困難，乃由中央撥給軍運維持費，員工疏散費。三十四年度則寶天繼續趕工，黔桂開始修復，總機廠擴充業務，員工發給救濟費維持費。迨抗戰勝利後，復由中央撥發復員經費，着手接收全國各鐵路，總計自二十六年至三十五年止，鐵路建設專款有三百五十五億九千萬餘元。又爲修復長江南北鐵路，三十五年增列鐵路修復經費八百七十六億元。此歷年來庫撥鐵路建款之大概情形也。

公路建設專款

我國公路建設不過二十年之歷史，抗戰以前因有鐵路水運之便利，公路僅爲輔助交通業務，辦理公路機構亦僅粗具規模，政府所用於公路建設之經費爲數無多。自七七抗戰以後，鐵路水路相繼淪陷，公路建設頗爲重要，而由中央所撥建設專款爲數最鉅，計自二十六年至三十五年止，公路所支之築路、設備、運輸、管理、整車等經費，共計八百六十億零四千萬餘元，其中以築路工程用款最多，尤以三十四年配合反攻及勝利後緊急復員修復戰區破壞公路用款特多。三十五年修復公路另由善後救濟基金撥發八百七十六億元，於此中央之重視公路，可見一斑。

航政建設專款

水運建設專款大別爲：(一)製造木船，(二)製造淺水拖輪，(三)紗灘工程經費，(四)招商局增資支出，(五)水陸聯運費，(六)修理江輪費，(七)修建碼頭費，(八)長江輪船運輸貼補費。

空運建設專款大別爲：(一)發展民航購置建築工程費，(二)公司股本，(三)營業補助費，(四)訓練費，(五)加強國內空運費，(六)汽油運搬費。水空兩政歷年撥款數額，自二十九年至三十五年止，共撥八十三億七千萬餘元。

電信建設專款

抗戰開始以後，各項電信設備破壞至多，政府有鑒於此，逐年撥發建設專款以供修建各項電信工程。惟因政府西遷，是以大部份工程均着重在西南西北地區，一方面積極籌設國際報話路綫，打通國際交通，同時並每年協助軍方架設軍專暨防空報話路綫，裝設載波電路，擴充市內電話，訓練員工，以及其他擴充設備等等。總計自二十七年起至三十四年度止，領用建設長途電話綫、電報綫、報話機務站、無線電台、市內電話、電報機件、修機設備及事業經費等合共三、〇六一、七七二、四九七元。此外尚領到三十二、三年度在建款內勻撥營業補助費一八五、〇〇〇、〇〇〇元，外洋器材中印間航運費一二、〇二五、七九〇元，軍務費三六〇、〇〇〇、〇〇〇元，又三十三年度各項專綫工程費五六八、五二四、五六〇元，三十四年度各項專綫工程費八、四一〇、九二六、〇〇〇元，總共歷年領用建設經費二〇、

五九八、二四八、八四七元。又三十五年度，除列電信建設專款八億元外，另在善後救濟基金項下，列有電信善後救濟基金一五、二八九、二〇八、〇〇〇元。

郵政建設專款

郵政建設專款自三十四年度起始呈准請撥，計三十四年度領用配置郵車引擎及車身設備費用四千萬元，整理郵車費用三千萬元，郵政汽車站設備費一千萬元，開發邊疆郵路費用八百萬元，增設邊疆局所費用六百四十萬元，騾馬大車設備費用一百六十萬元，加強軍郵機構費用四百萬元，合共一億元。又領用郵政復員經費十九億四千萬元，總計二十億零四千萬元。

材料建設專款

抗戰開始以後，國際交通路綫受敵封鎖，本部所需建設及補充交通外洋器材來源困難，經先後呈准籌設各製造工廠，在國內製造各種器材，以期自給自足。三十一年以前創設成立者，計有瀘縣電信機料修造廠、中央電瓷廠、中央汽車配件製造廠、中央濕電池廠、鋼鐵配件廠等。太平洋戰事爆發以後，外洋器材來源完全斷絕，復經呈准增設桂林器材修配廠，桂林機料修造廠，材料試驗所，並將原有各廠加以擴充，藉增生產，其中與各方面合資經營者，計有甘肅水泥公司，西北林業公司，及郵電紙廠等。歷年材料建設專款共計十億元。又三十五年度在善後救濟基金項下，列有材料救濟基金一〇、八二三、六四〇、〇〇〇元。

七七抗戰以來交通建設專款總表

年度	鐵路	公路	電信	郵政	水運	空運	材料	合計	備註
廿六年	41,068,842.91	22,214,410.23	—	—	—	—	—	63,283,253.14	
廿七年	43,084,713.72	10,429,282.95	4,798,374.00	—	—	—	—	58,312,370.67	
廿八年	96,805,796.76	42,678,462.71	12,036,913.00	—	—	—	—	151,521,172.47	
廿九年	147,770,486.74	207,052,634.51	12,000,000.00	—	3,289,410.00	984,721.00	—	371,097,252.25	
三十年	336,906,704.48	177,622,678.00	29,925,000.00	—	7,011,471.00	5,223,658.82	2,100,000.00	558,819,512.30	
三十一年	959,128,447.00	435,928,740.00	119,988,000.00	—	2,800,000.00	20,650,342.56	6,000,000.00	1,544,505,529.56	
三十二年	993,461,540.00	1,751,120,929.00	370,850,000.00	—	21,855,722.35	10,653,899.72	11,400,000.00	3,162,342,091.07	
三十三年	5,607,232,930.00	6,953,246,743.00	1,541,724,560.00	—	202,000,000.00	11,000,000.00	26,168,000.00	14,341,372,233.00	電信建設專款內包括 郵政工程費568,524, 560元
三十四年	26,205,246,732.00	68,208,433,432.00	10,506,926,000.00	2,040,000,000.00	6,178,514,774.00	1,108,057,926.00	692,000,000.00	109,939,178,864.00	電信建設專款內包括 郵政工程費及材料費 8,410,926,000元
三十五年	1,160,000,000.00	13,263,000,000.00	8,000,000,000.00	—	475,400,000.00	320,000,000.00	312,000,000.00	23,530,400,000.00	
總計	35,590,706,193.61	85,071,727,312.40	20,598,248,847.00	2,040,000,000.00	6,893,901,377.35	1,476,580,548.10	1,049,668,000.00	153,720,882,278.46	

說明

三十五年度(1)鐵路部份另由建設撥款專項下列有修築鐵路工費87,600,000,000元。(2)公路部份另由建設撥款專項下列有公路經費110,643,600,000元。(3)電信部份另由建設撥款專項下列有電信建設撥款專項15,289,208,000元。(4)材料部份另由建設撥款專項下列有材料撥款專項101,823,640,000元。本表均未列入。

第二節 交通營業收支概況

鐵路

抗戰開始後，華北及沿海一帶鐵路綫，相繼淪陷，其他各路亦以軍事關係影響營業收入甚鉅。二十六年各路營業除膠濟、廣九、粵漢路有盈餘外，餘均虧損。二十七年情形相同，僅廣九、南粵、浙贛三路稍有盈餘。二十八年除湘桂一路有盈餘外，餘均虧損。二十九年浙贛、湘桂兩路略有盈餘，三十年除粵漢虧損外，其餘浙贛、隴海、湘桂、川滇各路均有盈餘。三十一年因有七成軍運費之收入，各路營業勉可維持。三十二年除浙贛、川滇兩路收支未能平衡外，其餘粵漢、隴海、湘桂、滇越各路尚能維持。三十三年雖有半價軍運費之收入，但因受中原及湘桂戰事影響，浙贛、粵漢兩路仍屬虧損，餘則勉可維持。三十四年以各路營業方針純以配合軍事反攻為主旨，收入銳減，各路虧損甚大，自七月份起政府實施貼補政策，俾資彌補。三十五年因各路破壞太多，營業仍無法維持，本部已請求政府在六月以前酌情貼補，一俟下半年度各路修復暢通後，業務自可維持矣。

公路

公路運輸原採取自給自足之政策，偶有一二路段營業情形不佳，略有虧蝕，由政府酌予撥補。迨三十三年物價高漲，而運價票價未能適時按照成本調整，致各路均有虧損。三十四年間此種情勢愈為嚴重，迫不得已，乃呈准政府實施貼補政策，半年之間，支出一百餘億，方克勉渡難關。三十五年度起，公路業務側重工程，其各區局及養路段等項經費，改為普通行政經費，由政府按月撥發，使其無虞匱乏，所有建設事業經費悉數用於工程方面，可減少管理費用之担負。關於

運輸經費，由營業收入撥充，政府不再貼補，必要時運輸業務劃歸民營，則公路財力得全數分配於工程建設之途，用力既專，收效自大。

公路建設需款雖鉅，從未舉借外債，偶爾向國家銀行透支，數亦甚小，庫款一到即行撥還，戰事勝利後，修復公路工程趕工甚急，需款頗鉅，曾由政府預撥復路工程周轉金十億元，此種辦法今後擬於可能範圍內，繼續實行，俾得迅赴事功。

航政

水運業務自抗戰以還，國營招商局輪船損失最大，是以該局在長江及川江方面業務範圍狹小，虧損亦屬有限。惟自民國三十四年起，中央對於水運運價管制加嚴，改採貼補政策。各民營輪船公司均按照規定辦法，由政府給予貼補費，以資彌補，自三十四年三月至十二月間，共計發給貼補費二十二億一千五百萬餘元。

至於空運因抗戰軍興後，鐵路公路運輸大部份應付軍運，業務日益發達，自二十七年以還，中國、中央（即前之歐亞）兩公司營業均極興盛，且年有進步。

電政

電政經費，歷年來均係不敷，尤以抗戰後，原料高漲，局所大部淪陷，收入銳減，是以虧損數字逐年增加。三十四年度營業虧損數字，收復區局所不計在內，已達四十九億八千餘萬元。自三十二年，呈奉行政院核准，由國庫撥補，惟未能全部撥足，收支無法平衡，總計自二十六年起至三十四年底為止，歷年累積虧損達六十二億餘元，除由政府貼補五十三億九千餘萬元外，尚虧欠八億八千餘萬元。今後如外洋材料能源源供給，收復區局所恢復，收入增多，一方面極力緊縮開支，虧欠數字或可減少。

郵政

自二十六年至二十九年抗戰初期，全國郵政系統尚未破壞，雖在淪陷區域，仍在堅苦支撐繼續維持，是以全國郵政收支勉強維持。自三十年起，因各項材料價格高漲，員工薪津一再調整增高，而陷區各郵局收入自三十二年亦被敵偽接收，收入減少，每年虧損數字逐漸增加，三十四年度虧損達七十四億八千八百餘萬元，所有歷年郵政虧損經費，除由國庫撥補三十一億六千二百餘萬元外，其餘均設法借墊

材料

本部保管路電材料之收發儲運等業務，曾於三十二年間成立材料供應總處，負責辦理，旋於三十四年春為節省開支起見，將該處裁撤，各地材料廠庫劃歸本部直轄，即以三十四年度器材建設專款材料保管費一千二百萬元為廠庫經常費。上年八月抗戰勝利後，本部積極籌劃復員，收復地區需料尤殷，亟待調撥濟急，同時外洋救濟物資源源進口，東南沿海各地須成立儲轉處所，負責接轉進口物資，需款浩繁，經呈准撥發復員經費六億一千萬元，其中除提撥各製造廠所三十四年度貼補費六千四百二十萬元外，其餘均作為各材料廠處辦理復員之用。

第三節 整理債務與籌措新債

戰後交通建設，一方面須恢復並整理原有交通，一方面須建設新交通，兩者兼籌並顧，所需資金，為數至鉅，其勢必須籌措新債，而整理舊債，亦須迅擬辦法，同時進行，茲分戰前債務之整理，戰時之債務，戰後債務之整理，及籌措新債原則四項略述之。

(一) 戰前債務之整理

我國交通事業，尤其鐵路之建築，大都莫不借用外債，自民初以來，因受內戰之紛擾，路款之挪用，以及接濟新路之影響，各路所負債務未能依約履行，以致積欠本息為數甚鉅，截至民國二十四年底，各鐵路所欠外債計達國幣十億元之譜，約合英金五三、八二七、四四三鎊，其中以英國借款為最多，幾佔全數四分之一，比德次之，各佔五分之一，茲將其分析開列如左：

國別	款額	國幣
英國	一三、一三一、四四二鎊	一四·六
比國	一〇、九四三、八八八鎊	一一〇·四
德國	一〇、九〇〇、五三六鎊	一一〇·三
荷蘭	七、九八二、二八七鎊	一四·八
日本	五、九〇一、一七七鎊	一〇·九
法國	二、五四〇、一三三鎊	四·三
美國	二、三二七、九八六	四·三

鐵道部於民國二十五年六年間，先後整理各路債務本息，計合英金四一、五二六、〇〇〇鎊，等於全部債務十分之九，所得結果計由債權人拋棄津浦湖廣道清廣九等四路本息七、二四〇、〇〇〇鎊，合國幣一二〇、〇〇〇、〇〇〇元，隴海一路減讓本息國幣一五、〇〇〇、〇〇〇元，共計減輕債務負擔二七〇、〇〇〇、〇〇〇元，而我國外債信用倍形增強。

(二) 抗戰期內之債務

七七戰事發生，交通事業所受之影響最爲深切，大部份鐵路不久陷落敵手，各路債權人鑒於時局危殆，對於債務履行未經催迫。但我爲繼續抗戰，後方交通不得不亟予改良增強，向法國銀行團接洽新路借款，并由中國建設銀公司參加合作，當於民國二十七年四月間訂立

湘桂鐵路南鎮段購料借款，計獲法金一五五、〇〇〇、〇〇〇佛郎，英金貸款一四四、〇〇〇鎊，使湘桂路與越南鐵路相接，打通海防之交通綫，而破日寇之封鎖。嗣於二十八年冬南寧陷落，此段已成部分亦經拆卸，同時爲利用該段材料以增強西南交通起見，乃與法國銀行團與中國建設銀公司於二十八年十二月間訂立川滇鐵路借款，計法金四八〇、〇〇〇、〇〇〇佛郎，國幣三〇、〇〇〇、〇〇〇元，以便自昆明至叙府建築新路，而增強西南交通。無奈日寇於二十九年秋實行佔領越南，所有南鎮段材料經我託由法國銀行團負責保管，寄存在越者，均被日寇掠奪，叙昆鐵路借款合同因之未能履行。此外民國二十五年鐵道部曾與法國銀行團及中國建設銀公司訂立成渝鐵路借款，惟因中日戰事發生，所訂材料未能運送重慶，以致此路工程除路基外，未能推進。

以上三路新借款，除南鎮段材料大部分業已訂購運到外，成渝材料之已經訂購者，爲數不多，而叙昆借款合同尤未實際開始履行。故

經本部於二十九年七月間正式通知債權人，因遠東戰事關係，兩造均不能依約履行義務，此項合同均應中止履行，截至現今止，尙未恢復原狀。此外戰事以前已成各路之借款本息，因各路均已陷落敵手，其本息之支付均應取償於日本，此應由政府提出交涉也。

(三) 戰事以後債務之整理

抗戰業已勝利，建國亦已開始，我國各項內外債務亟須整理，以重國信。其整理方案似應按照左列原則進行：

- (1) 將所有舊債通盤籌劃，化散爲整，分類規定統一辦法，收回舊有債券，換發新券以統一債務。
- (2) 原訂借款合同似應協商取消，借款條件亦應予改善。
- (3) 敵國以及其他特殊情形之債務，另訂妥善辦法處理之。
- (4) 爲謀財政及國債之統一，並確定及鞏固償債能力起見，應設償債基金，其辦法由政府通盤籌劃詳訂之。
- (5) 外幣債務之比值，應按國際匯兌率及經濟狀況協商規定之。
- (6) 國幣債務之比值，應按各項債務之性質，願全公私權益公平訂定之。

茲將截至民國三十四年底止之外債分類總表，開列於後：

交通部外債總表 (本息計至三十四年底止)

(一) 鐵路債券借款	券別	本息合計	折合國幣 (按戰前政府規定折合率)
	英金	34,299,256-0-0	} 共計 753,509,714.31
	日金	62,509,500.00	
	比金	174,933,610.00	
	荷金	39,983,410.00	
鐵路墊款借款	法金	65,175,000.00	} 共計 280,656,989.00
	日金	3,351,656.16	
	//	3,993,767.12	
	法金	140,023,699.16	
材料債款	法金	263,735,626.12	} 共計 82,212,693.98
	比金	8,007,506.41	
	荷金	525,000.00	
	海關幣	7,183,606.00	
鐵路債務總計	英國幣	6,681,340.41	} 共計 1,125,379,397.34
	英美金	754,910-18-8	
	日金	11,998,368.00	
	法金	13,058,046.00	
(二) 電政墊款借款	法金	109,831.91	} 共計 68,161,352.20
	比金	5,594,076.19	
	海關幣	103,580.01	
	銀幣	1,076.23	
材料債款	英國幣	25,098.83	} 共計 1,940,991.40
	英美金	15,964,980.42	
	日金	58,720,261.28	
	美國幣	143,400-4-1	
電政債務總計	美國幣	1,729,048.90	} 共計 70,102,343.60
	美金	1,905,281.91	
	英美金	575,286.15	
	日金	1,411-19-10	
(三) 航政墊款借款總數	英美金	2,480,568.06	} 共計 1,327,390.52
	日金	144,812-3-11	
	德國幣	38,720,261.28	
	國幣	1,729,048.90	
(四) 交通部外債總計	國幣	975,532.04	} 共計 1,196,809,131.46
	英美金	261,900.00	
	日金	38,550,636-9-1	
	法金	18,472,703.18	
	比金	274,311,506.45	} 共計 1,196,809,131.46
	荷金	329,020,459.93	
	海關幣	188,535,192.60	
	銀幣	40,508,410.00	
	德國幣	261,900.00	} 共計 1,196,809,131.46
	英美金	7,287,226.01	
	日金	1,076.23	
	法金	25,098.83	
	海關幣	25,350,901.77	} 共計 1,196,809,131.46
	英美金	38,550,636-9-1	
	日金	18,472,703.18	
	法金	274,311,506.45	

十五年來之交通概況

(四) 籌措新債之原則

我國交通債務積欠既鉅，在戰事以前籌措調整已屬困難，茲值大戰之後，全國事業凋敝之際，欲闢財源自力舉辦復興事業，乃為事實所不許，故為加速建設起見，自應利用外資，以恢復交通事業而并擴充之。

在民國以前，列強管乘我國之積弱，發展其政治經濟之侵略，往昔國人談及外資，莫不有戒心。自第二次世界大戰之後，我國之國際地位，實已增強，遠東局勢如無富強之中國，即難安定，遠東不穩定，世界和平即無以維持。此為世界各國公認之事實，亦為聯合國所應取之外交政策，足可深信無疑。是以我國建國缺乏財力，自可利用時機，大量借貸外資。尤其英美加各國戰時生產能力充裕，此後當可供應大量器材，興辦我國交通事業。且國際復興建設銀行及國際貨幣基

金均已成立，依照現勢，我國當可獲得鉅額貸款，以供建設之需。至於交通借款之籌措原則，可得而言者有四：

(1) 借款條件應僅以還本付息之担保及正常手續費用之担保為限，不得附有其他政治經濟性之條件。

(2) 借款之還本付息，應由政府統籌，不再以借款事業本身之資產及其收入為担保。

(3) 建設借款不得移充政費，其商洽分配，應另設機構統籌處理之。

(4) 建設事業須有高度技術人員者，得由債權人推薦外籍人員充任，但其工作處所應不限於某借款事業之本身，其延聘年限亦不定與借款同其起訖。

第十一章 交通人事

交通事業，創辦較久，組織健全，員工訓練有素，在平時多能克盡厥職，為國服務。自九一八戰事發生，東北交通，首先淪陷，除郵政人員大部份南調服務外，鐵路電信人員亦陸續南來。其時國內建設事業，正在積極進行，需才較多，內來員工均能予以安置，無何困難。同時中央以鑒於外侮日亟，交通人事方面，亦不得不有種種準備。如選調鐵路行車人員，至洛陽軍官學校，施以短期軍事訓練，抽調基幹人員至杭州航空學校，施以防空訓練，並組織鐵路工程隊及消防隊，施以搶修及搶救訓練。迨七七抗戰爆發，我交通員工均能一本平時服務精神，參加戰時工作，所有運輸通信各種任務，不論在任何困難危急情形之下，均能履險如夷，達成無誤，此所以在戰時期內，迭受最高軍事當局之獎勵也。

交通員工，以鐵路人數為最多，在七七抗戰時全國鐵路員工不下十五萬人，且各鐵路大多位於沿海及長江下游之南北各省。戰事擴大後，各路相繼淪陷，鐵路員工，於完成任務後，奉命後撤，惟因內地鐵路建設，多未舉辦，需人至為有限，此項人員，如何安置與救濟，乃成為本部迫切問題。郵政人員，以分散各地，且中央為維持人民通信起見，曾有命令留在原地服務，後撤人員較少。電信方面，技術及報務人員後撤後，均分派在內地各省電信機關照常工作。航政方面，除空運人員全部內撤外，水運方面後撤人員，為數較少。是以本章所述，乃詳於鐵路，而其他部份，則較略。

第一節 戰時交通員工之服務與犧牲

戰事起後，敵人實施破壞或爭奪鐵路，封鎖海岸，襲擊輪船、飛機、汽車、電台、電局等交通路線及工具為目標。我交通員工之工作，與戰鬥士兵之以血肉阻擊敵人殆屬相同。敵人之爭一綫也，先以飛機實施轟炸，破壞機車車輛車站，或則集中轟炸橋樑，夜以繼日，使鐵路不經地面部隊之佔領，而即告中斷，不能行車。幸我鐵路員工訓練有素，均能奮勇搶修，合作無間。敵機離去，員工即紛紛出動，緊急搶修，隨炸隨修，修通一段通道，立即恢復行車，如日間空襲頻繁，一至傍晚，再予搶修，使夜間仍能維持通車。

戰爭進行之際，各種交通，必須全部動員，在任何困難危急情形之下，維持通暢，以便軍事通信，輸送部隊糧秣，接濟前綫，達成迅速準確之任務，同時並須將臨近戰區物資，搶運後方，又將傷兵難民，撤至安全地帶，遇軍事逆轉之時，既須搶運撤退部隊糧秣，又須聽

候軍事當局命令，至最後時機，將路軌橋樑車站、山洞、電綫、予以徹底破壞，然後方能撤退。

我交通員工為達成任務，不及撤退，致為敵俘虜或遭殺害者，數見不鮮。其最著者，如徐州會戰後，津浦中段及隴海東段員工，被敵截斷，乃間道撤退漢口。漢口淪陷時平漢路員工之向西撤退，大同淪陷時平綏路員工之沿黃河向西撤退，均屬不能利用鐵路、輪船或公路，而必須徒步繞道撤退。又如滇緬戰事中，交通員工之徒步跋涉於野人高山，退往印度，或由緬北攀越高黎貢山退回昆明。浙贛會戰時，浙贛路東段員工被迫退集閩北山中。而尤慘者為湘桂戰役，我粵漢、湘桂、黔桂三路及各交通員工之倉惶西撤，受敵匪挾擊，飢寒交迫，傷亡更多。

我交通界員工，在八年長期抗戰中之艱苦奮鬥，其可歌可泣個別詳細事蹟，主管當局另有記載，國家明文；自有褒獎外，計自二十年九月十八日起，至三十四年八月十五日止，先後據各單位報部，有確

切記載者，受傷者一六五七人，死亡者四二一人，兩共合計五千八百六十八人（詳見附表），至在淪陷時，未經調查明實，迄無下落者，為數當亦不少焉。

交通員工戰時傷亡人數

項目	合計	受傷	死亡
總計	5868	1657	4211
本部	4	0	4
鐵路	2022	985	1036
公路	1215	0	1215
郵運	34	1	33
航空	2005	436	1569
郵政	48	16	32
器材	320	155	165
電料	198	61	137
其他	22	2	20

(註)本表係根據已報部之資料編製

第二節 戰時交通員工之救濟與安置

(一) 自七七抗戰至漢廣淪陷

退集湘鄂一帶鐵路員工之登記：自蘆溝橋事變爆發，淞滬大戰繼起，數月間沿海南北各幹綫鐵路相繼陷敵，各路員工隨同政府西撤，廣集武漢，連同眷屬，數逾萬人，極盡顛沛流離之苦。二十七年四月本部成立「戰時交通員工訓練管理委員會」於漢口，登記員工數逾二千餘人，以京滬滬杭甬及津浦路者為多。七月，復在長沙開始辦理登記，數達一千餘人。十月，各路員工相率流亡後方者仍多，長沙登記續達五百餘人。一面酌予發放救濟費，藉維生活，一面籌設組訓事宜，以應時需。

籌設戰時交通人員訓練所，交通員工訓管會成立伊始，旨在負責辦理交通人員之收容，集中訓練，預籌工作等事宜。惟戰事範圍日趨擴大，消極之救濟，不能持久，而如何使源源不絕流亡後方之大量交

通人員，仍能為國效力，實屬迫切需要。二十七年五月，經籌設第一期訓練所於漢口，受訓者一、三五六人。同年七月，成立第二期訓練所於長沙之湘潭，受訓者七二六人。同年十月，於同地續辦交通服務隊訓練班，受業者二七六人。先後三期畢業學員共計二千三百五十八人。

受訓學員之分發：第一期漢口訓練所畢業學員一、三五六人。經派往西北公路及隨海鐵路服務者二百餘人，前往鋪設湘桂路新軌者三百餘人，派往粵漢路沿綫工作者一百餘人，復經抽調學員四百人，組織戰時交通服務隊四大隊，分派接近前綫之水陸交通要道，協助照料傷兵難民，維持公共交通秩序，其餘二百餘人，則經分別介紹各機關予以錄用。

第二期湘潭訓練所畢業學員七二六人。時值前綫搶修電信，需人正急。當經挑選電信技工二百餘名，前往服務。又廣東沿海告急，搶運鹽斤，需人孔亟，復經抽調青年學員一百餘人，前往協助工作。株萍綫沿綫，以軍運頻繁，復經安插二百餘人，其餘一百餘人，則分別介紹各機關全部錄用。

第三期受訓學員二七六人，於二十七年底結束後，原擬全部組織交通服務隊。嗣以西南國際交通綫，正謀積極打開，以便輸入物資，汽車司機，供不應求，當經抽調青年員工二百餘人，前往寧明司機訓練班（復興公司創設）受訓。其餘學員，一部份經補充交通服務隊員缺額，一部份則為復興公司全數錄用。

(二) 自漢廣淪陷至滇緬戰事

退集鄭洛一帶平漢員工之西運與安置：武漢撤守，平漢鐵路員工，除一部份沿粵漢鐵路退集桂林外，大部份散處河南之鄭城、許昌、

鄭縣、長葛、黃河南岸等處，急待救濟。該會經於二十八年五月底，派員過赴鄭許一帶，宣撫招致，計在鄭登記一、二五〇人，除老弱不能遠行者外，總計西移員工七七六名，眷屬二、一九九名，分批運往西安廣元兩地集中。

平漢員工西運後，經向各方推荐錄用，至二十八年十一月底止，西安方面，尙有三百餘人，一時無處安插，當經編爲臨時服務隊，協助當地交通機關，爲旅客服務，復組織臨時訓練班，利用服務餘暇，施以短期訓練，以爲將來就業之準備。

廣元臨時訓練所於二十八年六月專爲辦理平漢西移員工而設，計收客員工三六四人，眷屬一千餘人。

平漢西移員工在重慶、桂林兩地登記者，於二十八年七月全部分發駐運管理所桂黔綫錄用。計桂林方面分發一九一人，重慶方面分發五四人，兩共合計二四五人。其仍留處西安者，又有二七〇人之多，復經全部分發川陝綫駐運所錄用。又在廣元收容者，截至二十八年底，尙有一七〇人。次年一月間，公路總管理處對於各公路積極改善擴展，當經遴選工務方面之工人七十三名，由陝南公路改善工程處予以錄用。

退集上海兩路員工之調查：八一三淞滬戰起，京滬滬杭甬兩路員工首當其衝。鏖戰數月，辦理軍運，搶救物資，備極艱苦。迨陣地轉移，政府西遷，除京滬路西段員工隨同西移，滬杭甬路之一部份員工沿浙贛路撤退者，業經參加訓練安插外，其餘均退集上海。經查技術員工三七九人，普通員工一、〇五九人，生活困苦。嗣將技術員工設法運輸後方，俾爲國用，普通員工則貸給資金，合組生產互助社，以求自力更生。

粵漢鐵路南北兩端員工之登記：自武漢廣州先後撤守，粵漢鐵路南北兩端員工，除仍在本地設法安插，未予疏散外，其他無法集中請求救濟之員工，經登記者共計三一七人。

退集重慶及桂林員工之登記：該會自二十八年一月遷抵重慶後，對於流亡後方之交通員工，即分別指定重慶及桂林兩地辦理員工登記事宜。截至二十九年三月底止，計登記員工總數爲六七七人。四月以後新登記者又有七四九人。退集桂林員工登記，自二十八年十一月一日開始，至次年四月底止，總計登記員工四七九人。

選送青年員工就業技訓所：流亡青年員工，不乏有志深造者。本部設有交通技術人員訓練所，經擇優送往受訓者計六〇人。

交通服務隊之組織：二十七年六月漢口訓練所結束後，該會經抽調學員四百人，組織戰時交通服務隊，分駐各交通要區，維持秩序，照料傷兵難民，並與振濟委員會所設各地之難民站合作，兼負株鄰難民運輸總站之任務。二十八年二月，開始向各方洽用。同年十月，全部分發完竣，該隊亦即正式結束。總計分發人員五六一人。

收容江南各路機班及成立保管所：自江南各鐵路淪入敵手，所有機客貨車，一律退集湘桂路衡桂段，計有機班七七〇班，每班三人，總計二、三一〇人。此項機工，均係多年培植之技術人才，當經分別予以收容。除分發粵漢、湘桂、黔桂、桂南、叙昆、滇緬等路段外，尙餘司機二〇九人，司爐二八四人，責由衡桂段收容，按月給予維持費。至機客貨車存放衡桂沿綫各站，另設保管所，以資管理。

隴海東段員工之安置：隴海鐵路自東段淪陷後，員工大部西撤，該局經就失業員工中，挑選一部份組織工程隊，施以相當之訓練後，試令承包該路新綫各項工程，以便自食其力，一面既可減少公家開支

，且可激勵此項員工，各盡所能，共謀生活，不至流離星散。此項組織共計收容員工九二〇人。

該路又以抗戰時期報務人員及汽車司機，頗感缺乏，為適應環境需要，經組織電報及汽車司機訓練班。計先後辦理有電報及無線電報各三班，畢業學員一百五十九名。又汽車司機訓練班二班，畢業學員六十三名。均經分發鐵道運輸司令部及其他機關任用。

隴海鐵路東段員工既已西撤，多數機器材料亦拆運廣元。經該路組織廣元機廠，以資安置員工，並承製本路及各界所用各項機件，計容納員工一四二人。

為救濟隴海路失業員工，曾實施沿綫撥地耕種計劃一種，頗著成效。其辦法係將該路自中牟縣以西，至洛陽間已拆路軌段內沿綫地畝，劃分編號，每號約計五市畝，供給員工耕種。職員每人撥給承種田畝二號，工人每人一號。總計承種此項田畝之員工，共計一三二二人，各家收穫頗足維持生活。

正太鐵路剩餘員工之登記：正太路淪陷後，所有撤退員工，大部份業已參加漢口湘潭訓練所受訓，並經分發工作。一部份在重慶登記者，亦經向各方推荐，予以安置。至二十九年底，據查尚有六十三人困處西北，生計艱難，當經該會登記後發給救濟費，以維生活。

英商怡和太古等輪船公司失業工人登記：英商怡和太古公司輪船，因英政府徵調担任軍事運輸，各輪華籍工人多被遣散，致遭失業，該公司雖非國營機關，但此輩工人，既係交通人員，亦應予以救濟，當經調查登記六十三人，一律發給生活維持費，並陸續設法安插。

戰時交通員工訓練管理委員會自二十七年四月在漢口成立，迄三十年五月於重慶結束時止，三年以來，共計救濟安置員工八、八一四

人。

交通部初期抗戰救濟失業員工人數表

年度	類別	人數	共計
第一年度 (廿七年五月四)	漢口訓練所	1356	2356
	湘潭訓練所	726	
	交通服務隊訓練班	276	
第二年度 (廿八年五月四)	平漢鐵路西移員工	776	4683
	二十八年重慶登記員工	677	
	江南各路剩餘機班	2310	
第三年度 (廿九年五月四)	隴海鐵路工程隊	920	1773
	兩路內遷員工	402	
	廿九年重慶登記員工	749	
	電報訓練班	159	
	汽車司機訓練班	63	
	廣元機廠	142	
第四年度 (廿九年五月四)	承辦鐵路地畝員工	132	63
	正太鐵路剩餘員工	63	
	海員	63	
總計		8814	8814

(三) 自滇緬戰事至抗戰勝利

(1) 滇緬浙贛員工之撤退

民國三十一年五六月間，敵人既遲囚於緬甸，深入滇西，而在東南又復發動浙贛會戰，打通浙贛路，滇緬鐵路中印公路及電郵人員被迫東撤，其在緬北密支那一帶員工，以陸路被敵切斷，一部份經由野人山撤往印度，死傷枕籍，一部份攀越高黎貢山，繞道退回昆明，備極艱險。

浙贛鐵路東段員工以及電郵人員，以敵人由浙贛兩端會師於兩省邊境，退路已被切斷，不得已退入閩北武夷山中，困居兼月，方得穿越閩省南北，經由閩南贛南退至桂林，其顛沛流離之慘狀，傷亡之多，在以往各次戰役之上。

(2) 粵漢湘桂黔桂三路員工之撤退與救濟

鐵路員工遭遇之惡劣，犧牲之慘重，莫如三十三年底黔南之役。桂林柳州實施緊急疏散時，粵漢路員工四五千，湘桂路員工一萬餘

人，及黔桂路員工一萬二千人，連同眷屬不亞五六萬人，均沿黔桂鐵路向西撤退。粵湘兩路員工，遠在六月間衡陽疏散時，多已撤至柳州宜山金城江間，滯留於客貨車之上下，有超過三四月之久者，時值夏令，疫癘盛行，死亡枕藉，尤以嬰孩為甚。迨桂柳告急，此項員工，多盡棄所有，徒步西行。黔桂路員工，亦多滯留於金城江一帶，未能西行，及敵騎竄至南丹，侵入獨山，黔桂沿綫所有鐵路員工，均被逐節截斷，或為敵人所俘虜或謀害，其避往鄉間者，又多為土著剝奪衣服或竟遭謀害。其長途步行至都勻貴定貴陽者，亦以適值嚴冬，飢寒交迫，疲乏過甚，或倒斃於途中，或病亡於醫院，為數尤多，僅就貴陽都勻獨山南丹各地登記之三路及總機廠員工一六、五七七人，其中病故者一二四人，遇害者一〇一人，共達二二五人之多，眷屬死亡當倍於此數也。

敵在黔南被我擊退後，三路員工被囚於六甲以西各站，及南丹麻尾獨山都勻貴定貴陽及重慶者，達一萬八千餘人，亟待救濟。至三十四年二月初，本部方奉行政院核准，撥救濟費一億五千萬，乃趕派部員前往各地慰勞，並分發救濟費。雖每人所得為數有限，而員工與眷莫名。

自三十四年一月至四月，本部頒佈發給維持費辦法，凡未照章疏散，或轉移機關服務者，由部發給維持費，以資救濟，並為盡量設法安置或介紹工作，除由黔桂路修復都勻南丹段，留用三千餘人外，其餘一萬餘人，或暫時轉移其他生產機關服務，或暫已自食其力，蓋一旦復員開始，彼輩均願回路服務也。

第三節 交通員工之復員與救濟

三十四年四月間，本部為配合反攻，準備接收收復區交通之需要，經擬訂復員員工登記辦法，分飭所屬各交通機關舉行全面登記，以備復員甄用。

復以抗戰勝利後，收復區各鐵路需要員工，極為殷切，經頒訂登記鐵路人員緊急處理辦法，及收復區各鐵路舊有人員任用辦法，以為辦理分發任用之標準。無如抗戰以來，交通工具，損失慘重，後方登記員工，輸送至感困難。尤以粵漢湘桂黔桂三路廠撤退貴陽貴定都勻南丹金城江沿綫一帶，及重慶附近之鐵路失業員工，人數最多，生活困苦，經於卅四年十月間，頒訂粵漢湘桂黔桂三路及總機廠尚未就業員工登記分發辦法，及各鐵路撤退重慶失業員工甄用辦法，舉辦失業登記，撥款救濟。

凡經失業登記之員工，先行分發輸送，各回原路服務，在未輸送前，發給維持費，以維生活，員工眷屬，亦登記輸送回路。總計重慶方面登記員工一七四〇人，職工九〇七人，共計二六四七人，員工眷屬共計六六〇八人。貴陽方面登記者五五一三人，眷屬尚未計算在內，平均每一員工以三人計，約一萬七千餘人。廣元方面滯留有平漢撤退員工，係在徐州會戰時經平漢、隴海撤退者，由本部派員接運到廣，除陸續自行回路外，尚有一百七十五人，經分飭平漢、隴海派員設法運回平漢一百七十二人，隴海三人。

以上係辦理鐵路員工復員之經過，以現在各收復區鐵路現狀言，需要員工人數，不在少數，將來尚須擴展新路，從事建設，所有熟練技術員工，尚感不敷，祇以目下交通，未能暢通，工具又感缺乏，後方員工，輸送困難，此乃暫時之特殊現象，凡我交通員工，如能各盡本能，努力工作，相信在最短期必能克服此困難也。

交通部出國實習人員分類名額表

類 別	人 數			
	小計	共計	總計	
美 租 借 法 案 實 習 員	土木工程	46	130	343
	鐵路部門	21		
	橋樑基礎港埠	21		
	機械工程	33		
	號誌工程	2		
	運輸管理	15		
材料財務會計人事	13			
美 租 借 法 案 實 習 員	土木工程	27	83	343
	公路部門	5		
	建築工程	5		
	機械工程	38		
	號誌管理	2		
	運輸管理	11		
美 租 借 法 案 實 習 員	電報	7	61	343
	郵 電 部 門	21		
	電話	15		
	無線電	2		
	廣播	7		
	電信業務	5		
美 租 借 法 案 實 習 員	郵務管理	5	69	343
	郵務機械	4		
	飛機發動及儀器工程	13		
	飛機駕駛及領航	7		
	航空無線電	6		
	航空建築與管理	2		
	空運及民航行政	9		
	輪機及造船工程	11		
	船舶駕駛	6		
	港務工程	4		
航業管理	4			
氣象	7			
鐵路專案實習員	土木工程	39	107	107
	機械工程	39		
	號誌工程	10		
	運輸管理	19		
三十二年受放察人員案	29	29	29	
總 計	479	479	479	

抗戰勝利後交通部辦理鐵路失業員工人數表

失業人數 登記地點 分設區域	重慶	貴陽	廣元	柳州	總計
	廣東區	121	3191	—	—
武漢區	1040	1103	172	—	2315
平津區	824	116	—	—	940
京滬區	662	—	—	—	662
湘桂黔局	—	1103	—	※ 2000	3103
穗海局	—	—	3	—	3
共 計	2647	5513	175	2000	10,335

※ 柳州失業員工案經令飭湘桂黔局設法預用

第四節 出國實習人員之選派

抗戰以來，淪陷區域日廣，鐵路公路郵電航政等專門技術人員，疏散後散者，為數甚多，正苦無法安插，自歐洲第二戰場開闢後，盟軍聲勢大張，德國漸成強弩之末，日寇覆滅，亦已不遠，如能乘此時機，派遣人員出國深造，則於反攻及復員必可大有裨益。三十三年十月，本部奉令派員出國實習，一係美國租借法案撥款訓練我國農工鑛技術人員一千二百名統案，一係美國租借法案撥款訓練我國鐵路人員一百十名專案。前者本部分配得有一百七十七名，後者一百十名，全係本部主持辦理，兩案共計四百八十七名。此項放選，本部自奉令後，即積極趕辦，在各地先後舉行放試，至三十四年一月十一日即全部錄取足額，並即分批成行。除二十四人臨行未走成外，其餘四五〇人，至三十四年七月，皆已乘輪轉美實習，至三十五年三月底已有一部份實習期滿返國服務矣。茲將實習人員分別科目列表如左：

復查本部除上述兩案內奉令派遣出國人員實習外，同年復奉准選派高級人員三十人，赴美實地考察，藉以提高專門技能，吸收國外最新技術，期能在戰後實施交通復員，及復興建設之時，負責推進各項重要工作。此項考察，計分鐵路公路郵電航政等部門，三十四年三月起，即陸續首途出國，原以一年為期，八月間敵人投降，交通復員需才甚急，乃電飭所有考察人員提前返國，參加復員工作。

第五節 今後交通人事管理計劃

人事管理旨在提高工作效率，交通事業路電郵航業務雖各不同，

而用人之道，除針對其業務需要有不可強同者外，其人才調劑，待遇設施，不得不統籌辦理，以謀整個業務之推進。以往交通各部門對於人事管理各有其歷史沿革，與上述統籌原則尙未顧及，今後交通人事管理，擬注意下列三點：（一）確立統一分類之交通人事管理制度，（二）教育訓練各種交通人才，（三）加強推進人事管理人員之管理。確立統一分類之交通人事管理制度，包括職位分類，任用及考核標準，統一調整待遇，養老卹金。教育訓練交通人才，在教育新才，並增進在職人員之知能。加強人事管理人員之管理，擬從確定組織，規定責權，實施訓練與考核。

第十二章 幾項重要交通統計

本部統計工作，設有統計處專司其事，歷年編印鐵道統計總報告、交通統計年報、月報等，俾作考核及興革之依據。抗戰以還，統計工作迄未間斷。茲僅舉運價郵資電費及戰損等數項重要統計，藉資檢討。

(一) 運價及郵電資費與物價之比較

查運價為運輸機關承運客貨所應得之代價，而運輸事業之任務，則為便利人民交通與調濟物資盈虛，關係國計民生者至鉅，故運價之決定，應兼顧運輸成本及客貨負擔能力。在戰前物價平穩，運輸成本低廉，運價不常變動。戰後物價飛漲，成本增高，較之運價相距日遠，若與物價漲度相比，更瞠乎其後矣。迄至運輸事業維持困難，幾至破產，紛紛請求調整運價，本部復為減輕人民負擔並免刺激物價高漲起見，每次修訂，根據該項成本分析，將以前價目略予提高，並未能

依成本計價。按卅四年全年運價指數較戰前增加者，鐵路客運為二百六十三倍，貨運為四百二十二倍；公路客運為三百五十五倍，貨運為二百五十八倍；航空客運為五十七倍，貨運為二百二十八倍；輪船客運為二百六十七倍，貨運為二百四十六倍；而全國發售物價總指數卅四年平均數較戰前已增加一千六百三十倍矣。故近年來運輸事業實在艱難困苦中，勉強撐持。茲再將其歷年運價調整比率與物價指數之比較，圖表於後，以窺全豹。

抗戰前後客貨運價指數與物價指數比較

基期：二十六年上半年

年份	鐵路		公路		航空		輪船		全國發售物價總指數
	客運	貨運	客運	貨運	客運	貨運	客運	貨運	
民國二十六年	100	100	100	100	100	100	100	100	103
民國二十七年	100	116	104	108	107	113	108	165	131
民國二十八年	117	191	156	142	156	168	147	361	220
民國二十九年	152	240	308	308	256	253	191	516	513
民國三十年	281	397	668	812	416	419	473	1,020	1,296
民國三十一年	1,037	1,322	1,456	1,949	653	1,857	938	2,262	3,900
民國三十二年	2,942	4,028	4,708	5,734	1,302	4,556	2,410	6,394	12,936
民國三十三年	6,831	10,433	12,624	12,365	2,370	8,961	5,457	20,619	43,197
民國三十四年	26,347	42,267	35,530	25,857	5,720	22,819	26,726	24,614	163,160

註 本表數字係各年各年平均數。

西南區運價指數與物價指數之比較

基期：二十六年上半年

年份	運價指數		物價指數	
	客運	貨運	重慶	桂林昆明
民國二十六年	100	100	100	115
民國二十七年	100	125	134	143
民國二十八年	116	200	236	255
民國二十九年	166	237	705	458
民國三十年	310	379	1,751	1,072
民國三十一年	1,100	1,079	5,396	3,493
民國三十二年	3,139	3,610	13,902	10,375
民國三十三年	5,913	6,888	40,170
民國三十四年	191,377
本表數字係各年全年平均數。				

西北區運價指數與物價指數變動之比較

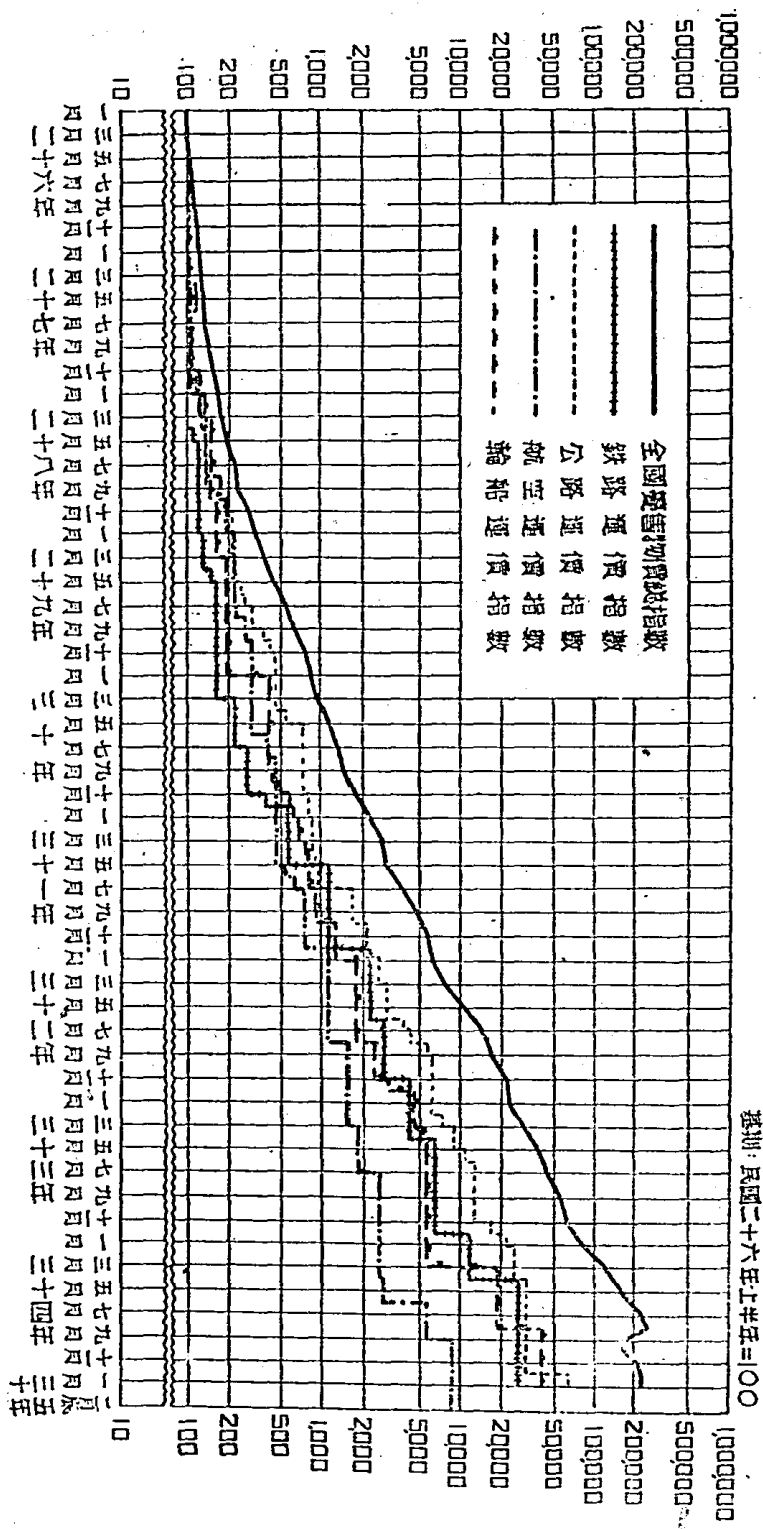
基期：二十六年上半年

年份	運價指數		物價指數	
	客運	貨運	重慶	成都西安
民國二十六年	100	100	100	111
民國二十七年	100	116	134	146
民國二十八年	118	175	236	241
民國二十九年	150	250	705	641
民國三十年	325	433	1,751	1,862
民國三十一年	1,094	1,809	5,396	5,647
民國三十二年	3,047	4,857	13,902	17,014
民國三十三年	6,874	11,015	40,170	61,665
民國三十四年	26,347	42,268	191,377	179,899

註：本表數字係各年全年平均數。

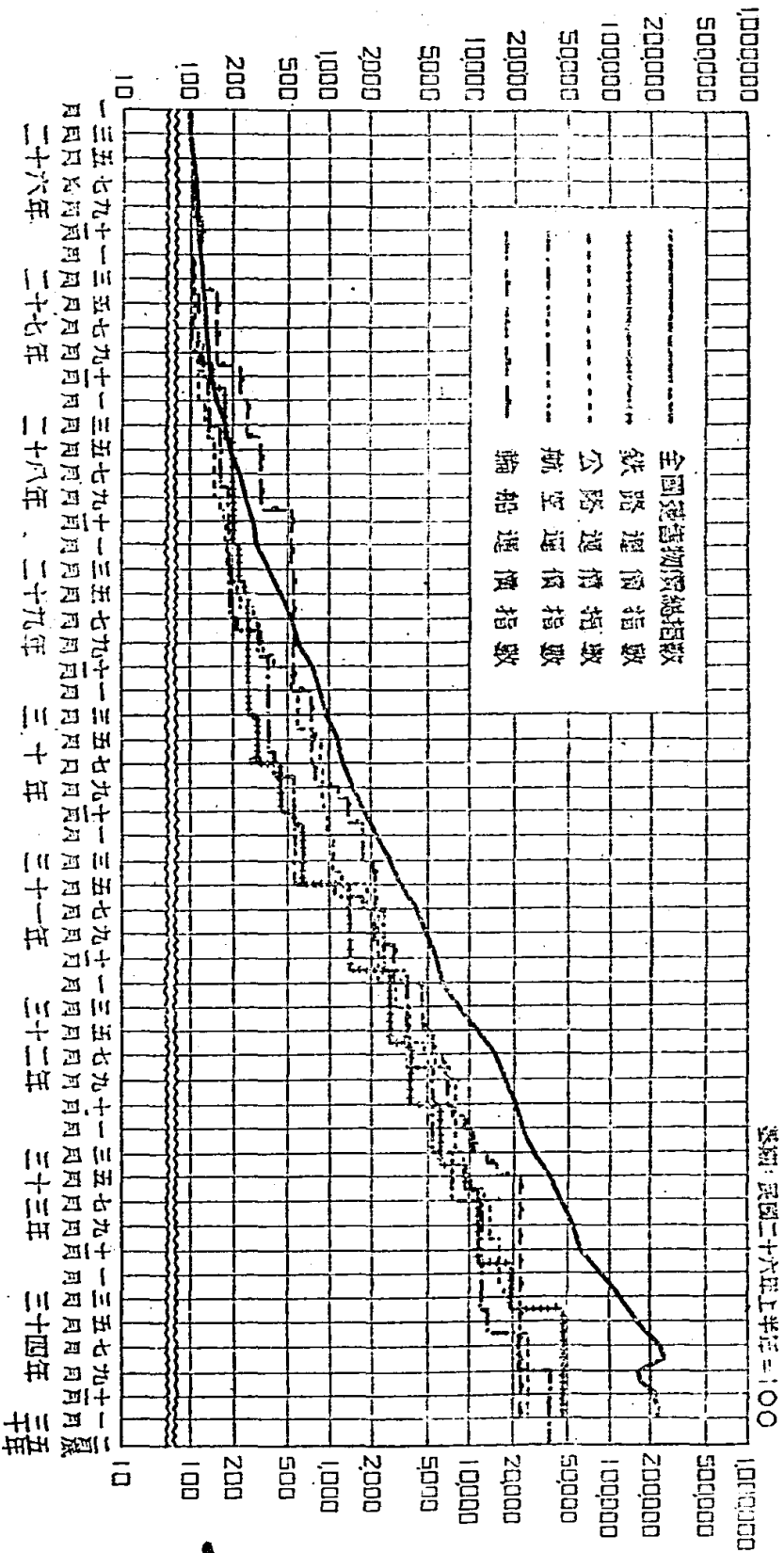
歷年客運運價與物價指數比較

民國廿六年至卅五年二月



歷年貨運運價及物價指數比較

民國廿六年至卅五年二月



吾國郵電事業向屬國營，對於資費之訂定，本部素極慎重，一面顧及人民負擔能力，一面顧及郵電事業之成本維持，兩者未可偏頗。抗戰以前，物價穩定，郵資電費恆數年不一變，即變之而亦微。抗戰以還，物價變動劇烈，郵電成本日趨高漲，本部為謀事業基礎之鞏固及減輕國庫負擔起見，爰將郵資電費於相當時期，加以最低限度之調整。但此項調整之數額，與物價相較，仍大相逕庭。在民國二十九年

以前，物價增漲已達戰前三倍有奇，而郵資電費仍為戰前原價。自二十九年以後，迄至勝利之時，先後調整凡六次，每次改訂資費，均極低廉。如以本年一月而論，全國發售物價總指數約當戰前二千餘倍，同時電費僅為戰前二百倍，郵資僅為戰前四百倍而已。茲將歷次修訂比率與同時物價指數之比較，圖表如下：

抗戰前後郵資比率與物價指數比較

修訂郵費年月	國內電報收費比率	國內電報法郎折合率之比	長途電話收費比率	市內電話月租費比率	全國發售物價總指數
戰前	100	100	100	100	100
二十九年九月	200	263	100	116	336
三十年十一月	400	368	200	200	948
三十一年十二月	1,250	482	400	500	2,951
三十二年六月	2,500	570	600	1,500	6,128
三十三年三月	5,000	570	5,250	3,750	32,450
三十四年十月	100,000	1,140	26,250	18,750	245,503

註 本表比率及指數皆以二十六年上半年各月平均為100

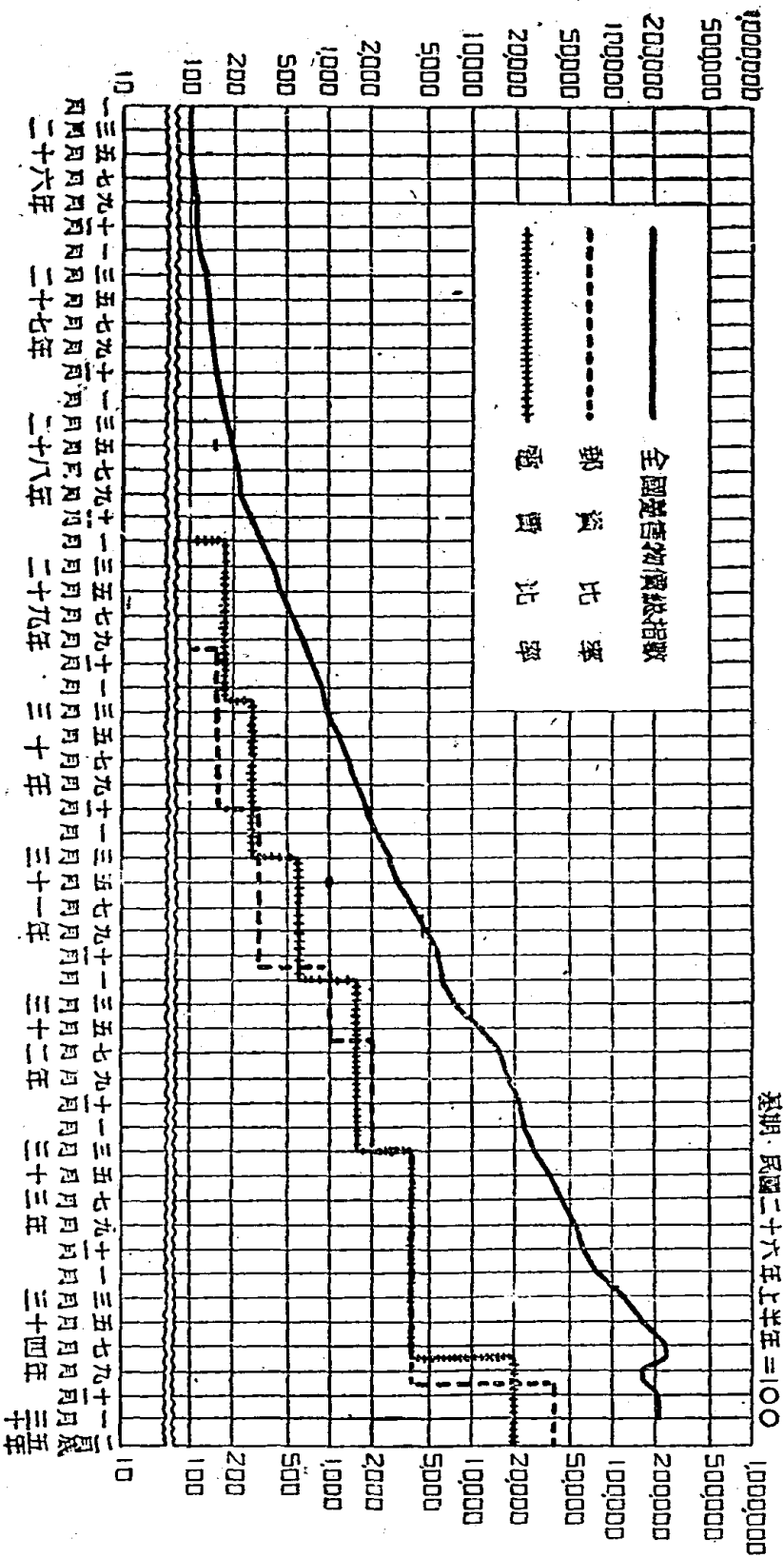
抗戰前後電費比率與物價指數比較

修訂電費年月	國內電報收費比率	國內電報法郎折合率之比	長途電話收費比率	市內電話月租費比率	全國發售物價總指數
戰前	100	100	100	100	100
二十九年一月	180	263	100	116	336
三十年二月	300	368	200	200	948
三十一年三月	600	482	400	500	2,951
三十一年十二月	1,500	570	600	1,500	6,128
三十三年三月	4,000	570	5,250	3,750	32,450
三十四年八月	20,000	1,140	26,250	18,750	245,503

註 本表比率及指數皆以二十六年上半年各月平均為100

歷年郵資電費比率用物價指數比較

民國廿六年至卅五年二月



(二) 戰時交通損失之調查

自抗戰軍興以來，交通事業因戰事而遭受之財產直接與間接損失，為數甚鉅。非有詳確之數字記載，將來要求賠償時，必無所根據。本部有鑒於此，乃在廿八年春，即擬定抗戰損失調查辦法及調查表式，頒發各附屬機關按期填報，彙編統計。迨至二十九年行政院亦有辦理全國戰時公私財產損失之議，召集各部會共同商討，當時會以本部辦理戰損已具規模，并參酌其辦法加以修訂，以適合全國之用。嗣後本部按期編報，從未間斷。總計在抗戰期中，交通事業所受之財產損失，就已報部者而言，為一萬二千三百七十餘億元（此係損失時之幣值）。如按照物價指數之比率折合至戰事結束時之幣值（三十四年九月份），約為四百二十六萬六千五百餘億（此係根據去歲各機關商定之公式折算，若按本處擬定辦法與公式，則其數當較此大四倍有餘），數額之大，亦屬可觀。茲依交通各政損失概況，分述如次：

國營交通事業：國營交通事業損失最鉅，佔全部交通損失總數百分之九八·七三，約為一萬二千二百六十餘億元（係損失時價值，以後所言價值均同此）。

(1) 鐵路：在國營事業中，以鐵路之損失為最重，約佔全部交通損失總數百分之六八·〇四。民國二十年九一八東北事變，關外鐵路如北寧、中東、瀋海、吉海、吉長、吉敦、四洮、洮昂、齊克等十餘綫，盡陷敵手，其資產之損失，約為當時幣值十八億餘元。二十一年一二八淞滬事變，京滬、滬杭兩路之損失，約為九百餘萬元。二十六年七七蘆溝橋事變爆發後，我國陸上之大動脈如津浦、平漢、平綏、膠濟、隴海（一部份）等各路悉入敵人掌握之中，截至湖北會戰前，其

資產損失估計，約為八億六千餘萬元。敵人於侵佔武漢後，則沿粵漢路前進，而湖北會戰凡三次，故粵漢路損失亦甚可觀，約計在一億元左右。其後損失最大者則為湘桂戰役，粵漢、湘桂、黔桂三路損失資產總值為一千三百餘億元。又各路歷年損失車輛約計三千餘億元。自九一八始至戰事結束時止，鐵路資產損失，歷年營業損失，以及因戰事而增加之費用，共計損失不下八千四百餘億元。

(2) 公路：公路於抗戰期中所受損失僅次於鐵路，佔總數百分之二八·七七，總值約為三千五百七十餘億元（包括九一八東北事變時之損失在內）。其中以路綫方面所受之損失為最，約佔全數百分之九五，其餘百分之五則為車輛及配件等項。

(3) 電政：電信方面所受之損失，佔總數百分之一·四四，總值約為一百八十餘億元。其中以綫路方面所受之損失最大，約一百億元，次為電信材料約損失二十餘億元。

(4) 郵政：郵政損失佔總數百分之零點二二，總值約為二十六億元，大部份屬於房屋及郵運工具等類。

(5) 交通器材：交通器材所受損失，以太平洋戰爭爆發後香港淪陷時最為重大，約為二億七千餘萬元。其次為滇緬戰事約損失四千餘萬元。再次則為越南方面損失材料約計二千餘萬元（材料損失價值均係按照部頒材料標準價值計算）。

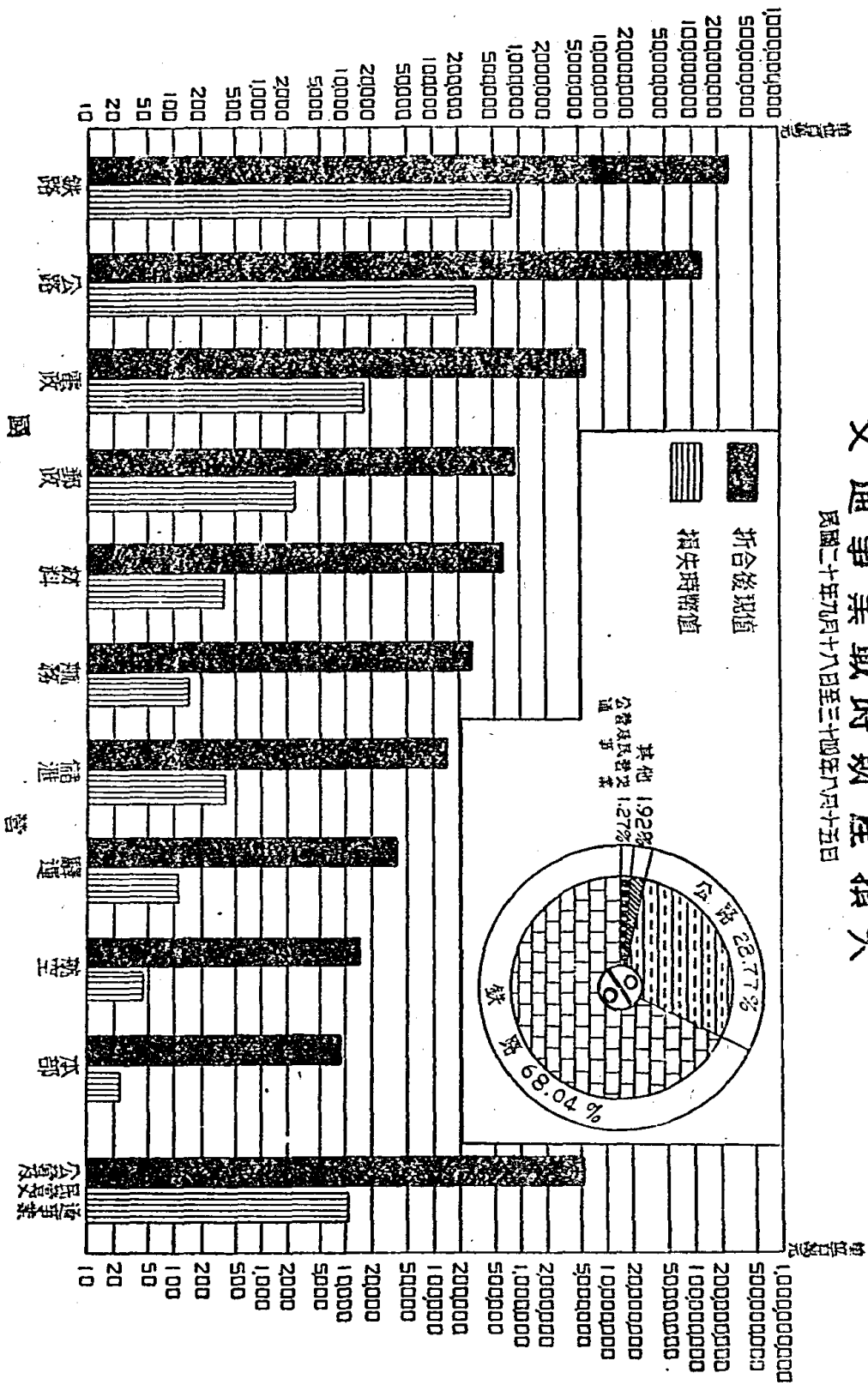
公營及民營交通事業：公營及民營交通所受之損失，因查報困難，資料不全，茲僅就目前已報部者言，損失總數約為一〇九億元。其中以民營航業所受之損失最大，約為一〇七億元。其次則為鐵路，再次則為公營電信事業。

交通員工傷亡人數：在此次抗戰期中，交通從業人員，或從事搶運工作，或維持通信業務，因所負之使命重大，均能忠於職守，不避艱險，為國犧牲者頗不乏人。茲僅就已報部之傷亡人數言，

計為五千八百六十四人，死亡員工佔百分之七十二，受傷員工佔百分之二十八，其中以鐵路員工傷亡最多，次之為航務公路（此數限於報部資料實覺掛漏不全）。

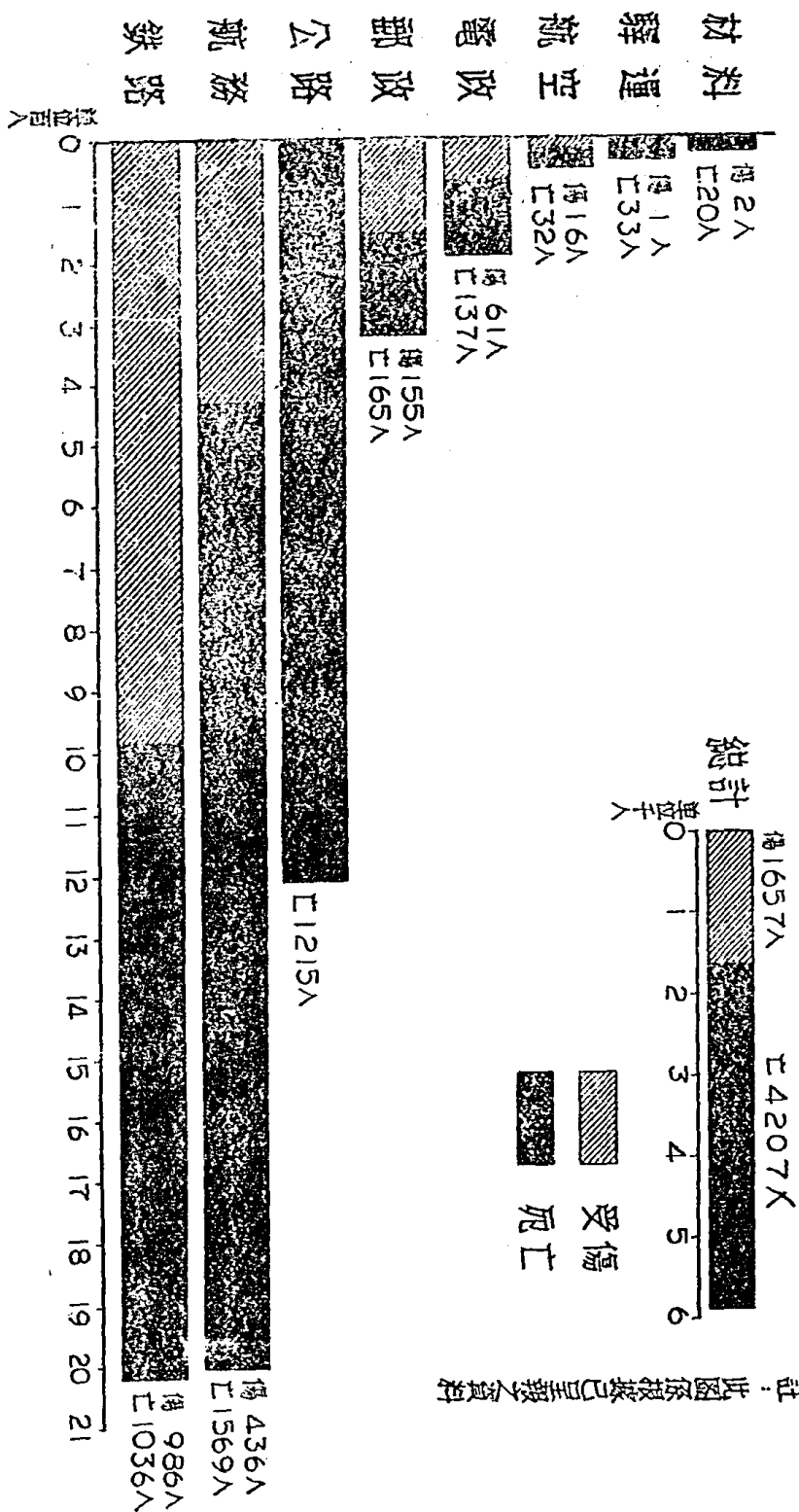
交通事業戰時財產損失

民國二十年九月十八日至三十四年八月十五日



交通員工戰時傷亡人數

九一八至民國卅四年八月十五日



註：此圖係根據已呈報之資料

交通事業戰時損失財產總數

民國二十年九月十八日——三十四年八月十五日

單位：國幣元

項目	損失時幣值			折計			現值 (三十四年九月份)		
	合計	直接損失	間接損失	合計	百分比	直接損失	間接損失		
總計	1,237,260,397,932	1,194,625,644,504	42,634,753,428	426,650,946,290,696	100.00	411,962,117,004,786	14,688,829,285,910		
營盤	1,226,334,417,702	1,184,050,885,034	42,283,532,668	421,252,557,414,048	98.73	406,685,196,848,980	14,568,360,565,068		
本部	26,508,994	25,678,062	830,932	9,092,584,942	—	8,807,575,266	285,009,676		
鐵路	846,300,169,412	808,073,343,662	38,226,825,750	290,280,958,108,316	68.04	277,169,156,876,066	13,111,801,232,250		
公路	357,814,680,000	357,809,536,905	5,143,095	122,730,435,240,000	28.77	122,728,671,158,415	1,764,081,585		
國運	115,805,238	110,609,232	5,196,006	39,721,196,634	—	37,938,966,576	1,782,230,058		
航務	157,475,711	63,129,296	94,346,415	302,812,257,959	0.07	124,301,583,824	178,510,674,135		
航空	46,241,806	26,012,003	20,229,803	15,860,938,458	—	8,922,117,029	6,938,821,429		
郵政	2,690,934,468	783,320,678	1,910,613,790	923,798,523,524	0.22	267,447,994,554	656,350,528,970		
郵匯	403,831,063	2,270,795	401,560,268	138,514,054,609	0.03	778,882,685	137,735,171,924		
電政	18,431,200,934	16,813,553,254	1,617,647,680	6,127,999,029,952	1.44	5,657,048,766,122	470,950,263,840		
材料	347,570,076	346,431,147	1,138,929	684,365,479,644	0.16	682,122,928,443	2,242,551,201		
公路及民路	10,925,980,230	10,574,759,470	351,220,760	5,397,388,876,648	1.27	5,276,920,155,806	120,468,720,842		
鐵路	152,918,494	152,918,494	—	301,096,514,686	0.08	301,096,514,686	—		
航業	10,730,540,436	10,379,319,676	351,220,760	3,686,465,512,124	0.86	3,565,996,791,282	120,468,720,842		
電信	42,521,300	42,521,300	—	83,723,829,700	0.33	83,723,829,700	—		

註 1. 採戰前貨幣價值

2. 損失時之幣值如為戰前幣值則以1968.88(係川四九月份重慶市通貨物價指數除以100)乘之，如為戰年損失時之幣值則混合增加之總數，則以342.8(係廿七年至三十四年底九月份重慶市通貨物價指數之平均數除以100)乘之，即得折合現值

3. 本表係根據白雲部之資料編製

附表：鐵路戰時財產直接間接損失

民國二十年九月十八日——三十四年八月十五日

單位：國幣元

項目	直接損失		間接損失	
	損失時幣值	折(三十四年九月份)現值	損失時幣值	折(三十四年九月份)現值
總計	808,073,343,662	277,169,156,876,066	38,226,825,750	13,111,801,232,250
東北各鐵路合計	1,889,459,000	648,084,437,000	15,696,702,930	5,383,969,104,990
平漢	93,480,700	32,067,880,100	2,128,318,772	730,013,388,796
津浦	101,122,400	34,684,983,200	1,243,109,184	426,386,450,112
平綏	38,687,700	13,269,881,100	593,690,926	200,205,987,618
北平	93,482,600	32,064,531,800	1,181,295,932	405,184,504,676
關海	11,738,881,947	4,026,436,507,821	2,703,561,141	927,321,471,363
粵漢	1,949,048,180	668,523,525,740	192,948,604	66,181,372,544
京滬	37,202,100	12,760,320,300	518,668,070	177,903,148,010
滬甯	28,196,500	9,671,399,500	147,298,704	50,523,455,472
蘇甯	3,386,300	1,161,500,900	—	—
浙甯	129,832,304	44,532,460,272	938,342,284	321,851,403,412
膠濟	31,334,300	10,747,664,900	382,799,460	131,300,214,780
道清	6,354,900	2,179,730,700	81,767,244	28,046,164,692
正太	22,811,600	7,824,378,800	437,302,650	149,594,808,950
廣九	14,699,400	5,041,894,200	27,107,240	9,297,783,320
甯蓉	11,202,500	3,842,457,500	40,595,062	13,924,106,266
京滬	32,339,000	11,092,277,000	—	—
周浦	36,995,800	12,689,559,400	—	—
湘桂	72,080,946,249	24,723,764,563,407	209,502,051	71,516,203,493
川滇	—	—	127,906	43,871,758
黔桂	65,092,643,003	22,326,776,551,744	—	—

汕	越	2,873,550	985,627,650		
豐	天	5,033,023	1,726,326,889		
叙	昆	13,660,025	4,685,388,575	246,730	8,462,839
漢	江	473,910,472	162,551,291,896		
泗	麵	557,945,882	191,375,420,376		
成	渝	1,301,899,570	446,561,552,510	1,511,950,421	518,598,994,403
鐵路總機廠		114,872,928,117	39,401,414,344,131		
各路歷年損失作廢		319,728,466,512	109,666,864,013,616		
十四年一至六月各路財產損失作計		217,684,520,073	74,665,790,385,039	10,202,490,435	3,499,454,219,205

註：同上表

勘・誤表

頁	行	字	誤	正	附註
一一一	下表				末第三橫綫應刪
六三	上一六	七	航	空	
五八	下二二	二〇	改		改字應刪
五八	下二〇	二	本	木	
五七	上三		……七七抗戰初	……七七抗戰初 餘存鐵路	
五六	下二三	二〇	以	此	
三九	上一七	二四			主下加，
三七	上二	一二	，		，應刪
二六	上三	一一	藏	藏	
三	下二二	一八	，		，應刪

註：文內標點不算字數

10/10/10