

1941

年

第

卷

第64-74期

抗戰與交通

淪陷區交通專號 第六十四期

參考務須
保存不得對外發表

前言

我國近年以來，新建設事業中，成績最著者，交通事業，亦其一端。鐵道方面，自北伐成功以後，至七七事變之前，營業之路凡二千四百餘公里，正興業中者凡一千餘公里。公路方面，依民國廿五年之統計，凡十一萬四千二百餘公里，較十年前，增加幾至百倍。民用航空方面，歷史雖淺，但亦有十條航線，合長一萬二千餘公里。無線電報方面，修復線路凡二萬〇四百餘公里，郵政方面，局所增至一萬三千三百七十二所，郵程增至五十六萬七千餘公里。航政方面，自招商局收歸國營之後，亦頗具成績。但正於我交通事業蒸蒸日上之際，倭寇竟肆其暴力，實施侵略，致我既定之偉大交通計劃，受其頓挫，而淪陷區域之交通狀況，尤頗有足資吾人警惕者。

暴敵於佔領一交通線後，立即遣派其工程人員跟蹤而至，將已破壞之交通迅速修復，此種軍事上對其進退攻守，有絕大之助力，而經濟上之幫助其掠淪區之物資，其為患尤大。最近敵人鑒于戰事持久，其對於佔領區域內交通上之措施，亦有極大之轉變，與軍興之初，迥不相同，計其轉變有二：

(1) 由消極而趨積極

軍興之初，敵於佔領區域，除華北方面外，其餘多無久佔之意，故對各區域內之交通，僅將已破壞者，加以修復，以利軍運而已，並無何種遠圖，近則欲支持此長期戰爭，故經營日趨積極，路、電、郵、航，各方面，均處處從事建設，涉河開路，不一而足，此種轉變，足以窺測敵人之心。

本期要目

- 一、淪陷區之交通實況
 - 二、敵偽之交通機構
 - 三、敵人對淪陷區交通之陰謀
 - 四、我應有之對策
- 特載：敵貨走私之路線及其影響

(2) 由側重軍事而側重經濟

先是敵於佔領區域內，為交通上之措施，多側重於軍事，舉凡於其進攻退守有重大關係者，則加以修復與開闢，近因犯是念，陷愈深，難以振拔，欲挽回其經濟上既頹之局，準備與我長期戰爭，欲大量掠取淪陷區域內之物資，以供其侵略之用，因之，在佔領區域內，交通上之一切建設與修，多由側重軍事轉而側重經濟。

敵人對佔領區域內之交通，既有上述之轉變，則其實際上之狀況，與以前亦迥不相同，抗戰以還，騷擾四戰，寇騎所至，河山失色，吾人國懷家園，雲封東望，實有無窮之興慨。即此敵人對於淪陷區之交通措施而言，已足見其陰謀之深刻，際務勝利來臨，收復失地，指日可期。特將其交通實況，機密，除謀及我之應有之對策，蒐集成篇，刊行「淪陷區交通專號」，藉供同仁研究參考，為「知彼」之一助。

一、淪陷區之交通實況

甲 鐵路

1 華北區

本區淪陷最早，我於撤退時，對交通之破壞不重，而敵於本區又早有垂涎之念，欲攫之以為偽滿之屏藩，故敵對本區域內之鐵路佔領之後即加修復，現各處有鐵路，均已全部通車，而所費之勞力與財力，亦至減少，綜觀本區內，敵對交通之措施，係採取雙管齊下之方式，一面將佔領之舊路修復通車，一面趕築富有軍事上，經濟上重大價值之新路線。

(一) 修復舊有鐵路

敵將將本區內舊有鐵路，均已全部修復通車，同時投大量之資本，改善其車輛，路軌及其他各種措施，華北各省半野沃衍，素稱富有，敵修復交通從事掠奪天然大量之物資，其修復之舊有鐵路如下：

北寧鐵路——現敵改名曰京山鐵路，此路早經修復通車，營業狀況甚好，但廊坊至黃村一段，我游擊隊頗為活躍，該段路軌被我破壞時有所聞，但亦旋旋修復至今仍暢通無阻，該路由北平

至山海關之幹線共四三公里，均已暢通車，此外平通（北平至通縣）北戴河（北戴河至海濱）兩支線，前有二二公里，後者一〇公里，亦均通行無阻。

津浦鐵路——津浦路為我由南而北之幹線，其數者，敵於強佔我冀都之後，即力謀該路通車，雖耗費極大之人力財力，而該路仍時遭我游擊隊破壞，客運貨運均未罷行，計該路廿七年下

幹支線名稱	起迄地點	里程 (公里)	通車日期
平漢幹線	北平至新鄉	六四	廿七年四月十七日
豐台支線	蘆溝橋至豐台	七	廿七年十一月十五日
坨里支線	良鄉至坨里	一六	廿七年十一月十五日
周家口支線	琉璃河至周家口	一五	廿七年十一月十五日
新易支線	高碑店至梁格莊	四二	廿七年十一月十五日
臨城支線	鴨鶴營至臨城	一七	廿七年十一月十五日
六河溝支線	豐樂至六河溝	一六	廿七年十一月十五日
道溝支線	道口至陳莊	一五〇	廿七年十一月十五日

平綏鐵路——現敵改名為京包鐵路本路通車最早，因我軍撤退時，對本路之破壞至微，因之修復亦至易，其幹支線之通車日期有如左表

幹支線名稱	起迄地點	里程 (公里)	通車日期
平綏幹線	北平至青龍橋	七三	廿六年十月十五日

年年至廿八年上半年之間每月僅通車十五日，廿八年下半年因水災停車兩月，後因推行所謂整路運動，破壞之事稍少，但仍未能高枕無憂，敵近復擬在津浦路上增建大鐵橋三處，總工程費數千萬元，為黃河鐵路重建以來之大工程，但敵人對本路之投資甚多，而獲利則至為微少，敵近對本路一面推行整路運動，一面大量投資，從事興築，蓋本路為貫聯南北之經線，足為其掠取南北物資之工具也。

平漢鐵路——現敵改名為京漢鐵路，由北平至新鄉之幹線及其餘各支線均次通車，其通車日期有如左表

幹支線名稱	起迄地點	里程 (公里)	通車日期
平漢幹線	北平至新鄉	六四	廿七年四月十七日
豐台支線	蘆溝橋至豐台	七	廿七年十一月十五日
坨里支線	良鄉至坨里	一六	廿七年十一月十五日
周家口支線	琉璃河至周家口	一五	廿七年十一月十五日
新易支線	高碑店至梁格莊	四二	廿七年十一月十五日
臨城支線	鴨鶴營至臨城	一七	廿七年十一月十五日
六河溝支線	豐樂至六河溝	一六	廿七年十一月十五日
道溝支線	道口至陳莊	一五〇	廿七年十一月十五日

北平環城支線

門頭溝支線

西直門至正陽門
北平至門頭溝

現平綫路每日對開平包客車一次，包綫，綫同，同張及張平間，亦每日各對開客貨混合車一次，本路蜿蜒於崇山峻嶺之間，我游擊隊使於活躍，時予破壞，現敵傷正壓迫我同胞施行所謂愛路運動於沿路設所謂愛路村，由村長負責組織愛路青年團，負責保護鐵道及行車責任，倘鐵路被毀及車輛被毀，由村長負責，每站均駐有敵兵十名至十五名，並築有瞭望台及堅固工事，每晨各車至五間經過車一次，預先過視，每次列車派有武裝十餘名押護，可見敵雖強佔交通據點，實無力防止我游擊隊之活動。

正太鐵路——現敵改稱石太鐵路於廿七年六月正式通車，敵擊於本路因窄軌關係行車甚難，貨運客運均受損失因改舖寬軌（一〇六八公尺）現全路十八小時始可到達，此因路基未固及員工知識程度低劣關係，貨運仍受損失。同時將大郭村至南張村一段改設寬窄兩用軌道，又由敵國運來窄軌機車四十輛連前有機車五十輛分置本路及同蒲路上行駛。

膠濟鐵路——現該路業已通車，但亦時受游擊隊之破壞，貨運客運均受損失。

膠海鐵路——本路東段業於廿六年十月通車，現亦時被我游擊隊破壞，敵乃極力推行所謂愛路運動同時每隔一公里建築碉堡一座，現已大部完

一五

二六

廿七年二月一日
廿七年二月一日

成，又開封至蘭封段，敵向附近村莊，每保抽壯丁五名，編訓護路隊晝夜分班巡查，至極東一段情形則較前段為好。自運雲港至徐州二百二十餘公里亦修復通車，白塔埠海州之蘇屬魯微河之架橋工事亦已完成，自二十八年十一月起徐州海州間及海州大浦間之支線均已通車，海州運雲港間二十公里，築堤亦於同時完成。

同蒲鐵路——現亦早修復通車，以前大同太原段至雷武時須留宿一夜，再行換車現已可有列車，雷武至風陵渡一段，敵每日開車輪送軍火及食品，每次開車多則二十餘輛，少則十輛。敵並延展同蒲支路，將東觀鎮南關鎮間鐵路修復通車並擬展至再變，連接新鄉。同時，並備設寬軌，以利貨運。

(二) 新築之重要鐵路

敵在本區既存久据之意，故興築重要鐵路，亦不遺餘力，舉凡在經濟上及軍事上有重大價值者，不惜大量投入資本，從事興修，現計已築之新路，有下列數線：

通古鐵路——敵稱京古鐵路，共長一百四十公里，由通縣經雙橋，北平懷柔，密雲而至古北口敵縣至北平一段，早於抗戰前通車，北平至古北口一段，為通於事變後築成，全線業於二十

七年四月一日通車，此路北通承德，經綏州而至瀋陽，可補北甯公運線之不足，南可與漢浦平漢連絡，故在軍事上及經濟上之價值極大。

汴新鐵路——又稱新聞鐵路，自開封東南，越黃河，經刺縣官，王莊，谷橋集，歸武，李莊，小冀，而至新鄉，全線共長一百零三公里，其主要目的，在擬通平漢滬海兩路，經運雲港出海，既便軍運，在經濟上亦有重大之價值，業於二十八年五月完成通車。

德石鐵路——此路由德州至石家莊，全線共長二百餘里，即戰前敵所夢想取得樂路補之沿石鐵路，僅將起點改在德州，此線業於二十九年八月中旬修成通車，此線在經濟上及軍事上均有重大之價值。

經濟上——自石家莊經藁城，晉縣，東麗河水而至德州，其間皆屬中沃衍膏腴之地。所經各縣土地約為八、一二一、六〇〇畝，人口為二、六一、三〇〇人，因沿路氣候乾燥，而量稀少，土地輕鬆，盛產棉花，年可收六五、九〇〇担。其他農產品為麥米高粱，玉黍，豆類，年共可收二〇〇一二、四〇〇担，均可由此路東運經津浦膠濟兩路由青島出口，開闢一新出海口，因而可減少天津車站之擁擠，增加運輸之便利。同時，山西之煤，亦可由此運往敵國。故敵築此路，可稱之大量攫取我華北諸省之物資，在經濟上之價值至大。

軍事上——因本路位居河北腹地，東接津浦，以達天津，西聯正太，以通同蒲，而至晉冀，連可通津浦平漢正太諸路，便利華北軍運。退亦可控制整個華北，使我晉冀綏與黃河以南之交通，完全斷絕，而成腹心之患。

塘沽大同線——此線起於塘沽，經天津、北平、豐台、門頭溝、沿河、黎山堡、涿鹿、陽原而至大同。其主要目的，在將山西大同之煤，輸往敵國，以救濟其煤荒，此路在經濟上亦具有重大之意義，現正在興築之中。

白晉鐵路——此線起於同蒲路之太谷白城鎮，東南向，經晉城，博愛與道清會合而經新聞，以接隴海路，此線蜿蜒於崇山大嶺之間，對我太行山及中條山地帶之游擊隊，大有妨礙，其在軍事上實具莫大之意義，且由山西可直接運至連雲港出口，與北甯路及德石鐵路同為華北三大橫斷出海要道，於二十八年六月興築，現已通至長治。

此外在計劃中者尚有下列數線：
新鄭至東明線——其用意在於規避冀魯豫邊境物資。
邯鄲至濟南線——企圖因此路之興築，將平漢膠濟兩路相接。

通唐鐵路——自通州至唐山，企圖不經天津，由北平直通唐山，本年二月開工，限三個月完竣，現正趕築中。

2 華中區

敵於佔我華中各交通樞紐後，即有所謂「三年計劃」其目的在恢復戰前交通之狀況，故並無何種遠圖，鐵路方面亦然。三年以來，除將各舊有路線恢復外，興建新路殊少，近因遭我猛烈之

鐵路名稱	經過地點	里程 (公里)	通車情形	備註
京滬路	南京、鎮江、丹陽、武進、無錫、吳淞、上海、松江、嘉善、嘉興、硤石、長安	三二二		敵改稱「海甯線」
滬杭路	上海、杭州	一九六		敵改稱「海杭線」
滬甬路	上海、寧波、張華浜、江灣、上海	一六		敵改稱「吳淞線」
蘇嘉路	吳興、吳江、八峒、平望、盛澤、嘉興	七五		
江南路	南京、馬鞍山、朱石、當塗、蕪湖、宣城、孫家埠	一九四	現由南京通至蕪湖	敵改稱「南甯線」
南涇路	九江、沙河、馬迺、樂山、南昌	一二九	二十八年十月廿一日修復通車	
津浦線南段	蚌埠、臨淮關、明光、三汜、沙河集、滄縣、浦口	一七五	廿九年九月九日修復通車	
淮南路	田家巷、大通、淮南、下塘集、合肥、巢縣、花溪	二二五	廿九年十一月十五日全綫通車	
上川線	上海、川沙	二二		原為民營經營，後由廿九年三月十八日為偽上海市政府接管

抗擊及國際形勢之變化，對華戰爭無法結束，於是採取兩種主義，經濟上，採當地自給主義，軍事上，採作戰重點主義。推行以來，鐵路方面亦次第擴充，但與華北通興建之情形，相去尚遠。計業經恢復通車之鐵路有下列數種，列表如左：

敵傷在粵中區新修鐵道甚少，備有下列數事可述：

劉頂海州綫——自劉頂與樂一輕便鐵道至海州北門，長約十餘公里，其目的在運到頂礦砂。

華中鐵路蕭山段——自蕭塘江頭第一碼頭至蕭山西門，已繪圖張貼通告，但路基迄未修竣，

路名 客運人數

東滬路 四〇四、六〇五

津浦路 七四、一九四

滬杭路 六七、一七九

江南鐵路 四〇、四〇九

淮南鐵路 三七、一二五

蘇嘉鐵路 一〇、三八八

共計 六三三、三六〇

3 華上南區

敵對本區交通，因地形關係，極注重於航運及走私綫，對鐵道則僅將舊有重要之幹綫修復通車，並不大量投資，從事興修。計舊有鐵道經修復者，有下列數綫：

粵漢路南段——此段由廣州北行，繞經入花縣平原區經西村與黃埔支綫接。越流溪水，至西村，過著名之江村橋橋至新街站。新街為敵佔領廣州之外圍據點，故廣州新街間之軍運甚繁。此後鐵道折向西北，橫穿丘陵地帶，而至軍田站，去廣州約四十三公里，敵之軍車，通常備運新

街備能行駛汽車。

淮南鐵路通至九鵬關——其目的在運取大田及九鵬關兩地之煤，可由該路送至裕溪，再轉敵船運往敵國。

至敵傷在華中各鐵路營業情形，並不良好故迭次加價，茲列表說明之：

貨運噸數 貨客運收入(元)

八四、七三一 一、二八四、六八二

二六、四八六 三九三、八五八

一八、四六一 一六〇、八八三

一〇、八〇六 一二八、〇八八

九、七三〇 五七、四五五

一五一、八五八 二、〇四〇、九〇〇

今並售賣客票。軍田站以後，地勢峻險，車行高山大嶺之間，入粵北山地區帶，路軌中穿窄道，形勢至為險要，敵我即爭持於此山區地帶，因之粵漢路北段早經我軍折毀，而阻敵不前，在本段之運輸能力，略可述焉。

(一)機車——計有平漢機車六輛，膠濟機車

一輛道清機車一輛，敵川崎新到機車三輛，及原存機車二輛，共計十四輛，此外有道清起絞機車一輛，待修之機車四輛。

(二)車皮——計有客貨車二百二十七輛，貨車載重載為七千一百五十噸，此外尚有修理之三等客車十餘輛，停放各站不堪修理；據車五六十

輛。

(三)運輸情形——上述之機車及車皮，均可配車七八列，此項列車，除我軍用品及往來軍人外，並兼運客貨，惟以我游擊隊時加襲擊營業亦極清淡。

廣九路——現此路仍未全線修復，前大沙頭至石灘段(長約五十六公里)經我軍破壞，但已修竣恢復通車，每日對開二次，客運甚為踴躍，米糧亦多由此路運至廣州。本路由膠州東經新塘沿東江北岸至石灘，此路北段現每日可對開車四次，渡石灘鐵橋，經石龍南北兩鐵橋，至石龍，石龍為軍事重地，敵有軍兵駐此，越石龍以南，至丘陵地帶，為我游擊隊活躍之區敵趕修石龍鐵橋但因破壞已深，恐難修復全線三十四公里之樟木頭車站，岡阜環抱，為公路鐵道之交要點，有公路東通惠州，西至東莞敵我在此曾演多次之爭奪戰，更南行四十四公里至深圳，為粵英交界處，因本路中經丘陵區，我游擊時加襲擊，故向難打通全線。

至該路現任之運輸情形：計有機車二十五輛又破舊機車三輛，其中能行駛者僅五輛，其餘正由敵工程人員加緊修理中，以上均為我軍所遺留者。該路現在大沙頭設有機庫，係將前廣九路機庫改進而成者，其中重要職員，多為敵籍，日夜趕修。行車方面，每站設站長一人及職員二人均為日台籍，至該路之保護，係由敵兩派遺軍

司令部派出之尋偵隊負責。該路總負責人爲谷口慶大久。

廣三路——因地形關係，此路敵修復甚早，現已全線修復通車。此路由廣州西行，兩傍所經皆低窪之地，十八公里至佛山再二十三公里至走馬營，再八公里至三水，全線長四十九公里，路線所經皆平坦地區，一望平時，是以修復極易至此路運輸情形：計現有機車八輛卡車二十餘輛，均爲我軍所遺留者，石圍塘原有機場被我破壞，現敵已設有新機場，但亦僅在舊機場上，稍加修葺而成，現由石圍塘至三水每日時間來回車四次，全線日台籍工作人員共五六十人，亦由谷口度指揮節制，此路爲敵重慶軍運路線之一。

黃浦支線——此爲七七事變後，始完成通車之粵漢廣九接駁線，全長二十公里，從廣州東郊石圍塘起，繞北郊至西村站，與粵漢路銜接，現敵已全線修復通車，由廣州至黃埔每日對開六次，此線爲敵主要之運輸線，敵之糧藥彈藥，均由海

船運至黃埔，再由此路接運各地，亦有時間客車，總負責人亦爲谷口慶大久。

新寧鐵路——由新會北街起經江門埠，新會城，而止於台山之斗山與白沙，爲四邑與港粵交通之要道，軍興之初輪船被炸毀，路軌車輛被炸損失亦重，及廣州失陷，我方即將銅軌拆卸，惟棄置路旁，未能運回後方，致堆積如山，現因物資缺乏，本路之重要性不大，故將江會一帶路軌拆運他往，沙堤至小梅一帶路軌，均被擄劫。

潮汕鐵路——此爲韓江三角洲上僅有之鐵路，由汕頭而至潮安北之慈溪，全長四十二公里，我方於撤退時，加以破壞，但現已爲敵修復通車，此路爲粵南經濟之動脈，原屬民營，敵佔領後，強行接管，敵現又延長此線，俾達兩昌，完成之後，在經濟上，實具有莫大之價值，一方可以補助粵漢路，一方可以補充汕頭港灣，藉以劫運我華中華商之物資。

至敵在本區興築之新路則至少，正擬興築者計有二：

廣汕線——敵擬興修此線，使敵貨傾銷粵南，不必經過香港，企圖奪香港商業之繁榮。

福州廈門汕頭線——敵擬修築經過福州廈門汕頭之沿海鐵道藉以連絡粵閩兩省。

乙 公路

1 華北區

本區之公路，我軍於撤退時，破壞甚少，敵于佔領後修復極易，現舊有之公路幾已全部修復，至新路之影響敵爲阻止我游擊隊，從事興築，亦不遺餘力，迄二十八年十月止：在華北各地修築之汽車公路共長八千三百九十里，至十二月月底竟達一萬公里茲分述已修復之舊有公路及其新築者於後：

(一) 修復舊有公路	
路線名稱	點
北平天津線	通縣·馬頭·安平·河西務·秦村·楊村
北平古北口線	高麗營·懷柔·密雲·穆家谷·石匣
北平臨榆線	通縣·三河·玉田·豐潤·盧龍·撫寧
北平景縣線	任邱·河間·獻縣·交河
北平保定線	大興·固安·容城·徐水
	里程 (公里)
	一三四
	一一三
	三三三
	三三〇
	一四六
	北平居庸關線
	北平成安線
	北平湯山線
	北平門頭溝線
	北平北安河線
	北平南苑線
	豐溝橋漢縣線
	天津喜峯口線
	沙河橋·昌平·南口
	固安·保定·安國·深澤·徐縣·容城
	霸州·肥鄉
	蔚石口·洋灰橋
	溫泉
	良鄉·琉璃河
	大寧鎮·林沙鎮·玉田·豐化
	三八六
	三五
	三三
	一七
	六
	五八
	二五三

天津保定線
 天津大沽線
 天津滄縣線
 天津白溝河線
 天津鹽山線
 邦均進化線
 豐潤唐山線
 通縣賈坨線
 昌黎樂亭線
 樂亭灤縣線
 灤縣併城線
 唐山東豐台線
 大名邯鄲線
 邯鄲武安線
 任邱河間線
 小站小王莊線
 沙河明陵線
 通縣香河線
 遵化豐潤線
 保定唐縣線
 德縣南宮線
 南宮高邑線
 石家莊寧晉線
 北平房山線
 定縣安國線
 獻縣南宮線

譚海·馬廠·大城·任邱·高陽
 勞沽·新城
 馬廠·青縣·興濟
 韓家墅·王慶化·信安·肅縣·營口
 八里台·小王莊
 尚縣
 詹官屯
 夏營·新集鎮
 施各莊·江家營
 汀流河·長蘆頭
 馬城·長蘆頭
 胥各莊·曹趙口
 舊魏城·成安
 戶村鎮
 石門鎮·二十里舖
 昌平
 南集鎮
 完縣
 故城·大營
 新河·寧晉
 灤縣·趙城
 良鄉
 武強·衡水·冀縣

南宮大名線
 灤縣濟南線
 聊城濟南線
 臨清齊河線
 德縣南館陶線
 惠民濟南線
 惠民利津線
 新鄉濰縣線
 安陽內黃線
 安陽開封線
 林縣安陽線
 新鄉原武線
 原武延津線
 延津新鄉線
 武陟孟縣線
 博愛溫縣線
 修武武陟線
 歸綏平魯線
 歸綏大同線
 涼城陶林線
 涼城隆盛莊線
 隆盛莊集甯線
 集甯歸綏線
 歸綏包頭線
 包頭五原線

咸縣·邱縣
 范縣·壽張·香山·官莊·齊河
 博平·清平·高唐·禹城·齊河
 夏津·高唐·禹城
 恩縣·夏津·臨清·館陶
 商河·臨邑·夏口
 陽信·無棣·德化·利津
 沾縣·道口·濱縣·濰陽
 湯陰·道口·封邱
 陽武
 博愛·沁陽
 正廟子·大什拉五樹·慶和·林·清水河
 白廟子·西門門·涼成·殺虎口
 香火地·南大門·復豐村·卓資山
 香火地·天德廟·豐鎮·永善鄉
 頂降鎮·雙清湖·意盛鄉
 卓資山·三道營·白塔
 畢馬齊·蔡章齊·陶思浩·蘇波
 蓋蘭拉齊·公積飯·灘口
 廣池·西公族王府

該縣托縣線 二十四頃地。白清。營子將軍。韓子營
二寨子。新河口

水磨溝線 黑牛溝

歸德武川線 端日子

石鋪氣面鋪
營子

汾城水固鎮線

汾城鹽道線

汾城堡塔線

陽劉公路

晉城長治線

晉陽公路

晉博公路

由營村至陽城
由晉城至博愛

由陽城西北至劉村

約百里
約百里

(二) 新修之公路

路線名稱 經過地點 里程 (公里)

滄縣鹽山綫

泊頭交河綫

派縣固安綫

定縣阜平綫

泊頭鹽山綫

東光滄縣綫

楊村玉田綫

保定石家莊綫

石家莊徐水綫

滄縣石家莊綫

備考

修築經費一三・二六四元

四三

二六

三〇

七七

五九

修築經費四〇・一九八元

修築經費 八・四九六元

廿八年二月間完成

廿九年十二月三日完成
月十五日正式通車

唐山深縣綫 五二

那臺濟南綫 不詳。或縣
臨清。禹城 三三〇

北平大興綫

天津高碑店綫

焦作博愛綫

修武焦作綫

水冶觀台綫

安陽臨漳綫

安陽水冶綫

安陽楚旺綫

車周公路

車豫公路

此綫爲太原濟南公路之一
段，由政府投資八十萬元
於廿九年四月廿一日開工
十二月廿八日完成通車

已完竣
已完竣
已完竣
已完竣
已完竣
已完竣
已完竣
已完竣
已完竣
已完竣

(三) 敵偽正計劃之公路

起點 迄點 經過地點

包頭

集寧

興和縣

興和縣

興和縣

興和縣

興和縣

興和縣

興和縣

興和縣

興和縣

興和縣

興和縣

2 華中區

本區公路綫，皆經敵次第修復，計如下表：

路線名稱 經過地點 里程 (公里)

南京杭縣綫 句容、溧陽、宜興、長興

吳興、武康

三三三

上海杭縣線	四行，南橋，拍林，金絲泉橋	二一〇
南京上海線	乍浦，海鹽，海寧，龍潭，鎮江，奔牛，武進，無錫	三三六
上海青浦線	常熟，太倉，嘉定，南翔	四〇
上海松江線	上海縣	
上海江陰線	南翔，嘉定，太倉，常熟	一六六
上海吳縣線	無錫，青嶋	九八
上海寶山線	南翔，嘉定，太倉，崑山	二〇
上海蕪湖線	吳淞	二七
寶山嘉定線	大楊，羅店	
南翔崑山線	羅店	二八
松江吳興線	金山，楓涇，嘉善	六〇
吳縣常熟線	陸墓，燕口，四塔市，莫城鎮	三九
太倉滬河線		一八
崑山羊尖線		二九
吳縣無錫線	木讀，望亭	六八
無錫江陰線	青島	三六
江陰武進線		三六
無錫宜興線	雪浪橋，曹橋，和橋	六三
武進宜興線	夏墅，曹橋，和橋	五八
吳縣嘉興線	吳江平望，江王涇	七四
平望南潯線		二二
武進金壇線	卜戈橋	三七
金壇溧陽線	珠里市	四一
金壇天王寺線	善埠鎮	三八
金壇丹陽線	江陵	二九

鎮江丹陽線	白果鎮	二一
丹陽句容線		三四
鎮江句容線	東昌	四三
南京溧水線	湖熟	五五
南京溧水線	林陵關	五三
溧水郎溪線	毛公埠，東塘	七四
南京蕪湖線	江寧鎮，采石壩，當塗	一〇六
蕪湖宣城線	灣沚	六九
宣城郎溪線	十字鋪	五二
郎溪廣德線	十字鋪	五二
廣德長興線	泗安	五七
嘉興杭縣線	桐鄉，崇德，臨平	九四
臨平塘棲線		一五
杭縣富陽線	觀家村	四二
杭縣餘杭線	留下	二六
餘杭武康線	彭公廟	三八
陳家澗三光線	崇明	
南通呂四線	餘西，餘東	
南通海復線	海門，久隆鎮	
公司鎮呂四線	啓東，海復鎮	
南通如皋線	平潮市，丁堰	
如皋張黃港線		
泰縣口岸線		
江都靖江線	仙女廟，口岸，泰興	二二
江都霍家橋線		一六
江都七濠口線		八

江都六合綫	儀徵	六三
江都高郵綫	邵伯	三八
六合天長綫		四九
六合盩縣綫	朱家營	五二
盩縣來安綫		二〇
盩縣浦口綫	烏衣, 東壩鎮	
江浦全椒綫		
六合和縣綫	浦口, 江浦, 烏江	
盩縣和縣綫	全椒	八五
盩縣定遠綫	池河鎮	八〇
和縣裕溪綫	白蔴橋	三五
和縣巢縣綫	含山	七〇
巢縣合肥綫	折菜鎮, 唐埠	七三
臨淮關唐埠綫	定遠	一三二
臨淮關蚌埠綫	鳳陽	一三六
蚌埠壽縣綫	老城, 田家巷	八四
壽縣正陽關綫	泗水集	四〇
正陽關六安綫		
六安合肥綫	四十里鋪	六三
六安霍山綫	四十里鋪	五六
合肥舒城綫	姚溪鎮	五二
舒城桐城綫	軍鋪	五八
桐城潛山綫	高河埠	三七
潛山太湖綫		
太湖黃梅綫	箱松	三八
懷寧高河埠綫	西路灣	三五

至德大渡口綫	松林埠	四〇	敵傷修築在浙江
湖口松林埠綫	彭澤, 馬當, 東流		敵傷修築在江蘇金壇縣屬
九江南昌綫	星子, 德安, 永修, 萬家埠		敵傷修築在安徽宣城縣屬
大漢口貴池綫	殷家匯		敵傷修築在浙江蕭山縣屬
六安霍山綫	青山	五〇	敵傷修築在浙江
天長江都綫			敵傷修築在江蘇丹徒縣屬
邵伯伯女廟綫	海安		敵傷修築在安徽宣城縣屬
如皋泰縣綫			敵傷修築在安徽宣城縣屬
吳興南潯綫			敵傷修築在安徽宣城縣屬
南匯白淞綫	大國, 下沙, 周浦	三三	敵傷修築在安徽宣城縣屬
嘉興乍浦綫	平湖	四一	敵傷修築在安徽宣城縣屬
川沙百匯綫		二〇	敵傷修築在安徽宣城縣屬
舒城霍山綫	山王河	七七	敵傷修築在安徽宣城縣屬
硤石袁化綫			敵傷修築在安徽宣城縣屬
下新河			敵傷修築在安徽宣城縣屬
社頭鎮綫			敵傷修築在安徽宣城縣屬
灣沚紅楊樹綫	芳山		敵傷修築在安徽宣城縣屬
湖山綫			敵傷修築在安徽宣城縣屬
石岩山綫			敵傷修築在安徽宣城縣屬
長安臨平綫	許村		敵傷修築在安徽宣城縣屬
餘杭三墩鎮綫	俞前		敵傷修築在安徽宣城縣屬
鎮江寶堰綫			敵傷修築在安徽宣城縣屬
鎮江黃墟綫			敵傷修築在安徽宣城縣屬
諫壁大港綫			敵傷修築在安徽宣城縣屬
諫壁新豐綫			敵傷修築在安徽宣城縣屬
高資石馬廟綫			敵傷修築在安徽宣城縣屬

高潭水陽鐵路

3 華南區

華南區論於敵之公路，計如下表：

路名	起迄點	經過重要市鎮	里程(公里)	備考(未另申明者皆已通車)
廣增公路	廣州至增城	中村，新村	七十五	
增龍公路	增城至龍門	正果，永漢	一〇九	增城正果段
增從公路	增城至從化	派潭	五十八	增城派潭段
福新公路	福新至中新		十二	
福從公路	福和至太平場		二十餘	
增海公路	增城至石灘		十五	
莞韶公路	東莞至石龍		十三	
廣從公路	廣州至從化	太和市，神崗，太平場	六十三	
廣花公路	廣州至花縣	鶴湖，人和塘，布潭墟	五十三	
廣虎公路	廣州至虎門	太平，東莞	二十七	莞太段長
莞樟公路	東莞至樟木頭	保和墟	三十七	
江佛公路	江門至佛山	九江，樂從	七十六	
陳村石岐公路	陳村至石岐	順德，容奇	五十三	
岐關公路	石岐至關前	下欄，那州	六十一	關前線，下通
廣三公路	廣州至三水	大源	四十二	關前，時通時
軍花公路	軍田至花縣			閉，近日開放
福民公路	佛山至長步	官窩	三十四	
廣西公路	蘆苞至西南	楊梅圩		

敵偽修築

寶太公路 寶安至太平 新橋 四十七 時通時不通

寶深公路 寶安至深洲 沙頭圩 二十

深沙公路 深圳至沙頭角 井田 最近淪陷

巖步魚潭公路 巖步至魚潭 新街

市新公路 市橋至新造

新石公路 新造至石樓

新新公路 中新至新塘 中穿廣九鐵路 三十餘 敵偽新築

新江公路 新街至江村

廣官公路 廣州至官窩 裏水，龐著 敵偽新築

護堤公路 油頭至慈溪 庵埠，潮安

油樟公路 油頭至樟林 澄海 四十四 敵偽新築

油頭至海陵 三十一 修復通車

丙 水運

粵敵既以島立國，故對於水運之發展，自具有相當之天才，侵華以後，以水運之成本低廉，而運量極大，故對我華北華中華南各區之內河航運，經營不遺餘力，敵人所佔之內河航線，無不次第恢復，復大量投資，對重要河道，加以疏浚，茲將各情分述於後：

1 華北區

(一) 內河航運

▲恢復原有航線

本區河道，抗戰期間，未加封鎖閉塞，淪陷後，敵人未費心力，坐收其成，所有河道均為敵方盡量利用，照常通航，計本區內已通航之路線如左表：

本二月初，敵進犯蘆苞，蘆苞曾一度淪陷

航線 起迄地名 經過地點 (公里) 航行情形

南運河
航線 天津——滄縣 鹽山、唐官屯、泊頭、東光、泊鎮、武城、油坊鎮

子牙河
航線 天津——王家口 獨流
六 津——王家口 獨流
沙河口——沙河橋 白楊橋
沙河橋——獻縣 沙窪鎮

大清河
航線 天津——新安 獨流、蘇橋鎮
新鎮——新安 蘇橋鎮、新安鎮
新安——保定
新鎮——新城 白河灣

北運河
航線 天津——通縣 楊村、河西務
約運河
航線 蘆台——東豐台 寧河

灤河
航線 樂亭——喜峯口 灤縣、灤安
捷城河
航線 岐口——滄縣

航海
航線 天津——大沽
衛河
航線 臨清——新鄉 楚旺、瀛口

▲疏濬不通航之河川

(子) 天津石家莊間運河——敵爲便於運輸山西之煤，近有開通天津石家莊間運河之議，現由敵內務省派員調查，工程費約需六千萬全河長三百三十二公里，假定以二百噸噸重之船隻估計，僅在日間輸送，一年可輸

出三百萬噸。若日後章程則可至六百萬噸，工程之費雖巨，但獲利實大，香煤輸出由石家莊至天津，假定每噸運費爲二元，五年之內，即可獲利六千萬元，現此計劃，正積極進行中

(丑) 大運河——關於大運河之疏濬工作，早經偽華北政委會，濟南工程局計劃調查，近復召集關係各縣代表暨該局重要人員，在徐州商討，實施疏濬工程，經決定由鄆縣之運河站，以迄淮陰，共有工程十五處，需款約十萬元，預定兩個月完成，據估計如疏濬工程完竣，則水深將有一公尺半以上，載重三十噸之民船可通行無阻，對物資之據奪，有莫大之助力。

(寅) 捷城河——自河北之濱州至滄海灣之新口(亦作岐口)之捷城河(亦作南城河或捷地河)已由敵僑疏濬完竣，並已通船，以備與滄石鐵路水陸聯運之用。

(卯) 衛河——衛河爲由新鄉至天津之要道，惟冬季水枯，不通舟楫，敵鑒於此河之重要，乃大加疏濬，並擬尋沁水來匯，以增其水位。使其四季暢通舟楫。

此外已疏濬之河道尚有灤河，子牙河，大清河諸河。

(二) 海洋航線

本區海洋航線，以天津爲中心，俗稱北洋航線，戰前已爲外人所操縱，淪陷後，敵更視爲禁錮，不容他國染指，故本區海洋航線多爲敵商公司經營，茲列表如下：

航線名稱	里程 (單位里)	航線名稱	里程 (單位里)
天津營口線	二五〇	天津漢城線	四八〇
天津大連線	二〇〇	天津神戶線	九四二
天津烟台線	二一〇	天津橫濱線	一、二九二
天津青島線	四四五	天津門司線	七〇三
天津上海線	七二〇	天津秦皇島線	

2 華中區

本區河道縱橫，舟楫暢通，我撤退時，以河道之破壞甚重，故敵於佔領後，修復極易，現舊有航線均已次第恢復，茲分述之：

(一) 內河航線

航線名稱	所經河道(公里)	班期	經營公司	備考
上海蘇州綫	吳淞江	一天 每日開一次	上海內河輪船公司	
上海蘇州無錫綫	吳淞江，運河	每兩日開一次	前	
上海太倉崑山綫	吳淞江，婁江	每六日開一次	前	
上海嘉定綫	吳淞江	每日開一次	前	
上海北新涇綫	吳淞江	每日開一次	前	
上海常州綫	吳淞江，運河	每兩日開一次	前	
上海崑山常熟綫	吳淞江，大橫涇	每兩日開一次	前	
無錫蘇州綫	運河	每日開一次	前	
常熟蘇州綫	元和塘	每日開一次	前	
無錫常州綫	運河	每日開一次	前	
無錫常熟綫	謝塘，元和塘	每日開一次	前	
上海閘行素樹綫	黃浦江	每日開一次	前	
上海平湖綫	黃浦江	每五日開一次	前	
上海松江綫	黃浦江	每二日開一次	前	
上海西塘綫	黃浦江	每三日開一次	前	
上海川沙綫	黃浦江	每日開一次	前	
上海南匯綫	黃浦江	每日開一次	前	
上海青浦綫	黃浦江	每八日開一次	前	
朱家角綫	黃浦江	每日開一次	前	
上海黎里綫		每七日開一次	上海內河輪船公司	
上海召家橋綫		每日開一次	前	
上海湖州綫		每五日開一次	前	
上海新北庫綫		每七日開一次	前	
上海州四橋綫			前	
無錫湖州綫	太湖		前	
常州丹陽綫	運河		前	
丹陽鎮江綫	運河		前	
揚州高郵綫	運河		前	
高郵寶應綫	運河		前	
高郵淮陰綫	運河		前	
揚州大竹綫	運河		前	
杭州德清綫	運河		前	
杭州湖州綫	東苕溪，龍溪		前	
嘉興平湖綫			前	
嘉興海鹽綫	海鹽塘，嘉興塘		前	
嘉興天長綫	高郵湖		前	
高郵蚌埠綫	高郵湖，洪澤湖		前	
如皋南通綫	運鹽河		前	
如皋金壇綫	漕河		前	
丹陽浦綫	長江	每日開一次	前	
上海滄浦綫	長江	每三日開一次	前	
上海霍家橋綫	長江	每日開一次	前	
鎮江揚州綫	長江	每日開三次	前	

漢江儀女驛 長江，運河

鎮江靖家驛 長江

南京揚州 長江

南京浦口 長江

南京橋頭 長江

鎮江泰縣 長江

鹽湖裕溪口 長江

鹽湖蕪湖 長江

蕪湖高淳 青弋江

蕪湖小丹陽 丹陽湖，石臼湖

蚌埠田家莊 淮河

田家莊 淮河

蕪湖巢縣 運河，天水河

上海漢口 長江

蘇州蕪湖 太湖

南通如皋 運河

淮陰寶應 運河

上海崇明 長江

上海天生港 長江

蘇州常州 運河

蘇州常熟 運河

蘇州常熟 運河

上海內河

輪船公司

全前

全前

全前

全前

全前

全前

全前

全前

全前

全前

全前

全前

全前

全前

全前

全前

全前

全前

全前

全前

丹陽無錫 運河

上海丹陽 吳淞江，運河

崑山角直 吳淞江

常州宜興 長江

上海開港 長江

上海蕪湖 黃浦江

上海金山 黃浦江

上海嘉興 黃浦江

上海大通橋 黃浦江

上海八里橋 黃浦江

上海六里橋 長江

上海南京 長江

鎮江口岸 長江

江陰八圩 長江

蕪湖大通 長江

蕪湖當塗 長江

蕪湖南京 長江

安慶大通 長江

上海南通 長江

上海東海 長江

上海江陰 長江

上海定海 沿海

南京裕溪口 長江

漢口裕溪口 長江

上海內河

輪船公司

全前

全前

全前

全前

全前

全前

全前

全前

全前

全前

全前

全前

全前

全前

全前

全前

全前

全前

全前

全前

全前

(二) 沿海航線

航線名稱	里 (海里)	經營公司	備考
上海青島線	三九七	東亞海運公司	
上海青島大港線	六七二	東亞海運公司	
上海青島大連天津線	八七二	大連汽船公司	
上海煙台線	五一〇	東亞海運公司	
上海煙台天津線	七二〇	東亞海運公司	
上海連雲港線	三五〇	東亞海運公司	
上海廈門線	五六一	東亞海運公司	
上海香港線	八五三	日本郵船公司	
上海門司神戶線	七七八	東亞海運公司	
上海長崎線	四六七	東亞海運公司	
上海神戶橫濱線	一〇二八	東亞海運公司	
上海基隆線	四三五	東亞海運公司	
上海基隆高雄線		東亞海運公司	
上海釜山線		朝鮮郵船公司	
上海青島仁川線		朝鮮郵船公司	

3 華南區

本區河渠交錯，水費田低廉，故政於前領廉油後，一而遷修公路，一面則迅速恢復內河航運，如廣州至四邑之航運，早已次第開行，茲將已恢復之航線及其通航情形，表列如下：

來往地點	船	班次
廣州 佛山	鳳安，南方，興隆，印平，安行，安利，達海，榮通。	每日往來一次
廣州 市橋	鳳安，永甯，利安。	每日往來一次
廣州 新造	昌聯，合誠。	每日往來二次
廣州 東莞	利安，安其，復興，榮通。	兩日往來一次
廣州 太平	同安，利安，太平。	兩日往來一次
廣州 大良	大來電船	兩日往來一次
廣州 勒流	利安	兩日往來一次
廣州 石樓	潤利	每日往來一次
廣州 真水	真水先達汽船	每日往來一次
廣州 雅瑤	大島大輪	每日往來二次
廣州 石灘	大明電船	每日往來一次
廣州 新墟	大益，志潔，志明電船。	兩日往來一次
廣州 石圍	興發	兩日往來一次
廣州 容奇	新聯拖輪	兩日往來一次
廣州 三門	利發	三日往來一次
廣州 瀾石	瑞大	每日往來一次
廣州 官雲	瑞大	每日往來一次
廣州 勒流	合記	每日往來一次

▲設在香港航業

設在香港之交通運輸業，以航業為中心，陸空之交通，並無立足之地，茲亦附論於此，總計香港之各國出口商輪（海輪及內河輪）均在三百艘左右，以英輪佔多數，敵輪次之，計敵由香港行往各航線之航業組織計有日本郵船公司及大阪輪船公司，茲分述如下：

日本郵船公司——由三菱實業社組織而成，總公司在東京，支公司分設

日本各大商埠及上海、大連、香港等地在華航業，以上海為中心，行駛華中、華南各口岸。香港支公司係一九〇三年成立，該公司行駛各航線之船隻及其名稱、噸數如下表：

航線	船名	噸數
太平洋	龍田丸	一七、〇〇〇
	秩父丸	一七、五〇〇
	平安丸	一、六〇〇
	日枝丸	一、六〇〇
	平洋丸	一〇、〇〇〇
	線間丸	一七、〇〇〇
南洋	大洋丸	一四、五〇〇
	冰川丸	一、六〇〇
	樂洋丸	九、五〇〇
	墨洋丸	八、六〇〇
共計	一二八、九〇〇	
天城丸	三、一六五	
近江丸	三、三九四	
春日丸	三、四九七	
筑後丸	二、四四四	
橫濱丸	六、一四三	
山城丸	三、四二七	
共計	二二、〇七〇	
總計	一五〇、九七〇	

大阪輪船公司——該公司創立於一八八四年五月，資本一億元，已繳足六千二百五十萬元，

行駛福州、台灣、廣東、香港、各埠，在香港設有支線與碼頭，該公司之船隻名稱、噸數如下表：

航線	船名	噸數
非洲	Manila Maru	九、四八六
	Africa Maru	九、四七六
	Hawaii Maru	九、四七〇
	Arizona Maru	九、四八四
南美洲	Arabia Maru	九、四八〇
	Diode Janeiro Maru	四七、五九六
	Buenos Aires Maru	九、六二七
	Santas Maru	九、六二六
共計	La Plata Maru	七、二六七
	Montevideo Maru	七、二六七
	廣東丸	四一、〇五四
	香港台灣丸	二、八二〇
共計	二、一七〇	
總計	二、三四二	
共計	九五、九八二	

大連汽船公司——總公司設在大連，創立於一九一五年二月，其主要航線，為青島、天津營口上海，其來港之船，多由大連載運花生、煤、等貨物

▲附達各國在此次軍興之後之航業概況
 敵封鎖我各沿海口岸後，華洋船隻，均被迫停駛，敵乘機獨霸在華航業，向佔第一位之英國竟降至次位，茲將主要各國對華進出口輪船噸數及噸數列表如次：

日本	八、二九五隻	一一、九九三、七三三噸
英國	二、七五五隻	八、三〇〇、四〇九噸
挪威	六九〇隻	一、五四九、六五二噸
德國	二九九隻	一、一八六、八一九噸
荷蘭	二三四隻	一、〇二五、九五七噸
法國	一三三隻	八〇三、四九七噸
美國	一一一隻	七八九、二八五噸
丹麥	二一五隻	六九八、六二一噸
意國	一〇〇隻	五八六、五三七噸
瑞典	六〇隻	二〇六、九〇六噸
希臘	三七隻	一〇八、〇〇三噸
巴拿馬	五六隻	一〇六、六三三噸
葡萄牙	一五四隻	六一、三三七噸

丁 航空

1 華北區

敵對本區既存久佔之慮，故對航空方面，經營亦不遺餘力，設有公司，專事經營，航線以北平為中心，茲將各航線，列表如左：

一、航線名稱 經 通 地 點 里程(公里) 備

北平上海線 天津，濟南，徐州，南京 一〇八〇〇

北平青島線 天津 五九七

北平大連線 萬全

北平包頭線 萬全

石家莊開封線 開封

北平漢口線 開封

青島太原線 濟南，北平，石家莊

2 華中區

本區航空，敵除恢復舊有之航線外，並開闢新線，總計有左列八線：

航線名稱 經過地點 里程(公里) 班 期 備 考

上海北平線 濟南，銅山 一〇八〇〇 每日一往復雷時五〇三〇時 二十九年三月十六日開始

上海廣州線 廈門 一〇三〇〇 每週二往復雷時六〇〇時 二十九年四月十一日開始

上海大連線 青島 一〇三〇〇 每日一往復雷時四〇〇時 二十九年四月十三日開始

上海杭州線 九一三 每日一往復雷時〇五〇時 二十九年六月一日開始

上海漢口線 廈門，廣州 九一三 每日一往復

上海海南島線 廈門，廣州 六二七 每二日一往復雷時四〇〇時 二十九年十一月十一日開始

南京漢口線 安慶，九江 六二七 每二日一往復雷時四〇〇時 二十九年十一月十一日開始

南京福州線 上海 六二七 每日一往復雷時四〇五時 二十九年十一月十一日開始

3 華南區

敵對本區空運不甚重視，僅由僑中華航空公

司開闢上海廣州線，營業尚稱發達，此外敵開闢之廣州台獨線其商用飛機一七三號專供日人來往，裝修飛機則在大河灣場及白雲機場兩處云。

戊 電訊

1 華北區

敵在華北區之電訊事業，統由所設立之「華北電信電氣公司經營」因我方撤退時對於電訊方面之破壞輕微，故敵人修復甚易，原有之各電報，(有線無線)各線均次第恢復，並日加擴充，長途電話亦將將各線完全修復，各大都市之電話電氣各種設施，亦均恢復如前，現南北無線電報之幹線(北平南京間)業已通報，「北平無線電報局」亦已成立，華北各省之長途電話，戰前前更為發達，各省之長途電話網均已次第完成，現各省內之各縣均設立長途電話事務所，敵偽並在各地方設立廣播電台，播送敵偽之荒謬宣傳，及威懾性之音樂，以圖誘惑我淪陷區之民衆，並限制民間裝設四燈以上之無線電收音機，以防收取我政府之播音，山西省內戰前電訊電話事業，較華北其他諸省不甚發達，現敵亦正積極興辦中，於廿七年六月間在太原設立「電報電話工程事務所」，並次第設立「太原廣播電台」、「太原電報、電話局」及「大同廣播電台」，「太原廣播電台」之呼號為 X.G.P.R. 週率為七二三基羅週波。由此可知敵對華北各省實地有整據不去之意，各種設施，均不遺餘力，現「華北電信電話公司」，復擬增設中津與蘇聯各屬之重要都市間

之電話線，又擬接連天津張家口及天津與敵國間之長途電話，而敵國與蒙疆間之電話，亦擬使之通連，冀圖完成「日滿支」之通信網。

2 華中區

敵設立「華中電氣通信公司」經營華中之電訊事業，現電報電話原有各線，均早次第恢復，無線電話方面亦次第興辦，上海與倫敦、羅馬、東京間現已能直接通話，漢口、南京與日本間之無線電話亦已完成，無線電報方面正積極發行上海與東京、大阪、香港、馬尼拉及歐美各重要都市之聯絡，亦將次第完成。

3 華南區

敵在華南之佔領區域內，亦早將各原有電報電話各線修復，現今大都市中之電話業已恢復，長途電話，亦頗為發達，並添設沿海口岸之無線電台，廣播事業，亦經營不遺餘力，但多播送靡靡之音及荒謬之反動宣傳，與華中華北情形相似。

己 郵政

敵對佔領區內之郵政，亦極其注意，於佔領一地域，即迅速恢復其郵遞，現華中華南華北各

論佔領區內之郵遞均早已恢復，一切關於郵政之設施，均一仍我過去之舊，航空郵遞，敵亦次第舉辦，現上海廣州間之直達航空，業已恢復，每週星期一、五兩次，均下午四時起飛，航商加郵資二角五分，明信片加一角二分五厘。至華北方面，敵以與敵國之連絡密切更形重要，故舉辦北平

開封間及北平連城間之郵班，每一星期往返三次，北平太原間每一星期往返二次。惟敵所感掣肘者為滬郵政管理局，乃以脅迫之手段，增加該局日薪兩副局長，復向該局提出兩項強硬要求：(一)郵局無量偽造，(二)信封加蓋偽造。敵記，經局長支配秤予以強烈反對，但亦不聽其擾矣。

對淪陷區交通員工慰示敬

抗戰四年，前方健兒殺敵致果，後方民衆加緊生產，我交通員工在前方出死入生，與軍隊打成一片，在後方努力建設，與民衆同嘗甘苦。其忠勇服務之精神，固已昭然在人耳目，不知我淪陷區中工作之交通員工，除極少數甘心為虎作倀之敗類，早已為國人所共棄外，其堅苦卓絕之功績尤足為吾人所稱道，彼等為愛護公用交通事業，滯留淪陷各地，在敵人淫威之下艱苦奮鬥；或激于義憤，不惜以身殉職，或忍受精神上之創痛，無時無地莫不「心存漢室」。吾人對之除表示最誠摯之同情與慰敬外，至盼其繼續奮鬥，愈挫愈堅，勝利在望，願更勉旃！

二、敵偽之交通機構

敵偽在偽滿區域內，廣泛成立各種經營交通之公司，從事掠取我國偽滿區域內之物資，企圖達到其「以戰養戰」「內地就食」之奸謀，最近於東京舉行所謂「日支滿經濟會議」更決定建立一統一之經濟區域，以日本偽滿，華北及蒙古為主體，而以華中與華南為輔助區，可見敵之謀我，極其險惡。

倭人經濟策略，以「興亞院」總其成，發縱指使，為其陰謀之大本營，在華中方面設有「華中振興公司」為侵略之總樞紐，在華北方面則設有「華北開發公司」，此兩公司均取人稱之為「福榮會社」負有特殊之任務與東印度公司之性質不殊，兩公司主要事業為鐵路，水陸運輸及港灣等項，但我方對敵之消聲，對其設施，時予破壞與打擊，故兩公司亦徒具形骸，尙難展其詭謀，茲分述敵偽各種大小機構於下

A 華北開發公司

(1) 資本——共三億五千萬元，分七百萬股，由日政府及民間各認其半，政府方面以生產工具實物認股及担任現款，民間則用募集股票之方式，一九三八年九月已收第一次股款九千九百萬元其餘詳列：

政府股	五五、五六九、六二二日元
實物股	三一、四八六、〇〇〇日元
現金股	二四、〇八三、六二二日元
民間股	四三、七五〇、〇〇〇日元
合計	九九、三一八、六二二日元

敵政府所繳之現金股，至少大半何給開，其實物則以鐵道橋樑，建築物火車頭，車輛，軌道軌條及枕木等：而計算者。

(2) 組織概況——總公司設總務，營業業務，物資、調查、及監理等五部份，現在北平設有分公司一所。

(3) 重要人員——總裁實屋照實（日本前首相）總裁秘書常孝（滿鐵理事）中野恒郎（前滿洲鐵道開發會社理事長）

(4) 業務計劃——該公司並不直接經營企業，其所計劃經營之企業，皆另設公司經理，對所附設之公司，僅予以資本之援助，並預定由「中」日合辦，該公司自一九三八年至一九四二年間各年度之業務預算額如下表：

一九四〇	一八一、七二〇
一九四一	一九八、五四〇
一九四二	一二〇、五〇〇
合計	八七九、五二〇

今後五年內該公司擬對各事業之投資額數：

事業	類別	投資金額
甲、交通運送及港灣		四四七、〇〇〇
乙、通信		三四、〇〇〇
丙、電氣事業		一四四、〇〇〇
丁、鑛產		七三八、〇〇〇
製鐵		一四一、〇〇〇
探煤		一三一、〇〇〇
提煉煤油		四六六、〇〇〇
戊、鹽之製造販賣及利用		三六、〇〇〇
己、其他		二四、〇〇〇
合計		一、四二三、〇〇〇

該公司於二十七年十一月七日成立已設之分公司有「華北交通公司」「天津鐵道公司」「華北電信電話公司」「華北電氣公司」「華北鹽業公司」「華北產油公司」。

B 華北交通公司

(1) 資本——華北交通公司於二十八年四月十七日由「南滿鐵道北支事務所」改組而成。據稱資本三億日元，內「華北開發公司」出資一億五千萬日元，南滿鐵路出資一億二千萬元，「臨時

政府一出資三千萬元充實股款，僅及全數四分之

(2) 組織——該公司之組織概況如下表：

- (一) 總裁室 1. 總務局——行政科 文書科
- 2. 人事局——人事科 厚生科
- 3. 主計局——會計科 簿記科
- 4. 實業局——業務科 資料科
- 5. 企劃委員會

- (二) 總理部——主計科 會計科 管財科
- 審計科 購買科 倉庫科
- (三) 運輸部——旅客科 配車科 車輛科
- 貨物科 運輸科
- (四) 汽車部——運輸科 技術科
- (五) 水運部——水運科 築港科
- (六) 工作部——工作科 工廠科 機械科
- (七) 工務部——保線科 改良科 建築科
- 電氣科 水道科 建設科
- (八) 警務部——警備科 愛路科 保安科
- (九) 監察部
- (十) 輸送委員會
- (十一) 中央鐵路學院
- (十二) 東京事務所
- (十三) 各鐵路局

(3) 重要人員——總裁宇佐美寬爾(滿鐵駐
華理事) 副總裁後藤郁次(前東京市市電氣局長
) 顧問(獨建建設署長)

(4) 營業範圍——經營建設華北鐵道及其附
帶事業，並兼辦公路港灣及各種水陸運輸事業。

鐵道方面——除經營北寧(現改名京山)，
平漢(現改名「京漢」) 津浦、瀾海、平綏(現
改名「京包」)，正太(現改名「石太」) 同蒲
、膠濟及九一八後敵所築之一通古一等線外並敷
設甯石鐵路及延長膠濟線、修築津新鐵路諸路方
面所經營之路線共六千餘公里。

公路方面——本由「華北汽車公司」經營，
現亦由「華北交通公司」接辦，除修復原有各線外
，並積極建設華北之交通網，其重要者有：

- (一) 保定新安線
- (二) 保定定縣線
- (三) 定縣陽關線
- (四) 定縣曲陽線
- (五) 辛集深縣線
- (六) 深縣武強線

(一) 大運河

- 一、濟寧——淮安(濟寧，南陽鎮，韓莊，台兒莊，湖口，運河，董灣，) 四九〇公里
- 二、運河——淮安(運河，寧湖，吳河，宿遷秦興鎮，楊莊，淮陰，淮安) 二二八
- 三、濟寧——安山(濟寧，南旺，開河，安山鎮) 七五
- 四、運河——安山(運河，湖口，台兒莊，韓莊，南陽鎮) 一七二公里

(二) 運鹽河

- 一、大浦——淮陰(大浦，東海，灌雲，大伊山新安，連水，淮陰) 七四五公里
- (三) 南運河，衛河
- 一、天津——楚旺(靜海，青縣，滄縣，泊頭，東光，樂陵，德縣，故城) 三三七
- 二、楚旺——修武(楚旺，五股，屯子集，滄縣，道口) 三三七

- (七) 深縣安平線
- (八) 齊齊魯線
- (九) 南宮新河線
- (十) 邯鄲大名線
- (十一) 邯鄲大名線
- (十二) 邯鄲曲周線
- (十三) 任縣南宮線
- (十四) 邢台威縣線
- (十五) 北平太原線
- (十六) 北平冀東線
- (十七) 天津濟南線
- (十八) 濟南開封線

港灣方面——擬改造青島、天津、秦皇島
、芝罘、威海威、龍口港灣，並擬建築塘沽港，
預期第一期增加吞吐能力七百五十萬噸，工費七
千五百萬元，四年完成，第二期增加吞吐能力一
千二百五十萬噸，工費七千五百萬元。

水運方面——除恢復原有水運各線外，並開
闢下列各線：

C 天津駁運公司

爲「華北開發公司」分公司之一，資本金共五百五十萬日元，由「華北開發公司」出資二百萬元係以實物折合計算，餘由日方與中，塘沽運輸、大連汽船、白河運輸、和清、華商、天津航業、政記及機興等公司負擔。該公司主要營業爲經營並統制白河流域四十八英里間之船隻駁運事業。

D 華北電信電話公司

該公司資本金總額三千五百萬元，內臨時政府一千萬元（現金與實物），「華北開發公司」一千三百萬元，「滿洲電信電話」，「日本電信電話」，「國際電氣通信」三公司各出資四百萬元，其重要之人員爲總裁石上乙彦，副總裁許彥直。該公司主要事業，以經營有線無線電話電報及海底電線爲主，以天津北平爲中心，企圖完成「日滿支」之電線網。

E 國際運輸公司

該公司資本共三百五十萬日元，總公司設大連，支公司設北平、天津、張家口、營業分所設唐山、灤縣、秦皇島、昌黎、塘沽、德州經營海陸運輸、倉庫、船舶代理、代理報關、特殊運送、苦力供給、運送關於金融物品、及代理保險等業務。

F 華北運輸公司

資本金共一千萬元，內「國際運輸公司」五百萬元。「華北交通公司」一百萬元，經營並統制華北鐵路運輸事業。

G 東亞海運公司

(1) 資本——該公司二十八年五月日成立，其目的在加強並統制華北海運事業，資本總額七千三百萬日元，由日本郵船、大阪商船、日清汽船、原田汽船、三井物產船部、川崎汽船、岡崎汽船等公司聯合投資。

(2) 重要人員——其重要人員如下，社長川田烈，副社長清水安治，總務董事內田茂。

(3) 業務計劃——經營日「華」一國中國沿岸及中國與他國間之海運事業，並兼碼頭倉庫等附帶事業，其目的在強化統制對華海運。

(4) 航線及營業地點，該公司之航線計有：日本與天津、青島、上海，及華南各埠間之航線。

台灣與上海，天津及華南間之航線。

大連與華北，華中及華南各埠間之航線。

總公司設於東京，分公司設橫濱、大阪、神戶、門司、長崎、台北、大連、天津、青島、上海、廣州、保定、廈門、汕頭等處。

(5) 船隻——該公司所有船隻，躉船，倉庫計如下表：

▲船隻噸數：

年	月	隻數	噸數
二十八年	八月份	二四	三〇、〇〇〇
二十九年	一月份	五九	一五二、〇九五
二十九年	十二月份	六七	一八二、四九五

▲船籍

航線	船隻
長江	二二
沿江	一五
阪神	二
天港	一
崇島	二
合計	四二

▲長江沿岸碼頭及躉船數目

地名	碼頭數	躉船數
上海	六	四
江陰	一	一
鎮江	三	三
南京	二	二
浦口	一	一
蕪湖	二	一
安慶	一	一
九江	二	一
漢口	三	三
合計	二〇	一八

▲在長江沿岸建築倉庫

地名	建築情形	倉庫數
上海	鋼骨水泥三層倉庫	一
江陰	平房倉庫	一
南京	新建碼頭及倉庫	一
浦口	煉磚倉庫	二
蕪湖	鋼骨水泥二層倉庫	一
漢口	鋼骨水泥二層倉庫	一
合計		八

H 中華航空公司

(1) 資本——原定為六百萬元，現經該公司董事會決定增加至五千萬元。

(2) 業務計劃——該公司經營華北、華中、蒙古等地航空事業共有二千六百公里，該公司因營業範圍遍及「蒙古」、「臨時」，「維新」一僑政府轄境，為統一指揮計，特別協定，由三僑政府委員組織委員會以處理其業務，並設有顧問，自一九四〇起，該公司有列之計劃：(一)將總公司由北平遷至上海，並在北平設置華北監理局。(二)擴充在上海北平之飛機修理工廠。(三)擴展華中五大都市上海、南京、安慶、九江、漢口間之航空網，預算以四百萬修理各機場工事，其第一步之實施計劃，為增加航空站本位之設備，如夜間降落設備，無線航路標識所，修理工場等，預期上海將成為航空中心並為「全國」最大之航空站。

(8) 航線——該公司現計已通航者有左列各線：

路線名稱	經過地點	航行次數	所需時間	航日	期備	考
上海北平線	南京 銅山 濟南 天津	每日二往復	五、三〇	廿九年三月十六日		
上海廣州線	青島	每週二往復	六、〇〇	廿九年四月十一日		
上海杭州線	青島	每日二往復	四、〇〇	廿九年四月十三日		
青島太原線	濟南北平石家莊	每日二往復	〇、一五	廿九年六月一日	票價日幣二十五元	
青島開封線	銅山 尚邱	每日二往復		廿九年九月一日		
南京漢口線	安慶 九江	每二日一往復		廿九年十一月十一日		
北平包頭線	萬全 大同 歸綏	每週三往復		廿九年六月一日	票價日幣九十一元	
北平大連線	天津	每日二往復	二、〇〇			
上海漢口線		每日二往復	三、四五			
上海海南島線	廈門 廣州	每日一往復				

I 華中振興公司

該公司為華中交通樞樞之組織，茲分述其內部情形：

(1) 資本——預定為一億日圓，由政府及民間各認半數，第一次收入股款共三千一百三十八萬二千三百四十四元，其內容如下：

日政府部份	一八、八八二、三四四日圓
實物折舍	七、六四〇、〇〇〇日圓
現金	一一、二四二、三四四日圓
民間股份部份	一一、五〇〇、〇〇〇日圓

(2) 重要人員——總經理兒玉謙次(前正金銀行總經理) 副經理平澤要(前通信省次官)

(3) 業務計劃——該公司在原則上，並不直接經營事業，惟在必要時，經日政府之核准時，亦得為之。各項事業均專設公司經營，而該公司統一指揮。自一九三八至一九四二五年之間預定之業務預算額如次表：

年 度	預算額數(單位日幣千元)
一九三八	三〇、〇〇〇
一九三九	二〇、〇〇〇
一九四〇	二〇、〇〇〇
一九四一	二五、〇〇〇
一九四二	二〇、〇〇〇
合計	一一五、〇〇〇

其所屬各公司五年收益預算如下表(表內收

支及利息數字以日幣千元計算

年度	收入	支出	出利	益
一九三八	四八四	二七九	二〇五	
一九三九	二、四六三	一、五二四	九三九	
一九四〇	三、一三一	一、六六九	一、四六二	
一九四一	四、一三三	一、七六四	二、三六九	
一九四二	四、八一	一、八四五	二、九六六	

依此收益推算，第一年度之民間股息可得二分八厘，第二年度六分，第三第四兩年度六分五厘，第四年度六分六厘，第一第二兩年度不發官股息，以後預定第三第四兩年度為二分五厘，第五年度為三分。

(4) 附屬公司——華中鐵道公司，上海內河輪船公司，華中電氣電信公司，華中水電公司，華中礦業公司，華中都市汽車公司，華中水產公司，上海租界公司，大上海瓦斯公司，華中鹽公司，淮南炭礦公司。

J 華中鐵道公司

(1) 資本——該公司之資本號稱五千萬日元內，「華中振興公司」一千一百五十萬元，「維新政府」一千萬元。係以原有鐵路設備等實物折合者。其餘八百五十餘萬之股，係募集而成。

(2) 業務範圍——經營華中各鐵道及其附帶事業，並兼辦汽車運輸，現經營之鐵道有：

京滬路——現改名「海甯路」

滬杭路——現改名「海杭路」

蘇嘉路

滬甯路

京蘇路

淮南路

計全長一千公里，公路方面有下列各線：

上海青浦線

上海松江線

上海蘇錫線

上海常熟線

共長約九百餘里。

K 華中都市公共汽車公司

(1) 資本——該公司廿七年七月廿八日成立，資本共三百萬日元。內日本方面二百五十萬日元，係「興中公司」、「大直公司」諸公司投資。

(2) 重要職員——董事長楊效曾
常務董事但馬祐治
監察 野村義曾 莊士樂

(3) 車輛——現該公司有汽車一百九十九輛，計上海一百二十六輛，南京三十九輛，蘇州十二輛，杭州九輛，無錫三輛，鎮江四輛，上海兩市六輛。

(4) 業務計劃——經營華中方面之上海、南

京、杭州、蘇州、無錫、常州、鎮江、等市內之公共汽車及相互間之長途公共汽車事業。

該公司已於廿八年四月三十日併入「華中鐵道公司」

L 上海內河輪船公司

(1) 資本——共計兩百萬日元，內「華中振興公司」六十萬日元，日清汽船會社四十萬日元，華人方面一百萬日元。

(2) 重要職員——常務董事杉本久太郎
董事 山中總一 山本德一
監事 阿部勇 賢王叔

(3) 輪隻——計如下表：

輪船	船名	計如下表：
公司所有者	二〇	五三
軍除撥借者	一〇	一一
租用者	一一	三八
船廠	一七〇	一〇一
公司所有者	一〇一	五三
租用者	一〇一	一五〇
輪船	一七〇	三五四

(4) 運輸情形——該公司客貨運輸情形如下表：

▲上海內河輪船公司客貨運統計

航線 年 月 別 輪 出 輪 入 合 計 客 運

航線	年	月	別	輪	出	輪	入	合	計	客	運
吳淞	二十九	八	月份	二〇、九四一	一三、三二〇	三、二〇〇	三四、一六一	八、八九八			
松江	二十九	九	月份	一八、七五六	一一、七四一	三〇、四九七	一一、四四二				
黃浦	二十九	八	月份	二、〇三三	五、五五一	七、五七四	六四、六七〇				
浦江	二十九	九	月份	三、〇七五	六、九〇一	九、九七六	九一、二五一				
長江	二十九	八	月份	九、九四七	三二、七七二	三二、七一八	一五七、八六一				
江繞	二十九	九	月份	八、五五九	二六、四三七	三四、九九六	一六三、九六五				
淮繞	二十九	八	月份	三、一五九	二一、六八七	二四、八四六	四、三五八				
河繞	二十九	九	月份	五、一五一	二六、〇四六	三一、一九七	九、五五〇				
本繞	二十九	九	月份	九二三	一〇、九二七	一一、八五〇	二三、三九七				
各埠	二十九	九	月份	五九八	七、五二二	八、一一〇	五、二五二				
總計	二十九	九	月份	三六、九九三	七四、一五六	一一一、一四九	二六二、〇八四				
計	二十九	九	月份	三六、一三九	七八、六三七	一一四、七七六	三〇一、四六〇				

- ▲航線
- 1. 上海蘇州振錫綫
- 2. 上海太倉嵗山綫
- 3. 上海北新涇綫
- 4. 蘇州常熟綫
- 5. 無錫蘇州綫
- 6. 無錫常州綫
- 7. 上海團行菱湖綫
- 8. 上海新五庫綫
- 9. 上海平湖綫
- 10. 上海松江綫

M 華中電氣通信公司

- 11 上海西塘綫
- 12 上海西門綫
- 13 上海寶里綫
- 14 上海各家橋綫
- 15 上海嘉定綫
- 16 上海湖州綫
- 17 上海青浦朱家角綫
- 18 青浦朱家角綫
- 19 杭州德清綫
- 20 上海浦綫
- 21 上海霍家橋綫
- 22 鎮江揚州綫
- 23 鎮江仙女廟綫
- 24 鎮江江都儀徵綫
- 25 揚州南京綫
- 26 南京浦口綫
- 27 蕪湖裕溪口綫
- 28 蕪湖荻港綫
- 29 蕪湖灣沚綫
- 30 蕪湖小丹陽綫
- 31 楊州高郵綫
- 32 高郵寶應綫
- 33 蕪湖高渡綫
- 34 高郵天長綫
- 35 上海川沙綫
- 36 上海州四橋綫

(1) 資本——該公司廿七年七月卅一日成立資本共計一千五百萬日元，內「華中振興公司」六百萬元，「國際電氣通信公司」二百萬元，「日本電氣電話公司」一百萬元，「日本電氣」住友電機，古河電工，康倉電機，電氣沖電等公司一百萬元。維新公司一百萬元。係以原有電信等設備折合者。

(2) 重要職員——董事長由新副董事長趙以應

(3) 業務範圍——一、電氣通信事業之統制經營，二、電氣通信設備之租賃，三、附帶及各

種有關事業之投資。

成立之初即僱仿荷蘭國際電台，上海海岸電台，及各地電報局與電話局。二十八年五月擴充無線電通信事業，二十八年七月莫爾國際電台開始收發電報，現華中成立電報局有南京，上海，杭州等四十七處，成立電話局者，有南京，上海，蘇州，杭州，漢口，蕪湖，吳江，盛澤，常熟，無錫，鎮江，揚州，蚌埠等地，上海可通達無線電報之地點計：東京，大阪，舊金山，柏林，香港，馬尼刺，大連，青島，天津，南京，蘇州，杭州，漢口，廣東等，最近又新設上海，南京，與日本各地間之長途無線電話。

N 華中輪船公司

(1) 資本——該公司成立於廿九年二月二十五日，總公司設於上海，資本三千萬元。內有僱仿前招商局所屬之碼頭及平安協記華豐寶記之船舶，價值六百九十五萬元，現該公司存小型輪船十三艘，共約一萬三千噸。
(2) 重要職員——董事長蘇錫文，副董事長潘蓬軍吉

O 蘇浙皖民船總會

該會設於上海，辦理三省民船登記，征用，租借等事宜。

P 東亞運輸聯合

該公司成立於廿九年二月十五日，其目的為統制歐俄間及華方沿海物資，而創設，由該東亞海運，日本郵船，大阪商船，三井物產，山下汽船，國郵汽船，川流汽船，大同海運，辰馬汽船，三菱商船，日本礦業，中村汽船，飯野商船，原田汽船，丸辰海運，日之出汽船等公司投資。

Q 華北車輛公司

該公司成立於廿九年六月一日，資本為三千萬元，內「華北交通公司」六百五十萬元，「大陸交通器材公司」一百五十萬元，其餘二千萬元由「日本車輛」，「川崎車輛」等公司，及俄方聯合投資。

R 華北運輸公司

該公司經營並統制華北鐵路運輸事業，資本額定為一千萬元，內計「國際運輸公司」五百萬元，「華北交通公司」四百萬元，各轉運公司一百萬元。

S 大陸運輸公司

資本預定為一千萬元，由敵偽合資，現正籌設中。

T 「建設地署」

「建設地署」直隸於一華北行政委員會一掌理華北公路水利，港灣都市，土木事業之計劃。

實施。指撥經費事宜。

U 蒙疆汽車公司

該公司設總公司於張家口，並於宣化，大同，平地泉，包頭，多倫，商邱，張家口等處設營業所，其所經營路線共五千一百六十公里，通車地點，計有下列各處：

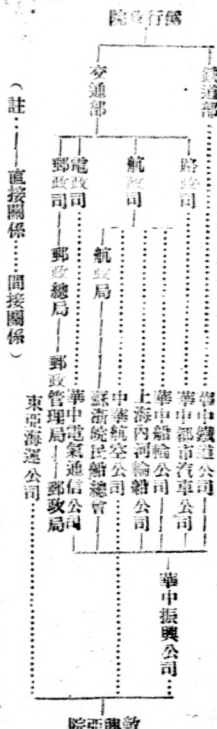
天津，塘沽，滄縣，獨流鎮，楊柳青，鹹水沽，北平，通縣，通縣，灤安，昌黎，山海關，台與營，喜峯口，唐山，豐潤，遵化，玉田，古北口，良鄉，南苑，豐台，青龍橋，石家莊，藁高密，即墨，膠州，濰縣，煙台，濟南，周村，泰安，濟南，登州，嘉祥，汶上，益都，張家口，宣化，商邱，多倫，包頭，托克托，平地泉，開陽，大同，石佛寺，樂亭，胡各莊，交城，高陽，唐縣等處。

V 蒙電氣通信設備公司

該公司經營並統制內蒙之電氣通信事業，資本共一千二百萬元，內「蒙疆銀行」四百萬元，「日本電話公司」四百萬元，「國際電氣通信公司」二百萬元，「蒙古聯合自治」二百萬元。

A 附一：偽汪組織之交通機構系統表

茲將偽「汪組織」之交通機構系統列表如下：



(註：——直接關係……間接關係)

▲附二：漢奸擬設下珠江航線之運輸公司
 珠江航線上，漢奸所辦之運輸公司計有十六家，茲分述其名稱，航線交通工具，運輸貨物如下：

1. 名稱 遠東運輸公司，中善聯運公司，聯和運輸行，南興運輸行，聯泰運輸行，元位運輸公司，廣通運輸公司，和平運輸公司。

▲附三：敵華北軍運機構

敵華北軍運，最高設華北軍運總指揮部；以下更設左列各司司令部：

名	稱	駐在地	管轄	路綫
中央路線	鐵道司令部	石家莊	平漢及正大兩鐵路	
東部路線	鐵道司令部	濟南	津浦北段及膠濟鐵路	
西部路線	鐵道司令部	太原	同蒲鐵路南北段	
南部路線	鐵道司令部	新鄉	海通浦及汴新(由開封至新鄉)鐵路	
北部路線	鐵道司令部	北平	平綏北甯，京古等鐵路	

備考 各鐵道司令部在各鐵路局設有調度班，各軍用列車設有司令車長，與各車站停車場司令官取得聯絡。

▲附四：敵華中軍運機構

敵華中軍運最高機構，為華中軍運總司令部，以下設左列各司司令部：

名	稱	駐在地	管轄	路綫
第一野戰	鐵道司令部	上海	京滬滬杭兩鐵路	
第二野戰	鐵道司令部	蘇州	蘇嘉京滬兩鐵路	
第三野戰	鐵道司令部	杭州	滬杭鐵路	
第四野戰	鐵道司令部	南京	津浦京滬兩鐵路	
第五野戰	鐵道司令部	蕪湖	江甯鐵路	
第六野戰	鐵道司令部	蚌埠	津浦鐵路兩段	
第七野戰	鐵道司令部	廣州	淮南鐵路	
第八野戰	鐵道司令部	徐州	津浦滬海兩鐵路	
第九野戰	鐵道司令部	九江	南潯鐵路	

備考 各野戰鐵道司令部附有汽車隊，駝駝隊，驢馬隊，輪卒隊，野戰建築隊，海檢隊等。

2. 航線
 - A 廣州至澳門。
 - B 廣州至香港。
 - C 廣州至四鄉。
 3. 交通工具
 - 在港租賃民船，米船，貨運及小汽輪。
 4. 運輸貨物
 - A 運出者：生絲，礦產，藥品，鹽等。
 - B 輸入者：汽油，電油，麵粉，米，砂糖，棉紗木材等。
- (三月十三日香港航訊)

三、敵人對淪陷區交通之陰謀

敵謀我，處心積慮，由來已久，此次七七事變，在我爲捍衛國家民族而應戰，敵人則謀已久，諸事皆胸有成竹，實爲其既定之陰謀，故敵對我的淪陷區域，武力佔領之後，繼之文化經濟侵略，而以經濟侵略爲尤甚。軍興之初，對華中華南各淪陷區尚以力量不足，未敢猖狂。但軍興以還，敵知對華戰爭，非短期所可結束，而大量軍費之支出，實非敵積聚之財政所可應付，爲以戰養戰計，對華中華南亦均一如對華北之措置，從事便於私圖之建設，以冀掠取各地物資，藉以挽回其經濟頹頹之局，夫物資之掠取，首在交通，無利便之交通，不足輸送大量之物資。故敵在各淪陷區域中名爲從事建設，實則除對交通方面，不惜大量投資外，其餘皆視爲不急之務而並不過問，其野心可見一斑。我淪陷區域內有大量豐富之物資，敵既發展交通，搜取極易，以我之原料製成貨品，再販至淪陷區及用走私方面輸入大後方輪船，此種卑劣之經濟侵略手段，較其盜殺燒掠無人道之暴行實相等，其顯著之手段，有如下：

甲 推行「愛路運動」

敵佔領我廣大之淪陷區，而駐守之軍力極弱

，維持綿長之交通線，本已力不能勝，而我之游擊隊，行動敏捷，於各淪陷區之內，時時給予暴敵以嚴重之打擊。所有敵人進行計劃之重要要道，公路及電報電話各線，均時遭游擊隊之破壞，斷絕聯絡，時有所聞。爲防止我方之破壞，維持其佔領區域內之交通計，乃推行一種所謂「愛路運動」，對沿交通線之同胞，施以壓迫威嚇，或予小恩小惠，使充護路之工具。

此種運動，肇於廿七年，南滿北支事務所管理鄂北各鐵路之時代，其辦法指定鐵路兩側二十公里之內設立「愛路村」一村內住民，均有護路之義務，由敵村聯合而爲區，區設長，由各站長策充，指揮全區之責，愛路村民預任護路，防止破壞之工作，同時施以蠶化之手段，施以種種小惠，如懸賞購買物品，資金借貸，發送糧食，免費治病等，以欺騙我同胞，並令村民分別組織巡邏隊，輸送隊，宣傳隊等，如有破壞，除責令修復外，並加以獎勵之處分。現此種運動已廣泛推行，而其陰險之方法亦逐漸進步，茲其利誘之手段有下列數端可述：

(一) 組織巡邏隊，凡有功績之隊員，得免被派至敵國或感爲光。

(二) 定期開行「巡邏列車」凡兒童職責之

村民均可免費乘坐，車上並有廉價日用品及藥品，以便乘客購買。

(三) 定期開行「厚生列車」——村民得自由乘坐，車上有無線電，圖書，電影，及其他供村民娛樂之遊戲。

(四) 免費贈送種籽樹苗給愛路村村民，並協助村民，改良農事。

(五) 對愛路村婦女，敵以各種小手工業及技術增加其生產。

(六) 設立愛路團農場——敵近更在北平天津，安陽太原，徐州一帶設立愛路團農場，招收十八歲至廿五歲之青年村民，訓練三個月，派在農場服務，並分沾農場之利益。

(七) 舉辦小本資本農貸。

(八) 免費爲村民診病，注射防疫針，種痘，舉凡牽動村民之法皆施之。

乙 廣建交通線掠奪取物資

敵既欲大量掠奪我淪陷區之物資，故對其佔領區域內有經濟價值之鐵道公路水道，莫不大量投資，從事修建與疏浚，首先築成最重要之鐵路爲石石鐵路，此路可搜取山西之煤，由青島出口，詳見上述，其餘爲白晉鐵路，新開鐵路不一而足，茲先以華北之情形言之，華北天然富有，素爲敵所垂涎，農產方面盛產小麥高粱，小米，豆類，大豆，唐黍一帶並盛產米糧，子牙河流域與

衛河灣域並產棉、森林以北部爲盛，礦產以煤鐵爲大宗，開採一處年產四百萬噸以上，并開每年八十萬噸，門廠清每年三十五萬噸，六河灣每年五十萬噸，焦作煤每年九十萬噸，長蘆產鹽年可產四百萬噸，武安產鐵、冀北各縣並產金礦，敵對上述種種資源，掠奪不遺餘力，組織各種公司，從事掠奪，計有「華北鹽業公司」、「華北煤礦公司」、「華北洋灰公司」、「華北電業公司」、「華北藥土公司」、「華北石灰廠公司」、「華北棉業政進會」等，而棉煤兩項，却奪尤甚，棉花經天津海關出口輸往敵國者年約廿萬担，其走私出口者，尙不在內，煤即就開採一公司而論，敵廿八年運去煤塊一、九二八、七一二噸，敵既攫取我爲此大量之富源，則在華北各地之交通網，亦不得不大量投資，從事建造以便採取，敵在所謂交通一元化政策之下，企圖將各地鐵路公路，航運海運，空運，統一指揮，以達其侵略之目的，故在交通方面，除將舊有各綫，全數恢復外，並趕築新路線，新建鐵路爲計新，德石等路已詳上述，公路方面爲太原濟南綫，滄縣石家莊綫，所經皆富庶之區，棉煤盛產之地，每日由鐵路在北平一地運出之貨物平均約有七萬八千八百噸之譜，由此可知敵藉交通，大量掠奪我物資，是則可愛也。此外水運方面，敵於疏浚，修理，亦處處着手，良以水道無法破壞而運輸既大，運費又極低廉，敵除開通津石運河外，又修浚津沱河，以

通保定，開通海河以達邯鄲縣，故冀永定河，改善南北運河，修築塘沽港，復組織各種海運及內河航運公司（見上述）大量掠奪我之物資。至華南華中方面之情形，雖連於華北，而掠奪之目的則一也。

丙 壟斷經營與排他性

敵既以武力強佔我各淪陷區，故對各國在華之權益，亦排除不遺餘力，實欲獨佔壟斷，不許他國染指，交通爲搜取物資之工具，故敵對淪陷區內之交通尤禁止他國經營，珠江長江，延不開放，他國原有對淪陷區交通之經營組織，亦橫被干預與封閉，公路鐵道及航空方面，敵已將第三國權益剝除殆盡，即內河航運沿海航運及海洋航運，亦不願第三國染指，其策略如左：

(1) 長江：開放與封閉無異——長江之水運，英美德意各國均有利害之關係，各國在遠東方面之貿易，此爲樞紐，軍興之初，敵藉口：軍事關係封閉長江，其後，軍事之時期既過，而敵故延遲不予開放，列國迭催，仍托故因循，宣稱長江之障礙物尙未掃除，船隻難以通過，實則其本國商船早駛行無阻，其後以各國催促緊急，乃將黃浦江上游開放，但其範圍，亦至爲狹小，僅限於原封鎖線上游五公里之內，稍稱使第三國得插足於上海，但開放長江之事則置諸腦後，近敵欲牢

籠英美，亦迭次言誓開放長江，但又限制第三國商民在沿江口岸收買運銷，故亦有名無實之舉。

(2) 珠江實不開放——珠江水運素便，敵進佔華南，即謀壟斷，一面組織公司，從事經營，一面用各種藉口，排除他國，後經各國抗議，敵乃宣稱開放珠江，但每週僅准英輪一艘航行，故所謂開放，亦是有名無實，廿九年敵驅內陸海軍最高指揮官發出左項之聲明：

「華南方面日本陸海軍，在不妨害作戰上之範圍內，及四月廿日以後，許可廣州方面之貿易」並附帶條件，大體如次：

- 一、不裝運軍部作戰及維持治安上禁止限制，或有所爲之貨物。
- 二、航行只限於廣州香港間，或廣州澳門間，在其他地方，不能停泊。
- 三、航行中如軍事上認爲必要時，得命其停船，又航行中禁止攝影。
- 四、乘客中對其治安認爲有妨礙者，將加以逮捕或禁止凡登岸，又過去禁止運輸或限制之物品，今後亦禁止或限制之物品。

其品目及其他，最近將由海關監督發表。

上項聲明，除通知有留德往還省港澳間之英葡兩國總領事外並移送美、法、德、意等國各一份，以備參考。

屬大浦浩之間，廣州淪陷後，漢埔爲走私孔道，自深圳淪陷，乃改趨沙魚涌，其路線乃由港乘民船，至沙魚涌起貨，沿破堤公路排運十里至西坑，再三十里至淡水，溯東江而至荖降，改公路而至曲江。

沙頭角支線——由香港經沙頭角（九龍邊界之一小鎮）而至淡水。私貨由本線潛入東江各屬及由曲江而至西南各省者，以布疋，香煙，日用品，爲大宗，火油，汽油，機器等次之，私出貨物則以贛南，東江各屬之錫砂，及湖南之桐油爲大宗敵僞及鹽梟，在港設立各公司，誣買各屬船隻，家供走私之用。

外田切支線——外田切爲中英邊界一小村，私出之敵貨以錫砂，牲口，夷屬沿海之蚌，東莞之蕭莫雜糧，私人者以布匹，日用品爲大宗。

以上各線，不但敵僞賴以爲華南走私之孔道，而我方輸入歐美必要之器材與貨品，及輸往歐美之各種出口貨品，亦均賴于此道。

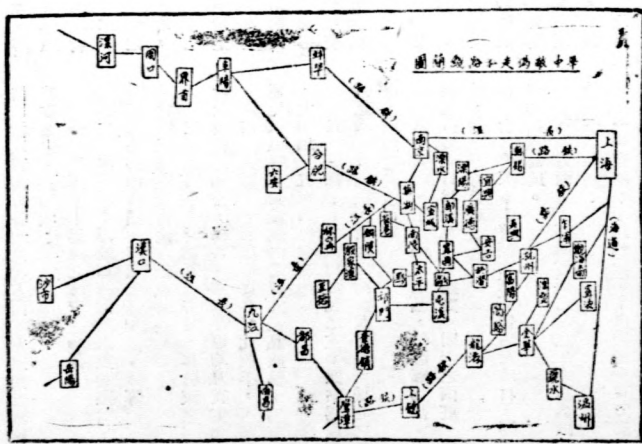
二 中路——澳門中山綫——敵僞在澳組織大規模之運輸公司實行走私，由澳門用載重六七千噸之大帆船，武裝保護，滿載私貨，爲布匹火油，火柴，糖，麵粉，海味，甚至毒品，用種種不同之航路，輸入我未淪陷之中山各屬，回航時，則掠取南海，番禺，順德，中山一帶我民間私藏之銀，硬幣，器物，廢銅鐵，錫砂，及絲茶果等土產。

三 西線——澳門三埠綫——由澳門循粉岐之西江水道，或自陸州或由龍泉或繞道崖門而至四邑核心——長沙，新昌，荖海三埠。

四 北路——廣州蘆苞綫——由廣州或經東水，蘆荖，或經佛山，牛欄崗，或經黃塘而至蘆苞，中經雙方不設防地帶，私貨出入，爲數頗巨，敵攻勢而不擾蘆苞者以其爲走私重地也，凡私貨抵蘆後，裝船沿北江運入韶關，其粵桂湘贛邊區出產之錫鐵桐油，牲口，藥材，土紙，草蓆，均由此而偷運至廣州。

五 汕潮方面——多由沿海之揭陽，潮陽循山破堤之公路，而輸至汕頭，從澄海，樟林，黃圃等地輸入饒平與粵閩邊區，贛南與粵東出產之錫砂牲口，農產品，均循上述路線私運資敵。

華中方面——敵僞之走私，以上海爲中心，浪人恃勢橫行，肆無忌憚，大批敵貨，在其暴力掩護之下，源源進口，強搶偷運，勢甚猖獗，其走私路線之分佈，遍歷蘇，浙，皖，贛諸省，並西沿長江而至沙市，其情形如下圖：



但陸又強令行船變，懸掛後旗，以爲阻攔，各國以爲侮辱，均表不諱，旋於同年九月又藉口准船通行，復加以封鎖，迄年底，仍未開放，由此觀之，敵對珠江，名爲開放，實則附以種種苛刻條件，實同封閉，所經自由貿易，仍是客觀幻想，同時，敵在華南又推行一種運輸行制度，以代替舊日之報關行，其辦法，凡貨物運港之商，須先與運輸行接洽，由運輸行將該貨名稱數量，詳細開列申報某洋行，再由該行轉呈敵之特務機關，認可出口後，即發給執照，此亦限制各國在珠江貿易之一法，揆其用意，實在多方阻攔他國而達其壟斷之目的。

(3) 封鎖各沿岸港口——敵爲限制他國對華之海洋運輸，乃將我各沿海重要口岸加以封鎖，就汕頭一地而言，敵佔領之初即加封鎖，除敵輪可航行汕頭台灣外，餘均不准進出，但許各國駐汕領事多次抗議，始行弛禁，但仍附以種種苛刻之條件，因之，外輪來往，仍極稀少，行駛津滬之油頭者多係敵輪，汕頭與香港，南洋羣島之交通亦僅有極少數之英挪等國船隻，故各國因敵方之多方阻攔，其航業已極度衰落，計各國對華運輸行駛爲二、一五五、四五二噸，而敵則爲一、〇三三、九四五噸，佔各國對華航業之半數，以船隻論，各國總數爲九〇九艘，而敵佔五九一艘，亦超過半數以上，華南、華中之航業，敵極力排除他，已見前論，華北方面則早已爲敵所

壟斷。

(4) 掩護走私——暴敵以武力侵華，但其最終之目的，則在經濟，經濟侵略須與軍事並進，第一須掠奪物資原料，第二須佔取消費市場，暴敵除於其佔領區域內，發展交通，從事掠奪我之物資及傾銷仇貨外，復趁運途，掩護走私，不惜種種卑劣之手段，冀挽回其經濟將頹之局，因之近年以來，敵對我國之輸出運送額，年有所增，二十六年總數爲一萬五千〇四十三萬元，二十七年增至二萬〇九百八十六萬元，二十八年更增至三萬一千三百三十九萬元，兩年以來增加一倍有餘，此固因其在我國內佔領區域，擴大及我戰區之工廠，多被破壞所致，然敵貨之大量侵入後方，亦其主要原因之一，而無容諱言者也，此種交通上狼毒之陰謀，實不容漠視，茲詳述各地走私之情形：

華北方面——本區交通綫，全爲敵手，敵貨在本區因可暢通無阻，即西北及黃河以南各綫，敵貨運往，亦無阻礙，手續正太平漢三路沿綫各地，均爲走私據點，以天津爲樞紐，一路取道北平，經平綏路運至張家口大同，歸綏，及包頭等地，由包頭再以走私方式，經由五原，臨河以達甯夏，甘肅，或南行由包頭取道榆林，運入遼區，我方西北之號稱羊毛亦多由上述路徑走私輸出，一路取道保定石家莊，循正太路而達太原，再由同蒲路運至永濟一帶，然後檢獲黃河，私運至

西安，寶雞，南鄭等地銷售，有時竟有運至成都者，一路取道平漢路南下，以安陽新鄉爲轉運據點，偷入我後方各地豫北方面，走私最爲猖獗，其重要之據點如次：

一 新鄉——爲豫北敵貨之總匯。

二 焦作——博愛爲道清路之重要據點，又有晉博公路相通，可通道陽、溫、孟等地，甯郭村即爲博愛境內之大宗私村莊。

三 油陽——爲走私之要點，其城東之張如村及城西之相香，楊香、紫陵等地均私貨雲集。

四 武陟——新之鄉貨多在此脫手，再經轉運汜水溫縣。武陟縣內之較大走私據點，爲車口大司馬，五車口白水等地。

五 溫縣——溫縣爲走私之重要據點爲城東張蓋鎮，及趙堡，城西之招賢及黃莊，城北之徐堡，城南之紀水口。

六 孟縣——孟縣之走私，較溫縣爲甚，該縣之白渡渡口爲走私重要據點，附近之南莊，郭村，治水等均走私重地。

七 濟源——濟源之南莊留店及成村，等地亦均走私要地。

華南方面——華南方面之走私，亦極猖獗，計有下列各綫：

一 東路——港沙線——由香港經寶安屬之沙魚涌而至曲江之路，沙魚涌昔爲大鵬灣上滬海小村與九龍相去咫尺，有輪船行駛沙魚涌與九龍

四、我應有之對策

敵既懷不測之心懷我，我應採取如何對策以爲應付，可得而告者凡六大端。

甲 實行三連政策

三連云者，連修、連運、連拆，是也。

連修——敵破壞我交通綫，我立即遣派人員迅予修復，以免貨運阻滯，軍興以來，我各主要交通綫，迭被敵破壞，但我交通員工，不避生死迅速搶修，其英勇之事實，已爲中外所周知，惟此後，暴敵必濫肆轟炸，破壞我之交通綫，我交通員工，更應將以往之精神發揚廣大之。

連運——在我之交通綫上，原有之交通工具，務須盡量利用，達到連運之目的，軍興以來我主要之交通，賴乎公路，雖車輛之數量不多，而軍運貨運之物資雲集，但均能如期完成應運之任務。此層給與抗戰之助力至大。

連拆——放棄之交通綫，應速將器材拆卸運回，不及運回及無法拆卸者亦應迅予破壞，免資敵用。抗戰以來，我軍隊及交通員工出入生死，完成此項任務，英勇之事實昭然，惟今後尙望百尺竿頭，更進一步。

乙 破壞敵偽之鐵路組織

敵推行所謂「愛路運動」已見上述，在其威迫利誘之下，我淪陷區同胞，有被利用之慮，是以我應極力破壞其鐵路組織，再破壞其估據之交通綫，破壞敵偽鐵路組織有效之方法，非徒托空言宣傳方法所能生效。因宣傳方法固難不濟急而在敵偽嚴密監視之下，亦不易進行，最好在交通員工中選拔精幹英勇者經嚴格之訓練後，分派各淪陷區中，混充「愛路村民」，吸收村中有爲之村民共同謀破壞敵之交通綫，並與各地游擊隊連絡，作大規模之破壞，同時，對爲虎作倀之村民予以嚴厲之打擊，以爲警戒。

丙 廣西密運口岸之反封鎖

敵雖持其強大之海軍，不顧各國之權益，將我各沿海港口，加以封鎖，但我除有陸路之國際交通綫外尚積極開闢密運口岸，運進歐美各種必需之貨品，廣州淪陷之後，我即開闢港沙綫，由此綫而取得之外國物資其數甚夥，敵爲斷絕我之物資取給，乃封鎖粵海全部海面，珠江口以西之陽江，電白、水東、北海龍門，各港口亦均被封鎖，由此可知密運港口對敵人之打擊，實至爲巨大，今後應多方尋找密運口岸，化走私爲走私，嚴密組織輸運。

丁 嚴防走私方法

敵偽走私之情形，極爲猖獗，已見上述，故防止走私，實爲至迫切之問題，其方法，（一）每一戰區設一統一指揮之緝私機構，各水陸要道，設置緝私分卡，並多組流動之便裝緝私隊，在山陘小偵查，同時應設有監督緝私之組織，使相互牽制，以爲防制。（二）立嚴法以隨時私人員之後，以防其與敵偽勾結勾給狼狽爲奸，但同時又不可不厚祿以養其廉。（三）沿海港口及水陸轉運點均應嚴密封鎖，以防私貨之偷人。（四）凡貨品運輸均應先領我方所發之許可證，憑證運輸，除證不得更改，苟無證而爲運輸者，不問其爲私貨與否，一概沒收，此亦可對私貨之偷運，加以阻止。

戊 破壞敵偽之交通綫

一 華北方面——敵在華北之佔領區域內以鐵路交通爲主，公路交通次之，故我在華北方面，亦應將其重要之鐵路與橋梁加以破壞。
二 華中方面——敵入水運爲主，公路鐵路輔之，故我除破壞其公路及鐵路外，水運方面破壞困難，但亦應設法破壞其水道及船隻。
三 華南方面——我應在華南廣闊密運口岸以破壞敵人之封鎖，同時對敵佔領之水路，公路鐵路亦予以有效之破壞。

敵貨走私之路線及其影響

敵人常以其軍事之據點，作為其貨物走私之據點，同時亦利用此據點，藉以吸收我方貨物。此種據點，就目前所得情報而論，以上海、天津、漢口、徐州及廣州五地最為重要，至於走私路線，嚴格言之，即於越過前線跨入後方之路線。

(一) 天津——塘沽為華北敵貨入口之大港，敵人即以天津為重要據點，利用其走私之鬼域伎倆，向我華北各方發展。敵貨運至北平後，西向則自平綏路運往大同，張家口，歸綏及包頭各地，後自色頭以走私方式，經由五原臨河以達甯夏。南行則取道榆林，運入「邊區」，我方西北特產，亦有循上述路線，走私輸出。其由北平循平漢南運之敵貨，則經保定石家莊，循正太路而達太原（亦有由大同運來者），然後由同蒲路運至永濟一帶，經豫境奸商之手，自黃河各渡口，走私運行西安寶雞與南鄭等地，有時竟運達成都。

(二) 徐州——徐州為隴海線敵貨走私最要據點之一，由青島入口，或在青濟一帶工廠製造之貨物，自海州連雲港入口，以及自南京蚌埠北運之貨物，無不匯集於此。其向內地走私貨運之路線，又可分成兩路：其一由膠濟路運往開封，與石家莊南運之貨物合流，（南運貨物，係由花園口及其他黃河渡口偷運過境。）而達鄭州及

洛陽。其一由蚌埠淮南而上，經正陽關，繞越前線，運至界首，西經周家口，而抵鄭州，濟陽與南陽諸地。

(三) 上海——上海為我國對外貿易之中心，自經敵佔據後，即作為走私之最大據點。除一部貨物係由其本國運來外，敵復搜集我京滬多數工廠，以其出品冒充國貨，運銷內地。其偷運路線，約分如下數條：1. 由京滬路或長江運抵南京，蕪湖，然後北運蚌埠，與徐州南運之貨物會合，分向內地各處運銷。2. 由京蕪湖江西而上達九江，（運往漢口者亦循此路）以此為中心，運銷贛省北部。3. 自滬杭路運往杭州，轉輸內地。4. 由海道運至寧波或溫州，起卸後轉運金華，然後再循浙贛鐵路及贛湘公路，運往衡陽，亦有運達桂林者。5. 由海道運往廈門，匯合台灣運來之貨物，南運南澳島及汕頭，即以之為根據地，向潮梅及閩南各地輸送。

(四) 漢口——敵人佔領武漢後，一方面利用我沿江各地原有工廠，從事生產，一面又乘獨佔長江航運之便利，自下流運來大宗貨品，堆積於此。然後由此向我後方偷運，其運貨之路線，可分三條：1. 溯漢水而上，由襄陽經老河口，用木筏載往鄂西川東一帶。2. 循池水入內河而至沙市

，然後經宜昌萬縣而達重慶。3. 溯江西行，偷渡洞庭湖而至常德，由此運銷湘西一帶，並沿川湘公路入川。

(五) 廣州——廣州敵貨，係由香港輸入，然後分兩路轉運內地：一路經廣三路西行至三水，再循西江偷運高要梧州諸地；一路循粵漢路或水道北行，偷運韶關，及湖南各地。香港各地敵貨，亦有不經廣州而直接運銷內地，或由安南而轉運者。其走私路線有三：一由大鵬灣或深圳，運至惠州，銷售粵省內地；一由海道運至廣州灣，設法偷渡達陸海關，運入內地；一運安南河內，北由越南關，經南寧分運桂省內地與湘黔二省，西由滇越鐵路而至昆明，分銷滇黔川三省。

走私路線已略如上述，至其影響，可分下列諸端：

(一) 經濟上之影響——敵人在進行侵略戰爭中，同時積極進行經濟侵略，以賤價貨品傾銷我國，維持其日就崩潰之經濟結構。

(二) 金融上之影響——敵人以假設法偷運貨品，入我後方，固在獲取商業之利益，然其主要目的，尤在吸收我法幣，套取外匯，其影響不僅對我法幣價值增加壓力，並使我敵增加對外購買物資與軍火之力量，二者均於我為害甚大。

(三) 軍事上之影響——敵利用我沿海海關港口，以為私貨運出之地，更而以此發動軍事上之進取。廣州之失，即係敵人由大鵬灣走私港口登陸。而敵在先，尤使我人之警惕！