

社論新國中

書叢期時常非

通交之期時常非

麟材 祥世 胡陳 者編

榮宗馬震雷
詔鴻羅樵逸徐 編主

行印局書華中海上

標商冊註



社論新國中

書叢期時常非

通交之期時常非

麟材 祥世 胡陳 者編

榮宗馬震 雷
詔鴻羅樵逸徐 編主

行印局書華中海上

民國二十六年四月印刷
民國二十六年四月發行

非常時期
非常時期之交通 (全一冊)

◎ 實價國幣二角

(郵運匯費另加)



有者不准
翻印

編者

胡祥麟 陳世材

主編者

雷震 馬宗榮

發行者

徐逸樵 羅鴻詔

印刷者

中華書局印刷所

總發行處

上海福州路

中華書局發行所

分發行處

各埠

中華書局

(本書校對者萬迺備 柳野青) (一一三五三)

總序

我國自鴉片戰爭以還，國步艱難，日甚一日，九十餘年間所喪失之土地主權，已令人痛心疾首，而近年以來有更甚焉；四省淪亡，冀察危殆，華北風雲，變幻未已。此何時乎？非非常時期耶！我國疆域雖大，能禁蠶食幾時！故稍知國是者，咸覺國族滅亡之禍，迫於眉睫矣。

故吾人不能坐而待斃，敵人以太全力來侵，吾人當以太全力抵抗；敵人爲繁榮其生命而魚肉吾民，吾人必爲生存而奮鬥；驅逐敵人於國境之外，俾吾國四千餘年光榮之歷史不自今日而絕。而欲達此目的，則必全國上下，共同努力，以赴國難。本社同人，有鑑於此，爰本天下興亡匹夫有責之義，有非常時期小叢書之編纂。其要點有三，略述之如左：

(一) 介紹古人處非常時期之嘉言懿行，以喚起民衆之民族意識及抗戰精神。

(二) 闡明非常時期之農工商人、教師、學生、婦女等應盡之職責，俾全國民衆知所以救亡圖存之道。

(三) 發表對於非常時期之政治、經濟、金融、食糧、實業、教育、民衆訓練、精神訓練、新聞事業、出

版事業、文藝等之意見，以供當局應付非常時期之參考。

惟本社同人學識有限，且此項小叢書之編輯在國內尙屬創舉，乏鴻篇巨著以供參考，故內容甚感淺薄，不足以當大雅之一顧，不過欲借以拋磚引玉云耳。是爲序。

中華民國二十五年十月十日 中國新論社同人謹識

非常時期之交通目次

總序

一 緒論

(一) 何謂非常時期之交通

(二) 非常時期交通之重要

(三) 本書之目的與材料之來源

二 路政論

(一) 鐵路與公路在非常時期中之價值

(二) 外國鐵路之特殊設備

(三) 我國鐵路與公路之現狀

(四) 非常時期中路政建設之途徑

三 郵政論

(一) 郵政在非常時期中之價值……………二四

(二) 外國郵政之特殊組織……………二五

(三) 我國郵政之現狀……………三三

(四) 非常時期中郵政改良之途徑……………四一

四 電政論……………四五

(一) 電政在非常時期中之價值……………四五

(二) 外國電信之特殊設備……………四七

(三) 我國電政之現狀……………四四

(四) 非常時期中電政改良之途徑……………四六

五 航政論……………六九

(一) 航政在非常時期中之價值……………六九

(二) 外國航政之特殊措施……………七〇

(三) 我國航政之現狀……………七五

(四) 非常時期中航政建設之途徑……………七九

非常時期之交通

一 緒論

(一) 何謂非常時期之交通

「何謂「非常時期」？」「非常時期」一語，已爲國人所習聞，然其含義何若，迄今未見定論。月前中國新論第二卷第四期非常時期專號內載雷震先生非常時期之意義一文，闡發獨多，條分縷析，解釋甚詳。彼意以爲「非常時期」一語，倡自日本。考日人用意，原指一九三六年有爆發第二次世界大戰之可能，在此大戰之前期，即謂之「非常時期」。故「非常時期」云者，第二次世界大戰之準備時期也。

此說若繩之以德國大哲學家尼采氏 (Friedrich Wilhelm Nietzsche) 之見解，則吾人幾無日不在「非常時期」之中。尼采氏之言曰：「世間無和平，惟有戰爭，世人之所謂和平者，實即戰爭之準備時期也。」果如日人所云，「非常時期」即指大戰之準備時期，則吾人所日夜馨香

禱祝之「和平時期」渺不可得矣。

姑不論他人之見解如何，吾人生於今日，當就今日之情形立論，吾人生於中國，當就中國之情形立論，然則今日中國之情形，果何如乎？試從內政外交兩方面觀察之：先言內政，清廷之腐敗，固無論已，上則黨派傾軋，政潮起伏，新舊之爭，翻雲覆雨；下則人心攜貳，各自爲政，拳匪之役，東南各省竟以保境安民爲由，坐視八國聯軍佔我京城，清祚未絕，而分崩離析之象已呈。迨辛亥革命，民國成立，袁氏叛國，劣迹昭彰，軍閥竊柄，割據自雄，干戈紛擾，兵連禍結，於是分裂益甚，國幾不國矣。北伐軍興，崛起粵東，直指江南，不幸統一未成，先有寧漢之失和，及宇內既定，復有討桂討馮諸役，益以連年災荒，國家元氣，耗損過鉅，於是共黨竊發，國難繼起，溥儀僭號於前，陳李倡亂於後，殷逆汝耕竟亦狐假虎威，盤據冀東，組織所謂「自治政府」。凡此種種，皆係確鑿事實，未可諱言。如此內政，不亦殆乎？次言外交，自鴉片戰爭後，中國門戶洞開，先有香港之割讓，繼而中日一戰，水陸皆潰，於是朝鮮獨立，屏藩盡失，各國復進而窺我本部，俄租旅大，德租膠州灣，英租威海衛及九龍半島，法租廣州灣，瓜分豆剖之勢，岌岌不可終日，卒肇拳匪之禍。迨民國成立，袁氏媚外，竟訂「二十一條」，迄於今日，東北四省，不數月而全告失陷，日人猶以爲未足，最近復增兵平津，包庇走私，

我國除一紙抗議外，未聞有其他制止辦法。此又爲確鑿事實，不容否認。如此外交，又不亦殆乎？故今日之中國，實處於存亡絕續間不容髮之境地，在中國所謂「非常時期」者，實即指此存亡絕續間不容髮之危險時期也。

二、何謂「交通」？

「交通」者，人類爲滿足其精神慾望或物質慾望，因交換知識，互通有無而採取之傳達方法也。人類生而爲羣，不能離羣索居，欲求美滿之生活，故交際尙焉。交際之中，或爲慶弔，或爲勉慰，或爲請託，或爲辭謝，其思想之傳達，悉唯交通是賴，如郵信、電報、電話之類是也。人類爲滿足其物質慾望起見，不能不互通有無，交換貨物，故貿易興焉。貿易之中，貨物之運輸，商情之傳達，供求之適應，亦惟交通是賴，如火車、汽車、輪船、飛機之類是也。人類爲滿足其精神慾望起見，不能不有活動，故旅行作焉。旅行之目的，或爲增廣見聞，或爲探求新知，或爲接洽事件，或爲訪問友朋，胥有賴於交通，交通工具完備，則目的地易達，縮短旅途之日程，無異增長吾人之壽命。是以交通發達，則人類之慾望易於滿足，社會之文化易於提高。抑尤有進者，人類生息於宇宙之間，地面有限，而食齒日繁，於是生存競爭，成爲必然之勢，個人與個人競爭，則交通方法優良者必勝，交通方法拙劣者必敗，團體與團體競爭，亦復如是，此又爲自然之理。故交通與人生之關

係，至爲密切，未可一日缺也。

三、何謂「非常時期之交通」？

「非常時期」與「交通」之意義，已如上述，然則「非常時期之交通」云者，卽指與此存亡絕續間不容髮之危險時期有關之交通事業而言也。所謂「有關」也者，亦非絕對的，而爲相對的，譬如我國都市中之黃包車，在平時雖爲交通之利器，但在非常時期中，其作用實小，不能視爲有關非常時期之交通事業。本書所論，僅以鐵路、公路、郵政、電報、電話、廣播、航船等爲限，歸納言之，所謂「非常時期之交通」者，卽以路政、郵政、電政、航政四項爲範圍，至新興之航空事業，亦爲交通事業主要枝幹之一，惟以問題繁雜，關係重要，殊非三數千言所可道其詳盡，容另文討論之，本書不具詳焉。

(二) 非常時期交通之重要

一、近世交通事業一般之影響

自工業革命以還，因科學發達之結果，人類之交通技術，遂呈日新月異之象。例如先有蒸汽機關之發明，遂有輪船火車之製造，遠在萬里，計時可達。先有電氣磁石之利用，遂有電報電話之設置，異域遐方，可以通消息，敘衷情。因有內燃燒機之制作，而

汽車以完成，陸路運輸，增一利器。因有航空機械之改良，而飛機以出現，空中運輸，於焉大備。不特迅速利便，抑且安全舒適。此在今人視之，固屬司空見慣，不足爲奇；然自百餘年前之人視之，未有不目眩神迷，嘆爲絕技者也。現今各國科學家，發明家，與夫一般製造家，仍孜孜汲汲，悉心探究，將來進步，未有涯涘，而世界形勢，爲之大變矣。

二、交通事業對於國際政治之影響

夫國家之交通，猶人體之血脈，血脈流暢，人體康壯；血脈迂滯，疾病必多。國家之交通亦然：交通便利，國勢必強；交通塞阻，國勢必弱。故就一國之交通設備情形，即可覘知其國力之盛衰。此在平時如此，而在非常時期，交通之功效，尤爲顯著。例如戰爭之時，一旦動員令下，則調遣軍隊，運輸餉械，傳遞消息，救護傷殘，莫不仰賴於交通工具。是以長江一水之隔，曹孟德敗兵北還；蜀道崎嶇難行，諸葛亮六出無功。卽以近世而言，普魯士以新興小邦，一戰而挫奧，再戰而敗法，其軍事上之勝利，實由於其交通迅捷有以致之。歐戰之時，德以一國與天下爲敵，抗戰至四年之久，論者亦多謂其得力於交通。史迹彰彰，豈容漠視。因此之故，近世各國爲維持其威權，發揚其國力起見，莫不亟亟謀其交通之發展。英以印度殖民地爲帝國命脈之所寄，不惜費鉅金收買蘇彝士運河。美爲維持其在太平洋上之勢力計，亦不惜費鉅金收買巴拿

馬運河。俄爲求得在遠東通海之「窗戶」，不惜費鉅金興築橫貫歐亞之西伯利亞鐵路，考其動機，皆不外爲求交通之便利而已。他如歐戰前英國之「三C鐵路政策」，德國之「三B鐵路政策」，以及「九一八」事變時日本藉口發難之南滿鐵路平行線問題，「九一八」事變後日本之乘機修築吉會鐵路等等，幾無一而非列強假交通政策爲爭霸手段之表現。明乎此，則一國交通事業之重要性，不言可知矣。

三、交通事業對於國內政治之影響

發展交通不特爲國際爭霸之重要武器，且亦爲國

內統一運動之一大助力。當十九世紀中葉，德意志帝國尙未成立之前，德國境內四分五裂，普魯士振臂奮起，領導北德諸邦組織關稅同盟（Zollverein），欲藉此以收統一之效。南德中德諸邦亦聞風繼起，各自組織關稅同盟，與普魯士相抗衡，爭取統一運動之領導權。故在當時，一國之中有三個關稅同盟並立。此三個關稅同盟相互競爭之結果，普魯士所領導之關稅同盟，卒以交通發達之故，獲得最後勝利，德意志遂在普魯士領導之下，完成統一大業。由此可見在非常時期之交通事業，或爲「安內」，或爲「攘外」，皆極重要。若置交通事業於不顧，而欲求「安內攘外」之有圓滿結果者，是猶緣木求魚，必不可得也。

(三) 本書之目的與材料之來源

一、本書之目的 本書之作，其目的不僅在於說明非常時期交通之重要，且將進而介紹

世界各國對於非常時期交通之措施，檢討我國交通事業之現狀，指示今後交通建設應採之途徑，藉以喚起國人之注意，急起直追，努力準備，以應付此「山雨欲來風滿樓」之非常時期，安然渡過此存亡絕續間不容髮之難關。惟我國平民教育向不發達，國人所受之教育程度，至不齊一，為求適應多數讀者之閱讀起見，本書內容，力求簡明，行文運筆，務使通俗，各種專門名詞與技術用語，非不得已時，決不濫用，庶使讀者一目瞭然，獲得一明晰之概念。

二、材料之來源

本書所採用之材料，其來源可以分爲官廳刊物與民間著述兩大類。前者如交通部發行之交通年鑑、交通公報、交通職工、交通統計年報、全國電報線路圖、全國郵路圖、全國輪船航線圖、交通法規彙編、考察歐美交通報告、全國交通會議彙編、四年來郵運航空之建設、四年來有綫電之整理與建設、四年來電話之改良與建設、四年來無線電之建設、四年來之航政、交通部註冊船名錄等，鐵道部發行之鐵道年鑑，各路局發行之統計報告，各省公路處發行之

統計報告，以及中央統計處刊行之政治成績統計等等。後者如交通雜誌社發行之交通雜誌，時事月報社發行之時事月報，葉恭綽所著交通救國論，劉光華所著交通政策，周鐵鳴所著全國郵運航空實施計劃書，李國杰所著整理招商局之蠡見以及其他中西文雜誌報章等等。此等材料，概須甄別考核，一則求其正確，再則求其新穎，然後分別取捨，用作本書之基礎。至於一切有關政府機密之統計或消息，其未經發表者，因作者廁身於政府機關之中，依法有保守祕密之義務，故亦未敢貿然採入本書，區區苦衷，讀者幸諒！

二 路政論

(一) 鐵路與公路在非常時期中之價值

一、鐵路之功用

鐵路爲近代國家之重要交通工具，其作用至爲廣大。因其可以運載多數人畜及大宗貨物，且行車速度甚高，不受天氣變化之影響，不分晴雨，無論晝夜，終年四季，幾無時無刻不可隨意行車。故在非常時期之中，鐵路之功用，尤爲顯著。例如當國際關係緊張之時，可用鐵路運載大批兵士，布置邊疆，藉以威脅隣國，輔助外交之進行，或作未雨綢繆之計，準備抵抗外來之侵略。所謂邊地陳兵，枕戈待旦是也。（最近日俄關係緊張，蘇俄卽利用西伯利亞鐵路輸送大批紅軍駐紮遠東，對日示威，是其顯例。）此爲鐵路在非常時期中作用之一。又如戰爭進行之際，可用鐵路運輸大批人馬，或開赴前線，或調至後方，或救護傷殘。又可利用鐵路輸送巨量餉械，或爲供給，或爲調換，或爲存儲，此爲鐵路在非常時期中作用之二。再如戰爭結束之後，亦可利用鐵路護送議和代表，交換俘虜，運輸死體……等，皆可從心所欲，使吾人之目的，在極短促之時間內，即可達到。此爲鐵路在非常時期中作用之三。若在平時，鐵路爲人類經濟活動中最重要之

元素，更不待言矣。

二、公路之功用

公路在非常時期中之效用，與鐵路同，惟因汽車載重不多，且汽車燃料——汽油——之獲得，不若火車燃料——煤——之容易，是其缺點；但汽車較火車為靈活，在鄉間平野之地，可以自由進退，運轉自如，不若火車之必須遵循軌道行駛，且少數軍隊與餉械之運輸，若用火車，則耗費太大，不合經濟原則，實不若用汽車之簡捷而耗費又少也。再者，鐵路之修築，需款浩繁，且非短期間內所能奏功，而公路之修築，則輕而易舉，可以計日待功。因此之故，鐵路與公路各有其優點，不可偏廢。二者在平時營業上雖有衝突，但在非常時期中，其作用實相輔相成，皆不可缺也。

(二) 外國鐵路之特殊設備

一、德國

外國鐵路為求適應非常時期之需要起見，均有各種特殊之組織與設備，而以德國鐵路之設計，尤為精密。考德國鐵路之興築，始於一八三五年，以後逐漸增加，進步至為神速，現今全國路軌密佈，有如蛛網，綜計全國鐵路長度，凡五萬三千六百零七公里，共有職工七十萬

人當初建築鐵路之時，得力於經濟學家李士特（Friedrich List）者頗大。李氏提倡國家經濟學，主張修築鐵路應以使國家經濟日趨繁榮爲目的，德國之重要鐵路系統，多係出自李氏規劃。但德國自古爲歐洲羣雄角逐之地，敷設鐵路，不僅爲供發展經濟之用，卽對於國防政策，亦不能不兼籌並顧。是以德國高級軍事指導部在各軍區內皆有鐵路管理處、車輛管理處、機車管理處等之設置，平時對於鐵路能力之良否，機車與車輛之多寡，行車速度之疾徐……等等，均有精確之統計。一旦戰事發作，高級軍事指導部可以指揮一切，調度適宜。同時高級軍事指導部設有軍事運輸處，一方面爲高級指揮官作戰時之顧問，一方面爲參與鐵道部築路之意見。如鐵道部之築路計劃，忽視軍事上之要求，軍事運輸處卽可貢獻意見，請其改良。現今德國各軍區之軍部，並設有軍事運輸軍官，在平時一面與該區鐵路局聯絡，一面接受上級軍事運輸處指示應辦之事務，在戰時或大演習時，辦理各項運輸事務。此等軍官，歐戰前原係分駐在各鐵路局內，現則一律改隸各區軍部，辦事尤見敏捷矣。

二、英國

英國爲工業先進國，亦爲鐵路之發祥地。據英國運輸部一九三三年統計，全英鐵路長凡二萬零二百五十一英里，軌道共有五萬二千六百三十八英里，分屬於四大鐵路公司。

此四大公司雖由商辦，但均受中央政府運輸部之監督。現今英國鐵路行政，完全以一九二一年國會通過之新鐵路令爲根據。此令共分五大節，內容包括甚廣，其中一節規定政府於二年內交出英金六千萬鎊，分配於此四大公司，爲戰事損失之賠償費。政府既出前項金額，則在非常時期之中，即可任意運用全國鐵路，以佐軍運，自屬理所當然。但英國鐵路之受政府管理運用者，非自此令始。當一八七一年普法戰爭之時，英國亦曾頒布戰時鐵路令，使各鐵路負運輸之責，以備萬一。歐戰時援用此例，並設軍運委員會管理一切，一九一七年曾將多數車輛運往法國，佐助聯軍運輸事務。英國各鐵路又有救護隊之組織，由鐵路員工充任之，其藥品材料及用具等，概由鐵路公司借給。路員於公餘之暇，即請當地救護會指導，從事各種救護工作。現今已有訓練完畢之救護隊二萬七千人，遍佈各站。此種組織，在平時遇有事變，固可隨時出動，若有國際戰爭發生，亦可協助軍隊，擔任後方之警衛救護工作。

三、法國

法國之鐵路，亦極發達，惟歐戰時損失頗重，戰後力圖復興，早已恢復舊觀，且有不少進步。全國鐵路以巴黎爲中心，南抵馬賽，北通比利時，東至亞爾薩斯，西盡海濱，可謂四通八達，而巴黎鐵路車站之雄麗，尤爲馳名。全國鐵路長凡四萬二千一百三十五公里，職工共有四十

五萬人。法國鐵路共分七大系統，其中有官辦者，亦有商辦者。官辦鐵路由政府直接派員管理，商辦鐵路亦由政府監督，如公用部設有路政稽察處，專門監督鐵路及公路之運輸事宜，財政部設有財務稽核處，稽核各鐵路之預算、決算及營業收支等，由政府擔保資本之利息，令各路將營業盈餘總集一處，按照資本平均分配，政府則補助其不足之數，此在平時如此，若在非常時期，政府可以自由支配各鐵路之運輸，固不待言。惟法國鐵路在東南境者，因有阿爾卑斯山之蜿蜒梗阻，地勢高低不平，行車頗感困難，而以與意大利境毗連處爲尤甚。且此處距產煤區域太遠，一旦有事，燃料之接濟，亦頗不易。因此之故，該處鐵路乃極力施行電氣化，藉當地水力發電，以免燃煤中斷之虞。據一九三四年統計，該處鐵路已電化者，凡一萬九千六百九十里。此種電氣鐵路，雖在戰時，亦可使用不輟。

四、意國 意大利鐵路之創設，始於一八三九年，全國現有鐵路約長一萬三千餘公里，機車車輛亦皆完備。在昔鐵路本屬商辦，迨意大利王國成立後，乃於一八六五年頒布鐵路法，統一全國鐵路行政。復於一八八五年將全國各路合併爲三大公司，分區經營業務。至一九〇五年，除少數支線仍由商辦外，多數幹綫均已收歸國營，統由國有鐵路總局管理。該局則歸中央政府公

用部直轄。歐戰時意國鐵路損失奇重，路基車輛，均被毀壞，路務遂受一重大打擊。迨法西斯黨秉政後，力圖復興，將鐵路總局劃歸首相直轄。一九二四年交通部成立，鐵路遂歸為交通部之一部分，可見法西斯黨重視鐵路之一斑。各鐵路皆有義勇軍之組織，鐵路職工充當義勇軍者，不下二萬餘人。此輩義勇軍在平時有護路之責，在戰時更可立即化為軍隊，抵抗外來之侵略。意大利缺乏煤鐵，此在非常時期，大有不利，故各鐵路現皆極力節省用煤，並利用水力發電，改用電機車，成績頗佳。

五、其他各國

除上述四國外，其他各國對於鐵路政策，亦各有其特殊之措施。例如美國鐵路本係商辦，政府不加干涉，但因受近年來經濟恐慌之影響，加以汽車運輸日盛，鐵路營業，遂有日趨衰落之象。羅斯福總統鑒於鐵路在非常時期中之重要，故就任後即特設運輸專員以謀救濟。又如蘇俄因缺乏煤鐵，不足以應付非常時期之危難，自一九三一年起，即開始電化鐵路政策，第一次「五年計劃」完成後，復有第二次「五年計劃」，預定再投資五萬萬盧布為電化鐵路之用。預計至一九三七年，將有電化鐵路五千餘公里，可製造電機開車一千個。再如日本因欲實現其「大陸政策」，故不辭與中國一戰以奪取朝鮮，再進而與俄國一戰以奪取南滿鐵路，歐戰

時又乘機占據青島及膠濟鐵路，更向中國提出「二十一條」，要求種種交通權利。「九一八」事變前，日本藉口南滿線平行問題以發難。「九一八」事變後，日本復趁機修築吉會鐵路，以備將來對俄對華作戰之用。而最近廣田外相更運用其外交手腕，竟將中東路收買成功。凡此種種，皆自有其重大之意義在也。

(三) 我國鐵路與公路之現狀

一、鐵路 前清同治四年（西元一八六五年）有英商在北京宣武門外造鐵路里許，試行小火車，是為火車輸入我國之始。但旋經禁止，直至光緒七年（西元一八八一年）唐胥鐵路築成，我國始有正式鐵路。此後逐漸推廣，現有南北諸大幹線，次第完成。惟粵漢路自湖南株州至廣東韶關一段工程，牽延多年，最近始告竣事，但尚未正式通車。綜計全國現有國營鐵路凡十三線，即平漢、北寧、津浦、京滬、滬杭甬、膠濟、平綏、粵漢、隴海、正太、廣九、南潯、道清是也。公營鐵路凡二線，即浙江省辦杭江鐵路及山西省辦同蒲鐵路是也。民營鐵路凡七線，即新甯鐵路、京燕鐵路、箇碧石鐵路、龍溪輕便鐵路、汕樟輕便鐵路、北川民業鐵路、楓上輕便鐵路是也。此外，東北四省原有國

營鐵路四洮、呼海、吉海、吉長、吉敦、齊克、洮昂等七線，公營鐵路瀋海、洮索、齊昂等三線，自「九一八」事變後，悉被暴日佔據。在「九一八」事變前，我國鐵路長度，幹綫共有九千二百五十二公里，支綫共有一千二百七十六公里，現則被日軍佔去幹綫二千二百三十七公里，支綫七百十五公里，約爲全國幹支綫總數百分之二十八，我國損失之重大，由此可見一斑。據鐵道部最近統計，現存上述國營鐵路十三線，潼西株韶兩工程局，暨浙江省辦杭江路，路產共值八萬五千六百十六萬元，共有機車一千一百五十五輛，客車一萬一千六百三十七輛，貨車一萬五千四百三十五輛，雇用職工警士侍役等十二萬三千四百五十三人。又據鐵道部報告，我國鐵路最近之進展，約有下述數端：

(1) 建築工程業已完成者，計有：

- (A) 隴海路潼西段，由潼關至西安，長一百三十二公里；
- (B) 隴海路東段展築，由新浦至連雲港老窰碼頭，長二十八公里；
- (C) 隴海路中段，由碾莊至台兒莊支綫，長三十六公里；
- (D) 粵漢路株韶段，由株州至韶關，長四百四十公里；

(E) 京蕪路，由南京至蕪湖，長九十三公里；

(F) 浙贛路南玉段，由南昌至玉山，長三百二十公里。

(2) 正在進行建築中者，計有：

(A) 玉萍路南萍段，由南昌至萍鄉，長約三百餘公里；

(B) 蕪乍路蕪孫段，由蕪湖至孫家埠，長八十一公里；

(C) 京滬滬杭甬路支綫蘇嘉段，由蘇州至嘉興，長七十三公里；

(D) 錢塘江至曹娥江一段，長七十八公里。

(3) 正在籌劃建築及測量之路綫，計有：

(A) 西蘭線，自西安至蘭州，啣接隴海綫；

(B) 寶雞至成都一段，

(C) 南京至玉山一段，

(D) 川漢路，川湘路，湘黔路……等。

此外，如首都輪渡之完成，錢塘江橋之建築，以及南昌中正鐵橋之籌辦……等，工程亦頗浩

大，有足一述者也。餘如鐵路債務之清理，財政之稽核，人事之調整……等，年來亦有進步，不必多贅。

二、公路

近年我國交通事業之進展，以公路之建築，成績最優。據去年調查，現今全國各省公路建設狀況，大致如下：

(1) 江蘇公路業已完成者有八百六十四公里，可以通車并利用舊有路基者約一千四百餘公里，正在建築中者約一千一百餘公里，擬定路線，尙未動工者約六百五十餘公里。

(2) 浙江公路計九大幹綫，四十六支綫，現已通車者，約有三千一百餘公里。

(3) 安徽公路已完成通車者計有京蕪、京建、天揚、徽杭、宣長、歸六、阜固、宿永、安景、屯景等，共三千五百餘公里。

(4) 江西公路現已完成者，計有幹綫五千餘公里，縣道一千五百三十七公里，支綫二百五十六公里。

(5) 福建公路先後完成者，約一千五百餘公里，正在建築中者，尙有一千餘公里。

(6) 湖南公路可通車者約一千六百五十餘公里，尙在計劃建築中者約有六百七十餘公

里。

(7) 湖北公路預計幹支綫共長四千三百十八公里，已通車者有二千八百二十餘公里，在興築中者約八百餘公里。

(8) 廣東公路分八大幹綫，均已完成，計省道長一萬二千餘公里，縣道長一萬八千餘公里，鄉道長四千餘公里，軍用路長約六十餘公里，總計共三萬五千七百餘公里，其已通車者有一萬六千二百餘公里，僅海南島一地，已成公路亦有二千公里左右。

(9) 雲南公路分東、南、西、北四大幹綫，年來積極修築，即將次第完成，約共長一千五百餘公里。

(10) 貴州公路亦分四大幹綫，支綫有二十餘，共長五千餘公里，現已完成大半。

(11) 四川公路幹綫有六，長約二千八百三十八公里，支綫有二十一，長約一千七百餘公里，築成通車者有二千九百二十六公里，待築者有一千三百九十餘公里。現因剿匪關係，各縣縣道亦在分別修築中。

(12) 甯夏公路分三大幹綫，長約七百五十公里，支綫有二十餘，長約二千五百餘公里，已完

成者約一千餘公里。

(13) 青海公路已築成者有十四綫，其重要者爲甯玉路（由西甯至玉樹）長一千公里，甯都路（由西甯至都蘭）長四百十五公里，甯共路（由西甯至共和）長三百二十三公里。

(14) 甘肅公路有六大幹綫，共長三千六百九十公里，四十三支綫，共長三千五百餘公里，現已完成大半，因係利用舊有驛道，改築較易故也。

(15) 綏遠公路有五大幹綫，長約一千四百餘公里，均已通車，支綫四十餘，長約三千八百餘公里，現已完成三分之二。

(16) 察哈爾公路幹綫有七，全長三千七百九十八公里，支綫十二，全長一千一百五十餘公里。

(17) 山西公路分八大幹綫，五十六支綫，共長八千一百餘公里，現已通車者有二千餘公里。

(18) 河北公路共有幹綫支綫三十四，長達六千餘公里，現已通車者約二千零三十七公里。

(19) 河南公路有四大幹綫，并支綫共長二千七百餘公里，縣道已完成者達七千九百餘公里。

(20) 山東公路本甚發達，烟濰等綫早已築成，在軍事及商業上均甚重要。現今全省公路已築成者有六千六百四十餘公里。

(21) 新疆公路亦大半係用舊有驛道改築而成，通國內者有四綫，長約四千餘公里，通蘇俄者有八綫，即霍阿綫、濟齊綫、伊倭綫、土皮綫、烏哈綫、巴愛綫、喀安綫、齊塔綫是，此八大公路關係國防者至鉅。

(22) 西康公路最不發達，現已築成者，僅有五百七十餘公里，蒙藏委員會前曾擬定西康築路計畫，果能實現，必有可觀。

(23) 西藏公路係驛道，現已築成者有中、東、南、西、北、五大綫。

(24) 蒙古公路計六大幹綫，已完成五千七百餘公里，其中以張庫綫尤為重要。除此以外，東北四省，因陷入暴日手中，缺乏調查，無從統計矣。

(四) 非常時期中路政建設之途徑

鐵路與公路在非常時期中之功用，前已約略言之。然則吾人在此非常時期之環境中，亟應

竭力發展路政事業，其理至顯。惟鐵路之敷設，需款浩大，以我國今日國民經濟之貧困，而欲從事大規模之鐵路建築，實爲客觀條件所不許。即現今已有各鐵路，一旦遇有外國侵略，是否可以保全，亦屬疑問。故在此非常時期中，我國鐵路之建設，應就鐵路自衛及便利軍運兩點上着眼，仿效德意諸國辦法，由鐵道部會同軍政部擬定精密計劃，從速充實各鐵路之自衛能力，並擇軍事重要地點之車站，盡量添置軍運設備。將來興築之新鐵路，亦應注意於此，務使鐵路之作用，除在平時便利商業運輸外，在非常時期中尤足爲軍事上之助力。例如德國之鐵路，對於每日能開列車之次數，車站上下之能力，路員及機車之分配，列車行駛之速率……等，皆有詳密之規劃，似可盡量仿效。若有餘力興築新鐵路，似應先將內地各預定路線從速修築，以備將來應用。如川漢、湘黔……等路，在軍事上皆極關重要，未可稍緩。在戰爭時期，欲使鐵路避免敵人破壞，尙須有強大之空軍，方能盡力保護，蓋現代戰爭已由平面戰爭變爲立體戰爭，空軍之破壞力量甚宏，而鐵路目標極大，易爲敵機所轟炸故也。

至於公路之建設，亦應着重於輔助鐵路便利軍運一點。現今我國公路雖頗發達，但汽車不足，燃料不濟，一入非常狀態之中，仍恐無補時艱。故爲今之計，除一方面盡力擴展路線外，並應從

速籌設汽車製造廠，開發汽油來源，或設法改換汽車燃料，如近人湯君所發明之木炭汽車，用木炭代替汽油，已有相當成功，政府允宜設法獎勵，以期獲得圓滿之結果。至石油礦我國新疆一帶原有甚多，據人試驗，油質甚佳，開採亦非困難，惟一則因交通不便，將來輸運爲難，二則開採工作所需資本爲數甚鉅，而開採之後，尚須經提鍊工作，我國無論在技術方面在機械方面，均不足以勝任，以致貨棄於地，至爲可惜。今後對於此項工作，自應積極籌劃，在機械與技術方面，倘本國不足勝任，儘可聘用外國專門人才，利用外國機械。至運輸不便，則可設法增闢新疆與內地交通之公路線，或埋設輸油管以達陝西，所需資本固多，但爲國家根本大計，似宜以莫大之努力以實現之。汽油誠能自給，則至非常時期，即使海口封鎖，外國汽油無從輸入，亦不致發生恐慌，公路交通仍可維持如故。且不僅爲維持公路交通着想，而航空事業所資賴者尤鉅也。

除此關於公路之建設，應爲有計劃的敷築，各地間之聯絡，應如蛛網然，路路可通，則一至非常時期，雖主要公路之幹線爲敵人所破壞，但利用其他路線，仍可繞道交通，不致間阻，此又爲計劃公路網之建設者，所不可忽視者也。

三 郵政論

(一) 郵政在非常時期中之價值

郵政爲交通事業中最重要之一部份，其利用範圍最廣，而收效亦最宏，在電報電話尙未發明使用以前，郵政幾爲通達信息之唯一方法，即今科學進步，有無線電之利用日繁，然郵政猶爲通信事業中之砥柱，蓋以其手續簡便，費用節省，而欲賴以傳達者，儘可連篇累牘，凡此優點，固遠非電信所可逮及者也。

就一般情形言，郵政設置之初意，大多均爲便利官軍消息之傳遞而起，尤其是屬於軍事方面。我國古代辦理郵政之驛站，均係採用軍事管理制度，而隸屬於軍事機關，即於遼清，此種驛站仍由兵部內之車駕司主持其事，故辦理郵政之初期，均限於現代所謂之軍郵意義，其後逐漸推廣，而用於遞送官署文書，再進而傳達民間消息。

由此足證軍事動作之需要郵政者，非自近代始，遠在數千年前，即已體認到郵政與軍事關係之密切，其所以然者，蓋因軍事時期，在戰爭前線固首重消息傳遞之靈通，以期各部隊步伐之

調整與動作之聯絡，而後方與前線之勾通，亦極關重要。稍有隔閡，謠詠繁興，既足以影響前方將士之士氣，更足以擾亂後方民衆之人心，於戰事進展極爲不利，同時將士開往前方作戰，難免不有家室，離鄉背井，拋別妻孥，揆之人情，自有牽掛，倘無穩妥迅捷之郵政，以爲通達信息寄遞衣物，則將士在前方作戰之生死，家人既不能明，幼子嬌妻，倚門懸望，而前方將士又不得悉其家中狀況，堂上之皓首椿萱健否，閨中之紅顏少婦安否，抱裏之黃髮嬰兒壯否，諸如此類問題，不免朝朝在念，暮暮追思，影響其作戰之勇氣與決心，誠非淺鮮，故專就通常人情而言，郵政在戰爭期中，實居極重要之地位，不特在消息之聯絡上，關係戰事之成敗者甚大，同時在心理上，實亦操勝負之樞紐也。

然則當此大戰前夕之非常時期中，關於郵政一事應如何促使其制度完善，管理嚴密，效率提高，以適應緊急之環境，實亦當務之急矣。

(二) 外國郵政之特殊組織

近代所謂之郵政，原發源於歐洲，其創始也當遠在紀元前七〇五年間，歷兩千餘年之歷史，

竭千萬人之智力，不斷研究，逐漸改良，始有今日之成績。考諸歐美一般國家，其郵政之辦理，無不有驚人發達，如郵政之推廣，機械之運用，職工之訓練，效率之講求，在在均非我國所能企及。郵政之管理，原來側重人事，蓋郵政與電政不同，但須人事管理嚴密，初不須如何利用科學，然縱觀今日歐美各國郵政之管理，頗有日趨專門化學化之勢，在昔以人工處理者，如分揀信件與蓋銷郵票等事，今均利用機械。在昔遞寄郵件原須仗人力者，初進而利用畜力，繼進而利用火車汽車輪船，今則更有若干國家如意大利等已進於利用真空輸送管，將發寄郵件自動送達目的地點之最近支局專差送遞。凡此種種，使郵政於技術上大有改進，不特為從前所未見，亦且為從前所未聞。更為適應非常時期之特殊環境起見，歐美一般進步國家，於普通郵政之外，莫不另有特殊組織，如軍郵制度之成立，蓋當戰爭期中，戰區危險殊甚，普通郵政傳遞郵件誠恐難達到，同時軍隊調動頻繁，收件地址，朝夕變更，普通郵政亦不勝其尋覓之勞苦，郵件之誤送或遺失，自屬難免。故近代各國莫不均有軍郵之特殊組織，於軍隊中自設軍郵局，司軍隊與國內通郵之責。遞送之郵件可分為二種：一為軍隊之公文信件，二為服務於軍隊內之官佐兵士之私人信件，因職務之範圍有限，必用最簡單之方法一達通郵之目的，故不能不限制接收任何郵件，亦不能照普通之

郵政章程辦理。故此種組織係專爲戰時之需要而臨時成立，其在平時，軍隊中郵件往來固仍由普通郵局司理其事也。除軍郵外，各國辦理郵政亦往往有若干特殊設備以備非常時期之用，歐戰以還，因感於戰時普通郵政設備不足以應付環境之教訓，故對於特殊設備一點莫不以最大之趣味致力研究，以是進展極速，日新月異，各有專長。要之其目的均在使非常時期中郵件之遞送，如何能益加迅速，同時更如何能確保安全，茲就所知略爲分別介紹於次：

一、德國

德國之軍郵制度最稱完備，爲他國所不及，言軍郵者首應推重德國，德國之軍郵制度導源甚早，一九〇七年四月三十日軍政部與郵電部會同頒佈軍事郵政條例後而正式具有規模，至一九一四年歐戰爆發時會收宏効，考其組織系統，係於每一總軍需處中設置一軍郵局，計有高等軍郵秘書一人，軍郵秘書二人，及傳令兵等十五人。每一軍司令部中設置一軍郵隊，計有高級軍郵秘書一人，軍郵秘書一人，及傳令兵等九人。每一軍團中設置一軍郵局，計有軍郵秘書四人，及傳令兵等二十人。每一師團中設置一軍郵隊，計高級軍郵秘書一人，軍郵秘書四人，及傳令兵等十人。惟騎兵師則有軍郵秘書二人，及傳令兵等九人，此外則每一軍團有一軍郵車馬處，及後方軍郵站多處，其最高指揮之權，歐戰時在高級軍郵長之手，另有高級

軍郵視察數人助之。高級軍郵長及總軍需處之軍郵局受總軍需長之指揮，軍郵局普通均設於指揮部內，爲便利後方郵件之裝卸，每一軍郵長下有十五軍郵站，關於郵務方面之事務，受郵電部之指揮，該部內設有軍郵司。

德國之軍郵組織中，除有前線與後方兩種之軍郵局外，自一八六四年始在國內更有專設之軍郵收集處，所以國內寄往戰區之郵件，由各郵局送往該處，再由該處分別送往各軍郵局，以爲戰區郵政與國內郵政之聯絡。

因其組織之完密與管理方法之妥善，故軍郵之辦理極著成績。戰爭期中戰區郵件之寄遞本爲最難迅速與穩妥者，而一九一四年大戰之經驗，德國軍郵所任之工作，絕少貽誤，便利於作戰者甚鉅，此爲今日之我國所急宜取法者也。

二、意國

意國郵政辦理之歷史較短，而在歐戰以前成績亦殊平凡，無甚特優足資取法之處，迨至法西斯政府成立後，墨索里尼對於郵政之改進與發展，不遺餘力，雖不過近十年之間，但意國郵政頗有駸駸乎直追德國之勢，而在設備之新穎，遞送之迅捷，職工之訓練等諸點上，更有非德國以及其他歐美國家所能及者，就函件之寄遞而言，意國郵政局關於快信業務，辦理

最有成績，郵局有設置真空輸送管之制度，快件一至郵局，分揀後即由此輸送管送達遞寄地點之最近支局專差送遞，其速度自遠非交由火車輪船輸運者所可比擬，同時遞送途中亦可確保穩妥安全，不致有水火等意外災害，更爲通常輸運辦法所不及。此種設備，在平時固可收穩妥迅捷之效，而在非常時期，如遇戰事發生等場合，以由輸送管之輸送，更可免敵軍炮火飛機轟炸之威脅，郵政聯絡不致終輟，便利通信者至鉅。現在意國郵局有此項快遞設備者，爲羅馬、米蘭、那波里三處，尤以米蘭設備最爲完善，此外更有自動收集信件之信箱，及美國式之信箱，此種信箱所有意國一等郵局均已採用。至普通所用信箱均採用范題脫 (Venditti) 式，關於分揀信件郵票蓋印，皆用機器，不特節省人工，亦且提高效率，總之意國郵政在在均有傾向機械化之趨勢，殊堪注意。

關於職工之訓導，意國郵政頗有其獨到之處。意國以其爲法西斯主義國家，故對於郵政職工之思想行動，自欲設法導向法西斯主義之途徑，同時更因意大利目前係採用所謂工團政治 (Syndicates)，以是各種龐大之職工團體如郵電職工會者，在政治上殊有相當勢力，而法西斯黨方面自思設法支配。因此之故，在郵政職工方面，有三種重要之組織：其一爲郵電黨團 (M.T.

Itia)，此種黨團份子均爲郵電局之職工，其職務在協助郵電當局做種種職務之工作，如偵察反動及提高職工服務精神等等；其二爲全國郵電法西斯黨部，此項機關並不隸於郵電局，但內中份子均爲郵電局之職工；其三爲郵電公餘俱樂部（Dopolavora），此項俱樂部爲郵電局職工休息娛樂之處。凡此三種組織，其作用一面固可消極防止職工之軌外活動，同時亦可積極養成其團體道德，服務熱心，以及愛國情緒，不惟國家平靖之時，得藉以共謀事業之發展，卽一旦遇有戰事發生，郵政職工以平時久經此種守秩序愛國家勤服務之陶冶與訓導，自不致有怠工罷工逃亡或受敵人誘惑而破壞本國郵政交通之舉，其有裨於國家者，尤非淺鮮。徵諸意國近年來郵政辦理情形，實有蒸蒸日上之勢，而眼前各國流行怠工罷工等情事，在意國郵政上尤少發現，此固由於當局之管理有方，而郵政職工之服務，亦殊不可埋沒，探源求本，是不能不歸功於職工之訓導工作也。

至關於軍郵問題，意國軍郵制度遠不及德國之完善，戰事發生時亦設置軍用郵便所，由軍隊管理，大致與德國相似，惟其成績究不若德國軍郵之顯著耳。

三、英國

英國郵政殊有悠久之歷史，在十八世紀以前，係用馬差及步差遞送，自一七八

四年始改用郵車。一六三七年前民營信局盛行，是年始頒禁令，確立國營郵政之基礎，汽車運郵屢經試驗，一九〇五年後始逐漸採用。但遠洋航運則於滑鐵盧戰役後始漸次推廣，惟始終係立約由商船承運，郵局並無航輪，航空郵運則肇始於一九一一年。綜觀英國郵政發展史，其進步也較諸德意諸國爲緩，同時更有若干地方至今仍保持其百十年前習慣未加改進，此實由於英人之習於保守使然。雖然，英國郵政固不因此而遽云落後，蓋其人事組織之嚴密，管理制度之優良，實亦有其特長之處在也。

英國郵政係與電政合辦，由郵電總局總攬其事。總局之組織，係採用祕書制，日常事務均由祕書處理，其重要者始報告郵電部長核辦。祕書與副祕書之下，設有郵政監督與電政監督，關於郵政之一切事宜，均由此郵政監督負責，商承總局祕書辦理。此總局組織之大概，以下除倫敦別有首都郵政局外，外省則因地制宜，分區經營，共分爲二十區，其中十一區由郵務視察(Surveyor)管理之，其餘九區爲大都市及其近郊，均由郵務視察長(Postmaster surveyor)管理。

英國本國全部面積，猶不如我國四川一省，惟因交通發達，郵政支分局所已達二二二二六

處，辦理郵政昔賴人力，今則亦已多用機械，以倫敦總局而論，每日可收發八百萬以上之郵件，其效率之高可以想見。至關於員工之任用制度，亦頗稱完善，其正式職員，均須經過公開之文官考試，而一面亦另有試用與荐用員工，一為輔助考試之不足，藉免滄海之遺珠，但對於此輩額外人員，特注意於工作考核與補習教育，使學識技術適應任務，凡此雖與非常時期之需要無關，但在管理制度方面既能集中權限，則遇有事機，指揮自便，而機械之利用，人事組織之嚴密，直接使郵政業務發達，辦事合於正軌，間接即可準備於非常時期中，不致驟覺指揮不便，辦事呆鈍，組織散漫等等流弊，故亦有一述之價值也。

四、美國

美國郵政創辦於一六三九年，其初以美國尚在英國統治之下，英政府對於美洲郵政，非視為營利之途，即視為恩償之物，直至一七七五年由美政府收回自辦，其政策始由營利改為服務，而業務之推廣亦自此始。

在管理制度方面，美國郵政獨與歐洲一般國家不同，係與電政分立，其最高主管長官為郵政部長，以下有次長、總管、購辦委員、法律顧問、總稽核、視察長及各司司長等等，此下則於各地設立郵政局，郵局長共分四等，各等之郵局長於入局辦事前，應具殷實保證書，倘對於職務有馳驅

之處，部長得科以相當之罰金，故員工辦事頗能盡職。同時在積極方面，亦設法提高員工辦事之精神，使其了解爲民服務之旨，而不以營利爲目的，卽以郵資一端言，郵局願將郵資盡量減低，藉以減輕人民負擔，且願將一部份郵件免費投遞，使人民更受其惠，一方面利用適當機械與方法，使業務效能增進，改善人員待遇，使人人安於其位，盡忠職守，不致時作其他企圖，以影響郵政進行計劃之推展。

以上四國郵政，類有其特殊之組織，其意義或直接爲應付非常時期之需要而設，或間接與非常時期之需要有關，而尤足爲吾人之取法者。其次如奧法蘇俄等國郵政，固亦有其優異之處，而尤以奧國之郵政儲金制度爲最著，惟因與非常時期之需要殊無重大關係，茲不贅述。

(三)我國郵政之現狀

我國現代之郵政事業，創設於清光緒二十二年，初由海關兼辦，而隸屬於總理衙門，所有一切經常費用均由海關稅餘項下撥借，經營數載，粗具規模，至宣統三年始脫離海關自立門戶，正式成立郵政總局，改歸郵傳部直轄，自此以後，郵政事業逐年進步，其能有今日之基礎者，實自創

辦時始。

計算自光緒二十二年（西曆一八九六年）創設之日起，至本年爲止，恰合四十年。四十年中，政治上雖有種種變遷，國家枳隕不寧，但郵政事業始終能循正軌不爲所牽動，考其原因，則組織之健全，管理之得法，人事之安定等，有以使然。凡此各項優點，方其始也，原係洋員所規劃，而歷年以來，事業本身得蒸蒸日上，不重受外界之影響者，又未始不因洋員主持之故。民國十七年北伐告成以後，洋員已漸減少，郵權收回，但因根基既已穩固，制度既已確立，習慣既已養成，仍得循序推進，而蔚成目前我國辦理最有成績之事業，其制度本身固亦有其可取之處，而過去洋員之功績，亦殊不可埋沒也。

茲將我國郵政之現狀，依據官方最近之統計及記載，分別組織、人事、業務三項，略爲敘述如下：

組織

郵政事業之總樞機關爲郵政總局，直隸於交通部，管理全國郵務，及指揮監督所屬機關，按照民國二十四年三月一日公布之郵政總局組織法，總局內計置總務、考績、業務、計核、聯郵、供應六處，並因事務上之必要，得設視察長一人及視察數人，郵政儲金匯業局現亦改隸於

該局管轄之下。除上述橫的組織以外，在縱的組織方面，按地方情形之需要及郵政業務之狀況，將全國各省市劃分爲若干郵區，在該區內最重要之城市設立郵政管理局（大多均設於一省之首縣），總攬該區內一切郵務事宜。其他次要城鎮亦按照各地地方情形之需要，設立一、二、三等郵局，郵政支局，郵寄代辦所及郵政信櫃，據郵政總局統計，截至民國二十四年底，全國計有郵政管理局二十二所，一等郵局三十所，二等郵局八百一十九所，三等郵局一千三百零三所，郵政支局二百九十五所，郵政代辦所一萬零一百八十三所，城邑信櫃八千四百九十三個，村鎮郵站二萬三千七百三十五處，總計四萬四千八百八十處，較之民國十五年增加七千三百十二處，其間更經過「九一八」事變，東三省郵務暫時停辦，所有各該區郵政局所尙未列入，具徵十年中我國郵政局所之設立，已逐漸增加推廣。至在郵路方面，全國郵路計長五十五萬餘公里，而就其傳遞郵件之方法可別爲五類：（一）郵差郵路。所謂郵差郵路即係於不通火車輪船汽車之地方，所有郵件之寄遞，由郵局郵差負運而言。此種運郵方法，既極遲緩，亦且所費不貲，但因我國內地交通多未開闢，故在各項郵路之長度中，郵差郵路竟居第一位。近年來各省努力修築公路，而鐵路之建設，航綫之擴張，亦均在積極舉辦中，預料將來郵差郵路當漸次降低。（二）輪船及民船

郵路。此種郵路即係利用輪船民船以運輸郵件者，其長度佔各郵路中之第二位。(三)汽車郵路，汽車郵路，最近數年中有突飛猛進之勢，各區類有擴充，而尤以山東江西廣東四川等省爲最。二十二年度一年中汽車郵路增加八千餘公里，故其長度一躍而居於第三位。(四)鐵道郵路，利用鐵道運輸郵件較爲迅捷。惟我國鐵道稀少，而自東四省淪陷以後，更有若干鐵道落入敵人之手，此項郵路之長度原居第三位，現已退居第五位矣。(五)航空郵路，利用飛機以運輸郵件爲近數年新興之郵路，關於運輸郵件，當以此項郵路最爲迅捷，而其進步亦極速，在民國十九年度尙僅三六四七公里，二十年度增至四三六〇公里，二十一年達七六三九公里，幾較上年增加一倍，截至二十二年度終，共爲一〇八七二公里，目前猶正努力開闢航綫，更可望逐漸增加，其長度現已居第四位，將來大有進躋第三位之可能。

人事

郵政之組織原甚簡單，其最重要者厥爲人事管理。蓋郵局與電局不同，既不需何種工程上之設備，亦不必講求高深之技術，但須人事管理能以嚴密，辦事按部就班，即可循序漸進，故關於人事問題，郵局異常著重，詳定規章，所有服務郵政人員，均須一概服從嚴格遵守。其中最足重視者，即爲郵局人員之任用，完全採用絕對公開考試制度，杜絕一切引用私人之陋習，數

十年來未嘗變更，郵政之能樹立今日之基礎者，未嘗不即由於此。郵務從業員既經考試入局，服務以來，即有確實之保障，除非觸犯規章，決不隨意降黜，同時待遇亦尚稱優厚，生有儲蓄，死有撫卹，以是郵政員工類能安心供職，努力服務，以期有所建樹，而不致存五日京兆之心。在獎做方面，亦較能大公無私，不涉情面，故就人事管理言，現行郵政制度，雖不能謂為盡善盡美，但較之其他國營事業，則其差強人意之處，亦曾有足述者。

郵政創始之初，因係假手客卿辦理，故其中重要職員大多均係洋員，在民國十年時，國人之任郵務長者共僅二人，而洋員在二十人以上。自十七年北伐告成以後，交通部從事於郵權之收回，凡遇洋員之出缺者，即以國人升任，不再招致洋員，故洋員有日漸減少而華員逐漸增加之勢。茲將三十二年度華洋郵務人員之人數為表比較如次：

職別	人員數		郵務長	副郵務長	郵務員	雜項人員	共計
	華員	洋員					
郵務長	八	一三					
副郵務長	二	三					
郵務員	四八	四一					
雜項人員	一	三					
共計	四九	一四					三九

(註) 本表原為比較華洋郵務人員之人數其他職別如郵務佐之無洋員者未列入

除上述人員外，尚有郵務佐三九九一員，郵寄代辦人九七六九名，信差七三二四名，舵工水手等三五九名，聽差一一〇〇名，雜項工役二四四五名，總計郵務員工現共有三五、五四八人。

業務

我國郵政業務，以經營頗善，故有日趨發展之勢，惟與歐美各國較，仍不免相形見絀，瞠乎其後，此其原因甚多，如國家一般文化之低落，其他交通工具之未臻發達，以及國內政治之桎梏不寧，均直接間接阻礙郵政業務之推展，所幸郵政本身根基甚固，得不受其影響以破壞其根本組織，亦屬難能可貴矣。但自「九一八」事變發生後，雖一面深感外侮之侵陵，然國內政治以外侮當前，頗呈振肅之象。四年中政府努力剿匪，開闢交通，發展教育，不遺餘力，以是郵政業務之推進亦沾惠不少，縱觀近三年我國郵政情形，確有相當之進步，此固當局者以及郵政從業員之努力，而客觀環境之改善，亦殊未可忽略也。茲就郵政業務最重要之數項，略為申述如次：

一、寄遞信件

寄遞信件為郵局最主要之業務，據民國二十二年度郵政事務年報之統計，全國收寄各項信件之總數為七八七、五六三、六〇〇件，其詳細數目及與前數年之比較可如次表：

共 計	特 種 郵 件			普 通 郵 件	類 別
	掛號郵件	快遞郵件	保險信函		
七六,〇二七,八〇〇	二九,五一四,一〇〇	七,八八二,八〇〇	一〇三,〇〇〇	七六,五六一,九〇〇	民國十九年度
八三七,〇二五,一〇〇	二九,九六六,五〇〇	九,〇九七,一〇〇	六,六〇〇	七九七,八六三,〇〇〇	民國二十年度
七三六,九六,五〇〇	二四,六三三,〇〇〇	七,九六四,〇〇〇	五七,一〇〇	七〇六,三三四,〇〇〇	民國二十一年度
七六七,五六三,二〇〇	二五,七二二,五〇〇	八,五三五,五〇〇	五五,四〇〇	七四三,一〇〇,二〇〇	民國二十二年度

(註)二十三年度及二十四年度兩年之信件數目尙未有詳確統計

信件之遞送，首重迅捷穩妥，但因我國交通梗阻，運輸不便，除少數通商大埠間尙有交通工具之聯絡，信件遞送能以迅捷外，其他內地，均不免較爲迂緩，近年來因開辦航空郵遞，邊遠內地，重要城市均可通航，驟見迅捷，如以前由京寄發一函至迪化者，動須盈月，而現在則二三日可達，此外如西北西南各地，均可直接間接利用航空郵遞之便利。又以前收寄快信之郵局，全國只有九百餘處，自二十三年十月起，開辦平快信，只於平信郵資之外加費五分，全國各局一律舉辦，既可節省，亦能普遍，便利民衆者不少。

二、寄遞包裹

寄遞包裹為郵政之次要業務，依據郵政總局最近之統計，近數年包裹寄遞之消長情形有如下表：

年 度	件 數	重 量 (公斤)	價 值 (銀圓)
民國十九年度	六,二七,三〇〇	三七,四八,一六〇	一三,四八,九〇〇
民國二十年度	六,五八,一〇〇	四六,〇四九,八〇〇	一三六,六七,五〇〇
民國二十一年度	五,九〇,一〇〇	四七,三三,二〇〇	一三三,三〇,八〇〇
民國二十二年度	六,三三,九〇〇	四九,〇七,五〇〇	一三六,二八,五〇〇

包裹向由重班寄遞，到達時間較信件為遲，凡交寄有時間性之包裹者均感不便。本年度郵政總局特另訂辦法，將包裹重量在一公斤以內，長寬不逾九十公分者，作為小包郵件，與信件一同運送，輪船、火車、汽車及航空通到之處，各局所皆可收寄，使包裹寄遞亦能迅速。

三、匯兌款項

郵政匯款與社會金融大有利益，因偏僻縣份鄉村集鎮，多未設有錢莊，或銀行，匯兌款項極為不便，郵政局所設置甚廣，兼辦匯兌，社會金融賴以活動者至鉅。民國二十三年度各項國內匯兌總額，計達國幣一萬六千九百九十五萬二千九百元，（代電報局免費代解之款除外），較之上年度之一萬六千九百八十五萬九千五百元，計增十四萬三千四百元，約合百

分之〇・〇八。各地代辦匯票之局所，二十四年度亦有增益，各地代辦所計共添設一千三百二十六所，總數增加六千七百七十三所，加正式郵局二千六百六十三所，全國辦理匯票之局所，總計為九千四百三十六所。匯兌業務方面亦有新的改進，如匯兌款額之提高，匯費徵取之低減，與代辦所匯票之推廣等等。又為偏僻地方人民向商業中心購貨便利起見，特准各區代辦匯票之郵政代辦所，均得開發代辦所匯票至上海及其支局，並得與鄰近郵區之局所通匯，期使偏僻鄉民，均蒙其便。

四、辦理儲金

我國郵政儲金創始於民國八年，其初僅有存簿儲金一種，至民國二十年國民政府公布郵政儲金法，定為存簿儲金，支票儲金，定期儲金，劃撥儲金四種，儲金存戶儲金數目歲有增加，至民國二十四年，儲金存戶約有二十餘萬戶，儲金總數約達四千萬元左右。

五、傳播文化

書籍雜誌圖畫新聞紙皆與文化有關，為推行教育開通民智之工具，郵局寄遞取費極廉，使其易於流通，民國二十三年又定一種郵局代購書籍及刊物辦法，書局已出版或新出版之書籍刊物，皆可至郵局登記，郵局據以編印書目，以供衆覽，凡有意購買者，即可委託郵局代辦。

除上述五種主要之業務外，郵政局尚有若干其他副業，如兼辦保險，放款農村，因為篇幅所限，本文不及備述。

(四) 非常時期中郵政改良之途徑

目前我國郵政之概況已如上述，就與其他國營事業比較而言，尚不無相當可取之處，如人事之管理，辦事之條理等等，均頗著成績，惟其效用初不過適於正常環境，一遇非常事件發生，不免無以應付，民國以來內戰頻仍，而於戰爭區域，郵政往往斷絕，考其原由，厥因軍隊中缺乏嚴密之軍郵組織，所有戰時前線與後方，郵件之寄遞，仍須重賴於普通郵局，而普通郵局又未有全安之運郵設備，未敢冒險往來戰區，即或毅然派差運送，一則因與軍隊缺乏聯絡，東探西詢，易稽時日，一則因秩序紊亂難免遺失，至若增加速度愈保穩妥以適應非常時期之需要，則更屬難能矣。

郵政既為通信事業之主體，關係經濟文化以及國防者至鉅，平時固應盡溝通文化發展經濟之責任，而在非常時期尤應具鞏固國防便利作戰之功能。顧如何能使此項功能充分發揮，斯則不能不設法予以改善，一面於平時預為計劃，創設各種特殊設備，以為來日非常時期之應用，

一面再於非常時期開始後成立若干臨時組織，爲軍郵局軍郵隊等等，以適應緊急之需要。就前者而言，各國於此不乏良規先例，如意國已有若干大都市間利用真空輸送管以輸送郵件，此種設備所費誠屬浩大，但郵件之運送，既可迅捷更策安全，復易嚴守機密，平時固亦能收宏效，而在非常時期，一切交通工具如火車輪船汽車易受重大之災害與威脅而停頓，郵件之賴以運輸者，自卽隨之阻滯，倘能利用真空輸送管，則此種顧慮卽可祛除，而所能保持之迅捷穩妥機密三優點，尤於非常環境最爲適合有利。就後者而言，近代各國對於軍郵問題，莫不悉心籌劃，平時卽有專門負責人員從事研究，預爲布置，一遇戰事發生，則各部隊之軍郵機關，立時組織成立，井然有序，便利軍事郵件之寄遞者不少，故此項制度，極關重要，爲維持非常時期郵政常軌所不可忽略之要件。至如何方可使軍郵組織發揮其效用，斯則有數原則爲吾人所亟宜注意者：第一，軍郵組織應求其十分簡單敏捷，蓋組織複雜則成立匪易，一旦成立而隨時變更改組，又頗困難，不免有顧預之弊，軍郵組織須隨軍隊而移動，故非簡單不可，同時軍事變遷不易捉摸，軍郵組織有隨時隨地爲敵人破壞之可能，倘組織複雜，則一次破壞後再度組織似必須相當時間，是不合軍郵之需要，故必以簡單爲其重要之原則。卽或軍郵組織被敵人破壞，而隨時卽可成立新組織，廣續軍

郵之傳遞不使中斷。至所謂敏捷，即相對呆笨而言，軍郵原首重靈敏活潑，倘使呆滯笨重，不易推動，自失軍郵之意義，其理甚明。第二，軍郵組織須與尋常郵政機關取得最密切之聯絡。蓋軍郵之職務，一方面爲辦理戰爭區域軍事郵件之寄遞，如命令之傳達，情報之通達等等，一方面亦爲辦理戰爭區域與後方往來郵件之接轉。爲求此兩項職務之順利的執行，均非有賴於尋常郵政機關之協助不可，故彼此須保持密切之聯絡，息息相關，以收分工合作互相爲用之宏效。第三，軍郵組織中之各個服務人員，均須經相當軍事知識之訓練，與辦理郵政之經驗，不特對於所擔任之一部份事務，極爲諳練熟習，而關於其他部份事務，亦應時時留心體察，均有勝任之能力，以便人事上之調動，及一部份人員散失死亡時得以隨時補充替代，不致停頓。

上述諸端，爲非常時期中郵政所應具備之基本要件。近來我國，交通當局對此已有相當之注意，而軍事主管機關現亦正在積極計劃軍郵問題，則本文所述各種最淺顯之原則，自必早在其考慮之中矣。

四 電政論

(一) 電政在非常時期中之價值

電信爲近代交通之利器，社會愈進步，人事愈複雜，而電信在通信事業中所佔之地位乃益形重要，同時自電信之利用發明以後，社會乃益見進步，人事乃益見複雜，以前須經年累月始可傳達信息者，今則或且不需數小時即可傳達，以前非利用書信表示意見不能隨時接談者，今則雖遠隔萬里間阻重洋，亦可利用有無線電長途電話之通達，而談笑對答，有如一室，因電信有縮地縮時之宏力，故社會間一切人事均可獲得經濟之處理，其亟待解決者，不必再須星夜羽書倉皇就道，其必須晤對商榷者，亦不必遠道跋涉，多勞往返，便利通信，殊非淺鮮。

電信之所以能在現代通信事業中佔有如此重要之地位，發揮如此宏偉之效力，厥因電信實有兩大特點：第一爲迅捷。郵政通信雖亦可以便利信息之傳達，但郵政之執行其付托，不外利用航空、鐵路、公路、輪船、牲畜，甚或人工扛運，無論利用何種方式，終須相當之時日，其道途遙遠者，所需時日更多。就我國今日交通之現狀而言，如由首都發一信至西藏，無論如何非一月不可，其

爲迂緩可以想見，倘所欲傳達者係無時間性之信息，則多稽時日尙無不可，如係緊急信息，非於最短時間內到達不可，則郵政之爲用已感不足適應需要。至於電信之使用，則首有迅捷之便利，如首都與拉薩通信，二十四小時內必可到達，較之郵政迅速不知凡幾，故道途愈遠者，電信之功用乃愈顯；第二，爲不受間阻。所謂不受間阻者，即謂甲乙兩地通信，不爲中間之變故而致間阻，此種優點爲無線電信所獨有，但亦並非絕對，惟較其他通信方式更易隨時感受間阻而已。如以郵運而言，途中所賴以運輸者不外人工與機械，在普通情況下，自無間阻可言，但設一旦發生非常事變，一切運輸機關或致破壞，人力畜力輸運尤無法通行，處此之時，郵政勢不免因之停頓，而無線電信則不受此影響，仍可通信無阻。蓋無線電既不如線電之須桿綫聯絡，又不須中途轉接機關以爲接轉，但須雙方均有收發報話機，且能保持其機件完善不生障礙，且電力足以達到，則雖使任何非常事變發生，仍可照常收發，不稍間阻，其所顧慮者，不過天時氣候而已。

電信因有上述兩種優長之特點，故其價值與日俱增，而尤以當非常時期，其價值益爲顯著，功用益爲宏偉，蓋處非常時期，一切均在緊急狀態中，宜有迅捷靈活之應用，而所有有關軍事之通信，尤非力求迅捷不可。軍事通信之迅捷或迂緩，往往足以影響戰事之勝敗，我國過去電信事

業落後，邊疆與內地通信，缺乏電信之聯絡，極爲不便，因而在國防上受莫大之影響，如同治十年，俄國派兵佔領伊犁，其時清政府絕無所聞，直至接到俄國通知，始知伊犁已失，假使當時已有邊區電信交通，是決不致蒙此重大損失。又如光緒十一年中法戰爭，中國軍隊在鎮南關諒山廣威一帶與法軍作戰，正告勝利，而當時國內以未有電信交通，清廷對於前方作戰消息完全隔膜，竟受法人一時之欺騙，誤以前方戰事失利，竟下令停戰撤兵，與法訂約承認其種種權利，並割讓安南，戰勝國而反向戰敗國乞和屈辱者，世界各國俱乏此同例。由此兩項史乘上之實例，足見電信交通與國防及戰爭關係之重要。以此之故，現代各國對於電信交通莫不以最大之努力，求其發達進步，而其建設之目標，亦無不考慮到應付非常時期之需要，此我國當此國家多事之秋，主持交通者，不可不切實注意而急起直追者也。

(二) 外國電信之特殊設備

現代各國，除美國外，均係採郵電統一管理制度，換言之，即郵政電信兩種事業合併辦理，可以寄發郵件之處，亦可拍發電報，同時可以拍發電報之處，亦可寄發郵件。惟在美國，則郵電事業係

採分設制度，除郵政由國家經營外，其電報電話概歸商辦，政府向採不干涉主義，任其自由競爭，此與歐洲各國電信事業在管理制度上根本不同之點。揆其所以相異之原因，又莫不各以其國防之環境爲出發點，蓋歐洲各國，疆界毗連，並無巨海大洋以爲間阻，一旦遇有戰事發生，自以陸軍爲活動之主力，國內有線電信以陸軍軍事行動所關至鉅，應由政府統制，庶於戰爭發生時，方能收聯絡呼應之效。至美國霸處美洲，爲本洲門羅主義之盟主，自無所顧慮，如與他國發生戰事，其對象當不出歐亞各國，而美與歐亞兩洲或隔一大西洋，或隔一太平洋，戰事之重心在海上，海上戰爭之通訊聯絡，與國內有線電並無多大關係，故不嚴加統制，任其自由發展。

縱觀各國電信事業，自歐戰以後，均有長足之進展，而從歐戰中所得教訓，故戰後之電信建設，其目的不僅專爲便利公衆通信而已，更負有鞏固國防之重大的意義，舉凡電報電話廣播電台等等，當其着手建設之時，即預先顧慮到將來遇有非常事變發生，如何能作適當之應付。茲將各重要國家關於電信方面之特殊設備，略爲介紹如次：

意國

意大利國土褊小，國內通信無利用無線電之必要，故無線電係歸商辦，但政府與之訂立合同，性同委托，如國際無線電報，則委托意大利無線電公司辦理，船舶電台之設備及經

營，則責成海洋無線電公司辦理，廣播無線電話，則委托意大利廣播公司辦理，此項公司，其股份之三分之一均限定為意大利國民所有，公司中之董事長與總經理須為意大利人，其任命須經政府之同意，政府並得備價收買，及於合同期滿後收回自辦，故無線電雖非政府自營，但亦受政府之統制與監督。至有線電交通，則完全由政府辦理，意大利全部國內電信交通，幾唯有線電之是賴，以是政府經營頗為努力。就機械方面言，全國各重要城市均用鮑度 (Baudot) 制雙工多工 (Duplex and Multiplex) 傳遞極為迅速，不致電路擁擠，次要城市間則用許士印字機 (Hughes Printing Machine)，其他小城及偏僻地方，則用莫爾斯機。此外尚有載波電報機 (Carrier Wave)，即在一對線條上，同時可收發數種電報，但祇用於大都市間，如自米蘭至柏林間，米蘭至法蘭克福間，以及羅馬與柏林間，羅馬與奇那那伐間等，此項線路現共有十二條，每對線條上同時可收發十二種電報，故即至報務十分擁擠，亦無耽擱停滯之虞，極稱便利。又意大利現因為一中央集權國家，故對於地方之監督頗為嚴密，中央政府與地方間之聯絡，則用韋斯登快機，此項線路專為中央政府傳達政情拍發政務電報之用，政府官報可以同時到達各地方，各地方電局祇能收報不能發報，此種設備於非常時期，中央指揮各地方為迅捷一致之動作，最為便利，是為意

大利電信事業上之特色。至電話事業殊無足道之處，姑不贅及。

德國

德國電信事業係與郵政合併辦理，其最高機關爲郵電部，郵電部之第二司及第三司係專管電信部份，其下又設有一中央局(Das Reichsfost Zentralamt)，其地位在組織系統上與各區郵電管理局相等，其職務爲解決各區間有關事務，擬定方案，呈請郵電部決定之，郵電部授各項問題於中央局研究，或由中央局直接建議各項工程或業務上應行改進之點，實可認爲一最高顧問機關。中央局對於研究工作極爲努力，在電信界中殊有不少之貢獻。德國電信事業之所以能日新月異不斷進步之故，不能不歸功於中央局之研究工作。一九三四年一年中，單就該局各種試驗所購置之儀器而論，已達七千五百萬馬克，其規模之大，可以想見。該局各重要試驗室如下：(一)週波控制站，(二)路線研究室，(三)化學研究室，(四)電燈照明研究室，(五)材料試驗室，(六)高壓電試驗室，(七)攝影試驗室，(八)電視研究室。此種特異之處，不特我國固望塵莫及，即歐美其他各國，亦莫不瞠乎其後，是言德國電信事業所不可忽視者也。

德國自歐戰後，對於長途電話之建設極爲努力，全國各處幾可均見長途電話之桿綫。近年來因增音器之進步，電話線上同時可以發報，在近距離通報時，則利用音下波電報，其在電話增

音器處之報路，用濾波器腳接，電報電話乃得各行其道，因之歐戰前所完成之電報網乃日漸廢棄。以架空線而論，一九二四年線路長二七〇、〇〇〇公里，一九三四年三月底僅餘三八、〇〇〇公里，而電報之由電話線（用交流及音下波電報）傳達者，達二三七、〇〇〇公里。

此外德國電信事業之尙足爲吾人注意者，則爲航空無線電台。航空電台之任務，爲增高航空安全，保持航空定期，各航空站間通訊，及拍發私人電報，故其作用異常重要，而尤以至非常時期，與軍事極有關聯之處，德國現時之航空電台，共有二九六座，均係裝設於航空機上，是亦爲他國所不及。

英國

英國以殖民地散佈全世界，故對於國際電信極爲注意，擁有水線之長度，在世界中首屈一指。但此項水線大部份均由商辦之「水線無線電公司」經營，所有各重要殖民地間，無不有水線聯絡，該公司所有水線，總收發室在倫敦，倫敦一地有收報處十七處，或用電話線，或用報機與總收發室接連，全國共有分收發處十八處，均由陸線與倫敦之總收發室接通，所有報機程式，大半爲克里特雙工高速度打字機式，最高速度每分鐘可收發一百字，爲減少失真及增加電流起見，所有中繼局所用繼電器，爲克里特式之再生繼電器，雖迭經接轉，仍毫無失真之弊。

至國際無線電訊，則由政府與馬可尼公司分別經營，（馬可尼公司即為水線無線電公司關於無線電之一部份）政府所經營者，為無線電話之全部及一小部份之無線電報。至大部份之無線電報，則由馬可尼公司辦理，其收發報機及天線程式，均為馬可尼東射式，速度既高，用電亦省，且可作長距離無線電傳真之用，現在英本國與非洲南北美洲澳洲以及其他距離較遠之歐洲各國間，其通信均係利用馬可尼線路。

至在英國本國以內，以幅員不廣，故均係以有線電傳遞信息，歐戰以後，英國國內之有線電報殊有顯著之改進，一九二八年後郵電總局發明一種電報印字機，該印字機與普通打字機外觀相似，可以同時收發，發報方面，只須在報機上打字，收報方面，即有字母打出，無須再經其他轉譯手續，速度極高，現在英國國內電報機，均一律採用此項標準印字機，所有以前之莫爾斯機，韋斯登機，鮑度機等，一律廢止。至在線路方面，亦已大加革新，目前所有電報之傳遞，均用成音電波，在電話線上傳遞，是與德國情形相類似，此種成音載波電報線路，大都為四線制，可供十八道電報線路之用，目前此種電報線路，已有四十，是不啻增加七百個電報線路。自成音電波傳遞電報實施以來，所有以前不敷應用之線路，均可改為電話中繼線路之用，同時所有電報線路，均改

地下電纜，架空電線頓時減少，不特可以減低維持費用，而於非常時期，尤可更策安全，不易爲人破壞。

美國 美國電信交通均係商辦，而由一聯邦交通委員會統制之，但美國素主自由競爭，對於電信事業亦採取不干涉主義，任其自由發展，聯邦交通委員會，其職務事實上不過爲消極的監督與各公司間糾紛之調解仲裁而已。以任憑各公司自由競爭之故，遂不免發生兼併現象，於是在有線電方面，以西方聯合電報公司（Western Union）執其牛耳，其他小公司莫能與抗。在無線電方面，則以美國無線電合組公司（簡稱爲 R.C.A.）爲其盟主，近雖有馬凱公司之崛起，然仍未足相敵，在電話方面，以倍爾（Bell）取得專利，所有全國電話事業幾盡爲倍爾系統之美國電話電報公司（簡稱爲 A.T.&T.）所包辦，在播音方面，則以國家播音公司（National Broad Casting Co.）首屈一指，所轄播音電台，徧於全國。但自一九二九年哥倫比亞廣播系統成立後，廣播網亦徧佈全國，其勢力與國家播音公司相埒，故縱觀美國之電信事業，實可謂係少數大公司所壟斷，但此種大公司所以能造成壟斷之地位，是不能不謂爲設備方面業務方面力求改進之故。各公司間彼此競爭結果，其最進步者，乃得戰勝而取得特殊地位。美國政府之所以

抱定民營電信政策者，固未始無其見地也。

(三)我國電政之現狀

我國電信事業係以國營爲原則，而考國營電信事業之創始，係在光緒五年，當時李鴻章爲整頓邊防，決由大沽北塘海口砲台起，自設電線，直達天津，以備軍事之用，故國營電信事業迄今已有五十四年之歷史，惟其間發展，頗爲遲緩，雖有半世紀以上之經營，而以較歐美日本各國仍不免瞠乎其後，但自民二十一年以來，以當局之努力，五年中，無論在綫路方面，機械方面，業務方面，均有長足之進步，如九省長途電話工程之完成，國內無線電話通話之實現，電報綫路之興修，局所之推廣，郵電之合設，以及同省電報之減價等等，均予公衆通信以更大之便利，是於討論我國電信事業現狀之前，樂爲稱道者也。

我國電信事業內容可分爲三種：卽電報、電話、與廣播是也。而電報與電話，又有有線與無線之別，茲就三者最近情形，略爲敘述於次：

一 關於電報

我國目前電報事業以有線爲主，無線爲輔，因有線電報歷史較爲悠久，綫路展及全國，而無線電之發達，尙係民國十六年以後事，除若干重要城市及邊區重鎮設有電台而外，一般內地均未設台，仍全賴有線電以傳達信息。自二十三年起，交通部爲謀電信事業得有整個的發展，爰訂定局台合併辦法，至今除僅有有線電而無無線電，或僅有無線電而無有線電之地方外，其他有無線電兼有之地方，均由一機關統籌辦理，總稱曰電報局，其中辦理有無線電兩部份之通信事宜，藉收車輔相依之效。茲分別局所、線路、機械及業務四項，據交通部最近之統計及經營，予以簡單之敘述。

局所 交通部於民國十七年劃分全國爲二十一區，每區設電政管理局一所，秉承交通

部命令，辦理本區內特等電報局以外之各項電政事務。除管理局外，電報局分爲四等：(甲)特等電報局，其核等由交通部特定；(乙)一等電報局，須全年收入平均每月在五千元以上者；(丙)二等電報局，須全年收入每月平均在二千五百元以上者；(丁)三等電報局，須全年收入每月平均在一千元以上者；(戊)四等電報局，須全年收入每月平均在五百元以上而不滿一千元者。其不滿五百元者核爲支局。凡在未設電報局之處，由交通部酌設電報電話營業處或代辦處，辦理報

話通信事宜，營業處由報話機關派員設立，代辦處係委托當地商人代辦而予以佣金。茲將各區電報局及報話營業處代辦處數目列表於後：

(附表一)

各省區電報局處數目表

區名	局別	管理局	特等局	電報局	支局	營業處	代辦處	合計
江	蘇	1	1	16	46	19	42	125
浙	江	1		7	9	35	26	78
安	徽	1		6	25	17	9	58
江	西	1		5	58	19	3	86
湖	北	1		5	45	20	5	76
湖	南	1		6	24	30	2	63
山	東	1		22	23	33	26	105
河	北	1	1	6	20	20	6	54
河	南	1		8	13	20	26	68
山	西	1		2	8	12	9	32
陝	西	1		2	14	39	3	59
甘	寧	1		5	18	10		34
福	建	1		7	25	16	3	52
廣	東	1		14	69		1	85
廣	西	1		10	42			53
雲	南	1		7	27			35
貴	州	1		7	21	7	1	37
遼	吉			160				160
川	藏	1		33	32	22	3	91
新	青	1		9	15	2		27
熱	察綏蒙	1		24	4	9	5	43
共	計	20	2	361	538	330	170	1421

(註一) 電報局一項即包括一、二、三、四等因等級以收入多寡時有變遷故本表統一電報局列入不再詳分等級

(註二) 本表係根據交通部二十五年八月份統計

至設有電台之處，據最近統計，共有六十處，除在一般重要城市外，邊遠地方因有線電桿線架設不易，且接轉需時，故均以無線電聯絡之，其所在地名以事關國防機密，故從略。

線路

有線電報以線路爲主要設備，電報線路計分架空線、地下線及水底線三種，而架空線又有裸線與電纜之別，水底線亦有河底電纜及海底電纜之分，但於通信上，仍係相互啣接，其效用無甚差異，架空線與地下線通可稱爲陸線，陸線又可分爲幹線與支線，過去各幹線特另設幹線工務處管理，負維持巡修添設之責。現工務處業已裁撤，無論幹線支線均統歸各電政管理局分區管理，河底電纜因係陸線之一部，（爲啣接隔河陸線）故向歸其本線之管轄機關管理。至海底電纜，則另設水線總工程師，督率所屬水線工程師分別管理之。我國現有海底電纜計僅滬烟、烟沽、烟威、烟大、青佐等數線，而烟大與青佐且係與日本共有。統計我國海底電纜長度，連同烟大青佐兩線在內，共有六、六七〇、八二二公尺，至上述之幹支各線路，截至二十三年度六月底止，計有一〇〇〇三九公里強。近年因經濟衰落，業務不振，電款支絀，故新設線路不多，惟修理整頓舊線頗著成績，此蓋因剿匪省區，舊有線路多爲匪軍摧毀，爲便利軍事推進計，故儘先修復也。

機械

我國電報應用之通信機件，向有莫爾斯機及韋斯登自動機兩種：前者裝於普通回線，爲數最多，後者裝於繁忙回線，應用較少，近年來交通部鑒於通信速率亟宜增進，舊有機械，在一般業務繁忙地方殊感不足應付，故特於最繁回線上採用克利特高速度自動機及打字電報機，現已裝有該項機件者，計有左列五回線：

甲 南京至上海線

乙 上海至烟台第一海線

丙 上海至烟台第二海線

丁 天津至烟台線

戊 北平至烟台線

其他次繁回線則一律採用韋斯登自動機，其普通各局，則仍用莫爾斯機，而業務最清簡者，則改用音響機，在機械之適用上，近年確有相當之進步。

業務

我國電政原與郵政分別經營，至二十三年交通部鑒於分設之未當，爰亦倣照歐洲各國成規，實行郵電合設，在三等電報局以下，即與郵局設於一處，至通商大埠即設有二等以

上之電報局者，則電局設收發處於郵局，而郵局則設郵櫃於電局，其目的僅爲便利公衆寄信發電，至郵電兩局之本身仍係獨立，無論在行政上，在財務上，均各不相關。自此制實行以後，對於公衆通信自屬便利不少。同時在業務方面，最近四年中會有不少改進與推廣之處，如交際電報之改善，同省電報價目之減低，專綫收發電報之舉辦，記賬發電保證辦法之規定，收報人姓名住址計費辦法之改訂，以及電報收發手續之節省等等，較諸二十一年以前，顯有長足之進步。其次在宣傳方面，亦極注意，期使社會充分明瞭電信事業之內容，並使其極端商業化，一掃過去「電局衙門」之惡習，養成社會人士利用電報之習慣，變更其對於局台之態度，給予以收發報務之便利，此種心理上基本之改進，對於電局業務確實推進不少。茲試就二十一年份至二十四年份四年中，國內電報字數次數之累增，即可顯示電報業務之推廣，其比較可如次表：

年 份	次 數	字 數
二十一年	三、〇四七、五七四	一四八、〇六三、六〇九
二十二年	三、六三二、五一二	一四六、八七三、〇五四
二十三年	四、〇二二、六七八	一四八、一八三、八七八
二十四年	四、三七九、七〇八	一六七、六七八、〇八九

二 關於電話

局所 現國內共有國營市內電話三十六處。容量爲七萬三千七百一十號。省辦市內電話有十五處，民營市內電話公司有四十三處。按照電信條例之規定，電信事業應由國營，現交通部對於各省自辦電話及民營電話，均在計劃逐步收歸部辦之中，如湖南陝西四川等省省辦電話，均已由部備價收回，同時交通部亦正擬在其他未設市內電話各處而商業有相當繁盛社會有此需要者敷設，現已合併各電政管理局先行着手調查，再定整個計劃，是在最近將來，當仍有許多地方可望市內電話之設立也。

線路

關於電話線路方面，市內線路殊無足述，茲僅就長途電話線路言之。長途電話之建設較遲，在民國十六年前長途話線僅有四千餘公里，自國府奠都南京以後，始努力於長途電話之建設，最近十年中進步殊速，尤以二十三年以來，因九省長途電話幹線計劃與全國長途電話網計劃之着手實行，長途話線之擴張，有特殊之成績。九省長途電話幹線計劃，係聯絡江蘇浙江安徽江西湖北湖南河南河北山東九省，計有幹線七條，即京漢京杭漢長京津鄭青濟烟滬等綫，綫路共長三四五七公里，綫條共長一六〇九六公里。全國長途電話網計劃，係將全國分爲

若干區，各區設轉接站若干處，更於重要地點設總轉接站，以聯絡各轉接站。總轉接站爲南京上海等八處，轉接站爲杭州懷寧等五十二處。現在九省長途電話計劃大致均已完成，全國電話網亦正在努力建設，上海漢口廣州三處無綫電話之聯絡，業已實現，至於次要幹綫，現在已有京銅、京滙、京杭、京燕、揚淮、九南、南口、南長、漢長、鄭、銅、鄧、巴、貴、巴、成、福、廈、廈、龍、福、永、福、南、津、濟、平、保等綫建設工竣，計交通部所辦長途電話綫路，共長三二八七六公里，綫條共長六三五五一公里，通話地點增至七百餘處，其擴張情形至爲迅速。

機械

我國市內電話多係磁石式機，僅少數大都市近始改用共電式或自動式，近年來自動式機日漸採用，號數日多，其完全自動式者爲首都與武漢兩處，其他如天津上海青島均係自動式共電式磁石式同有，總計現在自動式機共有三五〇〇〇號，共電式共有三〇六〇〇號，磁石式共有八一一〇號，總計交通部所營市內電話，共有七三七一〇號。

業務

電話以舉辦較遲，而其便利又往往以一般較大城市始能享受利用，不及電報之普及，但因近年以來，交通當局努力擴充發展，其進步乃較電報更爲迅速，其尤著者如市內話機收發長途電話之便利，公用電話之推廣，長途接線手續之改良，人事管理之科學化，以及市內及

長途電話營業通則之分別訂定，長途專綫裝設辦法之實行等等，對於用戶及一般公眾，均逐漸的予以更大之便利。至在無線電話方面，已可與日本通話，國內現已有上海廣州漢口三處設有無線電話台，並計劃在巴縣昆明邕寧等處，繼續籌設，國際電話亦擬添設英美菲列濱等處電路，現正在商洽通話合同中，預計本年年底或可實現。

三 關於廣播

廣播尤係最近數年創辦之新興電信事業，全國廣播電台現共有九十四所，而其中百分之七十以上，均為民營，公營者不過二十所而已，其所在省區及數目有如下表：

各省廣播電台數目表

省別	公營台數	民營台數	總數
江蘇	五	五二	五七
浙江	一	九	一〇
安徽		二	二
河北	二	八	一〇

陝西	四川	雲南	廣西	廣東	河南	山西	湖南	江西	福建	山東	湖北
二〇	一	一	一	一	一	一	一	一		二	一
										二	一
七四											
九四	一	一	一	一	一	一	一	一	二	二	二

廣播電台，關係政情之傳達，國內外信息之勾通，以及人民知識之上進等等甚鉅，現計由交通部經營者有三所，中央黨部經營者有一所，而各地方政府經營者有十六所，其中自以中央廣播電

台規模爲最大，所播節目可以及於全國之裝有收音機者，同時亦可與歐美日本各國轉播。交通部所設三所：一在上海，一在北平，一在成都，均附設於電報局內，亦可與國外電台轉播。至民營廣播電台，近年來在上海一隅，幾有如雨後春筍之勢，其目的無非爲推廣商業，招徠顧客，所播節目有時不合廣播規定，如淫詞豔曲，神奇鬼怪之彈唱，幾爲一般之主要節目，且彼此音波干擾，影響正當節目之放送，故交通部近特嚴加取締，限制廣播電台之設立。廣播節目須事先送請審查，如有違反規定，卽行處罰。惟各處秘密電台尙多，而尤以心懷叵測抱有越軌企圖者，在華北一帶甚夥，部中雖欲取締，亦苦力有未逮，輿言及此，又不能不歸到華北特殊環境之亟應改正也。

(四) 非常時期中電政改良之途徑

電信爲非常時通信之主脈，關係國防者至鉅，現代各國平時對於電信之建設，莫不卽已注意到適應非常時期之需要，如關於有線電信，多以地下電纜代替架空桿綫，期免非常時期敵人之破壞，重要之國際無線電台，均就掩護最爲週密之腹地建立等等，以是一至非常事變發生，重要之通信脈絡，猶得維持不爲摧毀，我國過去對此初未注意，一切電信之建設，往往均爲適應當

時之環境，及業務之需要而設計，故論有線電信，大多均係架空桿綫，地下電纜爲數極微，論無線電台，則均於交通要衝掩護薄弱之都市建設，如全國最大之國際電台而設於距上海咫尺之真茹，飛機自吳淞口起飛，只須數分鐘即可飛抵真茹，將其轟炸，如真茹大電台果爲破壞，則中國與國際之聯絡勢將斷絕。雖有水線可與歐美各國接通，但水線爲外國公司所有，非常時期對外喉舌而操諸外人，其危險可以想見。「一二八」滬戰發生之時，日本飛機首往轟炸真茹電台，雖尙未全部摧毀，但亦損失匪淺，近歲交部雖鑒於國際通信之重要，已另在洛陽設立一小規模之國際電台，但一則因電力微弱，不能運用自如，二則國際尙未承認，致迄未正式與外洋通報，故一至非常事變發生，我國國內與國際電信交通頗堪憂慮也。

目前國家情勢日見緊張，外侮侵陵，朝夕可慮，關於電信通信，若不事先妥爲準備，急求改進，以備不虞，則一旦事變襲來，脈絡已斷，一切自衛，均無從着手。改進之方，以愚見所及，其主要者，應有下述諸點：

一、線路之聯絡 我國有線電信既大多均係架空桿綫，則此時驟行改敷地下電纜，是於經濟，於時間，於人工，均不合算，補救之策，莫善於從線路之聯絡着手。現在兩地間之通報或通話，

往往均係經由一條線路，如上海與南京間之通報，均係經由沿京滬鐵路所建立之京滬線，京漢間通報，均係經由所謂京漢幹線，倘此項線路，一旦忽然被毀，報務不通，則京漢間或京滬間之有線電信，勢必終斷，雖則可以從他處轉報，但其賴以轉報之處，一旦報務驟增，勢必發生擁擠，以致塞滯綫路，重要電報易致遲緩，此種情形，由每次軍興各地，重要軍電，往往延擱至數日或至半月之久，可以證明。故非常時期，對於綫路之聯絡，極為重要，所謂綫路之聯絡者，即各地間之通報通話，除其平常通信所經之綫路而外，更應準備幾條其他線路，同時亦可通達，此種線路即於不用之時，亦應隨時試驗通報，有無障礙，及其傳遞一報之標準速度，一至本來綫路發生障礙，或被破壞之時，亦利用此種準備綫路立即通達，毫無延擱，如京漢長途電話，通常均係經由京漢長途電話幹綫，但如一旦京漢幹綫損毀，則立即利用京滬長途電話，及滬漢無線電話之聯絡，以接通京漢電話。故在平時此種有無線電話之聯絡，應不時試驗，至有非常事變發生，遂不致倉皇失措，而同時京滬間長途電話及滬漢無線電話，亦應各有其準備線路，如因代替京漢幹線而轉接京漢通話，以致話務一時擁擠，則可利用其準備線路，以調節其本來之京滬長途電話與滬漢無線電話。全國各線路彼此相互為用，為有計劃有系統之聯絡，則雖使一部份線路受有損害，仍可通信。

自如，不致終斷，亦不致忽然擁擠。

二、材料之屯儲

材料爲電信通信之基礎要件，不可忽缺，是爲防備非常事變之發生起見，事先宜有充分之屯儲。言及屯儲，有二事最應注意，其一卽屯儲之材料，應以我國國內所不能製造或並不出產以及不能代替之重要物品爲主，因一旦發生事變，海口被人封鎖，材料進口，自甚困難，來源一斷，倘無屯儲，勢不免發生恐慌，而影響電信事業本身之存在，其他國內可以製造並能出產或有他種物品可以代替者，雖亦應預爲屯儲，以免一時製造或生產不及，但仍以前者之屯儲爲主；其二卽屯儲材料之地點，應一時不易感受敵人之威脅，故以內地爲宜。我國電料儲轉處原來設於上海，近亦有鑒於此，已在四川巴縣設立電料儲轉分處矣。

三、人員之訓練

電信從業員之體力與技能兩者，關係非常時期之通信至鉅，蓋遇非常事變發生，報務話務自必增繁倍蓰，以原有之人手，處理增加一倍或數倍之報務話務，則其人之體力，自非健壯決不足以勝任，因當此時期，無所謂值班鐘點，無時無刻均負有工作之義務，以適應繁忙之局勢，同時非常時期所有報務話務多係異常迫切，而非以最迅捷之手續處理不可，迅捷之外，尚須正確無誤，蓋遲緩與訛誤均足以貽誤事機，爲非常時期所最忌，若欲電信從業人員

能以做到迅捷與正確兩點，是非技能嫻熟不可，故關於人員體力與技能之訓練，不可忽視。

以上三項，爲非常時期電信改進之基本問題，不可缺一，其次如新式機械之儘量採用，以增加工作效率，秘密電台之設置，以備機密通信之需，國際電台之改設安全地帶以避敵機之破壞，有無線電之互助，以共促通信之便利等，亦均爲非常時期亟宜注意之各項問題，誠能一一辦妥，則雖使非常事變發生，電信交通亦可有恃而無恐矣。

五 航政論

(一) 航政在非常時期中之價值

航運亦爲交通主脈之一，與車運同其重要，一國之交通運輸，決不以車運爲已足，而尤必發展航運以收水陸聯絡之效，其水道愈多海岸線愈長之國家，則其航運益爲重要，如英日此種國家，國土偏小，陸上交通尙不十分重視，所有各殖民地之控制，商品之輸出，對外勢力之擴張等，幾無不盡賴水上交通工具，亦卽所謂航運以爲之，而尤以英國爲然，故英國鐵道敷設有限，而船舶之往來，幾遍於全世界，良有以也。

顧英日等國航運之所以特別發達，雖謂由於國家地勢有以使然，但航運亦有其獨特之價值，爲發展交通所不可忽視者，蓋一因龐大笨重之物品，火車運輸往往深感不便，勢非假手於航運不可，故當戰爭期中，航運之功效，往往更高於車運。二因車運以有一定路軌（此就火車而言），目標明顯，在戰爭期中易受敵機之轟炸，而航運則比較易於掩護（此就一般情形言，至我國海軍實力薄弱，難盡掩護之責，是爲例外），以其目標較小，而逃避亦更易也。三因商船至必要時，亦

可改造武裝，以補助軍艦之不足，此種例證，在歐戰時極多，往往航行於中立國海面之交戰國商船，一至公海海面，即時武裝施行攻擊，因此之故，一般國家，對於航業之注意，往往更甚於車運，如關於航海行政之講求，政策之研究等等，不遺餘力。航業公司大多雖係由商人經費，平時政府俱採不干涉主義，但關於幾種主要航政問題，莫不由政府嚴格限制，強令各公司一律遵守，一至非常時期，則不論航業公司之爲商辦或由國營，俱由政府實行高度的統制與管理，當歐戰時，美國特設船舶管理院，英國特設船舶部，一切商船均須受政府之指揮與調度，對於戰事之進行，殊有甚大之便利，故航政在非常時期中之價值，於此可以想見也。

(二) 外國航政之特殊措施

航政因一方面可便利國內水上交通，對外可拓展國家勢力，一方面於必要時期，尚可補助海軍之不足，以此之故，現代各國對於航業之發展，極爲注意，舉凡關於航線之開闢，船舶之製造，營業之競爭等，無不以極大之努力爲之。船舶之噸數，由一萬餘噸而進至七八萬噸，航行之速度，由每小時十餘海哩而進至三十海哩以上，日新月異，其發展之速，且駕陸上交通而上之，其尤著

者，則爲英德意美四國，無不有大量之船舶航行於全世界茲試就此四國航政上特殊之點，分別予以簡單之介紹：

英國 英國原有海上王國之稱，以其殖民地散佈於全世界，其聯絡與控制，自非重賴水上交通不可，故對於航政之講求，由來已久，按照英國之現制，關於航政組織，劃分爲兩部份：一部份爲航海行政，一部份爲商港行政，前者屬於貿易部主管，而後者屬於運輸部主管。當歐戰之時，英國爲統一海上之運輸，以便利軍事起見，曾特設一船舶部，以專管航海行政，但歐戰終了，仍併入貿易部管理，關於航海行政事宜，貿易部中曾設有一司專董其事，此外關於船舶之登記檢丈，海員之登記、雇用、解雇，及船員之考試、檢定、與任用等事項，貿易部特另設航政總局（Registry General of Shipping and Seamen）管理之，以下更將全國劃分爲五區，每區設一區航政局。所有船員均須經過嚴格之考試，並須證明有相當經驗始得入船服務，核爲正式船員。至海員之雇用，則由船長爲之，其方式多爲海員與船長間訂立合同，規定其職務薪給及船上應守之章則等等，此項合同之簽訂，須經本區航政局之備案。至於船舶之航行，均須事先向主管機關登記，同時爲注意旅客之安全起見，每年至少並須由主管機關檢查一次。所有各航業公司均由商辦，過

去政府亦係本不干涉主義任其發展，但自歐戰以後，各國對於航業競爭頗烈，輒以大量之補助津貼航業公司，助其發展，英國因受此刺激之故，近亦漸採政府統制制度，不再維持其自由政策，而改趨於保護政策矣。

德國

德國之航政，海上與內河並重，兩者相較，內河航業且佔首要之地位，因德國國內

天然河汊甚多，而新舊開闢之運河亦復不少，計內河可航之水道，共有九千四百餘里，內河船舶全國總計有六百餘萬噸，較海上船舶爲多，根據一九三三年之統計，內河航運貨物總數，達一萬萬噸之鉅，內河航業之於德國，其重要可知。過去各航業公司間，素乏通力合作之經濟組織，因小船主戶數衆多，性質渙散，資本雄厚之航業主，雖曾有組織聯絡之計劃，終以各人基於自私不能號召，迄至一九三一年德國交通部乃迭下救濟內河航業之訓令，確定其新經濟組織，而同時將此項組織統於中央，名備諮詢，實則統制，其作用一方面爲謀各航商之合作以免無謂之競爭，一方面則使受中央之統一指揮，以適應國家整個之需要。至海上航業，近年來在希特勒政府之下，亦殊有長足之進步，海上航線，沿海以漢堡、伯雷門斯丹、丁三港爲中心，分聯全國海岸，此外與距離較近之但澤及英法諸海港，均有相當聯絡。至於遠洋航線，其重要者，爲漢堡紐約線、南美線、中

美線、澳洲線以及遠東線。其海上航業公司，據一九二九年統計，共有三十一家，其中最大者，首推漢美公司與北德公司，均有資本一萬六千萬馬克。北德公司近年對於船舶之製造，與英美等國競爭甚烈，除已製造五萬噸之伯雷門號外，現仍計劃製造一噸數更鉅之船舶。是德國航政，雖以內河航業為主體，但海上航業，亦殊不可小覷也。

意國

意為半島國，內部多山，除有一長六百五十二公里之普河（River Po）足供較大船舶之航行外，其餘河川，流短而急，僅能通行小型汽船，故內河交通，意國不甚注意，而偏於重視海上交通。此點正與德國情形相反。關於內河航政，中央授權於地方政府辦理，中央僅從事於海上交通之管理，在行政方面，交通部設有一次長輔助部長專管海上航政，其下設一航政總局，綜理全國海上航政事宜，負責實際行政之責任。全國沿海一帶，劃分為十三區，每區設一航政管理局，直屬於航政總局，其下又劃分為若干商港區，設商港區管理局，是在中央系統下航政行政組織之大概。至其發展政策，則可分為三方面：一方面建設商港，一方面獎勵造船，一方面扶植航業，而其航政之最高原則，則為擴張海外航線。現在意國各航業公司所經營之航線，總計共有九條，即（一）沿地中海線，（二）由意至歐洲線，（三）由意至北美線，（四）由意至中美線，（五）由意至南美

線(六)由意至南非洲線(七)由意至澳洲線(八)由意至南洋及中國日本線(九)由意至印度線。意國因着重於海外航線之故，以是建設商港，大多均以具有世界商港規模爲計劃，獎勵造船，則在於淘汰舊船，補助設備完善噸位較大速度較高之船舶之製造，扶植航業，則限於遠洋航業，始予以補助，根據一九二二年統計，意國商船總噸數爲二、六九八、〇〇〇噸，但至一九三二年，則已增至三、三九〇、〇〇〇噸，十年中，增加百分之三十，進展殊速。至今意國郵船航行各處，無論速度設備等等，俱爲世人所稱道，此不能不歸功於政府之獎勵與補助，政府之補助船舶之製造，不特爲求航業之發展而已，同時並令所有受有補助之船舶，一概均須置有軍用之設備，是則一遇戰爭發生，此種巨大之商船，無不可移供軍用也。

美國

美國航業之勃興，係一九一六年以後事，其初海上航權，大多操諸他國之手，至歐戰時，各國商船多被徵爲軍用，美國海上交通，一時驟感恐慌，乃有一九一六年航業法之制定，開始採取國營航業政策，其時之目的，尙着重於軍用，設有中央航業局，直隸於總統，綜攬其事，及歐戰既終，軍用目的漸不急要，於是乃獎勵民營，對於民營公司予以補助，中央航業局遂亦改隸於商務部之下，足見航業已改以發展商務之目的爲主，政府不直接經營航業，但居於監督統制之

地位。一九二八年而後，以航業法之再度修改，政府對於民營航業補助，及造船補助兩點，益爲重視，補助金預算數，亦達二萬五千萬美金，以是船舶之建造，極爲踴躍，現有船舶宜於航海者，已有二千艘，總噸數達九百五十萬噸，已成爲世界第二航海國。目前美國航業政策，雖謂着重在發展商務，但實際上對於準備非常時期需要一點，亦未忽視，依照一九二八年航業法之規定，凡由中央航業局借助款項而造之船舶，在本息未經清償以前，及由郵局津貼補助之船舶，未經滿期者，一遇戰事，政府即可征用或收買，且受政府貸款而造之船舶，其製造必須於戰時能改充軍用，故美國現有商船約一千萬噸，在平時固可盡輸運之便利，一至非常時期，尤可予海軍一莫大之補助也。

(三)我國航政之現狀

我國海岸線長至五千餘里，而國內更江河縱橫，水道交錯，水上交通原佔重要之地位，惟因不平等條約之拘束，本國航業受種種之壓迫，未能充分發展，而外國航業則藉條約與特權之保護，喧賓奪主，所有我國國內及對外貿易，幾大半依存於外國船舶。茲據海關統計，試看從事於中

國海運界之本國與外國船舶，其艘數與噸數之比率，即可明瞭最近我國海運界之趨勢。

最近三年間中國內外海運統計

年份			出	入	艘數	噸數	百分比
一九三二年	外國汽船		八〇、五六九	一〇一、五二一、三二六		七四・八〇	
	中國汽船		八一、〇二三	三三、八八八、一六八		二五・二〇	
	合計		一六一、五九二	一三五、四〇九、四九四		一〇〇・〇〇	
一九三三年	外國汽船		七七、八四七	一〇〇、一三四、三三一		七二・八八	
	中國汽船		九三、八七八	三七、二五四、八四三		二七・一二	
	合計		一七一、七二五	一三七、三八九、一七四		一〇〇・〇〇	
一九三四年	外國汽船		七七、三一	九九、三三二、五三六		七〇・七一	
	中國汽船		九五、七七二	四八、一五一、三九七		二九・二九	
	合計		一七三、〇八三	一四〇、四八三、九三三		一〇〇・〇〇	

依上表，則一九三四年之船舶出入數，合計爲一七三、〇八三艘，一四〇、四八三、九三三噸，其中噸數之比例，外國船舶占百分之七十以上，本國船舶則僅佔百分之二九・二九而已。

由此足見本國航業之衰弱，與外國航業侵入我國之梟張。至本國艘數方面，本國船舶數目較多，則因係連同民船計算，以艘數與噸數相比例，益足見本國船舶瘦弱可憐之狀。在我國海運界勢力最大者，爲英日兩國，英有太古怡和兩公司，日有日清公司，均挾其雄厚之資本與不平等條約之權利，向我國航業攻擊，以是本國航業無法與之抵抗，而均有抱殘守缺之勢。近年來主管當局雖設法發展本國航業，如購買船舶，改良業務，取締陋規，但外國航業勢力，仍猙獰可畏，故須徹底之解決，是非廢除各種不平等條約之束縛不可，此討論我國航政問題，所應基本明瞭者也。

在外力壓迫之下，本國航業之經營，其難可知。依據最近之統計，中國自國經營之輪船公司，共有八十六家；但一考各輪船公司之實力，無不異常脆弱，資本大都在三百萬元以下，艘數及噸數，依民國二十二年末之調查，全中國共有輪船三千三百艘，五十四萬噸，資本在一萬元以上者，總共有六十三家，資本在百萬元以上者，有六家，資本在十萬元者有三十一家，由此足見中國之輪船公司以十萬元以上未滿百萬元之資本者爲最多，反視外國輪船公司，資本額輒以數千萬數萬萬計，真有小巫見大巫之概。民營輪船公司中規模之較大者，爲三北鴻安甯紹等三數家，而國營輪船公司，則有一瘡痍徧體之招商局。茲將招商局之近況，略爲介紹。

招商局創辦垂六十餘年，資本八百四十萬兩，惟是歷年因經營不善，且受外商競爭影響，業務每況愈下，收少支多，頻年虧蝕，自二十一年秋收歸國營之後，始着手整頓，其最重要者即爲廢除買辦包繳比額制。按採包繳比額制，各輪業務由買辦一手經營，所售客票，毫無限制，兼之散兵莠民，混雜其間，吸煙聚賭，亂狀畢呈，秩序最壞，而茶房人數，往往一船在百人以上，既無分文工資，復須鉅額押櫃，於是把持鋪位，勒索小賬，黑暗之狀，無以復加，以是旅客視爲畏途，營業衰落。自買辦制廢除以後，即於碼頭設櫃售票，憑票上船，支配艙位，使散兵莠民無從混入，茶房則更名勤務生，規定薪工酒資，革除一切陋習，施行以來，行旅稱便，客腳收入亦有增加，營業漸有起色，是則今後招商局倘能循序推進，未嘗無抵抗外商之希望。

關於航務行政問題，交通部近始注意，除積極整頓招商局外，並着手於本國輪船船員之檢定與考試，所有各大小輪船之檢查與丈量，船員之養成及引水權之收回等等。關於第一項現已完全辦到，所有在本國輪船上服務之中外籍船員，一概經檢定或考試。至於輪船之檢查丈量，現亦由各地航政局或航政辦事處辦理，尙能推行無阻。第三項關於船員之養成問題，交通部原設有一商船學校，造就航務人材，辦理尙著成績，學生畢業後，各輪船公司頗多羅致，惟引水問題，現

尙在交涉中，未能全部圓滿解決，但目前我國航業已漸振作，引水人材，日漸衆多，是則此項問題，不久當可解決。由是以觀，我國航政正日在發展改進之中，倘各種不平等條約能以根本廢除，則中國之航業，將來與英美德意等先進國並駕齊驅，亦未始無可能也。

(四) 非常時期中航政建設之途徑

當此各國積極擴充航業之時，而我國航業則仍在外人操縱之下，不謂亟圖發展海外航線，以與各國相抗衡，固屬不易，即國內航業自主，亦困難殊多，處此情況之下，平時既無以收水上交通之便，而戰時則水上運輸脈絡權在他人，其不便與危險自可以想見，故航政之建設，實係今日當務之急。惟言航政之建設，是首非排除外商之侵佔勢力而擴充本國航業不可，若欲達到此項目的，則第一應積極增加本國航行之船舶，第二應設法盡量改良本國航業之業務。就前者而言，增加本國航行船舶，自係排除外商勢力之基本要策，年來本國航業對此顯已有相當努力，如國營招商局兩年中向英定製海船多艘，噸數較大，機件較新，均爲外商航業公司之船舶所不及。大達公司曾建江輪一艘，民生實業公司正在建設川江商業艦隊，現已有江川直航船數艘，足見本

國航業已在努力建設之中。惟因資本大都微薄，一時大舉造船，殊為能力所不許，故雖曰擴充，但為數究竟有限，勢不足以應行旅貨運之需要，以是外商航業公司，對於我國水上交通，仍佔主要之地位。今後倘欲排除外商之勢力，本國船舶自非盡量增加，足以適應需要不可。增加之策，一面宜擴充招商局資本，使有計劃的於最短時間內，向外國定購或由本國製造大批運輸船舶，此種船舶製造之時，宜有相當軍用設備，或便於戰時改為武裝，以免戰事一旦發生，水上運輸全然阻滯，一面更應仿效意美等國之先例，政府每年劃出一筆鉅款，補助民營輪船公司之製造，或訂定貸款辦法，藉免一般資本薄弱之民營公司，一時無力增造船隻。但凡受政府之補助或由政府貸款者，當其造船之時，應有幾種地方，須遵守政府之規定，如軍事設備之裝置，航行安全之保障等，以便戰時政府之徵發，如能從此兩方面做去，航行船舶一增，自可擴張本國航業之實力。就後者而言，本國航政之業務，近年已有不少之改進，如上節所述，招商局現已取銷買辦制，茶房改為勤務生，過去之敲詐欺騙勒索種種陋規，均已湔除，載客亦有定量，不致再生擁擠，凡此各項改進，實行以後，耳目一新，已非外商輪船公司所能企及，倘能循此上進，湔除一切陋習，盡量對於行旅貨運予以便利，而其他本國民營公司一致效行，深信外輪決不能抵抗，蓋人人均有其愛護本國經

營事業之天性，如果本國輪船所供業務，確較外輪爲佳，則同一行旅貨運，又何必甘捨業務良好之本國輪船不顧，而必須乘坐外輪，是除少數迷信外人者外，揆之人情決無是理。以是本國航業，能從量的方面增加船舶，再從質的方面改良業務，雙方並進，則外輪雖挾雄厚資本與不平等條約而來，亦自必營業清淡只好關門大吉矣。

除上述增造船舶改良業務而外，更有一重要問題爲非常時期中言航政建設所不可忽略者，是爲航業之統制問題，蓋當非常時期，一切均非須統制不可，而尤以交通事業關係國防甚鉅，更有嚴行統制之必要。我國航業向來甚爲自由，政府監督既不甚嚴，而各輪船公司彼此復任意競爭，散漫零亂，一無聯絡，如關於航行之船舶，政府雖曰須經檢驗，但規定不嚴，商人爲牟利起見，往往向外輪公司以低價購進破舊不堪使用之船，略加修理，即以航行。此種船舶，不特設備不佳，速度低下，而以機件陳舊損壞，尤難保障安全，縱觀本國各小民營輪船公司，大多均採此種政策。又如甯紹公司在長江一帶均設有良好碼頭，但因船舶太少，三五天始停泊一次，以致良好碼頭不能充分利用，同時大振公司船舶宜走長江，但因各埠未有碼頭，遂亦只好望洋興嘆，諸如此種因陋就簡以及不調協之情形，均爲非常時期所最忌，故建設航政之道，政府應絕對厲行統制，除

外輪不計外，所有本國輪船無論國營民營，均須受政府高度之指揮與管理。政府於此所應厲行者有四：其一爲關於船舶本身之規定，如機件能力、船身年齡、噸數多寡、安全保障、軍用設備等等，一概嚴格限定，凡航行之船舶，必須依此標準。其二爲切實促進各航線之合作，對於實行澈底合作之航線，政府予以保障。其三爲航行供求之調劑，所有船舶之分配，應通盤籌劃，其行旅較多貨運較繁之航線，船隻應較多，反之則宜較少。其四爲合併政策之推行。我國航業雖至不振，而輪船公司竟有八十餘家之多，同一航線往往有三數小公司同時經營，衝突競爭，自所不免，同時更有若干公司，彼此各有所長，各有所短，分之兩不健全，合之兩有裨益，如上述之甯紹及大振兩公司，一有良好之碼頭，一有適宜之船舶，倘能合併辦理，既可以節省開支，發展營業，亦可以便利調度，應付非常時期需要也。凡此四項，爲實行統制之基本要點，亦爲言航政建設者於提倡增造船隻設法改良業務之外，所亟宜厲行者也。

非常時期之交通終