

國民外交小叢書

中國交通與外國侵略

1927

上海中華書局出版

中國交通與外國侵略

目錄

- 一、交通之種類與效果
- 二、外人之壟斷我國交通
 - 甲、航業
 - 乙、鐵路
 - 丙、郵政
 - 丁、電政

上海图书馆藏书



A541 212 0007 1087B



~~1530858~~

T

中國交通與外國侵略

一、交通之種類與效果

交通種類，大別可分爲水上陸上空中三種；空中交通現方在萌芽時代，各國雖漸有進步，而我國則瞠乎其後，若以嚴格言之，謂吾國無空中交通亦可。故近來占交通之位置者，厥惟水上陸上二種，水上交通，以航業爲主體，陸上則鐵道汽車郵政電信等屬之。凡水陸交通機關發達者，常能使一國之工商業發達，國力富強，徵之世界各國，莫不皆然，蓋交通發達，有種種利益在焉：

(1) 使工業易於發達 交通便利，則生產費節省；蓋原料之收

集易，而出賣品之運輸，亦可迅速，且易得低廉之勞動力，及便宜之原料品，而生產費遂因以大減。生產費既廉，則生產組織必進步，大規模之生產機關——工廠公司等——必應運而生，生產率必隨之增速，而貨物可遍運全球，足與他國作商業之戰矣。吾人徵之於歐洲近世經濟發達史，其事實固在也。當歐洲工業未發達之時，人民之生產組織，範圍甚狹小，及交通機關發達以後，生產機關日臻完美，從前之家庭工業，一變而為工場工業，旋又變而為規模極大之組織，因此之故，生產率遂比以前高數十倍；由此觀之，交通之於工業，實有至密切之關係也。

(2) 商業上之利益 交通發達之結果，工業因之以興，工業既

興，則商業亦必隨之而興，此自然之理也。在交通未發達時，商業中之中間商人，其地位甚屬重要，及交通發達後，生產者與消費者所隔之時間與空間，均甚接近，直接交易之組織，日益進步，中間商人失其地位，而壟斷之患乃可以防止，此即交通發達之功也。至於投機事業，又非賴交通發達不為功，以前之商人，因交通不便，不易知貨價之漲落，故不敢行投機事業，蓋投機事業之要素，在乎迅知世界大市場之貨價，以作買賣之標準；——價低時買進，待價高時賣出。——如各種交易所，即投機事業之著者也。是以交通之有造於投機事業者實不淺，如投機發達，則經濟易於流通，商業實受其莫大之利益。

(3) 使政治上易於統一。一國政治之良否，視其政府是否有統一權及保持秩序權，蓋二者爲一國家統治權力之表示也。然欲保持統一保持秩序，非交通發達不爲功；古時國家，類皆以交通不良，遂成割據之形勢，徵之歷史爲例甚多，卽中國連年之變亂，實亦交通不發達爲之主因也。故欲使中央政府之權力，對於全國之行政機關或自治團體，得能指揮如意者，必有賴於交通發達。法蘭西鐵路四達，交通極便，故其政治之統一，較他國有過之而無不及，我國領土較法爲大，而交通之便利遠不及之，欲求全國統一之效，其可得乎？

(4) 軍事上之便利。軍事貴迅速，此爲普通軍事家所稔知者；

然軍事迅速之要素何在？曰在交通便利耳。如交通便利，則凡軍實之運輸，兵員之集中，均可朝發夕至。故凡交通發達之國家，其兵隊之運動易，其禦外患平內亂也亦極敏捷；歐戰時，德意志以運輸便利故，開戰之初，即能西敗英法，東破俄羅斯，且能運兵巴爾幹，席卷諸小國以達於地中海之路，其成效固由交通發達使然也。由是言之，交通之於軍事，關係亦極為密切也。

(5) 使文化易於普及 交通為普及文化之媒介，凡一國之智識教化以及新聞等之文字宣傳，莫不賴交通機關代為傳佈；且土地廣大之國，其人民之風俗習慣，往往殊異，若不使之融化為一，則其立國之根本，決難穩固。但欲使之融化，必須施以普遍之

教育；而教育之普及，則又非賴交通發達不可；故一國文化之盛衰與普遍或否，亦視其交通之發達與否而定。

依上列數點而言，交通機關之盛衰，實與一國之運命有密切關係，交通其可不講求乎？國人對於交通，素鮮注意，近來雖略見萌芽，然以受外人侵略故，交通之大權，多旁落於他人之手，欲謀自由發達，而不可得，今後若不排除外人之勢力我國交通事業，恐無振興之望也。

二、外人之壟斷我國交通

交通之重要既如前述，則其權不宜爲外人所侵奪也明矣；蓋交通權被剝奪，不啻國脈操於他人之手，斷難望其國家之富強。

乃一觀我國現時之交通狀況，正受列強之層層侵略，而不能自主，既往之事，雖不及追，而補牢之責，國人固不宜辭也。茲分我國交通爲四種，析論如左：

(甲) 航業

我國向來對於航業，不甚注意，故領海及海峽，在清末，卽喪失殆盡。夫英吉利之能稱霸於全球者，以其握有地中海及中國之南海故也。是領海之占領，與國勢之隆盛，有極大之關係。吾人何得輕視之？夫我國之領海，在有清隆盛之時，其面積亦不得謂不廣，清廷如能注意經營之，何難統制太平洋與印度洋之海權，而與列強爭雄哉。乃自庫頁島失，而鄂霍次克海之領海權喪，自吉

林沿海地割與俄羅斯，及朝鮮改隸日本，而日本海之領海權喪；自緬甸屬英，而孟加拉之領海權喪；自旅順大連租與俄，繼租與日，威海衛租借與英而渤海之領海權即不完全；膠州灣首租與德，繼租於日，近雖向日本收回，而權仍不我屬；故黃海沿岸之領海權亦不完全。各國商船得自由航行長江，因之東海沿岸之領海權不完全；台灣澎湖隸於日本，澳門半島隸於葡，九龍香港隸於英，廣州灣租於法，越南爲法國屬，而中國南海之領海權亦不完全矣。

我國領海既被列國侵奪殆盡，而內河又許他國航行，其航業之不振興宜矣。吾人觀左表，即可知我國之航行事業，遠不及列

強之發達。

國名	船舶隻數	噸	數
英吉利	九·七七九	二〇·一四二·八八〇	
美利堅	四·一一〇	一四·五七四·三七五	
法蘭西	一·四〇〇	二·九六三·三二九	
日本	一·九四〇	二·九九五·八五八	
德意志	九〇一	四一九·四三八	
中國	一〇二	一四二·八四三	

自右表而言，我國之航業實不堪與他國相競爭，其在國際地位之低落當亦不可不言而喻，且在外人嚴厲壓迫之下，將來之發

達，亦難逆料。然吾人之責，須研究外人侵略之由來，及我國所以失敗之原因，而後施以救濟之方，試分析論之。

(1) 外人侵略我國航業之略史 外人之首先航行至我國者，爲葡人拉佛兒氏，Raphael Perestrells（註一）然此不過一種舊式帆船之航行而已，未足開航行之新紀元也。及一八二五年，英船嘉廷號，The Jardine 航行至廣東，是爲汽船航行我國之始。後美人亦於一八四四年，駛密特斯號 Midas 至我國廣東，并定期航行於廣州香港之間。翌年，又有英人之彼阿輪船公司，Peninsular and Oriental Steam Navigation Company 預備由倫敦經意大利而至我國之航行，然其航線僅及我國之香港，尙未至上海。初至上海之

英輪，則爲墨特沙號 *Medisa*。自是以後，外國船之航行至我國者，日見增多。一八六五年，英商有廣東香港澳門輪船公司之設立，而開香廣澳及西江間之航行路線。其後於一八六七年，中國航業公司 *China Navigation Company* 及一八七七年，中印航業公司 *Indo-China Navigation Company* 等，相繼成立；前者後稱太古公司，後者稱爲怡和公司，此皆爲外人在華所經營之航業，我國雖有招商局設立，（在一八六七年）與外人競爭，以資本不足，微弱堪憐，至今尙無振興之望焉。外洋航業，我國既無力經營，內地航行，亦多被外人壟斷。各國皆與我國訂有通商行船章程，許外人在長江大河，經營航業。夫交通爲商務之保障，謀商業競爭者，必爭

運輸上之勢力。吾國現時之對外貿易，皆仰外國裝運，非徒耗費運資，亦且時感呼應不靈之苦；如歐戰時，各國航行船舶減少，往來中歐中美間之船，無不提高運費，限制噸位，以示居奇；吾國貿易因之大受影響。不然，以各國當時需要物品之急，吾國出口，寧有不猛進之理，而卒未能有所增加者，以吾國航業不發達故也。歐戰停止以來，各國航行事業，逐漸恢復原狀，對華之航業競爭復起。茲將歐戰前後各國在華出入船舶，按百分數比較列表如左，以覘各國在華航業勢力之一斑。

國籍

一九一三年

一九一七年

一九二四年

日本

二五·一〇

二八·二八

二四·五八

英吉利	四〇・八四	三八・六四	三九・三九
美利堅	〇・九六	一・六〇	四・五〇
法蘭西	一・三二	〇・六七	一・五五
德意志	六・七七	〇・二〇	一・四七
中國	二一・三二	二七・六四	二三・五四
其他	三・六九	二・八七	四・九七
合計	一〇〇・〇〇	一〇〇・〇〇	一〇〇・〇〇

故我國航業，以外船爲中心，英國占百分之四十，日本占百分之二十五以至二十八分以上，吾國船隻僅得百分之二十一，至多亦不過得百分之二十八耳。

(2) 我國航業之衰敗與商業之關係 我國航業之不發達，既如上述矣。然則其對於貿易上之影響爲如何乎？此亦爲吾人所當研究者也。今就貿易額一項考察之，則可見各國商業上之勢力，亦決非吾國所可抗衡也。茲以直接對外商業，與沿岸貿易二者，就各國船舶運數額，按百分數列表比較如下：

國籍	對外貿易	沿岸貿易	合計
英吉利	三四·四二	四二·三八	三八·七
日本	三三·六四	一七·一二	二四·七五
中國	九·五九	三四·六一	二三·〇六
美利堅	七·八八	二·四三	四·九五

法蘭西	三·四二	一·六三	二·四六
德意志	三·〇九	〇·〇一	一·四三
其他	七·九六	一·八二	四·六四
合計	一〇〇·〇〇	一〇〇·〇〇	一〇〇·〇〇

依貿易額言之，英國船居第一，占總額約百分之四十，日本船次之約百分之二十五，吾國船隻居第三，占總額百分之二十三，美法德以次遞減焉。我國對沿岸貿易，雖漸有起色，而對外貿易，則衰落不堪言矣。試按表以求英國沿岸貿易居第一，占總額百分之四十二，吾國佔百分之三十四，日本佔百分之十七，若對外貿易，英國以百分之三十四，居第一，日本以百分之三十三次之。

吾國雖居第三，占額僅百分之九耳。吾國本無外洋貿易可言，此種失敗，亦爲意中之事，卽此能得百分之九者，亦係南洋商業之結果，否則卽百分之一，亦不易得也。且不惟對外貿易失敗而已，卽沿岸貿易亦未嘗不受英日船舶之壓迫，而處於無發展之地位也。去年五卅慘案發生後，國人迫於義憤，英日輪船中之水手，競罷工以爲抵制，然自罷工後，上海及各商埠之貨物，卽壓積甚多，我國自己無船舶可以運輸，以致損失不少，而商人至有俯首貼耳，求外人運輸積貨者。此實吾國沿岸貿易不振之一證。故吾國航業之衰敗，亦爲商業不能興盛之主要原因也。然則吾國航業何以如此不振乎？其詳細原因，俟下節再言，茲就實事作證，列

表如左：

	隻數	噸數	外國公司	隻數	噸數
中國公司	三	三〇・六八三	怡和	五	五八・八四七
招商局	三	三〇・六八三	太古	四	六〇・四九五
開平鑛局	六	六〇・四二	日清	三	二五・八〇七
寧紹公司	五	四〇・九四一	美最時	六	六・七九〇
政記公司	五	四〇・九七	禪臣洋行	四	二・四八三
其他	八	四〇・九四七	南滿洲鐵路公司	二	二・七八一
			平安公司	一	—

合計

五九

五四・七一〇

二三

一五七・〇三三

依右表而觀，我國航業，如以船隻與外人比較，不過爲百分之四五，從噸數而論，僅爲百分之三五，是我國商業上之航業供給，已爲外人占去二分之一以上，以如此不足用之船隻，而欲求航業之發展，其可得乎？

(3) 我國航業失敗之原因 我國航業，何以失敗至不可救之地步耶？其主因究竟何在？其航業權之旁落步驟如何？此當爲一般注意航業者，所急宜研究者也。原來我航業權旁落之方式有二，一爲由我國以條約明許外人在我國領海上航行，一爲由我國默認外人之侵略，坐此二者，清政府遂將我國全部航行權，斷

送於外人之手；言念及此，能不痛心！前清自開國以來，即取愚民政策，且嚴禁與外人交通，國人有往外洋貿易者，以逋逃論，逮捕治罪，中俄之尼布條約即有是項規定。因此之故，國人皆不敢外出貿易，而政府對於領海之權，亦漠然視之，此爲我國航業不振之根本原因也。然我國既蔑視航業，外人則否，對於我之航業，着着謀壟斷之法，苟有可乘之隙，即無微不至。有此二因，遂造成我國今日航業衰敗之形勢焉。茲更詳述其經過如左：

(一)我國航業專有權之喪失 縱觀世界列強各國，莫不注意領海與內河之航業權，如無他種計畫，決不許他國船舶自由航行其領海及內河權。乃我國自訂結中英江寧條約以來，即許英

人在五口通商，且默認英國有自由航行於五口間之權，此爲我國航行權損失之第一步。及咸豐八年之中英條約第十款，（註二）許英人船舶有自海口駛入長江至漢口之權，此爲我國內河航行權損失之始；且當時商埠加多，如牛莊、登州、台灣、潮州、瓊州等，皆相繼開放，而英人之自由航行權，其圍範亦隨以擴大。英人既努力侵略於前，各國亦援例要求於後，我國不能拒，遂許其有一體均霑之權利；於是我國航業，一變而爲國際化，無論何國，在我國水道上皆有航行之權矣。吾人試看光緒二十四年內港航行之規定，即知我國之內河亦已國際化也。其言曰：

「中國內港，俟後均准在口岸註冊之華洋各項輪船，任便按

後列之章程往來，專作內港貿易。」

據此則我國領海與內港之航行權，已成爲國際公有，而非我國所專有。以此不完全之航權，而欲求商業發達，國家富強，其可得乎。

(二)我國航業保護權之喪失 世界任何獨立國家，莫不有其保護航業之權力，其保護之道如何？曰：不外自國之航業，加以獎勵，外人之航業，加以限制而已。英國在十七世紀時，爲保護自國航業，而有航海條例之布發。(註三)日本在大正四年，欲壟斷中國之航業，而有如左表所列之補助案。

航路名

金

額

時

期

上海航路

二十一萬五千元

民國五年

二十一萬五千元

民國六年

十萬七千五百元

民國七年

天津航路

十一萬七千元

民國五年

十一萬七千元

民國六年

長江航路

七十萬元

每年

是皆保護航業政策之著者也。我國則不然，遑論補助，即禁止外船與我國競爭之力亦無之，豈不大可憐乎？按外人近來保護航業之法，大都以課稅為手段，課稅分三種，一為關稅，一為噸稅，一為內地貿易稅是也。如以前三種稅實行抽征，則一國之航業，

雖與他人共有，亦無憂不能與他國競爭，惜我國無力實行耳。我國關稅祇百分抽五，固不足以影響航業之限制，而噸稅與內地貿易稅，亦受條約之限制，而使我無自由徵收之餘地。咸豐八年中英條約之第二十九條規定，即爲是項之限制，其文曰：

「英國商船……一百五十噸以上每噸納鈔銀四錢……一百五十五噸及一百五十噸以下，每噸納鈔銀一錢……自是日起，以四個月爲期。」

故其徵收之噸稅，至爲輕微，實難達保護之目的，至於內地貿易稅，則尤細小，其名目雖有釐金與沿岸貿易稅之分，然大都以百分抽二·五爲限，中英天津條約第二十八條規定：「凡外人」

貨物之出入我國內地者，只納子口半稅，（關稅之半）即可遍運天下。中國與丹麥在同治二年，訂通商條約，其四十四條規定亦謂：「丹麥商民，沿海議定通商各口載運土貨，約準出口先納正稅值百抽五，復進他口再納半稅。（值百抽二·五）」由是言之，中國之內地貿易稅，亦不足限制外人之航行，而保護本國之航業也。總之，我國受不平等條約之束縛，抽稅不能自由，欲其保護本國之航業，以抵抗外人之侵略，實爲不可能之事也。

上述二者，固爲我國航業失敗之主因，然我國之內亂，亦爲我國航業不振之主要原因也。我國自歐戰以後，航行事業，頗有振興之機，乃內亂屢起，影響所及，遂使航業復呈停頓之象；本年

北軍興，奉國構兵，經久不決，船舶多被徵調運兵，於是華北一帶，無華船足以利其交通；外人乘機多派船隻，代我行駛，故近日華北航業，已盡入外人之手矣。

(4) 對於我國航業救濟之辦法 我國航業失敗之原因，既由於專有權之喪失，與保護權之受限制，則吾人欲根本謀補救方法，自非解除一切不平等條約不可；除此種方法外，更可從二方面着手，即積極謀內部之整頓，與消極排除外部之諸種障礙是也。夫吾國航業之失敗，固由於外人帝國主義之侵略，而內部組織之不良，亦為失敗之主因。我國現在航業最感缺點者為左列

三項：

(子) 保險事業之不發達。

(丑) 國家法律保護不能實行。

(寅) 航業公司自身組織之不完備。

保險業對於近代工商業之發達，實與有大力，而尤以水上保險業，關於航業最大；蓋航業爲在水上之職務，常發生種種不測之危險，如無保險法以救濟之，則當遇難之後，必至一蹶而不能復振。世界各國，對於水上保險業一項，進步甚爲迅速，我國則不但尙未發達，且尙未萌芽，如一旦船舶遇難，船公司立見分崩之象矣。故欲求我國航業之振興，對於水上保險業一項，不可不注意促進也。又法律之不良，亦足以使航業不振，蓋公司如無法律

保護之，則經理航行者必至百弊叢生，且當軍興之時，船舶常被軍人徵調運兵，航業因之不振，故航業如不在嚴密法律保護之下，亦決無振興之望。至關於公司內部組織之不良，亦足爲航業之害；我國之經營航業者，多爲小公司，資本既缺乏，又互相嫉妒，一遇外人之大公司，立見失敗之象。又大多數公司，其經濟權多操於少數人之手，常生舞弊侵蝕等事，故吾人如欲謀航業發展，不可不提倡航業公司之聯合，減少內部之競爭，合力以抗外人之侵略；又不可不設監督機關，以免經理之舞弊，如是，則中國航業之前途，庶有豸乎。

(乙) 鐵路

(1)我國建設鐵路之略史與大權旁落之經過。鐵路爲陸上交通命脈，一國工商業之盛衰，政治之良否，皆與有極大之關係焉。近來列強，對於鐵路事業，經營不遺餘力，有蒸蒸日上之勢。我國則瞠乎其後，推求其故，則一因外人之壟斷，一因我國資本缺乏，無力經營也。當我國建造之始，人民不知鐵路之重要，常羣起反抗，鐵路因人民反對而停工者，不知凡幾，此爲我國鐵路發展之初，卽受不祥打擊也。且當時我國之所以建築鐵道者，乃受外人之催促，非政府之本意。一八六三年，上海英美商人向江蘇巡按使李鴻章建議，造蘇州上海間之鐵道，但爲李氏所拒絕。後數年，英商又向我國建議築上海吳淞間之鐵道，並設吳淞鐵道公

司，然以經費支絀中止。及一八六七年，怡和洋行復繼其功，進行甚爲迅速，至一八六八年二月十四日，卽行竣工；於是我國境內始有火車之行駛。惟當時國人排外極激烈，常與鐵路公司發生毆殺風潮，我國政府，遂向英使交涉，以銀二十八萬兩贖回全線鐵路；然鐵路建造之趨勢，則日盛而不可遏。北京至唐山之路線，亦繼續動工建造。至一八八七年，我國自造之鐵路遂告成立。且我國政府以中法戰時，深感交通不便，於是有督促開辦鐵路之上諭，并同時將開平公司改爲中國鐵路公司，不過乏於經費，故向英國匯豐銀行請代爲集資，是爲我國鐵路借外款之嚆矢也。厥後中國以敗於甲午之役，積弱暴露，俄人以迫日本歸還遼東

半島，於我國有功，遂要求我國有將西伯里亞鐵路通過黑龍江之權；法人於一八九五年，迫我國訂中法協約，規定法國有築鐵路至中國境內之權；英人在京奉路，則因借款之關係，而得管理之權；且同時有緬甸鐵路之規劃，不久復以列強競爭在華鐵路建築權之故，英人突向我提出左列五路之專築權：

- a. 天津鎮江線。
- b. 山西河南線。
- c. 九龍廣東線。
- d. 浦口信陽線。
- e. 滬杭線。

英人一面提出五項要求，一面將軍艦向我國沿海集中以示威，我國知難抵抗，遂完全屈服，承認要求。惡例既開，各國競相效尤，德國亦於一八九七年藉口曹州教案，派兵占據青島，獲得膠濟鐵路之建築權。比利時於一九〇〇年，得粵漢鐵路之營業權；美國亦得京漢鐵路投資權。我國鐵路之建築權，至是遂四分五裂矣。茲將自一八九五年至一九〇五年間，外人在華競爭鐵路建築權之情形，列如左表：

我國之築路權，既相繼旁落，而列強之侵略與逼迫，尤足以使國民感無限痛苦，於是有所謂收回鐵路運動者起。一九〇五年，道清粵漢二路，即為我國所收回；京漢鐵路管理權，及膠沂鐵路

國別	自由經營		享有建築權者	
	哩數	投資額	單獨	共同
英國	三三	五〇〇	二・八七四	二・六四六
俄國	一・〇七七	六六・二〇〇	一・〇七七	一七・六〇〇
法國	三・四六	七・〇四〇	三・四六	一・八八〇
俄法比	—	—	三・七二〇	四七・二四〇
德國	二・八六	三・〇〇〇	一・二四七	八・〇四〇
日本	六九五	一・二・四〇〇	一・九五二	一四・六三七
總計	二・四二六	八九・二四〇	二・二〇六	一六九・八五七
				三・〇二五
				二二七・〇〇〇

之建築權，亦次第收回。然一面收回，一面仍與外人訂立契約，許

外人投資建築，其名義上之經營權，雖屬於我國，實權固仍操於
 外人也。觀左列之表，即足知外人對於我國鐵路投資之雄厚焉。

名稱	所屬國	距離	借款額	備注
津浦	英德	六六哩	八〇〇〇〇〇〇磅	
川粵漢	英美德法	一〇〇〇	六〇〇〇〇〇〇	
九廣	英吉利	八九	一五〇〇〇〇〇	本線有三十二哩係通過英租界九龍歸英經營
滬杭	英吉利	二〇五	一・五〇〇〇〇〇	雖爲我有仍受借款契約支配
京漢	日英法	八二七	五・〇〇〇〇〇〇	本線本爲比國代造後以借款關係歸于三國
吉長	日本	九七	二・五〇〇	日本承繼俄人之權利
新奉	日本	三七	三・〇〇〇	初爲借日款築造後由京奉路借款償還

初爲借日款築造後由京奉路借款償還

合計

二〇一三 三〇四・五〇〇

(2) 列強侵略我國鐵道權之最近情形 如上所述，我國鐵道名義雖多已收回，而其實權則仍操外人之手，我國如欲根本打破外人之勢力，收回鐵道之實權，則非清償債務，解除契約不可；蓋我國當局，知鐵路為交通利器，故努力建築之，然困於經費，因又借債訂約，反將實權付之於外人，袁世凱之建築鐵路計劃，即類此也。自大戰起後，外人奪取我國之鐵道權，野心日益暴露，報上常發現國際同管中國鐵道之計劃，即可知其用心矣。茲將列強近來侵略中國所得鐵道之權利，列表如左：

名稱

所屬國

距離

借款額

締約年次

通過地

備考

滿蒙四道	日本	(一) 二二〇 (二) 二〇〇 (三) 三〇〇 (四) 不明	總額未定	一九一六	(1) 熱河至洮南 (2) 長春至洮南 (3) 吉林至開原 (4) 熱河至海邊	本線正式契約尙未成立
隴海	比利時	一・二六	一〇,〇〇〇,〇〇〇	一九二二	由甘肅蘭州經陝豫達海州	已繳四百萬磅
同成	比利時	六六〇	一〇,〇〇〇,〇〇〇	一九二三	四川成都達西安大同間	先付一百萬磅
對大	俄羅斯	三五〇	額未定	一九二三	黑龍江哈爾濱間	先付五萬磅
欽淦	法蘭西	一・四〇	二四,〇〇〇,〇〇〇	一九二四	由廣東欽州達雲南成都	已付十二萬八千磅
南京	英吉利	八	七五,〇〇〇	一九二四		已付完
浦信	英吉利	三五〇	三,〇〇〇,〇〇〇	一九二三	浦口達信陽	先付二十萬磅
沙興	英吉利	七六〇	一〇,〇〇〇,〇〇〇	一九二四	沙市義興間常德長沙間	先付五萬磅
寧湘	英吉利	七二四	八,〇〇〇,〇〇〇	一九二四	南京南昌萍鄉間	先付五萬磅
滇緬	英吉利	六〇〇	五,〇〇〇,〇〇〇	一九二四	緬甸雲南間	

吉會 日本

三壹 同右

一九二二 吉林會寧間

本線在清末即與日本
但至民國始成立契約

濟順高徐 日本

(一)一壹
(二)一四〇

同右

一九一六

濟南順德間徐
州高州間

華會後已歸國際資本
團承修

滬杭甬 英莠

一〇五

二・一〇〇・〇〇〇

一九一三

上海杭甯波間

在袁氏時收回國有但
與英美仍有借款關係

株欽周襄 美利堅

(一)一〇〇
(二)一〇〇

總額未定

一九一六

株州欽州間周
家口襄陽間

已先付五十萬美金

各國既得我國承築權，經營甚為努力，第以歐戰關係，列強無暇東顧，且困於經費，築建未生若何效果。故現除隴海路一部份，及江寧沿城鐵路已成外，其餘概屬未成鐵路。滬杭線現已收回，而其他線則尚未解除束縛，至滿州鐵路，非但收回無望，且近來日本侵略益急，吉敦路之建築，即其例也。

(丙) 郵政

(1) 外人侵奪我國郵政權之專橫 郵政爲陸上交通重要之一部，其發達與否，國家之興盛繫焉。我國之舊時交通遞信機關，專用驛站，日久沿襲，未嘗變通而推廣之，自歐亞交通後，我國之郵政機關，仍不發達；外人感交通之不便，遂在通商各口岸自設郵局，自行投寄信件，且不許我國之信件，由外人之郵務機關轉寄；其時外人之壟斷我國郵政情形，專橫可謂極矣。其後且大事擴充，在我國之重要商埠，莫不有外人之郵局設立。茲列當時各國郵政機關所在各地如次：

(1) 英國郵局所在地

廈門 廣州 芝罘 福州 漢口 海口 寧波 上海

汕頭 天津 威海衛 喀什噶爾 亞東 江孜 非
格里

(2) 法國郵局所在地

廈門 廣州 芝罘 福州 漢口 寧波 北京 上海
天津 雲南 重慶 蒙自 北海城 廣州灣 海口

(3) 德國郵局所在地

廈門 廣州 芝罘 鎮江 福州 漢口 南京 北京
上海 汕頭 天津 濟南 膠州 青島 歷城 濰
縣 薛房

(4) 日本郵局所在地

大連 旅順 廈門 廣州 長沙 芝罘 鎮江 福州
杭州 漢口 九江 南京 牛莊 北京 山海關
沙市 上海 蘇州 汕頭 天津 蕪湖 塘沽 錦州
長春 昌圖 鳳凰城 撫順 海城 新民府 蓋平
開源 公主嶺 遼陽 瀋陽 平項堡 蘇家屯 四
平街 大孤山 大石橋 大東溝 鐵嶺 煙台 安東
柳樹屯 熊岳城 貔子窩 瓦房店 草河口

(5) 俄國郵局所在地

芝罘 漢口 哈爾濱 張家口 寬城子 古城 北京
上海 天津 齊齊哈爾 庫倫 海倫 阿什河 陶

賴州 伊犁 茂林 伊滿堡 巴彥州 周蘭屯 葉赫
城 漢道齊治 普格蘭宜司那 楚嘎恰克 阿蘇米
亞門

(2)我國自設郵政及運動廢撤外郵之經過 外人既在我國各地設立郵政機關，且其郵局之設施，未曾根據條約，故國人一時亦頗有交通權旁落之概，而政府亦欲改革郵政，使與外人之郵局足以銜接，清廷乃委稅務司兼辦郵政之權。光緒四年，北京天津煙台牛莊上海等五處，始仿辦西式郵政，以總稅務司赫德董其事；旋於各處通商口岸，亦設局試辦，逐漸推廣，於是各稅務局皆兼有郵局之性質矣。此可知吾國郵局開辦之始，即受外人

之操縱也。迨二十一年，江蘇總督張之洞奏請設立郵政專局，清廷照准，是爲我國自辦郵局之始。二十五年，設郵政總局於北京，置分局於各省，其後依次擴充，於是我國內地，亦有郵局之設矣。自郵政開辦以來，初歸總稅務司兼攝，繼隸於總理衙門，後復改屬於外務部，嗣又統屬於稅務處之稅務大臣；及郵傳部既設，仍循舊制，實權仍操於外人，清政府爲名義上之統轄而已。及民國肇造，各省驛站先後裁撤，官署文件，概歸郵局寄遞，交通部掌督理之權，改郵政局爲郵務局，因之郵政機關遂爲行政部事務之一部矣。當是時，世界已有萬國郵政會之設立，凡欲與世界各國通商者，非加入該會不可，故我國於一九一四年，亦加入萬國郵

政會，我國之郵政遂得與外國銜接。我國之自置郵政，既日漸改良，但外國之郵政機關，仍存而未撤也。國人爲保持交通之主權計，於民國九年十月一日，在馬德里 Madrid 萬國郵務大會中提出客郵裁撤問題，但無成議；及華會開幕，我國復提出客郵裁撤問題，其裁撤之理由，爲左列三項：

(1) 中國已組織，並已經營一種郵局制度，通行全國，並維持與外國之關係，足以供應一切需要完全無缺。又郵件之寄遞，係政府專業，一九二一年十月十二日郵局條例第一條，規定云：「郵政事務由政府單獨經營之。」

(2) 外國郵局之存在，實妨礙中國郵制之發展，並增加其困難，

且剝奪該制應有之合法及平等之收入。

(3) 外國政府在中國維持郵局，既侵害中國領土，及行政完全，且無條約及其他合法之根據。

自我國提出裁撤客郵之理由後，各國認為滿意，遂有廢止之傾向，然當時各國仍有野心家之煽惑，以致意見不能一致；美國固明示贊成，英法則要求不得更動郵務會辦為交換條件，日本則藉口「交通未十分安全」不能同意。因之會議上遂發生極大之波折。然美國之贊成，與日本之反對，蓋亦有故。美國在華之郵務機關，祇有上海一處，廢之實無不利之處，且可得華人之好感。日本則不然，在華之郵務機關，遍布各地，一旦廢之，則在華之

侵略政策，當受極大之打擊，惟當時美國輿論頗助我，且常表示對我國郵政制度滿意之宣傳，其著者為美國商部及名士衛羅 Willoughby 等。商部所發之中國商業袖珍一書 Commercial Handbook of China（卷二第一〇六頁）曰：「中國郵政事務，已推行於全國各地，雖邊野荒榛之所，亦無不有其便宜，……聞遺失或盜竊郵件之事，為數甚少。自全體觀察，蓋一極滿意之郵務也。」衛羅壁於其所著之外國在華權利及利益一書，Foreign Right and interests in China 亦言曰：「目前（一九二〇年）中國郵政事業，為政府保持信用之一種；概括言之，郵政之經營，顯著成效，且有財政上之成功。惟中國尚不得不默認六十或六十以上

外國郵局在中國國境內營業耳。」而美公使報告其政府之書，尤爲痛快，且言苟非將中國之客郵取消，則不足以保持中國之主權，其言曰：

「余已於可能之時間，加以調查，以余個人之判斷，外國在中國之郵局，除上海外，實非必要，因中國郵政事務，在帝國海關之下，各方面悉有滿意之成績，且急急增加並推於內地也。」（見一九〇二年合衆國外交關係第二二五頁）又曰：

「外國郵局，純係以政治上之原因而設立者，或爲外國對於中國未來之策劃，或謀鞏固其地位，或因嫉妒他國之郵局。此類郵局之設立，並未得中國之允許，蓋未嘗以中國爲念也。其設立」

也，物質上既妨礙並累及中國郵政事務之發展，復妨害中國之主權，違背吾人對於中國之政策，吾實未見何等正當理由，使美國從事設立也。」

我國既有美國輿論之助，日本亦不能獨自堅持，遂議決左列各項：

承認中國政府要求取銷外國在華郵政代辦所所示願望之正當，除租借地或條約特別規定者外，決議：

所：(一) 有此項郵政代辦所之四國，承認以下之條件，撤銷其代辦

a. 中國充分郵政事務之維持。

b. 中國政府確言關於外國會辦之地位一層，無意變動目前之郵政行政。

(二) a. 爲使中國及有關係各國得必要之處理起見，本決議之實行，至遲不得過一九二三年一月一日。

b. 在外國郵政代辦所未完全裁撤以前，有關係之四國應力任供給一切方便，俾中國海關當局，得在該代辦所內，檢查經過該代辦所之一切郵件，以便斷定其是否含有納稅品，違禁品，或違犯中國海關規則，或各種法律之物品。

由右列各條觀之，於名義上郵政局已由我國收回，實則束縛尙多，決不能完全自由處理也。既規定：「除租借地或條約特別

規定者外」之條件，則租界上之局政固無收回之望，而不平等條約所規定之地域，其郵政權亦非我國所有矣。近來日本在南滿路線內，不許我國有郵政權，即藉口此條規定也。且外國郵務會辦，不許更換，其損害我郵務行政權亦極大，故我國在華會中得勝利者，不過將如左表所列之外國郵局裁撤而已。

設立國 郵局數目

英吉利 十二

法蘭西 十三

美利堅 一

日本 一四

如右表所列，可知日本在華郵局之多，實超越各國，無怪乎其努力反對郵局之撤廢也。最近日本在我國內地之郵局，雖已裁撤，而東三省之郵政權，其勢力仍增漲不已焉。

(丁) 電政

(1) 我國電政發達之略史 當清同治年間，兩江總督沈葆楨曾奏陳電政之利於清廷，然不果行。後丹麥商人於淞滬間架設桿線，實為外人在我國設立電報之嚆矢。光緒五年，李鴻章在大沽海口，北塘炮台，設綫以達天津，是為我國自辦電報之始。越年，遂設南北洋電報，且於八年，改由商辦，行之二十年，又改官辦，設電政大臣以督轄之。三十二年秋，設置郵傳部，電政乃歸直轄。於

次年三月，由部派員赴滬接收，是爲電政直隸中央之始。故我國自辦電政以來，雖屢次更遷，其權尙未入外人之手，外人除有間接投資權以外，其他非彼等所敢顧問也。雖然，此不過就陸上電線論之而已，若就海底電線言之，外人之電政權力極大，非我國所能望其項背，按此種電線，可分三種性質而論：

(一) 爲我國政府所有之線。

(二) 爲中外合辦線。

(三) 爲外人直接投資，而屬於我國政府之電線。

(2) 外人在華經營海底電線之勢力 我國政府所經營之海底電線，僅有廣東徐聞至南海島之徐海線，上海至大沽口之滬

沽線，及煙台至大沽之副線三線而已。中外合辦之線，爲芝罘至大連一線。而外人直接投資所經營之線，其勢力極大，茲分述如左：

(一)英國大東公司所經營者。Eastern Extension, Australasia and China Telegraph 其線有五：(1)香港川石山線，(2)川石山上海線，(3)香港檀香山線，與新嘉坡歐洲線。

(二)丹麥大北電報公司所經營者 Great Northern Telegraph 其主要線有四：(1)香港廈門線，(2)廈門上海線，(3)上海長崎線，(4)廈門海防線。

(三)法國所經營者 廈門鼓浪嶼海防線。

(四) 美國太平洋商務電報公司所經營者。Commercial Pacific C-

able Company 其要線有二：(1) 上海馬尼刺線，(2) 香港馬尼刺舊

金山線。

(五) 日本所經營者 (1) 上海長崎線，(2) 福州台灣線，(3) 大連佐

世保線，(4) 旅順芝罘威海衛線。

(六) 德國大德電報公司所經營者。Deutsch-Neederlandische Ges-

ellschaft 其線有三：(1) 煙台青島線，(2) 青島上海線，(3) 上海約浦

Yop 線，(按以上各線，大戰以後，爲日本所佔領後，因山東條約

規定，青島佐世保線，爲日本保留外，其餘已歸還於我國。)

(3) 外人在華無線電台之競爭與我國之收回運動 我國電

政既不發達，難與他國抗衡，故電政收回，實無希望，至無線電政則因外人之競爭劇烈，我國頗爲所苦，屢欲運動收回，然亦不得良果，茲述外人無線電台在華之勢力，及我國運動收回之經過。

(一) 外人在華直接投資創辦之無線電台，勢力遠過於我國所有。我國之無線電台，雖有十二處，（北京武昌上海崇明吳淞張家口廣東庫倫福州天津南苑保定）歸交通陸軍二部管轄，然勢力極微，而外人則日見擴充；據華盛頓會議所列者如左：

a. 屬於日本者 (一) 北京日本公使館，(二) 天津租界，(三) 漢口租界，(四) 大連，(五) 濟南，(六) 滿州里，(七) 青島，(八) 秦皇島。

b. 屬於美國者 (一) 北京美國公使館，(二) 上海新聞路水道公

司，(三)天津租界，(四)唐山。

c. 屬於法國者 (一)天津，(二)上海濟南路，(三)上海霞飛路三七五號，(四)廣州灣，(五)上海法蘭西軍營。

d. 屬於英國者 (一)上海公共租界芬蘭路，(二)上海四馬路外灘。

e. 屬於俄國者 哈爾濱。

據此以觀，外人之無線電，已有二十處之多，(外國軍艦上之無線電，尙不在內。)且多有軍隊保護之，故其電力之大小與電波之長度，實非局外人所能推知；惟吾人祇知日本與美國，其勢力最大，而其傾軋亦最甚耳。

(二)我國既苦外人對於無線電台之競爭，且亦有主張收回無線電台，以維持交通之主權者，故決於華會開幕之時，作收回運動。一九二一年十一月二十八日，我國代表，遂提左列之條件：

a. 中國目前已有極充分之電氣交通，外國無線電局之維持，實妨害中國電政之發展。

b. 此項電台之經營，實侵害中國主權與行政完全。

c. 此項電台之維持，違路特決議之原則。

d. 中國並未允許外國設立及經營此項電台。

自我國提出收回條件以後，各國皆持反對態度；後經幾次之會議，遂得左列之議決：

(子) 凡在中國之無線電台，無論係依一九〇一年九月七日國際議定書設立者，抑係在外國駐華公使館界內設立者，均須限定用途，止准收發官電，不准收發私電或非官電；——包括新聞電——但遇其他電報交通全行隔絕時，此項電台，得於正式通知，並隔絕之證明送致中國交通部後，臨時供給商電私電或非官電，包括新聞電之便宜，至中國通告無隔絕為止。

(丑) 凡外國政府或公民或臣民，根據中國政府條約或讓與權，在中國領土所經營之無線電台，其收發之電信，以該電台所依據之條約或讓與權條件為限。

(寅) 倘外國政府或公民或臣民，在中國領土所維持之無線電

台，未經中國政府之許可者，此項電台與其全部裝置器械及材料，應於中國交通部準備爲公共一般利益作有效之經營時，從速移交中國政府，歸交通部監督下經營之；但須對於所有人之設備，補償公允之全價。

(卯)關於租借地南滿附屬地，或上海法租界內之無線電台，如有問題發生，應視中國政府與當事政府討論之事件。

(辰)外國政府或公民或臣民，在中國領土所維持之無線電台，應由其所有人或經理與中國交通部議定一種普通手續，藉免中國各處無線電台使用電波時之混擾，但修正一九一二年七月五日倫敦所簽國際無線電報公約之一般國際會議，如議定

一般手續，須遵守之。

以上所議決之案件，不過將外人所建有之無線電台，加以限制而已，離收回電台之期，實甚邈遠。雖於條約上規定，如未得中政府許可之無線電台，可由中國出價贖回，然外人固藉口有條約而後有無線電台之建設也。英國謂克什噶爾之無線電台，本由中政府之允許，即爲好例。故現當外人競爭無線電台劇烈之時，吾國欲以協商手段而收回之，實爲難能之事。

由上列種種所述，可知我國之重要交通機關，無一不操於外人之手；如是，而欲望我國交通之發達，與商業之興盛，其可得乎？故中國今日所患，不在交通之不發達，而在外人之壟斷也。吾人

如爲國家謀富強，不得不努力打破外人把持我國交通之勢力，否則雖大唱交通改革之高調，實非根本救國之法也。（註四）

（註一）拉佛爾氏在明代正德年間，即從麻刺甲 Malacca作探險之航行，達於廣東。我國曾許彼居住上川島，St Johns Isla-
le爲通商交易。此實開東西航行接觸之先聲。

（註二）原文見國際公約大全上編四卷，第三頁。

（註三）英國在一六一五年，宣布航海條例，以謀壟斷海權，其條約大要如左：

- a. 英國沿海岸，限制外國船舶之出入。
- b. 凡殖民地之交通，禁止雇用外國船。

c. 與歐洲各國之貿易，除英國船及貨物所產地之船以外，其他一切外國船舶，一律禁止雇用。

d. 與東洋非洲美洲之貿易，除英船外，一概不許裝載貨物。

(註四) 本章參考書

a. 經濟侵略下之中國第二篇

b. 華盛頓會議小史第六章之第六節及第九節

c. 國際問題討論大綱之第一課

d. 中國喪地史之第二章與第三章

上海圖書館藏書



A541 212 0007 1087B



民國十七年三月印刷
 民國十七年三月發行
 民國十八年十月再版

中國交通與外國侵略(全一冊)

△ 定價 銀 八 分

(外埠另加郵滙費)

編	發	印	印	總	分
輯	行	刷	刷	發	發
者	者	所	者	行	行
者	者	所	者	所	所
國民外交叢書社	中華書局	中華書局	中華書局	中華書局	各省中華書局
		上海靜安寺路二七七號	上海棋盤街		

3-124

