

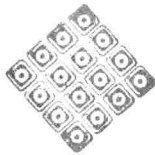
中国之交通



常 識 叢 書

第 三 十 二 種

中 國 之 交 通



上 海 中 華 書 局 印 行

# 例言

一、交通事業，爲今日當務之急。吾人生活要素，有衣食住行四種，近今關於「行」的問題，國人已大爲注意，交通占有「行」的大部份，故編輯是書，以應時勢之需要，期在促交通之進步，謀經濟之發展。

一、本書共分六章，章各分節，卷首并附有中國交通圖一幅，以便讀者參照。

一、本書航路里數，其已實測者則用海里（浬），其未實測者則仍用通稱之本國里，以存其實。

一、航路中可與陸路聯絡者亦間述之。

一、本書取材雖力求新穎，然交通事業，變遷無定，罣漏謬誤，  
，知所難免，還希讀者教益，以匡不逮。

# 中國之交通

## 目次

頁數

第一章 航路·····	一
第一節 外洋航路·····	一
第二節 近海航路·····	一二
第三節 內河航路·····	二一
第四節 輪船概況·····	八一
第二章 鐵路及長途汽車·····	八三
第一節 國有鐵路·····	八四
第二節 民有鐵路·····	九九

第三節	民業專用鐵路	一〇三
第四節	外國承辦鐵路	一〇九
第五節	長途汽車概況	一一二
第三章	電報及電話	一二一
第一節	有綫電報	一二二
第二節	無綫電報	一二七
第三節	電話概況	一二九
第四章	郵政及航空	一三一
第一節	郵政概況	一三一
第二節	航空概況	一三五
第五章	陸路	一四〇

第一節	官馬北路	一四一
第二節	官馬西路	一四四
第三節	官馬南路	一五一
第四節	各路概況	一六二
第六章	舊交通工具	一六三
第一節	車輛	一六四
第二節	馱獸	一七〇
第三節	船舶	一七一
第四節	驛站	一七三
第五節	信局	一七五

卷首附中國交通圖一幅





常識叢書

# 中國之交通

## 第一章 航路

我國本部，河川縱橫，航路頗多。加以東南各省沿海一萬五千餘里，可與太平洋印度洋，直接通航。是我國在航業上，本可占優勝之位置。乃海通以來，將及百載；而航業狀況，殊鮮進步。苟不急起直追，努力猛進，則不惟海洋航路，坐失權利，即內河航路，亦將爲外人所攘奪，言念及此，良爲可慨！茲將我國航路之概況，分外洋、近海、內河三種，述之於下。

### 第一節 外洋航路

外洋航路行駛三、四噸至一、二萬噸之汽船者，以香港與

上海爲中心：香港爲世界海運之中心，而上海占東洋及我國海運之中心。航行沿海及內河航路之汽船，均集中上海，固不必論，即歐洲、美洲、澳洲，以及其他南洋等外洋航船，亦莫不如此。外洋航綫縱橫，大別之可分爲三：（一）東行綫，自上海東行，經日本之長崎、神戶、大阪、橫濱，寄碇檀香山，直達溫古華或舊金山，更有繞巴拿馬運河直達紐約者。此綫爲亞美交通之大道，現今船隻往來頗繁，將來發展，正未可限量。

（二）南行綫，自上海而香港，南經馬尼拉或新嘉坡、巴達維亞，以達悉尼、墨爾布恩，更有經檳榔嶼、加里、亞得來特而至墨爾布恩、悉尼者。此綫爲中澳交通之要道。（三）西行綫，自上海而香港西南行，經西貢、新嘉坡、哥倫布，過蘇彝士

運河，出地中海以達歐洲各埠。又有自哥倫布西南至非洲之達班及好望角者。此綫爲亞歐非交通之要道。以上三綫，向爲世界重要之航路；但各汽船公司，因營業關係，有各綫互相銜接者，有航行全綫者，有航行其間一部分者。此外支綫縱橫，往來頗爲繁盛。茲將自上海港至世界各要港航路之距離，述之於左。

長崎	門司	神戶	橫濱	港名	哩數
四〇〇	五五〇	七五五	一、一〇一	海參威	港名
馬尼拉	西貢	新嘉坡	檳榔嶼	哩數	港名
一、四九二	一、六七七	二、二九三	二、六六八	馬尼拉	哩數
巴達維亞	亞丁	塞得港		巴達維亞	港名
二、八二五	六、〇五九	七、四五四		亞丁	哩數
				塞得港	港名
					哩數

好望角	八,三〇	紐(過蘇彝士)運河	一三,四〇五	倫敦	一〇,九六五
悉尼	五,四二九	紐(過巴拿馬)運河	一〇,六八四	安德威伯	一〇,七二二
墨爾布恩	六,〇〇五	來索爾	一一,四九	鹿特丹	一〇,七四六
檀香山	六,六九三	哥倫布	三,九六六	漢堡	一〇,五六八
西雅圖	五,〇六五	加爾各答	四,〇六九	哥平哈經	一一,二五二
維多利亞	五,二三〇	孟買	四,七五三	列寧格勒	一一,八三三
舊金山	五,五六一	日尼瓦	八,七三九		
巴拿馬	九,二二〇	馬賽	八,九六二		

我國昔雖有帆船航行於外洋，然汽船向無航行於東西各洋者，喪失海權，拋棄大利，莫此為甚。東西各國則或數十艘，或數百艘，連翩而來，日增月盛。而我國之旅行及運輸於外洋者，卒無本國郵船，不得不仰鼻息於他人。清光緒末，澳洲華

僑曾設立港澳輪船公司，股本由僑民籌三分之二，香港籌三分之一，當時公推代表回華向政府立案，并要求津貼。時粵省外交官于式枚，見要求津貼，詫為前此所未有，並立案亦批斥不准，垂成之事，因此廢止，殊為可惜！民國四年，旅美華僑，慨祖國航業之不振，不足與外人並駕齊驅，以致富強，遂有中國郵船公司之組織。先向美洲太平洋郵船公司購船一艘，名曰「中國」。由舊金山開始航行，經檀香山、上海，以至香港，實為我國汽船通行太平洋之始。嗣因營業發達，先後添購二輪，一名「南京」，一名「尼羅」，於是航業前途頗有發展之望。詎不數年，頓遭虧折，遂致停辦。此外繼之者，有僑商於秘魯京城利馬，成立中華航業公司。首向政府，租借華丙輪船，

西渡太平洋，進行順利。乃於民國十年，自置嶺南一艘，當民國十二年，由香港展輪，經行婆羅洲，直向澳洲之悉尼埠，以抵墨爾布恩，復折向新西蘭之威靈頓後，乃轉向東北行，抵巴拿馬港；更東南行至秘魯、智利等國。回航仍向舊道，以返香港，蓋已繞太平洋一週矣。年來國人雖稍知航業之重要，然乏專門人才研究，更無鉅資創辦，故我國國旗飛舞於東西洋者仍鮮，較之外商航業，不啻天壤之別。茲更將航行於我國有關係之主要汽船公司、國籍、航路、往來次數等，列述於後：

(一)日本郵船會社 Nippon Yusen Kaisha 日本 此會社之航路

有七：1. 阪神上海綫

有船四艘每週二次近又增造新輪以擴充此綫

，2. 橫濱上海綫

有船三艘每週一次，3.

歐洲定期及不定期綫：內分倫敦定期綫

有船十艘每週二次，

利物浦不定期

綫 有船三隻 四週一次 , 4. 北美定期綫 有船五隻 , 5. 約紐綫 有船四艘 , 6. 孟買綫 有船四艘

7. 加爾各答綫 有船二艘 。

(二) 大阪商船會社 *Osaka Shosen Kaisha* 日本 本社之航路有

三：1. 香港達科馬定期綫 有船六隻每二週一次 , 2. 紐約不定期綫 有船三隻 , 3. 北

歐定期綫 有船六隻外有臨時貨物船數隻月約一次 。

(三) 太平洋汽船公司 *Pacific Mail S. S. Co.* 即花旗輪船公司 美國 航路有

三：1. 舊金山香港綫 有船四五隻并有臨時貨物船月約一次 , 2. 世界一週綫 約有貨物船七隻月約一次 , 3.

上海加爾各答綫 有船六七隻 。

(四) 英印汽船公司 *British India S. S. Co.* Mackinnon, Mackinnon & Co. 經理 英國 航路

有二：1. 加爾各答神戶綫 有船五隻并有臨時船每月一次 , 2. 上海孟買綫 月約一次 。

(五) 荷蘭汽船公司 *United Netherland S. N. Co.* 好時洋行經理 荷蘭 航路



有二：1. 泗水日本綫 有船五隻，2. 漢堡日本綫 有船五隻。

(六) 大來汽船公司 Dollar S. S. Lines, Ltd. 大來洋行 航路有三：

1. 紐約綫，2. 北美東洋綫，3. 上海香港麻刺甲綫 除大船八艘外尚有備船數艘。

(七) 提督輪船公司 Admiral Line (Pacific S. S. Co. 美國)

近改名美郵公司，與大來之舊金山班郵船，合併開行別開生面之馬蹄航綫兩條。因自西雅圖來華之船，返航則改赴舊金山，更將舊金山至上海香港小呂宋各輪，則易返西雅圖，兩路郵船進出口，互相易航，周復一班，適成一馬蹄形，故名。除五郵船外，又有貨輪十二艘。向行太平洋內西雅圖等處者，今則一律改行北美之紐鄂連斯、哥爾維斯敦等埠，專以承運美棉至上海。

(八) 福來輪船公司 Struthers and Dixon Co. 國美 航路有二：1.

舊金山日本南洋綫 有船六隻，2. 西雅圖日本中國馬尼拉綫 有船十隻，3.

巴爾的摩爾日本中國，經過蘇彝士歐洲紐約回航綫 有船五六艘并有臨時船。

此外尚有東洋汽船會社 Toyo kisen Kaisha 日本 航行香港舊金

山綫 有船六隻外有臨時貨物船數隻月約一次。大英輪船公司 Peninsular & Oriental S. N.

Co. 國英 航行倫敦橫濱綫 有定期及不定期船十九隻月約一次。加拿大太平洋汽船公司

Canadian Pacific Ocean Services Ltd. 即昌興火輪公司 英國 航行溫古華香港

綫 有船六隻月約一次。中國郵船公司 China Mail S. S. Co. 國美 航行香港舊金

山綫 有船三隻每月一次。印度支那航業公司 Indo-China S. N. Co. 國英 航行

加爾各答神戶綫 怡和洋行經理有船二隻每月一次。法國郵船公司 Cie des Messageries

Maritimes 國法 航行馬賽橫濱綫 有船十餘艘二週一次。藍煙肉公司 Blue Fu-

nnel Line(A Holt & Co.) 英國 航行中美間 太古洋行經理 代理 Frank Waterhouse及自有船四五隻 中國

太平洋公司 China Pacific Co. 美國 航行中美日諸港間 即華洋輪船公司 代理 Columbia

Pacific Shipping Co.及 Sudden and Christensen 兩公司之船  
船并經營 Roosevelt Steamship Line 之船舶共有船十餘艘內外  
瑞典東亞公司 Swedish

East Asiatic Co. 瑞典 航行瑞典中國日本諸港間 維昌洋行經理 有船五隻內外 新其昌

洋行 Furness, withy & Co. Ltd. (Shewan Tomes & Co.) 英國 航行

紐約日本中國新堡間之定期航路 經理 Prince Line 之船舶有船八隻 意大利郵船公司

Lloyd Priestino 意國 航行的里雅斯德橫濱間 約有船七隻 洛斯安吉爾斯

太平洋航業公司 Los Angeles Pacific Navigation Co. 美國 航行

於日本中國南洋間 有船四五隻 美國製鋼公司 Unite States Steel

Products Co. 美國 航行於中美間 輪送美國鋼鐵於東洋有船五隻 東亞公司 The East

Asiatic Co. 麥丹 航行於瑞典中國間 寶隆洋行經理有船七隻 捷克斯洛佛克 Czechos-

slovak C. E. Commnission 捷克國 航行於的里雅斯德中國海參威

間。三井物產會社 日本 航行西雅圖神戶間 不定期。寶恩公司汽船代

理部 Bovern Co. 英國 航行於倫敦上海神戶間 經理 British and Oriental Steam Navigation Co. 有船六隻月約一

次。茂生洋行 American Trading Co. 美國 航行中美間 代理 Frank Waterhouse 之船船有船四

隻。亨寶輪船公司 Hamburg Amerika Linie 德國 航行中德間 在上海方面已

有十二輪行駛近又與該國天利洋行合併加倍經營。錫爾綫 Shire Line of Steamers (Royal Mail

Steam Packet Co.) 航行歐亞間 怡泰洋行經理 有船四五隻。至於格林綫 Glen Li-

ne of Steamers 為怡泰洋行所經理。荷蘭東亞綫 Holland East

Asia Line 及爪哇中國日本綫 Java, China, Japan Line 為好時

洋行所經理。美滿綫 American and Manchurian Line 愛拉曼

綫 Ellerman and Bucknall S. S. Co. 及內外海運公司 Naigai Ka-

inn Kabushiki Kaisha 爲怡和洋行所經理。平恩綫 Ben Line 爲仁記洋行所經理。巴勒綫 Barber S. S. Line 摩加爾綫 Mogul Line 及美國東亞綫 American Oriental Line 爲天祥洋行所經理。格林斯打綫 Green Star Line 爲福來洋行所經理。近來北德羅特公司 Nord Deutscher Lloyd; Merchers China Corporation 已恢復歐戰前舊觀，日商山下公司航業部自與日本郵船會社競爭營業以來，特開中日航路。此外新公司日有增加，其航路之分配船隻，亦時有變更，上而所述，乃彰明較著者也。

## 第二節 近海航路

我國位於太平洋西岸，其沿海省分，則爲奉天、直隸、山東、江蘇、浙江、福建、廣東等；其海區則有渤海、黃海、東

海、南海之分。其航路大別可分爲南北洋二綫，而以上海爲分岐點。(一)北洋綫：自上海而北，可達東海(海州)、青島、威海衛、煙臺、天津、營口、大連、秦皇島等埠。計其航程：則上海青島間四百哩，上海威海衛間四百八十哩。上海煙臺間五百二十哩。上海天津間七百三十哩。上海營口間七百哩。上海大連間五百六十哩。(二)南洋綫：由上海而南，可達鄞縣(寧波)、臨海(台州)、永嘉(温州)、閩侯(福州)、廈門、汕頭、香港及番禺(廣州)。計其航程：則上海鄞縣間一百三十六哩。上海永嘉間三百四十四哩。上海閩侯間四百四十哩。上海廈門間六百哩。上海汕頭間七百三十哩。上海香港間八百五十三哩。上海番禺間九百三十哩。輪船航行於我國近

海者，以一八三五年英國船喬頓 *The Jardine* 號爲最早。在我國國旗之下，初航行於近海者，以同治十一年（一八七二年）十二月亞頓 *The Aden* 號爲嚆矢。當時李鴻章因長江航運開放，有外國汽船公司加入，恐航權爲外人所掌握，於是提倡設立汽船公司，與李雲甫等商量，在滬募股，以資本四十七萬六千兩，於是年冬成立招商局，設棧建埠，購寶昌洋行之亞頓號，從事航運，此爲我國最初之商船。嗣承領閩廠輪船八號，及向英國續購船兩艘，以後遂逐漸添購。光緒六年，資本增爲一百萬兩。八年增爲二百萬兩。二十三年增爲四百萬兩。民國三年經股東大會公決，增爲八百四十萬兩。並將積餘產業，另立一股。計產業股有三百二十一萬二千兩。其航綫原定長江上下

游，南北洋各沿海及日本小呂宋新嘉坡等處。但現只行於沿海及長江。所有船在沿海航路約二萬六千噸，長江航路約一萬九千噸，爲我國惟一之輪船公司。其總局設在上海，而各埠亦均有分局。其管理機關，則初係官督商辦。迨郵傳部設立，漸變爲間接管理，今則純爲商辦矣。自招商局設立後，各地大小輪船公司，繼續創設者甚多。茲將往來於近海航路之本國外國輪船公司與航綫，述之於後：

(甲)我國自辦者

(一)招商輪船總局

航路有七：1. 上海福州綫 有新濟飛鯨二艘月約二次，

2. 上海温州福州綫 有廣濟海晏新濟等船月約二次，

3. 上海寧波綫 有新江天一艘一週二次，

4. 上海香

港綫 有廣利廣大泰順等船一週一次，

5. 大連汕頭綫 有同華愛仁遇順圖南等船一週約二次，

6. 上海天津綫 有新銘公平二



一艘一週，7. 香港天津綫 有新昌新豐  
新康三艘。

(二)甯紹商輪公司 航路有二：1. 上海寧波綫 有甯紹新  
甯紹等船，2.

上海福州綫 有肇興一  
隻無定期。

(三)三北輪埠有限公司 航路有四：1. 上海寧波綫 有甯興  
一隻，

2. 上海福州綫 有萬象一隻  
十日一次，3. 上海天津綫 有北海敏順同安  
惠順隆興等船，4. 上海廣東綫

有東成北  
和二隻，5. 大連福州綫 有升有北和升  
平升孚華發等，上海重慶綫 有吳興  
一隻。

(四) Charles R. Shaw 航路有二：1. 天津福州綫 有船  
一艘，2.

上海福州綫 有船  
三艘，3. 上海北洋綫 有船  
六隻。

此外尚有聚豐輪船公司航行上海崇明綫 有海門一隻  
一週一次。越東輪

船公司航行上海台州綫 有船  
一隻。裕崇輪船公司航行上海崇海綫 一  
週

五次至  
六次。平安輪船公司航行上海台州綫 一週  
一次。大達輪船公司航行

上海崇海綫 三週。肇興公司航行上海北洋綫 有船十餘隻。華運公司航

行上海廣州綫 租船開班輪船無確定隻數。國民航業公司航行滬粵綫 有船三隻。拈孖

治公司 Nemazel & Co., H. M. H. 航行上海香港新嘉坡間 有船二隻無定

期。同益商輪公司航行蕪湖南京福州間 有船三隻。政記輪船公司航

行南北洋二綫 有船二十餘艘無定期。益利公司航行上海海州綫 有輪一隻。吉記、

同記、祐豐、祥泰恆等公司，則僅有船一、二艘，從事於不定

期沿岸航路。最近寧波航業公司航行上海寧波間 有甬興輪一隻。又我國

擬設之汽船公司，則有鈞泰輪船公司及中國輪船公司等。

至於華僑所辦之汽船，航行近海者，則有下列數種：(一)

(一) 新嘉坡林秉祥之和源號，有輪船四艘，行駛於新嘉坡，檳榔

嶼、汕頭、廈門等埠。(二) 爪哇黃仲涵之建源號，有輪船六

艘，航行於香港、汕頭、廈門、新嘉坡與泗水、三寶瓏等埠。

(三) 仰光林振宗之雙德號，有輪船四艘，往來於仰光、檳榔嶼、新嘉坡、暹羅、安南、香港、汕頭、廈門等埠。林振宗又與林國重等組織廈門分行，名曰「宗記」，專理南洋航路。(四) 暹羅華僑前曾聯合各幫，設立華暹輪船公司，有輪船九艘，航行曼谷與汕頭香港間。後因各幫意見不合，於民國八年停辦，良為可惜！

(乙) 外國人辦者

(一) 中國航業公司

China Navigation Co.

太古洋行經理 英國

其航路如

下：1. 廣東天津綫

有通州惠州肇州浙江四隻每月二次

，2. 上海寧波綫

有新北京一隻一週三次

，3. 上

海安東綫

有船一隻十日一次

，4. 上海營口綫

有鎮江一隻無定期冬季停業

，5. 上海天津綫

有奉天順天二

雙一週，6. 上海青島廣東綫 有鎮安穎州甘肅德安瑞陽寧波天津山東八艘一週一次，7. 上海廣東綫 有新蘇湖南蘇

州漢陽新甯福州江，8. 香港大連綫 有杭州宜昌雲南桂林四隻，9. 其他各船 燕湖船航行汕頭大連間溫州直隸

二船航行汕頭燕湖漢口間北海船航行香港燕湖間山。西船航行寧波汕頭營口間西安船航行香港營口間。

(一) 印度支那航業公司 Indo-China Steam Navigation Co.

怡和洋行經 航路有四：1. 上海青島綫 有管陸景生祐生怡生四隻，2. 上海天津綫 無定期

，3. 上海廣東綫 有財生實生恆生永生威陸等船，4. 廣東香港天津綫 一週一次。

(二) 大阪商船會社 日本 航路有四：1. 高雄天津綫 有湖北丸盛京丸福建丸三隻每月二次

，2. 基隆福州綫 有溫州丸一隻一週一次，3. 高雄廣東綫 有蘇州丸一隻十日一次，4. 基隆香港綫

有開城丸天草丸。二隻一週一次。

(四) 申亨洋行 日本 有會通丸英山丸二艘航行下列三綫：1. 臺

灣航路 基隆高雄間，2. 北洋航路 青島大連芝罘天津營口間，3. 南洋航路 福州汕頭廈門興化泉州間。

此外中日合辦則有開灤公司 *Kailan Mining Administration*

，其航路有二：1. 上海秦皇島綫 往來於上海天津秦皇島有廣平開平二隻二週一次，2. 上海秦皇

島直航綫 有義平升平英平和平華平德平此外有日本之儲船十六隻無定期。日則有日清汽船會社航行上海

廣東綫 有臺東丸鹽山丸嵩山丸三隻每月三次，南滿洲鐵道會社航行上海大連綫 有櫛丸西京二隻，

大連汽船會社 一九二二年由南滿洲鐵道會社委託辦理 航行上海大連綫 有益進丸天朝丸博進丸一進丸長順丸興順丸長平丸等，

日華協信公司航行上海青島綫 一週一次。又無定期之日船，有三井

物產會社 以日本上海間為主要航路、三菱公司 以日本若松及上海為主要航路又有航上海至漢口間及其他南北洋各埠間、古河公司

航行日本上海間、佐藤商會 航行長江北洋日本及臺灣間、上海運輸會社 有青島丸一隻航行門司上海間、每

洋社 經理日本船舶無一定航路、株式會社中村組 福島洋行經理有船二隻航上海天津間有船二隻航行上海青島間有船一隻航上海福州間有船一隻航

行上海大連間 江原洋行等。俄則有俄國義勇艦隊郵船公司 *Morducovitch*，

*M. A. (Russian Volunteer Fleet 係 Mordn Covitch 經理)* 航行上

海海參崴綫二週。挪威則有華綸公司 Wallen & Co. 航行天津

福州間有一千噸之船二隻。

前面所述之本國汽船公司，因時局影響，有各路航輪互換者，有縮短航綫者，有暫停航運者。於是外輪乘機而起，反多發展，吾國人殊當注意者也。

### 第三節 內河航路

我國地勢西北高峻，而東南低下；故諸河流，以排水界而論，則注入太平洋者爲最多，入印度洋者次之，入北冰洋者又次之。惟入印度洋者如印度河、雅魯藏布江、怒江、薄藏布江等，入北冰洋者如烏魯克穆河、色楞格河、額爾齊斯河等，僅上流在我國，而下流皆在俄國境，航路既短，故少航利，亦無

言之必要。至入太平洋諸水之航路。以長江、粵江、黑龍江爲最，於長江得行三千噸至六千噸之汽船，於粵江得行一、二千噸之汽船，於黑龍江得行一千噸內外之汽船。此外圖們江、鴨綠江、遼河、灤河、海河、黃河、小清河、淮河、運河、浙江、甬江、椒江、甌江、閩江、長溪、晉江、漳江、韓江等次之，就中以上海內河航路爲最多。茲將各江河航路及航業概況，順次述於下。

(1) 長江航路

我國最大航綫，長江實居第一位。自上海之吳淞，上溯四川之巴縣（重慶），共長一千三百二十哩，綿亙川湘鄂贛皖蘇等六省。由巴縣上溯宜賓屏山而至蠻夷司，尙有二百六十餘哩

可通航。沿途出產豐富，都市林立，以故貿易幾占對外貿易額之半，而亦爲列國角逐之焦點地也。現長江可分爲滬漢綫、漢宜綫、宜巴綫三部：（一）滬漢綫：起上海，迄漢口；中經南通、張黃港、江陰、泰興、丹徒（鎮江）、儀徵、江寧、蕪湖、荻港、大通、懷寧（安慶）、湖口、九江、武穴、黃石港、黃岡（黃州），凡十六埠。丹徒、江寧、蕪湖、懷寧、九江，下碇之埠也。南通、張黃港、江陰、泰興、儀徵、荻港、大通、湖口、武穴、黃石港、黃岡，暫泊之埠也。合計全綫共長約六百哩。上航四日，下航三日。夏季增水時，吃水二十七呎之大船，可以通航。冬季吃水十二呎之船，尙得直達。航行此綫在我國自辦者，則有招商局，計航輪有江華、江新、江大、江



安、江天、江裕、江永（民國十五年在九江被焚）、江順（近受損）、江靖九艘，每週五次。三北輪船公司有長安、華利、德興、三江四艘，每週一次。祥泰公司有輪船二艘。至外人所辦者：如日商日清汽船會社，計有鳳陽丸、南陽丸、瑞陽丸、大吉丸（此船下航至上海時不多）、大貞丸、岳陽丸、襄陽丸、大福丸、大利丸等船，每週五次至六次。英商太古公司，計有武昌、安慶、大通、重慶、黃浦、聯益、鄱陽、吳淞、盛京等船，每週五次。又英商怡和洋行，計有隆和、瑞和、吉和、聯和、德和、和生（貨物船）、怡生（貨物船）等船，一週四次至五次，其他又有美之大順，德之美最時、瑞記，法之東方及中英合資之鴻安等公司。總計航行滬漢綫者，仍是外船占多

數耳。(二)漢宜綫：起漢口，迄宜昌；中經新隄、岳陽（岳州）、沙市三埠。岳陽、沙市，下碇之埠也。新隄，暫泊之埠也。合計全綫，凡三百七十哩。上航四日，下航三日。本航路爲長江航行大輪船之終點，而宜昌又爲湖北西部之門戶。夏季增水時，吃水十四呎之汽船，得以航行，但普通時僅能航行吃水七呎左右之汽船。航行此綫者，我國之招商，僅有船身較小，吃水較淺之快利、固陵及新加入之復盛等船而已。日清汽船會社則有大吉丸、大亨丸、大元丸等船，每月六次。太古則有湘潭等三艘，每月三次。怡和則有江和、洞和等五艘，每週一次。大阪二艘，美最時一艘。(三)宜巴綫：起宜昌，迄巴縣，中經奉節（夔州）、萬縣二埠。計全綫共三百五十哩。上水

四日，下水二日。是綫有三峽之險，故古來於三峽中，設有救助船，名曰紅船，以其船舷塗以赤色，與普通船不同，故名。

現尙有四五十艘，往來於三峽間。此航綫自太古之蜀通輪船營業以來，乃紛紛闢路。近航行於宜昌巴縣間之汽船，國人自辦者：永順輪船公司有大佛一艘，益興輪船公司有益興一艘，招商局有江慶一艘，康寧公司有安康一艘，四川第二軍隊有瑞余、元清、復楚三艘，大中銀行有漢華一艘，裕蜀輪船公司有裕川一艘，江源輪船公司有江源一艘。至外人所辦者：計英之太古有隆茂、萬縣、蜀通三艘，怡和有福和、慶和二艘，亞細亞有安瀾一艘，白理銀行有川東、川南二艘。美之大來計有大來喜、大來裕、字水、夔門四艘（民國十四年，其汽船轉讓於太

古），美華有美江、美川二艘，美孚洋行有美灘一艘，大義有大仁一艘，其來洋行有其川一艘。法之亨通公司有蜀和一艘，聚福有蜀亨、新蜀亨、福源三艘，吉利洋行有吉慶、長慶二艘，華法有江慶一艘。日之日清有德陽、宜陽、雲陽、行地（日清保管中）四艘，中國軍隊有護法（宜仁），望茲（明德）二艘，新利洋行有匯通一艘。意之聯華有巴江、蓉江二艘。上述所稱法籍者，大半爲國人所有，蓋防兵險而懸法旗者也。歐戰後，列強注目於四川之富源，力謀擴充勢力，故長江輪船激增，致實權與英美日法意共之，良可浩嘆！

長江航路中，爲國人自營者，尙有大達公司輪船，往來於上海、南通、江都（揚州）及崇明海門間，亦屬長江幹路之一

。若其支流航路，則皆航行淺水汽船。在中段者約可分爲三綫：  
 (1) 鄱陽綫：A. 贛江航路 由九江經鄱陽湖以達南昌或鄱陽（饒州）間，其輪船公司則有官輪局、福康公司、見義公司、勝昌公司、祥昌公司等，皆屬國人自營。自南昌溯贛江至吉安，增水時，吃水三呎至五呎之小汽船，往來頻繁。減水時，航路縮短至樟樹鎮。南昌樟樹鎮間，共一百七十里，八小時可達。南昌吉安間，共四百二十里，約一晝夜可達。吉安上溯至贛縣（贛州）約四百六十里。夏季增水時，吃水二、三呎之小汽船，可以航行。沿途灘多，咸有戒心，尤其於萬安附近，舟行最爲困難，此卽所謂十八灘是也。吉安贛縣間上水八日至十日，下水約五、六日。贛縣以在章貢二水合流點，故名。二

水上流之杉林，均須先集於此，而後連至長江沿岸。自贛縣乘桃江之小帆船達信豐，共二百里，下航五、六日，上航七、八日。更至龍南一百七十里，則須一週。此外貢水支流梅林江、琴水等，僅能通最小之帆船而已。自贛縣溯章水上流二百四十里至大庾，可通帆船。再由此陸行七十八里，越梅嶺，出廣東南雄，以與北江水運連絡，此爲江西、廣東之重要大路。贛江支流大者有二：（甲）袁水、一稱秀水。自樟樹鎮至宜春（袁州），共三百七十五里，帆船往來頗繁。（乙）汝水，其下流亦稱盱江，於大江口，會於贛江。上航經臨川（撫州）至南城（建昌）約五百里，可通帆船。夏季增水時，更上航二百三十五里可至廣昌。有時得達白水及頭陂，白水、廣昌間共四十

五里，本水路當江西至福建之要路。 B. 修水航路 修水於吳城鎮，注於鄱陽湖。因水淺，無大水運可言。惟增水時，自吳城鎮上溯經武寧至修水縣四百六十里，有舟楫之利。減水時則僅通排筏而已。 C. 信江航路 信江於瑞洪注入鄱陽湖，夏季增水大時，小汽船得通至餘江。由此上溯五百七十里至玉山，有帆船可達。此爲通福建及浙江兩省之要路；其通福建者，自玉山下流百七十里，由河口鎮經院山分水關陸路一百九十里，出崇安以連絡閩江水利。其通浙江者，自玉山經太平橋，達常山陸路九十里，以與錢塘江航路相連絡，此路行旅者往來頗多。再自瑞洪至南昌，亦可不經贛江，而由瑞洪直向西，橫渡鄱陽湖之南端，約六十里至趙家圍，由此經滁槎至南昌。夏季增

水時小汽船可往來。計趙家圍南昌間，共六十里。D. 昌江及樂安河航路 昌江自鄱陽湖東至鄱陽縣，更上溯至景德鎮（浮梁縣治），水利頗大。帆船往來甚盛。夏季增水時，可通淺吃水之小汽船。由景德上溯，帆船可通安徽祁門，祁門鄱陽間約五百里。樂安河在鄱陽縣與昌江合。增水時，鄱陽縣至樂平一百二十里可通小汽船。更由樂平上溯二百十里至安徽婺源，可通帆船，減水時僅通排筏而已。（2）湘鄂綫：A. 湘江航路 由漢口至岳陽一百二十三浬間，四時皆便於航行。溯湘江而至洞庭湖東部水道南下之長沙，一百五十二浬間，則多淺灘，航行較難。由長沙至湘潭間，有巴焦灘及鱔潭，一年間得行汽船者，為六月至十月五個月間。至十一月，航行者頗少；然



八月以後，常有水量增減不定之危險，船之吃水爲六呎左右。又從十一月至翌年三月，則吃水三呎以下之蒸汽船，亦不能航行。因此隨湖水之漲落，而大輪船航綫亦無一定，或至長沙，或至靖港，或至湘陰，或至蘆林潭卽止。不但此也，設水更落，則於岳陽，亦必須換乘小汽船拖船或帆船。經營是綫航業者，我國有兩湖、旣濟、泰安、道生、商輪等公司，而英之太古、怡和，日之日清，亦皆航行其間。自湘潭至株洲，上水四時，下水三時，有商輪公司之小汽船。更上溯至衡陽（衡州），灘多水淺，普通小汽船航行，僅限於七、八兩月間，再上溯至零陵（永州）約五百五十里，增水時可通能容四、五百擔貨物之帆船。冬季減水時，湘潭以上，不能通大帆船。由湘江各支流

，可至廣西、廣東、江西各省：一自本流達廣西桂林；一由支流耒水至郴縣，更由此出宜章，下北江，而至廣東三水；一自湘潭至淥口，由淥水經醴陵至江西萍鄉。株洲醴陵間，上水二日，下水較多日。B. 沅江航路 在洞庭湖之西南部，距漢口二百四十七浬之地點爲常德。而其由漢至常，則自岳陽橫過洞庭湖，繞大安島，經洞庭水路而至沅江水路。更有航行長沙常德間之小汽船，則自蘆林潭及臨資口，經運河而溯沅江之航路。洞庭水路，每年祇六月至十一月間，可通小汽船，餘則除帆船外，殆有水路杜絕交通之勢。長沙常德及常德桃源間，則小汽船之航行期間爲長。除冬季水落甚低時外，尙可通航，有如帆船交通之密焉。航行是路者，僅有日清會社、太古公司等數

家而已。又常德下流八里處，自牛鼻灘入支流，經洞庭西部之湖沼，過安鄉，由藕池運河，出長江可至沙市。再桃源至辰谿間約三百裡，有四十五灘，僅能通帆船。在沅陵之支流酉水，得通吃水二呎餘之小舟，而至四川秀山。在黔陽之支流撫水，經芷江至晃縣三百三十里，帆船往來頗盛，上水四、五日，下水三日可達。更由此至龍溪口，上溯可達貴州鎮遠。又黔陽下流六十里之洪江，一年間有十月可通吃水二呎之帆船。計常德洪江間約八百六十里，常德鎮遠間一千四百六十里。C. 資江航路 資江位於湘沅兩江之間，灘多水急，故又名灘水。自益陽以下，可通小汽船。自益陽以上至寶慶約二百裡，僅能通帆船，上水約須二十日，下水頗速。若增水時，自寶慶沿夫夷水

可至新寧，更上可至廣西西延。又自寶慶沿銅盆江可至武岡。

(3) 漢水綫：漢水全長約七百哩，爲自漢口連絡河南及陝

西之重要水路。其中自漢口通河南之水路，因京漢鐵路通後，

航業漸形衰落。但漢口通陝西之水路，今尙爲重要航路，其途

經有三：A. 溯漢水直至陝西南鄭（漢中）。 B. 溯漢水至老河

口，由此陸行，經河南荆紫關，以達陝西長安，往來不絕。 C.

溯漢水出河南除旗鎮，由此陸行，經開封而至陝西長安。 漢

水夏季增水時，吃水三呎之帆船，得航至南鄭。更上溯百五十

里得航至沔縣，上水一日半，下水一日。冬期船舶不能超過吃

水一呎半以外。自漢口上溯二百八十三哩至襄陽，增水時可通

四五百噸之小汽船；但漢口上溯百六十哩至沙洋，雖冬季亦可

航行。自襄陽至老河口，舟楫頗便。老河口南鄭間，增水時上航二十五日，下航六日。減水時上航三十日，下航十三日。至漢水支流中，可通舟者，惟丹江、白河及唐河而已。

四川省位於長江之上流，岷江、沱江、嘉陵江等水，流貫其間，水利頗富。現今巴縣下流小汽船之航行頗繁，已如前述。但自巴縣上流小汽船之航行，僅有隆茂洋行數艘航行於巴縣及宜賓、樂山間而已。自此更上之航路，向無人注意。幸而近日富順、內江、資中等紳士，方在計畫創辦，其豫定之四航路如下：(甲) 岷江航路，自巴縣經瀘縣、宜賓、樂山，而至成都。(乙) 沱江航路，自巴縣經瀘縣、富順、內江、資中、簡陽而至石橋井。(丙) 嘉陵江航路，自巴縣至合川、南充、閬

中。(丁) 峽江航路，冬季減水期間，航行巴縣下流。此計畫若成功，則便利多矣。此外金沙江、烏江等支綫，因灘險之故，僅通小帆船而已。

## (2) 粵江航路

粵江縱橫於廣東、廣西兩省間。舟楫之利，亞於長江。有西江、北江、東江三大源流。茲分述其水運於下：(一) 西江縱橫於廣西，因廣西鐵路，尙未築成；故水路仍占重要位置。其可通汽船者有七百五十四哩，可通帆船者有一千三百四十哩。計交通工具有汽船、電船、小蒸汽船、帆船等，由番禺經高要（肇慶）以至蒼梧（梧州）約二百二十哩，桂江自北來會。自蒼梧溯桂江，可達桂林，共三百三十哩，增水時上航四日，

下航二日。航行此路者，有源安、有安、三勝三公司，各有吃水三呎至三呎半之汽船一艘。惟因時局關係，航行無定。但桂江以平樂爲中心，其上下流河幅大異；冬季減水時，平樂以上之水幅極狹，僅能通小帆船而已。西江河幅二千七百呎，增水時深達五六十呎。減水時僅通吃水五、六呎之汽船。航行是綫者，我國則爲隆興公司，有輪二艘；英則爲渣甸公司，亦有輪二艘。自蒼梧上溯西江三十三哩至藤縣，繡江來會。更行八十哩至桂平，爲黔鬱二江會合點。鬱江卽西江之本流，水運頗多。自桂平溯黔江經武宣，更上航象江至馬平（柳州），共二百三十六哩。馬平爲木材集散地，與各地交通頗爲發達。航行此路之電船，有本國經營之集成公司及英國天和洋行等。自桂

平溯鬱江經貴縣、永淳而至邕寧（南寧），共長三百六十八哩。航行此綫者，有貴梧聯益公司、天和洋行、西江航業公司及寶德、普安、兆祥、廣記等公司。計電船約有二十餘艘，往來頗盛。但伏波廟與永淳間約八十哩，爲西江之困難處；故減水時，常停止航行一、二月。自蒼至邕增水時上航五日，下航三日。減水時上航七日至十日，下航四、五日，又邕寧上溯右江而至百色，共長二百五十九哩，增水時上航四日，下航二日半。百色當雲南交通之要道，有天和洋行及其他數公司之汽船，航行其間。自邕寧西溯左江一百九十五哩，而至龍州，增水時可通電船。減水時僅能航至崇善，再由帆船連絡之。邕寧龍州間，普通坐電船上水三日，下水一日半。又自龍州乘小帆船得



達安南。(二)北江於三水縣城西約一湮處，與西江連絡。自三水向北，上航經清遠，以達英德，航行頗便。又自英德至曲江(韶州)八十三湮間，有十四灘，水急勢凶，航行維艱。在曲江有湏水、武水二支流相會，由湏水上航可至南雄；由武水上航可至坪石；更以陸路與江西及湖南相通。(三)東江自番禺東航，經東莞、惠陽、河源而至龍川，小汽船往來頻繁。若增水時尙得上達老隆。再由老隆乘小船可至和平。又在河源可由新豐江以達連平。航行於東江之小汽船，多係數人所組織之一、二艘汽船，往來於短距離間：如老隆龍川間、龍川河源間、河源惠陽間、惠陽石龍間、石龍東莞間、東莞虎門間及太平、佛山、香港間等，故旅客往來由陸路者少，由水路者多。又

因汽船運載貨物，其價頗高，故由帆船運輸者較多。其他粵江航路，若番禺至香港及三水東南之江口三角洲與江門、甘竹、中山（香山）之間，則水道紛歧，小輪如織。

### (3) 黑龍江航路

黑龍江之支流有石勒喀河、額爾古納河、結雅河 Zeya、布列雅河 Bureya、松花江、烏蘇里江及阿穆根河等。爲我國東北部之重要交通路。航行本流之船舶，可分爲三區：（一）海蘭泡上流，（二）海蘭泡伯里（哈巴羅甫）間，（三）伯里、廟街（尼哥來佛克）江口間。

（一）海蘭泡上流：自石勒喀河斯特列田斯克 Stretensk至海蘭泡約六百九十哩間，河狹水淺，航行困難，僅通吃水平均三

呎之汽船。但石勒喀額爾古納兩河合流點至坡克洛浦斯克 *Polovsk* 二百七十三俄里（俄里一·七二五等於一哩），減水時停止航行。普通上水四日，下水二日。惟此段在俄境，我國不與焉。（二）海蘭泡伯里間：此航路約五百八十六哩。結雅布列雅兩河，自北岸注入；松花烏蘇里兩江，自南岸流入；水量頗增，能航吃水六呎之汽船。此段航利，我國與俄共之。（三）伯里廟街江口間，為俄國境，共長五百十五哩，水量豐富，得直達鄂霍次克海。以上三航路之航行期，因天氣嚴寒，冰凍難行，故一年間僅五個月可航行也。

松花江為北滿之主要水路，總延長約八百四十二哩。自吉林上溯兩江口（頭道江及二道溝之合流點）約百七十哩，及輝

發河上流之朝陽鎮，有舟楫之便。自吉林下航至陶賴昭約一百零七哩，水深約二呎至五呎，河幅九百至一千五百呎。當四月中旬至十一月初旬間，吃水二呎之汽船及貨船，往來相接。普通汽船溯航二日，下航一日。但下航只限於日間，因夜間有攔灘之虞，故停止航運。自陶賴昭至伯都納間約八十七哩。河幅廣達一哩。因支流伊通河及驛馬河，流出土沙，堆積於本流，致河道常變。自伯都納經濱江至同江間，約五百四十八哩。嫩江自伯都納下流約四哩之地流入，水量遂增，達四呎至八呎，汽船航行頗便，尤其於濱江下流爲最，并可遠達至黑龍江。普通自四月下旬至十一月初旬，往來頻繁。伯都納至同江下航約三日半，溯航約八日半。本航路在依蘭（三姓）有牡丹江流入

，其附近河，因巖石關係，航行頗難。又濱江至同江間，左右兩岸，均設有標識，指示水深，航行極便。惟當結冰解冰之時，有流冰之險，故船舶一時停止航行。

嫩江爲松花江支流中水利之最大者。自與松花江會流點三岔河至嫩江縣（墨爾根）約四百八十哩，水深普通適於三、四呎小汽船之航行。更上溯二十哩，可通帆船。現松黑兩江郵船總局，以小蒸汽船二艘，航行於濱江大賚間，水增時得溯航至龍江。

呼蘭河及牡丹江，亦爲松花江之小支流。呼蘭河發源於興安嶺，全長約三百餘哩，自濱江至綏化，可通小汽船，由此更上溯至鐵驪（鐵山包），可通小帆船。航行本河之帆船，約有

五百艘。至牡丹江自依蘭上航至寧安（寧古塔）約一百五十八哩可通帆船，更上則水淺流急，無能爲力矣。

烏蘇里江航路，自伯里至伊瑪約二百十二哩，可行汽船。自伊瑪更由支流松阿察河，入於興凱湖，僅通小蒸汽船，惜航權大半落於俄人之手。

現今松黑兩江航路，以濱江爲中心。航路之主要者爲濱江伯里間，伯里海蘭泡間及伯里廟街間，尤以前二者爲重要，惜此航路不特大半爲俄所有，即日本亦借俄人名義，暗握兩江航權，言之可痛。自歐戰後，我國鑒於航權之坐失，組織戊通公司，藉資挽回。因民國七年創辦，干支適逢戊午，又以事關航業之通行，故以戊通二字命名。設總公司於濱江，設分公司於

黑河、伯里及廟街，資本二百萬圓，收買俄船四十餘艘，現從事於松黑兩江之航運，計畫將來更航行烏蘇里江嫩江及額爾古納河等航路。民國十四年九月改名爲東北航業局。茲將航行於松黑兩江之主要汽船公司及船舶數，述之於左：

(甲) 本國汽船

東北航業公司

汽船二六隻  
拖船二〇隻

兩江郵船局

汽船四隻

通原森林公司

汽船三隻

先登輪船公司

汽船二隻

鏡波森林公司

汽船二隻

吉林軍務局

汽船二隻

廣信公司

汽船二隻

振興航業公司

汽船一隻

西濱公司

汽船一隻

天利採木公司

汽船一隻

南洋兄弟煙草公司

汽船一隻

松江輪船公司

汽船二隻

此外尚有利國輪船公司及個人所有者約十艘內外。

(乙) 俄國汽船

中東鐵道公司

汽船一二隻  
拖船三隻

黑龍江貿易汽船公司

汽船一三隻  
拖船八五隻

東西比利亞公司(日本出資)

汽船七隻，與黑龍江貿易船公司  
結船契約，雇有二十四五隻。

俄人開千愛可夫所有

汽船二隻  
拖船八隻

北滿運輸公司

係日人經營，借俄人名義，以輸送

東亞貿易公司

軍需品，而從事松黑兩江航業。

(4) 圖們江及鴨綠江航路

圖們江鴨綠江為我國吉林奉天與朝鮮相界之河。圖們江全

長約二百二十浬，其間有舟楫之便者，僅自河口至上流慶興而



已。此段水深平均十二呎，能航行容一萬五千斤之帆船，現約有四十餘艘，航行其間。鴨綠江全長約五百哩，自安東上溯輯安，間有靉河及渾江自西北注入，水勢迂緩，巖礁甚少，航利頗富。自輯安至臨江，可通小帆船。由此更上達長白約一百二十哩，其間水量雖不少，然多淺灘，航行維艱。往來於此航路之帆船有鹽船、艚子、獨木舟及舢板四種，其所運之貨物爲穀類、煤、山繭、木材等。惜航權與日共之。

(5) 遼河航路

遼河全長約一千二百餘哩，其中有舟楫之利者，於本流河口起，至遼源（鄭家屯）間約四百餘哩。於支流太子河之三叉河韓家店間約一百三十哩，於支流渾河之三叉河長灘間約一百

三十餘里。總計共長六百六十哩，爲奉天重要水路。對於南滿關係頗大；蓋沿遼河流域，如遼源、三江口、通江子、昌圖、開原、鐵嶺、法庫門、新民、遼陽、營口等，均爲繁盛都市，此即可見其流域之發達。尤以營口與遼河有密切關係，營口今日之盛況，全受遼河之賜。將來之發達，亦由遼河水利如何而定。因聚集於本流域都市之貨物，大部由水運而出營口，輸入營口之內外雜貨，亦由此水運輸入，以分布於內地。現航行是路之帆船，約有一千四百餘艘。惟十一月至四月上旬，因河水結冰，杜絕交通，加之近來鐵路發達，故遼河不免受其影響。然運費低廉，手續簡單，近又提倡遼河修改事業，故仍占重要位置。

(6) 灤河及海河航路

灤河位於直隸東北部，自河口憩水溝至熱河區郭家屯約三百餘哩，增水時可通帆船。減水時，航利甚少。其航運範圍有關係者為熱河區之豐寧、隆化、圍場、灤平、承德、平泉，及直隸之遷安、盧龍、灤縣、樂亭等十縣。航行期五月至十月間為最盛，蓋此期農事正繁，為輸送必要之機關故也。海河一名潮白河，為直隸水運中系。如大清河（上西河）、子牙河（下西河）、御河等水，皆會流於此。東北可由東河（蘆臺運河），以達蘆臺，西由大清河以達清苑（保定），西南由子牙河以達正定，西北由永定河以通宣化，北由北河（北運河）以達通縣，南由御河（南運河）經山東以達江蘇（但山東臨清以南

，江蘇淮陰以北，地勢較高，水量無定，航行斷絕。更由衛河、漳河可遠達河南。海河之上流曰沽河，於途中合諸水；至通縣合運糧河，於天津附近會永定河，於紅橋會西河，合東河，更於三岔河口容御河，經天津至大沽口而注於海。全長約一百八十哩，頗富水運之利，尤以大沽口至三岔河口二十六哩間爲最。惟大沽河口，有大沽沙灘，滿潮時雖能通行吃水十五六呎之汽船，然低潮時吃水三、四呎之小汽船亦不能出入，此修改海河工事之所由起也。自海河修改局，竭力疏濬此間之航路，現吃水十五呎之汽船，得溯航至天津紫竹林碼頭。航行此綫者，計有大沽駁船公司 Taku Tug & Lighter Co. 天津來脫公司 Tientsin Lighter Co. 興儀公司 Henri Belgue 等，從事於貨客

之搬運。此外尚有招商局、開灤礦務局、斯坦特達石油公司等之小汽船航行。其冰凍時期，普通自十一月下旬起至十二月下旬止，完全封河。解冰時自二月下旬始至三月上旬開河。現謀四季船舶出入便利計，有破水船四艘，從事於結冰期破碎冰凍，而利航行矣。

(7) 黃河航路

黃河長約二千七百哩，橫貫甘肅、綏遠、陝西、山西、河南、直隸、山東等省區，爲亞於長江之大河。其大部分可資灌溉外，餘則害多而利少。外人稱黃河爲「中國之大患 China's Great Sorrow」，良有以也。皋蘭以西爲上流，奔騰絕谷，杜絕舟楫。皋蘭以東至靖遠，僅通排筏。普通自靖遠五佛寺經中

衛、寧夏以下，至於綏遠河口，艤船如織。其寧夏經綏遠區之五原、包頭，以抵薩拉齊，曾經比人實測，闢爲小汽船航路。惟冬季河水結冰，航行中斷。河口以下，至於龍門之間，兩岸連山逼束，流勢悍急，難以航行。河津以下至陝縣間，流勢稍緩，舟楫復通，每當減水時期，行駛尤便。溯汾水可達山西新絳，溯渭水可達陝西興平，此爲山西汾水沿岸及陝西所產棉花之輸出維一途經也。陝縣以東至滎澤，有三門峽之險，船行頗危。滎澤以下，泥沙淤積，僅開封附近，略有航渡。由此經直隸以至山東西北部，而注於渤海。上流拖泥帶沙，水色黃濁，河槽淤淺，兩岸築以重堤。當增水時，水流奔波，每易潰決。故歷代政府，設官防治，歲糜巨資，不可勝數。此後對於黃河

之設施，誠急務也。

(8) 小清河航路

小清河航路，水勢緩慢，帆船航行頗便。本河之水運，遠始於明代，至清光緒初年，爲山東東北沿岸一帶與省城歷城之維一交通路。年久失修，至光緒十八年盛宣懷氏建議：歷城至羊角溝間一百六十餘哩，設法浚濶。於主要地，築有石閘，藉以調節水量，一時帆船頓增。現航行此路之帆船，約有一千餘艘。又河口至虎頭崖、龍口、烟臺間，有不定期之汽船航行。此外山東省之有水利者，僅馬頰河、石橋河、徒駭河、沂河、濰河、柳林河等短河流而已。

(9) 淮河航路

淮河流域互江蘇安徽而通河南，古來以此等地方陸路交通機關缺乏，故淮河仍爲重要之交通路。增水時自江蘇淮陰（清江浦）上溯，經洪澤湖而至河南信陽縣下長臺關，有舟楫之利。水深普通三呎至五呎，增水時有十呎內外。而其最淺者，爲淮陰至五河間一段。本來河南產物，自淮河經洪澤湖，出淮陰與大運河相連絡而連至丹徒。自津浦鐵路通後，遂受其影響矣。現淮河自五河至臨淮關約二十哩及蚌埠至正陽關約百哩，其間有通達輪船公司、興淮輪船公司及五臨便商公司等之小汽船航行焉。其支流航利頗大，而以潁水爲最，渦河、淠河、洪河等次之。溯潁水達周家口，溯賈魯河達扶溝，溯沙河達襄城葉縣，溯渦河至亳縣，溯淠河至六安，溯洪河至西平，均通小舟



。惟淮河口舊時合黃河以入海。清咸豐五年，黃河北徙，所餘沈澱之泥沙日積，致淮口淤塞，而假運河以入江。今有導淮入海之計畫，庶幾無潰決之患，而水利可復興矣。

(10) 運河航路

運河之鑿，昉自春秋吳王夫差之鑿邗溝，至隋宋元明四朝，更迭濬修，純恃人力，導引附近天然之河流，以資漕運；於是白、衛、漳、濟、汶、泗、睢、汴、淮諸水，蜀山、徽山、洪澤、高郵、寶應、太湖諸湖，經其聯絡而爲一體，北起直隸通縣，經山東江蘇，而至浙江杭縣，長達二千五百餘里。其幹流可分爲南、中、北三綫：(一)南綫，自丹徒經武進(常州)、無錫以至吳縣(蘇州)爲一段；自吳縣經嘉善、嘉興，至

杭縣爲一段。航行是綫者，有招商、戴生昌、日清公司等。其間支流航路：有蘇滬綫、杭滬綫、杭湖綫、滬湖綫等，因運河受太湖之諸水，汶港紛歧，水量充足，故小輪往來甚盛。（二）中綫，自丹徒達淮陰，中經江都、高郵、寶應、淮安等埠。航行是綫者，有招商、泰昌、申昌（以上本國人經營）、戴生昌、日清公司（以上日人經營）等。（三）北綫，自淮陰以北，地勢較高，水量無定，航行維艱。惟德縣以北達天津，可通小輪，有南運河輪船公司航行焉（天津以南，爲南運河；天津以北，爲北運河，卽白河）。更可由其支流衛河，以通河南之道口鎮。

（四）以上海爲中心之小汽船航路

上海河川運河縱橫，小汽船隨處可通，茲述其主要航路及汽船公司於左：

一、上海吳縣間航路 此航路水深八呎至十呎，適於四時航行。有招商、老公茂（中國）、戴生昌三公司航行此綫，每二日一次。在上海黃浦江及蘇州河旁，各公司均設有碼頭，以便客貨上下。並於小汽船之後，可帶拖船多至六艘。

航行時間需十二時至十五時	碇泊地	距離	上海
	上海	—	里
北卡	三〇		大家浜
黃渡	九〇		三江口
四江口	一一〇		吳縣
			上海
			一三〇里
			一五〇
			一七〇
			二八〇

二、上海杭縣間航路 平均水深六呎至八呎，四時均通小汽船。航行是綫者有招商戴生昌等，每二日一次。

上海	碇泊地	距離	上海
松江	碇泊地	距離	上海
嘉善	碇泊地	距離	上海
嘉興	碇泊地	距離	上海

航行時間需十八時至二十四時，但因裝貨關係，而無一定。

三、吳縣杭縣間航路 航行此綫者，有戴生昌、招商二公

司。

甯紹、戴生昌等汽船公司。

四、上海吳興（湖州）間航路 有招商、老公茂、立興、

航行時間需二十時至三十時	震澤	平望	北 坎	吳 江	吳 縣	硤 泊 地	距 離	吳 縣
	一 二〇	八 四	六 〇	三 六	— 里	硤 泊 地	距 離	吳 縣
	杭 縣	雷 甸	菱 湖	吳 興	南 潯	硤 泊 地	距 離	吳 縣
	三 四〇	三 〇二	二 四二	二 〇二	一 三二 里			

上 海	硤 泊 地	距 離	上 海	硤 泊 地	距 離	上 海
			— 里			二 五二 里
			震 澤			

蘆墟	一八〇	南灣	二六四
平望	二一六	吳興	三三六

上述以外，亦有碇泊於烏鎮、黎里、梅堰、雙林者。

五、上海松江間航路 有老公茂航行於此路，其間無碇泊

地。有船一艘，每日一次。

六、上海無錫間航路 老公茂航行此路，有船二艘，二日

一次。

上海	碇泊地	距離	上海	碇泊地	距離	上海
吳縣			望亭			望亭
二六〇		一里	新安			新安
二八七			無錫			無錫
						三〇五里
						三三四
						三五〇

七、上海嘉興間航路 老公茂有船一艘，航行此路，二日一次。其間碇泊地及距離等，與上海杭縣間航路相同。

八、上海常熟間航路 泰東輪船局（本國）及老公茂航行此綫，計泰東有船二艘，老公茂有船三艘，均二日一次。

碇泊地	距離	上海	碇泊地	距離	上海
上海		1里	巴城		234里
崑山		170	常熟		264

又上海常熟間航路有蕩口支綫，自巴城經湘城而至蕩口。

碇泊地	距離	上海	碇泊地	距離	上海
上海		1里	湘城		234里

崑山	一七〇	蕩口	二六四
巴城	一九四		

九、上海江都（揚州）間航路 大達公司（本國）有船四艘，航行此路，每週三次。

一〇、上海硤石間航路

上海	硤石	上海
嘉善	王店	嘉興
二二五	二八八	二五二
里	里	
距離	距離	距離
上海	上海	上海

一一、平望菱湖間航路



以平湖爲限。自平湖以上，用帆船接續之。

一二、上海平湖海鹽間航路 本航路小汽船航行至乍浦，

平望	盛澤	烏鎮	碇泊地	距離	上海
里	一八	八一	碇泊地	距離	上海
雙林	菱湖		碇泊地	距離	上海
里	一五三		碇泊地	距離	上海

上海	新埭	平湖	碇泊地	距離	上海
里	一七〇	二〇〇	碇泊地	距離	上海
海鹽	乍浦		碇泊地	距離	上海
三三六里	六〇(自平湖起)		碇泊地	距離	上海

一三、杭縣吳興間航路 計水程共有二百三十里，碇泊於

塘栖、新市、雙林、菱湖、荻港、袁家匯等。

以上各航路，就中以上海至吳縣及上海至杭縣爲最重要，此卽所謂三角航路是也。又汽船公司除上述外，尙有王昇記輪船局、通利內河輪船局、閔南內河輪船局、高慶記輪船局、正昌申湖輪船局、及通源輪船局等，皆以上海爲中心，而航行於附近各地者也。

### (12) 浙江航路

浙江一名之江，以水路曲折似「之」字，故名。上源有三：東曰婺江，卽東陽江，源出東陽縣太白山。南曰衢江，卽信安江，合金溪、烏溪、江山港之水，會東源於蘭溪，名蘭江。西曰徽江，卽新安江，源出安徽南部之率山，會東南二源於建

德（嚴州），東北經桐廬，曰桐江。左納天目溪至富陽曰富春江。自此東流右納浦陽江，稱爲錢塘江，注入杭州灣。自杭縣下流，河水甚淺，加以潮水之漲落，故航行維艱。杭州候潮門外江干至桐廬一百九十里，有錢江及振興二公司之小輪航行。更由桐廬經建德至蘭溪一百九十里間，有二公司所經營之駁船（即公司船，爲特別構造之帆船），任貨客之輸送。自江干至臨浦間，有錢江及振興二公司之小汽船航行，以達紹興蕭山內地。又自江干上航沿浦陽江經聞家堰而至諸暨間，有杭諸輪船公司及錢浦輪船公司之小汽船通航。至帆船通航區域頗廣，溯航至桐廬上流有寧江灘，故至建德，不能航行小汽船，而以快船連絡運送。更溯航至蘭溪，爲浙江上流中商業最繁盛之地，

亦爲上流帆船集中之地。蘭溪衢縣（衢州）間，有衢蘭快船公司，運送旅客。蘭溪金華間有公司船及帆船，運送貨客。此外小帆船於婺港可上溯至義烏或永康；於衢江可上溯至常山；於徽江可上溯至安徽屯溪；於天目溪可上溯至分水；於浦陽江可上溯至諸暨，航行尙便。

（13）甬江航路

甬江一名鄞江，上源有二：一曰奉化江，一曰剡溪，會於鄞縣，下流至鎮海而入海。本航路航利頗便，西可由西興運河達於杭縣，以連絡錢塘江。南可由甬江本支流，達於西塢、奉化、亭下等。於鄞縣下流有航行近海之汽船，以連絡上海或永嘉。鄞縣至鎮海十二哩，更航一哩至海，大潮時，吃水二十二

呎之大船，可以直航。低水時水深十二呎，普通小輪，往來如織。帆船自鎮海城西至鄞縣江北岸，或自鎮海經慈谿、餘姚而至嵎縣，或自慈谿至鄞縣，往來頗便。而鄞縣西塢間，則有小汽船航行。又自西塢陸行二十五里即達奉化。茲將以鄞縣（寧波）為中心之汽船航路，述之於左：

航	綫	公	司	名	汽	船	名
上海	寧波綫	寧波航業有限公司		甬興	甬興		
		太古洋行		新北京	新北京		
		甯紹商輪公司		新甯紹甯紹	新甯紹甯紹		
		招商輪船局		新江天	新江天		
寧波	奉化綫	奉川商輪局		順安	順安		
		甬川輪局		甬川	甬川		
		利涉昇記商輪股份有限公司		景昇	景昇		
		三北輪埠股份有限公司		利泰	利泰		

<p>寧波金靖港綫 往來於鎮海、穿 山、瀝港、定海 、沈家門、普陀</p>	<p>寧波溫州綫</p>	<p>寧波海門綫 往來於龍山、鎮 海、瀝港、定海 、象山、石浦等</p>	<p>寧波龍山綫 往來於鎮海、定 海、沈家門、普 陀、袋山等</p>	<p>寧波餘姚綫</p>	<p>寧波鎮海綫</p>
<p>甬清商輪有限公司 利船輪船股份有限公司</p>	<p>永甯商輪股份有限公司</p>	<p>三北輪埠股份有限公司</p>	<p>三北輪埠股份有限公司</p>	<p>美益商輪局</p>	<p>鄞奉恆記公司 鳴記輪船局 鎮海商輪股份有限公司</p>
<p>甬清 海甯</p>	<p>永甯</p>	<p>慈北</p>	<p>鎮龍 鎮北 姚北</p>	<p>鎮新</p>	<p>鎮海 新鳴 鄞奉 慶</p>

<p>寧波溫州綫 往來於穿山、金 塘、汀港、沈家 門、普陀、袋山 、象山、寧海、 海門等。</p>	<p>寧波瑞安綫 往來於穿山、金 塘、象山、石浦 、寧海、海門等。</p>	<p>寧波台州綫 往來於鎮海、定 海、沈家門、普 陀、袋山、象山 、寧海、石浦、 海門、金靖港等。</p>	<p>岱山、象山、 石浦、海門等。</p>
<p>永川輪商股份有限公司</p>	<p>永川商輪股份有限公司</p>	<p>新甯海商輪公司</p>	
<p>永川</p>	<p>定海</p>	<p>新甯海</p>	

寧波溫州瑞安綫  
往來於寧海、石  
浦、台州、金靖  
港、黃巖等。

永川商輪股份有限公司

湖廣

寧波海門溫州興化  
泉州上海綫

寶華輪船局

平陽

(14) 椒江航路

附海門溫  
嶺間運河

椒江一名靈江，又稱澄江。上源有始豐永安二溪，會於臨海。東南流至海門，而注入台州灣。河流不大，自海門至臨海一百二十里，自臨海至黃巖一百二十里，及自海門至黃巖一百二十里，有小汽船往來。帆船得通至臨海上流一百二十里天台，若由此更上，則僅有小筏航行。自臨海以下，航行頗便。潮汛大時，其潮可至臨海上流二十里之地，海洋帆船與汽船，四時



往來頗多。此等海洋帆船，航行於永嘉、石浦、鄞縣、上海等沿岸，或從事於近海漁獵。其支流中有水利者爲永寧江，於臨海下流約六十里三江口，合於椒江。由此溯永寧江約五十里至黃巖，現時有黃巖輪船局，航行其間。再黃巖上流，當增水時，亦有汽船航行。又海門溫嶺（太平）間之運河，長約九十里，四時可通小舟，現爲帆船郵路。更自溫嶺由運河，出海而至大畧島南岸之坎門約一百二十里，再經一百八十里至永嘉，其間有小汽船往來。茲以臨海（台州）爲中心之小汽船航路，述之於左：

一、台州海門綫

臨海七埠拖輪  
股份有限公司

怡昌  
昇昌

二、台州黃巖綫

王籥南

永新

### 三、台州海門黃巖臨海綫

江裕豐

黃巖

#### (15) 甌江航路

甌江卽永嘉江，又名溫江。上游有大溪小溪二源，會於青田之西，流出永嘉（温州），朝宗於海。支流所及，殆徧舊甌海道全境。浙省河流，錢塘江而外，以此爲最大。其永嘉江口間約三十哩，滿潮時，吃水十二呎之汽船及海洋帆船，往來頗便。水道自永嘉下流二十三哩靈昆島，分爲南北二道；出入船舶，概由南水道航行。永嘉上流至青田一百二十里，可通小汽船，惟現時尙無航行者。帆船自永嘉上溯，經麗水（處州）可達龍泉（永嘉至此共五百二十里）。更由此陸行一百十里，出福建省浦城，可連絡閩江水利。在麗水由其支流，一可至縉雲

；一可至松陽；惟均係小舟航行。永嘉開港雖早，然港灣不良，物產不多，故汽船航業亦不發達。現僅有招商局經營之上海永嘉綫及永嘉鄞縣綫而已。

(16) 閩江航路

閩江有三源，皆出福建仙露嶺之武夷山脈中。北源曰建溪，南流經建甌（建寧）而來會。西源曰富屯溪，東南流經南平（延平）而來會。西南源曰沙溪，東北流與建溪富屯溪會合，向東南流，始稱閩江。於閩侯上流八湓侯官市下流，由南臺島分爲南北二水道，於閩侯下流九湓之馬尾處再合，由此更二十五湓而注於海。計閩侯下流共三十四湓，水利頗大，凡海洋汽船，得直達焉。自閩侯上溯，因有淺灘，只吃水七呎以下之汽

船，得通至水口鎮（距閩侯六十七浬），更由此乘大帆船得至南平以上之洋口鎮。水口洋口二鎮，共爲閩江流域之重要商業地。閩江支流之帆船航利，由建溪可至浦城；由富屯溪可至光澤；由沙溪經永安可至寧化；此外尤溪、大漳溪等均有一部可通小舟。總計閩江本支流域，幾達福建全省三分之二。

以閩侯（福州）爲中心之沿岸航路中之大汽船：有招商局之福州上海綫，大阪商船會社之基隆福州綫，得忌洋行之香港、廈門、汕頭、福州綫等。小汽船航路有英和公司（英國）及乾記洋行（英國）之福州三都澳綫，英和公司之福州興化綫，源通輪船公司（本國）、英和公司及裕昌洋行（英國）之福州泉州綫。至閩江流域之航路，如閩侯至馬尾、尙乾、長樂、潭

頭、長門、陽門、珠湖、瑯頭、大鄉、洪山橋、水口等地，均有國人及外人經營之小汽船公司數家航行，就中以英商永廠公司爲最發達云。

(17) 長溪及晉江航路

長溪自三沙灣內經福安至壽寧，爲福建東北部之要道。自三都澳約百里至白石，更由此上流百七十里斜灘（在壽寧下流四十里長溪右岸）間，有舟楫之便。大船得航至福安下流四十里賽岐處，以上則僅能通小船。福安至壽寧間上航三日，下航一日。三都澳在三沙灣內，位於閩侯之北約二百十里，由南北半島，形成稀有之良港，風平水深，四時可碇巨舶。計三沙灣內有飛鸞、寧德、白石、鹽田、東沖等內港，凡羅源、寧德

、福安、壽寧、霞浦、福鼎諸縣之貨物，咸集散於此。與閩侯間有定期之小汽船航行焉。

晉江本流，一稱藍溪，於雙溪口合大鵬溪至岱嶼，而注於泉州灣。自晉江縣（泉州）溯大鵬溪至永昏一百二十里間，能通容一萬斤之帆船。晉江本流之中下流，亦有舟楫之利，而上流僅通木材及竹筏而已。晉江縣位於晉江北岸，與廈門、秀塗洛陽間，有小汽船往來，在閩侯未開港前，曾以此爲與外國貿易地。

(18) 漳江及韓江航路

漳江由九龍江及南溪二流而成，注於廈門灣。九龍江自江口上溯至龍巖下流四十里雁石街處，得通帆船。由此上溯至津

頭二十里，舟行幾絕。南溪自龍溪（漳州）至小溪約百里間，得通帆船。龍溪下流，適於大帆船之航行。自石碼下流至廈門間，有小汽船航行。又廈門港之潮流，當漲潮時由南流北；落潮時則反之；故船舶之入港，漲潮時須取道北口，落潮時須取道南口。

韓江即汀江，發源福建長汀北觀音嶺，南流經上杭入廣東大埔。更南合梅江等水，名曰韓江。又東南至潮安（潮州）城東，澄海西北，分爲二派入海。其水運自長汀下航至峰市三百六十里間，通行小舟。但峰市下航至廣東石下壩約二十里，河幅反較上流狹窄，兩岸丘陵起伏，以致河床多巖灘，殆無舟利可言。自石下壩下航至潮安約三百三十里間，有小汽船往來，

尤以大埔之下，航行最便。自潮安至汕頭約一百三十里，河幅不廣，水深七呎左右，堪通大帆船。其間若加浚濶，亦不難通行小輪。汕頭位於韓江三角洲上，爲潮安之外港。港內水深約三十呎左右，能容吃水二十四呎之汽船。韓江支流海江，於大埔下流約四十里三河口處，流入本江。其水流急而彎曲多，航行不易。自三河口至興寧約三百五十里及至五華（長樂）約四百里之間，通行帆船。又由支流武平水得至福建武平。帆船以梅縣（嘉應）爲中心，船行有汕頭梅嶺舟楫公司之支店，約有船三百隻，航行於梅縣興寧間、梅縣五華間及興寧五華間。又於三河口上溯至松口六十五里間，適於電船之航行，現潮安松口間，有韓江電船公司之電船往來。三河口雖爲韓江及海江



合流點上之一小鎮；然對於交通上，實占重要地位。潮安汕頭間，水道多沙洲，航行較難，加之潮汕鐵路通後，貨客多舍水路而由潮汕鐵路。現潮安松口間及松口梅縣間，有韓江航業有限公司及興發公司之汽船，航行其間。潮安大埔間有廣福和、元和、捷利、廣聚四公司之汽船航行。至以汕頭為中心之附近汽船航路，存廢無常，惟大半為國人經營，茲述其路綫及公司如次：

一、汕頭黃崗綫（一六〇里） 四益輪船公司 二隻

二、汕頭達濠綫（三〇里） 順成公司 一隻

三、汕頭揭陽綫（九五里） 潮汕揭陽輪船公司 二隻  
大益公司 一隻

四、汕頭潮陽綫（三五里） 潮汕揭陽輪船公司 二隻  
紹昌公司（英商） 二隻

五、汕頭汕尾綫

汕尾在海豐縣城南六〇里，汕頭汕尾間四五〇里。

此外入太平洋之元江（富良江）、瀾滄江，江流甚短，亦無航利可言。若夫內陸諸水，如塔里木河、伊犁河、柴達木河、匝盆河等，發源皆在高地，或因山脈之障礙；或因沙漠之吸收；故河流頗短，以言航利殊少耳。

#### 第四節 輪船概況

輪船公司及航路，已如前述。至我國航業，在歐戰時，頗呈佳況。又於民國九年，曾公布航業獎勵條例，足見當道者已漸注意航業矣。據民國十三年我國內河外海輪船，爲四四、八〇六隻，二九、四一八、五七五噸。而外國輪船在我國內河外海航行者：英有四八、八八六隻，五五、七一五、九二五噸；

日有二六、二九四隻，三四、七五九、八八四噸；美有六、四三五隻，六、三五九、五八九噸；法有二、三八〇隻，二、一八五、八〇六噸；葡萄牙有二、九一二隻，一、〇四六、〇四六噸；意大利有一、〇二一隻，五九九、五一三噸；挪威有一、五四四隻，二、〇七九、五三三噸；以及其他各國總計之，共有九一、六三一隻，一〇八、一四四、四六四噸。我國較之，瞠乎其後，外勢膨漲，殊可驚異。現我國造船廠則有江南造船廠（同治四年設於上海）、福州船政局（同治六年設立）、大沽造船所（光緒七年設於大沽，爲海軍部所轄）、揚子公司（設於漢口）、求新船廠（近爲中法合資）等。年來成績，均有可觀，就中尤以江南造船廠爲最大。此廠初爲商辦，後改歸

海軍部管理。自是以後，益加擴充，進步甚速，殊堪嘉也。

## 第二章 鐵路及長途汽車

我國鐵路之動機，始於清季之設唐胥鐵路（今京奉支綫）

。其後京奉、京漢、滬寧、津浦、滬杭等鐵路，次第通車。惟其區域，大都偏於東南及東北方面。若貫通西北之隴海路綫，全部尙未告成。至川漢及蘭伊等路，尙待建築。計現今已成之鐵路，約達二萬一千餘里。較諸各國，殊有遜色。且建築經費大半借用外資，路成卽入外人之勢力範圍。歐戰以來，歐美之投資者較少，故鐵路事業，概多停頓；而日本之東三省鐵路，卻甚踴躍。如四洮天圖鐵路，則皆成於歐戰後者也。茲分國有、民有、民業專用、外國承辦者，說明於下：

## 第一節 國有鐵路

1 京奉鐵路 本路肇始於開平煤礦公司，光緒三年五月，由李鴻章奏准，創辦唐胥鐵路。嗣展築至天津，稱爲關內外鐵路；與匯豐銀行訂借英金二百三十萬鎊；遂修至奉天之新民屯。及日俄戰後，日人由新民屯至奉天之瀋陽，敷設軍用鐵路。事平、我國與之交涉收回。乃改關內外鐵路，爲京奉鐵路。全長一千三百十二里。支綫有北京至通縣，湯河至秦皇島，連山至葫蘆島，溝幫子至營口，北戴河至海濱等。本路爲我國營業最佳、關係最巨之路，特以借款合同，束縛過甚，損失利權，良爲可慨。

2 吉長鐵路 此路起長春迄吉林，計長二百八十里。根

據中日善後滿洲條約及宣統元年吉長鐵路借款而築。因借日款，故路權不完。於民國元年通車；惟土們嶺之開鑿，至民國九年，始行通車。

3 四洮鐵路 由奉天梨樹縣四平街起（與南滿接軌），

經遼源（鄭家屯）而至洮南。初借日款，築至遼源，名爲四鄭鐵路，於民國七年通車，計長一百六十里。十年、復由遼源築一支線至通遼縣，計長二百十六里。嗣本綫復於遼源通至洮南，改名爲四洮鐵路。全路共長六百九十里，於民國十二年通車。先後共借日款三百四十萬圓。

4 京包鐵路 自清季初築京張一段，計長三百六十二里。繼展築張綏一段。會革命事起，工程中輟。迨民國元年，繼

續進行，四年通至豐鎮；是歲兼築京師環城鐵路二十七里；七年又兼築宣化至龍崗支綫二十二里，大同至泉口支綫三十六里。至十年，乃直抵綏遠，計幹線自北京至綏遠，共一千二百五十里；十一年展築至包頭縣，統計長一千二百八十八里。其經費始由京奉路餘利之撥付，繼由交通部籌款接濟，後又在本路餘利項下，擲節動支；不足，更募國內短期公債，以竟其功。至全路工程，亦皆由我國自行締造經營，誠屬可貴者也。惟近年該路先後借入英美日比法等款頗多，此又美中不足矣。

5 京漢鐵路 甲午戰後，國人漸覺南北交通之不便，為

政治上及軍事上之必要，議築此路。當由張之洞奏准，任盛宣懷為督辦，於光緒二十二年二月，設總公司於上海，始名蘆漢

鐵路。自籌資金二千萬兩，再借比金一萬一千二百五十萬佛郎以足之。分全部爲南北二段；北段自清苑起，南段自漢口玉帶門起。其中清苑至蘆溝橋，係前關內外鐵路局所造，嗣售歸本路者。蘆溝橋至北京正陽門一段，係庚子法軍所造；經我國收回，併入本路，始改名爲京漢鐵路。自北京正陽門至漢口玉帶橋，共長一千八百八十七里，爲我國現有鐵路最長之幹線。嗣郵傳部因借款合同已屆滿期，由財部籌銀五百萬兩，並募集公債一千萬圓；又向匯豐匯理兩銀行，借英金五百萬磅，並作贖路之用。於光緒三十四年，將本息全數交清。遂收回京漢全路管理權，始爲我國完全國有之路矣。

## 6 津浦鐵路

此路初擬由天津築至丹徒（鎮江），名津



鎮鐵路，而未果行。嗣借德華銀行及華中公司五百萬鎊，始定名津浦。分南北二段：北段由天津至韓莊，爲德工程公司承築。南段自韓莊至浦口，歸英工程公司建築。民國元年冬，黃河鐵橋完工後，南北始行通車，全路長一千八百八十七里，亦巨幹綫也。

7

滬寧鐵路

本路發原於淞滬路，當同治七年，英人有

築淞滬鐵路之議，於光緒二年竣工通車。我國以其有礙主權，購而毀之。事隔二十餘年，乃議恢復淞滬；繼築滬寧。迨淞滬告成後，以款竭停頓。光緒二十九年乃借英金二百二十五萬鎊，繼續開工，至三十四年竣工。計上海至江寧六百十里，上海至吳淞二十五里。

8 隴海鐵路 此路原名隴秦豫海，光緒二十九年借此款

，建築汴洛鐵路（自開封至洛陽），光緒三十四年即通車。嗣由我國收回商辦。接築洛潼鐵路（洛陽至潼關）與汴洛路接軌。決定建築東西大幹綫，並改爲國有。西自甘肅皋蘭（蘭州）起點，東至江蘇東海（海州），計長四千餘里，中經河南開封、陝西長安等處。現今東段已通至江蘇東海之大浦，西段已通至河南陝縣。其他陝西甘肅二省間，尙未成工。此路共借此款，計法金二萬五千萬佛郎。

9 株萍鐵路 此路爲粵漢鐵路已成之支綫。敷設之目的，爲運輸江西萍鄉之安源煤礦，以供漢陽鐵廠之用。光緒二十四年自萍鄉達湖南之醴陵，與湘粵幹路銜接，稱爲萍醴鐵路。

三十一年續修至湘潭株洲，改稱萍潭。民國光復，由湘省交通司收管，定爲株萍。是路爲完全官款，共計四百六十餘萬圓。全長一百八十六里。

10 正太鐵路 光緒二十三年六月，俄國要求正太鐵路專設權，政府允之。次年四月，道勝銀行與山西商務局訂立借款草約，以拳亂中輟。改借法金四千萬佛郎，分段動工，起正定石家莊至山西太原，長四百八十六里。爲京漢支線，惟此路係狹軌建築，爲全國鐵路不同之點。

11 道清鐵路 光緒二十四年五月，由英商福公司築造，爲運煤之用。經我國送與交涉，乃借款收回。路線自河南濬縣之道口鎮起，至沁陽縣之清化鎮止，長共二百八十四里，在借

款未還期內，所有行車事務由福公司代表管理。中國政府僅有監督之權而已。

## 12 滬杭甬鐵路

此路初名蘇杭甬，光緒三十三年爲英商

要求承辦，訂定草約。繼而浙省人士，力爭廢約，集款自辦；英人又不肯廢約，於是分借款、築路爲兩事，政府向英借一百五十萬鎊；路事由江浙紳商自辦。路線則自上海起點（與滬寧鐵路銜接），終點於鄞縣（寧波）。分段建築：浙路初成閘拱綫（閘口至拱宸橋），蘇路由上海通至楓涇，浙路則由杭縣經嘉興以與蘇路接軌。當清季，滬杭已可直達。至杭甬段，於民國二年，甬曹綫告竣（鄞縣至曹娥江岸），售票通車。惟曹娥江以西，因鐵橋工鉅，故紹杭綫，尙未進行。計全路共長八百

餘里，已成者五百餘里。至民國三年，蘇浙二路，先後讓歸國有。此路工程堅實，用款節省，且成功迅速，實爲商辦諸路之冠焉。

13

粵漢鐵路 原名漢粵川鐵路，現分川漢及粵漢兩路。

粵漢綫起自廣東番禺之黃沙，迄於湖北武昌之徐家棚；聯絡鄂湘粵三省之交通，爲我國南部最長之幹綫。光緒二十四年始募商股，不足，美國合興公司與伍廷芳訂借款合同，德俄法比反對無效，後合興公司經營不善，將美款償還，與英另訂借款合同。因利息及擔保品協議未定。德華銀行乘機運動。英復聯法，共起反對，美人要求加入，卽成四國借款合同。宣統三年發生鐵路國有之議，演成川變慘劇，遂爲革命導綫，而亦鐵路史

上之一大紀念。此路歸三省分途自辦：就中以鄂綫爲最短，自武昌抵湘境，計三百六十里；湘綫最長，自湘省北境之羊樓司，南抵廣東之坪石，計長一千一百九十里；粵綫自坪石至番禺之黃沙，計長六百四十九里。此三路大部分皆已通車，惟湘粵綫自株洲以南至曲江以北，一段尙未連接。三省中以湘鄂二綫，均歸國有；惟粵綫純爲商辦，尙未收歸國有。

14 川漢鐵路 此路初爲英法二國所要求籌設，繼之者爲美。嗣因川省人士，爭回自辦。民國元年五月議將川路全綫，改歸國有，至三年九月清算完竣，始由交部正式接收。上自宜昌以達成都，修爲幹綫。其自宜昌以達漢口，則接連京漢大幹路。路綫已分別勘定：計漢口至宜昌約七百里，宜昌至奉節（

夔州)約三百餘里。宣統三年動工，築而未成。至由奉節達巴縣，由巴縣達成都，尚未勘測。

15

廣三鐵路

此路起點於番禺石圍塘，終點於三水縣，

共長八十八里。原係粵漢路支綫，光緒二十四年，由美國合興公司建築。二十九年通車，三十一年九月由我國鄂湘粵三省集資贖回。民國二年定名為廣三鐵路。計三省出資之多寡，湘省三成，鄂省一成，粵省三成；以湘鄂四成，收歸國有；其餘三成，屬商辦粵路公司。民國十五年，有與廣九鐵路合併之議。

16

廣九鐵路

光緒二十四年，英使請求議築本路，三十三年，由唐紹儀與中英公司訂借英金一百五十萬鎊，從事興

築。本綫起於番禺大沙頭，迄於九龍深圳墟，計長二百八十一

里。支綫仙村至增城，長四十里，尙未成工。本綫於宣統三年，完全通車。惟深圳番禺間，爲我國自築。深圳九龍間，在英租界內，則係英人建築。本路因上接粵漢，下通香港，故將來貨物之運輸，定可發達。

17 江寧鐵路 此路又名寧省鐵路，光緒三十三年，江督端方所建。爲聯絡滬寧鐵路，以便城廂一帶交通而設。由官款四十萬兩作爲經費。自江寧城內中正街起迄於城外下關江口；共長二十一里。惟近年營業不甚發達，有將併入於寧湘鐵路之說。

18 漳廈鐵路 光緒三十二年，由閩紳界與南洋僑商投資合辦。嗣因營業不敷支配，於民國二年，呈請歸爲國有。此路



起點於廈門對岸之嵩嶼，終點於龍溪（漳州），計長約一百四十里。其已成五十六里（江東橋），於宣統二年通車。

19 灤清鐵路 光緒三十一年八月，山東鹽運使，以魯鹽銷路日增。而道運不便，議辦此路。即於是年十月，由魯督奏准，以官款建築。起點於灤口而終於黃臺橋，共長十四里。於三十二年通車。

20 京苑鐵路 一名永黃鐵路。本路係光緒三十一年冬，練兵處大臣，以京畿重要，非有軍用鐵路，難資拱衛。因即以官款十萬圓建築，專為軍用。自北京永定門起至萬家地止，共長十五里。

21 洮熱鐵路 此路起奉天之洮南，迄於熱河之承德，計

長一千四百里，今東段已築至通遼。係由日款所訂築，爲滿蒙五路之一（其他爲長洮開海海吉四洮四綫）。

## 22

包寧鐵路

起自綏遠之包頭縣，終於甘肅之寧夏。因

京包路已通，爲發展西北交通計，故於民國十一年，與比國公司訂借包寧材料價值，總數約計二百二十二萬鎊，合同業經簽定。惟近來國事紛亂，路政遂受影響矣。

## 23

洮齊鐵路

南滿與中東兩路，爲滿洲最重要之路。惟

以經濟及政治關係，兩路立於對峙之地位，競爭頗劇。因此日人呈請建築洮齊鐵路，以佔勝利。故本路名爲國有，實與外人承辦之路無異。蓋一切管理權，均操之於日人。自龍江（齊齊哈爾）起，至洮南止，約長四百里。民國十四年五月興工，於

十五年正月完全通車。

24 呼海鐵路 年來日俄在北滿，爭奪路權頗烈。我國有

鑒於斯，遂自動擬先築濱黑鐵路，自吉林濱江對岸之馬家船口起，至黑龍江黑河止，約三千里。而呼海鐵路，即爲此路之一段。起於呼蘭而終於海倫，長三百七十里。民國十四年三月興工，於十五年二月通車，惟此路全係國帑興築，亦一特點也。

觀上述各路，所謂國有鐵路，除由官款建築外，大半係借外資所承築，交通權幾操於外人之手。此外借用外資擬築之鐵路：如吉會墊款（吉林至朝鮮會寧）、高徐墊款（高密至徐州）、濟順墊款（濟南至順德），則皆係日資。欽渝墊款（廣東欽縣至四川巴縣），則係德資。浦信（浦江至河南信陽）、烟

濰（烟臺至濰縣）、滄石（滄縣至石家莊）等借款，則皆係英資。又已訂合同而尚未付款，及已付款而未築造者尤多。環顧國內，主權喪失，良可慨也！

## 第二節 民有鐵路

1 潮汕鐵路 光緒二十九年十二月，廣東紳商張煜南等，稟奏商部立案。民國三年冬，由交通部給予執照，爲我國商辦鐵路之嚆矢。路線起點於潮安而終點於汕頭；支綫自潮安通至意溪，共計長九十六里。資金共三百六十萬圓。

2 膠濟鐵路 光緒二十三年，德人以山東教案事，佔領膠州灣。二十五年，德人設立山東鐵路公司。同時開工，起點於青島，終點於歷城（濟南），其支綫有張店淄川博山坊子等

處，共長九百三十里。三十年、青島歷城間完全通車。歐戰起，日德開戰，本綫又爲日佔據。自華盛頓會議，中日交涉之結果，決定還我青島。而膠濟鐵路，估價贖回；但國人所認之贖路股款，因無嚴密之保管機關，已陸續發還；故完全贖回民有，一時尙難實現。現路警等權仍操日人手，國人可不留意哉。

3 新寧鐵路 光緒三十一年冬，新寧縣紳商陳宜禧等於

旅美華僑中籌集巨款，設立新寧鐵路有限公司。三十二年興工，陳自爲總理兼工程師，不借外款，不用客卿，實爲商辦鐵路之模範。幹綫自斗山經臺山（新寧）至江門，長一百五十八里，支綫自臺山至白沙，長八十五里，建築費四百十九萬餘圓。

4 南潯鐵路 此路原擬東通浙，西入湘，南接粵，徒以

資金過絀，僅成南潯一段。一名九南鐵路，以其九江龍開河起至南昌對岸之斗行止也。建築費、始借日本興業銀行一百萬兩，嗣又陸續借入日本東亞興業株式會社，共七百五十萬圓。全路於民國四年通車。此路閱時經八年，造成僅八十七里；乃借債幾及千萬圓，營業所得，僅供還息而已。

5 箇碧鐵路 雲南箇舊錫廠，出產豐富，每年價值，約銀二千萬兩以上。爲交通便利計，乃由箇舊築鐵路通碧色寨，以與滇越綫相接，長一百二十里，資金四百萬兩。民國十年，全綫告竣通車，爲完全商辦之鐵路。

6 雙城鐵路 吉林雙城紳商，恐俄人將築輕便鐵路，乃於民國元年倡議自辦。越數年而股款集成。遂於三年二月起工

，自中東車站起直達城內四街，共長單軌十二里。於是年五月十日通車。

7 齊昂鐵路 此路一切路政，本爲官廳主持。民國初元，始改商辦。起點於黑龍江省城（齊齊哈爾），終點於昂昂溪，計長五十里；於宣統元年通車。建築費銀三十三萬兩，所用員役，均係本國人。惟近來已併入洮齊鐵路，而爲國有矣。

8 東龍鐵路 自番禺東郊棉花架至龍眼洞地方，因土產頗富，轉運不便。故於民國三年擬辦此路，於五年一月呈部立案，資金二十萬元，共長七十里。

9 天圖鐵路 自吉林天寶山經過老頭溝龍井村而至圖們江岸地方，共長一百六十餘里，此外局子街支綫十三里。旧人

覬覦天寶山之銀礦與其附近之森林，故擅築此路，以與吉會鐵路相連絡而便運輸。當時大爲我國人民所反對。民國十一年，以張作霖之幹旋，遂得解決，以資金四百萬圓，設吉林省天圖輕便鐵路股份公司，吉林省公署與日本各出一半，已於十二年通車。此路名爲合辦，實則權均操於日人之手。

### 第三節 民業專用鐵路

1 大冶鐵路 此路專爲轉運鐵礦而建設，於光緒二十年十二月通車。自湖北大冶縣南鐵山鋪起，至長江南岸之石灰窰止，其支綫通至獅子山，幹支兩綫共長六十三里，建築費用共六百萬兩。

### 2 興國鐵路

此路爲湖北興國礦務公司所設，專爲運礦



之用。起點於陽新縣（興國州）東北之礦廠，終點於江邊之黃  
穎口；計長六十里。資本一百萬圓。

3 賈汪鐵路 光緒末年，賈汪煤礦公司籌築自江蘇銅山  
縣至柳泉鐵路三十里，又南至泉河輕便鐵路十二里，專為運煤  
礦用。宣統三年動工，於民國五年通車。資金三十萬兩。

4 臺棗鐵路 是路為山東嶧縣中興煤礦公司便利運煤而  
設。起自臺兒莊經泥溝嶧縣至棗莊，共長九十里。於宣統二年  
通車。資金為一、八〇二、一二八圓。

5 坨清周長高架綫鐵路 直隸房山縣屬坨里村周口店一  
帶，為產煤之區。惟徧地皆山，運輸不便。於是募股創辦惟一  
之高架綫鐵路。幹綫自坨里經前山至清江溝，計長六十四里，

於宣統三年通車。支綫自前山至紅煤廠，及周口店至長溝谷，長均十四里。前者亦於宣統三年通車，後者尙未完工。資金二百五十萬圓。

6 柳江鐵路 本路係直隸柳江煤礦公司李治等所請築，

自柳江礦區至湯河車站，共長三十四里。於民國五年通車，資金十萬圓。

7 大窩溝鐵路 自直隸女兒河經虹螺峴至大窩溝，爲通裕煤礦公司所呈請建築，計長五十四里，於民國五年通車。

8 怡立鐵路 民國六年由直隸磁縣怡立煤礦公司請築。

自京漢鐵路馬頭鎮車站至西佐村，共長一百零四里，於九年通車，資金一百萬圓。

9 博山鐵路 (一) 自山東膠濟路之博山至馬道地，長

四十里。(二) 自博山至八陵村 (已成之一段)，長二十四里。民國九年興工，原定三年竣工；但因水災奇重，直至十一年夏，第一段尙未完全告成。資金四十萬圓。

10 益華鐵路 民國九年，安徽益華鐵礦公司經理倪道杰

，因所領當塗縣屬龍家山碾屋山蘿蔔山等處之鐵礦，距長江岸較遠，運輸不便，乃呈請建築此路。十二年與寶興公司合資經營，名爲益華寶興公司專用鐵路。自當塗縣之蘿蔔山起，經王家莊至神農洲江口止，共長三十三里。於十一年通車，資金五十萬圓。

11 寶興鐵路 本路爲當塗寶興鐵路公司所呈請修築。專

以運礦石及關於採礦鍊礦之物件器具等爲主。十二年與前益華鐵礦公司合資經營焉。起自當塗縣采石磯江岸，至東山黃山沿凹山止，共長三十一里。資金三十萬兩。

12 桃荻鐵路 本路爲安徽省繁昌縣荻港鎮龍窠江邊起至桃沖山腳爲運鐵砂而設。由安徽省繁昌縣荻港鎮龍窠江邊起至桃沖山腳止，長十三里。於民國七年十月通車。

13 龍烟鐵路 本路係龍烟鐵礦公司專用路線。其一切費用，均由公司自行籌集。自直隸將軍嶺起，經軍莊村，沿永定河支路，東岸至三家店車站，與京門支路相接，均係單軌。一名軍三鐵路，長約十二里半，於民國十年六月通車。

14 大豐鐵路 自京兆宛平縣車廠村經西莊迆房山縣之周

口店，長十二里，爲大豐公司所呈請建築。於民國九年十二月通車，資金二十六萬圓。

15 寶昌鐵路 本路爲直隸井陘縣寶昌煤礦公司所建設。

因礦廠離井陘車站約五里，山路曲折，運輸不便；故設立高架鐵路，以便轉運。由鄭家地礦廠至井陘站旁。於民國十一年十二月通車。

16 長興鐵路 本路係浙江長興縣長興煤礦公司所創辦。

自長興礦場至五里橋，幹綫四十八里，支綫十二里，於民國十一年六月通車，資金一百萬圓。

17 齋堂鐵路 此路爲直隸官商合辦之齋堂煤礦公司所建築。起自三家店至齋堂礦區，共長六十二公里。於民國十三年

八月通車。

18 民興鐵路 此路係直隸商人許鳳麟等，集資在井陘縣 白土坡設立採煤公司。因該地河廣流急；故建築此高架鐵路，以便運輸，自礦廠起至井陘站止，長三里，於民國九年通車。

#### 第四節 外國承辦鐵路

1 中東鐵路 原名東清鐵路。當光緒二十二年定爲中俄合辦。我國政府，入股銀五百萬兩；並訂明「自通車日起，三十六年後，中政府可照俄人估價半資贖回，八十年後無條件收回」。原定幹綫，起於滿洲里而終海參崴（其在我國境內，則自綏芬止），計長三千零五十六里。嗣因俄人向我國租借旅大，更展築支綫自哈爾濱以南，經長春直達遼東半島。繼而日俄

戰後，俄以自長東至旅大一段，割歸日本管理，即今南滿鐵路之幹綫。而中東支綫，僅由哈爾濱至長春四百三十六里而已。合幹支兩綫共長三千四百九十二里。自舊俄瓦解，我國為收回主權計，設立督辦於哈爾濱。今蘇俄仍欲干涉路政，已成爲中俄共管之局。然較諸南滿鐵路，固差勝一籌矣。

## 2

### 南滿鐵路

日俄戰後，俄割此路於日本。起自長春，

訖於大連，計長一千三百十二里，支綫有六：（一）旅順支綫，自臭水至旅順。（二）營口支綫，自大石橋至營口。（三）撫旅支綫，自蘇家屯至撫順。（四）柳樹屯支綫，自大房身至柳樹屯。（六）烟臺炭坑支綫，自烟臺至烟臺煤礦。支綫共長二百七十餘里，一切均由南滿洲公司經營。至民國四年，迫脅

我國訂立二十一條約；其管理南滿鐵路之期限，又要求展至十九年爲期。

### 3 安奉鐵路

此路爲南滿鐵路之支綫；當日俄戰役，日人爲軍事上便利運輸起見，築輕便鐵路於安東奉天間，計長四百餘里。戰事既終，即擅自改築爲安奉鐵路，事後始訂約，其間復架橋於鴨綠江上，以通朝鮮，實爲交通要道。但光緒三十年訂約時，以「十五年爲限，可由中國贖回」。今早已滿期，何國人之不留意也。

### 4 龍州鐵路

此路爲法人所承辦，起點於廣西龍州，終點於鎮南關，計長一百五十里，尙未完成。法更由鎮南關延長入越南，經諒山北寧而至河內，此段已成。此路關於我國西



南邊防至鉅，我國人其將何以善其後耶。

5 滇越鐵路 光緒二十二年，中法續訂商約，即有雲南

鐵路敷設與安南鐵路聯絡之議。迨二十四年，法強佔廣州灣，同時獲得本路之建築權。於是該路乃由安南直入雲南。至民國元年，全綫始行完竣。此路在我國境內，自雲南省城迄於老開，計長八百六十七里。若合老開至海防計之，共爲一千六百一里。通車以來，頗爲發達。當訂約時，有「八十年期滿，無價歸還中國」之規定。

#### 第五節 長途汽車概況

我國土地之廣，富源之多，建設鐵路，固爲要圖；但鐵路笨重而不經濟，其路除專駛鐵路車輛外，其餘車輛，不能駛行

。築鐵路一里，至少需費萬圓；而修築汽車路一里，平均不過千圓。加之路成後，各種汽車、馬車、腳踏車等，無不可以駛行，是則建築長途汽車路，不容緩矣。將來東西各國，鐵路與長途汽車，並駕齊驅，亦意中事也。今我國軍工築路之辦法：先從國道入手，次爲省道，又次爲縣道，及鄉道，分途進行。

長途汽車路之建築，據全國道路協會之計畫：自南而北，經滇、川、甘、蒙各省區，建築寬五丈以上之石子道路，長約五千五百三十里，每一小時車行六十里。四日以內，即可由滇、達、蒙，此爲貫通南北第一經綫之國道。又自東而西，經魯、直、豫、晉、陝、甘、青、海、新、疆各省區，長約六千九百五十里，五日以內，即可由魯、達、新，此爲貫通東西第二經綫之國道。又自

東南隅，經粵、贛、湘、鄂、川、陝、甘、新各省區而達西北隅，長約七千七百九十里，五日內外，即可由汕頭而至伊犁，爲第三經綫之國道。又自東北隅，經黑、奉、直、晉、陝、甘、青海、西藏各省區而達西南隅，亦於五日內外，即可由愛琿至亞東，爲第四經綫之國道。而甘肅之皋蘭，實爲貫通全國四大經綫之中心交點。卽由距離交點不遠之西寧起點，環繞交點一周，經武威、寧夏、平涼、天水各縣，仍至西寧而止。建築寬五丈以上之國道，長約二千七百五十里，爲第一緯路路綫。又距第一緯路路綫離西寧不遠之酒泉起點，環經榆林、延長、大荔、潼關、西安、洋縣、南鄭、沔縣、閬中、成都、雅安、理化、巴安各縣，仍至酒泉而止，長約七千零八十里，爲第二緯

路路綫。又此外漸推漸遠，爲第三、第四、第五各緯路路綫；惟第五緯路綫；則環繞我國國界一週，路綫極長，經費頗巨。倘若造成，不但可免外人之覬覦我華土，實足固我國防矣。

我國年來築路思潮，普遍全國。現成之路，以石子路與煤屑路爲多。惜國事蝸蟻，政局時變，省自爲主。路途或爲局部之修築，或爲軍事所阻礙，致無大規模之進行。言念及此，殊堪痛惜！茲將各省已築及擬築之長途汽車路，列敘於左：

省別	路綫	里數	種類
直隸	北京至天津 邯鄲至大名	一四〇里	長途汽車
隸	清苑至天津	二四八里	同

省別	路綫	里數	種類
直隸	北京至通縣 京西至門頭溝	三三五里 六六〇里	同
隸	北京至承德		同

東 山		隸	直				
濟寧至河南柳曹州	濟寧至荷澤 惠民(武定)	烟臺至濰縣 聊城(東昌)至	滄縣至石家莊	北京至海甸 天津至唐官屯	天津至鹹水沽 望都至青風店	北京至喜峰口 清苑至高陽	南宮至德縣 定縣至辛集
	二四〇里	四八〇里	四六〇里	二六里	一〇八里	八〇〇里 三〇里	
同	同	同		同	同	同	同
		長途 汽車					

西 山		東	山 河					
陽明堡至大同	洪洞至安邑 陽曲至陽明堡	陽曲至洪洞	南館陶至聊城	臨沂至嶧縣 青島	德縣至直隸南宮	野鉅 長山至清河鎮	濟南至河南開封	京濟
三一〇里	三五五里	五七〇里	一三〇里	二〇〇里	六〇〇里	九〇里	六〇〇里	九三〇里
同	同	同	同	同	同	同	同	同
		長途 汽車						

長途汽車

南 河			西 山			
周家口至開封	鄭城經周家口 至淮陽	駐馬店至汝南	信陽至潢川	鄂	武安至直隸邯鄲	開封至太康
同	同	同	同	同	同	同
						長途汽車

甘 肅		西 陝		南 河		
通渭	皋蘭至寧夏	長安至同官	長安至潼關	陝縣至潼關	息縣至羅山	洛陽至龍門
						河口
						南陽至湖北老
						南陽
						許昌經禹縣至
						太康
						許昌經鄆陵至
						徽毫縣
						商邱朱集至安
三四里	六六〇里	四〇〇里	二九〇里	一一七五	六五里	一一七五
	長途汽車	同	長途汽車	同	同	同

南 湖	北 湖	川 四
長沙至湘潭	襄陽至沙市 襄陽至花園 荆門至沙洋 樊城至華縣 宜昌至沙市 金口至武昌 漢口至宜昌 樊城至新野	成都至灌縣 巴縣至觀音橋 成都至趙家渡 成都至康定 成都至巴縣 成都至彭山
八〇里	五〇二里 四二〇里 一一〇里 三六〇里 二〇〇里 六〇里 八二〇里 二〇〇里	一四〇里 一二〇里 六八九里 一二五里
長途 汽車	同 同 同 同 同 同 同 同	同 同 同 同 同 同

徽	安	西 江	南 湖
正陽至六安	蚌埠至懷遠 五河至泗縣 正陽至阜陽 秋浦至江西景 德	九江至景德 九江至廬山 南昌至贛縣	湘潭至寶慶 芷江至寶慶 長沙至安化
三〇〇里	二五里 九〇里 一八〇里 二百餘里	二〇〇里 三五里 八二五里	三七〇里
同	同 同 同 同 同	同 同 同	同
	長途 汽車	長途 汽車	

蘇		江		徽	安								
淮陰至淮安	灌雲至東海	銅山至蕭縣	銅山至宿清	南通	江都至江干	丹徒至江都	通如海	上海至川沙	上海至柘林	上海至南匯	上海至瀏河	六安至合肥	毫縣至河南商邱
	三六里	五〇里	二〇〇里	五六〇里	九〇里		四〇〇里	三〇里	六四里	二四里	七二里		一九〇里
同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同

江	浙	蘇		江									
杭縣至富陽	杭縣至餘杭	常熟至太倉	江陰至無錫	下關至城內門	上海至吳淞	銅山至沛縣	高郵至寶應	嘉定至南翔	瓜州至江都	丹徒至句容	淮陰至沭陽	南京至南湯山	淮陰至西壩
一二〇里	六四里			一二里	五〇里		一二〇里		九〇里	九〇里		九〇里	
同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同



建		福		江		浙						
晉江至惠安	晉江至德化	同安至晉江 (泉州)	龍溪至同安	龍溪至浦南	龍溪至石碼	龍溪經南靖至 龍巖	良山門至臨平	瓶窰至湖墅	餘杭至武康	杭縣至海寧	紹興至蕭山	餘杭至臨安
			二〇七里	三〇里		二〇〇里	四〇里	三四里	九三里	六五里	八五里	八〇里
同	同	同	同	同	同	汽輕 車途	同	同	同	同	同	同

西 廣		東		廣		建 福						
桂林至全縣	邕寧至武鳴 龍州至水口	石龍至羅溪	文昌	開平	中山縣	文瓊	恩平	文東	廉北	廣州市	仙遊經莆田至 閩侯	惠安至仙遊
	一二〇里	一〇〇里	七〇里	一〇〇里	六〇里	一〇〇里	五二里	一二〇里	一五七里			
	汽長 車途	同	同	同	同	同	同	同	同	汽長 車途	同	同

林吉	天	奉	南	雲	西	廣
孫家臺至開拓	瞻榆至太平川 四平街至梨樹	大連至旅順 岫岩至莊河 西豐至開原 雙山至遼源	瀋陽至遼中	昆明至宣威 昆明至鄧川	昆陽至玉溪 勃浦至修仁 鬱林	貴縣經興業至
		五五里	一四〇里	六七二里 一二九〇里	九〇里 三五里	二一八里
汽長 車途	同	同	同	同	同	同

古蒙及遠綏爾哈察河熱	江龍黑	林	吉
承德至北京 張北至多倫 張北至庫倫 庫倫至恰克圖 包頭至寧夏 張平路 平滂路	拜泉青岡至濱 江	濱江 孟家嶺	明水至安拜 長春至伊通 樺川至佳木斯
四六〇里 六六〇里 二六四〇里 七五〇里 一四八四里 五六一里 八二五里		二〇里 九里	
汽長 車途	汽長 車途		同同同

川	康
邊	甘
康	
雅	

長
汽
車
途

## 第二章 電報及電話

電信交通，日漸發達。吾人遠隔萬里，傳遞信息，頃刻可至；或互相談話，如同在室。其關係於社會國家，可謂巨矣。電報可分爲有綫無綫二種，有綫又有陸綫海綫之別，茲分述其大略於下。

### 第一節 有綫電報

(1) 陸綫 我國電報，在清同治十三年雖有架設電綫之議

，然未實行。至光緒四年英人雷伊諾爾特 Reynolds，架設自

上海至黃浦江口之電報綫，實爲我國架設電綫之濫觴。光緒五

年，招丹麥人試辦大沽天津間電報。翌年敷設津滬間之陸綫，遂令大北公司承辦；並於天津、大沽、濟寧、淮陰、丹徒、吳縣、上海七處，設電報局。招集商股八十萬元，遂改爲官督商辦。自是以降，設浙江綫以通廣東，設長江綫以通漢口，繼更通至巴縣成都。而雲南騰衝蒙自等處，亦相繼通電，並接展支綫於貴州，此南方之綫也。至北方如東三省先後設綫，由奉天吉林寧安以至琿春。若山陝二省，則通至甘肅寧夏；更由北京以至恰克圖。自後各處年有增設。二十八年，收爲國有，其時電綫延長，已有十二萬餘里，電報局共有六百餘處矣。民國三年，參照行政區域，就綫路之便利，分設電政管理局十三處：曰直魯，曰奉吉黑，曰江蘇，曰鄂湘，曰粵桂，曰晉豫，曰閩

浙，曰贛皖，曰雲貴，曰川藏，曰陝甘，曰蒙古，曰新青等電政管理局，各就其所轄，以管理電務。於是劃一章程，進步頗速。至近年統計電綫，延長至十五萬餘里，電局亦增至九百四十二所。又陸上電綫與外國電綫相接有三種：如廣西鎮南關、廣東東興、雲南河口及思茅，與法屬安南綫相接；黑龍江海蘭泡、吉林長春及琿春、新疆塔城、蒙古買賣城，與俄國綫相接；雲南騰衝與英屬緬甸綫相接，以達印度。民國十年，我國加入萬國電報公會以後，與在會各國，可享同等利益矣。

(2) 海綫 光緒二十七年，政府自大東大北二電報公司，借款二十一萬鎊，爲合同經營之上海大沽綫。翌年又自二公司借款四萬八千鎊，爲合同經營芝罘大沽綫。是爲我國自行經營

海底電綫之嚆矢。現我國自有之海底電綫僅有六綫：（一）徐口綫，自廣東徐聞縣起，至瓊山之海口所止，係由大北公司所代設。（二）滬烟沽正綫，自上海起，經烟臺至大沽止，係由我國向大北公司所收回自辦者也。（三）烟沽副綫，自烟臺至大沽止，爲我國借款所建設。（四）青烟綫，自青島至烟臺。（五）青滬綫，自青島至上海，與青烟綫共爲德人所設，繼爲日本所佔，自青島歸還後，此綫亦收回我有。（六）烟滬綫，自江蘇寶山縣陸地入海，經長江下流而達烟臺，爲民國十一年三月所成功者也。此外與日本合辦者有二：（一）煙大綫，自煙臺起至大連止，本爲俄國所設。日俄戰後，爲日所有，幾經交涉後。始定爲中日合辦。（二）青佐綫，自青島通至日本之

佐世保，自青島問題解決後，中日各得其半。至外國所辦之海綫：——如英國大東公司所經營者有五：自香港至川石山（閩侯）爲一綫，川石山至上海（吳淞）爲一綫，自香港至婆羅洲 新嘉坡 歐洲爲一綫，自香港至西貢 新嘉坡爲一綫，自香港至海防爲一綫。丹麥大北公司所經營者有四：自香港至廈門爲一綫，廈門至上海爲一綫，自上海至長崎爲一綫，自廈門至海防爲一綫。法國所經營者有廈門 鼓浪嶼至海防一綫。美國所經營者有二：自上海至馬尼拉爲一綫，香港至馬尼拉 關島 達舊金山爲一綫。日本所經營者有四：自上海至長崎，自閩侯至臺灣，自大連至佐世保，自旅順至煙臺 威海衛。日美所共有者，爲上海至太平洋 耶浦島，此綫原爲德國所經營，歐戰後，始歸日美共

管。以上各綫於我國領土內，均有莫大之關係也。

## 第二節 無線電報

光緒二十一年，意人馬爾氏發明無線電報。三十一年，我國政府延聘意人葛拉斯，以訓練電報學生，並購馬康無線電機 Marconi System，設於海圻、海容、海籌、海琛四艦，以資實習；是爲我國創設無線電報之始。然當時設立，僅供軍事之用，如南苑、清苑、天津行營設機通報是也。三十四年，吳淞崇明間海綫毀斷，蘇人因設淞崇無線電局。宣統元年，購回上海滙中旅館之無線電臺，附設於上海電報局內。三年，海軍咨議處，則收買德商西門子無線電機，收發靈捷，頗著成績。民國成立，乃改歸交通部接管，並增設電臺於張北。二年，復議購



電臺八座，分設內地邊疆各適中之地，其後因各部紛紛訂購，遂生國際糾葛之問題。當民國七年，海部與日本三井洋行訂立合同，爲中日無綫電臺之協定。八年，陸部又與英國馬可尼公司，訂立合同。至十一年，交部於上海擬建設大無綫電臺，與美國協定，而爲英日所阻；故至今尙未實行。且日本三井洋行，在北京附近，所築雙橋無綫電臺，業已竣工，經海部派員接收，日人且以取消中美合同爲要挾，拒絕移交。美英兩國，又來催辦，故我國頗多掣肘。總計無綫電局屬於交通部者有八，隸於陸軍部者有三，此外各軍艦上約有三十副，近番禺江寧又各成立一所，而學校裝置者，則上海南洋大學有之。

各國在華之無綫電臺，計日本十一、美國五、法國四、英

國二，共計二十二處。經我國在華盛頓會議，提議取消。其結果僅允「未經中國許可之無綫電臺，不得經營，應由中國備價贖回」；是則已經許可之無綫電臺，不允取消可知。故當時在華會席上；法則以上海租界及廣州灣之電臺，係根據租界權及租借權；日則以南滿鐵路附屬地之電臺，係根據鐵路經營之權利；英亦以喀什噶爾之英國無綫電臺，曾經中國許可爲辭，是則我國欲完全收回，尙待交涉也。

### 第三節 電話概況

我國電話，始於上海租界英商所設，此後各埠外商，相繼而起：俄於旅順、大連、濱江，德於煙臺、膠澳，皆有電話之設。迨日俄戰後，日人在南滿各地，所設電話尤多。至我國自

營者，以天津爲最早，後爲拳匪所毀，遂附設於電報局內，是爲官辦電話之始。庚子之役，丹麥人擅設北京、天津、塘沽等處電話，事後經我國收回。自是於廣東、漢口、武昌、開封、奉天、閩侯、廈門諸處，相繼增設。而上海一埠，因租界電話皆爲外人所設；我國乃於閩北南市設電話，並與租界連接，又添設水綫，以通浦東。

電話設立，有部辦省辦商辦之別：如北京、天津、上海、陽曲、廣東等處爲部辦；河南、懷寧、長沙、江寧、吳縣、貴陽、奉天、歷城、長春、安東、龍江等處爲省辦；閩侯、武昌、廈門、南昌等處爲商辦。現今各省城各商埠，設立者日多，交通稱便。

此外有長途電話及無綫電話，爲現今傳遞消息之利器。長途電話，北京至天津間，早經通達，而津滬間及江寧杭縣間，又擬建設。至中東鐵路沿綫之長途電話，由法商承辦，爲報告商業狀況之用。若無綫電話，進行亦速，初於民國十年，由中國電氣公司，在北京天壇試驗，成績頗佳。嗣經交通部接收，於京津先行開辦。近來上海所通行之收音機，每日能傳播音樂、演唱及報告商情氣象等。家置一具，不特可以知各種商情氣象，並足以供娛樂也。

## 第四章 郵政及航空

### 第一節 郵政概況

郵政之起源甚遠，據歷史所載，則有雁足繫信，家鴿傳書

。其後政府文書多用驛站遞送，民間信件，則交由私設之信局代寄。但取價雖廉，而傳達實遲；故於光緒二十二年，始設大清郵政局，初由海關英人赫德氏 Sir Robert Hart 兼理。繼設郵傳部，將海關管理之權，移於中央。民國成立，改郵傳部爲交通部，改大清郵政局爲中華郵務局。聘法人比拉氏 F. Piry 爲總理，改良擴充，不遺餘力，成績尙屬可觀。舊時管理郵務之法，係因水陸之便，分立區域：每區域設一郵局，或分局，以管所轄之各支局，而聽命於中央之總局。後因郵務日漸發達，遂又改以行政區域爲標準；卽以一省爲一區。其有例外者，僅有兩區：卽東三省合爲一區；上海一埠亦爲一區是也。

自民國二年，開始籌備，至三年宣布實行。計分全國爲二

十一區，每區各設管理局一所。至八年、將直隸郵區，分爲二區；於北京天津各設管理局一所。十年、又將東三省郵區，分爲北滿（設於吉林濱江）南滿（設於奉天瀋陽）二管理局，又連西藏區（尙未設）共計之爲二十四區。其分設於各城鎮，而直轄於管理局者，曰支局；次於支局者，曰代辦所。厥後郵務日益發達，現全國所有郵局，合計已達一萬所以上。

郵件經行之路，名曰郵路。大別之可分爲四：有鐵路可通者，曰火車郵路；在國有鐵路，郵件之輸送，不必出資。惟民有鐵路，則郵局訂立特約賃率。有汽船可通者，曰輪船郵路，可分沿海江岸二航路。內地水路不能通輪船，而能通帆船及其他行船者，曰帆船郵路。至無舟車可通，而必須以人力及獸力

遞寄者，則曰郵差郵路。但我國路政與航業，均未發達；故四者之中，以郵差郵路爲最長。而管理郵路，亦以郵差郵路爲最難。然司其事者，慘淡經營，逐漸擴充。現計火車郵路已達二萬二千餘里；輪船郵路，已達四萬餘里；帆船郵路，已達五萬餘里；而郵差郵路，則達六十六萬餘里；其進步之速，殊可嘉也。

歐美各國自郵務通行後，即創設一萬國郵會。凡入會者，可與同會各國交換遞送郵件，法至善也。我國自開辦以來，竭力整頓，民國三年，西班牙開會，承認我國加入。并於是年附入羅馬包裹章程，於是我國與各國，互負遞寄之責；因於奉天天津上海廣東等管理局，爲直接互換局，並於京奉津浦兩路車

上，各設行動郵局三座，派員專理寄往歐洲各國郵件。九年十月、在西班牙開萬國郵會博議大會；各國提案多至二千餘件：凡關於客郵之刪除，包裹之增稅，違禁品之禁止收寄，皆議決通過。十年、訂立萬國郵約，此我國加入斯會之良好成績也。

民國十年在華盛頓會議上，各國承認撤銷在華之外國郵局，於十二年即已實行。計英有十二所，法有十三所，美國一所；惟日本為最多，有一百二十四所。除日租之旅大，法租之廣州灣外；餘皆以次撤銷。此後各國郵件，皆由我國寄遞，業務大增。而我國郵局，對之仍措置有方，不覺困難，每年收發郵件，達十億件以上，每年獲利，達百萬元以上，其辦事之能力，已可概見矣。



## 第二節 航空概況

歐美列強，謀郵件便利，特設航空郵政 *Air Mail*，以期迅速，而其成效亦著。反觀我國，殊屬有愧。考我國航空事業始於宣統元年。當時僅有法國沙麥式雙翼飛機一架，在南苑設試行工場，以資練習。宣統三年，革命軍因攻北京，購入奧國愛特立克式雙翼飛機二架，於是軍事上對於航空事業，稍加注意。至民國元年，參謀部又向法國訂購高德隆單翼式飛機十二架，聘請法國飛行家及技師各二位，并改工場為航空學校，招生教練，造就飛行人員，預備辦理航空事業之用。但不久，法國技師等因歐戰起，回歸本國。加之國內擾亂，無時或已，雖軍事上得利用之良機會；然財政窮困，技師缺乏，致航空事業，

不能進步。五年、海軍部開始水上飛行，同年於閩侯設立水上飛行學校，從事製作，但亦無良好成績可言。八年、陸軍總長靳雲鵬與英國威克斯商會 Messrs Vickers and Handley Page 締結英金百八十萬鎊之飛行機借款契約。爲養成飛行技師，遂購入商用維克式飛機百五十架，並派遣飛行練習生於英美諸國。九年春、自英國航空省，招聘霍爾脫大佐 F. V. Holt 爲航空處顧問，期以二年。

如是航空事業，漸形發達，特設航空處。九年六月、航空處長丁錦氏與威克斯商會締結第二次借款一百萬鎊契約，以期航空設備完成，并改航空學校爲航空教練所，而統屬於參謀部。當是時交通部亦設一航空事宜籌備處，而以丁士源爲處長，

購備大號飛機六架，因之事權不一，頗起爭議。迨直皖戰後，始將交部所設籌備處撤銷，而歸併於航空處。十年、改航空處爲航空署，而隸於國務院。公布航空組織條例，且議定航空郵件計畫，關於北京上海間航空綫，特新設京滬航空綫管理局。

初擬從商務飛行入手，先以京滬航綫爲基礎，此綫橫貫黃河長江兩大流域，計長二千五百四十二里，共分北京天津歷城銅山江寧上海六站。繼以各地航空場設備不完，先於北京歷城間試行二次，成績頗佳。又因人材缺乏，設一航空管理講習所，遴選前航空學校畢業生及航空署職員，送入肄業，以三月爲期。畢業後，派往各航站服務。又另設一航空警察教練隊，以爲養成航空警察之用。無奈政府財政支絀，致原有計畫，不能

實行。而所借之款亦徒供政府濫費而已。甚至十年冬，因經費困難，傳有以飛機六十架售於外商之說。國事蝸蟻，各自爲政，私購飛機，以利軍事，頗多展進，惟亦無正確之數可統計。較之列強先後長途飛行至我國，其規畫之大，進步之速，瞠乎遠矣。我國航空界視之，能無愧乎？茲將原定之五大航空綫，述之於下：

一京滬綫 自北京經天津、歷城、銅山、江寧而至上海。

二京漢綫 自北京經清苑、石家莊、鄭縣、駐馬店而至漢

口。

三京哈綫 自北京經北戴河、錦縣、奉天、長春而至濱江

(哈爾濱)。

四京庫綫 自北京經張北、滂江、烏蘭托羅海而至庫倫。

五庫科綫 自庫倫經沙布克臺、烏里雅蘇臺而至科布多。

## 第五章 陸路

我國主要陸路，昔以首都爲基點，由此分達於各地；故道路往往隨首都地址之移動，而變遷其位置。清代交通道路之主要者，以北京爲中心，向四方分達於各省省城，總延長約七千里，此卽所謂官馬大路（簡稱官路）是也。此外更由各省省城，有官路支路，通於地方重要都市，此卽所謂大路是也。二者至今，仍爲重要商路。至地方各市鎮間，又另通小路，以連絡大路及官路。但現今已成鐵路及將來擬築鐵路，多沿此等官路或大路而設者。蓋因工程師測量路綫與從來搬運貨物之工人，

沿此等路，較少困難，而沿途商業，又頗發達故也。茲將重要官路及大路，述之於右。

(A) 官馬北路

一、奉天官路 二、奉天至黑龍江龍江之延長綫 三、北京呼倫(海拉爾)間 四、北京恰克圖間

(B) 官馬西路

一、皋蘭官路 二、四川官路

(C) 官馬南路

一、雲南官路 二、桂林官路 三、廣東官路 四、閩侯

官路

第一節 官馬北路

官馬北路自北京經通縣（通州）、盧龍（永平）、山海關而至瀋陽，此卽所謂奉天官路之重要者也。更由瀋陽延長，達於龍江（齊齊哈爾），及由北京至呼倫與至恰克圖，均爲交通要路。

奉天官路自北京至通縣約三十里，從前以平石敷築，至民國八年改築，現已成爲火車路。由此經盧龍越山海關之萬里長城，古來爲我東三省及本部連絡之重要商路。自京奉鐵路成，山海關以北，已不行此路矣。

自奉天官路至吉林省伯都納，分一支路達吉林省城。幹路則至龍江，名曰龍江路。更以此連絡嫩江（墨爾根）及璦琿商路。錦瓊鐵路預定綫大部分卽沿此大路。

自北京達於呼倫之大道，須經過多倫（多倫諾爾），惟北京多倫間有二路：其一經由承德（熱河），其一經由張北。現北京張北間，京包鐵路通過焉。

自張北經薩爾烏蘇、庫倫以達恰克圖，爲重要商路，亦爲俄國自北方至北京之重要路。自北京至貝喀爾湖南之駱駝隊商，皆由此路通焉。現張庫間雖有長途汽車之往來；然蒙古隊商自西伯利亞來者，現尙絡繹不絕。其大部分貨物再由張北乘鐵路，輸送於北京。此外張北更有一重要隊商路，卽自此至歸綏（歸化城）以達塞密巴拉敦 *Semipalatinsk* 是也。現鐵路既自張北經豐鎮，以至歸綏；故隊商漸次有利用此大路之傾向。又上述自北京至恰克圖商路，則自薩爾烏蘇分一支路，經烏里雅



蘇臺而至科布多，過阿爾泰及唐努烏拉山脈之峽谷，以達額爾齊斯河高原之塞密巴拉敦，全路適成一直綫。但自齊桑泊達長江流域約七千五百里，用駛車只需百四十日，亦不甚困難；而經恰克圖至北京，則反需二百日云。

## 第二節 官馬西路

在黃河長江之間，連絡西部地方之大路，名曰官馬西路。

蓋我國古時首都，常沿黃河流域而移動，且與中央亞細亞高原之諸國貿易甚久故也。即自北京起，一至甘肅皋蘭，更西延至喀什噶爾，以與中央亞細亞小亞細亞之中心市場連絡；一至四川成都，更西延至西藏拉薩；前者謂之皋蘭官路，後者謂之四川官路。

皋蘭官路自北京起，經清苑正定，至山西陽曲，經汾陽沿汾水，至汾水與黃河合流點，更由此沿黃河與渭水之合流處，而至潼關。又沿渭水至陝西長安，計北京長安間約有二千三百里。由此經咸陽邠縣及甘肅之涇川平涼，達於皋蘭，約一千餘里。此路爲北部各省與西北各地連絡之惟一交通路，自陽曲至潼關間，有同成鐵路之豫定綫；又潼關皋蘭間，爲隴海豫定綫；十三世紀馬哥波羅過此，曾贊爲良道焉。

自皋蘭西北經武威（涼州）、張掖（甘州）、酒泉（肅州）、安西，越沙漠而至哈密，繼至吐魯番途分爲二：（一）北達迪化及伊犁，當東部西伯利亞綫未通前，駱駝隊商由此路，維持黃河流域地方之貿易。卽自天山北路，由伊犁河溪谷，出

俄屬土耳其斯坦，過浩罕布哈爾，從波斯小亞細亞以達歐洲地方。現歐洲由鐵路達塔什干，再以此路爲與內地貿易之重要路。  
 (一) 自吐魯番至西南之大道，卽自天山南路至疏勒。與天山北路，同爲古代西方惟一之交通路。當吐魯番繞博斯騰淖爾，出庫爾勒，經庫車阿克蘇而達疏勒。但疏勒以西，卽達帕米爾葱嶺烏赤別里山口，因帕米爾之阻塞，繞大戈壁之南端，外人謂此爲歸路 *Return Road*，更經葉爾羌和闐至于闐（克里雅）北向，沿阿勒騰塔格嶺北麓，至於安西，復回上述之皋蘭路。  
北京哈密間約六千二百餘里，至疏勒共一萬三百七十七里。又皋蘭官路分一支路，自皋蘭沿湟水四百七十七里至西寧，又經青海而至西藏拉薩。更由此約二千四百里達噶大克。

自北京達成都之官路，謂之四川官路。於我國官路中建設最早，而且最重要最著名者也。自北京至長安間，取道皋蘭官路，以連絡黃河長江二流域間之各都市，爲自北京通西南諸省及西藏惟一之交通路。其路徑自長安過渭水，沿其北側，至鳳翔過黃土地帶，橫斷渭水深溪谷，經太白山頂至寶雞縣，橫渡渭水，達於秦嶺入口（大散關），又過秦嶺山脈及大巴山脈而至四川廣元，爲入巴蜀溢地之大道。自寶雞過大散關，越天沙嶺，山道約需七日行程。更過鳳縣至留壩，下褒水流域，途中越武關嶺而至褒城，行程較長。又官路之東，橫斷秦嶺，另有子午道儻駱道褒斜道三路，此卽所謂北棧道。貨物搬運者，咸取道焉。自褒城官路東至南鄭，西沿漢水上流之溪谷，而至沔

縣。自南鄭至此約九十里，沿途風景頗佳，人口稠密，氣候溫和，爲陝西南部之樂土，卽所謂漢中溢地是也。沔縣官路橫斷大巴山脈，稱爲蜀棧道，又稱南棧道，沿途人口稀少，而風景頗佳。越大巴山脈中之五丁七盤朝天三關嶺，而至廣元。由此貫嘉陵江涪江沱江，而入成都平原。沿路樹林蒼鬱，均爲數百年前之古木，路政不修，頗爲荒蕪。自廣元至成都有二路：一自廣元渡嘉陵江至昭化，又沿江經閬中三臺而達成都；一由昭化過劍門關，至梓潼而達成都。

又越大巴山脈之道，除上述外，尙有二道：（甲）自南鄭而南，越米倉山至四川巴中，謂之米倉道。（乙）自沔縣至略陽，經甘肅文縣，至四川平武東之左擔道，爲近代驛路，謂之

陰平道。

四川官路現北京陽曲間，已有鐵路可達；故此二都市間之道路，不過爲地方之交通路而已。自陽曲至成都間約三千六百里，爲同成鐵路之豫定綫。現陽曲長安間約一千二百里，用騾馬約十六日可達，騾馬費二匹三里約五分。又長安成都間約二千一百六十里，用四人轎約二十四日可達，平均一日可達九十里。轎費一里約三分左右。

再本官路自成都更出延長之西藏路，西經雅安康定理化巴安，以達於拉薩。元馬哥波羅回本國，亦由四川官路至成都，經巴安，出印度阿薩母州云。

又本官路除上述橫斷秦嶺之外，其西北面亦有二大路：稱

爲秦嶺大路。一自廣元沿嘉陵江北行，由陝西略陽至甘肅徽縣，橫斷秦嶺山脈達天水，更至陝西鳳翔，以連絡通長安之官路；或達皋蘭，二自照化沿白水江入甘肅武都而至皋蘭。

若以四川成都爲中心，連絡各重要都市之大路，除上述四川官路外，更有五大路：

(甲) 卽達拉薩之西藏大路。(乙) 大理大路自成都至雅安經漢源越嶲，達於西昌 (寧遠)，分爲二路：(A) 自西昌沿安寧河，渡鴉礮金沙兩江之會合點，入雲南省，經鹽豐 (白鹽井) 賓川而至大理。(B) 又自西昌西行，渡鴉礮江經鹽源，入雲南永北，渡金沙江而達大理。(丙) 巴縣大路：自成都至簡陽沿沱江，達內江，經隆昌榮昌永川而至巴縣。此爲四川

省中往來最頻繁之商路也。更自巴縣經綦江，達貴州之桐梓遵義而至貴陽大路，稱爲綦江大路。(丁)宜賓大路：自成都沿岷江南下，經眉山而達樂山，更經犍爲而至宜賓。著名之峨眉山，即在樂山以西一日行程之地。自一八七七年巴白氏 Baber 登此山贊賞以後，外人來訪者不少。山高出海面一萬一千呎，與山西五臺山、安徽九華山、浙江普陀山，共爲我國四大聖山之一。(戊)宜昌大路：自成都經三臺蓬溪南充大竹梁山等而出萬縣。更由此沿長江，過雲陽奉節巫山等而達宜昌，經三峽之險路，此即所謂長江路，更由宜昌經漢口懷寧以達江寧。

### 第三節 官馬南路



自北京通南方之主要官路有四：即雲南官路、桂林官路、廣東官路及閩侯官路是也。又通江西出廣東之路，稱爲江西官路。

(一)雲南官路爲自北京貫河南湖北湖南貴州四省，以達雲南省城之商路也。北京正定間，與皋蘭官路取同一途徑，沿京漢鐵路渡黃河，經河南開封至許昌，分爲二路：其一爲桂林官路，自許昌南行伏牛山之東麓，由南陽沿白河流域，至湖北漢水濱之襄陽。更南行於江陵、沙市，渡長江，經湖南津市至常德，出沅江溪谷。又經沅陵瀘溪芷江晃縣入貴州省，通過鎮遠平越貴陽。其常德瀘溪間，即古之武陵桃源地也。此路橫斷沅江本支流處頗多，故行走較困難。自貴陽以西，道路愈形險峻

，經普安入雲南省，再越高原地帶，過平彝霑益馬龍，至湖沼地方，即達雲南省城昆明。

本官路自南陽北行至南臺，橫貫伏牛山脈，過魯山伊陽，經嵩山山麓，沿洛水溪谷，通過四川官路兩側，成爲秦嶺五大路之一。

又本官路中自沙市至貴陽間，爲沙興鐵路之豫定綫，更自昆明經大理騰衝，延至緬甸境之八莫。滇緬鐵路豫定綫，其昆明大理間，即沿本官路而設者也。騰衝高出海面五千呎，而八莫則僅三百五十呎云。

以昆明爲中心之大路，除雲南官路外，有達百色、蒙自、思茅、曼德來 Mandalay、大理、宜賓、瀘縣 七大路：

百色大路 自昆明經宜良路南彌勒邱北廣南富州剝隘司而  
至廣西省百色，更沿右江而達邕寧（南寧）。

蒙自大路 自昆明出澂江，經撫山湖之東側，而至阿迷州  
及蒙自，更至蠻耗沿紅河，連絡老開及河內。又自河內至廣西  
邕寧之通路，謂之龍州大路。現河內經諒山而至鎮南關間，有  
龍州鐵路之便。由鎮南關入廣西龍州，沿左江，可達邕寧。

思茅大路 自昆明過滇池撫山湖之間，經呈貢晉寧元江寧  
洱而達思茅，可通至印度支那之老撾。

曼德來大路 自昆明經安寧易門景東順寧，過緬甸老撾地  
方 Shan State，以達曼德來。

大理大路 爲前述雲南官路之延長路，自昆明經祿豐廣通

楚雄至大理，更經騰衝至蠻允，以連絡入莫。

宜賓大路 自昆明北行，經東川昭通大關入四川省，以達宜賓。

瀘縣大路 自昆明東北行，經曲靖宣威，過貴州之威寧畢節以入四川省，過敘永納溪，渡長江達於瀘縣（瀘州）。又自畢節經大定織金至安順，與雲南官路連絡，以達貴陽之路，謂之大定大路。

(二) 桂林官路於河南許昌，與雲南官路分離而至漢口，京漢鐵路即沿此路而設。自漢口渡長江，過武昌咸寧蒲圻，經岳陽湘陰，沿湘江而出長沙湘潭，達於衡陽，更由此而至番禺。粵漢鐵路即沿此路而設。本官路又有沿湘江本流，經祁陽零陵

，至廣西全縣，過湘江灘水之分水嶺，以達桂林者，爲古來連絡長江及西江之重要商路。自桂林由桂江出西江，經廣東之德慶高要等縣以達番禺，謂之蒼梧大路。自蒼梧有經藤容鬱林諸縣，分歧以達廣東合浦欽縣之大路；有自德慶高要西南行，出茂名而至雷州半島之大路；及由封川北溯賀江出賀縣，經富川溯瀟水而至湖南江華之大路。

此外以桂林爲中心之大路有二：（1）沿六洞水北行，至湖南新寧者，爲新寧大路。由新寧又分達寶慶及芷江二路：前者即沿夫夷水，連絡資江溪谷；後者自城步出芷江，合於雲南官路，以連絡沅江溪谷。（2）即馬平大路，自永福沿永福江至馬平，更由此沿柳江達桂平，連絡至蒼梧及邕寧大路。或西

至宜山，經思恩，達貴州之荔波獨山，以連接通都勻之大路。  
(二)廣東官路即摺嶺路，自衡陽與桂林大路分離至宜章，粵漢鐵路未成綫即沿本官路而設。其途徑南沿湘江支流耒水，經耒陽永興郴縣，以達宜章。更越摺嶺而至廣東省，下沿北江經樂昌曲江英德而至三水，達於番禺。粵漢鐵路在粵省內者亦大部分沿本路而設。

本官路中以長沙爲中心，除分出大路通於寶慶及茶陵外，尚有常德宜春（袁州）及瀏陽三大路。常德大路自長沙西北通寧鄉益陽龍陽等，以達常德，而連接雲南大路。宜春大路即江西路，自長沙東南經醴陵至江西萍鄉、宜春、清江，而會於廣東官路。所謂江西鐵路豫定綫，即沿本路而設者也。瀏陽大路

自長沙東經瀏陽，至江西義寧，更北行至湖北通山咸寧，以達武昌。

再通廣東尙有一官路，即貫通江西以達廣東，所謂使節路 Ambassador's Road 是也。古來爲廣東連絡長江中流之主要路。

一七九二年安哈斯德爵 Lord Amherst，一八一六年馬加脫納爵 Lord Macartney 均由此路，往來於北京廣東間。因外國使者多沿此路往來，故有此名。其途徑自北京直貫山東西部，而至江蘇銅山，更經安徽宿縣後，與津浦鐵路相交叉，經臨淮關而南至合肥。更由此經潛山太湖，至湖北黃梅，越長江達於江西九江。再沿鄱陽湖過星子永修高安清江，沿贛江經南康大庾，越梅嶺，謂之梅嶺路。至曲江合摺嶺路，下北江而至番禺。

其間自永修至南昌，更東南經臨川而通福建之路，謂之杉關路。此外自南昌沿鄱陽湖畔向東，過瑞洪鄱陽（饒州），沿昌江至浮梁，更達安徽祁門之大路，謂之鄱陽大路。又自九江至湖口彭澤，有彭澤大路。更由彭澤可通至安徽東流及懷寧。

又本路沿贛江，經新淦、峽江、吉水、吉安、萬安，而至贛縣，出福建長汀（汀州），以韓江連絡廣東汕頭，謂之長汀路。

又自廣東曲江北經仁化，越臘嶺，有至湖南汝城之大路。在汝城分爲二路：一爲耒水路，以連接摺嶺路；一自東北經桂東越米嶺，過鄆茶陵攸等縣，達於萍株鐵路之醴陵站。

（四）閩侯官路自北京經山東德縣歷城，分一路至泰安臨沂



，出江蘇宿遷，沿大運河達於丹徒。又自德縣亦可於大運河東岸行，過高塘荏平，渡黃河至東河，經東平以達滋陽，更入江蘇利國驛銅山，過安徽宿縣，於臨淮關渡淮河，而至鳳陽。在此又分爲二途：（1）東南經滁縣達浦口，渡長江至江寧，而與上述自德縣經歷城至丹徒之路相連絡。由此沿大運河經武進、無錫、吳縣、嘉興，而至杭縣，更溯錢塘江，經富陽、建德、蘭溪、衢縣、江山，於楓嶺橫過仙霞嶺山脈，入福建省，自浦城沿建溪南下，至建甌南平而達閩侯。（2）自鳳陽過定遠合肥，經江西南昌，會於前述之杉關路，沿閩江本流而達閩侯。本路自北京杭縣間，爲平野沖積地，故道路平坦。津浦滬寧滬杭三鐵路，殆皆沿本路而建設。但自杭縣閩侯間，經錢塘江及

閩江之溪谷，地勢概爲高峻；故交通稍覺困難耳。

本路中自安徽合肥，又分歧至六安，經正陽關至阜陽（穎州），達於河南之淮陽、開封，謂之阜陽大路。

此外閩侯官路，於浙江衢縣分歧至永嘉及至福建建甌二路；前者謂之永嘉大路，越侵雲嶺，於遂昌下甌江，經松陽麗水而至永嘉。後者謂之建甌大路，入江西省，經玉山、上饒、鉛山，又至福建建陽，以連絡閩侯官路。

又自紹興經嵯縣新昌天台，而至臨海（台州），謂之天台大路。

除上述大路外，各省城連絡其他地方重要都市之道路，其數頗多。就中最重要者爲長江路及陝西路：（1）長江路，即

起自成都，由宜昌大路經萬縣宜昌達於漢口，更至懷寧渡長江，經大通蕪湖以達於江寧。本路中自四川巫山沿大寧河北行者，爲秦嶺大路之一，於巫溪及陝西鎮坪間，越大巴山脈，北過安康石泉寧陝，橫斷秦嶺山脈，以達於長安。(2) 陝西路即起自漢口，北經安陸襄陽，至河南淅川荆紫關，過陝西商南龍駒寨商縣藍田，而達於長安。於商縣越秦嶺，稱爲秦嶺大路。但本大路由此更經甘肅皋蘭、新疆哈密，得通至俄國國境。

又自南鄭出漢口之大路，稱爲南鄭大路。其長約有一千八百里，其途徑自南鄭東南經西鄉、石泉、安康，入湖北竹山、保康、安陸，過孝感而達於漢口。

#### 第四節 各路概況

我國陸路，以西北諸省較爲廣大，可通車馬，平原之路，有廣至六七十尺者。惟行經黃土間，大抵兩側高而中央低，行路者苦之。至中部及東南諸省道路之廣，鮮有逾五、六尺者；雖官路及大路，間有寬一丈餘者。然皆位於耕田之中央，兩側之地日被水澤所浸削，漸漸減縮其路幅。加以河流衆多，橋梁缺乏；故行路維艱，在所難免。年來築路思潮，愈唱愈高，普遍全國，國人已多注意。推其所以致此之由，雖由於政府注重路政，頒布修治道路條例；然中華全國道路建設協會之宣傳指導，實與有力焉。

## 第六章 舊交通工具

我國道路，初極完備。清室末季，路政廢弛，不事修葺；

以致殘隳不堪。每當雨季，泥濘浸脛，交通困難，致有行路難之歎。其交通方法，往往守其「南人使船，北人使馬」之習慣。海通以來，交通機關，雖日益發達；然舊交通工具，尙有相當之價值。茲分述於後，以資觀摩而便改良焉。

### 第一節 車輛

車輛可分爲旅客用車、運貨用車及貨客均用車。如轎車、騾馱車、輻子、駱駝轎、駱駝車、及轎子等，則屬於旅客用。如大車、牛車則用以搬運貨物。如窩車、小車等則爲貨客均用。其構造與應用，各地不同。在河南直隸陝西等黃河以北諸地，以至東三省地方，多用轎車，駱駝轎次之。運貨則盛用大車，而牛車及窩車亦使用之。又黃河以南之地，則盛行輻子。外

蒙古新疆及熱察綏三區，與我國本部交通，則以駱駝供貨客之搬運。小車則通行全國。此外大車、牛車及轎車等，則不論南部，而均用於平坦道路。茲分述其概況於下：

(1) 轎車

黃河以北及東三省地方，不論距離遠近多用之。車臺設以幅三尺、長四尺許之布幌，以長四尺五寸許之轆轤，伸出前方，可乘三人（馭者在內）。旅客二人，普通可攜帶貨物百斤。多用騾馬及驢馬曳之。近距離之地可用一頭，至遠距離則須用二、三頭，稱爲二套車、三套車。一日約可行八九十里。

(2) 大車

一稱長車，以騾及馬三、四頭或至七、八頭不等。普通可載貨物一千四五百斤以至四千斤，由馬匹之多寡及時季而不同；在東三省冬季結冰期內，一頭可載貨物五百斤，夏季普通均須減少，一日可行七八十里。

(3) 駱駝車

吾人旅行蒙古新疆地方時，可使用駱駝車。車以駱駝二頭牽之，車臺上蔽以綿布、羊絨等，可乘坐二人。有戶牖可啟閉自由，以防風寒。一日行程，可達九十里。張北庫倫間二千八百里須一月，車費二十五兩乃至三十兩云。

(4) 騾馱轎

於長五尺二寸、高二尺五寸、幅三尺五寸許之轎底部，

通以一丈許之二柱，以騾馬二頭附於前後負載之。即用騾馬代人力者也。轎內只得橫臥一人，攜帶品只限於手用品。一日約可行百里，轎費二、三兩，可供上流旅客之用。

(5) 轎子

轎子多用以代騾馱轎，盛行於山東地方。

(6) 駱駝轎

以駱駝一頭，於其兩側各置一轎以負載之，轎各坐一人。此種轎盛行於長城以北各地，一日約可行七八十里。

(7) 轎子

一稱肩輿。以有蓬蓋之椅子式者，橫貫二根竹竿，巧妙輕便。由大小裝飾之不同及乘客自己之歡喜，而有二人轎、



三人轎、四人轎及五人轎之分。每日可行七八十里，爲我國舊時交通上之最重要者也。

(8) 牛車

黃河以北各處均用牛車，而尤以蒙古地方爲甚。車臺形狀如箱，以牛三、四頭曳之。張北之茶與雜貨，及庫倫地方之天然曹達、山鹽、木材等，均用此牛車搬運。但車體之構造，長城內外稍有不同；蓋長城外諸地，道路平坦，而長城內諸地，山路險阻，故車輪周圍常包以鐵圈。普通每日行程約四十里左右。張庫間快則五十日可達，運費較廉。

(9) 窩車

其形狀恰與大車相同，爲貨客兼用車。普通客商與貨物

共乘用之。

(10) 小車

一名推車，俗稱羊角車，爲貨客兼用之一輪車。滿洲及我國本部隨處用之。但北方道路廣闊，用之者少，在長江流域各地用之者多。尤其盛行於江西湖南江蘇等省。江西之車形較大，稱爲江西推車。車體之中央，裝置一輪，以人力推之，道路狹者亦可得而行。閩浙兩廣等山地間，均可行之。貨物載積量四百斤至六百斤，旅客可乘二人或四人。普通以一人推之，但我國北部亦有二人推者（卽蓬車，可載貨物八九百斤）。惟行遠路，頗爲不便。又蓬車有時亦用帆以助進行。

## 第二節 馱獸

馱運之獸類頗多，如馬、駱駝、驢、騾、犛牛等，與轎車共爲交通上之重要工具。

馬、我國各處均用之，中部及南部，自家飼養以供應用，至供旅客用者頗少；但錢塘江流域及雲南省，尙不少使用云。以馱馬搬運貨物，普通又限於短距離，能載重二百斤。旅客乘用每日可行二百里。但長途旅行，因防乘馬疲勞，常行百里左右。

駝駱爲蒙古新疆等邊地之交通上，不可缺少者也。普通能載三四百斤，一日可行五六十里，但非常懼熱，故夏季往往於夜間行之。騾爲馬及驢之混血種，性溫順而力強，能負載二

百四五十斤。驢用於短距離搬運貨物及旅客，能負載百斤至二百斤。

犛牛在川邊西藏等處多用之。其色黑，長毛叢生如蓑衣；然性強耐勞，行動活潑，爲西藏隊商等運輸所必需，其功用等於蒙古之駱駝。

觀上述車輛馱獸，迄今尙固守前數世紀之舊態，不見有何等改善。西北區交通困難，依然如故。此後欲謀開闢富源，促進文化，則建築國道，改良車輛，實爲當務之急也。

### 第三節 船舶

舊時船舶，大別之可分爲官船民船二種。官船所以供給軍事交通及其他公務之用，以公費修造之，可分爲戰船、糧船、

雜船三種。民船一名戎克，爲私人所有，以營運輸業。二者之修造及航行，均有定規。逮至民國，官船廢而民船仍興，現海關與常關及其他地方官吏，由各地各種之規定而管理之，其主要目的，不外乎徵稅而已。至一般規定勵行者，爲民船夜間懸燈章程。

民船大者，航行於沿海及近海，能積載數千石。小者航行於內地各處河川，能積載數十石。如天津營口安東煙臺宜昌九江蕪湖鄞縣閩侯番禺及漢口等，均爲一等之民船貿易港。雖今日汽船發達，然民船對於貿易上，仍占重要地位。蓋貿易港大半爲河川合流點，或位於河川入海之地。內地之農產物，均須專賴民船運輸而後得達於貿易港也。

民船運送貨物有二種：（一）船主自受貨主委託，從事於運送，而得一定之運費。（二）商人自有數艘民船，雇數十名船夫，運送自家貨物。又自營業方法而言：有船主自探貨主，接受運送，及經運輸公司之手，受委託運送二種。就中以經運輸公司託送者爲多。茲將民船最近三年間船隻及噸數表於左：

年	期	船	隻	噸	數	
民	國	十	一	五	八、九七三	三、四一一、七六一
民	國	十	二	五	六、四一五	四、二二三、一五七
民	國	十	三	五	四九、九四五	三、八六九、七八八

#### 第四節 驛站

驛制濫觴於周代。至有郵驛之名，則始於明，終於清。故

驛站又稱郵驛或稱驛遞。以馬匹護送官吏之往來及公文者，謂之馬遞。以鋪夫鋪兵走遞公文者，謂之鋪遞。即嘉慶會典所謂驛遞鋪遞是也。於京師置皇華驛，爲全國綱領，直轄於兵部。又特設捷報處，以掌普通郵驛事務以外之機密書類，及其他特定官吏文書之發送受領。每四五十里，置一「驛站」，各驛有驛官、及兵士、驛差、馬匹等，凡有公文，皆不擇晝夜，派遣人馬，按其順序而傳遞於次驛，故達到較速。惟各驛名稱不同：在各省均稱驛。如順義驛涿鹿驛等，爲軍報而設則稱站。設於甘肅嘉峪關口外者謂之塘。設於西北兩路者謂之臺。甘肅一帶則稱所。此外又有軍臺京塘等稱：軍臺則專報軍務，京塘則直接京省，如所謂某省駐京提塘是也。其經費則各省各有定額

，量其繁簡而有多寡，稱爲編徵驛站原額，直省均於田賦編徵，惟本部館所及東三省，均於戶部支領。其程限各按道里定表，鋪遞日行百里內外，驛遞日行三百里（加急不在此限），此外並附有罰則。一八九六年清設郵政局，負擔公文遞送之責任以來，公認驛站無存續之必要。於一八九八年，決定漸行廢止。厥後郵政分設支局及代辦所，日形發達。於是各省均已撤廢；現所存者僅外蒙古及其他西北邊疆等小部分而已。

### 第五節 信局

信局又稱民局。清同治以來，交通事業發達，於瀕海沿江各省，開設信局，漸次傳播於內地。信局之營業，其初錢莊、商社等於各地有交易關係者，自派人遞送書信。其後隨便受他



人之委託輸送，而成爲一種專業。又信局之勢力，自陝西四川遠及於甘肅，尤其在江蘇浙江廣東三省，運河縱橫，船舶交通至便，特爲發達。其種類有二種：一爲內地專行信局，其主要營業區域，限於一、二省或一地方，以走腳及帆船遞送各地書信。二爲輪船信局，卽利用輪船往復於瀕江沿海各港，以遞送信件。所恃爲營業之利，則收取酒力與號金是也。酒力由付信人付出，號金爲受取人付出。信用卓著，故營業頗盛。自郵政發達後，此等信局，已漸次減少。觀其一九二三年之小包件數爲一八七、二六四，書信件數爲四、四五四、五一〇，卽可知其梗概矣。