

最近之交通 目錄

第一章 緒論

第二章 鐵路

一、戰前鐵路概況及準備

二、抗戰期間鐵路隨戰事演變之經過

三、新路建設之回顧與前瞻

第三章 公路

一、戰前公路概況及準備

二、抗戰以來公路建設與措施

第四章 航空

一、戰前之準備

二、武漢撤退前之措施

三、武漢撤退後之措施

四、今後計劃

第五章 水運

最近之交通 目錄

最近之交通 目錄

二

一、戰前之準備

二、武漢撤退前之設施

三、武漢撤退後之設施

四、今後計劃

第六章 驛運

一、萌芽時期之驛運

二、擴展時期之驛運

三、成熟時期之驛運

第七章 電政

一、戰前電政概況之準備

二、戰時電政措施與現況

第八章 郵政

一、戰前之準備

二、戰時郵政第一期——戰區郵務之維持

三、戰時郵政第二期——後方郵務之擴展

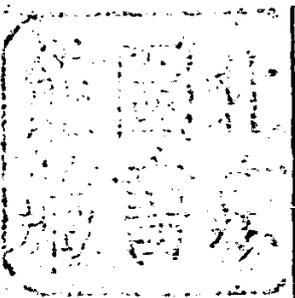
第九章 結語

最近之交通

第一章 緒論

交通對戰爭之重要性

現代科學技術之發達，與夫各種交通工具之發展，不特改變平時經濟生活，且使戰爭時間與空間之關係，亦與前大異。戰略之決定，恆視運輸、通訊問題為轉移，交通運用之得失，實成為決定勝負之最要因素。蓋現代軍隊之機械化、摩托化以裝甲車、坦克車為作戰主要作戰兵器。其需要鐵路公路之配合，如輪軸相依，不可須臾或離。故交通本身，實已成為直接戰爭武器。且在現代戰爭中，交戰雙方軍隊之戰鬥力為決定最後勝利之一種手段，雙方經濟力量及精神力量之對比，亦為決定勝負之重要關鍵。換言之，戰端一開，參戰國須立即實行總動員，將全國人力物力，全部貢獻於戰爭，不但須爭取前線軍事之勝利，同時須使全國經濟及精神力量充分發展，以支持全面戰爭。總動員之真義，即以活動之工具，在組織的方式下，所發生之一種戰鬥力量。所謂活動工具者，即是運輸、即是通訊、即是交通。由是可知今日戰時交通之任務，除軍事運輸與通訊之外，對於戰時農業之調協，資源之開發，工業之經營，財政金融之週轉，乃至物價之平穩，莫不負有重大使命。



最近之交通

二

戰時交通之重要，在近代世界戰爭中，不乏歷史之明證。如在上次歐戰中，凡爾登之役，法國即恃其大量迅速之汽車運輸，急運增援，將德軍擊退，而使整個軍事形勢，轉敗為勝；同時對德海上交通封鎖，使其物資接濟來源斷絕，國民經濟整個摧毀，結果德國遂不免屈服於凡爾賽條約之下。此次歐戰，德國寬大之洋灰和油軍用公路，星羅棋佈，故能神速調動其高機機械化部隊，實行閃擊戰略；又鄧扣克英軍之撤退，亦可謂爲此次戰爭初期成敗之所繫，若英國不能掌握英倫海峽之海上交通，並恃其海上交通工具之衆多，決難於倉促期內，將數十萬軍隊，安然撤回國土，而仍舊保持其作戰實力。自二十八年歐戰爆發以來，德國海軍最要戰略，即爲施行潛艇攻擊英國輪船政策，以謀擊毀英國海上交通體系。據三十年六月以前統計，英輪損失達二百餘萬噸，其鬥爭之劇烈可以想見，而大英帝國若無其世界第一位之輪船噸位，遭此重大損失，想必早已失去支持戰爭之力量矣。戰時交通，關係如此重大，故各國平時莫不致力於國防交通計劃，以爲戰時之準備。歷來如英國爲保持其印度洋之命脈，曾不惜鉅資，以收買蘇彝士運河；美國爲維持其太平洋勢力，不惜收買巴拿馬運河；蘇聯爲保障其遠東疆土，不惜建築橫貫歐亞之西北利亞鐵道；此外如英國之「三C」以及德國之「三B」鐵路政策，無一不以完成國防交通，並備戰爭爲目的，而各具遠大眼光，經之營之，嘗能於戰爭爆發之前，準備完成，收到及時應用之效果。

我國戰時
交通建設
之困難

我國此次抗戰，動員軍隊之衆多，戰場範圍之廣闊，誠爲歷史上所罕見。惟我國戰前國防交通之建立，其去完善程度甚遠，則爲無可諱言之事實。蓋國防交通之建立，決非短促期內，一蹴而幾者，何況敵人則奸險異常，一見我積極從事準備，卽先發制人，於我佈置未緒，發動戰爭，使我措手不及。抗戰發動以後，敵人作戰陰謀，在武漢未淪陷以前，爲爭綫政策。此後，因泥足愈陷愈深，不願再事深入，故改爲封鎖政策。在爭綫時期，敵人處處以交通綫爲對象，凡能破壞切斷交通聯絡綫者，不惜任何犧牲，無所不用其極。吾人洞悉其奸，故敵人以破壞交通、爭奪綫爲作戰主體，吾則以增闢路綫、建設交通爲抗戰對象。粵漢鐵路中斷後，敵人以其爲吾國後方交通必受重大影響，殊不知吾人早已有所準備，一面趕造公路，並將西南、西北各主要幹綫，提高標準，及時改善，此時如滇緬公路之完成，湘桂公路之溝通，甘新公路之趕築，皆能增進國際交通之便利；鐵路方面，如湘桂鐵路自衡陽至桂林一段，卽在武漢吃緊之時，完成通車，此皆爲吾國粉碎敵人爭綫陰謀之對策。迨敵人改採封鎖政策，吾人卽以打破封鎖爲對象，如湘桂鐵路之籌築至鎮南關，滇緬鐵路之趕工興築，浙贛鐵路之貫通東南沿海交通，以爲籌劃擴充南方沿海口岸之秘密運輸綫，以與內地交通啣接，皆爲突破封鎖之要點。迨南寧失守則高平至田東公路已告完成，同時並趕築滇越公路；迨新加坡事變發生，吾方又有中印路之籌備，現對國際交通之聯絡，仍在積極奮鬥之中，期能早日打通新印

最近之交通

最近之交通

圖

度方面之交通，同時並於西藏試辦驛運。總之，抗戰五年半之中，敵欲切斷我交通，我則努力建設交通，迄今仍能保持交通；敵欲封鎖我口岸，我則處處打破封鎖，迄今仍能照常聯絡，仍有正常出路。惟戰時交通，頭緒千萬，籌維因應極極困難。謹將年來設施情形，擇要報告，尙祈賜教爲幸。

第二章 鐵路

一、戰前鐵路概況及準備

吾國鐵路雖已有六七十年之歷史，但始終因過去蒙受政治、外交之種種障礙，未能充分發達。截至民國二十年九一八之時止，全國鐵路連同東三省計算在內，統計國營、公營、民營、幹、枝各綫不過一萬四千餘公里，且分配多在華北及沿海一帶。若以質論，更屬破碎簡陋，不成系統，在國防觀點上，可謂脆弱之極。

九一八以後，舉國上下，始恍於外侮之侵乘，而本身之準備，亦不容稍緩。屬於新路之建築者，則有蔣委員長手訂五年建設八千五百餘公里之鐵路計劃，且注重長江以南及西北、西南諸幹綫，以期脈絡貫通。當時本人承乏鐵道部長，以爲建設新路，必須先從整理舊路着手。惟舉辦新舊鐵路兩項建設，均需大批鉅款，本國財力既無可籌措，自不能不做照美國與蘇聯之先例，及中山先生利用外資之原則，向國外設法。無如中國鐵路因十數年來政治變故之摧毀，鐵路財政百孔千瘡，已至無可收拾。民國二十四年底，各鐵路所欠借款達十萬萬元，債信之墮落，實達極點，債券行市跌至二折三折，故自上次歐戰以後，中國幾無新築鐵路。爲挽回此種頹勢，一面整理各鐵路之營業，以求自力更生，一面整理各鐵路債款，以恢復國際信譽。經年餘之努力，各路收入均有急劇

整理鐵路

最近之交通

債務力求
國際信譽
之恢復

之增加，而支出方面亦比較合理減少。在路價方面，各國債券市價頓見增高，各國對於我國投資觀念，遂逐漸改變，因是招致外資，極為得手，借款條件，亦極優惠，開中國對外舉債未有之先例。是以五年計劃一經確定，所需內外資金，即告籌措就緒。敵人知中國能與外力合作努力建設，則數年之後，敵人將無可插足，故不得我準備完成，即發動蘆溝橋七七事變，因是一切建設，勢非酌量停頓不可。然經此數年，建築完成之新路及整理之舊路，有三分之一之準備，確收一分之效果，故有助於初期抗戰之處，所得實多。茲就戰前戰後各路設施情形，擇要述之。

(甲)屬於新路之建設者，凡在抗戰軍興以前，及其以後，已經實施或已經完成者列左：

戰前戰後
國防路綫
之完成

完成粵漢
路

1. 完成粵漢鐵路、粵漢鐵路中段，自株州至韶州，計長四百五十六公里，停頓多年。政府鑒於該路為南北縱行幹綫，軍事上之價值宏大。自二十二年興工，原定三十六年竣工。嗣因華北風雲日亟，乃加緊趕築，提早一年，於二十五年四月竣工，七月全綫通車。故戰事發生，該路能盡軍事調動與進出口物資運輸之最大任務。

2. 廣九粵漢兩路實行接軌 粵漢鐵路之黃埔支綫，已於戰前準備就緒。開戰後不出旬日，即與廣九鐵路接軌通車。凡由香港進出口一切物資，均由九龍直

廣九粵漢
兩路接軌
通車

展築隴海
鐵路

完成浙贛
鐵路

修築蘇嘉
鐵路

接運輸。

3. 隴海鐵路展築至寶鷄 隴海鐵路原築至西安，但以西安逼近潼關，敵人若至潼關，西安即受威脅。故決定向西展築，於二十五年通至寶鷄。計由西安展長一百七十四公里，實為戰時西北國防上之重要建設。

4. 完成浙贛鐵路 浙贛鐵路為江南橫貫東西之幹綫，民國十八年，杭江鐵路首先建築，二十三年改為浙贛鐵路公司，自玉山展至南昌，長二百九十一公里，於二十五年十一月通車，復由南昌展至萍鄉，二百九十三公里，於二十六年九月通車，並與株萍鐵路相接，故自開戰以後，即已全綫通車。東與京滬、滬杭、西與南潯、粵漢互相絡聯，呵成一氣。因此東西南北各戰場之軍隊輻重，得隨軍事形勢之轉移，自由調動。如徐州會戰時，可將南方軍隊調至江北，及徐州淪陷，又調回南方，保衛武漢，獨守南昌，如此調動自由，皆完成浙贛之效果。

5. 修築蘇嘉鐵路 京滬、滬杭兩路，在上海連接，上海一日為敵人控制，則兩路之隊伍無法移動聯接，且上海軍隊亦不易向後方撤退。因自京滬之蘇州，至滬杭之嘉興，五十五公里，趕於二十五年七月完成通車，故江浙兩省部隊，得以相互調動，於上海戰役，發揮極大效能。

最近之交通

最近之交通

八

建設首都
輪渡

6. 建設首都輪渡 京滬鐵路與津浦鐵路，在南京有一江之隔，致客貨盤運為艱。國府成立以來，即着手輪渡計劃，於二十二年十月通車。七七以後至蘇滬退出，其間南北軍隊之調動，多所利賴。而在東戰場失利以後，所有京蘇、滬嘉各路機車、車輛及鐵路器材，大部份藉此輪渡運達後方，至今得以保全，貢獻至鉅。

建築錢塘
江橋

7. 建築錢塘江橋 錢塘江大橋，為公路與鐵路之雙層橋，貫通浙東、浙西之樞紐，工程艱鉅，建築三年，於二十六年十一月下旬完成通車。晝夜搶運軍需物資及機車、車輛、鐵路器材並民衆資產，撤退後方，賴以保全者，為數至鉅。迨十二月二十四日，杭州撤退之前，由我方自行拆毀，雖僅使用月餘，而收偉大功效，在抗戰上有重大之價值焉。

完成滬杭
甬鐵路

8. 完成滬杭甬鐵路 滬杭甬鐵路之錢塘江至曹娥江一段路線八十公里，亦於二十六年十一月完成，航紹一段，於軍事上至為重要，特趕先通車。

建築京贛
鐵路

9. 建築京贛鐵路 自江南鐵路之孫家埠起，至江西貴溪，與浙贛鐵路相接，全長四百七十公里，分皖贛兩段，加工趕築，全綫工程，行將完竣，借以首都淪陷，不及應用，不得不自行拆除。

籌建潼關

10. 籌建潼關黃河橋 晉省興築同蒲鐵路，其南端通車，至黃河北岸之風陵渡，

黃河橋

適與隴海鐵路之七里村車站對峙，中隔黃河，不能銜接。乃於二十五年七月，籌建黃河鐵橋，為溝通秦、晉、綏等省之樞紐，亦即西北建設之要點。晝夜趕工，方及完成，乃因戰事影響而自動破壞。

建築成渝鐵路

11 建築成渝鐵路 自重慶至成都，全長五百二十五公里，戰前早經開工。長江封鎖後，所需外洋材料未能運入，迄令土木工程雖已大半完成，因無鋼軌機車，仍屬無法利用。

建築湘黔鐵路

12 趕建湘黔鐵路 湘黔鐵路，起自株州，終於貴陽，全長一千餘公里。戰後開始興築，經通至藍田一百七十公里，乃通車未久，即以長沙事變而拆除。

戰前戰後鐵路之整理

(乙) 屬於舊路之整理者 民國二十四年，鐵道部鑒於敵人謀我日急，乃通令各鐵路管理局，對於人力物力各項設備加緊準備，期於事變爆發後可以應付艱鉅。茲將戰前戰後設施完成者列後：

1. 各鐵路自二十五年起，實行軍事訓練，俾各路員工，具有軍事常識，養成強健體魄。均於抗戰以前，次第舉辦完成。
2. 儲備行車材料及緊急修理材料，以備長期抗戰之需用。各路本此原則，訂購各項材料甚多，且均於抗戰前開始運到。因此抗戰以來，鐵路需用材料，未感缺乏，實賴於此。

對各路員工實地軍事訓練 訂購材料

最近之交通

抽換重磅路軌

3. 抽換重磅路軌 各鐵路建築之始，全用或間用每碼六十磅至六十三磅之鋼軌（約合每公尺三十公斤）。而部定標準規定，幹路須用鋼軌四十三公斤（八六·三磅）次要路三十公斤（六〇·三磅）。晚近各路先後抽換道軌，載重能力加大，軍興以來，大量運輸尙不感鋼軌過輕之限制。

抽換枕木

4. 抽換枕木 各路昔年所用枕木，多因年久朽敗，致行車速率爲之大減。民國二十二、三年間，關內各大路，計抽換枕木約五百五十餘萬根。其二十四、五兩年，各路抽換枕木爲數亦不少。各路行車速率漸有增加，卽爲軌道狀況進步之證明。如京滬、北寧最高行車速度已增至每小時八十公里，津浦二十六年底可增至每小時七十公里，平綏亦增至每小時五十公里，南潯亦增至每小時六十公里，湘鄂段因粵漢路全路通車，尤經努力整理，加增行車效能。

加固橋樑

5. 加固橋樑 各鐵路初建之鋼橋，爲減低建築費起見，多屬能力薄弱，未能適合現代運輸需要。自抗戰前數年，各路已開始爲鋼橋之加固工作，皆就其最脆弱者，先爲加固。其中以膠濟、平漢、平綏等路最爲積極，他路亦莫不視爲重要工作之一。

添購機車車輛

6. 添購機車車輛 鐵路增加運輸能力，除路線外，尤須有充分之機車車輛，自二十四年各路經過整理之後，經濟狀況日趨良好，鐵道部遂訂購大批機車

裝設調度 電話

輛，多於戰前運到使用，不啻爲戰時鐵路運輸增加一批生力軍。計二十四、五兩年內合計添購機車一百七十輛、客車一百六十三輛、貨車一千三百二十八輛。除上述外，鐵道部並積極籌劃，增購機車一百輛、貨車一千八百輛，同時並交總機廠製造新客車一千五百輛，貨車一千二百輛，均期於二十七年年底以前分批完竣，借因戰事關係，未能實現。

增加行車 設備

7. 裝設調度電話 各鐵路爲採用集中調度機車車輛制度，裝設調度電話，管理行車配車等事宜，以京滬、滬杭甬爲最早，膠濟、北寧、津浦、平綏等路繼之，平漢、滬海、浙贛等路均於戰前二年內逐漸裝設完成，粵漢鐵路即於開戰後裝設使用。鐵道部爲增加調度效能，統一調度制度起見，經訂定國有鐵路列車車輛調度通則，頒行各路實行，故各路調度之設置及制度已漸劃一。

8. 增加行車設備 各鐵路原有行車設備，僅備應付平時客貨運輸，非常時期運輸增繁，即感不能應付。其中最足爲軍事運輸之障礙者：(1) 在一路線中有若干站距離過遠，列車交會耗時，車次密度須受限制，故分別增設錯車站；(2) 車站股道過少，或蜷繞太短，故分別添設或加長蜷線、存車綫及軍用岔道；(3) 車站月台長度不足，或無貨物站台，起卸不便，或無軍用站台，致形混亂，均分別擴充添設；(4) 各路給水站之上水設備，均加以充實，並添

施設防空
準備

開臨時給水車站，以備原有給水設備損壞後代替應用；同時添設加煤站，俾機車可以隨時加煤。以上各項設備，均由各路加以改善，次第完成。

9. 施設防空準備 鐵路爲軍事運輸最有效之工具，尤爲敵人空襲之目標。各路於二十五年初多已遵照部令成立防空辦事處，開始準備積極、消極防空事宜。並就各大站施行防空演習及分期建築防空洞壕，並於機車、水塔等重要設備施以偽裝掩護，存站不用之機車車輛，疏散於站外空閒岔道。因此奠定各路防空設備之初步基礎。同時各路將在路服務人員，抽調施行防空練習，準備擔任戰時防空任務。

組織工程
隊

10 組織工程隊 各鐵路原有工程隊之組織，平時僅爲救險之用。追戰事爆發，卽由各路加強組織工程隊，挑選工機部份之體格強健、技術精純之員工，施以軍事及技術訓練，並將救險及修理之工具器材，充分準備編組列車。每一列車爲一分隊，三個列車合編爲一個總隊，作爲一單位。當時平漢、同蒲、粵漢等路各編五隊，津浦四隊，正太、浙贛各三隊，隴海九隊，膠濟二隊，南潯一隊，京滬、滬杭甬三隊，共四十隊。故自抗戰以來，敵機雖在各路沿綫屢施轟炸，各隊冒險晝夜搶修，從未使路綫發生隔斷。及至軍隊將及撤退，或敵人未到之先，則由各隊搶拆軌枕橋樑及各項設備，移運後方，並將路

搶修及搶
拆鐵路

抗戰後鐵
路任務之
繁重

設立長江
南北兩
度所

鐵路員工
之奮勇
之奮勇

基及不能撤退部份，施以爆炸破壞，免資敵用，故鐵路工程隊對於抗戰，其所貢獻亦重。

二、抗戰期間鐵路隨戰事演變之經過

自蘆溝橋七七事變爆發以來，各鐵路路線多隨戰事之演變而逐漸縮短。即現存各路，亦不完整。此次戰爭，軍隊動員如是之衆，軍需給養如是之繁，人民器材之遷移轉徙者如是之鉅。一面負此重大任務，一面於鐵路將淪陷之前更須搶運機車、車輛、鐵路器材、裝卷物產，同時並兼顧官商經營之工程設備，儘量移運後方，俾增加生產力量。加以戰場屢易，軍隊調度靡定，以是鐵路任務，更形繁重。幸在開戰之初，即由鐵道部與鐵路運輸司令部通力合作，組織良好調度機構，分設長江以北、以南兩調度所，由鐵道部派熟悉調度人員，協助辦理。當時由各路抽調大部份機車車輛，編成若干軍用列車，悉委之於鐵道運輸司令部統籌支配。同時由各鐵路局與鐵道運輸司令部隨時商洽，對於公運物資、商運貨物，以最經濟最敏捷之方法，運輸大量物資，以發揮戰時鐵路最大能力，並願籌，尙無貽誤。當時各鐵路員工雖備受萬分威脅，仍能於極端艱難困苦中拚扎奮鬥，克盡應盡之職責，即淪陷之路，亦必候軍象撤退之命令，始行退却。此種服務之精神，倘非平日即加訓練，深明大義，自難臻此。茲將戰事演變與鐵路形勢分別階段，略述梗概於次：

最近之交通

最近之交通

戰事第一階段

維持客貨
運輸搶修
軌道橋樑

1. 自淩溝橋事變至南京撤退為第一階段。七七事變，平漢北段成為戰場，戰事漸漸蔓延至北寧、平綏及津浦北段。嗣後正太、同蒲又均轉入西北混戰漩渦之中，北方各路：一面忙於軍運，一面仍須顧及鐵路本身，及各種重要物資器材之後移。自八一三戰事爆發，京滬、滬杭甬、蘇嘉各路亦極度急張，在砲火與敵機之整日威脅中，努力工作，但各路仍然盡力維持各種可能的客貨運輸，搶修軌道橋樑。直至軍隊撤退前數小時，京滬路綫尚有修理軌道之民工存在。計此期間（二十六年七月至十二月），各路運輸軍隊軍品等項數量如左：

路別	人數	噸數
平漢	八二二、一八〇人	五二五、二四五噸
津浦	一、二五五、八八七人	二四八、二五一噸
京滬	一九九、九〇六人	一一一、七三三噸
滬杭甬	六一五、七二二人	五七、七二八噸
南潯	三〇八、七六〇人	六〇、八六三噸
浙贛	六九七、八一三人	一三六、三八〇噸
粵漢	四五七、一〇三人	八〇、四九九噸
同蒲		
正太		

戰事第二階段

輸送軍隊
與軍需撤
退人民及
物資

膠濟 一一〇、五二五人 二五、九三〇噸
共計 四、四六七、三七六八 一、二三六、六二九噸

2. 南京撤退以後經過徐州會戰，至開封失守為第二階段。戰爭由東戰場西移，一方面向江南、浙、贛、蘇、皖邊境成膠着狀態，一方面由津浦渡江北上，更向津浦北段渡黃河南下，以夾攻徐州為目標。於是津浦鐵路南北兩端均在極度之緊張狀態中，平漢及隴海東西兩端，因此重點而為繁劇之運輸。江南方面，浙贛亦忙於軍隊之移動與調整，錢塘江大橋雖通車月餘，即行破壞，然東戰場軍隊物資及人民財產之移運上，並保存國力之價值上，實不可以數計。徐州吃緊之時，平漢每日軍運列車開達三十次，在平時情況，每日不過十餘次至二十次，可謂已盡鐵路之最大能力。自兒莊之勝利，鐵路員工之汗血亦可謂其中因素之一。計此期間（二十七年一月至六月），各路運輸軍隊軍品等項數量如左：

路別	數	噸	數
隴海	一	四、九九五人	二九四、三〇九噸
平漢	一	三五〇、〇〇一人	三二五、六三四噸
粵漢		八三四、六〇〇人	二六七、八八八噸
浙贛		四五二、五三三人	八二、六八九噸

最近之交通

南 潯	三〇二、八六三人	三六、八一三噸
廣 九	一〇〇、一四三人	一〇五、九二九噸
津 浦	一五七、九〇五人	三二、四〇五噸
同 浦	未五、〇五七人	一三、〇三一噸
正 太		

共 計 共 一、三三七、七七七人 一、二四六、九九八噸

戰事第三階段

平漢鐵路及
粵漢廣九
鐵路運輸
之繁劇敵
人破壞不

3. 開封失守以後敵人開始作攻武漢的企圖為第三階段，西北方面，風陵渡以北戰爭正在緊張之際，隨海西段因而異常吃緊，敵人在潼關北岸架設砲位，終日轟擊。而該路組織敢死隊冒險行車，始終未因此威脅而稍阻斷。從開封西向之敵軍，因受阻礙而轉至西南，攻襲平漢路線，在大別山北豫南平原開始鏖戰。江南的敵軍，由蕪湖越安慶沿江順大別山脈南麓西進，至九江，又分兵至贛境，成一弧形，包圍武漢。此時期中，鐵路綫上最急迫者當為平漢鐵路，不僅陸運運輸軍需與輜重，同時又時需搶修，而又時需拆除與破壞。平漢鐵路總在此緊急之中，而粵漢與廣九此時尤為繁劇與重要，國內所需一切海外軍需資源，及國民經濟必需品，皆由九龍入口，運至內地。而同時輸出貨物，及江北鐵路設備器材，均以粵漢為出口或輸散之路。最要者，華中華西對上海廣州，在一般人民心理上與經濟

殘餘力

在密集空襲中極少發生行車事變

止之關係均極重要。廣九為主要的聯絡。因為敵人破壞破壞亦遺餘力。當時平均十餘小時即空襲轟炸一次，甚至多批輪流集中轟炸一橋，重要行車段內，幾於整日在警報之中。但關於行車重要設備，隨炸隨修，始終不曾中斷。且粵漢、廣九同時為中外客運最重要之路綫，在原有設備不甚完全之狀態下，極少發生行車事變。而在如此密集空襲中，亦未曾發生重大之不幸事件，此為我國戰時交通，可以引以自慰者也。計此期間（二十七年七月至十二月）各路運輸軍隊軍品等項數如左：

路別	人	噸
甯海	六七七、四八〇人	一一八、七五九噸
平漢	三五七、九五五人	三一、四五二噸
粵漢	八二三、三九三人	一八四、七六三噸
浙贛	七二一、七一三人	六九、四一三噸
廣九	二、五八三人	二五、四三七噸
湘桂	六四、四五九人	五六、三三九噸
共計	二、六四七、五八三人	四八六、一六三噸

戰事第四

4. 廣州武漢相繼淪陷以後至南寧陷落為第四階段。廣州、武漢相繼淪陷以後，一

最近交之通

最近之交通

階段
廣州武漢
相繼淪陷
後湘桂及
浙贛兩路
形成主要
交通綫

自軍事移到鄂西，一部份軍事移至湘北，一部份在廣州的西北部及廣西南部，粵漢鐵路，自兩端被制，北上南下一切運輸，均歸於衡陽，而向西擁擠於新建完成之湘桂綫上，其繁忙情形已可概見。當時浙贛鐵路形成一條主要交通綫，直至南昌失守中斷後，凡是江南幾省產銷調劑，茶、鹽、米及桐油、錫、鎢，或是出口或是內運，均編組搶運貨物列車，由金華、衡陽開行直達通車，對於華東及內地聯繫有極大之貢獻。至於湘桂鐵路南鎮段，為接通安南之國際路綫，業經完成大半。雖僅通車二十八天，因南寧告警，旋加破壞，但搶運物資價值甚鉅。桂柳段通車後，對粵北、桂南投之軍運貢獻尤多。計此期間（二十八年一月至十二月）各路運輸軍隊軍品數量如左：

路別	人	噸
隴海	一、〇二二、九三三	一、二九七、六八〇
平漢	八六二、一六五	七、一〇九、五三三
浙贛	五二七、一九五	五、二六、六四七
湘桂	四二二、四八一	一〇五、五八三
共計	二、八八三、八七二	三、五九、六六三

戰事第五

5. 二十九年為第五階段。此階段中，已將敵人拖陷泥淖之中，無力前進。盤據各方

階段

面之敵人，不斷遭受我軍嚴重打擊。而鐵路方面，隴海之洛陽、寶雞段，浙贛之諸暨、鄧家埠段，武漢之曲江段、塘舖段，湘桂之衡陽柳州段，始終維持後方運輸。雖在各種材料缺乏、設備不全及時受敵機或砲火威脅種種困難情形之下，經多方設法補救及在事員工勤奮努力，各項運輸尚能勉為應付。計此期間（二十九年一月至十二月）各路運輸軍隊軍品及客貨數量列左：

路別	軍隊人數	軍品噸數(噸)	旅客人數(人)	貨物噸數(噸)
粵漢	七、八四	一三、九二	一、七〇、六六	二〇三、〇七
湘桂	六五、七九	一五、七六	二、二〇、八〇	三六、一四
隴海	一、〇七、二〇	一〇八、五八	三、一三、八六	三、七、七五
浙贛	五、四、八三	七、六五	一、五三、九四	一六八、六三
共計	二、五五、七三	四七、九四	八、二六、五五	一、一五、五三

戰後第六階段

6. 自三十年迄至現在為第六階段。此階段中，黔桂鐵路自柳州城站至金城江一百六十公里，敘昆鐵路昆明至曲靖一百六十二公里，及滇緬鐵路昆明至安寧三十四公里均已先後竣工，開始營業。隴海鐵路咸陽至同官支綫一百三十八公里，黔桂鐵路柳州至來賓支綫六十八公里，均為運輸煤餉築成鐵路，亦已開始辦客貨業務。至於浙贛鐵路於浙東戰事先將諸暨至安華一段拆除，嗣以戰爭異常吃緊，乃又將由

最近之交通

滬海鐵路
漢會興
鎮段路綫
之維護

安華通車至鄧家埠四百十四公里，加以破壞，惟最近浙東方面，我國迭克要點，浙贛鐵路可有恢復通車之可能，惟全綫路軌橋樑及機車車輛，已加破壞，能否恢復通車，尙須詳細規劃進行。粵漢鐵路海口至板塘埠間路軌，迭因各次湘北會戰，屢拆屢修，其營業路綫，今仍暫停。隴海鐵路潼關至會興鎮一段，因附近黃河，終年受隔河對岸之敵砲威脅，該段橋樑、隧道、路軌、電綫等設備，屢被擊毀，均經該路員下奮勇搶修，始終維護交通，未使中斷。茲將三十年一月至三十一日八月間各路運輸軍隊軍品及客貨數量列左：

各路運輸數量表

路名	軍士人數	軍品噸數	旅客人數	貨物噸數	附註
隴海	二、二六、四七	二、七、二二	四、四六、八四〇	八四、二九五	三十年一月至卅一年八月
湘桂	七〇七、六〇	二七、六七	四、〇五、〇三	五五、一〇七	同
粵漢	八六、三三	八三、三三	三、九六、〇三	四六、七六	同
浙贛	五〇、三九	一〇三、六二	三、五九、五五	一五、五〇八	浙贛鐵路本年六月中旬淪陷上列數字係截至本年三月二十日為止
黔桂	三三三、三九四	一七、一七	一、三六、四〇	四二、三三	三十年一月至卅一年八月
川滇	三、六〇〇	六、六三	七六、四三	一四、〇六	同

十數萬鐵路員工之盡忠職守

合計 四、四九五、三〇七、七六一、九七一七、〇四二、七三三、二六六、三三〇

溯自抗戰以來，計已五年又四個，因我國鐵路大都偏設東北、東南及附近沿海各省，且地勢亦多平坦。故經此艱苦戰爭之演變，多數鐵路隨之淪陷，其損失之鉅，難以數計。所幸在此期間，十數萬鐵路員工，均能淬勵奮發，或不避艱危，冒險阻以完成任務，或不辭辛苦，竭心力以盡忠職守。英勇殉職者有之，勞瘁殞身者有之，頗能本其服務社會之職志，盡其戮力國家之責任，在鐵路歷史上洵屬有足述者。

三、新路建設

自武漢淪陷後，大量民衆及政府機關工商企圖轉向西北、西南後方移動。向之交通閉塞、人煙稀少之區，遂一轉而爲全國政治經濟重心，一切建設自非迎頭趕上，不足以應付需要。而鐵路在各項運輸機關中，具有大量及迅速運輸之功能，亦爲各項建設事業發展之先導。且舊有鐵路，向日偏重東部，形成西部及西北、西南各部之政治、文化、經濟不能得到平衡，使整個國家不能得到平均發展之現象，故應趁此艱苦時期，立下最大決心，排除萬難，將西南、西北各鐵路趕速建造，以完成抗戰建國事業。茲將抗戰期間建設完竣及籌劃建設鐵路之榮榮大者，分述於後：

1. 湘桂鐵路

本路爲西南交通幹綫，正當湘桂兩省銜接，關係國防極鉅。全綫由衡陽至鎮南關總

湘桂鐵路

戰後新路之建設

長一千零二十九公里，計分四段進行。

衡桂段通車

a. 衡桂段 自衡陽至桂林，計長三百六十一公里，於抗戰後三月（即二十六年十月）開始動作，加工趕築。以一天一公里之速度，於二十七年九月二十八日鋪軌完工，十月一日正式通車。維時正值廣州、武漢同時撤退，所有公私重要器材及傷兵難胞，由此運往後方者，爲數至夥。

桂柳段趕修完成

b. 桂柳段 自桂林至柳州，計長一百七十四公里，於二十七年八月開工，後因時局忽張忽弛，築路工程亦旋作旋輟，惟桂林至永福四十五公里，提前趕修，於二十八年六月一日完工，移交衡桂局先行通車營業。其餘一百二十九公里，自二十八年三月方始盡力趕築。十一月間柳南情形緊張，輸送特急。乃晝夜趕工，十二月十七日全綫完成通車，對於桂南軍事輔助甚大。

柳南段停工

c. 柳南段 自柳州迄南寧，計長二百六十公里，二十七年興工。嗣因敵人南侵，工程緩進，旋因南甯之變更，乃於二十八年十二月完全停工，辦理結束。迄南寧收復，除該段柳江大橋已於二十九年内趕造完成，以利黔桂鐵路可與湘桂、粵漢兩路聯軌外，並以該段來賓煤礦甚豐，故自柳州已展築至來賓，並已通車。

南欽綫拆

d. 南欽段 自南寧至鎮南關外四公里，計法屬越南鐵路同登站止，計長二百三十四公里。二十七年四月在鎮南關開工。路線山勢險峻，工程困難，以借款關係，工程

進行由法方主持。計全路土石方已大致完成。二十八年五月開始鋪軌，至十二月已由同登鋪至寧明，計長六十七公里。旋以南寧之變，本段亦已停工，已鋪軌道，有一部份拆除連同材料運回越南者，至其餘未拆軌道，現因南寧收復，已無敵蹤。正在設法拆除以作黔桂鐵路利用之需。

2. 滇緬鐵路

本路自雲南昆明至緬甸邊界之蘇達，全綫計長八百八十公里，為溝通國際要道。二十七年十一月興工，原訂二十九年年底完成，乃以英國態度游移，緬境一百九十餘公里不久開始興築，嗣又封閉公路運輸，西段無法進行，東段受越南影響，致工程無法長足進展，迨太平洋戰事發生，緬甸失守，該路首當其衝，除昆明至安寧三十四公里已鋪軌通車外，其餘工程無法進行，已告停頓。

3. 緬昆鐵路

本路自昆明經宣威、威寧，達四川綏府，全長八百五十九公里，二十七年十一月開工興築。本路因與滇越鐵路聯接，所有需用材料，不能不向法商商借，因歐戰突起，法國材料合同未能履行。迨法國戰敗，敵人壓迫越方，禁止我國物資入口，法國材料遂不輸入，工程亦受頓挫。以致原有計劃，不能完全實現。目下僅就昆明至曲靖段，一百六十二公里先行鋪軌通車。

滇緬鐵路
情形

緬昆鐵路
情形

最近之交通

黔桂鐵路
之趕築

4. 黔桂鐵路

本路自柳州至貴陽，計長六百二十公里，爲銜接湘桂鐵路、深入黔桂後方之主要幹綫，二十八年四月開鑿備勘築。所需材料，取給於湘黔鐵路停工後及浙贛鐵路拆下材料，湘黔鐵路自株州至資水一段，約二百公里，原已築通，因戰局關係，已令停工，將人員器材及拆除路軌全部，移築公路，原來計劃，定於二十九年通至河池。嗣以物價高漲，招工困難，柳州方面，曾一度緊張，工作稍爲停頓。後經積極趕趕，已於三十年一月底，自柳州通車至河池縣屬之金城江，計長一百六十公里。一面仍由金城江向西積極展築，軌道業已鋪越拔貢車站至新谷大橋，總長二百十五公里。

5. 咸同枝綫

咸同枝綫
之趕修

本路爲隴海鐵路之枝綫，自咸陽至同官，計長一百三十八公里，專爲輸運同官煤礦，供給鐵路機煤而修築。三十年二月已通車黃堡鎮，一百二十五公里，其由黃堡鎮同官一段，積趕趕築，業已如期通車。

6. 寶天鐵路

寶天鐵路

本路自寶雞至天水，爲隴海鐵路之延長綫。計長一百六十八公里。路綫適經秦嶺山脈，崇山峻嶺，懸崖絕壁，隧道甚多，工程艱鉅。二十八年開工，全綫工程，現已完成百分之三十七。

天成鐵路

本路自天水至成都，計長七百五十公里，測量工程業已就緒，現以國際形勢變遷，將來或將酌對實際需要，先行將此部分人力財力移往測勘西北鐵路。

7. 天成鐵路

8. 機廠之遷移及建設

機廠之遷移

抗戰以來，舊路之變遷，新路之建設，已略如前述，各路機廠隨舊路之變遷而移動，隨新路之建築及後方之需要而建設，亦可作簡括之敘述。

機廠各項機器設備，為鐵路寶貴之財產，故七七事變遷發生以後，鑒於華北形勢之惡劣，即先將膠濟路四方機廠機器、材料運南下，嗣後繼之以津浦濟南機廠，再繼之以總機廠所屬之浦鎮機廠、戚墅堰機廠及滬杭甬路之閘口機廠等。二十七年夏武漢危急，復將平漢江岸機廠、李家寨機廠、粵漢武昌機廠，亦先行拆遷，復繼之以株州機廠。此項機廠之遷動，大都由本部特設之機廠遷移委員會主持辦理。所遷移及整理之機器，共達一千四百六十五具之多。

新廠之籌設

遷移之機器，除一小部份撥給各舊路充實設備外，同時隨時籌備新廠，以應新路及後方工業之需要。截至現在為止，新設各廠計屬於鐵路方面，由路管理者凡七廠，屬於與發展後方工業有關，由部直轄者，計三所，此外尚有特種工廠製造養氣者一所，籌設中之昆明機器總廠一所。茲將抗戰前後鐵路情形，扼要統計如下：

最近之交通

最近之交通

二六

戰前鐵路爲一萬一千一百〇九公里。現在尙存戰前舊路爲一千一百四十八公里，已成之新建鐵路除有四百二十八公里復行拆除外，現通車者有一千一百九十公里，建築中之鐵路，凡八百七十四公里，測量中鐵路四千二百公里，合共七千四百十二公里。

第二章 公路

一、戰前公路概況及準備

戰前趕築
全國公路
網之情形

我國公路之建築，始於民國初年，彼時之公路工程均由各省自行舉辦，漫無標準，中興亦無專事公路建設之主管機關。民國二十一年，全國經濟委員會成立後，設處綜一督導，漸次征軌，一切設施均屬創辦。距抗戰開始，計時五載，在此極短過程中，先由東南各省着手整理，其次推廣至西北及西南各省，由中央及地方分頭趕築，所有各省公路網，始略具雛形。截至抗戰開始時止，全國可通行汽車之公路約計十萬餘公里，其中有路面約二萬五千餘公里。各路工程有由中央直接辦理者，亦有由中央負擔全部經費或撥借一部份工程款並派技師負責修築者，或由各省府自行舉辦者，惟因迫於期限及限於經費，致未能盡如標準。橋樑大部係臨時建築，載重自三公噸至十公噸不等，路基寬度自四公尺至十二公尺不一，坡路有陡至百分之二十者，曲綫半徑有小至六公尺者，平時維持交通已感困難，以應抗戰需要，尤形不足。蓋當時計劃係採用分期進行辦法，先謀初步通車，再予逐步改善也。迨至抗戰前夕，為適應國防軍事需要，對於原有公路之改善，聯絡公路之增築，與夫主要幹路工程標準之提高等，臨時予以緊急措置。經前經委會向各有關機關組織公路交通談話會，詳加討論，遂須加以規定，並由經委會擬訂公路

抗戰前夕
之準備情
形

最近之交通

建設計劃，規定路線系統，製定工程標準，分發各省市遵辦。並組設橋樑檢驗委員會，分期檢驗及加固各省主要幹綫橋樑，擬具渡船設備及保養辦法，動員工程人員，編列幹部隊及橋工隊，儲備材料，以備搶修與養護之用。並規定民衆養路辦法，呈由軍委會頒發各省市一體遵辦，一面由中央補助經費交各省限期辦理以應需要，此戰前公路概況及準備之情形也。

二、抗戰以來公路建設與措施

抗戰軍興後，公路交通因鐵路線之次第淪陷而日趨重要，惟我國公路建設事業歷史尚淺，基礎未固，設備簡陋，故不得不分別加以改進。其中最急要之措施，厥為：(一)軍用路之搶築；(二)主要幹路之改善與養護；(三)國際路線及內地聯絡之打通與趕築；(四)交通設備之充實與增設；(五)技術人員之集中與訓練等項。上述各項工作，戰前雖已舉辦，僅屆發軔時期，戰時尤須配合需要，迎頭趕上。數年以來，因軍事轉移，地域變遷，處境不同，而建設計劃逐年亦異。茲擇要分述之：

(A) 第一條條約自抗戰開始時起，至二十七年徐州會戰止，公路建設之主要目的在溝通後方之聯絡前方。本期新築及改善主要公路如左：

(甲) 新築路線：

(一) 搶修冀省之石滄、石德、石保、石柳四軍用路。四路共長六一七公里，為當時

溝通後方
聯絡前方
搶修石滄
、石德、
石保、石
柳

改進公路
建設

柳四軍用
公路完成
川湘公路
建築粵港
公路

改善湘鄂
公路

改善海鄭
公路

改善路線：

華北軍事網絡要道，需要嚴急，所有土方便道，統限二十天內完工，由中央設立工程處，直接舉辦，各路同時徵工搶修，大部均能於短期內完成，勉可通車。

(一) 川湘公路：該路湘段部份已先築成通車，本期築成者為川段部份，計自綦江起至茶洞止，全長六九八公里，為湘川間交通捷徑，後方重要幹路之要。

(二) 粵港公路：該路自廣州經深圳直趨香港，全長一六三公里，為粵南重要國際路線及廣九鐵路之補助線，至為重要。由中央撥款交粵省府辦理，於本期中完成。

(一) 湘鄂公路：該路自武昌起至長沙止，共長三九九公里，為武漢與西南諸省重要交通路線，彼時武漢為全國政治中心，該路之重要自無待言，經由中央撥款並派技術人員協助督促，分交地方政府辦理，均早趕成，交通得以暢達。二十七年武漢撤退，我方物資部隊得以迅速安全退至長沙一帶，該路之搶修與有功焉。

(二) 海鄭公路：本路自東海起至鄭州止，全長六七〇公里，為東西間之重要幹路，亦為隴海鐵路之補助線，前經蘇豫兩省分段築成，簡陋之處甚多，急待予以改善，以應需要，經由中央撥款並派員協助督促，交地方政府辦理，以協助軍

最近之交通

洞榆兩公路

滇緬公路

漢白公路

天雙公路

賀連公路

合長二八四公里，為東南各省與川、黔、滇各省聯絡捷徑，經由中央撥款，爰由湖南省府負責興築，完成通車。

(三) 滇緬公路——該路自昆明起至畹町止，全長九五九公里，現開至下關段計長四四四公里，已於民國三十四年由滇省修築完成，勉可十路通車；下關至畹町，計長五四八公里，尙未修築。此路為滇緬交通孔道，亦為西南國際重要路線之一。經滇中央撥款交滇省修築，並由中央調派技師人員多名前往協助督修，於二十六年冬季開工，動員民工十五萬人，以七月時即告完成通車。

(三) 漢白路安白段——該路自安唐起至白河止，長二五五公里，南鄭至安康長二六六公里，長五三五公里，與老白路相接，為交通陝南、鄂北間之重要公路。漢中至安康一段以前已由中央撥款交陝省府建築完成，尙須改善，經由中央直接派員辦理，安康至白河一段亦由中央撥款派員督促協助陝省府予以築造，現已完成。

(四) 天雙公路——該路自天水起至雙石縣止，全長二二二公里，為溝通西蘭與川陝兩路交通要道，經由中央撥款交甘省府全築完竣。

(五) 賀連公路——該路自賀縣起至連縣止，全長一五〇公里，為粵、桂間聯絡要道，距海岸較遠，廣州淪陷後，兩省交通得以繼續維持，得此路之力殊多，係由

最近之交通

最近之交通

三二

中央撥發全部經費分交粵桂兩省府舉辦完成。

(乙)改善路線：

各公路
改善西南
各公路

(一)西南各公路——自海口被封，戰局西移，西南一帶遂成爲後方最重要之地區，該區內交通以貴陽爲中心，東接長沙，南達柳州，西訖昆明，北至重慶，路線總長二、五七五公里，各方車輛麇集於斯，運輸頻繁，而原有路線甚爲簡陋，爲應付大量運輸，自不得加以澈底整修，尤以改善路線，翻修路面，及補充渡口設備，添建加固或改建橋樑等工程爲最要之工作。當時由本部組設西南公路運輸管理處，掌管各該路運輸業務及工程養護各事，以謀次第改善，現已大致完竣。

改善湘粵
公路

(二)湘粵公路——該路自長沙起至廣州止，全長九一五公里，爲南北間之主要幹線，亦爲粵漢鐵路之補助線，關係至鉅。因原有路線欠佳，經中央撥款分交粵湘兩省負責改善，已能暢通，當時粵漢鐵路日被敵機轟炸，交通時有中斷，賴有此路，海外物資乃得源源接濟。

改善鄂贛
粵贛及吉
衡公路

(三)鄂贛粵贛吉衡公路——以上三路爲武漢、南昌、衡陽及廣州以達東南區之重要幹路，全長一五〇八公里。鄂贛路起自武昌經陽新、界牌、若箬溪、虬津而至南昌，贛粵線自南昌經吉安、贛縣、大庾而至韶關、吉衡路自吉安經泰和、界

改善長坪 信坪公路

化隴、茶陵、耒陽而至衡陽，對於各戰區之聯絡關係至鉅，經由中央撥款及派員督促協助鄂、贛、粵三省府負責改善。

(四)長坪信坪公路——以上兩路計自西安起經西坪南陽以迄信陽，全長六四一公里。為第五戰區以西北一帶之聯絡要道。原有路線甚為簡陋，當由中央撥款予以改善。

改善漢宜 公路

(五)漢宜公路——該路自漢口起至宜昌止，全長六三五公里，為武漢與後方聯絡之主要路線之一，原有路線窳陋不堪，二十七年秋鄂省大水，該路基橋涵被沖多處，數月不能通車，經由中央撥款並派技術人員多名駐路協助督促，交鄂省府辦理搶修，晝夜趕攆，隨沖隨修，終能如期完成。武漢撤退時，我方物資部隊賴此路得以迅速退却，沿路機械部隊及公私汽車，首尾相接，晝夜不斷，該路所以能負荷此大量運輸者，搶修之功也。

以上各路為本期新建及改善各路之較為重要者，其餘新建及改善之公路，如建築大江口至煙溪公路，沿山崇安公路，續建川康公路，改善南陽經老河口至常德公路，小界嶺至黃陂公路，遂寧至萬縣公路，綿陽經遂寧至璧山公路，及西寧至大河壩公路等線，均為後方重要路線，茲從略。

(C) 第三年 約自二十八年桂南戰事發動起至二十九年滇緬停運止，公路建設之主

最近之交通

最近之交通

三四

要目的在破壞封鎖及爭取海口與國際路線。本期新築及改善主要公路如左：

(甲) 新築路線

完成河岳路

(一) 河岳路——該路起自黔桂路之車河，至中越界之岳墟止，計長四百九十九公里，為主要國際路線，在該路未興築以前，物產西運，均係取道塘嶺路，接近前方，易受敵寇之威脅，為安全捷便計，故專築該路，自車河至田州計長二九〇公里，於二十八年三月由中央撥款督促桂省負責興築，二十九年一月全段打通。田州至馬平計共三十二公里，原係漢桂路之一段，馬平至岳墟計共一百七十二公里，原有不足五公尺土路，亦由中央協款桂省負責改善及加鋪路面。自塘嶺路破壞後，該路運輸日繁，為趕辦提早完成計，由本部組織河岳公路專員辦事處駐路協助督修，至十月底，各項工程已全部完竣，暢通無阻，邇後越局發生變化，我國海防物資仍得運回一部份，此修道路之效也。

類以搶回
在海防物
資之一部
份
與築滇越
路

(二) 滇越路——該路起自昆明至國界之河口，計長四百九十六公里，自南寧失陷，桂越間公路受阻，西南國際運輸僅賴滇越鐵路，運量有限。為設法加強運量起見，爰由本部撥款交滇省主持此項公路，於二十八年十二月着手興修，同時並由本部設立督工專員辦事處，駐路督修協助，至二十九年五月間，昆明至蒙自段計長三百七十四公里已全部打通，蒙自至河口段計長一百八十二公里，路基橋

稱等工程均已完成一部，旋以國際形勢發生變化，奉令蒙河段停止興築，昆蒙段仍繼續進行，截至二十九年底全段工程除路面一部份尙未完成外，餘均完竣。

川滇路通車

(三) 川滇公路

之隆昌，至黔滇路之需終止，計長七九六公里，爲明內運，不必繞道貴陽，由前行營公路暨興築，至二十八年年底，尙有大橋碼頭及一關係，未克完工。乃於二十九年一月由本未完工程，截至二十九年底止，關於改北沱兩江正擬碼頭渡船等工程均已完成，均已分別開工，積極進行，並在正式橋

內樂路工程大致完成

(四)

達樂山，計長一九〇公里，爲橫貫川二十九年年六月間打通，十二月底各工

改善西南

(乙) 改善

(一)

滇、各路之重要性，已如上述，二十七年

最

最近之交通

三六

幹線

完成重要
大橋之渡
口

澈底改善
滇緬路工
程

積極改善
西北幹綫

加強及增
開國際道
路

初步改善已大致完成，寬及加高橋渡之加強，太山、花秋坪、紅土岩、二，有重安江，盤江、施秉各大橋處再增設渡口，設

各各路運量起見，對於路線急灣之改善，路基之拓中均在積極進行。路基改善完成者有鈞絲岩、九龍四拐、白臘坡、擦耳岩、黑石關等處，大橋完成者懷遠，三江口等鋼橋，此外完成渡口十五處，並於渡船，以備萬一橋樑被炸時，交通仍可維持。

(二) 滇緬路——該路因完成時，費省，工程方面自難周密，為加強該路運輸起見，於二十八年年底開始全線澈底改善工程，征用民工八萬人，至大橋如瀾滄江之功果、昌淦兩橋均已先後完成。惟每遭敵機炸斷，一面隨時搶修，一面暫用渡線，並增設吊索浮橋等設備，以維交通。緬甸戰事發生，該路受軍事影響，已節節破壞。

(三) 西北幹路——以蘭州為中心之甘新、西蘭、川陝、甘青、華雙等路共長約五千餘公里，其中尤以甘新路為西北方面唯一交通路線，於二十八年均先後開始改善。初步工程已大致完成，通暢無阻，廿九年本部組織陝南改善工程處及西北工程處續辦改善路基翻修及加鋪路面改建及加固橋樑等工程，均經積極辦理。

(D) 第四年 約自二十九年七月滇緬停運起至最近止，公路建設之主要目的，在加強及增開國際道路。除繼續加強滇緬公路外，本期主要者如左：

西祥線

(一)西祥路——該路起自西昌經會理、大姚而至滇緬公路之祥雲，約長五四八公里，為溝通康、滇兩省交通之主幹，自緬內運物資，取道此線，再循樂西路以達成都，較經現有之川滇、成渝兩路可縮短三百餘公里，沿線礦產極富，將來對於後方運輸與經濟上均極有價值。本部於二十九年十月間成立西祥公路工程處負責辦理，隨測隨修。於三十年一月正式開工，六月底全線修通行車，惟因急於趕通，橋樑多係臨時式木橋，載重不足，穿山路基最狹處僅四公尺，加以雨季坍方，致車輛未能暢通，嗣經改善工程，此次滇緬路沿線作戰，該路對軍事運輸頗有幫助，最近為國防關係，已加破壞。

樂西路

(二)樂西路——該路起自樂山至西昌止，計長五二五公里，由西昌經西祥路而接滇緬路，為溝通國際要道，沿線山嶺崎嶇，地瘠人稀，工程甚為艱鉅。經積極趕進，於三十年一月已全線打通。七月開始通車，惟石方路基未開足，寬度特殊，大橋未做，後以雨季山洪沖毀橋涵甚多，坍方亦鉅，搶修工程三十一年一月底可完成，大橋及改善工程仍繼續辦理。

壘畹路

(三)壘畹路——該路係由壘允至畹町，全長五九公里，為滇緬路西段補助路線，循此路入緬，可至八莫，利用八莫至仰光水運，運費較廉，該路壘允至等修一段九公里，及南畹河大橋，均已完成，等修至畹町一段五十公里，於三十年五月

最近之交通

打通，在雨季時期山洪暴發，各工程沖毀甚鉅，沿線幾成澤國，工作陷於停頓，至十一月搶修完竣，勉可通車，嗣因路面材料運輸困難，以致未能全部完竣，截至三十年年底工初大部完竣。惟以緬甸戰事，該路已告淪陷。

中印路

(四)中印路自日敵寇侵入越南後，我西南國際交通路線，僅餘滇緬公路一線，該路又以距越南較近，時遭敵機轟炸，爲策進輸之安全，及預防萬一計，自有另闢他路之必要。爰擬籌築中印公路，取道自西昌起經鹽源、永寧、中甸、鹽井、門工、察隅，以接印度之塞地亞，估計約長一千五百公里。決定先從勘測入手，因而與英方交涉，本部前已組織勘測隊，除南線已由華界，北線只進行中，邊尚未入據境，現以緬甸事變，故路線當有變更，現正與西藏及印度當局積極商洽之中。

統計里程

據最近統計，戰前公路共有十萬零九千五百公里。現有尚在戰前公路七萬六千六百零四公里，新築公路六千零二十三公里，在建築或勘測中之公路爲五千四百零七公里。計劃建築公路有三千七百五十四公里，洽共九萬零七百八十八公里。以地域面積之分配程度而言，已較戰前增加甚多。此外可以一述者，尚有戰前舊路增加鋪路面積有二千五百四十四公里，改善全成者一萬零三百三十二公里。正在改善中者七千七百六十一公里。新路繼續加以改善者三千五百五十九公里。

第四章 航空

一、戰前之準備

戰前之準備
航空機關
內遷移

預關國際
航綫

我國航空運輸事業，抗戰以前，係以上海為中心，舉凡航線之設置，機航之設備，器材之存儲，電訊之聯絡，均以上海為樞紐，此蓋有其歷史關係，以及經濟交通上種種原因所致。嗣以中日戰爭無法避免，故對應付戰事一切必需措施，預為進行，以資準備。舉其要者，為航空公司總辦事處與機航總部之遷移，督飭中國航空公司遷往漢口，歐亞航空公司遷往西安，事先部署，為各航站機件與油料之儲備，並在洛陽、西安等處建築油庫，為對飛行技術人員之訓練，以便逐漸替代外籍人員，為航綫調整計劃之擬定，俾可臨時變更航運路綫，交通不至中斷，並料一旦戰事發生，漢口香港之間，對於航運需要必甚重大，特於戰前趕速開辦自漢口經長沙、廣州以達香港之國際航綫。又平時航空關係密切，為協助空軍起見，預組航空運輸隊，以航空公司飛機與技術人員，除必須維持各線航運者外，編成三隊，以備專供空軍運輸之用。賴此各項準備，用能迅速事機，匪特運輸業務並未間斷，且迭應空軍之需，協助軍運，對於戰時交通，貢獻甚大，而因航運設備，保存不少，數年以來，空運事業之發展，抑亦幸於當時保此基礎，有以致之。

最近之交通

二、武漢撤退前之設施

戰事發生，中國、歐亞兩航空公司立即依照預定計劃，分別督飭遷往漢口、西安、重要器材，大部搶運離滬。原有各路航線，除滬平、滬粵、滬漢、京鄭、平井、平包等線段，因軍事關係停航外，其餘漢渝、渝蓉、漢港、井漢、鄭蘭、蘭包、陝滇各線段，如常維持航運，旋並即將蕪湖、漢口段復航，更爲便利國際及後方交通起見，積極開辦新線，計至漢武撤守時止，先後辦成者，計有：

國際航線：

- (一) 昆明、河內線。
- (二) 重慶、桂林、香港線，均於二十六年十二月開航。

國內航線：

- (一) 漢口、西安線，於二十六年八月開航。
- (二) 漢口、長沙線二十六年二月開航。
- (三) 重慶、瀘州、敘府、嘉定線，於二十七年五月開航。
- (四) 重慶、貴陽、昆明線，二十七年八月開航。

此外與蘇聯磋商合辦哈密與拉木圖間之線，以便中蘇交通，又津貼法國航空公司，開辦河內香港間之線，以備萬一漢港、渝港兩線遭受敵機威脅停航時，仍能經由渝昆、

戰後積極
開辦新綫

油料之大
儲備及
飛行員之
訓練

昆河兩線與河港線之連連，維持內地與香港之交通。後以敵人在越登陸，始將昆河線停航。以上各時期，除一面隨時協助空軍運輸，並為預籌穩妥計，復再督飭中國、歐亞兩航空公司分別將其總辦事處及機航總部遷至重慶與昆明。對於各站油料，以當時從粵漢鐵路輸入，尚較便利，故復大量趕運分儲，目前西北方面，仍有數處航站用油，係為當時所儲備者。此外駕駛巨型飛機飛行人員，在抗戰初期，已有一部份訓練成熟，逐漸加入各線工作，替代外籍人員，有關國防軍事各地，遂得限制外員飛行，同時訂定種種有關飛行之禁制，以保國防機密。迨至二十七年十月，國軍自武漢撤退，事前通達漢口各路航線，臨時盡量加開航班，疎運軍政人員及各界旅客與重要公物，晝夜不停，直迄國軍離漢之翌晨，猶趁敵騎未到前，趕派飛機往漢載運最後之乘客數人，及飛機自漢飛出時，已遙見敵軍砲火矣。

三、武漢撤退後之設施

國軍自武漢撤退後，航空運輸事業又生重大變化，然幸對於西南、西北各重要地點，多已設站通航，後方航運，尚能勉強維持。其時立即停辦者，計有：（一）漢口香港線，（二）漢口西安線，（三）漢口宜昌線，而以漢港綫停航後，影響對外交通至大，爰即充實渝港綫之設備，盡量增開航班，以維國際交通。嗣後陸續開辦者，計有：

國際航綫：

最近之交通

最近之交通

四二

(一) 昆明、臘戍、仰光綫，於二十八年十月開航。

(二) 哈密、迪化、伊犁、阿拉木圖綫，係與蘇聯合資設立中蘇航空公司經營，於二十八年十二月開航。

(三) 臘戍、加爾各答綫，三十一年一月開航。

(四) 昆明、定疆、加爾各答綫，三十一年五月開航。

國內航綫：

(一) 昆明、桂林綫，於二十七年十一月開航。

(二) 重慶、西安綫，二十八年一月開航。

(三) 蘭州、西寧綫，二十八年七月開航。

(四) 成都、蘭州綫，二十八年七月開航。

(五) 重慶、漢中綫，二十八年九月開航。

(六) 蘭州、涼州、肅州、哈密綫，二十八年十二月開航。

(七) 南雄、香港綫，二十九年十月開航。

(八) 成都、雅安綫，三十年六月開航。

籌辦大量
航空貨運
輸送進出
口物賢

航者，除此以外，現在籌設中者，亦有數綫，對於國內之康定、西昌，均將籌劃開辦航

以上各綫，固有因太平洋戰事發生而停辦，亦有以油料運濟不易而停辦，或暫時停

綫。就通航地點言，目前經常通航者有重慶、成都、昆明、桂林、蘭州、肅州、哈密、迪化、伊犁、阿拉木圖、定疆、加爾各答各處，至隨時可以承包飛機前往者，尙有南雄、衡陽、柳州、貴陽、昭通、漢中、西安、涼州、天水、寧夏、西寧等處。數年以來，航空運輸業務日趨發達，祇因飛機購置不易，雖經隨時設法補充，運輸能力，已較戰前爲高，但爲數量究屬有限，對於大量需要，未能完全適應，致對各地客貨，常難充分搭載。惟是對於政府重要物資之進出，無不極力航運，對於空軍運輸，更無不儘量協助，工作艱鉅，與時俱增，所幸努力之結果，器材尙可勉有接濟，飛行技術人材，亦尙續有養成，得以維持需要。

四、今後計劃

我國幅員廣大，航空運輸，在今日對外及後方遠程交通上，需要至大，今後設施，仍以增進對外及後方各重要地點交通便利爲原則。並爲適應此種計劃起見，對於機場電訊各項設備、飛行器材、技術人員等等，隨時設法補充。至現有各航綫，均擬陸續增加班次，並將籌辦中之航空貨運，逐步擴展，以應需要。茲將抗戰前後航空狀況統計如下：

計劃擴充
航綫增加
班次

航空建設
統計

航空在戰前之航綫里程爲一萬三千八百二十六公里，飛機三千架，現在尙存之戰前航綫爲九百四十公里，新開航綫七百三十五公里，兩共八千二百九十公里，飛機方面

最近之交通

四四

，現中國航空公司有飛機十三架，歐亞航空公司有飛機二架，若連計劃增闢之航綫二千零九十里，及今後倘能源源補充新機，則目前之航空建設，較諸戰前並無多遜，而因新購飛機載量巨大，運輸能力，實較戰前為強。

第五章 水運

一、戰前之準備

戰前之準備
秘密訓練
監督人員
增加設備
電設無

我國水道運輸，以輪船爲數無多，運量不甚充裕。戰前爲利於統制，並監督此有限之運輸工具起見，乃秘密訓練大批人員，以航務研究員名義，分駐國營、民營一千噸以上之輪船，使負是項使命。各輪如無無線電台之設備者，擬令增加，以便接受政府命令，俾可隨時駛往指定地點。並嚴飭舉行消防演習，以備不虞。

民船雖行駛遲緩，然運費低廉，且到處可以通行，實有充分利用之必要。因從事編練江、浙、閩、皖、贛、湘、鄂、豫、川九省水上保甲，使原有民船，均能隨時徵調。後來各省組織船舶總隊部，卽以此爲基礎。

二、武漢撤退前之設施

七七事發，敵人企圖封鎖我海口，乃卽密令各輪船公司迅將航行中及停泊中各海輪，馳入長江，或停泊香港等安全地帶。並通令各航政局處轉飭各航商迅將船身改漆保護色，以避空襲。

八一三滬戰開始，飭將長江下游輪船，一律上駛；下行航綫，暫以鎮江爲限。有不及上駛者，准予暫時移轉國籍，懸掛外旗。所有國營招商局各海輪，大部份停泊香港，

供應軍運
維持民運

江輪及小輪，則駛入長江。在南京組織長江業務管理處，從事經營。復令各航業機關，聯合組織長江航業聯合辦事處，以利統制。並令各航政局處聯合各地航商組織內河航業聯合辦事處，供應軍運及維持民運。

迨八月二十五日敵國實施封鎖我海口，於是我國沿海各港，北自秦皇島，南迄北碚口，國輪均不能自由行駛。且此時北方戰事，日趨嚴重，遂將天津航政局及所屬各辦事處，暫行停辦。至沿海如寧波、溫州、海州等各航政辦事處，亦均先後暫行結束。

江陰封鎖線上海鎮江間，另有蘇州河等水路可以繞道通行。乃飭招商局及民生、大達、大通等各公司辦理滬鎮聯運，搶運遷廠器材，成績甚佳。

嗣後中英機關，先後遷漢，國營招商局長江業務管理處，及長江航業聯合辦事處，亦均移漢繼續營運，曾與軍事機關訂立合同，承運由漢口至宜昌之兵工器材，數達八萬噸以上。

其時湘鄂水運，日見繁劇，本部乃貸款航商修理舊輪。因當時長江下游主駛及武漢原有之小輪，大致破舊，航商又以財力不足，無法修理，頗多停泊不用者。本部遂發一部份款項，交由漢口航政局分貸航商，俾資修理，而增運量。

又為徵用大輪，充作江防工事，致輪船益形減少。本部特設計製造鋼骨水泥船四艘，以資替代。對於輪船之保存，頗為非淺。

制定航運辦法

原有通商口岸，既被封鎖，因商准財政部將未開放之沿海各口，臨時開放若干處，以戰事終了爲止。並制定沿海港口限制航運辦法，凡中外輪船欲往戰區或戒嚴區域航行時，須由主管航政局處核發通行證書。其時溫州、寧波等處航政辦事處，業已恢復辦公。

沅江常德以上，素未行駛輪船，經飭民生公司派輪試航常德沅陵段，結果甚佳。國營招商局與粵漢鐵路辦理聯運，二十七年六七兩月，共運物資一萬餘噸。

漢口航政局，鑒於木船運輸，尙無完備管制，因擬訂木船運輸管理暫行條例，及宜渝木船運輸規約，均經核准施行。

建設統灘設備

川江灘險林立，輪船上駛，頗多阻礙，亟須設置統灘設施，施統船隻，以期增加運輸力量，因令漢口航政籌設統灘管理委員會，建設川江統灘工程。

輪船之撤退

武漢形勢緊張，乃飭漢口航政局督促航商將各輪撤退，計退至宜昌者三百餘艘，長沙及常德者各數十艘，併飭漢宜湘區引水人員，全部撤退宜昌，以免被敵利用。同時廣州方面，亦令廣州航政局督促將各商輪撤退至江門及肇慶等安全地帶，漢口航政局暨國營招商局長江業務管理處，均移設重慶，廣州航政局，移設梧州。

三、武漢撤退後之設施

戰局變遷，駛抵宜昌各江輪，有再往上海必要，爰飭漢口航政局會同有關機關，在

宜昌組織試航長江上游輪船管理委員會，勸導泊宜輪船，上駛川江，招商局各巨型江輪，因均先後離宜，江新、江安、江順均安抵重慶，打破巨型江輪抵渝之紀錄，又以上駛各輪，雖經勉強來渝，然多不適於川江航行，爲利用起見，乃飭分別修改，是項修改輪船，二十八年度，共達一百零六艘。

輪船之修
改添造

當茲水道運輸，漸居重要位置之時，各河流原有船隻，均感不敷分配，川江爲後方水運要區，除將撤退各輪督促改修外，並於二十八、二十九、三十及三十一年六月止，在川江部份，添造木船一、〇一五艘，計一四、五六六噸，西江部份，添造一、一四七艘，計八、四七三噸；復由國營招商局在四川貸款承造淺水輪船一艘，民生公司貸款承造二艘，西江造船處又在衡陽設廠自造淺水輪船六艘；此外民生公司又請貸款添造十四艘。上項輪船，除西江造船處衡陽工廠所造之六艘，業已完竣，撥交國營招商局長沙分局從事營運，民生公司已完成九艘外，其餘各輪，因材料及機器鍋爐之採購關係，完成尚須時日。又航行川江輪船，於上年八月間，慘遭敵機轟炸，損失二三十艘，已由本都督促各該輪公司施救修理，其中二十一艘。業經修理完竣，繼續航行。

綏灘設備，截至現在止，川江部份，已成立綏灘站十八處，沅江已成立十處，嘉陵江已成立三十五處，西水已成立五處，烏江已成立三處，施綏上駛輪船民船頗多，航行稱便。

嘉陵江由重慶至廣元爲川陝水運要道，又川湘線，自重慶至涪陵入黔江，經彭水龔灘至龍潭入酉水，經里耶保靖入沅江，經沅陵至常德，再轉湘江至衡陽，爲溝通後方交通要道。最初由驛湖總管理處主辦，經本部於三十一年六月加強組織，成立川湘、川陝水陸聯運管理處，主持策劃，業務日有進步。

四川省木船輪船運價，素不統一，經長江區航政局分別擬定章程，呈准施行。

頒佈航政巡查員服務規則，分行各航政局遵照實行，以期改善各航政航業機關及各輪船之設施。

繼續培養航海及造船等技術人員

本部前辦吳淞商船專科學校，自上海失陷後，卽行停辦，嗣因國家培養航海及造船等技術人員，實不能中斷，爰與教育部商酌，籌設國立重慶商船專科學校，經於二十八年秋季成立，設駕駛、輪機、造船三科。

長江區航政局之成立

本部爲調整航政機構，因將漢口航政局擴大範圍，改組爲長江區航政局，管轄長江流域川、鄂、湘、贛、皖、蘇六省航政，經呈奉核准後，已於三十年八月一日成立，並將設在瀘縣之重慶航政辦事處，改爲瀘縣辦事處，復增設合川航政辦事處，以便推行航政。

長江業務管理處擴充改組

國營招商局長江業務管理處自遷渝以後，因船隻不多，業務未能充分發展，因之組織亦頗簡單，現擬擴充內河輪運，並負擔川江軍米之運輸，自應力求組織之嚴密，爰於

二十九年十二月間，改組長江業務管理處，將原設三組改為三課，並擬另設木船運輸處，專營軍米運輸事宜。

四、今後計劃

代造各處
船隻加強
內河航運

本年度決定就川江之三匯（屬渠縣）、昭化、宜賓、湖南之沅陵、衡陽、江西之泰和，福建之甯平，廣東之曲江等處各主場，代造各處運輸機關需要之船隻，藉以加強內河運輸力量。

統灘建設部份，各江已設之統灘站，均已敷用，暫不添設，對於各統灘站之設備，分別予以改善，俾臻完備。

餘如統制各省輪船、木船客貨運價，分別審查各處航線，以及審度情勢，增闢沿海口岸，皆屬當務之急，亟應積極實施。所有抗戰前後水運情形，統計如下：

戰前之內河航線，輪船方面佔一萬九千九百四十六公里，木船佔三萬八千五百八十八公里，合共五萬六千五百二十六公里；戰前船隻計輪船約五十萬公噸，木船六十六萬五千七百四十四公噸（木船噸數僅指在交通部登記之二十公噸以上之木船而言），合計約一百一十六萬五千七百四十四公噸。目前內河航線，輪船方面尙存之戰前航線，有七千七百四十一公里，新闢航線二千四百九十二公里，共一萬零三百三十三公里；木船方面，尙存之戰前航線為二萬二千公里，新闢航線二千二百八十五公里，共二萬四千二百八十五

五公里，合計現有之內河航綫爲三萬四千五百一十八公里，連同計劃開闢之內河輪船航綫一千三百零二公里，總數爲三萬五千八百二十公里。抗戰期間之輪船，除轉移國籍及現在淪陷區域內之輪船二十二萬一千〇〇九公噸；木船二十八萬七千六百九十六公噸；及撥充防禦工事之輪船十一萬八千七百六十七公噸；以及損毀之輪船五萬四千三百八十六公噸、木船六萬二千〇六十二公噸外，目前尚有戰前存下之輪船十萬〇五千八百三十八公噸，木船三十一萬六千九百八十六公噸，連同戰後製造之淺水輪船一千三百九十六公噸，改良木船二萬〇五百八十八公噸，總計現有船隻爲四十四萬四千八百零八公噸。以上各項統計，在數量上，現有之內河航綫及船隻雖不及戰前之多，惟在實質方面，如各河道之絞灘設備及船隻結構上之改良，則較諸戰前，實有過之。

第六章 驛運

一、萌芽時之驛運

本部舉辦驛運，迭經排除萬難，努力邁進，三年以來，驛運事業，由萌芽而趨於發展，漸至成熟階段。現在重要驛路幾遍全國，成效可期。茲將辦理經過分述於左：

二十七年秋行政院召集公路水道交通會議，決定利用人力獸力，增強運輸力量，經本部擬具計劃及組織綱要，呈奉行政院次年二月二十二日第三九〇次會議決議通過，准予設立驛運管理所，主辦驛運事宜。彼時適值廣州失守，粵漢鐵路中斷，國內物質之輸運，均以昆明為樞紐，單恃汽車運輸，力有不逮。本部有鑒於此，故先從彼（府）昆（明）大道着手，辦理驛運，以資補助，經短期籌備，即於二十八年二月四日開始運輸，由彼載運桐油、五倍子至昆，回程裝運軍公器材，辦理以來，成效尚未大著。同時以事實需要，並籌開渝筑（重慶至貴陽）、筑昆（貴陽至昆縣）、筑六（貴陽至六寨）、柳三（柳州至三合）等線，先後於同年五六月間分別開運，至此營運路線計已達二千九百餘公里，截至是年底，經運物資達七千九百餘噸。

二、擴展時期之驛運

驛運係我國自力運輸主要部門，以過去運量計，節省外匯消耗，為數至鉅。驛運成

辦理驛運
以補汽車
運輸之不足

成立板車製那廠

成立驛運總管處

效既宏，本部遂謀普及擴展，一面則將原有機構予以調整加強，於二十九年一月成立車馱運輸所八所，直隸於本部公路運輸總局。復以驛運工具極感缺乏，除貸款民間獎勵製造外，為適應需要，成立板車製造廠於瀘縣，以期於最短期間，完成五千輛板車製造計劃，以便分撥應用；並疏濬敘府鹽津間之關河險灘，俾便利用水道運輸，以縮短敘昆間車馱行程，減輕運輸成本。此項艱鉅工作，磨時集載，始告完成。同年七月間復奉委員長諭召開驛運會議於陪都，決定今後辦理驛運擴大計劃，並成立驛運總管理處，直隸於本部，綜管全國驛運事宜，選驛基礎，得以成立。截至同年八月底，已開運各線沿線設備亦大部完成，經運物資計達一萬二千八百餘噸，路線展長至七千一百公里。茲將各線名稱等表列於左：

線別	起訖地點	公里	使用工具	備註
蘭猩線	蘭州—猩猩峽	七、一七一	駝馬膠輪大車	已開運
漢渝線	漢中—重慶	八〇〇	駝馬板車	因公路破壞停辦
瀘昆線	瀘州—昆明	九七六	板車	已開運
州陝線	寶雞—成都	八九〇	板車	已開運
川康滇線	瀘定—昆明 西昌—樂山	一、三〇〇	快馱板車	正在籌備

最近之交通

最近之交通

五四

桂黔線

柳州—三合
河池—岳墟

五二二
四八六

木船
板車

已開運
因越局變化停辦

川黔線

重慶—貴陽

四八八

板車馱馬

已開運

滇越線

昆明—老街

四七六

板車馱馬

因越局變化停辦

三、成熟時期之驛運

已成立驛
運管理處
之各省

川鄂移交
黔桂裁撤

自全國驛運會議決由交通部設立驛運總管理處，在各省設立驛運管理處之初，大
概規定幹線由中央主辦，支線由地方主辦。現在各省驛運管理處已成立者，有四川、陝
西、甘肅、河南、湖南、湖北、雲南、廣東、江西、浙江、福建、安徽、寧夏等十四省。
尚在籌備中者，有貴州、西康、兩省；幹線之擴充及增設者，原有陝甘、川鄂線因
和鄂、滇昆、黔桂、綏昆及川陝、川湘水陸聯運線共八路。三十年七月間，川鄂線因
承運軍糧任務終了，移交第六戰區接辦；黔桂線因黔桂鐵路通車至金城江後，已失重要
性，乃將該線裁撤，仍將該線金城江至馬場坪一段保留，併入川黔幹線以與鐵路聯接。
九月間復將川陝、川湘水陸聯運線改組分設川湘聯運處及嘉陵江運輸處以增強運輸能力。
茲現在幹線實為七路：

一、陝甘線：由天水經蘭州至猩猩峽延長至哈達，接通國際運輸。

二、川陝線：由天水經廣元。

三、嘉陵江水運線由廣元至重慶。

四、川湘水陸聯運線由重慶經濟陵、沅陵、常德至衡陽。

五、川黔線由金城江至重慶。

六、瀘昆線由昆明至瀘縣。

七、敘昆線由昆明至敘府。

綜計此線共長約九千公里，支線已開辦者，約二萬七千餘公里，三十一年度擬增開關聯國際運輸之樂山至祥雲線計長二、〇三四公里，並開辦各省辦支路線五、〇〇〇公里。

運量方面：

運量狀況

(一) 幹線自開辦以來至三十一年八月底止，共二二八、四二七噸，其中十分之四為商貨，十分之五為公物，十分之一為軍品。

(二) 支線自開辦以來至三十一年八月底止，共三、九五、二七八噸，其中十分之八為商貨，十分之一為公物，十分之一為軍品。

設備方面：

三十一年度擬加強川湖(彭水至龍潭)、瀘昆(瀘縣至昆明)、川黔(重慶至貴陽)、懷甘(蘭州至猩猩峽)四線線路。

工具狀況

工具方面：已發動民佚三九三、二八三人，馱獸（包括騾、驢、馬、駱駝等）六三、五四三頭，自備板車八千二百餘輛，租用民間各式車輛（包括膠輪板車、鐵輪大車、單雙手車及牛車等）五萬九千餘輛，木船二萬餘艘，竹木皮筏約千隻，自備木船約二百餘艘，三十一年度擬增置膠輪板車四千輛，分配新開及已開各路線。

動力缺乏

驛運路線大都在交通極其不便及人煙較爲稀少之處，故辦理之不易實較任何運輸爲甚，現在推行驛運最大之困難，尙在動力之缺乏，不但牲畜不多，各地強壯運佚亦以農役、農事及各項建設所需人工過多之關係，徵求極感困難，今後尙須加強宣傳，使人民能踴躍參加，各方能充分協助，俾能發動大量人力，實爲今後推行驛運當務之急也。茲將抗戰以來，驛運狀況統計如後：

路線統計

根據三十年十二月統計，路線方面之里程，除已經開闢，旋以任務完畢結束者不計外，總共現有路線里程計中央經辦之幹線爲九、二一三公里，各省經辦支線計福建省一、九五九公里（此僅係該省驛運處管轄之線路里程，省方運輸公司經營驛線未計在內），浙江省四、八三八公里，江西省四、八八一公里，安徽省一、四二一公里，雲南省一、二二二公里，廣西省五、〇五三公里，甘肅省二、三五〇公里，湖南省一、五七一公里，河南省九三〇公里，陝西省一、〇七八公里，四川省二、一六七公里，廣東省三八六公里，總計全國現有幹支線里程爲三七、〇六九公里。

第七章 電政

一、戰前電政概況及準備

二十三年
時之電政
概況

吾國電信事業，經六年之締造，大略完備。最初時期，由政府任行政上需要範圍建設電線，以後逐漸推廣，遍及全國，以利民用。截至二十三年度止，約有電報線路八萬九千餘公里，長途電話線路約萬餘公里，輔以無線電台及海底電線等設備，通信問題，尙可應付，南北兩端起自平津，下達廣南（東北四省及察綏從略）。其最重要者如北平漢口線、漢口長沙線、長沙經曲江至廣州線、北平南京線、南京上海線、上海福州線、福州廣州線，東西兩端起自淞滬，直溯上流，其最重要者，如上海經京蕪至漢口線、漢口重慶線、重慶成都線，沿隴海路線者有蘭州長安線、長安鄭縣線、鄭縣銅山線、銅山濰雲線，西北則有長安成都線、蘭州寧夏線，西南則有重慶貴陽線、桂林貴陽線，貴陽昆明線等等。中部腹地則有長沙南昌線、南昌九江線、衡陽桂林線、南昌贛縣線等。其餘由幹線分出支路，縱橫聯互密佈及於市鄉，難以枚舉。惟長途電話與辦較遲，當時情形，僅在電報線桿上合掛，當難貫通聯絡。然在平時通信，似尙收急要之圖。迨二十四年開始以後，中日外交由嚴重而惡化，勢非積極籌設長途話線，使各重要地點聲息相通，不足以應付戰時通訊之需要。乃決於該年初籌劃辦理南京、懷寧經九江至漢口、漢口

電話支綫
密佈市鄉

最近之交通

五八

九省電話
綫之完成

至長沙、九江至南昌、南京經銅山濟南至天津、銅山、經開封至鄭縣等綫。用以聯通蘇、浙、皖、贛、鄂、湘、魯、豫、冀等九省重要都會之電話通訊，並特設九省長途電話工程處督促辦理。所有各綫均於戰前完成，其完成年月如次：

南京漢口綫 長七三八公里係於二十四年五月開工二十五年三月完成

漢口長沙綫 長三七〇公里係於二十四年十一月開工二十五年三月完成

九江南昌綫 長一三六公里係於二十四年十二月開工二十五年六月完成

南京天津綫 長一、二四公里天津濟南綫係於二十四年三月開工六月完成，南京

銅山綫係於二十四年八月開工十一月完成，銅山濟南綫係於二十六年一月開工四月完成。

銅山鄭縣綫 長三四一公里係於二十五年二月開工三月完成。

除九省話綫外，同時並分別趕辦下列各綫：

南京經淮陰至灌雲綫，鎮江經江都至淮陰綫，江都至南通綫，銅山至灌雲綫，南京至杭州綫，蘇州至嘉定綫，南京上海沿公路綫，南京至廣德綫，永康至福建綫，福州至廈門及龍溪綫，長沙經貴陽、曲江至廣州綫，長沙經常德、沅陵至貴陽綫，衡陽至桂林綫，重慶至成都綫，重慶至貴陽綫，鄭縣至長安綫，長安至蘭州綫，長安至成都綫，漢口經鄭縣、石家莊至北平綫，石家莊至陽曲綫，陽曲至潼關綫，陽曲至大同綫，石家莊

其他電話
綫之完成

京與各
重要城市
直接通話

至滄縣線，蕪湖經屯溪至江山線，福州浦城至江山線，南昌至廣昌線等。

以上各線亦於戰前次竣工完成，迨至廿六年七月抗戰開始時，不但冀、魯、晉、豫等省作戰區域已可與南京直接通訊，而沿海各重要海口及腹地各重要都市，均已能聯絡通話。當時可與南京直接通話城市，計有北平、天津、大同、陽山、石家莊、蘭州、長安、廣州、衡陽、長沙、漢口、桂林、南昌、濟南、青島、淮陰、銅山、開封、鄭縣、九江、安慶、屯溪、宣城等廿餘處，即遠後方之重慶、成都、貴陽、蘭州等地，亦已粗具長途電話網之通話中心。故抗戰以來電訊方面尙足應付，此本部未雨綢繆之結果也。

三、戰時電政之措施與現況

二十八年以前即抗戰開始之十八個月間，因戰事而陷失之有綫電報話綫路，報綫數字爲四九、〇一五公里，約佔全數百分之五十有奇，話綫數字爲三〇、二八四公里，約佔全數百分之六十有奇，二十八年以後淪陷地方減少，且時有收復之處所。我國電信發軔東南，自較西北西南爲完備，戰事西移，勢不能不積極建設，以應需要。其中最重要者爲軍綫，統計報話兩項截至現在止，以前後與築約三萬餘公里，軍綫之效用(一)溝通最前綫與後方通信(二)溝通鄰近戰區間消息(三)移轉陣地時仍能維持前方通信。此項綫路每能與歷次會戰隨時配合，發生相當效用。已往著有成效者如九江、德安、瑞昌淪陷後，牯嶺仍能以無綫電與後方通報，蘭封失陷後，歸德仍能經新建設之毫縣與鄆城話

綫與漢口通話，南寧收復後不過三天即可以無線電與桂林柳州通報，不過十天即可以有綫電對外通話通報，對於軍事不無相當貢獻。最近二三次湘北大捷，電信人員與軍事通信上均有重大效力，良因員工等飽受以往四年半實際戰事之教訓，均已履險如夷，處變若定，頗能鎮靜應付與部隊同進退，以維持最後通信。現全國共有有綫電通信隊二十一隊、無線電通信隊三隊、修綫工程隊三十一隊（前方）、搶修班二十一班（後方），共二千餘人，大都隨軍工作。

改進後方通訊

其次則改進後方通信，因有西南、西北有無線電報電話之規畫，二十八年度設綫計劃完成十之八九，二十九年度以後各年度因材料輸入困難，進度稍緩，年復加甚，初則為國際運輸綫被切斷所影響，繼又以運量不多，工具缺乏，綫不濟急。現在國際運輸困難，材料來源益為不易，然本部仍當竭其能力，以期歷年未完計劃，得以逐項補辦。茲將報話兩項已往建設情形及最近進行狀況分述之：

1. 電報

在有綫電方面本部重要工作（一）增加報綫（二）整理舊綫二者同時并進，截至最近止，新建之電報綫為四二、〇四八公里，現仍積極建設及計劃中者約六、七五八公里（依據三十一年八月報話綫統計），在湘、粵、桂、黔、滇等省已設之重要報綫計有柳州貴陽綫、衡陽桂林綫、舊州安龍綫、昆明百色綫、昆明玉溪線、保山畹町綫路等，施工

增加報綫
整理舊綫

戰路
趕修重要
綫路

完成各處
無線電台

進度中前後受材料停運影響，稍現遲滯，自滇緬開運以後之一年中，論理應可供應無缺，但運輸工具缺少；太平洋戰爭爆發後，軍運加劇，運量不多，仍有不能及時接濟之憾。其原有線路急待修整者，雖因限於材料未能大量興修；然最近應戰路上之需要，儘先修竣之重要線路，計有崇善至龍州、龍州至鎮南關、遷江至賓陽、蒙自至廣南、廣南至鎮邊等八路計長一千二百餘公里，其在川、鄂、陝、黔、湘、粵、桂等省，整理完竣之重要線路有柳州至邕寧、邕寧至鎮南關以及其他粵桂南部等線總計為四、七八三公里。無線電方面則以戰時有線電報回路往往為軍事所佔用，故不能不以無線電為補助，俾普通商電得能不為官軍電所壓而通暢無阻。現全國先後完成大型無線電台八處，為重慶、成都、昆明、貴陽、桂林、南鄭、康定、蘭州等，中小型無線電台則有：

柳州	衡陽	西昌	長安	下關	曲江	寧夏	黔江	雅安	麗水	上饒	贛縣
寧都	蒼梧	會理	丹巴	越雋	百色	鄞縣	賓陽	車河	沅陵	陽江	藤章
邵陣	芷江	來鳳	正安	道真	通江	萬源	洪江	貴縣	八步	高要	竹山
靈山	睢町	達縣	龍潭	德格	鹽源	道孚	九龍	自流井	綿陽	瀘縣	南充
遂寧	江城	浦市	長沙	津市	里耶	興仁	富林	冕寧	理化等處		
其在裝設中者計有	時安	西寧	張掖	猩猩峽	龍陵	定鄉	鄧柯	德榮	石渠		
江山	趙家渡	奉節	萬縣	內江	鹽邊	寧南	昭覺	宜賓	樂山	廣元	敘永

最近之交通

最近之交通

六一

赤水 永安 老河口 等處

以上述大型電台八處爲中心，與各地聯絡通信，可通新設及原有之中型及小型無線電台共有二四八處，現爲增強無線電效能起見，更擬計畫全國設足三百處無線電台，以完成無線電通信網。此項計畫，截至最近止，全部工程已完成百分之六十七，其餘期於最短期全部完成。

國際無線電報方面：重慶電台原可與香港、馬尼拉、莫斯科通報，自太平洋大戰發生後，又添加與美國之舊金山、洛杉磯及南洋之新加坡通報，惟香港、馬尼拉及新加坡等地，因已失陷，先後停通。成都電台與世界各重要都市如：倫敦、舊金山、日內瓦、莫斯科、巴達維亞等，均可直接通報。現在與澳洲之雪梨及印度之孟買及加爾各答等處電台接洽通報。又昆明電台與緬甸之仰光通報，必要時亦可與世界各國通報；現更在南鄭再裝一所，以備南方各電台損壞或被炸時，有所補替；已在裝設試驗中。並已各加快機，如重慶、成都、昆明、長安、桂林、南鄭、上饒均已裝置；衡陽、蘭州、永安、康定、西昌、曲江亦在裝置中。

2. 電話

截至最近止，新架電話線路爲三〇、八三〇公里；現在進行者六、八七〇公里（架設及計劃）。現以重慶爲中心之長途電話幹線，已大部份架設完成；所有後方綫帶如

完成長途
電話網

多重電話

曲江、甯寧、桂林、柳州、鎮南關、昆明、貴陽、長沙、衡陽、沅陵、吉安、金華、上饒、吉安、福州、西安、洛陽、蘭州、老河口、襄陽、樊城、成都、南鄭、屯溪等均可直接與重慶通話。

同時鑒於單程電話線路時有被敵機炸毀之可能，特在重要城市內架設多重線路，使兩地間有數路可通，即有損壞，必有一路可以接通，通訊不致中斷。現重慶與貴陽、成都、長安、蘭州間，及桂林與衡陽、貴陽、梧州間；衡陽與芷江間等均有多重電路可以通話。例如，重慶貴陽間有：（一）沿渝筑公路經桐梓至貴陽之電線；（二）沿川湘公路經黔江、沅陵折向湘黔公路經芷江、晃縣至貴陽之電線。又如桂林衡陽間有：（一）桂林經全縣、零陵至衡陽及（二）桂林經荔浦、平樂、遵縣、彬縣至衡陽之兩縣，萬一兩線同時不能通話，仍可繞道由柳州、貴陽、芷江等路接通，使衡柳間通話不斷。

又為便利長距離電話通暢，特將重要長途話線分別裝設載波設備，同時並設置發電機。現已裝設載波線路十八條，重慶、貴陽、成都間裝有三路載波，有此種種新的建設，目前長途電話設備，尙能應付現階段之通訊需要。

裝設無線電話

此外並在各前後方重要城市裝設無線電話，補充有線電話之不足，全部工程大致完成，現在重慶、昆明、成都、貴陽、上饒、永安、康定、蘭州、西昌、桂林、雅安、寧夏、下關已開開放通話，黔江、涪縣、臨水、南鄭均已裝妥，即可開放通話，寧都大致

最近之交通

六四

軍用無線電
無線電話

非寺方空
青報及軍
政通訊

其設川省
方空通信
網

裝妥，亦可試請，西寧、臨江、猩猩峽、張液、老河口、立煌正在裝設。
至於國系無線電話方面正在籌辦中英、中美、中蘇及南洋各地直達電路，一俟機料運到，即可着手裝置。

關於增強陪都電信機關防空設備工作，本部曾將重慶方面所有電信機器加強掩護，使在轟炸威脅之下，減少損壞之機會，均於上年陪都空襲季節開始以前完成，用能於轟炸期內保全通訊設備，維持防空情報及軍政通訊之通暢。至於防空之緊急附帶設備，如防毒器材等，亦在積極籌備中。

其餘附帶建設工作，則為川省防空通訊網之設：（一）情報網：共分四區，即重慶、成都、自貢、萬縣等區，業已先後完成。（二）防空哨：即忠縣、涪陵、內江、合川、渠縣、廣元、南鄭、綦江、桐梓、貴陽等處。

茲將抗戰後電政最近情況統計如下：

戰前長途電話線長五三、七七六公里，有線電報線長九五、三二二公里；抗戰期間長途電話方面計尚存二九、八四八公里，新築線路三〇、八三〇公里，架設中線路八〇一公里，計劃中線路六、〇七〇公里，共計六七、五四九公里；有線電報線方面計尚存四八、六九七公里，新築線路四二、〇四八公里，架設中線路五三四公里，計劃中線路六、二二四公里，共計九七、五〇三公里。由此觀之，可見戰後之電政，反因戰事之刺

線路統計

激而逐步向內地發展，電信網分佈之密度，較戰前將有過之。

最近之交通

第八章 郵政

一、戰前之準備

自備交通
工具維持
郵運

郵政工作，首重郵件之疏運，而運遞郵件，按照各國成例，原係委託運輸機關辦理，郵局並不自置交通工具。自倭寇謀我日亟，中日不免一戰，以第一次歐戰德國動員平均每天開用軍車三千六百餘次之經驗，吾人深知開戰之後，即使原來交通幹綫能以維持，而動員之初，軍運頻繁，或不暇顧及郵運，郵局必須起而自謀，於是分批預購汽車三百輛，起初分配在各交通衝要地點；旋在成渝公路、湘黔公路行駛，嗣於民國二十七年陸續添購，截至最近止，共有三百八十餘輛，除行駛市區及常川修理者外，其在各公路長川運郵者約二百輛；其他運輸工具如：膠輪板車及自行車等亦經分別購置，分配於內地平坦路線協運，抗戰以來，郵政交通得以照常維持尚少阻滯者，實賴戰前對於運輸工具略有準備之故。

二、戰時郵政第一期——戰區郵務之維持

採取非常
時期之措
施維持前
後方郵政
交通

七七事變發生之後，華北各郵局正在準備應付新環境；而八一三戰事爆發，上海為商業中心亦係郵遞樞紐，上海一有戰事長江一帶郵運，即受影響。當時郵局緊急工作，應為採取非常時期之措施，以應戰時需要，俾前後方郵政交通不致因戰事關係發生阻隔。

組織汽車
郵運班

組織民郵
汽車及小
輪班
利用漢口
航空綫

不避艱險
撐持通訊

。茲分述如下：

1. 充實郵運

淞滬戰事發生後，京滬及滬杭鐵路均告阻斷，郵局即照以上所說組織汽車郵運班，循公郵直達首都疏運郵件，一面另用汽船拖帶木船裝載重件，包裹由松江循運河以達蘇州、無錫、鎮江各地，再交火車接運。未幾蘇錫淪陷，乃改由南通、天生港運至揚州轉遞。嗣後南京失守，郵件運輸頓感困難。蓋出省孔道只有粵漢、浙贛兩路，而兩路運輸窳摺，郵件容間有限，除充分利用外，另在粵省組織民船，湘省組織汽車及小輪郵班直達武漢，以補孔道郵運之不足，而浙贛路在浙境部份旋經拆軌，於是又改汽車木船水陸聯運方法，分由永嘉鄞縣兩路運載大量郵件，一面利用漢口至香港航空綫，帶運後方與上海及沿海各地往來之航空郵件。因有以上種種方法，是以自八一三事變起至保衛大武漢時期止，前後方水陸空三方面郵政交通仍得照常維持。

2. 加強機構

民衆在流亡之際，所賴以互相聯絡與慰藉者，厥惟通訊。是以戰事波及之地，社會對於郵政之需要，實倍切於平時。郵政員工自應不避艱險，竭力撐持，至於最後一分鐘為止。即係非至當地機關與軍警全數遷移，決不撤退；即使撤退，亦應遷至附近安全地點暫避，以便相機恢復工作。所有管理局，業經淪陷之郵區其內地局所或撥歸鄰區管

最近之交通

立郵政
理局辦
處指導
該區完
務郵局
之

理，或選擇內地局所中之交通便利地點，設立管理局辦事處，指揮各該區內各地完整郵局之事務。計先後設立是項辦事處者，有浙江、河南、廣東、湖北四區；浙江辦事處原設金華，嗣遷麗水，最近改設松陽。河南辦事處原設南陽，現在洛陽，其管理會計之機構，因上次戰事緊張，遷往盧氏，現時尙在該處。廣東辦事處原設廣寧，嗣遷遂溪，現在曲江，中間一度曾遷連縣。此外，上次福州失陷後，曾在閩北之沙縣，設立福建管理局辦事處，以備指揮該省完整地段之郵務，未幾福州克復，該辦事處即已撤銷。又安徽郵區完整地方各局所，原歸河南辦事處兼管，現因事務繁忙，為加強管理起見，決定在安徽立煌地方設立安徽管理局辦事處，指揮各該地方及鄂境邊區之郵務，現時正在籌設中。因有此項辦事處之設立，各戰區完整地方之郵政局所，雖與其管理局失却聯絡，而對於郵票之供給、公款之救濟、工作之指示，得各該辦事處代行，尙見便利。

3. 辦理軍郵

戰事開始，部隊移動，瞬息萬變，各地郵局係「靜」的機構，而部隊係隨時移動的團體，是以普通郵局對於前線作戰部隊官兵與後方親屬通信匯款寄物等事，不甚適用，必須在前線各地設立軍郵設備，隨軍轉移，以應作戰官兵通訊之需要。其設置區域，起始僅及於晉、冀、魯、滬、蘇、浙諸郵區。嗣因戰事轉移，遂漸推廣，加以最近一年為防止郵車走私起見，所有沿途檢查郵車之工作，亦悉歸軍郵人員辦理。故現時除甘肅、

辦理軍郵
更利部隊
通訊

擴充業務 籌整經濟

冀、夏、青海、新疆等省及淪陷區外，所有後方各省各戰區均有軍郵機構，計共有總視察段十三個，軍郵業務局二百餘處，辦理軍郵人員五百餘人，年辦經費約三百萬元。

三、戰區郵政第二期——後方郵務之擴展

廣州及武漢陷落，全國各地機關民衆，先後撤至西南南西北各省，於是後方各地郵遞需要，頓形迫切。同時物價高昂，郵運成本增加甚鉅，加以員工生活艱困，急待救濟，郵政經濟，驟增重大負擔，頗感不易維持。故一面勉勵員工加緊工作，加強郵運，擴充業務；一面另籌調劑經濟，安定人心之辦法，以應環境之需要。此一時期之重要工作可分下列五點：

1. 後方局所之添設

郵政局所向依樹地方需要情形，分別設置，西南、西北各省文化落後，郵政機構亦較簡單。抗戰以來，各地人口增多，機關林立，建設發達，教育、文化以及工商業均日趨繁盛，郵政業務亦隨之進展，原有機構，不能應付新環境之需要，或須加強，或須另設，均經隨時分別添設。計先後在川、滇、黔、桂、陝、甘、新七省，及湘、鄂、豫、皖、閩、粵、浙、贛八省完整區域，共增設郵政局所七千七百餘處，現時仍在繼續添設，以期適合環境，便利通信。

加強建設 結構應付 新環境

2. 通海郵路之增闢

最近之交通

盡量開闢
通海郵路
以資替換

戰事驟變
通海郵路
之開闢

自廣州棄守，武漢淪陷，粵漢鐵路阻斷以後，郵局最重要措施，厥為通海郵路之開闢，蓋無有國際間吞吐孔道，則郵政作用將極狹隘，雖廣設局所，亦屬無補。故一向隨戰事轉移，盡心開闢，先後設置，以資替換之通海郵路，不下十數條，其中較為重要者，起初有東西兩條幹線，東綫經衡陽（最初由宜昌）、吉安、鷹潭、金華至鄞縣與永嘉出口，西綫由昆明循滇越鐵路至海防出口，此外添開遂溪至廣州灣、鎮南關至海防及福建三江口或三都澳至上海等線，其後又有曲江至沙魚涌，曲江至蘆苞至廣州，梧州經水東至香港，梧州經陽江或新昌至廈門之水陸聯運汽車班，及昆明循滇緬公路而至臘戍之郵運汽車班，是以出海郵件尚能暢通無阻。惟自二十九年六月越南發生事變，及上年四月郵絲永嘉失陷以後，上述東西兩幹線均已阻斷，其餘各線則因最近敵方對我加緊封鎖，除曲江至廈門之水陸聯運汽車班及昆臘汽車班外，餘均或已停頓，或限於運量及海面風向之故，通滯不定，故出海郵件之疏連，頗感困難。現時正在隨時留意，依時局之轉變，相機增闢，幸而出海郵件除水陸聯運外，尚有航空郵班可通，即如渝加、渝哈等線均可帶運郵件，尙屬妥穩迅捷，一面正在試辦新疆、印度間之郵運。

3. 業務人員之育儲

郵局人員之配備，原僅恰敷需要，戰事西移，後方業務劇增，同時復竭力推進儲匯，辦理節制儲蓄及華僑匯款事務，一時處處感覺人手缺乏，於是一面設法將淪陷區內資

竭力抽調

及訓練郵務人員

深幹員抽調後方服務，一面按公務情形在各區招考服務員佐及信差等，分別加以訓練後，派任職務，其奈生活高貴，郵局之待遇不足以誘致投考者之踴躍參加，故數十次之招考方得員工一萬一千六百餘人（淪陷各區則減少七百餘人）。截至現時止，全國各區統計共有員工三萬八千九百零六人，較之戰前增加一萬零八百九十八人，以之應付目前業務，仍有捉襟見肘之象。

4. 郵政資費之增加

重慶寄上
海信件所
需運輸成
本數目

最近兩年物價飛漲，郵政開支增加甚鉅，其中尤以運輸成本加得最多，有多至數十倍及數百倍者，例如重慶寄上海信件，戰前交長江輪船帶運，每公斤郵局交付運費國幣七分，嗣經由緬甸及新加坡郵政轉遞，按照國際公約之規定，須以外匯（金佛郎）向該兩郵政交付轉運費，每公斤所需運輸成本（所謂運輸成本者，僅指郵局付出之費用而言，辦事員之薪水及管理費用，尙未計入），計達國幣四十三元一角八分之多。詳細數目如下：（一）重慶經由昆明至緬境臘戌，用郵局自備汽車運輸，計六元四角，（二）臘戌至仰光須付緬甸郵政陸路轉運費六十金生丁姆，按一金佛郎折合國幣六元計算，計國幣三元六角，（三）仰光至新加坡須付海路轉運費計二金佛郎三十三生丁姆，合國幣三十元九角八分，（四）新加坡至上海，須向新加坡郵政交付海路轉運費，計三金佛郎二十生丁姆，合國幣十九元二角。以上共出國幣四十三元一角八分，與戰前每公斤國幣七分比較

最近之交通

運郵費之
增加率

郵用物品
開支之增
加

增訂郵費
與郵局之
虧累

，計增加六百餘倍。即後方各地互寄之郵件，其運費之增加率，平均亦在十倍以上。緣抗戰以前，依照交通部公佈之「長途汽車代運郵件規則」規定，對於重類郵件如書籍印刷物等，由長途汽車運遞，每公斤每經一百公里付酬金一分，輕件如信函明信片等免費，抗戰以來，各地公商汽車，因成本加重，客貨擁擠，多不帶運郵件或增高酬金。茲再舉例如下：重慶寄貴陽重件，距離四百八十八公里，戰前交長途汽車務運其酬金約一角餘，現改馱運，每公斤運費一元五角五分，約增十四倍。成都至寶雞，距離八百二十五公里，戰前汽車帶運約一角八分，現由馱運計一元七角，如由汽車運遞需一元八角二分，約增九倍以上。是就郵局付出之運費而言，至若器材物料，亦均增加。例如噸半道奇汽車，戰前每輛售價合國幣三千五百元，現售美金二千八百元，折合國幣約四萬元，增加十倍。汽油每加侖戰前一元二角，現合三十餘元（係各地平均售價），約增三十倍。此外各項郵用物品，一切設備以及員工薪津，無不因物價劇漲，開支浩繁，在在需資甚鉅。而郵政資費，尙係民國二十一年所訂（印刷物資費，自民國元年以後，並未修改），在九年九月以前，每封重不逾二十公分之信函收費五分，平均每公斤約可收費三元四角，二十九年九月以後每封增為八分，每公斤約計五元四角，重件印刷物等二十九年九月以前，每公斤七分半，廿年九月以後，增為一角二分，至三十年十一月又一度增加，惟與以上付出之運費，仍不能比較，所以最近數年中，郵局虧累甚鉅，截至現時止，將近一

萬萬元。此外尙欠聯郵各國之運費金佛郎四百餘萬，折合國幣二千四百餘萬元（戰前僅合國幣四百萬元），不得得酌加郵費，俾減輕虧損，現已呈請政府核辦之中。

5. 員工生活之救濟

近數年來，各地物價逐步上漲，生活必需物品有漲至十餘倍，或二十餘倍不等，郵政員工以力夫、郵差、信差、郵務佐、乙等郵務員爲多，其入局之起首薪水，每月原僅二十元至四十元不等，甲等郵務員（即高等考試及格人員等於薦任職）爲少，其起首薪水亦僅一百元，是項月薪，因物價高漲非僅不足以贍養眷屬，即維持本身生活，亦有不敷之感，以致已入局人員，有棄職而去，別謀生計，或改營商業者。郵局招考人員，則報名人數不多，亦有不願投考者，因而不能錄取足額，即錄取者，程度亦較前爲低，郵政業務，大受影響。爲使員工安心服務及業務不致停滯起見，對於員工生活自須設法救濟，惟郵政局所，普遍全國各地，物價不同，生活情形各異，故救濟辦法亦以各地米價物價爲標準，而採用食米平糶生活補助費兩辦法，食米平糶辦法原係按照市上米價核發米貼，爲數頗大，自二十九年十一月份起，改照行政院所頒「非常時期改善公務員生活辦法」加以調整。試以重慶郵局爲例，如僱差有配偶及子或女一人。除得購平價米六市斗外，每月所得薪津及生活補助費共爲一百零六元五角，尙須除去平價米每價三十六元（每一市斗六元）實得七十五元五角，甲等郵務員有家屬五人者，每月實得薪津一百六十

救濟辦法
免影響
郵政業務
救濟辦法

郵政統計

八元，是項實得薪津尙須扣除所得稅等等，核之現時生活情形，仍甚困苦。

茲將抗戰前後郵政情況統計如下（統計數字算至二十一年三月止）：

戰前郵政局所共七萬三千六百九十處，現有七萬一千一百五十二處，計減一千五百三十八處，因抗戰以來，雖經增設一萬五千八百處，而各淪陷區停辦者，計九千八百三十五處之多，故全國合計較戰前之數字仍見減少。郵差郵路，戰前共長五十八萬四千八百十六公里，現時爲五十八萬七千三百五十四公里，計增二千五百三十八公里。

第九章 結論——公路運輸之困難及對交通之希望

公路運輸
困難

以上各章乃抗戰以來，交通運輸各部門各種建設各種措施之演變概況，多為運輸與通訊方面之基礎工作。通訊方面之動態已於郵電兩章略述梗概，運輸方面。屬於鐵路、水運及航空驛運等者，亦已於以前各章略及之，惟有為我國今後抗戰建設所最倚賴者則為公路運輸。

輕便鐵路
運動

惟自太平洋戰事爆發、緬甸淪陷以後，公路汽車運輸，已進入異常困難階級。因汽車車輛，固須依賴外國供給，即修理汽車必需之汽車配件，亦須設法內運。現內運不易，而吾國汽車牌號種類複雜，多數配件，又不能一律合用，以致修復異常困難。至行車必需之油料，已全斷絕，可恃為補充者之酒精與代汽油，亦未能大量供給，此外油桶缺乏，以致有時雖有油料，仍感無桶可裝，有油無桶，等於無油，此亦為汽車運輸不易解決之困難。各方感於鐵路、水運一時不能大量利用，驛運量小，尚待陸續發展，而公路運輸，又有如此困難問題，故有興築輕便鐵路之建議。輕便鐵路量大費廉，較公路、水運、驛運為更經濟，至建築費用與時間，均較標準鐵路為省。據技術方面研究，可採以下各項工程標準：

軌距 七十五公分

最近之交通

最近之交通

七六

軌重 每公尺十二公斤即每碼二十五磅

最大坡度 百分之二(包括曲線折減率在內)

最銳灣度 公制三十度約合六十公尺半徑

軌基寬度 二公尺半

車站距離 十至十二公里

依此標準，如計劃修築一千公里輕便鐵路，約需鋼軌二萬公噸，初步調查，可由後方各廠供給，機車車輛亦可研究自行製造。費用方面，據估計標準鐵路每公里約需六百四十萬元(機車車輛不在內)，輕磅標準鐵路每公里約需三百二十萬元，輕便鐵路每公里約需一百九十二萬元，如以建築一千公里計，約需十九萬萬元，在此國庫支出浩繁時期，實為鉅大支出，故各方有此建議，本部亦早在詳細研究，多方規劃，仍不能不鄭重考慮，相機進行。此外鋼軌之供給、機車車輛之設計以及其他工程上機務上應行策進之問題甚多，仍須各方切實研究，以期盡善。故輕便鐵路在目前雖尚未近入實行時期，應成爲一種急切熱烈之運動，集合各方力量，期能積極推動。各位均爲政府各部份最優秀之幹部，對此問題想必甚感興趣，聞見所及，尙祈隨時見教，期有進步，幸甚。

(完)

