

近代中國史料叢刊續編第九十三輯  
沈雲龍主編

鐵路·電信七十五週年紀念刊

王開節  
修域編  
錢其琮

文藻出版社

有限公司

印行

鐵路七十五  
電信七十五

週年紀念刊

袁守謙題



## 編輯大意

一、本紀念刊共分為五編。(一)為緒論，敘述七十五年來鐵路及電信，六十年來郵政發展之大勢，及其對於國家經濟文化各方面之關係與貢獻。(二)為鐵路，共包括十六個題目。(三)為電信，共包括十一個題目。(四)為郵政，共包括十個題目。(五)為附編，內包括兩部份資料：(甲)清代交通人物小傳。(乙)從業人員經驗談。

二、本刊鐵路部份由修城先生為主編，電信部份由錢其琛先生為主編，郵政部份由何縱炎先生為主編，緒論及附編部份暨全刊之總編事宜，則由王開節先生主編兼總其成。

三、本刊每一編內每一題目執筆人，由其所歸屬之部份主編人撰述，或由其分約專家或各有關負責人士撰述，內容簡明扼要，讀者每讀一文，即可對此有關問題，得一系統的了解與清晰的概念。

四、本刊附編部份內清代交通人物小傳，至截稿時止，共有六篇，從業人員經驗談，係特約鐵路電信郵政三業中資深人士執筆，惟因上項人士散處各地，集稿不易，本刊所已發表者，僅為所欲徵集者之一部份，以後續到稿件，當洽請中國交通建設學會在其所出版之交通建設月刊陸續發表，希望讀者能互相參考。

五、本刊之編輯，因時間倉卒，容有未周，疏漏在所難免，尚祈讀者不吝賜教，予以指正。

[www.docsriver.com](http://www.docsriver.com) 定制及广告服务 小飞鱼  
更多**广告合作及防失联联系方式**在电脑端打开链接  
<http://www.docsriver.com/shop.php?id=3665>



[www.docsriver.com](http://www.docsriver.com) 商家 本本书店  
内容不排斥 转载、转发、转卖 行为  
但请勿去除文件宣传广告页面

若发现去宣传页面转卖行为，后续广告将以上浮于页面形式添加

[www.docsriver.com](http://www.docsriver.com) 定制及广告服务 小飞鱼  
更多**广告合作及防失联联系方式**在电脑端打开链接  
<http://www.docsriver.com/shop.php?id=3665>



# 緒論

王開節

## 壹

我國現代交通事業範圍，包括運輸與通信兩大部門，運輸事業包括陸運、水運及空運，陸運內又分爲鐵路與公路，水運內又分船舶與港灣，通信事業包括郵政與電信，故交通事業大別應分成七類，七類事業之中，就其建設發展過程而言，運輸部門以鐵路及輪船的創辦爲最早。通信部門以電信之創辦爲先，現代郵政次之，就其建設經歷過程，均直接間接與外國有關。因此交通事業的命運往往與世界各國對我政治經濟各方面所採的策略有不可分離的關係。所以研究中國現代交通發展的人，必須先對近百年來我國在國際上所處的環境先有詳切的認識，然後方能體認我國交通事業的艱辛歷程與其複雜的內容。談及近百年的中國歷史，自始至終，脫不了一個不平等條約壓迫的事實，而不平等條約之中，交通範圍以內水運一項，固然受害最爲深鉅，而借款築路，以及列強競爭掠奪中國的築路權，在國勢積弱之下，亦招致若干不平等的條件，尤其是借勢力範圍以掠奪路權，至於郵電事業，郵政則有客郵之盤踞，電信則有外國公司水線之私自架設，加以初期係借重外國技術，在不平等條約時代，直接間接之中，難免也帶有不平等意味，因此我們先要回溯一下我們被迫簽訂不平等條約內容的重點及其交通事業的關係。

所謂不平等條約，即凡一條約規定締約國之一方獨享某種權利，締約國之他方單負某種義務，此種條約專對一方有利而他方是受害的，利益是片面的，而非相互的，就叫作不平等條約。中國被迫簽訂不平等條約導源於前清道光二十二年（一八四二）中英南京條約，此項條約的簽訂爲鴉片戰爭打敗仗的結果。

以道光二十二年（一八四二）中英南京條約爲我國被迫簽訂不平等條約的開始，到民國三十二年（一九四三）

中美、中英同時簽訂新約取消領事裁判權及其他特權爲止，恰爲一百年，此一百年中，我國在名義上固爲獨立國家，然在實際上，依照國際公法凡獨立國家所應享有之領土主權及法權，皆爲不平等條約的影響而大形削弱，以至國勢積弱不振，時爲列強所侵陵而無以自拔。交通事業生長於此內憂外患的困苦環境之中，又以本身所具備性質，易爲侵略者所注意觀競爭角逐的對象，所以對於不平等條約的關聯特別密切。至於不平等條約在此一百年中，也很顯明的有其重點與其特色，大致可分爲兩期來說明。

自鴉片之戰所簽訂的南京條約至中日甲午之戰所簽訂的馬關條約（前清道光二十二年至光緒二十年一八四二年到一八九四年）中間爲期五十二年，在這一時期中，各國對中國侵略的特色，大致可分爲三種方式，第一種方式是通商，第二種方式是用武力強奪中國的邊地和藩屬。第三種方式是乘機威逼清廷簽訂辱國喪權的條約。在這一時期中，所有各種條約的內容，交通居於重點之一，而交通方面的重點是在航運。分晰世界各國的歷史，侵略的方式，大致不外三種，一是文化的，二是經濟的，三是武力的。在此期間，列強侵略中國方式可以說是三途並進，而置其重點於經濟的侵略。經濟侵略自然應以通商爲中心，通商的途徑，在空運事業尙未發生以前，自然祇有水運陸運兩途。在地理上與中國接壤的國家，大半是中國的藩屬，只有一個俄國與中國邊境接壤的界限最長，亦是唯一與中國有陸路通商關係的國家。其餘則概屬水路通商國家。

自中日甲午之戰至北伐完成，（自前清光緒二十年至民國十七年，一八九四至一九二八）中間爲期凡三十四年，在這一時期中，各國侵略中國的特色與前期稍有不同，但也分三種方式，一爲競爭港灣，二爲劃分鐵路路權，三爲列強協謀在我國境內，彼此劃分勢力範圍，使中國逐步爲其蠶食瓜分，甲午戰後，中國弱點完全暴露，外人對於中國之觀念，益趨惡化，認爲中國勢將步非洲之後塵，爲列強分據，當時西人論中國之書籍，多以「中國之割裂」、「中國之瓜分」命題。當日外人對中國觀念之惡劣，於此可見，於是一連串國耻史實，遂復史不絕書，德國首先發難，強迫中國租借膠州灣，俄法英三國繼起效尤，其詳情如下：

- 一、德國強迫租借膠州灣——一八九八年三月六日。
- 二、俄強迫租借旅順大連——一八九八年三月二十七日。
- 三、法強租廣州灣——一八九八年五月二十七日。
- 四、英強租威海衛——一八九八年七月一日。

幸在此期中，美國有維持中國門戶開放之宣言（一八九九—一九〇〇），列國稍爲顧忌，中國賴以保全，但外人在中國種種侵略行爲，終引起中國人民之普遍反感，因而激成拳亂，於是有八國聯軍之役，中國又戰敗，賠款四萬萬五千萬兩。旋日俄兩國因在中國爭權利，引起日俄之戰，俄國既敗，俄國將在中國取得之權利轉讓一部份於日本，日俄在中國利益既不衝突，由分割而轉趨合作，於是彼此議定勢力範圍，各國群起效尤，而因日俄在中國境內各擁有鐵路之故，各國競向中國要素鐵路修造權，其假手方法，則爲簽約借款，時中國朝野已知築路之重要，但因官商均無籌集鉅額資本的能力，列強既以鐵路政策侵入中國，至此適墮其彀中。

外人據奪路權，始於光緒二十一年十月法人索辦廣西龍州至越南河內鐵路，但我受害最烈者，實爲俄國。甲午我國對日戰敗後，李鴻章奉命赴日議和，恐日本要求過奢，曾與俄駐我國公使密議，謂俄國倘能防止日本不致向我索讓土地，我願許予俄國以軍事上及交通上便利。光緒二十一年（一八九五）李鴻章赴馬關訂和約，日本要求割讓遼東半島及臺灣澎湖予日本，俄德法三國即向日本提出異議，俄國海軍並在日本海上示威，日本迫得放棄其割取遼東半島之要求。其時西伯利亞鐵路已在興工建築中，其路線自後貝加爾至烏蘇里須繞黑龍江北岸，路途險峻而曲折，即欲假道我國東北，取直接路線，直趨海參威，今既有助我阻日索我遼東之誼，索取報酬，適俄皇尼古拉二世世行加冕禮，（光緒二十二年，一八九二）俄國請求我國派去賀使非李鴻章莫屬，我國徇其請，李既至俄，遂有中俄密約的訂定，我允許西伯利亞鐵路可以穿過中國東三省北部，直達海參威，以便兩國通商，及一旦有事時，可以彼此迅速赴援，同年秋間，我國駐俄欽差大臣許景澄奉清政府之命與華俄道勝銀行訂立東省鐵路公司合同，原俄國本

欲由俄國政府出名辦理，爲李鴻章氏所拒，乃改變辦法設立華俄道勝銀行興築經營，嗣又進一步決定設一特別股份公司經營，該特別公司爲銀行之附屬機構，名曰東省鐵路公司。當許景澄與道勝銀行訂立東省鐵路公司合同，只限於海參威與西伯利亞之聯絡，會第二年山東發生戕殺德國教士案，俄以德佔膠州灣爲口實，派艦隊入佔旅順，要求租借旅順大連兩港，及哈爾濱至旅順鐵路建築權，光緒二十四年（一八九八）俄遂獲東清幹支各線之建築，我國鐵路爲外人掠奪者，以此路爲開端，而連帶有土地權與警察權之讓與，則更不祇鐵路管理權之喪失爲止。

光緒三十年（一九〇四）日俄宣戰，嗣俄爲日所敗，俄國乃將長春以南幹支各路及旅順大連租借權利無條件轉讓於日本。

當俄國強迫要素鐵路路權之際，法德英各國亦相繼沿例要求，又以鐵路路權非一點一線所能範圍，必須取得廣大面積爲其經濟侵掠之擴張區域，於是連帶有勢力範圍之協議。關於各國繼俄國掠奪路權後踵接而來之鐵路侵掠史實如下：

- (1) 法國強迫中國允許，將安南鐵路延長至中國境內。——一八九五年六月二十日。
- (2) 俄國強迫中國允許，西伯利亞鐵路穿過中國東三省北部，直達海參威。——一八九六年九月八日。
- (3) 英國強迫中國允許，緬甸鐵路與中國鐵路相接之權利。——一八九七年二月四日。
- (4) 德國強迫中國允許，在山東省建造自膠州經濰縣至濟南，及山東旁界至沂州經萊蕪以至濟南兩路之權利。——一八九八年三月六日。
- (5) 法國強迫中國允許，建造自安南東京邊境至雲南府鐵路之權利。——一八九八年四月十日。
- (6) 俄國強迫中國允許，自哈爾濱（中東路之一站）修造鐵路直達遼東半島之權利。——一八九八年三月二十七日。

與掠奪路權互爲表裏之「勢力範圍」，以強迫中國承認方式之史實如下：



- (1) 法國強迫中國承認，海南島不得割讓他人。——一八九七年三月十五日。
  - (2) 法國強迫中國承認，東京（安南）鄰近之省分不得割讓他人。——一八九八年四月十日。
  - (3) 英國強迫中國承認，揚子江流域不得割讓他人。——一八九八年二月十一日。
  - (4) 日本強迫中國承認，福建不得割讓他人。——一八九八年四月二十六日。
- 以上是不平等條約的大概內容。

甲午一役，戰事失敗，清廷謂爲無鐵路以轉運兵餉所致，因決定重行籌辦蘆漢鐵路，並聲明該路路線較多，需費亦鉅，各省富商，如有集股在千萬兩以上者，准其設立公司，實力興修，事歸商辦，一切盈絀，官不與聞，如成效可觀，必加獎勵，當時商民亦有呈請承辦者，亦有秦陳商辦難成，以官辦爲先導者，津海關道盛宣懷陳一計劃，主張成立鐵路總公司，合官股、商股、洋債爲一，庶可萃四方之力，而注之於鐵路，此項擬議，因王文韶張之洞等之贊同，而獲實現。計鐵路總公司自光緒二十二年（一八九六）成立，迄卅二年（一九〇六）撤銷，成立凡十年，盛宣懷始終其事。公司成立之初，洋商多謀入股，繼謀借款包辦，盛堅持先儘官款，然後擇借外債，再集商股，爲一定之秩序，然厥後官股有限，商股難招仍不得不從事外債，計在總公司期間，經辦之路情形如下：

（甲）國庫撥款修成者：

- （一）平漢路之蘆保段，用銀五百六十二萬餘兩。
- （二）京滬路之淞滬支線，用銀一百零二萬餘兩。
- （三）浙贛路之萍株段，用銀三百餘萬兩。（江西萍鄉至湖南株州，原爲漢冶萍公司運煤而築，後歸入粵漢路，嗣歸入浙贛路。）

（乙）借外債興築而未完成者。

- （一）英國部份：

(1) 平漢路 (當時稱蘆漢) 向英國借款四百五十萬鎊。

(2) 京滬路 (當時稱滬寧) 向英國銀公司借款三千二百萬鎊。

(3) 廣九路 向英借款一百五十萬鎊。

(4) 道清路 向英國福公司借款八十萬鎊。

(二) 比國部份：

(1) 平漢路 向比公司借款一千二百五十萬法郎。(後向英國借款贖回)

(2) 汴洛路 向比公借款二千五百萬法郎。

(三) 俄國部份：

(1) 正太路 向華俄道勝銀行借款四千萬法郎。

以上各路爲後來幹線樹立基礎，盛氏在宣統季年，曾主張鐵路國有政策，以速清室之亡。然其在鐵路發展初期倡導之功，仍不可沒。惟以處於不平等條約積弱之下，所訂路約亦多喪權失利各點，其大要如下：

(甲) 關於喪權者：

(一) 管理權 如建築管理權，行車管理權，委託借款公司代辦或總工程師執行是。

(二) 稽核權 如外人代表及總工程師，有稽查出入款項及行車運費大權是。

(三) 用人權 如總工程師、會計總管、行車總管及養路總管，多由借款公司指派是。

(四) 購料權 如鐵道上一切應用材料，概由借款公司代爲定購是。

(乙) 關於利息折扣者：

(一) 折扣 各路借款，多照九折實收，而還本付息，則按額面計算。

(二) 佣金 如購料佣金百分之五，還本付息佣金百分之二·五，及其他特別津貼。

(三) 餘利 如蘆漢、滬寧、正太、汴洛等路，均以每年餘利十分之二，贈與借款公司是。上述之外，尚有借款用途之限制，存款銀行之限制。

日俄酣戰之秋，我國人士，目睹俄西伯利亞鐵道輸送力之偉大，日人因得利用我關內外鐵道，及其強造安奉、新安兩路，轉運軍隊軍需之事實，刺激益深，愈悟鐵路功用，於國防上，交通上皆為必需。借款造路，權操外人，非常危險，此就其對外而言，至盛宣懷之鐵路總公司，大借洋款損失利權，予國人以惡劣之印像，實為其內在原因。於是利權收回之論，普唱於全國，浸漸而直成爲一種運動。自光緒三十年（一九〇四）至宣統二年（一九一〇）爲全國主拒外債，廢成約，收回自辦之時期。商辦動機發源於粵漢路，由廢約而改爲贖約，歸鄂、湘、粵三省商辦，其次如：

滬杭甬路原名蘇杭甬路，前清光緒二十四年，英、德、法、俄各國干涉日本還遼東半島總索酬庸，此路爲准英商承辦五路之一，英國遲未裁路估價，值收回利權運動風起雲湧之際，歷盡艱阻，始行廢約，僅由郵傳部與英國銀公司出名借款，而轉借於承辦該路之蘇浙公司。於是路事始定。

京漢路之贖回亦於此一時期內實現，先是張之洞於光緒十五年，奏准修蘆漢路，戶部歲撥二百萬兩。明年李鴻章因東北防務緊急，奏准先移此款辦津榆路，蘆漢路遂擱置。後欲借債興辦，人則多所要挾，我則多所顧忌，獨比國以輕易條件應募，察其情形，似只在計較於購料僱工，於是光緒二十三年成立借款合同。未久，德佔膠州事起，比公司銀兩，逾期不付，盛宣懷多方交涉，續訂借款詳細合同，行車合同。適又以二十六年八月拳匪之亂，各國聯軍，力主北端展至北京，二十九年，華英公司與比公司訂北京牛莊鐵路，蘆漢鐵路合同三條，同時決定，由蘆溝橋展至北京，此京漢之名所由來也。光緒三十一年，爲完成全路工程，由盛宣懷與比公司續訂借款合同，未久，盛氏辭，鐵路總公司撤消。三十二年三月二十三日，全路通車，歸郵傳部管轄。部中以與比國借款合同，曾有多種限制條款，遇事受比牽制，適三十四年十二月初九。已屆合同十年期滿，特密奏還債贖回，後與滙豐滙理兩銀行，借五

百萬鎊借款合同，交由我駐比使臣李盛鐸，將所有應交本息經手費各項，共計法金一億二千七百四十萬零一千零四十一佛郎三十三生丁，及蘆保官息二成，計二十四萬一百二十九元九角，在法京全數交清，比始將管理權交出註銷各項合同。

方舉國之奔走於利權收回也，結果設立商辦公司十餘起，雖經分途募股，但絕少成效。其原因在事先無通盤之籌劃，而以省爲鴻溝，強不應分而爲之分，且省與省間彼此觀望不前，而時機坐失，此其一。鐵路爲專門事業，官紳主辦，學識經驗，兩俱茫然，甚者如南潯路暗借日本款項，佔其時資金十分之九，廣東有路棍之稱，四川之經營鐵路銀行者，虧倒甚多，此其二。雖然；民氣表現，列強亦稔知其不可侮，在此時期，鐵路侵略亦呈遏止之像。至已獲得經營各路，亦稍變以前單純軍事政治之計劃，而轉入經濟目標。於其勢力範圍以內，擴張其商品之推銷，投資之安全，雖爲期未久，而民智大開，較諸三十年前之時已大不相同。

當商辦鐵路盛行之際，各省創辦鐵路獲奉政府核准者，共計三十二線，但獲有辦路權利之各省商公司，既乏招股開辦之實力，復堅拒外資，故實無成功之可能。其粵漢一路，自贖路之後，歸三省自辦，至宣統三年止，湘省實收五百數十萬兩，鄂省尙不足一百萬銀元，惟廣東成績最好，自光緒三十三年（一九〇六）至宣統元年（一九〇三）已收一千數百萬兩。清政府於宣統三年四月十一日，明頒上諭，幹線均歸國有，定爲政策，所有從前批准幹路商辦各案，一律取消，此時對我預擬供給資金之外人，群起迫我履行條約，大借外債，速修各路，各省雖對築路，並無實力，而對築路利權之爭回，實不容易，對擁護商辦鐵路之熱望，迄未少減，清廷此舉，未愜人心，人民反抗潮流，亦隨政府壓力以俱增，政令與民情各走極端，激成川變，不久武漢起義，清廷以亡。

綜計自一八八一年初建鐵路以迄清室之亡（一九一一止），共計三十年，共築成鐵路九、五三三公里，據估計其中完全爲中國所有鐵路約二、一六〇公里，佔總數百分之二十二強，與英國資本有關鐵路共長二、二〇九公里，佔百分之二十三強，與俄國資本有關鐵路共長一、七二五公里，佔百分之十一強，與日本資本有關鐵路共一、二八五

公里，佔百分之一三強，與德國資本有關鐵路共長一、二二四公里，佔百分之十二強，與法比資本有關鐵路共長九三〇公里，佔百分之九強。

民國元年九月十五日 國父孫中山先生就全國鐵路督辦，設總公司於上海，調查處於北京。十一月十四日正式辦公，總公司設秘書、調查、會計、庶務四處。以王正廷爲調查處處長，宋嘉樹爲會計處處長，溫秉忠爲庶務處處長，乃在積極勘定路線並商籌借款之際，適贛寧事起，北洋政府袁世凱於民國二年七月二十三日下令取消中國鐵路總公司，計此機構成立，凡十閱月而裁撤。

國父當時預定於十年之內，以六十億資金，完成二十萬公里之鐵路，並擬定路線之計劃，區分全國爲三大幹線如下：

(一) 由廣州經廣西達雲南，而接緬甸鐵路。

(二) 由廣州經湖南、四川、以達西藏。

(三) 由揚子江口經江蘇、安徽、河南、陝西、甘肅、新疆而達伊犁。

關於築路之辦法，亦分三項：

(一) 借款 仿照京奉，京漢成案辦理。

(二) 招股 由中外合資組織在中國註冊之公司。

(三) 批給外人承辦，四十年收歸國有，其條件以不碍主權爲範圍。

關於商辦各路，自光緒二十九年宣統三年，經清廷核准者，凡三十二條，然十一條迄未舉辦，甫辦而停者三條，其餘經查驗商辦各路工程資本，知其鮮有實力，於是宣布國有政策，劃併各省路於各大幹路。民國成立，政府與人民，均明瞭商股之無望，所以收回商辦各路，乃如水到渠成，除粵漢路之粵段，及商辦潮汕、南潯兩路商辦爲名，外債其實外，民元至四年間，總共收回商路凡八。(一)川路、(二)湘路、(三)蘇路、(四)豫路、(五)

(一) 晉路、(二) 皖路、(三) 浙路、(四) 鄂路，上述八路收回之後，蘇浙合為滬杭甬路，湘鄂川劃歸川粵漢路，豫路併入隴海路，皖路併入寧湘路（民初交通部與中英公司訂寧湘路合約，擬由南京經南昌接萍鄉至株州，以歐戰停頓。此路後一部份歸為浙贛路。）晉路併入同成路，（初擬築由大同至成都，未曾實行，後晉省自築同蒲路，此路已為過去之名稱。）計應付本息，凡六千五百六十八萬四千七百一十八元，雖定有分年攤還辦法，但亦多未照預定償還。

方我辛亥革命之際，列強審知漢人必興，清室必亡，恒直接間接，予民軍以便利。及民國政府成立，即各翻其有功，向我索取報酬，同時俄國煽誘外蒙，英國煽誘西藏，離我獨立，列強助之張目，以為索取權利之地，益以五國銀團（初為英、美、德、法四國，後加入日俄兩國，最後美國退出，只餘五國，民國七年，英、美、法、日另組新銀團，是為四國銀團。）把持我國善後借款，民國承認問題，動索交換條件，當是之時，列強乘機攫我領土，奪我路權之心理，殆視中日戰後為尤甚，恰與我國民氣，發揚蹈厲，成一比例，不幸又值袁世凱主持國政，蓄意剷除革命勢力，以便帝制自為，積極籌措經費，遂利用輿論贊成「路礦開放，利用外資」之說，藉築路為名，大舉外債以解除財政上之困難，以供軍費之挪用，至其左右，更利借款有大宗回扣，足飽私囊，而路權拍賣之事，遂無日不見諸報章，計自民國元年至七年，許與外人承辦之鐵路，距離則達一萬三千餘公里，借款額則達八千餘萬鎊。而築成之路，則自民元以迄北伐完成之前夕，共詳情有如下列：

#### 路線名稱 修築及管理情形

津浦 黃河大橋於民國元年完工，全線同時通車。

京綏 張家口至包頭於民國十二年通車，十七年改稱平綏路。

滬杭甬 民國三年南段由寧波通至曹娥江南岸。

南潯 民國四年南昌九江全線通車。

粵 漢 廣韶段於民國四年展築至韶關；武長段於民國七年通車，長沙株州段併入。

膠 濟 歐戰後被日人強佔，經一九二二年華盛頓會議決定，於民國十二年（一九二三）一月一日由我向日本

收回，此為我國收回外人擅辦鐵路之始。

中 東 民國九年會收回易名為東省鐵路，至民國十三年（一九二四）成立中俄暫行管理協定。

吉 長 吉林借款築路權利，於日俄戰後，由俄轉讓與日本，自宣統元年興工，民國元年工竣通車，由日人代管。

大 通 大虎山至通遼路線於民國十六年通車。

瀋海呼海 於民國十六年通車。

吉 海 民國十六年興工。

齊 克 民國十七年興工。

民國十七年國民政府統一全國，奠都南京，積極從事建設，鐵道方面，利用庫款及關稅餘款，依照 國父實業計劃，各線選線之地區，多注重長江以南，但以當時北伐甫告完成，全國鐵路，經過長期戰亂之破壞，勢須先着重於內部之整理，所以在「一九一八」以前，工作重點一方面在整理，一方面計劃。東北方面，地方當局亦積極整頓鐵路，民國十九年東北交通委員會停止洮昂鐵路與滿鐵之聯運，轉與四洮、北寧聯運由營口而出口，益起日本之不安，終於翌年發動「九一八」之變。關內各地自民國二十年以後，因各種基本工作已奠基礎，債信恢復，發展遂形積極，自此以迄抗戰，雖經過「九一八」、「一二八」事變，但築路成績亦甚有可觀，茲將自十七年至抗戰前鐵路建設進展情況列表如下：

### 路 線 修 築 及 通 車 情 形

隴 海 國府奠都南京以前，隴海路僅西至靈寶，十八十九兩年以戰事破壞甚多，於二十年十二月始恢復

修築，通車至灤關。同年成立潼西段工程局，進行西展，於二十三年十二月通車西安，計長一三公里。臺兒莊趙墩支線（三一公里）。亦於同時完成，與津浦路的臨棗支線相接，藉此獲得運輸棗莊的煤產。西安寶雞段一七二公里，於二十五年通車。其東段與連雲港之間的路線，於二十一年動工，二十四大致完成。

粵 漢

本路之株韶段四五六公里，停頓多年，至二十二年七月起，開始修築，於二十五年四月接軌七月全路通車。此段建築完全依照部定技術標準；在抗戰初期，對於運輸軍隊，疏散難民、物資，厥功甚偉。

黃埔支線於廿五年興工，廿六年工竣，並與廣九鐵路接軌。

浙 贛

於民國十八年開始興工，二十一年通車至金華，二十二年至玉山（杭州至玉山三四一公里），二十五年達南昌（玉山至南昌二八五公里），二十六年六月接通萍鄉。同時將粵漢鐵路支線株萍段併入，全線通車。

由杭州至蕭山的錢塘江大橋，於二十三年開築，為鐵路與公路之雙層橋，二十六年九月通車，同年十二月於杭州撤退前，自行炸毀。

平漢路道清支線

由道口至楚旺（內黃縣）段六十六公里完工。

京滬路蘇嘉支路

由蘇州至嘉興七十四公里，二十四年修築，二十五年七月完成，為京滬、滬杭甬路線的連絡線，由首都去杭州經此線可不經上海。

滬 杭 甬

杭州至曹娥江北岸（八十公里）於二十六年完工。

首 都 輪 渡

二十二年十月長江號輪渡開始通車，津浦、京滬兩路獲得聯運。

江 南

江南線於二十二年自南京興工，二十四年築至安徽孫家埠，二十五年又自中華門總站築支線至堯



化門，與京滬路相接；此線原定至蕪湖後，通至乍浦，後又改爲京粵線之一段（蕪湖至灣正爲寧湘鐵路舊基）。

京 贛 本線首段利用江南線，以宣城爲起點，至江西貴溪與浙贛路相接，二十六年十一月孫家埠至歙縣，及貴溪至景德已鋪軌，因戰事停頓。

淮 南 淮南路爲淮南礦務局運煤而建，起自淮河南岸田家庵，迄長江岸之裕溪口，二十三年開工，二十四年六月完成。

同 蒲 同蒲路北起大同，南迄風陵渡，縱貫山西；原爲擬築同成路之一段，於二十二年開工，二十六年自陽方口至風陵渡完成，自大同至陽方口一段因戰事停頓。

除以上所述者外，尙有湘黔、成渝等路均於二十五年開始興工，雖在七七抗戰前夕，開工甫始，要皆奠定後來續建基礎。

自抗戰軍興以迄勝利復員，我國鐵路一方面破壞，一方面建設，在破壞工作之中，雖本身精華損失殆盡，但貢獻於軍事調動，物資難民撤退，均已克盡其艱巨之任務。至其建設之進行亦有二點足述者，（一）建築新路多用前方拆卸撤退之物資材料，整理拏湊，慘淡經營。（二）所築路線，在地形上均屬山地丘陵地帶，工程艱巨，過於沿海，各路以員工堅苦卓絕之精神，終能一一克服，雖設備之標準減低，然對抗戰軍事運輸而言，實已盡其最大努力。

西北西南鐵路的修築，在抗戰前業已奠定初步基礎，積極進展，則在京滬撤守以後，茲分別概述於下：

路 線 修 築 經 過

湘 桂 湘桂路之修築，係自衡陽經桂林、柳州、南寧、鎮南關，以接越南。最初衡桂段於二十六年九月抗戰開始後興工，以應軍事、物資之運輸，工程至爲迅速，全段三六〇公里，於二十七年十月即行通車；

桂柳段一七七公里；柳南段二六〇公里，南鎮段二三二公里，同時於二十七年四月開工，桂柳段於三十八年底通車；柳南段築至黎塘後，適敵寇自北海登陸，柱南震動，工程遂告中斷，旋以我軍反攻，敵人敗退，築路工程繼續進行，嗣於三十年九月通車至來賓（柳州至來賓七二公里），三十一年後又築大灣支線，與紅水河水運相連。南鎮段係中法合辦，築路工程由同登經鎮南關向北推進，二十八年底已鋪軌至寧明，後以敵寇侵入柱南，工程中停。

黔 桂

黔桂路起自柳州，並與湘桂相接，由柳州入黔，經宜山、金城江、獨山、都勻、以至貴陽。共長六二〇公里，為西南主要幹線；於二十八年由柳州開工，二十九年十月通至宜山，三十年二月通至金城江，三十二年五月通至獨山，三十三年達都勻。旋以敵騎侵入黔南，由都勻至貴陽一五〇公里，尙未接通。

湘 黔

浙贛路為長江以南橫貫大動脈之東段，湘黔路則為其西段；本線自株州向貴州開築，二十八年一月已鋪軌至藍田（一七五公里），復以戰事停工，軌道亦拆卸移用於黔桂路。

滇 緬

滇緬路為由雲南通緬甸的國際路線，路線由昆明起點，經安寧、楚雄、祥雲、彌渡、神舟渡、孟定、滇弄後接緬甸的臘戍、更南通仰光、國境之內共長八八一公里；於二十七年十一月動工，以祥雲附近清華洞為界，分東西兩段，分頭進行；當時以敵人壓迫越南，禁運我國物資，嗣以滇越路中斷，築路材料雖有美國租借法案材料供給，但運輸困難；以致耗誤時日，及以英人一度封閉滇越交通，藉公路轉運材料更受影響，延至三十年六月始再行趕修，軌距採用一公尺，與滇越相同，路基工程進展甚速；旋於三十一年敵寇攻入仰光，緬甸淪陷，工程遂告停頓，僅昆明至安寧三十五公里通車。

滇 越

滇越路原為法人獨佔之路線，由海防以至昆明；二十九年秋敵寇攻陷越南，我國將河口邊境至碧色塞一段拆除破壞，由碧色塞至昆明一段二七〇公里，仍由法人維持行車；三十二年我與法維琪政府絕交

，於八月一日遂將國境之內全線收回。

## 敘 昆

敘昆路爲長江上流與西南邊境的重要交通路線，起自四川敘府（宜賓），經威寧、宣威、霑益、曲靖、至昆明、與滇越、滇緬相接；全長七四四公里；亦採用一公尺軌距，於二十七年與滇緬路同時動工，以所訂材料，因戰事影響，未能如期運到，進度甚慢，敵寇侵入越南後，即移滇越路所拆軌道使用，三十年二月通車曲靖，嗣後，復移用滇緬路一部份材料，三十三年六月通至霑益；該時由此線轉運盟軍中印空運的物資供獻甚大。路基工程已通至宣威；威寧以南，亦會局部開工，旋於三十一年因經費困難暫行停工。

## 隴 海

隴海路寶雞天水一段的路線，沿渭河北岸西上，地形崎嶇，全長一五四公里，盡皆山道，其隧道計一百二十餘座，共長二十二公里，於二十八年籌備興辦，以工程艱險，材料來源困難，修築時作時輟，嗣以中原撤守，此段關係後方運輸之路線，有提早修成之必要，乃於三十三年春決定趕修，並利用本路東段拆除之材料拚湊，三十四年底遂通至天水北道埠。（天水至蘭州三六六公里）其由咸陽至同官之咸同支線，計長一三五公里，爲本路運輸同官煤礦支線，亦爲將來與陝北交通幹線的先聲，於二十八年五月動工，二十九年底完成。

## 蕪 江

蕪江路爲運輸蕪江鐵礦而修築，三十一年四月動工，三十四年十一月江口貓兒沱至五岔一段通車，計長六六公里。

抗戰期間，重要路線修築情形已如上述，其修築短途的支線，藉以運煤者，尙有粵漢之白楊支線（白石渡—活溪楊梅山礦場）及湘桂之黃陽司支線（通達審冲煤礦）。

民國三十四年八月十日日本接受同盟國波次坦宣言宣布投降，我政府即首先派員接收陷區鐵路，並擬計戰後五年建設計劃，其時全國共有鐵路連同支幹各線共約三萬公里，而東北一區佔三分之一強，原日本於民國二十年佔領

東北後，利用傀儡薄儀組織偽滿州國，處處雖由偽滿出面，但處處必須受其指揮，承其意旨，先是日本在偽滿機關有軍部系統之關東軍，外務省系統之大使館，拓務省系統之關東州，機構分立，指揮不免分歧，因於一九二四年（民國二十五年）由軍部向日本議會提出偽滿機構改組案，由駐軍司令部兼關東廳長官及駐滿大使，使軍事、政治、外交打成一片，同時改革滿鐵機構，擴張滿鐵操縱偽滿之經濟權力，而由軍部直接控制，透過滿鐵而將經濟亦統一於軍事管理之下，此後滿鐵實力日益強大，一九三四年三月底滿鐵總資產爲一、八一、二〇二、〇〇〇日圓，一九三五年三月日本復假手偽滿以一億四千萬日圓代價併有前爲中俄合辦之中東路，統由偽滿委託滿鐵經營，至此經過十四年之東北同胞血汗累積，東北區鐵路不獨線路之長，甲於其他各區，而建設基礎及其經濟環境亦迥非他區所及，但此時我國因蘇俄於日本投降前兩日對日宣戰，入我東北，並深入熱河察哈爾兩省，鐵騎所到之處，即共匪生根之地，阻我接收，多方無理遷延，在時間延宕中間，一方拆去東北各工廠價值二十億美元之工業設備，一方將日本及偽滿部隊繳來武器彈藥，全部轉交匪共，俟其武裝齊備之後，即將地方移交匪共，而後通知我國，故我無法正式前往接收，同時我國政府又因友邦之奔走斡旋，不得不放棄武力戡亂，而寄望於絕無希望之和談，於三十五年一年之內，有澈底肅清匪共之機會前後三次，但均貽誤於三次停戰令之頒布。此段痛心之往史，又非數言可罄，總之，百年不平條約所受之積累，至此一發而潰決不可收拾，終致三十八年年底大陸淪陷之慘禍，當舉世惶惶罔知所屆之際，幸 總統於三十九年三月一日在臺灣復行視事，國家得領導之中心，陷溺之中，重獲復蘇之望，以臺灣爲民族復興之基地，以改造樹反共抗俄之宏規，多難興邦，順逆已判。惟有一事尚須說明者，即日本投降後，各地鐵路交通，已不完整，復因匪共禍國、除關外情形如上述外，關內則藉紛爭及協商爲手段，明爭暗奪，廣肆破壞，路軌挪移，橋樑炸斷，枕木焚毀，路基挖平，其手段之卑劣，實亙古所未聞，而每路均在屢壞屢修，屢修屢毀狀態之下，勉強維持行車，計自卅四年至卅八年四年之中，所付搶修人力物力代價之鉅足以造路數千里矣。

由今上溯吾國鐵路發展過程，約略分之，可爲五期。自光緒七年（一八八一）之唐肯路築成至盛宣懷之鐵路總公司結束時代（一九〇六）凡廿五年，爲第一期。初由士大夫守舊，排斥新法，雖有賢豪，小試其端，而阻力迭起，繼則廣借外債，訂立合同，以建築管理主權，拱手外人，遂開後此借款之惡例。自光緒三十二年（一八九〇）六至一九一一年（一九一六）爲不平等條約之影響時代，是爲第二期。國人外鑒於列強之壓迫過甚，內感盛氏主持鐵路借款之經手數目太多，物議輿情，遂爲詬病之叢。由是一致主張拒債廢約，籌款收回自辦，一時各省設立公司承辦鐵路者有十三省之多，但集股爲難，絕少成效，不徒爲商辦之失敗原因，抑亦爲有清覆亡之導火線。自民國政府成立至北伐成功（民國元年（一九一一年）至十七年（一九二八年））爲第三期，在此期內，初則政府有統籌全國交通之計劃，而全國人民對於國有借款政策，悉無阻抗，均願努力贊助新邦郵治，於是路政中央集權，商路則除粵漢粵段外逐次收歸國有，南北大幹線實行興工，東西大幹線亦借款成立，一切甫具端倪，而第一次大戰起，借款款項材料來源盡絕，而北洋袁世凱當國，大借日債，假鐵路借款以便挪移，終啓日本二十一條爲承認袁氏帝制之要挾。段祺瑞討逆之後，步其覆轍，利用墊款，而有吉會滿蒙四路、高徐、順濟之借款。中間第二次世界大戰以後，膠濟收回，中東路亦得稍行主權，乃以全國分裂，日事內爭，交通秩序，破壞無餘，計經直皖之戰，湘鄂之戰，直奉之戰，第二次直奉之戰，鐵路瀕於破產，元氣大傷。自北伐成功以迄抗戰前夕（民國十七年至二十六年）一九二八至一九三七年）爲第四期，此期爲計劃建設時期，中央公布一庚關兩款（未付之庚子賠款及海關盈餘）築路計劃。該計劃在六年之內，以庚關兩款發行公債，可得四〇八、五〇〇、〇〇〇元，約可築路四千里，其餘則待此四千里築成復再籌。此案決定，我國鐵路幹線稍具雛型。後雖未能盡付實施，但此實爲我國政府對鐵路重視與有整個計劃之首次，後來英國退還庚款首先利用於鐵路，粵漢鐵路中間一段，停頓十餘年，即因中英庚款之借用而完成。隨海鐵路之靈灑，灑西諸段，亦因得中比庚款材料而西展，實爲最可紀錄之事。民國二十五年政府定有五年建築八千里鐵路之計劃，當時國家統一，積極從事建設，鐵路整理外債多種，債信恢復，外資易於吸收，而國內築路人

才輩出，爰此觸伺我者之忌，遂有七七之變。泊抗戰之後，中經八年戰亂，勝利復員，復啓內患，迄今又已八年，此爲第五期，就鐵路本身言，抗戰八年中，湘桂、黔桂、滇緬、敘昆、實天、蕪江、隴海咸同支線，均在國庫撥款統籌之下，次第興建，而所築之路多在西北西南，自地理上言，均爲施工艱難之區，在平時已不易成，乃於戰時成之，在事人員之決心毅力與共赴國難之精神，實爲國家光榮紀錄，不止於鐵路發展過程中足資紀念之事而已也。至復員之後，迄大陸淪陷爲止，匪共破壞鐵路之慘，在此四年中，全國破壞里程，足以修建數千里幹線而有餘，故在此期中，比之北洋軍閥時期與抗戰時期之破壞，尤超過千萬倍。至政府遷臺以後，因陷於地理之蹇促，鐵路僅能從設備上改良，使其趨於現代化，管理上改良，使其趨於科學化，展築則有數有限，綜覽我國近代鐵路史實，始終爲不平等條約所禍，第一次世界大戰，可以稍有轉圜之機，但誤於軍閥之內亂。第二次世界大戰，我國經八年之苦戰，數千萬同胞直接間接死事之慘烈，終獲最後勝利，躋國勢於五強之一，方以民主自由之政治，奮發蹈厲，紹國家承平無疆之休，乃以中長路之故，俄帝多方延阻我接收步驟，庇翼匪共，使其從容培植力量，導致匪共由禍國而賣國，大陸盡人鐵幕，乘筆至此，憤懣何窮，吾人唯有以必勝之決心，貢獻於反共抗俄之神聖任務，必使此七十五年辛苦建設之鐵路初基，發揚成爲三民主義建設富強康樂之遠景。斯庶不負 國父實業建國以交通建設爲首要之遺訓也。

## 貳

我電信事業，始於前清光緒七年（一八八一）津滬線之開放民用，在津滬線前，外人即曾在中國敷設水線，可從上海與香港及日本長崎通報，蓋在不平等條約簽訂以後，外人爲配合經濟政治各方面侵掠所採取之必要手段，而外人之窺伺我電信事業，亦以俄國動念最早，特未能實現其理想。先是咸豐末葉，俄國電線，敷設至西伯利亞，俄國駐北京公使把爾期克 L. & Baerengck 一再商之清廷外務主管機關，請許其在北京天津間設立電線，清廷以爲不便，未允所請。後因一再爲言，至同治元年（一八六二）始與交換照會聲明中國將來如准他國設立電報線，自

必允以俄國爲始。後三年，俄國電線已敷設至恰克圖。欲延長以達北京，因知清廷當政諸人對此通信新利器全屬茫然，乃派一技術人員攜帶電報機器由蒙古行抵北京，在俄公使館內架設電線，安置機器，爲收發電報之實驗，邀請清廷當政大員前往參觀，使知此物爲用之巧，並乘間提議恰克圖北京間電線敷設問題，當時在座各員，亦知此物效用甚廣，祇以對俄人疑慮難釋，祇允如將來我國須與外國通報，必先與俄在恰克圖接線，俄人見計不售，遂將西伯利亞陸線展設至海參崴，再由水線以達我國及日本，其敷設工程即借重丹麥大北公司。大北公司即於同治十年（一八七一）先後於（一）香港上海間，（二）上海長崎間，（三）長崎海參崴間，敷設單心水線各一條，此項水線，未得清廷之同意，接至吳淞口外之大戢山島，並於夜間，由該島循長江另設水線一條通至上海租界。即在上海開局營業，是俄人假手於丹麥，私設水線，干犯我國領海，此項水線之設，早於我國自設之津滬線十年。

大北在上海營業之初，祇收洋文電報，旋覺羅馬字母用之中文，通電殊不相宜，乃創編四字碼，共得七千字，印刷成書，分送官商，以圖推廣。

大北公司之香港上海線，由吳淞口之大戢山，經廈門之鼓浪嶼至香港，長九百五十海里，一面通新加坡檳榔嶼，以達歐洲，名爲南線。上海長崎線長四百二十九海里，復由長崎通海參崴，接俄國陸線，以達歐洲，名爲北線。

光緒六年（一八八〇）北洋總督李鴻章在天津大沽北塘海口礮臺，試設電報，以達天津，號令各兵營，命令傳遞，顯較迅速，因思創辦電報，但開創之初，國內人才缺乏，不得不借重西人，其時中國海岸祇有大北公司設線已將十年，乃請其代爲僱匠購料，大北公司借此遂有與中國官廳接觸之機會，於是逐漸取得各項利權而得有契約上之依據。

至於我國自辦電信，由津至滬爲第一路，於民國前三十年，（即西曆一八八一年）十二月二十八日架設完成後，開放民用，電信由開辦以迄今日，七十五年來之變遷大勢約如下述。

津滬線路完成，電報效用既彰，群議推廣，遂採用官督商辦制度，事實上由商民集資，而實由官方操縱，實行

之始，清廷派招商局總辦盛宣懷主持其事。招募商股，各省並進，雖於十年中間，在全國各地廣設線路約三萬六千公里，增設局所約五百餘處，除有線電報外，並於民前十一年在南京創辦官用電話，民前八年在北平天津廣州等處設立話局，官用之外，兼供民用，但所創設，多在國內富庶之地。至如籌辦電信學校，雇用外人，培植技報人員，國際通信亦委託大東公司代辦，並洽訂拆賬辦法，表面規模，似尙粗具，然而章制不全，初無系統，官方徒具審核監督之名，商方亦乏整頓業務之實，而商辦以營利爲目的，線路非商務繁盛之地，不加擴充，至每年收支盈餘，並不公開，更無法取得投資者之信賴，惟當時邊遠各地，漸知電信有利可圖，經督撫條陳，架設官線成立官局者，亦先後紛起，此皆屬於官辦，與商辦而官督者有別，故除與商線啣接互不計費外，官商對峙，各不相謀。其所同者，以局所爲候補官員之調劑差使，與釐卡稅局相似，大致都會重鎮業務繁盛之局，及長距離設線工程，皆派候補府道人員主辦，其次則委候補縣佐充任，既非業務專才，更安望業務發展。迨光緒晚年，清廷鑒於內政外交，交相煎逼，試行新政，頒佈新法，電政方面，改派北洋大臣兼任督辦，並增設會辦襄辦兩員，變更行政制度，以求整頓電信機構，同時設立電報高等學校，聘定海外專門人才，從事教育，俾求電信建設，漸趨自主。同時爲謀統一電信，有主張將全國官商電信機構業務收歸國營者，醞釀多時，始於光緒三十四年（一九〇八年）成爲事實，歸新設之郵傳部管轄，官督商辦之局，至此結束。

清廷改定政策，於民前三年將全國電信收歸國營後，一切行政章制，重行釐訂，改上海電報總局爲電政局，下設各科，擴大執掌，承郵傳部之命，指揮各地業務工務，並計劃發展。新政伊始，雷厲風行，顧當時環境複雜，而員工程度又參差不齊，對於整個事業之推進，更乏充分之認識，故成效未覩，而清社已屋。民國肇興，郵傳部更名爲交通部，原有電政局裁撤，由交通部電政司管理全國電政，兼督公營與民營電氣事業，各省則設電政監督，統轄各局，斯時政體改變，民氣伸張，而工商繁興，國道鐵路，亦在開拓。通信事業，攸關國計民生，乘此時機。本不難積極發展，惜鼎革以後，餘孽未除，疆吏擁兵勾結，抗命作亂，連年不已。電信建設，備受摧殘，實爲我國電信



歷史上最黑暗之時期。不過軍閥橫行，深知電信關係軍事，尤以相互用兵之際，不吝出資，展設線路，故綜計民元以後十五年間，全國電報線路，約增三倍，電報局所亦約增五百餘處，但線路因陋就簡，程式不齊，局所亦以軍事據點爲多，故其目的，並不盡爲便利民衆。所可述者，在此時期中，電信器材之修造，已爲當局所注意，民元於上海成立電料轉運處，並附設機器廠，民五增設電池廠，其後電信機械製造廠，即淵源於此。次則長途電話線路，頗有增進，如青島至濟南（由日營收回）天津至遼寧，以及平綏與江蘇北部，總有線路約及四千公里。市內電話，亦擴充至二十處，共約四萬號。無線電雖在發軔，用長波火花式，但民國元年出價收回南京，北平兩處無線電臺外，繼續增設者，有張家口、武昌、吳淞、廣州、福州五臺，與清代專供軍艦及海口江防用者相較，不無進步。此外並於民十二至十三年間，由北洋政府交通部向日本交涉，將第一次歐戰時原通青滬經日本移設青島佐世保間之沒收德國水線，兩國平分，對日通信，得爭回一部份之權利，但此時軍閥官僚，相互勾結，對外以訂購無線電機件爲名，所接受各種借款合同，條件苛刻，假公濟私，如民七海軍部與日本三井洋行訂立雙橋大電臺合同，陸軍部訂購馬可尼公司電臺機料六十萬鎊合同，民八交通部訂購馬可尼公司機料三十萬鎊備設蘭州迪化等臺合同，及民十一向美國聯合公司借款備設滬漢等地電臺合同，甚爲識者所警議。

民國十六年，北伐完成，奠都南京，政府勵精圖治，中外觀瞻一新，斯時交通部電信組織，在南京有電政司，上海則設電信總局，越歲總局撤消，歸併於司。各省則設電政管理局，各專責成。連年當局對於電信事業。通盤籌劃，致力革新，積極擴充，歲有進步，計截至民國二十五年止，全國電信局及營業處，總計約達一千五百所。有線電報線路，雖較以前祇增約五千里，但京滬各大局重要電路，已改用克利特印字機。市內電話，局所增加一倍以上，連前共約五十餘處，用戶亦達七萬三千號。長途電話，初祇平津京滬等地較爲發達，惟在民二十以後，政府鑒於日本之侵略，積極增闢線路，當時九省（蘇、浙、皖、冀、魯、豫、湘、鄂、贛）長途電話工程，設有專員，分隊架設，施工迅捷，故抗戰之前，大部份已告通話。無線電自國府成立後，即計劃發展，先後在上海、重慶、宜昌等

處設立電臺，惟同時建設委員會鑒於長波無線電通信，已告落伍，短波簡單經濟，允宜積極採用，因遂分道揚鑣，廣事建設，於兩年之間，在上海成立電臺八處，於劉行籌設國際通信電臺，外埠如平、津、漢、徐、及浙、閩、魯、皖各省之重要城市，均有電臺聯絡，同為社會服務，與交通部所司電信營業，幾成對峙之勢，當時政府尚未確定交通政策，其規定部會間主辦事業之權限，又彼此互有抵觸，雖民衆通信在同一地方，得有兩種選用之便利，然為政府着想，一資分投，疊床架屋，管理上自難免引起糾紛，故民十八年二中全會，遂議決將全國無線電事業，統歸交通部辦理，事權既告統一，開支用人，均有準繩，交通部除收回建設委員會所辦劉行國際電臺及其他各處短波電臺共三十八處外，一部份省辦電話及長途線路，亦同時收回。繼此整頓，電信規模愈備，業務亦日見繁榮。國內方面，改良通信設備提高技術水準，增築線路，擴充市內及長途電話。國際方面，無線電路由建設委員會接收後，擴展至十餘路，通達南洋南北美及歐洲各地，並於民二十五年間先後開放中日中美通話，而大東大北兩水線公司，鑒於我國國際通信趨於自主，無法操縱，亦遂接受我國條件，取消海線登陸專利，並由我國派員改組成立水線收發處，凡此施設，足見當時電信之經營，方興未艾；不幸民二十六年蘆溝橋七七事變，日寇侵犯，我國全力抵抗，中原各省，相繼淪陷。情形不變，電信建設，亦因而驟毀。然在此近十年之時期中，事業本身之改進與發展，成就最多。實佔我國電信史上光榮之一頁。

在抗日戰爭中電信損失，亦難數計。自國府遷移重慶後，即安定計劃，以西南西北為建設重心，關於通信聯絡，亦以重慶為重點，分頭發展，並依照下列三種方案，積極進行；

(1) 構成西南西北之通信網，以有線電為主，無線電為輔，報話並重。以後方省會及重要都市為中心，由此分佈次中心及小中心至個別單位，為初步通信網系。以與後方各省全部聯絡為最後目標。

(2) 完成前後方之軍事聯絡設備；架設富有彈性之長途報話線路，須能隨軍轉移，並備輔助線路，以應緊急需要

(3) 構成防空情報網：以各空軍根據地爲中心，劃分縱橫方區，設置監察縱隊，利用有無線電與各中心聯絡，以防敵機轟炸。

根據以上方案，電信建設，逐步完成。按照民三十二年之統計，新設線路，約及四萬六千九百餘公里，連同原有殘餘，在九萬公里以上。中間電報裝用新式高速度機，自動打字機，及幻象與載波式之多工收發，在效率上計算線條功用，可超越一倍有餘。市內電話在重慶成都等外增設尤速，如重慶電話局，民二十七年間，祇有一千五百餘號，至卅二年底，即增至自動電話三千三百號，磁石式機，亦擴充二千餘號。長途電話以重慶、貴陽、桂林、昆明、成都、西安、蘭州爲中心，修造幹線，完成陪都與各戰區之聯絡。以應軍事需要，並就已成之幹線展延至各重要縣份。無線電在抗戰之初，因上海會受威脅，國際電臺之一部份機件，已先設法內遷，先在漢口、廣州兩處臨時設臺，維持國際通信，次在成都設國際臺，各國際電路通報情形，與在上海無異。三十四年國際臺遷渝，成都昆明分設支臺。至西南及西北各地，爲配合軍事與業務需要，電臺之增設尤多。計在二次世界大戰尙未爆發之前，我國獨力抵抗日本，共歷五年之久，西南西北，山嶺縱橫，交通不暢，加以國庫支絀，材料缺乏，乃電信員工同心戮力，不避艱險，遵照既定方針，以完成抗戰時期之通信網，其克難精神，至堪欽佩。電信員工在此階段中所表現之成績，殊屬不可磨滅。

勝利復員之後，重行劃分管區，成立九區電信管理局（即第一區轄陝豫，第二區轄蘇浙皖，第三區轄湘鄂贛，第四區轄川康藏，第五區轄滇黔，第六區轄粵桂閩，第七區轄冀魯晉，第八區轄甘寧青，第九區轄東北九省）及新疆，臺灣兩管理局，餘若南京爲國都所在地，上海、北平、天津、武漢、重慶或爲特別區市，或爲陪都，業務繁盛，則定爲特等局，不屬區轄。接收之初，表面似見順利，但共匪包藏禍心，乘機作亂，初則到處發難，破壞統一，繼復爭城奪邑，而蘇俄出兵東北，復劫掠物資，遲不撤兵，當時除中南部各省，整頓刷新，頗著成效外，其餘北部及東北各省，仍多破碎支離，尙難遽言整理。考查民卅六至卅七年底，雖全國線路增至十萬餘公里，局所增至一千六

百餘所，然其間或遭共匪之破壞，或為共匪所竊據，而戡亂用兵，屢進屢退，更使電信之損失，無法統計，惟可舉述者，復員之後，所能接收各地，元氣漸告恢復，各業亦欣欣向榮，市內電話，倍增發達，民三十六年底，全國市話用戶已達十七萬二千餘號，（商辦者約十萬號未計入）尤以首都平津等地，增加最速，容量所限，擴充不易，則普遍增裝公用電話，以事補救。長途電話營業，亦逐年進步，就三十六年四月之統計，與二十六年六月作一比較，增加四倍餘。國際電臺已恢復舊觀，更進而充實設備，並裝用電傳打字機及單邊帶無線電話機等新式機件擴充電路。以電路數目言，佔世界第三位，各省無線電臺，為配合戡亂軍事，亦增至七百六十餘處。此外業務之整頓與改進，尤不斷努力進行。

綜觀我國電信事業，上溯前清光緒六年（一八八〇）北洋大臣李鴻章奏辦津滬電報始，迄今亦已七十五年，其行政管理之權，初歸海關總稅務司，為其附屬事業，其中央主管機關為總理各國事務衙門，初期欲仿照輪船招商局創辦之例，由官發其端，而觀其成於民，故各地多招商營。及光緒二十八年（一九〇二）清廷收電信事業為國有，乃成立電報總局。又四年，整個交通事業，始在滿清政府中央有一主管之機關——郵傳部，電報總局至此得專隸之主管，至其建設計劃如電信網之完成，本為每一國家電信創建初期所首須完成之一項基本工作，然我國有電信計劃之始，實在民國十六年北伐完成以後，距初有電報已將五十年矣。所謂電信建設計劃，即民國十六年底交通部成立全國無線通信網設計委員會，第二次即為二十三年建設九省長途電話之計劃。與建設有密切關係之電信材料及電信財政尤多未能配合，各國對於電信材料，大都自行設廠製造，而我國則限於技術與資本，不能不借助於外人，民國六年（一九一七）北洋政府交通部與美國西方電氣公司及日本電氣株式會社訂立合同，合組中國電氣股份有限公司，資本美金一百萬元，交通部與美、日兩公司各半數，合辦期限二十年。其後民國八年（一九一九）交通部又與中日實業公司及日本古河商事株式會社，住友電纜製造所訂立合同，合辦中華電氣製作所，股本日金三百萬元，中日各半，合辦期限亦二十年。此兩公司已創外人正式投資於我國電信材料製造事業之先例，成績雖不十分理想，但究尙

屬有裨於當時之需要，至於國人自己經營之電信材料製造業，則始於無線電，其發始於民國十三年，而論其成果則在十七年交通部成立之電機製造廠，後又擴充成爲電信機械製造廠始有大量生產。但去自給之程度尙遠。我國電信事業，在創建初期，曾有商股，其後大體均屬國營，但國庫向無補助，一切支出，悉賴本身收入，故在營業觀點上，電信與普通商業無異，其成功繫於社會之繁榮與經濟之安定，但入民國之後，頻年內亂，官軍電之欠費實爲電信財政上致命之打擊。故電信財務之盈虧，與國家社會整個大環境實有其密切之關係。如民國十九年（一九三〇）有線電報總計盈餘三百三十五萬四千餘元，而官電欠費達三百四十餘萬元。二十年盈餘四百九十二萬八千餘元，官電欠費四百八十五萬餘元，二十一年盈餘五百八十七萬八千餘元，官電欠費達四百二十餘萬元。僅自國民政府奠都南京以後，結至二十二年三月底止，官電軍電欠費合計即達二千二百一十餘萬元之鉅，故電信財政，軍官欠費實爲其最要之癥結。此外鉅額外債之負擔，亦不可忽視，據估計，截至抗戰前止，電信所負債額本息達國幣一億元以上。交通部於二十二年以後，積極整理債務，尤其關於外債部份，其中刪減已多，至此即可了解電信事業與國家強弱之關係，此項外債開始整理，即值九一八、一二八戰役，各國多存觀望，泊我政府多方肆應，在國際上仍顯然有其不可凌侮之影響力量在，所以各國亦逐漸就範，接受相當條件。總之材料與財務與電信建設不能配合，此爲電信建設不能即有顯著進展者之最大原因。

國際電信，尤其水線部份。幾全爲外商所把持。如丹商大北公司，英商大東公司，美商太平洋公司，以及日本均經營國際所有水線。以前政府不但將登陸權讓給外國，即營業權亦幾乎全部斷送，國內電信亦常任外商私自經營，雖有交涉，但不能把握要點，國家損失，誠不可計。後幸政府因應得宜，逐漸取消收回，此項痛苦經驗，尤值後人借鏡。

此外即電信人事，亦宜一述，緣電信人事制度自北伐以後，已逐漸治各種國營事業人事制度之長，而逐項陶鑄於此一事業從業人員之甄審建制之中。但從事斯業人員恆與其他國營事業從業人員不同，即當國家危難之時，時局

愈艱危，人民社會各方面，尤其軍政當局之需要於電信者亦愈切。而電信人員類多能了解其所負任務之莊嚴重要，大多不辭勞瘁，不避艱險，命令所在，生死以之，以此在抗戰八年之後，繼以戰亂之役，電信在事人員，為維持最後通訊，而陷身以瀕於危難甚至傾其身家性命者不可數計。此種精神，亦為電信事業發揚光大之基礎。吾人紀念電信事業之創設，對此亦首須有所認識。蓋必有忠貞不貳之人，方可以主持參加關係國計民生之事業，此為千古不刊之定論也。

### 叁

現代郵政之在吾國正式實行之始，時為前清光緒二十二年二月初七日（一八九六年三月二十日）距今六十年，然溯郵權之能統一，此包括兩個因素，對內如驛站之接管及裁撤，（註一）如民信局之取消。（註二）對外如客郵之撤消，（註三）則實在三十年後（註四），此就其下溯而言，如上溯新郵未正式實施前，其醞釀期間，最初始於前清咸豐八年（一八五八）中英天津條約第四款之英國欽差及隨員由沿海無論何處，皆可送文，專差同大清驛站一律保安照料，緣此我國遂有保護各公使郵差之責，於是遂有我國飭驛代為寄發之措施。此種權宜辦法，行之約十餘年，而於同治五年（一八六六）改交總稅務司負責辦理，總稅務司於翌年（一八六七）二月公布郵件封發時刻，是為具有近代郵政業務之雛型，又約八九年，於由清政府主管外交機關函商北洋大臣李鴻章決定開設北京、天津、烟台、牛莊、上海五處，略仿泰西郵政辦法，交總務司赫德管理，此為我國試辦新郵之初步實施，距其促成之外國公使文件由我飭驛代寄之時，已相距約廿年，然即就此我國正式決定五口設郵之光緒二年（一八七六）起算，至光緒二十二年正式實行新郵，又已二十年，故就廣義言之，新郵之創建，其醞釀期間，上溯四十年，下溯亦將及二十年以上，將及三十年矣。

（註一）：驛站原隸兵部，後議劃歸郵傳部，迄宣統二年（一九一〇）始克實現，改稱郵報處。民國元年（

(一九一〇)交通部撤消郵報處，所有從前北京各機關外發公文，改由各機關自行送交北京郵局掛號寄遞，外省雖撤消驛站之時間不一，然至民國二年均已撤消。

(註二)：民信局爲民間組織，官方初不過問，亦不干涉，新郵創建，國內執政人士對新郵不肯極力推動者，其內原因，蓋恐新郵推行，妨礙民信業生計，如光緒二十二年，即新郵創辦之年，總理衙門奏議辦郵政呈文內稱，凡有民局仍舊開設，不奪小民之利，此語可爲明證，事後推論，在新郵創辦立場，其所仍欲維持民信局之原因，恐妨其生計固是一端，另一原因，亦在新郵創建之初，設局未廣，初期亦不必悉數撤消，不若逐步取締之爲愈，所以在當時政府政策，是以緩緩撤消爲宜，此舉亦深恰當，如鐵路收歸國有，操之過急，卒召大禍，民信業雖不若鐵路民營範圍之大，然舉國直接間接衣食於此者，無慮數萬人，故新郵成立之後，僅限令各地民信局令其向郵局掛號，使其成爲郵局之代辦機關，直至民國十年(一九一一年)北京政府頒布郵政條例，規定凡除郵政局許可之代理機關外，不得經營郵政事業。直至民國十七年始規定取消民信局，後又於二十二年由交通部通令，限民信局至二十三年底止停止營業。至此始正式撤消。

(註三)：客郵(一)德國，民國六年完全閉歇。(二)俄國，民國十年完全撤消。(三)英、美、法、日四國，民國十年(一九二一)太平洋會議議決，各國在中國新設郵局一律撤消，十一年十二月三十日英國在中國郵局一律停歇，美、法、兩國在中國郵局亦於是月三十一日亦即停閉。日本在中國郵局，計有六十六處，是年十二月十日停閉二十四處，三十一日停閉四十二處。其在南滿鐵路一帶者，另由兩國政府繼續洽商辦理。

(註四)：驛站裁撤在民國二年完全辦竣，民信局至二十三年底始規定完全撤消，客郵除南滿鐵路部份日本郵局外，亦在民國十一年完全撤消，故自光緒二十二年(一八九六)算起，至民國十年(一九二二)止，亦歷時二十六年。

由上所述，試以新郵創辦之日起算——一八九六年三月二十日——上溯四十年，下溯三十年，在中國歷史上，

正值前清咸豐、同治、光緒、宣統四帝，民國則值北洋政府軍閥當政時代。在同一時期中，中國歷史上充滿火藥氣味，廣義而深刻言之，可指為變動的紛擾時代，因為此期中所經過的戰亂，如鴉片戰役、太平天國之役、英法聯軍之役，捻匪之亂、回亂、日本併琉球、中俄伊犁條約之簽訂、中法之戰安南歸法。甲午之戰，割臺灣。義和團之亂，聯軍入京。日俄之戰，此後迄清室退位，北洋爭奪，綜計七十年中，安靜的歲月，數不到十分之一二。而郵政事業中所謂客郵，實為不平等條約締結之後的各國侵略方式之一種，而不平等條約起源於鴉片戰爭後之南京條約，故其對方為英國，法人在中國的侵略方式，向來追隨英國，繼英之後，而有法國俄帝親我已久，至此結合英法以謀我，於是俄國也在適當時期，插足其間，緣此而啓日本染指之念，日本豈肯後人，況有甲午戰役，日俄戰爭之勝利，假臺灣、南滿之勢以庇護。德國為歐洲大國，英法既相繼東來，德亦不讓人，未久，德郵亦加入。最後美國以插足其間，所以中國歷史上所謂客郵者，有上述六國。

在各國交互造乘為禍中國之際，郵政部門，亦難超然單獨脫離其堅苦卓絕之過程，故新郵創建時期的環境，可稱是「生於憂患」。雖然，中國交通工礦各事業之發展，其初期幾無不與外國資本勢力有關，郵政因需費比較少，所以尙能獨免，而只限於客郵之盤據，在分量的比重上，已似乎比其他經濟事業稍高一籌。至於中國近代郵政之開辦，論者每以借箸客卿為言，至今夷考史實，此實亦「人」的問題，總稅務司雖為外人，但為中國政府雇員，則其身份為中國政府公務員，只問其辦事是否忠誠盡職，初不必以其非我族類而輒一筆抹殺也。況就此事而論，從事郵政之客卿，在初期亦頗竭盡所能，努力以赴，中國新郵創建之動機，雖由咸豐八年之中英天津條約促成，但其創制之規模，實緣於稅務司之辛勤累積，若不然，當日既無任何內在在外之推動力量，何以光緒二年（一八七六）總理衙門有通商口岸及就近在方設立送信官局由總稅務司管理之議，於此可見總稅務司於承命辦理外國公使館文件之遞業務十餘年來，至少必尙穩妥可靠，所以才邀當日外務部大員之青睞，因此事之促成，非有任何外力迫促而然，總稅務司於明白奉令管理之後，及二年，始派德璠琳為郵務司，至辦郵務始在總稅務司管轄之下設有專人，然尙無



確定章程，又未經官正式命令，郵權迄未統一。所以承此各關每以爲言，而總稅務司赫德於光緒十八年（一八九二）致函總理衙門，亦謂數十年來創辦艱難，若不再奏請設立官郵政局，以推廣爲抵制之計，恐將別生枝節云云，同時呈遞郵政章程十三條，而當時清廷主管方面——總理各國通商事務衙門所考慮者，即新郵推行是否確於小民生計無碍，只此一念，種下兩個事實，一爲對外的；各國客郵相繼推廣。一爲對內的；民信局又經過四十年後方始根絕。

總稅務司原爲監視海關稅收，監視海關稅收，祇爲賠款而起，賠款清償之後，自可免除，唯遜清一代，主權喪失每一開端，均足以促使主權愈陷於破碎，故關稅監視之後，即繼有英、法、美三國領事，代徵關稅之恥辱。清廷只求稅收之確實，不顧主權旁落，猶以利用洋人爲得計，及後發現外人任意減低貨價逃稅，並有袒護本國商人之事，咸豐元年（一八五一）乃收回自辦。乃以當時在事者既乏經驗，又多貪污，營私舞弊，層出不窮，以致外商紛紛訴苦，三年（一八五三）又因洪楊事起，收稅官吏逃離職守，上海道乃與英、美、法三國領事訂立章程，聘用三國各一人爲襄辦稅務人員，是爲外人正式管理海關之始。客卿代管稅務之後，即設稅務司由各國各推代表一人任之，中國稅務司之官始此。未久又以英國貿易在當時爲各國之冠，英人稅務司威妥瑪 J. F. Wade 氏又嫻熟中國語言，華洋交涉，均由其辦理，因被任爲總稅務司，繼威妥瑪爲總稅務司者即爲赫德 Robert Hart 其人具有幹才，同治三年（一八六四）由總稅務司規定募用外人幫辦稅務章程，自是稅務司與職員之任免，悉歸總稅務司掌握，是爲中國海關行政重大損失之緊要關鍵，至光緒二十四年（一八九八）德俄兩國兵艦，適於先一年佔領膠州、旅順，英人即利用時機，向清廷提出要求，其中一項即爲中國總稅務司，永遠借用英人，此英人代管稅務之由來。

新郵創建期中國際背境已如此，則亦可知此項背境實緣於國家動亂政治不修明，際此七十年，初期則爲列強勢力包圍，初漸因積弱不振，幾兆瓜分之禍，後期則軍閥禍國，卒釐苞苴，一般青年，毫無正當出路，而郵政一門獨欲在衆流漩渦之中，別樹一幟，超然出於變亂之外，幾如中國海禁未開放以前歷史，欲自存於休養生息之恬靜社會