

廣西交通問題

陳 嶧 著

商務印書館發行

廣西交通問題

陳 暉 著

商務印書館發行

中華民國二十七年七月初版

◆(30106.1)

廣西交通問題 一冊

每冊實價國幣捌角

外埠酌加運費匯費

著者 陳 暉

發行人 王 雲 五
長沙南正路

印刷所 商務印書館
長沙南正路

發行所 商務印書館
各埠

版權所有
翻印必究

(本書校對者喻飛生)

廣西交通問題

廣西大學經濟研究室研究報告

商務印書館發行

黃序

廣西大學經濟研究室最近以研究所得編成二書，一爲張培剛先生所作之廣西糧食問題，余既獲讀而序之矣；其一爲廣西交通問題，則爲陳暉先生所著之二書者，皆爲廣西今日之所最感迫切要求而正致力於斯者也。夫人生於衣食之外，厥爲住行，然行動一端，則社會愈進化則所需尤切，蓋莫不欲其行動之能隨時隨地便易而迅速也，由是交通尙焉。交通者，文明之母，而財富之脈也。故世界最強富之國，亦即交通最發達之國。不獨平時以交通爲滿足人民與國家經濟上需求之工具；舉凡勞師動衆，飛芻輓粟，以求戰爭之速決者，則尤有藉於交通輸送之功也。

桂省建設原從國防着眼，比年以來，對於陸運公路之修築，及水航河流之疏濬，靡不積極規劃，分頭進行，各從運輸工程及運輸經濟力圖改進，以期於民族國家得少貢獻；顧能力有限，才財兩乏，其所造迄未能躋於吾人預定之標的也。全面抗戰展開，桂省處於西南之重要地位，實負有溝通國際路線之任務，因而中央始有湘桂鐵道之展築，南出鎮南關外；則今後桂省之交通，實於地方國家與國際三方面皆含有更深切之意義者也。

陳先生此書爲估計桂省實際運輸能力，旁搜博采，實地調查，於河流公路鐵道諸問題，無不以科學方法，詳爲分辨，并各殿以改進意見；而尤於戰時運輸之統制，三致之意。使讀者披閱尋繹，如網在綱，洵足以供吾人掣討此問題而資爲佐證者也！

嗟夫我國爲現代式之交通設施，蓋六十年於斯矣！不幸前人無國防建設眼光，一切重要運輸路線，偏於東北，

遂致抗戰以還，瀕海之區，次第淪陷，而此路線轉以資敵。洎今爲亡羊補牢之謀，作桑榆晚收之想，則抗戰建國必勝必成之信念，尤當堅守勿渝；是則吾人讀竟是編，更宜急起直追，愈加奮勵者矣！

民國二十七年七月黃旭初序

千序

自抗日軍興，廣西以貧瘠之區，人口僅一千三百萬，而動員軍隊，達十數師之衆，其在抗戰中之貢獻，已爲國人所共見。惟長期抗戰之根本，在經濟，而決定前方軍事最後勝利之基礎，尤有賴於後方經濟之鞏固。家駒有鑒於此，爰於去秋建議設置經濟研究室，專以蒐集正確之經濟資料，研究戰時經濟措施之方案，以供省當局施政之參考爲目的。黃前校長旭初先生，雖其議並約家駒主持其事。家駒奉命之餘，深懼勿勝，但感於環境之需要，義不庸辭。惟戰時經濟，經緯萬端，而目前桂省之所最感迫切者，莫若糧食與交通兩問題。遂約張培剛、陳暉兩先生分別擔任食糧與交通之研究工作。張君原在中央研究院社會科學研究所研究食糧問題。陳君則在交通大學研究所北平分所工作有年。兩君對於各該問題均研究有素，成績卓著。任事以來，於既有資料之蒐集，實地材料之調查，努力進行，不遺餘力。關於食糧方面，則除參考民建兩廳及省府統計室之現有資料外，適值二十六年冬，省府統計室計議調查全省糧食及燃料產銷概況，關於糧食部分之調查表格，張君曾爲設計，所得資料適足供本室研究之依據。交通方面，則除整理並參考建設廳公路管理局航務管理局之檔案及資料外，陳君並於今年三月赴梧、邕、柳一帶實地調查，以爲補充。茲幸廣西糧食問題及廣西交通問題兩報告製成，前者對於桂省食糧之生產、消費及運銷，均有一新的估計，及較詳盡的分析；後者對於本省公路航運之運輸能力及鐵道建築復重新估定其價值，同時兩君對本省食糧及交通問題之改進上，亦提供若干初步的意見。余於兩君工作之進行，既終始其事，而於搜集材料之艱難，

尤備知苦辛，今讀兩書既竟，更不禁重有感焉！概自抗戰以還，全國目光方集中於前方之軍事，或致意於後方政治之改革，獨於爲持久抗戰基礎之經濟，則多未加置重，報章刊物偶及經濟，亦僅有一般原則之討論，對戰時經濟統制基本所必需之調查及研究工作反視爲不急之務，良深可慨！桂省主席黃旭初先生獨能於抗戰發動之後，高瞻遠矚，設置經濟研究室，今日本室工作之得以略有成就者，蓋莫非黃主席之所賜，此令吾人不勝欣感者也。

嘗以研究工作似易實難，材料之搜集須豐富而不能稍涉駁雜，觀察須多方面而注意力不可不專注於一。同一數字，毫釐之差，謬以千里，欲求精審，或須窮月之功。粗製濫造，固可蒙蔽於一時，終難免貽笑於方家。且理論與事實必須融會貫通，打成一片，戰時經濟若僅知抄襲西洋，取法歐美，則不免有不明國情之譏，但若於外國理論茫無所知，則吾人不能利用先進國家之經驗，殆近乎坐井而觀天，故必須根據本省事實，參照各國理論，而後有所建議，始切合實用而無悖乎世界潮流。中山先生知難行易之說，殆即指此而言，以真正科學之研究，必合理論與應用而爲一也。本書之成，雖賴張陳二君之努力，差敢自信，然華路藍縷，事屬草創，難期完備，尤在意中，海內之關心廣西建設者如肯進而教之，則豈獨同人等之幸耶！

千家駒

民國二十七年六月桂林

白序

邊疆交通之重要，固無待吾人之繁述，顧吾國年來，對於此種重要的設施，迄未見努力經營，國家建設，或則偏於一隅，或則畸重畸輕。及抗戰軍興，沿海各重要交通機關，悉爲敵人佔據，競尙奢華之輝煌建築，盡成焦土，回顧西南、西北兩部，本爲長期抗戰之根據地，而其交通設施，反急不足以濟軍事之運輸，緩不能促進經濟之開發，瞻念前途，洵堪痛心！

交通運輸，影響於國防者至鉅，而戰時之運輸設備，關係軍事之勝負者尤甚。舉凡軍需之供給，軍隊之輸送，難民之疏散，農工產品之調劑等等，莫不唯此是賴，故謂交通爲爭取抗戰勝利之決定條件，亦匪過言！廣西爲西南諸省通衢，且接壤安南，對今後所負之抗戰責任，尤重於前，則於交通設備之改進，實爲刻不容緩之圖矣。

廣西以地瘠民貧之區，然近數年來，在艱苦奮闘之中，猶能疏濬河流，完成公路三千餘公里，此種成就，不爲不鉅，惟以之擔負今日所需之運輸量，則渺乎其不足矣。故余以爲本省當前之交通問題，建設上首當着重鐵路，次之疏濬河流，再次始及於公路。何則？蓋公路過去已有相當建設，且其運輸所用之汽車及汽油，消耗極大，而運輸能力頗小，故在國防及社會經濟之普遍應用上，遠不能與前二者比擬。暴日於侵佔我東北各省後，曾於三年內新築鐵路四千餘公里，目前吾人對廣西鐵路之興築，固不敢過存奢望，然此次對外抗戰，關係我中華民族之生死存亡，而交通建設，復爲爭取最後勝利之必要不可缺的條件，故應克服一切困難，勇往邁進，以應戰時之急需。顧鐵路運輸，

易受敵人之威脅，公路河運，亦因非常時期之頻繁的運輸而易致紊亂，則論交通問題，除交通機關之建設外，吾人所應特別注意者，即運輸業務之管理或統制是也。

本大學經濟研究室研究員陳暉君，年來擔任廣西交通問題之研究，近以其所得，撰爲是書，題曰「廣西交通問題」。就中於余上述之兩問題，探討頗精，而於實際材料之搜集與分析，戰時交通統制之意見，本省交通建設之原則，尤有參考之價值。書成，將付剞劂，特爲校閱一過，并書所感以爲序。

二十七年九月白鵬飛於廣西大學

自序

廣西的戰時交通運輸問題，是廣西目前嚴重的經濟問題之一，關於本問題的研究，一方面，我們要知道廣西的公路航運及鐵路主觀上所能供給的最大運輸力若干，另一方面我們要明白廣西在平時及戰時客觀上所需要的最少運輸量是多少。然後我們看供需雙方是否適應，不適應到何種程度，應從那些方面去改善。關於客觀運輸量的調查，不是我們目前的能力所做到的，因為調查運輸量，我們至少要有三項材料：第一，是本省經常的運輸需要量；第二，是戰時軍隊及軍需品的運輸量；第三，是中央機關須經本省轉運的物質運輸量。第一項數字我們要有平時各項商品運輸量的統計，據此以估計將來必需品的最低運輸額；第二項數字我們要有戰略上及本省在戰爭中所處的地位上，來估計戰爭發生後的軍運數量；第三項數字要由中央機關對本省運輸需要量來決定。這幾種數字，都不是目前我們所能得到的，這需要更大規模的研究與調查，需要中央、省府及軍事機關三方面的合作才辦得到。但我們目前即令無從確知運輸之客觀的需要量，大家已有一個普遍的感覺，即感覺交通工具的缺乏，感覺運輸力量之供不應求，不必在戰時，即在平時，運輸缺乏問題已經相當地嚴重，而深切地引起賢明當局注意了。

在運輸力主觀之供給上，即廣西現有之運輸工具究竟能供給多少的運輸能力，在本書中卻作了一個初步的研究與估計。按本省之運輸力主要係包括內河、公路、鐵路三項。鐵路方在興築中，現尚未有具體材料可資依據。

至公路之運輸力，我們必須知道公路之長度（含省道與縣道）、工程之狀況（路面材料、寬度與厚度、坡度與灣度、橋樑與涵洞的構造、車渡次數等）、及汽車的輛數與噸數的全部材料，才能估計本省公路的運輸能力。至於航運運輸力，我們必須知道：第一、本省河床情狀，第二、河流之通航力，第三、船舶種類與數量，合此三者即為河流的運輸總力量。本書中我根據建設廳、航務管理局、公路管理局的材料，及親自到梧州、南寧、柳州各地的實際調查，對本省之公路及航運之運輸能力作了一個比較科學的估計，由此我們大致可以知道本省運輸總力量主觀之供給大致的情狀。不過，運輸總力量不是一個死的不變的因子，我們如把工程改善了，固然可以增進運輸能率，同時即把管理方法合理化了，也可以增進運輸力量，在管理及工程上，本省曾經盡過很大的努力，這是令我們欽佩的，但不容諱言的也還有許多未盡善的地方。本書中我根據了個人的研究，對增進本省運輸能力之交通管理及工程改善上，尤其是對本省之戰時交通統制上，都有一些千愚一得的貢獻，或許對廣西當局之經濟設施上不無參考價值的吧。

最後我願謝謝幾位先生的幫助，當搜集材料及實地調查時，承建設廳長陳傑夫先生、航務管理局長黃榮華先生、公路管理局副局長謝子舉先生、建設廳交通科長黎懋廷先生，多方予以便利。當屬稿時承千家駒教授隨時指示，書成後復詳為校正。關於材料之整理上，則同事徐堅先生協助最力，張佩珍、干如我兩君亦有不少幫助，於此一併深致謝意。但本書究竟是一種『披榛覓路』的工作，錯誤自屬難免，尚祈海內賢達，不吝賜教，則感甚幸甚！

目錄

一 緒論.....

甲 廣西交通建設的原則.....

二

乙 廣西交通運輸與社會經濟.....

八

二 廣西的河流運輸.....

一四

甲 廣西可航河流的分佈狀況.....

一四

乙 廣西河流運輸力的分析.....

一九

丙 廣西河流運輸的改進問題.....

三八

三 廣西的公路運輸.....

四一

甲 廣西的公路系統.....

四一

乙 廣西公路運輸力的分析.....

五四

丙 廣西公路運輸的改進問題.....

六四

四 廣西的鐵路建設.....

六八

甲 廣西籌設鐵路的經過.....

六八

乙 廣西鐵路計劃的分析.....	七一
------------------	----

丙 廣西鐵路建設的管見.....	七五
------------------	----

五 廣西戰時運輸的統制問題.....	八〇
--------------------	----

甲 戰時運輸統制的意義.....	八〇
------------------	----

乙 廣西戰時運輸動員的準備.....	八二
--------------------	----

丙 廣西戰時運輸統制的組織.....	八八
--------------------	----

丁 廣西戰時運輸統制的辦法.....	九二
--------------------	----

六 附錄.....	九九
-----------	----

甲 廣西各航線電船一覽表.....	九九
-------------------	----

乙 廣西各航線汽船拖渡一覽表.....	一二
---------------------	----

丙 廣西建築中縣道一覽表.....	一〇四
-------------------	-----

廣西交通問題

一 緒論

交通的含義，係泛指人類意思消息之傳達及旅客貨物之運輸而言。在文化高度發展的今日，前者所利用的主要工具爲郵電，後者則爲鐵路、公路、水道與航空。這兩大類交通雖具有密切的聯繫性，如郵政須藉鐵路、公路、水道、航空等供其運輸，而鐵路、公路、水道、航空等的發展，在提高運輸力與增進安全及發展業務上，又有賴於郵電之協助；不過他們的任務既不相同，故可劃分成兩個部門。郵電可稱爲信息交通，鐵路、公路、水道和航空可稱爲運輸交通，而運輸交通又可分爲運輸工程與運輸經濟兩方面。運輸工程乃屬於工程的範圍，其任務係建築路線，規劃各種車輛、船舶等，以及研究已築成路線及設備的改善，以增強通車與運輸的力量；運輸經濟則屬於經濟學的範圍，其任務係從社會經濟的立場來決定應建的路線，及其經過的地點，規劃效率最大的運輸組織與管理制度，使能不斷的供給社會以良好的業務與低廉的運費，從事保持既有營業並發達沿線的農工商業，以增進客貨運輸的數量。不過運輸工程與運輸經濟，雖是兩個不同的範疇，其聯繫卻極爲密切，如在規劃建築運輸的路線上，同時須顧及運輸的限制與沿線的經濟情況，在改善客貨運輸的業務上，又復考慮到路線及設備技術的革新，與管理

效率的提高，因此我們當研究運輸經濟時，須時時留意到各種工程技術的標準。僅就運輸經濟本身而言，亦可分為建設與經營（construction and operation）兩個階段，雖然在建設未完成之前，可將已成之一部分先行營業，在全線建成之後，亦可繼續擴展路線，但爲求研究的便利計，則應就其性質分成二部分加以分析。中國交通發展的落後，無用諱言，至廣西的交通，僅公路與水道運輸的建設略有可觀，航空運輸尙屬試驗性質，在最近的將來當無經濟上的價值，至鐵路雖方在開始建築，但其在運輸經濟上的重要，則不容我們忽視，故須加以詳細的探討。本文研究範圍乃以廣西的公路、水道、鐵路三者爲限，因目前正在對日抗戰時期，故一切均以軍事運輸及國防觀點爲中心，這是我們所應聲明的。

甲 廣西交通建設的原則

人類歷史昭示封建經濟已成過去，而世界大同則離實現之期尚遠，故任何地域交通網的建設，應以整個國家利益爲前提。自然，地方有地方交通運輸的需要，國家有國家交通運輸的需要，國際也有國際交通運輸的需要，完美的交通運輸網的建立，應三方面兼籌並顧，而以國家爲統一的單位。我國建設現代式交通工具六十年於茲，不幸因國際帝國主義者破壞於前，封建勢力摧殘於後，遂致未能奠定國家交通運輸網之基礎。我們知道每種交通運輸系統都須有其真實的經濟基礎，各省爲謀適應地方經濟的需要，自可自力建設地方性的交通運輸網，但在計劃建築任何路線之前，須充分考慮到國家的各種交通運輸幹線系統便地方路線不至與國家幹線相衝突。

或平行，而成爲其培養線網。否則，地方交通運輸網自成統系，而不與國家幹線相配合，則不但在經濟上爲浪費，在政治上亦足以造成割裂之局面。故中央政府應站在整個國家利益的立場，綜衡國防、政治、經濟、文化諸種因素，及考量各省間相互的聯繫，而擬定全國交通運輸系統的計劃，權衡輕重，先後建築。各省政府則視其財力所及，完成地方運輸網，并與國家幹線或商港相聯絡，二者之關係，猶如軀幹之與四肢，這才能運用自如，蔚然形成一完整的系統。

然而國家幹線與地方路線應如何劃分，亦一極複雜的問題。在國防上，凡與調動重要駐軍直赴邊境國防要塞或軍港有關的路線，及與國際相啣接的路線，都應屬於國家的幹線系統；在政治上，凡聯絡中央與各省交通的路線，及各省互相聯絡的路線，都應屬於國家幹線的系統；在經濟上，凡聯絡各省市重要生產與消費區域的路線，及貫通各省市直達商港的路線，都應屬於國家幹線系統；且此種幹線，技術上亦應劃一，如我國規定鐵路幹線以四英尺八寸軌距爲標準，公路幹線以十公尺寬度爲標準，其意義即在使全國幹線的車輛能通行無阻，而收迅速聯絡運輸之效。至於地方路線，在政治上應以省會爲中心，四出輻射，以與各縣治聯絡，在經濟上應聯絡各重要市鎮，向幹線大站幅湊，而通他省市或商港；此兩種路線實際上常可合而爲一，或彼此相協調而成一完整的地方交通運輸系統。

以上乃就國家幹線與地方路線之一般原則而言。茲以廣西省論之，按廣西公路方面，其與湖南省相聯絡者，有桂全公路（桂林至全縣），與貴州省相聯絡的有大六公路（大塘至六寨），與安南鐵路啣接者有邕鎮公路