

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。

港名	港名	港名	港名	港名
長崎	門司	神戶	橫濱	橫濱
四〇五	五五〇	七五五	一、一〇一	一、一〇一
海參威	西貢	新嘉坡	檳榔嶼	檳榔嶼
一、〇〇〇	一、六七	二、九三	二、六八	二、六八
馬尼拉	巴達維亞	亞丁	塞得港	塞得港
一、四九二	二、八三五	六、〇五	七、四五四	七、四五四

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	巴爾巴來索	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	五,二二	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	九,一二	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，莫此爲甚。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，詫爲前此所未有，並立案亦批斥不准，垂成之事，因此廢止，殊爲可惜！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，實爲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

(一) 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

(二) 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
美國

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
尚有儲船數艘

。

(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 本 日 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-