

庫 文 春 菁

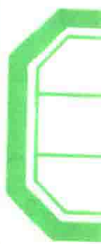
種 千 一 集 一 第

編 主 五 雲 王

通 交

著 華 光 劉

行 發 館 書 印 務 商



通

交

著華光劉

百 科 小 叢 書

萬有文庫

第一集一千種

總編纂者

王雲五

商務印書館發行

編主五雲王
庫文有萬

種千一集一第

通 交

著華光劉

號一〇五路山寶海上	
五雲王	人 行 發
路山寶海上	
館書印務商	所 刷 印
埠各及海上	
館書印務商	所 行 發

版初月四年十二國民華中

究必印翻權作著有書此

The Complete Library
Edited by
Y. W. WONG

COMMUNICATIONS
BY LIU KUANG HUA
PUBLISHED BY Y. W. WONG
THE COMMERCIAL PRESS, LTD.

Shanghai, China
1931

All Rights Reserved

交通

目錄

第一章 交通的意義和種類·····	一
第二章 通信·····	四
第一節 郵政·····	四
第二節 電報·····	七
第三節 電話·····	八
第三章 道路·····	九
第一節 道路的意義·····	九
第二節 道路交通的經營·····	一一

第三節	道路交通與鐵路交通的比較	一二
第四章	鐵路	一三
第一節	鐵路的意義	一四
第二節	鐵路的種類	一七
第三節	鐵路的建設	一九
第四節	鐵路的營業	二一
第五章	海運	二五
第一節	海運的意義	二五
第二節	海運的重要	二六
第三節	船舶	三〇
第四節	海運的經營	三九
第五節	海運競爭與海運同盟	四六

第六節	海運與陸運的比較·····	五〇
第六章	航空·····	五三
第一節	航空機在經濟上的價值·····	五三
第二節	航空的業務·····	五五
第三節	飛機與飛船的比較·····	五七
第七章	交通及交通機關的發達·····	五八
第八章	交通發達的效果·····	六〇
第一節	社會上的影響·····	六一
第二節	經濟上的影響·····	六二
第三節	政治上的影響·····	六七
第九章	交通政策的根本方針·····	六九
第十章	交通機關的經營主義·····	七七

第十一章	交通機關的公營與私營	八〇
------	------------	----

第十二章	運費率	八七
------	-----	----

第一節	運費率的要件	八七
-----	--------	----

第二節	運費率的決定	八九
-----	--------	----

交通

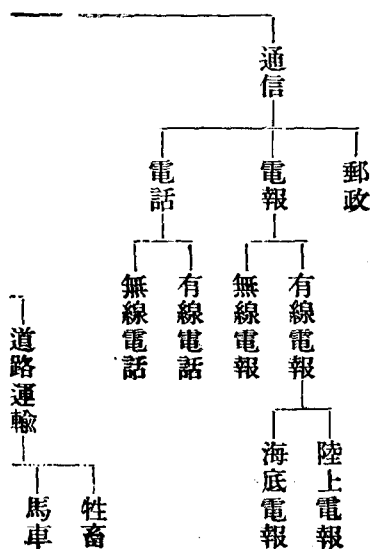
第一章 交通的意義和種類

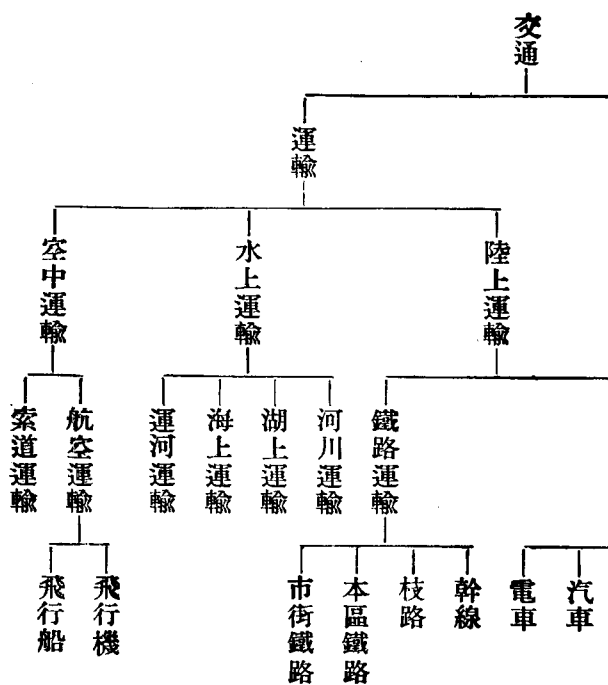
人物及思想的場所移轉，叫做交通；而用以移轉的一切設備，叫做交通機關。如有人由上海往廬山避暑，是人的場所移轉；他所帶的東西，由上海搬到廬山，是物的場所移轉。若由廬山寄封家信到上海，就是思想的場所移轉。但移轉的方法，因移轉的客體而不同：思想的交通，叫做通信；貨物的交通，叫做運輸。而用以通信的交通機關，名曰通信機關；用以運輸的交通機關，名曰運輸機關。至於人的交通，則除掉利用交通機關之外，不得叫做運輸。例如人在街道上步行，雖是人的交通，然而不得叫做運輸。

通信有郵政、電報及電話三種，而電報和電話都有有線的和無線的兩種，有線電報更有陸上電報和海底電報之別。

運輸既是使人或物由一地方移到他地方，則必經過一定的通路，所以運輸可以依其通路分為陸上運輸、水上運輸和空中運輸三種。陸上運輸中，有道路運輸和鐵路運輸；水上運輸中，有海上運輸、河川運輸、湖上運輸及運河運輸；空中運輸中，有航空運輸和索道運輸。

欲要知道交通分類的詳細，請看下表！





現在文明各國，通信機關都是收歸國營的。從技術方面去看，固然有許多研究的問題，而在經濟政策方面着想，就未見得十分重要。河川湖上的交通，可以看作海上運輸的延長。道路運輸原來以補助鐵路運輸為原則，道路又多是公共團體所經營。航空運輸雖是一種很重要的事件，但尚未發達。本書因為篇幅有限，都只能大略說說，而對於現在交通中占最重要地位的鐵路和海運兩種，以及一般的影響和政策，就較詳細的說明。

第二章 通信

第一節 郵政

郵政是有規則的傳送書信之業務。書信是表示人的思想的一種記號，所以郵政可以說是以思想的交通為目的。而書信的傳送，要倚賴道路、鐵路、水道、航空機等普通運輸機關，所以郵政又可以說是依靠普通運輸機關之通信業務。

郵政雖是以書信傳送爲業務，而報紙雜誌及其他印刷物的傳送，亦常兼營，並進而傳送包裹的小物件，其形狀重量，雖和書信印刷物的相差不遠，然而不是本來的業務。還有些國家，連儲金、匯兌、證券保管、簡易保險、年金的支付、和旅客的運送等業務，都包攬的；但這不過是偶一由郵政機關兼營。就其本來的性質說起來，簡易保險是屬於保險營業的；儲金、匯兌及證券保管，是屬於銀行營業的；旅客的運送，是屬於普通的運送營業的，都不可不看做郵政的附屬業務。郵政的本質在於書信的傳送，最初以公用通信爲主，往後始爲一般公衆通信之用，便是兼營旅客的運送，亦係當初的事情，以後漸次隨着運輸機關的發達而廢止了。郵寄包裹，是一六八三年開端於英國，明信片制度是始創於德國，到了今日，連儲金及匯兌等制度，都已實現於各國郵政了。

我國以前的驛站，專管政府通信。只有信局是民間所用的郵遞機關，自郵政局發達以來，驛站消滅，而信局的業務，亦爲所奪。現在郵政越進步，郵局遍設，且已兼營許多的附屬業務，較之從前，便利多了。

決定郵政寄費的多寡，有三種制度：

一、遞進制 這個制度是依遞送的距離及郵件的重量價格而分等級，對於遠的、重的、貴的、就多收寄費。

二、隔地制 這是遞進制的一種變形，依所隔一定的距離而定較高的寄費。

三、均一制 均一制於距離的遠近沒有關係，只對於一定量以下的書信物件，規定同一寄費。寄費的決定，與經營主義有密切的關係。遞進制和隔地制，適於營利主義，今日文明各國關於普通郵件，多採均一制。這是英國人羅蘭喜爾所倡導的。一八四〇年英國實行於先，其他各國效法於後，真可以說是郵政制度上的革命。在羅蘭喜爾倡導以前，諸國都是依距離而定寄費，以博得多額的收入，在營利主義之下，實行遞進制或隔地制。羅蘭喜爾打破這兩種制度而創立均一制，且同時想使其均一寄費趨於低廉，所以他的主張，可以說是均一低廉寄費制，『一辨士均一』的標語，就是表明這個意思。英國最初實行，郵政收入減少，經長時期猶不能恢復，然書信的數目卻增加不已，是以一辨士均一制，乃廢止營利主義的經營，而移到用費主義的經營的方法。又寄費一經低廉，雖是貧人，也可以利用郵政的設備，同時從前所有的郵遞無償的特權，亦沒有繼續存在之必要，於

是郵政的民衆化，得以實現了。

依一辨士均一主義以定郵政寄費，雖使用費主義確立，然而以後因爲人口之增加，文化之進步，經濟之發達，郵件就日增不已，而其經費不致依同比例來增加，所以收入抵償支出而有餘。如是用費主義又隨時代的進步，漸有移到準營利主義的傾向。

關於包裹的寄費，各國不一。比利時、意大利、葡萄牙等國都是行均一制的；英國、法國、荷蘭皆依重量而遞進；德國、奧國則在五公斤以下，課以均一寄費，五公斤以上的，就依重量的增加而課以附加寄費，依距離的遠近而課以隔地制的寄費。我國運輸機關尚未發達，對於包裹更難採用均一寄費制，所以依路徑之不同，分別收取一單純費，二單純費，三單純費，五單純費或六單純費。這樣看起來，此等經營想以用費主義去貫徹，實在有些不能。不過包裹郵件本是郵政的附屬業務，沒有一定要由國家獨占的理由，因之國家以營利主義來經營包裹郵件，也沒有什麼大的妨礙。

第二節 電報

電報是依電的作用而通信的。本來郵政是遞送書信的，不過因爲他要利用鐵路、船舶、航空機

等交通機關來運搬，對於遠處的消息，要費相當的時日，其迅速性不能使一般人滿足；而電報就可以彌補這個缺點，利用電之作用，能於最短時間，傳達遠處的消息，所以電報可以說是由郵政進一步的通信方法。

一八四四年美國始用電報通信，以後傳播各國，且設海底電報，非常發達。我國的電報原來多是官用，近來雖有民衆化的傾向，然因收費太重，還是難得普及。文明各國對於電報費，最初採用隔地制，現在多已改爲均一制，就是不論距離的遠近，只依字數的多少，而收一定的金額。

第三節 電話

電話是依電的作用而傳話的。電報不能把發信人的聲音直接傳到受信人的耳裏，往往因電報局拍錯，使其確實性不能令一般人滿足；而電話正可救濟這個短處，能使發信人和受信人直接談話，且多能即刻得着最後的決定，於事務的進行，便利極了，所以電話可以說是比電報更進一步的通信方法。

電話機發明於一八七五年，其第三年即實用於美國波士頓，各國次第仿行，現在可算發達了。

至於電話費徵收制度，和郵政電報的相反，最初是均一制，以後漸漸兼用回數制，至今已多專用回數制了。所謂均一制，是以電話交換區域爲前提，在其區域內，不問使用電話的回數如何，凡裝用電話機者都繳同一的費；而回數制乃是依使用電話的回數而定費的多少。像上海租界內旅館茶館所用的電話，從前只定每月繳費若干，現在改爲每回繳銀五分，就是電話費由均一制進而爲回數制的一個近例。回數制是首先行於市外長距離電話的，以後漸次行於市內電話；這是因爲均一制不僅令使用回數多的和少的受同一待遇，有失負擔的均衡，而且對於經營費的增加，不能得充分的補償的緣故。

第三章 道路

第一節 道路的意義

道路交通普通是指道路上的交通而言。但是道路要以加人工爲條件，像由人畜足跡而成的