

民國史料叢刊

951

張研 孫燕京 主編

史地·年鑒

財政年鑒續編（下）<二>

 大象出版社



圖書在版編目 (CIP) 數據

民國史料叢刊／張研，孫燕京主編

鄭州：大象出版社，2009.2

ISBN 978-7-5347-5439-5

I. 民… II. ①張…②孫… III. 中國—近代史—史料—民國
IV. K258.06

中國版本圖書館CIP數據核字 (2009) 第022264號

民國史料叢刊

張研 孫燕京 主編

史地·年鑒

總策劃 耿相新

責任編輯 楊吉哲 李光潔

封面設計 劉冬王

出版 大象出版社 (鄭州市經七路25號 郵政編碼450002)

網址 www.daxiang.cn

發行 大象出版社總發行部 電話：0371-63863551

印刷 北京中獻拓方科技發展有限公司

版次 2009年8月第1版 2009年8月第1次印刷

開本 890×1240 1/32

印張 16

總定價 180000.00元

若發現印、裝質量問題，影響閱讀，請與承印廠聯繫調換。

印廠地址 北京經濟技術開發區運成街甲6號

郵政編碼 100176 電話 (010) 67889166

民國史料叢刊
951

張研 孫燕京 主編

史地·年鑒

財政年鑒續編（下）
二五

千餘元。

第五節 外銷物資儲運情形

實貿易調查委員會在滬辦公之時對於運輸工作，特着重於長江航運，及粵漢鐵路運輸之疏通，初設運輸處以負其責，繼以戰時運輸工作需要聯繫推動，乃與農產工廠兩調整委員會，合組聯合辦事處，而將原設之運輸處併入，及長江封鎖，粵漢交通益為重要，復在漢口設立辦事處，與粵漢鐵路管理局，合組出口貨運專車，並向外商租用油罐車，力謀出口貨運之暢通，未幾會址遷漢，改稱貿易委員會，繼續辦理物資運送事宜，當時出口貨物除沿海一帶，多就閩浙口岸出口外，其西北西南及華中各省物資，幾全部循粵漢鐵路，經廣州至香港外運，鐵路運量雖較其他陸上運輸工具為優，但以軍運頻繁，噸位有限，亦殊感供求不能因應，迨二十七年十月武漢廣州相繼撤守，貿易委員會已先期遷渝，時以粵漢鐵路，先其重要性乃着重於西南西北各省公路及驛運東南沿海口岸之搶運同時對於輔助口岸之增開策劃，並先後設置西南及西北兩運輸處以負物資運輸之全責，又以倉庫制度，為貿易上重要設施，足以保全貨物，便利貨品之收集，分配，與運輸關係至為密切，爰極力推進倉儲制度於交通便利各地遍設倉庫，使與運輸機構配合。

數年以還，敵人欲速戰速決之夢想，於軍事攻擊之外，更側重於政治經濟之擾亂，封鎖海口，劫奪資源，為其貫技，我物資出口阻礙橫生，儲運工作感極度之困難，溯自漢口廣州蕭山相繼撤守，粵漢浙贛兩路失其重要，物資運輸不得不仰賴於汽車，汽車運輸較之鐵路運量既少，成本亦高，而物資在國外市價，則

不能隨意充漲，故物資之運送，雖力求其通，此外，復須顧及成本之減低，是以對於物資之發賣，及人力物力之利用，莫不因應時宜籌為細計，凡有物資可運者，儘量利用船舶，漢漢一處，分段使用竹筏，平路則用馬車，崎嶇山路，則利用肩挑，只求可以運出而減低運費，以達成任務，茲將抗戰以來歷年出口物資運儲情形，分西南西北三省概述如次：

第一目 西南物資運儲情形

自長江封鎖以後，出口貨物除浙閩近海部份，仍經各該省沿海口岸出口外，其西南西北及華中各省物資，則幾全部取道粵漢鐵路，運經廣州轉運香港外運，迨二十七年十月，廣州淪陷，粵漢與九兩路，運輸中絕，經由該線出口物資，乃改道浙之嘉興，溫州，閩之三都澳由江身之沙魚嘴廣州灣等沿海口岸出口，嗣以敵人封鎖日嚴，溫南兩口，雖尚能向外輪機接運，但溫南兩口間海道，時在敵人監視之下，危險甚大，經由該區出口貨物，乃復改道粵漢路南下，經由江取道嘉興漢水由沙魚嘴出口，並經多方策劃，於浙閩粵等省沿海敵人未經注意之處，商准交通部增開口岸，計有閩省之神泉、浦尾、興海、陽江、水東、碇山、等地，閩省有晉江、惠安、三汊口、沙裡、永寧、深滬、祥芝、古浮港、龍溪、惠安、縣清等地，浙省有台州、寧江、海門、石浦等地，其未經明令開放，而已利用為物資出口者，有粵省之黃崗、惠來、島坎、電白、相寮、黃坡、雙溪、赤坎等地，但自三十七年三月間敵人先後在粵省之民海、陽江、水東、電白、廣州灣各口岸設陸路大陣劫掠，浙江各主要口岸，亦遭侵擾，於是東南出口運輸，幾陷停頓，四五月間失陷各地，雖已次第克復，而敵人海面封鎖益嚴，物資僅可小量伺機接運，廣州灣附近敵人監視

敵設法禁止運桐油，並限制其他物資出口，自茲以後，東南出口運輸量減少，困難倍增，斯時除安撫籌謀伺機搶運外，復增開西線將湘桂等省物資，改經湘桂兩路，運至金城江轉賀昆運仰光出口，以免停滯，復要物資儲備與軍事行動有極密切之關係，物資儲備與各地駐軍有隨時密切聯繫之必要，經於三十年十月間洽訂物資運輸與軍事切取聯繫辦法，呈准軍事委員會，通令各戰區司令長官部一律施行，並因本部頒訂戰時物資搶救追緝獎懲辦法，對於物資之防護與搶救，均有嚴密之規定，至三十年十一月太平洋戰事爆發，港滬先後淪陷，內地與港滬交通完全斷絕，各港口亦不能再加利用，東南出口運輸，遂告停頓，凡已運抵海口之物資，一律迅速分區疏存，再謀運當之辦法，至於倉儲工作，則視物資收購及轉運之情形，分別於菸區及轉運處增設倉庫，以資控制貨量，並策安全，東南各省各湖區戰區，轟炸劫掠，危險殊多，故倉庫設置，取分散辦法，兼以建築倉庫需款甚鉅，故大部倉庫，採租用或包堆辦法，非絕有必要，甚少自建，以節公帑，茲再就東南各省與出口物資儲運關係較為深切者分省描述儲運情形如下：

一、浙江

浙省當濱海要衝，北以滬杭甬浙兩鐵路，與滬杭相聯絡，西以浙贛鐵路，經贛入湘，與衡漢相溝通，東則擁有嘉波溫州兩大出口口岸，內地河流縱橫，舟楫暢通，久為我國浙等省物資，出口之樞紐，迨武漢廣州相繼失陷，南甯據守，華中西南及西北各省物資出口，亦惟溫甯兩地是賴。

溫州（永嘉）為浙省東南重鎮，在戰前已為貨物出入口之要衝，西離甯江以甯浙鐵路，東循海岸公路以接滬杭甬鐵路

，外則通連東海，與贛湘兩鐵路，交通極便，抗戰軍興，東路幹線，遂被破壞，已失效用，而西線幹線則實感殊為偉大，蓋當杭州淪陷後受阻之際，貨運出入，均賴此路運接溫州及浙贛鐵路，與內地各省互相溝通，我大批戰時物資，亦賴此路經溫轉滬，泊廣州漢口相繼淪陷，粵漢交通受阻，桐油等項主要物資，亦多經此線運溫出口，其時港口時在敵軍監視之下，華商船隻，無法開行，相率停駛，外籍輪船，鑒於噸位需要甚殷，及水脚激增，乃乘機侵入，最多時達六十八隻，貨物出入口噸數在八十萬噸至九十萬噸，出口物資則以茶葉為大宗，迨二十九年秋敵人海面巡弋日益嚴密，物資經溫出口，危險過大，出口運輸乃漸停頓。

二、嘉波（郵縣）

為浙東重鎮，又屬普通商口岸之一線，前商業極為繁盛，對外交通除海運可達沿海各埠外，對於內地運輸，自錢江大橋告成後，鐵路可經百官杭州直達上海，鐵路當局，並為便利茶運起見，曾於茶葉汛旺時期，特開運茶專車，至於公路幹線有二，一為郵觀路，由嘉波至觀海衛，接觀曹路，轉紹蕭路，而達錢清江邊，一為郵奉路，由嘉波接奉新縣縣長東公路經永康至金華，內地貨物外運極為便利，水路則由甯江接姚江而通甯，一為通奉化溪口，甯江姚江均有小輪航行，貨物亦暢，自抗戰軍興，甯杭相繼撤守，嘉波附近鐵路公路，先後破壞，當局復封鎖海口，於是內外交通，皆大受影響，在運輸上遂失其戰前之重要地位，我出口茶葉向多由水道運甯，但內河水小，多用帆船，大量集中，比較困難，至由甯運溫溫貨物在二十八年以後，以當地軍事當局，對於輪運嚴密不如以前之迅速矣。

浙省沿海口岸，原以溫甯兩地均為物資吞吐之區，但自二十九

年七月敵人加緊封鎖以後，溫甯兩口已感不易利用，出口物資乃試由本省之海門石浦，經江各小口僱用專輪裝運赴滬，亦頗著成效。

浙省重要出口農產亦為茶葉桐油生絲，每年產量均極可觀，

浙江省倉儲分佈情況表

地 區	倉 庫		總 數		容 積 (立方市尺)
	自 建	租 借	總 數	目 的	
松 陽	一	三	四	三	一〇八,三〇〇
龍 泉	一	二	三	三	六一,〇五〇
麗 水	三	三八	四一	四	一二一,〇五〇
永 康	一	三	四	四	一一五,八〇〇
青 田	三	三	六	三	三〇,八〇〇
溫 州	三	三	六	三	七,五〇〇
義 烏	二	二	四	二	七,〇〇〇
嵊 縣	四	一	五	四	二八九,三三七
湯 溪	五	五	一〇	五	一一,二五〇
衢 縣	六	六	一二	六	五九,四〇〇
蘭 谿	九	一五	二四	九	一九五,一〇〇

需以溫甯兩地，為出口要衝，運經本省出口物資，為甚鉅，且便於物資收貯及轉運起見，經先後於寧波溫州甯水關等處設倉，設倉倉庫共達二〇九所分佈情形表列如下：

三 湖南

境內有粵漢湘桂各鐵路貫通南北，縱轅東西，公路發達，尤為各省之冠，而湘資沉澱四水，舟楫更為便利，實為物資集散之樞紐，抗戰以後，京滬相繼淪陷，長江交通斷絕出口運輸，乃改由粵漢路直達廣州轉港，時以粵漢車輛缺乏，軍運頻繁，聚車不易，出口貨物不能充分載運，乃由招商局商定水陸聯運辦法，華中及西北各省集中漢口長沙之貨，先由水運至衡陽，再由火車接運至粵，西南各省貨物，則經湘西沅由陵常德水運至長沙，

金華	一	四	五四，三五〇
江坪	一八	一八	一六九，六五〇
常山	六	六	三八，三〇〇
孝豐	一	一	六，七五〇
開化	一	一	二二，五〇〇
遂安	五	五	五八，六五〇
分水	三	三	二二，八〇〇
壽昌	七	七	五八，六五〇
於潛	三	三	五一，七五〇
途昌	二	二	三〇，三〇〇
合計	一七	九二	一，六六七，九八七

再轉粵漢鐵路南運，迨二十七年十月武漢廣州撤守以後，經湘外運貨物無法循粵漢鐵路出口，因之一部份改經湘桂鐵路，運至桂林，轉用汽車運赴福州及廣州灣出口，一部份則沿湘贛鐵路轉運浙江永嘉出口，在出口路線屢次變動之際，本省之衡陽始終為轉運之樞紐，貿易委員會之東南運輸處即設於此。

湖南倉庫共有六五座分設於衡陽沅陵桃源等處，分佈情形表列如下：

湖南省倉儲分佈情況表

地區	倉庫		總數	總目	總容積
	自	建			
衡陽	一〇	二二	三三	(立方市尺)	一,五七六,五一〇
茶陵	一	一〇	一一		三二,四〇〇
桃源	一	一〇	一一		一〇三,七五〇
常德	二	二	四		六〇,二二五
洪江	六	六	一二		四三,二〇二
沅陵	六	六	一二		一二七,二五〇
興寧	一	一	二		三,七五〇
湘潭	二	二	四		三二,二五〇
零陵	三	三	六		一九三,三二一
合計	二二	五三	六五		二,一七二,六五八

四 附註

湖南省地勢北阻止楚南連博平，西接於嶺，東瀕大海，中亘說雲諸山，而以閩江龍溪汀江四分其間，故閩省內地交通，南北艱阻，東西便捷，大抵粵東物資，由三都澳出口，北部物產多沿閩江而匯集福州出口，至中部各物產，則多由三都出口，

因南部各縣雖經由海州轉往廈門出口，本省缺乏鐵路交通，雖有漳廈一線，但無經濟價值，特公路尙稱發達，對貨運上便利不少，本省與浙贛粵三省接壤，省際交通，除對粵省有河江可資利用外，大多仍賴公路，計有潯城山山麓龍水之閩浙幹線，經邵武光澤達南昌之閩贛幹線，經長汀瑞金連花北達廣沙之閩湘幹線，經

漳浦雲霄連梅縣之閩粵幹線，內地交通可稱便利，以資運輸工具，水上則有帆船汽船，陸路則有汽車，至於沿海則有定期輪船往來裝運，此在平時至足敷用，自二十七年五月廈門淪陷之後，閩省始受戰事之威脅，閩南對外交通，會一度完全停頓，公路破壞，海口封鎖，閩南一帶貨物，完全不能出口，惟泉州福州三郡等處尚可照常通航，海關當局為便利對閩南貿易起見，特將泉州分卡改設海關，俾貨物可以直接外運，配往香港，惟因沿海敵艦巡弋，常生阻礙，行駛船隻一時大為減少，至七月後始逐步恢復，

福建省倉儲分佈表

地 區	倉 庫			總 數	總 目 數	容 積 (立方市尺)
	自 建	租	借			
福 州			二		二	五六，八八八
福 清			一		一	七，八〇〇
福 安			八〇		八〇	一九〇，五〇〇
福 鼎			一		一	三，七五〇
晉 江			一		一	二四，三八二
寧 德			九		九	一〇〇，〇〇〇
建 甌			五		五	一五五，五二〇
合 計			九九		九九	五三八，八四〇

因廈門淪陷，福州出口較前增加，外商輪船，航行福州者，亦隨之增多，泉州亦自改設海關後各公司船隻先後開航該港，凡莆田以南漳州以北各路口貨物如須直接運往香港者，十九均經泉州，漳州自廈門淪陷後出口事業停頓，繼因商民要求遂准帆船運貨出海至鼓浪嶼轉運香港上海福建出口貨運情形迄三十平零福州淪陷前甚少變化。

福建倉庫共有九九座共分佈情形如下表：

五

粵省境內有粵漢廣九各鐵路，河流亦多，故交通至為便利，且以前通香港，物資出口尤為便捷，自京滬撤守，長江封鎖以後，西北西南及華中各省物資，幾全部由粵漢路南運經廣州轉廣九路運港，二十七年十月廣州淪陷以後，西北西南及華中各省物資，雖大部轉趨寧波溫州，或經鎮南關取道越南至海防運港，而本省口岸如汕尾，廣州灣北海等地，仍隨時有物資出口，迨二十八年冬粵路陷落，西南方面經鎮南關出口之主要路線，因以中斷，原取道此線外運之物資，多改沿本省之西江，經高要高明鶴山至赤溪，及循鬱林陸州趨廣州灣外運，泊二十九年淡水克復，湖桂贛粵各省大部物資，集中衡陽，取道粵漢鐵路至曲江，轉龍川淡水沙魚浦外運，而廣海陽江電白汕尾等處，復經交通部關為

廣東省倉儲分佈情況表

地區	倉庫				總數	備註
	自	建	租	借		
曲		六		三	六	廣四，一九七
龍				一五	一五	一二九，〇〇〇
老				二	二	一〇八，二二七
五				一二	一二	一〇，八〇〇
總					一二	一〇三，九〇〇

出口口岸，粵省出口物資化為零海運不便，以致嚴重影響，三十年春敵佔陷淡水，沙魚出口路線，復告阻斷，同時廣海陽江電白梅基北海汕尾海豐陸豐等口岸，敵偽先後封鎖，物資，海運封鎖亦日益嚴密，本省出口困難，於以中斷。關於倉儲情形在廣州未失陷前物資經廣州轉廣九鐵路運輸極為便捷，倉儲需要甚少，迨廣州淪陷，出口物資改由各小口岸零星出口，運輸比較困難，同時敵人海運巡弋，監視頗嚴，物資外輸，須伺機搶運，因酌設倉庫，以存儲物資，相繼外運，泊三十年春季海口阻塞，以後所有已運達海口未能出口貨物，為免被掠劫資敵起見，一律退運至相當地點，暫為儲存，故倉庫需要更較殷切，計先後設置倉庫達一二三所分佈情形詳下表。

合	春	化	雲	合	雲	平	荳	新	陽	三	恩	高	和	大
計	灣	縣	浮	浦	山	定	名	興	江	合	平	坡	陽	埔
六														
一七	一九	三	一一	一	一	二	一	五	一	一	六	七	三	二
一三	一九	三	一一	一	一	二	一	五	一	一	六	七	三	二
一	三六〇, 六四四	四五, 四五〇	一三五, 一三七	二〇, 四四〇	一五, 七五〇	一七, 八三八	八, 〇〇〇	四八, 七三九	二七, 〇〇〇	五, 四〇〇	二四, 一七五	三九, 一五〇	二二, 九五〇	一六, 二〇〇
一	三三三, 一七五													

第二目 西南運備情形

西南出口物資運輸，以貴陽爲樞紐，以黔滇賓柳兩公線爲主幹，在二十八年南甯未撤守前，大部物資，分循二線運經越南轉海防出口，一線經賓柳公路，至柳州經鎮南關入越南海防，一線經黔滇公路，至昆明轉滇越鐵路入越邊海防出口，此兩線在國境內均以汽車爲主，運輸比較困難，而成本亦高，貿易委員會爲協助公路主管部份，發展西南運輸計，雖兩次保證西南公路運輸管理局向銀行貼現購車三百輛，車爲疏西運南出口貨物之用，其時滇緬公路自昆明經曉町入緬之線雖亦可用，但路基不固，運量甚小，未臻重要，迨二十八年多南甯撤守，經鎮南關入緬之線，無法利用，出口運輸乃側重黔滇之線，而以滇緬之線輔之，迨二十九年九月敵寇在越登陸，滇越進路，亦失其重要，而滇緬公路已變成爲唯一之出口路線，二十九年八月，英方封閉滇緬公路，運輸頗受打擊，但英方禁運，側重進口物資，出口貨物阻礙尙小，至同年十月十八日，滇緬公路解封，運量激增，惜因路面欠佳，尙難充分發揮效能，益以行駛車輛，防雨設備較差，價高質貴之物資，如生絲猪鬃等，仍多利用航空運運香港；至三十年上項困難，逐漸改善，而我進口物資源源內運回空車輛較多出口貨物可資充分利用，迨三十一年十二月太平洋戰起，未幾仰光淪陷，西出口南運輪暫告阻絕，嗣以生絲猪鬃等項有關軍之物資，盟國需要甚殷，乃設法利用空運運回轉運英美，至茶葉桐油，亦曾小量試運，將來空運能力，如逐漸增加，當可大量起運，茲將西南各物資儲運情形，特再分省縷述如次：

(一) 四川 蜀境多山，交通原極不便，幸河流不少，可收航行之利，近年來公路興築日多，陸路交通亦復臻便利，內地管

物之運輸，因地勢關係，取道各有不同，如江安宜賓瀘縣江津會江等縣之桐油集於重慶，雲陽巫山奉節都忠縣長壽涪陵等縣之桐油，集中於萬縣，均以地濱長江，貨物轉運，皆賴航運，至若開縣萬源漢源開江梁山墊江等縣桐油運萬，則以境內山嶺重疊，離江較遠，其間轉運純用人力或牲畜，取道陸路運送，若西陽秀山等處之桐油，則須先用汽車或人力，運集重慶，然後由龍巖入黔江航運涪陵，若彭水黔江之桐油，近黔江沿岸者，則從黔江船運涪陵，距黔江較遠者，則由陸路運集涪陵，再航運重慶或重慶，此外川北桐油產區，如渠縣南部閬中南充鹽亭蓬溪等縣，或沿巴河渠河沿江運輸之便，而匯集於合川，再由嘉陵江運入重慶，至渠中宜賓瀘縣江津之各桐油產區，則藉黔江連江合江間之荊江河赤水河或敘永古宋間之永甯河，長甯之長甯河，鍵爲梁山間之岷江，榮縣富順間之沱江，爲運輸要道，而匯集于各該埠後，始行運入重慶。

四川物資對外運輸，向由各產區或轉口市場運集重慶或萬縣後，即沿長江轉運至漢口輪運出口，戰事爆發後，四川內地運輸，日益通暢，未受影響，惟出口運輸則迭有變更，在上海淪陷以後，四川出口之貨運至漢口後，改道粵漢鐵路而達港粵出口及漢口廣州相繼撤守，粵漢鐵路失其重要，內地出口各貨，均須集中重慶，以汽車運至貴陽，分由黔滇賓柳兩公路轉運昆明或鎮南關入越經海防出口，亦間有一小部份貨物運宜昌轉常德以達長沙，再由長沙外運，二十八年南甯淪陷，經鎮南關出口路線受阻，渝昆間運輸更臻重要，開瀘縣昆明間公路告成，外運物資可航運至瀘，再經瀘昆間公路運昆明轉仰光出口，較之由渝經賓至昆之線，更爲便捷。

四川爲天府之地，土地膏腴，面積遼闊，各種農產物產產量豐富，品質亦佳，故每年本省物產，如桐油生絲豬鬃麵材等輸出國外省外者爲數甚鉅，是以對於物資之收購接轉倉庫需要至爲殷

切，故本省設倉較多，共有備存幾處外銷物資之倉庫一一一所，其分佈情形如下表：

四川省倉庫分佈情況表

地區	倉座數			總數	總容積 (立方市尺)
	自建	租	借		
重慶	二七		一一	三八	四三三，八三〇
巴縣	一			一	七六，八〇〇
綦江	二			二	二一，〇〇〇
涪陵	九		一	一〇	一一三，九二一
彭水	一		一	二	一三，六〇八
郁山			七	七	二四，六三八
酉陽			一	一	八，〇〇〇
鄂都	一			一	五七，九六〇
忠縣	一			一	四七，八〇〇
萬縣	四			四	五四五，六二七
雲陽	三		一	四	一四，五五六
開縣	一			一	一〇，八四五

奉 天	南 京	滬 寧	城 都	樂 山	雅 安	瀘 縣	敘 永	宜 賓	合 計
一一三	一	一	一	一	一	七	一	二	六三
二二	二	二	二	二	一	七	一	二	四九
一一一	二	二	二	一	一	七	一	二	一一一
二九、八〇〇	四八、六〇〇	三六、〇〇〇	四二、二〇〇	六〇、〇〇〇	三〇、〇〇〇	七一、四〇八	五四、三一〇	一三五、〇〇〇	一，九七五，九六五

(二) 廣西 水道運輸以梧州為匯集之處，可直往港粵，內河則有(一)桂梧線藉灘江溝通貨運。(二)柳梧線自柳州藉柳江大河直通梧州。(三)邕梧線由南甯永淳橫縣貴縣桂平平南藤縣而至梧州，此外分支航線，遍佈境內，至公路運輸，則以柳州為樞紐，主要路線，有桂柳，柳邕，柳六，柳鬱等錢，交通極便，戰前貨運除極少部份，係運往鎮南關及廣州灣出口外，全省四大河流之灘江柳江黔江鬱江附近各縣所產之物品，如桐油茶葉，藥材草蓆，均集中梧州後，用輪船或大船運往港粵出口，自抗戰以後，至廣州失陷以前，廣西之運輸路線，仍無影響，及至廣州失陷集中梧州貨物不能東運，乃轉道水運至貴縣，由汽車運至廣

州灣，出口湖南內地產物，亦集中衡陽，循湘桂鐵路運至桂林，由桂林再轉汽車，經柳州貴縣運至廣州灣，或鎮南關出口，此為戰後該省對外貿易路線之首次變遷，及至二十七年十二月，由鬱林至廣州灣之公路，已徹底破壞，汽車不能行駛，大量運輸，遂生困難，故除一部份商人仍利用人力挑運經行此路外，貨物輸出路線，遂有第二次之變遷，湖南及桂北各縣出口產物，均由公路由桂林經陽朔恭城浦羅江維容柳州遷江鎮江陽邑南甯而至龍州鎮南關出口，近河流各縣貨物，則由河道運至貴縣區街經龍江運至龍州鎮南關出口，迨二十八年冬南甯撤守經鎮南關入越出口路線，復告阻斷，原經此線出口物資乃一部改由西貢至海防昆明河海運

緬甸路出口，一部則東運衡陽轉滬甬出口，迄三十年十二月太平洋戰起仰光失陷止，甚少變遷。

本省于東南西南兩區之間物資接轉為最樞紐故倉庫設置亦較為普遍共有倉庫八八座分佈情形如下表：

廣西省倉儲分佈情況表

地區	倉庫座數		總目數		總積 (客立方市尺)
	自建	租借	總	目	
桂林	六			六	六三,二八八
平樂	一				五,八八〇
八步					一五四,〇〇〇
梧州	三			一〇	一二二,八五五
貴縣			二	二	三八,六一二
南甯				七	七五,四七〇
上林			四	四	三二,五〇〇
柳州			二五	二五	三九九,八七〇
則東			一六	一六	一二九,四三八
河池	一〇			一一	二一〇,三五〇
臨邛				一	三一,五〇〇
合計	二〇		六八	八八	一,四一〇,七三六

(三)雲南 滇省運輸路線，對外則有滇越鐵路，及滇緬公路，兩國際通路，對內則有滇黔公路，溝通內地，自設昆鐵路通車，由增川滇東路告成後，與內地交通，更為便捷，在漢口廣州未撤守以前，經由本省出口物資，為量不鉅，多經滇越鐵路運越滇緬公路，時方初步完工，尙難充分利用，迨漢口廣州淪陷，西南出口，日漸重要，與二十八年南甯失守，則滇越滇緬兩線，已成為最重要之國際通路矣，二十九年敵軍在越登陸，滇越鐵路，復無法利用，出口物資，僅賴滇緬一線，但二十九年七月至十月間，英方曾一度封閉滇緬路，惟英方禁運側重進口物資，亦不免稍受影響，自同年十月，滇緬公路解封，運量大增，出口貨物

雲南省倉儲分佈情況表

地區	倉庫		庫座		庫數		總計
	自	建	租	借	總	數	
昆明	二	一	一	三	三六〇,〇六九		
曲靖	一			一	四五,〇〇〇		
保山	二			二	三〇,〇〇〇		
下關	三			三	三〇,〇〇〇		
合計	八			一	四六五,〇六九		

(四)貴州 貴州僻處西南，萬山叢疊，陸路交通，原極艱阻，而河流亦少，雖有烏江赤水，但均不便舟楫，公路興築以後

，亦通始漸便利，主要幹線，有川黔湘黔桂黔滇等線，北達重慶，東至長沙，柳邇南州，西指昆明，縱觀西南一交通地位，漸

轉因內地集運之困難，與交通工具呈供過于求之現象，經多方設法，加強內地集運能力，始能相互配合，至三十年十二月太平洋戰爭爆發，桐油運美，發生困難時，仰光存油，尙未全部運清，除一面設法將存仰桐油，積極搶運出口外，其內地集中物資，則一律暫停西運，以是截至仰光淪陷之日，我出口物資，得無損失，仰光棄守以後，滇緬公路，失其效用，我供應盟邦之生絲猪鬃等項，乃由空運運印，轉運英美。

滇省以鄰近出口地點，貨物隨時轉運，甚少停滯，倉庫需要尙少，計先後設置九座，其分佈情形如下表：

貴州省，本省物產，在武漢未撤守以前，在北都者，多由重慶沿長江東下，在東都者，多由沅陵常德長沙以達鄂漢，在南都者，則由榕江都江經柳州而往港澳，在西部者，絲集昆明以出越南，溯南寧漢口，長江鄂武兩綫，均難利用出口，使恃西至昆明，南至柳州兩路，貨運艱形繁忙，貴陽遂成西南交通之樞紐，惜以貨多車少，運輸備感困難，貿易委員會以物資出口，關係戰時經濟，至為深切，乃協助西南公路運輸局，力謀運輸之通暢，曾自行購辦貨車九十輛，交該局代為管理，以之疏運出口物資，嗣以各方咸以川鄂貨物，由渝繞道貴陽運昆路程遙遠，至不經濟，因有溫州至昆明公路之策劃，旋於三十年完成通車，由溫至昆，較之由渝經筑至昆，路程減少二百四十三公里，縮短運輸時間，節

貴州省倉儲分佈情況表

地 區	倉 座		數		總 目	總
	自 建	租 用	借 用	總 數		
貴 陽	一四		一	一五	二〇五,八〇〇	(左方市尺)
仁 義	一		一	二	一八,七五〇	
鎮 遠	三		三	六	六〇,〇〇〇	
興 義			三	三	一三,五五〇	
合 計	八		二〇	三八	五二九,八〇〇	

省運輸費用，據估計，貴陽以南，多取由溫江經南運，川黔一綫，貨車則以貴陽為樞紐，金筠鎮昆兩綫，則以南甯播守後，車馬費，一部由貴陽南運經筑至昆明轉仰光外運，而江桂路，則由金城江段至三十年內完工，金柳間鐵路運輸，雖量微增，貴陽與昆明之接轉運輸，乃愈形繁重，仰光撤守以後，除續由貴陽運往外，桐油則以國內煉油需要甚殷，改為內銷運輸工作，則以內地分配，長程運輸，較前銳減。

貴州省倉庫計共三八座以貴陽鎮仁義兩處為多，其分佈情形如下表：