

近代廣西的交通建設

朱 淚 源

前 言

一、電信創設（1883始）

二、郵政新組（1897始）

三、水運轉型（1906始）

四、公路擴張（1915始）

五、空運初設（1931始）與鐵路晚成（1938始）

結 語

附表：廣西傳統驛傳編制詳表（1800年）

前 言

本文從發展的角度，描述廣西交通的現代化。

正統經濟學者討論經濟發展，通常重視發展中國家的人口、自然資源、資本形成以及技術的變動和創新四大問題。^①雖然他們慮及「選擇」、「生產」以及「分配」等活動。^②其中「分配」一項即牽涉交通。不過，有些學者所謂分配，祇是從財貨的經營觀點出發，未論及財貨的如何運送，更未論及新技術、新經濟觀念等的傳輸方式是否有層次上的差別。換言之，已假定交通問題已經解決，不需納入經濟發展的考慮。因此似乎沒有想到，假若某些地區落後到連觀念與財貨等的傳輸都有問題，根本不必談經濟發展。^③因此，交通問題毋寧是嚴格經濟問題的基礎因素；

※ 本文之撰寫，曾經國科會補助，丁素湘小姐、林忠文先生協助，黃嘉謨先生惠賜資料，以及王樹槐、張玉法、張瑞德諸先生指正，爰在此一併致謝。

① Paul Samuelson, *Economics*, McGraw-Hill Book Company, 1980, reprinted in Taiwan, Me-ya Publications, 1983, P.722-727.

② 詳見朱滌源，中國現代化區域研究——廣西省，1860-1937，第四章，經濟現代化，國科會第七十八年度研究報告，頁1-5。

③ Samuelson 卽如此，因為在他所居住的美國，這種問題根本不是大問題。

沒有解決交通問題，就是沒有先建好基層（infrastructure），不可能談商業如何發達、貨幣如何統一、以及農工礦業如何突破與創新。中國近代經濟發展上，就遭遇到這個問題。廣西是中國的一省，而且比較上落後，因此如何解決交通上的問題，就更顯得重要。

中央研究院近代史研究所先進同仁，其研究現代化者，早已注及這個特點。因此，在他們所寫對中國各區域的研究報告中，無一不詳研交通之變。^④ 張玉法更於其專著出版後，賡續鑽研，於七十八年完成「近代山東的交通發展（1878-1937）」一文。文首開宗明義，直指：「在現代化的過程中，交通居於連鎖的地位。其對政治、社會、及文化的影響或許是間接的，對經濟影響則是直接的。」^⑤ 張朋園在民國七十二年亦明言：「交通與經濟發展有密切關係」。^⑥ 他更具體舉例，謂曾有若干學者致力研究資訊交通對開發中地區的影響，有令人印象深刻的發現，如 Daniel Lerner 的研究中東，^⑦ Y. V. C. Rao 的研究印度。^⑧ 前者肯定中東之變與傳播的關係極密切；後者以比較方式，研究兩個印度村莊：一個深受傳播影響，一個少受影響，結果發現前者迅速變化，後者依然故舊。^⑨ Daniel Lerner 後來又與 Wilbur Schramm 合作，選出有關研究一十二篇，合編成書，以「開發中國家的溝通與變遷」^⑩ 為名，明言：^⑪

交通使知識加倍傳播，而知識則為發展中國家產生變化的主要條件。因此，交通是現代化過程上的要素之一。

本文作者在研究廣西省的經濟現代化中有關商業的問題時，也發現市集的興衰，其關鍵因素祇有一項，那就是交通的是否便利：交通便利之地而為四方或多方面通衢者，其商業興，經濟活動熱絡；交通便利的程度降低者，其商業頓減，經濟活動淡化。^⑫ 基於以上學者的發現，吾人有理由相信，討論經濟發展，必須將交通發展納入考慮。

④ 詳見張玉法、王樹槐、蘇雲峰、李國祁、張朋園等的現代化區域研究專刊，中研院近史所出版。

⑤ 張玉法，「近代山東的交通發展（1878-1937）」，第二次中國近代經濟史會議論文，民國78年1月，頁1。

⑥ 張朋園，中國現代化的區域研究：湖南省，1860-1916，臺北：中研院近史所，民國72年，頁301。

⑦ Daniel Lerner, *The Passing of Traditional Society*, New York, The Free Press, 1958.

⑧ Y. V. C. Rao, *Communication and Development: A Study of Two Indian Villages*, New York, 1968.

⑨ 張朋園，同前，頁301。

⑩ Daniel Lerner & Wilbur Schramm, eds., *Communication and Change in the Developing Countries*, Honolulu, Eastwest Center Press, 1967.

⑪ 見該書封面裏之說明。

⑫ 見朱泓源，民國七十八年國科會報告，第四章，第一節第四項「組織的轉型」。

然則何爲「交通」？“Communication”的意思又是如何？本文重點並非交通理論，不擬在此著墨，但舉上述諸人觀點，做列舉式的比較與綜合。在 Lerner 與 Schramm 合編的書中，採狹義解釋，認爲 communication 意指所有傳輸知識、思想、態度與信仰的方法，^⑬ 與中文「通訊」及「傳播」的意思相仿。現代化的區域研究，依過去的作法，較上述美國學者的範圍要廣。如王樹槐談交通，分運輸（transportation）與通訊兩類，其中含航運（河運、海運）、陸運（公路、鐵路）、以及郵電；^⑭ 蘇雲峰以「交通」爲 transportation，另外加上「郵電」；^⑮ 張朋園則認爲 communication 有廣義、狹義之分。他處理的是廣義的，「凡一切交通工具，諸如海上、陸上交通、電訊設備、新聞紙類均屬之」。張玉法亦接近張朋園的說法，認爲：「交通包括運輸（transportation）和通訊（communication）兩方面，運輸是商業活動的基礎，通訊則增加商業資訊的流通，對市場有活潑作用。」^⑯ 李國祁似未對交通下定義。但從該書內容，可以抽離出運作性的列舉式定義，其中包括陸路、郵電與航運。^⑰ 綜合五人的處理架構，可知容或定義方式不同，但運作性的項目則幾乎完全相同。本節處理交通，大致亦與之相仿。即採取比較廣義，但不包括新聞紙類的運作性定義。當然，由於桂省在一九三〇年代已經自擁空軍，同時設有航空公司，因此，除開水運、陸運、郵電以外，還要介紹空運。^⑱

項目確定之後，接著就要找出先後順序，以爲安排各項的順序。我們發現廣西河運、公路、鐵路、郵政、電信（包含電報、電話、電線架設等）五個種類之中，最早產生現代化的，竟然不是水運，也不是陸運或郵政，而是完全新穎，在傳統中國根本沒有，而且在西方也剛剛發明不久的電信事業。電信之後，依序是郵政、水運、陸運（公路）、空運、最後才是鐵路。這是一個非常特殊的順序，也正足以彰顯廣西地區交通現代化進程的差異所在。其中，更以公路建設擴張之速，空運的及早成立，以及鐵路建設的遲滯最具特色。爰依以下順序逐一介紹：一、電信創設；二、郵務新組；三、水運轉型；四、公路擴張；五、空運初設；六、鐵路晚成。

^⑬ Lerner & Schramm, op. cit., 封面裏說明。

^⑭ 王樹槐，現代化的區域研究：江蘇省，臺北：中研院近史所，民國73年，頁330-331。

^⑮ 蘇雲峰，現代化的區域研究：湖北省，臺北：中研院近史所，民國70年，頁426。

^⑯ 張朋園，現代化的區域研究：湖南省，頁301。

^⑰ 張玉法，「近代山東的交通發展」，頁1。

^⑱ 李國祁，現代化的區域研究：閩浙臺地區，臺北：中研院近史所，民國71年，頁311-347。

^⑲ 本節不擬討論大眾傳播。雖然 mass communication 關係 communication 的一部分，但其與經濟的關係，不若與社會、文化、教育的關係密切。

一、電信創設（1883始）

中國之有電報，始於同治九年（1870），為英國人所設的有線電報，距離英人試設成功祇有四年；^①其水線（海底電纜）由香港，循廣州，達天津；其陸線（陸上電纜），自香港到達九龍。另外，丹麥人亦架設淞滬線。中國人自設電報線，始自李鴻章，在大沽與天津之間，架設陸線，時間是光緒五年（1879）。自設水線方面，始於光緒十年（1884），設在廣東徐關及瓊州的海口之間。^②與世界先進諸國相比，我電信之創設，在時間上絲毫沒有落後。至於經營電報的業務，早於同治十年（1871）即開始，自香港至吳淞口，由丹麥人舖設海底電纜，長九百五十海浬。^③

無線電報為英國科學家 J. G. Maxwell 發表的電磁波理論（1865年），迭經實驗，至1901年才獲成功。而我國早在1905年即開辦無線電報學堂於天津，聘義大利人葛拉斯為教員，並訂購馬可尼（Guglielmo Marconi）火花式無線電機七部，供軍事之用。^④

電話的發明較電報為遲。1875年美國教授 Bell 及其助手發明電話，迭經改進，始臻完善。1900年，南京電報局首創我國自辦第一個人工市內電話。但祇裝十六處，專供當地官署通話之用。1903年，廣州興辦電話，由廣東電報局先行兼辦。其後各地如上海、奉天、福州、太原、煙臺、昆明等處陸續有部辦、省辦或商辦電話之設置。^⑤

廣西省之設有線電報（自梧州至龍州），始於中法戰前一年。^⑥1886年自廣州延至梧州的線路，則為英人所設。^⑦同年法國駐京公使亦照會總署，以廣西邊界距越南東京的法國電線甚近，建議接通。案經李鴻章轉飭總辦電報事宜的盛宣懷查復。宣懷旋稱：

中國陸線如與接連，則價目較海線便宜。……中國電線既與英、丹海線相

^① 英國舖設水線（海底電纜）最早起於1850年，但並不成功，一直到1866年才順利佈放。其後幾年之間即發展到長距離的水線，經地中海抵達印度及亞洲各地。參見：交通部電信總局編印，中國電信紀要，民國60年，頁7-8。

^② 白壽彝，中國交通史，臺北，商務，民國58年，頁265-60。

^③ 中國電信紀要，頁8。

^④ 同上，頁20-21。

^⑤ 同上，頁8，19-20。白壽彝在中國交通史頁272稱：「光緒7年（1881），英國倫敦東洋電話公司得到中國政府底特許，在上海裝置電話，是為中國境內安設有線電話之始。」與電信總局的說法相差甚遠。茲從電信總局。

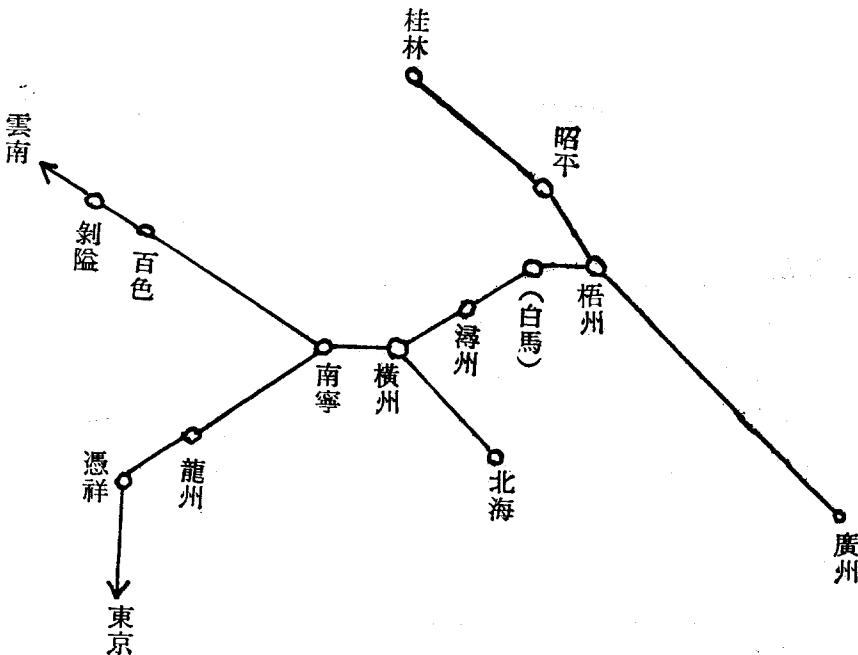
^⑥ 始於光緒九年。詳見張鳴岐奏摺，宣統元年6月16日，政治官報，632號，頁9-11。

^⑦ Decennial Reports, 1892-1901, Wuchow, p. 328.

連，法線事同一律，祇須章程嚴密，中國界內，不准該國陸線越尺寸地步，亦不准該國設立電局，無事時不妨接線，以收利益，有事時仍可斷線，以示隔絕，自無窒礙。

鴻章乃咨商總署核准，照復法使，允其接連。^②至1891年底止，短短五年之內即已遍佈桂省主要城市，並西與雲南，南與東京，東南與北海相連。茲以圖一示之。

圖一 廣西初設電報路線圖（1891）



資料來源：Decennial Reports, 1882-1891, Lungchow, p.662.

這個當時仍屬開風氣之先的線路網，到了1892年2月，即遭遇地方人士的干擾，將龍州到憑祥的一段，在離龍州約十到十二哩的地方予以截斷，並拉倒電線桿。據當時英國龍州關監督稱，係因當地人抗議鋪設，並且反對法國領事館所致。^③除了這樁事件，以及幾件公務執行上的瑕疵之外，^④電報網似乎頗能為桂人接受，因此到了1901年底，電報的業務已相當可觀：總共設了十個電報站，而以廣州

^② 中國電信紀要，頁13。

^③ Decennial Reports, 1892-1901, Lungchow, p.431。

^④ 電線架設期間電局的巡丁多有作弊擾民的現象。詳見：民立報，宣統2年12月5日，「廣西通信」。

爲總站。每年經營的電報，約有五千通左右（包括收與發），主要通訊地爲廣州、香港、桂林與南寧。（猜想應以公務爲主，私人業務極少。）拍到北京，費時五小時；拍到倫敦，爲八小時。拍發每單字（英文單字）的價格如下：^⑩

梧 州	→ 倫	敦	2.8	(元?)
梧 州	→ 巴	黎	2.8	
梧 州	→ 紐	約	3.3	
梧 州	→ 墨 爾	本	2.31	
梧 州	→ 北	京	0.66	
梧 州	→ 廣	州	0.26	

除了省內各站之外，有關當局還在邊界地帶，另設十一個小站（電房），主要作爲軍事連絡之用，不過民間也可加以使用。當然，或許是初度鋪設，或許是品質較差，省內的線路常因天候而受干擾，省外越南地區的法蘭西電報公司 (French Telegraph Service) 的線路則較可靠。^⑪到了1906年，桂省已有電報站二十七處，^⑫而且仍在擴充當中，如鬱林州屬亦爭取鋪設，^⑬歸順、寧明邊界地區，更撥提五萬兩以分置電桿、電房，計長一千七百餘里，作爲沿邊電線，以通機要。^⑭

1906至1909年間，桂撫張鳴岐更進一步擴展，再添設柳邕一線以及邊防電線，使增加二千三百四十五里。另外，鑑於原在光緒三十三年，從電報分局改組擴大而成的「廣西官電總局」，自營運以來，業務量擴大太快，除增設分局、子局十餘所以外，尚需電機與報生極衆，因此在同年開辦電報學堂，訓練一年。第一批學生已於光緒三十四年十二月畢業，正備任用。^⑮如此，在政府中央大力推動，廣西地方長官有效執行的有利條件下，廣西的電報分局與子局，從1901年的十家，劇增爲1911年的四十九家；並改以桂林爲總局，分局十一處，子局三十八處，鋪設電線則已長達七千五百里，較諸十年前，成長4.4倍。^⑯一九〇〇年代的清末這十年，是桂省電報發展史上相當有表現的黃金時代，特別是後面的五年。

⑩ Decennial Reports, 1892-1901, Wuchow, p. 328。英人以何種貨幣爲單位，仍待查。

⑪ Ibid., Lungchow, p. 268。

⑫ 東亞同文書院調查會編印，支那經濟全書，輯六，明治41年，頁250，「中國電報局所在地」（光緒32年夏季校訂）。

⑬ 東方雜誌，3:1，光緒31年1月25日，頁36。

⑭ 同上，3:9，光緒32年8月25日，頁206。

⑮ 「廣西巡撫張鳴岐奏添設邊防柳邕各處電線等情形並懇恩給獎出力各員摺」，宣統元年6月16日，政治官報，號632，頁9-11。

⑯ Decennial Reports, 1902-1911, Wuchow, p. 207。

民國肇建之後的廣西，電報業務上的進展就較迂緩。截至1921年，有線電報的行政單位，自1911年的四十九家增為五十四家，^⑦十年之中，僅成長10%。之所以如此，主要有兩因：首先是政局的動盪，政府結構一變再變，電信自難發展；其次是匪類增多，陸線常因此受到干擾，電音阻滯，甚至被切斷。^⑧英人的南寧關報告亦指出，在這十年之中，南寧區的電報業務並無長進。^⑨龍州區雖然新增數個電報站，但純屬軍事用途，且由於行政編制改換，詳細情形不得而知。另外，原在各處工作的職員，到1921年底時，已有五個月沒有領到薪水。電報傳送的時效，也時常牽延數日或數週。^⑩不過，電報系統從有線進入無線時代，也發生在這個階段。1921年，無線的電報系統在廣西設立。當然，值此兵戎遍地、馬亂兵荒的時節，新的傳送系統的引入，為的主要仍是軍事，特別是與廣州方面的連繫，^⑪於國計民生並無助益，無法增進人與人之間有關經濟、知識、科技的溝通。

一九二〇年代是桂省電報，自有線進入無線的時代。到了1927年底，梧州從原有一座無線電臺，再增一座軍用長波無線電臺。1928年2月，再增軍用短波臺一座。^⑫同年，柳州的無線電臺亦積極籌備，構作鐵塔，建築房屋，安放電機，於年中開幕使用。^⑬

不過，在全省的電報業務方面，在南寧與龍州均無若何表現，^⑭雖然總部已改遷南寧，服務一般來說均有效率，而且各重要城鎮之間均已佈有電報線網。^⑮到了1933年2月，電報局所的數目，似乎仍與二十年前相仿，祇略增為五十七處。^⑯線路長度為5,806公里，線條長度6,807公里，電桿枝數15,566。

民國二十年時省內各地電報局的收入如下：^⑰

公務電報費	674,592.21 (銀元)	(843,237.76 毫銀)
民間電報費	155,394.00 (銀元)	(194,242 毫銀)

⑦ Decennial Reports, 1912-1921, p.287。

⑧ 民立報，民國元年3月31日，「桂林通信」中的「電報遲滯」。

⑨ Decennial Reports, 1912-1921, Nanning, p.301。

⑩ Decennial Reports, 1912-1921, Lungchow, p.347。

⑪ Decennial Reports, 1912-1921, Wuchow, p.287。

⑫ 「梧州兩處無線電台皆正式成立」，廣州民國日報，民國17年3月21日，5版。

⑬ 「又添一無線電台設在柳州」，同上，民國17年4月1日，另請參考臺灣總督府熱帶產業調查會情，廣西省事情，頁372-374。

⑭ Decennial Reports, 1922-1931, Nanning, p.306; Lungchow, p.340。

⑮ Decennial Reports, 1922-1931, Wuchow, p.289。

⑯ 實業部23年編，中國經濟年鑑，第十二章交通，頁L552-554，臺北，宗青，民國69年，正編，冊8。1931年時為56處，參見：臺灣總督府熱帶產業調查會，廣西省事情，頁368-370。

⑰ 廣西省事情，頁370。

雜 項 7,346.49 (銀元) (9,220.61毫銀)
合 計 837,362.70 (銀元) (1046,700.37毫銀)

一九二〇年代李、黃統一八桂之後，不祇使電報進入無線的時代，在梧州、南寧、柳州與東蘭設立無線電臺，且於1931年左右，提供民間使用以外，更使桂省進入電話的時代。^{④8}

民國十六年冬，廣西省政府當局沿著新築的公路旁邊，開始架設長距離電話線，希望與鄰省的網路相連接。民國十七年，更將南寧、柳州兩地的市內電話移歸廣西省長途電話局管轄。電話費的計算，南寧市每月為毫銀六元，其餘各市為毫銀五元。至1932年左右，已架電話線 1,982公里。^{④9} 另外還有鄉村電話，其線路更長達8,193.6公里，通話處451個。兩年之後，鄉村電話線更增為30,340.44公里，話機更飛增為 1,838架。^{⑤0} 電話的民營，也在這時開始，如梧州即設有商辦的磁石式電話股份有限公司一間，有電話532臺，電柱527枝，客戶527家，包括：商店360家、住宅 98 家、政府機關 46 家、其他23家，僱有職員63人，民國二十一年營業收入37,050毫銀，支出37,400毫銀。^{⑤1} 而省營電話方面，僅較梧州的民營公司略多，民國二十一年度的營業額是：收入43,195銀元（約53,994毫銀）、支出54,669銀元（約68,336毫銀）。^{⑤2} 略有虧損，由省庫開支。

由此可見，在李、黃、白以及李、白、黃治下，廣西的電信業務，不論電報或

表一、廣西省鄉村電話網里程表 (1927-1940)

時 間	(累 積) 長 度 (公 里)	通 話 處
1927	0	0
1932	8,193.6	451
1934	30,340.44	1,838
1940	47,668	

資料來源：1.臺灣總督府熱帶產業調查會，廣西省事情，昭和15年，頁376。

2.廣西省政府統計局，廣西年鑑（第二回），頁838。

3.蔡次薛，「新廣西的經濟建設」，東方雜誌，卷37，期2，民國29年1月16日，頁37。

④8 同上，頁373-374。

④9 同上，頁374。

⑤0 同上，頁376；廣西年鑑（第二回），頁838。

⑤1 同上，頁376-377。

⑤2 廣西年鑑（第二回），頁831。原文採「國幣」為單位，當時國幣一元相當於銀元一元。

電話，均有顯著的突破與成長。如電話網的擴大，即使進入抗戰時期，省方仍不遺餘力，繼續推廣，到了1940年時，鄉村電話的線路，又增為47,668公里。有線電報的網路，也同樣有著相當的成績。^③茲將鄉村電話的長度之演變，簡單列於表一。

二、郵政新組（1897始）

現代中國的郵電事業，在電信方面，是完全仿自西人；在郵政方面，雖然以前曾有郵遞制度，與外國郵政在功能方面亦有雷同之處，但就運作系統、觀念、甚至方式上看，則無關聯，因此，基本上也是自外輸入的新制度。說它是「郵政新組」，正是這個意思。

現代式的郵局萌生中國，開始時也與電信一樣，是由外人發起的。道光年間，英人即開始在香港設立郵局。其後，中國重要通商口岸均有其支局。^④接著，其他列強連袂而至，紛設郵局於華，其中，以日本著力最深。以下是1911年的情況：

表二 清季各國在華郵局駐地表（1911）

國 別	郵 局 駐 地	合 計
英	上海、天津、漢口、煙臺、福州、廈門、廣州、汕頭、寧波	9
德	上海、北京、天津、漢口、煙臺、福州、廈門、廣州、汕頭、南京、濟南、青島、宜昌、鎮江	14
法	上海、北京、天津、漢口、煙臺、福州、廈門、廣州、寧波、重慶、瓊州、北海、龍州、蒙自	14
日	上海、北京、天津、漢口、煙臺、福州、廈門、廣州、汕頭、重慶、南京、牛莊、塘沽、沙市、蘇州、杭州	16
美	上海	1
俄	上海、北京、天津、漢口、煙臺	5

資料來源：清史稿，卷152，交通四，臺北，鼎文，民國70年，總頁4480。

^③ 蔡次薛，「新廣西的經濟建設」，東方雜誌，卷37，期2，民國29年1月16日，頁37。

^④ 白壽彝，同前，頁258。

由此可見中國新式郵政根基未固時，外人在華設局，不但不限於沿海，而且已深入內地多處了。

中國自辦新式郵局始於光緒二年（1876）總稅務司赫德的建議。四年，清廷開始在北京、天津、煙臺、牛莊、九江及鎮江六地，先後設送信官局，由赫德主之，是為試辦。^{⑤5} 光緒十六年（1890），在各通商口岸，繼續將郵局推廣，以每一海關區域作一郵務區域，並以各海關稅務司來兼充郵務司。後來，改派專人「郵務長」充任，但仍歸總稅務司節制。光緒二十二年（1896）二月七日，清廷才傳諭創辦國家郵政，各處郵局才逐漸推廣，但郵政的管理和推動，仍責成總稅務司。三十二年，郵傳部成立。不過，要到宣統三年（1911）五月一日，郵政才正式自海關中劃出，全歸郵傳部主辦，而有獨立的郵政總局。^{⑤6}

前已言及，中國本身自有郵傳制度。廣西自不例外。桂平縣志有云：「郵傳古已有之。四子書曰：連於置郵而傳命。……粵西山高水險，向無驛馬，故公文遞送，俱用舖司。有急則插羽於封，至舖時登記號部，以杜留前稽後之弊……。舊志全省額設舖司九百六十五名，就各州縣衝懈，定名數。」^{⑤7} 桂平縣志簡單扼要地點出郵傳運作的方式以及其在桂設置的大略。然根據謝啓崑的廣西通志，二者間有相當大的出入存在。首先，所謂「向無驛馬」，決非事實；其次，公文遞送「俱用舖司」，亦不真確；再次，舊志全省額設之舖司，亦非九百多名（見文末附表）。

根據謝啓昆的廣西通志，廣西在1800年前後，有驛，也有站，驛有二十四處，站也有二十九處，倒是尚未見「舖」的單位存在。但有舖司、舖夫、舖兵。舖夫祇在柳州府的來賓縣可以見到，祇有四名，而且全省就祇置這麼四名。舖司有十名，設在南寧府的永淳縣，並非九百多名。桂平縣也無舖司。倒是舖兵極衆，全省共有一千零二名。此外，以快捷著稱的「千里馬」有八十四名，號書有五名、塘夫四名。最不同的或許是馬匹與馬夫，以及站船與水手的設置。桂平古稱潯州，是西江上非常重要的一站，但不見馬匹、馬夫以及站船、水手的編制。在1800年時，有站船五十六艘、水手一三八名、站馬八十四匹、馬夫一一四名。這樣的編制（見文末附表），似乎不算太小，由此可見清廷對公文傳送網路的重視。

但是，桂平縣志的敘述也不可能錯得這麼多。其所以不同，另一原因是制度的

^{⑤5} 同上，頁259。（另見：支那研究叢書，第七卷，頁291。後者認為光緒四年所開郵局，位在北京、天津、芝罘（煙臺）、上海、營口、以及九江和鎮江，不確。）

^{⑤6} 同上，支那研究叢書稱：宣統2年時即已「自海關之手分離」。見該書，頁292。

^{⑤7} 桂平縣志（民國9年），卷26，頁1上。

與時推移。該志所據述，或許是乾隆年間所撰舊志，也未可知。^⑧ 所稱：「桂平舖司，在城二名，南北河共十九名。有所謂千里馬者，號稱捷足，額設二名」，疑於嘉慶年間已變更稱謂與編制，這二十一名舖司全部改稱舖兵，而千里馬仍為二名。果如此，則較易了解。二者間的差異就變成祇是稱謂的問題罷了。

事實上，嘉慶時期的郵傳編制員額，一直延用到清末，似未變動。上述在民國九年修印的桂平縣志是一例。其次，在光緒二十三年修成的容縣志，所稱：「縣境舊於城東北四十里置自良驛，西三里置繡江驛，二驛久廢。現僅存塘鋪八所，兵十六名，每年投遞公文。……額設千里馬二名，歲支工食銀十六兩，在按察司請領。」^⑨ 均與通志所載相符。另外，光緒十八年刊的鎮安府志所載天保縣、奉議州、以及向武土州的編制，亦與嘉慶初年完全相同。^⑩ 當然，單賴以上三份資料，自無法確認其體制真的完全不變。但從上表，仍可看出清朝的郵傳編制，自清初至中葉，有漸趨縮小的傾向。（嘉慶以後，才固定下來。）驛傳編制員額的縮小，驛丞的泰半廢除，容或有許多理由，但從各機關之間互通信息的迅速性看來，則在縮小編制，又無更有效的新式溝通工具的狀況下，其效率自然是越來越低了。

桂省採行新式郵政，也是配合中央政府之變而變的。而且開始時格局很小，後來漸次擴大，才決意將舊制全予裁撤。裁撤之議，於辛亥年中（宣統三年七月十八日）由巡撫沈秉堃提奏，希望「裁撤驛站，移款改設文報局，並請推廣郵政」。^⑪ 在這份奏摺中，可略窺舊式驛傳制度在清末桂地郵政轉型時之一斑。沈稱：「桂省驛站本分三種，曰：軍塘驛站、曰：快馬驛站、曰：添設軍塘腰站。在郵電未設以前，效用本自不少。近則偏遠州縣尚有驛遞可言。其已通郵電之處，久已名存實亡。故資政院覆核，宣統三年廣西預算，有全裁驛站經費之議。」^⑫ 沈秉堃對於資政院將舊式驛站經費全予刪除這種一刀兩斷的突兀決議，似未加反駁。他根據實際作業的需要，接著說：「似此轉移，款不另籌，驛能盡撤、文報可期捷速，聲息可期靈通，似於政務不無裨益。惟桂省各屬府廳州縣，最近調查，未通郵之處，尚有義寧、龍勝、永寧、養利、左州、永康、西林、東蘭、安化、那馬、上林十一廳州

^⑧ 同上，頁1下。

^⑨ 容縣志（光緒23年），卷10，頁16。

^⑩ 鎮安府志（光緒18年刊本），卷17，頁16-17。但在嘉慶的廣西通志中，鎮安府的郵傳編制，還有在歸順州設有舖兵27名，在小鎮安廳設有6名，並不僅限於天保縣、奉議州以及向武土州三個單位。為何會有這麼大的差異？是縮編，還是漏列？仍待查考。

^⑪ 「廣西巡撫沈秉堃奏裁撤驛站移款改設文報局並請推廣郵政摺」，宣統3年7月18日，內閣官報，號18，頁407-408。

^⑫ 同上。

縣。應由郵傳部設法推廣，以便寄遞公文，庶文報無延擱之虞，……。」言下之意，要將裁後文報不通之地通信的責任委諸郵傳部。姑不論郵傳部做何決議，但由此可知，行諸千百年的驛遞制度，就在短短的幾年之中消失。當然，其廢止的速度自不須快到立竿見影，全盤取消的地步，仍有許多地區亟待逐次解決者，但比起貨幣制度的難以興革，則要快捷容易太多了。

驛站制度之所以易廢，主因在其原扮功能正在萎縮當中。其次，它是一套由政府機關推動，少數政府人員及僱役來執行的制度，嚴格說來，是一個與民衆隔離的制度，純為官方通訊之用。因此，要興要革，均可由政府一力解決。然則在這種情況下，民間通信的途徑又是如何呢？目前有限資料中，隱約可知即使到了1880年，似乎還沒有「郵行」（postal hongs）之類的民營機構。但已知當時已有送信人來往於城鎮之間，接受顧客的委託，代傳信件，並收取自三十文到一百文不等的報酬。例如在龍州，送信人即來往於太平府、南寧、龍州、寧明、欽州、廉州與北海之間。由於攜帶有限，不接受大型的包裹。^⑬換言之，當年似乎仍無有形的組織來推動民間通信服務業。

廣西郵政的現代化，就發生在十九世紀即將結束之時。

1897年6月，大清郵政局在梧州設立分局。1900年6月，再在潯州設立分處。其後，緊接著在貴縣、柳州、慶遠、以及貴州的貴陽設分處。業務的擴展，一開始即十分活潑。例如梧州甫行設局。翌年，所經營的信件有已12,213件；四年之後，單是頭一季（前面三個月）就有20,735件，^⑭換算為一年，應在八萬以上。四年間成長六到七倍，足見民間需要量之大。除了民間的個人寄信需要郵局服務外，民營的「郵行」也委託郵局代轉信件。例如1902年的頭一季，民間郵行委託郵局代轉的，就有2,775件。因此，舊式驛傳制度的取消，似乎是順乎天，應乎人的行為。而新式郵政制度，也因此一開始即有某種程度的基礎。以下是1900年新式郵政在桂萌芽的簡單路線。

新式郵局的網路，到了宣統二年時更見擴充，各郵局亦自設傳遞機構，如梧州郵局即有二十五處；而郵務量也增加。^⑮南寧方面，在1900年時為梧州的分支，到了1911年改隸廣州之後，由一個外國人負責，轄下有五個內陸支局，六十個傳遞機構。郵務路線長度，從1900年的八百里，增為1911年的八千三百里，其中有一千五

^⑬ Decennial Reports, 1882-1891, Lungchow, p.662。

^⑭ Decennial Reports, 1892-1901, Wuchow, p.326。

^⑮ Decennial Reports, 1902-1911, Wuchow, p.207。

圖二 萌芽時期的廣西郵務線路圖 (1897-1901)

(郵 程)	(郵程天數)	(頻 率)
340里 1900	2天至貴縣	10天3班
800里	8天至梧州	2天1班
490里	貴 縣——南寧 1900.6	10天3班
	6天至南寧	
780里	柳州——4天至潯州	每週1班
990里	慶 遠——12天至貴陽	10天1班
1870里	貴 陽 (貴州)	

大清郵政局
梧州 1897.6
2天至尋州 每2天1班

資料來源：Decennial Reports, 1892-1901, Wuchow, p. 326

說 明：1.所寫郵程係自梧州至各地者。

2.梧州郵政局創於1897年9月，潯州為1900年，其他各局亦應在1900年前後設立。

3.梧州郵政局成立翌年，僱有助理郵務員1名，三年中由於業務擴展，於1901年底已僱有郵務員兩名，助理郵務員兩名。

4.梧潯之間，使用小汽艇送件。

百里用汽船運輸。^⑥龍州進步較慢，在1911以後亦成為南寧的一個分支。由於盜匪頗多，郵差有些被殺，郵包被搶。^⑦

民元以後，郵務仍持續成長，梧州所僱用人員較十年前更多，但若就1910年與1921年相比，則信件的收發、包裹的收發均有負成長的現象，祇有匯票方面大受歡迎。整個看起來，桂省郵務在民國十年雖然比宣統二年的情況還亂，但也有一部分例外：民衆均樂於使用匯票，顯見匯票安全性十分之高，深為人民所喜用。茲簡單比較如下：

⑥ Decennial Reports, 1902-1911, Nanning, p. 226.

⑦ Decennial Reports, 1902-1911, Lungchow, p. 268.

表三 梧州郵務量之比較 (1910, 1921)

種類		1910	1921
信件	收	2,125,900	1,840,540 (件)
	發	1,252,200	1,098,435 (件)
包裹	收	34,278	16,883 (件)
	發	1,701	1,111 (件)
匯票	開發	10,225	50,782,230 (元)
	兌現	5,208	29,175,870 (元)

資料來源：Decennial Reports, 1902-1911, Wuchow, P.207; 1912-1921, Wuchow, P.287.

南寧與龍州一帶的郵政業務則更受人讚揚。在民元到民十這個階段，雖然有交通仍舊不便、貿易停滯、人民貧窮等惡劣條件，且廣西生活水準遠落他省之後，但在郵務擴展方面，則可圈可點。在1914年以後，郵政重心從梧州遷往桂林，梧州與南寧歸於桂林郵局管轄。1915年，又從桂林搬到南寧。據南寧海關報告與廣西年鑑指出，全省郵政的分支機構，自1911年至1934年的成長情形如下：^⑧

表四 廣西郵政單位數量成長簡表 (1911-1934)

時 間	郵 政 單 位 數
1911	186
1914	255
1920	408
1921	413
1932	547

資料來源：Decennial Reports, 1912-1921, Nanning, P.301；廣西年鑑（第二回），頁797；第一回中國年鑑，上海，商務，民國15年，頁1000。

在1934年，廣西全省各郵局經辦郵件的總數，包括普通郵件、掛號郵件、保險郵

⑧ 廣西年鑑（第二回），頁805。

件、快遞郵件，已到達 8,843,254 件。◎ 與表四中的 1910 年或 1921 年相比，自有長足的進步。這種現象，從以下郵票的販賣量亦可得到佐證：

表五 廣西郵票販賣量成長表（1912-1929）

時 間	數 額 (元)	時 間	數 額 (元)
1912	49,679.30	1921	187,277.79
1913	65,277.58	1922	146,589.99
1914	86,340.63	1923	145,380.55
1915	93,768.13	1924	177,970.93
1916	98,263.64	1925	201,476.28
1917	109,981.41	1926	233,670.70
1918	127,772.76	1927	274,654.31
1919	144,206.20	1928	311,017.08
1920	154,464.64	1929	283,044.24

資料來源：臺灣總督府熱帶產業調查會，廣西省事情，頁 367-8。

三、水運轉型（1906始）

前已言及，電信與郵政可以說是資訊交通。陳暉於 1930 年代研究廣西交通，也有同樣的看法，他說：^⑩

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，……前者所利用的主要工具為郵電，後者則為鐵路、公路、水道、與航空；這兩大類交通雖具有密切的連繫性，……不過他們的任務既不相同，故可劃分成兩個部門，郵電可稱為信息交通，鐵路、公路、水道和航空可稱為運輸交通。

本項，以及接下來的三項，均要敍述廣西的運輸交通。

運輸交通（transportation）在陳暉眼中，又分運輸工程與運輸經濟兩方面。運輸工程乃屬於工程的範圍；運輸經濟則屬於經濟學的範圍。後者的任務，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，使能不斷地供給社會以良好的業務與低廉的運價，保持既有營業，發達沿線

⑨ 郵政機構分為：廣西郵政管理局——郵局（分一、二、三等）——支局——郵局分辦所——城邑村鎮信櫃五級。詳見廣西年鑑（第二回），頁 795。

⑩ 陳暉，廣西交通問題，重慶，商務，民國 28 年，頁 1。

農、工、商業，以增進客貨運輸的數量。不過，討論運輸交通，在不同的時節，有不同的重點。就廣西而言，從 1860 到 1937 這個階段，對交通的經濟功能並非最重視，有關當局所考慮的，似以國防的用途為主。可是，從國防與從經濟來考慮，會產生不同的設計，造成不同的效果。陳暉也注意到這一點，他說：「交通的經濟意義，未必與國防利益相調和，因彼此立場不同，其所決定的交通建設原則，有幾點是很矛盾的。……」^⑦本文從經濟的觀點看廣西的變遷，但亦不能忘卻，這個階段的廣西所最急需的，仍非國計民生，而是社會秩序的立刻回復正常。恢復正常的方法，又非以軍事不為功。因此，必須在軍事掛帥的格局之內，尋找當年的經濟之變。運輸交通，前已言及共分四大類。這四大類中，除了水運以外，在 1937 以前（甚至以後）幾乎都是從軍事的觀點來發展的。^⑧

廣西自古以來，因西江貫穿全省，且支流極衆，因此素以水運作為交通主脈。不幸的是，水運的發展與山川土壤密切相關。桂省的喀斯特地形以及其與附近地區之間的水文、地文和天候關係，在河流通航力、方向及水位方面均生某種程度的障礙。^⑨最阻礙航行的為沙石灘險，冬春季灘水淺涸，舟楫難通，夏秋季則流速過急，上航既不易前進，下航復有顛覆沉淪之險。^⑩但無論其困難若何，千百年來水運仍為桂省最佳交通孔道。

太平軍興的時節，清廷為對付其水上船隊，曾在湘省成立水師。水師的成立，對太平天國的平定，確有難以估量的功績。^⑪廣西為太平軍興之地，且在咸豐年間為多種匪類所據，其中為患最烈的要算橫梗心臟西江流域上的艇匪。^⑫艇匪不靖，江面不清，慶、太、思、南、泗、鎮六府數十州縣與省府桂林的聲氣自然隔絕。因此，巡撫劉長佑下決心成立水上部隊。他除了利用原有的水上力量以外，亦新造水師：遣教授鄒漢章、參將利輝分赴湖南、廣東添造戰艦、扒船，同時招募水勇，籌鑄炮位。鄒、利二人一年內即完成任務，將新造戰船自湘運回。1861 年 3 月到 7 月之間，新募水師屢破艇匪，逼走平潯王陳開，擊潰大成王國水軍，^⑬使西江水域自

⑦ 同上，頁 7。

⑧ 郵電的資訊交通，也多有相似的考慮，特別是電信交通。

⑨ 陳暉，廣西交通問題，頁 19。

⑩ 同上，頁 40。

⑪ 王文賢，「湘軍水師的創立及其發展」，文復會主編，中國近代史論集，第五編，湘軍與淮軍，臺北，商務，民國 74 年，頁 65。

⑫ 朱泓源，「同治中興在廣西：劉長佑巡撫的治績」，清季自強運動研討會論文集，臺北，中研院近史所，民國 77 年 6 月出版，頁 520。

⑬ 王汎，中華水運史，臺北，商務，民國 71 年，頁 433-434。

柳江開始逐步肅清，大有利於桂地全省政治與軍事的領導統御。1862年10月間劉長佑奉詔總督兩廣，是時廣西水師已立，各江暢通，各地大宗亂事也已平定。政治秩序恢復，水上交通順利，商業自然再興。原來遭受太平軍及各式天地會政權摧殘達十餘年，人口銳減的廣西，從此進入一個較為平靖的階段。

從水運改良的觀點看，劉長佑所為，確實大有益於政治、經濟與社會各面的發展，其貢獻不可謂不大。不過，所興水師，所造戰船，就目前所知，似乎仍係傳統中國船艦，且應多係小型扒船，否則極難自湘江，過靈渠，入漓江，轉陸運，下相思江、清江，秘密運到柳江一帶。^⑯這些小型扒船，疑係傳統中國民間船隻，而與西方造船新技術無關。因此，桂省在1860到1861之間，曾以中國的造船科技與運送方式，把在省外大量建造的船隻運入使用，使其水運進入一個嶄新的時代，可以說是用中國自己的力量，所從事的現代化作為。當然，由於係以國防考慮為基礎，水師本身所直接產生的經濟效果如何，則尚待查考。

清廷中央對於水上交通工具現代化的決議，以1865年在上海設立江南製造局為最早。（在這之前，沿海及長江已有外國船公司展開營運。）隔年，我創辦馬尾造船所。1872年，直隸總督李鴻章委朱其昂、朱其韶籌辦輪船招商局，招集商股，購置輪船四艘，承運漕米，船行上海天津，為我國興辦航業之始。^⑰大致上，軍艦自造、商船外買，似為中國水運轉型的初期形態。

中國如此，廣西也有類似之處。當然，以廣西的地理位置及其戰略角色來說，自不同於福建，無需自造戰艦。但商船外買方面，則與中國其他省份相同。廣西方面，黃嘉謨就指出，中法戰後是一個關鍵。他說：^⑱

中法戰爭過後……龍州始正式設關開埠通商，當地的商務隨而日趨興盛。是時鐵路未建，公路未開，龍州與其他各地貨物販運往來，除仍藉肩挑背負及驟馬馱運外，以水路的運輸為最重要。

基於此，蘇元春為適應軍事上及當地商民的需要，於1890年糾合紳商，共同籌集資本七千二百銀洋，成立「邕龍利濟局」，以官商合辦的方式，在廣東定製吃水較淺的車船三隻，作為龍州、南寧間的水道交通工具。^⑲但其考慮重點仍在國防，蓋所訂購的車船，其主要功能，在沿著西江，載運長炮及彈藥上溯龍州，安置重要隘

^⑯ 黃嘉謨，「清季龍州車船業的興衰」，廣西文獻，期10，民國69年10月，頁39。

^⑰ 東亞同文會編，支那省別全誌，第二卷——廣西省，東京，自版，大正6年，頁336-337。

^⑱ 黃嘉謨，同上，頁39。

^⑲ 同上，頁41。

口。其次才在商業：使定期往來龍州、南寧之間，成為此段水道上，官商各方的交通工具。且官方復酌派兵勇隨船護衛，安全性也較高。^{⑧2}

此後的二十個年頭，可以說是車船業盛興於桂省的時代。1903及1904年四月遭遇搶劫，業務曾經一度衰落。1901年鄭孝胥專辦廣西邊防事務，另行籌組「邕龍通利局」，而原來的「邕龍利濟局」亦改組成為「邕龍廣濟局」。至一九一〇年代末期，通利局擁有八艘車船，廣濟局擁有六艘。兩局經營的範圍，也隨時間的演進而日趨擴大，由原有的龍州南寧航線，進而上溯右江，至於百色。但是，據黃嘉謨研究，車船的基本結構，製造方式以及所使用動力，均極傳統。他說：^{⑧3}

車船由人踏輪行使，每當順流而下，或在水勢緩慢河面，自可通行無阻。如果逆流而上，尤其臨到急水灘頭，車輪就難以發揮作用，車船至此也與其他民船一樣，必須改為曳船而行。

因此，車船一如劉長佑時期的水師，均係根據傳統觀念所設計建造的船隻，提供地方政府與人民某種程度的服務。對現狀的改進，確實亦能有所助益。特別是蘇元春的車船，比起劉長佑時代的扒船，已更具商業價值，而且在克服險灘方面又有更佳的表現。從這一點，可見以傳統自進的潛力，仍能對現狀有所改善。

可是，問題在於以自我力量逐步改進的速度，實不能與立即從外國引入先進科技相比擬。以人力作為行船主要動力的傳統構想，根本敵不過用蒸汽渦輪發動的新式輪船。

1901年夏間，英國淺水兵輪 Sandpiper 號由梧州溯上西江，「居然」能夠越過傳統船隻難以通過的伏波灘，到達南寧。^{⑧4} 1905年夏，法國淺水兵輪 Vigilante 號，復自南寧再上龍州，成為西式輪船試航龍州的嚆矢。隔年夏天，英國淺水兵輪也不甘落後，順利抵達龍州。^{⑧5} 英、法兩國的兵艦，竟然以廣西的內河，作為其軍備科技競賽的場所。

商船方面，早在1897年，即有自廣州來往梧州的汽船，抵達廣西的東方門戶。其進入廣西省內，要在英法淺水兵輪競賽之後。1906年，蒸汽船 Wofung 號開始往來於南寧、梧州之間。1907年，第一艘以馬達發動的所謂小「電船」，重五十噸，

^{⑧2} Decennial Reports, 1892-1901, Wuchow, P.272.

^{⑧3} 國外交部檔案徵捲。轉引自黃嘉謨，同上，頁42。

^{⑧4} Decennial Reports, 1902-1911, Nanning, p.218.

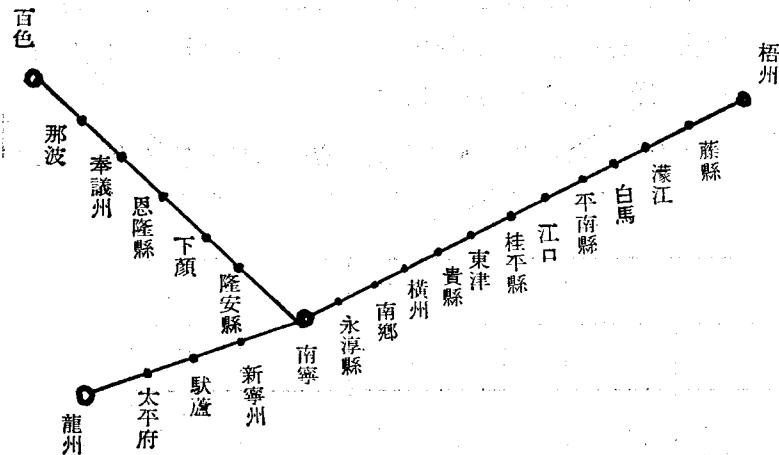
^{⑧5} Decennial Reports, 1912-1921, Wuchow, p.284.

在南寧註冊。從這個時候開始，廣西水運才進入真正的轉型期。此後，電船與年俱增，到了1910年，就有十艘在梧州、南寧間定期來回。同時也上溯龍州，甚至到達百色。^{⑥6} 它們不祇在水漲的夏天，即使在冬天的枯水期，也能航行。1913年，柳州首次見到「電船」(motorboat)。1915年，電船抵達桂林。^{⑥7} 這種電船，其特徵如下：^{⑥8}

長：	76呎	載重：貨450擔
寬：	14呎	客100人
最大吃水：	3.65呎	馬力：65匹
空船吃水：	1.6呎	油料：Kerosene Oil (煤油)
載重吃水：	2.8呎	用油量：每小時8加侖
頓位：	36噸	速度：空船 9.5海浬
價格：	16,000銀元	載重 8.5海浬

由於行駛速度加快，安全性高，載重量大，自然極受歡迎。據南寧關統計，1911年之間電船所載貨物，價值為 3,045,136 海關兩；傳統拖渡 (Junks) 為 1,655,786 兩。在短短五年之內，新進引入桂省的西式船隻，其載貨成績不只凌駕在廣西使用數百年以上的傳統船隻之上，而且更超過將近一倍。^{⑥9} 無怪乎截至1911年底，西江上開放讓電船上下客貨的縣級河港，已驟增到十九個。茲以下圖述之。

圖三 廣西早期通航電船的河港 (1911)



資料來源：Decennial Reports, 1902-1911, Nanning, p.219.

⑥6 Decennial Reports, 1902-1911, Nanning, p.219。

⑥7 Decennial Reports, 1902-1911, Nanning, p.219。

⑥8 Decennial Reports, 1912-1921, Wuchow, p.284。

⑥9 臺灣省事情，頁359。

1911年之後，新式動力船隻逐漸增加，如以1912年與1921年汽艇（steamer）與電船來看，其成長相當明顯：

表六 廣西新式船隻成長表（1912和1921）

船隻種類	航線	數量	
		1912	1921
汽艇	梧州——香港	9	17
汽艇	梧州——廣州	3	7
摩托船	梧州——南寧	8	31
摩托船	梧州——江口		2
摩托船	梧州——柳州		14
合計		20	71

資料來源：Decennial Reports, 1912-1921, Wuchow, p.284.

說明：1915以後，梧州與桂林之間亦開始行駛電船（本表改稱「摩托船」），但並非終年通航，僅行之於漲水期間。

不過，船隻數量的增加速度遠大於船隻總噸位，據梧州海關監督報告，1912年為678,368噸，1921年為912,133噸，其成長率與前者相差頗大。[◎] 為何如此，仍賴進一步探討。或許是因為船隻的購置遠較出口貨物的成長速度為快有以致之。

一九二〇年代，省內船隻（在南寧——梧州主航線上）的數量，有相當不規律的增減。嚴中平引用英人報告，列表如下：

表七 南寧梧州航線輪船、帆船隻數與噸位的比較（1922-1931）

年份	輪船						帆船	
	總計		外輪		華輪			
	隻	噸	隻	噸	隻	噸	隻	噸
1922	262	14,945	88	3,720	174	11,225	224	4,874
1923	313	17,875	123	5,897	190	11,978	422	10,270
1924	503	26,886	381	19,145	122	7,741	174	4,295
1925	388	23,867	285	15,575	103	8,292	133	4,601

◎ 參見表六。

1926	629	43,962	201	10,979	428	32,983	221	8,064
1927	881	60,118	267	13,384	614	46,734	143	4,260
1928	820	57,078	122	5,498	698	51,580	84	2,976
1929	640	47,544	72	3,412	568	44,132	96	3,366
1930	121	7,567	25	1,049	96	6,518	22	837
1931	559	41,774	73	2,994	486	38,780	78	3,064

資料來源：海關十年報告（Decennial Reports），1922-1931，第五次，卷2，頁229-300。

上表顯示，就總隻數與總噸位而言，1927年達到巔峰：其中外國輪船方面，1924年即已達到高峰；就本國船隻而言，輪船方面，遲至1928年才達到高峰；帆船方面，則每下愈況，日趨沒落。由於不明當年英國人如何統計，並且在所謂「外輪」、「華輪」之中，船隻的種類是否一律，都是一時間無法解答者。因此，單用「輪船」、「帆船」兩種，實不足以明白其在船型的現代化上的成效。惟整個來說，根據日本臺灣總督府熱帶產業調查會的調查，可略窺水運工具現代化，在航期上的成效。茲分就各條航線略加說明：

一、邕梧線。

本線總長1062華里，夏天時節水漲，摩托船可於二、三日內自邕抵梧。冬天枯水期，也只需五、六天。^① 1921年以前為其全盛時代，有船隻三十餘隻。^② 1933年前後，由於沿岸都市的商業貿易越趨衰微，因此僅剩十五艘。^③

二、邕百線。

右江上南寧、百色間航路共長740華里。夏季水漲，三、四日內可達，冬季水淺，需要七、八日乃至十日、二十日。1933年有摩托船十餘艘。

三、邕龍線。

全長630華里。夏季一、二日即可到達，水淺時期需要四、五日。1933年時，有摩托船四艘。

四、梧桂線。

全長665華里。夏季航行摩托船，需時三、四日，冬季無法行駛摩托船，目前（1933）僅有二艘摩托船。

① 臺灣省事情，頁359。以下同。

② 參見表六。

③ 臺灣省事情，頁359，以下同。

五、梧柳線

夏季摩托船航行時間約三、四日，冬季則只能到達石龍，其線上摩托船有十餘艘。

這五條主要航線之外，另有一些支線，也使用摩托船。至於梧州到廣州的航線，則除了摩托船之外，也使用小型蒸汽船。日人加以統計，謂1933年間，桂省水域上所使用的現代化小蒸汽船及摩托船，不論大小，共有八十五艘。^④以區區八十五艘，自不足以勝任當年水運之所需，因此，雖然水運轉型已成，但全然換新，則為期尚遠。到了1930年代，桂省水運的主要交通工具，依然是數百艘的民船。水運現代化的速度，在廣西省看來，僅船隻轉型一項，即可知並不甚快。

其他與水運通暢密切相關的，為疏濬河道。但疏濬河道所涉因素殊多，除了技術問題之外，另有資本、公司組織形式、利益之分配等，亟須於開工之前即先解決。可是桂省在公司組織方面，尚無太多經驗，不但資本籌集較為困難，而且因為官辦、商辦、官督等組織核心為何的問題，均未有明確的方向，因此成效似乎有限。介於黔桂之間的白層河開浚，就是一例。自民國四年三月，至五年十月，連是否官督商辦都難決議，^⑤要談迅速開工與完成疏浚就更不容易了。疏濬的工程，似乎到了1930年代下半葉才有轉機，但當時已經進入抗戰時期。據東方雜誌1940年報導：「近年當局成立治河委員會，從事疏濬工作。截至目前為止，已疏濬河道有1912公里。」^⑥

戰爭不只有利於河道疏濬，而且亦有利於船隻的自造。1939年11月，在柳州設立西江造船處。1940年底，即完成木船742艘，3,907噸，1941年完成較大型木船，共453艘，噸位則為5,080噸。輪船方面也開始試製。採用湯仲明發明的特種動力機，裝配在設計之船殼，於民國三十年三月十六日在柳江試航，效果甚佳。為廣西省有史以來自造的第一艘現代化動力輪船。此外，西江造船處設在衡陽的第四工場則製造淺水蒸汽船。共造五艘，在湘江試航。該型輪船重三十餘噸，可載容六十人，載重二百噸，吃水2.5呎，平均時速11浬，駕駛輕快，航行安穩。此類船隻共造五艘，雖均在湘江使用，但屬西江造船處管轄，或亦可作為廣西自造的第一批小型蒸汽船。^⑦

^④ 同上，頁361。

^⑤ 「開浚白層河」案，中研院近史所藏，農商部農林司檔，08-21-24; 1-(1)。

^⑥ 蔡次薛，「新廣西的經濟建設」，東方雜誌，頁37。

^⑦ 王洸，中華水運史，頁265-266。

四、公路擴張（1915始）

水運是廣西傳統上最重要的運輸方式。梧州、南寧、柳州、桂林，均因位居水運交通的要津而成為重要城鎮，特別是梧州與南寧，更在近代西人東來與海運大通以後，逐漸取主賴河運的桂林而代之。早年由於喀斯特地形的限制，水路以外，道路極少。俟西人東來，引入多種交通工具，特別是汽車與火車，使得陸運的開拓日趨迫切。這種新的溝通方式，對於多山多川的桂省而言，就成為交通整體轉型的契機。

廣西的公路建設，肇始於民國四年。當時為應軍事上的需要，興築長四十二公里的邕武路（自南寧至武鳴）。但立即受戰事影響而停頓。此後，工程時輟時續，迄民國八年始克全線通車。之後更進行邕賓、賓貴、龍水等路。[◎] 龍州、諒山之間的道路，更因法國的介入，由安南政府提供借款，自民國十年至十三年間，經法國駐龍州、南寧之領事喀迭脫氏等之提倡，已大致完成，可供汽車駕駛。[◎] 據稱在諒山方面已組織汽車公司，載運旅客及貨物至龍州，每車可載客六人，時速二十五公里。[◎] 民國十三年前後，梧州亦展開拆城築路工作；[◎] 廣西撫河招撫使馬曉軍更動員軍隊，建築武博馬路。[◎] 而中華全國道路建設協會的廣西分會，亦早於民國十二年成立，選政經界領導人主其事。民國十三年，即以總指揮李宗仁、黃紹雄與省長張一氣為名譽會長，[◎] 足見時人重視公路的程度。茲以梧州為例，詳細介紹當年景象。

梧州為兩粵交通樞紐，商務相當發達，但中國往昔並無關於道路、溝渠之通盤設計（更甭談都市計劃）的概念，因此街道狹隘，不適合現代汽車使用，有礙商務的擴展。黃紹雄於十三年開始，對於改良梧州市政之事，積極進行。先設商埠局，再委蘇紹章為總辦，李衡宙為會辦，並實行兵工築路。該年三月十六日，調遣所屬伍廷煥部隊數百人，先將東門至南門一帶城基拆卸，同時建築馬路。十九日，復佈告市民，先建大南門直街及九坊街馬路。並規定馬路的寬度，寬五十呎，以三十呎為馬路，兩旁各十呎為行人路。限路旁住家，於一星期內一律拆讓行人路，建築騎樓。同時嚴令：「如有逾限不讓，則由黃紹雄派出之兵工拆卸，仍需給回拆卸費。」[◎] 辦法非常嚴苛。除強力拆除之外，黃總指揮更訂在三月二十二日舉行道路開工大

[◎] 陳暉，同前，頁41。

[◎] 「龍州交通之發展」，申報，民國12年3月9日、10日。

[◎] 中華全國道路建設協會，道路月刊，10:1，民國13年6月15日，頁8。

[◎] 同上，10:2，民國13年7月15日，4版。另參見香港華字日報，民國13年3月24日，3版。

[◎] 道路月刊，10:3，民國13年8月15日，頁8。

[◎] 同上，12:1，民國13年12月15日，頁7。

[◎] 「梧州兵工築路之開幕」，香港華字日報，民國13年3月24日，3版。

典：以大校場爲禮場，遍請軍、政、紳、商、報界領袖觀禮。香港華字日報錄其節目，十分有趣生動，爰照錄如次：^⑯

兵工開募禮儀節：

- (1)整隊。
- (2)奏樂。
- (3)主席宣布開幕宗旨。
- (4)向國旗行三鞠躬禮。
- (5)請李督辦、馬招撫使、楊軍長訓示。
- (6)請本軍各官長及來賓演說。
- (7)唱歌：①兵工隊士兵及幹部養成所學生。
 - ②男學生。
 - ③女學生。
- (8)讀訓詞。
- (9)讀祝詞。
- (10)讀答詞。
- (11)奏樂。
- (12)攝影。
- (13)由總指揮親率兵工隊（赴）工作處。行進次序：
 - ①兵工隊、②各長官、③男賓、④女賓、⑤女學生、⑥男學生、⑦幹部養成所學生、⑧本軍行團士兵。
- (14)奏樂。
- (15)由總指揮親率各士兵作工。（即破土典禮）
- (16)攝影。
- (17)散隊。

軍政當局如此重視，工作推展自易。俟民國十四年省政統一，省府更積極推行路政，前後興築的路線不下二千公里。^⑰英人的海關報告也予肯定：^⑱

自1926年積極開展的廣西築路運動，在1927與1928年間，曾有相當可觀的成

^⑯ 同上。

^⑰ 陳暉，同前，頁41。

^⑱ Decennial Reports, 1922-1931, Wuchow, p. 387。

長。當時由於省主席黃紹雄將軍的卓越而進取的領導，在重要城鎮之間，修成許多的汽車路。

至1931，其所築路線如下：^⑩

1. 從戎墟到南寧，計 941 華里為第一幹線，另有五條支線，各長 185、140、220、170 以及 110 華里。
2. 從蘆墟到全州，計 1,110 華里為第二幹線，另有兩支線，各長 130 與 60 華里。
3. 從大塘到河池，計 340 華里為第三幹線，另有兩支線，各長 140 及 275 華里。
4. 從荔浦到賀縣，計 513 華里。

英人總計其長度，已經完工者，約為 4,160 華里，折合為 1,400 哩（2,250 公里）。仍在施工中者有 1,000 華里，折合 330 哩（530 公里）。

公路一旦興築，汽車即可使用。從民國十五年開始，桂省自美進口汽車。主要的廠牌為福特及雪佛蘭。其數量如下：

表八 梧州關首度進口汽車年表（1926-1931）

年	數量	價值（海關兩）
1926	19	9,248
1927	65	60,757
1928	196	219,487
1929	102	129,304
1930	10	7,120
1931	22	25,102
合計	414	451,018

資料來源：Decennial Reports, 1922-1931, Wuchow, p.288.

說明：1930與1931的銳減，全因民國18年中到20年5月間的政變而起。

然則黃紹雄的大興土木，是否土法煉鋼？或者有都市計劃之類的新構想？

當年在梧州擔任工務局長的凌鴻勛的回憶，正好作為見證。凌鴻勛於十六年八

^⑩ Ibid, pp. 387-388。關於何者為第一、第二等幹線，廣州民國日報有不同的報導（民國16年4月14日，3版）：

由梧州直達南寧，轉達百色、龍州為總幹線；由梧州至桂林為第一幹線梧州轉潯州，轉達柳州為第二幹線；由梧州達貴縣，轉達鬱林，以通北海，為第三幹線。

另外，有關各地之間公路里程，上海民國日報（民國17年12月9日）有更明晰的報導。

月抵達梧州擔任局長。他指出當時建設梧州有三大問題：一、街道狹窄；二、水源不定，沒有自來水；三、電力不足。因此，在接任之後，「第一步就是開闢馬路」。他的作法是：^⑨

首先拆掉舊城牆，開作馬路，同時建設下水道，取締臨時搭蓋（違章建築），再拓寬舊街道。由於地方小，政令得以貫澈。居民對於拆掉房子放寬馬路，不但沒有反對，而且頗為歡迎，這在其他城市中是一件不容易的事。……開修馬路之費用，則大部分由兩旁商店所分擔，市民也毫無怨言，甚至不在第一期計劃中的小街道居民，亦自動集資請求工務局提前動工。

至於自來水問題，凌與德國西門子洋行簽約，由其裝設自來水工程，設廠供水。電力不足方面，則新購兩副電力發動機，從此梧州市晝夜燈火通明。如此看來，細膩週詳的整體計劃雖然尚未之有，但已注及道路興建與自來水管鋪設要彼此配合的問題。

由於工程專家的規劃、軍隊的執行、省民的配合與支援，獲益的不只是梧州的市內交通，即全省公路，也均由無變有，在短暫的數年之內，成績十分輝煌。凌鴻勛在十七年底的演講中指出其原因與成果：^⑩

近年廣西政治統一，地方非常平靜，實為建設一極好機會。而當局亦極能利用此機會，積極進行，故成績略有可觀。該省最困難者，厥為交通，故年來極端注意於此。今則全省有公路五千餘里、長途汽車五百餘輛。所有重要城市，如梧州、鬱林、貴縣、賓陽、南寧、柳州、慶遠、桂林、全州、平樂，均已通車。譬如從前南寧至柳州，要九天陸程，今則七小時之汽車可達。建設的經費，凌鴻勛稱民國十七年有五百多萬。其中大多用來興建公路。民國十八年，據稱有七百多萬。其新的計劃，要在與湖南、貴州、雲南諸省相逢，俾西南各省打成一片。

由於有關當局銳意革新，民國十九年，桂省所築道路里數，似已成為全國的第八名。請觀下表：

⑨ 凌鴻勛先生訪問紀錄，臺北，中研院近史所，民國71年，頁52。

⑩ 「凌鴻勛談廣西建設事業」，上海民國日報，民國17年11月18日。

表九 民國十九年各省新造道路里程表 (1930)

名次	省別	路長	名次	省別	路長	名次	省別	路長
1	山東	9,445	10	陝西	3,599	19	河南	2,060
2	廣東	7,321	11	安徽	3,031	20	浙江	1,676
3	甘肅	6,007	12	綏遠	2,807	21	福建	1,007
4	江蘇	5,568	13	寧夏	2,725	22	西康	995
5	遼寧	5,444	14	貴州	2,670	23	江西	935
6	河北	5,226	15	湖北	2,423	24	雲南	850
7	察哈爾	4,686	16	四川	2,205	25	蒙古	750
8	廣西	4,007	17	熱河	2,200	26	黑龍江	480
9	山西	3,922	18	湖南	2,114	27	吉林	322

資料來源：「各省新造道路調查」，申報，民國19年9月10日，10版。

公路一成，商人自思利用，民營汽車公司應運而生。貴（縣）興（業）鬱（林）三縣人民集資，一方面自築道路，一方面自行營運。依據「貴興鬱民辦汽車路」計劃，在民國十四年一月一日成立臨時董事會，推動以下事務：一、勘定路線，配合公營公路，自築330華里馬路；二、籌集資本四十萬元，向外招股，方法有四：1.自由認股，2.各縣糧戶及商店派認，3.人民團體分認，4.販賣公有土地；三、呈請立案，准予專利二十五年；四、訓練司機，設司機練習所，每次招生三十人，三個月畢業；五、成立議事機關（股東大會、董事會、監事會）、執行機關（總經理、協理、僱員），於民國十六年九月開第一屆股東大會；六、自民國十四年五月開工，至十七年已完成330華里馬路，自擁車輛二十餘部，盈利八萬四千餘元。到了民國十八年，由於商車已多，上述公司即停止營業，只收養路費及管理費等。是年除掉各項支出，盈利三萬八千元。民國十九年，因省內政變，營運自受影響，全年收支相抵，虧八千餘元。^⑪

事實上，十九年至二十年的政變，只屬意外事件，省府及省民擴興馬路的興趣，在意外事端結束之後，又重新積極推展開來。民國二十一年底，省局完全底定之前，全省公路已不止4,007華里，而達4,820華里，加上當時正趕築之部，更達到7,785華里。^⑫二十二年中，俟省府完全底定，「廣西公路管理局」擬具五年計

⑪ 「貴興鬱民辦汽車路組織經過及沿途地名營業狀況」，道路月刊，35:2，民國20年11月15日，頁5-9。

⑫ 道路月刊，39:2，民國22年1月15日，頁65-66。

劃，統籌全省的築路，俾相互呼應配合，連成一氣。省道之外，進一步決定縣道路線的訂定原則，其為：^⑩

- (一) 縣道應與省道及鄰縣縣道銜接；
- (二) 如有河流可通航，縣道應接通河流。
- (三) 路線所經，以聯絡市鎮為原則。

另外亦訂定工程步驟如下：^⑪

- 第一年完成部分路基與橋涵。
- 第二年續建部分路基與已建路基之橋涵。
- 第三年續建部分路基與已建路基之橋涵，並補建第二年已成之路線。
- 第四年補建已完成路線之橋涵。
- 第五年舖砌逐年完成路線之路面。

二十二年秋，已完成路線，累積為 5,446 華里。^⑫ 是年年底，到達 5,765 里，在全國的排名已躍居第三位。^⑬

公路的功用不祇在汽車使用，亦可權充飛機降落之地。同年十月，第四集團軍總司令部航空處與廣西公路管理局、廣西電話管理局合勘全省道路，訂定全省飛機迫降的地點共二十處。每處路線長 2,000 呎，寬 100 呎，總工程費為 50,370 元。^⑭ 公路的所有權，私有又不如公有，因此從二十二年八月起，先限制商人再購新車入口，並將各路段之較短，且車輛較少者先行收回，由公路局派員派車經營。從十月一日起，計劃先將鬱林——北流，慶遠——河池，以及南寧——武鳴三線收回。十月六日，又收回容縣——戎墟線。^⑮ 但以此舉關係省民權益極鉅，茲事體大，後來放慢步調，俾減少與民間磨擦。^⑯

二十三年年初，已完成道路，累積已達 11,000 華里，正興築中者，亦高達 7,000 華里。^⑰ 對於西省公路擴建效率之高，當時外省人士均極注目。他們除了注意官方的成績之外，還留心民間營運以及受益的情形。鄭健廬的桂遊一月記，恰可

⑩ 「桂省築路五年計劃」，道路月刊，40:3，民國22年6月15日，頁15，及「廣西公路之現在與未來」，同上，42:1，民國22年11月15日，頁4-6。但該刊(41:3，頁7-8)又於民國22年10月15日稱公路局長蘇誠將擬訂與築縣道三年計劃。猜想應係本計劃中的一部分。

⑪ 同上，頁15-16。

⑫ 「桂省之公路網」，道路月刊，41:3，民國22年10月15日，頁7。

⑬ 廣西省立師專，「廣西農村經濟調查報告」，自版，民23年6月，頁3。

⑭ 「桂省利用公路降落飛機」，道路月刊，42:2，民國22年12月15日，頁20-21。

⑮ 「廣西汽車路逐步收回公營」，道路月刊，42:2,2 民國22年12月15日，頁5-6。

⑯ 同上。

⑰ 「廣西進行籌築之重要道路」，道路月刊，42:3，民國23年1月15日，頁4-6。

描述當年民營汽車公司運作的狀況：^⑫

廣聯和長途汽車，即廣益、聯合、和益三汽車公司合組營業。每日上午七時起，連續開車，往來戎墟、容縣、北流、鬱林各站。亦有包車往南寧、柳州、桂林各埠。其價格，大車每十里每位收費二毫二仙，小車每十里每位收車費二毫六仙，貨腳每百觔每十里收一毫四仙，行李每百觔每十里收一毫六仙。余等包小車二輛，由戎墟直至南寧，每輛桂幣（俗稱西毫）一四四圓六毫。

公路的快速擴建，的確為桂省的交通，帶進一個史所未有的快捷時代。當然，由於係首度開拓，各方面費用極鉅，故而運費高昂，亦是事實。但是，在不到二十年的時間中，桂省從無到有，到公里數名列全國第三，其成就確實值得肯定。民國二十三年一月，在桂的汽車廠牌與種類如以下兩表：

表十 廣西全省汽車統計 (一) 廠牌 (1934)

廠 牌		福 特	雪 佛 蘭	其 他	合 計	比 率 %
商 用 車		231	107	63	401	73.6
機 關 用 車		35	6	7	48	8.8
公 路 管 理 局 現 有 汽 車	長途汽車	51	5	7	63	
	公共汽車	5	0	0	5	
	工程車	5	1	7	13	17.6
	公務車	7	5	3	15	
	小 計	68	11	17	96	
總 計		334	124	87	545	100

資料來源：文振家，「廣西公路建設概況」，道路月刊，49:2，民國25年1月25日，頁7-8。

民間使用的車輛比率，遠遠超過公家，顯現公路之拓展受到民間肯定。而且，民間車輛多係商用，公家車輛之作為營業用者，最多為六十八部，與民間的四百零一部不能相提並論。廣西省政當局所走的路線，顯然是自由主義經濟的放任路線。這是就車輛廠牌以及使用性質來看。接着從車輛的大小來看：

^⑫ 鄭健廬，桂遊一月記，中華書局，民國23年，頁14。

表十一 廣西全省汽車統計 (二) 種類 (1934)

車類	商車	機關用車	公路用車	合計
五人車	197	30	27	254
七人車	9		1	10
三骨車	16		2	18
一頓車	132	12	9	153
頓半車	42	6	49	97
二頓車	5		7	12
二頓半車			1	1
合計	401	48	96	545

資料來源：文振家，同上表，頁8。

說明：「三骨車」為何，仍待查。

顯然小型轎車最為公、私機關所喜，其次為一頓重的以及一頓半的大型交通車（或貨車）。其中，商用車以小轎車所佔比率最大，次為一頓車。機關公務車亦然。公路局的車輛則不同。最多的是一頓半的大車，其次才是小轎車，再次為一頓及二頓的大車。大量運輸的功能，顯為公路局的主要重點。反之，民間營業，則以豪華舒適最重要，因此小轎車最多。民間購置的一頓車，應係作為較短程但運客與運貨量較大的民營「公車」之用。

公路的積極擴張，使桂省交通結構全然改觀，雖然運輸成本依然高於水運，^⑫但廣西在這方能從無到有，從一個極貧窮落後的邊區省份，在陸運的現代化上，不數年即在公路里程上躍居全國第三位，確實值得肯定。文振家就說：^⑬

廣西「實事求是的精神」，的確不能不令人佩服。在短促幾年中，只費一千萬元，卻能完成五千里弱的公路，而且各路均築新式車站，司機經考試及格的達五百人之多。自廿二年四月起，管理局並開辦司機訓練班。為行旅貨運安全起見，各路都設有民團哨位，以資保護，尤以冬季為最嚴密。

自從公路大部分完成以後，對於廣西的軍事、政治、經濟、文化，各方面影響甚大：在軍事上，文振家說：「軍事的調遣集中極便利。尤其是目前加緊訓練民團的時

⑫ 陳暉，同前，頁59-60。

⑬ 文振家，「廣西公路建設概況」，道路月刊，49:2，民國25年1月15日，頁8。

表十二 廣西歷年完成通車之省道表 (1917-1935)

時間	路名	起迄地段	長度 (華里)	橋梁數	涵洞數	費用總額	備註
時間	龍水	龍州至水口	90	3	150	未詳	爲方便統計，「未詳」部分暫不列入計算。
1917	邕武	邕寧到武鳴	120	11	126	未詳	
1919	龍南	龍州至鎮南關	143	8	97	未詳	
1923	柳湟	柳州至石龍	160	8	55	133,000	
1926	八公	八步至公會	100	未詳	未詳	未詳	
1927	邕柳	邕寧至遷江	375	58	493	400,700	
1927	邕柳	遷江至大塘段	130	未詳	未詳	373,967	
1927	柳桂	桂林至荔浦段	246	34	446	960,000	
1927	武博	武博至北流段	250	97	191	670,000	
1927	武博	北流至玉林段	60	未詳	未詳	未詳	
1927	貴鬱興	貴縣至鬱林	330	未詳	未詳	400,000	原屬商辦現歸省有
1928	柳長	柳州至長安	300	39	316	266,000	
1928	柳長	柳州至河池	580	149	561	900,000	
1928	柳桂	柳州至榴江段	155	29	260	324,000	
1928	平榴	平東至榴江	278	91	257	960,000	
1928	平賀	平樂至賀縣	360	72	507	未詳	
1928	林全	桂林至黃沙河	320	66	730	788,954	
1928	賓貴	賓陽至貴縣	220	29	232	263,240	
1928	容蒼	容縣至蒼梧	300	140	732	2,500,000	
1928	柳涅	良村至武宣段	65	2	61	130,000	
1931	邕龍	邕寧至那堪	560	79	667	未詳	
1933	邕色	百色至平馬段	160	33	225	500,000	
1933	丹池	六寨至河池	300	62	490	1,285,525	
1934	車廠	車河至大廠	35	4	90	157,000	
1934	邕欽	吳村至廣東界	220	12	132	未詳	
1935	邕色	平馬至武鳴段	430	25	477	未詳	
合計			6,287	1051	7,295	11,012,386	

資料來源：韋饒亮，「廣西路政之回顧及現況」，道路月刊，53:2，民國26年5月15日，頁76-77。

- 說明：
1. 龍南路早從清末即已動工興建，惟僅通馬車，其成爲汽車公路，要到1923年。
 2. 費用總額所列數目，並不包括總長達580華里的涵洞，520華里的橋梁以及 2,083里的道路興建費。
 3. 民國二十年以後所成各路，其路基橋涵，固有以前所完成者，但二十年以後亦加以改建，故全部納入通車之年計算。

候，更得到莫大的幫助。」在政治方面，他認為有助於傳達政令，實行鄉村自治；在經濟方面，「如發展鄉村與城市的貿易，尤其與外省公路聯絡，獲益更大」；至於文化方面，則圖書刊物易於到達窮鄉僻壤，有助於「衝破閉塞的空氣」。^⑫

上表（十二）及下表（十三），將廣西省自興建新式公路開始，至民國二十四年所興築的省道、縣道以及鄉道，分別加以說明：

表十三 廣西歷年完成之縣道及鄉道表（至1935）

道路種類	項 目	民23年以前	民 23 年	民24年上半年	合 計
縣 道	總 里 數	4,466	2,656	8,905	16,027
	可通車里數	1,543	2,106	975	4,624
	橋 樑 數	未 詳	289	373	662
	涵 洞 數	未 詳	1,539	1,916	3,455
	費 用(元)	未 詳	196,031	367,709	563,740
鄉 道	總 里 數	772	15,125	21,275	37,172
	可通車里數	265	1,175	747	2,187
	橋 樑 數	未 詳	339	861	1,200
	涵 洞 數	未 詳	1,137	4,235	5,372
	費 用(元)	未 詳	4,069	63,171	67,240

資料來源：韋饒亮，「廣西路政之回顧及現況」，同上表，頁77。

說 明：1.民國23年所增之橋、涵數僅限於該年下半年所完成者。

2.各鄉道的寬度均須4公尺以上，否則不予計算。

五、空運初設（1931始）與鐵路晚成（1938始）

中國民用航空，肇始於民國十八年十月二十日的上海漢口間的客郵飛機的處女航。當年國民政府因籌劃全國航空線，乃創設中國航空公司。^⑬此後，到民國二十四年，已開闢的航線以及其票價如下：

^⑫ 同上。

^⑬ 戴恩基，「中國民用航空之發展」，東方雜誌，34:3，民國26年2月1日，頁71。

表十四 中國民航初創時期之航線與票價表（1929-1936）

航 線	起 價 時 間	價 格 (國幣元)	備 註 (票價的升降)
滬漢線	1929年	200	
	1934. 6. 15 起	150	
	1935. 10. 22起	120	
	1936. 10. 10起	100	民國25年為初創時票價的一半
漢渝線	1920	300	
	1935. 10. 22起	240	減低20%
渝蓉線	1934	100	
	1935. 10. 22	90	減低10%
滬蓉線	1934	550	
	1935. 10. 22	400	
	1936. 10. 10	380	減低31%
滬平線	1933	220	
	1934. 6. 15	180	
	1935. 5. 10	150	減低32%
滬粵線	1934	270	
	1935. 7. 1	220	減低18%

資料來源：戴恩基，「中國民用航空之發展」，東方雜誌，34:3，民國26年2月1日，頁73-74。

廣西省的步伐，較諸國民政府略緩，但相差不遠。廣西空軍在民國二十年十二月成立，起落地點有梧州、鬱林、貴縣、南寧、與柳州。^⑯而省府斥資興辦的「民航空公司」(People's Aviation Company) 則在同年的稍早時候成立。^⑰資本額為小洋 2,000,000 元，一半由省府提供基金，另一半來自民股。據英人報告指出，該公司宣稱擁有六架飛機，為客、郵兩用。^⑱不過，航空公司的成立，並非僅採購飛機一項即已充足。除了飛機之外，還需要地面通航設備，如機場、跑道、無線電

^⑯ Decennial Reports, 1922-1931, Wuchow, p.289。

^⑰ 「民航空公司」一詞，未見諸其他資料，是否係誤傳之名詞，仍待查。

^⑱ Decennial Reports, 1922-1931, Nanning, p.306。

通信設備、維修系統，以及各種人員，如地面安全人員、空中飛行員等等，均非一蹴可幾者。據英人調查，飛行員方面，民國二十二年時亦有航空學校成立於柳州，^⑫ 該年下半年，南寧市東南郊的機場已經完工，但飛機似乎仍未運達。整個看來，似乎仍在籌備期間。^⑬

據實業部的資料顯示，在民國二十二年秋籌劃的，是「西南航空公司」。當時廣東、廣西、福建、雲南、貴州五省政府，為積極發展西南各地民用航空事業，溝通各省交通，特設西南航空公司籌備委員會，合資設立西南航空公司，訂定公司章程。^⑭ 計劃於同年十二月，呈報交通部請准備案，同時轉飭郵局，與該公司訂立郵運合同。^⑮ 交通部以該公司未按法定手續向實業部登記為由，未遽予照准。惟該會對公司內部組織仍積極籌辦，對擬辦航線，亦復加緊進行。其籌備委員會，以黃光銳、丁紀徐、張子璇為委員。在籌備期間，籌備委員分任募集資本，各省政府則負協助之責。擬定由兩粵省政府先行撥付國幣三十萬元，開辦由廣州經梧州、南寧以達龍州的航線（即「廣龍」線）。俟有相當成效之後，再續辦其他各線，同時向外招募民股以達總資本額國幣 2,000,000 元官民合辦的目標。^⑯

民國二十二年十月，該會向外商訂購士汀遜廠 215 匹馬力的四座位客油機三架、哥德士蓮廠 110 匹馬力之兩座位遊覽機一架，另外 150W 無線電總收發機一座、15W 無線電機七座，連同修闢石牌機場、開辦各站之建設費用等，共十三萬餘國幣元。^⑰

二十三年四月間，廣龍線籌備就緒，並訂於五月一日正式開航。^⑱ 除廣龍線外，該公司並將廣瓊南線之茂名、瓊州、北海一段航線完成，共支出籌備經常等費八萬餘元。還有計劃中的貴南線，自南寧，經柳州、六寨、獨山以達黔省之貴陽，後因黔省剿匪而中止。

西南航空公司總部設於廣州市萬福路，並在梧州、南寧、龍州分設辦事處，各置主任一人、辦事員一、二人。技術人員皆中國人。飛行時間，原訂每週二、五兩天由粵飛桂，週三、六兩天自桂返粵。後因營業日盛，增加航次，訂週一、三、五

^⑫ 飛行員訓練民國二十一年先在南寧軍校展開，該年年底柳州機場闢建完成才移往柳州。詳見：李大經，「憶廣西航空學校飛行第一期」，廣西文獻，期 5，民國 68 年 7 月，頁 47。

^⑬ Decennial Reports, 1922-1931, Nanning, p. 306。

^⑭ 關於「西南航空公司股份募集規程」之原文，請見：廣西省事情，頁 362-363。

^⑮ 中國經濟年鑑續編，實業部，民國 24 年編印，臺北，宗青，民 69，頁 A71。

^⑯ 廣西年鑑（第二回），頁 791。

^⑰ 同上。

^⑱ 中同經濟年鑑續編，頁 A71。

表十五 西南航空公司廣龍線里程表 (1925)

航 空 站	飛 行 時 間		兩 站 之 間		全 線
	廣 州	1:03			
里 程	192	梧州	1:02		
	380	188	貴縣	0:45	
	515	323	135	南寧	0:43
	643	451	263	128	龍州

資料來源：廣西年鑑（第二回），頁792。

表十六 西南航空公司廣龍線飛機一覽表 (1925)

機 名	機 型	馬 力 (匹)	座 位	載貨量 (斤)	燃 料	
					種 類	每 小 時 用 量(加侖)
啓 明	士汀遜 單翼陸機	225	4	48.52	飛 機 汽 油	13
長 庚	士汀遜 單翼陸機	225	4	48.52	飛 機 汽 油	13
北 斗	士汀遜 單翼陸機	225	4	48.52	飛 機 汽 油	13
天 狼	哥德士蓮 雙翼陸機	110	2	0	飛 機 汽 油	9

資料來源：廣西年鑑（第二回），頁792。

表十七 西南航空公司廣龍線客運價目表 (1925)

單位：國幣元

單 程				雙 程		
廣州						廣州
30	梧州				梧州	55
85	60	南寧			南寧	110
110	85	25	龍州	45	150	190

資料來源：廣西年鑑（第二回），頁793。

飛桂，週二、四、六返粵。◎茲列表說明其里程、機型、以及票價於上：

由上述三表，可以明白看出，這種客機座位很少，似不足以作為大眾化的交通工具。事實上，這些飛機之所以作為客機，主要亦在訓練飛行人員給予實際飛航經驗。同時，從其機身之小，亦可見商業的功能低於軍事。一如省政府建設廳長黃榮華所稱：◎

近年交通上最敏捷之工具厥為飛機，即對於國防亦極重要。本省鑒於時代之需要，已組設有民用航空公司，購機試辦飛行。況當此國難正殷，航空術尤須嫋習，平時則留作民用，戰時可供偵察及戰鬪。

的確，從廣西自身的立場看來，在國內各地軍系互鬭，中央政府仍無法控制地方，而對外又有強權虎視垂涎，特別是九一八以後，日本侵華之心昭顯於世之後，廣西的航空事業就飛也似地成立起來。從這個動機，再看所購飛機載客數之微小，可以明白桂省當局成立民用航空公司，其根本目的決非商用，非真為經濟效用，而是要備「一時」之需，作為國防空軍的預備機隊。

與空運系統在飛快速度中興建相比，則鐵路的鋪築，實較牛步化更慢。桂省鐵路的興築，從十九世紀末（1888年）倡議，到1937年開築，前後整整「籌劃」了半個世紀！

鐵路始創於英國。1835年 George Stevenson 製成蒸汽機車拖帶一列車輛在軌道上行駛。四十年後，即同治三年（1864）時，英人 Macdonald Stevenson 自印度應在華英商之邀，來華研修鐵路，曾建議以漢口、上海和廣州作為三個基點，建築七線鐵路，未果。◎翌年，某英商在北平城宣武門外舖設長一里多的鐵路，試行小火車。旋被拆除。同治十三年，怡和洋行請准，在上海閘北老靶子路附近，築一鐵路至吳淞口，於光緒二年（1876）正月試車成功，算是中國有鐵路的開始，可惜又在翌年被拆除。

中國鐵路的真正開始，要算是由唐山到胥各莊之間的運煤鐵路。這一段長十八華里的鐵路，於光緒五年倡議，光緒七年五月興工，是年十一月完工，採用四呎八吋半的英式軌距（1.435公尺），而為我國鐵路的標準軌距。開始時以驃馬拖車而行。光緒八年，金達曾利用開礦機器的舊鍋爐做成一輛小機車，牽引力有百餘噸，

◎ 廣西年鑑（第二回），頁792-793。

◎ 黃榮華，「今後廣西之建設」，廣西省建設廳編印，廣西建設特刊，論著，頁4。另有 Decennial Reports, 1922-1931, Nanning, 頁306，亦作如是觀。

◎ 凌鴻勛，中國鐵路志，民國43年，臺北，文海重印，頁1。

爲我國有史以來第一個火車頭。光緒十一年，李鴻章奏請將該路展築至蘆臺，並組成開平鐵路公司，以伍廷芳擔任總理，唐廷樞爲經理。該段展線，於光緒十三年通車。而爲後來京奉鐵路之一部，後又改名爲北寧鐵路。^⑯各地鐵路開築之議大興於中日甲午戰爭之後。當時全國各省因中國的敗於日本，才稍知國事的嚴重，不再反對築路。

廣西的築路之議較其他省份略早。中法戰爭之後，中法商務專條附章簽於1888年，內載有「越南鐵路……可由兩國商訂辦法接至中國境內」之語。可見當時起意造路者，並非地主的中國，而是在越南殖民的法國。光緒二十一年（1895）法使要求開辦由龍州至鎮南關鐵路，俾與越南之河內鐵路銜接。從法使之議開始，廣西鐵路興建的滄桑史，進入了第一個階段。

1895年9月12日，我針對法使施阿蘭之議：交法商「費務林」公司承辦鎮南關——龍州——百色間鐵路事，由總署答覆：須緩商。^⑰同年10月1日，更進一步加以拒絕。^⑱後來幾經折衝，終於1896年，派舒林與費務林公司代表葛理義，訂立龍州至鎮南關鐵路合同。^⑲1898年，費務林公司復將全路重勘與估價。但因所報價格太高，雙方再經折衝。於1899年修訂合約，^⑳是爲與法談判期。

1899年9月間，廣西首度開工築路。可惜不數月拳亂發生，聯軍入京，庫款中斷，因此到1900年6月即停工。前後一年不到的時間，計用去工料及管理費約三十萬兩。^㉑由於此路沿線工程十分困難，且經濟價值不大，自停工之後，中國方面無意復工，而法國方面也因改變主意，趕築滇越路，欲假道雲南入華，使得這個計劃又復停頓。是爲興築未成時期。

1905年正當各省紛主自辦鐵路、拒借外債之際，桂撫黃槐森也倡議響應，並組成公司。1906年夏，廣西官紳六十八人聯名，主設立「廣西全省有限公司」籌築三段鐵路：一、全州——桂林——梧州；二、梧州——南寧；三、南寧——龍州。^㉒是年秋，又有廣西留日學生投稿東方雜誌，主張商辦，組「廣西鐵路股本有限公司」。^㉓

^⑯ 同上，頁3-4。

^⑰ 中研院近史所編印，海防檔，戊，鐵路，頁242-3。

^⑱ 同上，頁244。

^⑲ 同上，頁331-333。

^⑳ 「廣西邊防督辦蘇元春與費務林公司監工博浪澄續立龍州至鎮南關鐵路合同」，同上，頁396-399。

^㉑ 凌鴻助，中國鐵路志，頁241。

^㉒ 「商部奏廣西官紳籌築本省鐵路摺」，東方雜誌，3:11，光緒32年10月25日，頁219。

^㉓ 「籌辦廣西全省鐵路芻議」，東方雜誌，3:11，頁210。

商辦之議似爲桂撫所接受。1907年（光緒三十三年九月十一日）張鳴岐上奏，請將鐵路改歸商辦，並撥官款一百萬兩作爲「廣西鐵路辦事公所」開支及各股年息暨工程司勘路薪費之用。^⑦同年十月間，經鐵路總公所所長原工部主事梁廷棟等議定，分爲五段。^⑧十二月間，巡撫張鳴岐更曉諭桂紳，廣行演說，以鼓吹鐵路之利益，^⑨使各方踴躍認股。^⑩其時原擬築桂邕鐵路，經部議之後，改爲先修衡桂，再修桂邕。因此，於宣統元年巡撫張鳴岐決定先修桂林至全州一段。是年八月十五日奉准委派准補鎮安府知府胡銘槃充當「桂全鐵路」總辦，並與英商寶林公司商訂合同，聘定英籍工程師測勘。^⑪惜以工款未有著落，未曾興築。是爲地方自辦不成時期。

宣統三年五月，四品京堂趙炳麟被派回廣西辦路，向北京要求撥款四千萬兩。^⑫六月十三日趙抵省與巡撫沈秉堃等商議，決先修桂林至柳州一段。^⑬閏六月五日，復假福建會館，召集七百餘人開鐵路大會。趙擬訂三大原則：一、劃定路線，以桂全、桂邕、邕瀆爲幹路，桂梧、梧邕爲支路；二、幹路國有，請撥部款開辦；三、開辦幹路，以桂柳爲先。^⑭但桂人多有反對者，^⑮或謂國有化不妥；或稱湘省鐵路未成，先築桂柳一段，再築桂全一段，均無法上下連接，是「直以有用之金錢建無用之鐵道」。^⑯雖然郵傳部曾派工程師章祐，帶同法籍工程師測勘桂邕鐵路路線（其建議路線，後爲凌鴻勛所採用），^⑰不過，當時一以經費無著，二因桂人爭議，三逢清室變祚，結果空有計劃與探勘報告，仍然未見實行。是爲趙京官督辦不成時期。

民元之後，梧州統領龍觀光又有新議，於民國元年五月十三日邀集紳商百餘人，假梧州中學堂，開建築粵桂瀆三省鐵路會議，倡議請孫中山、陳暢庭兩先生同任發起人，規定路線由三水至梧而邕而百色而瀆之蒙自，並選舉幹事若干人。^⑱惜

⑦ 「廣西巡撫張鳴岐奏鐵路請歸商辦並撥官款提倡摺」，政治官報，光緒33年9月16日，補16號，頁4-5。

⑧ 東方雜誌，4:10，光緒33年10月25日，頁227-228。

⑨ 政治官報，光緒33年12月8日，第78號，頁19-20。

⑩ 東方雜誌，5:3，光緒34年3月25日，頁91-92。

⑪ 政治官報，宣統元年8月18日，第693號，頁9。

⑫ 民立報，宣統3年5月23日。

⑬ 民立報，宣統3年閏6月1日。

⑭ 民立報，宣統3年閏6月22日。

⑮ 民立報，宣統3年7月14日及8月9日。

⑯ 民立報，宣統3年8月9日。

⑰ 順天時報，民國1年5月14日。

民初政局動盪，此一籌備會，亦無成果。是為民元三省連結辦路無成時期。

民國五年，我國與美國裕中公司訂約，建築株欽鐵路。曾由留美工程師測勘，主張自株萍鐵路之株洲站起，西南行，經湘鄉、寶慶、東安後，進入廣西的全州、興安、靈川、桂林、永福、雒容、柳州、象縣、武宣、貴縣，再入廣東靈山至欽州。此路亦未成。但其在桂省境內，特別是由黃沙河經桂林至柳州的一段，與後來凌鴻勛興築的路線大致相同。^⑯

民國五年以後，積極籌路的呼聲已較從前為少。主要原因，除鄰近省份未有鐵路抵達桂省邊境，桂省自建，商業效益較低外，仍以政局動盪最為重大，其中除桂省本身的混亂外，最關鍵處在全國未統一。蓋鐵路的興築，牽涉較廣，與其他省份交通網的如何銜接，變得十分重要。而民國十七年以前的桂地，罔若獨立之區，不接受中央的指揮。在缺乏中央政府居中調節的狀況下，桂省自難獨力興建足與他省相接的鐵路。

即使到了民國十七年，關鍵的問題仍舊懸而未決。桂省軍人與南京政府之間，旋因編遣會議而相互傾軋，終至發生政變，李、黃、白慌走海外。接著又有西南諸省的自相連結以抗中央，以及民國二十五年的六一兩廣事變。鐵路興築，牽涉中央的以及他省的密切合作。主政當局若無法坦誠相見，在興築的有關問題上達成協議，則各省所修鐵路，所用火車有可能無法相互連接使用。因此，雖然民國十七年時，桂省政府籌劃興築株欽鐵路，並電廣州政治分會，請予核准，又電請粵省建設廳合力進行。此議經廣州政治分會議決，令兩省建設廳派員籌辦，粵省派張仲平、桂省派盤珠衡為籌備委員，決定自該年七月間開始測勘路線。^⑰同時為使湘省配合，進行興築從株洲到全州的一段，也電請武漢政治分會主席李宗仁，請飭湘省政府同步進行。^⑱惜以政局變動頻仍，此議仍無結果。

桂省重歸統一之後，興路之議又起。民國二十一年，西南政務委員會以發展西南實業，利便西南各省交通，聯絡西南運輸，以鞏固邊防起見，曾提出建築粵桂黔三省鐵路之議。此案經西南政務會第四十一次會議。^⑲後因貴州政局突變，籌劃人王家烈去職，已難廢續。但是桂省政府仍未忘情，於是年十一月底，派定王遜志為

^⑯ 同上。

^⑰ 凌鴻勛，中國鐵路志，頁242。

^⑱ 申報，民國17年7月3日。

^⑲ 同上。

^⑳ 申報，民國21年12月6日。

^㉑ 同上。

三省築路委員。◎只是時機已失，仍舊無成。雖然屢遭頓挫，桂省當局依然鍥而不捨。

民國二十二年，粵桂當局再興築路之議，並經鐵道部核准，派出技術員，會商廣西軍部初勘，計劃展築現有廣三鐵路，由廣東三水河口站，經四會、廣寧，以達廣西賀縣，而為三賀鐵路，長約230公里。◎民國二十年漸趨成熟，建築費預算需國幣一千萬元，路軌定成後，購置運貨火車七十五輛、五十座位客車十八輛、五十四噸機車九輛，共需款一千三百餘萬元，定兩年竣工。但是關鍵問題仍未解決，款項不足。民國二十四年八月間，桂省政府委由廣韶路局長李仙根北上，將三賀鐵路建築案向南京當局提出。籌款方法，或由中央指撥的款，或發行築路公債。同時又於八月十九日，重新成立測量隊，立即展開工作。準備自廣三鐵路三水河口車站起，依照圖線，從事測勘，預訂一個月內完竣。「一俟覆測完成，即籌備一切進行。」◎桂省築路之熱忱，由上述數端即可瞧見。不過，時機似乎仍未成熟，此議終仍不了了之。

民國二十五年情況為之一變。當年粵漢鐵路全線接通，南北交通稱便。桂省當局因以建議中央，請續修湘桂鐵路，使桂省藉鐵路直接與長江中游及京滬連貫。其時鐵道部正積極籌劃全國鐵路，且以粵漢株韶段方始完工，乃派粵漢路局長凌鴻勛兼任湘桂鐵路工程處長，開始籌辦。二十六年春夏間開始測量。同時決定，將桂省鐵路分為五段，各段同時進行。其興築時間，茲以表列方式說明之：

表十八 廣西省鐵路初建日期簡表 (1937-)

路 段	里 程	開 工 日 期	完 成 日 期	備 註
衡陽—桂林	361	1937年底	1938.9.	1944.1. 通車。6月因日軍侵入，我自行破壞。1947.11. 方復軌通車，1944.11. 日軍一度侵入，被破壞。
桂林—柳州	174	1939	1939.12.16	1941.9. 由柳州通車至來賓。
柳州—南寧	260	1938.3.		1939.11.24. 日軍侵入南寧，此路切斷。
南寧—鎮南關	231	1938.4.		
柳州—都勻	466	1939.4.	1944	

資料來源：凌鴻勛，中國鐵路志，民國43年，臺北，文海重印，頁242-255。

◎ 申報，民國24年8月25日。

◎ 同上。

與其他交通建設相比，廣西的鐵路建設瞠乎其後。自從1860年到1937年，在本研究的時限之中，桂省有過五十年以上議論修建鐵路的歷史，但是鐵路建設的「全國性」，比郵政、電信、公路、水路甚至航空都還要高，因此特別倚賴中央政府的統籌與其他鄰近省份協調配合。在1888到1937的這段期間，廣西先逢外患，再遭內亂，紛擾之中渡過了這五十個年頭。在其間，省內雖曾兩度有過平靖時日，又因與中央不相協，被世人稱為「桂系」，使得鐵路建設，一直停留在空中樓閣的階段。直到抗戰即將爆發，「新桂系」決議與中央同一戰線，以對抗入侵的日敵，鐵路鋪設才落實為行動，1937年是鐵路開築之年，1938才有部分路段完工，有能力通車。

結語

以上五節，介紹廣西省電信、郵政、水路、公路、空運、以及鐵路的建設，這些交通建設，使廣西的交通，與過去的千百年有截然的不同。最重要的是，這些建設的根本觀念、技術、設計、規劃與施行，整個都與中國傳統無關。它們完全是舶來的，完全是接受西方商業、軍事、政治、金融等等衝擊之後，所全盤接納使用的一套新體系。固然「交通」之中，一如張朋園，Daniel Lerner, Lucian Pye, Wilbur Schramm, Myron Weiner 等人所言，應包含「新聞」，其中涵蓋報章、雜誌、收音機、電視等等，關於人類心靈與智慧世界的溝通。^⑩不過，即使不包括新聞，交通的現代化也殊少傳統的因素。假若將新聞也納入，則交通現代化的全套理念、制度以及技術，均係傳自外國，自屬毋庸置疑。

廣西省由於外接越南，深受法國影響，內與廣東相連，又有英國等的列強文化自西江輸入，使其在交通各面的現代化，速度較諸沿海沿江地區的省份似無遜色。但鐵路建設是個例外。鐵路建設之所以例外，正指出桂省本身的瓶頸所在。廣西位處中國邊地，在統治當局以及一般人民的心目中，廣西一直是落後、貧窮的充滿瘴氣之區。事實上也是如此，除貴州以外，在1860年以前，廣西恐係中國開發程度最低的省份。但是，廣西又是中華各民族大融合最成功的區域。在廣西，除來自山東、湖南、廣東（粵籍與客籍）的漢族之外，還有原住民壯族、苗族、儂族等十多個少數民族。這些民族與漢族，自秦始皇築通靈渠，交通結構邁入一新境界之後，就開始相互融合。1800年以後的廣西，由於多種民族揉合已達兩千年，遂滋生一股新的

^⑩ Daniel Lerner & Wilbur Schram, eds, op. cit.

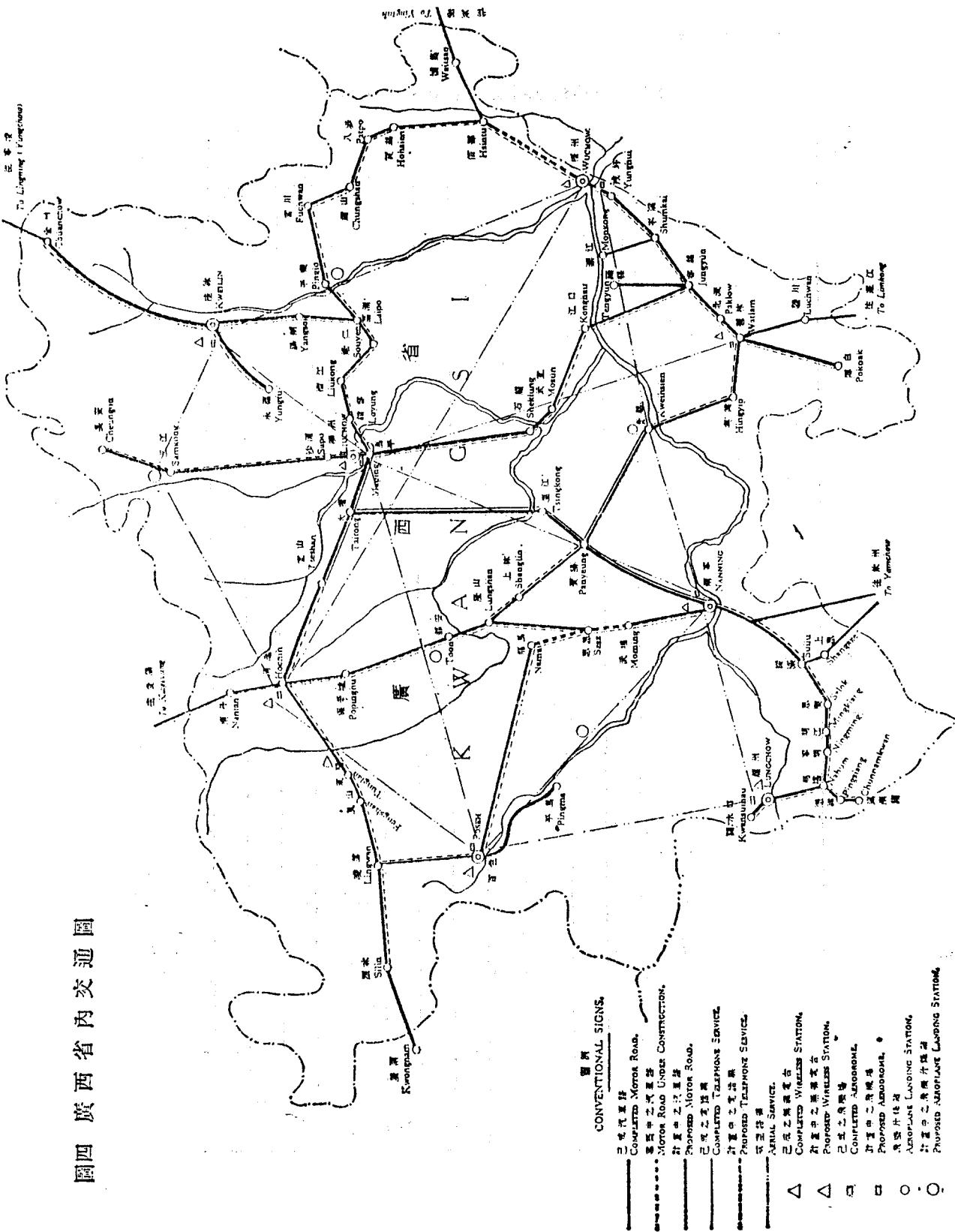
民族性，在中國近代史上，一而再地扮演重要角色。

1884年因法人東來所爆發的中法之戰，廣西竟能以落後之省，成為中國近代（特別是晚清）史上唯一能夠擊敗列強的地區。這一戰，使廣西直接與西方文化接觸，法國的勢力，以一種比較上富有親和力與平等性的姿態進入八桂。也因此，最新式的電信科技、郵政體系、摩托船、蒸汽船、汽車、公路、飛機等，均以極快的速度在廣西生根。這些交通設施之所以較鐵道、火車更早登陸桂地，主因恐在工程費用遠較火車為低，而且牽涉範圍有限，單靠廣西本省之力，即可有成。不若火車與鐵路，所費極鉅，又須與他省連接。在統治中央的眼光裏，桂省自無法與富庶的廣東、湖南相比擬，亦較左鄰雲南為低，因此，一直到1936年粵漢鐵路接通，鐵道部才考慮自湘接桂以連黔的計劃。在法人的眼光裏，桂地亦不若滇省。因此，滇越鐵路的完工，早於桂越鐵路數十年。

不過，若單就廣西本身的交通而言。吾人不可謂其變遷不大。特別是在一八九〇年代到一九三〇年代的四十年中，桂省從無到有，到名列前茅，其成就不可謂不輝煌，因此吾人以「交通擴張」稱。這種成就，英人早在1931年即已加以肯定（參見圖四：廣西省內交通圖）。雖然它在國防上的意義，遠較經濟意義為重。

也由於是以國防重，經濟的考慮較少，再加上1937年之後，全國均進入抗戰之中，廣西的交通建設，雖然在1920至1930年代期間，曾經有過相當表現，終因戰爭而中途截止，無法賡續。原已無甚根基，今雖略事擴張，後來又因日軍的侵入與破壞，廣西子弟被大量摧折於前線，以及接踵而來的國共鬭爭，使得本文所述的建設成就，不但無法維繫而且甚至更遭摧殘，致使桂地交通向後倒退甚多。也因此，戰前為備戰而興起的交通事業，雖曾大事擴張，但係為戰爭而生，也為戰爭而亡；還未來得及為民所用，以繁榮地方，就又遭遇時變，在1939到1949年間，陷入另外的一個困境之中。更因為這樣一個緣故，廣西交通的現代化，雖係該省經濟現代化中最輝煌的一項，總嫌仍屬片面，未能充分展布。因此，雖然是基層性的建設，不過，由於它祇是經濟活動中關於分配的一個初步條件，祇及於財貨（包含生產工具、生產觀念、技術）的如何運送，未及財貨本身，因此，層次尚低，牽涉面不廣，對於當年的社會經濟，尙未能產生整體性的影響。這一點，確是十分可惜的。

圖四 廣西省內交通圖



附表 廣西傳統驛傳編制詳表 (1800)

城 府	州 縣	驛 丞	額												設			出處 (總頁碼) 謝啓昆： 廣西通志
			驛	站	站	舖	千 里 馬	站	水	站	馬	號	舖	塘	舖	司	夫	
			數	數	夫	兵	馬	船	手	馬	夫	書	司	夫	夫	夫	夫	
桂 林 府	臨桂	雍10裁	3		50	80	10	8	16									8514-15
	興安	順16裁			35	31												8518-19
	靈川	順16裁	1		35	28												8520-21
	陽朔	雍 2裁	1			28	3	8	16	4	2							8522-23
	永寧州							2										8525
	永福	順16裁	1		18	9	3											8527
	義寧					23												8529
	全州	順16裁	5		50	69												8531-33
	灌陽		1			7												8535
	龍勝通判					10												
柳 州 府	小計		12		188	287	18	16	32	4	2							
	馬平		1	2		18				8	4							8539
	雒容					13	6											8542-43
	羅城					12												8545
	柳城		2			13	1											8546-47
	懷遠					8	2											8550
	融縣					12	2											8552-53
象州			1			12												8555

城 府	州 縣	驛 丞	額												設 (總頁碼)	處	
			驛 數	站 數	站 夫	舖 兵	千 里 馬	站 船	水 手	站 馬	馬 夫	號 書	舖 司	塘 夫	舖 夫		
	來賓	順16裁	1				2									4	3557-58
	小 計		5	2		88	13			8	4					4	
慶 遠 府	宜山		1			42											8561
	天河					18											8564
	河池州			1		12											8565-66
	思恩					12											8567
	東蘭州					12											8568
	小 計		1	1		96											
思 恩 府	思恩府			1			4			3	2						8570
	武緣			2		15				6	4						3571-72
	賓州			1		14	3			4	2						8574
	遷江			2		12	1			8	4						3576
	上林			1		7				4	12						8578
	百色廳						1										3580
	土田州			6			4			24	12						3581
	上林土縣			1						3	2						3582
	白山土司			1						3	2						8583
	興隆土司			1						3	2						8583
	那馬土司			1						3	2						8583-84

城 府	州 縣	驛 丞	額												設			出 (總頁碼) 處
			驛 數	站 數	站 夫	舖 兵	千 里	站 馬	水 船	站 手	馬 夫	號 書	舖 司	塘 夫	舖 夫			
	都陽土司			1							3	2						3584
	小計			18			48	13			64	36						
泗 城 府	凌雲				7		19					70						3584-85
	西隆州						1	2										8586-87
	西林						9	24										3588
	小計				7		29	26				70						
平 樂 府	平樂	雍5裁	1			12	7	8	16									3590-91
	恭城					4												8593
	富川					19	3											3594
	賀縣					18	20											8596
	荔浦					22												8599
	修仁					9												8601
	昭平		2			30		8	16									3601-03
	永安州					13												3605
	小計			3		127	30	16	32									
梧 州	蒼梧	順16裁	1			26	22	18	46			1						3606-08
	藤縣	4驛丞 久裁				29	2	6	12									3613- 8615
	容縣					16	2											3618

城 府	州 縣	驛 丞	額												設 處 (總頁碼)	
			驛 數	站 數	站 夫	舖 兵	千 里 馬	站 船	水 手	站 馬	馬 夫	號 書	舖 司	塘 夫	舖 夫	
府	岑溪					12	2									8621
	懷集州					21	2									8622
	小 計		1			104	30	24	58			1				
府	桂平					21	2									8625
	平南					4	2									8628
	貴縣					21										8630
	武宣		1			3										8632-33
	小 計		1			49	4									
府	宜化					49	2									8634-35
	新寧州					2										8641
	隆安					2	2									8643
	橫州					6	2									8645
	永淳		1			1	2					10				8648
	上思州					1										8651-52
	歸德土州			1						4	2					8653
	小 計		1	1		62	8		4	2		10				
太	崇善						2									8655
	左州					10										8657
	養利州															8657-58

城 府	州 縣	驛 丞	額												設			出 處 (總頁碼)
			驛 數	站 數	站 夫	舖 兵	千 里 馬	站 船	水 手	站 馬	馬 夫	號 書	舖 司	塘 夫	舖 夫			
平 府	永康州											1		4		8658		
	寧明州					6	2					2				3659		
	明江廳															3600，投 遞上石西 州公文人 設乙名		
	龍州廳															8661		
	小 計					16	4					3		4				
鎮 安 府	天保					18	2									3673-74		
	奉議州					3	2					1				8674		
	歸順州					27										3675		
	小鎮安廳					6										3676		
	向武土州					3										3677		
	小 計					57	4					1						
鬱 林 直 隸 州	鬱林州					11	2									3679		
	博白					6										3680		
	北流					6	2									3682		
	陸川					12										3683-84		
	興業					4										3685		
	小 計					39	4											
	總 計		24	29	188	1002	84	56	138	80	114	5	10	4	4			