

李銳鋒公司

DEE HONG LUE & CO.

Office and Yards

940-950 June Luna, Manila, P. I.

Tels. 49927-49508

Cable Address "ZALUC"

MANUFACTURERS AND DEALERS

in all kinds of

PHILIPPINE LUMBER

our specialty are

Tanguile, Apitong, and Guijo.

sole owners of the

ZAMBALES LUMBER CO.

MASINLOC,

ZAMBALES.

三十年來菲律賓交通事業

林滄江



林君爲本校舊友、第九屆畢業、轉升僑中、成績皆冠儕輩。現肄業菲大醫科、每週受業三十餘小時、兼程並進、一勤學不倦少年也。(現年二十歲) 本篇原託一摯友撰述、因事忙中輟。今歲學校暑假、乃商託君擔任、費二星期之調查譯述、始克藏事。因印刷部久候稿、無充分時間、可以詳述一切、此爲最後送去之一篇也。

編者附識

一 敘言

以蠻荒炎服之菲律賓、受壓逼於西班牙專制政治之下、痛受牛馬奴隸生活者、幾四百年。一經美人統治、在此三十餘年短時期中、竟蔚成東亞燦爛地方、爲南洋各屬中最有希望民族。語其精神文明進步、當推教育居首功、語其物質文明發展、則藉交通爲前驅。三十年來教育狀況、已有專篇評論、是篇所述者、爲三十年交通事業耳。但須附帶聲明者、暑假之暇、承顏師命撰述是篇、因時間倉卒、各項交通事業、不能詳細調查、俾條分縷晰。而各項表格根據政府所公佈者、祇至一九二四年止、以後年度、雖曾向交通部函索、未蒙其答覆、故舉一漏百、在所不免、是所望於閱本文者之原諒也。

二 鐵路

三十年來菲律賓交通事業

菲律賓區區十一萬四千四百方哩之地、而島嶼之多、竟達七千八百三、故鐵道事業、未見發展、現已築鐵道者、惟呂宋 (Luzon) 班乃 (Panay) 宿務 (Cebu) 三島耳。

甲 呂宋島之鐵路

呂宋爲全菲第一大島、鐵路最爲發達、物產豐饒、交通便利、首都峴里拉在焉。全島鐵道縱橫、均係峴里拉鐵路公司 (Manila Railroad Company) 所經營。

(1) 峴里拉鐵路公司之歷史 現屬菲政府之峴里拉鐵路公司、最初爲英人所創辦。當西班牙人治菲時、政治腐敗、對於交通不甚注意。及後因各省出產日多、商務日漸發展、始覺鐵路運輸之急不容緩。一八八七

年英人要求在峴里拉 (Manila-Dagupan) 間建築軌道，於三月廿四日，得西皇之准許，隔年動工，至一八九二年十一月廿四日第一次通車，經五年之工夫，費菲幣一、八九九、〇〇〇元（預算時四、九六四、四〇〇元）。全長一九五·六〇公里（Kilometer）自首都峴里拉北至拉牛版，中經梨薩 (Rizal) 武拉干 (Bulacan) 邦版牙 (Pampanga) 丹轆 (Tarlac) 邦牙絲蘭 (Pangasinan) 五省。

公司名曰峴里拉鐵路有限公司 (Manila Railway Co., Limited)，又稱峴里拉拉牛版鐵路有限公司 (Manila and Dagupan Railway Co., Ltd.)

一八九三後五年中，公司備受種種困難。一八九八年五月，當美大衛將軍杜威 (Dewey) 大破西班牙艦隊於峴里拉灣時，菲革命軍掘毀軌道數段，六月間駐峴英領事向西政府抗議，要求保護，西督置之不理，謂汽車通行適足以助叛亂黨徒耳。

迨美人佔領峴 (一八九八年八月十三日)，始經一度修理，重行通車，然至一八九九年二月間，美菲雙方交惡，戰事又起，及菲革命軍失敗，美人佔領全菲後，英公司損失極大，橋梁軌道，多被折毀，車頭車輛，半被損壞，且沿道車站 (Station Building) 一一變為焦土。整理之款浩大，因向美政府要求賠償，美政府乃代為擔保，其經濟地位始逐漸恢復。

南線分三支，一經巴石 (Pasig) 梨薩省 (Luzon) 至蒙魯慢 (Montalban) 自來水池即在此，一達甲密地 (Cavite) 省之那埠 (Naic)，一至內湖 (Laguna) 之加南描 (Calamba)，由此分二支，一西南至描東牙示 (Batangas) 爲Batangas 省會，一東南達椰描示 (Tayabas) 省之宏拉 (Hondagua)，自此經北甘馬 (Camarines Norte) 至南甘馬 (Camarines Sur) 那牙埠 (Naga)，正在計劃中，尚未建築。自那牙起爲禮牙示 比分線 (Legaspi Division) 至淡描戈 (Tabaco) 在Albay 省，爲南線之終點。計鐵路所經之地，達十二省，將來北甘馬 及甲萬 那端至亞巴 里線成功後，可自南端之禮牙示 比，直達極北之亞巴 里，交通更形便捷。

乙 班乃及宿務兩島之鐵路

班乃、宿務二島之鐵路，均爲私人所辦之菲律賓鐵路公司 (Philippine Railway Company) 所經營，路線只長二百二十公里。在班乃島曰怡朗線，自島南之怡朗 (Iloilo) 至島北之加必示 (Capiz)，凡長一六·一公里。

在宿務島爲宿務線，自島北之拉腦 (Danao) 至島南之阿牙于 (Ayao)，凡長九五·二公里。據一九二三年統計，共有客車四十九乘，貨車一百九十九輛，載重十二萬噸 (tons)，若與峴里拉鐵路公司比較，相差則甚大也（一九二三年峴里拉鐵路公司之火車載重達一百一十一萬噸）。

三十年來菲律賓交通事業

自後營業日日擴充，一九〇六至一九一三年，且向南向北，延長路線，惟自歐洲大戰開始，又發生種種困難，遂於一九一七年，轉讓與菲政府經營，改名爲峴里拉鐵路公司。

(2) 現在呂宋島鐵路之情形 菲政府自接辦後，竭力整頓，延長南北路線，增購新式車輛，添備貨車 (trucks)，復有汽船，航行呂宋東南兩岸，以與火車聯絡，營業日盛。現已成路線共長一、〇六〇·七二公里（即六五九·一二英里），所用各種車輛，達二千八十一，今年三月間，鐵路公司董事會議撥一百二十萬元，專爲添購各種車輛之用，將來之發展，未可量也。

全線以峴爲中心，分南北兩大幹線，北線出梨薩省至武拉干省城嗎羅羅示 (Malolos) 爲舊時菲律賓共和國都城，經邦版牙省會仙賓蘭 (San Fernando) 丹轆省城丹轆 (Tarlac) 至邦牙絲蘭之拉牛版，由此再北至拉允隆 (La Union) 之省會仙賓蘭，爲北線終點。其支線最要者，爲武拉干省至甲萬那端線 (Cabanatuan 爲舊描依絲夏 Nueva Ecija 省城)，將來擬延長至北部加雅那 (Cagayan) 省之亞巴里 (Aparri) 在邦版牙省又分數支，由仙賓蘭老東分一支至阿拉耶 (Arayat)，西分一支至加面 (Carmen)，稍北至劉于 (Dau)，又東分一小支至馬牙弄 (Magalang)，西分一支至斯多成 (Stoisenbury) 爲美國駐軍要地。

三 公路與橋梁

西人之築公路與橋梁也，強迫民工，勒令壯丁每人年作十五至四十日不等。惟所築之路，多係暫時性質，其永久者，均限於貿易興盛之區，人民聚居之地，且其時汽車 (automobiles) 尚未通行，經濟又遠不如現在之充裕，故路闊不過三四公尺，橋梁多爲木製。美人治菲之後，竭力整頓，以利各省之交通。一九〇五年，公造局 (Bureau of Public Works) 成立，負責發展路政，至今則平坦之公路，各地皆有，裨益工商，實爲不少。蓋駛行公路之貨車客車，可自內地運至鐵路之車站，或沿岸之商場，以補助鐵路汽船所不及。茲將種種狀況列下：

甲 用費

路橋用費，或由中央政府供給，或由各省各自負擔，其來源有三：一爲人頭稅 (Cedula tax)，法律上規定此稅之一元（原例每人納二元）爲築路之用；二爲一小部份之地租；三爲汽油與汽車稅 ("Gasoline" and "automobile" taxes)，在一九二七年，汽油之稅爲三百七十萬元，而汽車稅則達一百萬元。據一九二四年之調查，菲政府自一九〇二年起平均每年修理及建築公路橋梁之費爲菲幣八、八〇〇、〇〇〇元，一九一九年增至一三、六五三、六〇三元，一九二三年則爲二一、六五四、二八三之多。而公造局之報告，又謂至一九二六年三十一日，菲島各地橋梁之費，

約達二千萬元。茲將一九二四年統計公路用款列表於下，以見非政府重視公路之一般：

表一 一九一一年至一九二三年公路用費

年 至	修理費	建築費	總費
六月三十日			
一九一一	1,119,704	4,551,733	5,671,437
一九一二	1,415,151	4,546,708	5,961,859
一九一三	1,579,105	5,370,491	6,949,596
十二月三十一日			
一九一三	839,981	2,840,454	3,680,435
一九一四	1,496,738	5,652,437	7,149,175
一九一五	1,655,045	5,872,057	7,527,102
一九一六	2,114,534	5,920,607	8,035,141
一九一七	2,704,147	6,148,213	8,852,360
一九一八	3,346,261	7,257,917	10,604,178
一九一九	4,133,799	9,519,604	13,653,603
一九二〇	3,942,553	7,456,499	11,399,052
一九二一	4,508,321	7,177,644	11,685,965
一九二二	5,471,339	6,891,168	12,362,507
一九二三	5,483,412	7,170,871	12,654,283

乙 路線之增長

公路可分三等：第一等全年中貨車客車，可以通行無阻，第二等汽車亦可駛行，惟有一定期限，大抵雨季時不能通車；第三等則專為步行及牲

丙 呂宋島之第一等公路線

呂宋第一等公

路線之長，甲於各島。一九〇八年，有二百多公里，一九一九年，則增至一千四百九十多公里，佔是年全數三分之一（參看表二），就中尤以邦牙絲蘭增加為最多，此兩年各省路線之比較，可於下表明之：

表三 呂宋島第一等公路線（一九〇八及一九一九兩年）

省 份	一九〇八年 六月卅日 公 里	一九一九年 六月卅日 公 里
梨薩 (Rizal)	55	147.3
甲密地 (Cavite)		80.5
描東牙示 (Batangas)	80.0	174.6
內湖省 (Laguna)	85.0	142.8
杏椰描示 (Tayabas)		174.8
武拉干 (Bulacan)		96.5
邦版牙 (Pampanga)	17	180.1
丹轆叻 (Tarlac)		85.7
藍描依絲下 (Nueva Ecija)		139.0
邦牙絲蘭 (Pangasinan)	37.5	274.6
拉允隆 (La Union)	6.0	72.1

丁 貨車客車之增加

自美人輸入汽車後，為各省交通開一新紀元，今來往各省公路之汽車，多屬私人創辦之運輸公司。總計全非貨車客車通行之公路線有一百五十多條。其價資低廉，第一等公路每公里祇收五仙，第二等二仙半。邇來與鐵路競爭頗烈，而尤以岷埠至碧瑤間為最甚。觀以下二表，可知自一九一五年至一九二三年增加之數目。

畜運輸之用。第一等在一九一〇年只一千二百三十公里，至一九二三年，驟增至五千三百八十餘公里；第二等在一九一〇年為一千三十一公里，至一九二三年則為二千一百九十多公里；第三等在一九一〇年為三千三百三十七公里，而至一九二三年，則減為二千七百九十多公里。蓋因交通日益需要，牲畜運載，遲滯困難，故第三等多有改良為第二等者。試觀下表，便可知其進步之速也。

表二 一九一〇年至一九二三年路線之增加

年 至	第一等 公 里	第二等 公 里	第三等 公 里	總共 公 里
六月三十日				
一九一〇	1,230.2	1,031.3	3,337.6	5,599.1
一九一一	1,587.6	1,668.9	2,956.8	6,213.3
一九一二	1,839.6	2,159.9	3,216.8	7,216.3
一九一三	2,097.3	2,034.6	3,118.1	7,250.0
十二月三十一日				
一九一三	2,233.8	2,024.6	3,138.7	7,397.1
一九一四	2,564.0	2,024.3	2,875.7	7,464.0
一九一五	3,067.7	2,082.3	3,051.7	8,201.6
一九一六	3,439.6	2,045.8	3,440.7	8,926.1
一九一七	3,738.7	2,056.6	3,348.4	9,143.7
一九一八	4,315.8	2,015.8	3,128.6	9,460.2
一九一九	4,705.4	1,986.0	3,109.2	9,800.6
一九二〇	4,906.3	2,037.5	3,079.8	10,023.6
一九二一	5,066.2	2,044.8	3,036.6	10,147.6
一九二二	4,983.7	2,115.5	2,942.7	10,041.9
一九二三	5,382.3	2,196.7	2,795.2	10,374.2

表四 一九一五至一九二三年中在菲政府註冊之汽車 (automobiles)

年	數 目	載 人
一九一五	2,921	7,537
一九一六	3,211	19,408
一九一七	3,387	16,743
一九一八	4,955	26,158
一九一九	7,069	37,461
一九二〇	8,341	46,150
一九二一	9,926	56,166
一九二二	9,888	55,109
一九二三	9,684	51,801

表五 一九一六至一九二三年中在菲政府註冊之貨車 (trucks) 及公共汽車

年	數目	容 量
		載人 載重噸數
一九一六	343	1,370 972
一九一七	354	1,936 1,144
一九一八	657	7,450 1,328
一九一九	1,338	9,550 1,265
一九二〇	2,722	12,467 3,320
一九二一	2,865	21,982 4,054
一九二二	2,787	5,581 3,956
一九二三	3,086	17,675 5,576

戊 一九一九年橋梁之調查

附註：一九二一及一九二二年之數包括公共汽車 (Public utility automobiles)

附註：一九二一及一九二二年公共汽車不算在內

自汽車通行，木造之橋，已成過去之物。公路上新式橋梁，多用士敏土與鋼建築，如岷埠

巴石河 (Pasig River) 之鐘士橋 (Jones Bridge) 仙查哥律橋 (Santa Cruz Bridge) 北依老哥 (Iloos Norte) 劉哇河 (Laog River) 之義麥橋 (Gilbert Bridge) 及亞描 (Albay) 省之禮老橋 (Governor Reynolds Bridge)

表六 一九一九年六月卅一日菲島橋梁統計

建料	數目	長度 (公尺)
士敏土	4,274	16,790.30
鋼	140	5,509.23
其他堅實之料	3,081	6,735.48
不能耐久之料	2,179	18,466.70
共	9,674	47,501.71

均是西人所造之橋，遺存無幾，其最著者橫過巴石河之舊西班牙橋(Bridge of Spain) 據一九一九年之統計，菲島有如下之橋梁：

己 將來之計劃

公造局自成立以來，發展路政，不遺餘力。一九二七年，該局擬定全菲官道，自呂宋北部之亞巴里(Aparri)至峇蘭達(Mindana)島南部之納卯埠(Davao)其計劃如下：自亞巴里陸路可直達南端之述殊汝(Sourigon) 隔海即三描島(Samar)距離二十公里，決用渡船，載車過海；三描西南與禮智島(Leyte) 東北部僅隔一狹海峽，擬築一長五百公尺之鐵橋；禮智渡海至板亞翁島(Panau)亦將建一長百三十公尺之橋梁；而板亞翁至峇蘭達北部之殊利艾(Surigao)因其相隔有二十二公里之長，故擬仍用渡船；自殊利艾至納卯，則築第一等公路線，計長一千六百六十公里，現已完成之路長九百九十公里，正在建築中者三百公里，在計劃中尙未動工者三百七十里，預算未完之築費須一千五百萬元。將來成功之後，可坐車環遊菲律賓羣島，豈非交通上一大快事哉？

四 航政

甲 外洋

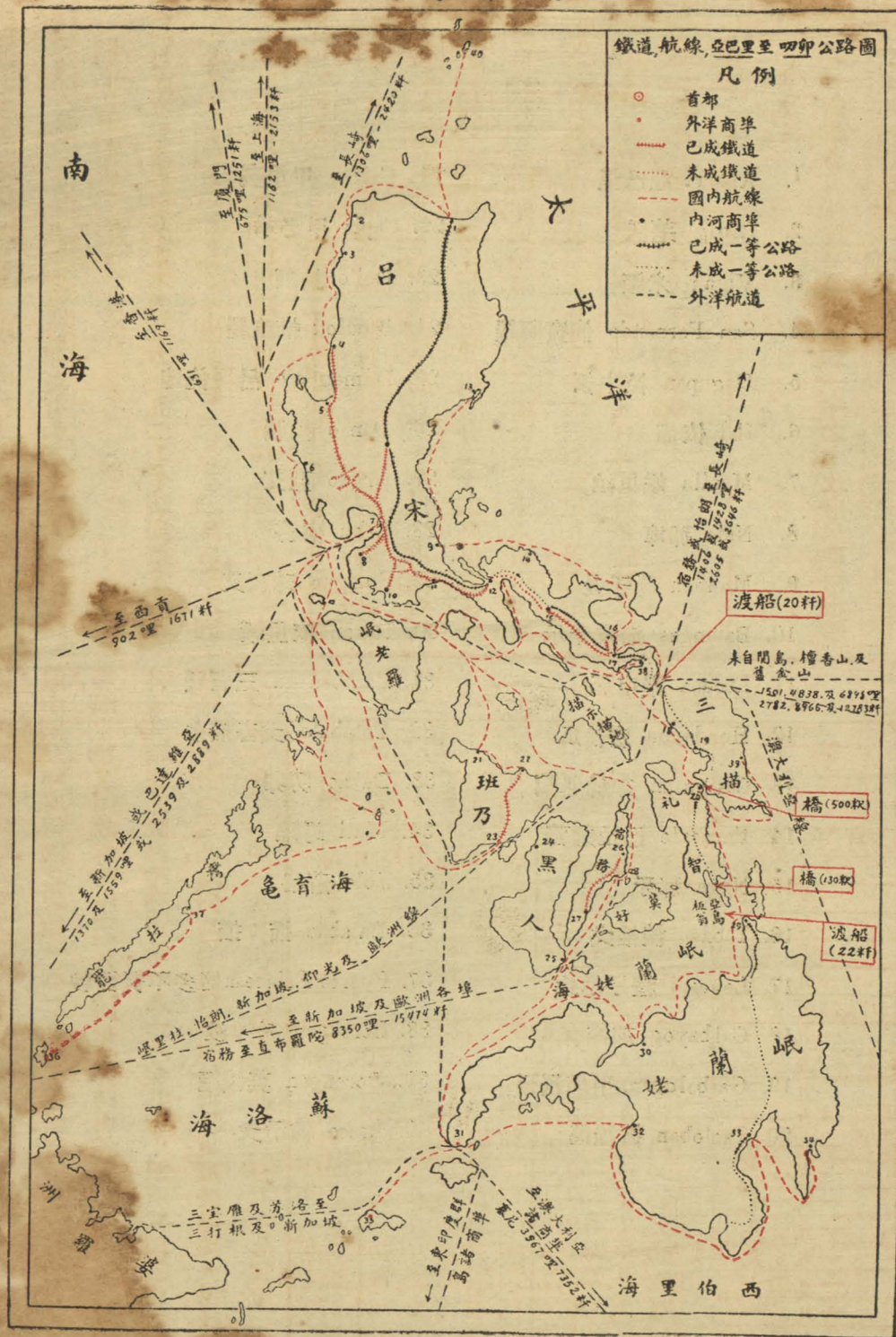
一八一五年前，菲島對外貿易，頗受限制，一年之中，政府只准兩板船(Galleon)運貨至墨西哥。後菲律賓貴族公司(Compania Real de Filipina)

獲得西非航權，同時政府許峇蘭商船，與中國各埠通商，惟來菲船隻，只能載中國及印度兩國之貨物。一八一五年後，板船貿易(Galleon trade)既廢，峇蘭又開放為商埠(一八三四年)，菲島與各國間之商業，日漸繁盛，外人先後在此設海輪公司，至一九一八年，共有十四所。其後宿務、怡朗、三寶壟、及蘇洛(Jolo)均開為通商口岸，對外商務，更形發達。美人至後，船舶之來菲者，年年增加。一八九九年洋船之來菲者二百七十七艘，重三十二

表七 一九〇六至一九二三年來往船隻

年 至	入 口		出 口	
	船數	噸 數	船數	噸 數
六月三十日				
一九〇六	911	1,424,055	943	1,455,053
一九〇七	918	1,321,568	1,031	1,293,266
一九〇八	1,033	1,511,902	1,010	1,464,448
一九〇九	764	1,410,560	750	1,392,333
一九一〇	862	1,703,684	872	1,715,268
十二月三十一日				
一九一一	906	1,849,475	854	1,787,650
一九一二	877	1,870,330	867	1,919,387
一九一三	811	1,945,448	794	1,979,768
一九一四	772	1,912,756	747	1,931,249
一九一五	714	1,680,692	714	1,718,113
一九一六	705	1,559,346	718	1,594,124
一九一七	652	1,456,163	648	1,464,529
一九一八	652	1,412,871	659	1,544,648
一九一九	740	1,711,981	719	1,705,869
一九二〇	992	2,755,752	995	2,771,214
一九二一	871	2,646,456	888	2,727,379
一九二二	899	3,031,828	902	3,076,263
一九二三	799	3,351,022	948	3,242,753

圖 通 交 島 羣 賓 律 菲



萬二千一百三十噸；離菲者二百七十三艘，重三十三萬六千五百五十噸，六年後增加三倍有餘。茲將一九〇六年至一九二三年來往船隻之調查，列之於下：

日本航務發展之可驚，一九〇三年，航行之權，操諸英人，其時日船出入總數為九艘，英人則為一百三十三艘，至一九一八年，日本之船數，勝過英美兩國，據當年之統計，日本自九艘增

表八 一九〇三及一九一八年外洋航政比較

國籍	船數		相差	噸數		相差
	一九一八年 出入船隻總數	一九〇三年 出入船隻總數		一九一八年 來往船隻噸數	一九〇三年 來往船隻噸數	
總共	1,311	245	1,180	2,999,347	2,88,077	2,705,270
菲律賓	266	算在「華國」內	+266	516,996		+516,996
美國	257	27	+230	338,266	33,627	+304,639
英國	290	133	+157	610,208	185,904	+424,304
中國	19		+19	30,433		+30,433
丹麥	23	2	+20	66,036	1,667	+64,369
荷國	30		+30	62,559		+62,559
法國	3	8	-5	5,800	11,565	-5,765
德國		37	-37		19,759	-19,759
西班牙	16	3	-13	41,040	4,345	+36,695
瑞典	2	3	-1	5,042	1,666	+3,376
挪威	17	20	-3	57,115	11,489	+45,626
日本	375	9	+366	1,173,918	11,777	+1,162,141
其他各國	36	3	+33	85,914	6,278	+79,636

附註：一九〇三年之噸數及船隻，均係大約之數。

表九 一九一七至一九一九年外洋航政比較

入口	船數			噸數		
	一九一九	一九一八	一九一七	一九一九	一九一八	一九一七
美國(美國登記)	173	134	78	450,373	256,649	158,279
美國(菲島登記)	117	123	111	133,831	109,795	109,309
英國	233	145	221	522,155	300,812	484,632
中國	5	9	11	5,983	14,841	9,923
丹麥	6			10,910		
荷國	18	16	29	35,150	52,754	101,779
法國	1	2		1,728	3,857	
日本	177	189	171	525,576	583,608	534,468
挪威	3	8	16	6,294	26,798	31,581
西班牙	7	8	6	19,981	20,670	13,522
瑞典		1	2		2,521	5,042
其他各國		17	4		40,566	7,628
共	740	652	652	1,711,981	1,412,871	1,456,163
出口						
	一九一九	一九一八	一九一七	一九一九	一九一八	一九一七
美國(美國登記)	158	123	83	431,774	260,347	178,347
美國(菲島登記)	108	143	115	122,468	228,471	120,648
英國	235	145	221	529,789	309,604	483,073
中國	3	10	11	2,869	15,612	9,923
丹麥	5		31	10,381		
荷國	21	14		49,904	39,805	105,795
法國	2	1		3,642	1,943	

至三百七十五，英國為二百九十艘，美國則為二百五十七艘，其進步之速，實足驚人。觀上下二表，便可知日人在菲航行之勢力矣。

1. Aparri 亞巴里
2. Laoag 老沃
3. Vigan 米雁
4. San-Fernando 仙賓蘭羅
5. Dagupan 拉牛坂
6. Iba 依描
7. Manila 岷里拉
8. Naic 那埠
9. Mauban 馬于曼
10. Batangas 描東牙示
11. Lucena 羅申那
12. Hondagua 宏拉瓜
13. Casiguran 加絲遇蘭
14. Paracale 巴拉加禮
15. Naga 那牙
16. Tabaco 淡描戈
17. Legaspi 禮牙示比
18. Calbayog 加描育
19. Gathalogan 甲描羅雁
20. Tacloban 轆羅萬
21. Calivo 甲里真
22. Capiz 甲必示
23. Iloilo 怡朗
24. Bacolod 描高羅
25. Zamboanga 呂瑪倪地
26. Danao 拉腦
27. Argao 亞艾
28. Cebu 宿務
29. Surigao 殊利艾
30. Iligan 依里雁
31. Zamboanga 三寶雁
32. Cotabato 戈沓描多
33. Davao 叨卯
34. Mati 馬地
35. Jolo 蘇洛
36. Balabac 描拉描
37. Puerto Princesa 倍多不憐西紗
38. Sorsogon 殊述汝
39. Borongan 莫濃雁
40. Basco 描示戈

乙 內河

一八三四年後，菲島與世界各國之商業，日益發達，各島間之運輸，因之日盛一日，除岷里拉宿務諸大埠外，內河通商口岸，達二百餘，航船汽船往來其間，與岷埠宿務諸港聯絡。一九二二年，計有汽船一百五十三艘，帆船七百二十五。

一九二三年則有帆船七百三十艘，汽船二百三十，載重自二十至一千噸不等。此外又有一千七百九十二港船，為內陸水運之用。其航務種種情形亦有可得言者：

(一) 航務不振 菲島內海交通，自一九二三年，因法律上明文規定，保障非人利益，限制外人所辦之船業公司與之競爭，故航務不振，設備卑陋，所有汽船，皆破舊不堪，此實菲島交通上一污點也。

(二) 裝設電台 菲島各內海輪船公司，都未裝設無線電台，以致觸礁沉沒之事，時有所聞，去年交通部已擬定船舶無線電台章程，強制裝設，方准駛行，各公司已照章遵行，此則內河航業一大改革也。

日本	178	186	161	531,052	590,310	511,068
挪威	3	9	14	6,294	30,317	29,483
西班牙	6	8	6	17,696	20,370	13,522
瑞典		1	2		2,521	5,042
其他各國		19	4		45,348	7,628
共	719	659	648	1,705,809	1,544,648	1,454,529
總共	1,459	1,311	1,300	3,417,850	2,957,519	2,920,692

交通部已擬定船舶無線電台章程，強制裝設，方准駛行，各公司已照章遵行，此則內河航業一大改革也。

(三) 重要航線

全菲之重要航線如下：北自描示戈 (Pasco, 菲島極北描東島 B. Irian 省城) 至呂宋北岸加雅那省之亞巴里，自此至西岸之劉哇 (Laog, 北依老哥省城)，沿岸南航，經米雁 (Vigan, 南依老哥省城)，仙賓蘭老 (La Union 省城)，依描 (Iloilo 省城)，直達岷埠。呂宋東岸之線，始於加絲遇蘭 (Casilan, 在拔椰指示 Taybas 北部) 至米哥 (Bicol Region) 各埠。

自岷里拉西南經邱諒 (Culion) 至描拉描 (Balabac, 龍拉灣 Palawan 羣島南端商港)，南過民老羅 (Mindoro) 島西岸至怡朗及描高羅 (Baco, 西方黑人省省城)，一至甲必示 (Capiz, 一經宿務，呂瑪倪地 Dumanague, 東方黑人省省城) 達三寶壟 (Zamboanga)，一沿呂宋南

沿至三描島 (Samar) 之加描育 (Calbayog) 及甲描羅雁 (Catalagan) 南經饒羅萬 (Tadoban, 禮智省城)，直通殊利艾 (Surigao, 殊利艾省城)，沿岷蘭姥 (Mindanao) 北岸達三寶壟。

最南一線，起自蘇洛，東迄岷蘭姥西岸之戈查描多 (Cotabato) 循岸經叨卯 (Davao)，以達東岸之馬地 (Mati)。

丙 碼頭與燈塔

新式碼頭之最著者為岷埠之七號碼頭 (Pier 7)，規模宏大，菲人自詡為東方第一焉。宿務、怡朗之碼頭，均正在計劃建築。燈塔與輪船有密切之

五 電政

甲 陸電

陸電均為美國哨號隊 (U. S. Signal Corps) 所建築，初為軍用，後遂軍商並用。一九〇二年九月十五至十二月三十一日間，轉讓一，四五九·一八公里陸電與菲島政府。一九〇三年，菲政府又接管陸線一，〇七一·八三公里海電二線：一自禮智之查羅萬 (Tadoban) 至三描之描西 (Basy) 一自瑪新 (Masin, Leyte) 至殊利艾 (Surigao, Mindanao)，共長九二·〇三公里。據一九〇二年統計，哨號隊所管之線，有下列之多(表十)而菲政府所管者如下(表十一)：

線長(公里)

表十 一九〇二年各島陸電之調查一

美國哨號隊所管之線

Luzon 島	
Cagayan 至 Pampanga	560.14
Ilocos Norte 至 Pangasinan	383.08
Pangasinan 至 Manila	238.22
Angeles(Pampanga)至 Olongapo(Zambales)	70.82
Pangasinan 省內	11.27
Ilocos Sur 至 Lepanto	64.38
Manila 至 Cavite 省	48.29
Cavite 省內	49.90
Mainla 至 Montalban	35.41
Mainla 至 Batangas	86.92
Batangas 省內	120.71
Rizal 省內	76.45
Batangas 至 Tayabas	249.49
Tayabas 省內	13.68
Ambos Carmarines 至 Albay	127.16
Ambas Carmarines 省內	14.49

三十年來菲律賓交通事業

Nueva Ecija 省內	120.07	Sorsogon 省內	9.66
Pangasinan 至 Tarlac	17.64	Masbate 島	35.41
Nueva Ecija 至 Tarlac	18.44	Mindoro 島	22.53
Tarlac 省內	14.43	Leyte 島	262.37
Pampanga 省內	6.41	Bohol 島	119.11
Bulacan 省內	69.74	Negros 島	529.56
Pangasinan 至 Zambales	30.46	Panay 島	246.27
Zambales 省內	163.54	Quimaras	6.44
Batvan 省內	14.43	Mindanao	502.19
Laguna 省內	56.12	共	4,019.17
Batangas 省內	75.77		
Ambos Carmarines 省內	161.93		
Sorsogon 省內	11.22		
Marindugue 島	73.75		
Masbate 島	84.98		
Cebu 島	115.43		
Panay 島	88.18		
Mindanao 島	57.72		
共	1,459.18		

表十一 一九〇二年各島陸電之調查二

菲中央政府所管者

線長(公里)

Luzon 島	
Abra 省內	66.54
La Union 省內	9.62
La Union 至 Benquet	14.43
Benquet 省內	32.06
Pangasinan 省內	160.59

三十年來菲律賓交通事業

總共五，四七八·三五公里。至一九一八年增至九，一二三·七四公里，一九二四年則爲一，九六二·六五公里，北起亞巴里，南達哥查描多(Cotabato)，廣播全國各要地，傳遞迅捷，茲將一九二一至一九二三年逐年線長錄之於下：

一九二一	七，四五〇·一六公里
一九二二	七，九七七·八六公里
一九二三	八，二五九·七一公里
一九二四	八，五八八·二二公里
一九二五	八，八〇九·八六公里
一九二六	九，一二三·七四公里
一九二七	九，七五六·一一公里
一九二八	一〇，三一八·一一公里
一九二九	一〇，三四八·八八公里
一九三〇	一〇，三六〇·八六公里
一九三一	一〇，六七一·三六公里
一九三二	一九一三年全菲共有電局二百九十三所，至一九二三年則增設至三百九十七所，其逐年之數如下：
一九三三	二九三所
一九三四	三〇三所

一九二五	三一一所	一九二六	三二四所
一九二七	三二五所	一九二八	三三五所
一九二九	三四四所	一九三〇	三六六所
一九三一	三六八所	一九三二	三九五所
一九三三	三九七所		

乙 海電

菲島國有海電，亦均爲美國哨號隊所創設，與陸電相連，一九〇二年未，各島要地，皆有哨號隊之海線，此外又有東方水線有限公司之綫(Eastern Extension Cable Company)，又名 Eastern Extension, Australasia and China Telegraph Company)，與歐美通訊，當時此公司在菲有三線：一自怡朗至西方黑人省之描高羅(Bacolod, Negros Occidental)，一自怡朗至宿務，一自峴埠至怡朗，茲將一九〇二年之海線列之於下：

表十二)
美國哨號隊所管之水線，因戰事失修毀去者，達二千多英里。故一九一三之統計爲一千八百七十多公里，而一九二三則爲一千二百九十餘公里，茲將一九二三至一九二三逐年水線之長列下：

一九二三	一，八七二·一六公里
一九二四	一，八一六·七四公里

一九二五	一，七四七·二四公里
一九二六	一，六四〇·〇〇公里
一九二七	一，五八七·三七公里

一九二八	一，四〇五·六三公里
一九二九	一，三五九·三七公里
一九三〇	一，四九一·五四公里

一九二一 一，四七七·五四公里
一九二二 一，三六七·八六公里
一九二三 一，二九一·二九公里

今在峴埠外洋海電公司，已有二家。一爲舊東方水線有限公司，傳遞菲島，香港，及亞洲，歐洲與澳大利亞一部之消息；一爲太平洋商業水線公司(Commercial Pacific Cable Company)，傳達美菲間之報務，其取費視字數之多而少而定。(Per word basis Cable Count)。

丙 電話

與電報同時發達者爲電話。一九〇二年，美國哨號隊已有三百三十六軍用之電話線。其後商業繁盛，電話之用日廣，尤以峴埠爲尤甚，於是菲律賓

表十二 一九〇二年海電之調查

始終點	完 成 日 期	線長(公里)
Mainla 至 Cavite	無 報 告	17.93
Cebu 至 Leyte	一九〇〇年四月十九日	115.40
Leyte 至 Samar (兩線)	一九〇〇年四月廿一日	73.24
Cebu 島	一九〇〇年四月廿四日	21.96
Tayabas 至 Ambos Carmarines	一九〇〇年五月廿八日	80.63
Cavite 省	一九〇〇年六月四日	22.71
Negros Oriental 至 Misamis	一九〇一年正月十一日	186.04
Misamis 省	一九〇一年正月廿五日	215.25
Cotabato 至 Zamboanga	一九〇一年二月廿一日	255.58
Zamboanga 至 Jolo	一九〇一年二月廿六日	161.23
Cebu 至 Negros Oriental	一九〇一年三月十八日	27.78
Samar 島	一九〇一年七月十五日	59.63
Bohol 至 Cebu	一九〇一年七月十八日	23.00
Cotabato 省(兩線)	一九〇一年七月廿七日	118.07
Mindoro 島至 Batangas 省	一九〇一年八月八日	48.51
Mindoro 島至 Marinduque 島	一九〇一年八月十六日	74.72
Samar 島至 Masbate 島	一九〇一年九月六日	123.00
Masbate 至 Sorsogon 省	一九〇一年九月十三日	101.78
Albay 至 Sorsogon	一九〇一年九月十七日	48.25
Leyte 島至 Surigao 省	一九〇一年九月廿九日	89.71
Zamboanga 至 Basilan	一九〇一年十月五日	30.99
Jolo 至 Siassi	一九〇一年十月十日	79.60
Capiz 省至 Masbate	一九〇一年十一月六日	120.22
Laguna 省內(四線)	一九〇二年五月十八日	70.72
Masbate 至 Romblon	一九〇二年十一月廿日	189.21
Romblon 至 Marinduque	一九〇二年十一月廿二	121.20
Iloilo 至 Guimaras	一九〇二 十一月廿四	2.22
Cavite 至 Bataan	一九〇二年十一月卅日	13.62
Iloilo 至 Negros Occidental	一八九七年十月十八日	46.9
Manila 至 Iloilo	一八九九年三月十七日	730.78
Cebu 至 Iloilo	一八九九年六月四日	348.17
Manila 至 Hongkong	一八九八年四月四日	1,372.74
共		4,960.48

附註：除末四線屬東方水線公司(Eastern Extension Cable Company)外，餘皆哨號隊所管理。

電報電話公司 (Philippine Telephone and Telegraph Company) 應時而生。該公司於一九二三年有七千餘號之電話機，二萬七千公里之電線，又有兩具最新式之自動交換機，三座手工共同交換電機。附近諸省，亦多有電話線與岷埠相連，而繁盛之地如三寶壟、宿務、怡朗及碧瑤，亦均有電話焉。

電報電話，可同用一線，故可『報話雙用』，利用電話收發電報，既可速達，又省費用，現各省已『報話雙用』 (Telegraph-telephone Service) 者達三百六十五處。

長途電話，現已着手進行，經在碧瑤岷埠間首先建設。菲律賓電報電話公司，近已與岷里拉鐵路公司商妥，利用其道旁之電桿築電話綫 (岷里拉鐵路公司) 在拉牛版岷里拉間，自有一電報系 (telegraph system) 現在成功，可通話也。

丁 電車

電車之通行，惟限於岷埠及其附近。一八八一年菲律賓電車公司 (Compania de las Tranvias de Filipinas) 在岷城築一·二公里之軌道，以馬拖車，軌道為鋼製，闊僅一·〇六七公尺，一九〇二年十二月，有馬一百三十二匹，車輛三十四，計每日用馬一百二十五匹，年載二六十二百萬六千六百零六人，收費每人僅二仙或三仙耳。

及一九〇三年，則除上之『馬車鐵路』外，又有自岷埠至瑪拉間 (Malabon 舊名 Tambobong 距離四·三五哩) 之汽力軌道 (steam traction way)，亦為菲律賓電車公司所經營。後此二軌線均為岷里拉電氣公司 Manila Electric Railroad and Light Company (簡稱 Meralco) 所收買。岷里拉電氣公司於一九〇三年三月廿四日，得岷市議會之批准，開始建設電車軌道，預先築五九·〇五公里，軌道闊四呎八吋半。其初惟有電車八十輛，今則約達二百乘，軌線共長九十公里，除延繞岷城各要區外，復北出描拉間，南達巴石，每年載客，共三千三百五十萬人。其價目分兩等：頭等十二仙，次等一角，頭等買票至二十五張以上每張十一仙，次等買票至六張以上每張八仙，小學生及七歲以下之兒童半價。每早在七時以前 (星期日除外) 祇收六仙，所以優待工人也。

戊 無線電

一九一八年菲島已有無線電台十處，而一九二三年三九七所電局中，則有二十四處無線電台，為郵政局 (Bureau of Post) 所管辦，此外又有美國駐菲海陸軍所裝設者七處 (其中惟甲密地之海軍無線電台，商業上可以用之)。菲政府八年來，在各島裝設短波電台十五處，如描東牙示 (Butugas) 之二十呎電台 (Howe) 及怡朗宿務之五呎電台是。其餘多散在孤遠之地，自極南與婆羅洲附近之蒙艾 (Bongao) 至極北接近台

灣之福斯哥 (Fasco) 距離一千一百五十八海里。

此二十四電台及甲密地海軍之無線電台，與船舶聯路通訊，俾臻航行之安全。國際通訊，則除本地報館為社員之聯合通訊社 (Associated Press) 及合衆社 (United Press) 外，當推菲律賓無線電公司 (Radio Corporation of the Philippines) 可與香港、廣州、上海、南美、北美、歐洲、澳大利亞通訊。如今年美國選舉大總統之結果，岷埠於十餘分鐘內已知之矣。

六 郵政

甲 國內郵政

菲島郵政，初為美國駐菲陸軍所創辦，一千九百年五月一日始讓與菲政府。一九一八年，菲島共有郵局八百二十八所，郵道四百三十五條，共長二，九九六，六二二·七八公里，信息之遞寄，達九百八十八萬六千九百二十三封。而岷埠總局，則佔二百五十六萬一千八百八十之多。

一九二三年，郵局增至九百十二局，享受自由郵務之傳遞者，有五百餘縣。茲將一九一三至一九二三年每年郵局之數列下：	
一九一三年	六六一所
一九一四年	六八五所
一九一五年	六九三所
一九一六年	八〇二所
一九一七年	八一八所
一九一八年	八二八所

三十年來菲律賓交通事業

一九一九年	八七三所	一九二十年	八九九所
一九二一年	九〇七所	一九二二年	九〇八所
一九二三年	九一二所		

乙 國外郵政

一九二四年，一星期中郵信自中國來者三次，自美國、爪哇及英領海峽殖民地來一次，自奧大利亞來者平均兩星期一次。歐菲間之郵務，經蘇彝士運河來者，平均一星期一次，今則外船之來菲者年多一年，國外郵政亦因之日益發展。

七 航空

菲島與東亞諸國間之航空運輸，實現之期亦不遠矣。現交通部已與我國開始商議，而此次菲人加母氏 (Juan Calvo) 全菲飛行，自岷埠附近之巴西 (Pasay)，飛至加雅那區之亞巴里，又大引起菲人對於航行之注意。故岷埠中於天氣清明時，即聞空中得得之聲，蓋航空學生為試演飛機也。

八 結論

以上所述全島交通事業，已略見其梗概。夫一國交通事業，如全身血脈，血脈暢行，則身體康健。此羣島中交通，在東方誠可稱為利便與發達。其有益於國家者，一教育易於普及，如在鄉村僻處兒童，有公共汽車與電車，

則來城市升轉中大學，便不發生行路難問題。二推廣土產銷路，若椰、蘇糖、烟草四大特產，於歐美間銷路大增者，即食交通便利之賜，銷售既暢，生產增加，故三十年來貿易率，年有進步，而物質文明，亦隨之日益發達。三文明易於輸入，歐風東漸，美雨西來，幾皆以岷里拉為終點。（太平洋航綫印度洋航綫皆終止於岷里拉）故在亞東各國，含有歐美化者，幾以此地稱最焉。然菲島交通事業，究猶在努力整頓時代，其進步將未有已也。（完）

十八，四，三——僑中宿舍。

本篇參考書

菲島戶口調查錄 Census of the Philippine Islands, 1903, Volume 4; 1918 Volume 4, Part II

一九二四年商業調查錄 Commercial Handbook, 1924

一九二十年菲律賓年鑑 Yearbook of the Philippine Islands, 1920 (Philippine Chamber of Commerce)

菲島統計及事實 Figures and Facts About Philippine Islands, 1920 (Bureau of Printing)

菲律賓地理

報紙，雜誌。

合 和 興 木 廠

本廠開設以來已歷數十載自置新式發電機及各色大鋸鋏枋均皆齊備專營本島各種木料並承造屋宇橋樑商行工廠學校大小工程建築堅固價格公平諸公惠顧無任歡迎

VICENTE GOTAMCO HERMANOS

Building Contractors

Saw mill and Lumber Yard

430 Tanduay St.

Manila. P. I.

Tel. 1516

一曲「遠望鄉」

華僑之南來也。恒娶外婦以慰客旅寂寞。相處已久。則置故鄉室家於不顧。相傳數十年前。某華僑由貧苦起家。在此地已另組織家庭。而故鄉高堂白髮。紅閨少婦。時切門閭之望。然一去十年。全不回頭。雖魚雁頻催。亦視若罔見。一日有故鄉新客。寄寓行裏。於午後二點。百無聊奈時。高唱「遠望鄉」。（此曲為閩南梨園所演唱。其相傳故事。謂宋代朱藩。遣金被留在北地南望。而感歎。聲聲都是思君憶母。）某一時大為感動。不數日。挈其鄉人。買棹北歸。歌曲之感人有如是哉。