

中華民國廿二年元旦印

福建西南路礦計劃

林森



顧序

建築鐵路與發展實業二者交相利用如唇齒之相依蓋實業藉鐵道爲其用鐵道亦藉實業以爲礎也福建漳廈路發起於遜清光緒卅一年始由商人集股創辦旋於民國三年歸交通部接管終以營業不振於十九年停止行車宣告結束矣是殆由於設計之初未臻周詳路綫過短未能竟其用耳閩省環山傍海獨據形勝而尤以西南之九龍江汀江晉江三大流域蘊藏最厚煤鐵之利森林之富凡近代國家必須有之產業於此大備若不圖啓發終使委財於地甯不可痛

鄭君輔華有鑒於此因著福建西南路礦計畫一書闡明鐵道與實業之重要連索合之雙美離之兩傷其說覈實而有條理非徒託空言者徵文於余因序其端

民國二十一年十二月顧孟餘

上海圖書館藏書



A541 212 0014 6434B

曾序

一國文化之進步實業之發展均視交通爲依歸我國地處大陸幅員廣闊而現有之鐵路僅一萬二千四百餘公里礦業之不振更勿論矣邈

總理實業計畫首重鐵路建設惜頻年多故致未實行鐵道部成立以來除整理各路外並積極修築粵漢路株韶段隴海路潼西段及京滬津浦兩路間之鐵路輪渡至於擬築之京湘京粵福昌等綫現正從事設計本部簡任技正永定鄭華君學識經驗均甚宏富近於主辦輪渡工程之暇著就福建西南路礦計劃一書探源務本備極周詳其關懷桑梓之熱忱至可敬佩吾閩近年生產低落匪共猖獗交通不便實階之厲是吾鄉人對於延長漳廈鐵路及開採巖龍煤礦誠爲刻不容緩之要圖且南洋僑胞關心祖國路礦事業者甚衆其盼望發展之心尤切得覽此書然後於閩省路礦乃有詳確之考證與明澈之理解惟願國人羣策羣力切實進行爲國家開富源爲民生謀幸福實利賴之是爲之序

中華民國二十一年十一月

閩侯曾仲鳴序於鐵道部



丁序

吾閩全省面積約四十七萬餘方里之廣人口約二千五百餘萬之衆農林礦產漁鹽之富久爲外人所垂涎顧所賴以爲開發富源之工具者陸路交通僅有已經停止行車之漳廈鐵路一段二十八公里耳以面積論平均每一萬方里約有鐵路半公里以人口論每一百萬人口僅有鐵路一公里與沿海其他各省較吾閩誠覺有瞠乎其後之感凡關懷桑梓之人可不大聲疾呼急起直追努力於交通事業之發展耶邇年以來軍閥盤據剝削無窮匪禍蔓延民無甯歲西南北各區無不陷於水深火熱之中苟能及早發展交通振興產業地方何至糜爛人民何至困窮以如此資源豐富之省反演應如此民不聊生之象交通未啓乃爲主要之因况海外閩僑擁有大資本熱心救鄉者實不乏人非集資無所也其病在缺乏有具體計劃之人出而爲之倡耳

鄭君輔華所著之福建西南路鑛計劃對於沿綫經濟情形工程費用等悉心研究受而讀之深佩其眼光遠大設計周詳實現時救閩之一種良藥也觀乎浙江杭江鐵路其開辦也僅以三十萬元爲之始現該路已抵蘭溪路綫長二百公里近更引長至江西玉山鄰省有此積極之建設正吾閩最好之借鏡其有聞風興起實現其計劃者不特閩省西南之幸也

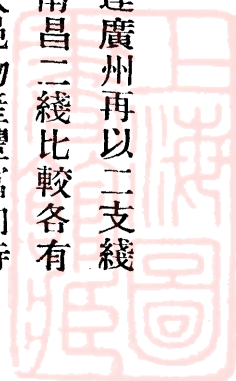
民國二十一年十二月丁超五序於南京

薩序

閩省鐵路經鐵道部計畫者有京粵福昌兩綫京粵綫縱貫閩省腹部北通南京南達廣州再以二支綫東趨福州廈門兩海口福昌綫則橫貫閩省東起福州沿閩江上行由邵光入贛抵南昌二綫比較各有優點若僅就閩省局部言之福州廈門兩海口實爲福建全省門戶沿閩江流域各大邑物產豐富向恃水道航運惟上游水急灘多運輸極爲不便尤以商港而論廈門海口具有天然之形勢巨船隨時可以出入實上海香港間之第一良港其對外貿易輸入超越於輸出者甚多推原其故祇以腹地交通未啓物產無法輸出今乃賴南洋僑商匯兌巨金以爲抵補苟有鐵路通達龍岩僅煤礦木材二項已足挽回莫大利權其他一切生產事業藉交通而發展者更無可限量是廈門龍岩一綫之重要又未可與他綫相提並論也

鄭君輔華於致力首都輪渡建設之餘計劃閩省西南路礦之發展著爲此書旣成以稿見示余觀其設計之周詳籌劃之完善實足爲興辦斯路之圭臬倘得熱心僑商實行投資建築俾斯路得早觀成庶國計民生兩有裨益其造福不僅閩省一隅而鄭君之匠心獨運慘淡經營爲不虛矣

民國二十二年元旦薩福均序



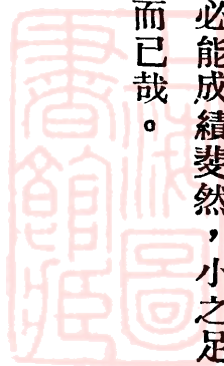
自序

福建三面環山，一面濱海，地勢優越，不受外界侵凌，明末遺民，據此以抗清兵者至四十餘年，其後法人挾其巨艦利砲以攻閩，亦告失敗，廈門有天然良港，與南洋羣島相交通，礦以煤鐵銅爲大宗，均屬物質文明要素，農產如米糧，木材，茶葉，菸草，蔗糖，果實，紙張等日用品，亦莫不具備，人民則勤苦耐勞，富有經營能力，嘗執南洋實業界之牛耳，實一得天獨厚，最易發展之省分也，乃時至今日，不惟大規模之開發未聞，反致百業墜頽，民生凋敝，善良迫爲匪盜，無術挽回，是猶富室之裔，有寶藏而不知啓用，貧苦自甘，至於行乞，不亦大可哀乎，閩省蘊藏，以西南爲最富，龍岩之煤，尤其首出，倘能厚集基金，盡量開採，修築鐵路，以利運輸，則成功之速，獲利之厚，當有不可以尋常實業比擬者，何難使此貧瘠荒廢之區，一變而爲富庶璀璨之域，步武歐美，媲美列強，華廁身路界，留心實業者有年，桑梓所關，見聞尤切，此次奉命赴英，公畢返國，道出南洋，曾向各埠僑胞鼓吹，均邀贊許，爰於公餘之暇，研究開發閩省西南路礦計劃，擬將舊有漳廈路延築至龍巖爲第一步，組織公司，開採龍巖煤礦爲第二步，由龍巖延築路綫至摺灘以啓發汀屬經濟爲第三步，茲將該項計劃大畧，及從前路政辦理經過情形，擬成一稿，凡十章，務請

各界熱心指導，切實贊助，俾該項計劃，得成事實，敢斷十年之內，必能成績斐然，小之足以解決全閩之民生，大之必能增進國家之富力，豈特投資者獨享厚利而已哉。

中華民國二十一年十一月

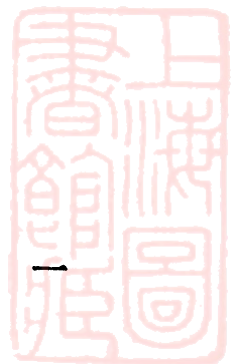
鄭華作於鐵道部



福建西南路礦計劃目次

福建西南路礦計劃圖

- | | | |
|-----|-------------------------------|----|
| 第一章 | 漳廈鐵路經過畧述 | 一 |
| 第二章 | 福建西南經濟情形 | 三 |
| 第三章 | 開採龍巖煤礦之利益 | 九 |
| 第四章 | 福建西南森林之利益 | 一六 |
| 第五章 | 福建西南鐵路與嵩嶼碼頭之發展 | 一八 |
| 第六章 | 福建西南鐵路路線之選定及工程費之估計 | 一九 |
| 第七章 | 嵩江鐵路汽車公司租用漳廈鐵路行車之經過 | 二二 |
| 第八章 | 部定鐵路改歸商辦之條件及國民會議代表呈請優待華僑築路之經過 | 二三 |
| 第九章 | 招股辦法及進行之步驟 | 二五 |
| 第十章 | 結論 | 二七 |



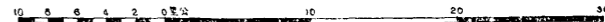
附錄

- 一、漳廈鐵路資產負債平準表 二九
- 二、漳廈鐵路資本支出表 三〇
- 三、漳廈鐵路政府資金及墊款清單 三二
- 四、龍巖礦產調查表 三三
- 五、安溪縣林產農產工業品調查表 三四
- 六、安溪縣鑛產調查表 三六
- 七、江龍沿線經濟之調查 三八
- 八、江龍路線查勘報告 四一
- 九、江東龍巖段工程預算 四四
- 十、整理嵩嶼江東段工程預算 四七



福建西南路南礦計圖

十五萬分之一縮尺

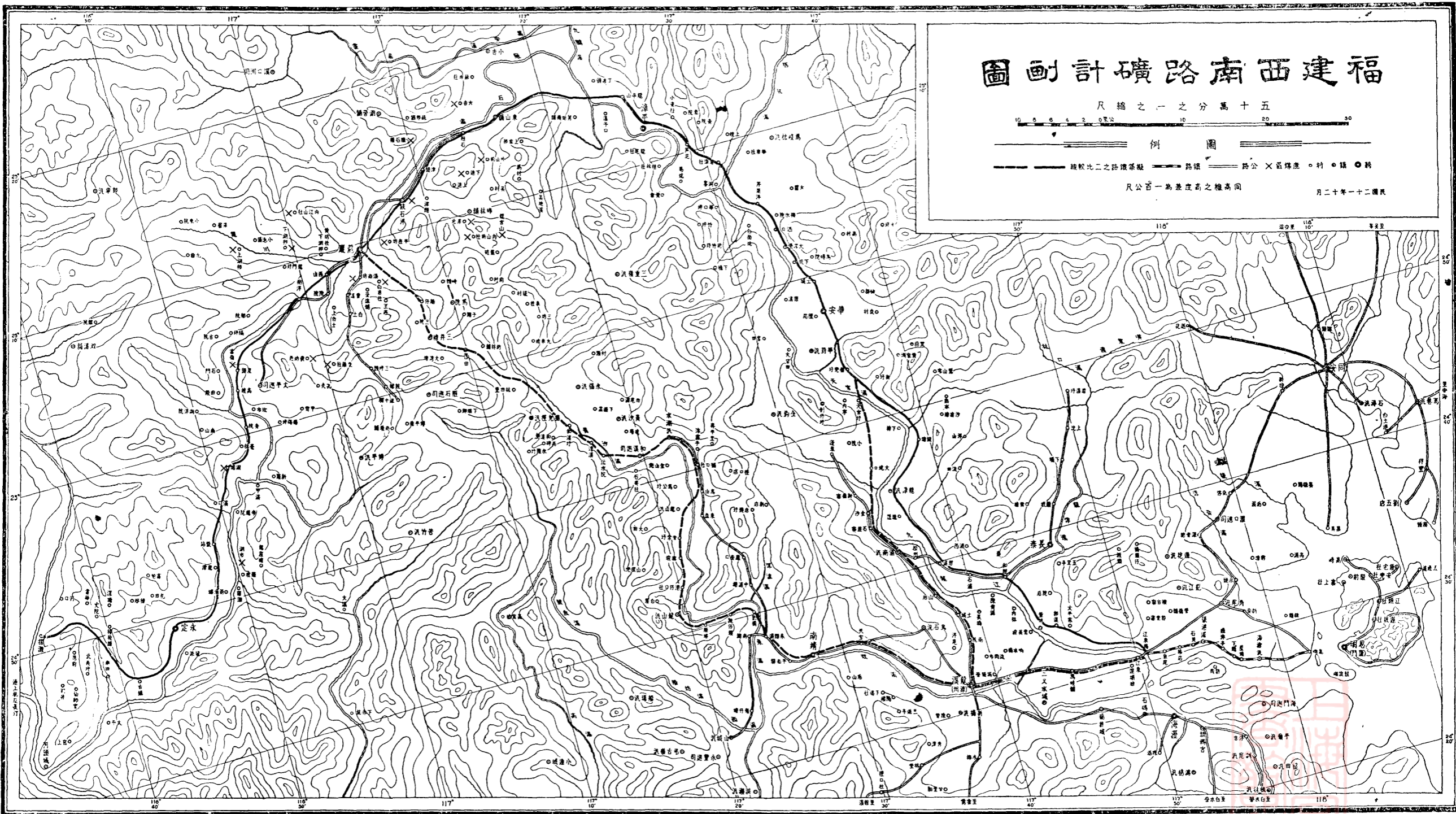


例圖

○村 ○鎮 ○縣 ○路公 × 礦產 ○ 鐵路 比較之二路鐵路

同標高之坡度差一百分之

民國二十一年二月



福建西南路礦計劃

第一章 漳廈鐵路經過畧述

漳廈鐵路發起於前清光緒三十一年八月，閩紳張亨嘉等集股創辦福建鐵路公司，呈推陳寶琛爲經理，奔走南洋羣島，集股三百萬元，先擬建築漳廈一綫，嗣於三十二年八月，閩督奏請就閩省各縣糧稅每銀一兩米一石附徵路捐二百文，年約二十萬串，又鹽每斤附徵路捐一文，年約五萬串，專爲補助鐵路經費之用，自光緒三十三年下半年開始辦理，當時鐵路股本僅征收一百七十餘萬元，故祇開築首段五十六華里，宣統元年股本不繼，復由股東會議議決，商借交通粵行款五十萬元，約明以糧鹽二捐作抵，勻期五年攤還，至宣統三年六月，計已還粵行款十萬元，尙短四十萬元，民國成立後，糧捐一項，由福建省議會議決停收，鹽捐亦未照解，惟每月由福建財政司提撥三千元，至民國二年九月，財政司又奉令停撥，以致公司所欠粵行本息，無法付還，而路局營業收支，亦感不敷，遂於民國二年十月，經閩路股東會議，公舉代表陳元凱，入京呈請交通部收歸國有，并擬定辦法六條如左：

一、由閩路公司將福建鐵路全路路綫工程，暨廠屋車輛材料，開具清摺，由交通部派員如數驗明接收管理，此清摺應具两份，一存部立案，一存公司備考，

二、接收之後，所有該路一切事務，均由交通部直接管理，

三、將來交通部籌款延長該路時，即將該路工程廠屋車輛材料，另派公正之人切實估計一公平之價，交通部即按照估定實價，酌量給回現款，或國家債票，除於上項還款內先扣回交通銀行所借四十萬元外，其餘儘數發還該公司，攤給各商股股東

四、該路未收歸國有以前，閩省糧捐仍舊征收，備付商股利息，其不足之額，交通部不負付息之責，

五、將來如有他項事端發生，交通部不能代為管理時，所有交通部直接管理期內墊支過之款項，應由閩省糧捐內儘先扣還，其以此項糧捐抵補之事，應先由福建民政長存案，

六、該公司以前外欠債務，除交通銀行賬目應暫候另行解決外，餘概由該公司自行清理，與交通部無涉，

以上辦法，既經商定，交通部即於民國三年四月一日實行接收管理，并為維持營業，力圖發展計，按月撥助經費三千元，又於八年七月，由部核准撥款七十餘萬元，建築碼頭，十二年七月工程尙未完成，閩省戰事發生，漳廈一帶，均歸粵軍佔領，於是路局職員，乃將重要物

件，遷移鼓浪嶼，設辦事處，全路營業，乃歸駐軍接管，自是路局財產，益復破壞無遺，十三年一月，交通部以該路一時難以恢復，函告福建鐵路公司，暫行停止代管辦法，同年七月，即將鐵路管理處撤銷，迨民國十六年，我國民革命軍入閩後，該路營業，遂由福建建設廳派員管理，收入無多，維持極感困難，至民國十九年，漳州嵩嶼間之公路完成，鐵路營業，全被吸收，該局遂於是年十一月停止行車，二十餘年閩人苦心經營之鐵路，即於此時結束矣，茲查民國十一年底該路統計年報，計有財產三百三十七萬餘元，負債四百八十一萬餘元，計尙虧折一百四十四萬餘元，當時路綫及設備品原價，共三百三十萬元，負債之最巨者，計交通部撥款一百十二萬餘元，閩省補助費四十二萬餘元，交通粵行債款三十七萬餘元，茲將該路資產負債平準表，（附錄一）資本支出表，（附錄二）及政府資金及墊款清單，（附錄三）錄附卷末，以資查考，

第二章 福建西南經濟大畧

閩省西南形勢，可分爲九龍江流域，汀江流域，及晉江流域三大區，若以昔日府治系統分劃之，則漳州府屬及龍巖州屬應劃於九龍江流域，汀州府屬應劃於汀江流域，泉州府屬及永春州屬應劃於晉江流域，先就九龍江而言，其源有二，南源曰南溪，又稱龍溪，北源曰北溪，又名九龍江，北溪又有二源，南支爲龍川，北支爲霍溪，合流稱爲九龍江，該江上流狹小，

航行不便，水頭以下，則河流漸廣，直達於漳平龍溪，故鐵路建築，應沿江而行，順其地勢，吸收全區物產，輸於海口，

汀江發源觀音嶺，流經長汀縣，南行約二百四十里至上杭縣，與舊縣河合流，舊縣河（即九曲溪）發源於連城縣之西，長達二百餘里，全流能通舟楫，絕少急灘，下游至摺灘，與豐稔溪會合，江流湍急，舟行七轉而下，頗爲危險，再南流至峯市，與永定河會流入粵，稱爲韓江，至油頭入海，故汀江流域之地，在政治上言，雖劃於閩省區內，就經濟言，實應劃入粵省範圍，但由峯市下至產坑十餘里之間，灘多水急，斷絕航行，出口貨物，必由峯市起岸，僱夫挑運，諸多不便，若自龍岩延築鐵路經坎市永定至摺灘，則汀江流域物產，得因鐵路之便，輸出廈門，

晉江發源於安溪，匯流於南安，經晉江縣入泉州灣，水急灘多，航行不便，泉州海灣，港道不良，故無大埠，其較優者，則爲秀塗，其地與廈門福州上海台灣間，雖有直接航綫，然船舶不大，候潮航行，殊覺不便，自泉安公路通行後，所有泉屬客運，及輕便貨物，皆取道安海而至廈門，然此不足以解決貨運問題，及啓發泉永兩屬之經濟源泉也，故擬建築鐵路，通達泉永，使晉江流域物產，集中嵩嶼，亦以廈門港爲尾閭，惟此綫擬在嵩嶼至龍巖鐵路完成後，繼續建築，茲將漳龍汀泉永五屬經濟情形畧述如下：（本章所述各縣經濟情形多節錄鐵

道部閩浙贛區經濟調查隊民國十八年調查報告

一、漳州府屬

龍溪物產，以米爲大宗，年約產出二十五萬石以上，其次砂糖出產，昔年達一百餘萬担，近年外埠市場，均爲洋糖所奪，糖業一落千丈，其由浦南產出，銷於九龍江上游者，年僅五千餘担耳，其次爲水仙花，乃龍溪特產，馳名中外，年產約一萬七千餘担，輸出價值，達三十萬元以上，至菓實一項，以浦南爲主要產地，柚爲最多，年約四萬担，值三四十萬元，柑產每年四萬担，值二十萬元，香蕉三萬担，值十萬元，橄欖二萬餘包，值七八萬元，龍眼約一萬担，值六萬元，甘蔗四十萬把，值十五萬元，鳳梨六萬担，值三十萬元，橘一萬二千担，符三萬籠，桃三萬五千担，李一萬二千担，荔枝乾二萬箱，值十八萬元，龍眼乾六千箱，值二十萬元，黃麻五千把，約值三十餘萬元，花生八千担，蘭花米五千件，

長泰出品，每年產糖三萬四千八百担，烟葉四百八十担，黃麻二千担，青靛一千五百担，

南靖物產，爲米竹木炭麻薯木棉樟腦等，然產量不多，輸出者僅水仙花及菓實，工業品則有竹器蔬布袋及煑石煉礬，礦產有鎢砂，

海澄農產，有米雜糧果品甘薯菸葉松，工業品有錫箔，礦產有煤炭，水產有燕窩鮑魚，

二、龍巖州屬

龍巖礦產之富，冠於全閩，縱橫幾百里，煤鐵二礦，尤爲豐富，鐵礦產於太寶林溪口及三坑一帶，煤礦則遍地皆是，礦產以外，木材亦多，產於溪口紫荊山崎嶇山一帶，紙類之產出，總龍巖漳平甯洋三縣之統計，年有高貢紙二千餘担，值十萬餘元，連泗紙五千餘担，值十餘萬元，官邊紙二千餘担，值二萬餘元，洋格紙二千担，值三萬餘元，和祠紙千餘担，值萬餘元，尺二七紙四十萬個，值四十萬元，其他紙料三千餘担，值四萬元，總計龍巖產紙，約七十餘萬元，漳平甯洋兩邑，約三十餘萬元，均轉運浦南爲銷散之地，其餘則以素心蘭爲特產，茶米竹菸爲盛，茲將該縣礦產調查，附列卷後，（附錄四）至開發煤礦計劃，另章陳述之，

三、汀州府屬

長汀輸出，以竹木果品爲盛，縣城四五十里以內之村落，皆以製竹紙爲業，每年由潮汕輸出者，不下二十餘萬元，其次農產之荳烟草，果品之桃栗柿甘蔗荸薺，出產亦多，工業品除毛邊紙外，有銅絲箱篋，礦產有鐵砂石灰石，禽畜有鷄鴨，此外汀屬馳名物產，有八乾之稱，卽上杭之蘿蔔乾，永定之菜乾，連城之蕃薯乾，長汀之荳腐乾，清流之肉

脯乾，甯化之春筍乾，歸化之鷄菌乾，武平之米粉乾是也，

上杭物產，除煤礦鐵鑛銅廠外，西北二路產竹最富，用爲製紙原料，森林亦盛，惟不知保護，南路產米，北路產茶及豆麥，茶則以紫金山爲最著名，東南路產菸葉，中路產荸薺梨桃李菜蔬，

永定物產，以菸爲大宗，產菸之區域有二，一曰豐稔市，在縣西五十里，縱橫三十餘里之地，遍種烟葉，品質優良，一曰撫市，又名撫溪，該市大烟廠六七百家，蓋爲製烟之區域也，永定烟產，昔年達四百餘萬元，近歲銳減，僅達二百餘萬元，現在銷額，湖南占七分之二，廣東亦占七分之二，江西銷七分之一，福建浙江江蘇三省，合銷七分之二，此外物產，則有金豐里之竹，爲造紙原料，林木無烟煤亦甚豐富，

連城農產，有茶油菜子油桐油，工業品有連泗紙火紙古紙粗瓷器，礦有金砂煤銀鉛，

四、泉州府屬

晉江物產，以桂圓爲大宗，淡年旺年相間，民國十八年由晉江出口者，凡六千担，由安海輸出者，凡六七百担，每担價值二十六七元，生龍眼年產三四十萬元，輸出廈門以製造罐頭者，年約二百担，每担四五元，范志神糰及茶餅，爲晉江特產，神糰輸出，年約十萬元，砂糖產出，昔年達一百萬元，今則完全失敗，反出口爲進口，此外則有香料茶

葉麻布紙箔陶磁器等，

南安物產，除龍眼荔枝芡實蕃薯花生外，縣北之石亭，年產茶葉三四萬元，

惠安物產不盛，居民多操漁業，故魚產較多，農產則有白薯花生及花生油芝麻油，

同安年產龍眼乾二千餘担，約值四萬元，此外產茶葉一萬餘元，甘蔗產一萬餘元，因全

縣遍種罌粟，人民吸煙者，占十分之六七，則生產墜落，不爲無因也，

安溪農產，以茶葉爲大宗，每年產額約三萬件，（每件三十斤）其產地約占全縣三分之一

，尤以巉陽之鐵觀音爲最著名，該地每年產茶達二十萬元，其次以產茶著名者，則有崇

善里還一里新康里龍涓里等，又次如西坪三洋卓源各鄉亦著名，茶葉種別繁多，鐵觀音

最爲珍品，每斤價二元五角起碼，至六元八元，普通價則售三元，每年產額約一千担，

其次如烏龍奇蘭二種，年約產出四千担，此外如大紅水仙二種，產量亦甚多，又次如雪

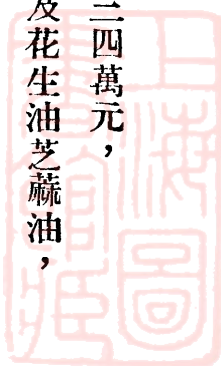
梨白毛猴白牡丹黃金菊，則產不多，梅占種舊產量極少，茶產以外，杉木每年產出二十

萬元，湖頭鎮之竹，每年產額約十萬元，礦產則以鐵爲最富，煤銀鉛各礦亦多，工業品

則有磁器，昔年出品達二十萬餘元，今極衰落，紙業則僅造油牌粗紙千張粗紙青方紙黃

古紙等，昔年達三百五十萬緡，今則僅有六十萬緡耳，茲將安溪縣之林產農產鑛產工業

品各調查表，錄附卷後，（附錄五及附錄六）以資參考，



五、永春州屬

永春農產，有杉茶烏柏木鷄蛋茶荔枝等，杉木產於永春德化仙遊交界之處，均放溪下流，會於永春之東關，茶品甚佳，產於虎巷湖洋及頂仙岩，民國十四五年時，年產一千担以上，近年僅有百餘担，烏柏之果實爲色白，菓皮及心多含油質，可製洋臘，鷄蛋茶亦爲果實，形如鷄蛋，榨油以供食料，亦可作化粧品，果渣可供洗滌，以代肥皂，荔枝品質冠於全閩，果大核小皮薄味甜，但未加培植，產量不多，工業品有漆器瓷器織畫棗燈紙等，均爲該縣名產，漆器以竹籃爲最多，極盡美術，瓷器之粗坯，產於德化，永春則產瓷釉，爲瓷器外表之原料，其品產於四班內八坑，近來有組織公司營業者，織畫以字畫裁細條與白紙細條織成，甚爲美術，棗燈紙產於湖洋，以籐之內皮製造透明紙用爲棗燈，鑛產則有西區之鉛，明代曾經開採，現已停產，桂洋鄉之水銀，尙未開採，其附近并產石灰，該鄉又有煤礦，曾經英人試驗，煤質尙佳，又有鐵礦，前用土法開採製器，現已停頓。

以上所述各屬物產狀況，係就閩省西南鐵路經濟勢力範圍之內而定，至沿綫經濟情形，民國三年冬，交通部曾經派員調查，其江龍綫沿途調查報告，錄附於後，（附錄七）

第二章 開採龍巖煤礦之利益

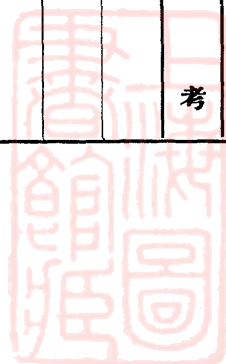
龍巖煤礦，久已喧傳中外，日英兩國，均曾派員調查，詳細分析，據日人之報告云，龍巖煤

礦東西凡百二十華里，南北六十華里，跨越漳平永定上杭連城諸縣，將全區煤礦分東西兩部而言，東部之牛坑在龍巖東約六里，礦層在粘板岩沙岩中，深凡六尺，為黑煤煤區，拖延至牛潭附近，深只四尺，其西部煤區在汀州屬之牛嶺方面，為無烟煤，煤層深約四五尺，探掘多塊煤，質頗良好，距小池南林山頭八華里方面，煤層深四尺，質較次，更西南抵龍門境，該境多黃鐵礦，故煤層亦不甚佳，更西南至考堂庄，遂入永定境，其西部除牛嶺煤區外，地層變更，復發現黑煤，目下全部因運輸不便，銷路不多，故每年產額約二十萬担左右，礦量在牛嶺林山頭間四尺煤層二層，約能出煤三百萬噸，蓋頭永定間約六百萬噸，平地及地下千尺，共產煤約二千七百萬噸，礦區距天然海港僅一百英里，海港形勢與青島并美，且內地出產極富，沿綫森林尤多，并可解決枕木問題，其煤質之分析，列表如下：

硬煤產地	固定煤質(百分比)	揮發質(百分比)	灰質(百分比)
牛嶺	八五·六三	三·七七	五·四三
林山頭	七二·五七	四·〇三	一八·二二
水龍潭	七五·五七	三·九九	一一·四一
大吉	八五·〇一	三·四七	六·三八
牛潭	六八·八七	三·二〇	二二·六八

民國十年香港英政府亦派礦師摩根氏赴龍巖調查，其報告如次：

標本號數	產礦地名	煤別	備
第一號	石燕山	錳礦	
第二號	綠嶺北山	白煤	煤質甚良尙未開採
第三號	長塔暗坑	同	是條開採不深煤標僅在外取出現正開採
第四號	同	同	是條在三號條之上約一百碼現正開採
第五號	同	同	在四號條上三百碼煤質較好現有水停採
第六號	同	同	與第五號全條白煤較深處取出
第七號	鼎蜀坑	同	在適中社之西角煤質亦好
第八號	營仔坑	同	同上
第九號	麻公嶺	同	在田底脈甚長居適中之東南
第十號	金龍山	同	在岩城東南煤質較適中良好有火焰船廠或可用
第十一號	水龍潭	同	在金龍山東北約二百碼質同上
第十二號	湖洋溪柄山	同	質鬆白金色較各處尤善
第十三號	同	同	在十二號煤條之西約一百碼
第十四號	同	同	在十三號煤條上約一百五十碼

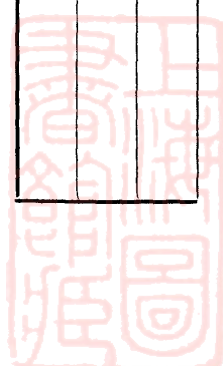


第十五號	莒州	鐵礦
第十六號	和溪	同
第十七號	審頭	煤礦

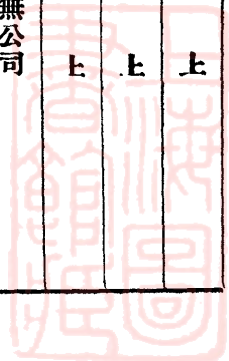
交通部於民國三年冬，曾派員調查龍巖煤礦，并測勘路線，其報告云，龍巖礦產以煤為大宗，其東南一帶，礦脈延長四十里，而西北方面，亦十餘里，據外人察看，謂可供世界三十年之用，誠非虛語，現今在地居民用土法開採，並未組織公司，亦無礦業學識，此外灰礦有二處，即平在坊吳坑頭與雁石社益坑鄉是也，煤礦調查報告如下：

龍巖煤礦調查表

地方名稱	地屬何鄉	距離州城	煤質優劣	煤價高低	說	明
大坑底	溪南坊	東南十里	上等	每百斤小洋一角	今年八月開掘深里許每日三十餘人出煤四萬八千斤	
塔後	同	同	同	同	三四年前已開中停今年四月復開掘入約半里每日十餘人出煤二萬斤	
塔後	同	同	同	同	五六年開入半里停工現復開每日九人出煤七千斤	
孟蘭坑	同	同	同	同	土人私採并無公司	
杉林歧	同	同	同	同		
水缸潭	同	同	同	同		



益坑鄉	石禾倉	卯嶺三樹坑	黃田坑	連坑	坑柄	下洋	龍山墟後	吳坑頭	長崙	龍翻身	坑底	灌水窟	牛坑	襌脚岐
雁石社	同上	同上	同上	鐵石洋社	江山社	黃坊社	湖邦社	同上	同上	同上	平在坊	同上	平在坊	同上
城東四十里	同上	同上	同上	城東二十里	城西北二十里	同上	城西十里	同上	同上	同上	城東十里	同上	城東十里	同上
同	同	同	同	上中	同	同	上等	同	同	同	中上	同	中上	同
	同	同	同	每百斤八分	同	同	每百斤一毛五分	同	同	同	每百斤小洋八分	同	每百斤小洋八分	同
此處有灰礦					此礦係層煤			此內有灰煤	同	同	土人私採并無公司	同	同	同
									上	上		上	上	上

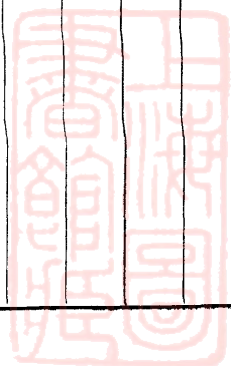


牛蹈石隔柴坑	東肖社	城西南十五里	上	中		同	上
蘇邦外	雁石社	城東三十里	同	同		同	上
窠頭又窠							
浦平山	同	同	同	同		同	上
大吉鄉水尾宮	同	同	同	同		同	上
益坑洋鄉北浪	同	同	同	同		同	上
大吉鄉橫林	同	同	同	同		同	上
坑中崙	同	同	同	同		同	上
杉壁	外杉前社	城東十五里	同	同		同	上
神前嶺津頭後面	同	同	同	同		同	上
廈老鄉布坑口	同	城東三十里	同	同		同	上

備考

該州煤礦由城東南拖延至雁石，長達四十里，悉屬煤礦，而城西北方面亦多，尙未大發現，所開各礦，均係土人私開，並未領照，故所開之處，除上表所載以外，尙屬不少，無從查悉，其未開者，尤難勝舉，可知該礦之雄富也，

該縣煤礦在城東南者，均係無烟煤，其質甚佳，而城西北之礦，則係塊煤，其火力充足，



所開煤價均係山中之價，其運出每百斤十里約二角左右，

綜觀上列三項調查，則龍巖州煤礦豐富，煤質優良，瞭然若揭，今乃貨棄不取，而民生凋敝有加，是猶家存金玉珠寶之富，而子弟有飢寒之苦，豈非天下之至愚者也，茲再考我國近年煤炭進口統計，年額約二百五十萬噸，至三百萬噸，約值二千五百萬兩至三千萬兩，其中日本煤炭占二百萬噸至二百七十萬噸，以我國煤礦之富，而歷年有此漏卮，殊足駭人聽聞，今龍巖礦區，距廈門海口，計二百零二公里，（路線經漳平沿九龍江下）該處採煤，僅在平地挖掘，故組織公司，無須巨大資本，若每日開採二千噸之煤礦公司，有資本四百萬元，即足以資周轉，茲估算煤炭成本每噸為二元五角，至鐵路運費，考國有各路運煤情形，其最低運煤特價，每噸每公里有在一分以下者，若按六等貨運，每公里每噸以一分四厘計算，則每噸煤炭由礦區運至海口，為二元八角三分，此外每噸再加各項雜費五角，則廈門煤炭成本，至多不過六元三角，今查廈門上海各地，無烟煤價值每噸在二十元至三十元之間，每年開採之額，若以七十萬噸為標準，則淨利當在七百萬元以上，如果資本更大，採量更多，成本益低，運價益廉，則銷途愈廣，贏利愈厚，故開發龍巖礦產，不特礦業自身坐收厚利，并可為國家經濟挽回莫大權利也，

第四章 閩省西南森林之利益

我國森林出產，各省皆有，然因林區交通阻塞，內地森林開採，運輸均感困難，外洋木料遂乘間輸入，考海關統計，中國各口木材淨進口達二千三百萬海關兩，其中枕木輸入，達一百萬兩，其數雖不甚鉅，實因中國年來經濟困難，新路建築既少進行，舊路枕木，僅能擇要抽換，若時局稍定，財政稍裕，則舊有鐵路枕木之抽換，與新路枕木之需求，每年當不在一千萬兩下，枕木以外，各項建設應用木材，亦必年年增加，則將來木材之輸入，當在三四千萬兩外也，今再查我國出口木材，以安東大連居第一位，其次福州口木材輸出，昔年當有一千二百萬兩，查十九年海關之統計，僅八百四十萬三千兩，今東三省經濟封鎖，暫置不論，閩江流域之木材，逐年砍伐，絕少種植，凡在江流所至，水運便利之區，欲求大材，已不可得，所常見者，其尾徑不過二三寸至五六寸而已，故求閩省遍山大材，惟在龍巖汀州兩屬得之，蓋以其交通不便，無法輸出，未經砍伐，年益生長也，據民國十八年所調查，龍巖漳平甯洋三屬輸出杉本，每年值一百萬元，其中以龍巖白沙溪占百分之四十五，雁石溪占百分之十五，漳平甯洋兩屬，實占百分之四十，茲將龍巖漳平甯洋三縣木材之輸出列表如下：

龍巖漳平甯洋三縣木材輸出表

名稱	每年所出排數	每排支數	每排約價	每年輸出數
桐與板	百餘排	每排三百餘支 料愈大支數愈少	值千元 料愈大價愈高	十萬餘元

大長尾	百餘排	每排二百餘支	千餘元	十萬餘元
小長尾	百餘排	每排五六百支	三百餘元	五萬元
搭仔	千排	每排三百餘支	四百餘元至五百餘元	四十餘萬元
大杙	四百餘排	每排百餘支	三百餘元	十餘萬元
小杙	八百排	每排三百餘支	二百元	十六萬元

總觀上表，龍平甯三縣輸出木材，并楠樟各硬木合計，每年在一百萬元以上，其數實不甚少，惟因交通不便，捐稅苛雜，土匪猖獗有以致之，若建鐵路貫通龍巖，則交通問題立即解決，土匪因以肅清，苛稅亦能豁除，必使龍巖木材輸出十倍於今日，且汀州各屬多產大材，甯化歸化各縣，又多二十年以上之老杉，長汀之壽材，尤為著名，該屬木材分向贛粵兩省輸出，其產額尚無統計，若有鐵路貫通，則汀屬木材均可由廈門出口，合汀漳龍三屬所產計之，其數當不在一千萬元以下，故建築閩省西南鐵路，固為開發該區經濟計劃，實亦救濟木材漏卮，與解決鐵路枕木問題之良策也，

第五章 閩省西南鐵路與嵩嶼碼頭之發展

廈門海港，形勢優越，為上海香港間之第一巨埠，港道天然，無須疏濬，巨舶往來，隨時可以通行，惟無廣大腹地，集散貨物，故一切貿易，多在此地轉口，原貨出入，不過流通于思

明金門海澄龍溪南靖長泰各縣，今若建築鐵路通達龍巖，則漳龍兩屬十三縣之物產，均可賴此運輸，若再由龍巖延築至永定之摺灘，則汀屬八縣，亦必以廈港爲尾閭，是廈門港埠，將爲閩省西南與外洋貿易之樞紐，惟廈門蕞爾小島，人口稠密，發展殊難，對岸之嵩嶼，地連大陸，全鄉不及百餘戶，此處原有汽車路北通泉州興化及福州，再有鐵路直達龍汀腹地，則嵩嶼將來地位，極形重要，日後港埠建築時，如靠船碼頭避風塢貨倉露天堆棧冷藏庫等各項設備，必當預爲計劃，分別佈置，其次如造船廠水泥廠機器製造廠製糖廠製紙廠鋸木廠捲煙廠罐頭廠製酒廠荳油荳餅廠等各種工業，必因地勢之便，先後興辦，則嵩嶼之繁榮，指日可待也，

第六章 閩省西南鐵路路綫之選定

閩省西南鐵路沿用漳廈舊綫，由廈門對岸之嵩嶼起點，至江東橋向西北，沿九龍江行，經華安漳平至龍巖（此段以下稱北綫），再南行經坎市永定至摺灘爲幹綫，其中于浦南另築一支綫通漳州，惟此綫沿江圍繞成弧形途徑甚長，故有人擬於江東橋龍巖間另闢一綫，由江東橋過江經漳州南靖水潮和溪至龍巖（此段以下稱南綫）以資比較者，（江東橋龍巖間尙擬一綫由江東橋過江至漳州北行至浦南再過江經華安至龍巖以資比較）茲據交通部於民國二年派員查勘之結果，以爲南綫（漳州經南靖至龍巖）計長二百華里，（每二華里等一公里）加江東橋至漳

州一段三十華里。共爲二百三十華里，北綫（江東橋經華安至龍巖）計長三百四十七華里，則北綫實較長一百十七華里，若以沿途之經濟言，則南綫出產少，而北綫出產多，若以工程費言（車輛費不在內），南綫需費洋九百六十萬元，并加漳江段工程費一百萬元，計爲一千零六十萬元，每公里約九萬元，北綫需費洋七百萬元，每公里約四萬元，則北綫工程費實較省三百六十萬元，故就兩綫工程費用及沿途經濟情形互爲比較，均以北綫爲優，即就今日研究結果，除上列理由外，北綫自雁石以西，經過礦區，爲經營礦業必修之路綫，且南綫交通，現築公路，以可貫通，則鐵路建築，自宜避免與公路平行，仍取北綫爲宜，故以嵩江江龍龍摺爲幹綫而以浦漳爲支綫，惟按第一步計劃，鐵路路綫先行建築至龍巖，故龍摺一段暫不計算，茲就現在價目估算，建築江東橋至龍巖路綫（即北綫），需款一千四百二十四萬元，（車輛費在內）整理嵩嶼至江東橋工程費需一百萬元，建造浦南至漳州支綫約三十萬元，三項合計一千五百五十四萬元，若加併收買舊路等費，作一千六百萬元計算（收買舊產需價若干應否需用現款尙待審議）至鐵路營業收支，查往昔漳廈鐵路嵩江段情形，據民國十一年之統計，客運進款凡五萬二千元，貨運進款凡五千元，營業不旺，係因起迄兩點，西不通於漳州，東不達於廈門，中間村集甚小，而人口無多，若能直達漳州，則運輸較爲繁盛，據昔年之最低計算，每年可得貨運二十四萬元，客運二十萬元，若再通達龍巖客貨運輸，必因腹地之

面積而增加，專就運煤計算，每年已達二百萬元，再加其他客貨運，年約三百一十萬元，營業用款估計一百六十萬元，淨進一百五十萬元，茲將交通部派員查勘江龍段路綫報告（附錄八）及該段工程費最近估計（附錄九）并整理嵩江段工程預算（附錄十）附列卷末，

第七章 嵩江鐵路汽車公司租用漳廈軌道行車之經過

民國十九年十一月漳廈鐵路停止行車後，商人周某等即發起承租漳廈路綫，行駛有軌汽車，當於二十年十一月與福建建設廳訂立合同十六條如下：

承租漳廈鐵路行駛汽車合同

一、福建省政府建設廳呈准鐵道部將由嵩嶼至江東鐵路及附屬鐵路之站屋碼頭租與租商使用但已租與漳嵩汽車公司之碼頭應收租項仍歸建設廳征收租商不得過問

二、租金每月國幣二百元自訂定合同之日起按月繳納不得延欠俟租商營業發達獲有贏餘時經雙方協議同意得增加租金

三、承租期間以至鐵道部恢復行駛火車時爲限但遇鐵道部有其他必要時或租商營業衰落無法維持時彼此均得於三個月前通知解除合同

四、租商不得招集外國籍人民合資經營

五、沿路線枕木腐朽不堪使用者租商應隨時擇要更換新枕或以其他方法替代以保行車安全

六、租商承租後應即將各橋梁重新油漆一次以後至少每三年油漆一次

七、全路站屋道基涵洞等工程租商應擇要隨時修理不得聽令破壞

八、各項設備修補費用由租商完全負擔但承租未滿二年如政府主持解約應將設備修補費由雙方派員評估價值核給補償如滿二年以後概不給償

九、點交租商之路產物品租商應負妥慎保管及使用責任倘有遺失損壞由租商照價賠償

十、關於行車安全工程設備以及營業情形客貨運價應受政府監督稽核如認為有不當時應立即遵照指示改正

十一、租商應於每月底及年度終了時將營業狀況以及收支數目造具報告呈送建設廳并轉部考核

十二、租商如違反本合同規定部應得取銷合同

十三、解除或取銷合同時租商應將承租產業完全交還政府其由租商自置之汽車汽船器物仍歸租商收回但修補之各項

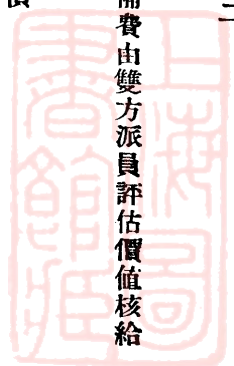
附着物不得拆卸

十四、租商應取其建設應認可之殷實舖保兩家連帶負責

十五、鐵道部及建設廳得隨時派員考察該租商工程營業及帳目收支其差費由部廳支給

十六、本合同繕具同樣三份鐵道部建設廳及租商各存一份

以上合同雖經成立，據作者觀察所及，漳廈鐵路前此失敗原因，以此綫僅有江東橋嵩嶼一小段，實不足以便利漳廈之交通，故自漳浮公路通車後，百分之九十四之旅客，均取道公路，鐵路旅客僅餘百分之六，迨漳江江嵩兩公路完成，則兩綫平行，公路交通，更為便利，故鐵路營業，無以維持，今該段即使行駛汽車，其路綫太短姑置勿論，而養路與行車各費用，均不比公路為低廉，可決其難以競存，又查合同第三條之規定，如欲收回該路復行火車，可於



三個月前解除合同，故此項承租辦法與該路延長建築，尙無妨礙也。

第八章 部定鐵路改歸商辦之條件及國民會議代表呈請優待華僑築路之經過

南洋羣島華僑，於十三年七月間，發起救鄉會於菲列賓，十五年三月，又開臨時會於鼓浪嶼，提議續辦漳廈鐵路，以達龍巖，曾經推舉籌備員十一人，籌議集資二千萬元，兼營礦業，曾推派代表呈向交通部接洽，於同年十月間，定約十款，經由雙方承認，因政變遽起，事致停頓，其條約如下：

一、交通部爲提倡民業鐵路獎勵僑商企業起見仍將漳廈鐵路提經國務會議議決定歸商辦准由黃商奔住等遵照民業鐵路條例組織公司繼續承辦

二、該商等自接辦之日起應於三個月內將公司組織成立依法呈請本部立案

三、依照本部前與舊股東所訂代管條件第三條辦法將該路一切資產公平估價即按所估實價照本部代管期內所墊款項及閩省補助費暨舊商股數目平均按成分攤由接辦公司以現款分年清還第一第二兩年各還十分之二第三第四兩年各還十分之三至估價辦法應由本部及新股東指派於鐵路估價特有經驗之鐵路專門人員七人（交通部指派四人新股東指派三人）合組一委員會議定估價標準及進行辦法由本部及新股東兩方面核定後再執行辦理其估得之價亦須經雙方核定之其一切估價費用費歸該商等担負前項估價事宜該商等應於公司成立之日起三個月內辦理完竣具報本部查核

四、該商等如因特別困難未能依照限期將公司組織成立或估價辦理完竣得呈請酌量展期但展期以一次爲限如展限期

內仍未竣事應即將承辦原案取消

五、該商等應於估價完竣實行接辦之日起限於二年以內將該路築至漳州又三年築至龍巖如遇特別事故致工程不能進行時得酌量呈請展期

六、該路前欠廣東交通銀行借款仍照本部前與舊股東所訂代管條件第三條辦法俟價估定後體察情形商洽辦理

七、所有本部代管期內暨舊公司以前外欠債務除交通銀行借款按照前條另行解決外應由交通部與新公司會同清理清理後所有應行償還之債額應加入估定價值一次付清或按照上文分期辦法臨時與債權人商洽辦理

八、該商等接辦後如因他種原因(如辦路損失等事)不願繼續辦理時所有該路全部資產其轉讓之價應以此次估價原額實付數目加入新增資產實質爲限但非經本部核准不得任意移轉他人接辦

九、本部所頒國有鐵路工程車務會計等則例該公司應遵照辦理以資保持鐵路統一制度

十、本部現行及以後增訂之監督商辦鐵路章程等項該公司均應遵守

其後於民國二十年五月，福建出席國民會議代表詹某等呈請優待華僑，提倡築路，擬有辦法三條如下：

一、特許華僑組織商辦福建全省鐵路股份有限公司先建嵩嶼至汀州之嵩汀鐵路並予切實保障及獎勵

二、鐵道部派員將漳廈鐵路局現有財產估價由商辦福建全省鐵路股份有限公司接收發給新公司股票以攤還股東及交

通銀行粵行之債務

三、北廷交通部撥墊之款現已虧空應准勾銷豁免



以上條件，當經鐵道部審核，以爲第一條自可准予籌備組織，惟須由創辦人按民業鐵路手續辦理，至第二條應由政府指派專門人員，會同創辦人，評定舊有路產價格，并與舊股東及債權者商洽，由新公司以現款分年清還，或換給新公司股票，或將舊公司以破產論，依諸法律解決，統俟估定價格後，再行辦理，至第三條，以爲交通部代管期內，墊撥國帑，未便豁免，可於新公司成立時，雙方核實估計，暫不計息，應於通車五年後，分期攤還，其辦法容於日後呈核等語批答，嗣代表等又以爲交通部墊款，如未准予勾銷，深恐新公司股東，將至裹足不前，因再呈請予以便利，以資進行，復經鐵道部批示，所有交通部墊款勾銷一節，准予暫不計息，俟該路營業暢旺後，再行酌定年限，分期攤還，且於當時又批該代表等，轉知僑商，於三個月內組織籌備處，一面推舉正式代表，到部接洽，惟爲時已久，籌備處尙未成立，此案遂成泡影，總之，政府對於商人承辦該路之希望綦切，優待辦法，猶待商酌，以期其成也。

第九章 招股辦法及籌款手續

閩省西南路礦之利益與重要，已如前述，則將來進行之方法，不可不妥籌完善，免蹈前次漳廈鐵路之覆轍，欲達成功目的，必有健全之組織，與雄厚之資本爲要素，查鐵路估計需款一千六百萬元，採礦估計需款四百萬元，共計需二千萬元，閩省僑商財力，素稱雄富，且對

桑梓實業，極具熱心，似此股額，不難於短期之中担任足數，惟就管見所及，以爲前此漳廈鐵路，因係商辦，其收用地畝，每公里達五千五百餘元，比較官辦鐵路之地價，高昂一倍，則將來收買礦區地畝，必將倍見困難，故此項路礦之組織，擬參加閩西閩南地方公款，可免收用路綫與礦區地畝之壓費，及一切進行之障礙，至股額之分配，即爲股權之分配，不難於開辦之先，規定周詳，將來公款盈利，可爲地方教育經費，或其他建設之用，如此辦法，減輕商人担負，留有餘之財力，增進他項生產，并能普及利益於社會，是否有利無弊，固不敢執爲成見也，至此後進行手續次第分述之，

一、組織籌備處 閩省西南路礦事業，熱心舉辦者，頗不乏人，祇以尙無相當組織，迄未實現，茲擬廣延資本家銀行家鐵路專家礦業專家，及當地熱心人士等，組織籌備處，妥籌公司之設立，股份之召集，路礦工程之設施，礦場出品之銷售各事項，

二、辦理立案 經營鐵路，必先立案，其辦理手續，按照民業鐵路法第二條之規定，由發起人先行開具稟請書，連同下列八項書類呈請立案，

(一) 建築理由書 (二) 假定章程 (三) 路綫預測及說明書 (四) 行車動力之種類 (五) 建築費用預計書 (六) 營業收支預計書 (七) 股本總額 (八) 發起人之姓名籍貫職業住址

至經營礦業，應按照礦業法辦理，惟可於鐵路就緒後，呈向實業部立案，

三、招集股份 路礦公司資本，擬暫定二千萬元，勻分二十萬股，每股一百元，委託南洋羣島及本國各大城市商會募集，以期通力合作，利益均霑，

四、收買舊產 查漳廈路於民國十一年底，路綫及設備品原價，凡三百三十萬元，嗣後歷經兵燹，破壞無遺，今所餘存者，除購地費與路基工程可以十足給價外，其餘軌道橋樑房屋，均極破壞不堪，所建未完碼頭，可否繼續建築使用，亦應詳加考察，凡此路產價值，據鐵道部之意，應由新公司與鐵道部兩方面派員按現在市價，公平估計，新公司承認於通車五年後無息分期清還，由鐵道部負責，清理舊債，不干新公司之事，

五、分段舖軌 路綫選定起嵩嶼經江東橋漳平至龍巖爲幹綫，漳州至浦南爲支綫，（或起嵩嶼經漳州浦南華安至龍巖爲幹綫）限於第一年內將嵩嶼至江東橋一段，妥爲修整，再將江東橋至華安一段，及漳州至浦南支綫，建築完竣，卽呈請鐵道部派員履勘，以便先行開車營業，再限於第二年內，將華安龍巖一段，建築完竣，于第二年杪，全綫開始通車，至開礦諸項之手續，亦限於第二年以前籌備竣事，全線通車時，每日應有充分之礦量，供鐵路運輸，

第十章 結論

閩省西南路礦計劃及其進行步驟，業已詳述於前，惟鄙人尙有數種希望願爲讀者諸君告，鄙

人之作是篇，係抱一番熱烈之希望，成功之決心，凡所建議，業經詳細研究，確能按步實施，而著成效，願讀者盡心觀察，弗以斯篇爲空談，此鄙人之希望者一，鄙人置身路界，垂二十年，綜觀全國新路計劃中，收效最速，而利益最厚者，莫若閩省西南之路礦事業，既有無窮之蘊藏，復有天然海港，一旦築路開採，其獲利之厚，當不亞於河北之開灤，深願各通商大埠之富商，投資閩省路礦事業，弗讓開灤路礦專美於前，此鄙人之希望者二，閩省氣候較南洋羣島爲溫和，其物產有煤鐵茶木煙紙之類，較南洋之樹膠錫鑛爲優勝，乃歷年以來，閩省居民，離省而赴南洋者，不可勝數，今省局抵定鄉人士應共謀本省實業之發展，而以南洋爲商業市場，則海內外同胞交受其利，此鄙人之希望三，鄙人此次奉令赴英，彼邦人士，以爲中國鼎革以來，尙無一省一縣之政治，足稱模範者，曷不從小做起，設立一模範縣，或模範省，開地方事業之嚆矢，樹政治清明之先聲，細繹其意，實寓至理，閩省物產既豐富若是，大可興發有爲，願我同志卽由福建西南着手，努力實際工作，俾著成績，爲全國模範，此鄙人之希望者四，尙望當世賢達，進而教之，則幸甚矣，

附錄一 漳廈鐵路資產負債平準表

民國十一年底統計

甲 資產項下

一、路綫及設備品原價	三、三〇〇、四一四·三二
二、現金	四〇〇、九五七·二九
三、零星欠戶	四五·四五
四、材料	二七、八三二·七六
五、預付款項	一、二三〇·九五
六、其他未來借項	四、六四五·四〇
資產總計	三、三七五、一二六·一七

乙 負債項下

一、股份	一、七三三、九一五·〇〇
二、政府長期資金	一、一八七、八二四·九四
三、交通粵行債款	三七五、四一四·七二
四、未償欠項	二四、五三四·〇〇



五、零星借主各商號借款

一〇八、七二六・六〇

六、政府暫墊款

三六一、四九四・七八

七、營業準備金

一、〇〇〇・四八

八、折舊準備金

一一、二六二・七五

九、其他未來貨項

一、〇一二、四七八・二四

負債總計

四、八一六、六五一・五一

資產負債對消共虧拆

一、四四一、五二五・三四

附錄二 漳廈鐵路資本支出表

民國十一年底統計

第一款 建築帳

第一項 總務費

七九〇、〇五八・一九

第二項 籌辦費

四八、〇〇四・七八

第三項 購地

一五五、二〇七・五四

第四項 路基築造

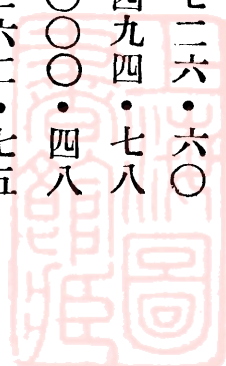
三八八、八一五・七九

第五項 隧道

無

第六項 橋工

四五九、八二八・三二



第七項 路綫保衛

無

第八項 電報及電話

二、三一五·一八

第九項 軌道

四四二、五四〇、四一

第十項 信號及軌閘

三八、二六六·三二

第十一項 車站及房屋

一一四、八八五·〇五

第十二項 總機器廠

五三六·五八

第十三項 特別機廠

無

第十四項 機件

一四九、九九五·七五

第十五項 車輛

一二七、二一五·三二

第十六項 維持費

無

第十七項 船塢船港及船埠

四三三、九九九·七九

第十八項 浮水設備品

三六、一二七·三三

共計

三、一八七、七九六·三五

第二款 建築以外收支帳

第十九項 建築時利息

二二八、八五七、八八



第二十項 兌換

共計

一五、五九二·二七

三三四、四五〇·一五

第一第二兩款總計

三、四二二、二四六·五〇

減去建築賬收入

一二一、八三二·一八

路綫及設備品原價總計

三、三〇〇、四一四·三二

附錄三一 漳廈鐵路政府資金及墊款清單

交通部撥款

一、特別維持費

三一、〇〇〇·〇〇

一、風災修理費

一七、八八〇·〇〇

一、機車定款

三、三二〇·〇〇

一、漳江建築費

六一八、三七六·〇〇

一、經常費及煤款等

二七七、八〇三·二一

一、政府息金應轉賬
漳江建築息金

八三、六九一·五七

以上共

一、一二二、〇七〇·七八

閩省補助費

一、閩路公司收閩省補助費

以上政府資金及墊款總共

一、五四九、三一九·七二

四二七、二四八·九四

附錄四 龍巖礦產調查表

煤	錫	煤	煤	煤	煤	煤烟無	質礦
東西一帶	后田村	坑柄	巽峯塔	鳳形岐	牛坑	水龍潭	礦產地
	城西	西二十五里	東南五六里	北五十三里	東七里	東北五七里	離城遠近
					坑道約二里	九方里三四畝	面積
		泥板岩	泥板岩	中有白垩層	硬砂岩	上部層	岩層狀況
	適中社				平在坊	鷄心記	礦床所在
	見清時經礦師發			光緒末年曾開坑口三處	發見二十年	百四十年前周公業開發民國三年林君開辦	沿革
			土人	民地	官地	民地林資鏗	權地
		租與煤礦師開採	土人		連蘇諸姓	輕便鐵道達河	權礦
				水道至漳州			交通
有個人小礦五十餘未開採者六十餘	近謝漢朝採標本往驗確定錫質	據比利時調查可供全世界三十年之用而有餘	採法頗取新法	年出煤量約四五十萬斤	每日礦工二十餘人每人約掘一千斤內外	資本十萬元該礦面積約三百餘方里礦苗富旺為福建首屈一指	備考

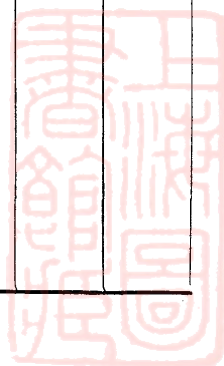


鐵礦	鉛	銀	銀	鐵赤	鐵
內江山社	大吉鄉	雁石山	蘇板社	大寶林	九州鄉
北十里	東五十里	東四十里	東六十五里	南四十六里	南四十六里
				砂岩	砂岩風化之赤土
黃連孟	銀坑	覆鼎山	郭畲		山頂至三麓
			清前發見	何時發見未明	百年前發見
無	無	無	無		農民開採
該縣除各礦以外尙產石灰甚富		未有開採		此外小池社大池社天然池產極多土人因迷信風水不肯引人調查	該礦床生無一定規律

附錄五 安溪縣林產農產工業品調查表

品別	主要產地	輸出額數	調查年度	金額	備考
杉	威德里 福春鄉溪益 內崇信嶺頭 常樂里 爐地鄉御屏	三五〇〇〇支	十七	五〇〇〇〇元	
柴	全上	五〇〇〇〇担	全	四五〇〇〇元	

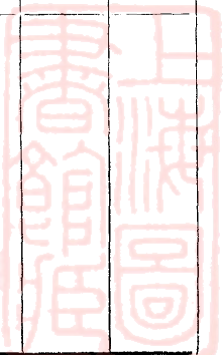
大花 豆生	薯 種	糖	樣 乾	柿 菓	龍 眼 乾	荔 乾	茶	竹	炭
后湖 安頭	湖頭 美寮 楓仔尾	后安 英兜 源口 來蘇里 蓮美 五里埔	依 新 區	后安 青洋	湖頭 后安 大嶺 后魯 網洲 仙苑	后安 湖頭 蓬萊 長泰里	地鄉 鄉曉 洋嶺 頭， 與其 各	全 上	全 上
一〇〇〇担	三〇〇〇籠	一〇〇〇担	一〇〇担	三五〇担	四〇〇担	二〇〇担	三〇〇〇件	二五〇〇支	二五〇〇〇籠
全	全	全	全	全	全	全	十 七	全	全
								七五〇〇元	一五〇〇〇元
		民七輸出三四千担	全 上	全 上	全 上	產額日減	十四五年輸出八十萬元		



香 菰	常感 樂德	里內崇信里	四〇担	全		
筍 乾	全	上	三〇〇担	全		
薯 粉	湖頭 山兜	埔美	一〇〇〇担	全		
鐵，銑， 紙	橫口爐左槐爐取 潘田	鐵一二〇〇〇〇斤 銑一八〇〇〇〇斤	十 七	全		銑之重量即根據全年鑄鼎 三萬口
磁 器	內崇信里 坂頭里 常樂里 感德里	油牌五〇〇〇網 千張等 書方等	全	全		民七每年輸出三百五十萬 網現產約十萬元
石 灰	銀坑中透 翰苑洋鎮撫 珍地鄉湖上鄉	碗二五〇〇〇付	全	全		前清末年磁器輸出三百萬 付
		灰一五〇〇〇〇担	全	全		民七以前燒灰廠四十餘戶 今餘十餘戶

附錄六 安溪縣鑛產調查表

產 地	離城里數或區屬	鑛 別	附	註
西 山 鄉	閩山之麓 感化里湖頭鎮之西	銅 磁石	鑛量甚富 露出地面	
湖 上 鄉	五閩山之陰	煤	鑛層暴露	



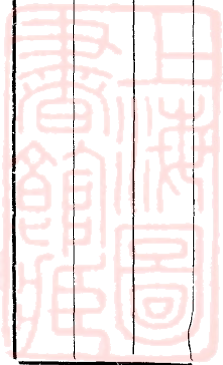
和溪橋	龍門觀音島	烏糠溪	金山寨	金剛山	蓬萊山石梯頭	猴山	銀場山	洋內鄉	潘田鄉	石龜山	衡山湯頭鄉	吉春獅尾豹山	青洋鄉	珍地鄉
依仁里溪內鄉 距城六十里	依仁里	感德里土舟鄉 距城一百五十里	永安里后安鄉	新康里柏葉鄉	崇善里	來蘇里	縣九十里 興一里之福林鄉	興二里	感化里 距城一百三十里	感化里	感化里湖頭鄉	屬興二里	屬興二里	全上
銀	煤油	銀	金	金	石炭	銅	銀	鉛	鐵	銀	無烟煤	鐵	煤鑛	石灰
藏量甚富鑛質優良	傳說藏量甚多			鑛苗露于地上 藏量甚富		品質亦優 產量甚多	前曾設廠鍛鍊 儲量甚富	昔時曾經開採 儲量甚富	鑛苗露出地面 鑛田綿亙數千畝 藏量甚富	儲量極多	儲量甚多 鄉人採爲燃料 僅銷於泉屬	產量甚富	清時曾設爐鍊鐵	



善 益 林	新溪里善益鄉	無烟煤	品質甚佳
參內鄉石董山	長泰里	席石	質色明潤可製硯
半 崙 鄉	崇善里	白傘	產量甚多

附錄七 江龍沿線經濟之調查

此綫由已成綫中二百四十五號起點，過十里爲郭坑，有市鎮，人口約五千餘，出產以糖爲大宗，米及菓類次之，其商業以紙爲大宗，代浦南作轉運場，此處可設中等車站一座，由郭坑十里爲禾浦，人口約千餘，出產爲糖米菓類，其市鎮甚小，由禾浦十里爲浦南，市鎮頗大，人口約萬餘，其商業以紙爲大宗，乃吸收龍巖上杭連城漳平之物，以轉運廈門出口，每年約四五十萬元，故該處紙棧頗多，其次爲糖，乃吸收漳州長泰郭坑漢肚牛浦路東因塘等處之物，轉運廈門出口，每年約四五百萬斤，再次爲米及菓類，米約二萬餘石，菓類約二三萬石，其餘尙難枚舉，故該處可爲商業上一小中心點，可設頭等車站一座，由浦南十里爲南平，人口約二三十戶，以次爲紅堂，西管，高棧，天峯，紅棗等五處，均互離十里，人口各約二十餘戶，惟紅堂高棧紅棗等三處，人口較多，可設小車站，由紅棗五里爲辰峪，人口約百餘戶，此處因上爲陸路下爲水路，各市鎮所來貨物



均須由此轉運，故商業上頗占優勝，此處可設中等車站，再五里爲嶺肚，此處人口約六七十戶，因各商有由此陸行水行者，故亦有少數商戶，由此前行二十里爲華安縣，舊名華封，爲龍溪縣之分縣，人口約七百餘戶，全境人口約十一萬，出產有竹百餘排，雜木數百排，此外如紙糖米烟等，乃由他處來此，由此轉運者也，因此處下走爲陸路，上走爲水路故然，以是商業上出入，亦達數百萬以上，故此處可設頭等車站，由此十里爲木潦，人口約二三十戶，以次爲道畔，龍潭，獅邊，留處，草澤窪，韓米口木機坑，華口，路機等九處，均互隔十里左右，人口均約二三十戶，其出產以米紅薯木料烟葉爲大宗，其中龍潭留處韓米口華口等四處較盛，可設小車站，由此十里抵漳平縣，其人口城中約一萬七千三百六十口，全境十七萬五千餘口，每年出產，松木約二十五萬餘枝，約值洋十萬元，杉木九萬餘枝，約值洋七萬元，竹子約二百二十餘萬枝，約值洋五六萬元，粗製古紙約十餘萬緡，約值洋五萬餘元，粗製刈金六萬餘緡，約值洋三萬餘元，茶油三萬斤，約值洋六萬元，其餘米烟茶等類，爲數較少，而由此轉運之貨爲數，尤夥，故商船雲集，亦一繁區也，此處可設頭等車站，由此前行經林堡尾，地盧，盤水溪，石孟，至赤屏山計長四十里，沿途戶口頗繁，每處有六七十戶，而林堡尾，地盧，赤屏山三處，人口各有二百餘戶，此三處可設小車站，其出產以米薯，烟菓樹木爲大宗，由此經路

老松，機板，花牛渡，梁家村，板尾，以至雁石，計長四十里，各處戶口約二十餘戶，惟雁石戶口約五百餘戶，商業亦極發達，蓋龍岩輸出各貨，均須從此轉運下船故也，該處出產，以樹木烟紙等爲大宗，礦以煤爲最富，如益坑鄉，紫路尾，木甯坑，赤子坑，大吉嶺諸處，現已開採，雖屬土人私開，每處不過七八人十餘人，然每日可出七八萬斤，約值洋七八十元，每年所獲已在三四萬元以上，且未發見者尤多，此鎮日後當益見其暢旺也，此段於花牛渡可設小車站，雁石可設中等車站，由此十里至夏老，亦產礦之地，但尙未開採人口約二十餘戶，此處可設小車站，由此十里經雁石嶺至鎮頭，人口約百餘戶，商戶頗多，而其中以雁石嶺煤礦爲尤富，此地當水陸交替之衝，商業亦頗有可觀，故此處可設中等車站，由此十里至鐵石洋，人口約六七十戶，開煤礦者居多，因該處附近產煤之區甚多，如連坑，黃田坑，卯嶺，三樹坑，石木倉，又平，在坊之牛坑，灌水窟，坑底，龍翻身，長崙皆是，此處可設小車站，由鐵石洋十里至龍岩州城，此城周圍約六里，城中人口約三萬餘，出產以紙爲大宗，其往水頭之路銷行者，每年約二三十萬元，往浦南之路銷行者，約二百餘萬元，次爲木料每年約五十餘萬元，再次爲條絲烟，每年約二十餘萬元，其餘爲茶，但早數年運出外洋，每年達千萬元以上，後因奸商造假，致失信用，遂絕銷路，故業茶者均停業，現每年所出不過二萬餘元而已，此處可於

東門外設一車站，此江龍線，沿途人口物產之情形也，

附錄八 江龍路綫查勘報告

此綫本擬由江東橋起點，因該處多山，殊難通過，因改從江東橋以上之已成綫中二百四十五號起，向北偏西四十六度，行一千一百尺，尺均指法尺即一密達以下仿此向北偏西六十四度，緣山邊，行五

千一百尺，向北偏西五十二度，行三千六百尺，渡支流，寬四十尺，又行四千二百尺，抵浦南，〔但此處若改由北偏西六十四度之綫，延長二千尺可抵郭坑，再向北偏西四十四度，行二千三百尺渡河，河寬一百二十尺，又行三百八十尺，抵浦南，此綫綫較長，河較寬，惟多一郭坑之市鎮而已，因亦有可取處，故并載之。〕向北偏西八十五度，經南平，行三千八百五十尺，向北偏西十度其中稍緣山邊，因避水故也

，行四千五百尺，經紅堂之河東，抵紅堂口，向北偏西五十一度，緣山邊，行二千尺，抵尾溪之河東，向北偏西十六度，傍河，行一千一百尺，向北偏西七十六度，緣山邊傍河，行七百六十尺抵西管之河東，向北偏西三十五度，行一千九百五十尺，向北偏東四十一度，經金石板之河東，行一千二百五十尺，向北偏西三十四度，行一千三百五十尺，向北偏西八度，傍山傍河，經高站行三千六百尺，向北偏西四十度，行一千八百二十尺，向正北經天峯，傍山傍河行二千七百二十尺，向北偏西五十度，經紅棗之河東，行七千九百六十尺，抵辰溪，向北偏東二度，行三千四百尺，抵嶺陡，向北偏西四十八度，由低山中行五千七百四十尺，前行山峯頗高，勢又曲折，因擇稍低處，向北偏西二十五度，經分嶺亭文水川橋東，行五千



二百二十尺，改傍山邊向北偏東二十四度，行一千二百五十尺，抵華封之河東因避河之故，改向南偏東八十四度，行二千三百六十尺，向北偏東五十三度，傍河傍山，行二千九百五十尺，因前傍河之處，山高而水又曲折，改向北偏西十九度，經木潦入山中，行三千三百五十尺，抵道畔，向北偏西六度，傍山傍河，經麻潦之河東，行四千六百尺，抵龍潭之河東，向北偏東三十九度，傍山傍河行二千零五十尺，向北偏西五十八度，傍山傍河經獅邊，行四千五百五十尺，抵留處因前傍河有高山，故改向北東十六度，入山叉道中，趨入平原，行六千二百尺，向北偏西十度，傍山傍河，行二千四百五十尺，抵韓米口之河東，向北偏東十八度，傍山傍河行二千尺，向北偏東三十六度，傍山傍河，行一千八百五十尺，向北偏西三十二度，行八百五十尺，向北偏西七度，行七百二十尺，抵木磯坑之河東，向北偏西五十三度，行八百尺，向北偏西二十七度，行一千一百尺，向正北，傍山傍河，行五千九百尺，向北偏西六十六度，經華口之河東，行二千尺，向北偏西四十三度，傍河行二千九百五十尺，向南偏西七十二度，行一千三百尺，抵華潦，向北偏西七十度，行二千二百五十尺，向北偏西四十三度，行二千二百尺，向南偏西六十度行二千六百五十尺出山，向北偏西十四度，經路磯，入平原，傍河行二千七百五十尺，向北偏西四十九度，行一千五百尺，向南偏西八十七度，行二千一百尺抵漳平縣，又行三千五百尺抵河，河寬一百二十尺，因傍河山高而河又曲折

，故依前度，向山中行三千一百五十尺，向北偏西七十一度，行三千一百五十尺，抵石孟之河西，向南偏西三十八度，經山中行一千八百五十尺，抵赤屏山，向南偏東十五度傍河，行一千二百六十尺，向南偏西四十三度，傍河行一千一百尺，向南偏東十七度，傍河傍山行一千尺，向南偏西五十一度，經路老，入山中，復經花牛渡板尾等，行七千零五十尺，向北偏西七十六度，傍河行二千二百二十尺，抵雁石，前行山峯高聳，難於通過，改向南偏西二十一度，傍山邊經栖雲亭之西，行一千四百五十尺，向南偏西三十七度，傍河，經聳翠且憩兩亭之西，行一千五百五十尺，向南傍西六十二度，行五十尺渡河，河寬二十尺，又行六百五十尺，經下老渡河，河寬三十尺，又行二千三百尺向南偏西三十五度，傍河傍山經雁石嶺之西麓，行二千二百五十尺，向南傍西十七度，傍山傍河，經鎮頭入山中行三千六百尺，抵可人亭，向北偏西八十五度，傍山傍河，行九百尺，向南偏西五十九度，經環山亭快然亭，行二千尺，向南偏西二十三度，經顯靈宮，行一千二百尺，向南偏西三十一度，經鐵石洋行二千一百五十尺，向南偏西五十三度，行百尺，抵見峯橋，橋寬八十尺，又行六百五十尺，抵溪雪之河西，向南偏西二十五度，行一千六百五十尺，抵龍巖州城之東門，此綫共長十七萬有三千九百法尺，合華里約三百四十七里零七八，此江龍路綫之情形也，

附 錄 九

(甲) 江 東 龍 巖 段 工 程 費 詳 細 預 算

計長 173.9 公里 = 108 哩

預計兩年完成

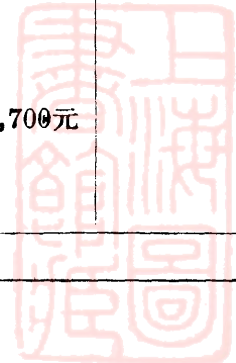
資-1 總務費 每月約需20,000元 24×20,000	=		480,000元
資-2 籌辦費			69,560元
資-2-1 測量費 每公里約需400元 173.9×400		69,560	
資-3 購地費			641,780元
資-3-1 用地		624,390元	
地畝：一約共20,000畝,每畝30元 20,000×30	=	600,000元	
購地費用：一約計每公里100元 173.9×100	=	17,390元	
界石：一每公里約需40塊,每塊約值1元 173.9×40×1	=	7,000元	
資-3-2 遷坟 遷坟,拆屋,置價等,約計每公里100元 173.9×100	=	17,390元	
資-4 路基築造			2,530,450元
資-4-1 土工 根據民四漳廈報告,約計	=	2,400,000元	
資-4-3 堤垣 護堤工程每公里約需500元 173.9×500	=	86,950元	
資-4-4 溝渠 鋪設平交道及移改水道道路等,約計每公里250元 173.9×250	=	43,500元	
資-6 橋工			12,000鎊
資-6-1 大橋(E-35)		12,000鎊	544,400元
1河寬120公尺, 擬用6-20公尺鋼鈹橋			
1河寬 80公尺, 擬用4-20公尺鋼鈹橋			
1河寬 50公尺, 擬用2-25公尺鋼鈹橋			
1河寬 30公尺, 擬用2-15公尺鋼鈹橋			
1河寬 20公尺, 擬用1-20公尺鋼鈹橋			
共計約需鋼料600噸 鋼料每噸約值20鎊 600×20	=	12,000鎊	
資-6-2 小橋(E35)		370,500元	
40座,每座平均5公尺,約計	=	168,000元	
裝工,搭工及費用,約計	=	32,500元	
橋墩,約計	=	170,000元	
資-6-3 水溝及涵洞每公里約計1000元 173.9×1000	=	173,900元	
資-8 電報及電話約計			6,100鎊
資-9 軌道			135,000元
資-9-1 軌枕		630,800元	166,900鎊
			971,500元

接 後 頁

接前頁

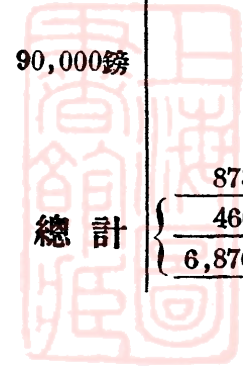
普通枕木：每兩軌配17根枕木	$17400 \times 17 =$	295,800根		
用於岔道者：	$100 \times 56 =$	5,600		
備用3%	$301,400 \times 3% =$	9,000		
		<u>310,400根</u>	@ 2元	= 620,800元
特別枕木：約計				10,000元
資-9-2 鋼軌及配件				166,900鎊
鋼軌：正道長		173,900公尺		
避車軌道		88,100		
備用3%	$212,000 \times 3% =$	6,000		
		<u>軌長計218,000公尺</u>	$\times 2 = 436,000$ 公尺	
用60磅鋼軌，共重	$\frac{436,000 \times 3.28}{3} \times \frac{60}{2000} = 14,300$ 噸	@ 8鎊		= 114,400鎊
岔道：約需100付，每付約值140鎊	100×140			= 14,000鎊
道釘：每根鋼軌用道釘36個，計共	$36,400 \times 36 =$	1,310,000個		
百付岔道所需之道釘		47,200		
備用3%	$1,357,200 \times 3% =$	40,800		
		<u>1,398,000個</u>		
每百個道釘重51公斤，計共重	$13,980 \times 51 =$	715,000噸	@ 20鎊	= 14,300鎊
魚尾鉸：每根鋼軌用魚尾鉸一付共需		36,400付		
百付岔道需		1,600		
備用3%	$38,000 \times 3% =$	1,140		
		<u>39,140付</u>		
每付重28公斤，每噸約值18鎊	$39,140 \times 28 \times 18$			= 19,800鎊
魚尾鉸螺栓：每付6個，約共需	$39140 \times 6 =$	234,840個		
備用3%		7,060		
		<u>241,900個</u>		
每百個重83公斤，每噸約值22鎊	$2,419 \times 83 \times 22$			= 4,400鎊
墊板可省去				
資-9-3 鋪軌				56,700元
路長222,600公尺，每公尺鋪工0.25元	$222,600 \times 0.25$			= 55,500元
岔道鋪工每付12元				1,200元

接後頁



資-9-4 鋪路基			284,000元	
路長222,600公尺,每公尺應鋪石渣1.5立方公尺.每立方公尺石渣連鋪工0.85元	$222,600 \times 1.5 \times 0.85 =$	284,000元		
資-11 車站及房屋				5,000鎊 500,000元
資-11-2 車站房屋			190,000元	
一等車站3個,每個30,000元	$3 \times 30,000 =$	90,000元		
三等車站10個,每個10,000元	$10 \times 10,000 =$	100,000元		
資-11-4 員司住宅及道房,約計			220,000元	
資-11-5 車站屬具			5,000鎊	
水塔,火溝,抽水房,水井,		90,000元	90,000元	
水櫃,水鶴及抽水機等		5,000鎊		
資-12 總機器廠				15,000鎊 120,000元
資-12-1 房屋及裝修品			15,000鎊	
材料庫,約計		5,000鎊	120,000元	
龍巖修理廠連機具		20,000元		
龍巖存車廠		10,000鎊		
		50,000元		
		50,000元		
資-14 機件				5,000鎊 10,000元
資-14-1 建築用:運料汽車,約計			5,000鎊	
資-15 車輛			10,000元	
資-15-1 機車				250,250鎊
貨運機車10輛,每輛約值8750鎊	$10 \times 8,750 =$	87,500鎊	138,500鎊	
客運機車4輛,每輛約值8750鎊	$4 \times 8,750 =$	35,000鎊		
小機車4輛,每輛約值400鎊	$4 \times 4,000 =$	16,000鎊		
資-15-2 客車等				21,750鎊
頭二等混合車6輛,每輛約值1250鎊	$6 \times 1,250 =$	7,500鎊		
三等客車6輛,每輛約值750鎊	$6 \times 750 =$	4,500鎊		
四等客車9輛,每輛約值75鎊	$9 \times 750 =$	6,750鎊		
守車3輛,每輛約值500鎊	$3 \times 500 =$	1,500鎊		
郵車3輛,每輛約值500鎊	$3 \times 500 =$	1,500鎊		
資-15-3 貨車				90,000鎊
貨車180輛,每輛約值500鎊	$180 \times 500 =$	90,000鎊		
意外費				873,310元
				460,250鎊
				6,876,000元
總計				

若金鎊按國幣16元計算 $460,250 \text{鎊} \times 16 + 6,876,000 \text{元} = 14,240,000 \text{元}$



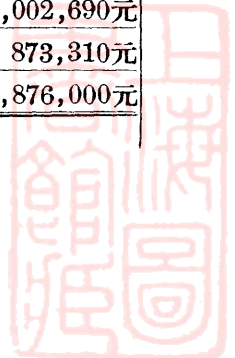
附 錄 九

(乙) 江東龍岩段工程費預算 總 結

福建西南路礦計劃

四五

資-1	總務資		480,000元
資-2	籌辦費		69,560元
資-3	購地費		641,780元
資-4	路基築造		2,530,450元
資-6	橋工	12,000鎊	544,400元
資-8	電報及電話	6,100鎊	135,000元
資-9	軌道		
	軌枕		630,800元
	鋼軌及配件	166,900鎊	
	鋪軌		56,700元
	鋪軌基連石渣		284,000元
資-11	車站及房屋		
	車站房屋		190,000元
	員司住宅及道房		220,000元
	車站屬具	5,000鎊	90,000元
資-12	總機器廠		
	材料庫	5,000鎊	20,000元
	修理廠	10,000鎊	50,000元
	存車廠		50,000元
資-14	機件	5,000鎊	10,000元
資-15	車輛		
	機車(18輛)	138,500鎊	
	客車等(27輛)	21,750鎊	
	貨車(180輛)	90,000鎊	
			5,002,690元
	意外費		873,310元
		460,250鎊	6,876,000元
			460,250鎊 × 16 = 7,364,000元
			6,876,000元 = 6,876,000元
	總計		14,240,000元



附 錄 十

整理嵩嶼江東段工程預算

資-1 總務費 約計		30,000元
資-9 軌道		
資-9-1 軌枕：約計50,000根，每根值洋2元		
50,000 × 2 =		100,000元
資-9-2 道釘：約計50噸，每噸約值20鎊		
50 × 20 =	1,000鎊	
魚尾鈸：約計50噸，每噸約值18鎊		
50 × 18 =	900鎊	
螺絲：約計8噸，每噸約值22鎊	176鎊	
資-9-3 鋪軌：約計		7,000元
資-9-4 鋪路基：約計		36,000元
資-11 修理舊有車站：約計		20,000元
資-12 總機器廠		
機車房：約計	5,000鎊	50,000元
存車廠：約計		50,000元
嵩嶼碼頭 約計		500,000元
	7,076鎊	793,000元
意外費		93,684元
		886,684元

若金鎊按國幣16元計算

7076鎊 × 16 = 113,316元

886,684元 = 886,684元

1,000,000元

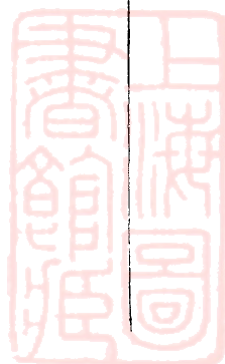
福建西南路礦計劃

四六

上海图书馆藏书



A541 212 0014 8434B



福建西南路礦計劃摘要

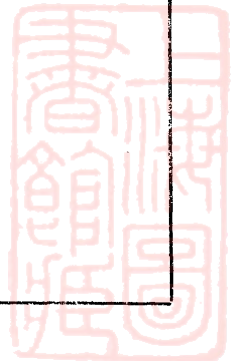
一、計劃 建築鐵路起嵩嶼經江東橋東岸及華安至龍巖爲幹綫以浦南漳州段爲支綫（或由嵩

嶼經江東橋漳州浦南華安至龍岩）並開採龍岩煤礦

二、資本 建築鐵路需費一千六百萬元經營煤礦四百萬元兩項合計需資本二千萬元

三、利益 鐵路營業收入預測三百一十萬元除用款外淨進一百五十萬元每年開採煤炭七十萬噸淨利七百萬元木材輸出額每年約一千萬元

四、籌備 廣延資本案銀行家鐵路專家鑛業專家及熱心人士組織籌備處招集股份設立公司



册数： 1
售價： .50

