

史地叢書

國鐵道史

557.25
616
2

中
國
鐵
道
史

衡陽謝彬著

上海中華書局出版



4·233800

中國鐵道史序

近世列強軍國主義之發展。莫不以實業政策爲源泉。而實業之繁榮。莫不以建築鐵道爲要素。蓋鐵道爲利便交通運輸之工具。在經濟上。政治上。軍事上。皆恃此爲命脈者也。曩者俄羅斯經營遠東。謀出太平洋。而築西伯利亞鐵道。歐戰之前。德意志經營近東。謀出印度洋。着手建築自柏林起。經巴爾幹半島。以達巴格達。而抵波斯灣之鐵道。二者皆係爲對外發揚國勢。期達其經濟上。政治上。軍事上之目的。而竭力以圖之者也。

夫鐵道數量之多寡。關係國計民生及社會進化。非常重要。試就世界各洲鐵道數量考之。如北美合衆國。平均每一千方英里地。有鐵道八十三英里。歐洲方面。平均每一千方英里地。有鐵道六十二英里。南美。平均每一千方英里地。不過有鐵道七英里。亞洲。平均每一千方英里地。僅鐵道四英里。非洲。平均每一千方英里地。僅鐵道三英里。歐美非亞。鐵道數量。相差若是之鉅。故其民族及國家之地位。亦因之而異焉。吾國地大物博。鑛產農業。畜牧森林。種種利源。甲於世界。徒以鐵道缺乏。交通梗阻。坐視寶藏。委棄於地。或物產屯集。無法流通。國因民窮。日甚一日。經濟上。政治上。軍事上。無不受列強帝國主義之侵略。而夷於次殖民地之列。當此民族獨立運動熱烈之時。社會主義制度實施之際。開發鐵道產業。不特爲政治上軍事上之

所必需。而於經濟上之民生問題。尤爲急不可緩之舉。謝曉鐘先生。學問博雅。各種著述。久爲海內飽稱。茲又以數年稽考所得。編著中國鐵道史一書。按其概要。一詳述中國鐵道沿革。與鐵道關係國家興亡及國家需要。二排斥資本帝國主義之鐵道侵略政策。擁護國有主權。三搜集鐵道掌故。分類整理。綱舉目張。極便研究鐵道學者之參考。煌煌鉅典。洵爲今日最有價值之著作也。

夫廿世紀時代。大同之旨。日張。人類接觸日密。交通事業。尤爲世界主義之重要部分。故歐戰以前。世界鐵道約七十萬英里。歐戰以後。一九二二年至二三年。世界鐵道增至七十五萬英里。此社會進化之自然趨勢也。孫中山先生所著實業計畫。開宗明義。以建築鐵道一十萬英里爲提綱。其中部分。如西北鐵路系統。且居支配世界之重要位置。爲歐亞兩陸交通之樞紐。將來依中山先生之計畫。由國家經營。或集外資建築。使各鐵路系統。依次實現。則中國前途之希望。正無窮也。國人讀中山先生實業計畫書。必同時讀謝先生中國鐵道史。然後於鐵道政策。乃有詳確之考證。與明澈之理解。余讀鐵道史畢。喜謝先生此書。適應今日國民需要。爲引導國力發展之南針。佩慰無似。因忘謏陋。順筆序之。

民國十五年十二月

湘陰周詠康

中國鐵道史目錄

第一章	緒論	1
第二章	鐵道興築沿革	三
第一節	舊式道路沿革及概況	
第二節	鐵道建設妨碍時代	
第三節	列強競爭路權時代	
第四節	利權收回狂熱時代	
第五節	列強爭路復活時代	
第三章	列強奪我路權之酷約	三三
第一節	興築之嚴酷條件	
第二節	借款之嚴酷條件	
第四章	列強在華侵略路權機關	三八
第一節	英國侵略機關	

中國鐵道史 目錄

二

第二節 美國侵略機關

第三節 俄國侵略機關

第四節 法國侵略機關

第五節 比利時侵略機關

第六節 日本侵略機關

第七節 國際侵略機關

第五章 鐵道與列強之交涉……………五九

第一節 對俄交涉

第二節 對法交涉

第三節 對德交涉

第四節 對英交涉

第五節 對日交涉

第六節 對比利時及美國交涉

第六章 鐵道行政機關……………一三二

第一節	正式機關	
第二節	駢枝機關	
第三節	鐵道官制	
第七章	建設鐵道法令	一六三
第一節	特設鐵道立法機關	
第二節	頒行鐵道法規舉要	
第三節	鐵道法令全文三種	
第八章	全國幹枝路線系統	二二一
第一節	中央之籌議規畫	
第二節	各家之擬設幹枝	
第九章	鐵道財政	二三〇
第一節	鐵道資金之種類	
第二節	鐵道現負內外債款	
第三節	鐵道理財之方策	

中國鐵道史 目錄

四

第四節 鐵道財政與貨弊

第五節 特別會計之沿革

第六節 最近路款之籌議

第十章 鐵道借款合同要項……………二六六

第一節 已成鐵道之部

第二節 豫定鐵道之部

第三節 民業鐵道之部

第十一章 已成國有鐵道……………三三〇

第一節 京奉鐵道

第二節 京漢鐵道

第三節 津浦鐵道

第四節 京綏鐵道 附綏包及包寧

第五節 道清鐵道

第六節 正太鐵道

14
15

第七節 滬寧鐵道 附滬滬枝綫及通湖枝綫

第八節 滬杭甬鐵道

第九節 廣九鐵道 附九龍奕段

第十節 吉長鐵道

第十一節 四洮鐵道 附洮昂鐵道

第十二節 株萍鐵道

第十三節 廣三鐵道 附佛江枝路

第十四節 官造而非部轄四鐵道

第十二章 現修國有鐵道.....三七六

✓ 第一節 漢粵川鐵道概說

✓ 第二節 粵漢之湘鄂鐵道

✓ 第三節 川漢之豫測綫路

✓ 第四節 隴海鐵道概說

✓ 第五節 歸併隴海各綫本末

第六節 滄石鐵道

第七節 煙濰鐵道

第十三章 已成民業鐵道等築者附

.....三九九

第一節 膠濟鐵道

第二節 漳廈鐵道

第三節 粵漢鐵道粵段

第四節 潮汕鐵道

第五節 寧陽鐵道 附西南枝路

第六節 南潯鐵路

第七節 簡碧鐵道

第八節 齊昂鐵道

第九節 大冶鐵道

第十節 台棗鐵道

第十一節 天圖鐵道

-
- 第十二節 雙城鐵道
第十三節 坨清鐵道
第十四節 柳江鐵道
第十五節 怡立鐵道
第十六節 大豐鐵道
第十七節 民興鐵道
第十八節 寶昌鐵道
第十九節 齋堂鐵道
第二十節 龍煙鐵礦鐵道
第二十一節 大窩溝鐵道
第二十二節 溪城鐵道
第二十三節 廟兒溝鐵道
第二十四節 博山鐵道
第二十五節 賈汪鐵道

中國鐵道史 目錄

第二十六節 長興鐵道

第二十七節 益華寶興鐵道

第二十八節 桃荻鐵道

第二十九節 龍溪鐵道

第三十節 程潭鐵道

第三十一節 泉東鐵道

第三十二節 汕樟鐵道

第三十三節 東龍鐵道

第三十四節 井富鐵道

第十四章 約定國有鐵道……………四三

第一節 浦信鐵道

第二節 寧湘鐵道 附皖路

第三節 沙興鐵道 附廣漢

第四節 同成鐵道 附晉路

第五節 欽渝鐵道 附瀋路

第六節 株欽鐵道 附桂路

第七節 周襄鐵道

第八節 濱黑鐵道 附呼海鐵道

第九節 吉會鐵道 附吉敦鐵道

第十節 滿蒙四鐵道 附奉海鐵道

第十一節 高徐順濟鐵道

第十五章 計畫修造各綫

第一節 京熱鐵道 含東蒙各路

第二節 外蒙古鐵道 附平綽鐵道

第三節 新疆鐵道

第四節 錦璦鐵道

第五節 東叙鐵道

第六節 滇緬鐵道

四五二

中國鐵道史 目錄

第七節 廣州灣鐵道 附赤安綫

第八節 廣澳鐵道

第九節 廣厦鐵道 含惠潮

第十節 其他各路

第十六章 外國承辦鐵道……………四六七

第一節 中東鐵道 原名東清

第二節 南滿鐵道 含安奉

第三節 滇越鐵道

第四節 龍州鐵道

附錄一 孫中山先生中國鐵道建設計劃……………一

第一部 中央鐵路系統

第二部 東南鐵路系統

第三部 東北鐵路系統

第四部 西北鐵路系統

第五部 擴張西北鐵路系統

第六部 西南鐵路系統

第七部 高原鐵路系統

附錄二 全國各路站名里程總表……………五四

(A) 京奉鐵道站名里程表

(B) 京漢鐵道站名里程表

(C) 津浦鐵道站名里程表

(D) 京綏鐵道站名里程表

(E) 道清鐵道站名里程表

(F) 正太鐵道站名里程表

(G) 滬寧鐵道站名里程表

(H) 滬杭甬鐵道站名里程表

(I) 廣九鐵道站名里程表

(J) 吉長鐵道站名里程表

-
- (K) 四洮鐵道站名里程表 附鄭澄枝路站名里程表
- (L) 株萍鐵道站名里程表
- (M) 廣三鐵道站名里程表
- (N) 粵漢鐵道湘鄂段站名里程表
- (O) 隴海鐵道站名里程表
- (P) 膠濟鐵道站名里程表
- (Q) 粵漢鐵道粵段站名里程表
- (R) 寧陽鐵道站名里程表
- (S) 中東鐵道站名里程表 附哈長枝路站名里程表
- (T) 南滿鐵道站名里程表 附安奉鐵道站名里程表
- (U) 滇越鐵道站名里程表
- (V) 南潯鐵道站名里程表
- (W) 潮汕鐵道站名里程表
- (X) 漳廈鐵道站名里程表

中國鐵道史

第一章 緒論

今之視國者曰。在一國主權之下。領土之內。鐵道多者。其國強。反是必弱且亡。亮哉言乎。夫德之敢爲天下敵也。以有鐵道三萬九千英里。英之國旗飄揚。日出入處也。以有鐵道二萬九千英里。日之追逐歐美。稱雄亞東。浸浸欲宰制太平洋海權也。亦以有鐵道八千餘英里。吁。鐵道之益於國力之發展也。豈淺鮮哉。吾國領土之廣。大於英聯合王國三十二倍。有奇。視暹羅東隣三島之日本。殆二十六倍。大於歐戰以前之舊德聯邦帝國。且二十倍焉。而國內已成鐵道。乃僅七千英里左右。且除庫款築造各路。合計不過三百英里。民資築造各路。先後僅成一百四十九英里。而外。餘非外國所有。卽借外資築成。夫列強扶殖。已國勢力。各劃範圍。不容他人染指。務期中國鐵道瓜分政策之實行。束縛馳驟我久矣。政府憎茲多口。諱莫如深。國民習於私利。置之度外。上下放任。政由外人。國權日損。國勢日就凌夷。國民生計。日陷於悲境。有由然已。且以全國論之。除蒙古西藏不計外。每一百七十二英方里土地。或每三萬三千七百人口。有鐵道一公里。換言之。中國每二百七十六英方里土地。或五萬四千人。有鐵道一英里。高麗每七十一英方里土地。或一萬三千人口。有鐵道一英里。印度每四十英方里土地。八千六百人。有鐵道一英里。日本二十英方里

土地八千人口。有鐵道一英里。美國十二英方里土地。三千八百人口。有鐵道一英里。兩相比較。我國之鐵道交通如此。宜其產業不能發展。坐困於民窮財盡之一途也。

曩者英墟印度。淪埃及。法人縣越南。德割南非洲。殖民小亞細亞。與夫俄羅斯開闢西伯利亞。圖得東方良港。以出太平洋。類皆以建築鐵道。爲其前導先鋒。竭全國財力以圖之。蓋鐵道所及。國力卽隨以俱來也。西哲有言。國家之建築鐵道也。非由政治之目的。卽原國防之必要。實政策上之問題。匪僅營業上之問題。徵之先例。信而有徵。海通以來。物質文明。次第興於國中。淺識之夫。動謂鐵道事業。除特別軍用而外。皆爲營利而設。外人承築。限期交還。不須預籌建築資金。而獲多數鐵道。交通靈捷。計日可待。興業良策。舍此末由。嗚呼。列強豈易與哉。陰謀之狡。咄咄逼人。其爲我建築鐵道者。卽爲滅我國家。淪我種族之實施也。

凡列強之以鐵道滅人國也。皆先否認其爲獨立國家。於其領土。任意佔據處分之。而劃定支配勢力範圍。埃印越南。卽其著例。近世紀來。故凡具有主權之國。決不容他人於其領土以內。爲鐵道事業之經營。未雨綢繆。不得不然。吾國河山。而今猶有主也。吾國民族。自昔稱文明也。在理。列強不應以非獨立國相擬。今何如者。彼列強之視我也。擁一國家之虛名。鮮國家之實質。領土萬里。可以墟之。人民四億。可以奴之。分割首基。經營鐵道。要求不得。續以威嚇。威嚇不得。出以強制。自由行動。各據一隅。汽笛嗚嗚。音諧亡國之哀。列車綿綿。形擬駐防之旅。國人至此。猶謂列強靡他。徒爲謀商務上利益者。不亦慎乎。不亦慎乎。

在昔日俄戰局終結之秋。吾國上下。競唱權利收回。大有舉全國鐵道。悉自建築之概。外人深稔吾之客氣。用事。實力不足爲繼。當時皆爲欲取姑予之謀。於其輕小權利。雖既獲得。亦放棄之。以市恩於我。徐以圖其勢力之深固也。洎夫清末。漸償其願。迄於民國。爲所欲爲。時至今日。禍患已深。挽回大難。溯厥原因。豈伊朝夕。國家信用不彰。資無由集。精技術者無多。功成匪易。政府當局。既不能因噎而廢食。自宜利用外資。雇傭客卿以築造。語云。急則治其標。此之謂也。

我國自來鐵道借款。通例以鐵道爲抵押。而限以一定期限。本息既經償清。路權始歸我有。一定期限。少或二十五年。久至五十年或百年焉。各如其限。規定於條約之中。自約文觀之。鐵道主權我有。非無其期。東隅雖失。桑榆未晚。不知條約效力。必對等國始能完全發生。弱之於強。不克享有吾國今日國際地位。居於何等。明達之士。無不深知。政府與國民。不亟臥薪嘗膽。共起圖存。爲向上之發展。自樹獨立國家之實。而欲外人依約反我。汝陽之田。直緣木而求魚耳。嗚呼。我國垂危死症。豈僅鐵道一端已哉。

第二章 鐵道興築沿革

第一節 舊式道路沿革及概況

人類原始時代。榛榛狉狉。各止其域。各安其俗。老死不相往來。直無須夫交通。逮稍進化。始識共同生活。智識交換。物品懋遷。日中爲市之道。從而交通尙矣。由簡而繁。由車而舟。由道路運河而鐵道。環球萬國。率循

是焉。我國周時已設涂職。凡國野之道。十里有廬。廬有飲食。三十里有宿。宿有路室。以衛康莊。遠定其等級。以遣人合方。司其歲修。至於春秋戰國。輒以道蕪不治。爲亡國之徵。祖龍崛起。乃治馳道爲御蹕。除直道以行軍。漢代繼之。更關褒斜劍閣之間。修爲棧道千里。陽關玉門。起亭列戍。以通西域。武侯南征。復自邛雅。建昌會川。渡金沙江。入姚安白崖。開一川滇交通大道。自是而後。唐宋遼金。皆有驛政。元有站赤。及急遞。舖兵。明有會同館。及水馬驛。遞。清有舖遞驛遞之分。類皆載馳載驅於驛道國道者也。自與列強通商盛行以後。始漸變舊式之交通爲新式之交通。而今日之鐵道出焉。

我國昔時交通機關。南擅舟楫之利。北有車馬之便。旅行家所謂南船北馬是也。道路修治之責任。民自爲。國家對之。毫不注意。以時平易道路。徒垂空文。職掌驛站員。司久成虛設。遂致道路日就荒蕪。交通日趨梗塞。中央政府之令於地方官廳也。卽無意外障礙發生。自京師抵武昌。約須二十七日。抵廣州約須五十六日。抵雲南約須五十九日。抵西藏伊犁。則各須百日以上。各地官廳受令。遲緩參差如是。正確之謂何。迅速之謂何。整齊劃一之謂何。以故內外隔閡。日益滋甚。威信不著。政令不行。人民更晦盲鄙塞。不知近世有何物質文明。拘守數百年前舊習。囂囂自負。國家之大義不諳。何知愛國。利祿之私圖是營。遠計國家。相襲相因。顛死莫覺。其時法國大學教授波里耶氏。曾著論曰。今之中國。危殆甚矣。救之方亟。宜廣建鐵道。民豈深悉我國國情者也。

舊式道路。既不足應社會進化之要求。而鐵道自然乘之以興。益以列強勢力。海陸環迫。初爲發展外國貿易。要求各埠通商。進而強求建築鐵道。管理鐵道之權。以遂彼之領土侵略野心。當時國際勢力競爭。各劃勢力範圍。利益範圍。於我領土以內。胥以鐵道利權問題爲其中心。誠以取得特殊地位。實施殖民政策。絕無便於此者。邦人君子。尋亦漸悟。外人不懷善意。鐵道實有益於國家。乃由反對而表贊同。由贊同而謀自築。由自築而復利用外資。茲約舉其經過。分爲後之四節述之。備徵我國建築鐵道沿革之史蹟焉。

第二節 鐵道建築妨礙時代

我國建築鐵道之議。實倡自外人。國人初無此動機也。當清同治二年（西一八六三年）五月。戈登率常勝軍。攻下崑山。十二月。進佔蘇州之際。英美僑滬商人二十七行。聯名請願江蘇巡撫李鴻章。欲築上海至蘇州間五十四英里之鐵道。李氏未之許也。同時英國鐵道大家司管芬。復挾中國全國鐵道大幹綫計畫。（詳後全國幹綫系統章）遊說政府當局與粵商。國人亦鮮有應之者。其明年七月。英商杜南特。於我北京宣武門外曠地。造小鐵道里許。試駛火車。是爲鐵道實現我國之始。步軍統領。以觀者駭怪。卽命杜氏撤而毀之。是年。僑滬英商。再倡建築鐵道之議。於上海吳淞間。建設約十英里之道路。組織吳淞道路公司。惟以資金難籌。僅着手收買地皮。卽告停頓。此皆不能謂爲鐵道建築已實現者也。

實行築路營業之始。則在光緒元年（西一八七五年）英商怡和洋行。以上海江灣間。商務繁盛。謀自老

靶子路附近。經江灣至吳淞口。建築軌寬二呎六吋之輕便鐵道。明年一月。總工程師瑪禮遜。攜帶鐵道所用材料。暨技師四人。由英抵滬。着手購地平路。架橋築溝。工事進行甚速。至是月二十日。即行鋪軌打釘之禮。其第一鐵釘。即由瑪禮遜夫人打入。二月十四日。鋪軌已達一英里三分之一。即由公司掛小機關車名引導者 (Pioneers) 爲第一次之行車。國人往觀者。達數千人。是爲我國鐵道實現之初祖。其時我國官民。頑迷成性。驟睹新奇之物。十分驚惶。謂爲一種魔術。上海道台。力迫公司停車一月。等候北京訓令。迨至期滿。北京政府。並無阻止之令。引導因得重開。觀者益衆。坐者亦多。反對者更油然起。蓋怡和築路之初。與我官民約定。動力不用蒸汽。祇用牛馬。否則不能建築。怡和不守約言。而用機關車以爲動力。遂動人民公憤。益以火車通後。勞動者多失業。沿道住民。又惡汽笛嗚嗚不已。反對更加激昂。地方官吏。不忍過拂民意。亦從而反對之。形勢極其嚴重。怡和毫不加以顧慮。積極進行路工。至四月底。全綫告成。七月一日。舉行正式典禮。全線開始營業。客貨收入。大獲利益。發起人額首相慶。不期八月三日。忽有我國兵士一人。行經鐵道。避車不及。致遭碾斃。上海道台馮竣光。秉承北京訓令。照會英國領事。轉飭公司停止開車。英領不允。南洋大臣沈葆楨。旋亦照會英領。停車。英領亦不之理。官民愈加忿恨。當是之時。北洋大臣李鴻章。奉旨辦理滇案。其對手方亦屬英國。先是英人物郎大佐。奉使由緬甸來華。以曾任煙台及上海領事之馬加理。爲通譯兼嚮導。於光緒元年 (西一八七五年) 由八募出發入滇。途傳

濱邊土司暴動。馬因先行入邊偵察真相。爲蠻允土人殺害。案懸未結。至是始命李與英使會議於芝罘。即煙台。馮道乃將路事始末。並擬購歸自辦等情。詳李主持。李允照辦。李旋與英使威妥瑪交涉。英使允令公司停車。聽候會商。交涉結果。英使允以銀二十萬兩。由我購回。李乃奏派盛宣懷朱其詔來滬。與馮道會商辦法。遂在南京訂約。買斷價銀二十八萬兩。限一年半。分三期攤付。全價未付清前。該路仍歸公司經營。議定以後。車仍開行。營業益佳。每星期每英里。獲利二十七磅。幾與英國鐵路取入相埒。至光緒三年春夏之交。上海江灣吳淞三地華商。公呈兩江總督。請准購回以後。繼續辦理。江督不允。於是年冬。付清路價。即將鐵軌掘起。連同所有材料。運往台灣。以台灣長官有擬築鐵道貫通全島之計畫也。尋以籌款無方。卒將淞滬全路鐵軌車輛。沉諸打狗港中。

淞滬雖被毀壞。而新式交通機關。終屬自然發展之物。決非愚頑保守派所能抵抗。故不三年。而唐胥鐵道。即踵起建築。先是李鴻章由江蘇巡撫。升任直隸總督。於光緒四年（西一八七八年）與招商總辦唐廷樞等。設立開平鑛務局。開採唐山煙煤。備供輪船之用。以免東洋挾制而塞漏卮。出煤極旺。運輸極艱。鑛局技師長英人巴勒脫（R. R. Burnett）遂建由鑛山至北塘。修築運煤鐵道之議。李督嘉納。奏請興修。奉旨依議。並派鑛務局工程師英人金達（C. W. Kinder）督修。正籌辦間。清廷惑於舊派阻撓之說。忽令停辦。鑛局乃謀東由胥各莊起。西至蘆台。開一運河。而自唐山煤井至胥各莊。長約七英里間。地勢陡峻。不宜開

河因復請築輕便鐵道。又以清廷禁駛機車。聲明用騾馬拖載。始邀准行。蓋實馬車鐵道也。光緒六年（西一八八〇年）五月興工。十一月工竣。名曰唐胥運煤鐵道。軌寬四呎八吋半。是爲我國正式建築鐵道之始。其軌間永爲我國續辦鐵道之定例。

尋以騾馬拖車。不能引重致遠。金達乃利用舊廢鍋爐。改造小機關車。其力能引百餘噸。命名曰中國之洛克特（Rocket of China）洛克特者。英國鐵道第一機車之名也。於光緒七年（西八八一年）五月。開駛於唐胥間。運輸之力。陡增十倍。不期無識言官。連上彈章。謂爲震動東陵。煙傷禾稼。行車未久。卽被廷旨勒禁駛行。旋經詳加解釋。始准照常開行。至光緒十二年。展修至蘆台。另設開平鐵路公司。離礦務局而獨立。由是逐經展築。遂成今之京奉鐵道。

方唐胥之甫成也。會俄國歸還伊犁條約中變。俄有派兵封鎖遼海之說。清廷促前直隸總督劉銘傳入覲籌防。劉於光緒六年十一月初十日。力疾入京。奉請速造鐵道以圖自強。其路區分南北。以京師爲中心。南線兩條。一自清江浦。經山東至京。一自漢口。經河南至京。北線則由京師東通盛京。西通甘肅。並主先修京清。奉旨交李鴻章劉坤一等核議。李氏力主贊同。劉則謂爲有妨民間生計及礙稅釐。朝中守舊派。更發言盈廷。紛紛諫阻。其議遂寢。至光緒十一年。清帝以中法和局難定。諭諸疆臣籌辦海防。督辦福建軍務左宗棠。奏陳海防應辦事宜七條。其第十條。卽請速修清江浦至通州鐵道。以通南北之樞。並謂路成則民自富。

國自強。俗論紛紛。不必與辨。所謂可使由不可使知者也。其明年六月。卸任駐俄公使曾紀澤。復奏請速修北京至鎮江鐵道。會雖剴切陳詞。仍不見諸行事。光緒十五年五月。出使英法義比四國大臣薛福成。以朝廷惑於浮議。將重要內政。視爲等閒。特上萬言書。謂鐵路有百利而無一弊。清帝雖嘉納之。而卒未奪頑固黨之氣。蓋自淞滬拆毀以還。內外臣工。視鐵道如洪水猛獸。深惡而痛絕之。反對最力之人物。如宗室醇親王。內閣學士張家驥。通政使參議劉錫鴻。御史余聯沅。屠守仁。吳兆泰。張炳琳。林步青。徐會澄。王文錦。李培元。曹鴻勛。王仁堪。高釗中。尙書翁同龢。孫家鼐。奎潤。徐桐。大學士恩承。內閣學士文治。倉場侍郎游百川。侍郎孫毓汶。或專奏諫阻。或交上彈詞。總以鐵道永不見諸中國。方慶彼輩成功而已。

吾人試綜若輩當時論列而解剖之。則自外交上言。謂洋人遍布宇內。易滋事端。窮民遷怒。或且挺而走險。自國防上言。謂盡撤藩籬。洞啟門戶。不啻爲外人施縮地之方。自經濟上言。謂自辦則庫空如洗。借債則利息太重。少造無益。多造耗費。且購買洋料。損己益敵。漏稅可慮。國課不供。自民生上言。謂利於少數人。而不利於多數人。水手車夫負販。將均成餓殍。且物價以流通而益貴。生活以便利而愈難。自禮教上言。謂田廬墳墓。係祖宗所遺。誰肯輕於遷徙。且習奢侈。染邪教。有傷古風。其甚者。且謂穿鑿山川。必遭神譴。變更祖制。大禍將臨。要皆非迂謬可笑。則似是而非者也。蓋當時士大夫。多食古不化。以理學自豪。清流自矢。又頗負時望。遇事敢言。如漢之太學諸生。明之東林復社。其排斥外人。疾視西法也。雖王公大臣。亦常退避三舍。故

遇有涉及洋務者。卽預存鄙夷不屑之心。溢諸言表。形之筆墨。李鴻章嘗言。願當路諸大君子。務引君父以洞悉天下中外真情。勿徒務虛名而忘實際。狃常見而忽遠圖。總署覆奏。亦謂近來言事陋習。畛域太分。事急難相緘默。事後必復吹求。其言類皆切中。當時士大夫。錮蔽無識者也。當茲朝議紛紛之際。清廷無所適從。特諭各省將軍督撫。條舉以對。時張之洞督兩廣。獨服李鴻章之眼光遠大。惟以李主速修津通（天津至通州）已犯衆怒。乃倡改修蘆漢（蘆溝橋至漢口）之議。清廷聽之。自是一意籌畫。衆議潛消。事在光緒十五年三月。惟至光緒二十五年。御史張有鶴。忽奏停辦滬甯。儼如回光返照一度而已。

李以蓋世之才。力倡建築鐵道。利國利民。雖在朝野夾攻。舉世非難之中。猶百折不回。進行不息。於光緒十三年（西一八八七年）。改開平鐵路公司。爲中國鐵路公司。增募資金一百萬兩。並向匯豐銀行籌借資金。是爲中國鐵路借款之始。升任金達爲總工程師。展築蘆台以西鐵道。明年八月。閻莊至天津間鐵道告成。李氏親往驗路。舉行開車典禮。至光緒二十年（西一八九四年）。則自天津至昌黎之津榆鐵道。全部卽已通車。未幾中日戰起。路工遂停。當清廷以中日交涉棘手。速修津榆鐵道。緩辦蘆漢之際。張之洞乃專意籌辦萍鄉之煤。大冶之鐵。設鐵政局。煉鋼造軌。永供全國各路之用。且趕築大冶鐵道。專運鐵礦砂。其在路界之功。亦不在李鴻章下也。

以上所述。我國建築鐵道。初期沿革。大致如斯。蓋羣衆慣性。可與樂成。難與圖始。卽在十九世紀初。英國初

辦鐵道。英人亦羣起非難。而經營水運者流。尤多方抵抗。且干巴力門以阻其成。則吾國士大夫當時之反對。亦循此公例也。而自同治二年。迄光緒二十年間。外人雖欲在我國內。大築鐵道。卒不獲遂其願。所築成者。胥由二三政治家。以海防計劃而成。且鐵道管理之權。全操本國。外人絕未獲得建築鐵道權利。所謂列強利權競爭。更無其事。中國鐵路公司。雖向匯豐銀行借款。爲後來鐵道借款張本。然無干涉路務之權。此皆可特紀者也。雖然。其時人民迷信風水。反對築路甚力。對於利用外資之說。尤無一人敢唱道者。則又鐵道發達遲緩一最大原因也。

第三節 列強競爭路權時代

中日戰後。我國貧弱真相。暴露環球。列強之視我。也。昔猶曰爲睡獅。至是則益爲瀕死老大帝國矣。以故爭以其軍事上政治上之計劃。向我要求鐵道建築權。分途並進。各逞野心。我國當局。畏葸苟安。莫敢抗議。而任其予取予求。其時列國對華外交。亦以獲得鐵道建築權利。爲其競爭中心。法於光緒二十二年四月。索辦廣西龍州鐵路。同月二十四日。我國總理衙門。命舒文與費務林公司。訂立合同八條。而龍州至南甯。龍州至百色。兩路建築之權。遂歸法人。是年八月。俄挾迫日。還我遼東半島之德。力索報酬於我。令其財政大臣槐特。與我駐使許景澄。訂立東清鐵道合同十二條。而今之中東鐵道路權。皆於是時喪失。二十三年正月。德乘山東教案。要求膠濟膠沂兩路建築之權。清廷卽命蔭昌與德員葉思克。訂立路約四款。而山東全

省路權以失。是年八月。法使呂班。要求由越南老街起。築一鐵道。經蒙自以達雲南省城。其明年三月。我國政府遂與法訂滇越鐵路章程二十四條。同時英人亦索滇緬建築之權。以期與法利益均霑。清廷隨亦許之。二十四年閏三月十七日。中俄在俄京聖彼得堡。續訂東清枝路專約六條。於東清幹路。擇站起點。南達旋順口及大連灣。即今之南滿大部分也。是年四月。中法廣州灣租借條約成立。其第七款有云。中國政府允准法國自赤坎至安舖。修築鐵道一條。所謂安赤鐵道是也。二十七年。英使復告清廷。欲將緬甸鐵道。展進華境。以踐在滇修路利權。英法無別之約。三十年。日本因預備與俄開戰。擅由安東至奉天。築一輕便鐵道。又接修奉天至新民間一段鐵道。以便轉輸我國物產。供彼軍需。此皆列強強迫我國承辦各路之略史。其性質直類承辦國之領土延長。毫無我國主權存在之餘地。茲為觀覽便利起見。將其線路里程。表列如左。(枝線不計)

龍州鐵道	一一二二里
滇越鐵道	九四〇里
安赤鐵道	一八〇里
東清幹路	二八一六里
東清枝路	一八二〇里
法國	計一二四二里
俄國	計四六三六里

膠濟鐵道

德國

八七八里

計一五七八里

膠沂鐵道

七〇〇里

安奉鐵道

日本

五七〇里

計六九〇里

新奉鐵道

一二〇里

滇緬鐵道

英國

三六〇里

計三六〇里

石表各路。龍州因事中輟。安亦滇緬均未興工。膠沂後改高徐。由日本承繼。旋經我國收回主權。迄未修築。新奉於清光緒三十三年四月。已由我國贖回。併為京奉一段。所餘滇越。東清。膠濟。安奉。四線。法俄德日各據其一。日俄戰前。即經造成。共長七千零二十四里。所有各路用人行政。我皆不能過問。採礦設警。行使鈔幣。無不聽其自主。東清更有沿線伐木。徵稅。大連旅順築港特權。旅遊其間。儼然外國。雖合同上所嚴禁之事。彼亦任意犯之。而我末如之何。幸天道好還。多行不義必自斃。日俄戰爭結果。俄將東清枝路。長春以南之一千四百餘里。割與日本。改稱南滿鐵道。並安奉而統轄之。而東清幹路及哈爾濱至長春之枝路。則於民國七年。俄國內亂。無力東顧。由我代行管理之權。不啻物歸故主。德之膠濟。當歐戰初年。即被日人佔領。民國十年。華府會議結果。由我以日金四千萬元。向日本贖回。就外國承辦已成各路而論。今僅日之南滿二千里。法之滇越九百餘里。尚未收回主權。揆諸盛衰循環之理。此三千里鐵道。珠還合浦之期。或當不在

遠矣。

列強對我鐵道之競爭要素。不第右述承辦各路已也。其大多數猶在彼國政府保護之下。各銀行團。各公司。借款與我自辦者也。蓋自甲午戰敗以還。列強要求辦路之舉。實已應接不暇。清廷以為盡由外國承辦。太喪主權。不如籌款自辦。猶可稍挽權利。因於光緒二十二年冬間。特設鐵路總公司。任盛宣懷為督辦。大臣盛氏計劃。原欲合商股。官款。洋債為一。分別籌措。無如事與願違。官商交匯。乃於翌年。力倡洋債可借之議。清廷允之。直鄂兩督助之。於是大借洋債。恍若黃河橫決。不可抑遏。而受各國保護之銀團公司。更乘機爭相招攬。大遂其劃定勢力範圍。利益範圍之陰謀。盛李（鴻章）張（之洞）等。初猶未識正墮列強術中也。今將自光緒二十三年起至三十年止。借款各路。別為二類。表述左方。

第一類 訂立正式合同者

路名	借款公司	金額(萬為單位)	訂約年月	簽訂人	條文	線路里程
蘆漢	比合股公司	一二五〇〇佛郎	二三年六月	盛宣懷	二九	二六二〇
關內外	英中英公司	二三〇磅	二四年八月	胡橘芬	二〇	二三四〇
粵漢	美合興公司	四〇〇〇美金	二六年六月	盛宣懷	二六	二七〇〇
正太	俄華俄銀行	四〇〇〇佛郎	二八年九月	盛宣懷	二八	六二三

滬寧	英中英公司	三五〇磅	二九年閏五月	盛宣懷	二五	七二五
汴洛	比合股公司	二五〇〇佛郎	二九年九月	盛宣懷	二九	四二〇

共計九千三百二十六里

第一類 訂有草合同者

路名	借款公司	金額(萬爲單位)	訂約年月	簽訂人	條文	線路里程
蘇杭甬	英中英公司		二四年八月	盛宣懷		五〇〇
浦信	同上		二四年十一月	盛宣懷		一二〇〇
廣九	同上		二五年二月	盛宣懷		三〇三
津鎮	英德合借	七四〇磅	二五年四月	許景澄		一八六三

共計三千八百六十九里

以上兩表各路。共計一萬三千一百五十五里。佔現在已成鐵道總數。(代管之中東路除外)十分之九。而強。其合同大半訂諸盛氏之手。即今國有諸路之前身。盛在宣統季年。曾力倡國有政策。以速清室之亡。天下之惡皆歸之。足徵世無真是非也。惟盛所訂路約。喪權失利殊多。此又昧於國際情形。而爲列強所挾制者也。今渾括當時路約。喪權失利諸點。條示於左。

第一 關於喪權者

- (1) 管理權 如建築管理權。行車管理權。委託借款公司代辦或總工程師執行是也。
- (2) 稽核權 如洋代表及總工程師。有稽查出入款項及行車運費等大權是也。
- (3) 用人權 如總工程師。會計總管。行車總管及養路總管等。多由借款公司指派是也。
- (4) 購料權 如鐵道上一切應用材料。概由借款公司代為定購是也。

第二 關於失利者

- (1) 折扣 如各路借款。多照九折實收。而還本付利。則按額面計算是也。
 - (2) 備金 如購料佣金百分之五。還本付息佣金百分之二。五及其他特別津貼是也。
 - (3) 餘利 如蘆漢滬甯粵漢正太汴洛等路。均以每年餘利十分之二。贈與借款公司是也。
- 上述喪權失利而外。尚有借款用途之限制。存款銀行之限制。我均無權過問。而我所負責任。則有保護鐵道員役供給路基。輔助工事。豁免各款稅釐種種。最堪痛心之事。則以全路產業。作為借款抵押。通觀所喪權利。名為借款自辦之路。實不啻為外人所有。且借款到期。不能還本付息。彼有沒收全路之權。直與外國承辦者同科矣。此項嚴酷條件。以關內外。蘆漢（其後收回。另訂借款合同。則不以路作抵。）粵漢（其後收回。改向四國銀團借款。）滬甯四路稱最後之吉長。新奉二路。則按照關內外。正太汴洛道清三路。則援

照蘆漢廣九浦信二路。則援照滬甯。皆以絕大特權。付諸外人。當局猶美其名曰委託代辦。豈知委託云者。卽有獨佔的性質。並不能由我撤消。喪權之鉅。從可知矣。當是之時。列強對我鐵道建築權之取得。或直接承辦。或借款興修。明爭暗鬥。此搶彼奪。無所不用其極。幾成國際競爭之焦點。英德之爭築津鎮。幾經談判。始締英德協約。規定自天津至山東南境。由德建築。自山東南境至鎮江。由英興修。俄國既得東清枝路。又與法國暗聯。共助比利時。出組銀公司。承借蘆漢路款。汴洛路款。囊括長江以北爲己有。英卽與我締結關內外鐵道借款合同。橫斷東清鐵道與蘆漢正太之聯絡。當關內外合同訂立之初。俄國駐京公使。極端反對。再四疏通。始獲妥協。英國爲防將來勢力衝突。乃命駐俄英使。與俄外務大臣締結英俄協約。規定長城以北。爲俄修築鐵道範圍。揚子江流域。爲英修築鐵道範圍。彼此不相侵害。並聲明不侵害已締之約。於是俄遂承認山海關至牛莊之鐵道。爲英已得之線。至於美國與我發生關係較遲。其在我國勢力。不若英俄德法日本之雄厚。故於蘆漢粵漢兩路借款。被比利時銀公司破壞之後。乃假親善之名。命其國務卿赫伊。向與中國有關係之英法俄德日意六國。宣言開放中國門戶。機會均等。領土保全。旋得六國政府同意。於是列強從前單獨競取之利己主義。一變而爲統一合議之緩和行動。以相互之利益。爲相互之約束。而我國瓜分之禍。亦遂倖免於一時矣。

第四節 利權收回狂熱時代

當日俄酣戰之秋。我國官紳士庶。睹俄西伯利亞鐵道輸送力之偉大。日人受我關內外鐵道。及彼強造安奉新安兩路。轉運軍隊軍實之益。刺激甚深。僉悟鐵道一物。於國防上。交通上。皆爲必需。借款造路。權操外人。非常危險。於是利權收回之論。普唱於全國。籌款自辦之議。彌漫於東南。官辦也。商辦也。官商合辦也。官督商辦也。發言盈廷。文電四飛。持之有故。言之成理。朝議一一採納。而一一試辦。官商合辦之路。發軔於光緒十三年之閩津。（今京奉天津至閩莊間之一段。）其後併於關內外而借英款。至是復有齊瓊（齊齊哈爾至瓊瑯）洮法（洮南至法庫門）吉黑（吉林至黑龍江省城）新法（新民屯至法庫門）張熱（張家口至熱河）陝甘（西安至蘭州）吉長（吉林至長春）六線。先後發現。其後吉長改借日款。餘則迄未興修。官督商辦之路。始於粵漢湘段。西潼鐵道繼之。而滇路豫路同蒲（大同至蒲州）及粵漢粵段。川漢川段五線。初亦高揭官督商辦之名。惟旋改爲商辦。最後或歸國有。或全然停辦矣。居今日而談路史。則官商合辦。官督商辦兩名詞。早成陳迹。而皆無當於大政也。

官辦之路。在日俄戰前。已曾見之關東（李鴻章與海軍衙門奏辦）淞滬。蘆保。萍潭。（皆鐵路總公司奏辦）西陵。（民政部與外務部奏辦）京張（袁世凱奏辦）六線。逮至利權收回時代。則有練兵處奏設之永黃鐵道。湖北造幣廠所築之運幣鐵道。端方奏設之甯城鐵道。此皆建築成功者也。至未見諸實行。徒有官辦之議。形諸章奏者。則有齊墨。新邱。喀新。川藏。清澤。庫恰。張庫。及粵漢鄂段。川漢鄂段九線。尋以指撥

籌款不能照籌。關東以展築關外借款。併抵於英吉利。淞滬以接修滬甯借款。亦爲英公司押品。蘆保以延長保漢借款而抵於比利時。雖經宣統二年贖回京漢自辦。仍係借新還舊。且西陵（卽新易）亦捲入漩渦之中。若萍潭則充甯湘借款之擔保。京張延築至包頭鎮後。亦因包甯借款合同連帶以去。官辦鐵道得完全保存至今者。僅永黃（七十里）幣廠（十五里）甯城（十六里）三線。不足言路之百零一里而已。

我國商辦鐵道之名目。始見於光緒五年之唐閻（今京奉唐山至閻莊間之一段）。至光緒二十一年。議辦蘆漢之初。清帝特頒上諭。凡各省富商。能集股一千萬兩以上者。准其設立公司。自行興辦。其明年。關內外由官商合辦。改歸官辦。御史李念慈。奏請仍招商股以補官款。奉旨允准。二十四年。清廷以粵漢關係重要。特令湘粵鄂三省紳商。籌款自辦。是年十月。統轄鐵路礦務總局。奏定礦務鐵路公共章程。其開宗明義。卽曰礦路分三種辦法。官辦。商辦。官商合辦。而總不如商辦。惟是時商民。於鐵道觀念極其薄弱。商辦之粵漢。不久卽歸美國合興公司借款興辦。而鐵路總公司議招商股七百萬兩。應募者竟闕然無聞。卽間有自告奮勇。如許應鑄。呂慶麟其人。亦屬招搖影射。毫無實力。逮至二十九年。始有張煜南三次出洋。募資創辦之潮汕實現。若夫商辦盛行之時。實在日俄戰爭以後。促成之原因。外由列強之競索路權。內由盛宣懷之大借洋款。予官紳士庶以最大反動耳。雖然。使無張之洞力助湘粵鄂三省紳商。爭回粵漢路權。亦未見其

風起雲湧。一往無前也。

當是之時。商辦之鮮明口號。為拒外債。廢成約。收回自辦。自張之洞。岑春煊。首從湘粵鄂三省民意。於光緒三十一年。以美金六百七十五萬元。向美國合興公司。贖回承造粵漢合同。收歸三省自辦。蘇浙官紳。即繼起請廢滬甯之約。蘇杭甬之約。並發起拒款大會。倡優乞丐。亦相率入股。政府當局。亦於三十三年。自比利時銀公司。贖回京漢鐵道。歸郵傳部經營。軍機大臣鹿傳霖。並請速贖津鎮草約。以挽主權。他如豫許各國。以建築權諸路。類皆酌予以資金供給權利。為取消原約之代價。於是四川。江西。福建。浙江。安徽。河南。江蘇。雲南。廣西。以及新甯。廣澳。同蒲。儀秦。膠沂。諸路。胥於此數年間。先後收回。組織自辦路局。當時大紳富商。咸以倡辦本省鐵道。為惟一大事。是實我國鐵道史上。一大轉動之時期也。今舉其路線表列如左。

路名	創辦年	月	請辦者	備考
四川川漢	光緒二十九年	閏五月	川督錫良奏准	後歸國有併漢粵川
廣東潮汕	同	年十二月	張煜南呈商部奏准	中有日本借款
湖南長辰	光緒三十年	年三月	湘撫趙爾巽奏准	後未辦劃歸沙興枝線
山東小清河	同	年五月	山東商務局稟魯撫奏准	運鹽小鐵道
江 西 同	年九月		李盛鐸等呈商部奏准	資金多借日款

福建	光緒三十一年四月	張亨嘉等呈商部奏准	只築成潭厦一段歸部代管
浙江	同 年 月	朱錫恩等奏准	後歸國有併滬杭甬
安徽	同 年五月	呂佩芬等奏准	後歸國有併入甯湘
山東	清濼 同 年十月	魯撫奏准	後併國有津浦線中
廣東	新甯 光緒三十二年四月	陳宜禧呈商部奏准	工程未全竣
廣東	澳三 同 年 月	粵商陳某稟粵督奏准	後未辦
江蘇	同 年五月	蘇京官呈商部奏准	後歸國有併滬杭甬
廣西	同 年七月	桂撫張鳴岐奏准	後停辦
滇蜀	騰越 同 年十二月	滇督丁振鐸奏准	後未辦併國有欽渝線中
河南	安陽 同 年 月	安陽煤礦公司稟商部立案	後停辦
山西	同蒲 光緒三十三年 正月	晉京官呈郵傳部奏准	後歸國有併同成線
河南	同 年 月	豫京官呈郵傳部奏准	後歸國有併隴海線
京兆	房山 同 年 月	王竹林呈郵傳部立案	後併培清係運煤路
廣東	粵漢 同 年 三月	粵督周馥奏准	廣州至韶關已通車

第二章 鐵道興築沿革

湖北興國	同	年	月	興國礦務公司稟郵傳部立案	後未辦
廣東佛江	同	年	五月	粵商稟郵傳部立案	後未辦
江蘇儀泰	同	年	七月	鹽商劉君曼稟江督代奏	後未辦
山東壽光	同	年	八月	魯撫代奏	後未辦
惠潮	同	年	八月	張振勳稟郵傳部立案	原名廣廈後停辦
奉天開海	同	年	十一月	奉商張某稟郵傳部立案	後未辦
河南禹州	同	年	月	禹州商會稟郵傳部立案	後未辦
江蘇浦甯	同	年	十二月	清江浦商會稟江督代奏	後未辦
黑龍江齊昂	同	年	十二月	黑省紳商稟郵傳部立案	多係公款
直隸周長	同	年		阮崑林稟郵傳部立案	係運煤路
貴州	光緒三十四年二月			黔京官呈郵傳部立案	後未辦
山東嶧縣	同	年	九月	張蓮芬稟魯撫代表	今名台東係運煤路
江蘇賈汪	宣統三年十月			胡光國稟郵傳部立案	係運煤路

右表所列共計三十二線除未辦十一線辦而復停者三線歸國有者七線由部代管者一線外其餘始終

保存商辦名義者。僅潮汕。小清河。江西（今名南潯）。新甯（今名甯陽）。房山。粵漢粵段。齊昂。周長。嶧縣。賈汪等十線。而潮汕資金。有三分之一。南潯資金。有十分之九。屬諸日本借款。齊昂全係公款。則所謂完全商辦之路。從可知其內容矣。

方舉國之奔走利權收回也。結果設立商辦公司至十餘起。分途募集股款。招股之難。雖經商部頒布獎勵章程。地方官吏。竭力勸導曉諭。報章努力鼓吹。皆莫獲奏投資踴躍之功。尋不獲已。乃開世界創局。發行特種股票以招徠之。茲將當時招股情形。條舉如左。

（一）優先股 各國公司優先股。用於事業擴張。增加資金之際。對於新股東與以特別利益。我竟用於公司創立之初。特別劃定繳款期限。誘以優厚利益。以期股款易於募集。

（二）零股 各國公司。從前曾行此法。近已早經廢棄。商辦鐵道發起人。洞悉招股困難。乃設一元五元五元十元等零股。以便吸收中產以下各階級之浮資。並用種種愛國厚利甘言。廣為誘勸。

（三）米鹽釐金股 對於米之生產。鹽之消費。皆徵一定釐金。以充鐵道資本。由某地方徵得之款。即作其地方公股。鐵道造成以後。營業所得利益。即按股份分配。為該地方公益之用。

（四）公利股 當鐵道建築之先。各省開採礦砂。創辦銀元銅元等局。或其他官營事業。儲其所得餘利。以充鐵道股款。俟鐵道通車以後。按股分配官息紅利。與辦該省公益事業。

(五)彩票股 用此法募集鐵道股款。爲我國特有且通行。原來當時各省皆以彩票爲重要財源。鐵道公司因利用民衆之投機心。發行鐵道彩票。以中彩者所得獎金之半。發給鐵道股票。

(六)田賦股 卽由田賦正額。附徵幾分之幾。作爲鐵道股本。並以累進稅法行之。湖南粵漢鐵路公司。蘇路浙路公司。均曾發行此項股票。

右述六點以外。尙有立繳現款。得按額面折扣。收買鐵道用地。搭用鐵道股票。派員分赴海外。勸誘華僑入股。種種招股方法。可謂無微不入。然而造端甚宏。收効甚鮮。經濟的觀念如此薄弱。吾不能不爲國人羞矣。惟粵富庶甲天下。粵路投資。尙有富商大賈其人。差勝一籌。

招股之難。固爲商辦鐵道失敗之最大原因。而省自爲政。辦理非人。亦應分任其過。蓋鐵道雖稱交通中堅。然檢討家有云。不與他路聯。曰死路。不通海口或大江。曰僻路。今不通盤計劃。而以省爲鴻溝。各自組織公司。因之互相觀望。如西潼之有待洛潼。湘路之力催鄂路。彼此趑趄不前。而時機已經坐失。此其一。鐵道爲專門事業。自非通家莫辦。而各商辦鐵道。多由沽名釣譽之官紳主持。學職經驗。兩皆茫然。所用之工程師。管理員等。大都自鄒以下。以故一河五橋之誚。騰笑一時。不第此也。當事者。常假公濟私。藉辦路爲漁利之藪。如廣東侵蝕巨款。以路棍見稱。四川經理鐵路銀行者。虧倒三百餘萬。此皆爲世所不容者也。此其二。商辦鐵道。既具三大缺點。宜其不能持久。不能成功。釀成國有之動機。引起列強之重索也。

當我利權收回。高唱入雲之時。列強知此民氣爲不可侮。對我鐵道侵略政策。表面頗呈中止之觀。即各承辦鐵道。如東清。如南滿。如膠濟。如滇越。以及其他已獲得諸路。其經營方針。亦稍變以前單純的軍事的政治的計畫。而樹經濟的目標。於其勢力範圍以內。擴張彼之商品銷場。講求投資之安全矣。既而窺我智盡能索。權利收回目的。終莫能達。於是對我預約供給資金之外人。羣起迫我履行條約。大借外債。速修各路。而擁有辦路權利諸商辦公司。既乏招股速辦之實力。復不願利用外資。在實質上。商辦諸路。已鮮有成功之可能。清廷迫不獲已。遂於宣統三年四月十一日。明頒上諭。幹路均歸國有。定爲政策。所有從前批准幹路商辦各案。一律取銷。旋向英美德法四國銀團。大借洋款。興築粵漢川漢。置輿論於不顧。奮乾斷以獨行。人民反抗力量。亦隨政府壓力以俱高。革命戰爭。因以勃發。滿清社稷。遂致覆亡。夫鐵道國有。本統一交通之正當辦法。借款興築。亦非絕對不可行者。當時各省士庶。必欲堅持籌款自辦之策。則以清廷對於鐵道。訂約借款。喪盡國權。不得已而出此策以自救也。

自清光緒二十九年。迄於宣統三年。商辦之豫定鐵道。先後經政府批准者。約計七千英里。光緒三十四年。郵傳部發表部辦鐵道。復達一萬三千英里。我國流動資金。自來匱乏。欲舉此二萬英里鐵道。一一建築成功。事實上殊不可能。以故經營九年之久。得竣功而通車者。商辦鐵道。僅滬杭甬一百英里。潮汕二十四英里。部辦鐵道。京張一百二十五英里而已。雖然。於此期間。因拒款自辦之大勢所趨。有挽回已失權利及杜

後來放棄者數事。一爲京漢之贖回主權。二爲蘇杭甬之改正苛約。三爲外國承辦之路。此後永遠絕迹。此則不可不大書特書。留爲利權收回狂熱時代一大成績也。

第五節 列強爭路復活時代

自宣統元年六月迄二年秋。郵傳部先後奏派專員。查驗商辦各路工程資本而後。商路之鮮有實力。已大白於天下。清廷採用盛宣懷國有政策。毅然收回。劃併於各大幹路。自是適當辦法。雖曰盛氏辦理操切。行之未得其道。致速清室之亡。然亦時會未至。有以使然。民國繼興。國體變更。政府與人民。初無二致。且有識者均曉然於商股之無望。國有之易期於成。故不三年。而收回商辦各路之事。乃如水到渠成。一一就範。然非列強羣謀我國路權。爭以鉅款相借。亦未易達目的。質言之。商路收回。完成國有政策。不啻爲列強廣闊投資之途。確定其經濟。政治侵略範圍耳。茲將交通部與各公司。訂定大同小異之合同。贖回商路債項本息。表列如左。

路名	訂約年月日	股別	還本付	息共計
川	民國元年十一月二日	直接用款	九、七萬、五、二三元	三、二九、五、五三元
路		間接用款	九、一四、六、九元	七、一三、六、三三元
湘	民國二年六月三日	甲項商房租薪股	四、四〇、〇〇〇元	四、五、〇〇〇元
			四、五、〇〇〇元	四、八、五、〇〇〇元

路	乙項米鹽公股	四、七三、六〇〇元	三、四〇〇,〇〇〇元	八、一三、六〇五元
蘇路	民國二年六月十二日	四、六三、〇五元	七、四、九七元	五、四七、一九元
豫路	民國二年八月二十五日商股			一、九六、二九元
路	鹽股			二、〇八三、八四元
晉路	民國二年九月九日	一〇九、三五元	二四、四〇元	一三、五九元
皖路	民國三年三月三日	招股	二〇三、七〇元	二七、八五元
		米股	六六、七五元	五九、七九元
		茶股	一三〇、五九元	一七、六七元
浙路	民國三年四月十一日		一、〇五、二〇元	一、六五、四〇元
鄂路	民國四年一月一日		四四、四九元	五、六〇〇元
總計			四、八二、九八元	一六、八〇二、八七元
			六五、六四元	七、七八元

右表所列入路收回之後。蘇浙合為滬杭甬。湘鄂川劃歸川粵漢。豫路併入隴海。皖路併入甯湘。晉路（即同蒲）併入同成。一一變成幹線。即一一抵借外債。所費贖路之款。本息凡六千五百六十八萬四千七百一十八元。而清宣統三年。以百零萬元收回之清揚。及漳廈之由部代管者。均不在內。查各該商路。惟蘇浙

湘各有已成路一二百里。此外或僅築土方若干。或僅購材料若干。平均計算。每里費銀至十餘萬元。交通部之所以忍痛出此者。則假統一路權之名。取便大借外債。使列強各滿其經濟侵略慾望也。故除豫路之四百餘萬元。曾經當時發還外。餘皆定爲分年攤還。始則折給債票。或與以不兌現之中交京鈔。繼則藉故延宕時日。今尙多未歸還焉。

方我辛亥鼎革之際。列強審知漢人必興。滿清必亡。恒直接間接。予民軍以援助。故民國政府成立。卽各翊其有功。向我索取權利。以爲報酬。同時俄國煽誘外蒙。英國煽誘西藏。離我獨立。列強助之張目。以爲索取權利之地。益以五國銀團（初爲英美德法四國。後加日俄爲六國。最後美國退出。只餘五國）把持我國善後借款。民國承認問題。動索交換條件。當是之時。列強乘機攫我領土。奪我路權之心理。殆視中日戰後尤甚。恰與我國民氣發皇蹈厲。成一反比。不幸。又值袁世凱主持國政。蓄意剷除民黨勢力。以便帝制自爲。積極籌措經費。遂利用輿論贊成『路礦開放。利用外資』之說。藉築路美名。大舉外債。以解除財政上之困難。以供軍費政費之挪用。袁之左右。更利借款有大宗回扣。足飽私囊。而路權拍賣之事。乃喧騰四海。而隴海。浦信。同成。甯湘。欽渝。沙興。濱黑。株欽。八路借款合同。遂陸續簽訂矣。計其路線。殆達一萬八千里。計其債額。則逾八萬萬元。其時歐洲各國。正各預備世界大戰。榜標武裝和平。竭力擴張軍備。本無如許流動資金。借與我國。然彼利袁之僅需墊款。卽得永據路權。袁利彼之饒有現金。可以速登寶座。坐令六千萬元墊

款盡化烏有。路工着手茫茫無期。且引起日本二十一條之亡國要求。袁氏一念之差。竟使國家元氣喪盡。良堪浩嘆。茲將袁氏所訂各路借款合同。表列如左。以示當時列強侵略路權之一斑。

路名	訂約年月	借款公司	借款總額	先交墊款	簽訂人
隴海	元年九月二十四日	比國鐵道電車公司	一〇,〇〇〇,〇〇〇磅	四,〇〇〇,〇〇〇磅	周學熙 朱啟鈞
浦信	二年十一月十四日	英國華中公司	三,〇〇〇,〇〇〇磅	一九,七五〇磅	周自齊 熊希齡
同成	二年七月二十二日	法比鐵道公司	一〇,〇〇〇,〇〇〇磅	九九,八三〇磅	梁士詒 朱啟鈞
甯湘	三年三月三十一日	英國華中公司	八,〇〇〇,〇〇〇磅	二,四六,〇〇〇兩	周自齊 朱啟鈞
欽淪	三年一月二十一日	中法實業銀行	六〇,〇〇〇,〇〇〇佛郎	三,一五,五〇〇佛郎	熊希齡 周自齊
沙興	三年七月二十五日	英國寶林公司	一〇,〇〇〇,〇〇〇磅	五〇,〇〇〇兩	周自齊 梁敦彥
濱黑	五年三月二十一日	俄國俄亞銀行	俄幣五千萬盧布	五〇,〇〇〇兩	周學熙 梁敦彥
株欽	五年五月十七日	美國裕中公司	無	一,二五〇,〇〇〇美金	曹汝霖

當第三期商辦空氣。風靡全國之後。所謂借款官辦之路。僅僅收買已成之道清。即清廷毅然主張國有之時。亦僅訂立粵漢川大借款一宗。而亡其國。袁氏執政不足五年。藉路舉債如是之多。雖曰逼於列強要求。然其居心賣路。亦可誅也。民國五年七月。許世英任交通總長。深以鐵道外債太多為慮。適金磅跌至六元。

左右（歐戰前十二元）乃議募集交通公債二萬萬元爲收正太道清完成各路工程創辦車輛鋼軌枕木各廠之用。業經國務會議議決定期實行。不期始而督軍會議解散國會繼而復辟變起南北分立此議遂以無形消滅。厥後歐戰延長我國加入協約國而與德奧宣戰籌餉購械羅掘無門復師袁氏藉路借款之法於七年九月二十八日與日本興業朝鮮台灣三銀行訂立濟順高徐借款預備合同先交墊款二十萬元同日又訂滿蒙四路借款預備合同亦交墊二十萬元所謂四路者卽一洮熱（洮南至熱河）二長洮（長春至洮通）三吉開（吉林至開原）四自洮熱線間一站南達海口是也以上兩約均由駐日公使章宗祥一手簽訂。洎靳雲鵬任總理時又與日本訂立吉會借款取得墊款二千五百萬元類皆用諸參戰軍邊防軍者卽京漢京綏諸路收入亦被提充軍費最後結果此項軍隊並非用以對外不過直皖兩系惡戰一場皖系倒而直系興耳嗟乎袁段二氏藉路借款以供浪費視盛宣懷更卑下矣。

在昔甲午戰敗以後列強所獲我之路權借款鐵道長約四千二百英里承辦鐵道長計二千六百英里兩項合計亦不過六千八百英里借款總額（承辦鐵道除外）亦祇二萬一千餘萬元民國以來借款鐵道線路則達八千三百英里借款總額則達八萬六千五百萬元足徵此一期中列強侵略我國路權實視第二期爲更甚也幸而歐洲大戰連年各國元氣皆傷不能買其餘勇以與我國周旋鐵道割據形勢因而隨之緩和殆天所以厚弱國者歟不然列強早已實行以鐵道瓜分我國領土之政策或以鐵道競爭之故而

實行共管矣。

自民國三年。歐戰突發以後。列強金融驟緊。各路借款公司。不能繼續發行債票。募集資金。源源供給我國。民國五年以後。護國護法。直皖直奉。內戰綿延。軍閥猖獗。強提路款。交通部復不能以各路餘利。獨被注此。故收回商辦各路以後。僅粵漢造成武長一段。隴海東由徐州造至海州。西由觀音堂造至陝州。京包由豐鎮展至包頭鎮。浙路曹娥江至甯波一段。繼續竣工。四洮全線通車。洮齊行將竣工。而外。他如皖路。豫路。晉路及川漢之川段鄂段。無不束諸高閣。杳無續辦之期。且從前所築路基。經十餘年風雨。仍復原狀。而已購鐵道材料。或被盜去。或竟朽蝕。不堪應用。議者謂。尚不如商辦。總有相當進步可言。觀諸近年民業各路。已達二十一線。長達一千零三十八里。顯有成績。則是說亦不無理由存焉。茲表列民業各路如左。

路名	請辦年月	竣工年月	性質	線路里程	股本	總理	備考
吉林雙城	民國元年	二年五月	普通	九里	一〇九,二〇〇元	蔣清芬	
雲南箇碧	三年二月	七年八月	普通	一三八	四,〇〇〇,〇〇〇	陳鈞	
直隸柳江	三年九月	四年四月	運煤	三四	二〇,〇〇〇	李治	
奉天通裕	三年十一月	五年二月	普通	五四	一,〇三三,五〇〇	陳應南	現借有日款
福建龍溪	四年八月	七年十月	普通	六〇	一三〇,〇〇〇	林資鏗	

第二章 鐵道興築沿革

福建埕漳	四年九月	六年十二月	普通	二八	七〇,〇〇〇	黃恩培	
廣東增仙	四年十一月		普通	四八	六〇〇,〇〇〇	陳念典	現忽停辦
廣東東龍	五年一月		普通	七〇	一五〇,〇〇〇	鍾聚廉	
安徽桃荻	五年十月	七年十月	運鐵	一七	三〇〇,〇〇〇	霍守華	即裕繁鐵路
福建泉東	五年十一月		普通	七〇	一,〇〇〇,〇〇〇	黃培松	
直隸怡立	六年四月	九年十月	運煤	五三	一,〇〇〇,〇〇〇	楊以儉	僅馬頭鎮至西佐村一段
四川井富	七年三月		普通	五五	一,三〇〇,〇〇〇	陳元鑿	現因有洋股經部撤銷原案
山東博山	七年十一月		運煤	四〇		馬官和	
京兆大豐	八年二月	九年一月	運煤	一二	二六〇,〇〇〇	傅厚德	
直隸民興	八年三月	九年七月	運煤	三三	三〇〇,〇〇〇	高筆遺	
直隸龍煙	八年十一月	十年二月	運鐵石	二〇	五〇〇,〇〇〇	陸宗輿	
安徽寶興	九年四月		運煤	三二	四六六,六六六	章炳如	十二年與益華合併
浙江長興	九年六月	十一年六月	運煤	四八	二,二〇〇,〇〇〇	劉長蔭	
直隸寶昌	九年十二月	十一年二月	運煤	六	一,〇〇〇,〇〇〇	陳寶善	

安徽益華 十年二月

運鐵

三四

50,000

倪幼丹

十二年
併寶興

直隸齋堂 十一年五月

運煤

一〇七

3,000,000

呂調元

放¹² 第三章 列強奪我路權之酷約

我國鐵道之興築也。大半出於列強之要求。而各路資金。又十九借自洋款。故我為魚肉。列強為刀俎。任其以嚴酷條件束縛我。而我莫可如何也。夫借外款興築鐵道。歐美日本諸國亦多有之。非僅我國有也。不過歐美日本諸邦。皆其當事國間。純依國際經濟通則。締結借款條約。而列強之對我國。則大不然。所有鐵道借款。率由一國或數國。強制簽訂。不第政治侵略的色彩。盡量發揮。並取得全路經營之權。以及各項特權。在其範圍以內。雖不如各租借地（旅順口。大連灣。威海衛。廣州灣等是也）得以壟斷其地政權。而拒絕平行線之興築。保持政治上經濟上偉大勢力。於該鐵道沿線。則絲毫不肯放鬆。質言之。即以要求興築條約。與借款合同。確立在該鐵道勢力足以制我死命而已。此等事實。並世列邦。胥無先例可尋。惟我中國有之。用特輯為專章。分興築之嚴酷條件。與借款之嚴酷條件。次述兩節於左。

第一節 興築之嚴酷條件

外人獲得我國鐵道興築權者。大別為外國政府及外國個人或公司之二種。其屬外國政府所有者。率予以一定期間。得以行使特權。在此期間以內。鐵道如何興築。如何管理。我皆無權過問。列強此種特權之獲

得。具見第二章第三節中。類皆以軍事目的。而造軍用鐵道者也。以中俄喀西尼密約開其端。以安奉鐵道協約閉其幕。我國鐵道史上最大痛心事也。昔屬俄之東清幹枝各線。今屬日之南滿安奉兩路。不第有特權以處辦鐵道。並其沿線附屬地帶。亦得施行行政大權。膠濟鐵道。今雖由我備價向日贖回。而在德日管理時代。則與法國承辦之滇越鐵道。同以軍略為其目的者也。其在膠濟滇越兩路。附屬地之行政權。雖未規定於條約。然既由其領土與租借地。延長線路則值有事之秋。德法均得自由輸送軍隊。直與東清南滿安奉。毫無軒輊。今為醒目起見。將此類鐵道與築之嚴酷條件。晰為管理期限。利權範圍兩端。說明如左。

管理期限之長短。路各不同。即在管理期限以內。全線通車以後。經過若干年度。我國政府得以備價贖回。亦各互異。如東清鐵道章程。則規定自鐵道開車日起。八十年內。鐵道所得總利益。全歸東清鐵道公司。如有損失。亦由公司自行彌補。中國政府不為保障。八十年期滿之日。鐵道及鐵道所有財產。無條件歸還中國。又自開車日起。三十六年後。中國政府有備價贖回之權。如南滿。初照東清規定。安奉初定自改良竣工日起。（原係軍用輕便鐵道）以十五年為限。屆期雙方選請他國評價人一名。妥定該路全部價格。售與中國。但至民國四年五月九日。中日二十一條約成。已將南滿鐵道交還期限。展至民國九十一年。即西曆二千零二年為滿期。其原約第十二條所載。自開車日起。三十六年後。中國政府得備價贖回一節。毋庸置議。安奉鐵道。展至民國九十六年。即西曆二千零七年為滿期矣。如滇越。則規定八十年後。以無條件交還。

中國。但自全路通車日起。（宣統二年通車）滿十八年。中國政府。得以備價贖回自辦。此其大較也。利權範圍。卽所謂勢力範圍是也。如某路興築權爲外國個人或其公司所享有。則該路通過地域。該個人或公司所隸屬之政府。卽主張該地域爲其利權範圍。凡該地域以內。地方產業之發展。經濟利益之增進。彼國政府。均有全權干與。不容他國染指其間。不僅排斥我國已也。如爲兩國人民團體所有。則由兩國政府協商處辦。其與此路無關係之國家。則仍無權過問此勢力範圍內事也。至關鐵道借款。屬於個人或公司者。則概括其條件。具詳於次節。

第二節 借款之嚴酷條件

我國已成各路十分之九。建自外國資金。卽所豫定之路。亦多由列強宰割。預約借款以興築。絕難依賴本國財源也。此等借款鐵道。各國債權者。依其借款合同所得之特權。雖各不同。而綜其大要。則不外夫左述七端。

- (一) 一定年限以內。鐵道事業。由債權者全權經營。
- (二) 建築鐵道一切工程。概歸債權者包辦。
- (三) 總工程師會計主任。由債權者派任。
- (四) 鐵道工程所需材料。債權者有優先供給權。

(五) 債權者享有利息備金及紅利分派之利益。

(六) 以鐵道全部財產爲借款擔保。

(七) 借款還本付息之期限均須明定。

右述七項。每路借款合同。雖未見其完全備具。嚴格限制。使與外國承辦各路同科。然必插有二三苛條。或全部廣汎意義。足制我之死命。茲特分條舉例證明如左。

借款償還期限。各路固非一律。普通爲二十年乃至五十年。其例散見本書。茲不贅舉。擔保品物。普通以該路所有財產及其收入充之。有時並指定政府某項收入爲第二重擔保。

鐵道管理之權。在津浦鐵道借款以前。凡普通營業及一切大權。均委之洋總工程師。後雖多由中國政府派員掌管。總工程師。並須稟承中國督辦之命。不損中國主權。然此亦僅表面體制而已。實則總工程師之權限。毫不減於從前。且債權者常於總工程師外。更派會計主任一人。監督鐵道事業。中國督辦。祇擁虛名。坐支俸給。不能過問路務也。

鐵道借款之利息。普通年利五釐六釐。亦有多至七釐半者。而承辦銀行。且例有千分之二五之佣金。普通收取借款。並按額面實收九五或九〇。甚有只實收八五者。故凡鐵道營業。卽令收入不敷支出。而債權者之利益。亦無絲毫損失。蓋其利息。如在鐵道建築期間。則由借款中扣去。鐵道營業開始以後。則由營業收

入中。提付利息。如無可提之款。卽由我國政府付息。我國鐵道。具有付息能力者。除京奉。京張。京漢三路而外。概不多見。以故鐵道借款利息大部分。率歸我國政府負擔支付。此鐵道借款訂約之初。外人必須指定第二重擔保品者也。

鐵道材料購買之事。規定於合同者。始於最初借款之京奉款借款合同。但無專條規定債權者有供給材料之優先權。僅云。將來由外國購買各種材料。務必依法公開投標。其後津浦借款合同。雖開新例。規定鐵道材料由德華銀行與中英公司供給。但漢陽鐵政局所造材料。得如總工程師認爲合用。亦當採用。然其他各路合同。大抵以京奉合同爲標準。購買材料。必對各國廠家公開投標者也。蓋公開投標。則選材料之品質相同而價較廉者買之。絕無一家壟斷之憂。否則。各債權國之廠家。知爲彼所獨佔。恆有劣貨抬價之弊。則是我國訂立鐵道借款合同之際。規定公開投標。實爲正當辦法。不過列強取得我之路權以後。卽以其國材料供給爲目的。不顧合同規定如何。例如津浦南段材料皆購自英。津浦北段材料皆購自德。漢陽鐵政局出品。價格品質。雖較英德之貨均佳。亦無加入競賣之機會。其後津浦南段總辦。毅然行使合同規定之職權。謂購買鐵道材料。純由總辦支配。不得總辦承認之貨。不能支付價款。總工程師。除承總辦之命。監督工程技術而外。不能過問其他。乃將鐵道材料。招致歐美各國廠家。公開投標。獨爲路史放一異彩。然行之未久。卒爲英總工程師挾制鼓惑。不能不多向英國廠家定購各項材料矣。——列強之獲得鐵道建築

權也。自以供給材料優先權爲第一義。民國以來。漢陽鐵政局所造路軌。雖被採購。但未普及於各路。且各國債權者。常從漢廠貨價中。抽收購買佣金至千分之五。此亦一異事也。

鐵道開車以後。借款未還清前。每年須提鐵道紅利十分之二。報酬借款公司。津浦借款合同。至舉每年此項報酬。一次與以二十萬磅。以免零星支付。而規定於合同之中。凡此種種酷約。我國政府。每與列強訂立借款合同。必有一二發現。喪失利權之鉅。從可知矣。不第此也。有時爲我極不需要之線。亦迫與訂建造合同。令我負擔極不利益之損失。由是引起吾國羣衆。洞悉凡借外款鐵道。剝奪國權。壟斷國利太甚。慷慨激昂。高唱收回利權之說。無奈鐵道需款太鉅。不賴外資。終難造成。故自光緒二十九年。迄於宣統元年。收回利權。獎勵商辦時代。舉凡正太。汴洛。滬甯。道清。津浦。滬杭甬。以及京漢諸路。尙賴洋款築成。未能收效於商股。洎夫民國以後。羣感鐵道有速造之必要。遂毅然利用外資。大借洋款。益以袁段當政之時。大行藉路舉債政策。以供軍費政費之挪用。於是列強侵略路權。宰割鐵道之野心。更隨鐵道借款日增而歲累矣。

第四章 列強在華侵略路權機關

自來歐洲各國。其在我國方面。爲欲獲得利權。恒各令其本國銀行或公司。共同出資。組織投資團體。避免相互之競爭。一致協力。本其政府方針。發展其國勢力於我國。自經中日戰後。各國對華利權之獲得。競爭甚烈。故各該國政府。與投資團體之關係。益加密切。而各投資團體。遂專爲所屬政府之對華利權獲得機

關。如英之匯豐銀行。中英公司。法之東方匯理銀行。俄之俄亞銀行。德之德華銀行。日之橫濱正金銀行。皆成各該政府之特定機關是也。各國對於其他各銀行與公司。雖亦假以對華投資之實力。然不任其自由活動也。逮及日俄戰後。各國在華勢力範圍政策。一變而為經濟侵略。英法兩國之投資團。如中英公司。北京銀公司。東方匯理銀行等。疲於長江流域。利權之爭奪。乃於光緒三十一年（西一九〇五年）組織英法銀團。圖於長江流域之鐵道。以及其他各種利權。協同參加。勿詐勿虞。為時未几。復邀德美加入。成為四國銀團。民國成立。更加日俄兩國。組織六國銀團。嗣以善後大借款關係。美國銀團宣告脫離。乃成五國銀團。歐洲大戰發生。德被排出銀團。祇存四國。戰後俄苦內亂外患。財力自顧不遑。銀團只餘三國。旋得美國捲土重來。仍成四國銀團。共負對華投資之任。當英法俄德日五國銀團壟斷我國政治借款之時。各國高唱排斥政府機關。壟斷利權之論。別為經濟借款。任人自由競爭。不入五國銀團範圍。由是各國對華投資團體。新成立者日多。茲除德之德華銀行。瑞記洋行。禮和洋行。保商銀行。荷蘭之噶喇銀行。荷蘭安達銀行。意大利之華義銀行而外。分為七節。次述於左。

第一節 英國侵略機關

(甲)匯豐銀行 (Hongkong and Shanghai Banking Corporation) 匯豐銀行。為僑居香港英商集股。根據前清同治五年（西一八六六年）香港政廳之銀行條例所創辦者也。蓋英國海外銀行設立。原

有左之三種方法。

(一)根據英王特許狀而開設殖民地銀行者。最初依此方法者。為清咸豐三年(西一八五三年)創辦之渣打銀行。(即麥加利銀行)因對海外殖民地投資。容易發生危險。故特許與以種種特權。竭力保護其營業。

(二)根據一八六二年(清同治元年)之英國公司法而設立者。一面賦予以特許便利。同時則有種種制限。

(三)根據殖民地政令而設立者。此須遵守殖民地銀行條例。匯豐銀行之設立。即係依此方法者也。

匯豐為英國對華侵略機關。亦一世界的大銀行。凡英對華借款。無論為政治的抑經濟的。殆多經由匯豐之手。雖謂英之對華借款。即匯豐借款。亦無不可。自清同治十三年迄今。我國中央政府。逕向匯豐借款。多至二十九次。其他地方借款。尚不在內。英國皇室曾授該行倫敦總行。暨北京。上海。香港諸分行行長以爵位。即獎其能遵英國外交方針。對我獲得種種利權也。相傳該行附有德人股本。故英對我投資。恒與德資本團協同動作。該行在我廣州。廈門。福州。漢口。天津。上海。青島。北京。哈爾濱諸地。皆設有分行。

(乙)麥加利銀行 (The Chartered Bank of India, Australia, and China) 麥加利銀行。在東洋歷史最古。於一八五三年。根據英皇特許狀而設立。股本初為一百二十萬磅。至一九二〇年。(民國九年

增爲三百萬磅。總行設在倫敦。與匯豐銀行同爲東洋各地之金融重鎮。對我投資。有克薩借款一百萬磅。又上海市場救濟借款一部分。於我廣州。上海。香港。漢口。天津。北京。皆有分行。

(丙)中英公司 (British and Chinese Corporation)

英國政府。因匯豐銀行。附有德商股本。與德財團關係太深。對華侵略。諸多未便。故自中日戰後。勵行勢力範圍政策之時。乃令匯豐銀行排除德股。另與怡和洋行合資。設一中英公司。於一八九八年五月。(光緒二十四年)在倫敦註冊之後。凡英在華所獲鐵道利權。特許該公司獨占經營。蓋以匯豐銀行與怡和洋行。對於鐵道興築。均無經驗。特設中英公司。令其承辦採買鐵道材料諸事。選任工程師。擔任各項鐵道工程者也。總公司在倫敦。分公司設北京與香港。

(丁)北京銀行公司 (即福公司) (Peking Syndicate, Ltd)

北京銀行公司。雖籍英國。實與俄法利用之比利時銀公司。完全同其內容。中日戰後。列國多派專員來華。調查經濟事情。就中意大利人阿吉羅魯雜雷。Angelo Jusarri。於一八九六年。(光緒二十二年)奉意政府之命。充駐華意使館館員。專心研究中國經濟狀況。翌年返意。鼓吹中國富源。真無盡藏。並遊說歐洲各資本家。得其贊助。於一八九七年三月。在倫敦組織一資金二萬磅之銀公司。推舉維多利亞女王之孫女婿羅翁侯爵。爲該公司總裁。此即北京銀公司之發軔。而以侵略中國利權爲目的者也。光緒二十四年

五月得我山西省內採礦權。六月又獲河南省內採礦權。惟以股本僅二萬磅。不能進而經營。乃增募山西礦業股一百五十萬磅。逮光緒三十四年。晉人組織保晉公司。收回全省各礦自辦。官民一致。與英力爭。福公司不獲已。旋乃索銀二百七十五萬兩。放棄山西採礦權。然河南之廣大礦區。仍爲福公司所有。已於光緒三十一年。開採修武縣焦作炭礦。後與中國煤業。恒起激烈競爭。雙方均蒙極大損失。遂於民國四年。與中原公司協定煤價。合組福中總公司。始獲解決。而其運煤鐵道幹枝各線（一百三十五英里）之修築工程。則於光緒三十年。先已動工。其明年。道口鎮至清化鎮。九十三英里鐵道。雖已通車。然收支不相償。適我盛唱收回利權。彼遂以爲奇貨。由我收回道清鐵道。至福公司所獲由河南礦區。達最近河道之鐵道之興修權。以與英國政府所得之津浦浦信兩路利權。特許中英公司經營者。路權衝突。協議結果。定於長江北岸。兩方鐵道。合作經營。並合組華中鐵路公司。專負經營之責。福公司對我投資。計有三項。道清鐵道。借款七十萬磅。軍事借款四十萬磅。焦作炭坑六十萬磅。總公司在倫敦。分公司設於上海。漢口。北京。天津。及河南焦作諸地。

此外。福公司利用其大股東法人。於民國二年。創辦中法實業銀行。其股本四千五百萬佛郎。中。法國獨任三千萬佛郎。卽以福公司專任經理波塞洛脫。Berthelot。兼任中法實業總裁。華中鐵路公司股本十萬一千磅。福公司占有五分之一。又在浦口購有多數地皮。從事築港。建設埠頭。浦口爲津浦鐵道南端終點。

將來必爲重要商埠。且中法實業銀行已與我國政府締結浦口商埠借款六百萬磅之約。今後更不容他人染指於其間也。

(戊) 華中鐵路公司 (The Chinese Central Railways, Ltd.)

華中鐵路公司成立於清光緒三十年。其支配權握於中英公司之手。成立原因。具詳上條。成立之明年。又迫於有與法比資本團協定之必要。乃與代表福公司。中英公司。揚子江公司。Yangtze Valley Co. 之墨雅。Carl Meyer 暨東方匯理銀行及其他之代表者希摩。Stanislas Simon 重訂一種協定。組織勸財團。以圖浦信及信陽成都間兩鐵道與揚子江流域諸鐵道之獨占經營。自是以後。雖仍華中鐵路公司之舊名。而其實權則移於法比資本家之手矣。

(己) 寶林公司 (Pailing & Co.)

寶林公司設在倫敦與上海。乃世界有名之鐵道建築公司。對於中國鐵道。極有野心。往年失敗於新法（新民屯至法庫門）即與美國財團提攜。與我訂築錦瓊鐵道之約。旋以日俄抗議取消。蓋該公司之活動。常受英政府之束縛。與福公司之反對。不能自由奏功。洎及民國以後。始成沙興（沙市至興義）鐵路五百萬磅借款之約。

(庚) 大成公司 Peason & Son Ltd.

大成公司亦英國第一流之工業公司。與寶林公司同以獲得包修中國鐵道爲目的者也。福公司經營之道清鐵道。卽該公司所包修。每英里爲七千磅。在中國各鐵道中。建築費屬最廉者。雖對我國政府再三提議。願以廉價包修鐵道。然受英政府之束縛。恒不能達目的。嗣以英政府變更政策。採取自由主義。彼遂獲得南昌至廣東間鐵道借款之優先權。總公司設在倫敦。上海北京均有分公司。

(辛)英國工業技術協會(British Engineering Association in China)

英國工業技術協會。創於民國元年八月。總店設在倫敦。先是中日戰後。英以揚子江流域。爲其鐵道興築範圍。以此特權授諸中英公司。不許其他公司競爭。故英之怡和洋行。大成公司。迭向我國政府提議。願以有利條件。包修鐵道。而皆爲英政府所破壞。此等工業公司。旋相聯結。反對英政府之政策。亦未奏功。於是網羅英國第一流工業公司。組織英國工業技術協會。聘請前充中國顧問費里阿及莫里遜兩氏。創辦中國鐵道之金達氏。前任香港總督魯加德(Hugh)香港大學副校長愛羅脫(H. E.)爲該協會顧問。此輩皆英國第一流之中國通也。於是派遣委員與技師航海來華。以圖各種工業品之販賣。與協會會員之利益。會英政府旋亦放棄從前政策。對該協會與以特別保護。並令與駐華英使及其本國外務大臣連絡。以政府之力。推薦工業顧問及技師。與中國政府任用。且介紹中國政府。由本協會會員之手。採購鐵道及他工業所需材料機械等。

英國在華侵略機關。上述而外。尚有友利銀行（倫敦、香港、上海）、匯源銀行（上海）、香港銀公司（香港）、揚子江公司（上海）、甲克遜銀公司（北京）、怡大洋行（倫敦、上海、漢口）、怡和洋行（上海）、太古洋行（即中國航業公司）以及光緒十八年發現破綻之 The New Oriental Bank。光緒三十三年已經倒閉之 The National Bank of China 十家。以與侵略我國路權。尚無直接關係。故不詳述。

第二節 美國侵略機關

（甲）花旗銀行 (International Banking Corporation)

花旗銀行一名萬國寶通銀行。創辦於一九〇一年（光緒二十七年）為美國最初之海外銀行。蓋美國對於東亞投資機關。視英法德俄日本諸國。均遠有遜色。在本銀行開辦以前。絕無對外金融機關。而對外貿易商家。純賴英國銀行。其國際貿易之不利。自是當然結果。至圖對華貿易發展。自更痛感匯兌銀行投資機關。均有及早設立之必要。於是國際銀行設立論。盛倡於美國財團有力者之口。結果本銀行遂以成立。股本美金一千萬元。總行設在紐約。我國上海、廣州、漢口、哈爾濱、香港、北京、天津、青島諸地。均有分行。開辦之初。原名 International Co. 後改今名。營業範圍為商工業、經紀業、採礦業、海陸運送業、建築、土木工程包辦等。並依美國對華政策。參加獲得利權運動。與列邦在華銀行相角逐。與我借款關係。則為上海市場救濟借款。湖北省庫借款與漢口水電公司借款云。

(乙)博益公司 (American International Corporation)

博益公司。或稱廣益公司。即美國國際企業公司。創辦於一九一五年十一月。(民國四年)蓋以一九一三年。歐洲大戰勃發。列強傾其所有兵力與財力。以對德奧。不遑他顧。美國大獲漁翁之利。富力激增。國內不能容納如許資本。即原有對外放資機關。力亦未堪勝任。故遂創辦博益公司。以應時勢之要求。當時紐約拿新拿兒希管銀行 National City Bank of New York 首領威打禮普 Frank A. Vanderlip 曾有言曰。大戰期間無論矣。即戰後之數年間。全世界開發之資金。不問何種事業。均不能不仰給於美國。美國自當應此要求。組織一大機關。改變保守方針。流通海外金融。對列邦各項新事業。及既成事業之擴張。投以鉅額資金。此不僅與美國金融界以絕好發展機會。亦美國對世界義不容辭者也。觀於此。即可窺見本公司創辦之旨趣矣。

博益公司之事業。在對中國。日本。南美。印度。俄國。及他諸邦。投以美國資本。或供給各種技師。開發諸國之富源。促進既辦公私事業之發展。使諸國與美之經濟關係。愈加密接而已。故其事業範圍極廣。汎。概括舉之。則有左列七項。

- (一) 內外國各種證券買賣交易。
- (二) 自內外國政府或自治團體。獲得各種利權。

(三)經營農牧林礦及其他各種實業。

(四)精製、買賣、運輸各種產物及商品。

(五)建造、推設、經營旅館、飯店、商店、公園及公會場等。

(六)紐約以外之電報、電話、煤氣、電燈、自來水、船塢、碼頭、堆棧等等事業。均得推設經營之。

(七)各款金融、保險鐵道事業。皆可投資或直接經營。

參加組織博益公司之公司銀行。多至二十七家。凡與中國關係甚深之花旗銀行、慎昌洋行、裕中公司、太平洋郵船公司。均經加入。利用已成之基礎。與經驗宏富之商人。經營特種事業。與世界著名諸鉅商。爭獲世界利權。夫以美之偉大富力。際此雄飛世界之機會。又有此項舉國一致之博益公司。爲之網羅一切。勿怪夫創辦甫一年。每股紅利。卽分七釐半。列國與之接洽公私事業。達於千數百件。僅我國一國。亦至四十五件之多。如運河借款。中美鐵道借款。則其最著者也。本公司經理。最熱心開發中國富源。故於北京、上海。皆設有分公司。從事招攬。將來必與我國利權。發生極密切之關係也。

(丙)裕中公司 (Siemens Carey Rail Way and Canal Co. of St. Paul)

裕中公司。設於美國密勒索打省之塞脫坡爾。由希米司 W. F. Siemens 卡雷 William F. Carey 兩氏合資組成。以運河及鐵道工程爲其主要業務。於哈多梭河、巴拿馬運河及其他美國鐵道工程。均著經驗。

開辦之初。卡雷爲總理。費雷科克 T. C. Higcock 爲協理。尋鐵雷科克來華爲總代表。從事活動。由斯拖雷脫 (Willard Straight) 代理協理。斯拖雷脫兼任博益公司協理。卡雷亦其董事。故裕中公司與博益公司。乃異身而同體者。其在我國獲得鐵道及他項利權。以株欽 (湖南株洲至廣東欽州) 周襄 (河南周家口至湖北襄陽) 兩鐵道及疏濬運河工程。由彼一家包辦。爲最重要者云。

(丁) 華美啓興公司 (American China Development Co.)

華美啓興公司。卽中華合興公司。在清光緒二十七年。花旗銀行未設以前。美國對華投資機關。悉爲外人所經營。本公司時稱寶信公司。與摩爾根商會。同爲私人投資機關之著名者。自光緒二十四年。與我訂立粵漢鐵道借款美金二千萬元以後。迭有種種投資計劃。一時極負盛名。未幾。其總理蒲徠士 Calvin Price 死亡。頓受挫折。迨光緒三十一年。我國收回粵漢鐵道自辦。本公司之名。遂不聞於當世。

(戊) 友華銀行 (Asia Banking Corporation)

友華銀行。又名亞細亞銀行。創辦於一九一八年夏間。民國七年。以美國紐約保證信託公司。銀行信託公司。美國商業銀行等九大金融業者爲後援。以發展對華。西伯利亞。及美國屬島之金融勢力爲目標。對華活動。始於民國八年二月。友華銀行上海分行之開辦。并以上海分行。爲在東洋活動根據地。故該分行行長多桑 Ralph Dawson 卽兼紐約總行協理。我國上海、漢口、長沙、北京、廣州、天津、香港。均有彼之分

行。惟長沙分行近已歇業。歸併於漢口分行耳。

美國在華侵略機關。上述而外。尚有菲律賓國立銀行（馬尼刺、上海）美國運動銀行（紐約、香港、上海、）匯興銀行（紐約、上海）美豐銀行（上海）美國大動銀行（紐約、上海）中華懋業銀行（北京、漢口、石家莊、濟南、哈爾濱、上海）此皆成自民國五年至九年間者。又清光省二十八年。曾設有寶信銀行一家。已於光緒三十二年解散。均與路權侵略。無多直接關係。故只略陳於此。

第三節 俄國侵略機關

（甲）華俄道勝銀行（Banque Russo-Asiatique）

華俄道勝銀行。又名俄亞銀行。最初稱為清俄銀行。開辦於一八九五年十二月。（光緒二十一年）蓋一俄國對華侵略總機關也。以勢力扶殖之便。名為清俄合辦。翌年八月。與清締結合辦合同。十二月。即公布銀行條例。當時股本。俄佔五千五百萬盧布。清出庫銀五百萬兩。惟是俄國股款。大部分來自法國各大銀行。故上海道勝分行。即由法國銀行一分行所改組者。日俄戰爭以前。俄會利用本銀行。獲得東清鐵道與修權。任其經營建築。同時並向我國本部、蒙古、滿州諸地。積極發展。勢力之大。幾不可侮。逮及日俄戰後。其鋒大挫。遂於宣統二年七月。與北方銀行 Banque de Nord 合併。改稱俄亞銀行。

北方銀行。總行設在俄京聖彼得堡。在西伯利亞、中央亞細亞諸地。設有分行四十九處。名雖俄國最大銀

行。然亦不過法國梭希忒吉里雷 *Societe Generale* 銀行之一化身。因此俄亞銀行之實權完全屬諸法國勢力圈內。自俄革命以還。俄京總行已經根本破壞。移設巴黎。各處分行則受上海分行之管轄。惟未詳其管轄統系爲何如耳。我國香港、漢口、上海、天津、北京、煙台、大連、長春、牛莊、哈爾濱、滿洲里諸地均設有分行。

第四節 法國侵略機關

(甲) 東方匯理銀行 (*Banque de la Indo-Chine*)

東方匯理銀行。一稱印度支那銀行。法國之殖民地銀行。原有官僚的銀行及大銀行聯合經營所謂娘銀行者之二種。匯理銀行則屬後者。創於一八七五年。(光緒元年)由康脫爾、德、康忒、梭希忒、吉里雷諸有力大銀行聯合組織而成。初亦不過交趾支那及法領印度一殖民地銀行耳。逮光緒十一年。中法天津約成。安南歸法保護。法在印度支那經營進步。該行因亦逐漸擴張其業務。遂成法國極東經營上必要之金融機關。復於光緒二十二年。開設香港分行。二十四年。開設上海分行。惟是該行性質屬於發行紙幣銀行。故其業務有嚴格限制。凡工業的或鐵道公債等財政的放款。類皆不能參與。自中日戰後。列邦資本團對華利權獲得競爭極其激烈。俄之道勝銀行。德之德華銀行。英之匯豐及友利銀行。美之花旗銀行。皆各本其政府對華方針。爭先恐後。圖謀利權之獲得。匯理銀行因對法政府大起非難。法國政府乃於光緒二

十六年五月。許其大加變革。得以投資於各國公債。及各項工商業。該行遂得與各國在華金融機關。角逐不讓。迄於今日。匯理總行設在巴黎。我國上海、天津、北京、漢口、廣州、香港、諸地。均有分行。

(乙)中法實業銀行 (Banque Industrielle de Chine)

民國元年。我國對於六國銀團。提議善後借款。雙方意見。極不一致。難望成功。東方匯理銀行。因說我國財政總長熊希齡。組織兩國合辦實業銀行。俟其信用昭著。即辦輸入外資交涉。以救中國財政之急。熊當贊成其議。遂於民國二年一月。訂立組織合同。而中法實業銀行。於以開辦。此項合同。由我國政府代表王克敏。與巴黎貝脫羅 A. Bertholon 威克安 C. Victor 兩君暨北京銀公司代表波賒 H. Bouchard 克拉多 M. Klado 兩君。商訂而成。由中法兩國股東。合資組織。最初資本。定為四千五百萬佛郎。中國政府認股一千五百萬佛郎。如無現款交付。得以六釐息之國庫證券充之。法國方面之股款。福公司認四萬股。計二千萬佛郎。發起人認三千股。計一百五十萬佛郎。其餘則向一般公眾招足。民國八年。增加資本至二億五千萬佛郎。(已收足七千五百萬佛郎)中國股款。亦加至二千五百萬佛郎。民國十年七月。巴黎總行。發生破綻。在華上海、北京、天津、奉天、濟南、漢口、福州、汕頭、香港、廣州、雲南各處分行。同時亦起擠兌風潮。因而擱淺。迨及今年。金佛郎案解決。該行始能籌備復業焉。

中法實業銀行。在華之借款。則有民國三年。浦口商埠及北京市政。五釐實業金幣公債。一億五千萬佛郎。

欽諭鐵道借款六億佛郎。前項公債已在巴黎售出。後之借款。僅付墊款三千二百一十一萬五千五百佛郎。公債債票均未發行。此外尚有保商銀行期票借款。農商部中法銀行借款。教育部學費借款。財政部小借款。種種短期借款。中國政府先後所負中法銀行債務。合長短期大小借款。當達一億八千六百八十餘萬佛郎以上云。

法國在華侵略機關。上述而外。尚有義品放款銀行。(巴黎、上海、漢口) 義興銀公司。(上海) 達興銀公司。(上海) 三家。而華俄道勝銀行。比利時銀公司兩家。雖非法國機關。然其股本大部分屬諸法國。即謂為法國侵略機關亦無不可。

第五節 比利時侵略機關

(甲) 華比銀行 (Banque Belge pour l'Étranger)

華比銀行。即華比間之金融機關。且與俄法對華投資。極有關係。創辦於一九〇二年三月(光緒二十八年)。最初股本不過二百萬佛郎。嗣乃增至五千萬佛郎。常為比利時代表財團。對華應募各種借款。總行設在北京不律悉爾。我國北京、上海、天津、均有分行。

(乙) 比利時銀公司 (Belgian Group)

比利時銀公司者。乃俄法在華侵略機關之化身也。在列強競爭路權時代。甚形活動。尋恐各國察知。乃三

改其名。化爲中國鐵道研究協會。中國電車鐵路公司。及比利時銀團三種機關。均設北京。中國鐵道研究協會。於一八九七年五月（光緒二十三年）爲俄法傀儡。與英德銀團角逐。獲得我國京漢鐵道興修權。觀其借款合同第十八條及第二十條中。明白規定。由上海俄亞銀行分行。承辦付款。足徵與俄關係之深密矣。不第此也。據當時法國政府發表黃皮書曰。中國鐵道研究協會。爲法比合辦之銀公司。法國方面。以巴黎各大銀行及法國第一流礦業家等。爲其代表者。此次所獲京漢鐵道借款。一億一千二百五十萬佛郎之中。法占五分之三。比占五分之一。逮一八九九年（光緒二十五年）四月。京漢鐵道債票第一次發行時。比所承銷四成之中。又僅售去一成五。餘皆由巴黎銷售云。足徵中國鐵道研究協會。比利時徒有其名。實則大部分資本皆出自法也。蓋自一八九九年。英俄協定。長城以北。爲俄國興修鐵道區域。揚子江流域屬英範圍以後。英美德三國。正謀獲得京漢興修權之時。俄自不能出面活動。且俄資金向來缺乏。對華各項投資。常待法之援助。故對京漢興修權之獲得。最好利用比利時之名義。法國之資金。以實現其侵略中國之野心。由是可知俄法比之關係密切矣。

繼中國鐵道研究協會而起者。爲中國電車鐵路公司。自一八九九年以來。時謀獲得汴洛鐵道借款權。至光緒二十九年。遂告成功。民國元年。更得隴海鐵路借款權。當一八九八年。華美啟興公司。訂立粵漢鐵道借款合同。一九〇〇年。更訂追加合同。募集公債之時。在我北方有勢力之俄。南方極活動之法。欲收粵漢

歸其掌握。使與京漢連絡。貫通廣州北京。成一大縱斷線。因令比利時大收粵漢公債。取美國權利而代之。尋爲我國政府發覺。中國鐵道研究協會。不能施其陰謀。專賴中國電車鐵路公司之活動。但該公司早於一九〇〇年設立。爲俄法侵略路權之別動隊。與中國鐵道研究協會。分途向我活動矣。俄法兩國有力之銀行公司。加入中國電車鐵路公司中者。計達七家之多。

綜上所述。所謂比利時銀公司。以中國鐵道研究協會。或中國電車鐵路公司之名。對華獲得種種利權。已爲世所熟知。至一九一一年十一月。（宣統三年）更有比利時新銀公司之組織。其組成分子。爲俄亞銀行。華比銀行。東方匯理銀行。中國鐵道研究協會。暨俄法比三國之投資銀行及其他各公司。組成未幾。卽於民國元年三月。乘袁政府財政窮乏。以京張鐵道擔保。會訂一百萬磅借款合同云。

比利時在華侵略機關。上述而外。尚有吳法邁銀行。設在北京。專以包辦鐵道及其他工程爲業務。其中大股東。亦屬法人。

第六節 日本侵略機關

日本在歐洲大戰以前。所負歐美外債。達十四億元。且對外貿易。年年入超。政府與民間。本無對華投資能力。自我民國成立。列強羣謀。獲我利權。彼亦奮思。染指加入六國銀團。壟斷政治借款。至於鐵道。礦山。電報。電話。種種經濟借款。皆爲英美德法俄比諸國資本團所獲。日人祇能望洋興嘆。不期歐戰勃發。日本以供

給武器軍需品故。連年出超巨額。現金儲蓄日多。乃謀對我投資。大隈內閣。寺內內閣。復先徒竭政府之力。共促其成。於是參戰借款。滿蒙四路借款。吉會鐵道借款。高徐順濟借款。吉長鐵道借款。以及其他種種借款。遂達四億六千萬元之鉅額。茲將日本對華侵略機關。分述於左。

(甲)橫濱正金銀行 本銀行股本一億元。總行設在日本橫濱。我國青島、濟南、漢口、天津、北京、牛莊、大連、奉天、開原、長春、哈爾濱、上海、香港諸地。均有彼之分行。歐戰期間。我國政治借款。率由該行承借。

(乙)台灣銀行 本銀行股本六千萬元。收足四千五百萬元。總行設在台灣之台北。我國香港、廣州、汕頭、廈門、福州、九江、漢口、上海。均有彼之分行。潮汕鐵道。曾借該行鉅款。

(丙)朝鮮銀行 本銀行股本八千萬元。收足五千萬元。總行設在朝鮮京城。我國上海、青島、濟南、天津、及滿洲各地。均有彼之分行。除向我國投資外。更以該行金票。統一日本在我滿蒙之幣制。

(丁)日本興業銀行 本銀行股本一千七百五十萬元。總行設在日本東京。日本政府保證。特許發行債票一億元。南潯鐵道。曾借該行鉅款。

(戊)正隆銀行 本銀行股本二千萬元。收足九百五十萬元。總行設在大連。並設分行於天津、煙台、青島及滿洲各地。

(己)中華匯業銀行 本銀行股本一千萬元。總行在北京。分行在上海。創於民國七年一月。名爲中日合

辦總裁總理。雖由華人任之。而一切實權。皆在日本常務理事及協理手中。

(庚)東亞興業會社 本公司股本二千萬元。總公司在日本東京。係專以對華投資及事業經營為業務者也。

(辛)中日實業會社 本公司股本五百萬元。總公司設在日本東京。亦專以對華企業投資為目的者也。

(壬)東洋拓殖會社 本公司股本二千萬元。專營滿蒙拓殖事業暨滿蒙金融事業。並負責實現滿鮮經濟的聯絡之責任。

(癸)日本特種銀行團 本銀團創於民國六年。乃歐戰期間。日本臨時對華放款機關。其組成分子。為日本興業銀行。朝鮮銀行。台灣銀行。歐戰期間。我國所負日債之經濟借款。均由該行經手募集。

此外尚有海外投資銀行團。亦屬侵略機關。蓋國際新銀行團成立。日本所加入之銀行。即日本銀行及此海外投資銀行團也。本銀團組成分子。為日本興業銀行。朝鮮銀行。台灣銀行。三井銀行。三菱銀行。第一銀行。第十五銀行。第百銀行。第三銀行。安田銀行。正金銀行。第三十四銀行。住友銀行。鴻池銀行。近江銀行。鹿島銀行。浪速銀行。山口銀行。共十八家。皆屬日本主要銀行。

第七節 國際侵略機關

列國銀團對華之聯合組織。始見於辛丑議和之列國銀行委員會。然該銀行委員會之職權。以處辦庚子

賠款事務而止。至對華國際投資團。則實創於宣統三年。應募粵漢川鐵道借款之英美法德四國銀行團。四國銀團之先。光緒三十一年。雖有英法銀團之組織。合資經營長江流域鑛山鐵道。壟斷一切。然其組成分子。僅英之華中鐵路公司。與法之東方匯豐銀行。不若四國銀團規模之宏遠也。四國銀團組成分子之代表。英爲匯豐銀行。法爲東方匯理銀行。德爲德華銀行。美爲摩根公司。(Messrs J. P. Morgan & Co.) 昆勒員公司。(Messrs Kuhn Loeb & Co.) 國立市民銀行。(The National City Bank of New York) 第一國立銀行。(The First National Bank of New York) 其對我國借款。粵漢川鐵道借款而外。同年並有幣制借款一千萬磅。先交墊款四十萬磅。以該借款合同第十六條。有在滿洲企業投資之優先權。引起日俄兩國抗議。又值革命軍興。清廷退位。此項借款。因而中止。

民國成立。我國以財政困難。向四國銀團交涉政治大借款。英美德法。見日俄在華政治經濟上。俱有相當勢力。勸令加入。組織六國銀團。共同對華政治借款。日俄堅持彼在滿蒙及天山南北。有特殊投資之權。不入銀團範圍。幾致破裂。旋以六國銀團代表集會巴黎議決。允俟將來滿蒙及天山南北兩路。與銀行團發生問題。就其實事。予以公平解決。日俄始不復爭。民國二年三月。美國總統威爾遜。憤慨六國銀團對華條件太酷。有礙中國行政獨立。訓令美國銀團退出。於是變爲五國銀團。仍與我國進行借款交涉。至四月二十六日。而二千五百萬磅之善後大借款。卒告成功。九月。英國銀團提議。英國銀團專營政治借款。若夫經

濟借款。得以自由投資。俄法德日胥贊成之。逮歐戰既作。德與協約爲敵。退出銀團。遂成四國銀團。其後俄因革命內訌。無有投資能力。事實上。乃成英法日三國銀團。故民國五年九月。我國向四國銀團。提議第二次善後借款一億元。協議結果。僅由日本橫濱正金銀行。於民國六年八月。訂善後墊款一千萬元。七年一月。再由日本海外投資銀行團。訂第二次墊款一千萬元而已。

新銀團成立之動機。始於民國七年六月。美國提議組織英美法日四國銀團。民國九年十月。遂得訂立組織合同。日本初欲滿蒙除外。不入銀團範圍。嗣經美國摩根公司經理拉門德親赴日本。與橫濱正金銀行總理梶原仲治。協商解釋。遷就日本主張。始獲通過。茲舉新銀團之作用範圍如左。

(一) 六國銀團合同。限定對華政治借款。其後中國政府。往往將借入經濟借款。濫費於政治。流弊滋多。新銀團不分政治借款。經濟借款。一律共同投資。

(二) 凡以前各國銀團。在華獲得之利權或優先權。除該事業已舉辦者外。一律撥歸新銀團經營。不問現在成立之借款。或將來之借款。一切包括在內。

(三) 新銀團活動之共同事業。限於中國政府或地方官廳之借款。及有中國政府或地方官廳所保證之公司借款。並以公募爲必要。

(四) 凡中國政府關係以外之民間借款。概由各人自由投資。新銀團不加干涉。又既成實業借款中。爲擴

充其事業之借款。亦不屬新銀團。

抽繹右述意義。新銀團於對華借款。殆欲獨占特權。置我國財政於共管之下。一若海關之往事者。宜我國民不表同情也。幸而英法兩國戰後元氣。尙未恢復。日本震災。損失甚鉅。無資外放。美國又正經營歐陸金融。故新銀團之嚴酷條件。尙未加諸吾人頭上也。至各國所獲我之利權。其應撥歸新銀團者。鐵道與修權一項。已與我國訂約者。爲英之浦信、寧湘、沙興、法之欽、渝、美之株、欽、周、襄、及向漢中延長線。獲有優先權者。爲英之錦朝（錦州至朝陽）、雲大（雲南至大理）、及南昌至廣州線。英法美共有之湖廣鐵道。及向四川延長線。日本僅有洮熱、濟順、高徐、三線。其他概未提出。日人真狡矣哉。

第五章 鐵道與列強之交涉

我國修造鐵道之資金。十九恃夫外債。而築路之原動力。復秦半發自列強。故在我國而談鐵道。所謂國與國之關係。實居重要部分。非出自外交失敗。卽由各國均勢而來。前者權與利均喪。後者權自我操。（道清、正太、滬寧之失權過鉅者。乃當時訂合同者失察之故。）利與人共。自性質言之。中日戰而俄獲東清北滿。法獲龍州。亦安滇越及廣西南部。山東教案興。而德獲膠濟膠沂。日俄戰而日獲南滿。安奉、新奉、吉長、吉會、新法、四洮及營口支線。日德戰而日又獲膠濟、順濟、高徐及滿蒙四路。庫倫獨立。而俄獲庫俄。此皆外交失敗之結果也。惟英之要求五路及其他各路。大抵出諸均勢。自地位論之。則俄主北進。法主南進。德主東進。

日則於東北東南及正東三方並進。英則注重揚子江一帶。而仍四面張羅。舉禹甸神洲。幾於縱橫布棋。咸有主者。我反左右爲難。動輒得咎。且日英法俄。均互訂有協約。各自預定其勢力範圍。使我永墜泥犁。不能自拔。其計誠巧而心誠毒矣。然剛剛者折。明明者滅。歐戰一開。俄德兩強。一蹶不振。而我反不費一兵。不折一矢。使中東膠濟有收回之望。所謂冥冥中自有主宰者也。

吾國鐵道外交之失敗。固由於國力未充。然亦有因當事人頭腦不明。或自暴自棄。而受意外之禍者。茲特揭而出之。以告辦理鐵道交涉者。

其一。約文用渾含文字。漫無界說。例如與英約之揚子江流域。將沿江數省。悉細而載之。與俄約之由北京向北或向東北。將滿蒙數萬里幅員。聽其干預。與法約之或不至南寧而至別處。此別處二字。廣西全省。可盡入彀。以故枝節橫生。幾舉全國無一自主之地。

其二。與各國訂結借款造路合同。類多聲明。如將來以爲有益。或必須延長幹線。另造枝線時。儘先商辦。此亦不啻作爾自縛。例如溫杭之不能借美款。京熱之不能借英款。均其明證。

其三。當與外人會談。嘗以不慎重而發生齟齬。例如日本堅稱總理衙門。於光緒二十四年。面允以閩浙贛等省造路權。雖經政府迭以無正式公文拒駁。然國際上已多出一問題。

其四。逾期文件。往往不依法註銷。致廢票亦強人兌現。例如香港政府之借款合同。於民國初年。已本息還

清失其效用矣。乃附於該合同之湖廣總督照會。未曾取出。英使至今藉口。謂湖鄂兩省造路。彼有優先權。此誠自貽伊戚者也。

其五。合同上訂明之事。政府多漠然置之。例如東清膠濟。原係中外合辦。權利平分。東清且曾入股五百萬兩。乃自總辦許景澄死後。迄未繼續派人。拱手讓俄獨攬路權。且並賬項亦未前往清查。又如滇越合同。明載不准交鹽入口。及以軍隊護路。而法國均犯之。政府竟視若無睹。其糊塗荒謬。誠非可以常識測驗也。

右方所揭。僅其犖犖大者數端。因此所喪之權。所失之利。已不可紀極。後之司交通行政者。幸加察焉。

第一節 對俄交涉

俄人素以鐵道政策。為侵略鄰邦之封豕長蛇。其蠶食中央亞細亞也。固以鐵道為先鋒。其懷野心於我國也。亦以鐵道為利器。綜其前後與我發生交涉者。計有八起。茲分紀如左。

(A) 東清（今改中東）鐵道之起原與我國代管

我國鐵道。被外人攫去者。以此路為發端。蓋自俄皇尼古拉二世。於一八九一年（光緒十七年）舉行西伯利亞鐵道興工式。躬遊海參崴之時。已欲獲此路而甘心也。原俄據阿穆爾東海濱二省以後。即經營西伯利亞鐵道。初欲由西徂東。遙接烏蘇里線。橫貫東西兩洋。建斷歐亞交通。然自後貝加爾至烏蘇里。須繞

黑龍江北部地勢險峻。路復曲折。沿途又屬不毛。夏季尤苦水患。故不得不假道於我。直趨而南。適我甲午戰敗。李鴻章恐日本要索過奢。先與俄使喀西尼密議。謂俄能力阻日不索地。願許以軍事上交通上之便利。洎還遼事成。俄伐已功。請改密議爲正約。時清廷方憤馬關受屈。削李之職。俄不得逞其計。光緒二十二年春（西一八九六年）俄皇尼古拉二世行加冕禮。清廷派王之春往賀。俄使堅執非李莫屬。乃徇其請。李既至俄。俄人結納備至。激以復仇之念。動以還遼之功。而喀西尼密約。遂以訂成。約文至京。朝議鼎沸。然約已簽字。喀西尼復運動西后。卒得批准。約中有承認俄國建築滿洲鐵道之語。是年八月初二日。因由駐俄公使許景澄與華俄道勝銀行締結東清鐵道合同。然猶專謀海參崴與西伯利亞之聯絡。故以由後貝加爾橫貫滿洲至烏蘇里爲限。會山東德教士被戕。方事之殷。清廷復求俄助。以爲必得如願。詎俄得隴望蜀。與德協以謀我。特派太平洋艦隊來華。迫脅清廷不獲已。命李鴻章張蔭桓於光緒二十四年二月初六日與俄使巴布羅福在北京會訂條約九款。閏三月十七日。又在俄京續訂專條六款。俄得租借旅順大連灣。其明年俄更推廣南滿洲鐵道。由東清幹線擇一站起。修造達至大連灣及旅順口。與太平洋水路連絡。且舉全力以經營之。茲摘上述兩約要款如左。

（一）中俄會訂條約第八款云。中國政府允以光緒二十二年所准中國東方鐵路公司建築鐵道之理由。今自此約簽押日起。推及由該幹線某一站起。至大連灣。或酌量所需。亦以此理。推及由該幹線至營口。

及鴨綠江中間沿海較便地方築一枝路。所有光緒二十二年八月二日中國政府與華俄銀行所立合同各例宜於以上所續枝路確切照行。其造路方向及經過處所應由許大臣與東方鐵路公司議商一切。惟此項讓造枝路之事永遠不得藉端侵佔中國土地亦不得有碍大清國大皇帝應有權利。

(二)中俄會訂續約第三款云。中國國家允西伯利亞鐵道連接遼東半島之枝路末端在旅順口及大連灣海口不在該半島沿海別處。又公司商定此枝路經過地方不將鐵路利益給與別國人。至中國以後自造鐵道從山海關接長至此枝路最近之地。俄國允不預。又同約第五款云。中國國家承認。一、非俄國應允。不將隙地地段讓與別國人享用。二、不將隙地東西沿海口岸與別國通商。三、非俄國應允。不將隙地地段內造路開礦及工商各利益讓給別人。

俄既獲我東清幹枝各路躊躇滿志以爲永保利權。不期日俄一戰。被日敗北。於我光緒三十一年八月初七日。在美國波資茅斯締結媾和條約。俄將長春以南幹枝各路及旅順大連租借權利悉無條件轉讓日本。十餘年之經營。竟於一旦毀其半焉。

宣統元年三月二十一日。清廷以東清鐵道當局往往於所訂各合同外。侵犯我國主權。特派外務部尙書梁敦彥與俄駐華使商議。於哈爾濱設立公議會。主持東省鐵道界內有關中國主權各事宜。並訂預定大綱十八條。彼此遵守。預定大綱如左。

- (一) 鐵路界內。首先承認中國主權。不得稍有損失。
- (二) 凡中國主權應行之事。中國皆得在鐵路界內施行。如施行之事。無背東省鐵路公司各合同。則公司及公議會均不得藉詞阻止。
- (三) 所有現行東省鐵路各合同。仍應遵守。
- (四) 凡關中國主權和政治者。由中國官員主持。自出告示。
- (五) 凡中國地方大吏官員。到鐵路界內。公司及公議會。務須尊重。
- (六) 鐵路界內各埠。以人數多寡。分別設立公議會。該各埠人民。按照地方情形。或選舉議事人。或複選舉辦事人。或該埠人民自行辦理地方公共事務。並互舉領袖一人為辦理公共議定之件。
- (七) 鐵路界內。中外人民。共享平等權利。共擔平等義務。無稍歧視。
- (八) 選舉某埠議事人員之居民。須有相當不動產業。或完納相當房租等項者為合格。
- (九) 議事員中。自舉議長一員。無論中外人民。均可被舉。
- (十) 凡地方一切公益事件。均歸議事人員議定。至教堂、商會、學堂、善舉等事。專屬一面者。應歸各自籌款辦理。
- (十一) 各議事員互舉之辦事員。其數不得過三人。中外議事員。均可被舉。此外另由交涉局總辦與鐵路

總辦各派一員。連同領袖一員。成立一辦事處。

(十二) 辦事處領袖。即由該議事會議長兼充。

(十三) 交涉局總辦暨鐵路總辦位置。在議事會議長及辦事處領袖之上。有監察之權。隨時到會。躬行稽查。遇事須經第十一條內所載委員。各自稟知。至議事會所議事件。均應報告交涉局總辦及鐵路總辦。會同核奪施行。由會出示告白各色人等。一體照行。

(十四) 議事會議定之件。如交涉局總辦或鐵路總辦。有不以為然之處。交會覆議。覆議時。如有到場會員。四分之三認可。即為決定。

(十五) 凡關於鐵路界內。公益款項。重要事件。經議事會商議後。呈請中國督辦大臣。及總公司。和衷核奪施行。

(十六) 鐵路界內。專為鐵路所用之地。如車站車廠等類。公司得以自行經理。其餘公司未經出租地畝。及專為公司自用房屋。按照商定繪圖。不歸公議者。仍暫歸公司自行經理。此項餘地。應暫免繳納地丁等項。

(十七) 按照以上大綱。應商定公議會及巡警詳細章程。並商訂地丁數目。自此次大綱訂定簽押日起。不得過一個月。即須會同商訂。

(十八)公議會詳細章程。未經商定實行以前。暫就現行章程酌量辦理。惟應遵守大綱第十三條辦理。即交涉局總辦及鐵路總辦。有監察公議會之權。凡交涉局總辦及鐵路總辦。於議事會所議事件。有不以為然之處。即由交涉局總辦與鐵路總辦會商。倘仍不融洽。再由中外商人各舉代表一人。隨同交涉局總辦與鐵路總辦。公舉不論中外之公正人一員。會同決議。至哈爾濱華商會公舉三人。至哈埠辦事處。參與其事。與別董事享受平等權利。至滿洲里及海拉爾。由就地華商會各公舉二人入會。其餘他處祇有議事處者。准中國商人與議辦事。其華商權限。與俄商平等無異。將來詳細章程議定後。所有議事及辦事各員。即行按照新章分別選派。以上大綱條款。備漢俄法三國文字。繕寫各四分。彼此畫押蓋印。以昭信守。各存各文二分。遇有辯解之時。以法文為準。

民國三年。歐戰勃發以後。俄軍之守東清路者。皆調往前線。而代以預備兵。駐哈埠者。且僅兩團。六年夏間。我國加入歐戰。時值俄國革命。諾曼羅夫帝業顛覆。乘國鈞者。為克倫斯基。未及數月。復為列寧與托洛斯基一派推倒。波爾希維克主義風靡全俄。至十一月。駐哈兩團士兵。亦受傳染。勞農派因欲乘勢控制中東路。排斥舊有路員。且與西伯利亞之德奧俘虜聯合。勢甚洶洶。我國總理段祺瑞。以事關邊境安危。嚴令吉林兩省督軍。驅逐俄兵出境。肅清哈埠。七年二月。並任吉林省長郭宗熙。為中東鐵路督辦。以樹收回中東之始基。尋又改任黑龍江督軍鮑貴卿。會俄內亂紛乘。協約國出兵助捷克西征。並阻勞農派勢力東漸。諸

凡軍事運輸。舍中東路莫由。遂有聯軍委員會。共管中東路之舉。我國亦居其一。以西伯利亞撤兵爲期。然白俄有謀。以中東沿線爲根據。與紅俄抗者。我國不能坐視。九年三月。鮑督辦因蒞哈。解散沿路俄軍。整頓路警。收回法權。五月。鮑氏辭職。宋小濂繼之。交通總長葉恭綽。以俄四分五裂。亂方未艾。遂決計。暫代俄國政府。執行該路合同及現行章程。所有各項職權。並執行光緒二十二年所訂合辦東省鐵路公司原有暨現行章程所予之特權。此項代管期限。以中國政府正式承認俄國政府。並彼此商定該路辦法爲止。於十月五日。將擬與道勝銀行簽訂管理東省鐵路續訂合同緣由。密呈大總統。九日。明令照准施行。十二日。由交通部與駐京道勝銀行代表。暫駐巴黎之道勝總行。簽訂東省鐵路續訂合同七條。於是俄所攘竊之四千里鐵道。遂物歸故主矣。茲錄東省鐵路續訂合同條文如左。（原合同訂於光緒二十二年）

第一條 東省鐵路公司（以下稱公司）一俟本合同簽字之後。務卽立將應繳中國政府各款同價之鐵路債券。交與中國政府。此項債券性質。另絨聲明。其款詳列於後。

（甲）按照原合同第十二條。該公司於路成開車之日。應繳中國政府之庫平銀五百萬兩。

（乙）前項五百萬兩歷年應繳之利息。應自開車之日起算。按公司章程第十六款。每年照六釐計息。並應按複利計算。至一九二〇年爲止。

由一九二一年起。所有前項債款。應照上文（甲）（乙）兩項之總數。每年給息五釐。每半年支付一次。此

項鐵路債券。至中國贖路之時清還。或由贖路款內扣還亦可。

因上項欠款而發行鐵路債券。應以該路之動產及不動產作為擔保。

第二條 董事會董事九人之內。除督辦在外。中國政府得派華籍董事四人。不以有無股份為限。至於俄籍董事。由俄人自由選舉。如遇中俄投票之數平均時。督辦除固有議決權外。有加一取決之權。

第三條 董事會法定人數。以七人為至少之數。所有一切取決。亦必須得七人全體同意。方可有執行之效力。

第四條 中國政府得於稽察局之五員內。派華籍稽察員二人。其總稽察。即由此五人中選舉。但以華籍為限。

第五條 為該路管理便利起見。所有華俄人員。均應秉公支配。受同等之待遇。

第六條 公司所有以後之權利及所有之職務。無論何項均應嚴行限制於商業範圍之內。所有一切政治事項。均應禁止。中國政府並得隨時嚴重取締之。

第七條 凡光緒二十二年七月二十五日。即西歷一八九六年九月二日。所訂之中俄合辦東省鐵路公司合同。及公司原有章程與本合同不相牴觸者。均為有效。

本合同共繕華法文各二分。但以法文為主。

民國九年十二月二十八日。開中東路股東會。華俄各舉董事五人。華爲宋小濂。王景春。顏士清。何守仁。董士安。俄爲中東路經理妥齊羅夫。技術部俄國代表截厄里斯開。哈爾濱某廠經理李齊投。上海道勝銀行總文牘彭西加里夫。曾任俄使館館員底池尼斯開。於是該路督辦會辦。遂由我國正式簡放王景春。俞人鳳。而俄僅得會辦一人。迴憶清代所任該路督辦。自許景澄死後。竟未簡人者。勝利多矣。

民國十一年春。華府會議。議決關於中東鐵道議案二項。其一。略謂「該路護路應改良。職員應慎擇。用途應掙節。此案將來用外交方法再議。」其二。略謂「中國政府收束債權。負有責任。保留將來要求中國負責之權。」幾有移歸國際共管之概。已合法比日美諸國。至今藉爲口實。謂爲共同投資股東關係。橫生種種干涉。逮十三年五月三十一日。中俄解決懸案大綱協定及暫行管理中東路協定成立。不但蘇俄一九一九年一九二〇年兩次宣言。無條件交還中東路。完全食言而肥。且因此引起蘇俄政府與道勝銀行大爭中東路之所有權。道勝暨法比美日四國。迭向我國提出抗議。不能逕與蘇俄政府磋商。須向道勝銀行交涉。若輩理由雖不充分。可予駁斥。但中俄會議正式議及中東路時。必費許多口舌。今就中俄協定範圍。爲當局借箸一籌。略述收回該路應持方針如左。

(一) 應設法提前收回。無條件歸還。既未辦到。提前收回。當不甚難。政府不速下決心。早日收回。將來實際上之變遷。與蘇俄之態度。實不可思議。無論財政如何困難。均應勉力籌措贖路款項。

(二)不可借外債。各國現在藉口干涉東路者。即少數債權之關係。如因收回或整理。募借外債。危險更大。各國對於用人行政。勢必多方干涉。實行共管主義。所謂鐵路共管。財政共管。或將相繼而起。

(三)贖路可用盧布。查中俄解決懸案大綱第九條第二項。『蘇聯政府允諾中國以中國資本贖回中東路及該路所屬一切財產。』盧布爲舊俄政府貨幣。流用中國極多。華人所收存者。即屬中國資本。用以贖路。法理與事實。俄均無可說也。

(四)盈餘應抵扣。查清光緒二十二年。東省鐵路合同附件。聲明『將來中國給價收回該路。應以每年結算刊布之帳爲憑。』則是該路歷年盈餘之數。應詳細清查。以備抵扣贖路之款。

(五)估價及清算。查東路建築之初。糜費極多。歷年開支。尤多浮濫。應切實估計。詳細清算。祇能承認何項款項。以爲贖價標準。

(六)路務切實改組。東路無論提前收回或暫時合辦。均應及早改組。以保主權而節冗費。查該路開支。僅職員一項。年約二千四百萬元。切實裁減。至少可省三分之一。凡帶侵略主義。殖民政策。如學務處等。尤應首先裁汰。餘如電務。恤金。法律顧問三處。經濟調查局。諸冗濫機關。以及閑散職員。俱應切實裁遣。至關國家主權。如司法行政。軍警。市政稅務。地畝（除鐵路自用地外）各項。應遵照中俄解決懸案大綱第九條。概歸中國官府辦理。

(七)高級職員職權。東路如與蘇俄暫時合辦。自應遵照暫行管理中東鐵路協定辦理。惟該協定第三條。『本鐵路設局長一人。由俄人充任。副局長二人。華俄各一。均由理事會委派。由各該政府核准。局長副局長之職權。由理事會規定之。』全路命脈。無異全操俄人之手。會定職權之時。應將副局長與局長平等。且須中俄對等議事。不能取決多數。以免路權全操俄人。而蹈前局長沃氏專橫之弊。

(八)分配各級人員。查暫行管理中東鐵路協定第四條。『本鐵路之處長副處長等。由理事會委派之。如處長爲華人時。副處長須用俄人。處長爲俄人時。副處長須用華人。』此項條文。頗嫌含混。且總務會計車務三處。關係於主權及經濟甚大。尤應明白規定。處長副處長職權。亦應詳細訂定。此外各級人員。亦應遵照該協定第五條。實行平均分配原則。任用。以免俄人把持。

(九)道勝之關係。查清光緒二十二年。李鴻章與俄訂立東省鐵路合同。不與俄政府訂約。而與道勝訂約者。實含避重就輕之意。民國九年。我國接管東路。亦係與道勝續訂合同。今中俄解決懸案大綱協定第九條第五項。『兩協約國政府。承認對於中東鐵路之前途。祇能由中俄兩國取決。不許第三者干涉。』一則是我國已不承認道勝之關係。而與蘇俄政府直接交涉。設令蘇俄經濟日促。移東路所有權。抵借外債。致啟各國競爭。或蘇俄政局略有變遷。必生種種枝節。今後道勝問題。如何解決。蘇俄野心。如何預防。法國與道勝關係。如何排除。均應於會議時。特別注意。

(十)各國種種關係。吾國既係與蘇俄政府協定。未與道勝交涉。則凡法國與道勝之關係。應由道勝銀行或蘇俄政府交涉。吾國應置不理。協約國共管時之債務。應由協約國共同清理。不能專由我國負擔。協約國共管時。日本會派武內徹中將管理軍事運輸部。美國會派史雷芬管理技術部。無論東路由我收回。抑中俄暫時合辦。凡帶此項侵略性質之機關及職員。均應取消。以免損失主權與經濟。蘇俄現雖號稱社會主義聯邦。實則仍沿帝國時代之政策。凡帶侵略性質之組織及章制。我應竭力反抗。以免種種危險。前局長沃氏。會運動哈埠英美法日領事電請四國駐京公使。俟中俄正式開議時。實行干涉中東路。此應特別注意。以免斷送路權。協約國共管時。英亦在內。英對中東經營。絕不能讓日美獨占總之。東路無論收回或合辦。中俄均應相互約束。不借外債。以貽無窮後禍。

右方。陳。或屬收回時之要件。或為合辦時之問題。或關主權。或關經濟。會議前應詳細研究。會議時應特別注意。會議後尤應隨時防範。勿令東路自我收之。自我失之。後之哀今。亦猶今之哀昔也。

(B) 黑龍江吉林鐵路交涉局之設置

外國在我國承辦鐵道。政府特設專局。辦理一切交涉者。始於黑龍江鐵路交涉局。當清光緒二十四年。俄之建造東清也。黑龍江將軍。會於哈爾濱設鐵路交涉總局。代辦中俄交涉事宜。經費由東清鐵路公司支給。然俄總監工茹格維志等。以其保護不力。屢有責言。未及一年。即行停辦。二十七年十月黑龍江將軍薩

保。因鐵路交涉日繁。而地遠不能遙制。乃專奏重設總局。派湖南候補道周冕爲總辦。於各所監工處。則另設分局。並派周冕與俄監工茹格維志。議定章程十二條。凡逕涉鐵路及牽涉鐵路之命盜雜案。均歸交涉總局經理。其事情重要及罪關流徙者。由局稟請將軍核奪。又聲明無論滿蒙漢官地公地私地。凡係鐵路購買。均須將契據。送由總局驗明奏上。奉旨。外務部。路礦大臣議奏。五月十七日。外務部路礦總局會奏。謂該項章程。均尙妥協。惟第八條所言。總會辦及充當重要各委員。須先與俄總監工協商。是以用人要政。竟任外人干涉。未免有碍主權。應即改正。由將軍慎選賢能云云。然其後事實上仍不能不與俄總監工先期斟酌。至三十三年二月十九日。黑龍江將軍程德全。以周冕奉旨派往北洋差遣。奏請以宋小濂繼任總辦。並自二十二年十二月十四日起。所有局費。概歸黑龍江擔任。其後吉林鐵路交涉總局成立。則凡吉省境內鐵路交涉事宜。劃歸吉局辦理。例如出境護照。往海參崴者。由吉局辦理。往西伯利亞者。由黑局辦理。是也。吉黑兩交涉總局。均設在哈爾濱道裏。

(C) 由北京向北或向東北俄界方向築路之優先權。

俄自盤踞東清以後。欲將長城以北。悉入彼之勢力範圍。迭向我國總理衙門。堅索北部及東北部築路特權。總署無如之何。竟於光緒二十五年四月二十三日。照會俄格使。聲稱中國政府。認將來如添造鐵路。由北京向北。或向東北俄界方向。除用中國款項及華員。自行造路不計外。設或有託他國商辦造路之意。必

應先與俄政府或公司商議承造。斷不允他國或他國公司承造云云。洎庚子之役。俄國佔領關外鐵道。清廷亟欲迫其交還。又於二十八年五月十八日。由外務部照會俄使雷薩爾。聲稱前允各節。本部仍照原議。並無更改。自是北徵一帶之借款築路。不能自主矣。

民國五年三月。政府允美國裕中公司築豐鎮至寧夏一線。五月俄使忽照會外交部。於俄界方向下。偽造無論何向四字。謂豐寧路有違前約。外部當與往返辯駁。絕不承認俄擅竄入之四字。且豐寧係由北京向西北。並未直向俄界。即以無論何向而論。亦毫無關係焉。

(D) 中俄第一二次密約之未成

當清光緒二十七年。俄欲達其佔領滿蒙之目的。乘辛丑和議開始之際。與楊儒於正月。李鴻章於九月。締結密約。即世傳第一二次密約者是。據該密約所載。則滿蒙暨新疆各處鐵道。俄均得有優先權。且不准我自造。荒謬絕倫。不可思議。尋為列國聞知。羣起反抗。卒未成立。茲節該二密約要點各條如左。

(甲) 第一次密約要點

(一) 東清鐵道合同鐵道公司。有駐兵保護鐵道之權。現地方未靖。不應撤兵。暫留一部。俟地方勘定。與本約第四款辦到之日為止。

(四) 此項攻擊俄軍者。多係華軍。因此之故。鐵道未竣工開車以前。中國不得駐屯軍隊。

(八)國境各處。滿蒙及新疆之塔爾巴哈台。伊犁。喀什噶爾。葉爾羌。和闐諸地之礦山鐵道。及他項利益。非俄國許可。不得讓與他國。或他國人。又非俄國許可。中國不得自造鐵道。且除牛莊以外之地。不得租與他國人。

(十二)中國允俄國。得由東三省鐵道幹線或枝線。修一路向北京直至長城。其路準現行條約辦理。

(乙)第二次密約要點

(四)今俄國爲將來運送俄軍禦敵。並接濟軍火糧食。以期妥速起見。中國政府允於吉林黑龍江地方。接造鐵道以達海參崴。惟此接造鐵道。不得藉端侵佔中國土地。亦不得有碍大清國大皇帝應有權利。其事可由中國政府。交華俄銀行承辦經理。

(五)俄國於第一款禦敵時。可用第四款所載之鐵道運兵。運糧。運軍需品。平常無事。亦可在此鐵道運送邊境軍隊糧械。除因轉運暫停外。不得藉他故停留。

(E) 東三省及關外鐵道之交還

光緒二十六年。拳匪之倡亂京師也。俄人乘我內訌。派兵佔據東三省。及山海關。營口。新民屯鐵道。逮議和後。始由奕劻。王文韶。與俄使雷薩爾。於二十八年八月二十一日。簽訂中俄交收東三省條約四款。及中俄交還關外鐵道條約七款。聲明中國承認極力保護鐵道。暨在東清鐵道職員。與其事業。並賠償俄所重修

及養路各費。俄國即將所駐各地軍隊陸續撤退。茲錄該二條約如左。

(甲)中俄交收東三省條約四項。

大俄國政府允准將自俄歷一千九百年九月。即華歷光緒二十六年閏八月間起。被俄軍所佔據並保護之山海關、營口、新民屯各鐵道。交還本主大清國家。

(一)設有應行保護該鐵道情節。則專責成中國保護。毋庸請他國保護修養。並不准他國佔據俄國所退各地段。

(二)修養各該鐵道各節。必確照俄國與英國一八九九年四月十六日。即光緒二十五年三月十九日所定和約。及按照一八九八年九月二十八日。即光緒二十四年八月二十五日。與公司所立修訂鐵道借款辦理。且該公司應遵照所出各結。不得佔據或藉端經理山海關、營口、新民屯鐵道。

(三)至日後在東三省南段。續修鐵道。或修枝路。並在營口建造橋樑。遷移鐵道盡頭等事。應彼此商辦。(四)應將大俄國政府交還山海關、營口、新民屯各鐵道。所有重修及養路各費。由中國政府商酌賠償。俄國因此項未入大賠款內。兩國從前所定條約。未經此約更改之款。應仍舊照行。

(乙)中俄交還關外鐵道條約七款

第一款 俄國政府與中國政府。為交還接收鐵道。各特派全權大臣。該全權大臣。任便揀派幫辦委員。必

期敷用。該全權等會同商訂交還鐵道之次序及各章程。

第二款 中國鐵路總局須將俄員預備養路及保護鐵道之各建造及各物料均按實價接收。

第三款 按照一九〇一年八月二十五日所定和議大綱北京留駐保護使館衛兵及直隸駐守以保護京師至海暢達各軍隊期限之內。在山海關與營口之鐵道准俄國軍隊一如各國現在及將來所得在北京至山海關之路各項利益。以便調該隊往返限滿之各兵及新兵。營口車站之碼頭准運俄國軍隊及俄國軍實之船。應在別項搬運之先儘行專辦。

第四款 俄國軍隊在山海關營口之間。或自行來往。或運軍實亦應按照北京至山海關之鐵道當時之車價一律辦理。

第五款 俄國郵政電報各局在山海關車站所用各房間應交還中國鐵路總局。准與英國武員在天津山海關所用之中國鐵路總局各房間同時交還。

第六款 本約第三款載明限期之內營口山海關北京一路所載鐵道線桿上安設電線一節。俄國政府亦應照本年俄歷四月十六日中英兩國所定交還鐵道章程第八條各國在北京至山海關所得各利益一律享用辦理。

第七款 由北京至營口郵政寄信一事。俄國政府亦應按照各國由北京至山海關所得之利益一律享

用。嗣後俄國信件日多。倘須另用火車寄送。該鐵路總局應允於一日內備車一輛。以便每禮拜日。隨需用之車輛數目。自北京至中國東省之鐵道。往返運送。俄國應付此車之費。不過所定運送軍實之數。

(F) 寧古塔海寧鐵道之交涉

民國三年十二月十七日。俄庫使到我外部。訪晤總長孫寶琦。謂吉林華商多名。與日商三菱公司。磋商借款。修築寧古塔至海林鐵道。海林係東清一小站。距寧古塔僅六十餘里。其路不關緊要。且加入日資。實非所宜。孫曰未之聞也。即令果有其事。倘華商自辦者。貴公司使應無異言。庫使曰甚確。然即華商自辦。又何以對東清幹路。總以不修爲是。外部據咨交通部。交通部當即函復。該處鐵道。並無向日商借款修造之事。惟據實答覆。恐其乘機要求優先權。又另生枝節。應請核奪辦理。厥後歐戰日烈。俄國自顧不暇。遂未再來干預。而該路亦迄未興修焉。

(G) 庫倫至俄界築路權之侵略

有清宣統三年八月。俄欲逞志於庫倫。派員賈金密呈活佛。活佛受其愚弄。竟向我國宣告獨立。俄使遂向外交部提出要求。稱中政府須認俄自庫倫至俄邊。有建築鐵道之權。其時民軍樹幟武昌。海內多故。無暇對外。俄遂多方慫恿活佛。迫民國成立。俄蒙已於元年十月。密訂協約。嗣由政府派陸徵祥孫寶琦。與俄使會議。於二年十一月。另定中俄協約。承認俄蒙附約商務專條。及外蒙古享有整理本境一切商工業之

專權。表面上雖未提及鐵道權利。實已包括於商工事業一語中矣。逮及民國十年秋間。外蒙國民政府向蘇俄舉借鉅款。開支軍政兩費。乃以庫恰鐵道（庫倫至恰克圖）西伯利亞枝路（由恰克圖北接西伯利亞幹路）庫新鐵道（由庫倫經過八百里汗海達新疆）三路建造特權。讓與蘇俄。目前蘇俄甫經變亂。未能遽事修造。將來蘇俄財政充裕。勢必據約築此三路。囊括我國西北半壁。由彼支配。其後禍寧堪言邪。

(五) 濱黑鐵道之起原

有清光緒二十二年九月中。俄議定新增和約。聲明吉黑兩省。預定各路線。由俄修築。三十年後。我國可備資贖回。又言我國如由奉天山海關。續修至牛莊。金州。旅順口。及大連灣各處鐵道。均應做照俄國軌制。民國三年三月。俄庫使即據以要求北滿鐵道建築權。提出路線節略五條。附件一條。我國以範圍過廣。未之允從。九月。俄庫使復稱。已得本國政府同意。准將節略內第一條。黑河府哈爾濱齊齊哈爾一線。先議大綱。其餘二三四各條。暫勿提議。第五條。呼倫貝爾路線。另案商議。附件礦業林業一條。即行取消。當由交通部於五年三月二十七日。與俄亞銀行（即道勝改組）簽訂濱黑鐵道借款合同。溯其禍根。則由新增和約所造。茲特錄其重要各條文如左。

(一) 近因俄國西伯利亞鐵道竣工在即。中國允准俄國將該鐵道。一由俄屬海參崴。續造至中國吉林

瑯春。又向西北續造至吉林省城止。一由俄境西伯利亞車站。續造至中國黑龍江瑯瑯。向西南至齊齊哈爾。又至吉林伯都訥。又向東南續造至吉林省城止。

(二) 凡續造進中國境內黑龍黑及吉林鐵道。均由俄國自行籌備資本。鐵道一切章程均照俄國鐵道條例。中國不得與聞。至其管理之權。亦均暫歸俄國。以三十年為期。過期後。准由中國備款估價。將該鐵道並一切火車機器廠房屋等贖回。惟如何贖法。容後再行商妥酌定。

(三) 中國現有鐵道。擬自山海關。續造至盛京。由盛京接築至吉林。倘中國日後有不便即時造此鐵道者。准由俄國備款。由吉林省城代造。以十年為期贖回。至鐵道應由何路起造。均照中國已勘定之線。接續至盛京並牛莊等處地方止。

(四) 中國所擬續造之鐵道。自奉天山海關。至牛莊。至蓋平。至金州。至旅順口及大連灣等處地方。均應做照俄國鐵道軌制。以期中俄彼此往來通商之便。

(五) 以上俄國自造之鐵道。所經各地方。應得中國文武官員。照常保護。並應優待鐵道各站之中國文武各官。以及一切工匠人等。惟因該路所經之地。大半荒僻。猶恐中國官員。不能隨時保護周詳。應准俄國專派馬步營兵數隊。駐紮各要站。以期妥護商務。

(六) 自造成各鐵道後。兩國彼此運進之貨。其納稅章程。均准同治元年二月初四日中俄陸路通商條約

完納。

(十一)東三省鐵道以及開挖五金礦諸務。准於換約後。即行便宜放行。

我國對俄鐵道交涉。除右述八端屬已成者外。尚有舊俄政府。對我侵略之種種鐵道計劃。今蘇俄對華政策。仍襲其舊政府之精神。亦殊有追述之價值焉。其一。以自諾夫尼克乃斯克至斜米巴拉廷斯克西伯利亞枝路。經略我國阿爾泰。塔城。伊犁三地。並便西伯利亞與中亞細亞兩地軍隊之聯絡調遣。其二。擬自上烏金斯克。南穿庫倫。察哈爾。達張家口。接京張京津兩路。出大沽口。浮渤海黃海而南。較經中東線至海參崴。里程得減其半。其三。擬將中亞細亞七河省阿拉碼圖鐵道。展造至我伊犁。經迪化。涼州。接我隴海鐵道。彼邦輿論。至謂與其以蒙古橫斷線。直衝北京。長途戈壁。無多物產。寧以中亞細亞延長線。囊括中國北部之富饒。自經濟上言。不特對華宜然。對英亦極得策。往者英規滇緬鐵道。北出中原。俄即以此線圖對抗也。其四。曾擬由中東線海拉爾至張家口。築一鐵道。東遵京張至北京。西由張綏至大同。與比公司經營之同成鐵道聯絡。南接法國經營之欽渝鐵道。宰制我國黃河長江上游諸省。其五。擬自海拉爾。經車臣汗。庫倫。烏里雅蘇台。科布多。西至伊犁。造一橫斷外蒙古大鐵道。聯絡中東鐵路與中亞細亞鐵路。囊括北滿外蒙新疆為己有云。

第二節 對法交涉

法國勢力之侵入我南方也。爲日已久。蓄願甚宏。當圖拉尼來大佐。於清同治五年至七年間。溯湄公河入我雲南。實地勘查。知全省河流。皆不適於航運。同治十一年。法商仇披司。復沂紅河抵雲南蒙自。詳細考察。確係不能航運大船。法國政府。得此兩氏報告。知自越南安沛以上。輪運莫興。遂變方針。經營鐵道。於是與我鐵道交涉。層見疊出。茲述其已實現者五端如左。

(A) 龍州鐵道之起原

當清光緒十一年。法之開釁越南也。法政府向我提議和條件三事。一、賠償軍費。二、興築內地鐵道權。三、收安南華商人頭稅。時英人赫德。居間調停。議不決。迄諒山一役。我軍大捷。法始汲汲求和。與締中法新約十款。其第七款。曾微露築路及引用法人等事。然不過抽象的示意而已。茲錄該款條文如左。

第七款 中法現立此約。其意係爲鄰邦。益敦和睦。推廣互市。現欲善體此意。由法國在北圻一帶。開闢道路。鼓勵建設鐵道。彼此言明。日後若中國酌擬創造鐵道時。中國自向法國業此之人商辦。其招募人工。法國無不襄助。惟彼此言明。不得視此條件。爲法國一國獨受之利益。

光緒十四年。中法續議商務專條附章。其第五款。載越南鐵道。或已成者。或日後擬添者。彼此議定。可由兩國酌商。妥訂辦法。接至中國界內。始由抽象的而進於具體矣。速中日戰役告終。俄德法起而干涉日本。退還遼東半島。法遂首索報酬。命其駐京公使。於二十一年十月。向我總理衙門。請辦廣西龍州至越南河口。

鐵道。清廷却以自辦。而法使據商務專條力爭。不獲已。遂與訂立合同八條。命法商費務林公司承辦龍州至鎮南關鐵道云。

(B) 赤安鐵道之起原

有清光緒二十四年四月。廣東海南島及雷州府。亂民四起。到處搶殺劫略。法國乘我政府不備。派兵佔領廣州灣。交涉結果。法遂不費一兵一折一矢。獲得廣州灣租借權。又藉口還遼報酬。俄德所獲較多。要求增益同登龍州間。龍州南寧間。龍州百色間。南寧北海間。老開雲南間。各路興築權。是年十月。清廷派蘇元春與訂廣州灣租約十款。其第七款有云。中國政府允准法國。自赤坎至安鋪。修造鐵道一條。中政府應備所用地段及盡保護之責。至修路行車各項。則歸法國辦理。其第七款全文如左。

第七款 中國政府允准法國自雷州府屬廣州灣地方赤坎至安鋪之處。建造鐵道電線等事。應備所用地段。法官員給價。請中國地方官代給中國人民。照價給予公平價值。而修造行車。需用各項材料。及養修電路各費。均歸法國辦理。且按照所定總分數目。華民可得鐵道電線之益。至鐵道電線。若在中國者。中國官員。應有防護鐵道電線之責。其在租界者。由法國自理。又議定在安鋪鐵道電線所抵之處。水面上。均准修造房屋。停放物料。並准法國各商輪停泊上落。以便往來而重邦交。

(C) 滇越鐵道之起原

有清光緒二十四年三月。法使呂班。與我總理衙門。互用照會聲明中國國家允准法國國家或所指定法國公司。自越南邊界至雲南省城。修造鐵道一條。並聲明中國國家所應備者。惟該路經過之地。與路傍應用之地段。凡鐵道經過之地。現經查看。嗣後應由兩國國家酌商指定。並應立定章程。其時越南總督杜邁氏。不待外交終局。即派員赴雲南測勘。二十五年。又派領事蘇康雅駐滇。協辦鐵道。適拳亂起中止。至二十九年九月初九日。遂據前此照會。與法會訂滇越鐵道條約。其最要者為第一款及第十一款。全文如左。

第一款 東京邊界至雲南省城鐵道。自河口起。抵蒙自。或於蒙自附近。以至雲南省城。設若嗣後法國國家。查看有略改此路之處。應由駐紮雲南省城法國總領事館。照會滇省大吏。會同監工。詳加查看。所擬改之處果無妨碍。滇省大吏應行即速備文。照覆法國總領事允准。始能改修。倘法國總領事官與滇省大吏意見不合。應由駐京法使與外務部商訂一切。

第十一款 幹路造成之後。如果彼此視為有利益。與滇省大吏商定辦法之後。再由法國駐京公使與外務部議妥。方可在幹路上接收枝路。

(D) 廣西南部鐵道之預定

清光緒二十四年四月初六日。法使照會我國總理衙門。請將北海至西江鐵道。讓給法公司修造。依龍州合同辦理。十五日。總署覆允。十九日。畢使復照稱。北海南寧間。業經訂定。將來若另造鐵道。由北海起。不

至南寧。而至別處爲止。均應與法國公司。或法華公司承辦。亦請定議。二十二日。經總署函覆。將來由北海起。或不至南寧。而至別處爲止。若另造鐵道。自應屆時察看情形。商令中法公司承辦。迨三十二年七月十七日。桂撫張鳴岐。奏准商辦廣西鐵路後。法使於九月十七日。向我外部詰問。比經外部以迭次照會。萬難改移。咨桂撫查照。其實該省所擬路線。乃由桂林至南寧止。與前允法約。並不抵觸。惟「而至別處」四字之渾括詞句。總署竟貿然從之。使彼有所藉口也。逮至民國六年。交通部借美款築株欽時。法使亦以同樣之照會。質問我外交部。然交通部以法係起點北海。而此則爲相距百里之欽州。實風馬牛不相及。當卽咨行外部。轉覆法使焉。

(E) 廣高及廣鬱鐵道之要求

有清光緒三十一年五月。法甘使照會我外務部云。巴黎特許建造廣州灣小鐵道公司代理人奇刺里。與華商李姓王姓議定。擬修三百塘至鬱林。及由三百塘至高州兩段小鐵道。此兩路盡處。就是廣州灣。法界由法商建造。華界由華商建造。若華公司有急需。可以通融挪借。二十三年正月。法使又催訂合同。外部覆稱。俟咨明後照辦。尋以華商籌款無方。遂擱置焉。

我國對法鐵道交涉。右述五端而外。尙有彼方私擬二線。卽一起廣西南寧。經柳州桂林。衡州長沙岳州。達漢口。二起雲南省城。經敘州至成都。再折達重慶。蓋欲吸收我國南部極大富源。繁盛商務。於彼越南東京

與西貢兩市場也。

第三節 對德交涉

當德經營山東之時。直視山東爲彼領土。膠濟鐵道之尅期通車。青島商埠之規模宏壯。無在不足表示其野心。至權利於彼有關者。尤絲毫不肯讓人。今將與我鐵道交涉事項。分條記述於左。

(A) 膠濟膠沂兩路之起原

有清光緒二十一年。德乘山東戕殺彼之教士。派海軍佔領我膠州灣。清廷與之媾和。德使海靖。遂提六事相挾。其第五事。則爲以中德資本。設立德華公司。修造山東全省鐵道。並許開採鐵道附近之礦山。經我總理衙門堅拒。僅以膠州灣至濟南府造路權予之。二十三年正月。曹州教案又起。德使立翻前議。其顯禮親王。且率艦隊游弋黃海一帶示威。清廷無法。於二十四年。與訂中德膠澳租借條約十款。准德在山東省內。造路二條。並採附近礦產。其條約之第二端第一二三四等款所載如左。

第一款 中國國家允准德國在山東省修造鐵道二條。其一由膠澳經過濰縣青州博山淄川鄒平等處。往濟南及山東界。其二由膠澳往沂州。及由此處經過萊蕪縣至濟南府。其由濟南往山東界之一路。應俟鐵道造至濟南府後。始可修造。以便再商與中國自辦幹路相接。

第二款 修造以上各鐵道。設立德商華商公司。或設立一處。或設立數處。德商華商各自集股。各派委員

領辦。

第三款 一切辦法。兩國迅速另訂合同。中德兩國自行商定此事。惟所立德商華商公司。修造以上各路。中國國家理應優待。較諸在中國他處之華洋商務公司。辦理各事。所得利益。不使向隅。查此款專爲治理商務起見。並無他意。修造以上鐵道。決不佔領山東土地。

第四款 於所造各道鐵路附近之處。相距三十里內。如膠濟北路。在濰縣博山縣等處。膠沂南路。在沂州府萊蕪縣等處。允准德商開挖煤礦等項。及須辦工程各事。亦可由德商華商合股開採。至礦務章程。亦應另行委議。德國商人及工程人員。中國國家。亦應按照修造鐵道一節所載。一律優待。較諸在中國他處之華洋商務公司。辦理各事。所得利益。不使向隅。

光緒三十一年。魯撫以沿路德軍。尙未撤退。乃與膠督訂膠高撤兵善後條款五條。允將膠州德軍。自簽字日起。全行撤退。高密德軍。自簽字日起。分四個月撤退。其第三款則言辦理路警事項。錄於左方。

第三款 自此約簽字日起。無論膠高德兵撤盡與否。即將環界內鐵道。全歸中國地方官暨巡警官。巡防保護。並由警官酌派巡隊。至多二百四十名。分站勻駐。一切事宜。均照環界外鐵道巡警章程辦理。又於膠州城附近地方。設立巡警辦事公所一處。派駐巡警。至多一百名。以便輪流替換。爲保護鐵道彈壓地方之處。中國如在該地內派駐兵營。籌辦兵法等事。仍照膠澳條約辦理。

(B) 高韓順濟兩路之起原

民國元年六月四日。德使向我政府。提出變更山東路線之節略。內稱山東鐵道問題。因欲使中國政府易於盡其擔任。並極力允從中國所願起見。德國政府。決定將德州正定及高密沂州兩路之商定方策取消。並將兗州開封鐵路全線廢棄。惟須按下開辦法。

(一) 高密沂州鐵道。一如津浦合同辦法。作為中國官辦鐵道。儘一九一六年竣工。

(二) 濟南府至山東西境之連接線。當由濟南修至順德府。亦儘一九一六年竣工。

(三) 膠濟鐵道。應有由濟南至德州之交通鐵道。或准其用津浦鐵道中之鐵道。容後另商公道辦法。

交通部接該節略。當查光緒三十三年。訂津浦鐵道借款合同時。德使已照覆外部。謂德允(一)由膠州至沂州一段。仍作為津浦枝路。歸入官路。(二)由津南往山東界之一道。包入津浦官路等語。是膠澳條約上所許鐵道兩條特權。早因成案而有變動。原擬置之不理。旋因外交機勢所關。未便過於峻拒。不獲已於二年十二月。與之商定高韓順濟兩路辦法大綱。不期該案甫定。德使即翻前議。聲言開兗正德兩路借款之權。須俟高韓順濟造成。方能捨棄。與爭無効。於是同月三十一日。又以照會補訂。在高韓順濟未成以前。開兗正德兩路建築權。應暫保留不與他國云。

(C) 濟大兗襄韓漢煙濰四路之無理要求

民國三年三月九日。德代辦夏禮輔。向我外交總長兼代國務總理孫寶琦。提議興修鐵道四條。由德公司承辦。並繪草圖呈閱。計一由濟南經順德至大同。二自兗州至襄陽。三自韓莊至漢口。四自煙台至濰縣。藉口各國獲路最多而德最少。央孫達交通部。俾便接洽。孫答云。可為轉達。但交通部於路務必有所計畫。如果必須建造之路線不待要求。否則要求亦恐無益云云。

(D) 煙濰開兗兩路之橫生枝節

民國三年四月十一日。德代辦以前項野心。未得如願。遂派濟南領事貝斯。青島民政長昆特及駐京候補領事柯達士。充當委員。至交通部商議山東鐵道問題。各項細則。交部以該委員等節外生枝。置原訂約於不顧。未與開議。該委員等即將擅提各件呈德使。正式提出於外交部。其大概則一變更兩線終點。(順濟展修至山西省) 二握我起點站主權。三津浦隴海京漢。均行接軌。四加建黃河橋。五增高洋員管理權限。六組織總分轄機關。派洋員包攬路權。七限制我平行線。八擴充膠濟交車條款及其他權限範圍。九限制附近各路運價及更改章程。而尤為奇異者。則忽要求新與以煙濰高兗兩路建築管理權。交通部當以毫無根據。且爛知其欲展擴利益範圍於山東以外。未之復焉。

(E) 許襄鐵道之憑空杜撰

民國三年六月二十四日。德馬署使赴我外部。詰問外交總長孫寶琦。謂許州至襄陽鐵道。係該國公使會

經聲明願爲承辦者。今聞欲與英國辦理。事恐難行。孫答並無所聞。但貴署使意。是否欲中國將未許德國建築之某項鐵道。勿給予他國。馬應曰。唯。孫云當轉告交通總長加以注意。

(F) 歐戰開幕德約悉歸無効

民國三年九月。日德戰爭結果。德人屢年經營之山東權利。概爲日軍戰利品。所有山東省內鐵道對外交涉。詳後對日交涉節中。至其他各項。已允未允路權。尋亦由政府宣言。謂我既對德宣戰。自應概歸無効云云。

依右各節所陳。足徵德人蓄志。利用膠濟鐵道。更造多數連絡線。吸收我北部中部之貨物於青島。發達其本國工商業。堅固在華之侵略地位。擴張在東洋之勢力。由山東次第侵凌他省。且著著積極進行。憤其大慾。不期天道忌盈。歐戰甫作。卽根本喪失其地位也。德國侵我路權。交涉不第上述各節已也。當清光緒三十四年。津浦鐵道借款正約之將簽字也。外部照會德使。略云。津浦借款條約。日內卽將議准。請將膠澳條約第二端第一款所載各線。包入津浦官線。一併辦理等語。先是德國按照津鎮借款草約。屢次照會清廷。從速議定正約。及光緒二十五年。清廷飭直督袁世凱爲督辦大臣。與德商辦。袁委天津關道唐紹儀及閩內外線總辦梁如浩。磋商一切。德使提議。須將德州至正定。及兗州至開封兩枝路建築權。讓與德國。清廷堅持不允。德亦莫逞其志。洎接此次照會。卽欲擴充將來勢力。當照覆云。德國允將膠州至沂州一段。及由

濟南至省西境路線併入津浦官線辦理。但中國須將德州至正定及由兗州或津浦幹路上過濟寧至開封枝路。在十五年以內修築。倘需洋款。先向德國商借等語。清廷以德於德正竟開兩線未加嚴詞要求。誤爲德國讓步。旋於律浦正約簽字後。卽向德使交涉。辦結此案。德使乃以本國政府訓令三款照覆。(一)中國政府既允於宣統十四年。卽西一九二二年以內。將由德州至正定及由兗州或津浦幹路他處過濟寧至開封。二線造成。如需洋款。先與德華公司商借。並用德國工程師。德卽聲明所有膠澳條約第二端第一款內所載。由膠州至沂州及往山東西界造路權。讓與中國政府。並允由中國政府修造。歸入津浦官線辦理。惟膠沂一段。尙須斟酌。其與幹路接連處。舍膠州而就高密。是否爲宜。(二)膠沂鐵道總須由中國儘西歷一九一五年正月初一。造成爲中國官路。如須洋款。須先向德華公司商借。工程師須用德人。方可照讓此路之權。(三)按膠澳條約第二端第四款。由膠州至沂州及由濟南至山東西界兩段鐵道。沿線十英里以內。允准德商開挖煤礦等項之權。雖此兩段鐵道歸作中國官路。然此權仍舊施行不改。以上三款。希卽示覆等因。外部當卽咨行津浦鐵路大臣。山東巡撫查核照覆。夫津浦線原經德州濟南。則自濟南至山東西境。德國固無庸重造鐵道。而由膠州或高密至沂州聯結津浦幹路一段。德始無須自造之必要。今使中國修築於彼山東經營亦多便利。以讓歸中國自修之虛名。換取附加條件之實利。狡哉德人。不可懼耶。厥後烟濰路線議起。擬於濰縣接軌膠濟。公舉王君季樵商之膠督。膠督則謂膠濟一線。雖暫由我爲政。租

借期滿。終須交還中國。烟濰接軌。有何不可。但計目前烟濰路成。烟台商業必形發達。青島必受影響。我爲保全青島商務。自不能不昂赴烟台運費。而廉向青島者。王君返烟。當衆報告。遂擱其議。未幾魯撫孫寶琦集司道籌策抵制膠濟。僉謂商既築烟濰。官當辦膠沂。兩線並修。庶可殺膠濟壟斷之勢。烟台紳商聞之。公舉孫文山等晉謁孫撫。詳稟德人擬圖挾制之實情。膠沂路開辦時。莫若自沂州直築至濰縣。連接烟濰。既可免德人要挾。又可免以後意外交涉。孫撫深然之。膠沂遂決計改線。而津浦線亦擬由兗州築一枝路至濰縣。與烟濰聯修。膠督探悉我之計畫。既不息借彼款。又擬抵制彼路。乃以強硬手段出而干涉。責我負約擅改路線。時清宣統二年事也。

第四節 對英交涉

在昔列強之逐鹿於我國也。無不着手鐵道建築權之獲得。以扶植其國家之勢力。或連橫。或合從。各極其競爭之能事。於是英國遂以揚子江流域。爲其鐵道侵略中心。且固守此勢力範圍。雖對同盟之日本。而亦屏之不顧。日本安正鐵道之借款。則以妨害彼之浦信利益。迫令廢棄。南萍鐵道之要求。明侵日本在贛利益。並力主之。他若對法對俄對德對比利時。更鈞心鬥角。不容絲毫讓步。若英國者。真可畏也。

(A) 津鎮廣九浦信蘇杭甬及河南山西至長江等五路之起原

有清光緒二十四年七月初五日。英以法獲龍州滇越。俄獲東清。德獲膠濟。遂亦藉口均勢。向我總理衙門。

要求修造鐵道五條。一由天津至鎮江。二由河南山西至長江。三由九龍至廣州。四由浦口至信陽（此爲推廣滬寧線）。五由蘇州至杭州。或展至寧波。二十一日總理衙門照覆九龍浦信蘇杭甬三路已由鐵路總公司盛大臣與英商妥議辦法云云。是年五月英以香港一地非展擴界址不足以資保衛。遂由李鴻章與英使寶納樂訂立展擴香港界址專條。定九龍新租之地爲專歸英國管轄。並預定建造鐵道之議。其條文如左。

將來中國建造鐵道至九龍英國管轄之界。臨時商辦。

(B) 揚子江一帶之築路特權

英之於我揚子江。自通商以來。即特別注意。迄清光緒二十年。我國大挫於日。各國多獲有築路權。英使即於二十四年。與我總理衙門交換公文。聲明揚子江流域。不割讓於他國。同時並與德國議定。德承認不干涉揚子江流域。英國承認不干涉山東省。逮至民國三年二月四日。英使朱爾典向我交通次長葉恭綽。正式聲明。謂英政府因揚子江一帶。英國商務極大。故關於該處建築鐵道事宜。特別注意。極願中國政府。在該處建築鐵道。皆由英人承辦。若貴政府有准他國撥入其間者。則英政府必不承認。二月十一日。英朱使又詰交通總長謂。離海鐵道。如延長至通州或海門。應是侵入揚子江範圍。萬不能任其修造云。他如日本擬要求南昌至萍鄉。南昌至杭州。及九江至武昌各線。英即促我政府。訂立寧湘借款合同。將該三線。悉包

括於寧湘幹枝各線之內。終不讓其插足。

(C) 廣贛廣潮兩路之磋商

民國三年二月四日。英使朱爾典。至交通部。問葉次長。謂廣州至南昌鐵道（即廣贛）借款合同。何以尙未訂定。葉曰。已與大成公司商議條款。朱又問廣州至潮州鐵道。是否亦係大成公司承辦。葉曰。然。但此路至今並未成議。

(D) 關內鐵道之交還及北京以北各枝路之主權確定

庚子之役。英軍佔我關內鐵道。至二十八年三月二十二日。始將京津榆（統稱關內）及自行展築至正陽門。永定門內各段鐵道。與袁世凱胡燏芬議定。交還中國。並訂有英武官交還山海關內鐵道章程十條。及英公使交還關內鐵道以後章程五條。而將北京以北枝路。及北京至張家口鐵道。向各國聲明。中國自行修造。外人不得干預云。茲錄英武官交還關內鐵道章程與英使交還鐵道以後章程如左。

(甲) 英武官交還關內鐵道章程十條

(一) 按照一九〇一年九月初七日。議定條款第九款。中國國家。應允由諸國分別主辦。會同酌定數處。留兵駐守。以保京師至海口。道無斷絕之虞。今因該鐵道。本係最要之通路。中國國家。允許在京津津榆各路。凡各國留駐軍隊。並保護使館衛兵。及馬匹砲位。與各種軍實等件。均應在各類貨物之先。按照附件

所開章程運辦。

(二)在第一條所述留兵駐守各處之時。督辦大臣允留武員會同總辦並武官二員。幫同辦理各國運載軍實各事宜。凡爲各國軍隊需運之故。或運載軍實。或修辦工程。自應預先由武員總辦。與督辦大臣商定。由督辦大臣轉飭照辦。其會同總辦。卽派英武官。幫同二員。可由德國日本軍門統帶。各派一員。

(三)凡各國軍門統領等。以爲緊要之車站。均可派武員暫時駐紮。以便轉賚音信。往來簡易。所有該武員辦理各本營事宜。中國鐵道應竭力相助。該武員遇有事件。應逕達英國會同總辦之武員。

(四)茲中國北方督辦鐵路大臣。應允凡管鐵道英武官。在交還以前所立合同及所應許各件。由督辦大臣派員查明接受承辦。又管鐵道英武員。在天津所用各房間。或公所。或屬所。如請接收。亦允一律辦理。

(五)除第二條所述外。其餘鐵道各事宜。如酌定客貨運脚。及修養各工。行車表目。立定合同購料運機各節。並賬目等事。總而言之。除飭令運辦各國軍隊馬匹砲位各類軍實等件外。均歸中國鐵路督辦。照聯軍未佔領前無異。

(六)自德國總營務將鐵道交給英國武官管理之後。直至交還中國北方鐵路督辦之時。所有一切賬目。應由英國駐天津統帶武員。並中國鐵路督辦大臣。各派一員查核。

(七)凡本章程簽字時。所有之鐵道及車站。若非先行設法。預通道路。准備處所以代。不得遷移改動。欲改

動應先由督辦大臣預先知照英武官總辦轉致各國統領核准辦理。

(八)所有鐵道各電線亦應同時交還。惟武官可於電桿上安設電線以便自用。俟該線安妥。各國武官所發電報仍可按照附開章程第十二條辦理。惟所有各國軍門及駐守各處統帶官並各使館衛兵統帶所發最急電應在別類電報之先儘辦。

(九)該鐵道交還中國北方鐵路督辦大臣之期與俄國武官交還山海關車站房間並建造橋梁之機器廠及其所管自山海關至長城橋鐵道一段(橋在內)日期相同。惟不能於一九〇二年六月初一日以前交還。

(十)中國國家應先向現有駐守通道軍隊之各國統帶並現留護使館軍隊之諸國全權大臣等取得情願英武官將該鐵道交還中國督辦北方鐵路大臣之文據相付後此章程方可施行。

(乙)英公使交還關內鐵道以後章程五條

(一)在袁胡督辦大臣節制下有總局委派總辦一員。洋務總辦一員。總管一員。英國人專管工程並華洋工匠稽查材料等項事件。代理華英公司一員。無俸專辦會議鐵道緊要一切事宜。總局外另有中國翻譯一人。英國幕友一人。以為襄辦洋務一切。又派幹練西人一名。管理倉庫事宜。所有鐵道及一切分局所用之員匠人等。均先由總局及督辦大臣允准方能派充。

(二)凡在外國購買車輛材料一切爲鐵道之用。應歸開標者公然投標購買。

(三)該鐵道一切賬簿。由賬師查核其賬。應由華英公司。在於鐵道用人之外。揀選幹練之人。該鐵道周年一切賬目等件。應照海關印冊一律印行。

(四)今議明管理鐵道英武員所修之豐台正陽門及北京通州各鐵道。應歸入一八九八年十月十日華英公司與胡大臣所立借款合同。第三條抵押該借款鐵道產業之內。

(五)按照一八九八年十月十日借款合同第三條所載之枝路或展修各路。應由北方鐵路督辦承修。今將此意重言申明。此推廣鐵道現有之利益。茲議定嗣後在離現時所有鐵道八十英里地方之內。凡欲新修鐵道。除此章程簽字以前。所應允修辦者外。均應由中國北方鐵道督辦大臣承修。蓋爲北京或豐台至長城向北之鐵道及通州至古冶或唐山直弦之鐵道。並天津至保定府各鐵道。不得入他人之手。致妨碍中國北方鐵道利益。

右方所錄英公使交還關內鐵道章程第一條。以俄法德各國抗議。改爲嗣後逕達鐵路總局辦理。現無須各國派文武各員幫辦。第五條改爲北京以北枝路。並由北京至張家口之鐵道。商定須由中國政府建造。外國人不得干預。祇用中國資本。不用外國資本。並永不得以此路及進款。作爲外國借款抵押。經外務部兩次奏請續行釐訂。並於光緒二十八年五月。照會各國駐使云。

(E) 滇緬接軌之預約

英以鐵道政策謀我西南隅久矣。在昔一七八五年（嘉慶元年）東印度公司使節阿孤哈西長復命曰：宜速平緬甸。開雲南通商之便。自後英人肆力講求。或謂自布拉馬普獨拉經沙幾阿入四川。或謂自緬甸經雲南維西達揚子江上流。一八六八年（同治七年）司雷芬氏又謂宜自伊洛瓦底江卡本谷與卡境地方橫斷入雲南。經騰越。達大理。一八七四至一八七七年（同治十三年光緒三年之間）霍立希阿司及馬加利二氏更謂宜自八募經騰越至雲南。上通四川。下連漢口。厥後古羅烏布也奈及馬次如希緒踵起研究。悉此路在數世紀前已為中緬交通要途。迄今不衰。而八募大理間鐵道線路。遂以確定。嗣以工程太難。復擬改由本軌爾東岸本耳馬起。經拉赫基米江洪等處。入雲南。過恩茅。達雲南省城。西藉謂英為研究此路費去二十萬元。路線幾經變更。方得實行確定。洵非虛語也。洎光緒二十三年。英以延長緬甸鐵道至雲南。要求清廷。其線路擬自崑崙渡經順寧達雲南。自此分歧。一經東川昭通至成都。再折東走重慶。接漢口以通上海。一經安順貴陽桂林梧州等處。至香港。又擬於貴陽分二枝線。一貫貴州至重慶。與成都線合。一道湖南至漢口。與上海線合。此英人侵略我國西南之絕大計畫也。更有進者。則欲聯絡中國緬甸印度波斯阿拉伯埃及英屬鐵道。使上海與亞力山大港。連接一氣。北爭俄國西伯利亞之利益。南奪法人南中國之經營。而彼獨據揚子江流域以自雄也。

當是之時。英方迫於內政。無暇經營海外。法人之滇越鐵道。遂先行修造。英知雲南優勢在法。乃自騰越更求新路於西方。先延長線路於潞江之濱。沿江北上。踏查渡口。繞越麗江。直達成都。早有通路。英國技師。當已從事探索矣。往者英國出兵片馬。地望恰在龍川江上流。蓋掩護新路搜索隊也。夫英之急欲獲此新路也。一面可制長江上流。償補近時他國蠶食之勢力。一面足握川藏交通。鞏固彼此對西藏之權利。況自印度築路。越我西藏四川。而出揚子江。由緬甸築路。入我雲南。與西藏滙通。以出揚子江上流。俾與下流聯絡。以壟斷長江流域之權利。而以南洋羣島香港九龍爲之策應。又其夙謀也哉。英自墟緬以來。鐵道建設。着着進步。現在枝路南已至八募北。已達密芝那。其由八募延長至大理。更由大理分走雲南省城。四川敘州。是爲滇緬。其由密芝那經片馬入西藏。是爲滇藏。權衡輕重。滇緬尤急。測路定線。屢經要約。未能盡遂其欲。僅能於清光緒二十三年正月。中英續議緬甸條約第十二款中。我國允准將來在雲南修造鐵道時。當與緬甸鐵道相接。云其條文如左。

第十二款 英國欲令兩國境界。商務興旺。並使雲南及約內中國新得各地之礦務。一律興旺。中國運貨及運礦產之船隻。由中國來。或往中國去。任意在伊勒瓦緝江（卽大金沙江）行走。英國待中國之船。如稅鈔及一切事例。均與待英國船一律。中國答允將來審量。在雲南修造鐵道。與貿易有無裨益。如果修造。卽允與緬甸鐵道相接。

光緒二十七年。英使復要求延長緬甸鐵道至雲南府。經我外部照覆。由滇自行修造。三十二年九月。乘我自辦騰越鐵道之際。駐滇英領事。又照請中英合辦。仍經外部與英使定議。各修各界。勿得踰越。厥後民國三年二月十一日。英使朱遜典。至我交通部。聲明法國承辦欽渝鐵道。（此路線經雲南府）有違英法所關滇蜀協約。惟與貴國無涉云云。

(F) 西藏築路權之獨佔

有清光緒三十年七月二十八日。英國政府以西藏於印藏條約。未能切實遵辦。在拉薩訂立英藏條約十款。其第九款云。西藏允定以下五端。非英國政府先行照允。不能舉辦。其第四端。稱無論何項鐵道。道路。電線。礦產。或別項利權。均不許有外國。或隸各外國籍之人民享受。若允此項利權。則應將相抵之利權。或相同之利權。一律給與英國政府享受。其後光緒三十二年。清廷派唐紹儀為會議大臣。與英使薩道義會議。彼此議定。承認英藏所訂之條約為有效。作為藏印續約之附約。切實遵守云。

(G) 南票枝路款項之爭訟

據關內外鐵道借款合同所定。應自女兒河造一枝路至南票煤礦處。於大借款內撥英金一百萬磅為經費。嗣因南票停辦。中英公司不允提用。當經控由英國高等審判廳裁判。至光緒三十四年十二月。判定鐵道可將此款收回。作為修路造車經費。宣統元年二月。遂停止修築南票枝路。註銷合同。咨明外部。至六月。

在該路倫敦存款。提撥英金一萬四千五百磅。爲贖礦之用。其案乃結。

(H) 派員稽查各路借款之謬議

民國四年八月十八日。英使朱遜典。赴我外部。謁總長陸徵祥。謂三月間曾交節略一件。陳述英國資本家。有關係之鐵道。請派一英人稽查。以妨弊病。俾得藉鐵道進款。償還借款本息。並稱自交該節略後。雖行政用人已有舉動。而派稽查之事。則尙未施行。陸曰。貴使之意。是否欲於已聘用之英人中。派一人稽查賬目。朱曰。擬另選一篤實可靠之人。陸曰。當轉告交通部。二十四日。陸卽咨照交部。比由交部密覆。謂此事在彼處心積慮。已非一日。前聞向貴部提出要求。本部以其毫無理由。置而未答。茲復向貴部催問。實屬違背合同。蓋借款各路。彼此均應遵照合同所定條件辦理。若任意改變辦法。借端要求。則合同等諸廢紙。是以本部萬難承認。請貴部酌量轉告。其後除滬杭甬路派一稽查外。他皆未之見也。

(I) 溫杭及株欽兩路之爭執

民國五年五月。我國政府與美國裕中公司。訂立造路合同。允其建造一千五百英里。凡定線路五條。其一係浙江溫州至杭州。又其一係由湖南衡州至廣西南寧。（後改株州至欽州）其明年秋。英艾代使忽於事後年餘。向我外部提出抗議。謂溫杭線。有違滬杭甬借款合同。所述之枝路承築優先權。株欽線則與光緒三十三年湖廣總督張之洞。照會漢口英總領事所稱。此外如湖南湖北境內。有修路之事。照修造粵

漢鐵道借款等語相抵觸。經交通部以左之理由駁覆。

(一) 溫杭路長五百餘里。係幹路。並非枝路。

(二) 光緒三十一年。所借香港政府贖路款英金一百一十萬磅。現已本利全還。合同早經取消。該照會係該合同之一種附件。合同既不生効力。則附件當然消滅。

民國七年七月。英艾使又二次照會我外部。謂我政府所持理由。並不充足。滬杭甬合同。既雙方訂定。則溫杭之果為幹為枝。亦應彼此同意。至光緒三十一年之照會。若與該借款一併失効者。則民國四年十月及十二月。交通部何以堅請索回失効合同。是難信其竟行漏請取消。交通部復以左之理由駁之。

(一) 枝路應由雙方規定一節。合同上並無此種明文。

(二) 光緒三十一年之照會。與香港政府借款合同。同日簽押。係為借款而酬報者。其為該合同附件。實毫無疑義。且宣統三年。漢粵川借款成立時。美德法三國。均曾加入。英國並未拒絕。則當時已承認該照會之失効可知。至所稱堅索失効合同。則英使於民國四年十二月二十日。致外交部照會。有合同一至施行完畢時。自然作廢等語。又可見英使並未以本部此請為必要。然則本部之漏請取消照會一節。於法律上並不發生何種問題。

當爭執最烈之時。株欽局長孫多鈺。奉命與裕中公司磋商。經該公司總理嘉禮。與中英公司代表梅爾思

協議梅謂荷美商投資浦信鐵道。協助英國。而合同上權利。仍歸英人享受者。當即讓步。嘉答投資尙可辦到。合同上權利。則萬難犧牲。尋株欽以債票未售。中止進行。溫杭則並未勘測。而英使亦以中國鐵道問題。應通盤審查。遂自請從緩置議焉。

(J) 滬寧攤分餘利之糾葛

有清光緒二十九年。與英訂滬寧借款合同。其第十三款。會載鐵道所得餘利。應以五分之一歸銀公司。界限亦經明白規定。惟郵傳部前撥有該路工程款三百六十七萬二千六百七十一元。購地款九十四萬六千四百十三元。既係劃歸資金。又爲補充應售借款小票額之不足。則於該路行車進款。每年照付利息。然後計算餘利。自屬毫無疑義。且當撥款之時。曾經交通部向中英公司代表濮蘭德聲明。濮亦大致已允。徒以數年之前。營業未臻發達。行車進款。除經常費用外。儘付借款利息。不敷尙多。故此項撥款利息。卽由交通部自行籌付。迄民國五年後。營業漸見盈餘。所有部撥資金之息。當然取諸該路。而中英公司堅拒之。並先要求提分餘利。彼此爭持。各不相下。又按營業常例。及部頒統一鐵路會計則例。該路營業項下。每年對於各項車輛及業務設備品。應支銷折舊費若干。以備彌補路產之消耗。再以前交通部墊付該路借款利息。共計五百五十萬七千一百七十二元。按合同。於該路進款不敷借款利息時。交通部雖有撥補之義務。然本身既已充裕。則揣情論理。自應由餘數儘先撥還。該公司亦均不承認。且謂中國政府自行籌款。不令公司續發

債票。是中國政府已實享合同所載減輕借款之權利。倘公司允照中國政府因減輕合同內所訂定之借款。其所墊之款。得於鐵道進款項下。撥付利息。則不但破壞借款合同。且妨害執有債票人及執餘利憑票人之權利。並援據合同內載有借款利息及購地小票利息。得於鐵道進款項下撥付。此外之資本。並未載明。又聲明合同第十二條。載有每年餘利分配。不得牽涉上年之盈虧。故照此條辦法。除去行車開支費。養路費。添換車輛費。及尋常費用外。所餘之款。即為淨利。其五分之一。應歸公司所得。自五年爭至七年。迄無解決方法。中英公司且要求應得餘利之延遲利息。並聲言欲向英國法庭。提起訴訟。或請仲裁人公斷。交通部當即通知用公斷之法。於是一面電駐英公使施肇基。囑聘公斷人。一面派該路前局長鍾文耀。往英陳述意見。鍾尋因事未往。乃電使就近派遣代表。躬與仲裁。並將交涉全卷郵寄施使。已而施使覆電。稱據我方律師。接到仲裁人命復冷沙勳爵。第一判決。關於政府墊款利息。我得勝利。第二判決。關於政府墊付建築費。購地費。利息及車輛折舊準備金。我得敗訴。第一判決。數逾五百萬元。第二判決。本在意料中。吾國實獲益不少也。

(K) 川藏鐵道及滇蜀鐵道之交涉

民國二年。英朱使照會我外部。以奉政府訓令。要求中英合資。建築由前藏拉薩經打箭爐至成都之鐵道。當經外部據理駁覆。是年十二月。英商聯華銀公司高林士。以中國不能償還隆興公司之賠償。要求由雲

南府至成都之鐵道建築權。長約五百英里。請備英金四百萬磅。承辦工程。並允先行墊款。三年二月。該公司又欲改用他線。英使未允其請。未向我國正式交涉云。

第五節 對日交涉

日本自與我締馬關條約。割我台灣及澎湖列島以去而後。與我福建僅隔一衣帶水。侵略之心。日益汲汲。初則要求我國爲福建不割讓於他國之聲明。繼復欲伸勢力於我浙江江西三省。觀當時鐵道經營之計畫可知矣。先是日本政府。欲於福建浙江江西三省之間。建築鐵道。以便交通。而聯絡長江與外海。於我福建不割讓未聲明以前。卽已派遣專門技師。再三踏查線路。至光緒二十五年。直命小川資源氏。實地測勘。福建浙江江西廣東湖南諸線。以爲將來建設之計畫。預定線路。記之如左。

(甲)起廈門對岸嶺上杜。沿福建海岸至福州。溯閩江左岸。經延平入江西。下撫江。至南昌。沿鄱陽湖西岸。行。達九江。計長八百零三英里。

(乙)起杭州拱宸橋。經錢塘江流域至常山。越朝會關。入江西。沿錦江流域。至南昌。繞鄱陽湖西畔。達九江。計長四百七十英里。

(丙)起杭州。經浙江福建廣東三省沿海地方。至廣州。計長一千一百二十五英里。

(丁)由杭州至福州線。爲左列之四種。

(一) 沿海岸行計長五百三英里。

(二) 自杭州湖錢塘江南折入福建經浦城建陽延平至福州計長四百七十五英里。

(三) 自杭州經常山入江西境至河口鎮折入福建經崇安延平至福州計長六百三十三英里。

(四) 自杭州至南昌再折東經撫州建昌光澤邵武延平至福州計長九百九十英里。

日本對於右述諸路實地查勘而後經其鐵道當局再四研究認爲最急切者即自江西九江南達廣東汕頭之大縱線其後慘淡經營投資七百五十萬元於南灣一百萬元於潮汕即欲實現預定計畫之步驟也。此皆未向我國提出正式交涉者茲舉已成交涉諸端分款紀述於左。

(A) 南滿鐵道之起原

日本既以甲午之役一戰勝我即於朝鮮境內修造京釜鐵道藉墟其國迨清光緒三十年又以日俄一役大敗俄軍於我東省其明年八月初七日俄遂與日締結波茨茅斯和約將東清枝路自長春以南各路割與日本茲揭該約之割讓鐵道條文如左。

第六條 俄羅斯帝國政府以長春(即寬城子)旅順口間之鐵道及其一切枝線並該地方所屬之一切權利特權及財產屬於該鐵道者又爲其利益不承受經營一切炭礦之補償且以中國政府之承認爲移轉讓渡於日本帝國政府之約又明治三十八年十二月關於滿洲之中日條約第一條中國政府

於俄國由日俄媾和條約第五條及第六條對於日本之一切讓渡承認之。

右約訂後。日本即派小村壽太郎來華。與清廷所派之慶親王奕劻。瞿鴻禨。袁世凱。於光緒三十一年十一月二十六日。結滿洲善後本約三款。附約十三款。名曰中日新訂東三省條約。使我承認俄國讓與日本之一切權利。一面復推廣其權利於滿洲各地。其關係條文如左。

(甲)中日新訂東三省條約正約。

第一款 中國政府將俄國按照日俄和約第五款第六款。允讓日本國之一切。概行允諾。

第二款 日本國政府承允按照中俄兩國所訂借地及造路原約。實力遵行。嗣後遇事隨時與中國政府釐定。

(乙)中日新訂東三省條約附約

第三款 因中國政府聲明。極盼日俄兩國。將駐紮東三省軍隊暨護路軍隊。從速撤退。日本政府願副中國期望。如俄國允將護路各兵撤退。或中俄兩國另有商訂妥善辦法。日本政府允即一律照辦。又如滿洲地方平靖。外國人生命財產。中國均能保護周密。日本亦可與俄國將護路兵同時撤退。

第六款 中國政府允將由安東縣至奉天省城所造之軍用鐵道。由日本政府繼續經營。改爲專運各國工商貨物。自此路改良竣工之日起。(除因運兵回日。耽延十二個月不計外。限以二年爲改良竣工之

期。以十五年爲限。卽至光緒四十九年止。屆期彼此公請一他國公估人。按該路建置各物件。估價售於中國。未售以前。准由中國政府。運送兵丁餉械。可按東省鐵路章程辦理。至該路改良辦法。應由日本承辦人員。與中國特派人員。妥實商議。所有辦理該路事務。中國政府。按照東省鐵路章程。派員查察經理。至該路轉運中國官商貨物價值。另訂詳章。

第七款 中日兩國政府爲圖來往運輸。均增興旺便捷起見。妥訂南滿洲鐵道與中國各鐵道。接聯營業章程。務須從速另訂別約。

第八款 中國政府允南滿洲鐵道所需各項材料。應豁免一切稅捐釐金。

俄與我國所訂東清鐵路合同。曾載明自開車日起。滿三十六年後。我國可隨時備價贖回。若一達八十年。則應以無價歸還云云。俄雖將該路之一段。轉割於日。然合同効力。自然無所變更。洎民國四年一月十八日。日本無故提出二十一條。要求將本路期限。展至九十九年。卽至民國九十一年止。而原合同所謂三十六年後。給價收回。八十年後無價收回者。均一筆勾銷之也。

(B) 安奉及新奉之起原

有清光緒三十年。日本因預備與俄國戰爭。特命野戰鐵道提理部。趕築由安東至奉天鐵道。以備軍隊輸送。而我爲地主者。竟未之知。日俄講和約成。日本始於三十一年十一月二十六日。與我政府簽定中日新

訂東三省條約正約三款。附約十三款。其附約第七款。曾明載我國允日本將安奉繼續經營。自改良竣工日起以十五年爲限。卽至光緒四十九年止。由我備款贖回。逮民國四年五月。中日續訂新協約。竟將此路租用期限。展爲九十九年。卽至民國九十六年爲止矣。至新民屯自奉天之一段鐵道。日本亦以對俄目的。與安奉同時修造。日俄媾和以後。清廷聲明亟欲購回。日因重行修理。於三十二年五月興工。七月告竣。三十三年四月初二日。由我政府與日訂借款合同十一條。計贖路款額一百六十六萬元。以十八年爲期。其第二條並聲明吉長資本。應由南滿鐵道公司募借一半云。

(C) 四洮開海長洮各路之起原

民國二年十月間。交通部以外交上關係。與日使山座圓次郎。商訂借款修築四洮開海長洮各路預約辦法。大綱如左三款。

(一) 中華民國政府。允訂借用日本國資本家之款。造左列各鐵道。

(甲) 由四平街起。經鄭家屯至洮南府。

(乙) 由開原起至海龍城。

(丙) 由長春之吉長鐵道東站起。穿南滿鐵道至洮南府。

以上各路應與南滿鐵道及京奉鐵道聯絡。其辦法另行核定。

(二)前開借款辦法細目。須以浦信鐵道借款合同底本爲標準。在本大綱議定後。中國政府從速與日本資本家協定。

(三)中國政府允將來如須修造由洮南至承德。及由海龍至吉林省城之兩路鐵道時。倘須借用外債。儘先向日本資本家商議。

根據右開第二款之成約。民國三年四月間。由日本公司介紹正金銀行。將借款合同草案。送我交通部。要求議訂。已而歐戰突起。擱置年餘。四年六月間。復由正金銀行催議。並籌集五百萬元。先造四洮線中四平街至鄭家屯之一段焉。

(D) 日本廿一條之要求及山東滿蒙各路各權利之喪失

民國四年一月十八日。日使日置益。奉其政府命令。以非常手段。呈遞要素二十一條於袁總統。此爲舉國所引爲奇恥大辱者。至以承認該約之五月九日。列爲國恥紀念。今揭最後正約其與鐵道有關各條如左。

(甲)關於山東省者 (膠濟詳後)

(二)中國政府允諾自行建築由煙台或龍口至膠濟路線之鐵道。如德國拋棄煙濰鐵道借款權之時。可向日本資本家商議借款。

(乙)關於南滿及東內蒙者

(一)兩締約國約定將旅順大連租借期限。並南滿安奉兩鐵道之期限。均展至九十九年爲期。並由我國用照會聲明。南滿交還期限。展至民國九十一年。即西歷二千零二年爲滿期。其原合同第十二條所載。自開車之日起。三十六年後。中國政府可給價收回一節。毋庸置議。安奉鐵道期限。展至民國九十六年。即西歷二千零七年爲滿期。

(七)中國政府允諾以向來中國與各外國資本家所訂之鐵道借款合同規定事項爲標準。速從根本上改訂吉長鐵道借款合同。

將來中國政府關於鐵道借款事項。將較現在各鐵道借款合同爲有利之條件。給與外國資本家時。依日本國之希望。再行改訂前項合同。

(丙)關於滿蒙優先權者

我國外交總長陸徵祥照會日使有曰。嗣後南滿洲及東內蒙需造鐵道。由中國自行籌款建造。如須外資。可先向日本資本家商借。又中國政府嗣後以南滿洲東內蒙之各種稅課作抵。(除中國政府業經爲借款作抵之鹽稅關稅等類以外之稅課)與外國借款時。可先向日本資本家商借。

(丁)關於南方鐵道容日後協商

南方鐵道之件。載二十一條要求第五號之第六兩項中。其第五項云。中國允以建築自武昌聯絡九江

南昌之鐵道及南昌杭州間與南昌潮州間之鐵道權。給予日本。第六項云。中國如須借用外國資本。於閩省開礦造路及建築軍港等工程時。應先與日本商議。日使嗣又將此兩項修正。改爲換文不列條約。迄最後通牒。第五項即除外註明。容日後協商。第六項則由我國外交總長用照會聲明。並無在閩欲爲前次設施之意云云。

日本悍然提出二十一條。迫我承認。實由是時協約國攻德奧軍隊。方大挫於東方戰場。無力東顧。英國更受日本多方朦蔽。不甚過問之故。其後德國潛艇戰略。瀰漫世界。我國加入參戰。日本竭力破壞。逮不得逞。遂揚言我與德有如何密約。挑撥英法。英法卒與交換密議。允於戰後助其處置青島。又與美訂藍辛石井協商。互相承認兩國領土聯接地之特殊地位。而日本遂爲所欲爲。莫之或侮矣。

(E) 滿蒙四路之起原

當濟順高徐兩路。日本以迅雷不及掩耳手段攫去之際。復逞得隴望蜀野心。於同日（即七年九月二十八日）與我政府訂立滿蒙四路借款預備合同十四條。先付墊款日金二千萬元。由駐日公使章宗祥與日本興業銀行副總裁小野英二郎於日京簽押。即交通部亦未之前聞。就中開海長洮二綫。係民國二年十月所預定者。其合同如左。

中華民國（以下稱政府）因建造自熱河至洮南之鐵道。自長春至洮南之鐵道。自吉林經過海龍至

開原之鐵道。自熱洮鐵道之地點達某海港之鐵道。（以下稱滿蒙四鐵道）與股份公司日本興業銀行所代表之股份公司日本興業銀行、臺灣銀行及朝鮮銀行共三銀行（以下稱銀行）之間訂定左列預備合同。以爲正式借款合同之準備。

第一條 政府認准熱河洮南間、長春洮南間、吉林開原間及熱洮鐵道之一地點達某海港之鐵道。建造所需一切費用。由銀行發行中華民國政府熱洮鐵道金幣公債、長洮鐵道金幣公債、吉開鐵道金幣公債、某某鐵道金幣公債（以下稱滿蒙四鐵道金幣公債）。

但由熱洮鐵道之一地點。達某海港鐵道之綫路。得依政府與銀行協議決定之。

第二條 政府速定滿蒙四鐵道之建造費及其他必需之一切費用。徵求銀行之同意。

第三條 滿蒙四鐵道金幣公債之期限。爲四十年。自公債發行之日起算。至第十一年開始還本。用分年攤還之方法辦理。

第四條 政府於滿蒙四鐵道正式借款合同成立。同時與銀行協定工程進行之計畫。依其協定。着手建造鐵道。期其速成。

第五條 政府對於銀行提供左列物件。爲滿蒙四鐵道金幣公債付還本息之擔保。
現在及將來滿蒙四鐵道所屬之一切財產並收入。

政府非得銀行之承認。不得以前項之財產或收入作為擔保或保證物。提供於他人。

第六條 滿蒙四鐵道金幣公債之發行價格及公債利率。政府實收金額。依發行當時情形。務以有利於政府之主義協定之。

第七條 關於以上各條所未規定之條項。政府與銀行協議決定之。

第八條 滿蒙四鐵道正式借款合同。以本預備合同為基礎。自其成立之日起。四個月以內訂定之。

第九條 銀行於預備合同成立。同時對於政府墊借日金二千萬元。十足交款。並無回扣。

第十條 本墊款之利息。為年息八厘。即對於日金一百元。每年付息日金八元。

第十一條 本墊款以政府所發行國庫證券貼現之方法交付之。

第十二條 前條國庫證券。每六個月換給一次。每次以六個月分之息金。支付於銀行。

第十三條 政府於滿蒙四鐵道正式借款合同成立之後。以本公債募得之資金。優先還本墊款。

第十四條 本墊款之交付償還付息及其他一切之授受。均於日本東京行之。

本預備合同共備中日文各二份。政府銀行互執一份。如關於本預備合同解釋上發生疑義時。以日文合同為準。

(F) 吉長鐵道之起原

當清光緒三十一年十一月。中日新訂東三省條約之際。以與前項條約有共同關係之故。又於同時訂立中日新約。議定長春至吉林鐵道。由中國自辦。若資本不敷。可向日本籌借。然不得超過半數。三十三年。遂根據該案。協定收買新奉暨自造吉長鐵道條款。至民國四年。日本提出二十一條要求。於第二號第七項。要求中國政府允將吉長鐵道管理經營事宜。委任日本政府。其年限自本約畫押日起。以九十九年為期。嗣經迭次交涉。改為資金悉向日借。並與以管理權。惟未允其年限。實則已變為委託代辦矣。

(G) 吉會鐵道之起原

日本於攫取南滿鐵道之後。即實行得步進步政略。所有東三者交涉案件。自是層見迭出。光緒三十四年。竟藉口安奉鐵道談判決裂。致最後通牒於我政府。聲明自由行動。牒中有云「限於不妨害該公司。仍應談判。但其他懸案。希望同時以妥協之精神解決之。」蓋藐視我無絲毫抵抗能力。故利用機會。以為全體解決之計畫。是年七月。由梁敦彥與伊集院彥吉。締結間島協約。與以吉會鐵道建築權。間島協約之條文如左。

第六款 中國政府允將來吉長鐵道。接展造至延吉南邊界。在韓國會寧地方。與韓國鐵道聯絡。一切辦法與吉長鐵道一律辦理。至應何時開辦。由中國政府酌量情形。再與日本政府商酌。

(H) 新法鐵道及營口支綫之起原

間島協約。甫經簽押。日本又迫我訂東三省交涉五案協約（亦名滿洲五案）。與以新民屯至法庫門鐵道及大石橋至營口支綫。並撫順煙台等處煤爐開採權。該協約條文如左。

第一款 中國政府如修造新民屯至法庫門鐵道時。允與日本政府先行商議。

第二款 中國政府認將大石橋至營口支路。為南滿鐵道支路。俟南滿洲鐵道期滿。一律交還中國。允將該支路末端展至營口。

第三款 撫順煙台兩處煤礦。現經中日兩國政府和平商定如左。

（甲）中國政府承認日本政府有開兩處煤礦之權。

（乙）日本政府尊重中國一切主權。並承允上開兩處煤礦。開採煤勛。向中國政府。照繳應納各款。惟該稅率。應按中國他處煤稅最惠之例。另行協定。

（丙）中國政府承允上開兩處煤礦開採煤勛。出口外運時。其稅率應按他處煤勛最惠之例徵收。

（丁）所有礦界及一切詳細章程。另行派員協定。

第四款 安奉鐵道沿綫及南滿洲鐵道幹綫沿綫礦產。除撫順煙台外。即應按照光緒三十三年。即明治四十年。東省督撫與日本總領事議定大綱。由中日兩國人合辦。所有細則。屆時仍由督撫與日本總領事商定。

第五款 京奉鐵道造至奉天城根一節。日本政府允無異議。其應如何辦法。可由該處兩國官憲及專門技師妥為商定。

(I) 南灣鐵道之債權關係聲明

民國三年五月五日。日使山座圓次郎至交通部。訪晤次長葉恭綽。詢及南灣鐵道。是否預備收歸國有。葉答云。並無其意。山座云。南灣與敵國資本家。有莫大關係。果欲收歸國有者。希先與本使接洽。免致突然定議。事後發生齟齬。葉復語之曰。本國政府對於收歸國有各路。凡該路所訂合同契約。無不尊重云云。

(J) 福建及揚子江一帶造路權之無稽

有清光緒二十四年閏三月。日使矢野文雄。向我總理衙門。面遞節略。並口頭要求將來修造福建省內鐵道時。所有股本工程師等。如須求助外國。請先向日本商量。其時總署大臣李鴻章等。雖曾與談數次。然始終未應一言。二十六年四月。日使西德次郎。又向總署大臣張蔭桓。重提前議。五月初九日。並正式照會總署。(見後)當經總署以現無建設該處鐵道之意駁覆。嗣後日使小村。又向慶親王面索。亦未之允。二十二年六月三十日。日使林權助。復照會外務部。却之如初。民國三年三月十日。日使山座至交通部。訪次長葉恭綽。於詢寧湘向英借款事後。並提及劉冠雄條陳政府。速修福建鐵道。勿令有野心者借款。彼所謂有野心者。自係直指敵國。但敵國於福建經濟上。有特別關係。且前矢野小村兩公使。曾迭向貴政府議辦福

建鐵道。及由福建達浙江武昌之兩綫。務請注意。葉以當時曾經總理衙門正式拒絕對之。二月十九日。山座復訪外交總長兼總理孫寶琦於國務院。謂前各公使提議此事。未用公文。僅有筆記。亦無一定允許之語。惟今日有不能不及早促議者。一因劉冠雄倡言反對日款。二因日領報告。福建紳商擬借比款。即於揚子江一帶鐵道。亦有如是主張。此外尚有兩段。一為南灣鐵道。會借日金五百萬元。一為南昌至萍鄉鐵道。漢冶萍公司借日款二千萬或三千萬。以礦砂作抵。因同盟國之英吉利。已與貴國訂有寧湘合同。故敵國將萍鄉一段特權廢棄。幸勿以不曾允許為言。邊開國務會議。拒駁。隨交路綫一紙如左。

(一) 由廈門經過福州撫州南昌至漢口。

(二) 由福州經過羅源至三都澳。

(三) 由南昌經過衢州至杭州。

(四) 應接聯第一第二第三三綫。即由延平至常山之一路。

孫曰。前兩層本總長向無所聞。後一層則約略知之。山座云。係口述。並無筆據。前三綫係當日所提。第四綫是否提及。則不甚記憶。孫復曰。須查檔案。詳細研究。且應與交通部商議。但據個人意見。此事此時實屬極難辦理。二十一日。山座又邀總統府秘書長梁士詒。至日使署商談。梁謂福建甚僻。修路決非所宜。即已成之漳廈現已汲汲不可終日。倘貴國於經濟外。別有目的。則非我所敢知。至前某二公使。與李慶所商。既係

彼此口辯。未便據以爲案。遂與辭。山座當取路線單。交梁携歸。諄囑謹守秘密而別。三月十三日。山座復至國務院謁孫。問報載英外交次官在英議會答覆議員云。揚子江爲英國利益所在。決不許他國建造鐵道。是否屬實。孫曰。曾經提及。山座曰。曾否指定長江流域。曰然。山座曰。我國擬造福建至南昌。至九江漢口等路。英使曾經聲明絕不反對。但請勿爲他人道及。孫曰。本總長曾擬九江至南昌鐵道。商借日款修造。惜未及言之。九月初旬。日使日置益復謁孫。要求南昌到杭州及九江到武昌兩路。孫曰。九武與寧湘平行。不能承認。杭南或有商議餘地。但須細詢交通部。始能答覆。十四日。小幡參贊卽至交通部探詢。葉次長答云。孫總長日前所談一節。與事實不符。原與英訂寧湘合同時。曾附定有南昌方面至武昌方面。亦由徽州經於潛以達杭州二枝綫。如借外資。先儘英商之約。與貴國所提者。或屬平行。或係同綫。萬難應允。小幡曰。既二路均有妨礙。設或本國另提出一路綫。以代此二綫如何。葉曰。此不能卽時奉答。茲錄光緒二十六年。日使西德次郎照會摘要如左。

(前略) 日本政府深願中國政府允日本國在福建江西浙江等省。與辦鐵道。自廈門對岸內地起。至經過福州邵武以及江西撫州南昌。至漢口止。作爲幹路。自福州起。經過羅源澳至三都澳止。又由江西省南昌起。經過浙江衢州至杭州止。作爲枝路。歸兩國商民創設合股公司。承攬開辦。於各路所過附近之處。一併准其開採礦產云云。

(K) 膠濟鐵路之擅得與我國之贖回

民國三年八月。歐戰勃發。日本乘德無力。東顧青島。藉英日同盟之名。於九月十五日。圍攻青島。德軍防守不支。至十一月七日。遂被攻陷。膠濟鐵道因落日人掌握。定為獨立經營。以鐵道隊長山田上佐監理。沿路分駐日軍。路員亦幾全易日人。附近礦產。均被攫去。布置周妥。殊無歸還我國之意。四年一月。日忽對我提出脅迫要求二十一條。其第一條即欲繼承德在山東所有條約利權。經我再四交涉。卒以日提最後通牒屈服。與締中日協約。茲錄關膠濟之第一條如左。

一、中國政府允諾日後日本政府向德國政府協定。所有德國關於山東省。依據條約或其他關約。對中國享有一切權利利益讓與等項之處分。概行承認。

民國六年八月。我國對德宣戰。於是我國國際地位穩固。遂植後來收回膠濟鐵道之基。明年九月。日本乘我政爭最烈。不遑對外之際。復誘當局與訂合辦膠濟條約六條。直視我國如無物也。條文如左。

(一) 膠濟鐵道沿綫之日本軍隊。除酌留一支隊於濟南外。餘盡調集於青島。

(二) 膠濟路之警備。可由中國政府組織巡警隊充之。

(三) 上項巡警隊經費。由膠濟鐵道提撥相當款項充之。

(四) 巡警總署及重要車站並巡警養成所中。均應聘用日本人。

(五)膠濟路職員中可採用中國人

(六)膠濟路權所屬確定後。歸中日兩國合辦經營。

民國八年正月。協約各國。組織巴黎和會。青島遂成中德日三國之國際問題。蓋是時各國方舉德屬殖民地。一一分割委任統治。而租借之青島。亦連類而及。正月二十八日之最高會議。我國專使顧維鈞王正廷。於議席上。主張由德國直接交還。各國莫不動容。而日本牧野專使。極力反抗。卒成懸案。迨日本提出人種差別撤廢案。要挾各國。而意大利忽強硬要求。將亞得利亞海岸之伊斯的利亞半島。阜姆港。達安島。並沿岸各島全部。劃歸管轄。否則單獨出會。日乘各國情勢渙散之時。逼英美法諸國。將青島懸案速為解決。並提示意見六事。(一)將膠州灣開作商港。宗主權歸中國。(二)規定日本專管租界。(三)規定各國公共租界。(四)宗主權付還以前。中日兩國政府間。宜協定膠濟順濟高徐三鐵道。並各路沿綫十英里以內。礦山。如金嶺鎮鐵礦。淄川煤礦。及其他未開各礦。均按照從前中德合辦之法。改為中日合辦。切實履行。一九一八年之中日新約。(五)在青島之德產私產。悉抵作日賠款之一部。對於德商個人損失。可責令德國政府賠償。(六)膠濟鐵道巡警。由中國辦理。惟教官須歸日本派遣。於是各國專使會議。通過對德講和條約。而青島問題遂決。所有德人在山東權利。全部讓與日本。是年五月三日。我國專使對美總統威爾遜。英總理喬治。法總理克勒蒙梭之三頭會議。力爭無效。五月六日。陸徵祥專使。又聲請保留無效。尋又要求約後。

聲明亦不許不得已。拒絕簽約。由是全國一致。反對中日直接交涉魯案。其明年正月十九日。日使小幡藉口凡爾塞條約。承認日本繼承德在山東之權利。要求我國開始直接交涉。經我嚴詞拒絕。山東問題。由是停頓。

民國十年九月。華盛頓會議開幕之期已近。日本政府恐華會討論山東問題。於彼不利。遂電令日使小幡。於九月十日。向我政府提出山東問題善後處置案九條。再迫我與直接交涉。經我朝野極力反對。並經二次之駁覆。至十一月三日。遂由政府將日本提案全行痛斥。拒絕交涉。靜候提出華盛頓會議公決。十二月一日。華府會議之美全權代表許斯及英全權代表貝爾福見我將要求提出大會。恐礙會議進行。出面調停。勸中日兩國在會議外開始談判。美國派遠東股馬克謨及培爾。英國派朱爾典等。共同列席討論膠濟鐵道問題。日本主借日款收回。我國拒絕。堅持現款即時接管。交涉因此停滯。至十一年正月四日。經英美兩國之斡旋。於五日再開談判。然雙方意見迄未融洽。又不能進行。十一日。三次討論鹽田礦山各事。仍遷延未決。二十日。美當局因其參議院有拒絕批准一切條約之勢。甚為焦慮。遂商諸英國共同提出具體的調停條件。勸我以十五年期之國庫證券。收回膠濟鐵道。五年之後。得以六個月之預告。一次收回。而任用日人爲車務長。及中日兩國平等權限之會計主任。兩國代表。均電本國政府請示。二十七日。再開談判。中日兩方。均決定容納英美調停。即照所擬解決。並議決由中日兩國合組評價委員會。以華人爲委員長。日

人副之。評定膠濟路價格。三十日。開第三十五次談判。剖決一切協定。三十一日。開第三十六次談判。完全成立條約。二月四日。雙方正式簽字。

民國十一年十二月五日。由中日兩國委員。王正廷。小幡西吉等七人。於北京簽訂山東懸案鐵道細目協定十八條。及了解事項七條。以日金四千萬。由我贖回膠濟鐵道。及其一切附屬財產。定十二年一月一日移交。其條文如左。

(甲)山東懸案鐵道細目協定十八條

第一條 日本因按照解決山東懸案條約第十四條之規定。將膠濟鐵道及其支線。並一切附屬財產。定於中華民國十二年一月一日(即大正十二年一月一日)正午。移交中國。

第二條 前條鐵道財產之移交。應由中日兩國派定之接收委員任之。並應自移交之日起。一個月以內。將接收事務辦理完竣。

第三條 移交第一條鐵道財產時。應將該路所有一切文書。單契。賬冊。圖表等項。於上開期間內移交。

第四條 中國政府按照山東懸案條約第十五條。允償還日本政府鐵道財產價值日金四千萬。元。

第五條 前條金額。以國庫券支付。日本政府。該國庫券票面總額。與前條所開之數目相同。

第六條 本國庫券。稱爲膠濟鐵道國庫券。

第七條 本國庫券之種類。分爲十萬元及百萬元二種。按所需數目製成之。

第八條 本國庫券之利率。定爲年息六釐。

第九條 本國庫券以膠濟鐵道財產及進款爲擔保。此項財產及進款。不得再供內債或其他外債之擔保。但中國政府如爲償還本國庫券而募集內債。經中日兩國政府協定時。不在此限。

第十條 以本鐵道進款。用付本國庫券之本息。如不敷時。中國政府允以他種進款支付。

第十一條 本國庫券利息。自本國庫券交付之日起算。每半年支付一次。

第十二條 中國政府對於本國庫券及利息票。並本國庫券本息之收付。免除一切稅捐。

第十三條 本國庫券交付後。得由日本政府之便。將全部或一部分。自由讓授他人。

第十四條 支付本國庫券之地點。爲日本東京。並指定橫濱正金銀行經理。但日本政府爲便利起見。欲

變更經理銀行及地點（限於中日兩國境內）時。須先由兩國政府協定之。關於匯款至經理支付本息之銀行方法。如係還本款項。中國政府得自由選定銀行匯付。其付息款項。雖以由橫濱正金銀行青島分行。或濟南分行匯付爲原則。但他家銀行匯價較正金銀行低廉時。亦得由其他銀行匯付。

第十五條 在本國庫券本息未還清以前。本鐵道之進款。應存入橫濱正金銀行之青島分行或濟南分行。但由本鐵道進款中。將每月份應付利息之數。按月積存該銀行時。其餘進款可由鐵道局長之選擇。

存入其他各般實銀行

提用本鐵道進款時。須經中日兩會計長會合副署。

第十六條 本國庫券附存每半年息票。載明記號號碼交付年月日。中國政府代表之署名鈐章。數額利率。償還期限。有擔保中國政府之付款。保證本息之支付方法。經理銀行等證券所有者。行使權利之必要條項。

第十七條 本國庫券之印刷費用。歸中國政府負擔。

第十八條 在本國庫之正式證券未製成以前。中國政府以臨時證券支付。

本協定用中日兩國文字。每種作成二份。由兩國委員署名蓋印。雙方保存。中日文各一部為證。

(乙)山東懸案鐵道細目了解事項七條

(一)照本協定第一條應行移充之鐵道財產。包括現在鐵道部所屬之一切財產。即由民政部陸軍部遞信部及其他移管之地皮建築物房屋等均在內。但有特別規定者。不在此限。

(二)民國十二年三月中。應交之川崎造船所。所定造之機關車價。已包括在鐵道償價之內。

(三)照本協定第十四條第二項。因經由他銀行滙款。而有無故延遲。及不能在支付地實行交款情事。以後。必經由橫濱正金銀行青島分行及濟南分行滙付。倘上述之橫濱正金銀行分行。有同樣延遲及不

能施行交款情事以後。應當經由他銀行匯付。

(四) 日本主管鐵道之當局。所訂合同契約。將來應行繼續與否。及其他相關問題。應由雙方準備移交接收委員會解決之。

(五) 膠濟鐵道日本管理期內。所有一切金錢上債權債務。於移交之日。尙未清了者。均由日本方面負責清理。

上項所述之金錢上之債權債務。及訂約人之保證金押款租金等之處理方法。由中日兩國移交接收委員會協定之。

(六) 鐵道移交期內收支之處理。及營業經營之方法。由中日兩國移交接收委員會協定之。

(七) (1) 中國政府聲明。對於膠濟鐵道現用職員。中國希望留用者。應於移交事務開始之日起。一個月以內。並於各職員在職辦理移交事務中。從速決定。

(2) 中國政府對於因前項選擇結果。而離職之職員。中國政府於其離職時。一律給與一個月薪俸。

(3) 鐵道聯合委員會協定。凡鐵道移交後。即須實行之。更換職員詳細辦法。由中日兩國移交接收委員會訂定之。

(L) 濟順高徐兩路之路權移轉

民國七年九月二十八日。日本復乘我國財源枯竭。羅掘無方。要求將曾許德國之高韓順濟兩路建築權。移歸日本承辦。改爲順濟高徐。先付墊款日金二千萬元。我國與訂草約如左。

(一) 政府認可關於二路所需之全部資金。准由前銀行發行中華民國順濟鐵道金幣公債。與高徐鐵道金幣公債（以下簡稱二路公債）承擔之。但調查二綫後。如認爲與鐵路營業無利益時。得由政府與銀行之協議變更綫路。

(二) 政府應速算定二路之建築費及其他一切必要之費用。以求得銀行之同意。

(三) 二路公債期限爲四十年。自公債發行之日起。扣算足十一年。即開始還本。以按年攤還之法行之。

(四) 政府俟二路借款正約締結。同時即須着手建築二路。以求速成。

(五) 政府應照左記所開。提借於銀行。作爲二路公債本利支付擔保。

無論現在將來。凡屬於二路之財產全部並其收入。政府非得銀行承認。不能將前項財產與收入。更提供他人以作擔保或保證物。

(六) 二路公債之發行價格利率。及政府實收金額。視發行當時之狀況。務使政府有利爲主義而協定之。

(七) 凡前記各條中。未規定條件。將由政府與銀行協議而決定之。

(八) 二路借款正約。應以本草約爲基礎。自草約成立之日起四個月內締結之。

(九) 草約成立。同時銀行對於政府。須先付墊款。日本金幣二千萬元。但本墊款之交付。並不取回扣。

(十) 本借款之利息。計年利八釐。即日本金幣每一百元。當付利息日本金幣八元。

(十一) 本墊款以政府所發行國庫券貼現之方法交付之。

(十二) 前項國庫證券。每六個月換給一次。以六個月份之息金。支付於銀行。

(十三) 政府於順濟高徐二鐵道正式借款合同成立之後。以本公債募得之資金。優先即速付還本墊款。

(十四) 本墊款之支付償還付息及其他一切授受。均於日本東京行之。

右述草約。中日商議僅四次而簽押。簽押已數日。而交通部主管人員。尙絲毫不知。其神速秘密。有如此者。

(M) 杭廣鐵道之擅自查勘

杭廣鐵道。由浙江杭州。經寧波。台州。溫州。入福州。廈門。漳州。潮州。惠州。至廣州。長約三千四百五十華里。包含漳廈惠潮諸綫。民國以來。日本嘗擅派工程師。踏看路綫。調查沿路情形。並屢向我政府要求此路建築權。經我政府嚴詞拒之。

(N) 安正鐵道借款之受制於英

民國二年。日本令東亞興業會社。與我安徽都督柏文蔚。訂立安慶至正陽關之鐵道借款合同一千萬元。英國聞訊。出而反對。以為侵害彼之利權。要求我國政府。一面借英款以償日債。一面命令安徽都督毀棄

對日借款合同。日雖與英同盟。而力不能敵。祇得忍氣吞聲。聽英處置而已。

第六節 對比利時及美國交涉

(甲) 比利時

比利時。歐西一永久局外中立國耳。歐戰期間。其國土全被德軍佔領。其國君作寓公於法境有年。至歐洲和會成於巴黎。始將國土全部恢復。其國之小弱。從可知矣。然往者於我國競爭利權漩渦之中。竟能與英德俄法美日諸強。分羹而飲。行且分廷抗禮。鐵道一端。尤足稱述。在清光緒二十三年。曾投一億一千二百五十萬佛郎鉅資。獲得京漢鐵道七百六十英里。列強耳目早已爲之聳動。光緒三十年。又投四千一百萬佛郎承修汴洛鐵道一百三十英里。民國二年初。投二億五千萬佛郎得千一百英里之歸成鐵道。繼投二億五千萬佛郎得千五百英里之隴海鐵道。列強視之。幾無顏色。夫以蕞爾小邦。於列強虎視鯨吞之中。敢爲如此之大活動。必有他國勢力。潛伏於其黑幕之中。世人推測。早已如斯。嗣經多人研究。果也。所稱爲比利時銀公司者。主權屬於俄。資本屬於法。比國特其名義土之代表耳。如英國者。且直稱該公司爲俄法公司。推其組織之起原。則以我國每恐借外資以築鐵道。債權國必至利用借款。而包藏扶植政治勢力之禍心。而俄國者。尤其所懼。使俄而明目張膽要求鐵道。交涉必難成立。且最忌俄人南下之英國。亦必竭全力以阻遏之。故機敏之俄。利用其同盟法國之資金。而以比利時銀公司。行其經營我國鐵道大計畫。乃我政

府不加察。竟爲其所愚。以爲比一中立小國。不過欲扶持經濟勢力。必無政治野心。於是京漢。汴洛。隴海。歸成四路權利。以次胥爲比利時銀公司所得。今雖京漢已由前清贖回。汴洛併入隴海辦理。然歸成隴海二綫。蜿蜒各數千里。勢力之雄。東南至於江蘇海州。西南達於四川成都。他日滇蜀鐵道完成。行且南由滇越綫路。直通法領安南。庫歸鐵道要求如願。北可與西伯利亞綫路接軌。而英法兩國領土。得以衝破我國大陸以接壤矣。脫令俄領中亞鐵道向東展築。接我隴海。直犯我黃河流域。而我全國利權。至此胥歸諸俄法兩國掌中矣。

(乙)美利堅

美利堅與我國交通。遠在英法俄三強之後。故其經營我國鐵道。成功亦較三國爲少。染指之初。端惟粵漢綫路。清光緒二十四年。我國鑒京漢綫侵入俄法勢力之失。乃自美國合興公司借款四百萬磅。興築粵漢鐵道。以鄂督張之洞。深信美國無侵佔中國土地之意。故也。尋雖由我以美金六百七十五萬元。收歸民辦。繼復舉借英美德法四國資本。改爲國營。然當日中美前後兩次締約。美之野心。亦勃勃也。茲揭條約要點於左。

(甲)借款四百萬磅。後改四千萬元。限五十年償還。五十年內。鐵道諸般事務。由合興公司監督。

(乙)有建設岳州長沙三水三枝綫之權。三水枝綫。聯絡廣州。又自廣州至海岸。得設適宜之枝綫。

(丙)以幹枝綫及全路財產擔保債權。且不得再抵押出售於他人。

(丁)爲保護鐵道沿綫財產。以中國人及外國人合辦鐵道警察。

(戊)凡建設鐵道。有害本鐵道幹枝各綫之利益者。由中國政府禁止之。

我國收回粵漢綫路。時在光緒三十一年。越四年至宣統元年。美向日俄政府。提議滿洲鐵道局外中立。無論何國。不得爲軍事上之利用。日俄兩國。以利害切己甚深。未之應也。爲時未幾。美更與我計畫建築錦環鐵道。以爲對抗之策。茲摘宣統二年正月。以上諭批准之預備合同一節於左。

東三省總督錫良。以蒙古與滿洲關係日益親密。商業上軍事上。皆有建設鐵道於錦州。琿琿間之必要。爰與威那得斯士雷。協商建設之事。蓋本綫完成。則中東鐵道貨客。固多被我吸收。卽南滿鐵道利益。亦難長此獨占。並得制禦日俄對華侵略之政策。監視彼等對於滿洲之野心云云。

是報傳到俄都。俄政府頑強反對。其事遂寢。自是以後。美知對我鐵道經營之多掣肘也。變計而爲他種事業之經營。實業借款二千萬磅也。陝直石油借款一億元也。導淮借款四千萬元也。福州軍港借款二千五百萬元也。鹽務借款六百萬元也。江南機器局借款三百萬元也。投資之鉅。幾駕列強。而鐵道借款。則僅於福州見端。正式締約。猶未之聞。據京報云。清時陳寶琛曾計畫福建鐵道。以資本不敷。管理缺人。歸於失敗。民國後。都督劉冠雄。擬承其計畫而復活之。已向政府提議。稱有臺灣華僑林熊徵。願任資本募集。如需外

資。則向美國交涉。決不借諸日本政府。蓋師往者借英款造路新疆。抵制強俄。假德資興築滇路。對抗英法之遺意。用美以制日。而福建早屬日本勢力範圍。故日本一聞我與美國有福建鐵道軍港兩項借款之交涉。即向我提嚴電抗議。逼我聲明無此意思始已。

第六章 鐵道行政機關

我國交通事務。伊古掌於冬官。所謂司空以時平易道路是也。驛傳制興。以與兵部關係密切。乃與兵部共司路政。清承明制。流風未改。然工部管轄範圍。河工而外。舉凡陸上道路。類任其自然頹廢。未嘗加以修治也。鐵道爲近代產物。清末始見諸吾國。且初與國際交涉。暨海防關係最多。故自始卽不屬兵工兩部管轄。而由總理海軍衙門與總理各國通商事務衙門主政者也。綜計管理鐵道機關。自清末迄今。凡十二易。且或事非專司。或迹近重複。今分正式機關與駢枝機關。分論於次。而各路鐵路督辦大臣所事。則散附焉。蓋鐵路督辦大臣。亦一獨立機關。其位置。立於中央六部。各省督撫以外。直隸於皇帝。其權限。當時無有確定法規。莫能悉其所至。自其行動上察之。似凡關於鐵道事務。如與外國交涉。訂立合同。監督工程。任免路員。指揮業務諸端。無不屬其權限者也。

第一節 正式機關

(A) 總理海軍衙門 (起光緒十一年四月迄二十四年六月)

我國築路之議。興於籌劃海防。而海防則由總理海軍衙門主政。當清咸豐十年八月。英法聯軍入京。帝避熱河。海內震動。至十二月。和議告成。始設總理各國通商事務衙門。專辦交涉。而於海防未與也。法越事定。乃知海防可固疆圉。於是光緒十一年秋。有派醇親王奕譞。充總理海軍事務大臣之命。而以慶郡王奕劻直隸總督李鴻章。會同辦理。都統善慶。侍郎曾紀澤。幫同辦理。會氏既歿。代之以劉銘傳。其時外患緊急。海防空虛。李鴻章以鐵道開通。可爲軍事上極大補助。遂於十二年四月。奏請將鐵道事務。劃歸總理海軍衙門管理。奉旨依議。嗣後京奉之津沽津通及關東各段。均由該衙門奏辦。

(B) 統轄鐵路礦務總局 (起光緒二十四年六月迄二十九年八月)

我國特設管路機關。始於統轄鐵路礦務總局。蓋總理海軍衙門。原屬兼轄。而所謂管理鐵路大臣及鐵路總公司者。或僅理一路。或包辦多路。與中央行政。皆漠不相關。自該局設立而後。路政頗具統一之觀。辦路者亦有所遵循矣。該局倡議於清光緒二十四年三月二十九日。原左中允黃思永奏均利保權一摺。請速設礦務鐵路兩大公司。所有管轄之權。朝廷主之。公司任之。奉旨該衙門議奏。旋總理衙門會同戶部具奏。請飭各省將軍督撫保薦大員。總理路礦。於是設局之議始定。六月十五日。遂頒上諭。設立礦務鐵路總局。派總理各國事務大臣王文韶張蔭桓專理其事。二十四日。王張上奏。遵旨設局。稱現在路礦。雖辦有多起。然其內容如何。實絲毫不曉。今擬就總理衙門西院。權設總局。選派提調。管股章京。先將路礦檔案。分別清

釐以憑核辦。並請頒給關防一顆。文曰：欽命統轄礦務鐵路總局之關防。至七月初一日正式開局辦事。八月二十五日。啟用關防。十月初六日。奏定礦務鐵路公共章程二十二條（條文見下第七章）是爲鐵道有法規之始。惟准華洋合辦。則開後來喪權之厲階矣。十一月初一日。會同總理衙門。奏准通籌鐵路。分別緩急辦理。先儘蘆漢。粵漢。滬寧。蘇浙。浦信。廣九。浦鎮。關內外。及柳太（卽正太）等幹路修築。此外。除已與各國定有成議。及近幹要枝。地不過百里。款不出百萬者。不在停辦之例外。凡華洋各商。請辦各枝路。此時概不准行。是爲後來規畫路線之先導。十一月三十日。印頒礦路表譜。通令各省。依式填造。俾知一切情形。此設局第一年之成績也。

光緒二十五年九月十八日。會同總理衙門。奏催各省填呈礦路表譜。奉旨知道。二十六年庚子。兩宮蒙塵。西安。京師震動。無政府者數月。總局事務。因亦停止進行。二十七年六月。改總理各國事務衙門爲外務部。所有礦路總局事宜。改隸該部考工司管理。是時外務部設有和會。考工。權算。庶務四司。分掌部務。考工司職權。卽司鐵道。礦山。電報。火藥製造。造船。招聘洋員。派遣留學生諸事務者。也是年十二月初一日。上諭礦務鐵路。爲救時要圖。各將軍督撫。宜振作精神。極力舉辦。二十八年正月十六日。上諭礦務鐵路。仍應設局專辦。俾可速謀擴充。二月初八日。遂派軍機大臣外務部尙書。瞿鴻禨。軍機大臣武英殿大學士王文韶。爲督辦礦務鐵路大臣。工部左侍郎張翼。爲總辦礦務鐵路大臣。專理其事。三月初三日。礦路大臣上奏。遵旨

設局開辦。稱統轄礦務鐵路總局。假西堂子胡同爲辦公地點。置提調。繙譯。文案。收支。司賬。供事等數十員。六月初五日。礦路大臣。以從前各項案卷。燬於兵劫。特咨行各省。從新查報。自是時至二十九年八月。朝命裁撤礦路總局。歸併商部辦理。其間所議所行。除核銷滬甌體株等路用款。及審訂黑龍江交涉局章程外。未見片紙隻字。或謂其時吉黑交界鐵道。津鎮鐵道。關內外鐵道。先後派大員督辦。而膠濟。東清。蘇杭甬。九廣。赤安。正太。滇越。滬寧。六路。又由外人建築。路礦總局。第爲中央行政官署之一。至於已派督辦者。皆直接奏事。不歸其節制。故案卷無多。然徵諸該局奏定章程。一切路事。統由主持。則其政錄之全然散佚。則實無容諱也。

(C) 商部通藝司 (起光緒二十九年八月迄三十二年九月)

統轄礦務鐵路總局既裁撤。所有路礦事宜。悉歸商部接辦。商部以清光緒二十九年八月創設。蓋欲除官商之隔膜。講利導之方法。謀產業之保護者也。設保惠。平均。通藝。會計四司。分掌部務。通藝司卽專掌工藝。機械。製造。鐵道。鐵軌。電氣。礦務諸事業者。故路政隸通藝管轄。惟是時業經借款官辦各路。權在各該路督辦與鐵路總公司。而凡與外人交涉事務。又由外務部直接辦理。各省興修鐵道。督撫例得參與。紳商對於路務。無論請願與興辦。均須經督撫奏明。並有發起提倡自督撫者。張之洞之於湖北。丁振鐸之於雲南。卽其著例。因此種種關係。商部僅一文書承轉之機關。放於路政事宜。無甚發展。其行政上差強人意者。則爲

光緒二十九年十月十四日。奏定重訂鐵路簡明章程二十四條。（條文詳下第七章）令鐵道辦法悉歸一致。三十一年五月十三日。與外務部戶部會奏。鐵路佔用地畝納稅定章。（後經郵傳部加以改正）三十一年九月十七日。奏定路務議員章程十四條。以便融洽路務。實行整頓。三十二年正月初五日。奏請釐定全國鐵路軌制。悉以英尺四呎八吋半為標準。與是年四月。頒發鐵路年報總表。月報分表。令各路照填五端是也。

當路務議員章程公布之時。會議政務處。與直督袁世凱。均謂有侵督撫暨督辦鐵路大臣權限。昌言反對。商部旋即加入督撫及督辦鐵路大臣。有任免路務議員之權。但須咨報商部備案。督撫及督辦鐵路大臣。有必要的時。得調派同資格人員。但須預報商部。議員調查路政。必先呈報該管督撫及督辦鐵路大臣。諸條始克實行。茲摘原頒章程。有關路務議員之資格及其權限各條如左。

第一條 路務議員。為整頓路務而設。既經奏准。各該管路大臣暨辦路地方督撫。應於此項章程。頒行三個月內。將在路供差各員。無論參贊。監督。副監督。總辦。提調等。須造具履歷清冊。出具切實考語。咨送商部。擇其品學純正。才具優長。實能於路務足資整理者。即行加劄。作為商部路務議員。其各省自辦鐵路。公舉之總理。協理及華工程師等。逕由商部訪察。劄派。以符奏案。

第四條 路務議員。除應遵照奏定路章。及歷次奏准成案辦理外。更應隨時將工程之優劣得失。材料之

良枯貴賤。華洋人員貪廉動情。歲出若何能樽節。歲入若何能增益。商旅貨物。宜若何招徠保護。而使樂出於其途。該員均宜悉心訪察。逐事研究。苟遇可以除弊改良之處。皆應設法整頓。並隨時稟報商部及該管鐵路大臣。辦路地方督撫。互相維持。以期收效迅速。

第六條 各省路務議員。如實係得力人員。必須久於其任。方能洞悉利弊。各該鐵路大臣。暨辦路地方督撫。如欲調派別項要差。應先期咨明商部。再行慎選另派。仍將另派員名履歷。出具考語報部。

第八條 凡中國鐵路。無論官辦商辦及官商合辦。皆應預備各項底簿。抄錄咨送商部。如有應行調查之件。即由商部劃派本路或他路議員。隨時調查稟告。

第九條 凡各路雇用洋員或洋工程師。其訂立合同時。鐵路議員有稽核研究之責。務須嚴訂權限。預防流弊。並將未簽字之合同。先行呈報商部核奪。嗣後各該洋員辦事情形。即應由路務議員。隨時調查確實。具報商部。

第十一條 路務議員。遇有商部應行調查各事。由部逕劃各該議員遵照辦理。應視路之遠近。暨事之繁簡。按期迅速。逕復商部。一面仍具報該管鐵路大臣。辦路地方督撫備案。其有派赴他路調查事件。除由商部先期咨明各該鐵路大臣暨辦路地方督撫查照外。所需川資夫馬等項。均由商部酌量擬給。不得在所經之處。索取供應。並不得過事鋪張。以杜流弊。

在商部管轄路務時代。如廣東之潮汕鐵路。新寧鐵路。均由該部奏明辦理。此外。由各省將軍督撫。會同紳商籌辦。經該部核定者。則有川漢。滇蜀。西潼。洛潼。粵漢。黑龍江。吉長等路。由各省紳商士民。集股自辦。經該部代表者。則有江西。安徽。浙江。福建。江蘇。陝甘。山西。廣西。廣廈等路。蓋該部鑒於借款各路之有失主權。極力提倡商辦也。逮光緒三十二年九月。郵傳部成立。該部即將路務各案。移交郵部接管。然舊卷僅十六宗。新卷一百零二宗。足徵其事務之簡單矣。

(D) 郵傳部路政司 (起光緒三十二年九月迄民國元年五月)

有清光緒三十二年九月二十日。上諭外務部吏部。大加改革。又廢工部併入商部。改爲農工商部。而關輪船鐵路電綫郵政等事。另設郵傳部以專司之。派張伯熙爲尙書。是年十月十二日。督辦關內外鐵路大臣。及督辦津鎮鐵路大臣袁世凱。首先咨送該兩路關防。以符新制。十八日。由部點收。卽作爲接辦日期。十一月初八日。農工商部咨移光緒二十九年以來。所管鐵路事宜各卷。十二月初八日。辦理蘆漢滬寧鐵路大臣唐紹儀。咨移該兩路關防。二十四日。由部接管。光緒三十三年二月二十六日。唐紹儀又咨移蘆漢滬寧正太汴洛道清五路各卷。並盛宣懷原文各件。卽日由部分別接管。七月三日。奏將蘆漢改京漢。關內外改京奉。並於是月十九日。各發木質關防。自是全國鐵道。統歸郵傳部管轄。所有督辦會辦等名目。悉行取消。惟是時事屬草創。部內並未分司。僅置章奏總務。內文。外文。電報五股。故三十三年正月二十四日。郵部遂

以京漢。正太。歸總務股兼辦。京榆。道清。歸內文股兼辦。汴洛。滬寧。歸外文股兼辦。至三十三年六月二十三日。始設路政司。以阮惟和爲司長。分總務。官辦。商辦。營業。監理。交涉。六科。十一月。鐵路總局成立。遂裁營業。監理。交涉。三科。宣統二年三月。阮調開徐清海鐵道總辦。由何啟椿繼任。自郵部設路政司以至今日。事務日繁。機關名義。雖不無變更。而實際上仍屬一部。故關該司政令。均分叙各章中。不贅舉。

當清廷下詔預備立憲之初。卽廢農工部郵傳部。管理全國交通事業。凡舊工部所掌之河川。海塘。諸事。舊商部所掌之鐵道。行輪。設電。諸端。與舊外部所掌之郵政。舊商部所掌之驛站。各事宜。皆劃歸郵傳部管理。其權限第一條曰。『郵傳部者。管理全國鐵路。電報。電話。郵政。驛傳。標識。商輪。民船。水陸運輸。河道疏濬。及江海堤工各事宜。並稽查各省河道。交通司。鐵道司。電報局。郵政局等。下設路政。郵政。航業。都水四司。分掌部務。』第五條更定路政司職掌曰。『路政司者。管理監督已成之官辦鐵路。及籌議續修各鐵道事宜。』表面視之。鐵道行政。似屬統一於郵部。然事實上。駢枝機關。仍然錯立。（參看本章第二節。）路政司直轄。僅京張及商辦各路。借款與官辦諸路。則設鐵路總局以專管之。復設漢粵川籌備處。籌築川漢粵漢兩路。三大機關。各自獨立。至能直接與外人交涉。並執行借款合同。上督辦職權。惟鐵路總局有之。權限爭執。事務衝突。時有所聞。迄夫宣統元年。又設津浦鐵路督辦公司。獨立於上述三大機關以外。路自爲政。局自爲治。晚清之稅政。亦路政之缺點也。總之。實與路礦總局。商部兩時代。無甚分別云爾。

第六章 鐵道行政機關

一四〇

復次。郵傳部歷任長官。開部以後之五年。均稱尙書。至宣統三年四月。始改名大臣。是年十一月。又改爲正首領。計五年七個月間。長官凡十三易。久者爲陳璧。任一年又八月。暫者爲吳郁生。僅任半月。平均每人不到半年。此交通事業之所以不振也。歟。茲表郵傳部歷任長官於左。

官名	姓氏	到任年月	任期	備考
尙書	張伯熙	光緒三十二年九月	五月	
尙書	林紹年	光緒三十三年二月	一月	署理
尙書	岑春煊	光緒三十三年三月	二月	
尙書	陳璧	光緒三十三年五月	一年八月	
尙書	李殿林	宣統元年正月	三月	署理
尙書	徐世昌	宣統元年四月	一年二月	
尙書	沈雲沛	宣統二年七月	二月	兼署
尙書	唐紹儀	宣統二年九月	三月	署理
尙書	盛宣懷	宣統二年十二月	四月	
大臣	盛宣懷	宣統二年四月	五月	

大臣	吳郁生	宣統三年九月	半月	署理
大臣	唐紹儀	宣統三年九月		未到任
大臣	楊士琦	宣統三年九月	一月半	署理
正首領	梁士詒	宣統三年十一月	六月	

(E) 交通部管路機關 (起民國元年五月迄今)

民國元年。改郵傳部爲交通部。設路政。航政。郵政。電政四司。分理部務。且併鐵路總局及川粵漢籌備處於路政司。尋又裁併津浦鐵路督辦公所。而特別條例規定之鐵路總公司。與漢口之川粵漢總公所。亦旋設而旋廢之。吾國鐵道行政機關。自是漸形統一。逮民國三年七月十日。公布修正交通部官制。政務分配。視前更加明確。惟惜袁氏藉使其私圖耳。其第一條云。交通部直隸於大總統。管理路政。郵政。航政。電政。監督水陸運輸。及關於電氣事業。經畫全國路郵航電各事項。第二條云。交通部置總務廳。路政司。路工司。郵傳司。綜核司。鐵路會計司。郵傳會計司。第四條云。路政司所掌事務。(一)關於籌劃鐵路建設事項。(二)關於管理國有鐵路業務及附屬營業事項。(三)關於監督地方公共團體及民業鐵路事項。(四)關於監督陸上運輸業事項。第五條云。路工司所掌事務。(一)關於管理國有鐵路工務事項。(二)關於監督地方公共團體及民業鐵路工務事項。(三)關於鐵路材料之購買製造分配保管事項。第八條云。鐵路會計司所掌

事務。(一)關於稽核各路進出款目冊報事項。(二)關於稽核各路預算決算事項。(三)關於管理各路公產公物事項。(四)其他關於鐵路所屬一切款目出入事項。自是以還。鐵路行政。規定日趨綿密。系統日增。明瞭。輔以京漢。京奉。京綏。津浦。滬寧。滬杭甬。吉長。四洮。粵漢。膠濟。正太。道清。各路局。暨其他各路督辦。交通部益收指臂相使之效。鐵道行政機關。堪云備矣。雖然。各路組織。或職員參差。或權限懸殊。劃一法規。迄未釐定。論者至謂宜倣日本鐵道部辦法。增加路政司權限。使之獨立。便謀路政統一云。至交通部管理機關組織。凡四變。今以次述之如左。

(甲) 民國元年設路政司 (起民國元年五月迄三年一月)

民國元年四月。南京臨時政府。取消所設交通部。歸併於北京郵傳部。正名為交通部。於五月十七日。仍設路政司。以葉恭綽為司長。將舊有鐵路總局及川粵漢籌備處。概行裁併。並執行借款合同上督辦職權。至七月十日。分設總務。營業。監理。調查。考工。計核六科。二年四月二十五日。更訂路政司辦事細則四十二條。蓋以前均依據交通部廳司分科章程治事。未另訂專章也。

(乙) 民國三年春改路政局 (起民國三年一月迄三年十一月)

民國三年一月二十三日。改路政司為路政局。分設總務。營業。監理。編查。外務。工務。機務。會計八科。並訂路政局職制二十二條。路政局處務規則二十九條。其局長仍為葉恭綽。對於各路。得逕發局令。不第職權較

崇。且辦事亦極順手。惜後廢於袁氏。不能遞升成爲日本鐵道部之制度也。

(丙) 民國三年冬分設路政路工路計三司 (起民國三年十一月訖五年八月)

民國三年十一月十三日。改路政局爲三司。曰路政司。曰路工司。曰鐵路會計司。路政司分總務。運輸。監理。編查。交涉五科。路工司分總務。工程。機器。材料四科。鐵路會計司分總務。稽核。計理。編訂四科。其辦事規則。均列於三年十一月十三日公布之交通部廳司分科章程中。路政司見第六條至第十條。路工司見第十一條。第十五條。鐵路會計司見第二十八條至第三十二條。其司長。路政司爲袁齡。路工司爲沈琪。鐵路會計司爲王景春。

(丁) 民國五年恢復元年路政司 (起民國五年八月訖於今日)

民國五年八月十五日。交通總長許世英。以交通部官制紛歧。而鐵路劃分三司管理。尤覺權限不清。乃呈請黎總統。恢復元年辦法。仍設路政司。分科亦仍民元舊章。六年八月四日。增交涉一科。九年十二月八日。增法制產業二科。十一年六月五日。裁去新增三科。仍復五年六科之制。其第一任司長爲權量。其辦事規則。除民國七年十月九日另訂路政司各科分課辦事細則外。均以該部廳司分科章程爲準繩焉。至歷任交通總長。自民國元年五月至今。凡十三年有半。計易二十三人。平均每人約任半年。而復辟前之龍建章。復辟後之詹天佑。均以未到任。尙不與焉。最久者爲梁敦彥。最暫者爲高凌霨。勞之常。

第六章 鐵道行政機關

一四四

姓名	到任年月	任期	備考
唐紹儀	民國元年三月	一月	兼任
施肇基	民國元年四月	二月	兼任
劉冠雄	民國元年六月	一月	代理
朱啟鈴	民國元年七月	一年三月	
周自齊	民國二年九月	五月	
朱啟鈴	民國三年二月	三月	兼代
梁敦彥	民國三年五月	二年	
曹汝霖	民國五年四月	二月	
汪大燮	民國五年六月	一月	
許世英	民國五年七月	十一月	
權量	民國六年五月	二月	代理部務
曹汝霖	民國六年七月	一年	
曾毓雋	民國八年七月	一年	

田文烈	民國九年七月	一月	兼署
葉恭綽	民國九年八月	九月	
張志潭	民國十年五月	七月	
葉恭綽	民國十年十二月	五月	
高凌蔚	民國十一年五月	半月	兼代
高恩洪	民國十一年五月	七月	
勞之常	民國十一年十二月	半月	暫代部務
吳毓麟	民國十二年一月	一年十月	
黃 鄂	民國十三年十月	一月未滿	兼代
葉恭綽	民國十三年十一月	一年又一月	
龔心湛	民國十四年十一月杪	五月又半	先兼署
張志潭	民國十五年五月	現在	

第二節 駢枝機關

(A) 清代鐵路總公司(起光緒二十二年九月訖三十二年三月)

清季甲午之役。戰事失敗。清廷謂爲無鐵路以轉運兵餉所致。因於光緒二十一年十月。特頒諭旨。重行籌辦蘆漢鐵道。並聲明該路綫路較長。經費亦鉅。各省富商。如有集股在千萬兩以上者。准其設立公司。實力興修。事歸商辦。一切贏絀。官不與聞。如成效可觀。必加獎勵。時有許應鏞。方培堯。劉鶚。呂慶麟等。先後呈請承辦。已而國子監司業瑞珣奏稱。蘆漢鐵道。商辦難成。請提撥儲款二千萬。以官辦爲先導。奉旨交督辦軍務王大臣議奏。僉以官辦不如商辦。遂飭直督王文韶。鄂督張之洞。體察情形。准許應鏞等。分辦地段。自行承認。惟不得有洋商入股。一面復派新嘉坡總領事張振勛。往南洋羣島招股。華僑鑒於昭信股票前車。無一應者。尋李鴻章漫遊歐美。力勸各國資本家。挺身應募。外人雖多注意。然以地隔萬里。內容隔閡。亦終莫敢實行。至二十二年七月。王張兩督。查明方培堯。呂慶麟。皆係英商章立森爲財東。劉鶚則以履祥洋行立單爲憑。均屬洋股。且並不可靠。而許應鏞自稱。已在南洋招有股金七百餘萬。及電詢南洋舊金山。均以並無其事見覆。於是王張兩督。迫不得已。乃奏請借洋債造路。陸續招股。分還洋債。並聲稱俟招股而後開辦。直無開辦之期。不如以借墊樹招徠之旗幟。（如以產業抵借洋款。有一萬即還一萬是）並定收股還本辦法。（先收二成。商借商還。分三十年撥還）以爲如此則集事較易。流弊較少。適津海關道盛宣懷。聞王張束手無策。乃謁王張兩督。力陳應設鐵路總公司。合官商股洋債爲一。必可成功。王張嘉其議。據情入奏。請特設鐵路總公司。以盛宣懷爲督辦。並謂蘆漢貫通三省。專重拱衛。而略於東南財賦之區。於商務利益。

較薄。恐東南各省紳商。不願入股。惟合南北鐵路爲一局。庶可萃四方商力。而注之一隅。除蘆漢爲正幹外。蘇滬粵漢。應准由公司兼辦。則挹彼注茲。集股自易。奉旨。盛宣懷着卽來京。以備諮詢。盛自是廁身路界。握大權十餘年。此總公司。雖非中央掌管鐵路行政之樞紐。然實爲我國大舉辦路之權輿也。

光緒二十二年八月十六日。盛赴總理衙門。並陳辦路節略。謂官辦難。商辦難。合洋股借洋債難。現擬招商股四千萬兩。組織鐵路總公司。其款合官商股洋債爲一。卽先募商股七百萬兩。入官股三百萬兩。借官款一千萬兩。借洋債二千萬兩。合集四千萬兩之數。用人行政。一概遵照公司章程辦理。則款無不集。事無不舉矣。九月初六日。總理衙門奏請設立鐵路總公司。十四日。上諭着設鐵路總公司。以盛宣懷爲督辦大臣。此後摺件。一體會銜具奏。至十二月朔。盛遂設總公司於北京。事務所於上海。尋以續辦淞滬鐵道。盛因常川駐滬。當時洋商。共謀入股。繼謀借款包辦。華人亦多藉此影射撞騙。盛通電中外。請一律駁置不理。堅持先儘官款。然後擇借洋款。再集華股。爲一定之次序。然厥後官款有限。商股難招。仍不得不從事洋債。計在總公司期內。經辦之路。一蘆保。二淞滬。三萍醴。四醴株。蘆保用銀五百六十二萬一千餘兩。淞滬用銀一百零二萬二千餘兩。萍醴用銀一百四十八萬九千餘兩。醴株用銀一百四十九萬五千餘兩。又淞滬推展軌道等費銀七萬七千餘兩。共約九百七十餘萬兩。均係國庫所提。於商股無與。至洋債。則於光緒二十三年六月。與比國銀公司。訂蘆漢借款一萬萬二千五百萬佛郎。二十五年十月。與比國銀公司。訂汴洛借款二

千五百萬佛郎。二十六年六月。與美國合興公司。訂粵漢借款四千萬美金。（此路清廷原有旨飭鄂湘粵三省紳商自辦。歸鐵路總公司總其綱。然盛仍以借款從事。）二十八年八月。與俄國道勝銀行。訂正太借款四千萬佛郎。（此款至光緒三十年。由俄讓諸法國。）二十九年閏五月。與英國中英公司。訂滬寧借款三百二十五萬磅。已成之淞滬。亦歸併作抵。三十一年六月。與英國福公司。訂道清借款七十萬磅。綜計不下二萬萬元。此皆盛所訂之正式合同也。至草合同。則於二十四年八月。與英國中英公司。訂蘇杭甬借款辦法四條。爲後來滬杭甬合同張本。二十四年十一月。復與中英公司。訂浦信借款辦法五條。二十五年二月。又與中英公司。訂廣九借款辦法五條。倘以正草合同併計。則路線逾八千里。借款近三萬萬元。大有舉國路政。統由措置之概。惟所有各路。奏銷款項。僉謂盛不無侵蝕。御史黃昌年等。曾數次彈劾。戶部商部外部郵部。亦迭經議駁。其賬至今未能清結。光緒三十一年冬。清廷派唐紹儀接任督辦。唐以中央既無商部。遂奏請裁撤總公司。歸併該部。其明年三月。盛亦奏請速裁。仍留關防造報。四月二十四日。盛乃將滬寧鐵道案卷等件。遷交唐氏管理。三十三年三月初六日。盛咨郵傳部。督辦鐵路總公司事宜關防。已送禮部銷毀。自是而鐵路總公司名義。乃完全取消矣。

要之。鐵路總公司時代。爲我國大辦鐵路之始。亦卽萬惡叢集之藪。當初設時。雖有直鄂二督。督率興作之。而南北洋意見不一。故盛得以一手把持。各路款項不甚明瞭。固無論矣。而與各國所訂合同。大都以建

築權。管理權。盡授外人。此爲後來各路喪失主權張本。盛氏不第不願世之詬病。且嘗藉以自豪。當因辦理遲緩。屢被參劾之時。嘗覆奏瀝陳辦事困難。有造路以費省工速爲主。臣初任事。亦欲僱用洋工程師。任我指揮。而不假以事權。無如中國員司。事非諳習。華人苦工師之多方挑剔。工師咎華人之辦理兩歧。常致欲速而反遲。求省而轉費。是以獨排羣議。與立約各洋商。堅明約束。酌訂期限。借用某國之款。卽訂用某國總工程師代爲營造。年限之內。其事權略如海關稅務司。一切購料辦公。用人理財。悉資經理。仍事事預請總公司而後行等語。此雖一時不無締造艱難之處。而徵諸昔日說帖。今日路屬何國。卽他日地屬何國之語。實不啻前後兩人。惟查光緒二十九年九月。鐵路總公司附設審議所。朝命張之洞劉坤一等十八人爲議員。胡燏芬爲北路督辦大臣。盛宣懷爲南路督辦大臣。一切大事。均須經審議所通過。乃張劉諸公。地位較崇。資格較老。而於總公司事。概不過問。則失權失利之咎。張劉又不能不分任者也。

(B) 郵傳部鐵路總局 (起光緒三十三年十一月訖民國元年八月)

我國修造鐵道。多由於借款。而借款各路。向無統轄機關。每借一款。辦一路。卽臨時酌派一人爲督辦。所有外交內政。概歸主持。故外人對於路事交涉。祇知有督辦。不知有中央。名義上。雖郵傳部特設有路政司。實際上。仍難爲統率。以致事權旁落。外重內輕。中央地方。兩不相屬。至清光緒三十三年二月。郵傳部始奏設借款各路提調處。辦理其事。任記名丞參之梁士詒爲提調。卽世所稱五路大提調者。惟該處係臨時機關。

澆難持久。故於是年十一月十八日復奏請改爲鐵路總局。即以梁士詒任局長。二十八日遂奏頒關防。以資信守。

總局職權。依立法司法行政三權分立原則。做照日本鐵道作業局制度。與路政司同隸於郵傳部之下。立法司法屬路政司。行政及外交。則歸總局辦理。並訂有鐵路總局章程三十三條。明定權限之所至。對於各路。則自光緒三十四年三月二十五日起。令改稱某某鐵路局。不得再稱總局字樣。以免混淆。內部治事。初分四科。曰建設。曰計理。曰考工。曰統計。宣統二年正月。改爲五課。卽營業。建築。交涉。計理。汽機是也。更置錄事處。並添設提調二人。以葉恭綽關廣麟充之。副提調一人。以袁長齡充之。宣統三年四月十二日。又併稱三課。一機務。二計理。三通譯。此外尙有法律議員及技術議員等名目。局長梁士詒才能。遇事把持。奉旨嚴責。郵傳部尙書盛宣懷。於宣統三年正月二十四日奏請撤差。保該部署侍郎李經方兼任局長。並令葉關兩提調。仍回廳司辦事。遺缺以右參議胡祖蔭。路政司長何啟椿接充。是年九月十五日。李經方因事離部。改派葉恭綽署理局長。其局費歲由五萬兩至七萬兩不等。

鐵路總局初開幕時。所管路線。爲京漢。京奉。滬寧。正太。汴洛。道清。廣九等七路。其後經營兼築之路。有津浦。吉長。萍株三路。共爲十綫。梁士詒經手所借洋款。凡二萬萬餘元。總局歷辦事件。學學大者。惟贖回京漢鐵道。整頓唐山車廠。及訂路員養老章程十六條。差爲可紀。逮宣統三年八月。武漢民軍舉義。海內鼎沸。清廷

百政停滯。局務亦鮮進行。明年四月。民國正式政府成立。易郵傳部爲交通部。設路郵電航四司。鐵路總局。遂於是年五月十七日。歸併於路政司焉。

(C) 南京政府交通部路政司（起民國元年正月訖是年四月）

自清宣統三年八月。武昌首義。長江以南各路。多受命於民軍。如九月初。江北都督蔣雁行。佔領清揚路局。十月十八日。江蘇都督程德全。委瞿鈞充津浦鐵道南段會辦。民國元年一月一日。臨時政府興於南京。設交通部。以湯壽潛爲總長。于右任爲次長。是月五日。江蘇督都莊蘊寬。復派馮學棻爲津浦南段總局臨時局長。華國強爲副局長。二十八日。路政司成立。分總務。運輸。工務。計理四科。二月九日。該部即委何承燾爲津浦鐵道總理。何且爲協理。十日。任命史青爲路政司長。十八日。聘英人濮愛德爲路政顧問。二十八日。復改任顏德慶爲路政司長。吳國良爲工監。三月十日。又改派陶遜爲津浦南段總局局長。華國祥充副局長。四月二日。委朱良爲安徽鐵路局臨時局長。八月。委馮學棻爲津浦南段總稽查。十日。委沈實爲滬寧總稽查。十六日。委劉藻彬爲安徽鐵道調查員。此其用行政之大較也。

至該部所處決之事。則於元年二月二十四日。令滬寧開行夜間特別快車。上下各一次。由部與該路總管濮愛德議定。每日一萬五千元。作爲交通部包價。不敷由部墊還。餘則由部提充公用。自二月二十九日起。試辦。經一月後。該部飭濮統轄賬目。濮當提出種種虧絀理由。而查算貼還之說。遂作罷焉。三月十四日。批

蘇建勛等鐵道公會准予立案。十六日批准徐文炯等設立鐵路路工同人共濟會立案。四月十日批准徐應庚等設立鐵道協會。此外尚有調查京漢鐵道及下關鐵道等數事。要皆以草創之時。無具體辦法。不能有所作為。至四月十九日。南北和議告成。取消臨時政府。所有該路政司一切案卷。概移歸北京交通部接收矣。

(D) 民國鐵路總公司（起民國元年九月訖二年七月）

民國鐵路總公司。乃袁世凱特設以位孫文者也。民國元年九月九日。袁明令曰。富強之基。全藉鐵路交通。亟宜從事興築。茲特授孫文籌畫全國鐵路全權。將擬築之路。先與各國商人商議借款招股事宜。按照將來參議院議決條例。訂立合同。報明政府批准。一面組織鐵路總公司。以利進行。此令。孫受命後。即積極進行。一面自世界大同上着想。預定路線三條。（一）由廣州經廣西雲南。接緬甸鐵路。（二）由廣州經湖南四川達西藏。（三）由揚子江口。經江蘇安徽河南陝西甘肅新疆。迄於伊犁。一面自歷史上國際上觀察。預擬辦法三項。（一）借款修路。如京漢京奉滬寧諸路之辦法。（二）招股修路。中外合資。組織在中國註冊之公司。（三）批給外人承辦。以四十年收回國有。其條件以不碍中國主權為範圍。尤注重於第三項。謂批給外人承辦。利多害少。較之借款自辦。可免五害。一無交款回扣之害。二無購料回扣之害。三無按年出息之害。四無虧耗津貼之害。五無至期償還原本之害。又有二利。即工程堅固建築合法是也。其資本定六十萬萬。

元。里程擬二十萬里。期限估計十年。當時輿論謂爲孫氏理想鐵路。訕笑謾罵。均有其人。實則以地論之。我國大於美國。美有鐵道一百十餘萬里。孫所擬造之路。決不爲多。以時論之。美於一八八〇至一八九〇。凡十年間。築路四十餘萬里。定期亦不爲促。願在資本如何籌。主權如何保耳。孫氏常謂我國地大物博。苟大開門戶。則外人將爭來闢此天府。擴此利源。資本斷不難集。以私人資格組織公司。以營業性質。向外國資本家借款。對外國政府不負責任。主權亦無妨礙。且四十年後。不論盈虧。以無價收回國有。實不費一錢。而得六十萬萬資本之鐵道。無異每年獲一萬萬五千萬之大利也。孫之計劃宏遠。較借款自辦而無形破產者。實不可以道里計。惜因政變中輟。吾人無從課其成績焉。

民國元年九月十五日。孫於上海廣東路設鐵路總公司。分秘書。調查。會計。庶務四處。聘王寵惠充法律顧問。陳錦濤充財政顧問。以馬和爲秘書長。王正廷爲調查處長。宋嘉樹爲會計處長。馮秉忠爲庶務處長。另於北京設駐京調查處。命王正廷總其事。以當接洽政府及交通部之任。其經費月由交通部撥銀三萬兩云。

民國二年三月十八日。孫擬鐵路總公司條例九條。呈請大總統頒行。時交通部以該條例範圍過大。有侵部權。特嚴加修正。如第一條原案。除政府所辦已成未成。及經簽押應築各路。屬交通部職掌外。所有貫穿各省及邊地各幹路。鐵路總公司有全權辦理。修正案改爲須經政府認可。第二條原案末有行以上五款

管權所必要之附屬權。修正案刪去。第三條原案。規定各省已成或現築之路。得議價收買。或協定契約。合併辦理。修正案改爲由原辦公司自動。其尤要者。原案無建築年限之規定。修正案則均由政府指定年限。如總公司不依限辦理時。政府得自行籌辦。計共改成十三條。於三月二十八日。經臨時參議院通過。三十一日。以大總統令公布。孫部黨人雖以該條例縮小公司規模。頗形憤慨。然孫仍派員分途借款。並擬俟劃定全國綫路之後。親自赴歐。會袁政府向五國銀行團。簽定善後借款合同。孫乃函交通部。稱該合同第六十七兩條。有壓抑他款之權。八四實交折扣太大。監督又極嚴切。致所有鐵路總公司。與他銀行及其資本家商就之借款條例。將因是而發生反悔觀望。路事必受莫大影響。請速中止進行云云。交部正擬答辯。而贛寧討袁軍起。袁謂係孫暗中主持。因於七月二十三日。以大總統令銷去其籌辦名義。所有條例內事。權由交通部執行。八月七日。派滬寧鐵路總辦鍾文耀接收公司。嗣據鍾稱。一切重要案卷。均已蕩然無存。云。行政機關。叙述既竣。爰將現在國有鐵道。各路管理局所在地。表列如左。

- | | | | | | |
|---|---------|----|---|----------|----|
| 一 | 京漢鐵路管理局 | 北京 | 二 | 津浦鐵路管理局 | 天津 |
| 三 | 京奉鐵路管理局 | 天津 | 四 | 京綏鐵路管理局 | 北京 |
| 五 | 滬寧鐵路管理局 | 上海 | 六 | 九廣鐵路管理局 | 廣州 |
| 七 | 萍株鐵路管理局 | 醴陵 | 八 | 滬杭甬鐵路管理局 | 上海 |

九	吉長鐵路管理部	長春	一〇	廣三鐵路管理局	廣州
一一	正太鐵路管理局	石家莊	一二	道清鐵路管理局	新鄉
一三	漳廈鐵路管理處	廈門	一四	粵漢鐵路管理局	漢口
一五	四洮鐵路管理局	四平街	一六	隴秦豫海鐵路總公所	北京

第二節 鐵道官制

我國辦路已數十年。迄無官制可言。以理度之。交通總長。綜攬四政大權。應嚴守最高監督地位。日督所屬。各按預定方針進行。而路政司長。則應為全國各路長官。統籌各項行政事宜。直接令行各路。並將所有督辦。一律裁撤。由路政司長兼領。執行借款合同上職權。使各路局長對於司長負責。司長對於總長負責。然後權責攸分。臂指相使。事無不舉。今則路政司長。不第於各路無權指揮。且並承上啟下。而亦不可得。而有督辦頭銜之路。甚至以公函施諸交通總長。內輕外重。此路務所由叢脞也。

(A) 局所名義之紛立

鐵道局所以官辦商辦之不同。已成未成之互異。類多歷年變更名目。約其大別如左之六種。

(甲) 鐵路公司。始清光緒五年商辦之唐胥。其後津閩。關東均遵之。而蘆漢萍潭等路。於開辦之初。以係鐵路總公司直轄。亦悉稱公司。現今則以民業鐵路為限。

(乙)鐵路總局 關內外於清光緒二十三年。以向英借款展築路綫。始將商辦及官商合辦名義取消。統稱鐵路總局。嗣後汴洛。道清。正太。廣九。津浦。滬杭甬各路。均沿其制。

(丙)鐵路總管理處 此係光緒二十九年。滬寧創辦時之特例。三十二年。京漢歸部管時。亦於局內置總管理處。現今惟由部代管之漳廈稱管理處云。

(丁)鐵路局 清光緒三十四年三月二十五日。郵傳部以部中業設鐵路總局。綜管官辦及借款官辦各路事宜。時飭各路。嗣後均改稱某某鐵路局。不得再用總局字樣。以免混淆。

(戊)鐵路監督局 民國二年十二月二十八日。交通部令。京漢。津浦。京綏。滬寧。廣九。株萍。吉長。八路。悉改為監督局。以便統一名稱。

(己)鐵路總公所 總公所始清光緒三十三年之津浦鐵路。嗣後凡借款新築鐵路。如隴海。同成。浦信。漢粵。川。均襲其例。此項總公所體制較崇。其下多另設分局。如隴海之東路工程局。西路工程局。汴洛管理局。及漢粵川之湘鄂工程局。宜夔工程局等是也。

(B) 長官稱謂之多歧

鐵路長官名稱。較局所尤為繁雜。茲分中央與各路。分叙如左。

其一 中央行政長官

(甲)專理鐵路大臣 有清光緒二十四年。總署附設統轄礦路總局。派總理大臣王文韶張蔭桓專理其事。

(乙)督辦鐵路大臣 有清光緒二十八年。礦路總局離總署獨立。派軍機大臣瞿鴻禨大學士王文韶爲督辦大臣。

(丙)總辦鐵路大臣 亦清光緒二十八年設立。由張翼充任。

(丁)路政司長 有清光緒三十二年。郵傳部專設路政司。總管全國各路。由阮惟和首膺斯職。

(戊)路政局長 民國二年。交通部改司爲局。命葉恭綽充局長。未幾仍復路政司制。至總理海軍衙門與商部通藝司時代。以均係兼辦。並未另置專官。而清代鐵路總公司稱督辦大臣。郵傳部鐵路總局稱局長。民國鐵路總公司稱總理。則又節外生枝。非可相提並論者也。

其二 各路行政長官

(甲)鐵路督辦 津閩雖稱官商合辦。然清廷僅派周馥督率官商辦理。並無何項名義。至光緒十六年。始明令李鴻章督辦關東鐵路事宜。並命周蘭亭李樹棠爲官路總辦。其後如龍州之蘇元春。漢粵川之黃興譚人鳳岑春煊馮元鼎詹天佑關廣麟黃贊熙權量浦信之沈雲沛同成之黃開文陳策。隴海之施肇曾張祖廉林寶。欽渝之葉恭綽。吉會之權量。陸夢熊。四洮之馬龍潭等均本之。

(乙) 督辦鐵路大臣 有清光緒二十二年。盛宣懷以鐵路總公司督辦大臣兼充京漢督辦大臣。其下有購地總辦。購料總辦。南北段工程總辦。車務總辦。各總辦之下。復廣置會辦提調。二十四年。將車務改爲全路行車正副監督及南北段行車正副監督。此項督辦大臣。其後關內外之胡燏棻。袁世凱。津鎮之袁世凱。許景澄。呂海寰。漢粵川之端方等。均曾充任。津浦且另設幫辦大臣焉。

(丙) 鐵路監督 始清光緒二十八年。正太鐵道。其後汴洛道。清沿之。

(丁) 辦理鐵路大臣 有清光緒三十一年。唐紹儀之接管京漢。滬寧。汴洛。正太道。清諸路也。改稱是名。

(戊) 鐵路總辦會辦 無督辦管轄之總辦會辦。始清光緒三十三年之廣九鐵道。其後已成各路均依之。

(己) 鐵路總監督 此係光緒三十三年。京漢特創。其明年即改爲總辦。

(庚) 鐵路局長副局長 民國二年十二月二十八日。交通部爲劃一各路稱謂意見。特令京漢。津浦。京綏。滬寧。廣九。株萍。吉長等路。將總會辦名義。改稱局長副局長。其後京奉。正太道。清汴洛。滬杭甬。四洮膠濟諸路。均倣此。惟副局長一缺。則於十一年。以交通部令一律裁撤云。

(辛) 郵傳部交通部內之鐵路督辦 自清光緒三十四年。至民國元年四月。由鐵路總局局長兼領。自元年五月至五年八月。由路政司或路政局局長兼領。嗣後均以交通次長兼任之。

(C) 內部組織之複雜

在交通部未頒路局編制通則（見下頁）以前，各路組織極形紊亂，莫名統系。如關於總務者，有華文案處、洋文案處、通譯處、庶務處、稽查處、總參贊處、彈壓處種種名稱，而總辦下之監督提調，尚另為一起。關於會計者，有總收支處、核算處、監查處、購料總管諸名稱。關於車務者，有行車處、車務局及行車總監督等名稱。惟養路處廠務處，則各路概歸一致。民國元年三月十日，郵傳部鐵路總局，以名目繁多，亟宜切實釐訂。特飭京漢將路員名稱職掌，分清系統及等級，列為一表，以資考證。而該路稟覆，乃僅以核算處列之。至十七日，總局始擬具表式，函送該局暨其他各路，令其照填。俾歸劃一。民國五年八月三十一日，交通部始頒訂國有鐵路編制通則，統分總務、車務、會計、工務、機務五處，各置處長，下設課長、課員。其後各大路，有添材料處、警務處者，處長課長之下，則大抵另加副處長、副課長一人。但十一年五月三十日，凡有副字之名稱者，均一律裁撤矣。

(D) 民國四年假定官制之議而未行

當民國四年八月十四日，袁氏申令有曰：路政司長，向兼鐵路督辦，應定為簡任。鐵路各局局長，均改為監督，一律定為簡任。其處長、總管及廠長、所長、各大站站長等之職務較繁者，均定為薦任。其餘各項人員，向由部由局分別酌量委派者，均著交總部查明現行職員名稱及其員額，並委派程序，分別呈報。其應依照文官任職令，分別定為委任、或薦任待遇。委任待遇各員，著政事堂飭法制局彙案，將各該項追加於文官

任職表呈候公布施行云云。我國辦路四五十年。從未議及編訂官制。袁氏此舉。獨見其大。惜袁歿而令亦未行也。

(E) 民國五年編制通則之頒布

官制雖無。而作用頗與相埒者。其惟民國五年之國有鐵路編制通則乎。時許世英任交通總長。以各路權限不清。責任不明。特於五年八月三十一日。公布國有鐵路編制通則十七條。以代官制。分路局爲管理局。工程局二種。已行車營業者曰管理局。在建築中者曰工程局。路線以其長短。區爲三等。列一等者。爲京漢。京奉。津浦。隴海。列二等者。爲京綏。正太。滬寧。道清。列三等者。爲吉長。株萍。廣九。滬杭甬。漳廈。其職員。則處長以上。由交通總長派充。課長由局長呈部請派。課員以下。由局長委派。報部立案。此外如隴海。漢粵川。則保留督辦與總公所名義。其下所設各局。仍照通則辦理。而正太。道清。則以借款合同關係。稱爲監督局云。茲錄國有鐵路局編制通則如左。

第一條 國有鐵路局之編制。在官制未經制定以前。悉依本通則之規定。

第二條 國有鐵路。置管理局或工程局。直隸於交通部。各局名稱及其所轄路線。於各該局編制專章定之。

第三條 管理局掌理全路運輸修養營業會計及其他附屬事項。

展築新綫或增修枝綫。由該管理局兼理之。

第四條 管理局設左列各處。分掌第三條所列事項。

一、總務處。二、車務處。三、工務處。四、機務處。五、會計處。

前項所列各處。依各該局情形。得酌量併設。或以該局其他職員兼理之。

第五條 工程局掌理全路測勘建築設備會計及其他附屬事項。

在全路未竣工以前。其有一段開車營業時。仍由工程局兼理之。工竣改爲管理局。

第六條 工程局設左列各處。分掌第五條所列事項。

一、總務處。二、工務處。三、會計處。

工程局因工事之進行。得分段設置工程處。

第四條第二項之規定。於工程局適用之。

一段開車營業時。得酌設車務處。

第七條 管理局或工程局。置職員如左。

局長 副局長 工程處處長 處長 課長 課員 段長 分段長 站長 副站長 車隊長

總工程師 工程師 工務員

段長分段長。指車務工務機務三者而言。工程司工務員。指工務機務二者而言。

第一項所列職員。依各該局情形。酌量設置。

第八條 局長由交通總長派任。承交通總長之命。管理全路事務。指揮監督所屬各職員。

第九條 副局長由交通總長派員。補助局長處理事務。

第十條 總工程司工程處處長。由交通總長派充。承上官之命。分掌該管事務。

第十一條 課長。工程司段長。由局長呈請交通總長派充。承上官之命。分掌該管事務。

第十二條 課員分段長站長副站長工務員車隊長。由局長委派。分任該管事務。但須呈報交通總長備

案。

第十三條 管理局或工程局。依路線之長短。事務之繁簡。分爲一等局二等局三等局。其等第及職員員額。另表定之。

第十四條 管理局或工程局。得酌用司事及書記。

第十五條 國有鐵路各局編制專章。職員任用章程。等級薪費章程。司事及書記採用章程。另定之。

第十六條 國有鐵路如法令契約別有規定者。得不適用本通則。

第十七條 本通則自公布之日起。一月後施行。

(F) 鐵路督辦職權之紊濫

我國借款官辦鐵路。其合同上均載有一切職權。由督辦執行一語。作俑於關內外暨清代鐵路總公司所辦各路。是時債權者。祇知有督辦。並不知有中央。以故政出多門。大權旁落。逮郵傳部成立。統裁各路督辦。特設鐵路總局。由局長執行借款合同上督辦職權。民國元年。總局裁撤。以路政司長兼任督辦。所有未設督辦之借款各路。統歸節制。至五年八月。又改由交通次長兼領。計部內督辦。凡三易其位。而各路督辦。於鐵路總局成立後。又層見疊出。其所議所行。部內督辦。並不能過問。祇得於已成之借款各路。行使其權。辦法紛歧。路務所以不能蒸蒸日上也。

(G) 客卿之僱用

我國造路。以工程機械等專門人員不敷。往往借才異地。而待遇倘有不慎。動關外交。故不得不於事前。將年限權限及薪費等。一一規定於合同之內。然該項合同。苟各路互殊。亦難免有所藉口。郵傳部因於宣統元年五月。訂立僱用洋員合同格式十條。頒行官商各路。俾歸一致。其一為總則。二為年限。三為薪費。四為川資。五為權限。六為職務。七為身命。八為代理。九為評判。十為聲明云。

第七章 建設鐵道法令

我國法律制度。發達較遲。迄於民國。猶是條例時代。各項系統的法規。多缺如也。鐵道法令亦然。雖屢屢編

訂。經歷修正。求備列邦路律之體裁。然終未臻完美。茲就歷年特設路律編訂機關。頒行鐵道法規。疏叙其概要。批評其得失。更錄重要法令三項全文於後。備覘鐵道建設之經過。法規進化之程序焉。

第一節 特設鐵道立法機關

(A) 路律起草員

路律之擬修。創議於清郵傳部圖書通譯局總纂程明超。郵部趨程議。於光緒三十三年十二月初一日。諭令局員陳壽彭等。參考中外現行法規。迅速起草。三十四年五月二十七日。上諭。所有應訂路律。着郵傳部妥速具奏。二十九日。郵部即添派王建祖等趕修。六月初三日。覆奏。路律已飭員司分別擬訂。七月十六日。派林蔚章等為商辦路律修訂專員。九月十五日。另派陸夢熊等。起草鐵路營業律。林蔚章等。擬訂商辦鐵路律施行細則。

宣統元年春夏之交。上項局員多派外差。修律事宜因之停滯。而郵部參議廳法制科。以職掌所關。乃取而代之。是年六月初二日。郵部堂諭。四政法律。極關緊要。着參議廳法制科。速即照編。派陳毅主其事。初三日。陳即分別調員進行。九月十六日。復以人才缺乏。呈明堂官。法制科應專置議員。起草員。參訂員。譯員等。俾收速効。奉諭照准。十二月十七日。郵部奏明四政專律。開辦情形。並聲明嗣後。所有路律事宜。統歸參議廳辦理。奉旨依議。陳既招集專員。即督率撰修。計歷時二年半。成稿十種。為路律者五。曰職司編。曰公司編。曰車

務編。曰廠務編。曰工程編。附於路律者亦五。曰公司編。施行條例。曰車務章程。曰車務章程施行細則。曰鐵路犯罪條例。曰鐵路徵地通行條例。分叙如左。

(一)職司編。係施愚起草。分建設權監督權所有權及附則四章。凡五十二條。於宣統三年十一月初六日呈核。十一日由部咨內閣審查。

(二)公司編。係林蔚章等所擬商辦路律原稿。宣統三年二月。經各起草員增訂。三月。由部交路政司鐵路總局籤註。計一百四十條。又施行條例六十四條。分總綱。公司立案。公司開辦。公司營業。公司之權利義務。政府之監督保護。公司之變更消滅。公司之機關及罰則等十章。於宣統三年十月二十八日。咨送內閣審查。

(三)車務編。分上下兩概。上編四十四條。以運載爲主。下編十六條。以運轉爲主。車務章程亦倣其例。運載篇凡百四十九條。運轉篇凡七十二條。又車務章程施行細則十一條。均係施愚馬德潤等七人合擬。於宣統三年九月二十一日。由郵部咨送內閣審查。

(四)廠務編。係秦銘博起草。於宣統三年四月十一日呈堂。十八日。札漢陽鐵廠及唐山製造廠籤註。

(五)工程編。係曾子模起草。分總則。綫路。路基。枕木。軌道。橋梁。山洞。站內建築。信號機及標誌等九章。共一百條。於宣統三年七月十三日。呈堂。十九日。交各路局籤註。

(六)鐵路犯罪條例。係曾彝進起草。凡十一條。於宣統三年八月二十九日。咨內閣審查。

(七)鐵路徵地通行條例。係黃爲基起草。分總則。勘量。購收程序。購收審查會。決定公價法則。給費法則。及其效力。監督強制及罰則。施行期限及方法等八章。凡七十六條。於宣統三年十月二十八日。由郵部咨

送內閣審查。

右述各項法規。均經各專員草創。陳毅核定。大半已咨內閣審查。再交資政院議決。會武漢起義。清廷頒布信條。陳不謂然。遂於宣統三年十二月初六日。掛冠去職。迄今衡之稿。雖多係法家所擬。不無有與國情路務扞格之處。然能規畫遠者大者。至全律主旨與精義。具詳陳撰路律綱目說例一文。其言曰。凡關於鐵路規條。分爲二級。一曰律。二曰章程。以律爲經。以章程爲緯。律宜簡。章程宜詳。律宜斷。章程宜通。簡詳之說。析爲兩派。一屬於事。一屬於文。事取大者久者。畫一者歸諸律。其小者暫者特異者。歸諸章程。文於律。務去其閒字冗句。及遊移或解釋之詞。並無偏重偏輕。以杜絕舞文之弊。章程則不憚難舉瑣屑。務無窒礙難行。尤不厭反覆申明。俾閱者易曉。此卽所謂律宜斷而章程宜通也。以上義例。係預爲修律宗旨而言。若現在辦法。仍從章程體例入手。而名之爲路律草案。蓋必先詳而後能簡。未有先簡而能歸於斷者也。且草案務爲其詳。將求化詳爲簡。以成律。其詳者卽可留之爲章程。此實古今修書通法。不止路律爲然也。

宣統三年十二月初八日。郵部以四政專律。不可功虧一簣。仍依陳毅之言。派王世澂等十餘人。分掌各門。

然自茲而後。至民國五年。鐵路法規委員會成立以前。祇見歲支四政法規起草員薪俸數萬元。未見有何律稿。孔子曰。爲政在人。旨哉言乎。

(B) 鐵路法規委員會

路律起草員所擬各稿。雖經咨送內閣審查。然以清帝遜位。未及頒行。民國繼興。交通當局。以該項路律。有如閉戶造車。難期出門合轍。亦度外置之。逮民國五年九月十七日。路政司長。以該司轄全國鐵道行政總樞。自應通盤籌劃。盡力於應興應革事宜。今終日困於應付文書。乃無詳密之鐵道法規所致。遂呈請組織路律委員會。交通總長許世英准其議。並更名爲鐵路法規委員會。於是年十月二十一日。派次長王黻煒充會長。以路政司長副之。二十二日。公布簡章十五條。十一月九日。又訂辦事細則十七條。並定路律大綱爲五。曰總則股。曰建設股。曰運輸股。曰營業股。曰會計股。各置主任一人。十一月二十七日。會長以要旨訓各主任。謂目的在統一各路形式。而範圍則以過事適用爲限。其取法。則總則擬日本。建設擬英。運輸擬德。會計擬美。營業擬比利時。萃各國之特長。成我完全之良法。二十九日。分徵各項材料。以資參考。十二月初五日。覈定編審次第。飭各主任及編輯遵行。當該會成立之時。即交通會議開幕之際。主任及編輯。即按程序進行。至六年四五月間。有督軍團會議發生。繼以復辟之變。政局不寧。部員星散。故該會各股所編。已成著二百九十九案。未完者十二案。未編者七十四案。其初預定之案。共三百八十五案云。六年七月初。曹汝

霖繼任交通總長。以該會所擬各案大概就緒。亟應速行審定。遂於八月八日。改爲審訂鐵路法規會。俾續其緒焉。

(C) 審訂鐵路法規會

審訂鐵路法規會既成立。乃於民國六年八月二十五日。公布簡章十九條。旋訂辦事細則二十五條。十一月十九日。交通部派路政司長關廣麟爲會長。以參事陸夢熊副之。仍分總則。建設。運輸。營業。會計五股。各設主任暨副主任一人。十二月二日。開成立大會。將前鐵路法規委員會。已編各案。重加審查。未編者另行起草。並改審訂期限。定爲一年。又擬一月計表。俾諸事可按月程功。然至七年十月。已告竣者尙未及半。因再展期半年。該會審訂辦法。以開全體大會三讀解決。計自六年十二月。開第一次大會起。至八年五月。共開審訂會二十七次。經議決者凡六十一案。審查完竣未及議者十八案。已起草者四十五案。認爲應訂尙未起草者五十七案。其議決案。曾經刊行。名曰交通部鐵路法規草案。已頒行者。僅國有鐵路會計條例等五案焉。八年五月三十一日。該會呈部閉會。六月十日。交通部令。所有審訂鐵路法規會未經辦竣各案。應由編譯處繼續兼辦。惟該處人員。多非熟諳路律。十月四日。以處事繁多。不能兼任爲詞。將未經起草各案目錄。悉移交部參事廳辦理。而鐵路法規之編訂。至是告一段落。自後未聞有編訂之議矣。

第二節 頒行鐵道法規舉要

我國辦路垂五十年。中央尙未頒布正式詳密路律。任各路自爲風氣。民國以來。所頒各項規章。未嘗不多至數百種。然大抵頭痛治頭。腳痛治腳。並非預籌全局。爲有系統的編制者。今後要圖。在一面匯集各項法規。正其紕謬。一面將未經擬訂之件。悉行補充。並擇其要者大者。依世界通例。改爲法律。庶可收法治之效。而無往不利矣。

(A) 礦路公共章程及鐵路簡明章程

統轄礦務鐵路總局所奏之礦務鐵路公共章程二十二條。及商部所奏之重訂鐵路簡明章程二十四條。實與法律有同等效力。原有清舉辦各項新政。尙無專律。祇須主管部將所擬規章奏准。卽作爲定案。非有大故。萬不能任意變更故也。鐵路簡明章程全文詳後。

(B) 民業鐵路法

清末郵傳部曾草擬商辦路律八十六條。雖經迭次修正。迄未奏請頒行。至民國二年八月二十九日。交通部路政司。以商辦各路。不可無法以繩。遂刪訂該稿。改爲民業鐵路條例。共六十五條。三年三月二日。由交通部函國務院。交法制局審查。三十一日。以大總統敕令公布。八月十一日。又頒布發給民業鐵路執照規則九條。四年十一月三日。交通部更將該條例增訂修正。更名民業鐵路法（全文詳後）凡七十四條。十二日。經參政院議決。以大總統申令公布焉。

第七章 建設鐵道法令

一七〇

(C) 關於總務類之規章凡三十四種

規章名稱	條數	頒布年月
鐵路總局章程	三三	光三三年十一月廿八日
路員養老章程	一一	光三四年四月
鐵路僱用洋員合同格式	一〇	宣元年五月
鐵路員司工役服色章程	六	宣元年五月
出差給費章程	一〇	宣元年七月
鐵路畢業生見習規則	一六	宣三年
鐵路總公司條例	一三	民國二年三月十一日
路政司辦事細則	四二	民國二年四月二十五日
鐵路暫行公文程式	一五	民國二年五月十七日
派赴外國修習實務員章程	二〇	民國二年八月
路政局職制	二二	民國三年一月二十三日
路政局處務規則	二九	同

上

- | | | |
|-----------------|----|-------------|
| 民業鐵路條例 | 六五 | 民國三年三月三十一日 |
| 鐵路招致專門學生實習規則 | 一四 | 民國三年五月一日 |
| 鐵路人員資歷證明書規則 | 一二 | 同 |
| 鐵路職員服制規則 | 八 | 民國三年五月二十二日 |
| 鐵路任用專門人員函約 | 七 | 民國三年五月二十三日 |
| 發給民業鐵路執照規則 | 九 | 民國三年八月十一日 |
| 國有鐵路職員徵繳特別保證金規則 | 八 | 民國三年十二月二十二日 |
| 營業鐵路列車機車里程統計則例 | | 民國四年一月十三日 |
| 專用鐵路暫行規則 | 一七 | 民國四年八月二十一日 |
| 國有鐵路局編制通則 | 一七 | 民國五年八月三十一日 |
| 國有鐵路局員月薪分級章程 | 九 | 民國五年十月二十三日 |
| 鐵路實習生試驗暫行章程 | 二六 | 民國五年十一月十七日 |
| 火車檢疫規則 | 八 | 民國七年二月二十五日 |
| 鐵路防護聯合會規則 | 一一 | 民國七年三月十一日 |

第七章 建設鐵道法令

一七二

路政司各科分科辦事細則

三四 民國七年十月九日

鐵路衛生聯合會規則

一二 民國八年三月八日

國有鐵路辦事通則

二四 民國十年一月十三日

修正鐵路職員服制規則

九 民國十年二月

國有鐵路職員值日規則

八 民國十年七月二十日

國有各路員役養老儲金章程

七 民國十一年二月二十五日

國有各路強制儲金章程

一一 同 上

鐵路警察服務規則

一一三 民國十一年十月七日

(D) 關於建設類之規章凡十三種

規章名稱

條數 頒布年月

全國鐵路購地章程

一八 光三二年閏十月初十日

鐵路地畝納稅章程

一一 光三四年正月十七日

中國鐵路軌制章程

宣三年六月初十日

臨時測勘全國鐵路處官制

一一三 民國元年七月十日

測定全國路線處職制

鐵路收用土地暫行章程

鐵路技術委員規則

線路審查會章程

各路購材條例

國有鐵路建築標準及規則

國有鐵路車輛製造保養檢查標準及規則

國有鐵路行車規章

籌防鐵路水患委員會章程

(E) 關於運輸類之規章凡五十三種

規章名稱

鐵路代遞郵政章程

鐵路免價減價章程

鐵路免價減價變通辦法章程

一七 民國元年七月十三日

五五 民國二年七月九日

一二 民國六年十月二十三日

六一 民國九年十月二十五日

二七 民國十年八月八日

民國十一年十一月四日

同 上

同 上

一二 民國十二年四月二十一日

條數 頒布年月

八 光二九年十月二十五日

五 光三三年十一月二十八日

八 光三四年十二月初五日

第七章 建設鐵道法令

一七四

- 京奉與南滿接聯營業章程 六一 宣元年閏二月初八日
- 陸海軍鐵路運輸詳細章程 一〇 宣元年五月
- 限制鐵路乘車及運輸免價減價條例 一七 民國元年七月二十六日
- 軍用乘車及運輸執照暫行條例 二三 民國二年二月八日
- 國有鐵路運輸教育品特別減價條例 六 民國二年六月十七日
- 聯運票據格式及清算規則 三一 民國二年十月
- 五路聯絡運輸條例 三三 民國三年四月一日
- 五路聯絡運輸應用簿記單據細則 三一 同 上
- 修改軍用乘車及運輸執照暫行條例 二三 民國三年五月二十四日
- 國有鐵路運送電料減價章程 一一 民國三年七月三十一日
- 遞解革兵辦法 六 民國三年十一月二日
- 聯運行李運輸章程 六 民國三年十二月
- 聯運會議暫行章程 六 民國三年十二月十五日
- 聯運會議議事規則 一一 同 上

- 違犯減價乘車執照暫行規則 一六 民國四年三月六日
- 國有鐵路本國聯運會解釋權限規則 七 民國四年六月七日
- 國有鐵路本國聯運會議及辦事普通規則 一二 同 上
- 鐵路會計會會議及辦事普通規則 九 同 上
- 國有鐵路本國聯運旅客行李包件規則 三三 同 上
- 國有鐵路本國旅客聯運中途提取行李手續 四 同 上
- 國有鐵路本國聯運旅客行李包件應用簿記單據章程 三一 同 上
- 本國聯運各路發給員司聯運優待券規則 九 同 上
- 國有鐵路互相調用貨車規則 一一 同 上
- 軍事緊急鐵路運輸暫行簡章 四 民國五年二月
- 國有鐵路公用乘車證發行規則 四九 民國六年一月八日
- 國有鐵路回數乘車票發行章程 一三 民國六年二月二十七日
- 國有鐵路乘車免價條例 七 民國六年二月二十八日
- 鐵路運輸會議章程 一一 民國六年五月十八日

第七章 建設鐵道法令

二七六

- | | | |
|-------------------|----|------------|
| 國有鐵路免費乘車證發行規則 | 四六 | 民國七年一月十日 |
| 優待議員免費乘車辦法 | 九 | 民國七年七月十五日 |
| 鐵路聯運事務處規則 | 一九 | 民國七年七月二十九日 |
| 鐵路聯運事務處辦事細則 | 五七 | 民國七年十一月一日 |
| 聯運清算所會計章程 | 三一 | 民國八年二月 |
| 交通部員司免費乘車證及優待券章程 | 一七 | 民國八年四月四日 |
| 運輸建築營房材料暫時簡章 | 七 | 民國八年六月一日 |
| 國有鐵路發售定期乘車票規則 | 一五 | 民國八年九月一日 |
| 互通車輛章程 | 一七 | 民國八年十月 |
| 國有鐵路賑濟品減運條例 | 一五 | 民國九年二月十八日 |
| 貨物聯運會計章程 | 二三 | 民國九年五月 |
| 互通車輛會計章程 | 一六 | 同 |
| 貨物聯運審查會章程 | 一〇 | 同 |
| 修正交通部發給一次用免費乘車證條例 | 一一 | 民國九年九月二十八日 |

鐵路業務研究會章程

二〇 民國九年十二月十五日

支配車輛規則

二〇 民國十年四月一日

再正交通部發給一次用免費乘車證條例

一四 民國十一年三月九日

國有鐵路客車運輸通則

一六〇 民國十一年十月

國有鐵路貨車運輸通則

四〇 同 上

國有鐵路貨車運輸負責通則

一八 同 上

國有鐵路公務乘車證規則

三二 民國十一年十一月十四日

減發各路長期免票辦法

四 民國十二年十一月二十五日

(F) 關於財政類之規章凡十五種

規章名稱

條數 頒布年月

小洋貼水辦法

四 民國三年六月

鐵路資本支出分類則例

二〇 民國三年七月二十二日

統一鐵路會計會章程

一〇 民國三年十一月二十六日

鐵路營業進款分類則例

一一 民國三年十二月五日

第七章 建設鐵道法令

一七八

鐵路營業用款分類則例

六 同 上

新設展長路線及擴充改良路產則例

八 同 上

鐵路歲計賬則例

一九 民國四年三月二日

鐵路盈虧賬則例

八 同 上

鐵路盈虧撥補賬則例

一二 同 上

鐵路總平均表分類則例

八 民國四年三月二十八日

國有鐵路統一車站賬目則例

一五二 民國九年十月一日

國有鐵路會計條例

一八 民國十年一月五日

購車公債承募合同

二三 民國十年一月二十日

購車公債條例

一五 同 上

鐵路材料賬目則例

三四 民國十年十月一日

第二節 鐵道法令全文三種

(甲)鐵路簡明章程 本章程爲清光緒二十九年十月十四日。商部所奏定者。吾國關於鐵道統一之法。規實權輿於此。凡二十四條。先是光緒二十四年十月初六日。雖有統轄礦務鐵路總局。奏定礦務鐵路

公共章程二十二條。然未專爲鐵道立法也。

第一條 本部欽奉上諭。飭將礦務鐵路歸併辦理。欽遵在案。除礦務另訂專章外。其業經開辦之鐵路案。均由路礦總局移交到部。至現在稟辦未經批准者。均應聽候本部分別准駁。

第二條 無論華洋官商稟請開辦鐵路。均應按照本部奏定章程辦理。其有援引前定各省鐵路章程與現定相背者。概不准行。至經部批准開辦後。并應遵照本部奏定之公司律。不得有所違背。

第三條 各省官商自集股本請辦何省幹路或枝路。須繪圖貼說。申明集有的實股本若干萬。詳細具稟聽候本部行咨該官商原籍地方官查明。其人是否公正。家資是否殷實。有無違背定章各情。候咨復到部以定准駁。

第四條 凡路必經之地。勘定後。應由地方官先行曉諭。俾衆週知。不得故意抗拒。至公司買地。應由地方官估定公平價值。無許高抬。應完地租。由公司按年認繳。不得拖欠。遇有墳墓所在。苟可繞越。自應設法以順民情。若軌道萬難繞避。應由地方官斷給遷費。以免爭執阻礙。

第五條 請辦鐵路如係附搭洋股者。除具稟本部批示外。應稟由外務部查核照准。至洋商出名請辦。除遞呈外務部聽候批示外。仍應由本部察奪。

第六條 集股總以華股佔多數爲主。不得已始附搭洋股。仍以不逾華股之數爲限。具稟時須聲明洋股

實祇若干毫無遁飾字樣。且不准於附搭洋股外。另借洋款。以杜濫混而慎名實。倘有濫准開辦者。一經查實。隨時註消撤辦。

第七條 凡中國各省鐵路。即使由洋商遞呈稟准開辦。而中國商民自應得有公共利益。方為平允。嗣後洋商請辦。無論集股若干。總須留出股額十分之三。任華人隨時照原價附股。

第八條 無論華公司附搭洋股者。洋公司附搭華股者。地方官均應一體保護。惟不得干預公司辦事之權。至公司遇有虧蝕。應遵照中國國家所定律例辦理。國家例不補償損失。

第九條 華人辦鐵道。如係獨立資本至五十萬兩以上。查明路工實有成效。由本部專摺請旨給予優獎。以資鼓勵。其招集華股至五十萬兩以上者。候路告竣。即按照本部奏定之十二等獎勵章程核辦。

第十條 華人請辦鐵路。先應統估該路全工用款若干。以定招集股額。至開辦後。若因工艱費鉅。為集股時意料不到。致有不敷。無可續集股本者。應准該公司將機器房產抵借洋款。唯不准以地作抵。其借款至多之數。按照原估用款。不得過十成之三。並須先行稟請本部。聲明所借實數。商借商還。國家概無擔承字樣。候部核准方可議借。合同應加繕一份。呈部存案。

第十一條 集股如全係華股。業將請辦路工悉數辦竣。續請展辦他路。而原集之股本。固已罄盡。擬添借洋款以資接濟。具稟本部。聽候酌核情形。分別准駁。

第十二條 嗣後華人請辦鐵路。如與洋商私訂合同。以請辦之鐵路抵借洋款。一時蒙准。或於開辦後。將該路工程私賣與他人。以上情事。如經本部覺察。或由地方督撫查明。除將該路充公。註銷全案外。應視案情關係輕重酌罰。

第十三條 凡經本部批准承辦鐵路者。無論華洋人。應自批准日起。限於六個月勘路勘畢。再限六個月開工造路。兩軌相距。須照英尺實寬四尺八寸半。與現行之路一律。並將開辦日期報部。逾期不報。即將批准之案撤銷。以杜集股不實。藉股招搖等弊。如實有意外事端。亦須預行呈報本部。查無欺飾者。方可酌准展期。

第十四條 各省辦理鐵路地方。如有地主抬價阻撓。工役侍衆把持等事。准公司報明該地方官。切實曉諭彈壓。並嚴禁胥吏訛索諸弊。須知地方鐵路。爲興商利運之基礎。國家應辦之要工。該地方官如保護不力。推諉漠視。查實從嚴參處。

第十五條 凡勘路估價監造軌道。目前中國尙少專家。應准公司聘請洋員。其經過地方及駐紮處所。各該地方官。均須慎加保護。勿使有意外之慮。若該員不自守禮。蕩檢踰閑。准地方官知會公司。預爲飭退。不得徇袒循庇。調赴他路當差。其甚者准稟明本部。移令各國領事存案。不准在中國地方旅寓。

第十六條 無論華人洋人。如於各直省將軍督撫衙門。遞呈請辦鐵路者。應由該督撫查明此路。確於我

第七章 建設鐵道法令

一八二

國商運有所裨益。且與現訂章程無所違背者。即咨照本部酌核辦理。

第十七條 凡公司遇有爭執或因他事有礙公司利益者。若係華人公司。就近地方官亦可持平判斷。不使兩有損傷。倘判不能公平。准具呈本部核辦。以示保護。其華洋如有爭執。應由兩造各舉一人理論判斷。如判斷人意見未合。再合舉一公正人。不論局內局外者。皆可秉公調處。兩國國家均不干預其事。

第十八條 路礦本係兩事。應行各守專章。分別辦理。所有請辦鐵路者。不得率請與礦務合辦。鐵路公司前有沿路開礦章程。嗣後不准援引此案。若就近既無煤料。轉運又苦艱阻。公司因此致有虧蝕。應隨時具稟陳明。聽參本部體察情形。分別准駁。如此批駁之後。不得再行呈請。以杜牽混。

第十九條 礦務鐵路總局。前定有表譜格式。現將此一表譜。仍舊頒發各公司。每屆年底。將辦理一切詳情。如式填寫。呈部核准存案。

第二十條 稟請辦理鐵道。業經批准後。該公司即可訂立合同。如有未盡事項。應行具載者。准其酌增。惟不與上列各條有所違礙。訂立時。並照繕一份。呈部核准後。方可簽押。路工完竣後。有應行設關征稅之處。由本部會同戶部酌覈辦理。

第二十一條 華洋商人承辦鐵路。如遇軍務。中國國家調遣兵丁。轉運餉械。及軍營用物。須儘先載運。車價減半。

第二十二條 興造鐵路或鐵路已經造成後。如須用彈壓巡丁。准其每一里備用華人一二名。仍不准帶用軍器。如須用護路兵勇。必須稟由本部及省該省將軍督撫酌派。不得擅自備用。所有工食費用。由鐵道公司給發。

第二十三條 鐵路郵政相輔而行。凡承辦鐵路。應代寄中國郵政書信包件。所有詳細章程。屆時另訂。

第二十四條 以上各條係承辦鐵路大概章程。此外未盡事宜。俟批准及訂立合同時詳細增補。

(乙)鐵路收用土地暫行章程 本章程由民國二年七月九日。以部令第九十二號所發表者。較前清光緒三十二年五月十八日商部通藝公所訂全國鐵路購地章程。(共八十條)完密多矣。凡五十五條。

第一章 總綱

第一條 本章程在土地收用法及其施行法未公布以前。凡鐵路收用土地。均適用之。

第二條 鐵路之用地如左。

(一)路線用地。(二)車站。車廠。倉庫。信號。電報。電話。貯煤。貯水。各項用地。(三)在路員役住屋用地。(四)各種工廠及收容材料器具用地。(五)取土。取石。運料及便道。便橋。並遷埋義塚用地。(六)附屬鐵路事業所必須之用地。(如碼頭。旅舍等。為營業等上所必需時)路線用地。視築堤。土方。架橋等工事。所必需工程方法專定之。

第七章 建設鐵道法令

一八四

第三條 鐵路用地。分國有。民有。公有三種。

第四條 各項土地。經鐵路工程司指定為鐵路應用者。均按照本章程收用。無論何人。不得阻撓。

第五條 鐵路收用之土地。包括田地。園地。山地。林地。礦地。沙地。街市地。荒地。河川。溝渠。池沼。一切而言。

第六條 本章程所稱為國有土地者。包括國家機關之所有公地而言。

第七條 本章程所稱為公有土地者。分為二類。

(一)前條之土地。屬於地方自治團體。(二)營衛。屯街。軍學。義田等項。

第八條 本章程所稱為民有土地者。指個人所有。或公共所有之土地而言。按通商條約。洋商不得在內地置買田產。其有教會所置者。照民有例。一律辦理。

第九條 本章程所稱為地上附屬物件者。指房屋。墳墓。青苗。樹木。及其他與土地有關連之建築物。

第十條 本章程所稱為業主者如左。

(一)國有土地。以主管該產之機關所指定之代表一人為業主。

(二)公有土地。以公共團體所指定之代表一人為業主。(三)民有土地。如係個人所有。則以所有土地者為業主。如係數人共有。則以數人中所指定之一人代表為業主。

前項第三類之業主。如他出不在時。則以本人指定代表一人。或其最近親屬一人為業主。

第十一條 凡經鐵路購定的地。所有該地辦糧及因地而生之他項負擔。鐵路承繼該地一切之權利。亦歸鐵路享有。但契約上有特別聲明者。不在此限。

第十二條 凡量丈土地。用本國尺以營造尺爲準。用外國尺。以密達尺爲準。如按尺乘方及核定價目。則以畝爲單位。其畝法弓尺折合。得依當地之習慣定之。

第二章 丈地

第十三條 鐵路勘定路線後。應將路線經過地段。繪圖移交地方官。將該圖所經之地。暫勿稅契過戶。以杜圖購屯估諸弊。一俟路地購定。卽行弛禁。

第十四條 鐵路按照勘定之路圖。丈量應用之地。應請地方長官。頒行布告。並由購地機關。先期於附近各處張貼通告。聲明丈量地址處所暨日期。

第十五條 初次丈量之日。由購地委員。帶同查驗評判。嚮導各人。將路線需用之地。圈畫一灰線。並將灰線界分等項面積業主姓名。暨有無附屬物件。詳細備冊記載。

十六條 已經圈畫灰線之地。雖未丈量訂約。如該局華洋人員。因工程緊急。須先行查勘或掘挖培土等事。業主不得阻止。致誤進行。

第十七條 初丈之後。卽由經手各員。調查情形。報明購地機關。由購地機關。會同地方官。頒發布告。並知

第七章 建設鐵道法令

一八六

照該地紳董業主約期親到復行丈量。

第十八條 復丈之後。即行插標或開溝爲界。業主於界內之地。除短期耕種外。不得爲築建埋葬及其他一切之用。

第三章 收用土地

第十九條 鐵路收用國有土地。如上列各項。得不給價。

(一) 驛站 (二) 公溝 (三) 界路 (四) 公行路 (五) 國有湖河 (六) 荒地荒山

除右列各項以外之國有土地。遇有收用時。得由路局呈請交通部核辦。

第二十條 鐵路收用公有土地時。應按照左列辦法辦理。

(一) 屬於地方自治團體之土地。適用前條之規定。分別行之。

(二) 營房屯衛軍學義田等項暨寺院祠堂善堂等項。均按照民有土地一律辦理。

第二十一條 鐵路收用民有土地。應給價購買。

第二十二條 鐵路收用土地。如有附屬之物件。可以遷移者。應定限遷移。給以遷移費。不能遷移者。應給與補償費。

第二十三條 購買暨遷移費補償費。俱應給付現款。

第二十四條 鐵路收用之地。所有附屬之物件。除照章應令業主遷移採伐者。餘均一律歸鐵路享有。

第二十五條 鐵路應用之地外。如業主尚有畸零餘地。至不堪他用時。如在一分以下。業主得請求購地機關酌量併購。

第二十六條 鐵路收用土地內之墳墓。有墳主者。應給費令故主遷移。義塚應給費令善堂遷移。其無主之故墓或枯骨。應由購地機關妥為葬埋。並將原葬地址及發現表記。編號登冊。招人識認。

第二十七條 如有冒認及虛堆浮土。詐為墳墓。領去遷費者。購地機關得為左列之處分。

- (一) 冒認墳墓者。送司法官訊究。仍追取遷費。給原主領遷。
- (二) 詐為墳墓者。送司法官署訊究。仍追取遷費。

第四章 定價

第二十八條 凡鐵路購地。應酌量該處情形。分別土地種類。擬定等則。酌定價目表。呈報交通部核准。通令地方官廳。頒行布告。

第二十九條 第二十八條之遷移費及補償費。應分別種類。擬定價目表。呈報交通部核准。

第三十條 鐵路收用地。俱按照價目表酌定等則。分別給價。業主不得抬價居奇。亦不得藉口於舊契原載價值。請求增加。

第五章 發價

第三十一條 鐵路收用民有地。應於復丈之時。由定價員會同該地紳董。當場核定地畝及附屬物件之等則種種價值及其他費用。核定之後。即行填寫草票。發給業主收執。

第三十二條 業主收執此項草票。俟購地機關通知換票之期日。應即攜帶新舊買契或典契及其他證據呈驗。另立賣契。換取三聯領價執照。

第三十三條 草票及三聯執照。俱由購地機關刊定。三聯執照須編列號數。加蓋路局關防。一交業主。一存購地機關。一繳路局。

第三十四條 路局收到購地機關所繳之三聯執照。應即核明發款總數。派員攜款到購地機關。即會同該機關內承辦人員及紳董地保人等。定期發款。

路局收到執照後。核明總數。並派員攜款到購地處核發。除去行程外。至遲不得逾十日。

第三十五條 發款之先。應將發款日期通告周知。並令業主將前領之三聯執照。持赴購地機關領款。

第三十六條 發款之後。購地機關。須將業主花名。土地等則。領款數目。列單宣布。

第三十七條 發款之日。距復丈土地之日。不得過四十日。

第三十八條 鐵路應用之地。如業主故意遷延。或他出未歸。逾限一個月不領地價。即由路局按照插標

處所。先行收用。將地價送地方官或自治團體存儲。任聽業主隨時具領。

第三十九條 發款之後。如有地上附屬物件。當歸業主遷移採伐者。應即定限辦理。逾限不辦。購地機關會同地方官得強制執行。

第四十條 教會所置地。如有前二案之事情。亦一律照章辦理。但須呈明路局。會同地方官。照會該管領事。飭繳契據。

第四十一條 凡鐵路應用之地。業主如有轉讓。歸業主自行理處。購地機關。不論有無轉讓。直行憑紳董公證人價購。其轉讓未清以前。將該地價送交地方官或自治團體存儲。使其轉讓清理後。發給具領。

第六章 契據

第四十二條 鐵路收用土地時。應由業主將各種所有契據。檢齊呈繳。如係白契或無契可繳者。應以糧串爲憑。無糧串者。以領狀爲憑。仍責成地保隣右加結聲明。實無隱匿契據及押典情事。呈繳存案。

第四十三條 鐵路畫收之地。不能令業主將總契總串繳局存留者。應由購地機關。刊印清單。將業主原地若干。鐵路劃用若干。由業主填註簽字。附入領狀保結之內。仍將該業主原契串逐細批明發回。並加蓋委員姓名。經手戳記。

第四十四條 鐵路收用之地。須分別村莊坐落界址畝分價值。及國有公有民有。并所置地契串領狀保

第七章 建設鐵道法令

一九〇

結各項名目。編號造冊。蓋印購地機關之關防。一送路局查核。一存購地機關。一存地方官核對。糧須過割。領狀保結等件。並應加蓋縣印。

第四十五條 所購之地。須另繪草圖。按照標概及大小灰線。詳繪形勢。載明各花戶坐落。照冊編列第號。其他隸屬何縣及附近山河溝渠。均應一一註明。計繪三份。加蓋縣印及購地機關之關防。一送路局查核。一存購地機關。一存地方官備案。

第七章 購地機關

第四十六條 鐵路丈量田地。應將全路酌分數段。設立購地機關。分頭丈量。並將開辦日期。呈報交通部。

第四十七條 購地機關職務員額。應由各該鐵路局酌量情形擬定。呈報交通部核准。

第四十八條 購地機關除設固定人員外。得就地用人如左。但就地方情形之習慣得變通之。

(一) 評判員。每分段一人或二人。以附近紳董充之。

(二) 嚮導。沿途酌派。以地保或該地之公役充之。

第四十九條 評判員對於購地上一切事項。協助購地局員。遵章執行。業主如有反抗或爭執行為。評判員秉公理處。

第五十條 嚮導受購地機關的傳知。有調查地畝界限。號碼。調取卷冊契據。通知業主。證明各事。轉轉之。

責。但以上各事。如嚮導力所不及。評判員亦應協同辦理。負其責任。

第五十一條 評判員嚮導。如有舞弊或武斷情事。被人舉發。查係確實者。應即分別革除懲罰。另選補充。

第五十二條 購地員司。不得假公濟私。自行置添地畝。並不准代他人托買。及授意傍人暗中謀買。如違。分別懲罰。

第八章 附則

第五十三條 路線經過之地方。官廳自治團體及紳董地保人民。皆有遵守或維持本章程之義務。

第五十四條 鐵路收用土地。關於發給地價及遷移費。補償費之詳細手續。應訂細則。呈報交通部核定施行。

第五十五條 本章程自公布之日施行。

(丙)民業鐵路法 本法自第五十五條以前。全本民國三年三月三十一日。教令第四十號公布之民業鐵路條例。僅有字句之殊。以後則民國四年代行立法院新增者。茲錄民國四年十一月十二日。大總統公布本法之全文於左。

第一條 民國人民。集合資本。依本法之規定。建築鐵路者。為民業鐵路。

鐵路公司之組織。以股份有限公司為限。

第二條 設立鐵路公司須由創辦人開具稟請書署名簽押。連同左列各款書類圖說。稟請交通部暫行立案。

(一) 建築理由書。(二) 假定章程。(三) 路線預測圖及說明書。(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) 創辦人之姓名籍貫職業住所。

第三條 交通部查核前條各款書類圖說。認為有應行增減更易之處。得令創辦人修改。交通部於前條各款外。認為尚有應用審查之圖冊。得向創辦人調取。

第四條 創辦人須承受股本總額各百分之二以上。

前項之承受股本。須於稟請暫行立案時。提出確實之憑證。由交通部檢驗之。
前項之憑證。有疑義時。交通部得委託地方行政長官或派員調查。

第五條 交通部查核創辦人所稟各款。並檢驗股款憑證。認為適法時。應准暫行立案。並發給執照。

第六條 交通部因公益上之必要。得於暫准立案執照中。附加條件。創辦人違反前項之條件時。暫准立案執照。失其效力。

第七條 暫准立案執照中。得由交通部限定稟請正式立案期限。

已逾前期限。尚未稟請正式立案者。暫准立案執照。失其效力。但因不得已之事故。得於期限未滿前。

聲叙理由。稟請交通部核准展限。

前項展限之稟請。以一次爲限。

第八條 創辦於暫准立案後。因有不得已之事由。決議停辦。應稟明交通部。並將暫准立案執照繳還。

第九條 經交通部核准暫行立案之路線。非依本法之規定。失其效力。或稟請停辦者。他人不得稟請建築。

第十條 經交通部暫准立案後。創辦人認足股本總額者。該公司即爲成立。如係招集股本。應依關於公司法令及本法之規定行之。

招集股本時。須將暫准立案執照原文及稟請書。並第二條各款之書類圖說。公告之。

第十一條 股本總額招集。並已收足第一次股款後。創辦人應依關於公司之法令。招集創立會議。創立會議。應選舉董事及監察人。

第十二條 創辦人認足股本總額者。及依前條之規定。招集創立會議完結後。應由公司開具稟請書。並左列各款書類圖說及暫准立案執照之謄本。稟請交通部正式立案。

(一) 公司章程。(二) 路線實測圖及說明書。(三) 工程方法書及各項車輛圖式說明書。(四) 建築費用預算書。(五) 開工竣工時期及分段開工竣工時期。(六) 認股總數及收款數目。(七) 股東會議議事錄。

(八)董事及監察人之姓名籍貫職業住所。

第十三條 交通部查核前條稟請書並附屬書類圖說。認為有應行增減更易之處。得令公司修改。

第十四條 交通部查核公司之稟請書並附屬書類圖說。及認股繳款為適法者。應准正式立案。並發給執照。

第十五條 鐵路公司受領正式立案執照後。應依關於公司之法令註冊。並稟報於路線經過地方及公司支店所在地之地方行政官署。

關於公司之法令。定有註冊期限者。其期日。得由交通部核准正式立案之日起算。

第十六條 鐵路公司股票。除依關於公司之法令規定記載各款外。並須記載正式立案之年月日。

第十七條 股東應繳股款。不得以金錢以外之物充抵。

第十八條 鐵路公司收集股款。或一次。或分期。俱限正式立案後。一年半以內。將原定總額全數收齊。如因竣工期限過長。或有特別情事。必須寬限者。應稟請交通部核准。

第十九條 股款定為分期繳納者。非第一期股款繳納後。其一次繳納者。非先交保證金後。不得稟請正式立案。

第一期股款及保證金。不得少於股票額四分之一。鐵路公司收分期股款及保證金。應先發收款執據。

俟股款收齊換給股票。

第二十條 鐵路公司收集股款。應確定期限。股東逾期不繳者。依關於公司之法令辦理。

第二十一條 鐵路公司有增加資本之必要時。得依關於公司之法令添招新股。但須稟請交通部核准。

第二十二條 鐵路公司於正式立案後。已逾原定開工時期。尙未開工者。交通部得撤銷其立案。但因天災地變及其他不得已事故。不能如期開工。預行聲敘理由。稟請交通部核准者。不在此限。

第二十三條 鐵路公司收用地畝。得依關於收用土地之法令辦理。

第二十四條 關於官道橋梁河川溝渠等工程之設施。應先稟請該管地方行政官署核准。

第二十五條 鐵路橫斷通行官道。須築天橋隧道或柵門。其他應防危險必要之處所。須爲相當之設備。或派人守望。

第二十六條 鐵路橫斷河川。有架橋築墩之必要時。以不防阻行船及流水爲度。

河岸如有堤壩等建築物。須維持其現狀。並防止危險之發生。

第二十七條 鐵路敷設時。如係單軌者。除有不得已之情事外。須預留添設雙軌地步。

第二十八條 軌間應寬一公尺四公寸三分五釐（即英尺四尺八寸半）。但有特別情事。經交通部核准者。不在此限。

第二十九條 建築方法及車輛構造。應依交通部核定之工程方法及車輛圖式說明書辦理。但有特別情事。必須變更者。得稟請交通部核准後行之。

關於建設工程營業之一切方法。均須稟請交通部核准後行之。

第三十條 鐵路公司。每六個月。應將工程成績及費用。稟報交通部。

第三十一條 全路工程。應於原定期限內竣工。但因天災地變及其他不得已事故。不能如期竣工者。得聲敘理由。稟請交通部核准展限。

前項之展限。不得逾原定期限之半。

第三十二條 鐵路公司。應置總工程師一人。主持全路工事。交通部認該工程師為不適任時。得令公司辭退。

前項之工程師。若聘用外國人。鐵路公司須將合同底本。稟請交通部核准後。方得繕正簽字。

第三十三條 全路工程完竣。非經交通部派員履勘後。不得開車營業。路線造成一段。欲先行營業者。亦同。

第三十四條 鐵路公司開車營業時。須開具左列各款。稟請交通部核准。

(一)車隊開到時刻表。(二)車隊來往次數表。(三)載客等級價目表。(四)運貨等級價目表。(五)行車

規則。

前項各款。交通部認爲有應行增減更易之處。得令公司修改。

第三十五條 開車營業後。運費有增減時。鐵路公司應聲敘理由。稟請交通部核准。

第三十六條 運費之定率及有增減時。應登載報紙或依其他適當之方法公告之。

第三十七條 因公益上之必要。交通部得令鐵路公司核減運費。

第三十八條 鐵路載運客貨。除價章訂明各費外。不得另索他費。但因特別事情。經交通部核准者。不在此限。

第三十九條 鐵路公司不得兼營他種業務。但因特別事情。經交通部核准者。不在此限。

第四十條 國有鐵路與民業鐵路。或二以上之民業鐵路。爲聯絡運送或交互通車時。所有運費及運價。須以協議定之。若協議不能相合時。應稟請交通部決定。

第四十一條 關於減免運費及軍事運輸。得依關於國有鐵路之法令辦理。

第四十二條 鐵路公司每屆年末。應將營業情形及出入盈虧。準國有鐵路會計規則及各項表式。編造營業報告書。稟經交通部核定後。始得提出股東會議。

第四十三條 鐵路公司因保護所運送之旅客及貨物。並防止危險。得請求所在地方警察官署。酌派警

察。

遇有緊急事故。鐵路公司得請求所在地方警察官署。添派巡警。但其費用。由公司負擔之。

第四十四條 鐵路公司得依關於公司法令之規定。募集公司債。但須稟請交通部核准。

前項公司債。非收足股本總額三分之二以上。不得募集。

第四十五條 交通部認為必要時。得派員至鐵路公司監視左列各事。

(一)股東會議。(二)股本存儲及款項出入。(三)工程及其使用材料。(四)行車及營業情形。

監視員認為必要時。得令鐵路公司職員報告一切。並得檢閱鐵路公司文件圖書及帳簿。鐵路公司不

得拒絕前項之報告及檢閱。

第四十六條 監視員監視前條第一項各款。有違反法令。妨礙公安之事實。得令鐵路公司更改辦法。公

司不同意時。須稟請交通部核准。

第四十七條 鐵道公司有遵行左列各款之義務。

(一)置備各項簿冊。(二)編製統計。(三)報告事故。(四)其他交通部臨時命令各項。

第四十八條 運輸上必要之設備。交通部認為不適當時。得令鐵路公司改良或增設。

第四十九條 國有鐵路或他公司之民業鐵路。欲接續鐵路公司之鐵道。或橫斷之。而敷設鐵路。及接近

鐵路公司之鐵道或橫斷之。而造設道路。橋梁。溝渠。運河者。鐵路公司不得拒絕。

第五十條 民業鐵路不論平時戰時。有供軍用之義務。

第五十一條 鐵路公司之鐵路及其附屬物。國家得買收之。

關於前項買收年限及方法。得以敕令定之。

第五十二條 鐵路公司變更章程。非有股東總數三分之二。且股分總數三分之二以上之股東到會。得其表決權三分之二以上之同意。不得議決。

第五十三條 鐵路公司之解散。非有股東總數四分之三。且股分總數四分之三以上之股東到會。得其表決權四分之三以上之同意。不得議決。

第五十五條 公司欲為左列各事。須經股東會議議決。稟請交通部核准。

(一)縮短及更改路線。(二)兼營目的以外之事業及承受他公司之股票。(三)鐵路之借讓及鐵路營業之委託。(四)與他種公司及他鐵路公司合併。(五)停辦。(六)鐵路之抵押。(七)鐵路之售賣。但買主以有中華民國國籍者為限。

依前項第三款受鐵路之借讓及營業之委託者。所有關於該路之一切責任。皆應負擔之。

依前項第四款之合併而成立之新公司。關於舊公司之權利義務。皆應承繼。但有特別契約。並稟請交

第七章 建設鐵道法令

二〇〇

通部核准者。不在此限。前項第六款之抵押。以建築物及車輛材料爲限。

第五十六條 鐵路公司創辦人。依本法受領暫准立案執照者。應繳納執照費十五元。

第五十七條 鐵路公司依本法受領正式立案執照者。應繳納執照費一百元。

第五十八條 關於執照之程式及應行記載之要件。由交通部定之。

第五十九條 依本法之規定。鐵路公司之資本路線及其他事項有變更。致與原領之執照。所載事項不

符時。須稟請交通部換給執照。

依前項之規定換給執照者。應繳換照費二十五元。

第六十條 執照如有遺失或污損時。經創辦人或鐵路公司聲敘事由。稟請交通部核准。得補給或換給。

其應繳之規費。准用前條第二項之規定。

依前項規定補給或換給執照之程序。由交通部定之。

第六十一條 鐵路公司違背法令。或不遵行交通部之命令。或於應經核准之事項。不經核准。或稟報不實。及其他妨害公安。違反公益之事情時。交通部得酌量情形。爲左之處分。

(一)解散公司。(二)特別監視。(三)命其改選董事。(四)命其更換職員。

第六十二條 依前條之規定。解散鐵路公司者。除依關於公司法辦理外。對於該公司所有之鐵路。依

照左之方法處分之。

(一)國家收買。(二)競賣。

業已開車營業之鐵路。依前項第二款之規定競賣。尙未有買主以前。應由國家暫行繼續經營。依前項規定。由國家暫行繼續經營時。除有盈餘當然屬於國庫之收入外。如有損失。應於競賣所得價額中扣除之。而以其餘交還鐵路公司。

第六十三條 特別監視。由交通部派員監察鐵路公司之修築鐵路及營業狀況。並指揮督促其應行改良。恪遵法令等事項。其用費由鐵路公司負擔之。

監視期間及監視員之公費。由交通部定之。

第六十四條 依第六十一條規定解職之董事及其他職員。於三年以內。不得再被選或再就職爲鐵路公司之職員。

第六十五條 未經暫准立案領有執照而設立之公司。或未經正式立案領有執照而開工者。處創辦人千元以下五十元以上罰金。

第六十六條 違背第三十二條之規定者。處董事千元以下五十元以上罰金。

第六十七條 違背第三十三條第一項之規定。擅行開車營業。或受第三十三條第二項交通部改路之

命令而不遵行者。處董事以五百元以下。二十元以上罰金。

第六十八條 有左列各款情事之一者。處董事以三百元以下。十元以上罰金。

(一) 違犯第四十五條第二項。及第四十七條規定者。

(二) 依本法應經交通部核准事項。未經核准。私擅實施。或稟請核准時。有虛偽之情弊者。

(三) 對於交通部依本法之命令或處分不遵行者。

(四) 依本法應報告交通部之事項。並不報告。或為虛偽之報告者。

(五) 依本法應公告之事項。並不公告。或公告中有虛偽之情弊者。

第六十九條 關於個人或公司。因農工礦業經營上之必要。敷設專用鐵路之規則。以教令定之。

第七十條 本法所定罰則。由交通部判定執行。

第七十一條 民業鐵路創辦人及鐵路公司。對於交通部之處分有不服時。得依訴願法及行政訴訟法之規定。提起訴願或行政訴訟。

第七十二條 本法自公布日施行。

本法施行之日。民業鐵路條例。即行廢止。

第七十三條 本法施行前。依民業鐵路條例。經交通部核准暫行立案或正式立案者。均不失其效力。其

已經稟請。尙未准核者。依本法之規定辦理。

第七十四條 民業鐵路法施行前設立之鐵路公司。尙未稟請立案者。自本法施行日起。六個月以內。應依本法之規定。稟請立案。

第七十五條 鐵路公司。除本法有規定者外。適用關於公司及鐵路之一切法令。

(丁)附商辦浙江全省鐵路有限公司章程。本章程繼粵路。湘路。鄂路諸公司章程而作。比較完備。同時及繼辦之各省鐵路公司章程。多據爲底本。而損益之。用特選錄附此。以考當時商辦公司之內容。及其法律之觀念焉。

第一章 總則

第一條 本公司謹遵奏定商律。定名爲商辦浙江全省鐵路有限公司。呈部註冊。奏給關防。永資信守。

第二條 本公司宗旨。爲建築浙江全省鐵路。以保運輸之權利。已定路線。皆提前勘辦。

第三條 本公司指定勘辦各線外。浙境另有應行勘辦之路線。未經本公司續行指定者。如確係浙人自集華股。按照本公司章程。聲請勘辦。須經本公司許可。轉呈商部。核准存案。

第四條 本公司專集華股自辦。無論整股另股。均惟華人自購。

第五條 第二條所列各線。約計應洋銀四千萬。元。方能開辦。本公司擬先集六百萬元爲基金。其餘三千

第七章 建設鐵道法令

二〇四

四百萬元分期續招。

第六條 本公司於浙江省城設總公司。於上海設浙路駐滬公司。於北京設浙路辦事處。各府廳州縣視路工所及。由本公司隨時酌量分設辦事處。

第二章 股份

第七條 凡附本公司股份者。當守本公司呈部奏定之章程。

第八條 凡附本公司股份者。無論有無官職。均認爲股東。一律看待。其應得各項利益。亦與他股東同。

第九條 本公司股份。以鷹洋一百元爲整股。十元爲零股。零股股票。俟另訂售票章程。再行發布。

第十條 本公司收到股銀。次日起息。週年七釐。統於次年二月登報知照。三月憑息摺發給。未足週年。攤作遠年勻算。不計閏月。

第十一條 第五條所載之先集六百萬元。爲本公司資本之基金。故表別之爲優先股。遇有紅利。先提二十成之三。作爲特別報酬。

第十二條 優先股六百萬元。以本年八月終爲限。屆期如未滿六百萬元之數。仍擬續展。一經滿數。雖未屆期。即登報聲明優先股截止。自後續附。均作普通股。

第十三條 普通股年息紅利。與優先股同。惟優先股所得之報酬。普通股不得一體分享。

第十四條 凡買本公司股票者。其每股元數。須一次繳足。

第十五條 凡向杭州總公司及駐滬公司附股者。一經繳銀。即可填給股票息摺。各府廳州縣及他省各埠。公司先印有收據。分託妥人經理。以便就近附股。當付收據。隨時知照杭州總公司。填發股票息摺。寄經理處。次第換給。

第十六條 本公司股東會。現未成立。所收股銀。暫由總副理酌舉杭滬就近附股多數之股東。至少三人。共同經理存放。以重股本。

第十七條 本公司所收股銀。如現辦工程撥用所餘之款。須總副理與股東會公舉之董事。共同經理。

第十八條 本公司整股之票。分爲五種。

一股票。 五股票。 十股票。 五十股票。 一百股票。

第十九條 本公司股票。表面載股東姓名籍貫號數股數銀元。及年月日。加蓋本公司圖記。並由總副理簽名蓋印爲憑。

第二十條 本公司有股東名冊。所記各項如左。

一記股東姓名籍貫。並現住所及遞信處。

二記各股東股數及股票號數。

三記各股份附入與轉買後附入之年月日。

第二十一條 本公司股東無論自買人與轉買人以載於股東名冊者爲憑。

第二十二條 股票遇有抵押。因生糾葛者。本公司惟票載及冊載姓名之人是認。受抵押者。惟票載姓名人是問。

第二十三條 凡有轉買股票之人。應以原股東之股票息摺。帶交本公司。報明姓名籍貫。經本公司查明。無違背章程。知照原股東。限一個月內。准入冊過戶。換給股票息摺。

第二十四條 凡遺失股票息摺。應由遺失人將號數先登上海各報。須三份以上。詳細聲明。滿一個月。邀同妥保。向本公司聲明。方准換給。

第二十五條 股票息摺遺失轉買。分開合併。或更名號。須換股按息摺者。應由該股東繳本公司所定相當之費。

第二十六條 華商寄居外國者。無論外省本省。須呈明本國駐洋欽差或領事及商董函知。一體入股。仍應恪守本公司定章。

第二十七條 本公司股東。有自附或代招至整股五千股以上者。得分別請獎。

第二十八條 本公司股東會分定期會與臨時會兩種。

第二十九條 定期會於本年二月招集之。即議決前一年終所結股份銀錢地畝材料工程支銷及開車後客貨之運腳利息之分派各項賬目。

第三十條 臨時會須由總副理及董事或查賬人認為本公司緊要事件或由本公司已集股本十分之二以上之股東說明事由請求開會。總副理即預備招集不得逾一個月。

第三十一條 凡在定期會三月內不得再開臨時會。

第三十二條 股東會之會期會場並將議事件。距會期二十日前由本公司先行函告。會議時不得旁涉他事。

第三十三條 股東會有公司已集股本四分之一以上。並股東人數十分之一以上到會者。得議決事件。

第三十四條 到會之股東。如不滿前條之定數。其會議之事件。不得為決議。惟本公司可將會議之意告知各股東。限一月之內。再集第二次股東會。至二次開會時。不論到會股東及股東股本之多寡。得議決之。

第三十五條 凡一整股以上股東到會時。均有發議及選舉他股東為董事及查賬人之權。

第三十六條 本公司以五十整股為一議決權。餘准五十之數遞加。惟一人至多不得逾二十五議決權。

第三十七條 有議決權之股東。因有事故不能到會。可發表意見。先期函知本公司。其應有議決權之數。與會到同。

第三十八條 有不滿五十整股之股東。可聯合其股數至滿五十。即有一議決權。可委託有議決權之他股東。其委託書。亦須會議前一日繳本公司。

第三十九條 有議決權之股東。若受他股東之委託。合計亦不得逾二十五議決權。

第四十條 股東開會時。由股東公舉臨時議長一人。議決後。即取消議長之名。

第四十一條 股東會以議決權過半數者為議決。如可否同數。由議長決之。然議長自己之議決權如故。

第四十二條 股東會有未能議決事件。得延長會期。以三日為限。

第四十三條 會議之事由。均記載於股東會議事錄。由議長及董事二人簽名蓋印。存本公司。

第四章 名譽董事

第四十四條 名譽董事無定員。

第四十五條 股東會未舉董事以前。本公司如有重要事宜。即就杭滬附近之名譽董事。與之商酌。並請隨時檢察。

第四十六條 名譽董事不給薪水。但實於本公司著有助力。本公司自應酌給報酬。

第四十七條 名譽董事有爲本公司職員者。無須股東薦保。其責任由總副理擔承。

第四十八條 名譽董事。可薦人充本公司之職員。

第四十九條 名譽董事之任期。俟股東會成立。舉定董事及查賬人。卽爲任滿。

第五章 查賬董事

第五十條 本公司由股東會舉定董事十一人。查賬人三人。

第五十一條 董事限有本公司股份一百整股以上。查賬人亦限整股五十股以上。均於到會之股東中選舉之。

第五十二條 董事須常川到本公司。與總副理會議。

第五十三條 董事有爲本公司職員者。其董事之任務如故。

第五十四條 查賬人之任務如左。

監督總副理所施行。董事所會議。是否按照本公司章程。及股東會所議決之事件。監查本公司股份。銀錢。地畝。材料。工程支銷。及開車後客貨。運腳。利息之分配各項賬目。

第五十五條 查賬人但以所查事項報告股東會。不得徑行侵害總副理及董事之行爲。

第五十六條 董事查賬人之薪水。股東會議決之。

第五十七條 董事查賬人不能兼任。查賬人並不得兼本公司之職員。

第五十八條 董事任期限二年。查賬人任期限一年。但期滿仍可續舉。

第五十九條 董事任滿續舉時。用抽籤法。預留前任董事四人。

第六十條 董事查賬人闕員時。股東會臨時會補舉之。以補舉續滿原闕之任期。

第六十一條 董事闕員未逾四人。查賬止闕一人。可緩至下屆定期會補舉。

第六十二條 董事查賬人。若有失去第五十條之資格。及破產犯法等事故。即令退任。

第六章 總副理

第六十三條 本公司既奉奏派總副理二人。不另設董事長。

第六十四條 總副理以執行董事議決之事件爲任務。

第六十五條 總副理之任期。由股東議決。呈部核准。

第七章 職員

第六十六條 本公司大小職員。必由本公司五十整股以上之股東薦保。總副理酌量其責任。仍由薦保之股東擔承。

第六十七條 本公司緊要職務。有闕員時。總副理可延名譽董事充之。無須股東薦保。其責任。由總副理

擔任。

第六十八條 名譽董事所薦之職員。須另覓相當之股東妥保。以擔承其責任。

第六十九條 董事有爲公司職員者。可無須相當之他股東薦保。

第七十條 本公司大小職員。無掛名乾修等名目。

第八章 辦工

第七十一條 第二條所載各段勘路包工等事。本公司按段分辦。不相牽涉。

第七十二條 工程師先延華人。如須延東西國人。公司當妥訂合同。規定權限。

第七十三條 本公司路工。先設單軌。以英尺四尺八寸半爲率。須留雙軌之地。以便擴充。

第七十四條 路線所經應用地畝。做照京漢滬寧章程。酌給公價。

第七十五條 路線所經。遇有廬墓。無可繞越。自應酌給遷費。悉遵奏定鐵路簡章辦理。

第七十六條 購用材料。包攬土工。以開標法行之。

第七十七條 路工所需之材料。如有土產適用。價亦相當者。必儘數先用。

第七十八條 鐵道例得附設電報德律風。本公司俟附辦時。另訂章程。

第七十九條 本公司路線。有與他公司連接者。當隨時商訂共同行車章程。

第九章 會計

第八十條 本公司賬目自光緒三十一年九月駐滬公司開辦起。至年終爲一結。三十二年以後。每月一結。每年終一大結。股份銀錢地畝材料工程支鋪開車及客貨之運腳利息之分派。分別表告登報以外。凡一整股以上之股東均印送一份。

第八十一條 第二條所載每段工事告成即公開車運輸所入。除去股息及公司各項支銷。所有盈餘。卽爲紅利。作二十成計算。其分配之方法如左。

一成儲備。分年撥還國家補助之息。俟款還清。卽作爲報效國家之用。一成作爲公積。三成作爲任事人員之酬勞。三成作爲優先股的報酬。十二成按優先普通各股勻派。

第十章 附則

第八十二條 以上各條。其中應辦事件。本公司須分別另訂詳章。

第八十三條 此係暫定章程。以後遇有更改。必經股東會議決。一面呈部鑒核施行。

第八章 全國幹枝路線系統

鐵道之在一國。適動靜脈之在一身。不可有倚重倚輕。或塞或通者也。故欲完成一國鐵道之利益。當集合各線以統籌全局。分之爲各路組織一部。合之爲全國交通機關。務使幹枝相依。如指臂之相使。彼此連絡。

交相爲用。此蓋鐵道政策宜如是也。以故列邦當鐵道興辦之初。卽自全國經濟上政治上國防上。計劃幹枝線路。方向如何。設備如何。配置如何。皆不容稍有紊亂。而修造次第。尤必先築幹路。幹路通車。始築重要枝線。而普通枝線與地方線。又當較後修造也。至其運輸種類程度。各路不同。亦應分別階級。則定設備監督之方法。務保持鐵道網之系統。以期發展於多方面。歐美日本諸先進國。莫不於此再三致意。足徵其重要也。

是故規畫路線。爲辦路獨一無二之大事。自一路論之。不在平直。而在因地制宜。蓋至平至直之道。天下鮮有。而一邱一壑。充溢於途。欲平則不能直。欲直則不能平。大而至崇山疊嶂。深谷巨川。則鑿洞架橋之工。所費尤鉅。故造路貴因形勢。勿貪平直。貪平之害。必入地中。入地百尺。村莊市鎮。在百尺之上。客貨不能俯就。就是謂棄道。若在山嶺。人馬不能登陟。害亦如之。貪直之害。所過民間廬墓。勒令遷徙。則擾民。償以所值。則傷本。待其避讓。則又失時。若遇灣河。則造橋無數。工艱費鉅。何可勝言。自一國論之。不在重軍事。重經濟。而在縱橫布算。貫通要區。蓋鐵道作用。宛若國家筋絡。必有系統的組織。然後四通八達。無往不利。以故世界各國。規畫路線。必先一二實地踏查。而後繪圖立說。由鐵道檢計家。通盤籌算。以遠大眼光斷定之。此檢計旨趣。乃融合歷史地理。政治經濟。實業商務。及社會各種情形而成。決非尋常工程師所能勝任。我國已辦各路。大抵居於被動地位。今欲以此不成片段者。進而勉籌全局。又鮮擅有特長之檢計家。爲之經綸。宜夫

歷辦五十年。終不睹鐵道網何在也。

第一節 中央之籌議規畫

有清光緒二十四年十一月初一日。統轄礦路總局。奏通籌鐵路。分別緩急辦理。先儘蘆漢。粵漢。滬甯。蘇浙。浦信。廣九。津鎮。關內外。及柳太等幹路修築。此外暫不准行。是爲規畫路線之先導。三十三年四月三十日。岑春煊因曾任郵傳部尙書。深知已築各路。毫無統系。特以粵督名義。奏請統籌全局。預畫軌線。（線路見次節）奉旨郵傳部議奏。七月三十日。郵部覆奏。謂幹路與岑督所定相同。枝路則揆諸已辦及擬辦各情。略有出入。並將幹枝各線繪圖立說。俾衆週知。（線路見次節）宣統三年四月初七日。給事中石長信奏。鐵路亟應明定幹線枝線辦法。然其惟一大計。在幹路收歸國有。而於路線之如何分配。並未議及。

民國元年六月。交通部以全國幹枝路線。應如何分配。須先實地調查。特擬設一測勘全國路線處。提出國路會議。經議決交法制局。草擬官制。咨參議院通過。七月十日。以大總統令先布官制十三條。置處長技正。技士分理其事。而交通部以該官制所定員額。多由部員兼充。於事實上萬難辦到。又於是年七月十三日。另擬測定全國路線處職制草案十七條。並說帖。提交國務會議公決。雖經閣議通過。而以經費過鉅。需人過多。擱而未辦。二年十一月五日。交部爲規畫全國路線。通告海內外。懸賞徵文。計應募者三十九人。經該部派參事權量等十餘人。組織審查會。評定甲乙。以李雅。方新。黃徵。徐策。會昭。鵬。斯源。浚。普意。雅。侯士。紹。高。

愈。胡晉接董如璋。袁天倫等十二人爲合格。獎自二百元至千元有差。李雅係美國人所論多注重國防。且線短而歧。不成大段。餘或偏於商業。或特重海隅。其眼光遠大。體用兼賅。且根據事實。纖微畢舉者。厥惟曾昭鵬一卷。全書約八萬言。區七章。章各數節。凡關於政治。經濟。行軍。殖邊。以及礦務。商情。農業。森林。與夫建築。時興。工之程序。已成後之收支。盈虧。靡不縷晰條分。兼籌並顧。（路線見次節）三年四月十日。交通部呈大總統。鐵路應有綜合計劃。現正統籌規定。說嗣後關於借款。修築鐵路。除業經計議外。餘概緩辦。以免撰節從事。九年九月二十一日。交部又以全國路線。亟待規畫。俾緩急先後。有所遵循。特提出國務會議。由部組織線路審查會。專以籌畫鐵路網。並訂定鐵路敷設法爲職責。議決照行。十月二十日。交部乃派次長徐世章充會長。路政司長副之。二十五日。公布章程十六條。十一月二日。訂定辦事規則十三條。十年二月二十三日。分爲技術。經濟。形勢。歷史。四股。嗣增水利一股。三月十日。開成立大會。該會成績。如會同路政司議決常玉。包甯。京熱。四洮。煙濰。台棗等數事。及核准直隸。臺洋（在撫甯縣）山東卽城。江蘇蘇州。滬閔。南柘。常宜等汽車路線外。十年十二月。又應華盛頓會議委員顏德慶之請。經審定重要幹線六條。一粵漢線。株韶段。二大同庫倫貝加爾湖線。三漢成線。四杭欽線。五贛閩線。六錦瓊線。此外如浦信。杭溫。高徐。順濟。滇黑。欽渝。沙興。周襄。甯湘等路。則認爲無關緊要。應從緩辦。至十一年五月十六日。經部裁撤。凡歷十五閱月。共用銀四萬九千二百九十三元云。總之該會所辦事務。均屬被動。最初所定職責。實未嘗見諸實行也。十

二年二月十日。交通部以已築未成之路甚夥。不得不設法趕修。特繼續路審查會。而設籌築未成鐵路委員會。以技監顏德慶充委員長。技監沈琪副之。共定章程十一條。其第二條所定應辦事項。一曰研究進行方法。二曰規築建程序。三曰改良或變更已定之路線。四曰籌畫經費。雖曾積極進行。迄未發表具體之計劃。昨今兩年內。戰頻仍。已成各路。且受破壞。遑言規畫云哉。

第二節 各家之擬設幹枝

我國與辦鐵道。初非國家主權之發動。多出列強政府之要求。故國家重要之交通組織。悉變為外人強制力之經營。若者利於軍略。若者利於殖民政策。若者足以攫我工商業權利。無不各從彼邦所欲。我之利益未暇計也。無系統。無組織。自昔已然。日俄戰後。朝野士夫。咸知鐵道關係國家存亡。幹枝各線。不能悉任外人代修。羣倡收回權利。自行建築。而各省自為風氣。握有自定幹枝之權利。利益視線。集中一省。全國共同者。未遑計及。以故一省之幹。或計劃國防。當作全國大幹之枝。一省之枝。或地當衝要。將來且為全國之幹。或一省以為緩築之線。而全國視為急興之工。或全國須為必經之途。而一省目為無關輕重之軌。遂致經營方法。益各不同。而與國家鐵道政策。益相背馳。重以外人所造各路。介夫其間。連絡統一。更形困難。民國以來。屢欲有所糾正。迄未見諸行事。故至今尚無一定路線系統可言。茲錄諸家所擬幹枝系統於次。以備有心整理路政者之採擇。

(A) 粵督岑春煊奏擬各線

岑所預擬軌線。計分東西南北四大幹。而以北京爲全國之樞。自京南出。遵京漢。粵漢。至廣州。曰南幹。北出。遵京張。張庫。至恰克圖。曰北幹。東出。遵關內外。東三省。至瓊瑯。曰東幹。西出。遵直晉陝新。至伊犁。曰西幹。其枝路則關外奉天。吉黑諸線。屬於東幹。晉陝甘新青藏諸線。屬於西幹。熱河蒙古內外諸線。屬於北幹。齊汴皖蘇閩浙贛鄂湘蜀滇黔桂粵各線。屬於南幹。

(B) 郵傳部擬設各線

有清郵傳部奏定全國鐵道軌線摺云。就今籌之。當首定京師爲軌樞。而區分海內諸軌。爲東西南北四大幹。查鐵道一政。無在不附麗輿地。卽無不關係兵商。欲定軌樞。當自講明地學始。西人言地學派別。有所謂政治地理者。有所謂兵勢地理者。有所謂商業地理者。我國自津榆鐵路起於開平之運煤。而京漢鐵路。現達於漢口。由是談路政者。率以漢口爲軌樞。或又移於西安。以政治地理揆之。均有未合。蓋體國經野。義尙尊王。輦轂所趨。遂日首善。禹貢所列貢道。東西南朔。皆歸本於冀州。京師當爲海內之軌樞。斷無疑義。所定幹路如左。

- (一) 以京師爲全國軌樞所在。南出者。遵京漢。達漢口。俟粵漢路工抵武昌後。跨江與接。卽定爲南幹。
- (二) 自京師北出者。已修之路。原有京張。肅親江善着。籌建蒙古鐵路摺內。已聲明京張路成。再展至庫倫。

更展至恰克圖。卽定爲北幹。

(三)自京師東出者。關內外線早已行車。收回新奉一段。正名京奉。前署黑龍江將軍程德全。創修江省鐵路摺內。已議准由新民。洮南。齊齊哈爾。抵瓊瑋。一俟全功告竣。卽定爲東幹。

(四)自京師西出者。自正太入手。太原以西。則聯同蒲。更西則接陝撫曹鴻勛所議由潼關至蘭州之線。延長以達伊犁。卽定爲西幹。

右線計劃發表以後。日本某氏曾評論曰。依此計畫。造成東西南北四大幹路。其東西幹線。則東起瓊瑋。西抵甘肅。經伊犁以通中亞細亞。爲一非常長路。南北幹線。則南起廣州。北達恰克圖。聯絡西伯利亞鐵道。以北京爲中心。置幹線於東西南北。更由此各出枝線。則歐亞聯絡。今日雖依南滿東清爲捷徑。而中國豫定線成。必更別生最捷之線路。譬猶青島經濟南。天津。北京。往恰克圖。出西伯利亞鐵道。卽其明證。將來郵政。其必採用此路。而南北幹線。聯絡廣東與西伯利亞。將來貿易上影響之大。更不待言。種種變更。將由此起矣。

郵傳部於定四大幹線之後。卽接述枝路軌線籌畫情形。曰。鐵路之用。義取相連。幹軌易明。枝軌難定。是宜用政治地理區畫州縣之法。析而分之。南幹自京師南進。至鄭州分一枝。由開封入安徽。至信陽分一枝。向浦口入江蘇。至漢口分一枝。入西安。至武昌分一枝。入江西。至湖南分一枝。入貴州。更南至廣州分四枝。一

爲廣九。一爲廣漢。一歷惠潮抵廈門。一歷梧州抵桂林。由是豫皖蘇浙贛閩鄂湘黔粵桂諸軌。皆可定之爲南枝。其北幹抵張家口後。擬依察哈爾都統誠勳原奏。分兩枝。一東趨熱河爲張熱。一西趨綏遠爲張綏。至庫倫。又分兩枝。赴內外諸蒙古。由是熱綏蒙古諸軌。皆可定之爲北枝。其東幹至天津分一枝。爲津鎮以通膠濟。至溝幫子分一枝。達營口以通旅順。至奉天分一枝。東北斜趨。以與俄人承修之東省鐵路相接。由是山東奉天吉林黑龍江諸軌。皆可定之爲東枝。其西幹至太原分一枝。出大同以聯張綏。至平陽分一枝。出澤州以聯澤道。至滏關分一枝。出洛陽以聯汴洛。至西安分兩枝。一西北趨平涼入寧夏。一西南趨漢中入成都。其西南趨者。則東聯川漢。南聯滇蜀。以與滇越滇緬接。又西至蘭州分一枝。出青海衛藏而聯印度。由是晉陝甘新川滇青藏諸軌。皆可定之爲西枝。

(C) 交通部擬定四大幹路

民國二年。交通部曾擬中央縱貫線。自蒙古經晉北。南往漢口。直達九龍。以北京爲中樞。東部縱貫線。自滿洲經直隸。山東。江蘇。浙江。達福建。廣東。北部橫貫線。以江蘇海州爲起點。經河南陝西甘肅。達伊犁。與中央亞細亞線相接。中央橫貫線。自滬寧經武漢入蜀。與西伯利亞鐵道平行。民國十年春間。交通部又擬從京奉線之錦州延長。經洮南。達齊齊哈爾。卽定爲東幹線。以京漢線連接已成之粵漢北段。延長至廣東韶州。與粵漢已成之南段聯絡。卽定爲南幹線。就隴海線已成之路延長。經西安蘭州。入新疆。達伊犁。卽定爲西幹線。

以京綏線延長至恰克圖。卽定爲北幹線。然皆有是議。而並無具體計劃發表也。

(D) 孫中山擬設之三大幹路

(一) 南起南海。由粵而桂黔。走滇循蜀。入藏。繞至天山之南。

(二) 中起揚子江口。由蘇而皖汴。而陝甘新疆。迄於伊犁。

(三) 北起秦皇島。繞遼東。拆入內蒙古。直穿外蒙古。達烏梁海。

右路線發表以後。中華全國鐵道協會。曾致書孫氏。有所商榷。略曰。先生所定三大幹線。具四優點。

(1) 地理。我國南北幹線。已有規畫。東西幹線。尙付闕如。有此三線。全國卽可聯絡爲一。

(2) 種族。三路皆緯線斜行。包括西北兩部。五族交通。種族易於同化。

(3) 殖民。西北交通。可實行東南移民政策。且交通便。資本家自咸願投資。勞動者自遠出傭力。尤收無形

殖民之効。

(4) 海道。三路緯線。其起點皆得獨立出海之口。可補原有鐵路。多平行線。而無獨立出海口者之缺。且水

陸運輸。易於聯絡。

至應研究者。亦有三事。

(1) 三路終點。於水或陸連絡如何。鐵路宜與他航線或路線連絡。今三線東端起點。均有航線連絡。而西

端終點應籌出路否。

(2) 三路終點於形勢扼要如何。西北西南逼近他國。其勢力浸注之點。究在何處。我所定之終點。於國防實業上。能佔優勢否。

(3) 三路於世界交通上之價值如何。三路於全國交通。自是極有價值。然於世界交通上。未審若何。近頃俄人已發起一縮短歐亞交通之新路。此節應注意否。

(B) 曾昭鵬擬設各線路

曾氏路線規畫。以北京漢口廣州。為三大中心。洮南。長沙。南京。成都。奉天。蘭州。南昌。貴陽。為八小中心。共計正副幹線二十道。枝線十七道。合十萬另二千二百七十八里。其線如左。

(甲) 縱線

正幹凡四

(一) 臨廣線 自吉林臨江起。經延吉。長白。至奉天。接京奉津浦。經太平。徽州。福州。漳州。惠州。達廣州。擬加線。凡七五八五里。

(二) 瓊廣線 自黑龍江瓊瑋起。經濟齊哈爾。接齊昂。經洮南。赤峯。熱河。至北京。接京漢。粵漢。至廣州。擬加線。凡二三七〇里。

(三) 恰欽線 自外蒙古恰克圖起。經庫倫。至大同。接同成。經瀘州。大定。貴陽。泗城。百色。南甯。至欽州。擬加線。凡五六八〇里。

(四) 塔亞線 自新疆塔爾巴哈台起。經庫車。和闐。宗拉濟。札什倫布。江孜。至亞東。凡五二八〇里。
副幹凡七

(一) 海營線 自黑龍江海倫府起。經呼蘭。五常。蒙江。金城。通化。鳳凰廳。至營口。凡一四四六里。

(二) 襄榆線 自湖北襄陽起。經鄖陽。西安。延安。綏德。至榆林。凡二一六〇里。

(三) 安開線 自安慶起。經六安。潁州。陳州。至開封。凡一一〇五里。

(四) 韶九線 自廣東韶州起。經南雄。贛州。吉安。至南昌。接南潯。達九江。擬加線。凡一五三五里。

(五) 重廈線 自四川重慶起。經酉陽。永順。常德。長沙。袁州。吉安。龍巖。至廈門。凡二五八一里。

(六) 寶龍線 自湖南寶慶起。經全州。桂林。柳州。南甯。太平。至龍州。凡一八七九里。

(七) 雅理線 自四川雅州起。經嘉定。麗江。至大理。凡一一七〇里。

(乙) 橫線

正幹凡四

(一) 伊塔線 自吉林伊蘭起。經伯都訥。車臣汗。土謝圖汗。三音諾顏。烏里雅蘇台。科布多。至塔爾巴哈台。

凡八五八七里。

(二)海疏線 自江蘇海州起。循隴海路。經涼州。肅州。陰密。庫車。溫宿。至疏勒。擬加線。凡七七五五里。

(三)滬孜線 自上海起。循滬甯浦信。經桐柏。襄陽。荊門。宜昌。接川漢路。經雅州。打箭鑪。裏塘。巴塘。察木多。拉里。拉薩。至江孜。擬加線。凡七六三〇里。

(四)甬騰線 自浙江甯波起。接甬杭路。經嚴州。徽州。南昌。瑞州。至萍鄉。接株萍路。經湘潭。寶慶。貴陽。普安。曲靖。雲南。楚雄。大理。至騰越。擬加線。凡六五三〇里。

副幹凡五

(一)吐伊線 自吐魯番起。經迪化。精河。至伊犁。凡二〇二五里。

(二)煙延線 自煙台起。經登州。濰縣。兗州。濟甯。衛輝。接道清路。經澤州。潞安。平陽。蒲縣。至延安。擬加線。凡二三四五里。

(三)廣賓線 自廣西賓州起。經貴縣。鬱林。肇慶。至三水。接廣三路。至廣州。擬加線。凡一〇一〇里。

(四)百騰線 自廣西百色起。經廣南。開化。蒙自。普洱。至騰越。凡二四三五里。

(五)欽廣線 自廣東欽州起。經高州。陽江。接新甯路。經順德。至廣州。凡一〇〇三里。

(丙)枝路凡十七

- (一) 吉甯線 自吉林經額穆縣至甯古塔。凡六三〇里。
- (二) 邯漢線 自湖北邯陽起。經興安至漢中。凡七七五里。
- (三) 瓜海線 自江蘇瓜洲鎮起。經淮安至海州。凡六七〇里。
- (四) 施永線 自湖北施南起。經來鳳縣至永順。凡三九八里。
- (五) 蕪滬線 自蕪湖起。循蕪廣路。至廣德州。經湖州至嘉興。接滬嘉路。至上海。擬加線。凡二五八里。
- (六) 廣溫線 自江西廣信至玉山。接常玉路。經衢州至溫州。擬加線。凡六九〇里。
- (七) 衢紹線 自衢州起。經金華至紹興。凡五〇〇里。
- (八) 寶益線 自湖南寶慶起。經新化安化。至益陽。凡四九五里。
- (九) 蓬資線 自四川蓬萊鎮起。至資陽。凡一七〇里。
- (十) 鄆陳線 自河南鄆城起。經周家口。至陳州。凡四〇里。連鄆周路。共一六〇里。
- (十一) 法新線 自奉天法庫門起。經新邱至新民屯。凡三八五里。
- (十二) 秦熱線 自秦皇島起。經永平喜峯口。至熱河。凡三二五里。
- (十三) 汾靈線 自山西汾州起。經孝義。至靈石。凡一二〇里。
- (十四) 延圖線 自吉林延吉廳起。經琿春至圖們江口。凡二二〇里。

(十五) 鎮科線 自新疆鎮西縣起。經三塘湖至科布多。凡七一五里。

(十六) 雲廣線 自雲南省城起。經廣西州至廣南府。凡五六〇里。

(十七) 廣興線 自雲南廣南府起。經西隆州至興義州。凡二一五里。

(F) 黃廷燮擬設之四幹路(清末)

(一) 中央縱貫線。起自蒙古。南達九龍。以北京爲行政中樞。以漢口爲通商要點。

(二) 東部縱貫線。起自滿洲。而直隸山東江蘇。而浙江閩粵。以上海爲中樞。以天津廣州爲左右翼。

(三) 北部橫貫線。本以膠濟爲起點。因爲德人承修。乃開商埠於海州。以徐海路爲起點。入潼關。越甘肅。逕達伊犁。與中央亞細亞線接。

(四) 中部橫貫線。起自滬甯。西溯武漢。入四川之沃野。達雲南之奧區。與西伯利亞鐵道成一平行之線。

(G) 鐵路協會假定之三大幹路(民國)

(一) 中路。由江蘇江北起點。經開封。西安。蘭州。哈密。天山南路。至喀什噶爾出境。接帕米爾。克什米耳。過阿富汗之喀布爾。侯勒特。越波斯之馬什德黑蘭。入東土耳其小亞細亞。以達君士但丁。

(二) 北路。由北京起點。經綏遠城。烏蘭諾爾。烏里雅蘇台。塔爾巴哈台出境。至齊桑泊。沿額爾齊斯河。至斜米巴拉廷斯克車站。接西伯利亞枝路之阿爾泰線。

(H) 錫良有泰會擬之川藏幹路(清末)

清末四川總督錫良駐藏辦事大臣有泰會銜電奏略謂四川雅州府之電線現已接至打箭鑪將達前藏惟是川藏之間山路崎嶇交通殊爲不便今擬建築川藏鐵道連接川漢將來此路造成則西藏礦務商業必甚發達既可樹設行省之基又得藉杜英人要求惟恐籌款不易擬先建築狹軌鐵道以前藏布達拉爲起點由察木多經四川巴塘打箭鑪雅州府直達成都往返電商意見相同理合電奏云

(I) 趙惟熙擬設西北鐵道之東西幹(清末)

東幹由京張鐵路展築至庫倫計驛程四千四百五十里西幹由張家口西經綏遠城沿黃河北岸迤南以達甯夏再循北緯三十八度間逾賀蘭山尾經蒙古阿拉善額魯特旗地西歸驛路正站出嘉峪關道哈密迪化而止於伊犁趙之擬設本線以西北貨少人稀商辦必難有成此路純爲國家軍用鐵路性質取徑自宜直捷用款省而成功易征調速而轉運靈正不必繞道西安蘭州曠日糜費也況寧夏富有水利加以開闢糧豐而倉庾盈東可顧京畿根本之地西可顧邊疆軍食之資屹然在西北立一根據重鎮卽東南有警而運輸弗匱不必專仰給於南漕此更萬世之利賴也

(J) 俞鳳韶代擬之西南幹枝各線

民國八年冬軍政府特任岑春煊爲滇黔川陝粵桂湘閩八省鐵路督辦當卽設立八省鐵路督辦公署由

路界多士。組織中國路政研究會。發行『路政之研究』月刊。若似大有作爲者然。不期曇花一現已也。茲摘俞氏所規畫之幹枝各線如左。

(甲)縱幹線 第一段自廣州經廣西貴州至重慶南岸。與川漢鐵路相聯。爲渝廣鐵路。第二段自重慶至西安。與隴海鐵路兼同成鐵路接軌。爲渝陝鐵路。第三段自西安出河套至歸綏。與京綏鐵路接軌。爲陝歸鐵路。第四段自歸綏經內外蒙古至庫倫恰克圖。入俄境。貝加爾湖濱。與西伯利亞鐵路接軌。爲蒙古鐵路。此縱線果完全告成。自倫敦至廣州。十四五日可達。歐洲與南洋呼吸相通。而廣州實爲中心點。廣州必一躍而爲東亞第一商港。復唐宋之舊觀。此雖非旦夕所能幾。而自形勢及歷史證之。則勢有必然者也。

(乙)橫幹線 第一段自雲南騰衝縣境。接緬甸八莫鐵路。東經省城至貴州鎮遠。爲滇鎮鐵路。第二段自鎮遠。經湘西常德至長沙。與粵漢鐵路接軌。爲鎮長鐵路。第三段自長沙。經株洲。收株萍鐵路。經江西以達福州。爲長閩鐵路。此橫線成。則中部腹地。均得開發。自歐洲來者。可從仰光直達我國。縮減海程十餘日。將來英人或更由印度築路。橫貫緬甸以接入莫。則歐非兩洲旅客。可自孟買登岸。乘車達我東海之濱。福州必成重要商港。亞於廣州。

(丙)聯於縱幹線之枝線有五。

(1) 渝成鐵路。由重慶至成都。此川漢路之幹線也。以川路聚訟紛如。竣工無日。不如一面清理。一面備款。趕築。作為省路。

(2) 柳耒鐵路。由柳州經桂林。湖南永州。達於耒陽。與粵漢線接軌。

(3) 潯龍欽鐵路。由潯州經南寧。分一線至欽州。一線至龍州。接法屬越南鐵路。此線重在國防。亦以利越南之交通也。

(4) 廣廈鐵路。由廣州經惠潮以達廈門。此線為發展商務之要道。

(5) 延太鐵路。自陝西延安至山西太原。接正太線。便京陝之交通。

(丁) 聯於橫幹線之枝線有三。

(1) 豐南鐵路。自江西豐城縣至南昌。與南潯鐵路接軌。

(2) 南杭鐵路。自福建南平縣。經江西之玉山。浙江之常山。達於杭州。接滬杭甬線。此線於商業極有利益。

(3) 甬廈鐵路。自廈門過福州。經三都澳入浙境至鄞縣。接滬杭甬線。

(K) 日本人代擬之四大幹路。

(一) 中部縱貫線。中國以北京為首都。察北京之形勢。內連漢口水陸綰轄之區。北連蒙古與西伯利亞鐵道。南接廣東咽喉。與長江交通。恰成一十字形。一中國最重要之大幹線也。

(二) 東部縱貫線。中國以上海爲第一商埠。上海以天津爲左翼。以廣州爲右翼。以漢口爲後援。據江蘇之樞紐。爲長江之咽喉。自居中心。聯絡南北。亦一重要幹線。北起滿洲。貫直隸。山東。江蘇。浙江。福建。五省。止於廣州。

(三) 北部橫斷線。自德據山東。建造膠濟鐵路以來。每欲深入河南。陝西。內地。沿黃河流域。西行。經甘肅。伊犁。直達中央亞細亞。期與東亞交通。且俄經日俄戰後。專力經營中央亞細亞。欲向天山南北兩路。振其銳氣。自中國邊防上言。本綫亦未可輕忽視之也。

(四) 南部橫斷線。自上海上連漢口。入四川。至金沙江上流。英法競爭經營之區也。其所經營者。由緬甸達怒江。經思茅。至雲南東川各府。下接金沙江。法所經營者。由海防老撾。達雲南省城。亦下接金沙江。此兩線成。將來由金沙江赴緬甸。越南。出印度洋。以達歐西。內可控制中國。外可交通歐亞。與西伯利亞鐵道。並行不背者也。

(L) 英人司雷芬代擬之幹線。

我國辦路動機。類皆肇自外人。即幹枝軌線之規畫。亦由外人倡之。當清同治三年。太平天王洪秀全之困死金陵也。英國鐵路大家司雷芬。卽由印度來華。規畫我國鐵道幹枝軌線。以漢口爲軌樞。東連上海。西經四川。雲南。達印度。南經湖南。通廣州。北自鎮江。經天津。至北京。是爲四大幹線。枝線有二。一自上海走寧波。

一自蘇州趨福州。此爲我國規畫路線之鼻祖。惟時我國朝野。胥無鐵道知識。不悉鐵道利益何在。幹枝路線之說。更無人起而應之者也。

第九章 鐵道財政

鐵道財政。固爲鐵道本身命脈所寄。而其影響。恒及於國家之存亡。孟加鐵道竣而印度亡。京釜鐵道成而朝鮮滅。反是而美以路富。德由路強。此無他。鐵道財權。前者屬人。後者屬我而已。我國鐵道財源。十九出夫外債。已犯國家經濟原則之大病。然苟所借各款。悉用諸路。而路之所入。概不外挪。用以還本付息。擴張事業。則因借債築路致富強者。亦未始無先例可尋。而我則未能也。造路方始。政府卽以暫挪迫之。及行車營業。復以劃撥凌之。尋且並無修路之意。而濫假名義。大舉借空。以故鐵道本身。迭受打擊。發展無由。邇年各路收入。雖達八九千萬元。然除去開銷。所餘尙不敷還各路本息。蓋鐵道所負內外各債。約六萬萬元。未用以築路者。實佔三分之一。此無怪乎路務已瀕破產。列邦聲言共管也。

各路歷年財政實況。在民國五年以前。以各路簿記。各依債權國權習慣。而有英德日法比各式之不同。報部清冊。則皆四柱舊式籠統含糊。夫帳冊科目。路各不同。盈虧真相。自難鈎稽。卽鐵道會計統一以後。亦僅簿記有劃一形式。實則鐵路會計統計總報告。仍與交通統計。恒不相符。且鐵路會計統計總報告。又不能如各國通例。於年度後第四月刊行。至少刊諸二年以後。並由洋顧問擔任編輯。先刊英文。再由英文譯成。

華文刊印公布。逮公布時。已成歷史資料。不足據以考其最近實況矣。

第一節 鐵道資金之種類

我國鐵道資金之來源。大別爲庫款。洋債。商股。內債四種。論各款時代區分。則自清光緒十六年。關東創造。至二十四年。爲庫款提撥。後雖尙存庫款名義。實則多由各路餘利及借款項下劃充。自二十四年至二十九年。爲大借洋債時代。民國以來。雖多訂有借款合同。然率皆政府借名舉債。純用於路者極稀。自光緒二十九年。至宣統三年。爲商股極盛時代。此後所謂民業者。不過礦山工場等專用鐵道。於一般營業無干。逮至民國三年。歐戰開幕。世界金融奇緊。已借之洋債。已十九懸空。其所恃以資活動者。惟內債耳。茲略叙如左。

(A) 庫款

鐵道資金中。純粹由國庫支付者。京奉最多。京漢次之。株萍。正太。淞滬。西陵。道清。又次之。惟鐵路統計。自郵傳部特設後之第二年。即清光緒三十三年。始行刊印。且亦不甚完全。茲揭是年所載者如左。

京奉鐵道 一四、六四五、九九九兩

京漢鐵道 五、六二一、六一〇兩

萍昭鐵道 二、九三三、八三九兩

正太鐵道	一、五一四、六二六兩
滬寧鐵道	五〇〇、〇〇〇兩
道清鐵道	二八四、〇二九兩
共 計	二五、四九九、一〇三兩

其遺而未載者則有以下各路。

淞滬鐵道	一、〇九九、〇〇〇兩
西陵謁陵鐵道	九〇〇、〇〇〇兩
永黃軍用鐵道	八九〇、〇〇〇兩
湖北幣廠鐵道	九〇、〇〇〇元
江蘇寧城鐵道	四六〇、〇〇〇兩
共 計	三、三四九、〇〇〇兩 又九〇、〇〇〇元

綜計以上兩項。共銀二千八百八十四萬八千一百零三兩。又九萬元。均係直接由部庫或省庫提出。此後稱庫款者。多出諸各路餘利及部撥二途。餘利如京綏之仰給關內外是。部撥則以補助外債為前提。蓋借款合同。率有借款不敷。或未及續售債票以前。由中國政府自行設法另籌款項之規定。是以滬寧之購地

費。正太之接濟工程經費。以及其他國有各路之付息。多由政府臨時籌撥。其數實屬不少。現定名為政府長期資金。除永黃幣廠寧城三路。向由各省管轄。及西陵併入京漢。淞滬併入滬寧外。據民國十一年度鐵路會計統計總報告所載。結至是年十二月三十一日止。國有各路資金資產。共計五萬六千九百四十四萬六千八百二十九元一角二分。茲揭民國九年以前政府歷年投資於國有各路之遞加數如左。十年十一年均因內亂。各路詳細分冊。概未全部報部故也。

京漢	四〇、三六九、三八一元
京奉	二三、九〇三、三九三元
京綏	二三、六六二、七三七元
滬杭甬	九、七〇一、三四二元
正太	六、三三一、七〇六元
滬寧	四、八八三、五五三元
津浦	四、四二四、八二四元
株萍	四、二一八、三〇八元
道清	一、九三八、八八二元

廣三	一、七八九、九八二元
吉長	一、三八一、六五一元
津廈	一、〇六九、四四九元
廣九	五一一、五〇〇元
四洮	四二六、一八八元
共計	一、二二三、六一二、八九四元

就九年統計所述。右表以外。尚有現修之漢粵川路。由部先後墊付贖路股款六百三十六萬九千餘元。香港政府借款本息四百四十三萬七千餘元。四國銀行團借款利息及湘鄂營業支出等款八百萬元。計一千八百七十餘萬元。連上共計。凡一萬萬四千二百三十餘萬元。實居鐵道資金中第二位。至若歷年部撥各路及各路解部之款。雖屬浩大。然係彼此一時周轉。並非固定之數。故不另述。

(B) 洋債

洋債爲我國鐵道資金之主幹。約居總數五分之四有奇。在前清時。各借款公司均照原借數及續借數。發售債票。故款皆有着。路無不成。民國以後。則按合同發行債票全額者。可謂絕無。大率以少數墊款擋塞。此由政府目標。並不在路。藉得款以供浪費。各國因欲宰割路權。故事先以謀預約。論者謂前清之債。係將本

求利。民國之債。乃藉路借空。今查歷年所借洋債。除清光緒二十四年。蘆漢之比款一萬萬一千二百五十萬佛郎。二十六年。粵漢之美款四千萬美金。及三十一年。粵漢之英款一百一十萬磅。已掃數還清外。餘如左表所列。

借款名稱	債權者	訂借時	原借總數	年限	利率
京奉	英國公司	光緒二十四年	二、三〇〇、〇〇〇 英金	四十年	五釐
新奉	日本南滿鐵道會社	宣統元年	三三〇、〇〇〇 日金	十五年	五釐
京奉唐榆	英國公司	民國十年	五〇〇、〇〇〇 英金	五十年	八釐
京奉唐榆	英國公司	民國十年	二、〇〇〇、〇〇〇 銀元	四十年	八釐
正太	俄國銀行	光緒二十八年	四〇、〇〇〇、〇〇〇 法金	三十年	五釐
汴洛	比國銀行	光緒二十九年	四一、〇〇〇、〇〇〇 法金	三十年	五釐
滬寧	英國公司	光緒二十九年	二、九〇〇、〇〇〇 英金	五十年	五釐
滬寧購地	英國公司	光緒二十九年	一五〇、〇〇〇 英金	十年	六釐
道清	英國公司	光緒三十一年	八〇〇、〇〇〇 英金	三十年	五釐
道清第一次購車借款	英國公司	民國七年	三〇〇、〇〇〇 英金	五年	八釐

第九章 鐵道財政

二二六

道清第一次購車借款	廣九	津浦原借款	津浦續借款	津浦墊款	滬杭甬	振興實業	郵傳部借款	漢粵川	湘鄂短期借款	隴海	隴海短期借款	隴海比荷借款
英國福公司	英國中公司	德國德華銀行	同上	德國華銀行	英國中公司	英國匯豐銀行	日本正金銀行	英法美德四國銀行團	英國中公司	英國中公司	英國中公司	英國中公司
民國八年	光緒三十三年	光緒三十四年	宣統二年	民國元年	光緒三十四年	同上	宣統三年	宣統三年	民國八年	民國八年	民國八年	民國九年
一二六、八三八	一、五〇〇、〇〇〇	五、〇〇〇、〇〇〇	三、〇〇〇、〇〇〇	九〇〇、四二四	一、五〇〇、〇〇〇	五、〇〇〇、〇〇〇	一〇、〇〇〇、〇〇〇	六、〇〇〇、〇〇〇	二、〇〇〇、〇〇〇	四、〇〇〇、〇〇〇	二〇、〇〇〇、〇〇〇	七五、〇〇〇、〇〇〇
英金	英金	英金	英金	英金	英金	英金	日金	英金	銀元	英金	法金	法金
十一年	三十年	三十年	三十年	三十年	三十年	三十年	廿五年	四十年	二年零八月	四十年	五年	十年
七釐半	五釐	五釐	五釐	七釐	五釐	五釐	五釐	五釐	八釐	五釐	七釐	八釐

以前十五年五釐
以後四釐半

吉長	濱黑墊款	株欽墊款	四洮短期借款	四鄭短期借款	四鄭	楓滬	寧湘墊款	寧湘墊款	同成墊款	同成墊款	浦信墊款	浦信墊款	隴海比荷借款			
鐵道會社	日本南滿	亞國俄	美國裕	鐵道會社	日本南滿	同上	金銀正	日本正	英國中	英國中	同上	鐵道公司	比法兩國	英國華	英國華	和蘭銀
民國六	民國五	民國五	民國十	民國九	民國四	民國三	民國三	民國三	民國二	民國二	民國二	民國二	民國二	民國二	民國二	民國九
六、五〇〇、〇〇〇	五〇〇、〇〇〇	一、一五〇、〇〇〇	二、五〇〇、〇〇〇	一、六〇〇、〇〇〇	五、〇〇〇、〇〇〇	三、七五〇、〇〇〇	四、八六〇、〇〇〇	二、〇〇〇、〇〇〇	五、七九八、五一八	七、七〇、二一七	八、四六五	一九八、七九二	一六、六六七、〇〇〇			
日金	規銀	美金	日金	日金	日金	英金	規銀	庫銀	法金	英金	英金	英金	荷金			
三十年			一年	一年	四十年	二十年							十年			
五釐	七釐	七釐	九釐半	九釐	五釐	六釐	六釐	六釐	六釐	六釐	七釐	六釐	八釐			

第九章 鐵道財政

二三八

吉 會	日本興業台	民國七	一〇、〇〇〇、〇〇〇	日金	七釐半
滿蒙四路	灣朝鮮銀行	民國七	二〇、〇〇〇、〇〇〇	日金	八釐
高徐順濟	同上	民國七	二〇、〇〇〇、〇〇〇	日金	八釐
總 計	折合銀元		四四、〇四一、五二二元		

(C) 商股

各國興辦鐵道均以股本爲中堅。至不敷時始發行公債。而我則不然。當清光緒初年津閩展築之秋。李鴻章以爲地居衝要。倘竭力招股。必可刻期辦成。乃最後結局。僅得銀十萬八千五百兩。其入股觀念之薄弱。可見一斑。至光緒三十年後。雖號稱大倡商辦。舉國從風。然覈其實。則民國初年贖回商路各款。八千餘萬元。中除浙路一千零六十餘萬。蘇路四百六十餘萬。湘路一百四十餘萬。晉路豫路各九十餘萬。鄂路四十餘萬。皖路二十餘萬。共約一千七百餘萬元外。悉皆挾公家之力。取諸地方公款或捐款。其名目。以捐稱者。則有米捐。穀捐。鹽捐。茶捐。房捐。畝捐。口捐。土藥捐。膏業捐。土釐。燈捐及差徭捐等。以股稱者。則有租股。新股及彩票股等。而地方公款。則率由鐵路公司出券承借。作債而不作股。其內容。則鄂路以米捐。(稱賑糶捐)以彩票股。皖路以鹽捐。以茶捐。以彩票股。以地方公款。晉路以鹽捐。以畝捐。以斗捐。以膏業捐。以差徭捐。以地方公款。川路以穀捐。以土藥捐。以土釐燈捐。湘路以米捐。以鹽捐。以口捐。以房股。以租股。以新股。豫路

以鹽捐而閩路贛路滇路之未歸國有者。其籌款方法亦莫不類是。至股之種類。有優先股（於利息外得分特別紅利）普通股。有整股零股（有少至一元者）有紀念股（如浙江留總理湯壽潛之紀念是）其所享權利。則大抵優先多於普通。整股多於零股。今將收歸國有各路及其他議而未辦。或辦而復停者。一概不計。則所有鐵道商股。截至民國十一年年底止。表列如左。

(甲) 國有鐵道商股

路名	股額	備考
京奉	一七、二八五元	係最初股本。未經發還者。
津廈	一、七三三、九一五元	
吉長	八二三、一〇〇元	保路會一萬元。餘皆永衡官銀號所有。
廣三	一、三四二、四八七元	係粵省所有。湘鄂股份已由交通部收回。
共計	三、九〇六、七八七元	

右列三百九十萬零六千七百八十七元中。津廈有三分之二。由鹽捐糧捐而來。所謂純粹商股者。不過五十餘萬云。

(乙) 民業鐵路商股

第九章 鐵道財政

路名	股額	實收	備考
廣東粵漢	四四、〇〇〇、〇〇〇元	二八、〇〇〇、〇〇〇元	內有周壽臣借款一百萬元。
江西南潯	九、六〇〇、〇〇〇	九、六〇〇、〇〇〇	內有日本借款七百五十萬元。
廣東潮汕	三、六〇〇、〇〇〇	三、六〇〇、〇〇〇	內有日款若干未詳。
廣東新寧	三、三三三、六七〇	三、三三三、六七〇	
黑龍江齊昂	四五七、一四三	四五七、一四三	內有官款四萬二千八百五十七元餘皆公款
奉天通裕	一、四〇〇、〇〇〇	一、四〇〇、〇〇〇	現借有日款
福建程潭	七〇、〇〇〇	七〇、〇〇〇	
廣東東龍	二〇〇、〇〇〇	二〇〇、〇〇〇	純粹廣東毫銀。
福建龍溪	一二〇、〇〇〇	一二〇、〇〇〇	
廣東增仙	六〇〇、〇〇〇		現因款難籌措停辦。
雲南箇碧	四、五〇〇、〇〇〇	四、五〇〇、〇〇〇	內有雲南總公司借款五十萬元
四川井富	一、三〇〇、〇〇〇		現因私借外債經交通部取消原案
吉林雙城	二、三四〇、〇〇〇	二、三四〇、〇〇〇	純係吉銀

山東台棗	一、六〇〇、〇〇〇	一、六〇〇、〇〇〇
江蘇賈汪	七一四、二八六	七一四、二八六
直隸周長	二、〇四七、一四三	二、〇四七、一四三
直隸柳江	一〇〇、〇〇〇	一〇〇、〇〇〇
山東博山	四〇〇、〇〇〇	四〇〇、〇〇〇
安徽桃荻	三〇〇、〇〇〇	三〇〇、〇〇〇
京北大豐	二六〇、〇〇〇	二六〇、〇〇〇
直隸民興	三〇〇、〇〇〇	三〇〇、〇〇〇
浙江長興	二、二〇〇、〇〇〇	二、二〇〇、〇〇〇
直隸寶昌	一、〇〇〇、〇〇〇	一、〇〇〇、〇〇〇
直隸怡立	一、〇〇〇、〇〇〇	一、〇〇〇、〇〇〇
安徽寶興	四一六、六六六	四一六、六六六
直隸龍煙	三三〇、〇〇〇	三三〇、〇〇〇
安徽益華	五〇〇、〇〇〇	五〇〇、〇〇〇

內有銀號借款二十八萬五千七百十五元

另借日款未詳

即裕繁鐵礦鐵道

民國十二年與益華合併

現祇軍三一段竣工

民國十二年併入寶興

福建泉東	一、〇〇〇、〇〇〇	一、〇〇〇、〇〇〇
直隸齋堂	三、〇〇〇、〇〇〇	一、一〇五、七〇〇
共計	八六、六七八、九〇八	六五、九八四、六〇八元

(D) 內債

債有內外之別。自手續上言。在國內發行者為內債。由外國銀行承辦。銷諸國外者為外債。其購買者為本國人或外國人。無論記名與否。不過問也。蓋內債原可售諸外人。如京漢贖路公債。英日所購。且佔百分之九十七。而外債亦得由國人認受。如各路借款合同。類皆載明須酌留若干為本國人民投資地步。自性質上言。內債僅指明的款。為按期付息還本之準備。持票者不能肆分紅干政之要求。京漢贖路公債之准四分一紅利。京綏展築綏包公債之准百分五紅利。乃其創例。而外債則須定相當之抵押品。擔保其十分可靠。然我又有一特別惡例。對於債權者或畀以稽賬權。或再進而與以管理權。或又進而准其均分餘利。是不啻以債東而享股東之大權。實各國所絕無者也。

鐵道內債之發行。首倡於京漢贖路。至民國三年以後。愈見流行。蓋世界金融日緊。外債難恃。遂迫而出此也。茲分述之於左。

(甲) 京漢公債。凡發行三次。票額共一千五百五十萬元。

(一)光緒三十四年贖路公債 郵傳部尙書陳璧以京漢贖路款項雖仰給匯理匯豐然仍不可不兼辦本國公債以資操縱。特於光緒三十四年九月十四日奏准。做照直隸成法。發行公債一千萬元。年息七釐。餘利四分之一。以十二年爲期。自第八年起。分年還本。交交通銀行經售。並於部中設管理公債處。然其後交通銀行。僅售去三十三萬九千八百元。九七扣。餘則英國敦菲色爾公司。於宣統二年六月。訂售五百萬元。九七扣。交交部。日本正金銀行。亦於是年七月。訂售二百五十萬元。折扣相同。又英國敦菲色爾公司。及密得倫公司。於民國二年十二月。訂售二百一十六萬元。九一扣。數雖售罄。而均在還路之後。至民國九年十月二十日。由交部呈明。於十二年九月。掃數還清云。

(二)民國四年營業公債 四年一月六日。因經營改良各業務。發行公債一百五十萬元。月息七釐。自四年四月六日起。分兩年還本。其後超過原額五四三〇二〇元云。

(三)民國十年營業公債 十年八月十六日。因圖發展運輸。發行公債四百萬元。月息八釐。實收九二八。自十一年一月起。分四年還本。

(乙)京綏公債。凡發八次。票額共一千八百三十萬元。

(一)民國三年接濟同豐工程公債 於三年九月發行三十萬元。月息七釐。自是年十一月起。限一年還本。其後超過原額一三三八五〇元。且均係國人所購。

(一) 民國四年補充同豐未完工程公債。於四年三月發行一百萬元。月息七釐。自是年六月起。限一年還本。其後超過五三三、三七〇元。亦係國人所購。

(二) 民國五年擴展新工公債。於五年六月發行一百萬元。月息七釐。自是年七月起。限一年還本。三個月抽籤一次。

(四) 民國六年補充新工公債。於六年五月發行一百萬元。月息七釐。自是年六月起。限一年還本。

(五) 民國七年推廣營業公債。於七年六月發行四百萬元。月息七釐。自八年一月起。分四年還清。

(六) 民國九年展築卓資山至綏遠公債。於九年九月發行一百萬元。月息七釐。自十年一月起。限一年還清。

(七) 民國十年展築綏包公債。於十年三月間發行五百萬元。實收九五。月息七釐。餘利百分之五。自十年七月一日起。限五年還清。然以市面不佳。僅募得三十萬零九千三百元。其餘用以抵押借款。至十年十一月二十五日止。共達六百五十三萬九千三百元。經交通部於十一年四月二十日。呈明辦理。

(八) 民國十年擴充營業資產公債。於十年九月間發行五百萬元。月息八釐。限五年還清。自十一年一月起。

(丙) 隴海公債

民國四年四月七日。隴海路因推廣現辦工程。發行五百萬元。年息七釐。以所售第一批債票歸還。自是年五月起。分五年還本。然實募之數。僅四四八四五三〇元耳。

(丁) 交通公債

民國五年。許世英長交部。曾擬募交通公債三萬萬元。為收回正太。道清。延長。京綏。及建設鋼軌車輛枕木各廠及貨棧等費用。惜時方多故。徒有計畫。未獲實行。

(戊) 八釐公債

民國九年一月十九日。交長曾毓雋。以修石德鐵道名義。募公債三千萬元。年利八釐。實收九五。以京漢餘利擔保。自九年起。分十二年還清。於部中設經理公債處。以次長姚國楨為處長。值政變陡起。未售。曾即以五百三十五萬元。抵押於各銀行。後經交部陸續收回。祇餘七十五萬。又撥交財部一百萬元。十年六月二十八日。交部以此債辦法。與現在情形。呈請政府全數收回。將前頒條例一併取消。七月二日。令准。並裁撤經理公債處云。

以上所述。除交通八釐兩種。議而未舉外。計共募十二次。票額凡三千八百八十萬元。其中京漢一次。京綏二次。均超過原額。足見國人對於鐵道債票。已甚信賴。決非前清愛國公債。富籤公債。所可同日而語。其募不足額。或全由外人承售者。則以國事凋敝。商民不敢投資故也。政治果上軌道。四民安居樂業。路債實大

有可爲。且較招股尤便。蓋持票者。不負何項責任。不畏當局中飽。屆時可將本息全數收回也。又京漢京綏各公債。均於營業進款項下撥還。隴海則以該路所售借款債票歸還。故均不列入資本賬。而視爲臨時救濟之方焉。

(B) 鐵路定期支付券

支付券性質。與公債相同。惟應用範圍較廣。始於民國十年四月二十一日。其時交通部爲接濟財政軍政及教育各費。代發定期支付券五百萬元。月息一分二釐。先扣六個月。限於十六個月歸還。六月二十八日。又自發支付券第二批三百萬元。月息一分三釐。利息全扣。又銀行經理百分之二。五限九個月歸還。均指定京漢京綏兩路餘利擔保。至十一年四月。以各該券均無法清償。特與各銀行商定。展期換券辦法。自十二年二月一日起。一律展期三年。分月償付。不折不扣。計本金及三年利息。共一千一百四十萬元。均換定期無息之鐵路支付券。由京漢京綏津浦三路分擔。於四月十四日。呈奉大總統令准。其後京漢津浦。於運費收回。京綏則憑券兌現。然往往以愆期聞。令國人失望。不敢再投鉅資於鐵道矣。

第二章 鐵道現負內外債款

自政府擅侵路款。軍閥橫干車務以來。收入不能循例日增。支出則逐年漲進。致交通部債台高築。日晚奈何。去年交長葉恭綽。特設交通部財政整理會。延聘部內外理財專家。認真鈎稽。將該部所負內外債款。截至

民國十三年底止。縷晰列表。分爲甲乙二類。甲類爲還本付息無問題。或負債機關之財力。尙可設法應付者。計一萬四千六百六十七萬五千餘元。（內有電政一、八九一、〇三八元與本部五、二三〇、九二九元。皆非路債。）將不歸入整理案內。乙類爲本息無着。而爲負債機關之財力所不能應付者。計四萬五千零三十六萬三千餘元。（內有電政四〇、五〇一、八九三元。本部三九、八四八、七二六元。均非路債。）均應歸入整理案內。而高徐順濟鐵路墊款日金二千萬元。滿蒙四路墊款日金二千萬元。吉會鐵路墊款日金一千萬元。欽渝鐵路墊款法金三千二百一十一萬五千五百佛郎。滬楓鐵路清還抵欠借款英金三十七萬五千磅。及以上所列各款之欠息等。因向由財政部經營。並未列入乙類債款之中。茲專摘是表所列負欠路債。表述如左。

款別	數	目
京奉	一一、五五三、三三三 ^元 、三四	
京漢	七、二四二、三一〇、九九	
津浦	三、〇七九、七〇一、二五	
京綏	四、七九一、〇五七、〇七	
隴海	八、二八五、七二四、二八	

漢粵川	一二九、五六三、七四
滬寧	二九、〇〇〇、〇〇〇、〇〇
滬杭甬	一〇、一二五、〇〇〇、〇〇
正太	二、九六三、五七一、四三
汴洛	四、〇七一、四二八、五七
吉長	六、五〇〇、〇〇〇、〇〇
四洮	五、〇〇〇、〇〇〇、〇〇
道清	六、〇九四、三〇〇、〇〇
膠濟	四〇、〇〇〇、〇〇〇、〇〇
株萍	七二八、〇四〇、六八
合計	一三九、五五三、七五二、二五
以上為甲類負債總數。即不歸入整理案內者。	
京奉	一〇、七三六、二七二、三〇 _元
款別	數目

京漢	六二、一〇九、一四七、四四
津浦	六八、〇七一、五八六、三七
京綏	三四、六七四、四二二、二四
隴海	七四、〇七〇、〇七一、四五
漢粵川	五六、三一四、〇六五、〇〇
滬杭甬	四三二、三〇〇、〇〇
廣九	一一、一一五、〇〇〇、〇〇
吉長	一、六五九、一八五、〇〇
四洮	二八、九〇二、五六三、六二
道清	八九九、六二〇、八八
煙濰	五一八、九〇〇、〇〇
株欽	三、二三六、七三一、八四
濱黑	九五七、一四二、八六
寧湘	三、八二三、五八五、七一

浦信	二、一三五、一七一、二五
同成	一一、三五七、六〇一、五五
合計	三七〇、〇一三、三五六、五一

以上為乙類負債總數即應歸入整理案者。

合計甲乙兩類實達五億零九百五十六萬七千一百零九元。又據民國十二年交通部債款審核處刊行交通負債表所載截至十一年底止未列上表內之各路債表列如左。

款別	數目	備考
漳廈股款	一、七三三、九一五元	
吉長股款	八二三、一〇〇	
廣三股款	一、三四二、四八七	性質屬官商合辦
京奉股款	一七、二八五	
以上合計共四百九十萬零六千七百八十七元		
楓滬清還抵欠借款	三、七五〇、〇〇〇元	一磅作十元
欽渝墊款	二、四四八、一〇八元	四佛郎折一元

高徐順濟墊款	二〇、〇〇〇、〇〇〇 _五	日金一元合一元
吉會鐵道墊款	一〇、〇〇〇、〇〇〇	同上
滿蒙四路墊款	二〇、〇〇〇、〇〇〇	同上

以上合計五千六百十九萬八千一百零八元

此外尚有各路材料債款。四千零五萬二千四百五十七元。其他債款。一千六百二十九萬三千四百五十五元。民國以來。川湘蘇浙鄂豫皖晉八省贖路債款。二千五百五十九萬四千六百二十一元。連同向由財部經營。五千六百十九萬八千一百零八元。漳厦吉長廣三京奉四路股款四百九十萬零六千七百八十七元。交通部今年發表甲乙兩類債款五萬零九百五十六萬七千一百零九元。則鐵道現負內外債款。實達六億五千二百六十一萬二千五百三十二元。要之。此六億五千餘萬元鐵道債款。至少有六分之一。未嘗用諸辦路。而挪用於軍政各費及其他曖昧用途。勿怪路務日趨於破產也。

第三章 鐵道理財之方策

(A) 贖路儲款之經營

在清光緒三十年以前。當局於路。專事借債。無理財之可言。洎袁世凱奏撥關內外餘利。興築京張。始知以此路所餘。推廣他路。至三十四年。陳璧任郵傳部尚書。更進而贖回京漢之舉。原該路非但管理權。全然

屬比。且須歲分餘利二成。爲各路合同中之最失算者。陳探鐵路總局局長梁士詒密計。一面籌借度支部官款庫平銀五百萬兩。並募公債一千萬元。一面訂借匯豐匯理兩銀行英金五百萬磅。於宣統元年正月初一日。將全路贖回。註銷各項合同。以華員接充各處總管。而匯豐匯理兩銀行。曾正式聲明。不干預此款所辦之鐵道及工藝實業。較其他借款。實爲最優。倘該路尙由比利時主政。卽餘利一項。今已四千餘萬元矣。同時並爲鞏固基礎。活動金融。創設交通銀行。定股銀五百萬兩。商股六成。部股四成。所有路航郵電收入各款。統由該行存儲。民國以來。且與中國銀行。同代國庫。營業益盛。而凡各路借款合同。苟未規定由外國銀行經理者。均以該行爲儲存匯兌機關。於路務尙稱便焉。

(B) 增收減支之計劃

民國初元。路務頗呈發揚氣象。如贖回商路以實行國有。如裁撤各省交通司。廢除鐵路總公司。以期管轄統一。如頒布各項法規。以資型式。均屬治標扼要之圖。然袁氏稱帝。假路集款計劃。亦頻現於是時。鐵道財政實受莫大打擊。民國五年七月。許世英任交長。派員澈查同成隴海等借款。黑幕雖經洞悉。然事關國信。終莫如何。許乃舍既往而策將來。力籌增加收入。減少支出計劃。一面淘汰冗員。撤除駢枝機關。取消長期免票。一面發布各路編制通則。及密查營私舞弊規章。並嚴令有競爭各路。酌減貨物運價。以廣招徠。如津浦附近之芝蔴花生等貨。尙由日辦之膠濟出口。自津浦暗減費率。不三月而多收一百五十萬元。京奉京

漢。以嚴查無票乘車。亦增收一百萬元左右。復以鐵道負債約四億一千萬元。收支相抵。歲不敷者千萬。特召集交通會議。籌商償債計劃。並決募債二萬萬元。以二千萬元收回正太道清。以一千萬元完成京綏。以六千萬元補修已辦未成各路。以二千五百萬元辦鋼軌廠。以八百萬元設枕木及注射廠。以二千五百萬元創車輛製造廠。以一千萬元廣造貨棧。以五百萬元經營附屬事業。其餘三千七百萬元。則用諸航電二門。惜以時局太壞。許之計劃。未能實行。增收減支。徒託空言耳。

(C) 還本付息之慣例

我國各路借款利息。均自當日起算。每年於六月十二月照付二次。還本則長期定十年或二十年後不等。短期則數月或數年不等。政府於還本付息慣例。大率移緩就急。先外債而後內債。外債之中。屬墊款者。多聲明於售第一批債票時扣還。債票既未發行。政府固無償本責任。惟應照付利息耳。獨長期債款本息。到期爽約。債權者即得代操管理之權。政府甚顧慮之。歷年無敢有一次之延誤。舉其辦法如左。

(一) 完全由交通部籌付者。如京漢贛路公債本息。漢粵川四國借款本息。中英公司墊款本息。及寧湘浦信。濱黑各路墊款付息是也。

(二) 由交通部與各路共同籌付者。如正太還本（現已能自籌）及津浦正續借款本息是也。

(三) 完全由各路自行籌付者。如京漢之整興實業本息。京奉之中英公司本息。滬杭甬之中英公司本

息。(由京漢代付)新奉之日款本息。(由京奉籌付)隴海之汴洛借款本息及吉長廣九滬寧道清。正太之借款付息等是也。

(四)由財政部籌付者。如楓滬付息及隴海長短期借款付息是也。上述而外。更有例外三事。

(一)道清之築展枝路。道清還本。於民國五年到期。以無法償還。特准福公司。展造清孟枝路。為墊款條件之交換。

(二)汴洛之展緩期限。按汴洛借款合同。應於民國四年四月還本。嗣以隴海合併。債票未全數發售。乃由隴海督辦施肇曾。與總工程師磋商。電商比公司。展限五年。此雖近於奇特。亦由時局變化使然。非可執常例以相繩也。

(三)津浦漢粵川之沒收德產。自民國六年。我國對德宣戰後。所有津浦漢粵川兩路。應還德華銀行借款之到期本息。即一切停付。計每年約五百萬元。已達四千萬元矣。近年各路還本付息。尙不十分竭蹶者。此其最大財源。惟該債票中。有少數非德奧人民購買者。則由政府託倫敦匯豐銀行。歲為付息。又原存德國之借款及所購材料等。亦有三百餘萬元。則由柏林德華銀行自付各項債票利息。逮十三年夏間。由總理孫寶琦。財長王克敏。辦結德發債票。國庫固受極大之損失。路款遂亦減少財源矣。

(D) 治本治標之方略

鐵道事業。既如此之大。負債又如此之多。當局絕無具體整理計劃。言之實堪痛恨。茲特採錄交通部員建議數案於左。以供留心鐵道理財者之參取。

(甲)葉瑞葵整理交通財政建議案(民國六年提出於交通會議)

葉案分治本治標兩則。治本法(一)籌募鐵路內債。以期實行借換。(二)改組交通銀行。以期統一部庫。(三)清理路電資產。以期正本清源。治標法(一)收歸國有各路股債款。應變換償還方法。(二)政府運兵官電欠費。應設法嚴加限制。(三)各年度預算。應嚴重監督施行。(四)未成各路工程。應分別結束以節靡費。此案治本中之(一)(二)(三)兩項。治標中之(二)(三)兩項。均有見地。交部已實行者。僅治標之(四)項。

(乙)張競立採用減債基金法以確定鐵路外債之償還計畫建議案(民國六年提出於交通會議)

張案辦法(一)擬由財政部發行整理公債三千萬元。撥充交通部鐵路外債基金。作為一種特別會計。專備購買鐵路外債債票之用。(二)創設減債基金處於交通部。並另行派員。或委託各國公使館指定代理人。使之購買公債票。(三)購買公債票。應以額面以下價格為標準。並調製四表。附以說明。(1)鐵路外債。按照原合同清償本息實支數目表。(2)整理鐵路外債六釐公債。分年還本付息表。(3)減債基金法。清償外債二十二年計畫表。(4)每年償還外債及基金處收買外債預算表。據張自言。此案如能實行。則較按照合同償還法。其年限可縮短十八年。款項可減省七千八百五十五萬四千二百七十五元云。

(丙)張心徵交通理債方略 (民國十二年著)

張著共分四章。第一章爲整理手續。內分五項。一曰須詳知債額及其內容。二曰須知每年應付之數。如必須或酌量或可緩者。三曰須知每年收支狀況。四曰分別担保程度。五曰須知病源所在。如借款不繼。耗息失時及官欠無已。復供政費之類。第二章爲治本方略。內分九項。一曰正人心。二曰定大局。三曰根本整理財政。(指中央而言)。四曰積極促進交通。(指大借外債。完成應修各路。其用途以鐵路爲限)。五曰確定特別會計。六曰嚴禁挪用款項。七曰裁冗員。八曰節冗費。九曰整頓收入。(主張靈用車輛。增加運價。稽查弊竇)。第三章曰治標方略。內分十一項。一曰分別債務性質而理。二曰提出有着各債。不歸入整理。三曰財政部撥用各款。歸財政部清理。四曰可緩者及毋庸歸還者。提出另案辦理。五曰各機關債務。或由借款內撥還。或由各該機關。勉爲擔任。應分別辦理。六曰提債款一部分歸財政部。於關稅項下清理。七曰墊款而未興修之路。速商發行債票興修。並將墊款由債票進款歸還。八曰交通銀行借款。以辛亥以前。部存交行不能提之款充抵。九曰續發鐵路定期支付券數百萬元。以清國內短期借款。十曰酌籌款項一千七百餘萬元。以應付無着之債。十一曰整理債務。分組進行。與財政部有關者爲一組。交通部應整理債款。另爲一組。第四章爲籌款方略。內分十項。一曰整頓收入。二曰責成主管者增加收入。三曰京綏路新債以整理舊債。四曰京奉路以原抵押品增借款項。五曰京奉路錦朝枝線。借款辦理。將已投之資提回。六曰漢粵

川路續借款接修。並提回川路贖路款。七曰滬杭甬路續借款以完路工。並提回贖浙路款尾數。八曰債權應分別清理設法收回本息。九曰滄石煙灘路借款。將已投資本提回。十曰已墊款之路。磋商發行債票。據張所述。就各債有着無着。分別急還緩還不還及他還。將範圍層層縮少。最後僅剩一千七百餘萬元。爲無法整理之債云。

(丁)會賜化增加各路收入辦法 (民國十二年擬)

會之辦法凡五。一曰掃除沿路一切釐稅局卡。以期發展工商業。二曰軍運及軍人干涉路政。宜嚴加取締。三曰實行船車聯運。以期河北各路之煤。運銷粵桂閩浙等省。四曰路員宜取經商手腕。招徠客貨。振興業務。五曰酌減通常用品運價。以期國內糧食牲畜煤炭。到處流運。免致外洋米煤輸入。據會自述。謂此五項皆能辦到。歲必增收三四千萬元。四五年後。增進率達於極度。必與各國鐵路收入通例相符云。二張會葉。均在交部供職多年。或擅長計政。或洞悉路務。而張氏心徵。尤用力精勤。故其所述。異常縝密。有條有理。交部苟能擇而行之。不患債台高築。借貸無門。路界亦何至日瀕破產。惜哉惜哉。至於清理鐵路賬目。清末郵傳部。曾設有款項處。民國五年。許世英派員查藉路借款各賬。十一年。高恩洪以部賬多紊。大舉清釐。初設路電查賬會。繼改查賬委員會。十二年。吳毓麟初設債款審核處。審核結果。製成交通部負債表。公布於世。繼設籌還內外債委員會。研究減少債務適當方法。十四年。葉恭綽設立交

部財政整理會將該部所負內外債款。縷析列表。公布於世云。

第四章 鐵道財政與貨幣

(A) 行使外幣之辱國

外國承辦各鐵道。其合同上。初無客貨運價。准收外幣。或祇用外幣之規定也。然事實上則固各用其國之幣。如東清路之用盧布。滇越路之用佛郎。膠濟路之用馬克。南滿路之用軍票。我國銀元鈔票。反被拒收。政府亦置之不問。天下事之可怪者。當無逾此。不第此也。借款官辦各路。亦常偏重外國紙幣。偶遇車站不收。或抑勒貼水。其國駐使。輒向我國提出質問。卽就現幣而論。在袁頭國幣未發行以前。莫不以債權國之銀幣相尙。滬寧。關內外。英款也。則英洋尙焉。京漢。正太。汴洛。法比款也。則站人洋尙焉。雖我成分最足之湖北及北洋龍圓。以張之洞及袁世凱之威望。亦祇能使用於黃河以南。榆關以西。當政府畀會計權於借款國之時。豈曾夢想及此。今盧布馬克。已成廢紙。袁頭國幣。遍行內地。此後問題。是在對付佛郎及越幣。軍票及日鈔矣。要之。凡我轄境以內。各路收入。應收我國國幣及國鈔耳。

(B) 借金還金之虧耗

各國皆金本位也。而吾則爲銀。銀之漲落較有常經。而金則毫無一定。以故每年鐵道外債。還本付息常虧至十之一二。卽每百萬元。須虧一二十萬元。積年既久。數甚可驚。惟民國五、六、七、八、四、年。金價大跌。各路以

銀購金於兌換上。獲有巨大利益。如民國四年。利息爲一千六百四十餘萬元者。五年減至一千二百三十餘萬元。相差四百萬元有奇。通常五釐之利率。五年僅合四釐六毫六絲。六年僅合三釐五毫八絲。七年僅合三釐零七絲。金價最賤之時。每磅約銀四元少強。倘我是時。儲有大宗的款。或內國銀行。能臨時募集。則此六億餘萬元之外債。可以二億餘萬元。掃數還清。惜政府與國民。均未注意及此也。雖然。金價如此大跌。實數百年來所未聞。今已逐漸恢復原狀。則我之預防磅虧。亦宜及早圖之。近年雖有借銀還銀之議。然於各國銀團不便。未必可期其能遷就也。

(C) 中交鈔票停兌之影響

民國五年五月十二日。國務院以金融緊迫。中交兩行擠兌。特令暫停兌現。而各路局則由交通部通令。如常照收。然所有付息購料等項。非現金莫辦。交通部乃咨請國務院。酌收三成現款。而英使及中英公司謂京奉收用不換紙幣。有背合同。經交通部力爭。許以不損債權人利益。始允代爲封存。不計利息。十月各省中交分行開兌。交通部因取消搭成辦法。改行屬地主義。以路所經之兩行鈔票。爲收用標準。十一月中國京行亦開兌。然準備不充。各路所收大宗鈔票。不能隨時兌付。復由交通部商定。月兌三十萬元。亦不能踐約。六年春間。中英公司又詰交通部。謂此後非全數兌現不可。並欲將積存鈔票三百三十餘萬元。於鹽餘內提兌。會復辟變起而罷。六年七月。改貨票收現。客票仍搭現三成。九月。財部提議。取消四路搭現。由財部按搭現豫算所

可收之數。逐月撥交兩行。任交通部直接提用。一面由交通部照還京鈔。以半年爲期。然行未二月。財部已無力撥現。七年二月。以津浦轉運公會要求撥車。允將貨票繳現。遂由交通部通令各路。嗣後運貨。概收現款。然客票所收京鈔甚鉅。賣固失算。留亦吃虧。乃令換購七年公債。稍資彌補。中英公司不允。經再三磋商。預定是年十月及八年一月。完全收現。該公司始以所存京鈔一千一百餘萬元。購買公債。時東三省巡閱使張作霖。復以奉天向無大洋。堅請取消搭現。交通部因於瀋陽。新民屯。南滿。皇姑屯四站。設中交京鈔兌換購票憑單處。令旅客換單購票。部按憑單數目。撥付現洋。計歲賠七八十萬元。至十年一月。京鈔屆限焚燬。新票永遠兌現。始將該兌換所撤銷。此數年中。京漢京奉津浦京綏四路。所受鈔票跌價損失。固不可勝計。而外國紙幣。亦因以充斥市場。愈令債權者有所藉口。損己利人。莫此爲甚。

(D) 小洋貼水之周折

銀元與銅元。無一定之兌換率。固矣。而銀元復有大洋小洋之別。小洋又有輔幣毫洋之分。當輔幣初出。原係十進制。原無異於大洋。洎鼓鑄暗低成色。遂降而等於毫洋。故各路於大洋小洋收入。發出。常感困難。有以四角爲度。出入概不貼水者。於京漢京奉京綏。是有以五角或六角爲度。出入均貼水者。如津浦滬寧。是民國二年六月。交通部路政局。始依據聯運會議所擬辦法四項。通令京漢京奉津浦京綏滬寧滬杭甬汴洛各路。自七月一日起試辦。其詳如下。(一)各路客貨票價。概收大洋。但票價或票價尾數。在五角或未滿五

角者。概收小洋。(二)各路小洋出入。一律貼水。每角貼銅元二枚或一枚。由各軍自按地方情形酌定之。刊表宣布各車站各車隊內。(三)凡票價或票價尾數不足一角者。得用銅元交納。(四)各路銅元出入。應均貼水二成。至於通用小洋之路。如廣東之廣九廣三粵漢。東三省之吉長四洮。其所定客貨運價。大抵較各路爲高。惟粵路近五年來。受軍事影響。一切進款。不換紙幣。居其十之九。則並小洋而無之矣。

第五節 特別會計之沿革

特別會計云者。自賬簿言之。脫離一般會計。自爲收支。於總預算決算案中。另立統系。且准將所盈。爲循環繼續之支用。藉圖該事業之安全及發展。如歲計收支。尙有餘裕。仍可撥充國家其他政費。自出納及法律言之。則與一般會計無殊。現金統歸國庫管理。豫算須咨財部交國會通過。決算須經審計院審查是也。現代各國官營事業。盛行此制。日本且多至四五十種。我國鐵道。在事實上。尤不能不用此制。一爲國權之關係。各路借款合同。均有如期不能還本付息。債權者可逕行管理之語。倘無特別會計。按年指定的款以須。則外人立援關鹽兩稅惡例。其患寧堪設想。二爲股東之關係。漳厦純係商資。由政府代管。廣三商股佔七分之二。吉長亦附有商股數十萬。國家與人民合資營業。焉能不另立賬目。此均吾國鐵道。應行特別會計者也。

我國交通之有特別會計。始清光緒三十三年。查郵傳部奏辦交通銀行摺內。有將船路電郵各局存款。改

由該行經理。就部內各項散款。合而統計。以握其經劃之權等語。而宣統二年。頒布統一國庫章程。所有船路電郵各款。亦仍歸交行經管。蓋是時雖無特別會計之名。已行特別會計之實。宣統三年二月初四日。郵部因度支部已奏定試辦特別豫算暫行章程。遂由參議廳法制科。草擬路政經費特別會計細則五十四條。凡分七章。第一章曰總則。第二章曰豫算決算。第三章曰收入支出。第四章曰包工購料。第五章曰司出納官。第六章曰賬簿。第七章曰雜項。其最要者。指定交通銀行代理國庫。經管一切路款。經路政司及鐵路總局簽註。由部咨內閣法律館審查。交資政院議決。雖以清帝遜位。未及頒行。然特別會計一名詞。由斯出現於吾國。且該部三年六月所編宣統四年之特別豫算。確已由資政院修正後通過。計原開經常臨時費用五千三百七十三萬餘兩。經該院審查後。減去一千七百零二萬餘兩。並謂四政用款。係營業性質。應由郵部定一特別會計法。除冗員必裁。糜費必節外。如實有難於核減者。仍應特別開支。到明年開會時。交本院追認。庶不致妨碍交通要政云云。

民國成立。仍沿舊例。按年度編特別豫算。二年。交長朱啟鈞。以會計法草案第三十五條。載凡特別事項。不能依據本法者。得設立特別會計。其理由書中復云。凡政府自行經營事業。皆屬於此等語。遂於是年二月五日。以交部四政。應設特別會計。提出國務會議。當經通過。八日。即在交部設特別會計總核處。以京漢鐵路會辦王景春為處長。責令先辦路政。從改良簿記。編訂會計法規入手。是年五月。由該處編成二年度四

政特別豫算冊呈部。經部咨國務院提出國會。國會豫算委員會於審查後。加以修正。文曰。我國交通事業。尙在幼稚時代。該部關於路電郵航四政。設特別會計。力謀交通事業之發達。用意良善。惟特別會計。弊多利少。近年各國。漸次減用。又謂參用特別會計。使得便於經營。原無不可。然當其需費之時。國家既忍痛苦。以供給之。迨至盈餘時。卽有備國家重要歲入之性質。今所當研究者。二年度四政之盈餘。其應悉充擴張四政之用。抑盡列入一般豫算收入項下。以供政務之用。或者以盈餘之一部分。作擴張四政之用。一部分供他項政務之費等語。當由交通部答辨云。特別會計要旨。一在財政上者。凡發生新事業。或擴張原有事業。其支出必較鉅。若增加資本。合一般會計計算。必有支出膨漲之嫌。一在作業上者。四政歸入一般會計。則收入不免流用。一旦支出無着。事業遂因而停廢。且鐵路借款合同之規定。除一部分餘利。尙可設法提作特別會計中他項用途外。其餘概歸借款銀行經營。留作本路付息還本及營業之用。欲以移歸他路。尙且不能。是統一國庫之原則。根本上已無拘束之效力。至於以一部供政務之用。則豫算冊上。收支相抵。不敷殆居其半。尙希望於新借外債之彌補。更無盈餘之可言。若就資本項下減之。則大半皆契約上屆時必須支付之款云云。

當時輿論。多不以交通部特別會計制度爲然。交通部遂有主張另行修訂確定標準者。又有主張撤開郵電航專以路政爲限者。然未幾國會解散。均不果行。五年。國會恢復。政府提出五年度。四政特別豫算於國會業

經審查並列入衆議院六年五月十九日議事日程。未及議決。國會又解散。八年新國會召集。乃正式通過八年度四政特別豫算案。是年十二月。由政府公報公佈。十年一月七日。大總統以教令公布國有鐵路會計條例十八條。於是特別會計地位始固。然十一年九月。交長高恩洪。以各方侵權。財源將斷。乃於國務院提議。取消特別會計。有餘統歸財部。不足由財部撥付。惟此時財部。以交部並無所餘。財部亦無力幫助。迄未實行。然而對於現在路務。如果期其發展。似應由交部與政府嚴約四事：（一）藉路舉債。永不再試。（二）各路資金與收入。永不再挪。（三）所有軍民事記賬運費。按月清繳。（四）從前虧欠交部各款。定年分還。審如是。或能銳意經營。將贖回商辦各路。繼續前功。已借款而未修各路。分期舉辦。如交部既獲實行特別會計。而於路政。猶如以前之無辦法。則又罪在交部當局矣。

第六節 最近路款之籌議

民國十四年十月。列邦根據華會議決案。派遣代表。於我北京召集關稅會議。我國要求關稅自主。雖難期立見實行。然增高稅率。必能達到目的。交部有見及此。乃擬以關稅增收款項。建設鐵道。並繕具說帖。於十一月十七日。提出國務會議。當經議決。即交關稅特別會議核辦。說帖略謂。就歷來籌畫。其關係最急切之鐵路工程。總計需款。當在十萬萬元以上。同時並舉。固無此能力。舉此失彼。復未免輕重不勻。茲擬按諸全國鐵路交通情況。通盤籌畫。擬就六項鐵路建設工程。估計約共需款六萬三千萬元。應在關稅增收項下。

逐年指撥六千三百萬元。作為募債與辦工程之基金。如確能照數籌撥。則實行募債築募。全部計劃。不難成功。蓋就鐵路本身言。資本既有着落。則從前所有借款築路。即以該路作抵之辦法。便可避免不用。該路之經濟自由。即可保全。一面遂能用其餘力。以進謀發展。而完成全國之交通事業。惟將來關稅增加而後。專待指撥之急切用途正多。規定之全部基金。恐未易完全籌措。故擬請交關會核定。此項逐年指撥之鐵路建設補助基金。總應達到全額十之三四。庶可按照分配於各項工程之下。變通騰挪。按所定程序。分別進行。或即由關會裁決。於計劃所列各項工程之內。指定最急應辦者若干項。即便按照指撥基金。籌款興辦。六項工程。分舉如左。

(甲)完成並改良南北第一幹路 (一)完成粵漢路自株洲起。接通廣東之路工。計六千五百萬元。(二)改良粵漢已成路最急切之軌道等。計五百萬元。(三)修造武漢鐵橋。計一千三百萬元。(四)修造漢口江埠。計二百萬元。(五)改良京漢路設備。如最急切之橋梁加固。及黃河橋工。計一千五百萬元。以上共需款一萬萬元。應逐年指撥一千萬元為基金。

(乙)完成南北第二幹線 (一)朝陽至赤峯二百三十公里路工。計二千五百萬元。(二)赤峯至林西二百四十公里路工。計二千五百萬元。(三)葫蘆島海港工程。計二千五百萬元。(四)寧浦間聯絡設備。照津浦輪渡估計。用渡輪十艘。計八百萬元。(五)滬杭甬錢塘江至曹娥江東七十公里路工。計七百萬元。

以上共需款九千萬元。應逐年指撥九百萬元作基金。

(丙) 展長並完成東西第一幹路 (一) 包頭至寧夏五百四十公里路工。計三千萬元。(二) 平地泉至潞江。二百四十二公里路工。計一千一百萬元。(三) 京綏本路改良關溝一段路線及全路設備工程計一千九百萬元。以上共需款六千萬元。應逐年指撥六百萬元作基金。

(丁) 完成東西第二幹路 查隴秦豫海路線。現已東通至海。西達陝州。除仍應向西繼續修築外。其海州海港。應速興築。此項海州築港工程費用。計需款二千萬元。應逐年指撥二百萬元作基金。

(戊) 修造東西第三幹路 (一) 漢口經楊家澤至宜昌。三百三十餘公里路工。計二千七百萬元。(二) 宜昌至夔州。二百十公里路工。計五千六百萬元。(三) 夔州至永江。九十公里路工。計一千九百萬元。(四) 自永江經綏定渠縣順慶至成都。五百九十公里路工。計三千七百萬元。(五) 渠縣至重慶支路。二百十公里路工。計二千萬元。(六) 楊家澤至老河口支路。二百三十公里路工。計二千一百萬元。以上共須款一萬八千萬元。應逐年指撥一千八百萬元作基金。

(己) 修築東西第四幹路 (一) 寧湘線一千公里路工。計八千四百萬元。(二) 株欽線一千一百公里路工。計九千六百萬。以上共需款一萬八千萬元。應逐年指撥一千八百萬元作基金。

第十章 鐵道借款合同要項

第一節 已成鐵道之部

(A) 京奉鐵道借款合同

(甲) 關內外鐵道借款合同。

(一) 借款名稱 關內外鐵道借款。

(二) 訂約年月 光緒二十四年八月二十五日 (一八九八年十月十日)

(三) 債權者 英國中英公司

(四) 簽約人 胡燏芬

(五) 借款額 英金二百三十萬磅

(六) 利率及實收 年利五釐 (每年二月及八月一日支付) 實收九十 (二百〇七萬磅約定率)

(七) 償還期限 四十五年。五年後分四十年還本。光緒三十一年八月初一日起。民國三十三年八月一日止。每年還本五萬七千五百磅。

(八) 擔保品 由北京至山海關鐵道全部財產及營業收入。

(九) 借款用途 (一) 償還舊欠匯豐銀行一百二十四萬兩。道勝銀行六十萬兩。及德華銀行七十萬兩。三項借款。(二) 延長自中後所至新民屯及營口鐵道經費。(三) 天津山海關間全線設備及添

第十章 鐵道借款合同要項

三六八

造車輔費計一百五十萬兩。

(一〇)鐵道管理權 借款未還清前一切經營管理皆委任英總工程師。

(一一)公債發行地及發行價格 發行地英京倫敦發行價格九十七。

(一二)還本付息手續費 千分之二五。

(乙)新奉鐵汽借款合同

(一)借款名稱 新奉鐵道遼河以東借款。

(二)訂約年月 光緒三十三年三月初一日(一九〇七年四月十五日)

(三)債權者 日本南滿洲鐵道株式會社。

(四)簽約人 那桐。瞿鴻基。唐紹儀。

(五)借款額 日金三十二萬元。

(六)利率及實收 年利五釐(每年三月十四日及九月十四日支付)實收九十三(二十九萬七千六百元約定率)。

(七)償還期限 十八年宣統二年三月十四日起民國十六年九月十四日止分三十六次還清。

(八)擔保品 京奉鐵道遼河以東全線財產及收入。

(九)借款用途 改良新民屯至奉天鐵道經費。

(一〇)特殊條件 借款未還清前。聘日人爲工程師。營業進款。存日本橫濱正金銀行。

(一一)公債發行地及發行價格。係由公衆募集。

(B) 京漢鐵道借款合同

(甲) 蘆漢鐵道借款合同 (已掃數還清)

(一)借款名稱 蘆漢鐵路借款

(二)訂約年月 光緒二十四年六月二十七日。(西一八九八年)

(三)債權者 比國銀行工廠合股公司。(中國鐵道研究協會)

(四)簽約者 盛宣懷。

(五)借款額 法金一億一千二百五十萬佛郎。(其後光緒三十一年續借一千二百五十萬佛郎。兩共約英金五百磅。)

(六)利率及實收 年利五釐。(每年六月初一日及十二月初一日支付)實收九十。由比利時國發行。

(七)償還期限 三十年。十年後分二十年還本。但光緒三十三年九月初一日以後。無論何時。皆得掃

第十章 鐵道借款合同要項

二七〇

數還清。註銷合同。

(八)擔保品 本路全部財產及營業收入。中國政府並以總歲入。保證還本付息。

(九)借款用途 修造蘆溝橋至漢口之鐵道。

(一〇)特殊條件 借款未還清前。全線營業。由比利時銀公司代管。每年還本付息。由營業進款支付。並以餘利十分之二給銀公司。鐵道修造保全各項材料。除儘漢陽鐵廠所有者外。概由比利時銀公司採購。

(乙)收回京漢鐵道借款合同 (新京漢借款)

(一)借款名稱 振興實業借款

(二)訂約年月 光緒三十四年八月十八日。(一九〇八年九月十四日)

(三)債權者 英國匯豐與法國匯理銀行。

(四)簽約人 陳璧。吳郁生。沈雲沛。

(五)借款額 英金五百萬磅 (匯豐匯理各占一半)

(六)利率及實收 前十五年。年利五釐。以後年利四釐半。(每年四月初五日及十月初五日支付)
實收九四。(四百七十萬磅。約定率)

(七) 償還期限 三十年。自第十年後。分二十年還本。即民國八年十月五日起。民國二十七年十月五日止。每年還本二十五萬磅。如自第十六年至第二十三年中間。一次掃數還清。或超過每年定額時。須另加息二釐半。如在第二十四年以後。則免加息。

(八) 擔保品如左

浙江省房捐。酒捐。當捐。契稅	四〇〇、〇〇〇 ^兩
浙江省新舊鹽飭加價	六〇〇、〇〇〇
江蘇省房捐	三〇〇、〇〇〇
江蘇省鹽飭新案加價	七〇〇、〇〇〇
湖北省川淮鹽新舊加價	六〇〇、〇〇〇
湖北省煙酒糖稅田房契稅	四〇〇、〇〇〇
直隸省煙酒雜稅	八〇〇、〇〇〇
直隸省運庫均價	二〇〇、〇〇〇
隸直省鹽飭新案加價	二五〇、〇〇〇
合計	四、二五〇、〇〇〇

(九)借款用途 以全額百分之八十贖回京漢鐵道。餘充郵傳部興辦工藝實業之用。

(一〇)公債發行地及價格 發行地倫敦巴黎。發行價格九十八。

(一一)還本付息手續費 千分之二五。

(丙)京漢贖路暫借三項 (京漢贖路公債)

光緒三十四年。郵傳部以贖回京漢鐵道。款項不敷。籌募內債一千萬元。應募者極少。至宣統二年以後。乃以此項內債債票擔保。暫借左之三項外債。均經掃數還清矣。次述其合同要項如左。

京漢贖路甲項

(一)借款名稱 收贖京漢鐵路公債。

(二)訂約年月 宣統二年六月二十六日。(一九一〇年八月一日)

(三)債權者 英國倫敦非色爾公司。

(四)簽約人 李住芳

(五)借款額 英金四十五萬磅。(額面總額五百萬元)

(六)利率及實收 年利七釐。實收九七半。(四十二萬八千七百五十磅)

(七)償還期限 十年

(八) 担保品 京漢鐵路餘利。

(九) 借款用途 贖回京漢鐵道。

(一〇) 分配紅利 以本路每年餘利四分之一。按全路資金五千八百萬兩分配。以爲紅利。於次年陰歷九月初一日支付。(乙丙兩項同)。

京漢贖路公債乙項

(一) 借款名稱 收贖京漢鐵路公債。

(二) 訂約年月 宣統二年七月十一日。(一九一〇年八月十五日)。

(三) 債權者 日本橫濱正金銀行。

(四) 簽約人 李經楚。袁鑑。陳炳鏞。丁志蘭。

(五) 借款額 日金二百二十萬元。

(六) 利率及實收 年利七釐。實收九七半。(二百十四萬五千元)。

(七) 償還期限 十年。第五年後。分五年還本。即民國五年一月一日起。民國九年十二月末日止。

(八) 担保及用途 京漢鐵路餘利担保。贖回京漢鐵道。

(九) 公債發行地 向公衆募集。(甲丙兩項皆在倫敦)。

第十章 鐵道借款合同要項

二七四

京漢贖路公債內項

- (一) 借款名稱 收贖京漢鐵路公債。
- (二) 訂約年月 民國二年十二月二十一日。(西一九一三年)
- (三) 債權者 英國倫敦非色爾公司及密德倫銀行。
- (四) 簽約人 劉玉麟
- (五) 借款額 英金十九萬四千四百磅
- (六) 利率及實收 年利七釐。實收九一。(十七萬六千九百〇四磅)
- (七) 償還期限 七年
- (八) 担保及用途 概同甲乙兩項。
- (丁) 郵傳部日金一千萬元借款合同。
 - (一) 借款名稱 宣統三年中國國家鐵路五釐行息借款。(郵傳部公債)
 - (二) 訂約年月 宣統三年二月二十四日。(一九一二年三月二十四日)
 - (三) 債權者 日本橫濱正金銀行。
 - (四) 借款額 日金一千萬元。

(五)利率及實收 年利五釐(每年六月一日及十二月一日支付)實收九五(九百五十萬元)
(六)償還期限 二十五年。第十年後。分年還本。即民國十一年六月一日起。每年還六萬六千元。民國二十五年六月一日起。每年還七萬六千元。如在第二十年以前。一次全部還清。或超過每年定額。須另加利二釐半。

(七)擔保品 江蘇省折漕每年一百萬庫平兩。

(八)還本付息辦法 以京漢鐵道收入。除付光緒三十四年滬杭甬鐵道借款一百五十萬磅及京漢贖路借款五百萬磅本息外之餘利支付。不足。再由中國政府籌補。

(九)借款用途 京漢鐵道改良費及中央財政補助。

(一〇)公債發行地及價格 發行地北京。發行價格九七半。

(戊)德華銀行展期借款合同。

(一)借款名稱 德華銀行展期借款。

(二)訂約年月 民國五年八月四日。(西一九一六年)

(三)債權者 德國德華銀行。

(四)簽約人 許世英。

(五)借款額 九十五萬元。

(六)利率及實收 月利八釐。實收九十五萬元。

(七)償還期限 四個月。分四期還清。

(八)担保及用途 京漢鐵道收入。用以償還到期德華銀行短期款本息。(民國五年八月十八日滿期)。

(C) 津浦鐵道借款合同

(甲)津浦鐵道借款合同(第一次)

(一)借款名稱 中國國家天津浦口鐵路五釐利息借款。

(二)訂約年月 光緒三十三年十二月初十日。(一九〇七年一月十三日)

(三)債權者 英國華中鐵路公司及德國德華銀行。

(四)簽約人 梁敦彥。

(五)借款額 英金五百萬磅。(德國三百萬磅。英國二百萬磅。)

(六)利率及實收 年利五釐。(每年四月一日及十月一日支付) 德款實收九三。(二百七十九萬

磅) 英款九四半。(一百八十九萬磅)

(七)償還期限 三十年。第十年後。分二十年還本。即民國七年九月十七日起。民國二十七年三月十八日止。每年二回。共還二十五萬磅。無論何時。均得掃數還清。或超過每年定額。但在第二十年以前。其超過額。每百磅。須加利二磅半。

(八)担保品 本路財產全部及左列各稅。

直隸省釐金	每年	一、二〇〇、〇〇〇	海關兩
山東省釐金	每年	一、六〇〇、〇〇〇	
江寧釐金	每年	九〇〇、〇〇〇	
淮安釐金	每年	一〇〇、〇〇〇	
合計	每年	三、八〇〇、〇〇〇	

如將來裁釐加稅。即由增收關稅項下提撥。又借款未還清前。不得以本路及其收入。担保其他借款。且須政府保證還本付息。如本路收入。不敷本息還付時。政府須另籌撥付。

(九)借款用途 修造天津至浦口之鐵道。及修造期間付息之用。

(一〇)修造鐵道 線路於天津或其附近。與京奉連絡。以過德州濟南至嶧縣為北段。由嶧縣至浦口為南段。中國政府承認北段聘德人為總工程師。南段聘英人為總工程師。

(一一)鐵道管理 鐵道修造及管理之權。皆歸中國政府。任命全路督辦大臣一人。下置總辦或代辦。英德總工程師。受鐵路總局指揮。辦理一切工程。鐵道竣工以後。南北兩段。共設一總工程師。任用總工程師時。雖不必與銀公司協商。但在借款未還清前。須用歐洲人。任命各項路員。由總工程師總辦或代辦協議。兩方有爭執時。由督辦大臣裁決。無論何人。不得再有異議。

(一二)採購鐵道材料及備金 一切鐵道材料。皆由總辦採購。但在修造期間。由銀公司及德華匯豐兩銀行經理。得總辦許可。採購最良最廉之材料。得抽貨價百分五之備金。英德所製材料。如與他國貨品同質同價。儘購英德材料。中國材料。如與英德貨品同等。儘購中國材料。如購華貨。銀公司不抽備金。

(一三)報酬 廢除草合同所載以鐵道營業餘利十分之二。報酬銀公司之規定。從第一次債票中。一次給以二十萬磅為紅利。

(一四)優先權 將來中國政府。修造連絡本路之枝路。如需外款。須先與銀公司商辦。

(一五)公債發行地及價格 發行地倫敦。柏林。發行價格九八又四分之三。

(一六)還本付息手續費 千分之二五。

(乙)津浦鐵道續借款合同 (第二次)

(一)借款名稱 中國國家天津浦口鐵路五釐利息續借款。

(二)訂約年月 宣統二年八月二十五日。(一九一〇年九月二十八日)

(三)債權者 英國華中鐵路公司。德國德華銀行。

(四)簽約人 徐世昌。沈雲沛。

(五)借款額 英金四百八十萬磅。(英國一百五十萬磅。德國三百三十萬磅。)但只交付三百萬磅。

(英國一百一十一萬磅。德國一百八十九萬磅。)其餘一百八十萬磅。迄未發行交付我國。

(六)利率及實收 年利五釐。(每年五月一日及十一月一日支付)實收九五。(已發行之三百萬磅。實收二百八十五萬磅。)

(七)償還期限 三十年。第十年後。分二十年還本。即民國十年十月十七日起。民國二十九年十月十七日止。每年還本十五萬磅。

(八)担保品 以第一次借款之担保釐稅。為第二担保外。更以左列各稅担保。

山東省釐稅 每年 一、五〇〇、〇〇〇 海關兩

江寧釐金局釐稅 每年 六〇〇、〇〇〇

江蘇省淮安釐稅 每年 一〇〇、〇〇〇

第十章 鐵道借款合同要項

二八〇

安徽省釐稅	每年	七〇〇、〇〇〇
直隸省釐稅	每年	一、〇〇〇、〇〇〇
合 計	每年	三、九〇〇、〇〇〇
(九)借款用途	修造天津至浦口鐵路及修造期間付息之用。	
(十)公債發行地及價格	發行地敦倫柏林。發行價格同額面。	
(丙)德華銀行津浦鐵道臨時借款合同		
(一)借款名稱	津浦鐵路臨時墊款。	
(二)訂約年月	民國元年七月十一日及八月十一日(西一九一二年)	
(三)債權者	德國德華銀行	
(四)簽約人	朱啟鈞	
(五)借款額	本利合計英金九十萬零四百二十四磅六先令四辨士。	
(六)利率及實收	年利七釐無扣。	
(七)償還期限	隨時償還。	
(八)担保品	一德華銀行所存津浦鐵路續借款未發行之債票。	

(九)借款用途 津浦鐵道北段急需各款。

『備考』 民國元年七八月間。第一次暫借四萬磅。第二次暫借四萬九千磅。均約是年年終償還。由津浦續借款未發行之債票。售得款中扣還。到期如不能還。又債票不能售出時。銀行得每百磅抽五磅半備金。以八十八磅購買百磅債票。其後到期。無款償還。銀行亦不肯依約承購債票。遂轉利作本。並陸續加借六十七萬七千四百六十七磅餘。逮至五年六月末。本利匯計。遂如上列借款額數。

(丁)華中公司津浦鐵道臨時借款合同。

(一)借款名稱 津浦鐵道臨時借款。

(二)訂約年月 民國元年八月二十八日。(西一九一二年)

(三)債權者 英國華中鐵路公司。

(四)簽約人 朱啟鈞。

(五)借款額 英金三十萬磅。

(六)利率及實收 年利七釐。無扣。

(七)償還期限 民國二年三月三十一日。

(八)擔保品 津浦鐵道續借款未發行之債票。

第十章 鐵道借款合同要項

二八二

(九)借款用途 津浦鐵道南段各項未付費。購買車輛及下關浦口間。輪渡設備費。暨南段工程繼續資金。

『備考』 初約定期。債票不能售出。又無現款償還時。公司得每百磅抽五磅半傭金。以八十八磅購買債票百磅。其後。到期無款償還。債票亦未售出。公司亦不願依約承購債票。遂無償還之期。至民國四年十二月。中英公司短期借款成立。始將至四年十月三十一日以前之利息付清。自後每半年付息一次。

(D) 道清鐵道借款合同。

(甲) 道清鐵道借款合同。

- (一) 借款名稱 一九〇五年中國國家河南鐵路五釐借款。
- (二) 訂約年月 光緒三十一年六月初一日。(一九〇五年七月三日)
- (三) 債權者 英國福公司。(北京銀公司)
- (四) 簽約人 盛宣懷。
- (五) 借款額 英金八十萬磅。(原定七十萬磅。後加十萬磅)
- (六) 利率及實收 年利五釐。(每年一月一日及七月一日支付) 實收九十。(七十二萬磅。約定率)

(七)償還期限 三十年。第十年後分二十年還本。即民國五年六月十六日起。民國二十四年六月十六日止。每年還本二萬四千二百磅。乃至六萬一千一百磅。還本期內。隨時得掃數還清。惟在福公司採礦合同有效期間。不得增加礦物運費。妨害公司事業。

(八)担保品 本路全部財產及營業收入。

(九)償還方法 還本付息。以本路餘利充之。不足由政府另籌。

(一〇)借款用途 償還福公司修造道口至清化之鐵道費及運轉經費。並付本借款利息。餘歸郵傳部收充鐵道經費。

(一一)鐵道估價 福公司所造之道清鐵道。作價六十一萬四千六百磅。

(一二)鐵道材料 本路所需材料。託福公司代購。

(一三)鐵道經營 借款未還清前。本路由福公司代為經營。且在合同期內。福公司每年得分本路餘利十分之二。

(一四)鐵道發行地及價格 發行地倫敦。發行價格八十七半。

(一五)還本付息手續費 千分之二五。

第十章 鐵道借款合同要項

(乙) 道清鐵道臨時借款合同。(已還清)

(一) 借款名稱 道清鐵道臨時墊款。

(二) 訂約年月 民國五年(西一九一六年)

(三) 債權者 英國福公司。

(四) 簽約人 許世英。

(五) 借款額 英金四萬四千三百十磅十先令。

(六) 利率及實收 年利七釐無扣。

(七) 償還期限 民國六年二月十五日。

(八) 借款用途 償還道清鐵道借款第一期本息。

(丙) 道清鐵道枝線借款合同。

(一) 訂約年月 民國八年十月三十日(西一九一九年)

(二) 債權者 英國中英公司。

(三) 簽約人 曾毓雋。

(四) 借款額 英金三十五萬磅。(已交一二六、八三、八磅)

(五) 利率 年利七厘半。

(六) 償還期限 通車後三年。(民國九年修改為十一年)

(七) 借款用途 修造自河南清化鎮至孟縣之鐵道。

(八) 担保 本路全部財產及收入。鐵道收入不足時。應由福公司以煤炭運費支付扣算。

其他各項皆以道清鐵道借款合同為準。

此外尚有民國七年三月二十七日。道清第一次購車借款。美金三十萬元。年利八釐。期限五年。八年三月六月。第二次購車借款。英金十二萬六千八百三十八磅。十八先令七辨士。年利七釐半。期限十年。

(四) 正太鐵道借款合同

(甲) 正太鐵道借款合同

(一) 借款名稱 一九〇二年中國國家鐵路五釐借款。

(二) 訂約年月 光緒二十八年九月十四日。(一九〇二年十月十五日)

(三) 債權者 俄國華俄道勝銀行。(俄亞銀行)

(四) 簽約人 岑春煊。(山西巡撫)

第十章 鐵道借款合同要項

二八六

- (五)借款額 法金四千萬佛郎。(合英金一百六十萬磅)
 - (六)利率及實收 年利五釐。(每年三月一日及九月一日支付)實收九十。(三千六百萬佛郎約定率)
 - (七)償還期限 三十年。第十年後分二十年還本。即民國二年二月一日起。民國二十一年二月一日止。隨時得以掃數還清。
 - (八)担保 本路全部財產及營業收入。
 - (九)還本付息 以本路餘利充之。不足由政府籌補。
 - (一〇)借款用途 修造自正定至太原鐵道。及修造期間借款付息。
 - (一一)鐵道修造及管理 全路修造。任用道勝銀行推薦之工程師。材料概由銀行代購。借款未還清前。鐵道一切營業。由銀行管理。並得分取餘利十分之二。
 - (一二)公債發行地及價格 發行地巴黎。發行價格九六半。
 - (一三)還本付息手續費 千分之二五。
- (乙)正太鐵道借款合同。(已還清)
- (一)借款名稱 正太鐵路墊款。

(二) 訂約年月 宣統元年四月二十三日。(西一九〇九年)

(三) 債權者 巴黎銀公司。

(四) 簽約人 本路前工程師米來哈。

(五) 借款額 一百五十萬佛郎。

(六) 利率及實收 年利七釐。無折扣。

(七) 償還期限 一年。欲展期時。須在四十日以前。與銀公司商議。

(八) 借款用途 撥還本路材料價款。

『備考』 本借款。為宣統元年。正太鐵路前工程師米來哈。依鐵路總局賦予之權限。初借五十九萬佛郎。業經還清。其後民國元年。陸續再借數次。發行債票一百二十六萬三千佛郎。尚有二十三萬七千佛郎。未經發行。

(F) 滬寧鐵道借款合同。

(甲) 滬寧鐵道借款合同。

(一) 借款名稱 滬寧鐵路借款。

(二) 訂約年月 光緒二十九年閏五月十五日。(一九〇三年七月九日)

第十章 鐵道借款合同要項

二八八

(三) 債權者 英國中英公司。

(四) 簽約人 盛宣懷。

(五) 借款額 英金三百二十五萬磅 (第一次二百六十萬磅。中有三十五萬磅未發行。第二次六十五萬磅)。

(六) 利率及實收 年利五釐 (每年六月一日及十二月一日付息) 實收二百二十五萬磅為九十六十五萬磅為九五半 (實收總額二百六十四萬五千七百五十磅)。

(七) 償還期限 五十年。滿二十五年後得隨時掃數還清。但第十二年半以後。如在六個月前豫告。亦得全部還清。惟須按照額面加付二釐半利息。二十五年以後。則不加利。

(八) 担保 本路幹枝線全部財產及收入。

(九) 借款用途 (1) 修造上海至南京鐵道及車輛設備費。(2) 淞滬鐵道收買費。(一百萬兩)。(3) 修路期間。支付本借款利息。

(一〇) 鐵道管理及修造 中國政府任命督辦鐵路大臣一人。為本路總管。在借款未還清前。本路工程及經營。以左列五委員組織滬寧鐵路總管理處掌之。

(1) 督辦鐵路大臣任命之華員一名。

(2) 地方官憲與督辦鐵路大臣會委之華員一名。

(3) 中英公司任命之英人二名。

(4) 由中英公司推薦督辦鐵路大臣任命之總工程師一人。

(一) 餘利分配 在借款未還清前每年鐵道營業收入開銷左列各項即作為餘利以十分之二作銀公司報酬。

(1) 一切營業費。(2) 養路費。(3) 機關車及車輛等補充費。(4) 借款利息。(5) 購買鐵道用地資金利息。

(二) 鐵道材料 鐵道材料由銀公司代購。但為獎勵中國工業起見漢陽鐵廠出品及其他適當中國材料亦可採購。

(三) 公債發行地及價格 發行地倫敦。發行價格二百二十五萬磅為九七半。六十五萬磅無折扣。

(四) 還本付息手續費 千分之二五。

(乙) 滬寧鐵道購地借款合同。

(一) 借款名稱 滬寧鐵路出售購地債票。

(二) 訂約年月 民國二年十月三十日。(西一九一三年)

(三) 債權者 英國中英公司。

第十章 鐵道借款合同要項

二九〇

- (四) 簽約人 周自齊。
- (五) 借款額 英金十五萬磅。
- (六) 利率及實收 年利六釐（每年六月一日及十二月一日付息）實收九二（十三萬八千磅）。
- (七) 償還期限 十年。如六個月前豫告得隨時償還。但遲至第六年末。即民國八年十二月一日起。須分五年還清。
- (八) 担保 與滬寧鐵道借款合同。
- (九) 借款用途 還清工程費中收購上海至南京用地各費。
- (一〇) 公債發行地 全部由匯豐銀行承購。不公募。
- (一一) 還本付息手續費 千分之二五。
- (G) 滬杭甬鐵道借款合同
- (甲) 中英公司借款合同。
 - (一) 借款名稱 中國國家滬杭甬鐵道五釐借款。
 - (二) 訂約年月 光緒三十四年二月初四日。（一九〇八年三月八日）。
 - (三) 債權者 英國中英公司。

四簽約人 高而謙。胡惟德。梁士詒。

(五)借款額 英金一百五十萬磅。

(六)利率及實收 年利五釐。(六月一日及十二月一日付息)實收九三。(一百三十九萬五千磅約定率)

(七)償還期限 三十年。第十年後分二十年。四十次還本。即民國七年十一月十七日起。民國二十七年五月十八日止。每年二次。共還七萬五千磅。以六個月前預告。得隨時掃數還清。惟在第二十年以前。須加利二釐半。

(八)擔保 京奉鐵道餘利。(遼河以東之路除外)

(九)還本付息 以本路收入及京奉餘利充之。不足由政府另籌的款撥付。(現除京奉餘利之外。以江蘇浙江鹽勛加價充之)

(一〇)借款用途 修造上海經杭州至寧波鐵道及購買車輛。

(一一)修造及管理 本路修造及管理各權。皆為中國政府所有。惟借款未還清前。設英工程師一人。承總辦命令。辦理工程事項。

(一二)鐵道材料 採購鐵道材料。須經總辦許可。用包辦投標法。選購最良物品。不必限購英貨。

第十章 鐵道借款合同要項

二九二

(二三) 備金及紅利 銀公司對購鐵道材料。不抽備金。一次與以三萬五千磅之報酬。匯豐銀行代付本息。每百磅抽備金五先令。

(二四) 優先權 將來如修枝路。需外資時。須先向銀公司商辦。

(二五) 發行地及價格 發行地倫敦。發行價格九十九。

(乙) 大倉組借款合同 (已還清)

(一) 訂約年月 民國元年一月 (西一九一二年)

(二) 債權者 日本大倉組。

(三) 借款額 英金二十萬磅。

(四) 利率及期限 年利八釐。償還期限十年。前五年不還本。

(五) 擔保 上海至嘉興鐵道全部財產。

(六) 用途 南京臨時政府財政救濟。

(丙) 大來洋行借款合同。

(一) 訂約年月 民國元年五月 (西一九一二年)

(二) 債權者 美國大來洋行。

- (三)借款額 英金三十萬磅。
- (四)利率及期限 年利六釐。償還期限十五年。
- (五)擔保 本路全部財產。
- (六)用途 修造紹興至杭州鐵道。
- (五) 廣九鐵道借款合同
- (一)借款名稱 廣九鐵路借款。
- (二)訂約年月 光緒三十三年正月二十三日。(一九〇七年三月七日)
- (三)債權者 英國中英公司。
- (四)簽約人 唐紹儀。
- (五)借款額 英金一百五十萬磅。
- (六)利率及實收 年利五釐。(六月一日及十二月一日付息)實收九十四。(一百四十一萬磅約定率)如值市場金融緊急得減至八八實收。
- (七)償還期限 三十年。第十二年半後分十七年年。十八次還本。即民國九年五月十八日起。民國二十六年五月十八日止。每次還八萬五千五百磅。如六個月前預告得還清全部。但在第二十五年以

前須加利二釐半。每年還本超過定額時亦如之。

(八)擔保 本路財產及收入。

(九)用途 修造廣州至九龍租借地境鐵道及修造中之借款付息。

(一〇)報酬 銀公司代辦全路竣工得受三萬五千磅之報酬。通車以後每年分紅利一千磅。

(一一)優先權 將來如造枝路需用外資應先向銀公司商借。

(一二)鐵道管理及修造 由兩廣總督或督辦鐵路大臣委派華總辦一人管理修造及營業。以銀公

司推薦之英工程師及會計監督各一人佐之。

(一三)公債發行地及價格 發行地倫敦。發行價格一百。

(一四)還本付息手續費 千分之二十五。

(I) 吉長鐵道借款合同

(甲)吉長鐵道舊借款合同(第一次)

(一)借款名稱 吉長鐵路借款。

(二)訂約年月 光緒三十三年三月初一日(一九〇七年四月十五日)。

(三)債權者 日本南滿洲鐵道株式會社。

- (四) 簽約人 那桐。瞿鴻禨。唐紹儀。
- (五) 借款額 日金二百十五萬元。
- (六) 利率及實收 年利五釐。(每年三月十四日及九月十四日付息) 實收九三。(一百九十九萬九千五百元)。
- (七) 償還期限 二十五年。第五年後分二十年。四十次還本。即民國四年三月十四日起。民國二十三年九月十四日止。每年還本十萬七千五百元。
- (八) 擔保 本路財產全部及其收入。
- (九) 償還保證 還本付息。概由中國政府保證。到期無款支付。即由南滿會社通告中國政府代付。如中國政府不付。即代管鐵道全部財產。至款付清時止。但實在不能付足。只能如期付出一半者。得與以三個月之猶預期。
- (一〇) 鐵道管理 借款未還清前。用日本人為工程師及會計主任。工程師由中國政府選任適當人物。但須得南滿鐵道會社之同意。會計主任由南滿會社推薦。經中國政府同意任命之。
- (一一) 收入保管 營業收入。概存長春吉林兩地正金銀行支店或代理店。除支付營業費及預存六個月借款本息外。如有餘款。得提歸中國政府支用。

第十章 鐵道借款合同要項

二九六

(一) 優先權 將來如展造本路幹線。或修造枝線。均歸中國政府自辦。如感資金不足。應先向南滿鐵道會社商借。

(乙) 吉長鐵道新借款合同 (第二次)

(一) 借款名稱 吉長鐵道借款。

(二) 訂約年月 民國六年十月十二日。(西一九一七年)

(三) 債權者 日本南滿洲鐵道株式會社。

(四) 簽約人 財政交通兩部總長。

(五) 借款額 日金六百五十萬元。除還清第一次借款二百十五萬元。下欠本利合計一百九十八萬元外。實交四百五十一萬一千二百五十元。

(六) 利率及實收 年利五釐。(每年四月二十一日及十月二十一日付息) 實收九一半。(但還舊債部分照額面)

(七) 償還期限 三十年。自第十年後。分廿年。四十次還本。每次十六萬二千五百元。(不許提前滾還)

(八) 擔保 本路全部財產及收入。本路不能償還借款。中國政府復不能代還時。則將本路財產移

歸南滿鐵道會社管理。

(九)用途 償還舊債及改良吉長鐵道。

(一〇)鐵道管理 中國政府任一局長監督業務。但借款未還清前。業務經營委託南滿鐵道會社。每年報酬以餘利十分之二。至借款還清時。解除委託經理。選任日人三名為工務會計運輸主任。就中推定一人為代表。執行南滿鐵道會社之權利義務。主任以外之路員。由局長與會社代表協定委任。

(一一)鐵道材料 本路器械及材料。先儘華貨採購。

(一二)特別條件 運費及他項收入。概用中國錢幣。存放日本銀行。路警行政暨其他課稅權。皆屬中國。

(一三)優先權 將來如展築本路或修造枝路。資金不足之時。應先向南滿鐵道會社商借。

(J) 四鄭鐵道借款合同 (附民國七年短期借款)

(一)借款名稱 中華民國五釐四鄭鐵道公債。

(二)訂約年月 民國四年十二月二十七日。(西一九一五年)一

(三)債權者 日本橫濱正金銀行。

(四)簽約人 周學熙。梁敦彥。

第十章 鐵道借款合同要項

二九八

- (五) 借款額 日金五百萬元。(民國七年續借二百六十萬元。共計七百六十萬元。)
 - (六) 利率及實收 年利五釐。(每年五月一日及十一月一日付息) 實收九四半。
 - (七) 償還期限 四十年。第十年後分三十年。六十次還本。即民國十六年四月十一日起。民國四十五年四月十六日止。但民國十五年五月以後。以六個月前預告。得全部還清。或超過每年定額以上。惟在民國二十五年以前。須加利二釐半。
 - (八) 擔保 本路全部財產及收入。
 - (九) 用途 修造四平街至鄭家屯鐵道暨設備及修造中付息。
 - (一〇) 鐵道管理 管理權屬中國政府。但會計長任日本人。又修造時。聘日人爲工程師。通車後。任日人爲運輸監督。並聘用保路技師日人一名。
 - (一一) 還本付息手續費 千分之二十五。
- 附四鄭鐵道短期借款合同。
- (一) 起債年月 民國七年二月十七日。(西一九一八年)
 - (二) 借款額 日金二百六十萬元。
 - (三) 利率及實收 年利七釐。無折扣。

- (四)擔保 四鄭鐵道財產及中國政府保證。
- (五)償還期限 一年。(民國八年又展期一年)
- 『備考』 民國九年五月。(又借短期墊款六十萬元)
- (K) 汴洛鐵道借款合同。
- (一)借款名稱 一九〇三年中國國家鐵路五釐借款。
- (二)訂約年月 光緒二十九年九月二十四日。(一九〇三年十一月十二日)
- (三)債權者 比利時電車鐵路合股公司。
- (四)簽約人 盛宣懷。
- (五)借款額 法金二千五百萬佛郎。(三十三年三月續借一千六百萬佛郎。合計四千一百萬佛郎。合英金一百六十四萬磅)
- (六)利率及實收 年利五釐。(每年一月一日及七月一日付息)實收九十。續借九五半。(實收總額三千七百七十八萬佛郎)
- (七)償還期限 三十年。第十年後分二十年還本。即民國四年四月一日起。民國二十三年四月一日止。但隨時得以掃數還清。

第十章 鐵道借款合同要項

三〇〇

- (八)担 保 本路全部財產及收入。
 - (九)用 途 修造開封至洛陽鐵道及修造期間之借款付息。
 - (一〇)償還方法 還本付息以本路餘利充之。不足由政府籌撥。
 - (一一)修造及管理 由比工程師監造。在借款未還清前。並代辦其營業。以本路餘利十分之二為報酬。
 - (一二)鐵道材料 各項材料。由比公司代購。
 - (一三)公債發行地 巴黎及比京不律塞爾。
 - (一四)還本付息手續費 千分之二十五。
- 『備考』 第二次續借款合同與本合同一致。
- (L) 隴海鐵道借款合同
- (甲)隴秦豫海鐵道借款合同。
- (一)借款名稱 一九二二年中華民國五釐隴秦豫海鐵路借款。
 - (二)訂約年月 民國元年九月二十四日。
 - (三)債權者 比利時電車鐵路合股公司。

(四) 簽約人 周學熙朱啟鈐

(五) 借款額 法金二億五千萬佛郎。合英金一千萬磅。但只發行四百萬磅。尚有六百萬磅未發行。

(六) 利率及實收 年利五釐。(每年一月一日及七月一日付息) 實收九四。

(七) 償還期限 四十年。第十年後。分三十年六十次還本。即民國十二年六月十六日起。民國四十一年十二月十六日止。每年約還十三萬三千三百磅。如六個月前通知。隨時得還全部。或每年定額以上。但在第十七年以後。須加利二釐半。

(八) 担保 本路全部財產及營業收入。不能還本付息時。則移轉担保所有權與比公司。

(九) 用途 修造東西幹路。償還汴洛借款。修路期間借款付息。

(1) 修造由甘肅蘭州。至江蘇揚子江北瀕海處之鐵道。但利用已成汴洛。洛潼及清揚各路。至選定線路。終點在瀕海或江口。由比公司與督辦鐵路大臣商定之。

(2) 收買洛潼鐵道財產及其材料。

(3) 償還汴洛兩次借款四千一百萬佛郎。註銷其合同。

(4) 本路如就清徐線展長。出海港。則須收買該線清江浦至楊家莊。已成之二十基羅邁當。

(5) 本路終點碼頭建築費。

(6) 造路期間借款付息及運轉諸費。

(一〇) 管理及修造 本路管理權屬中國政府。中國政府任命督辦一人。以工程師一人佐之。經理鐵道。工程師及會計主任。須用法人或比人。工程師聘約。由督辦定之。人選由督辦與比公司協定。會計主任。由督辦選任。須得比公司同意。督辦與工程師。均有檢查鐵道收支會計之權。雇用外人為技師時。由工程師報告督辦。得其許可定之。

(一一) 鐵道材料 修造期間。所有購買材料事宜。由比公司代辦。但中國製品之品質。與外國製品相等時。先購中國製品。皆由工程師經營辦許可定奪。全線通車以後。督辦依本路便利。採購材料。應購法比商人所有者。以他商品質價格相同。復經比公司介紹為限。又督辦令外商採辦材料時。如比公司所開條件相同。應先儘比公司承辦。

(一二) 優先權 如本借款不敷修造全路。得照本合同。向比公司商辦第二次借款。如中國政府另有款。亦得用造本路竣工。又本路將來修造枝線。如需外資。比公司依本合同條件。有借款優先權。

(一三) 公債發行地及價格 發行地比京不律塞爾。發行價格九一。

(一四) 還本付息手續費 千分之二十五。

(乙) 隴秦豫海短期借款合同

(一)借款名稱 一九一六年隴秦豫海鐵路七釐國庫證券。

(二)訂約年月 民國五年十二月十九日。

(三)債權者 比利時電車鐵路合股公司。

(四)簽約人 施肇基。

(五)借款額 法金一千萬佛郎。(合英金四十萬磅)

(六)利率及實收 年利七釐。實收九五。

(七)償還期限 四年。由本路公債第二次在歐洲售得之款。首先提還。如第二次債票不能售出。雖可稍為展期。但不得遲至民國九年七月一日以後。

(八)担保 本路財產及收入。暨本路債票額面一千五百萬佛郎。

(九)用途 償還未付之材料價款。付清原借款過期利息。扣存本國庫證券至民國六年七月一日止。應付之利息。

此外條款。適用原借款合同。

(丙)隴秦豫海鐵道續借款合同。

(一)訂約年月 民國九年五月一日。(西一九二〇年)

第十章 鐵道借款合同要項

三〇四

- (一) 債權者 比利時電車鐵路合股公司。和蘭銀公司。
- (二) 簽約人 施肇曾。
- (三) 借款額 一億五千萬佛郎。(比利時合股公司) 五千萬吉打。(和蘭銀公司)
- (四) 利率及實收 年利八釐。實收九一。
- (五) 償還期限 十年。自第六年起。每年還本五分之一。中國政府。在規定期限以前。不得掃數還清。但和蘭銀公司。如至民國十一年七月一日以後。第二期債票尙未售出。則其第一期所繳款項之利息。暨其他項支付。當變更之。
- (六) 借款用途 修造海港碼頭。及由海州至徐州或黃河岸之鐵道。又由中國政府撥還短期內債一百八十萬元。
- (七) 公債承銷 比利時合股公司承銷公債一億五千萬佛郎。以該款一半。充觀音堂至黃河濱(即本路西段)鐵道修造費。及修造中之借款還本付息。和蘭銀公司承銷公債五千萬吉打。分三次繳款。以該款一半。建築碼頭及造徐州至碼頭之鐵道經費。
- (八) 特別保證金 中國政府須以定額特別保證金。撥交比公司及和蘭銀公司。以備支付築港事業所需勞力費材料費之利息。暨中國政府代表赴歐借款手續費各項經費。

(一〇) 修造及管理 爲謀鐵道工程便宜。統轄於隴海鐵道總管理處。外人方面代表。仍屬比公司。但該代表者。不得侵害依本合同所有權利。本路東段（由徐州至海口）工程。依特別編組。屬和蘭銀公司。選定之委員會管理。該委員會。受總管理處指揮。管理所屬全部工程。東段鐵道所有技術的設。計。應受比公司指揮。建築碼頭設計。應受和蘭銀公司指揮。

(二) 與舊約關係 民國元年九月所訂合同。除依和蘭銀公司允諾變更之事項。及與本合同抵觸者外。本合同皆適用之。

(M) 漢粵川鐵道借款合同

(甲) 一八九八年華美合興公司借款合同。（已廢約）

(一) 訂約年月 光緒二十四年三月二十日。（一八九八年四月十四日）

(二) 債權者 華美合興公司。

(三) 簽約人 盛宣懷代表駐美公使伍廷芳。

(四) 借款額 美金一千萬元。（合英金四百萬磅）

(五) 利率 年利五釐。

(六) 償還期限 五十年。如中國鐵路公司。欲在二十五年以內。償還全部或一部。須加利息二釐半。

(七)借款用途 修造廣州至漢口幹路及廣東沿海暨其他交通上必要之枝線。

(八)修造及管理 借款未還清前以合興公司為鐵道監督。担任全般職務。以造路費總額百分之五為報酬。借款還清以後。中國鐵路公司得收回管理。撤換合興公司所用洋工程師暨其他各路員之一部或全部。中國鐵路公司如無意收回。合興公司得繼續經營。本路工程自合同簽字日起。三年以內竣工。

(乙)粵漢鐵道追加借款合同。(已廢約)

(一)訂約年月 光緒二十六年六月十七日。(一九〇〇年七月十三日)

(二)借款額 原借美金二千萬元。現增至四千萬元。

(三)擔保 原合同未載担保。現以本路幹枝各線及附屬財產全部為担保。借款未還清前。不得將本鐵道充抵押或出售。

(四)枝線 確定萍鄉三水。岳州三枝線。三水支線。由廣州至三水。將來更由三水連接幹線之一站。修造二三角線。

(五)鐵道修造 鐵道工程自合同簽字日起。十二個月內興工。如逾期尙未興工。本合同作廢。又鐵道竣工期。原合同定三年。今改為簽約後五年竣工。

(六) 鐵道警察 為謀保護鐵道沿線財產得以華人及外人組編鐵道警察。

(丙) 粵漢鐵道收回借款合同。(已還清)

(一) 借款名稱 粵漢贖路借款。

(二) 訂約年月 光緒三十一年九月初八日。(一九〇五年十月六日)

(三) 債權者 英國香港政廳。

(四) 簽約人 湖廣總督張之洞。

(五) 借款額 英金一百十萬磅。

(六) 利率及實收 年利四釐半。無折扣。

(七) 償還期限 十年。以一九〇六年十月六日為第一期。分十期。每期還本十一萬磅。但六個月前豫告得隨時掃數還清。

(八) 担保 湖北湖南廣東三省土藥釐稅。(內地鴉片稅釐金) 又三省督撫連帶保證。

(九) 借款用途 贖回粵漢鐵道。(1) 全線利權放棄賠償金三百七十五萬磅。(2) 廣三已成鐵道三十二英里收買費。及本路土工五十英里經費共三百萬元。

(丁) 漢粵川鐵道借款合同

第十章 鐵道借款合同要項

三〇八

- (一) 借款名稱 一九一一年中國政府湖廣鐵路五釐遞還金磅借款。
- (二) 訂約年月 宣統三年四月二十三日。(一九一一年五月二十四日)
- (三) 債權者 英國匯豐銀行。德國德華銀行。法國東方匯理銀行。美國資本團。(與幣制借款投資團同。即摩根。昆羅布第一國立銀行)
- (四) 簽約人 盛宣懷。
- (五) 借款額 英金六百萬磅。(將來得再加四百萬磅)
- (六) 利率及實收 年利五釐。實收九五。(五百七十萬磅)
- (七) 償還期限 四十年。第十一年起。分三十年。六十次還本。即民國十年六月三日起。民國四十年十二月三日止。但六個月前豫告。得隨時掃數還清。或還定額以上。惟在起債後第十七年以前。須加利二釐半。
- (八) 担保 以左列各稅充之。
 - (1) 湖北省百貨釐金稅 每年 二、〇〇〇、〇〇〇 海關兩
 - (2) 湖北省川淮鹽局江防經費 每年 四〇〇、〇〇〇
 - (3) 湖北省川淮鹽新加二文捐 每年 三〇〇、〇〇〇

(4) 湖南省百貨釐金 每年 二、〇〇〇、〇〇〇

(5) 湖南鹽道庫正釐 每年 二五〇、〇〇〇

(6) 兩湖賑捐中之鄂款 每年 二五〇、〇〇〇

合計 每年 五、二〇〇、〇〇〇

(九) 借款用途 (1) 修造粵漢線武昌至宜章。長一千八百華里之鐵道。(經過岳州。長沙。郴州。宜章以南歸廣東商辦公司修造。與本借款無關。) (2) 清還華美合興公司贖路賠償金欠款美金二百二十萬二千元。(3) 修造川漢線自廣水(京漢鐵道廣水站附近)經襄陽。荊門。至宜昌。長一千二百華里之鐵道。(4) 修造川漢線宜昌至夔州。長六百華里之鐵道。(5) 收買川漢粵鐵道已成路工六十萬磅。(民國二年確定收買費。川漢線宜昌附近一千二百六十萬兩。粵漢長沙至涿口八百八十三萬二千六百元。) (6) 造路期間本借款付息。

(一〇) 修造及管理 本路修造及管理。中國政府有全權。任用左記三工程師。秉承督辦大臣。及總辦幫辦之命。襄助各項工程。

粵漢鐵道武昌至宜章 英人工程師一名

川漢鐵道廣水至宜昌 德人工程師一名

川漢鐵道宜昌至夔州 美人工程師一名

修造鐵道。本合同簽字後。六個月以內。自武昌。長沙（屬粵漢線）廣水。宜昌（屬川漢線）四處開工。定三年竣工。惟宜昌至夔州一段。以工程困難。得以展期。

（一一）鐵道材料 鐵軌用漢陽鐵廠出品。其他材料。由督辦大臣或總辦。以投標法採購。如購外國材料。英國銀公司及德華銀行經理人。得抽從價五釐之傭金。又外國材料。如品質價等相等。應先購英美德法四國出品。若中國鐵路總局。在中國或外國。令其他經理人購辦材料。應付傭金五釐。與本經理人。凡購買材料。須得督辦大臣或總辦之許可。

（一二）公債發行地 倫敦。巴黎。柏林。紐約。

（一三）還本付息手續費 千分之二十五。

（一四）優先權 造路款項不敷。四國銀行團。得以與本合同同一條件。續借四百萬磅。如將來展造本路需外資時。四國銀行團有借款優先權。

『備考』 粵漢川鐵道借款。上述而外。尚有民國八年。中英公司交通部第二次借款合同。借款額二百萬元。用購機關車及貨車。暨湘鄂段工程改良經費。又是年湖廣鐵道墊款四十萬兩。債權亦屬中英公司。用途亦同前項借款。

(N) 京綏鐵道借款合同

(甲) 京綏鐵道第一次借款

- (一) 訂約年月 民國七年。(西一九一八年)
- (二) 債權者 日本東亞興業株式會社。
- (三) 借款額 日金三百萬元。
- (四) 利率及實收 年利九釐。實收一百。
- (五) 擔保 中國政府保證。又京綏鐵道公債三百五十萬元。
- (六) 償還期限 六年。自第二年起。分五年還本。

(乙) 京綏鐵道第二次借款。

- (一) 訂約年月 民國十年四月十八日。(西一九二一年)
- (二) 債權者 日本東亞興業株式會社。
- (三) 借款額 日金三百萬元。
- (四) 利率及實收 年利一分。實收一百。
- (五) 擔保 民國十年四月。發行綏包展造公債三百五十萬元。

第十章 鐵道借款合同要項

三二二

(六)用途 展造綏遠至包頭鎮鐵道。

(七)償還期限 四年。

第二節 預定鐵道之部

(A) 同成鐵道借款合同 (墊款)

(一)借款名稱 中華民國五釐同成鐵路借款。

(二)訂約年月 民國二年七月二十二日。(西一九一三年)

(三)債權者 法比兩國鐵路公司。

(四)簽約人 梁士詒。朱啟鈞。

(五)借款額 法金二億五千萬佛郎。(合英金一千萬磅)但僅付墊款二千五百萬佛郎。債票尙未發行。

(六)利率及實收 年利五釐。實收九四半。

(七)償還期限 四十年。自第十一年起。分三十年。六十次還本。但在六個月前豫告。得隨時掃數還清。或還定額以上。如在起債後。第十七年以前。須加利二釐半。

(八)担保 本路財產及其收入。

(九)用途 修造山西大同至四川成都之鐵道及運轉費。暨修路期間本借款付息。

(一〇)修造及管理 與銀公司會同選任法比工程師一名。又會計監查員一名。亦由法比人中選任。須得銀公司同意。

(一一)鐵道材料 採購材料。概令銀公司代辦。其他悉照隴海借款合同。

『備考』 法比兩國鐵路公司。La Societe Belge de fer en Chine, Societe anonyme La Societe Terancaise de construction et de l'exploitation de Chemins de fer en Chine, Societe anonyme

(B) 浦信鐵道借款合同 (款墊)

(一)借款名稱 中華民國五釐浦信鐵路借款。

(二)訂約年月 民國二年十一月十四日。(西一九一三年)

(三)債權者 英國華中鐵路公司。

(四)簽約人 熊希齡。周自齊。沈雲沛。

(五)借款額 英金三百萬磅。(僅交墊款二十萬磅。債票未發行)

(六)利率及實收 年利五釐。實收九四半。

第十章 鐵道借款合同要項

三一四

(七) 償還期限 四十年。自第十一年起。分三十年還本。但在六個月前豫告。得掃數還清或還定額以上。如在起債後第二十年以前。須加利二釐半。

(八) 擔保 本路財產及收入。

(九) 用途 修造浦口至信陽之鐵道。購買鐵道用地。車輛及他一切設備運轉諸費。及修路期間。本借款付息。

(一〇) 修造及管理 建設管理之權。概屬中國政府。修造期間。用英國工程師一人。由督辦與銀公司協商選任。承督辦。總辦。幫辦之命。管理一切工程及採購材料事宜。工程所用華人及外國人員。由工程師呈請督辦僱用。

(一一) 鐵道材料 造路期間。由外國採購材料。銀公司經理人。得抽從價五釐之備金。又材料品質相等時。儘購英國出品。如中國出品。與英國及他外國出品。品質價格相等。先購中國出品。

(一二) 會計監督 借款概存匯豐銀行。鐵道工程需款時。由中國鐵路總辦或幫辦與會計主任。簽發支票。向該銀行支取。會計主任由督辦與銀公司協選英人任之。承督辦或總辦幫辦之命。管理一切收入。會計課員。由會計主任呈請督辦委任。

(一三) 報酬 廢除草約根據滬寧鐵道借款合同。以餘利十分之二。給銀公司之規定。改爲一次給

十二萬磅。

(二四) 優先權 將來中國政府展造本路或修支線如借外債銀公司於承銷公債有優先權。

(O) 欽渝鐵道借款合同 (墊款)

(一) 借款名稱 中華民國政府一九一四年欽渝鐵路五釐借款。

(二) 訂約年月 民國三年一月二十一日 (西一九一四年)

(三) 債權者 法國中法實業銀行。

(四) 簽約人 熊希齡周自齊。

(五) 借款額 法金六億佛郎 (合英金二千四百萬磅) 僅付墊款三千二百一十一萬五千五百佛郎。
債票未發行。

(六) 利率及實收 年利五釐 (每年六月一日及十二月一日付息實收九四)

(七) 償還期限 五十年自第十六年起分三十五年還本。但六個月前豫告得隨時掃數還清或還一部。惟在起債後第三十年以前須加利二釐半。

(八) 擔保 中國政府保證。又本路全部財產及收入。與欽州碼頭全部財產及收入。

(九) 用途 (1) 建造欽州經雲南至重慶之鐵道。(2) 建築欽州海港碼頭。(3) 收買鐵道用地。(4) 造路期

第十章 鐵道借款合同要項

三一六

間。本借款付息。

(一〇) 修造及管理 中國政府與銀行協商。選任法工程師一名。並選任法人一名為會計主任。管理一切收支。

(一一) 鐵道材料 鐵道及他需用材料。除中國出品。品質價格。匹敵外國出品外。概由銀行代購外國出品。法國出品。有購用優先權。

(一二) 發行地及備金 公債在巴黎發行。還本付息備金。千分之二十五。
『備考』 此項墊款。皆為財政部挪用。與本路工程。毫無關係。改為實收八九。二五。以煙酒稅擔保。償還期限為六年。

(D) 寧湘鐵道借款合同 (墊款)

(一) 借款名稱 中國政府五釐寧湘鐵路借款。

(二) 訂約年月 民國三年三月三十一日。(一九一四年)

(三) 債權者 英國中英公司。

(四) 簽約人 周自齊。朱啟鈞。

(五) 借款額 英金八百萬磅。墊款五十萬磅。

(六) 利率及實收 年利五釐。實收九十六。

(七) 償還期限 四十五年。自第十六年起。分三十年還本。如在六個月前豫告。並得掃數還清。或還一部。但在起債後。第二十五年以前。須加利二釐半。

(八) 擔保 本路所屬土地。材料。車輛。建築物。及他全部財產。又中國政府保證。

(九) 用途 (1) 收買安徽省鐵路公司蕪湖附近之工程及財產。(2) 修造由南京經寧國。徽州。至南昌之鐵道。蕪湖連絡廣德鐵道。及由南昌接聯株萍鐵道。(3) 收買株萍鐵道。(4) 造路期間借款付息。

(一〇) 修造及管理 照浦信借款合同。任用英人爲工程師及會計主任。通車後。選任英人爲運輸監督。簽字後。四年內。全路竣工。

(一一) 鐵道材料 採購材料。令中英公司包辦。抽備金從價五釐。

(一二) 優先權 將來如修造徽州至杭州。蕪湖至廣德。由南昌至萍鄉間之一地點。連接湖廣鐵道之湖北某站。需借外債時。公司有優先權。

(四) 沙興鐵道借款合同 (墊款)

(一) 借款名稱 一九一四年中國國家鐵路五釐借款。

(二) 訂約年月 民國三年七月二十五日。(一九一四年)

- (三) 債權者 英國寶林公司。
 - (四) 簽約人 周自齊。梁敦彥。
 - (五) 借款額 英金一千萬磅。(僅付墊款五萬磅。債票未發行) 如不敷用。得第二次增借二百萬磅。
 - (六) 利率及實收 年利五釐。實收九十六。
 - (七) 償還期限 四十年。自第十二年半後。分二十七年半。五十五次還本。如有六個月前豫告。得隨時還清全部或一部。但在起債後。第二十五年以前。須加利二釐半。
 - (八) 擔保 中國政府保證。又本路全部財產及收入。如無力還本付息。公司於擔保品。有占有之權。
 - (九) 用途 修造由揚子江沙市對岸之一地點。經常德。沅州。貴陽。至興義幹路。及常德至長沙支線。並修路期間。支付利息及報酬費。
 - (一〇) 修造及管理 鐵道管理權。屬中國政府。工程師及會計主任。以英人任之。鐵路修造。依包工形式。由寶林公司代造。包工報酬。除支修造費之七釐外。並得抽由外國採購材料之備金五釐。
 - (一一) 發行地及備金 公債在倫敦發行。還本付息備金千分之二十五。
- (F) 濱黑鐵道借款合同(墊款)
- (一) 借款名稱 一九一六年中華民國政府濱黑鐵路五釐借款。

- (二) 訂約年月 民國五年三月二十七日。(一九一六年)
- (三) 債權者 俄國華俄道勝銀行。(俄亞銀行)
- (四) 簽約人 周學熙。梁敦彥。
- (五) 借款額 俄金五千萬盧布。(僅付墊款規平銀五十萬兩)
- (六) 利率及實收 年利五釐。實收九十四。
- (七) 償還期限 四十六年。自第十七年起。分三十年六十次還本。如有六個月前豫告。隨時得還全部。或一部。但在起債後。第二十七年以前。須加利二釐半。
- (八) 擔保 本路全部財產及收入。
- (九) 用途 (1) 修造由中東鐵道哈爾濱附近。經墨爾根。至黑龍江岸卜拉克維城斯克對岸黑河府幹路。及由墨爾根至齊齊哈爾支路。暨購買材料及車輛。(2) 收買齊齊哈爾至中東鐵道昂昂溪已成鐵道。(3) 造路期間。本借款付息及運轉費。
- (一〇) 借款或過不足 本借款如不敷全線營造及車輛設備時。銀行應豫告中國政府。加發債票。以期全路竣工。得達全部通車程度為止。續借款各項條件。悉照本合同辦理。如全路竣工後。借款尚有剩餘。則存入銀行為存款。以充政府對本台同應負責任付款之用。或作修繕改良鐵道經費。

(一) 營造及管理 全線工程。本合同簽字後。務速計畫完備。債票售出後。即着手開工。線路里程。俟測量完竣時定之。軌間應與中東鐵道相同。(豫定五年竣工。俟全線測畢。再確定年限。) 中國政府派遣督辦一人。常駐工程地段。代表政府有執行本合同範圍內各項事務全權。工程師及會計主任各一人。由俄人選任。工程師係與銀行協商選任之。承督辦之命。擬具全線工程豫算。監督各項工程。採購材料器具。以供運轉之用。全路竣工後。不設工程師。由督辦與銀行商定。聘用俄人技師一名。管理運轉。保路工程。車輛材料附屬品各項。

(二) 鐵道材料 營造期間。工程及運轉所需各種材料。概由銀行代購。但為獎勵中國工業。中國出品。如與外國出品。品質價格相等。儘購中國出品。銀行並不抽備金。俄國出品。如與他國出品。品質價格相等。工程師有介紹於督辦之優先權。銀行對購歐美各國材料。得按貨價。抽備金五釐。

(三) 優先權 中國政府。將來如欲展造本路。或修支路。應以中國資本營造。如需外資。銀行有投資優先權。

(四) 發行地及備金 發行地俄京或他國。還本付息備金。千分之二十五。

(G) 吉會鐵道借款合同 (墊款)

(一) 借款名稱 中華民國政府吉會鐵路金幣公債。

(二) 訂約年月 民國七年六月十八日。(西一九一八年)

(三) 債權者 日本特殊銀行團。(日本興業銀行。台灣銀行。朝鮮銀行)

(四) 簽約人 曹汝霖。

(五) 借款額 墊款日金一千萬元。(總額未定)

(六) 利率及實收 年利五釐。(墊款七利半) 實收九四半。(墊款無折扣)

(七) 償還期限 四十年。自第十一年起。分三十年還本。

(八) 担保 本路全部財產及收入。

(九) 用途 營造吉林至朝鮮會寧鐵道。及架設圖們江鐵橋。(圖們江鐵橋由中國政府與日本朝鮮總督府道路局。共同架設。建築費各負擔一半。訂有草約)

(一〇) 正約簽訂期 本鐵道正式借款合同。以本草合同為基礎。本草合同成立後。六個月內訂正合同。

(B) 高徐順濟鐵道借款草合同。(墊款)

(一) 借款名稱 中華民國政府高徐鐵路金幣公債。濟順鐵路金幣公債。

(二) 訂約年月 民國七年六月十八日。(西一九一八年)

第十章 鐵道借款合同要項

三三二

- (三) 債權者 日本特殊銀行團。(日本興業銀行。台灣銀行。朝鮮銀行。)
 - (四) 簽約人 章宗祥。
 - (五) 借款額 墊款日金二千萬元。(總額未定。)
 - (六) 利率及實收 墊款年利八釐。實收無折扣。
 - (七) 償還期限 四十年。自第十一年起。分三十年還本。墊款則本公債發行後。即行扣還。
 - (八) 擔保 本路全部財產及收入。
 - (九) 用途 展長膠濟鐵道。由濟南造至直隸順德。聯絡津浦京漢兩路。由高密造至江蘇徐州。聯絡膠濟津浦兩路。如察知本鐵道經營無利益時。銀行得與中國政府協議變更路線。
 - (一〇) 正約簽訂期 以本草約為基礎。本草約成立後。四個月內訂正約。
 - (一一) 鐵道營造 中國政府與銀行團訂正約後。即與銀行團協定工程進行計畫。以期速成。
- (I) 滿蒙四鐵道借款合同 (墊款)
- (一) 借款名稱 中華民國政府洮熱鐵路金幣公債。長洮鐵路金幣公債。吉開鐵路金幣公債。某某鐵路金幣公債。
 - (二) 訂約年月 民國七年九月二十八日。(西一九一八年。)

- (三) 債權者 日本特殊銀行團。(日本興業銀行。台灣銀行。朝鮮銀行)
- (四) 簽約人 章宗祥。
- (五) 借款額 總額未定。墊款日金二千萬元。
- (六) 利率及實收 墊款年利八釐。實收無折扣。
- (七) 償還期限 四十年。自第十一年起。分三十年還本。但墊款俟公債發行後。即行扣還。
- (八) 擔保 本路財產全部及收入。
- (九) 用途 (1) 修造自吉林經海龍至開原鐵道。(2) 修造長春至洮南鐵道。(3) 修造洮南至熱河鐵道。(4) 修造自洮熱線某站起。至海岸鐵道。(本線路俟調查後決定)
- (一〇) 正約簽訂期 正約以草約爲基礎。草約成立後。四個月內簽訂正約。
- (一一) 鐵道營造 中國政府與銀行團訂立正約。即與銀行團協定工程進行計畫。以圖速成。
- 『備考』 本合同未規定之條件。悉按光緒三十三年十二月。津浦鐵道借款合同。協議決定。
- (J) 裕中公司鐵道包工營造借款合同
- (一) 訂約年月 民國五年五月十日。(九月二十九日追加條件)
- (二) 債權者 美國裕中公司。

第十章 鐵道借款合同要項

三三四

(三) 簽約人 曹汝霖。

(四) 借款額 總額未定。墊款美金五十萬元。

(五) 發行公債備金 正約成立後六個月內發行債票。按票面值百抽五爲備金。

(六) 利率及實收 年利五釐。(每半年付息一次) 實收九十。

(七) 償還期限 公債發行後五十年內還清。

(八) 担保 本路全部財產及收入。

(九) 用途 修造下列鐵道一千五百英里。(九月二十九日追加條件改爲一千二百英里)(1)由

湖南衡州至廣西南寧(2)由山西豐鎮至甘肅寧夏(3)由寧夏至蘭州(4)由廣東瓊州至樂會(5)由浙江杭州至溫州。

(一〇) 管理及營造 中國政府任命督辦一人。其下分設三科(1)工務科。以工程師爲主任。(2)業務科。以業務經理爲主任。(追加條件。俟鐵道通車後必要時委派。任期以借款還清日爲止。)(3)總務科。以總稽核員爲主任。(俟必要時委派。任期以借款還清日爲止。)(三科主任概由公司推薦於督辦。若督辦否認。被推薦者得再薦之。如不勝任。得與公司商議撤換。鐵道營造採用包工形式。所有工程。測量。建築各事。皆由公司主任辦理。一切建築計劃及材料設計。呈報交通部。核准施行。中國政府。

得臨時派人視察各項工程。鐵道竣工。由公司呈請交通檢查。

(二) 鐵道材料。各項材料。概由公司主任代辦。抽備金百分之五。但收買鐵道用地費。不在此限。外國出品。品質價格相等。儘購美國出品。如中國出品。品質價格與他外國品相等。先購中國出品。凡購買材料。須經督辦認可。

(三) 借款存支。債票收入。存入雙方指定之銀行。達二萬五千元以上之支票。須經督辦簽字。其他工程上臨時別費。亦須督辦認可。

(四) 利益分配。鐵道營業開始以後。提取餘利百分之二十五。(追加條件。改爲百分之二十) 爲公司報酬金。至借款還清日止。

(五) 軍事規定。如值戰事。全體路員。須遵守戒嚴令。載運軍隊及軍需品。運費減半。又不論戰時平時。對中國政府輸送軍隊。概收半費。

(六) 線路實測。實測完了。一年以內。如公債尙未售出。又不能墊款。即行廢約。(九月二十九日。追加條件)

(K) 中英公司交通部借款合同附

(甲) 中英公司交通部第一次借款。

第十章 鐵道借款合同要項

三三六

- (一) 訂約年月 民國四年十二月 (西一九一五年)
- (二) 借款額 規銀二百一十萬兩
- (三) 利率及實收 年利七釐實收無折扣
- (四) 償還期限 四年自第二年起分三年六次還清
- (五) 擔保 京奉鐵道餘利但須先儘京奉滬杭甬及楓滬三項借款還本付息
- (六) 用途 支付華中鐵路公司之津浦借款及浦信墊款利息中。英公司寧湘墊款利息京奉鐵道豫算內各項費用。

(乙) 中英公司交通部第二次借款 (湖廣借款之墊款)

- (一) 訂約年月 民國八年十二月 (西一九一九年)
- (二) 款額及利率 銀元二百萬元年利八釐
- (三) 償還期限 三年自民國九年十二月起每月還十萬元
- (四) 擔保 京奉鐵道餘利
- (五) 用途 購買機關車貨車改良粵漢線湘鄂段工程

第三節 民業鐵道之部

(A) 南潯鐵道借款合同

(甲) 南潯鐵道借款

- (一) 訂約年月 民國元年八月(西一九一二年)
- (二) 債權者 日本東亞興業會社
- (三) 簽約人 陳三立、熊兆棟
- (四) 借款額 日金五百萬元
- (五) 利率及實收 年利六釐半。實收約定率四百七十五萬元。
- (六) 償還期限 十五年(每年六月、十二月付息)自第十一年起分五年十次還清。每次五十萬元。
(民國十二年、十六年起十六年止)
- (七) 担保 本路全部財產及營業收入。
- (八) 用途 修造九江至南昌鐵道及償還舊債。
- (九) 特別條件 (1) 用外國人爲工程師及會計長時。應由東亞興業會社推薦。(2) 鐵道材料有供給優先權。(3) 東亞興業會社對於營業及會計。有隨時監查之權利。(4) 借款利息延至四期不付。東亞興業會社得代管其營業權。

第十章 鐵道借款合同要項

三二八

(乙) 南灣鐵道第一次續借款。

- (一) 訂約年月 民國三年五月。(西一九一四年)
 - (二) 款額及用途 日金五十萬元。用爲路工繼續費。
 - (三) 償還期限 同原借款。分五年十次還清。每次五萬元。自民國十三年起。十八年止。
- 其他各條。概同原借款合同。

(丙) 南灣鐵道第二次續借款

- (一) 訂約年月 民國三年六月。(一九一四年)
- (二) 款額及用途 日金二百萬元。用造德安至南昌鐵道。
- (三) 償還期限 二十年。自第十六年起。分五年十次還清。每次二十萬元。(民國十八年起。二十二年止)。

『備考』 南灣鐵道借款。尙有民國四年六月。日本三井物產會社購車借款八萬零七百六十八兩。

(機關車三部之代價) 民國七年。日本東亞興業會社第三次借款。日金六十七萬九千六百五十元。用付舊債利息者也。

(B) 膠濟鐵道贖回借款合同

(一) 訂約年月 民國十一年十二月五日。

(二) 債權者 日本國政府。

(三) 簽約人 王正廷。勞之常。陸夢熊。顏德慶。

(四) 借款額 日金四千萬元。

(五) 利率及抵押 年利六釐。抵押。膠濟鐵路國庫券四千萬元。

(六) 償還期限 十五年。

(七) 担保及用途 以膠濟鐵道財產及進款担保。用以贖回膠濟路。

(八) 特別條件 本國庫券未還清以前。不得以膠濟鐵道財產及進款。供內債及他外債之担保。本路進款。應存入正金銀行之青島分行或濟南分行。提用本路進款。須經中日兩會計長會同簽字。還本付息地點。定在日本東京橫濱正金銀行。

此外民業鐵道借款。尚有安徽之安正鐵道。借入日本東亞興業會社日金二十萬元。四川之井富鐵道。借入日本東亞興業會社日金十八萬二千九百五十七元。(兩路現皆未造) 山東之博山鐵道。借入日本中日實業公司日金三十萬元。廣東之潮汕鐵道。借入日本台灣銀行鉅款。(或云百萬。或云二百萬) 惜未得其確數耳。

第十一章 已成國有鐵道

第一節 京奉鐵道

(A) 沿革

本路由枝枝節節而成。開辦最早。獲利之多。營造費之廉。均爲各路冠。當清光緒三年五月。輪船招商局總辦唐景星（廷樞）以所探開平煤礦。運道不通。特稟請直督李鴻章。奏准創辦唐山至胥各莊七英里鐵路。名曰唐胥。聘英人布雷（Bryce）及金達爲工程師。已而守舊黨撓之。收回成命。四年。復奏請改修輕便鐵道。曳以騾馬。不用機車。始獲准行。於五年告成。是爲本路發軔之始。亦卽北方造路權輿。七年。金達以騾馬實不勝任。特自造一小機車牽引。京官聞而嚴參。奉旨查辦。經李多方解釋。乃克復用。自是始爲機車鐵道。十一年七月。金達繼布雷爲總工程師。以延長路線。進言於李。李卽奏准展至蘆台。並組開平鐵路公司。收買唐胥。派伍廷芳爲總理。十二年告成。稱唐蘆。十三年二月初二日。總理海軍衙門。准奏接造至天津。令李迅速籌議進行。李卽改名中國鐵路公司。定股銀一百萬兩。選舉董事。十四年三月。至塘沽。八月二十八日。至天津。九月初五日。李親往驗路。舉行開車式。稱唐津。十月二十八日。海署奏准。將唐津西接通州。東接山海關。十一月二十日。伍廷芳偕金達。履勘津通。十二月初九日。覆勘。十七日。圖成。而內外臣工。彈章迭上。惟劉銘傳極力主張。張之洞則議移修蘆漢。反對派並鼓動船戶。折毀已成之天津北河鐵橋。津通遂不進。

行。而東路則於是年造至古冶。稱冶津。概歸中國鐵路公司管轄。是爲商辦時期。

光緒十六年三月初三日。海署因軍事關係。奏准速築關東。移蘆漢官款二百萬兩助之。並命李氏督理一切。原擬官商合辦。適中國鐵路公司資本告罄。無法再修。李乃於十七年。設局山海關。名曰北洋官鐵路局。十八年造至灤州。十九年。關內告成。復接修關外。二十年。造至綏中。會中日戰起。暫停。二十一年。和議成。李復請修至京師。旨允。二十二年。派胡燏棻爲督理大臣。路線由天津北至馬家舖。西至蘆溝橋。稱津蘆。並將天津至古冶之商路。收歸國有。改名津榆鐵路總局。是爲官辦時期。

光緒二十三年。籌議接修關外至新民屯。並造溝幫子至營口枝線。改名關內外鐵路總局。然修津蘆時。已向匯豐德華道勝三銀行。借墊二百五十四萬兩。如此鉅款。無法再籌。乃決向英借款。俄使再三抗議。謂有碍彼滿洲獨佔利益。尋經英俄互相承認。揚子江及滿洲特權。始於二十四年八月二十五日。訂借中英公司英金二百三十萬磅。除還匯豐一百二十四萬兩。德華七十萬兩。道勝六十萬兩外。概用以造鐵道。自是。由商辦。官商合辦。官辦。一變而爲借款官辦。二十五年。修至錦州。而營口枝路。亦經歲事。二十六年。造至大虎山。拳匪亂作。關內被英佔領。關外被俄佔領。英並由馬家舖。接修至正陽門。自東便門築枝路至通州。二十八年八月二十五日。俄還關外。英亦於二十八日。將關內交還。旨命袁世凱接收。並各訂交換章程。二十九年。溝幫子至新民屯竣工。三十年。日本因將與俄開戰。擅築新民屯至奉天輕便鐵道。三十一年。中日議

定條款。由我備價一百六十萬元收回。並約向南滿鐵道會社借款三十二萬元。改造新奉為寬軌。三十年四月初一日。奏派本路總辦周長齡接收新奉。着手改造。七月初四日。郵傳部飭令正名京奉鐵路。設總辦統理之。宣統三年。展造至奉天城。與南滿路相接。於是京奉全線開通。共歷二十九年之久。民國十年。添造錦朝枝路。借英款八百萬元。唐榆改為雙軌。借英款五十萬磅。又二百萬元。而榆關至奉天。自十一年直奉戰後。即為奉省據有。迄未交還交通部。又九年內。國銀行團。欲乘磅價低落。還清英之借款。當與英使交涉。英使藉口合同期限未滿。拒不允行云。

(B) 工程

本路由白河冲積地。沿渤海岸。達遼河流域。故沿線少山岳。無須鑿洞。而唐山以北。沿海行曠野。灤河架橋而外。亦鮮困難工程。惟以小河星列。致架鐵橋九百七十五座。石橋二百零二座。而灤河大橋之設計。尤為我國架大鐵橋工程之權輿。鐵橋大者。列如左表。

大股河	二、六五〇呎	女兒河 (小凌河支流)	九六〇呎
大凌河	二、七六二呎	灤河	一、〇〇〇呎
小凌河	一、二六六呎	雙台子河	五〇〇呎
遼河	一、六〇〇呎	蘆台運河	五五〇呎

京津一段。初本欲鋪雙軌。尋以拳變。破壞路工多處。乃改單軌。移其材料。修造關外。於北京前門設車站。爲本路終點。以豐台聯絡京漢京綏。天津有東站總站兩停車場。東站位舊俄租界附近。爲舊設。總站卽京奉津浦之聯絡站。地在中國市街東北。屬新設。唐山至山海關。九十五英里間。爲本路貨客最多之區。火車往來。日達三十四次。主要貨物。爲開灤煤。開灤煤坑。每日能產一萬五千噸。並有每日再增出萬噸計劃。未鋪雙軌以前。運輸能力。每日僅五千噸云。

本路有三工廠及一學校。一爲唐山製造廠。二爲溝帮子機器廠。三爲山海關橋梁廠。唐山有路礦專門學校。此皆本路附屬經營事業中最著名者也。

(C) 線路里程

本路幹線。長六〇七哩。岔道二一五哩。凡八十站。(站名詳後各路站名里程總表)除唐榆雙軌外。均爲單軌。共延長八二二哩。枝線計有八條。略敘如左。

(一)通州枝線 聯絡通州運河。由北京正陽門經東便門。雙橋。通州南站至通州東站。單軌。五站。連行京奉軌路二哩。共長十六哩。

(二)豐台枝線 聯絡京奉京漢兩幹路。由豐台至蘆溝橋。單軌。二站。凡十二哩。京綏鐵道。發軔於豐台。謂爲三大幹路。連絡點可也。

(三)連山灣枝線 聯絡葫蘆島海港。單軌。長凡七哩半。昔之錦愛錦熱。今之錦朝。及日本滿蒙四路之一。均以葫蘆島爲出海口者也。

(四)西沽枝線 聯絡白河水運。由天津總站至西沽。凡長三哩。

(五)營口枝線 聯絡營口海港。由溝帮子經胡家窩鋪。雙台子。大窪。田莊台。至營口。河北。共六站。長五十七哩。

(六)錦朝枝線 由錦州至熱河朝陽。共長八十四哩。第一段錦州至義縣。第二段義縣至興隆溝。(北票炭坑)均已竣工。第三段興隆溝至朝陽。尙未通車。全線工程。由天津益盛工程局包辦。

(七)秦皇島枝線 本線爲開灤礦務局所經營。專運煤炭出海者也。由湯河至秦皇島。長凡四哩。

(八)北戴河枝線 造自民國六年。爲中外人士避暑謀便利也。由北戴河至海濱。長十四哩六。

此外尙有開灤礦務局各礦山運煤枝線七哩。大窪溝枝線十九哩。及柳江枝線十一哩。(參看第十三章已成民業鐵道)

(D) 沿線礦產

本路沿線。如灤州。義縣。廣寧。遼陽。諸地。均盛產煤鐵。而開平灤州煤礦尤富。現有開灤礦務總局。在此開挖。惜其實權握於英人之手。礦區以唐山及古冶爲中心。南北亘七英里。東西二十三英里。分爲唐山。北。西。林。

西馬家溝趙各莊唐家莊六大坑前三坑屬開平礦務公司後三坑屬灤州礦務有限公司民國元年兩公司聯合組織始改今名現有工役二萬二千人（坑內一萬五千坑外七千）我國新法開掘最大礦業也又奉熱之間錦朝線上有北票炭坑煤層最豐煤質不遜於開灤民國九年收歸國有着手採掘至十一年已大著成效據英技師言開灤煤層行將告罄將來北票最有希望云

第二節 京漢鐵道

(A) 沿革

當清光緒十五年正月閣臣阻辦京通之時粵督張之洞特奏請改修蘆漢以調和言路朝廷是之十一月命戶部歲撥二百萬兩供蘆漢用其明年二月直督李鴻章因東北防務緊急奏准先辦關東以部款移用蘆漢遂擱二十年我師受挫於日朝野均感造路之必要直督王文韶鄂督張之洞復奏請再辦蘆漢派張振勳赴南洋許應鏘在內地招股無應募者二十二年九月十四日王張採盛宣懷官款商股洋債並用辦法奏准設立鐵路總公司派盛爲督辦鐵路大臣並議由度支部撥官款一千萬兩南北洋撥存款三百萬兩另招商股七百萬兩募洋債二千萬兩然商股一文不名官款毫無把握最後惟恃借債王張盛即會奏暫借洋債陸續招股分還旨曰可二十三年正月與美商議要挾多端英德商自薦又恐牽涉粵漢獨比國銀行工廠合股公司以輕易條件應募政府察其祇斤斤於購料僱工別無他志命盛與該公司代表馬西

及海沙第。於四月二十六日在武昌訂借款合同十七款。六月二十八日在滬畫押。並增專條六款。未幾德佔膠州事起。我國情勢。列邦意向。因之大變。比公司遽翻前議。頭批銀兩。逾期不付。續提條款。多背前議。經盛痛駁。始於二十四年五月初八日。續訂借款詳細合同二十九款。行車合同十款。其款專備保漢之用。蘆保仍由總公司於庫帑項下動支。二十六年八月。拳匪變起。蘆保車站被焚。各國聯軍。力主北端展至北京。二十九年。華英公司又與比公司挾訂北京牛莊鐵路。蘆漢鐵路合同三條。同時決議。由蘆溝橋展至北京。此京漢之名所由起也。

光緒三十一年七月十三日。為完成全路工程。由盛與比公司續訂一千二百萬佛郎小借款合同八條。一切均照前例。十月。盛氏辭差。由唐紹儀繼任。三十二年二月。遂裁撤上海鐵路總公司。三月二十三日。全路通車。正名為京漢。十二月。歸郵傳部直轄。改鐵路公司為鐵路局。三十三年六月。郵傳部尚書陳璧。以大權屬比。動受牽制。而三十四年十二月初九日。為十年期滿。可掃數還清。特密奏清還洋款。以保利權。然交涉固極困難。籌款尤形艱鉅。時鐵路總局局長梁士詒。條陳辦法五項。陳璧聽之。於三十四年二月。在會議政務處提議。首曰改正合同。即仍借比款。而減輕條件。不成。則繼之以另借新債。招募公債。挪借商款。提集餘利。旋比公司於改正合同。絕不應允。於是做直隸成案。募公債一千萬元。年利七釐。撥度支部官款五百萬兩。年利六釐。借川漢路局銀一百萬兩。年利七釐。提集本路餘利一百萬兩。然不敷尙鉅。時期既迫。事機愈

亟。陳梁一面正式聲明收贖於借款未定之日。一面於九月。與匯豐匯理兩銀行。訂五百萬磅借款合同。款項既集。比公司又以比政府墊交庚子賠款五千餘萬佛郎之担保。由外務部與比使公斷各事。均未了結。聲言一九〇九年一月一日。不能交還管理權。經郵部根據合同辨駁。至十月初六日。由我駐比使臣李盛鐸。將所有應交本息經手費各項。共法金一億二千七百四十萬零一千零四十一佛郎三十三生丁。及蘆保三年官息二成。共銀二四〇一二九元九。在法京全數付清。比使始照會外務部。定期將管理權交出。註銷各項合同。十二月初十日。郵部派梁士詒及本路總監督鄭清濂。點收各項文卷賬目材料款項及抵押卷據。並註銷迭次合同。贖路全案。至是始告結束矣。

至於本路所獲庚子毀路賠款。則因是時路歸比公司管理。彼以得分餘利之故。遂於和議時。請比法公使主持。得於大賠款中。分取五千餘萬佛郎。以本國之路。向本國政府索賠。世所絕無而僅有也。此款經盛宣懷與比公司商議。撥充修復路工之用。以大賠款係分三十九年清交。緩不濟急。復商由比政府先墊整款。嗣後按年扣還。並給憑函聲明。將來大賠款如有停止核減。即由京漢八成餘利作保。如贖路後。中國另尋一担保品。保此整款將來偶有之虧失等語。比公司遂要求贖路後。仍將京漢各權利。爲此款担保。郵部拒之。又京漢本有公積金。比公司復擬分其二成。亦以有背合同未允。節經爭辨多次。始照合同第二十六款。歸外部與比使公同斷結。照大賠款三十九年攤算。京漢應得之款。其最多之年。約二百四十萬佛郎。由我

國照數存儲上海華比銀行。以爲整欸担保。至大賠欸付清爲止。仍照通例。給付存欸利息。其公積金。則不能索分絲毫。另給以相當報酬。計贖路欸項。共約合四千六百五十萬兩。成本雖較前略重。然路權從此收回矣。宣統二年四月。由郵部將贖路交涉情形。奏明。並稱贖路借用各欸本息。由京漢行車進欸。按期歸還。並照例按年提存公積金。以備意外。應均作爲定案。永遠不准移用云。

(B) 工程

本路由漢口江岸劉家廟。至廣水一段。約九十英里。以沿潁河左岸。走湖北平原。工程毫無困難。僅有路盤高築三五英尺之處。及短鐵橋數座而已。自廣水至信陽。約四十英里。以須橫斷江淮分水嶺。山脉蜿蜒。路隨谿谷迂迴。武勝關山洞。又鑿至一。一一五呎。二則爲黃河以南。工程中之最難者。信陽至黃河南岸。二百餘英里間。所謂中原地方。工程除淮河鐵橋外。概屬容易。黃河北岸至北京。四百餘英里。一望平野。惟有唐河徐河諸流縱橫。架橋稍感困難。與路盤高築至三丈餘耳。全線工程最艱鉅者。厥爲黃河鐵橋。南起築澤口。北達廣武山。凡百零二孔。長九。九三八呎。自二十九年六月施工。三十一年閏四月。始告完成。且其南岸又鑿山洞一座。長一。〇六一呎。一四。足徵其地工程艱鉅矣。全線大小鐵橋九七五座。石橋二〇二座。長辛店。漢口江岸。鄭州。均設有工廠。

黃河橋工。費銀二百六十五萬餘兩。保險十五年。民國九年已滿期。議重建。招標設計。十年初。組織設計審

查委員會。由交通部聘請英美法比日等九國著名工師爲顧問。並遴選部局專門技術人員。審查標單圖件。六月三十日開標。以比國鐵路公司爲首列。美日兩國顧問。當持反對之論。致應如何建造。迄未選定。本路興工最先者。爲二十四年正月之蘆保。是年十二月告竣。最後者爲三十年五月之潞王墳至詹店。竣工最後者爲三十二年四月之臨洛關至磁州。而蘆溝橋至北京正陽門一段。則聯軍所主修。興工於二十六年十一月。竣工於二十七年二月。至三十二年三月二十二日。舉行全線通車典禮。凡歷七年有四月而竣工焉。

(C) 線路里程

本路自北京正陽門南行。經直之保定。正定。石家莊。順德。豫之彰德。新鄉。鄭州。鄆城。信陽。鄂之應山。孝感。黃陂。止於漢口玉帶門。南連粵漢出海。北接京奉。京綏。中貫道清。隴海。我國中部最大幹線也。全路除蘆保。漢潞兩段。及武勝關山洞。屬雙軌外。餘均單軌。長凡一。二二四公里四九三。岔道三五三公里一八七。共延長一。五六七公里六八〇。車站一三四個。(站名詳後車站里程總表) 枝線共有七條。略舉如左。

(一) 坨里枝線 自良鄉站至坨里石子山煤坑。單軌站一。凡一六公里三一八。興工於光緒二十九年四月。竣工於三十年六月。

(二) 周口店枝線 自琉璃河至周口店。單軌站二。凡一五公里一八二。興工於光緒二十三年。竣工於二

十四年商款商辦之運煤鐵道也。

(三)新易枝線 自高碑店經涑水易州至梁格莊西陵單軌站四凡四二公里四八二興工於光緒二十八年十月竣工於二十九年四月費銀六十萬兩提自京漢餘利清廷特造以便謁陵往來者也。

(四)臨城枝線 自鴨鶴營至臨城煤坑單軌站一凡一六公里七光緒三十一年八月興工三十四年閏四月竣工運煤鐵道也。

(五)六河溝枝線 自豐樂鎮至六河溝單軌站一凡一八公里四〇五民國九年八月興工十年九月竣工亦一運煤鐵道也。

(六)保定南關枝線 自保定站至南關單軌站一凡三公里二九四光緒二十九年閏五月興工三十年六月竣工。

(七)豐台枝線 此線與京奉共有屬京漢者凡二公里七一八此外光緒二十九年曾自河南和尚橋站築一輕便鐵道至陘山採運陘山石材建築黃河橋基及南岸山洞長凡二十四哩嗣經拆毀。

(D) 沿線礦產

本路沿線礦產以煤爲最多如坨里周口店石家莊臨城老狼溝磁州六河溝焦作鎮皆最著名石灰則推

長辛店。周口店二處有之。惜六河溝實權。握於華比銀行。焦作實權。握於福公司。臨城亦屬中比合辦。臨城現每日產煤三百噸。六河溝每日五六百噸。臨城礦區。跨高邑。臨城。內邱三縣。六河溝礦區。廣袤三十方里。煤層均極豐富。據德技師言。六河溝每年採百萬噸。可繼續採一百年。又磁州煤礦。雖只三方里。而其煤質適製焦煤。與六河溝無殊。其地位。與六河溝隔漳河對峙。現有磁邑人和合台寨煤礦公司。用新法開挖焉。

第三節 津浦鐵道

(A) 沿革

有清光緒六年。劉銘傳奏請速造清江浦經山東至北京鐵路。十二年。曾紀澤復奏北京至鎮江鐵路。亟應興修。是卽本路之鼻祖。二十四年。江蘇候補道容闈。擬借美款修造此路。會美美西戰爭方終。金融尙非充裕。轉諸英。而德謂影響膠濟。極力阻撓。容乃議離山東境界。繞道西方。然又接近京漢。俄法合提強硬抗議。英馬使以俄法經營京漢。意在壓迫長江。遂與德使密商。合修津鎮。十月。經總理衙門。會同礦路局奏准。特派大員。自立公司。向英德兩國銀行。商訂借款。督飭妥辦。旋由督辦大臣許景澄。幫辦大臣張翼。與德華銀行暨匯豐銀行。以及匯豐所約之怡和洋行。中英公司。訂立津鎮借款草約三十五條。於二十五年四月初九日簽字。十二日奏准。嗣以拳亂。未及開辦。二十八年七月。外務部奏請特派督辦大臣。商訂正。廷命袁世凱担任。袁當委唐紹儀。梁如浩。會同英德兩銀行議訂。因條件既多。與原議不符。德使又要求添造德

州至正定。及兗州至開封兩枝路。且南北兩段不能同時興工。會議遂毫無頭緒。惟時朝野盛倡全國鐵路收回自辦。直魯蘇京官鹿傳霖等。聯銜呈都察院代表。請將津鎮。作為官商合辦。三十三年二月十六日。奉旨着袁世凱張之洞妥商辦理。四月十七日。袁張合詞電奏。請派梁敦彥會同籌議。後經梁與德華銀行代表柯達士。中英公司代表濮蘭德。爭持五閱月。始議定。改津鎮為津浦。訂借款合同二十四條。英德分段包辦。款亦分借。十二月初十日。由袁張梁奏准簽押。十八日。外務部郵傳部奏准。派呂海寰充督辦津浦鐵路大臣。並由直隸山東江蘇督撫會同辦理。在北京設立總公所。三十四年三月。呂與張之洞會奏。路線取道皖境。奉旨依議。自是分段興工。北歸德工程師。南歸英工程師。而以嶧縣為界。至宣統三年八月。兩段工程在韓莊接軌。未逾合同路工期限。而合同上除工程外。一切事權。歸我自主。且並不以路作抵。舉利權收回時代。各路借款合同。率以此合同為底本。與京奉合同之為列強競爭時代。各路合同代表。皆我路史所應特紀者也。

(B) 工程

本路所經。類皆冲積平原。工程稍難者。惟北段之黃河架橋。南段之淮河架橋而已。其他鐵橋三八五座。石橋一二九〇座。距離皆不甚長。黃河橋長四。〇八三英尺。造三年又三月始成。費銀四百五十四萬五千六百一十一兩。工程堅固。遠勝京漢黃河鐵橋。淮河橋長一。八八五英尺。建築一年又二月。費銀一百十萬

元。此外洪澤湖沿岸。小港縱橫。地勢低窪。夏季恆苦氾濫。因築高十呎乃至四十呎之堤保之。亦稍可紀之工程。北段開工於三十四年二月。南段在是年十二月。至宣統三年十月十六日。全路遂通車。民國元年十一月二十八日。黃河大橋亦成。共歷四年又四月焉。天津首站。外人主租界。商民主南開。卒由呂督辦指定隄頭。名曰新站。又稱西站。浦口終站。建有貨棧十二棟。能容貨物四萬担。並設輪渡與滬寧路聯絡。工廠設有天津。濟南。浦口三處。附屬營業。有陳唐莊。良王莊。傅家村磚窰二十一個。泰安。曲阜。濟南。旅館各一所云。

(C) 線路里程

本路自天津經德州濟南泰安曲阜兗州徐州蚌埠滁州至浦口。除浦口至浦鎮三公里雙軌外。餘皆單軌。車共八八站。(站名詳後各站里程總表) 凡一。〇一三公里八三。岔道二一八公里二〇。共延長一。二二三公里〇三。枝線共有四條。如左。

(一) 良陳枝線 由良王莊至陳唐莊。單軌。三站。長二五公里四七。光緒三十四年八月興工。宣統元年八月竣工。津浦建造之初。用此以運送材料也。

(二) 濰黃枝線 由黃河濰口橫過津浦路。至小清河黃台橋。(濟南北十二里) 單軌。一站。長七公里八〇。因鹽商請求添造者也。民國二年一月興工。二年六月竣工。七月開車。黃河小清河水運。因此得連絡矣。

(三) 兗濟枝線 由兗州經孫氏店至濟寧州。單軌。三站。長三二公里五三。因濟寧商會請求添造者也。宣統三年九月興工。民國元年六月竣工。

(四) 臨棗枝線 由臨城經山家林。鄒塢。齊村至棗莊。單軌。四站。長三二公里四六。因中興煤礦公司請求添造者也。宣統三年四月興工。十二月竣工。

此外尚有德州至運河碼頭橋口枝線。長二英里半。以路線短。不詳敘。賈汪台棗二線。皆民業運煤鐵道。具後第十三章。不複述焉。

第四節 京綏鐵道

(A) 沿革

俄自造西伯利亞鐵道以後。即欲南下蒙古。迫我北京。遂我關內外路成。遂以自伊爾庫次克。縱斷蒙古。經張家口。達北京之造路權。向我要求。清廷詢知其情。以自辦嚴拒之。適光緒二十九年春。有京商稟請集股。創辦京張。清廷未置可否。至三十一年。直督袁世凱。以本路關係西北邊防。極為重要。特於四月十二日。奏准由官修造。撥關內外餘利為經費。宣統元年八月。京張全路告竣。由郵傳部尙書徐世昌親往驗收。當將竣工之時。商部以西山產煤日旺。應築京門枝路。以利運輸。於三十二年六月初四日。奏准。三十四年八月。造成。又三十三年春。庫倫辦事大臣延祉。奏請籌設張庫鐵路。廷議蒙疆遼遠。築路費既難籌。養路費尤恐。

無着。議決先造張綏。三十四年八月。派俞人鳳測勘。宣統元年七月。由郵部奏明。展築張綏。三年六月二十二日。甘督長庚。奏請展修歸化城至包頭鎮。七月十七日。郵部覆奏贊同。當派工程師前往勘估。是即京包所由起也。

民國元年。合併京張張綏。名曰京張張綏鐵路管理局。三年一月。該局展築至豐鎮。五月。交部籌築京師環城枝路。六月。車通大同。四年二月。交部派沈琪驗收。八月十六日。同豐通車。五年一月。環城枝路通車。六年九月。添築大同枝線。七年三月。又造宣化枝線。九月。大同路成。幹線自同豐通車後。以種種障礙。停工四年。至八年九月。始再西進。十年四月。通至綏遠。十一年十二月。通至包頭鎮。是年十月。交長高恩洪。曾與比國營業公司。商定材料借款八十萬磅。由包頭鎮展至寧夏。並派王瑚為包寧鐵路督辦。尋以款項不敷。迄未興工。京包全路職員。迄今無一洋員。此為國有諸路第一特色。而自豐鎮以前。並未借用洋債。純由國帑造成。

(B) 工程

本路自豐台至南口。皆屬沖積黃土之平原。除架南沙河六六〇呎。北沙河四八〇呎兩橋而外。工程均甚易。由南口至康莊。崗巒重疊。谷澗紛歧。峭壁參天。崎嶇險峻。削高填深。循溝築堤。開洞以通平原。繞山以取灣道。工程最稱艱鉅。計鑿山洞四座。南口青龍橋間凡三。曰居庸關。長一。二〇四呎。曰五費頭。長一五

○呎。曰石佛寺。長四六三呎。最大者爲八達嶺。位青龍橋康莊之間。長三·五八〇呎。閱十八月始通。此段工程。外人初疑華員弗克勝任。尋經歐美技師。參觀京張全路。無不嘖嘖稱善。至謂青龍橋。鷄兒梁。九里寨。三處。省去洞工。實爲絕技。詹天佑爲中國鐵道技師開一新紀元云云。康莊下花園間。雖有丘陵起伏。然無困難工程。下花園宣化間。皆洋河沿岸。則須防水工作。蛇腰灣。老龍背。辛莊等處。傍山臨河。徑紆壁峭。工程之難。不減南口康莊之間。由宣化至張家口。迂迴沙嶺山後。則廣漠平原矣。由張家口至豐鎮。地多平坦。架設拜察河。東洋河。西洋河。御河四鐵橋而外。則天鎮以東。削鑿峽道。天鎮以西。填深築堤。稍費工程。豐鎮至綏遠。察綏兩區之間。橫亘興安嶺支脈。如按較直之線。必須經過石匣溝。工艱費鉅。不減關溝。嗣經數次勘测。取道嶺北。鴉兒埃。天然溝沿。遂得中通綏遠。至包頭鎮。莽莽平原。工程絕鮮困難。除綏包外。全線鐵橋五〇九座。最大者爲御河橋。石橋一八六座。各項材料。民國七年以前。鐵橋出自山海關橋梁廠。車輛造自唐山製造。鋼軌取自漢陽鐵政局。七年以後。則來自外洋矣。工廠現有二處。一曰南口製造廠。一曰張家口機器廠。

(C) 路線里程

本路合京張綏包三段而成。自豐台北柳村起。經北京。張家口。大同府。豐鎮。綏遠城。至包頭鎮。均單軌。凡六十三站。(站名詳後各路站名里程總表)長八一五公里九八。岔道一八六公里一九。共延長一。

〇〇二公里一七。枝線計有四條。略敘如左。

(一)京門枝線 由北京西直門經三家店至門頭溝煤坑。單軌。三站。長二五公里二三。三十三年二月興工。翌年八月竣工。費銀六十三萬一千兩。

(二)環城枝線 由北京西直門經德勝門。安定門。東直門。朝陽門。東便門。至正陽門。單軌。四站。長一二公里三四。民國四年六月興工。十二月竣工。以利用舊材料。只費銀二十萬元。舊材料約值八萬元云。

(三)大同枝線 由大同府經平旺。至口泉煤坑。單軌。二站。長二〇公里五七。民國七年四月興工。九月竣工。並擬展至懷仁。尙未興工。

(四)宣化枝線 由宣化至水磨煤坑。單軌。長九公里一二。民國七年十月興工。十二月竣工。亦運煤鐵道。爲京綏路局所經營者也。

此外。下花園站至鷄鳴山煤礦。有運煤鐵道一段。長二英里。

(D) 沿線礦產

本路貫京兆直晉察綏五省區。沿線礦產豐盈。已開採者。僅煤鐵兩種。鐵又只一龍煙公司。煤則大小公司。達八十九所。其礦區較著者。爲門頭溝。楊家坨。鷄鳴山。口泉。懷仁。諸地。鷄鳴山由路局於光緒三十三年創辦。現每日產煤二百餘噸。楊家坨位京門枝線之三家店站南四英里。初爲華商陳全福經營。民國二年虧

折中。四年十一月。與日商白井忠三合辦。實權盡握日人之手。近年產煤。聞極發達。

第五節 道清鐵道 附清孟鐵道

(A) 沿革

中國戰後。列強以爭攫我路礦特權。為惟一急務。有福公司者。係意豪商魯雜管 *Luigi* 及英侯爵倫烏所組織。特資鉅金。運動山西商務局。獲得晉省南部各礦。光緒二十四年閏三月二十七日。經總理衙門。以遵議山西鐵路礦務辦法奏准。四月初三日。由山西商務局紳曹才裕。與福公司代表魯雜管。訂立承辦晉省之孟縣。平定州。潞安府。澤州府。平陽府五處煤鐵礦合同。五月初三日。豫豐公司復與福公司。訂立豫省懷慶左右。黃河以北諸山各礦合同。均在總理衙門簽約蓋印。該兩合同第十七條。均載明須添造分枝鐵道。接至幹路或河口。以轉運各礦。均准該公司自造。不請公款。六月英寶使向總理衙門。堅索英商承造鐵路五條。其末條渾言由山西河南至長江。經總署照覆。應俟福公司開礦後再定。寶使覆稱。該礦務合同。原有造路至河口之語。此河口即在襄陽。可以直達長江。是為初議之澤襄。二十五年春。寶使勘查。襄陽至漢口。不能通輪。請改為懷慶經正陽關(安徽)以達浦口。八月二十日。御史張苟鶴。亦奏稱澤襄有碍京漢。以改道懷浦為宜。然總署則謂遠跨豫皖。實已斜亘南北。隱然增一幹路。與英使爭折數十次。不之許。二十八年。福公司開辦豫省修武縣轄之焦作鎮煤礦。稟明豫撫。准由礦地建造鐵道。至濬縣轄之道口鎮。(衛河

水口)路綫分兩段。一由道口至清化鎮。一由清化鎮至山西澤州府。名曰澤道鐵路。先修道清一段。二十九年五月。英使復向外務部聲請。將澤道由福公司代爲借款。做正太辦法。經督辦鐵路總公司大臣盛宣懷根據合同力駁。卒由該公司自修。三十一年正月。該公司以所開澤煤盛礦廠。掘深至六十餘丈。用銀至六百餘萬兩。仍未出煤。深恐將來無法養路。豫撫陳夔龍。又迭向公司交涉。祇准專運煤鐵。不許招攬晉南豫北客貨。本路收入異常短絀。乃密商英使。要求外務部及盛宣懷。將道清已成之路。歸併鐵路總公司辦理。以建造費作爲借款。二月初五日。由盛派詹天佑。查明產業。核實估價。行接收禮。實則公司浮報一成以上。層未之察也。六月初一日。盛乃與福公司代表哲美森。訂立借款合同二十一條。行車合同十條。全案結束。然本路實權。迄今均握英人之手。政府所派監督或局長。皆仰洋總管鼻息。如海關監督於稅務司云。展線之議。始於民國五年。因道清應還本息無着。向福公司展期。福公司要求展造自清化鎮起。西北至平陽。西南至孟縣兩線。討論多次。經交通部允准。但清平一線。須俟歐戰完結。方可開議實行辦法。尋福公司迭次催議。而山西督軍省長省議會。均電阻。國會亦提質問。僉以山西商務局前許該公司之造路權。業經光緒三十四年贖回。不應再有展築。其後交部與福公司。再四磋商。僅允議定清孟於九年十二月十六日。由交長葉恭綽。財長周自齊。與福公司總董堪銳克。訂立借款合同二十八條。(草合同訂於八年十月三十日)但該債票迄未發行。後由該公司先三十墊餘萬元。築造土方云。

(B) 工程

本路所經均屬豫北平原。工程極其容易。為各路所罕見。道口至待王及游家坎至新鄉枝線。光緒二十八年興工。二十九年十二月竣工。接修待王至柏山村。三十年十二月竣工。柏山至清化鎮。三十二年六月竣工。共歷四年有六月焉。在距道口鎮約一英里之三里灣。築有碼頭。連絡衛河水運。於焦作鎮設有機器廠。能改造客車貨車。全線有鐵橋七十三座。石橋十三座。木橋八座。此其工程大較也。

(C) 路線里程

本路自道口經衛輝新鄉修武至清化鎮。均屬單軌。共十八站。(站名詳後各路站名里程總表)長一五〇公里。又岔道二八公里四〇。其枝線自游家墳至新鄉新站。亦係單軌。計兩站。共二公里四四。又岔道二公里九七。總延長一八三公里八一。

(D) 沿線礦產

本路與正太。皆由外人震於晉豫礦產。取之不盡。要求修造。故沿路煤礦。非常豐富。福公司經營之焦作煤礦。面積達一百六十九方里。礦工達一萬人。每日出煤四千噸。他如修武縣桐樹溝李河一帶之中州公司。修武縣寺河村之豫泰公司。懷慶府常口驛。老君廟之明德公司。出產亦達多額。觀該三公司曾合組中原礦務公司。以與福公司競爭營業。福公司願與之妥協。仿濰平先例。合組福中公司。以免無謂之競爭。即可

知其力量矣。

第六節 正太鐵道

(A) 沿革

當蘆漢之復築也。晉撫胡聘之。以張之洞會奏。明利用晉鐵。且正定太原間。如造一路。即可與中原大幹線相接。發展自可豫期。因於光緒二十二年五月初。奏請興修。二十八日旨准。即商請華俄道勝銀行。派法人費浮勒 H. F. F. 測勘。二十三年四月二十六日。奏明測勘情形。並懇與該銀行。商訂借款合同。六月初九日。奉諭准如所請。二十四年閏三月二十七日。諭令速辦。四月初二日。晉撫即派山西商務局。與該銀行璞科第。簽訂正約於總理衙門。計借二千五百萬佛郎。二十六年九月十二日。奉旨批准。俄人歷謀正太之野心。至是如願相償。旋以拳亂未及履行。二十八年五月十八日。晉撫岑春煊。以該銀行請廣續舊約。復奏速修柳太。改訂合同。並歸併蘆漢總公司辦理。奉旨。外務部會同路礦大臣議奏。七月初六日。外部及路礦大臣會奏。請飭督辦鐵路總公司大臣盛宣懷。與道勝銀行。另訂詳細合同。九月初二日。盛奏稱。經與道勝銀行總辦法人佛威郎。議訂四千萬佛郎借款合同二十八款。及行車合同十款。奉旨。外務部覆奏。十一日。外部奏稱。係比照蘆漢合同辦理。尙屬實在。十二日。奉諭准行。即由盛與佛威郎。將兩合同畫押。日俄戰起。俄將此項借款權利。讓與法國中國鐵路工程行車法公司。故迄今本路。除局長外。各處首領及總工程師。

均屬法人經營及會計監督實權。全握法人手中。運輸實權亦然。蓋與道清同爲失權之鉅者也。

(B) 工程

本路橫越太行山脈。峯巒叢錯。溪澗紛歧。工程之難。除滇越外。殆無其匹。石家莊海拔。不過二百呎。娘子關則三千五百呎。太原降爲二千六百呎。因此斜度頗大。且鑿山洞二十三座。(最深者四百八十餘公尺。石家莊至太原。直徑不到百二十哩。以避艱鉅。取道山峽豁流。迂迴曲折。竟達一百五十一哩。且只能鋪窄軌。(寬一公尺。合營造尺三尺二寸四分)。白玉莊至陽泉一段。工程尤稱最難。全線二十三座山洞。位此段者計十四座。又壽陽盧家莊間。地勢低隘。每年夏季。山洪暴發。水患特多。填高築堤。亦大費事。全線鐵橋一四二座。石橋五四四座。工廠凡三。總廠設石家莊。陽泉太原。各設分廠。全線營造工程。分爲六段。興工於光緒三十年四月。竣工於三十三年九月。凡歷三年有半。旋由郵傳部奏明。派員驗收。

(C) 路線里程

本路起石家莊。西經獲鹿。井陘。娘子關。陽泉。壽陽。榆次至太原。均單軌。共二十四站。(站名詳後各路站名里程總表)。長二四二公里九五〇。岔道凡九二公里四八〇。共延長三三五公里四三〇。獲鹿爲有名商場。東西往來孔道。井陘富煤礦。又多菓樹。陽泉產鐵器。壽陽多農產品。榆次產棉花。將來同成路成。與之銜接。實握三晉之中樞焉。

(D) 沿線礦產

本路以煤礦要區著名。在井陘。陽泉。賽魚等處。有井陘。正豐。民興。寶昌。保晉。中富。富新。龔易增。義合。新順。閻東來。慶義。亨寶和。四合成。吉成。萬慶。福順。安吉成。福義。謙源。恒富。華全新。全盛。源順。五華。新東。新家昌。牛華。新保長。義合。華郭。豫堂。郭德成。董成保。全新。福成。義成。宋寶成。三普。宣地。公義。成寶。成合。華子。新保。新南。新寶成。北寶成。中和。段成。義順。三義德。戴大生。關順。德成。五成等五十七家。每年產額百餘萬噸。煙煤較煤塊爲多。礦區已開採者。惟井陘最大。井陘煤礦。位於本路南河頭站西北。約十英里。面積長三十里。廣約八里。四面環山。桃河自娘子關來。經井陘縣城南。下注漳沱河。桃河北有鳳凰嶺。分煤礦爲二區。嶺北卽岡頭村。(距井陘城約二十里)屬井陘礦務局。嶺南卽井陘縣城。城西南二里之黃家溝。屬正豐公司。嶺西有北彪村。屬井昌公司。他如南陘(井陘城北五十里)北陘(南陘之北)白彪(縣城東北三十里)洪岸(縣城西五里)順道地(城北十五里)板橋(城西南十里)諸礦。皆用土法開挖。計其全部出煤。每日不過十五噸至二十噸。不若井陘正豐諸家。用新法產額之鉅大也。井陘公司。舊爲中德合辦。自對德宣戰。驅逐德技師漢納根。Hannaker。收歸農商部管理。所產之煤。先由協豐公司包銷。民國九年八月。直系某要人。強以通益公司代之云。

第七節 滬寧鐵道 附淞滬鐵道

(A) 沿革

本路起原於淞滬。當清同治十三年。英商怡和洋行。以上海吳淞間。商務日盛。交通頗感不靈。特造鐵道一線。於光緒元年四月竣工。惟時國人謠譏四起。加以二年三月。列車撞斃一兵。至成國際交涉。清廷命直督李鴻章相機辦理。九月。李派盛宣懷。商承江督沈葆楨。出款購回。三年九月折毀。以上參閱第二章第二節。自是南方鐵道。無人議及。垂二十年。逮二十二年九月初。南洋大臣。援北洋與修軍務鐵路之例。奏請創辦吳淞至金陵鐵道。是月二十五日。直督王文韶。江督張之洞。會奏先造淞滬。後築滬寧。以瑞記借款所餘二百五十萬兩。及直隸海防捐五十萬兩為資金。歸併鐵路總公司辦理。十月初五日旨准。二十三年十一月興工。其明年十月竣工。十一月開車營業。會英政府以俄德法。均在我國。獲有多數路權。特電駐華公使。於是年閏三月初四日。向我總理衙門。以最惠國及利益均霑之理由。索辦滬甯。詞色俱厲。總署允之。於二十三日。命督辦鐵路總公司大臣盛宣懷。與英銀公司訂草約二十五條。銀公司立派工程師瑪禮遜等。測勘路線。估計工費。於二十六年五月竣事。值英有杜蘭斯窪之戰。我有拳匪之亂。致未實行。二十八年七月。銀公司舉上海英領事碧理南。與盛議訂詳細合同二十五款。其明年二月十七日。經張之洞恩壽暨盛。以改照粵漢美款辦法。增益權利等語奏明。五月十四日旨允。閏五月十五日。由盛與銀公司簽押。八月。派英人格林森為總工程師。開始測勘。三十年九月初一日。照借款合同第二十三條。收還工價銀一百萬兩。

將淞滬歸併辦理。三十一年二月。商部以所開款項較原估多至一百五十萬磅。飭局詳細開報。三十二年二月。盛交卸督辦。以外務部侍郎唐紹儀代之。四月。蘇紳王同愈等請商部代奏核減借款。銀公司所擬於原合同外另賣小票一百萬磅。毋庸續賣。如款不足。由蘇省自籌。九月二十九日。唐以工款不敷。向銀公司續借六十五萬磅。十月初十日簽押。一切條件照前合同。惟實收增至九五焉。願前合同條件之酷。甲於英在長江流域各路借款合同。茲節錄唐紹儀接收滬甯奏摺於左。以資參考。

（上略）滬寧合同吃虧。比京漢鐵路爲甚。其最棘手者在設立總管理處。華員二人。洋員三人。每屆會議。彼衆我寡。已佔低着。若華員不通英文。會議時不能還其辯舌。機宜坐失。即諳英文者。亦須明敏堅忍。始克勝任。議者故有添舉監督之說。不知權在總管理處。合同早已訂明。雖有監督。實不濟事。其尤棘手者。財政之權。操於洋人掌握。用款雖由華員簽字。而司帳者爲洋員也。分段司帳。其支發權又在工程司。購料事宜。又由怡和洋行經手。行車總管。皆洋員所專司。以彼衆我寡之因。故成事事掣肘之果。此臣接收後。查悉向來受病最深之處也。合同載明總管理處辦事章程。由督辦會商英公司訂定。臣審知挽回補救之術。舍此無從下手。即擬定章程。飭鍾文耀與英公司商訂。至整頓財政事宜。臣接任之始。與商部原奏先行報部核准。方准開支之法。極相脗合。深以爲提綱挈要。莫重於此。除購地用款向由華員主政者。自當遵照部議外。其總管理處工程用款。細釋原訂合同。祇聲明用出各帳。三個月後。轉咨各部存案。此時若強與英公司爭辯。

或逕錄原案函知。彼若按合同駁回。適於政體有損。與其行法而致生阻力。不如用人而復收主權。故總管理處司帳。飭令加派華員。分段司帳。繙譯。飭由華員點陟。怡和代購材料。亦改由總管理處自購。行車總管材料總管。均飭令添設華員。總管理處總辦。擬改派熟諳工程之道員施肇曾。購地收支。擬改派精於核算之道員于竣年。蓋必任事有人。然後權不外溢。此臣接收後擇要補救之大綱也。(下略)

(B) 工程

本路除丹陽鎮江以西。時有丘陵起伏。鎮江附近砲台山麓。會橫穿山洞。長達一。三三三呎。南京附近。亦有山峽崎嶇。餘皆平坦。工程不難。惟上海鎮江之間。港汊縱橫。渠洞橋梁。隨地而有。全線鐵橋二百六十四座。(青陽江橋最大)石橋四十五座。滬錫之間。竟佔一百六十四座。雖無大橋。然亦架設費事也。又滬蘇間路盤及砲台山山洞。均備鋪設雙軌。寬達三十英尺。加以修造路盤。選擇鋼軌。建築車站。皆取範於英國模範鐵道。工程悉求精善。鐵路用地。地價之昂。甲於各路。遷墳折屋兩費。達七十萬元。故平均每公里。費至七二。一九八元。自光緒二十九年八月。測勘完畢。四段同時興工。(南翔至無錫。無錫至常州。常州至鎮江。鎮江至南京)至三十四年六月。全線告成。凡歷五年有半。機器廠在吳淞。附屬營業。有上海蘇州之電燈廠云。

(C) 路線里程

本路起上海北站。經蘇州無錫常州鎮江至南京江岸。現均單軌。凡四十站。（站名詳後各路里程總表）長三二一公里。四二岔道七六公里八八。共延長三八八公里三〇。又滬甯滬杭甬接軌。由北站至麥根路。凡三公里二〇三。枝線有二。曰淞滬。曰甯城。（甯城詳後第十四節）淞滬枝線。自上海北站起。經天通庵。江灣。張華濱。蘊藻濱。吳淞鎮。至砲台灣。亦屬單軌。共七站。長一六公里九〇。費銀一〇九四。一九一兩。初本國幣所造。滬甯借款合同成。即歸併於滬甯也。此外現擬添造通湖枝路一條。由無錫站至太湖濱大滙口。與錫湖（無錫至湖州）輪船連絡。擬設吳橋河埭口。大滙口三站。已測量竣事。

第八節 滬杭甬鐵道 附蘇路浙路

(A) 沿革

本路初名蘇杭甬。即清光緒二十四年。准英商承辦五路之一。是年九月初一日。由督辦鐵路總公司大臣盛宣懷。與代表銀公司之怡和洋行。訂草合同四款。聲明悉照滬甯成例。二十九年四月二十八日。盛函銀公司代表碧利南。限以六個月內。勘路估價。否則廢約。五月初五日。覆稱遲速之權。操自中國。無何。浙人李厚祐稟請。集資自造江干鐵路。適商辦之議。是時風靡全國。銀公司始重視廢約。屢催盛議正約。浙紳因爭廢約愈力。於三十一年七月。發起籌辦全省鐵道。由商部奏派湯壽潛劉錦藻為總協理。八月。御史朱錫恩

等。奏浙路既歸浙辦。該草約已延七年。請飭盛速廢。清廷迫盛。九月。盛電商部。催英使飭銀公司議廢約。銀公司請緩。十月十四日。樊恭煦等。呈浙撫瑞興。電外商兩部。奏請嚴飭盛。立廢之。十二月。盛又催銀公司。三十二年正月得覆。稱英使與外部逕商。盛覆駁之。二十三日。總協理湯劉電政府。草約應行作廢。二十八日。江浙士民公電商部。請堅持。勿任英人干涉。浙撫亦照電外商兩部主持。外部以廢約勢在難行。只言收回自辦。或易就範覆之。四月。銀公司代表濮蘭德。催勘路線與滬甯鐵路大臣唐紹儀磋商。仍持不能作廢之說。京官孫寶琦等。呈商部。謂浙路集股極多。且已開始勘路。應死拒。閏四月。唐據漢言呈商部。覆以明奉上諭。收回自辦。未便承認草約。且股已有着。無須借用外債。議仍未諧。五月十三日。商部奏准浙江鐵路章程。並所擬路線。六月十五日。英使照會外部。指該路線北至蘇滬。經過湖墅。東至甯紹。經過江干。與前約違背。並指蘇省所擬蘇嘉一段。亦與成約不符。八月。又迭催辦法。經外部再三商權。始允俟廣九約定再議。十二月。浙路公司呈明。先辦江墅。三十三年正月二十三日。郵傳部左侍郎唐紹儀。與中英公司。簽定廣九正合同。二月三十日。英使朱邁典。照會外部。派員議蘇杭甬正約。覆以俟駐英使汪大燮到京再議。六月。汪接議。分修路借款爲兩事。未竣。汪赴英。侍郎梁敦彥繼之。八月。與銀公司定議。路由中國自造。除華商原有股本。儘數使用外。卽向銀公司籌借。另指的款抵押。公司不能干預路事。九月十四日。外部奏准。借款一百五十萬磅。然蘇浙堅不承認。電請部借部還。與路無涉。所謂江浙拒款運動。極其壯烈。二十三日。郵部電蘇浙撫。

及兩路公司。令舉代表入京。籌議辦法。十月。蘇舉許鼎霖。王同愈。楊廷棟。浙舉孫廷翰。張元濟爲代表。向郵部提議九款。經商定。以該款作爲部借。轉借於蘇浙公司。爲調停辦法。三十四年二月初四日。經外部右丞胡惟德。右參議高而謙。鐵路總局局長梁士詒。與濮蘭德訂定借款合同二十四款。同日奏准簽押。三月十五日。郵傳部奏訂江浙鐵路公司存款章程。聲明所有該合同中之折扣。餘利。佣金及虛息等。由該部暨江浙督撫先墊。俟江浙兩公司獲有餘利時歸還。於是路事始定。

自浙路奏明商辦後。蘇亦繼起。光緒三十二年二月。蘇州商會倪思九等首唱。阮惟和繼之。四月。陸潤庠。譚毓鼎。先後函呈商部。請辦蘇路。公舉王清穆等爲總協理。由部奏准。五月。派陳瀚。范其光勘路。七月。呈准加派王同愈。許鼎霖爲北路協理。十一月。商辦蘇路公司章程立案。並聘日本留學生爲工程師。三十三年正月。實行開工。三十四年。呈報勘築蘇路各線情形。略謂南由上海至嘉興。曰滬嘉線。由蘇州至嘉興。曰蘇嘉線。北由清江至徐州。曰清徐線。至瓜洲。曰清瓜線。至海州。曰清海線。先築滬嘉。餘以次籌辦。總公司擬設上海。股本二千萬元。宣統元年正月。滬嘉全竣。部派詹天佑驗收。北線清江浦至楊家莊三十里。於三年正月告竣。用銀七十餘萬兩。公司以經費不敷。無由展築。五月。呈郵部。募債接濟。惟時部議。幹路均歸國有。該線適在部定幹線開徐海清之內。因議收歸國有。閏六月初五日。派阮惟和。沙海昂等。估價接收。（今劃歸隴海。）民國二年。公司感籌款困難。而滬杭甬借款。英人不許挪用鐵道以外。攔存匯豐銀行。因於四月二日。

開股東大會。討論國有問題。多數贊成國有。即公舉代表楊廷棟。與交通部磋商。六月十二日。由交長朱啟鈞。與楊簽定接收合同十三條。公司允將滬嘉（上海至楓涇）讓歸國有。所有股本債款六百八十餘萬元。由部如數歸還。換給有期證券。分五年交清。二十五日。呈明大總統。隨派滬甯局長鍾文耀。兼充滬嘉局長。先行籌辦接管事務。於三年一月一日。正式接收。改名滬楓。其贖路款。由滬杭甬借款項下劃撥。二月十四日。朱啟鈞與中英公司代表梅爾思特。訂立贖回上海楓涇鐵路條約六條。蘇路自是變為國有矣。

蘇路既歸國有。浙路亦滬杭甬一段。勢難立異。惟商辦各路中。工程速。用費少者。實以浙路為最。故雖元二年間。公司與交通部迭經磋商。而妥協無期。泊蘇路解決。適浙路財政已竭蹶十分。交通部亦因滬杭甬借款關係。亟謀收回。以資結束。始互相遷就。積極進行。三年二月一日。公開股東大會。議決國有。當舉代表虞和德。蔣汝霖等。與交通部於四月十一日。議定接收合同十三條。以已經營業之杭楓線。江干至拱辰橋線。甯波至曹娥江線。未築之杭州至曹娥江線。及擬築之甯波三北枝線。悉數讓歸國有。所有股本債款一千六百餘萬。由交通部分三年照數還清。先給有期證券。同日呈明大總統。並以成績昭著。特獎給湯總理現銀二十萬元。六月二日。交通部派鍾文耀兼甯嘉局長。接收浙路。九月十九日。朱啟鈞與梅爾思特。復訂收回滬杭甬之浙路條款。取消滬楓甯嘉名目。正名為滬杭甬鐵路。設總局於上海。仍以鍾兼充局長。五年十二月。滬杭甬甯接軌工程告竣。兩路遂得相互通車。

(B) 工程

本路所經。全屬平原。無須開鑿山洞。小河碁佈。架橋雖多。然鮮大橋。滬甯之間。鐵橋二十六。石橋十四而已。全線所用鋼軌。購自漢陽鐵廠。機關車輛。採自美國。代價甚廉。枕木購自日本。亦非上材。鐵橋工程。以省費故。未附保險。因此交部接收以後。曾逐加以改良。興工於光緒三十二年十一月。竣工於民國元年十二月。凡歷六年。將來如造杭州至曹娥江一段。則錢塘曹娥兩大鐵橋。須費必鉅。不若已成者之容易也。工廠初有上海。拱辰橋。甯波三廠。民國六年冬。滬廠併入拱辰橋。旋於閘口改建總廠。七年廠成。將常玉鐵路機械及甬廠所不用者。悉移其中。分廠設甯波。仍浙路公司舊物。此外閘口有電汽廠。設於民國七年。莫干山有鐵路旅館二家。三橋埠至莫干山之小輪三艘。(武康。杭州。康寧)則皆路局附屬營業者也。

(C) 路線里程

本路已成者。分爲二段。(一)自上海南站起。經松江嘉興杭州至錢塘江岸之閘口。均單軌。凡二十五站。(站名詳後各路站名里程總表)長二〇二公里六六。岔道四五公里七里。共延長二四八公里四二。(二)自甯波起。經慈谿餘姚至曹娥江。亦皆單軌。凡十三站。長七七公里九〇。岔道一五公里六〇。共延長九三公里五〇。枝線有二。曰艮山門至拱辰橋單軌。二站。長五公里八八。拱辰橋位於杭州城北。爲航行上海蘇州運河小輪之終點。日本於其地闢有租界。他一枝線。由漳橋至白沙。凡三英里。屬甯曹段者也。本路營業。

以水運競爭之故。收入以旅客爲大宗。與滬甯情形全同。

第九節 廣九鐵道 附九龍英段

(A) 沿革

本路亦清光緒二十四年。英使寶納東。要求五路之一。是年閏三月二十三日。由督辦鐵路總公司大臣盛宣懷。與英怡和洋行。訂立草約五條。一概做照滬甯辦法。二十五年二月二十七日。經總理衙門奏准。旋以拳亂擱置未辦。三十一年。英使薩道義。迭向外部催訂正約。當由外務部於三十二年二月。派左侍郎唐紹儀。會同粵督特派員龔心湛等。與中英公司代表漢蘭德。在京議定借款合同二十條。十二月二十五日。郵傳部會奏。奉旨依議。三十三年正月二十三日。雙方簽押。惟時廣東紳商。因見粵漢贖回。羣起爭求廢約。以約中第十五條。有中國不得於本路修造平行線。妨害本路利益一語。與廣東商辦廣厦鐵道（後改名惠潮）計劃。多所障礙。爭之甚力。無如外部不主持。疆臣不贊助。卒蹈蘇爭滬甯失敗覆轍。僅獲提出百五十萬磅債票半額歸粵人購買。與十二年以後。還清英債本息。即歸華商辦理之結果而已。本路沿線。素稱天府。地價較各路略高。故建設費昂。

(B) 工程

本路分華界英界兩段。華段自廣州東郊大沙頭起。沿珠江而東。於石龍渡東江。折而南。至九龍租借地界。

深圳沿途平坦。無庸鑿洞架橋。雖多。除東江橋長千二百呎。及其支流一橋九百呎外。餘皆小橋。英段工程極難。自深圳至九龍。沿途山嶺重疊。且地質均屬岩層。雖無大橋。而山洞鑿至五處。共長八。七九四呎。以畢科山 *Bigon* 一洞爲最大。長達七。二五六呎。費二年有四月。始鑿成。五洞工費三百七十萬餘元。佔全線建設費十分之三。而強。最初預算六百八十萬元。洎路工完竣。共費一千餘萬。平均每哩達五十萬元。又粉嶺枝線。費去二十五萬八千元。九龍填海築碼頭。費去六十萬元。華段由英借款修造。英段由英自修。深圳鐵橋。北岸橋墩由華造之。南岸橋墩及橋梁。由英造之。兩段於光緒三十三年七月十三日。同時興工。華段竣工於宣統三年二月十三日。英段亦於是年八月初七日竣工。凡歷四年一閱月而弱。華段機器廠在大沙頭。英段在九龍。華段鐵橋二十座。木橋九十八座。英段不詳。

(C) 路線里程

本路起廣州東郊東大馬路大沙頭。東南行。經番禺增城兩屬地。至東莞縣屬石龍鎮。再南行。至寶安縣屬深圳止。均單軌。預備單軌路基。凡三十一站。（站名詳後各路站名里程總表。）長八九英里七三。岔道一二英里七二三。共延長一〇一英里七六三。連英段併計。總延長一二四英里強。英段車站凡八。（橋梁最長者在大埔。計二百呎。）有自粉嶺站經孔嶺。禾坑。石涌。凹。至大鵬灣沙頭角枝線一條。乃二呎狹軌之軍用鐵道。長七英里有半。又廣九與粵漢連絡之環城枝路。約長十哩。廣東粵漢鐵路公司。曾有修造計劃。惟

迄未實行焉。

本路將來北連粵漢京漢兩線。固吾國南北最大幹路。經濟上之價值。遠非他路所可及。但英之要求。修造非在經濟的關係。全然政治的意義。專以旅客運送爲業者也。九龍與香港。隔一衣帶水。棧橋輪渡。堆棧。設備極其完備。水陸連絡。尤稱便利。然輪船民船。運價低廉。貨物多不由車輸送。益以華段釐卡重疊。更無願出其途者。九龍因是不能發達。沿線市鎮。英段地皆荒瘠。除粉嶺有通大鵬灣軍用鐵道。大埔墟爲軍事要塞區域。附近山巔。均築砲台。深圳爲中英分界。駐紮兩國軍隊。稍見重要外。餘無可稱。華段則多繁盛市鎮。石龍尤縮東江往來總匯之樞。人口十萬。商業盛於東莞縣城。廣州首站。以僻在東隅。無可稱焉。

第十節 吉長鐵道

(A) 沿革

當清光緒二十四年。俄索東清鐵道之時。卽欲吞併本路。造爲東清枝線。二十九年。東清代辦達彞爾。屢催當道訂立草約。經吉林將軍長順嚴詞拒絕。並用候補知府王述之策。決計自辦。東清固竭力破壞。資金亦不易籌。未幾。俄日失和。其議遂寢。三十一年五月。將軍達貴。又奏請自辦。並指撥度支部銀八十萬兩。吉林銀元廠項下七十九萬九千餘兩。爲建造費。委宋春賢採辦材料。八月初七日。日俄和議成。簽訂有關東三省事宜正約七款。附約十二條。並於十一月二十六日。在北京與我政府會同簽名蓋印。其會議節錄內載。

長春至吉林省城鐵道。由中國自造。款如不敷。允向日本貸借。以半數爲度。三十三年三月初三日。外務部大臣那桐。與日本全權大臣林權助。簽訂收買新奉暨自造吉長條款七款。由外部奏陳辦法。並咨郵部籌辦。十一月十八日。郵部奏派羅國瑞等。與日本技師。會勘吉長路線。三十四年十月初五日。郵部奏派鐵路總局局長梁士詒。與日使館一等書記官阿部守太郎。根據前約。訂定新奉吉長借款續約七款。十九日簽押。吉長借日金二百十五萬元。吉省紳民聞訊。羣以利權外溢。力爭廢約。並組吉林鐵路公司及公民保路會。以自辦請於當道。未經邀准。旋即消滅。

宣統元年六月十一日。郵部派朱獻文張鴻藻。會同京奉總辦盧祖華。與南滿理事野村金五郎。訂立吉長借款細目合同十二條。九月。日本派曲尾辰二郎爲總工程師。內垣實衛爲總會計。郵部奏派傅良佐充總辦。顏世清充會辦。十月二十日。開工設局。三年十月。改派孫多鈺爲總辦。民國元年十月二十日。全路通車。而土們嶺山洞。尙未開鑿。六年十月。政府依據四年五月二十五日。中日所訂二十一條之南滿洲及東部內蒙古約第七條。與南滿會社。改訂吉長借款合同二十條。連前借款。共借日金六百五十萬元。十月十二日。經財長梁啟超。交長曹汝霖。與南滿理事龍居瀨三簽字。又協定借款細目合同十三條。七年一月。南滿會社。派運輸主任兼代表村田愨磨。偕工務會計兩主任到局。行交代禮。另設代表室。直轄運輸工務會計三處。引用日員二十餘人。分踞要職。營業實權。全被攫去。以前路款。由交通銀行經理。亦於二月一日。改歸

日本橫濱正金銀行之長春分行矣。

(B) 工程

當清光緒三十一年。宋春霖籌辦之時。曾測勘二線。第一線由長春街。經放牛溝。馬鞍山。至吉林。第二線即今路線。蓋經羅國瑞等會勘。以第一線形勢艱險。不易營造故也。全線工程。以土們嶺山洞爲最難。民國七年十月一日興工。九年六月三十一日始成。屢改其設計。足徵其艱鉅也。洞長一千六百英尺。費銀二十七萬三千四百六十二元。當未鑿成以前。貨物列車。於土們嶺超家店間。駛行便道。頗分三次分運。故自長春至吉林。一日不能往回六次以上。今則每日可自由往回十二次矣。自清宣統元年十二月初二日。行開工禮。二年正月十五日。分二隊實測。三月十五日測竣。五月開工。分全線爲十五區。民國元年十月。全線告成。連土們嶺山洞工程。共歷四年九閱月焉。全線鐵橋九十座。伊通河橋最大。長四百八十呎。飲馬河橋次之。長三百六十呎。樺皮廠橋又次之。長一百呎。工廠設在長春。與南滿鐵道。連絡於長春頭道溝。並造有連絡線。與松花江水運。連絡於吉林省城。已建有碼頭。如依日人計劃。造成吉會與彼清會線接。(會甯至清津港)則我吉林全省。已成日本囊中物。本路危險。更在安奉鐵道上矣。

(C) 路線里程

本路自長春等道溝東行。渡伊通河。經卡倫。下九台。樺皮廠。至吉林省城。凡二十四站。(站名詳後各路里

程總表)均係單軌。長一二七公里七六。又岔道三一公里五六。共延長一五九公里二二。沿線中有十餘站。均屬荒野。無屯貨物之處。近年。下九台開爲商場。漸成糧食集散之大市鎮。全線營業歲臻繁榮。民國十一年。進款已達三百萬元云。

(D) 沿路礦產

本路沿線。礦藏極豐。已開採者。馬家溝有東原煤礦公司。採無煙煤。礦區七百五十四畝。已出四千三百餘噸。距營城子站十五里。大石子嶺。有裕吉煤礦公司。礦區六百餘畝。已出三千餘噸。距營城子站七里。又距下九台六里。有銀礦山。清康熙間。曾經開採。現吉林玻璃公司。就其地取原料焉。

第十一節 四洮鐵道 附洮昂

(A) 沿革

本路卽光緒末年。清廷所擬錦瓊鐵道之一段。當時以俄人爭辦。勸而未修。洎民國二年十月。袁政府與日本訂定滿蒙五路借款大綱。中有四洮一路。應首先興修。未幾。歐戰勃發。金融緊迫。遂於四年十二月二十七日。由交長梁敦彥。先向日本橫濱正金銀行。訂立四鄭五百萬元借款合同二十六條。作爲四洮之首段。六年十一月。四鄭告竣。七年。日使敦促展築鄭洮。以符舊約。復由交長曾毓雋。於八年九月八日。與南滿鐵道會社。訂四洮四千五百萬元借款合同。條件均照四鄭合同。惟時債票未能發行。由該會社先墊日金五

百萬元以應急需。九年五月十一日。交長會毓雋呈准。依據四洮借款合同。暫由南滿訂短期墊款一千萬元。續修鄭洮並改四鄭路局。為四洮路局。十一年五月三十一日。交長高恩洪。又向南滿續訂短期借款。日金一千三百七十萬元。以還八年墊款五百萬元及四洮工程之用。十二年十二月。四洮全線竣工通車。鄭家屯至通遼枝線。則於民國十年十一月。先通車矣。

十四年冬。由洮南展築至昂昂溪。欲橫斷中東鐵道。直達齊齊哈爾。操縱北滿運輸權。使集中於大連。十五年一月。洮南至鎮東關一段。即已通車。四月更由鎮東關經東屏街。基太來。五廟子。至江橋。六月嫩江橋成。遂直達昂昂溪。至七月一日。全線正式通車矣。

(B) 工程

本路所經。概屬平原。雖間有二三砂邱。亦無多費削平之處。工程極其容易。惟曲家店以西。五家子以南。通過遼河及其支流。地多低窪。頗虞氾濫。選擇路線。填築路基。頗費匠心。架設橋梁。亦達四十九座。而鄭家屯三江口兩遼河橋及曲家店河橋。尤本路工程之最難者。遼河兩橋。各長二千餘呎。曲家店橋。亦達四百餘呎。四鄭段。於五年七月。始開測勘。九月底測竣。六年四月興工。雖七八月。值遼河秋漲。水災劇烈。工程頗受損失。然至十一月末。全線仍告成功。工程易而速。為全國各路所未見。且各橋梁除遼河兩橋正橋用鐵外。餘均木製。故建設費。每哩平均。不過六萬二千餘元。祇廣九英段八分之一。鄭洮段十一年六月興工。十二

年十一月告竣。連鄭遼枝線工程併計。共歷二年有八閱月而全線成。洮昂一段工程。推嫩江鐵橋爲最鉅。且夾江數十里間。地勢低窪。易遭水患。填高築堤。亦頗費事。此外皆屬平野。甚易易耳。洮昂車輛。刻猶租自四洮。致兩路車輛。不敷分配。不能輕減運費。日人正謀增加車輛云。

(C) 路線里程

本路起南滿鐵道四平街站。經泉溝。八面城。曲家店。傅家屯。三江口。一顆樹。鄭家屯。臥虎屯。玻璃山。茂林。三林。衙門台。金山。豐庫。太平門。邊昭。開通。鴻興。雙崗。黑水。至洮南。連非營業站之總局站併計。凡二十三站。長三一二公里。三枝線一曰鄭遼。自鄭家屯起。經白市。歐里。門達。大罕。大林。錢家店。至通遼。(土名白音太來) 凡八站。長一一三公里。七。本路總會計。行車總管及養路工程師。均屬日人。種種實權。均握日人手中。交部所派局長。畫諾而已。自實質言。直爲南滿鐵道一枝線。日本侵略我內蒙古之大本營耳。通遼當入熱河孔道。鄭遼枝線。日人目爲經濟線。其價值可知。洮南位洮兒交流兩河合流之處。東南距伯都訥。四百二十里。東北至齊齊哈爾五百里。西北達突泉二百里。爲奉天對蒙第一線。政治經濟上之重要。視鄭家屯有加焉。洮昂通車以後。北滿農產物。可經四洮南滿兩路。逕向大連出口。不必繞道赴海參崴。宜夫新任中東俄局長。迭向黑督與倭陸嚴重交涉也。

第十二節 株萍鐵道

(A) 沿革

本路產生於萍鄉煤礦。初實一大運煤鐵道也。當清光緒二十四年。鐵路總公司督辦大臣兼督辦漢冶萍事務盛宣懷。以萍煤產量極多。而運輸機關。全恃人力與潁江民船。絕不濟事。特會同鄂督張之洞。奏撥官款。興築萍醴。二十九年七月。萍鄉安源至醴陵陽三石開車。煤由此下潁江。浮湘江以達漢口。然河窄灘多。猶未便也。因復奏請展築醴昭。(湘潭昭山)三十一年十一月。陽三石至湘潭株洲告竣。始於卸車後。可逕下湘江。其未成者。僅株昭一段耳。會粵漢鐵路湘公司。以株昭有妨粵漢正幹。力爭於朝。經郵傳部與盛商議讓之。遂以株洲為終點。初本路由萍礦公司經營。其建造費則純係鐵路總公司所撥。當奏銷時。外務部度支部及路礦總局。以賬多含混。頗非難之。經盛詳覆。始獲核准。而郵部則以款由官出。不宜隸諸商辦公司。遂於三十四年三月初八日。奏准歸部管轄。是即國有之權輿。民國三年三月三十一日。交通部與中英公司。訂立甯湘鐵路借款合同。載明以庫平銀四百二十萬兩。將本路歸併該幹線。作最後之一段。會由該公司薦拔蒲司充養路工程師。以為履行合同之第一步。未幾歐洲戰起。該款迄未屆期交付。經部向該公司正式聲明。暫行停止其合同之實施期焉。

(B) 工程

本路工程。分為兩段。萍醴自光緒二十五年八月初四日。派洋總工程師李治。副工程師馬克來。及華副工

程師羅國瑞等測勘。至十一月二十六日。釐事。醴株於二十九年七月初一日。派洋總工程師馬克來。副工程師休文。及華工程師羅國瑞等測勘。至十一月初七日畢事。全線岡巒起伏。山地約佔百分之四十。萍醴爲六。醴株爲三十四。其低窪處。萍醴填土自二尺至二丈。醴株有至三丈五尺者。線路遵古大道而行。曲多直少。蓋以湘贛人民。素惑風水。不能強其讓地也。全線鐵橋三十八座。以醴陵城東陽三石橋爲最大。長一百七十三公尺。而強石橋十一座。均以磚及三合土砌成。木橋五座。以萍鄉湘東橋爲最大。長一百四十公尺。二工程最難者爲陽三石鐵橋。圍堰砌脚。水流湍急。衝毀數次。歷四閱月。墩始竣工。建造費平均每哩。不過六萬八千七百餘元。在全國各路中。誠爲廉費。惟以太節約故。設備多不完全。安源至老關大段。全依舊路整理。灣曲極多。列車播動極大。全線車站九處。如安源。萍鄉。醴陵。號稱大站。設備尙屬簡易。其餘均依村鎮。因陋就簡。更不足論。萍醴於光緒二十五年八月興工。庚子拳亂。停工十月。至二十九年六月末。始竣工。醴株於二十九年七月初一興工。三十一年十二月底。工竣。凡歷六年有三月焉。機器廠設於安源。漢陽鐵政局。備有運煤小輪三十五艘。拖船二百餘隻。往來株洲漢陽。接運株萍車運之煤。與株萍在株洲碼頭連絡。(株洲有萍煤轉運局)。

(C) 路線里程

本路在清光緒二十九年。稱萍醴。其明年。展造至湘潭株洲。改萍潭。三十四年。議展至昭山。復易萍昭。宣統

二年。郵傳部奏改萍株。民國元年。路由湖南交通司管。正名株萍。以至於今。全線跨湘贛兩省。湘佔十分之六。又一五。贛佔十分之三。又八五。醴陵之東。老關之西。均以險要見稱。爲歷年兵爭之地。故本路受害獨深。大宗土產。爲安源之煤。醴陵之夏布。磁器次之。他無可稱。全路均單軌。凡九站。（站名詳後各路里程總表。）長九十里。岔道十公里。八四。共延長一〇一公里三四。

D) 沿線礦產

本路爲煤礦要區。在安源者。有萍礦。翁和。百煉。順發。作新五公司。在青山埠者。有集仁。集義。鼎福。元達。大通。厚生。利生。益豐八公司。在峽山口者。有永和。大順。富球。臨益。謙吉五公司。在風嶠者。有天順公司。柴煤。塊煤。油煤。各種均產。惟萍礦公司用西法。可日出三千噸。餘則均係土法。最多者亦不過歲出十萬噸云。萍礦公司礦區。位萍鄉縣城東南十五里。已開探者。爲天磁山脉中之安源山。天磁山高六百九十呎。其脈來自蓮花縣馬迹嶺。煤礦蘊藏非常豐富。安源山礦區。雖僅東西十里。南北二十里。但其礦脈。則亘東北約二百里。據德技師言。每年採百萬噸。可採至五百餘年云。煤質屬有煙。鮮揮發分。富粘結性。最適製造焦煤。火焰短。而火力強烈。性質稍脆弱。多碎煤。少整塊耳。

第十三節 廣三鐵道 附佛江枝路（尙未興工）

(A) 沿革

本路原係粵漢枝線。於清光緒二十四年。由美合興公司承造。初名三佛枝路。三十一年九月。經湘粵鄂三省贖回路權。即爲三省鐵路公司所共有。於石圍塘設廣三鐵路管理局。廣三之名始此。規定資本五百萬元。組織有限公司。將每年餘利。分爲七成。湘粵各佔三成。鄂佔一成。歸三省鐵路公司。充香港借款還本付息一部分之用。民國二年八月。湘鄂路收歸國有。故該路湘鄂所佔股款。改屬交通部。惟粵路商股仍舊。決議部粵合辦。而由部主持。七年以後。路由廣東政府管理。以至於今。每年餘利七八十萬元。概行截留。未解交部。

(B) 工程

本路所經地皆平坦。橋梁雖有二十座。實無大者。石圍塘至佛山鎮。鋪設雙軌。枕木均屬鐵製。由佛山之街邊。至三水。則爲單軌。枕木亦用洋松。首站石圍塘之對岸。即粵漢黃沙車站。以小輪連絡。與省城客貨往來。亦由小輪駁渡。省佛興工於清光緒二十七年十二月。二十八年十一月工竣。佛三則竣工於二十九年八月。月。歷一年又九月告成。

(C) 路線里程

本路起粵垣對岸石圍塘。經廣東有名商業地之佛山鎮。至西北兩江合流處之三水。長達一百華里。凡十八站。(站名詳後各路里程總表。)路線雖短。客貨運輸。則極繁盛。而旅客尤多。爲全國各路所不及。蓋廣

州三北之間。水道迂曲極多。冬令水涸。且不能航小輪。故多改乘火車也。

民國十五年春。廣東建設廳長孫科。根據廣三歷任局長建議。計劃拓築佛江枝線。便與甯陽鐵道接軌。發展四邑兩陽與廣州之交通。促進黃浦開港之利益。當令廣三局長李作榮。派余懷德測勘。夏初測竣。由佛山經弼唐。瀾石。樂從。沙潯。水簾。龍江。龍山。九江。渡河。經沙田。天河。橫江。周郡。濠潯。抵北街。接甯陽。全長一百零三華里。可建六大站。（瀾石。樂從。龍江。龍山。九江。水簾）八小站。沿線人烟稠密。產絲最多。通車以後。餘利必豐。惟沿線河流繁複。田塘極多。工程不免困難。且九江橋寬二千九百零五英尺。瀾石橋寬一千三百廿餘英尺。龍江橋寬九百英尺。其餘五六十英尺之橋。尚有數座。然爲全粵利益計。不能吝此小款也。

第十四節 官造而非部轄四鐵道

(A) 甯城鐵道（一名下關鐵道）

(甲)沿革 清光緒三十三年二月。江督端方。以南京城北下關。爲滬甯首站。商務日增繁盛。而城內遼闊。往返需時。於行旅出入。貨物轉輸。諸多不便。遂於九月奏准。由藩司。運司。鹽道。糧道。釐捐總局。合撥銀四十萬兩。修造本路。即由兩江督署管轄。民國亦屬地方長官。未歸交通部管。民國三年三月。政府與中英公司。訂立甯湘鐵道借款合同。六月。中英公司。令滬甯路局。以六十萬兩。收買本路。歸併滬甯。以備將來甯湘與滬甯。連絡於中正街。由上海經下關。貫南京城。直達長沙。皆在英國權利之下云。

(乙) 工程及路線 本路係標準軌間。於清光緒三十三年十月二十日興工。三十四年十二月告竣。路線起揚子江岸下關。入金川門。繞北極閣。至中正街止。設江口下關。三牌樓。丁家橋。無量庵。督軍署。中正街七站。均單軌。共長二十五華里。

(B) 清灤鐵道(一名運鹽鐵道)

(甲) 沿革 清光緒三十一年八月。山東鹽運使張毓渠。以官台等場鹽。向由小清河船運。至黃台橋卸岸。再用騾車運至濼口。(一名雒口) 分配行銷。車運極難。運費亦重。乃於十月。詳請魯撫奏准。由魯鹽項下。提銀十萬兩。修造本路。路成。黃台橋卸岸之鹽。即由火車運往雒口。轉運雒口糧食。至黃台橋裝船行銷各埠。往返均無空車。

(乙) 工程及路線 本路屬窄軌。興工於光緒三十二年二月。為德工程師包造。十月工竣。十一月通車。線路起小清河黃台橋。至黃河岸濼口止。長十二華里。是為黃河與小清河連絡線路。

(C) 京苑輕便鐵路(一名永黃軍用鐵道)

(甲) 沿革 清光緒三十一年冬。練兵處王大臣。以京畿重要。衛禁軍遠駐南苑。非造軍事專用鐵路。難期靈通而資拱衛。因即奏准修造。由陸軍部管轄。民國以後。南苑萬字地等。商務繁榮。客貨增加。屢議改良線路。展築至馬駒橋。迄未實現。又七年四月。京奉鐵路管理局。以永定門車站。時有軍隊往來。應添設岔

道站台。請陸軍部將京苑軌道稍移向南。亦仍其舊未改。

(乙)工程及線路 光緒三十二年正月興工。三十三年二月告竣。同時通車。軌間工部尺三尺三寸。費銀約十萬元。路線自北京永定門起。至南苑萬字地止。單軌。長凡十五華里。

(D) 武昌幣廠鐵道

(甲)沿革 清光緒三十三年正月。湖北造幣總辦。以工場機械及貨物轉運維難。特稟准鄂督。修造此路。共費銀九萬元。

(乙)工程及線路 光緒三十三年二月興工。八月告竣。軌間三呎八吋。線路自武昌大堤江岸起。跨過小東門。進賓陽門直行。至大朝街過幣廠內。長凡十五華里。

第十一章 現修國有鐵道

第一節 漢粵川鐵道概說

我國鐵道之最失算。而內容又極複雜者。莫漢粵川若也。計連贖約款。收回商路款。交通部墊養路款。及英美德法四國銀團借款等項。共費一億三千餘萬元。其已成路線。僅湘鄂之四百餘公里。平均每公里。多至三十餘萬元。而主權之嬗變。辦法之紛更。從長紀述。殊非本書所能盡。姑即概要而次陳之。當清光緒二十二年。建議創辦蘆漢。總署會奏明。粵漢亦須次第舉辦。以期聯絡一氣。二十四年正月初五日。上諭。王文韶

張之洞盛宣懷奏。粵漢緊要。三省紳商。願請通力合作。以杜外人要求。而保利權。着照所請辦理。當由三省督撫。派陳兆葵。曾慶浦等。分測全路。並議招集商股一千二百萬兩。是年三月。美國合興公司。向駐美欽使伍廷芳。索粵漢承造權。二十四日。伍與該公司總理畢來斯。於華盛頓訂草約十五條。畢爲美國會議員。力倡美應扶助中國。振興產業。杜絕歐洲各國侵略主義者也。二十六年六月十七日。以原估建造費不敷。經督辦鐵路大臣盛宣懷。與該公司議訂借款續約二十六條。由伍代理簽字。計借美金四千萬元。無何。畢來斯死。比利時以俄法資金。乘機收買美股三分之二。該公司董事。亦多易比人。俄法駐京公使。又謂該公司附有英股。向我提出抗議。三十年二月。鄂督張之洞。以比與法通。法與俄聯。恐京漢粵漢。皆入比手。後患無窮。亟電湘粵督撫。謂該公司無端違約。應立即議廢。三省士紳暨留日學生。同聲鼓譟。該公司聞訊。主張由美自行贖股。派美人柏士來華遊說。倡言以美接美。張力拒之。卒電駐美欽使梁誠。與該公司商定。以美金六百七十五萬元。收回主權。（廢約賠償金三百七十五萬。廣三枝線建造費。及幹路土工五十英里建築費。共三百萬。）然是時官民交困。無力籌資。張乃向英國香港政府。借英金一百一十萬磅。於三十一年八月初二日。訂立贖路合同。聲明中國政府。可將合興公司。所有鐵路產業。材料。測量圖表。開礦特權。以及應得利益。無論明指暗包。全行收管。但已成路線。僅廣三枝路百里焉爾。

粵漢既贖回。各省士紳。皆羣起直追。或爭廢舊約。或力圖自辦。而鄂湘粵三省。亦於三十二年。議決各籌各

款各修各路。其後鄂定官辦。湘定官督商辦。除粵路始終自辦。於次章民業已成鐵道紀述外。鄂則倡賑糶捐彩票股。湘則倡米捐鹽捐口捐房股租股新股集款均微。而意見均不一致。當三省決議分辦粵漢之後。進行方法雖未盡同。而大綱亦曾畫一。即由三省代表會商督撫奏明之修路公共條款十四則是也。茲錄如左以供參考。

(第一)贖路款英金一百一十萬磅。照七份攤派。未贖之金幣小票亦照七份攤派。湘粵各認三份。鄂認一份。所有應付本息均按磅價金幣價依期撥交。湖南款由湘省委員逕交漢口英領事。廣東款由粵省逕交香港匯豐銀行。若交款期忽有漲落仍照原份攤派。

(第二)三省擬公聘勘路工程師一人。將全路覆勘一次。以定確實路線。其用費勘至何省境地即歸何省支付。

(第三)三省除公聘勘路一人外。其修路工師以及各項工人均由各省自行選雇。如公用工師一人之外願自聘工師覆勘者亦聽其便。

(第四)三省鐵路各籌各款。各從本境起修。務期全路早日接通。故議定路工三省同時並舉。儘款先修幹路。幹路未成以前三省皆不得另修枝路。致誤大工。

(第五)三省所修幹路無論修成若干里。但能行車見利。其所得淨利應彼此統行核算。各按本年多寡攤

派利益均以開工之日起算。

(第六) 湘省路線較長。今爲全路迅速竣工起見。湘粵兩省公同議定。粵省修至邊境後。湘省願以宜章以下至郴州屬境永興縣止之路工。讓歸廣東代辦。一切利權。均歸廣東收管。以路成二十五年爲限。湘省可按照廣東修路原用工本。備價贖還。如果粵省籌款或有不足。自當另議。惟須於一年之內。先行知照湘省。以便湘省預籌款項。接續自收。

(第七) 三省分境修路。應互相催趕。如此省修勤工速。成路日多。彼省修緩日遲。成路日少。應令少修省分。攤認多修省分所用工本之利息。以免遲延。每屆一年。彼此比較結算一次。

(第八) 廣東已成省佛枝線。所得車利。應專充贖路款。仍按鄂一湘三粵三分派。

(第九) 合興公司已築粵漢幹線工程。及未用材料。應請派員確估價值若干。由粵認出。按鄂一湘三粵三分領。

(第十) 合興公司已購粵境幹路地基。應核契載款目。由粵省認出。歸鄂一湘三粵三分領。

(第十一) 三省既按本分利。應彼此互派人員稽查。其詳細章程。俟復勘後。開工前另訂。

(第十二) 三省定全路需用之鋼軌。及一切鋼料。統向漢陽鐵廠訂購。鐵廠所出貨色。所定價值。無論運至鄂省粵省湘省。均按照洋廠一律。不得格外高擡。各省即不向外洋購買。以保中國自有利權。

(第十三)三省籌款招股辦法。各就本省情形。另訂章程。稟請督撫核定。總以彼此不相侵佔妨害爲主。並不得暗招洋股。違者將所招股本充公。

(第十四)全路告成以後。所得行車之利。除開支公司薪水。工食。局用。及養路經費。撥還贖路借款本息。核給股本息銀。酌提公積款項外。所餘淨利。酌量做照外國鐵路各公司辦法。以若干報効國家。惟懇請將一切浮費。概予刪除。以恤商艱。庶於招徠股東之道。大有裨益。其餘全歸股東自行議章分派。

光緒三十四年六月。旨派大學士張之洞。兼充督辦粵漢川鐵路大臣。設總公所於北京。會同郵傳部及三省督撫官紳商董。籌辦路務。張即召集湘鄂官紳。密商借款辦法。並加入川漢。於宣統元年四月初八日。向英法德美四國銀團。借英金六百萬磅。擬訂草約。其時四省人士。起而堅求拒款。毀約無效。已而張逝。路事歸郵部接辦。三年四月十一日。上諭。幹路國有。定爲政策。十二日。派端方爲督辦漢粵川鐵路大臣。郵部尙書盛宣懷。卽於二十二日。與四國銀團。訂正式借款合同二十五條。五月。端方奏設總公所於武昌。委武長。長鄒廣宜。三鐵路局總會辦。聘英人格林森爲湘鄂總工程師。實行修路。各省紳民。反對路歸國有。川省風潮尤烈。革命軍興。清亡路輟。官設武昌總公所及各路局名義。同時銷滅。端方且被害於四川資州焉。民國繼興。鐵道國有政策。仍舊進行。人民一致贊同。川路於元年十一月二日。湘路於二年六月三日。鄂路於四年一月十日。先後與交通部訂立贖回合同。贖路債款。川路爲直接用款一。二九七。四一三元。間

接用款一六。二七九。二九一元。債款一。一三八。八三五元。計二九。二五三。四一四元。湘路爲商房租薪米鹽各股一三。〇一七。八七一元。債款五。〇一四。一一八元。計一八。〇三一。九八九元。鄂路爲捐股兩項二。一二〇。六八五元。債款九八七。七六〇元。計三。一〇八。四四五元。共計五〇。三九三。八四八元。均分別以有期證券按年攤還。於是漢粵川全路。除粵漢之粵段外。悉歸中央統轄矣。今著鄂湘川分辦各路顛末概要於左。爲留心路史者以觀覽焉。

(甲)鄂路 鄂路於清光緒三十二年二月。奏准官辦。以梁鼎芬馮少竹爲總辦。高凌蔚曾廣裕爲會辦。以藩臬兩司充名譽總辦。以鹽法道及江漢關道充名譽會辦。原擬集股一千萬元。奈應者寥寥。始籌辦彩票。賑糶捐。三十三年。以馮少竹充總辦。日本工學博士原口耀爲顧問。旋改聘英人金達。又以日人安久津存雅充粵漢工程師。於是年三月二十八日。由武昌興工。日人大村綱次郎爲川漢工程師。於十月由漢口興工。設辦公處於省城王府口甲棧。名曰湖北鐵路總局。兼管川漢粵漢。又於督院內設路政處。管理粵漢川鐵道事宜。然截至讓歸國有時止。僅各築路基數里而已。

(乙)湘路 湘路肇清光緒三十一年十月。由王先謙等。創設湖南鐵路籌款購地公司。名爲官率紳辦。鮮有應者。三十三年四月。商會協理陳文璋等。以紳辦久無成效。若改爲商辦。則障礙全消。人無疑慮。股款可尅日招集。因兩集大會。募股二百餘萬元。五月。聯名稟商部。奏歸商辦。六月十四日。奉旨。鐵路爲國家

要政仍應官督商辦。並派袁樹勳爲主持總理。王先謙爲名譽總理。余肇康爲坐辦總理。張祖同席隨湘爲協理。三十三年聘英人羅士爲總工程師。從事測路。然以總協理事權不一。意見紛歧。截至讓歸國有日止。商股僅招百餘萬元。路線只築成長株百餘里耳。

(丙)川路 川路當光緒三十年四月。奏辦之時。原係官辦。總辦爲沈秉堃。以成績甚少。而用銀至二百餘萬元。不得已於三十二年。改爲商辦。以胡竣充公司總理。喬樹枏充駐京總理。費純充駐宜總理。旋改李稷勳。以陸耀廷爲總工程師。胡朝棟爲副工程師。先修宜夔。陸胡皆留美學生也。於三十三年二月十六日。自宜昌興工。其商股招至四百餘萬元。租股及土藥釐金等尤多。然以委任非人。辦理不善。在滬所設之四川鐵路銀行。倒閉達三百餘萬兩。人言嘖嘖。股東灰心。工程復極不振作。截至讓歸國有之日。僅成土方七八十里焉。

鄂湘川路。既悉歸國有。交通部即將粵漢之湘鄂段。川漢之廣宜。宜夔段。分別設局。同時進行。然其後廣宜。以商務關係。改爲漢宜。宜夔則萬山爲障。無法施工。至民國六年。終以款難接濟停辦。其文卷及各股工程。歸湘鄂保管。其豫定線路。具詳本章第三節中。

第二節 粵漢之湘鄂鐵道

(A) 沿革

湘路之劃歸國有。雖訂約於民國二年。然當元年四月。政府任譚人鳳督辦粵漢之時。已得湘當局及各法團之同意。湖北原屬官辦。更不待言。故粵漢總公所。即於元年八月。派員實地測勘。中以軍事阻滯。經無數周折。至七年九月。武長間始竣工開車。十年。交通部會擬自株洲展築至衡州。預定三年竣工。所需款項。按月由京漢。津浦。京奉。各提餘利十二萬元。京綏提三萬元。預算一千四百一十一萬元。即可完成。尋以軍閥截留路款。四路自顧不暇。其議遂寢。

(B) 工程

本路所經。除湘鄂交界。繞行山峽中外。餘皆平原。故鄂段工程。以多湖沼低地。土質鬆疏。填土築堤。頗費周折。而蒲圻至羊樓司間。以隣黃蓋湖近。雨期湖水氾溢。堤工尤高而難。湘段所經河流甚多。水患益甚。且土質鬆浮。非架鐵橋不可。沙湖及南津港之橋工。實居本路第一。自武昌至株洲。鐵橋二百十六座。三合土橋一百另一座。長株段宣統元年夏間興工。三年春間竣工。為湘路公司所造。武長段民國三年七月興工。六年一月造至岳州。七年九月始通長沙。約歷六年始成。蓋武長以軍務倥傯。時作時輟故也。全線路工均甚草率。路盤高低不平。車行其上。頗播異常。株洲車站。初與株萍車站。遠距二里。不相連絡。民國二年五月。始造一連絡線。互通車輛。武昌現設三站。曰鮎魚套。渡江即達漢陽。曰通湘門。直趨武昌城內。曰徐家棚。渡江即達漢口。民國元二年間。交部會擬由比利時銀公司借款二千萬元中。提九百萬元。架設武漢鐵橋。

連絡京漢粵漢架橋地點。初擬由武昌鮎魚套渡漢陽。繞龜山至礪口對岸。涉漢水與京漢玉帶門站連接。尋以江漢兩橋工程浩大。改由徐家棚渡江。與劉家廟（漢口江岸車站）連絡。武漢商會保安會自治會等。反對甚力。歷陳八害。上書鄂省軍民兩署。請求力爭。當局置之不理。仍將總站設徐家棚。備於其地架設鐵橋。然迄今未實行也。

(0) 路線里程

本路起武昌城東徐家棚。經咸甯。蒲圻。岳州。長沙。至株洲。均單軌。凡三十六站。（站名詳後各路里程總表。）長四一五公里六八。岔道四二公里七二三。共延長四五八公里四一三。已成枝線兩條。一武昌城西鮎魚套線。長四公里八七一。二長沙城北新河線。長五公里八五。最近議自易家灣修一枝路至湘潭對岸。約長三十華里云。

第三節 川漢之豫測線路

川漢路線。最初計劃。由漢口經沙市。宜昌。夔州。重慶。以達成都。迨四國銀團借款成立。英國技師。謂漢口至宜昌。土地卑濕。不適造路。改自京漢廣水站起。經襄陽。荊門。至荊州。以達宜昌。旋經德技師實地調查。謂廣水遠處內地。距水運連絡過遠。且與京漢競爭客貨。殊為失計。不如改自漢口起。經應城。鍾祥。當陽。以往宜昌。此線沿途物產豐富。又較廣宜短一百哩。自國防及營業上觀之。均以發軔漢口為有利。且自漢陽礪口

架一鐵橋。與京漢玉帶門站連絡。尤足便利漢口漢陽交通。當經從事測量。並定自漢口至應城爲第一段工程。着手開辦。歐戰起後。德技師返國。遂中輟。此段工程。以漢陽及鍾祥附近兩橋爲最大。而鍾祥宜昌之間。地勢極低。築堤亦非易易。

宜昌至夔州一段。四川鐵路公司。曾以詹天祐爲總工程師。測量一度。民國三年。美工程師重測。對於會測之線。略有變更。本線循揚子江岸西進。橫斷鄂西山地。通過崗巒重疊之三峽。沿線須鑿山洞七座。架橋十四座。爲川漢工程中之最艱鉅者。清末曾從三峽北方。覓得兩路。山勢較平。南岸施南以上。山勢亦平。然較京漢之武勝關。仍爲險峻。故未加以實測。測定之路。仍所謂揚子江路是也。

夔州以西。在四川鐵路公司時代。曾豫定經萬縣。梁山。墊江。至重慶。復道永川。資州。以達成都。詹天祐謂由墊江過長壽。抵江北達重慶。工程頗爲困難。就中南沱大山洞。長達一萬七千呎。尤不容易開鑿。尋經美工程師嘉羅爾。C. J. Carroll。詳細勘測。發見沿江岸新路一條。山洞可縮短四千呎。全路建造費。可省三百二十二萬餘元。重慶至成都。民國三年。美工程師曾組織八百餘人之測量隊。分爲重慶至永川。永川至資中。資中至成都三段。實地測勘。測勘結果。迄未宣布。故其線路亦未確定。要之川漢全線。約長一千二百三十哩云。

第四節 隴海鐵道概說

(A) 沿革

本路一名隴秦豫海鐵道。又稱海蘭。係由海清。清徐。汴洛。洛潼。西潼。西蘭七路。合併而成。吾國最大東西幹線也。其能合併之根源。則在汴洛一線。當清光緒二十九年。與比利時銀公司。訂汴洛借款時。曾載明合同。如辦理完善。則將來由洛陽至西安。亦應准其儘先議辦。適豫辦洛潼。陝辦西潼及部辦開徐。海清。均無成效。至民國元年。比公司即派代表陶普施。索展築優先權。磋商結果。比允拋棄汴洛行車及應分餘利二成之利益。求延長路線。西至甘肅蘭州。東至江蘇海口。政府以合開徐。海清及洛潼。西潼。可作一東西大幹線。遂允之。於九月二十四日。由交長朱啟鈴。與比國鐵路電車公司代表陶普施。訂立借款合同。二十二條。借英金一千萬磅。(僅發行四百萬磅)合同中。並聲明全路告竣後。由中國政府全權自辦。十一月二十日。設隴秦豫海總公所於北京。任施肇曾為督辦。一面派工程師測勘。一面命盧學孟接收汴洛。尋任為局長。派程源深收買洛潼。派陸長葆接管清楊。(清徐段之已成線)二年。定開封至海州為東路。洛陽至蘭州為西路。各設工程局。派章祐充西路局長。陳宗雍充東路局長。三年八月。歐戰勃發。二批債票。未能發行。特募短期內國公債五百萬元。以清路工。然僅募得三百二十餘萬元。四年九月。將開徐洛觀兩段。辦竣行車。九年施親赴歐籌款。覓荷蘭銀公司。與比會同等籌辦。於五月一日簽字。計借荷款五千萬吉打。比款一億五千萬佛郎。聲明東以海口。西以陝州為限。其迤西之路。與本合同無干。此後西路由比。東路由荷投資。

西路觀音堂至陝州。東路徐州至海州。今均通車營業矣。惟海州築港。尙在籌辦之中。未識完成於何日也。

(B) 工程

本路工程。徐海一段。地勢平坦。無甚困難。惟經運河。沈河。六塘河。運鹽河諸水。地多卑濕。易患水災。填高築堤。架設橋梁。頗爲費事。海州築港。最爲鉅工。開徐一段。所經亦屬平原。絕鮮邱陵。惟當黃河氾濫區域。地皆沖積黃土。一至雨期。低地忽成湖沼。路基容易崩塌。故須高築路基。(有高十呎者) 多築涵洞。(數達二百個) 餘無何項困難工程。汴洛一段。鄭州以東。坦坦平原。工程容易。鄭州西至滎陽。間有邱陵。關山。行車兩岸如削。頗費開挖。汜水至黑石關。橫貫嵩山餘脉。鑿洞至十一座。最長者達一千五百五十八呎。最短者亦有四百十三呎。黑石關至洛陽。除架洛河鐵橋。(長一千五百呎) 係鉅工外。餘皆坦途。最易施工。洛潼一段。鐵門關以東。皆循澗水北岸。地皆平坦。僅新安附近。鑿一極短山洞。以西邱陵綿亘。逼近路線。關山通道。兩岸有高數十呎者。十呎下者。則不可數計。義馬迤東。迤西。雖兩渡澗水。澗水架橋亦非鉅工。灑池至觀音堂。皆循坦途。絕無難工。觀音堂至潼關。山脉縱橫。工程艱鉅。而以張茅爲最險。函谷關。猶其次者。觀音堂經峽石至張茅。卽古崤函之險。山勢雄峻。崗巒層裏。碎石削岩。鑿洞五座。並架山峽鐵橋。工艱費鉅。堪稱本路第一。函谷金陡二關。亦巒壑相間。不易施工。西潼一段。則循渭河沿岸。地勢平坦。最易呈功。西蘭有南北兩線。尙未決定何線。北線循舊驛路。經乾州。邠州。入甘肅境。經涇州。平涼。逾六盤山脉。入黃河流域。

第十二章 現修國有鐵道

至蘭州距離約四百一十哩。較南路短二十五哩。茲據本路工程師已測量之成績錄如左方以供參考。

經過地 自西安距離 各地間距離 橋梁及山洞

西	安	哩	哩	哩		
豐	河	哩	哩	哩	橋梁一座	六三〇呎
渭	水	哩	哩	哩	橋梁一座	一・八〇〇呎
咸	甯	一〇・五五哩	一〇・五五哩			
西	城	一九・二五哩	八・七〇哩			
醴	泉	二九・一八哩	九・九三哩			
乾	州	三七・八八哩	八・七〇哩			
永	壽	五八・九九哩	二一・一一哩	山洞一座		四五〇呎
邠	州	七五・一四哩	一六・一五哩	山洞六座		三・六〇〇呎
亭	口	八五・六九哩	一〇・五五哩	山洞六座		三・六〇〇呎
涇	州	一二三・三三哩	三六・三四哩			
平	涼	一六二・七〇哩	四〇・三七哩	橋梁二座		八〇〇呎

瓦亭	一八七·五四哩	二〇·八四哩	山洞二座	七五〇呎
青石嘴	二〇一·八二哩	一四·二八哩	山洞二座	二·七〇〇呎
固原	二〇六·七九哩	四·九七哩	橋梁一座	四五〇呎
海子峽口	二二三·〇〇哩	六·二一哩	山洞五座	二·一〇〇呎
大灣	二二七·三五哩	四·三五哩	山洞二座	一·五〇〇呎
張家堡	二二二·九三哩	五·五八哩	山洞一座	九〇〇呎
靜甯	二五八·九五哩	三六·〇二哩	山洞一座	一·二〇〇呎
高家堡	二七〇·一三哩	一一·一八哩	山洞二座	四五〇呎
清江	二八一·九三哩	一一·八〇哩	山洞二座	二·四〇〇呎
會甯	三〇六·一五哩	二四·三二哩	橋梁一座	二七〇呎
西鞏	三三〇·四三哩	一四·二八哩		
青嵐山	三三〇·三七哩	九·九四哩	山洞一座	九〇〇呎
安定	三三七·八二哩	七·四五哩	橋梁一座	二七〇呎
秤鈎驛	三五七·〇七哩	一九·二五哩	山洞一座	一·〇〇〇呎

第十二章 現修國有鐵道

三九〇

夏官營 三八一・九一哩 二四・八四哩

山洞一座 一・二〇〇呎
橋梁一座 二七〇呎

蘭州 四〇九・二三哩 二七・三二哩

山洞二座 九〇〇呎

西臨南線。循渭河岸至鳳翔。經秦州。踰鞏昌西方分水嶺。入黃河流域。至安定合北線。以達蘭州。共長四百四十哩。測定線路如左。

經過地 自西安距離 各地間距離

橋梁及山洞

西安 哩

咸陽 一〇・五五哩 一〇・五五哩

興平 四三・四七哩 三三・九二哩

龍尾溝 七二・〇三哩 二八・五六哩

鳳翔 九一・二九哩 一九・二六哩

寶雞 一一四・八八哩 二三・五九哩

牛峪里 一二一・七一哩 六・八三哩

願川 一二七・九三哩 六・二三哩

山洞六座 二・二〇〇呎

石門灘 一三九・一〇哩 一一・一七哩

仙峪嶺	一四七·一七哩	八·〇七哩	
孟家園	一六二·〇八哩	一四·九一哩	山洞十座
三岔廳	一八〇·七三哩	一八·六五哩	山洞六座
花南岸	二二一·七六哩	四一·〇三哩	
峽口	二二二·六九哩	〇·九三哩	山洞三座
伏羌	二五七·四七哩	三四·七八哩	橋梁三座
鞏昌	三一八·五七哩	六一·二〇哩	山洞一座
安定	三六二·六六哩	四四·〇九哩	
秤鈞驛	三八一·九一哩	一九·二五哩	
夏官營	四〇六·七五哩	二四·八四哩	
蘭州	四三四·〇七哩	二七·三三哩	

本路已成之路線。汴洛於清光緒三十四年冬。即已全線通車。開徐於民國四年五月。開車營業。洛觀亦於四年九月通車。徐州至運河。通車於十二年。觀音堂至陝州。通車於十三年。運河至海口。通車於十四年十月。

(C) 路線里程

本路起江蘇海州。經徐州。開封。鄭州。洛陽。潼關。西安。至蘭州。線貫甘肅陝西河南江蘇四省。與津浦交於徐州。與京滬交於鄭州。與豫定之同成交於潼關。經濟上之價值。甯待言哉。全長約二千公里。已造成八百公里。計海州至運河。二百二十六公里。運河至徐州。七十二公里。徐州至開封。二百七十七公里。開封至洛陽。一百八十五公里。洛陽至觀音堂。九十二公里。觀音堂至陝州。四十八公里。陝州至鄭州。二百六十一公里。鄭州至徐州。三百四十一公里。均單軌。（惟開徐預備雙軌路盤）站數站名均詳書末各路里程總表中。

第五節 歸併隴海各線本末

(A) 汴洛鐵道

汴洛原爲京漢之枝線。當清光緒二十五年。容闈倡辦津鎮時。盛宣懷恐東西競爭。有傷盧漢利益。乃於是年十月三十日。奏准將開封河南兩府枝路。卽今所謂汴洛者。統歸總公司籌造。因拳亂暫擱。二十八年十月二十九日。外務部以比使屢催。咨盛速辦。二十九年八月十九日。盛會同汴撫陳夔龍奏明。奉旨。外務部覈覆。九月初十日。外部覆奏。尙無不合。盛卽於二十四日。與比公司代理人盧法爾。訂立借款合同。二十八款。及行車合同十款。借法金二千五百萬佛郎。三十三年三月十八日。以局款不敷。復由郵傳部奏准。續借

此款一千六百萬佛郎。九五。五實收。餘均照舊。三月初八日。與比公司代表配唐簽訂合同。三十四年十二月。全路告成。民國元年。比公司以路線太短。不能發展。要求承辦隴海。將本路併入。自願犧牲已得之分配餘利及代辦行車各項權利。當未併入隴海以前。實權皆握於比人云。

(B) 開徐海清鐵道合清揚

清光緒三十一年。商部尙書載振。以由開封徐邳至海州。爲橫亘東西大幹。特建議籌辦。因無款未果。宣統元年三月初九日。郵傳部始奏准興辦。由鐵路總局歲籌百萬元。並因欲與蘇路公司承築之徐清聯絡。特繞清江浦。定名開徐海清。派阮惟和沙海昂前往測勘。二年正月二十七日。部據阮沙報告。奏明線路由陳留起。經睢州。歸德。碭山。至徐州。其徐海間。則繞出清江浦。凡八百二十里。估費銀一千四百萬兩。三月初八日。奏派阮爲總辦。五月二十五日。於開封設總局。海州設分局。以鄭孫謀爲總工程師。分頭覆測。九月二十四日。覆測告竣。阮詳郵部。須改路線。由徐州直經邳州。達海州。三年五月初九日。阮詳郵部。實測已竣。亟待興工。而鐵路總局。至今未撥分文。究應如何辦理。十六日。部以無款令暫停辦。計共歷二十二月。由郵部撥銀七萬七千零五十九兩。是日郵部並派阮接收蘇路。初本年四月二十七日。蘇路公司呈部。議改清徐爲徐通。擬借款自辦。五月十四日。郵部照會該公司。幹路國有。已定爲政策。徐清係西幹通海下遊。應歸國有。請將一切用款。分別造報。以期核收。至清通一段。路線太長。舉辦洋債。無例可援。應容緩定奪。十二日該公

司電郵部。徐清遵命讓歸國有。郵部遂派阮沙二人察勘。其已成路線。自清江浦至楊家莊。三十七里。共用銀八二三·五三八兩二七六。閏六月初十日。實行接收。七月初三日。郵部派總收支兼總務長接管局務。九月。民軍起義。本路爲江北交通局佔領。民國元年五月。始交還交通部。逮隴海借款合同成立。開徐海清及清揚。均依合同歸併。二年七月。由交部將所墊經費。與隴海結算清還云。

(C) 洛潼鐵道

洛潼由豫紳景仲升等。於清光緒三十二年二月。稟汴撫陳夔龍奏請開築。以事中止。三十三年七月。汴撫袁大化。據編修王安瀾等稟。咨請郵傳部代表籌款自辦。並舉禮部右丞劉果爲總理。八月初三日。旨准。三十四年三月。借京奉副工程師李吉士測線。六月初一日。呈請汴撫林紹年奏准。將鹽每斤加價四文。作爲股款。十月十七日。由郵部頒給關防。十一月。以劉不能常駐汴中。公推前布政使張廷燦爲駐汴總理。宣統元年二月。經郵部奏准。四月。郵部派員查勘路線股資情形。並飭令於三年內全部告竣。十一月。在洛陽設事務所及工程處。並聘詹天祐爲顧問工程師。徐文炯爲領袖工程師。二年七月初五日。自洛陽開工。八月。汴撫寶葵。奏准劉果專任本路總理。免派署丞缺。三年十月。革命軍興。本路適當戰線。已成之工。損壞及半。十月遣散工人。民國元年五月復築。計自洛陽至新安約六十里。墊土鋪軌。業經通車。新安至瀾池約百餘里。土工粗蕪。准張辭職。推劉聯任。九月。交部與比訂隴海借款合同。議明將洛潼由政府收回併入。二年正

月擬向美借款五十萬磅。經交部咨外部。照會美使禁止。二月交部派程源深。與豫省長官商議收路事宜。先從收買民股入手。八月初買股達百餘萬元。遂經軍民兩署。將公司取消。並由交部派員接收全路產業。二十五日。呈報大總統。隨飭程氏清算各賬。三年二月事竣。計民股連本息銀共一。九一六。一二九元三角。鹽股不計息。計銀一。五〇〇。三八七兩八二。除民股悉還清外。鹽股尙欠交三十萬兩。由交部擔認。迄今未曾償還。

(D) 西潼鐵道

清光緒三十一年十二月初五日。陝撫曹鴻勛。以汴洛既築。則東出門戶已通。特奏請籌辦西潼。並聲明潼關以西。陝主之。以東由豫主之。同時並舉。一氣銜接。而以陝甘於日後續辦。旨准後。遂設辦路事務所。聘日人老田大文。松崎龜次郎。包勘路線。計自西安經臨潼。渭南。華州。華陰。至潼關。凡二百四十里。估價銀四百萬兩。一面議鹽斤加價。土藥加釐。積穀收捐。以資築路。未幾。豫省緩辦洛潼。甘省尤毫無響應。而所擬抽各款。亦事與願違。碍難舉辦。曹乃於三十二年十一月二十四日。奏明陝路宜聯豫甘合作。擬請派員督辦。奉旨。郵傳部度支部議奏。三十三年五月二十九日。兩部覆奏。合辦甚宜。督辦則應俟籌有的款。再行簡派。六月十七日。曹以官款難籌。特奏明改爲官商合辦。派閻迺竹爲總幹事。並派鄭恩賢赴滬招股。請部刊發關防。三十四年八月。郵部派唐乃倉。沙海昂。查勘路線股資情形。據覆。路工尙少艱鉅。惟款祇集二十四萬兩。

且尙未開收。十月郵部恐其日久無成。特限令自開辦日起。三年告竣。否則由部代造。十一月二十三日。陝撫奏設公司。以閻爲坐辦總理。晏安瀾爲駐京總理。由郵部刊給木質關防。蓋以款尙未齊也。宣統三年四月。幹路國有之諭下。陝撫恩壽。以官商合辦無效。於七月初六日。奏請逕由官辦。八月。經郵部覆奏照准。民國元年九月。隴海借款成。遂將本路併入。至於西蘭。卽所謂陝甘鐵道。在清光緒二十九年。陝甘兩省京官。呈請商部奏辦。尋以西蘭必俟西潼竣工。銜接展築。方爲有利。故先着手西潼。西蘭雖曾議設公司。擬集資三千五百萬元。然僅說說而已。

第六節 滄石鐵道

本路乃正德之變形。查清光緒三十三年。津浦北段借款奏案內。曾聲明正德枝路。在十五年期內。我國可自行籌辦。否則須借德款建造。逮民國二年六月十五日。有曾禎祥者。擬集股創辦滄石輕便鐵道。呈由直隸民政長。咨呈交通部。當由交部令行京漢津浦查復。據津浦覆稱。應改修普通鐵道。自興濟至石家莊。俾資連絡。九月。曹等呈稱照改。惟時交部。以該商股本僅六十萬元。令候籌有把握。再行稟部核辦。至五年八月。由直省長轉咨驗款。交部覆以正太展線。成約在前。碍難核准。十二月。曹等海部頒民業鐵路法。將路線圖說。及股本二百一十萬元憑證。續行呈部。時交部路政司。以正太展線一語。無案可據。而距德人承辦之期。則僅有五年。因密呈交長許世英。或主部辦。或主商辦。均應速行解決。以免貽誤事機。許臆其議。卽於是

月二十六日。批暫准立案。並定附加條款五條。

民國六年五月。有人具控交通部。謂曹所辦滄石。不無外款關係。交通部咨直省長查復。惟有嫌疑。交通部以該路自暫准立案後。已逾限三月。路事毫無進行。又復多所糾葛。因即註銷前案。決由國家籌修。令京漢津浦籌辦。並至六月十四日。咨直省長。將曹所設滄石鐵路籌備處。立即撤銷。以免影射。八年十一月。交長曾毓雋。呈請大總統。擬募集國內入贖實業公債。建築石德鐵道。並歸還九年份。應付各省債款。未幾。曾固離職。而公債亦少應募者。故又未果。行九年秋。北方奇旱。交通部乃議修滄石煙灘二路。實行以工代賑。經於十月十八日。令京漢津浦。迅將滄石開工。一切工程款項。均由兩路分認。二十三日。津浦電部。派工程師李兆濂。吳銘。測勘。賈樹鍾。金鎮藩。分頭購地。二十五日。交通部提出國務會議。議決。二十七日。呈明大總統。兩路修築路基費。滄石約百八十萬元。煙灘約三百萬元。請追加九年度豫算之內。當奉令准。三十日。京漢電部。派工務處長華南圭。督理工程。趙杰為工務主任。十一月一日。於石家莊正式開工。交長葉恭綽。派技正李壯懷。代行開工典禮。十七日。交通部派沙海昂等赴工次。調查施工狀況。十二月初九日。京漢呈部。加派錢桂一為副工程師。十四日。借京綏社盈琛張東寅從事購地。二十日。交通部以路工亟待進行。特訂定選派經理人及施工細則二十五條。以部令公布。十年一月中旬。京漢津浦。會呈交通部。測量告竣。自石家莊起。經藁城。深縣。以達滄縣。計長二百二十一公里。其擬設車站。為石家莊。白佛村。崗上。藁城。賈莊。晉縣。新壘頭村。東大陳。李家。

莊。深縣。韓莊。武強。小範鎮。老周家莊。李村。濰鎮。相國莊。辛莊。山呼莊。滄縣。二十六日。交通部令設滄石鐵路路工處。以李大受充處長。二月一日。交通部迫於賬務處請撥急賬。乃將所收交通賑款撥出一半。因是路工大受影響。莫能促成。十一年一月八日。交通部令改路工處爲路工局。以技監沈琪兼任局長。五月二十九日。交通部以無款應付。工程難於進行。裁撤路工局。六月一日。交通部電京漢。接收滄石工程。妥爲保管。五日。又電京漢。撥付未發地價。遷墳。及補償損失等費。綜計自九年十月測勘日起。至十一年六月裁撤時止。凡歷二十閱月。共用銀一。六八六。九一六元一角二分。自停辦後。所有前修路基。日漸毀壞。直隸省議會於十一年九月。咨直省長。轉咨交通部。謂前功盡棄可惜。催部續辦。交通部以款無着。迄未舉辦。據交通部路政司估計。本路建設費。需銀六百九十六萬四千八百元云。

第七節 煙濰鐵道

本路自山東煙台。經登州。龍口。黃舖。至濰縣。凡二百八十八公里七九。爲開發渤海灣沿岸地方之一要路。當清光緒三十年。商董梁灝池等。卽首倡籌築。三十三年。職商張德山等。重申前議。並擬自認鉅股。宣統元年。李福全等。復約集發起者二十人。募集資金興辦。然均以無款而罷。民國元年。煙台商會。始設煙濰鐵路籌備所。二年。舉總協理入京請願。政府以國有却之。三年。該商會迭次電請交通部速修。當由部派趙德三測勘。呈覆路平工易。五年三月。卽准該商會籌辦。豫定招股一千萬元。由經過各縣攤派。不足者。由全省補助。

之。五月一日自煙興工。然款仍無着。未數月即停止進行。至九年北五省奇旱。交通部因議以工代賑。趕築煙濰滄石二路。一面創辦路電郵附加賑款。接濟路工。十月設煙濰鐵路工程處。派趙德三爲處長。劉堃等爲工程師。招災民四千人。於十一月一日在濰縣行興工式。路寬二十呎。預備雙軌地基。十年二月國務院議定附加賑款。以五成分撥賑務處。路款遂感困難。十月忽全體停收。交通部不獲已。改築行駛汽車道路。於十一年三月公布招商承辦簡章十四條。無應之者。九月一日以沿路地主催索地價。乃發行煙濰鐵路發還地價短期債券四十八萬元。四日改工程處爲汽車處。五日公布汽車處暫行編制專章十八條。設處長一人。副處長一人。其下分總務車務工務機務會計五股。十四日交通部政司呈稱。煙台爲東北要鎮。濰縣乃中部菁華。僅設汽車路。實不足以發展交通。振興實業。特擬具豫算節略。謂造標準軌間鐵路。長二七五公里。需銀二〇・二二七・一八七元。六公吋輕便鐵路。約二八九公里。需銀三四三・四八七元。交長以無法籌資。未予採納。十二年正月改派趙藍田爲處長。三月二十三日交通部令取消副處長。五月三十日趙呈交部。稱現只有小汽車十六輛。不敷應用。請購飛亞牌汽車八輛。經部准其照購。計自開辦至今。共用一百八十餘萬元云。

第十三章 已成民業鐵道 籌築者附

第一節 膠濟鐵道

(A) 沿革

清光緒二十一年。德乘山東兗州教案。以武力佔領膠州灣。要求山東全省路礦承辦權。未決。而曹州教案。於二十三年正月。隨起。德顯利親王。即率艦隊遊弋黃海。清廷迫於威勢。遂於二十四年二月。派蔭昌與德員葉思克。締結中德膠澳租借條約。其第二章中。即屬鐵道礦務辦法。略謂膠濟膠沂兩路。由德商華商。各自集股。派員領辦。六十年限滿。由中政府任意贖回。限內得分相當紅利。並准於沿路兩傍。三十里內。開採煤勛。簽押後。德即分段興工。至二十八年。即全路開車營業。民國二年一月。復與礦山公司。合併辦理。三年八月。歐戰勃發。日本藉與英有同盟關係。於九月十五日。以海陸軍夾攻青島。十一月七日。攻陷。命其臨時鐵道聯隊。掌管膠濟全路。一面推廣埠頭。力行水陸聯運。一面創辦鐵礦。修造金嶺鎮至鐵山枝線。並增加各項車輛。萃人力財力。以謀永久事功。四年一月。即向我國提出二十一條要求。聲言須將膠濟鐵道及德人在山東所有權利。概行讓與。五月九日。我國屈於威力。承允日後。日本政府德國政府協定處分。概行承認。七年九月。中日訂膠濟新約。允於路權確定後。中日合辦。惟時魯省紳商。及全國志士。以收回該路。奔走呼號。對於新約。痛加非難。八年一月。巴黎和會既開。日於山東問題。提出六事。其第四事。謂膠濟主權。宜做從前中德合辦之法。第六事。謂膠濟巡警。應由日本教練。議已決矣。我國代表顧維鈞等。服從輿論。拒絕簽約。遂不果行。而全國反對中日直接交涉之聲。更軒然起矣。

十年十一月。華盛頓會議繼續。我國準備將山東全案提出。英美聞之。恐碍華會進行。特出而調處。屢議屢輟。至十一年一月二十日。始以最後折衷條件。向中日代表提出。由我國以國庫支付券贖路。分十五年償清。五年後得一次還清。用日人爲車務長。會計長則中日各一。均受局長節制。並議定由中日兩國合組評價委員會。評定一切價值。以中國人爲委員長。我國政府及代表。以主權既經收回。當即應允。二月四日。由我國代表施肇基等。與日代表加藤等簽字。十七日。內務財政農商交通四部。會呈大總統。稱本年一月十四日。二月一日。會兩經交通部通電全國。籌款贖路。旋准各省督軍省長。電允擔任鉅款。已過半數。請於收回後。仍歸民辦。永爲民業。以順輿情。二十四日。令准。三月二十日。外交內務財政農商交通五部。又會呈擬具膠濟鐵道定爲民有辦法大綱十四條。規定稽核款項。接管手續等辦法。並載明日本交回後。由政府先行派員管理。一俟公司路款交清。即交公司接辦。十一月二十五日。交通部呈准。創設膠濟鐵路理事會。設理事五人。採合議制。取決該路重要事項。並派王正廷。勞之常。顏德慶。陸夢熊。趙德三（後改包光鏞）充任。十二月五日。中日評價委員會。簽定山東懸案鐵路細目協定十八條。及了解事項七條。以四千萬元日金贖回全路。九日。交通部公布膠濟鐵路政府接收後。管理局編制專章十七條。悉做國有各路成例。惟特設副局長一人。十二年一月一日。由交通部派次長勞之常等。正式接收全路。三月十四日。以大總統令公布膠濟鐵路贖路籌辦處條例五條。派谷鍾秀爲督辦。自是而二十年來被攫之路。仍歸我國人民所有矣。

(B) 工程

本路所經地勢尙平。惟多河流。架設橋梁。達三百五十座。以濰河橋爲最大。長凡四百七十密達。所築橋梁。土堤路基。均堅實耐久。軌枕皆以鐵材爲之。(日管後有易木者)青島船埠設備。亦極完美。蓋德欲以青島爲東方根據地。與英之香港頡頏也。幹線自清光緒二十五年八月興工。二十六年四月至膠州。二十七年九月至濰縣。二十八年五月至昌樂。三十年七月至濟南。約歷五年而全工竣。當拳亂中。工程曾經中止。其枝線有德造者二條。日造者一條。

(C) 線路里程

本路起青島。經膠州。濰縣。青州。至濟南。現皆單軌。路基則豫備雙軌。凡五十站。(站名詳後各路里程總表)長三九四公里。○六。枝線三條。一曰博山枝線。自張店經南定。淄川。大崑崙。至博山。單軌。五站。長三十八公里。八七。興工於清光緒二十九年四月。竣工於三十年八月。二曰淄川煤礦枝線。自博山枝線淄川站。至淄川煤礦。長四公里。三曰金嶺鎮枝線。自金嶺鎮至鐵礦。長五公里。興工於民國七年十月十七日。竣工於八年三月三十日。係日管時山東鐵道管理部所造。

(D) 沿線礦產

中德膠濟租借條約第二章。載明沿線左右三十里。德有探礦權。足見沿線礦產之豐富也。現經開採者。有

煤礦三處。鐵礦一處。茲次述之。一曰坊子煤礦。坊子礦區。跨濰縣昌樂兩縣。面積極廣。據德技師實測。稱含煤一千二百萬噸。惟多斷層地質。開挖費事。德管時。每日採一千五百噸。日管時。分東西南北中五區開採。民國九年。共採一二九。四三六噸。二曰淄川煤礦。位於膠濟幹路與博山枝線之間。面積亦廣。據德技師報告。含煤十一億一千六百萬噸。至少可採九千六百萬噸。第一層煙煤。第二層半無煙煤。第三層無煙煤。無煙煤質。等於英之加基夫產。最適船艦之用。日管時。每日採煤一千四百噸。三曰博山煤礦。位於博山城東十里。以黑山爲中心。南北達三十五里。東西達二十里。大別爲黑山區。西河區及博山北區。以大奎山附近之大崑崙。爲淄川博山兩礦區分界點。含煤一億七千萬噸。日管時。每日採煤二千噸。公司二百家中。只二十家用新法。餘皆土法。四曰金嶺鎮鐵礦。位張店及金嶺鎮兩站之間。就中以鐵山。鳳凰山。四寶山。玉皇山。皇山。團山爲最著名。山皆高約二百密達。往往山頂露浮鐵礦。土法開挖已數百年。德人正欲大規模經營。未呈功。爲日佔領。據德技師報告。含鐵礦八千萬噸。磁鐵礦占六成。赤鐵礦占四成。礦質推四寶山最純。含鐵在百分之六十以上云。日管時。曾採以供八幡製鐵所。初擬日採一千噸。後以八幡不能需此多量。改爲四百噸焉。逮及收回。上述四礦。名爲魯大公司所有。實權仍握日人手中。

第二節 漳廈鐵道

(A) 沿革

清光緒三十一年八月初五日。閩省京官張亨嘉等。奏辦福建全省鐵道。設立公司。舉陳寶琛爲總理。議決先辦漳廈。從嵩嶼開工。以款項不敷。至宣統二年四月。始將嵩嶼至江東橋二十八公里。開車營業。共費二百二十萬元。除糧米鹽三項加收路捐四十餘萬元。餘皆募自南洋之商股。福州陳寶琛。廈門葉清池。漳州胡子春。均募股最出力者。民國以來。公司更形竭蹶。迭開股東會議。僉謂商辦既難維持。應請交通部收歸國有。乃公舉陳元凱爲代表。開列公司產業清摺。呈請交通部。派員接收。當由交通部批准。暫爲管理。並定代管辦法六條。咨閩省長存案。三年四月。交通部派丁志蘭曹瑣接收。名爲漳廈鐵路管理處。八年十二月。部議墊款建造嵩嶼碼頭。江東鐵橋。暨江漳段路線。改稱漳廈管理局。九年撥款五十萬元。陸續興工。十年款不能繼。先後停辦。十一年六月。並令將工程縮小範圍。仍稱管理處焉。

(B) 工程

閩路公司。初本撥定先修福州至馬尾。泉州至安海。廈門至漳州三線。尋以福馬工程困難。泉安又不及漳廈有利。因決定先造漳廈。沿線地勢平坦。惟多溪流。故架鐵橋四十一座。築涵洞五十九所。然工程比較不難。嵩嶼車站。隔廈門三公里半。用小輪拖載帆船三艘。轉運客貨。雙方均無棧橋。且車站距船埠尙遠。殊多不便。交通部擬以五十一萬元。建築嵩嶼碼頭。及接碼頭枝線。又江東大橋架設費。須三十六萬元。皆以無款未辦。現仍以小輪拖帶帆船。連絡江東橋至漳州運輸。又備帆船接運郭坑及浦南之內地客貨。嵩嶼至

江東橋興工於光緒三十三年五月。竣工於宣統二年十二月。江東橋至漳州。民國九年五月始測。八月測竣。以交部無款。迄未開工。

(C) 線路里程

本路自廈門對岸嵩嶼起。經海滄。下廳。通津亭。後港溪。石美。蔡店。吳宅。至江東橋。凡九站。共二十八公里。岔道二公里三五〇。總延長為三十公里三五〇。沿線名勝。有鼓浪嶼。鄭成功觀操台。

第三節 粵漢鐵道粵段

(A) 沿革

自粵漢爭回後。鄂歸官辦。湘稱官督商辦。粵則以富庶之邦。由梁慶桂。黎國廉等。稟准岑督春煊。完全商辦。未幾。岑恐商力不敷。忽改官辦。加抽各捐。梁黎堅拒不允。岑命警察拘黎。當時紳商。以黎無辜被逮。大動公憤。同鄉京官。外埠僑民。皆電訴政府。請去岑安粵。一面積極籌款。不浹旬。而認股者達四千萬。岑見商股有成。民氣可畏。釋黎出後。歡聲震全粵。羣願推舉辦路。黎堅辭不得已。託各善堂經理收股。而善堂恣意攬權。把持一切。且運動當局。准其自舉權理人。及總副辦。七十二行商憤之。名善堂為善棍。各埠股東。皆舉代表力爭。政府命袁樹勳查辦。股東稟袁。所舉權理不合。且擬推唐紹儀為總理。詹天佑為協理。袁聽之。無何。袁去。善棍忽先期私舉總副坐辦。股東乃設會抗拒。齟齬經年。總副坐辦。知難而退。周馥督粵後。深恐敗

於垂成。特派幹員查明賬目。布告大眾。並於三十三年六月初二日。召集股東大會。電請郵傳部派員監察。舉定羅寶臣爲總理。黃景棠爲協理。自是大局始定。然羅堅不就職。董事局推梁誠繼之。入民國後。粵省當局。迭加妨害。股款難收。辦事腐敗。致工程不能積極進行。僅修至韶關而止。近由廣東政府組織管理委員會。從事整理。未識能悉剔除積弊。使粵路修至碎石否耶。

(B) 工程

本路自黃沙北上。循北江左岸前進。於韶州渡瀆水。沿武水。至與湖南交界之碎石。韶州以下。工程較易。僅黎洞連江口間。山勢逼近。共鑿山洞四座。長凡一千二百呎。橋梁涵洞並計。亦僅共一萬呎。韶州而上。崗巒重疊。須鑿山洞七十一座。總延長二萬一千六百七十八呎。最長者二千二百六十呎。千呎以上之山洞。蓋有五座。且瀆水須架鐵橋。工程實最困難。故以資金缺乏。未能繼續展築。瀆水大橋。雖築成橋墩。亦祇得停止工作。至已成線。則黃沙至郭塘。係美合興公司所造。郭塘至琶江口。竣工於清宣統二年四月下旬。琶江口至英德。竣工於民國二年五月十日。英德至韶州。竣工於民國四年六月中旬。廣州首站。在城西南珠江北岸。與廣三首站石圍塘。隔江相望。廣九首站。在城東南珠江北岸。均非商務繁盛之地。粵漢公司曾擬築一環城枝路。連絡廣九。迄未實行。

(C) 線路里程

本路起廣州。經新街。英德至韶州。凡二十二站。（站名詳後各路里程總表）長四百零八華里。五一均單軌。當海通以前。廣東與中原交通。胥出是途。或由南雄越梅嶺。深入江西。或由碎石經宜章。踰摺嶺。深入湖南。早成著名大道。近則韶州或英德以下。北江可航行小輪。蓋水陸均甚交通。將來粵漢全路告成。本路更形重要。

第四節 潮汕鐵道

(A) 沿革

清光緒十四年。英商怡和洋行。欲造此路。曾從事測量。不果。二十二年。英商太古洋行。又呈請兩廣總督代造。亦未邀准。二十八年。日本派技師小川資源。踏查杭州至廣州鐵道線路。大唱建造本路有利之說。二十九年三月。嘉應州人爪哇華僑張煜南。邀集同鄉張步清。吳理卿。林麗生。謝夢池等。集股創辦。於是年十二月初五日。稟准商部奏准立案。隨聘日人爲工程師。將工程包與日商三五公司。林麗生投資一百萬元。潮人以爲日股。電請商部查辦。卒由張煜南加價三萬元收回。民國以來。先後向台灣銀行借款。以應軍人科斂。聞達一百二十萬元。日本用意。蓋欲延長本路。貫通贛省。與南潯連絡者也。

(B) 工程

本路係沿韓江北上。地勢均屬平坦。故無山洞。橋梁雖有二十九座。亦無大橋。工程因之易。惟韓江急流。

氾濫。每年必罹水患。修復路軌。頗費手續。幹線興工於光緒三十年二月。竣工於三十二年九月。意溪枝線。成自三十四年八月。韓江碼頭堆棧。宣統元年八月。亦告竣工。

(C) 路線里程

本路起潮州城西門外。至汕頭厦嶺。設潮州。楓溪。浮洋。鷓巢。彩堂市。華美。葵埠。斗門橋。汕頭九站。長二十四英里。二枝線自潮州西門至意溪。臨江碼頭。設西門。意溪二站。長一英里九。

第五節 甯陽鐵道（舊稱新甯鐵道）

(A) 沿革

清光緒三十一年十二月。新甯縣（現改名台山）紳商陳宜禧。余灼等。以新甯至廣州省城。沿途戶口稠密。應造鐵道以利往來。遂於旅美華僑中。籌集鉅款。設立新甯鐵路有限公司。於三十二年正月十一日。稟由商部奏准立案。陳旅美多年。積資巨萬。新甯人旅美最多。均信賴之。泊辦鐵道。即自為總理兼總工程師。以路務為終身事業。鐵道員役。胥選華僑充任。故用費極省。（平均每華里。不過二萬元。）論者謂不用客卿。不借外款。實可為吾國商辦鐵道之模範云。

(B) 工程

本路所經。除斗山至公益埠間。有邱陵起伏外。餘皆平原。惟港汊紛歧。架橋多至八十八座。然除新昌江外。

亦無大河。江位公益埠。麥港。牛灣三站之間。爲新會湖恩平之帆船孔道。如架鐵橋。不第妨礙帆船交通。且工艱費鉅。不易架設。陳宜禧乃造長三百五十呎。寬五十五呎之木船。以長千八百呎之鐵練。繫繫兩岸。統船裝渡火車。此項渡船。造自香港造船所。費銀二十萬元。此爲本路工程最可特紀者也。北街臨西江支流。公益埠臨新昌江處。均建有碼頭。設置起重機。斗山臨三夾海處。亦有民間小艇。往來外海六哩之間。幹線公益埠至斗山墟。興工於光緒三十二年閏四月。竣工於宣統元年四月。第一次展築至新會。興工於宣統元年十一月。竣工於三年八月。第二次展築至北街。興工於宣統三年十一月。竣工於民國二年八月。第三次展築白沙枝線。興工於民國六年。竣工於九年二月。

(C) 路線里程

本路起斗山。經甯城。公益埠。江門。至北街。凡三十五站。(站名詳後各路里程總表)長達二百二十一華里。二九三五。枝路自甯城至白沙。長凡五十八華里。七。設寧城。筋坑。水南。官步。三合。黎洞。上馬石。東心坑。長江。田坑。白沙十一站。(此路俗呼寧陽鐵道西南枝路)

第六節 南潯鐵道

(A) 沿革

當張之洞倡辦粵漢之初。曾欲自武昌。繞九江。南昌。贛州。南雄。韶州。以達廣州。後以取道湖南爲便而止。未

幾日本即派小川資源調查由閩通贛至九江線路。預備經營。而德亦派軍艦遊弋鄱陽湖。謀侵江西路權。贛省京官李盛鐸等深懼日德侵略。乃於光緒三十秋。呈請商部創辦江西鐵路有限公司。十月十二日。經商部奏准立案。原擬路線東通浙西入湘。南接粵。尋以資金過鉅。僅成南潯一段。且借日款至七百五十萬元。營業入不敷出。爲全國惟一虧折之路。國有省有。俱未得當。現欠日款本息四期未付。日本東亞興業會社。正謀根據合同。收管全路產業。其勢至危殆也。

(B) 工程

本路所經地皆平坦。惟九江至賽湖間。地勢低窪。一至雨期。卽成澤國。填高路基之外。並須多架橋梁。幸少大橋。全線鐵橋八十三座。以修水橋爲最大。長八百呎。楊柳津橋次之。長六百呎。賽湖橋又次之。長四百三十呎。橋梁皆由日本大倉組包造。工程極不堅實。賽湖橋墩。已呈傾斜之狀。贛江大橋尙未架設。省城與車站。以小輪及帆船轉運客貨。九江車站。在龍開河左岸。已築碼頭。連絡長江水運。全線工程。分爲三段。九江至德安。興工於光緒三十四年二月。竣工於宣統三年四月。德安至涂家埠。興工於宣統二年五月。竣工於民國四年十一月。涂家埠至南昌。興工於民國元年十月。竣工於四年十一月。最初豫算七百萬元。卽足。後竟費至一千零四十五萬元云。

(C) 線路里程

本路起九江租界西方之龍開河。經沙河。黃老門。馬廬嶺。德安。建昌。楊柳津。涂家埠。新祺周。樂化。至南昌對岸之瀛上。共十一站。長一百二十八公里。一四岔道十公里。六一共延長一百三十八公里。七五均單軌。本路營業之不振。一因路線太短。二有鄱陽湖輪運競爭。三由公司弊竇太多。無人起而整理故也。

第七節 簡碧鐵道

(A) 沿革

清宣統元年。滇省紳商以箇舊錫礦。爲東亞最繁盛之礦區。徒以運輸困難。日就衰落。議造鐵道以圖發展。當由滇督派工程師多萊勘線。未及興辦。民國二年。復呈准雲南行政公署。以滇蜀鐵路公司。與箇舊錫砂炭等商組織公司。合股修造。定名爲簡碧鐵路股份有限公司。訂定合同。商股股款。由錫砂炭三項抽集。省署則由滇蜀鐵路公司厚集股本內。撥認一百四十四萬元。又息借五十萬元。每年由錫砂炭股收入項內。將墊款陸續清還。抽還若干。卽作爲退股若干。俟兩項清還後。股權卽歸箇舊股商全部享有。三年。由雲南民政長。咨請交通部立案。尋因官股不能撥交。復由滇省長撥歸箇蒙商民自辦。取銷前訂合同。本路初由蒙自縣城起。築至箇舊。會名箇蒙鐵道。後改今名。

(B) 工程

本路由碧嵐寨至鷄街。地雖多山。尙屬平坦。鷄街至箇舊。則崗巒重疊。不易施工。全線山洞八座。最長者達

七百法尺。橋梁溝渠。共長一萬三千六百三十一法碼。興工於民國四年。以地方不靖。工程中止。至再至。延至十年十一月九日。全線始告通車。

(C) 線路里程

本路自滇越鐵道碧風寨站起。經蒙自至箇舊。共長七十二公里。設碧風寨。多法勤。蒙自。十里舖。雨過舖。江水池。鷄街。乍甸。大谷都。箇舊。十站。窄軌。軌間寬六法寸。運輸以米。錫。炭。薪爲大宗。營業有盈餘。

第八節 齊昂鐵道

(B) 沿革

本路創辦之初。雖爲旗民生計起見。亦實省昂交通之要圖。從前司理由官委任。一切路政。官爲主持。民國初元。改歸商辦。司理出自推舉。職員交關。纏訟不休。弊竇叢生。七年九月。又改官督商辦。造路資金。卽由八旗五司會議。稟請以官兵抵餉之荒價撥充。一切建築。非由官廳札飭舉辦。乃由黑龍江鐵路公所總董協領穆興阿。及董事通判鶴鳴。與天津德商泰來洋行經理肅茂。訂立包造合同。一切材料。均由泰來洋行包辦。蓋官款而商營之鐵道也。

(B) 工程

本路地皆平坦。工程容易。於清光緒三十三年十二月興工。訂期三十四年五月以前告竣。嗣因泰來洋行

工作遲誤。到限未交。加以是年九月。陡遇嫩江漲水泛濫。冲淹路線數段。遲至宣統元年八月始竣工。民國三年。與中東路局商妥。又由終點紅旗營子屯。向西展築二華里。連絡中東路昂昂溪車站。

(C) 線路里程

本路係窄軌輕便鐵道。起齊齊哈爾城南。經五河瑪屯。至中東鐵道昂昂溪站。凡三站。長四十七華里。又岔道五里。總延長五十二華里。建設費共二十六萬八千五百兩。齊齊哈爾車站。在城西南五六里。須乘驛車始達市街。

第九節 大冶鐵道

(A) 沿革

清光緒十八年十二月十五日。鄂督張之洞。以欲採大冶鐵礦。必先築路。以便運輸。因奏准開辦本路。十九年二月。聘德人從事工程。德使要求入股五十萬兩。張督允之。旋招比股。以還德股。後又剔除比股。至二十年十二月十四日。日本以將與俄國開戰。而製造兵器之鐵料不敷。特派伊藤博文。井上馨來華。運動西太后與盛宣懷。訂結冶鐵借款條約。以該鐵礦作抵。十五年間。日本有專買特權。本路資金原有湖北官款一百五十萬兩。洋債五十萬兩。現統歸漢冶萍公司承辦。而以運鐵為主者也。

(B) 工程及線路

本路起大冶鐵礦之鐵山舖。經新豐。得道灣。下陸澤。李家房。至揚子江南岸石灰窰。(在黃石港下流三里。長凡三十六里。枝線自得道灣至獅子山。長二十里。共長五十六華里。光緒十九年五月興工。二十年十一月竣工。軌間四呎八吋半。軌枕皆用鐵材。石橋二十一座。

(C) 大冶鐵礦

大冶鐵礦。唐之永興年間。即經開採。宋代因之。益著成績。土人盛傳岳飛曾主其地冶政。今之礦區面積。達二百平方華里。礦量約二億七千萬噸。最少可採一億噸。除象鼻山外。悉爲民地。山谷之間。遍露鐵礦。以金山店。新別山。下陸山。礦山。及銀山頭等處爲最傑出。現已開採者。爲得道灣之獅子山。鐵門坎之鐵山。全山聳立大鐵塊。俯拾即是。採礦最易。每噸所費工資。不過六角六分。現有礦工四千人。每日可採一千八百噸。礦質大半屬磁鐵礦。合赤鐵礦及褐鐵礦者亦多。鐵山鐵質不純。漢陽鐵廠所用。皆此物也。獅子山所產。視號世界第一之瑞士鐵礦。毫無遜色。含鐵至百分之六十五。概爲日本八幡製鐵所運去。不識公司當局。是何居心。大冶鐵礦主權。皆屬漢冶萍公司所有。

第十節 台東鐵道

(A) 沿革

本路爲山東嶧縣中興煤礦公司專用鐵道。兼運客貨。於清光緒二十五年。由代表張蓮芬。稟由北洋大臣

裕祿直隸礦務局督辦張翼奏准。定名為華德合辦中興煤礦有限公司。其股華六德四。摺內聲明。由礦廠築一鐵道至台莊運河。嗣因拳亂未辦。三十年五月。張擬先招華股六成。緩招德股。訂立章程。稟明魯撫奏准。三十四年八月。復由張與直魯蘇皖四省京官會商。以德股迄未交付。有名無實。議定銷去華德字樣。改稱今名。同時另組中興運煤鐵道有限公司。擬定章程。於是年九月初六日。經郵傳部核准修造。二十四日。郵部據該公司股東朱鍾琪等稟請。委派中興煤礦公司總理張蓮芬。兼充中興運煤鐵道公司總理。民國成立後。依照公司條例改組。運煤鐵道。仍由煤礦公司兼管。

(B) 工程及線路

本路起運河台兒莊。經泥溝。嶧縣。至棗莊。與津浦臨棗枝線接軌。共設四站。長九十華里。軌間四呎八吋半。皆單軌。興工於清光緒三十四年十月初。竣工於宣統二年二月底。架橋二十二座。鐵道材料。均購自德商瑞記洋行。路線循石龍河岸。地皆平坦。工程甚易。於運河建造碼頭。以便帆船停泊。裝運煤炭。一般船戶。均感便利。

(C) 嶧縣煤礦

嶧縣煤礦。距嶧縣棗莊東約一哩。自西南齊村附近。至東北安城。互二十餘華里。南北廣三華里。至七華里。一望平原。均屬礦區。西半部屬中興公司。東半部屬廣益公司。自元以來。繼續用土法採掘。中興公司起。始

用西法計畫每日採煤二千噸。現僅採一千噸。全區面積擴至三百七十七平方華里。分爲輝縣郭里集西北。山家林及藤縣陶莊一帶。並原有之棗莊附近三區。共含煤量二億噸。煤質良好。適製焦炭。且較井陘開灤所產。易於引火。尤爲用戶歡迎云。

第十一節 天圖鐵道

(A) 沿革

本路係輕便鐵道。日人假中日商辦名義。侵略我延吉道區者也。先是日本欲令朝鮮與我吉林。開闢交通捷徑。屢索吉會鐵道承造權。政府頗從輿論。靳而未與。嗣雖與訂草約。亦難立見實行。日人迫不能待。乃謀先造本路。民國五年十一月。居留延吉日僑。創設天圖輕便鐵道期成會。尋得開採天寶山銀礦大興公司之助。即將此路作爲礦山附屬事業。七年三月。由大興經理飯田延太郎。誘致吉紳文祿。訂立中日官商合辦天圖輕便鐵道合同。資金四百萬元。中日各半。華股如不欲出現款。日商可以代墊。設總公司於延吉龍井村。從事測勘路線。後以吉省士紳反對。日人於十一年十月十二日。運動張作霖。另訂合同十四條。路權遂得完全確定矣。

(B) 線路及工程

本路起天寶山銀銅礦廠。經老頭溝。銅佛寺。延吉。龍井村。至圖們江岸。與對岸朝鮮上三峯之圖們鐵道（

上三峯至會寧。聯絡以接會寧至清津港之鐵道。浮日本海。逕達日本內地。民國七年九月開始測量。十二月測竣。豫備八年三月興工。九年九月竣工。後以種種障礙。僅於八年下半年。造成韓境圖們一段輕便鐵道。長凡二十五哩。華境三段工程。（自圖們江岸之地坊至龍井村。爲第一段。龍井村至老頭溝爲第二段。老頭溝至天寶山爲第三段。）至十二年十月十四日。始告竣工開車。凡長六十三哩。另有延吉枝線五哩。共延長六十八哩。軌間二呎六吋。材料皆屬日製。

(C) 天寶山銀銅礦

本礦位於延吉縣哈爾巴嶺東南。布爾哈通河上流。清光緒十五年。經程光第探勘。始以銀礦著名。與三姓金礦並稱佳礦。當時採掘。據吉林將軍長順奏稱。每砂千斤。可提銀三十三兩。日俄戰後。日人中野天門偷採此礦。發現並含銅礦。吉省當局查知。暫爲封禁。民國四年冬。又爲日本大興公司。獲得採掘權。積極經營。已費日金六十餘萬元。現採之壁山。立山兩處。每日採砂達十萬斤。煉砂只能一萬八千餘斤。得銅一千四百餘斤。現正謀擴鑄爐。大舉煉砂。本礦區所含礦量。壁山四十萬噸。立山二十萬噸。此外。尙有試探數處。所含銀銅礦脈。亦極豐富。

第十二節 雙城鐵道

(A) 沿革

雙城爲吉林產糧要區。自中東鐵道開通。雙城商務日盛。惟地勢低窪。交通阻滯。俄人以距雙城車站最近。揚言欲築輕便鐵道一條。通至雙城城內。該縣紳商。乃於民國元年。倡議自辦。籌備數年。始集商股二十三萬四千元。公股一萬二千元。呈請吉省長。轉咨交通部。頒發註冊執照。六年二月二十三日。經部暫准立案。亦一窄軌鐵道也。

(B) 線路及工程

本路由中東路哈長線雙城站起。直達城內四街。均單軌。設岔道五處。共延長十二華里。軌間四呎。車輛以馬曳之。每次車隊開行。套馬四匹。工程因地勢平坦。僅三閱月而成。民國六年二月三日開工。五月六日竣工。十日開車營業。

第十三節 坨清鐵道

(A) 沿革及工程

本路係高架線。原京西房山縣屬坨里村。周口店一帶。皆產煤要區。惟萬山叢錯。運輸極不便利。阮崑林等。特於宣統元年。發起招募股款。創辦高架鐵道。由坨里。周口店總站。分別運銷於京津滬漢各埠。然以交涉迭生。至民國二年十二月。始正式成立公司。經農商部立案。交通部發給執照。工程則坨里至前山一段。宣統元年六月開工。二年十二月竣工。前山至清港一段。元年六月開工。三年五月竣工。此幹線也。前山至紅

煤廠枝線亦係元年六月開工。竣工於三年二月。周口店至長溝峪一段。於民國八年開工。今已通車。全路高架鐵橋八座。建設費共約三百萬元。營業歲有盈餘。

(B) 線路及煤礦

本路幹線自坨里至清港溝。爲循環雙軌線。凡六十四華里。設坨里。萬佛堂。南車營。前山。後山。西安嶺。北窰。安子。清港溝等九站。枝線自前山至紅煤廠止。爲循環雙軌線。凡十四華里。設前山。佛子莊。紅煤廠三站。自周口店至長溝峪止。亦循環雙軌線。凡十四華里。設周口店。東山口。小山。長溝峪四站。總延長一百八十五華里。沿線均係煤區。計清港溝有二十九窰。安子有十八窰。北窰有十五窰。中窰有七窰。佛子莊有九窰。前山有七窰。後山有十窰。共有九十五窰云。

第十四節 柳江鐵道

(A) 沿革及工程

本路係直隸柳江煤礦公司李等築成。經交通部於民國四年八月批准。填發執照。五年復呈交部。派員驗路。並擬由柳江線中途起點。設一枝線至寶興。復設一線至石門寨。當由交部派技士曹璜履勘。據查原擬延長路線。核與工程運轉費用三者。均有不合之處。因改定由柳江終端連貫。轉傍山坡。經寶興公司礦前。直達石門寨。再由寶興公司礦前。設一枝線。以達寶興礦井。六年十二月五日。直省長曹錕電交通部。稱該

礦有借用洋款。與中日公司訂立合同。並附股二十萬元之說。請飭將草合同取消。交通部據咨農商部。密令直隸實業廳查復。迄無後文。鐵道爲三十英寸窄軌。興工於四年十月。竣工於五年七月。橋梁六十八座。其延長線興工竣工之期。皆不得詳。

(B) 線路及現狀

本路自京奉鐵道湯河站。至柳江礦區。長凡三十四華里。設湯河。杜莊。柳江三站。均單軌。延長路線。里程站數。均待調查。自民國十年。京奉線將湯河站撤廢。移設秦皇島。本路客貨不通。全線歸於無用。後該公司商借開灤礦局路基。展築鐵道八里。至秦皇島焉。

第十五節 怡立鐵道

本路係民國六年四月。直隸磁縣怡立煤礦公司所籌築。經交通部查核。卽京漢擬築五枝線之一。以款絀未能興工。特於八年十月二十一日。批准由該公司修造。十年。復請展築至彭城鎮附近紙坊村一段枝線。雖經交通部批准。惟具附加條件四條。一、須築寬軌。二、無論何時。得由交通部收買。三、不准以路礦抵借外債。四、不得攬載客貨云云。其線路起京漢路馬頭鎮站。經車騎關等處。至西佐村。計長四十英里。設馬頭鎮。林澤。西佐村三站。興工於八年十二月。竣工於九年十一月。由西佐村經街兒莊。至紙坊村。計長十三英里。因與官煤爭執礦區一案。致工程遲延。共延長五十三英里。皆單軌。軌間二十九英寸半。

第十六節 大豐鐵道

民國七年。商人姚眞。傅厚德等。呈准農商部。於宛平縣車廠村等處。開採煤礦。設立大豐公司。其煤均運至周口店銷售。以道路極其崎嶇。特呈交部。請修運煤專用鐵道。惟房山縣周口店一帶。在清末王賢賓等。請辦坨清高架鐵道時。即規定在路線範圍以內。後坨清於民國三年。經商人阮靦林等。遵照財部投標章程。集資承買。並於四年。呈請修築周口店至長溝峪一線。已由交部核准立案。發給執照。至是阮商因大豐公司。請修車周。其位置與周長前測路線相同。認爲損害權利。呈訴交部。交部當飭京漢路局。派員澈查。結果以周長在擴充高架鐵道。純係營業性質。大豐所擬路線。係專供運煤之用。無競爭可言。交部據於八年七月。批准大豐修造。九年正月興工。十二月告竣。計由宛平縣車廠村起。經西莊。止於房山縣之周口店。共長十二華里。軌間二呎八寸半。建設費平均每華里一萬元。

第十七節 民興鐵道

民國四年。商人許鳳麟等。自集資本。呈准農商部。在直隸井陘縣白土坡地方。設立民興煤礦公司。開採煙煤。至八年六月間。每日出煤四百餘噸。惟礦廠距正太路井陘車站。約三華里。驟駛車載。腳價非常昂貴。修造輕便鐵道。又中隔綿河。河寬流急。橋梁易被沖塌。該公司因於八年三月四日。呈請交部。建造高架鐵道。以利運輸。九月二十九日。交部批准給照。但聲明如將來井陘車站。遇有更改。該公司已設之高線。在近站

一部份有須更改之處。經正太路局知會後。應即遵照辦理云云。線路由礦廠至井陘車站。八年十月開工。九年七月竣工。路線係用一寸鋼繩。與坨清寶昌兩路相同。

第十八節 寶昌鐵道

民國七年四月。寶昌煤礦公司。在直隸井陘縣屬郝家台。石版片。西村。周家坑等處。領有礦區。開採煙煤。惟距正太鐵道井陘車站。幾五華里。地勢峻險。烏道羊腸。駝運極為不便。採至九年。產煤極旺。質亦佳良。煤積如山。無由輸出。該公司總理陳寶善。遂於是年十二月。遵照交通部專用鐵路暫行規則。呈請架設高架鐵道一條。十年五月三十日。交通部批准給照立案。即於是月十三日興工。十一年十二月二十日告竣。線路由鄭家地礦廠起。經朱家疇村外西北邊。郝營村外東南邊。南關村正南。至井陘車站傍寶昌公司儲煤廠內。計長六華里。

第十九節 齋堂鐵道

(A) 沿革

本路最初由宛平縣紳商賈聚德等。於民國元年七月三日。稟准交通部建造。以第二批股款。呈驗愆期。其後他商呈請交通部擬辦者。多至十九起。交通部遂聲明。應由京張路局自行籌築。於六年四月二十一日。將商辦各案。一律取消。嗣經詳細審查。認為京張關溝一段。無改築之必要。城齋一線。不妨暫由商人承築。但規定

曲度及斜度均照標準鐵路辦理。以爲將來收買地步。適呂調元等組織官商合辦齋堂煤礦公司。呈請交通部將城齋劃歸籌辦。擬一面開辦該礦。一面籌修運道。八年七月。呈驗資本一百三十萬元。交通部派員查驗屬實。九月三日。發給暫准立案執照。並附加條件四條。一、得由部收買。二、不准以路抵借外款。三、隨時派員查賬。四、一切建設與京張一致。九年十一月。該公司呈請交通部寬軌路長工大。懇准予先修窄軌。俟股款招集。再行改寬。十年五月四日。交通部核准。暫行通融辦理。給予正式立案執照。惟令於各項工程。均按雙軌預備云。

(B) 線路及工程

本路由三家店起。經王平村。安家莊。下馬嶺。青白口。至齋堂礦區。計長六十二公里。工程頗爲艱巨。全線依山傍河。幾無平坦之地。中間計有山洞七座。共長一千七百一十五公尺。開山之處。更不勝計。大橋四座。共長八百一十公尺。小橋明溝涵洞一百二十五處。共長四百五十公尺。其填挖路基及禦水堤。高深數公尺。至數十公尺不等。軌間定三英尺。齋堂公司預計十一年三月一日開工。十三年八月末全路竣工。然迄今尙未聞公告開車之期。度其工程。未能如預計也。

第二十節 龍煙鐵礦鐵道(卽軍山)

龍煙鐵礦公司。於民國八年十一月九日。咨呈交通農商兩部。請准從軍莊至石景山。修造輕便鐵道。以便

運送將軍嶺之石灰石。至景山龍煙煉廠。以供化鐵之用。一切建築經費。由公司自籌。嗣因須越過京綏鐵道之京門枝線技術上稍有困難。九年五月六日。乃請改築寬軌。自將軍嶺達三家店。自三家店至石景山一段。則租用京門枝路。以免紛歧。十三日。交通部批准。頒發執照。十五日興工。十年六月底告竣。鐵橋三座。共長一百五十二呎。山洞四座。共長六百八十七呎。路線起將軍嶺經軍莊村。沿永定河支流東岸。至三家店車站。與京門枝路接軌。計本線十里弱。岔道二里半。共延長約十二華里半。約費四十萬元。

第二十一節 大窩溝鐵道

本路係民國三年九月。奉天錦州大窩溝通裕煤礦公司所築。專為運煤之寬軌鐵道也。嗣因公司損失。出煤無多。兼運沿途客貨。並於六年十月。向日商安川敬一郎。借款二十萬元。改為中日合辦。雖該合同聲明。劃出鐵道自辦。然路礦相倚。難保無他。且女兒河枝路。載在關內外借款合同。交通部因令京奉路局。收買該路。乃該公司不願售讓。交通部為預防國際糾葛起見。特令出具確實保證書。呈部存案。如下四項。一、由該礦廠通京奉女兒河之一段枝路。永遠為華人股份。與他國個人或機關。確無直接或間接之關係。二、該枝路以前並未抵押與人。以後永遠不得向外國個人或機關。抵押款項。三、該路線之管理權。永遠由華人自主。四、該公司鐵道。如有改良擴充計劃。應先呈部核准。方能辦理。業經該公司於八年四月。呈明交通部。切實保證聲明。換領新照。改名錦州通裕民業鐵路有限公司焉。線路起京奉路女兒河站。經拉麻屯。邵集屯。黃家

屯。至沙鍋屯大窰溝礦廠。長五十四華里。均單軌。民國四年五月興工。五年七月告竣。橋梁三十座。開鑿山麓三處。卽金拉山。荒地山。東山是也。工程不甚堅實。

第二十二節 溪城鐵道

民國二年。奉天本溪縣議會議長金品三。請得本路建造權。乃與日人權太親吉。組織中日合辦鐵道公司。着手建造工程。奉省當道。以利權外溢。下金於獄。封閉鐵道公司。然同時日商大倉組。亦取得本路承辦權。向太子河上流。調查路線。權太親吉。乃向南滿鐵道會社請願。獲允助以資金及工程材料。並派技師前往。助理工程。嗣又加派社員。常駐本溪湖。監督調查。三年九月。奉天巡按使。與南滿鐵道會社。及本溪湖煤鐵公司代表商定。作爲南滿鐵道會社。本溪煤鐵公司合辦。五年四月。訂定溪城鐵路公司章程。名爲中日合辦。實不啻安奉一枝路也。路線起安奉鐵道本溪湖站。經牛心台至城廠。幹枝共長七十八里。軌間二呎六吋。乃運煤之輕便鐵道也。太子河岸（首站）至牛心台一段。及由牛心台至紅臉溝與王官溝枝線。（長三哩餘）均於二年十二月竣工。牛心台至城廠一段。及大南溝與小南溝枝線。（長約二哩）三年六月。卽經勘定路線。興工竣工之期。則不得詳。牛心台煤礦。亦由中日合辦之彩合公司經營。煤質屬無煙粉煤。每年產十萬噸。

第二十三節 廟兒溝鐵道

本路起安奉鐵道南坎站。至廟兒溝鐵礦山麓。長五英里。乃運鐵之輕便鐵道也。爲本溪湖煤鐵公司所建造。本溪湖鐵礦。著名最早。清代乾隆同治兩朝。開採極盛。尋以洋鐵輸入。始歸停廢。當宣統二年。日本大倉喜八郎與奉督錫良訂約。設立本溪湖煤礦公司時。即認開採廟兒溝鐵礦。兼營製鐵事業。爲必要之圖。三年九月。更與錫良訂約。合辦製鐵部。改爲本溪湖煤鐵公司。資本亦由二百萬元。擴爲四百萬元。後又增爲七百萬元。現有二十噸及三十噸鑄鐵爐各二座。歐戰期間。採鐵工役。達一萬一千人。戰後減工三分之一。每日採鐵二三百噸而已。廟兒溝位南坎站南偏東。由礦井至山麓。尙約一哩。

第二十四節 博山鐵道

本路爲商人馬官和等所造。原用人力推車。民國九年三月。經交通部批准立案。發給執照。嗣以地勢傾斜。異常危險。改用汽力。行駛機關車。後經交通部於十二年四月。換給執照。乃運煤鐵道也。線路起膠濟路博山枝線之博山車站。經八陵村。黑山。西河村等處。至馬道地。約長四十華里。由博山至八陵村二十四華里。竣工於十一年秋間。原限三年。全路竣工。今已全路告竣。共費四十萬元。

第二十五節 賈汪鐵道

江蘇銅山縣屬。富產煤礦。清光緒末。曾設有賈汪煤礦公司。由胡光國總其事。惟自賈汪至津浦路之柳泉車站。相距數十里。專恃牛車駝載。費重利微。胡於宣統三年。呈准郵傳部。修造此路。自賈汪西至柳泉車站。

三十華里。南至泉河枝路十二華里。共長四十二華里。均單軌。宣統三年十月開辦。民國五年二月竣工。乃運煤輕便鐵道也。

第二十六節 長興鐵道

本路係浙江長興煤礦公司創辦。以開採長興縣合溪鄉煤礦轉運艱難。乃於民國九年六月。遵照交通部專用鐵路暫行規則第三條之規定。呈請造一輕便鐵道。旋經交通部批准。發給執照。線路自礦廠起。經蔣家莊。小浦至五里橋四站。均單軌。長四十八華里。岔道十二華里。共延長六十華里。十年三月興工。十一年六月告竣。鐵橋三十八座。共長二百十三公尺。建設費。共用一百萬元。

第二十七節 益華寶興鐵道

民國九年安徽益華鐵礦公司。因開採當塗縣龍家山。碾屋山。羅荷山等處鐵礦。以距揚子江岸較遠。於礦砂輸出。材料輸入。均甚困難。呈請交通部建築輕便鐵道一條。會直皖戰起。交通部無人主持。公司迫不得已。就在安徽督軍署稟准開工。旋由交通部批飭停止工作。公司遵辦。並附呈股款憑證。交通部檢驗無異。乃於十年九月批准。發給立案執照。十二年十月。與寶興公司連署。呈請交通部。取消寶興線路。就益華合資經營。名爲益華寶興公司專用鐵路。線路自當塗縣屬羅荷山起。經王家莊等處。至神農洲江口止。長三十三華里。十一年秋即已竣工。全線鐵橋二座。石橋四十五座。揚子江岸。建有碼頭及存砂場。並設鐵躉船一艘。

寶興亦當塗縣鐵礦公司。於民國十年五月請准交通部。建造自采石磯江岸起至東山黃山。沿凹山輕便鐵道一條。計長三十一華里云。

第二十八節 桃荻鐵道

本路係安徽裕繁鐵礦公司專運鐵砂而設。初由中日實業公司。屢向交通部函請。嗣由安徽省長倪嗣冲轉咨交通部。當經交通部核准。倪復以省議會反對。及礦案未結爲詞。咨請交通部註銷。六年六月。倪又函交通部。謂與日本林公使磋商就緒。請將執照發給轉交。交通部以案關重要。未卽照發。乃咨呈國務院核示。並諮詢農商部礦案情形。農部復稱。關於公司礦業及與中日實業公司所訂售砂合同。並聘用日本技師。均經核准。交通部乃將此案提出國務會議。議決照准。遂於是年八月。發給建築專用鐵路執照。路線由繁昌縣荻港鎮龍窠江邊起。至桃冲山脚止。長五英里一二五。單軌。站三。六年十月興工。七年八月竣工。建設費共銀六十二萬元。皆由裕繁鐵礦公司撥付。不計利息。

第二十九節 龍溪鐵道

漳州爲閩南天府。土性腴美。百產蕃庶。徒以交通梗阻。未能盡闢利源。閩人林資鏗等。乃集股十二萬元。組織龍溪鐵路股份有限公司。稟由福建巡按使轉咨交通部。民國四年八月。交通部核准。發給立案執照。路線自石碼鎮起。經翁苑村。龍溪。謝坑村。至浦南鎮。凡五站。長六十六華里。岔道三里。共延長六十九華里。均單軌。

軌間二呎六吋。開辦於六年一月。竣工於七年十月。橋梁八座。車輛用人力推送。速率每小時約十英里。

第三十節 程漳鐵道

漳州之程溪墟。素以物產豐富著名。民國四年七月。閩省紳商黃恩培等。集股七萬元。創辦此路。五年十月。呈交通部立案。設公司於漳城。路線由程溪墟起。經市仔。蓮花墟。至漳州灰窰。單軌四站。長三十華里。五年十月開辦。六年十二月竣工。軌間二十四英寸。橋梁八座。營業年有盈餘。與龍溪線同。

第三十一節 泉東鐵道

民國五年十一月。閩人黃培松。以泉州晉江。爲百貨膺集之區。創設泉東鐵路公司。呈請交通部立案。嗣以所募華僑股款甚多。受歐戰影響。股東觀望不前。迄無開辦消息。所擬路線。自晉江縣東石鄉起。經丙厝。安溪。臨水。林口。內塘。蘇內。福坡。會井。青陽鎮。溝頭。蘇厝。新店。沙程諸鄉。而終於泉州南城外新橋尾。其由丙厝附近迤西。經浦邊。橋頭。而至安海。則修枝路。全線長約七十華里。

第三十二節 汕樟鐵道

民國五年春。汕頭永和洋行經理蕭信棟。以澄海及樟林人民。在汕營商者極多。往返交通。全恃轎子。害事費時。發起集股三十萬元。修造本路。九月。公司成立。即以汕頭至澄海爲第二段。十二月興工。六年十一月。通至下埔。八年一月。通至澄海。第二段。澄海至樟林。初擬繼續接修。尋乃變更計劃。先造第一段雙軌。全線

共長六十四華里。汕頭至澄海。爲三十華里。均窄軌輕便鐵道。客車皆做轎式。藤製二人並坐者爲特別車。竹製四人背坐者爲普通車。以壯夫自後推行。猛推數步。躍立車沿。順勢自行。其速如飛。汕澄之間。一小時餘卽達。營業歲有盈餘。此種手推輕便鐵道。台灣到處有之。本路及龍溪。皆做自台灣者也。

第三十三節 東龍鐵道

廣州東郊至龍眼洞地方。毗連數十村落。人口達十餘萬。既富土產。又爲百貨銷場。惟轉運純恃人力。倍覺艱辛。民國三年十二月。鍾聚廉等。集股二十萬元。創辦此路。以利交通。經於五年一月。呈准交通部立案。路線由省垣東郊棉花架起。經沙河。燕塘。黃慶塘。銀坑嶺。螺岡。至龍眼洞。計長七十華里。單軌輕便鐵道。本定五年一月開工。嗣以兵禍連年。迄今尙未興辦。

第三十四節 井富鐵道

四川富順縣屬自流井。產鹽最多。人口數十萬。工業甲全川。惟貨物輸出輸入。艱滯異常。雖井河可通舟楫。而閉閘待水。往往遲至數十日。且常涸淺。又須搬運過壩。費時糜款。商人苦之。前清錫良督川時。曾飭富順縣會同官運局。議修鐵道。以款鉅難籌而止。民國三年。川人廖思楨等。歸自宜昌鐵路局。適聞洋員丁思氏。以運道艱難。有修築鐵道之說。富順紳商。乃開會分擔認股。決造輕便鐵道一條。由井廠至縣城。計長五十五華里。七年三月。呈准交通部。暫行立案。十月。請發正式執照。交通部以外務部咨稱。有准英使面稱。係借日款修

築。特批令切實聲明。並取具確實保證呈核。旋經川省在京官紳及四川劉督。瀘州楊道。函電催促。並證明確無外資。交部乃於十年一月。批准正式立案。並禁止私招外股或借外資。其後自流井富榮全廠商民黃復興等電京。控該公司借有日債。十一年十月。張維綱又告該公司協理陳元鑿劉德麟。於十年四月三十日。與日本東亞興業會社代表森清治。訂立借款合同。計借三十一萬一千九百九十八元四十七錢。爲該公司創辦籌備費。以發起人所有全部財產担保。交部咨請鹽務署。轉飭四川運使。就近派員往查。旋據復稱。實有其事。乃撤銷其立案。日款已實交十八萬二千九百五十七元云。

第十四章 約定國有鐵道

第一節 浦信鐵道

本路爲清光緒二十四年七月初五日。英使向總署所索承辦五路之一。初八日。督辦鐵路總公司大臣盛宣懷函總署。謂英意在將滬寧與蘆漢幹路相接。以便振興商務。故有是請。二十一日。總署照復英使。謂已派盛與英商妥辦。十一月十六日。盛與怡和洋行。訂草合同五條。二十五日。彼此照會簽定。一切做照滬寧辦理。旋以拳亂發生。遂擱置。三十四年五月十二日。英使朱邇典。照會外務部。請派員商訂正式合同。其時郵傳部以該路地頗僻。恐無利可圖。特咨外部。照覆從緩辦理。嗣後英使於六月十二日。十月十六日。及宣統元年六月十八日。曾三次照催。且聲明路線儘可由貴政府更改。然郵部仍未之決也。

民國繼興。英使以滬寧雖竣。然未達中原。無由發展。而比法又已獲得離海借款特權。乃迭向政府嚴催。至二年一月十三日。交部以前項草合同中。有先勘路線再商正約。並因窒碍可即更正之文。乃呈准簡派沈雲沛。籌辦浦信路事。並商訂借款合同。十八日。沈於北京設籌辦浦信鐵路事宜處。二月十八日。交部函交通銀行。暫墊測勘經費。沈即分派各工程師踏勘。七月覆測。並與倫敦華中公司。妥訂合同。於十一月十四日。由財長熊希齡。交長周自齊。與華中公司代表梅爾思。簽訂三百萬磅借款合同二十五條。十二月三日。沈以路線已改勘。合同已訂就。呈請取銷籌辦處。改爲總公所。交部即呈派沈爲督辦。下設總務。考工。計核三科。另於烏衣鎮設工程局。以勞之常充局長。英人鮑思充總工程師。哈爾伯副之。置工程師十二員。華三英九。下設購地。材料。電務。會計四處。三年八月四日。交部以歐洲激戰。匯兌不通。令該路暫行收束。十日。沈覆遵辦。其成績計測正線九百八十里。壽州枝線二百二十里。共一千二百華里。經覆勘者居十之七。又購地百里。土方工作五十里。架設電線一百六十里。五年八月三日。交部裁撤浦信督辦公所。派津浦局兼管路事。九年三月七日。交部以歐戰已停。擬與華中公司。商議繼續辦理。復設總公所。呈簡徐世章充督辦。十一年五月三十日。交長高恩洪。以債票既不能發行。該公所等諸虛設。復裁撤之。計由華中公司。先後墊款二十萬零七千二百五十五磅十六先令十七辨士。

本路起津浦線烏衣鎮。經廬州。六安。正陽關。霍邱。固始。光州。羅山。至京漢線信陽州。沿線皖境中部。地味豐

沃盛產米茶。豫境亦富產大豆。麥。芝。蔴。且沿線又富煤礦。不第足供路用。並可大為輸出。據民國二年。政府委員。在參議院本路審查會報告。通車後之利益。比各路減四成預計。猶可歲收三百五十七萬二千元。開銷各項。可得餘利七十五萬五千元。則本路實隴海之有力競爭線。設更延長至湖北襄陽。進而直達西安。則凡陝豫鄂皖四省貨客。皆將為所吸收。隴海更損失矣。

第二節 寧湘鐵道 附皖路

民國二年冬。江西省政府。為修南昌至萍鄉鐵道。與中英公司。會訂草合同九條。定借紋銀一千萬兩。咨報交部。交部以南昌既非巨埠。又無出海之途。乃於國務會議。提議延長路線。以南京為起點。萍鄉或長沙為終點。並收併皖路及株萍鐵道。改名寧湘。衆僉贊同。十月二十六日。交部遂派英人富爾德踏查。三年三月二十六日測竣。三十一日。由財長周自齊。交長朱啟鈐。與倫敦中英公司。簽訂八百萬磅借款合同二十四條及附件一紙。附件聲明。以銀二百萬兩。收回皖路。四百二十萬兩。收回株萍。株萍路一俟收齊上款。即由英派一工程師。負責路責任。並充寧湘鐵道總工程師所屬測勘之職。四月十日。派孫多鈺為局長。方仁元副之。即於交部設籌備處。十月二十日。在寧設局。下置總務。總工程。總核算三處。以英人格魯扶為總工程師兼總管賬。十二月十四日。派第一測量隊。測休寧至南昌間。四年三月三日。派第二測量隊。測南昌至醴陵間。七月二十六日。派第三隊。測南京至休寧間。由英人柯樂任分段工程師。五年四月十一日。中英公司

代表梅爾思函稱。歐戰發生。實無法籌款。全路測竣。應即暫停。五月一日。交通部令行該局。速行收束。八月三日。由交通部政司兼管寧湘路事。十月十四日。總工程報告及圖冊送呈交部。略謂全線計長六百七十五英里。共需九〇。〇一一。二六三元。（連蕪廣休屯枝線在內。與寧國至嘉興另算者不同。）平均每英里需一三三。三五〇元。並稱與富爾德原勘線。其不同者有三。自以現定者爲優。云又寧國至嘉興之枝線。爲借款合同所未列。因原擬之徽州至杭州枝線。過於險峻。難施工程。故改測此線。以爲出海之路。其起訖。自寧國東南行。經廣德州。泗安。湖州。至嘉興。凡一百二十六英里。斜度曲線均極合用。平均每英里約費一〇七。四五一元。沿線出產甚旺。米絲尤多。於五年十月十四日測竣。總工程師格魯扶。雖稱現定之線。較富爾德原勘者爲優。然亦有是富之取線平直者。其總報告。稱路長六百四十三英里。共需建設費七六。〇八。九二五磅。方諸新線。約省三千餘萬元。姑並存之。以爲將來參考。十一年冬。交部又擬辦寧湘經路政司於十一月二十九日。呈明。爲寧湘與杭贛線關係甚大。非俟其勘竣。不能決定。故至今未興工焉。本路英人謀之最久。以與沙興線爲姊妹線。藉確定其在揚子江鐵道權利者也。且皖贛兩省。物產豐富。將來容易開發。使成中國中南部第一主要通商路也。

皖路既歸併寧湘。其以前歷史。亦應略爲紀述。在清光緒三十年。安徽京官呂佩芬等。呈請創辦全省鐵道。商部以無具體辦法駁之。六月。再呈擬籌開辦費二百萬兩。先築蕪湖至寧國八十一里。以次北通蘆漢。南

聯贛東達浙。經商部奏准。並派李經芳爲總理。七月。李議招股四百萬兩。改築蕪湖至廣德。十月。皖撫誠勳奏准開辦鹽米茶三捐。三十一年三月。聘腦威及日本人三員爲工程師。三十二年十一月。呈報先辦蕪湖至屯溪。直通浙境泗安鎮。三十三年二月。李奉命使英。十二月。周學銘繼任總理。三十四年五月。郵傳部派顏德慶調查路線股資情形。覆稱路線頗佳。差款甚巨。宣統三年三月。周病故。已用銀二百餘萬兩。所成路工。僅蕪湖灣址間土方五十餘里。而工價料價。竟無款可付。迭起訴訟。工程因以中輟。股東不再舉總理。紛議查賬。民國二年一月十日。設立董事局。舉許承堯潘贊化爲正副理事。並擬借債築路。交通部力駁之。電皖督柏文蔚禁止。六月。柏電交部。贊成蕪廣收歸國有。併入寧湘。七月。米商及公司復以爲請。交部令派代表赴京磋商。十月。董事會電舉金介堂方夢超呂超羣。與部接洽。三年三月三日。由交長朱啟鈐與金等訂定接收合約十一條。由部將股債各款歸還。三十一日。寧湘借款約成。遂以之歸併寧湘焉。

第三節 沙興鐵道 附廣渝

本路爲廣渝之改線。先是民國元年九月。政府設立鐵路總公司。所有全國各幹線。得全權籌辦。特派孫中山爲總理。孫因設總公司於上海。約各國資本家。等商借款築路。至二年七月四日。始與英商寶林公司訂立由廣州至重慶鐵道借款合同十九條。命駐京調查處主任王正廷。送交通部備案。是時適李烈鈞等與兵討袁。孫由暗中主持。袁於七月二十三日。明令撤銷其辦路全權。八月一日。英使照會外部。稱孫與寶林

公司所訂合同。請聲明繼續有效。外部據函交部查覆。交部覆稱。鐵路總公司第八條。應經政府批准。始生效力。該合同既未批准。自然無効可言。英使旋又催詢。究竟如何辦理。始由交部與寶林代表法蘭芝。另行接洽。其最要者。即謂廣渝間。山嶺險峻。無路可通。且線路與中央不相聯貫。故欲繼續該項借款權利。則改線爲第一前提。爭論數月。法蘭芝力主前線。不允更改。後經部派羅國瑞。與之切實磋商。至十二月六日。始提出下列條件。(一)新路線。至短須一千英里。(二)合同內條件。與七月四日之合同無異。(三)草勘所提議之路。如不能獲利。必須給予同里數之路以代之。(四)關於此事。須即刻正式通知英國公使。改線之議。既定。交部乃提出由沙市。經常德。辰州。沅州。鎮遠。貴陽。至興義之幹路。並由常德至長沙之枝路。約合七百英里。法蘭芝欣允。於十八日。雙方議定草合同十九條。三年二月二十八日。該公司即派員前往踏勘。而交部以前項草合同。於他方面有所牽涉。因與該公司商議取消。並迭次催訂正式合同。至七月二十五日。始由交長梁敦彥。財長周自齊。與法蘭芝訂定正式合同三十五條。認寶林公司爲包築人。並代募借款一千萬磅。同時又訂附件三款。(一)因取消前訂草合同。特予對於一切支出百分之七。作爲酬金。續訂合同六條。(二)因補足一千英里之數。將雲南至大理府鐵道。准寶林公司承辦。訂條件三則。以憑函爲准。(三)因寶林公司於數年前。曾以承造錦瓊鐵道。用去七萬磅。其後該路停辦。用款無着。茲特予以對於一切支出之百分之半。爲之補償。以憑函爲准。但於雲大鐵路。則無關焉。九月五日。法蘭芝函交部。聲明前與孫文

所訂之廣州重慶鐵道合同。作爲廢紙。四年四月二十七日。交部以寶林公司。自訂包築合同後。迄未履行職務。特咨外部。稱該合同已簽字九閱月。政府應履行第十條之草測。及第十五條之設立事務所。該公司亦應按照第十條。交款五萬磅。乞照會英使。轉詢該公司。究擬如何辦理。五月十四日。外部覆稱。准英使函復。該公司事。由英人瑞訥。暫行担任。二十日。瑞訥赴交部。所言均不得要領。遂擱置至今。

英國對於我國鐵道政策。原有從上海通至緬甸之大計劃。滬寧。寧湘及本路。皆其計劃中之一部份。再益以雲大。滇緬兩線。則其計劃成功矣。本線所經。雖爲自古兩湖滇黔四省。通行之大道。然桃源以上。至於興義。重山疊嶺。工程頗艱。人口農產。兩俱不富。將來最大希望。則在礦產之經營。若就全局着眼。則爲政治經濟上一最重要之線。何則。首站沙市。卽與長江水運。川漢幹路聯絡。終站興義。又與欽渝幹線銜接。以常長枝線。聯接寧湘粵漢兩大幹路。四通八達。無往不利。英人眼光銳敏。魄力偉大。誠堪欽佩。幹線長凡六百五十五英里。常長枝線長一百零五英里。共延長七百六十英里。

廣渝鐵道。起廣州。經桂之梧州。桂林。湘之靖州。沅州。越黔之思南。達川之重慶。長約一千英里。孫中山與英商寶林公司。曾訂借款合同。債額八百萬磅。據其合同第九條云。承辦人寶林公司。依同一條件。有由重慶展築至甘肅蘭州之優先權。或經雙方協議。有建造同里數中國他處鐵道之優先權。此項優先權利。自本路興工日起。七年以內有效云云。如果此線不改。則英之鐵道勢力。縱貫甘川黔湘桂粵六省。將我中部富

源盡捲入於彼香港矣。可畏也哉。

第四節 同成鐵道 附晉路

本路由山西大同。經太原。平陽。蒲州。潼關。西安。漢中。至成都。凡一千六百公里。爲西部一大縱幹線。然當簽訂該借款合同之時。不在修路。而在挪用鉅款。以故簽押歷十二年。墊款亦近千萬。而設局測線等費數萬元。則悉由交通部墊用。所得墊款。雖據政府函稱。撥歸公府軍需局。然迄未見賬目。蓋大半虛擲於贛寧一役。而借路名以行之者也。當民國二年七月二十二日。袁總統以李烈鈞起兵九江。欲大張撻伐。而餉無所出。特密令財交兩長。與比法鐵道公司代表。簽訂同成鐵道一千萬磅。借款合同二十二條。載明墊款二百萬磅。（已交九九九。八六一磅十二先令九辨士。）同蒲路收歸國有。併入本路。潼關以西至鳳翔。利用隴海線。修造並軌。二十九日。派隴海督辦施肇基。兼同成會辦。代理督辦。並密託執行本合同借款墊款一切款項。八月二十八日。於太原設北路工程局。以程源深爲局長。徐培爾爲工程師。令測太原至潼關線路。九月九日。交部派關冕鈞。接收山西商辦同蒲鐵道。實行歸併同成。三年三月。派黃開文爲督辦。施仍兼會辦。七月二十八日。裁北路工程局。四年一月。太原至潼關。已測竣。三月十一日。比法公司代表陶普恩。函請根據合同第九條。展緩期限。自歐戰和議告成以後二年。開售債票。五月十五日。黃覆允以歐戰媾和之日爲始。先行展緩一年。期滿俟看時局再議。七月十六日。交部派張鴻誥。測同成路。該局派比人錫樂士。會勘潼

關至成都路線。二十七日。由潼關測起。十月二十六日。至成都。以潼關至西安一段。曾經隴海測竣。僅從事踏查。未具圖說。五年二月。張將西安至成都路線圖說及豫估全路價目。並擬另勘他線。藉作比較。各線由呈報交部。方言錫所定路線。坡度過高。灣度過小。隧道過多。里程過長。將來應另勘他線。八月四日。裁撤同成。歸併隴海兼管。九年三月。交部路政司。以同成路線。須經秦嶺。工程浩大。特移技術官室審查。嗣據覆稱。潼關至成都。可分三大段。第一段潼關至寶鷄。與隴海共線。可歸隴海修築。第二段寶鷄至天水鎮。工艱費鉅。應俟隴海川漢告成後。再用電氣行車。天水鎮至成都。應改爲川漢北線。較由宜夔通過。可省六千餘萬元。在同成債票尙未發售以前。大有活動餘地云云。十一月末。晉督閻錫山。徇該省省議會之請。咨交通部。將同成鐵路同蒲線。速築路基。以工代賑。十二月初。交部覆謂。應俟與比法公司交涉。稍有頭緒。再行協商。尋因比法公司。不允墊款。卒未續修。十二年三月八日。交部復呈簡陳策。爲同成督辦。然建設費無着。仍未進行工程。以迄於今。本線縱貫山陝川三省。關晉之寶庫。拓川之富源。經濟上最有價值。而俄法比最初用意。北欲承辦蒙古鐵道。南欲展築滇蜀路線。令彼西伯利亞與越南兩地。藉此大縱貫線連絡。並延長隴海。使接俄屬中亞鐵道。國人思之。彼等計劃。如果實現。視英之上海至緬甸計劃。禍尤甚矣。本路述竟。進言歸併晉路之同蒲。清光緒三十年。晉省紳商。以各省爭辦鐵道。特稟晉撫張曾敝。奏請開辦同蒲。三十二年九月。晉京官公舉何福堃爲總理。由商部奏准。三十三年正月。何呈郵傳部。請頒給關防。隨

以法使抗議滇百關係。定計與中法實業銀行磋商借款。一面由交部電告五省長官贊成斯議。二十一日。由兼財長熊希齡。交長周自齊。與中法實業銀行代表塞力耳。簽訂六億佛郎借款合同。二十一條。並訂附件多種。其最要者。即敘州至成都鐵道。與南寧至龍州枝線。如中國政府不能自辦。銀行有借款修造優先權云。

欽渝借款。雖發動於交部。然國務院以別有作用。故將墊款之數。增至一億佛郎。對中法銀行之格外要求。無不立允。故葉恭綽充督辦後。除爲財部代收墊款外。無所事事。蓋藉路借款。流用爲政費者也。墊款金額。原定五批交付。每批二千萬佛郎。每兩星期一批。限八星期交楚。然截至三年六月底。按額面祇交到三千二百一十一萬五千五百佛郎。原歐戰勃發。彼自顧且不暇也。七年十二月。交部函中法銀行。謂欽渝合同。迄未興辦。現歐戰停。該路測勘事宜。亟應進行。請貴行速薦工程師。會同本部派員。從事測勘。八年七月。中法銀行派代表至交部。商議測路事宜。部答以南方不靖。未便測勘。九年六月底。中法銀行函稱。欽渝合同。本銀團各銀行。及法國財政家。均以履行延緩爲驚訝。貴部前稱地方未靖。不便測勘一節。如求該省長官許可。則斷無障礙。現金融日見活動。貴政府所託本行在法國市場發行之債票。不久可以實行。請速預備各項公文。俾認股得以踴躍云云。交部正擬照辦。未幾。中法銀行停兌。遂擱置。今中法將復業。或當舊事重提矣。本路合併滇蜀。滇百。百北。（由百色至龍州。龍州至南寧。南寧至北海三線而成。）三線。延長一千四百

三十英里。(滇百四百里。滇蜀七百三十哩。百北三百哩。)滇蜀交界。滇黔交界。桂粵交界。均有極大分水嶺。工程頗不容易。如果築成。則關係五省之開發。誠非淺鮮。

滇省之議修鐵路。始清光緒三十一年三月。由編修陳榮昌稟請滇督丁振鐸奏准。自行集股。修築滇蜀鐵道。定為官紳合辦。紳界總辦即陳氏。聘美人多萊哈克充工程師。六月十四日。經丁督奏准集股章程。分鹽糧彩票等捐。並與黔撫林紹年會奏。滇蜀告成。再修黔路。俾可直達中原。十一月初六日。復奏請彙鑄銀幣。以餘利充路款。三十二年四月。駐滇英領事務謹順照稱。欲由緬甸修一鐵道。直達騰越。經陳總辦等。電外務部力爭。外部與英使定議。滇緬路各修各界。閏四月末。陳以騰越既經爭回。因稟滇督。併歸滇蜀公司辦理。改為滇蜀騰越鐵路總公司。宣統二年二月二十五日。滇督李經羲奏滇省最要路線。曰滇蜀。曰滇桂。滇蜀自設公司以來。所收糧股。僅及百萬。而請緩請減請免者。紛至沓來。應請收回國有。由郵傳部興辦。又稱蜀桂兩線。理應先桂後蜀。五月初十日。經郵傳部度支部覆奏。先借款修滇桂。緩辦滇蜀。八月十一日。郵部奏派羅國瑞。賀良樸。查勘滇桂騰越。而滇蜀則令滇路公司派員履勘。三年五月初五日。李督復奏准酌減補股。以紓民困。閏六月十七日。李又以陳榮昌等迭稟。謂滇路歸國家辦理。就延日久。未見實行。奏請速辦滇桂。未幾。武昌首義。天下紛紛。無人過問路事。至民國三年一月。交通部與中法實業銀行。訂欽渝借款合同。將滇蜀滇桂各路。悉劃併入。而滇路名詞。從此絕矣。

第六節 株欽鐵道

民國五年春間。袁世凱以西南起兵。反對帝制。欲用武力解決。軍餉無所出。謀藉路舉債。適美國裕中公司。抱對華經濟野心。兩相湊合。遂由交長曹汝霖。與該公司代表卡利。○。○。○。於五月十七日。訂立借資造路合同十七條。及附件三紙。雖採包工築路辦法。但內容極寬泛。路線布五省。款額無定數。為自來借款合同所未有。英法俄日四使聞訊。各提抗議。謂侵該國既得權利。俄謂豐鎮至寧夏之路。光緒二十五年中俄協約。已承認予俄。英謂杭州至溫州線。乃滬杭甬枝線。衡州至南寧線。鄂督張之洞。曾許彼有優先權。法謂蘭州至寧夏線。為隴海枝路。海南島既對法聲明不割讓與他國。瓊州至樂會線。亦屬法之權利。日使亦指杭溫有侵閩省權利之嫌。益以合同喪失權利過多。（如分餘利百分之二十五。他項工程用款。抽備金百分之八等類。）曹旋去職。袁亦病故。乃由交長許世英。向美使再四談判。始據原合同第十七條。加以修改。並增訂附件十款。於九月二十八日。雙方簽押。原定包造一千五百英里。改為一千一百英里。餘利酬費。減為百分之二十。僱用客卿。明定程序及其期限。遵守本國一切法令章程。嚴定廢約期間。如測竣後一年內。公債墊款。均不能成立。即可如期廢約。此皆許所爭回者也。路線旋亦改定株欽。十一月十日。派孫多鈺充工程局長。下置總務工務會計三處。十七日。交部公布該局編制專章十二條。並擬定路線。十二月一日。分五段測量。第一段由株洲至寶慶。二段由寶慶至桂林。三段由桂林至柳州。四段由柳州至西江。五段由西江

至欽縣。共組五隊。從事測量。並派總工程師美人開爾。及工務處長胡朝棟。履勘全路。規畫一切。六年三月。底。美工程師擬於桂林以南。取道梧州。循西江出欽縣。交部批謂桂梧間重山疊嶺。循西江與河道競爭。萬萬不可改線。五月以後。因廣西不靖。各段僅行初測。即經調回。而裕中公司。亦因美國參戰影響。債票不能發售。遂爾擱置。十一年五月二十七日。交部以裕中公司。迄未發售債票。無由進行。因裁該局。令路政司接管案卷。至裕中公司之墊款。則五年六月。交美金五十萬元。六年十月。復交美金五十萬元。九年二月。續交美金十五萬元。共計美金一百十五萬元云。

株欽在桂線路最長。前之桂全。桂甯。概行歸併。桂路創興。在清光緒三十一年。廣西京官。呈請商部奏派于式枚為總理。議經多次。頭緒毫無。其明年九月十七日。法巴使詰外部。桂紳議辦鐵路。與法國已獲優先權。大有衝突。外部覆以尙未定奪。十一月末。御史趙炳麟。桂撫張鳴岐。先後奏請。將該省溢額捐二百餘萬兩。撥作廣西鐵路國家補助股。經度支部郵傳部覆奏。准撥一百萬兩。三十三年二月。舉梁廷棟為協理。旋以于授郵部侍郎。不能遙領路事。遂以梁為商辦廣西鐵路辦事公所所長。三十四年四月。張撫奏籌辦邊防大端摺內。議創築桂甯鐵路。經郵部議覆。先修衡桂。再修桂甯。宣統元年正月。張撫乃決計首辦桂全。特與英商寶林公司。商訂合同。聘鄂穆裴包勘。其線自桂林北門外起。經靈川。興安。至全州之黃沙河止。凡二百七十里。四月十八日。張撫又奏。廣西鐵路關係緊要。而桂甯千里。需費二三千萬元。斷非桂力所能籌辦。請

飭郵部設法。七月二十一日。郵部奏派章祐三人。前往查勘。八月十五日。張撫奏派胡銘鑾爲桂全鐵路總辦。十月初五日。廣西諮議局議決。先築貴縣至博白。呈請桂撫咨部。部以事關外交。於二年正月。電覆桂撫。應毋庸議。六月初二日。郵部飭廣西鐵路辦事公所。該路會否動工。路線會否勘定。所招之股。已收之股。若干。另籌之款。若干。着速詳報。梁旋呈覆。款項無着。無法開工。懇咨桂撫裁撤公所。另籌辦法。章祐亦呈報測路告竣。計估桂全造價。六百六十七萬九千四百兩。桂全一千七百六十六萬二千兩。十月。郵部據查勘結果。先修桂全。三年三月十九日。廷命趙炳麟督辦該路。趙以桂全艱於運料。擬先築桂梧。特奏請統籌全局。泊趙回桂。指揮未定。而光復軍興。遂不暇問路事。自後國家未辦桂全。桂紳亦未提及築路。至民國五年十一月。株欽借款成立。其路線起湖南湘潭之株洲。經寶慶。全州。桂林。柳州。南寧。至廣東欽州。長凡七百英里。桂全桂邕。悉歸併株欽線內。於是桂路完全結束矣。

第七節 周襄鐵道

當交通部與美裕中公司。改訂借款築路合同之時。原定一千一百英里。前允之株欽。僅七百英里。而強該公司屢請補足。交長許世英。以其時尙無通川之路。因欲自河南周家口起。經南陽襄陽。至陝西漢中。築一鐵道。俾將來自籌展築入川。乃於民國六年一月四日。約裕中代表卡利協商。再允以周襄一線。不言至漢中者。蓋周漢間長六百英里。又超過約定里數也。卡利欣諾。交通部即於十日。咨明外部。並令株欽局長孫多鈺

兼充周襄局長。定名為周襄鐵路工程局。即附株欽局內辦公。三十日。孫派測量隊出發。三月底。初測事竣。公司擬要求展測漢中。四月五日。交部核准。六月十九日。公司復求展測興安至成都（自陝西興安八仙街起。經城口。太平。通江。巴州。保寧。潼川至成都）。交部亦允之。十一月一日。興安至成都路線測竣。十五日。總工程師開爾以計畫書送局。略謂信陽經樊城。襄陽。紫陽。通江至成都之路線。較由周家口起點者為佳。計長九百零八英里。實為橫互東西大幹線之一。並稱有四大優點。孫局長據呈交部。部嘉納之。十二月十五日。孫請復勘信陽至成都路線。分二隊出發。至七年六月。測至五百十三英里之處。適川匪蜂起。將隊調回。自後遂未進行。十一年五月。交部裁周襄局。令路政司保管案卷。裁撤原因。與株欽同。

第八節 濱黑鐵道 附呼海鐵道

當清宣統元年。各省倡築鐵道之時。黑龍江紳商亦擬集貲八百萬兩。用狹軌制。自造哈爾濱經呼蘭至墨爾根之一線。適三年光復軍興。輟於半途。民國二年。黑龍江巡按使。以該線為江省精華所在。復欲籌款興修。曾派員測勘。估計大概。三年三月四日。俄庫使赴交通部。質問北京以北之鐵道。向英比公司借款。有違光緒二十五年之照會。交部覆以並無所聞。俄使旋又赴外部。面稱日本在南滿一帶。有築路全權。俄政府特命其索築北滿各路。並遞節略一件。外部據以詢交部。交部因俄要求路線太廣。且牽涉成案。即以尙當考察。如應行修築。屆時華款資本不敷。再向俄商借等情覆之。外部據以照覆俄使。俄使即為進一步之迫

挾謂路權已定。現在俄京業經組織公司。以郭業爾爲代表。且擬築海蘭泡至哈爾濱及齊齊哈爾二路。即請派員討論。而格署使更倡言日比英法。獲路極多。俄所要求。在在均勢。復以呼倫貝爾及阿爾泰兩交涉案。恫嚇當局。適駐俄劉使。密電外部。謂濱黑路事。牽及交涉。宜速取決。外部欲藉此以解決各項懸案。於六月二十九日。呈大總統交交通部。迅速派員與議。七月三日。交通部派水鈞韶。關鐸。與郭業爾會晤。再四磋商。始議定自哈爾濱至黑河爲幹線。墨爾根至齊齊哈爾爲枝線。四年四月十五日。函交草擬合同一件。交通部仍飭水闕二員研究。其最要者。爲東清同軌。江上建橋二事。以俄爭持甚力。僅允將建橋改爲附件。軌間仍與東清一致。

五年三月二十五日。由財長周學熙。交長梁敦彥。呈明會議情形。二十七日令准。卽於是日與俄亞銀行。正式簽訂合同二十二條。當交墊款五十萬兩。四月二十三日。交通部呈派朱慶瀾兼充督辦。朱交卸後。以畢桂芳繼之。朱畢皆黑龍江將軍兼巡按使也。八月二十二日。畢派范其光赴交通部。接洽進行事宜。二十三日。交通部覆稱。歐戰未終。應將請遵照國務會議議決案。暫緩辦理。二十九日。畢電交通部。又稱俄京所派總工程師。行將到江勘路。三十日。交通部急電覆畢。謂此舉有背合同。應請嚴拒。遂不果。九月七日。代表郭業爾函稱。須開始籌商測勘路線。與委派工程師等事。交通部答以歐美市場。金融停滯。須暫從緩辦。同日。畢請設立機關。部亦未允。九月二十八日。郭業爾以違背合同。拒絕勘路責交通部。並稱該行損失甚巨。由十月一日起。應由

部負損失之責。二十九日。交通部覆謂。仍須審酌。至損失一節。越出範圍。絕難承認。六年二月。畢電交通部。稱已商訂總工程師。即須勘路。交通部覆以歐戰未平。金價甚賤。材料甚昂。路線不關重要等理由。嚴拒。九月。又以俄亞銀行允續墊路款。及聘訂總工程師。在京設立公所諸事。呈報交通部。交通部遂重行提交國務會議議決。暫從緩辦。督辦亦暫行裁撤。此後該路未盡事宜。由部辦理。

七年春間。該銀行代表赴交通部接洽。交通部提議。商改合同。借款改盧布爲銀兩。又以是時材料缺乏。恐難供給爲慮。該代表雖當時以東清有存料可購爲言。後亦未將預約開列存料之單送部。五月。黑龍江兼長鮑貴卿。又請自行籌款。先修哈爾濱至海倫一段。擬具節略。分送院部。八月。公民梁聲德等電交通部。請取消合同。就地籌款。而鮑兼長則以日人久欲攘奪北滿利權。倘濱黑鐵路督辦。果能提前發表。庶可以杜覬覦等情。陳院轉部。十月十九日。交通部提出國務會議議決。簡派鮑兼濱黑鐵路督辦。俾與俄亞銀行代表磋商。至修改合同。仍由交通部酌奪籌辦。但在合同未改定。測量未履行之前。仍照前議。不另設公所。八年十一月十九日。鮑去職。派孫烈臣繼充。自後俄亂日亟。借款合同。遂停止進行。至十四年春間。忽興工修築哈爾濱至海倫之呼海鐵道。工程着着進行。逮十五年秋。已通車至綏化。計長四百里。是否仍屬俄亞之款。雖不得詳。然與俄有關係。則甚明也。

本路交涉始於光緒三十三年。吉長合同之規定接展。宣統元年。會訂中韓界務條款。又有吉會鐵道聯絡辦法。與吉長一律之條文。日人根據前案。屢請投資。民國二年。日人在大連。開滿韓實業大會。由代表長濱徹介。提出吉會鐵道議案。謂現今滿洲運輸機關。只有縱貫南滿鐵道及其枝線。與聯絡滿韓之安奉而已。而物資集散之大市場。多在北滿。欲圖勢力之充分發展。則萬不能不延長線路。以達長春之北。目今狀態。距我國京都大坂甚遠。以與經由海參崴。依賴中東鐵道之貨物爭雄。自非其敵。故主張此線速成。與日本海橫渡航路案。均決議。自民國四年。吉長改約後。進行尤亟。七年六月十八日。由交長兼財長曹汝霖。與日本特殊銀行團代表興業銀行行員真川孝彥。簽訂吉會鐵道預備合同十四條。以爲正式合同之準備。先交墊款日金一千萬元。合同未及規定者。概照津浦借款合同辦理。旋派權量爲督辦。經權派員測勘路線。擬分段興工。日人無端要求技術運輸會計三主任。權執津浦合同與之力辯。日人詞窮。然不肯履行前約。迄未訂立正式合同。僅於交部設吉會鐵路辦事處而已。路線自吉林起。經延吉道區。逾圖們江。至朝鮮之會寧。長約八百三十華里。沿線森林蔽天。地味肥沃。號爲陸海礦產尤饒。夾皮溝之金。天寶山之銀銅。老頭溝之煤。皆有名於世。日本謀之最久。徒以國人羣起反對。致難實現。近年彼遂變更計劃。先築天圖輕便鐵道。（詳前章第十一節）。今年十月二十四日。又令南滿鐵道會社社長安廣伴一郎。與我交長葉恭綽。簽訂吉敦借款合同。債額一千八百萬元。從此吉林至敦化。聯接已成之天圖。吉會鐵道。實無再築之必要矣。

國人雖對吉敦合同有所反對。然奉系勢力未倒。其效甚微也。

吉敦路線於十五年春夏間。經該局總工程師日人田邊利男及華工程師張鵬等兩次測勘。測定全長一百二十五公里。分四段十八站。自吉林省城東團山子起。曰吉林。曰北甸子。曰江密峰。曰額赫木。曰六道河子。曰老爺嶺。曰小孤家子。曰磊門子。曰蛟河。曰下烏林。曰上烏林。曰小砂河。曰大沙河。曰威虎嶺。曰黃泥河子。曰臭梨子嶺。曰敦化。隧道三座。爲老爺嶺。威虎嶺。鐵橋以松花江爲最大。預計橋工爲日金二百萬元。全線工程預定日金一千八百萬元。沿線礦產極富。森林密茂。將來通車。不第有益於吉長。南滿亦大有利也。聞是年六月。已經開工建築云。

第十節 滿蒙四路 附奉海鐵道

民國二年十月十五日。日本以承認民國條件。誘迫袁世凱。令交長周自齊。與日使山座圓次郎。簽訂借款。修造滿蒙鐵道。預約辦法大綱三款。其路線爲開原至海龍一百二十三英里。吉林至海龍一百十英里。四平街至洮南二百二十英里。長春至洮南一百八十英里。洮南至熱河四百七十英里。共計一千一百三十三英里。所爲滿蒙五路是也。三年四月。日本根據上約。介紹橫濱正金銀行。將借款草合同。送我交部。要求議訂。旋因歐戰突起。擱而未議。四年一月。日本要求二十一條。復對滿蒙五路。加以鄭重聲明。十二月二十七日。財長周學熙。交長梁敦彥。與日本正金銀行。訂四鄭借款合同。爲四洮之先聲。其餘四路。尙未提及。日使

一再催促。至七年九月初。政府以軍政各費。無法應付。遂密電駐日公使章宗祥。與日本特殊銀行團總代表小野英二郎。於二十八日。簽訂滿蒙四路借款預備合同十四條。先交墊款日金二千萬元。其路線。就上述五路中之長。洮熱二路。併開海吉海兩線為吉開。又新增熱海一線。合為四路。熱海者。自洮熱線某站起。南至某海口。線路俟調查再定者也。交部事前一無所聞。至十月二十五日及十一月九日。始依法定手續。會同財部。先後呈明大總統。惟輿論攻擊最烈。躬親其事者。並因此解職。政府亦以民氣可畏。迄未舉辦。九年十月。國際新銀團成立。日本會將洮熱熱海二線。讓歸新銀團投資。新銀團未經我國承認。故路亦未興辦云。去年奉省當局。籌築奉天至龍海鐵道。已經購料興工。現有一段已通車。並經奉省交通委員會議決。延長線路至敦化。蓋欲吸收海龍各地農產歸諸奉天。藉以抵制吉開線路者也。

第十一節 濟順高徐鐵道

民國二年十二月三十一日。德使放棄石德（石家莊至德州）兗開（兗州至開封）兩線權利。與我政府簽訂高韓（高密至韓莊）濟順（濟南至順德）兩路辦法大綱。三年六月。更訂正約。正籌興工。修造。忽歐戰爆發。日本乘機於十一月七日。以兵佔領青島。四年一月。忽向我國。提出要求二十一條。其中關於山東問題。尤極形棘手。經外部歷次磋商。迄無解決方法。七年九月。政府因財源枯竭。告貸無門。乃飲鴆止渴。將曾許德借款建造之高韓濟順二線。轉向日本借款興築。以冀解決山東各懸案。并依日使請求。改濟

順爲順濟。高韓爲高徐。(順濟三百六十華里。高徐七百二十華里。)九月二十二日。由政府密電駐日公使章宗祥。向機辦理。章於二十八日。與日本特殊銀行團總代表小野英二郎。簽訂濟順高徐鐵道借款預備合同十四條。先交墊款日金二千萬元。條件悉與滿蒙四路合同從同。交部事前亦未聞知。後以國人暨山東士紳之反對。日本迄未達訂正約目的。十一年二月四日。我國華盛頓會議代表施肇基等。與日本代表加藤等。簽訂解決山東懸案條約正約二十八條。其第二十一條。載明濟順高徐兩線。應歸國際新銀團共同投資。由中國政府自行與該團協商條件云云。則此二路。實與日本無大關涉矣。

線路。高徐起膠濟鐵道高密站。向西南行。經諸城。莒州。沂州。至台棗民業鐵道終站之台兒莊。渡運河。達徐州。連絡津浦隴海兩幹線。沿線地勢。概屬平坦。僅諸城莒州間。有黑家嶺。將軍嶺等高阜。須鑿小山洞。而漢在河。流河。沂河。運河。諸橋梁。除運河橋。長一千二百呎外。餘均不難架設。據日技師估計。此線建設費。三千萬元。卽足。順濟起濟南。越津浦路。循黃河。至長清縣城西北陰河渡。渡黃河。經在平。博平。臨清。威縣。平鄉。達順德。與京漢幹路連絡。在昔德人倡言承造時代。曾有濟彰。濟道。(濟南至道口鎮)與此線三說。德當擇定以彰德爲終站云。

第十五章 計劃修造各線

第一節 京熱鐵道附東蒙各路

本路起北京迄熱河計長一百四十英里。清郵傳部早已擬修。光緒三十四年曾改自張家口起。利用京張已成之路。民國二年一月二十一日。交通部又擬籌辦本路。以貫通東蒙。特委京奉英工程師李吉士及部員數人測勘路線。建設費約需一百十六萬九千九百磅。嗣以款絀。測而未辦。三年一月。政府將歸化城。張家口。多倫諾爾。赤峰。洮南五處。開為商埠。因擬修造鐵道四線。俾資聯絡。(一)自北京經熱河至赤峰。凡二百七十英里。(二)自張家口至多倫諾爾。凡一百五十英里。(三)自多倫諾爾至赤峰。凡二百英里。(四)自錦州經朝陽至赤峰。凡一百八十英里。亦以無法籌款中止。惟朝陽一線已由京奉展修。熱河至赤峯一段。劃歸滿蒙四路之洮熱線。北京至熱河一段。近已駛行長途汽車而已。餘皆無人議及。茲錄英工程師所測路線工程及建設費如左。

區 間	里 程	建 設 費	山 洞
通州至密雲	三八·〇〇	一三三·〇〇〇	
密雲至石關	一九·五〇	一一一·八〇〇	新開嶺一座 三〇〇呎
石關至古北口	一五·〇〇	一四四·六〇〇	古北口一座 六〇〇呎
古北口至十八盤嶺	一七·五〇	二〇四·〇〇〇	十八盤嶺一座四·〇〇〇呎
十八盤嶺至偏嶺	四·五〇	五四·五〇〇	偏嶺一座二·〇〇〇呎

第十五章 計劃修造各線

四五四

偏嶺至河東	二二·七五	一九〇·〇〇〇	博末一座	五〇〇呎
河東至灤平	一〇·七五	一二九·〇〇〇	行宮一座	一〇〇〇呎
灤平至廣仁	七·五〇	一三九·〇〇〇	廣仁嶺一座	三〇〇〇呎
廣仁至熱河	四·五〇	五四·〇〇〇	測量未竣	
共計	一四〇·〇〇	一·一六九·九〇〇		一一·四〇〇呎

第一節 外蒙古鐵道

外蒙鐵道之豫定線。大別爲縱斷橫斷兩線。皆清郵傳部所擬造者也。橫斷線。起中東鐵道海拉爾站（即呼倫貝爾）貫車臣汗至庫倫。經烏里雅蘇台。抵科布多。延長一千九百五十英里。民國以後。俄國勢力瀰漫外蒙。政府感有經營蒙古之必要。會擬由伊犁起。造一鐵道。經阿爾泰。科布多。札薩克圖汗。烏里雅蘇台。庫倫。至奉天洮南。與齊洮線連絡。出中東路。然不過有是說耳。縱斷線。初定起張家口。經大同。綏遠。賽爾蘇。庫倫。至中俄國境之恰克圖（又稱買賣城）長凡一千二百七十餘英里。現京綏早經通車。只餘綏遠至恰克圖間。一千零十七英里而已。此線久爲俄人所覬覦。光緒二十七年。即派其鐵道隊工程師。由張家口測至庫倫。恰克圖。自此屢向清廷要求。屢被嚴拒。三十二年。廷議開辦張庫鐵道。直督袁世凱。請由庫倫辦。奉大臣徵收茶釐。喀喇沁王擔任籌款。以爲修路資金。軍機大臣。則議由京榆京漢兩路餘利。各提五十

萬兩。度支部撥銀五十萬兩。作為開辦經費。而肅親王善耆亦奏籌辦蒙古鐵道。宜擇要酌造。徐為擴充。庫倫大臣延祉奏謂蒙疆開墾。不如先築張庫鐵道。三十二年二月。經郵傳度支兩部覆奏。俟京張告成。再行展築。宣統二年。阿穆爾靈圭及資政院總裁溥倫。均奏速修蒙古鐵道。郵部會派京張副工程師俞人鳳。往勘張恰線路。其後忽有庫倫以北。由俄承造。庫倫以南。由我興築之議。泊入民國。外蒙結俄獨立。三年一月。俄即決自西伯利亞鐵道烏今斯克 Dinsk 站。展築至恰克圖。計長一百五十英里。建設費二千三百七十四萬盧布。五年十二月。政府命庫倫都護使。與外蒙自治政府協商。修造張庫鐵道。議固不諧。款亦無着。九年二月。政府以蒙人屢倡獨立。又擬趕造張恰。以資統御。特派徐樹錚兼任張恰鐵路督辦。未幾。直皖開戰。徐敗下野。中止進行。十一年春。察哈爾都統張景惠。以紳商何同仁等。集股組織實業公司。經營張恰鐵道。墾殖內外蒙古。特請政府立案。鐵道則由官督商辦。無何。奉直興戎。張因去職。其議遂寢。十四年秋。馮玉祥籌築平地泉至滂江鐵道。曾請政府簡派張秋白為平滂鐵路督辦。未幾。國奉戰起。路務遂無人顧問。迄於今日。幸張庫間。已通長途汽車。交通不似清末之阻滯矣。茲摘光緒二十七年。俄工程師所測張恰路線之里程及地勢。列表如左。

自張家口至哈諾爾壩。

六〇里華里

山道

自哈諾爾壩至布爾嘎素。

五〇里

山道

第十五章 計劃修造各線

四五六

自布爾嘎素至吟柳圖臺。	六〇里	平原
自吟柳圖臺至奎素圖。	一一〇里	平原
自奎素圖至察哈爾。	一六〇里	平原
自察哈爾至布母巴圖。	二一〇里	平原
自布母巴圖至烏蘭呼都克圖。	一七〇里	山道
自烏蘭呼都克圖至吉思洪呼蘭。	二五〇里	平原
自吉思洪呼蘭至布籠臺。	一三〇里	平原
自布籠臺至圖克里克。	一八〇里	山道
自圖克里克至賽爾烏蘇。	九〇里	平原
自賽爾烏蘇至蘇魯海。	一二〇里	平野
自蘇魯海至巴彥和碩。	一二〇里	山道
自巴彥和碩至莫敦臺。	二〇〇里	河川
自莫敦臺至他拉布拉克。	一六〇里	平野
自他拉布拉克至吉爾噶朗。	一五〇里	沙漠

自吉爾噶朗至布庫克。	一三〇里	山道
自布庫克至庫倫。	一〇〇里	平野
自庫倫至庫依臺。	八〇里	河川
自庫依臺至布爾噶勒臺。	五〇里	河流
自布爾噶勒臺至博爾諾爾。	八〇里	平原
自博爾諾爾至呼齋干臺。	七〇里	山道
自呼齋干臺至他沙爾。	一三〇里	平原
自他沙爾至伯特格臺。	八〇里	沙地
自伯特格臺至庫特勒那爾。	一三〇里	沙地
自庫特勒那爾至噶薩那。	八〇里	平原
自噶薩那至努克圖。	一二〇里	山道
自努克圖至恰克圖。	一一〇里	平原

以上二十八站

共三二七〇華里

第三節 新疆鐵道

新疆僻處西陲。去京師極遠。由京遵舊驛道至迪化。計百零八站。須行三月有半始達。近雖京綏鐵道通至包頭。再利便晝夜兼程之馬差郵路。至快亦須五旬。然而俄人來新則極便利。自裏海鐵道安集延站入喀什噶爾。駝行不過十日。自塔斜鐵道薩滿站入伊犁。車行不過四日。（此路俄人已經測量。擬造鐵道。）自阿爾泰鐵道終站斜米巴拉廷斯克入塔城。台車急行亦僅四日。就地理上交通上言。新省固在俄國勢力包圍中也。中央欲固西北國防。自非建造鐵道不可。尤非避去俄人勢力不可。清廷有見及此。故於喀什噶爾起。經巴楚。阿克蘇。庫車。焉耆。至吐魯番一路。光緒三十二年二月二十三日。由商部奏准。集股商辦。於伊犁起。經精河。烏蘇。綏來。昌吉。至迪化。接吐喀線。東過哈密。安西。肅州。甘州。涼州。至蘭州一路。由道員黃中慧於三十三年正月。稟商伊犁將軍。新疆巡撫。與英商寶林公司。訂立借款包築草合同十條。惜有其議而未見諸實行耳。民國八年。交通部復議鞏固西北邊防。避免俄人侵略。修造西北鐵道。曾派部員林競等。自包頭鎮起。測勘線路。計經石嘴子。寧夏。中衛。紅水。古浪。甘州。肅州。安西。哈密。諸地。止於奇台。嗣後並未籌議開辦。迄於今日。

第四節 錦瓊鐵道

清光緒三十四年。東三省總督錫良。奏請修築錦州至洮南鐵路。黑龍江巡撫程德全。奏請修築自新民屯。經扎賚特旗至齊齊哈爾。再接修至瓊瑣鐵路。宣統元年正月二十七日。郵傳部覆奏。擬起自錦州。經洮南。

齊齊哈爾。展至瓊瑋。定名瓊瑋鐵路。惟時美國提議滿州鐵道中立。爲日俄反對失敗。頗欲組織華美銀公司。承造齊齊哈爾至瓊瑋鐵道。駐奉美總領事司脫勒。專當交涉進行之任。並聯英商寶林公司代表布蘭脫。爲己助。寶林曾謀承造新民屯至法庫門鐵道。爲日人所破壞。極表贊同。是年十一月。遂與郵部訂立美金五千萬。元錦瓊借款草約。工程概由寶林包辦。二年三月。更訂正約。其預定線路。由錦州至小庫倫。一百九十七哩。小庫倫至鄭家屯。二百一十八哩。鄭家屯至洮南。一百四十哩。洮南至齊齊哈爾。一百五十八哩。齊齊哈爾至瓊瑋。二百五十哩。共長九百六十三哩。日俄聞訊。謂此線與南滿及東清枝路平行。相距百哩至百六十哩。妨害彼等營業利益。提出嚴重抗議。日人更恐本路造成。開連山灣爲商埠。奪其大連商業。竭力阻撓。迫我廢約始已。洎入民國。本路北段已由四洮。洮昂。濱黑三路分割。南段又包括於滿蒙四路之中。寶林迭次要求賠償勘路損失。至民國三年。與訂沙興借款合同時。特准其對於一切支出。扣除千分之五。藉資彌補。十年春間。政府又擬借入美款。修造錦州至齊齊哈爾鐵道。日本提出嚴重反抗。其議旋寢。

第五節 東叙鐵道

民國六年三月二十七日。國務總理段祺瑞。因各省鼓鑄銅元。其銅料均仰給外國。長此以往。損失勢將不堪。以雲南東川府爲全國產銅第一要區。特商交通總長許世英。建造東川至四川叙州輕便鐵道。俾便運輸。隨由許飭交部路政司。規畫一切。三十一日。經該司呈明。東川爲產銅中心。敘州乃經商要地。相距約六

百華里。沿路多銅錫鉛汞鐵等礦。煤尤充斥。倘築二呎六吋之狹軌鐵道。祇需五百萬元左右。將來於養路費當可無虞。四月一日。許令趕修。當派阮性宜王志超爲正工程師。彭鼎年胡裕昆爲主任工程師。前往測勘。劉紹倫胡宗銓等爲調查員。考察沿路事項。五月四日首途。二十八日至敘州。適川亂起。軍官無法保護。許乃電令阮等回京。迄未繼續進行。

第六節 滇緬鐵道

雲南本英法勢力角逐之場。東屬法而西屬英。法得滇越。且早修造竣工。英圖滇緬。亦不遺餘力。其計劃之偉大。更令人驚服。彼蓋欲自埃及開羅。經印度。緬甸。入我雲南。循揚子江東下。達上海而止。其築滬寧。索寧。湘。索沙興。索滇。緬。皆本豫定計劃而進行者也。在清光緒初年。英即喧傳建築滇緬。壘斷雲南商業。輸出印度棉紗棉布。以我國風氣未開。滇地工程艱鉅。致未實現。逮二十五年。英駐領事於騰越。二十八年。復允英國要求。開騰越爲商埠。以後英國派人調查路線。先後至數十回。靡費巨萬。均謂滇緬國境。崇山峻嶺。不易施工。故曼德勒 Mandalay 至臘戍 Lashio。鐵道竣工。欲向東延長入滇而不能。三十年。始發現經由騰越之路。自是迭向清廷要求承造。迭被嚴拒。終被擱去。蓋彼執光緒二十三年正月。中英滇緬境界及通商續約。有中國將來於雲南修造鐵道。須與英之緬甸鐵道相接一語爲理由者也。三十二年。滇督丁振鐸。因滇人力爭收回自辦。乃奏准歸併滇蜀鐵路公司辦理。後以路長費鉅。無法籌款。迄未進行。民國三年一月。英

使復向政府要求滇緬承造權。當時傳已完全承認。但其合同內容迄未公表。茲摘光緒三十年英工程師李勒 (Lilly) 踏勘本路預定線路於下。以供參考。巴慕拉伊拉瓦諦河左岸海拔雖僅三百七十呎。騰越位太平江平原高處。海拔則達五千三百呎。兩地距離一百二十哩。因無懸崖絕壁。故其斜度比較緩慢。工程不難。如造二呎六吋之狹軌鐵道。約需七十六萬磅。騰越至大理長一百六十哩。有怒江瀾滄江諸險峻之溪谷。其河床距分水嶺恒六千呎至八千呎。工程極難。即造狹軌鐵道亦需三百七十一萬磅。大理至雲南約二百三十哩。即依電報路線。工程較易云云。緬甸已成鐵道。起蘭貢 (Lanung) 而北走雲南邊界者。計有三線。一由曼德勒至臘戍。二止於巴慕。三達密芝那。滇不急起力圖抵制。迤西恐將非我有也。

第七節 廣州灣鐵道 附赤安線

本路有幹枝兩線。幹線起廣州灣三百塘。經遂溪。達廣西鬱林。枝線由遂溪至高州。共長七百餘華里。法人預備資金一千萬元。與華商合築。以發達廣州灣商業者也。嗣以法對廣州灣政策變更。粵省當道亦不承認。法領事要求迄未與辦。當清光緒三十一年。駐粵法總領事以華商法商合辦由廣州灣至鬱林高州等處鐵道。照會粵督周馥。周當札飭高州道府查明稟覆核辦。覆文略謂。查該印委稟勘軌道。計分兩路。一以石城爲高鬱分路。一以化州爲高鬱分路。而皆發軔於廣州灣。自廣州灣經赤坎埠。至遂溪縣。由遂溪達石城一百三十里。石城達陸川二百三十里。陸川達鬱林州九十里。道途平坦。並無山河阻塞。由石城至化州

跨河。經茂名縣屬南盛墟。達高州府城。二百二十里。共計六百七十里。是爲石城分通高鬱之路。自廣州灣經遂溪達石城。至化州。二百四十里。化州達陸川。二百五十里。陸川達鬱林。九十里。由化州跨河。經茂名縣屬南盛墟。達高州府城。一百十里。共計六百九十里。是爲化州分通高鬱之路。除廣州灣租界內線路四十里外。餘皆內地。估計築路購地之費。非有七八百萬兩。未易蒞此鉅工。高鬱兩屬。商務彫敝。民非富庶。出口貨既不多。進口貨亦有限。歲收車脚。恐不敷付股息。又查高鬱兩路。皆以廣州灣爲起點。而我內地路線。與彼銜接一氣。方收轉運之利。設異日法人藉端阻難。而我數百里軌道。塊然中處。不能直達海岸。仍於商務無裨。是路權屬之他人。而操縱不能由我。亦屬可慮云云。周督旋據以函法領。從緩置議。法領未得該國政府令催。亦未再來要求也。

光緒二十五年十月十四日。中法訂立廣州灣租借條約。其第七條載明。赤坎至雷州半島西岸安鋪之間。法國得設鐵道。架電線。預定線路。長約六十英里。預算資金四百五十萬佛郎。初亦爲謀廣州灣商務發達也。其後法國政府。對廣州灣政策變更。因拋棄此項路權。至今猶未籌議開辦。民國十一年。華盛頓會議。法代表並有願將廣州灣交還中國之說。則其所放棄者。豈僅此區區路權也哉。

第八節 廣澳鐵道

本路起廣州沙面對岸之芳村。至澳門。長凡一百二十五哩。又自陳村達江門枝路八十哩。當甲午之役以

後列邦競奪我國路權。葡萄牙雖與我國通商。在列邦先。然以國小未及染指。泊賭廣九歸英。澳門商務日就衰退。葡政府乃命駐京葡使布蘭科 *Bravo*。向我外部。要求承造廣澳。以與廣九對抗。清廷主張中葡商民合辦。於光緒三十年十月初五日。由鐵路總公司督辦大臣盛宣懷與葡使訂立合同。組織華葡廣澳鐵路公司。資金各籌一半。葡政府不得干涉。公司事務。我國發起人爲梁雲逵。唐紹業等。着招股。異常熱心。葡商以合同獨利華商。招股無應募者。極感困難。梁等主張。由華商獨立經營。請願政府。要求廢約。經外部與葡使再四交涉。至三十四年。廢約目的始達。郵傳部批准梁等集股承辦。宣統元年五月。廣澳鐵路公司甫成立。中葡之間。忽起澳門境界問題。一時無法解決。廣澳終點。須加變更。三年正月。梁等稟准郵部。先由芳村築至香山。俟中葡界務議妥。再照原案展至澳門。籌備甫就緒。而革命軍起。因而中止。民國二年四月。聘日人山本新次郎爲工程師。測勘全線。七月。測完。適第二次革命發生。粵省紛擾不堪。股東皆懷觀望。無人繳股。測量費暨他用款。悉由公司發起人墊充。時局稍定。繳股仍無幾人。議向日本台灣銀行。借款三百萬元。亦未成功。三年春夏之交。又與德華銀行接洽。避去借款名目。採用包工形式。交涉停妥。德華已派前津浦鐵道總工程師納得瑪赫。測勘全線。決定以芳村至陳村爲第一段工程。尅期興工。將訂正約。會歐戰起。又遭停頓。梁等焦灼萬分。派人分赴各埠及南洋羣島。催收股款。然以廣東粵漢鐵道。成績太壞。股息無着。股東多不願意繳股。梁等無法。惟再三請求粵省政府。展延開工期限。在在至今。尙無切實辦法。實則本

路所經平洲。陳村。碧江。順德。馬寧。小欖。石歧諸地。人口稠密。物產豐富。地味肥沃。均甲粵省。生絲。米穀。果實。皆屬沿線特產。如路造成。其利益決視廣三尤有加也。

第九節 廣廈鐵道 含惠潮

本路起廣州。迄廈門。延長三百九十七哩。係清光緒三十一年十一月十一日。南洋華僑廣東總商會會長張振勳。呈請商部奏准開辦。其線路由廣州東關起。經黃埔。石龍。石灣。博羅。歸善。海豐。陸豐。葵潭。峽嶺。雲落。烏石。高浦。官歧。潮州。舖頭埠。鹽灶鄉。黃崗。以達福建之廈門。曾聘日人小松爲工程師。勘測全線。據所報告。自廈門經漳州。詔安。至黃崗。一百二十二哩。經漳州。漳浦。雲霄。詔安。四小平原。兩平原間。多有山陵當道。須鑿山洞多座。約長五千一百呎。橋梁十餘座。共長三千一百二十四呎。平均每哩建設費。約需六萬元左右。自黃崗至廣州。須鑿山洞六座。共長六千七百呎。韓江東江兩大橋。及他小橋。共長一萬五千一百四十呎。工程均不甚難。嗣以股不易招。未經開辦。呈請郵部撤銷原案。得旨暫行緩辦。民國元年。粵督陳炯明等。重議開辦。路線縮短。起石灣。與廣九連絡。經潮州。接潮汕。止於黃崗。計長二百七十五哩。正名爲惠潮。俟幹路竣工。展築枝線。至興寧。延長幹路至閩浙。接通滬杭甬線。擬向美國銀團。借美金一千萬元。另招商股二千萬元。組織鐵路銀行。以期專營鐵路。借款半購材料。半付現款。即以本路財產擔保。英以關係廣九利益。要求由英借款。故三年春間。曾有與匯豐銀行。訂借二百五十萬磅之說。工程分爲五段。自石灣至惠州爲第

一段。自惠州至海豐爲第二段。自海豐至普寧爲第三段。自普寧至潮州爲第四段。自潮州至黃崗爲第五段。未幾。二次革命戰起。陳因離職。本路卽已停辦。迄今無人籌及。

第十節 其他各路

(A) 渝柳鐵道 本路以貴陽爲中心。南達廣西柳州。北至四川重慶。長約五百哩餘。民國八年春。美國資本家馬克得費爾 *Markert* 及旅美華僑代表趙子勤。發起中美合辦。四月。曾於廣東。與貴州政府。訂立草約。其時西南獨立。並未通知北京交部。後以黔桂交界地方。山岳險峻。工程困難。款亦無着。迄未開辦。

(B) 安正鐵道 本路起安慶。經桐城。舒城。六安。至正陽關。延長一百八十哩。民國元年十月。皖督柏文蔚。令管鵬以本路計畫。與安慶正陽關兩商會及路礦協會商妥。設立安正鐵道籌備處。二年二月。柏卽委管辦理鐵道借款。管因與日本興業會社。訂立一千萬元借款合同。卽以本路財產擔保。先交墊款二十萬元。爲測量經費。無何。第二次革命戰起。柏去位。路務亦停辦。九月十四日。政府以英使抗議。指爲妨害浦信津浦兩路權利。明令撤消籌備處焉。

(C) 錫湖鐵道 本路起滬寧鐵道無錫站。經宜興。溧陽。廣德。至浙江湖州。延長一百三十六哩。民國五年八月。陳其昌等發起修造。曾組織錫湖民業鐵路公司。準備招股七百萬元。其後無形消滅。殆以錫湖交通。既有錫湖輪船公司。航行小輪。無錫之米。湖州之絲。均得自由運輸。無須再造鐵道者歟。

(D) 西藏鐵道 本路由二線而成。一自四川成都。經雅州。打箭爐。裏塘。巴塘。察木多。江達。至前藏首邑拉薩。再經後藏首邑札什倫布至亞東。長約一千三百五十哩。二由甘肅蘭州。經青海至拉薩。長約九百哩。清末曾因統治西藏計畫。議由國家興築。當命四川總督及川滇邊務大臣。駐藏辦事大臣。會商辦法。後以工艱款鉅中止。

(E) 儀泰鐵道 清光緒三十二年十二月初八日。江蘇候選道史濟禮等。以招股認辦儀泰鐵路公司等情。稟請郵傳部立案。略謂。查秦州至儀徵等處。向為揚鹽轉運要道。水運艱難。阻碍甚多。集股修造。自秦州至儀徵江口十二圩鐵道。長一百里。運鹽外兼搭客貨。事為兩淮鹽商所聞。乃稟請江督。自行集股開辦。認股者異常踴躍。旬日即達一百萬兩。當推道員劉君曼朱幼滋為總協理。預定三十四年四月興工。嗣以意見紛歧。迄未實現。

(F) 瓜清鐵道 本路起鎮江對岸瓜洲鎮。沿運河至清江浦。長約一百三十哩。前清蘇路公司。計畫修造。南連滬甯。北接開海。入民國後。張謇欲改為清通。鎮揚士紳力爭。張乃允准瓜清。清通兩線。同時並造。當由揚鎮紳商籌定資金。呈請交部核准立案。以便興工。交部以有碍津浦。批駁不准。清通紳商再請。亦被拒絕。因遂停辦。

(G) 連巴鐵道 本路起連山海灣。經錦州。朝陽。赤峯。至巴林。長約一百五十哩。熊希齡周自齊等。曾擬修造此

路。並擬由赤峯修至綏遠。名爲赤綏。長凡四百十哩。用以開發熱察綏三區者也。惟由錦州至赤峯一段。早已定爲京奉枝線。英有投資既得權。曾提出抗議。熊周計劃。因難實現。現錦朝枝路。已由京奉展築。其大部分已通車。

第十六章 外國承辦鐵道

第一節 中東鐵道(原名東清)附俄境黑龍江鐵道

(A) 沿革

清光緒二十二年。中俄締結喀什西尼密約。清廷許俄國建築滿洲鐵道。是年七月二十五日。即命許景澄與華俄道勝銀行。議訂建造經理東省鐵路合同十二條。八月初二日。簽押載明所造鐵道。與俄之赤塔城。及南烏蘇里河路線相接。由我國入股銀五百萬兩。名曰中國東省鐵路公司。其路及全體產業。從開車日起。三十六年後。我國可給價收回。又從開車日起。八十年後。應以無價歸還我國。二十四年三月初六日。復在北京會訂條約九款。閏三月十七日。又在聖彼得堡。續訂專條六款。俄得租借旅順大連灣。二十五年。及推廣南滿洲枝路。自東清幹路上擇站起。造達至遼東半島之大連灣及旅順口海口。一切辦法。除照華俄銀行所訂合同章程外。並續擬各節。(一)大陸轉運自由權。(二)開礦權。(三)採木權。(四)徵稅權。(五)築便路權。俄以所求既遂。即分段興工。於二十八年。幹枝線一律開業。三十年。日俄戰於滿洲。俄海陸軍均潰。三

十一年八月初七日。日俄媾和。俄將東清枝路。自長春以南。連旅順大連。與煤礦業等。轉讓與日。十一月。經清廷承認。民國二年八月。歐戰勃發。俄加入協約國。我國亦於六年與協約國攜手。對德與宣戰。時值俄國革命。諾曼諾夫王朝傾覆。列甯復逐克倫斯基。代執俄政。力倡波爾希維克主義。十一月。駐哈護路俄軍應之。欲排東清路員。佔領全路。政府當電吉林督軍。驅之出境。協約國恐波爾希維克派東侵。並欲援助捷克西伐。特派重兵。屯駐哈埠一帶。並由美英法日意俄與我國。共組聯合國特別委員會。技術部委員會。軍事輸送委員會等。以期通力合作。我國政府。則以此路原屬與俄合辦。且全在國境以內。不應由他人越俎代謀。無何。俄白黨謀據東清全路。以與波爾希維克派相持。並曠全路員役同盟罷工。政府以其恣行擾亂。遂於九年三月十三日。電令吉督兼本路督辦鮑貴卿。率隊解散沿線俄軍。十五日。鮑軍解散罷工委員會本部。撤俄旗。易國旗。佔領俄國兵營。自是全路防衛。概由我國擔任。並經政府通告。收回法權。撤銷俄國使領待遇。協約國軍隊。皆陸續撤去。各委員會亦同時取消。十月二日。遂由交通部決計代管該路。與道勝銀行簽訂管理東省鐵路續訂合同。其期限以我國正式承認俄國政府。並彼此商定該路辦法爲止。餘詳第五章第一節對俄交涉中。

(B) 工程

本路測勘。最初自赤塔。經舊次烏爾海壩。齊齊哈爾。直達海參崴。旋經改從屋允爲一直線。過舊次烏爾海

壤南。下呼倫池。橫斷興安嶺。出綽爾村。沿松花江上流西岸。經伯都訥。額木索諸地。與烏蘇里線接軌。最後始測定今線。光緒十六九年間。俄人厄歌拉斯烏克阿。即已暗中偷測。而清廷未之知也。幹線於二十三年七月初二日興工。枝線於二十四年六月興工。二十七年十一月全路告竣。二十八年二月開車營業。全路建設費。共用六億六千二百萬盧布。工程草率。無可比倫。蓋俄原爲軍事之準備計。非爲商業之發達計也。現在中東。共架橋梁六十二座。最長者爲松花江兩橋。一長六百二十七丈。（在哈爾濱）一長二百零七丈。山洞東境六座。長者二百十七丈。西境山洞。共長八百零一丈。工廠設在哈爾濱。

(C) 路線里程

幹線自滿洲里起。經呼倫貝爾。齊齊哈爾。哈爾濱。甯古塔。至綏芬河五站止。長二千八百十六華里。均單軌。軌間五呎。較國有各路皆寬一吋半。設五十四站。（站名詳後各路里程總表）枝線自伯都訥。經長春。奉天。至旅順口大連灣。長一千八百二十華里。長春以南。已割與日。實存四百三十八華里。設舊哈爾濱。五家。雙城鎮。蔡家溝。石頭城子。陶瀨洲。奎門。烏海沒砂子。寬城子十站。又有小枝路二線。一自哈爾濱至松花江岸。凡七華里。一自陶瀨洲至松花江岸。長四華里。總延長三千二百六十五華里。俄造此路。係因原定沿黑龍江至海參崴線路。工程太難。泊日俄戰後。知中東不可深恃。仍造該路。於清光緒三十四年興工。至民國四年八月。除布列雅。黑龍江兩橋外。全部告竣。布列雅橋。成於五年四月。黑龍江橋。成於六年四月。爲該路

工程之最難者。自赤塔東境家里穆斯克起。至東海濱省哈巴羅夫斯克止。計長一千八百七十五俄里。建設費三億一千六百萬盧布。

(D) 附屬事業

俄於光緒三十年。專設東路地畝處。三十三年。與吉黑兩省。訂購地合同。即以極廉價格。購買沿線各地。多至一萬方里。廣闢利源。其害不堪言狀。自代管後。吉黑當局。始設法全數收回。另設中東鐵路地畝清理處。管理之。又光緒二十七年。俄人擅掘撫順煤礦。三十三年。又與黑省訂採礦合同。與吉省訂採礦及伐木合同。三十四年。復與黑省訂經營森林合同。此皆中東在俄管時附屬事業之最鉅者。亦我國當時之最失計者。至關附屬地帶。所有權利之喪失。參閱拙著中國喪地史。外國在華行政地域章（此書中華書局出版）。

第一節 南滿鐵道含安奉

(A) 沿革

自日俄戰事告終。滿洲局勢爲之陡變。俄於光緒三十一年（日本明治三十八年）八月初七日。與日本在美國博資茅斯。締結媾和條約。將東清枝線。自寬城子站以南各路及礦山。暨大連旅順租借地。一律割歸日本。十一月二十六日。經清廷正式承認。所謂中日滿洲協約是也。當時鐵道及各項權利。管理者爲日本野戰鐵道部。日政府審察機宜。與其由政府直接經營。不如做俄成法。利用商業公司。以爲政府前驅。乃

於三十三年五月（明治三十九年六月七日）頒布設立南滿鐵道會社條例二十六條。資金定爲三億元。日金政府一億。卽以所得俄之鐵道暨各項權利充之。一億由中日商民募集。願清廷會向日政府聲明不願附股。故全數皆歸日人擔任。綜其經營範圍。則凡海運。港灣。礦業。電氣。瓦斯。旅館。醫院。市場。學校。及公團馬路等。一切地方政治事業。皆歸管理。蓋視東清鐵道公司更進一步。而與英國昔日之東印度公司埒矣。六月二十六日。又將前在我國境內擅築之安奉軍用鐵道。及一切附屬產業。售與南滿會社。擴其勢力。而與朝鮮鐵道接軌。安奉鐵道。築於光緒三十年。軌間二呎六吋。安東至下馬塘。九十八哩。遼陽大戰前。卽已竣工。下馬塘至奉天。七十二哩。尋始完成。歸陸軍省管轄。建築之初。並未請求我國。日俄媾和而後。始於三十一年十二月。要求清廷訂滿洲善後條約。於第六條載明。將安奉改爲工商鐵道。除運兵十二個月不計外。以二年爲改良竣工之期。十五年後。由我國備價贖回。我國並爲設購地總局及鐵道警察。而日人故延工程。且於宣統元年正月。要求變更路線。清廷據約嚴拒。日竟自由行動。二年二月二十六日。遂與東督錫良議定鴨綠江架橋條款四則。三年九月十一日。始全路通車。民國四年五月九日。政府承認日本二十一條要求。將安奉南滿。均展爲九十九年。並取消南滿之無價歸還條件。於是所謂安奉十五年後得以贖回。南滿自開車日起。三十六年後。備價收回。及八十年後。無價歸還之約。率歸消滅。八年四月。南滿會社以事業日形發展。增加資金爲四億四千萬元。日政府認股一億二千萬。民間招股一億二千萬。其經營之不

遺餘力可概見矣。

(B) 工程

南滿軌開初亦五呎。日本佔領以後。戰時曾改爲三呎六吋。便彼內地車輛駛行。嗣復改爲四呎八吋半。光緒三十四年四月。全部改竣。共費日金四千二百餘萬元。沿線地勢。概屬平坦。無一山洞。橋梁則有六百一十座。共長五萬二千六百五十一呎。最長者爲渾河橋。(二千六百零六呎)。清河橋。(二千二百六十二呎)。太子河橋。(一千四百六十七呎)。熊岳城橋。(一千三百五十二呎)。安奉沿線。崇山峻嶺。工程極難。山洞鑿至二十四座。共長二萬六千五百三十八呎。皆在鷄冠山及石橋子間。最長者爲橋頭本溪湖間之福金嶺。(四千八百八十四呎)。鳳凰城劉家河間之鷄冠山。(三千二百五十四呎)。以通過山谿太多。故架鐵橋二百二十座。共長二萬四千五百呎。最長者爲本溪湖附近之太子河橋。長達一千七百七十九呎。費時一年。日金三十四萬五千元始成。全線改築。歷二年又二月告竣。共費日金三千萬元。而鴨綠江鐵橋。猶不在內。鴨綠江橋。長三千零九十八呎。與京漢津浦兩黃河橋。共稱我國三大鐵橋。宣統元年(明治四十二年八月)興工。三年竣工。實施工作十六個月。共用日金一百四十萬六千八百元。將來我國贖回安奉。此橋亦得贖回一半。南滿工廠。設我大連之北沙河口。爲東洋有數之工廠。此外遼陽有分廠。蘇家屯有枕木注射場。大連有電氣修繕場。

(C) 線路里程

本路幹線有二。南滿起長春。經昌圖。開原。鐵嶺。奉天。蘇家屯。遼陽。蓋平。金州。至大連。凡七十四站。(站名詳後各路站名里程總表) 長四百三十八哩。五。全係雙軌。安奉起安東。經鳳凰城。橋頭。至蘇家屯。皆單軌。凡二十七站。(站名詳後各路站名里程總表) 長一百六十一哩。七。共計六百哩。二。枝線有五。(一)由臭水子至旅順口。長三十一哩。六。設臭水子。夏家河子。營城子。龍頭。旅順五站。(二)由蘇家屯至撫順。長三十哩。九。設蘇家屯。榆樹台。孤家子。深井子。李石寨。撫順六站。(三)由大石橋至營口。長十三哩。九。設大石橋。草河口。祁家堡。營口四站。(四)由榆樹台至奉天。長七哩。九。設榆樹台。渾河。奉天三站。(五)煙台至煙台煤礦。長九哩。七。設二站。共計九十四哩。又渾河榆樹台連絡線二哩。五。長春吉長連絡線○。九哩。由大房身至柳樹屯。三哩。六。幹枝線總延長七百零一哩。二。

(D) 附屬事業

本路爲日本侵略南滿東蒙之大本營。現獲每年餘利。五千萬元左右。附屬事業收入。猶不在內。其於各項附屬事業投資。較直接投諸鐵道者。幾達一倍之多。與我國有各路。絕不相同。茲舉其著者列左。以資國人觀覽。而圖所以救濟之道焉。

(甲) 海運 日人爲謀歐亞交通之便宜。特將大連。青島。上海。香港各航路。均一手經營。現歲收一百五十

餘萬元。

(乙) 港灣 大連港工。在俄管時。尙未及半。南滿會社努力趕築。近已完成。計每年有進出四百萬噸貨物之能力。現歲收七百五十萬元。

(丙) 礦山 撫順煤礦。日出九千噸。煙台日出三百噸。均南滿會社自辦。其租於人者。則有柞子窪。石碑嶺。陶家屯三處。計歲收四千餘萬元。而撫順附近。且造一大市鎮。設有電車。自來水。瓦斯。電燈。電話等。爲該礦之附屬事業。

(丁) 鞍山製鐵所 在鞍山站設有製鐵工場。預計歲製銑鐵一百萬噸。其煤與鐵礦砂及石灰。均由中日合辦振興公司供給。現歲收三百六十餘萬元。

(戊) 電氣事業 大連。奉天。長春。安東及撫順煤礦。鞍山製鐵所。均設有電氣廠。爲供給電燈及電力之營業。現歲收四百二十餘萬元。

(己) 瓦斯(即自來火) 大連設有瓦斯廠。現在一晝夜。有一百四十萬立方呎之瓦斯發生能力。用戶已達一萬四千餘戶。而撫順鞍山。亦有設置。以供市街之用。現歲收八十餘萬元。

(庚) 旅館 大連。旅順。奉天。長春。及大連郊外之星浦海岸。旅順之黃金台等處。均開辦旅館暨別墅。規模宏大。設備完美。現歲收百餘萬元。

(辛)地方事業。設有地方事務所十一處。支所九處。凡鐵道附屬地之土木。教育。警備。勸業。衛生諸項。均歸其主辦。附屬地面積約七千九百萬坪。(一坪爲三・三〇五七九方公尺)沿線均設新街市。公園。及市場等。極其完美。現歲收三百九十餘萬元。

此外尙有試驗所三處。中央試驗所。設在大連。掌管滿洲殖產工業及衛生上之試驗研究。農事試驗場。設在公主嶺。(分場有熊岳城鄭家屯兩處)以植物苗木之養成。及牧草。花卉。蔬菜。試種。農產。養蠶。畜產。及林產之改良發達爲目的。地質調查所。設在奉天。以調查滿蒙之地質礦物及應用地質諸原料爲其主要之目的。此皆無收入者也。

第三節 滇越鐵道

(A) 沿革

清光緒十一年四月。中法會訂越南條約。載明若中國修造鐵道。可向法人商辦。二十一年五月。續訂商約。謂越南鐵道。可接至中國界內。二十三年秋。法使呂班。即要求建造雲南鐵道特權。清廷猶豫未決。法越南總督杜邁。不待外交終局。即令大尉邦勒甘。藉考察雲南地理爲名。探測湖紅河至蒙自線路。尋又命越南交通司基勒莫它。測勘老開至雲南全線。老開至蒙自。由少佐郭士蘭領測。報告謂適當熱帶。水流湍急。瘴厲遍地。居民甚稀。蒙自至省城。由大尉布金容領測。報告謂氣候適宜。物產豐富。居民繁殖。交通亦便。復令

衛牙進測雲南至四川敘州線路。報告謂物產雖富。山岳亦多。如此自由行動。蔑視我國主權。亦云甚矣。逮中日議和。法以魯仲連自居。要求酬答。對我提出四款：(一)雲南廣東廣西等省。照英於長江之例。不得讓與他國。(二)中國郵政局總管。須令法員充任。(三)越南往雲南省城。修造鐵道。(四)租借廣州灣。二十四年三月十九日。由總理衙門與法呂使。訂立滇越鐵路章程三十四條。載明自東京至雲南省城之鐵道權利。由中國讓諸法國政府或公司。中國惟有供給鐵道用地及附屬物之義務。十八年後。中國得給價贖回。八十年後。以無價歸還中國。嗣以拳亂中止。進行至二十九年九月初九日。始由外務部奏准。滇越鐵路章程既定。法即派玖巴 *Georges* 丟夥 *Dubouché* 諸人。詳測路線。並繪軍用地圖。一面令越南銀行與印度支那銀行。合組滇越鐵路公司。我國除鐵路用地作股二百萬兩外。餘皆法國資本。並命駐滇法領事康蘇雅。協辦鐵道事務。招集工程師多人。加工趕造。法大資本家伯爵韋大利。且躬赴滇省。運動當道。竭力贊助。保護路工。因是宣統二年。即得全路通車。

(B) 工程

本路所經崗巒峭削。海拔高達五千七百密達。(芷村站南)工程艱鉅。過於正太數倍。乃世界有名者也。其鑿山洞一百五十八座。計長六萬零六百八十呎。約當全線二十五分之一。以河口至蒙自二百十三哩間為特多。計有一百二十八座。阿迷至可保村間次之。架橋四百二十五座。共長一萬六千七百二十八呎。

以河口老開關之南溪橋爲最長。以波渡營課姑寨間之峽橋爲最險。兩端緊接山洞。其下絕澗千仞。猿不可攀。當時旋架旋場。登報徵求工師。費二年餘始成。稱本路第一難工。且沿線皆山。峯回路轉。多爲人跡罕到之區。瘴厲特重。土人懼不應招。直督工役。死於建築中者。達五千人以上。至有枕木一根。卽代表一命之傳說云。光緒三十年開工。老開至蒙自。宣統元年三月告竣。蒙自至雲南省城。二年二月十一告竣。共費法金一億五千八百四十六萬六千八百八十八佛郎。

(C) 線路里程

本路起滇越交界之老開。經河口。循南溪。過蒙自。阿迷。宜良。呈貢。至雲南省城南關。長二百九十三哩。岔道極多。共長十五哩。均單軌。軌間一密達。較正太尤窄。軌枕多用鐵材。路線傾斜最激。自灣塘以北至莊村。及自宜良至可保村。只能掛車六輛。視正太猶少二輛。足見山之陡峻。路之曲折矣。又路線經過。多在山腰或山麓。一值雨季。山洪暴發。動輒沖毀路軌。時須修繕。營業則因地方偏僻。貨客不甚發達。歷年均有虧絀。迄今每年。猶從越南總督府。支出補助金三百萬佛郎。全線共設三十六站。（站名詳後各路里程總表）

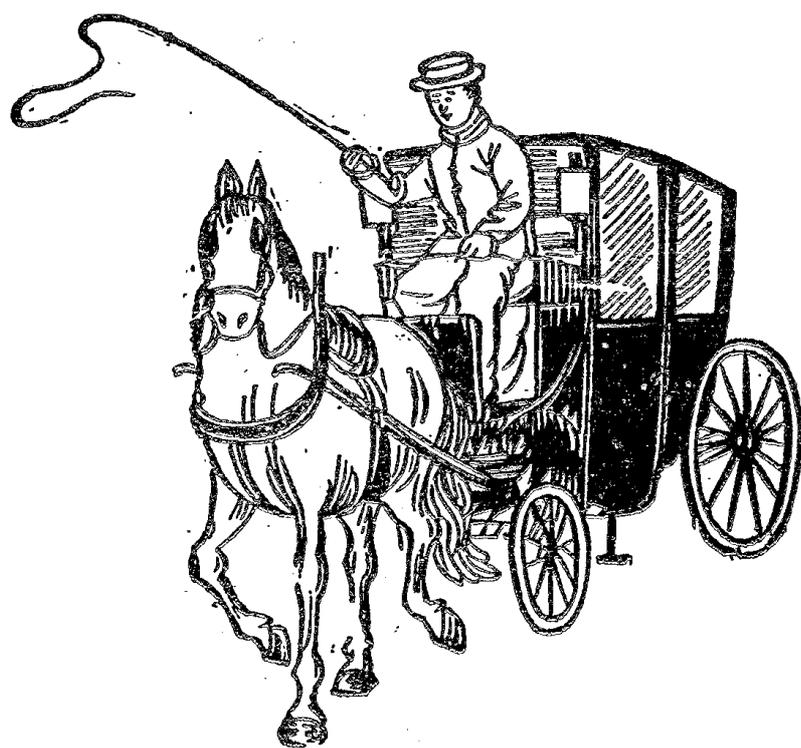
第四節 龍州鐵道

本路之發端。遠伏於清光緒十四年。中法之續議商務專條。其附章第五款。載明越南鐵道。或已成者。或日後添設者。彼此議定。可由兩國酌商。妥訂辦法。接至中國界內。自甲午我國被挫於日。法遂乘機思逞。於二

十一年十月十九日。由法使向總理衙門。索辦由廣西龍州至鎮南關鐵道。俾與越南之河內鐵道銜接。總署嘗答以該路由中國自辦。恐其再行催促也。特於二十日。電桂撫史念祖。迅即派員查勘路線。以免法使藉口。二十七日。史派康際清前往踏勘。並電提督蘇元春派兵保護。十一月三十日。康勘丈完畢。繪具圖說。稟明桂撫。適法使據前約力爭。並謂桂撫勘估該路需銀二百三十萬兩。敵國費務林公司。實可包辦。總署以法使再四恫嚇。不得已於二十二年二月初一日。允其所請。十四日。電桂撫速派員估計修造該路應用款項。史仍派康前往。三月初七日。總署以既允法國費務林公司包辦。而我國不可不保其監督之權。特電桂撫速設龍州鐵路官局。並於初十日。奏派蘇元春為督辦。康為幫辦。四月初二日。康稟報造路各費共需銀二百二十七萬三千五百五十兩有奇。二十四日。總署派郎中舒文。以代表龍州鐵路官局名義。與法國費務林公司監工葛理義。訂立合同八條。略謂中國予令費務林公司。承辦龍州至鎮南關鐵道。工程由中國官局稽查。其造路並預先勘路。均係包辦。逐段將器具房屋。機械物料車輛等件費用。由公司呈報官局。自呈報日起。限三個月付價。倘有限內未付之款。按每年七釐行息。購地由官局辦理。造成後由公司代為行車經理。合同期限三十六年。期滿亦准會商展訂。其線路自龍州之伏波廟碼頭起。經鴨水灘。潯祥州。而至鎮南關。共一百五十華里。法國由此延長入越南界。經諒山北甯。而達於首府河內。五月二十一日。奏明訂造龍州鐵路合同情形。旨准。旋函桂撫查照。八月二十五日。龍州鐵路官局。即開局辦公。

二十四年。費務林公司將全路勘竣。與蘇督辦議估造價。第一次估庫平銀五百四十九萬二千餘兩。第二次以改圖故。估庫平銀六百零一萬九千餘兩。蘇以所估太昂。核減爲二百六十四萬餘兩。該公司乃根據合同。請中證人公斷。仍定爲五百九十九萬餘兩。蘇無法應付。遂資估冊於二十五年六月赴京。而總署亦認其過鉅。囑蘇商改做法。另議價值。七月二十八日。蘇以總署之言。告公司監工博浪澄及法使。始議將我國之標準軌間。改爲法國一密達。其價在三百二十萬兩左右。於八月十一日。另訂合同十一條。二十一日奏准。此減省辦法議定之後。該公司即將土工分段修築。詎其明年庚子。聯軍入京。兩宮西走。本路遂於六月停工。計自二十二年八月開辦。至停工止。凡三年又十一個月。鐵路官局共約用銀三十萬兩。自是以後。永未進行。至民國十二年春。雖成龍州至同登長途汽車路。然與上述合同無關係也。（參看拙著短篇遊記龍同長途汽車路遊記）

第十六章 外國承辦鐵道



附錄一 孫中山先生中國鐵路建設計劃

第一部 中央鐵路系統

此系統將爲中國鐵路系統中最重要者。其效能所及之地區。徧包長江以北之中國本部。及蒙古新疆之一部。論此廣大地域之經濟的性質。則其東南一部。人口甚密。西北則疏。東南大有鑛產之富。而西北則有潛在地中之農業富源。所以此系統中。每一綫。皆能保其能有利如京奉路也。

以此北方東方兩大港。爲此系統諸路之終點。故吾擬除本區現存及已計劃各綫之外。建築下列各綫。合而成爲中央鐵路系統。

(天) 東方大港塔城綫。

(地) 東方大港庫倫綫。

(玄) 東方大港烏里雅蘇台綫。

(黃) 南京洛陽綫。

(宇) 南京漢口綫。

(宙) 西安大同綫。

(洪) 西安寧夏綫。

附錄一 孫中山先生中國鐵路建設計劃

-
- (荒) 西安漢口綫。
 - (日) 西安重慶綫。
 - (月) 蘭州重慶綫。
 - (盈) 西安州于闐綫。
 - (昴) 塔羌庫爾勒綫。
 - (辰) 北方大港哈密綫。
 - (宿) 北方大港西安綫。
 - (列) 北方大港漢口綫。
 - (張) 黃河港漢口綫。
 - (寒) 芝罘漢口綫。
 - (來) 海州濟南綫。
 - (暑) 海州漢口綫。
 - (往) 海州南京綫。
 - (秋) 新洋港南京綫。

(收) 呂四港南京綫。

(冬) 海岸綫。

(藏) 霍山嘉興綫。

(天) 東方大港塔城綫 此綫起自東方大港之海邊。向西北直走。至與俄國交界之塔城爲止。全長約三千英里。如使以上海爲東方大港。則滬寧鐵路。卽成爲此路之首一段。但若擇用乍浦。則此綫應沿太湖之西南岸。經湖州。長興。漂陽。以至南京。於是在南京西南。渡長江。至全椒及定遠。此時綫轉而西。經壽縣及潁上。於新蔡。入河南界。在礮山。橫截京漢綫。後過泌陽。唐縣。鄧州。轉而西北。至浙川。及荆紫關。入陝西界。泝丹江谷地而上。通過龍駒寨。及商州。度藍關。至藍田。及西安。西安者。陝西之省城。中國之古都也。由西安循渭河西行。過整屋。郿縣。寶雞。於三岔。入甘肅界。進向秦州。鞏昌。狄道。及於甘肅省城之蘭州。自蘭州。循昔日通路。以至涼州。甘州。肅州。玉門。及安西州。由此西北行。橫絕沙漠。以至哈密。自哈密轉而西。達吐魯番。在吐魯番。與西北鐵路系統之綫會。卽用其綫路軌。以至迪化。及綏來。自綏來與該綫分離。直向邊界上之塔城。途中切斷齊爾山而過。此綫自中國之一端。至於他一端。全長三千英里。僅經過四山脈。而此四山脈。皆非不可逾越者。由其自未有歷史以前。已成爲亞洲貿易通路一事。可以知之矣。

(地) 東方大港庫倫綫 此綫自東方大港起。卽用(天)綫路軌。迄於定遠。定遠卽在南京渡江後第

二城也。自定遠起。始自建其路軌。進向西北。達於淮河上之懷遠。於是歷蒙城。渦陽。及亳州。更轉迤北。過安徽界。入河南。經歸德。又出河南界。入山東界。於是經曹縣。定陶。曹州。渡黃河。入直隸界。通過開州。再入河南。至於彰德。自彰德循清漳河谷地。西北走。出河南界。入山西界。於是本綫通過山西省大煤鐵鑛田之東北隅矣。既入山西。仍遵此谷地。至遼州。及儀城。越分水界。入洞渦水谷地。至榆次。及太原。自太原西北進。入山西之別一煤鐵鑛區。至於崞嵐。又轉而西。至保德。於此渡黃河。至府谷。陝西省之東北隅也。此綫自府谷北行。截開萬里長城。入綏遠區。再渡黃河。至薩拉齊。由薩拉齊起。西北行。截過此大平原。至西北幹路之甲接合點。在此處與多倫諾爾庫倫間之公綫合。以至庫倫。此綫自中國中部人口最密之地。通至中部蒙古土沃人稀之廣大地域。其自定遠至甲接合點之間。約長一千三百英里。

(亥) 東方大港烏里雅蘇台綫 自東方大港。因用(天)綫路軌。至於定遠。再用(地)綫路軌。至於亳州。由亳州起。分支自築路軌。西向行。越安徽省界。至河南之鹿邑。自此處轉向西北。逾太康。通許。以及中牟。在中牟與海蘭綫相會。並行至於鄭州。滎陽。汜水。在汜水。渡過黃河。至溫縣。又至懷慶。出河南界。入山西界。於是乃過陽城。沁水。浮山。以至平陽。在平陽。渡汾水。至蒲縣。大寧。轉而西。至省界。再渡黃河。入陝西境。於是進至延長。遵延水流域。以至於延安。小關。靖邊。然後循長城之南邊。以渡黃入甘肅。又河。至寧夏。自寧夏而西北。過賀蘭山脈。至沙漠綠端之定遠營。於此取一直綫。向西北走。直至西北鐵路系統之乙接合點。與此

系統合一綫。以至烏里雅蘇台。此綫所經之沙漠及草地之部分。均可以灌溉工事改善之。其自亳州至乙接合點之距離。為一千八百英里。

(黃) 南京洛陽綫 此綫走於中國兩古都之間。通過烟戶極稠。地質極肥之鄉落。又於洛陽一端。觸及極豐富之鑛田。此綫自南京起。走於(天)(地)兩綫公共路軌之上。自懷遠起。始分支西行。至太和。既過太和。乃逾安徽界。入河南界。又沿大沙河之左岸。至周家口。此一大商業市鎮也。自周家口進至臨潁。與京漢綫交。更進至襄城。禹州。則河南省大煤鑛田所在地也。自禹州而往。過嵩山分水界。以達洛陽。與自東徂西之海蘭綫相會。此綫自懷遠至洛陽。凡三百英里。

(宇) 南京漢口綫 此綫應循揚子江左岸而行。以一支綫與九江聯絡。自南京對岸起。西南行。至和州。無為州。及安慶。安慶者。安徽省城也。自安慶起。仍循同一方向。至宿松。黃梅。自黃梅別開一支綫。至小池口。渡揚子江。以達九江。本綫則自黃梅轉而西。至廣濟。又轉而西北。至蘄水。卒西向。以至漢口。距離約三百五十英里。而所走之路。平坦較多。

(宙) 西安大同綫 此綫自西安起。北行。至於三原。耀州。同官。宜君。中部。甘泉。以至延安。與東方大港烏里雅蘇台綫相會。自延安起。轉而東北。至於綏德。米脂。及黃河右岸之葭州。即循此岸而行。至蔚汾河與黃河匯流處。(在對岸) 渡黃河。至蔚汾河谷地。循之以至興縣。崞嵐。在崞嵐與東方大港庫倫綫相交。過

岢嵐至五寨。及羊房。截長城而過。至朔州。乃至大同。與京綏綫相會。此綫約長六百英里。經過陝西有名之煤油鎮。又過山西西北煤田之北境。其在終點大同。與京綏綫合。借大同至張家口一段之助。可與將來西北系統中。聯絡張家口與多倫諾爾之一綫相屬。

(洪) 西安寧夏綫 此綫應自西安起。西北向行。至涇陽縣。淳化。三水。(今改稱枸邑) 過三水後。出陝西界。入甘肅界。於正寧轉而西。至寧州。自寧州始入環河谷地。循其左岸。上至慶陽府及環縣。乃離河岸。經清平。平遠後。與環河相會。仍循該谷地上。至分水界。過分水界後。至靈州。渡黃河。至寧夏。此綫長約四百英里。經過鑛產及石油最富之地區。

(荒) 西安漢口綫 此綫聯絡黃河流域最富饒一部。與中部長江流域最富饒一部之一重要綫路。此綫自西安起。用(天)綫路軌。過秦嶺。出至丹江谷地。直至浙川。始分綫南行。過省界。至湖北。循漢水左岸。經老河口。以至襄陽對岸之樊城。由樊城仍循此岸。以至安陸。由此以一直綫東南至漢川及漢口。全綫約長三百英里。

(日) 西安重慶綫 此綫自西安起。直向南行。度秦嶺。入漢水谷地。經寧陝。石泉。紫陽。進於任河谷地。逾陝西之南界。於大竹河入四川境。於是逾大巴山之分水界。以入太平河谷地。循此谷地而下。至綏定。及渠縣。乃轉入此谷地之左邊。至於鄰水。又循商路。以至江北及重慶。此綫全長約四百五十英里。經由極多

產物之地區。及富於材木之地。

(月) 蘭州重慶綫 此綫從蘭州起。西南行。用(天)綫之綫路。直至狄道爲止。由此分支。進入洮河谷地。過岷山分水界。入黑水谷地。沿之而下。至於階州。及碧口。自碧口而降。出甘肅界。入四川界。進達昭化。黑水河即在昭化與嘉陵江合。自昭化起。即順嘉陵江。降至保寧。順慶。合州。以及重慶。此綫約長六百英里。經過物產極多。鑛產極富之地區。

(盈) 安西州于闐綫 此綫貫通於戈壁沙漠與阿勒騰塔格嶺中間一帶肥沃之地。雖此一帶地方本爲無數山間小河所灌溉。潤澤無缺。而人口尙極蕭條。則交通方法缺乏之所致也。此綫完成之後。此一帶地方必爲中國殖民最有價值之處。此綫起自安西州。西行至敦煌。循羅布泊沼地之南緣端。以至婁羌。自婁羌仍同一方向。經車城。以至于闐。與西北系統綫之終點相接。藉此系統之助。得一東方大港與中國極西端之喀什噶爾直接相通之綫。自安西州以至于闐。長約八百英里。

(辰) 婁羌庫爾勒綫 此綫沿塔里木河之下游。截過沙漠。其綫路兩旁之地。給水豐足。鐵路一旦完成。即爲殖民上最有價值之地。本綫長約二百五十英里。與走於沙漠北緣端之綫相聯屬。沙漠兩邊肥饒土地之間。此爲捷徑。

(辰) 北方大港哈密綫 此綫自北方大港。西北行。經寶坻。香河。以至北京。由北京起。即用京張路軌。

以至張家口。由此以進入蒙古高原。於是循用商隊通路。向西北行。以至陳台。布魯台。哲斯。托里。布拉克。自托里。布拉克向西。取一直綫。橫度內外蒙古之平原及沙漠。以至哈密。以與東方大港塔城綫相聯絡。而該綫則直通於西方新疆首府之迪化。故此綫即為迪化城與北京及北方大港之直通綫。此綫長約一千五百英里。其中有大部分。走於可耕地之上。然則其完成之後。必為殖民上最有價值之鐵路矣。

(宿) 北方大港西安綫 此綫將自北方大港西行。至於天津。由該處西行。經過靜海。大城。以至河間。由河間更偏西行。至於深澤。無極。又與京漢綫。交於正定。即於此處與正太綫相接。自正定起。即用正太綫。路。但該綫之窄軌。應重新建築。改為標準軌間。此所於便於太原以往之通車也。自太原起。此綫向西南行。經交城。文水。汾州。隰州。以至大寧。由大寧轉而西行。渡黃河。又西南行。至宜川。洛川。中部。在中部。與西安大同綫相會。即用其路綫。以達西安。此綫長約七百英里。其所經者。則農產物極多之地區。又煤鐵石油豐富。廣大之鑛田也。

(列) 北方大港漢口綫 此綫自北方大港起。循海岸而行。至北塘。大沽。岐口。又至鹽山。出直隸界。入山東界。於樂陵。自樂陵而往。經德平。臨邑。至禹城。與津浦綫相交。進至東昌。范縣。於是渡黃河。至曹州。既過曹州。出山東界。入河南界。與海蘭綫相交。至睢州。由此進至太康。與(玄)綫相交。經陳州及周家口。與(黃)綫相交。又至項城。新蔡。光州。及光山。既過光山。逾分水嶺。入湖北境。經黃安。至漢口。此綫長約七百英里。自

北方大港以至中國中部之商業中心。

(張) 黃河港漢口綫 此綫自黃河港起。西南行。至於博興。新城。長山。乃與膠濟綫相交。至博山上。至分水界。入於汝河谷地。至泰安。與津浦綫相交。又至寧陽。及濟寧。自濟寧而進。以一直綫向西南。至安徽之亳州。河南之新蔡。自新蔡起。與北方大港漢口綫合。以至漢口。自黃河港至新蔡。約四百英里。

(寒) 芝罘漢口綫 此綫起於山東半島北邊之芝罘。即橫斷此半島。經過萊陽。金家口。以至於其南邊之即墨。由即墨起。向西南。過膠州灣頂之窪泥地。作一直綫。至於諸城。既過諸城。越分水界。以入沭河谷地。至莒州。及沂州。進至徐州。與津浦海蘭綫相會。自徐州起。即用津浦路軌。直至安徽之宿州。乃分路。至蒙城。穎州。過省界。入河南光州。即於此處。與北方大港漢口綫相會。由之至漢口。此綫自芝罘至光州。長約五百五十英里。

(來) 海州濟南綫 此綫發海州。循臨洪河。至歡墩埠。轉西向。至臨沂。由臨沂始轉北向。次西北向。經蒙陰。新泰。至泰安。在泰安。與津浦綫會合。取同一軌道。而至濟南。此綫自海州至泰安。長約一百一十英里。經過山東南部之煤鐵礦場。

(暑) 海州漢口綫 此綫自海州出發。西南行。至沈陽。與宿遷。或與現在海蘭綫之豫定綫路相同。自宿遷而往。經泗州。懷遠。與東方大港庫倫綫。及烏里雅蘇台綫相交。既過懷遠。乃向壽州。及正陽關。即循同

一方向橫過河南省之東南角及湖北之分界嶺。過麻城。至漢口。長約四百英里。

(往) 海州南京綫 此綫從海州向南。至安東。稍南至淮安。既過淮安。渡寶應湖。(此湖應按建國方略第二計畫第四部整治淮河。施以填築。)經天長。六合。以至南京。全長一百八十英里。

(秋) 新洋港漢口綫 此綫自新洋港起。而至於鹽城。過大縱湖。(此湖亦應填築。)至淮安。自淮安轉向西南。渡過洪澤湖之東南角。(此湖仍應填築。)至安徽之盱眙。既過盱眙。在明光附近。與津浦綫相交。又至定遠。與(地)(玄)兩綫相會。過定遠後。進至六安。霍山。踰湖北之分界嶺。過羅田。以至漢口。全長約四百二十英里。

(收) 呂四港南京綫 此綫由呂四港起。呂四港者。將來於揚子江口北端盡處應建之漁業港也。自呂四港起。西行。至於通州。轉西北行。至如皋。又西行。至泰州。揚州。六合。南京。全長約二百英里。

(冬) 海岸綫 此綫自北方大港起。循北方大港漢口綫。至於岐口。始自開綫路。密接海岸以行。過直隸界。至山東之黃河港。進至於萊州。離海岸。畫一直綫。至招遠。及芝罘。以避煙濰鐵路之計畫綫。由芝罘轉而東南。過寧海。及文登。自文登引一支綫至榮城。又一綫至石島。其本綫轉而西南。至海陽。及金家口。與芝罘漢口綫合。循之。直至於膠州灣之西端。折而南。至靈山衛。自靈山衛轉而西南。循海岸。至日照。過山東界。入江蘇省。經贛榆。至海州。於是向西南進。至鹽城。東臺。通州。海門。以達於崇明島。此島以揚子江之治水堤之

故將與大陸聯爲一氣矣。其自崇明赴上海。可用渡船載列車而過。此自岐口迄崇明之綫。約長一千英里。
(廢) 霍山蕪湖蘇州嘉興綫 此綫自霍山起而舒城及無爲。乃過揚子江。至蕪湖。又過高淳。溧陽。宜興。過太湖之北端。(將來填築) 至蘇州。與滬寧綫會。過蘇州後。轉而南。至滬杭綫上之嘉興。此綫走過皖蘇兩省富庶之區。長三百英里。將成爲上海漢口間之直接路綫之大部分。

按中央鐵路系統各綫全長。統共約一萬六千六百英里。

第二部 東南鐵路系統

本系統縱橫布列於一不規則三角形之上。此三角形。以東方大港與廣州間之海岸綫爲底。以揚子江重慶至上海一段爲一邊。更以徑由湖南之廣州重慶甲綫爲第二邊。而以重慶爲之頂點。此三角形。全包有浙江。福建。江西三省。並及江蘇。安徽。湖北。湖南。廣東之各一部。此地富有農礦物產。而煤鐵尤多。隨在有之。且全區人口甚密。故建鐵路。必獲大利。

以東方大港南方大港。及其間之二三等港。爲此鐵路之終點。可建築左列之各綫。

天 東方大港重慶綫

地 東方大港廣州綫

玄 福州鎮江綫

黃 福州武昌綫

宇 福州桂林綫

宙 溫州辰州綫

洪 廈門建昌綫

荒 廈門廣州綫

日 汕頭常德綫

月 南京韶州綫

盈 南京嘉應綫

辰 東方南方兩大港間海岸綫

辰 建昌沅州綫

(天)

東方大港重慶綫

此綫於揚子江以南。殆以一直綫。聯結中國西方商業中心之重慶與東方

大港。此綫起於東方大港。至杭州。經臨安。昌化。以至安徽省之徽州（歙縣）由徽州進至休寧。祁門。於是越安徽省界。入江西境。過湖口。至九江。自九江起。循揚子江右岸。越湖北界。至興國州。又進至通山。崇陽。在崇陽踰界。至湖南岳州。自岳州起。取一直綫。貫洞庭湖。（此湖將來應行填塞）至於常德。由常德沂漢水

谷地而上。過慈利。再逾省界。入湖北之鶴峯。於是及於施南與利川。在施南。應開一支綫。向東北界走。至宜昌。在利川。應另開一支綫。西北行。至萬縣。此宜昌萬縣兩地。均在長江左岸。自利川而後。入四川界。過石砬。至涪州。與廣州重慶甲綫。會於涪州。遂過烏江。循揚子江右岸而上。至與廣州重慶乙綫會而後已。此後以同一之橋渡江。至對岸之重慶。連支綫。長約一千二百英里。

(地) 東方大港廣州綫。此綫由一頭等海港。以一直綫。至他頭等海港。自東方大港起。至杭州。折而西南行。過錢塘江左岸。過富陽。桐廬。至嚴州。及衢州。更進過浙贛省界。至廣信。(上饒)由廣信起。經上清。金谿。至建昌。然後進至南豐。廣昌。寧都。由寧都而往。至雲都。信豐。龍南。過贛粵界嶺。至長寧。(新豐)於是經從化。以至廣州。長約九百英里。

(亥) 福州鎮江綫。此綫起自福州。經羅源。寧德。以至福安。於是進而逾閩浙邊界。以至泰順。景寧。雲和。處州。於是進經武義。義烏。諸暨。以達杭州。杭州以後。經德清。及湖州。逾浙江省界。以入江蘇。循宜興。金壇。丹陽之路而進。以至鎮江。此綫長五百五十英里。

(黃) 福州武昌綫。此綫自福州起。沿閩江左岸。過水口。及延平。至於邵武。邵武以後。過浙江界。入於江西。經建昌。及撫州。以至省城南昌。由南昌而入湖北之興國。過之。以至湖北省城武昌。全長約五百五十英里。

(宇) 福州桂林綫 此綫自福州起。渡過閩江。進而取永福(永泰)大田寧洋連城一路。以至汀州(長汀)。於是過閩贛省界。入於瑞金。由瑞金進至雩都。贛州。又進至上猶及崇義。崇義以後。過贛湘邊界。至桂陽縣(汝城)及郴州。與粵漢綫交於郴州。遂至桂陽州。又進至於新田。寧遠。道州。與廣州重慶甲乙兩綫相遇。道州以後。轉而南循道江谷地而上。至廣西邊界。過界。直至桂林。此綫長約七百五十英里。

(宙) 溫州辰州綫 此綫由溫州新港起。猶甌江左岸而上。至於青田。由青田進向處州及宣平。轉而西。出浙江省界。入江西之玉山。自玉山經過德興樂平。乃沿鄱陽湖之南岸。經餘干。至於南昌。由南昌經過瑞州(高安)上高萬載。逾江西省界。入湖南之瀏陽。遂至長沙。由長沙經寧鄉安化。以至辰州。與廣州重慶甲綫及沙市興義綫會合。長約八百五十英里。

(洪) 廈門建昌綫 此綫自廈門新港起。至長泰。泝九龍江而上。至漳平。寧洋。清流。及建寧縣。自建寧以後。過省界。至江西之建昌。與東方大港廣州綫。福州武昌綫。建昌沅州綫相會。此綫長約二百五十英里。

(荒) 廈門廣州綫 此綫自廈門新港起。進至漳州。南靖。下洋。於此出福建界。至廣東之大埔。由大埔過松口。嘉應。興寧。五華。於五華。過韓江及東江之分水界。至龍川。乃遵東江而下。至河源。又過一分水界。至於龍門增城。以至廣州。長約四百英里。

(日) 汕頭常德綫 此綫自汕頭起。進至潮州。嘉應。出廣東界。至江西之長寧(尋鄔)。自長寧越分

水界入貢江谷地。循之以下。至於會昌。贛州。由贛州以至龍泉。(遂川)永寧(寧岡)蓮花。在蓮花。逾江西界。入湖南。於是進至株州。及長沙。由長沙經過寧鄉。益陽。終於常德。與東方大港重慶綫。及沙市與義綫相會。此綫長約六百五十英里。

(月) 南京韶州綫 此綫自南京起。循揚子江右岸而上。至於太平。蕪湖。銅陵。池州。東流。東流以後。出安徽界。入江西於彭澤。遂至湖口。在湖口與東方大港重慶綫會。即用該綫之橋。以至鄱陽港。於是沿鄱陽湖之西岸。經過南康。(星子)吳城。以至南昌。與溫州辰州綫。及福州武昌綫會於南昌。由南昌沂贛江谷地而上。由臨江(江渡)至吉安。與建昌沅州之計畫綫。交於吉安。由吉安至於贛州。復與福州桂林綫交焉。於是進向南康縣。及南安。南安以後。過大庾嶺分界處。入廣東於南雄。於是經始興至韶州。與粵漢綫會。此綫長約八百英里。

(盈) 南京嘉興綫 此綫自南京起。進至溧水。高淳。於是出江蘇界。經開化。常山。及江山。出浙江界。入福建於浦城。自浦城由建寧(建甌)以至延平。與福州武昌綫交。更過沙縣。永安。以至寧洋。與福州桂林綫。及廈門建昌綫會。自寧洋復進。至龍巖。永定。至松口。與廈門廣州綫合。迄嘉應而止。所經之路。約七百五十英里。

(辰) 東方南方兩大港間海岸綫 此綫自南方大港廣州起。與廣九鐵路採同一方向行。至石龍。乃

自擇路線。取東江沿岸一路。以至惠州。由惠州經三多。祝海豐。陸豐。轉東北行。至揭陽。及潮州。潮州以後。經饒平。出廣東界。入福建於詔安。自詔安經雲霄。漳浦。漳州。以及廈門。由廈門歷泉州。興化。而至福州省城。自福州以後。用與福州鎮江綫同一之方向。抵福安。乃轉而東。至福寧。又轉而北。至福鼎。過福鼎後。出福建界。入浙江界。經平陽。至溫州。於溫州渡甌江。進至樂清。黃巖。台州。又進歷寧海。至於寧波。以爲終點。即用杭甬鐵路。經杭州。以與東方大港相接。此綫自廣州至寧波。長約一千一百英里。

(辰) 建昌沅州綫 此綫自建昌起。行經宜黃。樂安。永豐。吉水。以至吉安。即於該地與南京韶州綫相交。由吉安進而及永新。蓮花。與汕頭常德綫會。於是出江西界。入湖南於茶陵。乃經安仁。至衡州。遇粵漢綫。於是。由衡州更進至寶慶。則與廣州重慶甲綫交焉。由是西行。至於終點之沅州。(芷江) 與沙市興義綫相遇。此綫長約五百五十英里。

按東南鐵路系統各綫。全長統約九千英里。

第二部 東北鐵路系統

此系統包括滿州之全部。與蒙古及直隸省之各一部分。占有面積約五十萬英方里。人口約二千五百萬。其地域三面爲山所圍繞。獨於南部則開放。直達至遼東海灣。在此三山脈之中。低落成爲一廣浩肥美之平原。並爲三河流所貫注。嫩江位於北。松花江位於東北。遼河位於南。北之境界。中國前時視之等於荒漠。

但自中東鐵路成立後。始知其爲中國最肥沃之地。此地能以其所產大豆。供給日本全國與中國一部分。爲食料之用。此種大豆。爲奇美物品。在植物中。含有最富蛋白質之物。早爲中國人所發明。經用以代肉品。不下數千年。由此種大豆。可以提出一種豆漿。其質等於牛奶。復由此種豆奶。製成各種食品。此種食品。爲近代化學家所證明。其含肉質。比肉類尤爲豐富。而中國人與日本人用之以當肉與奶用者。已不知始自何時矣。近來歐美各國政府之糧食管理官。對於此項用以代肉之物品。甚爲注意。所以此種大豆之輸出。於歐美者。亦日見增加。由此觀之。滿洲平原。確可稱爲世界供給大豆之產地。除此大豆以外。此平原並產各種穀類極多。就麥一類言之。以足供西伯利亞東部需用。至於滿洲之山嶺。森林礦產。素稱最富。金鑽之發現於各地者。亦稱最旺。

敷設鐵路於此境域。經已證明其爲最有利益之事業。現已成立之鐵路。貫通於此富饒區域者。已有三幹綫。如京奉綫。爲在中國之最旺鐵路。日本之南滿鐵路。亦爲獲利最厚路綫。中東鐵路。又爲西伯利亞系統之最旺部分。除此以外。尙有數綫。爲日本人所計畫經營。如欲依次發展此富庶區域。卽應敷設一網式鐵路。乃足敷用也。

在未論及此網式鐵路之各支綫以前。吾意以爲當先設立一鐵路中區。猶蜘蛛巢之於蜘蛛網也。吾且名此鐵路中區曰東鎮。此東鎮當設立於嫩江與松花江合流處之西南。約距哈爾濱之西南偏一百英里。將

來必成爲一最有益之位置。此種新鎮不獨可爲鐵路系統之中心。至當遼河松花江間之運河成立後。且可成爲水陸交通之要地。

既以此計畫之新市鎮東鎮爲中區。吾擬建築如左之各綫。

天 東鎮葫蘆島綫

地 東鎮北方大港綫

玄 東鎮多倫綫

黃 東鎮克魯倫綫

字 東鎮漠河綫

宙 東鎮科爾芬綫

洪 東鎮饒河綫

荒 東鎮延吉綫

日 東鎮長白綫

月 葫蘆島熱河北京綫

盈 葫蘆島克魯倫綫

辰 葫蘆島呼倫綫

辰 葫蘆島安東綫

宿 漠河綏遠綫

列 呼瑪室葦綫

張 烏蘇里圖門鴨綠沿海綫

寒 臨江多倫綫

來 節克多博依蘭綫

暑 依蘭吉林綫

往 吉林多倫綫

(天) 東鎮葫蘆島綫 此是由計畫中之滿洲鐵路中區分出之第一綫。比較其他直達遼東直隸半島之不冰口岸之二綫爲短。路綫與南滿鐵路平行。在兩綫之北部末尾相距約八十英里。依據與俄前政府所訂原約。不能在南滿鐵路百里以內。建築並行路綫。但當施行國際發展計畫。爲共同利益起見。此等約束。必須廢除。此綫起自東鎮。向南延進。經過滿洲大平原。由長嶺。雙山。遼源。康平。而至新民。成爲一直綫。約有二百七十英里之長。過新民後。即與京奉鐵路合軌。約行一百四十英里之長。即至葫蘆島。

(地) 東鎮北方大港綫 此是由鐵路中區直達不冰之深水港之第二綫。起自東鎮。向西南方延進。經過廣安於東鎮與西遼河間之中道。在未到西遼河以前。先須經過無數小村落。當經過遼河之後。即進入熱河區域之多山境界。經過一谷地。至阜新縣城。再經過分水界。進入大凌河谷地。當經過大凌河谷地之後。此綫即由此河之支流。再經一分水界。而入於灤河谷地。然後通過萬里長城。取道永平與樂亭。而至北方大港。此綫共長約五百五十英里。前半截所經過者是平地。後半截所經過者是山區。

(玄) 東鎮多倫綫 此是由鐵路中區分出之第三綫。向西方直走。經過平原。至洮南。由此橫過日本之計畫環彈熱河綫。並與長春洮南及鄭家屯洮南兩計畫路綫之終點相合。經過洮南後。此綫即沿大興安嶺山脈東南方之山腳。轉向南走。在此一帶山脈。發見最富盛之森林。與富饒之鑛產。然後經過上遼河谷地。此谷地。即由在北之大興安嶺。與在南之熱河山所成。再通過林西與經棚等市鎮。至多倫。於是由此處與西北鐵路系統之幹綫相合。此綫約有四百八十英里。大半皆在平地。

(黃) 東鎮克魯倫綫 此由東鎮鐵路中區分出之第四綫。向西北方走。幾與中東路之哈爾濱滿洲里綫平行。兩綫相隔之距離。由一百英里至一百三十英里不等。此綫由嫩江與松花江合流處之東鎮北部起。復向西渡嫩江。至大賚。轉西北向。橫過平原。進入奎勒河之北支流谷地。當進入此谷地後。即沿此河流直上至河源處。然後橫過大興安嶺分水界。進入蒙古平原。於是從哈爾哈河之右岸。至貝爾池北之末

端由彼處轉向西走。至克魯倫河。即循克魯倫河南岸。至克魯倫。此綫約共長六百三十英里。

(宇)東鎮漠河綫 此是由鐵路中區發出之第五綫。起自嫩江與松花江合流處之北部。向西北行。橫過滿洲平原之北端。至齊齊哈爾。在齊齊哈爾。與計畫之錦瓊綫相會。同向西北方。沿嫩江左岸。走至嫩江。而後彼此分路。於是再向西北走。進入嫩江上流谷地。至發源處。再橫過大興安嶺山脈之北部末尾處。至漠河。在漠河與多倫漠河綫之末站相會。此綫約長六百英里。全綫首之四分一。行經平原。其次之四分一。沿嫩江下流走。第三之四分一。行經上流谷地。第四之四分一。截經山嶺。是為金鑛產地。但天然險阻。亦意中事也。

(宙)東鎮科爾芬綫 此是由鐵路中區分出之第六綫。起自嫩江與松花江合流處之北邊。向平原前行。經肇東。青岡等城鎮。到青岡後。渡通肯河。至海倫。然後上通肯河谷地。橫過小興安嶺分水界。由此即向下進入科爾芬谷地。經車陸前行。至科爾芬。即黑龍江之右岸也。此綫共長約三百五十英里。三分二為平地。三分一為山地。此為由東鎮至黑龍江之最短綫。黑龍江之對岸。即俄境也。

(洪)東鎮饒河綫 此是由鐵路中區分出之第七綫。起自嫩江松花江合流處之北邊。經肇州。繞松花江左岸。行經平原。而再橫過中東鐵路。渡呼蘭河。而至呼蘭。過呼蘭後。向巴彥木蘭通河等地方前進。再渡松花江。至三姓。即今名依蘭地方也。於是向前進入倭肯河谷地。過分水界。經七星碣子與大鍋蓋等地。

方。進入饒河谷地。於是沿此河邊。經過無數村落市鎮。始至饒河縣。以饒河與烏蘇里江合流處爲終點。此綫之距離。約有五百英里。所經之處。皆爲肥美土地。

(荒) 東鎮延吉綫 此是由鐵路中區分出之第八綫。起嫩江松花江會流處之東邊。循松花江右岸。向東南方前行。至扶餘。又名伯都訥。並經過此江邊之鎮甚多。至橫過哈爾濱大連鐵路後。即轉向東北行。至榆樹與五常等地方。到五常後。此綫轉偏南行。向豐德棧前進。而後依同一方向。至額穆。於是由額穆渡牡丹江。然後向涼水泉與石頭河前行。至此即與日本會寧吉林綫合軌。直達於延吉。此綫約共長三百三十英里。經過各農產與鑛產極豐富之地方。

(日) 東鎮長白綫 此是由鐵路中區分出之第九綫。起自嫩江松花江相會處之南部。向東南方走。橫過平原。至農安。渡伊通河。相繼向同一方向進行。經過此河之各支流。至九台站。復由此與長春吉林綫合軌。直行至吉林。迨至吉林後。則由其本路循松花江右岸。向東南行。至拉法河合流處。即沿松花江河岸。轉南行。至樺甸。即再由此派流而上。至頭道溝。直達撫松。即轉東南行。進入松河谷地。再派流前行。經長白山分水界。遶天池湖邊南部。然後轉南向。循驪江。至長白。即近高麗邊界地方也。此綫之距離。約共三百三十英里。最後之一部分。當經過長白分水界時。須歷許多困難崎嶇之地。

(月) 葫蘆島熱河北京綫 由此吾將從而另爲計畫東北鐵路系統之一新組。此組以遼東半島之

不冰口岸葫蘆島爲總站。此第一綫起自葫蘆島。向西方走進沙河谷地。至新台邊門。於是行過海亭。憐牛營子。三十家子之多山境界。至平泉。復依同一方向。直達熱河。又名承德。到熱河後。由舊官路至灤平。然後轉西南向至古北口。通過萬里長城。由彼處循通路。經密雲與順義。至北京。此綫之距離約有二百七十英里。

(盈) 葫蘆島克魯倫綫 此是由葫蘆島分出之第二綫。起自葫蘆島口岸。向北直走。經建平與赤峯。行過熱河之多山地域後。此綫循通道而行。過遼河谷地上部。至間場。西圖。大金溝與林西等地方。到林西。即進至陸家窩谷地。即由甘珠廟右府迹。經過大興安嶺極南之分水界。然後再進至巴原布拉克。烏尼克特及歡布庫列。由此即與多倫克魯倫綫合軌。直達克魯倫。此綫以達至歡布庫列計之。約長四百五十英里。經過豐富之鑛產森林農業等地方。

(辰) 葫蘆島呼倫綫 此是由葫蘆島分出之第三綫。取道錦州。循大凌河右邊。直走至義州。由此渡大凌河。至清河邊門與阜新。到阜新後。此綫即向北直行。至綏東。由此渡西遼河。至開魯。再由大魚湖與小魚湖之間。直達合板與突泉。然後橫過大興安嶺。進入阿滿谷地。沿河流直達呼倫。此綫長約六百英里。所經過地方。皆富於鑛產與農業。並有未開發之森林。

(辰) 葫蘆島安東綫 此第四綫。自葫蘆島起。向東北方走。循計畫中之遼河。葫蘆島運河邊直上。而

後轉東南行。至牛莊與海城。由此再轉東南行。至析木城。於是與安東奉天綫合軌。直達近高麗境界之安東。此綫約長二百二十英里。此綫與葫蘆島熱河北京綫連合。則成爲一由安東以外之高麗。至北京最直捷之綫矣。

(宿) 漠河綫遠綫 此是別一組鐵路系統中之第一綫。吾且進而論之。此等爲環形綫。以東鎮中區爲軸。成二半圓形。一內一外。本漠河綫遠綫。起自漠河。沿黑龍江邊。前進於烏蘇里。額木爾蘋果。奎庫堪。安羅。倭西們等地。過彼處後。此後轉折南流。故此綫亦循之。至安幹。察哈爾。望安達。呼瑪等處。於是再由呼瑪前行。於錫爾根奇。奇拉。滿洲屯。黑河。瑗瑗。在瑗瑗乃與錦瑗綫之終點相會。過瑗瑗後。此綫即漸轉而東向。直達霍爾木勒津。奇克勒。與科爾芬等處。在科爾芬與東鎮科爾芬綫相會。然後由彼處再進於烏雲。佛山。與羅北。由羅北直至同江。此即黑龍江與松花江會流之點也。此綫即由此處渡松花江。抵同江。再由此向街津口。額圖前行。至綏遠。即黑龍江與烏蘇里河之合流處也。此綫長約有九百英里。至所經之地方。皆係金礦產地。

(列) 呼瑪室葦綫 此本是漠河綫遠綫之支綫。起自呼瑪。循庫瑪爾河。經過大砬子與瓦巴拉溝等金礦。然後泝庫瑪爾而上。向西行。又西南偏。至此河之北源。遂由彼處過分水界。進入哈拉爾谷地。於是由此谷地上達室葦。此綫約長三百二十二里。經過極豐富之金礦地方。

(張) 烏蘇里圖門鴨綠沿海綫 此是外半圓形之第二綫。由綏遠起。與第一綫相續。沿烏蘇里江前行。經過高蘭。富有民康等處。至饒河。於是此綫與東鎮饒河綫之末站相會。由饒河起南行。則與在烏蘇里江東邊之俄烏鐵路成平行綫。直達虎林而止。到虎林後。即離俄羅斯綫。轉向西方。循穆陵河。至與凱湖西北角之密山縣。由此再至平安鎮。轉南向。循國界。在小綏芬車站。橫過哈爾濱海參威線。直至東寧。到東寧後。相繼南向。循國界而行。至五道溝。與四道溝間之終點。然後轉而西行。至琿春。再西北走。至延吉。於是與日本之會寧吉林綫相會。由延吉循日本綫。至和龍。離日本綫。由圖門江左岸。向西南走。經過分水界。進入鴨綠谷地。即在此處與東鎮長白綫相會。過長白後。即轉西向。又西北偏。沿鴨綠江右岸。至臨江。彼時又復西南偏。仍沿鴨綠江右岸前行。至輯安縣。再相繼依同一方向。沿鴨綠江右岸。直達安東。由此即與安東奉天鐵路相會。過安東後。向鴨綠江口之大東溝前走。循此海岸綫。至大孤山與莊河等處。然後轉而西向。經平西屯房店。至吳家屯。與南滿鐵路相會。此綫之距離。約有一千一百英里。自頭至尾。皆依滿洲東南之國界而行也。

(寒) 臨江多倫綫 此是東鎮鐵路中區外半圓之第三綫。與在中區南部分出之支綫相接。此綫起自臨江。即鴨綠江之西南轉彎處也。由此處向多山地域前進。經過迪化。與京。與撫順等地方。至奉天。橫過南滿鐵路。於是此綫由奉天與京奉綫合軌。直達新民。由此橫過東鎮葫蘆島綫。轉向西北走。經過新立屯。

至阜新。過阜新後。此綫進入遼河谷地上部之山地。直向赤峯前行。經過無數小村落與帳幕地。皆大牧場也。此綫由赤峯再前行。經三座店。公主陵。大帳子等處。通過銀河谷地。至發木谷。然後循吐根河。至多倫諾爾。此綫約長五百英里。

(來) 節克多博依蘭綫 此綫內半圓形之第一綫。與東鎮鐵路中區東北方所分出之各支綫相連。起自黑龍江上遊之節克多博。向東前行。又東南偏。經過大興安嶺山脈之谷地。山地數處。即至嫩江。過嫩江後。漸轉南向。至克山。由彼處再至海倫。然後渡松花江。至三姓。即依蘭也。此綫長約七百英里。經過農業與金鑛地方。

(暑) 依蘭吉林綫 此是內半圓之第二綫。起自依蘭。向西南方。沿牡丹江右岸前行。經過頭站二站三站四站。至城子。即由此處橫過哈爾濱海參威綫。於是由牡丹江右岸渡至左岸。直往寧古塔。過寧古塔後。復向西方前行。經過瑤城。藍旗站。搭拉站。與鳳凰店。至額穆。於此與日本之會寧吉林綫相合。向西前行。至吉林。此綫所行之長度。約二百英里。經過牡丹江之肥美谷地。

(往) 吉林多倫綫 此是在東鎮鐵路系統中內半圓形之第三綫。起自吉林。循舊通路西行。至長春。與中東鐵路北來綫及日本南滿鐵路南來綫之兩末站相會。過長春後。即橫過平原。至雙山。又與東鎮葫蘆島及日本之四平街鄭家屯洮南綫相會。再由雙山渡遼河。至遼源。復由彼處行經一大平原。經過東鎮

北方大港綫直達綏東與葫蘆島呼倫綫相會。過綏東後循遼河谷地上行。先橫過葫蘆島克魯倫綫。然後過分水界。至多倫。是爲終站。此綫所經之遠度。約有五百英里。由以上此舉。方能完成吾計畫中東北鐵路之蜘蛛網系統。就全系統路綫之長言之。其總數約有九千英里。

第四部 西北鐵路系統

吾人所計畫之西北鐵路系統。由北方大港起。經灤河谷地以達多倫諾爾。凡三百哩。經始之初卽築雙軌。以海港爲出發點。以多倫諾爾爲門戶。以吸收廣漠平原之物產。而由多倫諾爾進展於西北。第一綫向北偏東北走。與興安嶺山脈平行。經海拉爾以赴漠河。漠河者。產金區域。而黑龍江右岸地也。計其延長約八百哩。第二綫向北偏西北走。經克魯倫以達中俄邊境。以與赤塔城附近之西北利亞鐵路相接。長約六百哩。第三綫以一幹綫向西北。轉正西。又轉西南。沿沙漠北境。以至國境西端之迪化城。長約一千六百哩。地皆平坦。無崇山峻嶺。第四綫由迪化迤西以達伊犁。約四百哩。第五綫由迪化東南超出天山山峽。以入戈壁邊境。轉而西南走。經天山以南沼池與沙漠北邊一帶腴沃之地域。以至喀什噶爾。由是更轉而東南走。經帕米爾高原以東。崑崙山以北。與沙漠南邊之一帶沃土。以至於闐。卽克里雅河岸。延長約一千二百哩。地亦平坦。第六綫於多倫諾爾迪化幹綫間。開一支綫。由甲接合點出發。經庫倫以至恰克圖。約長三百五十哩。第七綫由幹綫乙接合點出發。經烏里雅蘇台後。北偏西北走。以至邊境。約六百哩。第八綫由幹綫丙接

合點出發。西北走達邊境。約四百哩。

茲所計畫之鐵路。證以（抵抗至少）之原則。寔爲最與理想相符合者。蓋以七千餘哩之路綫。爲吾人計畫所定者。皆在坦途。例如多倫諾爾至喀什噶爾之間。且由斯更進之路綫。延袤三十餘哩。所經均肥沃之平野。並無高山大河自然之梗阻。橫貫其中也。

以（地位適宜）之原則言之。則此種鐵路。寔居支配世界的重要位置。蓋將爲歐亞鐵路系統之主幹。而亞歐兩陸人口之中心。因以聯結。由太平洋岸前往歐洲者。以經此路綫爲最近。而由伊犁發出之支綫。將與未來之印度歐洲綫路。即行經伯達以通達馬斯加斯及海樓府者。聯絡成一連鎖。將來由吾人所計畫之港。可以直達好望角城。綜觀現在鐵路。於世界位置上。無較此重要者矣。

以「國民需要」之原則言之。此爲第一需要之鐵路。蓋所經地方。較諸本部十八行省。尤爲廣闊。現以交通運輸機關缺乏之故。豐富地域。委爲荒壤。而沿海沿江煙戶稠密之省分。膾聚之貧民。無所操作。其棄自然之惠澤。而耗人力於無爲者。果何如乎。儻有鐵路與此等地方相通。則稠密省區無業之遊民。可資以開發此等富足之地。此不僅有利於中國。且有以利世界商業於無窮也。故中國西北部之鐵路系統。由政治上經濟上言之。皆於中國今日爲必要而刻不容緩者也。

吾人所以置「必選有利之途」之第一原則。而未涉及者。非遺棄之也。蓋將詳爲論列。使讀者三致意焉。

耳。今夫鐵路之設。間於人口繁盛之區者。其利大。間於民居疏散之地者。其利微。此爲普通資本家鐵路家所恒信。今以綫路橫互於荒僻無人之境。如吾人所計畫者。必將久延歲月。而後有利可圖。北美合衆國政府。於五十年前。所以給與無垠之土地於鐵路公司。誘其建築橫跨大陸幹路。以達太平洋岸者。職是之故。予每與外國鐵路家資本家言。與建蒙古新疆鐵路。彼輩恒有不願。彼將以爲茲路之設。所過皆人迹稀罕。祇基於政治上軍事上理由。有如西伯利亞鐵路之例。而不知鐵路之所布置。由人口至多以達人口至少之地者。其利較兩端皆人口至多爲大。此種事實。蓋爲彼輩所未曾聞。請詳言其理。夫鐵路兩端人口至多之所。彼此經濟狀況。大相彷彿。不如一方人口至多。他方人口至少者。彼此相差之遠。在兩端皆人口至多者。舍特種物產。此方仰賴彼方之供給而外。兩處居民。大都生活於自足經濟情況之中。而彼此之需要供給不大。貿遷交易。不能得鉅利。至於一方人口多。而他方人口少者。彼此經濟情況。大相徑庭。新開土地。從事勞動之人民。除富有糧食及原料品。以待人口多處之所需求而外。一切貨物。皆賴他方之繁盛區域供給。以故兩方貿易。必臻鼎盛。不特此也。築於兩端皆人口至多之鐵路。對於多數人民。無大影響。所受益者。惟少數富戶及商人而已。其在一方人口多而他方人口少者。每築鐵路一哩。開始輸運人口多處之衆。必隨之而合羣移住於新地。是則此路建築之始。將充其量以載行客。京奉京漢兩路比較。其明證也。京漢路綫之延長。八百有餘哩。由北京直達中國商業聚中之腹地。鐵路兩端之所包括。皆戶集人稠之所。

京奉路綫。長僅六百哩耳。然由人口多處之京津。開赴人口少處之滿洲。前者雖有收益。則不若後者所得之大。以較短之京奉綫。方諸較長之京漢綫。每年純利所贏。其超過之數。有至三四百萬者矣。

故自理則上言之。從利益之點觀察。人口衆多處之鐵路。遠勝於人口稀少者之鐵路。然由人口衆多處築至人口稀少處之鐵路。其利尤大。此爲鐵路經濟上之法則。而鐵路家資本家所未嘗發明者也。

據此鐵路經濟上之新法則。而斷吾人所計畫之鐵路。斯爲有利中之最有利者。蓋一方聯接吾人所計畫之港。以通吾國沿海沿江戶口至多省分。又以現存之京漢津浦兩路。爲此港暨多倫諾爾路綫之給養。他方聯接大逾中國本部之饒富未開之地。世界他處。欲求似此廣漠腴沃之地。而鄰近於四萬萬人口之心者。真不可得矣。

第五部 擴張西北鐵路系統

西北鐵路系統。包有蒙古新疆與甘肅一部分之地域。面積約有一百七十萬英方里。此幅土地。大於阿根廷共和國約六十萬英方里。阿根廷爲供給世界肉類之最大出產地。而蒙古牧場尙未開發。以運輸之不便利也。以阿根廷既可代美國而以肉類供給世界。如蒙古地方。能得鐵路便利。又能以科學之方法。改良畜牧。將來必可取阿根廷之地位而代之。此所以在此最大食物之生產地方。建築鐵路。爲最要之圖。亦可以救濟世界食物之竭乏也。在國際共同發展中國寔業之第一計畫中。吾曾提議。須敷設七千英里鐵路。

於此境域以爲建築北方大港之目的。而復可以將中國東南部過密之人民。逐漸遷移。但此七千英里之鐵路。不過爲一開拓者。如欲從實際上發展此豐富之境域。鐵路必須增築。故在此擴張西北鐵路系統之計畫中。吾提議建築下列之各綫。

天 多倫恰克圖綫。

地 張家口庫倫烏梁海綫。

玄 綏遠烏里雅蘇台科布多綫。

黃 靖邊烏梁海綫。

字 肅州科布多綫。

宙 西北邊界綫。

洪 通化烏蘭固穆綫。

荒 憂什溫烏梁海綫。

日 烏里雅蘇台恰克圖綫。

月 鎮西庫倫綫。

盈 肅州庫倫綫。

辰 沙漠聯站克魯倫綫。

辰 格合克魯倫節克多博綫。

宿 五原洮南綫。

列 五原多倫綫。

張 焉耆伊犁綫。

塞 伊犁和闐綫。

來 鎮西喀什噶爾綫。

(天) 多倫恰克圖綫 此綫起自多倫。向西北方前行。循驛路。橫過大牧場。至喀特爾呼。闊多。蘇曼圖等處。過蘇曼圖後。此綫即橫過界綫。至外蒙古。依同一路綫。至霍申屯。魯庫車魯。楊圖等地方。由彼處渡克魯倫河。至額都根。霍勒闊。進入山地。於是即橫過克魯倫河分水界。與赤奎河分水界。克魯倫分水界之水。則流入黑龍江而至太平洋。赤奎河分水界之水。則流入貝加爾湖。再由彼處至北冰洋。過赤奎河分水界後。此路即循赤奎河之支派。至恰克圖。其綫長約八百英里。

(地) 張家口庫倫烏梁海綫 此綫起自萬里長城之張家口。向西北前進高原。橫過山脈。進入蒙古大草場。走向明安。博羅里治。烏得。與格合。即橫過多倫迪化幹綫。過格合後。此綫前行。經過穆布倫之廣大

肥沃牧場。然後依直綫再前行。經穆克圖。那賴哈。庫倫。由庫倫。此綫即進入山地。橫過色楞格谷地。至一點。在庫蘇古爾泊南部末端之對面。然後再轉北向。橫過山脈。從庫蘇古爾之南岸。至哈特呼爾。過哈特呼爾後。此綫遠庫蘇古爾泊邊。走約一短距離。即再轉西北向。又西偏。循烏魯克穆河岸。至近國界之出口點。復轉西南向。直上克穆赤克谷地。至其發源處。通過巴闊窪。直達中俄國境交界處而止。此綫之距離。約有一千七百英里。

(亥) 綏遠烏里雅蘇臺科布多綫 此綫起自綏遠近於山西省之西北角地。向西北方前進。經過山地。進入蒙古牧場託里布拉克。於是橫過北方大港哈密綫。與北方大港庫倫綫。過託里布拉克後。此綫由同一方向。依直綫前行。通過匝們蘇治。至土謝圖省會。由彼處仍依直綫。向西北走。至霍勒特。再循商路。至郭里得果勒。此綫即轉西向。再西北向前行。通過河流谷地數處。與小市鎮。即至烏里雅蘇臺。於是在烏里雅蘇臺橫過北方大港與烏魯木齊綫之第二聯站邊界支綫。過烏里雅蘇臺後。此綫即依商路。向西方前進。通過呼都克卒爾。巴爾淖爾。與匝哈布魯魯等處。至科布多。彼時此綫轉西北向。至歡曼喀圖與列蓋等處。即復西走。至別留。以國界為終點。此綫約長一千五百英里。

(黃) 靖邊烏梁海綫 此綫起自靖邊。即在陝西北界與萬里長城相接地方也。此綫向鄂爾多斯鄉落前行。經波羅。波勒格。孫鄂託。臣濁等處。然後過黃河。至三道河。由三道河再前行。過哈那那林烏拉嶺。即

進入在西北方之蒙古大草場。直至古爾班昔哈特。在此即經過北京哈密綫。然後至烏尼格圖。恩京。由恩京即經西北方大港烏魯木齊綫。過恩京後。此綫進入谷地與分水界地。向北前行。至西庫倫。於是再轉西北行。經過色楞格河流域之各支流與谷地。即抵沙布克台與巖里廟等處。至巖里廟後。再向同一方向前行。渡色楞格河。沿其支流帖里吉爾穆連河。至發源處。經過流入帖里淖爾湖之分水界。然後沿此湖之出口。至烏魯克穆河。即與張家口庫倫烏梁海綫相合。此即終點也。此綫之長。約有一千二百英里。

(宇) 肅州科布多綫 此綫起自肅州。向西北方走。在尖牛。貫通萬里長城。向煤鑛地方前行。即離肅州二百五十里地方也。由彼處即往哈營爾罕布魯克。與伊哈託里。離伊哈託里不遠。此綫即經過北京哈密綫。然後前行至伯勒臺。過此處後。經過一小塊沙漠。即至底門赤魯。當進此多山與下隕之鄉落。再前行至曼什溫。即橫過北方大港烏魯木齊幹綫。過曼什溫。向倭倫呼都克。塔巴騰與塔普圖。即由塔普圖與古城科布多通道相合。於是循此路經伯多流臺。蘇吉臺前行。至科布多。即此綫之末站。約共長七百英里。

(宙) 西北邊界綫 此綫起自伊犁。循烏魯木齊伊犁綫至三台。即賽里木湖之東邊也。此綫由此處向東北前行。沿艾比湖西方。至土斯賽。過土斯賽後。向託里前行。橫過中央幹綫。即北方大港塔城綫也。由彼處此綫即往納木果臺。與斯託羅蓋臺。經過最大之森林與最富之煤鑛地方。再由斯託羅蓋臺。依通道前行。至承化寺。是即阿爾泰省之省會。於是由彼處橫過山脈。經烏爾霍蓋圖山口。入至科布多谷地。循科

布多河河源至別留。由此與綏遠科布多綫直達烏列蓋。由烏列蓋依其本路。取道烏松闊勒與烏蘭固穆。行至塔布圖。於是與他綫再合。同行至在唐努烏梁海境內之烏魯克穆河。然後轉東向沿河流而上。至別開穆與烏魯河之合流處。即再前行。沿前河流。依東北方派源直上至境界。是爲終點。此綫所經之距離。約九百英里。

(洪) 迪化(又名烏魯木齊)烏蘭固穆綫。此綫起自迪化。依多倫迪化幹綫至阜康。然後循其本路向北前進。經自關川至霍爾楚臺。由此轉東北走。經過山地。至開車。然後至土爾扈特。於是橫過北方大港烏魯木齊綫之支綫第三交點。過土爾扈特後。轉北行。經巴曼寧格力谷地。至新和碩特。然後過帖列克特山口。由彼處即轉東北向前行。經過一新耕種地方。即至科布多。再前行。經過一肥沃草場。渡數河流。沿經數湖。即至烏蘭固穆。在此即與西北邊界綫相會。此綫長約五百五十英里。

(荒) 曼什溫烏梁海綫。此綫起自曼什溫。向東北前行。橫過多山與隕地境界。經哈同呼圖克。與達蘭趣律。博爾努魯。過博爾努魯後。此綫通過匝盆谷地。經呼志爾圖與博爾霍。至烏里雅蘇台。在此與綏遠科布多綫及北方大港烏里雅蘇台綫相會。於是此綫向北方前行。於一新境地。先經過色楞格河之正源。然後經過帖斯河之正源。當在帖斯河谷地中。此綫經過一極大未闢之森林。過此森林後。即向西北走。經過分水界。進入在唐努烏梁海地方之烏魯克穆谷地。與西北邊界綫相會。是爲末站。此綫共長六百五十

英里。

(日) 烏里雅蘇台恰克圖綫 此綫起自烏里雅蘇台。依曼什溫烏梁海綫前行。至色楞格河支流之鄂壘爾河止。然後轉而東向。由其本綫。循鄂壘爾河流域前行而下。橫過靖邊烏梁海綫。至鄂壘爾河與色楞格河合流處而止。於是與張家口庫倫烏梁海綫合軌。向東方前行頗遠。待至彼綫轉東南向而止。當此綫轉東北向時。即循色楞格河。下至恰克圖。此綫包有之距離。約五百五十英里。經過一肥美谷地。

(月) 鎮西庫倫綫 此綫起自鎮西。向東北前行。橫過一種植地域。道經圖塔古。至烏爾格科特。於是。由烏爾格科特行。過肅州科布多綫。然後行經戈壁沙漠北邊之大草場。至蘇治與達蘭圖魯。由彼處再向北走。橫過北方大港烏里雅蘇台。與多倫諾爾烏里雅蘇台綫。至塔順呼圖克。過此處後。此綫即在鄂羅蓋地方。橫過綏遠烏里雅蘇台綫。前行過分水界。進入色楞格河谷地。於是在沙布克臺。行過靖邊烏梁海綫。從此即轉東向。經過一多山水之境域。至庫倫。此綫所經之距離。約八百英里。

(盈) 肅州庫倫綫 此綫起自肅州。前行經金塔。至毛目。於是隨道河。又名額濟納河而行。此河可以之灌注沙漠中之一地。然後乃沿河流域而至一湖。復由彼處。行經戈壁沙漠。即與北京哈密綫及北方大港烏里雅蘇台綫之相交處相會。成爲一共同聯站。過此以後。此綫向沙漠與草場前行。經過別一鐵路交點。此之鐵路交點。即由綏遠科布多綫與靖邊烏梁海綫所成。於是此綫在此處亦成爲共同聯站。由彼處

前行至一大草地。經過哈藤與圖克里。至三音達賴。於此即橫過多倫諾爾烏魯木齊綫。過三音達賴後。此綫前行。經烏蘭和碩與許多市鎮營寨。即至庫倫。此綫包有之距離。約七百英里。三分一路經過沙漠。其餘三分之二。經過低溼草地。

(辰) 沙漠聯站克魯倫綫 此綫起自沙漠聯站。向東方前行。至一大草地。於是在鄂蘭淖爾湖南方。橫過靖邊烏梁海綫。由彼處前行。至土謝圖汗都會。於此經過綏遠科布多綫。過土謝圖汗都會後。行經大草場。至第一聯站。由第一聯站。即前行至烏蘭呼圖。過與尖頂車。然後橫過張家口烏梁海綫。至車臣汗。由車臣汗。此綫向東北。循河流域而下。直達克魯倫城。於此即橫過多倫克魯倫綫。並與克魯倫東鎮綫相會。此綫長約八百英里。

(辰) 格合克魯倫節克多博綫 此綫起自格合。此即多倫諾爾烏魯木齊與張家口庫倫烏梁二綫之交點也。由彼處向東北前行。經過大草場。至霍申屯。於是橫過多倫恰克圖綫。過霍申屯後。依同一方向前行。又經過一大草場。至克魯倫。即由此橫過呼倫克魯倫綫。然後依克魯倫河右岸前行。再渡左岸。經過呼倫池之西北邊。過呼倫池後。此綫橫過中東鐵路。渡額爾古納河。然後沿此河右岸。直達節克多博。於是與多倫諾爾漠河與節克多博依蘭二綫相會。此即本綫之末站也。此綫包有之距離。約六百英里。上半截經過旱地。下半截經過溼地。

(宿) 五原洮南綫 此綫起自黃河西北邊之五原地方。向東北前行。橫過晒田烏拉山與大草地。即抵託里布拉克。於是與北京哈密綫。綏遠科布多綫。及北方大港庫倫綫之三路交點相會。由託里布拉克。此綫再向同一方向前行。經過大草場至格合。在此即與多倫烏魯木齊。與北京庫倫二綫相會。亦即格合。克魯倫綫之首站也。過格合後。此綫漸轉東向。橫過多倫恰克圖之中部。至歡布庫里。於是。在此橫過多倫。克魯倫。與葫蘆島克魯倫之二綫。由歡布庫里。此綫行經界綫之南。即循之行。至達克木蘇馬。於是與多倫。漠河綫相會。由彼處行向東方。橫過興安嶺。至突泉。然後轉東南向。至洮南。此即終站也。此綫長約九百英里。

(列) 五原多倫綫 此綫起自五原。向東北前行。橫過晒田烏拉嶺。至茂名安旗。即在此經過北方大港庫倫綫。然後向一大草場前行。經過綏遠科布多綫。至邦博圖。經過北京哈密綫。過邦博圖後。此綫轉而東向前行。經過張家口庫倫烏梁海綫。然後至多倫。與多倫奉天臨江綫相會。為終站。此綫由黃河上流谷地。成一直接路綫。至肥美之遼河谷地。包有距離約五百英里。

(張) 焉耆伊犁綫 此綫起自焉耆。又名喀喇沙爾。向西北前行。橫過山嶺。進入伊犁谷地。然後循嚕古斯河。向西下行。遠極肥美谷地。至伊寧與綏定。即伊犁城等。此皆在伊犁地方近俄羅斯邊境之主要城鎮也。於是在伊犁與伊犁烏魯木齊綫相會。此綫長約四百英里。

(寒) 伊犁和闐綫 此綫起自伊犁。向南前行。渡伊犁河。然後東向。沿此河左岸而行。初向東南。繼向南行。至博爾台。由此即轉西南向。進入帖克斯谷地。然後派帖克斯河而上。至天橋。再上山道。過此山道後。此綫轉東南向行。透過一極大煤礦地方。然後再轉西南。至札木臺。於此即經過吐魯番喀什噶爾綫。由札木臺即轉南向行。過塔里木谷地北邊之最肥美區域。至巴斯圖塔格拉克。再向西南行。至和闐。此路經過無數小部落。皆在和闐河之肥沃區域中。此河即流入沙漠。此綫在和闐與喀什噶爾于闐綫相會。過和闐後。即向此城南方上行。至高原。以國界爲終站。此綫包有距離約七百英里。

(來) 鎮西喀什噶爾綫與其支綫 此綫起自鎮西。向西南行。循天山草場經延安堡。薛家隴。與陶賴子。至七個井。然後循天山森林。經過胡桐窩。西鹽池與阿朗。至鄯善。由此即經過中央幹綫。過鄯善後。即循塔里木沙漠北邊而行。經魯克沁與石泉。至河拉。於此橫過且末庫爾勒綫。由河拉前行。循塔里木河流域。經過無數新村落肥美地方。與未開發之森林。即至巴斯圖塔格拉克。在此橫過伊犁和闐綫。行經巴楚。至喀什噶爾。在此與烏魯木齊于闐綫相會。過喀什噶爾後。此綫即向西北前行。至國界。是爲終站。至與此綫有連續關係者。約有二支綫。第一支綫。由河拉西南方前行。西經沙漠中沃地數處。至且末。第二支綫。則由巴楚西南方。循葉爾羌河至莎車。然後西南至蒲犁。即近國界地方也。此綫與其各支綫合計之。約共長一千六百英里。如就此系統全部言之。約共長一萬六千英里。

第六部 西南鐵路系統

中國西南一部所包含者四川。中國本部最大且富之省分也。雲南次大之省分也。廣西貴州皆鑛產最富之地也。而又有廣東湖南兩省之一部。此區面積有六十萬英方里。人口過一萬萬。除由老街至雲南府約二百九十英里。法國所經營之窄軌鐵路外。中國廣地衆民之此一部。殆全不與鐵路相接觸也。

於此一地區大有開發鐵路之機會。應由廣州起。向各重要城市鑛產地。引鐵路綫。成爲扁形之鐵路網。使各與南方大港相聯結。在中國此部建設鐵路者。非特爲發展廣州所必要。抑亦於西南各省全部之繁榮爲最有用者也。以建設此項鐵路之故。種種豐富之鑛產。可以開發。而城鎮亦可於沿途建之。其既開之地。價尙甚廉。至於未開地及含有鑛產之區。雖非現歸國有。其價之賤。去不費一錢可得者。亦僅一間耳。設若將來市街用地及鑛產地。豫由政府收用。然後開始建築鐵路。則其獲利必極豐厚。然則不論建築鐵路。投資多至若干。可保其償還本息。必充足有餘矣。又況開發廣州以爲世界大港。亦全賴此鐵路系統。如使缺此縱橫聯屬西南廣袤大部之鐵路網。則廣州亦不能有如吾人所豫期之發達矣。

西南地方。除廣州及成都兩平原地。各有三四千英方里之面積外。地皆險峻。此諸地者。非山即谷。其間處處留有少之隙地。在此區東部山嶽之高。鮮逾三千英尺。至其西部與西藏交界之處。平均高至一萬英尺以上。故建此諸鐵路之工程上困難。比之西北平原鐵路系統。乃至數倍。多數之隧道與鑿山路。須行開

鑿。故建築之費。此諸路當爲中國各路之冠。

吾提議以廣州爲此鐵路系統終點。以建左列之七路。

甲 廣州重慶綫。經由湖南。

乙 廣州重慶綫。經由湖南貴州。

丙 廣州成都綫。經由桂林瀘州。

丁 廣州成都綫。經由梧州紋府。

戊 廣州雲南大理騰越綫。至緬甸邊界爲止。

己 廣州思茅綫。

庚 廣州欽州綫。至安南界東興鎮爲止。

(甲) 廣州重慶綫經由湖南。此綫應由廣州出發。與粵漢綫同方向。直至連江與北江會流之處。自此點起。本路折向連江流域。循連江岸。上至連州以上。於此橫過連江與道江之分水界。進至湖南之道州。於是隨道江以至永州。寶慶。新化。辰州。沅。酉。水。過川湘之界。入於酉陽。又循烏江流域。至揚子江邊之涪州。循揚子江右岸。上至重慶。此路全長有九百英里。經過富饒之鑛區與農區。在廣東之北。連州地方。已發見豐富之煤鑛。鐵鑛。錒鑛。鎢鑛。於湖南之西南隅。則有錫。錒。煤。鐵。銅。銀。於四川之酉陽。則有錒。與水銀。其在沿

綫之農產物。則吾可舉沙糖。花生。大麻。桐油。茶葉。棉花。煙葉。生絲。穀物等等。又復多有竹材。木材及其他一切森林產物。

(乙) 廣州重慶綫經由湖南貴州。此綫約長八百英里。但自廣州至道州一段。即走於甲綫之上。凡二百五十英里。計入此綫。所以實際從湖南道州起築。橫過廣西省東北突出一段。於全州。再入湖南西南境。過城步及靖州。於是入貴州界。經三江及清江兩地。橫過山脈。以至鎮遠。此綫由鎮遠須橫過沅江烏江之分水界。以至遵義。由遵義則循商人通路。直至綦江。以達重慶。此鐵路所經。皆為產出木材礦物極富之區域。

(丙) 廣州成都綫經由桂林瀘州。此綫長約一千英里。由廣東西行。直至三水。在此處之綏江口地點。渡過北江。循綏江流域。經過四會。廣寧。次於懷集。入廣西。經過賀縣及平樂。由此處循桂江水流。上達桂林。於是廣東廣西南省省城之間。各煤鐵鑛田。可得而開發矣。自桂林起。路轉而西。至於永寧。又循柳江流域。上至貴州邊界。越界至古州。由古州過都江及入寨。仍循此河谷而上。逾一段連山。至平越。由平越橫渡沅江分水界。於甕安及岳四城。入烏江流域。自岳四城循商人通路。踰雷邊山。至仁懷。赤水。納溪。於是渡揚子江。以至瀘州。自瀘州起。經過隆昌。內江。資州。資陽。簡州。以達成都。此路最後之一段。橫過所謂(四川省之紅盆地)。有名富庶之區也。其在桂林瀘州之間。此路中段。則富於鑛產。為將來開發希望最大者。此路

將爲其兩端人口最密之區。開一土曠人稀之域。以收容之者也。

(丁) 廣州成都綫經由梧州與叙府。此綫長約一千二百英里。自丙綫渡北江之三水鐵路橋之西端起。循西江左岸入肇慶峽。至肇慶城。卽循此岸上至德慶。梧州。大湟。在大湟。河身轉而走西南。路轉而走西北。至象州。渡柳江。至柳州及慶遠。於是進至思恩。過桂黔邊界。入貴州。至獨山及都勻。自都勻起。此路更折偏西走。至貴州省城之貴陽。次進至黔西及大定。離貴州界於畢節。於鎮雄入雲南界。北轉而至樂新渡。過四川界。入叙府。自叙府起。循岷江而上。至嘉定。渡江。入於成都平原。以至成都。此路起自富庶之區域。迄於富庶之區域。中間經過寬幅之曠土。未經開發。人口極稀之地。沿綫富有煤鐵鑛田。又有銀錫錒等等貴金屬鑛。

(戊) 廣州雲南大理騰越綫。此綫長約一千三百英里。起自廣州。迄於雲南緬甸邊界之騰越。其首段三百英里。自廣州至大湟。與丁綫相同。自大湟江口分支。至武宣。循紅水江常道。經遷江及東蘭。於是經興義縣。橫過貴州省之西南隅。入雲南省。至羅平。從陸涼一路。以至雲南省城。自省城經過楚雄。以至大理。於是折而西南。至永昌。遂至騰越。終於緬甸邊界。

在廣西之東蘭。近貴州邊界處。此路應引一支綫。約長四百英里。此綫應循北盤江流域。上至可渡河與威寧。於昭通入雲南。在河口過揚子江。卽於此處入四川。橫截大涼山。至於寧遠。此路所以開昭通寧遠間

有名銅鑛地之障礙。此項銅鑛。爲中國全國最豐富之鑛區也。

此路本綫。自東至西。貫通桂滇兩省。將來在國際上。必見重要。因在此綫緬甸界上。當與緬甸鐵路系統之仰光八莫一綫相接。將來此綫即自印度至中國最捷之路也。以此路故。此兩人口稠密之大邦。必比現在更爲接近。今日由海路。此兩地交通。須數禮拜者。異時由此新路。則數日而足矣。

(己) 廣州思茅綫 此綫至緬甸界止。約長一千一百英里。起自廣州市西南隅。經佛山。官山。由太平墟。渡過西江。至對岸之三洲墟。於是進入高明。新興。羅定。既過羅定。入廣西界。至平河。進至容縣。於是西向渡左江。至於貴縣。即循左江北岸。以達南寧。在南寧應設一支綫。約長一百二十英里。循上左江水路。以至龍州。折而南。至鎮南關。安南東京界上止。與法國鐵路相接。其本綫由南寧循上右江而上。至於百色。於是過省界。入雲南。至劍隘。經巴門。高甘。東都。普子塘。一路。至阿迷州。截老街雲南鐵路而過。自阿迷州進至臨安府。石屏。元江。於是渡過元江。通過他郎。普洱。及思茅。至緬甸邊界。近瀾滄江處爲止。此綫穿入雲南廣西之南部。錫銀銻三種鑛產最富之地。同時沿綫又有煤鐵鑛田最多。復有多地產出金銅水銀鉛。論其農產。則米與花生。均極豐饒。加以樟腦。桂油。蔗糖。煙草。各種果類。

(庚) 廣州欽州綫 此綫從西江鐵路橋西首起算。約長四百英里。自廣州起西行。至於太平墟之西江鐵路。與已綫同軌。過江始分支。向開平。恩平。經陽春。至高州及化州。於化州須引一支綫。至遂溪。雷州。達

於瓊州海峽之海安。約長一百英里。於海安。再以渡船與瓊島聯絡。其本綫。仍自化州西行。過石城。廉州。欽州。達於與安南交界之東興鎮爲止。東興對面。芒街至海防之間。將來有法國鐵路。可與相接。此綫全在廣東省之範圍內。經過人口多物產富之區域。綫路兩旁。皆有煤鐵礦。並有數處產金及錫。農產則有蔗糖。生絲。樟腦。苧麻。靛青。花生。及種種果類。

此系統內各綫。如上所述。約六千七百英里。此外須加以聯絡成都重慶之兩綫。又須另設一綫。起自乙綫遵義之東。向南行。至甕安。與丙綫接。又一綫自丙綫之平越起。至丁綫之都勻。又一綫由丁綫貴州界上。一點。經南丹。那地。以至戊綫之東蘭。再經泗城。以至己綫之百色。此聯絡各綫。全長約六百英里。故總計有七千三百英里。

此系統將於下文所舉三綫。經濟上大有關係。

- 一 法國經營之老街雲南府已成綫。及雲南府重慶計畫綫。此綫與己綫交於阿迷州。與戊綫交於威寧。與丁綫交於叙府。與丙綫交於瀘州。而與甲乙兩綫會於重慶。
- 二 英國經營之沙市興義計畫綫。此綫與甲綫交於辰州。與乙綫交於鎮遠。與丙綫交於平越。與丁綫交於貴陽。而與戊綫之支綫。交於永定西方之一點。
- 三 美國經營之株州欽州計畫綫。此綫與甲綫交於永州。乙綫交於全州。丙綫交於桂林。丁綫交於

柳州。戊綫交於遷江。己綫交於南寧。而與庚綫會於欽州。

以上法英美三綫與本系統各綫一律完成之後。中國西南各省之鐵道交通。可無缺乏矣。

以上諸綫。皆經過廣大且長之鑛產地。其地有世界上有用且高價之多種金屬。世界中無有如此地含有豐富之稀有金屬者。如鎊。如錫。如鋇。如銀。如金。如白金等等。同時又有雖甚普通而尤有用之金屬。如銅。如鐵。如鉛。且每一區中均有豐裕之煤。南方俗語有云。「無煤不立城」。蓋謂豫計城被圍時。能於地中取炭。不事薪采。此可見其隨在有煤產出也。四川省又有石油鑛及自然煤氣（火井）極爲豐裕。

是故吾人得知以西南鐵路系統。開發西南山地之鑛產利源。正與以西北鐵路系統。開發蒙古新疆大平原之農產利源。同其重要。此兩鐵路系統。於中國人民爲最必要。而於外國投資者又爲最有利之事業也。論兩系統之長短。大略相同。均約七千英里。此西南系統。每英里所費。平均須在彼系統兩倍以上。但以其開發鑛產利源之利益言。又視開發農產利源之利益。更多數倍也。

第七部 高原鐵路系統

此是吾鐵路計畫之最後部分。其工程極爲煩難。其費用亦甚巨大。而以之比較其他在中國之一切鐵路事業。其報酬亦爲至微。故此鐵路之工程。當他部分鐵路未完全成立後。不能興築。但待他部分鐵路完全成立。然後興築此高原境域之鐵路。即使其工程浩大。亦當有良好報酬也。

此項高原境域。包括西藏。青海。新疆之一部。與甘肅。四川。雲南等地方。面積約一百萬英方里。附近之土地。皆有最富之農產與最美之牧場。但此偉大之境域。外國多有未之知者。而中國人則目西藏爲西方寶藏。蓋因除金產豐富外。尙有他種金屬。黃銅尤其特產。故以寶藏之名。加於此世人罕知之境域。洵確當也。當世界貴金屬行將用盡時。吾等可於此廣大之鑛域中求之。故爲開鑛而建設鐵路。爲必要之圖。吾擬左之各綫。

天 拉薩蘭州綫。

地 拉薩成都綫。

玄 拉薩大理車里綫。

黃 拉薩提郎宗綫。

宇 拉薩亞東綫。

宙 拉薩來吉雅令及其支綫。

洪 拉薩諾和綫。

荒 拉薩于闐綫。

日 蘭州嬉羌綫。

月 成都宗札薩克綫。

盈 寧遠車爾城綫。

辰 成都門公綫。

辰 成都元江綫。

宿 叙府大理綫。

列 叙府孟定綫。

張 于闐噶爾渡綫。

(天) 拉薩蘭州綫 此綫與西藏都會相連。為彼境域之中央幹綫。足稱為此系統中之重要路綫。沿

此綫之起點與終點。現已有少數居民。將來可成爲一大殖民地。故即當開辦之始。或可成爲一有價值之路綫也。此綫起自拉薩。循舊官路。向北前行。經達隆至雅爾。即騰格里池之東南方也。過雅爾後。此綫暫轉東向。由藏布江谷地。過分水界。經雙竹山口。至潞江谷地。然後轉而東向。渡潞江正源。經過數處谷地。河流及山嶺。而至揚子江。於是渡揚子江上流正源之金沙江。過苦苦賽爾橋。過此橋後。轉東南向。又東向。通過揚子江谷地。進入黃河谷地。於是由此經過數小村落與帳幕地。進至札陵湖與鄂陵湖間之星宿海。然後東北向。過柴塔木之東南谷地。再轉入黃河谷地。即前進。經過喀拉普及數小市鎮。至丹噶爾。今名湟源。界

於甘肅與青海之間。過丹噶爾後。此綫即轉東南。循西寧河流之肥美谷地下行。經過西寧。碾伯。與數百小市鎮。小村落。至蘭州。此綫行經之距離。約一千一百英里。

(地) 拉薩成都綫 此綫起自拉薩。東北向。依舊官路前行。經德慶。南摩。至墨竹工卡。然後轉東南向。又東北向。至江達。於是由江達轉北向。又轉東北向。前行。經過託拉山。至拉里。過拉里後。此綫向東行。經過壩。碩督。與數小市鎮。至洛龍宗。然後由嘉裕橋。渡潞江。即轉東北向。至恩達。與察木多。過察木多後。此綫不循東南之官路。至巴塘。乃向東北。而循別一商路前行。至四川省西北角之巴戎。由此前行。過橋。渡金沙江。即札武。三土司附近地方也。於是此綫轉東南向。進入依杵谷地。沿雅龍江下行。至甘孜。再前進。經長葛。英溝。至大金川之倍田。並至小金川之望安。過望安後。此綫即橫過斑爛山。至灌縣。進入成都平原。即由郫縣至成都。此綫行經之距離。約一千英里。

(玄) 拉薩大理車里綫 此綫起自拉薩。與拉薩成都綫同軌。直行至江達。於是由江達。從其本路路軌西南向。沿藏布江支流。至油魯。即其河支流與正流會合之點也。經油魯後。即沿藏布江口左岸。經公布什噶城。至底穆昭。由底穆昭。離藏布江向東前行。至底穆宗城遺貢。巴谷。刷宗城。過刷宗城後。此綫轉東南行。至力馬。再東行。至潞江之門公。於是由門公轉南向前行。沿潞江右岸。經菖蒲桶。至丹郎。然後渡潞江。由崖瓦村谷地。過分水界。至瀾滄江。又名美江。乃渡江至小維西。過小維西後。即沿河邊。至誠心銅廠。然後離

河前行。經河西。洱源。鄧州。上關。至大理。由大理南行。至下關。鳳儀。蒙化。再行至保甸。與瀾滄江再會。於是南行沿江之左岸。至車里。爲此綫之終點。其路線之長。約九百英里。

(黃) 拉薩提郎宗綫 此綫起自拉薩。向南行。道經德慶。至藏布江。再由藏布江轉東向。沿河之左岸。至札噶爾總。渡藏布江。至澤當。卽南向前行。經吹夾坡郎。滿楚納塔旺。至提郎宗。再接續前行。至印度之亞三邊界。此綫長約二百英里。

(宇) 拉薩亞東綫 此綫起自拉薩。西南向。由札什。循舊官路。經僵里。至曲水。由曲水過末力橋。渡藏布江南之查曼木。然後至塔馬隆。白地。達布隆。與浪噶子等地。過浪噶子後。此綫轉西向。至翁古。拉隆。沙加等地。於是由沙加離官路。再轉向西南行。道經孤拉。至亞東。是哲孟雄邊界。此綫長約二百五十英里。

(宙) 拉薩來吉雅令及其支綫 此綫起自拉薩。向西北行。由札什。循舊官路前行。至小德慶。再西行。至桑駱陀池。轉西南行。至那馬陵。與當多汎。卽在拉古地方。渡藏布江。過拉古後。此綫卽轉西向。至日喀則。城。是爲西藏之第二重要市鎮。由此依同一方向。沿藏布江邊右岸前行。取道札什岡。朋錯嶺。與拉孜等地。方。於是由拉孜分一支綫。向西南行。取道脊噶爾。定日。至尼泊爾邊界之攝拉木。但其幹綫。則橫過藏布江之右邊。循官路行。取道那布林。格喀。至大屯。由此再分一支綫。向西南行。至尼泊爾邊界。而其幹綫。仍接續西北行。取道塔木札卓山。至噶爾渡。然後向西前行。至薩特來得河之來吉雅令。以印度邊界爲終點。此綫

與其二支綫合計之約共長八百五十英里。

(洪) 拉薩諾和綫 此綫起自拉薩。與宙綫同軌行。至桑駝駱海。始循其本綫。向西北前行。至得貞。桑札宗及塔克東。於是由此處進入西藏之金礦最富地方。再經過翁波。都拉克巴。光貴。與于喀爾。至諾和。爲此綫之終點。其距離約長七百英里。

(荒) 拉薩于闐綫 此綫起自拉薩。循宙洪兩綫之軌道。至騰格里池之西南角。於是由其本軌向西。北前行。經隆馬絨。特布克託羅海。與四五處小地方。至薩里。過薩里後。此綫即通過一大幅無人居之地。至巴喀爾與蘇格特。橫過山嶺。遂由高原而下。經索爾克。至塔里木河流域之雅蘇勒。在此與西北鐵路系統之車爾城于闐綫。合軌前行。至于于闐。此綫共長約七百英里。

(日) 蘭州塔光綫 此綫起自蘭州。循拉薩蘭州綫軌道同行。至青海之東南角。於是由其本軌。遶青海南岸。至都蘭奇特。即由此轉西南走。至宗札薩克。由宗札薩克。依柴達木低窪之南邊。向西南行。經過屯月。哈羅里與各爾莫。至哈目格爾。過哈目格爾後。此綫即轉西北向。經拜把水泉。那林租哈。至阿爾善特水泉。然後暫轉北向前行。橫過山脈。至塔光。即與安西于闐綫。及塔光庫爾勒綫聯合。是爲終站。此綫約長七百英里。

(月) 成都宗札薩克綫 此綫起自成都。循拉薩成都軌道前行。至灌縣。然後由其本軌向北前行。經

汝川至茂州。於是循岷江河流。向西北前行。至松潘。過松潘後。即入岷山谷地。經過東不至上勒。即由此處橫過揚子江與黃河間之分水界。再接續前行。至鄂爾吉庫舍里。於是由黃河支源。西北轉。至其正流。沿河右邊。取道察漢津。至布勒拉察布。渡黃河。至舊官路。西北轉。與拉薩蘭州綫合軌前行。直達拉尼巴爾。再轉西北向。循其本軌前行。至宗札薩克。與蘭州媿羌綫相會。是為終站。此綫行經之距離。約六百五十英里。

(盈) 寧遠車爾城綫 此綫起自寧遠。向西北行。取道懷遠鎮。至雅江。橫過江之右岸。循舊驛路前行。至西俄落。即離江邊。循驛路。至裏塘。由裏塘仍依同一方向。從別路前行。至金沙江左岸之岡沱。再沿此河邊前行。至札武三土司。橫過拉薩成都綫。過札武三土司後。此綫仍依同一方向前行。沿金沙江邊。取道圖登貢巴。至苦苦賽爾橋。即在此橫過拉薩蘭州綫。再循金沙江之北支源。至其發源處。過分水界。循駱駝路前行。經沁司坎阿洛共。至車爾城。是為終站。其距離約長一千三百五十英里。此綫為此系統之最長路綫。

(辰) 成都門公綫 此綫起自成都。向西南行。經雙流。新津。名山。至雅州。轉西北向前行。至天全。復轉西行。至打箭爐。東俄落。裏塘等地方。過裏塘後。此綫向西南行。經過巴塘。宴爾喀。至門公。約共長四百英里。所經過地方。皆係山嶺。

(辰) 成都元江綫 此綫起自成都。循成都門公綫路軌前行。至雅州。然後由其本軌。依同一方向。取道榮經。至清溪。過清溪後。此綫向南行。經越雋。至寧遠。即於此與寧遠車爾城綫之首站相會。過寧遠後。即

至會理。然後渡金沙江至雲南府。與廣州大理綫相會。於是。由雲南府循昆明池西邊。至昆陽。經過新興。昭峨。至元江。與廣州思茅綫相會。是為終站。其距離約六百英里。

(宿) 叙府大理綫 此綫起自叙府。沿揚子江左岸前行。至屏山。雷波。過雷波後。即離此河向西南行。過大梁山。至寧遠。即於此橫過成都寧遠綫。並與廣州寧遠綫及寧遠車爾城綫之首站相會。於是。再接續依同一方向前行。橫過雅龍江。至鹽源。永北。過永北後。此綫暫轉南向。渡金沙江。至賓川。然後至大理。與廣州大理綫及拉薩大理綫相會。是為終站。共長約四百英里。

(列) 叙府孟定綫 此綫起自叙府。循叙府大理綫路軌。直行至雷波。即由揚子江上流。名曰金沙江。橫過。沿此江之上流左岸。至其灣南處。即橫過成都元江綫。至元謀。復由元謀前行。至楚雄。橫過廣州大理綫。至景東。復向西南前行。橫過瀾滄江。至雲州。然後轉西南向。循瀘江支脈。至孟定。以邊界為終站。此綫共長約五百英里。

(張) 于闐噶爾渡綫 此綫起自于闐。沿克利雅河。向南行。至波魯。由波魯復轉西南行。取道阿拉什。東郎。至諾和。即與拉薩諾和綫之終站相會。過諾和後。即遠諾和湖之東邊。至羅多克。復向西南行。沿印度河。至碟穆綽克。復由碟穆綽克東南向。沿印度河上行。至噶爾渡。即於此與拉薩來吉雅令綫相會。是為終站。此綫共長約一千一百英里。

附錄二 各路站名里程總表

附錄二 各路站名里程總表

(A) 京奉鐵道

站名	距、離	北倉	開平
北京正陽門		天津總站	窪里
東便門	二·八二	天津東站	古冶
永定門	九·三〇	軍糧城	碑家店
豐台	一九·一〇	新河	雷莊
黃村	二五·四四	塘沽	坨子頭
安定	五二·八七	北塘	灤州
萬莊	六三·四四	漢沽	朱各庄
郎坊	七四·二二	蘆台	石門
落堡	八八·三〇	塘坊	安山
張莊	九九·五二	胥各莊	後封台
楊村	一一〇·四二	唐山	昌黎

二八五·八八

二九四·〇七

三〇〇·一三

三〇八·九〇

三一六·六一

三二三·八六

三二七·八二

三三三·二三

三四四·〇六

三五〇·六六

三五九·三三

張家莊	三六六·一一	白廟子	五三三·〇四	趙家屯	六七八·二七
留守營	三七五·四八	興城縣	五三四·六四	青堆子	六八五·二二
北戴河	三八七·一四	韓家溝	五四八·一七	高山子	七〇一·六九
南大寺	三九五·七一	連山	五五五·五六	天虎山	七一二·四一
秦皇島	四〇五·〇九	營盤	五六五·一〇	唐家窩舖	七二三·一四
山海關	四二二·三四	高橋	五七五·六一	勵家窩舖	七三三·六五
萬家屯	四三三·五〇	陳家屯	五八五·四八	饒陽河	七四四·七六
前所	四四一·四九	女兒河	五九五·二〇	白旗堡	七五九·九五
高嶺站	四四九·四七	錦縣	六〇五·八一	柳河溝	七七一·〇二
前衛	四六一·五八	雙羊店	六一八·〇二	新民	七八二·一四
荒地	四七五·三三	大凌河	六二九·三二	巨流河	七九三·七三
綏中縣	四八七·三三	石山站	六四四·九九	興隆店	八〇四·五八
東新莊	四九七·四八	羊圈子	六五四·七八	馬三家	八二三·一〇
沙後所	五一四·一〇	溝幫子	六六九·六八	皇姑屯	八三九·二二

附錄二 各路站名里程總表

南滿驛

八四一·九二 藩陽城

八四三·二二

五六

(B) 京漢鐵道

站名	距離	站名	距離	站名	距離
北京前門		松林店	七四	定州	二〇六
西便門	六	高碑店	八四	寨西店	二一七
跑馬場	七	定興縣	九二	新樂縣	二二七
蘆溝橋	一五	北河店	一〇〇	東長壽	二三九
長辛店	二二	固城	一〇九	新安	二五三
南岡窪	二六	徐水縣	一二三	正定府	二六三
良鄉縣	三三	漕河	一三五	柳辛莊	二七一
寶店	四一	保定府	一四六	石家莊	二七七
琉璃河	五一	于家莊	一五八	高遷村	二八八
永樂村	五九	方順橋	一六八	寶姬	二九五
涿州	六四	望都縣	一七九	元氏縣	三〇九
		清風店	一九三	大陳莊	三二七

高邑縣	三二七
鴨鶴營	三三五
鎮內	三四三
馮村	三五三
內邱縣	三六四
官莊	三七五
順德府	三九〇
沙河縣	四〇三
塔魏鎮	四一四
臨洺關	四二三
王化堡	四三三
邯鄲縣	四四二
馬頭鎮	四五八
光祿鎮	四六六

磁州	四七三
雙廟	四八二
豐樂鎮	四九三
彰德府	五〇八
寶蓮寺	五二〇
湯陰縣	五二九
宜溝鎮	五四二
濬縣	五四八
高村橋	五五七
淇縣	五六六
塔岡	五七九
衛輝府	五八九
潞王墳	六〇四
新鄉縣	六一四

小冀鎮	六三九
元村驛	六三八
忠義	六四六
詹店	六五六
黃河北岸	六六四
黃河南岸	六六八
榮澤縣	六七四
南陽	六八四
鄭州	六九六
小李莊	七〇六
謝莊	七一六
薛店	七二七
新鄭縣	七四〇
官亭	七四八

附錄二 各路站名里程總表

和尙橋	七五九	馬莊	九一〇	武勝關	一〇四〇
蘇橋	七七〇	確山縣	九二〇	東篁店	一〇四八
許州	七八〇	黃山坡	九三〇	廣水	一〇六一
大石橋	七九四	新安店	九四〇	楊家寨	一〇七五
臨潁縣	八〇六	李新店	九五〇	王家店	一〇九〇
小商橋	八一八	明港	九五七	衛家店	一〇九八
孟廟村	八二七	三官廟	九六五	花園	一一〇六
鄆城縣	八三四	長台關	九七四	陸家山	一一一七
郭店	八四〇	彭家灣	九八三	蕭家港	一一二六
西平縣	八五六	信陽州	九九六	孝感縣	一二四〇
焦莊	八七一	雙河	一〇〇九	三汜埠	一二五三
遂平縣	八八二	柳林	一〇一八	祝家灣	一二六二
大劉莊	八九二	李家寨	一〇二七	祁家灣	一二七一
駐馬店	九〇九	新店	一〇三四	橫店	一二八二

(C) 津浦鐵道

站名	距離	站名	距離	站名	距離
溝口	一一九一	漢口江岸	一二〇四	漢口循禮門	一二二〇
譙家磯	一一九八	漢口大智門	一二〇八	漢口玉帶門	一二二三
天津東站	四・三五	青縣	九三・六一	桑園	二二七・〇四
天津總站	九・八四	興濟	一〇八・二三	德州	二三八・七七
天津西站	二四・六四	姚官屯	一一六・二〇	黃河涯	二五一・二三
楊柳青	三八・八三	滄州	一二五・一九	平原縣	二七二・九四
良王莊	四三・〇五	磚河	一三八・二七	張莊	二九一・四一
獨流鎮	五一・九九	馮家口	一四六・一四	禹城縣	三〇五・一三
靜海縣	六四・〇四	泊頭	一六四・四六	晏城	三二三・五六
陳官屯	七六・〇八	南霞口	一七四・七五	桑梓店	三三八・〇八
唐官屯	八三・四八	東光縣	一八四・四一	灤口	三五〇・九三
馬廠		連鎮	一九五・二九	濟南府	三五六・三八
		安陵	二〇九・七一	黨家莊	三六九・九五

附錄二 各路站名里程總表

固山	三三三·二九	滕縣	五七三·〇六	福履集	七三五·一〇
張夏	三九〇·二一	南沙河	五八一·二一	南宿州	七四八·七二
萬德	四〇三·五二	官橋	五九一·八四	西寺坡	七六五·二四
界首	四一四·九七	臨城	六〇六·七一	任橋	七八〇·七七
泰安府	四二八·一七	沙溝	六一四·六一	固鎮	七九五·九二
東北堡	四四一·七三	韓莊	六三〇·四〇	新橋	八一〇·八七
大汝口	四五六·二一	利國驛	六三八·二三	曹老集	八二四·七一
南邑	四六八·〇六	柳泉	六五二·七〇	蚌埠	八三八·六二
吳村	四八五·四七	茅村	六六二·三三	門台子	八五三·六五
曲阜	四九五·六三	徐州府	六七三·八一	臨淮關	八六二·八九
兗州府	五一二·三八	三舖	六八九·四六	板橋	八七三·三〇
鄒縣	五三二·五〇	曹村	七〇四·三八	小溪河	八八二·四七
兩下店	五四四·一八	夾溝	七二八·四二	石門山	八八九·四一
界河	五五七·七四	李家莊	七二六·六三	明光	八九九·六六

(D)京綏鐵道

站名	距離	東園	新保安
小卞莊	九〇七・三五	沙河集	花旗營
管店	九一六・四二	滁州	浦鎮
三界	九二八・一二	烏衣	浦口
張八嶺	九四〇・五九	東營	
豐台		居庸關	下花園
廣安門	七・三三	三堡	辛莊子
西直門	一四・六一	青龍橋	宣化府
清華園	二〇・二二	西撥子	沙嶺子
清河	二五・九七	康莊	張家口
沙河	三六・二四	懷來	孔家莊
昌平縣	四五・六二	土木	郭磊莊
南口	五四・九六	沙城	柴溝堡

附錄二 各路站名里程總表

西灣堡	二六三·五九	紅砂壩	四六四·四八	白塔	六五一·八一
永嘉堡	二七九·六三	官村	四七八·六五	綏遠城	六六八·三三
天鎮	二九七·二三	蘇集	四九四·三五	台閣牧	六八六·九四
羅文皂	三一·六一	平地泉	五一〇·二五	畢克齊	七〇四·四六
陽高縣	三二六·五六	三岔口	五二五·一〇	察素齊	七一八·五七
王官人屯	三四一·四三	八蘇木	五三六·九八	陶思浩	七三五·八二
聚樂堡	三五五·九五	十八台	五四八·六七	麥達昭	七五三·八〇
周士莊	三六七·六九	馬蓋圖	五六二·四七	薩拉齊縣	七七二·〇八
大同府	三八三·一五	卓資山	五七五·五九	公積坡	七八六·四六
孤山	三九六·四五	福生莊	五八九·七五	燈口	八〇一·五一
堡子灣	四一三·八九	三道營	六〇四·八四	包頭鎮	八一五·九八
豐鎮	四二八·〇一	旗下營	六一七·八五		
新安莊	四四四·四五	陶卜齊	六三五·九九		

(五) 道清鐵道

新鄉新站之後有游家墳兩站待王站之後有李河
 一站焦作站之後有李封一站均係小站未列入

站名	距離	站名	距離
童灣 <small>又名三里灣</small>		新鄉縣	四三·四四
道口鎮	哩 一·三三	京漢站	四四·七三
王莊	七·八六	新鄉新站	四五·八六
柳衛	一六·三五	大召營	五〇·二八
衛輝府	三〇·四二	獲嘉縣	五七·四〇
白露	三六·七四	獅子營	六三·〇八
		修武縣	六七·四三
(F) 正太鐵道			
站名	距離	岩峯	三七
石家莊		微水	四二
大郭村	公里 九	南河頭	四四
獲鹿縣	一七	南張村	五一
頭泉	二二	井陘縣	五七
上安	三三	北略	六三
		南峪	六七
		娘子關	七四
		程家壠底	八二
		下盤石	九一
		岩會	九九
		亂流	一〇九
		清化鎮	九三·二一
		柏口	九〇·三九
		常口	八八·二四
		焦作	八二·二二
		待王	七五·一一

附錄二 各路站名里程總表

(G) 滬寧鐵道		距離	
站名	距離	站名	距離
白羊墅	一一五	壽陽縣	一六一
陽泉	一二一	馬首村	一六七
賽魚	一二八	上湖	一七六
坡頭	一三五	盧家莊	一八五
測石驛	一四一	殷廷	一九三
芹泉	一五一	東趙村	二〇二
上海北站	七·五六	崑山	四八·二四
真茹	一七·二五	正儀	五一·六八
南翔	二二·四一	唯亭	六二·三八
黃渡	二七·九一	外跨塘	六八·八六
安亭	三〇·九九	官濱里	七七·七二
陸家濱	四二·三六	蘇州	八三·四七
		洛社	八六·三三
		濬墅關	九八·六五
		望亭	一〇七·三三
		周涇港	一一七·八二
		無錫旗站	一二三·六七
		無錫	一二八·五四
		石塘灣	一三八·九四
		北合流	二二〇
		榆次縣	二二八
		鳴李	二二六
		北營	二三四
		太原府	二四三

橫林	一五〇・二七	丹陽	二二二・二二	龍潭	二七七・五六
戚墅堰	一五六・二八	新豐	二二〇・二七	棲霞山	二八七・五四
常州	一六七・三九	渣站	二三三・〇九	堯化門	二九六・三八
奔牛	一八五・〇一	鎮江旗站	二四二・〇四	太平門	三〇三・五八
呂城	一九二・六二	高資	二五四・七七	神策門	三〇六・四四
陵口	二〇二・七一	下蜀	二六六・四八	南京下關	三一一・〇四

(五)滬杭甬鐵道

一、上海北站間口間

站名	距離	梅家弄	二〇・二五	石湖蕩	五五・四一
上海北站		莘莊	二五・三六	楓涇	七〇・六九
梵王渡	九・一三	新橋	三三・八三	嘉善	八〇・〇三
徐家滙	一二・四五	明星橋	四一・六六	嘉興	九八・五三
龍華	一八・二八	松江	四四・五八	王店	一一五・一一

附錄二 各路站名里程總表

硤石	一三五·三二	許村	一五九·〇五	杭州	一八九·五七
斜橋	一三八·二一	臨平	一六五·五九	南星橋	一九二·七九
周王廟	一四四·四五	笕橋	一七八·四二	開口	一九五·六六
長安	一五〇·五八	艮山門	一八五·一九		

二、寧波曹娥江間

站名	距離	葉家	二五·八四	五夫	六五·九二
寧波		丈亭	三三·一一	驛亭	七二·六五
莊橋	六·九四	蜀山	三九·六八	百官	七五·八一
洪塘	一一·五八	餘姚	四七·六一	曹娥江	七七·九〇
慈谿	一八·一九	馬渚	五九·〇二		

(I) 廣九鐵道

站名	距離	車陂	二三	南岡	二八
廣州大沙頭		吉山	一六	沙村	三一
石牌	六里	烏涌	二一	新塘	三五

		(丁)吉長鐵道										
站名	距離	唐美	白石	雅瑤	仙村	石廈	石灘	石瀝潒	石龍	茶山	南社	橫瀝
頭道溝		三八	四〇	四二	四七	五二	五六	五九	六五	七一	七四	八一
興隆山	長春	常平	土塘	樟木頭	林村	塘頭廈	石鼓	天堂圍	平湖	李朗	布吉	深圳墟
		八六	九一	九九	一〇六	一一一	一二五	一二八	一二四	一三〇	一三五	一四二
	四·五 ^{公里}	深圳	上水	粉嶺	大浦墟	大浦	沙田	油蔴地	紅坳	九龍		
		一四三	一四六	一四九	一五六	一五八	一六七	一七五	一七七	一七九		
	一五·五	龍家堡										
	四·五											
	二四·九											
	三四·八											

附錄二 各路站名里程總表

(K)四洮鐵道

飲馬河	四三·一	土門嶺	七二·八	孤店子	一〇四·二
下九台	五二·〇	河灣子	八五·五	九站	一一四·四
營城子	五九·一	樺皮廠	九三·〇	吉林	一二七·七

站名	距離	一棵樹	七四·〇	豐庫	一八四·八
四平街		鄭家屯	八七·九	太平川	一九九·二
總局		臥虎屯	一一〇·九	邊昭	二二四·四
泉溝	一〇·九	玻璃山	一二六·〇	開通	二四八·五
八面城	二八·一	茂林	一四六·〇	鴻興	二六八·六
曲家店	三八·九	三林	一五六·七	雙岡	二八三·七
傅家屯	五一·五	衙門台	一六五·四	黑水	三〇〇·四
三江口	六四·三	金山	一七五·一	洮南	三二二·三

附鄭遼枝綫

站名	距離	站名	距離
鄭家屯	歐里	老關	二六·二
白市	門達	醴陵	三六·九
	大罕	板杉舖	三七·九
		姚家壩	五三·一
		峽山口	八〇·七四
		譚邊	一五·五
		奇槎	一八·八
		大鎮	二一·〇
		橫澗	二三·八
		佛山	二九·七
		街邊	三六·二
		羅村	四一·二
		上柏	四五·八
		小唐	五五·七
		獅子竇	六三·一
		白關舖	八九·九〇
		株洲	九〇·五〇
		通遼	一二三·七

(L)株萍鐵道

站名	距離	站名	距離
安源	七·二三 <small>公里</small>	老關	四四·九二
萍鄉	一九·四九	醴陵	五七·五七
峽山口	三三·九二	板杉舖	七一·〇四
		姚家壩	八〇·七四

(M)廣三鐵道

站名	距離	站名	距離
石圍塘	三·二 <small>華里</small>	譚邊	一五·五
五眼橋	八·二	奇槎	一八·八
三眼橋	一二·八	大鎮	二一·〇
邵邊		橫澗	二三·八
		佛山	二九·七
		街邊	三六·二
		羅村	四一·二
		上柏	四五·八
		小唐	五五·七
		獅子竇	六三·一

附錄二 各路站名里程總表

七〇

走馬營

七〇·八 西南

七七·七 三水

八八·二

(N) 粵漢鐵道湘鄂段

站名	距離	中伙舖	黃沙街
徐家棚		蒲圻	二六六·七八
通湘門	七·九〇 _{公里}	茶庵嶺	二七五·二六
余家灣	一〇·五〇	趙李橋	二九〇·五一
鮎魚套	一三·三九	羊樓司	三〇七·六九
紙坊	二七·九九	五里牌	三二六·五九
土地塘	四四·一五	路口舖	三四〇·二〇
山坡	五七·二八	雲溪	三四七·九六
賀勝橋	六四·三六	城陵磯	三六二·七三
官埠橋	八一·三九	岳州	三六四·六五
咸寧	八六·二二	麻塘	三六五·〇〇
汀泗橋	九九·〇四	榮家灣	三八二·〇〇
			三九五·三四

株洲 四一五·六八

(O)隴海鐵道

站名 距離

海州 楊樓

運河 一二六公里 黃口

碾莊 李莊

八義集 陽山

大徐家 楊集

黃集 劉堤園

大廟 馬牧集

大湖 商邱縣

徐州府 一九八 小壩

銅山縣 柳河

九里山 李壩集

二五八

野鷄岡

內黃

蘭封

羅王

興隆

開封

韓莊

中牟

白沙

古城

鄭州

鐵爐

四五四

五三九

附錄二 各路站名里程總表

七二

(P) 膠濟鐵道			
站名	距離		
榮陽		義井舖	
汜水		洛陽東站	六五八
鞏縣		洛陽西站	
鞏縣兵工廠		磁澗	
黑石關		新安縣	
偃師縣		鐵門	
大港	一·八哩	南泉	二六·七
四方	四·三	藍村	三三·六
滄口	一〇·八	李哥莊	三五·七
女姑口	一六·〇	膠東	四〇·三
城陽	一九·三	膠州	四五·五
		芝蘭莊	五三·一
		姚哥莊	五六·六
		高密	六一·四
		蔡家莊	七一·三
		塔耳堡	七五·三
		文嶺	七九·一
		昨山	八七·四
		黃旗堡	九〇·九
		南流	九三·三
		觀音堂	
		陝州	八〇〇
		義馬	
		灤池縣	

蝦蟆屯	九九·八	青州	一四九·二	王村	二〇一·三
坊子	一〇五·五	普通	一五四·二	普集	二〇五·五
二十里堡	一一〇·八	淄河店	一五八·三	明水	二二二·六
濰縣	一二四·一	辛店	一六三·四	棗園莊	二二六·八
大圩河	一二九·六	金嶺鎮	一六八·六	龍山	二三三·四
朱劉店	一二三·四	湖田	一七二·〇	郭店	二三〇·二
昌樂	一二八·八	張店	一七六·二	王舍人莊	二三四·八
堯溝	一三三·〇	馬尚	一七九·五	黃台	二四〇·七
譚家坊子	一三八·二	周村	一八七·五	北關	二四二·七
楊家莊	一四二·二	大臨池	一九六·六	濟南	三四四·九
(Q) 粵漢鐵道粵段					
站名	距離	小坪	三二·〇六	郭塘	四七·五三
黃沙		大朗	二八·六六	新街	五五·七八
西村	七·三九 <small>華里</small>	江村	三七·三二	樂同	六五·五五

附錄二 各路站名里程總表

七四

站名	距離	下坪	東坑
軍田	七七·五二	舊橫石	一七一·八二
銀盞坳	一〇四·五〇	黎峒	一九二·九三
迎嘴	一二二·二五	連江口	二一七·七五
源潭	一三一·四三	波羅坑	二三三·八五
甕江口	一五〇·三三	英德	二五七·〇二
昇平	一六一·八四	河頭	二七九·九六
斗山	六·三三六	松朗	五三·五五八
六村	一五·七〇八	大享	五七·七四九
沖糞	二一·〇五四	東門	六五·六六九
紅嶺	三三·六七〇	寧城	七一·八四〇
大塘	四〇·三二六	板岡	七六·五九二
四九			八五·八九八
			九二·〇〇三
			九六·二六〇
			九八·七三五
			一〇九·三六一
			一一八·七三三

(R) 寧陽鐵道

(8) 中東鐵道

站名	距離	站名	距離	站名	距離
牛灣	一二五·六〇八	南洋	一五二·一八二	會城東	一八三·五五六
大王市	一三三·四三三	大澤	一五八·九九四	都會	一九八·八〇六
司前	一三八·〇五八	蓮塘	一六七·四九四	江門	
白廟	一四一·七四五	汾水江	一七二·六八一	白石	二〇七·四三一
沙灣	一四五·三七〇	惠民門	一七九·四三二	北街	二二一·三六八
黑龍江西界		海拉爾	一九三·七七	博河多	三九九·九六
滿洲里	一八·一二二 <small>俄里</small>	哈克	二二〇·二〇	牙魯	四二八·三三三
達賴諾爾	四五·〇二	札勒木台	二四六·〇二	巴里木	四五七·八七
咱岡	七四·九二	牙克什	二七一·二三	札蘭屯	五一六·二八
赫勒洪德	一〇三·〇一	兔渡河	三〇一·一五	成吉思汗	五四六·二三
完工	一三三·六六	烏諾爾	三三〇·四一	碾子山	五七四·二〇
吳古諾爾	一六四·〇六	伊勒克的	三五八·八二	朱家坎	六〇三·六三
		興安	三七〇·〇九	庫勒	六四三·八七

附錄二 各路站名里程總表

站名	距離	站名	距離	站名	距離
齊齊哈爾	六五三·八七	二層甸子	九八四·五五	牡丹江	一二五四·七二
煙筒屯	七〇六·八七	小嶺山	一〇〇〇·六七	磨刀石	一二七五·六六
小河子	七二九·八七	帽兒山	一〇二〇·八〇	帶馬溝	一二九五·九〇
蝦蟆甸子	七五八·八七	烏吉密	一〇四九·八五	穆林	一三二四·四〇
薩勒圖	七七八·九〇	一面坡	一〇七八·四四	馬橋河	一三五三·六九
安達	八〇八·九〇	隈沙河	一一〇六·五五	太平嶺	一三七六·六〇
宋站	八三八·五〇	石頭河子	一二三五·〇四	細鱗河	一三九二·二三
滿溝	八六八·二〇	高嶺子	一二五七·〇四	小綏芬	一四二二·七四
對青山	八九八·一〇	橫道河子	一二七七·四二	交界	一四三五·二八
哈爾濱	九三五·一〇	山石	一二〇七·五八		
阿什河	九六五·二五	海林	一二三五·三五		
附哈長枝綫					
雙城鎮	四七·一七	石頭城子	九五·〇六		
五家	二九·八七	蔡家溝	七七·〇五		

齊齊哈爾

站名

距離

五家

二九·八七

蔡家溝

七七·〇五

雙城鎮

四七·一七

石頭城子

九五·〇六

(T)南滿鐵道

陶瀨洲	一二六・一八	烏海	一六五・七五	寬城子	二二八・九七
賓門	一四八・五八	沒砂子	一九三・六三		
站名	距離	田家	蓋平	太平山	一三三・〇
埠頭		瓦房店	六七・〇	大石橋	一四三・七
大連	一・八哩	王家	七一・八	分水	一五〇・六
臭水子	七・三	得利寺	七八・九	他山	一五五・三
南關嶺	一一・四	松樹	八三・〇	海城	一六〇・三
大房身	一九・〇	萬家嶺	九二・七	南台	一七〇・五
金州	二二・九	許家屯	一〇一・五	湯崗子	一七六・二
二十里台	三〇・五	九寨	一〇六・二	千山	一八三・七
三十里台	三六・五	熊岳城	一一二・五	鞍山	一八九・五
石河	四二・八	盧家屯	一二八・七	立山	一九二・八
普蘭店	四九・七	沙崗	一三五・四		一九六・〇

附錄三 各路站名里程總表

首山	二〇一·七	得勝台	二八六·七	廟子溝	三六二·三
遼陽	二〇八·二	鐵嶺	二九二·六	四平街	三六五·八
張台子	二一六·三	平頂堡	二九九·二	楊木林	三六九·九
煙台	二二二·一	中固	三〇五·九	十家堡	三七五·五
十里河	二二七·三	高台子	三二〇·二	郭家店	三八五·二
沙河	二三三·七	開原	三二三·四	蔡家	三八八·九
蘇家屯	二三八·五	金溝子	三三〇·一	大榆樹	三九四·二
渾河	二四二·八	馬仲河	三三六·四	公主嶺	三九九·一
奉天	二四八·二	昌圖	三三三·七	劉房子	四〇五·八
文官屯	二五六·三	滿井	三三七·三	陶家屯	四一二·八
虎石台	二六一·〇	泉頭	三四一·七	范家屯	四二八·八
新城子	二六八·五	雙廟子	三四八·三	大屯	四二五·三
新台子	二七六·〇	桓勾子	三五三·九	孟家屯	四三三·二
亂石山	二八〇·七	蛇牛哨	三五七·九	長春	四三七·六

附安奉鐵道

站名	距離	站名	距離
安東		秋木莊	五八·六
沙河鎮	二·〇	劉家河	六二·六
蛤蟆嶺	五·九	通遠堡	七二·四
五龍背	一五·〇	草河口	七九·九
湯山城	二〇·七	郝家堡	八六·六
高麗門	二八·一	連山關	九二·三
鳳凰城	二七·二	下馬塘	九七·七
四台子	四三·〇	南坎	一〇四·一
雞冠山	四九·八	橋頭	一一三·四
		福金	一二九·八
(U) 滇越鐵道			
河口		南溪	一五
		馬街	二九
		老范寨	四三
		大樹塘	五六
		歪頭山	一三三·一
		火連寨	一二六·七
		石橋子	一三五·〇
		蘇家屯	一三九·五
		姚千戶屯	一四三·二
		陳相屯	一五〇·七
		吳家屯	一五六·〇
		本溪湖	一六一·七

附錄二 各路站名里程總表

八〇

站名	距離	站名	距離
臘哈地	七一	大莊	一九四
白寨	八三	大塔	二二五
灣塘	九五	阿迷州	二三六
波渡箐	一〇七	小龍潭	二六〇
裸姑寨	一二一	巡檢司	二七六
戈姑	一三一	西扯邑	
落水洞	一四四	熱水塘	二八九
芷村	一五三	婆兮	三〇〇
黑龍潭	一六五	西洱	三三七
雙瓦寨	一七八	糯租	
(V) 南潯鐵道			
沙河	一〇·三四哩	德安	三三·三〇
九江		馬迺嶺	二三·〇一
黃老門	一九·五二	建昌	四八·一八
楊柳津	五〇·五〇	雲南	四七〇
徐家埠	五三·四一	呈貢	四五四
		水塘	四三六
		可保村	四一九
		宜良	四〇四
		狗街子	三八八
		滴水	三七三
		徐落波	三六三
		麻豐村	三四九

新祺周 五九·三一
 樂化 六九·五六
 南昌 七八·六七

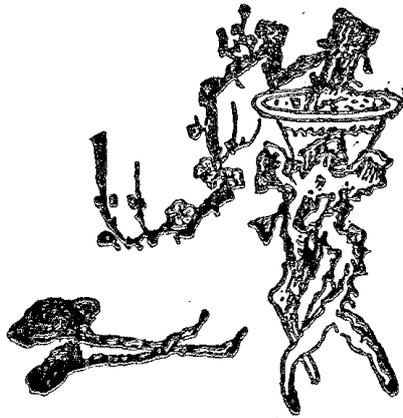
(W) 潮汕鐵道

站名	距離	華美	九·〇	楓溪	二三·〇
汕頭		彩塘市	一〇·八	潮州	二四·一
斗門橋	五·七哩	鶴巢	一四·六	意溪	二六·〇
庵埠	六·一	浮洋	一七·七		

(X) 漳廈鐵道

站名	距離	通津亭	九·六	吳宅	一六·二
嵩嶼		後港溪	一一·〇	江東橋	一九·三
海滄	四·〇哩	石美	一二·七		
下廳	七·九	蔡店	一三·四		

附錄二 各路站名里程總表



交 通 政 策

一 冊 ★ 五 角

此書為菲里波維國民計政策第四書。內容極為重要。吾國一切交通機關，正須建設，而關係複雜，非有適宜的政策不可。此書取歐美各國交通發達之歷史，一一比較研究，可資吾國借鏡者極多。

中 華 書 局 發 行



中國郵電航空史



謝彬著
一册 一元

本書共分十七章，約十餘萬言。凡

古今郵電沿革及新發軔之航空狀況，靡不搜集詳盡。文字透澈，敘述分明，而於主權之得失，尤再三致意。欲明瞭中國郵電航空事業者，尤宜手置一編。

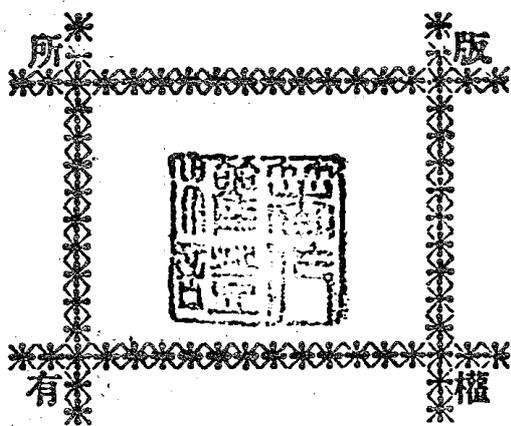
中華書局發行

民國十八年十二月印刷
民國十八年十二月發行

中國鐵道史(全一册)

◎定價銀二元

(外埠酌加郵匯費)



著者 謝彬

發行者 中華書局

印刷者 中華書局

印刷所 上海靜安寺路二七七號 中華書局

總發行所 上海棋盤街 中華書局

分發行所 中華書局

北平天津張家口石家莊邢台保定
濟南青島太原開封鄭州西安蘭州
成都重慶長沙常德衡州漢口南昌
九江安慶蕪湖南京徐州梧州雲南
福州廈門廣州汕頭潮州梧州雲南
遼寧吉林長春香港哈爾濱新加坡

(五六二四)

標商冊註

