

中華民國二十二年十月廿二日

# 政路之研究

第四期

CHINESE RAILWAY MAGAZINE

No. 4

## 目錄

圖畫

西南鐵路問題

鐵路其可不借外款歟外資應如何利用歟

論挽救軍事時期鐵路之損害

異哉京漢京綏之合併

論中國鐵路宜慎用洋員

軍路工程及其辦法之準則

全國鐵路路線意見書

中華全國鐵路紀要

日本地方鐵道法

統一鐵路工程機械委員會

美國之鐵路國有計畫

調查瓊崖實業報告書

桂路調查記

中東鐵路調查記

公牘

航空事業

京漢鐵路借款合同

叢錄

路事要聞

中國政路研究會發行

每月一次

國立北平圖書館藏

## 路政研究會月刊 告白簡章

- (一) 欲在本雜誌上登告白者請到本會事務所庶務課接洽
- (二) 告白稿件須於本雜誌出版日之前十日送到
- (三) 價目每期每行收毫洋四元全頁四分之一收洋十二元五角半頁二十五元全頁四十元特別寬幅另議
- (四) 數行均用四號字額如用花邊或木印一式三號字者均照四號字面積伸算

## 路政研究會徵文啓事

本會擬刊行雜誌除由會員担任撰述外凡關於鐵路之著述繙譯調查等稿件如有 惠教極表歡迎擬定徵文規例如下

- 一 撰述繙譯之稿以切於實用發達鐵路新智識爲主調查之稿以確合實事圖表詳明爲尙關於路事交涉之調查稿件尤所歡迎
- 二 來稿登入本雜誌者每篇酌定潤例 甲等毫洋三十元 乙等二十元 丙等十元 丁等五元 憑文論定不限字數如鴻篇鉅製關係新發明者特別從優酬潤
- 三 來稿請書明姓名住址以便通訊如有願以別字登載者亦請註明
- 四 未經登載之來稿恕不檢還
- 五 已經登載之來稿版權概歸本會所有

投稿者請郵寄廣州長堤二馬路榮利新街三號本會郵資自給

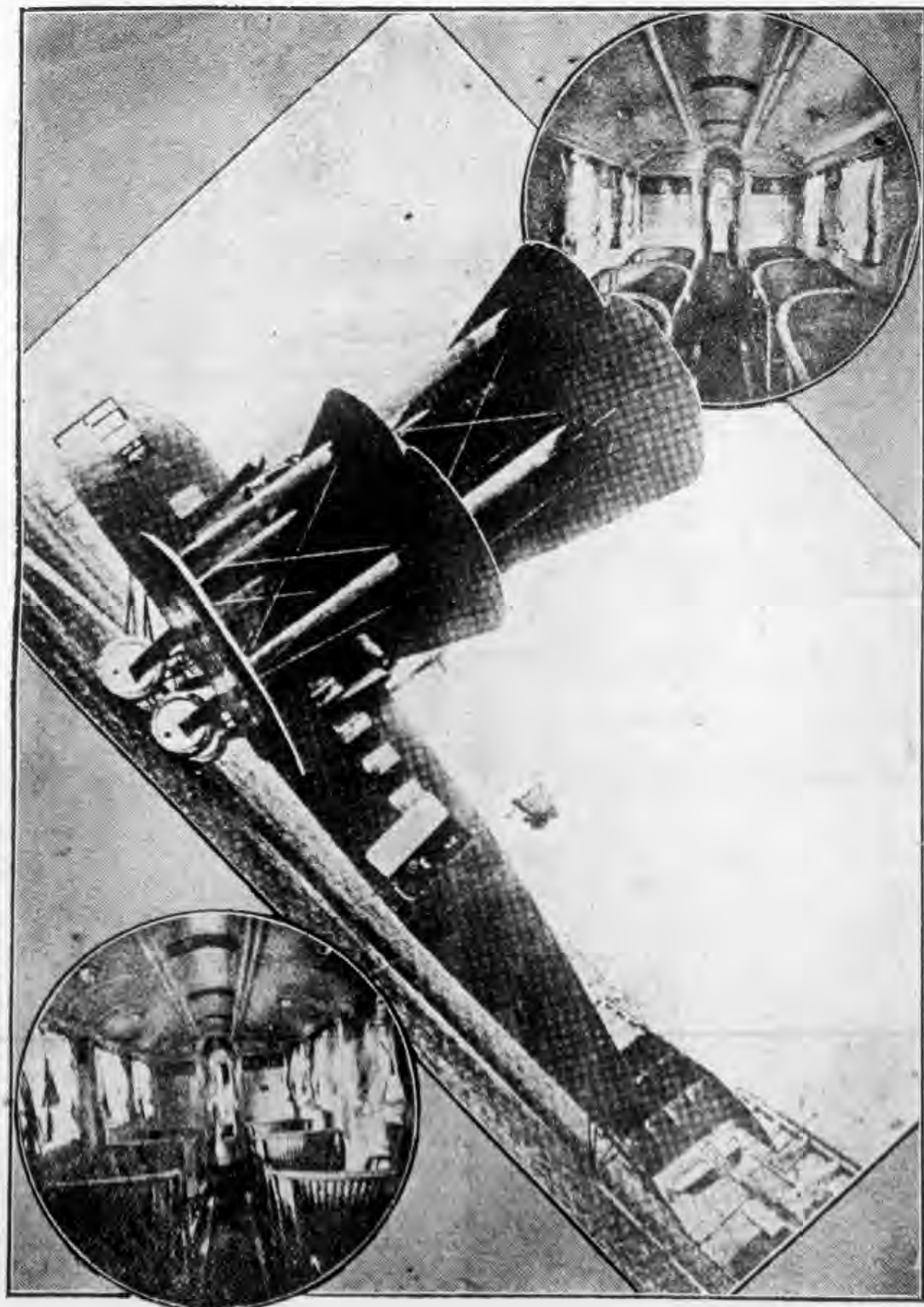
中華民國郵政局特准掛號認爲新聞紙類



# 最新最大之旅客用飛行機

機體內設備極精緻坐位用藤椅

此圖中飛機為三葉式係英國製造其發動機有四各一十馬力具四百餘駕駛者外尚堪載旅客十四人



電熱機電燈玻璃窗以及通風各種之設備應有盡有



## 廣 東 中 國 銀 行 廣 告

本銀行於民國七年修正則例股東會成立公股商  
股實在已收足資本一千二百二十七萬九千八百  
元歷年盈餘公積金達一百二十九萬八千五百五  
十二元六角特別公積金達一百八十九萬八千九  
百三十三元六角八分總行設立北京各省埠設有  
分行號所一百十處廣東分行存款利率無論定期  
活期概從優待欲知詳細章程請來本行接洽營業  
時間除例假及星期照章休業外每日自上午十時  
起至下午一時止下午二時起至三時止如蒙賜顧  
極爲歡迎此佈

中國銀行廣東分行謹啓

## 廣三鐵路團體乘車廣告

啓者本路起於廣州之石圍塘經佛山鎮而達三水縣城全綫距離八十八華里二每日開駛列車往來各五次與梧州肇慶水籐等處汽船皆可啣接車行穩速座位寬舒沿路風景之美古蹟之多不勝枚舉而尤推鼎湖西樵等處爲冠距站不遠一葦可航旅行遊獵均多樂事湖中陳設客榻亦可資休憩現本路發售團體乘車券無論普通團體與學生團體均可享減價之利益人數愈多車價愈廉以表示歡迎之意學界旅行尤爲特別優待 各界諸君欲知乘車詳細章程請函致石圍塘車務課主任可也

電話一四一零

# 交 通 銀 行 廣 告

本銀行設立於前清光緒年間迄今已屆十年額定資本金廣庫平銀一千萬兩國內設有分行八十餘處國外設有分行二處此外另有代理兌換機關二千餘處凡商業銀行所有之業務如電匯信匯票匯買賣生金生銀往來定期存款抵押放款代收票據款項保存貴重物件代售私家債票諸種營業本行無不具備茲奉 政府特許專有代理國庫發行鈔票代募公債之特權所有與各界來往 積俱係案照吾國社會慣習異常通融敏捷收取滙兌等費尤為公道無論通商大埠僻地遠隔凡本行已有分行或代理機關者均可滙兌是以設立以來疊蒙 政府獎勵社會贊許所發鈔票準備充足兌換便利凡公款出入完糧納稅發息放餉商場交易以及應付輪船郵電各費一律通用尤為本行之特色茲將本行總分行地點開列如左

◎總行 北京

◎分行 (京兆區域) 北京 通縣 (直隸省) 天津 保定 海甸 唐山 順德 勝芳 馬棗 障縣 (山東) 濟南 德州 濟甯 廠莊 烟台 龍口 (河南省) 開封 洛陽 周家口 觀河 信陽 鄭縣 魯作 道口 坤德 新鄉 歸德 南陽 高州 (山西省) 石家莊 豐鎮 大隅 陽高 (江蘇省) 上海 揚州 浦口 無錫 徐州 蚌埠 清江浦 鎮江 蘇州 板浦 (江西省) 九江 (浙江省) 杭州 寧波 (湖北省) 漢口 宜昌 沙市 (湖南省) 長沙 湘潭 寶慶 益陽 衡州 常德 (四川省) 重慶 (安徽省) 蕪湖 安慶 宣城 合 運濤 亳州 (廣東省) 廣州 (東三省) 營口 奉天 長春 吉林 鐵嶺 家台 建縣 臘爾濱 遠源 琿春 鐵縣 (特別區域) 熱河 歸化 張家口 (即秦陽疆) 赤峯 所處 (海外) 香港 新加坡 香港分行設在文咸街

茲將息價臚列於後 十二個月週息五厘 六個月週息四厘 三個月週息二厘半 月息二厘

香港交通銀行經理人啓

# 是廣東第一大酒店

## 亞洲大酒店廣告

◎歡迎中西來賓

◎房租格外相宜

本酒店設廣州西堤。仿美國最新建築法。全座用英泥鐵石結構而成。十二層樓。數百房間。形勢宏偉。地盤穩固。空氣光線。十分充足。天台花園。玻璃酒吧。升降電機。電燈水喉。無不齊備。誠粵東最安適最衛生最壯麗之大旅館。現值舊歷新年。賞玩珠海春光。定多嘉賓戾止。仍將大小房租一律減收八折。格外相宜。以表歡迎。此佈。

## 亞洲大酒店

專備雅潔房舍接待中西仕商

THE HOTEL "ASIA"  
CANTON.

廣州西堤大馬路

電話三三三〇三號

各房租價目

購費另計

一元 二元 三元  
四元 五元 七元  
長租格外相宜

唐西餐價目

菜式另詳 筵席隨時面議  
「唐餐」三毫 五毫 一元  
「西餐」五毫 七毫 二元



# 廣東地方實業儲蓄銀行廣告

## 儲蓄白話廣告

做人最苦的事。是沒有錢用。若要錢用。總靠平日慢慢儲蓄起來。譬如今天身邊有五毫子。隨使  
用去就沒有了。若送到實業銀行裡邊儲蓄起來。這五毫子就保得住。天天就有利息了。明天再送五  
毫子去。就合成一元了。天天就可生出一元的利息了。一天一天慢慢儲蓄起來。能儲蓄百元或數百  
元。就算一筆家當了。做生意可以拿作資本。有緊要的事可以拿來用。若儲蓄到百元或數百元。能  
得不去用他。存到十年。二十年之後。利上加利。就變成千元萬元了。豈不是小康之家嗎。我們銀  
行辦儲蓄的事。是營業一部分。專為你們保管錢銀的。你們快快將銀來儲蓄。并人人相勸。節省的  
錢拿來儲蓄。隨時可存。隨時可拿。積少成多。人人來儲蓄。人人有錢。豈不是好。所以外國市鎮  
。總有一儲蓄銀行。外國人的錢。不肯放在家裡過夜。因一日有一日的利息也。你們大家應該要曉  
得纔是。

## 儲蓄南音

錢一個字。你話幾咁神通。有錢個陣。就份外英雄。事業萬般。能以運動。誰人不羨。發財公。總係  
若要發財。就味把錢亂用。必要首先儲蓄。裕金融。你睇實業銀行。資本附重。生財有道。運籌工。營  
運多方。唔止一種。第一為人儲蓄。格外通融。有款貯在該行。穩如鐵桶。好過時常死守在家中。手  
摺立回。昭信用。存款不拘多少。利益實在無窮。五個單毫。就有利息奉。天天有利。有日丟空。存係  
日蓄五毫。日日能接躡。其中利息。就登登重重。如果手上有錢。唔等用。本科相生。日久有功。積  
少成多。好比把銀樹種。算來人世。唔駛憂窮。捨得儲備有錢。都係咁好。咁就人人都作富家翁。語  
云富貴心頭湧。奉勸大家有錢唔好濫用。要儲蓄儲蓄。咁就利益無窮。

# 廣東地方實業儲蓄銀行廣告

## 大注意

愛國家 實業家 資本家 勞働家 儲蓄家  
 備工家 公共團體 不可不看

本銀行資本三百萬官商合辦係於六年五月八日開幕注重實業舉凡有利地方流通市面金融之事無不積極進行公平交易匯劃溝通如蒙 仕商賜顧格外歡迎並特設儲蓄一科為國民保管資財茲將附款簡章列左

(甲) 定期存款 三箇月週息四厘八算 六箇月週息六厘算 十二箇月週息七厘二算

(乙) 往來活期存款週息六厘算按日計息每年於六月尾十二月尾為結算之期將其所得利息加入本金內一並生息但計利方法以百元起百元以下之零數不計利息不及半年隨存隨支者週息三厘六算

(丙) 特別活期小存款此項存款以五毫起本行即立回手摺一本交執嗣後均憑此摺存入支出甚為利便週息六厘算按日計息每年以六月底及十二月底結算一次將所得利息加入本金生息不及半年隨存隨支者週息三厘六算

### 通匯處

北京	天津	南京	上海	漢口	福建	廈門	杭州	桂林	梧州
南寧	龍州	柳州	欽州	海口	徐州	蚌埠	常州	無錫	
溫州	處州	台州	寧波	紹興	香港	汕頭			

廣州濠畔街實業銀行謹啓

電話 三百四十三號  
 二百六十三號

論 著

西南鐵路問題

(續前期)

偉 秋

(三)西南鐵路建築之計劃

我人築一室。營一宅。尙不可無相當之計劃。况鐵路問題固大異夫一室一宅之微者。故吾上既述西南鐵路關係之重要。與其建築之不容或緩。茲復就計劃上一商焉。西南鐵路建築之計劃。雖有種種。然吾以爲肇頭第一事。實莫要於確立西南鐵路之基礎。易詞以明之。鐵路事業。先進國恒有劃歸特別會計範圍。使之立於通常預算案以外。而絕對不受他力支配也者。(近北京政府頒佈所謂特別會計法。即純爲鐵路電政等事而設。)吾謂西南鐵路。又當立於北京交通部所謂特別會計以外。而別組一系。使之永永不受其他國有鐵路之影響。吾固知南北終當統一。然西南鐵路不圖發展則已。否則不可不於現所謂國有鐵路外別闢一局。以確立其基礎。則吾所敢斷言者也。吾今茲之爲是言。非欲於所謂新舊交通系而外。(現交通系雖有新舊之分。然其以鐵路爲窟穴。則一觀其對於新銀團及外交委員會提議之統一鐵路案。皆一致反對。足

見一班)更組一西南式之交通系也。(此名詞當數月前軍府交通部催促粵路公司改選總協理時嘗一度出現於各地報紙吾願讀吾文者毋作此偏見)誠以我國鐵路表面上雖名為國有其實資本皆出諸外人。除京張一路外並無中國資本自營之鐵路。其路線之已成者無論長短如京漢。如津浦。如京奉。如正太。如汴洛。如吉長。如廣九。如道清。如四鄭。如杭滬。皆有外國資本。其未成之長線如川粵漢。如海蘭。皆已收一部分之外國資本。而所成之路不過一段者如同成。如浦信。如甯湘。如沙興。如濱黑。如欽渝。皆已收一部分之外國墊款。而並未開工者(查欽渝鐵路已二次收入外國墊款此為吾前段所未及詳是西南鐵路對外交涉又增一重困難矣)且此特專就前清言之耳。民國以後如海蘭。如同成。如浦信。如甯湘。如沙興。如濱黑。如欽渝之墊款。如四鄭。如中英公司之借款。如濟順高徐之墊款。又皆其仰給於外人餘瀝之彰彰者也。據吾人所謂查其屬於民國前所借入者。至民國六年。即西歷千九百十七年止。除已按年還本外。共英金二千八百萬磅。法金七千五百七十八萬佛郎。日金四百三十九萬三千餘元。其屬於民國借入或墊款者。共英金五百七十餘萬磅。法金一千萬佛郎。日金五百萬元。規銀二百六十萬兩。六年以後更有借款。則膠濟延長線。濟順高徐兩路墊款。日金二千萬元。滿蒙五路墊款。日金二千萬元。其尤顯著者也。查歷年各路營業。贏絀對抵。加以還本付息。每年所短約銀七八百萬元。積欠至

今又在四千萬元以上。綜計全國路債。以現在金價折算。約達四萬萬有奇。計民國八年應還之本。雖僅英金卅餘萬磅（因到期者不過數路）然八年以後。到期愈多。逐年增加之率。各路營業收入。益不能相抵。以現有之債額計算。還本最多年限。約在英金二百萬磅以上。縱付息遞減。而本息相殺。較之現在還本付息之數。亦約三四倍有奇。且戰後金價已有漸高之勢。金價日貴。銀價日賤。我國還債。向以銀價折合金磅。其損失尤無待言。是現在每年所短七八百萬元者。今後短絀之數。必不止此。欲不破產。又安可得。（北京交通部所刊行之六年度全國鐵路會計統計總報告書。祇鋪張各路之成績於債務實在情形。獨缺焉。不詳毋亦不欲以真相示人歟）是所謂鐵路云云。直亡國之禍胎而已。抑其所以至此之真因。尤有足令人聞之而痛哭流涕者。蓋論其遠因。實造端於清季郵傳部初設之日。所謂交通當局。路界人員。久視鐵路為私黨之大本營。內而郵部。外而路局。濯沆一氣。表裡為姦。以外債為專利。以銀行為聲援。層層壁壘。亦層層黑幕。相演相嬗。遞至今日。而全局遂於是夫殭。是非吾之故甚其詞也。猶憶辛亥革命之始。項城再起。初尚徘徊。後經交通系某人親往勸駕。袁意乃決。說者謂袁之所以遲遲其行者。蓋財政問題之尚有待於解決。萬事俱備。祇欠此君。而某要人獨能毅然負此重責。實為項城再出之原動力。故其後袁自脅逼清帝退位。以至稱帝。始終皆倚之若左右手。軍隊之運動。議員之收買。偉人



之籠絡。民意之製造。凡有需於金錢之接濟者。雖如韓信將兵之多多益善。亦未嘗或缺焉。此其故可憭然悟矣。段祺瑞繼之。小徐建策。曹章賣國。飲水思源。要不外以鐵路爲挹注。嗚呼。我國民其思之。今日借一債。則斷送一鐵路。明日借一債。則又斷送一鐵路。借債築路其名。以之供軍閥派建築地盤之。資料則其實。路有盡而債無窮。以無窮之債。賣有盡之路。此一筆光怪陸離之糊塗帳。尙有一顧之價值否耶。語不云乎。前車既覆。後車當鑒。吾所謂西南鐵路當於現所謂國有鐵路外別闢一局面者此也。然則如之何而可。

基於上述理由。吾以爲欲確立西南鐵路之基礎。莫要於就可能的範圍以內。確定民辦之局。何言之。以西南幅員之廣。而鐵路工程之大。其所需資本幾何。非經專門家實地勘測而後。固未能武斷。然據遠東時報所言。畧謂中國鐵路之最爲重要。及於建築工程上最有趣味者。厥爲四川省中之鐵路。四川地方二十一萬八千五百方英里。大於法國或德國。與日本較。且幾大至一倍。有半。其路線之已測定者有二。一爲長江線。由漢口起。向西沿長江經巫陝至重慶。再西北進至成都。全線長九百三十九英里。由屬於湖廣鐵路之各外國工程師所勘測。一爲漢江線。由京漢路線信陽州站起。在漢口北一百三十一英里。漢江線在此與京漢路相接。向西北行。沿漢江。達資陽。乃向西南轉。經川陝邊界而入川省。以達成都。全線長八百九十五英里。由美國工程師根

據西門子加萊建築公司合約所勘測。長江線全部建築及設備費預算爲二萬一千二百六十八萬八千七百元。漢江線預算一萬七千七百二十一萬一千六百元。（該報評論主張築漢江線）夫四川鐵路僅西南八省鐵路之一部。而長江漢江兩線又僅川省鐵路之一部。而其需費之鉅已如此。則西南鐵路可知。此而唱民辦之高調。似亦遠於事情。抑知我國今日。民力雖甚困乏。然海外華僑之以富豪聞者。因所在多有。當此外交失敗。我僑胞情殷內向之秋。誠以開誠布公。以招徠之。勞來安集。以保護之。使投資不致有恐慌之慮。吾知我僑胞之輦資歸國。以從事生利事業者。當必爭先恐後。（現南京因華僑回國經營實業多昧於內地情形。已設有華僑招待處）矧以今日國庫之支絀。雖日乞靈於外債。猶恐無術以救貧。欲不破產。且不可得。寧復有築路之能力。藉曰借債以經營之。則國有其名。斷送其實。以交通要政。而轉等於自殺。則又何苦多此一舉爲也。職是之故。西南鐵路資本問題之解決。有二：（一）完全民辦。先由交通當局統籌全局。將應築各路之路線。詳細劃定。孰者最要。孰者次要。孰者工程鉅。孰者工程小。一一繪圖立說。或分段招商承辦。或歸各省集款自築。或西南八省同時舉辦。或就地方情形。酌分先後。擇其易於集事者。即定有系統之計劃。急起直追。以赴之。其辦法（甲）凡承築鐵路之公司。限若干年。即將全路築成。自築成之日起。以三十年爲專利時期。不得別築他路。以防碍其營業。惟三十年後。

政府得償還該公司資本。收回國有。(乙)各國關於交通事業之振興。類皆由國庫酌量補助。以資獎勵。甚且有指定航線。懸重金以鼓勵其國民。使之躉路藍縷。置船行使也者。日本航業之發達。與其郵航公司之得有今日。即其政府實力提倡之良果。我國官吏。信用缺乏。資本家恒視投資興業爲畏途。是宜確定獎勵之方法。或某路每年由政府助以額定之建築費。某路由政府保息若干年。務有以協助之。鼓舞之。使投資者有恃而無恐。此其事雖非財莫舉。然金錢不過信用之準備。信用鞏固。則國庫一紙一券。皆可以取金錢而代之。而不患無財。觀諸世界各國。可以概見。亦視夫當局理財之法何如耳。抑現八省鐵路督辦處經費之指定。前曾有由關款接濟之議。實則專款之可以指撥者。尤不僅關餘有然。一清季各省地方自治之籌辦。皆定有專款。自辛亥而後。地方自治之停辦。已數年於茲。此款經各省當道飭屬保管。業有明文。然自治既有專款。則某一年之自治。即有某一年之經費。歷年積存之款。事實上固無異盈餘。即或暫時移作別用。然顧名思義。終當歸還。功令所在。無可假借。以地方之財。供地方築路之需。(此款積存既久。爲數之鉅。可想而知)名正言順。誰曰不宜。此其足資挹注一也。二查吾國歷年之償還外債。均照金磅計算。歐戰後金價日平。從前八兩餘銀之磅價。已一變而爲三兩有半。(此就近來磅價平均計)以今例昔盈餘之數。當在過半以上。吾國長期外債。截至民國六年止。實共十五萬一千二

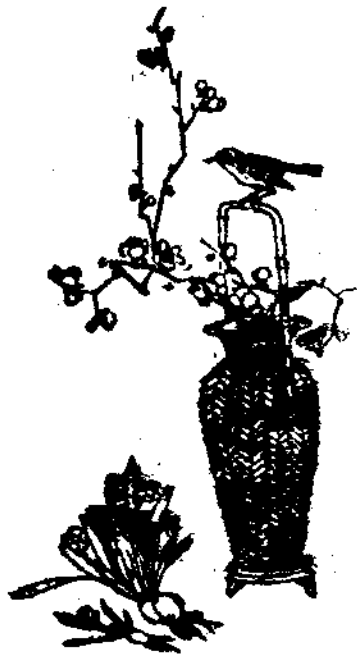
百三十八萬九千八百六十五元。每年應付本息一萬零九百八十九萬七千六百六十元。短期外債二千九百七十一萬零二百零一元。每年應付本息一千六百六十五萬八千二百元。共計一萬二千六百五十萬五千五百六十元。以近時市價較前年之磅價。當餘七千餘萬元。是歐戰五年盈餘之數。已在三萬萬以上。此項餘款。究竟作何用度。北京政府始終未聞有隻字之宣布。誠能以之爲補助民辦鐵路之需。西南即得其半。數已不少。夫外債除賠款外。原以路債爲大宗。以路債之盈餘。作築路之經費。其誰曰不宜。此其足資挹者注二也。即此一二事。已大足爲藉手之資。亦視當局之決心如何耳。(丙)吾國每經一度國內戰爭。則必多借一次善後大借款。而其所謂之最大問題。固莫要於裁兵。此國人之所知也。今誠能以過剩之兵。築待闢之路。以裁兵之費。爲築路之需。爲目前計。兵既不患無安插之方法。爲將來計。交通便利。百業振興。兵尤不虞無宣洩之尾閘。就兵言。兵既可謀根本之解決。而各路得此助力。國民當益樂於投資。民國初年。陳炯明督粵。曾督率軍士。開闢全粵軍路。粵人至今稱之一舉兩得。計孰便焉。(丁)日前北方武人。嘗有組織大實業公司之議。個人認股。動多至三二百萬。其資本總額。初擬定爲十萬萬。蓋民國成立以來。國與民皆貧。而官則富。馮國璋積資至二千餘萬之多。其先例也。我西南當道。雖人人以廉潔自持。情形固與北方殊。然近來名流鉅公。類多注重實業。陸榮廷總裁譚浩明督軍。據報

紙所載。實皆爲實業界之先覺。登高一呼。萬山皆應。誠能由軍政兩界。首先投資以爲之倡。吾知國內外資本家之聞風興起。當必有爭先恐後者。是亦促成民辦之一法也。(戊)從來資本家之所以視興辦實業爲畏途者。非不知實業之重要。實言之。則由於官場之無信。與保護之不力耳。今誠欲提倡民辦。以圖西南鐵路事業之發展。是宜嚴定保護章程。有困難者。則代爲排除。有破壞者。則代爲維持之。而對於路公司之用人行政。則又認定民辦二字。絕對不容有絲毫干涉之意味。而謂國民仍不樂於投資。吾知其必不爾也。凡此皆獎勵民辦之亟當注意者也。(二)利用外資。以我國今日公私之交困。欲開發富源。自不能不有待於外資之輸入。故借債以投諸生利事業。本爲吾人所贊成。所慮者條件等酷。不特不能利用外資。轉爲外資所利用耳。查我國礦業條例。原許外人投資。而最近廣州市電車路之承築。亦准兼招外股。雖我國與外人合辦實業。類皆太阿倒持。然推其所以致此之真因。實由組織之始。無論由外人主動。抑由我國自動。大都藉實業借債之美名。而一方則企圖經濟侵略之實行。一方則利在得款。以供一時之揮霍。其結果之不良。初不待智者而始知。今誠能認定民辦主義。惟以一定條件。仍許路公司得兼招外股。實言之。以本國人爲主體。所有公司組織。鐵路事業。悉完全受本國法律之支配。而外人資本。又明定限制。不得逾於資本總額自之幾。務使無絲毫之流弊而後已。則安見其覆轍之果。根毒



也。頃者孫中山先生所擬建國計劃。亦贊成利用各國歐戰後過賸之器械物質人力以開發中國之富源。天下兩利事業。固無有善於是者。西南鐵路資本問題之解決。此又其一也。上述二事。誠能見諸實行。西南鐵路民辦之基礎。已不虞其不鞏固。即令南北終當統一。然一則國有一則民有一。則借民債建築。一則國民自營。其結果又詎能同日而語。語曰。言論爲事實之母。我西南當局果有此決心乎。吾請懸吾說以覘之。

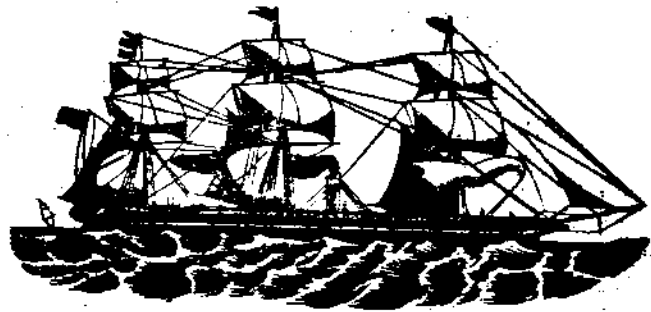
(已完)



期 四 第

---

論 著 西 南 鐵 路 問 題



六

## 鐵路其可不借外款歟外資應如何利用歟

(續前期)

俞鳳韶

### (甲)募債之前應預備者

#### (一)改革貨幣本位

我國幣制用銀本位陷於孤立境地詳如上文方今金賤銀貴爲我用銀國改用金本位之最好時機即不爲募債計亦當決議改革此問題大又極繁複別有改革幣制意見書述其概畧茲不及詳幣制一改則外資輸入均爲便利所不利者例惟操縱金銀匯率之銀行家耳若以幣制之改尙需時日而募債須急辦則如往日借款之用他國貨幣爲債券本位亦無不可法國亦曾在美發行美金債券國際借貸此例甚多惟歐戰之後各國幣制多有失其常軌者債券不可用已失常軌之國幣爲本位致冒投機之險

#### (二)設立國際滙業銀行

我國無對外之信用機關動輒爲人挾持其弊害詳如上文民國元年時頒布興華滙業銀行條例用意甚善惜未成而中止若某某滙業銀行僅爲某國政治作用久爲輿論詬病無足置議今亟宜自創國際滙業銀行其資本可由國內各大銀行及海外華僑協力募集幣制未改定時可暫用他國貨幣爲本位初創時應延

聘外國著名銀行家經理其事以昭信用海外各要區遍設分行慎簡行員爲廣聯絡以是爲溝通世界金融之初步非僅一行營業之關係也

### (三) 提創國民節儉儲蓄及資金運用

上列兩事爲吸收外資之預備然

自由募債不分國內外於已國之資本尤應注意繁盛商埠風俗日侈多糜資於不復之地而樸儉之區尙有窖金不用之陋習二者不同其害於一國經濟則相等今宜用種種方法如演說白話文學校教課等勸導國民儲蓄奢則勸之儉儉則勸其投資以生利同時廣設各種儲蓄機關如郵便儲金儲蓄銀行儲蓄協會等務使人民利便樂於儲金頒布關於儲蓄各條例善爲監督以杜欺僞必使人民積有餘資迺可以應公債之募集各國儲蓄金條例有專限制投資於國債及地方公債以求穩實者我國雖一時未能設此限制果有確實可恃之公債則儲金之一部分必有由儲蓄機關轉投資於公債者我國人口號稱四萬萬假定全數中十分之一歲儲一金每歲可得四千萬本息疊計積二十年可償清現負之外債日計不足歲計有餘苦資本之匱乏者盡於此致意也

### (乙) 募債時應注重者

#### (一) 路線之選擇

官辦事業之爲世人輕視也久矣外不足昭信於各國內不足取

信於國民今欲一矯積習必先辦成數種有效之事業成績昭著而後措手較易今以造路而募債必擇路線之易於獲利者使本息償還確有把握若是則國防拓邊之路不可列爲首圖當於商業繁盛物產豐饒之處選擇線路爲着手地路線之重復營業盛而獲利易者大約當具下列數要點

(一)起點終點爲商業交通重要區域

(二)路線經過多名城巨鎮或富於農產礦產物之區域

(三)無他平行線及航線之競爭

(四)難工不多地價不貴成本較輕

(五)有優良之海港或大河流爲輸送聯絡點就是五者以選擇路線已成之路若京漢京奉差爲近之京綏缺四五兩者津浦於第三點不合故營業稍次未成之路惟粵漢廣成欽渝諸路庶幾具似苟擇路線爲募債造路之始基其先由此數路設想可已

## (二)債券之貨幣本位

我國以幣制之孤立致與世界金融聲氣隔絕已如上文所言今自由募債既不分國內外務爲兼收並蓄之計自當趨從世界多數之利便能自定幣制改革銀本位上也若急不及待亦當如舊時外債之債券暫用他國金幣計數惟選用



他國貨幣（一）當取其幣制基礎較為穩固者（二）當取其金融勢力較為雄厚者幣制之基礎不穩則漲落無定金融之勢力不厚則吸收為難二者兼具似用美金為宜若以金價過低謂募金不免受虧者則外債孰非以金幣結算者自由募債猶可募得國內一部分之資本以視外債之損失尙彼勝於此也

### （三）利息之輕重

我國近年苦於銀荒平常商市之借貸利息皆在月息一分以上而公家挪借以低價之鈔券搭成之短期借項借鈔還現計息且在四五分之外夫銀根之緊迫若此利息之騰貴如彼而發行公債歲息多定六七厘最多不越八厘與市價相去懸絕即有信用確實之債券除強迫勒限之外果孰有人應募者近如三四年公債到期本息亦尙弗愆而債券市價總在五六折左右且多為異邦人購置以去蓋以息率計之現金千圓月息一分歲得息百二十圓以購債券歲息六厘僅得六十圓債券千元之息歲所得視尋常息收僅當其半則債券低折至五六成實情勢之無可避免者也歐州舊公債歲息多係三厘左右戰時戰後之募債多高至四五厘照我國金融情狀確實可恃之公債必歲息一分以上迺可自由募集即為吸收外資計初發行時信用未充非有重息何以招致若嫌息價高而耗損大則公債條例可規定若干年後隨時償還一至金融弛緩息率低廉之時

即可募集輕息之公債以償還重息之公債所耗無幾當國者不當惜小費而沮大謀也

#### (四)債權人之監督

我國歷來之鐵路外債債權人之權利至優工程司之引用材料之採辦路線之選擇章程之規定無一不仰承債權人之意旨名爲借款實則包辦然如隴海順濟高徐借款之移諸他用則債權人又似默許也者則以外交政治之作用不惜犧牲路款於是鐵路借款之黑幕不可究詰今自由募債舉債權人不正當之權利一掃而清之然承積弊之後我縱且且自矢路債悉用諸路事然投資者未必遽信我不蹈隴海高徐順濟之覆轍故當畧予債權人以監督之權以昭我之信用債權人承募借款一千萬或五百萬以上不論個人或多數人一團體或多數團體得推舉代表一人合組一債權代表團駐某路之總辦事處由路局供給公費此代表之職權(一)得查核借款存放支用之簿記及其文件(二)得調查工程及管理之情形材料之價值以視其合宜與否(三)得於工程管理及採辦材料各事宜陳述意見書於路事當局由當局決定(四)得於付息償本時先期告知路局預備(五)得於付息償本愆期時代表債權人催索並處置(六)設借款移用諸路事以外得代表債權人要求損害賠償以上諸端債權人監督之方畧具於我用大購料定線制章之權限絕無妨碍視向之借款而兼包辦之契約不可同日語若我辦有成

效信用愈著則監督愈輕將來或債權人不須監督而樂於應募是在我善自爲之已

### (五) 餘利之分給

債款既有一定之利息此外之餘利照理無須分給然我國鐵路各借款多有餘利提成之訂定而如贖回京漢鐵路之公債亦於八厘歲息外別定分給餘利之條今自由募債入手之時若比照舊例限制過嚴不足以鼓舞應募人之興趣故募債之始當參酌各借款與京漢公債之例酌分餘利與債權人至多以純益若干成爲度此優待債權人而促自由募債之成功也

### (六) 委托發行之機關

自由募債之成功與否全視發行機關之得力不得力無論若何優異之條件豐厚之利息而無得力之發行機關則債券仍爲篋笥中物不能流行於市上前文甲條之二項主張設立國際滙業銀行即所以爲發行地步然銀行非咄嗟遽能成立即能成立亦非旦夕即能造成信用三年之艾求以待用當銀行未成立或初立未有力量時不能不籌一應急方法應選派專員聯絡中外有名之銀行有願代爲發行者初時酬佣不妨從優用種種鼓吹方法推廣發行歐美大市場銷售債券尤有賴於運用之妙

此非可以定法求者第一要務即在委托之得人成敗得失胥視此矣

以上所述關於自由募債之要點畧具茲更假定具體之計畫以供商榷則尤易於瞭解也

今假定以廣州至成都之路線爲募債建築之始基廣成路線畧爲三千餘里每里建築車輛各費照各線路本比例計算假定爲四萬元須一萬二千萬元加以其他附屬各項條例如下

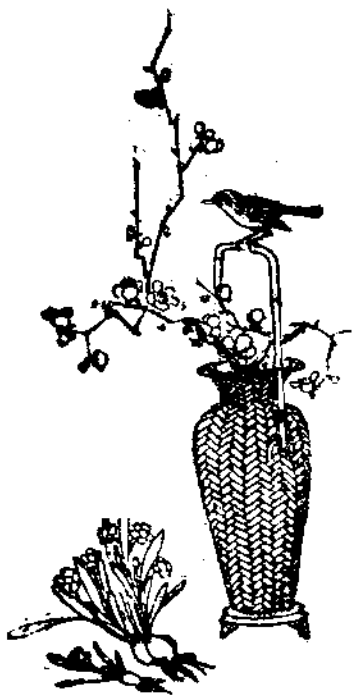
- (一) 建築車輛各費約一萬二千萬元
- (二) 開浚出海海港及籌備碼頭船塢等項約一千五百萬元
- (三) 設供給路工用之水坭廠五百萬元
- (四) 設機車廠五百萬元
- (五) 就附近森林設刊造枕木廠五百萬元
- (六) 開發附近煤礦供行車之需一千萬元

以上共一萬六千萬元作爲募集之債額近來金價低廉美金一元約與我一元主幣等價假定以美金爲募債之本位發行美金債券一萬六千萬元以所辦事業爲担保分兩期募集第一期一萬萬元第二期六千萬元以一歲爲一期照額面十足發行不予折扣利率週息一分發小額之債券如五元十元者以期普及延聘著名工程師勘测調查頒布建築計畫書營業概算書使投資者瞭知規畫之確實開車後獲有利益准債權人分取純益金十成之二三以資鼓勵委托中外有信用之銀行代爲發行酬佣視通例加優各路路本之配置大率材料車輛占十成中之

六七而工費及他項支銷不過占三四成購置材料車輛可與大工廠接洽用分期償還之法先付現金二三成其餘則以債券抵押陸續撥付債權人得組織代表團監視路事其權限於募債章程中規定具體之計畫大概如是

我所慮者方今國內特殊之勢力抗衡爭峙法紀蕩然軍人跋扈動輒扣車輛占路線以遂其特殊之舉動津浦京奉等借外款之鐵路尙且不免新銀行團之用意以列國分造各路監督之勢力未足迺思協羣力以爲我監督而國人之歡迎外資者亦非徒以資本之關係打穿壁後實有藉外力以抵制特殊勢力之意嗚呼此則非我之所忍言矣

(完)



## 論挽救軍事時期鐵路之損害

陳鴻燊

狂風暴雨。大霧迷漫。淺沙觸礁。爐崩舵折。輪船最不幸之遭遇也。直行出軌。汽車相撞。洪水淹浸。軍事時期。鐵路最不幸之遭逢也。輪船鐵路同為交通上重要事業。遭逢一有不幸。即蒙莫大之殃災。但輪船成本少。其受損失輕。鐵路成本大。其受損失重。然鐵路遭逢中所受損失尤以軍事時期為最也。蓋汽車出軌。或猝然相撞。其損失祇機車破裂。壞及車輛。搖動鐵軌。損害少數生命而已。洪水淹浸。其損害亦祇停止行車。路基鬆浮。路軌衝斷。工程浩大。有支無收而已。二者皆一部分的短期的有形的損害。稍過數旬。甚或三數月。即可恢復原狀。彌補從前。若軍事時期之鐵路。則其損害為全部的為長期的。為無形的。弊害極多。欲圖恢復。非一朝一夕之可言也。或謂鐵路在軍事時期。其行車如故也。辦事如故也。依然售票收利也。依然運輸客貨也。列車機車無恙也。路基鐵軌無碍也。曷言乎其有害。曷言乎其害大。不知此就平時表面觀察。其實軍事鐵路之害。在內而不在外。在戰時而不在平時。請得而伸論之。鐵路為用兵重要地點所在地。或為用兵必經之地。則軍人必先行佔據。或監督之。以利便其行軍。謂之軍事時期鐵路。從狹義言。凡有大隊軍兵駐紮附近。而常須鐵路負供運輸之義務者。亦

謂之軍事時期鐵路。直至軍隊他移。無負供運輸義務之必要時。此鐵路始得解除軍事時期之名。完全回復其營業本來性質。軍事時期之損害鐵路。舉其大要。可約分四點言之。

### 一 損失車利。

鐵路敷設。其目的有二。一求利便交通。二求營業溢利。官辦之路。先利交通而後求溢利。商辦之路。先計溢利而後利交通。然無論官辦商辦。其不以虧本為前提則一也。故凡築一路。必計算全路成本若干。全年經費若干。全年收入若干。收支對照。始得盈虧。而鐵路唯一之收入。則車利是也。故欲使路不虧耗。先求車利豐收。欲使車利豐收。先求客貨暢運。而客貨運輸之暢滯。則全視乎地方之安寧與否以為衡。

### 鐵路而劃入軍事時期。其地之不安不寧也可知矣。

由是客旅多視為畏途。貨物亦因而滯運。附車者軍兵多於旅客。儲載者貨物少於械糧。車票祇收於客旅。車規不行乎軍人。兵士上落無定。損失核計何從。每日車次雖屬如常。而所收車利不及從前之半。尤其甚者。軍需緊急糧餉難遲。則有截留車利提解軍利之舉。路局收入既已不敷。軍人復有截提之舉。庫存空虛。無米何炊。於是乎重利揭借。抵押頻聞。維持敷衍。虧累日深。而路事遂不可問。不脫軍事時代。終無挽救之期。此車利損失之害於軍事時期者一。

也。

### 一 紊亂秩序。

整齊秩序。爲行車管理第一要點。亦招徠客貨增進營業不二法門也。故車務訂有規章。車上更設稽查。如使人人守法奉公。當屬有條不紊。但

一入軍事範圍。卽完全破壞。武人橫暴。任意所之。規制非爲若輩設矣。夫軍人乘車。本有半價之規定。不然亦須持有正式軍人乘車証方得附

車。現在軍隊無票乘車。已屬司空見慣。即或間有車証。亦係隨意填寫。不依手續方式者爲多。至其乘車。又非常橫蠻。所坐必頭二等。座位必佔數尺。槓箱枕席。雜然前陳。蔗滓豆渣。污垢滿地。或與客人爭坐。時起衝突。稽查稍加干涉。則反唇相稽。收票畧爲盤問。則提戈相向。凌位僭坐。莫敢誰何。軍官縱有稽查。長上非無文示。然諄諄藐藐。效力毫無。上等搭客。往往購頭二等票者。竟不得頭二等座位。或惡軍人之搔擾。轉坐三等。以避之。而反覺其安者。前年北方用兵。辦子軍之搔擾。津浦鐵路特甚。西人之查驗票據者。一見辦軍。即揮之使去。免其查看。蓋亦畏彼蠻橫也。有此情形。人民非有必要事故。咸裹足不願出其途。而鐵路遂大蒙影响。此案亂秩序之害於軍事時期者二也。

### 二 妨碍信用。

交通信用。以鐵路爲最堅。郵電航政。時有因風水雨霧而致愆期失誤者。



惟鐵路則抵抗力強。極少意外。行車時刻。分毫不爽。裝載貨物。快便周到。故世界交通。咸漸舍水運而趨向陸運。惟一入軍事範圍。則鐵路之信用全失矣。蓋路務爲軍官主持。則一切須受軍事指揮。行車尤有服從之義務。如遇大隊軍兵上落。裝卸糧物。搬運需時。軍隊爲圖一己便利。又常有強令停車之舉。故車輛開到。往往愆期。或有緊急軍情。忽而多開車次。忽而暫時停車。行車時刻。屢有變更。遂完全失其信用。而客旅無所適從。至於貨車裝載貨物。疊疊不肖。士兵不無暗中擇好携取。商人亦惟有敢怒而不敢言。有時多裝軍隊。車輛不敷。常調貨車爲客車。商人貨物。無車轉運。不得不暫行擱滯。而運貨又失其信用。若戰事一開。則行車更無定準。運貨更無定期矣。此妨碍信用之害於軍事時期者三也。

#### 四虧耗公款

鐵路收入。既因運兵而減少。復因提截而虧空。而在軍事時期中。或因供給軍官費用。或爲軍官位置人員。或開專車而多燒煤斤。或添招路警而增加費用。或爲軍兵毀壞之物。而須從新購置。或爲軍兵污垢之物。而須修飾求新。若經戰陣。則軍事結束之後。路員傷死有撫卹。路軌掘斷有工程。車輛傷毀有修理。站局崩塌有建設。檢拾結束。在在需財。而債款清還。從何籌算。利息虛納。担負匪輕。元氣虧損。何從培補。秩序紊亂。何從回復。統計如何。

造報數目如何歸納。損失何人負擔。虧累何人認填。凡此種種。其結果莫非虧累鐵路公款而已。此虧耗公款之害於軍事時期者四也。

以上四者。皆遇軍事而全路受特殊之損害。若問何時終了。實無一定之期。總之軍事一日不停。即損害一日不止也。憶自中華光

復。東南各省鐵路無不盡受軍事之蹂躪。而辛亥之役。贛寧之亂。京漢津浦兩路損失尤鉅。豐台兵變。萍禮陳師。京奉株萍兩路亦大蒙損害。可見軍事之影響鐵路。殊非淺鮮。在國有鐵路。以國家之實業。供軍事之運輸。損失仍在國家。至若民有鐵路。以股東之血本。受軍事之催殘。其感受痛苦爲何如耶。

或謂商辦鐵路主權在民。何不以股東權力抵抗。不知民業鐵路法已規定。遇必要時有供給國家軍用之義務。又況強權奪理。空言豈可與武力爭衡乎。可見鐵路之於軍事時期。實畢生遭逢之最不幸者也。

或謂軍事時期之爲害鐵路。既如上述。然則有法以減輕其損害乎。吾應之曰。有。軍事時期有平時戰時之分。鐵路如經戰務。實無減輕損害之可言。若在平時。未嘗無減輕損失之法。即指定

軍用常川車輛。搭客與軍人乘車載物異其位置是也。是在當局者之能否善爲因應耳。蓋妨碍信用虧耗公款之兩點。其害多在戰時。損

失車利紊亂秩序之兩點。其害多在平日。處平時而欲減輕損害。則宜注意乎此。惟秩序之與車利實相因而至。秩序良好。車利自然增收。秩序凌亂。車利當然歉減。故欲求減少車利損失。當先自整齊秩序始。而整齊秩序。則莫軍人與客旅異其乘車若也。攷軍事時期車利短收。半由地方多故。半由乘車秩序凌亂。地方多故。

非鐵路管理能力所及。乘車秩序紊亂。則大可設法維持也。吾國軍隊。率多未受教育。故秩序之亂。常在軍人。但使軍人與客旅不能雜坐。必須異其車輛。軍需與客貨不能同載。必須異其儲藏。凡在軍事時期之鐵路。須與該軍長官。先約

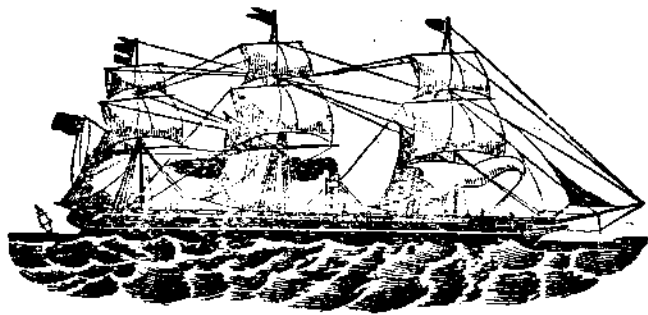
就各車輛中特別指定若干輛爲專載軍兵軍需之用。車輛周旁。特意書明軍用車輛。使衆人易於認識。俾軍兵旅客。類聚羣分。涇渭分明。無從交涉。軍用車輛。仍分別等級。以便官兵分坐。軍車仍設司事稽查各一。司事由路局派。不收票據。祇記每次附車人數及運載品物。逐日呈報路局。以便核計損失。稽查由軍隊派。查核有無軍人違法越坐舉動。及有無冒充軍人附搭車輛。如此則軍隊同袍共處。自免相爭。即使偶有喧噓。亦僅限於軍車。不致妨及

商旅。而頭二三等客車。亦不致爲軍人據坐。討客旅之厭煩。車隊亦得以保其清潔。

軍客相安。自無衝突發生。車上辦事人員。皆得照常執行

規章不致爲軍兵阻撓破壞。傷路局與軍隊之感情。軍需與貨物分儲。客商可免損害。由是搭客安心。行旅稱便。雖地方有不靖之虞。亦無裹足不前之患。車利當不致十分短收。似此鐵路損害。大可爲之輕減。義理所在。大道爲公。軍力雖強。當亦不能不俯從公意也。此不過就平時減輕損害而言。若欲完全恢復主權。免除損害。則非俟軍事結束。未易輕言。吾故曰軍事時期爲鐵路遭逢不幸中損失最大之事。嗚呼。軍事時期之鐵路。





## 異哉京漢京綏兩路之合併

首紹南

自京漢京綏兩路合併之議起。國人惑于節費之說。信爲整頓內部。無關宏旨。迨盛傳兩路合併含有押措日欸之作用。始稍稍爲之驚詫。護法政府及護法各省當局乃聯電抗爭。促其取銷。而靳閣覆稱並無其事。道路傳聞。幸勿輕信云云。洵如是。則押借日欸。並無確證。總總過慮。似可不必。即國人之心理。亦多類是。觀于各公團從前之遇事抗爭。愈接愈厲。而於此則噤若寒蟬者。可以知之矣。雖然。凡事作始也微。將畢也鉅。兩路合併。表面上似夫無可非議。而其實則大爲不然。況押借日欸之事。雖由其片面否認。究未能深信不疑。衡諸往事。愈屬瞭然。即退一步言之。縱令押借確未積極進行。爲問兩路何以必須合併。合併未久何以忽有張恰鐵路督辦之實現。且合併究有何利。反面是否有害。利害相權孰輕孰重。此中關係至鉅。關鍵甚微。願平心靜氣。加以闡明。闢其私妄。凡我國人亟應警覺。認明此題。影響于吾國路權至重且大。勿以爲意氣派別之爭。則幸甚。

(一)兩路之地位及其性質 京漢京綏爲吾國兩大動脈。前者跨中原而貫南北。後者橫西北而達蒙邊。軍事商業。各極其要。地位之重。無俟煩言。京漢借比欸以興修。至前清光緒卅四年。由

度支部撥款五百萬兩，又募集公債千萬元，並息借英款五百萬磅。（以八成爲贖該路之用，指定直  
還本息須預先備存銀行，聲明不干預該路事）（鄂蘇浙各省雜捐爲押品，惟慮  
權，杜絕歷來借款之弊，誠爲辦理之最善者。）與此公司迭次交涉，方克完全贖回，自是歷經整頓，成

績日佳。最近一年收入約達二千五六百萬元。除開支付息外，應餘一千數百萬。此京漢之特  
點也。若京綏則爲自款自辦，金融無缺，甚爲外人所稱道。最近收入年約四百餘萬，計贏餘當有  
二百餘萬。無如民國七年曾借日款四百萬元。條件內容，秘而  
未宣。此可爲該路前途危。亦正爲兩路合併之大原因。而  
爲國人所不可輕忽看過者也。

（二）合併之害 兩路既如上述，年獲鉅利，則向所獨立經營，統其成於交通部者，殊無困難之  
可言。若謂合併以節費，則併後兩路之員司如故，所可省者，惟限於總局之少數人員。果欲決意  
整頓，即不合併，亦大可各本天良，汰冗裁繁，以清積弊。非然者，合併自合併，未必其果勝於前也。  
若謂合併能使兩路直接運輸，無須撥換聯絡，此理誠然。惟須斟酌事實，必純無借款之輾轉，方  
可。非所語於曾經秘借日款之京綏及內爭擾攘之吾國也。蓋京綏原屬純粹自辦，人民竭其脂  
膏，當事忠其職責，萬苦千辛，始克告竣。一旦暗借日款，殆已陷于作網自縛  
苦海茫茫之境。倘再以京漢與之合併，發生連帶關係，則

向之京綏借款。一變而為京漢京綏兩路之借款。

微論以兩路抵

借日款之說。不為無因。即使絕無此舉。亦以合併而牽連莫之能脫。語云。防微杜漸。君子慎之。何當局之闇昧如是其極耶。京綏既借日款。不謀償還。已屬咎無可辭。今反使南北動脈之京漢。同歸于盡。尙何合併理由之可稱。

欺人適以自欺。此種遁辭。其誰信之。夫合併所以節費。而所節有限。合併能為直接之運輸。而不合併。亦有聯絡運輸。以通其氣。是併之利小而害大。利害既相懸殊。當否亦顯而易見矣。數年來日本大肆侵畧。幾有席捲中原之勢。茲更故予以隙。引狼入室。傷何如之。幸國人羣起而挽救之也。

(三)合併之私心與借款之推測。兩路合併之害既如此。而竟得實行如是之速者。果何故耶。曰無他。由于當局之各懷私心。敷衍遷就耳。黨派之互相傾軋。瓜分利權耳。惟其然。故有張怡鐵路督辦之發表。復有以兩路抵借日款。與築張怡之暗幕。試思兩路合併。既已鑄成大錯。而張家口至綏遠。夙為京綏路之範圍。今更以之混入于張怡。則三路互相牽混。有如連鎖。京綏既已借日款。則三路皆生同等關係。當為勢之所必至。况張怡延長數千里。苟欲興



築。其有待于外款。殆無疑義。然則以兩路低借日款之說。以予觀察。直信其必成事實。不過因時間問題。成立有遲早耳。夫修築張恰。足以開闢蒙疆。使借款于無領土野心之友邦。而不牽連于漢綏兩路。誰曰不宜。所痛者。三路皆斷送於虎狼之日。將陷吾國於萬劫不復也。

綜上以觀。因兩路合併而植張恰必借日款之基。且因以危及全國。然則為救國計。不應以反對兩路抵借日款為已足。必根本反對兩路之合併。促其取消成命。回復舊觀。方為剷除禍根之至計。望西南當局以此抗爭。望全國人民力圖挽救。更望北方當局亦亟應祛其私心。為國家留一線生機。即為子孫種一分福澤。幸甚幸甚。



## 論中國鐵路宜慎用洋員

龍麟瑞

楚材晉用。原冀收他山之助。孰謂隱患即伏其中。昔者鄭用秦卿掌北門。遂有潛師襲鄭之謀。事雖云遠。可爲殷鑒。溯自亡清變法。聘用洋員之有專門學識經驗者。或備顧問。或總工師。或充教習。歐化於以灌入。工業日漸發達。其有功我國。安可湮沒。乃項城稱帝。莫禮遜暗中慫恿。貽害之深。可爲慄懼。近年來密約外債。層見疊出。雖由自甘斷送。然亦未始非外人之勾引暗助。有以致之。言念及此。尤不能不亟謀自處之道矣。

或曰。外人立身方正。辦事認真。我國國有幹支各路。其工務車務賬務諸要職。大半掌于若輩之手。雖局長不能久任。或竟不勝其任。而佐理得人。卒能收效。噫。爲是說者。殆未察外人掌權最重之路。入不敷出。年虧巨款。其內容實亦腐敗不堪者也。夫外人之來我國任事。學有專長者。固不乏人。而不然者。亦復不少。攷其所由來。不外乎有大資本家爲之推轂。位置之運動。中外莫之或異也。況外人昧于吾國地理局勢。所擇路線。往往紆曲回折。以幹線而遷就于無甚出產之小市鎮。甚或自圖安逸。本應經過腹地者。竟爾沿河而行。與航爭利。離河較遠境地。能享鐵路之利。爲之大減。如粵漢路之武長段。本應由腹地直達長沙。岳州非貨物集中所。惟于軍事爲重。計莫善于修輕便支路以連結之。乃不此之圖。必將路線灣過其處。因之延長數十里。多費數百萬。又如

經過湘陰至長沙一段。半沿湘江附近而行。時爲水淹。養路維艱。尤爲失計之至。況性有善惡。中外一例。而驕傲剛愎。尤其通病。即使其人果受高尚教育。一入我國。與之接近者。大半爲洋奴細崽之輩。受諂既慣。偏聽易生。而驕妄亦遂以日甚。對人處事。僭越權限。不守禮貌者。往往有之。故其辦事。不特與我國人同病。有時且甚焉。

某鐵路工程師。某國人性喜受人阿諛。納邇言。得其歡心者。年加薪數次。否則三數年尙無希望。遇將有大工程。須向洋行定購材料。則各行紛紛投函承攬。暗許百分之幾之回扣。以爲酬。彼則擇回扣之大者納之。其索價果較他行貴若干。不顧也。損失在中國。與己無關也。每年購辦枕木。路石。爲數甚鉅。承辦者皆訂期交貨。先期運動工程師。素所信任之人。許以利。工程師親往接收。則此人譏議于其左右。多方敷衍。使不合用者亦混入。倘不親往接收。則弊更大。其獲利更倍。徒矣。鐵路建築房舍。皆招標包工。每投標時。奸商輒向洋員所倚賴者。大施運動。贈現款外。並約以獲利之幾分之幾相報。外人目不識丁。易受欺蒙。奸商之計。每得逞。觀此諸弊。雇用洋員。豈盡計之善者耶。局長偶加干涉。遂生齟齬。彼恃其由借款關係而來。動輒曰。我某公司之代表也。我交通部聘請者也。局長尙謙讓未遑。彼已直達交通部與某公司。發生交涉矣。強項至此。可爲寒心。更舉另一路証之。護法軍興。佔領該路之大半。遂委監督局長。到局視事。籌備開車。不謂工程司

賬房各洋員。始則反對委人。以路爲外債所築。當茲南北紛爭。外人爲執行債權起見。即以工程師賬房等爲代表。辦理路務。並無委監督局長之必要。迨後詞窮理絀。勉強承認。仍是陽奉陰違。遇事爲難。其後南軍之潰挫。未必不稍受其影響。國內政爭。原與彼等無關。尙且顯然偏袒。使一旦與其國家失和。能保其不效歐戰時德人之燬他國機器工廠舉動之復見于鐵路乎。

如必謂我國人不外人。若請問京張之建築。其總工程師是否中國人。何以至今未見其與由洋工程師建築諸路有何差異。岳城上數里有橋一座。屢修屢壞。既耗金錢。復礙交通。其工程師之程度果何如。某鐵路原用一中國工程師。月薪不過四百元。辦理數年。有條不紊。後改用一外國人。其月薪倍于前。加以雜用等項。每月達一千數百元之多。其辦事亦未見特勝于前也。此又何故。諸如此類。不一而足。更有可爲痛心疾首者。某路歸某國人辦理。舉凡簿記公文規章等等。盡用其國之文字。作爲標準。京漢用法文。粵漢滬甯津浦等路用英文。其弊特多。經交通先輩曾搏九先生專文論之。至詳且盡。而無待一辭之贅。此亦雇用洋員之害之顯而易見者矣。材料機械第項。洋員亦以購用其本國所產者爲限。而排斥其他。一機車也。乃有英美德法各式之別。精于此式者。鮮能調司他式。當兩路接軌通車。因所用機式之異。又生幾許之不便。一信號也。物雖小而關係極大。有以紅旗示險危者。用于他路則否。綠旗表示平安。在某路又用爲危險警標。

路政之不統一且如此。國事可知矣。

路線日增。各項專門人材。所需甚多。洋員既如上述。自以不再僱用爲善。是宜于交通部設立路政專門人材錄用機關。各路在職人員。非有大故。不得撤換。其曾在鐵路任事有年。身無過犯。因事自請辭職。或由局長辭退者。可具履歷書呈部登記。隨時錄用。凡在國內外高等專門學校畢業。可用于鐵路者。皆到部驗憑登記。視其程度高下。由部派往各路實習。期滿而其成績果優者。給以合格文憑。即可酌派某路。授以實職。各職應分等等復分級。案級叙薪。使辦事賢勞者。得于一定年限升擢。以示鼓勵。給薪宜優。優則足用。用足則無貪心。不貪則無舞弊營私之事。任期宜久。久則情形熟悉。處置適當。而成效易見。斯二者。不獨待遇鐵路員司宜然。無論何種職業。莫不相同。夫人之有一技。豈不樂于效用。國家使之得其用。俾成材不致棄置。斯未成者。聞風興起。人材不可勝用。又何暇僱用洋員。

雖然。洋員由外債而來。而借外債。乃是一種政策。外國有以之富強者。而謂我國必不可倣效。吾又安得目之爲篤論。所貴乎外債用途。限諸實業。方合經濟原理。借款之有條件。事有必至者。惟條件果足以失國體而喪主權。則磋商刪改。堅持到底。如鐵路借款。外人必要求工程賬務車務等要職。盡用外人。名雖借款。實與賣路幾無以異。雖有中國人長之一傀儡耳。故締結此種條件。

時。執利執害。何去何從。務必三思熟計。不可疏忽。更不可遷就。如外人必操工程權。可允用總工程師一人。其任期薪俸雜用等項。均須限定。其幫工程師及他員。司一律用中國人。此輩用捨升降之權。操之局長。總工程師對於局長。分爲屬員。應聽指揮。有不稱職者。由局長呈請交通部撤退。另委接充。車務賬務與此相同。洋員稽核財政。尤應有一定限制。即僅能使其稽核用途之當否。不能任其侵越把持會計行政權。如一切開支。准其審查。有不當者。逐條指出。呈請局長解釋。或取銷。但局內外員司薪俸及一切用項。不能由其支發。必須由會計處直接經理。庶免其喧賓奪主。操縱一切。而爲洋奴細崽輩所蒙蔽。如是統馭之權。不至旁落。彼等雖狡。將焉用之。最後更有一言。即交通當局及各路局長。責任重大。使其路果有洋員由借款關係而來者。當細觀條件。而深明乎洋員權限之至如何界限而止。遇溢出範圍之事。立即據條件駁斥之。防微杜漸。當慎乎始。優柔寡斷。何事可成。甚有故意相讓。以博外人之歡心。而鞏固自己之地位者。直人類之蠹賊。前此外人之能侵奪權限。非此輩之咎。而何爲當局者。祇須處已謹嚴。辦事認真。外人有所忌憚。亦未必不爲感格。而仍敢軼出範圍也。

嗟乎。用人之難。自古已然。今日庶政待舉。需材孔亟。作育人材之道。選舉賢能之方。苟或不慎。存亡係之。勉乎哉。今後之爲國人之公僕者。



# 軍路工程及其辦法之準則

易可權

## 第三章 購地

### 第一節 總則

第七十五條 凡所插界標以內地段爲建築用地。

第七十六條 建築用地分爲五類。

甲 軍路線路用地。

乙 線路上附屬建築物用地。

丙 收容材料器具用地。

丁 取土及遷埋義塚用地。

戊 碼頭及燈台用地。

第七十七條 現插界標以內地段如不敷用得隨時添插。

第七十八條 凡界標內應用地段須會同地方即委正紳督率圍保人等准用官弓限同丈量。

將畝數方數逐段登錄並詳載房屋墳墓林木花息各種類以杜購入時隱瞞朦混之弊。

第七十九條 用地區爲公有私有兩種。



第八十條 公有地。如道路。學田。官荒。公共河蕩。以及營旗屯衛各地。並公置房屋。分爲二類。

(甲) 公有公用地。須咨明主管官廳備案領用。

(乙) 公有民用地。雖經民間租種成熟。或已蓋造民房。然酌補相當遷補費後。亦可收用。

第八十一條 私有地。無論一族產。一家產。及外人教民等置產。須會同官紳逐段勘估。分別等級。比照五年前。今昔市情。酌定公價。

第八十二條 凡用地上所有房屋墳墓。須會商官紳分別酌給遷費。至林木花息。即爲地價高下標準。如地本上中。因林木花息升入上。則所升等。即爲該項補費。總期公私兩無虧損。

第八十三條 既按等級。酌定公價。所有業戶舊契原載價值。概置不論。總以公價爲準。

第八十四條 用地參照鐵路辦法。界標既定。即當開工建造。如遇應遷房屋等項。須一面催令遷移。一面具價購入。同時並舉。免致遲滯。

第八十五條 購地之始。須一面於界標附近地方。出示招認。一面請行政廳。或警察廳。飭團保人等。按照應購地段。傳知業戶。繳驗契據。其林木花息無契據者。亦須詳開。

第八十六條 應用地段。一經插立界標。出示招認。無論田地園蕩。房屋墳墓。花息林木。一律截止買賣典押租佃。及修理培植。並不准起造新屋新墓。

第八十七條 購入地段內所有田畝錢糧。得由業戶親立推付字一紙。

第八十八條 購入地段。當豎立軍路處界石。

第八十九條 凡產業無論或佃或典或押或租。由業戶邀同上項各戶。隨帶佃契典契押契租契。當面過付。並須各該戶於所立契據內書名畫押。

第九十條 凡業產無論或佃或典或押或租。其地上所有房屋各項。交由業戶自理。但給與應償遷補各費。

第九十一條 如各該戶適往他處。不及當面過付者。該業戶應於所立契據內聲明。一切交涉。統歸自理。以免日後纏葛。

第九十二條 如地主屋主及墳主或游官在外。或經商未歸。或因罪在官。並有本係客籍適歸本地。不及親來立契者。即知會各該主親族為代理人。

第九十三條 代理人雖可代立契據。然必有業戶委託書。始可代領地價及遷補費。

第九十四條 或該主並無親族。或有親族。而不願代立契據。得將該地段認作公地。其所有房屋墳墓林木花息。即可代為遷徙刈割剷除。

第九十五條 應購地段。業戶如為外國官署商店教會。須請本省外交官照會各管領事。照上

列案件辦理。

第九十六條 業戶如願不領地價。或謹領若干成者。須分別贈與五金徽章。

第九十七條 已購地段如有不肖地戶。私移界石。暗中侵佔者。察出即請警察廳嚴究。

第九十八條 如有盜賣田地房屋。經原主繳同地方正紳指駁有據者。即請警察廳向中証人等追繳地價。或遷補費。給還原主。

第九十九條 如團保人等。將絕戶產地。事先隱匿不報。並將匿名執照根串。希圖冒領地價。一經查明。在未購時即認作公地收用。既購後除立追地價外。並請警察廳嚴懲。

第一百條 或僅購地一份。致餘地不能耕種。或僅拆屋一角。致餘屋碍難居住。當酌量實在情形。於田地則收購殘地。於房屋則加償補費。以昭平允。

第一百一條 所購用地。將來廢棄無用。經榜示聲明後。准原業戶照備原價贖還。如距聲明時已逾兩個月。只能另按時價前來估買。

第一百二條 凡廢地業戶不能贖回者。均可另招他人承賣。

第一百三條 凡用地非永久所需。或借用。或暫租。當商告業戶。立即圈用。房屋准此。

第一百四條 欲在界標以外地段建築房屋等項者。必須確於軍路規畫。毫無妨碍。始准起造。

第一百五條 所購各地。除分別編造戶名畝分。坐落界址。價值。並房屋墳墓。林木。花息。遷補費清冊。妥慎皮藏外。務必另繕一份。表示門首。以昭大公。

第一百六條 購地職員及雜役人等。如有欺串隱報。抑勒折扣。索詐騷擾。並向界標外無須遷購之地。畝房屋墳墓索賄生事者。一經業戶聲告確實。輕則扣俸辭退。重則依法懲辦。

第一百七條 如有不肖痞徒。串聳抬價。藉端阻撓。希圖居奇違抗者。查實即請警察廳究辦。如業戶有上開各項情事亦同之。

## 第二節 田地

第一百八條 凡界標內所有地畝。其業戶經團保傳知後。應於予限期內親來呈繳契據戶管糧串執照議單等項備驗。

第一百九條 對於業戶以契據為憑。無論老契。新契。加找絕契。均須呈繳候驗。如本係祖業。已無紅契。或兵災水火契據已失。須將執照糧串議單等項。繳驗作據。又如舊業僅有糧串。公產僅有議單。則須於所立契據內聲明。實無舊串典押轉賣字樣。由團保鄰右書名畫押為憑。

第一百十條 地畝糧串。本多膠轄。或附入別戶完糧。或兩戶合一糧串。或地係公產各戶分納。均須於所立契據內聲明。絕無隱瞞冒認字樣。仍由團保鄰右書名畫押為憑。

第三百十一條 凡戶名一律准照縣冊。如業係新置。尙未過戶。或縣冊原列一戶。後改數戶。或原冊原分數戶。復歸一戶。或業戶新名。又與繳驗契串各項不符。惟責成團保詳細查核。認爲無訛。始予立契。仍須於所立契據內聲明緣由。

第三百十二條 或荒地已經墾種。池塘尙有蓄植。惟並未升糧立戶。因而無串。或新經報墾尙未過徵。均宜不給地價。酌給補費。

第三百十三條 向來糧地比照。每多參差。或地多糧少。或地少糧多。茲區分辦法如下。

(甲)地多糧少地。照舊契畝分給價。糧照原推。餘地作爲無主官荒。

(乙)地少糧多地。照現丈實地給價。糧雖亦應照丈實畝數推入。但宜體察民情。處置餘糧。

第三百十四條 凡公有田地。如屬地方公產。即可知照管理人收用。如係一族或數家公產。呈驗契據。雖可僅由一人立契領價。自應多人當場出具公結。即或一時萬難到齊。不能不責成在地及管理人立契領價。仍須於所立契據內聲明。以後膠轄。統由管理人自理。書名畫押爲憑。

第三百十五條 所用地畝。止以足敷建造爲限。如業戶地畝較多。不能盡購。未便將契據糧串全行收回。應責業戶於所立契據內。聲明原地若干。劃售若干。並於舊契內聲明何年月日劃售若干。驗對無訛。加蓋軍路處關防給還。

(未完)

(注意)本篇第三期勘誤

第一頁第十行第二十九字路誤政

第二頁第十二行第四字說誤脫

第三頁第一行第二十六字赤誤直

第十頁第三行第三十三字三誤二





專 件

全國鐵路路線意見書 (續前期)

全國路線各省分配比較表

(二) 副幹線

一海營線(自黑龍江海倫府至營口)

地 名	里 程	人 口	物 產	備 考
海倫府	九五	九〇〇	農產金銀曹達魚貂貉靛棉煙蔗酒油畜木	
通肯縣	九五	三二〇	全	渡呼蘭河
綏化府	一〇〇	九〇一	全	即北團林子
呼蘭府	一〇五	八一〇	全	
濱江(哈爾濱)	九〇	一九〇	全	
計黑省	三九〇	三三二一		

專 件

曾鯤化



第 四 期

營口	蓋平縣	岫岩廳	鳳凰廳	寬甸縣	懷仁縣	通化縣	計吉林	金城	濛江州	敦化縣	額木縣	夾皮溝	五常廳	拉林	阿勒楚喀
四五	一二五	一三〇	一二八	六〇	一三〇		八二八	一一八	一二〇	八五	一〇五	八〇	七〇	一四〇	一一〇
三八九一	三六〇	二三〇	四五〇	二九〇	二八〇	三〇〇	二六一七	二九〇	三五〇	三〇〇	二九九	七〇〇	三〇〇	九八	二八〇
	全	全	全	全	全	全	全	全	全	全	全	全	全	全	全
						繭綢金銀煤鐵皮毛農產煙靛樹木					農產金銀人參皮毛鹿茸曹達樹木	沙金線金條金人參皮毛樹木煙靛			金銀煙靛家畜貂皮鹿角曹達燒酒豆油農產
						全上		縱一幹共同線		遼洞河					

專件

二

路政之研究

二襄榆綫(自湖北襄陽府至陝西榆林府)

專件	地名								合計		
	襄陽府	大平店	老河口	光化縣	陳家樓	安陽	鄖陽府	湘河街	商南縣	合計	盛京
	三二〇〇	九八	五八〇	四八〇	三五	八九	一九〇〇	八五	五九〇	六二八	五八〇一
	見前	全	全	全	全	全	石膏蒼朮木耳錫雷丸羊肚菜	全	木耳榆皮珠砂弓籐布枳壳樹木	一四四六	一一五二九
	逾河水							渡丹江			

期 四 第

洛	中	宜	同	富	三	高	西	場	新	藍	藍	藍	商	商	武
川	部	君	官	平	原	陵	安			田					
縣	縣	縣	縣	縣	縣	縣	府	橋	街	縣	橋	關	州	洛	關

專  
件

八〇	九〇	一〇〇	一〇〇	五〇	四〇	八〇	三〇	四〇	六〇	五〇	七〇	六〇	一〇〇	九〇	九〇
五〇〇	五四〇	四三〇	四一〇	三九〇	三八〇	五一〇	二五〇	八〇	五九	九五〇	一八〇	二一〇	一一〇	一〇〇	四一〇

全	全	鐵 銅 硫 黃 大 戟 麝	同	同	同	同	金 銀 皮 毛 銅 玉 鐵 紅 花 澤 瀉 曹 達	全	全	全	全	全	玉 髓 鐵 絨 紅 花 澤 瀉 羊 皮 地 骨 皮		
---	---	---------------------------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	--	--

四

同	渡 洛 水						交 縱 三 幹 橫 二 幹								
---	-------------	--	--	--	--	--	---------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

路 政 之 研 究

專 件

地 名	里 程	人 口	物 產	備 攷	三安開綫(自安慶府至開封府)											
					合 計	陝 西	榆 林 府	魚 河 堡	米 脂 縣	綏 德 州	清 澗 縣	延 川 縣	延 長 縣	延 安 府	甘 肅 縣	鄜 州
					二二六〇	二五三〇	一〇〇	一七〇	九〇	九五	六〇	六五	一二〇	八〇	一三〇	七〇
					二〇七八五	一四四一八	八〇〇	九〇	二九〇	五〇〇	三二〇	三〇〇	六五〇	一五〇〇	五八〇	八五〇
			鹽家畜駝皮毛弓百樂樹木				全	全	全	全	黃蜡遠志甘遂大黃鹽畜樹木	全	全	全	石油全國特產毛毡壯丹鹽煤樹木	全
											渡無定河	渡秀延水	渡延水			

期 四 第

開	杞	大	陳	槐	計	界	大	穎	穎	正	馬	六	舒	桐	安	專 件
封		康	州	方	安	首	和	州	上	陽	頭	安	城	城	慶	
府	縣	縣	府	店	徽	集	縣	府	縣	關	集	州	縣	府	府	
六五	一二〇	六〇	六五	六〇	七三五	五五	五〇	一〇〇	六五	九〇	六〇	一〇〇	九〇	一二五		
三一〇〇	六五〇	七〇〇	一五〇〇	五〇	八四五〇	五〇	六八〇	二九〇	四五〇	一〇〇〇	一八〇	一三〇〇	五〇〇	八〇〇	二三〇〇	
全	綾絹氈蓆燕壽紅花石榴遠志麻黃	全	全	絹綢燕青金針		全	全	全	靛茶紅花	鹽鐵魚樹木	全	磐布蠟蜡漆魚笱茯苓茶爲特產	同	同	布茶魚葛粉狐獺麋等皮茯苓	
	渡惠濟河							渡賈魯河		渡淮河				渡沙河		六

路 政 之 研 究

四韶九綫(自廣東韶州府至江西九江府)

專 件	地 名							合 計				
	韶 州 府	平 圍 驛	始 興 縣	南 雄 州	紅 梅 驛	計 廣 東	南 安 府	小 溪 驛	南 康 縣	贛 州 府	合 計	河 南
	八〇	八〇	一二〇	一〇〇	五〇	三五〇	七〇	六〇	六〇	八〇	一一〇五	三七〇
	二五九〇	一八〇	五八〇	一七九〇	一五〇	五二九〇	二八〇〇	一九〇	七八〇	三〇〇〇	一四四五〇	六〇〇〇
	銀銅鐵鉛布蘭桂松甲香鐘乳石斛馬	全	絹布石斛鍾乳石墨篔竹	全	全	杉木花生嶺茶箭竹	全	全	全	茶柑農產沙糖桐油柚斑竹杉木葛夏茉莉花		
			逾項水河		逾梅庾關				渡章水			

期 四 第

總計	九江	合計	計江	南昌府	大江口	豐城縣	臨江府	新淦縣	峽江縣	吉水縣	吉安府	泰和縣	萬安縣	攸縣	專件
一八三八	三〇三	一五三五	一一八五	七〇	五〇	六〇	六〇	七〇	一〇〇	四五	九〇	一二〇	一三〇	一二〇	
四六七二〇	一八〇〇〇	二八七二〇	二三四二〇	四四五〇	五〇〇	一一〇〇	二七〇〇	六七〇	八五〇	九八〇	二八〇〇	七一〇	七〇〇	一一九〇	
											全	全	全	全	
												茶棉布寄龍鬚草抱石魚			
															渡贛江
															接(興工) 接九南路

路政之研究

五重慶綫(自重慶至廈門)

地名	里程	人口	物產	備攷
重慶府	一八〇	四七五〇	鹽魚農產茶葛絹綾絲麻銅鐵	渡長江
南川縣	一八〇	八〇〇	全	渡芙蓉江
彭水縣	一八五	六五〇	金水銀桐油丹砂犀角	渡烏江
酉陽州	一五五	九〇〇	全	渡酉水
張家場	三〇	三九	全	
計四川	五五〇	七二三九	丹砂桐油蜡麝香錦雞	
隆頭驛	九五	一〇〇	全	渡澄水
永順府	五〇	七八〇	全	渡澄水
永定縣	八五	四〇〇	銀鐵漆水硃桐油魚石青石筍石綠	渡漆水
慈利縣	八〇	五〇〇	全	
常德府	八五	三〇〇〇	金鐵魚蜡黃精桐油包茅	渡沅江
龍陽縣	八〇	九〇〇	全	
益陽縣	四五	二一〇〇	農產茶鐵鉛煤硃砂水硃葛布班竹	渡資水

專件



第 四 期

專件	甯鄉縣	長沙府	瀏陽縣	渠城界	計湖南	金瑞驛	袁州府	安福縣	吉安府	甯都府	石城縣	站頭驛	計江西	汀州府	連城縣	溪口驛
	九〇	一〇〇	九〇	六五	八六五	九〇	七五	七〇	六〇	一〇五	一一〇	三〇	六六五	八〇	九五	六〇
	一二五〇	五一〇〇	一五〇〇	三〇	一五六〇〇	二〇〇	二五〇〇	八九九	二八〇〇	一五〇〇	九〇〇	二四〇	九三八九	二〇〇〇	七〇〇	一一〇
	全	全	麻葛絹夏絲農產燠炮蘇菌菊花石(特產)			茶煤地黃葛布苧布表辛紙	全	茶棉油布筍龍鬚草抱石魚	全	煙墨茶麵筍棉藕粉密饅金箔葛布茶油杉木	全	全	茶絲香豆蜡竹紙鹽錫枋板	全	全	全
	渡水				渡秀江			渡贛江								

路政之研究

六寶龍線(自湖南寶慶府至廣西龍州)

專件	地		龍雁和南漳廈連							
	寶慶府	田心舖	龍州	雁石驛	和溪驛	南靖縣	漳州府	廈門	計福建	合計
	九〇	一二〇	四五	一二五	七〇	五〇	三〇	五四	五五五	二五八一
	三二〇	一九〇	一三〇〇	二八〇	二五〇	一〇〇	二五〇〇	六二〇〇	一三四四〇	三九四二八
	全	全	煙鉛鐵石筭芋布葛布	全	全	鹽糖紗綢絨緞茶柑水銀水晶樟腦冰片鮑燕窩	全	全	全	全
		錫煤紙竹木桐油蜡漆茶蘇布藥材銀銅錫竹器								

第 四 期

縣	州	司	縣	縣	府	縣	市	市	縣	府	縣	州	縣	縣
東安縣	黃土井	全	建安司	興安縣	鹽川縣	桂林府	永福縣	黃冕市	鹿寨市	雒容縣	柳州府	橋露	邊江縣	鄒城
一三〇	二五	三六五	六〇	六〇	八〇	五四	九〇	一一六	五八	二四	五二	一五六	三〇	六六
四〇〇	一〇〇	三二〇	九九	二九〇	一九〇	七五四	八〇	七〇	二八〇	七八	二七〇	五〇	七〇	一八〇
錫棕棉香葛布青絲石屏	全	銀銅桂葛珠玉桐茶生油及鱸嘉魚百藥	全	全	全	藥材樹木皮毛鬧陽花	全	全	全	全	金銀鐵布香藥材樹木	全	金鐵鉛棉布簞藤器	全
		逾湘灘分流處				渡大江	渡白沙江	渡柳江			渡中江		渡北江	

路政之研究

專件	地名					七雅理線(自四川雅州府至大理府)							
	峨眉縣	嘉定府	夾江縣	洪雅縣	雅州府	合計	龍州廳	大平府	新甯州	甯甯府	八塘	賓州	
	六〇	九〇	一〇〇	一〇〇		一八七九	一五二四	一二〇	一六〇	一一〇	九〇	八〇	二八
	五二〇	一四〇〇	四〇〇	三九〇	一一〇〇	八六二七	五四二七	三九〇	二九〇	三五〇	一一〇〇	三四〇	三〇〇
	全	全	全	鹽茶麵金楠木日月竹百花五金	見前			馬錦烏金方竹橄欖地羅桂	全	藤荔枝龍眼羊桃百鳥桂馬野獸	全	農產金鐵鉛銅藤器錦	
	渡黃鐘河	渡大金川						渡明江		渡左江	渡留江		
													致

期 四 節

合	大	鄧	鶴	麗	永	華	鹽	德	甯	緬	越	巴	峨	專
計	理	州	慶	江	北	營	源	昌	遠	甯	嵩	姑	邊	件
計	府	州	州	府	廳	莊	縣	驛	府	縣	廳	司	廳	
一七七五	五〇〇	一三〇	九五	一三五	五五	一三〇	九〇	一六〇	一七〇	一〇〇	六五	一三〇	八〇	
一二二七九	五一九〇	二八五〇	四九〇	一五〇〇	二〇〇	一五〇	二九九	一〇〇	一一五〇	四五〇	三九〇	二五〇	三九〇	
		屏石點蒼石花石茶工魚	同	毡毯琥珀犀角鐵青石花馬石翠玉	全	全	全	全	全	全	銀銅鐵石鹽建板杉木	全	全	
	接橫四幹				渡金沙江			渡烏龍江	渡安甯河	渡瓦郎河				

路 政 之 研 究

(一) 正幹線  
乙 橫幹

第一線自伊蘭至塔爾巴哈臺

地 名	里 程	人 口	物 產	備 註
伊 蘭(三姓)	九〇	五九〇	金銀煙靛曹達鮭鹽農產棉酒豆油麥粉貂狐織	途牡丹江
察 爾 霸	一六〇	一〇〇	全	
海 家 屯	一四〇	四〇〇	靛煙金銀貂狐家畜農產蘇曹達豆油燒酒麥粉	
賓 州	一八〇	二八〇	全	渡阿什河
阿 勒 楚 喀	一〇〇	四五〇	全	渡拉林河
雙 城 廳	一八〇	一一〇〇	農產家畜酒豆油金銀曹達皮毛蘇棉靛煙鹿樹	渡松花江
伯 都 訥	八五〇	二九二〇	木麥粉	
計 吉 林	一九〇	六〇〇	全	
周 家 屯	一〇〇	一六九〇	家畜曹達皮毛金銀鹽酒油鹿駝駝	交縱二幹
洮 南 府	一五〇	四五〇	全	
鄧 家 屯				

專 件

期 四 第

他拉多蘭台	博羅額巴	卓博哩	哈扎布巴	和尼奇	薩爾烏蘇	租格布爾	那林畢勒	察哈呼都	圖古里克	鄂倫呼都	喀持爾	達頓呼都	巴彥呼都	計盛京	巴林
一一五	六〇	一四〇	一五〇	一〇〇	八〇	一一〇	一二〇	一三〇	一二〇	一〇〇	九五	一〇五	九〇	六二五	一八五
		九五			一九九			二九〇	一八〇					三五二〇	七八〇
全	全	全	全	全	野獸皮毛家畜黃芪磨姑沙合	全	全	見前	全	全	全	全	家畜駱駝皮毛曹達圖鹿沙金磨姑		全

事件

路 政 之 研 究

專 件	阿 魯 陶 塞	烏 爾 奔 巴	札 克 台	烏 塔 台	鄂 洛 該	推 台	沙 爾 噶 勒 台	塔 楚 台	嘎 嚕 台	哈 達 圖 台	烏 拉 克 特	哲 林 台	察 布 齊 爾	哲 林 穆	什 巴 爾	莫 敦 台
	一 九 〇	一 四 〇	一 八 〇	一 二 〇	一 三 〇	一 〇 〇	一 八 〇	六 〇	一 五 〇	六 五	一 六 〇	一 四 〇	一 二 〇	一 四 〇	一 五 〇	七 〇
			二 五			一 八 〇		三 九				一 二 〇				三 〇
	全	全	全	全	全	石油石鹽北兵家畜皮毛野獸駱駝	全	全	全	全	全	全	全	全	全	黃芪砂金石油野獸皮毛家畜駱駝
							渡 推 台 河									



期 四 第

烏 蘭 格 伊	霍 碩 羅 圖	和 濟 蘇 魯 克	科 布 多	哈 拉 烏 蘇	扎 哈 布 拉	哈 爾 噶 那	阿 勒 噶 爾 台	布 固 台	巴 噶 斯 台	依 克 哲 斯 台	博 勒 霍 台	烏 里 雅 蘇 台	舒 魯 克	特 木 爾 圖	呼 濟 爾 圖
一 二 〇	一 二 〇	一 三 〇	一 二 〇	一 一 〇	一 九 〇	一 七 〇	一 〇 〇	一 八 〇	七 〇	一 四 〇	二 四 〇	一 三 〇	六 〇	一 三 〇	七 〇
一 五			二 四 〇		一 〇 〇		三 〇		四 九			二 五 〇			九 〇
全	全	全	岩鹽樹木野獸皮毛家畜駝煤鐵石油硼砂	同	同	同	同	同	同	同	同	砂金硼砂銀工水野獸皮毛家畜石油樹木鹽	全	全	全

專件

路政之研究

專件

必柳圖台	計蒙古	索果克	謂火爾	噶爾吐	烏克	烏爾	烏爾	昌吉	那林	枯藍阿奇	和尼邁拉	塔爾巴哈台	計新疆	合計
八〇	五七七七	一二五	一四〇	一〇〇	一四〇	二〇〇	七〇	一一〇	一一〇	九〇	一〇〇	一〇〇	一二七五	八五八七
	一九三二	五九			三			一〇〇				九〇〇	一一六一	九五三三
全	石油岩鹽銀砂野獸皮毛家畜駝	全	全	全	全	全	全	砂金煤鐵石油野獸皮毛珊瑚砂家畜駝木玉						
渡科布河								渡那林河				特縱四幹		

第 四 期

第二綫自海州至疏勒府

專件

地 名	里 程	人 口	物 產	備 註
海州	四〇〇〇	六二九九八		海蘭起點 (興工)
蘭州府	六〇〇			同 終點
內江蘇	一六〇〇			
河南	八五〇			
陝西	九五〇			
甘肅	五〇〇			
又已成	三五〇〇			
未成	一一〇			
若水驛	一一〇	五〇	毡褐棒皮羊水煙礮砂金銀鹽涼帽川芎當歸菰	逾黃河傍長城
平番縣	一一〇	一一〇	同	
古浪縣	二〇〇	一五〇	鹽香膏歸羊鹿川芎水銀煙礮砂	
靖邊驛	六〇	八〇	同	逾三垣河
涼州府	七〇	四九〇	鹽毡褐枸杞豹麝野馬皮貨魚鐵果格木菜花石	

究 研 之 政 略

格 沙 猩 紅 安 布 玉 赤 嘉 肅 鹽 撫 甘 山 峽 永  
 子 泉 猩 柳 西 隆 門 金 谷 池 彝 州 昌  
 煙 子 峽 蘭 州 吉 縣 峽 關 州 驛 廳 府 丹 口 縣

二四〇 九〇 二〇〇 一七〇 一六〇 一四〇 九五 一二〇 一一〇 一〇〇 一七〇 一一〇 一二〇 八〇 一二〇 一六〇

二〇 一五 一八 二〇 二九〇 一六七 三〇〇 一〇〇 二八〇 四二〇 二五〇 一八〇 三八〇 三〇 五〇 一三〇

全 全 全 水銀西瓜石羔火狐羊馬當歸川芎皮毛甘草鹽 全 全 全 鹽氈枸杞石油牛毛酒魚鹽芪漆犀角布白菜 全 同 同 同 同 同

水銀西瓜石羔火狐羊馬當歸川芎皮毛甘草鹽

鹽氈枸杞石油牛毛酒魚鹽芪漆犀角布白菜

毡毯布沙甘草地黃枸杞川芎鹽羊馬牛銀芪瑪瑙

遼長城

遼疏勒河

遼長城

遼白河

遼黑河

遼黑河

遼郭河

期 四 第

特伯爾古	喀喇河色爾	哈布拉克	托克遜	吐魯番	勝金驛	鄯善縣	土墩子	西鹽池	梧桐寓	椀泉	巴東	鎮西州	哈密	黃蘆崗	計甘肅
二三〇	二三〇	一七〇	一二〇	一一〇	一三〇	一三〇	一四〇	一三〇	一八〇	九〇	一七〇	一四〇	七〇	一四〇	二七九〇
			四五	八〇	三九	一二八	一三三	一五〇	六四	五九	七八	二九八	七八〇	三四	三五三〇
同	同	同	同	農產石油金銀野獸皮毛家畜鹽曹達煤鐵	同	同	同	同	全	全	全	全	全	銀	石油岩鹽皮毛羊馬瓜水銀熊絨甘草當歸菟金
遼遼三河															

專件

路 政 之 研 究

專 件	齊	喬里呼蘭	溫宿府	拉哈玉滾	察爾齊	拜城縣	河色爾	庫車州	輪台縣	布古爾	洋薩爾	野人溝	庫爾楚	庫爾勒城	紫泥泉	焉耆府	
	一〇〇	一八〇	一四〇	一八〇	一三〇	一二〇	一八〇	一三〇	一七〇	一〇〇	一三〇	九〇	一七〇	九〇	七〇	九〇	
			六五〇					七〇〇	一三四				一八〇			六〇〇	
	同	同	岩鹽石油金銀皮毛羊馬煤油曹達玉類	同	同	同	同	見前	同	同	同	同	同	同	同	同	金銀玉羊馬皮毛煤鐵石油鹽曹達
			逾阿克蘇河					逾烏哈克河	交縱四幹	逾密爾特查河						逾海都河	

期 四 第

運	谷	疏	牌	英	瑪	卡	莎	車	巴	專 件
計	計	計	素	吉	拉	拉	車	底	楚	
		新	巴	沙	拉	克	府	庫	州	
		疆	特	爾	巴	泌		勒		
一 一七五五	七 七五五	四 九六五	一 〇〇	一 〇〇	一 三〇	七 〇	一 六三	一 〇二	一 〇〇	
七 三四二五	一 〇四三六	六 九〇六	七 〇〇	一 〇〇	五 四〇		五 九〇			
			同	同	沙 金 錄 金 皮 毛 鹽	同	同	同	同	
					石 油 羊 馬 玉 類					



## 中華全國鐵路紀要 (續)

陳鴻榮

### (二) 津浦鐵路

津浦鐵路全綫共長一千八百餘華里支線長一百八十餘華里中國現有路綫論長稱第二焉吾國繁盛都會厥推南北兩京北京南京在地理上兩相對峙來往極其困難即就海線航行亦殊費時日欲謀兩京直捷交通苦無便利機關且吾國富庶偏在東南直隸山東江蘇安徽尤爲東南富厚省份地方饒沃貿易頻繁苟有一交通機關直通南北貫聯數省豈惟縮兩京於咫尺便數省之交通抑且商業繁盛利路無窮此津浦鐵路之所由興築也津浦鐵路全借外資建築全路分南北兩段以韓莊運河爲分界天津以南韓莊以北屬北段韓莊以南浦口以北屬南段北段借資於德南段借資於英前清光緒三十四年開工宣統三年冬月南北段在韓莊接軌除黃河橋工以及袁州徐州間尙未完全告竣借轉運材料之便道通車營業外其餘大致亦已竣工至民國元年十一月黃河橋完工之後南北段始行通車共需建築費九百五十萬磅全路北起天津南訖浦口中經直魯蘇皖四省跨黃汝淮泗諸河臨泰山繞洪澤工艱費鉅洵爲中國各路之最大工程者該路設總管理局於天津設駐濟事務所於濟南設駐浦事務所於浦口全路車站凡八十餘總站設於天津由天津南行所經車站曰天津西站 曰楊柳青 曰良王莊



曰獨流鎮 曰靜海縣 曰陳官屯 曰唐官屯 曰馬廠 曰青縣 曰興濟 曰姚官屯  
曰滄州 曰磚河 曰馮家口 曰泊頭 曰南霞口 曰東光縣 曰連鎮 曰安陵 曰梨  
園 曰德州 曰黃河涯 曰平原縣 曰張莊 曰禹城縣 曰晏城 曰桑梓店 曰黃台  
橋 曰灤口 曰濟南府 曰大槐樹 曰辛莊 曰白馬山 曰黨家莊 曰固山 曰張夏  
曰萬德 曰界首 曰泰安府 曰東北堡 曰大汶口 曰南驛 曰吳村 曰曲阜縣 曰  
兗州府 曰鄒縣 曰兩下店 曰界河 曰滕縣 曰南沙河 曰官橋 曰臨城 曰沙溝  
曰韓莊 曰利國驛 曰柳泉 曰茅村 曰徐州府 曰三鋪 曰曹村 曰夾溝 曰符離  
集 曰南宿州 曰西寺坡 曰任橋 曰固鎮 曰新橋 曰曹老集 曰蚌埠 曰門台子  
曰臨淮關 曰板橋 曰小溪河 曰明光 曰管店 曰三界 曰張八嶺 曰沙河集 曰  
滁州 曰烏衣 曰東葛 曰花旗營 曰浦鎮 曰浦口支線有袁寧支線由定州府起有孫  
氏店濟甯州兩站有臨棗支線由臨城起有山家林鄒塢齊村棗莊四站全路分四正段八分段  
辦事員司合天津管理局駐濟事務所駐浦事務所港務辦公室津韓總段韓浦總段以及天津  
濟南浦鎮各機廠材料廠路上各站車分段各會計處各警備隊官合計職員約有一千七百餘  
人規模壯濶誠偉業也該路北連京奉南接滬甯津浦路之浦口站與滬甯路之南京站僅隔

一衣帶水自五路聯運以來津浦與滬甯形式上雖隔一水然行車時刻頗相啣接事實上已成一聯絡線津浦與京漢雖成一平行線然相距尙遠且偏近東南沿途所經皆繁富肥沃通流旺盛地點故該路雖告成較晚通車未久然運輸旺盛收入亦大可觀但年前因南方軍事全路損失太鉅南段且停止營業數月而修理工程所費又屬不資故通車以來尙無盈溢之可言但該路占地利之優勝若地方承平無軍事之搔擾管理得法外債漸輕年年溢利可斷言也

(三) 京奉鐵路

中國現辦鐵路營業發達獲利豐厚歷年成績優良者當推京奉鐵路京奉建築之始發端甚微全爲運煤便利起見初無何等計劃該路始名唐山繼名津榆續名關內外最後乃改今名自開辦以迄通車共歷二十餘年幾經波折停頓節次接連展築始告成功爲中國今日有名之一大鐵路國家收入之一大富源亦可見當日經營者之煞費苦心也初李鴻章於清光緒四年創設開平煤礦公司聘英人金達爲總技師從事開採後因礦場產煤甚盛轉運維艱乃議創設鐵路光緒七年由開平至唐沽實行敷設鐵路以便運煤名爲唐山鐵路此爲京奉鐵路敷設之嚆矢其後以天津交通繁盛貨物雲集乃組織中國鐵路公司十三年從唐沽延築至天津十四年竣工十六年更從唐山延長至古冶二十一年更延長至山海關稱爲津榆鐵路同時更着手於天

津北京間之工事二十二年六月完工改歸官辦是時之京奉祇在山海關以內即所謂關內鐵路也二十四年議從山海關延長至營口以通貿易繁盛之牛莊達其發達營業目的惟是款無所出乃由晉陝豫皖年協五萬兩併由鐵路總局與滙豐銀行訂借英金三百三十萬鎊接修關內外鐵路以鐵路爲擔保任金達爲總工程司改稱關內外鐵路焉但該路款則借英而地則迫俄兩國因該路權利問題嘗發生爭議二十五年英俄兩國於俄都商定協約確保鐵路爲中國政府所有然實權仍爲英人陰握惟工事則着着進行是年冬間即築至錦州工程頗稱迅速二十六年適值拳匪亂起路權全失已成路綫多所破壞嗣聯軍入天津以列國會議結果塘沽天津間之鐵路由俄軍據守同年八月由山海關登陸之俄軍又將山海關至營口間之鐵路占據其從溝幫子附近至營口一段之未成線由俄人趕築以成一氣呵成之勢後聯軍入京北京豐台一段被英軍占領豐台郎坊一段被日軍佔領郎坊以南被德軍佔領二十八年和約議妥英國交還關內鐵路同時俄國亦交還關外鐵路中國自完全接收後二十九年復接修西沽岔道撥大借款英金九萬鎊爲經費四年期還三十一年二月全路工竣三十三年買收日本因日俄戰爭時所設新民奉天間之輕便鐵路二十七哩計日金一百六十六萬隨將新奉路軌展寬並與日本力爭新奉綫鐵橋跨過南滿鐵路以便聯絡光緒三十三年路達奉天遂改名京奉鐵路

此京奉鐵路之沿革也京奉路綫共長五百二十餘英里起北京終瀋陽形如銅鈎管理局設於天津規模亞於津浦全路共七十餘站即 北京前門 通州岔道 永定門 豐臺 黃村 安定 萬莊 郎坊 落岱 張莊 楊村 北倉 天津總站 天津東站 軍糧城 新河 塘沽 北塘 漢沽 蘆臺 塘坊 胥各莊 唐山 開平 窪里 古冶 雷莊 灤州 石門 安山 昌黎 雷守營 北戴河 湯河 山海關 前所 前衛 荒地 綏中縣 東新莊 沙後所 甯遠州 連山 高橋 女兒河 錦州 雙羊店 大凌河 石山站 羊圈子 溝帮子 青堆子 高山子 大虎山 勵家窩鋪 饒陽河 白旗堡 新民府 巨流河 興隆店 馬三家 皇姑屯 南滿車站 瀋陽城是也支綫有營口支綫由溝帮子站起下設胡家窩鋪站雙台子站大窪站田莊台站營口站有通州支綫由北京前門起下設通州又道站雙橋站寶通寺站通州站有秦皇島支綫由湯河起下設秦皇島站有連山灣支綫由連山起下設胡蘆島站有西沽支綫由天津總站起下設西沽站有京漢連絡綫由豐台站起下設蘆溝橋站該路於光復後無甚損失雖經通州豐台兵變及受蒙古東省軍事運輸之影響然損害極微該路占地利上優勝水運不能與之抗衡陸運更無別綫與之競爭商旅貨物咸出其途反正以來連年均溢厚利查該路每年收入總額在千四五百萬以上除支銷外所得純益幾

達千萬良足爲吾國鐵路光也近年自與日本南滿路聯運後營業日見發達現在吉長四鄭等路經已築成東清一路將由我國收回自行管理此端四通八達彼端又與京漢京綏津浦相聯交通非常便利東三省外人稱爲東亞大寶庫將來東省實業發展其有需於京奉之輸運者正自無艾而國家之恃此以北通俄東通日於軍事上外交上亦有無限作用則京奉鐵路價值之高又豈可以筆墨言哉

(未完)



譯 述

日本地方鐵道法

佐竹三吾著  
首紹南 譯

此篇爲日本法學博士佐竹君撰著論日本鐵路政策甚晰而於地方鐵路應歸民有及地方鐵路法之內容暨其沿革尤能擇精語詳足徵日本鐵路之得有今日者良非易易吾國民辦鐵路既少且陋所頒民有鐵路法復不完備無以收監督獎勵之效此吾國鐵路之所以暗淡無光也歟爰爲逐譯以供有志者之研究

目次

- 第一章 地方鐵道法制定之由來
- 第二章 日本鐵道政策之變遷
- 第一節 鐵道國有時代

譯 述

譯述

第二節 官私併行及私主官從時代

第三節 國有主義宣明時代

第四節 國有主義實行時代

第五節 地方鐵道獎勵時代

第三章 地方鐵道法之要旨

第一節 地方鐵道及軌道之別

第二節 地方鐵道之認可

第一款 認可請願人之資格

第二款 認可之申請

第三款 認可之性質

第四款 認可之效力

第三節 動力之限制

第四節 軌間之限制

第五節 商法之例外的規定

第一款 股金第一回之收集金額

第二款 股金全額收集前之增資

第三款 公司債款之募集

第四款 鐵道之擔保

第五款 解散之決議

第六節 工事施行

第七節 營業上之監督

第八節 強制收買

第九節 營業補償

第十節 監督官廳

第十一節 制裁及罰則

第一章 地方鐵道法制定之由來

地方鐵道法者代輕便鐵道法而生之法律也輕便鐵道法者爲補私設鐵道法之不備而制定之法律也然自地方鐵道法施行以來不僅廢止輕便鐵道法同時復將私設鐵道法一律廢除



者抑又何耶此無他蓋凡國家於鐵道之敷設所採方策雖有國有民有及官民併行主義之三大別然是迺對於幹綫鐵道可爲一國交通之大動脈者言之若專以一地域交通爲目的之地方鐵道則不論何國均認民營爲適當換言之即對於幹支各鐵道採用絕對民有主義者有之全認爲國有者則未之前聞官民併行主義者非指地方鐵道屬民營之謂實對於幹綫鐵道認爲官民共存之主義也例如德奧俄意夙主鐵道國有者而地方鐵道亦許民營英美爲實行絕對民有主義之國而法則屬於官民併行主義也日本在地方鐵道法制定以前曾以私設鐵道及輕便鐵道二法同時併行然依輕便鐵道法者爲地方鐵道而違私設鐵道法者却非限於幹綫鐵道數哩短線純然以地方交通爲目的而依私設鐵道法者有之又嘗依私設鐵道法已獲免許且延長數十哩之大鐵道而反被指定爲輕便鐵道者有之甚至本爲幹綫之一部而竟得免許於輕便鐵道法者亦有之要之私設鐵道與輕便鐵道其名雖異其實則同似此則二法并存殊無實際上之必要

雖然此惟其結果生如斯之事實若論立法之沿革則兩者之區別非必全無主義茲欲述其理由不可不洞溯過去之歷史即自明治十四年十一月予日本鐵道公司以鐵道敷設之認可以來至明治二十年其間復有阪堺伊豫水戶兩毛鐵道等之認可均無法規可依據每於認可之

時特發命令書以示監督之範圍然因私設鐵道之請願層見疊出政府不勝其繁瑣故明治二十年五月特發布私設鐵道例條關於認可建設營業等均設立規定焉其後私設鐵道之經營日盛法律之關係愈繁至明治三十三年三月乃將關於認可之法規與關於營業之法規區別爲二而制定私設鐵道法及鐵道營業法至於建設運轉保安等規程則別爲鐵道營業法之附屬命令而以遞信省(即交通部)令定之

私設鐵道條例及代此之私設鐵道法共爲關於認可之唯一標準法因當時政府對於如後述之主要幹線雖爲鐵道敷設法所定之豫定線若民間有呈請敷設者亦取許可之方針故無論幹線鐵道或純然以一地域交通爲目的之地方鐵道均依此法規而批准監督之至明治三十九年鐵道國有法制定之後爲實行國有主義起見將民營之十七鐵道全行收買爾後之許民營者乃限于以一地域交通爲目的之地方鐵道(同法第一條)而私設鐵道法之適用範圍自被裁制轉爲狹義矣

私設鐵道法果如右述狹其途徑以適用於地方鐵道爲限則法律上殊有缺陋之憾蓋以其應用於小鐵道實際上多有不能適合之處如受認可之資格以股份公司爲限而不認個人組合及公共團體如關於建設運轉信號等須設備須完全而賃率又限制每哩不過銅元二枚是也

至明治四十三年因欲謀鐵道發達及行政上之便利乃思設備任其簡單運轉運輸之辦理使其輕易運賃之限制不爲法律之規定於是有輕便鐵道法之制定且以命令頒設輕便鐵道營業規程關於建設運轉營業等規定大爲簡單并發布輕便鐵道補助法以冀其普及而獎勵之故輕便鐵道法者爲補私設鐵道法之不備而制定之者雖兩法併行不悖而其實質皆爲地方鐵道認可之準據法寧謂當時私設鐵道法已被廢止亦無不可蓋輕便鐵道法附則有本法施行前已受免許之鐵道將來有應遵本法之處所管主務大臣得有指定之權因是從來獲免許於私設鐵道法者漸被指定爲輕便鐵道至大正七年五月所指定者有南海東武東上成田博多灣五鐵道於是受私設鐵道法之束縛者遂至全無加之自輕便鐵道法制定以來遵是呈請者不僅簡便且可受補助法之保護故依私設鐵道法呈請者雖有一二而依該法獲認可者則絕無是該法雖在徒爲具文此所以廢止輕便鐵道法復同時廢止私設鐵道法也

期

四

第

然廢止輕便鐵道法從新又制定地方鐵道法其理由如何

(一) 輕便鐵道之名稱係由 Light Railway 譯出惟用於設備簡單之小規模鐵道爲適當其在幹綫鐵道儘政府敷設惟限於地方鐵道始認民營之國則附以地方鐵道 Local Railway 之名稱斯爲至當輕便之名由設備簡便而來若地方鐵道則其設備較輕便爲勝如電氣鐵道是

也

(二) 輕便鐵道法內容僅有七條此外尚須參用私設鐵道法之規定九條合計十六條共成一極單簡之法律包涵既狹故運用之上每多差池乃不能不附以二十餘條命令書以補其不備然命令書中有應以法律規定之立法事項故不僅須以該事項爲法規之一部且除該命令書專對各個公司之特定事項外其餘普通事項應佈告人民咸使周知此所以命令書中之立法事項加入於法規之明文而惟以特定事項爲免許之特別條件以備張弛焉

(三) 本法之規定係成於明治四十三年爾來實施已及十年其間發見應加改正之事項不少如關於動力及軌間之限制鐵道擔保及公司解散之限制併行綫問題監督機關及罰則等規定是也其詳細容後述之

以上述改輕便鐵道法爲地方鐵道法之種種要點因既有地方鐵道法所以廢止輕便鐵道法及私設鐵道法也

## 第二章 日本鐵道政策之變遷

地方鐵道法與輕便鐵道法及私設鐵道法之關係前章已畧爲說明然自明治初年以來日本之鐵道政策如何變遷亦當稍爲研究庶於地方鐵道法之法制上之地位更得明白之觀察

述

日本鐵道政策之變遷得分左五期縷述之

譯述

八

第一期 鐵道國有時代

自明治二年閣議決定鐵道敷設至明治十四年日本鐵道公司受免許時代

第二期 自官私併行至私主官從時代

自明治十四年十一月日本鐵道公司受免許至明治二十五年五月鐵道敷設法制定時代

第三期 國有主義宣明時代

自明治二十五年五月制定鐵道敷設法至明治三十九年三月鐵道國有法制定時代

第四期 國有主義實行時代

自明治三十九年三月鐵道國有法制定以來至現在時代

第五期 地方鐵道獎勵時代

自明治四十三年四月輕便鐵道法制定四十四年三月輕便鐵道補助法制定以來至現今時代

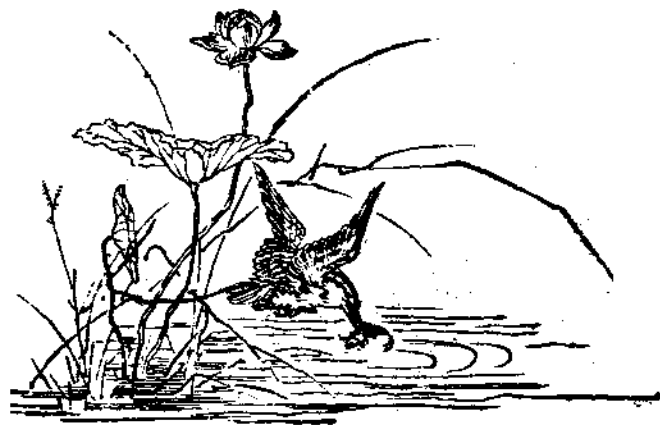
今若就各時代詳細論述其沿革則非本篇之目的茲就本篇之範圍將其極簡單之要旨撮記如次

### 第一節 鐵道國有時代

明治二年十一月政府決定鐵道敷設之議以連絡東京西京間者爲幹綫連絡東京橫濱間大阪神戶間者爲枝綫其翌年三月先將東京橫濱間十一月大阪神戶間之鐵道着手開工此實爲日本鐵道建設之第一步當時政府所採方針雖於國有民有兩主義界劃未清然綜觀前後事情則似偏重於國有先是慶應三年十二月閣老小笠原壹岐守將東京橫濱間鐵道許與美國使館書記官漢魯門包修迨明治三年一月政府議決以鐵道與外人爲有碍主權且以小笠原壹岐守在大政奉還後輒敢如是處置認爲獨斷不法之行爲因致美國公使以該免許無效之通告屢經交涉始克如願解決又明治二年三月英國人亦要求承辦東京橫濱間之鐵道未允批准同年英國公使巴格斯以鐵道敷設之急務官設之必要建議於政府經當局認爲可行遂起外債以裕資金并定爲官設事業而決行國有主義焉然當時政費竭蹶欲以政府之力廣興鐵道實爲勢所不能且民間以鐵道爲不急之務而於借債築路一層尤爲反對謂如此足以召外侮而陷危亡一時物議沸騰莫可遏止迨明治四年西京大坂之富豪欲組織關西鐵道

會社於京都建議政府願供資金以速成京坂間之鐵道時山尾工部少輔上書政府反對民營力主國有此實爲正式主張國有之首倡者書中聲明惟仰給資金於民間由政府興修鐵道則無不可蓋實欲利用關西鐵道公司之資金以政府經營之耳然朝中如岩倉大臣實熱心贊助民有獎勵華族並資本家使盡力於鐵道以是明治六年三月由華族之有志者提出設立鐵道公司之請願翌年七月高島嘉右衛門復陳請修築東京青森間鐵道由是企圖新業者愈覺有望至六年六月乃有呈請政府願收買東京橫濱間既成鐵道者當時政府以財政窮乏外債償還無期延長新線尤覺無望乃於同年十月十二日允許讓賣於民間觀此則足證當日定鐵道爲國有之方針其基礎殊不鞏固也然該路讓賣代金原定七年內按年遞還嗣以明治十年發布俸祿公債條例各華族所得之家祿完全變爲公債收入銳減而他方面又以銀行之設立集收各華族之流動活金現金大爲缺乏致十年七月第三回之應繳價銀不能交納乃不得不呈請政府收回讓賣之成命政府遂於十一年二月十八日批准取消并將上項組合解散之於是一旦動搖之國有主義得再回復舊態焉華族組合停頓之後爲敷設東京高崎間鐵道於明治十一年五月復有東山公司之設立無何該公司忽一變其方針倣華族組合之例亦請求東京橫濱間鐵道之讓賣旋被批撥解散迴顧東京橫濱間竣工於明治五年九月神戶大阪間則於七年五

月大阪京都間則於十二年二月一律峻工然此數年中迭經兵禍如佐賀之變薩南之亂紛擾綿延財源枯竭鐵道工事之繼續進行殆已絕望故明治十四年十二月政府中竟有發行鐵道股票以爲賣却國有鐵道之議幸翌年七月太政大臣特命中止而國有主義之基礎乃未搖動以上爲第一期國有鐵道時代經過之概畧因政府財政狀態困難日甚民有主義乃漸爲應時之要素矣





譯  
述



十二

## 統一鐵路工程機械委員會

原著者 Hollington K. Tong  
譯述者 龍 麟 瑞

此篇係唐君於民國八年十月投稿密勒氏評論報者言多含讚美與希望之意以其所舉鐵路諸弊端及統一工程機械種種利益皆切中肯綮亟譯之以供參攷

中國政府欲爲全國鐵路之機車車輛信號軌道橋梁枕木以及泥水工程等立之標準以求統一邇來已由英美法日四國聘定顧問數員可於年內到京即于十二月開臨時會討論此項重要問題各員任期一年其能于期內專心致志以從事于此極緊要而最困難之事業可預言也交通部曾試行統一鐵路會計竟告成功爲之歡欣鼓舞復于兩年前着手鐵路工程機械之統一民國七年一月鐵路工程機械委員會成立焉該會得外國顧問興高采烈之贊助則現所擬定之程序能于一年中蕙事爲全國鐵路之統一立根基而利應用必不負我國交通長官之期望者

鐵路工程機械委員會者庶幾乎美之鐵路工程學會也英之貿易部也（此就關係鐵路方面而言）法之萬國工程院也日之鐵道院也其關係鐵道將來之發達豈可輕視然猶賴在中國鐵路諸洋員熱心贊襄庶此改良之事可收成效

爲鐵路工程機械立定標準其利益之大且多有可得而言者其一則可使全國國有鐵路所有車輛循環通行無有阻礙使客貨各車之數減少而運輸仍增敏捷再則各路自爲系統互相歧異之客貨運輸制度得修正而劃一之人民享往來便易之利益三則材料既歸劃一行車費用因之減省各種設備品亦得保存四則材料便于交易學習專門之員司可以調用而行車之速度亦可加快此于旅客遠遊有莫大之便利

自委員會成立後已分向中外各鐵路徵集關於統一鐵路材料各項報告之可以收上舉諸利益者交通部就既經收到之報告與國內各路土木工程師總工程師機務主任車務主管所錄陳之意見交由委員會于開臨時會及正式會時詳細比較供討論之根據閉會時即由全體會員備條陳書呈請交通總長批准公佈無論路之已成未成擬修者一律遵守並由委員會攷察各路有無違背所定標準尺碼之事

委員會之組織共分總務土木工程機械車務四科總務司攷核工程師之資格升遷薪膳等事土木工程科管理橋梁軌道路基隧道枕木岩石及泥水工作等劃一之事項機械科研究機車及其附屬部分之標準車輛之劃一與規定用于機廠諸材料之品質等問題車務科之職則列車之駛行信號之標準及其應用等是也

會長 Mr. Jime Tien Yu (詹天佑) 中國鐵路建築大家也不幸已于今前八月遽爾物故繼之者  
 M. H. Sun (沈慕韓) 從事于國內鐵路建築二十餘年經驗宏富自不待言現任交通部技監副  
 會長 Yu Jai-Jeng (俞人鳳) 現任津浦路會辦及總工程師 Thomas See 爲文牘主任至于各科科  
 長土木工師爲 N. Q. Hua (華南圭) 車務爲 C. S. Liu (劉景山) 機械爲 E. F. Wei 總務爲 T. Chang  
 原任車務之 Y. C. Wang (黃贊熙) 因就路政司長職遂辭焉全國各路總工程師機務主任車  
 務主管皆爲不駐會會員僅于北京開會時到會而已

辛亥年鐵路收歸國有實供組織此會與改革路政一好機緣日本當一千九百〇六年鐵路國  
 有之結果鐵路尺碼乃有標準車輛樣式材料種類始由雜亂而歸一致幹支各路列車制度遂  
 有系統客貨運輸交易手續盡行劃一從此鐵路營業成效日著國家收入亦蒸蒸日上然而我  
 國不能于鐵路收歸國有時實行改革路政計畫者何耶則各路建築情形之特異爲其主因  
 全國鐵路之屬部轄者爲數十五其中僅京張一路建築駛行純經中國人之手他路之建築費  
 與購買機件款項率由外國銀行團借來投資者各有必用其國內製造各機件之目的故借款  
 合同內將向各投資國各製造廠定購機件列爲專條我國既未訂定標準尺碼不得以現行  
 者爲準於是各國款式皆輸入我國矣此在民國六年部轄各路統計書言之綦詳可攷也

鐵路借款多由歐洲各國是以我國通行大陸式機車如京奉所用者爲 *Mogul* 式歐戰發生後亦曾購 *Baldwin* 式機車數輛津浦路北段所用機車係經 *Dieriksen* 公司由德國購來其南段所用者皆英式爲 *North Locomotive Works* 所造京漢盡用法國機車京張則不拘何國製造所謂擇善而從用美國機車頗多

照民國四年交通部統計所有路綫共六千六百啓羅米達約長四千哩三大幹綫約佔此數百分之六十二其一在英人勢力範圍一則比法一則在英德聯合勢力之下其時各路所用機車共六百三十有八照美國內務部特助員 *Charles Darby* 之調查其爲美式而造于美者僅百分之五又三分之一用于屬英比法勢力各綫之機車共三百六十有五相當于全數百分之六十其中之係美式而造于美者僅八耳

中國各路所用信號種類之多亦如之不但性質大異之路其信號各不相同即同由一國借款建築之各路亦彼此互異舉京奉滬甯兩路言之同爲英款所修其由英工程師輔以中國幫助員辦理路務亦同京漢採用澳大利亞所用之信號其原因則 *Mr. Fuller* 爲該路之車務總管二十餘年其少時學鐵路于澳滬甯所用者爲印度式其原因則 *Mr. Pope* 之鐵路知識得之于印由此觀之使將京奉之信號夫調往滬甯其茫然無所措手足之情形豈難逆睹

建築材料不劃一之害更顯而易見民國六年京漢路被水沖壞橋梁二十餘座缺口三百處並損壞軌道若干哩求修整用之材料于國內無有也乃分向英美定購運至中國時須一年未久洪水復至路產損失更大運輸于以中止果材料機械已定標準則京漢修補損害所需用之材料當能從他路借用斯修整工程可告成功于短期間也

採辦材料機件之辦法不定弊端實多且由上所舉與他未舉者可知其為害于中外資本家適相等則外國鐵路投資之駐華代表其以統一鐵路工程機械委員會有成立之必要且為救弊良法當為我國人所深信更徵諸往日對於統一鐵路會計委員會熱心贊助使底于成者其于此次之開誠布公同心協力而為之有必然矣

近世鐵路營業制度之傳入我國也其進行決非遲緩二十年前我國人未嘗知鐵路之利益迄于今日其效著其利溥矣於鐵路會計統一後迅繼以鐵路工程機械統一之試行尤足見進行甚疾一日千里且此次會員均稱得人自易收事半功倍之效而我國鐵路前途庶有豸乎

(完)

譯  
述



十八

## 美國之鐵路國有計畫

(錄東方誌雜)

當美國加入戰局之際政府恐路工與資本家爭執舉行罷工有害於軍事之進行因將全國鐵路由政府向所有者租用由政府派員管理以免勞資之衝突現在歐戰告終此種辦法勢難繼續又因物價騰貴路工要求增加工資罷工事件紛紛不絕美政府爲正本清源計謀改革鐵路管理制度俾減少勞動爭執此種鐵路改革計畫經提出國會者凡三十種以上而最近柏倫卑計畫 (Planb Plan) 尤足以聳動一時此種計畫爲十四鐵路雇工組合(包括組合員二百萬人)所建議而經美國職工聯合會之裁可主張將鐵路收歸國有而由政府及職工代表共同管理之此項計畫不啻以占全美國富百分之八之鐵路資本(其帳面價值共值一百八十萬萬至二百萬萬金元)歸入勞動者之手實與資本制度以一大打擊故於本年八月二日在衆議院提出該計畫書後輿情大爲震動同時全國鐵路職工對於此項改革案主持甚堅如不能通過勢必舉行劇烈之鐵路大罷工以謀抵制吾人鑒於近來英國路工事件之猛烈目前美國之鐵路問題誠無可樂觀而所謂柏倫卑計畫實爲美國鐵路問題之一大關鍵其內容若何固爲吾人所當研究者也

此項改革計畫係柏倫卑氏 (Clerna E. Planb) 所起草故名柏倫卑計畫柏氏爲美國鐵路友愛



會(Railroad Brotherhood)之評議員於美國鐵路問題曾經多年之研究其所擬計畫大體主張將一切私有鐵路改歸政府買收此項買收之代價以年息四厘之債票付之一切鐵路收歸國有以後關於全國鐵路之運用管理事宜設一專局以辦理之該局共設管理員十五人以總司其事此十五人之管理員應由美國總統委派五人由鐵路甲種職工(即辦事職員)選出五人更由乙種職工(即勞動工人)選出五人國有鐵路不發股票鐵路運費則由聯邦商業委員會定之每年鐵路之總收入額除去開支債票利息及公積金外若尚有贏餘則應以贏餘之半歸政府半歸鐵路職工唯當政府派進之贏餘超出鐵路總收入百分之五時則應將鐵路運費減低百分之五

如是則鐵路雇工可得餘利之半數作為工資以外之紅利及獎勵金至政府所得之餘利則須將其半數作為擴充并改良鐵路事務之用又當政府收買全國鐵路之際應出代價若干須由法庭定之唯所定數目約以使鐵路所有者之收入等於戰時收入租金之半數為限制云(戰時政府曾租用私家鐵路而以一定之租金償付之)

以上為柏倫卑氏所擬之計畫其所根據之理由則謂鐵路之繁榮與發達全賴鐵路職工之力故職工當然有管理路務及分得贏餘之權利且照此項計畫辦理則鐵路每年費用可節省無

數因此搭客運費可減至每人每哩一仙半而商貨運費則可較從前減少三分之一焉

管理員之三分之二既由鐵路雇工選出則雇工於鐵路事務握有大權可以隨意增高路工之工資其流弊必且甚大此種事情柏氏亦曾慮及據柏氏謂路工於鐵路餘利既可分得半數則己身與鐵路休戚相關當然不至濫增工資以害鐵路之營業且增加工資於乙種雇工固有利益而於甲類之鐵路職員則增加工資後所得利益尚不如分得紅利之爲多故雇工所選出之管理員至少必有半數反對濫增工資之辦法其在事實上固可無慮也

柏氏又謂鐵路收歸國有後營業發達逐年公積既多則可將政府所發之債票漸次收回經過多年之後債票盡數收回則鐵路可不必年付四厘之債息此時全國鐵路完全爲人民所公有搭客及裝貨人所應納者僅爲鐵路所應付之開支而無須再納運用資本之息金矣

此項計畫爲自來美國勞動黨所提出要求之最大最廣者因此計畫改變過劇影響過大故目下議會及輿論兩方面均難與以贊同惟現在勞動黨則正竭力運動且集鉅款爲運動之資冀議會終與通過明年爲美國舉行總統選舉之期一般勞動團體必將利用此時機以謀鐵道改革案之採用可斷言也

抑自俄國勞動政府施行大改革將全國工廠及交通機關歸勞動者佔有以後世界各國之資

本制度無受重大之打擊觀於近頃英國礦工有煤礦國有之要求美國路工又有鐵路國有之提議東西兩大陸產業革命之聲浪互相響應即在資本主義牢不可破之美國亦居然有此種大膽之勞動之提議留心時局者於此可識世界潮流之趨向矣



◎廣東中華新報特別啓事

中華民國憲法會議現經開會。本報特別注重斯舉。故特闢憲法論壇一欄。嗣後議員政家學者一切憲法上之討論主張。無論贊成反對。凡有研究價值者。本報不問黨派。必爲盡量發表。以供我國政治教育之一助。謹此奉告。

◎震旦新報大刷新要告

本報現添聘專訪多員。所有國會軍府軍署及各機關消息。皆極靈通。並增拓諧部。多刊有趣味小說。以饜閱者之目。閱報諸君。幸留意焉。

震旦新報啓事



## 調 查

### 調查瓊崖實業報告書

(續前期)

殷鑄夫

丁 新英港 新英港居儋縣之西北距儋縣縣治十五里旱路距海口市約四百七十里距清瀾港六百四五十里港口向西港中面積甚廣古來航海事業頗爲發達雖積沙多而水不甚深然四五百噸之輪船可以出入將來稍事疏濬可爲西方之良港也門新昌二江自東南二路來注淡水無虞缺乏地點固不免偏僻之嫌而接近大陸爲其特長且將來欽榆鐵道築成即爲本島與大陸聯絡之要地不可輕視之也

戊 三亞港 三亞港在崖縣東一百二十里港內因河流之形勢流沙沖積成爲龍古三亞三坡三坡之間寬處約十餘丈窄處約一二丈龍古坡與東岸之間寬處約五六丈窄處約一二丈三亞坡之端距南岸潮漲時約三十餘丈潮落時約二十丈港內流沙淤積水渡不深千餘擔之帆船可以入口港灣雖不佳良然因秋冬漁產甚旺且爲產鹽豐富之區內港長細又適於避風故北海陽江安浦文昌樂會之魚船及運鹽之帆船恒以時來集又因人貨多需駁載艇家小

艇爲數甚多自僑豐源興各公司來營鹽業後間有雇輪運鹽之舉該港遂漸次發達昔時商業中心在三亞坡西部之三亞街今則移於三亞坡東部尖端之三亞市市內居民約三百家舖戶約一百家冬秋二季較爲繁盛此港缺點在輪船不能入口各公司所雇運鹽輪船僅能停泊於口門距市一英里鹿回頭嶺左近小島白石排之外人貨起落須賴駁運距離雖較海口港泊船之地稍近而稍遇風浪即難裝卸則較海口港爲尤甚也鹽商之雇輪運鹽於約定船價而外每另訂於約定日期而外多停一日增費若干即因裝卸期間不能預定而設故將來如欲此港發達須自鹿回頭嶺尖端向西北方築一灣形長大海堤然後碇泊可以安全起落無虞阻滯然此係大規模之計畫非目前所可幾唯有俟諸將來耳

己 籐橋港 籐橋港在崖屬之最東爲陵水之交界旱路距崖縣縣治二百一十里距陵水市九十里距陵水屬之保亭營一百三十里距加積市三百六十五里距清瀾港四百九十里距海口市六百十五里籐橋市爲崖屬最大之市集散陵屬西南部陵屬保亭營以內各黎峒及崖屬十二村半黎峒之貨物港內來往澳門江門安浦及本島各港一二千擔之帆船爲數不少春夏漁業旺盛漁船尤多附近有新式樹膠椰子公司多家數年後產物必益加多現時住戶約二百家大舖三十餘家小舖十餘家數年之後大有發達之望所惜者該港口內窄小三帆之帆

船不能進口而已然牛琪洲島峙立港口港西山脈折向南方苟能自西部海岸築一長堤接連該島則堤島與港口之間成一良好外港數千噸之輪船不難安全停泊此港與瓊崖東部繁富之區較爲密邇前有鐵爐港附近之物產後有十二弓半之來源左接陵水右近三亞前途希望不可限量惟築港工程浩大一時恐難現爲事實耳

三 陸運 分爲道路馬路汽車馬車人力車獨輪車轎山兜牛馬各項

甲 道路 分爲沿海及近海道路五指山通路二種界陳於左

子 沿海及近海道路 查瓊崖沿海之路多係平原除東路陵水萬寧二屬交界之地有九曲嶺牛嶺梗阻其間崖屬籐橋至榆林港途中有回風嶺梗阻其間而外道路坦易跡亦寬大堅實大部分可行牛車惟文昌瓊東田價昂貴近田之地漸被田家侵蝕寬不盈尺且須迂繞田岸較諸直行路加數倍又各屬高隆荒廢之地雖頗寬廣而每爲蘆芭竹樹所據荆榛滿目窄徑僅可通人西路多經沿海沙灘陸行尤苦小河淺溝架木而渡稍大之河則須徒涉或用小船橋梁之便殆不可得即偶遇一二昔人所已建之橋梁亦皆傾圮頹朽僅存遺跡而已各屬縣治均近海濱惟定安澄邁二縣治在南渡江中部沿岸距海稍遠東路沿海大道恒不經文昌而由瓊山直赴加積一因利用河流一因路線較短也計自



調查

海口至船崖

一百里

船崖至加積

一百五十里

加積至樂會

三十里

樂會至和樂

八十三里

和樂至萬寧

三十二里

萬寧至楊梅

六十里

楊梅至陵水

七十里

陵水至籐橋

九十里

籐橋至三亞

九十里

三亞至馬嶺

六十里

馬嶺至崖縣

六十里

共八百二十五里

若繞道文昌須多行四十五里且不能利用河道

西路沿海大道亦因利用河道恒由船崖直赴金江計自

四

海口至金江	一百九十里
金江至和舍	九十里
和舍致那大	六十里
那大至儋縣	一百二十里
儋縣致新英	十五里
新英至海頭	一百二十里
海頭至海尾	六十里
海尾至昌江	五十里
昌江至北黎	六十里
北黎至感恩	九十里
感恩至佛羅	九十里
佛羅至黃流	三十里
黃流至九所	四十五里
九所至保平	九十里

圖 表

調查

六

保平至崖縣

十里

共一千一百二十里

若繞道臨高縣治可少行一百二十里不能利用河道此外尙有臨高屬之和舍至定安屬之船埠一路南渡江沿岸至文昌數路陵水屬保亭營至崖屬籐橋一路陵水縣至保亭一路均甚平坦惟加積經風門嶺興隆紅鐵嶺至陵水一路稍有山嶺耳綜觀上述各路雖頗不便於行旅然是特人力之不足非天然之險阻以視彼蜀道崎嶇誠不可同日而語苟能稍加開闢即成大道坦途也

丑 五指山通路 歷代籌黎無不以開通十字路爲一重大問題至前清光緒間馮子才渡瓊平黎尤以開通十字路著名世人遽聞其說不知實情一若黎境之中峻嶺重疊無路可通而彼等之開闢爲千古未有之大工程者實則黎境通路甚多雖非寬廣馬路而通行尙可無阻黎客之入內貿易者無處無之可以證明即彼等之所謂開路者亦不過從該路經過一次令黎人畧斬路旁草奔而已茲將五指山至沿海通行之路謹列於左

一定安縣治至嶺門

一百八十里

嶺門至五指山

二百二十里

一 儋縣治至南豐 一百六十里

南豐至五指山 二百五十里

一 萬寧縣治至興隆 五十五里

興隆至五指山 三百里

一 陵水縣治至保亭營 一百二十里

保亭營至五指山 一百五十里

一 崖縣縣治至樂安 一百八十里

樂安至五指山 三百里

上述各路以崖縣至五指山之路爲最平易另有由崖縣經樂安凡陽五指山附近之紅毛峒及嶺門出定安一路尤爲寬大其餘各路雖多山坡然皆可乘馬行走且沿路山坡多係土山將來修治無不至十分困難也

乙 馬路 瓊崖向無馬路有之自儋屬烏翔至臨屬文科一路始該路係僑興公司所築計長九十餘里廣二十四尺較之舊路約省十里之程惟該公司對於土人聯絡不得其法中有一小段曾經土人毀掘變爲薯田此外尚有馬路二處一係加積美國教堂附近由美人建造馬

路約長里餘用費五百元一係海口至府城馬路一段約長十里廣一丈二尺係去龍後鎮道二署籌修三處工程以加積一段爲最佳海口至府城一段則因經費關係用土填鋪未曾加築石子也

丙 汽車 瓊崖向無汽車去歲鎮道開通府城至海口馬路一段約長十里激動人民經營汽車思想去歲十二月商人黎晉隆組織瓊州汽車公司集股開辦原定資本十五萬元擬由海口經定安通至文昌縣城嗣因招股困難遂改變方針決定先營海口府城一段集資二萬元向香港購舊汽車三輛於本年四月間開始營業每車容載六人每人收費四角每次約需十餘分鐘每日三車交互往返約共六十次惟舊車易生障礙不能全數常用且馬路工程過於簡率一遇大雨即成泥溝汽車速度因之減少府城不能入城海口不能入市亦足阻乘車人之興致平均每日僅能以四十次計算收入在百元左右利益可謂厚矣現瓊地紳商因見府城海口汽車公司之成功頗有組織遠距離汽車公司之意惟運動尙未成熟耳

丁 馬車 瓊崖之有馬車始自前清末年解散湖南兵勇之時當時被裁兵丁無法謀生因以營中馬匹組織瓊利馬車公司往來於海口府城之間車以木製極爲簡陋共有馬車三四十輛乘費每人一角每車容四人共收費四角創始以來頗著成效衆亦稱便其稍有不便者則

街道過窄不便行車府城方面僅至鎮安門而止海口方面僅達市外而止耳瓊利公司而外尙有零星馬車若干輛但數爲不多

戊 人力車 人力車僅府城海口之間有十餘輛價比馬車稍貴乘者不多其所以不能發達者一因府城海口距離較遠人力不如馬力之速一因街道甚窄人力車亦不能驅入也

己 獨輪車 獨輪車形與各省所用者相同海口附近載貨多用之亦有載人者自海口至府城每人車費八十字

庚 轎及山兜 轎爲各屬通用之交通器具轎之外觀畧如內地內客則狹陋長途乘坐甚覺辛苦轎價之貴賤各屬不同東路文昌樂會瓊東各屬因男子大半出洋地方勞力者少又昔時社會中有平民奴僕二階級奴僕之子孫無論發跡至若何程度永久負有爲主人抬轎之義務倘有命令立須遵辦以是之故平民即至窮亦多不屑抬轎轎價因之甚昂就以文昌爲尤甚每伙一名每日約大洋壹元六七角至二元不等萬甯以下轎價較省每人每日約一元二三角西路各屬習俗男子料理家事其耕田及各種勞力之事反以女子充之故轎伙亦多用女人索價與萬甯陵水各屬畧同至昌感二屬則多用牛車轎不習見也山兜之構造極爲簡單法用竺槓二條兩端以短竹紮緊中部縛一短竹爲靠背以四繩繫板爲坐位時海口有英法郵局

各一所美國信件則由英國郵局代辦中國郵政局則有一等郵政局一所統轄全部在海口德勝沙大街二等郵政局二所一在海口大街一在瓊東屬之加積市此外各市則爲三等局或代辦處全瓊郵遞分爲五路茲將郵路及封包日期畧列於左

(一) 直達郵路

第一路 加積定安大路方面

每隔一日封包一次

第二路 文昌蛟唐潭豐三江方面

每隔一日封包一次

第三路 舖前抱羅錦山演豐羅豆方面

每隔四日封包一次

第四路 那大金江和舍安仁南豐方面

每隔四日封包一次

第五路 儋縣昌江臨高澄邁新興方面

每逢三六九日封包一次

(二) 轉遞郵路

第一路 陵水崖縣萬寧樂會瓊東方面

由加積轉遞

第二路 東郊邁路冠南方面

由文昌轉遞

第三路 感恩北黎方面

再加一短竹踏脚即成人山多用之取其輕便也近人發明以帆布椅加以二竹槓及一短竹踏脚上部彎竹架布以遮日光較諸普通竹兜輕便相同暢適則過之黎人拾兜重食不重價苟餉以酒肉則踴躍爭先一時不能備酒肉給錢亦可每名每日五六百文足矣

辛 牛車 全瓊沿岸除東北部道路狹窄各部及牛嶺回風嶺附近有山阻隔之地外多用牛車西北部地平而廣以二牛拖一車載重五六百斤西南部及東南部道路較窄且間有坡路沙灘每車以一牛拉行載重二三百斤東路牛車專以運貨西路則兼以載人車狹而陋乘坐頗覺氣悶惟當交通不便之時慰情聊勝於無耳腹地較平之處間亦有牛車但不甚普遍

壬 挑夫 全瓊各地大抵以女子任勞動故挑運貨物亦以女子爲多西部特甚東部則



男女兼用負擔能力每人平均六七十斤挑費各地不同平均每人每日一元至一元三四角最雇較廉

癸 牛馬 牛以拖木馬以乘人內地山嶺衆多道路狹窄之處約以牛馬爲交通之利器也

四 郵政 北部平地與沿海之縣治及重要市鎮多通郵政南部各處地廣人稀通信事務不甚發達郵夫到處迂繞投遞甚遲普通海口信件帶至崖縣需時十七八日即在北部亦欠敏捷故商民每遇有急信輒託挑夫便帶或寄差遞送以期速達惟海口一市爲通商口岸輪船直達尙屬近水之樓臺至於腹地黎境則絕對不通郵政與世相隔無異桃源現由儋縣轉遞

五 電報 前清光緒十三年廣西提督馮子才來瓊平黎曾在各地設立電報局五處(一)海口局(二)興隆局(三)陵水局(四)南豐局(五)崖州局此外另在府城道署安設電機一副當時通遞消息頗爲敏捷光緒十六年因節省經費將內地各局裁撤現時僅餘海口電報局一所海口至對岸雷州半島徐聞之間向有海底電線一條藉與大陸連絡然潮流激蕩時生障礙通信上頗感不便上岸後即由高雷陸線轉往省港各處設備雖不完全消息尙可無阻討龍時海線曾被割斷後議修復以無款中止虎門電報分局現存有海線材料僅需工費三千元即可

修通高雷陸線電桿亦被匪徒焚毀殆盡刻下自省至瓊電報中間一段須由旱路送至徐聞然後由徐聞用船送至海口約需七八日至十餘日不等遠不及郵政之速達故刻下來往電報恐致延悞多用快郵代電之法不敢用電報也現任饒道尹頗以修理海線電桿爲當務之急約計被毀電桿有三四千元即可修理完竣五月間海口和美店主陳秀卿因事認捐二千元辦地方公益各官廳商議擬以該款作爲修理電桿之用又瓊山人某某二家私藏舊電桿受有盜竊嫌疑現被拘禁聞有罰款賠修電桿之說似此則電報復通之期當在不遠也民國紀元前五年海口與對岸海安之間曾裝設無線電報後經裁撤

六 電話 龍濟光抵瓊時曾安設軍用電話十餘架龍去之後由各官廳議定協同維持每機關安設一架以便交通公攤經費每月各出洋十六元

#### 辦法

瓊崖之於交通既具有天然之利便提綱絜領佈置不致困難然全瓊面積較之臺灣實大四分之一路線複雜則又過之全部籌畫斷非一時所可幾及惟有分別緩急先從沿海重要部分着手庶經費易籌而實效易見也茲謹分類畧陳於左

一 帆船之保護 瓊崖之有帆船歷史甚古十餘年來發達尤爲顯著各港貨物之出入多

利賴之惟自兵燹而後沿海不靖盜船橫行劫掠之案層見疊出商賈驚心行旅裹足貿易之額因之大減常關收入比較額原定三萬元近年實收之數不及二分之一推原其故實以弭盜乏術爲其主因此次赴瓊順便調查見所謂盜船者大半來自高雷出沒無定有時登岸充作客商知者恐遭報復不敢舉發馴至明目張膽敢作敢爲貽禍航業無有底止淒慘之狀非所忍言然一經研究則知此項海盜不難弭治所用盜船既與普通帆船無異攜帶武器又鮮機砲利槍認真勤辦有如縛雞瓊崖水上警察雖有(一)海口(二)舖前(三)清瀾(四)博鰲(五)臨高(六)三亞六區然無船無械徒有其名僅能收捐不能保護數年前水上警察曾備有數噸小輪船數艘現多朽爛擱置無人過問或遭遺失不知去向似此辦法不特於商民無益徒增彼等負擔刻下情形如能遴選能員前往整頓革除積弊振作精神除省派較大兵輪往瓊鎮攝外購買五六十噸木質小兵輪二三艘二三十噸木質小輪船五六艘擇要佈置往來梭巡並於沿岸陸地偵緝海匪從嚴拿辦不數月間必無海盜蹤跡此項小兵輪購買經費沿岸商民能負擔一大部分各屬商辦師船之多足以證明之也

二 輪船之獎勵 目前全瓊沿岸僅有海口港爲輪船常用停泊之所外此惟三亞港間有運鹽輪船往來而已欲謀交通之發達斷難以此自圍查日本之經營灣臺對於航業最爲注意

領臺而後立時着手明治三十九年命大阪商船會社特別定期輪船每月自神戶經下關長崎鹿兒島沖大島沖繩八重山往復於臺灣之基隆三次三午年命郵船會社備輪定期航行自基隆經門司至神戶二次三十三午年命大阪商船會社每月定期自臺灣經安平至香港航行二次經福州至香港航行四次大正元年已有(一)基隆神戶線(二)打狗橫濱線(三)臺灣沿岸線(四)淡水香港線(五)打狗廣東線(六)打狗天津線(七)福州香港線七航線使用船十四隻約共五萬噸對於各會社每年均有一定之補助金厥後逐漸擴張日益發展前途遼遠不可限量今宜畧仿其法於南北二部各擇一重要港灣定出航海線數條勸導華商組織輪船公司經營其業並酌給補助金以資獎勵如是則航業之發達可計日以待瓊島環海以海運爲主要之交通海運既興其他實業之進步不期而自至矣

三 築港 航業之進否端視港灣之良惡起卸之設備也避風之處所也有一不備難期發達瓊崖沿岸可以築港之地不下四五處然地點之便否工程之難易亦爲築港之要件不可忽畧之也瓊崖全屬爲一圓形之島宜於南北二部各擇一主要港灣以鐵道直接兩端首尾易於相應貨物便於集散臺灣之基隆打狗二港可作師資謹分爲南北二部陳之

甲 北部主要港灣 北部主要港灣以清瀾港爲最適當該港灣內水深十八尺至

三十尺港身長約十五里寬約一里半至四里面臨大洋爲歐州及南洋航線所必經之路過路輪船灣泊取水不必經過木蘭頭急水門之險又無多費時間之虞碇泊安全起卸便利附近各屬物產甚爲豐富築港而後對外必爲世界交通之一要點對內必爲瓊北貨物集散之一中心不特文昌瓊山定安澄邁瓊東樂會各屬胥以清瀾爲通路將來鐵路開通即稍遠之萬甯臨高儋縣三屬亦將視爲最便之海港矣即就築港工程之輕便而言清瀾亦當首屈一指港內水勢既深無須特加濬鑿惟口外附近積有珊瑚礁礮面水深僅有九尺至十二尺不得不從事開濬以利航行且前此清瀾商埠公司業經辦有基礎接續進行必甚容易目前初辦規模不妨狹小該公司所以成之堤岸碼頭貨倉等等稍加修理即能使用所應辦者僅(一)開濬港口(二)建設商場(三)增築堤岸(四)行駛輪船(五)開通清瀾船崖間及清瀾加積間之輕便鐵道或運貨汽車路而已前假定輪船公司另行組織堤岸暫緩增築而清瀾船崖間及清瀾加積間先行開通汽車路則(一)開濬港口按照該公司原定計畫係十五萬二千元今假定爲二十萬元(二)建設商場按照該公司原定計畫係十一萬五千元今亦假定爲二十萬元(三)汽車路清瀾至船崖約一百里清瀾至加積一百二十五里修路購車及種種資本約需四十萬元三項合計有八十萬元可以辦成即令兼辦輪船亦不過百餘萬元日本之經營臺灣對於基隆港已用

及未用預算總額爲二千一百三十二萬九千圓對於打狗港爲一千七百五十一萬七千圓今我豈可並此區區而不肯投資哉築港之後貨物必增地價必漲輪船汽車必能獲利此後維持擴充之經費取諸附加貨捐地價租價及各項收入已屬足用且各屬出洋華僑深知該港之利苟政府認真提倡則應募股分必當踴躍爭先該港前此既有商埠公司著手此後舉辦或准該公司入股或備價接盤均無不可如公家財力不充無暇及此儘可發行公債以植其基還欸確實無虞失信否則招商承辦亦屬相宜總之此港爲瓊崖最要之港此港不開實業無由發達也

乙 南部主要港灣 瓊崖南部以榆林爲唯一良港港內面積廣大水勢甚深既能避風起落尤便且港口雖不甚寬而二十噸左右之輪船可以自由出入將來商業發達自應開濬港口添築外港然目前情形而論僅須築一碼頭築一堤岸設一商場備一二艘通陵水保平之木質小輪船斯爲已足總計所需經費僅得清瀾之半數即可着手築港經費無較是更廉者今選擇南部重要港灣自以榆林爲最適當惟榆林前曾有開作軍港之議此港果作軍港則商港不得不舍此而他求其克膺此選者厥爲三亞藤橋二港三亞居瓊南正中有漁鹽之利藤橋則附近物產豐富且爲巨市陵水之比鄰二港各有所長任擇其一比較言之似藤橋勝於三亞也至於築港經費則二港均極浩鉅三亞港內甚淺輪船不能入口然若自鹿回頭嶺築一灣形長堤

則成一良好外港。三亞橋港之淺狹尤甚於三亞港。惟港外有牛嶼洲島峙立其前。若自西岸築長堤以連之。則成極好極大之良港。惟此二港之築港費均非四五百萬元以上不能下手。目前集資困難不易現為事實。無已其惟有暫用榆林港。俟決定建築軍港時再行移易地點。彼時實業較進力量較大。即建築三亞橋之防波堤亦當較為容易也。

至於海口碼頭之建築。儘可用前此德工程師所估之原案。募債四十萬元或六十萬元。先辦接稅鈔加捐置佰抽二五抵還。或以地價盈餘抵補。均無不可。新英港之開埠則為期尚早。似宜暫作緩圖也。

四 築路 修築道路為全國共通之急務。而於瓊崖為尤要。瓊崖土地平坦。山石不多。得天然之利。易於開鑿。道路前既言之。然歷史上因人口稀少。實業不進。對於交通。注意者少。公共道路無人過問。田價高貴之地。且日漸侵蝕。愈益窄狹。致令坦途成為蛇徑。平原變為榛莽。可慨殊甚。大陸各處每有宗教家慈善家以修橋造路為功德。欲藉此以得福報。犧牲財產在所不辭。故各地往來雖無寬廣馬路。而舊時代之交通。尚可勉強敷衍。瓊崖則并此而無之。荆棘滿途。沙漠載道。穿田涉水。跣步驚心。其實稍加修整。便成孔道。刻下各屬人民對於此點亦有覺悟。徒以團體散漫。力量薄弱。不能圖始。可與觀成。官廳苟能預定路線。切實倡導。成效之速。不難逆睹也。瓊

地廣大路線衆多勢難同時並舉修築道路宜先從沿海入手而沿海之中東北部實業較爲發達民智較爲開通尤應先辦茲分期畧陳於左

第一期 船崖清瀾線

海口清瀾線

船崖加積線

清瀾加積線

船崖那大線

那大新英線

第二期 榆林籐橋線

籐橋陵水線

榆林保平線

第三期 陵水萬寧線

萬寧加積線

金江臨高線

調查



海口新英線

第四期 儋縣北黎線

北黎保平線

保平樂安線

上述分期辦法係就地方情形分別緩急而言若能分段同時開築收效尤速至於築路之法寬度須足行駛汽車其效方著綜計經費爲數不貲目前公家財政不裕一時何能籌此巨款必利用民力事乃易成查前清兵備道郭人漳曾在欽廉一帶用兵力強築遠距離馬路一條約二百餘里當時頗受人民詬怨路成之後社會大受其益至今稱便宜畧師其法手段則較爲緩和立定規畫逐漸進行勸導紳民務達目的各屬不乏明達紳士熱心公益之人東北部華僑衆多教育發達就此提倡必收良果一部克告成功則他部勢如破竹矣數年之後沿岸全路可以完成然後籌築腹地之路逐漸推廣公家不須特籌巨款僅畧備收用民田之價及監督機關之經費即爲已足事輕易舉無逾此者且第一期之船崖加積線及海口清瀾線爲交通衝要之區近時該地紳商頗有集股開辦汽車公司之議即立定規例責成汽車公司建築亦無不可也

五 鐵道及電車 鐵道之於交通與輪船同居於最重要之地位如車之兩輪鳥之兩翼必

兩者俱備而後其用乃完瓊係巨島自以海運爲急務然面積廣大腹地深遠產物衆多非有鐵道不足以資運轉查日本之經營臺灣亦於鐵道特加致力大正六年度臺灣之官私已通鐵道計一千三百四十七英里三分私設輕便鐵道六百一十八英里運貨共一千七百六十六萬七千三百七十四噸旅客共一千三百六十萬零二千七百二十七人收入共九百二十三萬零五百七十八元足見其盛此後發展仍無止境瓊崖面積較諸臺灣大四分之一鐵道里數亦應增多但力量有限經營伊始勢難遍設茲斟酌緩急分期擬定幹綫數條如左

#### 第一期 清榆線

自文昌屬之清瀾港至崖屬之榆林港計長五百六十五里約合一百七十一英里此線爲瓊崖最重要之幹線兩端接南北二部之主要港灣經過加積陵水二巨市及加積溪太陽溪陵水溪三大河流巨延於文昌瓊東樂會萬甯陵水崖縣六屬幾占東路全部其吸收力之大自不待言沿海均係平原中間僅陵萬交界之牛嶺及籐橋附近回風嶺二處畧有山地但開鑿極其容易

#### 第二期 清英線

自文昌屬之清瀾港至儋縣之新英港計長六百四五十里約合一百九十餘英里此

線爲北部之幹線兩端達清瀾新英二港巨延於文昌瓊山定安澄邁臨高儋縣各屬經過偉大農產地之那大將來欽渝鐵道告成此即其聯絡線也沿途均係平原毫無山嶺

第三期 榆保線

自崖屬榆林港至崖屬保平港計長一百三十里約合三十九英里經過三亞產鹽地及保平產糖地沿途均係平原毫無山嶺

第四期 保海線

南自保平港北至海口港與清英線交接計長九百八十里約合二百九十餘英里此線爲中部縱貫線經過樂安凡陽喃嘮出嶺門定安而至海口此路若通不特腹地之富源均能外達黎漢之界亦可消滅沿路平坦若引爲直線則較多山嶺但大平均係土山不難開鑿

第五期 一那藜線

二藜保線

那藜線自儋屬那大至昌江屬北藜約長三百里約合九十英里藜保線自昌江屬之

北藜至崖屬之保平約長三百三十里約合一百英里此二線爲西路之線巨延儋縣昌江感恩崖縣各屬經過產鹽地之北藜沿線雖頗貧瘠將來實業發達亦宜接續建築以完成周圍幹線沿路間有山嶺惟不甚高

上述里數均按照普通路計算建築鐵道多用直線當各減少若干里合併陳明

右述各線之中以清榆一線爲最急要清英線次之二線若成測實業之進步必當一日千里清榆線不及二百英里定爲第一期籌辦之線事輕易舉不難觀成瓊崖工價極低枕木尤富就地取用無事外求建築經費必較他處爲廉也電車爲補助鐵道之交通機關於海岸與腹地之聯絡最爲相宜各河上游不乏水力瀑布用以發電可省煤費並能以所餘電力應各處電燈及工場動力之需

六 電報 電報與實業之關係致爲密切電報不通障礙必多南部崖屬各地與海口方面之通信動須二三星期來往磋商回信在一月以上商機延悞損失無量實業不進其此重大原因且不僅實業爲然凡百設施胥如是矣兩地距離不及千里而消息隔絕有如世外遇有急事不得不專差來往每次差費輒需二三十元交通不便無逾此者目前辦法除將海口電報立刻修通外宜於東路之清瀾加積陵水榆林西路之那大新英各處先設電報分局以後斟酌情形

隨時推廣瓊地本價低廉電桿之供給至爲便利經費有限而收效無窮誠最急之要務也



# 桂路調查記目錄

曾鯤化編纂

## 甲編 路線

第一章 西南路線與中國之關係

第一節 西南大局之情勢

第二節 西南路線之計畫

第二章 廣西路線與西南之關係

第三章 勘定路線

第一節 桂全

第二節 桂邕

第一款 經過大勢

第二款 工價估計

第三款 車站里程

## 乙編 地勢

第一章 管轄

調查

調查

第二章 氣候

第一節 沿路氣候之異同

第二節 瘴氣與水土之區別

第三章 交通

第一節 陸路

甲 全省大路

乙 各屬通路

第二節 航路

甲 河流

子 與路線並行之河

丑 與路線相交之河

乙 航業

子 輪船業

丑 帆船業

第四章 要隘

第五章 名勝

第六章 水患

丙編 政俗

第一章 戶口

第二章 地丁錢糧

第三章 厘稅

第一節 鹽關統各稅總表

第二節 新關進出口稅分別表

第三節 沿路各關稅額貨額一覽表

第四章 風俗

第一節 沿路各屬之風俗

第二節 廣西風俗之特色

第五章 學務

調查



調查

第六章 宗教

第七章 生計

丁編 生產

第一章 天然品

第一節 物產種類

第二節 大宗土產

第二章 製造品

第三章 鑛務

附錄廣西名鑛要畧

戊編 商務

第一章 經商情形

第二章 商品及商務

甲 輸出品

乙 輸入品

丙 轉輸品

丁 貿易地

第三章 墟市

第四章 廣西商業盛衰之原因

第一節 沿路各埠

第二節 西江各埠

第五章 通用貨幣

甲 紙幣

乙 銀幣

丙 銅幣

己編 物價

第一章 人工

第二章 田地

第三章 材料

調查

調查

第四章 食貨

庚編 運輸

第一章 旅客運輸

第一節 行路與坐車之比較

第一款 旅行日數與行車時刻

第二款 旅行費與車價

第三款 旅行困難與行車之便利

第二節 乘船與坐車之比較

第一款 行船日數與行車時刻

第二款 搭船費與車價

第三款 搭船危險與坐車之安全

第三節 旅客運輸預定額

第二章 貨物運輸

第一節 陸路與鐵路之比較

第一款 肩挑

第二款 車運

第二節 船運與鐵路之比較

第一款 帆船

第二款 輪船

第三節 貨物運輸預定額

辛編 預算

第一章 收入預算

第一節 客車收入

第二節 貨車收入

第三節 雜收入

第四節 收款總結

第二章 支出預算

第一節 息銀

調查

調查

第二節 營業費

第一款 總務費

第二款 養路費

第三款 機械費

第四款 運輸費

第五款 營業費總結

第三章 收支總結

第一節 桂全

第二節 桂邕

## 桂路調查記

### 甲編 路線

#### 第一章 西南路線與中國之關係

##### 第一節 西南大局之情勢

西南數省自地域上區分之曰雲南曰貴州曰廣西曰湖南雲南據西南之門戶貴州居其後援廣西成犄角之勢湖南則爲常時堂奧戰時之大本營故滇黔湘桂四省之相繫猶西南全局與東南東北西北各方面之互維國省不聯爲一氣則西南脈絡不靈西南脫有震驚則全國將受其影響然就目今大勢而論西南數省惟雲南當邊界之衝亦惟雲南足以制邊外之命證諸往事如元如明如近代凡經畧邊陲各國者莫不假道於滇蓋滇居全亞上游大山大江多發源於其境內形勢極雄自南自北自東自西無往而不據建瓴之勢西循怒江則可以制緬東下富良江則可以制越南沿瀾滄江則可以制暹現雖緬縣於英越墟於法暹羅之擇人南掌亦被二雄鬱分然普洱府所轄猛養猛賓猛混猛龍等屬夾瀾滄江兩岸與暹羅毗連而暹羅之接壤緬越者各千有餘里處處可通此實爲吾國包舉緬越控馭南洋之要地際此列強爭競之世不能戰則決不能守不圖進取則永無自強之一日况強鄰密邇日肆咆哮向所持爲金城湯池足以寒

敵心而喪敵氣者今乃衝破藩籬大有升堂入室之勢滇越既直貫滇南緬北又逼凌西境彼之於滇可隨時呼應而有餘我反兼旬屢月尙虞不足倘一旦風雲告急深恐噬臍之悔無及鞭長之禍將成故爲鞏固邊圉計固不可不注重雲南爲籌謀遠大計尤不可不以雲南爲經營之基礎雖然雲南物敵民凋地勢縱優不啻孤懸絕域一切人才物力苟非賴中央協濟恃後路奧援則萬難肩此重任屹立南中然由內地至滇近者數千里遠者萬餘里均自卑而高舟車轉運難若登天雖欲援之而無可援欲濟之而無由以濟然則必如何而後可曰惟有籌築西南鐵路以便交通之一法

#### 第二節 西南路線之計畫

西南數省宜修鐵路以通其氣脈固矣然欲籌定其路線則有亟應注意者數端一宜緊接中央幹路使全國勢可以直注二宜鎮邊防使進可以戰退可以守三宜直通海口使營業行軍可以水陸便進四宜形勢便利物產豐饒使有事禦侮可以策應先機無事經商可以擴充輸送因此數要點得三大路線如左

一湘緬鐵路由湘南粵漢幹線之湘潭站西行經寶慶沅州鎮遠貴陽省會安順曲靖雲南省會楚雄大理永昌騰越至緬界之銅壁關約三千二百餘里計歷湖南貴州雲南三省湖南地沃人

稠百貨饒衍貴州南五府之森林常數十百里不見天日硃砂金銀等鑛亦負有盛名雲南夙稱天府以五金各鑛供給全國者凡二千餘年且西聯緬甸出孟加拉海灣爲歐亞交通之捷徑東接萍潭通江西浙江鐵路啓東西大幹線之雄圖將來客貨運輸當與京粵漢不相上下即就軍事而論西出入莫可據全緬咽喉於制緬形勢最爲得要西南出猛定至邦龍大路即當緬北鐵路之要衝況內有麗江大理爲川藏要道之屏藩騰越有重兵則野人山以東不能逾雷池一步大理不舉則貴州湖南更非其所問矣

一寶龍鐵路由湖南湘緬幹線之寶慶站西南行經全州桂林柳州賓州南甯上思甯明至龍州之鎮南關約一千九百里計歷湖南廣西二省其經過各地雖亞於湘緬然寶慶之煤鐵紙竹木爲全國之冠桂林之穀米油糖麩靛南甯之牛皮山貨龍州之八角艾粉亦爲南方土產之大宗而未開之鑛山未闢之荒地沿路充斥一望無涯加以南通西貢關華僑內嚮之途北達長江握海內尾閭之柄其營業之發達詎不可以企足而待耶至於軍事上之關係西扼滇越之後路南據河內之腹心可以操縱自如無往不利況路成以後燕豫之兵四五日而至鄂湘之兵二三日而至彼遙懸海外之屬土奚足以當之耶

此路由衡經永州與全州相接然通盤籌畫湘緬爲西南大幹路斷不可不修湘緬既修則由寶



接全可省路線二百五六十里利一衡永間萬山排列曲折甚多工程浩大且極少有山洞八里需費二三百萬由寶至全毫無山林阻碍又無百五十英尺以上之河故赴廣西省者往往遵寶慶而行利二衡永一帶少著名出產而寶慶之煤用土法挖者已千餘年洋煤未輸入以前長江上下匪不藉其仰給現雖爲外煤所攘然每年貿易額尙有六七百萬兩新化之錫歲可出二十餘萬噸鑛工二三萬人每日在藍田所挑之米約二三百担鐵鑛夙稱特產可徑以生鐵鍊鋼南洋製造局曾評爲中國第一其餘紙茶竹木等項亦爲產額中之巨擘利三永州以下幾與粵漢幹線平行又有湘河隨流左右難與競爭而寶至全則無並行之河道且東北流之資江險灘甚夥每年遭沉沒者以百計鐵路告成則皆願舍舟而就車矣利四又南甯至鎮南關之一段由新甯經大平至龍州少路八十里然此段以邊防爲要義北線離邊太遠不能遙制而上思距越粵孔道之芒街僅百餘里此外間道一由遷龍峒經平果吉普過十萬大山至越之平寮一由七思州經那陶至越之巴仕一由思陵土州經那邊至隘店一由甯明州板邕至上石皆在鐵路勢力範圍之內雖曰狹徑崎嶇聲援自阻然路工既竣則可化爲萬重屏障供我馳驅即論其地方情勢北線人煙寥落石嶺鈎連上思甯明爲嶺南富庶之地道途平坦商旅頻煩實非北線所可望其項背况與能駛汽船之左江並行以鐵路而與航路競爭決無不敗之理乎

一滇欽鐵路由雲南省城東南行經廣南百色思恩賓州貴縣至欽州海口約一千七百里計歷雲南廣西二省雲貴百貨向由百色來往銷售邕梧自滇越告成遂徑由越南出口賓州爲廣西極大平原五穀繁盛貴縣爲開商埠下通梧廣常年可通大輪此路一通生意當十分暢旺偷財力充足再接再欽州海口則西北西南各省貨物均可由此放洋形勢自然百倍查該海口曰貓兒海海南即龍門島水深約七八丈可泊萬噸以下之輪船較北海爲勝若駐以重兵則東之廣州灣西之東京灣皆在控制之列一有戰事對於南部扼芒街之噤吭可水陸夾攻對於西徼守順甯之要津可三路並進蓋此路爲寶龍之副線而爲湘緬之輔助線也

有此三路斯西南數省到處靈通論商務則東西南北暢所欲言論軍情則戰守攻圍在在制勝由是以西南物產供腹地之要需以中土文明化邊疆之鄙野將見內政日明外交日振雖窮邊萬里可垂拱而控馭之豈非國家長治久安之計也耶

## 第二章 廣西路線與西南之關係

廣西創修鐵路之議肇於光緒卅一年當時各省提倡商辦之風傾動全國廣西以滇之覆轍在邇且內部機關不靈風氣梗塞百事難期振興於是內而紳商外而學者日以創辦公司修築鐵路爲事其所定路線曰梧貴曰桂邕曰潯柳曰梧桂後又擬先修貴博然熱誠有餘財力不足奔

第 四 期

走數年所收之股尙未及十萬桂撫張堅伯中丞恐其茫無頭緒商辦之局難成遂有奏請籌辦桂全之舉擬以桂林至南甯爲全省要害之所在又奏請接辦桂邕此歷年官紳議修鐵路之大概情形也今試論其路線之得失桂全邕爲廣西貫通南北之幹路其有關緊要固不待言然桂全不接湖南幹路則無來源桂邕不達龍州鎮南關則無去路不但運輸營業無把握之可言一有戰爭外不足以禦邊寨之煙氣內不足以通國家之氣脉然此數路者乃由東北而及於西南者也廣西全省之富源在西北全省之商務在東南有東北通西南之路線而無西北通東南之路線以左右之則血脉仍不靈通何由推行而盡利故全龍之外百色經賓州貴縣至欽州之路尤不可置之等閑況上接滇川下通粵海西抗滇越東達珠江其商戰兵戰之地位之優勝固有十倍於全龍者也至於紳商所擬築之路線除貴博稍有可觀外如梧桂則崇山峻嶺一線綿連祇可鑿江以通輪決無修築鐵路之理如潯柳春夏秋三季常駛小輪峇加疏濬即可與西江並立而二匪特沿岸崗巒峭拔不能造路且亦無庸另修梧貴四季暢行大輪貴邕亦能以小汽船來往不絕當茲財政困難之時更不必顧慮於此故察看廣西全省情勢與西南關係最要之路線厥惟全龍與百欽二路

## 中東鐵路調查記

(續)

運輸一部更形腐敗現在規定之列車計往復三次正線自海參威迄滿洲里支線自長春迄哈爾濱特別快車每星期一次普通郵信客車及客貨合車各每天一次其餘客貨車則無準定開行之時期視情形之需要與否而配布至於行車延悞時刻無日無之出軌遇險無週無之因路途間山道蜿蜒起伏所掛客車每列不過十輛左右而交通要道乘客孔多欲在中間各站上車不先在起訖之站預先托人指定房間鮮能佔得地位至於二三等座則惟有爭先上車以便劇守坐場往往因擁塞過度至老弱婦孺被擠下墜傷生殘廢者有時明見其房屋空虛而車守擅自守閉詭云有人在內偷乘客隨意給以數元或數十元羌帖若人即啓鎖而推吾輩入內矣抑有一種特別情形吾人不可不知者俄人種族之見極深往往車已抵大站後其人應下車而不下候有其他俄人或識者上車始行讓位下車者華人只有木立視之耳售票之處擁擠不堪苟無膂力過人迫壓於人羣中穢氣中人欲嘔呼吸爲之窒塞偷隨身所携行李較多須過磅放入行李車者除舉示所持客票外須先得其站長准許行李上車之憑條欲取此憑條須先納費若干過磅之後即使分量未溢應携之數亦須繳費若干然後始能取得行李票故凡乘客携帶行李旅行於中東路者自購票以迄過磅一切手續完全至少須有二句鐘工夫抑聞商人述及

運貨一項站上員役需索猶甚自經歐戰之後車輛西行半爲俄屬截留聯軍護路又爲各軍人佔據故東路車輛日見減少運輸力不足運貨迭次增加增加不已繼以需索聞每裝運貨物一車站長處有酬費管貨員車隊長有酬費司機鈎夫油夫亦莫不有酬費苟僅供上級而不顧下級則司機鈎夫互相串通半途爲脫卸油夫則不復加油俾車輛燃燒車輛損壞並貨物亦毀失矣故裝運貨物一車額外需索之費有倍於例定之運費者商人仍樂予而不靳者因貨物運至出口地點仍可獲倍之利也

中東一路聯絡歐亞交通東控海洋西連大陸沿途物產豐富仕商農工絡繹不絕據俄人云其本國各鐵路無有如斯路之繁富者因他路之運輸未必來往悉臻發達而此路則東西行運貨物俱無窮盡適得其平故年來羌帖之跌落幾等於無價值之紙鈔然據上年路局年終結帳尙盈餘數百萬元蓋客票加價比歐戰前爲十倍貨票加價比歐戰前爲十五倍而員司輩所加津貼不過三四倍於從前然在生活上已覺十分艱窘至於工人原支薪工本少比諸從前或有加至五六倍或七八倍者然尙因疊次罷工要求而得如是結果究之在實際上仍不敷生活邇者因華商不收受沃木司克政府所發行之雛形羌帖華俄各工要求路局以後停發此種紙幣寢至各站相繼罷工運輸停頓險象環生後顧茫茫正不知當局者將何以善其後耳

竊謂中東在名義上固屬於我國倘使我政府而能籌集數百萬元暫為填給路局支應一切急需應可將管理之權收回自辦然後總持大綱應改良者為之改良應裁減者逕行裁減改易貨幣本位籠絡全路要人將欲措施絕無難事所苦者國庫如洗何來資金方言不通一時難招多數之鐵路事務員從中調度空言無補於時屬諸設想可耳

茲將中東路正支兩線車站名稱摘錄於下

(正線) 瑪皆夫斯下牙(在西比利亞有水塔一) 滿洲里(有機車房一水塔一) 札蘭諾爾 札岡 赫勒洪德 完工 吳古諾爾海拉爾(有機車房一水塔一) 哈克札勒木德 牙克什 免渡河 烏諾爾 宜立克都 興安嶺 薩爾達諾夫博克圖(有機車房一水塔一) 雅魯 巴林 哈拉蘇 扎蘭屯 成吉思汗碾子山 都爾奇哈 庫庫勒 富勒爾基 齊齊哈爾(有機車房一水塔一) 五家子 煙土屯 小嵩子 喇嘛甸子 沙爾圖 安達 宋站 蒙古 對青山 哈爾濱(有機車房一水塔一) 舊哈爾濱(有水塔一) 阿什河(有水塔一) 二層甸子 小爺嶺(有水塔一) 帽兒山(有水塔一) 烏吉密 一面坡(有機車房一水塔一) 葦沙河 石頭河子(有水塔一) 高嶺子 橫道河子(有機車房一水塔一) 上石(有水塔一) 海林(有水塔一) 牡丹江(有水塔一) 磨刀石(有水

塔一) 拾馬溝(有水塔一) 穆稜(有機車房一水塔一) 馬家河 太平嶺(有水塔一)  
細鱗河(有水塔一) 小綏芬(有水塔一) 綏芬河(通俗稱五站,有機車房一水塔一)  
古洛德科夫(有水塔一)

以上中東路正線計共一千四百五十九俄里又二八(每一俄里約合華里二里) (支線)

哈爾濱(有機車房一水塔一) 五家 雙城堡(有水塔一) 蔡家溝(有水塔一) 石頭  
城子 陶賴昭(有水塔一) 審門(有機車房一水塔一) 卜海(有水塔一) 米沙子 寬  
城子(有機車房一線水塔一)

以上中東路支線計共二百十八俄里又九七

正線西路自滿洲里站起迤東迄哈爾濱松花江北岸石當止實用地六千零九十八响前清時  
黑龍江交涉局總辦道員周冕擅與公司代辦聶爾會銜簽押私訂鐵路展地合同後經聶爾屢  
屢執以要約束吏率徇其請計西路復展地約一倍共十二萬六千响東路自交界小站起西迄  
阿什河車站止實用地三千一百响復展至五萬五千响合計共十八萬一千响支線展地無可  
考總計當不下二十萬响也(十畝爲一响)

一千九百十五六年歐戰正劇之時俄國軍事運輸極忙中東車輛大多西調運行力深感裝配

之職故一九一七年秋冬之間美國所製之車輛及人員盡抵海參威爾時適值俄革命內亂美人遂只得停留觀望嗣內亂愈亟政府推翻過激黨橫行於全國漸由西比利亞蔓延而東將防害及於鐵路於是吾國政府遂派吉林省長爲東路督辦召集華警保護路界之安全同時英美日法等國亦各派軍隊前來遠東名爲保護亞伯利亞鐵路實際互相監視以保守其本國之利益於是東路亦遂劃入公共管理範圍置技術一部舉美人斯帝文斯爲部長而監督之於是前年美國所派來之技術團悉充該路各站之監督員矣

但美人等名爲監管而路權本向由俄人自操未便侵奪不過在各大站略置軍隊聯絡往來交通聲氣而已在俄人之守舊黨且嫉恨美人之甚因俄之革命入籍美國之猶太人曾出巨億資金以運動亂黨藉洩亡國之恨加之如沃木斯克政府成立美人又不肯供應糧械早日承認於是俄人每談及美人常目爲第二猶太只顧金錢罔恤道義而美人之見俄人如是腐敗且貪慾也亦存蔑視之心且目爲金錢可以收買

東路內容腐敗如上述種種無一足以使人稱許讚揚然於沿路各站地方之設施頗稱完善如路途之修整住戶之區分水道之設備樹木之種植公園及俱樂部之創建無不井然有序入境者耳目爲之一新如遊異國蓋吾華市街無論如何總有一種污穢凌亂之象決不能如外邦



之整潔人民習性使然無可諱言者故各站附屬地雖多華人住戶然與俄人劃地而居肩挑負販專供俄人食用各物小本經營故其商肆尤卑小隘陋而俄人所居路局官舍大抵壯麗寬宏堅固精雅沿街環宅樹木蒼鬱塔前籬落花草紛被令常人觀之有不忍忍然舍之而去者意者路局當事欲堅路員永居長住之決心故不惜工本備極優待以爲羈縻之計乎沿站及鐵道兩旁林木尤濃密蔚茂有高數丈而圍數拱者需以日月將來悉屬美材足見培植保護之功吾國內地各鐵路大可取以爲法迤東一帶山嶺重疊林深菁密風景尤佳環巒聳翠曲澗流泉老農鋤田村童放牧無殊入畫圖中也

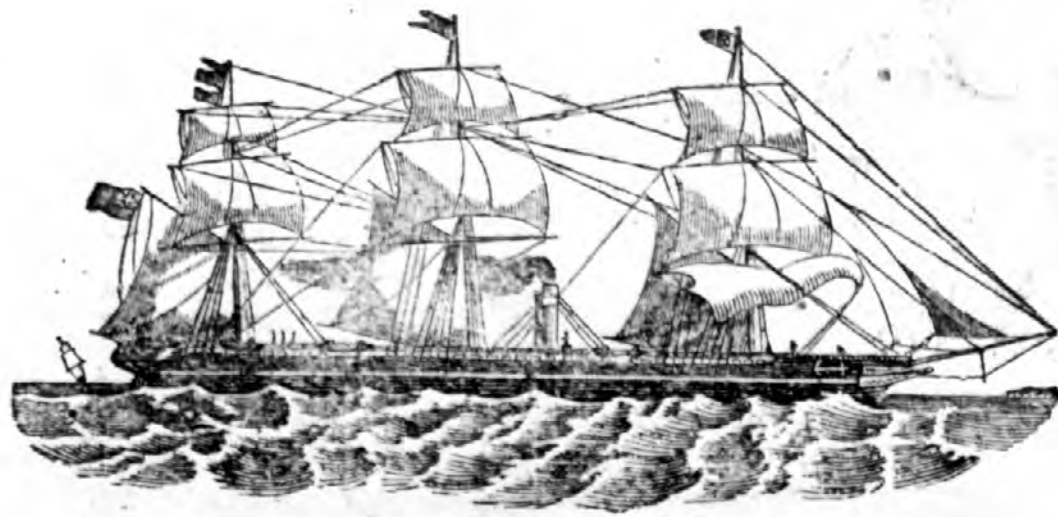
世界上工人受值之廉無有過於華工者此路在工程時代執斤掘土負畚版築之役大抵吾華工任之迨路工既成養路各項工程如執事於工務及機務兩部分者比較人數亦以華工爲多但大半屬於下級其較上級者盡屬俄人也苦力俱係魯人機器各匠多來自津沽等處哈埠則間亦有南人第其工資與俄人顯分差別無論藝術俊良總不能逮俄人所得之多凡俄工均由公家給以住室不居官舍者路局另給以住屋費有疾病及請假時在俄人有例假若干日及得醫生證書即可照給工資而華工則按日計資并無同樣之優待然在華工能月得數元至數十元之薪金足敷生活亦不復萌非分之想特羌帖逐次跌落伊犁乃大受恐惶因之罷工要求增

薪者屢見不一華工既占多數每有舉動幾牽涉全體作業之停止而運輸上亦遭莫大之損害本年七月下旬公司因仍發無價值之沃木斯克政府頒行之小式羌帖於各工人工人一致拒絕因而全體罷工以示抵制據記者所聞如綏芬河橫道河子哈爾濱齊齊哈爾博克圖等各大站均同時罷工機車作業既皆停滯客貨列車遂多不備全路交通窒塞且吉省護路軍除因奉吉風潮全數調集長春風聲所播窮匪生心於是糾集大隊攻襲橫道河細麟河穆積及綏芬河等處華商鎮邑其無軍隊屯駐之區只有集資供奉答應稍遲即受搶掠而綏芬河幸得駐雙城子之第九師派隊來援得以保全然而華俄人民已飽受虛驚地方損失已不少矣

(完)



調查



公 牘

粵省長咨軍政府交通部公文

案據恩平縣商民岑作舟以恩開陽三縣地方瀕海陸路轉運困難擬集合股本三百萬元興築平陽鐵路於民國七年一月間備具章程圖說及商號收存股本六十萬元收據二紙呈請核准開辦到署當以寧陽路線經已築至公益埠地方現擬路線究與該路有無關係令行台山縣查復嗣據台山縣轉據寧陽鐵路公司復稱岑商擬築之路由長沙赤坎至沙湖一段其中祇隔一河相距不及一英里按之該公司立案章程第一章第四節左右十英里之內他人不得築造平行鐵路之規定抵觸等語續據岑商呈稱該公司築造恩陽一路并未呈部核准且現擬水口至沙湖路線與該公司最近之點不下二三十里而該公司竟謂相隔不及一里顯係瞞縣呈復意圖搶築等情又經批行台山縣會同恩開兩縣詳勘具復八年一月間據恩開台三縣會同勘明以該商所擬路線與寧陽路線距離尚遠等情呈復前來而對於該公司前稱呈准京部立案之點是否屬實尚未聲復隨據岑商續呈又經批飭台由縣查復在案迨十月間復據岑商呈報路線經已測定懇請批准咨部注冊立案并繳實測路線圖到署其時飭縣查報該公司呈准京部原案未據具復當于該商續呈時即以新甯鐵路公司展築至陽江路線會否交通部核准立案此為本案先決問題乃迭經飭查迄未據復殊屬延玩批飭台山縣迅查具復以憑核辦本年二月間據該縣查明具呈始知該公司前稱呈部核准實無其事此岑作舟等稟請承辦平陽鐵路經過之情形也查開平恩平陽江三屬地土膏腴出產豐富祇緣陸路運輸不便商賈每裹足不前若開道路以利交通商務必日形發達且此路一經成

公 牘

二

立將來稍事推廣上可直通廣屬下可達高雷左右貫穿瞬息可達千里惟現閱台山縣呈甯陽公司既與岑商互爭而商人馮廷立上年又以同一路線開辦汽車路為請應如何辦理之處想貴部主持路政當必自有權衡相應根據民業鐵路法由部核准立案之規定備文鈔案咨送貴部請煩查照核明辦理見復為荷此咨



叢 錄

航空事業

許功武

我國當閉關時代雖有舟車而行動延緩雖有台驛而傳遞遲滯往往過極要之事距較遠之地竟至積日累月而莫能達者此限於交通不善之故也乃至海禁開後輪船始通鐵路繼興郵局電報逐漸開辦創始之際人民多視為新奇詭譎阻滯無所不至迨今交通各政成效大著我國民智亦因之大開諸凡業務對於此事幾如饕餮飲之不可一日離此其功用為何如乎夫此已著成效之交通固足為國家之要政矣然交通中尙有因歐戰往來空際以助戰事發展之飛機現今所盛稱為航空事業者不更足資吾人之研究乎夫航空之學創之於麥士列而成之於亞士麥特斯時翱翔於空中以試其端者不過少數之輕氣球及小飛艇聊供遊戲而已於軍事上尙無所表見亦足以驚世而駭俗迨後試用之於軍事以資偵察功效雖堪動聽聞成績尙未大昭著以其發明未久能力尙未備也而明眼人早知此為振驚世界之偉業矣歐戰以來各交戰國莫不各盡能力選用精良器械實行侵畧主義如所用之綠氣砲也五十二生的口徑重砲也野戰曲射砲也輕便機關槍也毒瓦斯塔姆塔彈也潛水艇也種種利器雖精益求精究不若飛行機之敏捷迅速易於見功故此大戰事結果而飛行機之價值益足為世界所重視不但軍事家視此為最有益之物急欲深加研究即近今商業家亦群視此為最有益之物思欲於輪車郵電而外別開一交通之途以發展其商務方今世界各國於此種事業莫不興高彩烈爭先恐後而尤以美國人民最為踴躍查美國在去年（一九一九）之最後三個月中有五百餘人各購買或定製飛機一架共有不下五百餘人急欲繼續向工廠定製飛機工廠因購製者之擁擠一時製造不及竟有不能應付之勢如莫德遜斯工廠已允許人定製飛機三百

餘架因受來定者之催迫乃添工人交代所兩處以資應付蓋因有多數人均躍躍欲試爭欲一乘蒙薩斯飛機爲快足見該廠飛機之優美及一時人民之風尚矣英人現亦將實行空中航運該國郵務長在衆議院宣言謂航空之便於郵政可以需少數時間運多數郵件至較遠之地又英國商會開聯合會時亦以此空中航運立爲議案研究商業之進行並各處演說以鼓吹其進步其他如日意法比諸國或關於軍事之研究或關於商業之發展無不以此航空事業爲急務我國際此其或想爲何如乎籌備研究又烏容緩乎現聞北京航空處已會議討論整頓一切進行辦法並定計劃六端一訓練航空隊調用騎科人員二建設航空站之準備三組織飛行協會四提倡民間飛行事業五優定航空人員卹典六設立航空人員編緝處又曾向某國定購新式飛機並劃定國內航空路線三條一西北航路由北京經張家口至庫倫二中部航路由北京經保定至漢口三長江航路由宜昌爲起點經武昌南昌以至上海惟此種路線僅限於現在北政府勢力範圍以內而護法區域無與焉至其六端計劃亦多偏重於軍事雖有提倡民間飛行事業一條而於推廣商業之辦法航空學校之設置飛機製造之籌備均未加注意不無缺憾茲雲南唐督軍亦有組織飛機隊及養成航空人材之舉特致書美國聘請飛機師陳炎長回國籌辦一切聞陳君現已赴滇將來西南航空事經唐督軍之提倡必可望有發展之一日由以上種種觀之於以知此種事業不獨有益於軍事且可有益於商務實可爲將來世界交通上獨一無二最便利之事業惟望我西南政府及我有志研究交通同人有鑒於斯事之重要急本唐督軍之籌備及北政府所籌辦而未臻美備者一研究其空航人材之如何培養製機工廠之如何設置與夫各種商業之如何藉此發展以成此空前絕後之偉業是直吾人之大幸也夫雖然我國自晚季以來凡百事業多落人後不惟於世界未經發明之學未能開人先導卽爲世界已著成效之事亦不知善爲師法良可慨矣深願同人共惕此意於路政研究之餘更進而研究之

### 蘆漢〔即京漢〕鐵路借款合同

大清鐵路總公司  
大比銀行工廠合股公司 定立

第一款 中國鐵路總公司奉旨承辦由京城之蘆溝橋以達漢口鐵路除總公司已有成本銀一千三百萬兩外並准總公司籌辦借款四百五十萬金磅專為營造鐵路經費以下所訂各款兩公司均須按照辦理

第二款 比國銀行工廠合股公司允備借款四百五十萬金磅九扣實付四百零五萬磅分作四批交付每批應付實銀一百零一萬五千五百金磅其批期歷下定准〔西歷一千八百九十八年正月初三為第一期西七月初三為第二期西歷一千八百九十九年正月初三為第三期西七月初三為第四期〕按期兌於比京銀號其銀號應由鐵路總公司指明何家聽候總公司自行滙兌

第三款 比國公司借付之款按年起息四厘〔即每百磅每年起息四磅〕其息應於逐年西正月七月算清

第四款 中國鐵路總公司允將本合同所載借款前十年不還本由西歷一千九百零九年正月初三日起分作二十年還清每年正月應還二十二萬五千金磅其應還利息並逐年劃還本銀應兌於在中國之銀行其銀行由比國公司指明何家每年應還本利數目另開清單附於合同之後按照辦理

第五款 應還利息暨所借本銀中國總公司奏請 國家批准以蘆漢鐵路及其產業與一切屬於該鐵路之物作保護定凡現在允作本合同所載借款之保者既已作該款之保嗣後所借添別款所允之保不得有礙於現在已允比國公司之保



第六款 盧漢鐵路工程除意外之事不計外應於五年內一律告竣並即開駛運行

第七款 無論何地遇有兵爭之事兩公司均不得藉此推諉不該合詞辦理抑或中國有戰爭事備中國國家應備在差比員之助者則該員仍照常供差

第八款 比國公司派一公正精練工程之人代其監修路工所有應辦之工程該員當受委任詳擬底稿惟統須呈由督辦核定施行此員但聽督辦大臣一人調度節制所有一切辦理鐵路之權仍歸於總公司其在本合同期內該監察工程之人薪水由督辦與比公司商定應給若干總公司支給

第九款 倘鐵路總公司為營造鐵路需用外國人員在合同期內均應由比國公司所派監察之員代為遴薦仍候督辦大臣核定委派其合同聽憑督辦酌定或定長限或定短限均聽督辦之便凡總公司所用人員以及派在路工之人除監察之員外俱歸督辦所派之該管大員節制再督辦選派無論何色人員或華人或其他國洋人均當和衷共濟如中外人員意見不合悉定督辦秉公核定但准比公司之監察工程人在旁聽斷督辦可以隨時選派無論何國人員查勘鐵路一切工程比公司不得阻撓但此項查勘人員之責任僅可查勘不能號令并可將查勘情形呈報督辦其工程人員應盡力招呼使該員容易查勘俾可裨益公家

第十款 倘以上第八款第九款所用之比國人員無論何職經總公司察出或有粗疎庸劣不能勝任或酗酒或失檢誤公或不遵督辦調查約束等情督辦大臣可將與該洋人所訂合同作為廢紙勒令引退立遣離工

第十一款 凡造此鐵路應用料件除中國自行製造以及將來自起之件外其中國尙未能自造之件欲向外國購辦由督辦大臣與比國公司所派監察之員酌定先以若干招商投標但投標之件至多不過一半無論何國商人均可投標其餘

准比公司照投標之價值運費一律貨色承辦以後遇有欲購料件曾經投標者如比公司願照總公司所探最廉之價值運費貨色一律應准比公司承辦如比公司不肯照別處最廉之價值運費應聽總公司向別處購辦比公司不得阻撓如係不能分開投標之件比公司願照總公司所探各處最廉價值運費並一律貨色承辦仍准比公司承辦總公司探聽最廉價值運費無論所用何法均從總公司之便如比公司不肯照別處最廉價值運費承辦亦聽總公司向別處購辦比公司不得阻撓

第十二款 中國總公司於此項鐵路所需向外洋購辦料件應按實在價值除運費外另給五厘（即百分之五）與比國公司以作酬勞之用盧溝橋至保定一段鐵路所需料件不在本款五厘酬勞之內因此項料件現將全數買定

第十三款 凡比國所買料件由總公司選派一人比公司選派一人在比國廠內同查驗其兩人酬勞費用各自支給如兩人意見不合該兩人另請一人定奪其另請一人之經費由無理者出

第十四款 比國公司並公司委派之人祇認中國鐵路總公司不認別人中國鐵路總公司祇認比國一千八百九十七年所立之銀行工廠合股公司不認別人合同期內比公司無論何事均不得由他國商民管理干涉并不得將此合同轉與他國及他國之人

第十五款 倘中國鐵路總公司按照本合同所訂各款妥協辦理萬一遇有不得已之故則中國所有應還利息及本銀比國公司當從容妥議展期辦法利息照本合同算如中國公司未到期之期限願將所借之款一概還清利息即以還清奉條之日起截止本合同作為廢紙

第十六款 以上所載各條款於本目先訂草合同經中國總公司督辦大臣簽押蓋印比國公司總辦簽押並蓋印比國

駐漢口領事代為蓋印此草約查押後兩個月內中比兩公司照前再行查押即為正合同并由直隸總督部堂蓋印比國駐京大臣蓋印

第十七款 此合同照繕漢文法文各二分經兩公司繙譯校對無訛如遇查對合同之時漢文法文皆可為據

大清國光緒二十三年四月二十六日 立于湖北武昌省城

大清國一千八百九十七年五月二十七日 大清國督辦鐵路總公司事務大臣頭品頂戴太常寺少堂盛押

大比國銀行工廠合股公司專派代理人 馬西 海沙 地

### 盧漢鐵路借款合同附件

大清國光緒二十三年六月二十七日即大比國一千八百九十七年七月二十八日按照合同第十款所定章程照前再行查押即為正合同並續增專條於後

大清國督辦鐵路總公司事務大臣頭品頂戴太常寺少堂盛押

大比國合股公司代辦人 德福尼 愛蘭

### 盧漢鐵路借款合同附件

中國鐵路總公司逐年應還比國公司利息本銀數目清單

第一期西歷一千八百九十八年七月初三日應還利息二萬二千五百鎊

第二期西歷一千八百九十九年正月初三日應還利息四萬五千鎊

- 第三期西歷一千八百九十九年七月初三日應還利息六萬七千五百鎊
- 第四期西歷一千九百年正月初三日應還利息九萬鎊
- 第五期西歷一千九百年七月初三日應還利息九萬鎊
- 第六期西歷一千九百零一年正月初三日應還利息九萬鎊
- 第七期西歷一千九百零一年七月初三日應還利息九萬鎊
- 第八期西歷一千九百零二年正月初三日應還利息九萬鎊
- 第九期西歷一千九百零二年七月初三日應還利息九萬鎊
- 第十期西歷一千九百零三年正月初三日應還利息九萬鎊
- 第十一期西歷一千九百零三年七月初三日應還利息九萬鎊
- 第十二期西歷一千九百零四年正月初三日應還利息九萬鎊
- 第十三期西歷一千九百零四年七月初三日應還利息九萬鎊
- 第十四期西歷一千九百零五年正月初三日應還利息九萬鎊
- 第十五期西歷一千九百零五年七月初三日應還利息九萬鎊
- 第十六期西歷一千九百零六年正月初三日應還利息九萬鎊
- 第十七期西歷一千九百零六年七月初三日應還利息九萬鎊
- 第十八期西歷一千九百零七年正月初三日應還利息九萬鎊

第十九期西歷一千九百零七年七月初三日應還利息九萬鎊

第二十期西歷一千九百零八年正月初三日應還利息九萬鎊

第二十一期西歷一千九百零八年七月初三日應還利息九萬鎊

第二十二期西歷一千九百零九年正月初三日應還利息九萬鎊本銀二十二萬五千鎊共三十一萬五千鎊

第二十三期西歷一千九百零九年七月初三日應還利息八萬五千鎊

第二十四期西歷一千九百十年正月初三日應還利息八萬五千五百鎊本銀二十二萬五千鎊共三十一萬五千五百鎊

第二十五期西歷一千九百十年七月初三日應還利息八萬一千鎊

第二十六期西歷一千九百十一年正月初三日應還利息八萬一千鎊本銀二十二萬五千鎊共三十萬六千鎊

第二十七期西歷一千九百十一年七月初三日應還利息七萬六千五百鎊

第二十八期西歷一千九百十二年正月初三日應還利息七萬六千五百鎊本銀二十二萬五千鎊共三十萬一千五百鎊

第二十九期西歷一千九百十二年七月初三日應還利息七萬二千鎊

第三十期西歷一千九百十三年正月初三日應還利息七萬二千鎊

第三十一期西歷一千九百十三年七月初三日應還利息六萬七千五百鎊

第三十二期西歷一千九百十四年正月初三日應還利息六萬七千五百鎊本銀二十二萬五千鎊共二十九萬二千五百鎊

第三十三期西歷一千九百十四年七月初三日應還利息六萬三千鎊

第三十四期西歷一千九百十五年正月初三日應還利息六萬三千鎊本銀二十二萬五千鎊共二十八萬八千鎊

第三十五期西歷一千九百十五年七月初三日應還利息五萬八千五百鎊

第三十六期西歷一千九百十六年正月初三日應還利息五萬八千五百鎊本銀二十二萬五千鎊共二十八萬三千五百鎊

第三十七期西歷一千九百十六年七月初三日應還利息五萬四千鎊

第三十八期西歷一千九百十七年正月初三日應還利息五萬四千鎊本銀二十二萬五千鎊共二十七萬九千鎊

第三十九期西歷一千九百十七年七月初三日應還利息四萬九千五百鎊

第四十期西歷一千九百十八年正月初三日應還利息四萬九千五百鎊本銀二十二萬五千鎊共二十七萬四千五百鎊

第四十一期西歷一千九百十八年七月初三日應還利息四萬五千鎊

第四十二期西歷一千九百十九年正月初三日應還利息四萬五千鎊本銀二十二萬五千鎊共二十七萬鎊

第四十三期西歷一千九百十九年七月初三日應還利息四萬五百鎊

第四十四期西歷一千九百二十年正月初三日應還利息四萬五百鎊本銀二十一萬五千鎊共二十六萬五千鎊

第四十五期西歷一千九百二十年七月初三日應還利息三萬六千鎊

第四十六期西歷一千九百二十一年正月初三日應還利息三萬六千鎊本銀二十一萬五千鎊共二十六萬一千鎊

第四十七期西歷一千九百二十一年七月初三日應還利息三萬一千五百鎊

第四十八期西歷一千九百二十二年正月初三日應還利息三萬一千五百鎊本銀二十一萬五千鎊共二十六萬六千五百鎊

第四十九期西歷一千九百二十二年七月初三日應還利息二萬七仟鎊

第五十期西歷一千九百二十三年正月初三日應還利息二萬七仟鎊本銀二十二萬五千鎊共二十四萬二千鎊

第五十一期西歷一千九百二十三年七月初三日應還利息二萬二千五百鎊

第五十二期西歷一千九百二十四年正月初三日應還利息三萬三千五百鎊本銀二十二萬五千鎊共二十四萬七千五百鎊

第五十三期西歷一千九百二十四年七月初三日應還利息一萬八千鎊

第五十四期西歷一千九百二十五年正月初三日應還利息一萬八千鎊本銀二十二萬五千鎊共二十四萬三千鎊

第五十五期西歷一千九百二十五年七月初三日應還利息一萬三千五百鎊

第五十六期西歷一千九百二十六年正月初三日應還利息二萬三千五百鎊本銀二十二萬五千鎊共二十三萬八千五百鎊

第五十七期西歷一千九百二十六年七月初三日應還利息九千鎊

第五十八期西歷一千九百二十七年正月初三日應還利息九千鎊本銀二十二萬五千鎊共二十三萬四千鎊

萬四千鎊

第五十九期西歷一千九百二十七年正月初三日應還利息四千五百鎊

第六十期西歷一千九百二十八年正月初三日應還利息四千五百鎊本銀二十二萬五千鎊共二十二萬五千鎊

總計三十年應還利息共三百五十五萬五千鎊

總計三十年應還本銀共四百五十萬鎊

總計三十年應還利息本銀統共八百五十五萬五千鎊

〔未完〕



路事要聞

▲內國部

◎◎反對京漢京綏押借日款電報彙錄

▲唐總裁覽廣譚督軍月波等通電

(銜署)近迭據各方報告北京當局以京綏京漢兩鐵路聯合抵押日本借債三十兆聞之不勝駭異查該兩路起點西北直貫腹部以形勢言之無論軍事商務均關重要自前清以來屢為外人所覬覦幸歷來當局各具天良慘淡經營至今猶得保全一旦抵押債權既重償還無期主權被挾禍不忍言今之當局肺腑如此既不足以保障國民之利益又何以告慰肅清以來之先賢此其不可者一鐵路為各國商戰所必爭歐洲大戰論者謂起於土耳其之許德人伯達鐵路信有徵也日人既蠶食滿蒙復謀山東駸駸之勢已迫畿輔今又假以利器使再近於中部長江流域本為歐人夙所經營兩雄相遇必起衝突恐將以京綏京漢為伯達之續也近者巴黎會議之處置土耳其當局豈無聞見乎覆轍昭然殷鑒未遠此其不可者二去春以來英美法各國勸告和平相約不再借款以延長吾國內之戰禍此次當局獨向日本借此鉅債各國詎無違言萬一勸告再來受詞詰責國家體面何存國民體面何在即謂實業借款各國無干涉理由北方年來慣用此種伎倆然今日借此鉅款將何以用掩耳盜鈴人誰信之此其不可者三南北戰爭禍延三載其原因皆秘密借款階之屢也議和以來吾輩日夕以取



消密約相聒者備以挽北京年來之損失而已乃一方倡言和平統一一方又濫借外債雖至喪失重大權利而不惜是正與吾人之希望背道而馳也以此謀和平以此期統一今西南爲保全國權起見又安忍以國家大權付之若輩乎即謂財力艱難需用甚急然就實際論之以西南之拮据實過于北軍與以來我十省當局未嘗向外人告貸分文誠不欲人之乘機而劫我也北京當局同爲中華民國何竟無此天良若必不畏人言獨行其是和平統一將等河清之俟此其不可者四旬日以來惡耗傳播十省官民呼號反對幾于全國一致此非挾有黨派之見意氣之爭于其中也皆愛國心之表現而已繼堯等悉統師干素以服從輿論保障國權爲己任事關國計禍伏隱微豈能坐視不圖挽回務望當局諸公各發天良繫命解鈴一轉移間而已日月之更君子惕然各省疆吏各方團體共起執言藉圖補救誓以解除條約保全路權爲務奮全國之民氣促執政之警覺若必執迷不悟尙行己意繼堯等願爲諸君後盾也臨電神馳無任盼禱唐繼堯譚浩明劉顯世譚延愷熊克武陳炯明寒

### ◎◎熊督軍克武通電

成都來電(銜畧)奉軍府巧電具悉北廷以京漢京綏兩路抵借日本債款卅兆元不勝憤詫北廷因假外援權陷同類而濫借外債尤爲國人所痛心京漢京綏兩線或管穀中原或綿亘邊塞若盡以舉畀外人拊背扼口無殊自斃軍府既經決議于前我西南各省自當力爭于後應請諸公共抒偉見聯電北廷即祈唐總裁主稿領銜拍發共挽危機無任禱切熊克武魚印

### ◎◎黎總司令天才通電

夔州來電云(銜畧)茲於本日致北京電如下北京靳翼青先生鑒頃奉軍政府電開北廷現擬將京漢京綏兩路合併向日本抵押借款卅兆元接讀之下惶駭莫名查京漢京綏兩路二居心腹二居邊陲均爲我國最重要之交通一旦拱手授人置國

家命脉邊陲要區民生大計於不顧若非喪心病狂寧肯出此亡國之策况復魯案未已全國騷然乃猶不自省悟且更變本加厲一若慮國亡之不速者如此存心令人莫解我公居身要津一舉一動均爲邦人所屬目薄海人士莫不欲公福國利民共趨正軌乃喪權辱國之事已逾數見不鮮今更以大好山河奉諸異國而不一加珍惜倒行逆施蔑視輿論尙復侈言曰酷愛和平誠信相與何言行相違一至於此夫京漢京綏兩路之地位管轄人之心腹股肱也棄政權而借外債猶之斷己身之股肱剖己身之心腹以投饒吻也剝肉補瘡已屬於事無濟矧乃剖心腹裂肉體以思生存豈非自促其亡耶公縱不爲國家計獨不爲子孫計爲祖宗邱墓計乎天才因國本所關難安絨賦務望我公對於前項借款即日制止並希明白宣示以釋羣疑隨電迫切行候惠教等語並將本電分達直晉曹閩兩督及長江三督阻斬撤消前議俾免鑄成大錯自召滅亡外伏懇鈞府主持正義以救危亡並盼諸公一致力爭不勝禱切黎天才叩

### ◎◎王總司令天縱通電

葵州來電(銜署)頃得衡州吳子玉師長隨電開元日電告北方山東問題當局者有直接交涉之意倘若真如所言則國體掃地人權喪失將何以立國於世界又得東電云篠日電詰當局半月未據答復顯有難言之處詞嚴義正欽佩莫名茲奉廣東軍政府巧電謂北政府業將京漢京綏兩路合併向日本押借三十兆元之鉅款其爲駭異夫山東問題兩路押款關係國家主權甚鉅主權一失國土淪亡高麗琉球波瀾印度是爲殷鑒彼賣國之一二賊徒乃竟舉我國數千年之表裏山河四百兆之生命財產悉斷送於外人棟折榱崩巢傾卵破均膺巨禍凡我國食毛踐土者孰不當疾首痛心張拳握刃以報此不共戴天之仇前此西南迭次通告學生悉起相爭皆因公義非爲私忿當局在都付之不理吳師長爲北方將領與北方當局無絲毫嫌怨特以愛國热忱再電詰責亦悍然不答夫彼賣國之徒違反衆心堅其自是獨逞敢冒天下之大不韙以全國之士

地人民爲此孤注者果何所恃而不忍徒以諸君之緘默不言委曲相隨耳不知天下興亡匹夫有責國家顛覆賢愚同災諸君之祖宗廬墓子孫基業行將漸滅于賣國賊之手而萬世不復此切身之痛猶能忍而與之終古耶頃者護法軍興轉爲內政相爭殊無畛域之見今茲山東問題鐵路押款直使舉國同胞于奴隸牛馬歷劫不能再倚于人類是亡族滅種之禍彼我同之豈徒區區個人之慘痛尙可熟視其淪胥不各自發天良早爲之所是則極望諸公同心協力苦口諫諍彼賣國者說必有所警懼而翻然改悔拒絕日人直接交涉取銷綏漢兩路押款則不徒山東之幸乃全國之幸也萬一彼黨始終不悟堅持到底是彼等直爲人民之世仇實係全國之公敵凡我南北各軍當并起而攻之去此國賊以謝天下庶神州搖蕩可以復安南北競爭立時解決是在諸公一念之間有以轉圜之耳天縱與諸公或同袍澤或屬金蘭故不憚屢音藉口急切相呼備誌不棄錫鬻幸垂聽聽天縱不才竊願親率所部以隨諸君之後雖滅頂踵有所弗恤也除通電北方外相應馳電以聞靖國聯軍總司令王天縱叩虞印

### ◎◎全國各界聯合會通電

▲致北京電 北京公使團公鑒日前銀行團有以四千萬元借給北京政府之議敝會曾發宣言已蒙鑒納足見尊重國民意打銷前議銘感無既惟日本單獨借給九百萬日金其目的在山東直接交涉並挑動南北戰爭破壞和平用心至險敝會謹代表全國人民誓死不承認此不合法借款並急圖國民自決抵抗強權至近北政府又有以京漢京綏兩路合併向日本大倉借款三十兆之說敝會對此自是與前項取同一主張各公使素愛世界和平維持國際公理於此倘能出爾主持正義與日本抗爭則日本軍閥之陰謀不獲再現諸事實敝國人民感德更匪涯矣專此佈達諸祈明察全國各界聯合會叩誌

▲致各省電 全國各團體公鑒北庭近既擅借日金九百萬之外復將京漢京綏兩路合併向日本大倉借款三十兆夫指

債亡國埃及已作前車况京漢京綏兩路乃都城之所在及交通之中樞與邊防之要塞關係民生國權更非淺鮮其禍甚矣倘不奮圖根本解決國亡無日矣特此奉聞請急從實力着手積極奮圖共救危亡切盼全國各界聯合會叩

### ◎◎吉林亦反對兩路抵款

北政府透接吉林省各團體來電極力反對以京綏京漢兩鐵路抵借日款三千萬元懇請即日取消

### ◎◎張恰鐵路之督辦

北政府於二月十四日派徐樹錚為張恰鐵路督辦

### ◎◎補築張恰鐵路

張家口恰克圖鐵路之未成部分四月一日將再興工(三月二十三日北京電)

### ◎◎三省路權之危機

▲北交通部與某美商已訂草約

英美商日前要求建築贛閩粵三省鐵路現北京交通部與中英懷德兩公司已訂草約第二次會談決定先付墊款然後測量云

英商要求承築江西南昌至廣州再由廣州至潮州入福建折回南昌之大鐵路美商亦要求加入現與交通部接洽

### ◎◎粵路因滇軍風潮之損失

此次北江戰事發生粵漢鐵路損失甚鉅該公司連日會議籌商維持現狀方法現時被掘各車路雖已次第修復本可照常通車但一般行旅均情願避陸而行或搭民船北上亦不敢搭車故於每日開車除運軍糧及軍用品外客貨均屬寥寥

## 路事要聞

六

由該公司決議每日開往韶關之車一次開往新街之車二次所有第一次之直通快車及第四次之貨客混合車第六次之專貨車均暫行停止

## ◎◎車斃三人之慘聞

今日下午四時粵漢鐵路第十二次車由源潭開往黃沙至小坪站附近棠溪地方火車橋左右有三人從路軌而行閃避不及彼火車碾斃其中二人衣短衫者彼車頭推落水中其一穿長衫及戴尖頂帽者則推在橋上即時斃命屍首完全并無斷裂惟遍體血跡口鼻噴出鮮血查其面目似屬外省人云

## ◎◎令粵路繳軍餉

軍政府爲粵漢鐵路公司延欠浙軍軍餉事特令行該公司總協理云爲令遵事案據援閩浙軍總司令呂公望呈稱現在粵漢鐵路公司因戰事問題發生所有應撥月餉計屆一月欸近三萬按日催促分文未交懇予籌給以重軍情前來查浙軍爲軍府直轄師旅所需餉項內有三萬元按月令飭該公司撥付以軍務旁午路務停頓營業受其影響以致解欸愆期或所難免惟事關軍糧勢難延誤茲由本府借墊該軍三萬元仍仰該公司迅即照數繳府以資歸墊該總理等深明大義素所倚昇務須遵照原案切實籌借按期發給毋稍拖延是爲至要此令

## ◎◎發起鐵路學校

廣東省路政近來漸趨發達先後從事計劃者有東龍廣漢廣平等鐵路而粵漢廣三兩路又有延長之議至廣東全省軍路亦在計劃中將來各路築成交通必形便利惟鐵路之專門人材有若晨星茲有李應南梁仍楷李燦荅等發起廣東鐵路專門學校專培植鐵路專門人材備國家振興交通事業之用校址設在廣州多寶大街尾時敏中學校舊址學科分測繪與鐵

路本科二種現擬招學生一百六十名聞該校發起後劉煥陳廉伯梁瀾勳溫良彝勞勉等均表示贊同并力協助辦理云

### ◎◎鐵路損失提出賠償

歐戰期內吾國關於鐵路營業損失一項在八年三月以前者業經調查清楚統計國有各路損失為五百五十餘萬元民有鐵路損失為七十四萬八千餘元已開列清單電令在法委員提出賠償委員會向德索償八年三月以後之損失目前尙在編訂清冊俟事竣亦將提出該委員會

### ◎◎向德索還隴海鐵路存款

德國前將隴海鐵路存在北京之款三百十餘萬佛郎盡行收沒該公司會將此款作為比公司財產要求德國撥還乃德國延不交還未免違背法理亟應據理力爭聞隴海路局已呈請交通部咨外部轉電駐比汪使委託歐洲和會委員協力援助爭回此款

### ◎◎北京交通部募集國內路債

交通部募集實業公債三千萬元業已正式發表該部總長會毓嵩為督促進行起見特於部內設立公債處派定姚國楨為處長參事陸夢熊路政司長黃贊熙為副會長內分文牘印刷稽核保管四股股長即以該部科長汪心澄葉瑞榮等四人兼充據該部人云當前清光緒三十四年時郵傳部因贖回京漢路會募集公債一次近因該項公債本息均已償清適政府待款極急遂將所遺下之擔保品移作此次募債之用前此數目為一千萬元此次則增至三千萬元至其用途之表面具詳該部呈文大致謂振興實業端賴運輸便利而運輸便利尤在鐵路之脈絡貫通查京漢津浦兩路同為南北之幹路雖有隴海一路橫貫其中而直隸山東山西三省物產豐富商業繁盛揆諸現在情形尙不足盡運輸能事茲擬自京漢之石家莊站起

建築鐵路至津浦路之德州站止計長三百五十華里東接津浦西連京漢正太並與運河相通俾得水陸互應暢通發  
展工商可操左券且沿路地勢平坦無艱巨之工程預計建築費約一千萬元再本部於九年分應還收贖京漢鐵路公債餘  
額之本息約二百三十萬元京綏鐵路之債票押款約計一百二十萬元此項債務為期甚迫均應及早籌備以資應付加以  
八年度本部四政預算不敷之數約須二千九百萬餘元合計約在四千餘萬元非預籌大宗借款殊難周轉前經郵傳部編辦  
收贖京漢鐵路公債一千萬元及本路歷辦京漢京綏隴海各路短期公債應募踴躍信用昭著成績尙佳茲據前例募集八  
厘實業公債三千萬元即以京漢鐵路每年餘利作為担保惟前辦收贖京漢鐵路債票係以年息七釐計算另提餘利四分  
之一為治利每年勻計約合一分利息現因京漢京綏合併一路計算餘利率涉殊多是以擬將年息改為八釐其實收之數  
改為九五其發行之經理費應如何酌給俟發行時再行參酌市面情形而定除經提交國務會議議決照辦外理合繕具公  
債條例呈請鑒核條例如次〔第一條〕交通部因添築路線並推廣各鐵路營業之設備募集公債名曰交通部八釐實業公  
債〔第二條〕本公債總額北京通用現銀元三千萬元〔第三條〕債票分一萬元一千元一百元十元四種每列號數概不  
記名〔第四條〕本公債利息為一個年八釐以每年六月三十日十二月三十一日為發給利息之期〔第五條〕此項公債按  
照票面每百元實收九十五元〔第六條〕本公債之本息以京漢線餘利為担保〔第七條〕本公債發行及每屆還本付息  
由交通部指定銀行經理之前項銀行經交通部指定後應呈請大總統核准公布〔第八條〕本公債自民國九年起以十二  
年為期前二年祇付利息自第三年起每年十二月三十一日在北京執行抽籤按公債總額抽出十分之三即合三百萬元  
民國二十年底止至數還清本息均用現銀元歸還但政府仍保留提前歸還之權其提前歸還之數目由政府臨時酌定之  
〔第九條〕凡購本公債票者准自交到債款之日起計算利息〔第十條〕此項公債票得為銀行之保證準備金各鐵

第

四

期

路人員繳納之特別保證金及轉運公司包工人押款並得隨意買賣抵押及其他公務上擔保品之用〔第十一條〕經理此項債票之官吏人民對於此項債票如有損毀信用之行爲依照妨害公債信用懲罰令懲罰之〔第十二條〕每抽回抽籤之時由審計官會同財政部交通部長官監視一切〔第十三條〕本條例自公布日施行

### ◎◎請開海州商埠

江蘇海州現爲東海灌雲兩縣地濱大海頗有良港德人前據青島時屢屢垂涎該地曾派兵艦登岸樹旗經嚴重交涉始止當時已請自關商埠擇定東海縣北臨洪口開埠張振勳受命派員計畫築港用費一千萬元徒託空言而止自隴海鐵路東段終點決定在灌雲西連島地方隴海路督辦施肇基赴歐借款聞有眉目果該路東段興工則海州海港價值可加數十倍旅京海州同鄉擬請速開商埠地點即在臨洪口地方由沈蕃邵長銘謝翊元等呈請部省矣

### ◎◎湘鄂路票車出軌

本月一日下午一鐘湘鄂路武岳短票車行至中伙舖附近八十英里地方忽有貨車一輛軼出軌外司機人即將車停住幸未發生奇險遂由該車值班車隊長黃茂芳趕回中伙舖通電各站及徐家棚總局報告遇險情形並請派車往救總局聞耗即電知岳州機車房派救險車頭一輛開至出軌地方將出軌貨車移入軌中直至晚九點餘鐘始行出險自該車遇險後武長來往客車均行阻隔自長沙開來者至蒲圻即行停止自鮎魚套開往者至中伙舖即行停止因耽延十小時之久故第二次票車應在早六時抵站者直至晚七時抵鄂局長顏德慶以此次遇險殊與該路營業信用有礙主張嚴辦現正在查究中

### ◎◎四鄭路線延長近訊



據外人消息由鄭家屯至洮南及白音太拉延長路線經中日協定准五月間兩線同時開工但鄭家屯與白音太拉距離甚長其工程不易進行洮南線有百六十餘里(英里)而遼河架橋爲該工程一大難關其他須架橋之處甚多預計須時五年故決定暫用木橋以應急需因延長結果白音太拉地方目下已呈活動氣象而洮南地價隨之騰貴今日本大倉洋行與我國合辦牧場在白音太拉東十里地方前曾由大倉洋行派社員十餘名調查設立臨時事務所春融後開始工作

### ●●兩路重訂團體乘車減價辦法

滬甯滬杭甬鐵路車務洋總管昨發通告各站文畧謂各團體旅行乘車均有特別優待前經訂有專條在案現特重行改訂自即日起實行仰各遵照茲將改訂優待團體乘車減價辦法各條錄后 一凡有團體旅行欲要求本路照章減價者必須於起行之二十四點鐘前具函向上海北站車務總管請求 二各團體旅行或其他遊藝團等函請車務總管准予優待者其價目列下〔單程〕團體旅行者二十人至四十九人照平常價目八折五計算五十人至九十九人照平常價目八折計算由百人以上之團體照平常價目七折半計算〔來回〕由二十人至四十九人之團體照平常價目七折半計算五十人至九十九人照平常價目六折計算滿百人以上之團體照平常價目半折計算 三來回團體減價票通用一星期〔發售之日在內〕四無論單程或來回團體減價票均准予乘坐特別快車須加付特別快車之補費〔特別快車價目與平常列車不同〕五官立各學校專門學校或大學校等之學生滿二十人者准以單程票價購來回票惟路程須在五十英里以上者方可適用乘坐特別快車亦須補費 六各官立學校專門學校或大學等之學生團體遇有放假旅行及修學旅行乘車單程者准照平常價目七五折計算來回者半價計算若有教員隨行亦准照該團體同樣減價各官立學校專門學校或大學之校長須於旅行前一星期將旅行理由學生人數乘車等級由何站起至何站止往返之日期函向車務總管陳述以便布置一切

倘所陳述理由不甚充分者鐵路方面有權拒絕其減價之請若經照准則車務總管當給與單據此種單據可於乘車時向出發站售票處按減價之目付費換得車票 七游藝團軍樂隊暨優伶人等往來乘車其人數在六人或六人以上單程者准與照平常價目八折計算之特別減價來回者照六折計算 八游藝團軍樂隊暨優伶人等照減價乘車者其免費行李重量亦准按平常加倍〔即頭等二百四十斤二等一百八十斤三等一百二十斤〕逾量行李若由客車裝運准照平常運費減半核收

### ◎◎哈爾濱修築電車之爭議

本埠界內電車修築問題動議已歷數載嗣受歐戰影響遂爾擱置年來哈埠商業日漸發達人口亦驟增數倍去年底舊事重提之修築電車案亦應時勢之要求也按濱江一隅有道裏道外之分道裏為東省鐵路租借地一切市政均取決於公議會〔即鐵路董事會〕訂有專約言明中國主權不得稍有損失故凡董事會議定之件例須呈請我國督辦核奪施行簡單言之董事無處分市政之權乃者於修築電車問題竟由董事會決議歸日人組設之北滿電業株式社會修築雙方已訂妥合同有冰化即行開工說外傳此事經過情形尙有他種報酬宜乎我國鐵路董事亦噤若寒蟬也

自電車歸北滿電業株式社會修築之消息傳出後本埠商會即表示反對請求交涉局嚴重交涉而某當局之言則殊出我人意料之外略云此事早經鐵路公司決議無可挽回我人不能未雨綢繆亦屬咎由自取云云試取千九百九年之中俄條約〔關於東省鐵路界內設立公議會訂定大綱條款〕觀之某當局之預顧喪權不能辭矣請求無結果乃有昨日〔九號〕道裏商會之市民大會到會者甚衆一致主張抗爭擬即電陳軍民長官根據條約提出抗議務打消此次鐵路公司與北滿電業株式社會之合同而後已并有人主張速籌的款將道外電車先行開辦抗爭之舉兼程並進此誠扼要之論也

### ●●收回中東鐵路之詳情

邇來我東省邊務稍呈樂觀者惟收回中東鐵路權之一事雖當俄亂未靖霍爾瓦特依我保護之下能和衷共濟亦以鐵路督辦鮑貴卿措置得宜方有今日之良果刻經鐵路督辦公所擬具報告書由參贊張壽增特赴北京報告府院茲將各節補誌如左

▲哈埠之會議 鮑貴卿督軍于前月中旬來哈下榻於駐哈黑龍江鐵路交涉局因收復中東鐵路管理問題當電邀黑龍江督軍孫贊堯孫因軍務倥偬未果來哈當委鐵路交涉總辦馬忠駿代表列席與議此外為董道尹張護軍司令俄霍爾瓦特技術長司蒂芬等開議旬日始有結果

▲收回之條件 當會議時鮑督辦提出條件悉經霍爾瓦特及同管理部長司蒂芬承認(一)設立總公司我國加入董事三名(二)鐵路沿線我國應設立警察協助俄警(三)鐵路運費改收我國大銀元以代俄幣(四)鐵路權完全由我國管理共同管理得監察之以上各條分報中政府及協約國政府備案施行

▲組織總公司 管理權完全收為我有當設總公司於哈埠公推鮑貴卿為總董霍爾瓦特及皮梅諾夫為俄董王景春董士恩何守仁為華董於二月二十五日在南崗鐵路公司開成立會是日公司及車站並鐵路各機關均懸中俄交叉國旗歡呼中俄及中東鐵路萬歲並經各董及協約來賓宣演說極一時之盛總董鮑貴卿于二月二十六日親至總公司觀審一切並赴各分部向部長詢問事宜鮑督軍旋於二十九日回省林常電報政府陳述大概

▲代表之報告 鮑督回省後除由孫督代表馬忠駿赴黑龍江報告外鮑督並派濱江道尹董遇春代表赴黑龍江一切均于二月二號起程張參贊已於五日携具報告書晉京並聞共同管理部長司蒂芬已報告駐京美使矣

### ◎◎霍爾雅特已就範

中東鐵路初僅一合辦之鐵路公司而已俄人方面擴張政權幾於立法之公議會司法之裁判機關行政之護路軍及警察等無不侵佔淨盡此次鮑督軍赴哈對於路務一本合同辦理雖以保路亦以保地面治安也其關於鐵路及護路兩事鮑督軍以督辦及總司令名義行之至關涉地方民政則隨時與徐省長電商徐省長並飭濱江道尹董士恩就近稟承鮑督軍助理一切此次成績頗為優美總公司於一月二十五日正式成立中東旗幟二十年來未經懸揭者至是竟獲飄展於松花江畔矣此次應行取消之行政權一為軍隊收束軍隊一事從二月十六日起鮑氏與霍爾雅特面議三次與可爾臣爾爾談判十餘次霍氏為外交老手狡猾異常初引朴芳斯俄日條約謂護路軍隊與南滿鐵路有連帶關係彼實無廢棄條約之權嗣經鮑氏謂一本合同暨時局所關嚴切談判始允為取消該公司原設之護路營務處以及關於軍事上之一切名目及看守各站儀儀車廠貨廠火柴棧四項不能無人故議別定一管理辦法轉即草擬章程旋會商時霍擬草案仍含有軍事意義鮑大不悅霍氏毅然而狡展仍如故後議人數一項霍主三千鮑主一百相差過鉅不協卒議雙方派員查明再定但此事要在不令有軍事上之編制故將來縱用俄人亦不能不予以極狹隘之限制以免侵害我國政權也此種俄人數目宜少服裝應換營務處等名目當然取消所有機關槍炮火等業已一律封存鮑氏對於俄人待遇主寬而監督主嚴蓋東邊俄黨紛擾非此不足以維地方治安也直至二十八日晚霍始就範鮑氏乃返節吉垣至警察一層輿論極主即予收回當二月中哈埠俄線牌警罷崗商民恐慌徐省長密令濱江道尹切實防範勿滋事端如果該俄警等有不安舉動自應以強力制止就政權方面自宜一併收回惟該公司路警近日範圍已極縮小全數不過三四百名此外零星小數諒亦無幾我方總以厚待之年來哈埠華警名譽頗好該俄警等果有逾範圍之行自當起而負責地方團體切盼當局之速予收回以資統一不知北京政府

於經費人材有所準備否其司法權原應即令取消惟領事裁判權關係列邦在我今日雖爲恢復前此放棄之主權然不知者或疑爲權利收回故甯行之以漸總之今日之中東路由我地方官吏負責保護所以俄黨雖猖獗仍鷄犬不驚亦足以徵我地方官維持治安之苦心矣

### ◎◎中東路俄董事會議

中東鐵路董事會預定三月念五日在哈埠開會聞俄董事方面已先向鮑督提出要求多項(一)聘霍氏爲高等顧問(二)鐵路坐辦由董事會公舉(三)添設幫辦一人(四)各處添設副處長未悉鮑貴卿如何應付中東路自霍爾瓦特卸任之後該路管理權完全由董事會主持該路董事大會我國方面董事王景春顏世清董士恩等五人俄國方面古德法等四人均已蒞集外交團因該路以前雖爲中俄合辦而各國均有資本在內尤以法國爲最多故對董事大會均抱三種希望(一)設法提高價券以彌補損失(二)使該路不落於日本之手致生遠東之危機(三)該路爲遠東交通之中心點倘能整頓得宜則予國際交通以絕大之便利現外交團將提出於大會討論又此次董事會我國董事五人加之督辦一人共有六權較俄國方面四權爲多數(以前我國董事四人俄國方面五人)當有解決該路之主權故對我國希望尤大霍瓦特不久將來京

### ◎◎關於收回中東路之美使照會

關於收回中東路管理權經鮑督辦理奏效哈爾濱中東路董事會已組織就緒一切交涉亦經辦妥外交部會照會駐京各使美使署照覆外部畧云接准三月一日來照內稱中政府之官員擬欲設法在中東鐵路界內維持秩序并保護界內居住中外人士之安寧等因查本國政府往往承認中政府在中東鐵路界內有完全主權發生之利益及其責任本署公使深諒本國政府極願聞知中政府有意在此鐵路界內設法保護本國僑民享受在商務上與他國人民獲得同等機會並完全獲

享按約應有之利益也相應照復貴代總長查照爲荷

### ◎◎中東鐵路罷工風潮

哈埠通訊云中東鐵路工黨罷工緣起因鐵路坐辦霍爾瓦特藉中日勢力排斥新黨攫奪俄國住鐵路界內之行政權現在全俄勢力已握諸激黨之手霍之地盤自難存在過激黨否認霍氏有承諾中東鐵路讓與權並宣布其賣國罪狀決計同謝米諾夫一併驅逐但謝已與伊爾庫斯克臨政府簽約此後在西比利亞服從新政府之命令霍則依賴中國毫不退讓致有此次風潮各工廠之罷工商民之閉市交通之停頓無不歸咎於霍氏我國當由鐵路督辦公所護路司令部詢各黨之目的所在俄工黨遂於本月十五號在卅六棚（卽鐵路工廠）開全體大會到會者計工黨政黨及公共團體等一致要求霍爾瓦特承認海濱省臨時政府並以中東鐵路租界內統治權轉讓臨時政府以十六日十一點鐘爲期如不承認即實行全體政治上之罷工當場有我國軍警之彈壓秩序頗爲整肅亦無別項問題故霍氏已知難而退於十六日即宣告辭職當將鐵路界內俄人統治權讓與海濱省臨時政府至於鐵路行政權向有督辦之席暫由鮑貴卿專任鮑已出有華俄佈告文畧謂中東鐵道現已歸中國管理不容有第二國之干涉即俄黨亦不准在界內發生武力的行動此次俄工罷工係爲去霍現在霍已解辭各工廠自當一律開工商民務各安生業因日租界中國警察局亦出示謂中政府爲維持中國主權計不容租界內發生亂事嗣後如開會議須在十二小時前通知警局云云但十七日政報商工各界已開工至於鐵路機關尙未一致惟地方安謐照常咸謂中國維持之週密云又一消息云中國政府前派吉督鮑廷允來哈與俄商及協約國委員提議中東路歸中國完全管理英美法意日各國已一致贊成東三省巡閱使張作霖電東省鐵路公司預備專車即日來哈視察一切云

### ◎◎中東路最近情狀

路事要聞

## 路事要聞

十六

## ▲我國之種種善後方法

吉督鮑貴卿於本月二十日適赴哈埠預定二十五日召董事會議解決中東路事聞當局昨致鮑督一電略謂中東路風潮平息計畫周密悉合機宜至堪嘉慰董事會議關係尤重希將開議情形隨時電告等語又聞鮑貴卿此次赴哈注重將上次未經裁盡之俄警一律卸除武裝給資遣散一面擴充華警配置沿線各路站以維治安至霍爾瓦特及其他首領人等均由俄國派兵保護并予嚴重監視不准在我境內為政治上之活動云又吉林省長徐鼎霖於二十二日下午曾往駐京英法等國公使館拜訪各使晤談均歷時許關於吉省對付布黨並中東鐵路事項應請各國協助之處而為接洽一切云

十五六兩日俄軍奉哈爾濱護路司令部命令強制俄守備隊解除武裝除寬城子站外全線刻已實行解除武裝云據長春交涉員報告霍爾瓦特將軍十五日有聲明辭職之意訂自十六日起開駛列車但鐵路從業員中有主張須見諸事實始始復業以致現尚未開始運載云

中東路董事議由華董中選舉一人辦理政事有請任命葉恭綽說

## ◎◎日人隱操中東路權

字林報十九日長春通信云中東鐵路罷工風潮現已終了哈爾濱長春間之交通已於十七日起恢復車輛照常往來旅客稱便長春素以事故繁多著稱最近之事故為日人強迫將封鎖之黃金白銀兩車通過長春此兩車由日兵保護得于十七日由哈爾濱到寬城子到該地後日人請俄國鐵路當局許其通過不加檢驗俄人因已知車中藏有金貨故拒絕不允于是兩車在寬城子羈留日兵嚴加看守迨十八日午後日兵三百人乘一俄國機關車迫一俄人司機員將兩車開入南滿鐵路之長春車站現尚在此間候再出發至目的地此事起後長春寬城子兩處均無其討論尤以寬城子為然因該埠俄國鐵路

守兵已經遣散該車站隱然在日本軍事當局掌握中故也

### ◎◎吉林又出售鐵路森林

近日吉林方面紳士聯絡議員勾結日本人訂立大圖鐵路草約又與安藤氏訂立海林站原區域以外人森林草約恐外間有所知悉故意散布一種謠言謂美銀行代表拉孟德以經營吉林森林礦山爲目的組織一大公司等語以亂人耳目實則中日方面已將該兩種問題手續準備妥協矣更聞日內將訂正約云







## ▲外國部

### ◎◎法國鐵路罷工記

法國各鐵路因工人罷工蔓延其速情影極惡其事乃起于里昂至地中海鐵路有司車者因失慎被罰該路工人要求將其釋放是已巴黎職員罷工交通將爲之停頓現罷工要求加薪者將遍及全國並撤消操練罰則恐將成大罷工風潮巴黎里昂地中海鐵路幾乎完全停止西尼河左岸之鐵路又已停止但右岸火車仍照常行駛云〔巴黎二十六日電〕

又今朝鐵路人員罷業愈加蔓延氈尼華車站現堆積貨箱係寄往里昂展覽會者該會係於三月一日開幕法總理米刺蘭已由倫敦趕回巴黎因法政府決欲解散罷業之人深恐明朝〔廿八日〕通國火車亦停工此次罷工之事衆人均不直之允助政府以嚴法對待查風潮之起係由於罷工一木匠所致因其未請假而擅行離工也目今過激領袖要求將鐵路歸諸國有此次之罷工係過激運動之開端〔巴黎二十七日電〕

### ◎◎法國鐵路罷工風潮平息

法國鐵路工人日前宣言罷工當未切實奉行時各首領已多數希望停止罷工而鐵路工人亦絕對拒絕取過激派之方針政府又頒行戰時限制令限制用煤故巴黎旅館餐館及娛樂場每晚早行閉市法政府又發令逮捕少數之反抗者即係煽動不服動員令之人航空部法萊登氏爲防罷工運動之擴大起見特組織空中傳遞郵政之大機關已將巴黎里爾比京溪喬里昂馬塞由都爾蒲都倫敦等處開辦郵政飛行又總理米刺蘭氏日昨與鐵路管理人及路工代表會議之後路工代表即對工人各支部發復工之令米刺蘭氏提出決定紛爭之主要條件經短時間討論之後路工已完全承認其條項內容(一)工人不索罷工期內之工資(二)拒絕作工之工人其解職爲無效(三)其外所加之罰應基於正義之精神而更考

慮之故鐵路罷工風潮現已平息云

### ◎◎法國鐵路保護策

法內務陸軍鐵路各當局及鐵路職工會代表曾開聯合會議決定各鐵路如遇必須保護時當召集附屬於巴黎里昂馬耳塞鐵路之陸軍常備野戰鐵路隊以資警備使供給食料之列車運轉無阻同時法政府復發限制食料之命令妨止奸商濫竽云

### ◎◎美國鐵路總監督仍存在

四日華盛頓電威爾遜總統現將國家調度鐵路人員之主權授與美國鐵路總監督如各路歸還原主之後仍不得搖動該總監督之地位云

### ◎◎美國鐵路新律與聯合會

美國鐵路聯合會代表已允試行鐵路新律聞彼等決議將前定之計劃暫作罷論以試行新律且不將爭題移交聯合會會員表決以視新律能否使彼等工資要求得一解決然後再定主張至鐵路罷工似可獲免蓋聯合會某員曾曰我情皆美國國民願盡力相副而行

又華盛頓電鐵路聯合會代表不贊成新鐵路法案提出要求讓步之請願書於大總統該請願會得鐵路職工二百萬人之同意其詞曰今回之鐵路法案對於數目不確之總資金竟許鐵路所有者以五分五厘之純益此實足以蹂躪美國人民權利之根基使他之證券投資者被其獨占之影響無從享受同等之利益且工薪增減向由職工與願主交涉而定此項權利今亦為此法案所奪云

### ◎◎美國路工問題

美國因鐵路復歸民營以明克斯提出之議案中有取締罷工之條工人反對極力且未能通過於衆院嗣後經參衆兩院開聯合會討論之遷延日久始於五日議決將該項刪除而加一調停辦法即遇有關於工資之爭端由路工及鐵路主事者雙方同一人數所組織之工資處解決之若再不滿意則將於公民代表之機關中解決之但此項仍未能使路工完全滿意也鐵路聯合會及勞工聯合會均擬致書威爾遜總統表示反對二十三日華盛頓路工大會中亦多非難有請總統否決明克斯案之議先是路工二百萬人要求總統設法減輕生活費否則請增加工資嗣後路工以與鐵路當局談判未得美滿結果遂議定二月十七日實行罷工已於十五城設立罷工機關部籌備進行其既經接洽者達三十萬人若一旦決裂則全美交通又將立斷而不易收拾矣幸威總統及勞工大會均竭力勸阻之路工聯合會會長巴克氏已允將增加工資之要求暫時擱起一方面決計召集各處幹事部人員於二十三日在華盛頓開會討論一方面將增加工資之要求移交工資委員會核議此事雖一段落然而美國之於大規模之罷工已爲驚弓之鳥况鐵路爲交通命脈政府之調停亦斷非易舉也

### ◎◎俄國鐵路與美國

俄國自革命以來交通機關損壞不少輸送維艱美國極注意之已乘機派遣商業團赴俄與俄新派磋商貿易現據等已勸勒佛爾欲謀勒佛爾與莫斯科間三鐵路經營權俄新政府自知無力與辦亦願以平允條件借美款敷設云

### ◎◎巴西國鐵路工人罷業

據贊尼路城電云巴西國鐵路工人已宣佈罷業各處鐵路交通斷絕其罷業工人主張依然作工之人且攻擊衛兵並搶掠商店貨物現被拘者亦有多人聞該國政府擬施行嚴厲手段以對付云〔紐約電〕

### ◎◎西班牙鐵路罷工

據最近消息云西班牙全國鐵路工人經已全體罷工惟地方秩序安謐如常(馬德里電)

### ◎◎日本鐵路收入之激減

△運賃加增之影響

日本國有鐵路曾於前年七月增加運賃約十分之二其後因營業費工薪雜費等之支出大為膨脹致經費為之不足乃自本年二月一日復將旅客運賃加至十分之三以資維持詎意實行後其成績殊為不佳往年旅客最盛之季節為二月上中二旬而今年此時則乘客反形激減較往年人數約少五十萬之多若計其貨銀則二月之收入總額為二百五十萬元較豫定大為減少蓋照加賃數目豫算二月收入應有三百五十萬元故也至其減少之原因安在雖尙欠明了然大概由於三等旅客之激減則可斷言以閑暇旺季尙然如此則今後農忙之期旅客更當減少自不待言現日本鐵道院正熟慮挽救之法云

### ◎◎日本對朝鮮鐵路之急進

日自併朝鮮以來對於朝鮮內地及連貫吾國奉吉二省之鐵路皆極意經營進行甚速如安東至奉天路不待吾國許可俾然興工期年遂爾告成現朝鮮產業鐵路股分公司以慶尙北道金泉安東間為第一豫定線路擬今春即行開工此路經尙州邑咸昌龍宮至安東沿途平地富於農產附近山嶺則礦產森林甚多聞此線尙須延長至普州三千浦云

廣三鐵路由石圍塘至三水行車時刻表

站名	列車次數	三水至石圍塘																
		三水開	西南開	走馬營開	獅子營開	小唐開	上柏開	羅村開	街邊開	佛山開	橫瀆開	大鎮開	奇槎開	譚邊開	邵邊開	三眼橋開	五眼橋開	石圍塘開
客貨列車	二	八·四〇	八·三一	八·二二	八·一五	八·〇八	七·五七	七·五二	七·四七	七·四〇	七·三三	七·二六	七·一九	七·一六	七·一〇	七·〇四	七·〇〇	前午
旅客列車	四									八·三〇	八·二五	八·二二	八·一九	八·一五	八·一〇	八·〇四	八·〇〇	前午
客貨列車	六	一〇·四〇	一〇·三一	一〇·二二	一〇·一五	一〇·〇八	九·五七	九·五二	九·四七	九·四〇	九·三三	九·二六	九·一九	九·一六	九·一〇	九·〇四	九·〇〇	前午
旅客列車	八									一一·〇〇	一〇·五五	一〇·五二	一〇·四九	一〇·四五	一〇·四〇	一〇·三四	一〇·三〇	前午
客貨列車	十	一一·四〇	一一·三一	一一·二二	一一·一五	一一·〇八	一一·五七	一一·五二	一一·四七	一一·四〇	一一·三三	一一·二六	一一·一九	一一·一六	一一·一〇	一一·〇四	一一·〇〇	正午
旅客列車	十二									一二·三〇	一二·二五	一二·二二	一二·一九	一二·一五	一二·一〇	一二·〇四	一二·〇〇	後午
客貨列車	十四	一二·四〇	一二·三一	一二·二二	一二·一五	一二·〇八	一二·五七	一二·五二	一二·四七	一二·四〇	一二·三三	一二·二六	一二·一九	一二·一六	一二·一〇	一二·〇四	一二·〇〇	後午
行旅旅客列車	十六									一三·〇八	一三·〇三	一三·〇〇	一三·〇〇	一三·〇〇	一三·〇〇	一三·〇〇	一三·〇〇	後午
旅客列車	十八									一四·三〇	一四·二五	一四·二二	一四·一九	一四·一五	一四·一〇	一四·〇四	一四·〇〇	後午
客貨列車	二十	一六·四〇	一六·三一	一六·二二	一六·一五	一六·〇八	一五·五七	一五·五二	一五·四七	一五·四〇	一五·三三	一五·二六	一五·一九	一五·一六	一五·一〇	一五·〇四	一五·〇〇	後午
旅客列車	二十二									一六·三〇	一六·二五	一六·二二	一六·一九	一六·一五	一六·一〇	一六·〇四	一六·〇〇	後午
數里		八八·二	七七·七	七〇·八	六三·二	五五·七	四五·八	四一·二	三六·二	二九·七	二二·八	二一·〇	一八·八	一五·五	一二·八	八·二	〇·〇	

廣告

一

廣告

三

廣三鐵路三水至石圍塘行車時刻表									
站名	種類	列車次數							
		旅客列車	客貨列車						
三水	水開	一	三						
西南	南開	五	七						
走馬營	營開	九	十一						
獅子營	營開	十三	十五						
小唐	唐開	十七	十九						
上柏	柏開	二十一	二十三						
羅村	村開	二十五	二十七						
街邊	邊開	二十九	三十一						
佛山	山到	三十三	三十五						
橫瀆	瀆開	三十七	三十九						
大鐵	鐵開	四十一	四十三						
奇槎	槎開	四十五	四十七						
譚邊	邊開	四十九	五十一						
邵邊	邊開	五十三	五十五						
三眼橋	橋開	五十七	五十九						
五眼橋	橋開	六十一	六十三						
石圍塘	塘到	六十五	六十七						

站名	種類	旅客列車	客貨列車	數里
三水	水開	前午六點	前午六點二五分	〇
西南	南開	前午六點四十分	前午六點四十分	一〇
走馬營	營開	前午六點五十分	前午六點五十分	一七
獅子營	營開	前午七點	前午七點	二五
小唐	唐開	前午七點一十分	前午七點一十分	三三
上柏	柏開	前午七點二十分	前午七點二十分	四一
羅村	村開	前午七點三十分	前午七點三十分	四九
街邊	邊開	前午七點四十分	前午七點四十分	五七
佛山	山到	前午七點五十分	前午七點五十分	六五
橫瀆	瀆開	前午八點	前午八點	七三
大鐵	鐵開	前午八點一十分	前午八點一十分	八一
奇槎	槎開	前午八點二十分	前午八點二十分	八九
譚邊	邊開	前午八點三十分	前午八點三十分	九七
邵邊	邊開	前午八點四十分	前午八點四十分	一〇五
三眼橋	橋開	前午八點五十分	前午八點五十分	一一三
五眼橋	橋開	前午九點	前午九點	一二一
石圍塘	塘到	前午九點一十分	前午九點一十分	一二九
三水	水開	前午九點四十分	前午九點四十分	一三六
西南	南開	前午九點五十分	前午九點五十分	一四四
走馬營	營開	前午十點	前午十點	一五二
獅子營	營開	前午十點一十分	前午十點一十分	一六〇
小唐	唐開	前午十點二十分	前午十點二十分	一六八
上柏	柏開	前午十點三十分	前午十點三十分	一七六
羅村	村開	前午十點四十分	前午十點四十分	一八四
街邊	邊開	前午十點五十分	前午十點五十分	一九二
佛山	山到	前午十一點	前午十一點	二〇〇
橫瀆	瀆開	前午十一點一十分	前午十一點一十分	二〇八
大鐵	鐵開	前午十一點二十分	前午十一點二十分	二一六
奇槎	槎開	前午十一點三十分	前午十一點三十分	二二四
譚邊	邊開	前午十一點四十分	前午十一點四十分	二三二
邵邊	邊開	前午十一點五十分	前午十一點五十分	二四〇
三眼橋	橋開	前午十二點	前午十二點	二四八
五眼橋	橋開	前午十二點一十分	前午十二點一十分	二五六
石圍塘	塘到	前午十二點二十分	前午十二點二十分	二六四
三水	水開	後午二點	後午二點二五分	二七〇
西南	南開	後午二點四十分	後午二點四十分	二七八
走馬營	營開	後午二點五十分	後午二點五十分	二八六
獅子營	營開	後午三點	後午三點	二九四
小唐	唐開	後午三點一十分	後午三點一十分	三〇二
上柏	柏開	後午三點二十分	後午三點二十分	三一〇
羅村	村開	後午三點三十分	後午三點三十分	三一八
街邊	邊開	後午三點四十分	後午三點四十分	三二六
佛山	山到	後午三點五十分	後午三點五十分	三三四
橫瀆	瀆開	後午四點	後午四點	三四二
大鐵	鐵開	後午四點一十分	後午四點一十分	三四〇
奇槎	槎開	後午四點二十分	後午四點二十分	三三八
譚邊	邊開	後午四點三十分	後午四點三十分	三四六
邵邊	邊開	後午四點四十分	後午四點四十分	三五四
三眼橋	橋開	後午四點五十分	後午四點五十分	三六二
五眼橋	橋開	後午五點	後午五點	三七〇
石圍塘	塘到	後午五點一十分	後午五點一十分	三七八
三水	水開	後午五點四十分	後午五點四十分	三九四
西南	南開	後午六點	後午六點二五分	四一〇
走馬營	營開	後午六點一十分	後午六點一十分	四一八
獅子營	營開	後午六點二十分	後午六點二十分	四二六
小唐	唐開	後午六點三十分	後午六點三十分	四三四
上柏	柏開	後午六點四十分	後午六點四十分	四四二
羅村	村開	後午六點五十分	後午六點五十分	四五〇
街邊	邊開	後午七點	後午七點	四五八
佛山	山到	後午七點一十分	後午七點一十分	四六六
橫瀆	瀆開	後午七點二十分	後午七點二十分	四七四
大鐵	鐵開	後午七點三十分	後午七點三十分	四八二
奇槎	槎開	後午七點四十分	後午七點四十分	四九〇
譚邊	邊開	後午七點五十分	後午七點五十分	四九八
邵邊	邊開	後午八點	後午八點	五〇六
三眼橋	橋開	後午八點一十分	後午八點一十分	五一四
五眼橋	橋開	後午八點二十分	後午八點二十分	五二二
石圍塘	塘到	後午八點三十分	後午八點三十分	五三〇

廣三鐵路駁輪由省城開往石圍塘時刻

龍母廟站開行	黃沙站開行
午前 六、三〇 <sup>點分</sup>	六、四五 <sup>點分</sup>
七、三〇	七、四五
八、三〇	八、四五
一〇、〇〇	一〇、一五
一一、三〇	一〇、四五
一二、三〇	一二、四五
午後 一、三〇	一、四五
二、一五	二、三〇
三、三〇	三、三〇
四、三〇	四、〇〇
五、三〇	四、四五
	五、四五

駁輪由石圍塘開往省城時刻

開往龍母廟站	開往黃沙站
午前 七、二〇 <sup>點分</sup>	七、二〇 <sup>點分</sup>
八、一五	八、一五
九、四五	九、四五
一一、二五	一一、二五
一二、二〇	一二、二〇
午後 一、一五	一、一五
二、二〇	二、二〇
三、四五	三、四五
四、一五	四、一五
五、二〇	五、二〇
六、一五	六、一五

廣告

三



## 旅客注意

- (一) 幼童五歲以下免費 五歲至十二歲未滿 減收五折 十二歲以上 照章收足
- (二) 搭客攜帶行李 每頭等客限一百斤 二等客限七十五斤 三等客限四十斤 在此限內 概不收費 半票幼童 限額折半
- (三) 搭客攜帶金銀紙幣 每人以三百元為限 如逾三百元 照左列收費
  - 五十里內 (三百元以上至五百元 收費二毫)
  - 一百里內 (三百元以上至五百元 收費四毫)
  - 一百里內 (五百元以上至一千元 收費八毫)
  - 一百里內 (三百元以上至五百元 收費四毫)
  - 一百里內 (五百元以上至一千元 收費八毫)
- (四) 搭客必須購有車票 方可乘車乘船 否則照價加五收費

## 運貨注意

- (一) 凡貨物運費最少以五分起碼 共計末尾之數在二分者可免 如逾二分者作五分核收 在七分者亦照五分核收 如逾七分者作一角核收
- (二) 凡一種貨物至少以一擔起碼 不滿一擔亦作一擔收費 一擔以上其零數不滿半擔 概作半擔計算 凡一批之貨 其斤量之總尾數 在五斤以內者得通融免計
- (三) 貴重品 照頭等貨加倍收費
- (四) 貨物必須購有貨票方可附車 否則照價加五收費

廣三鐵路車務課訂



廣東漢鐵路行車時刻規則表

下		車	
由韶州站起	計之華里數	韶州	馬石
二十六里九八	馬石	馬石	馬石
五十一里一八	鳥石	鳥石	鳥石
六十七里零八六	大坑口	大坑口	大坑口
八十七里七九	沙口	沙口	沙口
一百二十八里五五	河頭	河頭	河頭
一百五十一里四三	英德	英德	英德
計之華里數	站名	快車	客貨車
由韶州站起	計之華里數	第一快車	第三客貨車
二百一十七里七五	連江口	到韶州 十六點二十分	到韶州 十六點五十分
二百三十三里八五	波羅坑	到韶州 十六點三十分	到韶州 十七點零分
二百五十七里零二	英德	到韶州 十六點四十分	到韶州 十七點一十分
二百七十九里九六	河頭	到韶州 十六點五十分	到韶州 十七點二十分
三百零二里零七二	沙口	到韶州 十七點零分	到韶州 十七點三十分
三百四十七里六五	大坑口	到韶州 十七點一十分	到韶州 十七點四十分
三百五十七里三三	鳥石	到韶州 十七點二十分	到韶州 十七點五十分
三百八十一里七八	馬石	到韶州 十七點三十分	到韶州 十八點零分
四百零八里五一	韶州	到韶州 十七點四十分	到韶州 十八點一十分
計之華里數	站名	第五客貨車	第七石車
由韶州站起	計之華里數	第五客貨車	第七石車
二百一十七里七五	連江口	到韶州 十八點二十分	到韶州 十八點五十分
二百三十三里八五	波羅坑	到韶州 十八點三十分	到韶州 十九點零分
二百五十七里零二	英德	到韶州 十八點四十分	到韶州 十九點一十分
二百七十九里九六	河頭	到韶州 十八點五十分	到韶州 十九點二十分
三百零二里零七二	沙口	到韶州 十九點零分	到韶州 十九點三十分
三百四十七里六五	大坑口	到韶州 十九點一十分	到韶州 十九點四十分
三百五十七里三三	鳥石	到韶州 十九點二十分	到韶州 十九點五十分
三百八十一里七八	馬石	到韶州 十九點三十分	到韶州 二十點零分
四百零八里五一	韶州	到韶州 十九點四十分	到韶州 二十點一十分
計之華里數	站名	第九客貨車	第十一客貨車
由韶州站起	計之華里數	第九客貨車	第十一客貨車
二百一十七里七五	連江口	到韶州 二十點二十分	到韶州 二十點五十分
二百三十三里八五	波羅坑	到韶州 二十點三十分	到韶州 二十點零分
二百五十七里零二	英德	到韶州 二十點四十分	到韶州 二十點一十分
二百七十九里九六	河頭	到韶州 二十點五十分	到韶州 二十點二十分
三百零二里零七二	沙口	到韶州 二十點零分	到韶州 二十點三十分
三百四十七里六五	大坑口	到韶州 二十點一十分	到韶州 二十點四十分
三百五十七里三三	鳥石	到韶州 二十點二十分	到韶州 二十點五十分
三百八十一里七八	馬石	到韶州 二十點三十分	到韶州 三十點零分
四百零八里五一	韶州	到韶州 二十點四十分	到韶州 三十點一十分

廣告

六

廣東漢鐵路行車時刻規則表

車		行															
四百零八里五一	四百零一里一二	三百八十七里四五	三百七十九里八五	三百七十一里二九	三百六十里零九六	三百五十二里七二	三百四十二里九九	三百三十三里八四	三百零四里零一	二百八十七里三五	二百七十七里零八	二百五十八里一九	二百四十六里六七	二百三十六里六九	二百一十五里五八	一百九十里零七六	一百七十四里六六
黃沙	西村	小坪	大朗	江村	郭塘	新街	樂同	軍田	銀盞坳	迎嘴	源潭	琶江口	昇平	舊橫石	黎洞	連江口	波羅坑
到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到
十四點	十三點	十三點	十三點	十三點	十三點	十三點	十三點	十三點	十三點	十三點	十二點	十一點	十一點	十一點	十一點	十點	十點
五十五分	四十五分	四十五分	四十五分	四十五分	四十五分	四十五分	四十五分	四十五分	四十五分	四十五分	四十五分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分
到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到
十七點	十七點	十七點	十七點	十六點	十六點	十六點	十六點	十六點	十五點	十五點	十四點	十四點	十四點	十四點	十三點	十三點	十二點
四十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分
到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到
十三點	十三點	十三點	十三點	十三點	十三點	十二點	十二點	十二點	十一點	十一點	十一點	十點	十點	十點	十點	九點	九點
四十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分
到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到
十九點	十九點	十九點	十九點	十九點	十九點	十九點	十九點	十九點	十九點	十九點	十九點	十九點	十九點	十九點	十九點	十九點	十九點
到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到
九點	九點	八點	八點	八點	八點	八點	八點	七點	七點	七點	七點	六點	六點	六點	六點	六點	六點
二十二分	二十二分	二十四分	二十四分	二十四分	二十四分	二十四分	二十四分	二十四分	二十四分	二十四分	二十四分	二十四分	二十四分	二十四分	二十四分	二十四分	二十四分
到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到	到
十四點	十四點	十四點	十三點	十三點	十三點	十三點	十三點	十三點	十三點	十三點	十三點	十三點	十三點	十三點	十三點	十三點	十三點
三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分	三十分

廣告

七

廣東粵漢鐵路行車時刻規則表

廣告

八

- 一 凡火車經過正道及環道較剪口每點鐘速率不得過十英里
- 一 凡火車經過各山洞及山子貝破山每點鐘速率不得過十五英里經過有綠旗表示謹慎之處每點鐘速率不得過五英里
- 一 凡到暨有謹慎牌及放汽笛牌之處司機務須謹慎及放汽號司機須常預備減縮行車速率每點鐘可在十五英里之下以便一遇有事易於慢行停駛並須向前眺察有無物件阻碍軌道遇有行人或牲畜行近軌道留心使之避開以免傷害
- 一 如加開專車或材料車或墊路石渣車須先一日知照車務處長以便預備
- 一 凡火車由黃沙源潭及韶州開行機車須照訂定開車時刻表於車未開以前二十分鐘將車排列妥當停泊月台
- 一 凡客車與專車貨車或材料車到站相遇則客車應行正道專車貨車材料車應行環道
- 一 如客車與客車到站相遇則上行客車須行正道下行客車須行環道如無車相遇無論何車均行正道
- 一 直通快車行經過車之站不停車者當進站時務須格外謹慎行駛先到之車即進站停定其次到之車行經車站其速率每點鐘不得過十英里以便交換路牌
- 一 直通之車行經車場如不停車其速率每點鐘不得過十五英里將到車場司機須吹放汽號小心前進
- 一 夜間行車司機及車守須格外小心從事凡在路上行駛及行經各站不得過限定之速率如違革除不貸
- 一 所有訂定行車章程標桿號誌路牌規則務須格外留心照辦

中華民國八年九月一日

車務處長 鄭文祺 謹



# 價 目 表

<b>廣 告 部</b>	每 期	全 年	三 元	十二 册	<b>發 行 部</b>
	每 期 全 頁	半 年	一 元 六 角	六 册	
	每 期 每 頁	每 月	三 角	一 册	
	每 期 每 頁				
每 行	每 期 全 頁				
四 元	四 分 之 一				
五 角	半				
二 十 五 元	全 頁				
四 十 元	全 頁				

中華民國九年四月一號發行

編輯兼  
發行所  
**中國路政研究會**

廣州長堤榮利新街二號三樓  
電話三千三百九十八號

印刷所  
**東雅印務公司**

營業部廣州十八甫電話一六三八號  
工場河南戲院側電話二千零二四號



洋烟不耐風。

唔似本土好。人地

之價不足重。自己之

貨為國寶。請看我

吸南洋公司嘅煙。

愛與女士來稿



南洋兄弟煙草公司謹啟