

中華民國二十二年十月二十二日

路政之研究

第五期

CHINESE RAILWAY MAGAZINE
No. 5

中華民國郵政局特准掛號認爲新聞紙類

目錄

圖畫	論著	專件	譯述	公牘	叢錄	路事要聞
	山東問題中之鐵路 京漢京綏合併之遠因近果 爲隴海路借款敬告我國民 鐵路政策宰割之可怖 鐵路招徠客貨策 軍路工程及其辦法之準則	全國鐵路路線意見書 統籌全滇路政計畫書 中華全國鐵路紀要	美國鐵路之沿革 日本地方鐵道法 桂路調查記 粵路之形勢及其工程狀況		京漢鐵路借款合同	

中國路政研究會發行

每月一次

(國立北平圖書館藏)

路政研究會月刊 告白簡章

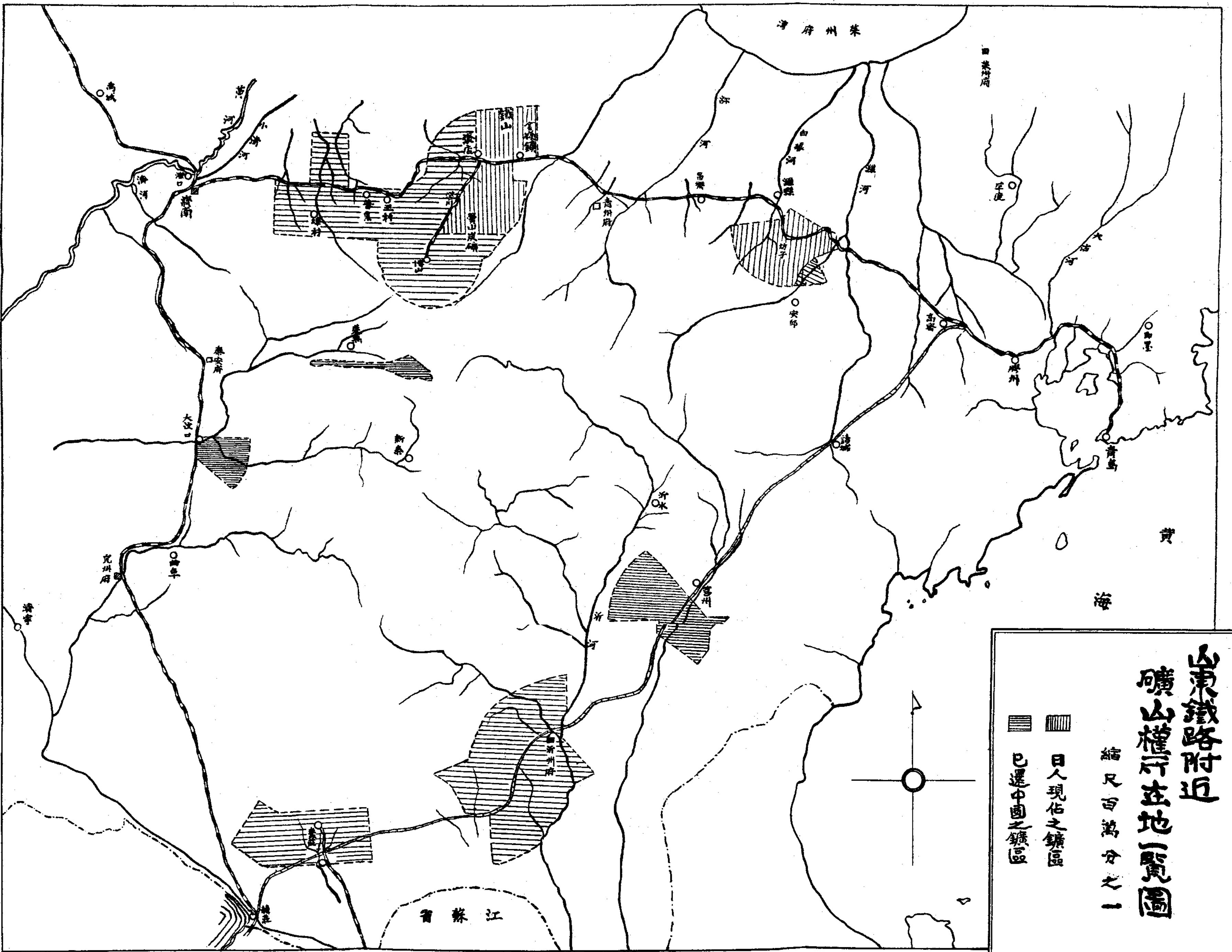
- (一) 欲在本雜誌上登告白者請到本會事務所庶務課接洽
- (二) 告白稿件須於本雜誌出版日之前十日送到
- (三) 價目每期每行收毫洋四元全頁四分之一收洋十二元五角半頁二十五元全頁四十元特別寬幅另議
- (四) 數行均用四號字額如用花邊或木印一式三號字者均照四號字面積伸算

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



山東鐵路附近
礦山權行在地位一覽圖

縮尺百萬分之一

- ▨ 日人現佔之鑛區
- ▨ 已運中國之鑛區

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簾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手續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遐陬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准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 焦作 道口 坤德 新鄉 歸德 南陽 高州 (山西省) 石家莊 豐鎮 大蹕 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 瑜魔 鐵縣 (特別區域) 熱河 歸化 張家口 (即秦陽爾) 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

是廣東第一大旅館

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

電話第三〇三三號

各房租價目

膳費另計

一元 二元 三元
四元 五元 七元
長租格外相宜

菜式另詳

筵席隨時面議

唐西餐價目

「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。若要有錢用。總靠平日慢慢儲蓄起來。譬如今天身邊有五毫子。隨便用去就沒有了。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。誰人不美。發財公。總係若要發財。就咪把錢亂用。必要首先儲蓄。裕金融。你睇實業銀行。資本咁重。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。手續立回。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。若係日蓄五毫。且日能接踵。其中利息。就疊疊重重。如果手上有錢。唔等用。本利相生。日久有功。積少成多。好比把銀樹種。算來人世。唔駛憂窮。捨得個個有錢。都係咁弄。咁就人人都作富家翁。語云富貴心頭湧。奉勸大衆有錢唔好浪用。交到該行儲蓄喇。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 勞動家 儲蓄家
傭工家 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銀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銀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

山東問題中之鐵路

孟 釗



第一

大戰前德國與山東鐵路之關係。

(甲) 德國經營山東鐵路之由來

德意志自統一後。工業日發達。人民益行增加。嘗欲推廣殖民地。以擴張國力。其垂涎中國久矣。當一八九七年十一月。因曹州教案之結果。德人乘機遣軍艦四艘至膠澳。派兵登陸。實行佔取。當時中國政府見德兵入境。情勢急迫。驚惶失措。事前既毫無防備。知非恃口舌可以挽回。交涉時復無經濟之才。主權任其要素。以(不得已)三字。與德國訂立一八九八年三月六日之約。該約畧分三項。

第一項 膠洲之租借。

該約規定膠澳海面潮平周圍一百里內。准德國官兵過調。惟主權仍歸中國。復以膠澳之口南

北兩面及島嶼若干租與德國以九十九年爲限。

第二項 山東經濟權之獲得。

該約准德國在山東建築鐵路二道。並鐵路附近處相距三十里內開挖礦產。

第三項 優先權之劃定。

中國勉力允從在山東省內如有開辦各項事業。需外國幫助。或用外國人。或用外國資本。或用外國材料。應先問德國商人等願否承辦。

(乙) 德國經營山東鐵路之範圍

德國在山東有建設鐵路及優先權。既爲該約之要點。亦爲本篇主題。茲將德國因得此二權之結果。其在山東路權範圍試詳述之。

(一) 據一八九八年中德條約。明許之鐵路共二線。

(一) 自膠州經濰縣至濟南及山東界。

(二) 自膠州至沂州經萊蕪至濟南。

此項鐵路由專設德華合股公司舉辦。德華商人均得入股。及舉選董事。

膠濟鐵路及其支綫（由張店至博山）共長八百餘里。爲山東鐵路公司投資建築兩路之

一。該公司於一八九九年六月一日奉德政府特許。即於是年六月十四日成立。一千九百年該公司與山東巡撫訂立中德膠濟鐵路章程。一九零四年六月路工告竣。開車營業。

(二) 據一八九八年中德條約。因優先借款權所得鐵路。

因中德條約之關係。有一九一三年十一月三十一日之換文。中國一面以兩鐵路投資建築。供給物料之優先權畀德國。此二路者。

(一) 自高密至津浦鐵路線之某點。暫時擇為韓莊(今名高徐路線)。

(二) 自濟南至京漢路線順德新鄉之間(今名濟順路線)。

德國一面則退還德州正定間及兗州開封間兩路之優先權。以及一八九八年專約所准之山東省南部鐵路之優先權。嗣因一九一四年六月十日中德換文。德國又獲得濟順鐵路西續展路線與煙濰線濟寧開封線之優先權。

(丙) 德國在山東鐵路線之勢力

(一) 德國有鐵路附近鑛權。

按一八九八年條約。德國在山東有鐵路附近相距三十里內之礦產權。所准之開採礦產權利。由山東礦務公司承辦。該公司於一八九九年十月一日奉德政府特許。於是年十月十日

成立。其已開辦及正開辦之礦產。爲溜川坊子之煤礦及金嶺鎮附近之鐵礦。嗣因訂立一九二二年七月廿四日之收回礦權合同。其權遂大減縮。按照該合同所訂。山東礦務公司。除仍自留辦溜川坊子煤礦及金嶺鎮鐵礦外。其餘沿路綫礦權。均行取銷。

(二) 保護膠濟鐵路權純屬中國。

照膠濟鐵路章程規定之第十六款云。倘在百里環界外。有須兵保護鐵路之處。由山東巡撫派兵前往。不准派用外國軍隊。又第二十六款云。該公司在查路時。及行車時。倘因事稟請山東巡撫派兵保護。應即照准所請。

第二

大戰期日本與山東鐵路之關係。

(甲) 日本侵佔山東鐵路之由來。

民國三年八月。日本藉名維持遠東和平。保衛英日同盟公共利益。向德宣戰。進攻青島。由龍口登陸。橫穿山東半島。以達膠州沿途佔據中國城鎮。收管中國郵電機關。徵取魯人工物料。蹂躪魯居民。昧視公法。莫此爲甚。政府爲保障中立方便起見。於三年九月三日。有劃定特別行軍區域之宣言。將龍口萊州及接膠州灣附近地方。准戰國軍隊行用。是時並與日本約定。該特別區

域係從至膠濟鐵路之濰縣車站以東爲限。日軍應遵守界限。不得侵越而東。詎於九月二十六日。日軍突至濰縣佔據車站。十月三日。復迫中國軍隊退出鐵路附近地方。十月六日。又不顧中國政府之抗議。日本侵佔膠濟鐵路。政府曾與抗議書二。進至濟南。將車站三處。悉行佔領。於是膠濟全綫皆爲日軍侵佔。並在龍口張店間。擅設軍用輕便鐵道。夫日本與德宣戰。吾爲中立國。其騷擾吾居民。侵犯吾土地。攘奪我路礦權。其害德國少。而禍吾國實有甚於戰敗國。歐人當戰時。咸謂德人殘暴野蠻。侵犯比利時中立。不守國際公法。吾不知日本將何以名之也。

(乙) 日本侵佔山東鐵路之範圍。

(一) 日本在山東佔據已成鐵路。

(1) 爲膠濟幹綫(自青島至濟南)。

(2) 爲張店至博山支綫(與膠濟綫會接)。

(3) 未曾經中政府准許。擅行蓋設自龍口至張店輕便鐵路(與膠濟綫會合)。

日本侵佔以上路綫。中政府曾屢向其抗議。理由正大。日本一面則張大其橫行。一面作強詞奪理之答復。當民國四年。中政府見青島既已降服。聯軍入城。照常開港貿易。德人在東方勢力掃淨。戰國無行軍必要。乃於正月七日。向聯軍宣言。取銷特別行軍區域。英國無異詞。而日本則惡

第 五 期

言反抗。並謂「日本政府決不使山東帝國軍隊之設施行動。受此等取銷之影響及拘束云云。」嗚呼。日本既犯我中立。奪我主權。不知我國好意。更不顧體面名譽。其橫暴狂浪。孰有甚焉。日本深知侵佔膠濟鐵路。暨他權利。有違公法。等於盜寇行爲。一面用曲辭辨解。一面擬以締約換文。矯正其不當行爲。鞏固其所攘奪權利。於是日本駐京公使。於民國四年正月十八日。向中國提出二十一條之要求。此項要求。非僅山東一隅。今已膾炙人口。計分五款。其第一款即涉於山東省問題。磋商之事。延至五月。日本忽以最後通牒。同時有滿州山東日軍增加警報。威脅備至。恐嚇交加。中國屈從其請。遂於是年五月廿五日。與日本簽訂關於山東省之條約。附以三項換文。暨其他各約。又民國七年九月廿四日。日本外務大臣後藤新平。有致中國駐日公使章宗祥換文。共七條。大概以撤退膠濟沿綫之日本軍隊（濟南不在內）要素交換條件。而膠濟鐵路由中日合辦。爲該要求交換條件之一。不幸章宗祥回文。附有「欣然同意」四字。章宗祥死有餘辜。學生一擊。豈能贖罪於萬一哉。

（二）日本在山東侵佔未成鐵路。

因廿一條關於山東條約及換文之結果。日本除掠得山東已成鐵路外。更擬侵佔山東全省路權。而與他省路綫連接。以阨我全國要塞。今將日本在山東侵佔未成鐵路列下。

(一)廿一條關於山東條約中。獲得自煙臺或龍口至濰縣路權。規定用日本借款建築。而貫連膠濟路綫。

(二)因民國七年換文。與日本訂立草約。合同借款建築鐵路二道。此二綫者。

(一)高密徐州間路綫。與津浦滬寧等路綫會合。

(二)濟南順德間路綫。與京漢鐵路綫會接。

因此合同借款已墊交日金二千萬圓正。合同今畫押否。政府未曾宣布。不得而知。

(丙)日本在山東鐵路綫之勢力。

(一)日本偽代我行政權。

日本於民國六年設民政署於青島。復設分署於坊子張店濟南。此三處皆我國完全主權領土。皆沿膠濟路綫百里環界之外者。而坊子民政分署。竟有擅理華人訴訟。徵收華人賦稅之舉。其餘不法行動。奪我行政主權。髮不勝指。

(二)日本霸奪我軍事權。

日本軍隊。縱橫於膠濟路鐵沿綫。佔據車站。據民國八年三月十七日山東督軍所報告者。曰「膠濟全綫。日本守備軍共四營。附機關槍隊一連。由濟南至張店博山分駐一營。營部在濟南。由

張店至坊子分駐一營。營部在坊子。由坊子至膠縣分駐一營。營部在高密。由膠縣至青島分駐一營。營部在青島。照此報告。日本軍隊佈滿於山東領土沿鐵路線中。是可忍孰不可忍。

(三) 日本掌握我警察權。

日本自佔領膠濟路線後。警察由其專管。鐵路人員亦悉全易日人。民國七年九月廿四日。其外務大臣後藤新平與中國駐日公使章宗祥更有一種換文。規定膠濟鐵路巡警隊本部。及樞要驛。並巡警養成所內。聘用日本國人。而日本在巴黎議和大使。更在和會席上。屢次聲明。

(四) 日本開挖我礦產。

日本自佔據膠濟路線。附近礦產。亦同時收管。賡續開採。任意盜取。

(五) 日本強管我海關。

日本佔領青島後。要求自派日本人四十名。充當海關人員之權。所謂海關。即指一八九九年四月十七日中德青島設關條約所規定。復經一九零五年修訂者而言。中政府覺此種提議無可允許。蓋因在德人管理之日。青島海關人員亦全由中國政府自派也。此事磋商未畢。而日本神尾總司令。已奉令將青島海關之文件財產。遽行收押矣。

(六) 日本擬永佔山東鐵路之預定。

期

五

第

按中德膠濟鐵路章程。有中國國家可以贖回之聲明。而七年九月二十四日中日換文。僅規定以後歸中日合辦。未曾註明中國國家將來可以收回。

(七)日本膨漲山東鐵路沿綫之勢力與德國所經營之比較觀。

德國及日本先後各在山東路線之勢力。既已備陳。而彼此相比較。即知日本經營山東程度較德國高猛。日本攘奪山東權利較德國超過。其擴張山東勢力實遠逾於德國所獲權利之外。德國之於膠濟沿綫。除三十里內鑛權外。中國主權完全。保護鐵路純屬中國。查一千九百年。有德國軍隊派往租借地方以外。百里環界以內之高密膠洲二處屯駐。嗣經山東巡撫與德國青島總督於一九零五年十一月廿八日訂立中德膠高撤兵善後條約。德國將該軍隊撤回青島。並承認百里環界以內。中國之鐵路警察權與環界以外鐵路無異。又承認環界以內。中國施行山東省警察章程之權。中國隨於膠州設立警署。接管環界內鐵路警察事務。

日本在山東直暴露其野心。橫行其所欲行。為德國之不敢為。不守公法。不知正義。不講人道。毫無顧忌。反客為主。倒行逆施。光天化日之下。舞此怪劇。世界之不幸。中國之大患。司馬昭之心。路人皆知。又何必待吾贅言哉。

第三

巴黎和會與山東問題之鐵路

(甲)中國代表在巴黎和會之提案。及和會解決山東問題之裏面。

中國代表在巴黎和會提案與山東有關係者(一)取消二十一條之說帖。(二)山東問題之提案。第一項提議和會以非權限所屬。雖充分承認其理由重大。祇允於國際聯盟會執行部能行使其職權時請其注意。於是和會所討論者。惟山東問題。關於山東案中國所提議者。為膠州租借地。膠濟鐵路及附屬諸權利。應由德國直接歸還中國。理直氣壯。和會曾經數次討論。並特設山東案委員會。吾代表亦曾出席數次。殆至四月三十日。和會驟然決定。(三)國會議)僅係從日本所要求。將前德國在山東所有權利移讓日本。此項決定。即詳見協商國對德和約之第一百五十六、七、八、三條中。而日本代表在和會聲明。一願將山東半島完全主權交還中國。日本僅保留中國給許德國之經濟讓與權。與在青島設立居留地之權。此種權利即包括膠濟鐵路。將為中日合辦事業。僅用特別警察。以保護路務之安寧。此項警察。將招華人充之。而以日人為教練員。該員由鐵路總辦聘用。並由中政府任命。云云。

查日本對山東經濟權格外關心。故每當公眾發言時。必特別聲明。詞不厭贅。何哉。因其目光所注。不在膠澳一隅。而在山東全省。望國人三致意焉。

(乙) 中國在巴黎和會失敗之原因。

中國在和會失敗原因極複雜。於我國外交史上。本有討論價值。研究必要因爲本篇幅所限。不能詳論。試畧陳大要。

(甲) 失敗之遠因

(一) 民國四年廿一條約是日威迫協定。而七年政府不應與日本訂種種密約。及可恥換文。

(二) 中國自加入戰團。未嘗派兵赴歐戰線。雖有三十萬華工在歐工作。就竟未能盡達聯軍國完滿希望。

(三) 英法意三國與日本訂有承認日本於戰期在中國所獲得利權之秘約。

(乙) 失敗近因

(一) 中國在和會孤立。雖有美國竭力幫助。就竟終有愛莫能助之勢。中國政府昧世界知識。乏外交技能。遇事推諉。徒倚靠美國。忽視英法諸強國。至在和會之提議。不能得多數同意。

(二) 中國頻年政爭不息。南北干戈相持。而北政府復有種種不可理喻之行爲。致列強輕視。

(三) 當討論山東問題時。阜姆問題發生。國代表退出和會。日本乘機宣言如山東問題。

不能達其完滿要求。當與意代表同樣退出。當時和會勢將瓦解。歐強因自家利益要緊。美總統威氏因欲使國際聯盟成立。竟爾屈從日本將中國正當權利作犧牲。以滿足日本不正當利益要求。

第四

山東鐵路與中國之關係。及不能由日本經營之理由。

鐵路爲國家平時交通機關。戰時國防要素。如身體全部之血管。政治之安寧。軍隊之調遣。經濟之發達。民智之開放。皆與鐵軌有密切關係。故歐美各國之鐵路。無論爲官辦或公辦。皆受政府監督。嚴重保護。誠以維持國中生計及秩序。防衛國境疆界安寧。皆賴此爲生命者也。反觀吾國已成及預辦路綫。多非在國家完全主權之下。而外國借債者。俱含有政治臭味。故列強在中國經營鐵路。爭先恐後。奔走急烈。狀如逐鹿。蓋因鐵路一旦得之。非徒工商勢力固定。而政治方面亦佔優勢矣。新進侵略人國家者。不在併吞人土地。銷滅人國號。以其土地四圍包擁於所管理鐵軌中者。實際上即爲其保護國。細覽神州有顏色。鐵路圖。不禁寒胆。生無涯感慨。日本爲我鄰邦。亞東強國。自甲午戰役以來。奪我臺灣。滅我疆藩。據我軍港。管我鐵道。經營瀛州。蒙古。劃定福建勢力。其經濟侵畧。幾播全國要埠。今又霸我山東腹地。謀我山東利權。其慘淡經

營。方興未艾。秣馬厲兵。有不亡中國不已之志。其對世界。則以保守亞東和平爲口頭禪。其于中國。則有中日親善之甘言。提倡中日經濟同盟之詭謀。蓋其意若中國不亡。則亞東和平不保。中國經濟權不盡讓與日本。不能謂之同盟。中日不合併。不能謂之親善。抑即不能達其亞細亞主人翁之幻夢。

山東爲我孔孟之邦。文化發祥之地。且爲北部門戶。工商業市場。全國四部交通要區。山東問題。誠爲吾國生存問題。而山東鐵路。尤爲山東問題之主點。茲將不能由日本管理三大理由。試詳論之。

(甲) 國防方面。

鐵路既爲國防長城。行軍要具。盡人皆知。若山東鐵路在日本勢力下。即請觀日本在中國之形勢。

(一) 膠濟鐵路。濟南爲山東省會。其鐵路綫與津浦綫貫接。可以直達北京。膠州爲北部門戶。迺由海上至京最捷之道。

(二) 濟順高徐二路。此二路。一以濟南爲起點。至直隸之順德。橫斷京漢路線。冀達山西。一以山東高密爲起點。以至江蘇徐州。控制津浦隴海二路線。南迫南京上海。而蔓延長江流域。

西通豫陝。以訖甘肅。

(三)煙濰鐵路。由煙臺或龍口海道進北京。較膠州尤捷。且煙台龍口與旅順大連相望。日本軍隊可由韓滿鐵道運輸。會集於旅順軍港。更可由彼超海登煙台及龍口。以分置於其鐵路勢力範圍內。況煙濰鐵路與膠濟線接。而威海衛軍港亦四面受圍。天然險勢。大為削滅。維持東亞角力均勢之局亦破。

如此則大河南北以達江淮。所有中國南北各省。盡在日本勢力之下。一旦有事。都城被圍。南北道絕。東西垂危。吾國將何以堪哉。更有進者。況日本在南滿東蒙。勢力已經猖獗。鐵路滿布。

(甲)已成鐵路在其勢力圈者。

(一)爲長春至旅順線。長春站北接哈爾濱。經西比利亞達歐羅巴洲。東西陸路交通要道也。南經奉天貫京奉線。以達北京。若中日軍事興。日本一面可以斷東西二洲要道。一面可以長驅入關。直進北京。

(二)爲安奉鐵路。蓋日本欲囊括滿蒙。經營內部。不可不使滿韓路線聯絡。於是日本百萬精兵。侵犯中國。可直行縱橫無阻矣。

(三) 其他有撫順支線(蘇家屯撫順間)營口支線(大石橋營口間)

(乙) 未成鐵路在其勢力圈者

(一) 有吉長線(吉林長春間)

(二) 吉會鐵路(吉林經延吉廳至會寧朝鮮界)

(三) 滿蒙四路。分爲熱洮線。長洮線。吉開線。及由熱洮地點達海港(未定)線。四路以洮南爲中心點。南達熱河。以控制北京。東至長春。接吉長吉會兩線。又橫通南滿線。若四路及他路告成。則滿蒙全部。內外長城南北之領土。盡入日本勢力圈。豈僅北京圍鎖而已哉。

(四) 若京綏鐵路。四鄭鐵路。皆在日本範圍內。夫日本之經營中國。設施周密。天羅地網。可爲世界侵略國家者之模範。而我國外交既無確定方針。國內海陸軍備。經濟能力。俱不能與相抵抗。危哉。若江西之南潯鐵路。日本亦竭力投資。野心勃勃。(聞其已借日本款七百餘萬)此則南省前途。更可憂慮。

如上所陳。日本既得霸佔直達北京三大路線。悉攬中國要部交通機關。而其割我臺灣之對岸。與我通商要埠廣州上海福州相接近。僅隔一衣帶水。更有日本軍艦商輪。在中國海面江洋自由行駛。毫無限制。嗚呼。形勢上中國雖非日本屬國。而實已爲其殖民地區域。中國不與日本興

軍則已。若興軍。日本可以由其管理之鐵路。及其航船經過處。滿運日本海陸軍隊。不旬日間。則太陽國旗。褐色軍隊。身軀不滿三尺島民。將霸佔我全國軍商要地。阨困都城。豈妄言哉。亡羊補牢。國人速起。此山東鐵路之不可不收回國有理由一也。

(乙) 政治方面

查日本經營我國鐵路。與他國純異。其鐵路職務由日人專司。路線保護。特設日本警察。日本軍隊。其侵佔膠濟路。既將中國軍隊驅逐。易以日兵。又設民政分署。包攬訴訟。擅行徵稅種種不法行爲。侵犯主權舉動。業於前章備述。毋容贅詳。並考日本用經濟侵略中國慣例。始則於中國工商重要事業。暗行投資。乘機借款。次則要求歸中日合辦。繼則不准中國國家收買。終則由日本獨吞。觀漢冶萍公司。日本已行到第三步。其於他種事業。莫不皆然。由此類推也。若吾國鐵路。任日本蠶食。跋扈。而吾國民事。警察。軍隊。礦務。等國權。盡在日本掌握中。吾居民當更受其蹂躪。地方安寧。愈加擾害。而其偵探國情。測量地勢。接濟宵小。造謠惑衆。橫行無忌。當益行昌熾。其於我主權獨立。何人民治安。魯省有三千餘萬人民。三萬五千餘英里土地。又有山川形勢之險。行政之要省。此山東鐵路不能由日本經營理由二也。

(丙) 經濟方面

鐵路與工商業。本有極大關係。爲發展實業之媒介。擴充財力之富原。故近世國家。以廣設鐵路爲急務。雖然若山東鐵路。由日本經營。其結果。

(一) 鐵路營業利息。中國人不得享受。(因名曰中日合辦。實將不使中人入股。)

(二) 因鐵路開行。工商業發達。亦非發達中國人工商業。是發達日本人工商業。因日本對中國經濟之目的。是欲攘取中國天賦資源。而供給其工業原料。將此原料。或運往日本。或在中國製成熟貨。運回中國。銷行市面。護得數十或百倍利息不等。查山東物產豐富。農產有棉花。繭絲。羊毛。羊皮。豬鬃。氈料。草帽。綆等。礦產有銀。銅。鐵。煤。硝。磺。玻璃。沙等。此皆日本國中所缺乏。素所垂涎者也。該省鐵路。若歸其管理。更可施行種種方法。(如鼓勵將中國土產運往日本。又日本熟貨。輸來中國。將運金特別減價。格外迅速。若關於中國工商業運送。則反是。種種方法。) 將山東天然富產。盡其搜取。日本工製貨。濫盈中國。於是山東不異日本殖民地。因山東土產。日本有專運專買實力。是不異用殖民地資料。專獻給於殖民國者。然後山東人之工商業。永遠不能發達。山東市場。不啻爲日本銷貨支店。山東商賈。勞動界。無異日本工場之夥計。傭工。山東三千餘萬同胞。不啻爲日本取財庫。嗚呼。日本既取我金錢。奪我貨產。養其生命。增其富強力。而又將其獲得餘金。借給我政府。喪失我主權。摧殘我人。

民。輕侮我國體。以中國人殺中國。以中國金錢亡中國。直欲併吞中國而後已。忍哉酷哉。此山東鐵路不可以由日本經營之理由三也。

第五 結論

山東鐵路歷史及不可由日本管理原因。既於上章先後說明。詳加討論。查民國四年中日廿一條協約。是脅迫結成。據國際法先例。可以取銷。七年中日換文。未經國會通過。法律上不生効力。況政府不當行爲。國民絕未承認。巴黎和會關於山東決案。對德和約。吾國上下一致。始終未簽字。吾邦交篤厚之美國上議院。對和約中關於山東問題。曾提議保留。而歐美輿論又一致贊助吾國。由此觀之。山東問題。至今尙是懸案。吾人若不善忘。大有挽回希望。修正機會。惟在吾人自決自決之道。一面用實力要政府順從輿論。山東問題。始終不可再由中日直接交涉。更要政府不可繼續向日借款。再喪國權。一面吾人當自籌資斧。自開富原。共謀具體抵抗日本侵略之辦法。前讀張季直先生因大陸製鐵公司事。致吾贛人公電。文中有一「我不自謀。地下蘊藏。寧能終秘。願諸君爲積極進行。勿爲消極之拒閉。」等字句。讀之生無窮感慨。若山東鐵路問題。除一致反對日本管理外。更當有積極進行。根本解決辦法。望國人其速圖之。

抵抗日本侵略具體辦法。本有研究討論必要。暇時當以管見所及。專篇論之。共與國人商

路 政 之 研 究

權附識

民國九年二月十四草於英倫



論 著 山 東 問 題 中 之 鐵 路

十 九

論 著 山東問題中之鐵路



京漢京綏合併之遠因近果

濟 公

漢綏合併爲客貨聯運上最良之計畫。稍知交通狀況者。皆能言之。惟此次丁士源之合併政策。並非爲客貨運輸起見。特撮其崖畧。以告全國。此事因與交通部年來政潮有密切之關係。閱者或不謂爲明日黃花也。當合併之初。有及三數政客。謁見丁士源。詢其合併意見。丁竟訥訥不能答一詞。最後勉舉數事以對。內有一人頗具鐵路知識。謂丁所對。乃如風馬牛不相及也。合併已三閱月。而一局之中。乃如二國。蓋京漢部仍用法文。京綏部仍用英文也。未合併前。並未統籌全局。僅枝枝節節爲之。故至今內部仍紊亂無章。丁之合併。全爲壟斷兩局起見。丁以一身兼兩局局長。長恐召外界之攻擊。故以此絕妙手腕。遮掩耳目。當葉某以洩漏借款秘密離京赴歐后。其時有次長希望者三人。一徐世章。一曾毓雋。一即丁也。徐既不就。當然屬之丁。因丁其時爲京綏局長。而丁與曹又係舊同事。時曹汝霖爲總長也。聞曹爲律師時。丁曾爲之提皮包。即俗所謂律師瓜子是。顧曾毓雋競爭亦甚烈。後此二人悟相爭之非計。丁乃願讓之曾。及王景春隨葉恭綽赴歐。東海力保俞人鳳長京漢。而交通部會議。丁攘臂力爭。非自兼京漢不可。曾毓雋時已得次長。頗爲丁說項。于是丁士源乃以京綏局長兼京漢局長矣。丁對曹尙恭順。及五四風潮陡起。曹去職。曾以次長代理部務。丁乃驕恣不易制。時有某參事欲長京綏。令文已繕發矣。丁固執不可。其

議遂寢。又三月部令王景春調部任用。以丁士源爲京漢局長。于是丁士源乃實任兩路局局長矣。時攻擊者多。覬覦者又衆。靳閣成立。曾升任總長。丁乃趁機爲合併之計畫。初擬改局長爲督辦。其所以不能成爲事實者有二原因。

第一曾毓雋爲總長。丁嘗語人。曾某之總長。得之自我。我不干預部事。彼亦不能干預路局事。有一次丁撤換京漢材料課長某。某亦閩人。托曾爲之道地。丁接曾親筆信。竟怒擲于地。不作復。曾積不能堪。故合併時托言反對者多。不改爲督辦名稱。

第二合併之呈文到部後。開部務會議。四叅一中。竟有二叅事不肯署名。（二叅事爲關慶麟。王景春）故不敢爲大規模之改革也。

兩局合併時。設正副處長。以位置原來之處長。大概京漢京綏各得其一。原爲何局處長。仍管理何局事務。並不同辦理。而原有職員。亦復如是。盾言之。即一團糟而已。裁缺課長十有六人。皆以編輯員名目。仍支原薪。其餘凡係丁之私人。各進級有差。

初路局雖有人浮于事之弊。然尙未有支乾薪者。自丁長京綏。添置員司至二百人。強半爲差遣員。並不到局。每月支薪而已。差遣員並不按路局編制專立。早循序進級。有原薪僅三十元。不到半年。而加至百四十元以上者。

合併后。不但經費未能稍減。且較之兩局原支之數。溢出不少。

華北明星報曾載丁之談話。以「京漢局多收二百萬元爲彼之功。」不知鐵路收入。年勝一年。乃自然之趨勢。設以精于管理者爲局長。則收入之數。當更超過此數至兩三倍。丁長路局已三載。而該路管理事宜。尙懵然不知也。

丁之所以未能忘情于京綏者。因京綏自借日款后。現正從事修築。工作中材料之購入孔多。則折扣之爲數亦鉅。聞丁在京綏。已將七年后之材料。（此項材料乃預算中規定者。非若工作中之特別購入材料也。）盡數購入。雖未付款。而合同業經簽字。此七年中。即局長易人。亦非履行合同不可。蓋丁已將七年中材料之折扣。悉數裝入腰包矣。且丁不但對於大宗材料訂立合同也。即（京綏）局中所用之筆。亦與商務印書館立約由該館包辦。丁之括財政策。誠精哉。京漢爲中國最長之路綫。每年材料何止二倍于京綏。魚與熊掌。舍一不可。此二局之所以必須合併。此丁所以寧舍次長不爲。而不願舍此局長也。

曾毓雋爲總長。有以丁爲次長說。丁不就。去歲五四風潮起后。國人對於劣貨。胥不願購。丁則悍然不顧。仍向某國訂購枕木。最近且有添招護路兵一旅之說。

論著 京漢京綏合併之遠因近果

四

丁不久曾赴武昌謁王鄂督。聞即爲此事。而京漢路各種材料。現已着手添購。吾恐不及一年。兩局十年後之材料。將盡數購齊。而丁之私人。將滿佈兩局矣。嗚呼。丁士原之兩局合併政策。



爲隴海鐵路借款事敬告我國民

劉甄甫

鐵路國有。在各國爲國家之政策。在吾國爲個人之政策。何以言之。吾國土地廣袤。路線較長。其未建築者什九。財部庫空如洗。安有餘力顧及交通。惟國有乃可借債。爲借債乃有折扣。惟折扣乃能自肥。然則鐵路國有政策。究其結果。亦不過個人自肥而已。近數年來。此種黑幕業既揭穿。於是自肥政策。更進而爲分肥政策。如隴海鐵路借款即其一也。查隴海路自開辦以迄現在。共借款一萬萬二千萬法郎。又四百〇三萬餘元。

民國二年借比利時鐵路電車合股公司一萬萬法郎。四年募集國內公債四百〇三萬餘元。五年借比公司短期借款一千萬法郎。八年借比公司短期借款一千萬法郎。而汴洛一段。尙未贖回。僅收買洛潼一段。計一百十公里。造成開徐一段。計二百七十六公里而已。

收買洛潼鐵路僅二百萬兩。聞呈報審計院核銷。浮開至三倍之鉅。又收回清揚機車等僅二萬餘兩。聞竟浮開至六七十倍之多。俟查得確據。再行披露。

就已借之款。以現有之路際之。每公里實合七萬元有奇。以極平坦之線。而担負

第

五

期

乃如此之鉅。滋可駭也。且施於鐵路。無絲毫之管理經驗。僅以位置私人朋比分肥爲能事。每年兩路（開徐及洛潼）收入。不第借款利息無款支付。即養路亦有不敷。五八兩年之短期借款。即爲償還利息彌補虧絀之用。然則此後每隔三年。必增加一千萬法郎之外債。且隴海借款合同。自民國十二年即開始還本付利之款。且無着還本之款。更從何籌指。勢不得不借新款以還舊欠。將來新債須附利。舊欠須付利。借短期借款。以爲付利之用。而此項借款又須付利。利上加利。不出十年。此綫之負擔。必兩倍現在。（以每公里七萬元計）不出二十年。必五倍現在而過之。是因施肇曾一人私之故。而我國民乃間接增加無數之負擔。也有爲施辯護者。謂比國借款多挪作政費者。若盡數用之路工。其成效當不止此。不知政府貸用之款。早已清償。所以仍未用之路工者。則施肇曾與梁某及公府軍需局悉數朋分也。

民國二年袁項城以軍攻湖口。軍費無着。乃用梁某之策。由施肇曾供給隴海路款六百萬。其后以他款撥還之。並遣其弟施肇基使英以爲酬。惟施蓄志吞此款已久。乃與梁某詒等協商。偽造報銷。由梁送袁核閱。袁頗怒。因梁再三哀懇。僅署一閱字于信封上。施以此字不足爲憑。乃親至公府長跪袁前三小時。袁不得已。更署一閱字于一種報銷上。其餘數種報銷則並無

下文也。隴海款由交通銀行撥付正府軍需局。時軍需局爲表乃寬。

去歲施謀以日人包工修築觀瀆（觀音堂瀆關）間之路綫。豫省官民羣起反對。非法國會亦提出查辦案。施見風潮擴大。乃一疏通非法議員。

由曾毓雋代爲宴客。並餽克希克圖烏澤聲康士鐸等各汽車一輛。

一面以黃贊熙之紹介。輦鉅金賄曾毓雋。

時曾以次長代理部務。黃爲路政司長。黃未入部時。本爲隴海東路局長。實施之舊部也。施案發。黃爲之奔走。頗力。聞施共費去三十萬金。而曾所得爲獨多云。

又恐衆怒難平。而造孽錢之損失不小也。於是此得賄獨多之曾毓雋。乃爲之擘畫多方。以李大受代理其事。遣施赴比。續商借款事宜。

施赴比借款。有謂奉有命令者。有謂未見然。余在新亨銀行晤施。最親信之某君。則謂施實奉有命令。第政府公報未發表而已。聞李大受不見容于丁士源。得代理督辦報効。毓雋者。其會數亦不少云。

比日滬上各報。咸載有此項借款將成之消息。我國民諸君。亦欲知此項借款之內容乎。其總額爲三萬萬法郎。其折扣爲六五。

比大戰之後無力貸款國外去歲磋商借款減至八扣實交比猶不允故更減至六五一再退讓皆希望借款之成也

姑無論現在磅價過低將來還款時吃虧不少。即此借二還三。利上滾利已足。使我全國鐵路破產而有餘。然則此項借款之成否。即謂之國家亡與不亡所

繫焉可也。雖然我國民諸君勿謂此項借款之容有不成也。施肇曾利用分肥政策以自固。借款之始。分肥者有梁士詒諸人。查辦之際。分肥者有曾毓雋諸人。此次借款。凡執政權要以及交通當局。皆有分肥之希望。以施肇曾爲賣國之先鋒。有分肥諸人。爲亡國之中堅。此飲鴆止渴之借款。又烏得而不成。隴海路線由甘肅橫穿陝豫二省。

中貫京漢津浦兩路。逾江亦而至于海。余蘇人也。切膚之痛。較他省爲尤烈。今謂正襟爲諸君告曰。不置施肇曾于法。則隴海路無整頓之一日。不停止隴海借款。則鐵路破產之禍無由弭。鐵路破產。即亡國之先聲。諸君亦有所警覺乎。時不再來。盍急起而圖之。

鐵路政策宰割之可怖

伯 眞

司馬昭之心路人皆知日人經營山東正同此也日於德佔權利之外力謀擴充勢必至山東之一草一木非經日人之許可中國人無自由之權不止嗚呼中國尙未亡也已如此矣將來一旦開始直接交涉日人挾其積漸之勢威嚇利誘一言之下不難將山東實權盡行攫取噫可不懼哉夫日人處心積慮既如是其酷辣則其孜孜經營之狀況正國人所亟應審知以便知所抵制者茲特調查其梗概而宣布之幸國人三致意焉查往年德人未曾着手者日人皆節節進行如青島市街較德國時代將增廣一倍更於青島界外強占民地無數膠州鹽田亦強行占去他如沿路各種事業較德時代亦大不同滄口女姑口坊子張店淄川前不過一車站而已今皆成巨鎮日商林立濟南尤甚商埠幾爲日人占去一半鑛產淄川炭鑛坊子炭鑛金嶺鎮鐵鑛早經開採坊子一處即有三大炭井開採者皆係日人絕不容吾人染指此路既係德人築造堅固異常養路極易費用亦少軌條以下皆以鐵石成之雖由日人畧換枕木大部分均係鐵軌鉸鈹橋梁亦極精美養路處幾無事可作然日人尤日修月理大興土木極力表示長久占據之意沿路物產豐富日人視之不啻金庫寶藏既得到手豈肯輕於交還勿論中國如何交涉恐無幸獲也各站日軍密布警備極嚴坊子爲重要大站步馬兵各一大隊憲兵一中隊經理部民政署應有盡有

一晝夜青島濟南間快車四次營業較德國時代發達車輛亦較德時代爲完備雖因排貨稍受影響大體無甚關係高徐濟順山西鐵鑛炭鑛踏查皆極詳細一旦交涉妥協立即開工各種材料早已豫備齊全唯均屬秘密書不易得爲可惜耳日人以鐵路宰割中國之計畫早見其端北京政府依賴日資爲生活日本一旦撒手北京政府不難停擺而兵變相乘然則各種實權惟有敬送之不暇豈復能望其與之交涉耶似此日人橫行山東攫取一切實權其釀成之地位實無異使山東一變而爲朝鮮第二矣查膠濟鐵路終於濟南與津浦鐵路之北段相銜接北段係德人所築造當攻青島時日軍即欲占據之而未果然日人既佔膠濟鐵路已足宰割山東全省而有餘況其所要求者尙不止此如高徐濟順二路尤爲其目的品使果爲其所獲則津浦全線固將爲所控制即京漢亦必入其掌握其一如高徐而遂供給資本材料並實施建築則日本即可如是中原數千里盡歸日人之寶庫縱橫馳聘莫敢或抗爲患之深非所忍言矣

(未完)



鐵路招徠客貨策（續第三期）

麗 宸

第五 改良運務

以上所陳第一至第四各條係屬積極進行主義然或有辦理未善之處亦適足為運務之梗故必由消極方面加意改良方期相得益彰茲將關於貨運亟應改良者列舉於下

1 防止貨物事變

鐵路運送貨物屢出事變實為營業之障礙不特減殺營業進款而於路局信用亦有墜失之虞觀彼美國南部及桑港諸鐵路設立貨物事變賠償局日本鐵道管理局亦設賠償科歲費鉅資而不辭者非無因也夫運輸貨物以迅速安全為唯一宗旨無如鐵路事業範圍至為複雜員役至為繁衆或因辦事生疏或因用不周難免不生事變若細為研究此種事變可分二種一為偶然發生一為故意發生偶然發生者貨物運至中途不識不知之間而自生損壞是也推厥原因約有三端一曰裝卸不慎二曰包捆不良三曰自相碰撞第一原因須由站員監督謹慎裝卸其由貨主自為裝卸者亦必由站員妥為監視並於倒車之際輕為曳掙途中換車減少次數則此種事變自可消弭第二原因亦為實際上所恆有之事實蓋貨物損失多由於包捆不善而貨物誤送皆原於標誌不明故當受託之初細為檢點則此種事變自不至發

生第三原因多係具有特別性質之貨物或因車輛震動自生損傷之物又累及他物若能照前二項辦法慎為辦理則此種事變亦可預防惟是故意發生之貨物損失多關乎鐵路員役之道德問題當於用人一事慎為選擇平素執務善為訓導如是品行既正經驗亦富自不至演出此種變故也由是以觀貨物運輸所生之事變率皆出於人為消弭之過豈至難之事哉吾國貨物運輸現正方興未艾而各路聯運貨物亦將見諸實行亟宜趁此時機詳訂運送貨物辦理手續及貨物事變處理章程以作防患未然之準備並立殲除事變之基礎營業發達在乎是信用鞏固在乎是豈可忽諸

2 監查運到貨物

查閱吾國各路運貨價章多有載明凡誣報之貨一經查出當按高等貨物運價兩倍核收示罰如查係危險貨物則按高等貨物運價若干倍核算等語此正所以警戒將來而重路政然欲懲罰必待監查若監查辦法不訂則雖法良意美而亦等於虛設也況運送貨物手續繁密法制稍疏則百弊叢生故往往有不肖員司勾通奸商希圖漁利或以多報少或以貴報賤不特於路款有碍且恐裝貨逾量更有損壞車輛及他種危險之虞是以欲防此弊莫善於監查到貨蓋貨既運到則或多或少或貴或賤自有定評再從隱飾及至查出之後倘有狡猾之徒

縱不甘心受罰亦必從事彌縫然計其所得已不償所失在錙銖必較之奸商自必絕此僥倖心矣監查之法約有二端一爲常時監查一爲臨時監查常時監查者由鐵路局酌量各站到貨多寡分別整車零噸零担各限以法定數目令監查員每旬照數監查填具報告至監查員可由各段段長輪流派員交換監查監查員每當收貨人到站提貨之際即會同管貨職員將現貨及提單一對照倘彼此相差懸殊則照章議罰每查一戶則先將運送種類運送月日提單號碼車輛號碼發到站名寄貨人名收貨人名貨名個數重量一一記錄報告表內再將實際監查所得要領並有無違犯規章辦理不善等情一一附於表內作爲備攷彙至一旬則呈送路局由局彙編成績旬報藉資攷覈此外尙有臨時監查可由局長隨時派員赴站抽查之二者兼籌並施庶幾可收除弊改良之速效也

以上數端不過舉其最重要者至於鐵路之設備車輛之運用貨物之保險以及員役之道德教育亦皆至關緊要茲不遑一一枚舉總之鐵路欲期貨運發達必須積極進行祇以站員兼理招徠事務斷難兼顧必須設立專門機關遴選精通商務之人派爲商務招待員使事工商各界互通聲息聯絡氣脉蒐集多數報告考察商情每及一月或半月由車務首領招集各招待員及各站有關係之人開會討論藉資研究各招待員亦須將其日月調查各事臨時處理情形附加意

論 著 鐵路招徠客貨策

四

見隨時編輯以便保存俾免遺忘至其平日所持態度尤宜風采溫和舉止端莊言語謙恭操守廉潔方不至墜失路譽自可達其完全目的矣

(未完)



軍路工程及其辦法之準則

〔續前期〕

易可權

第三章 購地

第三節 房屋

第一百十六條 凡界標內所有市屋。民房。善堂。公所。祠堂。庵廟。勘估附冊登記後。即飭團保查詢屋主姓名。迅速傳知。予限遷移。

第一百十七條 既已將房屋基址照田地例。分別給價。所有房屋。止議遷費。

第一百十八條 市屋民房按定大小等則。分別估給遷費後。限業主於一星期內。將屋內木石磚瓦自拆自徙。祇認到限收地。惟所有食井池沼。可由工程處雇役填毀。

第一百十九條 凡有公所。如屬地方公產。一族或數家公業。惟照田地第一百十四條。一律辦理。仍責成在地管理人照章拆徙。

第一百二十條 祠堂有公有族有之別。庵廟有公有家有之別。如係公有。咨明主管官廳撥用。不給地價。惟須將內安牌位妥遷附近祠廟。所有房屋。即雇役拆毀。一切物料。亦當存收。倘有藉端阻撓。希領遷費者。得咨請警察廳究治。如係族有或家有。准照田地第一百十四條。一律辦理。

第一百二十一條 凡房屋佔地。如全在界標以內。自應全行拆徙。倘毋庸全拆。止須割遷若干分。

者。除酌給經費外。應由屋主於所立地契內聲明。原屋若干。割遷若干。如係購入房屋。本有契據者。並於舊契內加註何年月日割遷若干字樣。

第二百二十二條 如屋主自言限內不能將屋拆齊。而工程又急需應用。得雇役幫同拆徙。但雇費宜於應給遷費內扣除。

第二百二十三條 凡代遷房屋。所有屋內木石磚瓦一切物料。應飭團保移存附近空地。編號記數。候屋主具結收領。不再給予遷費。但業主不得藉詞短少及損壞等情。前來爭辯。

第二百二十四條 凡房屋估定遷費後。如有火毀坍塌等情。所有遷費。自應停給。

第四節 墳墓

第二百二十五條 凡界標內所有大小墳墓。勘估附冊登記後。應於墳墓附近出示招認。並以灰圈四圍。飭團保查詢墳主及管墳人姓名。迅速傳知。予限遷葬。

第二百二十六條 既已將墳墓畝數照田地例。分別給價。所有墳墓。止議遷費。

第二百二十七條 遷費以塚數計算。仍分別磚墳。泥墳。浮厝。幼墳。骨纒等類。分等給費。該墳主於傳知後。應即開報塚數種類。候限遷葬。

第二百二十八條 墳墓分爲三類。

甲 有主墳。

乙 無主墳。

丙 義塚。

第二百二十九條 有主墳無論曾立禁碑與否均應按限遷葬。所有墳上砍去樹木。拆去磚石。均歸墳主移去。不再給費。

第三百十條 凡代遷墳墓。除墓木石器另移編號候領外。所有遷出棺具。自應妥爲存厝。其原立石碑。照舊埋豎。以憑日後認領起棺之日。會同警察廳查驗。照牌開姓名。灰書棺面爲誌。所有本墓地購價。候由墳主邀同地方公正人立契請領。不再給與遷費。

第三百十一條 凡代遷墳墓。其棺具留厝半年。屆期無人承領。即當擇地或義山分別掩埋。

第三百十二條 孤墳無主墳作義塚論。應即遷埋義山。免致暴露。

第三百十三條 義塚得函請善堂董事。飭役代遷。

第三百十四條 如有不肖痞徒。希圖冒領遷費。致生種種弊害者。即請警察廳查明。分等治罪。罪狀如左。

甲 暗移浮厝。及他處棺木。

乙 冒認墳地。擅領遷費。

丙 虛堆浮土。偽飾墳墓。

丁 已遷之棺。移埋飾報。

戊 暗埋空纜。作為骨纜。

第二百二十五條 照上節所開。犯甲條者。仍責令尋覓原處掩埋。犯乙條者。嚴飭原証追繳遷費。犯丙條及戊條者。不給費。犯丁條者。責令將棺他徙。仍分別咨請警察廳。分等治罪。

第五節 林木花息

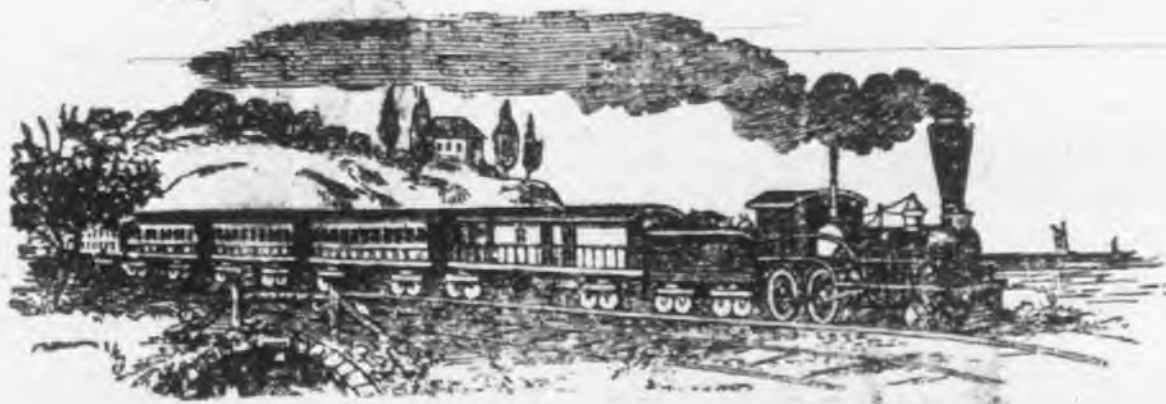
第二百二十六條 凡界標內。所有林木花息。示期勘估前。該業戶應將林木花息種類。等差數目。詳細開報。以便按單估驗。酌給補費。

第二百二十七條 補費之外。林木花息所佔地畝。應照田地例。分別給價。

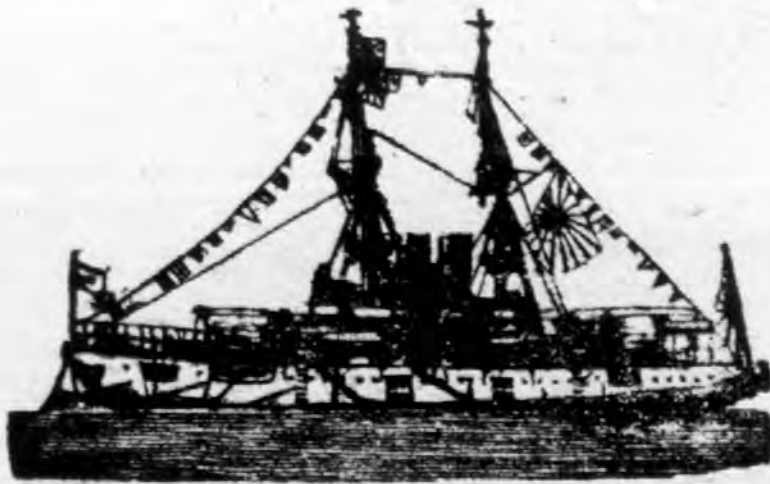
第二百二十八條 凡林木到限未移。可雇役砍伐。編號另貯空地。倘業戶日後來領。不給補費。並不得藉詞短少及損壞等情。故意爭辯。

第二百二十九條 凡蔬菜瓜豆禾麥一切花息。如尙可趕及收割者。聽其收割。惟不再給補費。如業主情願不自收割。聽憑處分。仍當按照花息種類。分別等差。酌給補費。

第一百四十條 凡池蕩或植菱藕或蓄魚鱗確係實蕃滋盛者准照花息例酌給補費。
第一百四十一條 凡林木花息估定補費後如有被砍被盜等情所有補費自應停給（未完）



論著 軍路工程及其辦法之準則



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

第三綫自上海至西藏江孜

曾鯤化

地 名	里 程	人 口	物 產	備 註
上海	六〇九	五八〇〇〇	葛布棉綢茶石斛紅花銅銀硝石農產	滬甯起點 (已成)
南京	八〇〇	二一九〇〇	絹酒硝礬銀鉛鐵錫煤杜仲焦石青蘇餅	全 終點 (興工)
浦口	一五〇	六五〇	紙麝羊魚煤樹木石線石青	浦信起點
信陽	一五〇	六五〇	紙石青杜仲牛蒡子屏風石	全 終點
桐柏縣	一七〇	七八〇	紙麝羊魚煤樹木石線石青	經諸葛宅
計河南	一〇〇	三一〇〇		光武故里
襄陽府				渡漢水

專 件

期 五 第

清溪縣	榮經縣	雅州府	百站驛	邛州	雙江縣	四川	內湖北	成都府	計湖北	宜昌府	當陽縣	荊門州	石橋司	麗陽司	宣城縣	專件
一三〇	一〇〇	八〇	一一〇	一〇〇	四〇			一三三〇	七七〇	一〇〇	九〇	六〇	六〇	九〇	一〇〇	
四五〇	五〇〇	一一〇〇	二九〇	八五〇	七九〇			五二七一	一〇三〇九	四〇〇〇	五〇〇	七九〇	二〇〇	二八九	六五〇	
全	全	金銅鉛煤鐵硃砂石棉牛黃印竹白朮	全	椒麵金綢緞葛布黃連牛黃印竹石油	全			石油木	綢緞紗羅絲絹鹽茶魚椒金銀紙葛百菜水銀銅		全	棉絲魚煤鐵樹木	全	全	全	
			渡來江	渡岷江南河				交縱四幹		接川漢路 (興工)		渡沮水				

路 政 之 研 究

專 件	江	古	空	竹	巴	大	三	二	裏	西	中	臥	提	打	烹	枕
	卡	樹	頂	籠	塘	朔	堪	塘	塘	洛	渡	石	茹	廟	壩	材
	一 〇〇	一 六〇	一 〇〇	九 〇〇	一 六〇	九 〇〇	一 一〇	一 一〇	一 六〇	一 五〇	八 〇〇	一 六〇	一 二〇	一 一〇	一 一〇	一 四〇
	一 〇〇			四 三〇			一 二〇		四 五〇					一 九 九〇	九 〇〇	八 〇〇
	全	全	全	全	全	全	全	全	瓦斯井煤鐵鹽皮毛石棉金銀石油	全	全	全	全	金銀鹽石油茶楠木麵金黃連納魚石棉煤鐵	全	全
	入西藏界			渡大金沙江	渡小金沙江					渡里楚河	渡鴉礮石					

路 政 之 研 究

專 件	江	白	拉	站	仁	磊	鹿	江	常	山	拉	擦	多	甲	阿	郎
			薩		進		馬					竹			南	吉
	孜	地	城	達	里	達	嶺	達	多	灣	里	卡	洞	貢	多	宗
	一四〇	一九〇	九〇	一六〇	一一〇	九〇	一五〇	一六五	九〇	一八〇	八〇	一〇〇	八〇	一〇〇	一〇〇	一二〇
	五〇〇	一三〇	一五〇〇	一九八	一五〇	八九		二〇〇			五〇〇			八九	二〇〇	
	全	全	香	金銀銅水銀煤鐵石棉野獸皮毛石油馬鹿熊羆				全	全	全	沙金條金鉛錫鐵銅煤皮毛瑪瑙農產鹽	全	全	全	全	全

五

接縱四幹

地 名	里 程	人 口	物 產	備 攷
甯波	三六〇	四〇〇〇〇	綾絹綢緞紗羅扇魚筍錫茶骨器海菜百菜農產	甬杭起點 (興工)
杭州	一〇〇	一八〇〇	全	全 終點
富陽	一〇〇	一八九〇	硃茶硯橘紅紙柑靛農產	渡前江
桐廬	九〇	二五〇〇	全	渡安江
嚴州	一四五	四〇〇	全	甯杭未計
淳安	四三五	五五九〇	墨硯金銀鉛煤漆茶筍木石耳白芍	交縱一幹渡練江
徽州	一四五	二九五〇	全	
休甯	七〇	四五〇	全	
黟縣	五〇	三八〇	全	
計 浙 江				
連 合 計	一〇三六九	一五三〇〇八		
計 西 藏	七六三〇	二二九九八		
計 總 計	三九八〇	三二九九		

第四線自甯波至騰越

專 件

路 政 之 研 究

專 件	袁州府	分宜縣	新喻縣	臨江府	瑞州府	南昌府	進賢縣	東鄉縣	安仁縣	萬年縣	饒州府	景德鎮	浮梁縣	計安徽	界首縣	祈門縣
--------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

七〇 八〇 一二〇 九〇 一三〇 一二〇 一二〇 八〇 九〇 一一〇 一六五 二〇 一一五 三六〇 四〇 六〇

二五〇〇 七一〇 八五〇 二七〇〇 二九〇〇 四四五〇 七九〇 八一〇 八五〇 九〇九 二九〇〇 二二〇〇 五〇〇 四四四〇 一五〇 五一〇

全 茶煤地黃金鉛銅鐵葛夏麻表辛紙 全 銀銅鐵棉布銀杏柏子煤炭藥材農產 全 金銀石青石黃石綠茶紙紫竹農產 全 夏布沙糖苧布蔴茶紙橘金銀銅鐵儀竹 全 全 全 全 全 全 全 全 全 全 磁器銀魚茶苧布東平酒橘 全 全

為全國特產

磁器銀魚茶苧布東平酒橘

渡秀江

渡蜀水

渡贛江

渡信江

渡東安河

渡大洪水

期 五 第

都	右	黎	計	交	靖	綏	武	桃	實	永	湘	湘	株	萍	專
江	州	平	湖	界	州	甯	崗	花	慶	豐	鄉	潭	州	鄉	件
廳	廳	府	南	驛	州	縣	州	坪	府	驛	縣	縣	市	西	縣
九〇	一五〇	一二〇	八六五	三五	一〇〇	一四〇	一三〇	八〇	一二〇	一二〇	一二〇	二〇	一八五	一四五〇	一四〇
二八〇	一五〇	八五〇	一〇三七〇	四〇	三九〇	一五〇	七九〇	八五〇	二一〇〇	二二〇〇	一五〇〇	三一〇〇	四二五〇	二四九五九	八九〇
全	全	樹木桐油鐵錫硃砂茯苓木耳山查燭狗魚菰葛		全	全	茶油桐油鐵漆蜡樹木硝水晶楠木	全	全	錫鐵鉛煤茶紙竹木蜡漆桐油玉蘭片麻布銀	全	全	硃砂水碓鐵鉛煤斑竹葛絹農產醬油藥材	磁器茶農產葛夏		全
逾羊勇關		渡都江				渡渠水	渡資水		渡資水		渡漣水		交縱二幹湘江		接萍株路 (已成)

路 政 之 研 究

專 件	八 寨 廳	都 勻 府	龍 里 縣	貴 陽 府	清 鎮 縣	安 平 縣	安 順 府	鎮 甯 州	永 甯 州	安 南 縣	普 安 廳	新 官 廳	平 彝 縣	白 水 司	霑 益 州	
	一 一〇	八 〇	一 四〇	六 〇	五 〇	五 〇	六 〇	六 五	六 〇	五 〇	一 四〇	四 〇	一 三 一 五	七 五	六 〇	五 〇
	二 〇五	七 九〇	二 九〇	二 九〇〇	六 〇〇	六 一〇	一 五〇〇	四 八九	一 九五	一 九〇	一 五九〇	四 〇	一 〇六 七九	二 八〇	一 九九	八 五〇
	全	樹木茶錦鐵雄黃硃砂水銀鉛皮袋紫草	益母草斜紋布桂園狗魚	見前	全	鐵雄黃硃砂葛布水晶沙參葛蒲威仙菰水銀	全	全	雄黃硃砂水晶水銀茶繭綉	全	鹽魚茶木瓜硃砂布鐵棉花繭綉漆棕馬		金銀棉花馬布鐵銅茯苓茶棕硃砂	全	全	
				交縱三幹		渡渚魚河	逾白岩嶺	渡憂洞河	渡白盤江					渡北盤江		

期 五 第

白木鋪	大理府	趙州	白岩堡	小雲南堡	沙橋堡	楚雄府	廣通縣	拾資司	祿豐總	老鴉關	安甯州	雲南府	嵩明州	馬龍州	曲靖府	專件
一〇〇	六〇	六〇	六〇	一二〇	一一〇	七〇	七〇	七〇	七〇	七〇	七〇	一〇〇	六五	七〇	七〇	
八〇	二八五〇	七二八	二九五	三一〇	一八〇	一五〇〇	三五九	一九八	三五〇	一二〇	七〇〇	三一〇〇	二九五	六五〇	一九八	
全	屏石點蒼右特產金玉珠寶鐵銅瑪瑙鹽氈	全	全	全	全	黑鹽石羔金銀雄黃琉璃茶布花石馬魚	皮器銅鏡面草烏	全	全	全	全	金銀鐵銅鉛錫鹽牛黃烏木硃砂巨竹大革茶魚	全	全	布鐵棉花茯茶金銀銅錫鎊	
	渡黑惠江	渡合江 渡洱海						渡九渡河				渡普渡河			逾三岔關	

路 政 之 研 究

地 名	里 程	人 口	物 產	備 攷	副 幹 綫	
					吐 魯 番	三 台 驛
黃 連 舖	一〇〇	一五〇	全		連 合 計	七〇七五
永 平 縣	九五	三九八	茯 苓 紋 布 靛 魚 大 黃 土 錦 黃 蠶 雄 黃 石 青		騰 越 廳	二二〇五
沙 木 河	八〇	一二八	全		檄 欖 場	一〇〇
永 昌 府	一一〇	一三二〇	銅 錫 琉 璃 白 石 茯 苓 大 黃 馬 花 石 琥 珀		瀾 江 司	一一〇
檄 欖 場	一〇〇	一九〇	全		合 計	六五三〇
騰 越 廳	七〇	二五九〇	金 銀 銅 錫 鐵 琉 璃 錦 布 琥 珀 碧 白 石		吐 魯 番	一六〇
連 合 計	七〇七五	一一八六九二			三 台 驛	一七〇

(二) 副幹綫
一吐伊綫(自吐魯番廳至伊犁府)

專 件

期 五 第

地 名	里 程	人 口	物 產	備 攷
專 件				
阜康縣	一三〇	二二〇	全	
迪化府	九〇	一三〇〇	金銀鹽玉石油農產馬羊皮毛絨狐製品	
甯邊驛	九〇	五〇	全	
景化驛	一六〇	九〇	全	
綏來縣	一七〇	四〇〇	全	渡馬納斯河
安集海	一七〇		全	渡庫爾河
西湖廳	一六〇	五九〇	全	交縱四幹
右爾圖	一七〇		全	
精河廳	一七五	七八〇	碧玉花石羊馬金銀煤鐵石油岩皮毛	
托霍穆圖	一三〇		全	
鄂勒著伊	一七〇		全	
伊犁府	二五〇	一〇〇〇	馬羊金銀至花石礪砂鹽石油皮毛農產	
計	二〇二〇	五三一八		

二延煙線(自山東經煙台至陝西榆林府)

路 政 之 研 究

專 件	煙台	福山縣	七十里舖	登州府	黃山縣	黃山舖	萊州府	灰埠	昌邑縣	濰縣	管邱城	穆蘭關	林畧驛	新泰縣	泗水縣	曲阜縣
	四〇	九〇〇	七〇	七〇	六〇	六〇	一二〇	七〇	八〇	八〇	八〇	一二〇	一〇五	一一五	六五	三五
	二二〇〇	九〇〇	三五〇	三〇〇〇	一二〇〇	七〇〇	二二〇〇	六〇〇	一〇〇〇	一九〇〇	七九〇	三八〇	三五〇	一二〇〇	一一〇〇	一三〇〇
	海菜魚花石絲綢綾棗百菓金針花生	全	全	草帽辦(特產)海菜綢絹百果魚金針棉花	全	全	全	金針粉綿棗魚梨鹽樹木海菜花生	全	全	全	全	全	全	綾紋茯苓磁器棉綢布絹硯墨薯草	全
				渡界河			渡膠河濰河							渡小汶河		渡泗水

期 五 第

屯留縣	長子縣	潞安府	高平縣	澤州府	清化鎮	道口鎮	計直隸	老岸	東明縣	計山東	呂隆鋪	曹州府	鉅野縣	濟甯州	兗州府	專件
四〇	五〇	七五	七〇	六〇	二九一		七〇	三〇	四〇	一四七〇	二五	二〇〇	六〇	七五	四〇	
六〇〇	六五〇	一八七〇	五〇〇	二〇〇〇	一五九九八		八五〇	一五〇	七〇〇	二六四〇〇	一五〇	二一〇〇	九八〇	一五〇〇	二七〇〇	
全	全	煤鐵酒糊鹽紫草石灰木煙	全	煤鐵石雄黃綱草蓆	煤鐵石蓆雄黃	綾絹珉石青鐵錫磁器宮粉		全	綿綢縐硝石粉皮紫草翠紙		全	全	綿絹金針兔絲子牡丹	絲酒棗粉繭綢金針	全	
						道清終點			渡黃河					渡大汶河		

路政之研究

專件	地名里程		人口		物產	備致
	賓州	大平墟	賓州	大平墟		
	一三〇		三〇〇	七〇	農產金鐵鉛布篋藤器金蛇	渡武陵水
	二六三六	二三四五	五八〇	六五〇	石油毛毯牡丹樺皮煤鐵	道清未計
	七二〇	八五	一〇七三九	六五〇		渡黃河
	三〇	八五	八九	六五〇		渡汾河
	九〇	九五	五八〇	六五〇		渡汾河
	八〇	八〇	二三〇〇	三三〇〇	鐵礬葡萄紫參香菰杏仁紫草扇	渡汾河
	七〇	七〇	三八〇	三三〇〇	煤鐵礬杏仁香菰	渡汾河
	六〇	六〇	一二〇	三三〇〇	全	渡汾河
	二六三六	二三四五	五八〇	六五〇		
	七二〇	八五	一〇七三九	六五〇		
	三〇	八五	八九	六五〇		
	九〇	九五	五八〇	六五〇		
	八〇	八〇	二三〇〇	三三〇〇		
	七〇	七〇	三八〇	三三〇〇		
	六〇	六〇	一二〇	三三〇〇		

三賓廣綫(自廣西賓州至廣州)

期 五 第

貴	港	興	鬱	北	容	岑	筋	羅	東	大	肇	三	廣	計
縣	江	業	林	流	縣	溪	竹	定	安	平	慶	水	州	廣
西	西	州	州	縣	縣	縣	墟	州	縣	墟	府	州	東	東
七〇	九〇	六五	四〇	四〇	四五	一四〇	五〇	六〇	一〇	五〇	四〇	八〇	九六	三四〇
五〇〇	二五〇	一〇〇	一三〇〇	五五〇	四〇〇	三九〇	一二〇	一五〇〇	一二〇〇	三八〇	四五〇〇	一七〇〇	三九〇〇	九二八〇
桂金銀鉛鐵布糖扇犁木	全	農產檳榔布縮紗寄葛仙米	全	全	魚籐器龍眼荔枝檳榔石英波羅蜜	全	全	錫果石斛硃砂煤鐵	全	全	金銀銅鐵錫磁石茶柑墨糖鹽扇楠木百香端硯	見前	見前	見前
渡西江					渡容江					渡西江	渡北江 (已成)	接三水廣州支路	三水終點	三水未計

專件

路政之研究

專件	四百騰綫(自廣西百色廳至雲南騰越廳)										合計	
	地名	里程	人口	物產	備致	連	合					
婆羅	婆羅	九〇	九一	全	渡滄江	一	一〇					
蒙自	蒙自	一五〇	一七〇〇	石青紫石絨布紗羅布通海布金玉		一	一〇					
開代	開代	一二〇	一一〇〇	馬煙檳榔金囊	渡馬別河	一	一〇					
馬別河	馬別河	一三〇	一〇〇	全	渡馬別河	一	一〇					
廣南	廣南	八〇	九〇〇	全		一	一〇					
普應	普應	九〇	一九〇	全	渡西洋江	一	一〇					
劍陰	劍陰	七〇	六九	千張紙雲竹茯苓		一	一〇					
計廣西	計廣西	一二〇	一五〇三			一	一〇					
淶冲塘	淶冲塘	七〇	八五	全	渡剌江	一	一〇					
平村塘	平村塘	五〇	九八	全		一	一〇					
百色廳	百色廳		一三二〇	見前		一	一〇					
						五	二六〇					
						一	二〇六					
						一	三二六〇					
						一	三二六〇					

第 五 期

合 計	騰 越	龍 陵	潯 甸	鎮 康	緬 甯	阿 果	成 遠	猛 迺	普 洱	通 關	他 郎	元 江	石 屏	臨 安	專 件
二四三五	一八〇	一七〇	六〇	一〇〇	一三〇	一二〇	一一〇	八〇	一二〇	一一〇	八〇	一七〇	七五	八〇	
一四一六四	二五九〇	三九八	一〇〇	九〇	五三	九一	一二〇	八〇	二七〇〇	八九	一二〇	九八〇	一〇〇	一五〇〇	
	見前	金銅棉布琉璃琥珀白石棋子鳥獸	全	全	濮竹黍金鋼鑽垂絲竹	全	全	全	茶特產石青繡青油孔雀黃豆	全	全	蘇木烏木檳榔荔枝百鳥糞葉黃葦蛤蚧	全	全	
		渡龍川江	渡怒江		渡汀江河		渡瀾滄江				渡阿墨江				

路 政 之 研 究

五欽廣綫(自欽州至廣州)

地 名	里 程	人 口	物 產	備 攷
欽 州	七〇	二二〇〇	見前	渡羅成江
大 觀 驛	七〇	一九八〇	全	
廉 州 府	五〇	二八〇〇	金銀珍珠玳瑁珊瑚降香藤百部檳榔翠羽沈香	
高 橋 橋	一四〇	一〇〇〇	全	渡石角水
石 城 縣	七五	一〇〇〇	鹽銀珠子牛黃仙橋藤藤百香百鳥玳瑁珊瑚良	渡陵水
化 州 州	七〇	一三〇〇	全	
高 州 府	八五	二七五〇	全	
立 石 驛	一〇〇	二五〇〇	全	
古 良 驛	六五	三一〇〇	全	渡漠陽江
陽 江 廳	九〇	一七〇〇	皮箱(特產)百寶百鳥百香	渡那龍河
旁 鶴 驛	七〇	二〇〇〇	全	
新 甯 縣	八八	一三〇〇	與廣州同	(興工) 接興甯順德路
順 德 縣	二九五	一二六〇〇	全	新順終點

專 件

第 五 期							專 件		
地 名	里 程	人 口	物 產	備 考	連 計	廣 州 府	茭 塘 驛	專 件	
吉 林 府	九 〇	一 七 五 〇	人參金銀皮毛鹿茸靛煙曹達農產				六 〇		
額 黑 木	八 〇	八 〇							
拉 法 屯	八 〇	九 〇							
退 屯 蘇	六 〇	三 一							
伊 克 蘇	八 〇	二 五							
額 木 縣	四 〇	二 九 九							
塔 拉 河	八 〇	一 三 五							
畢 拉 河	六 〇	四 九		傍畢爾膜湖					
					一 二 九 八	四 〇	二 六 〇 〇		
					五 二 九 五 八	四 〇 三 五 八	三 五 〇		
						全	全		
								除新順路	

丙 支 綫
一 吉甯綫(自吉林府至甯古塔)

路 政 之 研 究

專 件	畧	沔	漢	西	紫	興	白	鄖	鄖	甯	敦		
	計		中	鄉	陽	安	河	計	西	古	京		
	陝	陽	府	縣	縣	府	縣	湖	陽	塔			
	西	縣	縣	縣	縣	府	縣	北	縣	府			
	七 一 五	一 一 〇	一 六 〇	一 六 五	七 〇	一 一 〇	五 〇	六 〇	六 〇	六 三 〇	八 〇	六 〇	
	五 〇 三 〇	三 三 〇	三 一 〇	二 一 〇	五 一 〇	四 九 〇	七 〇 〇	六 〇 〇	二 四 四 〇	五 四 〇	一 九 〇 〇	二 九 六 九	一 〇 〇
	全	全	全	布紙漆蜡牛馬鹿茸紅花樺皮乳香石烏	全	全	茶紙漆香鹿茸石青銅硯白膠漆皮龍鬚草	全	見前	見前	見前	見前	
	交 縱 三 幹				渡 漢 水		渡 白 河		渡 漢 水				

二鄖漢線(自鄖陽府至漢中府)

期 五 第

瓜州鎮	江都縣	邵伯鎮	高郵州	界首鎮	寶應縣	淮安府	清河縣	清江浦	安東縣	新安縣	新安驛	海州	計
一七〇〇	一三〇〇	一二〇〇	一五〇〇	一〇〇〇	一一〇〇	三三〇〇	一〇〇〇	一二五〇	八一〇	二五〇	一六五〇	一六〇六〇	六七〇
鹽魚糖綾葛銀魚芍黃銅鏡草無花果	全	全	全	全	全	鹽特產布銀魚蝦米	全	全	全	全	鹽紫菜農產荷花雀		
								渡鹽河		渡鹽河			
三瓜海綾(自瓜州鎮至海州)													合 計
													七七五
													七四七〇

專件

路政之研究

四施永綫(自湖北施南府至湖南永順府)

施南府	宣恩縣	乾州	來鳳縣	謝家壩	龍山縣	鐵爐坡	永順府	合計
八九〇	三八〇	一五〇	四五〇	八〇	一〇六〇	五〇〇	九五	三九八
金銀銅鐵鉛錫煤茶樟鹿馬羊花板	全	全	全	全	丹砂桐油蜡麝錦雞鐵煤	全	全	
渡古酉水					渡雨岔河			

五蕪滬綫(自蕪湖至上海)

蕪湖	廣德州
九三	七九〇〇
銅鑄鑄酒銀硃農產蕓菜時魚鐵剪	絲錦漆茶桐油鐵煤
蕪廣起點	全終點

專件

專件

廣信府 玉山縣 計江西	五〇 五〇	一六〇〇 一〇〇〇 二六〇〇	茶 靛 煤 鐵 桐 樹 木	(興工) 接常玉路
六廣溫綫(江西廣信至浙江溫州府)	廣安驛 計安徽	一五 一五	一五〇 一五〇	全 蕪廣未計 渡泗安濠
湖州府 長興縣	四〇 七〇	一六五〇 四五〇〇	全 全 絲砂緞錦華魚菱煤酒茶朮	蕪廣未計
烏鎮 嘉興府	八八 四五	一九八〇 三八〇〇	全 全 絲絹綾魚蜡蟹錫水母黃雀石青	(已成) 接滬嘉路
楓涇 計浙江	二四三 二五三	一一九三〇 二〇九九〇	四九 	滬嘉未計
上海 計海	二五八 六〇四	一二〇八〇 四〇九七〇	滬嘉蕪廣未計 包蕪廣滬嘉	滬嘉未計
連合 計計	六〇四 二五八	四〇九七〇 一二〇八〇	滬嘉蕪廣未計 包蕪廣滬嘉	滬嘉未計

路 政 之 研 究

專 件	七衢紹綫(自衢州府至紹興府)			
	衢 州 府	龍 遊 縣	湯 溪 縣	金 華 府
	八〇	七〇	四五	四〇
	四三〇〇	九八〇	八九〇	三二〇〇
	煙茶煤葛蔴籐紙藕粉白蓮靛柑紅紙硃砂蠟	全	火腿茶紙酒漆南棗苧布榧子	全
	常玉終點		渡婺港	

專 件	七衢紹綫(自衢州府至紹興府)									
	常 山 縣	衢 州 府	馬 戍 口	宣 平 縣	處 州 府	青 田 縣	溫 州 府	計 浙 江	合 計	連 計
	八〇	九〇	九五	八〇	一〇五	一五〇	一二〇	六四〇	六九〇	七七〇
	四三〇〇	二九五〇	二八〇	九九八	一一〇〇	六五〇	二二〇〇	八一七八	一〇七七八	一五〇七八
	全	全	全	盜漆茶銀魚香菰青田石	全	全	絲綢茶柑麵鐵紙牛皮石髮菜			
	常玉終點	渡信安江			渡甌江		常玉未計	全	包常玉在內	

浦江縣	諸暨縣	紹興府	計	專件
一四五〇	八五〇	一〇五〇	五〇〇〇	
一一五〇	一三八〇	三二〇〇	一三七五〇	
全	酒綢紗綾絲布羅鹽紙笱菱棗魚茶瑤柱	全		
				渡浦陽江

八寶益綫(寶慶府至益陽縣)

寶慶府	潮源舖	新化縣	白溪市	安化縣	桃花港	益陽縣	計
二二〇〇	九〇〇	八〇〇	八五〇	八〇〇	一三〇〇	三〇〇	四九五〇
五〇〇	七八〇	一五〇	二八〇	八九〇	二一〇〇	六四五〇	
全	錫特產煤鐵鉛紙木竹茶漆玉蘭片特產	全	茶樹木煤鐵鉛錫銅硃砂	全	見前	見前	
						渡資水	

九蓬資綫(自四川潼川府蓬萊鎮至資州資陽縣)

路 政 之 研 究

專 件	十一新法綫(自法庫門至新民屯)			十鄆陳線(自河南鄆城縣至陳州府)							
	彰武縣	新邱	法庫門	連計	鄆城縣	周家口	陳州府	計	資陽縣	東至縣	蓬萊鎮
	一七〇	一五〇		一六〇	二二〇	四〇	四〇	四〇	一七〇	八〇	
	一一〇	三〇	二五〇	四三〇	一〇〇	二〇〇	二〇〇	二〇〇	二六九八	九八	一五〇〇
	全	煤鐵曹達皮毛	農產皮毛曹達		酒瓷器梔子茶粉金針朱更	見前			鹽絹鐵簾	全	石油特產鹽茶楠木麵金石青鯉魚
				鄆周路未計	全終點	鄆周起點(已成)					

汾州府	十三汾靈綫(自山西汾州府至靈石縣)								新計	專件
	熱河	寬城	喜峯口	太平營	遼安縣	永平府	撫甯縣	秦皇島		
	三一五	六五	三〇	二五	八五	四〇	五〇	二〇	三八五	六五
一〇〇〇	三九二〇	一九〇〇	三〇	二五	八〇	一九〇	四〇〇	一二〇	八九〇	五〇〇
汾酒鐵毡甘草煤		全	全	全	全	全	全	煤鐵皮毛曹達海菜 煤鐵金銀皮毛硫		全
		渡熱河	渡灤河							

十二秦熱綫(自秦皇島至熱河)

路 政 之 研 究

專 件	十五鎮科綫(自鎮西州至科布多)				十四延圖綫(自延吉廳至圖門江口)				靈煤孝			
	受代温	三托呼	觀塔台	鎮西州	圖門江口	延吉廳	延吉廳	延吉廳	延吉廳	靈石縣	煤焦店	孝義
	一四〇	五〇	五〇		二二〇	一〇〇			一二〇	五〇	四〇	三〇
	二九		五〇	二九〇	一四四〇	一〇〇	六五〇	六九〇	一五八〇	二八〇	五〇	二五〇
	全	全	全	岩鹽樹木野獸家畜皮毛煤鐵石油礮砂			沙金人參鹿茸皮毛煙靛曹達爾絲煤樹木					
	渡塔虎河				渡石頭河		渡海蘭河		渡汾水			

期 五 第

雲南府	呈貢縣	激江府	廣西州	新砦	廣南府	計
三〇〇	三〇〇	九〇〇	一八〇〇	一四〇〇	一二〇〇	五六〇〇
三一〇〇	三五〇〇	一〇〇〇	七〇〇	八〇〇	九〇〇	六一三〇
金銅銀硃錫鉛鹽茶魚烏木硃砂牛黃		全	千張紙雲竹煤鐵金銀茶		全	
		渡布北河			渡馬別河	

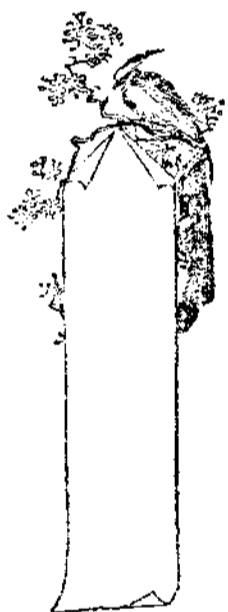
十六雲廣綫(自雲南府至廣南府)

克葛倫	計新疆	塔普團	察干烏蘇	科布多	計蒙古	合計	專件
一五〇	三九〇	一五〇	一三五	四〇	三二五	七一五	
一五	三八三			二四〇	二四〇	六一四	
全		全	全	全			

路 政 之 研 究

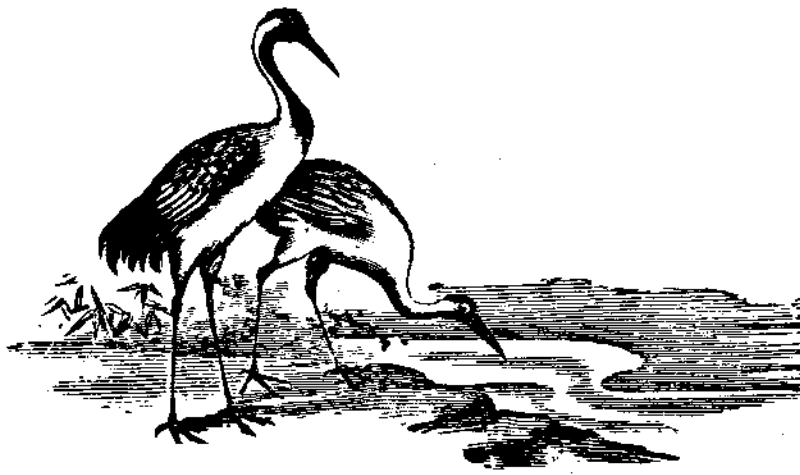
十七廣興綫(自雲南廣南府至貴州興義府)

廣南府	西甯坪	西計雲南	西林縣	西隆州	興義府	貴州計	合計
二五	二五	三五	九五	六〇	一八〇	二二五	
四〇〇	一五	四一五	一〇〇	二〇〇	五八〇	一二九五	一七一〇
千張紙雲竹煤鐵金銀	全		蠟水銀硃砂鹽魚雄黃麝	全	全		
			渡者洪河	渡堤澤河			



專件

專
件



統籌全滇路政計畫書

并序

李全本

全自肄業日本岩倉鐵道學校以來對於吾滇路政日夕計畫每有所得割於日記奈無提倡之人即偶一發表恐託空言又恨吾滇素稱瘠貧既乏鉅款必難實行也至民國二年畢業始從事於箇碧鐵路之建築凡四年於茲矣至今開車在邇成功有期忽奉唐公莫賡以函見招得參路政之末議又以統籌全滇路政之責相委當茲時局能議及此誠爲吾滇造莫大之幸福全雖不敏敢不竭盡心力略舉所知以供採擇因次所欲言如左

一 緒言

一國之道路交通猶一身之血脉流動也苟一身之血脉阻滯則其身必羸弱而多疾病苟一國之交通不便則其國必貧弱而多危患此古今中外不易之定理也故講衛生者必使其血脉周流乃能保身體之健康善治國者必使其交通便利乃能促國家之進步是以歐美各邦有鑑於此知立國之本務在便利之交通遂亟亟於鐵道之建築故當民國紀元以前美國鐵路已有二十四萬餘里英國已有六萬餘里德國已有三萬八千餘里俄國已有三萬七千餘里法國已有三萬餘里日本已有六千餘里故海陸軍賴以強盛教育賴以普及工商實業賴以發達進步宜乎其爲世界之富強國也夫以我國之土地非不廣也人民非不衆也然而竟不能與歐美列強

並駕齊驅者何哉夫亦曰交通不便而已矣前清時代雖有五千餘里鐵道之建築然十有八九爲外人所經營以我國土地之廣大縱有此區區短小之鐵道於全國之交通亦無多大利益民國成立以來中山先生雖有十年建築二十萬里鐵道之宏願然以需欸浩大竟不免託諸空談無補實事自此以後國人多從事於爭權奪利竟將急要路政置之不論不議之列豈不大可惜哉吾滇地處邊隅國防重地交通尤爲當務之急諸公幸議及此乃以統籌全滇路政之責相委用敢掃除空談之積習專就實行方面切實計畫如次

二 大幹線

吾滇雖地處邊隅而西通緬甸南通安南界於英法兩強之間實爲吾國西南國防重要之門戶苟一旦有事內地各省雖欲援助而鞭長莫及加以山川窳遠道里崎嶇西江之水安能救涸轍之魚哉由是言之吾滇最急之要政莫交通若也然全滇之交通幹線最大者有五其一曰滇越線其二曰滇緬線其三曰滇蜀線其四曰滇邕線其五曰滇黔綫是也然而滇越線之建築權早已失於法人之手成功十有餘年滇蜀線之建築權又相繼劃歸中法實業銀行承辦則現所存者僅滇緬滇邕滇黔三綫而已今雖尙有此三綫之存在苟吾滇仍因循而不早舉辦其不至相繼淪亡於外人之手也幾希故本計畫書路政目的之第一步急宜先注意於此三大線路茲將

三大幹線經過之地點及里程約略記之滇緬一線由省城起點經過黑琅鹽井楚雄下關永昌而達騰越其里程全長一千八百餘里滇邕一線由省城起點經過曲靖而至貴州之南籠縣由此轉向廣西省界經西隆百色等地而達南甯其里程全長約二千二百里滇黔一線由南籠縣轉向貴州省城約長六百四十里總計三大線之長度約四千六百四十里此即三大幹線之大概也俟先將此三大線修成之後又爲計畫其他之幹線或支線則乘勢進行成功易易矣

三 火車鐵路與汽車大路之比較

今於圖謀便利之中而得更加便利之一法爲前此所未有而最宜於吾滇之財政者有此機會誠爲吾滇之最大幸福既能省經濟又不費歲月指日可以成功則莫如汽車大路其便利殆勝於火車鐵路也世之謀陸地交通者莫不盛稱火車鐵路之便利豈知今世科學日益發達文明日益進步乃於世界大戰爭之漩渦中竟造成交通界之一種大革命即以無軌之汽車大路代替有軌之火車鐵路是也蓋自歐戰以來列強雖早有火車鐵路尤覺交通之不便利欲增修鐵路則需款巨而費時多乃趕修汽車大路以補其所不及而獲莫大之利益焉假使歐洲各國前此皆無鐵道之交通一旦大戰發生欲謀交通之便利於此二者又何所取乎不待智者而能決之也謂余不信請比較其大概如次

- (一) 鐵路之最大勾配爲百分之三
汽車路則可用百分之二十
- (二) 鐵路曲線之最小半徑爲百法尺
汽車路之最小半徑可用十法尺
- (三) 鐵路因勾配及曲線之限制必不免隧道及大橋梁
汽車路因勾配曲線之通融則隧道及大橋梁概可避却
- (四) 鐵路之基面以寬軌計之其寬度約六法尺汽車路之基面有五法尺亦足敷用
- (五) 鐵路於建築路身外尙需枕材鋼軌
汽車路則無需枕材鋼軌
- (六) 鐵路之運輸力較汽車路爲大
汽車之運輸力較火車爲小然開車之次數並無限制若每日開車多次亦足以供貨物旅客之需要也
- (七) 鐵路之建築費除隧道大橋梁枕材鋼軌等費外普通路身與汽車路相差不多當此鐵價昂貴之時期以簡碧之窄軌鐵路而論每里已在二萬元以上若欲建寬軌之大

幹線則每里必須三萬元左右也

汽車之建築費則不然既無須枕又不用軌並且隧道大橋等需費最大之工程皆可避却建築路身之土也石也人工也本地皆有又無須乎藉材異地故其費用諸凡節儉每里約四千餘元即足敷用矣

(八) 鐵路之速力以滇越而論每小時通常能行三十餘里

汽車路若帶十噸之重量每小時約能行六十里

據以上各要件之比較而論之則鐵路與汽車路之優劣不待辯而昭然矣

四 籌款之辦法

路政之緊要及汽車之便利前既言之然苟無款則雖說得天花亂墜亦不過紙上談兵徒空言耳故籌款問題實為路政之命脉也本計畫書之籌款辦法分為三步第一步須先籌百五十萬元用以建築省城至鹽井之一段欲籌此款宜先將滇蜀騰越鐵路公司所有款項究有若干一概提歸新路公司管理作為築路之用不敷之數由政府設法籌措縱一時不能有百五十萬之數至少亦須籌得百萬方可着手第二步俟第一步款已籌足實行動工之後可於各鹽井抽集一份鹽股又於箇舊繼續抽集錫砂炭股查各鹽井所銷額數每年在七千萬元以上若每斤抽集

銀一仙在食鹽之家每月不過加鹽費一二仙在鹽商之家每年即可積蓄鹽股數百元或數千元乃至數萬元在政府則每年可得六七十萬元之巨款即可以修一二百里之汽車大路其利之大莫過於此又查箇舊之錫砂炭股每年可得三四十萬元現下已抽積之股已足數箇碧及臨安鐵路之用除修臨安路外以後接續抽集則鹽錫兩項股款每年所得之的款當在百萬元以上夫鹽與錫皆吾滇之公共物產亦出產物之大宗也政府對於此種出產物之運輸路當盡力爲之謀便利而鹽錫各商對於政府之計畫亦當盡力資助彼此互相提携則易觀厥成俟此三幹綫路告成之後對於鹽之銷路當然擴充而對於迤南與沿海之商務亦可避却由他國之困難矣利莫大焉將樂於贊成之不暇亦何反對之有哉第三步必俟第二步實行之後的款既已籌獲路亦漸次開車人知交通之便獲利之厚也乃向各地富商大賈招集股本或募集公債亦非難事也若其他更有可籌之款由政府核定籌措則款項充足不患其功之不速也

五 現在之計畫

吾滇之倡修鐵路十五六年矣所籌之款項亦屬不少而竟未修成一里者此何以故其原因有二一因期望大奢故雖已有四百餘萬之款尤以爲未足其意蓋欲俟款籌足則滇蜀騰越兩線同時並舉其結果竟至成爲空談二因計畫未善故不惟不能修鐵路且不能保款項此其所以

失敗也。凡欲行遠者必自邇，欲登高者必自卑。故雖欲謀數千萬里之交通，亦必起於最小之一點。今日者果欲謀吾滇之交通，而期其必能實行也，則惟有縮小範圍，先從短距離而有利益之路線着手，則需費少而收效速。庶幾可以實行矣。故所謂現在之計畫，即先從滇緬綫中省城至鹽井三百餘里之一段着手，選定鐵道綫路而修成汽車大路，以便交通是也。夫火車鐵路與汽車大路之比較，前已言之詳矣。居今之世，苟仍拘拘於鐵路之建築，則雖三百餘里之鐵路需款亦在七八百萬元，則籌款不易，勢必再蹈覆轍也。況當此世界大戰時期，縱有款而購軌亦大不易也。若修汽車大路，每里平均建築費不過四千餘元，三百餘里之費亦不過百二十萬元耳。加以沿途之車站費及汽車費，參拾萬元，不過百五十萬元。故現在只須籌有百餘萬之的款，即可一面動工築路，一面購辦汽車，汽車一到即可陸續開車，收效之速莫過於此。即現在之計畫也。

六 將來之計畫

將來之計畫，俟省城至鹽井一段告成之後，可以沿用此法，續修本計畫書之各大幹線。斟酌時勢，以定先後，只須每年有百萬元之的款，即可建築二百五十里之汽車大路。則此三大幹線可以陸續成功。若以此四千六百餘里之款而修鐵路，則僅能成七八百里耳。與其以此巨款修短距離之鐵路，孰若以之修汽車大路，則款愈多而成功愈速。其效可拭目而待也。人皆知築路之

大利除每年百萬之的款接續抽收及每年營業之餘款繼續加入外或招股或募債以擴充其他幹線或支線如由大理從麗江中甸阿墩子而通西藏線由省城經武定元謀會理而通四川線又通思茅普洱及開化廣南等線皆在全滇路政應當籌畫之範圍內也又或至彼時以汽車路爲未便而欲改修鐵路則路基已立前修之大路工程並不廢棄各項鐵材亦必較現在爲廉只要款項充足亦未爲不可此最後之計畫也

七 機關之組織

吾滇鐵路機關雖有滇蜀騰越鐵路公司所改之鐵路局然而成立十數年耗款數十萬鐵路竟未動工早已失其信用苟仍沿用舊機關則不惟該機關不能振作精神且不足以招人民之信用故必將現在之鐵路局取銷由雲南政府組織一雲南全省官商督辦路政公司由政府委任確有經驗而品行端方之人充當總協理有掌管全省路政之全權負保持路款之完全責任苟有私自移挪或借貸款項至千元以上者從嚴懲辦以杜曩時之弊政府對於此種款項勿論軍政費如何緊急亦絕不能以勢力而任意移挪蓋恐妨害路工之進行也又由股東選舉董事若干人常住公司監督財政若有總協理私移公款而董事不知或知而不言者當與總協理同負連帶責任至於專門工程技師之聘用及公司辦事人員概由總協理組織之此機關組織之大

概也

八 建築方法之概要

本計畫書對於火車鐵路與汽車大路建築費之比較前已言之似乎相懸太遠未免起人之疑而不能相信故不得不將建築方法約畧言之以釋羣疑茲先就簡碧鐵路建築路身之費用論之即可以證明汽車大路之費用矣簡碧鐵路現已成功之路身即自碧色寨至雞街長約七十里之一段是也此一段間工程之難易可以平均其路身建築費共用去二十五萬餘元平均計之每里尚不及四千元若築汽車大路較鐵路稍有不同先選一鐵路可以經過之路線以預防將來可以改作鐵路之準備然後以之建築汽車路則凡鐵路之必須高築堤者可以稍減低須深明礮者可以稍挖淺須隧道及大橋者亦可以用小曲線避却若遇大江大河建築橋梁需費甚巨如滇緬線所必須經過之浪滄江及潞江等可以暫修至江邊而以舟楫代渡又由彼岸接修徒省費計亦未爲不可惟路面較簡碧鐵路須加寬二法尺則費用約須加一半每里合六千元之譜然迤西迤東之生活程度皆較迤南低減一半而有餘建築路身之土石皆視人工之價值而定人工既減半則建築費亦可以減半每里約合三千元耳故本計畫書所謂汽車路之建築費每里四千元者非虛言也

九 人才之預備

果欲實行此種最大之建築事業則造就人才實爲不可緩之急務也蓋此種最大建築所需之工程專門技師甚多苟不先爲預備勢必藉才異地需費旣已不少而於本省情形不熟亦不能得節省經費之效即以箇碧鐵路公司而論自開辦以來除所聘法國工程司一人外其他工程專門概係本省人才省費固已不少然尤覺專門人才太少之故以至不能早速成功也現在本省中學畢業學生已不少矣欲往他處留學而力有不逮欲在本省繼續求學又無高等專門欲就事而無相當位置欲經商而缺乏資本者比比皆是苟能設一道路專門學校招納此項學生而造就之則俟畢業後派往工程處實地練習則數年之後專門人才充塞於路自無人才缺乏之嘆而工程可接續進行矣

十 結論

就以上所言則款項旣已有着人才不患缺乏需款亦不爲多而成功如此其大不出二十年可以便利四千六百餘里之交通可以使兩月之路程縮短爲一星期其便利爲何如哉此種偉大事業驟然視之似覺不易然以當道諸公之熱心毅力而實行之其成功在指顧間耳亦何難之有哉管見所及大畧如此是否有當統希衡核

中華全國鐵路紀要

〔續前期〕

陳鴻榮

(四) 京綏鐵道

吾國建築鐵路均出自外人之手無有自能建築者有之現惟京綏一路故言吾國鐵路最可紀念者莫如京綏最有意義者亦莫如京綏最有光榮者尤莫如京綏以其款項工程材料均取給中國完全爲華人自造之鐵路也京綏合京張張綏兩路而言故言京綏必先言京張次及張綏當前清光緒二十九年間有商人名李明和李春張玉之者先後呈請敷設京張鐵路均經批駁未准嗣以宣化爲京師右背且密邇蒙古口外輸出輸入之貨物頗爲旺盛鑛產亦多遂有官辦之議督辦袁世凱及胡燏芬議提天津滙豐銀行所存關內外鐵路餘利充該路建築工程費用商之倫敦公司年餘始允光緒三十一年奏任陳昭常爲總辦詹天佑爲總工程師從事線路之勘查與工費之豫算以京西鐵路爲京張支路預算全路工成接造庫張又撥造路費十萬兩辦鷄鳴山煤鑛其清河至朱房支路則由陸軍部呢革公司先置小鐵軌築活道通運及將鷄鳴山至帶山八寶山界址劃定作爲該路附屬官鑛由是年九月興工至三十二年冬開通至南口中間開鑿八達嶺隧道工程艱鉅至三十四年夏隧道工成乃繼續進行至宣統元年幹線全數竣工設養路處於南口改設工程局於張家口接築張綏計自京至張家口全路長二百餘華里需

第 五 期

款僅一千零四萬九千七百六十七元工程迅速費用節省實出意料之外也張綏鐵路由宣統元年郵傳部奏辦仍按照京張例提撥關內外鐵路並京張餘利興修先是由張家口展築議有二線一至庫倫一至綏遠歸化後以張庫線貨物較少里程過長乃決定先築張綏預算需費七百零一萬六千餘兩當時限於經費預計如每年約得二百萬兩餘利提撥則三年半可成且邊地早寒全年可以大興工作者祇得六閱月迨開工後次第詳測原勘坡度有過陡處幾與京張關溝無異多方設法始行改道約展長路綫十里自宣統二年三月從事舉辦十月即通車至柴溝堡三年十月通車至陽高適武漢事起工程中輟至民國元年冬國事大定復繼續進行以工款不敷各項工程均暫縮小範圍二年十一月甫抵大同因玉河橋工浩繁路基過高取土維艱三年六月通車過河四年九月抵豐鎮全段敷設至是始完全告竣其豐鎮以北路綫尚在籌辦進行中綜計所成之路正岔道共四百零三里餘橋梁二百二十八座車站一十二處經費截至四年六月止共銀九百五十五萬二千零八十四元較之預算省却尙多查該路工程因坦途易於工作故所用經費約比原勘節省一半至全段橋工以玉河橋大洋河橋爲最鉅小洋河橋通橋河橋次之統計橋梁用款共二百零八萬九千五百元比較我國近來新築橋梁節省一半且加以考驗均屬堅固可用所有全路房廠車站各項工程修造均從簡樸至於所用材料凡本國有所

出產者均自本國採購誠爲吾國鐵路建築中之工費最省者該路總管理局設於北京路綫起北京迄綏遠里程由北京至張家口長三百六十七華里由張家口至綏遠已成路四百一十三里統計幹綫共長七百八十里現設車站凡三十有二其第一站爲豐台自此西北行順次經廣安門 西直門 清華園 清河 沙河 昌平縣 南口 青龍橋 康莊 懷來 沙城 新保安 下花園 辛莊子 宣化府 沙嶺子 張家口 孔家莊 郭磊莊 紫溝堡 西灣堡 永嘉堡 天鎮 羅文皂 陽高縣 王官人屯 聚樂堡 周士莊 大同府 孤山 堡子灣而至終站之豐鎮有支綫一由西直門西出下設三家店門頭溝二站全路地勢由東南直趨西北漸入高原行於平原者十之七八行於山嶽者十之二三惟南口岔道城之間崗巒重疊壁峭參天最爲險峻原測居庸關一帶以阻隔溝擬建巨橋傍山直上後慮行車出險經往復測勘凡數易始定今綫繞山蛇行彎曲半徑有小至三百尺者坡度有竟至三十尺內便高一尺者他若掘鑿山崖輒深至九十餘尺循溝築堤輒高至六七十尺其工程之困難概可想見此外沿路尙有艱巨橋工與堤工多處皆賴我中國名家鉤心鬥角措置咸宜技術管理均吾中國人任之毫未借才異國當鳩卮之日洋人均疑華人弗克勝任及其成功通車之日歐美士夫遠道來觀莫不嘖嘖驚奇自歎弗及誠爲中國路界放一異彩留一絕大紀念也至該路營業

成續亦優。燕晉歸綏之間，物產富饒，地多沙漠，不運舟楫，運輸極佔尤。以貨物爲大宗，如輸出之雜糧、胡麻、菜子、麪粉、皮毛、牲畜、煤、針、果品、輸入之雜貨、鹽、鐵、布、茶、煤、油、洋貨等，均其最著。自年前裁撤鹽會等處稅局，商賈益爲稱便，運輸日見發達。但張綏不及京張之繁盛，故收入張綏比京綏遠遜。民國五年前，京張張綏尙未合併時，年終決算，每係京張盈餘，而張綏畧缺。然兩相播補，仍有數十萬贏餘。自民國五年京張張綏兩路合併後，運輸日有起色，每歲盈溢，且在百萬外。云。邇來蒙古多事，俄亂頻仍，當用者屢有展築張庫鐵路以控制西北之議。則該路外固邊疆內拱中樞，不又爲吾國西北之軍事重要鐵路哉。

(未完)



譯 述

美國鐵路之沿革

Emory R. Johnson 原著
龍 麟 瑞 縉 譯

當十九世紀中葉。美國內地所有大道。供行旅貿易等之用者。只馬車路。河流及運河三者而已。與歐洲大陸相較。吾美運輸方法之布置。實遠遜之。其原因則新建之邦。人口不如其稠密。各種實業。尙屬萌芽。雖人民政府皆注意水陸通道。竭力經營。而財力薄弱。足以限之阻之。雖然。就鐵路建築工程而言。世界各國能駕吾美而上之者。惟英耳。若水陸大道。則歐洲諸邦爲吾美之先導。即今日且無以異。

攷十八世紀之末。鄉野間道路之修造維持諸事。主持於方地政府。New England 與 Middle Atlantic 區內各鎮及南部諸城。是其例也。迨人口漸多。事務日繁。大道之用。遂覺不足。於是建築道路各公司相繼組織。徵收路費於往來之旅客。其法在收費地點。設門於中道。門爲一算。其周圍置長刺若干。附其下軸於柱而旋轉之。故當時道路有旋欄之稱云。

取費道路之開始修築。適在一七九〇年之後。當時各州旋欄道路公司陳請註冊者。爲數甚多。以 Middle 與 New England 諸州爲最。論里程之長。首推 Pennsylvania。且爲他州之矜式。一七九〇年。有一公司請求立案。修築旋欄道路。起 Philadelphia 至 Lancaster。於一七九二年興工。閱二年告竣。未幾復延長從 Trenton 至臨 Ohio 河之 Steubenville。計長二百四十三里。故在建築鐵路之前。Pennsylvania 有公司一百〇二。在其境內所修道路共長二千三百八十哩。用款近八百五十萬元。此種取費之路。縱於公司無甚利益。人民則大便之。而今旋欄道路之如昔日辦理者已寡。大抵一轉而爲自由通行之公共大道矣。

方羣策羣力咸趨向於內政改良也。旋欄道路中有由各州及聯合政府捐款而成者。以 Cumberland Land Road 即 National Pike 爲最著。係合衆國政府所修。工始於一八〇六年。由 Cumberland, Md. 西行經 Wheeling 與 Columbia 而達在中央 Illinois 之 Vandalia。蓋逐漸增長。經時二十一年之久。始告成功。原定計畫以 Jefferson City, Mo. 爲終點。當工程尙未越 Illinois 而鐵路對於長距離交通之優勝。已成社會公認之事實。

一七六二年 Pennsylvania 州測量其境內之運河通道。閱十年。華盛頓倡言開運河。沿河流之極關緊要。乃欲使大西洋岸區域與 Alleghany 諸山以西地方。藉通道以相聯絡。直至一八二五年。

連結 Hudson 河與 Erie 湖之 Erie 運河竣工。其計畫乃成。斯時華氏云。已二十有六年矣。自一八〇二年以下。十載之中。改良內地航業公司。得政府許可者甚多。而成功殊少。迨一八一五年戰事結束。有數公司竭力開運河以與河流相通。使硬煤產地。得以直通於海。時各州政府亦力與維持。若 New York, Pennsylvania, Maryland 尤注意。西行通道之計畫。而竭力經營。惟 New York 之 Erie 運河之修成時期。在他運河之先。其工程以一八一七年始。一八二五年終。Erie 運河之開通。使 Pennsylvania 覺悟而急進。一八二六年始定公路制度。而着手其工程。蓋以鐵路水道相輔而行。以聯絡 Philadelphia 與 Pittsburgh。至一八三四年乃成。繼之者爲由 Philadelphia 至 Columbia 地方。Susquehanna 河之鐵路。又次則由 Susquehanna 與 Juniata 兩河上行而至 Hollidaysburg 之運河。若 Hollidaysburg 與 Johnstown 之間。有載貨小船。駛行高山中。而達轉載貨物之鐵路。其聯絡 Johnstown 與 Pittsburgh 之運河。則 Ohio 河之汽船航行其間。

當 Pennsylvania 經營公路時。某公司得 Maryland 與 Virginia 一州贊助。建築在 Potomac 之山谷中之 Chesapeake-Ohio 運河。一八五〇年已至 Cumberland。然一八三〇年至一八五〇年間。Ohio, Indiana, Illinois 及他各州對於運河工程。不遺餘力。亦有經公司贊助而爲之者。迨鐵起出現。運河之建築。不若前此之重要。至一八四〇年之後。則漸停止矣。一八三七年事故發生。各州財源大受影

響。雖一時支絀異常。更無餘力以注於內部改良。然對於建築鐵路。仍積極進行。向者運輸純借水力。從此皆由鐵路取而代之。雖其時內地水道。不因鐵路網羅。失其作用。而今之尙能與鐵路爭運輸之利者。殆僅少數之大湖。巨流。與極緊要之運河而已。

鐵路之始創。係就馬車路上設行駛機車之道。其特點即以機械代替動物拖車行動。雖其初機車小而陋。而對於轉運貨物。爲用甚大。實爲世界進化之一原動力。蓋動物筋力有限。不足供人類進化之要求。自有機械以代之。與人類以絕大助力。故世界從此進步神速。將有不可限量者。

以馬力拖行車輛之路。其建築工程較單簡。大半供拖運鑛產之用。從一八〇一年以後。建築此路之公司。在英倫立案者不少。美國所有此種之路。則以 *Quincy* 路爲首出。一八二六年成於 *Wachusets*。當時 *Bunker Hill* 建立紀念碑。該路爲之轉運碑石。有人謂其爲美國鐵路鼻祖者。誤矣。其長不過三哩。起 *Quincy* 石穴至 *Neponset* 河之某船塢。出石穴未遠。有一高坡。車輛之上下。以機關之非由蒸汽發動者拖之。其餘程途。則用馬力。

吾美馬車道與最早鐵路之軌道。乃蓋鐵皮於木條之上。甚與街市軌道相似。街市軌道。原極通用。後因電氣車駛行較速。馬車失其效用。而此路於是乎絕跡矣。

一八二九年英國著名機師 Stephenson 造成 Rocket 供獻於世而機車之大用於天下實紀元於此。前此 Watt 曾造蒸氣機關然於蒸氣機關中使兩要件相助為理俾機車功用大增者 Stephenson 其人焉。所謂兩要件者其一為 Multitubular boiler 熱力表面因之大增。初發明此者固為他人。至使之得實用者舍氏將誰屬耶。他為 Exhaust draft 其布置使由 Cylinder 沖出之蒸氣經火箱與鍋沸之諸導管能使機關有極強之拖力。取斯二者並用於 Rocket 之中。此 Stephenson 之所以為機車之創造主歟。一八二九年十月在 Liverpool-Manchester 鐵路試用 Rocket 之結果。每小時速度達二十九哩。從此機械拖力之可以應用已成顯著之事實。向所懷能否實驗之疑慮遂得解釋。而用馬力拖行之車道一轉而為鐵路矣。

英國最早之鐵路即 Liverpool-Manchester 線。始於一八二六年。時正上述機車成功之前三年也。一八二七年在 Manch. Churnk, Pa., 及 Carbondale 與 Honesdale 間有兩煤礦公司開通道路。由煤地運煤至各運河。但屬私人所用。其使之行動之機關尚非由蒸氣衝動者。且與今日之所謂鐵路其意義大相懸殊。其確為美國鐵道之先導而供公眾之用者。乃 Baltimore-Ohio 線。建築該路之公司於一八二七年經政府許可。次年興工。越二年通車者僅十三哩。更五年達一百三十五哩。此路誠可謂有歷史之價值。安置路軌之人係 Charles Carroll。蓋美國獨立文首先簽字諸名人之

碩果僅存者。一八八五年 Professor Hadley 著論有言曰。以一身而使上世紀之政治革命與現世之實業革命兩相連繫而不斷者。氏其人也。

是時興工建築之鐵路爲數甚衆。如在 South Carolina 之 Charleston-Hamburg 線。於一八二九年經政府立案許可。至一八三四年通車者。有一百三十七哩。此爲當時全世界最長之路。一八二六年。營造 New York 中部鐵路系統之公司名 Mohawk and Hudson 者。經政府立案允許。一八三〇年興工。次年由 Albany 至 Schenectady 之路通車。計長十七哩。越五年。聯絡 Albany 與 Utica 之路告成。迄一八四二年。修至 Buffalo。斯時自 New York, Boston 而至 Albany 鐵路亦已竣工。故當是時東西兩部既有大湖行駛船隻。鐵路亦四通八達。交通之便利。於斯爲盛。

一八三〇年至一八三五年間。各州鐵路建築進行之速。以 Pennsylvania 爲首屈之一指。蓋既經通車之路。已有二百哩。Pennsylvania 鐵路系統之一部分。即 Columbia 線。於一八三四年修竣。在 Chesapeake 河上使 Philadelphia 與 Columbia 兩相聯絡。此路爲該州所築。似此鐵路運河互相連環。故當一八三四年。在 Pittsburg 地方。Philadelphia 亦與 Ohio 河相聯絡矣。Canton-Anlboy 線。於一八三〇年立案。閱七年而成。係聯絡 Philadelphia 與 New York 再有 Philadelphia-Wilmington-Baltimore 線。起 Philadelphia 至 Baltimore。於一八三一年立案。閱六年告成。又如 Reading 鐵路者。專供運煤之用。一

八三三年立案。後五年通車。

更就 Massachusetts 州而論。鐵路公司向政府請求立案之事。始於一八三〇年。其系統乃由 Boston 發出三綫。一南行至 Providence。一北行至 Lowell。一西行至 Worcester。此綫當一八四一年終。已達 Albany 及其以西之各部。

吾美人之始造機車。乃在一八三〇年。距初建鐵路之時未遠也。其造於英者。價值甚昂。購之匪易。即得之。亦與吾美鐵路之輕便軌條。高峻坡度。極銳灣曲。不甚相宜。總之機關車輛等製造之計畫。隨行車情形為轉移。故英美頗有裝置不同之處。至今仍與當初相若也。



譯
述



日本地方鐵道法

〔續前期〕

佐竹三吾著
首紹南譯

第二節 自官私併行至私主官從時代

鐵道民營之氣運雖蘊釀於第一期國有時代然終未見民營鐵道之告成至第一第二兩時期之界劃應以明治十四年十一月日本鐵道公司承准立案之日爲始溯該鐵道之私設計劃萌芽甚早明治四年至七年有高島嘉右衛門者曾數以敷設東京青森間之鐵道爲請皆未果行延至十一年政府始決定敷設該線之計劃從事調查十三年二月甫下東京前橋間起工命令旋復以財政上之窒礙而取消之先是明治十一年華族團體中之有志者建議於岩倉右大臣擬以資金供給東京青森間鐵道工事尙未成熟至此遂利用機會極力運動該路工事之承辦故十四年八月年竟得農商務卿及工部卿非正式之承諾至十一月十一日工部卿遂將東京青森間及宇都宮日光間五百五十四哩之鐵道敷設特許條約正式發布之日本鐵道公司之獲特許條約實開幹線民營之端向之純然國有主義遂不能不大受影響現於該公司之所獲路權雖僅限於東京青森之間而發起人之所以用日本鐵道之名者蓋不僅欲敷設東北幹線已也意將舉中仙道北陸線羽越線及九州本線之大里小倉長崎熊本間各鐵道之敷設權兼取而並包之以償其所大欲焉查該鐵道公司於明治十五年三月起工翌年七月上野熊谷間

三十八哩同年五月熊谷高崎間二十五哩合計六十三哩開始營業其贏益在一成以上於是羣知鐵路之利熱望勃起呈請認可立案者日多一日然當時尙採官主私從主義除日本鐵道公司得破例特許外其他凡有陳請無不加以限制如明治十七年六月對於坂界鐵路公司請造大阪難波新地界間之鐵道軌間二呎九吋延長六哩十七鎖）工部雖經認可而工部卿仍附加說明謂右線非將來接續幹線之所僅關於一地方之小鐵道查無別項障礙故准許之云又十九年十二月伊豫鐵道（軌間二呎半延長十哩二鎖）被認可時鐵道局長官謂右爲短線非將來敷設幹線之地故許可無礙又二十年五月認可兩毛線小山前橋間之鐵道時（五十二哩）鐵道局長官亦附以右線不過日本鐵道公司之枝線不得已免許之之意見徵於以上之事實則主要幹線歸國辦惟枝線乃許民營之方針殆顯而易見也

當時關於私設鐵道之認可工事之實施及運轉運輸等之規程每於認可時附以特別命令書而限制之從未設普通遵守之法規其詳已如前述蓋當日本鐵道公司初創之時朝野人士之鐵道觀念尙形微薄資本家慮其危險進而投資者甚少不過因政府有年利八厘補償之約乃敢姑爲嘗試而該公司方克勉告成立迨開業後成績日佳獲利之豐竟超乎豫期之外於是各地鐵道爭相建築雖無政府之補助而投資者亦極爲踴躍政府亦畧變前日之方針雖幹線亦

許民營明治二十年五月遂以敕令發布私設鐵道條例於請願之手續建設及營業之監督詳加規定以資遵守爾後依此條例而受認可者甚多如明治二十一年一月山陽鐵道三百零三哩六十三鎖同二月讚岐鐵道十哩三月大阪鐵道三十七哩關西鐵道七十二哩甲武鐵道二十一哩六月九州鐵道二百七十一哩十八鎖二十二年七月筑豐興業鐵道三十三哩五十五鎖十一月北海道炭礦鐵道百三十哩十二月總武鐵道二十五哩四十鎖二十三年八月參宮鐵道二十一哩十一月豐州鐵道四十四哩等莫不皆然似此依上項條例而受認可者既占多數則此時期應爲私主官從之時代然以前除日本鐵道公司外私設者寥寥無幾故自日本鐵道公司受認可之時起至私設鐵道條例制定之時止實爲官主私從之時代自該條例發布而後則可稱爲私主官從之時代矣蓋在第二期之末即明治二十六年時國有鐵道之開業哩爲五百五十七哩零時私設鐵道已達千四百八十二哩之多相差幾及三倍此所以謂爲私主官從時代也

第三節 國有主義宣明時代

調查全國路線籌定全盤敷設之計劃此爲事關重要自不待言然日本自明治初年以來歷二十餘年徒汲汲於部分的鐵道之築造而於樹立綿亘全國之鐵道系統反寂焉無聞迨明治二

十四年七月井上鐵道廳長官有見及此對於鐵道政略苦心籌畫旋定議以日本鐵道將來尙有三千五百五十哩敷設之必要其工費每哩六萬元共需二億二千三百萬元籌集如此巨資極不容易而該線路之大半又皆收益不多不能委其責於商民故捨政府自行修築之外決無他法而三千五百五十哩之內最急者八百哩工費約三千五百萬元假定以七年分期進行每年攤出之款爲數亦非微渺若欲於每年國庫支出預算中勉求挹注誠恐有半途而廢之虞乃擬將全盤計畫作爲法律案以提出於議會而要求其協贊又以鐵道之利端在管理之統一必將分屬數十公司之各私設鐵道收買之方能收美滿之效果於是草官設鐵道擴張法案及私設鐵道買收法案申請於內務大臣時內務大臣品川氏毅然容納惟將原提二案中之官設鐵道擴張法案改爲鐵道公債法案而申請於閣議閣議亦大體承認遂於明治二十四年十二月十四日將兩法案提出於第二回帝國議會焉緣井上長官爲主張鐵路國有之健將是以當時政府之方針不僅欲達到幹線歸國有之目的直將舉私設之幹線盡行收買而使鐵道國有主義確乎其不拔然衆議院對於鐵道買收法案竟否決之惟以鐵道公債法案交付審查功未竟而議會適被解散翌年第三回帝國議會開幕政府復將兩法案提出買收法案仍被否決惟公債法案得與議員所提出之鐵道擴張法案及鐵道敷設法案付特別委員會審查卒將致府案

改爲鐵道敷設法案通過於兩院二十五年六月以法律第四號公佈之自是日本鐵道敷設之計畫始定於一而以國辦爲原則私設鐵道惟有經議會之協贊方得認可之一途而已至鐵道買收法案雖不幸而被否決然敷設法之制定實於日本未成線有統一之效用且可以此時劃爲鐵路政策上重要之一時期者也至明治二十九年對於北海道地方亦定同一之政策而制定北海道鐵道敷設法

自鐵道敷設法制定以來政府銳意經營豫定幹線年加延長至鐵道國有法制定之日即明治三十八年終其間十四年計共竣工九百八十里即平均每年修築七十哩也若論此十四年中之私設鐵道則因中日戰役後事業勃興亦遂大爲發達而尤以明治三十年一年之私設認可線竟達八百七十九里者爲極盛其後數年金融緊迫股票之價大落故資金之募集甚形困難彼時私設鐵道之竣工者二十四年僅七哩翌年僅十九哩甚至既設之公司竟中止其工事而解散之若小公司合併於大公司尤爲數見不鮮之事雖然此十四年中私設之獲認可者合計實有三千六百五十五哩內工竣而通車者二千五百十哩平均每年建造百七十九哩較諸官線實延長二倍又七成五分之多故此期雖稱爲鐵道國有主義宣明之時代然僅對於將來敷設之計劃而言若事實上則謂爲第二期私主官從時代之繼續反爲正當如三十八年末之開

業哩數官線爲千五百三十一哩五十八鎖私線三千二百四十七哩五十一鎖二者相較殆爲一與二之比例且私設之主要線多屬幹線鐵道如日本鐵道（八六〇哩三五鎖）山陽鐵道（四〇六哩〇三鎖）關西鐵道（二八〇哩三七鎖）九州鐵道（四四六哩〇二鎖）北海道炭鑛鐵道（二〇七哩五一鎖）北海道鐵道（一五八哩七七鎖）等是也再此時期之間明治三十三年三月曾制定私設鐵道法廢止私設鐵道條例以求法規之完備焉

第四節 國有主義實行時代

溯國有主義之實行首尾情形極其複雜最初鐵道之創設實發動於政府對於私設之可否雖未聞如何討議然綜觀當時之情事似曾遭遇種種足以決定民營可否之問題如慶應三年十二月小笠原壹岐守以獨斷而許可美國書記官婆爾門以東京橫濱間鐵道建築權然明治二年三月英人罕弗爾申請承造東京橫濱間之鐵道忽以外國人而被却五年三月高島嘉右衛門建議主張民設同年十月蜂須賀茂韶視察外國鐵道發達之狀況亦爲民營之建言至六年三月華族之有志者組織團體呈請批准東京橫濱間之鐵道翌年八月竟獲如願以償加之岩倉右大臣熱心主張民設之論於是朝野競傳民設頗占優勢矣雖然民營之論自明治初年即盛唱於朝野然未至實現者不得不謂民設之可否已有幾分研究也蓋當時民設論之動機不

過以政府之財政窮乏力難使之速底於成而非自鐵道之性質上可以民營爲理論之本者是以在斯時也民營之論雖盛而國有之主張亦強如鐵道當局及工部省方面倡導尤力今舉二三之例如明治二年英國公使帕克斯建議國有五年九月山尾工部少輔說政府以自行敷設之必要謂英美法等國大抵均有國辦之傾向勢未可逆若慮資金不足可由民間借入以補助之時井上鐵道局長官極力贊成此說至明治十五年即日本鐵道公司認可之翌年當該公司踏查路線時井上猶以此說條陳於政府斯時國有論者惟以迫於財政之窮乏及鐵路普及之急切不得不暫行遷就而日本鐵道公司亦得於明治十四年受正式之認可矣自是國有主義之方針爲之一變約言之即民設之論雖自明治初年以來倡導甚盛但爲國有主義所牽掣未能暢行如是而官私併行主義遂以促成斯時也國有論者尙以私設之許可爲交通政策上不得已之辦法特以時機未至不能不靜以俟之果爾明治二十四年政府將私設鐵道買收法案提出於第二回帝國議會被否決後翌年復提出同案於第三回帝國議會亦被否決迨明治三十二年二月衆議院始以鐵道國有之實行建議於政府同月政府遂以敕令定鐵道國有調查會規則該會於翌年即製作鐵道國有法案及私設鐵道買收法案而報告於政府明治三十三年政府以該兩案提出於第十四回帝國議會衆議院以之交付審查擱置數年未經議決明治

三十八年鐵道局對於買收事案特設立調查委員而製成買收法案翌年三月三日即提出於國會衆議院照原案可決而貴族院則於應買收之三十二鐵道公司改減爲十七公司其餘照原案可決無何兩院協議會開會衆議院容納貴族院之修正該案遂以通過同年三月三十一日乃公布之

鐵道國有法者爲以收買私設鐵道爲目的而制定之者而同時尤足以確定政府對鐵道之方針者實賴該法之第一條申言之即以該條特別規定除以一地方交通爲目的者得許民營外其他凡供普通輸送之鐵道概屬國有該法既具有此條故幹線國有之原則賴以確立縱令該法規定十七鐵道之買收事務告終而其效仍存國有方針永不能變是以前此依私設鐵道法而能獲幹線鐵道之認可者自鐵道國有法實施以來惟限於地方鐵道乃克邀政府之批准私設範圍驟然被縮而私設鐵道法之效用亦散失殆盡矣

鐵道國有法規定買收之鐵道計公司十七爲哩共二千八百二十二其買收之時期原擬限爲三十九年及四十年之兩年以內後閣議改爲三十九年至四十四年而議會更延長爲三十九年至四十八年然此僅爲紙上之具文實際政府於三十九年十月已收買日本鐵道公司及其他之二線進行之速幾如風馳而電掣至四十年九月收買遂告完成矣茲迴溯其前事則知三

十八年末即買收前之官私線合計爲四千七百七十八哩其時私線倍於官線迨買收完竣（即四十年末）官線驟達四千四百四十五哩之多而私線僅有四百四十六哩合計四千八百九十一哩二者相較殆爲十與一之比此實爲三十年唱導鐵道國有主義之大好成績也

第五節 地方鐵道獎勵時代

自鐵道國有法頒布以來不獨國有主義於焉確立且予私設鐵道以一定之範圍加以鐵道敷設法與之相輔爲用效能益彰自是幹線敷設之權操於政府惟枝線仍屬民營而已若論私設鐵道法原屬官私併行及私主官從時代之遺物考其由來純爲人民經營幹線之目的而設故對於小鐵道創辦者之資格線路之構造運轉運輸等之規程皆不免羈束過嚴有碍人民企業之熱念因於明治四十三年特定輕便鐵道法以促小鐵道之急進且爲獎勵其普及起見翌年復制定輕便鐵道補助法凡利益每年不及建設費之五厘者其不足之額在開業後十年之內（當初五年後改正爲十年）概由政府補給之於是輕便鐵道爲之大興明治四十一年乃至四十四年之間依私設鐵道法而開業者共爲六十五哩平均每年不過二十二哩弱但自四十四年至大正七年之末爲期僅八年而輕便鐵道開業者共有千四百七十三哩每年平均爲百八十四哩較之昔日每年建築哩數實增至八倍以上是全爲補助法之效果也反觀四十一年至

大正七年間國有鐵道之建築哩數共爲千五百八十一哩每年平均百四十三哩比諸同年度間之私設及輕便鐵道千五百四十八哩每年平均百四十哩者其進行之速度幾無軒輊但官設鐵道爲設備之優美工事之困難其工費約多於私設三倍即前者平均每哩十四五萬圓後者不過五六萬元而已

當政府收買私設鐵道告竣時私設路線爲之驟減其後歷時十二年政府雖純然繼行國有之主義然私線仍自日有增加官線至六千三百里時私線亦達二千數百里之多約當官線之三成三分據此則對於國有主義無論如何積極進行而鐵道之普及仍有待於民間之力者固顯而易見也今後日本鐵道果應敷設若干哩數不外一依產業之發達文化之程度而定然徵諸各國之實例至少亦當爲一萬哩之延長果爾則每年建造二百哩猶應需時五十年始能歲事如斯巨工誠恐非國庫所能負擔故今後當更盡力於民設鐵道之保護誘掖獎勵俾人民樂贊厥成以速鐵道網之完成此誠國家當務之急亦僕所以將地方鐵道獎勵時代列爲第五期之微意也

(未完)

◎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

凡人不可不看日報何以故？無社會活知識則不能生存故不可不看上海之日報何以故？上海為國內國外一切新聞之集中地故尤不可不看上海中華新報何以故？中華新報在上海日報中其歷史其內容皆有特別光彩故

中華新報為推翻帝制之急先鋒反對賣國黨之變中樞正義所鍾風承海內推許近以應時勢之需要內容大加刷新以穩健新穎之知識為公平正大之王張茲舉其特色如下(一)巴黎東京均聘有特別通訊員所有東西兩洋最近事實均隨時詳密報告與僅恃外國通訊社通訊者不同(二)廣州北京除託熟悉政情之人為特別通訊員外並有政界要人尤為隨時告知政治上重要消息專電本社故關於南北

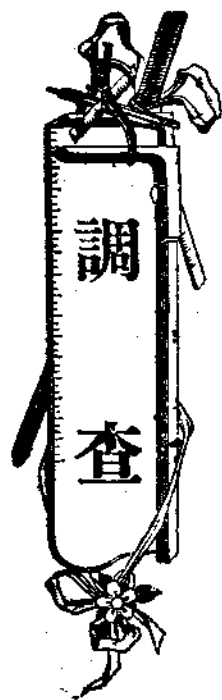
上海中華新報

法界愛多亞路四十三號

政治大局之記載其詳確為他報所未有(三)特設世界新潮一欄將世界大戰後新發生之一切現象及新湧出之一切思想根據泰西新聞雜誌新書直接譯出廣為介紹於國人之前並隨時加以平允之批評與專譯東籍及抄襲雜誌者不同(四)附設中華叢話一欄廣羅一切有趣味有實益之雜著凡分類二十餘種皆出特別撰述與專抄襲他報者不同至於材料豐富印刷鮮明讀者自知無待贅述

定報章程
本國及日本境內 全年九元 半年五元 三個月三元
外國各埠 全年十六元 半年九元

優待學生特價
各地學生聯合會 每月先惠郵票四角 即照寄本報一份
各校及學生諸君 訂閱半年全年 以校章為證 特別照章七折收費



桂路調查記

(續前期)

曾鯤化編纂

第三章 勘定路線

第一節 桂全

桂全路係宣統元年英葆林公司所包勘自桂林省城北門外起經醫川興安至全州之黃沙河止正路二百七十里傍路三十二里運費路四里共長三百零六里沿平多平原沃野絕少山林六百英尺之鐵橋祇有三座其餘皆一百尺以下者該公司估計價額寬軌一千二百萬窄軌四百萬元似有過於昂貴之處以京張工程材料比較極多不過八百萬元此可作為假定者也至路線所經大勢溯灘(湘即上撫河)二水而上達於湘粵交界之黃沙河兩岸流錯綜水利甚便農田相望禾稼油油西岸尤為廣闊路傍即湘粵交通驛道旅客行商往來頗密附近居民亦稱繁夥惟百子舖以北該公司所測路線即與大路分離距市鎮甚遠於旅客貨物運輸多形窒碍

又全路灣淺大長爲行車所最忌將來定線時宜詳加審慎所省經費當不下數十萬元矣

第二節 桂邕

第一款 經過大勢

桂邕路即此次所察堪之路線由桂林省城西南行經永福雒容馬平來賓遷江賓州上林而至南甯府之宣化計長八百里又傍路六十里共計八百六十里全路工程以崑崙關八十里爲最難永福之二百里次之其餘五百二十里皆平坦易修山洞大者二處一崑崙關五里一山心坳三里小山洞自百法尺至六百法尺者六處均在永福宣化境內大橋自五十法尺至百五十法尺者五座此外則多在十法尺以下至沿途所歷情形甚爲複雜茲特逐段述之於左

一 臨桂永福間

由省城西門外起西行經五里墟北至頭塘傍廣福王廟南麓再西行過二三塘至一埤石經白馬山之東地平坦西南行經四塘東偏傍陳文恭公墓而過地勢稍高渡繞江橫鐵嶺橋遠江村直南至五塘經普思嶺魚梁頭黃土村等處路線高低不一灣曲亦多再南至蘇橋司渡河經楓木村東童家村西仍渡河沿馬灘嶺至大坪渡西岸珠江口東岸又兩渡河經上下梁村之大平村之西至花山底逾花山經東頭村之南又兩渡河至官平村之西塘外洲之東再南逾小坡經

高平村東龍游村李家嶺之西逾李家寨經馬力村之東五里橋村之西至中洲兩渡河至永福縣城東隅案頭塘至四塘間皆係石山攢簇列峙不成脈絡頭塘有二十餘戶頭二塘間多荒地有小松林數處村落三四處二塘有三十餘戶又西面及北面村落約各有民戶二十餘二三塘間有村落二處多田原產木子樹甚夥土人用以製木油蠟沿途挑油米者往來不絕三四塘間有大田原多大村落五塘亦係平原至是始有土山產杉松等木蘇橋有司官駐紮約二百餘戶間有大松林然童然不毛者最居多數須過山坡十餘蘇橋永福間人煙極稀路途凸凹丘陵墳起土赭色少森林田土亦寥無幾永福縣城有千零二十餘家永甯州竹木多自東江出

二 永福雜容間

由縣南村西行經方定寨至黃土嶺南岸渡河遠窰廠之西經上街頭龍溪至大定頭渡河（路綫自是避攔馬理定之重山疊嶺未依大道偏東南而行）東行經鷄石灣馬鞍村周家嶺至長嶺崗東南行經下鄭葡萄村之西門村之東逾長嶺崗脚至大林浦旁又稍東行經橋頭金馬坪之西至膝杯東南行經那盤之西柵欄廟之東至鵝塘渡河其西面爲陶庄東面爲石牆又南行至那膝經獅子山之東上街之西經板洞渡河又東南行經馬碑口自此至古鉢皆羊腸山谷渡河者凡七又南行經白岩（渡小溝三次）渡木橋河循梁寨之西矮嶺墟之東至楓木底兩底小

溝經崗田村東木崙村西兩渡溝至烏雅村又渡小溝兩次至那懷護村（此處須穿山洞）又南行經狹窄叢巒之中至潮水許碑渡河者凡此九自此至龍頭四渡溪溝西南行經那磅之西磅河東岸至花塢自是始與大路復合由花塢東南行循山徑而前四渡小溪至河口村南踰矮山東麓凡數里西南行至三里村渡河又東南行經黃冤之西下平之東又南行至從嶺依山傍河至馬村西南行經經大名村之西直南行至舊街循三聖宮傍渡河經大平村東再東南行渡河三次又西南行沿河倚山至山脚南行經新村始漸就平衍直南至波景又南行渡河經洲至鹿寨再南行經崖頭村長冲傍大河東岸經二新又南至大汾塘渡河經接龍川之東循河西岸經鵝塘之東逾呃橋又南行至雒容縣

案自雞石灣至舊街路狹而峻溝惡而多路繞所過之地非盤山嶺即穿溪谷除古鉢而外戶口甚稀舊街以下至雒容多係平路遍地皆荒誠爲可惜

鹿寨爲永福之大平原縱可二十餘里橫可十餘里多係荒田荒土市內凡二千餘家有司官駐紮以當水陸之要衝商務頗盛出產以甘蔗生牛木料藥材爲多

三 雒容馬平間

由縣城南行渡小溝經下龍婆逾石貴山經新塘舖平龍村半塘九橋之西高嶺塘之東至南寨

路均平直再西南行經九曲河(凡十一渡小溝)夾谿谷之間至三門外江東南行渡柳江西南行至馬村南行至柳州府之對河墟

案雒容縣至高里塘二十餘里荒土田一望無際惟高里塘附近設有阜成墾荒公司建築新街市辦有半夜學堂及女子織布傳習所等聞原係黃澤森軍門用防勇所開闢者墾戶約有百餘家

四 馬平賓州間

自對河墟起西南行經品地村東雞籠村西南行經義崙南行傍駝背山西麓過駝背村東雙橋之西南行穿山中經金東村東姚村西又西南行經長安村西再南行經甘習村西百朋墟東南行經山坳長冲之中至千葉村西再西南行至平安村東過鈕塘南行經百武墟東山爽村西折東南行經長福村東牛岩西南行經羅村東綠眉村西又經白水村至瓦村東彩村西折西南行經鎮玉廟東南行經母土村東至新村折西南行經王塘東羅村西折南行經芭蕉村西合龍村東再南行經橋鞏大梁村鄒村之西折西南行經北山村西渡洪水江經蛟龍村再西南行穿橫山村傍紅水江東岸渡清水江至遷江縣折南行至古灣村東折東南行石田村東渡江經龍降村東直南行至天平村金牛村西又南行至三箭塘折東南行至刁望隘折西南行至老虎塘過

東南行至石牛村黃沙村東鄒墟西折南行至車塘村東煙回村西又南行經長車墟東馬畔村西又南行經塘新村李村之東老勒馬村西渡江經勒馬村東至賓州

案柳府至雙橋三十里前半多荒地後半係良田柳府穀米多仰給於此雙橋有舖戶三十餘駝背山附近凡十餘村落頗形富庶沿路刺竹甚多質軟內厚可爲簞蓆雙橋至百朋墟亦三十里良田遍野禾黍茂盛離百朋墟街布雖小然趕墟者頗夥約有五六千人以磚糖花生五穀藍靛六畜等爲大宗貿易墟之兩旁村落二十餘共八百戶計百朋至百武六十里石山盤結田地荒蕪百武有四十餘家牛岩百餘家然均經三十里兵燹之後無一完居其被燒毀者更不知幾何矣牛岩至橋鞏三十里荒蕪曠野極目無涯沿途無人民居住橋鞏遷江間平原與坡山錯離荒地亦多江縣城內外有舖戶六百餘家產木炭及嘉魚甚夥遷江至石陵墟四十五里東西廣濶自一二里以至十餘里不等田地良荒參半老虎渡旁多花崗石石灰石且有金銀鑛苗鄒墟原係繁盛之地自歷遭匪盜日形寂寥現祇有二百須家趕墟時以花生柴火爲大宗渡清水江以後風景頓殊多係土山與內地相若鄒墟至賓州一帶均係良好水田無一片荒地松林亦遍地皆有村落複雜櫛比而居州城內外有戶九百餘家城之西南有盧墟爲全省墟場之最極盛時趕墟者有萬餘人

五 賓州南甯間

由城外謝家祠起經昇平廟盧村之東大道孟村松村之西西南行至丁橋墟渡六塘河再西南行經營盤之西羅村東海村之東傍大守河東岸經窰廠之東秀峰寺之西南至陸蔣村東邊渡大守河傍河西岸至大守墟南行渡大守河兩次經譚拈村渡河傍河東岸至六道塘西南行經古漏關馬巢思隴街挖根村(渡河五次)東南行經思塘村至馬嶺又南行經柳峒石魁坳至崑崙關東南行經六八村九塘曹村至八塘一路皆盤環紆曲山徑溪灣由八塘東南行經下蘇村山心坳山心街南行至七塘西南行經火甲村羅聖村至六塘再南行渡西營行至五塘南行經老五塘渡河至羅拉又南行經山少村至四塘渡張村河南行渡下殷河經米花坪逾九曲江至三塘渡河經小坡十餘至二塘又南行渡小溪四次至頭塘又南行經長江村葛毛村西六公祠東至南甯府城外講武堂西邊與商埠聯接

按賓州至丁橋縱橫二三十里均屬極好水田爲全路之冠溪堰交叉灌溉甚便村落亦林立無數丁橋墟約有三百餘家墟上爲松木材之大銷場每年在數十萬石以上丁橋至大守十五里兩面上山縣巨溪澗參差洵爲難修之路惟田泥甚厚所造磚瓦缸罐等器極多且佳大守至馬嶺左右皆山中間夾一小溪路經迂迴起伏曲折羊腸鳥道狹如螞穴馬嶺

調查

八

至崑崙關道路崎嶇難於通過關上頓高二十丈自古以險要稱崑崙至八塘崗巒起臥溪
 填築廻山心坳疊嶺重山巉岩峭壁鑿石爲路險不可言有戶四十餘家地勢甚高山坡錯
 雜六塘以後至四塘始暫次復歸坦道四塘爲富庶之地有三百餘家三塘至南甯府城均
 屬平原禾稼頗盛

第二款 工價估計

桂邕全路估單 以八百里計算寬軌制度

名 目	總 額	平 均 每 里	備 攷
測 勘 費	一六四四〇〇	二〇五五〇〇	
總局及總工程處薪公	二七三六四〇〇	三四二〇五〇〇	
測量儀器及文具	一一〇〇〇〇	一三七五〇〇	
地段二萬四千畝	三六九二三〇	四六一五三七	每畝十五元三角八分
土方 一千七百七十四萬 零八百九十一方	一九四一九七一	二四二七四六四	

路 政 之 研 究

運 地 內	材 車 鋼	料 輛 軌	類 類 類	養 路 房 屋	車 站 廠 所 房 屋	車 輛 價 值 及 運 費	傍 道 六 十 里	岔 道 九 十 付	鋼 軌 枕 木 及 鋪 設	鐵 橋 價 值 及 運 費	橋 工	土 方 難 工 加 價
二 三 七 〇 〇 〇	三 四 二 〇 五 五	二 四 五 八 五 七 九	六 二 七 〇 八	四 四 〇 三 〇 四	三 一 四 三 五 一 〇	三 三 二 九 七 三 二	一 八 〇 〇 〇	四 三 九 六 四 四 三	三 五 五 三 五 五	一 五 七 八 四 五	九 六 六 〇 七 二	一 二 〇 七 五 九 〇
二 九 六 二 五 〇	四 二 七 五 六 八	三 〇 七 三 三 三 六	七 八 三 八 五	五 五 〇 三 八 〇	三 九 二 九 三 八 七	四 一 二 一 六 五	一 三 二 五 〇 〇	五 四 九 六 八 〇 四	四 四 四 一 九 四	一 九 六 九 八 〇 六		
							每 套 二 百 元					

調 查

九

調查

費小計	三〇三七六三四	三七九七〇五四	
電報電話等費	一二七二〇〇	一五九〇〇〇	
總局房屋	四六〇〇〇	五七五〇〇	
機器廠房屋及具器	一六六四〇〇	二〇八〇〇〇	
山土方	一二四六一五	一五五七六九	
洞石工	一九〇一九	一四八七七四	
項細工加價	一三八三二	一七二九〇	
下小計	二五七四六六	三三一八三三	

以上各項計桂柳段需費八百五十五萬四千八百八十八元

柳賓段需費六百一十二萬六千零八十九元

賓邕段需費五百五十六萬三千七百零一元

預備費一成二百零三萬四千四百六十七元

合計需費二千二百二十六萬九千一百四十五元

十

以桂邕全路及傍路八百六十里攤算每里需費二萬六千八百三十元零五角
外加崑崙關山心坳八里山洞建築二百四十萬元統共二千四百六十六萬九千一百四
十五元平均每里需費三萬零八百三十六元四角三分

第三款 車站里程

一車站

二等站二處

桂林府 南甯府

三等站二處

柳州府 賓州

三等站四處

永福縣 雒容縣 鹿寨 遷江縣

四等站十處

蘇橋司 古鉢 大端 黃冕 百朋 橋鞏 大守墟 鄒墟 八塘 金城司

以上全路車站共十八處平均每四十里四分設一分站

調查

二里程

調查

甲 經過縣境里數

桂林府二百六十四里

臨桂縣

五十六里

永福縣

二百零八里

柳州府二百六十二里

雒容縣

五十四里

馬平縣

七十八里

來賓縣

一百三十里

思恩府一百五十六里

遷江縣

五十四里

賓州

九十里

上林縣

一十二里

南甯府一百零八里

乙

宣化縣

一百零八里

外古漏關加長十里共計八百里

沿路市鎮里數

地段

里數

臨桂至蘇橋

六十二里

蘇橋至永福

二十八里

永福至古鉢

五十二里

古鉢至花塢

三十六里

花塢至大端

十里

大端至黃冕

十八里

黃冕至舊街

十八里

舊街至新村

十二里

新村至鹿寨

二十八里

鹿寨至維容

二十四里

調查

調查

大守至古漏	丁橋至大守	盧墟至丁橋	賓州至盧墟	鄒墟至賓州	石林至鄒墟	遷江至石林	轎鞏至遷江	牛岩至橋鞏	百武至牛岩	百朋至百武	雙橋至百朋	馬平至雙橋	維容至馬平
十里	十二里	十五里	五里	二十八里	三十里	三十六里	三十里	五十二里	四十二里	三十六里	十六里	二十里	五十二里

古漏至馬林	十里
馬林至崑崙	八里
崑崙至九塘	十二里
九塘至八塘	八里
八塘至七塘	十七里
七塘至六塘	十二里
六塘至五塘	十二里
五塘至四塘	十二里
四塘至三塘	十五里
三塘至二塘	五里
二塘至南甯	十七里
共經市鎮三十有六凡八百里	

調 查



粵路之形勢及其工程狀況

本路形勢

本路路綫起點在粵城西南隅之黃沙前臨大河與廣三路之石圍塘站隔岸相望自此繞入附城村落北行七里許爲西村站與城之西北郊毗連乘客往來頗衆又北十四里爲小坪站其西爲石井吾粵之兵工廠在焉南番兩縣於此分界又北十六里爲江村站有大橋二越高塘河而過自此西北行十八里半至新街站爲花縣往來孔道又西北四十九里入清遠縣境而至銀盞坳站自黃沙至此百餘里多屬平原土壤沃腴人烟稠密過此以往則地勢較高坡陀起伏折而東北行四十六里爲滙江口站路綫始復折出臨河有滙江大橋溯滙江而西可達清遠縣城故清遠客商多取道於此自此以北沿北江而上二十一里許至舊橫石站爲清遠英德接壤之區又二十一里許過大廟峽虎頭山峒而至黎洞站又二十五里至連江口站沿綫所經均屬僻壤左臨河流右依峻嶺迤北爲著名之渣陽峽俗稱育仔峽至此河身頓隘懸崖絕壁下臨水際路綫蜿蜒其間穿山峒凡三工程甚爲艱鉅自連江口歷四十里而至英德河流復見開展支流旁出其大者爲翁源河路綫跨長橋而過即英德遙步橋也英德站迤北路綫之西岐出一支綫約長三里爲英德城站其地名東岸咀對岸爲英德縣城自英德正綫沿河上行百里入曲江縣境

而至烏石站路綫又復折入腹地穿插羣山之間過清風亭山峒乃達馬壩站凡二十四里又北二十七里至韶州站爲現在通車之止點蓋距黃沙已四百零八里矣韶站在曲江縣城南門渡對岸而路綫跨河則於站之北築長橋繞出城東而過所謂韶關大橋也韶北四十里許爲高廉村山峒又四十里許爲樂昌距湖南省界約一百二十里樂昌以上層巒疊障人烟甚稀預計應築山峒六十餘處共長壹萬九千餘尺工艱費鉅非本路經濟現狀所能舉矣

本路工程狀況

本路路線曲度以九度爲限路面坡度以每千尺計七尺爲限曲線之滿限者一其地點在盲仔峽迤北坡度之滿限者六其一在銀盞坳迎嘴之間其一在馬壩迤北之山子背其餘四處皆在清風亭山峒前後而英德枝路之曲線坡度均視正線爲促其曲線爲九度二十八分十九秒坡度則每百尺斜一尺也現在通車段內橋樑之最長者爲英德遙步橋凡七百五十五尺其次則高塘二橋一長四百八十尺一長四百二十尺又次爲滙江口橋長三百尺自此以次大小不一平均每英里內有橋孔位六十九尺山峒則大廟峽峒長二百三十二尺盲仔峽第一峒長四百三十三尺第二峒長一百七十三尺鴉鷹頭峒長三百四十九尺清風亭峒長九百零七尺五峒共長二千零九十四尺幹線之站爲數二十有二而枝線之站僅一黃沙韶州爲頭等站西村小

坪江村新街源潭琶江口英德爲二等站自餘皆三等站各站均有避車岔道至少二股而頭二等站之設備尤多黃沙韶州皆有調車轉盤源潭英德皆有轉車軌道黃沙源潭英德韶州四站皆有煤台黃沙新街軍田源潭黎洞連江口英德沙口烏石韶州十站皆有水塔此本路之工程狀況也

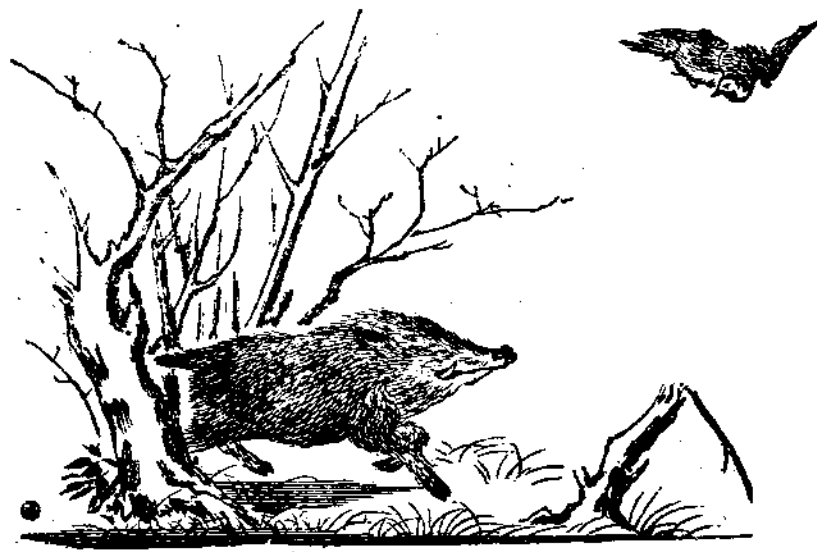




公 牘

八省鐵道督辦公署訓令粵漢鐵路公司文

爲令行事照得粵漢鐵路自歸商辦以來越時既久糜費復多所成路線僅計四百餘里邇來公司股票低折至一二成股東受莫大之損耗長此不變其何以支粵路虧蝕原因固多而其要點則在路線太短營業不能發達查此路北段已通至株州以上南段自韶關以上至湘之宜章屬商辦公司範圍以內者未成之路綫不過四百餘里造費不過千餘萬苟能積極進行程功當不甚難頃閱北段已有銀團提款展造之議若商辦公司不預爲之計行見北段通至宜章而我尙未能與之接軌此路豈復爲公司所有遲一日通車多一日虧損此路所經名城巨鎮至夥物產至饒商務至盛路成之後營業之利必不下於京漢即通至宜章營業將大有起色今公司股票低折若此股東爲恢復股本增加股價計舍速竣路工接軌通車之外別無善策若因鑒於既往遲疑不敢投資坐使以前損失永無補救之望是因噎廢食之道也爲今之計自宜由各股東添集股本趕速展造如或未能即由該公司募私債借外款以造之亦未爲失計否則呈由本公署代行募債務底成功總不使如此鉅功虧於一篑爲此令仰該總協理即便通籌熟計徵集各股東意見迅速妥議辦法呈候核奪切切此令



叢 錄

盧漢鐵路借款續增合同〔續前期〕

光緒二十三年六月二十八日續增盧漢鐵路借款四百五十萬磅合同專條中國鐵路總公司於光緒二十二年九月十四日即西歷一千八百九十六年十月二十日奉 旨設立因承辦盧漢鐵路於光緒二十三年四月二十六日即西歷一千八百九十七年五月二十七日與比國公司訂立借款草合同於武昌比國公司係奉有一千八百九十七年三月初三日國家准憑而設該憑會登是年三月二十二三日之官報此合同已於光緒二十三年四月二十四日即西歷一千八百九十七年五月二十五日奉 旨允准即由總理衙門將奉 旨日期照會比國駐京大臣悉知中國督辦鐵路大臣盛因已奉 旨允准並接比國駐京大臣電稱德福尼等有畫押之權比國公司代辦人比京工部總工程師司德福尼工部頭等工程師比京水利公司總辦愛蘭亦因已奉比國公司允准按照草合同第十六款所定章程照前再行畫押即為正合同現在續訂專條各款如下

- 一 比國公司允在中國公司所給費用之內提出經費代鐵路總公司估勘測量盧漢全路工程並擬繪橋梁屯棧車站棧廠一切工程圖式細單以及應用材料貨色至於龍頭車輛橫板鋼軌等物亦一體代為攷訂式樣但仍須遵照第八款詳擬底稿呈由督辦大臣核定施行不得草率遺漏亦不得另索費用所有以上事宜當於合同畫押蓋印齊備後一年內陸續呈送告竣且務須迅速勘定軌路俾於六個月內即可動工平地
- 二 比國公司允將合同第十二款所載材料酬勞利益刪去故此款已成無用

第

五

期

三 比公司因以上兩款之吃虧且須彌補派人來華之費及售股票之費及三十年中經理借款澆裹之費是以在利息之外加收四毫(即每千磅每年加收四磅)作為以上第一二三款補償一切之費用此所加之四毫並與合同第三款所載之四厘利息一并按期付給如此利息及一切費用在內共總合成四厘四毫別無他費

四 合同第二款所載應付之款應存於北京總銀行該行名曰協助本國工藝公司而中國鐵路總公司則以所收之款匯存於上海中國通商銀行此銀行係光緒二十二年十月初八日即西歷一千八百九十六年十一月十二日奉旨設立至應還利本銀應照磅價按次付於上海中國通商銀行

五 合同第五款所載鐵路之保是為第一次之保

六 此續訂專條應一律由直隸湖廣總督部堂蓋印比國駐京大臣蓋印此專條照繕華文法文各四分均可為據
大清國光緒二十四年八月二十八日
大比國一千八百九十七年七月二十七日訂於上海

大清國督辦鐵路總公司事務大臣頭品頂戴大常寺少堂盛

大比國合股公司代辦人 德福尼 愛蘭

盧漢鐵路借款續訂詳細合同

一 直隸湖廣總督部堂前於光緒二十二年九月十四日即西歷一千八百九十六年十月二十日欽奉 上諭允准籌借洋款以造京城之盧溝橋至漢口鐵路應由總理事務衙門備文恭錄照會比國駐京大臣

二 中國 國家責成督辦大臣盛及承造中國鐵路之比公司代理人總工程師俞貝德議定各款如下

第一款 光緒二十二年九月十四日即西歷一千八百九十六年十月二十日所奉 上諭另行恭錄附於本合同內中國

國家以盧隸北漢鐵路(約長一千三百基羅米達)准鐵路總公司承辦該公司原有資本計銀一千三百萬兩

中國 大皇帝降旨准直隸湖廣總督督辦鐵路大臣經借款項營造鐵路此道 諭旨於光緒二十二年九月十四日即西歷

一千八百九十六年十月二十日頒發茲敬謹摘叙如下其意係因直隸湖廣總督會奏遂准設立鐵路總公司一處以造盧漢

鐵路並准該公司籌借洋款以資維繫候補四品京堂盛宣懷派為督辦鐵路大臣等因於是直隸湖廣總督及督辦鐵路大臣

欽遵所奉 上諭定計向外國籌辦五厘借款其總數係金銀一百二十兆五十萬佛郎克(即武昌所訂合同內之四百

五十萬磅以後皆稱佛郎克)名曰一千八百九十八年之 大清國鐵路五厘借款

第二款 此項借款計存板利股票二十二萬五千號每號值金銀五百佛郎克該股票內應刊之文附錄本合同後票上由

直隸湖廣總督及督辦鐵路大臣蓋印該股票等每張以一號至五號為率共需若干屆時由比公司知照承辦之銀行刷印妥

貼其費由比公司認付每年按照股本給息五厘其息係以金錢核付自發繳股本日起算每年定西歷九月初一三月初

一日給發首次利息即以佛郎克核付

第三款 此項借款自一千九百零九年起分二十年期由北京總銀行按照本合同附表抽號拔還抽號應於每年正月第

二個禮拜二日辦理第一次抽號在一千九百零九年之是日所有抽出號頭應刊於四種日報中即由比公司出費

第四款 凡抽出號頭之股票於每次抽出後照股票原值在付利期上如數以金錢還清股本該股票所有未到期之息單

不得裁割應與股票 併繳銷短有短缺則即該計短缺者所值之數在應還股本內如數扣除股本一有拔還之日即於

是日為始停止利息

第五款 在一千九百零七年以前中國不得增還股本或全還借款或核減利息在一千九百零七年以後中國總公司無

業錄

四

論何時可將借款還清一經全還所有合同即時作廢

第六款 呈繳之息單及還本之股票可由比公司隨時知會在歐州一處以佛郎克發給比公司當隨後指明經理此項付款事宜之銀行並經理借款事宜之各銀行

第七款 此次借款之付給利息按還股本除中國 國家原有之事權外並經中國 國家批准在案言明以給付利息及按還股本為先務故盧漢鐵路之進款除一切局用及行車各費外其淨餘者當留備股票應用其辦法應載入中國總公司及比公司共同訂妥之行車章程內該章程與本合同合而為一以上辦法當確切不移至借款清訖為止

第八款 行車後所得進款除開銷外之淨數由中國總公司託比公司移交比京總銀行或該總銀行所派經手之銀行該銀行即以中國總公司託比公司移交之款不拘何時兌換金錢務令中國總公司大得便宜所兌換者以足數下半年應付之數為度比公司以總公司所託之款陸續移交比京總銀行或該總銀行所派經手之銀行直至撥付下半年應付之數為度如此則所有每半年之付款事宜至少可於三箇月前即有把握凡代存此等款項之銀行務必代為生息俾與中國總公司極有裨益每次付利還本所需款數及其酬費當先期二十天在比公司移交之款內開支

第九款 經收存放借款之銀行於造路時不必奉有准論可在存項存款中提付利息

第十款 中國總公司欲於此次借款表其結實可靠之意願將盧漢鐵路之頭等擔保給與該項股票即該條鐵路及車輛料件行車進款是也此等擔保當由比公司為購執股票之人代為應允如果中國總公司未能按照合同付利還本比公司或另有比商接替之公司因有上文所言鐵路擔保云云得在上文所指之物業照順其一切權利

第十一款 前條所載與此項借款之擔保如第七款內云云者並不相妨設盧漢鐵路之進款由中國總公司託比公司於

每次利期之三箇月前移交北京總銀行或該總銀行所派經手之銀行兌換金錢後不敷應付利息則中國理應設法彌補倘有不敷情事一經該銀行知會中國應於半年利期之六十日前按照所需之數以現款或票據付給北京總銀行或所派經手之銀行俾得兌換金錢湊數付利

第十二款 北京總銀行或其所派經手之銀行應查明先一期付利之數於比公司或中國所付款內及時如數提撥其所託之經手各銀行備付後一期之利息

第十三款 凡分任此項借款事宜之各銀行中國按所付利息之數酬以二毫半又各項股票因抽得號頭而還本或因增還股數而提前還本亦按所還之數酬以二毫半(即每萬磅給二十五磅)此項酬費係在每半年之行車餘款內抽提如有不敷即由中國設法彌補

第十四款 中國應允照本合同第九款所載有益股票之事准其辦理凡股票與息單及此項借款之一切進出事宜概行豁免捐稅俾得周轉流通

第十五款 到期息單如五年內不來支息則滿期後其息為中國所得其已經抽著號頭應行還本之股票則以三十年為限限滿其本亦為中國所得

凡執有此項借款股票之人病故後該票即按其人本國繼業之例由繼業者承受

付利還本之事不論時局和戰均當如常辦理並不論執票者為友國或敵國之民均當一律照付

此次借款股票倘有遺失被竊被毀等事由本人託出遺失或被毀及應行聲明之憑據後中國總公司如察得該憑據為可信即當允准重給股票以補其缺

第十六款 總理衙門電告出使大臣知會比京巴黎之銀錢公會允准此次借款列於該公會之股票價單

第十七款 在此次借款百十二兆五十萬佛郎克之總數中由比公司以三十九兆佛郎克即刻購定五百佛郎克之股票

七萬八千號該票等係自借款至第十八款所指存款銀行之日起利以九扣匯付實得三十五兆十萬佛郎克

第十八款 比公司以購票之款匯繳上海道勝銀行計八兆六十萬佛郎克其餘找款俟道勝之巴黎分行接到七萬八千號之股票後即行匯交督辦鐵路大臣及比公司共同指定之銀行此外另有本借款內之股票十四萬七千號則以寄託該銀行代為收存

道勝銀行及中國總公司會同比公司所指之銀行即將所收存款聽候中國總公司支用當經言明該銀行等付款按照下文第二十款所載各節辦理該銀行等既代收存款項應將所存之數生發利息務令與中國總公司極有裨益

第十九款 中國總公司已有本銀一千三百萬兩

盧漢全路工程因盧構橋至保定一段(長一百四十五基羅米達)漢口至信陽一段(長二百四十七基羅米達)均應先行開辦故即從此二段動工所有建造盧保鐵路並備行車各事均在中國總公司原本一千三百萬兩內動用

營造全路工程除盧保外應由中國總公司責成比國公司代履之總工程司代中國總公司監造並代測繪全路圖樣與辦工程訂購材料器具以備行車之用凡一切工程底稿購辦材料統須先由督辦大臣核准除購辦材料在歐洲劃撥不計外其所有工程費用及所有比公司代履辦工員匠薪工川費統由中國總公司給付故以後比公司毋須自備資斧開銷一切惟當儘力營造務期三年之內造竣全路工程

第二十款 漢口至信陽並保定至信陽各段工程先由道勝銀行繼由中國總公司比公司共同指定之銀行每月付給中

國總公司敷用之款此款係憑比公司或其總理人預先約估至漢口信陽所墊工程之款即在首次匯到之款內提出付還比公司所付購票之款係專為營造漢口至保定鐵路之用倘道勝銀行並中比兩公司公指之銀行察出所付各款中有一款作為別用或總公司以後不准比國工程司督率建造則兩銀行均有停止付款之權倘購票之款於營造工程外尚有剩餘則仍全交中國總公司

第二十一款 比公司得以儘一千九百零一年之內續購七千三百五十萬佛郎克 大清鐵路借款按九扣價值繳款並加逾時息單找進之零款或作一次購之或分數次購之仍照原議還清但每次所購之票其款不得少於實數二千五百萬佛郎克續購之時應在巴黎之道勝銀行付價兌票由中國總公司接到續購電報一月之內即當付價兌票所付購票之價應存於中比兩公司公指之銀行該銀行祇得按照本約第二十款撥付

第二十二款 比公司既得陸續承購借票每次承購時與中國總公司妥商各分段鐵路以續購借票之款先後舉辦

第二十三款 自本合同簽押之日起所需勘路之費即由中國總公司給付全路細勘工程應由漢口信陽一段起先後逐段測繪其先後次序可定於比公司按照本約第二十一款續購借票之前首次續購之款即於今日言定用以切實營造保定至黃河之路而於第一年内即將該路勘定預備一切

第二十四款 比公司即刻承購之借票或後來續購之借票均可作為一次或分數次招人認購倘認購之票過於七萬八千號比公司亦照數添購於中國總公司然不得因有此條內云云而強比公司即刻添購其後來應購之票惟比公司於招人認購期滿之十五日內電稟上海督辦鐵路大臣按照本約所定價值即刻添購後來應購之票若干號至其付價兌票即照上文原議章程辦理

第二十五款 營造漢保全路及行車後所需製造材料除漢陽各廠所能造者先儘購辦外皆歸比公司承辦比公司既經得此信任自當切照本合同辦理一切其承辦之材料務必物美價廉斷無勒指至盧溝橋至保定一段鐵路業已將次完工其材料與比公司無涉惟漢保一路將來每段工程所需材料中國總公司自必按照本條所載陸續定購以昭徵信

比公司所辦材料進口或入內地均准免完厘稅倘比公司承准比國政府知照已接中國照會如第二十九款內云云者一月內未得免稅字樣則比公司可將本約作廢再此一月內倘有不測之事如軍興或法國國債大跌價值至百佛郎克以下比公司亦可將本約作廢

倘比公司未能按照本合同應允各款辦理則合同即時作廢中國總公司有權與他國另訂合同撤去比國總工程師

第二十六款 中國官員或中國總公司與比公司或其所派經理人有爭執情事由(總理衙門大臣比國駐京大臣)秉公評斷倘未能斷妥則由(總理衙門大臣比國駐京大臣)公同另請第三位公正人評斷

第二十七款 比公司已交存道勝銀行二萬磅保款為保本約之付款但自本約之第十八款照辦以後比公司即將此保款銷去於本約畫押日起一月之內比公司即當匯交上海道勝銀行八兆六十萬佛郎克

第二十八款 倘比國公使請總理衙門將票樣照會分賣借票之國即當照會該國公使

第二十九款 本約照繕三分一呈中國總理衙門一存中國總公司一存比國公司倘有疑難之處查對本約以法文為憑本約應經中國國家核准由總理衙門照會比國駐京大臣倘事在必需亦一併由比國公使請總理衙門照會分賣借票之國之公使西歷一千八百九十七年五月二十七號武昌所訂合同並西歷一千八百九十七年七月二十一號上海所訂專條各條款凡不與本約相悖者均須照辦即如武昌合同第十四款云云並上海續約第二款云云及其餘等皆是

也比國總銀行及道勝銀行自知悉本約之日起即當承辦其所奉本合同內指定承辦之事此外並無干預在中國總公司仍專認比國公司辦理按照武昌合同第十四款

大清國光緒二十四年五月初八日訂於上海
大比國西歷一千八百九十八年六月二十六號

見證繙譯 吳宗濂
柯鴻年

大清國督辦鐵路大臣 盛

大比國合股公司代理人俞貝德

盧漢鐵路行車合同

直隸 總督 部 堂
湖 廣

督辦中國鐵路總公司大臣盛 總公司設
在上海 訂定各款如下

比 國 公 司 總局設
在北京

第一款 中國總公司前於光緒二十二年九月十四日即西歷一千八百九十六年十月二十日欽奉 上諭准其承造盧

漢鐵路等因當經恭錄附於此次合同之內茲特欽遵委派比公司由比公司選派妥人將該路代為調度經理行車生利

第二款 比公司俟每段工程由總工程司稟請中國總公司驗收後陸續將各段之路選派妥人經理其行車事宜每段於行車所需一切車輛並種種工器傢具以及日常周轉之資本均當預先齊備比公司或選派之人遵照本合同第一款中國總公司之委派代為布置周妥招僱外國員匠若干人並於此等員匠有撤革或遣歸之權其薪工若干應預早開單擬呈督辦大臣核定並可購定養路修路應需之物又按照中國 國家與中國總公司所定條款以定載客裝貨價值經收

各種進款經付行車費用及中國公司日用開銷以上種種行車事宜由比公司或總工程師預請督辦大臣酌奪而後行中國總公司選派華人監督於比公司經手每段之出入款項及行車後比公司以總公司之款添購新物修改工程推廣軌道車站等事皆有稽核極大之權

又養路修路所需各項材料務必設法儘購督辦大臣所屬工廠礦局之物

第三款 遇有軍務無論外侮內亂中國國家調遣兵丁轉運餉械及軍營用物此鐵路須儘先備運車價減半專聽督辦大臣命令凡與中國國家有損之事皆不得用此鐵路

第四款 中國所訂一百十二兆五十萬佛郎克之借款所有付利還本事宜理應使有着落故於行車進款除各項開銷外在每半年付利期前三個月提款若干以備屆期應付當借款未清以前提款之事自當不輟提出之款當每月移交比國總銀行或其所派經手之銀行該銀行即以所收之款善為兌換金錢以備付利還本之用如此陸續交款一俟足數應付即在盈餘項下提出一成之一作為公積以備小修大修藉保行車一無阻礙此外餘款儘數歸於中國總公司

第五款 本行車合同自簽押日起以三十年為限惟一百十二兆五十萬佛郎克之借款屆期如未還清自有展限之權以展至借款清訖為度如該款不及三十年之限先行全數還清則行車合同亦即於還清之日銷廢

第六款 在比國公司代辦盧漢鐵路行車期內中國總公司准於每年公同結帳後除攤還各項借款本利各費外於實在餘利中酌提十分之二酬給比公司

第七款 中國官員或中國總公司與比公司或其所派經理人有爭執事情仍按照借款合同第二十六款辦理

第八款 設遇行車進款不敷開銷中國總公司自應籌款彌補俾得照常行車

第九款 凡比公司所需行車及養路修路之一切料物如從外國運來當免其完納關稅釐金

第十款 本行車合同預備三分一呈中國總理衙門一存中國總公司一存比公司設有疑慮或歧異之處當以法文爲正

藉資剖解本合同應請中國 國家准行由總理衙門備文照會比國駐京大臣倘事在必需亦可併由比國駐京大臣請

總理衙門照會分賣借票之國之公使

大清國光緒二十四年五月初八日訂於上海

大比國西歷一千八百九十八年六月二十六號

大清國督辦鐵路大臣盛

大比國合股公司代理人俞貝德

今因詳細合同第二十六款行車合同第七款所載中比兩公司爭執情事內有係爲比國借款本利無著而設者是以本

大臣允照總理衙門電准具函言明第三位公正人屆時當商請分賣借票之國之駐京大臣評斷

續訂京漢全路完工應用小借款合同

中國督辦鐵路總公司事務大臣盛奉中國國家特派比國合股公司代辦人沙多奉該公司特派訂定各款如下

第一款 今因估計足以及期趕完京漢及其各支路工程之用並足以還借款利息至全路行車之日止特彼此商定續借

五釐九扣金款票面總數一千二百五十萬佛郎克作爲二萬五千號價票每號五百佛郎克

第二款 此次借款一切章程均係按照西歷一千八百九十八年六月二十六號所定五釐大借款合同並行車合同辦理

其利息期限並抽號撥還等等均屬相同

第三款 此次借款一如大借款均係中國 國家批准言明北京至漢口及其各支路合計在內所有行車進款餘利先付一千八百九十八年借款利息外其餘亦作為擔保

第四款 此次續借之款乃為完竣全路工程起見自應竭力樽節無贖此數為第一要義一千九百五年底全路完工之後除修路養路各費及提還本息並提大修小修經費一成悉照行車合同第四款所載均應在行車正款項下開銷各款外或有工尾未完或將來應行添購新機器車輛以及推廣各工程悉照行車合同第二款所載並照鐵路大衆認許之公例應歸路工成本開支者即在總公司應得行車餘利項下支用如此項餘利再有不敷自當按照行車合同由總公司籌款彌補但所有支用各款必須預請督辦大臣或其所派之員商定而後行

第五款 全路告竣後行車尤為吃重總公司所派華員監督事事應得會同欽遵委派比公司所選派之委員悉照行車合同第二款所訂者切實整頓預先商確認真辦理

第六款 將來中國如欲添造支路其款項或在總公司餘利項下或另行籌備均聽中國總公司自籌

第七款 本合同照繕四分一呈中國政府一存中國總公司一送駐京比使署一存比公司倘本合同有疑惑或歧異之處以本合同法文為憑藉資剖解

第八款 本合同應經中國 國家核准後由外務部電知中國駐比大臣以便簽押借票並請外務部將本合同奉 准日期及電知中國駐比公使各節照會比京駐京大臣併由比國駐京大臣請外務部照會分售借票之國之駐京大臣

大清國光緒三十一年七月十三日
大比國西歷一千九百零五年八月十三號 見證繙譯柯鴻年

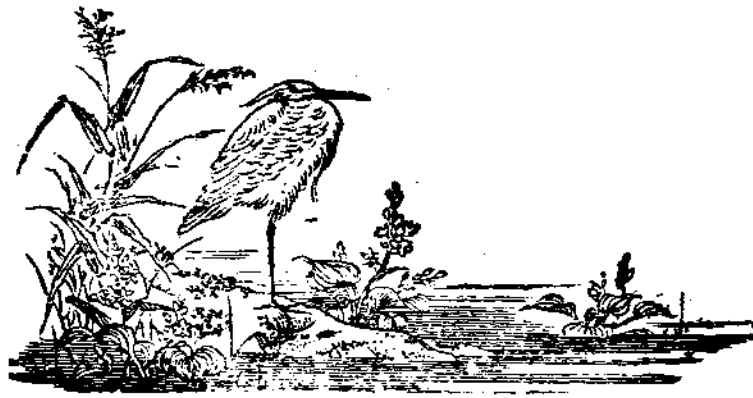
大清國督辦鐵路總公司大臣 盛

路 政 之 研 究

大比國合股公司 代辦人 沙多

叢 錄





路事要聞



▲內國部

◎◎各總裁反對漢綏兩路公債

軍府去電北京靳翼青先生鑒前准感日覆電謂漢綏兩路抵借日款毫無影響囑勿違信無稽之言近得確信交通部發行公債三千萬元以漢綏兩路為担保道路噴噴實即抵借外款之變相謂毫無影響誰其信之况此種公債未經合法國會通過尤屬無效應請將漢綏兩路担保發行公債一事從速取銷以釋疑懼事關重大幸勿空言搪塞貽禍將來望速施行並盼見復岑春煊伍廷芳唐繼堯陸榮廷林葆懌冬印

◎◎北政府計畫新路線

建設鐵路為今日中國最切要問題近日北政府計畫之新線頗有數起茲先將可由中國資本建設者錄之于左

〔一〕宜屯線由安徽宣城縣起至徽州屯溪鎮止約一百五十里不惟鐵路公司早已成立即測量亦已終了惟近因資本缺乏已暫終止〔二〕杭廣線由浙江杭州起至安徽廣德止將來可望延至蕪湖與宜屯線聯絡〔三〕常玉線自浙江常山線起至江西玉山縣止長八十六里該線不過上海至南昌之一枝線現已測量終了尙未着手工程〔四〕巴通線自連山灣起至

巴林止延長百五十里〔五〕綏赤線自赤峰起至綏遠城止長四百一十里〔以上二線皆爲治蒙起見〕〔六〕黑龍線自黑龍江岸馬家船口起至海倫止長四百二十里此線已計畫於九年前但至今尙無進步現聞有以民營公司資本六百萬承繼此事之說〔七〕安穎線由安正延長至穎川止建設費募五萬元之外資〔八〕海岸線由福建鐵道延長至江浙兩省與廣東海岸線聯絡〔九〕京熱線自北京至熱河長百四十里交通部已測量全線現因列國競爭投資均無進步〔十〕張庫線由張家口縱斷蒙古至庫倫止以上十線係以中國資本經營者此外於蒙藏方面亦有大鐵道計畫舉其著者如左〔一〕西藏線由四川成都起經西藏拉薩〔重要府〕至亞東止長千三百五十里〔二〕蘭拉線由甘肅蘭州起至西藏拉薩止約長九百里〔三〕蒙古線由黑龍江呼倫貝爾起至科布多止長千九百五十里

以上之線不惟工程浩大經費繁多爲中國財力所不能獨任卽外交上亦有種種束縛故此三線將來如欲華人單獨集資建築殊不可得之事也

◎◎中東路收回之經過

中東路爲遠東極重要之問題且與我國有絕大關係本會業將所得消息陸續揭布茲向外交團方面及其軍事家探詢確實情形詳誌如下

中東路原來係中俄合辦日俄戰爭後日俄以之作平分南北滿之鴻溝然路權則仍爲中俄所有當俄羅馬諾夫皇家瓦解後克倫斯基內閣時日本卽欲出資先行購買長哈間一段論價四千萬羅布日本國會望月氏反對謂此等權利吾日本將來可以向俄國一索而得之安用此鉅金爲此議遂寢迨克倫斯基倒後列甯杜洛克分據彼莫南京卽有意放棄取得外國之利益然徒托空言毫無實際嗣英法美日共管團設立後將中東路列於西比利亞阿莫爾烏蘇里三路之列我政府三次

抗議結果由美國方面之幫助遂於海參威會議通過「護路權歸中國」之一項自此以後中東路之地位已與上列三路微異其性質突然共管開始終未承認為我國完全之權也前月哈爾濱罷工事作全路停工以屏退霍氏為請北政府乃命鮑督辦對外宣布「為維持交通及秩序起見不得不暫將霍氏路權解去嗣後路事取決於董事會以示公開將來俄國統一後中俄間再定辦法」此言宣布後列國並無異言美國首先有滿意之答覆然日本仍時欲從德意協約國以四國名義出面干涉協約國竟不為動此次北政府以王景春顏世清兩董事在哈辦理接收後之外交運輸等事故於葉恭綽到奉時請其加以贊助鮑於月前因北政府援助中東路非常冷淡意頗不滿且有請卸兼職之舉旋經院覆挽留許以充分接濟鮑氏方允維持云

◎◎北政府對中東路之方針

北政府對於中東路辦法據聞現在分為三說「一」奉省當局主張與新銀團發生關係「二」據張斯督報告俄新黨欲我國備價贖還「三」鮑貴卿請以我國賠款補助車路此事結果尚未大定現在該路每月不敷六十三萬三千七百元政府擬先由中央接濟至必要之時方採行第一第三兩說之方法至第二說則形勢已變不成問題矣現在日本對於攫取此路之策略即欲挑撥中路當事者之意見遂可藉口於中國保護能力之薄弱俾能乘機活動以收漁人之利外傳葉恭綽代鮑之說即可見其作用惟英美法各國以該路有關國際之交通世界中最緊要之兩路在近東者為巴爾各達在遠東者即為中東路以前巴爾各達之糾紛原因即為巴爾各達一路而起若中東路落於日本之手則遠東將來問題恐將成巴爾各達之局勢故列強極願由中國自行收回抑或歸國際保護其反對日本之單獨運動云

◎◎中東路技術部之由來

路事要聞

路事要聞

四

▲英美對日之憤慨

此次日人在中東路之種種違法行動該處技術部已向日人提出抗議聞此次技術部係因歐戰發生對於中東路有軍事上必要之行動而俄國忽有內亂無暇顧及故英法美日各國各派技術員代俄國執行職務而與中國方面技術員爲一致之行動技術部於以成立蓋東路原爲中俄兩國之鐵路而竟有其他各國之技術員加入者以各國代表俄國行使職權於我國之職權絕無妨害且以同爲協約國爲共同防敵「德奧俘虜」起見不得不爾現聞各國駐京公使以日人行動不僅妨害中國主權即于其他各國亦甚有危險因日人既可在中東路擅捕俄人則擅捕英美各國之人亦勢所必至危險孰甚故歐美各國公使均極憤慨云

◎◎日本謀攫中東路之一部

歐美各邦對於我國接管東路頗表贊同且多協助之處惟日本則深爲嫉忌現所以未曾肆行破壞者實因彼於暗中亦與俄新政府有所接洽故也前據歐洲方面報告日本與勞農政府在丹麥京地屢有接洽日向俄要求讓渡從前俄在北滿一帶所得之種種權利以爲承認俄新政府之交換條件而勞農政府惡日本袒助俄舊黨及謝米諾夫等予新黨以種種不利故不允受商因此日本近又竭力攻擊過激軍隊占領威埠伯力等處其目的無非伸張彼在北滿之勢力最近政府得某外人之秘密報告日本又增派大批軍團由大連上岸進駐長春北哈爾濱南李英里中東鐵路經過松花江又流之阿拉洲地方意在要挾勞農政府從新批准曩時克倫斯基政府（俄舊黨）允將「松花江又流南迄長春之中東鐵路一段」讓與日本之條文此外又欲要求勞農政府承認日本有「自阿拉洲至哈爾濱延長南滿鐵路」之敷設權此項並路之軌道用標準尺寸而路線則與中東鐵路平行云據此消息可知日本正在謀攫中東鐵路之一部以爲中斷該路之計畫設成事實則中東

路權竟仍爲所破壞而彼於北滿地位益形鞏固聞北政府已密電東省各督暨威埠李家整設法探訪以爲預籌對待之計

◎◎鮑督之文告三通

哈爾濱函中東鐵路自我國驅除俄舊黨政權以來該舊黨中往往造作蜚語誣我政府從中難保不有鼓煽之野心家故新黨中之品性不佳認題不真者間有附和之處日前有以聯合會總部執行部名義發布通告者東省鐵路公司督辦鮑貴卿氏特通電各處以免誤會文云本年三月二十六日查見二十五日有以聯合會總部執行部名義第一通電一件核其內容係欲干預路務並有派員監查情事深爲詫異查東省鐵路本督辦有最高監督之權其全路事務鐵路總辦對於總公司應擔負完全責任總辦以下職員分科治事具有專責至沿線服務人員及工匠等亦皆各有職業均應聽從該管長官之指揮不得干預分外之事各職工等如果爲研究專門技術或個人利益問題則結社集會在所不禁若以團體名義而欲侵害權限論越範圍則統系紊亂勢必擾害營業實爲法律所不許應即嚴行禁止本督辦爲保持路務統一事權並維繫地方治安起見合亟通電公司及沿線洋員工匠人等一體遵照下開各條辦理(一)職員及工匠人等爲維持本行利益起見得按其職業專門自行聯合組織本行職業會(二)職業會對於鐵路公司及執事人員之事務及其所發命令不得干預亦無監查之權(三)職員及工匠人等願否加入職業會應聽本人自便不得強迫(四)職業會之經費應由該會自備鐵路公司不給何項津貼但如有空房可撥給相當房租以備該會辦事之用總之除研究專門技術或個人利益外如該會等有干預路務之處本督辦權責所在自不能不爲相當之處置所有該執行部名義應即遵照取消嗣後務宜各盡職勿越範圍自取咎戾是爲至要特此通電其各凜遵此爲九年三月二十九日發出者也鮑氏又恐路工人員有何誤會故先於二十八日發布慰勉書文云本督辦負有監督路政發展營業之責任事以來正值時事多艱金融停滯各職員工人等屢受困難

歷經痛苦辛艱上下一心相與贊助致無隕越嘉慰良深要知本路爲中俄兩國合辦營業盛衰與廢具有密切關係本督辦於用人方面一秉大公凡在本路任事員工但期克盡厥職決不輕易更動尤冀在事職工人等務各加意奮勉俾路務日臻發達庶幾公私兩利共享和平幸福本督辦有厚望焉用特於三月二十六日召集董事會議議決發布通告其各勉旃此外又發布告云照得東省鐵路界內爲中國領土各國僑居商民本督辦負有保護之責近聞俄人僑居此間者往往以新舊黨派不同互相仇視舉動踰越常軌本督辦實深抱憾須知俄國人民無論新黨舊黨本督辦視之均屬僑民卽均在保護之列若以黨見不同時有爭端擾及中國領土治安秩序本督辦不能不取相當之處置爲特布告界內人民一體知悉此佈云云蓋鮑督辦現對中東路尊重合同而於政權不稍有所放棄也

◎◎商議收回哈黑鐵路

張督欲由俄國收回哈爾濱黑龍江鐵路借款及管理權利現正與孫鮑兩督磋商善後〔奉天電〕

◎◎將抵押中東鐵路

喧傳將以中東鐵路向銀團抵押二千萬元用途爲填補該路虧欠〔北京電〕

◎◎贖回濱黑鐵路之動機

▲窺破日人之陰謀

濱江至黑河間鐵路本係中俄兩國合辦嗣雖建築停滯工事未竣而對於該路之進行事宜固未完全廢棄乃近頃日人乘俄國內訌時機單獨投資在表面雖有接濟中國之意思究其實際直本侵奪中國之利權聞東省官紳近已窺破此中祕幕且以國權所關若不急起直追難免不生外人覬覦現已迭次提議仿照中東路辦法將中俄條約作廢由官紳籌款贖回由

部省籌款建築並將該路歷史之經過及目前提議之辦法縷陳當道請轉呈北政府迅予核辦以期實行挽回主權云

◎◎收回濱黑鐵路之籌議

▲先籌款還債 ▲再籌款建築

中東路收回之後北京政府擬按照前此辦法將由濱江至黑河鐵路亦行收回接濱黑路自民國四五年間北京政府與俄銀行訂約借款建築現在盧布低落工事尚未十分完全俄國資本家無維持能力聞俄當局與北京政府協商另籌善後辦法以免貽誤路政此路原約准中國先期償還借款自行修築此次擬援前例由部省籌款還債繼續籌款建築完全以免廢弛此次路事既因借款影響所有續建辦法擬已仿照中東路策劃仍由民間集合盧布歸還借款其餘續建工事由部省會籌辦法「一」發行國庫券「二」由東省銀行担任入股「三」由商民自由附股以便早日成功云

◎◎錦熱鐵路進行記

奉函當局因錦縣距離熱河雖不甚遠然交通不便商賈往來頗覺困難故前擬建築錦熱鐵路嗣因種種障礙未能進行日前張督又准兩地各界之呈請擬實行籌備建築該路茲再將關於籌設錦熱路之近情就訪聞所知者詳誌於左

▲派員入京 張氏對於建築錦熱鐵路一節曾與各要人一再磋商進行辦法應用之款由中央及奉省各担一半而奉省應担之一半則由官署撥發二分之一其餘則由各界集股擬定後當派省署辦事員劉桐入京向北京陳明請示以上各項可否照辦以憑遵行云

▲調查用地 當局對於該路之籌設除已擬定種種辦法派員入京向中央請商外頃并派測量架設鐵路應用之地點及調查地勢之高低以便建築

路事要聞

八

▲保薦總辦 張氏擬定保薦葫蘆島開埠督辦周肇祥兼任該路督辦周氏亦表同意不難成爲事實聞除總辦外尙須委派助理專員及事務員等職云

▲設工程處 建築該路所需之工料既多而採買經理是項工科及監理工作等事手續紛繁必須有專人担任候各項籌辦略有梗概時擬於錦縣設一工程處籌辦以上各項事宜

▲咨飭協助 張以當茲省庫空虛財政困難之時建築鐵路若盡由官家辦理實屬不易現特咨行熱河都統及通飭錦義等縣知事建築鐵路於地方官民均有莫大之利益紳商等均須出力協助務抵於成設用款不足亦祈酌量入股勿得觀望致碍進行云

●●錦熱鐵路將由中英合備

關於建築錦熱河鐵路事宜政府向張作霖徵求意見聞當路意將所需經費由中英合同籌備〔北京電〕

●●隴海路借款成功

隴海鐵路督辦施肇曾在北京商訂短期借款已有成議頃電致政府報告借款內容已由雙方商定者要點如下〔一〕借款總額共爲一千五百萬佛郎〔二〕抵押品以隴海鐵路充之〔三〕利息年八厘〔四〕償還期限定爲十年自成立之日起至第五年止僅付利息自第六年起每年還本五分之一分五期還清北政府對此各條頗爲滿意已發交主管機關迅予核准云

●●石德鐵路暫停頓

北交通部擬築之石德鐵路即前商辦之滄石鐵路也〔由石家莊至滄州〕此路啣接於京漢津浦兩幹線之間尙有一段歷史民國元二年間定歸商辦投資者頗踴躍因發起人中飽致公司歷四五次均無成績部中早欲收回官辦但既准商辦自

難取銷不得已將滄州一段劃出改石家莊修至德州名爲石德鐵路即滄石鐵路變相也部中估計築費須一千萬元以上一若借外資恐爲商辦者反對最近擬借日款各省督軍及商會反對函電紛來日前曹琨來電畧云據天津紳商願請此路無論官辦商辦決難開工蓋此路成立後所有西北出來之貨均經該路直達津浦南下不必經過天津是天津商務先蒙其害請部即將此線速行取消云是此電並非反對借款實欲根本取消也交通部得電頗難對付總統府十四日開特別會議與議者重要人物數人曾毓蕃亦列席討論結果關於交通一方面凡關於築路之借款此時不得單獨進行當歸納於將來大借款內有此二因北交通部年來對於建築石德一路之計畫至此不得不暫行擱置

◎◎蘇督電爭石德路

蘇督爲石德鐵路借款事特電順直省議會天津總商會云諸公思深慮遠洞燭機先愛國愛鄉昭然若揭此路若成直隸畿輔之咽喉侵略全國之心腹存亡利害一髮千鈞純爲桑梓爲國家均應奮此力爭以資挽救

◎◎津團體反對石德路借款

北京大總統國務院鈞鑒報載中央以石德鐵路公債抵借日款三千萬傳聞之下驚駭莫名商民聆之尤爲惶恐蓋近世禍人家國者恒以鐵路爲導線日據青島原以蠶食爲亡我之策如以石德路票抵於日是即以石德售於日日得該路勢必以該路爲利器將該國在青島之勢力推而及之於腹地不但齊魯爲囊中物是虞直豫而競山陝也如此則大河以北非吾所有查石德鐵路原係滄石鐵路之變名滄石本有成案中央何以置之不顧且青島問題尙未解決如石德路成不啻將青島日人之勢力範圍推而及之於內地其危險孰甚况滄石本以聯津與山陝之關係如變爲石德則津埠之影響尤大敝會等桑梓攸關商業是維甚不願以要路售人而復開亡國之漸惶駭之餘難安寢寐謹據情懇陳爲民請命所有變滄石爲石德

及以鐵路公債抵款等情絕難承認悉即取消不勝迫切待命之至順直省議會天津總商會直隸全省商會聯合會同叩

◎◎漢粵川鐵路之進行計劃

漢粵以鄂境鐵路自開始建築迄今數載除漢路湘鄂線之武長一段告成已開始行車外川漢之漢官線則僅築至鍾祥爲止即因歐戰關係借款停交路工遂亦中止進行頃悉此項借款已有陸續撥付之耗故黃督辦贊熙〔詹天佑故後初係曾毓雋繼任嗣曾以交次升任總長所遺督辦職務即由交通部路政司司長黃君兼任並因路工既停督辦公所事務簡單乃將漢口原設公所移京以節糜費〕刻已與湘鄂路局長顏德慶對於兩路積極籌畫進行〔漢官局初係督辦兼攝近因督辦在京遂以漢官線事務改隸湘鄂局蓋一路權宜計也〕聞將於湘鄂線則擬即日將由長沙至郴州一段從事修築期與粵境商辦之路接軌以利運輸已由局派惠廉工程師著手測勘爲籌計工料之準備漢官線因沿途關山舖路架橋等工程較巨且宜渝線工程亦非急切所能了事故擬將漢官線暫緩進行另建一線由鍾祥直接老河口使陝豫入鄂之交通蓋鍾祥至老河口一帶地多平原工程簡易實多〔聞需費約三百萬有奇〕此爲現在預定計畫至能否實行又當視借款撥付與否爲標準惟湘鄂路之開工不久可期成事實耳

◎◎英美承築三省路線

〔北京〕據銀團消息謂川粵漢鐵路繼續施工美商承築川漢路線英商承築粵漢路線法商無資德商脫離現正商議辦法

◎◎平陽鐵路立案將准

恩平邑民岑作舟與寧路總理陳宜禧爭築平陽鐵路一事現張省長布告云爲布告事案照恩平縣商民岑作舟等請築平陽鐵路一案業經本署根據民業鐵路法由部核准立案之規定將原案咨送軍政府交通部核明辦理現准咨復查該商等

集鉅資建築鐵路以便交通并與商務熱心路政殊堪嘉許惟查該商會於八年六月間具呈本部懇請立案當批應照民業鐵路法第三條規定各款分別呈部以憑核辦等情去後並未續呈到部茲復准貴署咨送核辦查該商原呈本部有案已經批示准咨前由相應咨復轉飭遵照前批辦理可也等因准此合行布告仰該商等即便遵照

●●漳廈路復興

漳廈鐵路路線只由嵩嶼築至江東橋為止凡山鐵路赴漳者至江東橋須再搭小火輪前往行旅往還俱感不便茲經該路局長王子長君籌有的款擬將路線展築以達漳州現已開始測量並於十六日假葉家花園招集股東開會報告到會股東有葉壽堂施光從黃秀娘馬亦錢等多人舊事重提備極歡洽凡留心漳路者無不同深慶幸云

●●粵漢路改爲三段

粵漢鐵路車務處原係分設四段長未免稍費特將原設四分段改爲三大段由黃沙至源潭爲一段段長駐黃沙由源潭至英德爲第二段段長駐英德由英德至韶州爲第三段段長駐韶州源潭站歸第二段段長管理英德站歸第二段段長管理云

●●軍人乘車取締辦法

粵漢鐵路公司總理溫良彝協理劉煥昨具呈軍署以鐵路載送軍人運輸物品原有規定辦法給發乘車執照運輸執照爲憑此項執照註明人數期限物品種類量數過期即作無效用後由該路局繳呈軍事機關領價此各路普通辦法所以防冒濫而便遵行也茲查民國五年軍興以來各軍所有乘車券不相統屬淆雜紛歧有由上級軍官填發証券或註明期限人數或並未註明者有僅用連排長署名給發免收車費字樣作爲証券行使者有全無証券字樣連羣結隊聲稱奉令出發不容過問者若軍用品之運輸並無官廳憑証僅由押運軍隊自行到站索取車輛竟有礦砂貨物強迫裝載此由於各軍事機關

對於經理運輸事宜辦法未能劃一也至於乘車軍人又不遵守規則查本路車輛二等客位有限而軍隊人數衆多動輒爭佔坐位以致購有頭二等票客商反無位次外間噴有煩言此不守規則者一也証券繳銷係爲他日領價之根據而持券乘車之軍士既經抵站抗不繳銷常有証券一紙乘車至數十次之多逾期至數閱月之久偶經車務員司詰問鮮不毆辱橫施且此項証券不盡發現於軍人手上輒有商民婦女甚而優娼釋道亦持此証券乘車微聞不肖軍人每將証券賣與客棧奸商藉以圖利此不守規則者又一也凡此諸端皆於鐵路營業管理有妨亦與軍人紀律名譽有損總協理屢據車務處長陳述種種爲難情形力請設法整頓非止一次現北江駐軍調換防地已見明文載送軍隊運輸物品正值殷繁若聽舊習相仍不免多滋纏轆欲圖整齊劃一惟有仿照別路成規印製軍人乘車執照軍用品運輸執照各分甲乙兩種無論何軍概鈞署發給填用此項執照除見欸半價換取本路車票者不計外所有記賬半價仍照向章按月彙齊執照核明數目呈請由鈞署核發銀欸以示上下相維之義自無紛歧淆雜之虞理合印製甲乙兩種軍人乘車執照甲乙兩種軍用品運輸執照各一千五百張並具說明書乙件呈資鑒核印發沈督辦具領備用並請令飭該軍通令所屬一體遵照辦理實爲公便云

◎◎籌築七省鐵路近訊

旋滬甯皖贛豫魯鄂湘等七省紳商前曾聯合籌備建築七省鐵道聘請比國工程師從事測勘墊欸開辦嗣經英政府查得甯湘爲揚子江流域該範圍內之權利乃英國所應享有當向我政府提起抗議事遠擱置至今未克進行茲悉該七省旅滬原發起商人近因鑒於歐戰告終長江一帶商務崛起正宜乘時建築七省鐵道以資交通便利振興商業惟此項計劃工程浩大費用甚巨今既籌備繼續進行勢必籌借外債查英政府前既提起抗議則此項借欸自應向英籌商現已多數主張對於英國爲借欸之請求舉定雷震瀛担任此事從事進行其路線前已測定由甯至湘中經皖贛豫魯鄂等五省共計一千

英里合華里三千里每一華里建築費約需四萬元共計約需資本一萬二千萬元其中車站共計一百六十餘處雷君現正向英商磋商借款總額及聘用英工程師等手續聞訂定後路線尙須經英工程師復勘云

◎◎旅京蘇人請速築徐海鐵路

日前江蘇海屬旅京紳士邵長鎔謝翌元吳鍾麟江恒汪壽序公呈北交通部請令隴海路局提前修築徐海幹綫其呈文如下爲歐戰終了路工將興公懇令飭隴海路局提前修築徐海幹綫以振商業而鞏國防事竊查隴海鐵路綿亘四省爲我國北部交通一大幹綫關係至重而其扼要之處尤在江蘇境內自徐達海之東段前經大部迭次勘定本擬於民國三年間撥款開辦詎因歐戰發生遂致停頓現幸世界和平路工將興究應何先何後何緩何急在大部審慎周詳原屬規畫已久而鎔等遇見所及有不能不爲大部縷陳之者昔以隴海幹綫延長四千餘里西起蘭州東訖於海欲期全路之血脈靈通首尾一貫勢非於軌綫終點求一出海之道不足以竟全功而今既幸以海州西連島地方爲交通港口是該路之主要目的已達則知該路中之徐海綫所居地位重大而愈不可不提前修築矣其理由有三分述如次

一海州東西連島形勢天然山海環抱間足爲南北之樞紐江河之關鍵早經海軍部派員會測認爲良好軍港惟既欲建築軍港以立國防之基尤賴開通鐵路以謀運輸之便二者之相維相繫勢乃無殊唇齒是以歐美諸強國凡作軍港之海口多爲鐵路軌綫所終止之點今海州東西連島既爲隴海路之終點又具有良軍港之資格甯可不併力圖謀以期發展此關係於國防上而有提前修築之理也

一昔德人之潛行測量東西連島也意謂此地堪以開闢商埠前清光緒三十年春致有登岸樹幟之舉嗣經政府嚴重交涉始寢其事往者已矣來者尤可寒心爲防微杜漸之計良莫若自闢商埠之爲妙而自闢商埠又必賴乎交通之便利方可圖

商務之振興故鐵路於此為終點則陸路相接東西互通外海相交南北一貫百貨雲集工商勃興國富以之漸增外患於以永息此關係於外交上而有提前修築之理也

一徐海路線三百餘里中間所經之地若沈陽東海灌雲等縣皆素稱農產最富之區麥豆出境為量至鉅水產所出一歲輸出之額如贛榆東海兩縣據最近調查且各達二三百萬元以上至淮北之鹽產額之豐尤著稱於中外倘能及早通車地方既見發達商業自臻繁盛即以淮北商務而言近來所患者確在鹽河淤塞運道維艱至今懸為極大問題而不得不求所以解決之道苟有鐵路以為之轉輸焉行見銷路愈廣出產愈豐似必駕東廬而上之矣此關係於商業上而有提前修築之理也

就以上所舉三端而言則知徐海一綫有提前修築之必要銘等為地方計為國家計用特具呈公懇大部鑒核俯准迅令隴海路局早日開辦實為德便謹呈交通部

◎◎南潯路募公債辦法

由九江函云贛人蔡懋星自京寄來油印品一紙標題為「對於救濟南潯鐵路計畫之商榷」其文云南潯鐵路陸續借日本東亞興業社會日幣共計七百九十萬元照約規定民國十一年即為實行還債開始之期如欠息四期或逾限不還則日人接收管理之事勢將不免倘被接收則危險萬狀不可殫述不但吾江西立亡且與日本二十一條要求有連帶關係直可以遂其蠶食主義蔓延中國時機之迫以今日計算相距僅有兩年吾贛人民人人負救濟之責今讀同鄉諸君子寄來計畫書為之感泣計畫大意極端贊成但鄙意對於計畫內容尚有修改處謹陳如后公債辦法期于必行近來國內公債之失信與夫南潯鐵路不發達實無庸諱雖有折扣與籌還之的款而兩年之間對於六百萬之巨額原書泛謂應募足額確非難事似

未可以斷定不如先將辦法說明使人人知此事確可推行確可救濟吾省之鐵路引起全省人士負責之熱心鄙意募債之時發行公債總數仍定爲六百萬元每張百元共計六萬張分公募官募兩層〔甲〕由全省紳商担任分募二百萬是爲公募吾省紳商在外埠與在籍者對於公益事項莫不熱心提倡此次募債關係甚大且有利無害請各大埠吾省紳商總籌當非難事〔乙〕由各縣知事担任分募四百萬是爲官募吾省計八十一縣約分三類担任〔子〕大縣約二十縣每縣任募六萬元計百二十萬元〔丑〕中縣約三十縣每縣任募五萬元計百五十萬元〔寅〕次縣約三十一縣每縣任募四萬元計百二十四萬元三項共計三百九十四萬元合之糾商募款二百萬元與原額六百萬所差無幾以上兩層辦法似與泛泛而言募債無一定之人負責較有把握但募債方法防有紛擾情弊且恐內地人民誤會指爲捐款擬一方面由各縣選出股東代表二人廣發白話傳單說明救路救國之責任一方面由官廳刊印告示對於此項公債負債還之責兩方相並而行人民見有利而無害庶幾樂購也如地方公款有儲蓄性質者亦可由該縣代表一人會同縣知事斟酌撥講此項公債債期既有的款於地方公款亦無妨碍

收款辦法分作三期民國九年三月爲一期收十分之四同年九月爲二期收十分之三民國十年三月爲第三期收十分之三〔例如公債票每張百元實收七十元〕〔見後條修正〕第一期止繳二十八元第二期繳二十一元第三期繳二十一元亦輕而易舉

原書訂八折收款似不足以啟勸一般人民鄙意擬七折收款注明第一年還本即照十成計算核計亦可實得四百二十萬元專以清還日款爲先務統計實收較少六十萬元之多地方之負擔既輕償還之實利較重則辦理自易爲力而週息不妨稍減以爲公家調劑之助此項公債假定年息五厘每年除付息外再依抽簽法還本前三年每年百分之七再三年每年還

路事要聞

百分之十後四年每年還百分之十二又四分之一仍以十年本息還清似不可以通行家爲減少息金償還亦易



▲外國部

◎◎新發明之火車

美國邇來新造一種火車形殊特別於車之首尾裝有飛行機上之旋轉葉二個並於蒸氣機外更用飛行機上發動機二具所以有此裝置者因使火車重量減輕而速度增加現美國以造就數輛試驗成績十分優美云

◎◎萬國交通會議之內容

美國來電云萬國交通會議對於世界交通事業將加以研究如電信電話海底電綫無線電話無線電信等諸問題是也該會擬勸告世界各國注意於交通事業務使舟車郵電無遠勿屆既可以增進人類幸福抑足以享用文明利用而歐戰之中協約國自德國手中攫取自熱浦 (Yap) 至上海等處之三項太平洋海底電綫亦宜妥為分配免起口舌一般觀察謂此等會議實與世界交通前途極為重要據海軍將校云八年前(一千九百二十一年)各國所訂之海底電綫條約已屬陳迹不能適用亟宜加以改訂以謀日後之發展云又電云威爾遜大總統已指定巴流孫 (Buerliou) 海軍大將伯孫 (Beason) 與勞格 (Pogars) 三氏為萬國交通會議中之美國委員該會不日即將在美京舉行大會云

◎◎美國罷工風潮

▲各地罷工情形 東部罷工情形甚為重大惟西部漸有轉機六都市罷工之人皆已復業雖然有數萬人皆因輟業之方法欲使工場停閉

喬西市之罷工大會一致拒絕和平調停尙有發生事變但紐奧列安市之罷工領袖六人因干涉郵政致遭逮捕

華盛頓司法部宣布云查得世界勞工協會〔WW〕有煽動罷工之証據謀擴大鐵路罷工以起革命

▲逮捕罷工領袖 非法鐵路工同盟會委員六人以犯供給食料及燃料法之禁止條項而遭逮捕車站工協會會長格拉拿氏亦被捕蓋車站工及罷工〔四月十四日芝加哥電〕

▲罷工領袖繳保證金釋出 逮捕罷工領袖正在進行中彼等欲得保釋則要納保證金一萬弗〔四月十六日芝加哥電〕

▲紐約之恐慌 綜合所有報告罷工已達極度工人漸有復業者東部罷工工人得若干罷工資金但義勇工維持常態紐約糧食之供給因搬夫罷工甚為悲觀警官召集義勇工使充搬夫以防糧食斷絕市中有多處爭鬪〔四月十六日紐約電〕

▲鐵路勞工局 威總統為研究罷工者不平之處起見設置鐵路勞工局由各鐵路之工人及各公司各出代表三人組織之〔四月十四日紐約列安電〕

▲路透社十三日紐約電 當道現議效法英國召集摩托載重車七十萬輛運輸糧食西部現局未有變動惟火駛行者甚多東部罷工者聲勢日大芝加哥與台特羅伊特兩處尤甚罷工者現扣留原料約翰化浦金斯大學學生百人已被許在菲拉台爾菲亞代罷工者之職紐約五十一層胡爾威斯巨廈之司升降機者亦罷工

◎◎美國鐵路罷工之特色

此次同盟罷工未得組合本部許可其後日蔓延紐約鐵路所有貨物之轉運一概停滯僅有牛乳郵信則照舊寄送耳此次罷工頗具特色據其領袖昨在芝加哥所言將組織一大組合而以舊日之鐵路協會根本破壞之芝加哥合同機關士協會會長列丹格氏聲明其事曰

吾人決定組織新團體確有此事若因此而能使舊組織消滅則何幸如之會員等對於舊日團體指揮之人聲明不滿足

之。意若幹部能了解此事則罷工風潮即可平靜吾人皆爲合衆國市民當此開陳吾人個人之苦衷有選擇能代表吾人團體之權利吾信組合幹部當不待躊躇而承認此新團體也

指揮既成各組合之賈巴斯氏對此宣戰昨日特行聲明曰

苟顧念自己及同志最上之利益組合員表忠誠於彼等所屬之世界的組合而服從之者是爲目下之急務即改良彼等境遇之惟一手段非徒爲內部爭論之時也不然將陷於反動派之術中成入於急進派之狡計急進派者以破壞有大恩於美國勞動者之勞動組合運動爲目的者也

賈巴斯氏雖與各組合領袖等共思竭力防止然此破壞運動漸占勢力昨日罷工者集會於喬治亞地方已從事組織大組合聲明其要領曰

吾人已組織團體可名之曰美國合同鐵路從業員組合若吾人此次罷工不得舊團體之助將以新團體之名續行罷工彼等將承認此要求及請求增加工資提交公司會議之狀況又呈過激其見新聞記者之入場也大呼應以私刑且有威嚇之語頗揮過激的色彩自罷工以來至昨夜爲止所得報告全國罷工共有四十一處其中僅于薩斯洛斯桑瑞二處有小價職工歸還而特雷德第羅特哥倫姆巴印第阿那波蘇特列克米爾奧基斯伯林斐爾等處罷工之人日漸增多總數爲四萬五千勃資巴格工業區域因燃料不足約有職工人七萬人在輟業之狀態沙柴伊索農煤礦殆不得已而停工鐵路會社方面對此罷工頗示強硬之態度目下持不與彼等交涉之方針一面檢局開始活動已起訴領袖數人芝加哥逮捕之一人會於千九百十六年與IWW黨聯絡因破壞鐵路搗毀火車而科罪之人美國政府因罷工之故交通斷絕爲轉運糧食其他貨物計經國防會議決議調用軍用汽車四萬五千輛此外又將情形準備個人所有之貨車七十萬輛乘客用汽車七百萬輛

數日內當急速派往紐約及各重要都市要之此次罷工之結果如何將來美國之勞動運動當起一大變化也

◎◎美政府討論路工加資

路透社二十二日華盛頓電 威爾遜總統召集大會討論路工要求增加工資問題所要求之數共有英金二百兆磅

◎◎法國路工恫喝罷市

廿五日巴黎電法國鐵路工人盟會主張一律罷工者十七萬一千人反對者十四萬七千人伊等要求包括鐵路收歸國有
▲法國鐵路罷工風潮其原因實為要求開釋一司機人而起當初並且提出三項要求第一項是增加工資第二項是鐵路國有第三項是取銷懲戒例並且約於二十八日舉行大規模的罷工所幸到時並沒有實現而風潮也未發展即如巴黎里昂地中海鐵路的情形均有漸漸和緩的趨勢而國有之鐵路亦未有變動但是哇爾朗鐵路却日趨險惡火車開行也是很少政府即下動員令取高壓的手段對付但是工人多取和平態度並未發生騷亂當風潮緊急的時候總理米勒蘭氏就由英勿促回國刻和路工代表鐵路總理開始會商結果由米勒蘭氏擬出了解決條件三項第一件是不發罷工時工資第二件是不斥革不上工的工人第三件是各種的懲戒應當拿公道的精神考慮路工代表已經接受此項條件並且分咐工人一律上工於是鐵路罷工風潮到這裏遂就告了一個段落

◎◎巴西罷工風潮

路透社二十七日巴西京城電巴西有罷工風潮鐵路均停止開車罷工者干涉工作之人且攻擊保安隊因以發生搶劫騷亂被拘者甚衆政府擬施嚴峻計畫以遏止之

◎◎印度火車相撞

同日禪刺電印度慶理達畢城附近有火車相撞有車四架燒着致斃搭客五十人月傷五十人

◎◎英國罷工共同管理鐵路

英國今回容納勞動黨之主張發表鐵路共同管理案細目該案廢止從前之政府鐵路執行委員會以新設之中央鐵路顧問委員會代之在新設委員會中含有路員代表三名其權限不僅任全國鐵路政策之立案即對於鐵路政策亦有十分之權能但鐵路公司之經理現在不變動其地位再新委員會中除政府及勞動代表之外更當加入商工業者及公眾代表在路員方面以此共同管理案可視為完全之鐵路國有乃由政府及路員聯合會二要素而成也

◎◎西班牙全國鐵路罷工

路透社二十三日瑪德里電 西班牙全國鐵路開始罷工迄今尚未騷亂





廣三鐵路由石圍塘至三水行車時刻表

站名	列車次數	
	種類	次數
三水開	客貨列車	二
西南開	客貨列車	四
走馬營開	客貨列車	六
獅子寶開	客貨列車	八
小唐開	客貨列車	十
上柏開	客貨列車	十二
羅村開	客貨列車	十四
街邊開	客貨列車	十六
佛山到	客貨列車	十八
橫滘開	客貨列車	二十
大鎮開	客貨列車	二十二
奇槎開	客貨列車	二十四
譚邊開	客貨列車	二十六
邵邊開	客貨列車	二十八
三眼橋開	客貨列車	三十
五眼橋開	客貨列車	三十二
石圍塘開	客貨列車	三十四
石圍塘開	旅客列車	二
石圍塘開	旅客列車	四
石圍塘開	旅客列車	六
石圍塘開	旅客列車	八
石圍塘開	旅客列車	十
石圍塘開	旅客列車	十二
石圍塘開	旅客列車	十四
石圍塘開	旅客列車	十六
石圍塘開	旅客列車	十八
石圍塘開	旅客列車	二十
石圍塘開	旅客列車	二十二
石圍塘開	旅客列車	二十四
石圍塘開	旅客列車	二十六
石圍塘開	旅客列車	二十八
石圍塘開	旅客列車	三十
石圍塘開	旅客列車	三十二
石圍塘開	旅客列車	三十四
石圍塘開	旅客列車	三十六
石圍塘開	旅客列車	三十八
石圍塘開	旅客列車	四十
石圍塘開	旅客列車	四十二
石圍塘開	旅客列車	四十四
石圍塘開	旅客列車	四十六
石圍塘開	旅客列車	四十八
石圍塘開	旅客列車	五十
石圍塘開	旅客列車	五十二
石圍塘開	旅客列車	五十四
石圍塘開	旅客列車	五十六
石圍塘開	旅客列車	五十八
石圍塘開	旅客列車	六十
石圍塘開	旅客列車	六十二
石圍塘開	旅客列車	六十四
石圍塘開	旅客列車	六十六
石圍塘開	旅客列車	六十八
石圍塘開	旅客列車	七十
石圍塘開	旅客列車	七十二
石圍塘開	旅客列車	七十四
石圍塘開	旅客列車	七十六
石圍塘開	旅客列車	七十八
石圍塘開	旅客列車	八十
石圍塘開	旅客列車	八十二
石圍塘開	旅客列車	八十四
石圍塘開	旅客列車	八十六
石圍塘開	旅客列車	八十八
石圍塘開	旅客列車	九十
石圍塘開	旅客列車	九十二
石圍塘開	旅客列車	九十四
石圍塘開	旅客列車	九十六
石圍塘開	旅客列車	九十八
石圍塘開	旅客列車	一百

廣告

一

廣告

廣三鐵路中三水至石圍塘行車時刻表												
站名	列車次數	種類										
		旅客列車	客貨列車	旅客列車	客貨列車	旅客列車	客貨列車	旅客列車	客貨列車	旅客列車	客貨列車	旅客列車
三水	一	前午六點	前午六點二五	前午九點	前午九點二五	前午十二點	前午十二點二五	後午二點	後午二點二五	後午四點	後午四點二五	〇〇
四南	三	前午六點四〇	前午六點四五	前午九點四〇	前午九點四五	前午十二點四〇	前午十二點四五	後午二點四〇	後午二點四五	後午四點四〇	後午四點四五	〇〇
走馬營	五	前午六點五七	前午七點〇二	前午九點五七	前午十點〇二	前午十二點五七	前午一點〇二	後午二點五七	後午三點〇二	後午四點五七	後午五點〇二	〇〇
獅子巖	七	前午七點〇六	前午七點一〇	前午十點〇六	前午十點一〇	前午一點一〇	前午一點一四	後午三點〇六	後午三點一〇	後午五點〇六	後午五點一〇	〇〇
小唐	九	前午七點一五	前午七點一九	前午十點一五	前午十點一九	前午一點一九	前午一點二三	後午三點一五	後午三點一九	後午五點一五	後午五點一九	〇〇
上柏	十一	前午七點二〇	前午七點二四	前午十點二〇	前午十點二四	前午一點二四	前午一點二八	後午三點二〇	後午三點二四	後午五點二〇	後午五點二四	〇〇
羅村	十三	前午七點二五	前午七點二九	前午十點二五	前午十點二九	前午一點二九	前午一點三三	後午三點二五	後午三點二九	後午五點二五	後午五點二九	〇〇
街邊	十五	前午七點三五	前午七點三九	前午十點三五	前午十點三九	前午一點三五	前午一點三九	後午三點三五	後午三點三九	後午五點三五	後午五點三九	〇〇
佛山	十七	前午六點四五	前午六點四九	前午九點四五	前午九點四九	前午一點四五	前午一點四九	後午三點四五	後午三點四九	後午五點四五	後午五點四九	〇〇
橫潭	十九	前午六點五二	前午六點五六	前午九點五二	前午九點五六	前午一點五二	前午一點五六	後午三點五二	後午三點五六	後午五點五二	後午五點五六	〇〇
大鎮	二十一	前午六點五七	前午七點〇一	前午十點五七	前午十一點〇一	前午一點五七	前午二點〇一	後午四點〇一	後午四點〇五	後午五點〇一	後午五點〇五	〇〇
奇邊	二十三	前午七點〇一	前午七點〇五	前午十點〇一	前午十點〇五	前午二點〇一	前午二點〇五	後午四點〇五	後午四點〇九	後午五點〇五	後午五點〇九	〇〇
譚邊	二十五	前午七點〇四	前午七點〇八	前午十點〇四	前午十點〇八	前午二點〇四	前午二點〇八	後午四點〇八	後午四點一二	後午五點〇四	後午五點〇八	〇〇
邵邊	二十七	前午七點〇八	前午七點一二	前午十點〇八	前午十點一二	前午二點〇八	前午二點一二	後午四點一二	後午四點一六	後午五點〇八	後午五點一二	〇〇
三眼橋	二十九	前午七點一二	前午七點一六	前午十點一二	前午十點一六	前午二點一二	前午二點一六	後午四點一六	後午四點二〇	後午五點一二	後午五點一六	〇〇
五眼橋	三十一	前午七點一五	前午七點一九	前午十點一五	前午十點一九	前午二點一五	前午二點一九	後午四點一九	後午四點二三	後午五點一五	後午五點一九	〇〇
石圍塘	三十三	前午七點一九	前午七點二三	前午十點一九	前午十點二三	前午二點一九	前午二點二三	後午四點二三	後午四點二七	後午五點一九	後午五點二三	〇〇

廣三鐵路駁輪由省城開往石圍塘時刻

龍母廟站開行	午 前	午 後	黃沙站開行
	六、三〇 ^{點分}	一〇、〇〇	六、四 ^{點分} 五
	七、三〇	一一、三〇	七、四 ^{點分} 五
	八、三〇	一二、三〇	八、四 ^{點分} 五
		一〇、〇〇	一〇、一 ^{點分} 五
		一一、三〇	一一、四 ^{點分} 五
		一二、三〇	一二、四 ^{點分} 五
		一、三〇	一、四 ^{點分} 五
		二、一五	二、三〇
		三、三〇	三、三〇
		四、三〇	四、〇〇
		五、三〇	四、四 ^{點分} 五

廣三鐵路駁輪由省城開往石圍塘時刻

開往龍母廟站	午 前	午 後	開往黃沙站
	七、二〇 ^{點分}	一一、二〇	七、二〇 ^{點分}
	八、一五	一二、二〇	八、一 ^{點分} 五
	九、四五	一、二五	九、四 ^{點分} 五
		一一、二五	一一、一 ^{點分} 五
		一二、二〇	一二、二〇
		一、二五	一、一 ^{點分} 五
		二、二〇	二、二〇
		三、四五	三、四 ^{點分} 五
		四、一五	四、一 ^{點分} 五
		五、二〇	五、二〇
		六、一五	六、一 ^{點分} 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)
 - 五十里內 (五百元以上至一千元 收費四毫)
 - 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

廣東粵漢鐵路行車時刻規則表

行		七	
計之華里數	由黃沙站起	站名	第二次
七里三九	黃沙	開十點	快車
二十一里零六	西村	到十點零七分	客貨車
二十八里六六	小坪	到十點十二分	貨車
三十七里二二	大朗	到十點十七分	石車
四十七里五三	江村	到十點二十二分	客貨車
五十五里七八	郭塘	到十點二十七分	客貨車
六十五里五五	新街	到十點三十二分	客貨車
七十七里五二	樂同	到十點三十七分	客貨車
一百零四里五	軍田	到十點四十二分	客貨車
一百二十一里二五	銀盞坳	到十點四十七分	客貨車
一百三十一里四三	迎嘴	到十點五十二分	客貨車
一百五十三里零三	源潭	到十點五十七分	客貨車
一百六十一里八四	登江口	到十一點零二分	客貨車
一百七十一里八二	昇平	到十一點零七分	客貨車
一百九十二里九三	黎洞	到十一點十二分	客貨車
			第三次
			第四次
			第五次
			第六次
			第七次
			第八次
			第九次
			第十次
			第十一次
			第十二次

廣告

五

廣 東 粵 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
黃沙	西村	小坪	大朗
開到	開到	開到	開到
十四點	十三點五十二分	十三點四十五分	十三點三十三分
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
黃沙	西村	小坪	大朗
開到	開到	開到	開到
十四點	十三點五十二分	十三點四十五分	十三點三十三分
三百七十一里二九	三百六十里零九六	三百五十二里七二	三百四十二里九六
江村	郭塘	新街	樂同
開到	開到	開到	開到
十六點五十三分	十六點四十四分	十六點三十五分	十六點二十六分
三百七十一里二九	三百六十里零九六	三百五十二里七二	三百四十二里九六
江村	郭塘	新街	樂同
開到	開到	開到	開到
十六點五十三分	十六點四十四分	十六點三十五分	十六點二十六分
三百三十三里零八一	三百三十三里零八一	三百三十三里零八一	三百三十三里零八一
銀盞坳	銀盞坳	銀盞坳	銀盞坳
開到	開到	開到	開到
十五點四十四分	十五點三十五分	十五點二十六分	十五點十七分
三百三十三里零八一	三百三十三里零八一	三百三十三里零八一	三百三十三里零八一
銀盞坳	銀盞坳	銀盞坳	銀盞坳
開到	開到	開到	開到
十五點四十四分	十五點三十五分	十五點二十六分	十五點十七分
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
迎嘴	潭源	江口	昇平
開到	開到	開到	開到
十一點五十四分	十一點四十五分	十一點三十六分	十一點二十七分
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
迎嘴	潭源	江口	昇平
開到	開到	開到	開到
十一點五十四分	十一點四十五分	十一點三十六分	十一點二十七分
二百一十五里五八	二百三十六里六九	二百四十六里六七	二百四十六里六七
黎洞	舊橫石	昇平	昇平
開到	開到	開到	開到
十三點三十三分	十三點二十四分	十三點十五分	十三點六分
二百一十五里五八	二百三十六里六九	二百四十六里六七	二百四十六里六七
黎洞	舊橫石	昇平	昇平
開到	開到	開到	開到
十三點三十三分	十三點二十四分	十三點十五分	十三點六分
一百九十里零七六	一百九十里零七六	一百九十里零七六	一百九十里零七六
連江口	連江口	連江口	連江口
開到	開到	開到	開到
十點三十三分	十點二十四分	十點十五分	十點六分
一百七十四里六六	一百七十四里六六	一百七十四里六六	一百七十四里六六
波羅坑	波羅坑	波羅坑	波羅坑
開到	開到	開到	開到
十點三十三分	十點二十四分	十點十五分	十點六分

廣 告

七

廣東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匠務須謹慎及放汽號司機匠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匠須吹放汽號小心前進
- 一 夜間行車司機匠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 謹訂

勘誤表

京漢京綏合併之遠因近果

第二頁第十行質誤盾

爲隴海鐵路借款事敬告我國民

第二頁第十二行詒字無

又第三頁第一行公誤正 袁誤表

又第四頁第九行蘇誤亦 請誤謂

鐵路政策宰割之可佈

第二頁第九行自其一起至即可無

鐵路招徠客貨策

第一頁第九行用字下落意字

又第一頁第十二行曳誤甲

又第二頁第十四行無誤再

又第三頁第十二行俾與誤使事

美國鐵路之沿革

第三頁第十三行路誤起

日本地方鐵道法

第一頁第九行八月下年字無

又第一頁第十行自日本鐵道公司等字起

另行抬頭

又第一頁第十一行觀誤現

桂路調查記

第一頁第四行靈誤醫

又第一頁第五行貨誤費 途誤平

又第二頁第十三行之字下落東字

又第三頁第九行家誤定

又第三頁第十四行梁字下落家字

又第四頁第四行芝誤從

又第五頁第七行山又西誤崙

又第五頁第十一行玄誤玉

又第五頁第十二行蛟龍村三字下落西字

又第六頁第六行旁字下落有字

第六頁第七行武字下落至牛岩三十里係

太平洋荒地遼闊百武等字

又第六頁第十二行餘誤須

又第七頁第二行南字無