

中國鐵道建設

張嘉璈著
楊湘年譯

王雲五署

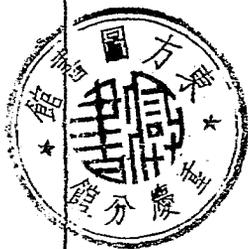


M4
F532.9
315

張嘉璈
楊湘年
譯

中國鐵道建設

商務印書館印行



我國鐵道事業，雖有七十餘年歷史，然前此因政治、經濟、社會環境之障礙，其進步頗遲緩。戰前數年，政府努力鐵道建設，曾一度呈見蓬勃之象；乃抗戰爆發，創鉅痛深，又陷入困境。因之，國內有關鐵道事業之著作，亦甚貧乏。楊湘年先生前歲所著之『鐵道經濟與財政』，託由本館印行；近又出示所譯張公廩先生在紐約出版之『中國鐵道建設』（原名 *China's Struggle for Railroad Development*）一書，適公權先生自美寄贈該書英文原本，因獲將全書校閱一過，深覺其內容精微宏博，堪稱我國有關鐵道事業罕觀之作。公權先生自民國二十四年迄三十一年，總綜鐵道交通行政，此時期內對於鐵道事業之貢獻，早為國人所共聞共見。本書所述，悉屬體驗之言，尤非尋常著作可比擬。因將譯稿付梓，以供有志鐵道事業者之研討。茲並將本書內容，摘要介紹如次。

全書除緒言外，計分六編。首編述清同治五年至民國二十四年止，七十年間我國鐵道事業之進展史略，藉以窺見建設歷程之艱辛；外則列強攘奪不已，尤以日本之陰謀為甚，內則科學智識之落伍，與夫資本之匱乏，咸為鐵道建設推進之阻力，撫今思昔，前車可鑑。第二編「新借款之籌募」，第三編「恢復債信及戰時準備」，第四編「抗戰中之鐵路運輸」，第五編「抗戰中之新路建設」，皆為原著者實際經驗之記載，以時而言，前後歷七載，適等於首編所敘時期十分之一，而於久經涸塞之外資財源，竟能於一年有半之短期間內，排除一初障礙，而使其暢流，復於七年中完成新路二千二百六十三英里，約等於過去七十年總里程百分之二十三強，其成就誠不容蔑視。至於抗戰期中，鐵道運輸供應之困難，後方新路工程推動之艱苦，尤非豐於素養，老成謀國之士，曷能應付；此固於字裏行間，可以窺見者也。

第六編「戰後鐵道之發展」，實為本書極重要部份，蓋我國抗戰幸已勝利，而建國大業猶待國人之努力，

在經濟方面，鐵道建設應爲各種實業建設中最重要之一環，原著者根據其服務金融及交通界數十年之經驗，精心鑒劃，主張統一整理舊債，以樹立我國債信，從而吸引外資，籌措新路建築及舊路改善所需之材料，期以十年，修築鐵路一萬四千三百英里，並主張鐵路之建築，應與沿線資源之開發，同時並進；足徵識見之卓越，步驟之切實。深信在今後積極建設之程途中，本書當可提供極有價值之參考資料，而爲交通界盡人必讀之著作。

序文

緒言

第一編

七十年中國鐵道發展之回顧（民國紀元前四十六年（同治五年）至民國二十四年西歷一八六

六年至一九三五年）

第一章

反對築路時期（民國紀元前四十六年（同治五年）至紀元前十八年（光緒二十年）西歷一

八六六年至一八九四年）

第二章

列強攫取路權時期（民國紀元前十七年（光緒二十一年）至紀元前九年（光緒二十九年）

西歷一八九五年至一九〇三年）

第三章

人民爭回路權熱心商辦時期（民國紀元前八年（光緒三十年）至紀元前一年（宣統三年）

西歷一九〇四年至一九一一年）

第四章

全國鐵路整個計劃開始時期（民國元年至三年西歷一九一二年至一九一四年）

第五章

日本資本侵入時期（民國四年至九年西歷一九一五年至一九二〇年）

第六章

新銀團成立時期（民國十年至十五年西歷一九二一年至一九二六年）

第七章

國民政府奠都南京開始建設時期（民國十六年民國二十四年西歷一九二七年至一九三五

年）

第二編

中國鐵路新借款之籌募

第一章

鐵路借款新途徑之產生

| | | |
|------|----------------|-----|
| 第二章 | 第三期鐵路建設公債之發行 | 五二 |
| 第三章 | 興築玉萍鐵路借款 | 五四 |
| 第四章 | 完成滬杭甬鐵路借款 | 五六 |
| 第五章 | 興築成渝鐵路借款 | 五九 |
| 第六章 | 興築湘黔鐵路借款 | 六六 |
| 第七章 | 興築京贛鐵路借款 | 七〇 |
| 第八章 | 興築寶成鐵路材料借款 | 七三 |
| 第九章 | 興築廣梅鐵路借款 | 七五 |
| 第十章 | 興築浦襄鐵路借款 | 八〇 |
| 第十一章 | 興築貴梅三梧鐵路借款 | 八二 |
| 第十二章 | 興築貴昆鐵路借款 | 八三 |
| 第十三章 | 改善舊路借款 | 八八 |
| 第十四章 | 新借款攬要 | 九三 |
| 第三編 | 恢復債信及戰時準備 | 九九 |
| 第一章 | 鐵路債票之本息延期與信用低落 | 九九 |
| 第二章 | 津浦鐵路債款整理辦法 | 一〇一 |
| 第三章 | 津浦鐵路德華銀行墊款整理辦法 | 一〇四 |
| 第四章 | 湖廣債票整理辦法 | 一〇五 |
| 第五章 | 道清鐵路債票整理辦法 | 一〇七 |
| 第六章 | 贛九鐵路債票整理辦法 | 一〇九 |

| | | |
|------|--|-----|
| 第七章 | 隨海鐵路債款整理辦法 | 一三一 |
| 第八章 | 寧湘浦信墊款整理辦法 | 一三四 |
| 第九章 | 一般路務之改進 | 一三六 |
| 第十章 | 會計與統計制度之革新 | 一三七 |
| 第十一章 | 材料管理與採購方法之革新 | 一三九 |
| 第十二章 | 人事之改善 | 一四二 |
| 第十三章 | 各路工程之改善及其成效 | 一四四 |
| 第十四章 | 軍事運輸之準備 | 一四七 |
| 第十五章 | 廣九粵漢接軌 | 一四九 |
| 第十六章 | 黃埔開港 | 一五二 |
| 第四編 | 抗戰中之鐵道運輸 | 一三五 |
| 第一章 | 適應戰時狀態之措施 | 一三五 |
| 第二章 | 第一階段（自民國二十六年七月七日蘆溝橋事變起至二十六年十二月十三日南京撤退止） | 一三八 |
| 第三章 | 第二階段（自民國二十六年十二月十三日南京撤退起至二十七年五月二十一日徐州失守止） | 一四三 |
| 第四章 | 第三階段（自民國二十七年五月二十一日徐州失守起至二十七年十月二十五日武漢淪陷止） | 一四六 |
| 第五章 | 第四階段（自民國二十七年十月二十五日武漢淪陷起至二十八年四月三十日南寧陷落止） | 一五〇 |

| | | |
|-----|-----------------------------------|-----|
| 第六章 | 第五階段（自民國二十八年四月三十日南寧陷落起至三十一年十二月為止） | 一五三 |
| 第七章 | 滇越鐵路之運輸 | 一五九 |
| 第八章 | 鐵路軍事運輸管理機構 | 一六一 |
| 第五編 | 抗戰中之新路建設 | 一六五 |
| 第一章 | 湘桂鐵路 | 一六五 |
| 第二章 | 黔桂鐵路 | 一七八 |
| 第三章 | 滇緬鐵路 | 一八一 |
| 第四章 | 敵昆鐵路 | 一九四 |
| 第五章 | 西北鐵路 | 二〇七 |
| 第六編 | 戰後鐵道之發展 | 二〇七 |
| 第一章 | 我國戰後之鐵道需要 | 二一〇 |
| 第二章 | 戰後急要設施 | 二一〇 |
| 第三章 | 鐵道十年計劃 | 二一一 |
| 第四章 | 舊債之統一整理 | 二一四 |
| 第五章 | 新路建設材料信用之籌措 | 二一六 |
| 第六章 | 中國鐵路投資之收益 | 二一八 |
| 第七章 | 鐵路與沿線資源之並行開發 | 二二一 |
| 附錄一 | 關於貨幣折換率之說明 | 二二四 |
| 附錄二 | 敵人在占領我國領土上之鐵路建設 | 二二五 |

附圖八幅

| | | |
|-----|------------------------|-----|
| 附表一 | 全國鐵路里程表（民國二十四年底止） | 四二 |
| 附表二 | 民國二十四年以後完成之新路里程表 | 九五 |
| 附表三 | 中國鐵路外債表（民國二十四年底止） | 一六一 |
| 附表四 | 自由中國區域鐵路里程表（民國三十一年年底止） | 一六二 |
| 附圖一 | 國有鐵路路線圖（一八八年至一九四二年） | |
| 附圖二 | 列強攫取鐵路權圖 | |
| 附圖三 | 總理鐵路計劃圖 | |
| 附圖四 | 日本在滿洲之鐵路侵略圖 | |
| 附圖五 | 抗戰中鐵路運輸圖 | |
| 附圖六 | 新路完成圖（二五年一月至三十一年十二月止） | |
| 附圖七 | 戰後鐵道建設圖 | |
| 附圖八 | 淪陷區域鐵路圖 | |

緒言

回溯從政以來，倏忽七載。在此時期，吾國鐵道事業貢獻於作戰之進行，影響於國民經濟及生活之變遷者至鉅，與念及此，不得不令人興奮。抗戰以還，鐵道運輸已公認為抗戰史中最重要之一頁，尤為經濟動員之樞紐。吾國本部鐵道里程雖僅六千〇四十七英里，而其貢獻於軍事運輸者已若是之鉅。假令吾國早期之鐵道建設計劃完全實現，則其成績之偉大，更何可勝言。此次戰事爆發，各鐵路於頃刻之間，遂廢報鉅，以積年疲敝之機構，設備簡陋，效率薄弱，而猶能勉力肆應，實屬難能可貴。將來戰事勝利之後，鐵道事業對於國家之貢獻，當更必大有瞻視，固不待言。

此次抗戰使吾國得從經久之羈絆脫出，勝利之後，鐵道建設必能充份自由發展，開闢一新紀元。作者素預路政，界我機會對於吾國鐵道建設作種種計劃，雖以戰事爆發，障礙叢生，未獲一一實現，而新路工程仍令鐘鼎電造，繼續不輟，然鐵道里程一方因戰區擴大淪陷破壞者固屬不少，而新築路線則可補充損失，此固出人意料之外者。

人類思想之前進永無已時。我國未來之鐵道軌轍遍及全國，省與省通，城與城通，市與市通，爾時國民經濟之繁榮，將至若何境界，思之能不躍然而喜。顧四湖既往，吾國鐵道發軔時期，人民阻力之大，國際競爭之烈，其環境之艱難，又不勝令人喟然而歎。作者自幼而壯，迄於今日，以其所親歷之經驗，與中國鐵道發展史相對照，發見有無窮興趣之學資。猶憶肄業寶山縣校，由家赴校時，須經淞滬鐵路。該路計長十英里，初於一八七五年（同治十三年）由英商出資興築，一八七八年（光緒三年）因人民反對而拆除，旋於一八九七年（光緒二十三年）重行修築。當時作者之印象，以為鐵道係洋人專業之一壟，郭唯洋人始能興辦鐵道。及余稍長，始知除淞滬鐵路之外，更有若若其他鐵道，均屬洋商修築。一九〇三年時，約其有里程二七〇八英里。當時適值列強

爭攘築路權之時期，作者以學生之頭腦，目覩外力之侵略，誠有奇異之刺激。列強之侵略行動，卒引起人民反應，於是各省紳士力主鐵道事業應由各省簡民自辦，彼此呼應，舉國風從。善蘇省人士發起組織商辦蘇浙鐵路公司，於一九〇八年（光緒三十四年）完成滬杭路線一二二英里。其他各省鐵路公司，接踵而起，盛及一時，藉當地士紳資力有礙，半途而輟者，比比皆是，終至商辦運動歸於失敗，七年寶貴光陰瀕於虛擲。清廷知鐵道民營或省營尚未至成熟時期，決然取消商辦鐵路，宣佈鐵道國營政策。乃清廷已頹衰落，雖宣佈國有政策，而對於鐵道建設不能有所作為。惟全國上下經此商辦失敗歸於國有之一段演變，人人瞭解鐵道事業之政治重要性矣。

作者於民國紀元前二年入郵傳部主編該部公報，因獲對於各種交通問題密切研究之機會，曾建議當局派遣視察人員，實地考察華北各路，以期有所改進，作者被任為視察員之一，對於各鐵路沿線各站，逐一詳細調查，當時各路會計簿冊所用文字，各各不同，管理制度亦多紛歧。且路局要政悉操諸洋員，國人鮮能過問，而中國管理人員一若視為固然，毫不介意。

民國二年作者任上海中國銀行副經理，當時民國肇始，全國上下精神煥然一新，國父孫中山先生在上海發表其廣大之鐵路計劃，主張全國建築鐵道十萬英里，聞者莫不稱譽其計劃之偉大，而技術專家則多懷疑慮。

中山先生對於外國資本之利用，主張採行一種完全新類之方法，以期一掃過去外債之種種束縛。當時適值民國初建，一方對外信用尚未鞏固，且一方革命宗旨首在解除列強之束縛，在此種政治情形之下，欲期吸引外資，其困難自不待言。况中山先生計劃所需資金之多，遠超過於往昔之外債款額不知若干倍，或謂此項計劃過於樂觀，以外國投資者，無論為個人或政府，既經我國將往昔對其有利之條件取消之後，苟不另行給予新利益以為彌補，實不易引起其投資興趣也。已而中山先生因與袁世凱政見不合，辭去全國鐵道督辦職務，其偉大之鐵路計劃遂亦停頓。迄民國四年日本對我國提出二十一條件，內中五條專提鐵路，顯露其對我鐵路之中心，國人咸覺悟日本欲藉攫取路權，擴展其勢力範圍，此端一開，列強勢力追踵效尤，釀成第二次路權之爭奪。由於當時情況，作者認為欲求發展我國鐵道事業，我人必須反求諸己，須先有進步之銀行信用機構，積聚民間資本。中國

銀行爲吾國最早之新式銀行，由此努力於紙幣信用之增進，紙幣數量之推廣，一面扶助國業銀行，共同發展儲蓄業務。不幸政局杌隳不定。隱憂發生，民國五年袁氏企圖稱帝，集中現銀，下令停止紙幣兌現，當時中交兩銀行鈔券甫獲人民信用，工商實業亦正樂於使用紙幣，同時外商銀行歧視中交鈔票之態度，亦開始好轉，此際如果實行停止兌現，勢必使新建之信用全部喪失，其影響於我國經濟金融前途，何堪設想。作者深感關係國計民生之重大，以爲欲求避免危機，勢非採取果敢而敏捷之對策不可，乃堅決主張抗拒停兌命令，賴銀行界之合作，社會人士之擁護，俾獲維持兌現，極嚴重之金融風潮，亦告平息。經此難關之後，中國銀行信用增高，其發行及存款款額均隨而擴展，後此對於鐵道事業大規模投資之貢獻，不得不謂當年反抗停兌之收獲也。

是時歐戰正酣，日本乘機對我國增加投資，以完成其經濟侵略之企圖。當時列強均自顧不暇，故對於暴日侵華之陰謀，亦唯坐視其發展。迨歐戰結束，參戰國家財力竭蹶，欲求任何國家單獨對我投放鉅量資金勢所不能。於是英法三國銀行界決定組織新銀行團，對於我國政府未來投資，採取聯合行動，同時希望日本參加合作。關於此點，吾國大起反感，因允許日本參加新銀行團之結果，無異承認其對於滿蒙之特殊地位也。民國九年美國銀行團代表拉蒙德(Thomas W. Lamont)與日本方面磋商竣事後，轉道來華，希望中國歡迎組織銀行團之成立，并能參加合作。當時作者調任中國銀行總行副總裁，適任北京銀行公會會長，都中輿論對於新銀行團之組織極表疑慮，認爲紅利於我國，因其有引起國際共管吾國鐵路之可能，以及四強壟斷吾國財政之危險。且日本參加合作，尤證明英法三國承認其在華之特殊地位。故拉蒙德之計劃，未能獲得吾國之同情，明知外國投資之途徑將自此暫告停頓，但勢有所不得不然耳。吾國銀行界爲圖自強計，發起組織中國銀行團，希望就能力所及，供給政府及實業界資金之需要。作者曾對拉蒙德氏宣示，中國銀行界之基本原則，在於自方援助，而同時對於友善而無政治目的之外國投資亦深願相互合作，惟新銀行團有包藏禍心之日本參加，使我銀行界處於無法與新銀行團合作之地位，實爲不幸也。

中國銀行團對於鐵路投資之試驗，始於民國十一年擔任銷售交通部發行之車輛公債國幣六百萬元，民國十

三四年又任慕離海鐵路短期公債國幣一千萬元，以當時國內資力之艱窘，外國資本之斷絕，而銀行團竟能勉力擔任如此鉅額公債，實屬難能可貴，無非激於自助之一念。迨民國十六年北伐告成，國民政府成立，政治海趨穩定，人心振奮，金融實業均呈蓬勃氣象，中國金融界鐵路投資，亦逐漸發展。民國二十二年中國銀行與匯豐銀行合作訂立完成粵漢鐵路借款之後，始具較大規模之投資。前此則尚有民國十八年中國銀行對於浙贛鐵路之投資，第一批借款供給建築杭州至蘭谿間一百二十英里之用，旋又繼續借款展築至玉山。作者鑒於外資之缺乏，希望國人激發自信力，加強自力更生之決心，故竭力提倡中國銀行界投資鐵路。當時民間經濟力量，固仍甚為薄弱，然與一九〇四年至一九一一年間國人呼籲鐵路辦時期之情形相較，則已有顯著之進步。願鐵路投資數額鉅大，年限既長，勢非集合多數中外金融機構之力量，不易為功。且大規模之建設計劃，尤以穩定而有系統之政府政策為前提，而無該多年停頓之外國資本，必須重開險徑，否則建設難進展之望。作者對於我國鐵路資金問題，認為理想中之辦法應以外資籌購鐵路材料，其餘建築費用以本國資金擔任。根據上述原則，作者深願作一試驗，使吾國鐵道吸引外資，而不至再喪失主權。倘我國信用機構能以公正立場，審慎態度，對於本國及外國投資者或為保證者，或為信託人，則即可進而勸導外國投資家放棄其舊時侵犯主權之苛刻條件。以上為作者理想中對於鐵道投資之方針，道德國奧托華爾夫公司對於浙贛鐵路之借款成立，方獲見諸實現，此為鐵路外債歷史中值得記載之一事。

查浙贛鐵路於民國二十三年修築至玉山後，擬繼續展築至南昌。新銀行團對於此項計劃當然不表興趣。中國銀行於民國十七年改組之後，作者被選為總經理，當時中央銀行業已成立，中國銀行職權經中央軍行訂定，燕重於發展國外貿易，吸收外匯，扶助國內工業，因之中國銀行得從事於扶助國家經濟建設。作者遂徵詢與脫離爾夫公司對於浙贛鐵路展築計劃之意見，并提出本人理想中之投資方式。對方答復甚為圓滿，最後商定辦法：一方為由中國銀行發起組織之中國銀行團，一方為奧脫離爾夫公司，其後參加投資。中國銀行擔任銀行團之代表，同時擔任德公司之信託人。至於資金委任方法，由中國銀行團擔任工款部份，德公司擔任材料部份，作者

多年理想中之方案，自此章告實現矣。

民國二十四年作者被任爲鐵道部長之過去二十三年在銀行界服務，雖對於近年之鐵道投資頗有興趣，而與整個鐵道事業尙之接觸之機會，所有鐵道事業之行政管理均有待於深切之研究。願以政府之命，不敢徘徊，且導北局勢日非，中日衝突危機迫在眉睫，國民人入有奔赴國難之天職，乃於是年五月十六日就職。並任之初，深感我國鐵道事業雖有七十年之歷史，而始終未獲一真正之發展機會，設列強於過去數十年間，能採取賢明之態度，則中國之鐵路與遼東政治經濟將異一色彩，何至有今日之局勢？例如一八九五年法權俄三國欲阻止日本破壞吾國領土完整之決心，迫令將遼東半島交還吾國，當時則對列強對我國領土完整之原則，同樣尊重，則何至引起各國爭相分割勢力範圍之實現。又雖第俄國與我國締結東省之條約，歐戰爆發後即放棄舊日之勢力範圍觀念，而毅然採納美國威爾遜總統之原則，不願舉日之反響，而以列強聯合力量援助中國，否則吾國必熱烈歡迎外國資本，參加鐵道建設，蓋國鐵道早經，舉牌于俄於今日，而列強許不及此，僅圖阻止日本之進取，而始終未採積極步驟，對吾供給資本，助我建設，鋪成地鋪，同時反諸吾國本身，連年政局不安，全國不能統一，鐵路當局爲應付政治起見，不異常軌處置，雖說權宜往後移用於鐵道以外，因此鐵道本身之需要，全國不能統一，鐵路當局就衰頹，到期債款逾期交付，更使外國投資者對於我國鐵道事業裹足不前，吾國人不能不任鐵路落後之責也。

因此作者蒞任鐵道部時，憂憂慮慮者爲滿洲問題，蓋日本促成滿洲國之傀儡組織，并進佔熱河以及長城各要隘之後，又將冀北地帶淪爲冀東自治領，而以察哈爾包圍平津之勢，乃近復要求中央政府，將察哈爾華北之行政及軍事機關一律退出北平，蓋察哈爾、綏遠、山東、山西造成一特殊區域，逐漸脫離中央之縛。當時中央政府洞知敵人之陰謀，惟爲延緩衝突起見，勉強同意日本提出改組華北政治委員會，爲冀察政務委員會之要求，并派朱服軾將軍爲冀察政務委員會之主席。此種權宜措舉，實係權宜緩和，和日本國內之和平份子，而使吾國得喘息之間，急起直追，以待與暴日軍閥之最後破裂。從日本方面之觀察，冀察政務會之組織，不啻中

中央政府雖認冀察兩省之政治獨立，不久即對於冀察政委會開始加強壓力，促令實行獨立運動。顧從吾國之立場言，此項權宜措置，明知不適稍延時日，如果日本再圖侵犯冀察兩省之獨立完整，則吾國即具有不惜犧牲一切，奮敵抗戰之決心。作者自覺危機之不可避，乃集中力量於新路之興築，以及舊路之改善，而當時對華北局面對策鐵道事業亦已經臨伏嚴重之危機。因冀察政委會即不實行獨立運動，設對於華北各鐵路之人華行政有所干涉，則平綏北寧平漢正太以及津浦石段等五路之綑佔全國里程百分之二十六之鐵路，勢將脫離中央之統治。且因此前在路款之損失，更將影響於我國鐵路對外債信，而作者之利用外資計劃勢必大受打擊。作者接事不數日，即接宋明軒將軍來電，薦舉平綏北寧兩路局長人選，認為問題嚴重，乃即趕赴北平，傳達最高當局意旨，並以私人立場，勸告宋將軍慎勿為日人所利用，並告以中央必用至九釐其後盾。於是與渠商定由中央指撥華北關鹽餘款直接對冀察政委會充作修路軍費。當時日人對冀察政委會堅決要求所存華北歲收不能匯解中央，應全部用於華北，因想此辦法，使宋將軍藉此旗號日人。至於華北鐵路收失，日人亦要求指充當批經濟建設之用，特別指出疏濬大沽港口及興修滄石鐵路二項計劃。因大沽港既疏濬之後，可使滬津大輪直駛天津，在和平時期可填進日滿各埠與天津之經濟聯繫，更可使利華北煤產之輸出，大量供給日本海軍之用。設或一旦戰事爆發，大噸位之運輸艦可直接天津，便利軍運。滄石路計劃在於連接津浦路之滄州及平漢正太兩路之石家莊，使三線發生聯繫，便利日軍在華北之運輸，更為重要。以上三項計劃更可證明日人企圖利用吾國之財源實行其侵略之陰謀。作者為維持平綏北寧兩路之對外債信起見，經與冀察政委會商定華北鐵路盈餘首應撥充償還債務本息，倘尚有盈餘可撥充疏濬大沽港口之用。至於濟南鐵路之興築，可併入中央整個鐵道建設計劃之內。如是若心應付，華北問題始獲暫時告一段落。其後雖屢經日人壓迫，冀察政委會幸能繼續服從中央命令，在抗戰爆發之前，始終未曾侵犯華北路政。由於鐵路問題之免於決裂，不特藉此延緩華北戰事之爆發，且因此華北鐵路收入仍歸中央支配，俾作者整理鐵路債償之計劃，得以實現。此尤足記述者也。

在西南方面亦亦有政治上之困難問題，須待解決，因自北平返寧後，即作粵桂之行。其時適粵省派代表來

籌，請求協助該省之黃埔築埠計劃，同時桂省來電建議興築湘桂鐵路。溯自民國二十年三月粵桂兩省與中央屢釀發生齟齬，西南政務委員會每採取自由獨立行動，東北事變以後，雖使雙方稍稍接近，而實際上始終未能融調。例如粵漢鐵路之南段，事實爲粵省政府所管轄，而當時蔣委員長力主粵漢路中段趕築，以期貫通全路。同時該路之外圍債權者亦贊成早日打通粵漢全綫。但如果全線打通之後，粵省政府仍繼續掌握南段路線，則不特中央與地方勢必發生嚴重之糾紛，抑且影響於對外債信。因此作者適赴廣州，對粵省領袖剖說明粵漢全綫統一管理之重要，及其對於外債信用之關係，幸獲省方諒解，進而商討具體統一管理辦法。關於局址問題，省方初主總局設於廣州，一再磋商之後，亦未堅持原議。是年五月由部委派新任局長到局視事，全綫直達列車旋亦開始駛行。六月西南政委會奉令撤銷，數十年來渴望之政治統一，幸見實現，回憶自建造民國以迄國府奠都荆襄，連年內戰，國力斲傷，及中央加強統治地方權力，各省政府卽陰懷嫉恨，時生反側，其情形猶如南北戰爭前之美國各州，寧願地方分權，反抗中央集權。此種無形割據局面，對於鐵道事業最爲不利，因地方政府對於經過各省之路線，視同省有之產業，不免時加干涉。自民元以迄二十四年，全國鐵道從未集中於中樞管理，今日蔣委員長柄持大政，得見全國統一，豈特萬民騰歡，卽各友邦亦認爲此乃中國再造之始，抱有無限希望。

作者於視察華北華南之後，開始集中時間精力從事計劃建設一合理之全國鐵道系統，以適應國防與民生之需要。其中包含問題至繁且巨，而當前最迫切之問題，尤爲應付中日戰事。其時中日關係日趨緊張，不幸一旦戰事爆發，全國鐵路應如何準備以適應軍事上之需要，卽此一端其應準備者已不勝枚舉，而至少限度則有數事爲亟待進行。例如趕築若干軍事需要之路線，籌措各新路工程所需之現款材料，整理各鐵路之舊債，以及改進各路之管理行政，使其開支撙節，效率提高，此皆不容有延緩者也。

第一必須着手之問題，爲加強長江南岸之交通路線，以備敵入一旦侵入華北及封鎖長江。蓋自北至南已有粵漢鐵路，而東西幹線尙付闕如，前線與後方部隊給養之運輸，必發生絕大困難，故決定先建築一自東至西與

粵漢鐵路交叉之幹線。於民國二十五年，由鐵道部發行鐵路建設公債二千七百萬元，以供浙贛鐵路展築南昌至萍鄉路線，以與株萍鐵路相啣接。自越一月續發鐵路建設公債二千萬元，以供株萍自株州向西以至貴陽之幹線，迨此兩線完成之日，可斷杭州與發達之浙贛鐵路以達株州，復由株州經湘黔鐵路抵達貴陽，東南與西南各省可一氣貫通矣。發行上項公債之關鍵，在於發債基金有無着落，故必須華北政局暫趨穩定，庶能舉與平漢鐵路之餘利可源源撥解，撥充公債基金。一面希望各舊路逐漸整理，進款日豐，基金更臻穩固。但同時尤器外團資本之接濟，以期獲得國產材料，蓋非此一切新設建築或舊路整理均難實現。無如當時國際形勢未容樂觀，則強對於吾國投資，因四國銀行團之障礙，以及過去路債之掣肘，態度均極冷淡。惟德國以舊債因第三次歐戰之結果而取消，而浙贛鐵路玉萍段借款復啓其新投資之途徑，遂續與德國公司商談，經時一月，玉萍段之材料借款即獲告成。繼此再與商訂湘贛鐵礦材料借款，頗為順利。

當時法國方面，由法工商銀行不屬四國銀行團，以單獨資格，派滬代表來商鐵路投資，往返磋商，歷時十月。成立成渝鐵路借款，於是中英美銀公司繼起與中國建設銀公司合作，經募完成滬杭甬鐵路借款。此外鐵道部復派員赴比利時接洽實成鐵路借款，比亦因舊債未理，對於新投資未能感興趣。迨民國二十五年八月，隨海鐵路債款整理之後，且上述新借款始告成立。鐵道部赴比代表，復轉道過英，訪晤新銀團之英國代表康迪司君，獲悉英方對於吾國鐵道有投資一兩萬鎊之可能。此消息傳來，不免出於意外，因前此英國李滋羅斯爵士訪華時，曾謂英方非俟整理舊欠之後，不願有新投資。我國政府採納其意見，即由財鐵兩部會同整理舊款，曾與迪司君來此意之時，又我國整理計劃尚未全部實現，其已經整理之債票，在外國證券市場之行市，尚未有顯著之改善，則國銀行團之限制亦尚未解除。處於此種背景之下，而謂英方將有大量投資，使我不能不有半信半疑之感。願於民國二十五年底，接英迪司君來信徵詢作備對於四國銀行團之意見，當即坦白告以凡日本參加之組織，必不願得到我國之同情，諷示其早日改變方針。同時由各方情形，推測知英國朝野固已訂然於日本之侵略野心，遂屢提出新銀團。因即進行與英方備借廣海鐵路借款，其後發展情形，意外順利，英方不僅單獨投資中國鐵路之

憲通知新債國，且將發額總額增爲一千五百萬鎊，如此鉅額借款，實爲向所僅見之事。於是籌築浦信三橋以及廣梅等路各項計劃，均可三見諸實現矣。作者遂即擬定五年新路計劃，自民國二十六至民國三十年修築新路五千英里，呈奉政府核准，準備開始進行，當時鐵路界同人之興奮，非言語所能形容者。

至於舊債之整理，進行亦極順利。舊債以英國所占成分爲最多，幸得李滋羅斯爵士之協助，以及一般英國債權人之同情，使債款整理交涉異常迅速。免後繼難各債，計有津浦債票於民國二十五年二月開始恢復償付本息。道清借款於同年五月恢復，廣九債款於同年八月恢復。此外美比葡屬各國之借款，亦經陸續整理，計甯滬借款於民國二十五年八月整理，湖廣借款於民國二十六年四月整理，綜計整理各借款數額達美金四千零三十六萬九千七百十四鎊或美金一萬九千八百二十二萬二千五百零七元之譜。由於整理之結果，各債票在國外市場行市隨而好轉，津浦債票漲至七一·五鎊，湖廣債票漲至七一鎊，道清債票漲至八八鎊，甯海債票漲至四二鎊，京滬債票漲至九〇鎊，均屬空前未有之最高價格。於是外國投資者之眼光逐漸移轉，視中國爲一優良之投資市場。追民國二十六年七七抗戰爆發，先後商訂之新借款或已訂合同，或僅訂草約，除材料借款之外，共計英金三千一百九十三萬二千三百七十鎊，或美金一萬五千七百二十六萬零五百三十五元之鉅。美國雖久未投資中國，至是亦逐漸表示興趣，由進出口銀行經手，對我貸放購買機車借款，尤爲難能可貴者。華商銀行參加數額亦頗可觀，在此一年又半，共計投資國幣七千四百五十五萬元，約合美金一千二百五十五萬七千六百九十九元。經整理舊債之後，新資本紛釋而至，於是我國人民對於鐵路建設重復恢復過去熱烈之信心，新路工程因受這進步之機會，數十年來鐵路之厄運，一旦否極泰來，國人歡忻鼓舞之情，固非言語所能形容也。惟日本則虎視眈眈，對於吾國鐵道之進展萬分嫉妬，認爲中國經濟建設之進步，即其侵略進展之退步，不及早阻止，勢將錯過時機，而其預定之華北分治陰謀，將難實現。於是挺而走險，竟於民國二十六年七月七日開始進襲，當時除少數新築路已告完成之外，作者大部份之計劃尙未成熟，一年半來之苦心經營，將因戰爭之爆發全功盡棄，眼見此鐵路新紀元萌芽之日，受此阻挫，憂憤之情，彌可宣述。所幸若干已成之路，將大裨於抗戰，各友邦之債權人對我

道建設發生一種新認識，並瞭解鐵路投資條件中之直接監督必無效力，認爲吾國鐵路人員之管理及技術能力，均不落人後。今日以後宜採用中外合作之新精神，以替代以往之監督條件。此於各項新借款契約中，已充分表現，足爲戰後利用外資之模範。此無形收獲非砲火所能毀滅，是作者努力固未盡擲諸虛化，雖失猶得，所可引以自慰者也。

作者於整理舊債之後，繼以開始整理舊路，其要點在於樽節開支，提高效率，俾各路收益改善，而有餘力應付新舊債款之本息負擔。其實施步驟，首先規定開支預算，裁減冗員，節用材料，其次補充機車車輛設備，改進列車速率，以期增加營業進款，最後進而統一各路之會計材料，以及人事行政，俾鐵道部對於各路之財政，可從多方面加以統制。經上述計劃實施之後，各鐵路之營業進款總數民國二十五年上半年爲國幣八千七百五十七萬七千元，迨民國二十六年上半年增爲國幣九千一百八十五萬二千元，同時期內各路營業用款總數則自五千四百四十四萬八千元減爲四千三百八十九萬九千元。在此時期，所有到期債款無不照付本息，於是吾國管理鐵路之能力，以及維持信譽之決心，爲世界所共見矣。

當時最感急切者爲對於戰時之準備，各路員工均施以軍事訓練，沿線各站廣設防空壕，其他各種軍運必需設備，亦盡力佈置。惟以有限時間勢難佈置完備，倘能多予以二三年之有餘時間，則各路之軍運能力，必可數倍於今日。顧戰事發生後，各路員工愛國熱忱，人人忠勇服膺發揮之能力，初非意料所及，尤以如此鉅大軍運工作，爲鐵道開始以來第一次，在極短期內佈置應付抗戰，加以敵機襲擊，川流不息，若非各路員工抱有義無返顧之決心，抗戰必勝之信念，何能以精神補物質之不足。作者復時往各站慰勉鐵路同仁，告以人人當自比爲戰鬥員之一，與前線戰士共同堅守崗位，與作戰部隊同進同退，不論任何艱難困苦，必須保持軍運不使有一日中斷。計自戰事初發，以迄我軍自漢口撤退爲止，中經二十一月之久，我鐵路同仁均能維持其服從紀律與積極精神，始終不懈，敵人雖不斷轟炸沿線各地，而隨炸隨修，交通路線未嘗一日阻斷，迨撤退之際，復將機車車輛設備以及鋼軌材料，大量搶運後方，不使資敵，且以備後方建設之需，凡此種種爲數萬鐵路員工所貢獻於國

家者，能不標而出之，以勸來茲。

戰事爆發之後，新路計劃感受絕大打擊，因戰時財政之緊迫，軍費以外之支出勢須節減，而且鉅大之鐵路計劃需時較長者，是否能趕築完竣，以應抗戰需要，以及戰爭結束之後，此種抗戰路線是否適合平時經濟需要，均成問題。若干方面之揣測，戰事可於六個月內結束，故有時對於作者建議新路之建議，認為不合時務。惟作者始終認為任何鐵路祇須審慎設計，不論在戰時或平時，均有與築之價值。根據此項簡單理論，作者決定在粵漢鐵路以西，即蔣委員長所指示之大後方最重要之區域，興築自衡陽至桂林一線，戰事爆發後一個月內，即行通過湘桂鐵路計劃，越一年完成二二四英里，工程進度之速，罔不嘆賞。迨通車之始，適前方各路機車車輛紛紛撤退，幸有此路得一存儲之所。已而復擬將此路向越南方面展築，以完成一通海路線，不幸敵人於民國二十八年十一月侵入桂省西南部，不得已暫行中止。目前該路通至柳州。此外復有向西北展築接通貴陽之計劃，預定於今後一年內完成，故此戰時修築之湘桂鐵路，不久將成為西南各省鐵路系統之起點，將來幹枝貫通西南，遠接越南出海，其價值之大，可以想見。雖然新築之路線，尚不足抵補淪陷區域損失之里程。過去築路為各國勢力範圍所牽制，對於國防方面未加注意，致鐵路集中之處，均為敵人襲擊易達之區域，種此絕大錯誤，不勝浩嘆。

民國二十七年春政府因鐵道之範圍日趨狹小，為撙節計，明令交海與鐵道兩部合併為一，並任作者為合併後之交通部長。惟作者深信鐵道事業將來必再度佔據極重要之地位，戰事結束之後，似仍有專設一鐵道部之必要也。

日本之希望以為中國政府原有鐵路損失殆盡，退入後方，缺乏運輸便利，不久當不得不對其屈服。乃漢口廣州相繼棄守，粵漢幹線阻斷之後，吾國仍繼續抗戰，當非敵人意料所及，因此敵人不得不放棄其閃擊戰略，而採取封鎖政策，以備長期作戰。吾國為打破封鎖起見，勢須發展國際交通路線，例如展築湘桂鐵路以溝通越南，興築西北鐵路經過新疆以通蘇聯，以及建築滇緬鐵路以通緬甸。以上各項計劃如能實現之後，敵人封鎖策

略不難粉碎。第一項計劃於日軍在北海登陸及侵入越南之後，即告停頓。第二項計劃路線須通過長距離之荒僻區域，所需材料既多，完工年限亦復冗長，蘇聯方面對之未能有何熱忱表示，故亦未能實現。第三項計劃因英國對於遠東之政策舉棋不定，屢遭擱擱，總二年有餘，始獲美國之切實援助。以租借法案之物資，供建築材料。竣工之後，竭力遠趨，不幸緬甸陷落，又不得不半途而廢，總使此項路線早日完工，則對於緬甸本身之防禦力量，必能大有貢獻，而今已矣。即西北溝通蘇聯之路線，倘能得蘇俄贊助及時實現，豈非可使敵人封鎖計劃不能貫徹，但人類有不可磨滅之弱點，即計畫功而無遠謀，世界人類所遭之苦痛，皆此弱點爲之也。當抗戰初期一部份人之觀察，以爲雙方軍備懸殊，我國勢難抗衡，戰事不久結束，尤爲當然之趨勢。此類觀念爲作者修築國際交通路線主張之最大阻力，迨後戰事日漸擴大，國際交通重要，遂亦不證自明。且鐵道不僅有反封鎖之作用，抑於後方運輸有莫大補助，俄在遠東而與西北各省得一鐵路幹線聯貫其間，則今日後方之物資人力，何至如此匱乏。由於物資之流通，物價上漲之勢，可以稍殺，後方之人民生活可較安定，前線部隊調遣可較便利，則已往五年有半之整個抵抗力量，必更增強大，而貢獻於聯合國國家者當必更大於此也。

回溯過去七十年中，自一八六五年我國初建鐵道以迄一九三五年（民國二十四年）作者就任鐵道部之職爲止，吾國鐵道事業之發展無日不在繼續奮鬥之中。在發展之初期，思想前進之人士主張創辦鐵道，頑固與守舊者爭辯不遺餘力。繼此而起者，即人民反抗列強等擾吾國陸權之舉動，日本趁鐵路投資以實現其侵略之陰謀，吾國奮力防阻，終至不惜犧牲一切，以武力抵抗。戰端既發，敵人策謀在於切斷吾國交通，佔據鐵路沿線，而吾國則竭力抵禦，雖尺寸之陸線，亦必盡力保持。戰後日本加強其封鎖，以迫吾國屈服，而吾國則致力於國際交通路線之溝通，以打破其封鎖策略。經五年又半之戰爭，吾國尚餘鐵道一千七百四十四英里，內中一千零零一英里完成於戰爭之中。自另一方面言之，假令過去對於列強爭擾陸權之企圖，未能奮鬥，則吾國之獨立完整果受損失，甚至無恢復之望，假令對於暴日之侵略不奮鬥以武力阻止，則恐吾國鐵道雖尺寸之陸線早已不屬於我。此七十年鐵道歷史，稱爲七十年鐵道奮鬥史，固無不可也。

中國鐵道建設

第一編 七十年中國鐵道進展之回顧

——自同治五年至民國二十四年西曆一八六六年至一九三五年——

中國鐵路之進展，在以往七十年間，可分爲七個時期：第一期爲反對築路時期，第二期爲列強攫取路權時期，第三期爲人民爭回路權熱心商辦時期，第四期爲全國鐵路整頓計劃開始時期，第五期爲日本資本侵入時期，第六期爲新銀團籌辦時期，第七期爲國民政府奠都南京開始建設時期。茲將每期經過，述其概要。

第一章 反對築路時期

——自同治五年至光緒二十年西曆一八六六年至一八五九年築路一百九十五英里——

中國有興築鐵路之建議，始於同治三年（一八六四年）：英國鐵路專家司梯文生氏 Sir Macdonald Ste-phenson 向在印度建築鐵路，嗣來中國建議興築上海蘇州間鐵路，爲上海南京間鐵路之一段。此時風氣未



開，僉以爲中國人自造自辦之鐵路，方有利於中國，更慮外人深入內地，招致人民疑慮，佔用人民土地，引起人民反對，其議不行。同治四年（一八六五年）英商杜蘭德在北京宣武門外建築小鐵路，試行小火車，以期引起人民對於機車之興趣。不意其結果適得其反，人民不特不感興趣，反以爲詫異，羣起反對，經官廳命令折毀。同治五年（一八六六年）英使以吳淞上海間河道不易疏濬，請求建築淞滬鐵路，俾大噸位船隻，得停留吳淞，未予允准。至同治十三年底（一八七五年初），上海英商怡和洋行廣續此項計劃，設法邀准建築長十英里之淞滬鐵路，由英運入路料。光緒元年（一八七六年初）土方完成，開始鋪軌，及鋪軌通車開行，人民觀者數千人，官廳以人民不免驚奇，恐生意外，促使停工。一面與英使交涉，購回自辦，英商仍照常進行。及光緒二年六月，歷辦兵士一名，羣情憤激，乃迫令停駛火車，並停止工作。一面議價購回，光緒三年九月（一八七八年十一月）路價付清，當由官廳督同掘起軌道，划平路基，折毀房屋，所有路軌機車運至台灣，遺棄於海邊。尙有一事足記者，官員視察路線，督同折路時，均乘轎而不坐車，可見當時反對鐵路情緒之激昂，及光緒二十三年（一八九七年），始重見淞滬支綫之通車，相隔已二十年矣。同年上海招商局以輪船運煤，在開平營得鐵區開採，以煤運困難，建議由英商開平鑛務局出資，自唐山至胥各莊間七英里，建一鐵路，李鴻章奏准照辦，乃爲廷臣諫阻，收回成命。光緒六年（一八八一年）改請修輕便鐵路，聲明車以驢馬拖曳，始得邀允，越年完成，是爲中國有鐵路之始。通車時，果以驢馬拖車，速度較之驢車行於泥地略勝一籌。同年六月利用開鑛器之廢鐵鍋爐，祕密改造一機車，其力能引百餘噸，是爲中國駛行機車之始。乃鄉中言官，復連奏彈劾，謂機車直駛，震動陵寢，噴出黑烟，有傷禾稼，旋被勒令禁駛，經幾許波折，始得照常開行。翌年在外國購機車二輛。嗣李鴻章奏請展至蘆台。光緒十四年（一八八九年）唐山至閻莊間二十餘英里竣工。至光緒十九年（一八九四年）完成一百七十五英里，爲京奉鐵路之始基。此線倖免於遭選淞滬鐵路之厄運，而得爲今日中國鐵路之鼻祖，否則中國之有鐵路，尙不知始於何年何月。一考當時朝野反對築路之理由，在人民不願於習，厭聞新奇，重視風水，懼遷墳墓，更不願見田畝屋廬之折遷，尤以爲火車電掣風馳，易於損傷人命。在執政者無

非疑慮外方深入，關門揖盜，與夫人民愚惑，擾攘生事。獨李鴻章自河治十二年海防議起，力陳路鐵電政之重要，於鐵路興修，尤能力排羣議，堅決主張。左宗棠當督辦福建軍務時，條陳建築清江浦至通州鐵路，其隔終遺疏，復痛陳外侮日亟，力主建築鐵路。因左李二氏之主張，朝野議論爲之一變，由反對築路之爭，進而爲路線之爭，有主建築自北京經天津至長江之線，有主建築自北京至漢口之線。李鴻章主建北京天津至長江一線，謂京都保衛，在乎兵力，不在交通之是否濱海。反對其說者，謂幹線宜遠離海岸，以策安全。爭攘經年，贊成築蘆台至漢口之線者居多數。及張之洞駐節武昌，建議興辦漢陽鐵廠，開辦大冶鐵礦，萍鄉鐵礦。有大冶鐵路二十英里之完成，故第一期以反對築路始，而以贊成築路終。此二十八年間，造有京奉路百七十五英里，及大冶鐵線二十英里，淞滬路十英里造而折除，應計一百九十五英里，而平漢線之修築，肇基於此時。

參看「附圖一」一八八六至一九四二年中國鐵路路線圖

第二章 列強攫取路權時期

——自光緒二十一年至光緒二十九年西曆一八九五年至一九〇三年增築二千五百十三英里共有二千七百零八英里——

自光緒二十一年（一八九五年）中日媾和以後，各國洞悉中國之積弱，垂涎中國之地大物博，乃紛紛樹植勢力範圍。其間先有俄法德三國干涉日本，交還遼東半島之舉。繼之以光緒二十三年（一八九七年），山東德國教士二名被戕，德國占據膠州灣。翌年俄國藉德占膠州灣爲口實，取得旅順大連租借權。復有英國揚子江沿岸各省，不得租借割讓，及租借威海衛、九龍之要求。繼之有法國對雲南、廣西、廣東等不得租借割讓，及租借廣州灣之要求。及日本對於福建、浙江、江西三省路權之要求。中國承積弱之餘，忍辱含垢，一一屈從，但人民積憤日深，排外之念日增，乃有拳匪之亂。此九年間內憂外患，相應而至，雖以國際間之相互猜忌，幸而免於分割，但列強勢力範圍，由是確立，國威日衰，國勢日蹙。茲將各國要求樹植勢力範圍之路綫，一敘述之。

俄國，光緒二十二年（一八九六年）李鴻章出使俄國，賀俄皇加冕時，俄特干涉遼東半島之功，迫令簽訂中俄密約，聲明如日本侵犯中俄兩國任何一國時，應各以武力相助。爲便於軍運起見，訂明中國允許俄國展長西北利亞鐵路，自 *Nerchinsk* 穿越東三省，直達海參威，以免北沿黑龍江及烏蘇里河之遠繞。此線經過東三省之一段，即以後之東清鐵路。同時允許俄國代造山海關經奉天達吉林省城之鐵路，及自山海關至牛莊、蓋平、金州而達旅順及大連灣之鐵路。及二十四年（一八九八年）訂立租借旅順大連灣條約時，又允許俄國自東清鐵路之一站，即哈爾濱建築至大連灣鐵路，並在遼東半島營口鴨綠江中間，沿海較便地方，築一支線，達至大連灣及旅順口。俄自取得以上路權後，即創立中俄銀行，嗣後稱道勝銀行。徵出資一千一百廿五萬盧布，

中國政府存款庫平五百萬兩。該銀行名義上由俄出資，而暗中由法國四大銀行及若干金融組織參加。該銀行設立後，首先創立東清鐵路公司，建築自滿洲里、哈爾濱而至綏芬河之鐵路，計九百二十一英里，又築長春至哈爾濱鐵路計一百五十二英里，合稱為東清鐵路，自長春至大連鐵路計四百三十九英里，即南滿鐵路。自光緒二十七年（一九〇一年）開始建築，至二十九年（一九〇三年）完成。合同規定路成三十六年，可由中國政府贖回，否則八十年無償交回中國。又二十四年，山西商務局為開發煤礦，與華俄道勝銀行訂立建築自柳林堡起至太原之鐵路借款合同，即今日之正太鐵路。光緒二十五年（一八九九年）甚至要求，北京向北或向東北俄界方面建築鐵路，須先與俄國商議，不許他國承造，並曾提出由伯都訥附近直通至北京之鐵路建築權，及由伊爾庫斯克附近，經恰克圖、庫倫、張家口之鐵路建築權，中國拒絕未允。

法國，光緒二十一年五月（一八九五年六月），法國以與俄德索賚遼東之功，議訂中法通商條約，及界務專約，其附章中訂明越南之鐵路，可自同登站接至廣西龍州，此後可要求繼續展築至南寧、百色，并介紹法商費務本公司（Compagnie de Rives-Lille）承辦，測量結果，以地勢不利，商務蕭條，其議作罷。至光緒二十二年（一八九六年）法國要求建築自越南邊界即老開站展築至雲南省城鐵路之權，經中國政府同意，二十九年（一九〇三年）開始建築，宣統二年（一九一〇年）完成。此路山路崎嶇，工程浩大。光緒二十四年（一八九八年）法教士三人被害於廣西，法國要求北海南寧間之鐵路建築權，並要求自北海起，不至南寧而至別處，亦應與法國商辦，中國政府予以同意。二十五年（一八九九年）法國士官二名教士一名被害於廣州灣附近，中法簽訂廣州灣租借條約，言明法國有建築廣州灣附近赤坎埠至安鋪墟之鐵路建築權。光緒二十七年（一九〇一年）法方復要求建築廣州灣至梧州鐵路，中國政府以此線曾與美國所訂合同抵觸，未予允准。

德國，光緒二十三年（一八九七年）德國藉口山東德國教士二名被害，占據膠州灣，要求建築由膠澳至濟南府及由濟南至山東界之鐵路。光緒二十五年即開始建築，二十九年（一九〇三年）完成自膠州至周村一百八十七英里。同年有德國兵士數名，在山東被殺，德國教士在廣東被劫，更要求建築由膠澳至沂州府由沂州府至

濟南之鐵路。故膠澳租約內訂明，中國允准德國在山東建築兩道，其一由膠澳經過濰縣、青州、博山、淄川、鄒平而至濟南及山東界，其二由膠澳往沂州，及由此經過萊蕪縣至濟南。光緒二十四年（一八九八年）德國又獲得建築天津至南境嶧縣之權，卽後之津浦北段。

英國，英國因俄法德相繼獲得利權，乃要求揚子江沿岸各省之土地，不得租借割讓於他國，於光緒二十四年（一八九八年），中政府照會英使，予以保證。英國卽以此爲根據，要求鐵路及其他權益。同年中英銀公司獲得滬寧鐵路建築權，草合同簽字後，以南非之戰，及拳匪之亂，未及實行。乃於二十九年（一九〇三年）訂立正式合同，惟款英金三百二十五萬鎊，年息五厘，九折發行，五十年本息還清，以路產爲擔保。淞滬鐵路計十英里於光緒二十三年（一八九七年）重建完竣，由該項借款內付還造價，加入借款擔保。英相沙利士倍（Salisbury）爵士曾謂，此爲英國爭取利權之第一收穫。及平漢鐵路交與比公司承造後，英國抗議侵犯其勢力範圍，乃要求承造：（一）自天津至鎮江鐵路，尤德美共同參加，（二）由河南山西兩省至長江鐵路，（三）由浦口至信陽鐵路，（四）由蘇州至杭州或展至寧波鐵路，（五）由九龍至廣州鐵路。上項路線跨越上省，計長三千英里，因此英國與他國之勢力範圍，時有衝突。當中英銀公司承造山海關至奉天及自奉天至牛莊鐵路時，俄國會抗議及其勢力範圍。自此次以後，各國私相訂約，劃分勢力範圍，光緒二十五年（一八九九年）之英俄協約，二十四年之英德諒解，或未得中國政府之同意，或未逕通知中國政府，擅自訂立。於英俄協定中，英國承認不於長城以外獲得鐵路權利，俄國承認不於揚子江沿岸獲得鐵路權利。英德協定中，英德雙方同意天津至鎮江鐵路爲英德合造之路。

光緒二十五年（一八九九年），中國與英德銀團簽訂津浦鐵路借款合同時，曾允許英國以鎮江至嶧縣一段之建築權，此段嗣爲津浦南段，光緒二十三年（一八九七年），中英間所訂中緬條約中，訂明中國應允將來雲南如修建鐵路，與緬甸鐵路啣接。

日本，光緒二十四年（一八九八年），日本駐華公使向中國要求，中國如在台灣對岸福建省內修造鐵路時，

應先與日本商議。中國政府始終並無明文答復，而日本國鐵誘脅中國已極嚴厲，於二十六年（一九〇〇年）竟提出要求，建築下列各路權利：（一）自廈門對岸內地起，經過福州、邵武、以接江西省贛州，南昌至漢口之鐵路。（二）自福州起，經過羅源漢，至三都澳止，又由江西省南昌起，經過浙江省衢州至杭州之鐵路。照上述路線，其範圍擴充至江西、浙江、福建、湖北四省矣。

華北方面，自光緒三十一年（一九〇五年）俄勝俄國後，日本開始進行攫取特殊及永久地位。是年美國鐵路巨子哈立門（T. H. Harriman）赴日，與伊藤伯爵磋商，美國願出資租營日本自俄手中獲得之南滿鐵路。照哈氏計劃，將逐步向北擴展，使與西北利亞鐵路啣接，以達歐洲，復從滿洲之一海口，以太平洋郵航線橫貫大洋，抵達美洲西部海口，如是即可建立環球運輸路線。其辦法由美日兩方平均合組一銀團，收購南滿鐵路之資產設備，以及沿線採鐵權而經營之。是時適小村伯爵簽訂日俄和約後，自巴茲末思（Potsdam）返國，竭力反對哈立門與伊藤所訂之合同，認為此舉將助美國獲得日本應得之戰果，此項計劃遂告停頓，日本在滿洲之侵略野心日漸畢露，而國際糾紛從此起矣。

美國與比國，政府自熱心建築鐵路以後，正思着手進行，而俄法德等國要求建築鐵路權利，相繼而起，致釀成勢力範圍之發生。乃知各國之為中國建設鐵路，並非幫助中國，而別有政治侵略性質，乃轉而歸望於無政治侵略野心之美國。光緒二十二年（一八九六年），盛宣懷條陳設立鐵路總公司，建築蘆漢鐵路時，力主借用美債，奏摺中有美國未貸官債，並於中國無所覬覦，如借美債，各國忌心稍遜之語。乃與美商商談蘆漢借款，未得成議。二十四年（一八九八年）始由盛宣懷與美國合興公司商談，由卸任上院議員瓦薩朋（W. D. Washburn）代表，曾作踏勘測勘工作，以未得政府援助，未能有切實結果。越兩年由伍廷芳公使又與該公司磋商訂立借款草約，由上院議員勃魯思（Calvin Brist）代表，借款英金四百萬鎊，利息五厘，九折發行。此款包含建築粵漢路線，嗣以西班牙戰爭，美方未能履行合同。二十五年（一八九九年），提議修改合同時，該路線已經美工程師巴遜（Barclay Parsons）踏勘後工程浩大，須撥借額。二十六年（一九〇〇

年）正式簽字，借款總額改爲美金四千萬元，並加入萍鄉支路，岳州支路，湘潭支路。當時中國歡迎美國資本，由於中國希冀脫離勢力範圍之羈絆，故彼此言明美國投資銀團，須完全爲美國資本。借款合同第十七條會規定合同權益，借款入得讓渡於其繼承者，或讓受者，但不得移轉於其他國家，或其他國家之人民。不料美銀團將大部股票售於比商銀團，主體移轉於比商。其時合興公司主要推動人勃魯思已故世，比股東方面，推舉惠得將軍（General Whittier）爲總理，美籍工程師亦去職，代之以比籍工程師，而俄法銀團寔居幕後操縱。中國方面深慮粵漢幹線再落於比法俄三國之手，况蘆漢鐵路已歸比商承造，已有俄法利益摻入其中，以當時俄法外交關係之密切，若粵漢鐵路亦入俄法之手，則兩國勢力直貫南北，中國當局咸焉憂之。張之洞任湖廣總督，根據合同第十七條之規定，提議取消合同。經過相當時期之外交協商，由美方另組銀團，以摩穆銀公司爲主體，購回比方利益。中國方面嗣以美金六百七十五萬元贖回美商權利，較之美商實際所耗，多付三百七十五萬元。作爲酬勞。在美銀團發生關係期間，曾造成廣州至三水三十英里，株州至萍鄉五十六英里。至中國方面贖回美商權利之款項來源，係向英商匯豐銀行息借金鎊一百十萬鎊，年息四厘半。此亦表示英國逐步前進，美國逐步後退之一明證也。惜此後祇造成石圍塘至佛山三十五英里，佛山至三水六十四英里，而即中止，否則中美關係之發達，當能提早二三十年矣。

次於美國而受中國歡迎者爲比國，設無法俄關係，則中比經濟關係必可更臻親密。光緒二十三年（一八九七年）王文韶、張之洞、盛宣懷會奏蘆漢鐵路比國情形摺中，曾有比係小國，以鋼鐵起家，重在工作，故僅於購料僱工，斤斤較量，別無他志之語。同時比國料價與信借款息率，均較他國爲廉。是年成立借款英金四百五十萬鎊，建築蘆溝橋至漢口之鐵路。光緒二十四年（一八九八年）由兩端同時動工。光緒二十九年（一九〇三年）完成北平至保定九十一英里，漢口遂平間二百零七英里。光緒三十二年（一九〇六年）全路完工。此項借款於光緒三十四年（一九〇八年），借英法款贖回，以新條件更見優厚之故，光緒二十九年（一九〇三年）又訂立承造開封河南府間之鐵路（即荏荅鐵路）計英金一百萬鎊。並得展築至西安府之蘆先權。

在此期間之鐵路發展，可稱為各國爭取路權中最熱烈之階段，不特訂立若干築路合同，且亦完成若干路線，中國已有鐵路網之成，不得不謂造端於此時。本期中建築鐵路二千五百十三英里，其中一千六百九十九英里，為純粹外人出資，外經營之路線，八百十四英里為中國借款自辦之路線。於光緒二十九年（一九〇三年）共已有鐵路里程計二千七百零八里。查外人出資，外人經營之路線於俄國者為東清鐵路及其支線，屬於德國者為膠濟鐵路，膠州周村段一百八十七英里，由中國借款自辦者為綏內外鐵路，北平天津間八十七英里，山海關新民屯間二百二十六英里，北通州支線十四英里，牛莊溝帶子間五十七英里，平漢鐵路之北平保定間九十一英里，漢口滬平間二百零七英里，涇家店支線九英里，新邑皇陵支線二十七英里，廣州三水間鐵路三十英里，株萍鐵路五十一英里，淞滬鐵路十七里。

參看（附圖二）「列強攫取路權圖」。

第三章 人民爭回路權熱心商辦時期

——自光緒三十年至宣統三年而歷一九〇四年至一九一一年——

以往九年間，各國攘奪路權，政府簽訂條件苛刻之合同，損害國家主權，人民憤於政府之無能，外邦之貪恣，與反感之醞釀，已非一日。光緒二十九年（一九〇三年），美國合興公司股本轉讓於比人，鄂督張之洞創議廢約，社會人士羣起響應，於光緒三十一年（一九〇五年）簽訂收回自辦合同。後由路綫經過之湘鄂粵三省，分任建築。三十二年（一九〇六年）粵督岑春煊以籌路款不易，奏請加糧捐鹽捐藥，充粵路資本。粵紳梁慶桂、黎國廉主張商辦，岑下之獄，粵人犬憤，開大會提倡招股四千餘萬元，不久籌集二千六百六十七萬元，乃歸商辦，開辦建築，完成黎塘六十五英里。嗣繼續展至韶關，為粵漢鐵路之先聲。嗣以內戰頻仍，不及進展。同時粵省內有商辦新寧鐵路六十六英里，及潮汕鐵路二十六英里之完成。湘省聞風響應，擬完成粵漢鐵路之湘境一段，惜僅完成長沙至株州一段，耗資八百萬元。鄂省僅集得資金四十五萬元，以致在借款興築以前，並未有成就。

自粵省募款築路成功以後，各省相繼聞風而起，轟動全國，幾至無省不有商辦築路計劃，無省不有商辦鐵路公司，尤以江浙兩省最為熱烈。江蘇浙江兩省人士，因當時政府允許中英銀公司與來自蘇州經杭州以達寧波之路綫，羣起反對。因蘇杭一帶富甲全國，如果由外人經營鐵道運輸，利權必至外溢。於是首由浙江紳組織公司，集資三千萬元，先付半數。蘇省紳接踵而起，釀資四百七十萬元，以為響應。計蘇省築路三十八英里，浙江築路七十八英里，枝線六英里，於光緒三十四年（一九〇八年）告成，純為我國人民爭回路權熱心商辦之舉。

其他各省舉起響應，惜其計劃大都過於龐大，而非當道主練之財力所能負擔。例如川省人士擬築川漢路線，希望使川省各重要城市與漢口接聯，前後所費幾一千一百三十萬元，而僅完成十英里。皖省擬築皖南皖北二綫，即今之淮南與江南路綫，當時限於資力，僅籌集二百四十萬元，杯水車薪，無濟於事，祇完成土方二十英里，旋即停頓。贛省擬築兩綫，西綫與粵漢相接，東綫出發，可與滬寧線溝通，而事實上僅完成九江至德安間三十二英里。晉省擬築路綫以太原為中心，北上與張家口相接，南下與隴海線相接。當時有日籍某工程師從事測量上項路綫，並發起組織鐵路公司，原定資本二千八百萬元，僅收足三萬八千元，遂無法進行，然晉省鐵路建設之基礎，由此發端，今之同浦鐵路，即上項計劃綫之後身也。陝西省人士發起以西安為中心，修築兩綫，西綫接通涼州，以聯俄國，東綫接通潼關，與隴海線相接。當時應募入股約達一百一十二萬元，而實際繳款者寥寥無幾，故遷延數載，毫無所成。迨一九三四年始由中央政府督導隴海路局，向西展築，以達西安。滇省人士發起與築自昆明至成都之路綫，惟籌劃多年，結果僅籌集資金一百四十萬元，籌築箇舊至畢畝寨之窄軌鐵路，數年後告成。魯省鐵路始由中興煤礦公司修築濰縣至周莊之運煤路綫，長約二十英里。此外洛口地方人士釀資修築自洛口至小清河之鐵路，長僅五英里，以冀濟南獲得水運之便利。閩省人民集資建築自廈門至漳州之路綫，長約十九英里。此外北滿人民曾於一九〇九年發起與築自齊齊哈爾至昂昂溪路綫，以與中東鐵路接通。凡此商辦鐵路之發起，一時氣象蓬勃，具徵當時各省人士愛國之殷，其計劃路綫尤多為今日築路參考之價值。惟鐵路建設需要鉅額資金，遠非吾國當時財政機構之力量所能負擔，除粵省有僑資可供籌募，江浙兩省產業發達，人民較為富饒，集資較易外，其餘各省財力，類都拮据，籌募鉅款，困難異常。故民營鐵路事業，雖經多方呼應，成效較微，而與國營鐵路相比，不免相形見絀。

當時國營鐵路之中，以京張鐵路之興築，最饒歷史價值。光緒三十年（一九〇四年），袁世凱為溝通中國本部與蒙古間之商業起見，建議修築自北京至張家口之路綫。當時中英銀公司參加經營之京奉鐵路，業務發達，獲利頗豐。於是與該公司磋商，利用京奉之盈餘，以充建築京張鐵路。該公司主張延用英精總工程師。惟

前此吾國政府對於帝俄政府曾經默契，如果在北京之北或東北，向俄境方面修築鐵路，所需工程師人選，俄籍人民應享優先權利。故中英銀公司之主張，實與俄方默契無異。幾經磋商，為避免俄兩方衝突起見，以本國工程師担任其事，即詹天佑氏是也。京張路線貫山嶺區域，崎嶇削壁，險峻異常。全線隧道約共一千八百碼，內中最長者逾一千一百九十碼之多，如此困難之工程洵非富有經驗者不克勝任。當時歐美報章對於任用中國總工程師一點，深表懷疑，日本方面并會一度講求袁世凱聘請日本技師人員担任鐵鑿隧道工程。迨宣統元年（一九〇九年）工程完竣，羣疑始息。計北京至陽高共長二〇四英里，旋展築至包頭，更名為京綏鐵路。當舉行通車典禮之際，觀者累萬，對此全部以本國物方人力築成之偉大鐵路，莫不驚嘆不置，對於國人建築鐵路之自信能力，更予以莫大鼓勵。

日俄戰爭之際，日人為軍運起見，未經我國同意擅築新民屯至瀋陽間窄軌鐵道三十七英里，瀋陽安東間一百八十九英里。迨戰事結束，新民屯瀋陽線由我國收購，併入京奉鐵路，至於瀋陽安東一線，則繼續為日人經營，作為南滿鐵路之一部份，

津浦鐵路為貫通天津寧滬之主要幹綫，亦係本時期內築成。當列強爭奪路權之際，德國獲得修築天津至膠州之權利，同時英國獲天津鎮江間之築路權。二綫經過同一地帶，因而引起英德間之衝突。爭拆甚久，雙方讓步，故對於借款條件亦較為優良。迨光緒三十四年（一九〇八年）始行興工，宣統二年（一九一〇年）方告完成。

廣九鐵路借款較之津浦鐵路為苛，其管理權完全操諸英人。該路計分兩段，自九龍至深圳長二十二英里，係由香港政府修築，於宣統二年（一九一〇年）完成。自深圳北上以達廣州長九十英里係我國政府借用英債所築，於宣統三年（一九一一年）完成。

此外尚有京滬、道清、正太、汴洛諸路，均屬政府在本時期內所築成者。綜計本時期內政府與築者共長一千九百十五英里，人民集資修築者僅四百〇一英里，實由民間資本貧乏，不敷供應鐵路建設之需要，而種鐵路

固有之困。宣統三年（一九一一年），盛宣懷氏鑒於鐵道國營之必要，奏准收購所有民營路線，由國家經營。於是所有幹綫統歸官辦，各省民營鐵路公司亦由政府接辦，惟枝綫則暫准人民修築。幹綫之中，以粵漢路最先收購官辦。該路原由湘鄂粵三省士紳合辦，其間主張紛歧，歷五年之久，工程進行成就極少。迨政府接辦之後，於宣統元年（一九〇五年）開始與英法德三國銀行商借英金五百五十萬鎊。美國政府因前此曾經中國政府允許美國資本家參加鐵路投資，故主張加入借款銀團。宣統元年（一九〇九年）七月十五日，美總統塔夫脫氏專電攝政王，聲明渠個人對於中國鐵路建設，異常注意，認為美國投資可以促進中國之福利，而並不影響其政治之獨立地位。結果將前此所訂借之湖廣借款額增為六百萬鎊，而由英法德美四國共同參加。美國銀團由（J. P. Morgan & Co., Kuhn, Loeb & Co., the First National Bank, and the National City Bank of New York）四家組合，而推舉斯脫模德（Mr. Willard Straight）代表簽字。該借款用途，指定為（1）完成粵漢路未完工路段五百六十英里，（2）建築自平漢路之廣水至宜昌之路綫，（3）建築自宜昌至夔州府一百八十六英里之路綫。

當宣佈鐵路收為國營新政策之初，人民反對甚力，川省風潮尤劇，罷市罷課相率而起。省議會因議長副議長被捕，陷入混亂狀態，成都市民列隊向督署請願，警衛鳴槍彈壓，斃數十人，因而風潮更形擴大，拒納租稅，以示反抗。宣統三年（一九一一年）七月，四鄉人民糾集數千人圍攻成都，省垣為之大震。未久武昌革命爆發，四川人民以有聲援，更形激烈，清廷遣端方率師入蜀鎮壓，中途被害。川省旋於同年九月十日宣佈獨立。十月十六日清帝遜位，於是中國鐵路建設又告一新段落。綜計本時期八年之內，雖築成鐵路三千零八十八英里，內中二千零九英里係政府與辦，四百零一英里係人民經營，其餘六百七十八英里為外國資本所建築。本期內完成之國營路綫為平綏鐵路之北平張家口，陽高間二百零四里，北平門頭溝支路十七英里，平漢鐵路之保定石家莊間四百五十七英里，良鄉坨里支綫十二英里，高邑十英里，京奉鐵路之瀋陽新民屯間三十七英里，京滬鐵路一百九十三英里，汴洛鐵路一百十五英里，津浦鐵路六百二十九英里，正太鐵路一百五十一英里，道清

鐵路九十四英里，廣九鐵路之中國段九十英里。

老成之民營路綫爲粵漢鐵路之廣州黎塘間六十五英里，長沙株州間三十二英里，滬杭鐵路之一百十八英里，新寧鐵路六十六英里，潮汕鐵路三十六英里，南潯鐵路之南昌德安間三十二英里，漳廈鐵路十九英里，粵縣東莞支路二十英里，昂昂溪、齊齊哈爾間輕便鐵路十八英里，津浦路之灤口支綫五英里，在川省與晉省中，曾有十四英里鐵路之興築，旋即廢棄。

外人建築之路綫爲德人經營之膠濟鐵路之濟南周村段六十九英里，張店博山支路二十八英里，日人經營之南滿鐵路之蘇家屯撫順間三十九英里，大石橋牛莊間十四英里，周蘇子旅順間二十八英里，奉天安東間一百八十九英里，法人經營之滇越鐵路二百八十九英里，廣九鐵路英段二十二英里。截至宣統三年（一九一一年）止，吾國共有鐵路五千七百九十六英里。

第四章 全國鐵路整個計劃開始時期

——民國元年至二年西曆一九一二年至一九一三年——

民國元年，南北統一告成，適值第一次歐戰，國父孫中山先生對於鐵道建設之願望，非常熱烈，認為建設中國，必先建設交通，而交通之最要者，則為鐵道，乃發表籌備資本金國幣六十萬萬元，建築十萬英里鐵路之偉大計劃。是時適當第一次歐戰，據中山先生估計，交戰各國戰費每日約為美金二萬萬四千萬元，每年約計美金八百七十六萬萬元，半數用於軍火，半數用於其他軍事供養。所需軍用物資如其鉅，遂不得不將平時設備改充軍需生產，且增加新設備以補原有設備之不足。此項軍品生產設備擴大之後，一旦戰爭結束，軍需物資之需求驟減，工廠設備勢將陷於停頓。而同時數百萬退伍士兵，將尋求職業。凡此種種調整，其困難不言而喻。故中山先生主張，歐洲各國戰時工廠設備，應於戰後改為生產建設，如鎗砲廠可改造壓路機，以備中國築路之用，坦克車廠可改造鐵路機車車輛，以備中國鐵路輸送原料物資，其他機械可以改為生產工具機。蓋以吾國經濟落後，生產事業沿用人力舊法，以視現代國家工業之進化，實屬障乎其後。惟欲求中國之工業化，必須有鉅量之資本，如改進農工礦業，以及增進水利交通等等建設，在在需要機器設備，中國果能循序開展，將為世界一滯大市場，戰時工業之生產力，可消納於中國者，不知若干億千萬也。

此次世界第二次大戰相應而生之問題，與第一次大戰相似，將來戰事結束，各種軍需工業應改為生產建設之用，庶歐美各國戰後經濟狀況可以穩定，同時可協助中國建設，建立一強有力之中國，以奠定東亞和平。按中山先生計劃，吾國鐵道應規定為國營事業，鐵道之建設，應由一國際性之機構推進之，以符門戶開放之原則，過去爭奪勢力範圍，競取築路特權，以及其他經濟侵略之企圖，均應澈底根除。但同時對於正當之國際投

實，凡不侵吾國之主權者，則應予以獎勵。根據上項原則，對吾投資之國家應採取一致行動，抱持同樣之投資方針，聯合組織一國際性之機構，派遣鐵路技術專家，商訂建設計劃及標準，以策動建設工作。中山先生尤注重人民對於本計劃之信任心理，以為過去外國銀行忽視人民之意旨，認為祇須清廷同意之後，一切均無問題。迨後因人民之熱烈反抗，前此以威脅利誘與清廷所訂各種合同，無法履行，始覺悟其錯誤。倘外國銀行事先獲得人民之同情，大部份困難均不難解決。故中山先生認為上述國際合作發展鐵路之計劃，一經獲得人民信任之後，即不難進行第二步驟，商訂建築合同，並主張其內容方式，可參照中山先生與美國寶林公司所訂之滬廣鐵路借款合同。關於鐵路之管理，由本國人為局長主持其事。借款收入應存於中國銀行。購料之選擇，如國產材料之價格及品質相宜，應儘先購買國產。如是吾國鐵路行政權之完整，庶可保持。

中山先生最初計劃規定三大幹綫：(甲)南路起點於廣州，由廣東而廣西、貴州、走雲南、四川，間道入西藏，繞至天山之南。(乙)中路起點於揚子江口，由江蘇而安徽、而河南，而陝甘、趨新疆，而迄於伊犁。(丙)北路起點於秦皇島，繞遼東，折入蒙古，直穿外蒙古，以達於烏梁海。嗣後逐漸補充，於民國七年發表六大系統之計劃。

(一)中央鐵路系統，包括長江以北之中國本部，及蒙古新疆之一部份。本區域之東南部，人煙稠密，礦產甚豐。西北部人口雖極稀少，而潛在之農業生產力亦甚優厚。東南與西北兩部間物資之交換，以及人口之移動，對於本區鐵路系統之運輸業務，定能有絕大之貢獻。按照其計劃，本系統應建設兩大海港，其一在天津附近者，名為大北海港，另一在上海附近者，名曰大東海港。全區共設鐵道二十四線，以重要城市如天津、上海、南京、嘉興、海州、重慶、西安、蘭州、以及新疆之塔城、蒙古之烏里雅蘇台，及庫倫，為各線之起點。(二)西北鐵路系統，包括蒙古、新疆、及甘肅，其全部面積較鉅於世界肉類產品最著名之阿根廷。而蒙古之牧地，因運輸之落後，尚未開發。將來倘能利用科學方法，發展其畜牧事業，同時並興築鐵道，則其地位或且遠勝於阿根廷。且西北鐵路之建設，足以鼓勵蒙古及新疆之殖民，利用吾國本部過剩之人口，及外國機

器，以開發邊區蘊藏之富源，其貢獻之偉大，尤不容忽視也。惟本區範圍側處西北一隅，欲求其產品行銷於世界市場，自必須設法使與沿海海港接通，以天津附近之大北港供作本鐵路系統之出口。由此起點，向察哈爾之多倫諾爾修築一幹線，由是再向西行以達迪化、伊犁、喀什噶爾，以及新疆之于闐。從多倫諾爾起點，建築主要鐵路二線：一線接通阿穆爾河右岸之濱河，該地產金甚豐，另一線與西伯利亞鐵路之赤塔相接通。從迪化出發，應修築若干路線，以便與中歐之蘇俄鐵路相貫連。是以本系統之鐵路，實為貫貫歐亞兩洲交通線之一部份，從太平洋沿海至歐洲，當以此線最為便捷。再從伊犁建築支線，可與將來之印度歐洲路線相連接，又經過巴格達特，達馬斯克，及開羅各地，與將來之非洲鐵道系統啣接也。

(三) 西南鐵路系統，包括人口衆多，物產豐富之四川，以及鑛產富藏之雲南、廣西、貴州等省，及廣東、湖南兩省之一部。本區鐵路之設計，擬以廣州為起點，建築扇面形之系統，以與西南各重要城市，及鑛產區相連接。本區鐵路之建設，不僅可使廣州成為世界性之港埠，抑可協助西南各省，開發其錫鑛產，以及桐油、豬鬃、皮革、雞蛋等物產。全區計有鐵路七線，均以廣州為起點，以達重慶、貴陽、成都、昆明、桂林、思茅、及欽州七處。

(四) 東南鐵路系統，包括人口繁多之浙江、福建、江西三省，及江蘇、安徽、湖北、湖南、廣東、之一部。本區域內不僅農產豐盛，鑛藏亦甚富饒，煤鐵蘊藏尤多。沿海港口，計有上海、寧波、溫州、福州、汕頭、廣州、欽州等處。自上海至廣州，建築一濱海路線，復自沿海各重要城市，向內地敷設若干路線，以達南京、漢口、桂林、重慶。

(五) 東北鐵路系統，包括滿洲之全部，以及蒙古河北之一部，三面環山，南部面向遼東海灣，中部大平原，北有嫩江，東北有松花江，南有遼河，灌溉便利，地土肥沃。除已有北寧、中東及南滿三大鐵路之外，照此計劃，擬增設東北鐵道系統，而以將來新建之終點城市，名為東鎮為中心，其地點位於嫩江與松花江合流之西南，約距哈爾濱百十英里。東鎮不僅為鐵路中心，且將來松花江與遼河間之運河完成之後，亦須以之為內

河水運之樞紐，從東鎮出發，建設鐵路二十線，分達俄國、朝鮮、中國本部，以及蒙古各地。

(六)高原鐵路系統，包括西藏、青海、西康、新疆、以及甘肅、四川、雲南之一部。西藏富有金銅以及其他礦產，此外農田牧地面積亦甚廣大。由於交通之艱難，外界對此區域之內容，殊形隔閡，國人稱之爲「西方寶庫」，以示其富饒也。拉薩爲西藏之政治宗教重心，本區鐵路亦以拉薩爲中樞，向蘭州、成都、敘府、于闐等處，分設路線，以與西北西南兩系統相接通，此外另築國際路線，以達印度及尼泊爾。

民國元年九月，孫中山先生受任籌劃全國鐵道全權，並成立鐵路總公司，除交通部所辦已成未成及經簽字，或載在草約成案上應築之路，或已核准他公司承辦之路外，所有全國幹線，總公司得全權辦理。民國二年七月，總公司與英商寶林公司訂立廣州至重慶鐵路借款合同，正式發字。另與英商訂立廣州至上海鐵路草約。又與比公司 (Societe Belge de Chemins de Fer en Chine) 代表迭伏斯商議承辦鐵路兩條，一由雲南至南寧，一由廣州至南甯，借閱時未久，續甯軍興，一切遂告中止。

中山先生之計劃，雖未能順利推行，然鐵路建設必須有大規模之計劃，方足以適應國家之需要，而大規模之建設，不能不由政府集中統籌，此非中山先生之創導，恐不易得到一般國民之認識。於是民國二三年間，商辦鐵路自願讓歸國有，湘路蘇路豫路，於民國二年收回，川鄂浙晉各路，於民國三年收回。故鐵路國有之基，即謂爲創於中山先生之鐵路政策，亦無不可焉。

在此時期中，政府直接進行之借款，有民國元年比國之滬海鐵路借款四百萬磅，於民國二年發行債票；民國二年成立法比合借之同成鐵路借款一千萬磅，先交墊款七十七萬零二百七十七磅，又五百七十九萬八千五百廿八法郎；又成立英國之浦信鐵路合同三百萬磅，先交墊款二十萬磅。在此時期內與築路線，計有二百五十六英里，綜合全國里程達六千零五十二英里，內計滬杭甬鐵路之曹甯段四十九英里，津浦鐵路之臨城棗莊二十英里，滋陽濟甯支線二十英里，粵漢鐵路之黎塘大坑口五十三英里，平綏鐵路之陽高大同三十五英里，吉長鐵路七十九英里。

參看（附圖三）「總理鐵道計劃圖」

第一三 第四 參 鐵路設備計劃開始時期

第五章 日本資本侵入時期

——民國三年至民國九年西曆一九一五年至一九二一年——

日本在中國之鐵路投資，完全以政治爲背景，其主要目的則在攫取滿蒙。及歐戰發生，則更垂涎山東，同時福建與台灣毗鄰，儼然以之爲其勢力範圍，並思染指及於浙江，江西。願日本以經濟力量之貧乏，及其侵略滿蒙野心暴露於世，無法利用國外資本，故在中國之鐵路投資爲數比各國爲少，進行亦較遲緩。歐戰中日本於貿易上獲利甚鉅，各國無餘力投資中國，日本思在中國一舉而占舉足重輕之地位，乃有西原借款之發生，借其性靈完全爲政治侵略，於經濟上收效甚微。

日本在華經營鐵路，始於日俄戰爭以後，俄國允將旅順大連灣租界與旅順長春間鐵路，讓渡日本，中國政府不得不予以同意。同時並允許日本享有安奉鐵路十五年經營權，該路係日俄戰爭時敷設，以助日軍自朝鮮運往滿洲，迨後日本未獲吾國允許，於鴨綠江上架橋設樑，俾朝鮮與滿洲之鐵路互相啣接，對於軍運至爲重要。光緒三十二年（一九〇六年），南滿鐵路公司成立，承繼自日俄條約中取得之鐵道權利。其經營鐵路之範圍爲：（一）大連長春間鐵路四百三十九英里，（二）南關嶺旅順間鐵路二十八英里，（三）大房身柳樹屯間鐵路三英里，（四）大石橋營口間鐵路十四英里，（五）煙台煤礦支線九英里，（六）蘇家屯撫順間鐵路三十英里，（七）奉天安東間鐵路一百八十九英里。

日本獲得繼承俄國權利之後，銳意經營南滿鐵路，一面力圖排斥他國染指於滿洲，爲獨占南滿之準備。光緒三十三年（一九〇七年），徐世昌氏爲東三省總督時，與英商寶林公司商議借款，曾計劃自京奉路之一站起，向北建築一線，以開發北滿資源。爲避免日本注意起見，擬定自新民屯造至法庫門鐵路，然後向北展至洮南，因日本堅決反對而中止。日本並乘機聲明，曾與中國政府計有默契，中國方面不得造與南滿路平行或競爭之

線。照光緒三十一年（一九〇五年）中日協定，曾規定新民屯至奉天鐵路應交還中國，而於遼河以東路線所需資金之半數，應向南滿鐵路商借。其所以着重遼河以東者，因日本欲避免與俄衝突，將以遼河東西為彼此勢力範圍分界，而以遼河以西屬之俄國。同時中國密許日本，如吉長鐵路需要資金，須向日本借其半數，若吉長線延長或添設支線而資金不足時，再向南滿鐵路借入。宣統元年（一九〇九年），日本藉解決間島事件，要求中國政府允許吉長鐵路延長至延吉南邊界，與朝鮮會甯鐵路相聯絡，其一切辦法與吉長鐵路一律辦理。由於新泰吉長路合同，日本獲得建築入滿新路之權利二項，一從安東，一從會甯為起點，作錯形包圍東三省之勢。田中奏摺中亦曾提及此二線之重要，謂足以聯絡朝鮮與滿洲之交通，不僅於軍事有重大關係，抑足以影響歐亞之商務發展，海參威將失去其重要性，商務中心將移往朝鮮東北之清津，且此後日本可以朝鮮為門戶，進攻西伯利亞、蒙古、及滿洲云。

清廷鑒於當時滿洲形勢之危殆，頗擬採行徐世昌氏之計劃，於葫蘆島設埠，以與大連競爭。葫蘆島在錦州之南，可由北甯鐵路支線通達，距幹線僅七英里半。港內水位退潮時約深三十尺，且終歲無凍結之患。故擬從錦州為起點，向北修築鐵路，經洮南，昂昂溪，及齊齊哈爾，以達俄國邊境之愛瑯。美國銀行團對此計劃，甚表同情，由司脫曼脫君代表美銀行團，其組成份子為 J. P. Morgan & Co., Kuhn, Loeb & Co., the First National Bank, and the National City Bank of New York) 佛倫士 (F. French) 代表英商寶林公司，與吾國簽訂美金四千萬之借款合同，旋於宣統二年（一九一〇年）呈奉清廷批准。日本與俄國遂提出抗議。日本駐華公使於同年（一九一〇年）一月三十一日照會我國外部稱，此案之決定，事前並未知照日本，影響中日邦交至為嚴重。如果中國必須建築此線，即應允許日本參加供給建築材料，且此線之方向應從愛瑯向東南行，以與南滿鐵路相連接。同年（一九一〇年）二月俄國公使直接照會攝政王稱，此線對於軍事、政治均有密切關係，足使滿洲之鐵路對於東蒙及北滿之關係，發生重大變化。二月十四日俄國通知美國謂，俄國政府經詳細研究之後，認為錦州愛瑯路對於俄國之國防及經濟利益，實有極嚴重之損害，中國於光緒二十五年（一

八九九年）曾約定在長城以北，決不向俄國以外之列強借用外資，修築鐵路，俄國雖不堅持此項約定之實踐，但切望由國際銀團投資修築此路，則應注意該路對於俄國邊境安全，並無威脅，且與俄國在滿洲鐵路之利益，並不衝突等語，已而美國國務卿諾克斯氏（Philander C. Knox）提出一滿洲鐵路中立化之計劃，由中國根據各種條約及合同內規定保留之主權，向列強借債，贖回滿洲一切之鐵路。迨各鐵路由中國贖回之後，其初先組織一國際性之委員會，管理各路之業務，以符門戶開放，機會均等之原則。宣統元年（一九〇九年）十一月九日，諾克斯氏致英國外交部之說帖中，曾指出上項計劃之要旨，認為欲保障中國在滿洲行政主權之完整，並促進東北各省之開發，以實現門戶開放機會均等之原則，必須將滿洲之鐵道公路交由統一機構，以純粹的經濟化、科學化及公平之精神經營管理之，而所有權仍屬諸中國。其辦法應由有關係各國貸款於我國，以備贖回各路之用，此項借款之期限，應相當長久，俾中國可以分期償還，且其條件須相當優厚，方可引起銀行界及投資者之興趣。按照此項計劃，在借款未償清之前，有關各國之人民，可參加監督各路之業務，且對於人事及材料方面，在平等之原則下，各國亦可享受慣例所有之優先權利。惟上項計劃始終未獲列強之擁護，日俄兩國反對尤烈。俄國甚謂當時滿洲之狀況，對於中國之主權，並無威脅可言，對於門戶開放之原則，亦無所牴牾。日本亦作類似之詭辯。法與俄盟，附和俄國之主張。英國因一九〇二年英日同盟之義務，亦袒護日本。宣統元年（一九〇九年）十一月二十五日，英外相格雷爵士（Sir Edward Grey）答復美國政府稱：『此項計劃似應暫緩考慮』云云。由於錦州愛琿鐵路計劃以及諾克斯計劃之失敗，我國向國際借款以建設滿洲鐵道之自由權，自此喪失，英美利益，攢諸門外，滿洲之門戶開放，操於日本之手矣。

日本於阻止美國參加滿洲鐵道事舉之後，遂進而實現其鐵路之獨佔。宣統元年（一九〇九年）八月十八日，由南滿鐵路公司與我國訂立合同，貸款新奉鐵路改善借款日金三十二萬元，及建築吉長鐵路借款日金二百十五萬元。以上兩借款期限均為二十五年，由第六年起每半年償付一次，共分四十期償還。新奉鐵路改善以後，即併為吉甯鐵路之一部份。吉長鐵路於民國元年（一九一二年）完成後，由南滿鐵路經營管理，作為南滿

之支綫，在此時期，袁氏企圖稱帝，希求日本承認其政府，日本遂要求袁氏承認其鐵路權利，屢入北滿東蒙。民國二年（一九一三）十月五日，雙方換文訂定，由日本借款與我國，以充建築滿蒙五鐵路之用；第一線爲南滿路之四平街至洮南，第二線自洮南至熱河與北甯路平行，第三第四兩線係往開原至海龍，復由海龍以至吉林，第五線係將吉長線之長春與洮南相連接，而與南滿鐵路成交叉形。在此數年中，日本政府不惜以鉅款津貼補助滿鐵業務之發展，故滿鐵實成爲日本帝國主義侵略滿洲之先鋒。計從光緒三十二年（一九〇六年）滿鐵成立之始，以迄民國三年（一九一四年）歐戰爆發爲止，日本投資於滿鐵之股款者，計日金一萬萬元，以債票方式投資者計日金一萬三千萬元，惟在此時期滿鐵投資於鐵路幹支各線者爲日金四千萬元，對於我國鐵路之借款，僅日金五百四十七萬元而已。

歐戰發生與日本以空前機會，一面佔據青島及膠濟鐵路，一面卽向中國提出二十一條，威脅中國承認，其關於鐵路者凡七：

- (一) 中國政府允許日後日本向德國交涉，取得德國在山東省內一切權利、利益之讓與，予以承認。
 - (二) 中國政府允諾日本建造由烟台或龍口接連膠濟路線之鐵路。
 - (三) 大連旅順之租借期限，及南滿安奉兩鐵路之經營期限，展爲九十九年。
 - (四) 中國政府在南滿及東部內蒙古，如允准他國入建築鐵路，或向他國借款築造鐵路時，須先得日本之同意。
 - (五) 吉長鐵路改爲委任南滿鐵路經營以九十九年爲期。
 - (六) 將接連武昌與九江南昌之鐵路，及南昌杭州間，南昌潮州間鐵路建築權，許與日本。
 - (七) 福建省內建築鐵路，開發鑛產，建築港埠，如需借款，須先向日本商借。
- 中國政府處於強權威迫之下，對於第一至第五點，大體全部同意。
- 日本深知在政治上獲得之權利，若無經濟力以充實之，不能鞏固其地位，於是竭力慫恿中國，向日本借

款。適日本在歐戰期中，貿易出超收入達日金十一萬萬七千萬元，貿易外收入達日金八萬萬六千二百萬元，綜計獲利日金二十萬萬三千二百萬元，其中直接間接投資於聯合國者計日金十二萬萬元，其剩餘資金充溢於日本。而當時日本在中國之投資總額不過日金一萬萬二千萬元，日本爲貫徹其二十一條之野心，必須經濟與政治分途並進。於是西原借款感運而生，此項借款大部份由北平政府用之於內戰，正中日人分化吾國之毒計，其關於鐵路者，略述於左：

民國四年（一九一五年）十二月二日，我國政府與橫濱正金銀行訂立四鄭鐵路借款合同，規定由該銀行代理，發四十年期五厘金借款日金五百萬元。全線長五十四英里，於民國五年（一九一六年）興工，迨民國八年（一九一九年）十一月始完成。該借款合同規定，將來該路倘須展長，或修築支線，而須舉借外債時，正金銀行應有優先借款之權利。根據此項規定，日本復與我國訂立鄭家屯至洮南之鐵路借款合同，債額爲日金四千五百萬元，借款條件與四鄭同。該路於民國十二年（一九二三年）四月興工，同年十月即告完成。以上兩線合計一九四英里，旋合併爲洮鐵路，已而復由鄭家屯修築支線七十二英里，與通遼相接通。

日本根據光緒二十一年合同權利，於民國六年（一九一七年）十月十二日復借第二次吉長鐵路借款日金六百五十萬元，該借款除用以扣還第一次借款未償部份外，尚餘日金四百五十一萬一千二百五十元，交付吾國政府。自該借款成立之後，即由日本派任車務處長及會計主任各一人，以維持該路之業務。

吉長借款之後，日本又於民國七年（一九一八年）六月十八日借款國幣一千萬元，以備修築從吉林起點經遼間島，越圖們江而達朝鮮邊境之會甯，計長二百七十五英里之路線。日本要求該路車務須由日籍車務處長主持其事，我國對此表示反對，磋商多年，未能成議。迨民國十四年（一九二五年）再度提起此項計劃，將例行之借款合同，改爲包工築路契約之方式，由日本公司承包興築，並將路線縮短，從吉林出發至敦化爲止。當時四國新銀團正在進行組織，其原則對於業經訂立之政府及實業借款，可認爲不在銀團範圍之內，鐵路借款合同實在實業之內，故日本在新銀團未成立之前，強迫吾國於民國七年（一九一八年）十月二日公布民國二年（一九

一三年）日本所獲建築滿蒙五鐵路之權利，作為業經訂立之借款，不在新銀團範圍之內，日本並強迫吾國時，增加一新路線之規定，該路線係從洮南熱河線之一站出發，至某一海口為止。吾國公布之後，日本於其國七年（一九一八年）九月十八日，即對吾國貸借日金二千萬元，名曰滿蒙鐵路借款，由此可知前此美國建議之錦州愛琿鐵路計劃所括之地域，已逐段吸收於日本計畫之中，其未得之一部份，於以後洮南昂昂溪鐵路權利中，亦歸日本取得矣。

除在滿洲大量投之外，日本並企圖經路山東綏遠兩省。以山東省言，日本於佔領膠濟鐵路之後，要求吾國少轉以前德國所享受之權利。查光緒三十三年（一九〇七年）德國租借膠州之後，德國並獲得展築膠濟鐵路至平漢路線之順德，以及另一支線接通津浦鐵路之徐州。根據此項權利之移轉，日本獲得建築高密徐州路線，及順德濟南路線之權利，並交墊款日金二千萬元。上述第一線之目的，在於聯絡隴海津浦及膠濟三幹線，而以徐州為中心。第二線之目的，在於接通膠濟與平漢二線，並又與正大鐵路聯絡。如是，後，日本可從青島海口，進窺長江以北之大平原。

民國七年（一九一八年）十二月七日，日本銀團對平綏鐵路貸借日金三百萬元，以該路第五次短期公債未銷部份作抵。民國十年（一九二一年）四月十八日，復按同樣條件，對該路作同數額之借款。綜計日本對吾國蒙山東綏遠之鐵路借款，約共日金一萬零四百九十七萬元，國幣一千萬元，上項數額包括四鄭鐵路借款日金五百萬元，鄭洮鐵路借款日金四千五百萬元，新奉鐵路借款日金三十二萬元，吉長鐵路借款日金八百六十五萬元，滿蒙四鐵路借款日金二千萬元，山東鐵路借款日金二千萬元，平綏鐵路借款日金六百萬元，吉會鐵路借款日金一千萬元，除鐵路借款之外，尚有種種經濟性之借款日金一萬萬元，政治借款日金三千萬元，參戰借款日金二千萬元，各項合計日金一萬萬五千元。

日本於鞏固滿洲經濟地位之後，進而垂涎俄國之中東鐵路。民國七年（一九一八年），俄之西伯利亞鐵路以及中東鐵路，因受革命之影響，路政廢敗，達於極點。當時軍事商務運輸均感障礙，於是同盟國協商結果，由

英美兩國軍隊接收海參威，以及西伯利亞鐵路之若干段。至於中東鐵路，則於同年三月二十五日中日兩國訂立軍事協定，由兩國派兵駐守，日本乃派遣超過與同盟國協定數額之軍隊，以窺時機。

民國七年（一九一八年）十一月十一日，休戰協定簽字之後，西伯利亞之戰時狀態仍未立即停止；在此情況之下，美國政府提議，為保障管理之效率，以及顧全各方財政政治利益起見，西伯利亞鐵路及中東鐵路在此非常期間，應委託一國際委員會管理其事。此項委員會旋於民國八年（一九一九年）一月九日成立，其委員人選由駐軍之各國，各派代表一人，委員長則由俄人担任。關於鐵路之工程及財政管理，另由鐵路專家組織一技術部主持其事。至於軍運之調度，則歸盟軍運輸部處理。技術部之主任，為美人斯地芬（John F. Stevens），運輸部則由日人為主。已而日本屢次企圖削減盟國對於中東路之管理權，甚至提議美國與捷克兩國之駐軍，應退出海參威。當時歐洲局勢漸復常態，俄國內部蘇聯政府亦經成立，美國遂於民國九年（一九二〇年）一月提議，撤退盟國駐軍，越二載始完全撤退。

當盟軍撤退之前，蘇聯之代理外交部長加拉罕於民國八年（一九一九年）七月，對我國提議無條件放棄俄國在滿洲一切之鐵路權益。當時蘇聯政府尚未經我國及其他盟國之承認，故我國亦未接受此項提議。旋於民國九年（一九二〇年）十月二日，俄國道勝銀行代表中東鐵路之股東，與我國訂立合約，以圖維持該路之交通，以及沿線區域之治安。按此項合約之規定，在中國與俄國政府未曾正式訂立合同以前，中東路之管理權應歸我國掌握，我國並得於鐵路局長之外，派華籍董事四人，華籍稽核五人。我國按約接管之後，裁撤沿線原有之俄國路警，及其他俄籍警政人員，而代以華籍人員。

在此時期內有實力可向中國投資者，厥為美國。民國五年有美商裕中公司（Siams and Grey），願為中國包造鐵路一千五百英里，其路線為（一）湖南衡陽至廣東之欽州，（二）由山西豐鎮至甘肅甯夏，（三）由甘肅甯夏至蘭州，（四）由廣東瓊州至海南島，（五）由浙江杭州至溫州。於民國五年五月十七日訂約，合同內規定，如指定之路綫，因故不能實行建築時，中國政府應改指定同里程之其他路綫。按照此項規定，

府決定改總里程爲一千一百英里，并改指定路線爲（一）自導漢之涿州至廣東之鎮州計七百英里，（二）自河南之周家口經南陽而至襄陽計二百英里，（三）此外三百英里另行協商指定。在合同開始實行以前，各國紛紛提出抗議，認爲給予美商建築之路線，與各國之既得權益，頗多抵觸。例如法國抗議株欽路線，認爲法國早已取得此項權利，祇因歐戰未能實行建築。俄國抗議墨鎮寧夏路，認爲在平綏路線向北展築之綫，與中國久許俄國在此方面築路，必先與俄國商議之約定抵觸。英國則認湖南湖北境建築之路綫，乃侵犯英在長江沿岸之勢力範圍。以上各國抗議，中美兩國均認爲無充分理由，未予置理。

照合同規定，美商應自合同簽字之日起，每年發行債票美金一百萬元，至全路完成爲止。旋以歐戰發生，未能發行債票，僅交墊款美金一百十五萬元，爲株欽路線測勘費用，測勘完竣後，裕平公司遂亦中止營業。

在本時期內，我國完成鐵路凡〇四英里，民國九年（一九二〇年）全國里程增爲六、八五六英里，內計京奉路之北戴河支綫十三英里，滬甯路龍華支綫十英里，膠濟路之金嶺鎮山支路四英里，粵漢路之武長段二百一十七英里，大坑口至龍關段二十一英里，瀾海路之洛陽觀音堂段五十八英里，開封徐州段一百七十一英里，平綏路之大同綏遠段一百七十七英里，口泉支綫十二英里，北平環城綫八英里，南萍路之德安南昌段四十八英里，四鄭鐵路五十五英里。

參看（附圖四）「日本在滿洲之鐵路侵略圖」

第六章 新銀團成立時期

一、民國九年至民國十五年西曆一九二〇年—一九二六年——

在民國十年（一九二一年）四國新銀團未成立之前，列強政府已屢欲成立國際銀團，以集中統制中國之國外借款。這在光緒三十一年（一九〇五年）英法兩銀行界組織的「中央鐵路公司」（Chinese Central Railway Co.）擔任長江流域築路建築工程，美國曾被邀請參加，未允所請。宣統元年（一九〇九年）德國銀行團參加其事，遂成爲三國銀團。同年美國銀行界亦要求參加。宣統三年（一九一一年）五月二十日湖廣鐵路借款成立，包括英、法、德、美四國銀行，於是遂有四國銀團之名稱。該銀團聲稱，中國向外借款，該銀團享有獨權，我國政府對於此項聲明，始終未予承認。俄日兩國政府要求各國，以後中國向外借款，應許日俄兩國之銀行參加。旋於一九一二年六月十八日，由匯豐、德華、匯理、滙豐、正金五銀行以及美國銀團包括（J. P. Morgan & Co., Kuhn Loeb & Co., the First National Bank, and the National City Bank of New York），訂立合約，成立六國銀團。該銀團聲稱代表各國之銀行，不特代表自身，且代表其本國之銀團。嗣美國威爾遜總統就任，反對「金元外交」，美國銀行遂退出銀團。未幾世界大戰爆發，德國銀行遂即停止活動，俄國銀行因帝俄政府瓦解之後，亦失去其重要地位。故實際上自六國而減爲英法日三國，歐戰告終，舊銀團僅虛有其名。維時日本在南滿東蒙之鐵路權益與特殊勢力，已成牢不可破之勢。復以繼承德國權益自居，伸足於山東膠濟平將侵入長江。英國在中國之鐵路投資，向居於領袖地位，歐戰以後，財力匱乏，無論在政治地位與經濟地位，一時不能與日本抗衡，若沿襲以往各貴族奪權益之方法，勢必與日本以鯨食鯨吞之機會。美國威爾遜總統十四項宣言發表亦有保障遠東和平，破除各列勢力範圍之意。因此各方發生國際共同經營中國鐵路之意。民國八年（一九一九

年)一月，英國銀團代表梅爾思(S. P. Mayrath)有各國一體以對舊日方針，由各國通力合作，協助中國管理及興築鐵路之擬議，意在將各國因特殊地位取得之特別權益一律取消。當時最足以代表英人心理之言論，爲英使朱爾典招待主張反對鐵路統一問題者之談話，其大要如左：

『中國近年訂有各種合同，推廣政治性質之鐵路，並修築支路，使外國政治勢力，益蔓延於廣大區域，不特使中國政治上經濟上不能統一鞏固，且釀成分裂之勢，並引起國際糾紛。三十年來中日、日俄、日德之戰，皆起因於各國在中國之勢力範圍，而其結果使勢力範圍愈加鞏固，如此種鐵路政策循此不變，各國之勢力範圍不能解決，不出十年，必再有一戰。若能統一，有三種利益：一爲收回屬於外人之路，二爲收回中國在其領土內已失之行政主權，三爲中國於不久之將來，可完全自造自辦鐵路。』

由上述談話中，可見英人當時懼日之深，預料不出十年，日人必再更進一步排除各國之勢力，因此思以國際合作之方式，箝制日本之獨占東亞。日本輿論洞知英人針對日本之用意，亦羣起反對，不久即有新銀團之建議與組織。

國際共同管理之計劃，先由各國政府斟酌本國金融界情形以及參加之條件，分別組織代表本國之銀團，再由各團體聯合成立。以後中國向外借款，無論各國有無優先權或選擇權，一律由銀團全體共同參加。此項新銀團包括英、美、法、日四國，俄、比兩國銀行則由法國代表。至於新銀團之活動範圍，兼括實業與政治借款，因事實上兩者往往互相混雜，不易分清。關於我國鐵路發展問題，該銀團主張所有日本在南滿及山東之鐵路，法國在雲南之鐵路，以及俄國在北滿之鐵路，均應一律交還中國，所需贖路價款，連同未清償之鐵路債票，應由新銀團担任發行一統一新債票，以備償付。並由中國交通部部長次長以及銀團之四國代表，組織一國際管理鐵路委員會，當時估計共需發行債票一萬萬磅，內中五千六百萬磅充作贖路之款，其餘用以償付未清償之鐵路債票。北京之日文報紙發表反對言論，甚爲激烈，我國人士因懷疑國際共管鐵路，等於瓜分中國，故對上項計劃，亦提出反抗。政府曾召集閣議，討論對策，並訓令吾國出席和會代表，於此項計劃提出討論時，應

採取之立場。當時政府有二種不同之意見，一部份人士主張，國際共管之範圍，應限於利用外資已經築成，或正在建築之路綫，以及已經訂立借款，計劃建築中之路綫，在借款未清償之前，上述各鐵路之管理，應由銀團代表及中國政府代表組織委員會主持之，惟一俟借款清償，此項組織即應廢止。另一部份人則完全反對國際共管鐵路之原則。最後內閣決議下列各點，電令我國出席凡爾賽和會之首席代表遵照：

(一) 凡以外國借款建築，而涵有政治意味之鐵路，例如南滿鐵路，中東鐵路，滇越鐵路，膠濟鐵路，吉長鐵路，安東鐵路等，均以新銀行團經募之國際借款，由中國贖回。

(二) 凡以外國借款建築，而並無政治關係之鐵路，例如北寧鐵路，滬寧鐵路，津浦鐵路等，均應劃出討論範圍之外。

(三) 凡已經訂立外國借款合同之計劃路綫，及以外國借款與築禾竣之路綫，應由中國政府商由華商銀行界與外國銀行合作貸款政府，以備接收上項路綫之用。交通部並須擬定標準合同條件，以後所有鐵路借款，均可應用。

當時朝野人士慮於鐵路共管之弊害，未遑顧及新銀團足以阻止日本侵略之作用，故對於威爾遜總統廢除勢力範圍以及門戶開放之提議，雖表贊同，而深慮國際共管之結果，將使中國永不能脫離列強之經濟桎梏。於是吾國人民提議，由華商銀行領導，與外國銀行合作發行統一鐵路公債，用意至佳，而當時機未熟，惟國際共管中國鐵路之提議，亦未提出和會討論。

列強經過多時齟齬之後，改以組織新銀團貸款建築新路，為討論之主題。民國八年（一九一九年）五月十三日至十二日，英、法、日、美四國代表在巴黎開會討論組織新銀團問題，商定下列各條：(一) 於將來新發生之事業外，所有現在已經成立之借款合同及選擇權，凡須發行債票者，皆應歸諸銀團，其實業（鐵路在內）借款合同及選擇權而經有相當進行者，得以除外。(二) 各銀團應將以上所述各國享有或其管理之合同選擇權，備諸雜誌編簿。(三) 各銀行團應竭力使享有以上所述借款合同及選擇權之各方，將享有之合同及選擇權歸諸銀團。(四)

種新業範圍之擴張，應以國權爲界限，無得濫行擴張，在該範圍內，不得直接或間接代表該國之利益。(五)各種實業及鐵路事業，應完全經營，不得將各事業分成數部，銀團應通知其代表及工程師，預備一共同之計劃。蓋新銀團之主旨，在不追既往，將尚未開始之事業權利，歸諸新銀團，再漸次勸誘，將已開始之事業權利，歸入新銀團，以冀用漸進的方法，達到國際共同管理之目的，同時阻止日本今後之單獨行動。日本輿論對於新銀行團大起反抗，主張不加入新銀團。同時又恐若不加入新銀團，各國在中國任意活動，日本不能均霑利益。乃於民國八年(一九一九年)六月十八日，由日本銀團代表小田切(Mr. Odake)分別通知英、美、法三國代表稱：『日本在滿洲及蒙古區域所享有之各種特殊權利，應一律劃歸共同參加借款之規定範圍。』以前日本僅提南滿及東蒙，而此次則統稱滿蒙，足證其侵略範圍，又進一步。美國代表拉蒙德，於民國八年(一九一九年)六月二十三日答復謂：渠已經與英法兩方商談，均認爲滿洲蒙古爲中國之重要部份，故對於滿蒙劃出新銀團範圍以外之擬議，難於同意等語。於是日本修改其提議，而謂日本雖可接受民國八年(一九一九年)五月十一日各銀行團在巴黎之議決案，但認爲日本在滿洲及東蒙所享有之特殊權益，不應受上項議決案之影響。英美政府旋亦對日讓步，於一九一九年十月二十八日，美國外交部照會日駐美使館，略稱：『列強對於日本所指範圍內之特殊利益，並無侵佔之意，議決案之第一條規定共同參加之範圍，僅以進行未久之事業爲限，即可證明其並無此意。照此項規定所有以經發展並已成立所有權之事業(例如南滿及四鄭鐵路)，自應除外。且此項解釋應包括已存鐵路之延長線權利(例如四鄭鐵路展築至洮南，吉長鐵路展築至會甯路線)。』民國九年(一九二〇年)三月二日，日本駐美使館向美國外交部提出下列各路及事業，應保留不列入新銀團範圍之內：(一)南滿鐵路與其現有之支路，連同鐵路附屬品之礦產，與新銀團無涉。(二)吉長鐵路、新奉鐵路、四鄭鐵路早已完成開章，亦應除外。(三)吉會鐵路、鄭洮鐵路、開原吉林鐵路、洮南鐵路、及自洮南通至海岸之鐵路，亦應除外。日本並提出：『關於南滿東蒙任何借款，均是以危害日本之經濟及國防利益者，日本保留採取必需行動之權，以保障其安全。』美國對於日本之提議，商討累月，同時派遣代表拉蒙德親赴日本，與政府及銀行各

界面商。最後經新銀團之有關各方面同意，接受日本之保留條件，惟關於洮河熱河鐵路及洮熱路接連海口之路線，仍應歸入新銀團接收辦理。於是於民國九年（一九二〇年）三月十六日，美日外務部照會日本使館稱：「美國政府深表同情於日本所提方案之原則。民國六年（一九一七年）十一月二日，美國務卿查斯頓（Viceount Ishii）之換文條款，已極包涵承認此項原則之意，故日本毋庸顧慮新銀團之活動，對於日本之經濟及國防利益，有任何妨礙。」（參閱民國九年（一九二〇年）五月十一日，參加銀團之列強，一致獲得同意。六月十六日日本內閣總理原敬於議會中宣稱：英、美、法三國政府，為顧全日本之國防及經濟自衛權益起見，業經承認日本在滿蒙之特殊地位。於此足見在日本人之腦海中，滿洲與蒙古已經死強默認為不屬於新銀團範圍之內。日本自民國七年七月至民國九年九月，經二年之折衝，而得此勝利，當亦躊躇滿志矣。

新銀團之合約，於民國九年（一九二〇年）十月十五日正式簽字。該銀團雖迭次聲明其目的所在，而吾國人民始終懷疑其活動，究否於吾有利，因新銀團僅佔對吾國政府一切借款之後，所有借款條件，不無受其壟斷之危險，且開鐵路共管之端。尤以要求二十一條之日本參加銀團，更刺激人民之情緒。交通銀行總理梁士詒召集北京之主要華商銀行，以期組織中國銀公司（China Finance Corp）與新銀團抗衡。北京銀行公會亦屢次開會討論對策。惟當時吾國金融界之力量，甚為薄弱，無力應付政府及實業借款之全部需要。故有人主張在吾國主權完整不受損害之原則下，吾國應利用外國資本，以開發吾國之資源。根據此項意見，華商銀行建議下列各項原則：（一）中國銀行界對於新銀團，於適當時機，及遇有於中國有益之設施時，可以互相輔助合作。（二）中國政府因財政產業上之設施，當儘先斟酌本國金融情形及輿論之向背；如須依賴外資，當在不妨害中國主權及自由發展範圍以內，與新銀團協商，但不能承認勢力範圍及特殊利益。（三）中國政府對於鐵路，應規定路線網，自動決定興築先後次序，聘用洋員以技術專家為限，債權團有稽核權而無管理權。（四）借款興築之鐵路，其附近林礦及其他事業，債權者不得以借款關係要求權利。（五）中國政府應有全權簽訂客貨運價，以及駁報運費，均絲不得駐屯外國軍隊。

並聘德在日本會商之後，繞道來華，作者當時適任中國銀行副總裁，兼北京銀行公會主席，故崇鑑來訪作者，竭力表示希望華商銀行與新銀團合作，以減少人民之反對，而使中國政府早日承認新銀團之組織。作者遂授以上述銀行公會通過之五條，並告以新銀團承認日本在滿蒙之特殊地位一點，顯與華商銀行之決議牴牾，故殊無法使中國人民與新銀團合作。實際上新銀團始終未經中國政府之承認，故在吾國之財政史上僅佔一理論地位。新銀團成立之後，有關列強停止其對華借款活動。惟於民國十一年（一九二二年）九月二日，非新銀團員比國銀公司（Société Belge d'Entreprises en Chine）單獨對吾國貸借平綏鐵路展築包頭至甯夏段，所需材料款二百二十萬鎊。其方式由中國政府發行債票三百三十萬鎊，或一萬九千八百法郎，利息週年八厘，按八七由比公司承受發行，償還時可以金鎊或法郎任擇其一。本息擔保，即以擬築之包寧段以及北京至包頭路線未押部份之財產及收入，此外復以平漢鐵路之盈餘，除去民國十一年（一九二二年）九月三十日以前已經指定各項用途外之餘額，作為附加擔保品。比公司對於中國政府，應先墊款十分之一，即二十二萬金鎊。中國臨時國會對於償還時以金鎊或法郎任擇一種之規定，認為流弊太大，因銀團及持票人將根據此項規定，要求價值較貴之貨幣償付，對於中國政府自屬不利。嗣由交通部加以修正，并主張利用此項借款建築滄州鐵路，經三年之磋商，毫無結果，正式合同始終未獲成立。

作者為希冀抵制新銀團對於吾國鐵路財政之遽斷起見，擬利用華商銀行之資金，幫助政府鐵路建設，使銀行界漸成鐵路投資之興趣，乃首先發起車輛公債國幣六百萬元，因期限並不過長，數額亦不過鉅，與華商銀行之能力相稱。此項債票係按八五發行，利息週年九厘，限期三年，第一年祇付利息，第二年起還本，分四期償償。此項借款用以為平漢路購買機車三十輛，為津浦路購買貨車一百輛，為平綏路購買貨車二百輛，為滬杭甬鐵路購買貨車一百輛，以及其他各鐵路需用之各種機車車輛，參加此次款款者，計有銀行二十二家，並由各行共同負責擔保。惟總數六百萬元其公開售予民衆者僅三萬九千四百元，其餘均由各行承受。且各路應解之償債也。

基金，亦未能如期籌足，故結果此項債票成爲各銀行之東借資產，由此證明在中國公開募債，時機猶未成熟。在本時期內，除四國新銀團之組織成立外，尚有數事足資記述者。第一爲膠濟鐵路，根據華府會議決議案，由我國收回，民國十一年（一九二二年），我國政府發行國庫券計日金四千萬元，用以向日本贖回該路。其次爲中東鐵路，於民國十三年（一九二四年）經臨時政府同意，由我國贖回。在未贖回之前，該路之管理交由理事會主持，中俄兩方各派理事五人，復由理事會推舉鐵路常務理事一人，及副常務理事中俄各一人。照此辦法，係俄於民國八年（一九一九年）無條件放棄中東鐵路主權之自動宣言，又復改變。惟日本侵入滿洲之後，蘇俄不得不將該路出售於日本矣。

本期內在滿洲境內完成之路：爲西豐開原四十英里，鄭洮鐵路一百三十九英里，鄭家屯通遼支路七十英里，洮昂鐵路一百三十九英里，天寶山開山屯鐵路七十七英里。在中國本部完成之路爲平漢路之保定南關支線四英里，豐樂鎮支線十三英里，道清路之清化陳莊線八英里，隴海路之徐州新浦段一百十九英里，靈寶觀音堂段四十六英里，平綏路之綏遠陽高段九十四英里，新寧路展長綫二十一英里，簡蘆碧色鐵路四十五英里。

第七章 國民政府奠都南京開始建設時期

——民國十六年至民國二十四年西曆一九二七年至一九三五年——

民國十六年國民政府成立，國內始告統一。惟肇造伊始，局面尚未大定，且久亂初平，基礎未定，國民經濟元氣大傷，中央財政備極窘迫。無如當時各外國資本，以新銀團之拘束，無法自由行動，新銀團亦不悉國民政府政策之趨向所在，不敢輕於嘗試。政府本身忙於中央各省政務之改善，不遑顧及鐵路建設。幸各省之中，有一二省未受內戰影響，財力較充者，提倡造路，為利用中國資本，興築鐵路之倡導。在北方有山西閻百川先生，熱心創辦各項實業，建築自平綏路之大同而達隋海鐵路潼關對岸之風陵渡，稱為同蒲鐵路。在南方有張靜江先生，主政浙江，提倡建築浙贛鐵路，先造自杭州至金華一段輕軌鐵路。民國成立後之鐵路建設開始，閻張二氏之功，不可沒也。

其時幸有英、比退還庚款，英國政府希望利用此款投資於建設事業，以所得利息用之於文化教育事業，政府即決定以英庚款完成粵漢鐵路，及辦理首都輪渡。作者身在銀行，而心切政府經濟建設，幸自拉蒙德來華之後，中國金融界之力量，日見雄厚，并對於中國交通建設，日感興趣，因此共同合作，而有今後浙贛鐵路、江南鐵路、淮南鐵路、隴海西段、及運雲港等之完成。

粵漢鐵路為貫通粵、湘、鄂三省之唯一幹綫，北達平漢，南通粵港。自光緒二十七年美合興公司開始建築，距今已三十五年，其南北兩端之廣韶與湘鄂兩段，廣韶段一百三十九英里已於民國四完成，武株段二百五十九英里亦於民七通車，惟韶關株州間之二百五十二英里中輟至十餘年之久。十八年春王壽鏞建築株韶段，十九年興工先築韶關至樂昌一段。二十二年七月英庚款案成立，以經費支絀，並未能積極進行。及孫哲生先生長鐵道部時，力

主利用退還庚款籌築，始積極推動。查福州至建昌一段之預算，國內預算三千八百三十三萬元，訂購外洋材料需英金二百六十六萬鎊。借款爲其時到期庚款存於倫敦，可用作料款者一百六十六萬鎊，存於中國可用作國內款者一百二十四萬鎊。惟國內用款尚不敷甚巨，因將未到期庚款一百六十萬鎊，以之作抵，發行公債一百五十萬鎊，九折實收一百三十五萬鎊。當時作者適長中行，深覺粵漢鐵路完成之重要，並以前鐵道部長顧孟餘先生之委託，再與上海匯豐銀行商量發行公債。匯豐方面尙抱舊日懷疑態度，以公債募集之款，仍不免移用於政費，尤恐當事者預算未盡準確，發行之數不敷完成，再蹈以前作而復轍之覆轍，游移至再。實則當時歐洲金融恐慌，英國禁止資金輸出，並不許外國債票在倫敦發行。而在中國之外國銀行，爾時資金並不充裕，非發行確有把握，不敢承受。至二十二年鐵道部與中英庚款會正式簽約後，作者再與匯豐交涉，書以所有未能公開銷售之債票，可由中國銀行方面承受，同時並商請英使館，向英政府請求，准許此項債票列入倫敦交易所行市，因一經列入倫敦交易所行市之後，即與在倫敦市場發行者無異，而可暢轉流通。因之債票開始發行，購者踴躍，結果中國銀行與匯豐銀行各銷半數。由於此項公債之發行，粵漢路始得再度復工，故此舉可視爲中國銀行界貢獻鐵路建設之開始。

次於粵漢鐵路而具有重要性者，爲浙贛鐵路。民國十八年張靜江先生主浙，熱心提倡開發浙江，建議修建杭州至蘭谿間鐵路，即經蕭山、諸暨、義烏，而達金華，並由金華接通蘭谿，聯絡水運。當時以財政困難，擬用輕軌，浙政府發行建設公債，向銀行商借建築資金，派該路局長杜鎮遠一再來見作者，欲中國銀行予以援助。當時對於此項借款不無懷疑之處，第一輕軌是否經濟，第二杭蘭一段對於國防及經濟價值，甚爲有限。奈當時外國銀團借款之途尙未打開，而庚款已經盡數支配粵漢，若中國銀行不出担任，則鐵路建設將無開始之日，因允以建設公債及杭州電廠爲担保，借款二百七十萬元。自杭州築至金華，計一百零六英里，自金華築一支綫通至蘭谿，計十四英里，均於民國二十一年三月完成。其通至蘭谿以後，尙須展築至玉山，即自金華經湯溪、龍巖、衢縣、江山，抵浙贛交界之玉山，計一百零一英里，稱爲杭玉段。粵政府嘗將電廠出售，易向中國銀行加

借一百九十萬元，及杭州四銀行加借一百二十萬元，於民國二十二年底簽訂借款合同。又加借英庚款十四萬鎊，爲購料之用。工程於二十三年一月一日完成通車。此時德國正有意於恢復東方市場，有投資中國之意。東方協會派邁斯納君(Paul Meisner)再來談，有無投資機會，因詢以願否投資浙贛鐵路。渠一再與德國鋼鐵廠主奧脫華爾夫來往函電磋商，決定可以投資，唯以中國銀行爲首之中國銀行團共同投資爲條件。建築資金由中國各銀行供給，材料由德方供給，並以中國銀行爲中外債權之受託人。此舉在德國方面，可逐漸恢復遠東市場，並有中國銀行之合作，減之保障債權，一面復希望以本利所得，換取原料。在作者希望中國之銀行，能逐漸取得國際合作投資之地位。此中外合作新方式，卽由中國金融界擔任國內建築用款，由外國資本家擔任材料，而由中國之銀行，代外國債權者任信託之責，可爲外國投資在中國歷史上一開一新紀元。惟此線所需資金甚鉅，以浙江省政府一省之財富，難於擔任舉此鉅費，不能不求助於中央。顧孟餘先生長鐵道部，深感完成該路之重要，二十三年委託作者邀集浙贛兩省代表，及鐵部代表會商，採用作者建議，組織浙贛鐵路聯合公司，並由鐵道部發行公債一千二百萬元，以國有各路盈餘擔保。此外另由江西省政府發行公債一千二百萬元，以江西省附加鹽稅作抵。兩項債票均交與銀行保管，作爲押品，由中國各銀行承借現款八百萬元，其參加者爲中國銀行、金城銀行、上海銀行、新華銀行、浙江興業銀行、郵政儲蓄匯業總局。並由中國銀行代表中國銀團，與德國奧脫華爾夫公司訂立合約，由公司供給鐵路材料八百萬元，其本利由銀行就公債票本利項下撥還，全路車輛材料及盈餘均提交銀行作爲擔保。路線展築時，公司有供給材料之優先權。自玉山至南昌路線計長一百八十一英里，於民國二十三年（一九三四年）七月興工，至民國二十五年（一九三八年）一月始告完成。

隴海鐵路西通陝甘，東接海口，橫貫四省。自光緒三十一年開工後，陸續分段建築。因受內戰影響，全綫僅完成東自海州之大浦，西至河南之靈寶，計長五百零九英里，其餘各段，久告停頓。鐵道部於十八年始將靈寶至潼關一段計長四十三英里籌備興工，十九年年底着手進行，由政府指撥美金二百萬元，一部份利用比庚款二十一年八月竣工，開始通車。潼關至西安一段計長八十二英里，亦利用比庚款，於二十年四月興工，繼續趕

築，至二十三年十二月亦即完工通車。二十四年六月，濱西全段工程移交隴海鐵路管理局接管。此外復築台超支綫，即自台兒莊至趙墩十九英里，由中興煤礦公司借款一百萬元，以煤斤運費爲本息擔保，二十四年三月通車。大浦至連雲段凡二十三英里，二十四年完成，使新浦與連雲港相啣接。該港全部建築費國幣三百萬元，由鐵道部與荷蘭公司約定分三十期付清。開港紅埠工程，係由荷蘭建港公司包辦。查隴海鐵路東端，原在大浦有臨時碼頭，通達海口。嗣以河口淤塞，不能應用，遂選定老港海岸，建築碼頭兩座，長各五百五十公尺，止浪堤一道約六百公尺，並挖航道一條，兩碼頭間開挖深水，此港即定名爲連雲，二十一年開工，二十四年完成。

同蒲鐵路北起大同，南迄風陵渡口，縱貫山西全境，曩曾屢議展轍。民國二十一年，太原綏靖公署閻百川將軍始決定利用兵工修築，軌距一公尺之窄軌輕便鐵路，二十二年十二月自太原起分向南北兩段興築。北段由太原至原平七十四英里，南段太原至永濟三百英里，及忻審支綫二十五英里，均於二十四年九月完成通車。該路建築係出閻百川氏一手主辦，所需款項，亦孤心苦詣，由渠就晉省財力，勉強籌措。幹綫建築費一千六百萬，在晉省生產保護費及公營事業餘利項下，各擔任半數。

江南鐵路爲民營鐵路公司所經營，民國二十二年六月經鐵道部正式核准立案，頒發執照。原定修築蕪湖至乍浦海口之蕪乍鐵路，旋改爲京粵綫，先築京孫綫，自南京至孫家埠長一百零六英里。該路蕪湖至灣芷一段，原係鐵道部專湖鐵路舊產，歸鐵道部保管，於民國二十六年七月將蕪灣段全部路產轉讓公司接收。是年與工，翌年蕪灣段，蕪湖宣城段，相繼通車。九月展至孫家埠。二十四年南京蕪湖間完工通車，開辦客貨業務。嗣因與京滬鐵路聯絡，由中華門修至堯化門計長十四英里。二十四年十月興工，二十五年二月竣工通車。全綫共長一二〇英里。該路建築資金共計國幣七百萬元。除股本實收二百萬元外，呈准鐵道部發行公司債三百萬元，由中國銀行，交通銀行，上海銀行承銷，以公司財產六百萬元爲抵押，由鐵道部擔保付息。此外爲零星置務，及外洋材料欠款。

淮南鐵路興築之議，始於民國十九年，爲謀建設委員會淮南煤礦局運煤之便利。北起淮河南岸懷遠縣屬之

田家庵，南至揚子江北岸和縣屬之裕溪口，長一百三十四英里。二十三年三月開工，二十四年六月底全綫完成通車。該路建築費用五百萬餘，悉由建委會籌撥。

蘇嘉鐵路爲一二八後增強國防而設。民國二十三年鐵道部委託京滬、滬杭甬兩路局承辦工程，自京滬之蘇州站起，至滬杭甬之嘉興站止，計長四十六英里。二十四年二月開工，翌年七月完成。該路建築費二百八十萬元，由鐵道部撥付。

除上述各項鐵路工程之外，尚有二大建設，其一爲首都輪渡，其二爲錢塘江大橋。國府成立之後，南京地位日益重要，下關浦口，一江之隔，客貨運輸，渡駁頗不便利，乃由鐵道部墊款二十五萬元，津浦鐵路墊款六萬元，並先後向英庚款董事會借到庚款十七萬六千金鎊，付國外材料價，英金四萬鎊，付國內工款。於二十二年十月開工，二十四年二月完成，行旅稱便。其二爲錢塘江大橋工程，民國二十二年由浙省建設廳創議興築，二十三年鐵道部因完成滬杭甬鐵路關係，與浙江省政府雙方簽訂協定條件，預定經費五百萬元，由鐵道部省政府各任其半數。即組織錢塘江橋工程處，十一月開工，經三年而完成，迄今大鐵橋之由吾國工程師自建者，唯此而已。

當時策三省方面情形，日趨複雜。張作霖將軍界於日俄之間，處境艱困，一九二五年郭松齡部隊譁變時，日本阻止南滿路附近七英里內，前往鎮壓之張軍部隊，由南滿路運送，同時俄方停止中東路運送，阻止駐北滿之張軍部隊南下。民國十六年中俄關係惡化時，南滿鐵路對於張之部隊，非屏除武裝，不允搭車北上。此時愛國思想瀰漫全國，東北人民鑒於上述種種事實，對於自力建築鐵路，脫離外人羈絆之心理，更爲殷切。民國十六年九月，張氏完成瀋陽至海龍間一百九十八英里之鐵路，目的在接展北甯鐵路，深入吉林。日本提出嚴重抗議，結果准南滿鐵路與此項新綫聯運。其次張氏計畫建築海龍吉林鐵路以期將遼吉兩省之省會連接。日本謂此綫與瀋陽長春綫平行，表示反對。迨建築材料由美運抵東北時，南滿路鐵不允接受運輸，不得已改用人力將材料陸續運往二次。至民國十八年五月，此項一百十四英里之海龍吉林鐵路，始告完成。

張氏最重要之鐵路建設，厥爲打虎山至通遼間一百五十六英里之路綫。此綫將北寧路之打虎山，與四鄭四洮鐵路之通遼接連。通遼爲滿洲中部農產富饒區域之一。自民國十六年七月此綫完成之後，南滿鐵路一大部份業務，卽爲北寧鐵路所吸收。此外張氏復從洮南出發，計劃新路綫二條，一綫至索倫約長一百零五英里，另一綫至昂昂溪約長一百三十九英里。二者均爲中東鐵路之重要站，由此二綫之建築，卽可進而開發北滿之森林礦產。洮南至索倫鐵路之建築費，係從北寧鐵路之盈餘，及地方政府之撥款，籌劃支付。九一八事變爆發時止，該路已完竣五十英里。至於洮南至昂昂溪之路綫，係由省政府委託日本之建築公司承包修築，於民國十五年七月完成。按照承包合約之規定，全部建築費以日金一千二百九十二萬元爲度，於全綫完成六個月內交付，倘中國政府未能如期償付，則該款應卽改爲中國政府之借款，按週年五厘起息，限期四十年償還。日本採用此種方式，意在規避四國新銀團之約束，因該銀團禁止任何國家不准單獨籌華放款也。又從齊齊哈爾起至克山一百四十三英里，哈爾濱起至呼蘭一百三十九英里兩綫，前者於民國十九年十一月完成，後者於民國十五年五月完成。上述各鐵路之作用，不僅使中國軍隊在東北各地區調遣便利，且將日本鐵路一大部分之業務，移往中國之鐵路。中國鐵路接南滿鐵路優點頗多，其一、從滿洲中部及北部各城市，以達海口，中國鐵路之里程比較南滿鐵路可縮短一百英里。其二、日本鐵路運費需付日金，而中國鐵路則收國幣，故客商可利用跌價之密鈔支付運費。其三、由中國鐵路出口，可利用中國之港埠，免除日本種種留難。因此中國鐵路，極受客商歡迎，業務因而發達，使北甯鐵路之營業進款，增高至前此未有之紀錄。張氏爲便利出口貿易起見，復與築滿蘆島港埠，該島在錦州之南，水位極深，且無凍結之患。

日本對於中國東三省之鐵路計劃，自始卽極力阻礙吾國，每次興建一綫，日本卽抗議一次，抗議無效時，卽由南滿鐵路停止材料運輸，以爲消極抵抗。如果阻撓無效，新路仍克完成，則日本必進而壓迫吾國。要求新綫與滿鐵聯運，使其成爲滿鐵之營養綫。及未能逞其所欲，乃最後挺而走險，以武力壓迫吾國，藉口吾國人民在瀋陽附近炸燬滿鐵路綫之一段，竟於民國二十年（一九三一年）九月十八日深夜，進襲瀋陽，於是吾國在東北之全

都鐵路，共計三千七百二十六英里，完全淪於敵手矣。計其中八百五十八英里，如打虎山通遼綫、瀋陽海龍綫、吉林海龍綫、齊齊哈爾昂昂溪綫、齊齊哈爾克山綫、洮南索倫綫、西邊開原綫、呼蘭海倫綫，均係純粹中國資本所築。其中三百九十七英里，係中英資本所築，即長城以外之京奉幹支各綫。其中六百八十九英里係中日資本所築，如吉林長春綫，吉林敦化綫，四平街鄭家屯洮南綫，洮南昂昂溪綫，天寶山圖門江綫。其中餘一千七百八十二英里，如南滿幹支各綫七百零九英里，東清鐵路幹支各綫一千零七十三英里，均為純粹外國資本所築。

日本侵佔東北之後，蘇俄之地位幾至不能立足，對於日本利用中東鐵路，運輸軍隊，屢次提出抗議，日本均謂此僅屬警衛性質，與軍事無關。反之日本對俄抗議，認為俄國不應援助馬占山將軍之游擊活動。迨民國二十二年（一九三三年）日蘇邦交益形惡化，不僅互相詰責，且不斷發生邊境上之衝突，甚至日軍拘押蘇俄鐵路之職員，俄京紛傳日本將以武力攫取中東路。同年五月六日，東京路報登載加拉罕與日本駐俄大使商議中東路之讓與日本，由俄國接三萬萬盧布之價值，出售與日本。此項談判，歷時一載有餘，最後決定由「滿州國」支付蘇俄日金一萬萬四千萬元，收購中東鐵路，價款三分之一，以現金支付，三分之二以對俄輸出品，例如米、茶、絲、豆、舟船、電機、工具、及銅等充之。此外另付日金三千五百萬元，作為蘇俄職員之損失補助金。我國對於此事認為不法，力持反對，駐蘇大使顏惠慶氏曾謂：「此事為非法組織所訂之非法交易」云。

本時期內，吾國共築鐵路二千零九十九英里，截至民國二十四年（一九三五年）止，我國全國鐵路里程，包括北在內，共計九千七百七十三英里。查增築之二千九十九英里鐵路內，屬於東三省境內者為九百九十五英里，內計京奉路之北票錦州支綫七十英里，打虎山通遼支綫一百五十六英里。吉敦綫一百三十英里，瀋陽海龍綫一百九十八英里，吉林海龍綫一百四十四英里，齊齊哈爾克山綫一百四十三英里，洮南索倫綫五十英里，呼蘭海倫綫之松浦鎮海倫段一百三十四英里。屬於中國本部境內者，為一千零九十五英里，內計粵漢路之樂昌韶關段三十英里，隴海路之靈寶西安段一百零一英里，新滄連雲段二十三英里，趨嶽台兗莊支綫十九英里，簡碧路之鷄街

段三十九英里，浙贛路之杭州玉山段二百二十一英里，同滯路幹綫三百七十四英里，支綫四十六英里，淮南路一百三十三英里，江南路一百零九英里。

本期增築路綫最多，爲同治五年（一八六六年）至民國二十四年（一九三五至）七十年中，吾國鐵道建設之最高紀錄。由於鐵道建設之猛晉，我國國民之生活狀態，及吾國國家之對外關係，均發生重大變化，從自給自足，閉關固守之國家，經過若干外患內亂，終於抵達全國覺醒之階段，而如何用自力以從事於鐵路之計劃及管理。當知本期內中國自造之鐵路里程雖不甚長，而實爲今後中國鐵道事業之基礎。其對於未來有重大之影響，敢斷言焉。

附表一 全國鐵路里程表（民國二十四年底止）

| 鐵路名稱 | 里程（英里） |
|---------|--------|
| 在中國本部者： | |
| （一）北寧鐵路 | |
| 北平至山海關段 | 二六二 |
| 北平通縣支綫 | 一四 |
| 北帶河支綫 | 一三 |
| （二）平漢鐵路 | 七五五 |

| | |
|----------------|-----|
| 閘口店支線 | 九 |
| 新島玉霞支線 | 二七 |
| 良鄉坨里支線 | 一二 |
| 高邑支線 | 一〇 |
| 保定南關支線 | 四 |
| 豐樂鎮支線 | 一三 |
| (三)平綏鐵路(北平至包頭) | 五一〇 |
| 北平門頭溝支線 | 一七 |
| 大同口泉支線 | 一二 |
| 北平環成支線 | 八 |
| (四)津浦鐵路線 | 三六九 |
| 灤縣棗莊支線 | 二〇 |
| 棗莊臨城支線 | 二〇 |
| 滋陽濟甯支線 | 二〇 |

| | |
|----------------------|-----|
| 濰口支線 | 五 |
| (五) 膠濟鐵路 | 二五六 |
| 張店博山支線 | 二八 |
| 金嶺鎮鐵山支線 | 四 |
| (六) 正太鐵路(石家莊至太原, 窄軌) | 一五一 |
| (七) 道清鐵路 | 九四 |
| 清化陳莊支線 | 八 |
| (八) 隴海鐵路(運雲港至西安) | 六三三 |
| 趙墩台兒莊支線 | 一九 |
| (九) 大冶礦場鐵路 | 二〇 |
| (十) 同蒲鐵路(窄軌) | 三七四 |
| 忻寧支線 | 四六 |
| (十一) 淮南鐵路 | 一三三 |
| (十二) 江南鐵路(南京至孫家埠) | 一〇九 |

| | |
|-------------------|-----|
| (十三) 南潯鐵路 | 八〇 |
| (十四) 京滬鐵路 | 一九三 |
| 吳淞支線 | 一〇 |
| 龍華支線 | 一〇 |
| (十五) 滬杭甬鐵路 | |
| 上海至杭州段 | 一一八 |
| 曹娥至甯波段 | 四九 |
| (十六) 浙贛鐵路(杭州至玉山段) | 三三一 |
| (十七) 粵漢鐵路 | |
| 廣州至樂昌段 | 一六九 |
| 武昌至長沙段 | 二五九 |
| 廣州至三水支線 | 三〇 |
| 株州至萍鄉支線 | 五六 |
| (十八) 廣九鐵路 | |

| | |
|--------------------|-------|
| 廣州至深圳段 | 九〇 |
| 深圳至九龍段 | 二二二 |
| (十九) 潮汕鐵路 | 二六 |
| (二十) 漳廈鐵路 | 一九 |
| (二十一) 新甯鐵路 | 八七 |
| (二十二) 簡碧鐵路(窄軌) | |
| 簡舊至碧色段 | 四五 |
| 雞街支線 | 三九 |
| (二十三) 滇越鐵路(昆明至勞開段) | 二八九 |
| 中國本部各鐵路合計 | 六、〇四七 |
| 在東北區域者： | |
| (一) 北寧鐵路 | |
| 山海關至遼寧段 | 二六三 |
| 溝帮子牛莊支線 | 五七 |

| | | |
|------|------------|-----|
| | 葫蘆島支線 | 七 |
| | 錦州北票支線 | 七〇 |
| (二) | 打通鐵路 | 一五六 |
| (三) | 吉長鐵路 | 七九 |
| (四) | 四平街鄭家屯通遼鐵路 | 一二五 |
| (五) | 鄭家屯洮南鐵路 | 一三九 |
| (六) | 洮昂鐵路 | 一三九 |
| (七) | 洮索鐵路 | 五〇 |
| (八) | 齊克鐵路 | 一四三 |
| (九) | 齊昂鐵路 | 一 |
| (十) | 吉海鐵路 | 一一四 |
| (十一) | 吉文鐵路 | 一三〇 |
| (十三) | 齊海鐵路 | 一九八 |
| (十三) | 呼海鐵路 | 一三九 |

| | |
|---------------|-------|
| (十四) 開原西豐鐵路 | 四〇 |
| (十五) 天寶山開山屯鐵路 | 七七 |
| (十六) 南滿鐵路 | |
| 遼寧至大連幹線 | 四三九 |
| 遼寧至安東支線 | 一八九 |
| 蘇家屯至撫順支線 | 三〇 |
| 大石橋至牛莊支線 | 一四 |
| 旅順支線 | 二八 |
| 煙台煤礦支線 | 九 |
| (十七) 中東鐵路 | 九二一 |
| 哈爾濱至長春支線 | 一五二 |
| 東北區域各線路合計 | 三、七二六 |
| 全國鐵路里程總計 | 九、七七三 |

第二編 新借款之籌募

第一章 中國鐵路借款新途徑之產生

吾國舉借外債之最大障礙，厥由於過去大部份鐵路借款本息之逾期未付。於是我國鐵路債票陸續其烈。在例如民國二十及二十一年間，隨海債票跌價價值面額百分之五。美發部份之湖廣債票在美國證券市場甚至全列行市，其他材料欠款到期不付者更屬比比皆是。由於此種情形，中國欲在外國市場發行新債票實至可能。即欲舉借小額之材料借款亦屬不易。所幸當時歐戰若平，國家正在整脚出口，且并設立出口信用保證制度，俾出口商所負風險之大部份由各國政府代為負擔。德國之奧亞華爾夫公司首先利用上述新制度之利便，闢開新途徑，浙贛鐵路分段之材料借款予以產生。予我以實施吾國鐵路建設計劃之絕好機會。循此途徑，由小而大，或可得廣大之收穫。惟一般信用保證制度之規定，出口商應擔百分之三十之風險，故非具有雄厚之實力者不易訂立鉅額之契約。奧亞華爾夫公司訂立前項借款之後，對於浙贛鐵路借款即未敢獨力担任。法國之出口商及銀行在成渝借款之前，始終躊躇觀望，未敢貿然對吾國借款者，均由於上述困難所致。

在鐵道部之立場，實施鐵路建設計劃任務至繁且重。除外洋材料之外，尚須籌措大量之國內工程費用。華商銀行雖是逐漸參加鐵道投資，而且實力充屬有限，且借款在擔保品尤不易提供，因鐵道部及路線經過之各省政府財源資產有限，幾至羅掘俱窮。故前項鐵路借款雖告成立，而瞻望前途，欲完成較大之鐵路建設計劃，其應解決之困難問題，將有層出不窮之勢。

籌劃資金，必須力舉引起投資者之興趣。以外債言，不能不顧到各債權國之歷史習慣以及特殊利益，庶幾

易於引起興趣。例如法門之興趣在於參加既得權益之欽州重慶間路綫之興築。又如英國對於已經訂定借款合同之路綫，以及與英國投資鐵路相連接之路綫，比較發生興趣。同時華商銀行若能參加投資，可使外國投資者有減輕風險之感，對於新投資必有踴躍。是以一面力事鼓勵華商銀行之參加，中國建設銀公司及上海各華商銀行等對於鐵路借款之熱心，其貢獻實匪淺鮮。此外省政府及商股之參加，亦相當努力。例如浙贛鐵路公司有省政府參加，川黔鐵路公司有省政府及商股參加。綜之過去之政府鐵路借款，每屆期未付，債信損失殆盡，非用種種方法灌輸新血液，不易使舊組織發生更生活用，而使投資者有耳目一新之感。

再各債權國之間，以及同一國家之各銀行間，尤不能不利用其競爭心理，使彼此相互激勵，否則欲求在短期間內，以與我有利之條件，舉措大盤之借款，實不可能。例如英法銀行界對於吾國鐵路投資停頓已久，倘非奧脫華爾夫公司之倡導，成立南萍鐵路借款，則恐難引起彼等對於其他鐵路投資之興趣。又如德國之克爾伯廠及西門子洋行，均在奧脫華爾夫公司合同成立之後，始發生其投資之熱望。再如東方匯理銀行向抱保守政策，迨中法工商銀行出與競爭，始對吾昆借款採取積極之步驟，即此可見一斑。

在進行各項借款交涉中，國際關係方面，亦發生若干重要變化。第一、四國新銀團宣告中止。自日本侵略滿洲之後，英美兩國覺悟日本對華陰謀之嚴重，以及中國不能與四國新銀團合作之決心。自日本侵略東三省後，對於以前種種之國際合同幾完全蔑視，新銀團今約日本雖非會員之一，而其蔑視則一以是英法美各國亦無再受新銀團合約束拘之義務。故新銀團久已僅具虛名，並無實際效用。惟由於舊債之逾期，英國對於吾國鐵路之新投資不感興趣。迨吾國整理舊債之後，各國對吾國鐵道投資再度趨於活躍，於是新銀團應否存在問題，不能不予以討論。此時英國一改舊日態度，而主張解散新銀團。民國二十四年（一九三五）十二月十八日新銀團之英國代表愛迪斯爵士（Sir Charles Adde）來函詢問作者對於新銀團之意見，當答以新銀團之任務，雖限於經濟範圍以內之投資，但處處含有政治意義。即以鐵路投資言，固兼具政治與經濟意義，而政治意義更為重要與複雜。尤以日本之所謂經濟投資，無一不攪取政治權益為其目的，所有在華北之各種企業，均含有獨佔與

制前注價，與經濟合作及保持國家政治安定之原則，顯然抵觸，故深望英君對於吾國之觀念，應按時勢之轉移而實行修正等語。迨後廣海鐵路借款開始談判，英國即表示如他國真不能贊同其行動，即退出新線圖，亦所不辭。當時他國真亦表示同意英國單獨任借廣海借款，至是四國新銀團宣告瓦解，吾國始獲恢復自由舉借外債之主權。同時舊日之借款條件，亦認為有修改之必要，蓋以前外債合同，每規定將財務及工程統交由洋員主持，此類規定之涵義，似謂吾國財務技術人員能力薄弱而尚不勝勝任，作諸君爲此點，固不予更正，即二百自認我國無管理之能力，欲對於南萍鐵路借款之外國債權人，僅許其過派稽核一人，此外一概不得干預路政，并主張委託中國銀行團爲其保管人，以示主客之分。自此先例成立之後，各國債權者對於其他借款亦逐漸採取合作之態度，并承認信託中國之行政當局，爲借款唯一之保障。凡成立之各項新借款，均規定設立中外合組之基金委員會，以示中外合作，爲相互利益無上之保障。一、鐵路借款雖仍有外籍工程人員，但均屬於顧問及稽核性質，與昔日直接干涉行政者迥不相同。各路之主管人員，均屬國人。如如南萍段之建築，完全由本國工程人員主持辦理，可爲吾國技術進步之明證。作者對於提高本國工程人員之地位一節，已在各項借款合同條中，特予注意，以激發其自信自尊之心理，庶幾人才輩出，鐵路技術可臻自立，英國對吾鐵道投資，適若干困難周折，幸終於恢復其主動地位，重行對吾大量投資。美國方面，自湖廣鐵路借款整理之後，亦逐漸空氣好轉，美國出口銀行經理披爾遜者（Warren Parsons）來華考察，使兩國經濟關係更臻密切。凡此種種，均足徵吾國對外債信之好轉，國外鐵路投資之日趨踴躍。不幸日本驟然無故廢棄，使吾國之鐵道建設計劃，以及作者多年努力經營之外債途徑，感受頓挫，幾於全功盡棄。雖然國際合作之新方式已經開闢，對於吾國戰後鐵道建設，資已樹基，差無類以自慰者也。

第一章 第二節 鐵道借款

第二章 第二期鐵路建設之債之發行

作者任職鐵道部時，該部財務仍沿用舊日鐵路獨力會計之成規，即鐵道部中開支由各路解款應付，新路建築由路自行籌措，借款本息由部轉各款提解備付。蓋其時尚無政府統籌之建設專款，以應各路之需要，而外債之利用，在舊債未經整理之前，亦無從開闢途徑。但若干新路之建築，關切不容緩，雖有在各鐵路收入方面設法，俾成一可依賴而利用以資建築新路之財源。以當時情形觀察，各路盈餘甚微，殊不足以充新債資金之需要。故祇有在節流方面入手，厲行緊縮開支政策，俾以節減支款，以充備付新債利息之財源。所謂不能開源，惟有節流，而節流之功用必不亞於開源。作者根據此項原則，自信基金必有著落，毅然發行第二期鐵路建設公債。其第一期鐵路建設公債總額一千一百萬元係由前任部長方民臣二十三年五月發行，充作玉山南昌段之建築經費。第二期公債係用於南昌萍鄉段之建築，容於後文細述。至於第三期公債總額為一萬三千萬元，此項公債指定之用途為興築湘黔、川江等幹路，及補助平綏、正太、蘭海、膠濟等路長蘊有之經費用。其所以如斯宣佈聲明同時展鑄華北各鐵路者，實有實、政治理由。蓋以當時華北各路行政之完整，在動搖之際，日入震盪，要求華北當局修築滄石及濟南聊城路線，借款用途專注意於西南各路，必引起日人責難，迫使華北當局，阻止華北各路盈餘之利用，故不得不將舊路展長之用途，列入其中，以爲掩護。

此項第三期公債分三期發行，擬每年發行一千萬元，分起初四年之基金可以減少。計分二十四年內還本，年利六厘，與財政部優商首四年利息由國庫補助，第一年補助二百四十萬元，第二年補助三百六十萬元，第三、四年之補助四百八十萬元。因此鐵道部須籌措金第一、二、三、四、五、六、七、八、九、十、十一、十二、十三、十四、十五、十六、十七、十八、十九、二十、二十一、二十二、二十三、二十四年四百萬元，第三年起每年六百萬元，第五年起，本金之外，再撥籌付利息。預計屆時，路整理之後，收入盈餘當可應付此項基金，其不能不暫由財政部助以一臂之力者，實以鐵道部自擔負一二兩期公債本息之後，已難堪其重，於第四年起無

力再加擔保，可同庫助政部所發公債之基金，均由政府與上海金融界合組之公債基金保管委員會保管。故信用昭著，在上海證券交易市場開行，流通便利，此次第三期公債既由財政部撥付利息，故其基金得保管委員會之同意，與財政部公債同樣保管，因此金融界對於鐵道部公債同樣信用，允承受此項公債，作爲擔保，抵押現款。國庫補助鐵道部實自第三期公債發行始，重以財政部長孔庸之先生之忱，贊成鐵道建設，國庫助力有增無減，民國二十四年至二十六年兩年間各項新借款之成立，及舊債整理之成功，謂爲得力於財政部之合作，亦無不可也。

第三章 興築玉萍鐵路借款

作者於二十四年十二月就任鐵道部時，玉萍段將不日完工。以作者在中行任內與浙贛路綫之歷史關係，知若爲展長路綫籌措資金，不難按照前約條件續借新款。而浙贛路之展築，認爲於國防具有極大價值，蓋若能將玉萍段早日完成，並將株萍加以改善，俾與粵漢啣接，則杭州直達廣州，接通香港，浙贛湘粵打成一片，一旦中日有事，長江封鎖，東南各省仍可脈絡貫通。因此不計基金有無，發行鐵道部第二期建設公債二千七百萬元，期限十年，週息六厘，以國有各路餘利爲基金担保。當時各路雖無餘利，但亦無法得到國庫補助，願自信各路若稍加整理，此項本息不致無着。憑此自信之一念，於二十五年一月三十日決定公佈發行此項公債。查南萍段估計建築工款須一千萬元，外洋材料八百萬元，即以此項公債向中國各銀行借一千萬元。加入之銀行有中國、交通、中國農民、金城、新華、江西裕民銀行、中國建設銀公司、郵政匯業局。另由銀行團與奧脫華爾夫訂立材料借款，以不逾國幣一千萬元爲限額，中國銀行團爲其受托人。銀行現金借款爲年息一分，材料借款爲年息七厘，於二十五年二月十一日訂妥。嗣以奧脫華爾夫應行供給之材料報價過高，並有一部份材料不能供給，乃復向銀行團加借現金二百萬元，以使向其他廠家採購，俾工程不至耽誤。一切商妥之後，交由浙贛鐵路公司分別簽訂合同，一面即於二十五年一月十五日在南昌舉行開工典禮，限定十八個月完工。

該段路線測南北兩綫，自向塘起，在樟樹跨贛江，經清江、新喻、分宜、宜春、而達萍鄉。北線自南昌展築，跨贛江，經新建、高安、上高、萬載、宜春、而抵萍鄉。南線長二百六十餘公里，較北線短二十餘公里，地勢較爲平坦，工程亦較易，爲迅赴事功起見，乃採取南線，由撫河支流出義起，地名全鎮，至萍鄉止。一切工程標準，仍照杭至玉萍段標準。全路分三段進行，自向塘至樟樹東岸爲一段，自樟樹西岸至宜春爲一段，自宜春至萍鄉爲一段。釘道時即分三段分期起釘。其最大工程爲贛江大橋，爲九孔六十六公尺。於二十

九月十日正式通車時，中日戰事已爆發，滬戰已歷一月，後方運輸正賴此線。厥後東匪直北各戰場之軍隊，仍由滬調至正北。及徐州淪陷，又調回南方，保衛武漢，調守南昌。及南昌失守，而浙江沿海各口岸進口物資及旅客，仍由滬諸路鐵路至臨海，轉公路而爭西南，且江西之食鹽，得由浙江源源接濟。浙贛路所收穫之價值，實千百倍於所投之建築資金。若作成就職之始，稍稍遲滯，則是否能得此莫大之收穫，未敢必矣。

第四章 完成滬杭甬 路借款

光緒三十四年（一九〇八年），為興築滬杭甬鐵路，並收回商辦蘇省上海至楓涇一段路，價計規銀三百十五萬兩，及浙段路價計規銀一百萬兩，向中英銀公司訂立借款英金一百五十萬鎊，完成上海至開口，及自甯波至百官兩段。其自開口至百官一段，及橫跨錢塘曹娥二江之大橋，以需費較鉅，借款不敷應用，以至停頓多年，嗣作者就任鐵道部，認為應予以完成，二十三年十一月（一九三四年）開始計劃，估計完成未完工程款項尚需英金二二五、〇〇〇鎊，對於贖回蘇浙路商股方面尚有尾欠國幣八十萬元，適浙省府願將鐵道部管建錢塘江大橋，因將各項計劃打成一片，同時進行。其時宋子文先生發起之中國建設銀行成立，思聯絡外國投資，共同合作，對於鐵路及工業投資，所發展。適遇完成滬杭甬借款，論其信實，論其數目，為一極良好之對象，因與對於滬杭甬路原有歷史關係之中英銀公司合作，共同承受國幣壹千六百萬元借款，為完成滬杭甬路，償還舊合同餘欠，及商股尾欠，與建築錢塘江大橋之用。以當時英國適值貨幣登漲，金鎊價昂無法執行，中英銀公司不得不利用中國銀幣資金，亦適與建設銀行合作，以完成此三十年久延未完之工程。其合同條件為利息五厘半，一年後開始還本，十八年償清，由鐵路本身收入項下償付本息，不足由鐵道部擔保。於民國二十三年（一九三四年）十一月二十九日簽訂合同後，銀團以舊歷年開任通，上海市面銀根亦緊，未能交款，債票無法開始發行。不得已又與銀團磋商先改為墊款，由中英銀公司墊借英金二十二萬五千鎊，償還滬杭甬合同餘欠。由建設銀行公司借以幣一百五十萬元，為建築錢塘江大橋部任一半經費，於廿四年五月六日簽訂墊款合同，一面將所訂之一千六百萬兩借款合同展限至二十五年五月二十九日。作者就任鐵道部後，於二十五年一月半通知銀團，告以借款合同轉瞬期滿，完成滬杭甬工程，及建築滬杭甬路與浙路聯運車站，急須進行，盼於本年五月以前，迅將債票從速發行。嗣得建設銀行公司復函，允將國幣四十一萬九千二百元，為進行聯運車站經費，至杭甬段工程

經費，請與代表中英銀公司之匯豐銀行接洽云云。遂與匯豐接洽，匯豐方面以兩路開支浩繁，無法償還債票本息爲慮。因與京滬、滬杭兩路切實研討節省開支辦法，決定每年實行節省一百五十萬元，滬杭兩占九分之四，節省六十七萬五千元。同時估計預算段完成，及與浙贛路聯運，加以錢塘江橋過橋費等，每年增加收入可得八百萬元，假定即以半數計可得四百萬元，除去開支，當可足敷應付本息。將此報告知匯豐，重加磋商，幸有成議。惟匯豐主張改發金幣債票，適當時上海金融界均存有相當外幣，並以前湖黃金債票雖在上海發行，間接可在倫敦銷售，不難挹注。因將借款總額改爲美金二百五十萬鎊於一九三六年一月九日與中英銀公司及中國建設銀公司簽訂合同，茲將新合同要點略述於左。

一、借款總額一百五十萬鎊，照當時匯率可得一千八百八十萬元。較舊合同少二百八十萬元。用途京滬兩路聯合同規定者外，後因錢塘江橋之經費原定五百萬元，現須加一百萬元，浙省無力擔任，故請方參任一百萬元。此外尚須支付增修南星橋支線及中英庚款會社購車輛廠款與建造車身等費。

二、利息六厘。較舊合同加半厘，以滬甯路債票年利五厘，照票面七三折發行，今得六厘八左右。且舊合同訂立以後，不能發行，故需增加半厘。

三、債票八折發行。當時爭執最久者，爲發行折扣，本部主張九折，銀團方面要求四折，其理由無非以滬甯路債票照七三折發行，一再磋商，允讓步改爲八八折。

四、還本期限。借款期限爲二十五年，滿五年後開始還本。

五、本息基金。以本路營業進款及錢塘江進款百分之七十爲還本付息基金，不足之數由鐵道部撥補。尚存不足，由政府補足之。

六、基金保管委員會。爲使銀團接洽路務起見。二十三年十二月簽訂之借款合同規定工務及會計處長應將路務報告銀團代表。本合同仍照津浦路管理辦法，設立借款基金保管委員會，設委員五人，參加銀團代表二人，其職務爲保管本息基金，監督還本付息事宜，聽取鐵道當局對於業務狀況之報告，得爲改良路務及整

國財政之建議。

七、再抵押權利。中國各鐵路借款合同，均將鐵路財產及進款完全作為借款之抵押，故營業後無論進款如何充裕，政府不能用以修築支線，及為他路之抵押，束縛至嚴。二十三年十一月所訂之草合同，訂定政府除履行付息還本之外，可將借款抵押品再行抵押；以劃除除此項束縛。此次改訂正式合同時，銀團堅請刪除，部方力爭保留，惟為鞏固債信起見，許以除還本付息外，如有盈餘，應積存足付兩年未息之數，餘歸鐵道部自由處置。

合同簽訂後，中英銀公司來函聲明，當時英政府允發行金債票之條件，此項借款三分之二應在英購買材料，三分之一在中國支用。雖付當地工款，實以當時英政府為維持幣制，限制金錢資金流出，故限制金錢借款必須用以在英購料，換言之，即在中國用之建築用款，向未能利用外資也。

鐵道部為確保盈餘鞏固債信起見，規定滬杭甬鐵路營業支出不得超過收入百分之七八。八及九。且聯合滬杭甬甯路杭州曹娥江段開工後，擬定於二十六年八月底與錢塘江大橋同時竣工。嗣以略有遲延，錢塘江橋及紹興至曹娥江段工程至十一月下旬完成通車。其時杭州業已告急，幸錢塘江橋及時完成，得將省府各機關公物，及銀行庫存，軍需物資，與夫民衆資產，及鐵路車輛材料，由鐵路載運渡江，及大部僱物資輸送完畢後，於十一月二十四日自行炸毀。先由軍事當局向作者索取錢塘江橋工程藍圖，為安放炸藥之準備，其時不禁無限感觸，且賭耗若干歲月完成之工程，毀壞於數分鐘間，戰爭之有害於民豈有如此者。

第五章 實業成渝鐵路借款

十五年正月間，李石曾先生介紹法人梅萊西 (M. L. Merlet) 來見，此人係與巴黎和蘭銀行 (Banque de Paris et des Pays-Bas) 經理實業總來 (M. Horace Finaly) 爲知友，受其囑託，爲中法工商銀行來華調查中國實業投資。費納來君係法國銀行界之進取者，巴黎和蘭銀行爲中法工商銀行大股東。梅萊西來華考察，實爲中國吸引法國投資之絕好機會，因思擇一計劃爲法人所感有興趣者與之商談。以當時情形，成渝鐵路最爲適宜，因法人蓄意伸長其雲南經濟勢力，推及於四川，若滇越鐵路能與四川鐵路啣接，則不特滇越路之營業可以增進，而海防海港將爲中國西南各省之吞吐港，有裨於越南商務者更鉅。同時民國三年（一九一四）新訂之欽渝合同內規定路線，自欽州起經南甯、百色、興義、羅平、敍府、直達重慶、貴州、廣西、貴州、雲南、四川五省，曾墊款三千二百萬法郎，除已還者外，尙欠本息一千二百餘萬法郎。雖此款早已歸入中法實業銀行，理範圍之內，而法人尙認欽渝合同依然存在，故若提到四川省內之鐵路計劃，法政府感有興趣，必願參加。尤以法政府以庚子賠款整理舊中法實業銀行債務，因之無一固定財源用之於發展中法文化事業，不得已法政府委託中法工商銀行，代爲清理舊中法實業債權，其所得之款須交由中法教育基金會。中法工商銀行對於鐵路投資，如與舊中法實業銀行合同有關係者有所成就，其利益所得，可增加中法教育基金會。中法教育基金會委員會爲中法教育基金會力盼借款之成，即法政府亦希望其有所成就。尤以成渝一線經過皆富庶之區，營業收入必與京奉鐵路相匹，投資更有保障。同時由李石曾先生介紹梅君於中國建設銀公司。該公司正思與各銀團一發生關係，因即與接洽，由中國建設銀公司與法銀團共同合作，於二十四年十一月十一日簽訂合作合同。在銀公司方面，抱有數種希望，第一、擬覓一可與法銀團開始合作投資之事業，第二、擬將中國鐵路事業作一商辦公司之試驗，如辦有成效，可開一鐵路投資之新途徑，成渝鐵路路線既短，沿線地又繁盛，不難見效。第三、擬由

鐵路投資，獲得沿線開發實業之機會。在鐵道部方面，以此路經費不鉅，借款或易成功。又以盧作孚先生適長四川省建設廳，表示地方政府願多加協助，即決定積極進行。適其時劉甫澄先生主政四川，於作者就任鐵道部後，不數日來函請求建築此線。是法政府與法銀團建設公司及鐵道部暨川省各方面對於成渝路之興築，幾抱同一見解，進行當可益臻順利，因即與銀公司及法銀團梅榮君開始談判。

談判之始，以為各方既對成渝鐵路計劃同感興趣，而借款方式已有浙贛鐵路與銀公司及奧脫華爾夫借款先例，當不難便利進行。於二十四年十二月三十日函盧廳長作孚告以擬照浙贛辦法，由部省合作，每段公債二千五百萬元，以五十萬元公債照八折作押，可得四千萬元，請其與省府商辦。二十五年一月六日覆覆，原則已得劉主席同意。一月十五日得財廳劉廳長航琛函，決定由四川省田賦中劃出三四百萬元為公債基金。自此即積極進行與法代表開始談判。一面詳細估計應需材料約值二千三百二十二萬四千元，計機車車輛約值五百萬元。鋼軌等約值一千四百三十七萬元，為運輸材料自滬至渝，添造船隻，需國外材料二百萬元，輸入材料在國內輸送至工地運費約一百八十五萬四千元。至國內用款約需二千零七十八萬元，計土方需一千一百萬元，以兵工補助，可減為五百萬元，地價約需二百萬元，半數付現，半數延付，約一百萬元，國內枕木購價一百六十八萬元，石渣及其他材料價八百七十六萬八千元，國內造船工價二百萬元，洋灰價款八十萬元，枕木運費一百五十萬元，兩共四千四百萬元。海萊君曾告照現在法政府對於材料信用貸款之規則，材料借款可附帶現款二成五，即每千元材料借款可附帶現款二百五十元，以備支付運費關稅等項之需。而按照成渝路本基金情形，首五年間路款收入，除去開支後還本付息約共虧七百萬元，此項盈餘數，須預為準備，不如將借款總額增為五千一百萬元，因向法代表磋商現金借款增至九百八千萬元，材料借款為二千三百二十二萬元，一面與建設銀公司商現金借款一千七百九十三萬元。銀公司方面主張發起組織川黔鐵路公司，招集股本，以代借款，股本總額定為二千萬元，內銀公司擔任招募商股一千一百萬元，由鐵道部與四川省政府各半擔任餘額股本九百萬元。參照浙贛路兩王玉拜殿借款成例，川黔公司等於新贛鐵路公司，法銀團等於奧脫華爾夫，由建設銀公司出面與

之訂約，等於浙贛鐵路與脫華爾夫借款由中國銀行出面與之訂約。其不同之處爲浙贛路國內用款係向平國銀團借款，此則由建設銀公司承募川黔鐵路公司股款，及由法銀團担任一部份現款。照此方式，於民國二十五年二月十八日由鐵道部與建設銀公司，同時由建設銀公司與法銀團代表梅萊君，分別訂立草約，一面成立川黔鐵路公司，其公司組織與草約內容，大要如左：

- 一、川黔鐵路公司組織（一）名稱爲特許川黔鐵路公司。（二）股本總額二千萬元，商股占五成五，官股占四成五。（三）業務爲先建築及經營自成都至重慶之幹線，及其經鐵道部核准之支線，并經營鐵路沿線有關實業事業。（四）設理事十五人至二十一人，內鐵道部代表二人至三人，財政部代表一人，有關之省政府代表二人至五人，商股股東選舉八人至十一人。（五）股息年息七厘，商股股息於建築期及開始營業後五年間由鐵道部保息。（六）在建築期間之借款利息，及開始營業後五年間之本息，均由鐵道部擔保。
- 二、鐵道部與中國建設銀公司訂立投資成渝鐵路合同，中國建設銀公司代表本身並代表川黔公司商股股東訂立合同。（一）銀公司擔任招募優先股商股一千一百萬元，公司成立時先交半數。（二）鐵路建築資金國外需料款二千三百萬元國內用款二千八百元，除銀公司擔任五成五股款外，不足之數由銀公司担任承受鐵路公司債票補足之。（三）公司債利息按週年六厘計息，自全路通車之日起開始還本，十三年還清。建築期間定爲二年六個月。在建築期間祇付利息。優先股票定爲官利七厘。所有上項官利及公司債本息在建築期內及營業後五年間均由鐵道部擔保，並以一千元第三期鐵道建設公債交由銀公司作爲擔保。此項公債本息以正太鐵路收入擔保之。成渝鐵路全部財產及其收入應作爲公司債持票人之第一担保。
- 三、中國建設銀公司與法銀團所訂借款合同，法銀團之組成分子爲中法實業銀行、及巴黎和蘭銀行，係由中法工商銀行代表，暨歐洲企業銀團，（一）法銀團委任建設銀公司爲債權受託人，並爲與鐵道部及川黔公司接洽之代表人。（二）法銀團擔任供給材料借款計二千三百二十二萬元及附帶現金借款計九

百八十五萬元，尙以銀公司承受之川黔鐵路公司發行之公司債照票面承受之。(三)公司償還本付息辦法，一如鐵道部與建設銀公司所訂辦法辦理，惟聲明鐵道部所交存銀公司之第三期建設公債一千萬元本息，應指定於正太鐵路收入項下每年提存相當本息之數爲基金。(三)在法購料交由法銀團代辦，由鐵道部擬定規範，由川黔公司派技術人員監督。價格不得高過法國鐵路所購同類材料之價，並照現金交易計算。(四)法銀團供給有經驗之技術專家幫助一切建築技術事項。(五)法銀團給予銀公司按照借款總額之半理爲受託人及代表人之報酬。(六)將來銀公司如承辦川黔公司業務範圍內展築或新築路線時，法銀團願隨時與之合作。如成渝路建築費用將來超出預算，不逾規定數十分之一時，法銀團願爲分任。(七)鐵道部與建設銀公司所訂草訂訂明應於簽字後四個月內成立正約，建築工程於正約簽字後六個月內動工。故法銀團應俟梅萊君回抵巴黎後三星期內對於銀公司須有確實答覆，其抵巴黎日期約爲民國二十五年四月二十六日。

梅萊君簽草約時，對於政府担保還本付息辦法聲明，尙嫌不盡確實，將來尙須重行討論。及回國後，巴黎方面以其交涉結果不能盡合銀團之意，故委久在非洲殖民地充當法國投資鐵路總工程師之法耶索 (M. Francoise) 法郎索君來華代表討論正合同，於廿五年六月中到後，即先提出數點：(一)合同中政府及鐵道部對於還本付息担保規定尙須補充，使更爲確實。(二)對於銀團應得之債款本息，不願承受債票，須改用本息合計之可移轉之無記名期票，以便易於貼現，俾銀團可即得現款。(三)借款統以法郎支付，其中少數可用其他貨幣，幷以同等貨幣償還。(四)現金部分借款不得超過總額百分之二十五，即需改爲六百九十萬元。(五)現金借款用於當地工程者，應歸法商包工，以法國政府出口信用擔保章程，規定凡有匯出國外現金資本，須以有利於法國工商業爲限之故。(六)此次合同須與民國三年(一九一四)欽渝合同相聯繫。

六月三十日開第一次會商，對於上述各點鐵道部方面說明意見，最困難者爲担保與包工兩層。(一)

担保一層，無可再加。法郎索要求或由政府銀行担保或以正太餘利担保。當告以銀行無法担保如此長期鉅額鐵路借款，正太餘利已預定擬用於展築寶雞至成都鐵路之借款担保，難以照允。再四磋商，法郎索允讓步不提。(二)包工一層，法代表以向來外國投資築路，均由銀團代為發包工程，而銀團從中分潤包工利益。當向法代表詳細說明，此種辦法，中國政府所受損失甚大，故年來築路均用工程局主持投標招工，以往包工惡習正在逐漸革除不能再使復活，寧願以利益酬報銀團。此點作者堅持甚力，其他各點尚易磋商。嗣由建設銀公司方面與銀團繼續商談，不意法郎索又提出一困難問題，即銀團以法郎有跌價趨勢，必須抬高借款利率，以補貨幣跌價之虧損。而同時銀團以材料部分，須請求政府出口信用部予以担保，並持以貼現，銀團須負有相當費用，加以中法實業銀行尚須分潤一部分利益，為中法教育基金之用，故銀團利益總額必須二百萬元，即借款總額折扣五厘，及手續費一厘，合成二百萬元。自七月初起，經二十餘次之討論，至十二月七日，始簽訂正式合同，其大要如左：

(一) 債額 材料借款三千七百五十萬元，內包括材料由滬至渝運費現款六百萬元，另現金借款七百萬元，故法銀團實付現款為一千三百萬元，由川黔公司出給期票，利息七厘，較草約加給一厘。

(二) 債款保障 鐵道部對於川黔公司出給法銀團之期票，予以全部無條件担保，於每張期票上簽字，並交第三期鐵路建設公債一千萬元為期票與商股利息之共同擔保，准其自由處置，如有不足時，政府另籌的款補足之。此項擔保以本息償清為止，非如草約祇規定擔保五年。惟將指定正太收入為此項公債本利担保之規定取消。依照完成滬杭甬借款合同，設立借款基金保管委員會，審查公司財政及基金收付情形，並得建議改善路政。法銀團得向川黔公司推荐工程總稽查一員，會計稽查一員，參預工程查賬事宜，以合同滿期為止。

(三) 借款期限 為十五年，初二年半中付利，此後平均還本，分十二年半償還。按照法國出口信用担保章程，借款期限至長不得超過十二年半。以此項借款並非一批支用，係分期付款，故銀團方面可

統折爲十二年半。

(四) 報酬 銀團經理債款費用百分之一，即三千四百零萬元之百分之一計三十四萬五千元。爲取消銀團包工起見，要求逕予以包工利益一成計七十萬元。以上兩項，由第一期借款收入內扣付。成渝路營業開始後初六年間，每年於收入中給予六萬元，此後五年間每年給予九萬元，計八十一萬元，係仍照以前舊路借款成例，銀團應年得經理費。此款須於營業後每六個月付款一次，不能即時取現，故給予利息，按週息二厘計算，加給五萬元。材料購料手續費銀公司得五厘，分給銀團三十六萬元。以上各項應付清銀團服務之酬報共計二百二十六萬五千元。故本借款約合九三折發行，尙較之以往借款折扣爲低。

(五) 欽渝合同關係 法銀團以對於中法實業銀行所訂之欽渝合同必須顧到，請求由中法工商銀行代表中法實業銀行，函部請求與中國建設銀公司合作投資，與築欽渝鐵路，取此方式顧全欽渝合同，部方以此次成立之成渝鐵路合同與欽渝合同并無抵觸，當允予同意。

(六) 貴陽昆明路線優先權 對於欽渝路線按照目前國家需要，以自重慶至貴陽，自貴陽至昆明之路線爲重要。且湘黔路線已決定進行，則渝貴、貴昆同時建築，湘、黔、川、滇四省可呵成一氣。惟渝筑多釜昆兩線若均由法銀團投資，未免又形成勢力範圍之故態，故將渝筑線保留自辦，以貴陽昆明線之優先權許與中國建設銀公司，再由銀公司與法銀團交換文件。

在上述條件之下，簽訂以下各項合同：(一) 擔保合同由鐵道部與中法工商銀行及中國建設銀公司簽訂，規定鐵道部担保借款本息責任。(二) 投資合同由川黔公司與中法工商銀行及建設銀公司簽訂，規定法銀團與銀公司投資數目，所需材料種類數目，在法國購料辦法，法方現金部分借款數目，包工分包辦法，銀團推荐之工務總稽查會計稽查之職權，法銀團所得利益支付辦法。(三) 經營合同由川黔公司與中法工商銀行簽訂，規定出給期票及期票償付本息辦法，基金存放辦法，與委任建設銀公司爲銀團受託人辦法，及受託人之義務。(四)

(四) 合作合同由中法工商銀行與建設銀公司簽訂，規定雙方共同投資建築成渝路之合作關係，該銀公司應得之報酬。(五) 合作總合同由中法工商銀行與建設銀公司簽訂，規定雙方合作普通原則，其餘在合同內不能詳盡者，統於交換函件中敘述之。

鐵路借款合同之複雜，可謂以此為最。實以不能發行鐵路公債以前，無法向國外商借現金，今法銀團於材料借款之外，能搭借現金若干，此例若能打開，則可逐漸開闢國外現金借款之途徑。況國停止中國投資已十餘年，歐戰以來，法國號稱富庶，為中國開發計，亟應誘其資投，故不惜委曲求全。無如法商對於國外投資素乏經驗，並有少數分利之分子參加其間，如中法工商銀行及中法基金教育委員會，故利益唯恐其不敷支配。唯為獎勵投資起見，利益不妨稍稍犧牲，祇求築路與管理之權，操之自我。同時合同內仿照浙贛鐵路借款成例，由中國建設銀公司為受託人，說我將來因本息定期而實行管理路產，亦祇能由受託人之建設銀公司代為執行，以預防外力之侵入，蓋於主權之喪失及勢力範圍之形成，不可不防微杜漸也。

合同簽訂後，法方即組織一中國企業出口公司(Compagnie d'Entreprises et d'Exportation en Chine) 資本八百萬法郎內三分之二，由銀團担任，其銀團分子為 Banque de Paris et des Pays-Bas, Lazard Freres et Cie, the Banque Franco-Chinoise, the Banque de l'Indochine, and the Compagnie Generale des Colonies. 三分之一為廠家團體，名曰歐洲企業鐵團(Syndicate Europeen d'Entreprises) 內法國廠家六家，德國廠家一家(Compagnia de Fives Lille, Entreprise Fougereolle, Societe des Grands Travaux de Marseille, Societe Generale d'Entreprises, Syndicat Europeen d'Entreprises, and Philip Holzmann. A. G. of Frankfurt-on-the-Main).

第六章 興築漢津鐵路借款

作者於民國二十五年一月赴華北解決維持華北各鐵路之行政完整問題後，於南歸途中，熟思今後鐵道部之工作，深感與其徒費心力，周旋於「華北當局」，保持不能久保之路線，不如轉移方針，集中力量延築新路，以作將來國防及長江封鎖之準備。蓋就當時鐵道部所管轄之各路，平綏、北寧兩線幾已間接受日人勢力之支配，平漢、津浦兩線以日軍當時在華北之配備，一旦戰爭爆發，黃河以北，必為切斷，不特趁此中日局面尚未破裂之際，先就華中及西南各省之鐵道交通，預為規畫，以中國職員之廣，必可支持相當時日，其最重要之路線為湘黔鐵路，即延長玉萍鐵路自株州以至貴陽。於津浦車中與同行之平漢路局長陳延炯及已故前任平漢路局長沈昌等討論籌措建築資金辦法，僉以為唯有繼續發行第三期建設公債，以充國內用款，但苦於不易得。材料借款。適沈局長告以作者就任以前，西門子洋行（Siemens China Co.）代表聯合德國鋼鐵公司（Schaffhausen & Co.）派翁剛君（Herr von Ungern-Starnberg）與部交涉，願借材料二千至三千萬元，整理平漢鐵路，以西門子洋行認平漢路為營業極有希望之路，故亟欲得一地位，願承借鉅款，而該行在中國久有歷史，更不願讓與脫離華爾夫獨占其美。當查平漢路每年收入，除開支及債務外，每年尚可敷餘三百六十萬元，故基金可無問題。自平回粵後，即與西門子洋行開始談判，以整理平漢名義，向西門子商訂材料借款三千九百萬元，內擬以一部分材料用以整理平漢鐵路，大部份用以建築湘黔鐵路。西門子欣然承諾，於民國二十五年正月廿二日訂立草約，大要如左：

- (一) 材料總額 為三千九百萬元，六年內分批定購，但聲明可續借六百萬元。
- (二) 付款辦法 規定每批貨定妥時，付百分之十。貨到時，再付百分之四十五。其餘百分之四十五，則付以貨到日期後六年滿期之期票。期票以海關金單位計算。至續借之六百萬元材料，自民國二十九

年起每年總償還一百萬元，確效圖後再定。

(三)擔保 並無抵押品，唯為鞏固債權計，設立整理平漢路購料基金保管委員會，債權人得派代表參加。平漢路局按照規定每年擔保基金數目，按月撥交基金會，二十五、六、七、三年每年為三百八十五萬元，二十八、九、三十年，每年三百三十萬元，三十一、二、三年每年為四百十八萬四千元，三十四、五、六、三年每年為三百六十七萬二千元。

(四)利息 期票利息定為年息六厘。

此項草約經院議通過簽訂之後，以其交貨期限太長，與湘黔路擬於三年內完成之期限相差太遠。尤以當時估計株州至銅仁國內用款須五千四百萬元，國外材料祇一千八百萬元，銅仁至貴陽一段國內用款須四千八百萬元，國外材料祇一千六百五十萬元。此項國內用款，僅將第三期建設公債押款，說集不易。且以每年三百餘萬元基金，抵充三千九百萬元借款之擔保，太不合算。若照舊合同還款辦法，將購料期限縮短為三年，則三年須付還一千六百萬，亦非平漢財力所能擔任。故向西門子磋商加借現款三千萬元，或以貨物後所付百分之四十五現款，再借與部方，或祇付十分之一定金，而其餘十分之九俟通車後十年還清，以剩多集現款，而輕負擔。一面以奧脫華夫方面有舊有借款關係，託其代表麥恩納君從中幫忙。七月中西門子團體中代表之鋼鐵聯合出口公司派代表沙爾蘭 (Ernst G. Sauer) 來華主持交涉。同時一再託麥恩納從中斡旋邀與奧脫華夫參加為重要主體，於七月二十五日修改原合同，其修改點如下：(一)平漢整理借款部份由聯合鋼鐵出口公司代表，湘黔借款部份由奧脫華夫代表。(二)平漢路整理材料借款仍為一千萬元，於二十五年至三十一年年中均分六年交清，還款辦法照舊。(三)湘黔路材料為三千萬元，應改為兩年交足，縮短二年。廿五年度完材料價值三百萬元，嗣後每年九百萬。同時以二十五年已為日無多，故實則祇有三年。還款辦法第一年付一百萬元，第二、三、四年每年三百萬元，第五年三百五十萬元，第六年三百七十五萬元，第七、八、九、十、四年每年四百萬元，第十一年三百七十七萬三千元，計為十年零一個月付還。(四)利息週息六厘。(五)湘黔路築

成之後，以路產爲抵押，其辦法與玉南、南萍段相同。(六)借款人要求照玉南南萍辦法，發給公債爲抵押，部方以已有基金，不允照辦。嗣以借款人一再要求，俾爲部方負責之表示，允由鐵道部除出給欠款期票外，另獨立一信託撥計四千萬，由借款人委託中國銀行代表收執。麥思納攜此修改辦法遞返柏林，至十月廬方始遞華開議改訂新合同，並得西門子同意，將原合同廢棄，於十一月二十八日簽字，十二月五日經院核准。此合同之訂立，費時將及一年，其困難由於西門子係代表各廠，並非本身出資，而其代表之廠，在中國尚無投資經驗，當時與脫華夫亦以玉南南萍段借款負擔已重，德政府雖對於廠商擔保借款十分之七，而其餘三成仍須廠家自籌，故麥思納於談判中一再表示困難，結果仍告成功，不得不謂已往玉南、南萍兩合同開端之力也。

此項合同之簽字者爲愛森鋼鐵公司 (Eisenwerk Aktiengesellschaft, Essen) / 克勞伯廠 (the Fried Krupp Aktiengesellschaft, Essen) / 聯合鋼鐵出口公司 (the Stahlunion-Export, G.m.b.H., Dusseldorf) / 與脫華爾夫公司 (Otto Wolff, Köln)。至於西門子廠原係代理聯合鋼鐵出口公司，今改歸該公司出面，故西門子並未出面。

材料借款交涉時，即籌措國內現金用款，適津浦路債票宣布整理，而部方亦持有德國交回中國政府之德發津浦債票計一百十萬磅，原已準備註銷，及整理後票價回漲，又發給無利小票十萬磅，遂以之連同第三期建設公債一千七百萬，向中央、中國、交通三行借用國幣二千二百萬元，月息八厘。倘津浦債票市價適宜，得部方同意，可陸續出售，以舊價贖還借款。於二十五年四月二十九日訂立合同。在銀行方面，以津浦債票自整理後價格高漲，不難銷售，故能承允借此鉅額。在部方則整理債務一舉手之力，而得到一筆可充抵押之財產，湘黔路得以開始建築，寧非天助人之功耶。

查湘黔路係自湘之株州達黔之貴陽，中間路線經踏勘費地踏勘比較，並與軍事當局研究決定，經湘潭、湘鄉、藍田、新化、辰谿、麻陽、銅仁至線長約六百二十三英里。路線決定後，二十五年四月以現金借款已有著落，即先後組織測量隊分段實施工作，並鑽探湘江、沅江、資江各橋樑基，暨株州、湘鄉間各小橋樑基。二

十六年二月全線初測完成，隨即開始分別招標，發包承築自株州至新化長約一百三十八英里之土石方工程，及沿線橋工，預計於二十六年十月底通車。新化至辰谿九十九英里約十六個月竣工。由辰谿至玉屏一百三十七英里由玉屏至貴陽二百三十英里約三十個月竣工。惜抗戰開始，將及通車藍田，而已奉令拆除，耗去工款一千五百餘萬元，材料三百六十餘萬元。

玉南兩萍湘黔借款相繼成立，德國廠家得獲自杭州至貴陽橫貫東西一大幹線之材料權，遂引起各國之注意。尤以英國資本家與中國鐵路投資素有關係者，不得不顧慮今後長江流域鐵路投資之為德國攫奪，亟思有以補救。故英國方面之此後熱心贊助廣梅、浦襄等借款，不得不謂德國之捕是中國鐵路，與有力焉。

第七章 興築京贛鐵路借款

作者到部後，蔣委員長以一旦戰爭爆發，京滬路不守時，必須有一自南京往後撤退之運輸路線。其最妥之線路，爲利用江南鐵路自宣城站爲起點，向南行經寧國、績溪、徽州、再折東行經威坪、淳安、而達龍游、衢縣、與浙贛路啣接，名爲京衢鐵路。嗣以此線離海邊太近，且沿線無甚出產，缺乏經濟價值，因改自徽州逕向南行，經休寧、祁門、而入贛境、經浮梁、樂豐、而達貴溪，不特在軍事上爲優越，且沿線木材紙張瓷料煤斤均甚豐富。全長二百九十八英里，稱爲京贛鐵路，計需外洋材料九十萬鎊，國內工款約三千四百萬元。而當時可充抵押之財源，幾已搜索殆盡，不得已求之英庚款。因英庚款於民國二十五年前，尚積存計款英金十二萬五千鎊，民國二十五年復有鐵道部付還英庚款前借料款英金十九萬五千鎊，可再續借，復經導淮委員會願意，轉借該會可借料款十三萬鎊，總共可得四十五萬鎊。於二十五年七月間開始與英庚款委員會交涉，一面贖借上項四十五萬鎊現款，一面商該會以鐵道部今後逐年應還該會之款，再續借於本部，俾由部以此爲擔保，向中外銀行加借款項。遂進行向怡和洋行加借料款四十五萬鎊，同時與各商業銀行商借國內工款一千四百萬元。均由庚款會擔保，分十年清償本息。嗣怡和洋行與匯豐銀行協商，於十一月中答覆同意照借，唯請求怡和承借料款及英庚款之四十五萬鎊共九十萬鎊，材料統交怡和經手採辦，怡和聲明借款不折不扣，但索購料佣金百分之三，按九十萬鎊計算，作爲酬報。至中國各銀行方面，以中中交三行已有湘黔路二千三百萬元之借款，不獲再借，不得已向金城、鹽業、中南、大陸、四行儲蓄會，浙江興業銀行等商借，先祇湊得九百萬元，後由突通、農民加入湊足一千四百萬元。於二十五年十二月十一日由鐵道部、中英庚款董事會、怡和洋行、匯豐銀行、及中國銀團四方共同簽訂總合同，另由鐵道部與怡和、匯豐及中國銀團各簽訂分合同。

一、借款 向中英庚款董事會借用料款四十五萬鎊，向怡和洋行及匯豐銀行借用料款五千萬元，向中國銀

團借一千四百萬元。

二、擔保 鐵道部向中英庚款會所借完成粵漢鐵路借款還款辦法重行規定，每年應由（一）粵漢鐵路廣韶段及韶關至湘粵兩省交界處一段之營業收入項下，提出國幣二百七十萬元，（二）首都輪渡營業收入項下提出國幣五十萬元，（三）國有各路客貨運加價收入項下提出國幣三百萬元，共六百二十萬元，如收入不敷時，由部方負責於三個月內補足之。

京贛路預計二十七年年度可以通車營業，自二十八年起於營業收入項下每年儘先提出國幣二百萬元。

上述兩款由部路按月撥交基金委員會，該會由鐵道部、庚款董事會、怡和、匯豐、及銀團各推代表二人組織之。委員會收到基金後，先撥付粵漢鐵路向庚款會所借各款之利息，應還本金數目，即以此轉借於京贛路，代償怡和、匯豐、及銀團借款。而怡和、匯豐有優先權。此節中國銀團方面爭執甚力，惟怡和、匯豐對於鐵路材料借款，久已裹足不前，再商請予以優先償還，不得不稍為遷就，如每年度本息不能全數償清時，須於下年儘先補足之。查中英庚款會應收回之本金，自民國二十六年至民國三十五年，共得國幣一千八百七十七萬元，此為第一擔保。此外並以京贛路全部財產及收入為第二擔保。查該路建築費當不敷一千萬元，將來續有借款時，除上述先提出二百萬元外，餘款應作為新舊借款之共同擔保。

惟中國銀團方面，以便於周轉起見，請求發給一種證券為擔保，因發行二十五年京贛鐵路公債一千四百萬元，年息六厘，十年還清，其基金來源，即上項所述之基金。

三、期限 中英庚款會四十五萬鎊借款及轉借之款，在民國卅六年前僅付利息，自三十六年起，分二十年還清。怡和、匯豐、及銀團借款，統分十年還清。

四、利息 中英庚款按週息五厘計算，怡和、匯豐借款按週息六厘計算，中國銀團借款按月息九厘計算。此項借款合同之簽訂係另一方式，可稱無法中之一法。幸有中英庚款會之提倡，怡和與中國銀團之協助，

否則難無法成立。蓋此項借款之担保，名爲中英庚款，實則仍是鐵道部各路解款，等於以部之信用担保。惟至此則可借款之財源已至羅雀掘鼠之境，但京贛路建築國內工款須二千四百萬元，此時祇借到一千四百萬元尙待籌措，其籌款之難，可窺一斑。

該路於二十五年十一月中分皖贛兩段開始興築，以兩省交界之道湖爲分界。皖段一百六十八英里，自宣城至道湖土石方及橋涵隧道等工程大體完成。并已鋪軌至歙縣，完成行車路線約九十九英里。贛段道湖至貴溪一百二十四英里，以工程進行較皖段爲遲，道湖與貴溪兩端之運輸均極困難，至二十六年十二月祇鋪三十一英里，不幸戰事爆發，宣城於十一月失陷，皖贛兩段旋即折廢。

第八章 興築寶成材料鐵路借款

寶成鐵路由隴海鐵路之西端寶雞起始，南下以達四川省會之成都，對於國防及經濟均極重要。當時預料一旦中日戰事爆發，設或敵人進擊，將瀘關以東之隴海鐵路切斷，則西北國防民生須賴西南資源接濟。此線貫通西南西北，可以便利部隊及物資之運輸，意義之重大毋待贅言。即在平時，對於西北資源之開發，固有極大貢獻，而與隴海及成渝兩線業務，更得莫大利益。

自隴海鐵路整頓後，比銀團深慮與番，亟願繼續參加中國鐵路建設，因向比銀團提出新借款，為實行整理舊債之條件。當時估計寶雞至成都四百四十七英里，需國外材料二千七百六十萬元，國內材料六百九十萬元，國內工款工程及運費八千零五十萬元。因於二十五年四月一日函駐比朱公使鶴翔，請其向比銀團提出磋商供給材料，並借現款四千萬元，以供工程用款之半數，其餘擬由本國銀團担任。至五月七日，接朱公使電稱：比方以隴海路債票信用尚未恢復，不能再發新債，惟極願充分供給材料，以國幣五千萬元為度云云。嗣由朱公使在比接洽，並由部與比銀團駐華代表耶勃脫（M. Henie Lambert）再四磋商。對於供給現款一事，以隴海債票市價祇有二九折及三折左右，尚未回漲，無法發行新債，而銀行任借長期墊款，尤為比國銀行習慣所不許。即供給材料五千萬元，已須由比銀團籌措一部分現款，交於廠家，實已盡其最大努力，墊借現款一節，實難照辦。不得已祇好就材料借款方面研究辦法，當即提出條件：材料借款五千萬元，每訂材料一萬噸，給予期票四十八張，每三個月償付本息四十八分之一，計分十二年還清。利息週息六厘，以築成之鐵路路產及其收入，與其他參加投資同享担保權利。同時朱公使來函提及比銀團深諒該路需要現款之急要，建議五千萬元材料中，除寶成路自用者外，可移用於他路，再以他路應付材料價現款，用之於寶成，以為補救。在比銀團籌部方着想，亦已煞費苦心，惟對於本部所提材料借款條件，則提出「最困難之對案」，以比政府對於材料信用担保百分之六十五。

要求材料借款半數，須由銀行担保，以保證對於廠家須供給一部分現款。此項部分現款若無擔保，係由銀行向銀行商整。至還款期限，祇九六年。二十五年六月一日答以借款期限至沙七年，惟須用逐次遞增辦法，亦以應前幾年之負擔，銀行担保勉允三成五，即比政府不能供給担保之數。至六月二十二日接北京來電，比內閣已核准材料墊款總額為四百萬五千萬法郎，派郎勃脫與部討論詳細條件。於八月二十五日與比國銀行公司名爲 *Compagnie Generale de Chemins de Fer et de Tramways en Chine* 簽訂合同，並由該公司聲明會同該公司名爲 *Societe Belge de Chemins de Fer et de Tramways en Chine* 會同辦理，以右爲擬定海峽鐵路購料合同。其條件如左：

- 一、總額 四萬五千萬比法郎，即應於四年內平均分批訂購，即每年支用一萬一千二百五十萬法郎。
- 二、期限 分七年還清，第一年還百分之三，第二年百分之四，第三年百分之六，第四年百分之十，第五年百分之十八，第六年百分之二十四，第七年百分之二十九，八。
- 三、利息 週息六厘，自材料到達之日起算。
- 四、担保 (甲) 每月村款數之百分之三十五，應由一般實中國銀行担保。(乙) 以實業至成部鐵路之收入爲第一担保。(丙) 以郵海、汗洛之收入，除去兩路已有借款抵押之餘數，爲第二担保。銀行

二、粵省鹽稅附加稅，年約二百七十萬元，為付惠基金，不足之數，由鐵道部填補之。債票由鐵道部財政部會同發行。

三、五年後分十五年還本，由廣梅鐵路收入項下及鹽稅附一稅項下撥付。

四、廣梅路完竣後，與廣九路相接，故管理方面當與廣九路有等合作辦法。粵漢路與廣九路之接連，英方渴望已久，為互利起見，當於廣梅路及黃埔港完成時，確立一聯運辦法。

五、合同格式，仿照完成滬杭甬路合同，亦設立基金保管委員會。

至二十六年一月十六日，接獲豐來信，知英財部及倫敦銀行界初步大體贊成，但尚須與新銀團員協商，以照新銀團契約，如在國外發行中國債票，應由新銀團共同參加承受，如團體中有不願承受者，方得由其他團員担任之。惟英銀團既已初步大體贊成，嗣後即用全力與英方交涉，不意種種難關，相繼發生，公議之旨，日一、日人要求參加問題。二十六年二月二十五日，東京日本總領事來訪，以英銀團會將廣梅債款事通知日

本銀團，詢問其中經過情形。當告以此事發生於廣東省政府，發起自組公司，招募商股，建築鐵路，惟論求中央政府撥助建築基金，鐵道部以本身財力不充，因向中英銀公司商借材料費及建築款項，而中英銀公司以銀行無法長期墊款，建議發行債票，部方對此並無異議。同時駐粵日本總領事往訪廣州市會市長，謂日本已準備加入廣梅借款，並謂日本亦可單獨供給材料費。市長答以籌款方面，已有辦法云云。當將以上情形通知英方。速籌補救，不必在倫敦發行債票，仍照滬杭甬辦法，在中國發行債票，以免日本參加。

二、四國新銀團問題。新銀團成立以後，始終未得中國方面之同意。英法兩國亦知新銀團不得不得中國之歡迎，且銀團中有日本銀團，更必增加中國人之反感，故亟思有一機會或根本取消新銀團，或得單獨行動之自由。英國新銀團代表愛德華斯爵士向來擁護新銀團，嗣亦更變態度，主張改組或取消。自廣梅借款問題發生，英國即開始與美國接洽，准許英國單獨借款，一面與法日交涉。並於二十六年四月

中

中

中

中

中

中

中

中

中

中

中

中

中

中

中

中

通告新銀團，大致謂以種種原因與事實，認為新銀團徒足障礙國際與中國經濟合作，建議由各關係國自動取消，可避免一切困難。并謂目前關於中國所需建築鐵路款項，英國願意承借，但仍可隨時與其他銀團分子相構合作。及五月七日接匯豐卡塞爾函通知，新銀團委員會已答覆英國，大致謂關於新銀團根本問題，由各政府間討論解決，惟目前對於英國與中國單獨接洽之廣梅鐵路借款，不持反對。至此英國方能自由進行。而日人參加借款之困難，亦自然解決。嗣悉五月二十六日英銀團又函告新銀團，謂英國擬將單獨借款之數額擴充至一千五百萬鎊，因當時鐵道部正與英方交涉浦口襄陽借款，再告以尚須展築三水至梧州及梅縣至貴溪之路線，所需款項，均包括在內，約需此數。

三、鹽稅擔保問題。最初與廣東省政府商議，加徵粵省鹽附稅每担法幣三角五分，每年約可得二百七十萬元，為發行二千五百萬元公債之特息基金。是時，蔣委員長力主經濟建設事業，須另籌專款，充作基金。因由財政部決定由各省一律征收鹽稅附加，作為經濟建設專款，每年除粵省外，約可得二千萬元。故於英銀團借款三百七十萬鎊草約內所規定之鹽稅附加，可改訂為借款息金如粵區所增鹽稅不敷時，可提撥經濟建設專款之鹽稅附加補足之，如路款收入不敷，或此項附稅取消時，應由鹽務總局在鹽餘項下如數補足之。本金由廣梅路收入項下撥付，不足時，由鐵道部補足之。正當交涉進行之際，孔財長為英王加冕赴英，擬與英商銀行簽借大借款，並擬與英商銀行及經濟建設之用，并擬以關鹽兩稅為擔保。五月中來電以廣梅合同優及鹽稅，主暫緩進行。當時廣梅草合同已經廣安簽到倫敦，匯豐正擬開始籌備發行債票，與銀行界討論時，竟以為本息擔保條文過於複雜，為便於推銷計，須直截了當指明本息統以鹽稅為担保。因此孔財長更持反對，在奈個人亦以本金若以鹽稅担保，則此後鐵路借款完全依賴財政部之收入為担保，而財政部本身需款舉債時，將望無財源可實担保。與匯豐方面一再磋商，毫無結果。六月二十一日接愛遜司來電，謂作者主張以中國鐵路財政置於自力担保債務之本位用意誠善，但此時克利斯浦借款及滬甯路借款均未按期還本，廣梅路借款倘非具有確實之基金担保本息，

恐難獲得市場之援助等語。同時李滋維斯爵士來電，謂倘自對希望以低廉之利率發行本債，誠恐難獲，且以非以鹽稅為本息担保，恐難成功。倫敦金融界均深信此為忠實之建議等語。當將以上情形報告。蔣委員長，電覆孔財長，謂於七月廿一日接孔財長電，允以鹽稅担保，而廣漢橋樑鐵道，局勢大變矣。

當與粵省府討論以鹽附稅撥充公債時，桂省查稍有異議，因粵省鹽金全歸部，銷於桂省，桂省所以廣梅路與桂省無直接關係，請速運往鹽斤免于附加，或即將運桂鹽斤所征附稅，另存作為桂省發債公債。建築桂省鐵路之用，或由部直接建築廣欽州或合賓縣之梧州或柳州兩寧龍州鐵路，實當告以正與英方磋商建築三水至梧州鐵路，如果此線未能成功，部方當代為籌劃廣肇龍州鐵路，是如粵省解之，後桂省對於鹽稅問題，願表示同意。

二十六年七月三十日非部長，及鐵道部部長會銜，鑒中英銀公司代表培諾（P. B. B.）之建議，銀公司代表李德橋，向在倫敦簽發廣梅鐵路借款合同，其條件如左：

- 一、借款三百萬鎊，名曰廣梅鐵路五厘金鎊借款。
- 二、利息。年息五厘，建築期內由鹽餘項下支付，建築完成後由鹽收入項下支付。如有不足，由鹽稅收入項下扣除已有之內外債担保後之鹽餘項下補足之。
- 三、還本期限。借款期限為三十年，自五年之後開始還本。由鐵路收入項下撥付。如有不足時，由鹽餘項下撥付。未借款利息後補足之。
- 四、手續費。於發行價格中扣除百分之五為手續費。
- 五、用途。借款中景預存一百萬鎊，在倫敦為贖積之用。亦委託中英銀公司為贖積代表，並給與經理費四厘。餘二百萬鎊交與中央銀行存充外匯基金。由中央銀行在國內支付法幣，備付建築用款。
- 六、基金委員會。設委員六人，財政部、鐵道部、廣東省政府、中英銀公司、建設銀公司各派代表一人及鐵路局長。其職權與各路已有之基金委員會相同。
- 七、會計稽核。由債權人指派會計稽核一人。

八、合併於其他借款 在本借款發行債票前，若中國政府認為有將本借款與其他鐵路借款或經濟建設借款合併之必要時，中國政府得向本合同有關各方接洽，將本合同加以修改。

合同簽訂後，即成立廣東鐵路股份有限公司。此時社會方面熱心開發與鞏固海南島，故將經營海南島鐵路及港埠之特權，一併賦與公司，其條例大要如左：

一、特權 建築及經營自廣州至梅縣之鐵路幹線及延長線與支線。建築經營海南環島鐵路幹支線，高雷半島之鐵路，並經營海南島之開發及榆林港之開發。

二、股本 總額五千萬元，先募二千五百萬元，鐵道部認一千萬元，廣東省政府認五百萬元，餘由建設銀公司担任募集商股。

三、探息 股息七厘，由鐵道部及財政部指定專款保息，先儘商股，次付官股。債票發行事宜，由中英銀公司擔任，債款募集後，將債款交與鐵路公司。募集商股，組織鐵路公司，由建設銀公司担任。另由鐵路公司與中英銀公司及建設銀公司訂立合同，規定鐵路公司與銀團關係，凡借款合同所規定事項，鐵路公司應遇事與銀團合作，鐵路公司所得特權，如有借款必要時，當先儘銀團，嗣以蘆溝橋專變，債票中止發行。

該路測量工作，於合同簽訂以前業已完竣，計自石灘起至梅縣止之幹線長二百十八英里，及由香坑起至潮安止之支線七十五英里，全線共長二百九十三英里。所需工款預算幹線國內用款計國幣二千六百萬零二千元，國外用款計國幣一千三百十八萬七千四百元，共三千九百九十八萬九千四百元。支線國內用款九百十六萬三千一百元，國外用款四百四十七萬七千四百元，共一千三百六十四萬零五百元。兩共須五千二百八十二萬九千九百元。預定自二十六年八月起十八個月完成，並已準備第一第二兩段九十九英里土石方，終以中日戰變，工程完全停止進行。

第十章 興築浦襄鐵路借款

民國二年與英國華中鐵路公司所訂之浦信鐵路借款合同，爲英金三百萬鎊，建築由津浦鐵路南端之某地方至東漢鐵路之信陽附近，長約二百八十英里。以歐戰發生，未能發行債票，而中止進行。二十五年整理滬海債票時，爲向比國國債商實成鐵路借款，曾派前平綏局長沈昌至比接洽，旋沈事畢於七月中赴英，晤匯豐董事長及英鐵道主席愛遜司。愛告以英國有意向中國鐵路投資一千萬鎊，並提及對於川湘路綫，頗有意投資，在債票未能發行前，可先在材料墊款云云。因知英方派李滋羅斯爵士來華襄助改革幣制時，似英政府已有默契可借一筆鉅款與中國，一面建設鐵路，一面充實法幣外匯基金。故與英銀團商量廣梅路借款時，即提及將浦信合用條改爲浦襄鐵路借款，即自浦口附近之烏衣，築至平漢路之花園站，再由花園延長至襄陽、老河口，總長約四百六十餘英里。以襄河一帶素稱富庶，可以逐漸開發，且使陝西直通長江。英國對於浦信、寧湘兩綫以有舊合同關係，沿綫情形早已明瞭，因之與其磋商浦信借款，較之他路爲易。而浦襄綫一旦完成，則自南京至漢口昔需輪運三日可達者，今不過十小時，由軍事政治言，設黃河以北爲敵侵佔，津浦與平漢兩綫之南段仍可溝通，可加強南京武漢之保衛力。由經濟言，襄河一帶物產，可以由鐵路轉運經上海出口，於開發皖南、豫南、鄂北產糶更有莫大利益。是以磋商廣梅借款時，函向英方提出浦襄鐵路借款，英銀團當允同時進行。合同條件磋商就緒，借額因增築花園至老河口新綫較浦信舊合同增一百萬鎊。其最重要之點，仍爲利息担保，原規定以建設事業專款之附加鹽稅爲付息基金，如有不敷，由鹽稅餘款項下補足之。其時孔財長正在英國擬以鹽關兩稅商借鉅款，一再來電主張先訂廣梅借款，至於浦襄合同應俟其大借款成功後再行提出及。廣漢橋事變發生，廣梅匆促簽字後，浦襄悉照廣梅合同條件，於八月四日亦在英簽訂合同。銀團代表簽字者爲財政部、鐵道部、原簽浦信合同之英國華中鐵路公司、及中國建設銀公司。查華中鐵路公司原有一部分法國資本參加，惟其主體仍爲中英

銀公司，其合同大要如左：

一、借款 英金四百萬鎊，名曰中國政府建築浦襄鐵路五厘金鎊借款。

二、利息 常年五厘，在鐵路建設期內，由普通鹽餘項下撥付，建築完成，先由鐵路進款項下撥付，如有不敷，由普通鹽餘項下如數補足之。

三、還本 借款期限為三十年，五年後開始還本，先在鐵路收入項下撥付，如有不足，由普通鹽餘項下撥付。

四、發行手續費 於發行價格中扣除百分之五為發售發行手續費。

五、用途 (一) 償還華中鐵路公司舊浦債款三千萬鎊。(二) 鐵路建築用款及材料用款，內須劃出二百三十萬鎊存在倫敦，為購料之用，餘數交中央銀行存充外匯基金，一面由中央銀行在國內支付法幣，備付建築用款。

其餘一切條件，均與廣梅相同。

第十一章 興築貴梅三梧鐵路借款

廣海、浦襄兩合同商訂之際，以英方曾有一千萬鎊借款之表示，除廣梅三百萬鎊，浦襄四百萬鎊外，尚餘三百萬鎊，可資利用。當以廣梅路與浙贛路及京贛路三路若能銜接，則蘇浙粵三省可以貫通，於中央與西南之交通，及粵省兩省鐵產之開發，均有莫大裨益。因擬由梅縣經閩之汀州而達贛之貴溪，與京贛浙贛相接，約四五〇英里。同時并以廣西方面一再表示，廣梅借款担保品之粵省鹽稅附加，其中一部分係廣西人民負擔，希望用之建設廣西鐵路，因廣西僻處內地，若無鐵路交通，廣西在經濟上始終與外界隔離，即政治上亦難期有所建樹。故擬將廣三鐵路自三水展築至梧州，約一百三十七英里。以上二綫約共需八百萬鎊，適等於甯湘舊合同借款所訂數目，因向英銀團磋商，作為修改甯湘合同，俾英國方面對於新銀團易於應付，以新銀團或反對新借款而不反對修改舊合同。英方允備廣梅、浦襄兩借款債票發行順利時，即繼續進行貴梅與三梧鐵路借款。嗣於二十六年五月二十六日，英銀團代表愛迷司致函三國銀團，謂英國銀團總過多次會議之結果，擬將廣梅借款自二百七十萬鎊增至一千五百萬鎊，用以包括建築自梅縣至貴溪，及三水至梧州兩路，共需八百萬鎊，及浦口至襄陽綫四百萬鎊，貴梅、三梧兩綫借款，即代替舊訂之甯湘借款合同。以上各項擬於需款時分期發行，惟廣梅借款應按原議首先辦理。英國銀團對於借款合併計劃從未反對，故希望其他各國銀團對於上項合併計劃之建議予以贊同等語。嗣主觀之不可知英國對於修築貴梅及三梧兩綫，已決定準備投資，若無廣梅借款之發生，則貴梅三梧鐵路合同，亦難繼廣梅、浦襄之後相繼成立。

第十二章 興築貴昆鐵路借款

自湘黔路開始興築以後，即籌劃自貴陽起點之延長綫，或展至重慶，或展至昆明。兩綫比較以展至昆明較爲重要，因可與滇越鐵路聯接，溝通海口，庶幾西南間可有兩條出海路綫，一經粵漢而至香港，一經貴昆而至海防。同時若與法銀團磋商借款，以未來之貴昆與滇越鐵路相接，法銀團必更感有興趣，故決定先築貴昆路。在成渝借款合同中，以此路之投資優先權許與法銀團再轉與中國建設銀公司合作辦理，惟成渝借款合同將簽字以前，曾詢問法銀團代表，究竟銀團得到此優先權後，是否不久即可進行商談借款。彼等謂非俟成渝借款合同進行順利以後，未便再談貴昆借款。當時即提議撤回此優先權，惟法銀團代表以貴昆投資優先權一節，成渝合同湖始談判時，即有此議，若再變更，則討論將及一年之成渝合同之勢將翻案，堅持保留，不得已仍列入合同條件之內。及成渝鐵路合同於二十五年十一月十六日簽字發表後，上海東方匯理銀行經理迭羅也（D. J. D.）及承辦正本墊款購料之巴黎工業公司代表漢佛樂（L. A. L.），十一月二十一日來見，謂滇越鐵路方面頗希望貴昆路之完成，因不特有裨於滇越路，且有助於海防商務。滇越鐵路係由東方匯理銀行投資，故東方匯理願居間幫助此路之成。詢問可否商談，當答以成渝路借款銀團並不熱心此路，故儘可商談。

成渝路合同商談時，曾於二十五年二月中以組織川黔鐵路公司辦法，電告雲南富滇銀行總辦連雲台，詢其能否轉商龍志舟主席，仍照川省成例，出資若干，與鐵道部及中國銀團合組一滇黔鐵路公司。當即得龍主席復電云，湘黔滇黔二綫，希望同時着手，並請早日組織公司，負責進行。並得羅君覆電謂，雲南應參加投資數目，由部決定，無論如何困難，必盡力以赴，雲南方面既有此表示，於此後與東方匯理銀行經理之談判，助力不少。

十一月二十七日東方匯理經理及漢佛樂來車約，條件大致如下：

(二) 債權代表人爲漢越鐵路公司。(三) 鐵道部組織總辦鐵路公司，由部與雲南省政府各任股本，並由商辦參加，組成之漢越鐵路公司，約同法國及安南資本家組織銀團，担任供給資金。(三) 滇黔鐵路公司發行金券，由財政部鐵道部無條件担保，年利五厘，本息以鐵路財產及收入爲担保。此項債權先由銀團承受，隨後在市場公開發行，並得在中國發行。(四) 滇黔鐵路公司股款，在建築期間內，可用以積付積累息金。(五) 銀團推若工程稽核會計稽核各一人。(六) 公司備料由銀團代理。(七) 滇越鐵路公司承包鐵路建築工程，但須分包與中國包工，儘量用中國工人。(八) 鐵路用標準軌，惟於建築期間，爲便於運料起見，得暫鋪狹軌，並租用滇越鐵路機車車輛，另由鐵路公司與漢越鐵路公司商訂合同。(九) 鐵路完成後之收入，除付開支及償付本息後，如有餘款，專款存儲，俟存足未償債款十分之一時，方准自由應用。(十) 此項契約以六個月爲有效期間，將來以此爲根據，訂立正式合同。

鄂方對於上項草約稿，提出一對案，即希望收回漢越鐵路滇境一段之管理權。因該段照光緒二十九年所訂辦法，由滇越鐵路公司承築，以八十年爲期，在此期內管理權完全屬於漢越鐵路公司，無異在中國境內有外國人所有之鐵路，故爲保全鐵路行政權之完整起見，亟應設法收回，自行管理。此次兩代表既係代表漢越鐵路公司，因擬一洽約稿交與代表，提議河口至昆明一段，交與滇黔鐵路公司，代爲管理，以三十年爲期，以示中國政府對於收回主權之中，仍顧全以往合同。兩代表以茲事變更合同，關係政治、外交，應由兩國政府交涉，法銀行方面無法討論此事。不得已祇好從緩討論。吾方既不能有所獲於漢越鐵路公司，則借款合同若與漢越鐵路公司訂立，將來漢越鐵路之對於貴昆路，不免以債權者關係處於優越地位，等於南滿鐵路之對於其他南滿路投資建築之滿州各中國鐵路。因向法代表提議，借款合同必須由銀團出面商訂，並將草約稿往返磋商，至二十六年一月九日大致就緒，其條件如左：

- (一) 貸款人爲法郎銀團，由東方匯理銀行經理迭羅 (De Raux) 及巴黎工業公司經理漢佛樂代表簽字。
- (二) 鐵道部擔任組織滇黔鐵路公司，資本二千萬元。

(三) 銀團擔任承受債票，籌集資金。

(四) 債票總額四百萬鎊，三十年為期，第六年起開始還本。如建築資金不敷時，得增加債額。債票本息以鐵路財產及收入為擔保。其發行價格於發行時隨時商訂之。

(五) 銀團得向法國中國及其他國家商允在各該國市場發行債票，並得以債票向銀行磋商借款或利用匯票出味信用擔任及其他方法，通融資金。

(六) 銀團得推荐工程稽核會計稽核各一人於鐵路公司。

(七) 銀團代表鐵路公司在國內外採購材料，給與手續費三厘。

(八) 銀團組織一建築公司，承包鐵路工程，但須受中國總工程師之監督，並須分包與中國包工，及雇用中國工人。

(九) 鐵路標準用標準軌，惟於建築期內得暫鋪狹軌行車，至開始換鋪標準軌之程序，應於正合同內規定之。

(十) 鐵路收入除開支及債票本息外，應專款存儲，積滿未償債額之十分之一後，方得擬用。

(十一) 鐵路公司應出一信託據，規定以一中國之銀行為債權人之信託人。

(十二) 仿照各路設立一基金委員會。

(十三) 草約以五個月為限。

與法代表開始接洽後，於二十五年十二月二十七日即向獲得貴昆投資優先權之中國建設銀公司提出貴昆借款條件：(一) 商借料款約國幣四千萬元，建築用款國幣五千萬元。(二) 利息週息六厘。(三) 以路產及收入為抵押，並由鐵道部擔保。希望於兩個月內解決此事，並聲明否則取消投資優先權，以便部方得與他方面進行交涉。嗣經請求展長磋商期限，並放寬借款條件。當又致函建設銀公司，允再展長一月，借款條件未便變更。乃建設銀公司於二十六年一月十二日復稱：正與法銀團磋商之中，所展期限過於短促，為迅速起見，部方

派員與銀公司及法銀團共同討論，惟對於借款內容，及磋商期限，希望從長計議，並附來法銀團致該公司函，聲明願意即時開始磋商。成渝借款之法銀團對於貴昆鐵路借款原極冷淡，及東方匯理銀行願意進行，中法工商銀行又恐為東方匯理攫取其在中國甫經得到之鐵路投資之領袖地位。而東方匯理銀行以其在中國及安南之悠久歷史，及其雄厚實力，不甘居於後起而資力薄弱之中法工商銀行之下，因起而競爭貴昆借款。在部方非利用兩法國銀行之競爭，無法促進貴昆借款之成立。但無論何方承借，其資金必須出之法國國家出口信用擔保，而會同必須得法國政府之同意，因此其最後決定，仍操之法國政府之手。當時駐華法國大使為那齊亞(M. Nageon)，主張法國銀團不應自相分立，對於中國鐵路借款應聯合成一銀團。嗣東方匯理銀行及巴黎工業公司知成渝銀團不肯放棄優先權，而法使及法國政府均傾向於借款銀團之統一，不得已邀中法工商加入，由東方匯理為領袖。但法銀行方面聯合一致之後，隨即發生建設銀公司之加入問題，東方匯理希望與中國政府直接訂約，而中法工商以有成渝借款及有合作合同關係，勢難拋棄建設銀公司。在部方則以既對於建設銀公司許以優先權，而公司宗旨又在補助鐵路建設，故部方表示希望公司參加。最後至三月中，巴黎方面決定仍由巴黎和蘭銀行為主體，由拉柴兄弟銀行、東方匯理銀行、中法工商銀行，參加成一銀團，擔任貴昆借款，並指定上海東方匯理銀行經理迭羅(M. de Rauk)、中法工商銀行經理巴爾(M. Bar)、及巴黎工業公司漢佛樂(M. Paylovel)為銀團代表人，正式由中法工商銀行通知部方，並告法京即派代表來華開始談判。同時部方為尊重建設銀公司之優先權起見，致函該公司告以法銀團經過情形，並聲明將來與新法銀團討論，當仍以一月九日草約條件為根據，在新代表未到以前，繼續與三代表磋商。及五月八日成立草約，其與一月九日草約不同之點：(一)加入中國建設銀公司。(二)債票利息，發行價格，及幣制，統俟發行時按照市場情形決定。(三)為優於法銀團利用國家信用擔保起見，鐵道部或鐵路公司於債票之外，發給由債票擔保之期票，自簽發日起，以十二年為限。在公債一部或全部未發行以前，鐵道部或鐵路公司應發給一種短期債票，抵用墊款法金五千萬法郎，或其同等金額之貨幣。期票期限另訂之。(四)建設銀公司保留其參加投資建築貴昆鐵路之權。(五)草約期限自

五月八日起至八月十五日止。

五月底新派法銀團代表夏第 (M. Eugene Chardy) 抵華，渠係一久在非洲服務之退職工程師。六月二日來見，開始討論正式合同。彼提出主要之點爲債票擔保問題，以備以鐵路收入爲擔保不甚充足，希望另指可靠財源，估計第一年需基金一百萬元，第二、三年各二百萬元，第四、五年各四百萬元，第六年起年需五百萬元。其次爲債票未發行以前之墊款問題，在部方認爲五千萬元法郎爲數太少，不敷應用。關於可靠財源指抵基金一節，法代表堅持甚力，不得已擬半由部方指定正太收入擔保，半由滇省以鹽稅或釐稅擔任，如滇省財政爲難，可由中央在建設專款鹽稅附加基金內撥足之。惟必須法銀團允承全數墊款，不以債票遲延發行而妨礙工程進行，方能許以附加擔保。同時債票發行數目四百萬鎊，恐不敷應用，要求改爲六百萬鎊。而法銀團希望先知附加担保爲何種財源，方能考慮墊款增加數目。因此相持不決，及廣梅合同簽字，法代表即援例要求以鹽餘爲附加擔保，正將簽訂合同之際，蘆溝橋事變已起，勢難急速簽約，不得已將草約有效期限展至年底，談判因以告終。

貴昆路線自黔省之貴陽起點，經平壩、安順、鎮寧、貞豐、安龍、新橋、經滇省之羅平、陸良、曲靖、楊林、而至昆明，長約四百八十英里。在民國十八年曾派隊測勘，惟安龍至貴陽一段計一百七十英里，尙未勘察。二十六年初組織兩測量隊前往分頭測量，一隊測量安龍至貴陽一段，一隊測量由曲靖經宣威、水城、大定、而達遵義之比較線。自昆明至遵義一段，地勢險峻，橋樑隧道山工均極繁重，計築路建築費估計每英里需二十五萬元，共需一百萬二千萬元，國內用款占百分之六十五合七千八百萬元，國外材料用款占百分之三十五合四千二百萬元，完成期限，當在四年左右。

第十三章 改善舊路借款

已成舊路均在二、三十年左右，連年以內戰頻仍，各路線有消耗而無補充，橋樑軌道均已陳舊，不堪任重，機車車輛日見損壞，為履行整理債務條件，增加進款起見，為適應社會工商各業需要起見，均有改進補充之必要。建築新路固屬必要，而改進舊路尤為急切。其主要者為整理平漢借款，改善京滬設備借款，浙贛接軌借款，茲分述於左：

整理平漢借款 平漢工程最切要之問題，為重修黃河大橋。該路自光緒二十九年六月開工，三十二年閏四月竣工，三十二年五月二十三日通車，迄今已近三十年，橋樑傾頽情形，岌岌可慮，必須詳籌修復或就原橋修復，或重建新橋，亟宜從速進行。最初與西門子商量借款，主要目的即為黃河橋樑材料。嗣與湘黔借款合併討論，於借款合同內規定一千萬元，由聯合鋼鐵出口公司代表為訂購整理平漢鐵路之設備及材料。自民國二十五年十二月一日起，至民國三十一年十二月三十一日止，分年訂購，第一年為四百萬元，第二年至第六年每年訂購一百六十萬元，簽訂合約時，先付貨價百分之十，餘數分二期交付，第一期半數於提貨單交到鐵道部時支付之，第二期於交貨起滿六年後支付之。總額於十二年零七個月內付清之。利息按週年六厘計算，至逾期利息，按週息三厘計算，於六年後付給之。修建黃河橋工程如有邀外國行號投標時，該公司有優先權。及材料單送交該公司訂購時，蘆溝橋事變發生，訂購合約即取消。

改善京滬鐵路設備借款 京滬路所負債務計已中籤未兌付債票為九十二萬八千鎊，欠付逾期利息為二十萬零八千鎊，未抽鐵債票為一百八十五萬五千鎊，應付未付餘利小票，民國二十二年二十三兩年欠付國幣七十六萬五千元。負債繁重，按照當時收入年約一千四百萬元，開支約千萬元，盈餘四百萬元，而經常定額進支支出，月約七十萬元，淨餘不過三百三十萬元左右，僅足敷償票利息及過期利息之用，無力償還本金。加以該路

開車以來已三十年，若不迅速改進，不特不能增加收入，償還債務，且恐行車能力逐漸減退，收入益見減少，故必須續借新債，補充設備，以期增進運輸能力，同時亦可增加償債能力。其改良計劃擬先從下列六項着手：

- (一) 改良調度設備。(二) 裝置自動區截電氣號誌。(三) 補充機車車輛。(四) 完成上海蘇州間雙軌。
- (五) 添備新式汽機客車。(六) 加固正線軌道橋樑。約計所需款項為國幣二千三百三十八萬元。當與中英銀公司磋商，該公司允整借八十萬鎊，於民國二十六年六月一日簽訂改善京滬鐵路設備借款合同，其條件如左：
- (一) 借款總額八十萬鎊，簽訂合同後先交四十萬鎊。第二期二十五萬鎊，於二十七年六月一日交付。第三期十五萬鎊，於二十八年六月一日交付。

(二) 利息年息六厘，於該路盈餘項下支付。

(三) 還款辦法，自民國二十七年七月一日起，每月將鐵路現金進款總數之百分之十，撥存匯豐銀行，專款存儲，按照還本付息表撥付。

(四) 借款用途，第一期交款敷設南翔、蘇州間之第二軌道，裝置南翔蘇州間行車號誌，及所需改革或添加之車站佈置，改善及更改站場，添購新機車新客車各八輛。第二期交款，購置及裝置鐵路全綫新式號誌，及換舖幹線一部分新軌，及添置新機車車輛。第三期交款補充鐵路設備，及經鐵路當局與銀公司認為必須補充者。

該合同第一期購置之料，如鋼軌枕木均已訂購，且大部運抵中國，以應需橋樑等項，能利用。

浙贛鐵路換軌借款 浙贛路杭州玉山一段，所用之軌道為三十五磅輕軌，祇能行駛十五噸車輛，凡各路普通應用之三十五磅及四十七磅之軌，均不能行駛。而已完成之玉山南昌段，及即將完成之南萍萍段，均採用京滬滬杭甬等處各路所用之六十三磅重軌，若不將杭玉段輕軌換為重軌，則各路車輛無法交相利用，而於平日商運，及戰時軍運，均有絕大障礙。滿捷克維爾車廠 (Viktorovskis Steels and Iron Works Corporation of Moravská-Ostava) 源代表來滬兜攪交易，爰與磋商浙贛換軌借款，因囑浙贛鐵路公司出面與該

公司訂立合同，由鐵道部擔保，其條件如下：

一、材料總額 關金二百三十三萬一千四百四十三元，（約合美金一百四十萬元）。

二、利息 年息週息六厘。

三、還款辦法，自民國二十六年（一九三七）三月份起，分十五期償付，至民國三十三年（一九四四）六月償清。由浙贛鐵路出立期票，由鐵道部担保。

此項借款，並不需銀行担保，亦無須抵押品，僅由鐵道部担任，足見當時鐵道部之信用，已漸增高。此後向其他各國購料時之信用條件，或可援例減緩，則各路添購補充材料必更容易。所訂銀軌均於二十六年二、三月分別運到，即着手開始換軌，故蘆溝橋事變發生以後，浙贛路之大量運輸，已可暢行無阻矣。至換軌之國內用款需二百八十萬元，向杭州中國銀行借一百八十萬元，中國農民銀行、浙江地方銀行各五十萬元。第一、二兩年付息不還本，自二十八年起還本，至三十一年底還清。

完成粵漢路及其補充設備借款，完成粵漢鐵路除上述發行四百五十萬鎊債票外，以縮短工期提前完工計，尚不敷工款六百八十七萬七千元，因續向中英庚款借到庚款一百五十萬元，又以將到期庚款及他路應歸還之款為担保，向銀行透支五百五十萬元，兩共七百萬元。

北段湘鄂，南段廣韶，年久失修，為謀運輸安全起見，在通車以前，將各該段行車設備加以補充，如延長車道，加固橋樑，改善機廠，添換枕木，裝設號誌，計需外洋材料十一萬三千磅，國內用款二百四十萬元。圖之又向英庚款借購料款二十六萬磅，以十一萬三千磅為粵漢路購料，以十四萬六千磅代購他路所需材料。並以各路用料後應還之款為擔保，向銀行透支一百八十三萬元。

粵漢路全路通車後，機車缺乏，因向懷昌、安利兩行訂購機車二十輛，需價美金一百四十六萬六千四百元。二十六年美國進出口銀行總經理皮遜（Pearson）有來華之訊，當致電歡迎。四月二十二皮氏抵甯，據談美國近十餘年來，以美商在平綏、平漢等路購料墊款未能到期償付，故對於中國各鐵路不論墊款借款，幾全停止。作

者告以現正值中國鐵路復興之時，深盼從小數做起，開一美國投資之新途徑。進出口銀行係政府機關，自與專事商業利益者不同，如能提倡與中國鐵路發展，必大有裨助。渠云現該行對於美國輸出南美各國之出口匯票，如有殷實銀行担保，可由該行按半數貼現，普通出口貨物以九個月為期，鐵路材料機車以三年為期，車輛以五年為期，中國鐵路如欲利用美國資金，或可循此途徑研究。當與商談先從最近向懷昌、安利訂購機車二十輛價款最速，價款期票由進出口銀行貼現，由中國銀行担保，期票利息六厘，三年為期。皮爾遜離華時曾云，此次交易如進行順利，此後或可減少担保成數。茲須一言者，即英、法、比、德對於中國之鐵路借款，已一一開始，甚至捷克亦願投資，獨世界財力最富，與中國友誼最深之美國，對於中國鐵路投資依然淡漠，若不從速打開途徑，則中國無法利用世界最富厚之資源，助我建設。故此大機車料價雖為數不多，而實屬恢復美國投資中國之起點。今幸端緒已開，惜不旋踵而中日戰事爆發，此播種之收穫，唯有俟之異日。更幸戰爭之中，美國對我援助，迭次借款均由進出口銀行經手，皮爾遜之一行，實間接有助於抗戰也。

完成隴海西寶段借款，隴海路自漢西段告成後，展築西安至寶雞一百零六英里，共需工料款一千五百八十八餘萬元。其材料部份係向巴黎工業公司商借。國內用款需五百八十八萬元，於二十四年五月中，向中國、交通、金城等行商借四百八十六萬元。至二十五年一月始行簽訂合同，並開始交款。西安至寶雞段即於是年通車。

完成蘇嘉路借款，蘇州至嘉興鐵路，貫通京滬、滬杭甬兩路，計長四十六英里，建築費需二百八十萬元。嗣以外洋材料因金價高漲，超出預算，又追加七十餘萬元，於二十五年五月間向浙江興業銀行簽訂五十萬元借款合同。該路於二十五年七月通車，交由滬杭甬路代管，以節開支。

完成平漢路道楚段借款，平漢路之道清支線，其由道口至內黃縣之楚旺一段，長四十一英里，關係焦作煤運甚大，需款約一百六十萬元。鐵道部屢議興築，以款項支絀，未能實現。二十五年六月，中福煤礦公司以該段路線與該煤出路關係甚切，提議興築，經與該公司簽訂六十萬元借款合同。一面以平漢換下之舊軌鋪用，並

利用平漢舊料，故費用較省。

株州機廠借款，自浙贛粵漢相繼通車，湘贛等路開始興築，在長江以南亟須有一大規模之中央機廠，以期自造機車車輛，及大掛配件及物品之製造，兼任大規模之修理工作。其地點以株州為粵漢與浙贛之交點，最為適宜，擬就此設立一規模較大之機廠，以為全國機廠組織之第一單位。因向中英庚款借三萬磅，又向英商萬泰公司借墊料款美金十二萬磅，每四明銀行借國幣七十五萬元，以粵漢路借用庚款為擔保，於二十六年七月一日與各方簽訂合同。機廠房屋係借款合同簽訂前，早已開始興築，故中日戰爭發生，已有一部廠屋完成，戰事逼近武漢，將房屋銅架，拆運香港。

克虜伯廠車輛材料借款，由於平漢京滬等路之改善，以及浙贛粵漢等新路之完成，全國鐵路運輸業務大為增繁，機車車輛之需要日形增加。且株州機廠之設立，以及京滬平漢各路機廠之擴展後，需要大量機車車輛之配件。此時西門子洋行承築黃河鐵橋工程之合同，甫行簽訂，引起德國克虜伯鋼鐵廠之注意。該廠於同治九年已開始售給軍械於中國，不甘居他人之後，遂派員來華，表示願意供給帶輪車輛八千副，以及足敷製造貨車一千二百輛之鋼鐵材料，其計價值約合美金三十八萬四千六百七十三鎊。其償還方法，於訂約之際，先付倫敦電匯貨價百分之五，另以訂約六個月後到期之期票支付貨價百分之五。其餘額百分之九十，分三十六期償還，其第一期應於接到克虜伯廠裝貨之電報通知時，以現金支付，其餘各期均以逐月到期之期票支付之。所有期票均週息六厘起息，由鐵道部簽字，並由信用優良之國籍銀行無條件擔保。此項借款商談之際，正值德國積極整頓軍備，對於鋼鐵之供給限制頗嚴，據克虜伯廠代表告稱，在德國市場，鋼鐵銷路暢旺，幾與現金同等地位，故對於本借款之條件，堅持加以銀行擔保，俾與美商供給機車條件，無分軒輊，以示鼓勵。參加本借款之廠家，包括克虜伯廠，聯合鋼鐵出口廠，及奧脫華頓夫公司。

| | | | | |
|---|---|-------|-------------------------------|-------------|
| 廣 | 梅 | 二九三 | (三、〇〇〇、〇〇〇磅) (四九、七〇〇、七四〇元) | |
| 浦 | 襄 | 四六六 | (四、〇〇〇、〇〇〇磅) (六六、二七八、三二〇元) | |
| 貴 | 梅 | 四五〇 | (八、〇〇〇、〇〇〇磅) | |
| 三 | 梧 | 三三七 | (三三、五五六、六四〇元) | |
| 貴 | 昆 | 四八〇 | (四、〇〇〇、〇〇〇磅) (六六、二七八、三二〇元) | |
| 共 | 計 | 三、七三六 | 四七一、〇二七、五一元 | 六三、〇〇〇、〇〇〇元 |

照作者之計劃，擬於三年之內完成路線三千七百三十六英里，過去七十年中，我國政府及商民所築路線僅七千三百九十二英里，其餘二千三百八十一英里，係外人直接經營，則此項新路將佔過去七十年成績之半數矣。此外為整理舊路所借款項略如後列：

| 路 | 名 | 國 | 外 | 借 | 款 | 國 | 內 | 借 | 款 |
|---|---|---|------------------------------|---|---|---|---|---|------------|
| 平 | 漢 | | 一〇、〇〇〇、〇〇〇元 | | | | | | |
| 京 | 滬 | | 八〇〇、〇〇〇磅 (二三、二五五、六六四元) | | | | | | |
| 浙 | 嘉 | | (四、三三六、四四三鎊) (四、六二〇、〇〇〇元) | | | | | | |
| 粵 | 漢 | | 一、五〇〇、〇〇〇元 | | | | | | 五、五〇〇、〇〇〇元 |
| | | | 二六〇、〇〇〇磅 | | | | | | |

| | | | |
|---|-------|--------------------------|------------|
| 西 | 寶 | (四、九三三、七二八元) | 四、八〇〇、〇〇〇元 |
| 蘇 | 嘉 | 一〇、〇〇〇、〇〇〇元 | 五〇〇、〇〇〇元 |
| 道 | 楚 | 六〇〇、〇〇〇元 | |
| 株 | 州(機)廠 | 一五〇、〇〇〇磅 (二、四八五、四三七元) | 七五〇、〇〇〇元 |
| 車 | 輛(材)料 | 三八四、七六三磅 (六、三七五、五三六元) | |
| 共 | 計 | 五八、〇七八、四五五元 | 一一、五五〇、〇〇〇 |

附表二 民國二十四年以後完成新路里程表

參看附圖六、新路完成圖

| | |
|-------------------------|----------|
| 一、民國二十六年七月七日抗「爆」發止完成之鐵路 | 里 程 (英里) |
| (一) 粵漢鐵路(樂昌至株州段) | 二五二 |

| | |
|------------------|-------|
| (一) 鴨綠鐵路(西安至賀龍驛) | 10K |
| (二) 同蒲鐵路 | 110 |
| 永濟至風陵渡段 | 120 |
| 大同至太原段 | 121.9 |
| 平遙至汾陽支線 | 122 |
| 原平至陽明堡支線 | 123 |
| (四) 道清鐵路(道日至楚旺段) | 141 |
| (五) 京滬鐵路 | 199 |
| 北段：寶坻至霸縣 | 199 |
| 南段：陳營至胥溪 | 201 |
| 南京江南鐵路聯絡線 | 204 |
| (六) 蘇嘉鐵路 | 205 |
| (七) 浙贛鐵路 | 212 |
| 玉南段 | 212 |

| | |
|-----------------------|-------|
| 南萍段 | 一六二 |
| (八) 滬杭甬鐵路(閘口至百官段) | 四八 |
| 以上各路合計 | 一、二六二 |
| 二、發動抗戰起至民國三十一年底止完成之鐵路 | |
| (一) 粵漢鐵路(黃埔支線) | 一五 |
| (二) 龍海鐵路 | |
| 咸同支線 | 八六 |
| 英蘇煤礦線(岑凱) | 二八 |
| 寶雞漢石舖支線 | 六六 |
| 洛陽金谷園線(寒畝) | 二〇 |
| (三) 寶天鐵路(寶雞至耀縣段) | 七 |
| (四) 蘭州鐵路 | |
| 衡桂段 | 三三四 |
| 桂柳段 | 一〇八 |

| | |
|------------------|-------|
| 柳來段 | 一四三 |
| 南鎮段 | 二四二 |
| 零陵支線 | 一五 |
| (五) 湘黔鐵路(株州至雙田) | 一〇九 |
| (六) 黔桂鐵路 | 一 |
| 柳州至金城江段 | 一〇〇 |
| 金城江至甲必可 | 二七 |
| (七) 銻昆鐵路(昆明至曲靖段) | 九九 |
| (八) 滇緬鐵路(昆明至安寧段) | 二二 |
| 以上各路合計 | 一〇〇一 |
| 各新路里程總計 | 二二二六三 |

第三編 恢復債信及戰時準備

第一章 鐵路債票之本息逾期與信用低落

民國二十四年底，各鐵路所負外債總額僅英鎊五千三百八十二萬七千四百四十三鎊，約合美金二萬六千五百零八萬九千三百九十一元，所發行之債票，大都極期俾付本息。例如英銀團發行津浦債票，自民國十四年起，從未付過本息。英銀團發行之滬甯路債票，自民國十四年起，均未付過本息。比荷法銀團發行之隴海債票，自民國十四年下半年起，從未付過本息。廣九路債票，自民國十五年起的，均未付過本息。湖廣鐵路公債，原由財政部於財政項下撥付，自民國十八年後，僅付過利息二期。以致債票價值一落千丈，例如民國二十四年（一九三五年）年底行市，津浦原發債票低至二十二鎊，續發債票僅至二十鎊，隴海債票跌至二十一鎊，滬甯債票跌至二十四鎊，京滬每百鎊債票跌至六十五鎊，廣九公債無行市，湖廣債票雖以鹽稅担保，亦不過三十五鎊。照此情形，何人願以十足票價購買新債，其不能招致外資，固彰彰明甚。蓋各國雖有心幫助中國建設，若不能在市場發行債票，則雖欲幫助而不可得。假定建築新路四千英里，每英里以美金二萬五千元計，即須美金二萬萬元，而一切鐵路材料，大都仰給國外，若無外國援助，必不能應此巨額之需要。故若欲完成鐵路建設計劃，必須恢復鐵路債信，使鐵路債票價格回漲，至可在國外市場發行新債之程度，庶幾巨額外資可以招致。作者就任鐵道部時，適英國李滋羅斯爵士來華，幫助財政部完成法幣政策後，遂就鐵道部中國法幣制度，必須（一）有健全之銀行機構，（二）平衡預算，（三）吸引外資，三者同時進行，否則法幣難以鞏固持久。同時財政當局，以法幣甫經改革，亟欲得巨額外債，以填補外幣準備，因托李滋羅斯協助進行。李氏於

民國二十四年十一月四日致孔部長函中，曾云極願贊助中國舉借新債，但其先決條件：(一)津浦湖廣債票，目前不良情形，影響中國信用甚鉅，有無切實辦法，迅予解決。(二)其他政府所欠，未能照約償付本息之金磅債款，有無計劃，同時整理。可見英人渴望中國恢復債信，不特幣制可見鞏固，即經濟建設亦可開始，由此恢復英國投資，當即與財政當局合力先將以關鹽作抵之湖廣、津浦債務，從事整理。湖廣債票原指定以兩湖厘金及鹽稅作抵，津浦債票原指定以本路收入及河北山東江蘇三省厘金收入作保，厘金裁撤後，應由增收關稅項下抵補之。是上項担保均與財政部有關，故李滋羅斯建議於財政部，催促實行整理。作者以本身職務關係，希望整理更切，自當竭盡心力，以觀厥成。一面即分別與各路債權者同時進行磋商，逐筆整理。計道清鐵路為數較少，整理較易，先予解決。最困難者為隴海鐵路，債務數額最鉅，而該路收入不多，頗難得一妥善方案，經長期間之磋商，始告就緒。廣九鐵路為最後整理之債務。凡發行債票之債務，均告整理。債票價格扶搖日上。民國二十六年春，道清債票最高為八八折，津浦原公債英發部份最高為七二五折，續發公債英發部分最高為七〇折，隴海公債最高為四二折，廣九公債最高為五八折，湖廣公債最高為七一折。京滬公債已回漲至九〇折。不及一年，我鐵路債票在國外市場地位，完全恢復。債票價格已漲至可募集新債之程度。中英銀公司躍躍欲試，擬開始在倫敦市發行中國債票，先從廣梅鐵路債票入手。查倫敦市場除八千萬鎊道清公債，由魯意銀行 (Lloyds Bank) 承受發行以外，未見有鉅額鐵路公債之發行，已二十五年有茲矣。

第二章 津浦鐵路債款整理辦法

津浦鐵路係光緒三十四年（一九〇八年）清廷核准興築，由英國之華中鐵路道公司及德國之德華銀行合組英德集團，發行英金債票五百萬鎊，以供電鑄之用。該借款以冀魯蘇三省厘金，每年約計銀三，八〇〇，〇〇〇兩作為担保，如果厘金裁撤，應以增加關稅補足之。此項債票由英國方面認購百分之三十七，德國部分認購百分之六十三。嗣以該款不敷完成此路，乃于宣統二年（一九一〇年）由銀團續發債票四百八十萬鎊，英方担任一，一〇〇，〇〇〇鎊，德方担任一，八九〇，〇〇〇鎊，尚餘一，八〇〇，〇〇〇鎊未曾發行。迨民國二十四年止，津浦鐵路一九〇八年原借款本金，英發部份結欠一百一十五萬六千二百五十鎊，德發部分結欠二百四十四萬二千七百四十鎊。一九一一年續借款英發結欠八十八萬八千鎊，德發一百六十六萬二千七百八十鎊，共結欠本金六百十四萬九千七百七十鎊，歷年未付利息，結欠三百七十五萬七千〇七十九鎊。

二十四年十一月四日，李滋羅斯爵士致孔部長函，指摘津浦路每年有盈餘三百萬元，而不以償付債務。十一月十一日孔部長與鐵道部商量提出整理方案：（一）未償本金另換新債票，自民國二十五年一月起息。（二）償票利息在二十五年份，付二厘半，二十七八兩年份，付三厘半，二十八九年份，付五厘，由鐵路收入項下撥付。（三）本金自二十五年起，分三十年還清，第一年以津浦路現金總收入百分之十為還本之準備，以後按照總收入收數，另增加比例。（四）以前欠息，一概取消。（五）民國三十年一月一日起，利息以關稅作保。二十五年一月六日，李滋羅斯答覆倫敦持票人之意見，第一二兩年付息可減為二厘半，第三四兩年可減為三厘半，此後為五厘一節，可以照辦，但此項息金須以關稅作抵，其担保程序須列相當地位。如路局收入增加時，仍須將利息補足五厘。還本辦法可同意，欠息可作暫記，不能作為取消，俟將來鐵路收入足敷付利時，再另行討論辦法。願全債權人之不惜犧牲，及保障債權起見，要求設西籍副局長一人，總工程師，總會計各一人，並

設一顧問委員會，俾持票人代表參加監察鐵路財政狀況。鐵道部以條件過嚴，與英德代表往返磋商，至十二月二十六日正式通告，其辦法如下。

(一) 付息辦法，自民國二十五年至二十七年三年之間，每年付息二厘半，自二十八年起恢復原合同規定有息五厘。

(二) 還本辦法，民國二十九年開始還本，每次應付本金數，以津浦現金總收入為標準，自民國二十九年三十一年止，每年撥付現金總收入百分之十，三十二年撥付百分之十一，五十二年三十三年撥付百分之十二，以後每年遞增百分之〇·五，迨五十九年撥付百分之十，自民國六十年起每年撥付百分之十二又五，直至本息還清為度。預計民國六十五年左右，可全部還清，但政府保留提前還本之權。

(三) 取消過期利息辦法，到期欠付利息，由持票人放棄五分之四。民國二十五年至二十七年三年中減付利息，亦由持票人放棄五分之四。其不放棄部分，另發無利小票，自民國三十年起分三十年攤還。

(四) 還本付息基金，所有還本付息款，悉由津浦鐵路收入項下撥付。但為履行借款合同第九條之規定，財政部令飭海關，凡遇鐵路收入不敷支付整理案息金時，由關稅餘款担保補足之。

通告中並聲明，經二年間中國政府與津浦鐵路英發德發持票人代表磋商之結果，計經此次整理之本金，為數約英金六百十五萬鎊，鐵道部長現正飭令，津浦路局切實整頓路務，改善路局管理，藉此增進鐵路之收入，並以鞏固政府與持票人雙方之利益。此項聲明，意在表示政府對於既經整理之債務，必竭力維持信用，而唯一之保障，莫善於改善路務之一途。

顧問委員會改為基金保管委員會，由財政部鐵道部及持券人代表參加之，設委員八人，財政部代表一人，鐵道部代表二人，審計部代表一人，持券人代表四人，內中國籍一人，英美德各一人，由鐵道部代表為主席。其職權為：(一) 還本付息基金之保管，及還本付息事宜之監察，(二) 聽取鐵路當局對於業務狀況之報告，得為改良路務及鞏固財政之建議。至原提議之聘用洋員副局長，總工程師，總會計各一人一節，做為聘用副總

工程師，副總會計各一人，鐵道部有完全自由任免之權。冀國政有待改良者甚多，設有持券人代表之督促，外國專家之協助，則持券人與路局之合作，可以增進，而路政之進步，可以加速，未始非鐵路之利。是以於不失主權範圍之內，盡量容納債權者之意見。以此次債權者對於拋棄欠息三百萬零五千六百六十三鎊，即三百七十五萬七千零七十九鎊之五分之四，又二十五年至二十七年間之派息犧牲四十六萬鎊，兩共三百三十七萬三千六百六十三鎊，爲數不爲不鉅，故中國政府蓋採取合作之精神，以示鼓勵。

第三章 津浦鐵路德華銀行墊款整理部份

民國元年，津浦續借款第一批發行之債票償款用罄，以市場狀況不能發行債票，遂由德華銀行墊款，以未定償票一百十三萬四千鎊作抵，墊借六十八萬九千鎊。民國五年六月底結欠本息九十萬零四百二十四鎊，即以此款作爲本金，另訂歸還辦法。嗣以對德宣戰，未曾履行，至二十四年底結欠本息一百十九萬七千五百六十三鎊。與德華銀行磋商整理辦法如下：（一）本金規定爲九十萬鎊。（二）以前欠息一律取消，自二十五年起三年間免利。（三）二十五年十月一日起，三年內每年付還十萬鎊，自二十八年十月一日起，未還本金八十萬鎊，以三厘計息（四）二十八年十月一日起，津浦路每年付五萬鎊，並出予期票由鐵道部担保償付。（五）在抵押未發行債票中提出六十七萬八千鎊，使其改爲有效債票，其餘債票一律交還註銷。此項改爲有效債票，不在市場發行，其息金由津浦路收入支付，不足時由關稅餘款補足之，但關稅之担保次序，列於債票之後，其本金則由津浦路收入項下加撥相當數支付之。此項整理辦法，計德華銀行欠息一百一十九萬七千五百六十三鎊，加以三年免息八萬鎊兩共一百二十七萬七千五百六十三鎊。惟英方持票人會以增加有效債票，等於加發債票及增加本息負擔。會發生異議，經經磋商，修改如上列辦法，始無異議，雖於十月間同意，磋商就緒，及二十六年四月方正式公佈。

第四章 湖廣債票整理辦法

湖廣借款於民國元年五月二十日簽訂合同，發行債票六百萬鎊，承受者為英德法美四銀團，以湖北湖南兩省之厘金每年四百萬兩，及兩省鹽稅每年九十五萬兩作抵，厘金取消時，以新增關稅補足之。每年利息由交通部財政部設法籌付，並無固定財源。民國十八年以後，每年由財政部於鹽稅項下撥付息金一期。民國三十年款厘後，銀團要求所有本息照合同在新增關稅項下撥付，政府以財政支絀，未予允准。迄二十四年止，積欠本金五百六十五萬鎊，利息一百八十一萬九千九百七十五鎊。

二十四年一月四日，李滋羅斯函財政部孔部長，希望湖廣債票本息，由鹽稅關稅項下撥付。財政部與鐵道部會商之後，於二十五年一月十三日提出辦法：（一）息金民國二十五年付兩二厘半，二十七八九年付三厘半，嗣後付五厘，粵漢全路未完成前，由鹽稅項下撥付利息，及全路完成鐵路收入足付本金時，由鐵路收入項下撥付。（二）本金自民國三十年起，由鐵路收入項下撥付，於三十年內償清。（三）欠息如數取消。（四）利息以鹽稅担保，自民國三十年一月一日起以關稅担保。嗣以津浦債票整理辦法之條各款整理案，於一致起見，三月十七日提出修正，送交銀團，其辦法為：（一）息金改為二十五六七八四年為付息二厘，嗣後五厘。（二）欠息統按單利一厘計算。照此算法之欠息，及自民國二十五年至二十八年間之短付二厘五厘金之五分之一，給予無利亦票抵付之，此項無利亦票，於民國三十一年起分二十年付清。（三）本息全數照津浦路辦法分四十年償清。銀團對此修正案略有修改。二十五年九月二十六日中國方面正式將條件函告四國銀團代表，其略有下列各點：（一）減息期間，改為自民國二十五年至二十七年，縮短二年。（二）利息以鹽稅担保，自民國三十年一月一日起，以關稅担保。（三）仿照津浦整理辦法，設立基金委員會，及聘技術人員改進路務。至二十六年三月二十六日得到英國保證持票人會之簽署，同意前項修改條件，即於四月四日正式公布。

一、利息辦法：民國二十六年至二十七年每年付息二厘五，自二十八年起恢復五厘，由鐵路收入項下支付，並以鹽稅担保之，自民國三十年起，以關稅担保之。

二、還本辦法：自民國三十年起，按照定表於三十九年內償清，償還本金及無利小票，由鐵路收入項下支付之，如有不足，由財政部在管轄之收入中補足之。

三、取消逾期利息辦法：逾期利息不照五厘計，按照軍利一厘計算，發給無利小票。二十六、七兩年被利二厘五之五分之二，亦發給無利小票。上項小票自三十一年起，於二十年內償清，中國政府保證得將開辦三年應還無利小票之字數，移於最後三年償還之。

照此整理辦法，持券人應欠息項下約一百四十五萬五千八百八十五磅，減別二年將二十八萬餘磅，而共一百七十三萬五千八百八十五磅。

第五章 道清鐵路債票整理辦法

道清鐵路於光緒二十一年（一九〇五年）向英商福公司借款英金八千萬鎊，訂明自民國五年起開始還本。自民國十五年（一九〇五年）起，本息均未照付，積欠本金四十九萬五千七百鎊，利息二十二萬三千零六十五鎊。民國八年，因增置車輛一百輛，復向福公司借英金十二萬六千八百三十八鎊，先令六便士，規定自民國十年起分十年還清，自民國十四年起亦未能照付本息，積欠本金三萬九千零三十五鎊四便士，息四萬七千九百五十九鎊十一先令十一便士。民國九年因展築清孟支路，又與福公司訂借英金八萬七千三百鎊十八先令十便士，始終未付本息，積欠本金八萬七千三百鎊十七先令十便士，息十三萬七千三百五十一鎊四先令五便士。與債權人磋商，經福公司董事長華德夫之努力轉旋，得到滿意解決，於民國二十五年五月宣布其整理辦法如下：

甲、一九〇五年借款償還

一、付息辦法，自民國二十五年至二十七年三年間，每年各付利息二厘半，如遇道清鐵路在此三年內每年收入足敷償付一切債款本息（連同整理後之債款本息）外，倘有盈餘，本借款利息應增付為最高五厘，自二十八年（一九一五年）起，每年應付年息五厘。

二、還本辦法，本借款本金共計英金四十九萬五千七百鎊，自二十五年五月起，分為二十七年間償清。

三、劃除逾期利息辦法，到期欠付之利息，持票人承認放棄五分之四，其不放棄部份，另發無利小票，俟至二十七年後本借款本金清償後，照付。

乙、滙豐借款及車輛借款

一、以前結欠利息減為年息單利三厘，算至整理之日為止。

二、上項單利，連同本金以後不再計息，自民國二十五年五月起，均分十二年償還。

三、上項應還之數，如不逾六個月撥付，概不給息，倘逾六個月撥付，則給以年息單利四厘。

上二項借款並未發給債票，故無庸登報公布，僅與彌公司訂約決定照此履行。計復還借款項下持票人犧牲共計八千四百五十二鎊，情孟勉款及車輛借款自積欠本息總數三十萬一千六百四十五鎊，減為十七萬八千鎊，計積欠人犧牲十三萬三千六百四十鎊，兩共犧牲三十一萬一千一百五十二鎊。為鞏固財政基礎起見，將道通郵局裁撤，歸併平漢路局，即以節省之經費，充清理債務之用。

第六章 廣九鐵路債票整理辦法

光緒三十三年，爲與樂廣九鐵路，向中英銀公司訂借英金一百五十萬鎊，發行實票，年息五厘，期限三十年，滿十二年半後分十七半攤還，以至路產業及進款爲擔保。築成以後，因路線甚短，而港粵輪運競爭，僅賴客運，收入甚少。歷屆攤還本五期，付息三十五期，其來源均由各處運費，計積欠本金一百一十一萬一千五百鎊。欠息五十萬三千五百三十七鎊。二十五年六月，李滋羅斯爵士將次回國，渠與作者均希望將該路債票整理完畢。即在英蘭發行之鐵路債票可全數整理，因決意研究一併整理之方案。前案要若爲財源，查該路自十四年全額收入，僅銀百九十三萬六千八百六十三元。支出計百七十四萬四千一百七十六元。則全年盈餘積十七萬六千六百八十六元。而收入方面尙有政府運轉，不付理金者。故每年總無盈餘可言。其間更難籌撥。運辦法。計收入項下每年收十萬元，支出方面加以節減，可得十萬元。每年存息一半，須三萬五千七百七十七鎊。約合國幣四十六萬元。至債約九十九萬元。照此情形，無法與津浦等路同樣辦理。因於二十五年六月十九日向債權人提議：(一)二十五年七月一日以前欠息，一併取消。(二)以後利息，每年照時價，每半年或一年，其來源除廣九路本身盈餘外，由鐵道部撥助，每年至少國幣十五萬元。如鐵路收入增加時，可增至最高五厘。(三)鐵道部曾投資於粵漢鐵路計五百萬元，當可得到利息，即以此項來源充廣九還本之用。債權人方面答復希望：(一)減息年限，規定一定限期，欠息照其儘鐵路辦法，取還五分之二，其餘五分之三，撥給無利小票。(二)粵漢路五厘實票，來源確鑿及撥付日期，予以規定。查粵漢路息金，本部估計爲每年二十五萬元。如是各項財源合計可得總額八十萬元。才以此財源，不確確整理方案，於二十五年八月十九日，由布辦繳下。時下債權人，(三)前民國二十五年六月一日起，限期二十五年內發還利息，每年償給三厘半。以資付給五厘。但如在最後一年，至民國二十五年六月一日起，限期二十五年內發還利息，每年償給三厘半。以資付給五厘。但如在最後一年，至最高

五厘之數，其餘數專用以增補還本之數。

二、自二十五年六月一日起，按年撥付國幣五十五萬元，爲還本付息之準備金。其中三十五萬元由鐵道總局於部款內劃撥，其餘二十萬元由廣九鐵路撥付。自民國三十年六月起，由鐵道部再加撥二十五萬元，以爲還本之用，即準備金總數增爲八十萬元。

三、自民國二十六年六月一日起，準備金撥內，除用以付息之外，以餘數爲還本之用，本借款本會理多於五十年內全數清償。

四、欠息取消五分之二，餘數換給無利小票，俟本金清償後，開始償付。

照上述整理辦法，持票人欠息項下之犧牲約四十六萬六千鎊，二十年內假定期限三厘半付息，約犧牲五十五萬鎊，兩共九十六萬六千八百二十九鎊。

及廣九路辦法公布時，倫敦各報均登有社評。如倫敦泰晤士報云：本年中鐵道債務之整理，實爲第四水中國政府努力恢復鐵路價值，實爲最可靠之舉。財政時報云：吾英人應十分承認中國政府恢復價值之決心，及鐵道當局之勇於負責，能自遠處大處着眼，整理債務恢復，即國家僅用恢復，必能鼓勵國外之投資。財政新報云：債票雖不能即臻穩固，但中國政府恢復鐵路價值之努力，值得欽佩，整理債務之成功尤足忻賀。可見英國輿論之重視整理債務之必要。

第七章 隴海鐵路債票整理辦法

隴海鐵路自民國元年與比公司訂立借款合同，計英金一千萬鎊，年息五厘，四十年還清。其債款一部分用以清償汧洛借款，大部分用以展築東西兩段路線。照合同規定，應於民國二年三月發行第一批債票英金四百萬鎊，爲路工之用。嗣因歐戰影響，未能全數發行。其已發行部分，應於民國十二年開始還本。經政府與銀團磋商，展緩七年到期，仍以款項未能開始償付。三十四年底積欠利息二百萬鎊。民國九年，隴海債辦施肇基曾因歐戰影響，債票未能發行，赴歐與比荷兩公司商訂借款，計向比銀團借到一萬五千萬法郎，十年爲期。年息八厘，爲修築西段之用，共分三批發行。計一萬三千七百七十四萬三千法郎，二十四年底止積欠利息一萬一千零十九萬四千四百法郎。向荷蘭銀團借到荷幣五千萬弗羅倫，十年爲期，年息八厘，爲修築東段之用，共分二批發行，計荷幣三千零七十五萬弗羅倫，二十四年底積欠利息二千四百六十萬弗羅倫。民國十三年會商由比公司在中國發行銀元債票一千萬元，年息八厘，十年還清，由華比銀行担任半數，其餘由中國交通中南金城鹽業等銀行承銷。中國各銀行承受部分，已另訂整理辦法，尙剩華比銀行承受部分八十九萬五千六百元，積欠利息六十七萬八千四百三十二元，民國十四年會將未發行之八厘債票發行以充購運民國八年比公司所購之材料墊款及其利息之用，計發行二千一百二十五萬法郎債票，又積欠利息計一千七百八十五萬法郎。積欠全數以國幣計，計欠本金一萬五千餘萬元，利息約一萬萬元。鐵路債務數目之鉅，以隴海爲最，實以該路債款大半于袁世凱時代，挪用于抵補政費，及償付積欠利息，其用之於路政者，不及一半。故該路之資產所值，與債額相差甚鉅，則其不勝担負如許巨額之本利，自不待言。自道滄津浦兩路整理辦法宣布後，比法荷三公司迭次向政府交涉，授與辦理。比國以對於中國鐵路投資，素具熱忱，不願比國債務之整理，反致落後，要求盡力。惟隴海債款數目過鉅，而當時收入與支出相抵，所餘無幾，故必須債權者特別讓步，方易解決。最初比公司提出還本定爲三

十五年。第一年至第七年付息不還本，前五年可將息率減低為二厘半，以後五年付五厘。繳款與報賬始還本。任租五厘。積欠稅應與清償付。給予無利小票，俟還本付息後有餘時，再行撥付。報允提出條件，為積欠利息全免。本金自第七年起，每年分十等攤還。新利第一年趨為一厘半，以後每隔二年加半厘，加至四厘為止。此項比原提出修改條件，為積欠利息全免。照辦六本金自第十一年起，每年分三十等攤還。如隨款充裕，應將還本百分比提高。新利自第十一年起，每年加半厘。在最初六年中，繳款有餘，應增至三厘。部方又提議還本改為自第十一年起，每年分四厘。而財公司，尚不能承受。不得已，遂於第一、二年，每年加半厘，加至四厘為止。第七年起，年計為四厘。而財公司，尚不能承受。不得已，遂於第一、二年，每年加半厘，加至四厘為止。遞增半厘，加至四厘。第六年起，即四厘。利息本金，自三十五年償清。除開財公司提議，以隨海債票市價甚低，若價格相宜，不始以還本必認，在市場收買。則應償額每日減少。於積欠債務，均有利益。部方深以為然，因決定加入整理辦法。自三十五年八月二十五日，以公債辦法如左。

一、自民國二十五年（一九三六年）七月一日起，第一、二年付息一厘半，以後每年遞增半厘，至民國三十年（一九四一年）及三十一年（一九四二年）止，使至最高額四厘。以後繼續遞增四厘。

二、自民國二十六年（一九三七年）七月一日起，規定每年以平均數額為標準，以還本付息，最多分三

十五。每項債票，每年應規定之數額，應先付息，以餘以還本。如還債票價格與票面價值相等，或票面價值之時，其還本辦法，以抽籤行為。如票價低於票面，則由債票經理人，向該中國鐵路之代表，向市場收購。俟如應償債票，不能在市場上收購，則由債票經理人，刊登廣告，公開收購。其報價較低者，收購。每至規定之還本金額，全數用盡為止。

三、民國二十五年（一九三二年）七月一日以前，應付各期利息，全數取消。

照上述辦法，與其他各路債票相較，債權人讓步甚多。其他各路債票利率於若干年限後，仍維持原利率，而隨海則減為永遠年息四厘。其他各路欠息取消五分之四，而隨海則全數免除，計積欠利息及整理後至開始還

本壽止繳付利息共約一萬五千餘萬元，在比荷兩銀團之犧牲與顧全大局，實足多者。

此外比荷兩尚有零星討息及材料墊款一萬八千一百一十七鎊，及七千二百八十三萬七千二百三十八比法郎，荷公司有零星欠款一百八十一萬五千九百五十九佛羅倫。原來利息均在一分左右，並以複利計算，經與德團商定，改爲一律照墊款原本加給四厘單利，以民國元年五厘債票及民國九年八厘債票未發行之債票面抵

第八章 寧湘浦信墊款整理辦法

民國三年三月三十一日（西曆一九一四年），政府向中英公司簽訂借款合同，建築南東至萍鄉鐵路，計英金八百萬鎊，名為寧湘鐵路借款。銀公司先墊付庫平銀二百萬兩，半數用以收贖院路，半數用以收併株萍鐵路，又按月墊付寧湘路局銀二萬兩，為測量費用，其支用上海規元四十八萬六千兩。因歐戰發生，未能發行債票，墊款亦迄未能歸還。至民國二十二年廢兩改元，折合為銀元三百七十四萬五千四百五十五元，至二十四年止，積欠利息四百四十八萬九千五百九十八元。

民國二十一年十一月十四日，政府向華中公司簽訂建築浦口至信陽鐵路借款三百萬鎊，先由公司墊款不逾二十萬鎊，作為測量費用，迄民國五年共墊二十萬七千二百五十六鎊。因歐戰發生，未能發行債票，墊款亦未歸還，民國二十六年六月止，積欠利息二十萬九千二百零七鎊。

二十六年一月七日，英使來函，以浙贛鐵路已將延長至萍鄉，現政府又另向他方面借款建築京貴路，是實湘合同業已失效，應將墊款本利迅速清理。當與銀公司代表匯豐銀行磋商，將收併株萍路一百萬兩，連同利息，作為國幣二百五十萬元，由部方決定將株萍段併入浙贛路，與玉萍段啣接，該款即由浙贛路株萍段內分期無利償還，最初五年內每年償還十萬元，次五年內每年償還十五萬元，此後每年償還二十五萬元，至全數償清為止。其庫平銀一百萬兩及規元四十八萬六千兩，其作為三百六十萬元，商由中英銀行公司在承借廣梅及貴州鐵路借款內扣還，未扣還前付給年息二厘。蓋當時正與英方商訂上述兩項借款，將有成議，銀公司即予同意。

浦信墊款本利四十二萬六千四百六十三鎊，與華中公司商議為三十萬鎊，於正在商借建築浦口至襄陽鐵路四百萬鎊內扣還。

附表三 中國鐵路外債表(截至民國二十四年底止)

| 債權國別 | 債款名稱 | 借款年份 | 原借本金額 | 結欠本息額 | | | | 折合英鎊 | 折合率 | 備註 |
|------|-----------|-----------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|---|----|
| | | | | 本 | 金 | 利 | 息 | | | |
| 英 | 平漢鐵路 | 1908 | £ 2,500,000 | £ 5,506,700 | | £ 375,000 | £ 375,000 | | 借款總額 £ 5,000,000 英法兩國各半提供，本息均未逾期。 | |
| | 津浦鐵路 | 1908 | £ 1,870,000 | £ 1,153,237 | £ 579,281 | £ 1,735,531 | £ 1,735,531 | | 業經於 1936 年二月二十六日整理；詳見本書第三編第二章。 | |
| | 津浦鐵路續借款 | 1910 | £ 1,776,000 | £ 673,000 | £ 448,200 | £ 1,351,200 | £ 1,351,200 | | 業經於 1936 年二月二十六日整理；詳見本書第三編第二章。 | |
| | 北寧鐵路 | 1898 | £ 2,370,000 | £ 488,750 | | £ 488,750 | £ 488,750 | | 本息均未逾期。 | |
| | 京滬鐵路 | 1905 | £ 2,000,000 | £ 2,734,000 | £ 268,870 | £ 2,992,800 | £ 2,992,800 | | 本息均未逾期。 | |
| | 道清鐵路 | 1905 | £ 811,750 | £ 405,700 | £ 223,055 | £ 711,765 | £ 711,765 | | 業經於 1936 年五月五日整理；詳見本書第三編第五章。 | |
| | 道清鐵路續借款 | 1911 | £ 126,888 | £ 39,035 | £ 47,950 | £ 86,994 | £ 86,994 | | 業經於 1936 年五月五日整理；詳見本書第三編第五章(未發債票)。 | |
| | 濟孟鐵路 | 1920 | £ 87,300 | £ 87,300 | £ 137,951 | £ 224,851 | £ 224,851 | | 業經於 1936 年五月五日整理；詳見本書第三編第五章(未發債票)。 | |
| | 湖廣鐵路 | 1911 | £ 1,500,000 | £ 1,402,660 | £ 420,793 | £ 1,823,453 | £ 1,823,453 | | 業經於 1937 年四月四日整理；詳見本書第三編第四章。 | |
| | 廣九鐵路 | 1907 | £ 1,500,000 | £ 1,111,530 | £ 588,537 | £ 1,695,087 | £ 1,695,087 | | 業經於 1936 年八月二十六日整理；詳見本書第三編第六章。 | |
| | 寧浦鐵路整款 | 1914 | £ 3,745,455 | £ 3,745,455 | £ 4,489,598 | £ 8,235,053 | £ 406,725 | £1=£13,56938 | 業經於 1937 年一月整理；詳見本書第三編第八章(未發債票)。 | |
| | 浦信鐵路整款 | 1913 | £ 207,256 | £ 207,256 | £ 207,207 | £ 416,413 | £ 416,413 | | 業經於 1937 年一月整理；詳見本書第三編第八章(未發債票)。 | |
| | 上海匯豐鐵路 | 1914 | £ 375,070 | £ 300,070 | £ 162,000 | £ 462,000 | £ 462,000 | | 本息均未逾期。 | |
| | 滬杭甬鐵路 | 1934 | £ 2,343,524 | £ 2,343,524 | | £ 2,343,524 | £ 141,435 | | 未發行債票，本息均未逾期，並已於 1936 年該路新借款 £ 1,100,000 項下撥款清償；詳見本書第二編第四章。 | |
| 共計 | | | | | | £ 13,221,446 | | | | |
| 比 | 隴海鐵路英鎊借款 | 1912 | £ 4,000,000 | £ 4,000,000 | £ 2,000,000 | £ 6,000,000 | £ 6,000,000 | | 業經於 1936 年八月二十五日整理，詳見本書第三編第七章。 | |
| | 隴海鐵路整款 | | | 比佛郎 72,837,238 | 比佛郎 72,837,238 | £ 458,959 | £1=147,456 比佛郎 | | 此項整款業經於 1936 年併入英鎊借款整款案內辦理。 | |
| | 隴海鐵路整款 | | | £ 18,117 | | £ 18,117 | | | 案內辦理。 | |
| | 隴海鐵路比佛郎借款 | 1920 | 比佛郎 137,748,000 | 比佛郎 137,748,000 | 比佛郎 110,194,400 | 比佛郎 247,937,400 | £ 1,681,433 | £1=147,456 比佛郎 | 業經於 1936 年八月二十五日整理，詳見本書第三編第七章。 | |
| | 隴海鐵路國幣借款 | 1924 | £ 5,000,000 | £ 895,600 | £ 678,432 | £ 1,574,032 | £ 94,995 | £1=£13,56938 | 業經於 1936 年八月二十五日整理，詳見本書第三編第七章。 | |
| | 隴海鐵路比佛郎整款 | 1924 | 比佛郎 75,000,000 | 比佛郎 16,760,430 | | 比佛郎 16,760,430 | £ 113,633 | £1=147,456 比佛郎 | 此項整款業經併入 1936 年整理比佛郎借款案內辦理。 | |
| | 隴海鐵路法郎借款 | 1925 | 法郎 21,250,000 | 法郎 21,250,000 | 法郎 17,850,000 | 法郎 39,100,000 | £ 524,860 | £7=74,496 法郎 | 業經於 1936 年八月二十五日整理；詳見本書第三編第七章。 | |
| | 汴洛鐵路 | 1903 | 比佛郎 41,000,000 | 比佛郎 23,500,000 | 比佛郎 942,600 | 比佛郎 29,962,500 | £ 203,196 | £1=147,456 比佛郎 | 本息均未逾期，該鐵路業經併為隴海鐵路之一段。 | |
| | 包寧鐵路整款 | 1922 | £ 800,000 | £ 800,000 | £ 672,000 | £ 1,472,000 | £ 1,472,000 | | | |
| | 同成鐵路整款 | 1913 | £ 385,108 | £ 305,346 | £ 5,578 | £ 310,924 | £ 310,924 | | 並未發行債票 | |
| 共計 | | | | | | £ 10,943,883 | | | | |
| 德 | 津浦鐵路 | 1903 | £ 3,150,000 | £ 2,442,770 | £ 1,631,496 | £ 4,074,266 | £ 4,074,266 | | 業經於 1936 年二月二十六日整理，詳見本書第三編第二章。 | |
| | 津浦鐵路續借款 | 1910 | £ 3,024,000 | £ 1,662,780 | £ 1,060,103 | £ 2,742,882 | £ 2,742,882 | | 業經於 1936 年二月二十六日整理，詳見本書第三編第二章。 | |
| | 津浦鐵路整款 | 1916 | | £ 900,424 | £ 1,197,568 | £ 2,097,997 | £ 2,097,997 | | 業經於 1936 年十一月整理，詳見本書第三編第二章。 | |
| | 海廣鐵路 | 1911 | £ 1,570,000 | £ 1,447,980 | £ 551,451 | £ 2,005,581 | £ 2,005,581 | | 業經於 1937 年四月四日整理，詳見本書第三編第四章。 | |
| | 共計 | | | | | | £ 10,920,533 | | | |
| 荷 | 隴海鐵路 | 1920 | 佛羅令 30,750,000 | 佛羅令 30,750,000 | 佛羅令 24,600,000 | 佛羅令 55,350,000 | £ 7,723,719 | £1=7,1613 佛羅令 | 業經於 1936 年八月二十五日整理，詳見本書第三編第七章。 | |
| | 隴海鐵路整款 | | | 佛羅令 1,810,959 | | 佛羅令 1,315,959 | £ 258,568 | £1=7,1616 佛羅令 | 此項整款已經與上項借款併案整理。 | |
| 共計 | | | | | | £ 7,982,287 | | | | |
| 日 | 平漢鐵路 | 1911 | 日金 10,000,000 | 日金 9,300,000 | 日金 2,065,000 | 日金 12,405,000 | £ 726,123 | £1=17,068 日金 | 業經於 1935 年四月整理。 | |
| | 膠濟鐵路 | 1922 | 日金 40,000,000 | 日金 49,000,000 | | 日金 40,000,000 | £ 2,310,823 | £1=17,085 日金 | 本息均未逾期。 | |
| | 平綏鐵路 | 1918—1921 | 日金 6,000,000 | 日金 4,782,400 | 日金 5,551,905 | 日金 10,337,533 | £ 607,763 | | 本息均未逾期。 | |
| | 長沙鐵路 | 1911—1922 | 日金 10,000,000 | 日金 10,000,000 | 日金 8,045,914 | 日金 12,045,914 | £ 1,056,037 | | 本息均未逾期。 | |
| | 高徐徐州鐵路整款 | 1918 | 日金 20,000,000 | 日金 10,000,000 | | 日金 20,000,000 | £ 1,170,411 | | 詳見本書第一編第五章。 | |
| 共計 | | | | | | £ 5,901,177 | | | | |
| 法 | 平漢鐵路 | 1903 | £ 2,500,000 | £ 375,000 | | £ 375,000 | £ 375,000 | | 本息均未逾期。 | |
| | 湖廣鐵路 | 1911 | £ 1,500,000 | £ 1,402,660 | £ 420,793 | £ 1,823,453 | £ 1,823,453 | | 業經於 1937 年四月四日整理，詳見本書第三編第四章。 | |
| | 同成鐵路 | 1913 | £ 385,108 | £ 305,346 | £ 5,578 | £ 310,924 | £ 310,924 | £1=74,496 法郎 | 未發行債票。 | |
| 共計 | | | | | | £ 2,510,123 | | | | |
| 美 | 滬漢鐵路 | 1911 | 美金 1,500,000 | 美金 1,402,700 | 美金 420,800 | 美金 1,823,500 | £ 1,823,510 | | 業經於 1937 年四月四日整理，詳見本書第三編第四章。 | |
| | 津浦鐵路 | 1915 | 美金 1,150,000 | 美金 1,100,000 | 美金 1,355,200 | 美金 2,455,200 | £ 499,478 | £1=4,9218 美金 | 未發行債票，詳見本書第一編第五章。 | |
| 共計 | | | | | | £ 2,317,936 | | | | |

各國債款百分比如下

| 國別 | 總數 | 百分比 |
|----|--------------|-------|
| 英國 | £ 13,221,446 | 24.6% |
| 比國 | 10,943,883 | 20.4 |
| 德國 | 10,920,533 | 20.3 |
| 荷蘭 | 7,982,287 | 14.8 |
| 日本 | 5,901,177 | 10.9 |
| 法國 | 2,510,123 | 4.7 |
| 美國 | 2,317,936 | 4.3 |
| 總計 | £ 53,827,443 | 100% |

以上各項借款墊款整理，債權人方面之犧牲，除隴海路一萬五千萬元外，津浦湖廣道清廣九四項共五百六十餘萬鎊，約合國幣六千七百餘萬元。故於債務方面，中國政府減少負擔二萬三千餘萬元，而外債十分之九以上，均已整理就緒矣。

附表三 民國二十四年底止中國各鐵路外債表

第九章 鐵路之改進

作者任職鐵道部前，政府曾聘英國鐵路專家漢德遜將軍來華考察路政，著有報告，建議甚爲切要，於改進中，頗多可採之處，對於改進路務之基本原則有三點：一爲商業化，二爲合理化；三爲經濟化。即如何以之開支，得到最大之收益，以期履行債務，增進信用，吸收外資，是謂商業化。如何使人學、技術、工、材料、車上設備，指揮調度，有最合理之準備，則俾員工人人均能盡其最大之貢獻，是謂合理化。如何使路經營方針，不特顧到本身之充分合乎經濟，而尚能處處顧到國民經濟之福利，即如何使沿線工商業得以充分發展，是謂經濟化。以上三點是爲一般鐵路行政之準繩，進行改進之目標。惟中國鐵路發展，有其以往歷史，因借款關係，不乏種種牽制拘束，而各路情形又各不同，勢不能劃一辦法，應用於全國。顧如能把握財物人三者，則其他一切不難迎刃而解。是以於抗戰前一年半中，其屬於部者，着重於增進管理之集中，其屬於路者，着重於設備之補充，而由會計與統計之加強管制，材料之集中採購，與夫各路冗員之裁汰，爲集中管理之入手樞紐。

第十章 會計與統計制度之革新

各機關整理之後，最要者爲如何增加收入，而開支比例不隨之並進，或則如何使盈餘足敷償債之用。查原有各路每月收入約一千五百萬元，年約一萬萬八千萬元，如於財務管理上稍有進步，則年省百分之五，即可得九百萬元。欲求進步，必須從嚴集中管轄入手，而欲使集中管理，執行有效，必須各路有翔盡而迅速之報告送部，是會計與統計制度之革新，實爲要務。

會計方面之改革：(一)設計鐵道基金總賬制度，查以前各路以各欄借款關係，對於財政均各自爲政。尤以連年內亂頻仍，各地軍閥干預路政，稍有盈餘，均已就地撥解軍政各費，對於鐵道部除攤解部經費及若干特別指定負擔外，並無其他財務關係，部方亦不多加考核。現將債務既經整理，由部負責，各路財務勢須由部統籌。且時有以甲路之借款材料，用於乙路，換取現款等事，故財務日益複雜，其自然趨勢，必須由部集中管理。但若無完備嚴密之會計，難統統轄餉撥之數。以前雖有總賬之設，但目下情勢不同，舊制不合需要，因將原來限制加以補充。新訂鐵道基金總賬制度，自二十六年一月實行，此爲鐵道部統一集中管理各路財務之開始。同時部中舊有總賬，久未清理，爲劃清賬目起見，將歷年舊賬，逐戶清查整理，於二十六年新基金總賬實行前，已告成事。(二)厘訂現金收支狀況報告，各路財務之關接日繁，若無確實現金收支報告，則無法將各路現金彼此酌盈劑虛。因規定各路每月現金出入估算表，及現金收支日報，收入月報，按規定日期送部，由部會計處詳加分析，並編製報告。(三)修訂各路編製概算及執行預算規程，預算爲管理支出之關鍵，以前各路預算，皆自行擬編，並無綜合方針可言，故需新訂規程，以資準確。自二十六年度實行，凡編製預算表，須將現金收支預算，購料預算，雜項費用預算，中之各重要科目，詳細列表，以便審核。同時除編送營業賬，歲計賬，盈虧賬用以預計損益外，另加預計借貸對照表，以表各路實際資產負債之變動。(四)整理各路賬目。

以前各路資產負債賬目，不特記載未盡翔實，且久未清理，因由會計處飭各站將各項未清科目之性質及經過情形，造具詳表，加以審核，所有各項應記科目，一律加以清理，釐清後財政狀況，得有確切之表現。(五)審辦全國鐵路財產估計，吾國鐵路創辦以來，已七十年，從未有估價章程之頒布，及財產之估計，以致各路現時賬簿所有之財產數字，與其實際財產價值，殊難吻合。因制定國有鐵路財產估計施行綱要，及各種規程表報格式，令飭各路舉辦，並令各路設立財產估價委員會，辦理財產估價事宜。

統計方面之改革，為明瞭各路全線實況，以求業務之改進起見，必須有翔實迅速之統計。因於二十五年夏間，派派專門人員整理部路統計，費四月之久，編訂中華民國內鐵路統計規則，分總則、營業統計、運輸統計、機車統計、工務統計、材料統計、財務統計、總務統計，附則九章，條文部凡六十八條，另附各級應用表式，暨編製說明，共一百三十餘種，堪稱統計集中管理，備有詳密立法之嚮案。於十二月五日頒布，規定自二十六年一月一日實行，並於十二月十五日及十九日在部召集各路經辦統計人員，予以訓練。

在二百六十餘種統計表中，列為第一而最重要者，為營業進款概數日報由各路會計處按日根據各站電報編造全路客貨運進款總數，於第三日中午十二時前電報報部，部中根據報告，編製旬報。例如二十六年一月十三日可編一月上旬統計。故部中每旬可知各路進款數，及與預算每旬平均數之比較，或增或減，而視其運輸量之增減，及營業之進退。次為編製各路主要貨物起運噸數統計，及各站待運噸數統計。以各路收支之來源，在乎主要貨物之運輸，故必須明瞭各主要貨物運輸狀況，及增減情形。於二十六年一月起，擇主要貨物十四種，為烟煤、無烟煤、小麥、麵粉、黃豆、花生、芝麻、棉花、棉紗、疋頭、羊皮、麩葉、鹽、油、等物，每月各站各站起運若干，及尚有待運若干，由各路每月報告。如查有某路待運之貨物太多，即設法增開車輛，或添購車輛，以資疏運。

第十一章 材料管理與採購方法之革新

鐵路支出之大宗爲材料。以舊路言，年耗於維持材料者，約三千萬元，占營業用款百分之三十，加以新路建築，需料更多。故材料管理之良窳，與鐵路之行政與財政，有莫大關係。作者到部以後，即派員往各路調查材料情形，發見重要缺點有三：（一）材料賬目制度之不完備。（二）積存舊料太多，致鐵路資金受一部份之擱置。不統一。因賬目制度之不完備，致管理上缺乏充分控制能力。因積存舊料太多，致鐵路資金受一部份之擱置。因材料名稱編號之不統一，致各路材料不能以低價整批購置，更不能互通有無，調劑盈虧。二十五年份對於以上三大問題，盡力檢討，編就改進計劃，於二十六年一月召集各路材料主管人員，開整理材料會議，決定以下各端。

一、修正材料賬目則例，鐵路材料賬目則例，於民國十年頒訂，其中對於用料購料之預算，並無規定，存料亦不集中登記，關於請領材料，填注料價，及登記料賬，均無詳細規定，欲期料賬集中，存料明晰，料價劃一，實不可能。因決定以：（一）厲行材料預算制度。（二）集中登記。（三）按日登賬。（四）統一料價四項原則，將則例修訂。於二十六年三月前印發各路，四月中各路印製表格，五六兩月各路準備，七月一日正式實行。

二、統一材料名稱分類編號，統一材料名稱分類編號，爲集中管料之基礎，舉凡請料之審核，用料之調劑，其目之集中，以及統計之編造，均以此爲根據。各路現用材料名稱編號，名目繁夥，參差不齊，非獨各路互異，即同在一路各段亦復不同，有同名異物，亦有同物異名。自二十五年三月起，將各路現用材料名稱編號之統一工作，積極趕進，於六月中文竣，二十六年七月一日公布，十月起全部實行。

三、清查鐵路存料，查二十五年六月底全國鐵路存料達五千萬元，不特虧耗利息，且以久存，致不適用，或以保管不週，而致料質腐蝕。因由部擬定清查存料大綱，通令各路派員清查材料委員會，澈底清查各路存料。第一查明料賬與實存數量是否符合，第二調查久存不用過剩及廢棄材料之數值。調查結果，存料為五千萬元，其久存不用過剩廢料為八百七十萬元。此項過剩材料，由部編冊，分送各路，嚴禁利用，並遷存鄰近棧廠地點，便於利用，確無用途者，准予標售。

四、集中購料及籌備設立中央材料總廠，以往不能由部集中購料之原因，由於各路財政獨立，而部無購料周轉資金，故不特不由各路自行訂購，不特以分購而出高價，且往往以不集中而致局部發生缺料，全體則感過剩之弊。向例各路購料用款，均商由銀行向承商擔保，每購料一批，輒向銀行洽商一次，不勝繁瑣。因由部與中央信託局及上海、金塘、浙江興業、中南等行磋商，合組銀團，由部發行購料期票，由銀團担保付款。此項期票以二年為期，利息週息七厘。自二十六年六月起，每月發行八十萬元，每年總額不超過九百六十萬元，由京滬、滬杭甬、平漢、津浦、隴海四路，每月解交銀團基金三十萬元，於二十四個月內解交總數二千萬元。遇有鐵路辦交基金全數付期票本息時，由銀團墊付之，其墊付總額不逾國幣三百萬元。此項期票之利益：(一)部代各路購料，均可簽發期票，得以集中籌購。(二)國貨廠家向以無力承受鐵路分期付款條件，致不能與外商競爭，今有購料期票，可以期票向各銀行貼現，等於現金，國內至華，可以鼓勵發展，而減漏卮。(三)中國金融市場，向無承兌期票市面，藉此可提倡貼現再貼現習慣，而吸收市面短期資金。自有此集中購料辦法之後，決定設立中央材料總廠，勘定浦鎮、洛陽、株州三處，為設廠地點，以期由集中購料，推而至於集中管理。漢猛鐵路報告書中曾云，若設立統一之中國材料機關，可減少存料，可集中訂約，貨價可廉，交貨可較從容，付款亦可預籌，資本之消耗，隨之減少，其言至為中肯。

五、設立蒸木廠及提倡國產枕木，枕木為鐵路用款之重要支出。漢猛總將軍之估計，在華北一帶，未滿

製之洋松枕木，祇有五六年之壽命，而經過蒸製者，可用十五年。成本方面，照民國二十四年（一九三五年）之價格計算，未蒸製枕木每根三元，蒸製者每根四元五角，如按枕木之年期攤算，未蒸製者每年應攤成本六角，而蒸製者祇須三角。吾國長江以北鐵路三千九百九十二英里，計每英里鋪枕木二千二百四十根，共需八百九十四萬二千零八十四根，利用蒸製之結果，每年約可節省六百六十八萬三千六百二十四元。至於在南方卑濕多蟻之區，未蒸製枕木壽命不過二三年，蒸製者可用五六年。故在南方之成本，未蒸製之枕木每年約攤一元，而蒸製者祇需七角五分。以江蘇一省計，枕木四百四十英里計，計每年可節省九十七萬六千六百四十元，南北合計每年可省三百六十五萬九千二百六十四元。此後增建新路所需枕木，宜備倍之，則其可能節省之款綽綽有餘。因參照漢德鐵廠報告，設立蒸木廠三所，一在武昌，一在上海。津浦鐵路沿濟南原有蒸木廠，久未利用，因將該廠原有機器，折價裝運武昌，於十二月三日全部運抵漢口，以戰事發生，未能完成。上海正擬訂購樑柱，竟地建廠，亦以戰事爆發而中止。

中國江浙兩省均產木材，應建每年出產有二十餘萬噸，浙江亦有五六百萬噸，其中必有一部分係合於枕木之用。惜以往以內地無鋸木廠，又不能大量供給，不能按時交貨，品質不能統一，鋸製和修規範，以致無願用國產枕木。今為減少漏卮起見，亟宜提倡獎用，因派林學專家分赴各省調查，平勘誘地，政府應予獎勵。如湖南省政府之推銷木材委員會，安徽省政府之國產木材經銷處，江西省政府由工商廳組織義興公司均受本學委託代收枕木，凡省政府無機構之處，由部派人自行採購，其收購百餘萬噸。

第十二章 人事之改善

路因連年內戰，局長之更迭頻繁，每一局長之更易，即添若干新人，而各部份之中下級員司，亦以主管者監督不嚴，任意濫用，故冗員積年遞增。漢德將軍報告中曾謂：各段職員人數之增加比例，遠勝於收入之增加。尤以各局之總務處，便於位置，一般無鐵路專長或並無專門智識之人，冗員最多。其他車務機務方面，人員之增加雖次於總務，而為數亦較收入增加之比例為多。如平漢、津浦、京滬、平綏、道清及隴海六線之職員人數增加之百分比率，與收入增加之百分比例，以民國十七年與二十三年相較，超過三四倍以上。北寧路雖喪失關外段，而人員反增加百分之三。五。機務人員，亦有同樣情形。故冗員之應如何淘汰，為工作效率計，為節省開支計，均屬切要。惟政府機關之裁汰人員，若操之過急，往往引起反動，致阻礙路務之改進。且一時增加多數失業，又足引起社會之不安。漢德將軍報告中曾云：當冗員之總額達數千人之多，則幾無從下手，以致府機關地位無法於短時間內，可裁撤數千人，而能避免社會之不甯。故不得不用漸進方法，一方面裁員，一方面對於冗員施以訓練，俾用之於新路，數年之後，新路里數將及一倍，則舊路多餘之人，不難悉數安插於新路。因採下列步驟：

一、限制各路局員最高名額，及最高總薪額。二十五年十一月一日，將滬寧、滬杭甬、津浦、平漢、膠濟、隴海、正太七路最高名額規定，計須裁汰一千四百名，限於三年內次第裁減。

二、限制各路自由用人。於二十五年十二月二十三日命令各路，自二十六年起，各路員司出缺，月薪在六十元以上者，均應報部遴員派充。

三、制定國營鐵道員司資歷審查委員會組織規程，及員司登記審查及試用規則。凡各路總務、車務、工務、機務及其他各部分月薪在六十元以上之員司，遇有缺出，必須派補，或有遷調情事，由各路呈

報本部，由該會先就業經登記人員中，擇其資歷相當者，加以審查，俟審查合格後，由部核派。各路局長及主管司長官，得保薦人才，先行登記，如登記人員中無經歷相當堪備選派者，得採用臨時甄用辦法。至員司之登記，審查，及敍用，均定有詳細規則，俾自部次長以下，均不得徇情引進人員，而杜侍進之門。

第十三章 各路工程之改善及其成效

部之管理方面，既如上述，次言路之補充方面，則着重於加強路基，與橋樑載重，以及改良通信設備，增加機車車輛，務使行車速率，列車次數，同時增加，以期增進運輸能力。

(一) 鋼軌枕木之更換，各路鋼軌日久漸見損壞，必須陸續更換。二十五年份平漢粵漢兩路各換二萬六千根。至枕木則年來亦不能按照需要，逐年更換，故督促各路將不堪用之枕木，從速大量更換。二十五年粵漢換二十萬根，平漢隴海各換十六萬根，津浦換十萬五千根，浙贛路換二十萬根，北甯路換十三萬根，京滬滬杭甬路換八萬根，共換約百餘萬根，若以二十六年度半年加入，則一年半中共換一百五十萬根。

(二) 橋梁之加固，各路橋梁或因建築之時，本極薄弱，或因水災兵燹，遭受損壞，或因阻滯水流，不敷宣洩，或因年久失修，為安全計，為增加行車速度計，一律分別加固修建。除最重要之平漢路黃河大橋，已向德商借款，擬定自二十六年至二十九年改建新橋外，二十五年份所進行之工程，為膠濟路之泇河、淄河、兩大橋。淄河橋長二百八十八公尺，淄河橋長四百五十二公尺，均換以古柏氏E五十級載重橋梁。平漢路修建馮村大橋五孔四十公尺，及四孔四十公尺各一座，及改建新樂大橋，花園大橋。預定二十五年完成漢口信陽段內橋梁加固工程，二十六年完成信陽鄭城鄭州間加固橋梁工程，二十七年完成石家莊至北平間橋梁加固工程，二十八年完成石家莊至黃河北岸段內橋梁加固工程，至二十九年黃河新鐵橋完工，則全路橋梁加固工程，可全部完竣。

粵漢路南北段鋼橋，均不及古柏氏E 50之耐力，因將較弱之橋，先於二十五年一律加固至古柏氏E 50之標準。其中橋梁七座，係一部分改建，其餘一百五十七座係採用電焊方法加固。北甯路之灤河大橋，已逾保險期限，橋身軟倒，因興工改建新橋，預計二十七年竣工。平綏路將十二尺者七十二孔，二十尺者十一孔，十

二尺者一百二十二孔，均改加固至古柏氏 400 標準。

(三) 行車號誌之增置，欲求增加行車速度密度，而確保行車之安全，首須改良行車號誌。北甯、京滬兩路，以接近政治中心，旅客來往頻繁，客車行車之增加，各方期望甚殷。故於北甯路平津之間十一站，一律裝用電氣號誌二十二座，並將各站號誌改爲新式聯鎖制，各大站用色燈號誌。京滬路將各站之號誌改善，并於各站添設遠距號誌。津浦路將各站遠距號誌，改爲外進站號誌。平漢路添設各大站內外進站號誌。粵漢路沿路號誌，均一律裝齊。部中又特指定電氣號誌專家設計，各路逐漸改裝電氣號誌，並研究自行製造號誌計劃。

(四) 各路車站股道岔道之增建，各路客貨日繁，原有股道岔道均不敷用。計二十五年份計添設股道岔道之路線，爲膠濟路之滄口等四站，京滬路之橋道鎮，真如，麥根路等五站，其南京江邊與輪渡間，則建三角岔道。平漢路之石家莊等十四站，粵漢湘鄂段之株州易家灣等，廣甯段之源潭等七站，隴海路之夾河寨等四站之備車道，趙墩長安等十五站之交通道，台兒莊七里村之岔道。

(五) 機車車輛之增購，各路機車，年來以各路財力薄弱，無法增置，其損壞者亦無法補充，以致運輸能力日見減少，而客貨車亦漸覺不敷，各站待運之貨，不易疏通。故決計大量增購機車車輛，計粵漢路向英購 200 機車二十四輛，0.1.0.1.0 機車四輛，向美訂購 1.0.1.0.1.0 大機車二十輛。隴海路向比購 1.0.1.0.1.0 機車十五輛，2.1.1.0.1.0 機車十四輛，向巴黎工業公司購 2.1.1.0.1.0 機車八輛，向江南鐵路轉購機車六輛。平漢路向比國捷克各買 1.0.1.0.1.0 機車各十輛。津浦向德買 2.1.1.0.1.0 機車十輛，膠濟路購機車十一輛。廣九路購機車三輛。正太路購機車四輛。以全國各路統計，二十五年五月有機車一千二百十六輛，二十六年五月增爲一千二百七十二輛，增一百五十六輛。貨車二十五五月爲一萬四千五百八十輛，二十六年五月爲二萬六千三百四十二輛，增二千七百六十二輛。客車二十五五月爲二千零九十九輛，二十六年五月爲二千四百十六輛，增三百一十七輛。此外爲機務方面，大者籌設中央機廠，擴充平漢路江岸機廠，建築隴海路二橋機廠，小者添設平漢北甯粵漢平綏正太各路各廠段機械設備，以期建立自製機車車輛之基礎，而謀鐵路之改進。

(六) 工程改進之成效，自中央管理方面與各路設備方備改進以後，為期雖不過年餘，而其結果可得而言者，為收入之增加，與支出之並未比例增加，次為行車時間之縮短。茲以三十四年與三十五年營業進款六萬七千五百元比較，三十四年上半年營業進款為八千五百十二萬元，營業用款為五千四百二十萬零七千九百元，進款用款差額為三千一百六十萬零三千元。三十五年上半年營業進款為八千七百五十七萬七千元，營業用款為五千四百四十四萬八千元，進款用款差額為三千三百十二萬九千元。三十六年上半年營業進款為九千八百八十八萬二千元，營業用款為四千六百八十九萬九千元，進款用款差額為四千四百九十八萬三千九百元。三十七年上半年較三十四年上半年，在營業進款方面，增一百七十六萬七千元，營業用款方面，增二十四萬一千元。三十七年較三十五年上半年，在營業進款方面，增四百二十七萬五千元，而在營業用款方面，則減少七百五十四萬九千元。

行車時間之縮短，京滬路一百九十三英里，開始駛行首都特快車，全程縮短為四十分至五十分。橫九路一百十二英里，開駛內燃機特快車，縮短為二小時五十分。北平漢口間七百五十五英里，縮短為三十四小時至三十二小時。京奉路平津間八十四英里，縮短為二小時半。漢地客路客車之林一聯改短時間。

第十四章 軍事運輸之準備

以上所述各路設備之補充，固爲增進商運，而間接實着眼於準備軍運。蓋自二十五年下半年中日交涉開始以後，人人知日本陰謀侵略中國，必有一日用武力解決，故鐵路運輸方面，有從速準備之必要。其最切要者，爲準備下列四事：（一）行車設備之增加，（二）防空準備之設施，（三）緊急材料之儲存，（四）員工軍事訓練之加緊。

（一）行車設備之增加，各鐵路原有行車設備，平時應付客貨運輸，尙嫌不敷，非常時期之運輸增繁，必將捉襟見肘。其最足爲軍事運輸之障礙者，（1）在一路線中，有若干站距離過遠，列車交會耗時，車次密度須受限制，故必須增設錯車站。（2）車站股道過少，或軌線太短，列車來往不便，故必須分別添設或加長軌線，存車線，及軍用岔道。（3）車站月台長度不足，或無起貨卸貨站台，不便裝卸軍用物品，故必須加長月台，並添設軍用站台。（4）各路給水站之上水設備，並不充分，必須加以充實，並添開臨時給水車站，以備原有給水設備損壞後，代替應用，同時添設加煤站，俾機車可以隨時加煤。以上各項設備，各路一律加緊進行。如京滬滬杭甬路，在重要十站，添建岔道五千六百公尺，添建島形月台一千四百公尺。在軍事頻繁各站，各建特種裝卸鐵面月台一座至四座，接連公路，以便搬車上下。在南翔新龍華松江等站，添建煤台及水池。津浦路在重要各站，添建岔道一千五百公尺，環道一千餘公尺。徐州之津浦臨海聯絡站，添建岔道一萬三千餘公尺，各上水站添設水管。平漢路增建各站螺旋軌岔道二萬三千八百公尺。浙贛路添鋪車道一百三十餘股，長三十英里，建築錯車道十八處。

（二）防空設備之佈置，鐵路爲敵人目標，一旦戰事爆發，必首遭轟炸，因飭令各路建築防空壕，並建築堅固地下室數處，爲辦公及調度電話之用。如京滬滬杭甬路，在重要之八站，各建鐵筋洋灰地下室，配置電燈

電話通氣機防毒具，爲緊急時辦公之用，又在各站設置大小鐵箱洋灰磚空壕四十四處。津浦路建造防空壕大小一百五十四處。浙贛路建造大小防空壕一百三十六處。平漢路建造大小防空壕二百四十處。隴海路重要各站，均建有鐵筋混凝土之防空地下室，裝置調車電話電氣路籤及大小防空壕。

(三) 緊急材料之儲存，一旦軍事發生，交通阻礙，海口封鎖，國外材料不易運入，故各路一律準備存儲一年以上之用料。如京滬滬杭甬沿線存煤六萬噸，非至戰時不得使用。電信機油等料亦估計需要充分準備。吳淞材料廠所存材料，移置常州，常州廠材料，移存蘇州。隴海路除經常用料外，另購存一年間需用之材料，計價五百萬元，平漢路在鄭州以南沿線存煤八萬噸，爲緊急之用，其他各種材料，除經常所用者外，購存六個月之用量。粵漢路預購存煤二十四萬噸，及其他各種用料，足敷一年之用，其他修復橋梁路基等搶險用料，均預爲購備，於需要地點，擇地密藏。

(四) 員工軍事訓練之加緊，軍事訓練由軍事委員會派員往各路訓練，雖爲期不久，而於員工精神，有顯著之進步。抗戰期間各路員工之不避艱險維持交通，得力於軍事訓練者，匪淺鮮焉。

第十五章 廣九粵漢接軌

與今後抗戰有關係之一事，即廣九粵漢接軌，而黃埔開港，又與廣九粵漢接軌有連帶關係，茲分別述之。廣九鐵路自廣州大沙頭通達九龍，全線長一百十二英里，爲廣州通香港之要道。廣九與粵漢兩線終點之間隔，僅爲自大沙頭至廣州省城二英里半之距離。惟自宣統三年，廣九開始通車起，至民國二十六年中日抗戰開始爲止，兩線從未接軌聯運。在此過去垂三十餘年中，英人雖屢次要求接軌，而我政府以國人之反對，終予拒絕，尤以粵人之反對，最足顧慮。作者翻閱路政史，在宣統三年廣九鐵路局所印行之廣九鐵路綫平面圖中，卽已畫有自廣州至廣九大沙頭車站間之虛線，表示此爲將來廣九與粵漢擬行接軌之路線，可見接軌之議，其由來已非一日。考粵人之所以反對兩線接軌，實以廣州與香港直達通車以後，恐廣州貿易將悉數移集香港，而廣州之繁榮，將大爲減色。是以英人每有提議，粵人莫不極力反對。自民國十六年香港罷工問題發生，粵人對於香港官廳之情感益惡，反對接軌之聲更盛。然英人之願望並不因粵人之反對而中止，英人爲聯絡廣東官方人士之感情計，曾向廣東省政府表示，如允接軌，則英方可借款與廣東省政府，以備廣州建設之用。惟英人希望接軌之心愈切，粵人之懷疑愈甚，而反對之態度愈堅。

民國二十五年十月，粵漢鐵路完成。是年三月，作者有廣州之行，當時粵人以爲作者赴粵，與粵漢廣九接軌有關，於報紙上紛紛登載此項消息，並持反對論調。其時西南政委會已有黃埔督辦之任命，並有與築黃埔支線之議。因在廣州詳細研究，並與各方交換意見，認爲香港與廣州兩地，其貿易上各有其重要性。香港爲華南海外出口要道。凡廣州輸出國外之貨物，無論如何，須經香港出口。廣州爲華南國內貿易之重要商埠。黃埔支線完成，黃埔開爲商埠，則黃埔大可爲國內各重要口岸，與廣東互通貿易之樞紐。是以黃埔之開爲商埠，與香港地位，並非絕對利害衝突，而廣九與粵漢接軌，亦與廣州地位無絕對利害衝突，祇須黃埔商埠早日完成，廣

州保持國內貿易，不為香港所奪，則接軌不至影響廣州地位。而同時準備非常，不能不早日接軌，則為顧全廣州地位計，即宜同時開闢黃埔。今黃埔開港既已決定，黃埔支線勢必同時興築，而黃埔支線，必須經過廣九鐵路。因黃埔支線之必須啣接粵漢，故廣九與粵漢自然接軌矣。因將此意，反覆與粵省當局詳為解釋，幸得諒解。二十五年五月，西南政委會撤消，蔣委員長赴粵，電召作者至廣州，詢及對於廣九與粵漢接軌之意見，當將以前與粵省當局解釋之意見，詳為陳述，並建議將黃埔開港，及黃埔支線同時積極進行。

黃埔支線十五英里之興築，及黃埔開埠工程，均於二十六年一月正式開工。支線係自粵漢鐵路之泮村站起，經廣九之石牌站，而達黃埔。是以石牌站實為此兩路接軌之交叉點，亦即接軌工程所應施工之處。按鐵路接軌工程，在技術上有兩種設計，一為平交過軌，一為建築懸橋。當時各方對於選擇接軌方式，為顧全地方情感關係，意見頗有出入，經過詳細研究，最後決定採用懸橋方法。

二十六年七月華北盧溝橋事件發生，對日反抗局面，勢不能免。因即令促粵漢廣九兩路趕趕接軌，幸工程早已進行，於二十六年八月二十二日即開始通車。當時混戰已於八月十三日爆發，全面抗戰已不可免，長江下游，已為日人封鎖，香港一變而為全國進出口之孔道。因促廣九粵漢兩線，速訂聯運辦法，務求簡單迅速，以應急需。於簽訂正式合約以前，先訂二臨時聯運車輛過軌暫行辦法，凡車輛過軌以抵順交換，不計車租為原則。同時為便利處理聯運業務及行車事宜，並於粵漢廣九兩路之石牌站，設立聯運辦事處，主持聯運事宜。

回憶廣九粵漢兩路接軌之經過，最感忻慰者，因接軌之迅速，得於抗戰開始之後，英美及其他各國軍需物資經由香港源源進口，對於抗戰盡其最大之貢獻。證之敵機不斷轟炸粵漢沿線，甚至集中南段，期使運輸中斷，更足證明此交通線之重要。至粵省人民以前之反對接軌，其心理可得而言者，蓋以廣州與香港接壤，平日於商務航務上處處受香港之控制，廣州益見相形見絀，於是香港應輔助廣州，而不應攘奪廣州商務之呼聲日高，甚謂香港之發達，完全由廣州之血汗所造成，故不能再有損廣州，而利香港之舉。若非國家危急存亡之際，兩地之情感利害，難以融和。廣九接軌僅其一端，幸洞悉此中情隱，早為運用佈置，接軌未見遲延，否則

一二月之延擱，即將少運數十萬噸之軍需物資，其影響於長期抗戰之物力，安可以數字計耶。

第十六章 黃埔開港

廣州在十五世紀已成一貿易中心。至十七世紀闢爲通商口岸，各國商務雲集於此。近十九世紀末葉，海外船隻吃水日深，港身太淺，船隻駛入廣州，漸生障礙，自道光二十三年（一八四二年）香港割歸英國，開爲深水港後，國外船隻多數停泊香港，香港遂爲世界最優良之天然海港，一躍而代廣州爲中國南部貿易之中樞。廣州位於珠江口，東西北三面直通諸河道，四境運輸至爲便利。自粵漢路線通車後，由廣州吞吐之內地，計占面積十七萬英方里，人口四千五百萬，較之香港九龍面積，祇有三百四十五英方里，人口不及一百萬者，豈可同日而語？加以粵漢全路完成，及三水梧州鐵路相繼興築，廣州之發達，更不可限量。故在中國南部，必須有一純屬中國之海港。願以最優良之香港港埠，近在咫尺，勢不宜過於相形見絀。再預測他日之發達，不能不具較爲遠大之計劃。是以中山先生有建築黃埔爲南方大港之昭示。卽光緒年間我政府與美國合興公司訂立借款，建築粵漢鐵路合同時，該公司亦曾提議與築黃埔港，成一出海大港。及民國四年（一九一五年），上海滬浦局海港工程師著有廣州港改善計劃書，其中曾謂：廣州於淺水時祇能容十三英尺，深水時祇能容十六英尺吃水船隻，勢難爭取航運中心之地位，有再加測量鑽勘，及水路改善之必要。民國六年廣東治河委員會主張改善 *Black Boat*，使港口河道趨於經常。民國十五年有廣州港改善工程機關之設立，以廣東治河委員會總工程師爲主任。該工程司曾有報告，提及廣州港埠改善計劃，謂如不卽予實行，廣州商務必日趨衰敗。省當局因決定籌款建築黃埔海港，並有商人集款組織公司，承辦其事，以政局不甯，未能積極進行。迨民國十八年，復有黃埔開港公司之設立，及興工計劃，亦以未獲各方援助及缺乏經費，仍歸失敗。民國二十四年西南政務委員會任命專員，籌辦開關商埠，邀請荷蘭治港公司，派工程師史里包根代爲設計。據其報告謂，虎門口祇能通航之進路有二，其最深處爲二十一呎。自上流西進路中沙洲 *A. G. Van Steinhoven* 經虎門灣一號暗沙之航道四

英尺。惟二號暗沙深度僅十七英尺，爲通航阻礙，故須將虎門口通航水道加深六、五英尺，使該航道在春潮低水時，平均有二六、五英尺之深度。至第二暗沙航道須加深十三英尺，使最低深度爲三十英尺，則一萬噸之船，不難隨時通行，一萬八千噸之船，亦可每日兩次，乘潮通過。同時建築長一萬公尺之深水碼頭及貨棧設備，需二年完成，需費約四百萬元。此項計劃，較爲節省。二十五年十月任命黃埔督辦。後又聘美工程專家顧爾立氏 P. Goodrich 加以研究，曾有極詳盡之報告，大意以爲廣州港口，若加疏濬，使海洋船隻得自由出入，則每年輪船噸位出入，可增至一千五百萬噸，若以七百五十萬噸輪船出入標準，應將零丁沙灘附近疏濬至二十四英尺，其他地點疏濬至二十五英尺。該報告并建議上項工程，應分四期施工，第一期自民國二十五年（一九二六年）至民國三十一年（一九四二年），先疏濬第一第二兩暗沙，展築粵漢黃埔支線，港口并建造三百五十公尺鋼板水泥海岸線，及四萬五千英方尺堆棧，又建築黃埔大道食水管，及排水管。第二期自民國三十二年（一九四三年）至民國三十七年（一九四八年）止，將商埠圍至三千畝，堆棧增闊至一百萬英方尺。第三期自民國三十八年至民國五十六年（一九四九至一九六七年），將埠區擴至七千六百九十畝，海岸線擴至一萬六千英尺，預計當時可容居民十七萬人。第四時期爲最末一時期，自民國五十七年至民國八十九年（一九六八年至二〇〇〇年）止，海岸線擴至七萬英尺，堆棧設備一千五百萬英方尺，埠區擴至五萬三千三百畝，居民約七十萬人。

黃埔督辦公署，參照各專家計劃，決定於一年內先將虎門內之河道濬深至二十四英尺，並完成碼頭倉庫馬路水道。嘗由政府發行公債七百萬元，爲建築經費，於二十六年五月開始工程，希望於二十七年底，一萬噸以下船隻可以駛入，至二十八年後，再定第二次計劃。

欲使黃埔開港計劃加速進行，並使黃埔附近地段早日發達起見，自粵漢鐵路西村站至黃埔之支線約二十六英里有先行修築之必要。因於二十五年十一月間開工，二十六年底竣工。曾憶廣九鐵路借款合同，英方會要求加一條文謂，不得建築與廣九路並行之路線，意在防止吾國在廣州附近開關港口，與香港競爭，今則香港經百餘年之發展，已成立有不敗之基，區區黃埔計劃，已不值英之顧慮矣。

第四編 抗戰中之鐵道運輸

第一章 適應戰時狀態之措施

抗戰開始，敵人新爭取者爲鐵路線，因在交通方面，可得運輸給養補充之便利，在軍事政治方面，則一線之得失，卽有關領土之存亡。自蘆溝橋事變起，至放棄武漢及南昌失陷浙贛拆軌爲止，計一年九個餘月，可稱爲鐵路線爭奪戰時期。迨武漢放棄，則鐵路已喪失十之八九，不特鐵路運輸已失其重要性，戰略亦由鐵路線爭奪戰轉移而至於封鎖戰或游擊戰。吾國交通重心，由鐵路而轉移於公路水路。故論抗戰期間之鐵路，當以一年九個餘月之期間爲最重要。

回憶二十六年夏，政府同人均在廬山辦公，迨七七事變起，最初以爲不過局部衝突，不難於當地處置解決。旋報告傳來，日方已自關外開出十二列車軍隊至平津，始知情勢擴大。七月十三日開行政會議，蔣委員長宣布日方已由鮮滿增開援軍，中央亦決定派兵北上增援，並宣示卽蔓延至全面戰爭，亦在所不顧。當時形勢，全面戰爭一觸卽發，決定政府人員一律於翌日還甯。鐵道部一方決定迅速限令浙贛下萍段卽日通車，橋樑未架就前，先搭浮橋，同時促浙贛換軌之從速進行。一面催趕京贛工程，及加強舊路運輸能力。作者十五日飛滬，與京滬杭甬路局長討論該路應付事變及運送大軍之準備。十九日返甯，此爲滬滬之最後一次。抵甯卽赴外交部長官舍，因各部官員均在，正討論應付方針，當時議決由外部向日方提議，中日雙方限期同時撤兵，事變由正常外交途徑解決，如就地解決，須得中央同意。日方答覆，對於同時撤兵一節，不能滿意，對於地方事件解決須得中央同意一節，亦與日方希望地方事件地方解決之宗旨相背。同時軍政部何敬之部長報告，日駐寧武

官喜多向其提議中央軍不得北上，並將已北上隊伍即行撤退，空軍不能在北方有何行動。此次事變之起因，人人知爲日方借一口實，以實行其華北特殊化之迷夢，即中央放棄華北，承認華北之政治軍事經濟悉受日本之支配，此爲中央所絕對不能承認者，故中央軍仍照舊北上。至二十三日接冀察政委會宋委員長明軒報告，已與日方妥協解決。但至二十六日又起衝突，日方飛機轟炸南苑廊坊。二十八日宋部軍隊正式抵抗，中央軍自保定北開，自此北方戰事正式開始矣。八月七日召集國防會議，討論作戰準備，並於是晚開國防會議及中政會議聯席會議，各省軍事長官全體列席，討論終結時，蔣委員長之宣示，謂戰爭必具最後決心，苟生死存亡之關鍵，一切照原定方針進行，或進或退或遲或速，由中央決定，何時宣戰，亦由中央決定，各省與中央須完全一致，各無異心，各無異言。當時全場起立，一致贊成，會場中舉國一致精神之表現，恐爲數百年來所未曾有。及十日虹橋軍用飛機場，有一日海軍中尉無故擅入機場，衝突傷斃。十三日下午十時寇敵軍開進攻，中央軍抵抗，全面戰爭，自此開始矣。

在戰爭開始前，作者對於中國鐵路運輸能力，深慮不勝戰時重任。蓋自有鐵路以來，從未有對外作戰之大量動員運輸，此次動員軍隊，當在數百萬，軍需物資爲數更鉅，各路之已有設備，能適應此需要乎？鐵路員工從未受過近代戰爭之經驗，士有飛機轟炸，下有大砲攻擊，沿線員工能冒險工作，在軍事運輸難之日間斷乎？此次作戰軍隊，抱非至最後不得退却之決心，鐵路工作人員能不避艱險，與軍隊同其進退乎？能於軍隊未退却之前，將鐵路機件鋼軌及機車車輛設法撤退，以免資敵，而供後方鐵路建設之需用乎？設或戰事失利，各路淪陷，其技術員工能一齊安插後方，輸爲新路之用，不供敵爲驅使乎，此種種問題，經繞於我腦中，唯恐其不能達到最高之期望。軍事方面，於七月二十四日頒佈戰時運輸辦法，成立鐵道運輸司令部，設運輸司令一人，副司令一人，各路設線區司令，各路運輸有關軍事事項，均受運輸司令之指揮，其以下工作人員，如各路運輸調度人員，悉由各路人員兼任。願以我國政府機關之辦事人員，尚未養成充分合作與協調精神，如何使鐵路人員與線區司令，特避免衝突，且能和衷協調，以完此重大使命，實爲當時最願慮之一點。次則戰事發生，商運

停止，各路收入勢必大減，如何使各路財政勉強支持，不至因開支無着而影響運輸。以上種種，均有發生之可能，而稍有參差，即足以影響抗戰。故於戰事發生後，部方就其思慮所及，而有關係根本者，先規定若干項指示各路。

(一) 勸諭各路員工，以英雄抗戰精神，實行二事，一與軍隊同進退，勿先軍隊撤退，二無論敵人如何轟炸，必須隨炸隨修，勿令行車有一日阻斷。

(二) 通令各路，不分路別，所有車輛一律共同統籌使用，以期增加運輸效率。為地理上之便利起見，分為長江以北及長江以南兩區域，每區設一總調度所，由部派熟悉調度人員主持之。

(三) 通令各鐵路局，與運輸司令密切合作，並編成若干軍用列車，交由運輸司令部統籌支配。軍用列車以外，預備若干列車乘騾人口物資之疏散，公物及工廠之遷移。軍用列車遇有空閒時，亦都運其他物資，務使發揮戰時鐵路最大能力。

(四) 設立鐵道工程隊，擔任搶修及破壞任務，計平漢、同蒲、粵漢、各五隊，津浦四隊，正太、浙贛、京滬、滬杭甬各三隊，隴海九隊，膠濟二隊，南萍一隊，共四十隊。

(五) 決定在抗戰期間，各路一律減薪，並擬定最低預算，如有餘款，一律解部，集中分配，以期維持整運外債信用，並準備不時之需。自開戰起至武漢撤退時止，軍事運輸幾全依賴鐵路，為鐵路運輸最繁忙之時期，各路員工雖備受威脅，均處於艱難困苦中掙扎奮鬥，克盡厥職。抗戰五年，運送軍隊與旅客達一千一百餘萬人，物資噸位為二百八十六萬噸，對於軍運民運均能達成任務。尤以凡淪陷之路，無不俟軍隊撤退之令，始行撤退，其勇敢其冒險與軍隊不想上下，且有過者，此出於最初意想之外，亦鐵路界之無上光榮也。鐵路運輸，可分為若干階段，自蘆溝橋事變至南京撤退為第一階段，自南京撤退至徐州失守為第二階段，自徐州失守至武漢淪陷為第三階段，自廣州武漢相繼淪陷至南寧陷落為第四階段，自南寧陷落以後為第五階段。武漢失陷以前之戰爭，可認為鐵路戰爭，故每一階段表示鐵路之存亡，亦即表示軍事之進退也。

第二章 第一階段

(自民國二十六年七月七日蘆溝橋事變起至
民國二十六年十二月十三日南京撤退止)

自七七事變至南京撤退爲止，受有影響者爲黃河以北各路線及京滬蘇嘉路，當我軍撤退南京，各路亦相繼淪陷。

(一) 北寧路 北寧鐵路在九一八時，自山海關至奉天一段，已被敵人割斷，改爲奉山鐵路。這蘆溝橋事變發生，敵軍源源入關。七月八日敵軍集結臺台對峙，十三日雙方激戰於永定門，十六日強佔天津及臺台車站，八月四日北平放棄，北寧鐵路自此淪陷。

(二) 平綏路 平津先後失守之後，我方軍隊大部由平漢南撤，一部由平綏路西移，敵遂轉移主力，進犯平綏線之居庸關南口，當時平綏路總局已無法行使指揮職權。因該路在張家口以西，與同蒲路相連，且南口以東並無險要，不易久守，當派同蒲路局長聶晉平綏路，由南口至包頭間行車事宜，由平綏各段長，會同大同調度所維持。七月三十日距北平二十二英里之沙河車站淪陷，八月七八兩日我首勳破壞康莊以西各山洞橋梁，並將大機車七輛沉於各山洞內，以阻礙敵軍之修復與前進。是時敵軍進攻距離北平三十三英里之南口，經我軍堅強抵抗，嗣以不支，於八月二十七日將南口放棄，我張家口車站各部分員工一律西撤。自八月二十八日至九月一日，南口至張家口各站先後失守。及九月十一日大同失守，自此以西更無險可守。十月十日敵向歸綏進攻。十三日綏垣失守。十六日放棄包頭。遂致五百四十七英里之平包線，全路淪陷。

(三) 平漢津浦北段 敵佔南口後，轉移兵力沿平漢津浦兩路南攻，我軍節節抵抗。九月二十四日保定失陷，我軍在漳河抵抗。十月十九日敵強渡漳河。十一月四日攻下安陽，我軍退守安陽及湯陰間。當時湯陰、內黃、滑縣、濮陽、淇縣、衛輝、新鄉各站，均爲最前線之戰區。其在津浦線方面，八月中旬敵略取滄州，滄州石家莊間已築有公路土方，故急欲打通此線，沿津浦線南下。自八月二十四日起展開主力戰，經兩個月之激

戰，我軍以地勢平坦，無險可守，從靜海起經馬廠、滄州、德州、逐漸後退。九月十四日敵陷滄州。十月五日德州失守，我軍沿老黃河右岸佈防。十月十二日敵僱渡老黃河，攻下平原，與韓復榘部相持於徒駭河之間。此時華北敵軍正以全力攻略山西，轉用津浦線主力軍於平漢線方面，津浦線敵軍單薄，最高統帥令韓復榘以盡力反攻德州，進迫滄縣，牽制敵人。韓軍遂巡不前，及敵軍調回用於山西方面軍力攻擊韓軍，我黃河北岸陣地動搖。十一月十日韓軍退走。黃河南岸黃河鐵橋亦於是日破壞，敵進迫鹽口，濟南告急。

(四) 膠濟路敵既到達黃河北岸，一面東進至青城，渡過黃河逼近周村，膠濟路遂入於戰事狀態。當將機車二輛駛至津浦路，後於十二月二十五日按照預定計劃將路軌橋梁開始破壞，全路交通完全斷絕。及敵於十二月三十一日在青島登陸，全路陷於敵手。膠濟路機車車輛較爲充裕，存有機車一百零三輛，客車貨車共一千八百二十輛，除損失機車九輛外，其餘均過軌津浦路線，未資敵用。

(五) 正太及同蒲路 敵侵冀晉，正太鐵路首尾兩端均當要衝。石家莊爲平漢與正太交叉站，地點重要，十月十日我軍退却，淪陷敵手。同時晉北大同失守，我軍逃在雁門關忻口一帶激戰抵抗。至十一月九日堅持月餘之太原省城亦告失守，正太鐵路一百五十二英里全線放棄。山西省辦之自大同至風陵渡口止之同蒲鐵路，計長共百十三英里，北聯平綏，南接隴海，東接正太以通平漢，其路軌與正太同爲一公尺之軌距。抗戰事起，遂將太原榆次太谷三站與正太接軌，以便西路軍運。及正太淪陷，正太機車及客貨車輛大部交於同蒲，敵侵太原後，即節節南下。至二十七年三月五日風陵渡口失陷，全綫淪亡，所有機車車輛運送過河，交於隴海，其材料未能搬運過河，盡行破壞。

(六) 京滬蘇嘉路 在第一階段中，運輸最忙，轟炸最烈者爲京滬、滬杭甬、蘇嘉路一帶。京滬路首被轟炸，農工精神以此爲試驗之開始，敵機威脅下，鐵路運輸之維持，於京滬路所得之經驗，有裨益於今後其他各路者特多。上海作戰，中外人士頗有議爲不必且不智者，以爲上海非軍事據點，不值偌大犧牲。不知國軍若不於上海作戰，敵軍乘其銳氣，或早已到達南京，而軍隊與民衆之抗戰精神，亦無由激勵。故上海三個月之抵抗，

於阻抑敵軍銳氣。於增加後方準備。於激發士民抗戰情緒。無形中所得之效果。豈可以數字計算。即吾各鐵路瀋王之抗戰工作。若非滬寧各員工三個月之掙扎。處處表示其奮鬥精神與鎮靜態度。證明人力可以抵抗火力。斯焉能有今日所得之表現耶。

自八月十三日戰事爆發後。滬甯路專開軍用列車。所有京滬客車均改道由上海西站經滬蘇蘇線。二十三日我軍大部到達上海。日軍尚祇有海軍陸戰隊數千人。嗣後敵軍大量增援。滬甯血戰開始。三個月半。京滬間開行軍用列車一千三百四十六次。運送軍隊五十師。輜重五萬噸。敵軍陸續上陸。開輪送至三十萬人之多。自八月十五日起。敵機開始轟炸南京。第一次空襲為該日中午。十八日滬甯路石蕩正儀二橋被敵機炸燬。派令蔣司令長陸福均親往督修。俾路上行人見蔣軍重要職員不避艱險。親自督工。更加激勵。唯各站幾於無日不炸。愈炸愈烈。以上海、蕪湖、南翔、蘇州、常州各站為最甚。日幾六七次。使日間無法過車。不得不改在夜間行駛。以調度電話時被炸斷。行車愈堪困難。各車站辦公房幾均炸燬。工作效率漸漸低落。軍運車輛漸有延滯。十月十六日倭者赴蘇州。召集路局重要職員及運籌司令部人員。希以激勵。經過各站時。與各站站長一一揮談。告以飛機炸彈並不長。生死是命中注定。檢語子彈有眼。即是此意。希望同人不必驚恐。至將來鐵路淪陷。全路出力人員。部中必二三為老安插。庶使宏業。部路必共休戚。請同人放心。自此之後。全路員工精神為之一振。蓋知彼等之運命。將與部及國家共存亡也。計戰事之三個月。敵機轟炸最烈期間為二個月。共二百六十四次。平均約每日四次。炸中路基十三次。橋梁損壞十四次。軌道九十一一次。站台三十五次。雨蓬計四次。要房三十次。廠房十次。倉庫十三次。煤水十四次。其他二十三次。而每車茶當有一日中斷。於此可見飛機轟炸並不足以破壞鐵路交通。

有一壽尼紀者。沿京滬路並無軍事要塞。作戰不易。京滬路局輸給上海北站東北東南兩角及泰根路車站與中山路角。建造鋼骨三和土堡壘四座。在真北西南兩角設置活動鋼板堡壘兩座。我方軍隊利用此項建築作戰。極長抵抗時日。及本月二十七日太場不支。車站駐軍隨之撤退。軍事方面希望在沿路節節抗禦。而不及建築永久。

防禦工事，因令鐵路方面供給鋼軌枕木。由彭浦至南翔一帶，約十英里，每五百碼安置鋼軌枕木各三十根。唯鋼軌過長，須用電火切斷，日間不能從事，祇於黑夜工作，工人會以工作功績獲得軍方犒賞，傳為美談。嗣各司令長官均紛紛要求供給枕木各數千根不等，因將上海至南翔間折去二十二公里，上海至松江間折去三十公里，送交各軍隊使用，此亦為抗戰中舉事之一。

十一月六日敵軍在金山衛強行登陸，逐漸進迫松江，我軍一面後撤，一面抵抗。至十一月下旬，蘇州、無錫、常州、相繼淪陷，松江至上海軌路完全拆毀，敵分四路進犯南京。十一月十六日國防會議於鐵道部防空洞開會，決定遷都重慶，林主席於散會後乘兵艦入川。當會議中宣佈林主席即晚入川時，全場空氣沉鬱，幸在場有人起謂，重慶乃重慶更生之意，遷都重慶，乃更生之兆，最後勝利，可以操券，會中精神，為之一振。十七日行政院開會，決定各部一律遷移漢口。二十二日奉軍事方面命令，拆毀鎮江以東鐵路，因指定津浦、京滬、江南三路車務處長，維持行車，至南京軍隊退出最後一日為止，並與以維持經費，彼等一一誓約，必維持至最後一日，始行撤退。作者以各部會長官均已離甯，於二十七日乘船赴漢。及十二月十三日吾軍退出南京，京滬蘇嘉兩路完全淪陷，京滬機車七十二輛搶出五十五輛，其他客貨車等除損燬者外，均移轉於津浦及浙贛路，一部分材料，並移交浙贛路。

在南京將撤退前，有一事足紀者，敵人將逼近南京之前，曾以為吾方軍隊再無餘勇繼續抵抗，亟思乘此結束中國戰事，因托由德國政府從中媒介，提議中日兩國停戰言和。在今日推之，或希特勒已決定在歐洲啓釁，欲日本保持實力，為其歐戰之聲援，故勸告日本早日停戰，適中日本誘和之計，亦未可知。二十六年十一月二十八日，駐華德大使陶德曼奉政府訓令，勸告中國與日本停戰媾和時，德大使已在漢口，蔣委員長囑其赴甯面談，三小時乘專輪於十二月三日抵甯，所提條件不特破壞中國之領土與行政之完整，抑將使中國永為日本之附庸。中國政府一面拒絕，一面通告英美法俄四國政府，自此中國人民知日本之陰謀，意在毀滅中國之獨立，全國人民之抗戰意志，更為堅決。本階段中，共淪陷鐵路三千二百三十一英里，為京奉路之關內段幹路支線二百

八十九英里，平綏路幹路支線五百四十七英里，津浦路濟南以北及蚌埠以南四百六十英里，膠濟路幹路支線二百八十八英里，平漢路黃河以北幹路支線四百八十八英里，正太路一百五十一英里，同蒲路幹路支線七百零二英里，蘇嘉路四十五英里，滬寧路幹路支線二百十五英里，上海松江一段十八英里，江南路之南京當塗一段三十英里。

第三章 第二階段

(自民國二十六年十二月十三日南京撤退起
至民國二十七年五月三十一日徐州失守止)

自南京撤退以後，戰場西移，浙江方面我軍退守錢塘江南岸。敵在滬杭線佔領嘉興後，即攻佔南潯吳興，一部進犯蕪湖宣城，相繼淪陷，我軍不得已退守蘇浙皖邊境。主力戰移於津浦路沿線，敵軍一面由南京渡江，經津浦路北上，一面由黃河以北敵軍紛紛南下，一面夾擊徐州，一面進擊黃河以北之平漢線，意在攻奪鄭州，設能將徐鄭兩地攻下，則隴海津浦平漢三路之聯絡中心，可以掌握。此階段中，受有影響者，為以下各路。

(一) 江南與淮南鐵路 我軍於二十六年十二月十三日，撤退南京時，江南路與京贛路之聯絡點宣城站已於數日前淪陷，而江南路之重要車站，如當塗蕪湖於南京撤退後二日失守，故江南鐵路幾與京滬路同時淪陷。江南路撤退時，曾將機車三輛轉運京贛路，客貨車亦分別駛往各路。至不能運之車輛橋梁車站棧房，均一一自行破壞。淮南鐵路自皖省之田家庵至蕪湖對岸之裕溪口，為建設委員會所辦之淮南煤礦轉運產煤鐵路，及蕪湖失守，淮南鐵路感受威脅，遂自動將軌道拆除。

(二) 京贛路 京贛路自抗戰軍興後，仍繼續趕起，奈以材料運阻滯，皖段祇鋪自孫家埠至歙縣止計九十九英里，於二十六年十一月初通車，贛段祇鋪三十一英里。及皖省吃緊，全線停止進行，一面將路存材料搶運後方，計搶出材料約值四百餘萬元。及南京吃緊，十一月八日得軍事方面同意，決定將已鋪軌道全部拆除，並由駐軍督同民夫將全路路基橋梁加以破壞，殘餘物料及車輛均由駐軍取作防禦工事，或予銷燬，至十二月八日宣城失陷矣。該路自二十五年五月開始建築，計費時一年有半，耗資已三千八百萬元，不特不及見其完成，且由建設而變為破壞，傷哉。

(三) 滬杭甬 滬杭鐵路自八一三事變起至十月底止，敵軍轟炸計一百二十八次，路局員工不避艱險，維持通車。至十一月六日敵在金山衛登陸，客貨車一律停止，上海至松江間三十公里路軌拆除。迨十二月敵向嘉

與增兵，圍犯杭州，該路將近存機車車輛材料駛赴浙贛路。十二月十三日我方自動轟炸錢塘江大橋之實行計畫，錢塘江。甯波至曹娥江段，亦同時拆軌。所有機車車輛材料一律移至浙贛路。憶及十一月十四日晚十時半，接軍政部何敬之部長電話，索錢塘江大橋藍圖，當即攜圖前往，知嘉善已失，嘉興危在旦夕，杭州勢難確保，刻準備炸毀大橋。當時想及該橋耗若干專家心血，費時數載，耗款七百萬元，完成不及一月，乃將一轟而燬，而迴憶作者預定計劃，將於是年雙十節錢塘江橋完成時，浙贛路玉萍段通車，株萍段整理完竣，浙贛路杭玉段輕軌調換重軌工程完畢，列車可由滬直達廣州時，舉行上海廣州直達通車典禮，更恍如幻夢矣。

(三) 浙贛路 浙贛鐵路杭玉段，原舖輕軌，在戰爭開始前，趕將二百一十一英里輕軌更換重軌，同時抽換枕木十六萬根，改建橋梁六十八座，加固橋梁十六座，改建路線二十公里。株州至萍鄉改由郵交浙贛接管，并由部備款將橋梁路基全部整理，計改良路線二十五英里，抽換枕木四萬根，換鋼軌七千根，俾一俟玉萍段完成，由杭至萍可直行重車，而浙贛路可成一東西幹線。適各路軍車輛均撤換至該路集中，該路原有機車四十七輛，客車六十六輛，貨車六百四十八輛，嗣增至有完好機車一百零五輛，客車一百六十輛，貨車一千五百輛，工具大增，儼然具有大略運輸能力。在此階段內，其最大之任務，為運送錢塘江北岸撤退之機關人員公物及一艘民衆與夫各鐵路後撤之材料，及杭州淪陷後，將江邊至許盤一段四十英里路線，自動破壞，橋梁涵洞亦徹底破壞。

(四) 平漢中段及道清鐵路 敵人侵略山西，未能踐踏滿志，轉而集中於平漢線。自二十七年三月六日起，平漢正面向左右兩翼發生全面戰爭。十一日佔湯陰。十三日陷淇縣。十四日沒縣矣守。十八日平漢道清兩路中心之新鄉站亦淪陷敵手。敵一面由道清增援，一面以敵機猛炸黃河左右兩岸。我方為阻止敵人強渡黃河計，自二月十七日晨三時起至二十日晨四時止，自動將黃河大橋施行破壞，中國自有鐵路以來首屈一指之鉅大橋工今屆三十有一之年齡而壽終正寢矣。是平漢路黃河以北及道清全路全部喪失在黃河大橋自動破壞。以前曾被敵機炸燬橋墩二次，一為二月十日，經三日修復，一為二月十一日，經二日修復。平漢路平均運量每月為四百八

第四章 第三階段

(自民國二十七年五月二十一日徐州失守起至民國二十七年十月二十五日武漢淪陷止)

徐州放棄後，敵人即襲擊隴海。於六月十旬將進佔鄭州，以黃河決口，敵人不得不以開封爲止。同時在長江方面，由蕪湖西上，分水陸兩路圍攻武漢，我軍終於十月二十五日退出武漢。敵人復於牛月中在尖峯灣登陸，進佔贛州。此時期中，鄭州以東之隴海，黃河以南之平漢，及南潯、廣九、粵漢南北兩端，相繼淪陷。其損失莫大不可謂爲鐵路之沒落階段，亦無不可也。

(一) 隴海東段 徐州放棄後，徐州以東各站雖尚在我手中，但鐵路已失聯絡，祇得一律放棄。敵軍得徐州後，即襲擊徐州以西之隴海沿綫。企圖獲得開封鄭州。在徐州失守之日，蘭封附近已發現敵軍。一星期後羅王又發見敵軍。敵我迭次肉搏於蘭封。羅王遂開封間。敵增援進攻，我軍不得已於六月五日放棄開封。同時在鄭州以西二十公里，將白沙屯鎮官寨黃河堤岸使之決口，一時白沙屯一帶河水汎濫，敵軍陷於進退維谷。鄭州類以保全。查白沙堤岸在咸豐年間（西歷一八五二至一八六一年）曾潰決一次，此後從未發生災變。自此敵人不肯垂涎鄭州，改而着手建築黃河北岸新鄭站至開封。鐵路計九十二英里，使黃河南北岸啣接，於二十九年春間完成。同時企圖渡河，賤取洛陽起見。於三十年建築自道溝終點之博縣至黃河岸之孟縣鐵路。若當時不潰決黃河堤岸，則敵人毋須建築此等路線，而鄭州洛陽早已淪亡矣。隴海東段自甲午以來，盡陷敵手。鄭州以西，因感黃河北岸敵軍威脅，將路軌陸續往西折毀。海州之連雲港，在戰事爆發前工程甫經完成。在二十七年四月間，即將設備拆除，不能移動者，予以破壞。至東段軌道，在淪陷以前，因軍事運輸不能停止，無法拆除，祇將站內煤水設備及沿線鋼梁予以破壞。機車車輛因徐州激戰時，由西向東陸續增援，車輛擁塞於東段，倉卒間羅王發現敵蹤，路斷不及西退。當時計有客貨車一千餘輛，機車八十餘輛，故機車車輛之損失當以此次爲最。幸我軍反攻蘭封羅王，當蘭封一度克復時，搶出機車四百餘輛，客貨車三百六十六輛。

(二) 南粵鐵路 敵自二十七年六月十二日起，沿長江向蕪湖猛攻，當時南粵鐵路以地處要隘，因向軍事方面提議拆軌，遂自六月十七日起，由德安分向九江南昌開始拆軌。南段四十八英里，至八月底拆完。由南昌裝車轉浙贛，橋梁鋼料裝運至湘黔路。北段三十二英里路軌拆至離九江七英里，忽因保衛長江之前衛馬當失守，江面須加封鎖，除已裝運漢之路軌外，其餘不及續運，如數投入湖中。工程列車及存站損壞車輛，亦一律爆炸投入湖中。七月二十九日九江淪陷。十月三十日敵陷德安。

(三) 平漢南段 敵分水陸兩途圍攻武漢，經我軍節節抵抗，迨十月七日敵軍佔據距漢口百二十英里柳林車站，並於長台關三宜廟等處發現敵蹤，平漢路遂被截斷。因將距漢口一百六十五英里之長台關大橋首先破壞，一面將駐馬店鄭城許昌鄭州各段軌道橋梁先後破壞，一面將武勝關隧道炸燬。此時平漢南段切而為二。武漢方面我軍經四個月之保衛戰，敵軍之實力消耗不貲。及九月底田家鎮陷落，武漢形勢危急，機關作退準備。十一月二十六日我軍放棄武漢，平漢全路遂以淪陷。平漢路材料損失，除長辛店材料廠材損失及最後武漢撤退時搶運材料過江車輛，因粵漢路擁擠未能疏運南關，被敵機炸燬一百二十餘輛外，餘均疏運各路，北賊隴海，南則粵漢。計客車四百三十四輛中，淪陷者五十三輛，貨車三千四百四十七輛中，淪陷者四百二十七輛，機車二百十輛，搶出者七十輛。機車之在信陽及漢口間者，均自動破壞，較為完善之江岸機廠一切設備，均拆運湘桂路。沿線敵機架先拆卸運存香港。焦作鄭州兩機廠機器，均拆至李家寨，嗣又運至湘黔路。平漢路在此一年餘間，始則恐敵人直趨南下，將車輛設備往南疏散，及南京失陷恐敵人沿江而上，又作往北之疏散，及柳林失守，又重復往南疏散，故其應將較之他路為難。

(四) 粵漢南北段及贛九鐵路、武漢外圍戰爭期間，一部敵軍突於二十七年十月十二日在廣東大鵬灣登陸，贛九路首受威脅。敵旋攻陷博羅，增城及石塘咀，直趨源潭，有截斷粵漢路之勢。粵漢南北同時告急，南段方面，自開警之日起，不及旬日，即宣告廣州淪陷，於是廣九華段，廣三全段，及粵漢廣州至源潭段三十九英里，相繼淪陷。自源潭至曲江一段九十六英里路軌橋梁亦自動折除。北段武昌至黃沙橋一段計一百六十五

英軍，歷武漢同時淪陷。自黃沙街至株州一段計九十三英里路軌橋梁亦自行拆除。僅剩株州至曲江間九十三英里照常運車而已。粵漢廣九兩路於抗戰中爲出入口物資最重要之線路，輸入物資將及七十餘萬噸，行車最密時，在途行駛列車達一百四十列，少時亦七八十列。敵人在未登陸以前，千方百計，思以飛機轟炸，斷絕粵漢路交通。每月轟炸多至百四十五次，少亦六十餘次。平均每日至少轟炸一次。計粵漢路前後投彈三千二百五十六枚，合每英里投彈五枚。及計未得逞，乃多批飛機輪流集中轟炸一橋，以北距廣州三十五英里之銀盞坳大橋爲其目標。該路員工在橋旁儲備材料，隨時隨修，隨炸隨炸，每日均在下午三四時左右，敵機離去，隨即修理，至傍晚開始行駛列車，每日以此爲常，保持列車不至阻斷，此爲戰時交通史中最可紀之一頁。惟員工炸傷炸斃約二百餘人，因勞殞命者又二百餘人，其英雄抗戰精神，足爲後者所效法。

作者於武漢撤退前數日，決定將部中重要工作人員遣赴衡陽，預備在衡陽辦公。二十四日奉命離漢，翌日蔣委員長離漢，二十六日敵軍先鋒抵漢口，二十七日佔據武昌。

德國自顧告中國與日媾和不成，即變更態度，五月二十三日通告中國停止供給軍火，又於六月中召回在中國之德國軍事顧問。先以吾方拒絕放回德國顧問，德政府並召回駐中國德國大使陶德曼（Oskar T. Trutnau），政府旋即允許遣回各顧問，全部於六月底經粵漢路離華。查德國應聘之軍事顧問第一次爲（Colonel Bauer），培爾上校，爲（Ludendorff）羅登特甫將軍之親信。次爲（Colonel Kriebel）克里培爾，爲納粹重要黨員與希特勒爲患難之交。嗣人數加多，擴充爲顧問團，以馮塞克將軍（General Von Seeckt）爲首，該員係歐戰後在德國創立秘密軍隊（Poebel army）。最後爲鷹屋將軍（General Von Falkenhansen），即此次返國者。嘗憶蔣委員長於五月四日國防最高會議全體大會中，宣布德意不可恃，應傾向英美法蘇，當日之真知遠見，種今日 A.B.C.D.S. 陣線結合之因。

在本時期內，我國鐵路淪陷之程，共一千二百三十二英里，計隴海路之中牟礪山段，徐州連雲港段二百六十二英里，南浦路八十英里，平漢路之黃河以南段及其支線三百四十二英里，大冶礦路二十英里，粵漢路之

漢口株州段，廣州曲江段三百九十三英里，黃埔支線十五英里，廣三路三十英里，廣九路華段九十英里。

第五章 第四階段

(自民國二十七年十一月二十六日武漢淪陷起)
(至民國二十八年四月三十日止甯甯陷落止)

一、浙贛鐵路 廣州武漢相繼淪陷以後，一部份軍事移到鄂西，一部份軍事移至湖北，又一部份在廣州之西北與西南部。其時唯一完整之鐵路，為自諸暨至株州五百四十二英里之浙贛鐵路西段，株州與粵漢路脚接，更自衡陽與將完成之湘桂聯接，東段接通甯波温州出口海道。當時西南出口之錦、桐油、茶葉，均由該路運至金華轉温州，或由諸暨轉甯波出口。浙贛運贛，贛米運浙，運輸頻繁，成為東南幹線，而對於東南各省交通經濟有重大貢獻。迨二十八年二月，敵機迭炸浙贛路沿線各車站，知敵將有企圖，即令該路折運機廠機器，移轉機車車輛。三月初敵入進窺修河，該路受重大威脅，即開始拆除南昌附近之運塘向塘間路軌九英里，於三月二十六日折完。遂即更令於二日內自向塘向東折至進賢計四十英里，於四日內向西折至樟樹計六十三英里。不意次晨敵騎逼近向塘，折路員工祇得向東西撤退，在離敵入較遠之處仍開始工作。以時間倉卒，折下路軌枕木未能運出，或投入池中，或予埋藏。贛江之樟樹大橋為浙贛路唯一大橋，於二十九日開始破壞，將橋墩橋梁完全沉入水中。三月三十日南昌淪陷。四月二日東段涇河諸暨間路軌亦開始拆除，自此全路祇剩不相聯之東西兩段。東段由諸暨至鄧家埠計二百七十二英里，西段自樟樹至株州計一百七十五英里。不久又將西段繼續折毀，並將折下之材料一律運出，計運出電軌一百八十英里，輕軌三十七英里。所有東段車輛，除留存待修機車二十八輛，或若干舊廢低鈎機車外，自三月二十二日起至二十六日止，約搶運西段計百客車一百七十三輛，貨車一千零三十五輛。該路自二十六年年底，我軍退守錢塘江南岸後，至路線中斷為止，約十五個月，計開軍用列車一千七百余次，運送部隊一百五十餘萬，軍需品約二十三萬噸，傷兵六萬人，商貨二十三萬噸。

二、湘黔鐵路 湘黔鐵路自二十六年二月間開始興工，戰事發生，趕築京贛湘桂兩路，將湘黔工程限於株州至大江口一段計二百七十一英里，希望通至沅江，可接水道，多一運輸路線。株州至藍田一百零九英里，藍

田至大江口一百二十八英里，五分之二工程，業已完成。湘江資江沅江三大橋墩，均已完工。二十七年十二月初間，委員長移節桂林。作者以武漢撤退，湘黔路勢難進步，不如暫以新化爲止，餘存鋼軌移築桂柳爲言，得其同意，遂即照此方針進行。不意二十八年三四月間，湘贛日見吃緊，預料已不及進展至新化，遂於五月間將已鋪軌，全部折毀，橋樑加以破壞，所有軌枕材料一律西運，以備建築黔桂之用，未完工程，一律停止結束。

三、隴海鐵路 隴海鐵路在潼關以東至會興鎮一段，沿黃河河岸行車者，計十餘站。自二十七年六月間敵人不能攻略鄭州以後，即陸續佔據潼關以東黃河北岸各渡口。在會興鎮車站與陝縣車站對岸之茅津渡，靈寶車站對岸之陌南鎮，閿底鎮車站對岸之李集古賢村及潼關車站七里村車站對岸之風陵渡等處，先後安設炮位，隨時向鐵路不斷炮擊，尤以風陵渡距潼關不過八百七十五公尺，炮擊尤烈。於二十七年十一月十三日，敵人將潼關河大橋擊毀，不五日冒險完全修復，翌日敵復砲擊，毀壞益甚，乃一面飭填土杜塞橋孔，以資補救，一面凡東西往來旅客，暫在閿底鎮及華陰兩站下車，沿山後小路步行數十里，再上火車，雙方交接。十一月二十一日，敵人又大施炮擊，幸至十二月三日潼關河大橋橋孔已完全杜塞。至十二月六日，敵人密集炮火將潼關河大橋鋼梁擊穿兩大孔，北龍骨斷一公尺，前後便橋道木架被擊傾斜，不能行車，仍飭繼續設法搶修。至十二月二十四日，修繕工程完成十分之六七，而敵人砲火連日密射，是晚工作地交通壕附近中彈太多，積土崩塌，壓斃監工五人，職工十四人，傷四人。但在事員工激於義憤，誓必修通。至二十八年一月八日填土完成，可以通行列車，工務處長吳士恩，總段長王之錦，分段長丁振華，受有軍工勳章。至東段路軌，於二十八年二月間，軍事方面恐敵軍越過黃河，會囑將鄭州至潼關一段路軌，由東順序拆除。因由二月二十一日起，自中牟起着手開拆，至四月十六日折至汜水，計四十八英里，折後陸續西移。

四、粵漢鐵路 二十七年十二月岳陽葉守，長沙太水。十二月十二日起，北段列車開至岳陽口一百九十二英里之白水爲止。十二月十三日開始拆卸汨羅至澧陵間三十五英里路軌，汨羅橋則持機破壞。至二十八年四月

日鐵北吃緊，南昌失陷，遂即飭令將贛擬至長沙一段十英里限五日拆完，並作折毀長沙至株州一段之準備，規定自四月十五日起長沙往兩折軌每日拆二英里。南段自大坑口至曲江間二十一英里軌道，亦開始拆卸，所有拆下路軌，均準備交於湘桂路。

二十七年十一月三十日在衡晤何敬之部長，渠云今後敵軍進展方向，有在北海上陸，及進攻西安可能，目標在切斷吾國際交通線。乃不久於二十八年二月十日，竟佔據海南島。該島在南太平洋地占險要，敵人佔據此島後，二面可爲北海上陸之根據，一面可爲進攻越南之根據，及工事完成，軍力加強，香港、新加坡、菲律賓、荷屬東印度各地，將無日不在威脅之中。蔣委員長對於海南島問題發表談話，指海南島之佔據，不啻爲太平洋之九一八。八個月後，即十一月十五日，敵人果在北海登陸。又不及旬月，即二十九年八月底，竟在海防登陸。至德對俄宣戰後，敵復在西貢登陸，幾乎僥倖全越，駭駭乎將窺伺暹羅，威脅新加坡。至此英美始恍然於敵人南進之野心，而不得不承認海南島之占據乃十五個月後太平洋戰禍之前導。設當時英美能共同聯合，與敵人以強力之壓迫，敵人或不至敢思染指越南，南太平洋之戰禍，或可避免。民主國家對於侵略國家之姑息容忍，其最後不能免之犧牲代價，何啻倍蓰，所謂養癰遺患，豈特此海南島問題爲然耶。本時期內，我國鐵路淪陷里程共計四百八十八英里，計贛海路之汜水中牟段四十八英里，湘黔路之湘潭藍田段八十九英里，浙贛路之鄞家埠，株州段三百零九英里，湘桂路之南寧柳州段四十二英里。

第六章 第五階段 (自民國二十八年五月一日南寧陷落起至民國三十一年十二月為止)

一、浙贛路 尙存自諸暨至鄞家埠爲止之二百七十二英里之浙贛路，於民國二十九年三十年經兩度打擊。第一度於二十九年十月十二日，敵衝過錢塘江，窺浙東，浙贛路日夜搶運，諸暨車站所存軍品物資。十六日晨破壞諸暨安華間路軌，客車通至安華爲止。當晚諸暨縣城失陷。十月二十三日我軍克復諸暨，當晚修復通車。惟諸暨至次站牌頭站，沿練村蒼，悉被敵人燒毀，站屋無存，安華諸暨間橋梁水塔，亦均被破壞，隨即搶修。於十月二十六日修復完竣。於十月三十一日恢復通車。第二度於三十年四月十六日，敵人又復發動侵犯浙東。十七、八、九、三日中各站慘被轟炸，尤以金華以東各站爲最烈。二十日我軍退出諸暨，諸暨至牌頭十一英里路軌，隨即拆毀。二十三日起拆毀安華至蘇溪十六英里路軌，並破壞浣江橋。四月二十七日敵人在安華牌頭間與我軍激戰，復開始破壞蘇溪義烏間八英里路軌。當時以戰局變化甚速，祇得分段拆毀，除配件大半搶回外，軌枕棄置路旁，妥爲掩埋，一面完成義烏金華間之破壞準備，浣江大橋及蘇浣大橋一律炸毀。五月三日起，我軍開始反攻，四日起開始修復義烏至蘇溪路軌，六日修復通車。迨五月九日敵人進攻蘇溪，有直趨金華蘭溪之勢。十六日敵佔東陽，鐵路員工撤至孝順。翌日東陽克復。十八日左翼敵軍攻入義烏以北之浦江。軍事方面要求拆毀義烏孝順間路軌。二十日以後戰局穩定，先將孝順義烏間軌道恢復，二十一日開始通車。二十二日孝順至蘇溪全部修復通車，及九月二日蘇溪安華間路軌亦修復正式通車。惟安華諸暨間以橋梁均已澈底破壞，故未能通車。自民國三十一年（一九四二）四月十八日美國空軍首次襲擊東京之後，日本爲防止盟國空軍利用浙省空軍根據地，以進攻日本本土起見，企圖佔領浙省各重要飛機場。我爲預防敵人進襲計，即令路局將安華至蘇溪一段路線拆除，並將安華附近之六十四英尺鐵橋，予以破壞。嗣於五月十五日敵人果實行進攻，十七日陷諸暨。十八日陷牌頭義烏，縱陽亦於二十一日相繼淪陷。五月二十五日敵人佔領龍游後，進攻衢縣，目的在破壞

新築之鐵橋飛機場。我軍爲戰略關係，避免正面衝突，而向兩翼退却，以擾敵後。六月十二日敵陷五山。同時在兩廣區域之敵人，向莫來擊，致浙贛路兩端均被威脅。此時尚能通車之七十英里，亦無法利用，全線完全放棄。並以鐵路材料均無出贖，所有機車三十一輛，客貨車二百八十二輛，機廠站台設備以及水塔煤站，無從撤退。一律自動加以破壞，以免資敵。所餘未拆之軌道，亦一併悉數拆。除在上述三次襲擊之際，在路員工均能充份與軍隊之動向合作，應在炮火密集威脅之下，對於修軌拆軌以及維持行車各項工作，努力不懈，其精神實屬不可多得。粵漢路完全淪陷之後，全部員工四千餘人步行退至後方，其精神實堪仰佩。

二、兩海鐵路 自汜水以西至洛陽路軌計四十八英里仍繼續拆除，二十八年五月六日拆去十二英里至鞏縣止。旋因搶運存煤，並將拆卸路軌橋樑材料西運，故拆軌工作稍稍從緩。八月十六日起又開始拆至孝義間之六英里。九十月間因折卸黑石關洛河大橋，及拆運橋樑材料工作，又稍停滯。十一月起又復面折之至十二月十六日拆至距洛陽東站五英里處爲止。折路工作，至此告一段落。兩海路僅存洛陽至寶鼎三百四十英里，其間自會興鎮至瀘關之段六十七八英里適沿河岸，與北岸相距近者不過一百碼，遠者三英里，而易受威脅之處有十三處之多。瀘關方面之敵大炮擊，於二十八年三月三日彈落列車旁，彈片穿入車內，擊斃警員及士兵各三名。五月十九日敵入炮擊瀘關一帶，并自空軍轟炸，將瀘關一帶道擊毀，塌土七萬方尺。六將洞四堵築，并於洞頂擊穿一孔，約八公尺。經冒險搶運塌土，二十六日清理完竣，翌日通車。但同時瀘關以東八英里之閩底鎮大橋，擊毀二孔。乃在該橋附近通車，擇有掩護地段，鋪設便道通車。六月九日靈寶站東二孔三十公尺大橋，經敵炮擊二千二百發，共毀十一孔。一面搶修，一面選擇相當地點建築便道，計長二英里，工程艱鉅，適值大雨，山洪暴發，晝日夜搶修，始得修竣通車。但以逼近敵人砲位，時受炮擊，有時路軌擊壞，有時山土崩塌，有時列車爲之擊中，每次均冒險通過，交通始終未曾間斷。

三、隴海鐵路之對河爲中條山區，逼滯我軍，實行游擊戰，晉省敵軍位於狹長之交通線上，隨時隨地受我游擊隊之騷擾襲擊。在二十八年五月前，敵人先後進攻中條山七次，均未獲奏效。至二十八年五月下旬，第八次

進攻會一度佔領風陵茅津兩渡口。六月間我游擊隊伍時從兩旁威脅敵人，敵軍稍稍北退。七月中旬敵又抽調大兵作第九次進攻，我軍避開公路與沿綫城鎮，移入山地，施行側擊，敵復遭失敗。敵人計不得逞，乃改變戰略，專事破壞交通，集中炮擊。在二十八年五月間，以潼關附近及以東之閿底鎮受擊最烈。六月間以靈寶與其東之大營站一帶為最甚。潼關至靈寶間各站，北岸高於南岸，故敵人炮位據高臨下，不特敵砲易於擊中，且南岸一舉一動，難逃敵人注意。一鐘之聲，一燈之火，聞見清晰，每有動作，砲彈隨至，一切搶修工程非在黑夜不能工作，更非迅速隱蔽不易完成，員工所遭遇之危險，非楮墨所能形容。如是者數月，至二十八年十一月後，敵人以四連散擊並未奏效，乃又以數月射擊之經驗，已測得潼關第十七號隧道洞口要點乃固定砲位，描準角度，遇有列車經過，即行發砲，每發必中，以是機車受損者三十二輛，貨車八十一輛，客車七輛，員工死者十餘人，傷者五十餘人，損失過重，幾於無法維持通車。乃經工程人員困心竭慮，多方研究，決定修築一新隧道，即在原有隧道中部，向南山中出岔，開鑿新洞，轉而向東，長凡五百六十八公尺，出口後再與正線相接，全部共長八百餘尺。自二十九年二月十七日起開工，每日日夜於砲火襲擊之下，冒險施工，歷時十月餘，用二十餘萬工人之力，支出工款七十餘萬元，於二十九年十一月完工，於十二月四日開始放行機煤及材料列車。作者十一月間視察隴海路，慰勞員工，於十一月十日晚自西安乘車至潼關至新隧道視察工程，以此時尚未開放行車，因坐手車過行二十分鐘。當憶過此隧道後，即開車赴洛陽，車經閿底鎮靈寶陝州三處，車中燈火息滅，以防敵人窺覷，因此三處敵人砲位，不如潼關之近，聲聞較遠，祇須息燈可以安全經過。惟於十三晚自洛回陝，廿二時許過潼關，敵人於晚三時發砲十五發，探以未得與員工同嘗敵人砲火為憾。在此隧道建築期間，潼關靈寶陝縣會興鎮等各處之砲擊，幾無一日間斷。

三十年五月間敵人大舉進攻中條山，幸新隧道完成行車，大量援兵得迅速東運，惟以敵軍優勢，並有空軍助戰，我軍進展未見順利。五月八日敵佔垣曲，十三、四日以後，我軍突破包圍，放棄中條山隘，移至敵軍背後。十六日起，黃河北岸渡口均被敵佔據，自此以後，敵仍照常向潼關隧道，及陝縣，會興鎮，靈寶，盤豆鎮

各處射擊，客貨車時被擊中，軍士時有死傷。至九月四日敵向潭州以專十六英里之盤豆鎮附近隧道口東西兩橋發砲三百發，九月六日發千餘發，卒將兩橋擊毀，行車阻滯。乃將列車東段改至高柏爲止，西段至東泉店爲止，中間用汽車盤駁。一面從速修復擊毀橋梁，并於十月十日起興工修築高柏至東泉店間之便道，于十一月三十日完工。當時敵人不斷以砲火轟擊，工程進行極爲不易，犧牲甚大。迨更道完成之後，敵人仍繼續轟擊，平均每日四五百發，至實附近之沈橋被毀，因又築築便道。迨二十一年五月間列車被擊，死傷旅客路員四十餘人，爲三年來破壞最烈，受害最大之一次。回憶以往三年間敵入砲擊儲海沿河各站，不知數十萬發，而隴海之交通如故，員工之犧牲奮勇，艱苦卓絕，實有足多者。

三、粵漢鐵路：自長沙大火後，北段開始漸動，已折至株州，南段大坑口已折至曲江。至二十八年九月初，敵企圖進攻長沙。九月廿旬敵自南昌鄧南調遣大軍，長江敵艦亦向岳陽集中，九月二十三日晨在海陸空協力之下，分三路進犯。一路由通城南下，一路由正面強渡新羅河，一路在洞庭湖登陸。軍事方面令將株州至澧口間十英鐵路拆除。九月二十五日薛長官岳又下令續折二十五公里展至朱亭，希望每日至少破壞二英里，至十月三日拆至澧口。敵軍於九月二十九日進至長沙附近，十月二日我軍下令反攻，猛烈圍擊，敵軍敗退。迄六日我軍恢復原有陣地，此爲第二次長沙大捷。是時路軌已折至朱亭，乃令暫緩拆毀，並須即時修復株州至澧口一段。幸澧口大橋未予破壞，至十六日舖回澧口，即由江澧口間恢復通車。二十九年三月間軍事方面希望舖回澧口株州間路軌，並將株州湘潭間二十英里原有湘黔鐵路基一併修復舖軌。因自八月十日起開始自澧口向北舖軌，至九月底舖至株州。至株州湘潭間路軌，於三十年一月十五日舖至湘潭附近之板塘，自板塘泊湘潭之湘江東岸，尙有二公里，因係下坡道，列車不能停留，未克展舖。暫以公路聯絡。及三月下旬路軌進展展接至江邊碼頭，以兩軍運。不料九月下旬湘北戰事又起，奉令自九月二十七日起將澧口至株州及株州至板塘所舖路軌橋涵設備，一律破壞。及十月二日局勢好轉，得長沙第二次大捷，列車通至澧口，並將株州間路軌修復。十月二十日通至株州，並着手修復株州至板塘間路軌橋梁。於十一月中旬恢復通車。十二月二十一日敵人第三次進攻長沙，路局

又奉令折毀涿口至湘潭間軌道，並將機車車輛撤往涿口之南。三十一年元旦日戰局危殆萬分，折軌工作亦萬分緊張，幸而我軍奮勇迎擊，卒於一月七日將敵人擊敗，演成第三次長沙大捷。旋即將已燬路段，迅速修復，一月二十日列車恢復通行至湘潭。至粵漢南段，自二十七年十月間折至曲江，迄無變動，僅於二十八年十二月敵軍向粵北進犯，十二月三十日進佔英德時，粵漢南段路見恐慌。旋於二十九年一月五日將英德克復，即告無事。

四、衡桂桂柳鐵路 衡陽至桂林鐵路計長二百一十四英里，於抗戰後三月，即二十六年十月，開始動工。於二十七年九月二十八日舖軌完工。十月一日正式通車。桂林至柳州段計長一百零八英里，二十七年八月開工，先築桂林至永福一段，接通水道，於二十八年六月一日完工通車。二十八年曾再開始起築永福至柳州段，至二十八年十二月十七日完工通車。故以上二線為新築路線。將於建築新路篇章中詳述。惟在抗戰四年餘之今日，則已成舊路，並於軍事運輸已担負鉅大任務，故將其運輸情形，先略為敘述。衡桂段通車之後，適值長沙大火，當時長沙重要軍品，悉數南運至衡桂沿線，得免損失。及粵漢兩站淪陷，繼之南昌不守，浙贛湘黔粵漢三路相繼拆軌，所有各路之機車車輛材料，在二十四年四五六三個月中紛紛過動至衡桂路，增加客車四障四百五十輛，機車三百五十輛，倘開戰後不即建築此路，則此大宗路產，幾於無處保存，勢必出於全數毀壞之一途。購車後不及一年，至二十八年七月止，開駛軍用列車四百八十八次，運送部隊三十六萬人，貨運二十三萬五千噸，客運六十四萬人。

敵軍於二十八年十一月十五、十六兩日在欽州兩岸登陸，沿欽州南甯公路北進，二十四日陷南寧。我軍準備克復南甯，須於湘粵調集大軍南運，因將桂柳一段晝夜趕工。我軍於十二月十六日開始攻擊南甯，桂柳段業於翌日通車，自衡至柳之軍隊輸送，若無鐵路，至快需七日，今則兩日可達，其給養與彈藥補充之便捷，更無訛矣。敵桂柳段之及時完成於反攻南甯，實有莫大裨益。

在此階段內，南戰場有粵北湖北桂南之戰，北戰場有豫南中條山之戰，長江方面有襄河東西兩岸之戰，及

鄂西鄂北之戰。以敵人所用之兵力，已超過限度，故任何方面均未能構成絕對優勢，且亦無餘力，再深入內地。故一面雖在浙贛方面損失二百七十二英里，而同時尚能增加五百英里之新路。尤以二十八年九月一日歐戰已起，敵人不得不保持相當實力，以應付世界戰爭，於是改用全面封鎖戰術，以制我死命。在中國沿江沿海，陸續遣兵登陸。二十八年六月一日有汕頭之敵軍登陸，二十九年五月宜昌之佔據，七月之鎮海登陸，三十年二月間之粵海岸沿，四月間粵海浙海岸之登陸。國外方面之越南緬甸兩地國際路線，最爲敵人所注目，思有以阻斷之，適二十九年六月十八日法國向德投降，予敵以莫大機會，即向越南要求停運中國政府物資，六月二十二日，越方屈服同意。敵人封鎖越南通路之目的已達，乃於七月初轉向英國交涉封鎖緬甸通路之進口運輸。英方始先拒絕，嗣允暫停運三月。幸到期前敵人宣佈加入德日意同盟，英方變更態度，開放緬甸路。敵人全面封鎖之目的未能達到。迨民國三十一年（一九四一）十二月七日，日本同時進襲香港，新加坡，馬尼刺，及珍珠港。於十二月二十五日陷香港，三十二年二月十五日佔領新加坡，三月十日佔仰光，四月二十四日陷臘戍，至是我國通海路線，完全爲敵人封鎖矣。

本時期內，我國鐵路淪陷之路線共四百九十八英里，計隴海路之汜水洛陽段四十八英里，浙贛路之鄧家埠許驛段二百七十二英里，滇越路之安寧老開段一百一十一英里，廣九路之九龍段二十二英里，漳廈路十九英里，潮汕路二十九英里，新寧路八十七英里。統計自抗戰發動以來，凡五年有半，前後淪陷鐵路里程六千五百六十六英里，在自由神國區域內，尙存二千七百四十四英里。

參看附圖五 抗戰中鐵路運輸圖

第七章 滇越 路之運輸

光緒十一年六月九日（一八八五年）中法簽訂越南條約中訂明法國在北圻一帶，開闢道路鼓勵建設鐵路，中國如擬創建鐵路，可向法國商辦。及中日戰役之後，光緒二十三年（一八九七年），允許法國自雲南交界起，由百色河一帶或紅河上游一帶，修造鐵路，以達雲南省城。光緒三十四年（一八九八年）即將建築權利許與法國，或 國政府指定之公司，以七十五年為期。光緒二十七年（一九〇一年）鐵路公司正式成立。二十九年十月二十九日（西曆一九〇三年十月二十八日）中政府與法國簽訂中法滇越鐵路章程三十四款，由法國滇越鐵路公司出資建築自東京邊界河口起，經蒙自或其附近，至雲南省城之鐵路，經營年限以八十年為期；期滿後可與法國商議出價收回；即須至民國七十二二年即（一九八三年）中國方面可將該路贖回。查該路以雲南尚未開發，物產不豐，故其設備僅應平時需要，異常簡陋，即如行車號誌，亦付缺如，以致夜間不能行車，平時運量祇月有三千噸左右。且以該路着重商運，更使中國軍運物資之運量，大受限制，經交通部與法方屢次磋商，增加車輛，擴充運輸能力，而在二十九年以前，每月承運我國軍公物資，平均約僅七千噸。及二十九年初敵機轟炸滇越路之中國境內一段，將開原南二大橋樑炸斷。法人修復工作異常遲緩，乃由部派在粵漢路搶修具有經驗之技術人員，駐路幫同修理兩橋，按時修復。且對於法籍員工，告以防空經驗，希望員工效力增進，車輛設備增加，每月為中國運輸物資之運量，得於二十九年三月可月達一萬五千噸。但以法方未能充分與增加車輛設備，始終未達此數，及九月中敵軍在安南登陸，一切計劃更成畫餅矣。

敵軍登陸後，我方即將河口大橋毀壞，並將接近越南邊界之路軌拆毀，一面派軍運司令駐路指揮中國境內路線之運輸事宜。按照光緒二十九年所訂滇越路章程，如中國與外國發生戰事，鐵路當嚴守中立，完全受中國之指揮。

滇越路在我抗戰中所表示之成績，實無足稱道，假使該路早為中國政府管理之鐵路，則其運輸能力，必不止此，成能與粵漢路前後媲美也。

鐵路軍事運輸管理機構

照以上所述，鐵路運輸擔負之重，能力之大，可於各期軍隊物資運量數字中知其大概。即抗戰第一階段，自二十六年七月至十二月南京撤退時爲止，運送軍隊四百四十六萬人，軍品物資一百二十三萬噸。第二階段二十七年至六月徐州撤退爲止，運送軍隊四百三十三萬人，軍品物資一百十四萬噸。第三階段七月至十月武漢撤退爲止，運送軍隊二百六十萬人，軍品物資四十八萬噸。第四階段二十八年一月至十二月，運送軍隊二百二十八萬人，軍品物資二百八十三萬人，軍品物資三十五萬噸。第五階段中二十九年一月至十二月，運送軍隊二百二十八萬人，軍品物資四十七萬噸。三十年一月至十二月運送軍隊三百十八萬二千人，軍品物資四十一萬三千噸。三十一年運送軍隊一百九十萬人，物資三十五萬噸。以上共計輸送軍隊二千一百五十八萬人，軍品物資近四百四十三萬三千噸，爲中國有鐵路歷史以來所未有之大量動員，而在此四年餘中，運輸上幸未發生一次重大事故，此不得不歸功於軍事運輸管理人員與鐵路管理人員之和衷合作，有以致之。而其樞紐尤在擔任鐵路運輸司令之錢君宗澤，錢係隴海鐵路局長，自十六年任總司令部軍事管理處處長，擔任軍事運輸事務，並於二十年一度任鐵道部次長，故於雙方情形均極熟悉。二十五年十二月軍事委員會爲準備萬一起見，頒佈鐵道運輸司令部組織條例，設總司令一人，掌理指揮全國鐵路軍事運輸，設副總司令二人，各路設線區司令部，設置線區司令及副司令。在鐵道運輸司令部組織條例頒佈以前，錢以參預軍事運輸，與部磋商條例內容，如何使鐵道部與運輸司令部之間，不生扞格。及戰事發生，錢被任爲運輸總司令，其副司令一人擇一在路服務多年之局長任之，如是正副司令均由原任職之人員兼任，因此執行任務，異常順利。至各線區方面，於線區司令部副司令之中，至少必有一人派兼鐵路管理局長或副局長，或以局長副局長兼任司令或副司令。因此軍事機關與部局打成一片，而

部局原有之管理指揮系統依然保持。及鐵路大都淪陷之後，鐵路運輸總司令改為鐵道運輸司令隸屬於運輸總司令部。該部管理鐵道水道公路各項運輸事宜。錢為運輸總監，而以曾滬寧路綫區司令兼副局長之陸福庭為運輸司令。至二十九年七月三十一日錢宗澤不幸遭心臟病去世，即以陸補錢之隴海局長缺，以保持運輸司令兼為鐵路僚屬之原則，俾軍事與鐵道人員充分合作，和衷共濟，增強服務效率，戰時運輸之重大使命，得以圓滿達成。

由於此次戰爭經驗，深信平時之鐵路機構，隨時可以擔任軍事需要，而軍運責任必須交於平時富於運輸智識經驗之路局人員。惟為增強鐵路人員之應付戰事能力起見，應於平時與鐵路人員以充分軍事訓練。同時軍事方面，可選派適當人員加入鐵路服務。總之軍運與民運工作之目的與標準，並無異同，故軍運民運管理之人員不可強分為二。惟戰事期內，不妨另組管理軍運之機構，充分利用有軍事訓練之路員，其最高主持人員仍須以鐵道之最高長官充任，由軍事方面選派一軍事人員為副，以收聯繫之功。至於下級幹部，自無需再用此一文武之制，以免疊床架屋，徒增牽制。以上所見，乃從此次戰事經驗中得來。蓋以技術上之訓練與才能，與銜銜同其重要，而交通運輸尤為戰事之最大關鍵，不可不審慎從事。上次大戰與此次世界大戰有種種之經驗，堪為吾國改進軍事運輸之參考，益以抗戰所得之實地教訓，他日必能得一更完善之軍運組織。

附表四 (自由中國區域鐵路里程表民國三十一年底止)

| 鐵 | 路 | 名 | 稱 | 里 | 程 (英里) |
|-----|------|----------|---|---|--------|
| (一) | 粵漢鐵路 | (株州至曲江段) | | | 二八七 |

| | |
|-------------------|-----|
| (二) 湘桂鐵路 | |
| 衡陽至來賓段 | 三七五 |
| 零陵支線 | 一五 |
| (三) 隴海鐵路 | |
| 洛陽至寶雞段 | 三四〇 |
| 英豪煤礦線 | 二八 |
| 寶雞至雙石舖支線 | 六六 |
| 咸同支線 | 八六 |
| 洛陽至金谷園線 | 二〇 |
| (四) 寶天鐵路(咸陽至耀縣) | 七 |
| (五) 湘黔鐵路(株州至湘潭段) | 二〇 |
| (六) 黔桂鐵路(柳州至甲必屯段) | 一二七 |
| (七) 昆昆鐵路(昆明至曲靖段) | 九九 |
| (八) 滇緬鐵路(昆明至安寧段) | 一二二 |

| | |
|----------------------|-------|
| (九) 衡鄂鐵路 (衡舊、碧包線、雒街) | 八四 |
| (十) 滇越鐵路 (昆明至石屏段) | 一七八 |
| 以上各鐵路總計 | 一、七四四 |

第五編 抗戰中之新路建設

抗戰中計劃建設之新路，有湘桂鐵路、黔桂鐵路、滇緬鐵路、岐昆鐵路、西北鐵路。以上各路之建設，遭遇無窮困難，一面隨軍事形勢之轉移，進行計劃，一面敵人封鎖，着着加緊，材料不能按照預定計劃輸入，影響及於工程進展，迄今尙能稍有成就，亦幸矣。

第一章 湘桂鐵路

湘桂鐵路爲抗戰後所築鐵路之最先者，係自粵漢路之贛陽，接至桂越邊界之鎮南關，與安南鐵路聯接，共分四段進行，自衡陽至桂林爲一段，桂林至柳州爲一段，柳州至南甯爲一段，南甯至鎮南關爲一段。已成者爲衡陽至桂林及桂林至柳州二段。柳州至南甯一段，因南甯失陷，中途停止進行。南甯至鎮南關一段，亦以南甯失陷，正在舖軌而重復折毀。憶作者於二十五年三月，中上爲統一粵漢路管理問題赴廣州時，曾乘西南航空公司之小飛機飛南甯，晤白健生副司令及黃旭初主席。當時彼等表示，渴望廣西有一鐵路，可以開發廣西。嗣廣西大學校長馬君武先生來甯，代表廣西人民要求政府早日爲廣西建築鐵路，甚謂即有一寸鐵路，人民將不勝雀躍歡欣。作者在南甯時，目觀廣西之貧瘠，由於缺乏交通，而當時廣西與中央之尙不能融洽一致，亦半由交通閉塞，智識觀點隨之而異。故爲政治全局計，爲廣西經濟計，實有早日興築鐵路之必要。廿六年上半年，各國銀團均熱心以鐵路材料貸於中國，時有捷克維克維克維思鋼鐵廠來甯攬材料借款。一月十四日曾與該廠代表訂立一草約，除借材料一千六百萬元外，擬計劃建築衡陽至桂林鐵路之用，利息六厘，期限十五年，第三年起還本，一切條件照德商奧脫華爾夫與浙贛鐵路辦法。又於三十六年五月間，與英銀團討論廣梅鐵路借款時，曾將三水至梧州鐵

路列入，復廣西東與廣東，北與湖南，均有鐵路交通。二十六年二月間，適湖南何雲樞主席，廣西黃旭初主席，均在甯，會邀商海桂鐵路，曾向提議發行公債二千八百萬元，以兩省田賦擔保，每年兩省各擔任基金一百三十萬，由鐵道部擔任材料借款一千八百萬元。二十六年三月，派粵漢路局長凌鴻勳兼任湘桂測量工作。四月三十日，巴黎工業公司濮弗樂來談，越南邊界至甯甯百色鐵道，前清訂有舊約，希望與東方匯理銀行以優先權利，他日與法銀團訂立南鎮段鐵路借款合同，即肇因於此。並提及梧州至三水間鐵路，亦盼予以優先權利。蓋法國認廣西為其勢力範圍之舊觀念，固依然存在也。及二十六年六月十九日，捷克維克維思廠商代表來告，湘桂路材料草約可以履行，但以該廠不造車輛，故祇能供給鋼料，不能供給車輛。及戰事發生，作者認為必須打通一國際路線，以為粵漢路阻斷之準備，決定先築衡陽至桂林，及越南邊界那岑至龍州一段，中間勉以水路連接。如時間材料許可，甯再續修桂林至龍州一段。當時以戰事已起，深恐捷商觀望不允履行前約，故擬先利用浙贛路拆下之輕軌，鋪築衡桂段，至甯甯鎮南關段材料，擬仿照成渝路辦法，向法商借款。所有土方地畝砍木，均歸湘桂兩省擔任，作為股本，希望以最經濟之方法，完成此路。八月十二日，適廣西黃主席在甯，即與商定照此進行。十三日作者與白健生黃旭初兩先生會呈 蔣委員長，請政府撥湘桂路建築費一千萬元，以便着手。在一半以前認為決無希望與築之鐵路，今竟急轉直下，開始動工矣。一面組織南鎮、柳南、桂柳三測量隊，分途測勘，並於二十六年底仿照浙贛鐵路成例，成立湘桂鐵路理事會，以鐵道部代表及湘桂兩省、財政、建設兩廳長組織之。嗣以四月中與法國銀團及建設銀公司借款告成，則首尾兩段均有完成之望，中間桂柳兩兩段，焉知不能一氣呵成，得一國際幹線，因即同時設立支持工程機構，籌劃進行。若非敵人襲擊甯甯，進擊越南，則湘桂全路早已完成，今日雖不幸僅剩衡桂桂柳兩段三百三十二英里，而每月已有三萬萬餘噸之運輸，則全路完成之貢獻，可不言而喻矣。

一、衡桂段 此段建築之始，抱定以最短時期完成為宗旨，全體工程人員，均諒解此旨，人人以此自勵，蓋深盼此路及時完成，可多接濟保衛武漢之補充隊伍，且增加調動各路配備隊伍之便利。其路線係自湖南之衡

陽湘江東岸起，跨湘江，轉折三塘，趨祁陽之黎家坪，與零陵之冷水灘，由東安入廣西之零陵，與安化、雲山諸縣，以達桂林。全長二百二十四英里，規定每日完成六公里，即每英里五分之二，期於二年完工。為期速成起見，採取與公路平行線，惟自零陵迄黃沙河一段，須兩趨湘江，為減用鋼料，縮短工程，及避免敵機目標起見，自冷水灘起，舍原線北折，經東安以達黃沙河，計減少正線六英里。同時為兼顧零陵客貨運起見，自冷水灘至零陵築一支線。測勘時將隱道全部避免，並減少石工，俾工程時間可以縮短。此線自東安至桂林一段，在民國六年計劃建築自湖南株洲至廣西欽州鐵路，所謂株欽鐵路，時已有測量報告，故即沿用舊綫，自衡陽至東安，則係新測之線。

衡陽至零陵一帶，古稱衡永二州，形勢險要，為兵家必爭之地，今則粵漢衡桂兩線在此交接，形成交通重心。桂林以山水之勝，馳名國內。其起點之衡陽多位於湘江西岸，扼蒸水入湘之口，形成週圍七八縣之一大集散市場。祁零陵二縣，亦濱臨湘江，零陵又為瀟水匯湘之地。全縣為桂省通湘必經之地，湘江自南來與湘江匯合，故商業均稱繁盛。其終點桂林，位於瀨水之濱，廣西省曾在抗戰前已自南寧後遷桂林，故桂林已為廣西政治中心。及抗戰軍興，衡桂將次通車，桂林人口與衡陽零陵等處同時激增，商業亦日見繁盛。沿線八縣農產，以稻穀為主，雜糧為副，除桂林祁陽二縣外，均為農產剩餘縣份。次為桐油茶葉。鐵產方面，有祁陽零陵之煤，東安之鎊。故該線將來貨物運輸之發達，可以預卜。

該路為應抗戰需要，期於最短期間通車，故施工方針，凡艱難複雜非短期內能完成之工程，在可能範圍內均予避免，並於不反安全原則之下，隨時採用特種辦法，以期迅速。例如大橋之須經長期間方可建築完成者，一面計劃永久工程，一面先建便橋。全段大橋二十五座，上部全係臨時便架，其中十四座下部皆係木質臨時便橋。全段小橋二百十二座，涵管七百三十七座，總孔長五千九百碼，因洋灰來源不易，故用石料白灰砂漿砌築。明橋跨度較大者，因鋼梁運輸不便，即在墩臺間加築木架，安設木梁。坡度灣道在地勢十分困難之處，照部定標準略予增大。每段土石方完成，即開始鋪軌，道隨之鋪設，各事同時並舉。鋼軌由湘黔路移撥，枕

本二部由各鐵路拆來，不足之數就地取材。全段橋工，以廣陽之龍江大橋為最鉅。計長四百六十四碼。鋼筋架梁部為混凝土墩。此橋係與舊鐵路接軌之關鍵，故建築必須完備。不料在竣工轉讓後之當時，竟被漢員相繼失陷。時局既變，遂將橋墩架吊水而沉，停止進行。另築便橋一座，以資替代。當時最困難者，為大部份材料如鋼梁鋼軌均滯存香港，幸在廣州未給以前，曾運返運，一面由廣州用火車運到，一面由香港經水路運橋梁，幸於釘道前趕到，如期通車。

該路工程進展之迅速，得力於省政府之熱心辦理。徵工者實鉅。該路全線路基工程，除堅硬石山外，均由湘桂兩省分設路工管理處，征集民工興築。湘境內在沿線兩旁三十里內居民中，共征十六歲以上四十五歲以下民工共四萬人，每人工作時間為三十天。湘桂省在附近計縣內征十八歲以上四十五歲以下民工共四萬人，每人工作時間二十八天。所有發給工資及人專管理方面，均由省政府之路工管理處負責。而技術上之指揮，則由路局派員負責。次為征地在內，所有征用路線土地，均由省府籌辦，連同征用之稅，一律作為省府投資。因此路局得集中精力於較難之工程，而工程期限得以縮短。故該路二百二十四英里，即三百六十一公里之路線，卒能於一年間完成，達到每天完成一公里之速度。

該路工款計由部撥現款二千零四十二萬二千九百九十四元，兩省府以征工征料地價款移作投資，計湘省投資四百七十七萬四千元，桂省府投資三百五十四萬四千元，部撥材料計值二千三百十三萬七千元，共用五千一百八十六萬七千元。計每英里需款二十三萬五千元，每公里約需四萬餘元。

二、桂柳段。桂柳段起自桂林，經藤縣、永福、宜山、重慶、柳安、羅城、宜山、而達柳州。全長四百零八英里。沿線有洛清河，自桂林至永福，雖亦船可達，但永福至羅城在順船可達，羅城至柳州十噸船可達，自桂林至柳州卅行十二日，今則鐵路祇須十二小時。舊二十六年計二月開始測量時，除上述鐵路外，尚擬有此數條四線。一自桂林經陽朔、荔浦、桂江、棉江、鹿寨、羅容、三門江，以達柳州。二自桂林、經南江、水關、關馬、黃冕、沿今選用之線，而達柳州。三自桂林經羅錦、黃泥坳、榴江、鹿寨、羅容、三門江，以達柳州。四

自桂林經兩江，折入百壽、中渡、以至柳州。但以第一比較線有峻坡甚長，工程鉅大，里程又長，第二、三、四比較線均有崇山峻嶺，陡壁懸崖，工程鉅，故一律放棄，選定今日所用之綫。以前株欽路所測之綫，係自桂林之西五里墟爲起點，亦經矮嶺、鹿寨、雒容、以達柳州，是今日桂柳段所採之綫，即根據株欽路所測之綫路。該路永福至鹿寨崗嶺起伏，溪澗縱橫，交通頗爲閉塞，尤以矮嶺至波寨一段，山勢陡峻，有隧道一座，工程鉅。其次新村一帶，路綫亦依山傍水，地形崎嶇。全線路基土方工程，由桂省征用十八歲以上四十五歲以下民工十萬人，在此人烟稀少，招工不易之處，此項民工之貢獻甚大。石方橋工及隧道工程，須用技術工人，不得不覓商承包，而各地包商均相率觀望不前，自武漢相繼淪陷，在外招工更覺不易，即招到之工人，往往不服水土。二十八年夏間疾疫盛行，死亡相繼，甚至整批逃散，所遇困難，不一而足。尤以橋工特多，除雒容大橋外，其他大小橋梁，復有多座，以經行多山谷之地，橋墩皆甚高。此項鋼梁原定取自香港存料，自廣州失陷，西江阻滯，材料來源不易，因將橋梁計劃臨時加以變更。雒容大橋六孔中四孔爲正式橋梁，其他兩孔以鋼木合組梁四孔代替之。此外各橋亦均以鋼木合組梁代替。所謂鋼木合組梁，乃以洋松爲主體，以圓鐵作柱桿，而下部主梁，則以鋼板樁爲之。照古柏氏三十五設計，一律利用各舊料，並在本路設廠改造。各路橋墩原須需用洋灰，亦以外來洋灰不便，將所築三合土墩，祇至普通紙水面爲止，其上則用鋼軌支架而成，固可省洋灰，亦可期迅速。如此以鋼板樁作橋梁，以鋼軌作橋墩，殆爲平時所未聞者，若非抗戰，曷克有此設計。大橋中以柳州大橋爲最鉅，二十八年十二月間全段通車時暫築便橋，嗣後亦參照此四種經濟辦法設計，除水底橋墩用洋灰外，完全以鋼軌築成。該橋長六百三十五碼，高二十一碼，鋼梁十八孔，鋼塔五座，鋼架十二座，用八十五磅鋼軌一萬八千六百碼，三十五磅鋼軌五百碼，十二磅鋼軌四千一百六十碼，其他鋼料半公噸，均自行製造，自民國二十八年十月開始建築，至二十九年十二月完工，此不得不謂抗戰工程史中最可記述之一頁也。

二十七年八月工程開始時，原定全線所需材料，在鋼軌就木洋灰橋梁等均取給於香港存料，由粵漢路運至桂林，乃未及兩月，廣州失陷，運路斷絕。嗣後趕上時，一部分材料由香港轉至越南同登，由同登以卡車運至

明江，轉循水道達至柳州、雒容、鹿寨等地，其運輸之困難，非言可喻。所有鋼軌，自浙贛、湘黔、粵漢各路拆軌中雜湊而來，新舊大小，輕重長短，高低不一，有三十五磅，六十五磅，六十三磅，八十五磅，各種不同之軌，魚尾板螺絲釘等多不一致。且以前方折軌匆促，配件每多失落，收集補充，困難異常。枕木一項，則有香港之新洋松，粵漢之舊紅木，以及湖南廣西兩省所購之杉枕，即此材料之拮据，可想見當時艱難困苦之一斑。

該段桂林至永福一段二十八英里，以桂省軍政當局希望早日通車，以到達永福後，可由洛清江水路而達柳州，即或永福至柳州不能興築，而已有水路可通，於衡桂段之運輸，亦有裨益。因決定於二十七年八月開工，二十八年六月完工通車。其餘八十英里，以自廣州失陷後，敵人企圖不明，不得不暫時觀望。及二十八年初，知敵人無力西侵，乃於一月間決定復工，三月起盡力趕築，及敵人十一月間在欽州登陸，柳南軍事緊急，不得不晝夜趕趕。幸於廣州淪陷前，由香港運存貴縣預備柳州南寧段應用之鋼軌三寸英里，小型機車三輛，貨車五十餘輛，先由水道運至柳州，向北鋪軌，故於二十八年十一月一日即逐步向北開始通車，十二月一日通車至雒容。同時南北兩端對向鋪軌，開山架橋，晝夜趕工，十二月十六日全線試車。該路工程所遭遇之種種困難，殆為鐵路歷史中所罕見。今全路通車矣，其享受該路之便利者，曾復念及慘澹經營，心力交瘁之全路工程人員，與夫死亡枕藉之無名英雄乎？

該段經費計部撥現款一千一百九十三萬四千元，材料一千二百零六萬二千元，桂省征工征料在地作價轉作投資四十四萬九千元，共用二千四百四十四萬五千元，即每英里二十二萬六千元，每公里約計四萬六千元。

三、柳南段 本段路線在邕清末葉會一度由郵傳部派員試測，其取綫係由柳州經來賓、遷江、賓陽等縣而達南寧，但其中經岷峯關一帶，山脈綿亘，地勢峻拔，有長數英里之險道，不特工程困難，且需時較久。因改覓一工程較易之綫，係自柳州經來賓、賓陽、六景、而達南寧，計長一百六十二英里。來賓為產煤區域，總樑係公路交叉地點，此綫不沿河道，無須利用水路，運輸路料，因自來塘至耒河之嵩縣勘一支綫，計長三十五英

里，於二十六年十二月初開始踏勘，二十七年二月十二日全部測量完竣，六月正式開工。

該線工程以南寧一帶，山嶺重疊，地形較為複雜，石工較多，其餘尚稱平坦。全段土石方二萬八千三百萬立方尺，石方占一萬四千一百二十六萬立方尺。橋工以紅水河大橋為最鉅，河寬三百三十餘碼，水深流急，擬建一孔九十八碼之鋼桁梁，九孔三十三碼鋼板梁。此外一百二十七碼之大橋，計有十五座，小橋總長約八百八十碼，涵管七百處，隨造完全遷免。全段工程原定於二十八年五月全部完成，惟以時局影響，及材料運輸困難，未能按照原定計劃推進。路基工程於二十七年六月下旬開工。橋涵工程以材料不繼，包商觀望，於八月間方始開工。土方交由桂省民工興築，規定由十八縣中征集民工二十二萬人，每人工期四十五日，先自南甯起開工。石方發交包商承辦。至十一月間敵人佔據廣州，深慮敵軍溯西江而上，因於二十八年一月決定工程緩進，除已在進行之路基工程，及小部分涵渠，仍繼續推進外，其餘一律停止。其時民工土方已完成十之八九，石方已完成大半，橋工除紅水河大橋外，均已動工。二十八年間，時局稍見穩定，南甯段於是年五月間開始鋪軌，桂柳段預定於六月間完工，若柳州不能接通，則湘桂全路無由完成，因於七月間又決定復工，並限定於二十九年六月完成，希望有一等於粵漢路之國際路線。不料一切插置就緒，至九月間時局又復緊張，不得不再行停築。但柳州至來賓一段，仍擬趕築，以接遷江合山煤礦。願動工未久，桂南戰事發生，遂即全部停工矣。綜計前後所做工程，路基完成百分之八二、五五，橋梁百分之三十，涵管百分之七十三，水管百分之七十一。經費原定預算為二千四百八十三萬八千元，其中材料與現款各半，二十七二十八兩年申共用六百九十萬零一千元，至地方撥任之徵工繳料徵地三項，共用四十五萬元。

湘桂路需用煤斤，而沿線居民亦需煤甚殷，遷江煤礦足稱儲藏富饒，自礦至來賓，原有輕便路三十五英里，故紙須由柳築至來賓，即可便利煤運。柳州與來賓距離四十三英里，二十八年上半年工程已完成及半，因軍心緊張暫行停工，及十月間甫始復工，南甯失守又復停工。二十九年十月南甯收復，三十年四月再行開工，利用粵漢鐵路拆卸舊料鋪軌，至卅年九月八日由柳州至來賓全段通車，有助於當地改運者甚大。

四、南鎮段 龍州鐵路自前清光緒十四年（西曆一八八七）起，與法國已發生關係，即是年中法之續議商務專條附章第五款云：『越南鐵路或已成者，或日後添設者，彼此議定可由兩國酌商妥訂辦法，接至中國界內』。光緒二十一年（西曆一八九五年）十月，法使要求總理衙門開辦由廣西龍州至鎮南關鐵路，俾與越南之法國鐵路銜接。當由總理衙門覆以該路由中國自辦，法使不允，並介紹費務林公司（Dives-Limco）包工承築該段鐵路。二十二年二月一日允其所請，四月間法使即擬具合同草稿，內有『鐵軌寬窄須與越界鐵軌一密達之軌道相同，以便銜接，再該段完成後可再展至南寧百色』等語。總理衙門極力拒之。光緒二十二年四月（西曆一八九六年六月），中國與費務林公司訂立承包建築及經營龍州至鎮南關鐵路合同，其線路自龍州之伏波廟起，經鴨水灘，憑祥，而至鎮南關，共四十五英里。由此延長入越南界，經諒山、北寧、而達河內，鐵軌寬窄，俟測量後由中國自行決定。嗣廣西當局決定建築寬軌，並於八月間設局興工。二十四年（西曆一八九八年）費務林公司將全路勘竣，并估定造價第一次開報庫平銀五百四十九萬二千餘兩，嗣增加料庫平銀六百零一萬九千餘兩，後又減為五百九十九萬餘兩。但中國方面，仍以估價太高，無法籌此鉅款。最後決定改為窄軌，造價減為三百二十萬兩，於二十五年（西曆一八九九年）八月十一日續訂包工合同，進行興築。適翌年庚子聯軍入京，遂即停止。回溯二十七年前法國希冀將法國在越南之勢力，侵入廣西，認為『國權』所及之路線，為中國所拒而不獲者，今乃成爲中國所求之不得之路綫，且或惜其建造之過晚。

中日戰爭於二十六年七月間發生後，即作興築一國際路綫之準備，一面建築衛生鐵路，一面擬由桂越邊境築一鐵路，再由兩端展築，聯成一大幹線。奈以當時軍事倥傯，財力有限，不敢即作大規模之計劃，但求有一起點，徐圖進展。其時知越南邊境之鐵路終點，地名那岑，有公路通龍州，因擬先建築龍州至那岑一段鐵路。遂即派員勘測，知自越南鐵路至終點之同登站繼續南關至南寧之線，勝於龍那。當即將此意通知中國建設銀公司，與簽訂成滄貴昆鐵路借款之法銀國接洽南鎮段鐵路借款。十二月間接建設銀公司來電云：越桂一線經法銀團之努力，並法越兩政府之贊助，已擬具草案，派員來華協商。越政府對於自同登至邊境尚隔有二公里，可

擔任展鑿腳接，將來雙方接軌聯運及相互利用車輛等等，均願合作等語。當即儘中國建設銀公司與法銀團代表，迅速赴漢協商。

二十七年一月十一日中國建設銀公司派員送法銀團所擬南鎮段借款合同草約來漢，並以此事與越南政府關係較多，盼望作者親至河內商議。法銀團代表夏第 (L. Chardy) 準備即赴越南相晤。當於十五日乘機飛長沙，到後乘汽車至衡陽。十六日沿新改善之衡桂鐵路抵桂林，以合同草約示黃主席，先與交換意見。十七日抵柳州，十八日抵南寧，十九日中午一時抵伏波廟，爲南鎮崇善段工程處所在地，二時許抵鎮南關，七時抵河內。法銀團代表與建設銀公司代表均在，翌日即開始討論。連日開會一星期，至三十日告一結束，仍乘車沿公路返桂林。法銀團代表夏第偕行，以借款擔保中有廣西每年擔任由礦稅中撥付八十萬元之規定，法銀團並盼能在桂省進行採鑛事業，願與廣西省府當面接洽。黃主席隨即邀同財政建設廳長及銀行行長會商，對於每年鐵稅中撥出八十萬元作擔保一節，允爲照辦。至採鑛一節，可照普通鑛業法辦理。法銀團表示滿意，借款合同商議就緒，二月五日返漢。所議合同要點如左：

(一) 借款數額 法銀團材料借款一萬二千萬法郎，(合同幣一千三百萬元)，現款三千萬法郎，(約國幣三百萬元)。另由法銀團與中國建設銀公司組織建築公司，承包工程，其資本爲美金二萬四千磅(約合國幣四十萬元)，墊款十二萬磅(約合國幣二百萬元)，此項資本及墊款，均借與中國政府爲建築鐵路之用，其不敷之款約八百萬元，由政府補足之。(一九三九年五月續借款合同規定，加借購買機車車輛款項三千萬法郎。)二十八年五月續借三千萬法郎，爲購機車車輛之用。

(二) 還款辦法 中國政府發行期票或國庫券，週息七厘，自合同簽訂後第四個月起算，前三年祇付利息，第四年起開始還本，十二年内還清。

(三) 擔保規定 建築工程期內付息，由鹽務總局以普通鹽餘撥付。建築工竣，營業開始以後之償付本息，儘先以路款收入項下撥付，如有不敷，再由鹽餘補足，並由廣西省鐵稅項下指定八十萬元之限額，

爲增加擔保。

(四) 購材料 材料由法銀團依照中國政府所定標準經手代購，內法銀團收取購料費百分之一、五，及經理費百分之五、五。此項費用即由材料借款一萬二千萬法郎中先行扣算。中國政府派駐巴黎購料代表一人，與法銀團會同辦理採購事宜。

(五) 建築工程 由銀團組織建築公司，資本法銀團占百分之四十九，中國建設銀公司占百分之五十一，專事工程事務之指揮監督。該公司之董事長及總經理均爲中國人，由中國建設銀公司選任，其總工程師則由法人充任，由法銀團推薦之，以湘桂鐵路公司推薦之華總工程師副之。至會計事務，則由法方派總會計一人，交通部派副總會計一人。並爲監督建築公司所承辦之工程起見，由交通部設立工程監督處，代表中國政府負責監督工程。承包人應先交交通部或湘桂鐵路公司推薦之包工承辦。每段工程完竣後，即行移交與湘桂鐵路公司接管。惟在工程完竣後，迄償款價清爲止，銀團得推薦會計稽核一人，由交通部委派，稽核一切營業收入事宜。

(六) 工程設備 鐵路工程之一切設施，應準備鋪設標準軌。惟爲建築期間便利材料轉運起見，由鎮南關至南甯暫允敷設一公尺窄軌，但須用六十磅之重軌，全線工程完竣後，中國政府得自由決定將該路改爲標準軌，銀行團不得提出任何理由，妨礙進行。

(七) 償款基金保管委員會 爲維持償信起見，設立償款基金保管委員會，內財政部，交通部，湘桂鐵路公司，建設銀公司，各派代表一人，法銀團代表二人組織之。其組織等於各路整理債務時所設立之償款基金委員會。

(八) 建築公司利益 建築公司對於辦理工程，及在法國越南以外之購料，與夫建築期間一切管理費用，按數附加百分之十五，以爲建築公司之利益。

(九) 完工期限 規定全路於二年內完工，鎮南關至明江一段，應儘先趕速完工通車。

討論合同時，爭執最力者，爲在法國購料經理費用百分之七，五以外，再加建築公司利益百分之十五，此爲以前借款合同所無，其合同之煩瑣，較之成渝合同爲尤甚。當時爲希望合同早日成立，尤恐越南方面頗忌日本，而不敢進行，故不得不勉強遷就。推想當時法方心理，不外繼續其以前勢力範圍政策之舊觀念，希望舊日龍州鐵路計劃之復活，尤願廣西方面之鐵路與越南鐵路銜接之後，廣西經濟不免依附於越南，而海防成爲滇桂兩省之出口海港，越南商務，必益加繁盛。惟其時南京已經淪陷，中國政府之擔保不能如平時之確實穩固，銀團因此要求額外擔保，以鞏固其債權，藉此便於應付法國政府，得到出口信用擔保。蓋一經得到政府出口信用擔保，銀團即可將期票向政府銀行貼現。惟法銀團不忘其十九世紀包工築路之舊習，堅持在合同內有建築公司之規定，以致工程延緩，實爲合同中最大缺憾。在成渝合同中，政府所堅決不允加入之銀團承包鐵路工程辦法，今法銀團認爲合同成立之必須條件，不得已勉允加入，但規定須明白表示其應得利益之限反，以百分之十五爲限，以防止其任意抬高造價。其次發包工程，須儘先交與交通部或湘桂鐵路公司推薦之包工入承辦，意即使中法建築公司但享其百分之十五之利益，而工程仍由湘桂鐵路承辦，即不管工程由我自辦。但法銀團主張，凡用現金借款三千萬法郎所建築之工程，以法國政府規定須交由法商或越南商承辦，不得不照規定辦理。其時在越之包工，祇有三家。會將第一、二兩段隧道橋梁涵洞水管等價值一千五百萬法郎工程，交與法越商承辦。不料工價高昂，進行遲緩，至第三、四兩段工程，法越商開價更高。因即決定不再交法越商承包，並與法銀團交涉，此外一千五百萬法郎工程一併改交與華商承包。從此可知洋商承包工程，不特不經濟，且不若中國包商之對於國事稍濶相關，工作努力，南鎮段工程之遲緩，其明證也。

自越南至南甯計有二綫，一從龍州，一從崇善。龍州線曾經詳加測勘，路線彎曲太甚，工程復極浩大，且龍州接至崇善，工程亦甚困難。因決定放棄龍州，改以越南鐵路之同登站爲接駁站。由此至中國境之鎮南關有二公里半，北行經憑祥，寧明，崇善，而至南甯，計六十九英里。自崇善至南甯有南北二綫，在崇善渡龍江，經同正而達南寧，爲北綫。由龍江南岸起，經扶南縣境，以達南寧，渡龍江與柳南段銜接是爲南綫。當時廣西

軍事當局擬探北線，以其距離海岸較遠，且有麗江之隔，於軍事不無利益。惟測勘結果，以路線長，須多築一橋，而工程亦較難，因即決定採取南線，長七十五英里。鐵橋關至崇善一段間較難工程，為在隘口以南之隱也二座，附近石方工程亦頗繁重。其次在寧明附近，跨明江河有大橋一座，長二百二十碼。明江以北，在山谷間，羣山峙立，路線迂迴，並有較深之鑿石工程。為避免此項難工起見，故建隧道一座，長約一百二十碼。所幸以外尚無十分困難工程。崇善至南甯一段，橋工以麗江大橋工程為最大，此外二十二碼以上之橋約有七百座。兩段土方約三萬一千七百八十萬立方，需民工二十二萬餘人，每人四十五天，每工平均一千四百八十五立方。石方約四千二百三十七萬立方。鐵橋關至崇善一段於二十七年二月定線，四月開工，預定二十七年底通車。明江橋若不及建成，擬先築便橋通車。崇善至南甯一段，於二十七年五月間定線完畢，預定於二十八年六月通至南甯。麗江橋預定於二十八年年底竣工，在未竣工以前，擬先築至南甯對河。

湘桂鐵路依照合同於二十七年六月一日，將開始之南鎮段工程移交於中法建築公司。此時已完成土石方十分之七，橋梁工程材料已有一部分備齊，共已支出一百十三萬九千餘元。及中法建築公司接收之後，積極督促趕工，於二十六年五月間，方開始補軌，十月間適達明江。原期於十二月前鋪至崇善，不意鋪至寧明時，敵人在欽州灣登陸，繼之南甯失陷，一切工程遂告停頓。當時全路土石方幾全部完成，已鋪軌四十二英里，明江大橋墩座工程，亦已完成，計共用借款法郎一萬萬五千萬，金鎊十三萬鎊，政府撥款國幣八百萬元。此項用款中，計有存在越南未運而為越南政府征用之路料計四千餘萬法郎，於卅年十一月間與法銀團代表商定，將此項預款抵付債款，其存在越南而未經徵用者，尚有價值二千七百餘萬法郎之材料，一併委託法銀團代售，以抵債務。當敵人於二十六年十二月十八日迫近明江時，將明江便橋焚燬。十九日崇善告急，將所有機車退至同登。自十一月二十三日起至十二月十八日止，搶出沿綫物資，運至同登，計路料七千餘噸，其他政府物資五千餘噸，即此區區物資，所值已足抵償所耗之建築費而有餘。及敵人退出南甯，即由湘桂鐵路組織搶修部，折運已鋪鋼軌，為與修治桂鐵路之用。

廣西徵用民工組織，湘桂全路路基土方，數量甚鉅，而經過地點人口稀少，招工爲難，若若有完善之徵用民工辦法，全路工程進展不能有如是之迅速，故於廣西之徵工組織，有一記之價值。其辦法係由交通總辦廣西省政府商定組織路工管理處，以建設廳長爲處長，以地方有路工經驗及被徵調民工各區之民團指揮官爲副處長，管理各縣民工徵調事宜。被徵工各縣設徵工處，由縣長兼任處長。所有民工以六十人爲一組，設組長，每十組爲一隊，設隊長。另於每組配置伙夫五人，充打水伐薪炊飯購買之任，不兼築路工作。所有組長隊長均由鄉鎮長派充，用軍事管理，組織嚴密。各組除工作以外，有攝影及精神演講等以提高其工作興趣，及抗戰意旨。並用獎勵比賽方法，凡在預定期限完工者給予優勝獎金獎品，如工額不能徵足及不能依限完成者，予以懲罰。凡民工被徵，均係適齡壯丁，公開抽籤組配，如因事不能應徵，則繳相當代徵金，由路工處另行雇工作補充。其工價係按每一民工每日之最小生活與最低效能，定一適當之標準軍價，凡每人每日能作三碼高度以下之路基一立方，給與國幣二角，由三碼以上，每三碼遞加國幣二分五厘。關於距離較遠，取土較難者，另定遠距加價。自填土地點至取土地點在二十碼以上者，第一碼照加國幣一分，以後減半，即增加國幣半分。所有路工經費，組長薪金，民工出發旅費，以及棚屋工具醫藥撫卹等款，每立方約需另加國幣一角有餘，統由路方供給。每一民工原定應其做四十二立方，並以四十五天爲度。每一組工作完竣，由民工派出所報請鐵路工段驗收結證，憑證向路工處結算工賬，繳回工具，由隊組長率領返鄉。計湘桂全路做土方計達二千餘萬立方碼，動員廣西各縣民工五十餘萬人，此皆廣西平日民團訓練嚴密，訓練有素，有以致之。而廣西五十餘萬人得列四十五天之築路訓練，同時管理徵工人員亦得到相當經驗，於廣西之人力方面，不得不謂爲空前大之收穫也。

第二章 黔桂鐵路

爲使戰時首都與各戰場所在之各省交通便利起見，并使自由區域得一國際路線與國外溝通起見，乃有建築湘桂黔桂鐵見滇緬各路之計劃，以圖後方鐵路之建立。其中以黔桂路之建築爲最易，因鐵路已通至柳州，可將舊路拆下路軌，由鐵路運輸工地，並可將機車車輛拖運該路，即時可以利用，不必外求。尤以貴州一省之於西南，實爲交通中心，自貴陽至昆明爲四百一十一英里，至重慶爲三百零三英里，至桂林爲五百四十三英里，至長沙爲五百六十五英里，其地勢之衝要可知。況數百萬大軍之軍品供給，如有一鐵路與湘桂粵滇聯接，則湘、粵、桂、黔、脈絡貫通，而蘇、浙、皖、贛，亦可前後呼應。以局部言，則貴州因交通閉塞，誤認爲貧瘠之區，實則地質肥沃，礦產豐富，自有公路之後，黔省已日臻繁盛，設再有鐵路，不難化貧爲富。而廣西缺乏優良煤斤，可由貴州補其不足，廣西工業亦可開展。故爲建設西南計，黔桂鐵路有建築之必要。二十七年二月派員率隊踏勘柳州至貴州路線，自柳州經宜山、河池、南丹、獨山、都勻、以達貴陽，即昔徐霞客自桂入黔遊歷路線，今循此路線加以測勘。至武漢陷落後，二十七年底，作者即建議將湘黔路停止改築黔桂路，得政府同意，其時路線踏勘結果，已有報告，因即計劃進行。二十八年四月以湘贛吃緊，湘黔路軌即須拆毀，當即決定將湘黔路局改爲黔桂路局，利用全部人員及材料移築黔桂路。且原存湘江一部分材料，尚可沿潯水江運至錦屏，再轉船經下司運至都勻，同時展築、洪江、湘潭、株州存料，亦可利用民船火車運至衡陽，再轉大榕江。材料與運輸均稱便利，因於二十八年四月成立工程局籌備興工。

路線之決定 自起點之柳州，終點之貴陽，高度相差約三千零十八英尺，即愈趨貴陽，地勢愈高。加以沿線地勢崎嶇，工程艱阻，故於路線必須妥爲選擇，以冀工程費用時間三者，均能節省。此爲黔桂路工程最困難之處，而爲他路所無者。

二十七年初測路線，爲自柳州經宜山、河池、南丹、獨山、都勻、貴定、龍里，以達貴陽；中間有百分之二坡度，長十二英里，高填土及高築橋，最高處高出河面二百三十英尺，工程過於艱鉅。自離柳州八十英里處之德勝，與離貴陽二十五英里之龍里間，有二大山脈，在廣西境內爲鳳凰山，在貴州境內爲苗嶺山脈之雲霧山，沿雲霧山峻嶺，工程上增加莫大困難，因採用轉轍線，以避免困難。

獨山至都勻貴陽一段，初測原線係自獨山向北直趨都勻，再由此西向至貴陽之隴，長約一百二十五英里，山嶺重重，工程浩大。爲避免開鑿隧道起見，乃改用自都勻接通湘黔鐵路原測路線，經貴定龍里以達貴陽，可縮短三十七英里。該段工程以雲霧山爲最難。貴定附近有雲霧山脈長達一英里以上之東山坪隧道，開鑿費時，因又覆測，加以改善，避開過長隧道。全線雖已定測，但仍時加改善，以期節省工款，凡未開工之處，仍隨處覆測，進行局部改線。惟爲趕工起見，且預計此線運量不致過多，他日湘黔續修，則此線應爲次要幹線，故最後決定將難工地段，採用最高二、七坡度。於三十年代，指定機務專家詳細研究，如何輔以機務設備，以爲補救；決定用拖力強大之機車，及其他補充機務設備。原定三十一年底舖軌至都勻，三十二年底舖至貴陽，總運量以每日千五百噸計算。從機務方面補充設備，以求行車安全；在撤退機車內將大機車如 $S_1 + S_1 - O - S_1 - S_1 - S_1$ 式者，從速修理，準備該路通車使用，增加運輸力量。二機車上裝置美國 (Westinghouse) $ET - 1 - G_2$ 式風軛，客貨車裝置 $K - 1 - S_1$ 式風軛，或直通風軛，保持下坡行車安全。因一面派定人員負責整理機車，一面向美訂購風軛，並搜集舊存風軛，同時進行訓練司機，俾有開高坡度機車之專門經驗。

材料之搜集 該路建築時，沿途幾全爲敵人封鎖，除在舊路搜運舊料外，無法向外取運，故其第二困難問題，爲如何搜集舊料。該路所需鋼軌，自始決定除湘黔所有六十二英里及已折下之南潯六十二英里外，即飭令在粵漢京贛浙贛沿線之已折軌地段搶收路軌之遺棄運出者。首在長沙附近搶到粵漢北段路軌二十二英里，嗣在粵漢兩段，自草田至連江口一段長約四十六英里間，於二十八年十二月派員前往搜運，適敵自廣州北犯，不克着手。二十九年春再派前往詔關，相機前往，自連江口沿線徒步詳勘旬日，始遣軍田，先得五千八百根，一面

腐運，一匪探索，可得四千餘根，共得三十英里左右。以此段軌道之破壞，實在二十七年，相隔一年，且經一度淪陷，所有遺骸，或為敵人搶去，或為奸商盜運，或為地方移埋，不易得到全數。而搜得之軌，在潭潭軍田廳，無水路可運，即沿水路者，亦須抬至江邊，當地人工稀少，警報頗仍。接近花縣一帶，敵人時有出沒，北江船隻繁多，鋼軌荷重，易于損壞船隻，船夫裹足不前。嗣鼓驛地方人士，出而組織承包，自二十九年五月中開運，至年底運完，運至曲江上車，每根所費不及三十元。浙贛東段折軌後，即運至黔桂二十英里，而南昌以西路線遺棄在沿線約九十英里。凡在車站附近及運輸較易之處，均為人民搜運殆盡，惟於運輸困難，或尚深埋土中挖掘費工者，尚有遺存。當於三十年派工人沿途檢運，搜到四十三英里。其次為南鎮段路軌，在二十九年敵人退出南寧後，由湘桂路派員將已毀之路軌拆得五十英里左右，京贛路在黔南已鋪路線尚有餘存路軌，湘桂北新墟河附近亦尚有遺存，派員前往搜運共得七十英里。全線計三百八十五英里，連同側線岔道一百十二英里，共需四百九十七英里，計得之湘贛及南潯拆軌各六十二英里，粵漢北段得二十二英里，南段三十英里，浙贛六十三英里，南鎮五十英里，計尚缺二百零八英里，雖有在已拆遺存路軌，及湘桂存車線及岔道中之多餘鋼軌中設法補足。鋼梁亦由他路舊料中搜集修補，勉可敷用。並以洋灰來源缺乏，墩座除基礎及以上部分用混凝土外，餘全用石砌。橋梁多用木料，此項材料均在舊路遺存及部中存料中湊補，不足之數，在當地購置。是以黔桂路之材料，不若滇緬綏昆等路之必須依賴國外，其完成之希望較多。

工程進行 黔桂路工程進行，頗見順利，自柳州至金城江一百英里，地勢平坦，工程上不見困難，自二十八年九月開工，二十九年底完工通車，可與公路啣接。卅年即着手趕進金城江以至獨山工程，計一百四十七英里，工程異常鉅艱，三十年底已完成十七英里。自此以上，至都勻一段，已全部開工，有大橋二十座總長一千九百六十八公尺，最大者三座，為隴江大橋長二二〇公尺十一孔，東江大橋長一三四公尺六孔，新谷大橋長一六〇公尺八孔。隧道大小甚多，計有五千公尺，共二十四座，此為該路最難工程。已用經費為二十八年份一千一百萬元，二十九年份三千三百萬元，三十年份七千六百萬元，三十一年份以物價高漲，預計需四萬萬元。

第三章 滇緬鐵路

湘桂路及南鎮段進行之際，即深感滇緬鐵路亟宜準備興築，以期多得一國際路線。蓋二十七年年初，固人人以爲尙有其他國際通路，可以利用，而戰事或在需用滇緬鐵路以前，已可結束，故不特英美方面認爲不急之圖，即中國亦持有懷疑之論者，亦有以爲與其建築滇緬鐵路，不如加強滇緬公路者。以是滇緬鐵路雖發議於二十七年，而以衆議紛紜，蹉跎三載，至三十年秋，始能積極進行。

一、馬斯門借款談判 二十七年三月二日，以前曾經手隴海及同成包雷各項借款之台伏斯 Robert Dwyer 代表香港英商馬斯門公司 Messman & Co. 來滇，提及該公司有意在中國投資。當查該公司在中國尙無若何關係，其資力並不雄厚，顧其代表則與中國鐵路投資有悠久歷史，故試與討論興築滇緬鐵路計劃。唯渠意滇緬路無經濟價值，最好將皎昆滇緬兩路併爲一談，較易引起外國投資者之興趣。當於三月七日雙方簽訂備忘錄一份，其要點爲：（一）交通部決定興築自成都經皎府至昆明，由昆明經騰越而至密支那，或經孟定而至潯弄，與緬甸鐵路銜接，交通部發起組織一川滇鐵路公司，由部及川滇兩省合籌股本二千萬元。（二）馬斯門公司担中造價之半數，以現款與材料交付，現款至少占五分之一，至多占三分之一。借款年息六厘，半年一付，以鐵路收入爲担保，本金三十年還清。（三）馬斯門公司担任建築工程，并爲在國外購料之經理人。（四）鐵路完工後，移交交通部管理，馬斯門得推薦總稽查一人，稽查銀錢出入，並訂明七月底以前須簽訂正式合同。此項備忘錄之簽訂，意在便於該代表與資本家方面易於接洽。簽字後該公司即派員至英接洽，道經仰光，與緬政府當局接洽。在該公司意，以爲越南滇越鐵路公司必有意投資於皎昆，而緬甸鐵路必有意投資於滇緬，不難使英法聯合投資。馬斯門代表過仰光時，曾晤鐵路當局，鼓起彼方興趣。鐵路方面擬一詳細計劃，以便研究。及是年七月半，自英回華，過仰又晤緬政府當局，表示不甚熱心，認爲臘戍至邊境一段，所經地段，人烟稀少，生靈

不豐，且有滇越鐵路競爭，凡自海口至昆明之貨物，無人願捨近距離之滇越鐵路，而改經遙遠之緬甸鐵路。不如加強公路，俾成一終年可通之公路，數年以內之運輸，足可應付。且示中國政府如願改善公路運輸，緬政府必將廢成至邊境一段公路格外加強，維持中緬客貨交通。唯緬甸鐵路局長羅爾則最表示熱心，商界方面亦表示贊成之意，認為緬境一段鐵路之延長，有益於緬甸商務，並建議由中國政府補償鐵路完成後之營業虧損，俾緬政府不至有所顧慮。馬斯門公司代表到倫敦會與各關係當局接洽，似對於鐵路與政治或軍事方面之關係，並不十分注意，均以鐵路屢築後之收入不多為慮，且謂為此路並不急切。及與英財部接洽，則答以應與中英銀公司接洽，以英國在中國之鐵路投資，中英銀公司為唯一主體，而當時該公司之態度，則似不原在戰爭期內再有新投資。至法國方面，則馬斯門代表先與拉柴兄弟公司 Messrs. Lazard Freres et Cie 接洽，該公司為法國在中國之鐵路投資銀團之一份子，當然以詳性告法銀團。馬斯門代表於五月間，見駐巴黎顧大使，顧大使於六月二日告法外部，希望法方與馬斯門合作。法外部表示彼昆綫為欽渝合同中所包含之綫，法國極為關心此事，惟目下法銀團正進行鎮南段借款，勢難同時進行，滇緬綫似應由英銀團投資。顧大使表示兩路關係我國抗戰，亟須同時興築，如法銀團無意投資該綫，無妨讓於英銀團担任。外部方面答以如與英銀團合作，借款較易進行，一面當敦促法銀團担任進行。法大使那齊亞於六月十五日來漢見訪，告以顧大使與法政府接洽情形，提及滇緬路與英關係較切，法國不願參加，彼昆路則以舊欽渝合同關係，法國願意投資。作者當時審察情形，知彼昆鐵路借款法國已表示興趣，而滇緬路借款則英國方面希望甚少。因即改變方針，一面擬利用求用之英庚款及招商局所有四海輪，以海岸封鎖，不能航行，且恐為敵人攫取，決出售於英商，兩項所得之款，可換有一百十萬鎊。一面在英進行出口信用借款，以期在英購足滇緬路料，以當時傳聞英國政府願以出口信用方式，資助中國，在英購料。馬斯門公司曾來告，欲利用出口信用，須由廠家出面，因邀英國鋼鐵公司，機車公司，車輛公司，British Iron & Steel Federation, the Locomotive Manufacturers Association, the Gannall Carriage and Wagon Co., and the Head, Wrixton and Birmingham Carriage and Wagon Company

合組一供給材料之團體，以備接洽出口信用。一面由交通部託駐倫敦郭大使及英使館向英政府接洽。七月中旬駐華英使館接倫敦復電，出口信用借款年限甚短，不適用於長期之鐵路材料借款。因此馬斯門與出口信用部交涉，不得有何結果。八月十三日英使館來表示，英政府對於彼昆滇緬鐵路借款，因法方對於彼昆認為與欽渝合同有關，故英政府須鄭重考慮，此項聯合借款是否適宜。及二十八年正月十日台伏斯來信報告，出口信用借款已告絕望；其原因由於英國外交政策不願於此時有何舉動，足以招致日本之反感。並云傳聞日本曾有表示，如英國對於中國之援助含有軍事意義者，即認為不友誼之舉動，難保不影響及於香港之安全，其結果甚至演成英國所欲避免之英日戰爭。台伏斯之報告，雖不敢謂為確有根據，然證之今後演變情形，不得謂為全無理由。

英緬交涉經過 當馬斯門借款草約簽訂之消息傳播時，法方深恐彼昆鐵路之權益為英所得，中國建設銀公司以其以前與英法銀團合作參加鐵路借款之舊關係，竭力從速法銀團與中英銀公司開始協商。二十七年十二月一日曾接建設銀公司電告，英法銀團擬聯合投資，不久派遺代表來渝。二十八年正月十三日，英法銀團及建設銀公司代表抵渝後，集議三次，僅探討政府意向，而無切實之表示。據中英銀公司表示，擬推滬寧鐵路工程師懷德好思 White-house 觀察滇緬路計劃路線。三月後觀察完畢，報告中認為滇緬路有建築之價值。此後時時向法方催促，法銀團方面表示允單獨討論彼昆借款，英銀團方面則謂須與倫敦及緬甸方面詳商討後，方能答復。二十八二十九兩年中，即曾用種種方法向倫敦及緬甸兩方勸誘疏通，均無結果。若非日德意三國同盟協定成立，及美國堅持滇緬路交通之維持，則滇緬鐵路之恢復趕工，尚不知何年何月也。

滇緬鐵路之必須英國幫助者有三事：一為自緬甸鐵路之終點臘戍起，至中國邊境為止，一百二十英里，須由緬政府同時建築，方可雙方啣接，方可接運滇緬鐵路一切建築材料。二為滇緬鐵路所需之鋼軌車輛等材料，必須英國供給。三為滇緬鐵路邊境終點，與緬甸鐵路終點啣接之處，有一段為中緬未定界，必須將界務從速解決。二十八年五月中，以滇緬公路通車，前往觀察，順道赴緬，與緬甸當局交換對於興築鐵路之意見。緬督

Sir Archibald Cochrane 表示，緬境一段鐵路之展築款項，爲緬政府預算所限，非得倫敦援助，實無餘力可以投資，實則中國方面只須將公路加強，汽車運輸已足應付目前運輸需要。當告以滇緬鐵路計劃，不特應付目前抗戰需要，並爲雲南謀一永久出海通路。詢其能否將自臘戍至我方邊境鐵路終點之公路，先行興築，以便我方運輸鐵路材料。當答以專闢劃界問題，當從長考慮。嗣與國防部參議 H. H. Cross 晤談，表示對於滇緬鐵路之經濟價值，極爲懷疑。因告以沿線鑛產甚爲豐饒，尤其煤產甚富，可供給緬甸，代替印煤。及談臘戍至鐵路終點之公路，則亦以早日解決劃界問題爲言。晤鐵路局長羅蘭 J. M. D. Howland，詢以緬境一段鐵路之建築經費數目，答云須一百八十萬磅，全段完成須二年。並云目下緬甸窮路，每年均有虧損，如須展築此段，必須英政府予以幫助。緬督於談話中曾提及敵人在緬惡意宣傳，甚謂如英國幫助中國建築鐵路，緬甸將遭轟炸，又謂鐵路築成，中國將有大量移民入緬，剝奪緬民生計。因訪緬甸國務總理字普口 P. P.，渠即以鐵路築成後，中國移民入緬爲言。當告雲南人口稀少，現以國內建設事業，風起雲湧，已覺人口不足，請其不必顧慮。渠云最好在報紙發表此意，以釋羣疑，嗣卽照其意見辦理。根據以上談話情形，可知滇緬鐵路計劃之希望尙屬遼遠，以其緬境一段之興築，已有若干問題：第一必須倫敦予以財政上之援助。第二必須使緬甸政府當局瞭解滇緬鐵路之經濟價值。第三必須使緬甸民衆對於中國益增諒解。第四劃界問題必須先行解決。及自緬歸途過越南時，法銀團代表見告法方已決定允與商借鉅款，如英方願承辦滇緬鐵路借款，即可共同合作，併成一筆借款，現正候其銀團答覆，如英方無意承借，法方可單獨承辦鉅款。一面由交通部電郭大使請其告英政府，緬境建築費至多百八十萬磅，假定中國方面西段先鋪輕軌，英方能否同樣辦理，或由吾方代爲担任，乃得覆電云，緬境鐵路建築費，中英銀公司無力担任，英政府在目前似亦不願積極進行。至八月間，中英銀公司表示，如法銀團與交通部討論借款，當派一代表參加旁聽。及十月底鉅昆台同大致就緒，託中英銀公司代表報告倫敦，請其建議英方加入。十二月十一日鉅昆合同簽訂，以爲英方或可稍稍變更態度。十二月十三日經政府之敦請，有緬甸親善訪問團來渝，曾將中緬交通之重要，及中國移民入緬之不足願虛兩端說明。同時外交部

催促英方早日答覆中國政府提議之劃界案，一面並以邊境未定界內之一段公路，由何方承築，向英緬政府備詢，以冀間接催促界務問題之進行。十二月底國防部秘書西摩 A.H. Seymour 及郵電局局長霍斯 R. Nesbit-Hawes 來游重慶，亦懇切告以中緬交通加強必要。二十九年二月底，接郭大使電云，英外次表示滇緬鐵路材料借款，或有利用中國已得之信用貸款之可能。財政部代表郭秉文君亦來函報告，中英銀公司參加欽昆路談判之代表報告，業已寄到倫敦，滇緬路材料借款談判，似有復活之望，英銀團擬準備供給材料借款一百五十萬磅，只須英政府允予担保，即可進行。建設銀公司亦報告同樣情形。因托駐華英大使向英緬兩方面加以推動，一面托中國建設銀公司接洽催促。二十九年一月間，克里浦爵士來華游歷，道經緬甸來渝。一月十五日來訪，提及據渠在各方面所得影象，英緬兩方對於鐵路不表示熱心之理由，仍不外以其無經濟價值，及願慮大量移民入緬，與夫因鐵路築成後之緬甸邊境國防設備勢須加強等等。爵士熱心主張滇緬鐵路極應早日興築，曾建議設一獨立公司，建築緬境一段鐵路，由中國方面保證每年最低運量，或保證投資利息。並向作者建議，可向印度方面接洽採購鐵路材料，不妨招請印度實業家來華一游，為將來發展中印交通之準備。並建議英大使經緬甸公路赴緬一行，緬督與龍主席可交換訪問，俾緬甸鐵路計劃早日成熟。渠於四月間回倫敦後，向英外部建議，中緬界應及早解決，以便建築滇緬鐵路，及立即佈置建築緬段鐵路，應付目前需要。其對於中國之熱心，與其見解之高遠，至堪欽佩。作者聞此消息，當即電請郭大使向英政府表示，中國政府對於緬境鐵路之投資，願予保息，希望緬境鐵路問題，即行決定。但接獲電謂，緬境鐵路問題，須待劃界問題之解決，至築路經費，緬政府自有辦法，無庸中國政府代為籌劃。英大使卡爾深威有親赴緬甸一行之必要，並希望交通部予以詳細資料，表示滇緬鐵路沿線之資源，及其經濟價值，並提及緬段鐵路之建築，及中國段鐵路借款問題之焦點，尚不在劃界問題，而在英國自身鋼料需要迫切，不敷供給國外，中國如有軍需原料，可以交換，或易於商辦。中國建設銀公司接到倫敦代表來信，亦云英國政府感覺鋼鐵材料用途，急於此者尚多，故極為躊躇。

英政府於三月間通知緬政府，將臘成至塗弄公路從速改善，並囑測量塗弄至蘇達間未定界內公路。交通部

方面因急，解決鐵路材料之運輸，並避免未定界之糾紛。意見，決定以預定河北岸爲起點，則蘇州至漢口一段公路，可以不築。嗣經方表示不甚贊同，中國遂即表示放棄此意，並請英國政府不得界務問題之解決，即行興築漢蘇間公路，將來界務問題解決時，此項地應屬於何方，則此項費用即歸何方担任。蓋以緬甸之鐵路起點在河之南，即希望界務問題早日解決，亦含有緬甸鐵路與界務問題同時解決之意，故中國政府斷不以讓步，以示好感，而中緬間對於鐵路問題意見，漸有接近之可能。

鐵路計劃進展略見曙光，忽於七月十六日行政會議中，外交部長報告，接郭大使來電云，英外部見告，英政府爲顧全英方利害起見，不得不權衡輕重，勉循日本要求，將緬緬入華進口軍用物資，停運三月。好在不久當地雨季即將開始，滇緬公路內運物資，勢將減少，故此短期間之停運，當於中國無甚妨害，設於此期內大局形勢好轉之仍可補救云云。其禁止內運物資中包含鐵路材料在內，是不特滇緬鐵路材料借款已無希望，即交通緬緬舊存仰光香港材料，亦無法利用，而緬段鐵路之建築，更無從談起，兩年來之努力，盡成泡影。自此唯有靜待三個月後之轉移。

幸於此期間，日德意三國盟約之宣布，及美國方面之仗義支持，終至英國政府覺悟其緩和政策之無補，毅然宣佈恢復滇緬交通。此則無異英國明白表示拒絕與日本妥協，爲遠東歷史上一大轉捩。三十年二月十七日，英大使遞交將委員長節略一件，通告英國政府已決定資助緬甸政府建築自臘戍至中國邊境一段鐵路。惟希望界務問題，照緬甸政府之希望，早日解決。中國境內之鐵路，由中國政府自行籌款，或利用美國借款。爲該緬甸鐵路之早日完成起見，擬請交通部將存在仰光之鋼軌八十二英里，讓予緬甸政府。此外如緬方尚有不敷材料，須向美國購買時，希望利用中國方面美元資金，而以金鎊區域內可購之材料撥還。並盼時局平定後，中國盡量使西南各省一部分進出口貨經過滇緬鐵路，以減少緬境鐵路之損失。中國政府當即答復，首先對於英國建築緬境鐵路之舉，表示謝忱。關於界務問題，希望英緬兩政府對於中國政府之提議，予以善意考慮。至中國境內鐵路，自二十七年十二月開始後，東段工程已完成百分之六十，西段工程之各項初步準備亦已全部依次辦理就緒。

緒，此後當隨必需材料之取得，迅予繼續興築。同時中國政府深諒英國政府目前取得必要材料之困難，允將存在仰光八十二英里鋼軌，讓作興築緬段之用，並願將中國之幹線工程師，借與緬方，協同工作，希望該段能於一年半內完成。四月二日緬甸報紙發表關於此事之經過，英緬政府對於興築緬境鐵路問題辦法已有決定，所有經費及一切財政上之責任，由英國政府負擔，惟緬政府得隨時備價贖回。關於海關護照及移民入境之管理辦法，須切實規定，而鐵路之治安，應有保障。在緬甸議會中討論此案時，國防參議克勞曾聲明，中國政府為抗戰起見，不問經費之大小，及緬方允否建築緬境一段，已抱定建築滇緬鐵路之決心，但緬境鐵路若不展築至邊境，則中國段之建築費勢必大為增加，鐵路材料運輸費之鉅，更無論矣。顧深恐緬段之建築，即英國政府願給借款，但恐完成後，入不敷出，勢須增加緬民負擔，並須籌劃還本付利，故不得不由英國政府負責籌款興築，並歸英政府經營。親善訪問團團員甘甲新在院中贊成尤力，謂中國與緬甸素稱親睦，中國決非侵略國家，以中國之大，即照現在之人口增加率，恐今後數百年間，中國人口祇足敷中國之用，決無大量移民入緬之慮。可見國際間人民之接近實為必要，年來中緬間之親善工作，似已得有相當效果。

美國供給滇緬鐵路材料之成功 民國三十二年二月間英國通告中國政府可以興築緬段鐵路時，即表示中國一段由吾方自行籌款，或利用美國信用貸款，以滇緬路之完成，除依賴美國援助外，別無他途。適二月間羅總統代表居里氏 *Lieu Chin Curie* 來華，當與詳談滇緬鐵路建築之必要，並交與節略一件大致謂：

中國如支持長期抗戰，每年須自外洋輸入軍品二十萬噸，人民日用必需物資約十萬噸，而公路能力不過十萬噸，故必須有一鐵路。

物資輸送昆明後，仍須利用汽車分送至後方及前線。如滇緬鐵路興築，則鐵路材料可以輸入，西部鐵路網可以實現，而運輸能力，大為增加。

世界戰爭恐將延長，海空通路悉全被封鎖，中國宜在內地建立工業，力求自足，如鐵路展築，則生產機器，可以輸入。日本佔據越南，將為南太平洋永久之威脅，盼望英美共同參加材料鐵路，為中英美共同抵抗日

本南進之初步基礎。估計所需材料，全線需美金一千四百萬元，先經由邊境至祥雲一段計二百九十二英里與西祥公路啣接，約需美金七百五十萬元。

三月間在美之宋委員子文與駐美胡大使來電建議，利用美國租借法案材料，完成滇緬鐵路，不必另商借款，以期迅速。當由院議照辦。嗣由宋委員來電，擬由美與英美雙方交涉，交通部派滇緬工程局長攜帶最近工程預算圖表及各項資料飛美協助進行。該局長三月底啓程赴美，四月中旬抵華盛頓。美方謂租借法案祇限於與軍事有關者，故必須該路邊境至祥雲一段，能於一年內完成，則或可視為與抗戰攸關，有利利用租借法案之希望，否則甚為困難。該局長當陳說各種困難如能克服，或可於一年三個月內完成。如滇緬鐵路必須先期完成，方可運入路料，兩季瘴氣疾病必須預為防範，國內工款之必須如期籌足，材料之必須如期到達。經宋委員之折衝，居里氏之幫忙，美政府同意照借。當備就料單送美軍部，由該部之工程師人員審查核定，五月底由羅總統批准，供給材料價值一千五百萬美金。嗣以由美至仰光運費，不便在材料價內扣用，因又商請美國加借美金三百萬元。同時由美政府派員會同該局長往各地廠家調查及接洽製造情形。該局長於八月間歸國，美政府並派會充鐵路工程司之陸軍部校官奧斯蘭 Major John Ausland 來華協助進行。所有材料自九月起陸續起運，該路工程亦自是時起積極趕工矣。

路線之勘定 滇緬鐵路幹線工作，自二十七年冬季開始至二十八年春季大部完成，其所探路線完全採用光緒二十四年（一八九八年）英人台維斯 Major H. R. Davis 受英雲南公司委託踏勘，自緬邊滾弄起至昆明止所應採取之路線。凡可以改善之處，並與以改善。全路可分為兩段，自昆明經安甯，祿豐，一平浪，廣通，楚雄，鎮南，姚安，雲南驛，而至清華洞，此段長二百四十四英里，係與滇緬公路並行。自清華洞起路線折南，經彌渡，南澗，雞籠，公郎，而至瀾滄江，由此轉西經雲縣，頭道水，孟頹，孟澗，而至南大河口之滾弄，此段約長二百四十八英里。昆明至清華洞一段，最大坡度為百分之二、五，清華洞至南大河一段最大坡度為百分之三。全線最小線半徑為一百十碼。在此多山之區，能達此標準，已屬不易。全路最困難之處，推雞籠至公郎

一段。最初擬定之線，有隧道三處。在下雞籠丫口，及箐頭丫口，各長一千碼，不獨工程鉅大，且完工時期爲其限制，因設法用旋迴線避免此等隧道，經費時間均可節減，此線約長三英里。至此路線跨越之大河，則有蒙化河，老湖河，瀾滄江，及南定河，其最長者爲瀾滄江橋，總長約一百七十五碼，大小橋梁總長約六千五百碼。全部土石方約一千二百五十萬立方呎。需用工人二十萬名，經十個月不斷繼續工作，方可將土石方完工。

當勘定鐵路後，有主張西段自祥雲應探北線，於是南北綫之爭。所謂北線，即自祥雲經下關，保山，騰衝，入緬，以接緬甸鐵路之密支那站，或接八莫站。而該路工程局所採之線，由祥雲經彌渡，雲縣，孟定，滾弄入緬，而接緬甸路之臘戍站，謂之南綫。騰衝地方人士，主持北線甚力，尤以騰衝至八莫，向爲中緬通商要道，而八莫可接伏拉瓦底河，通至孟加拉海灣，故言之似頗成理。一時議論紛紜，無所適從，因派員分別查勘兩綫，互相比較。率以北線所經密支那一帶，山河險峻，地形崎嶇，既須上升雲嶺，怒山，高黎貢山，又須低降瀾滄江，怒江，龍川江，大盈江，每越高嶺，即入深谷。且山嶺與路線橫亘數百里間，一脈連綿，尤以高黎貢山爲最甚，即其最低丫口亦高出怒江五千九百尺，而其鳥道直距僅十餘英里，而必須開鑿廿二英里長之隧道，并有數處深澗絕壁，無迴旋餘地，足供鐵路繞越，非逐處開鑿隧道，無法貫通。除此以外，越嶺穿山，長距離之隧道尚多，而跨谷濟川長棧高橋，鉅工猶多，其建築費固爲目下財力所不許，即建築時間之延長，亦失抗戰之本旨。故決採用南綫。台維斯所著書中會云，一千八百六十七年緬甸方面以伊拉特河上游可航行至八莫，因引起英人建築八莫至昆明鐵路之興趣。嗣經 *W. A. G. G. & Co.* 二人踏勘結果，知騰衝至大理府間之高山峻嶺，幾使鐵路之建築爲不可能。台維斯本人經六年實地踏勘之結果，亦謂由八莫至騰衝間尚易施工，由騰衝至下關則中途須越高黎貢山，實無法通過。當時吾國政府曾允英政府建築八莫至騰衝一段鐵路，以屬慮到邊騰衝後，無發展餘地，遂即中止建築中緬鐵路之計劃，其北線之難以採用，蓋有由來也。至與緬境鐵路啣接，在滾弄橋不在八莫，則自光緒十一年（一八八六年）英人將上緬甸錄入版圖，並開拓樺部。於光緒二十八年（一九〇二年）完成自孟特蘭至臘戍鐵路之後，即從事測量自臘戍至中國邊境鐵路線，即預定築至滾弄。在緬甸方面，先

亦有數條不同接連中國之線路，有主張自下緬甸沿怒江之薩爾門 Mapi main，往東至暹羅之拉亨 Rchang，往北沿米南山谷 Mee Nam Valley，經肯吞 Keng Teung 肯亨 Keng Heng 而至思茅者，自鐵路築至臘戍後，則臘戍至懷弄線路，已為與中國鐵路聯接確定不易之綫路矣。

採用一公尺軌距之理由 南北線問題之外，尚有寬軌窄軌之爭，交通部所採用者，為與滇越鐵路緬甸鐵路同樣之六公尺窄軌，與英美四英尺八寸半標準軌不同。查該路之當前主要作用，在謀圖國外物資輸入之迅速與便利，如採用與緬越緬甸鐵路不同之寬軌，由仰光輸入物資，須在邊境換車，上下裝卸，消耗時間，多增不便。在平時固在謀中緬越三國經濟關係之密切，在戰時更可加強三國國防之合作，若三者之鐵路用同一軌距，則昆明扼其中，西經滇緬路，緬甸鐵路，而達仰光，東經滇越鐵路，越南鐵路，而達海防，兼有南太平洋與印度洋之兩洋交通。當前為爭取時間之緊要關頭，在此崇山峻嶺之間，若採用寬軌，則坡度灣度標準，均須提高，路基亦須加寬，隧道勢須增加，其完成期限之延長，自不待言。故交通部方面再四考慮，決定採用窄軌。一時頗有人持反對之論，且在報紙發表論文，及土書政府，主張改用寬軌。據緬甸鐵路雜誌記載，當籌築緬甸各鐵路之始，於軌距採擇有兩種主張，即採用四英尺八寸半之標準軌距，與採用一公尺之窄軌，後決定採用窄軌。當時頗有懷疑者，但行之數十年，尚未感覺運輸力之不敷應用，祇須機車車輛充裕，新式設備完全，達成每月三萬至五萬噸之運量，並非難事，則於相當期間，足可應用。至鋼軌亦與緬甸同樣採用每碼六十磅重之鋼軌。近工程專家認為中國鐵路用六十磅軌尚屬經濟適用，即使運量增加，於短期內可毋須再行換軌。

工程進行之經過 二十七年六月一日，以招商局新造之四海輪停留香港，無法航行，且慮日後不能保存，滬英商洽和洋行願意承購，決定田舊，擬以取得價款，充滇緬路購料之用提出行政院，並提議月撥二百萬元，為國內工款，經會議通過照辦。即設立工程處，籌備開工，並設西段工程分處，籌備祥雲以西之工程。二十八年春正式開工，即改為工程局，仍設西段工程處。及工程進行，即遭遇滇越鐵路運輸材料之困難。當時估計敏昆滇緬鐵路每年須運入材料六萬噸，而滇越路遺量祇有每月七千噸，分配與鐵路材料之噸位甚少，不得已將同

備路前，本州之機車八輛，貨車三十五輛，並正太路訂購之貨車七十五輛，一併租與緬越路使用，以期增加鐵道器材之運量。即工程上最需要之炸藥，滇越路以有軍用之嫌，亦不敢承運。西段工程以緬方毫無反響，且材料無法內運，故不能積極推進，工程進行之延緩，實由於此。

二十八年六月間，行政院議軍政部長提議，以滇越鐵路運輸量甚為薄弱，而滇緬鐵路又非旦夕可成，不如將鐵路暫緩進行，先加強滇緬公路，以濟目前之急。作者提議將鐵路建設計劃通盤研究，何者應趕，何者可緩，應趕者須增加預算，充分接濟。因由軍政，財政，經濟，交通四部詳細審查，其結果大致謂：「滇緬交通關係抗戰甚大，公路及鐵路建築之進行，須同時兼顧，而予以合理調整，俾人力財力得集中運用，而收速效。鐵路方面務於二十九年底築至祥雲，至邊界一段，滇緬公路務於二十九年兩季前，將改良工程辦竣，使運輸量達到每日六百噸，並能終年通車無阻」。此項決定實以當時情勢為根據，蓋滇越鐵路尚可暢通，滇緬東段材料可由越南運入，不如先趕東段鐵路，而西段則英緬兩方態度猶移，緬境一段鐵路尙無希望，材料運輸困難，不如改良公路，作此較為合理之調盤。此消息傳出後，昆明各報著論反對西段緩修。十月底雲南龍主席來電主張，西段繼續將路基完成，可見雲南人士望滇緬路完成之殷切。

二十九年一月間，作者以滇越鐵路被敵機轟炸橋斷路阻，前往昆明赴沿線視察。當思桂南戰事發生後，敵人雖退出南寧，而桂越公路無法利用，近敵人又開始轟炸滇越鐵路，此僅存之國際路線，時時遭受威脅，不特運輸擁擠，即東段鐵路材料，亦無法照原定計劃運進，近更時有中斷之虞。因決定變更方針，再繼續進行西段工程，如英緬方面不允，即將緬段鐵路完成，即將材料由臘戍運至滾弄，再利用南定河水運至孟定，即機車車輛亦擬分拆裝運。至東段方面，自昆明至一平浪一段，因一平浪產鹽煤甚富，可供給昆明，當積極使之完成。自一平浪至祥雲，應視越路運輸量，隨時伸縮。

二十九年六月間，越南政府限制中國物資經由越南運入中國。七月間英政府復宣佈滇緬路之停運政府物資三個月。是滇緬與緬昆三路均無輸入希望。此時有人建議將滇省自箇舊錫鑛至滇越路之碧色寨站之鐵路雜街

至石屏毀拆，計有六十二英里鋼軌，改舖一平浪至昆明一段，以地方之反對，未敢專賣。因即一面決定採取可進可止方針，保存工程機構，俾人員不至星散。已做工程不至毀損，設或一旦復工，仍可立即繼續進行。即凡已竣者，從專整頓，使其不受水害，未竣之工程，如隧道，可以觀砌完畢，使其不受雨水風化而坍塌。鐵土牆之基礎未築出水面者，可築至洪水以上，使不至為山洪所沖毀。土石方之已完成者，加築水溝以免沖倒，其未竣者及可以立即停工者，均暫停止進行。十一月間英政府宣布恢復滇緬交通，政府與鐵路員工均慶幸有重再興工之望。自三月起每月增為九百萬元，三月十一日經院議核准通過，並從即日趕上。其時鐵路工程計完成昆明至披間已鋪軌十五英里，長坡一平浪間六十二英里已完工程百分之八十以上，一平浪至祥雲間完成百分之二十，祥雲至邊境完成百分之十。此外則沿路綠凡公路不通之處，均築就運輸便道。此為進行工程所必需者，幸已全部完成。

總工計劃及完成期限 美國租借法案材料借款成功後，即令主管工程人員擬定趕工計劃，自祥雲至邊境共二百九十二英里，分為三段，確定同時進行，預定三十一年底完工。至祥雲以東工程，則以不見急切，可稍寬限，擬於三十二年內完工。全部工程之艱難者為隧道及大橋，各設工程所，專司其責，以期迅速。計隧道東段尚有一千一百英尺，西段七百七十英尺。橋工之大者，為黑河，前定河，瀾滄江三處。而起工中有若干先決問題，必須早予解決，一為醫務衛生，以西段路線所經大部分為瘴烟霖雨之區，瀾滄江東西兩岸死亡率之大，尤堪驚人，以是土人望而生畏，裹足不前。幸美國政府派遣治瘴專家多人來華，配以中國醫生，佈置沿途醫務衛生，以期工人疾病死亡率之減少。二為運輸，因自臘戍至邊境工地，一切物料運輸，均依賴汽車，須有三四噸卡車、貨車，十噸拖卡車二百輛，則運輸問題可以完全解決。此時三十一年初所有車輛尚不足半數，不得不利用臨時運輸，以為補助。三為緬境鐵路之完成時間，若該段能於三十一年底完成鋪軌，則吾方於三十二年春即可同時鋪軌，惟細方謂三十一年底祇能完成臘戍至怒江邊計五十三英里，其餘六十二英里須於三十二年六月完成，部方一再要求緬政府提前完成，以免因緬段工程之遲延，而影響及于滇緬鐵路之完成期限。四為美國材料

之獨達時間，美料自三十一年九月起陸續運華，大致不至有何障礙。五爲工人與食糧問題，預計需工人二十萬名，雲南人口不多，西段尤爲稀少，大部工人已爲改善工糧所吸收，今幸雲南省政府力予幫忙，於三十一年初已征募工人二十萬名。至工人所需糧食，近邊境一段由緬甸採購，此外由附近各縣採購，亦由雲南省政府協助，故亦可解決。

三十年十二月七日，太平洋戰事爆發之後，僉主即刻停工。惟當時路工仍繼續通行，迨三十一年三月十日仰光淪陷，於是自抗戰開始奮鬥以迄今日之中緬交通大計，不得不暫時放棄矣。吾全部員工不知流多少血汗，爭取所期望必得之目標，乃竟功敗垂成，凡人人迴想其艱難困苦，更感失望之深，唯望他日局勢好轉，立時復工，以完成此重要之中緬國際路線，此實作者所馨香祈禱者也。

第四章 綏昆鐵路

前清末年，英法勢力及於緬甸安南之後，騷擾乎伸入我國之西南部。光緒十五年宣統二年間，英法兩方各有探勘自緬自越經雲南而通揚子江之路線。英人組織之雲南鐵路公司測量隊測勘自昆明以上，一向曲頭，成寧，畢節，至長江沿岸之納溪，一由昆明經昭通而至沿長江之敘府，詳載於戴維思 Davis 所著之雲南一書中。法方有軍官格里來 F. Joubertant Grilleons 探覓通長江之川滇道路，發現沿牛欄江及黃江之路線，即由昆明經昭通鹽津而至敘府。此後法國工程師均根據此線繼續測勘。及宣統二年（西歷一九一〇年），滇省人士發起創辦滇蜀鐵路公司，聘美人多素 Dawly 氏爲工程師，測勘自昆明經昭通而至敘府一線。是年滇督李經羲奏請由國家收回建築，先修滇桂，後修滇蜀，終以資金無着未能有何進展。民國三年一月二十一日北京交通部與中法實業銀行訂立欽渝鐵路借款合同，借款六萬萬法郎，建築自廣東之欽州，經過兩寧，百色，興義，羅平，至昆明之鐵路，及由昆明經敘府至重慶之鐵路，即包括滇桂滇蜀二線。嗣以債票未能發行，並未有何進展。及民國二十五年作者任鐵道部時與建設銀公司及法銀團訂立成渝借款合同，法銀團根據欽渝借款合同，要求許與貴陽至重慶及貴陽至昆明之鐵路建築優先權。當時祇允予建設銀公司以貴陽至昆明線之優先權。同時電商雲南龍主席，擬組織一滇黔鐵路公司，進行建築貴陽至昆明鐵路，得覆電贊成，以貴昆借款未能進行而中止。

抗戰軍興，湘黔路不能進行，黔滇路無再建築必要，尤以重慶已爲首都，則由揚子江通昆明之路線，更爲迫切。二十六年十一月二十二日，四川省主席劉湘適自前方來寧，當告以擬建築綏昆鐵路計劃，並擬仿照湘桂辦法，組織一川滇鐵路公司，川滇兩省各出資五百萬元，中央出資一千萬元，課深表贊同。一面即商雲南龍主席，亦得同意。十二月二十一日即將川滇鐵路公司組織條例提出行政會，予以通過。前一日國防會議中，作者曾提及綏昆路建築之必要，其重要性已爲政府同人所瞭解。嗣與兩省分別接洽，備交股款，及選派查勘等。二

十七年四月即派員實地測勘路線。九月間設立敘昆路工程局，及川滇鐵路公司理事會成立，即將鐵路歸於理事會。

借款經過 二十七年二月間與馬斯門公詞代表台伏斯商談敘昆借款，二月六日交換節略，由其代為接洽。當時預料法國方面，以有敘渝舊合同及成渝新合同關係，必出抗讓。但自成渝合同訂立後，法銀團對於建設銀公司既得優先權之貴陽昆明線，始終不示熱心。及鎮南段借款合同成立，又催促法銀團代表進行敘昆計劃，亦無滿意答復。故不得不有此舉，藉以推動。二十七年六月二十五日法政府囑駐華大使那齊亞來漢，告以法國以敘渝合同關係，願單獨商議敘昆借款，似法國已知馬斯門合同之簽訂。部方暫不表示意見。及十一月十一日法代辦畢古及Picot來見，詢問馬斯門合同有無其事，當答以確有其事。以敘昆係經濟線，如與滇緬共同經營，可以補滇緬線之虧耗，兩路勢難分開，一併許與英商接洽借款，前次那大使之提議未能予以答復，實由於此，法方如有較優條件，仍可與法銀團開議等語。實則當時正候馬斯門代表在英法接洽結果之消息，再定應否與法單獨討論敘昆借款。嗣建設銀公司出面德源英法兩方合作。二十八年一月十三日銀公司代表借英法兩銀團代表來渝，聲明僅為初步探討，並未作何具體接洽。會議三次，法代表對於借款担保一再研討，除以贖餘為担保外，並希望加入釐稅及共同經營沿線鐵產，以其盈餘充作附加擔保。至兩路估計應需國外材料，約須三百萬磅，加運費九十萬磅，共三百九十萬磅，國內工款約需一萬萬四千萬元，折合約五百萬磅，希望銀團如數承借。嗣滬寧路工程師懷得好思White house踏勘後所報之估計，單就敘昆一線約須二百十七萬磅，國內工款一萬萬餘元。嗣英法代表以其初步討論情形，分別報告總公司。五月間作者在越南晤法銀團代表，據云法方已允承借三萬萬法郎，惟須担保確實，並以鐵產出口償付本息。同時表示願協助開發沿線鐵產。當答以現正候英銀團回音，如英方不願參加，即可與其單獨討論。至六月間法銀團方面接英方電告，希望由法方先單獨進行敘昆談判。八月間法銀團會同中國建設銀公司提出借款大綱及合同草案，大致（一）借款金額國外材料及運費兩項估計為二百四十萬磅，以每磅一七五法郎計合四萬萬二千萬法郎，法銀團願全部承借，以材料供給。（二）國內

材料及工款估計爲二百五十萬磅，其中法國及安南所產之材料，如洋灰鋼筋等，法銀團可供給三十一萬五千磅，合五千五百萬法郎。至現款部份，以當時法國出口信用擔保局已停止担保材料借款以外之附帶現金用款，故不能適用南鎮段之成例，即法銀團不能再担任現金工款。至中國建設銀公司願承借現金若干，由銀公司與政府另行商議。(三)利息七厘。(四)還本期限爲自第四年起滿十五年還清。(五)擔保除被見路財產及收入爲抵押，並以鹽餘及政府一般收入爲担保。但以此項借款爲數甚鉅，而中國適值抗戰之中，鹽餘及一般收入，勢須減少，鐵路收入，恐亦不能充分，上項担保實難認爲確實。是以建議由法銀團與中國建設銀公司協同中國政府開發被見沿線鑛產，一切辦法悉遵照中國鑛業法辦理，以此項鑛產收入及其他稅收爲附帶担保。在鑛產未開發以前，由法銀團與建設銀公司協助中國政府建立一二鑛產之專賣制度，管理產銷，以其收入爲被見借款之担保。(六)將來中國政府如以更確實之担保舉行外債時，允以此項借款收入歸還被見借款，並在被見借款未清償前，被見借款之法銀團有在法國發行中國債票之優先權利。(七)組織中法建築公司，担任建築工程。(八)合同其他條文，仿照南鎮合同辦理。八月十六日法銀團借建設銀公司及中英銀公司代表到部，當面說明合同草案條文，同意英代表聲明概來列席旁聽。當於九月四日將借款大綱及合同草案送請行政院交與財政經濟各關係機關研究，簽具意見，開始與銀團討論。其中可予同意者爲利息，還本期限，及鐵路財產收入與夫鹽餘及一般收入爲担保等條件。所不能同意之點，一爲由中法建築公司担任建築工程，因南鎮段工程由中法建築公司承辦，因之耽誤遲延，不願重見覆轍，故堅決表示反對。次爲經濟部方面，以保持與各國平等自由通商原則，不能以任何鑛產交於任何國家獨占，對於鑛產專賣不能同意。法銀團表示中法建築公司承包工程一節，可以取消，惟鐵路收入難以充分，鹽餘收入受抗戰影響，勢須減少，若能得到一二鑛產專賣特權，則即可較易於得到法政府之出口信用担保。再四磋商結果，由部提議設立保證基金，即隨時預存足數償還本息一年之基金。此項基金須存入中國之銀行，如基金有不足時，可以相當價值之出口貨售價抵撥，但以中國政府所能供給者爲限。並用章即使債權人可以償還本息，易購中國出口鑛產，如是可滿足法銀團担保確實之願望，而中國對於鑛產有

處置之自由。關於法銀團要求將來中國經濟狀況改善，發行新公債時，提議將本借款償還一節，以對於將來中國舉行新債，不免多一拘束，因商改爲將來發行整理一般鐵路之公債時，本借款之期票或國庫券，可以調換新債券，如不調換則可將原有之担保，改爲享定與新債券同等之担保。至銀團在法發行中國債票時，有優先權一節，改爲如經法國政府同意，並與其銀團同等條件，可承認其優先權。最後一點爲利益酬報，以南鐵合同關於銀團應得利益名目繁多，不如直截了當，確定一總數，於合同中明白集中規定。商議結果，銀團允定爲借款總額之十分之一爲借款折扣，並給予籌備費三萬磅，爲銀團來往電費，代表旅費，及其他一切費用。並自合同有簽之日起，每年付給六千磅以五年爲度共三萬磅，此爲其他鐵路合同內所規定銀團經理費用。查什一折扣，等於債票按九折發行，在此中國抗戰後世界大戰時期，能以九折發行中國債票，已屬不易，較之平時賒賒遇高，爲免於將來援例起見，由銀團用公函聲明，此項借款係因目前不能發行債票，且中國適在戰時狀態之中，費用不免稍大，將來情勢改變時，如有借款，費用須予以減低。當時歐戰形勢已極緊張，恐法方簽訂合同而不能履行，故要求法銀團聲明，雖因歐戰關係仍應努力供給全部材料。又恐法方不能如期交給材料，而同時吾方反受合同牽制，故於合同中訂明如法方不能按照合同規定交付材料時，吾方得先用其他來源之材料，先行建築，將來再由法方交還同類材料，其標準由政府規定之。意即將來如其他鐵路需用標準軌時，得向法方訂購標準軌，而不限于敝昆所需之狹軌。

各項條件商定後，於十二月十一日簽訂合同，除法銀團承借材料及運費四萬八千萬法郎外，由中國建設銀公司承借現款國幣三千萬元，並於合同內規定由川滇鐵路公司及政府補充建築費約九千萬元。

借款銀團與經濟部合作開發沿線鐵道一節，另訂敝昆鐵路鐵道合作合同，規定由資源委員會設立沿線探鐵工程處，由資源委員會推舉總工程師一人，由建設銀公司及關係之省政府各推舉副總工程師一人，由法銀團推舉工程師一人，其探鐵範圍，由經濟部規定之。至探鐵經費，由經濟部担保二百萬元，交通部在國幣借款內提出二百萬元應用。所需探鐵材料，由法方材料借款內供給不超過八百萬法郎。探鐵結果如認爲有開採之價值者，

得由法銀團銀公司遵照中國礦業法組織公司開採。此爲開發西南資源之辦法，以西南各地鑛產之富，若不於建築鐵路時同時有開發鑛產之準備，則不特西南資源之發展不知將遲延若干年月，而鐵路之營業收入，在通車後若干年間，亦不能有發達之希望，將影響於借款本息之償付，今能於興築鐵路時即有此合作開發鑛產辦法，實爲以前鐵路借款所未有。最重要之點，尤在路鑛兩方之主權，均屬於中國，免蹈以前，大權旁落之覆轍。當時敵人廣播，傳爲法銀團攫奪沿線鑛權，正所謂以小人之心度君子之腹耳。

合同內規定合同簽字須經法政府及巴黎銀行團核准後發生效力，核准手續須於合同簽字後六星期內行之，即以二十九年一月二十二日爲止。法銀團代表於簽字後即回國，先求得政府出口信用担保處之同意担保，以時間局促，要求展期一月，當予同意。據顧大使報告，財政部及兵工部對於此項合同，以戰事緊張，法國亟須備戰，正自需鋼料，而華國亦正要求法國接濟鋼料，表示猶移。嗣經內閣總理主持，始予批准。及二月十九日顧大使來電代達銀團意見，希望以三月一月爲雙方批准日期，常即同意實行。惟合同生效以後，不三月敵兵假道越南，正當向法方訂購材料之際，滇越交通陷於阻滯，已無法輸入材料。一年來中法兩方之努力，等於虛擲，不勝惋惜。

當討論合同時，曾以西南鐵路建設，有一重大問題，即如何出海，換言之，必須有一出海港口。曾憶與法銀團交涉貴昆路借款時，以該銀團於滇越路有投資關係，曾提議以滇越路華段交與中國代爲管理，三十年後由中國政府贖回，意在取消中國境內外人經營鐵路之權。實則尙有更重於此者，即越南海防港口之能否供給中國自由使用，及滇越全路能否無限制與以轉運之便利。西南路線若不能在越南得一自由港埠，并享受滇越路之無限之便利，則出入口貨之轉運，將大受打擊。證之抗戰以來，中國所受越南轉運物資之種種限制，更覺此問題之重要。當軍事發生以後，法方即表示我國軍品通過海防，祇能以屬於滇桂兩省省有者爲限，不久取消此議。及十七年一月間，忽禁止中央政府所有軍品一概不得通過。二十九年六月又宣佈禁止汽油通過，對於其他貨物亦時有限制。有此種種經驗，故於討論欽昆借款時提出兩點，一爲海防關爲自由港口，二爲越南鐵路予中國以轉運之

便利。二十七年一月越南商談南鎮合同時，曾向越督提及以上兩點，渠允爲轉達。此次向法銀團交涉，深恐其反響仍與貴昆借款時同一不得要領，因祇提海防開爲自由港一節，法銀團允爲從旁協助向政府建議，唯謂此係政治問題，不便將此意加入合同條件之內。其時歐洲情形日見緊張，若將自由港問題牽在一起，深恐就誤借款，故允其將海防自由港問題另案交涉。當時交一節略與法銀團，其要點如下：

(一)海防開作自由港。(二)中國政府與川滇鐵路公司得在自由港埠區域內，建設公事房，堆棧，與改裝打包及其他製煉工廠。(三)滇越鐵路在自由港埠區域內，應予中國政府以一切設備便利，凡中國政府之物資運過時，須完全自由，不受一切限制。(四)川滇鐵路公司對於自由港埠之開闢，爲法政府同意時，可酌量投標。(五)中法兩政府應會同組織一委員會，討論節略中所提議各點。此項節略并送外交部轉致巴黎顧大使，以便與法政府相機交涉。繼以時局急轉直下，不能有所進展，而自由港之開闢，及滇越路華段之收回，仍不失爲戰後應解決之重要問題，可斷言也。

路線之勘定 鐵昆路可採路線有京線中線西線三線。二十七年二月派員測勘東線。此線在光緒二十二年曾經英人台維斯踏勘，自昆明從嵩明，曲靖，宣威，威甯，畢節，鎮永，納溪，而至瀘縣，共長五百八十英里，經過川境一百二十九英里，黔境二百六十英里，滇境一百九十二英里。四月底踏勘完竣，即測勘中線。此線在光緒二十六年前，曾經法軍官格里來，宣統二年又經滇蜀鐵路公司所聘美工程師多萊踏勘，自昆明沿牛欄江經昭通，沿撒魚河，經橫江而達鉞府，共四百十三英里，經過川境四十八英里，黔境六十四英里，滇境三百十英里，於五月中踏勘完竣。六月間四川省政府派員踏勘西線，自昆明經嵩明，尋甸，功山，巧家甯，被屏山，沿金沙江而至鉞府，共長四百四十一英里。此線英人台維斯亦曾勘過，以施工困難，認爲無法採用。當時四川行營以東線與公路線並行，不主採用。四川省政府主張採用西線。雲南省政府雖贊成中線，實自昆明至威甯一段，則主張採取東線，自威甯至鉞府則採用中線。而交通部之着眼點，在目前如何聯絡川滇黔三省，在將來如何經營西面與湘桂相接，以通海陸粵三省，即便川滇黔湘桂粵六省聯絡貫通，故傾向採取東線。嗣以威甯畢節間工程困難，

而路線過長，因擬定至威寧後，偏西向北，經彝良，大關，而至大灣子，經鹽津而至敘府。最後以三線送請行營核定，並聲明西線係沿金沙江，橋涵太多，且與金沙江並行，不免與水路競爭。東線工程過於艱鉅，不宜完全採用。現交通部所擬之線，既可開發威寧煤鐵區域，將來東可接貴陽，以聯絡湘黔鐵路，並可從安順南通甯甯，與湘桂相接，可建立西南鐵路網。當經行營核准，路線遂以決定。當時並慮威寧大灣子間工程過於困難，因派員加以覆測，知最困難工程不過百分之十二，始決定不再變更。此線可謂為東線與中線之混合綫，昆明至威寧係用電綫，威寧以上一部分為中線。所缺憾者未經昭通，昭通為重要城市，且資源豐富，故又再加覆勘，知工程並不十分困難，且威寧昭通間已築有公路，運輸便利，最後決定改經昭通。自此敘昆綫路完全為東綫與中線之合璧，雲南人士以路線經過昭通，更表滿意。

此綫自昆明經曲靖，宣威，威寧，昭通，鹽津，而至敘府，全長五百三十八英里，經滇境三百五十二英里，黔境一百三十英里，川量四十六英里。自昆明至宣威一段，其中百分之三十為較難工程，並無過長隧道及大橋。宣威至威寧，沿公路而行，公路為山脊線，填挖之處甚鉅，惟設法避開紅土與巖石，幸較難工程不及百分之四八。山洞約有十數處，橋樑二十座。威寧至昭通沿撒魚河到大灣子，該綫沿綫經過多數重要城市，自昆明至昭通有公路可通，由昭通至敘府有跑馬大道，運輸便利。且沿綫礦產豐富，如宣威附近之明良煤礦，威寧附近之水域鐵鑛，彝良大灣子附近之銅鑛，昭通之褐煤鑛，及銅鑛，鹽津附近之煤鑛。威寧至昆明為二百六十二英里，至貴陽為二百四十七英里，至敘府為二百十九英里，地居適中，將來為接通黔桂湘黔之重要交又點，此為最後決定採取此綫之重要理由之大概。

工作進行 二十七年九月間測量完竣，先開始昆明曲靖間九十九英里工程，於十月間開始招標。以滇省工人招僱不易，應者寥寥，不得已將工程分作小部發交制工，於十一月十五日開工。至二十八年二月決議省府實行征工辦法，省府先祇允由各縣僱工協築，成績不良。至五月間省府同意實行征工，乃始以各縣徵工不力，繼以茶費上漲，用工人數甚少。至十月間由省府派公路總局為督促機關，始稍踴躍。二十八年年底各種工程約完成百

分之十六。二十九年底各種工程約完成百分之三十二。九月間越南允許陸兵假道，吾方即將滇越華段河口大橋及第一號山洞破壞，并開始折自河口至芷村滇越鐵路軌計九十三英里，卽以之鋪設昆之昆明至曲靖一段，三十年三月二十日開始通車。三十年底車站至宣威六十二英里路蓋已全部完成，宣威至威甯一百零六英里山洞橋涵業已動工，威甯以北測量工作亦已完竣，綏府附近十二英里已動工。現以材料無法輸入，故政府決定將綏昆路工程除已完成者一律暫緩進引。經費方面計二十七年用六百萬元，二十八年用二千八百五十萬元，二十九年用三千一百八十五萬一千五百二十五元，三十年底用三千四百六十萬元。

第五章 西北鐵路

抗戰以來，西北之重要，不亞於西南，故政府對於建設西北鐵路，與西南並重。惟鐵路之建築材料，仰給外洋，以西南接近海口，易於輸入，尤以歐戰增加國際運輸，不得不偏重西南。故鐵路建設之偏重西南，實形勢使然。惟部方仍時時思藉抗戰機會，對於西北鐵路求有進展。其可能者，不外爲蘇俄能助鐵路材料，俾中國建築自新疆經俄邊境，展築至蘭州之鐵路，一爲儘隴海所有之材料，將隴海路線向西展築。對於第一可能，曾向蘇俄方面盡最大之努力。當二十七年春維幹滋（V. K. Venzon）任駐華大使時，曾與蘇談多次，當時曾送交西北鐵路建築綱要，大致路線自中俄邊境起，東迄陝西咸陽止，經精河，烏蘇，綏來，迪化，吐魯番，觀音，哈密，星星峽，安西，玉門，肅州，張掖，武威，向墩，固原，平涼，各地，全線二千英里。需款國內用款爲一萬七千餘萬元，材料爲一萬萬零九百萬元。建築期限爲五年。設立西北鐵路公司，仍照湘桂鐵路成例，由交通部與陝甘新三省共同合作。以大部分路線經過新疆，必須使新省參加。爲便利運輸鐵路材料及軍用品起見，擬先鋪輕便路軌，待工程逐段完成，逐漸改鋪標準軌。並告以蘇俄與中國交通不可專依賴海道，若有一新疆蘭州鐵路，西接蘇俄之土耳其坦鐵路，東接隴海鐵路，則西北富源之開發，將大有助於中蘇之商務，請其轉達政府。蘇大使答以路線太長，將及二千英里，爲運輸材料計必須自西徂東，需時至五年之久，即使完成，以新疆甘肅兩省有限物產之運輸，恐不足應付鐵路開支，更無力以償還應付本息，故認爲即建議政府，恐無效力。及二十七年六月間，並函新疆盛督辦交換意見，請其共同努力，渠表示贊同。二十九年孫哲生先生赴俄，又擬說帖，改爲輕便鐵路，以期易於成功，估計鋼軌約需十四萬三千六百四十噸，合當時時價約需一百五十八萬鎊，機車車輛約需英金一百五十五萬鎊，其他機件設備工具約需五十萬鎊，共需三百六十三萬鎊，請向蘇俄當局建議。及時知會與當局商談，以路線過長，進行尙非其時。自此不得不將借助蘇俄建設大西北鐵路之計劃，暫時

拋棄。至利用隴海東段折用鐵軌向西展長之計劃，則於二十八年春間即開始進行。惟同時隴海發生嚴重問題，即煤之供給。以隴海路用煤，向恃河南各煤礦供給，設一旦敵人將潼關以東路線佔據，則煤之來源斷絕，隴海西段勢必停車。因於潼關以西搜索優良煤礦，適陝北同官縣有豐富煤層，決定先展築自隴海路之咸陽站至同官縣之鐵路。同時以餘力展築自寶雞至天水路線。至天水至成都，則以在戰事期內，材料來源決無希望，僅進行測量工作，以爲戰後之準備而已。

隴同鐵路自隴海至咸陽車站，分岔北上，跨涇河，經三原，再越清河，石川河，經富平，耀縣，沿漆河，而達同官煤田，計長八十六英里。咸陽至耀縣計七十英里，地勢較平。耀縣以北，盩厔山地，須鑿隧道兩座，總長四百英尺，工程較爲艱鉅。全段土方約六百萬立方尺。大小橋涵共一百四十處，以涇河清河石川河之橋爲最大，均架木架便橋。自二十八年四月與寶天路同時進行，六月中動工，原定二十九年年底完成。嗣以西南往越路阻，路工必需之外洋材料，內運不易。其實陝省各項建設事業及私人後遷工業，紛紛進行，各包工在河北淪陷區招來工人，逃亡四散。至二十九年後，物價高漲，人工食料均生問題。因將全力集中於咸同路，趕速進行，至二十九年底舖至耀縣。自此以北，工程艱難，惟有集中人力積極進行，至三十年十一月通至同官。所有鋼軌均自東段拆運，共用經費一千二百七十五萬元。此路之興築，始以爲藉此可解決煤之供給，不料通車之後與陝北產煤之運輸，及軍隊之調遣，均獲種種之便利，得到意外之效用。

咸同鐵路爲同官煤礦而築，茲將同官煤區情形略附一言。查同官境內產煤區域，計東西三十英里，南北約十八英里，煤層厚者約六七尺，薄者一二尺，煤質係半煙煤。大小礦廠有四五十家，規模較大者三四家，每日產量各二三十噸左右。隴海路局與陝西省政府合領礦區，並收買各小礦設立同官鐵廠，估計礦區所儲藏量有六千餘萬噸，總產資本三百萬元，隴海路佔三分之二，省府佔三分之一。目前產量每日有四百噸左右，以全縣產量合計之，每有七百噸左右。咸同鐵路如往北展長至韓城一帶，則產煤更富，戰後似宜及時興築。

寶天鐵路 自隴海終點之寶雞站展伸，沿渭河而達天水，適在秦嶺山脈之中，沿途崇山峻嶺，懸崖絕壁，

毫無平坦之處。秦嶺橫貫東西，計長一百餘英里，必須開鑿隧道一百零五座之多，最長者六百五十碼，總長十三英里。全線土石方八萬四千八百萬立方尺，而以石方爲多。並以在山谷沿河繞越橋涵有五百二十處之多。故其工程之艱鉅，爲全國鐵路所僅見。而最難者爲二地之交通。因沿渭河河流，確多水急，無法行舟，沿線又不通公路，無途徑可備。所有工程器材，工人糧食之運送，須有寢輪便道，故於築路之前，當需先造便道。自二十八年六月與咸同同時開工。當時蔣委員長囑先將隧道打通，以期戰爭告終，於短期內再將土石方完成，橋涵建設，即可鋪軌通車。惟興工之後，適值當地工人求過於供，物價高漲，所需經費，超出預算過距，因先趕咸同線，而將寶天線工程從緩推進。加以物價工資步步高漲，包商單價，甫經商定，稍縱即不適用，包商感其不前。而洋灰鋼料機具油料均來自外洋，經重慶溯嘉陵江水道而至廣元，再循公路以達寶雞。嘉陵江險灘極多，北上船隻逆水而行，時有觸礁覆舟之險。遇有水淺之處，尚須換船轉載。廣元寶雞間祇能用膠輪大車載運材料，運輸之難，亦爲他路所無。因以上種種情形，故工程無法急進。三十一年底完成土石方百分之二十七，隧道百分之四十，橋涵百分之十二。至鋼軌則東段拆軌，除咸同移用外，尚餘六十餘英里。一面在平漢線信陽以北拆下之軌，遺棄在沿線者，竭力搜集，可得數十英里，勉可湊足。鋼釘利用鋼軌自行截製。炸藥亦自行配製。水泥亦設立小廠自造。故材料方面勉可自行供給。如能於戰事期內完成，則西北鐵路之最難工程，業已克復。一旦戰事告終，北展天蘭，南展天成，西南西北之交連，不難一氣呵成。

天成路線測量工作 天成路線爲西南西北兩鐵路系統之重要聯絡線。民國二年政府與比法公司訂立天成鐵路借款合同，其路線爲自京綏路之大同府爲起點，經山西之太原，平陽，蒲州，陝西之潼關，西安，漢中，而至成都。民國四年派比工程師錫樂士踏勘由潼關至成都一段路線，係在寶雞鳳縣間穿越秦嶺，並經草店子，兩當，徽縣，白水江，略陽，廣元，梓潼，綿陽，以達成都。過嶺處係以三座長約四英里之圓斷盤旋而上，須用百分之二、六坡度，須鑿隧道一百餘座，長約四十七八里，最長之隧道爲八千餘碼。當時即以山洞太長，坡度太陡爲病。在二十五年間曾將寶成鐵路列入五年計劃之內，並於二十五年八月與比國銀公司訂立寶成材料借款

合同，令隴海路將路線詳加研究，並用飛機航測。議決定以寶雞鳳縣間爲越過秦嶺之最適宜地點，終以山洞工程過鉅，兩當徽縣間穿越不易，測得漢中爲一盆地，地勢太窪，工程亦甚艱難。因覺寶雞成都一線，實屬過於困難。迄二十八年隴海路決定改爲興築寶天一線，同時派員測勘天水徽縣一段路線，由天水至徽縣越秦嶺山嶺，齊壽山工程遠較寶雞爲易，遂決採天水爲起點。二十九年二月派員先進行測量定線工作，組織測量隊四隊，於五月底先後出發，三十年六月底告竣。所定線路爲自成都起至江油計長一百十二英里，餘屬平原地帶，土方較多，土石方約計二萬四千七百萬方，橋梁二千二百碼，並無隧道工程。自江油至廣元長一百零四英里，爲山陵地，石方較多，土石方約六萬萬餘方尺，橋梁二千餘方尺，隧道二千餘碼。自廣元至天水縣之興隆鎮長約二百三十英里，多沿歷史上有名之棧道，係峻嶺地，峭壁絕崖，素稱天險。路線過秦嶺主脈齊壽山時，係以一千餘碼長隧道穿越之。該地爲全線最高之一點，齊壽山隧道亦爲全線最長之隧道。此段石方幾有土方之一倍，土石方約有十四萬一千萬方尺，橋梁一千二百餘碼，隧道二千九百六十餘碼。由興隆鎮至天水縣城，地勢平易，長二十三英里餘，土石方一萬四千一百萬方尺，大橋九百九十餘碼，隧道一千餘碼。全線共長四百六十九英里，隧道總長十八英里，最大坡度百分之一·五。照三十年物價指數，約需國內工款一萬萬三千萬元，外洋材料美金九百餘萬元。預計完工期限爲五年。以前興築路線往往以無充分時間測勘，不能得到滿意之路線，今天成路線能爲穩固及詳細之測量，而得到最完美之路線，亦抗戰中一有價值之工作也。

附圖六 新路完成圖

第六編 戰後鐵道之發展

第一章 我國戰後之鐵道需要

戰事結束之後，大規模之鐵道建設，對於政治及經濟需要之迫切已不言而喻。惟以過去鐵道建設之遲緩，今後更有加速努力之必要。自一八六六年至一九四二年，我國共建築鐵道一萬二千零三十六英里，平均每年一百六十英里，每一百萬人得二十七英里。每十萬方英里土地面積得二百七十四英里鐵道。熱河、甯夏、甘肅、青海、新疆、西康、四川、貴州八省，共計面積一百六十九萬二千方英里，尙無尺寸鐵路，至于內外蒙古，更不足道。按人口比較，美國每百萬人口，有鐵路一千九百四十英里，英國有四百三十七英里，德國有五百五十英里，日本有一百九十英里，相去不啻霄壤。按土地面積比較，美國每十萬英方里有鐵路七千九百七十英里，英國有二萬一千三百六十英里，德國有二萬零二百五十英里，日本有九千一百二十英里，中國豈非墮乎其後。

五年半抗戰以來，物質財富之損失不可勝計，工商產業受戰爭與轟炸之損壞，機器設備與原料爲敵人擄掠以盡，工商崩潰，田廬荒墟，戰後經濟復興，正有百廢待舉之勢。顧如何可迅速完成復興，則不得不謂鐵道建設，最爲重要。吾國素以人口衆多自豪，而經此次戰時經驗，已證明其不確，征調入伍及從事于築路等建設專業之壯丁，始以二千萬人計，而農村已感受莫大之影響。戰後復興建設新興工業所需人力，當必倍蓰，如何可節省人工，以增人力，實爲迫切之舉。若在農務方面，能增設鐵路，以替代用於舊式運輸工具之人力，則所省人力，已非數字所能形容。至于我國工業建設計劃之設計，於此次戰時中獲得許多不可忘之經驗。過去我國

之新興工業，大都集中於沿海城市，最易受敵人襲擊之虞。故抗戰發動未幾，即損失殆盡。將來工業建設，尤其各種國防工業，例如鋼鐵廠，兵工廠，化學工廠，機車廠，以及卡車廠等，均宜設於內地，以策安全。但為供給大量原料起見，必須建設一廣大之鐵路系統，以利運輸。此外最近發見甘肅，新疆之石油，四川雲南之銅鐵，以及西康四川之煤礦，若非鐵道運到，焉能有開發之望。

中國卒與遼省之間，以及經遼省而達鄰邦，亟需有大規模之鐵道線路，溝通其間。抗戰以來，敵人封鎖我國海口，影響之深刻，更足證明陸地國際路線之重要。而溝通邊省之路線，尤其有重大之政治意義。過去吾國遼省與鄰邦之間，時有齟齬發生，終至釀成國際糾紛，其原因不由于雙方之誤會與隔膜，即由鄰邦之侵略野心，藉自衛以遂其蠶食之計。如果各邊疆區域均有鐵道可通，不特邊疆問題可以消除，而與各鄰邦之隔閡野亦可避免，其有裨於中國政治之安定，非淺鮮焉。戰事結束之後，吾國將需要大量之工業與農業機器，鐵道及水航設備，以及鋼鐵化學各種材料。為償付上述進口物資之貨價起見，自必須輸出農礦產品，例如錫、鎳、鎊、桐油、豬鬃、絲、沖子、茶叶、皮毛、蛋品、大豆等等，凡此均屬笨重貨品，非有迅速而價廉之運輸工具，不易裝進其輸出。過去我國農產品出口，頗受運輸之限制，據專家之調查，農產之銷路，大約百分之十九銷於本地，百分之四十四銷於附近鄉鎮，百分之二十九銷於同一區域之各城市，祇百分之八銷於遠地，足見農產大部份銷於本地，出口之數量甚微。至於運費方面，按延唯英里計算，鐵道運費約需美金〇·四五分，水船運費約為〇·七分，獸運約需一·七分，手車約需一·八分，人力搬運需三·五分，抵水運之運費較廉於鐵道運費，約需〇·四分。我國如欲以大量原料品，供給於世界市場，必先具有價廉之運輸工具。換言之，非有完備之鐵道系統不可。

我國已有四千餘年之歷史，而從未如今日之團結統一，在同一領袖，同一政府指導之下，同具一共同抗戰之目標，羣策羣力，萬眾一心。此千載一時之精神統一，如何可使繼續而加強，莫如戰事數年之後，從速建設一完善之鐵道線網，將全國各主要城市與邊省，連成一氣，使因戰爭而促成之精神統一，益加凝結，至輔以物

資之流通，旅行之便利，軍家運輸之迅速，更毋庸贅述。故戰後之鐵路建設，實為經濟恢復工業建設之先聲，而最為重要者，尤在促進全國之真實團結統一。

第二章 戰後急要設施

我國原有鐵道一萬二千零三十六英里，一九三一年敵人進襲東北，損失鐵道三千七百二十六英里。抗戰以還，迄今五年有半，復損失或拆毀六千五百六十六英里，其中一大部份，由我自行拆毀，而敵人並未重修，一部份受戰爭燬壞，車輛及設備已喪失殆盡，即敵人現尚行駛之路，並未能耗資修繕保養，故戰事結束之後，即應對於現有各鐵路，大加修理補充。截至民國三十一年十二月底止，下列各線因戰事之影響，奉命折燬，均須加以恢復，計隴海鐵路汴洛段一百十五英里，平漢路黃河至信陽段二百零六英里，粵漢路南北兩段，共計三百九十三英里，浙贛路五百六十五英里，以上共計一千二百七十九英里。茲假定平均每英里路線，需鋼軌及配件一百六十噸，即共需鋼料二十萬四千六百十噸。此外上述路線及其他尚存鐵路所需機車車輛，大約需要機車五百輛，客貨車六千輛。至予已經興築而尚未完成之路綫，亦須趕速完成，以免廢棄損壞。例如滇緬鐵路五百五十六英里，土方隧道已有一大部完成。敘昆鐵路五百三十四英里，已經完成九十九英里。成渝鐵路三百三十英里。土方及隧道完成及半。湘桂路之南甯鎮南關一段約計二百五十英里，土方橋樑均為大部份竣工，一部份路線均已舖軌，因敵人之進襲而半途停頓。綜計以上各路未完成里程，約共一千五百七十一英里，均須加緊趕建，假定每英里路線需要鋼軌配件一百六十噸，每六英里需要貨車六輛，機車一輛，則上述各路之設備，應需鋼料二十五萬一千三百六十噸，貨車二千六百輛，機車二百六十一輛。如是綜計戰後恢復已燬壞之路綫，以及完成未竣工之新路，約共二千八百五十英里，共需鋼料四十五萬六千噸，客貨車輛八千六百十輛，機車七百六十一輛，其價值約需美金一萬萬元之鉅，而上項工程，需要迫切，宜於戰後一、二年內，迅即着手完成之。

第三章 鐵道十年計劃

欲求中國工業化之實現，宜從鐵道建設入手，而戰事結束之後，同盟國家均須從事復員建設。勢難獲得無限制之大量鋼料，以供我國之鐵道建設。故我國之鐵道計劃，不得不先從最急需之路線着手，政府當局，高瞻遠矚，對此重要問題自必有完密之設計。茲就作者個人研究所得，深信戰後十年之內，應計劃完成一萬四千三百英里之路線。迨十年計劃完成之日，我國四萬五千萬人民之購買力量，必已有大量增加，工業國家將以中國為重要市場。同時鐵道建設，足以增進生產，增加出口，以大宗原料品，供給於各工業國家。換言之，工業國家，以其過剩之製造品，協助吾國建設鐵道，同時輔助我國增進生產，以生產品之出口，償還鐵道債務本息，此為價權與債務國互助互利之舉，不特國際經濟合作可以增進，即世界和平亦以維持，不亦一舉兩得乎。

第一期建設之路綫

第一期建設，與築鐵路七千一百五十五英里，其主要目的，在於聯絡全國各地之政治軍事中心，而以促進各項主要鐵道之開發，其應完成之路綫，略如下列。

1. 西北方面，(1)自天水至成都之鐵路，長四百四十五英里，為聯接西南路線與西北路線之主要幹線，即總理鐵道計劃中央系統重慶蘭州線之中段。(2)自天水至迪化鐵路，長一千五百英里，從隴海鐵路之天水站，展築至蘭州，而後至安西及哈密，復由此展築至新疆之迪化，此即總理鐵道計劃中央系統連接大東港及塔城線之中段。(3)自蘭州至昌都鐵路，長約一千英里，此線經過青海之西寧而至藏邊之昌都，為溝通青藏兩省與中國本部之路線，與政治關係極為重要，此線即總理鐵道計劃高原系統蘭州拉薩綫之北段。

2. 西南方面，(1)自成都至昌都鐵路，長約九百四十英里，自成都出發經迪西康之康定及巴安，而後遠

藏邊之昌都，此即 總理鐵道計劃高原系統昌都拉薩路線之東段。(2) 川黔鐵路，長約四百英里，北連成渝鐵路，南接黔桂鐵路，爲貫通西南西北之另一幹線，由此鐵路，川省物產獲得一出海之路線，此線即 總理計劃西南系統廣成路線之中段。(3) 貴陽至威寧鐵路，長三百八十英里，爲滇黔兩省之重要交通幹線，沿綫煤鐵甚富，故此綫極優經濟價值。(4) 湘黔鐵路長六百二十英里，係自浙贛鐵路展綫，即成爲長江以南貫連東西之重要幹綫，抗戰期間，已經興築一部份路基，此線即 總理鐵道計劃西南系統廣渝鐵路經過湘黔兩省之一段。

3. 東南方面，應興築京贛閩鐵路，長六百二十英里。戰前京贛部份本可早已完成，旋因淪陷，自動拆毀。至於贛閩段路線，應自京贛路之南端出發，向東南行，以趨閩境。完成之後，可使閩省與首都之南京聯絡貫通，此線即 總理鐵道計劃東南系統京韶線及福州武昌綫混合而成。

4. 中部方面，應興築重慶浦口鐵路，長一千二百五十英里，自重慶出發，經過紫陽、襄陽、信陽、以達南京對岸之浦口，此綫爲長江北岸，貫通東西之主要幹線，并可與平漢津浦兩大南北幹線接連，在軍事政治方面，具有重大價值。

第二期建設之路線

第二期建設，興築鐵路七千一百四十五英里，其主要目的在於開發邊疆及沿海各省，以及溝通本部與鄰邦之陸地國際交通，應完成路線，略如下列。

1. 西北方面 (1) 自迪化至蘇聯邊境之鐵路長四百五十英里。與蘇聯鐵路之 Avakuz 站啣接，此即 總理鐵道計劃中西北系統之迪化烏蘭固穆綫。(2) 自歸綏經庫倫以達俄國邊境之路綫，共長一千英里，即自平綏鐵路之歸綏，經外蒙庫倫以達蘇聯邊境，在 Lenin 站與蘇聯鐵路啣接，爲 總理計劃西北系統中之張家口——庫倫——烏梁海路綫。(3) 包頭至蘭州路線長約六百八十英里，即展築平綏路綫，經臨河至甯夏，使綏遠甯夏甘肅三省連成一片，爲 總理計劃中央系統中之包頭——甯夏——蘭州鐵路。

2. 西南方面，(1) 昌都——大吉嶺線，長七百五十英里，自西藏之昌都經拉薩以達印度之大吉嶺，此線為青海西藏間重要交通線，亦為我國西部之重要國際路線，即 總理計劃高原系統中成都——拉薩鐵路之西段。(2) 巴安蜀地頭線，長五百英里，自西康之巴安經鹽井以達印度阿沙密省之塞地亞，此線為接連印度之另一國際路線，亦即 總理計劃高原系統中之成都益拱鐵路。(3) 川湘綫長五百英里，自重慶起經涪陵以達黔桂路之辰谿，此線為川湘兩省間之必要路線，即 總理計劃，西南系統中甯廣綫之北段。(4) 富林——西昌——祥雲線，長三百五十英里，自成都底定綫之富林起，經昌都會理以達滇緬鐵路之祥雲，此線貫通四川西康雲南三省，對於三省礦產之開產，關係至鉅。

3. 東南方面，(1) 粵贛綫長三百七十英里，自粵漢路之曲江起，經大庾嶺、吉安以達南昌，此線經過產鎊區域，具有極大之國防經濟價值，即 總理計劃東南系統中南京韶關綫之南段。(2) 三水桂林綫，長三百二十英里，自廣州起經賀縣、鍾山、富川以達桂林，沿綫均屬富於錒煤礦產區域，即 總理計劃西南系統中廣州成都綫之南段。(3) 閩粵綫長六百五十英里，從京贛閩路綫之南平，經龍巖梅縣以達廣州，此線為粵粵二省間之主要路線，龍巖區域產煤甚豐，此線即為 總理計劃東南系統中廈門廣州綫之一部份。(4) 湘桂鐵路長至廣州灣路線，長二百五十英里，自黎塘起經貴縣以達廣州灣，此線為我國西南鐵道系統之出海路線。(5) 南甯欽州綫長一百二十五英里，自南甯起以達欽州，為西南系統之另一出海路線。總理計劃西南系統中亦建議建築此綫。(6) 贛縣汕頭綫，長二百五十英里，從粵漢贛綫之贛縣起，經梅縣以達汕頭，此線可使汕頭附近之內地，接近海口，即 總理計劃東南系統汕頭常德綫之東段。

4. 中部方面，(1) 濟南內黃綫，長二百英里，從膠濟路之終點濟南起，至平漢路之內黃站，使豫省物產獲得出口之路綫。(2) 西安襄陽綫，長二百五十英里，使陝南及豫北之物產，可從漢口出口，即 總理計劃中央系統之西漢漢口綫之一部份。(3) 廣元襄陽綫長五百英里，使天成綫與滄浦綫，在漢中聯接，俾西北與華中獲得一直達之孔道。附圖七 戰後鐵道建設圖

第四章 舊債之統一整理

戰事結束後，政府對於舊債採取之方針與新路建設，有極重大關係。各路外債，經民國二十五年二十六年之整理恢復償付本息後，對於債信，已有顯著之進步，今後未嘗不可以過去所取之辦法，應用於將來。唯以往辦法，尚有種種缺點，若不修改，恐中國鐵路之自然充分發展，仍無法達到。蓋以往列強對我鐵路投資，胥以各國本身之利益，以及對其勢力範圍，是否有利為前提，至於對於吾國應建立之鐵道系統，以及是否適應吾國政治經濟之需要，均置不顧。此次大戰之後，各國對於中國之政策必大加改變，不至再恢復舊日勢力範圍觀念。但各國政府及投資者之心理，難免不顧及其過去已經投資之鐵路，即其新投資往往希望維持或清進其舊投資之利益。於是建設限於局部，不免偏重於一特定區域，而不能顧到中國之全部利益。此種心理，實為將來中國鐵道建設之一大障礙。且過去外國投資者，對於投資之鐵路，每堅持保存其獨立單位，致各路分立，不能集中管理，行政經費之冗費固不必論，甚至各路車輛之調度使用，互分畛域，尤不合理。而其最大缺點，尤在借款之担保品，輒指定每一路之路權，並不以整個鐵路系統，或中國政府為整個性之擔保。是以舊制一日不除，勢力範圍之觀念，終難於根本消除，勢力範圍一日存在，即不能保障過去流弊，不因一時政治上之變遷，而不再復活。我國既為獨立自由而抗戰，數千萬人民之血汗犧牲，希望得一代價，即所有以往足以妨礙我獨立自由者，必使根本消除，深盼各友邦能予以深切之同情，自動放棄過去所獲得之築路特權，不論已築或得而未築之路權，以及特許管理經營之路權，一概放棄。即如滇越鐵路，應按公平代價，交還我國，如是不特可實現我國領土與行政主權之完整，而中國於世界團體中亦得盡其獨立國家之職責。要之我國鐵路投資之舊辦法，以各鐵路為個別對象者，應速予修正，而代以我國整個全國鐵路為對象，所發債票，由政府負責担保，如此辦法，其對於投資者之保障，敢信不特不見減削，必且優於以往也。

爲統一整理戰前舊債起見，我國應發行統一鐵路公債約五千三百八十二萬三千六百四十三鎊，全國鐵路收入，悉數充作公債担保。舊日合同內有以關鹽收入担保者，亦一併代以鐵路收入，以期劃一，倘鐵路收入不足時，應由國家總收入中撥補之。并應採用前此整理債務辦法中所訂之基金委員會辦法，由政府設置全國鐵路債款基金委員會，以各債權國代表，及財政部交通部代表組織之。所有全國鐵路財政狀況，由主管部按期報告該會，各債權國代表審閱報告後，得隨時陳述意見，建議改進辦法。會中並得聘用外國鐵路會計工程機務專家，幫助研究，改進路務。全國鐵路每月開支後如有盈餘，一律解交國家銀行，專戶存儲，以備償還本息基金。所有獨立路局，一律撤銷，將全國分爲若干區，每區設一區管理局。各區管理局之上設一總局，綜理及貫通各區路務，庶幾全國鐵路行政可隨之集中統一。至於鐵路材料之須購自國外者，如價格相等應儘先由債權國供給，至於債權國間之分配，當按債權多寡，以及每一材料供給能力之多寡爲比例，務使各債權國與中國之貿易，因比日見增進，各國得自由平等投資通商之實益，中國可一掃七十五年來勢力範圍之束縛，樹植今後長久和平之基礎，此實討論戰後遠東和平者所宜注意之一端。

第五章 新路建設材料借用之籌措

一旦戰事結束，我國即須着手恢復已破壞之舊路，并完成已竣工而未竣工之新路，所需材料價款，約計一萬萬元。此項資金，在甫舉停戰，或尚倉皇之餘，聯盟抗戰國家均將忙於本身之恢復，不能有暇顧及吾國之建設，若得與英美銀行家照通常借款手續討論借款，則恐英美銀行家亦正忙於本身之戰後問題，不知何年月可以解決。故此一萬萬資金唯有希望美國繼續沿用租借法案方式，予以援助，俾中國鐵路，得於戰後二年內，立時進行恢復工作。

第一二年復興計劃之後，即須進行十年新路建設計劃，按照前文估計，共需材料三萬萬五千萬美金，每年約需美金三千五百萬元。經過五年建設之後，中國鋼鐵礦冶事業，當有相當成績，一部份鋼料車輛，可由國產供給，故第六年起，每年所需外洋材料，或可減少為一千七百五十萬美金。此項資金每年所需雖不甚鉅，而積數非小，且中國希望還期較長，故籌措方法，應按每年實際需要數額，分期與各國礦商材料借款，其方式仍採用發行債票辦法，由中國政府發行新路債票，其利率須略高於整理舊路債款之統一債票，並須另立新借款基金，以與舊路債務基金區別。惟基金之管理，不妨仍歸舊路債務基金管理委員會，共同管理，以免另設機構。此項基金，在鐵路未完成前，由政府普通收入中按額撥付，鐵路完成以後，鐵路盈餘，應儘數撥充基金。以往鐵路借款中，祇有津浦，湖廣，兩借款，指定路綫經過省份之鹽稅厘金，作為担保，此外各鐵路借款，無不以鐵路收入為担保。查津浦，湖廣兩借款之另行指定稅收為特種担保，自有其特殊原因。津浦借款於一八九九年簽訂草合同時，銀團要求築路時之工程管理權，以及築成後之行車管理權，均由銀團代為管理。及一九〇三年隨津鐵路合同簽訂時，亦規定建築工程，由銀公司主管辦理，建築完成後，行車事宜，歸銀團組織之華人三英人三合組之管理委員會管理。當時人民，已有鐵路自造自管之呼聲，故一九〇八年討論津浦鐵路正式合同時，

政府更願多增進保，而取消鐵國干預建築工程及行車管理之權，因於第十七條中特別規定：「此鐵路建築工程以及管理之權應完全劃歸中國政府辦理」。湖廣鐵路於一九〇〇年與美國合興公司所訂合同，與此後所訂之滬寧鐵路合同相彷彿。嗣將原訂合同取消，由國人接收自造，以資金不能籌措，乃由政府與英法德三國銀團磋商借款，討論合同時，主張完全仍照津浦合同規定，以湖北湖南兩省鹽稅厘金爲担保品。自此兩合同以後，即不復有以鹽厘爲附加担保之合同。實則照以往經驗此兩合同，雖有附加担保，仍不能免於逾期，反之正太，京奉兩路借款，單純以鐵路收入爲担保者，均能照約履行債務，足見鐵路借款之是否安全，須以各路之實際收益能力爲標準，作者固深信中國鐵路本身之收益，確有償付債務之能力也。

抗戰完全勝利以後，東北各省鐵路共長三千七百三十六英里，約佔我國鐵路里程總數百分之三十一；自必還諸吾政府所有，此項東北鐵路設尙負有日本之債務，當然全部取消，其財產所值，其收益能力，若歸入鐵路債務担保之中，自必加強整個鐵路基金之信用。同時須竭力鼓勵中外合作投資方式，戰前中外合作共同投資於鐵路建設已行而有效。戰後中國銀行界實力，雖不免減削，但經數年休養，再加以外資之源源流入，則不特恢復其固有實力，而再繼續中外合作之政策，所有新路建設材料，利用外國資本，國內工款，由中國銀行界担任。倘銀行財力不敷，由政府撥補之。在外國資本方面，因中國銀行資金之參加，不啻加一層保障，必更踴躍投資。此種中外合作投資方式，補以中外合組之基金委員會，在戰前已得外國銀行界之好評，認爲其辦法勝於舊日之外債合同，蓋以往辦法，不外爭持担保品之增多，與洋員之干涉路政，而今則代之以合作精神，此新舊方式之優劣，稍有識見者當不難判別也。

第六章 中國鐵路投資之利益

自民國九年（一九二〇年）下半年，我國鐵路債票，開始應付以後，投資者愈懷疑於中國鐵路投資利益之是否穩確，以及中國鐵路是否可憑本身收來償付投資之利息。不知過去債票之應付，係由於鐵路收入爲軍閥挪用所致，並非鐵路本身缺乏償債能力。試觀各借款鐵路之收入與盈餘，每五年爲一期前後比較，即可證明之。北寧路於通車後第五年（一九〇七年）之收入爲九百九十四萬四千元，第十年爲一千三百十八萬三千元，第十五年爲一千六百九十九萬六千元，第二十年爲二千零六十九萬元，第二十五年爲三千四百七十二萬元，倘以一九〇七年爲基數一〇〇，則第十年之指數爲一三二，第十五年爲一七〇，第二十年爲二〇八，第二十五年爲三四九。換言之，平均每五年增加收入百分之三十，而最後一期之增加程度，更爲顯著。至於該路除開支及還債後之盈餘，一九〇七年爲六百二十五萬八千元，第十年爲九百三十六萬二千元，第十五年爲一千零四十六萬六千元，第二十年爲七百七十五萬六千元，第二十五年爲一千八百七十七萬九千元，倘以一九〇七年爲基數，則其後每期之指數，應爲一四八、一六七、一二三、三〇〇。每期盈餘數目雖略有參差，而以各期合併平均計算每五年約增加百分之四十之額。近敵人侵佔東北，京奉路之關外段淪陷之後，其關內段之收入，仍極豐厚。該路開通後第三十三年即一九三五年之收入爲二千三百九十萬零六千元，盈餘爲五百零四萬九千元。在另一方面，該路之債款負擔，因匯率之漲落，每年最高數額爲二百零七萬元，最低數額爲一百零五萬元，該路除償付此相當鉅額債款，本息之後，尚有五百餘萬之盈餘，其收益能力之大，可以概見。津浦鐵路之收益，亦同等優厚。該路通車後第五年（一九一四年）之收入爲七百四十六萬八千元，第十年爲一千四百十萬零一千元，第十五年爲一千九百二十六萬六千元，第二十年爲二千五百九十一萬九千元，倘以一九一四年爲基數，其後每期之指數當爲一八八、二五七、三四七。換言之，平均每五年增加百分之七十。該路之盈餘一九一四年爲三百四十七萬三

千元，第十年爲七百二十八萬二千元，第十五年爲九百四十七萬七千元，第二十年爲八百四十三萬七千元，倘以一九一四年爲基數，則其後每期之指數，應爲二〇九、二七二、二四二。至於該路之債務支出，每年最高額爲六百七十一萬一千元，最低額爲三百八十九萬三千元。又如京滬鐵路之收入，通車後第五年（一九一二年）爲二百六十七萬五千元，第十年爲四百二十七萬九千元，第十五年爲七百五十六萬一千元，第二十年爲八百三十三萬四千元，第二十五年爲一千零零六萬八千元。倘以一九一二年爲基數，其後每期之指數，應爲一五六、一八二、三〇四、三三六，每五年平均增加百分之五十。該路之盈餘，通車後第五年（一九一二年）爲三百四十七萬三千元，第十年爲一百九十七萬六千元，第十五年三百零三萬五千元，第二十年爲二百四十九萬六千元，第二十五年爲一百三十五萬二千元，倘以一九一二年爲基數，其後每期之指數，應爲二〇三、三二二、二五七、一三九。該路臨時支出頗多，故其收入未能繼續增加。至于該路債務支出，每年最高額爲三百萬元，最低額爲一百萬元。

以上三路所佔地位，各有不同。北甯鐵路位在華北，經過地域鮮水路競爭。京滬路位在長江以南，多水路競爭。津浦情形介乎二者之間。各路地位雖有不同，而其收益均有相當數目，足證其爲有利之事業。毫無疑義。論其原因，則有數端：一、已築成鐵路之里程，較之所佔土地面積，實屬微渺。例如河北省鐵路里程，較任何省爲多，而不過占六百六十四英里，平均每十萬方英里祇得鐵路六百英里，或每一百萬人口，僅有鐵路十九英里。故吾國之慶道，無異爲獨占事業，即增加三四倍之里程，亦不患，競爭之慮。其次如各路有廉價燃煤之供給。照一九三四年即民國二十三年統計，全國固有鐵路用煤共一百二十九萬六千噸，支出煤價九百二十九萬六千元，平均每噸四元二角，合美金二元二角三分，其價格之低廉，實爲世界所罕見。平綏路用煤價格最廉，每噸三元合美金九角，其次爲正太路爲每噸四元，合美金一元二角一分，最貴者爲粵漢南段每噸十六元合美金四元八角五分，廣九路爲每噸十八元合美金五元四角六分。同年各鐵路載運煤斤共計一千四百五十萬噸，而各路本身所耗之數量，約僅十分之一，其餘均供實業燃料之用。近年在粵漢路南漢線亦覓得優良之煤鐵，足

供華南各路之需要，而有餘裕。他如新築之西南各路，例如滇緬綏昆黔桂各路沿線區域，亦均富有煤礦。西北方面，如陝甘青各省之煤產，亦逐漸開發。故今後我國各鐵路廉價燃煤之供給，已屬不成問題。當知鐵路用煤，若照現在價格，漲高一倍，盈餘即須減去五分之一，今日盈餘之多，煤價低廉，實為一大原因。復次，則中國員工薪工之低廉，亦為造成鐵路盈餘之主因。按一九三四年即民國二十三年統計，京滬路員工薪工最高，而職員薪俸平均每人每月僅國幣九十七元，合美金二十九元三角，工人每日工資平均約僅一元〇四分合美金三角一分。薪工最低者為平綏路，職員平均每人月薪七十二元，合美金二十二元，工人平均每日工資五角三分合美金一角六分。各鐵路總平均職員月薪為七十二元，合美金二十二元，工人每日工資為七角四分，合美金二角三分。同年各路支出職員薪俸總數為二千五百萬元，工資總數為三千萬元，兩者倘均加一倍，則各路即無盈餘可言。今後趨勢，薪工固有增加之可能，但與其他各國相較，則我國人力之低廉，當可維持相當期間。以上三端，一、鐵路營業之獨占性；二、沿線煤產之產豐價廉；三、人工之低廉，實為中國鐵路確能獲利之主要因素。目前鐵路運輸，大部份為農產品，其運輸繁忙時期，每年不過四五個月，其他月份均屬淡月，將來工礦專業發達，全年各月份均可獲得充分噸位貨品之運輸，則收入更有增加之可能。再則抗戰期間，新築公路有三千七百四十二英里，原有公路加以改善者有一萬五千二百五十二英里，此外日人在淪陷區域內所築公路，亦復不少，凡此均可供作鐵道之營養綫。在英美等國，公路運輸誠為鐵路事業之勁敵，而在我國煤價低廉，汽油及汽車配件尚未能自力供給，且價較昂貴之際，公路競爭不至十分劇烈。且公路設計之際，早已注意與鐵路之關連，務使相濟相輔，不使競爭，故中國今後公路事業之發展，當可有促進鐵道運輸業務之利益，而無競爭衝突之弊害。由上言之，我國鐵路債務，以每年鐵道本身收入盈餘償還，必屬有益無細。過去敷衍之原因，由於政治之不安，軍閥之干涉，在戰前已大改觀，戰後必更進步，投資者對於我國戰後之鐵路財政，幸毋總總顧慮也。

第七章 鐵路與沿線資源之並行開發

我國礦藏之豐富，尙無正確之估計，或謂中國之資源，冠絕世界，或謂我國並不富有礦產，意見不一，遑難臆斷。惟國內大部份資源，迄今尙未開發，則屬公認之事實，將來鐵道發達，運輸便利，各地區已知未知礦藏，自必能逐漸探見開發。四五十年之後，國家富力，當有顯著之進步，或有一日與美國蘇聯互相媲美。抗戰以還，我國輸出錫砂五萬〇九百噸，錫礦三萬一千六百噸，錫四萬七千五百噸，羊毛一萬八千九百噸，豬鬃二萬二千二百噸，桐油二十四萬九千八百噸，以上均屬未淪陷區域之輸出，其由淪陷區域出口者，尙不在內。最後勝利之後，運輸恢復原狀，我國出口數量，必有大量增加。西部各省，過去認爲貧瘠之區，近年工礦事業日有進步，例如甘肅兩省石油之開發，青海西康產金之發現，四川貴州雲南各省煤鐵銅鉛之開產，甯夏青海甘肅羊毛之增產。將來鐵路擴展，其他各地資源當必日有新發現。三礦產品，對於鐵路收入，尤關重要。鐵路債務，既以鐵路收入爲基礎，則建設鐵路之際，尤須極謀工礦資源之並行開發。礦產品之運費收入關係更大，按民國二十三年統計，全國各鐵路載運非礦產品，共計二千四百二十六萬四千噸，礦產品一千六百十四萬二千噸，而後者之收入，約佔總收入百分之六、七、十，足見礦產開發之重要，應與鐵路建設，同時並進。

鐵路收入盈餘，足償還基金時，由政府普通收入中撥補之，已如上述，惟戰後政府，支出浩繁，各項收入，用途衆多，故必須多開財源，俾政府得增加收入，以資應付。在鐵路沿線礦產或由政府經營，或鼓勵民間開採。如歸政府經營者，可規定國營鑛業酌提盈餘，如歸民營者，可酌徵稅或專賣利益，在此各項徵課之中，提出若干成，撥入鐵路償債基金。蓋沿線礦產，若無鐵路興築，決無開發之望，故提取其收益之一部，以增厚鐵路基金之實力，亦屬事理之當然。戰後各國之國外匯兌管理，因各國之國際收支之一時不易平衡，勢必繼續存在。中國向來進口超過出口，戰後貿易趨勢，必仍如舊，則償還鐵路債務，其取得外匯之途徑，唯有增加有

形及無形出口。猶如俄國實行五年計劃時之辦法，以出口原料，易取國外機器，我國欲完成建設計劃，亦唯有此一途，開發鐵路沿線之礦產，以期增加出口，取得外匯來源。

是以興築新路之際，應按照經濟部之計劃與規定，同時舉行測勘沿線礦產，並鼓勵中外合作投資，從事測勘與開採，以期早日開發。並應於沿線興辦公用事業。所有採礦利益，應規定若干成，撥指償還鐵路債務基金之用。投資國家，對於投資區域內之礦產出品，得按照規定比例採購相當數量，如是投資國家不備有鐵路收入及採礦利潤，保障其借款之本息，且可在礦區內購得指定數量之礦產原料品。倘見鐵路借款合同，曾規定銀團得按中國法令與其他公司，處於同等地位，從事於沿線區域礦產之測勘開採，並規定償還基金不敷時，得從沿線採礦事業之收入撥款補充之。此項條文，包涵鐵路與礦產並行開發之原則，並可藉礦業收入，增強鐵路借款之担保。此項辦法在中國完全為經濟着想，且與主權毫無妨礙，惟外國投資者當時訂立該項借款時之心理，恐尚未完全拋棄其舊日政治勢力範圍之觀念。將來舊債統一整理之後，外國投資者對於我國之態度，當有澈底之更改，屆時訂立鐵路新借款之際，自可採用上述之新方式，推行於各路線矣。當知戰事收平以後，民主國家必須將最重要之原料置之共同使用分配之下，以各應其所需，而防止侵略之復生。中國之交通，若能進步，則其對於此原料之貢獻，必將出於一般意料之外。中國如欲開始工業建設，其基本條件，必先發展電力設備，有發電機始可推動工業，有煤始可推動發電機，故鑛業之開發，尤其煤鑛之開發，實為輕工業之先鋒。人嘗言鐵路建築之後，鑛業及電力隨之以興，鑛業電力發展之後，工業建設必隨之發達，非虛語焉。一俟工業發達之後，則今日鐵路運輸貨物中，只占十分之一之工業品，必大見增加，而鐵路收入亦隨以俱增，更不待言矣。

工業事業之發展，有賴於外資之援助，正與鐵路相同，唯形式則有不同。鐵路外資之利用，須打破以往勢力範圍之舊觀念，及免除今後再發生以往政治上之外力壓迫，唯有藉重各國政府之協助，直接在國外市場發行債票，或利用各國政府所設置之出口担保，供給資金。至於鑛產與電力之開發，宜儘量採用合資投資經營方式，良以利用發行債票方式，或出口信用，則僅有國與國間之資本關係，而無技術上或技術人員關係之發生，

更無私人或私人企業團體間利害感之發生。工礦事業，如能提倡合資投資經營，則不特資金易於招致，而鐵路投資方式所缺乏之國民間之個人關係，可由工礦業投資中補救之。至中外合資經營之方式，中國已有法律規定，即外資不得超過百分之四十九，董事長及總經理必須為中國人，照此方式，經營成功之公司，中國航空公司即其一例。中國尤所盼望者，為各友邦技術人員之供給，如外國各大實業，能以最新技術及優秀技術人員供給我國，則有助於我國工礦事業之發展，實有裨益。中國實業界中亦不乏優秀人才，當亦可供獻其技術上之心得，二者同時並進，中國工業技術之進步，必可一日千里，鐵路與資源並行發展之計劃，實施四、五年之後，中國當可自己供給一部份鋼料車輛，或并能逐漸供給其一般工業原料之需要。且沿線工礦農業發展之後，人民富力，亦逐漸增加，於是人民對於一切建設事業投資之力量，日臻富裕，即鐵道與工礦事業更可藉國內投資而加速其發展之程度。估計十年計劃實現之時，當築成鐵路一萬四千三百英里，加以總理計劃發表後，截至現在止，增築路線，一萬二千零三十六英里，共二萬六千三百三十六英里，照總理十萬英里計劃，尚須添築七萬三千六百六十四英里，希望按照此鐵路與資源並行開發之原則，着手進行，於相當迅速之期間以內一氣呵成。

我國經過數年來之抗戰，不惜重大犧牲，爭取自由獨立，其奮鬥之精神已昭然於世界。在戰時同盟國家與我並肩作戰，無非希冀求得世界長久和平，及更美滿之新世界早日實現。今日共同犧牲，他日共享勝利。經此戰事以後，必可進為有生氣求進步之國家，對於國際合作，國家建設，將有更新之認識。若能在此動向之下，使政治文化經濟三方面同時並進，造成一強有力之建設運動，則國家復興與庶其有焉。以政治言，我中華民族數千年來，保持統一，雖歷朝興亡鼎革，史不絕書，而全國人民，則始終統一，從未分化，即當異族入主時代，不特不能使我民族消滅，且將他族吸收同化。其生存力量偉大之原因，厥由于人民愛好自由和平之天性，以及抵抗虐暴與壓迫之堅強意志。庚子之變，激於外侮之凌夷，民元革命，更屬全民爭取自由之表現。總理嘗謂中國革命之目標，在求自由獨立，否則中國和平無望，即世界和平亦難確保。此次抗日戰爭，蔣委員長亦經宣示自由獨立，為我人作戰之目標。此種熱烈願望，洋溢全國，羣以建立一自由獨立之國家，為奮鬥之最終目的。惟政

治統一之成功，有賴乎全國文化及經濟之融洽貫通，此匪鐵道運輸發達，不克臻此。過去七十五年，中國鐵道事業奮鬥之目標，在於爭取中國之獨立與自由發展，今後鐵道之增加建設，更在促進與維持民族之統一，國家之自由獨立。就文化方面言之，我國不特文字統一，民族之傳統習俗，受孔儒之一貫薰陶，亦全國一致。雖各地方言，不免參差，終以文字相同，足以保持全國文化之純粹性。海通以邇，西洋思想，輸入我國，對於固有文化，鼓蕩刺激，尤以沿海各省，與新文化接觸較多，影響所及，甚於內地，因此全國各地文化水準之軒輊，日見顯著。唯有運輸與交通逐漸改進，使新文化之發展，迅速普及全國。即如鐵道若逐漸伸張，內地人民得見向所未見之機車引擎，即與近代機械文化相接觸。故為保存發揚我國固有文化，消除各地區文化水準之不同，並為吸收西洋文明之優點，唯有從事大規模鐵路建設之一途。從經濟方面言，我國過去以農業生產為主，數千年來統一安定，亦唯農是賴，惜忽於現代機械技術之利用，故以致生產進步，極為遲緩。鐵道建設，有裨於經濟之發展，較之政治文化，其關係更為直接。觀夫過去美國，藉鐵路之建設，以開發其西部之資源，可為明證。良以工礦事業，所需重量機器，須恃鐵道運輸之便利，方能長距離運往內地，以資使用，亦唯機器設備，運入內地之後，人民隨而移動。我國幅員廣大，人口及財力之分佈，至不平衡，鐵道建設之後，人民自由流動，則人口分佈，地方繁榮，可漸臻平衡。總理嘗謂：「運輸為工業之鎖鑰，鐵道復為運輸之鎖鑰」，洵為至理名言。我國他日由政治統一，文化統一，經濟發展，以至造成一強有力之統一中國，庶幾固如磐石，今日我人以重大犧牲所博得之自由獨立，方可保全。我國天賦雄厚，人民勤樸，加以千數年文化薰陶之崇高理想，倘更得一完善之鐵道系統，助其發揚廣大，則不特不患外侮侵凌且進而為保衛民主世界新秩序之一堡壘，可謂券焉。

附錄一

關於各種貨幣折算之說明

(一) 民國二十四年至二十七年中國鐵路債務之整理，其貨幣折算，係按下列折換率：

英金一鎊等於：

國幣 一六、五六九五八元
美金 四、九二四八元
比佛郎 一四七、四五六
法郎 七四、四九六基爾特
荷幣 七、一六一六基爾特

(二) 截至民國三十年十月一日止國幣與英鎊及美金之匯率維持於下列水準：

國幣每元等於一先令二便士 $31\frac{64}{100}$ 或〇、二九七二二美金

(三) 民國三十年十月一日國幣對外匯率改爲

國幣每元等於三便士又 $5\frac{32}{100}$ ，或〇、五二八一二五美金

(四) 民國三十一年七月日國幣對外匯率復改爲

國幣每元等於三便士，或〇、五〇六二五美金

(五) 銀兩係我國舊日所用之一種通貨，其價值約等於美金四角。

附錄二 敵人在占領中國領土上之鐵路建設

敵人戰略，首在奪取鐵路線，以謀軍事運輸之便利，次爲奪取資源，以遂以戰後戰之目的。故每佔一地，即致力於鐵道之修復與建設。惟因地環境之不同，其採取之政策亦因地而異。華北與滿州毗連，由榆關入津，朝發夕至，軍事機事變以前，即抱藏華北特殊化之野心，即無異企圖吞併華北。故自進佔以後，即積極於交通建設，不特建築軍事上必要之聯絡線，且復與樂經濟開發之主要線路，意在希圖久佔。華中以有英美經濟關係，知未必能將英美勢力根本剷除，且國內財力亦不容許，故其計劃僅在恢復事變以前之舊觀，不能有何新

設。華南方面，着重封鎖海岸，不特並無新路建設，且恢復之端亦未完全修復，意在觀望南進政策是否成功，再定計劃。

當華北各鐵路淪陷敵手後，始由南滿鐵路在北平設立總機關，統一管理，并於北平天津張家口濟南設鐵路局，分區管轄各路。及二十八年四月十五日，由敵偽合組華北交通公司，資本定額三萬萬元，由華北開發公司担任一萬萬五千元，南滿鐵路一萬萬二千元，偽臨時政府三千元，先收四分之一。其營業種類，包括鐵路公路運輸水運港灣。其設立之業務方針爲：（一）實現大陸鐵道一元化之使命，華北交通公司與滿鐵保持密切之聯繫。（二）鐵道之經營，應考慮作戰上及經濟開發上之需要，隨時籌建新路，並注重改良原有路線。正太，同蒲，兩路實行改鋪寬軌，（三）各鐵路運費應逐次統一其開發經濟必須物品之運費，設立特殊運費制度，減低運費。由以上業務方針，可知其大陸政策，意在吞併華北與滿州合而爲一，對於華北已有久占之企圖，并思竭力開發經濟，攫取資源。且於北平天津，濟南張家口設立分局之外，又在太原開封銅山加設分局。華中方面在偽政府之下本有鐵道部，嗣鐵道部併入交通部，鐵路行政名義上屬交通部，然實際管理之權操於華中鐵道公司。敵佔領華中各鐵路後，於二十八年四月二十八日創設華中鐵道公司，其營業務包括鐵路及汽車運輸，資本定額五千萬，內華中振興公司出資二千五百萬元，日本商家出資一千五百萬元，偽政府一千萬元，實收四分之一。華中各鐵路除平漢線南段，平漢線北段，及南津線，仍暫歸華中軍鐵道局管轄外，均歸華中鐵道公司經營。華中鐵路公司成立以來，僅從事於恢復占領各路，並無新築路線。華南鐵路僅有粵漢南段，廣九一段，廣三一段，及黃埔支線，均歸華南鐵道局管轄。敵人在華北方面占領之路線有三千五百三十一英：（一）北寧路（北平至山海關）正線二百六十二英里，支線七十五英里，道清路一百四十三英里，津浦北段（天津至蚌埠）五百二十英里，支線六十五里，膠濟路二百六十五英里，支線三十二英里，同蒲路（大同至風陵渡口）六百十三英里，支線八十九英里，正太路（石家莊至太原）一百五十一英里，隴海路（連雲港至中牟）三百三十二英里，支線十九英里。其中同蒲路於二十八年六月，正太路於二十八年十月，均改鋪標準軌。敵人在華北新築已

成之路線爲：(一)通縣古北口路，此線原爲政府計劃中之平古鐵路，北平至通縣段，早已完成，現敵人展築自通縣至古北口計長六十四英里。此線北通承德，與偽滿鐵路相接，實有軍事意義。二十六年九月開工，二十七年四月一日通車。(二)開封新鄉線，敵逼近鄭州時，因黃河決口，未能進佔鄭州，因此平漢與隴海未能相接，於是敵人自新鄉起展至開封之對岸計長六十四英里，於二十八年五月五日完成。(三)石家莊德州線，此線目的在聯貫津浦平漢正太三線不特三線之軍隊調遣便利，且山西之煤及晉豫冀三省棉產可由運雲港或青島運出，經濟上之意義，亦極重大，實即以前敵人要求建築之滄口鐵路之變相，計長一百二十四英里，二十九年六月動工，十一月中旬完成。(四)包頭石拐子線，係爲石拐子一號之煤產運至包頭之運輸而築。(五)劉頂東海線，係輕便鐵路，自劉頂至東海爲止，計長六英里，係爲便利將東頂產煤由海出口而築。正在建築中之路線爲：(一)大同塘沽線，計長三百四十二英里，其主要目的，在輸送察南晉北之煤礦，經由塘沽出口，以供海軍之用，塘沽至豐台擬與北寧線並行築就，再沿永定河入察南，而折至大同，預計工程費爲二萬萬元，第一期建築費約爲三千萬元。(二)白圭晉綏線，此線係自同蒲線之白圭鎮至晉東南隅之晉城，沿白晉公路築輕便鐵道，再專延長，可接道清線，現已築至長站，計長一百零六英里，餘正展築中。此線完全爲準備襲我中條山脈之軍隊而築，吾軍最後不得不退出，條山，實由於敵入交通線之完成爲重大原因。(三)宣化龍烟線，係爲運輸龍烟鐵砂而築。宣化趙川間已舖路軌，不久完成。(四)汾陽礦口線，由汾陽至黃河重要渡口之礦口，以備再行展築至平遙，與同蒲路接連，便利晉西軍運，準備伺機進襲陝北，正在進行中。(五)通縣唐山線，於三十年二月動工，豫期三個月完成，以利唐山礦產輸送，且得縮短北寧線之里程，由北平至奉天可以無須繞道天津。計劃中 路線有：(一)新鄉至黃河北岸之東明線。(二)邯鄲濟南線。(三)高密銅山線。(四)張家口承德線。(五)包頭安北線。(六)遼烏環海線。

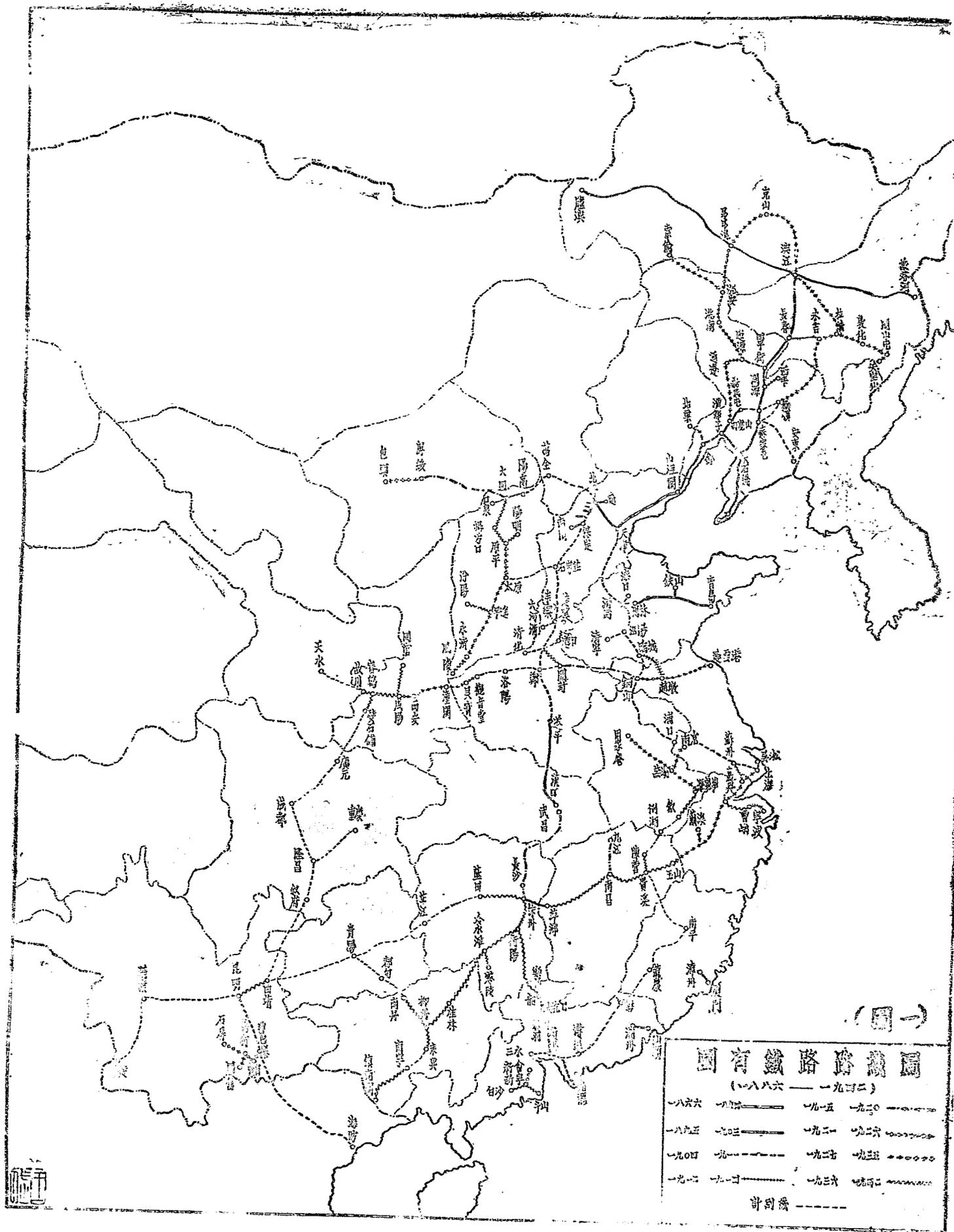
華中方面敵人佔領之鐵路，有京滬路（南京至上海）一百九十三英里，支線二十英里，蘇嘉路（蘇州至嘉興）四十五英里，滬杭甬路二百二十五英里，津浦路南段一百零九英里，江南路（南京至灣沚）八十一英里，浙

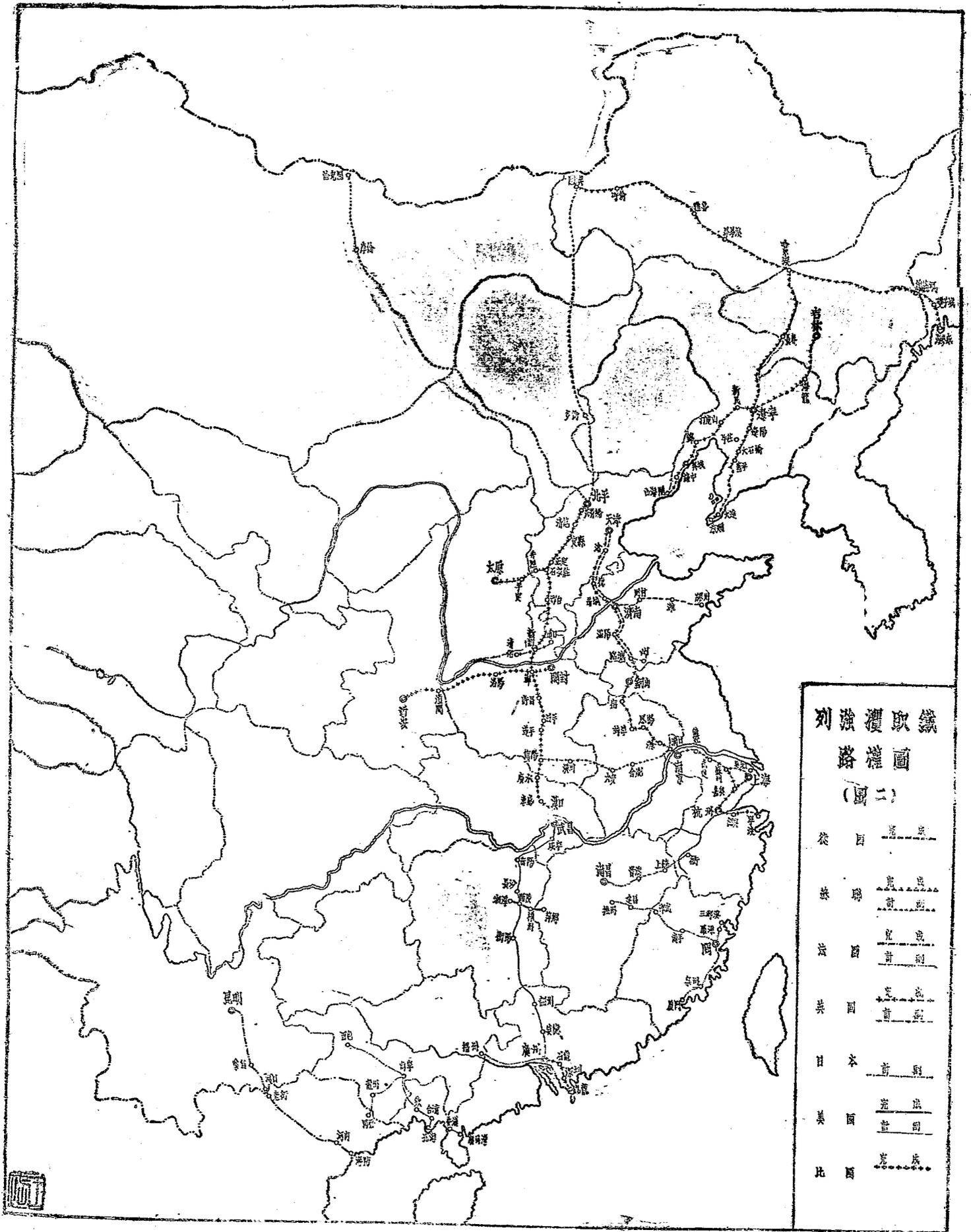
鐵路（杭州至諸暨）四十英里，淮南路（田家巷至裕溪口）一百三十三英里，南潯路八十英里，平漢路南段（信陽至漢口）一百三十四英里，粵漢路北段（武昌至蘇塘）一百四十八英里。其中江南浙贛及平漢南段均未恢復通車。其計劃中之線路，有孝感至長江邊線。有烏衣信陽線，即吾以前準備建築之浦信路。杭州孫家埠線，自杭州經吳興廣德宣城而至南京，係為貫通南京杭州之線。如粵東海線，係自如粵經東台鹽城阜寧灌雲而至東海，為貫通蘇北之線。但除孝感至長江邊之線外，尙未聞有何進展。

華南方面敵人佔領之線，有粵漢路南段（軍田至廣州）二十六英里，及黃埔支線十五英里，廣三路（石圍塘至三水）三十英里，廣九路（大沙頭至深圳）一百十二英里，廣三路三十英里，新甯路（北街至大澤）十五英里，潮汕路二十六英里。其中粵漢路南段祇通至新街，廣九路祇由大沙頭通至石龍，新甯潮汕漳廈均未通車。其所計劃新築之線，聞有海南島環島線。

今敵人已加入世界戰爭，物資日益缺乏，輜料更見不足，故必無餘力以建設華中華南之新路，可以斷言。其占領路線之最感困難者，各路沿線均有吾游擊隊之潛伏，時有炸燬車道之事，因此敵人不得不將占領線廣大區域增加分布兵力。如平漢路於路軌兩旁挖設防禦溝，深寬約一丈許，並於每三英里或六英里設一碉樓，駐兵守備。一面築迫鐵路兩旁十二英里以內之村民，組織防護村，數村為區，以站長為區長，負有保守交通線之責，如有破壞，惟村民是問。然敵人至今仍不能完全防止吾方之破壞工作，其所標榜之佔領區治安業已恢復平時常態之說，亦徒屬宣傳而已。

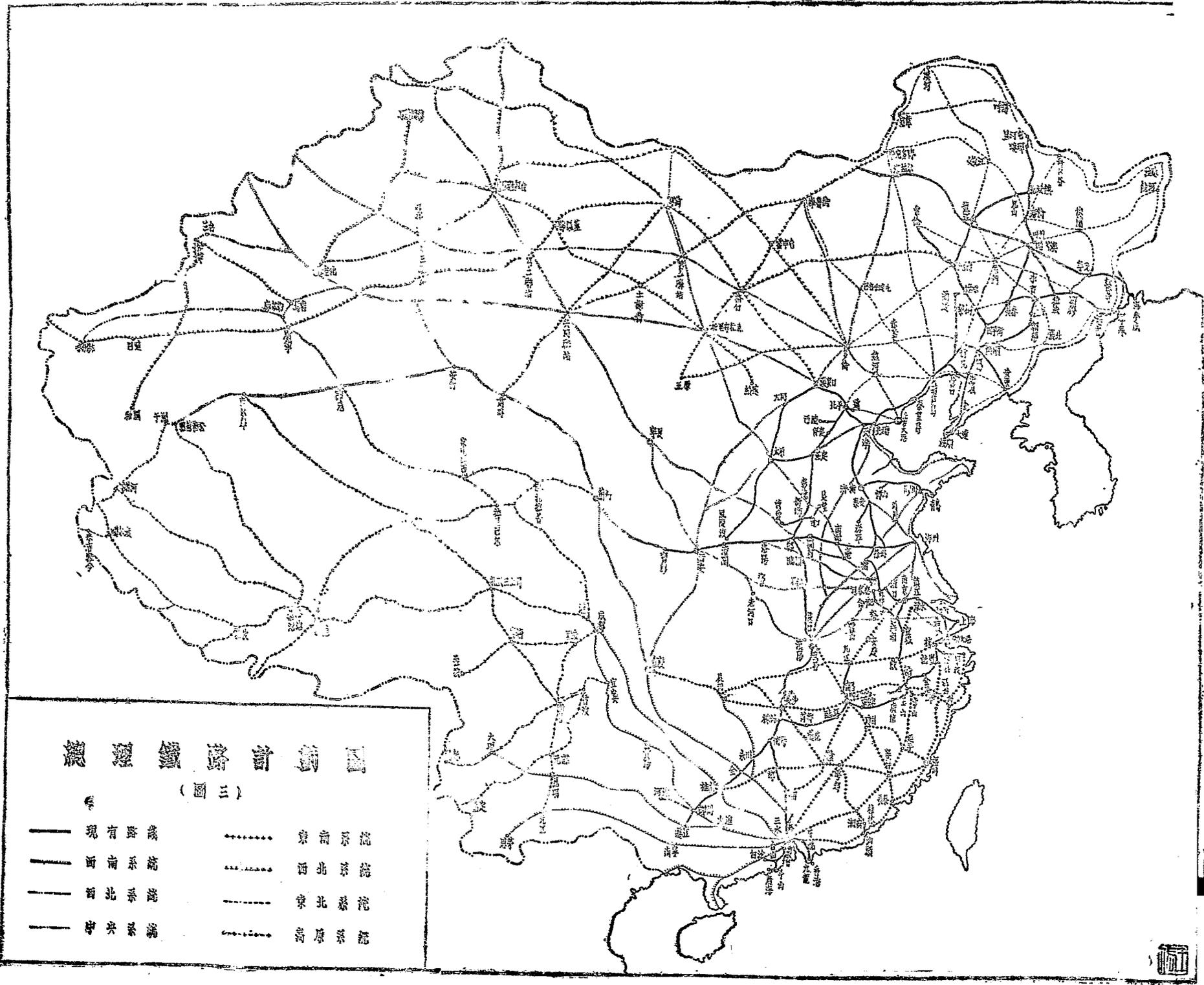






鐵取權讓路圖
(圖二)

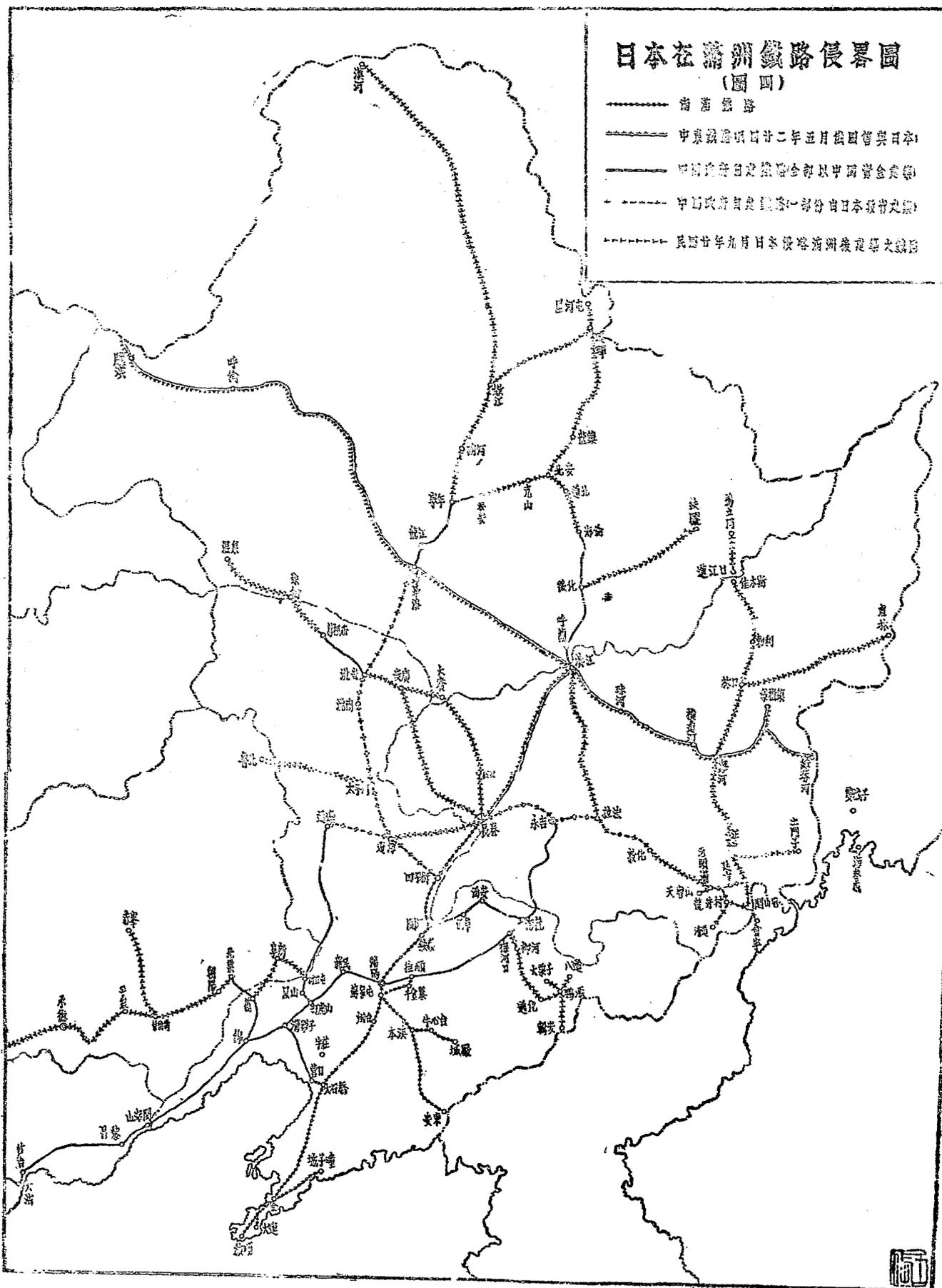
- 英國 ————
- 德國 ————
- 法國 ————
- 美國 ————
- 日本 ————
- 美國 ————
- 比國 ————



日本在滿洲鐵路侵界圖

(圖四)

- 滿洲國鐵道
- 中東鐵路(由日本國境起至日本國境止)
- 鐵道(由日本國境起至日本國境止)
- 鐵道(由日本國境起至日本國境止)
- 鐵道(由日本國境起至日本國境止)



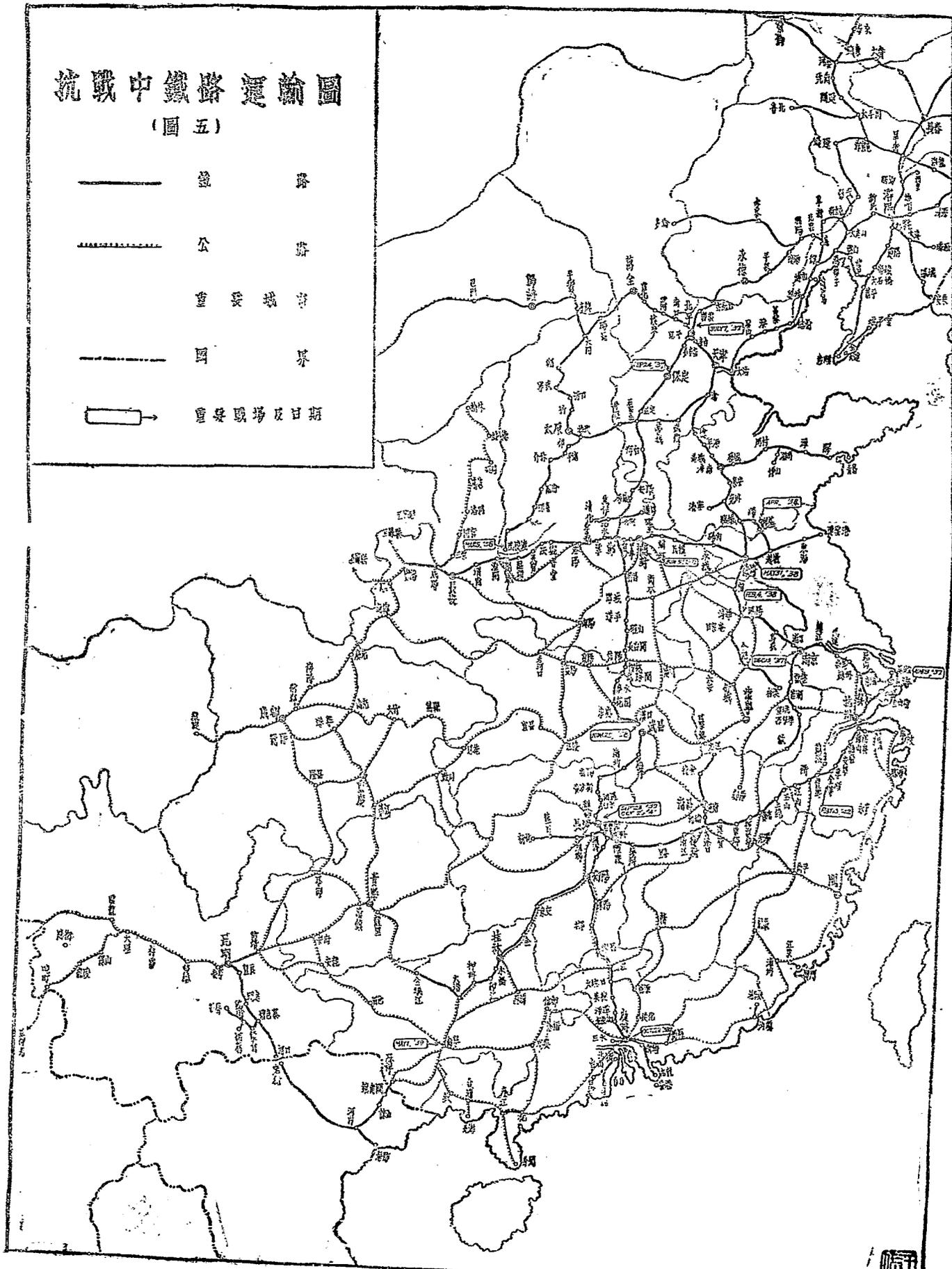
日
本
在
滿
洲
鐵
路
侵
界
圖



抗戰中鐵路運輸圖

(圖五)

- 鐵 路
- 公 路
- 重 慶 城 界
- 國 界
- > 重 慶 戰 場 及 日 期

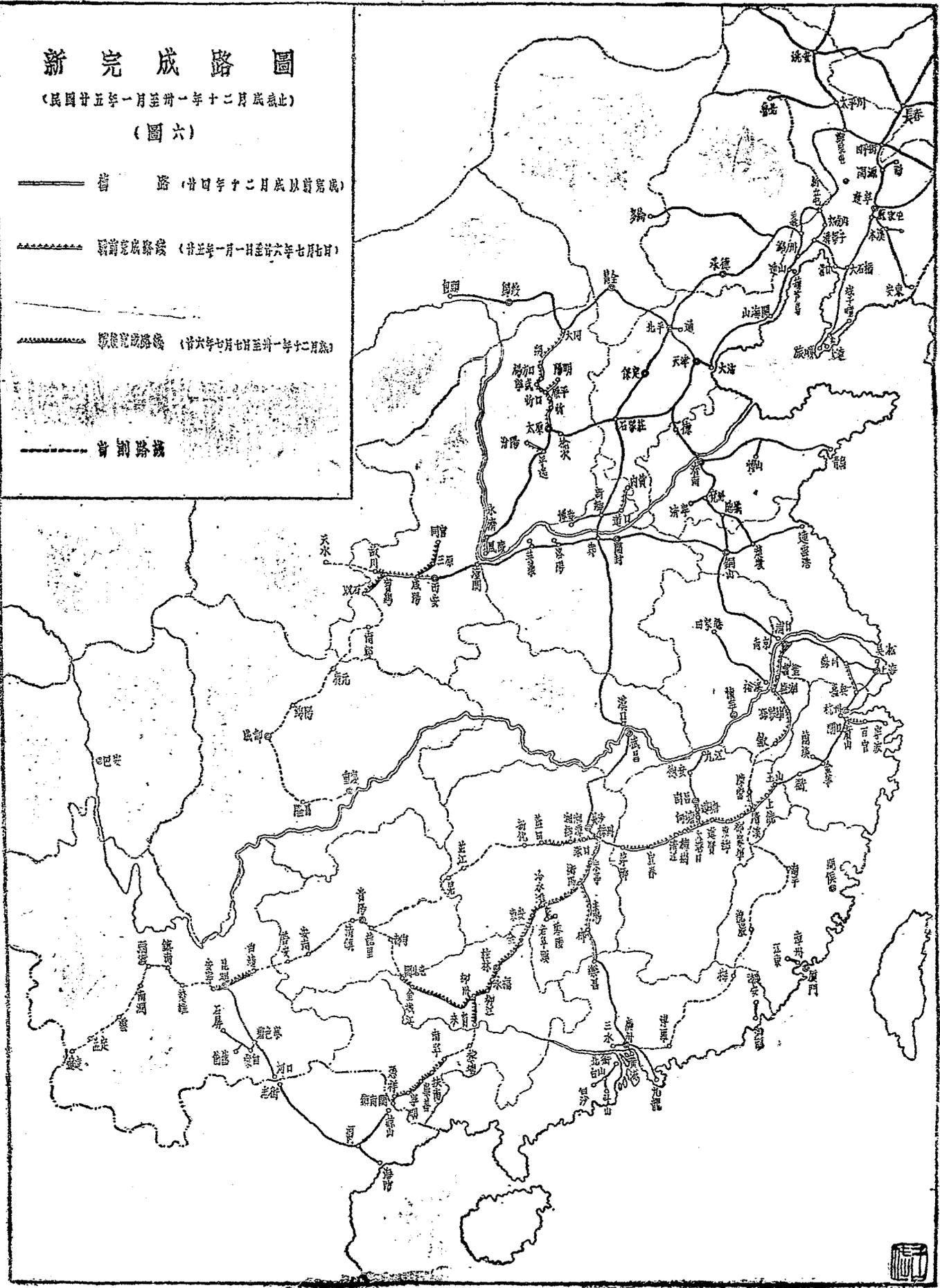


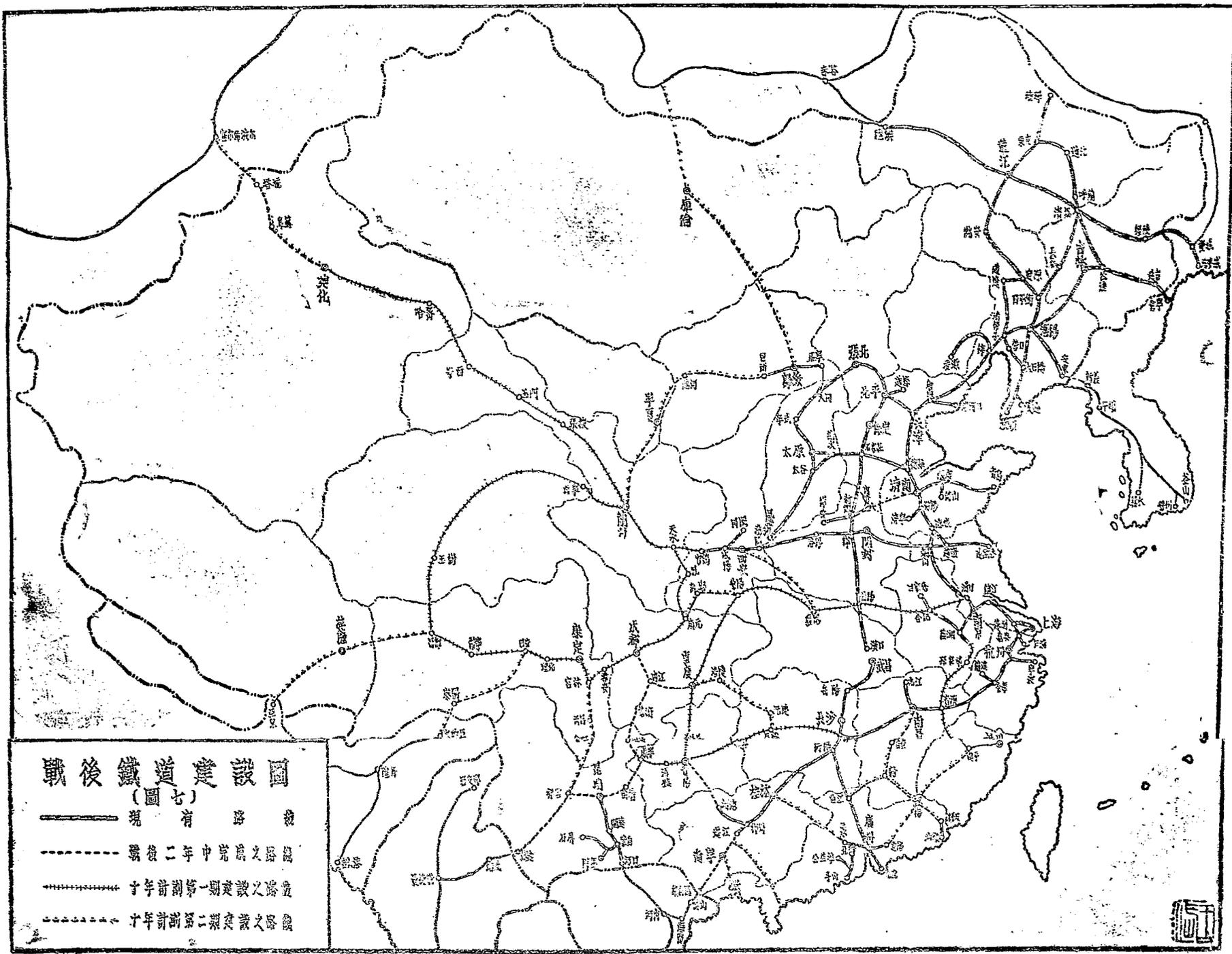
新完成路圖

(民國廿五年一月至卅一年十二月止)

(圖六)

- 舊路 (廿四年十二月以前完成)
- 新完成路線 (廿五年一月一日至廿六年七月七日)
- 擬完成路線 (廿六年七月七日至卅一年十二月止)
- 計劃路線





戰後鐵道復建圖

(圖七)

- 復建中鐵道
- - - - 已復建鐵道
- ++++ 擬復建鐵道
- 擬復建鐵道



淪陷區域鐵路圖

(截至卅一年十二月底)

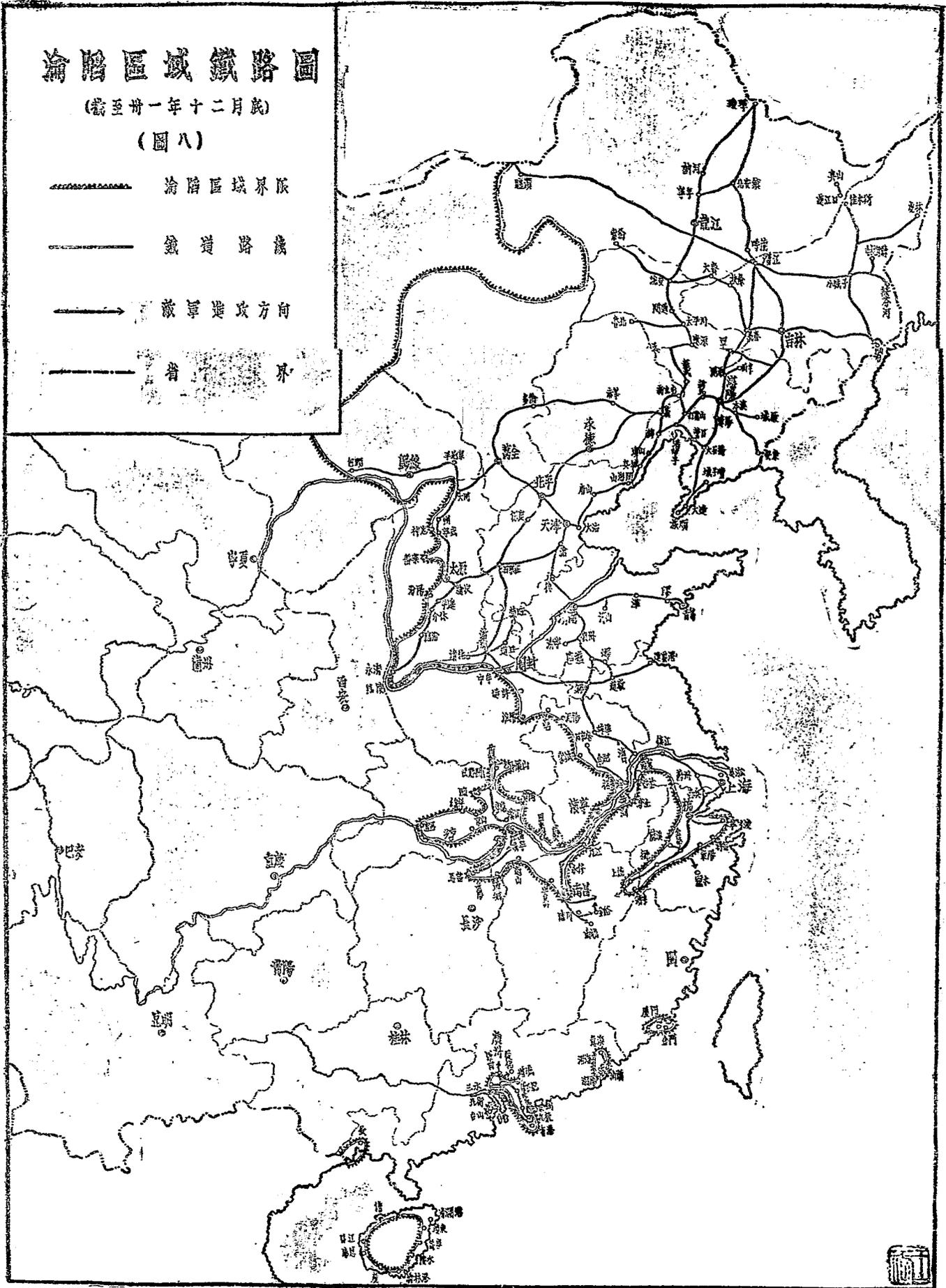
(圖八)

—— 淪陷區域界限

—— 鐵道路線

→ 敵軍進攻方向

—— 省界



385/1141

D3408

著者: 張嘉璈

書名: 中國軌道建設

還書日期

借書人

東方圖書館重慶分館



分類號數 385

1141

登錄號數 D3408 *

中華民國三十四年十一月初版

* 有 所 權 版 *
* 免 必 印 翻 *

中國鐵道建設一冊

China's Struggle for Railroad Development

(* 35688 徽熟)

滌版熟料紙

定價國幣伍元

印刷地點外另加運費

原著者

張嘉璈

發行人

王雲五
重慶白象街

印刷所

商務印書館

商務印書館

557
11239

