

民國文獻資料叢編

近代
交通史
全編

交通部交通史編纂委員會
鐵道部交通史編纂委員會

編纂

國家圖書館出版社

圖

交通部交通史編纂委員會
鐵道部交通史編纂委員會
編纂

近代交通史全編

第一八冊

國家圖書館出版社

圖書在版編目(CIP)數據

近代交通史全編/交通部交通史編纂委員會,鐵道部交通史編纂委員會編纂. —北京:國家圖書館出版社, 2009. 12

ISBN 978 - 7 - 5013 - 4209 - 9

I. 近… II. ①交… ②鐵… III. 交通運輸史—中國—近代 IV. F512.9

中國版本圖書館 CIP 數據核字(2009)第 203965 號

責任編輯: 殷夢霞 李強

ISBN 978-7-5013-4209-9



書名 近代交通史全編(全四十八冊)

著者 交通部交通史編纂委員會 鐵道部交通史編纂委員會 編纂

出版 國家圖書館出版社(原北京圖書館出版社)

(100034 北京市西城區文津街 7 號)

發行 010 - 66139745 66151313 66175620 66126153

66174391 (傳真) 66126156 (門市部)

E-mail btsfxb@nlc.gov.cn (郵購)

Website www.nlcpress.com→投稿中心

經銷 新華書店

印刷 河北三河弘翰印務有限公司

開本 787 × 1092 毫米 1/16

印張 1560

版次 2009 年 12 月第 1 版 2009 年 12 月第 1 次印刷

書號 ISBN 978 - 7 - 5013 - 4209 - 9

定價 28000.00 圓

第十八冊目錄

第三項	中央總車站	三
第四項	武漢建橋	九
第五項	漢口製造廠	三六
第三欸	規範	八一
第一項	建築標準	八一
第二項	軌條	一三六
第三項	軌枕	一五九
第四項	車輛	一七四
第五項	材料	三二三
第三節	運輸	三三九
第一欸	機關	三四〇
第一項	部內掌管運輸之機關	三四〇
第二項	辦理國際聯運事務處	三四一
第三項	鐵路聯運事務處	三五〇
第四項	運輸會議	三五八

第一目	會議之緣起及其組織	三五八
第二目	會議之次數與會員	三六七
第三目	會議與結果	三六九
第五項	調度車輛事務處	三七八
第六項	臨時軍事運輸處	三八四
第七項	疏通鐵路運輸委員會	三八九
第一目	起原及組織	三八九
第二目	會議	三九三
第三目	疏運	三九九
第二欸	法規	四〇二
第一項	運輸總則	四〇二
第二項	行車規則	四三五

交通部交通史編纂委員會出版

交通史路政編

第二冊
(續一)

關廣麟署

第三項 中央總車站

民國四年交通總長周自齊次長葉恭綽以世界各國莫不有一極大之總車站以總匯全國之交通中國辦有鐵路垂數十年中央車站一項缺焉未備殊不足以資聯絡而壯觀瞻况世界日益交通中外實行聯運此項總站尤爲切要之圖特飭由京漢京奉京綏三路於京師籌設一中央總車站以裨路政而利交通時各方對於設站地址頗多議論中外人士有條陳意見者各方之主張大致有甲乙二說(甲)主張建設於新華街化石橋附近者其計畫在利用原有之城牆爲各路聯線之基礎復開通新華門馬路以通內外城此項主張所舉理由有四(一)以城爲路可免購地折產之煩(二)車行城上絕少驚擾阻礙之弊(三)歸納各路於四城之中心而京綏尤爲獲益(四)一切措置省工費鉅(乙)主張分別客貨各設一站者其計畫即以現有前門之東西兩站改爲中央總客站於兩站中間作隧道以速通之凡往來東北之客仍以東站爲起訖往來西南之客仍以西站爲起訖其有過京而不下車者則由隧道內直接通行至中央貨站即以京漢鐵路所有之西便門車站改充之此項主張其理由(一)旅客貨物分別設站在目前易於辦理在將來便於擴充(二)前門爲旅客薈萃之地西便門爲商貨集中之場各得天然之勝利(三)以京師繁盛之地客貨難於一站終不免有衝繁難辦之虞分而圖之則辦理甚易且各由原站改造尤足收事半功倍之效(四)京師爲一國首都過此而不下車者恐屬無多將來旅客收入究竟能否抵消建築費爲一疑問今納各方旅客於一站經費既可減少而收入又易增加(五)前門左右爲京師唯一之站地向之爲京漢京奉二路所佔有者今不獨京綏一路得以引入即將來未成各路亦獲有聯絡共享之權而營業上易謀同等之發達

同年五月交通部以此項總站關係重要設置之地須接近繁盛市面而又不妨害市街之交通京師四城之中具此條件者以前門外現有之東西兩站爲適當惟已爲京漢京奉二路所佔有此項總站不得不別作他圖再經審查擬以天壇北

面寬敞地段爲建設總站之用途派員與內務部會商定議並飭由京漢京奉京綏三路詳細勘估旋咨內務部請查照前議以天壇以北爲設立中央總車站地俾便飭知各路籌備施工其應行廣續協商事宜卽由本部前派委員隨時接洽商辦並飭三路局略謂總站地點業經會同商定應卽查照前議以不妨害天壇內古樹爲限劃出自南至北寬二百密達之地爲設立中央總車站地點仰該局酌量地勢先由京奉幹線暫設岔道一條通至該處以爲定案其應行籌備各事卽由京奉徐副局長隨時會商內務部人員暨京漢京綏兩路辦理

五年二月部復飭催三路局謂時逾數月尙未具報仰迅將擇定地點須用地段及大概計畫繪具圖說會詳到部以憑籌度

六年十月部令三路局謂中央總車站事擬繼續進行仰迅速查照舊卷派出專員會同本部技正俞人鳳勘查商議擬具大概計畫呈部同時並令派人鳳會同查勘

九年九月交通總長葉恭綽以中央總車站關係重要應卽籌備令由次長路政司長督率京奉京漢京綏三路專員迅速勘估並將經費列入預算又電三路局迅派工程司會同前往勘估擬具詳細計畫限兩星期內呈部核奪以便定期會議進行各路局奉部電後京漢委派工務處長華南圭車務處洋員何圖京綏委派工務處長翟兆麟工務員黃鶴如唐榮祚京奉委代理副總工程司牛麻治前往天壇北面實地履勘十一月京漢鐵路管理局呈復謂牛麻治擬將京漢京綏車房設於總站之西華南圭等則主張設於總站之東並將計畫書草圖附呈

附京漢鐵路管理局局長俞人鳳副局長何瑞章呈交通部文

據工務處呈復稱當卽會同京綏翟處長京奉工師牛麻治本路車務處洋員何圖在天壇北面實地履勘嗣經翟處長及牛麻治各繪一草圖而本路何圖有在前門鑿一短隧作聯絡軌道之意見本處工程師劉家駿亦另有計畫設總站於新華門並將城牆改低以便鋪設聯絡軌道各種計畫各有足供研究之價值處長等仍依據天壇北面擬具

佈置辦法並大概預算以資參考此項布置與牛麻治草圖有不同之點牛麻治擬將京漢京綏車房設於總站之西處長等則擬設於總站之東據處長等之意見以爲此優於彼蓋總站西面之地迫近正陽大街利用大而價值巨用爲車房殊太可惜照處長等之布置將此一部份之地劃出馬路後留作別用既可使軒昂之站房遙顯於正陽大街復能使此地之價值驟增數倍此其利一也車房設於站西將來無發展餘地設於站東則地面寬敞發展甚易此其利二也又車房設於站西則調度之機車未免往返於天橋設於站東則機車經過天橋之次數甚少此其三利也謹撰計劃書計內分(一)緣起(二)地點(三)收買房地約價(四)路線情形(五)軌道費用(六)費用總數分別說明並將本路何劉兩員各計劃圖樣一併附呈伏候核轉等情前來局長等復核無異理合據情呈復並附工務處及工程司劉家駿暨洋員何圖等計劃書並草圖各一份呈鑒

京奉鐵路局同時亦呈送牛麻治草圖及預算表

附京奉鐵路管理局代理局長唐文高副局長柳昌年呈

據牛麻治呈稱十月五日起京前往京漢局與俞局長會商一切當將中央總車站問題細加研究僉以建築地點以天壇北面之地較爲適宜經大衆議決會同履勘分別繪具圖說呈部核奪等語茲復據該代理處長函呈中央車站圖一幅工程預算書一件請察核辦理前來查該圖所繪中央車站係在天壇之北其路線由本路附近土地廟處地點經先農壇往西與京漢京綏兩路接軌所需建築經費約計三百萬元云並附呈草圖及預算其預算表所開(一)地畝十五萬元(二)土工十五萬元(三)幹線軌道十萬零五千元(四)蜷道並岔道二十三萬元(五)道叉並道尖七萬二千元(六)轉車盤二萬元(七)月台七萬二千元(八)月台蓬頂一百四十萬元(九)號誌八萬元(十)圍牆三萬二千元(十一)車站房屋二十五萬元(十二)車房二十五萬元(十三)機車房六萬元(十四)地道四萬五千元(十五)水料供給三萬元(十六)員司住房五萬元共計二百九十九萬六千元又意外預備費四千元統共三

百萬元

京綏鐵路管理局局長蕭俊生呈稱據工務處長翟兆麟報稱如原議自大壇北牆外迤北二百米達實不敷總站設備之用擬展至西曉市(胡同)可得寬二百五十米達又由紅橋至馬蜂嘴自東至西可得長一千二百米達當時酌量地勢面積經同議決暫不實測先就京漢原有放大該處之地圖由各路在圖上就計劃各條各擬一計劃圖呈部核定再行實地測勘并估計須收用民房若干土地若干及需款若干等情並將圖及計劃書附呈

附京綏鐵路擬定中央總車站計劃書

(一)中央車站樓房佔地寬五十米達(長短後定)

(二)客車月台七座每座長三百米達每寬一十五米達(七座共佔地寬一百零八米達)

(三)每路設站線四條(三路共需站十二條每線二條需地八米達共需地四十八米達)

(四)出站後各路幹線均按雙軌之籌備

(五)最南月台之南設配掛車輛岔道六條佔地寬三十米達

(六)以上共佔地寬二百三十三米達其餘十七米達為設馬路二條之用(車站之北天壇北牆之北馬路各一條)
每條只寬八米達半約二十八公尺似稍窄狹

(七)由車站以達各月台築隧道以通之

(八)月台上之風雨蓬蓋至月台邊為止

(九)橫過永定門大街與電車路線之交錯地點擬在鐵路下修建隧道通過

(十)京漢京綏之聯運擬在廣安門外連線

月台之分配如下

(甲)京綏用最北第一第二及第三之一半月台以便環城車來往自如不經過他路之線

(乙)京漢用中間第三之一半及第四全台并第五之一半月台

(丙)京奉由天壇之東接續原有舊線旋五百米達半徑之曲線自東至西入站用南第五之一半及第六七之月台以上各路列車由幹線入站後分達自有之月台以便搭客易於認定何路之車不致上下有誤
最南月台以南之配掛車輛線共六條每長五百米達

隧道坡度每十米達高一米達寬十米達以便交通

站內之設備如下

(甲)幹線廣集總站擬建一小天橋設置號誌

(乙)總站以東設存車線三段每段築線五股每股長六百米達

(丙)總站東北設機車廠三座(每座備有轉盤)公事房車房及上煤月台等項

佔地之畝數如下

(甲)天壇迤北中央總站佔地五百五十畝

(乙)天壇迤東存空車線佔地二百二十畝

(丙)天壇東北機車廠等佔地二百六十畝

(丁)京奉幹線佔地三十畝(由原有線至總站止)

(戊)京綏及環城幹線佔地五十畝
由先農壇至總站又由總站至連京奉原有線止

(己)京漢幹線佔地二十畝由先農壇至總站

以上六項共計需地一千三百畝

備考此圖比例尺二英寸等一百米達天壇北地勢頗寬民房稀少壇東北及天壇迤東地勢較寬民房亦少惜該二處地形窪下耳

十二月交通部以京奉京漢京綏各路局呈送中央總車站圖樣及計畫預算等書不無出入無憑採用乃電召各該局長副局長總工程司工務處長及原辦設計員司於十日來部會議京綏路局長水鈞韶偕總工程司陳西林工務處長翟兆麟原辦設計工務員唐榮祚京奉路局長唐文高副局長柳昌年偕同總工程司牛麻治工務處文牘課長歐陽炳及京漢路局長俞人鳳副局長何瑞章偕同工務處長華南圭副處長王壽祺工程司劉家駿均於是日到部列席會議結果由陳西林牛麻治華南圭會擬詳細圖樣送部再行定期會議決定旋經牛麻治等一再商議擬將原圖酌量變更十年二月京漢路工務處長華南圭京綏路工務處長翟兆麟京奉路總工程司牛麻治將重製新圖暨意見書送部大致謂所擇地點爲天壇北之曠地京漢京綏線自西展來由彰儀門之南面進城京奉則於現有幹線近玉清觀處分枝入站故在中央車站各路均可通車

附華南圭翟兆麟牛麻治意見書

北京中央車站之建設蓋所以匯聚京奉京綏京漢之交通於一站所擇地點爲天壇北之曠地京漢京綏線自西展來由彰儀門之南面進城京奉則於現有幹線至玉清觀處分枝入站故在中央車站各路均可通車凡自奉天浦口天津來者可直達京漢京綏沿路各站反是亦然將來復可利便歐亞間之交通自歐洲經西伯利亞奉天南可逕至漢口廣州北可至張綏等處在中央車站之東另築一枝線接東便門南之京奉線可使環城火車通行而即爲將來熱河幹線入京之路擬建車站即在天壇之北站外設通衢大道站北築一大樓爲各路辦公之用站內設盡頭站台十二座又設通車站台二座爲環城火車之用通車站台與站內之交通則賴一地道各站台及甬道皆有敝棚各路均各有機車房及停車場皆在車站之東而通車站台之南則設有三道其外二道爲京漢京綏往返調動機車之用

中一道則爲客貨車及花車停頓接軌之用

第四項 武漢建橋

民國二年四月北京大學工科教授德人米婁與土木門學生有於武漢間建設大橋爲武昌首義之紀念之計議由校長何燏時代爲條陳於交通部略謂武昌首義肇造共和允宜建設巨橋利南北之交通垂民國之紀念敝校工科土木工門學生於工程學門研究有年對於籌設武漢紀念大橋悉心計畫繪圖立說頗屬詳明足備當代留心時事者之採求謹將該生等所具說明書一本另圖四幅（圖略）呈請鈞鑒云

附籌建武漢紀念橋計畫書

竊維武漢爲京粵交通樞紐而長江橫亘天限南北二十年來識時之士恆思跨江建橋以便往來獨以水性難測選式維艱遂遲疑不決迄於今日而成必不可緩之圖嘗考其故厥有二端武昌首義肇造共和式建巨橋永垂紀念一也鐵路政策既見實行早事推求先工設計二也雖以中國財政情形驟言建造尙非其時而依今日種種觀察預爲設計工期以精費期以省則此日之經營規畫正他年構造之張本亦有志者所當注意者也爰將籌建武漢鐵橋情形除已詳細製圖外備述於後

（甲）大致情形及其需要

（一）路線 長江地圖其測量能合籌建鐵路之用者以英國海軍所製爲最（參觀製圖第一幅）故依爲標準擬定路線自京漢路盡頭起點經二啓羅米達之沃田洞城垣貫漢鎮西南部與漢水相交成正角渡河過兵工廠後湖之間路線轉爲三百米達半徑之弧與龜山相接峭壁臨江屏開兩岸即藉此天然形勢加以實地精細測量而定適宜之線使橋身就江面最狹之點江流最急之處與江流方向亦相交成正角而渡直入武昌漢陽

門繞黃鵠山之北出賓陽門折而南以接粵漢線此外附修便路爲三鎮交通捷徑其大站一擬設武昌城外一設新路起點與第一啓羅米達標識之間漢陽駐站則於第四啓羅米達標識附近設之

(二)交通之類別及橋之容量

交通類別分爲行車交通及街市交通

(子)橋面敷設鐵路以便遠道行車交通使每日行車不過十二次單線鐵路足供往來惟粵漢線告成之後商務既盛橋身入長則必需改爲通常軌間之複線

(丑)橋面敷設狹軌間(一米達)或通常軌間電車路單線或複線以便三鎮之街市交通如街市過窄則利用狹軌電車尚可稍留餘地

(寅)橋面敷設馬路以便車馬及行人之提攜負載者相往還路分上下幅每幅寬二米達至二米達有半更展餘隙以爲兩車交錯之用至於電車與自動汽車皆不得於橋上停留

(卯)橋面敷設便路於兩側每幅廣二米達至二米達有半以便行人徒步往來

按照今日情形推定將來交通上之適用已煞費經營而通籌現時與將來之需要爲日後開拓之地步縱能預測三十年之商務情形亦不能視爲易事且恆言鐵路與街市交通宜明界限以防驚及牲畜致生危險復免車聲烟氣有擾行人故道路與鐵路軌間中線相隔須三米達有半

(三)勾配

鐵路幹線 一：一〇〇

電車路 一：三〇

馬路 一：二〇

便路 一：一二

(四) 橋重及動荷

茲以橋重與動荷二者先為普通橋梁設計如更求精確之規畫則機關車之類別車荷與橋底力桁構式之關係以及摩擦應力天氣寒熱之極度皆須益加之意良以鐵質結構之重量極關重要而汽轆與極重之車經過時亦當特定一限制也

(五) 取材

鋼鐵用中國或外國工廠所製者興工之前且不必定惟橋底可用尋常力之熟鐵桁構則取上品純鋼或鍍鋼尤佳最上膠灰中國灰廠亦足給用至龜蛇二山所產之石能否合製混凝土之用與夫假定工程所需之木料與沙可否以廉價取得今日預計亦可姑置弗論

(六) 容受壓力

容受壓力工事之先所弗能定因與材料品質桁構式分配受力之情形以及選定橋間之寬窄皆有關係也至基礎之深淺亦須先驗江底石性而後定之

(七) 水性

江水最深之時為七月八月九月而淺水則在一月二月間一八七〇年洪水之高度已曾有人考驗得之（見後）今假定準線在尋常低水平下三十米達以免記數上之負號所得如下

河底最低處 十一五・〇米達

尋常低水平 十三〇・〇米達

尋常高水平 十四二・四米達

極高水平 十四五·五米達

漢口附近江流速率每屆冬令一秒鐘〇·五——七七米達夏令一秒鐘一·五五——二·三二米達江水氾濫之時一秒鐘二·五七——二·八三米達

又據一江流落漲日記一九〇二年驗得最低水平尙在〇點之下一英尺二英寸（〇點爲量水表上最低之點）實已低過灘平面四十八英尺（合一四·六三米達）一八七〇年最高之水則在〇點上五十英尺六英寸（合一五·三六米達）水面若在三十八英尺（合一——·六〇米達）即將洋溢兩岸四十英尺則附近低窪盡成澤國當此之時非習知地方情形者不能駛船也江幅約一千米達其最深處距離武昌岸三百三十米達有奇是處江流最急而又崎嶇不平故多旋渦夏季尤甚所幸嚴冬不凍江底石質洗濯淨潔僅細縫微隙塞有白沙泥土而已長江上游水性極平與漢口附近漢水入江後之情形則大不同

（八）長江航業

長江上下船隻多用小火輪拖帶其經商各海口者亦多附海船以行據輪船公司之報告橋須盡高三十米達始足過往淨寬以一百二十米達爲最少數然後船行急流或有不測舵工瞻望形勢始得分明主要橋間卽根據於此其餘則依他項商確而定之

（乙）工程之設計

（一）往者頗有倡修江底隧道以代建橋之議者以爲可省工費殊不知修建隧道長須二千米達洞穿堅石且道口位置又須在最高水平一米達之上况深在江底其頂層堅石亦非二米達不可爲行車交通則修築長路爲街市交通則取用升降機（如德國韓貝爾新愛爾部隧道）他如洩水而用連續抽水機通空氣而置電扇以及安設電燈種種布置實較橋爲尤險火車出軌電機損壞洞頂破裂江水浸入皆莫大之危也道幅既廣尤當修