

第五卷
民國二十一年十一月

中國鐵路概述

鐵道部祕書廳編譯室編印

中國鐵路概述

中國鐵道事業，在世界鐵道史上，雖屬後進，然亦有數十年之歷史矣。茲篇所述，不過略陳梗概，誠不足以盡其萬一也。幸閱者諒之。

一 中國鐵道之起原

中國之有鐵道，始于光緒元年，英人議于上海老靶子路附近，經江灣至吳淞，築一輕便鐵道；其明年四月底完工，即行開車。因我國人士之反對，卒於光緒三年冬，以二十八萬兩購回而撤毀之。其後三年，又有唐胥鐵道之建築，唐胥鐵道者，由唐山煤井至胥各莊之輕便鐵道也。惟當時清廷禁駛機車，用騾馬拖載，不能引重載遠，乃利用舊鍋爐改造小機車，其力能引百餘噸，號中國之洛克特，於光緒七年五月，開駛于唐胥間，其後幾經展築，而成今之北甯路。故中國之正式鐵道，蓋以唐胥始。自此以後，清廷雖頑固守舊，然朝臣如李鴻章張之洞輩，亦有力倡建築鐵道者，於是各國爭起而攫取我國路權矣。

二 二十八年之前之鐵道狀況

吾人回溯二十八年之前，其時正值光緒三十一年（即西歷一九〇五年），是時國內鐵道既已漸次興築，而各國之欲以各種關係，取得中國鐵道建築權者，尤風起雲湧，不一而足；清廷亦漸知鐵道與國計民

生有切膚關係矣。當是時，主管鐵道行政之機關爲商部通藝司，在此時代，廣東之潮汕路新甯路，均由該部奏明辦理，此外由各省將軍督撫會同紳商籌辦，經該部核定者，有川漢，滇蜀，西潼，洛潼，粵漢，黑龍江吉長等路；由各省紳商士民集股自辦，經該部代奏者，則有江西，安徽，浙江，福建，江蘇，陝西，山西，廣西，廣廈等路。因當時鑒於借款築路有損主權，不能不提倡商辦，以資補救也。迄乎光緒三十二年九月，郵傳部成立，始將商部所轄路政，移交郵傳部接管，然舊卷僅十六宗，新卷一百零二宗，其事務之簡單，亦可想見而知矣。

三 鐵道行政機關之沿革

(一) 郵傳部時代：前清光緒三十二年九月二十日，上諭外務部吏部大加改革，又廢工部併入商部，改爲農工商部，而關於輪船，鐵道，電綫，郵政等事，另設郵傳部以專司之。於是鐵路行政，悉由郵傳部路政司主管。路政司之職權，雖規定爲「管理監督已成之官辦鐵道，及籌議續修各鐵道事宜」，然事實上，駢枝機關，依然雜出，路政司直轄者，僅京張及商辦各路，其借款與官辦諸路，則設鐵道總局以專管之。復設漢粵川籌備處，各自獨立，有直接與外人交涉並執行借款合同之職權。迄宣統元年，更有津浦鐵路督辦公司，亦有獨立之權衡，以致各自爲政，路政之不堪問也如此。

(二) 交通部時代：民國成立以後，改郵傳部爲交通部，設路政，航政，郵政，電政四司，分掌部務，雖其組織上與郵傳部不相上下，然路政稍歸統一，而舊有之鐵路總局，及川粵漢籌備處，以及津浦鐵

路督辦公所等機關，悉先後裁併略政司。民國三年七月十日，公布修正交通部官制，其第一條關於路政司所轄事務如下：（一）關於籌劃鐵路建設事項；（二）關於管理國有鐵路業務及附屬營業事項；（三）關於監督地方公共團體及民業鐵路事項；（四）關於監督陸上運輸事業事項。第五條云：路工司所掌事務（一）關於管理國有鐵路工務事項；（二）關於監督地方公共團體及民業鐵路工務事項；（三）關於鐵路材料之購買，製造，分配，保管，事項。第八條云：鐵路會計司所掌事務（一）關於稽核各路進出款目冊報事項；（二）關於稽核各路預算事項；（三）關於管理各項公產公物事項；（四）其他關於鐵路所屬一切款目出入事項。故在民國三年之際，鐵道行政，實劃歸路政司，路工司，及鐵路會計司三司，分別掌管。其後雖稍有變革，然大抵鐵道行政，與郵電航三者並列，而為交通部範圍以內之事項也。

（三）鐵道總公司 當民國元年九月，總理任全國鐵路督辦，組織民國鐵路總公司，積極籌劃大規模之鐵路建設計劃，並預定先築三綫；（一）由廣州經廣西雲南接緬甸鐵路；（二）由廣州經湖南四川達西藏；（三）由揚子江口經江蘇安徽河南陝西甘肅新疆迄於伊犁。並預擬辦法三項，以促鐵路建設之實現：（一）借款修路，如京漢京奉滬甯諸路之辦法；（二）招股修路，中外合資，組織在中國註冊之公司；（三）批給外人承辦，以四十年收回國有，惟其條件以不得防礙中國主權為限。蓋總理擬定里程為二十萬里，並假定公司之資本為六十萬萬元，如以十年修成，則四十年之後，不論盈虧，我國均得以無價收回國有，固可不費一錢，而獲六十萬萬元鐵道之資產，實無異每年獲得一萬萬五千萬元之大利，

其計劃之宏遠。蓋可想見。然當時國人方以其爲理想，而訕笑之。其後又以政局變更，不一年而其苦心孤詣，皆付之東流矣，惜哉！

(四)鐵道部之成立：自國民政府北伐成功，統一中國以後，在民國十七年十月以前，全國鐵道行政，仍舊歸交通部直轄。第自訓政開始以還，全國上下均以爲非依照總理實業計劃，實行建設工作，不足以符革命之本旨，而建設工作，又以交通爲首，鐵道之建設，則尤爲當務之急焉。總理有云：「交通爲實業之母，鐵道又爲交通之母」，國民政府秉總理之遺教，深知鐵道爲交通之主要工具，且爲實業發展之根基，故特於十七年十月間，決定於行政院之下，創立鐵道部，綜理全國鐵道，以期實現總理之鐵道計劃。是年十一月一日鐵道部成立，依據國民政府頒布之鐵道部組織法，設總務，理財，管理，建設四司(現改爲總務，業務，財務，工務四司)。并揭「管理統一」，「會計獨立」兩大原則，定爲鐵道施政方針。本部成立以來，對於整理舊路之統一管理，會計獨立，及完成粵漢隴海兩路，建築新隴綏路，興築京浦輪渡，趕收正太膠濟兩路，興修大潼沾石兩路，及負責運輸各事均在積極進行之中，想不久可觀厥成也。

四 國內鐵道之發展

中國之有鐵道，始於淞滬鐵道，其長不過十英里而已，其後，始有廣三鐵道之修築，而其長亦不過四十四英里。自此以後，其相繼興築者，有北甯，平漢，京滬，滬杭甬，津浦，平綏，正太，道漢等十

八綫較長之鐵道出現，自一九〇四至滿清末葉七年之間，共有鐵道四千英里，迄民國成立，各重要鐵道，均漸次收歸交通部直轄，而以前之反對鐵道國有政策者，亦因政改民主，而消聲絕跡。第自民國成立以來，因國內軍閥秉政，內亂頻仍，千變萬化，層出不窮，全國鼎沸，歲無甯日，所謂中央政府，政令固不得出都門一步，而各省軍閥，以互爭雄長，方窮兵黷武之不暇，孰肯顧及鐵道事業之發展乎？故民六以後至十六七年之間，不過將原有之路綫展築岔枝，或將未成之綫，加以完成，計其展築之路綫，不過三千英里左右而已，新近完成之杭口鐵路，計共三十公里。茲將全國已成鐵道之名稱及里數，表列於左：

路名	起訖	幹綫里數	枝綫里數	共計
北甯	北平至瀋陽	八四七公里四二	五一九公里四八	一，三六六公里九〇
平漢	北平至漢口	一，二一四公里四九	九九公里五五	一，三一四公里〇四
津浦	天津至浦口	一，〇〇九公里一六	九六公里一二	一，一〇五公里二八
平綏	北平至包頭	八一三公里八二	五八公里一四	八七一公里九六
道清	道口至清化鎮	一六三公里	二公里四四	一六五公里四四
正太	石家莊至太原	二四二公里二〇	無	二四二公里二〇

京滬	南京至上海	三一·一公里四〇	一六公里〇九	三二·七公里四九
滬杭甬	上海至甯波	二八〇公里六五	五公里八八	二八六公里五三
廣九	廣州至深圳	一四三公里三〇	無	一四三公里三〇
吉長	長春至吉林	一二三公里一八	〇公里四三	一二三公里六一
四洮	四平街至洮南	三一三公里六三	一一五公里〇六	四二八公里六九
株萍	萍鄉至株洲	九六公里五六	無	九六公里五六
廣三	廣州至三水	四八公里九二	無	四九公里九二
粵漢路 湘鄂段	武昌至株洲	四一七公里六二	九五公里四二	五一三公里〇四
隴海	海州至蘭州	長一一·一公里 已成八百公里		八百公里
膠濟	清島至濟南	三九五公里二〇	五八公里一〇	四五三公里三〇
漳廈	廈門至江東橋	二八公里	無	二八公里
粵漢路 廣韶段	廣州至韶關	一二三公里七〇	五〇公里六三	二七四公里三四
潮汕	潮州至汕頭	三九公里	三公里六九	四二公里六九
甯陽	斗山至甯陽北街	二百二十華里二九三五	五十八華里七	二七八華里九九三五

南潯	九江至南昌	一二八公里三五	無	一二八公里三五
簡碧	碧風至簡舊	六一三公里三六		六一三公里三六
齊昂	齊昂哈爾至 昂昂溪	三一公里五〇	無	三一公里五〇
大冶	大冶至石灰 窰	三十六里	二十里	五十六華里
台聚	台爾莊至棗 莊	五一公里八四	無	五一公里八四
天圖	天寶山至圖 門江	六十三里	五英里	六十八英里
杭口	江邊至蘭谿	三十公里	無	三十公里

五 鐵道債務會計及營業收支狀況

甲、債務

我國鐵路在二十八年前十十年間（光緒二十二年至光緒三十一年），適為各國對華競爭利權時代，羣以攫得鐵路建設權，為其勢力範圍之根據。而當時滿清當局，又復迷於世界大勢，罔知鐵路關係一國國計民生之重要，屢與各國締結苛刻合同，舉借巨額借款，以致遺禍至今，負擔愈積愈重，清償愈覺困難，考其大借鐵路外債時期，實以前清光緒二十四年至宣統二三年間，為額最鉅，如北甯，京滬，滬杭甯，廣九，津浦，汴洛，正太，吉長，道清，湖廣，及匯豐匯理正金等借款，胥於此際成立。當興

辦之時，即受合同束縛，感受種種困難，未得圓滿進行，爲合乎經濟之設施，以致各路營業，不克充分發達，償債能力，不克逐漸增進。又借款利息，在建築時代，均由借款項下支付，但一入營業時代，不問其收入多寡，能力如何，即須由其進款項下，自行籌撥，而開始還本，期限又極迫促，按照歷來借款合同，多數係自第十一年起，開始還本，路工甫竣，或行車未久，營業尙未十分發達，且種種設備，猶未完善，全恃營業餘利，以爲擴充改良之資，徒以急須付息還本，致不能充實設備，影響路務前途，固已非淺，而有時或因財力支絀，復須繼續借債，重增負擔。且築路時借款均屬約略估計，預算多不確實，故築路未竣，款已用罄，尙須賒欠工料，或另借短期債款，或須再由部中設法接濟，此皆因國計支絀，及訂立合同之草率，致鐵道經濟，自始即陷於墮機之境。

民國以還，又訂立隴海，同成，浦信，欽瑜，甯湘，滬樞，四鄭，四洮，株欽，濱黑等借款中，其有僅發行一部分債票者，有祇付墊款者，且非全充鐵路本身之用，而其本息則仍由鐵路負擔，債累益增，應付愈難。然當民國二三年間，鐵路財政，雖屬拮据，但一以大部分之借款，本金尙未到期，每年應付本息，不過一千八百萬元；一以鐵路會計，尙能保持獨立，是以對於各項債務，尤能力維信用，如期清償。

不料歐戰以後，世界金融驟形緊迫，歐洲財力，不能兼顧；一切債票，無從發行，在建築中及計劃建築各綫，均告停頓，所用之款，既等虛擲，到期本息，復須照付，損失之鉅，至不堪言，致使鐵路財

政，大受打擊，陷入困境。且國內水旱兵災，連年迭出，維持營業，已屬不易，益以每年應還外債本息，較前倍增，而中央提用之款，地方協餉，及軍運記賬等，有加無已。非惟外債本息，難以應付，即日用材料價款，亦至無法籌維，至是遂有延欠各債本息情事，初猶輾轉騰挪，勉力支持，厥後財政益陷困境，而清理之法，益感困難矣。

我國鐵路內債，一起於收回商辦各路；一起於籌付外債本息，暨各路擴充維持等費，及支墊政府挪移各款。當前清光宣之間，各省紳商，恐借款築路有損利權，力倡招股自辦，一時川湘，鄂皖，蘇浙，等省，均設立商辦公司，從事建設。斯即距今二十八年約五年間，正爲我國收回利權熱烈時代。嗣以集款維艱，半途停輟，除蘇浙兩路外，餘皆毫無成績之可言。民國二三年間，陸續收歸國有，所有商股四千餘萬元，均由政府担任，分期償還，初議商路收回以後，借款續辦，所欠商款，即由借款項下撥還，乃以歐戰之故，計劃未行，至今延欠尚未清償。

至國有各路，除平綏，株萍外，修築之時，大抵皆借外債，初未假求助於內債。民國三年以前，各路經濟，雖非充裕，但每年應付之債務本息，僅一千八百萬元，或由借款項下支給，或由餘利之內撥付，酌劑盈虧，調撥尙易。民三以後，歐戰發生，世界金融，異常緊迫，外資來源，頓告斷絕，所有各路應付借款本息，以及擴充維持營業等費，不得不藉內債以爲周轉。而自辦之京綏鐵路，又正在展築路線之際，需款甚鉅，尤非舉借內債不可。

且前交通部自身各項經費，及應付債款本息，數目日增，並有時受財政部之委託，籌墊政費，遇鐵路收入不敷騰挪之時，惟有向國內各銀行商借短期借款，以資應付。迄乎近歲，鐵路營業，因受時局影響，財政已極困難，復須籌墊巨額軍政各費，而軍運記賬，地方協餉，亦與年俱增，致各路本身，亦至非借債度日不可。而此項臨時短期借款，利率既高，條件復苛，借此還彼，輾轉盤剝，愈積愈多，鐵路經濟，遂深入困境，無以自拔。

鐵道部成立以後，對此巨額債累，即毅然謀其根本整理，業經組織鐵路債務整理委員會，規畫一切，積極進行，一俟通盤籌劃，當有切實辦法，茲將中國鐵路債務統計開列於左：

中國鐵路債務一覽表（截至民國二十年底止）單位元

計開

外債本息	九七六、八五〇、一一〇・九二
內債本息	一二四、七〇八、〇四三・九三

會計 一、一〇一、五五八、一五四・八五

乙、會計

我國鐵路，大抵係借外債建築，一切事務，均無成法可循，而會計一項，因借款之故，多按照借款合同，操於洋員之手，各以其經歷者為準則；借英款者，即沿用英國辦法；借法款者，即沿用法國辦法

；冊簿紛歧，手續互異。而報部賬冊，則又係輾轉譯造，不惟各路互相參差，卽一路之報告，亦復前後不能一律，故欲知營業成績如何，辦理適當與否，極難稽考。爰於民國二年，極力提倡，規定統一法規，以爲各路辦理會計之準繩，遂設統一鐵路會計委員會，聘美國哲學博士前美國會計統計總裁亞當士爲顧問，派部中及各路辦理會計，素有經驗者，相助爲理，而各路總會計，華洋各員，均任爲參訂員，俾便根據學理，本諸事實，編訂良善之會計法，以免扞格難行，旋經派員分赴各路，調查向來會計辦法，編作報告，以資參考。經過長期之研究，始就各路向來辦法，將其獨到之處，及特具之點，按照會計學原則，從事改良，取新棄舊，舍異從同，將資本營業盈虧歲計等，各項賬目則例，陸續編製，提出會議，詳加討論。經會議數十次，閱時一年有餘，規定各項會計則例及格式，通令各路一體遵照辦理矣。

丙、營業收支

我國鐵路營業情形，在民國四年以前，向無統計，故收支盈虧如何，漫無稽考，最近數年則因軍事影響，帳目未能按時結束。茲將民國四年至十四年收支數目，列表於後，計營業進款由五千七百萬元，增至一萬四千二百萬元；淨利則由一千萬元，增至二千一百餘萬至三千五百萬不等，亦可見營業進步之一斑也。

中華國有鐵路歷年收支總表 (單位元)

年份	營業進款	營業用款	歲計支出	淨盈餘	營業比率
1915	57,063,000	30,258,531	16,761,895	10,042,573	53.0
1916	62,761,720	28,842,277	13,192,687	20,726,755	46.0
1917	63,873,703	30,040,564	12,202,943	21,630,195	47.0
1918	77,652,152	34,322,615	9,824,418	33,505,119	44.2
1919	83,047,390	38,440,540	8,128,567	36,478,281	46.3
1920	91,443,932	42,780,106	7,875,738	40,814,447	46.8
1921	96,450,836	53,967,045	13,782,724	28,701,065	55.9
1922	99,556,229	56,659,483	16,880,043	26,016,702	56.9
1923	119,405,638	64,724,460	20,429,300	34,251,877	54.2
1924	118,511,263	67,378,395	21,749,347	31,738,169	56.9
1925	124,565,253	70,396,388	21,072,829	35,625,976	56.2
1926	99,341,879	69,291,201	26,670,244	3,380,434	69.8
1927	99,506,663	66,960,796	28,499,332	4,046,534	67.3
1928	96,352,141	57,785,878	23,417,997	15,148,266	60.0
1929	146,410,544	93,025,890	32,359,116	21,025,538	63.5

六、今後築路之計劃

中國幅員之廣，除俄國外，世莫與儔，而全國共有鐵道，不過六七十英里。除蒙古西藏不計外，每一

百七十二英方里土地，或每三萬三千七百人口，始有鐵道一公里；換言之，即中國每二百七十六英方里土地，或五萬四千人，有鐵道一英里。以較之日本每二十英方里土地，八千人口，有鐵道一英里，美國十二英方里土地，三千八百人口，有鐵道一英里者，固不可以同日而語。即高麗每七十英方里，或一萬三千人口，有鐵道一英里，印度每四十英方里土地，八千六百人口，有鐵道一英里者，亦豈啻天壤哉？且德國土地僅中國二十分之一，而其鐵道達三萬九千英里；英聯合王國土地，僅中國三十二分之一，而其鐵道達二萬九千英里。此英德日美之所以成爲世界強國，而中國之所以成爲次殖民地歟。抑有進者，中國雖有此七千英里左右之鐵道，而強半皆係借外資之所建築者，吾人興言及此，不寒而慄。雖然，中國鐵道固非無遠大之期望也，苟國人能一致覺醒，假以數十年之長治久安，又有總理鐵道計劃，足爲吾人之南針，固未嘗不可與歐美各國，並駕齊馳也。

自鐵道部成立以後，爲實現總理手定十萬英里路線之計畫，曾向中央政治會議，提出庚關兩款築路計劃一案，業已通過公布，設此項計劃，能見之實行，六年之內，以庚關兩款發行公債，可得四〇八，五〇〇，〇〇〇元，大約能築二千五百三十七英里鐵道，如此，則六年之內，除商營路線不計外，國有鐵道，將增至八千九百三十一英里矣。

擬定路線如左

組別	綫名	性	質	經過地域	延長英里數	建築預算費	備	考
第一	粵漢路	已定綫		湖南廣東	二七〇	六、〇〇〇、〇〇〇元		
	隴海路	已定綫		陝西甘肅	六五七	八、七、五〇、〇〇〇元		
一	潼關段	已定綫						

組 第 二		組 第 三		組 第 四	
滄石路	已定綫	河北	一三八	二九八、八三	
京湘綫	已定綫	蘇皖贛湘	六一四五	九〇、九三、四〇〇	
京粵綫	新擬綫爲韶昌 較綫 福昌兩綫之比	蘇皖浙閩粵	一二一二	一五、五五、〇〇〇	根據總理東南鐵路系統(盈)南京嘉應綫
韶昌綫	新擬綫連同福 昌線爲京粵綫 之比較綫	粵贛	五〇三	六、〇〇、〇〇〇	根據總理東南鐵路系統(月)京韶州綫(南段)
福昌綫	參閱上項	閩贛	五二一	五、三三〇、〇〇〇	東南鐵路系統(黃)福州武昌綫(東段)
粵漢綫	新擬綫爲湘漢 綫之比較綫	粵桂貴滇	一三一二五	一七、六〇、〇〇〇	西南鐵路系統(戊)廣州雲南大理騰越綫
湘漢	參閱上項	湘貴滇	一一〇〇	一五、三三、〇〇〇	此綫佔沙興綫之中部而兩端連於長沙大理
包甯綫	已定綫	綏遠甘肅	三四四	四、四四、〇〇〇	
成都重慶綫	已定綫	四川	三二四	四、七三、九〇〇	
道濟綫	已定綫	山東河北河南	一八二	一三、四六、二四三	
同蒲綫	已定綫	山西	五一〇	八三、五四、六四〇	
寶欽綫	新擬綫連同湘 漢綫爲粵漢綫 之比較綫	湖南廣西廣東	七五一	一四、〇〇、〇〇〇	此綫係株欽綫之變相而北端連於寶慶

庚 問 兩 款 築 路 計 劃 圖

例 題 解 答

————— 續定例 二第

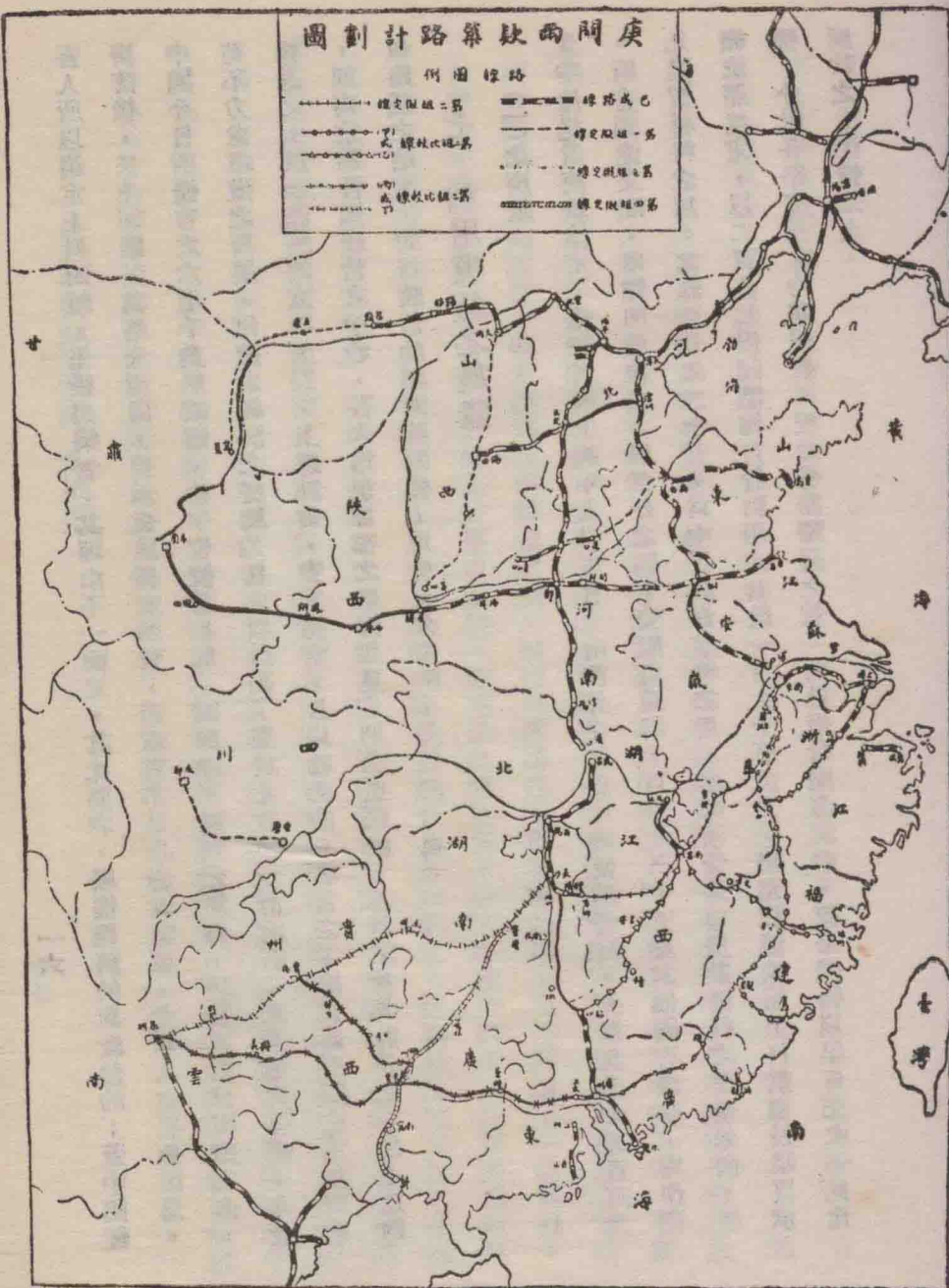
巴成路碑

—●—●—●—●— (7)

472 版 44 - 55

~~—0-0-0-0-0-0-151~~

或標校比組二第

[illegible]

吾人所以選定上列四組，先後與築者，其理由不一而足，其尤要者，厥惟經濟的與政治的；蓋中國經濟落後，民生凋敝，其最大原因，要爲交通梗塞所致，而鐵道不足以應其需要，尤爲其主要原因焉。中國今日所僅有之六七千英里鐵道，強半皆位諸北部，而南部不過短綫數條，以吾國南部寶藏之多，苟不力求鐵道之發展，何能求經濟之發展？且此項計劃，對於北方之隴海滄石，以及包甯等綫，亦兼顧及之，故在經濟的立場上言，上述計畫，實爲得當。且以政治的立場言之，國民政府既已定都南京，則南京爲吾國政治之中心，吾人爲求首都之鞏固起見，則鐵道綫網，不能不首先計及之。故上述四組路綫之選定，對於政治的經濟的關係，均曾充分斟酌，非偶然者也。

七 利用庚款之施設

(一) 比庚款

查中比退還庚款協定，係在民國十四年九月五日，由前外交部與比國使館簽訂。全數共美金五百萬元。所有用途支配，業經明白規定；以百分之四十交隴海鐵路，百分之三十五交其他國有鐵路，均作在比購買材料之用。其餘百分之二十五，爲中比教育慈善之用。本部承受是項庚款發行之美金公債，即經依照協定，以二百萬元撥歸隴海自行動用。其餘一百七十五萬元，撥充靈潼株韶工料款項及購買車輛。分配各路支用，均將淨盡；至由各路歸還之款，俱已撥付隴海鐵路，使全綫得以早日完成，此比庚款之支配情形也。