

金士宣博士著

中國鐵路問題論文集

交通雜誌社叢書之五

金士宣博士著

中國鐵路問題論文集

交通雜誌社叢書之五

CHINA'S RAILWAY PROBLEMS

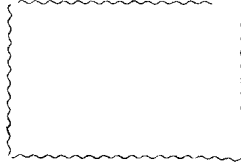
SHIH HSUAN KING, PH.D.

交通雜誌社叢書之五

中國鐵路問題論文集

每冊定價壹元伍角

有著作權



著者

經濟博士 金士宣

印刷者

南京中山路新街口
京華印書館

發行者

南京大石橋新民坊五號
交通雜誌社

天津法租界卅號路
大公報社

上海九江路卅二號
北平絨線胡同
大公報分社

民國二十四年四月出版

中國鐵路問題論文集

自序

著者服務鐵路凡十餘年，始由部而路，而京滬，而北寧，而杭江，而平綏，所歷均爲我國東南及東北西北各重要鐵路。頻年從事事務，因應殊繁，而於研究所得，公務之餘，著爲論述，或應各方講演，整理成篇，間常披露報端，就正明達，未敢以譴陋自祕也。

數載以來，此項文字，散見於國內各報，雜誌，及鐵路專刊，一得之愚，不無足供鐵路交通參考之資，爰就現所檢存者，約三十三篇，彙刊成冊，題爲中國鐵路問題論文集。並依類分爲鐵路建設與整理，組織與管理，運輸與運價，東北及西北交通問題四編，聊便省覽。

鐵路著述，在歐美極稱發達，每一問題，精研不厭求詳，故其發明進步

，亦日異而月新。我國鐵路創辦五十餘年，其有類於鐵路著述，以供探討者甚多，各路同仁不乏資優才富之士，苟本其經驗學識，著爲文章，其有裨路政，豈淺鮮哉？然則斯編之輯，亦聊作嚆引之意云爾。

民國二十四年一月二十日 金士宣序於北平平綏鐵路局。

中國鐵路問題論文集目錄

第一編 鐵路建設與整理

第一章	中國交通事業之各種問題	一
第二章	中國鐵路建設政策之新趨向	一三
第三章	浙省杭江鐵路建築工程之進行情形	一七
第四章	浙省杭江鐵路之建設管理及營業政策	二〇
第五章	浙省杭江鐵路完成以後之整理及發展	三五
第六章	視察晉省同蒲鐵路報告	四〇
第七章	商辦江南鐵路蕪宣段通車感言	四七
第八章	人民應如何利用並維護新式交通事業	五一

第二編 鐵路組織與管理

第三編 鐵路運輸與運價

第九章	鐵路組織制度及中國鐵路組織問題·····	五五
第十章	北寧鐵路車務處文牘課之組織與工作·····	六八
第十一章	四年來在北寧鐵路之工作·····	八二
第十二章	杭江鐵路運輸課之組織與工作·····	一〇八
第十三章	杭江鐵路運輸員工之訓練·····	一一四
第十四章	鐵路警察之使命與基本職務·····	一二二
第十五章	北寧鐵路改革文書之成功·····	一二九
第十六章	發展杭江鐵路運輸營業計劃·····	一五三
第十七章	杭江鐵路之運輸業務·····	一六六
第十八章	平綏鐵路運輸業務之改進·····	一七三
第十九章	平綏鐵路車務方面之整頓情形·····	一八四

第四編 東北及西北鐵路交通問題

第二十章	平綏鐵路辦理負責運輸·····	一九四
第二十一章	浙江運輸網沿海及內河運輸之地位·····	一九六
第二十二章	中國鐵路現行運價制度之解析·····	二〇六
第二十三章	計算鐵路運輸成本方式·····	二一八
第二十四章	杭江鐵路制定運價之原則及方法·····	二三三
第二十五章	平綏鐵路改訂運價之原因及方法·····	二三一
第二十六章	序李續勛譯鐵路經濟原理·····	二四五
第二十七章	東北鐵路問題彙論自序·····	二四九
第二十八章	東北鐵路現勢及我國鐵路政策·····	二五一
第二十九章	東北鐵路三大統系——中國鐵路中東南滿——運輸競爭問題·····	二八三

第三十章	東北東西四路聯運政策之成功·····	三二七
第三十一章	東北鐵路移民運輸之回顧·····	三五二
第三十二章	平綏鐵路與開發西北·····	二六〇
第三十三章	西北之主要交通路綫·····	二六四

中國鐵路問題論文集

經濟博士 金士宣著

第一編 鐵路建設與整理

第一章 中國交通事業之各種問題

(載民國十四年九月二十五日東方雜誌二十二卷十八期)

一 交通事業之性質與效用

交通云者，乃陸運之鐵路道路，水運之船舶，商業性質之航空，及郵政，有線無線電報電話之總名稱，乃一國之國防經濟教育及諸般事業之血脈，用以增加其效力，補助其缺陷者也。吾國之有新式交通，垂五十年，惟以種種原故，進步遲緩，以我國之大，人民之衆，其有需要於交通；至少亦當十倍或二十倍於今日。蓋嘗察我國南北之不統一，軍備之不完備，教育之未普及，實業之未發達，皆由於交通不便利之故；若交通便利，則各省間畛域較易化除，形勢較易調劑，亦當然之事，並非爲利於用武力統一中國也。交通既便，則軍運神速，寡可當衆，不特軍備可減，且於維持治安

，保衛國家，均有莫大之利。他若統一言語，施行普及教育，墾闢荒地，增進生產，懋遷貨物，何一不將惟交通是賴。再進一步而言，興築路電，需工甚巨，故能消納兵匪，以塞亂源，其補救於我國，豈可計量。再論國防，沿邊數萬里，曠如窮荒，政府以內政未安，無暇顧及，然環伺各國，則以鐵路通吾國境，或深入內地，且以軍艦停泊領海及內河，一旦與吾國斷絕國交，立足制吾之死命。故交通事業之改進，實亦今日救國之唯一要圖也。

二 國民對於交通事業之觀念

交通事業之重要，既如上述，我國民對之，果具何種觀念乎？昔日李鴻章建設電報輪船鐵路，其發端皆由於國防軍事之緊迫，然事由自動，故大眾尙具確信之觀念。不幸甲午戰後，外力侵入，分據要區，各自經營鐵路郵政航輪，其他國家自辦各路，亦因官商交匯，訂借外款，喪權失利；斯時交通事業，大率因外交被動而發生，故國民對於交通之觀念，爲之模糊，而政府亦幾視交通爲一種外交，以應付列強，而不知爲本國之大政。然自拳亂後，全國熱心主張拒外款，廢成約，收回自辦，各省公司紛然而起；嗣因財力不充，辦理未善，政府遂定幹線國有，借款自辦之政策，然以辦理未當，清室遂亡。民國初年，政府仍施行收買商路促辦幹路之政策，成績尙佳。不幸歐戰即起，自後交通事業之進步，殆無可言：一則各國窮困，財源竭匱，並借債之途而絕之；再則政潮屢起屢

伏，武人操柄，兵士橫行，交通行政，無軌道之可循，吾國民對於交通之觀念，雖不如前之模糊，尚未可謂爲澈底也。

如此五十年之歷史，國內資本既已缺乏，加以外交之糾葛，政潮之紛亂，則今日交通之幼稚，乃必然之事，無足怪也。論鐵路，全國幹枝線，共僅一萬二千一百公里（或七千五百英里；）而國有者，僅七千五百公里，民有者七百公里，外人自辦者多至三千九百公里；（交通部鐵路統計民國十一年；）即區區國有之線路，多係借外款築成。此外尚有借款合同已訂，測量已竣，尚未建築路線，約六千數百公里，借款合同已訂，尚未測量者，有八路線。現有通車各路，多在長江以北，以北平爲中心點，而向四方通達，若合借款合同已訂之各線而論，則全國除極西極北二部分外，各省區均已有了幹綫連貫矣。

本國河海航線，半在外人，半在本國商人之手，政府並未置一線。合近海沿海內河計之，現有商輪三千餘隻，重約三十萬餘噸。（民國九年交通部統計圖表。）電報及郵政兩項，均屬完全國有，乃我國交通事業之最發達者，全國有線電報局共有九百四十二所，無線電報局十四所。以線路而論，陸線有十五萬華里，水線五千華里。郵局共有一萬多所，郵路七十三萬八千華里（交通部負債表附件，民國十二年一月。）電話國辦民辦均有，尚在極幼稚之時代。至道路之里數，並無可靠之統計，商業航空，乃竟無之。國民對於交通事業觀念之薄弱，於此可徵。

三 發展交通事業之設施

我國交通事業之幼稚，由於缺乏資本，外交糾葛，及政局紛亂三者所致。今猶如昔，果欲發展交通，對症下藥，非先從此三點着想不可。雖然，財政外交及政治，固非在交通事業範圍之內，然吾國辦理交通之人，非得財政家外交家不可，尤非熟悉政治不為功。蓋交通事業，本屬內政，不應於外交上發生關係。而建築交通，或應撥國庫，或招商股，或借外款，與國家及社會之經濟財政，有密切之關係。至一國政治，乃百政設施之樞紐，影響於交通事業，尤為重大。

改良政治，非屬本題之範圍，茲僅將發展交通事業之財政上及外交上種種問題，如何補救之方法，列述如左。

(一) 中外合資促辦幹線鐵路 吾國雖多土地人工，而缺乏資本，致各項實業，未克振興，乃屬公認之事實。然吾國非真無資本也，社會經濟既未發達，國家保護投資法律，又不完整，富商大賈，不能合股經營，資本未能集中，此吾國缺乏資本之真原因。建設交通事業，需資浩大，需時亦久，國內既缺乏資本，然則果如何方得擴充交通事業乎。

(1) 選擇路線 交通事業之最要者為鐵路，故先論之。吾國籌款既艱難，必先選擇於國防經濟政治上最關重要之線路而建築之。幹路國有，既定政策，則選擇路線，當以已成之路為根據，惟

應築之幹線中，有已訂借款合同者，有未訂任何合同者，欲斷定各綫之先後緩急，實一大難題。雖然，粵漢川漢，爲吾國計議建築中之最要幹線，自當儘先建築，殆無疑問。次要者，似屬已訂借款合同，並已測量之各綫。至於極西極北，並無已經測量路線，各處擇定數線可也。

(2) 籌集資本 吾國現有各路之建築資本，多來自外款及國庫，間亦有商股及利用各路營業之餘利者；將來籌築各幹線，其款項當亦不出上述四者。鐵路事業乃國家之大營業，收入之大宗，國庫如果充盈，則建築費之撥充，商路之補助，皆當以國庫是賴。惟吾國政府稅收有限，度支告匱，官力實有不逮。即如在各路統計，雖有鉅數之國家投資，實非國庫支出之全數，乃路利之酌盈濟虛而已。提撥各路營業之餘利，建築最重要之幹線，如粵漢川漢，亦屬應急之策。惟國有路線既短，營業亦未發達，欲籌撥大宗款項，恐未可能。是故將來築路之主要資本，當以外款及商股是賴。欲招集商股，非先有確實之投資擔保不可。至外款條件嚴苛，款既必用於指定之路線，債權者並索承築及管理之權，利益偏於一方。此後應提倡中外共同投資利益均沾之辦法，於外款中，加入華資，享受同一之權利，政府保留選線定價購料管理等權利，惟將稽核大權，給與債權者，是乃最有力之論。然此項計畫之能否施行，當視吾國政府之信用，投資之擔保而定。

(二) 獎勵航業 水運在交通上有大利益：(1) 運輸成本較廉，(2) 便利鐵路未能通達之區

，(3)補助鐵路。吾國可航行之河道甚多，沿海航線亦長。若能發達河海航業，不特便利東西南北之交通，又可鞏固海防。今日大江沿海航線，半屬外人，海洋航線，乃竟無之。本國商輪，創設本早，惟以辦理未善，營業衰敗，致不能與外輪競爭。補救方法，自以修改已訂外交條約取締外人，在內河及領海之航權爲最要，再由政府獎勵本國公司，多闢航線，增添輪船，監督其管理及營業，使航業發達。最後極望各商輪公司均能捐除成見，同心合作，整頓管理，改良運輸，不特可駕外輪而上之，且於外輪失去河海航權，或因他種原因不能航行時，(例如歐戰時水運缺乏，或如現時排擠外輪)尙能維持各航線，使人民不至感有水運缺乏之困苦。

(三)裁兵修道濬河。吾國昔日交通，除陸車水舟外，尙有驛道驛站，今日各省官道，多沿舊有之驛路，每年由地方官招集民夫，酌量修葺，徒以無恆久之經費，終不可久，且無專任之官吏，則民間毀損侵占之事亦多，若能大修省道國道，利用驛路以爲基礎，至鐵路遍設時，卽爲聯貫之補助。修築國道，需資較低，又無外交糾葛，辦理自然較易。又各省河道年久失修，亦亟應疏濬。至修道濬河籌款之道，或由民間合出人力，或徵地租，或以工代賑(如民九北方水災後，華洋義賑會以工代賑修道鑿井，成效頗著)，均屬可能。然最有力之時論，當以化兵爲工。將兵匪歸納於交通事業，疏濬河道，修築道路，其有裨益於國家，不言可知。

(四)收回條約上或外交文書上之不平等待別交通權利。吾國交通事業之外交上阻礙亦多矣，如

外人承辦各項交通事業借款優先權也，外人自辦鐵路也，外人在內河及領海之航權也，無一不損我主權，阻我交通之發展。試先略述過去現在之事實，再述補救之方法。

(1) 外人承辦各項交通之借款優先權 吾國創辦鐵路之初，本無一定計畫，以外交失敗之故，不得已枝枝節節以爲應付，應甲國之求，則施一線於東，應乙國之求，又施一線於西。外人之要求自辦或借款承辦之路線，或根據於條約，或外交文書之訂定，或出於脅誘，或出於本國政府假築路籌款之計畫，有築路之名，無築路之實，特許人以借款優先權，遂使我國領土咸爲外國所支配，而我亦甘自爲成案所束縛，動輒得咎，無法自拔。自歐戰後，各國打破在華原有之勢力範圍，共同投資於交通及實業之說乃盛，而新銀行團因之產生。及華府會議，開放門戶機會均等之主義始得確立。新銀行團一面羅致各國資本家加入，一面聲稱於中國內政未完全解決以前，拒絕投資。實則吾國以新銀行團壟斷投資，利害難言，未肯予以承認，故迄今毫無發展。他若電話，無線電報，海底電線，航空，河道（如運河），均已與外國訂定借款合同，讓給借款國承築或監督之權。上列各項借款甚多係近年之事，外人之窺覷我國之交通事業，固可恨，而我政府自無一定之計畫，不顧將來之束縛，擅訂各種合同，更屬可恨。無線電報，先由海軍部與日人訂一專賣合同，嗣交通部又與美人另訂借款合同，致彼此發生爭執，該項交通因之停頓，現尚未解決，此乃最近之例證也。

(2) 外人自辦鐵路

甲午戰後，各國強據要區，自辦鐵路，郵政，電報。電政收回較早，郵政至華府會議後方收回，（民國十二年一月）。至外人自辦鐵路築成通車者，僅俄之中東，德之膠濟，法之滇越，日之南滿，餘則或已廢約，或外人尚未實行建築。中東自歐戰俄亂後，即由我國管理，贖路辦法，由中俄會議決定。膠濟於民國三年被日人佔據，方於華會後收回辦理（民國十二年一月）。故今日之外人鐵路，僅日之南滿及法之滇越而已。南滿本屬中東路之南枝，根據日俄戰後樸資茅斯條約，讓渡於日，並與我國結滿洲善後條約，承認俄國之讓與一切權利。南滿路之安東至奉天線，本日俄戰時之軍用鐵路，亦承認其改為營業路線，售與中國，以十五年為期，民國四年日本提出二十一條要求後而復改。南滿路為日人在滿蒙特權之保障，滿洲市場經濟，既為所奪，而國防軍事，乃更無幸。法人滇越路之於西南各省，關鍵亦復如是，均急應收回，以保國土國權。

(3) 外人在內河及領海之航權

吾國自鴉片戰後，領海主權遂即喪失，任外國軍艦商船之出入。繼而國內江河，亦喪失自主權。光緒二十四年（一八九八）總理衙署頒佈航船條例，凡外國船隻會呈報註冊者，得與本國船隻在內河享受同一之權利。結果今日在沿海大江航線，半屬外人，且各海關由外人經理，本國船舶之出入，亦受其監督，中間利弊，可想而知。

(4) 外人租借商港

航業與商港相輔而行，欲發展航業，必有良善之商港。吾國沿江海各商港，均