

A stylized sunburst or starburst graphic in white and yellow, radiating from the top center of the page. The rays are of varying lengths and thicknesses, creating a dynamic, energetic feel. The graphic is set against a dark blue background.

實業計畫輯要

例言

一 本書乃以中山先生實業計畫所述各種事業，取其要者，擇其精要，以爲分析的研究，故名輯要。

一 本書乃以朱，廖，林，馬四家合譯本爲根據，又以中山先生英文原本爲參照，故間有數處，與合譯本稍有出入。

一 合譯本對於論鐵路機關車客貨車之製造，將末二節遺漏未譯，惟編者則認其尙屬重要，故特補敘於本書中。

一 本書有數處，因中山先生在民生主義中所發揮者，較實業計畫爲詳盡，故亦引之，以便讀者可得一種更明確之觀念。

一 編者所加附之語，其前多加有「按」字，以便讀者易於辨別。

一 本書編輯時間匆促，深恐有錯誤之處，遠望海內人士加以匡正，無任歡迎。

目次

緒論	一
鐵路	五
治河	四八
修浚現有運河及開鑿新運河	七〇
大道	七七
電信	七九
商港	八〇
鐵路中心及終點	一〇一
移民	一〇三
灌溉	一〇五

造林·····	一〇六
水力之發展·····	一〇七
礦冶業·····	一〇九
水泥業·····	一一四
鐵路機關車客貨車製造業·····	一一五
造船業·····	一一七
糧食業·····	一一九
衣服業·····	一二三
居室業·····	一二七
行動業·····	一三一
印刷業·····	一三二

實業計畫輯要

緒論

中山先生於歐戰甫元之夕，乃始作國際共同發展中國實業之研究。先生對此問題曾用英文寫成一書，書名國際共同發展中國（The International Development of China）。後先生命朱執信，廖仲愷，林雲陔，馬君武四先生將此書譯成中文，名曰實業計畫，而與孫文學說，民權初步合訂一書，總名建國方略。

實業計畫乃先生欲改良民生之具體計畫。先生以爲此種計畫實現，則非惟中國人民之物質幸福增加，且可防止將來世界之大戰爭。故先生此書實爲由民生主義而達到世界主義之嚮石也。

先生以爲中國實業不振，乃由於生產方法之窳陋。先生謂中國今日尙爲手工生產，故改用

機器乃爲當務之急。先生又鑒於歐戰中，交戰國政府將許多重要生產機關，收爲國有而使之統一之成績卓著，故又主張中國今日殊有二者同時並舉之必要。

惟先生並未主張所有一切生產機關，均歸國有。先生謂一國之生產，應有私人企業與國家經營之分；凡事物之可由私人經營，或以由私人經營爲合宜者，則應任私人爲之，其不能任私人爲之，或有獨占性者，應由國家經營之。

先生鑒於國內資本人材二者俱缺，以爲欲實現宏大計畫之建設，非有外資之吸集及外人之熟練，而有組織才能者之雇用不可。先生謂因此產生之財產，乃屬國有，而爲全國人民利益計以經理之；在本利未償清以前，則事業之進行，應由此受雇之外人任經營監督之責，而以教授訓練中國佐役，俾能將來繼承其乏，爲此受雇外人之必盡義務之一條件；迨一旦外債償清，則政府對於所雇之外人，自可隨意用捨矣。

先生以爲此次歐戰之遠因，乃各商業國之爭市場。在戰爭中，各交戰國民，乃至中立國民，日夕縮減其生活所需至極度，而從事於戰爭用品之製造。一旦大戰告終，則此種新式工業亦須隨

之而停止，所投之資本，乃亦等於虛擲。大戰最後之一年中，各國戰費每日共需美金二萬四千萬元。此中以極儉計之，必有一半費於戰爭用品。此已當美金一萬二千萬元矣。設使各交戰國民，經過再造，並恢復其戰前生活所需。今以此項生活費爲六千萬，是此諸國之貿易額，仍縮少六千萬。夫一日爲六千萬，則一年爲二百一十九萬萬元。額易縮少如是之鉅，自非籌一種補救之策不可。先生謂，吾人爲中外互利起見，故特定一種國際共同發展中國實業計畫，如能循斯而行，則凡諸製造戰爭用品之機器，一一可變成製造種種開發中國地中富源之工具，而使中國成爲世界最大之市場。即使不能全恢復此一年二百一十九萬萬元之縮少差額，亦必能恢復其大半而無疑。

先生謂，威爾遜總統以國際聯盟，防止將來之武力戰爭，今吾人更欲以國際共助中國之發展，杜絕將來之貿易戰爭。戰爭最大之因子既已根本鏟除，則人類博愛之情益加鞏固，而國際聯盟之基礎亦可穩如泰山矣。

先生最後又謂，欲其計畫舉行之可順利無阻，須依次述之三步而進：

(一) 投資之各政府，務須共同行動，統一政策，組成一國際團，用其戰爭時曾任組織管理等人材，及種種熟練之技師，令其設計有統系，用物有準度，以免浪費，以便工作。

(二) 必須設法得中國人民之信仰，使其熱心匡助此舉。設使上述兩層，已經辦到，則

(三) 與中國政府，開正式會議，締結於兩方最得宜，於中國人民最歡迎之最後契約。

先生此書，用英文發表後，世界之政治家，雖有贊成其說者，無如各國人民，久苦戰爭，朝聞和議，夕則解志，立欲恢復戰前原狀。不獨戰地兵員，陸續解散，而後路工廠，亦同時休息。是以先生欲保留其戰時工業以爲中國效勞之計畫遂成畫餅。就中國言，固失一速進之良機，而就各國言，則皆陷於經濟恐慌不可自拔之地位，其所受之痛苦，較之戰時尤甚，此非僅中國之不幸，抑亦全世界之不幸也。

鐵路

中山先生之鐵路計畫，乃擬於十年內，築成鐵路十萬哩，其路線之分配，則分爲七系統。

- | | | |
|---|----------|-------------|
| 一 | 西北鐵路系統 | 共計約長七千哩 |
| 二 | 西南鐵路系統 | 共計約長六千七百哩 |
| 三 | 中央鐵路系統 | 共計約長一萬六千六百哩 |
| 四 | 東南鐵路系統 | 共計約長九千哩 |
| 五 | 東北鐵路系統 | 共計約長九千哩 |
| 六 | 擴張西北鐵路系統 | 共計約長一萬六千哩 |
| 七 | 高原鐵路系統 | 共計約長一萬二千哩 |

以上七鐵路系統，約共長七萬六千哩。因有多數幹線，當設雙軌，故合計之至少當有十萬哩也。

西北鐵路系統

本鐵路系統實居支配世界之重要位置。歐亞鐵路系統將以此爲主幹，而與中歐兩陸人口之中心聯絡。由太平洋岸前往歐洲者，以經此線爲最近。而由伊犂發出之支線，將與未來之印度歐洲線路（即與行經報達 Bagdad 達馬加斯 Damascus 及海樓府 Cairo者）聯絡成一連鎖，而由吾人計畫中之北方大港，以直達非洲南端之好望角城 Capetown。總觀世界之位置無有較此爲重要者矣。

中山先生以爲本系統所經地方，較諸本部十八行省尤爲廣濶；現以交通運輸機關缺乏之故，豐富地域，委爲荒壤，而沿海沿江煙戶稠密省分，麇聚之貧民，無所操作，其棄自然之惠澤，而耗人力於無爲者，果何如乎？倘有鐵路與此等地方相通，則稠密省區無業之游民，可資以開發此等富足之地，此不僅有利於中國，且有惠世界之商業於無窮，故本鐵路系統，由政治上經濟上言之，皆於中國今日爲必要而刻不容緩者也。

世人以爲於此種荒僻無人之境，敷設鐵路，其理由在政治上或軍事上言之，尙能成立，在經

濟上言之，則不能成立；中山先生以爲此等見解，殊屬非是。蓋鐵路之兩端人口俱多者，彼此經濟情況大致彷彿；一方人口至多，他方人口至少者，則彼此經濟情況相差甚遠。在兩端皆人口至多者，舍特種物產，此方仰賴彼方之供給而外，兩處居民，大都生活於自足經濟情況之中，而彼此之需要，供給不大，貿遷交易，不得鉅利。至於一方人口多，而他方人口少者，彼此經濟情況大相逕庭，新開土地，從事勞働之人民，除富有糧食及原料品以待人口多所需求而外，一切貨物皆賴他方之繁盛區域供給，故兩方貿易，必臻興盛。不特此也，築於兩端皆人口至多之鐵路，對於人民之多數，無大影響，所受益者，惟少數富戶及商人而已；其在一方人口多，而他方人口少者，每築鐵路一哩，開始輸運，人口多處之衆，必隨之而合羣移住於新地。是則本鐵路系統建築之始，將充其量以載行客也。先生又謂，吾人於此，可以京漢京奉二鐵路爲比較。京漢路線長八百餘哩，由北京直達漢口，鐵路兩端之所包括，皆戶集人稠之所。京奉路線長六百哩，由人口多處之京津開赴人口少處之滿洲。然而以言贏利，則京漢雖有收益，終不若京奉所得之大，而每年可以超過京漢三四百萬元之多也。

本鐵路系統一方聯接北方大港以通吾國沿海沿江戶口至多之省分，他方聯接大遼中國本部之饒富未開之地，而現存之京漢津浦兩路，又可爲此港暨多倫路線之給養，故實爲一種最有利之計畫。構成本鐵路系統之路線如次：

天 北方大港多倫線

地 多倫漢河線

玄 多倫克魯倫中俄邊境線

黃 多倫迪化線

宇 迪化伊犁線

宙 迪化于闐線

洪 多迪甲站線

荒 多迪乙站線

日 多迪丙站線

天 北方大港多倫線

自北方大港起，北行經樂亭至永平，轉西北而入熱河於承德。

更前進，乃入察哈爾境而至多倫諾爾（簡稱多倫），長約三百哩。經始之初，即築雙軌，以海港爲出發點，以多倫爲進展西北之門戶，以吸收廣漠平原之物產。

地 多倫漠河線

自多倫起，北行經巴彥呼都克，泰穆蘇馬等地，踰外蒙之極東尖角，

而入黑龍江境，更前進，乃經呼倫等處而至漠河，長約八百哩。

玄 多倫克魯倫中俄邊境線

自多倫起，向北偏西北行，經歙布庫列等地而入外蒙

境，更向北偏西行而至克魯倫，於此轉北，乃至中俄邊境，以與赤塔（Chita）附近之西伯利亞線相接，長約六百哩。

黃 多倫迪化線

自多倫起，西行，沿沙漠北境，以至國境西端之迪化城，長約一千六

百哩。中間經過格合，三音達賴，恩京，郭里得果勒，夏什溫等地。

字 迪化伊犁線

自迪化起，西北行，至綏來又轉正西，至三台又轉西南，而達伊犁，長

約四百哩。

宙 迪化于闐線

自迪化起，東南行，即用黃線而至吐魯番，由此分線轉西南而至焉

耆，又經庫爾勒，輪台，庫車等處而至阿克蘇，於此南行，至巴楚，乃轉西，至喀什噶爾，於此轉東南，經莎車，和闐而至于闐。長約一千二百哩。

洪 多迪甲站線

於多倫迪化間幹線，開出一支線，由甲站出發，西北行，經庫倫以至

恰克圖。長約三百五十哩。

荒 多迪乙站線

自多迪幹線乙站出發，經烏里雅蘇台，傾北偏西北走，以至邊境。長

約六百哩。

日 多迪丙站線

自多迪幹線丙站出發，西北走，經科布多，以達邊境。長約四百哩。

以上各線，共計約長七千哩。

西南鐵路系統

中國西南部所包括之省分，爲四川，雲南，廣西，貴州，及廣東，湖南之一部。此區面積有六十萬

方里，人口過一萬萬。如敷設鐵路以與廣州聯絡，則非僅此吾人計畫中之南方大港易於興盛，而所有沿線之豐富農礦產之開發，廣漠荒地之墾殖均易矣。

此區域除廣州及成都平原各有三四千方哩之面積外，其餘地方，總是山多陸少，且有許多地方，非鑿隧道開山路不可，故本鐵路系統之里程，雖與西北鐵路系統彷彿，而每哩平均所費，須在彼系統兩倍以上。但本區域產煤，石油，煤氣，鐵，錳，鎢，銅，及其他重要金屬頗富，荒地又極多，已開之地，價值亦廉，將來市街用地礦地，豫由政府收用，然後開始建築鐵路，則所投之資，不問多至若干，總可保其償還本息而有餘也。本鐵路系統之路線如次：

天

廣州重慶線經由湖南

地

廣州重慶線經由湖南貴州

玄

廣州成都線經由桂林瀘州

黃

廣州成都線經由梧州欽府

宇

廣州雲南大理騰越線

宙 廣州思茅線

洪 廣州欽州線

天 廣州重慶線經由湖南 自廣州起，北行，用粵漢線至連江與北江會流之處，乃分路轉西北，而入湖南於道州，再由此轉北，至永州，寶慶，乃轉西北，經新化，辰州，而入四川於酉陽，由此西行，至南川，又轉西北，而至重慶。長約九百哩。

地 廣州重慶線經由湖南 貴州 自廣州至道州，即用天線，自道州向西北踰廣西東北突出一段，再入湖南於步城，更前行，經靖州而入貴州於清江，更進至遵義，乃直趨綦江，以達重慶。此線自道州起至重慶止，長五百五十哩。

玄 廣州成都線經由桂林 瀘州 自廣州起，西行，更西北行，經三水，四會，廣寧，懷集，而入廣西於賀縣，更進至平樂，轉北至桂林，又轉西北入貴州境於古州，更進經八寨，平越，仁懷，赤水，而入四川於納溪，更進至瀘州經隆昌，內江，資州，簡州，而至成都。長約一千哩。

黃 廣州成都線經由梧州與敘府 自玄線之三水起，西行經肇慶，德慶，而入廣西於

梧州，更進至大湟，乃轉西北經象州，慶遠，思恩而入貴州於獨山，更前行，經都勻，平越，貴陽，黔西，大定，畢節，而入雲南於鎮雄，由此轉北乃入四川於敘府，更循岷江而上，至嘉定，渡江而至成都。長約一千二百哩。

字 廣州雲南大理騰越線 自廣州至大湟一段，約三百餘哩，可用黃線自大湟江口分支西行，經武宣至遷江，轉西北，進至東蘭，更轉西，踰貴州之西南隅，而入雲南於羅平，再西行，經楚雄以至大理，由此乃折而西南，至永昌，遂達騰越，終而爲緬甸界。將來與緬甸鐵路之仰光八一線（Rangoon Bhamo line）相接，則中印之交通，可得一捷徑。此線自大湟至騰越邊界，長約一千哩。自東蘭起，應築一長約四百哩之支線，西北行，經雲南之昭通而入四川境，以至寧遠，於是則昭通寧遠間產銅區域之交通，遂以便利。

宙 廣州思茅線 自廣州起，西行，經佛山，太平墟，高明，新興，羅定而入廣西於容縣，更進至貴縣，南寧，百色而入雲南境，更進至阿迷，乃轉西南，經臨安，石屏，他郎，普洱，而至思茅。長約一千一百哩。