

中國鐵路問題

陳 暉 著

生活·讀書·新知三聯書店出版

中國鐵路問題

陳 暉 著

生活·讀書·新知
三聯書店

中國鐵路問題

陳 暉 著

生活·讀書·新知三聯書店出版

(北京東總布胡同十號)

北京市書刊出版業營業許可証出字第56號

北京新華印刷廠印刷 新華書店發行

書號：1167·850×1168 1/32·4印張·3插頁·100,000字

一九五五年十月第一版

一九五五年十月北京第一次印刷

印數：1—2,500 定價：(6)0.47元

重印“中國鐵路問題”序

“中國鐵路問題”是亡友陳暉在一九三六年寫的。

鐵路是帝國主義者侵略中國一個重要的工具。爲了推銷它們過剩的商品，爲了控制中國的原料產地和投資市場，更主要的是爲了操縱中國的軍事和政治，帝國主義者都是把攫奪鐵路作爲它們侵略中國，劃分勢力範圍重要的一環。特別是自一八九五年以後，歐美資本主義正在過渡到帝國主義階段，對中國要求設廠，分割殖民市場，對於中國鐵路路權進行瘋狂掠奪，這在促進中國殖民地化的過程中起了重要的作用。

本書出版於一九三六年，書中以豐富的材料論證帝國主義瓜分中國鐵路路權和掠取鐵路利益的罪惡活動，從新的科學觀點來分析中國的鐵路問題，特別是揭發了美帝國主義攫取東北鐵路權和倡議中國鐵路中立化的陰謀，銳利而且正確，不同於過去一般有關中國鐵路問題的著作。在對鐵路外債的分析中，作者指出了帝國主義資本輸出旨在掠取超額利潤的規律，因而得出了“落後國家要爭取鐵路交通健全的發展的前途，必然地要採取民族革命的路綫”（第八七頁）的正確結論。這在當時，曾起了進步作用。

但作者對中國鐵路問題的某些認識由於時代的局限性，是有很大的缺點的。作者在結論（第五章）中歸納過去中國鐵路創建與發展過程的特質爲三點，即“甲、中國鐵路是在新舊勢力的鬥爭中出現的，是新勢力對於舊勢力的微小勝利；乙、中國鐵路是在國資與外資的對抗中生長的，一直到現在是外資的勝利，國資早已屈服於外資的威力底下，而投到外資的懷裏去；丙、帝國

主義者之以暴力直接劫奪中國的鐵路，使中國鐵路的建設問題，變成中國民族生死存亡的問題。”這裏，作者一方面對於中國的所謂“新勢力”缺乏本質的認識，特別是對於李鴻章之流的所謂“洋務派”給以過高的不正確的評價。事實上，這種洋務派是與帝國主義封建勢力密切勾結，它們的買辦性封建性十分濃厚的，“築路派”與滿清純封建的政治集團守舊派的差別是程度上的而不是本質上的。在實質上，它們都是為帝國主義服務的官僚集團，當聯合起來壓迫中國人民的時候，洋務派與頑固派的利益更是完全合作一致的。作者由於對洋務派的本質認識不清，以致對李鴻章、盛宣懷等之倡建鐵路，採取無保留的贊許態度，甚至於說李鴻章的主張為“先驅的意見”、“對於建築鐵路可以鞏固國防的議論，至為透徹，”（二二頁）認為“本來中國創辦鐵路的內在因素，純粹在於鞏固國防，”（二四頁）這些觀點都是不正確的。事實上李鴻章之創辦鐵路和他創辦北洋海軍一樣，是在封建統治者內部鬥爭和帝國主義者的支持下進行的。這種“新勢力”並不完全代表中國新興的民族資本，它同時亦有利於帝國主義的侵略和滿清皇朝的封建統治。

另一方面作者又強調了鐵路問題已“變成中國民族生存死亡的問題”，這就成了一種“鐵路救國論者”，這是不恰當的。鐵路問題僅僅是中國經濟建設中的一個部分，一個環節；它不可能離開中國的民族解放而單獨解決。在中國沒有推翻三大敵人的統治以前，鐵路問題的完全解決是不可能的，即令路權完全收回，也不可能發展中國國民經濟，即不可能真正為中國人民服務。作者沒有把鐵路問題的重要性擺在適當的位置，這也是不正確的。

其次，帝國主義對中國鐵路權的瓜分共有三次高潮。第一次是一八九八年前後滿清政府時期，第二次是第一次世界大戰前後北洋軍閥時期。這兩次作者都已述及。第三次是起於一九三四年至抗日戰爭勝利以後的國民黨統治時期，後一時期的特

徵一方面是國民黨之主動的出賣路權，另一方面是官僚資本與帝國主義資本的密切勾結，即採取由中國銀行、中國建築銀公司等與外國資本“合作”或替外國資本保本保息等方式。本書出版於一九三六年，對這一時期的路權出賣自然不能全部包括。但是，作為國民黨出賣路權之始的與法西斯德國“合作”的奧托華爾夫借款，以及玉萍鐵路借款、中英庚款借款等，這時都已成立，作者在本書中也提到，但對它們的性質未加分析。為了便利於帝國主義投資，在此以前，國民黨曾採取了一系列的措施，即整理鐵路外債，提高債票的市價，積極償付外債本息等。對這些措施，作者都加以贊許，如稱“幸逢國內政局稍為安定，鐵道當軸為挽救此種危機，並企圖舉借新築路外債……一面力圖整頓……一面分別向債權公司談判……現此兩種計劃已行之頗有成效。”（八七——八八頁）“鐵道當軸整理外債的成績已如上述，國內外輿論多交聲讚揚”（九一頁）。這種觀點顯然也是不正確的。

第三，由於作者強調了帝國主義“暴力”干涉，忽視了外債的實質，所以對於鐵路外債基本上仍主張加以利用，只是在條款、利息、担保等方面提出了五點意見（九二——九四頁），並提出了借用外債而不喪失主權的三種新方式（即材料借款、中外共同借款、包工借款，見該書一九三六年上海新知書店版第三章第五節）。事實上，國民黨時期的鐵路外債基本上都是這三種形式，而其利權的損失並不下於滿清皇朝。作者不了解帝國主義的資本侵略無論採取什麼形式，在本質上都是一樣的。

本書雖然有上述嚴重的缺點以及其他文字上的缺點，但就當時說，還有它進步的意義，在今天來看，其中的一些資料，也有其歷史的參考價值。

這一次三聯書店重印這本書（除第三章第五節和第五章刪去外），是值得我們歡迎的。

最後，我願意借此機會介紹一下作者的生平。

作者是一個新加坡的華僑，曾在上海中國公學讀書，“九一

八”時參加過當時的救國運動，一九三二年“一二八”事變發生，行李被燬。此時適他的家庭亦受世界經濟恐慌影響而中落，經濟來源中斷，經吳晗同志介紹他來北京，進入當時的北平社會調查所做資料工作。陳君肯鑽研問題，善於利用業餘時間做研究工作。後改入交通大學研究室，本書即為他在交大工作時的成績。一九三八年我在廣西大學主辦經濟研究室時，曾約陳君幫忙，工作一年，寫有“廣西交通問題”一書，在上海商務印書館出版。抗戰時期他參加了廣西銀行工作，桂林淪陷後與我一同流亡在桂東南。一九四五年抗日戰爭勝利後，他去廣州，不幸因病於一九四六年去世。陳君勤勉好學，是一個有為的青年，設不是在國民黨反動統治下顛沛流離，我相信他是不会那麼早去世的。他如果活到今天，一定可以為人民做出更多的貢獻。

謹誌數語，以示我對亡友的悼念。

千家駒

一九五五年六月

自序

中國鐵路已有五十餘年的歷史，路綫分佈於南北二十餘省市，在中國政治經濟生活的變革過程中，佔着極重要的地位。就其本身而言，路綫延長達一萬七千餘公里，資產資金達十餘萬元，從業人員達十餘萬衆，實爲國內最龐大的企業部門。就其對外的關係而言，舉凡國家的內政外交，社會經濟文化各方面，莫不受其深鉅的影響。因此，中國鐵路內部的機構，其發展的性質，其所發揮的作用，實具有極堪研究的價值與意義。近年來中國的社會政治經濟生活，已進展到了危機的最高峯，中國社會經濟究竟是什麼性質，遂成爲迫切待決的現實問題。而鐵路經濟既構成中國國民經濟中的重要部分，對於它的實質的暴露，自有助於中國社會經濟性質的解答。著者就是本着此種動機來寫這本書的。如果對於中國的出路問題，能有些微的貢獻，這種勞作就不算浪費了。不過因一者著者學力有限，二者迫於時日，訛略之處，自屬難免，尚祈海內賢達不吝賜教，使有機會再版時得以改正，不勝盼禱。

一九三六年十月十日

目 次

重印“中國鐵路問題”序

自序

第一章 中國鐵路發展的特質及当前的危机	9
第二章 中國鐵路的殖民地化	21
第一節 中國鐵路建設的起源	21
第二節 所謂鐵路利權掠奪戰時期	25
第三節 東三省鐵路中立化的紛爭	31
第四節 日本帝國主義者的乘機劫掠	40
第五節 中國鐵路國際共管的爭議	45
第六節 東北鐵路的淪亡與華北鐵路的危机	49
第三章 外資怎樣瓜分中國鐵路	56
第一節 外人直接投資鐵路	56
第二節 外人間接投資鐵路	64
第三節 外資怎樣支配國有鐵路	78
第四節 國有鐵路整理外債問題的批判	87
第四章 中國鐵路與國民經濟	95
第一節 中國鐵路運價制度的考察	95
第二節 國有鐵路業務的竄敗	105
第三節 中國鐵路的促進國民經濟殖民地化	116
附錄一	122
附錄二	126

第一章 中國鐵路發展的特質及 当前的危机

在这資本主義經濟發展到爛熟的二十世紀中，鐵路建設在多數的國家中早已成爲过去的問題；而且由於內河沿海航運的發展，公路網的四通八達，和各國政府不惜以鉅資獎勵空運的結果，鐵路本身反受到不利競爭的压迫，而致各先進國鐵路的營業比率过高，一部分且每年在虧蝕的狀態中。如美國鐵路的營業比率通常在百分之七十以上，最高時竟達百分之九十四，如此盈利就無幾了。據最近著“美國交通問題”一書的摩爾頓的估計，美國現在因營業虧折應廢棄的路綫總共達七万三千三百餘英里，得到政府的批准而实行撤毀的已達八千七百七十二英里。^①最足發人深省的是美國这部分已撤毀的路綫，僅佔其本國總延長量的百分之三強，而與我國鐵路的總延長量則相當。中國鐵路建設特殊的落後性，可由下面的數字覘之。如以鐵路與土地面積相較，密度最高者爲英國，計每千平方公里面積，有鐵路約一百二十六公里；與人口相較，密度最高者爲美國，計每一万人口，有鐵路約三十四公里；就全世界的總平均數說來，則前者爲十公里，後者爲六·七公里；我國鐵路密度最低，只有一·三六公里與〇·三二公里，其延長之絕對數連東北四省失地計算在內，也不过一万五千餘公里，比美國任何一條幹綫里數爲低。

近年來中國鐵路建設雖有突飛猛進之勢，所增加的路綫亦不过三千公里左右；^②而且鑒於東北四省的被暴力割據，華北危

① Moulton and Associates: "The American Transportation Problem".

各國鐵路長度与土地面積及人口之比較③

(1929 年)

國 名	延 長	每千平方公里 之鐵路長度	每万人口之 鐵路長度
英國(愛爾蘭在內)	39,291	126.0	8.1
德國	58,619	125.0	9.3
法國	53,561	97.0	12.0
意大利	21,000	68.0	5.1
美國(阿拉斯加在內)	402,859	43.0	33.9
日本④	25,324	37.0	2.9
苏联	77,035	4.0	5.4
中國⑤	15,232	1.4	.3
歐洲合計	408,504	19.0	8.0
南北美洲合計	606,204	14.0	25.2
亞洲合計	125,924	5.0	1.3
非洲合計	68,313	3.0	5.8
澳洲合計	49,434	6.0	63.9
總 計	1,258,279	10.0	6.7

机的急迫，中國政府实际所能控制的鐵路，比早年还要減縮得多。我們知道中國自第一條建築成功的津沽鐵路計算起，⑥亦已有五十年的歷史。在此十九世紀末葉至二十世紀的今日正是世

② 參見本書附錄一：中國鐵路總延長里數表。

③ 本表係根據日本昭和七年三月鐵道省運輸局刊行的(一九三〇年世界各國鐵道統計)重製的。

④ 本欄數字包括日本在朝鮮台灣關東州所築的鐵路在內。

⑤ 本國數字係自製的，詳表見拙著“中國鐵路的過去与今後”，第17—18頁(“東方雜誌”第32卷第17号或“支那時報”第23卷第5期)。

⑥ 中國第一條築成的鐵路，最遠可追溯至一八六五年英商杜蘭德在北平宣武門外造的長一里許的小鐵路，旋即被迫撤毀。第二次築成之滄滬鐵路，亦遭同一的命運。僅有此條津沽鐵路保存並發展為今日的北寧鐵路(見“交通史路政編”，第1冊，第1—11頁)。

界交通發展最爲神速的時期，許多資本主義後進國以至殖民地，都遠在歐戰前即完成了他們鐵路網的建設，我們老大的中國怎麼偏偏這般落後，其原因何在呢？關心中國鐵路建設的學者說這是由於鉅額建築資金的難籌。此爲本問題的表面現象，係屬一種浮面的粗淺的解釋，蓋不論任何一個最富庶的國家，其開始必經過貧窮的階段，以爲歐戰與長年革命所破毀的蘇聯，在短的十餘年的期間，尚能自力建設爲現代式的國家，中國鐵路建設的落後性，豈能以資本貧乏來解釋得通？互中國鐵路建設的全史，自始即爲帝國主義者資本勢力所支配，民國以後，復不斷遭受軍閥混戰所破壞，此兩種惡勢力復常常相互爲用，宰制中國鐵路交通的命運。帝國主義者的覬覦中國鐵路利權，是具有歷史的必然性的，資本主義經濟的規律之一在於侵奪國外市場，而國外市場的擴大與深化，胥賴於該國交通發展的程度。資本主義經濟的最後階段之主要特徵，是資本向落後國家的輸出，在國外攫取超額利潤，支配落後國家的經濟生活，以至使該國政府也都成了他的附屬，從而更加擴展了他的商品市場。因此，蘇聯學者寬恩以爲財政資本家的資本輸出有代替了本國領域擴展的意義。^①這種斷語雖是正確的，但我們不要忽略帝國主義的資本輸出，也常常引起領土掠奪的鬥爭，更具体地說，這是帝國主義者掠奪落後國家的不同方式，或相互接替的各別階段。歐美帝國主義者對於中國鐵路投資的關懷的動機，最好還是徵引帝國主義代言人的話來解釋。菲爾納在其近著“遠東的交通”一書中說：“歐美的工業，都面對着開拓能够做他們生產品的新消費區域的迫切底需要，而能適合這種目的的國家是中國。”因此，“每個國家都願意來參與中國經濟開拓的事業。”“而使任何地域轉化爲殖民地的最有效的方法是建築鐵路，因爲鐵路可以使內地接近通商口岸，貿易由之而增進，新的消費與生產的領域也就形成了。正是

① 寬恩著，桂秋譯，“帝國主義經濟基礎的剖解”，第161頁。

基於這個理由，從十九世紀的後半期至世界大戰爆發的前夜，各國都熱心的來從事中國鐵路的建築事業。”又說：“不論在任何情形底下，對於中國的逐漸征服，是和這個國家中的新式交通的發展，保持着同一的步驟的。”^① 中國鐵路建設之可憐的發展，係為帝國主義者的勢力所迫成，從而導引外資的支配中國國民經濟生活，這是一種不可否認的事實。但同時我們不要眩惑於外資此種“進步”的作用，而忽視了他的破壞和阻礙的作用，蓋外資之內侵雖建設了現有的大多數路綫，然而中國鐵路建設之特殊的落後性，也正是由於外資的互相傾軋與壓迫國資而造成的。

我們知道帝國主義者的企圖掠奪中國鐵路利權的嘗試，是比中國鐵路建設的歷史還要久遠的。早在一八六四年時，英國斯蒂芬生即對華擬有一鐵路網草案，^② 其後他國接踵而起，紛紛派人來華考察，各擬具對華鐵路網計劃書，提供各該國政府參考，以為對華鐵路外交的材料根據。帝國主義者此種“別有用意”的對華鐵路網計劃，固然和中國民族的利益相背馳，而他們彼此間鐵路侵略路綫的衝突，亦是很嚴重的。如英國的揚子江鐵路系統，俄法比的南北縱橫幹綫計劃，日本的囊括滿蒙鐵路陰謀，和美國的國際共管路綫等等，有的偏重經濟的利益，有的偏重政治的利益，甚至專着眼於軍事的策略，彼此互相對抗着，而釀成或明或暗的鬥爭。此種抗爭在歐戰前曾使中國鐵路利權，迅速地被各國所瓜分；在歐戰後則使鐵路建設停頓，蓋此時外資之協調的企圖，僅做到掠奪路權兇鋒暫告緩和而已，新的投資則反告呆滯了。帝國主義者的阻礙中國鐵路建設的發展，是由下列兩種矛盾形成的：一方面帝國主義者本身的利益衝突未能解決以前，鐵路的實際投資是無法進行的，此種實例不勝枚舉，其最顯著的在歐戰前有新法和錦瓊二路的爭議，在歐戰期間有美國裕中公司所獲一千一百英里鐵路利權的爭議，在歐戰後有鐵路國際共管

① Fellner: "Communications in the Far East" P. 2; P. 111-112; P. 343.

② 參考 Mac Donald Stephenson: "Railways in China". 一書。

的爭議；另方面帝國主義者所獲的鐵路借款權或投資優先權，因上述緣由或他種因素，致未能實踐其權益，但當中國國資要求自辦時，他們必加以多方的阻撓，強指為破壞國際條約，務使中國鐵路好歹隸屬於外資利益底下發展，此種無理的外交壓迫，在前清光緒末年的民營鐵路運動時，已表現得淋漓盡致，最近各省鐵路的新建設，其有與所謂合同路綫重複或並行的，也常遭受獲得利權國的抗議。由這各方面具體的分析，我們當可見到一般外人和買辦學者之強調外資對於中國鐵路有極宏偉的建設之功，而忽視其破壞的矛盾作用，是如何的荒謬絕倫！總之，中國鐵路現有的可憐建設，固然係由於外資的內侵使然；而中國鐵路之特殊的落後性，也應由外資來解釋。這是一個矛盾的結論，然而一切的真理都是包含有矛盾性的，不理解此種矛盾的意義，就不能正確的把握外資與中國鐵路之關係的全面性。

現在我們再來考察外資的“進步”方面的作用，對於中國鐵路的發展上是具有怎樣的一種意義。帝國主義者資本之輸入中國鐵路中，是採取不同的兩種方式的，一為直接的投資，即以中外合辦的名義，直接佔有鐵路的建築經營權，如中東、南滿、膠濟、滇越、穆陵、天圖、金福、溪城等路即是；一為間接的投資，即在借款權掩飾下間接侵佔鐵路管理等項利權，如北寧、道清、廣九、京滬、滬杭甬、隴海、平漢、津浦、粵漢、吉長、吉敦、四洮、洮昂等路^①即是：這些直接間接由外資築成的路綫，全長共達一萬二千餘公里，即當全國鐵路總里數的四分之三以上。其餘不到四分之一的路綫，其初建時雖係全屬國資，現在亦積欠鉅額的日債，如平綏和潮汕等路，至於礦區專用鐵路，亦多數隨着礦權的旁落，而由外資參與。舉目縱觀芒芒神州，幾無一路不和外資發生關係，各路的實際運用狀況，遂亦不無為外資利益服役之嫌。

^① 東三省各路於九一八事變後，已全為日本帝國主義者所直接擁有，膠濟路則於歐戰後轉入日本政府之手，根據合同日方不費一錢擁有四千萬日元的借款權，並該路車務會計管理權。

其外人直接投資的鐵路，舉凡建築、管理、經營一切行政權，都操於帝國主義者政府的手裏，路政設施運用政策，概由其自由處理、我國絲毫不能過問，因此在和平時期，成為對華經濟侵略的大本營，在戰爭時期，成為對華軍事侵略的前衛，中國國民經濟固受压榨乾涸，中國國防組織也被破壞無餘。^①此種侵略精神表現得最露骨的當推南滿鐵路，它合法的或非法的握有礦山採掘權，工商業經營權，軍隊運輸權，貨物減稅權，鐵路附近的行政權，甚至擅築砲壘等等軍事設備。根據雷麥的估計，在一九三一年以前，滿鐵會社即握有三萬一千八百九十萬美元的資本，投下於鐵路本身的不過一萬三千八百三十萬美元，其餘一萬八千零六十萬美元都為經營他種事業之用，^②舉凡日本帝國主義者在東三省的鐵路、礦山、工商業以至文化侵略，無不以該路資本勢力為先鋒。南滿洲的經濟命脈，如鐵路、煤礦、鐵礦、石油、水電和進出口貿易等等，固然都握在該會社的手裏，就是該地軍事的決勝權，亦早為其所操縱，東三省的終被暴力佔領，正是該路長年經營的政策實現！這是外人直接投資中國鐵路的實際意義！其間接投資的鐵路，則性質頗為複雜，粗看常易為所迷惑，我們詳細比較全部合同的結果，當可發現其中一共通的特點：即這些鐵路名義上雖同屬國有，實際上常因供給資本國別的不同，外資所佔比額的不一，而形成各種特殊的系統。利權喪失最重的為道清、汴洛、京滬和北寧等路，債權公司握有大部管理、會計、用人等權限，中國政府僅保有監督稽核的空名，一切路政設施常賴外人的鼻息；且名義上雖是借債，實則仍含有直接投資的性質，蓋債權公司除獲得高率利息折扣和佣金之外，還有權分取十分之二的餘利，利權喪失最輕者應推津浦與粵漢二路，但合同仍規定總工程師須用外人充任，債款及行車收入須存放於債權公司，支出時須另單聲明緣由，如此其干預我國鐵路財政之權，

① 參見 Remer: "Foreign Investments in China" P.90; 拙著: "中國資源的開發與國人應注意之點", 第 81 頁("申報月刊"第 4 卷第 12 号)。