

交通
鐵道

部交通史編纂委員會出版

交通史路政編

第一冊

關廣麟署

序一

曩者余侍 總理每聞歎息於辛亥壬子以還竭心力於國是之爭不復能措注路政以爲利苟當興國果不亡終爲當務之急十餘年來禍亂相尋有摧殘而無建樹眷言先志恐遂蹉跎吾黨執政猥掌專部綜覈名實統籌兼顧而深慮之乃憬然有以知艱鉅之業非短淺所宜荷任積弊之叢生受病之悠久非旦夕所能爬梳也撫前策後可得論列有清同光之際朝野昏沉不知鐵路定爲何物究有何用有主張者輒蒙詆詆劉錫鴻出爲使臣而有三不可之疏王闔運號爲通儒而有兒戲之誚沈葆楨以封疆大吏至贖已成之路而毀而沉之湖人方絕塵而馳我則倒行逆施舉世騰笑以爲大奇是曰錮蔽此一時也其後明達稍稍通曉而才難財盡但可坐譚外債客卿展轉附麗若三十輻而共一轂既引狼以入室乃太阿之倒持遂以經濟復生交涉是曰凌亂此一時也在野之彥呼號搪撞集欺贖路蔚成風氣國有民有斷斷不已外人成約既終不可搖撼而於興造之本旨漫不復顧及探肉虎吻餘能幾何原自兩非初無一是是曰鹵莽此一時也造因旣多積重難反逮夫大盜移國政治陵夷遂爲戰利之品稱貸之門爭攫之藪

蓋自丙辰而後以言路政益南轅而北轍矣武人割據彼界此疆橫徵暴斂如恐不勝力已盡而誅求亟一己肥而一路哭又兵事每起首中其禍因地形之便利多沿綫而作戰利民之業乃以害民成既艱苦毀則須臾其尤烈者若北寧平漢津浦湘鄂創痕方新砲聲隨作補苴不遑興修奚自此內亂之患也不貸之國近世所難而飲酖止渴覆轍相繼則未有如我者五十年中無路不與外債作緣卽無路不爲外債所困其尤甚者喧賓奪主仰其鼻息僅得唾餘箸錄已詳無假羅縷以言乎內則無信不立久假不歸人皆視爲畏途而當局則以爲不涸之源路局乃更無迴旋之地曰暫時者遂將終古曰墊付者但成口語竭漁悉索如何不窮此經濟之難也至於實業不興則材料仰給於人教育不講則技術仰助於人此皆國計之所關而於路政爲尤切本末交喪其何能淑雖有大智無以善後其間膺斯職者觀所規畫非無精審雖爲瘡口敝舌之爭終自形格勢禁而止鑒此前車尤可深喟余自被命爲日至淺冀窰極之通爲邁往之計昭統馭之權綿薄所及夙夜維勤京滬管理事寄絕殊積非成是莫之何問則有管理合同之修改洋員之罷免膠濟歸我刼持猶深則有委員會之設湘鄂頻年屢陷絕境節流之

計豈曰得已則有洋總工程師之解約外人供職待遇差忒時復枝梧則有合同格式之規定以我路政外患之深茲之爭持何益毫髮凡以明權之自我而已至若軍運條例之頒行苛捐雜稅之掃除債務委員會之設立車輛之集中聯運之實行則存十一於千百知區區無補也視事之初過不自料而有全國路網四組之規十年二萬英里之圖時事艱危茫茫前路其果能略竟先人之志而不負國人之望也耶烏乎當夫建國之初政體始更人心思治值歐洲羣雄角力不遑東顧之時使袁氏不爲一己之謀知亟起直追之不可或緩而與吾黨共趨於一途何嘗不足以昭同軌之治時機坐負遂釀成擾攘之局其患綿歷而未知所屆國是未定而總理已憂勞以歿世矣迫惟疇曩甯獨致恨於路政也與

民國二十年五月

鐵道部部長孫 科

序二

曩昔吾國道路夙稱敗壞雖官設驛站六關四通然而行旅維艱運輸未便固不足以言路政也遜清同治之季歐美鐵路事業如日方升國人驟覩此陸上交通之新利器愕眙相向厥後官商合力兼集外資以次敷設歷五十年之經營而鐵路之利益溥時至今日稍有識者莫不知鐵路爲國防經濟及一切事業之命脉噫嘻盛已考鐵道之制防自南歐往在希臘之世卽有鑿石爲軌曳牛馬於其上者實爲鐵路之濫觴中世以還歐洲學者銳意闡發粗具雛形迨前世紀之初乃底於完成近百年來突飛猛進幾有一日千里之勢不僅德美英日諸國鐵路網早已密佈卽蕞爾小邦亦各致力於鐵路之開發緬想近世鐵道發皇之盛與其利澤之偉固非百年前人所夢見返觀吾國良有足令人深慨者迄今全國路綫僅達六千餘英里而累年受軍閥之割據與土匪之蹂躪補苴爲難遑言發展况環而伺者其鐵道已逼我境上或且入吾界中如南滿安奉中東滇越諸綫皆外人勢力所及尤爲國防經濟之致命傷吾人循覽數十年間鐵路事業之史跡懲前毖後可爲寒心本黨建國以發展實業開闢交通爲指歸而鐵路建設計劃

實總理畢生心力之所結晶無待贅言今統一告成人心厭亂吾黨政府方協力同心內圖建設之進行外謀國權之恢復意者全國鐵路計畫之實施期當不遠矧自鐵道部成立後職責既專前路彌宏今後中國產業剝復之機其在斯已茲編所記於國府成立前鐵道事業之進展凡關路政設施之內容組織章制規畫之遞嬗業務運輸財政之概況莫不縷析條分瞭如指掌而於涉及國權外交之犖犖大端尤再三致意洵吾國有鐵路以來之第一部信史他日總理之鐵路計劃次第完成則統一之障礙可除內地之富源盡闢國防上亦得所保障此實吾交通界同人所宜畢生黽勉以赴者也是爲序

民國二十年一月

交通部部長王伯羣

序三

策中國者必曰救貧曰振弱夫人而知之海通以還朝野上下莫不措注而每進益深終若不可揀且振者嘗爲之熟思遠慮以爲必有其可以揀且振之道與夫所以致此之由遺教昭垂範圍百世要其大歸非人民有知識不足以自存而教育爲知識之源實業爲教育之資交通又爲實業先路之導本末先後之際亦夫人而能言之矣頃以短淺摺拄艱鉅若以疲足而歷危坂鼓困極之思爲通盤之計乃始知非先揀路政之貧中國無由富非先振路政之弱中國無由強也救之振之道無他懲前之失勵後之圖而已我國自唐胥鐵路開通至今且五十載舉國有民有及屬外人者都八千二百六十八英里以我地大物博而人衆多才能及此以視美之二十六萬三千餘英里英之二萬三千餘英里固有椎輪大輅之殊卽比之日之一萬三千餘英里亦自有逕庭之別其本體已自弱矣而此僅有者旣無不爲外債所劫持殘餘所入復不能爲路局所有豆剖瓜分日積月累而歲不同卽觀此編所權輿而訖其所斷至經濟之喪失尙忍言乎路政之不共管而爲海關鹽務之續者非不幸也使有路以來路之入卽以爲路之用則何債不

償何時不可發展數十年來雖未必遽能遠步英美而能追踪日本要可斷言者也辛亥以還政變無端武人割據跨省連縣不可勝數其兵力之所能及卽路權之所自操朝夕而伐支節以求蹴踏虔劉略不顧惜百孔千瘡遂無完膚凜乎若朽索之馭六馬也殘毀所及固有不僅爲路政致憾者矣經濟如斯事權若此烏從而言救且振哉專部始立朝氣一新其所規畫未嘗不拳拳於癥結之所在國力微而國步艱卒不能行其十一也東北風雲彌漫而未知所究極而南滿鐵道會社爲其策源救國之道經緯萬端憂國之彥其尙知措施之所宜先也夫

民國二十年十一月

署鐵道部部长連聲海

序四

我國幅員逾三千四百萬方里人口達四萬萬蘊藏富厚豐沛自居然邊疆腹地衍沃千里多荒涼蕪寥之區民生蹇澀封殖不繁文化因之晚興是豈可盡歸咎於災患哉交通梗阻則教育實業皆無由振而路政尤居首要策中國者莫之或先也 總理遺教雖有十萬英里鐵路一百萬里公路之計畫羅列網綫指示周詳良以經濟之發展文化之溝通皆視路況振興與否爲其準衡我國之有鐵路淹執五十餘年之歷史其已完成路若北甯平漢等十六線長度不過七千餘英里民業及專用線祇四百英里其中又有以外資關係受縛於合同一部份尙爲客卿管理不無缺點年來復迭經軍事以致設備窳敗業務頹疲路況凋敝自難諱言公路則自驛站以還沿嬪至今類皆圯坎近各省雖時有興築補修爲數亦殊無多綜核所有各路與 總理計畫十不及一若以人口密度與鐵路里數爲比例在我國每十萬人口平均具有鐵路尙不及二英里不惟祇及加拿大二百三十分之一美國一百四十分之一卽較之暹羅印度且遠不如怵目傷心莫此爲甚專部之設所以爲根本之圖也今紀之以史闢爲專編所有沿革設施備舉

靡遺懲前毖後能不憬悚雖然肇啓微末皆由幾番經營而來是吾人維護已成
籌興將來自屬責無旁貸苟能殫精竭慮急起直追他年軌輪馳揚終有完成
總理計畫之一日則斯編之作豈止備參考供諮採而已路政前途庶有豸乎

民國二十年十一月

鐵道部政務次長錢宗澤

序五

交通之便利與國家文明之進化實有深切之關係我國古昔交通河流而外厥惟道路夏禹疏河隋煬濬運實開後世河流交通之始而道路交通國人忽視歷史以來無所謂路政者子輿氏謂山徑之蹊間介然用之而成路爲間不用則茅塞之太史公撰史記河渠著書而不紀道路二者可以知其概矣迄前清末季京奉蘆漢津浦滬甯等處先後建築鐵路洵堪爲我國交通史開一新紀元惟數十年來因種種關係未能從事發展以視列強之交通猶覺瞠乎其後也仰惟先總理具百折不回之精神創萬古不刊之偉論對於人生衣食住三要素外首先發明一行字並提倡我國內鐵道造成十萬英里誠以我國今日欲圖自強非振興實業不爲功而實業之振興須賴乎交通之便利國民政府定都南京鐵道特設專部卽此意也然所謂路政者又非獨鐵道已也凡公路足以便利人民之交通者胥屬路政範圍中範圍既廣政務自繁使非有一系統之記載萬緒千頭舉一漏百必不足以資政務之進行茲編之輯凡關於路政過去之沿革現在之建設及將來之計劃無不提綱挈領以簡馭繁俾後之從政於斯者開卷挈然有條

不素善者法之不善者去之路政之發達其庶幾乎是則斯編之成關係路政前途至爲重大非僅供後人之瀏覽已也

民國二十年一月

鐵道部常務次長黃漢樑

序六

吾儕奉命編纂交通史以路政編端緒爲最繁曠時不我與二章以次增損未竟首章已先付剞劂計編纂之時不爲不久而履艱蒙難終覺出於急就自視且猶欲然能免大雅之訾點難矣獨念此編積成數巨帙視前此之路史多且十倍何不憚煩之甚耶溯自我國路政之興垂五十年凡一路之萌生率明昧參半當事者意有所諱迨勢不可掩始稍稍知聞至其中之層累曲折仍苦未盡悉或有不可告人者國人反不若外人知之明審可慨也國人於路事既難窮其蘊而公家又乏有系統之官書蓋數十年來欲求一完善之路史迄不可得前乎本編問世者以徵所知昔關君廣麟主講交通大學有中國鐵路史講義公私各大學沿用爲課本未出版行世姑勿具論張君鴻藻於民國七年刊行中國鐵路現勢紀要曾君鯤化於光緒三十二年刊行中國鐵路現勢通論又於民國十三年刊行中國鐵路史謝君彬於民國十八年刊行中國鐵道史張曾二君宣勤路政書甫成先後歸道山僚友義不宜襍其短謹抒所見竊比校書勘誤之例亦未遑多讓也張著爲其所製中國鐵路現勢地圖之副本詳於各路之沿革方路史未表見時

姑作路史觀其用力專其參考博惟出版在先敘事祇及於民國三四年不足以應現時之需曾君在遜清時受郵傳部命調查各省鐵路遂有現勢通論之作裒集所聞無所抉擇當時識者頗用譏貶今其書罕存無煩翫縷入民國後曾君先徵任交通史總纂以所輯交史之路事自行出版俾閱者先覩爲快惟匆匆作草未經詳校未加修整且僅至民國十年爲止其書原係本編舊稿故本編辭句及編製間若雷同覽者或以爲勦襲其陳言不知彼以本編之一部份率先刊布本編據事直書貫穿本末彼於每段始終繫以空論且本編增益路事三年有半又糾正其錯誤疏漏不少詳略既異編制亦復不同謝著不知以何爲張本其探諸關曾二君之書者亦甚多其議論頗警闢約爲一編字小而紀事多四十餘年之路政大體具備足資參考而承訛襲謬所不能免綜觀三書得失未易殫述茲舉一二如京奉京漢等路之爲管理局曾謝僉謂京漢等八路爲監督局而逸正太道清二路致訛之由因交通史舊稿覆抄者於八路二字下漏「爲管理局正太道清二路」數字曾氏曾任司長局長詎此而弗知乃漫以抄稿編入而謝氏蹈其覆轍復於八路之中逸京奉歧之又歧乃如此又中東路有八十年後無償歸

我之約而滇越路則不同謂八十年期限將滿可商議收回如造路費及股息在限內已由進欸歸清則無償歸我如欲核算各費以歷年結帳爲憑可知應否給價收回約文具在可覆按也特由西文譯漢文義回曲未易明晰張氏斷章取義但云「八十年期限將滿可商議收回以無價歸還中國」既無價又有何可商乎於是謝氏遂云「八十年後以無價歸還中國」中東路有三十六年後可給價收回之規定謝氏則沿用於滇越路謂八十年後得給價贖回尋繹原約殊不爾曾見日人所撰支那經濟地理誌有此說始知其爲外人誤解也此屬於路權之大者不容不辨亦因以見著書之不易引人爲鑑恐本編亦不無紕繆乃斷斷以攻三家之錯詎不爲識者所病特以諸書問世在前流傳寢廣且卷帙簡而取携便學者購置較易沿習既久積非成是將鑄成方來之大錯孟子有云予豈好辯哉予不得已也惟高明參覽而平亭之於繁簡虛實之故判然矣若鐵路之繫乎興衰路史可觀成敗諸公博達序列綦詳無埃愚之喋喋已

民國二十年十一月

交通史編纂委員會總纂張心澂

交通史路政編敘略

交通史編纂委員會委員長關廣麟

世界人類之交通其最初大抵無所藉於器物而不足以行遠故陸行者之負戴徒步漸進而服乘引重猶之水行者之泅涉褻揭漸進而漂駕木筏蓋狃榛閉塞之太古不能老死不相往來人類關於行之需要之急其不下於衣食住也則一然陸地運輸較難於水故輪人與人之制至繁以密古稱黃帝作大輅以行四方淮南子謂古者肩擔背負之勤而爲之剡輪建輿駕馬服牛民以致遠而不勞杜佑以爲上古聖人觀蓬轉而爲輪輪行可載因物知生復爲之輿輿輪相承流運罔極任重致遠以利天下此車之始墨子則曰車爲服重致遠乘之則安引之則利安以不傷人利以速至此車之利也加費不加民利者聖王弗取然則制車之要旨一曰安全一曰迅速二者盡之而美觀不與焉攷之載藉車雖造自黃帝然古先大輅以金玉爲之本天子所乘其後以木爲之始於奚仲之子古光自是始利於民間又在少昊時以牛駕車夏禹時奚仲始駕以馬蓋亦由遲鈍而變輕捷嗣後以馬駕車者四千年不改至蒸汽發明而後一大進化何其遼也夫陸地運輸其成立之要素爲三其一載運之器具其二牽引之力量其三平坦之道途故使有輪車有牛馬而道途崎嶇不治則事倍而功半此三要素者殆國家於道路行政所不得不並時經營者也墨子有言商紂之時棘生國道國語謂道第不治知陳之

將亡故周道稱如砥如矢周禮有野廬氏候人涂人之職且所定經涂九軌環途七軌野涂五軌非特道涂有一定之廣狹卽車制亦無幾微之參差所謂同軌者也春秋以來國各有道以境爲界晉郤克欲齊盡東其畝以便國際車運之直駛而齊拒之迄於封建變爲郡縣而後秦得治東窮燕齊南極吳楚之馳道此又路政隨政治關係而進化之一大變遷也顧自是治道無專官僅以驛站爲官吏文報往來之用而以修理責之經過之州縣遷流所極利一而害百雖有官道等於無有矣至於道途之上敷設軌型以利輪轉自海通以前殆未之聞焉

所謂敷設軌型以利輪轉之法今世之所謂鐵路是也吾國之有鐵路始自同治五年之淞滬次爲光緒七年之唐胥次爲光緒十三年之臺灣其去世界鐵路之發明不過五六年而已然淞滬成於外人之手迄光緒二年而購回拆毀臺灣雖守土者所剏辦而後此隨土地割讓於日本（臺灣自光緒三年丁撫日昌議修鐵路未果十四年劉銘傳撫臺灣始由地方官與商民合辦築成之自基隆至新竹長三百餘華里軌距三英尺八寸軌條三十六磅二十一年臺灣割讓定兩年後隸於日本臺人不服獨立爲民主國日本以兵佔基隆攻下臺北由臺北攻新竹改鐵路爲軍用事平後始擴大爲臺灣鐵道會社復改官辦其事跡以官書散失本史亦不詳惟近人張景祁於割臺後作臺疆雜感詩自註謂臺北府初建時圈民田爲城自獅毯嶺開鐵路遷居始衆僅十年耳云云疑初築路當在光緒十二三年也）故可以爲吾鐵路之鼻祖者僅運煤之唐胥一線耳夫英美法比德俄諸國自蒸汽機關車施行載運以後深知其