

中華科學校藝史叢書

凌鴻勳編著

中華鐵路史

徐之六題



中華科學技藝史叢書
陳立夫主編

中華鐵路史

編著者 凌鴻勳

中華文化復興運動推行委員會
「中國之科學與文明」編譯委員會 編
臺灣商務印書館發行

中華民國七十年七月初版

中華鐵路史 一冊

基本定價二元八角正

編著者 凌鴻勛

主編者 中華文化復興運動推行委員會
「中國之科學與文明」編譯委員會

發行人 朱建民

印刷及
發行所

臺北市重慶南路一段三十七號
臺灣商務印書館股份有限公司
登記證：局版臺業字第〇八三六號

版權所有
翻印必究

校對人：蔡淑貞 葉玉珍

前言

中華文化復興運動推行委員會于五十八年九月間成立「李約瑟氏中國之科學與文明編譯委員會」，至六十三年六月間，原書已出版部份之編譯工作，即將完竣，其未出版部份，聞多未脫稿；而本會工作不宜因等候其出版而陷于停頓。因思中華文化有五千年之悠久歷史，對於科技藝術之貢獻，早已傳播世界，而國人對於祖先之成就，反多忽視，甚少有系統而精詳之著述，至可太息。於是決定一方面繼續完成翻譯李約瑟氏之鉅著，一方面約請國內學者編著一整套有關中華科技及藝術之史籍，以期相輔相成。惟以本會經費有限，初步計畫先編著數學、天文、物理、農業、水利、醫藥六種，于六十三年底開始進行；嗣再繼續編著鹽業、地理、書法、雕刻、陶瓷、青銅器、玉器、刺繡、綵絲等種，均分別約請專家撰寫；此後仍當隨時擴展。各書自成體例，惟篇幅略加限制，彙編爲「中華科學技藝史叢書」。將來如有餘力，擬譯成他國文字，以廣流傳。現以中華農業史、中華鹽業史、中華水利史、中華氣象學史、中華鐵路史，均已陸續印行，因略述編著本叢書之意義及經過，置之卷首，以就正于國人，如承惠予批評指教，不勝感荷。

中華民國七十年六月陳立夫

中華鐵路史 目錄

上編 鐵路綜述

第一章 世界鐵路之起源及中國鐵路之繼起	一
第一節 鐵路標準軌距之產生	二
第二章 中國鐵路政策之演進	四
第二節 滿清時代的鐵路	七
第三節 借款築路時期	九
第四節 拒款自辦時期	〇
第五節 收回國有時期	一
第三章 民國初期的鐵路	三
第六節 收回商路之成功	三
第七節 繼續舉借外債	四
第八節 對日本要求之屈辱	四
第九節 東北當局之積極築路	五

第四章 國府成立後之鐵路·····	一七
第十節 國府成立以至對日抗戰·····	一七
第十一節 對日抗戰以後之鐵路·····	一九
第十二節 中共竊據大陸後之鐵路計畫·····	二一
第五章 鐵路路線之規畫·····	二二
第十三節 早期路線之擬議·····	二二
第十四節 國父的鐵路計畫·····	二四
第十五節 對日抗戰後第一期五年建設計畫·····	二六
第六章 鐵路技術上之重要事項·····	二九
第十六節 鐵路之軌距·····	二九
第十七節 鐵路之軌重及軌條長度·····	三二
第十八節 鐵路之單線及雙軌·····	三三
第十九節 鐵路之坡度與灣道·····	三四
第二十節 車輛聯接之車鉤及車鉤高度·····	三四
第二十一節 鐵路重要橋樑與長隧道·····	三六
第二十二節 鐵路機車與車輛·····	三七
第二十三節 鐵路材料之供應及管理·····	四〇

第七章	鐵路隸屬制度·····	四八
第二十四節	中央行政機關·····	四八
第二十五節	鐵路總機構之建議·····	四九
第二十六節	鐵路分路設局·····	五一
第二十七節	對日抗戰後分區設局之建議·····	五四
第二十八節	台灣鐵路之隸屬問題·····	五五
第八章	鐵路立法及法規·····	五六
第二十九節	鐵路法規·····	五六
第三十節	現行鐵路法·····	五七
中 編	台灣之鐵路·····	七二
第九章	台灣鐵路之起源及改進·····	七二
第三十一節	台灣鐵路之初期建設·····	七二
第三十二節	台鐵之柴油機車·····	七七
第三十三節	台鐵之電氣化·····	七八
第三十四節	北迴鐵路·····	八〇
第三十五節	台東線之取直及拓寬·····	八一

第三十六節	南廻鐵路計畫	八二
-------	--------	----

下編	鐵路分述	八四
----	------	----

第十章	早年已成各路	八四
第三十七節	京奉鐵路	八四
第三十八節	京漢鐵路	八九
第三十九節	京綏鐵路	九四
第四十節	津浦鐵路	九七
第四十一節	正太鐵路	一〇一
第四十二節	膠濟鐵路	一〇三
第四十三節	道清鐵路	一〇六
第四十四節	隴海鐵路	一〇九
第一目	汴洛段	一〇九
第二目	西潼段	一一一
第三目	洛潼段	一一一
第四目	開徐海清	一二二
第五目	隴秦豫海鐵路全線	一二二

第六目	潼西西寶兩段及咸同支線	一一八
第七目	寶天段	一二〇
第八目	天蘭段（未成）	一二一
第四十五節	京滬鐵路	一二三
第四十六節	滬杭甬鐵路	一二六
第四十七節	粵漢鐵路	一二九
第一目	初期經營附廣三鐵路	一二九
第二目	粵漢南段	一三四
第三目	湘鄂段	一三七
第四目	株韶段	一四一
第四十八節	廣九鐵路	一四五
第四十九節	浙贛鐵路	一四七
第一目	杭江段	一四七
第二目	玉南段	一四八
第三目	南萍段	一四九
第四目	株萍段	一五〇
第五目	浙贛全線	一五〇

第五十節	南潯鐵路	一五一
第五十一節	滇越鐵路	一五二
第五十二節	同蒲鐵路	一五六
第十一章	對日抗戰前後之鐵路	一五九
第五十三節	湘桂鐵路	一五九
第一目	早期擬議及勘測	一五九
第二目	衡桂段	一六二
第三目	南鎮段	一六四
第四目	桂柳段	一六八
第五目	柳南段	一七〇
第六日	抗戰勝利後復路及來湛段籌築	一七一
第五十四節	黔桂鐵路	一七二
第十二章	短小鐵路	一七六
第五十五節	綦江鐵路	一七六
第五十六節	京市鐵路	一七七
第五十七節	各專用鐵路	一七七
第十三章	東北各鐵路	一八二

第五十八節	中東鐵路	一八四
第一目	帝俄初期的經營	一八四
第二目	路線及建設	一八八
第三目	由俄國革命至九一八	一九三
第四目	由九一八至二次世界大戰結束	一九六
第五十九節	南滿鐵路	一九七
第六十節	中長鐵路	二〇二
第六十一節	瀋安鐵路	二〇八
第六十二節	四洮鐵路	二一〇
第一目	四鄭線	二一〇
第二目	鄭洮線	二一一
第三目	鄭通支線	二一二
第六十三節	洮昂鐵路	二一三
第六十四節	吉長鐵路	二一四
第六十五節	吉會鐵路附吉敦鐵路	二二七
第六十六節	錦熱鐵路附京熱平古	二二〇
第六十七節	天圖鐵路	二二二

第六十八節	金城鐵路·····	二二三
第六十九節	東北自築各路·····	二二四
第一目	瀋海鐵路·····	二二五
第二目	吉海鐵路·····	二二七
第三目	大通鐵路·····	二二七
第四目	齊克鐵路附齊昂·····	二二八
第五目	洮索鐵路·····	二三〇
第六目	呼海鐵路·····	二三〇
第七目	開豐輕便鐵路·····	二三一
第八目	鶴崗鐵路·····	二三二
第七十節	日僞時期所築各路·····	二三二
第一目	吉會鐵路·····	二三二
第二目	平梅及梅輯鐵路·····	二三三
第三目	錦古鐵路·····	二三三
第四目	新義及高新鐵路·····	二三四
第五目	拉濱鐵路·····	二三四
第六目	長洮鐵路與白杜鐵路·····	二三四

第七目	圖佳鐵路	一三五
第八目	虎林鐵路	一三五
第九目	濱黑鐵路	一三五
第十目	綏佳鐵路	一三六
第十一目	海南島鐵路	一三六
第十四章	已築未成各路	一三九
第七十一節	京贛鐵路	一三九
第七十二節	湘黔鐵路	一四一
第七十三節	敘昆鐵路	一四三
第七十四節	滇緬鐵路	一四七
第七十五節	滄石鐵路附石德鐵路	二五〇
第十五章	已測未築各路	二五三
第七十六節	浦信鐵路	二五三
第七十七節	浦襄鐵路	二五五
第七十八節	川漢鐵路	二五六
第七十九節	包寧鐵路	二五八
第八十節	甘新鐵路	二六〇

第八十一節	蘭寧鐵路	二六二
第八十二節	甘青鐵路	二六三
第八十三節	天成鐵路	二六三
第八十四節	川陝鄂各鐵路	二六五
第一目	川陝鐵路渝紫線	二六五
第二目	川陝鄂鐵路廣襄線	二六六
第三目	陝鄂鐵路長襄線	二六六
第四目	襄花鐵路	二六七
第八十五節	成嘉鐵路	二六七
第八十六節	川康鐵路	二六七
第八十七節	川黔滇康各鐵路	二六八
第一目	渝筑線	二六九
第二目	隆筑線	二六九
第三目	內宜線	二六九
第四目	筑威線	二七〇
第五目	康黔線	二七〇
第六目	康滇線	二七一

第八十八節	粵桂鐵路	二七一
第八十九節	廣梅鐵路	二七二
第九十節	閩贛鐵路	二七四
第十六章	擱置各路	二七六
第九十一節	錦瓊鐵路	二七六
第九十二節	濱黑鐵路	二七八
第九十三節	張庫張恰平滂鐵路	二七九
第九十四節	同成鐵路	二七九
第九十五節	寧湘鐵路	二八三
第九十六節	渝廣鐵路	二八五
第九十七節	欽渝鐵路	二八八
第九十八節	川廣鐵路	二九〇
第九十九節	沙興鐵路	二九三
第一〇〇節	株欽鐵路附周襄鐵路	二九五
第一〇一節	高徐濟順鐵路	二九五
第十七章	商辦鐵路	三〇〇
第一〇二節	淮南鐵路	三〇〇

第一〇三節	江南鐵路	三〇一
第一〇四節	成渝鐵路	三〇二
第一〇五節	漳廈鐵路	三〇六
第一〇六節	潮汕鐵路	三〇七
第一〇七節	新寧鐵路	三〇八
第一〇八節	簡碧石鐵路	三〇九

後編

第十八章	國軍退出後大陸上中共鐵路措施略況	三一〇
第一〇九節	建築雙軌及電氣化	三一二
第一一〇節	修整及新建之橋樑	三二三
第一一一節	效法日本	三一四
第一一二節	新建之路線	三一四
第一一三節	成都昆明間鐵路之完成	三一五
參考資料		三一六

中華鐵路史

上編 鐵路綜述

第一章 世界鐵路之起源及中國鐵路之繼起

蒸汽機之發明與鐵路之創始有莫大之關係。遠在西曆十八世紀，已有人製出一副蒸汽機，且在路上往來行駛，然世皆公認鐵路事業爲英國人所發明及創造。事緣英國煤業在十八世紀末期，及十九世紀之初，已逐漸發達。而問題乃在運輸。由鑛區下山，至用煤之城市及工業區，路途既遠，路復崎嶇不平。其先用煤車數輛，以牛馬拖運，費用既鉅，而運輸又慢，此爲煤業一共同問題。於是有用木板兩根。鋪於全程，庶煤車行駛其上，阻力可以減少。雖木板之使用逐有改良，究竟成本既高，難以持久。特有英人名 Colborne Stephenson 者，乃創造一輛蒸汽機車。能拖帶若干輛煤車，行駛於木製軌道上。後來改用鐵製及鋼製之軌條，使煤車由鑛區至工業區不但數量劇增，行車迅快，而且易於控制，少翻車及顛覆之事。此遂成爲後世所謂鐵路。時在西曆一八二五年事，距今已有百數十年。

自英國製造首架蒸汽機車行駛於鐵製之軌道上，於煤斤運轉上有革命性之進步，歐陸各國，甚至美國，