

三十年来之中國工程

(下)



台灣華文書局印行

三十年来之中國工程 (下)

近代中國經濟叢編之六
周開慶主編

中華民國五十六年八月初版

近代中國經濟叢編
(精裝全七冊)

售價：
國內：新台幣
國外：美金



出版者：京華書局

台北市南昌路一段七十二號
郵政劃撥戶一四二四六號
電話：六二六三五號

發行者：華文書局

台北市南昌路一段七十二號
電話：六二六三五號

版權
所有

內政部登記證內版台業字第一三四二號

三十年來中國之鐵路事業

楊 承 訓

一 鐵路事業之沿革

吾國鐵路事業，發軔於前清光緒七年之唐胥鐵路，迄今六十年矣。而工程師學會誕生於民國元年，適得鐵路歷史之半在此六十年悠久期間，倘使國家和平，主政得人，逐年循序發展，必能步歐美之後塵，而追隨之，可斷言也。無如民國元年以前之三十年間，適值漚清末葉，政治腐敗，列強環伺，受病已深，在此期間，雖勉強完成鐵路幹枝各線五千餘公里，而無路不與外債結緣，即無路不為外債所困，其尤甚者，外人築路伸入國土，勢力所及引狼入室，為吾國國防經濟之致命傷。

當夫民國肇造政體更新，總理有十萬英里之鐵路計劃，羅列網線，指示周詳，而全國人民對於國有借款政策，悉無抗拒，咸願贊助，設使袁氏不為一己之私，趁歐洲大戰，羣雄角逐不遑東顧之時，能與吾黨和衷共濟，協同建設，鞏固國防，發展經濟，以此三十年之光陰，敷設十數萬公里之鐵路，固非難事。惜乎時機坐失，且轉釀成擾攘之局。民國三年至七年，袁世凱假借鐵路為名，大舉日債，以便挪移。而日本亦即提出二十一條，為承認牽制之要挾，段祺瑞討逆之後，步其後塵。利用墊款，而有吉會滿蒙四路高徐順濟之借款，且訂立膠濟新約，以保障二十一條之要求。並訂軍事密約，以鞏固其滿洲地位。民國八年至十四年，新銀團壟斷借款，不為我國所承認，而全國亦不復有新路之企圖。在此期間，革命政府雖已成立於廣州，而猶未能統一全國。始則安福當權，繼以曹吳取代，乃至段氏執政。中原戰事，年年不息。軍閥割據，橫徵暴斂，鐵路事業，元氣大傷，幾瀕破產。外人覬覦吾國路政之不良，與內戰之不已，乃有各國共管鐵路之謀，雖當時未成事實，亦足徵路政之紊亂矣。民十五年北伐進展，克復武漢，設置交通部，部內設鐵路處，公布整理鐵路十大政策。十六年國民政府奠都南京，交通部從事整理京漢、湘鄂、南粵、各鐵路。並將株萍鐵路，歸併湘鄂路局。十七年國民革命軍克復濟南，日本出兵山東，造成五三慘案。日軍攻陷歷城，遮斷膠濟及津浦路綫，經時一載，始得恢復原狀。是數年間，各路營業凋敝，收支不能相抵。欠薪負債，本息莫償。信用既喪，債票日落。於是各路樞紐之失修也。軌枕久不更換也。材料零件機車車輛不能以時修理也。機車車輛以戰爭而毀壞，更因被扣而減少也。調度不得其法，以致車輛虛糜也。專車之開行過多，及免票之發出太濫也。調查無人注意，貨物之招徠無術也。更加水運之競爭，捐稅之重疊，轉運公司之舞弊，裝卸時間之延誤，國有鐵路互相防忌，不能合作。應築之支路，可為營業者，既不能自修，又不允商人承修。凡此種種，造因既多，積重難返，歷任鐵路當軸，對於整頓路政，雖有精審之規劃，無如藉口敵舌之爭，終以形格勢禁而止，鑒此前車尤可喟嘆。

民國十七年秋，國民政府為貫徹總理鐵路政策，設立鐵道部，集權中央，積極整頓以期計劃之實現與發展。一面統一管理，改進業務，力圖增加舊路營業收入，一面整理舊債恢復信用。

克籌集新路建設資金。惟積重之餘，難謀遽反，民國二十年以後社會環境逐漸安定。中樞政府亦臻穩固，關於鐵路事業正在加緊整飭之際，突於九一八及一二八兩次事變。橫遭敵人摧殘，影響殊鉅。然在最後關頭未到之前，仍不得不於忍辱負重，逆來順受之環境中，加緊國防建設。迨二十三年間，新工程之建設，舊路業務之推進，及各路債務之整理，均已具有長足之進步。民國二十五年以後，蔣委員長掌管行政，致力於新中國之國防建設。同時鐵道部長張公權先生擬訂鐵路計劃，期於五年之間，完成八千餘公里之新路。此項建築費應需十萬萬元，此中求之國外者約四萬萬元，求之國內者約六萬萬元，為達成此項計劃，當從恢復鐵路借款信用着手。當將以往鐵路借款，一一整理。國外債票價格，頓見飛漲，各國咸願踴躍投資，輔助中國建設。敵人知中國建設與各國合作，同時並進，則數年之後，敵人將無可插足。故不待我準備完成，即策動蘆溝橋事變。但開戰前後，業經完成各部份在國防上已有極大之貢獻。現在抗戰四年，多數鐵路已隨軍事之演變，陸續淪陷，及由我自動拆除。即餘存鐵路，亦多不完整。今後交通政策，惟有一本自力更生之原則，羣策羣力，百折不撓，務期完成抗戰建國之大業而後已。

綜上所述吾國鐵路事業在六十年中，備受政治之障礙，及外交之牽動。無時不在艱難困苦中滋生長成，雖鐵路事業未臻發達，一切設備尚屬簡陋。但此次抗戰期間，各鐵路在種種不完善條件之下，而能於戰事之進展，及建設之推進，發揮極大效果。此要不得不謂為三十年來鐵路當局積極努力之所致也。

二 路線系統之規劃

我國鐵路建築之初，原為便於海軍運輸，其後多因各國任意要求，強迫修築。雖間有數路，顧及軍事與政治經濟關係，然究屬各自為謀互不關聯，並無整個系統之可言。民國元年交通部擬設測勘全國路線機關，規畫全國路線系統。嗣以籌款過鉅，且測量人員需用過多，一時無以徵集致才實行。民國二、三年間，曾經公開徵求鐵路系統圖說，應徵者雖不乏人，而結果並無美滿之計劃。是以過去中國鐵路之建設，大都集中在華北，華中及東南沿海一帶，而不能有計劃有系統之建設，向全國各省四週普遍發展。若論及中國鐵路計劃自以總理實業計劃鐵路系統為空前之傑作，國人所應奉為圭臬者也。

民國元年總理以籌畫鐵路全權。曾經發表三項政見：（一）建設大業，以交通政策為最要。（二）開放門戶政策，利於保障主權。（三）借款築路，與批給外人築路利害之比較，當時由總理籌定全區鐵路為三十幹綫，預計十年之間，以六萬萬資金築成十萬英里鐵路。其路線如下：

甲、南路起點於南海，由廣東，而廣西，而貴州，越雲南貴州與雲南四川間，通至西藏，繞至天山之南。

乙、西路起點於揚子江：由江蘇，而安徽，而河南，陝西，甘肅，通新疆而迄於伊犁。

丙、北路起點於秦皇島，繞遼寧，折入蒙古，直穿外蒙古，以達於烏梁海。

自此項路線發表後，舉國人士對於鐵路問題，咸為注意。其後繼續研究，民國七年總理著成建國方略，其二物質建設，於國際共同發展實業計劃，甲項，交通之開發，首列鐵道十萬英里。其第一計劃中，首列計劃之先應注意之四原則：（一）必選最有利之途，以吸外資。（二）必應國民之所最需要。（三）必期抵抗之至少。（四）必擇地位之適宜。據此原則，其計劃中之第二部，為建設鐵路系統。係將我國應築之鐵路，分成六個系統。每一個系統有一個中心點或海港，各路線即由此分向內地鋪設。其建設此路線網之目的：一面在移民內地，建設實業。一面開發資

源，充實國防，並謀歐亞交通之聯絡。茲將其六個系統及路線里數列之如下：

(一) 西北鐵路系統：以北方大港為起點，建築九條路線，共長七千英里。

擴充西北鐵路系統，建築十八條路線，共長一萬六千英里。

(二) 西南鐵路系統：以廣州為中心點，造成扇形路線網，建築七條路線，共長七千三百英里。

(三) 中央鐵路系統：以北方大港和東方大港為起終點，建築廿四條路線，共長一萬六千六百英里。

(四) 東西鐵路系統：以廣州重慶上海為三起點，造成三角形路線網，建築十三條路線，共長九千餘英里。

(五) 東北鐵路系統：在嫩江與松花江合流處之西南，闢一新鎮，作為中心點，建築二十一條路線，共長九千餘英里。

(六) 高原鐵路系統：以拉薩為中心點，建築十六條路線，共長一萬一千英里

其中有多數幹線，當設雙軌，合計至少當達十萬英里。

民國十七年鐵道部成立後，部長孫哲生先生根據 總理計劃，擬訂實現方案，預定六年之中建築完成四千公里鐵路，其計劃路線分為四組：

(一) 第一組分三線 (1) 粵漢株韶段 (2) 隴海潼關段 (3) 滄石段

(二) 第二組分六線 (1) 京湘線 (2) 京粵線 (3) 韶昌線 (4) 福昌線 (5) 粵漢線 (6) 湘漢線

(三) 第三組分四線 (1) 包寧線 (2) 成渝線 (3) 道濟線 (4) 同蒲線

(四) 第四組寶欽線

現任交通部長張公權先生，在民國二十五年擔任鐵道部長時，遵照 總裁意志，擬訂五年鐵道計劃，分成四個路線網：

一、西北路線網分四線 (1) 隴海路潼關寶棧長三三四·五公里 (2) 寶成線長九三五公里 (3) 成同線長一〇〇公里 (4) 同蒲支線長六二六公里。本線網總共長一九九五·五公里。

二、西南路線網分五線 (1) 成渝線長五二三公里 (2) 湘黔線長一〇〇二公里 (3) 川黔線長五一六公里 (4) 黔滇線長六三〇公里 (5) 湘桂線長三六五公里。本線網總共長三〇三六公里。

三、東南路線網分十線 (1) 京滬甬杭甬路蘇嘉線長七三·四公里 (2) 杭曹線長八七·五公里 (3) 粵漢路株韶線長四五六公里 (4) 浙贛路玉山線長三九二公里 (5) 南萍線長二八三公里 (6) 京贛線長四九〇公里 (7) 漳贛線長三二五公里 (8) 粵贛線長七二六公里 (9) 廣梅線長三七〇公里 (10) 黃埔支線長二六公里。本線網總共長三一二八·九公里。

四、中部路線網分三線 (1) 蚌正線——三公里 (2) 粵漢支線三六六公里 (3) 淮南線長二一五公里。本線網總共長六九四公里。

上列四個路線網之外，另加潼關黃河大橋合八·九公里，及錢塘江大橋合五·四公里，總共長八千八百六十八公里。自二十五年起，預計分五年之內，建築完成，平均每年須築一千七百七十四公里。二十五年內，計完成株韶，潼寶，而至蘇嘉，淮南，等路線。計長一千三百七十公里。二十六年正在積極趕築之際，七七戰事暴發，以致未完工程，不得不酌量停工。

抗戰以後，原訂計劃，因時勢變遷，不能照常進行。交通部根據抗戰建國綱領之決定，將原定鐵路系統，從新整頓，以應抗戰建國之需要，遂將西南西北兩系統，為建築目標，其建築之路

錢如下：

- 一、湘桂路 自衡陽至鎮南關一千〇二十五公里
- 二、湘黔路 自株州至貴陽長一千公里
- 三、滇緬路 自昆明至緬甸邊境潯弄長八百八十公里
- 四、敘昆路 自昆明至敘府長八百六十公里
- 五、成渝路 自重慶至成都長五百二十三公里
- 六、黔桂路 自威寧至株州長一千公里
- 七、寶天路 自寶雞至天水長一百六十五公里
- 八、咸同路 自咸陽至同官長一百三十五公里

以上各鐵路，除湘黔鐵路，由株州至資水二百公里已經完成通車，後因戰事關係，復行拆除外，其餘如湘桂鐵路衡陽柳州間，黔桂鐵路柳州河池間，敘昆鐵路昆明曲靖間，咸同鐵路咸陽寶雞間，均已完成通車。於抗戰期間貢獻殊多，其未完各段亦正積極趕築中。

三 鐵路政策之確定

吾國鐵路在民國十七年國民政府成立以前，雖已建築八千餘公里，然多係枝枝節節，各自爲謀。於國防政治生產經濟之整個政策，自未能完全顧及。即就其建築性質言之，亦頗複雜，約可分爲七類：

一、爲純粹國營國營鐵路，如京張，張綏，株萍是也。其後雖有債務關係，然於主權尚無所損。

二、爲純粹民資民營鐵路，如江蘇滬嘉，浙江甬嘉，廣東粵漢，潮汕新寧，江西南潯，福建漳廈是也。其結果大半不良，南潯爲外債所困，漳廈不能自存。惟江浙各路，早歸國營，情況較勝。

三、爲借資國營鐵路之已贖回者，如京漢，廣三，正太，及膠濟是也。廣三路短不足道，京漢，膠濟主權雖表面爭回，負債之重，不能自拔。惟正太營業成績尚佳。

四、爲借資國營而尚未贖回者，如滬寧，滬杭甬，京奉，津浦，隴海，道清，四洮，及未改合同以前之吉長是也。如此各路借款未清還，以前大部在外人監督之下，其權力各有等差，至於購料之佣金，或供給材料之優先權，大抵有同一之規定。

五、爲中外合辦分段管理之鐵路，如廣九是也。英人以九龍爲保護香港，請准擴充之地界。故雖爲我國領土，而隱若兩國，以致有此英段華段之怪現象。

六、爲借資而委託經營者，其權力視代爲經理，行車尤甚，如改訂合同之吉長是也。

七、爲外資外營，由政府之讓與，或強爲修築，事後追認，完全以外國之力，爲其本國之利益而修築經理之者。如南滿，安奉，東清，漢越，及贖回以前之膠濟是也。此等鐵路，最大之危險，即各國假鐵路綫爲其殖民根據地，並以外兵保護，破我國防。而政治經濟勢力，亦隨之侵入我內地。窮其害之所及，足以亡國而有餘。即如此次日本策動侵略戰爭，其進兵之速，全賴於此，可爲殷鑒。

以上七類，利害判然。吾國鐵路國營民營之路少，而借外款之路多。商業借款爲害輕而政治性質借款爲害重。至以無藉借款之名，直以武力或外交自由築路於吾國領土之上，則尤有百害而無一利。此皆由於鐵路政策之未經確定，政府假鐵路借款爲名，而行政治借款之實，授人以柄，致貽患於無窮耳。

民國十三年一月，國民黨第一次全國代表大會宣言規定，中國國民黨之政綱，其對內政策第十五「企業之有獨佔性質者，及爲私人之力所不能辦者，如鐵路，航路等，當由國家經營管理之」自此以後，中國之鐵路政策，始得確定，民國二十一年 國民政府爲實現 總理實業計劃，依據鐵路政策制定鐵道法二十二條公布施行。其中規定，由鐵道部調查審定路線，分別國營公營民營，呈請國民政府公布。無論何人，非經國民政府特許，不得於中華民國領土內建築，延長，購買，或經營任何鐵路。其經營方式分爲四種：（一）凡關全國交通之鐵路，以中央政府經營爲原則，稱爲國營鐵路，由鐵道部管轄。（二）關係地方交通之鐵路，地方政府得以公營鐵道條例經營，稱爲公營鐵路，由鐵道部監督之。（三）鐵道部劃定之路線，未能興工時，人民得依民營鐵道條例經營，稱爲民營鐵路，由鐵道部監督之。（四）地方政府或人民得依專用鐵道條例經營專用鐵路，並規定民營鐵路，自開始營業之日起，滿三十年後得依法定程序，與公司協定價額收買之。嗣於民國二十四年十一月，國民政府頒布公營鐵道條例，民營鐵道條例，專用鐵道條例，各種條例對於立案經營，及監督各項辦法，均有極詳密之規定，於是凡經營鐵道者，咸得有所遵循，而資以爲圭臬焉。

民國二十六年二月，全國臨時代表大會公布抗戰建國綱領，其中第二十三條載有：「整理交通系統，舉辦水陸空聯運，增築鐵路，公路，加開航線。」七七抗戰以後， 總裁昭示國人：「我們的抗戰，是要達到建國目的，我們的建國是要完成抗戰的任務。足見抗戰之用以必勝，由於我們能夠建國。建國之所以必成，由於我們能夠抗戰。但抗戰的勝利，與建國的完成，必先從事於交通建設。」吾國鐵路政策之趨嚮，由此乃益昭然顯著矣。

四 鐵路工程之進展

我國鐵路工程，進展遲緩之原因，至爲複雜。業於第一節敘述鐵路沿革中，相具梗概。茲爲明瞭各路建設之背景，及其完成之經過起見。爰將各路建設緣起，及經過概況，並將各路分段興工，通車，里程，年月，分別列表，附錄於後，備供參攷。（表中各鐵路之營業，里程，多係參照民國二十六年鐵道部出版之第七期營業里程時刻價目表。並參照鐵道年鑑第一期所載之各路里程，列入與建築里程稍有出入，且對於各路枝綫，有將不重要，及已作廢之綫剔除者，故與其他各書所載各路總數，容有不同之處，然大體固尚無甚舛舛，特此附註。）

吾國鐵路既有六十年之歷史，則民國紀元可爲劃分時代之界限。且工程師學會適於民元誕生，以年數計之，迄今恰符鐵路歷史過程之半。在工程師學會滋生成長之三十年期間，鐵路技術上所受工程師學會協助之處，自屬不少。茲由民國元年起，參照後列統計表，觀察鐵路進展情形，民元以前三十年間，完成通車之營業鐵路，合計國有，民有幹枝各綫，除外人在吾國境內建築鐵路不計外，共爲五千八百四十九公里。自民元迄今三十年間，完成通車之營業鐵路，合計國有，公有，民有幹枝各綫，共達九千六百三十八公里。綜計六十年間，建築完成之鐵路，爲一萬五千四百八十七公里。若以美國全國鐵路二十四萬五千四百公里相與比較，尚不及其百分之七，誠覺瞠乎其後。茲謹就吾國鐵路之進度，原因略爲分析。遯清末葉，國勢積弱政治腐敗，致啓列強侵略之漸，其所建鐵路，不論經濟，技術，或制度，除京張鐵路外，殆無不受外人之支配操縱。以此三十年之期間，僅完成五千八百四十九公里，平均每年完成一百九十五公里，其進度遲緩，固無論矣。民元以後，迄十六年止，軍閥割據，內戰迭起，政府恆假建設鐵路爲名，而舉借外債以充內戰之費。雖經鐵路當局對於鐵路建設改革統一加以種種努力。無如政局杌隳國庫空虛以致十六年之期間，僅完成三千七百二十三公里，平均每年完成二百三十二公里。且此期間所完成之鐵路，多有非出之於自動，而受日本之威脅利誘，迫不得已而後興築者。非徒無益，抑且爲害甚

鉅。自民國十七年南北統一，國民政府奠都南京。特設鐵道部專司其事，積極建設，加緊推進，計十四年間完成五千九百一十五公里，平均每年完成四百二十三公里。已較民元以前，增加一倍以上。較民元以後，迄十六年止，亦將增加一倍。如能將民國二十五年建設八千八百公里之五年鐵路計劃，如期完成，其成績當更可觀。無如敵人侵略野心，蓄之已久，先於民國二十年九月十八日，乘我不備，兵不血刃而侵佔我東北四省。所有關外鐵路三千零二十一公里，完全喪失。國民政府枕於日寇謀我日頭，乃加緊作鞏固國防之建設。日寇恐我建設完成，於彼不利，遂於二十六年造成七七事變。溯自抗戰以來，已逾四年，因我國鐵路大都偏於東北及東部附近沿海各省，故隨軍事之演變，陸續淪陷於敵人之手，及由我自動拆毀於戰事進行之間者，計達九千六百六十七公里。現在殘餘鐵路，僅有二千六百一十二公里，以之維持後方交通，自必感受非常之困難，然由於國策之正確，當局之努力，新路線之開闢，新制度之建立，無不在演進之中。當前之非常困難，自必有以克復之，今後驚人成績之彰，固在意計中也。

五 鐵路業務之劃一

鐵路之主要業務，不外旅客運輸及貨物運輸。此項業務辦理之良窳，影響於全國經濟情形者至鉅。吾國鐵路創辦之初，多因借款關係，各自為政，牽制紛歧，既無全國一定之標準，更無各路劃一之政策。自民國二年北京交通部召集國內聯運會議，始感各路運輸制度不能統一之困難。民國七年舉行第一次運輸會議，關於統一客貨運輸牽制提案甚多，其後屢續召集，迄至民國二十四年，共開會議九次。此項會議萃集全國鐵路中外運輸專家，作詳密研討，貢獻特多。民國九年制定客車運輸通則，貨車運輸通則，頒發各路，預為準備。定自民國十年一月一日各路一律遵照實行。嗣經歷屆會議，分別改進，並制定行車通則，及調度車輛等規則，次第頒行。數年以來，頗收劃一效果。所惜者民國十年以後，各路頻受內戰影響，而且政令紛歧，事權不一，以致各路收入奇絀，財政困難。尤以各路沿線苛捐，雜稅之征收機關，星羅棋布，往往一站之中，有設局卡至十餘處者，名稱繁夥，稅制紊亂，不特鐵路運價，完全失其經濟原理，且商貨亦多不勝擔負，其結果遂使銷路停滯，同時鐵路收入亦為之大減。迨民國十九年四中全會議決，由國民政府限令於民國二十年一月一日實行裁撤釐金，及類似釐金之捐稅，各省不得以任何理由，請求展限，至是，各路捐稅問題，始得解決，而同時運輸業務亦得入於正軌。自是之後，中樞政治漸臻於穩定，鐵道部對於鐵路業務竭力改進，各路運價亦由中央集中管理，多方改善，已有驚人之進步。不幸七七戰事爆發，已成各路多隨軍事之演變而淪陷，然三十年來建設基礎之確立，多有足述者，略陳梗概於後：

甲、客運業務

1. 客票分等 旅客客票之分等，應以適合一國人民之經濟能力為原則。吾國各路票價向分三等。惟京滬，滬杭甬，及隴海等路，則更設四等。北平，津浦，膠濟，及東北各路，發售小工移民減價票，以運送墾殖東北之民衆，其票價均低於三等。自係適應其沿線需要，而設頭二三等票價之比例，最初各路大致定為4,2,1之比例，即二等為三等之二倍，頭等為三等之四倍。嗣後南潯，江南，浙贛，淮南，等路採用，2,1,1之比例。其餘各路，均改為3,2,1之比例。

2. 票價基數 民國十九年以前，各路客票基本運價，高下懸殊。鐵道部對於客票，採取減低及劃一兩政策。規定各路票價基數，（即三等最近區間，每客每公里之基數），最高以一分七厘為限，以資劃一。嗣後各路除票價原已低於一分七厘者外，皆先後核減。平漢，平綏，隴海，正太，津浦，等五路，均減為一分七厘。膠濟鐵路改為一分三厘。南潯，廣三減為一分八厘。北平

中華民國鐵路抗戰前後里程增減統計表

路 別	原有營業里程 (公里)			民國元 年以前 通車里 程	民國元 七年至 十三年 通車里 程	民國十 三年至 十九年 通車里 程	截至民 國二十 一年九 月一八 日現有 鐵路里 程	截至民 國二十 一年九 月一八 日被占 鐵路里 程	截至民 國二十 二年七 月一八 日現有 鐵路里 程	截至民 國二十 二年七 月一八 日被占 鐵路里 程	現在存 在營業 鐵路里 程	現有未 及通車 鐵路里 程	備 考
	幹線	枝線	合計	程	車里程	程	程	程	程	程	程	程	
北 京	849	537	1386	980	406		1386	913	473	473			平漢枝線
滬 杭	312	16	328	328			328		328	328			
滬 甬	361	6	367	193	94	80	287		367	367			
蘇 嘉	74		74			74			74	74			
平 漢	1213	121	1334	1307	27		1334		1334	1334			
道 清	163	2	165	152	13		165		165	165			
道 楚		66	66			66			66	66			
膠 濟	394	54	448	441	7		441		441	441			
津 浦	1010	72	1082	1010	72		1082		1082	1082			
粵 漢	1096	73	1169	155	535	479	690		1145	685	484		寶天綫正線中 停辦
龍 海	1226	171	1391	183	634	580	817		1259	717	680	165	
平 綏	817	58	875	352	523		875		875	875			
正 太	243	36	279	279			279		279	279			
廣 九	143		143	143			143		143	143			
南 浦	129		129	53	76		129		129	129			
潮 汕	39	3	42	42			42		42	42			
漳 廈	28		28	28			28						
新 寧	162		162	112	50		162		162	162			
甯 石	177		177		73	104	136		177		177		內有152公里未 及通車 外有256公里停築 外有207公里停築
浙 嘉	976	22	998	91			91		738	582	416		
同 浦	865	143	1008			907			856	856			
淮 南	214		214			1008			214	214			
江 南	197		197			214			197	197			
京 贛	214		214			197			214	214			
湘 黔	175		175			214			175	175			
湘 桂	402		602			175			67	535			
成 渝						602						523	
昆 明	160		160			160					160	700	
滇 黔	160		160			160					160	881	(東北鐵路)
吉 長	127		127		127		127	127				460	
吉 敦	210		210			210	210	210					
四 洮	312	114	426		426		426	426					
洮 昂	224		224		224		224	224					
濟 海	251	68	319		251	68	319	319					
吉 海	183		183			183	183	183					
齊 齊	204	48	252			252	252	252					
洮 安	80		80			80	80	80					
呼 海	215	8	223		121	102	223	223					
開 豐	94		64		64		64	64					
總 計	13869	1618	15487	5849	3723	5915	10523	3021	10546	9667	2612	2729	

鐵路仍爲一分五厘。民國二十四年又經核減，規定各舊路票價基數高於一分五厘以上者，應一律減至一分五厘。新成路線則多訂爲一分二厘五，藉以減輕旅客負擔。於二十四、五年間，各路先後施行，抗戰以後，物價昂貴，運輸成本加增，票價基數自不免略有變更。然中央原有政策，仍當恪守不移焉。

3. 遞遠遞減 票價遞遠遞減之意義，在於減低長途旅客之負擔。我國各路多係採用里程票價，惟京滬，滬杭甬，粵漢，浙贛，及新成之湘黔，湘桂等鐵路，則係採用遞遠遞減辦法。民國二十六年夏間，鐵道部令凡各路未採用遞遠遞減辦法者，一律改爲自二〇一公里起，遞減至最遠區間，三等每客每公里一分爲止。嗣以抗戰軍興，復令各路延期舉辦，但在戰後民力益艱，此項制度，似有推行之必要。

乙、貨運業務

1. 貨物分等 各路開辦之初，貨物等級數各不同，其同一貨物，彼此等級互異，即各路運貨起碼里數，或起碼噸數，亦不一致。民國五年北京交通部編訂貨物等級草案，定爲六等。此外另加高等品，危險物，兩項，經民國七年第一次運輸會議議決，普通貨物分類辦法。九年第二次運輸會議提出討論，呈部核准。定自十年一月一日起，凡屬固有各路一律採用，歷經各年調整，已由數百種貨物名稱，增至一千五百餘種。惟是貨物種類既多，所列等級自未能盡屬恰當，於是漸感六等制度不敷應用。二十六年鐵道部爲適應環境需要，以期根本解決起見，召集各路貨運專門人員，討論決定將六等，擴爲十等，並將各貨物重行分等，擬於二十七年一月一日實行，旋以抗戰軍興，此項計劃，不得不暫行停頓。

2. 運價基數 鐵路運價，應以不低過運輸成本，而亦不高過貨物負擔能力爲原則。吾國各鐵路運價基數，原由各路自行訂定，高下不一，等級貴賤，彼此參差。雖因環境特殊，不得不然，但鐵路爲公共事業，各國對於鐵路普通運價，大都均有一定標準，非特行政上可收整齊劃一之效，即營業會計及連絡運輸亦有種種便利。民國七年第一次運輸會議，曾經提議劃一辦法，當因事件重大，未能解決。迨民國十八年貨等運價委員會復經提出統一各路貨運基本運價問題，但各路沿用已久，積重難返，若遽予劇烈變更，深恐牽動沿線經濟，影響鐵路進款。不得不有所顧慮而取漸進政策。是以數年以來，各路貨物基本運價，仍由各路自行議定，呈部核准施行。惟部中審核該項貨運基本運價時，抱定宗旨，儘量設法使各路咸能一致，但須不致影響關係各路之進款。自經此次抗戰，各路一切狀態大生變動。將來抗戰完成，故物光復，以後似不妨研究適當運價數目，定爲各路劃一基數。除有特殊情形少數路線外，各路一律採用，此實爲劃一運價基數千載一時之良機也。

3. 遞遠遞減 我國各路貨物運價，採用遞遠遞減者，從前只有京滬，津浦兩路。其後各路亦相繼採用。在民國二十四年計有平漢，津浦，北寧，平綏，隴海，膠濟，京滬，滬杭甬，湘鄂，道清，南潯，杭江，等十二路。其餘正太，廣九，粵漢南段，及株萍等四路，均係採用單純平均制度。制定價率，各路遞遠遞減之分區距離，及各區間遞減率，均係各路自定，至爲紛歧，向無劃一辦法。戰後調整運價，自有根本改善之必要。

4. 整車與不滿整車 吾國鐵路裝貨計價辦法，在開辦之初，多係按擔計價，及整車計價兩種。民國十年一月一日施行貨車運輸規則時，規定零公斤零公噸及整車三種計價辦法。即所有運價，除另有規定外，按照每五十公斤每公里或每公噸（或整車每公噸）每公里計算運費。民國十八年貨等運價委員會提議，廢除現行之五十公斤零噸及整車三種計價制度。而改用整車與不滿整車之兩種制度，其所以如此改革者，不外爲求價目之簡單，便於商家及路員之計算而已。至於整

車與不滿整車之兩種運價比例，各路初不一致，嗣經部令調整，各路始漸趨一致。現大多數路線，係採用不滿整車照整運價加百分之三十之比例，至今尚沿用焉。

5. 特價與專價 從前各路因水陸競運，或獎勵大宗貨物隨時與各商家公司等訂定專價，或與轉運公司訂定回佣辦法，藉廣招徠。民國十二年北京交通部以各路所訂專價營業，損失甚鉅，令飭妥為清釐。並於第五次運輸會議議定普通運價，與特別運價兩種原則。民國十七年第七次運輸會議議決，特別運價原則七條以平等待遇為原則，其適用之範圍大致分為：（子）與他路運輸機關競爭。（丑）發達某種實業，或繁榮地方。（寅）維持民生調劑供求。（卯）提倡公益，救濟災荒。（辰）抵制外貨，維護國產。（巳）獎勵工業。（午）運輸大宗貨物。（未）利用回空車輛等。至於原有之運價，以其對人差別待遇，當經懸為厲禁。並申明不得藉口互惠，而違反此項原則。數年以來，各路視需要情形，隨時呈部核定，定期施行，於路於商，裨益良多。

6. 負責貨運 各鐵路開辦之初，運輸貨物，如有損失，概不負責賠償之責。民國十年北京交通部創辦鐵路負責運輸貨物，惟須由貨主自行請求，鐵路在可能保護範圍內，始允接受負責。嗣因內戰頻仍，至民國十五年停辦。迨二十一年鐵道部以各路元氣逐漸恢復，非積極整頓業務，發展國內出產，不足以圖存。故毅然排除各路一切困難，限實行貨物負責運輸。凡由鐵路運輸之貨物，以一律由鐵路負責為原則。至民國二十五年全國各路推行此項制度已告成功。

丙、聯運業務

1. 旅客聯運 吾國鐵路聯運事業之有具體辦法，實始於民國三年。前此各路多無聯運之舉，當亦僅限於兩路之間，且或僅限於兩路各一段之間，手續既有繁簡，辦法更屬紛歧。民國二年京奉、京漢、京張、津浦、滬寧五路，會商聯運辦法，呈由交通部編為條文曰：五路聯絡運輸條例，於三年四月實行。其時祇辦旅客聯運，嗣後逐漸推進，規模粗具，聯運鐵路漸次加多，鐵路事業亦日漸發達。旋以內戰迭起，交通梗阻，民十六、七年間聯運事業，幾於無形停頓。鐵道部成立之初，鑒於聯運事業與國民生計，具有密切關係，繼續設立聯運事務處專司其事。一面竭力整頓以期恢復舊觀，一面力求改進以謀儘量發展。數年之間，迭次召開聯運會議，商討各項問題，所有議決各案，悉皆見諸實施。各路除發售旅客聯運票，聯運週遊票，及聯運遊覽票，來回票外，並開行平浦，滬平，平青，京開，京青，等聯運直達特別快車，以便行旅。迨抗戰軍興，粵漢，廣九兩路，曾開行武昌，九龍間聯運直達快車。嗣又由浙贛，粵漢，湘桂，三路辦理金華，桂林間聯運直達快車。後因浙贛中斷，又由粵漢，湘桂開辦曲江，柳州間聯運直達通車。於抗戰交通，便利殊多。又鐵路與輪船，公路，航空等機關，辦理水，陸，空，旅客聯運事務，各路亦均次第施行。

2. 貨物聯運 各路貨物聯運自民國九年始有通盤之計劃，維時進款無多，民國十二年稍見發展，自後連年兵燹，各路車輛凌亂，運用不靈，遂失其聯運之效用。迨民國十七年冬，鐵道部注意恢復貨物聯運，於是清查車輛，交涉放還軍人扣車。惟因十八、九兩年，戰事阻礙，各路車輛，無力應付。二十年三月第十五次聯運會議斟酌各路車輛情形，規定各路聯運，交換貨車臨時辦法。其時各路車輛，稍可互通。不幸東北事起，繼以滬變，全國鐵路忙於軍運，聯運事業仍在停頓之中。滬戰結束，國內政局亦臻穩定，為便利大宗貨物運輸起見，乃由各路先辦局部聯運。二十一年十月郵傳部令飭津浦，京滬，滬杭甬三路辦理負責貨物聯運。而同時各路正試辦局部貨物負責聯運。嗣以長江首都輪渡完成，貨車可以直駛過江，遂決然厲行全國鐵路負責貨物聯運。民國二十二年九月召開第十六次聯運會議，通過貨物負責聯運暫行辦法四十二條，及水陸負責貨物聯運辦法，並厘定各路過軌車輛檢驗章則，及指定專用聯運車輛，以及劃撥聯運進款各項辦

性，由部頒發各路實行，廿三年十一月起全國鐵路，遂一致辦理水陸負責貨物聯運矣。

六 餘 論

綜觀上述吾國過去之鐵路事業，內政治，經濟，外交，各關係，備受債權國家之牽制，主權旁落，力不遂心，故於鐵路設施，不能完全顧及國計民生與國防建設，尤不能按照全國需要，通盤籌劃，以作平均發展之措施。是以從前所建各路，多偏重於東北及東部附近沿海各省，形成西部及西北西南各省之政治，經濟，文化，不能得到平衡，使整個國家，不能得到平均發展。迨國民政府奠都南京，以後設立鐵道部專管全國鐵路，對於一切建設，積極推進，勵精圖治，頗有振作。但終以過去負債過多，積習已深，澈底改善，難收速效。且為顧忌敵人關係，不能公開對國防有所設施。直至民國二十四、五年敵人侵略野心，日益暴露，所有一切建設，遂不復旁營他顧，完全以國防為目的。並根據總理實業計劃，擬定五年建設鐵路八千八百餘公里之計劃。此項計劃，倘能如期完成，則中央與各省之距離，即可大為縮短，而省與省之間，均有鐵路可通。且西部各省進出之物資，亦有通至海口之可能。乃敵人嫉忌已深，不待我完成建設，遂即挑起七七事變。自經抗戰形勢之展開，由於我全國軍政大權之統一，使整個中華民族在國民政府率領之下，發動歷史上從來未有之對外民族戰爭。並根據三民主義，制定抗戰建國綱領，作為國民一切言論行動之最高準繩。現在抗戰已逾四年，全國上下一致努力，以及事實上之需要，許多事務在戰前以種種遷就與顧忌，所不能澈底辦到，或不能根本改革之工作，無不在蛻化演變，逐漸完成之中。例如沿海各省自淪陷之後，大量民衆，及工商企業，轉向後方遷徙，使荒僻落後交通閉塞之西北西南各省，分呈現空前之進步。而西南西北之鐵路網，亦按照預定計劃，陸續完成，已足表現突飛猛進之成績。將來抗戰勝利，淪陷各鐵路收復之後，凡從前與各國所訂之一切不合理及喪失路權之各種條件，定當作合理之調整。其一切陳腐落伍之制度習慣，亦當為合理之改革，行見新興燦爛之鐵路，普遍全國。設非經此抗戰決難成功。是以七七抗戰為鐵路事業劃時代之設施。及偉大之歷史轉捩點殆無不可。

附錄 中國鐵路建築工程進展概況表

建築緣起及經過概況

北寧鐵路

本路發軔於唐胥鐵路，初屬開平礦務公司。清光緒十二年，展修至蘆台，改組為開平鐵路公司。十三年告成，是為唐胥鐵路。是年復展築至天津，改開平鐵路公司為中國鐵路公司，十四年夏修至天津，是為唐津鐵路。十七年直隸總督李鴻章為經營東三省，鞏固國防，乃設局於山海關，展築關東鐵路，名曰北洋官辦鐵路局，自是始為官辦鐵路。十八年修建灤州大橋二千二百英尺，二十年關內鐵路告成，李督不顧俄人抗議，毅然向國外興工，修至綏中縣。會中日戰起，工事停頓。二十一年李督復請修築至北京，鐵路改定以蘆溝橋為起點，是為津蘆鐵路。是年冬修至蘆台，展至馬家堡，並另由蘆台修築枝路逾蘆溝橋，以符原奏。二十三年七月通至永定門，同時將天津至古冶之商辦鐵路。收歸官有，並將商辦中國鐵路公司裁撤，設津榆鐵路總局，全路均歸屬焉。二十四年議展修關外鐵路至新民屯，並擬修築瀋陽子至營口等鐵路。二十五年修至錦州積極進行，二十六年由瀋陽子向東展修，四月營口枝線告成，六月修至大虎山附近，因李匪之亂停工，關內鐵路為英人佔據，關外鐵路為俄人佔據，各路大都被毀，旋均修復。英人復將北京車站移至正陽門，並築至東便門。二十七年和議告成，二十八年向英俄收回關內外鐵路，繼續修築瀋陽子至新民屯一段。二十九年工竣。三十年日俄戰起，日本由新民屯至奉天修築輕便鐵路。三十三年外務部與日使商定收買新奉鐵路。由中國政府改為自造寬軌鐵路。三十三年五月十九日北京至奉天全路通車，改關內外鐵路為京奉鐵路。設總局於天津，直隸於郵傳部。國民政府定都南京，始改名北寧鐵路，直隸於鐵道部，為國有幹線之一，本路幹線全長八百四十九公里。（按漢道年鑑第一期所載各站統計里數為八四九公里若照民國二十六年鐵道部出版之第七期各路營業里程表則為八四四公里按照年鑑之數特此附註）枝線有八，共長五百三十七公里。另有唐山至山海關雙軌一百四十九公里。民國十九年，東北當局正籌開發葫蘆島，未及完成。二十年九一八事變，本路關外一段，為日軍佔佔。民國二十六

11

北 京 鐵 路 (五)				
錦西北京枝線 一百十二公里 民國十年 北京枝線 民國十六年	流幫子營口枝線 一百零公里 光緒二十五年 流幫枝線 光緒二十六年	大虎山通遼枝線 二百五十一公里 民國十年 大通枝線 民國十六年	瀋陽北陵枝線 十一公里 北陵枝線	天津站站西沿枝線 四公里

京滬鐵路

滬滬枝線。建築最早。第一次建在清同治年間，由英商代築，彼時風氣未開，光緒三年由我國領司拆毀。第二次建築在光緒二十三年，一年告成，復興英公司商訂建築滬寧鐵路幹線借款合同，二十九年着手測勘，三十四年全路通車，至三十年九月照借款合同之規定，將滬滬鐵路收回，歸併滬寧鐵路，作為枝線。初設滬寧鐵路局。民國三年蘇浙兩路次第收回，歸為國有，與滬寧合併。民國四年滬寧、滬杭兩路接軌。民國十九年改稱京滬滬杭甬鐵路管理局。

京 滬 鐵 路				
上	海	至	南	京
幹	枝	線	共	長
三百二十八公里				
上海吳淞枝線 十六公里 光緒二十三年十月 滬滬枝線 光緒二十四年十月			幹線上海至南京 幹線三百一十二公里 光緒二十九年 京滬幹線 光緒三十二年十二月十五日	

滬杭甬鐵路

本路由商辦蘇路及浙路兩公司收歸國有，初名蘇杭甬。嗣改訂以上海為起點，遂改名滬杭甬。創辦時蘇路計劃兩線，一由蘇州至嘉興，一由上海至嘉興。光緒三十三年正月決定由上海興工，五月通車至松江，七月通車至楓涇。浙路先於光緒三十二年九月由杭州興工，三十四年杭州至長安通車，宣統三年至楓涇通車，當與蘇路接軌。並於宣統三年將曹娥江至上波一段興工。民國三年工程告竣，全線通車。曹娥江橋已造成混凝土橋墩及橋墩，因款項停止。民國二年滬甬鐵路經蘇路公司讓歸國有，所有股款債款，由部如數歸還，民國三年實行接收。浙路公司亦於民國三年允將建築完成之杭楓線，江干至拱宸橋線，寧波至曹娥江線，及未建築之杭曹線與建築之寧波三北線，悉讓歸國有。由部直轄所有股本由部覓還，滬甬寧鐵路局接收，更名為滬杭甬鐵路總局。民國五年十二月滬杭甬與滬寧接軌工程告竣，兩路直接通車，遂為國有幹線之一。

滬	杭	甬	鎮	路
上	海	北	站	寧
幹 枝 線 共 長 三 百 六 十 七 公 里				
上海北站至新龍華 十六公里 民國三年 京滬滬杭甬兩路接軌工程 民國五年	上海南站至楓涇 六十一公里 光緒三十三年正月 原蘇路滬楓線 光緒三十三年七月	杭州至楓涇 一百二十六公里 光緒三十二年九月 原甬路杭楓線 宣統三年	長山門拱辰橋枝線 六公里 原甬路拱辰橋枝線 宣統三年	

杭甬段

滬杭甬鐵路自錢塘江至曹鎮江一段長八十公里，久未完成，自經浙甬鐵路通車及錢塘江大橋工竣，此線尤有急需完成之必要。經鐵道部組織杭甬段工程處計劃籌備，自民國廿五年七月興工廿六年十一月全路鋪軌，杭州紹興一段先行通車，曹鎮江大橋尚未完工，嗣以軍事緊急，遂即停工結束。

滬	杭	甬	鎮	路	杭	曹	段
曹鎮江至寧波 七十八公里 宣統三年 原甬路甬曹線 民國三年				杭州至曹鎮江 八十公里 民國二十五年七月 杭曹段 民國二十六年十一月			

蘇嘉鐵路

京滬滬杭甬鐵路迅速起見，民國二十三年十月，鐵道部決定委託京滬滬杭甬鐵路代築蘇嘉線，自京滬之蘇州站起，至滬杭甬路之嘉興站止，計長七十四公里。二十四年二月開工。至二十五年七月工程完竣，七月十五日正式營業，並為便利行車節省經費起見，交由滬杭甬路代為管理。

平漢鐵路

清光緒十五年粵督張之洞主張修築蘆溝橋至漢口幹線，二十二年奏准設置漢鐵路總公司於上海，二十三年借用比款，由南北兩端分段修築，二十四年正月蘆溝橋至保定一段興工，是年十二月通車。其餘各段分別進展，二十六年拳匪之亂，蘆保段道木被焚。各國聯軍於是年十月將蘆溝橋展至北京正陽門。二十七年二月竣工。三十一年十月黃河橋工落成，長合六華里有奇，黃河水流湍激，施工不易，為世界有名大橋。三十二年全路工程告竣，是年三月二十二日舉行全線通車典禮。實際工作期間，除拳匪事變停工外，共計七年又四個月始告成功，是年起撤上海蘆漢鐵路總公司，本路以借款關係，為比公司掌管路權，劃受牽制。光緒三十四年政府與借款公司，籌募鉅款，並向國豐匯理兩銀行商借英金五百萬鎊，將比國借款本息全數付清，舊訂各項合同，一律註銷，管理權交還中國，本路遂歸國有。本路自平正陽門至漢口玉帶門，歷經英俄德三省，南接粵漢，北連平綏，北寧，中貫滬濟，歐亞，為我國中部南北最大幹線，初

名漢漢、旋改京漢、國民革命告成、始易平漢，歸部直轄，為國有幹線之一。

道清鐵路

本路原名道澤鐵路，自河南鹿澤府屬澤縣之道口鎮衛河碼頭之三里灣為起點，達山西之澤州府。此路發端於福公司。（義商羅沙與英侯爵倫五聯合組織）獲得山西南部各礦開採權，又與德豐公司訂立開辦河南懷慶左右，黃河以北諸山各礦合同。清光緒二十八年福公司開辦名焦作煤礦，擬假借運輸晉兩省煤礦為名，而收兩者客貨運輸之實。嗣經豫撫迭次交涉，只准專運礦業煤礦，當於光緒二十八年八月興工，先修道口至清化鎮一段，及至三十年終至柏山，該公司以收入不敷差路，計無所出，乃由英使商請清廷以建築工作為借款，將該路收歸國有。旋與福公司簽訂借款合同二十一條、行車合同十條，三十二年續修築。三十二年十二月道清全線竣工，三十三年正月通車。迨民國十三年政府與福公司簽訂清孟鐵路借款合同，擬由清化鎮南至孟縣係由清化鎮至陳莊，計十三公里，以時局影響，該公司不允繼續借款，路工途中途停頓。本路自三里灣至陳莊，計長一百六十三公里，又由游家墳至新鄉新站計二公里，作為平漢鐵路聯運支線。民國廿五年鐵道部為使道清鐵路節省營業開支起見，將本路併入平漢鐵路，作為平漢鐵路之支線，另設車務總長管理該段營業事務。

道楚枝線

本路為平漢鐵路道清枝線之延長線，由道口鎮起至內黃縣之楚莊止，計長六十六公里。因便礦煤出路，由福中煤礦公司與鐵道部商洽興築，經部飭由平漢鐵路辦理，於廿五年興工，廿六年四月完成通車。

平 漢 鐵 路 (一)			
北 平 正 陽 門 至 漢 口 玉 帶 門			
幹 枝 各 線 共 長 一 千 五 百 六 十 五 公 里			
北京正陽門至漢口玉帶門 一千二百一十三公里 光緒二十四年正月 幹線平漢全路 光緒三十二年三月二十二日	良鄉至坨里枝線 十六公里 光緒二十九年 坨里枝線 (專供運煤) 光緒三十年	琉璃河至周口店支線 十五公里 光緒二十三年 周口店枝線 (專運石料) 光緒二十四年	高碑店至梁格莊西渡枝線 四十三公里 光緒二十八年十月 新易枝線 (原為清朝開辦) 光緒二十九年四月
平 漢 鐵 路 (二)			
保定南關枝線 六公里 民國十年七月 保定南關枝線 (原為運料) 民國十一年十一月	鴨綠江至臨城枝線 十七公里 光緒三十一年 臨城枝線 (專供臨城煤礦運煤) 光緒三十四年	豐樂鎮至六河溝枝線 二十一公里 民國九年八月 六河溝枝線 (專為六河溝礦運煤) 民國九年十月	豐台支線 三公里 此線與北寧兩路共有 屬於本路者二公里七一八