

張嘉璈著
楊湘年譯

中國鐵道建設

商務印書館印行

王序

我國鐵道事業，雖有七十餘年歷史，然前此因政治、經濟、社會環境之障礙，其進步頗遲緩。戰前數年，政府努力鐵道建設，曾一度呈現蓬勃之象；乃抗戰爆發，創鉅痛深，又陷入困境。因之，國內有關鐵道事業之著作，亦甚貧乏。馮湘年先生前歲所著之『鐵道經濟與財政』，既由本館印行；近又出示所譯張公權先生在紐約出版之『中國鐵道建設』（原名 China's Struggle for Railroad Development）書；適公權先生自美寄贈該書英文原本，因儻將全書略閱一遍，深覺其內容精微宏博，堪稱我國有關鐵道事業罕觀之作。公權先生自民國二十四年至三十一年，總領鐵道交通行政，此時期內對於鐵道事業之貢獻，早為國人所共聞共見。本書所述，悉屬體驗之言，尤非尋常著作可比擬。因將譯稿付梓，以供有志鐵道事業者之研討。茲並將本書內容，摘要介紹如次。

全書除緒言外，計分六編。首編述清同治五年至民國二十四年止，七十年間我國鐵道事業之進展史略，藉以窺見建設歷程之艱辛；外則列強攘奪不已，尤以日本之陰謀為甚，內則科學智識之落伍，與夫資本之匱乏，咸為鐵道建設推進之阻力，撫今思昔，前車可鑑。第二編「新借款之籌募」，第三編「恢復債信及戰時準備」，第四編「抗戰中之鐵路運輸」，第五編「抗戰中之新路建設」；皆為原著者實際經驗之記載，以時間言，前後歷七載，適等於首編所敘時期十分之一，而於久經凋塞之外資財源，竟能於一年有半之短期間內，排除一初障礙，而使其暢流，復於七年中完成新路二千二百六十三英里，約等於過去七十年總里程百分之二十三強，其成就誠不容蔑視。至於抗戰期中，鐵道運輸供應之困難，後方新路工程推動之艱苦，尤非豐於素養，老成謀國之士，曷能應付；此固於字裏行間，可以窺見者也。

第六編「戰後鐵道之發展」，實為本書極重要部份，蓋我國抗戰幸已勝利，而建國大業猶待國人之努力，

在經濟方面，鐵道建設應爲各種實業建設中最重要之一環，原著者根據其服務金融及交通界數十年之經驗，精心擘劃，主張統一整理舊債，以樹立我國債信，從而吸引外資，籌措新路建築及舊路改善所需之材料，期以十年，修築鐵路一萬四千三百英里，並主張鐵路之建築，應與沿線資源之開發，同時並進；足徵識見之卓越，步驟之切實。深信在今後積極建設之程途中，本書當可提供極有價值之參考資料，而爲交通界盡人必讀之著作也。

緒言

回溯從政以來，倏忽七載，在此時期，吾國鐵道事業貢獻於作戰之進行，影響於國民經濟及生活之變遷者至鉅，與念及此，不得不令人興奮。抗戰以還，鐵道運輸已公認為抗戰史中最重要之一頁，尤為經濟動員之樞紐。吾國本部鐵道里程雖僅六千〇四十七英里，而其貢獻於軍事運輸者已若是之鉅，假令吾國早期之鐵道建設計劃完全實現，則其成績之偉大，更何可勝言。此次戰事爆發，各鐵路於頃刻之間，遽膺艱鉅，以積年疲敝之機構，設備簡陋，效率薄弱，而猶能勉力肆應，實屬難能可貴。將來戰事勝利之後，鐵道事業對於國家之貢獻，當更必大有可觀，固不待言。

此次抗戰使吾國得從經久之羈絆脫出，勝利之後，鐵道建設必能充份自由發展，開闢一新紀元。作者參預路政，昇我機會對於吾國鐵道建設作種種計劃，雖以戰事爆發，障礙叢生，未獲一一實現，而新路工程仍令勉力趕造，繼續不輟，故鐵道里程一方因戰區擴大淪陷破壞者固屬不少，而新築路線勉可補充損失，此固出人意料之外者。

人類思想之前進永無已時，我國未來之鐵道軌轍遍及全國，省與省通，城與城通，市與市通，爾時國民經濟之繁榮，將至若何境界，思之能不躍然而喜。顧回溯既往，吾國鐵道發展時期，人民阻力之大，國際競爭之烈，其環境之艱難，又不勝令人喟然而歎。作者自幼而壯，迄於今日，以其所親歷之經驗，與中國鐵道發展史相對照，發見有無窮興趣之事實。滄海桑田，由家赴校時，須經淞滬鐵路。該路計長十英里，初於一八七五年（同治十三年）由英商出資興築，一八七八年（光緒三年）因人民反對而折除，旋於一八九七年（光緒二十三年）重行修築。當時作者之印象，以為鐵道係洋化事業之一種，亦唯洋人始能興辦鐵道。及余稍長，始知除淞滬鐵路之外，更有若干其他鐵道，均屬洋商修築。一九〇三年時，約其有里程二七〇八英里。當時適值列強

爭握築路權之時期，作者以學生之頭腦，目觀外力之侵略，或有奇異之刺激。列強之侵略行動，卒引起人民反應，於是各省紳士力主鐵道事業應由各省簡民自辦，彼此呼應，舉國風從。吾蘇省人士發起組織商辦蘇浙鐵路公司，於一九〇八年（光緒三十四年）完成滬杭路線一二二英里。其他各省鐵路公司，接踵而起，盛及一時，惜當地士紳實力有限，半途而輟者，比比皆是，終至商辦運動歸於失敗，七年寶貴光陰瀕於虛擲。清廷知鐵道民營或省營尚未至成熟時期，決然取消商辦鐵路，宣佈鐵道國營政策。乃清廷已瀕衰落，雖宣佈國有政策，而對於鐵道建設不能有所作為。惟全國上下經此商辦失敗歸於國有之一段演變，人人瞭解鐵道事業之政治重要性矣。作者於民國紀元前二年入郵傳部主編該部公報，因獲對於各種交通問題密切研究之機會，曾建議當局派遣視察人員，實地考察華北各路，以期有所改進，作者被任為視察員之一，對於各鐵路沿線各站，逐一詳細調查，當時各路會計簿冊所用文字，各不相同，管理制度亦多紛歧。且路局要政悉操諸洋員，國人鮮能過問，而中國管理人員一若視為固然，毫不介意。

民國二年作者任上海中國銀行副經理，當時民國肇始，全國上下精神煥然一新，國父孫中山先生在上海發表其廣大之鐵路計劃，主張全國建築鐵道十萬英里，聞者莫不稱譽其計劃之偉大，而技術專家則多懷疑慮。中山先生對於外國資本之利用，主張採行一種完全新穎之方法，以期一掃過去外債之種種束縛。當時適值民國初建，一方對外信用尚未鞏固，且一方革命宗旨首在解除列強之束縛，在此種政治情形之下，欲期吸引外資，其困難自不待言。況中山先生計劃，所需資金之多，遠超過於往昔之外債款額不知若干倍，或謂此項計劃過於樂觀，以外國投資者，無論為個人或政府，既經我國將往昔對其有利之條件取消之後，苟不另行給予新利益以為彌補，實不易引起其投資興趣也。已而中山先生因與袁世凱政見不合，辭去全國鐵道督辦職務，其偉大之鐵路計劃遂亦停頓。迄民國四年日本對我國提出二十一條件，內中五條專提鐵路，顯露其對我鐵路之中心，國人咸覺悟日本欲藉攫取路權，擴展其勢力範圍，此端一開，列強勢力追踵效尤，釀成第二次路權之爭奪。由於當時情況，作者認為欲求發展我國鐵道事業，我人必須反求諸己，須先有進步之銀行信用機構，藉聚民間資本。中國

銀行爲吾國最早之新式銀行，由此努力於紙幣信用之增進，紙幣數量之推廣，一面扶助商業銀行，共同發展儲蓄業務。不幸政局机捏不定，障礙叢生，民國五年袁氏企圖稱帝，集中現銀，下令停止紙幣兌現，當時中交兩銀行鈔券甫獲人民信用，工商實業亦正樂於使用紙幣，同時外商銀行歧視中交鈔票之態度，亦開始好轉，此際如果實行停止兌現，勢必使新建之信用全部喪失，其影響於我國經濟金融前途，何堪設想。作者深感關係國計民生之重大，以爲欲求避免危機，勢非採取果敢而敏捷之對策不可，乃堅決主張抗拒停兌命令，賴銀行界之合作，社會人士之擁護，倖獲維持兌現，極嚴重之金融風潮，亦告平息。經此難關之後，中國銀行信用增高，其發行及存款款額均隨而擴展，後此對於鐵道事業大規模投資之貢獻，不得不謂當年反抗停兌之收穫也。

是時歐戰正酣，日本乘機對我國增加投資，以完成其經濟侵略之企圖。當時列強均自顧不暇，故對於暴日侵華之陰謀，亦唯坐視其發展。迨歐戰結束，參戰國家財力竭蹶，欲求任何國家單獨對我投放鉅量資金勢所不許。於是英美法三國銀行界決定組織新銀行團，對於我國政府未來投資，採取聯合行動，同時希望日本參加合作。關於此點，吾國大起反感，因允許日本參加新銀行團之結果，無異承認其對於滿蒙之特殊地位也。民國九年美國銀行團代表拉蒙德(Thomas W. Lamont)與日本方面磋商竣事後，轉道來華，希望中國歡迎新銀行團之成立，并能參加合作。當時作者調任中國銀行總行副總裁，適任北京銀行公會會長，都中輿論對於新銀行團之組織極表疑慮，認爲無利於我國，因其有引起國際共管吾國鐵路之可能，以及四強壟斷吾國財政之危險。且日本參加合作，尤證明英美法三國承認其在華之特殊地位。故拉蒙德之計劃，未能獲得吾國之同情，明知外國投資之途徑將自此暫告停頓，但勢有所不得不然耳。吾國銀行界爲圖自強計，發起組織中國銀行團，希望就能力所及，供給政府及實業界資金之需要。作者曾對拉蒙德氏宣示，中國銀行界之基本原則，在於自力援助，而同時對於友善而無政治目的之外國投資亦深願相互合作，惟新銀行團有包藏禍心之日本參加，使我銀行界處於無法與新銀行團合作之地位，實爲不幸也。

中國銀行團對於鐵路投資之試驗，始於民國十一年擔任銷售交通部發行之車輛公債國幣六百萬元，民國十

三四年又任募辦海鐵路短期公債國幣一千萬元，以當時國內資力之艱窘，外國資本之斷絕，而銀行團竟能勉力擔任如此鉅額公債，實屬難能可貴，無非激於自助之一念。迄民國十六年北伐告成，國民政府成立，政治漸趨穩定，人心振奮，金融實業均呈蓬勃氣象，中國金融界鐵路投資，亦逐漸發展。民國二十二年中國銀行與匯豐銀行合作訂立完成粵漢鐵路借款之後，始具較大規模之投資。前此則尚有民國十八年中國銀行對於浙贛鐵路之投資，第一批借款供給建築杭州至蘭谿間一百二十英里之用，旋又繼續借款展築至玉山。作者鑒於外資之缺乏，希望國人激發自信力，加強自力更生之決心，故竭力提倡中國銀行界投資鐵路。當時民間經濟力量，固仍甚為薄弱，然與一九〇四年至一九一一年間國人呼籲鐵路商辦時期之情狀相較，則已有顯著之進步。顧鐵路投資數額鉅大，年阻縣長，勢非集合多數中外金融機構之力益，不易為功。且大規模之建設計劃，尤以穩定而有系統之政府政策為前提，而無論多年停頓之外國資本，必須重開蹊徑，否則建設無進展之望。作者對於我國鐵道資金問題，認為理想中之辦法應以外資籌購鐵路材料，其餘建築費用以本國資金擔任。根據上述原則，作者深願作一試驗，使吾國鐵道吸引外資，而不主再喪失主權。倘我國信用機構能以公正立場，審慎態度，對於本國及外國投資者或為保證者，或為信託人，則即可進而勸導外國投資家放棄其舊時侵犯主權之苛刻條件。以上為作者理想中對於鐵道投資之方針，迨德國奧托華爾夫公司對於浙贛鐵路之借款成立，方獲見諸實現，此為鐵路外債歷史中值得記載之一事。

查浙贛鐵路於民國二十三年修築至玉山後，擬繼續展築至南昌，新銀行團對於此項計劃當然不表興趣。中國銀行於民國十七年改組之後，作者被選為總經理，當時中央銀行業已成立，中國銀行職權經中央重行訂定，着重於發展國外貿易，吸收外匯，扶助國內工業，因之中國銀行得從事於扶助國家經濟建設。作者遂徵詢奧脫華爾夫公司對於浙贛鐵路展築計劃之意見，并提出本人理想中之投資方式。對方答復甚為圓滿，最後商定辦法，一方為由中國銀行發起組織之中國銀行團，一方為奧脫華爾夫公司，共同參加投資。中國銀行擔任銀行團之代表，同時擔任德公司之信託人。至於資金分任方法，由中國銀行團擔任工款部份，德公司擔任材料部份，作者

多年理想中之方案，自此宣告實現矣。

民國二十四年作者被任爲鐵道部長，過去二十三年在銀行界服務，雖對於近年之鐵道投資饒有興趣，而與整個鐵道事業尙乏接觸之機會，所有鐵道事業之行政管理均有待於深切之研究。顧以政府之命，不敢徘徊，且華北局勢日非，中日衝突危機迫在眉睫，國民人人有奔赴國難之天職，乃於是年十二月十六日就職。蒞任之初，深感我國鐵道事業雖有七十餘年之歷史，而始終未獲一真正之發展機會，設列強於過去數十年間，能採取賢明之態度，則中國之鐵路史與遠東政治史常另具一色彩，何至有今日之局勢。例如一八九五年法德俄三國欲阻止日本破壞吾國領土完整之野心，迫令將遼東半島交還吾國，當時如果列強對我領土完整之原則，同樣尊重，則何至引起各國爭相分割勢力範圍之實現。又如第一次歐戰結束之後，歐洲各國倘即放棄舊日之勢力範圍觀念，而毅然採納美國威爾遜總統之原則，不顧暴日之反響，而以列強聯合力量援助中國，則吾國必熱烈歡迎外國資本，參加鐵道建設，全國鐵道里程，必將十倍於今日。而列強計不及此，僅圖阻止日本之進取，而始終未採積極步驟，對吾供給資本，助我建設，鑄成大錯。同時反諸吾國本身，連年政局不安，全國不能統一，鐵路當局爲應付政治起見，不以常軌處理路務，路款收入往往移用於鐵道以外，因此鐵道本身之需要，反感不敷，路政日就衰頹，到期借款愆期償付，更使外國投資者對於我國鐵道事業裹足不前，吾國人不能不任鐵路落後之責也。

作者蒞任鐵道部時，最愛慮者爲華北問題，蓋日本促成滿洲國之傀儡組織，并進佔熱河以及長城各要隘之後，又將冀東地帶組成冀東自治政府，以期成包圍平津之勢，乃近復要求中央政府，將駐留華北之行政及軍事機關一律退出北平，並企圖將華北五省，即河北、察哈爾、綏遠、山東、山西造成一特殊區域，逐漸脫離中央之統治。當時中央政府洞知敵人之陰謀，惟爲延緩衝突起見，勉強同意日本提出改組華北政治委員會爲冀察政務委員會之要求，并派宋明軒將軍爲冀察政委會之主席。此種權宜措置，意在藉此緩和日本國內之和平份子，而使吾國得喘息之間，趕進戰備，以待與暴日軍閥之最後破裂。從日本方面之觀察，冀察政委會之組織，不啻中

中央政府默認冀察兩省之政治獨立，不久即對於冀察政委會開始加強壓力，促令實行獨立運動。願從吾國之立場言，此項權宜措置，明知不過稍延時日，如果日本再圖侵犯冀察兩省之獨立完整，則吾國即具有不惜犧牲一切對敵抗戰之決心。作者目擊危機之不可避免，乃集中心力於新路之興築，以及舊路之改善，而當時華北局面對於鐵道事業，已經隱伏嚴重之危機，因冀察政委會即不實行獨立運動，設對於華北各鐵路之人事行政有所干涉，則平綏北寧平漢正太以及津浦北段等五路，約佔全國里程百分之二十六之鐵路，勢將脫離中央之統治，且因此而生路款之損失，更將影響於我國鐵路對外債信，而作者之利用外資計劃勢必大受打擊。作者接事不數日，即接宋明軒將軍來電，薦舉平綏北寧兩路局長人選，認為問題嚴重，乃即趕赴北平，傳達最高當局意旨，並以私人立場，勸告宋將軍慎勿為日人所利用，並告以中央必用全力為其後盾。於是與渠商定由中央指撥華北關鹽餘款直接劃撥冀察政委會，充作華北軍費。當時日人對冀察政委會堅決要求所有華北歲收不能騰解中央，應全部用於華北，因想此辦法，俾宋將軍藉此搪塞日人。至於華北鐵路收入，日方亦要求指充當地經濟建設之用，特別指出疏濬大沽港口及興修滄石鐵路二項計劃。因大沽港口疏濬之後，可使海洋大輪直駛津埠，在和平時期可增進日滿各埠與天津之經濟聯繫，更可使利華北煤產之輸出，大量供給日本海軍之用。設或一旦戰事爆發大噸位之運輸艦可直駛天津，便利軍運。滄石路計劃在於連接津浦路之滄州及平漢正太兩路之石家莊，使三線發生聯繫，便利日軍在華北之運輸，更為重要。以上二項計劃更可證明日人企圖利用吾國之財源實行其侵略之陰謀。作者為維持平綏北寧兩路之對外債信起見，經與冀察政委會商定華北鐵路盈餘應撥充償還債務本息，倘尚有盈餘可撥充疏濬大沽港口之用，至於滄石鐵路之興築，可併入中央整個鐵道建設計劃之內，如是苦心應付，華北問題始獲暫時告一段落。其後雖屢經日人壓迫，冀察政委會，幸能繼續服從中央命令，在抗戰爆發之前，始終未曾侵犯華北路政。由於鐵路問題之免於決裂，不特藉此延緩華北戰事之爆發，且因此華北鐵路收入仍歸中央支配，俾作者整理鐵路舊債之計劃，得以實現，此尤足記述者也。

在西南方面，亦有政治上之困難問題，須待解決，因自北平返寧後，即作粵桂之行。其時適粵省派代表來

部，請求協助該省之黃埔築埠計劃，同時桂省來電建議興築湘桂鐵路。溯自民國二十年三月粵桂兩省與中央屢發生齟齬，西南政務委員會每採取自由獨立行動，東北事變以後，雖使雙方稍稍接近，而實際上始終未能協調。例如粵漢鐵路之南段，事實爲粵省政府所管轄，而當時蔣委員長力主粵漢路中段趕築，以期貫通全路。同時該路之外國債權者亦贊成早日打通粵漢全綫。但如果全線打通之後，粵省政府仍繼續掌握南段路線，則不特中央與地方勢必發生嚴重之糾紛，抑且影響於對外債信。因此作者適赴廣州，對粵省領袖剖切說明粵漢全綫統一管理之重要，及其對於外債信用之關係，幸獲省方諒解，進而商討具體統一管理辦法。關於局址問題，省方初主總局設於廣州，一再磋商之後，亦未堅持原議。是年五月由部委派新任局長到局視事，全綫直達列車旋亦開始駛行。六月西南政委會奉令撤銷，數十年來渴望之政治統一，幸見實現，回憶自建造民國以迄國府奠都南京，連年內戰，國力斲傷，及中央加強統治地方權力，各省政府即陰懷嫉恨，時生反側，其情形猶如南北戰爭前之美國各州，寧願地方分權，反抗中央集權。此種無形割據局面，對於鐵道事業最爲不利，因地方政府對於經過各省之路線，視同省有之產業，不免時加干涉。自民元以迄二十四年，全國鐵道從未能集中於中樞管理，今日蔣委員長柄持大政，得見全國統一，豈特萬民騰歡，即各友邦亦認爲此乃中國再造之始，抱有無限希望。

作者於視察華北華南之後，開始集中時間精力從事計劃建設一合理之全國鐵道系統，以適應國防與民生之需要。其中包含問題至繁且鉅，而當前最迫切之問題，尤爲應付中日戰事。其時中日關係日趨緊張，不幸一旦戰事爆發，全國鐵路應如何準備以適應軍事上之需要。即此一端其應準備者已不勝枚舉，而至少限度則有數事爲亟待進行。例如趕築若干軍事需要之路線，籌措各新路工程所需之現金及材料，整理各鐵路之舊債，以及改進各路之管理行政，使其開支撙節，效率提高，此皆不容一日延緩者也。

第一必須着手之問題，爲加強長江南岸之交通路線，以備敵人一旦侵入華北及封鎖長江。蓋自北至南已有粵漢鐵路，而東西幹線尙付闕如，前線與後方部隊給養之運輸，必發生絕大困難，故決定先建築一自東至西與

粵漢鐵路交叉之幹線。於民國二十五年一月由鐵道部發行鐵路建設公債二千七百萬元，以供浙贛鐵路展築南昌至萍鄉路線，以與株萍鐵路相銜。越一月續發鐵路建設公債一萬二千萬元，以供建築自株州向西以至貴陽之路線，迨此路線完成之日，可自杭州出發，經浙贛路以達株州，復由株州經湘黔鐵路抵達貴陽，東南與西南各省可一氣貫通矣。發行上項公債之關鍵，在於公債基金日無着落，故必須華北政局暫時穩定，庶北寧與平漢兩鐵路之餘利可源源被解，撥充公債基金。一面希望舊路逐漸整理，進款日增，基金更臻穩固。但同時尤需外國資本之接濟，以期獲得國外材料，蓋非此一切新路建築與舊路整理均難實現。無如當時國際形勢未容樂觀，列強對於吾國投資，因四國銀行團之障礙，以及過去路債之怠付，態度均極冷淡。惟德國以舊債因第一次歐戰之結果而取消，而浙贛鐵路玉萍段借款復啓其新投資之途徑，遂續與德國公司商談，經時一月，南萍段之材料借款即獲告成，繼此再與商訂湘黔鐵路材料借款，頗為順利。

當時法國方面，中法工商銀行不屬四國銀團，以單獨資格，派遣代表來商鐵路投資，往返磋商，歷時十月，戊午冬間獲准借款，於是中英銀公司繼起與中國建設銀公司合作，經募完滬杭甬鐵路借款。此外鐵道部復派員赴比利時接洽寶成鐵路借款，比方因舊債不理，對於新投資未能感興趣。迨民國二十五年八月，隴海鐵路債款整理之後，上述新借款始告成立。鐵道部赴比代表，復轉道赴英，訪問新銀團之英國代表愛迪司君，獲悉英方對於吾國鐵道投資一千萬鎊之可能。此消息傳來，不免出於意外，因前此英國李滋維斯爵士訪華時，曾謂英方非俟整理舊債之後，不願有新投資。我國政府採納其意見，即由財政部兩部會同整理債款，當愛迪司發表此意之時，我國整理計劃尚未全部實現，其已經整理之債票，在外國證券市場之行市，尚未有顯著之改善，四國銀行團之限制亦尚未解除，處於此種背景之下，而謂英方將有大量投資，使我不能不有半信半疑之感。顧於民國二十五年底，愛迪司君來信徵詢作者對於四國銀行團之意見，當即坦白告以凡日本參加之組織，必不能得到我國之同情，顯示其早日改變方針。同時由各方情形，推測知英國朝野固已了然於日本之侵略野心，遂思退出新銀團。因即進行與英方商借廣梅鐵路借款，其後發展情形，意外順利，英方不僅將單獨投資中國鐵路之

意通知新銀團，且將投資總額增爲一千五百萬磅，如此鉅額借款，實爲向所僅見之事。於是籌築浦信三棧以及廣梅等路各項計劃，均可一見諸實現矣。作者遂即擬定五年新路計劃，自民國二十六至民國三十年修築新路五千英里，呈奉政府核准，準備開始進行，當時鐵路界同人之興奮，非言語所能形容者。

至於舊債之整理，進行亦極順利。舊債以英國所占成分爲最多，幸得李滋羅斯爵士之協助，以及一般英國債權人之同情，使債款整理交涉異常迅速。先後整理各債，計有津浦債票於民國二十五年二月開始恢復償付本息，道清借款於同年五月恢復，廣九借款於同年八月恢復。此外美比荷蘭各國之借款，亦經陸續整理，計甯海借款於民國二十五年八月整理，湖廣借款於民國二十六年四月整理，綜計整理各借款數額達英金四千零三十六萬九千七百十四鎊或美金一萬九千八百二十二萬二千五百零七元之鉅。由於整理之結果，各債票在國外市場行市隨而好轉，津浦債票漲至七一·五鎊，湖廣債票漲至七一鎊，道清債票漲至八八鎊，甯海債票漲至四二鎊，京滬債票漲至九〇鎊，均屬空前未有之最高價格。於是外國投資者之眼光逐漸移轉，視中國爲一優良之投資市場。追民國二十六年七七抗戰爆發，先後商訂之新借款或已訂合同，或僅訂草約，除材料借款之外，其計英金三千一百九十三萬二千三百七十鎊，或美金一萬五千七百二十六萬零五百三十五元之鉅。美國雖久未投資中國，至是亦逐漸表示興趣，由進出口銀行經手，對我貨放購買機車借款，尤爲難能可貴者。華商銀行參加數額亦頗可觀，在此一年又半，共計投資國幣七千四百五十五萬元，約合美金二千二百十五萬七千六百九十九元。經整理舊債之後，新資本絡繹而至，於是我國人民對於鐵路建設重復恢復過去熱烈之信心，新路工程因獲邁進之機會，數十年來鐵路之厄運，一旦否極泰來，國人歡忻鼓舞之情，固非言語所能形容也。惟日本則虎視眈眈，對於吾國鐵道之進展萬分嫉妬，認爲中國經濟建設之進步，即其侵略進展之退步，不及早阻止，勢將錯過時機，而其預定之華北分治陰謀，將難實現。於是挺而走險，竟於民國二十六年七月七日開始進襲，當時除少數新路線已告完成之外，作者大部份之計劃尚未成熟，一年半來之苦心經營，將因戰事之爆發全功盡棄，眼見此鐵路新紀元萌芽之日，受此頓挫，憂憤之情，實可宣述。所幸若干已成之路，將大裨於抗戰，各友邦之債權人對我鐵

道建設發生一種新認識，並瞭解鐵路投資條件中之直接監督必無效力，認為吾國鐵路人員之管理及技術能力，均不落人後。今日以後宜採用中外合作之新精神，以替代以往之監督條件。此於各項新借款契約中，已充分表現，足為戰後利用外資之模範。此無形收獲非砲火所能毀滅，是作者努力固未盡擲諸虛牝，雖失猶得，所可引以自慰者也。

作者於整理舊債之後，繼以開始整理舊路，其要點在於樽節開支，提高效率，俾各路收益改善，而有餘力應付新舊債款之本息負擔。其實施步驟，首先規定開支預算，裁減冗員，節用材料，其次補充機車車輛設備，改進列車速率，以期增加營業進款，最後進而統一各路之會計材料，以及人事行政，俾鐵道部對於各路之財政，可從多方面加以統制。經上述計劃實施之後，各鐵路之營業進款總數民國二十五年上半年為國幣八千七百五十七萬七千元，迨民國二十六年上半年增為國幣九千一百八十五萬二千元，同時期內各路營業用款總數則自五千四百四十四萬八千元減為四千三百八十九萬九千元。在此時期，所有到期債款無不照付本息，於是吾國管理鐵路之能力，以及維持信譽之決心，為世界所共見矣。

當時最感急切者為對於戰時之準備，各路員工均施以軍事訓練，沿線各站廣設防空壕，其他各種軍運必需設備，亦盡力佈置。惟以有限時間勢難佈置完備，倘能多予以二三年之有餘時間，則各路之軍運能力，必可數倍於今日。顧戰事發生後，各路員工愛國熱忱，人人忠勇服務發揮之能力，初非意料所及，尤以如此鉅大軍運工作，為鐵道開始以來第一次，在極短期內佈置應付抗戰，加以敵機襲擊，川流不息，若非各路員工抱有義無返顧之決心，抗戰必勝之信念，何能以精神補物質之不足。作者復時往各站慰勉鐵路同仁，告以人人當自比為戰鬥員之一，與前線戰士共同堅守崗位，與作戰部隊同進同退，不論任何艱難困苦，必須保持軍運不使有一日中斷。計自戰事初發，以迄我軍自漢口撤退為止，中經二十一月之久，我鐵路同仁均能維持其服從紀律與犧牲精神，始終不懈，敵人雖不斷轟炸沿線各地，而隨炸隨修，交通路線未嘗一日阻斷，迨撤退之際，復將機車車輛設備以及鋼軌材料，大量搶運後方，不使資敵，且以備後方建設之需，凡此種種為數萬鐵路員工所貢獻於國

家者，能不標而出之，以勸來茲。

戰事爆發之後，新路計劃感受絕大打擊，因戰時財政之緊迫，軍費以外之支出勢須節減，而且鉅大之鐵路計劃需時較長者，是否能趕築完竣，以應抗戰需要，以及戰爭結束之後，此種抗戰路線是否適合平時經濟需要，均成問題。若干方面之揣測，戰事可於六個月內結束，故有時對於作者建築新路之建議，認為不合時務。惟作者始終認為任何鐵路祇須審慎設計，不論在戰時或平時，均有建築之價值。根據此項簡單理論，作者決定在粵漢鐵路以西，即將委員長所指示之大後方最重要之區域，興築自衡陽至桂林一線，戰事爆發後一個月內，即行通過湘桂鐵路計劃，越一年完成二二四英里，工程進度之速，罔不嘆賞。追通車之始，適前方各路機車車輛紛紛撤退，幸有此路得一存儲之所。已而復擬將此路向越南方面展築，以完成一通海路線，不幸敵人於民國二十八年十一月侵入桂省西南部，不得已暫行中止。目前該路通至柳州。此外復有向西北展築接通貴陽之計劃，預定於今後一年內完成，故此戰時修築之湘桂鐵路，不久將成為西南各省鐵路系統之起點，將來幹枝貫通西南，遠接越南出海，其價值之大，可以想見。雖然新築之路線，尚不足抵補淪陷區域損失之里程。過去築路為各國勢力範圍所牽制，對於國防方面未加注意，致鐵路集中之處，均為敵人襲擊易達之區域，種此絕大錯誤，不勝浩嘆。

民國二十七年春政府因鐵道之範圍日趨狹小，為撙節計，明令交通與鐵道兩部合併為一，並任作者為合併後之交通部長。惟作者深信鐵道事業將來必再度佔據極重要之地位，戰事結束之後，似仍有專設一鐵道部之必要也。

日本之希望以為中國政府原有鐵路損失殆盡，退入後方，缺乏運輸便利，不久當不得不對其屈服。乃漢口廣州相繼棄守，粵漢幹線阻斷之後，吾國仍繼續抗戰，當非敵人意料所及，因此敵人不得不放棄其閃擊戰略，而採取封鎖政策，以備長期作戰。吾國為打破封鎖起見，勢須發展國際交通路線，例如展築湘桂鐵路以溝通越南，興築西北鐵路經過新疆以通蘇聯，以及建築滇緬鐵路以通緬印。以上各項計劃如能實現之後，敵人封鎖策

略不難粉碎。第一項計劃於日軍在北海登陸及侵入越南之後，即告停頓。第二項計劃路線須通過長距離之荒僻區域，所需材料既多，完工年限亦復冗長，蘇聯方面對之未能有何熱忱表示。故亦未能實現。第三項計劃因英國對於遠東之政策舉棋不定，屢遭頓挫，越二年有餘，始獲美國之切實援助。以租借法案之物資，供建築材料。興工之後，竭力趕趕，不幸緬甸陷落，又不得不中途輟，變使此項路線早日完工，則對於緬甸本身之防禦力量，必能大有貢獻，而今已矣。即西北溝通蘇聯之路線，倘能得蘇聯贊助及時實現，豈非可使敵人封鎖計劃不能貫徹，但人類有不可磨滅之弱點，即計近功而無遠謀，世界人類所遭之苦痛，皆此弱點爲之也。當抗戰初期一部份人之觀察，以爲雙方軍備懸殊，我國勞難抗衡，戰事不久結束，尤爲當然之趨勢。此類觀念爲作者修築國際交通路線主張之最大阻力，迨後戰事日漸擴大，國際交通重要，遂亦不證自明。且鐵道不僅有反封鎖之作用，抑於後方運輸有莫大幫助，假令吾國西南與西北各省得一鐵路幹線聯貫其間，則今日後方之物資人力，何至如此匱乏。由於物資之流通，物價上漲之勢，可以稍殺，後方之人民生活可較安定，前線部隊調遣可較便利，則已往五年有半之整個抵抗力量，必更增強大，而貢獻於聯合國家者當必更大於此也。

回溯過去七十年中一八六五年我國初建鐵道以迄一九三五年（民國二十四年）作者就任鐵道部之職爲止，吾國鐵道事業之發展無日不在繼續奮鬥之中。在發展之初期，思想前進之人士主張創辦鐵道，頑固與守舊者爭辯不遺餘力。繼此而起者，即人民反抗列強爭攫吾國路權之運動，日本藉鐵路投資以實現其侵略之陰謀，吾國奮力防阻，終至不惜犧牲一切，以武力抵抗。戰端既發，敵人策略在於切斷吾國交通，佔據鐵路沿線，而吾國則竭力抵禦，雖尺寸之路線，亦必盡力保持。最後日本加強其封鎖，以迫吾國屈服，而吾國則致力於國際交通路線之溝通，以打破其封鎖策略。經五年又半之戰爭，吾國尚餘鐵道一千七百四十四英里，內中一千零零一英里完成於戰爭之中。自另一方面言之，假令過去對於列強爭攫路權之企圖，未能奮鬥，則吾國之獨立完整早受損失，甚至無恢復之望，假令對於暴日之侵略不奮鬥以武力阻止，則恐吾國戰道雖尺寸之路線早已不屬於我。此七十年鐵道歷史，稱爲七十年鐵道奮鬥史，固無不可也。

目次

序文

緒言

第一編

七十年中國鐵道進展之回顧（民國紀元前四十六年（同治五年）至民國二十四年西歷一八六六年至一九三五年）

第一章

反對築路時期（民國紀元前四十六年（同治五年）至紀元前十八年（光緒二十年）西歷一八六六年至一八九四年）

第二章

列強攫取路權時期（民國紀元前十七年（光緒二十一年）至紀元前九年（光緒二十九年）西歷一八九五年至一九〇三年）

第三章

人民爭回路權熱心商辦時期（民國紀元前八年（光緒三十年）至紀元前一年（宣統三年）西歷一九〇四年至一九一一年）

第四章

全國鐵路整個計劃開始時期（民國元年至三年西歷一九一二年至一九一四年）

第五章

日本資本侵入時期（民國四年至九年西歷一九一五年至一九二〇年）

第六章

新銀團成立時期（民國十年至十五年西歷一九二一年至一九二六年）

第七章

國民政府奠都南京開始建設時期（民國十六年民國二十四年西歷一九二七年至一九三五年）

第二編 中國鐵路新借款之籌募

第一章 鐵路借款新途徑之產生

三五
四九
四九

第二章	第三期鐵路建設公債之發行	五二
第三章	興築玉萍鐵路借款	五四
第四章	完成滬杭甬鐵路借款	五六
第五章	興築成渝鐵路借款	五九
第六章	興築湘黔鐵路借款	六六
第七章	興築京贛鐵路借款	七〇
第八章	興築寶成鐵路材料借款	七三
第九章	興築廣梅鐵路借款	七五
第十章	興築浦襄鐵路借款	八〇
第十一章	興築貴梅三梧鐵路借款	八二
第十二章	興築貴昆鐵路借款	八三
第十三章	改善舊路借款	八八
第十四章	新借款摘要	九三
第三編	恢復債信及戰時準備	九九
第一章	鐵路債票之本息延期與信用低落	九九
第二章	津浦鐵路債款整理辦法	一〇一
第三章	津浦鐵路德華銀行墊款整理辦法	一〇四
第四章	湖廣債票整理辦法	一〇五
第五章	道清鐵路債票整理辦法	一〇七
第六章	廣九鐵路債票整理辦法	一〇九