

中国铁路发展史

(1876 ~ 1949)

金士宣 徐文述 编著

中国铁道出版社

2000年·北京

(京) 新登字 063 号

内 容 简 介

本书全面论述了中华人民共和国建国以前七十多年间中国铁路发展的历程，资料丰富，内容详实，可供铁路工作者，近代和现代史以及交通经济地理研究者，有关专业的教学人员参考，也是图书馆所必备。

图书在版编目 (CIP) 数据

中国铁路发展史：1876 ~ 1949 年/ 金士宣，徐文述编著.
北京：中国铁道出版社，1986. 11 (2000. 11 重印)
ISBN 7-113-03987-1

. 中... . 金... 徐... . 铁路运输-经济史-中
国-1876 ~ 1949 . F532 9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2000) 第 58534 号

书 名：中国铁路发展史 (1876 ~ 1949)
作 者：金士宣 徐文述
出版发行：中国铁道出版社 (100054, 北京市宣武区右安门西街 8 号)
责任编辑：马家驹
封面设计：李艳阳
印 刷：北京市燕山印刷厂
开 本：787 × 1092 1/16 印张：35 字数：547 千
版 本：1986 年 11 月第 1 版 2000 年 11 月第 2 次印刷
印 数：5501 ~ 7500 册
书 号：ISBN 7-113-03987-1/ U · 1093
定 价：50.00 元

版权所有 盗印必究

凡购买铁道版的图书，如有缺页、倒页、脱页者，请与本社发行部调换。

序 言

傅志寰

《中国铁路发展史》是由北方交通大学一级教授金士宣博士和徐文述副教授编著的。金士宣教授于 20 世纪 60 年代初开始从事旧中国铁路史的研究工作，撰写过专题论文，并于 1965 年完成《中国铁路简史》一书。该书于 1979 年初以征求意见稿的方式，在北方交通大学学报上发表。而后，在广泛搜集历史资料、深入调查研究、认真征求意见的基础上，又经历三载春秋的辛勤笔耕，一本系统而完整论述旧中国铁路历史发展过程的史书《中国铁路发展史》终于在 1986 年出版问世。

该书以丰富而翔实的历史资料，阐明了旧中国铁路从无到有、艰难曲折、忍辱负重的发展过程。全书结构严谨，内容全面，观点鲜明，叙议兼顾。它集中体现了金士宣教授长期研究旧中国铁路发展历程的丰硕成果，也是他留给后人借鉴历史、温故知新的知识财富。

金士宣教授 1900 年 10 月 8 日出生于浙江省东阳县。1923 年他以总分第一名的优异成绩毕业于北京交通大学，同年赴美国宾夕法

尼亚大学深造，获博士学位，1927年又取得经济学博士学位，毕业后回国从事铁路运输工作。新中国成立后，他任北方交通大学副校长、学术委员会副主任、运输管理工程系教授，为北方交通大学和运输管理工程专业的建设与发展付出了毕生的精力，作出了卓越的贡献。金士宣教授于1992年在北京病逝。

金士宣教授是著名的铁路运输专家和教育家，是中国铁路运输学科的创始人与奠基者。他在铁路教育战线上勤奋工作了数十年，培养出一大批栋梁之材，桃李满天下。他一生淡泊名利，爱国敬业，鞠躬尽瘁，无私奉献，赢得了人们的尊敬和爱戴，堪为铁路教育工作者的楷模！

今年是金士宣教授诞辰100周年，再版《中国铁路发展史》一书，以表达我们对金教授崇敬与怀念之情！

2000年11月21日

序

刘建章

铁路，作为近代先进的交通运输工具，从 19 世纪后期在中国大地上最初出现，到现在已经有一百余年的历史了，到 1949 年中华人民共和国成立，也有七十余年历史了。

旧中国的铁路史，是帝国主义列强巧取豪夺中国的主权，与封建统治者和官僚买办勾结在一起，掠夺中国资源，剥削压迫中国人民的历史；也是铁路作为先进的运输工具，促进中国资本主义因素逐步增长，从而使中国从封建社会转化为半封建半殖民地社会的历史；同时也是中国的铁路职工在近代工业的大生产活动中，逐渐提高阶级觉悟，与帝国主义侵略者、清王朝、北洋军阀和国民党政府进行斗争的历史。把这一段历史写出来，不但可以使我们懂得过去，也将使我们更加深刻地理解今天，使我们从历史的实践中吸取智慧和力量，更好地理解 and 掌握党的十一届三中全会以来的路线、方针、政策，更自觉地为振兴中华，开创社会主义建设新局面贡献力量。

北方交通大学金士宣教授多年来一直从事旧中国铁路史的教学

与研究，很有成就。1962年起，他与北方交大的几位同事着手研究与编纂旧中国的铁路史，写出不少专题论文。十年浩劫迫使他们中断了这一十分有意义的工作。“四人帮”被粉碎后，金老即整理编写《中国铁路发展简史征求意见稿》分送有关部门参考。1980年，中国铁道学会鉴于编写铁路史的重要，希望金老继续完成过去未竟的工作。之后，金老即与徐文述副教授协作，经过三年多辛勤努力，吸取各方面的意见，终于写成此书。

此书以丰富的资料，记叙了旧中国铁路从无到有，曲折发展的全过程。全书历史分期合理，结构体例严谨，文字语言通畅，集中反映了金老对近百年中国铁路史长期研究的成果，不失为按历史唯物主义要求编著的一本具有一定学术价值的迄今为止比较系统完整的铁路历史书。中国铁路历史内容十分丰富，可惜著作不多，佳作尤为难得。金老与徐文述副教授的这本书，当能引起我国铁路界人士和关心我国铁路事业的人的兴趣。同时，也望有志于研究铁路史的同志，从这本书中得到借鉴，俾使今后有更多更好的铁路史著作问世。

1985年7月5日

前 言

中国大地上最先出现的铁路，是 1876 年以英国怡和洋行为首的英国资本集团擅自修建的吴淞铁路。这条铁路长 15km，是窄轨轻便铁路。在上海至江湾附近的线路通车后，发生了火车轧死行人的案件，引起当地人民激烈的反对。经中英两国政府商定，该路由中国政府备款赎回，但仍准许该路继续施工，修建到吴淞镇，全线通车营业，到了次年，将赎款付清赎回后，随即予以拆除了。五年以后，在洋务派的主持下，开平矿务局于 1881 年创建了唐胥铁路，从此揭开了中国自己修建铁路的序幕。比之英国在 1825 年修建的斯多克顿至达林顿铁路——世界上第一条公开营业的铁路晚了半个多世纪。

这时中国业已经历了两次鸦片战争，国势日趋衰败，而西方资本主义国家则正处在从自由资本主义开始过渡到垄断资本主义即帝国主义的阶段，不但向国外大量倾销商品，还输出财政资本和瓜分殖民地。它们在中国已经夺得了相当庞大的权益，从事掠夺中国资源和奴役中国人民。

从上世纪 60 年代起由清朝封建统治阶级内部产生的洋务派所开展的洋务运动，进入 80 年代以后，已由军事工业转向民用工业，民族资本也开始投放到近代工业上来了。

因此，中国铁路建设一开始，就不可避免地表现出帝国主义、封建统治阶级和带有微弱的民族资本主义倾向的开明人士之间的斗争。在铁路建设的这一初期阶段，清政府虽然已经受到西方列强的压迫和侵略，但在铁路的修建和经营方面，它仍握有相当的自主权。

到了 1894 年中日甲午战争惨败之后，情形就大大不同了。清政府的昏庸腐朽，暴露无遗，沙俄、英、法、德、日等帝国主义列强以“炮舰外交”为手段，在中国强占海港，划分“势力范围”，企图瓜分中国；而攫取中国铁路的建筑权和经营权，则是它们侵略中国计划中的首要一环。美国虽未参加划分在

中国的“势力范围”，但对掠夺中国铁路权的斗争也是积极参加者。

在中日甲午战争后的四五年间，帝国主义列强争先恐后地利用不同的方式吞噬中国的铁路权；或采取直接建筑和经营的方式，或假借中外合办的名义，更多的是通过贷款来进行控制，一万多公里的中国铁路的权益就是这样地落入侵略者的魔掌。这是中国铁路史上第一次帝国主义列强掠夺中国铁路权的高潮。

1900年八国联军侵略中国之役激起了中国人民的爱国热潮。1904年在中国土地上爆发的日俄战争更加深了中国人民对帝国主义列强掠夺铁路权的危害性的认识。1905年，从美国赎回粤汉铁路为发端的收回路矿利权运动，风起云涌地开展起来，从资产阶级的上层人物、地主绅士和地方官员直到广大群众，都在这个运动中显示了威力，和帝国主义者进行了尖锐的斗争。清政府在这次运动的初期，慑于人民的声威，乃宣布向民间开放路权，准许华商自办铁路，但其主旨还在于借办路以开辟财源，为挽救其岌岌不可终日的财政危机做打算。故到了商办铁路运动的后期，当其目的未能达到时，就又投身于帝国主义的怀抱，欲以拍卖路权换取“外援”。所谓铁路干线国有政策就是为实施这种计划扫清道路的。结果，招致了全国人民的反对，1911年10月10日，武昌城头升起了义旗，清朝反动封建统治政权覆灭了。1911年5月20日清政府和英、德、法、美四国银行团签订的湖广铁路借款，并没有为它起到续命汤的作用。这一次，帝国主义列强掠夺中国路权，是利用垄断资本联合的新组织形式来实现的。

这里可以简略地回顾一下中国铁路在清政府时期的发展过程。清政府最初把铁路视为西方的奇技淫巧，不合它的“祖宗成法”，对外人要求修筑铁路，采用深闭固拒的态度。到了1884年中法战争失败和沙俄积极筹划修建西伯利亚铁路以后，它才改弦更张，明确宣布“毅然兴办”铁路。终有清之世，总共建成的铁路为

的京汉铁路，以及各省商办铁路计有

接投资修建的。列强贷款的苛刻条件，伟大导师列宁指出的最为形象深刻，“它要尽量多榨油水，最好能从一条牛身上剥下两张皮来：第一是贷款的利润，第二是还是这笔贷款的利润，用这笔贷款来购买‘克虏伯’工厂的产品或钢业辛迪加的铁路材料等等。”^{〔1〕}由此可知，帝国主义在中国修建的铁路，几乎是每一寸钢轨都浸透着中国人民的血汗，并且由于铁路的经营管理大权为帝国主义所窃夺，铁路还是帝国主义剥削和奴役中国人民的主要工具。

北洋军阀头子袁世凯窃取辛亥革命果实，篡夺民国大权，继承清朝封建政权的衣钵，成为帝国主义侵略中国的新工具。他利用当时“舆论”赞成“路矿开放，利用外资”之说，大借铁路外债，不惜拍卖路权；而帝国主义列强则各以既得路权为基础，通过新的借款，夺取更多的路权。从1912年至1916年的四五年间，袁世凯政府同西方帝国主义列强先后签订了九项铁路借款合同，出卖了十一条铁路的权益。在此期间，后起的东方帝国主义日本在我国东北地区加紧掠夺它的所谓“特殊”利益，以承认袁世凯政府为条件，也在1913年取得了“满蒙五路”的特权。总算起来，短暂的袁世凯政府所丧失主权的铁路总长度，竟然和甲午战争后清政府在17个年头里所丧失主权的铁路总长度相当，也达一万多公里。仅此一端，就足证明这个政权的反动程度如何令人发指。这时正是第一次世界大战爆发前夕，欧洲列强根本无力输出资本，只能支付约定铁路借款的小量垫款来掠夺中国铁路建筑权，以待战后卷土重来。而袁世凯也就依靠其外国主子的一点施舍来维持其反动统治和登上皇帝的宝座。袁世凯的一场皇帝美梦破灭后，代之而起的亲日派军阀段祺瑞执掌北洋政府的政权。此人的卖国本领不稍逊色，在1917年至1918年间，继续向日本帝国主义兜售路权。从1912年中华民国成立，到第一次世界大战结束，在此六七年间，形成了第二次帝国主义列强掠夺中国铁路权的高潮。

就这两次帝国主义列强掠夺中国铁路权的高潮来看，以第二次的规模更大，而且条条线路深入中国腹地，显示帝国主义侵略中国更加肆无忌惮。不过西方列强并没有力量把夺到手的铁路建筑权加以实现，它们自己已被世界大战的硝烟炮火困住了。而日本也就乘机强行夺占更多的路权，企图形成独霸中国的局面。这样，战后便出现了美、日两个帝国主义追逐中国铁路权益的激烈斗争。在1912年至1927年北洋政府统治期间仅修建

从1928年起，历史递嬗到国民党执政时期。国民党政府为了迎合帝国主义的要求，藉以维持和巩固它的法西斯统治，并极力发展官僚资本，在铁路的修建上，采取一种新的和帝国主义相勾结的方式，即以它所卵翼的官僚资本组织充当它和帝国主义垄断资本组织之间的“中介”，搞所谓“中外合作”的铁路投资。这种方法，对于帝国主义垄断资本来说，由于有了中国官僚资产阶级作为它们在华的代理人，在铁路的修建和经营管理方面，它们无须再像过去那样实行赤裸裸的控制，就可安安稳稳地获得对它们的利益的切实保证；而中国官僚资产阶级则从中分得一杯羹，以图自肥。国民党政府曾为此而沾沾自喜，它既能获得巨额的国外购料贷款，又免受国人的指摘。浙赣铁路的修建，首创

其例。从 1928 年到 1937 年七·七事变的十年期间，国民党政府主要是利用前述这种方式在关内修建了

式在 1928 年到九·一八事变期间修建了 900km 铁路。此外，有些铁路借款虽已签订，但由于燃起了中华民族的抗日烽火，铁路已来不及修建了。

在抗日战争期间，国民党政府在西南、西北大后方，采用征用民工、拆用旧轨并滥发货币的办法，勉强修建了 1 900km 的铁路，名义上是应付抗战的军事运输需要，实际上是为了加强国民党在大后方的统治地位和发展官僚资本提供运输工具。

在从九·一八事变到抗战胜利的十四年期间，日本帝国主义侵略者利用从我国搜刮得来的巨额资材，威逼我国人民为劳工，在东北三省和热河省修建了近 5 700km 铁路，在华北、华中、华南沦陷区修建了 900km 铁路，以强化它在这些地区的殖民统治。

从 1876 年到 1949 年底全国解放时，我国修建铁路已经有 70 多年的历史了，全国大陆才共有干支线铁路（不包括矿山线、森林线、码头线等在内）26 200

去铁路 1 500

线以及国民党军队拆除的一些线路，共约拆除 3 600km。这样，在 1949 年大陆仅留下 22 600km 而已（被破坏的可以修复的线路包括在内）。此外，1945 年台湾省回归祖国时有铁路干支线超过 900 多 km 未计在内。

由上可见，旧中国铁路事业的发展是极其缓慢的。论者或以为这是由于借外债修路所致，殊不尽然。旧中国修建铁路所需用的钢轨、钢梁、机车、客货车、修理厂机器、电信、信号等器材都须向国外购买，需要大量外汇，而投资回收期间又较长，在本国财力不足时，利用外资本无可非议，在历史上，美国、沙俄、加拿大、阿根廷等国都是这样做的，它们只是按期还本付息，并未有损失管理权的。可是旧中国是一个半封建半殖民地国家，铁路外债是帝国主义侵夺我国权益的一种强大手段，借债与否悉听他人摆布，路债的筹借总是伴随着路权的丧失。这样，长期以来，旧中国铁路外债始终是为中国人民所反对的。

中国铁路事业走上正常发展的道路，是中国人民在中国共产党的英明正确的领导下进行长期反帝反封建的革命斗争所开辟出来的。有了共产党，才有新中国，才有今天蓬勃发展的中国人民铁路事业。

旧中国铁路从建筑到经营管理的演变过程，涉及中国近代政治、经济以及

与帝国主义列强之间的国际关系等各个方面，情况至为复杂，值得探讨的问题甚多，有待于专家论述，本书如能作为引玉之砖，则至为幸甚。

60年代初，北方交通大学几位教师（包括士宣在内）曾开展中国铁路史的研究，写过不少的专题论文，到了1965年初已写成《中国铁路简史》一书，方拟问世，因遭“文革”未果，迁延至1979年1月乃以征求意见稿的方式在北方交通大学学报上发表了。1980年中国铁道学会常务理事会议作出编写《中国铁路发展史》的决定，我们膺命编写这一本书的过程中，着重参考了上述简史，谨在此向其作者致谢。

金士宣 徐文述

1985年5月

〔1〕《列宁全集》第22卷第286页。

目 录

第一编	清政府时期的铁路（1863—1911年）	（1）
第一章	铁路的起源及西方侵略者在中国建筑铁路的要求	（3）
第一节	铁路的起源和资本主义国家铁路的兴建	（3）
第二节	西方侵略者在中国建筑铁路的要求	（5）
第三节	英商擅筑吴淞铁路及其赎回和拆除	（9）
第二章	中国自办铁路的开端——自唐胥、津沽以迄关东和台湾铁路（1881—1894年）	（11）
第一节	唐胥铁路的创办	（11）
第二节	从津沽铁路到关东铁路	（13）
第三节	台湾第一条铁路的修建	（16）
第三章	甲午战败后，帝国主义列强擅自划分在华势力范围和疯狂掠夺中国铁路权	（18）
第一节	帝国主义列强互相勾结、组织侵华财团	（18）
第二节	清政府的所谓“力行实政”和兴办铁路的筹议	（20）
第三节	帝国主义列强疯狂占领海港、划分势力范围和掠夺铁路权	（21）
第四节	帝国主义列强掠夺中国铁路权的方式	（25）
第四章	名为中俄合办、实为沙俄政府直接经营的东省铁路和南	

满支路 (1896—1908 年)	.....	(28)
第一节 沙俄积极修建西伯利亚铁路	.....	(28)
第二节 中俄两国签订密约和修建中国东省铁路	.....	(30)
第三节 中国“入股”华俄道胜银行和中俄“合办”中国 东省铁路公司	.....	(32)
第四节 沙俄强租旅大并攫取南满支路权	.....	(36)
第五节 东省铁路的修建工程	.....	(37)
第六节 东省铁路—“国中之国”	.....	(40)
第五章 德国强占胶州湾和强夺胶济铁路直接经营权和山东全省 铁路权 (1895—1914 年)	.....	(46)
第一节 德国强占胶州湾和掠夺山东全省铁路权	.....	(46)
第二节 德国山东铁路公司的设立	.....	(48)
第三节 铁路沿线人民英勇的抗德斗争	.....	(50)
第四节 胶济铁路的修建工程及营业政策	.....	(51)
第五节 德国以山东为基地扩大掠夺铁路权的活动	.....	(52)
第六章 法国承办龙州铁路及直接经营的滇越铁路 (1896—1911 年)	.....	(56)
第一节 法国承办龙州铁路	.....	(56)
第二节 法国夺得直接经营权的滇越铁路	.....	(58)
第三节 滇越铁路的修建工程和营业政策	.....	(60)
第四节 云南人民反对法国修建滇越铁路的斗争	.....	(62)
第五节 中国筑路工人遭受的虐待和牺牲	.....	(63)
第七章 铁路总公司的成立和撤销 (1897—1906 年)	.....	(66)
第八章 比利时以俄法为奥援夺得芦汉铁路贷款控制权及京汉铁路 的赎回 (1897—1909 年)	.....	(72)
第一节 俄法比集团贷款控制的国有铁路系统	.....	(72)
第二节 列强疯狂争夺芦汉路权和芦汉比债的成立	.....	(73)
第三节 芦汉铁路的修建工程	.....	(81)
第四节 京汉铁路的赎回 (1909 年)	.....	(84)
第九章 俄法勾结掠夺正太铁路贷款控制权 (1896—1932 年)	.....	(89)
第一节 山西当局借债筑路的拟议和俄国攫取柳太铁路贷		

款权	(89)
第二节 英、俄两国分割在山西的路矿权益	(91)
第三节 俄、法私相授受正太铁路的贷款控制权	(92)
第四节 正太铁路的修建工程及营业政策	(93)
第十章 比利时掠夺汴洛铁路贷款控制权 (1899—1910 年)	(96)
第一节 汴洛铁路借款合同成立	(96)
第二节 汴洛铁路的修建工程	(97)
第十一章 关内外铁路的修建和英俄对路权的争夺 (1897—1928 年)	(99)
第一节 关内外铁路的形成和发展	(99)
第二节 英国在与俄国激烈斗争下夺取关内外铁路贷款权.....	(101)
第三节 关内外铁路由英、俄分占到交还	(104)
第四节 关内外铁路成为英国在华北、东北的吸血管.....	(107)
第五节 关内外铁路的修建工程.....	(110)
第十二章 英国掠夺沪宁铁路的贷款控制权 (1898—1908 年)	(113)
第一节 沪宁铁路的筹建和沪淞铁路的建成.....	(113)
第二节 英国夺得沪宁铁路的贷款控制权.....	(114)
第三节 英国对沪宁铁路权益的巧取豪夺.....	(115)
第四节 沪宁铁路的修建工程.....	(116)
第十三章 美国华美合兴公司夺得粤汉铁路贷款权及粤汉铁路 的赎回 (1898—1905 年)	(121)
第一节 华美合兴公司夺得粤汉铁路贷款权.....	(121)
第二节 美、英、比谋取粤汉路权的勾结和斗争.....	(123)
第三节 从废约自办到高价赎路.....	(124)
第四节 “去美来英”一借英款以赎回粤汉路权.....	(126)
第五节 美国合兴公司承办的粤汉铁路工程.....	(126)
第十四章 英国强索津镇等五路权及英德两国合资修建津浦铁路 (1898—1911 年)	(129)
第一节 容闳请修津镇铁路及其结局.....	(129)
第二节 英国强索津镇、泽襄、浦信、苏杭甬、广九等五 路权.....	(130)

第三节	津镇铁路英德借款草合同的订立.....	(131)
第四节	津浦铁路两次英德借款的议订.....	(132)
第五节	津浦铁路的修建工程和客货运业务.....	(134)
第十五章	广九铁路的修建和英国对路权的掠夺	
	(1898—1934年)	(138)
第一节	修建广九铁路早期的拟议.....	(138)
第二节	广九铁路英贷款草合同的订立.....	(139)
第三节	广九铁路英贷款的议成.....	(139)
第四节	广九铁路华英两段的修建工程和客货运业务.....	(140)
第十六章	道清铁路由英意合作的福公司直接经营转为国有	
	贷款经营 (1899—1936年)	(142)
第一节	英意合作的福公司掠夺晋豫煤铁矿开采权和	
	道清铁路建筑权.....	(142)
第二节	道清铁路的收买和展筑.....	(143)
第三节	道清铁路的修建工程.....	(145)
第十七章	英国阴谋掠夺西南边陲铁路权益 (1901—1913年)	(147)
第一节	英国企图修筑滇缅铁路的阴谋活动及其结局.....	(147)
第二节	英国企图独占西藏铁路权.....	(150)
第十八章	日、意、葡三国觊觎闽、浙、赣、粤诸省铁路权益	
	(1900—1908年)	(153)
第一节	日本企图囊括闽、浙、赣三省铁路权益.....	(153)
第二节	意大利索要三门湾至杭州铁路等权益.....	(154)
第三节	葡萄牙图取广澳铁路权益.....	(156)
第十九章	日俄分割我东北地区的铁路权益 (1905—1911年)	(157)
第一节	日本割取南满支路 (1905年)	(157)
第二节	南满铁道株式会社—日本侵华大本营的创建.....	(158)
第三节	日本借英款改造南满铁道.....	(160)
第四节	日本强行改筑安奉铁道并擅建鸭绿江桥.....	(161)
第五节	日本强夺新奉、吉长、吉会三路的贷款权.....	(163)
第六节	日本借口解决“悬案”进一步掠夺铁路权益.....	(167)
第七节	美国哈里曼收买南满、东省铁路的活动及其失败.....	(168)

第八节	日本阻挠英国宝林公司承包新法铁路.....	(171)
第九节	日俄联合挫败美国投资锦璜铁路的计划.....	(173)
第十节	美国的“满洲铁路中立化”计划及其失败.....	(177)
第十一节	日俄以密约在东北、内蒙划分势力范围和分割 铁路权益.....	(179)
第二十章	收回路权和商办铁路运动 (1905—1911 年)	(184)
第一节	清政府管理铁路行政机构的更迭.....	(184)
第二节	收回路权运动中掀起商办铁路的高潮.....	(187)
第三节	浙、苏两省人民要求废除苏杭甬铁路草合同和 修建沪杭甬铁路.....	(193)
第四节	商办广东粤汉、新宁、潮汕和福建漳厦等铁路的 修建.....	(197)
第五节	官督商办湖南粤汉铁路的创办和中辍.....	(200)
第六节	四川创办川汉铁路及其结局.....	(201)
第七节	鄂境粤汉、川汉两铁路的兴办和停顿.....	(203)
第八节	江西商办南浔铁路的兴建和日资的渗入.....	(204)
第九节	商办洛潼、西潼、同蒲、芜广等铁路的筹建和 演变.....	(205)
第十节	商办滇蜀、腾越铁路的筹建和英国的阻挠.....	(207)
第十一节	地方公营齐昂、宁省两铁路的修建.....	(208)
第二十一章	自建京张和张绥铁路 (1905—1911 年)	(211)
第一节	京张铁路在詹天佑主持下建成.....	(211)
第二节	张绥铁路的修建.....	(215)
第三节	京门支线的建成.....	(215)
第二十二章	清政府铁路干线国有政策、湖广铁路借款和保路运动 (1911 年)	(216)
第一节	20 世纪初国内外形势的变化	(216)
第二节	英、法、德、美四国银团对湖广铁路借款交涉.....	(217)
第三节	清政府悍然实行铁路干线国有政策并签订湖广铁路 借款合同.....	(220)
第四节	从保路运动到武昌起义.....	(221)

第五节	清政府时期修建的铁路的里程和分布.....	(224)
第二编	中华民国时期的铁路 (1912—1949 年)	(227)
第二十三章	孙中山先生发展中国铁路的计划 (1912—1921 年)	(229)
第一节	孙中山先生辞去大总统职、筹办全国铁路.....	(229)
第二节	孙中山先生在第一次世界大战后拟订的发展 中国铁路计划.....	(231)
第二十四章	袁世凯继续执行清政府的干线铁路国有和以路权抵借 外债的政策 (1912—1916 年)	(234)
第一节	帝国主义各国第二次掠夺中国铁路权的狂潮.....	(234)
第二节	比利时一举夺得陇海铁路贷款修建权.....	(237)
第三节	英法德美四国银行团的湖广铁路借款合同 继续执行.....	(238)
第四节	比、法两国联合夺得同成铁路贷款权和法国 夺得钦渝、叙成两路的贷款权.....	(240)
第五节	苏、浙两省铁路收归国有和并归沪宁、沪杭甬 铁路局管理.....	(241)
第六节	英国夺得浦信、宁湘、沙兴、昆大等铁路的 贷款权.....	(242)
第七节	德国夺得顺济、高韩两铁路贷款权.....	(243)
第八节	美国裕中公司夺得株钦、周襄两铁路贷款权.....	(244)
第九节	沙俄掠夺滨黑、墨齐两铁路的贷款权.....	(245)
第十节	沙俄掠夺外蒙古铁路权.....	(245)
第二十五章	辛亥革命前后和第一次世界大战期间日本掠夺大量 中国铁路权 (1911—1918 年)	(250)
第一节	辛亥革命前后日本掠夺长江流域铁路权的活动.....	(250)
第二节	日本强索满蒙五路权.....	(251)
第三节	日本贷款经营的国有四郑和四洮铁路.....	(252)
第四节	日本乘欧战爆发强占我国胶州湾和胶济铁路.....	(253)
第五节	《二十一条要求》中有关铁路的条款.....	(254)
第六节	亲日派段祺瑞大借日款发动内战.....	(255)