

中华民国铁路史资料

郑元 编

宓汝成 编

社会科学文献出版社

本书得到中国社会科学院出版基金资助

图书在版编目 (CIP) 数据

中华民国铁路史资料 (1912~1949) / 宓汝成编. —北京:
社会科学文献出版社, 2002.9

ISBN 7- 80149- 711- 2

I. 中… II. 宓… III. 铁路运输—交通运输史—史料—
中国—1912~ 1949 IV. F532.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2002) 第 032179 号

中华民国铁路史资料 (1912~1949)

编 者: 宓汝成

责任编辑: 光 知

责任校对: 同 文 刘玉霞

责任印制: 同 非

出版发行: 社会科学文献出版社

地址 北京建国门内大街 5 号 电话 65139963 邮编 100732

网址 <http://www.ssdph.com.cn>

经 销: 新华书店总店北京发行所

排 版: 东远先行彩色图文中心

印 刷: 北京增富印刷有限责任公司

开 本: 787×1092 毫米 1/16 开

印 张: 54.25

字 数: 1361 千字

光 盘: 1 张

版 次: 2002 年 9 月第 1 版 2002 年 9 月第 1 次印刷

ISBN 7-80149-711-2/K101

定价(含光盘): 200.00 元

版权所有 翻印必究

此为试读, 需要完整PDF请访问: www.ertongbook.com

目 录

自 序.....	1
凡 例.....	1
第一章 各省商办铁路的国有和帝国主义列强剧烈争夺中国铁路权益 (1912~1919)	1
第一节 各省商办铁路的国有和民间创设铁路的要求.....	1
一 各省商办铁路的国有和股款的归束.....	2
(一) 川湘鄂三省商办铁路的国有.....	2
(1) 四川川汉路的国有.....	2
附录：川路股款被侵蚀和耗散.....	5
(2) 湖南干路的国有	15
(3) 湖北铁路股款的清理	22
(4) 四国银行团怂恿粤路国有化	24
(二) 苏浙两省铁路的国有	24
(1) 苏路的国有	24
(2) 浙路的国有	28
附录：苏浙两路清算处对股款的未遂索偿	35
(三) 豫皖晋三省铁路国有、闽路接管和日本干预赣路国有	43
(1) 河南洛潼线并入陇海收归国有	43
(2) 安徽芜广路让归国有并入宁湘	48
(3) 山西同蒲线并入同成让归国有	51
(4) 交通部接管漳厦铁路	54
(5) 四国银行团游说交部国有粤路	55
(6) 日本干预赣路国有	55
(四) 国有化后商办铁路股款的归束——宕欠一笔	57
二 民业铁路条例和民间创设铁路要求	60
(一) 民业铁路条例和借用外债规定	60
(二) 民间创设铁路要求	65
(1) 湖南铁路公司筹划建筑支路	65
(2) 四川铁路公司要求承办成渝铁路	67

(3) 安徽农商团体计划修建安正、安颍线	70
(4) 山东人民要求兴筑济汴、烟潍等路	73
(5) 云南省当局建议修建滇邕和民业个碧铁路的创设	79
(6) 闽粤浙豫等省民间和地方当局的筑路要求	81
第二节 孙中山的铁路设想、计划和筹办全国铁路	93
一 借债筑路和路归国有的言论及设想	93
二 铁路建设计划	96
三 受命筹划全国铁路	100
附录：袁世凯对孙氏授权析	104
第三节 四国银行团追加湖广路借款条件和帝国主义列强剧烈争夺	
中国铁路权益	105
一 四国银行团追加湖广路借款条件和美英法三国要求继承德国的权益	106
(一) 四国银行团追加湖广路借款条件	106
(二) 美英法三国要求继承德国权益	110
二 比公司取得投资陇海权益和垫款挪做军政费用	111
(一) 比利时公司取得陇海投资权益	111
(二) 清扬铁路职工的抵制	112
(三) 袁世凯政府与垫款	114
附录：比籍工程师贺尔慈游说修建陇蜀路	115
三 英国中英公司浦信铁路借款合同的签订	116
四 法国重提龙州路权和取得投资钦渝利益	125
(一) 重提龙州路权和企图独揽滇桂两省铁路权益	125
(1) 重提龙州路权	125
(2) 企图独揽滇桂两省铁路权益	126
(二) 法国银行取得投资钦渝利益	127
五 比法公司取得投资同成路权益	135
六 德国取得高韩顺济等路权益及其所有权益的嗣即废止	141
(一) “受托”修筑高韩和优先投资烟潍等线	141
(1) 高韩、顺济、烟潍三路的交涉和结局	141
(2) 顺济改济彰和增提要求	145
(3) 要求承办济大等四路权益	148
(二) 德国权益的一律废止	149
七 英国企图建筑藏滇蜀等地铁路和取得沙兴等三路投资权益	150
(一) 企图建筑藏滇蜀等地铁路	150
(二) 由包筑广渝而改线沙兴、云大	151
(三) 宁湘缘起和英国取得投资权益	163
(四) 要求承办南广等线	170
八 俄国觊觎北部边陲铁路权益	172

(一) 企图攫取外蒙古地区筑路权益	172
(二) 凯觥呼伦贝尔地方路权和滨黑铁路借款合同的成立	175
(1) 凯觥呼伦贝尔地方路权	175
(2) 滨黑铁路借款合同的成立	177
九 美国裕中公司承办铁路 1100 英里和俄法日英各国的反应	188
(一) 裕中公司承办铁路 1100 英里	188
(二) 俄法日英四国的质问、抗议和结局	201
(三) 英国的再度抗议	205
第二章 日本加紧侵略中国中攫取铁路权益的活动 (1913~1919)	208
第一节 蓄谋鲸吞满蒙路权和凯觥闽浙赣皖四省境内筑路权益	208
一 要求修建满蒙五路和中日“合办”溪碱线	208
(一) 满蒙铁路网的决策	208
(二) 满蒙五路问题	210
(1) 五路换文和日本的贷款策略	210
(2) 五路细则问题	216
(三) 企图扩张吉长特权和“合办”溪碱轻便铁道	220
(1) 企图扩张吉长特权	220
(2) “合办”溪碱轻便铁道	222
(四) 关于锦朝铁路等问题的声明	224
二 凯觥闽浙赣皖四省境内筑路权益	225
(一) 强索修建闽浙赣境内铁路特权	225
(二) 凯觥在皖路渗入资本势力	233
第二节 强占胶济并企图敷设从山东海口至内地的铁路	241
一 强行占领胶济铁路	242
二 擅设轻便铁路和企图从龙口、烟台设铁路通入内地	249
附录：田中末雄《关于山东权利开发之意见》	252
第三节 “二十一条要求”中有关铁路的要求和结局	254
第四节 在独霸中国形势下的铁路侵略	256
一 在满蒙	261
(一) 四郑铁路借款合同的缔结	261
(二) 吉长铁路合同的改订	268
(三) 吉会铁路借款预备合同的缔结	284
(四) 四洮铁路借款合同的成立	287
(五) 满蒙四路垫款合同的签订	291
(六) “合办”名目下的铁路建设	295
(1) 天图轻便铁路的敷设	295
(2) 企图“合办”吉额等轻便铁路	299

二	在山东	302
(一)	解决山东问题的换文	302
(二)	济顺、高徐两路借款预备合同的成立和舆论反应	304
三	在华中	310
(一)	提供贷款、控制经营南浔及其展线问题	310
(1)	提供贷款、控制经营并阻挠国有	310
(2)	路线的延展问题	321
(二)	觊觎杭赣(常玉)路投资权益	323
第三章	中东铁路问题(1916~1924)	324
第一节	俄日间擅行转让中东路一区段和中国政府的抗议	324
一	俄日间擅行转让松花江岸至宽城子段	325
二	中国政府的抗议和日本的狡辩	329
第二节	中国重派督办和与俄亚银行续订管理合同	332
一	重派督办和暂行收回说	332
二	续订管理中东铁路合同	335
第三节	协约国在日美为主导下对中东铁路的共同管理及其结束	341
一	日美角逐中东和协约国共同管理	343
二	日美在共同管理中的暗斗明争	359
三	共管的结束、日本的“善后处理方案”和国内外反应	365
(一)	共管的结束	365
(二)	日本谋占中东铁路、英美反应和国内舆情	368
(1)	日本的“善后处理方案”决定前后	368
(2)	英美的反应	377
(3)	国内舆情	379
第四节	中苏关于解决中东路问题的交涉	380
一	苏方的初试“私议”和两次宣言	380
二	中苏解决悬案中中东路问题的解决和国内外反应	384
(一)	解决悬案中关于铁路的规定	384
(二)	国内外的反应	393
(1)	中国国民党宣言	393
(2)	日本的抗议和美国的干扰	394
(三)	《奉俄协定》的成立	396
附录:	《协定》达成后缘路而生的纠纷和《伯力议定书》	398
第四章	国际强权政治中的中国铁路问题(1918~1927)	407
第一节	所谓“铁路统一管理”问题	407
一	“铁路统一管理”的实质	407

二 “铁路统一管理”诸方案.....	409
三 国内舆论和政府对策.....	419
四 外交使团在“临案”中要挟共管铁路和各省社团的反对.....	422
第二节 美英法日四国新银行团的组成及其有关中国铁路的活动.....	431
一 新银行团的组成.....	432
(一) 美国的倡议和新银行团的组成.....	432
(1) 美国的倡议.....	432
(2) 日本的“满蒙”除外要求和四国间的妥协.....	437
(3) 新银行团受让的中国铁路权益.....	444
(二) 国内朝野反应.....	445
(三) 新银行团的自我宣传.....	448
二 新银行团有关铁路借款的活动.....	451
(一) 贷款和铁路政策.....	451
(二) 拒绝提供湖广续借款和要求由海关接管湘鄂税收.....	457
(1) 要挟偿还已废德债.....	457
(2) 拒绝提供续借款.....	459
(3) 由海关接管湘鄂两省税收要求.....	468
(三) 铁路投资试探.....	470
第三节 巴黎和会和华盛顿会议涉及中国铁路的问题.....	472
一 巴黎和会的中国铁路问题.....	472
(一) 关于“统一铁路”的拟案.....	472
(二) 凡尔赛和约关于山东铁路的规定和国内舆情.....	485
(1) 对德和约的山东铁路条款.....	485
(2) 有关山东路权的国内舆情.....	486
二 华盛顿会议涉及中国铁路的决议和鲁案的“解决”.....	489
(一) 中国对华会议程的估计和对策.....	489
(二) 华会涉及中国铁路的决议.....	492
三 华会关于山东铁路问题的“解决”和胶济铁路的接收.....	494
(一) 会外的中日交涉和会上的结果宣布.....	497
(1) 会外的中日间交涉.....	497
(2) 会上的结果宣布.....	499
(二) 胶济路产的估价和接收.....	502
附录：筹款赎路议论和民办胶济拟议及结局.....	512
(1) 华会期间筹款赎路议论.....	512
(2) 胶济民办拟议及结局.....	520

第五章 官民要求筑路废约的动向和西欧资本势力的卷土重来

(1919~1927)	523
第一节 官民要求筑路废约的动向	523
一 官方的行动	523
(一) 广东军政府的西南铁路计划	523
(二) 西北边防筹备处提议建筑西北铁路	524
(三) 交通部拟筑沧石等路	526
(四) 奉天当局修建奉海和筹划奉热郑热等线	528
(五) 黑龙江省官绅筹谋建筑滨黑呼海铁路	530
二 民间的动向	543
(一) 交通部重申擅借外债禁令	543
(二) 民间要求承办铁路	543
(1) 山东人民要求修建烟潍线	543
(2) 北京商民要求承建京热线	545
(3) 粤路公司拟借外债完成粤路和广关铁路公司拟筑广澳路	548
(4) 华兴铁路公司要求试办张齐轻便铁路	550
(5) 其他各地人士的筑路倡议	551
三 拟议收回京奉救济南浔和撤废钦渝路约	556
(一) 拟议收回京奉与英日关系	556
(二) 江西人民筹划“救济”南浔	557
(三) 粤黔等五省要求废除钦渝路约	561
第二节 西欧资本势力卷土重来的铁路投资活动	563
一 扩大既得路权的贷款投资	563
(一) 英国福公司展筑路线要求和清孟支路借款的成立	563
(二) 陇海铁路比荷借款的成立	565
(三) 中比包宁铁路材料借款的成立	567
(四) 同成铁路借款再议	577
二 英国重提承办南潮等线	577
三 中央地方当局与外国银行勾结下路权贷款的未遂交易	579
(一) 交通部与日本公司私订沧石铁路合同和冀籍官绅的反对	579
(1) 交通部与日本公司私订合同	579
(2) 冀籍官绅的反对	581
(二) 沧石路的一再成为交易对象	581
(1) 意日比等国资本势力追逐沧石贷款	582
(2) 吴佩孚勾结英商沙逊的活动	583
(3) 张宗昌勾结法比银行公司的活动	585
(三) 吴佩孚与道洛道济铁路	588
(1) 与福公司密议道洛借款	588

(2) 道济英国借款草合同的签订和英日利益的调协	589
(四) 北京当局与英商洽谈借款建筑沧石等三路	598
(五) 四川等省军政当局策划借款筑路活动	602
(1) 黔系王文华拟借法款修建柳渝	602
(2) 直系曹倜经手英款拟建京热线	603
(3) 四川杨森等拟借日款美款筑路和四川省府拟招外人投资路矿	603
(4) 山西督办公署向英国驻使活动修建大潼路	606
第六章 日本再度加紧侵略中国中攫取铁路权益的活动 (1920~1937)	607
第一节 进一步巩固并实现在华铁路权益	608
一 东北地区	608
(一) 吉会正式合同的“缓议”和吉敦承造合同的成立	609
(1) 吉会正式合同的“缓议”	609
(2) 吉敦承造合同的成立	614
(二) 强筑天图线和吉林人民的激烈反对	616
(1) 恃强建筑天图线	618
(2) 吉林人民的激烈反对	622
(三) 洮昂承造合同的成立和满铁“放弃”修建开海	624
(1) 洮昂承造合同的成立	624
(2) 满铁“放弃”修建开海	624
(四) 觐觐滨黑铁路权益	626
二 关内各地	633
(一) 长江流域：“代管”南浔和延展特权	633
(二) 华北：资本势力渗入京绥和阴谋投资胶济	646
(1) 资本势力渗入京绥	646
(2) 阴谋投资胶济	647
第二节 “东方会议”关于“满蒙铁路”的决定及其后续行动	648
一 “满蒙铁路”修筑方案和实施方案	648
(一) “满蒙铁路”修筑方案	652
附录：田中奏折〔摘录〕	653
(二) 铁路交涉大纲	657
二 所谓“悬案交涉”“暂停”中予取予求铁路权益	658
(一) “悬案交涉”“暂停”中胁迫张作霖达成“新满蒙五路协约”	658
(二) 企图强筑吉会等线和东北等地民众的反对	664
(三) 图谋夺取黑龙江省境铁路权益	677
第三节 策划吞并东北中的“铁路交涉”	679
一 新满蒙政策涉及铁路的定策	682
二 “铁路交涉”的展开和结局	687

(一) 交涉方针的制定	687
(二) 交涉的展开和结局	688
第四节 九一八事变后对东北地区铁路的策划和七七事变前夕企图强建	
华北铁路	694
一 对东北地区铁路的策划和恃强占领	694
(一) 对东北地区铁路的通盘策划	694
(二) 日军占领东北地区铁路和满铁的“受托”经营	697
(1) 日军占领铁路和改组东北交通委员会	697
(2) 日伪间的铁路授受和满铁的“受托”经营	699
二 苏联伪“满”让授中东路和中国政府的抗议	705
(一) 日伪骚扰、阻挠中东路的营运	705
(二) 苏联提议售路和在日本“斡旋”下苏、“满”达成让渡协定	710
(三) 中国政府的声明和道胜银行、法国的反应	721
(1) 中国政府的声明	721
(2) 道胜银行与法国的反应	723
三 “开发”华北喧嚷中要挟敷设华北及内蒙古地区铁路	724
第七章 国民政府的铁路政策计划和对一些涉外历史问题的处理	
(1927~1949)	730
第一节 中国国民党、国民政府抗战前有关铁路的决议、政策、计划和	
各地的筑路要求及行动	730
一 有关铁路的决议政策和计划	730
(一) 有关铁路的决议和政策	730
(二) 利用庚款输入外资的筑路计划	731
二 部分庚款退款与铁路	737
(一) 比俄英三国退款的支配和利用	740
(1) 比利时退款的支配利用	740
(2) 俄退款拨充完成陇海路	742
(3) 英退款重点投资铁路建设	743
(二) 地方当局对退款利用的要求和建议	745
(1) 广州政治分会要求完成粤汉	745
(2) 全国交通会议庚款筑路提案	746
(3) 刘湘建议修建渝钦铁路	746
三 棉麦借款和地方筑路要求	748
(一) 铁道部的意见	748
(二) 地方权要要求分拨借款筑路	749
(1) 刘守中建议建筑宁济线	749
(2) 张钫要求兴修许光铁路	751

(3) 西北党政要员要求酌拨借款完成陇海	752
(4) 河南地方党部等要求修建周襄、乌信两路	754
第二节 东西南北各地筹议建筑铁路和中央与地方的关系	756
一 各地筹划、敷设铁路动态	756
(一) 东北地方当局规划东北铁路网	756
(二) 西南地方要求废止钦渝路约和筹议自建	759
(三) 赣闽粤桂等省筹划倡议兴修铁路	761
(四) 蒙藏委员会建议整顿蒙古交通	765
二 浙江省府、江南公司、沪宁路局分别敷设杭江等路	766
(一) 浙江修正铁路章程和由杭江而杭玉线的敷设	766
(二) 江南铁路公司的设立和江南铁路的修建	769
(三) 沪宁路局主持修建苏嘉路	770
三 中央与地方在铁路上的较量	770
(一) 正太路的接收纠葛	770
(二) 沧石路借款合同的成立和取消	772
(三) 大潼同蒲线上中央地方的利害矛盾	779
第三节 第三期铁路公债和输入外资建筑铁路	781
一 第三期铁路公债及其用途分配方案	781
二 输入外资建筑铁路	783
(一) 借德款完成浙赣和兴建湘黔	783
(1) 浙赣铁路的完成	783
(2) 湘黔线的着手修建	787
(二) 洽借法款兴建成渝贵昆等路	790
(三) 筹借比款修建宝成线	801
(四) 借英款用庚款敷设京赣和洽谈广梅浦襄等路借款	802
(1) 京赣英款的商定	802
(2) 广梅、浦襄、三梧线借款的洽谈和经营海南岛铁路问题	805
(3) 英商投资滇缅间路的试探	810
(五) 美国资本的动态	810
第四节 抗日战争期间暨胜利后的铁路建设和一些涉外历史问题的处理	813
一 筹谋输入外资移用庚款退款余额敷设国际通路	813
(一) 法国银团要挟矿权提供铁路借款	813
(1) 提供料款包筑南镇段	813
(2) 叙昆路借款合同及矿业合作合同的签订	815
(3) 移用英庚款退款余额采购湘桂路料	819
(二) 筹建滇缅川缅铁路的周折	821
(1) 与英商洽谈筑路料款	821
(2) 对英法两国银团联合投资的试探	823

(3) 英国的反悔和工务的停止	825
(4) 与英缅的交涉	825
(5) 竭蹶经营与转机的瞬息而逝	828
(三) 与苏联悬谈西北铁路问题	831
二 一些涉外历史问题的处理	832
(一) 雅尔塔协定制约下中苏关于中国长春铁路的协定	832
(二) 中法间关于广州湾专约和滇越铁路问题的解决	835
(1) 广州湾地方筑路权的终止	835
(2) 滇越路滇段的接管和收回	835
三 抗日战争胜利后有关路权诸务	838
(一) 分地区接收敌占铁路	838
(二) 美国工程师的铁路建设建议	840
(三) 成渝铁路的收归国有	840
附 录	842
一 资料来源录要	842
二 外国人名中外文对照	847
后 记	850

自序

20 世纪 50 年代中，中国科学院下达给经济研究所计划工作之一，是收集、整理、编纂中国近代经济史参考资料。所领导结合所中实际，决定从选编有关工业、农业、手工业、航运、铁路、外贸、外债诸部门资料入手，尔后再及其他。分配给我的任务，是编辑有关我国近代铁路运输业的资料，这是自己参加此项工作的开始。

自己寻思，铁路建筑权之掌握在谁的手里，是中国近代铁路运输业发展中的核心问题；进而决定着当时铁路的营运实态，并进而对社会经济产生特有的作用和影响^①；该以这些方面作为自己采集史料、编辑资料的对象范围。继则设想了工作步骤，先编涉及路权问题的资料，并分两步走：以 1911 年为界限年，将此年之前和之后，分别编成一部；经向领导汇报并获认可，即付诸行动。到 50 年代末，完成了设想的第一步，由中华书局以《中国近代铁路史资料》（1863～1911）为书题出版问世^②。

在此后 30 年里，自己的工作半是别样项目，如参与撰述“文科教材”及其他专著等等，半是“停止业务”参加连续的多种政治运动。自己以曾经参与资料编辑工作而事犹远未了结，总有一种应该完成、值得完成而未完成的歉然感觉；既情多牵恋，而无论是在干业务或卷入运动的日子里，又总有一些空隙时间，一有可能，自己便断断续续、零零星星地赓续采集有关史料。待到 80 年代中，集积成一定数量；萌生“已是收摊时”的情思：结合主客观条件，决定打消编辑近代中国铁路营运实态及其对社会经济的作用和影响这两个部分资料的初愿，专注编辑涉及路权的部分，使之与已出版的《资料》构成完篇，而于 1989 年基本定稿。

似水年华，编辑这部分资料在我竟前后延续了近 50 年！编这样的资料究竟值得不值得，于世——学术上、现实经济上——有用没有用？我想：原始计划之所以予以计及，即意含着给予肯定的回答。自己恰也这么认为；即使连世纪都迈入了新的，我还是这样认定。当然，实际编成的一部究竟是否有用，则又当别论，得经实践的检验。我不奢想，只希望奉献于世的这部《资料》，多少还能有某些用处。

编者

2001 年 7 月于北京

① 参看拙编《中国近代铁路史资料》（1863～1911）叙例，页 3。

② 该《资料》于 1984 年第二次印刷。又，在 20 世纪 60 年代末或 70 年代初，台北方面擅自翻印，列为沈云龙主编、文海书店出版“中国近代史资料丛书”中的一种。

凡 例

(一) 本《资料》取材，以第一手史料为主，包括中外文档案（或其缩微胶卷）、公报、文集、手稿、日记等等；酌情选用第二手资料，如前人编的史料集以及专著、论文。所收史料，以涉及民国时期铁路路权的为限；起讫年分别是 1912 年和 1949 年。

(二) 《资料》编辑原则，是从史料出发，采用专题形式来排比；即对所收集的史料，结合历史发展过程，归类成几个专题，大体按时间顺序，分列成章；每一专题之下，再归纳成若干次一位的问题，作为节、目和子目。期使各个专题（章）之间，保持一定的历史和逻辑的联系，使《资料》能够浑然构成比较系统的整体。

(三) 史料的采录，在尽量避免将原史料过多割裂致损原意的前提下，以截取与所要表明的史实有关部分为原则。

为保持史料原貌，除了对明显的错字酌做改正（在今日看来为明显错字或已不采用，但在某个时期为通用之字除外），无论内容和文字，都不改动。地名在今已改者，适当加注今名。残缺字或原件字迹模糊无可辨认者，以方框“□”代之，衍字则框以方框“□”号，酌做补改之字（词）置于方括号“[]”中。原件行文有不分段、不加标点或成段过长而统篇只用一个标点的，则酌行分段和重做标点。

(四) 同一史料有可分别编入两处以上者，在编入认为最切当之处后于余处采取加注“参见”方式来处理，以求避免过多的重复。史料的编列以顺年月日的时序排列为准，用公历史料里原以国名（如“中华民国”、“民国”或简做“民”）或年号（如日文史料中的“大正”、“昭和”）纪年的，一般不予更改。文件题中的姓名，以用本名为原则，但对某些历史人物习用其字或号者，则沿用其字或号。首见时必要处标明其当时职衔；若兼任数职，一般只标明与该史料所反映的史实有关的职衔。

(五) 本资料原则上采用章、节、目、子目四级标题，结合史事的繁简和史料的多寡，间有多于或少于这四级的。

每条史料，一般以标题提示其内容和意义，不另加说明。

标题为编者所加的，置于方括号“[]”中，并排成黑体字；凡不加括号者，概系袭用原题，亦排成黑体字。

编者对某些史料所记史事，为介绍其成因、背景等，间加编者按，置于相关节、目题下。

某些史料中有需做些解释、说明的，酌行加注，置于相关页之末。

原来史料已有注释的照录，标明“原注”，以示区别。

(六) 每条史料之末，另起一行注明来源，置于圆括弧“()”中。填注顺序一般为：

档案——只注档案文件名、收藏处，一般不加卷宗号；

书籍——著（编）者、书名、卷、页；某些书编著者名字数颇多且只标做该书的“编纂委员

会”或“编写组”之类者，一般从略；

刊物——作者、文章题目、刊名、卷次、期别（或再加页数）和出版年代；

报纸——报名、年月日。

外文书籍、报刊概注中文译名，原文种及原文从略，参见书后附录。

（七）《资料》末，附资料来源录要、外国人名中外文对照，以备查考。

第一章 各省商办铁路的国有和帝国主义列强 剧烈争夺中国铁路权益（1912～1919）

第一节 各省商办铁路的国有和民间创设铁路的要求

各省商办铁路，自鼎革以还，元气未复，金融停滞，已成者无从继续，未成者益难进行……自民国元年后以次收回，是亦我国铁路界中一重要事件也。特分别纪其大概于次。

一、湘路：……湘省路股名目繁杂，收集维艰，且又为收赎路款所挪用，故开工三载，仅成长沙至株洲铁路一百余里。识者多以为忧！至民国二年，遂议将粤汉干线之在湘境者及湖南所有三佛支路七分之三，均让归国有；并举代表陈文玮等到京，与交通部议订合同。该省铁路，遂收归部办，时民国二年7月也。

二、川路：川汉铁路自宜昌以至成都，原属四川铁路公司办理。因集股不易，观成无期，川路股东遂于民国元年5月召集股东大会，经众议决，将川路全线让归国有并公举刘声元等为代表到京，经交通部迭于〔与〕开议，订定合约七条，至三年9月清算完竣，始由部正式接收。

三、鄂路：自粤汉干线争回自办以后，鄂境之粤汉、川汉两路亦归鄂省商办，未及兴工，而武昌义师已起。自时厥后，公私困竭，较他省为尤甚。政府有见于此，因定一补救之法，大要如下：其官招商股专因办路所用者，及商招股向由鄂省铁路协会经管而用途正当者，皆由交通部分期拨还；至川汉彩票股一项，由部发给民国元年六厘公债票，以资结束。其余赈灾捐款则由部将元年六厘公债票如数拨交财政部专案存储，永为湖北公共事业之不动基金，即以其息充地方公共事业之用。此种办法，由交通部于四年1月呈明大总统作为定案，故未另定合约。

四、皖路：安徽铁路公司创于光绪三十一年，原拟由芜湖修至广德州，故名芜广铁路；后改由芜湖直达屯溪，遂易名芜屯铁路，全长四百余里。办理八年，用款二百余万两，仅筑芜湖至湾沚五十余里而已，而所负各洋行债款，为数甚多，无从筹还，几至酿为交涉。民国二年9月，该路米、茶各股东，遂推举代表呈请交通部收归国有。经部调查属实，乃与该代表迭次商议，订定合约十一条。三年3月，由部实行接收。

五、苏路：苏省商办铁路沪嘉一线，原在光绪三十四年沪杭甬铁路借款合同路线之内。是时苏浙士绅力争拒款，乃由政府与苏浙铁路公司另订存款办法，易直接而为间接，然扰攘多年，迄无解决之法。民国二年4月，苏路公司多数股东议决呈请政府收归国有，并举杨廷栋为代表，经交通部与之商订合约十三条，是岁7月1日，该路遂由部接收办理。

六、浙路：浙路甬嘉一线，亦与苏路均在沪杭甬借款合同之内。故其情节与苏路略同。自苏路收归国有，浙省士绅亦仿照办法，于民国三年3月公推代表虞和德等到京，与交通部订立合约，该路遂于是岁6月由部接收。