

中國國民黨與中國鐵路

上冊

中國國民黨  
台灣區  
鐵路黨部委員會印行



敬以此書紀念

敬於撰擬實業計  
經濟，充實國防。設計劃練密周詳，舉世重視  
以致遠延多年，弗克進展，第 總理愈經挫折，而  
作竭誠之倡導，卒使舉國上下，益知建設鐵路，即  
理逝世 國 黨 父 循 百 遠 教 年 誕 辰 依 照

後本黨又於各鐵路設置鐵路黨部，從旁協助各鐵路發展  
與中國鐵路之關係，益臻密切。今歲欣逢 總理百年誕辰，  
民黨與中國鐵路一書，內容詳述 總理建設鐵路之  
建設之指示，以及本黨在革命建 中國國民黨 建 鐵路黨部委員會  
建 鐵路黨部委員會

際茲反共抗俄，勝利在邇，而鐵路建設，尤屬刻不容緩，尚望  
本黨領導之下，本專門之學識，作建設之努力，各竭所知，不

台 警 國  
中 國 國 民 黨  
鐵 路 黨 務 委 員 會

# 國 父 百 年 誕 辰

塔 心 北 書 院 念

## 序

交通事業為國家經濟建設之命脈，而鐵路建設又為交通事業最主要之一環，其對於國計民生關係之密切，不言可喻。本黨總理孫中山先生早鑒及此，故於撰擬實業計劃時，即着重於鐵路之建設，藉以開發資源，振興實業，繁榮經濟，充實國防。該計劃縝密周詳，舉世重視，奈時值國事惆悵，內爭紛起，以致遷延多年，弗克進展，第總理愈經挫折，而持志愈堅，本革命之精神，作竭誠之倡導，卒使舉國上下，益知建設鐵路，即為建設國家之要圖。迨總理逝世，本黨即遵循總理遺教，建請政府依照實業計劃，逐漸興建鐵路，其後本黨又於各鐵路設置鐵路黨部，從旁協助各鐵路發展業務，遂使中國國民黨與中國鐵路之關係，益臻密切。今歲欣逢總理百年誕辰，本會謹撰「中國國民黨與中國鐵路」一書，內容係闡述總理建設鐵路之遺教，與總裁對鐵路建設之指示，以及本黨在革命建國各時期有關鐵路建設之主張，藉以紀念總理生前對於鐵路建設之偉大計劃與倡導，及本黨對於鐵路建設之協助與推進；際茲反共抗俄，勝利在邇，而鐵路建設，尤屬刻不容緩，尚望我鐵路同仁，在本黨領導之下，本專門之學識，作建設之努力，各竭所知，各盡所能，遵總



理之遺教，謀興建之大業，他日規復大陸，重整山河，不特總理之實業計劃得以全面實施，卽民生主義之真諦，亦得發揚光大。茲特於是書付刊之際，謹敘數言，以弁其端。

中華民國五十四年十一月

徐人壽序於台灣區鐵路黨部

## 凡例

- 一、本書爲紀念總理百年誕辰而作。
- 二、本書於民國五十三年七月開始蒐集資料，進行編撰，至五十四年九月底脫稿。
- 三、本書編撰，係採歷史敘述方式。
- 四、總裁對於鐵路之指示，大都包括於一般經濟及交通建設之內，故第三章內容，均爲概括性之指示。
- 五、第八章第六節關於台灣鐵路建設，敘述較詳，係因政府遷台，十餘年來，努力建設之成果，爲共認之事實，故所採資料較多。
- 六、各鐵路特別黨部，自成立起至大陸撤退時止，多者已有二十餘年，少者亦有十餘年之歷史，黨部之工作對象，爲協助路局發展業務，貢獻甚多，惟各路有關檔案，均未帶來台，雖經登報徵求，亦鮮收穫；經再情商原任各路黨部在台委員，就記憶所及，提供一部分，但多爲片段資料。至各黨部成立改組之經過，係由黨史會惠允本會抄來之資料，因富參考之價值，故附錄於本書之內。
- 七、本書第七章資料，大都係各路黨部委員如李達三、楊有壬、張瑞贊、陶懋銜、段劍岷、莊楷三、劉兆洋、王福階、丁之煦、林夷聰、李廷孝、杜遠相、林直中諸同志所提供，第四章、第五章之資料，則大都係本會派員向黨史會抄來，中央黨部周恕一同志，亦會提供一部分資料。
- 八、本書係請熊亨靈及何德川兩同志擔任編撰，其目錄與內容分請段品莊、陳樹曦、修城、張春範、尤光先五同志審查，並承中央委員會第四組複審，及中華民國各界紀念國父百年誕辰籌備委員會補助出版費。
- 九、本書倉卒草成，且蒐集資料，甚感困難，闕遺必多，謬誤亦所難免，尙望海內外先進，不吝賜教是幸！



# 中國國民黨與中國鐵路總目錄

第一章 緒言.....	一
第一節 清末創建鐵路之情形.....	一
第二節 總理與鐵路.....	二
第三節 積極築路時代.....	三
第四節 一面破壞一面建設.....	四
第二章 總理對鐵路建設之主張.....	五
第一節 促清政府速建鐵路.....	六
第二節 民國成立前後對築路方針之指示.....	七
第三節 任鐵路督辦時推行鐵路建設之情形.....	四一
第四節 護法與軍政府時期對鐵路建設之主張.....	五八
第五節 中國鐵路建設之藍圖.....	六四
第六節 民生主義講詞中對鐵路建設之指示.....	一八
第三章 總裁對鐵路建設之指示.....	二二
第一節 中國建築之途徑.....	二二
第二節 闡釋 總理遺教.....	二八
第三節 抗戰前夕及抗戰期中對運輸之策畫.....	三五
第四節 建國工作之積極準備.....	三九

第五節 戰後經濟建設方針……………一四三

第六節 加強人力物力充實反攻準備……………一四五

第七節 建設三民主義之國家……………一四七

第四章 本黨歷屆會議有關鐵路建設之宣言及議案

第一節 歷次全國代表大會與歷次中央執行委員會暨中央政治會議有關鐵路建設之提案及決議事項……………一五五

    一、歷屆全國代表大會……………一五五

    二、歷屆中央執行委員會全體會議……………一六八

    三、歷屆中央政治會議……………一一二

第二節 歷屆中央執行委員會常務委員會關於各鐵路特別黨部與工會組織等議決事項……………一三〇

    一、臨時中央執行委員會……………一三一

    二、第一屆中央執行委員會常務會議……………一三二

    三、第二屆中央執行委員會常務會議……………一三五

    四、第三屆中央執行委員會常務會議……………一四二

    五、第四屆中央執行委員會常務會議……………一五二

    六、第五屆中央執行委員會常務會議……………一五六

    七、第六屆中央執行委員會常務會議……………一七四

第五章 民元前後本黨同志對興辦鐵路之主張與貢獻……………二八九

第一節 「民報」對鐵路建設及籌資之論著與主張……………二八九

第二節 川路國有促發武昌起義……………三〇五

第三節 「中華全國鐵路協會雜誌」對鐵路建設之論述及主張……………三一四

第四節 張靜江同志對中國鐵路建設之貢獻……………三三〇

第六章 本黨從政同志有關鐵路建設之調查與報告……………三三五

第一節 津浦隴海兩路調查與建議……………三三五

第二節 全國交通會議對於整飭交通事業之通電……………三四二

第三節 鐵道部之組織及其對鐵路工作之推行……………三四四

第四節 鐵道部報告運用庚款築路情形……………三五六

第五節 鐵道部整理鐵道行政情形……………三五七

第六節 鐵道部對於鐵路政策之主張……………三五八

第七節 民十九年以前鐵路建設情形及其築路計劃……………三六三

第八節 民國二十年行政院向四全大會報告……………三七八

第九節 民國二十一年行政院向四屆三全大會報告……………三八一

第十節 民國二十二年春行政院向中央常會報告……………三八七

第十一節 民國二十三年冬行政院向四屆五全大會報告……………三九〇

第十二節 民國二十四年行政院向五全大會報告……………四〇五

第十三節 民國二十四年行政院向六全大會報告……………四一九

第七章 全國各鐵路特別黨部對鐵路之貢獻……………四一九

第一節 粵漢鐵路特別黨部……………四一九



第二節	津浦鐵路特別黨部	四二七
第三節	膠濟鐵路特別黨部	四三一
第四節	京滬滬杭甬鐵路特別黨部	四三四
第五節	平漢鐵路特別黨部	四四二
第六節	隴海鐵路別黨部	四四六
第七節	正太鐵路別黨部	四四九
第八節	浙贛鐵路別黨部	四五一
第九節	台灣鐵路別黨部	四五三
第八章	本黨對鐵路建設之重要措施	四七九
第一節	中國鐵路總公司時期	四七九
第二節	總理制訂實業計劃	四八一
第三節	國府成立至抗戰前夕	四八三
第四節	抗戰時期	四八三
第五節	復員及戡亂時期	四八九
第六節	台灣光復以來之鐵路建設	四九五
第九章	本黨秉政時期之鐵路建設概況	四九八
第一節	已成鐵路	五一三
第二節	已築待成鐵路	五一四
第三節	已測待修鐵路	五二六
		五三一

第四節	計劃興築因故停攔鐵路	五四四
第五節	港口、輪渡、大橋、總站、機廠	五四六
第十章	本黨當前之鐵路政策	五六七
第一節	憲法上有關鐵路交通之規定	五六七
第二節	本黨政綱中所確定之經建原則	五七一
第三節	政院從政同志之施政方針	五七三
第四節	交部從政同志執行政策情形	五七六
第十一章	本黨秉政時期政府頒布之有關鐵路法規舉要	五八五
第一節	鐵路法規	五八五
第二節	交通動員法	六二五
第十二章	結論	六四五
第一節	欲救中國必須趕築鐵路	六四五
第二節	國人應研究鐵路計劃	六四六
第三節	實現鐵路計劃之三個先決條件	六四七



# 中國國民黨與中國鐵路上冊目錄

第一章	緒言	一
第一節	清末創建鐵路之情形	一
第二節	總理與鐵路	二
第三節	積極築路時代	三
第四節	一面破壞一面建設	四
第二章	總理對鐵路建設之主張	五
第一節	促清政府速建鐵路（民國前十八年）	五
第二節	民國成立前後對築路方針之指示（民國前一年至民國元年）	六
一	民國政府成立後借債築路之利益	七
二	論借債築路並注意時間之寶貴	七
三	興發實業為救貧之藥劑	八
四	鐵道應歸國有	九
五	電粵漢路股東望聯合湘鄂推廣進行	〇
六	鐵路大計乃發展中國財源第一要策	〇
七	民元宣布之三大幹線鐵路計劃	一
八	告宋教仁擬專心致志於鐵路之建築	二
九	興築鐵路我國可成為全球第一富強之國	三

一〇	救中國之貧弱必自擴充鐵路始	一三
一一	築路先於練兵	一五
一二	與報界談建設鐵路問題	一六
一三	速修鐵路以立富強之基	一九
一四	鐵路國有爲民國富強之基	一九
一五	借債築路須得國民贊成	二〇
一六	修築全國鐵路乃中華民國存亡大問題	二一
一七	批修鐵路與東西幹線之規劃	二六
一八	發交外人築路之利益	二六
一九	籌借外債築路之辦法	二七
二〇	興築鐵路計劃與門戶開放	二八
二一	鐵路交通發達則國家富強	二九
二二	推行鐵路三政策之利弊	二九
二三	中國鐵路計劃與民生主義	三一
二四	交通建設之最重要者爲鐵路	三一
二五	借款築路與發交外人築路利害之比較	三四
二六	多修馬路以配合鐵路才能發揮運輸效能	三六
二七	實現鐵路政策須取門戶開放主義	三七
二八	談外人築路與借債築路問題	四〇

二九 同胞要同心協力做興築鐵路事業  
 三〇 任鐵路督辦時推行鐵路建設之情形 (民國元年九月至民國二年七月)

一	中國鐵路總公司成立電告各省都督及議會	四一
二	中國鐵路總公司成立電告各省都督及議會	四三
三	籌商借款致袁世凱電	四三
四	電慰黃克強接辦粵漢川鐵路並告總公司近況	四四
五	覆汪兆銘速進行築路借款電	四六
六	中國鐵路總公司條例	四七
七	東遊日本前電京請示對日對俄方針	五〇
八	覆電袁世凱告以聯美與川路借款意見	五〇
九	建築廣東至重慶之鐵路借款合同草案	五一
一〇	寶林公司合同特點	五六
第四節	護法與軍政府時期對鐵路建設之主張 (民國二年至民國十三年)	五八
一	興辦國有交通應急修鐵路及整理鐵路會計	五九
二	我國應趕造鐵路並整理道路	五九
三	祝中華民國之建設迅速成功	六〇
四	民欲興其國必先修其路	六一
五	築路資本問題之解決方法	六一
六	廣西須大借外債以築鐵路	六二



七	裁兵築路·····	六三
八	化兵爲工以整頓交通·····	六三
九	手令任命粵漢路局長·····	六三
一〇	手令裁撤設於粵漢路之商運分局·····	六四
一一	手令派廣九鐵路護路司令及禁止軍人干涉路政·····	六四
第五節	中國鐵路建設之藍圖（民國八年）·····	六四
一	實業計劃緒言·····	六五
二	建築西北鐵路系統並殖民蒙古新疆·····	六七
三	西南鐵路系統·····	七一
四	中央鐵路系統·····	七七
五	東南鐵路系統·····	七七
六	東北鐵路系統·····	八七
七	擴張西北鐵路系統·····	九二
八	高原鐵路系統·····	一〇二
九	設機關車客貨車製造廠·····	一〇
第六節	民生主義講詞中對鐵路建設之指示（民國十三年）·····	一七
一	各種大運輸事業應由國家經營·····	一八
二	振興實業要利用外資大規模建築鐵路·····	一八
三	鐵路也是解決吃飯問題的一個好方法·····	一九
		二〇

第三章 總裁對鐵路建設之指示

第一節	中國建設之途徑·····	一一
一	建設新中國要廢除不平等條約·····	一一
二	不平等條約對經濟建設之影響·····	一一
三	不平等條約之撤廢與平等互惠新約之簽訂·····	二六
第二節	闡釋 總理遺教·····	二八
一	實業計劃就是偉大之國防計劃·····	二八
二	修築道路發展交通是一切建設事業之前提·····	二九
三	物質建設之要義第一是發展交通·····	三〇
四	國民經濟建設運動之意義及其實施·····	三〇
五	貨暢其流之道理·····	三一
六	實業計劃之精義·····	三三
第三節	抗戰前夕及抗戰期中對運輸之策劃·····	三五
一	限期發展交通事業·····	三五
二	全力建設復興根據地·····	三六
三	統一交通運輸事權·····	三七
四	運用舊有運輸工具與方法·····	三八
第四節	建國工作之積極準備·····	三九
一	建國工作之重心·····	四〇



二	十年經濟建設計劃	一四〇
第五節	戰後經濟建設方針	一四三
一	自由經濟與計劃經濟及國營與民營	一四三
二	歡迎外國資本與人才	一四四
三	推行經濟計劃之重心	一四四
第六節	加強人力物力充實反攻準備	一四五
一	切實整頓公營事業增加生產收入	一四五
二	全力推行反共抗俄總動員運動	一四六
第七節	建設三民主義之國家	一四七
一	復興基地三民主義建設的實現	一四七
二	建設三民主義新中國的目標和方略	一四八
第四章	本黨歷屆會議有關鐵路建設之宣言及議案	一四九
第一節	歷次全國代表大會與歷次中央執行委員會暨中央政治會議有關鐵道建設之提案及決議事項	一五三
一	歷屆全國代表大會	一五五
1.	第一次全國代表大會(民國十三年一月)	一五五
	大會宣言中有關交通建設之規定	一五五
2.	第三次全國代表大會(民國十八年三月)	一五六
	(一)對政治報告決議案中有關交通建設之指示	一五六

(二)主席團對於訓政時期經濟建設實施綱要方針案之修正案	一五六	
3.	第四次全國代表大會(民國二十年十一月)	一五七
	(一)依據訓政時期約法關於國民生計之規定其實施方針案中有關交通建設之指示	一五七
	(二)國家建設初步方案	一五八
4.	第五次全國代表大會(民國二十四年十一月)	一五九
	(一)大會宣言中關於交通建設之指示	一五九
	(二)西北國防經濟建設案中之鐵路建設計劃	一五九
	(三)興築滇省通江通海通緬鐵道以應國防需要而闡經濟源泉案	一六〇
5.	第五屆臨時全國代表大會(民國二十七年四月)	一六一
	(一)抗戰建國綱領中有關交通建設之規定	一六一
	(二)非常時期經濟建設方案中有關交通建設之規定	一六一
6.	第六次全國代表大會(民國三十四年五月)	一六二
	(一)對工業建設綱領實施原則案中有關交通建設之指示	一六二
	(二)積極建設國防鐵路線於戰後十年內分期完成案	一六三
	(三)籌撥專款速設鐵路復員機構並從速訓練技術人員以便接收陷區鐵路案	一六五
	(四)請於各淪陷區設立復員機構就近籌劃復員事宜俾於鐵路收復時立即恢復交通案	一六五
	(五)請繼續迅予完成滇緬川滇鐵路以利擴建大業案	一六五
	(六)擬具戰後交通建設方案請轉函政府採擇實施案	一六六
	(七)撥發隴海路器材維持運輸正常狀態案	一六六

7.	第八次全國代表大會(民國四十六年十月).....	一六六
	大會對工作報告決議案中有關交通建設之指示.....	一六六
8.	第九次全國代表大會(民國五十二年十一月十二日).....	一六七
	(一)大會宣言中對經濟建設之指示.....	一六七
	(二)大會對工作報告決議案中有關交通建設之指示.....	一六七
二	歷屆中央執行委員會全體會議.....	一六八
1.	第二屆五中全會(民國十七年八月九日).....	一六八
	訓政時期建設程序案.....	一六八
2.	第三屆中央第四次常務會議(民國十八年四月二十二日).....	一七〇
	確定訓政時期物質建設實施程序及經費案.....	一七〇
3.	第三屆二中全會(民國十八年六月十七日).....	一七一
	(一)整理鐵道行政案.....	一七一
	(二)庚關兩款築路計劃提案.....	一七一
4.	(三)請於英俄兩國庚款中確定指撥一萬五千元發行公債迅速完成粵漢隴海兩路案.....	一九三
	第三屆三中全會(民國十九年三月).....	一九四
	關於建設之方針案.....	一九四
5.	第三屆第一次臨全會(民國二十年五月).....	一九五
	實業建設程序案中關於鐵路建設之規定.....	一九五
6.	第三屆第二次臨全會(民國二十年十一月十日).....	一九九

7.	依據訓政時期約法關於國民生計之規定確定其實施方針案.....	一九九
	第四屆三中全會(民國二十一年七月).....	二〇〇
	大會對工作報告決議案中有關鐵道部份之指示.....	二〇〇
8.	第四屆四中全會(民國二十三年一月).....	二〇〇
	(一)大會對工作報告決議案中有關交通行政之指示.....	二〇〇
	(二)建築寧濟鐵路案.....	二〇〇
	(三)限期完成西疆鐵路案.....	二〇三
9.	第四屆六中全會(民國二十四年十一月).....	二〇五
	提前完成隴海路西蘭段以利交通而鞏邊防案.....	二〇五
10.	第五屆三中全會(民國二十六年二月十九日).....	二〇六
	大會對中國經濟建設方案中關於交通建設之規定.....	二〇六
11.	第五屆五中全會(民國二十八年一月廿九日).....	二〇六
	大會對工作報告決議案中關於交通建設之指示.....	二〇六
12.	第五屆七中全會(民國二十八年十一月).....	二〇六
	大會對交通報告決議案中關於交通建設之指示.....	二〇六
13.	第五屆八中全會(民國三十年四月).....	二〇七
	(一)對戰時三年建設計劃案中關於交通建設之規定.....	二〇七
	(二)對交通報告決議案中關於交通建設之指示.....	二〇七
14.	第五屆九中全會(民國三十年十二月).....	二〇七

在(一)格



大會對交通報告決議案中有關交通建設之指示	二〇七
第五屆十中全會（民國三十一年十一月）	二〇八
大會對交通部及運輸統制局工作報告之審查意見	二〇八
第五屆十一中全會（民國三十一年九月）	二〇八
↑（一）確定迅速修通寶鷄至迪化鐵路幹線以鞏固西北國防大計案	二〇八
↑（二）對於經濟報告決議中有關交通之指示	二〇九
第六屆二中全會（民國三十五年三月十五日）	二〇九
大會對於交通報告之決議案	二〇九
第六屆三中全會（民國三十六年三月二十四日）	二一一
↑（一）擬請按交通部戰後第一期鐵路建設五年計劃儘先修復湘黔鐵路完成大江以南之橫	二一一
貫東西各省交通而促進其工業化案	二一一
↑（二）經濟改革方案	二一一
第八屆三中全會（民國四十九年十月一日）	二一一
大會對工作報告決議案中有關交通之指示	二一一
第八屆五中全會（民國五十一年十一月十五日）	二一一
大會對工作報告決議案中有關交通之指示	二一一
歷屆中央政治會議	二一一
中央政治會議一六一次會決議案（民國十七年十月三十一日）	二一一
↑（一）行政院鐵道部組織法	二一一

第二節

↑（二）國民政府建設委員會組織法	二一六
中央政治會議一六二次會決議案（民國十七年十一月七日）	二一七
建設大綱草案及其說明	二一七
中央政治會議四三二次會決議案（民國二十三年十一月廿九日）	二一九
為繁榮青島暨發展鐵路營業開行北平青島間通車有關之資料	二一九
歷屆中央執行委員會常務委員會關於各鐵路特別黨部與工會組織等議決事項	二三〇
臨時中央執行委員會	二三一
一	二三一
粵漢鐵路公司請組織黨部案	二三一
粵漢鐵路特別區分部人員任用之決議案	二三一
二	二三一
第一屆中央執行委員會常務會議	二三一
通過擴充粵漢路特別區分部為區黨部案	二三二
關於工人黨團組織通則審查案	二三二
確定鐵路總工會與黨團關係案	二三三
關於征收黨員所得捐案	二三三
廣九鐵路請求組織黨部案	二三三
三	二三三
第二屆中央執行委員會常務會議	二三三
廣三鐵路請示處理不入黨職員案	二三三
不派代表參加川漢鐵路公司清算工作案	二三三
通過整理特別黨部案	二三六



4	通過鐵路特別黨部組織條例案……………	二二三七
5	關於整理鐵路特別黨部之決議案……………	二二三九
6	通過鐵路特別黨部籌委會組織條例……………	二二四〇
7	修正鐵路特別黨部組織條例案……………	二二四一
8	鐵路特別黨部宣傳工作實施方案……………	二二四一
四		
	第三屆中央執行委員會常務會議……………	二二四二
1	關於組織鐵路工會原則之決定……………	二二四二
2	通過鐵路特別黨部執行委員會組織細則案……………	二二四二
3	請取銷廣州政治分會頒布之鐵路員工服務條例案……………	二二四四
4	決定國有鐵路工人運動方針案……………	二二四七
5	修正鐵路黨部組織條例案……………	二二四八
五		
1	第四屆中央執行委員會常務會議……………	二二五二
	鐵路工會組織規則……………	二二五二
2	核准膠濟鐵路黨部改隸中央案……………	二二五二
3	修正鐵路特別黨部組織條例以切實際案……………	二二五三
六		
1	第五屆中央執行委員會常務會議……………	二二五六
2	通過鐵路特別黨部組織條例及鐵路事業推進委員會組織通則案……………	二二五六
3	統一職工教育委員會案……………	二二五九
	修正各路職工教育委員會組織規程案……………	二二六〇

4	修正鐵路黨部組織條例案……………	二二六二
5	鐵路黨部與管理局舉行聯席會議要旨案……………	二二六三
6	規定鐵路黨部主委得參加局務會議案……………	二二六四
7	訂定籌設黔桂鐵路黨部辦法案……………	二二六四
8	關於鐵路職工教導指導等職權之接管案……………	二二六五
9	訂定鐵路特別黨部辦事通則案……………	二二六六
10	修正鐵路特別黨部組織條例案……………	二二七一
11	訂定各路黨部工作報告辦法案……………	二二七一
12	通過修正鐵路黨部組織條例案……………	二二七二
13	訂定戰地黨務組織改進要點案……………	二二七三
七		
1	第六屆中央執行委員會常務會議……………	二二七三
2	重新改劃各鐵路黨部及調整其編制案……………	二二七四
3	推進東北各省黨務辦法案……………	二二七四
4	調整東北鐵路黨部轄區及人事編制預算案……………	二二七九
5	規定直屬鐵路黨部完成選舉成立正式黨部之期限案……………	二二八二
6	關於各省市路旗黨部舉辦訓練注意事項通飭遵辦轉陳核備案……………	二二八二
7	廢止鐵路特別黨部鐵路管理局聯席會議要旨案……………	二二八三
8	當前黨務工作改進要點應如何決定案……………	二二八三
	決定中央農工自衛指導委員會組織案……………	二二八六

第五章 民元前後本黨同志對興辦鐵路之主張與貢獻

第一節 「民報」對鐵路建設及籌資之論著與主張	二八九
一 論鐵道國有及中國鐵道公營與民營之主張	二八九
二 論粵漢鐵路官辦之弊	二九六
三 粵漢鐵路官辦商辦之辯(一)	二九七
四 粵漢鐵路官辦商辦之辯(二)	二九九
五 論清廷借外債築路喪失路權	三〇〇
六 告非難民生主義者	三〇三
第二節 川路國有促發武昌起義	三〇五
一 川路事變記	三〇六
1 清廷下令幹路收歸國有	三〇七
2 接收川路激起民憤	三〇八
3 武力鎮壓愈演愈烈	三一〇
二 武昌起義戰事紀實	三一二
1 川路事變有助於武昌起義	三一三
2 鐵路員工拆路助戰以敗清軍	三一三
3 各省響應滿清覆亡	三一四
第三節 「中華全國鐵路協會雜誌」對鐵路建設之論述及主張	三一四
一 迎 總理頌詞	三一五

二 論鐵路行政與鐵路政策	三一七
三 論籌劃全國鐵路宜有方針	三二一
四 與 總理商榷全國路線書	三二一
五 選擇路線意見書	三二六
第四節 張靜江同志對中國鐵路建設之貢獻	三三〇
一 建築杭州鐵路及錢塘江大橋	三三一
二 倡修江南鐵路與淮南鐵路	三三一
三 張氏對築路之主張	三三三



## 第一章 緒言

### 第一節 清末創建鐵路之情形

距瓦特製成蒸汽機車（西曆一八〇四年）六十一年，及英國已有鐵路四十年，美、法、德、比等國已有鐵路三十餘年之後，同治四年（一八六五年）七月，英商杜南特在我國北京宣武門外曠地，造小鐵路里許，試駛小火車，是為我國國土上出現鐵路之始，惟因見者詫為怪物，謠詠繁興，旋經步兵統領下令撤毀。同治十三年（一八七四年），英商怡和洋行呈請自上海老靶子路附近，經江灣至吳淞口，建築二呎六吋寬之輕便鐵路九哩，行駛小機關車，越二年全線通車，官民驟睹此新奇之物，甚表驚惶，行駛年餘，經北洋總督李鴻章，與英使商洽，由我國備銀二十八萬五千兩購回，於光緒三年（一八七七年）九月拆毀，將材料改運台灣，如此曇花一現之淞滬鐵路，在世界鐵路史中，不可謂非空前之笑柄也。

光緒六年（一八八〇年），直隸總督李鴻章，方從事建設新海軍，並開辦輪船招商局，需要開平煤礦之烟煤，當時全恃人力獸力運輸，運費過鉅，運量亦小。礦局英籍工程師建議，由唐山築一運煤鐵路至北塘。正籌辦間，清廷下令停辦，嗣復請准築由唐山至胥各莊之輕便鐵路，軌距四呎八吋半，聲明用驟馬拖運。光緒七年（一八八一年）六月九日開工，同年十一月竣工，名曰唐胥運煤鐵道，後成為北甯鐵路幹線中之一段，交通部以此段鐵路為我國建築正式鐵路之始，遂定六月九日為鐵路節。

在同治及光緒初年，清廷內外大臣主張修築鐵路以圖富強或禦寇者，僅有李鴻章、丁日昌、郭嵩濤、薛福成、劉銘傳等五人，其餘無不激烈反對。嗣唐胥鐵路奉准展築至閻莊，以李鴻章之號召力招募商股，舌敝唇焦，僅得十萬八千五百兩。甲午戰後，清廷始知鐵路與國防之關係，思以夷制夷，許帝俄在

我東北修築所謂東清鐵路，名爲合辦，實同割讓，創外人在我國擅築鐵路之惡例。於是日、英、法、德等國，相率強索我國各省之築路權，訂立各種不平等條約，國人雖恍於列強之以鐵路政策亡我，將召瓜分之禍，乃集全國各方面之力，羣起招集商股，以謀自行築路，計先後成立公司者，有浙、蘇、湘、晉、豫、鄂、皖等省，但成績不佳，募得股款，合計不過一千七百餘萬元。

自建築唐胥鐵路至清室之覆亡，爲期三十年，共建鐵路僅二十線，全長七千餘公里。除平綏、株萍、潮汕三路之築路經費，由國庫撥款三千餘萬兩外，其餘十七路全係借用外資，或由外人特強自行備款修築，舉凡人事運輸財務等一切管理權，均操於外人之手。且所定利率甚高，此外尙需分享利潤，付給酬金，即債款收支，亦有回扣。至於購買鐵路材料，債權人不特有優先權，並需佣金，雖質劣價昂，亦無法拒絕，致國人咸視借債築路爲畏途。

## 第二節 總理與我國鐵路

總理孫中山先生倡導革命，垂數十年，深知欲救中國，非推翻專制腐敗之滿清政府，建立民主共和國不可。達此目的之後，又以爲欲圖中國之富強，非發展交通不可，而發展交通，則首須修築鐵路，是以清帝遜位，南北議和之後，毅然決然辭去臨時大總統，而於民元九月十五日就任全國鐵路督辦之職，並親歷各省，宣講築路救國，商洽借款，積極進行，不遺餘力。倘袁世凱不陰謀叛國，則十萬英里之鐵路早已完成。迨解除鐵路督辦職務後，又奔走於革命及組黨工作，不遑寧處，歐戰告終，方得草擬實業計劃，仍注重於築路救國之主張，故六種計劃之中，第四計劃之全部及第一計劃之第二部，第三計劃之第三部，均係專談鐵路，除擬定路線外，對於選線之原則，海港商埠之配合，以及籌集資金，設立機關車、客貨車廠，暨兼顧國防與經濟等，無不有詳盡之指示。惜天不奪遺，病逝北京，否則以總理之至

秋心  
且已

誠感人，必能說服北洋軍閥，在其英明領導下，共同努力於實業計劃之實現，則十萬英里之鐵路，雖展延十餘年，亦必大功告成。

## 第三節 積極築路時代

自民元至國民革命軍完成北伐，十餘年間，軍閥割據，內戰頻仍，武人干涉路政，擅用借款，政客則藉借債築路爲政治之活動，使鐵路轉入政治之漩渦，新建鐵路僅有粵漢路武長及長株兩段之完成，隴海路徐海洛陝兩段，及平綏路綏綏包段之展築。民國十六年國民政府定都南京後，本黨秉政，勵精圖治，一切建設事業，無不突飛猛進。其後各路特別黨部陸續成立，大都能與路局切實合作，協助路政之推行。嗣因鐵路建設，任務特別繁重，政府乃於十七年秋，將鐵路行政劃出，成立鐵道部，主管鐵路之管理與建設。鐵道部成立後，遂向中央政治會議提出庚關兩款築路計劃一案，於十八年一月通過公布，分爲四期，計十四線，共長一萬三千五百七十四公里，間因種種關係，雖未能全付實施，但粵漢路株韶段之完成與隴海路靈西段之西展，實爲最足紀錄之事。民國二十五年，總裁曾手訂五年建築八千公里鐵路計劃，計業已完成通車之線，有浙贛、粵漢及滬杭甬三路之全線通車，隴海鐵路之兩端展築，蘇嘉鐵路之完成，江南及淮南兩路之通車，同蒲之將屆完成，京贛及湘黔各已完成之一部份，共計逾三千公里。至東北各省已新建之一千五百餘公里尙未計在內，其不屬於一路而有高度聯絡性者，則有首都輪渡及錢塘江大橋，且在此期內，鐵路會計則例已訂定公佈，鐵路技術標準，亦已訂定施行，統一材料規範，嚴禁商路私借外債，舉辦國際聯運，公佈民營鐵路條例，從事運輸方針與運價之研究，着手審定鐵路名詞；一切均納入正軌，實爲我國鐵路之極盛時代。



## 第四節 一面破懷 一面建設

四

民國二十六年抗戰開始時，我國西北、西南，除滇越鐵路及隴海鐵路之一段外，幾無鐵路交通之可言，及南京武漢相繼失守，各鐵路多已破壞淪陷，政府西遷重慶，抗戰指揮之重心既已西移，而西南西北各省之交通，自當急需發展以應需要。於是西南方面趕築湘桂、黔桂、綦江、敘昆、滇緬等鐵路，西北方面則趕築隴海鐵路之寶天段及咸同支線。惟我國建築鐵路所需材料，大都仰給於國外，抗戰軍興以來，海口均被敵人封鎖，材料無法運入，新建鐵路不能為無米之炊，於是將抗戰初期炸毀及埋藏材料之政策，改為拆運至後方重建之政策，是改消極的不資敵用，為積極的自己利用，所有鋼軌鋼梁道叉枕木，均儘量搶拆搶運，故在抗戰期內，各新建鐵路之建築材料，幾全賴此項移東補西之辦法而來。其最難能可貴者，敵機轟炸鐵路，日夜輪流不息，如粵漢路在戰事發生後兩年之中，被炸八二七次，投彈九七八九枚，死傷員工一七九人，其他各路之被炸，亦莫不皆然。且拆軌工作，勢必接近前方，而鐵路員工，均能不避艱險，勇於從事，否則，湘桂路之衡桂段三六一公里，桂來段二四九公里，黔桂路之柳都段四六五公里，敘昆路之昆甯段一八四公里，隴海路之咸同支線一三八公里，寶天段之一五四公里，均將無法築成，而各路黨部督導工會，激勵員工，忠黨愛國，奮不顧身，實亦與有力焉。

## 第二章 總理對鐵路建設之主張

革命之目的在建國，建國之首要在經濟建設，而經濟建設，係以交通為主，交通建設則以鐵路為先，是以總理組黨以前，對於交通建設，已極注意鐵路，當甲午中日戰爭，我國戰敗後，曾上書李鴻章，痛陳救國大計，力言鐵路之重要，內有「凡有鐵路之邦，則全國四通八達，流行無滯，無鐵路之國，動輒掣肘，比之癱瘓不仁。地球各邦，今已視鐵路如命脈矣，豈特便商賈之載運而已哉？」等語。惟清廷腐敗，因循苟且，對於國計民生，均漠不關懷。此後總理因致力革命，無暇倡言建設，迨民國成立，為求國家強盛，民生安樂，乃急速實現其鐵路建設計劃，故自任督辦，專心致志，策劃進行，並常發表有關言論，曉諭國內外人士。蓋民初不但政治紊亂，而國人忽視鐵路建設，即在士大夫階級中，亦極為普遍故也。嗣後袁氏叛國，中經二次革命與護法之役，建築鐵路，雖未實行，而總理對鐵路建設之擬議，却未嘗一日稍懈也。第一次世界大戰結束時，總理即從事於研究國際共同發展中國實業，所擬六種計劃，即今日遺教中之實業計劃，蓋欲利用戰時宏大規模之機器，及已有組織之人工，以助長我國實業之發達，且以助各國戰後工人問題之解決，後以各國人民久苦戰爭，志行懈怠，急於休息，致失此機緣。然而當時總理所擬六大計劃中之鐵路計劃，網布全國，詳盡明晰，實為今後鐵路建設之珍貴藍圖，復在民國十三年北上前夕，諄諄告誡國人，振興實業，要利用外資大規模建築鐵路。

總理嘗謂：「革命必先革心。」又謂：「革命成功必自思想革命入手。」是故總理畢生，或為文，或談話，或演講，均盡全力喚醒國人，共同努力革命。民國成立後，又盡全力喚醒國人從事建設，嘗謂：「交通乃實業之母，鐵道又為交通之母」，因而對鐵路建設幾無時無刻不注意及之，綜其全部論著及演講與談話，約有四分之一以上涉及鐵路，茲謹將有關遺教，輯要分節，恭錄如後，並作述語，以為

## 第一節 促清政府建築鐵路

——民國前十八年即甲午年（清光緒二十年，公元一八九四年）

甲午中日戰敗後，割地賠款，喪權辱國，清廷腐敗，舉世皆知，於是民情憤激，靡不冀其有所改革。總理以在野之身，乘其尚有可爲之時，上書李鴻章，痛陳救國大計，並指出歐洲富強之本，不盡在於船堅砲利，壘固兵強，而在於人能盡其才，地能盡其利，物能盡其用，貨能暢其流。並謂此四事，乃富強之大經，治國之大本，如治國宏圖，僅仿西法，而不急於此四者，是舍本圖末也，其中貨能暢其流一節，剖析交通發達，鐵路繁興，全國四通八達，流行無滯，則貨流暢，財源足，民生豐裕矣。茲將其上李鴻章書摘錄如左：

……所謂貨能暢其流者，在關卡之無阻難，保商之有善法，多輪船鐵道之載運也。夫百貨者，成之農工，而運於商旅，以此地之贏餘，濟彼方之不足，其功亦不亞於生物成物也。……夫商務之能興，又全恃舟車之利便，故西人於水則輪船無所不通，五洋四海，恍若戶庭；萬國九洲，儼同閭閻，闢窮荒之絕島，以立商廬；求上國之名都，以爲租界；集殊方之貨實，聚列國之商氓，此通商之埠，所以貿易繁興，財貨山積者，有輪船爲之運載也。於陸則鐵道縱橫，四通八達，凡輪船所不至，有輪車以濟之，其利較輪船爲尤溥，以無波濤之險，無礁石之虞。數十年來，泰西各國，雖山僻之區，亦行鐵軌，故其貨物，能轉輸利便，運接靈速，遇一方困乏，四境濟之，雖有荒旱之災，而無飢饉之患，故凡有鐵路之邦，則全國四通八達，流行無滯。無鐵路之國，動輒掣肘，比之癱瘓不仁，地球各邦，今已視鐵路爲命脉矣，豈特便商賈之載運而已哉？我國家亦恍然於輪船鐵路之益矣，故沿海則設招商之輪船，於陸則興官商之鐵路，但輪船祇行於沿海大江，雖足與西人頡頏，而收我利權；然不多設於枝河內港，亦不能暢我貨流，使我商運也。鐵路先通於關外，而不急於繁富之區，則無以收一時之利，而爲後日推廣之圖；必

也設於繁富之區，如粵、滬、蘇、滬、津、通等處，路一成而效立見，可以利轉輸，可以勵富戶，則繼之以推廣者，商股必多，而國家亦易爲力。試觀南洋英屬諸埠，其築路之資，大半爲華商集股，利之所在，人共趨之，華商何厚於英屬，而薄於宗邦？是在謀國者有以乘勢而利導之而已，此招商興路之扼要也。故無關卡之阻難，則商賈願出於其市；有保商善法，則股商亦樂於貿遷；多輪船鐵路之載運，則貨物之盤費輕，如此而貨有不暢其流者乎？貨流既暢，財源自足矣。……

——民國前十八年在北京上「李鴻章痛陳救國大計書」節錄貨暢其流一段。

## 第二節 民國成立前後對築路方針之指示

——民國前一年至民國元年（公元一九一一年至一九一二年）

總理在武昌起義後，從歐洲動身回國，十二月下旬到香港，停留幾天後，轉赴上海，其在港時曾對胡漢民談及共和政府成立後之急務，即借外債從事全面鐵路建設。

在民國四月初辭卸臨時大總統後，將離南京時，有一專論建設之演講，主張大量利用外資興辦實業，並特別注重鐵路，當年四五月間，回到廣州，略爲停留，會答外報記者，謂利用外資是其早有政見，六月下旬回到上海，立即表示要盡力求實現一個十年築成全國主要鐵路計劃，八月間告宋教仁，將專心致力鐵路建設，以爲改革政治之張本，嗣到北京與袁世凱討論國是，特別注重促成鐵路計劃，九月初接受鐵路督辦任命，隨後到南北各處視察，對記者談話，對機關團體以及民衆演講，會反覆說明借債築路計劃，築路規模與速度；批給外人築路之利弊；築路進行辦法；同胞要同心協力做建設事業；以及借債築路須得國民同意等等，不下數十餘次，力圖解說鐵路計劃，同時並主張開放門戶，及收外資，以實現其鐵路政策。

## 一、民國政府成立後借債築路之利益

……一俟共和政府成立，則財政無由不繼，因有外債可借，不用抵押，但出四厘半之息，已借不勝



借，就現時情形論之，必須借外債，因滿清借貸之弊竇，第一則喪失主權，第二浪用無度，第三必須抵押，若新政府借外債，則一不失主權，二不用抵押，三利息甚輕。……至就中國目前而論，則必須各省府州縣，皆築有鐵路，以利便交通，使土地出產可以輸出。且借債築路之便宜，乃在借債可以分段而築，易於告成，計六年之內，自可以本利清償，路為我有矣。若以我之資本，則十數年後可築成，吃虧必大，至還債之法，則道路一經開通，物產既暢流，田土必漲價，將來由新政府征收，民必不以為病，而債可立還矣。……

——民國前一年冬，在香港答胡漢民等問對於舉借外債之意見。

## 二、論借債築路並注意時間之寶貴

國家欲興辦大實業，而苦無資本，則不能不借外債，借外債以興實業，實內外所同贊成的。前日聞唐少川先生言：「京奉鐵路借債，本可早還，以英人不欲收，故移此款以修京張。」此可見投資實業，是外人所希望的。至中國一言及外債，便畏之如鴆毒，不知借外債以營不生產之事則有害，借外債以營生產之事則有利。美洲之發達，南美、阿根廷、日本等國之勃興，皆得外債之力。吾國借債修路之利，以三年收入，已可還築路之本，此後每年所進，皆為純利，如不借債，即無此項進款。美國鐵道收入，歲可得七萬萬美金，其他附屬之利，尚可養數百萬工人，輸送各處土貨，如不早日開辦，遲一年則少數萬萬收入，西人所謂時間即金錢，吾人不知顧惜，殊為可歎！昔張之洞議築蘆漢鐵路，不特畏借外債，且畏購用外國材料，所以設立漢陽鐵廠，原是想自造鐵軌的，孰知漢陽鐵廠屢經失敗，又賠了許多錢，終歸盛宣懷手裏，鐵道又造不成功，遲了二十餘年，仍由比國造成，一切材料，仍是在外國買的，即使

漢陽鐵廠成功，已遲二十餘年，所失不知幾何！中國知金錢而不知時間，顧小失大，大都如是。……

——民國元年四月一日在南京同盟會會員演說「民生主義與社會革命」。當時總理已辭臨時大總統，將專心致力於實業建設。

## 三、興發實業為救貧之藥劑

今中華由專制而創造共和，國既成立，而貧弱至此，何以能富強？我中華之弱，由於民貧，余觀列強致富之源，在於實業，今共和初成，興實業實為救貧之藥劑，為當今最要之政策，所惜者，社會主義未能明瞭，以致貧富不均，實業不易發達，對於民生主義，亦未易收效，其弊如鐵路煤礦，則少數富豪投資，全社會受其制裁，價格之高下，不得不聽其壟斷，不能推廣，難以發達，故貧者日貧，富者亦甚苦。且國家之富，在於礦產，今中華煤礦蘊藏之富，甲於全球，英美亦所未及，如能合全國之資與力，分頭開採，並多築鐵路以便轉運，能如是則民富矣，民富即國富，既富即強，此則全賴從事實業諸君研究社會主義，次第舉行，以挽回莫大利源，余有厚望焉！

——民國元年四月十七日在上海實業聯合會歡迎會演講大意。

## 四、鐵道應歸國有

……夫吾人之所以持民生主義者，非反對資本，反對資本家耳；反對少數人占經濟之勢力，壟斷社會之富源耳。試以鐵道論之，苟全國之鐵道皆在一二資本家之手，則其力可以壟斷交通，而制旅客貨商鐵道工人等之死命。土地若歸少數富者之所有，則可以地價及所有權之故，而妨害公共之建設，平民將永無立錐地矣。苟土地及大經營皆歸國有，則其所得，仍可為人民之公有，蓋國家之設施，利益所及，仍為國民福利，非如少數人之壟斷，徒增私人之經濟，而貧民之苦日甚也。雖然國有之策，滿清政府以

之亡國，吾人所反對者也，然則向之反對鐵道國有者，豈於本政綱抵觸者乎？是不然，滿清政府者，君主專制之政府，非國民公意之政府也，故滿清政府之所謂國有，其害實較少數資本家爲尤甚，故本會政策之次序，必民權主義實施，而後民生主義可以進行者此也。……

——民國元年四月在上海南京路同盟會機關演講「民生主義之真義」。

## 五、電粵漢路股東望聯合湘鄂推廣進行

總理自上海電粵漢路股東云：「……粵漢幹路，關係民國建設前途甚大，且大利所在，並爲振興實業之首務，弟頃到商辦粵路公司，提倡速收三期股款，聯合湘鄂，推廣進行，國利民福，望速圖之。」

——民國元年五月十七日在上海電廣東粵漢路股東。

## 六、鐵路大計乃發展中國財源第一要策

總理答大陸報記者問：「……吾方潛心規劃鐵路大計，將使中國全境，四通八達，此誠發展中國財源第一要策，此事告成，則中國雖有一千兆之外債，亦不患無力償還矣。……」

記者問：先生曾與黃克強君籌商招募民捐辦法否？

總理答：吾現居黃君寓所，固曾與黃君商及其事，粵省已認捐三千萬元，惜各省不若粵人之踴躍耳。鄙人來滬之宗旨，在於籌辦鐵路之大計劃，大約須留滬兩閱月，但頃尚未組織公司，亦未開辦其事，吾擬先與國人籌商一切，然後晉京，並赴各省，與袁世凱及各都督熟商開辦章程，建築之路，擬全歸國有，一俟各路告成，則貨物流通，苦樂可均，而飢饉之災，亦可免矣，惟所需經費極鉅，非一國之資本家所能應借。

——民國元年六月二十五日與大陸報記者談話。

## 七、民元宣佈之三大幹線鐵路計劃

實業之範圍甚廣，農工商礦，繁然待舉，而不能偏廢者，指不勝屈，然負之而可舉者，其作始爲資本，助之而必行者，其歸結爲交通，今因從事於資本之企劃，銀行財團之組織，隨在有人，而談論交通者稍寡，熱心留意於交通事業中之重要所謂鐵道者尤鮮，蓋承前擾亂於鐵道事業之後，而厭倦之，亦當然之趨勢也。

雖然，鐵路顧可以冷淡視之，以爲置之於實業中，僅佔區區部份乎？請問苟無鐵道，轉運無術，工商皆廢，復何實業之圖？故交通爲實業之母，鐵道又爲交通之母，國家之貧富，可以鐵道之多少定之，地方之苦樂，可以鐵道之遠近計之。僕不敏，見識淺薄，然二十年來每有所至，即收其輿圖，雖用意頗雜，適用於輿圖之計劃甚多，但留心比較世界之鐵道，實偏有所嗜，故戊戌以前，國內雖知鐵道之利者已多；然能大氣包舉，謀及於內部重要之幹路者卒少，僕曾首繪學生應用之中國地圖，精神所注射者，爲內部之幹路，幸而亦有助於變易時人耳目之小效，於是京漢、津浦、粵漢、川漢等之幹路問題，人人視爲重要矣。

獨是此仍爲腹地狹隘之計劃，屈於前清孤兒寡婦愚弱政府之下，得此苟且聊以自足而已，尚非通籌全局，誠得完全強固，捷速振興，是亦要圖者也。以吾策之，溝通全國之真幹路，則有三條：(一)南路：起點於南海，由廣東而廣西、貴州，走雲南、四川間，通入西藏，繞至天山之南。(二)中路：起點於揚子江口，由江蘇而安徽、而河南、而陝西、甘肅，越新疆而達於伊犁。(三)北路：起點於秦皇島，繞遼東，折入於蒙古，直穿外蒙古，以達於烏梁海。論者必對於北路尤有難色，且謂張家口至庫倫之直線爲更要，余則以爲北路更急，北路乃固圍之要道，亦破荒之急務，殖邊移民，開源濬利，皆爲天然之尾閘，張



庫直線，雖亦當並作，但彼不過連續俄路，依人籬下而已。然三路次第進行，緩急自有斟酌，非與君今日對談時可畢，故比較上論辯，今可暫置勿論，僕雖不敏，以為此策決無困難，建築此三路之計劃，吾已思之審且詳矣；雖然，今不暇語君，恐簡言之，有所誤會，僕當擇暇詳言之。

惟吾有求於一般國民之注意者：先當知振興實業，當先以交通為重要；計劃交通，當先以鐵道為重要，建築鐵道，應先以幹路為重要，謀建幹路，尤當先以溝通極不交通之幹路為重要。蓋國人見僻遠之幹路正在興築，則投資建築交通尚便之內部幹路者必多，故吾人能放大目光，全力注意於其所難，是不管四面包圍，適促全國人羣起而竟成計劃之內線，是難之適以易之也。

更有進者：貨之棄於地，必荒僻為多，荒僻之足以移民，為世界公認，生齒之繁，至吾國而極矣！僅以內部容吾民，恐即交通便利，而謀仍難，即興礦務，尚有工不應人之虞，農產無可加關，早有食不應工之患，世界皇皇然，日夜止有爭點，至糜其傾國之財，以擴張軍備而不惜者，即開闢殖民地之問題是也，吾有天然固有之殖民地，置而不經營，則以患貧之國，又自重過度之困，乃所謂大愚不靈者也。

——民國元年六月二十五日在上海答民立報記者訪問。

## 八、告宋教仁擬專心致志於鐵路之建築

民國大局，此時無論何人執政，皆不能大有設施，蓋內力日竭，外患日逼，斷非一時所能解決，若祇從政治方面下藥，必至日弄日紛，每況愈下而已；必須從根本下手，發展物力，使民生充裕，國勢不搖，至政治乃能活動，弟刻欲捨政事，而專心致志於鐵路之建築，於十年之中，築二十萬里之線，縱橫於五大洲之間，計劃已將就緒，而資本一途，亦有成就，弟所擬之借債辦法，較之往日借資築路條件優勝甚多：一、事權不落外人之手。二、國家不負債務。三、到期收路，不出贖資，今日所待者，祇要參

議院之贊同，政府之特許，便可從事，然多數同人不免以此舉規模過於宏大，而起驚訝者，故現未敢發表，擬先來北京一行，以觀人心之趨向。

——民國元年八月論籌款築路事致宋教仁函。

## 九、興築鐵路我國可成爲全球第一富強之國

各國人民之文野，及生計之裕絀，恆以交通爲比例，中國人民之衆，幅員之大，而文明與生計均不及歐美者，鐵路不興，其一大原因也。今中華民國業已成立，發起此會，督促鐵道進行，余極贊成，凡立國鐵道愈多，其國必強而富，如美國現有鐵道二十餘萬英里，合諸中華里數，則有七十萬里。乃成全球最富之國。中華之地五倍於美，苟能造鐵道三百五十萬里，即可成全球第一之強國，否則人民雖多，不能一呼即集，與少何異？幅員雖廣，自南而北，自西往東，交通不便，載運不靈，雖大無濟。

惟現欲辦路，因國庫款支絀，不得不借外債，然借債立約得當，則永不失敗，倘如前清之借債築路，實亡國之導線。必於訂立合同時，脫離國際關係，俾成個人交涉，方無後患。美國未造路以前，其貧與我國相同，後向外國借債興路，刻已收效，務望諸君勉力進行，於十年內將全國鐵路趕緊造竣，以期早收國利民福之效。

——民國元年七月二十二日在上海味蘊園中華民國鐵道協會歡迎會演講「築路與借債」。

## 一〇、救中國之貧弱必自擴充鐵路始

現在中華民國成立，得達共和目的，人人皆志願已足，愚則以為未也。必使中華民國在地球上爲莫大之強國而後快，特今日中國既貧且弱，曷克臻此？欲能自立於地球上，莫如富強，富強之道，莫如擴

張實行交通政策。世人皆知農工商鑛爲富國之要圖，不知無交通機關以運輸之，則着着皆失敗。譬如香山縣，由縣城至敵鄉，不過五十里，但因舟車不通，人以肩負物，每百斤腳價約一元，以每噸計之，不下十七元。若由美國，經數萬里運貨至中國，每噸不過兩元五毛，以中西同一貨物，價值五元，加以水腳計之，由美來不過七元五毛，而中國自運則二十二元矣。人情喜便宜，斷不能舍賤而買貴；故交通不便，則實業必不能發達，可以斷言，前時在安南廣西曾見農家燒燬陳穀，詢之，因運道不通，無處可藏，故毀棄之，此可爲旁證。故今日欲謀富國之策，非擴充鐵路不可。

愚見擬於十年建築廿萬里鐵路（總理著實業計劃時，主張十年擴建鐵路十萬英里，折合三十萬華里），在旁人乍聽之，不免詫異，若以最淺近最簡單之法言之，則人人共曉。譬如十人築路，一年可成一里，則廿萬人一年可築兩萬里，二百萬人一年可築二十萬里矣。以中國四萬萬人計之，能當路工者豈止二百萬人乎？若因一人駕駛二百萬人不，可由各小團分辦，則規劃自易，期以十年，則範圍更寬，其成功可操左券。惟是此項預算，必須有經費六十萬萬元，以美國鐵路每年收入七萬萬元爲準，則每年收入當不下十五萬萬元，將收除支，大約盈餘有六七萬萬元，合十年計之，盡可還本。將來每年增加十數萬萬元，比現在中國每年總收入三萬萬多出四倍，則民間之負擔，可以銳減，興辦各事，不患貧矣。但鄙人尤以縮短時間爲最要。今日草創伊始，或者以爲路之速成與否，似無關得失，但若在後來獲利之日，回首當初，則其時間一刻千金，至爲寶貴。即如美國之收入，每年十五萬萬，平均計之，每日四百萬，若遲築十日，則四千萬矣，若延誤光陰，坐棄巨款，豈不可惜！故鄙人尤以迅速爲要。至於藉此鐵路，振興農工商業，官民受益，豈止倍蓰！故今日欲言富國，必自此始，舍此亦別無良策也。

至強國一節，譬如中國有二百萬兵，分布二十餘省，平均每省不過十萬人，以三十萬兵，即可以制我而有餘。蓋人以三十萬兵敵十萬，非敵二百萬也，其制勝可斷言矣。且交通不便，則運兵運餉，俱不能速，及其到時，則大事已去矣，故名爲有兵二百萬，與無兵同。若助以鐵路交通，有兵百萬已足，蓋運輸便利，不過數日可到，分之雖少，合之則多，以百萬敵三十萬，加以主客異勢，蔑不勝矣，故鄙人以爲欲謀強國，亦必自擴充鐵路始也。

以上各節，僅就愚見所及，布臆於諸君，祈諸君有以教之；如果諸君不河漢斯言，各出其經驗及專長以經營之，鄙人可斷言中華民國不難成爲世界上最富最強之國也。

——民國元年八月二十九日在北京全國鐵路協會歡迎會演講。

## 一一、築路先於練兵

記者問：先生主張鐵路練兵兩策，有之乎？

總理答：有之，惟兩策以鐵路爲先，工商教育可一呼而起，若鐵路不能築成，雖有兵亦無所用。中國政界上與社會上作事，向來因循，以區區數千里鐵路，往往數年不成，此後應爲積極的進行，必須年築二萬里，十年築二十萬里，方可奏效，不過國民刻尙反對外資輸入，將來或須加以開導功夫耳。

記者問：二十萬里鐵路興築費須六十萬萬，我國焉能有此巨款？先生所謂外資，是否仰給外債。

總理答：但能興利，又無侮主權，借債自不妨事。我現已籌有絕好方法，將來借款築路，可使有利無害。

記者問：此項鐵路歸國有乎？抑民有乎？

總理答：初辦宜定爲民有，庶便於競爭速成，國家予以保護，限四十年後收爲國有，蓋與以四十年期間，民有鐵路已獲利甚鉅，國家可以不須款項，以法律收回，無害於民，有利於國，此爲兩便。

記者問：路歸民有，將由國家借債，抑由人民自行借債耶？



總理答：二十萬里鐵路，可分為十大公司辦理，得各以公司名義自行借債。

？

記者問：以民有鐵路公司借外債，能否達到目的，且以四十年之久，此十大公司得勿變為托辣斯乎？

總理答：然則練兵從緩，鐵路居先，先生此後將專從事於開導人民及借外債事乎？

總理答：然……

——民國元年八月二十九日與北京各報記者談「練兵與築路」。

## 一一、與報界談建設鐵路問題

今日蒙報界諸君歡迎，甚幸！此次中國革命，數月成功，皆報界諸君言論鼓吹之力。趁今日言論界握手一堂，鄙人有一種意見，欲與諸君詳晰言之，尚望諸君協力提倡。以底於成。

鄙人之意見，現在政治之事，已有袁大總統及一般國務員擔任，鄙人從此即不廁身政界，專求在社會上作成一種事業。如蒙諸君贊成，俾鄙人所懷抱之計劃得以實行，則必于民國前途，大有利益；鄙人所計劃者非他，即建築鐵道問題是也。鄙人此種計劃，在上海時既已宣布，到京之後，亦與袁大總統商議，如得國民多數同意，鄙人即着手進行。鄙人擬於十年之內，修築全國鐵路二十萬里。惟現當民窮財竭之時，國家及人民皆無力籌此巨款，祇有募集外債之一法。惟借債修路一事，在前清之時，已成弊政，國民鑒於前者之覆轍，多不敢積極主張。殊不知滿清借債修路，其弊病在條約之不善，並非因借外債。當滿清之時，反對借債修路者，以四川、湖南、湖北幾省為最烈。然鄙人亦曾與該數省之人士討論此

問題，皆謂當日之反對外債，實因條約不善，動輒損害國權，並非借外債即反對。若能使借債之條約不礙主權，借債亦復何傷？近日各省輿論，亦皆如此。況且我國現有鐵路，如京漢、京奉、津浦、正太各線，何一非借債而成？惟京張鐵路，係中國自己出資所修；然其資本係京奉鐵路之餘利，其實仍係間接借債，並非中國自出資本。從前中國借債，往往將各種權利抵押外人。或以釐金為抵押，或以關稅為抵押，故人民多不贊成借外債。現在鄙人之計劃，雖預計借款六十萬萬，其實此項借款，並非全用現款。綜核計之，不過用五分之一現款，其餘仍由外國購辦材料。此五分之一現款，為數不過十餘萬萬，在外國資本家視之甚易。

又有謂現在我政府屢次與各國資本團磋商借款，其額數多則六萬萬，少則二萬萬，然至今仍未成立，將來能否續行開議，尚不可定，豈六十萬萬之借款，反可立集乎？不知鐵路借款，與他種政治上之借款不同。我用外國之款，轉購外國之材料，所有各國公司工廠，皆有利益，各國必爭先投資，絕無觀望之可慮。

又有謂地球之上，安有此多數之款，以借我用，此說尤誤。譬如饑荒之人，以為天下皆無錢無米，其實米店之中，惟恐米不暢銷，錢舖之中，惟恐錢不流通。蓋在饑荒人之眼光，以為自己無錢無米，則天下亦皆無錢無米，此大不然。國人處此財窮物盡之秋，以為本國資本缺乏，即謂各國皆無資本，不知各國之資本家，亦如米店錢舖，惟恐我不借他之款。今我若以借款修路為計劃，募集外債一層，決不甚難，無可過慮。英國現在提出鐵路之資本，已達三百萬萬之數，就此一端，已可概見。

又有謂二十萬里之鐵路。雖有資本，十年亦不易修成，此又非也。今以十年為計劃，此中已有寬餘之歲月；以二年募齊外債，以二年測量路線，有五年之工夫，可以全路告成。此亦非空言。坎拿大修築鐵路，全線計十萬里有奇，在中國招集華工十五萬，三年全路告成。我國自修鐵路，不用遠涉重洋以募

集工人，難易已大不同，五年之內，必定可以竣工。又有謂鄙人之計劃，未免言大而誇，萬難辦到。不知以我國幅員之廣大，修路二十萬里，此爲至小之計劃。美國全國現有之鐵路，已在八十萬里之數；然美國之幅員，不敵我國之大。以此計之，我國十年之內，修路二十萬里，確係極小之規模，並非大言誇豪，千萬不可誤會。又況以國防而言，以政治而言，以文化而言，鐵路皆有極大之關係。

現在以國防不固，致令俄在北滿及蒙古橫行，日本在南滿洲橫行，英國在西藏橫行。若我國兵力能保護邊圉，斷無此等事實。然我國果無兵乎？則何汲汲於籌借外債，遣散軍隊。既須遣散，其額必多，然用兵之時，則併一兵而無之。此故何哉？此即交通不便之故。又如俄國議由恰克圖修至張家口一條鐵路，籌議已久，轉眼即見事實。試問俄國向我政府提議之後，我政府將何以應付？將拒之乎？抑承認之乎？我若及早自修，俄政府即無藉口，而可以保全我之領土。且聞俄政府提出此議後，法國資本家皆欲附股，將來興築必易。我國若能趁此自修，法資本家亦必投資於我，此必然之勢。至慮將來資本家壓制勞動社會，此層尤不必過慮。鄙人之鐵路計劃，係預定四十年後，由國家贖回，仍爲國有。不過開辦之時，由民間與外國借款，政府每年仍可得利，鐵路公司並不能專利壟斷，如美國之有鋼鐵大王及鐵路大王等名目。至以保全領土而論，此事尤不可緩。東三省非我之完全領土乎？現在何以入於日，入於俄？此無他，即因俄有東清鐵路，日有南滿鐵路故也。

總之，今日修築鐵路，實爲目前唯一之急務，民國之生死存亡，繫於此舉。惟民國之主權在人民，人民以爲可則可，人民以爲否則否。此事如人民以爲然，鄙人可以擔任十年之內，一律修成。諸君爲輿論代表，務望諸君一致鼓吹，使全國之人趨向一致，鄙人即可一志進行，總期達此目的而後已。此事總須諸君竭力協助，方可有成，此鄙人所祈禱於諸君者也。

——民國元年九月二日下午一時在北京報界歡迎會演講。

### 一三、速修鐵路以立富強之基

日前鄙人曾受北京鐵道協會之歡迎，當日並舉鄙人爲名譽總理，今日又受本會之歡迎，鄙人亦爲總理。在鄙人之意，主張兩團體合併，以厚積勢力，俟將來徐圖之可也。今日之鐵路問題，實爲中國生死存亡之問題，而今日修築鐵路之困難問題，又即借債問題。故今日若欲修築鐵路，惟有歡迎外債，不能反對外債。若反對外債而欲修鐵路，則鐵路必無修成之望。鄙人深信外債之不足以禍國，且深信借債修路於中國有百利而無一害。觀於現在所有已修之鐵路，無不獲利，如京奉鐵路現尙未十分發達，而每年所獲之利，已屬不貲，京張鐵路爲其餘利所修，此可概見。又如東清南滿兩鐵路，爲日俄兩國所修，似與我國無利，然亦不然。當東清南滿兩路未成之前，滿洲之大豆，僅由營口一處出口，每年出口不過一百餘萬，自兩路修成之後，今則達一萬萬以上。皆因兩路交通之利，故東三省農民，受益匪淺。他國修成之路，我尚有益如此，若我自修之路，其受益更當如何？故今日我國，如欲立足於世界，惟有速修鐵路，以立富強之基。不然，外人之勢力日益伸張，挾其鐵路政策，實足以亡人家國。鐵道協會之組織，即以鼓吹提倡爲宗旨，想諸君亦必以鄙意爲然。

——民國元年九月二日午後三時在北京鐵路協會歡迎會演講。

### 一四、鐵路國有爲民國富強之基

……兄弟此次北來，擬從事社會事業，脫離政界關係。前國民黨舉兄弟爲理事長，今晚開職員會，兄弟即擬辭職，此後即專心致志，辦理實業。兄弟前曾主張三民主義，民生主義亦即其一端；惟民生主義，至今尙未達到。然民生主義關係國民民生計至鉅，欲使大多數人享大幸福，非達到民生主義不可。外間對於此問題，頗有疑慮，與前二十年反對革命相同。殊不知民生主義，並非均富之主義，乃以國家之



力，發達天然實利，防資本家之專制。德國俾士麥反對社會主義，提倡國家社會主義，十年以來，舉世風靡。日本前年殺社會黨幸德秋水等多人，其政府又主張煙草專賣等事，仍是國家社會主義。可知此主義並非荒謬，世界通行。英美各國，皆受資本家專制之害，總統歲俸不過十萬，而資本家之一法律顧問，歲俸至三十萬，可知資本家之勢力矣。至於議員亦多為資本家所收買。中國十年以後，必有十萬人以上之大資本家，此時杜漸防微，惟有提倡國家社會主義。此兄弟提倡國家社會主義之微意也。兄弟欲辦鐵路，主張鐵路國有，是即國家社會主義，為民國富強之基。……

——民國元年九月四日下午三時在北京共和黨本部歡迎會演講「民生主義與國家社會主義」。

## 一五、借債築路須得國民贊成

張君問：先生之辦全國鐵路，必須要求大總統付以全權，是否含有官場性質乎？

總理答：全國鐵路二十萬里，非借外債無此鉅資，如以私人資格借債，則外人不信，不能借，非政府授以特權不可。例如日本之正金銀行，亦係私人營業，而政府假以大權者也。如國家以全權授我，照日本之郵船會社辦法，俾我辦全國鐵路有借外債之全權，復又須得參議院通過，則我以私人營造鐵路，與外人大公司商量，造成之後四十年，將全路交回國家。不觀香港之批地建屋者乎？批地以四十年為期，建屋收租，到期連地連屋，皆歸還地主，而建屋之人亦獲大利也。況建路之費，比建屋為省得多乎？如不用此策，我度十年以後，中國亦不能造成五萬里之鐵路。若用此策，則政府對於外國資本家不負責任，而我公司則對外國資本家負完全責任，則國家可免許多棘手之處也。不觀日本東京之電車乎？先由民辦二十五年後，收歸國有。今我仿此辦法，四十年後全路收歸國有，則此時人材已出，條理亦臻完善，政府可以坐享其成矣。但此事非得國民贊成亦不能辦，大總統係四萬萬國民之代表，故非由大總統任

命不可，並非含有官場性質。

——民國元年九月十一日下午三時對廣東旅京同鄉張汝翹等談「瓊州改省及批修鐵路」。

## 一六、修築全國鐵路乃中華民國存亡大問題

鄙人今日邀請諸君，仍係為討論鐵路問題。因近見有一、二報紙，對鄙人主張修築全國鐵路事，尙有誤會，時發反對之論。此等反對論詞，可分為二派：一派係未明此事真理。一派係明知此事有益，而故意反對。因不明白而批評討論，鄙人極為歡迎，若故意反對，立於極端反對地位，以推翻此事為目的，則鄙人期期以為不可。要知此事鄙人主張修築全國鐵路，實係中華民國存亡之大問題。若推翻此事，即無異推翻民國立國之根本，故鄙人不得不再將此事為諸君分析詳言之。

屬於第一派之報紙，謂鄙人主張民辦鐵路，而由政府委任，且大總統命令中有全權二字，在法理上事實上俱有不合。在法律上，對於國內之職官，無此委任；在政治上，則不免侵越各國務員行政官廳之權限。此說大謬，且最為無聊。蓋國家委任命令，有職務之委任，有事務之委任。職務委任者，即委任各職官之謂；事務委任者，即以一事一物，特別委任之謂。今鄙人所受委任，乃事務委任也。國民既承認國家應修鐵路，即不能反對大總統發此命令，更不能反對鄙人接受此命令。

且鄙人包辦此事，不過一工頭資格，並非職官。今試設小譬以喻諸君，例如此迎賓館，乃美國工頭堅利遜所包工修造，然堅利遜在我國土地上，本無建造房屋之權，所以得建造此迎賓館者，以有前清政府之委任耳。鄙人今日受此全權委任，計劃鐵路，以迎賓館之堅利遜例之，直可謂中國之鐵路工頭，不得謂之官職。鐵道與迎賓館事業之大小雖不同，而法理上事實上初無差異。則於行政官廳有何妨礙乎？若謂政府委任一包工之人，仍須得議院同意，然則前清委任堅利遜，亦曾交資政院通過耶？以此為反對

理由，抑何可笑！即以一報館論，欲建房屋，即可由經理覓一包工之人，而以全權委之，不能謂建屋覓工，仍須得股東同意也。

至於必用全權二字，亦有理由。鄙人計劃，擬修築二十萬里鐵路，需款六十萬萬元。以中國現在財力，必不能舉此，勢必要利用外資，此人人所知也。然欲招外資而無政府特別之委任，則我全國四萬萬人，皆可以鐵路名義招集外資矣，其誰信之者？故此項委任，又稍與尋常委任工頭包辦工程不同。因既委任包工，必先有資本放出，包工者始能着手。但今委任鄙人辦理鐵路，並無一文交來，其資本仍須由鄙人設法籌借；既欲鄙人擔任籌借資本，則必須交給鄙人以一種特別證據，鄙人始能持此與外人交涉，外人見我有政府全權委任，始不疑我，而資本始能募集也。

且鄙人現所受任之全權，亦有範圍，須按照參議院將來議決之借債辦法，並非一名全權，即可不守國家法律。蓋現在我政府實無款修築鐵路，不得已而借外債。然若以政府之名義借債，動輒牽起國際交涉。如開平煤礦之事，前清以政府資格，派人至英國與英商起訴，其喪失國家體面，莫此為甚！今鄙人既受全權委任，即可以私人資格，組織公司，而以公司營業性質，與外國資本家直接交涉借債。此則脫離政治上種種之關係，一切交涉，皆以私人資格，與外國資本家磋商；惟對我政府負責任，對外國資本家負責任，不對外國政府負責任，我政府亦不對外國政府負責任。此種辦法，自信最為穩當，即有轉轍，亦不致惹起國際交涉，諸君其知之乎？

又或有不明批給外人包修鐵路之真相，以為國家吃虧太甚，或至喪失主權，此亦屬過慮。鄙人擬於十年內修築全國二十萬里鐵路，若得國民全體贊成，深信不待十年，可以完全告竣。若國民處處反對，不但十年，即五十年，亦不能修成。鄙人曾與外人商量組織公司，批修鐵路事，外人亦多贊成，將來可望有成。鄙人批修之計劃，原定修成二十萬里鐵路，俟四十年後，由國家收回。或謂四十年後，國家若

無此六十萬萬之巨款，不能贖回，則將奈何？殊不知此路收回，並不要錢，四十年後，國家不用一文，即得二十萬里鐵路，四十年內，不論賺錢賠錢，概與國家無干；四十年後，國家不出一文，即得價值六十萬萬之鐵路。以四十年平均計之，國家每年已得一萬五千萬；不但不用錢贖，且已獲利。

若謂鐵路事業，獲利甚大，即如京張鐵路，五年即可歸本。若全國鐵路，皆批給外人辦理，則四十年內應得之利，皆為外人所賺，不吃虧太大乎？此又不然者。我等若不先行存此貪心，儘可由他賺去。因倘使此路不能修成，即千萬年我亦無利可賺。今讓他先賺四十年，以後完全歸我所有，合計尚是便宜。況鄙人另有一條件，各路初修之時，或即與外人先訂合同，俟二十年後，可由我備價收購。故凡可以獲大利者，我即可以贖回，不獲利者，即由他們辦去，在我亦不吃虧。即如將來，由上海修至伊犁八千里一條鐵路，必能獲利，俟二十年後，我即可按照該路股票之市價收回。如原價一萬萬，我即出到二萬萬，亦不吃虧。

總之批修辦法，較之借債修路，利益甚大。如滬甯鐵路，乃借債所修，然第一年賠二百八十萬，第二年仍賠二百五十萬。凡賠錢在我，賺錢在人，即收回之時，仍照出原價五千萬，其吃虧為如何！

至於喪失主權，更可無慮。現今政府提交參議院三項條件：（一）借款修路：如京漢、京奉、滬甯等路辦法與外人訂立借款合同。（二）招股修路：按照華洋合辦公司辦理，其主權仍屬中國。（三）批給外人承辦；凡有資本者，皆准包修一路，四十年後，收歸國有。關於（一）（二）兩項，自辦有危險之担負。但若實在不獲利之鐵路——如西藏鐵路——在不為不緊要；然若批給外人，外人亦必不肯包辦。故此項鐵路，惟有借債自修，或招股合辦。惟批辦一項，今人多不明此中道理，以為路權一亡，主權隨之，此殆不知外國之成例。外國修路，以批辦為最妥。批辦之合同，不牽及主權，與我何害？現在法國，其資本總較我國充足萬倍；然法國之鐵路，尚多批給英人承辦，意大利亦然。至若西班牙秘魯等



國，皆將全國鐵路，一律批給外人包辦，亦未聞喪失主權。蓋此事純以私人資格辦理交涉，與國際上初無絲毫關係也。

此就資本與利益言之也，又以人材論，亦不能不批給外人包辦。中國此時所最可慮者，厥為人材缺乏；合計全國現有之鐵路人材，其實在可用者，不過百餘人，而經理之材，尤為難得，即外國亦不多有。如美國之鐵路公司，雇一主任總經理人，其歲俸往往在百萬元以上，高出於大總統十倍。在中國今日欲求此人材，顧可得乎？若無此人，則又必至有折閱之患。借債修路，我雖折閱，仍必歲還利息，其虧損不更多乎？故不若批給外人承辦，既無還利折閱之患，又得借用其人材。訂立合同，約定四十年後，不論盈虧，仍歸中國所有。則我不費一文，不負危險，其利益蓋至大也。

以上所述，係不明此事真理，而加以反對者。至於明知此事有益，而故意反對之報紙，其持論更為可笑。鄙人今日限於時間，不能詳辯，請撮其最有力之三要點而批駁之。

第一、該報謂比來臨時政府大小借款，均未成立，鄙人在上海擬辦銀行，借款不過一千萬，尚須將官產抵押，今欲借款修路，恐目的難達。不知此事之原因，乃因六國銀行團要挾太甚，條件太苛，故借款久不成立。鄙人是時在上海與外國各資本家商議，擬圖抵制，皆謂此事非辦一中西合股之銀行不可，由華洋各出資本一千萬，如此銀行組成，即可將此項債票寄往各國發賣，擔任六萬萬之借款。因該行有華股在內，鄙人當時即電商政府，問是否可以籌劃一千萬現款以辦理此事。當時政府不名一錢，安能籌此巨款？後又與外國資本家商議，由我國先出二百五十萬；因上海有一項官產，可以抵充此數，故有此議。此純為抵制六國銀行團，彼見我有此抵制，或能改善其條件，以促成大借款也。現大借款已有轉圜之望，鄙人亦未再議此事。鄙人以爲今日之借款問題，亦猶之二十年前之革命。當鄙人主張革命之時，國人皆謂爲無理取鬧，萬無成功之望，然今日已達到目的。此事總比革命較易，將來自有美滿結果之一

肉買也  
均價出  
也

不為折肉  
也

日也。

第二、該報因鄙人主張民辦國有，乃以美人億黎博士所著之經濟學爲根據，以相詰難。不知億氏乃主張資本家壟斷，而鄙人則主張民生主義者，以億氏與鄙人相提並論，未免冤人太甚！且億氏著書，乃在二十年前，彼謂美國之鐵路已太多，應從此停止修築，但何以當億氏時，美國尚只有四十萬里鐵路，而今乃反增至八十萬里乎？是該博士之言，久已不適用矣。考求外國之政治者，不可徒讀外國之古書，尤不可徒震於外國博士之名，遂謂其說無以難之也。

第三、該報更有一種最離奇之議論，謂中國版圖東西三千里，南北二千里，何能築二十萬里之鐵路等語。不知法國之領土，長僅三百英里，寬僅二百英里；而鐵路之長，乃至七十萬里，此又何說？蓋土地縱橫之里數，純以直線計算之，而鐵路之在國內，則回環屈曲，各隨其勢，其道里豈能與國境方里相合？

由此觀之，該報反對之說，毫無價值，諸君當可瞭然矣。且鄙人所主張鐵路民辦國有，確有最好之辦法與先例，日本之東京鐵路，即是民辦二十年後，乃由國家收回。若由國家自辦鐵路，試問究竟能賺錢否？此無論中國之京漢、滬杭，已有成例，即如法如英如美亦莫不皆然。蓋凡百事業，公辦不如私辦之省時省費。私人之經營，往往並日兼程，晷之不足，繼之以夜。官之經營，則往往刻時計日，六時辦事，至七時則以爲勞，一日可完，分作兩日，而猶不足。吾敢斷定，借款六十萬萬，必先消耗三十萬萬。故往往一種事業，有官辦之十年不成，私辦之五年可就者，若批給外人承辦，彼必不遷延時日，任意消耗，此可斷言者。故鄙人主張借款修路，更主張批給外人包辦。惟私人經營之事業，每易流於壟斷之弊，是以吾人又主張民生主義，四十年後，收歸國有。

——民國元年九月十四日下午二時在北京迎賓館報界招待會演講。

## 一七、批修鐵路與東西幹線之規劃

記者問：修築全國二十萬里鐵路，此等偉大事業，非偉人不能辦，先生之所主張，敬聞命矣，惟鄙衷不能無疑惑者有三：(一)先生主張批撥外人承辦，是否由政府批撥，或逕由公司批撥？(二)滿洲、蒙古在日俄勢力範圍之下，如批歸日俄承辦，適中日俄之計，中國前途，益形危險。如另覓他國，而不歸日俄承辦，日俄又必干涉，先生將用何法避去此種困難？(三)南北各幹線如京漢、津浦，均已修竣，粵漢正在興工，先生現在計劃之路，是否與各幹線並行，有無衝突？請將路線規劃大略說明。

總理答：第一問，自以逕由全權組織之公司批撥為善。蓋批撥之權既在公司，則外國資本家只能與我公司交涉，而不能與我政府交涉，此即兄弟欲脫離政治上種種關係之作用。第二問，滿蒙外交不免棘手，但有一避其衝突之方法。現在兄弟所擬之路線，內地十五萬里，滿蒙不過五萬里，儘可先從內地各省之路築起，暫留滿蒙路線，以待最後之解決。若以兄弟眼光視之，日俄國內，均甚空虛，無大資本家，即欲承辦滿蒙路線，亦須自英法各資本家轉借巨款，始能興工建築。如兄弟計劃已成，則英法各資本家已投巨資於我國內地各路，必無餘資再借於日俄兩國，此可懸揣而得者也。將來日俄因此或不能要求承辦滿蒙路線，亦未可知；即令日俄用各種方法，籌得資本，堅請承辦，祇要合同上之條件訂立妥善，亦無不可以允許之處。何也？東清鐵道主權所以全屬俄人者，以沿路各站保護之兵，均係俄兵，俄人自由行動，中國不能過問故耳。蓋當時訂約，允許俄人以置兵保路之權，則毋怪俄人之自由行動。今兄弟主張請外國資本家包辦中國鐵路，將來訂約，必不許外人有置兵保路之權，沿路之兵，均由我國設置。主權在我，操縱自如，即日俄承辦，亦無不可。第三問，京漢、粵漢均係貫串南北幹線，兄弟所計劃者，則均係貫通東西幹線，既不與原路並行，亦不與原路衝突。兄弟日前已將路線繪畫送往交通部，其路

先從西北築起，大略分為三線：一、由廣州經廣西、雲南，接緬甸鐵路。二、由廣州經湖南、四川，達西藏。三、由楊子江口，經江蘇、安徽、河南、陝西、甘肅、新疆，迄於伊犁。若使此等幹線全體告成，則全國交通便利，調兵運餉，攸往咸宜，日俄亦不敢出頭干涉矣。又此次政府因兄弟籌劃鐵道，動需經費，月擬撥款三萬元，兄弟暫擬收用。將來公司成立，此項墊款，仍須歸還。大約此項借款，兄弟須往歐洲一行，能否成立，兩月之內，便可分曉。萬一此事難成，亦可由兄弟賠償。因前在南京政府時，兄弟曾向華僑籌得洋銀六十萬，已為政府用去，尙未歸還，將來則在此項扣除，亦無不可。恐不知者誤會其事，故為諸君言之。

——民國元年九月十四日與各新聞記者談話。

## 一八、發交外人築路之利益

何君問：先生謂借款與包工二者，將來究竟如何辦法？請先生說明。

總理答：鄙人主張最好是批給外人包辦，借款由外國銀行經手，使與政府不相涉。其次即組織中西合股公司，准外人入股。然此層辦法，終不如批給外人包辦為妥善。批辦辦法，在外國甚普通，惟中國人則不知此中利益。鄙意以為三項皆須利用外人：(一)我無資本，利用外資。(二)我無人材，利用外國人材。(三)我無良好方法，利用外人方法。且鐵路專門人材，全球未必能有百人，在美國一鐵路公司顧問，月薪十幾萬，較總統多至數倍，其公司總理諸人，更無論矣。故我國必包工修路，始能享受外國專門人材之利益。

黃君問：(一)將來與人訂立批辦合同。將用我國政府名義，抑用政府委任孫先生之全權名義？(二)我國從前已修未修之鐵路，多半已與外國人訂有條約，動輒關係外交問題，如上年我國擬自修張恰鐵路，俄



國即不承認，且聲明中國如修此路，必用俄國資本，又如我國擬修錦瓊鐵路，日俄又出而干涉，此種問題，皆甚困難。將來我若修辦全國鐵路，勢不能不修邊省鐵路。若修邊省鐵路，則不能不引起外交問題。此事當如何解決？(二)現在內地鐵路，已有川漢、粵漢、京漢、京奉、津浦各路，將來再修二十萬里鐵路，其路線當如何計劃？請略為宣佈。

總理答：將來批定包修合同，自應由公司出名與外國資本家交涉，不用政府名義，以免引起國際交涉。至於邊地鐵路，恐引起外交問題，可以先從內地修起。若取開放主義，即請日俄投資，亦未嘗不可。不過關係主權之事，不能喪失，即如保路兵應由我國自派是也，但求主權不致喪失，無論何國包修，皆未嘗不可。又余於全國路線計劃，曾擬有一圖，現在交通部未取回，大致係分數條幹線：(一)從廣州起到成都。(二)從廣州到雲南大理。(三)從蘭州到重慶。(四)從長江到伊犁。(五)從大沽到廣東香港。(六)從天津到滿洲各處。其大概如此。

——民國元年九月十四日與各報記者談話。

## 一九、籌借外債築路之辦法

記者問：願聞先生所主張籌借外債築路進行辦法。

總理答：余意照余之辦法，決不致如報界等所云，以中國權利送與外人。余擬遊歷各省，以中國無力自行籌款，實行其計劃之情形，詳為國民開示。今擬先將各省私團所築之鐵路，已成未成者，盡為政府購入，付以相當之價值，以為入首第一辦法……遊歷之後，尙擬赴外洋親自調查路政，向外國資本家商訂借款。交通部今雖撥款助鐵路公司，然是否以外國資本造路，或以築路之權許與外人若干年，或由中外組織公司合造，此項問題，政府均不干涉，須俟以該路歸與政府後，始行過問。

——民國元年九月答某報館記者問。

## 二〇、興築鐵路計劃與門戶開放

記者問：先生計劃全國鐵路事宜，其進行情形，可得聞否？

總理答：政府謂每月由交通部籌撥三萬兩，以利進行，並准組織一鐵路公司，歸余督辦。現政府已授余籌劃全國鐵路全權，將來一切事務，當由參議院議決，及政府批准辦理。

記者問：願聞先生開拓實業之計劃。

總理答：此項計劃，將提請參議院正式贊成。第一為籌借外債，興造某某數線鐵路。第二為准許外國公司，興造某某數線鐵路。第三為組織公司，或全係華人資本，或中外合資，興造鐵路，訂定租期若干年。第一計劃，擬施於邊境一帶。第二、第三計劃，擬施於戶口稠密之處。

記者問：主張開放門戶確否？

總理答：然，開放中國本部全境以供外人營業，無須復用護照。惟須訂明寓於通商口岸以外之外人，應服從中國之治權。並設立特別法庭，以審判關涉外人之案件。

記者問：或謂外人投資中國之後，華人商業大興，必將危及全世界之商業，先生以為如何？

總理答：此實笑話！因中國果能日臻發達，則全世界之商業，反可藉以進步也。

——民國元年九月在北京與各報記者談話。

## 二一、鐵道交通發達則國家富強

今日破壞告終，建設伊始，各政黨、各團體務宜聯絡一氣，以國家為前題。質言之，即各自犧牲其本黨，以為國家也；若各自為謀，則甚非國家之福。譬如大屋之建設，雖土木瓦石，性質不同，而其為建設大屋之必需品則同。萬不可自相矛盾，致誤建設工程。蓋人必有所犧牲，而後能求絕大之幸福，願

山東各界，皆勉思鄙言。

所謂建設者，有精神之建設，有物質之建設，兄弟所主張之鐵路政策，乃物質上之建設也。關於統一政治，及鑛產商工各業，亦屬重要。但二十萬里之鐵路，需款六十萬萬，以中國獨力爲之，非百年不可；列強進步之速，一日千里，豈能待我百年？兄弟欲以十年之時期告竣，已屬緩無可緩。而此時期中之鐵道事業，則有三事須與諸君商者：（一）借資興辦。（二）華洋合股。（三）定以限期，批與外人承築，期滿無價收回。三者之中，以批辦爲最相宜。因此時中國資本人才方法三事皆缺，若批辦則可收三事之利。方今世界交通，一國有大計劃，合數國之力以經營之，則事之成功甚易；若以一國獨當之，則成功極難。中國人向富於排外性質，與今之世界甚不相宜。但數千年之專制政體，既可推倒，則昔日之政策之心理之習慣，亦何嘗不可推翻？以前事業不能進步，均由排外自大之故。今欲急求發達，則不得不持開放主義，利用外資，利用外人，此皆急求發達我國之故，有不得不然者。

今日之中國，麻木不仁之中國也，其病源則由交通不便，如由山東至新疆路程，須行五六個月，較西人環遊地球，尤爲遲滯。此等弊病，於政治軍事鑛產商工事業，均多窒礙，即於國家之活動，不便甚矣。人不活動，則爲廢人；國不活動，則爲廢國。比利時之土地，不足當我國一省，而其在國際上之地位，較我國高尚一等，以其鐵路事業發達，而國家之活動自由也。我國地大物博，若能於最速之時間內，造成二十萬里之鐵路，何患不爲地球第一等國？此事倘在專制時代，以皇帝一人之名義，與外人訂一借債條約，即可舉辦。然今日我國爲共和國，應以人民爲主體，凡事須求人民之同意；此兄弟對於鐵道政策之三事，均須要求我國父老兄弟之贊成者也。

——民國元年九月廿七日下午四時在濟南五十二團體歡迎會演講。

## 二二、推行鐵路三政策之利弊

記者問：推行鐵路三政策之利弊如何？

總理答：日間所言推行鐵路三政策，借資開辦，中外合資二層，尚不如批歸外人承辦，於國家較爲有益。例如借資外人，而我國人材不足，材料不足，外國人應募而來，惟計力受值，對於我本無甚感情，工程上求其適可而止，已屬萬幸，安望竭盡心力？且購買材料，折扣殊多，收利不可知，而彼已坐獲六厘安穩之保息。至合資開辦，以中國現在狀況，即半數合資，亦非易言，反不如直接批歸外人承辦，限年無償收回。則此限期內，以彼之資本，彼之人材，營彼之事業，自無不竭盡所長，而我於一定年限後，不啻坐獲資財。惟此事對於人民現在之心理，頗難通過。但此事並非將主權送之外人，從前外人造路，路之所至，兵即隨之，故路一經外人承修，不啻割地，此則所宜注意者也。至外人批辦，仍宜用私人名義交涉，不牽外交問題。……

記者問：現在領事裁判權，尙未收回，鐵路驟歸外人承辦，外國法人，不受我國制裁，得勿有流弊否？

總理答：開放門戶，正所以爲收回法權地步，開放正所以保全領土。如滿洲開放過晚，即爲日本所干涉。至將來收回裁判權，自應先從內地法庭着手，次第推及商埠。

——民國元年九月二十七日對濟南各報記者談「批修鐵路及集權分權之解釋」。

## 二三、中國鐵路計劃與民生主義

……余此次遊歷北地，與北方人士接觸，益信中國將成爲世界上之一等國家矣。余對於中國之經濟發展，深具熱誠。中國物產無不豐富，惟待開發而已。中國亦與各大國發展之情形相同，所急切需要者



，乃交通之便利。故目前關係吾國前途之最大者，莫於鐵路之建築。因鐵路能使人民交接日密，祛除省見，消弭一切地方觀念之相嫉妬與反對，使不復阻礙吾人之共同進步，以達到吾人之最終目的。且路線敷設以後，則物產之價值，勢必增長數倍，因此種路線，不啻將昔日市場與生產者遙遠之距離，縮短於咫尺之間也。至地下蘊藏採掘，金屬物產之開發，其利益之豐厚，乃顯而易見者，固不待贅言者也。

近袁總統以全國鐵路設計，籌措必需路款，並組織中央鐵路公司，以督辦路政之責任相屬。余對於鐵路建築工程，與運用上之複雜情形，及經濟方面，已加一番研究。知此事關於國家前途之發展者甚大，故敢毅然担任之。但余辦理此事之地位，恐不免引起誤會，須知余實未受政府之任何職位，不過受命於政府，以代辦一定之事業耳。余之地位，乃與包工人相等，承攬一定工作以完成之。政府因欲與辦一定事業，囑余完成其事，即與對包工人之囑託相同，余將努力以實現政府此種囑託。為完成偉大之工作起見，自非利用外資不可。但余意以為應由投資之私人或公司，與吾鐵路局直接交涉。而與中央政府不發生關係。此種純粹商業性質之辦法，可使全盤事業脫離國際的與他種的政治範圍。蓋建築鐵路之經費，如仍依舊例借貸而得，則外交問題，即不免牽涉其間。故吾人茲願擺脫外交上之一切糾纏也。依余之計劃，即可避免此種煩惱。中央鐵路公司將自行籌措借款，對於中央政府與投資人担负責任。如是，則吾人與政府皆不向外國政府負責，吾人將於創辦之初，劃清界限，以杜絕外來之干涉。至於此種路線之應否建築，與此種關係於全國幸福之計劃，應否聿觀厥成，端賴全國人民決定之。惟全國人民之公意，乃為此種縱貫全國的鐵路系統之最後決定。若徒事無理之反對，則適足以破壞全盤之計劃而已。今後十年之內，敷設二十萬里之鐵路，乃為完全可能之事。經過數月審慎研究之後，余乃決定此項計劃。如國人能盡其應盡之責，予以贊助，則此計劃必能實現。國人應知鐵路之敷設，其利益實浩大而易覘。此種有效的安穩的交通建設，豈但有益於商業，亦且有裨於政治前途也。今世界之大國，無一不得到此同樣之

教訓。蓋無論何處，鐵路常為國家興盛之先驅，人民幸福之源泉也。

余現擬進行之計劃，規定於今後十年之內，敷設二十萬里之鐵路，成此鉅大之企圖，但予敢申言其必能實現也。按此次革命事業之本身，即為一鉅大之工作。在二十年以前，甚至在五年以前，革命之發難與成功，似乎都不可能；但革命力量培植既深，吾人卒能奮臂而起，以敏捷之手段，於數月之間，竟能推翻專制，脫離桎梏。故今之計劃雖大，乃確可實現者，因中華民國為一偉大之民族，必能完成偉大之事業也。關於建築鐵路之辦法有三：(一)利用外資，如京漢津浦線是也。(二)集中外人之資本，創設鐵路公司。(三)任外國資本家建築鐵路，但以今後四十年歸還該項路線於中國政府為條件。在此種辦法之中，以第三種辦法為最善。此在中國雖為創見，而在他國則已司空見慣矣。且利用此項辦法者，無處不奏偉大之成效也。中國如能利用此項辦法，其成功自必偉大。吾人須屏除一種錯誤之見解，勿以為外人一旦屏辦此種事業，則必破壞國家之主權，妨害吾人之自由。蓋實際上並不如此也。此同一之辦法，曾在各處施行，固皆不曾妨害其國家之主權。譬如美國連貫國疆極端之鐵路系統，大部份皆由外資敷設。在美國之富源未開發以前，早期敷設之鐵路，事實上亦不得不用外資也。但美國並未因此受害，且因此獲鉅利，臻於富強之域。故今日有利於中國之事，亦莫於鐵路之敷設，吾人試測想，如美國不敷設鐵路，則今日將成如何景象乎？因此吾人須相信，中國不敷設鐵路，則其國家落後之情狀，將長此不變也。余所擬敷設鐵路之計劃，其細目雖未釐定。但就大體言之，則吾人已知進行之頭緒矣。今後將敷設無數之幹線，以橫貫全國各極端，使伊犁與山東恍如毗鄰，瀋陽與廣州言語相通，雲南視太原將如親兄弟焉。迨中國同胞發生強烈之民族意識，並民族能力之自信，則中國之前途，可永久適存於世界。蓋省區之異見既除，各省間不復時常發生隔閡與衝突，則國人之交際日增密切，各處方言將歸消滅，而中國形成民族共同自覺之統一的國語必將出現矣。

從上海至伊犁，將敷設幹線一條。另一條由廣州至喀什噶爾。又另一條由廣州至西藏，取道雲南。揚子江流域本為中國最重要之商業中心地，將為此種新路線所橫截。且甘肅之蘭州，將有十三條鐵路匯合於此，形成一極重要之交通中樞，此世人必為驚異者也。

各省省會均將成為鐵路中心，路線將由此種重要之城市向各方分射而出，從每一省會出發之路線，將多至八九條不等。由此觀之，似乎中國之鐵路過多，但吾人須不忘全國地域之廣闊也，即此計劃完全實現之後，中國尚有增築鐵路之餘地，將來全國商務之發展，必需更多之路線也。完成目前之鐵路計劃，即所以促進商業之繁盛，增加國富，市場因以改良而擴大，生產得藉獎勵而激增。尤其重要者，則為保障統一之真實，蓋中國統一方能自存也，一旦統一興盛，則中國將列於世界大國之林，不復受各國之欺侮與宰割，今時機已至，中國將能自立以抵禦外來之侵略。……

——民國元年國慶紀念日為英文大陸報撰。

## 二四、交通建設之最要者為鐵路

夫人人心中既無無謂之恐慌，則建設各事，自可依次進行。但建設之大計，當遠測於十百年後，始能立國基於永久。建設最要之一件，則為交通，以今日之國勢，交通最要者，則為鐵路。無交通則國家無靈活運動之機械，其他建設之事，千端萬緒，皆不克舉。故國家之有交通，如人之有手足四肢，人有手足始可以行動，始可以做事；國家有交通，始可收政治運用敏捷之效；否則國家雖有廣大之土地，豐富之物產，高尚思想之人民，而無交通以貫輸之，聯絡之，則亦有等於無。譬如人而無手足，不能行動，不能發揮，雖有聰明才力，亦歸無用。是以人而無手足，是為廢人，國而無交通，是為廢國。余現以全力籌畫鐵道，雖為國家謀自存之策。然一言借款築路，則反對羣起，蓋非自今日始矣。

人之反對借款築路者，未必全有理由，而占反對地位者，四萬萬人中幾有三萬萬五千萬人，其最大原因，則以未能明瞭其中利害關係之故。大率以修築鐵路，或有礙於風水，或不利於小工，然其所憑據不堅，苟與之詳言鐵路種種之利益，即可恍然醒悟，而三萬萬五千萬人之反對者，不難盡為贊成。惟明白事理，明知鐵路於國有益之人，而亦反對，且其反對似有理由，於此使之曉然於利害之實際，則頗不易。然須知國家以交通便利而強者，隨在可證。世界最小之國家，其幅員祇及中國一府之大，而強盛愈於吾國者，蓋以彼有交通機關，而吾無交通機關。故吾人今日非不知鐵路之有益也，知其益而不敢行者，則因由於恐惶之心理。彼以為中國今日果興築鐵路，必借外國資本，而外國必乘機以侵略中國，瓜分中國，此實大誤。余謂民國苟不興築鐵路，便利交通，則雖有五百萬之強兵，數百萬噸之戰艦，亦不能立國於此三四十之內，蓋有鐵路，則尚足以圖存。其關於國之危亡者，則純繫於兵力強弱問題，初不能與興築鐵路並為一談，而謂鐵路之不宜築也。外人果欲瓜分中國，則雖不築鐵路亦可為，外人果欲保全中國，則雖築鐵路亦何害。且使中國於今後不興築鐵路，而第擴張武備，則民智不啓，實業不興，政治不能收敏活之效用，國家精神不備，亦決其難以長久而不敵，一有不幸，亦終歸於覆亡之運耳。如中國昔日，亦曾有海軍，強有力之大戰鬥艦，且多於日本，而甲午日本海一役，乃致敗挫，自此而後，益復不振。則可知國家祇有強兵巨艦，亦不足恃。

余主張築二十萬里鐵路，乃為民國立國永久之計劃。而修築鐵路，又以利用外資為宜。蓋瓜分之說，列國倡之有年，而未遽實行者，則以各國在中國利益，不忍破棄於一旦之故。今使彼輸入中國有六萬萬之大資本，用於興築鐵路之上，彼欲保此資本之安全，則有投鼠忌器之思，而不甘破壞和平，是乃斷然之事。反之，若用本國資本築路，則一年籌一千萬，亦須六十年，始達六萬萬之數，而已精疲力盡，一切流通資本，悉歸之鐵路建築之上，金融機關必然停止，則鐵路告成之日，即為國家滅亡之時。且不待是，各國羨吾有巨大之母財以築鐵路，必起而為攘奪之謀，分割之禍，必於此起，是即所謂慢藏誨盜



也。蓋吾國若有武力，即外資所築鐵路，遇緊急時，亦可據為己有。若無兵力，本國資本所築之路，遇緊急時，外人仍得佔據。此關於武力問題，不問其屬於本國資本及外國資本也。明乎此，恐惶之念，亦可以釋然矣。……

——民國元年十月十二日在上海報界公會歡迎會演講「政見之表示」。

## 二五、借款築路與發交外人築路利害之比較

……今欲築路，必用外資。用外資非全無害也，兩害相權，當取其輕，故吾人欲用外資，當擇一利多害少之方法實行。以愚見則批給外人包辦，較之抵押借款為有利，然自余主張批給外人，國內報紙競起反對，以為此事喪權失利，而以抵押借款築路辦法為然，其實為明於茲二者利害之分量若何耳。余為外人言及批給辦法，外人多持反對之說，而無不樂從借款抵押之辦法，可見借款抵押之方法，外人所得之利多。批給包辦之方法，外人所得之利少也。不利於外人，必利於吾人，何以吾人亦如外人之反對乎？今請就借外款自辦，與批給外人包辦二法，比較其利害，以供諸君之研究。

中國昔日鐵路，多為借款自辦者，如滬甯等路是也。借款自辦之害處，在受種種虧損，如當借款交付之回扣，包辦種種材料，亦有回扣，而此借款，每年出息五釐。次則於鐵路虧耗，亦全由政府擔任，至期滿，其借款全額，尚須清還，故外人視此為絕良之營業。而經手此事者，多為商業性質之洋行，彼於鐵路學一無所知，祇求其經手回扣，購料回扣及政府擔保為已足，而將來鐵路之盛衰，皆非所問也。鐵路修築事宜，委之工程師，工程師之聘定，大率五年期限，或八年期限不等，彼第於職務期中，日作其所應為之事，而不負完全之責任，則欲工事之精良，消費之節省，蓋不可能之事也。如滬甯一路，其受害為最著矣。使余之鐵路政策，係用借款自修，則二十萬里，需款六十萬萬，以最輕九五扣計算，當扣為五十七萬萬；常年以五厘息計算，則每年三千萬，十年則三萬萬，四十年則十二萬萬，至期尚須償

還原本六十萬萬。夫材料回扣，其數已鉅，歷年虧折，又復不貲；則興築鐵路，不待十年，而中國已有破產之禍矣。故熟思審慮，惟有批給外人承辦一法，較為害少而利多，較之借款自辦，可免五害：一無交款回扣之害，二無購料回扣之害，三無按年出息之害，四無虧耗津貼之害，五無至期償還之害。既免五害，且有二利焉：即工程堅固，建築合法是也。

又鐵路批給外人包辦，大約四十年可以收回，時或逾之，然終未有出六十年外者。按中國富庶狀況，則四十年期限，即足抵外國六十年限。在此四十年內，盈虧皆非我責，一俟期滿，吾人可不一錢，獨得二十萬里鐵路。蓋鐵路於十年之內，大概不能獲利，且不免有虧賠焉，惟極遲至卅年後，亦必可以獲利也。至於批給外人合同，擬由鐵路公司協定簽字，由公司購地皮，畫定路線，交外人修築。此合同中，尚須附帶條件：其一條件，此純為商業性質，不稍含政治意味；其二條件，公司有隨時監察之權；其三條件，中國可不俟期滿，得備價贖回。如是，可一一按必要情形，加入條件，則不致過於失利。若此路特別繁盛，或關於軍事重要者，得視國力之如何，付外人以代價，酌量收回，於吾人亦不算吃虧，此兩善之法也。總之，批辦一法，利多而害少，借款一法，利少而害多。兩兩相較，蓋可擇別矣。此願與諸君一研究而討論者也。……

——民國元年十月十二日在上海報界公會歡迎會演講「政見之表示」。

## 二六、多修馬路以配合鐵路才能發揮運輸效能

今天兄弟剛到的時候，接了貴邑的一封信，說是從江陰到橫林，要想法造條鐵路。這個鐵路固是要緊，但據兄弟看起來，鐵路以外，尚有要緊的事情，並且辦法也稍許容易一點。這是什麼呢？就是要想法造道路，道路的辦法既容易，而且最有利於國家，最有利於社會。大家祇知道鐵路的利益，沒有知道

道路比鐵路更有利益。諸君要曉得這鐵路的利益，總要距離千里的路線，方能享受。譬如裝運貨色，或是重大的物件，才享得到他的利益。況且造鐵路費用很大，沒有造道路的便宜而容易。比方上海的大馬路靜安寺路、徐家匯路，那些路都是很廣很平正的，不妨就把這些道路，當做模範，趕快想出的法子。爲什麼呢？因爲鐵路的建築，照滬甯辦法，每里須化四萬元。馬路的建築，只須幾千元。比方江陰要造的路，不過是四五十里，來往的人又不很多，若是通了火車，每天開車二次，那火車公司就要賠本。若是每天開一次，那趁車的人，過了開車的時候，就要等上二十四點鐘，方能再趁，仍舊不能得到火車的利益。照此看來，造鐵路，每天只得一回的利益，反不如造了一條很大的馬路，每點鐘都可以行走，而且可以用洋車，四十里路，三四點鐘就可以到，用馬車只須二點鐘，或是用自動車比火車還快得多，大約五六十里的地方，只要三十分鐘光景，所以造鐵路不如造道路的好。況且有種公共自動車，每座可坐二十四人，一點鐘可行二十英里，大約合中國六十里，價錢也很便宜。不像那火車，一個車頭，也要一萬多塊錢，有了車頭，還不中用，一定還要客車貨車，每座總要幾千銀子，這都是很難得辦到的。所以火車，只好在全國交通上緊要的地方建築，像江陰離有火車的地方，沒有多遠，都是很難得辦到的。所以想法造條很大的馬路，設置電車，每天開了十次，這個利益就不小了。並且有一種電車，可以裝五十噸以上的貨，不過一萬多塊錢，一點鐘可走十多里，從小地方購起來，同火車也不相上下。

總之，鐵路爲國家交通，爲幾千里路的交通。若在小地方，爲便利人民交通起見，單造道路，已覺可以。……江陰如果造了鐵路，開行的次數，又不能多，那滬甯鐵路的火車，每日來往，雖然開了十二次，江陰的火車，不能按時接頭，仍舊不能享其利益。如能造了馬路，隨時都可趕到，這是很方便的。假使我們全國都知道造馬路的利益，交通上就便利得多了。因爲馬路造得多，造得好，可以便利鐵路兩旁的地方，那幹線的火車，也就有許多利益。倘若要造鐵路，即使造成，亦須加造馬路，火車方能發

所以中國交通上便利，須從造馬路做起。……

民國元年十月十九日在江陰演講「修築馬路是便利交通的好方法」。

## 二七、實現鐵路政策須取門戶開放主義

兄弟自解職回粵，旋出遊歷北京及滿蒙晉魯一帶，復來南京，遊歷所得，知我中國，大有可爲。因南北人心，一致趨於共和，前途必無危險。以我國地方之大，人口之衆，物產之豐，人才之衆，革命之後，若能一心一德，從事建設，必能爲世界第一富強之國。但建設不一端，如政治實業，種種皆是。以政治言，袁總統及國務院與各省都督，皆能勝任愉快。兄弟因此擔任鐵道一事，願以十年爲期，建造全國念萬里鐵道，促實業之發達。惟二十萬里之鐵道，非六十萬萬元不能成功。以吾國從前已修鐵道比較之，費十餘年之力，僅成萬餘里之鐵道。則今二十萬里之鐵道，又非二十餘年不能成功。待二十餘年而後求國之富強，未免有河清難俟之歎。欲求速效，則惟有借用外國資本，聘請外國人材，故兄弟主張此鐵路政策，採取開放門戶主義。

現今世界日趨於大同，斷非閉關自守所能自立。但開放門戶，仍須保持主權。如日本先時，亦不樂與外人交通，近數十年，因開放門戶，遂成亞東強國。暹羅，亞洲之貧弱國耳，近數十年，亦因開放門戶，遂得獨立，收回領事裁判權。可知開放門戶，不論強弱，能行此政策，必能收效。我國向多持保守主義，忽聆開放門戶之說，必多反對。不知即以修造鐵路一事而言，如不恃開放主義，則吾國人必無此財力，雖有政策，亦徒託之空言。甚願全國一心，不倡反對，使外人信用投資，鐵路易底於成，而各項政策，皆得因此而進行，則中華民國富強，庶幾可待。

且兄弟所主張開放之說，不僅一人之意見，袁總統及各國務員多表贊同。蓋人人知美國爲世界第一



富國，其鐵路有八十萬里，每年收入較各國為獨多。如我國二十萬里之鐵路告成，收入之數，不獨供行政費用有餘，而各項政策，亦皆得從此着手，何憂不富？何憂不强？兄弟今日重來南京，與父老兄弟相見，發表政見，甚願諸父老兄弟同將此圖富圖強之事，互相擔任，則幸甚矣！

——民國元年十月二十二日午前十時在南京國民黨及各界歡迎會演講。

## 二八、談外人築路與借債築路問題

鐵路問題，擬由外人承修，四十年後仍歸中國；另附條件，不及四十年，亦得依股票時價，隨時收歸國有，以防流弊，蓋此可以免回扣之耗失，材料之抬價及工程師之要挾。四十年來，不費一錢，坐享其成，利益頗大。況外人修築之時，不能不僱用華人，用華材，此尤為利中之利。現正有所聯絡，擬開辦中西商辦銀行，中外各出資本千萬磅，將來中國借債，即由該行出名。此純為經濟問題，可免因國家借債，惹起政治交涉，且可利用該行，發行公債票，銷售於外國市場。……

——民國元年十月二十五日在南昌百花洲行轅席上談話。（節錄「遊蕩什談」。）

## 二九、同胞要同心協力做興築鐵路事業

……興利之事亦很多，最要緊就是修鐵路，開礦產，講求農業，改良工藝數大端。但要想實業發達，非用門戶開放主義不可。日前兄弟在北京與袁大總統及各部總長協定政策，就是開放政策，何以名為開放政策？就是讓外國人到中國辦理工商等事。兄弟說這個話，不知者一定要疑惑，以為中國土地，何能讓外國人隨意進來？這等見識，名為閉關主義，為前清所利用。當前滿洲政府做專制大皇帝時，最怕人民有國家思想，以為人民若有國家思想，滿廷即不能永遠存在，所以利用閉關主義，不許外國人來。

使人民將一國當作天下，自然沒有國家思想。皇帝之位，亦可無人覬覦。嗣後外國人到中國來通商，定租界，闢商埠，並不是清政府歡迎，是受外人的強迫。現在中華民國人人皆有國家思想，同心協力，保全領土，擁護主權，外國人進來，毫無妨害，有何不可？況開放主義，我中國古時已行之。唐朝最盛時代，外國人派遣數萬留學生到中國求學，如意大利、土耳其、波斯、日本等國皆有，是彼時外國人到中國來，我中國人不反對。因中國文明最盛時代，上下皆明白開放主義之有利無弊。……

——民國元年十月二十九日在安徽都督府演講。

## 第三節 任鐵路督辦時推行鐵路建設之情形

民國元年九月至民國二年七月（公元一九一二年至一九一三年）

總理於民國元年四月初辭謝臨時大總統後，即以督辦全國鐵路為職志，開始遊歷各省，四五月間，回到廣州，略為停留，六月到上海，即開始準備籌畫建設全國鐵路之一切計劃，八月下旬到北京。數月來所經各地，均專力解說鐵路計劃及借款等問題，以求全國人民之瞭解。九月二日在北平報界歡迎會中致詞，略謂：「現在政府之事，由袁氏及一般國務員担任，鄙人不再廁身政界，專求在社會上作成一種事業，俾所懷抱之計劃得以實行，必於民國前途大有利益。……」此即指籌劃全國鐵路一事而言。又於袁氏歡宴時致詞云：「使君（指袁）為總統十年，得練兵百萬，本人亦經營鐵路，延長至二十萬里，民國富強，可定政也。」九月初九，北京政府明令：特授 總理以籌劃全國鐵路督辦全權。

立致

同年九月十五日 總理就任全國鐵路督辦，成立中國鐵路總公司於上海，在北京成立調查處，委王正廷氏為調查處處長，公司內部分會計庶務秘書三處辦事，會計處處長為宋嘉樹，庶務處處長為溫秉忠，秘書處無處長，秘書則為馬和、徐謙、戴天仇，英文秘書為宋愛琳、陳維城，工程秘書為雷佐治，王寵惠為法律顧問，陳錦濤為財政顧問。總公司條例亦於民國二年三月二十八日經參議院通過，同月三十一日由政府公布施行。

總理當時計劃十年之內，以六十億資金完成二十萬里之鐵路，並已擬定路線。惟其籌集資金，頗為費時，主張借用外資，尤力主批給外人承辦。當時英、法、比、德等幾個歐洲國家，對華鐵路事業，已有若干投資，且各有其歷史背景所產生之勢力範圍與經濟特權，各懷野心，各思壟斷，或竟協以謀我。如不能打開新局面，則不特推動為難，且日後尤多流弊，國人現已痛心疾首於不平等條約，如稍對外遷就，將無以告國人，如過於牽制，亦難使外資就範。此為總理於籌劃之始所極端審慎之事。其深思遠慮，可於訂立渝廣鐵路借款合同一事見之。

總理在籌劃鐵路之短短十個月內，曾與英國參謀官胡約漢氏訂立由廣州至上海鐵路借款合同，曾與上海中國實業經商公司訂立建築鐵路草合同，但未指定路線，亦未訂借款數目。又曾與比國建築團代表商議承辦鐵路兩條，一由雲南府至南寧，一由廣州至南寧，但均未訂合同。而經具體商定，訂立正式合同者，則為由重慶至廣州之渝廣路。

民國二年七月四日，鐵路總公司與英商寶林公司在上海訂立由廣州至重慶鐵路借款合同十九條，規定寶林公司代中國政府募集英金鎊五厘利息借款，其數額不定，而以足夠築成自廣州至重慶之鐵路為準，惟第一期債票則以英金一百萬至二百萬鎊為額，借款本息，由政府担保，並以此路之監察權為特別抵押。英公司取得此路建築及設備各物實價百分之七為酬金。建築人有依此合同條件接續建築至蘭州鐵路之優先權，惟以此路開工日起七年為限。建築人於此路每段竣工，即將該段交於總公司行車，又中國材料如價值及品質相宜，應儘先購用。用人方面，中國派一總辦，副以英國總工程師一人，及有名譽之英國查帳公司代表一人。此為合同之要點，亦即總理與外人訂立之平等互惠之合同，足為吾人示範者。總理後來在建國方略實業計劃緒言中所述國際合作須訂契約，曾謂：「此種契約吾以為應取法於曩者吾與倫敦波令公司（即寶林公司之譯稱）所立建築廣州至重慶鐵路合同，以為於兩方最得宜，而在向來中國與外國所結契約中，為人民所最歡迎者。」蓋即指上述契約而言。

合約既訂，此路本可即行開工，但當合同甫經簽訂，呈報北京政府之際，適善後借款案成立。民國初元，國內財政困難，袁氏即與英、美、德、法、俄、日六國銀行團進行締結二千五百萬鎊善後大借款合同，擬作為擴充軍備與排斥國民黨之用，因恐議院反對，不事先提報，而於事後咨請備查，遂發生違法問題。總理在全國鐵路督辦立

場，認為此項借款合同第十六及第十七兩條有壓制他款之權，又所訂八四實交，實嫌過低，債權監督嚴切，所有鐵路總公司與他銀行及其他資本家商就之借款條件，將因是而發生反悔觀望之弊，請速中止進行。加以袁氏刺殺宋教仁，言行相違，背叛民國，曾電勸袁世凱辭職，以息國民之憤。因此，袁氏下令取消總理籌辦全國鐵路全權之命。計中國鐵路總公司成立，僅十閱月即行裁撤，一切計劃，均未能付諸實行。

## 一、中國鐵路總公司成立電袁世凱

大總統鈞鑒：籌畫全國鐵路機關，急待成立，茲遵照前令，暫於上海設立中國鐵路總公司，即日開辦，謹此電聞。公司章程及其他規定條例，容續呈，孫文。寒。（元年十月十四日）

附錄：臨時大總統授權令：

富強之策，全藉鐵路交通，亟宜從速興築，茲特授孫文以籌畫全國鐵路全權，將擬築之路，先與各國商人商議借款招股事宜，按照將來參議院議決條例，訂定合同，報明政府批准，一面組織鐵路總公司，以利進行，此令。中華民國元年九月初九日 大總統蓋印趙秉鈞朱啓鈴署名。

## 二、中國鐵路總公司成立電各省都督及議會

各省都督議會公鑒：鐵路計劃，經緯萬端，文也不才，深懼弗克負荷，惟當黽勉從事，力圖進行，以期貫徹初衷，日夜籌思，不敢稍懈。茲於上海組織鐵路總公司，業經成立開辦。茲事造端宏大，猥承政府授予全權，尚賴各省響應氣求，同心共濟，庶幾鏗而弗已，功在不舍。所有各省支路已辦者若何？待辦者若何？均希詳細見示，以便統籌全局。現在規畫程序，階級有三：首宜立法，次乃籌款，終為築路。循序圖之，方有把握。籌款一層，莫不視為最急，願民國實行開放主義，地大物博，實不難吸收外



資，本公司已與外國大資本家接洽，自可切實担任，然必須章程規定完備，如對於政府，對於各省，對於外國各方面，均臻妥善，辦事始免叢脞，而借款合同尤為得失所關。本公司之宗旨，務期權操自我，而不妨利溥於人。所有條件及抵押，總求較勝於前，斷不令啓野心，致滋妨害，此則立法之要義也。

居留中國之外人，號稱資本家或某公司之代表者，熱心辦事之家，見其易爾由言，輒為信任，頗有致函本公司求為承諾者，不知借款之途，類非一致，如或先攬利權，然後徐圖招股，將來要求條件，必甚嚴酷，亟宜預為審慎，本公司自能與外國股實資本家直接商議，毋須展轉間接，徒多迂折。

築路之時，需用工程專門之人甚多，各省人材，均宜廣為儲備，其有熟悉路事，或研究有得者，如有高見，尚望不吝見教，以期集思廣益，交通未便之處，猶不免迷信風水之陋習，應請各省剴切勸導，使知鐵路為國家及人民莫大之利益，亦即國民自救唯一之政策，人之愛國，誰不如我，必能破除成見，衆擎共舉，致萬里者基於蛙步，圖終於始，本公司有厚望焉，特此通告，即希鑒察，中國鐵路總公司總理孫文。(十月十四日)

### 三、籌商借款致袁世凱電

北京大總統鑒：新密，茲得確實消息，法國銀行家決意，若六國團借款月內尙無成，則明年正月初一，當離開該團自由行動去，現巴黎聯合銀行全權代表，在上海與文議訂中西合股銀行章程，彼意民國政府對於六國團宜假以下台之法，此法莫妙暫與之借一小款，訂以隨時可還，此款借後便可謝絕而解散之，然後向巴黎另議借大款以還之，如此似於外交上面面週到云，是否有當？即希鑒察，昨上救亡策一道，務乞主張進行，再現派王正廷、徐謙即日北上面陳鐵路總公司條例事宜，並聞 孫文。(十二月五日)

附錄：袁世凱復電：

上海孫中山先生鑒：新密。微電悉，法銀行團之事，此間亦有所聞，因遣人密探，稱疑為俄國唆使，先破裂借款團，致陷我國於危險，俄法本極有關係，此種運動手段，法銀行團亦墮其術中，而不自知云，自庫約發端後，欲解事危，自先着手於財政，惟急而且鉅之來源，祇有六國借款，而政治之牽係更無論矣，此時祇有忍氣吞聲，不動聲息，以緝合六國團之團體，以免政治上大生波折，現四面應付，可望如願，凡事祇待時機，乃能放手，我公救國熱誠，與凱同志，當必能諒此苦衷，共支危局，王徐北來，已飭交通部接洽，袁世凱處。(十二月八日)

### 四、電慰黃克強接辦粵漢川鐵路並告總公司近况

漢口黃克強先生鑒：縑密，聞兄接辦粵漢，喜慰無已，弟所籌路策，現已訂立條例，派人往京呈總統交參議院，俟通過後再定行止。近得北京本部消息，存款將盡，弟處尙無從為力，望兄設法接濟，以速進行，為荷！孫文。漾。(十二月二十三日)

附錄：(1) 黃克強復電：

上海 孫中山先生鑒：縑密，漾電敬悉，漢粵川鐵路擬暫承乏，俟銀行借款成規，各省意見調和，開工有期，即行退職。先生所訂鐵路條例，諒參議院必可通過，現滬籌款情形如何？尙望隨時賜示，北京本部款盡，弟處亦無法籌措，仍請密商梁燕孫再撥前款數萬兩接濟，並希電復，興叩有。(十二月二十五日)

(2) 黎元洪致袁總統請將管理鐵路職權一部委任督辦代行電：

頃聞漢粵川鐵路黃督辦(克強)累電辭職，路工未開，當事累易，進行遲滯，告成何期？道路傳說，謂交通部續訂條件，於督辦職權，制限太過，此事為內部職任之關係，原約僅為伸縮餘地，前清郵傳部成立之時，將既成鐵路督辦職權，委任鐵路總局，當時內外咸無異議，此時正宜仿此辦法，由交通部將職權之一部，委任督辦代行，似

於條約法律，兩無抵觸；若再因變更遲誤路政，影響所及，不徒關繫四省利害，元洪以大局攸關，未便緘默，除派員婉留黃督辦外，希大總統飭部妥商維持，迅速見覆，無任企禱。

### 五、覆汪兆銘囑進行築路借款電

鐵路計劃，已有端倪，蜀、滇、粵、桂、黔五省已由公認，即可着手先辦，借政府之力，扶助成功。六十年內中國二十萬里鐵路，全歸國有，乘此時機，祈先與法國資本家商議借款，如有頭緒，再往紐約舊金山等處，與美國資本家籌議辦法，如摩根君者，必贊成此舉。

附錄：畫圖新報登載之「孫中山先生鐵路計劃」。

孫中山先生到申（編者按民元五月自廣東北上）後，日與各國鐵路營造家，互相討論，茲得其大概如左：  
……全國路費計六十萬萬元，以國內、華僑，借債列為三大股，每大股又分為十小股，其分配法：(一)國內一大股，分為十小股，山西得一股，廣東得一股，豫、蘇得一股，直魯得一股，閩浙得一股，鄂湘得一股，皖贛桂得一股，東三省得一股，雲貴陝得一股，甘蜀新得一股；(二)華僑一大股，分為十小股，英、美、日、法、德、比、奧、荷、義各國華僑各得一股，(編者按上列僅九國原文似有脫漏)；(三)借債一大股，分為十小股，無論何國，准其自由投資，惟至少須滿二萬萬元，足額即停止收股，其所設之辦公所，業與黃克強先生議定，共設分所十四處：(一)天津、(二)大沽、(三)奉天、(四)長江、(五)伊犁、(六)大連、(七)蘭州、(八)重慶、(九)廣州、(十)香港、(十一)成都、(十二)武昌、(十三)太原、(十四)張家口，其總所仍在上海。……  
(錄自畫圖新報第三十三年第七期第一八六頁)

## 六、中國鐵路總公司條例

民國二年三月三十一日公布

第一條 鐵路總公司，係按照中華民國元年九月初九日大總統令組織，除政府所辦已成未成及經簽押或載在草約成案上應築之路，屬交通部直接辦理；暨政府已批准他公司承辦之路，仍歸他公司辦理外；所有全國各幹線，總公司得全權籌辦，但指定各幹線時，須先協商政府，經其認可。

第二條 鐵路總公司，除依法律享有普通公司權利外，兼有左列各款之權：

- 一、規定第一條所指各路線之權；
- 二、承辦第一條所指各路募借華洋股本債款之權；
- 三、行使管理第一條所指各路之權；
- 四、兼辦附屬於第一條所指各路所必要之事業之權；
- 五、關於籌辦第一條所指各路，因建築所必要，領用官地及收買民地之權。

第三條 不屬於第一條所指各路線，如政府或原辦之公司，願授與總公司承辦時，總公司得承辦之。不屬於第一條所指各路線，得由他公司按照政府定章承辦，但不得與總公司所辦路線之利益，

有所妨礙。

第四條 鐵路總公司所辦各路，開築及竣工行車時期，應於規定興辦時，報明政府立案，除有不得已事故，須預先報明政府核准展期者外，如逾期不能舉辦，政府得另行籌辦。

總公司所辦各路，政府認為國防軍事上之必要，須提前建築，經指定年限，令總公司照限辦理，而總公司不能依限辦理時，政府亦得照前項辦理。

第五條 鐵路總公司所辦之路，政府應盡保護及輔助之責。



第六條 鐵路總公司所辦各路，將來應一律歸為國有，其關於總公司經辦年限，及政府收回辦法等項，總公司應遵照政府對於普通商辦公司之規定辦理，至現在及將來關於鐵路及其附屬之一切法令，除本條例特別規定外，總公司均應一律遵守。

第七條 鐵路總公司借款招股，不論華洋股款，均應遵照國家法律辦理，即同享國家法律保護之利益，其關於借款須由政府担保者，應先將所擬合同報明政府批准，至招股章程，如有關外股者，並須報明政府核定。

無論何人投資於鐵路總公司，政府祇認與總公司直接。

第八條 政府對於鐵路總公司所辦各路，認為有軍事必要情形時，應行收為軍用，或行駛優先權；及尋常運載兵警軍需移民賑災通郵等事，應行減收或免收車價者，悉照普通商辦鐵路公司之規定一律辦理。

第九條 鐵路總公司所辦各路，各種價章，應隨時報明政府立案，其一切運價之最高最低限度，政府得限制之。

第十條 鐵路總公司，不得將全部移讓於他公司，如移讓一部分之權利時，須先經政府許可。

第十一條 鐵路總公司，得依據本條例，規定各項章程，但應報明政府立案。

第十二條 本條例如有重大窒礙時，得由政府協商總公司，或由總公司陳請政府提議，經國會議決修正之。

第十三條 本條例自公布日施行。

附錄：王正廷、徐謙上 總理報告在京進行情形電：

(1) 昨日國務會議，惟交通總長（朱啓鈴）有反對之意，趙總理已向調解；現就從各方面極力進行，總理入趙

均在京，他黨亦無他意反對，通過目的，不難達到。謙廷，寒。（民國元年十二月十四日）

(2) 譽虎（葉恭綽）昨日回京，鐵路執政諸公開會討論條例，今日晤梁（梁士詒燕蓀），據云，已討論至第八條，然尚未告終，約後日可通過；國務院條例字句少有更改，無關緊要，惟第二條第六項被刪，以其範圍過廣，請示辦法，亮兄（王寵惠、亮疇）信收到，謙廷叩巧。（十一月十八日）

(3) 條例已通過，國務院即送參議院，快信詳告，今晚宴國務員、本黨參議員、報界重要人物，皓電收到，謙廷叩。（十二月二十日）

(4) 號電收到，當即與羅顧兩君（按似是羅文幹、顧維鈞）接洽，昨發一電二函，詳告條例事，昨晚宴後再與蓮伯（吳景濂）等討論修增各條，均無異議，惟第一條後項改為「所有全國各幹線，鐵路總公司得全權辦理；惟指定各幹線時，須得政府認可。」又第十三條刪去「或廢止」三字，草案已送參議院，下星期三可望初讀，惟深可慮者，議員紛紛請假，不足法定人數，不得開會，本星期中已因此兩次不克開會，刻經與蓮伯商議對付辦法，後晚擬宴共和民主兩黨議員及報界中人，以聯絡感情，電本字不足用，請以晉像字，謙廷簡——（十二月廿一日）

(5) 條例第十三條「或廢止」三字已刪去，定後日初讀，第一條修改處尚在商酌，即日追改關於漢冶萍，廷有事面陳，擬坐星期三通車來滬，季兄仍留京，於條例事無礙，可否？請電示。廷（十二月廿三日）

(6) 今（十二月廿三日）日參議院足法定人數，照常開會，且議決本星期內每日開會一次，明日條例案即可初讀，此皆連伯之力，第一條已照所改通過，國務院追參議院，廷有事面陳，擬即回滬，務祈允許。（十二月廿三日）

(7) 漾電敬悉：條例案今日初讀，已付審查，他黨無困難，蓮伯諸君皆謂第一條追改，其餘各條於公司特權無礙，公有不滿意，請速電示，以便參酌，廷接卓電已遲，准附星期六通車回滬。廷謙敬（十二月廿四日）

(8) 寶昌路孫中山先生鑒：本星期逐日開會，係連伯手段，專為年內通過條例而設，先生願如何改正，務即詳細電示，審查會只有三日，明年恐難開會，候函太遲，特再電陳，廷謙有。（十二月廿五日）

(9) 中國鐵路總公司 孫中山先生鑒：儒堂（王正廷）已離京，謙寓東太平街，滇路事已與羅顧接洽，擬由滇

電請籌辦，謙感 (十二月廿七日)

五〇

(10) 中國鐵路總公司王亮疇兩函均悉，明日同人熟商，函覆。謙 (十二月卅日)

(11) 寶昌路孫中山先生鑒：亮兄來函，已與連伯諸君會商，鑄西力促正初開審查會修正條文，函詳，但大會難定期，恭賀新年。謙 (十二月卅一日)

(12) 王正廷、徐謙等奉命致謝國民黨本部。

北京國民黨本部吳連伯先生及諸君鑒：內密：條例案通過，孫先生囑致謝諸君。廷謙。感

(民國二年三月廿七日)

## 七、東遊日本前電京請示對日對俄方針

北京大總統，國務總理，各部總次長鈞鑒：新密，文定期本(二)月十一日由滬起程往日本，此行欲以個人名義聯絡兩國感情，按以彼國現狀，此事不難辦到，或更有良好結果，亦在意中，務望諸公一致贊成，并望將我政府最近之對日對俄方針，詳為指示，幸甚，孫文支。(民國二年一月四日)

附錄：梁士詒覆電：

孫中山先生鑒：新密，公東游當有造於國，總統已面告伊使矣，近日中日交際，表面上甚融洽，前已說定，以實業為聯絡之證，日人若談到鐵路，如路線在中原者，當可接譚；若在東三省及蒙古者，不宜遽行談及，恐俄人議約時加增要求，公意以為然否？詒月杪歸粵，為家君祝壽，滿擬過滬領教一切，惜不及接晤，三月中旬北歸過滬，不識可圖良晤否？士詒，灰。(民國二年二月十日)

## 八、覆電袁世凱告以聯美與川路借款意見

北京大總統鑒：選舉總統辦法，事屬立法機關，文不敢妄參私見，至組織政府，一俟總統選出，袁

袁諸公，定有完善政策，謀強有力之政府，文此行於聯盟手續，略有端倪，正擬北上而商進行，不易遲初(按為宋教仁別號，民國二年三月二十六日在上海被刺)事發，刻與同志籌商善後，行期難定，美國對我，情同手足，投資一法，未始非救吾雅意，尙望諸公有以教之，川路借款，雲階精明，不致有失，心緒不寧，先此布復。(民國二年四月)

## 九、建築廣東至重慶之鐵路借款契約草案

此契約，經於中華民國二年七月四日即西曆一九一三年七月四日成立於上海，契約之雙方當事人，一為中國國家鐵路公司，一為波令有限公司(Panling and Company)。(亦譯稱寶林公司)中國國家鐵路公司，經於中華民國元年九月九日即西曆一九一二年九月九日，由總統命令委任，並於中華民國二年三月三十一日即西曆一九一三年三月三十一日，經大總統公布公司章程在案，故即以公司定名。波令有限公司，設於倫敦維多利亞街第二號，立契約人等雙方當事人同意，議定契約條文如左：

### 第一條

立契約人承諾借巨款與中華民國，年息五厘，專為興築廣東至重慶之鐵路費用，其總額若干，須經雙方預為議定，此借款開始所發行之債券，名曰一九一三年中國辦廣東重慶鐵路五厘公債券。

### 第二條

此借款之用途，專為由廣東至重慶鐵路之建築與器具之費用，至其必要之用具，再詳細開列於第十七條之詳細契約中。

### 第三條

對於借款之攤還與利息之交付，則由中華民國政府並以廣東重慶鐵路之監察權為其担保。



此之監察權，為契約人對於該路為其債券所有者之援助，應享有之第一抵押品，此之抵押品，即為當建築鐵路之時，各種費用與鐵路材料車料與屋宇等之買賣是。

如利息應償還款項之全數或一部份，不能如所訂之期限交付時，立契約人為其債券所有者援助計，有權將該項權利加入於特別抵押品之內。

#### 第四條

當鐵路尚在建築時期，凡債券與借款之利息，經立契約人訂定者，應由借款項下支付，凡由借款所加入之利息，若當建築時期，尚未支出者，與鐵路公司已成立之一部份鐵路之收入，須移用為補償應攤還利息之總數，若再有不足，則由借款補足。

當鐵路全部建築完工後，其債券之利息，可由該鐵路公司之鐵路入息或其他項下收入支付，但對於此項辦法之詳細契約，另詳於此契約之第十七條。

不論何時，若鐵路之收入與借入之存款合計之，尚不足償還債券之利息，與載在詳細契約中所借入期單應償還之資本，中華民國政府為保證此契約起見，應正式承認將此借款之欠負，與載在第十七條詳細契約償還之利息，一併交付。

#### 第五條

發行之債券，即作為中華民國政府之債券。

#### 第六條

債券應分為二次或二次以上發售，第一次所發出之總額，須在鎊幣一百萬至二百萬之間，惟須當此契約第十七條之詳細契約雙方簽名之後，即刻實行，此債券之發行價格，應由鐵路公司與立契約人協同依同樣債券為基礎，以議定市面價格，此之價格，因包含債券發行於各國所需用之印花，故比其原定價格略低，此種債券至少須百分之五十在英倫發行，百分之四為立契約人抽收，即每一百鎊，可照債券之發行之價抽收四鎊。

第十七條詳細契約既定，債券亦將發行時候，立契約人須先存貯五萬鎊於銀行，入為廣東重慶鐵路公司數目，此之總數，若經鐵路總理之命令，並總會計與工程師之簽名，可以隨時提取作為測量及各種必要之費用，至此五萬鎊之總數，訂定每年利息五厘，將來由借款項下撥出歸還。

#### 第七條

借款須存貯於銀行，由立契約人聲明，並担保作為廣東重慶鐵路數目，如此辦法，可再由第十七條之詳細契約中商酌辦理。

當建築工程經已開始，一相等於在中國足充六個月用度之數額，須交付存貯於設立在中國之銀行，入為廣東重慶鐵路數目，並可由該鐵路公司支用。但須得總會計與總工程師會簽方為有效，此六個月用度之總額，可接續依月遞交，存貼於中國之銀行。

#### 第八條

當詳細契約簽押之後，此鐵路公司即須於廣東省城另設一廣東重慶鐵路事務所，此之事務所，應設中國總理一人，由鐵路公司派委，英國總工程師及英國總會計各一人，由鐵路公司與立契約人協同擇定，而後由鐵路公司任命。但所僱用英國職員，若得鐵路公司與立契約人之同意，並可以革除。

此項職工應盡之義務，在增進鐵路公司與債券所有者之共同利益，故每當有問題發生，必須有鐵路公司與立契約人共同秉公處理，英國總工程師與總會計之薪金及期限，由鐵路公司與立契約人訂定，即由鐵路數目項下支出。

凡關於管理之鐵路重要人員，如有經驗有技能之歐洲人，與有能幹之中國人，均須一體並用，如此

等一切之任用與其權限之規定，須由總理與總工程師會商辦理，呈請鐵路公司核准，至雇用於總會計部之歐人，均須依同一方法辦理，如歐洲職員有失德行爲或不稱職時，總理與總工程師會商呈請鐵路公司核准，可將該職員革除，至雇用歐洲職員所訂之契約，須與普通所用者相同。

凡在總會計部之收入數目及鐵路建築與管理之支出數目，須用中英兩國文字。總會計須依此辦法辦理報告，分呈於總理與代表債券所有者之立契約人，但此項數目之收入與支出，必須經總會計承認，並總理核准。

當鐵路建築完工之後，凡關於鐵路之通常應辦事宜，須由總理與總工程師會商辦理，並須隨時報告於鐵路公司。

總工程師之責任，在使鐵路辦理妥善，節省經費。至普通事宜，須會商總理進行，副工程師當建築時期，其責任如何，再詳示於本契約中第十七條之詳細契約。

總工程師須遵奉鐵路公司意思與命令。惟此項意思與命令，不論其爲直接授予，或經總理轉達，均須一體照辦，並須對於鐵路之建築與維持，隨時留心料理。

爲養成中國鐵路人才起見，總理若得鐵路公司之核准，可設一鐵路專門學校。

#### 第九條

立契約人担認建造與完成此鐵路，並得由該鐵路所用之建築物與器具之確實所值價格抽百分七之數量。器具二字之意思，包含鐵路用以駕駛之一切器用，如車料車頭爲駕駛而用者皆是。

器具之名詞，若明白解釋之，凡對於鐵路已建築完全經已構器使用之後，所購入之各物，不包含在內。更爲詳明解釋之，凡因建築鐵路買入之地價，與總理、總會計、總工程師及各辦事人員之薪俸，不能列入建築與器用之名詞意思內。

立契約人有權依章建築支路至甘肅省之蘭州，如或得雙方之同意，並可建築同長鐵路至中國之他部地方。此種之權限，在由鐵路興工之始七年內有效。

其餘一切關於建築鐵路與購辦器具之事宜，遵照本契約第七條之詳細契約辦理。

#### 第十條

一切沿鐵路邊旁之田地，經測量指定，係依詳細計劃用爲旁路車站修理店與車房之用者，可由公司依確定之價值收買，並須由借款內照給。

#### 第十一條

立契約人依照詳細契約所規定，須將每段已完工之鐵路交出鐵路公司，以備使用。

#### 第十二條

立契約人須派董事爲債券所有者之代表，至其應領取之薪金，別以詳細契約定之。

#### 第十三條

中華民國政府對於現建築或已駛行之鐵路，與屬於鐵路之一切財產，並將雇用中國或外國人員，皆飭各地方官極力保護，鐵路得設立警察隊與警察官，其薪金與費用，須由鐵路建築費用項下支給，若鐵路遇有事故，須要政府兵力時，須由鐵路公司呈明，迅速派人駐守，但此等兵隊，須由政府供給費用。

#### 第十四條

凡用以建築鐵路之各種材料，無論其由外國購辦，抑由本省採取，若爲鐵路使用，且在免稅限內者，須一律免除厘金與關稅，凡債券票據與鐵路之入息，須由中華民國政府免除各種征抽。

#### 第十五條

爲獎勵中國工業起見，若中國材料之價值與物質均稱適宜，須一體勸用，英國製造貨物與由他國運



來之貨物比較，若係同物質並同價值者，英國貨物有優先權。

#### 第十六條

立契約人得鐵路公司之核准與承諾，可將全部或一部之利益權利與事權，轉讓與承受人或授予人

#### 第十七條

當此契約經已畫押，即須送呈中華民國政府核奪，若經中華民國政府批准，然後將此契約由雙方協定，另訂詳細契約。

#### 第十八條

此契約既經批准與承諾，中華民國政府須將此事實照會駐英國公使。但此之批准，必須將第十七條之詳細契約統括之。

#### 第十九條

此之契約須按照英中兩國文字繕寫四張，一送呈於中華民國政府，一送呈於駐京英國公使，一留存於立契約人，若對於此契約之解釋有疑義發生時，英文底本即作為標準。

中華民國二年七月四日即西曆一九一三年關於契約雙方當事人畫押於上海。

### 一〇、寶林公司合同特點

本公司籌辦全國鐵路，任大責重，固不可不慎之於始，而亦何敢不圖厥有終。是以繼續前議，切實磋商，遂覺漸臻成熟，而首先承諾者，實為寶林有限公司。該公司係英國之建築公司，資本充足，名譽素著。迭與開誠相商，破除一切成例，該公司漸次就範，同時商議借款者本有數家，而以建築人承築工

程，兼代募借款，確定建築應得之利益，於路工分段築成後，逐段交還，實為價廉而較良之辦法，歷經磋商，始於七月四日正式訂立合同。

查此合同之特長約有四端：

一曰委任建築，限制建築利益而保全管理權也。從前築路歷史，凡建築權在外人者，其管理權亦歸外人掌握，反實為主，貽害無窮，辦路者至引為戒，而務求自築，以期無礙於管理。然建築仍不得不委之於外國總工程師，而招攬承築之人，其實際如何，未經明定，殆將莫可究詰，其他弊端亦多叢進於是。此外尚有銀公司之購料，且尚有購料摺用值百得五之條件。築路以購料為款之大宗，一工程也，而工與料分屬於承築人及銀公司，實受二重之虧耗。今此合同特定委任建築之法，其建築應得之利益確定為工程實價百分之七。此百分之七較之購料摺用多百分之二，而彼則歸之銀公司，此則移歸建築人，為其營業上分所應得之利益，表面雖多，實際則少。蓋向來築路，皆須招攬工程，承攬者既屬一種營業，此無不求其所應得利益之理。以通例言之，其正當之利益，已不在百分之七以下，而其中經手既多，無形之損耗，更屬難言。今此合同，則挹彼注此，一轉移間，而不利者頓減少。況此百分之七，乃在路成而止，與購料摺用尚能及於行車以後之設備者，尤有久暫之殊乎？至全路工程委任於建築人，或慮有工程過費，以便多取酬金之患。然工程之計算，須經兩方協定，固無從上下其手。且全路每段築成之後，隨即交還，於管理權亦復毫無窒礙，實為妥善之辦法。

二曰減少發行債票費用，而票債實交之數增多也。債票價值，繫於外國發行之市價，市價之漲落，固屬無能為力。惟從前合同，售票摺用甚大，率自六厘至十厘，現在吾國債票價值之低落已甚，摺用再大，則實交之數必更少。今此合同確定為四厘費用，雖印花稅在外，而此借款債票，至少有百分之五十在英國發行。英國印花稅為百分之一，其他歐洲各國有百分之一亦有百分之二者。今姑以百分之五十在

英發行，其餘百分之五十，在其他印花稅再重之國發行而言，合計所需之印花稅，當不過一厘半，則減少者已在半厘以上。

三日限制優先權行使之時期，免為所牽制也。從前借款合同，許予優先權，從無限制其行使之日期者，於是每築一路，則不啻為公司之專利，而嗣後接築路線，及行車後之購料等事，該公司均永有其關係，以致他人裹足，而繼續之條件，即難望其改良。今此合同，特定優先權，自開工之日起，以七年為限，時限至為短促。且本路建築時期，尚在七年限期之內，庶免日後永受牽制也。

四日不定借款總數，以足敷築成全路為額，而免續借之要挾，或溢數之虧損也。向來借款合同，無不明定總數，遂不兼定借款不敷或有溢數之辦法，當路工緊急之時，使路款或有不敷，斷難功虧一簣，惟不敷之數自籌，則有停工待款之虞，續借又有藉端要挾之患，未免進退維谷，藉曰總數有餘，無庸續借。然銀公司之經手借款，固恆願多借而使其有益數。雖溢數尚可撥充應付之款，而此溢數多出之利息及扣用酬金等，不免增多無形之損耗。今此合同，則於借款之總數，不為預定，而以足敷築成所指之鐵路為止，使無由再生要挾，亦不至多受虧損。

由此觀之，民國第一次之鐵路借款合同，已為改良之先導。而此合同又為後起之特出，將來吾國財政信用完全恢復，繼長增高，洵非難事，此則本公司所思勉力圖之者也。

——（節錄中國鐵路總公司為訂立合同事呈報政府文）

#### 第四節 護法與軍政府時期對鐵路建設之主張

——民國二年至民國十三年（一九一三—一九二四）

民國二年三月，宋案發生，袁世凱叛亂陰謀，即已公開暴露。旋復締結六國銀行團違法借款，擴充

之改カニテ。

軍備，解散民黨，毀棄約法，背叛民國，導致二次革命發生，護法之役開始。從此國內混亂，國民黨亦幾於一蹶不振；及至中華革命黨成立，總理兼任大元帥，以廣州為革命基地，再從事建黨建軍建國之各種詳細計劃。民國八年國民黨改組為中國國民黨，本黨基礎乃益形鞏固。民國十年五月五日，總理在廣州就任非常大總統，以打倒軍閥，恢復約法，實現三民主義，重建民國為職志。在此十餘年間，初則袁氏稱帝，張勳復辟；繼而軍閥割據稱雄，加以陳炯明謀叛，國事紛擾，幾無寧日。總理在此戎馬匆匆之境況中，每至一處，演講談話，仍常提及鐵路建設問題，築路資本問題。尤主張裁兵築路，化兵為工，以求和平統一。至北伐前夕，更親自注意粵漢廣九兩路路政之改良。

#### 一、興辦國有交通應急修鐵路及整理鐵路會計

交通事業，其屬於完全商辦者無論已。若國有交通，則政府宜急興辦，責無可辭。其應興辦者：一曰急辦國有鐵道。建築與實業固有莫大之關係，而於軍事上國際上，亦屬重要，應酌量現狀，審其緩急，急辦國有鐵道。……一曰整理鐵道會計。中國鐵道會計，弊竇叢生，欲盡蠲諸弊，宜使鐵路會計機關獨立，嚴立預算決算，並與辦交通銀行等。此數者皆本黨興辦國有交通事業之計劃，而本黨對於政策所主張者七。

——節錄民國二年「國民黨政見宣言，對於政策之主張（七）」

#### 二、我國應趕造鐵路並整理道路

……若就全國而論，則中華民國成立，於今五年，此五年中，若云建設，正大有可為。乃因人民知識未盡開通，遂為野心家所利用，非但不能建設，且並立國之基礎，亦遭動搖，殊堪痛惜！今者共和再



造，不容再緩。惟茲事千頭萬緒，從何做起，而要以交通便利為第一要着。欲交通便利，必先修治道路。覬國者於其國之文明發達與否，可於其道路卜之。蓋道路不修，則交通不便，百業因之而俱廢，欲求文明進步，豈可得哉？至於道路修治以後，尤以通行迅速為要。吾國昔年有以為危險者，今則已無此觀念。然以自動車與火車較，則自動車之速度，優於火車遠甚。余昔遊倫敦，僅一處有自動車，觀者頗以為奇；今則到處皆有，且可以自動車之多寡，卜其文明之程度。吾國若能趕造鐵路，並整理道路，則距離較近之地，可使自動車以代火車，往來尤為迅速。

——民國五年八月十六日在杭州督署歡迎會演講。

### 三、祝中華民國之建設迅速成功

我中華民國，以世界至大之民族，而擁世界至大之富源，曾感受世界最進化之潮流，已舉行現代最文明之革命，遂使數千年一脈相傳之專制為之推翻，有史以來未有之民國為之成立。然而八年以來，國際地位，猶未能與列強並駕，而國內則猶是官僚舞弊，武人專橫，政客搗亂，人民流離者，何也？以革命破壞之後而不能建設也。所以不能者，以不知其道也。吾黨同志有見及此，故發刊建設雜誌，以鼓吹建設之思潮，闡明建設之原理。冀廣傳吾黨建設之主義，成為國民之常識，使人人知建設為今日之需要，使人人知建設為易行之功。由是萬家一心以赴之，而建設一世界最富強、最快樂之國家，為民所有，為民所治，為民所享者，此建設雜誌之目的也。茲當發刊之始，予樂而為之祝曰：建設成功，中華民國之建設迅速成功。

——民國八年八月一日建設雜誌發刊詞。

### 四、民欲興其國必先修其路

夫鐵路者，今日文明富強之利器也。古人有言，工欲善其事，必先利其器。予為轉一語曰：民欲興其國，必先修其路。何以見之？見之於美國。美國今日有一百二十萬里之鐵路，其鐵路為世界至多，而其富強亦為世界第一。若以人數較之，則我國多於美國四倍，如是吾國之鐵路，應有四百八十里，而文明程度乃足與美國相等也。然吾國今有鐵路不過二萬里耳，方之美國，則瞠乎遠矣！然則急起直追，趕速築此四百八十里鐵路，其法當如何而後可？曰：當效法美國也。美國之法為何？曰招外資，任外才，政府獎勵，人民歡迎，此四者，所以助美國鐵路之速成也。吾國向來閉關自守，深切固拒，故當鐵路萌芽之始，人民則驚疑，政府則顧慮，遂致買而拆卸之，棄其鐵軌車頭於孤島，有如韓昌黎之驅鱷魚焉。此三十年前淞滬鐵路之結果也。及後知鐵路之不能不築矣，而猶有拒外資爭路權之事，然以國力不勝，資本缺乏，爭之不得，則路權與主權並落於強鄰之手；此北滿、南滿、滇越等路是也。夫吾人所當爭者，主權也。非路權也；倘主權不失，路權雖授與人，不失其利也。倘主權旁落，路權爭回，不能免其害也。乃國人多不知利害得失之分，每爭其小而遺其大，良可慨也！深望鐵路雜誌同人發揮此旨，使國人有所覺悟，舍路權而爭主權，一旦主權恢復，我便可大開門戶，歡迎外資，放任路權，同力合作。夫如是，以今日科學之進步，物質之發達，十數年後，我國鐵路必能與美國並駕齊驅，而我國之富強亦必隨鐵路與俱來矣。此為鐵路雜誌同人文字收功之日，大願告成之時也。行當拭目以俟之。

——民國九年為鐵路雜誌題辭。

### 五、築路資本問題之解決方法

我們再研究資本問題。這個問題，是現在世界上最大的問題，也是最難解決的問題。凡是資本已經

發達了的國家，現在都沒有好辦法。中國此時的資本還沒有發達，我們應該未雨綢繆，趕緊設法來防備，免得再蹈歐美的覆轍。對於這個問題的解決，兄弟著了一本書，叫做實業計劃。這本書的主張，是借用外資，從事生利的事業。像開闢市場，興辦工廠，建築鐵路，修治運河，開發礦產那些大生利的事業，都歸公有，把各種新事業的利益，都歸之公家。譬如此刻北京政府，用外資修築京奉、京漢、津浦，那些鐵路，都是很賺錢的。現在中國底鐵路，總計路線不過五、六千英里，每年收入有七、八千萬元，比較全國的地丁，實在大得多了。全國底各項收入之中，以鐵路之收入為第一，如果把路線延長到五、六萬里，豈不是還要賺多錢嗎？借用外資開鑛，也是很有利底事業。開礦本來沒有虧本的道理，間有虧本的，那是由於辦理不善。講到此地，要大家注意的，是兄弟主張之借外資，是借外國人的機器，做生利的事業。像京奉鐵路築成了之後，利息極厚，外人不肯給你贖回，便以其餘利復築京張路。今且由那條鐵路，一直達了綏遠城了。總而言之，外資非不可借，借來的外資，應該辦生利的事業，不可做消耗的費用！

——節錄民國十年六月在廣州中國國民黨特設辦事處演講「三民主義之具體辦法」。

## 六、廣西須大借外債以築鐵路

……興發各種利源，必須資本，廣西須大借外債，以築鐵路，開礦山、樹農場、興工場。此種種事業，皆獲利之事業，倘能切實聲明，用於興利之途，則外人必樂為投資。惟祇可利用其資金人才，而主權萬不可授之外人，事事自己立於原動地位，則斷無危險。吾人往者所以反對借款者，反對其借而浪用耳。若借而用於興利，必無反對之餘地。埃及不善於利用外資而亡，日本善利用外資而興，安南及滿清拒絕外國物質文明而亡，日本能吸收之而興，吾人當知所擇矣。……

——節錄民國十年十一月對廣西南寧人民演講「廣西善後方策」。

## 七、裁兵築路

……至所裁之兵，用以築路，則全省道路自通，地方自然發展，則兵之工價雖厚於兵餉亦無妨，而兵亦甘於築路而不願當兵也。不過築路需款，是目前最要問題。然借款亦已有把握，因今日上午上海銀行總理梯雲君請予茶會，予曾以裁兵借款事告之，彼極贊成，願向小呂宋、爪哇、星加坡各分行借出，不需特別抵押。至借款用途，係照予日前宣言辦法，由本省農、工、商、學、報五界各舉代表一人，連同債主派出一人共同監督，若果各商家贊成此事，和平統一之目的，當可立見也。

——節錄民國十二年二月二十日晚在香港楊西巖宅對工商領袖演講。

## 八、化兵為工以整頓交通

……本大總統前在上海宣言，主張化兵為工，奉皖兩系是很贊成的，只有直系不贊成。我們主張是先裁兵，後統一；直系主張先統一，後裁兵。諸君要曉得裁兵便是統一的方法，先裁兵後統一，那才是真統一，如果先統一後裁兵，便是假統一。譬如袁世凱從前不裁兵，借統一的招牌，便借了很多的外債，打敗我們民黨。……至於本大總統主張裁兵，是在化兵為工，並不是把所有的兵都完全裁去。至於做工的種類，或是開闢道路，或是辦極大工廠，所做的是永遠的，不是臨時的。所以這次歐洲大戰之後，歐美聯軍一共有幾千萬的兵，不到一、二年之後，大半可以裁去的道理，便是這個安插的方法。本大總統這次回粵，化兵為工，便是利用歐戰後各國裁兵的方法，整頓西南的交通，發展一切的實業。……

——節錄民國十二年二月二十一日在廣州演桂軍歡迎宴會演講。

## 九、手令任命粵漢路局長

民國十二年四月十七日，總理以大元帥名義，手令任命陳興漢管理粵漢鐵路事宜。



## 一〇、手令裁撤設於粵漢路之商運分局

北江商運局擅收鐵路運費，總理聞悉，甚為憤怒，於民國十三年一月九日手令制止，文曰：「按照北江商運局開辦之始，已經本大元帥面為訓誡發起之人，不得侵及粵漢鐵路權利。乃聞該局今胆敢向鐵路運商每車勒收費貳元，并設分局於車站之內，實屬不合，着即撤去分局及停止收費，否則嚴辦。切切此令」。

## 一一、手令派廣九鐵路護路司令及禁止軍人干涉路政

總理對於維持已有鐵路之秩序極為注意，當時軍隊紀律欠佳，往往干涉路政，總理於民國十三年四月二十五日，以大元帥名義，手令派周自得為廣九鐵路護路司令。並通令各軍將駐在沿路車站各官兵，一概撤退；並嚴禁各官兵干涉行車事宜。

## 第五節 中國鐵路建設之藍圖

——民國八年（西曆一九一九年）

總理在第一次世界大戰將結束時，已看清交戰各國戰時擴張之生產力，戰後必至龐大過剩。因此認定戰後正是我國全面利用戰時宏大規模機器，及完全組織之人工，實為助長我國實業發達之良機，同時並可以助各國戰後經濟恐慌及工人失業問題之解決。因之，著「實業計劃」一書。是書原係向國際方面提出之計劃，故原稿以英文寫成，訂名 The International Development of China，於民國十年在紐約出版。原稿大部份大約在民國七、八年著成。民國八年一月，總理已將計劃之一部份寄給當時美國駐華公使芮恩詩。是年八月，「建設雜誌」在上海創刊，「實業計劃」之中文譯本即在「建設雜誌」上

開始發表。

「實業計劃」共列十項綱領，六大計劃，博大精深，其規模遠過漢唐，其精神更有以會通現代世界經濟之變局，實為我國經濟建設惟一寶典。其設計有四大原則：（一）必選最有利之途，以吸收外資。（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。此種原則之訂立，足見總理對於我國地理環境了解之深，所以在計劃中所設計之港口都市位置，河道之修濬，鐵路之舖設，配合確當，含意博大精深。

計劃中之交通建設，列為首要，分類繁多。舉凡各項計劃，莫不與交通有密切關係。綜其綱目，計分：（一）鐵路、（二）航路、（三）電信、（四）港口、（五）交通工業五項，其中以鐵路計劃最為詳盡，實為我國鐵路建設之藍圖。

## 一、「實業計劃」緒言

世界大戰最後一年中，各國戰費每月須美金二萬四千萬。此中以極儉計，必有一半費於藥彈及其他直接供給戰場之品，此已當一萬二千萬元矣。如以商業眼光觀察此種戰爭用品，則此新工業乃以戰場為其銷場，以兵士為其消費者……。

今者戰事告終，誠可為人道慶。顧此戰爭用品之銷場同時閉鎖，吾人當圖善後之策。故首當謀各交戰國之再造，次則恢復其繁華與安適。此兩項事業，若以日費六千萬計之，只占此戰爭市場所生餘贖之半額；而所餘者，每日仍有六千萬，尚無所用之地。

且此數千百萬軍人嚮從事於消費者，今又轉而事生產，則其結果必致生產過多。不特此也，各國自推行工業統一與國有後，其生產力大增，與前此易手工用機器之工業革命相較，其影響更深，吾人欲命

以第二工業革命之名，似甚正確。若以其增加生產力而言，此次革命之結果，實較前增加數倍。然則以世界戰爭而成此工業統一與國有之現象者，於戰後之整理，必多糾紛。今夫一日六千萬；則一年二百一十九萬萬也，貿易如是其鉅也。以戰爭而起者，乃忽以和平而止。試問歐美如此世界中，將向何處覓銷場，以銷納戰爭時儲節所贏之如許物產乎？

如當整理善後工業之際，無處可容此一年二百一十九萬萬之貿易，則其工業必停，而投於是之資本乃等於虛擲，其結果不惟有損此諸生產國之經濟狀況，即於世界所失亦已多矣。凡商業國，無不覓中國市場，以為消納各國餘貨之地。然戰前貿易狀態，太不利於中國，輸入超過輸出，年逾美金一萬萬，循此以往，中國市場不久將不復能銷容大宗外貨，以其金錢貨物俱已枯竭，無復可持與外國市易也。

所幸中國天然財源極富，如能有相當開發，則可成爲世界中無盡藏之市場，即使不能全消費此一年二百一十九萬萬之戰爭生產賸餘，亦必能消費其大半無疑。

……斯際中國正需機器，以營其鉅大之農業，以出其豐富之礦產，以建其無數之工廠，以擴張其運輸，以發展其公用事業。然而銷納機器之市場，又正戰後貿易之要者也。造巨炮之機器廠，可以改製蒸汽軋壓，以治中國之道路。製裝甲自動車之廠，可以製貨車以輸送中國各地之生貨。凡諸戰爭機器一一可變成和平器具，以開發中國潛在地中之富。此種開闢利源之辦法，如不令官吏從中舞弊，則中外利益均霑，中國人民必歡迎之。……

欲使此（國際開發）計劃舉行順利，余以為必分三步以進：第一、投資之各政府務須共同行動，統一政策，組成一國際團；用其戰爭時任組織管理人才，及種種熟練之技師，令其設計有系統，用物有準度，以免浪費，以便工作。第二、必須設法得中國人民之信仰，使其熱心匡助此舉。如使上述兩層已經辦到，則第三步，即爲與中國政府開正式會議，議此計劃之最後契約。……

吾人更有不能不預爲戒告者，即往日盛宣懷鐵路國有之覆轍不可覆蹈也。當時外國銀行家不顧中國之民意，以爲但與政府商妥，則無事不可爲，及後乃始悔其以賄成之契約終受阻於人民也。假使外國銀行先遵正當之途，得中國人民之信仰，然後與政府訂契約，則事易行，豈復有留滯之憂？然則於此國際計劃，吾人不可不重視民意也。……

## 一、建築西北鐵路系統並殖民蒙古新疆

吾人所計劃之鐵路，由北方大港起，經灤河谷地，以達多倫諾爾，凡三百哩。經始之初，即築雙軌，以海港爲出發點，以多倫諾爾爲門戶，以吸收廣漠平原之物產，而由多倫諾爾進展於西北。第一綫，向北偏東北走，與興安嶺山脉平行，經海拉爾，以赴漠河。漠河者，產金區域，而黑龍江右岸地也。計其延長，約八百哩。第二綫，向北偏西北走，經克魯倫，以達中俄邊境，以與赤塔城附近之西伯利亞鐵路相接，長約六百哩。第三綫，以一幹綫向西北，轉正西，又轉西南，沿沙漠北境，以至國境西端之迪化城，長約一千六百哩，地皆平坦，無崇山峻嶺。第四綫，由迪化迤西，以達伊犁，約四百哩。第五綫，由迪化東南，超出天山山峽，以入戈壁邊境，轉而西南走，經天山以南沼地與戈壁沙漠北邊之間一帶腴沃之地，以至喀什噶爾。由是更轉而東南走，經帕米爾高原以東，崑崙山以北，與沙漠南邊之間一帶沃土以至於閩，即克里雅河岸，延長約一千二百哩，地亦平坦。第六綫，於多倫諾爾迪化間幹綫，開一支綫，由甲接合點出發，經庫倫，以至恰克圖，長約三百五十哩。第七綫，由幹綫乙接合點出發，經烏里雅蘇台，傾北偏西北走，以至邊境，約六百哩。第八綫，由幹綫丙接合點出發發西北走，約四百哩。

茲所計劃之鐵路，證以「抵抗至少」之原則，實爲最與理想相符合者，蓋以七千餘哩之路綫，爲吾人計劃所定者，皆在坦途。例如多倫諾爾至喀什噶爾之間，且由斯更進之路綫，延袤三千餘哩，所經均



肥沃之平野，並無高山大河自然之梗阻橫貫其中也。

以「地位適宜」之原則言之，則此種鐵路，實居支配世界的重要位置。蓋將為歐亞鐵路系統之主幹，而中歐兩陸人口之中心，因此聯結。由太平洋岸前往歐洲者，以經此路線為最近。而由伊犁發出之支綫，將與未來之印度，歐洲綫路（即行經伯達，以通達馬斯加斯及海樓府者）聯絡，成一連鎖。將來由吾人所計劃之港，可以直達好望角城。綜觀現在鐵路，於世界位置上，無較此重要者矣。

以一國民所需要之原則言之，此為第一需要之鐵路。蓋所經地方，較諸本部十八行省，尤為廣闊，現以交通運輸機關缺乏之故，豐富地域，委為荒壤，而沿海沿江人口稠密省分，麇聚之貧民無所操作。其棄自然之惠澤，而耗人力於無為者，果何如乎？倘有鐵路與此等地方相通，則稠密省區無業之游民，可資以開發此等富足之地；此不僅有利於中國，且有以世界商業於無窮也。故中國西北之鐵路系統，由政治上經濟上言之，皆於中國今日，為必要而刻不容緩者也。

吾人所以置「必選有利之途」之第一原則而未涉及者，非遺棄之也，蓋將詳為論列，使讀者三致意焉耳。今夫鐵路之設，問於人口繁盛之區者其利大，問於民居疏散之地者其利微，此為普通資本家，鐵路家所恆信。今以綫路橫互於荒僻無人之境，如吾人所計劃者，必將久延歲月，而後有利可圖。北美合眾國政府於五十年前，所以給與無垠之土地於鐵路公司，誘其建築橫跨大陸幹路，以達太平洋岸者，職是之故。余每與外國鐵路家，資本家言興築蒙古新疆鐵路，彼輩恆有不願，彼輩將以為茲路之設，所過皆人跡稀罕，祇基於政治上軍事上理由，有如西伯利亞鐵路之例，而不知鐵路之所佈置，由人口至多以達人口至少之地者，其利較兩端皆人口至多之地為大。茲之事實，蓋為彼輩所未曾聞，請詳言其理。夫鐵路兩端人口至多之所，彼此經濟情況，大相彷彿，不如一方人口至多，他方人口至少者，彼此相差之遠。在兩端皆人口至多者，舍特種物產，此方仰賴彼方之供給而外，兩處居民，大都生活於自足經濟情

況之中，而彼此之需要供給不大，貿遷交易，不能得鉅利。至於一方人口多而他方人口少者，彼此經濟情況，大相逕庭。新開土地從事勞動之人民，除富有糧食及原料品，以待人口多處之需求而外，一切貨物，皆賴他方之繁盛區域供給，以故兩方貿易必臻鼎盛。不特此也，築於兩端皆人口至多之鐵路，對於人民之多數，無大影響，所受益者，惟少數富戶及商人而已。其在一方人口多而他方人口少者，每築鐵路一味開始運輸，人口多處之家，必隨之而合羣移住於新地，是則此路建築之始，將充其量以載行客；京奉京漢兩路比較，其明證也。

京漢路綫之延長，八百有餘哩，由北京直達中國商業聚中之腹地，鐵路兩端之所包括，皆戶集人稠之所。京奉路綫，長僅六百哩耳，然由人口多處之京津，開赴人口少處之滿洲。前者雖有收益，則不若後者所得之大，以較短之京奉綫，方諸較長之京漢綫，每年純利所贏，其超過之數，有至三、四百萬者矣。

故自理則上言之，從利益之點觀察，人口眾多之處之鐵路，遠勝於人口稀少者之鐵路，然由人口眾多之處，築至人口稀少之處之鐵路，其利尤大。此為鐵路經濟上之原則，而鐵路家資本家所未嘗發明者也。

據此鐵路經濟上之新原則，而斷吾人所計劃之鐵路，斯為有利中之最有利者。蓋一方聯接吾人所計劃之港，以通吾國沿海沿江戶口至多省分，又以現存之京漢津浦兩路，為此港暨多倫諾爾路綫之給養，他方聯接大逾中國本部之饒富未開之地。世界他處，欲求似此廣漠腴沃之地，而鄰近於四萬萬人口之心者，真不可得矣。

殖民蒙古新疆，實為鐵路計劃之補助，蓋彼此互相倚倚，以為發達者也。顧殖民政策，除有益於鐵路以外，其本身又為最有利之事業。例如北美合眾國、加拿大、澳洲及阿爾然丁等國所行之結果，其證

績至爲昭彰。至若吾人之所計劃，不過取中國廢棄之人力，與夫外國之機械，施於沃壤，以圖利益昭著之生產。即以滿洲現時殖民言之，雖於雜亂無章之中，虛耗人工地力，不知凡幾，然且奇盛，假能以科學上方法行吾人之殖民政策，則其收效，將無倫比。以此之故，余議於國家機關之下，佐以外國練達之士，及有軍事上組織才能者，用系統的方法，指導其事，以特惠移民，而普利全國。

土地應由國家收買，以防專占投機之家，置土地於無用，而遺毒害於社會。國家所得土地，應均爲農莊，長期貸諸移民，而經始之資本、種子、器具、屋宇，應由國家供給，依實在所費本錢，現款取償，或分年攤還，而興辦此事，必當組織數大機關，行暫時工場制度，以爲移民運輸，居處，衣食之備。第一年中，不取現值，以信用貸借法行之。

一區之移民，爲數已足時，應授以自治特權，每一移民，應施以訓練，俾能以民主政治的精神，經營其個人局部之事業。

假定十年之內，移民之數，爲一千萬，由人滿之省，徙於西北，墾發自然之富源，其普遍於商業世界之利，當極浩大。靡論所投資本，龐大若何，計必能於短期中，子償其母。故以有利之原則論，別無疑問也。

以國民需要之原則衡之，則移民實爲今日急需中之至大者。夫中國現時應裁之兵，數過百萬，生齒之衆，需地以養，殖民政策於斯兩者，固最善之解決方法也。兵之裁也，必須給以數月恩餉，綜計解散經費，必達一萬萬元之鉅。此等散兵無以安之，非流爲餓殍，則化爲盜賊，窮其結果，寧可忍言。此弊不可不防，尤不可使防之無效，移民實荒，此其至善者矣。余深望友好之外國資本家，以中國福利爲懷者，對於將來中國政府請求貸款，以資建設，必將堅持此旨，使所借款項，第一先用於裁兵之途，其不然者，則所供金錢，反以致禍於中國矣。對於被裁百餘萬之兵，祇以北方大港與多倫諾爾間遼闊之地區

，已足以安置之。此地礦源富而戶口少，倘有鐵路由該港出發，以達多倫諾爾，則此等散兵可供利用，以爲築港建路及開發長城以外沿綫地方之先驅者，而多倫諾爾將爲發展極北殖民政策之基矣。

### 三、西南鐵路系統

中國西南一部，所包含者：四川，中國本部最大且最富之省分也。雲南，次大之省也。廣西、貴州，皆礦產最豐之地也。而又有廣東，湖南兩省之一部。此區面積有六十萬方英里，人口過一萬萬，除由老街至雲南府約二百九十英里法國所經營之窄軌鐵路外，中國廣地家民之此一部，殆全不與鐵路相接觸也。

於此一地區，大有開發鐵路之機會，應由廣州起，向各重要城市礦產地，引鐵路綫，成爲扇形之鐵路網，使各與南方大港相連接。在中國此部建設鐵路者，非特爲發展廣州所必要，抑亦於西南各省全部之繁榮，爲最有用者也。以建設此項鐵路之故，種種豐富之礦產，可以開發，而城鎮亦可於沿途建之。其既開之地，價尙甚廉，至於未開地，及含有礦產之區，雖非現歸國有，其價之賤，去不費一錢可得者，亦僅一間耳。所以若將來市街用地，及礦產地，預由政府收用，然後開始建築鐵路，則其獲利必極豐厚，然則不論建築鐵路，投資多至若干，可保其償還本息，必充足有餘矣。又況開發廣州，以爲世界大港，亦全賴此鐵路系統，如使缺此縱橫聯屬西南廣袤之一部之鐵路網，則廣州亦不能有如吾人所豫期之發達矣。

西南地方，除廣州及成都兩平原地，各有三四千方英里之面積外，地皆險峻。此諸地者，非山即谷，其間處處留有多少之隙地。在此區東部，山嶽之高，鮮逾三千英尺，至其西部與西藏交界之處，平均高至一萬英尺以上。故建此諸鐵路之工程上困難，比之西北平原鐵路系統，乃至數倍。多數之隧道，與



鑿山路，須開鑿，故建築之費，此諸路當爲中國各路之冠。

吾提議以廣州爲此鐵路系統終點，以建左列之七路：

- 甲、廣州重慶綫，經由湖南。
- 乙、廣州重慶綫，經由湖南、貴州。
- 丙、廣州成都綫，經由桂林、瀘州。
- 丁、廣州成都綫，經由梧州、敘府。
- 戊、廣州雲南大理騰越綫，至緬甸邊界爲止。
- 己、廣州思茅綫。
- 庚、廣州欽州綫，至安南界東興爲止。

#### 甲、廣州重慶綫經由湖南

此綫應由廣州出發，與粵漢綫同方向，直至連江與北江會流之處。自此點起，本路折向連江流域，循連江岸，上至連州以上，於此橫過連江與道江之分水界，進至湖南之道州。於是隨道江以至永州、寶慶、新化、辰州、沅西水，過川湘之界，入於酉陽，由酉陽橫過山脉而至南川，從南川前行，渡揚子江而至重慶。此路全長有九百英里，經過富饒之礦區與農區。在廣東之北，連州之地，已發見有豐富之煤礦、鐵礦、錫礦、鎢礦，於湖南之西南隅，則有錫、鎢、煤、鐵、銅、銀，於四川之酉陽，則有錫與水銀。其在沿綫之農產物，則吾可舉砂糖、花生、大麻、桐油、茶葉、棉花、煙葉、生絲、穀物等等。又復多有竹材、木材及其他一切森林產物。

#### 乙、廣州重慶綫經由湖南貴州

此綫約長八百英里，但自廣州至道州一段即走於甲綫之上，凡二百五十英里，故只有五百五十英里，計入此綫。所以實際從湖南道州起築，橫過廣西省東北突出一段，於全州再入湖南西南境，過城步及靖州，於是入貴州界，經三江及清江兩地，橫過山脉，以至鎮遠。此綫由鎮遠須橫過沅江、烏江之分水界，以至遵義，由遵義則循商人通路，直至綦江，以達重慶。此鐵路所經，皆爲出產木材、礦物極富之區域。

#### 丙、廣州成都綫經由桂林瀘州

此綫長約一千英里，由廣東西行，直至三水在此處之綏江口地點，渡過北江，循綏江流域，經過四會、廣寧，次於懷集入廣西，經過賀縣及平樂，由此處循桂江水流，上達桂林。於是廣東、廣西兩省省城之間，各煤鐵礦田，可得而開鑿矣。自桂林起，路轉而西，至於永寧，又循柳江流域，上至貴州邊界，越界至古州，由古州過都江及八寨，仍循此河谷而上，踰一段連山至平越。由平越橫渡沅江分水界，於甕安及岳四城，入烏江流域，自岳四城循商人通路踰雷邊山至仁懷、赤水、納溪，於是渡揚子江，以至瀘州。自瀘州起，經過隆昌、內江、資州、資陽、簡州以達成都。此路最後之一段，橫過所謂「四川省之紅盆地」，有名富庶之區也。其在桂林、瀘州之間，此路中段，則富於礦產，爲將來開發希望最大者。此路將爲其兩端人口最密之區，開一土曠人稀之域，以收容之者也。

#### 丁、廣州成都綫經由梧州與敘府

此綫長約一千二百英里。自丙綫渡北江之三水鐵路橋之西端起，循西江之左岸，以入於肇慶峽，至

肇慶城，即循此岸，上至德慶、梧州、大湟。在大湟，河身轉而走西南，路轉而走西北，至象縣，渡柳江，至柳州及慶遠，於是進至思恩，過桂黔邊界，入貴州，至獨山及都勻。自都勻起，此路更折偏西走，至貴州省城之貴陽，次進至黔西及大定，離貴州界於畢節，於鎮雄入雲南界，北轉而至樂新渡，過四川界，入敘府。自敘府起，循岷江而上至嘉定渡江，入於成都平原，以至成都。此路起自富庶之區域，迄於富庶之區域，中間經過寬幅之曠土，未經開發，人口極稀之地，沿線富有煤鐵鑛田，又有銀、錫、錦等等貴金屬礦。

戊、廣州雲南大理騰越線

此綫長約一千三百英里。起自廣州，迄於雲南緬甸邊界之騰越。其首段三百英里，自廣州至大湟，與丁綫相同。自大湟江口，分枝至武宣，循紅水江常道，經遷口，及東蘭，於是經興義縣，橫過貴州省之西南隅，入雲南省，至羅平，從陸涼一路以至雲南省城，自省城經過楚雄，以至大理，於是折而西南，至永昌，遂至騰越，終於緬甸邊界。

在廣西之東蘭，近貴州邊界之處，此路應引一支綫，約長四百英里。此綫應循北盤江流域，上至大渡河與威寧，於昭通入雲南。在河口過揚子江，即於此處入四川，橫截大涼山至於寧遠。此路所以開昭通、寧遠間有名銅鑛地之障礙，此項銅鑛，為中國全國最豐富之鑛區也。

此路本綫，自東至西，貫通桂滇兩省，將來在國際上必見重要，因在此綫緬甸界上，當與緬甸鐵路系統之仰光，八莫一綫相接，將來此即自印度至中國最捷之路也。因有此路，故此兩人口稠密之大邦，必比現在更為接近，今日由海路，此兩地交通，須數禮拜者，異時由此新路，則數日而足矣。

己、廣州思茅綫

此綫至緬甸界止，約長一千一百英里，起自廣州市西南隅，經佛山，官山，由太平墟，渡過西江，至對岸之三洲墟；於是進入高明，新興、羅定。既過羅定，入廣西界，至平河，進入容縣，於是西向，渡左江，至於貴縣，即循左江之北岸，以達南甯。在南甯，應設一枝綫，約長一百二十英里，循上左江水路，以至龍州，折而南，至鎮南關，安南東京界上止，與法國鐵路相接。其本綫，由南甯循上右江而上，至於百色，於是過省界，入雲南，至剝隘，經巴門，高甘，東都，普子塘一路，至阿迷州，截老街雲南鐵路而過，自阿迷州，進至臨安府，石屏、元江，於是渡過元江，通過他郎、普洱及思茅，至緬甸邊界近瀾滄江處為止。此綫穿入雲南、廣西之南部錫、銀、鎳，三種鑛產最富之地，同時沿綫又有煤鐵鑛田至多，復有各地出產金、銅、水銀、鉛。論其農產，則米與花生均極豐饒，加以樟腦、桂油、蔗糖、烟葉，各種果類。

庚、廣州欽州綫

此綫從西江鐵路橋西首起算，約長四百英里。自廣州起，西行至於太平墟之西江鐵路，與己綫同軌，過江始分枝，向開平、恩平、經陽春，至高州及化州。於化州，須引一枝綫，至遂溪、雷州，達於瓊州海峽之海安，約長一百英里，於海安再以渡船與瓊州島聯絡。其本綫，仍自化州西行，過石城，廉州、欽州，達於興安南交界之東興為止。東興對面芝街至海防之間，將來有法國鐵路可與相接。此綫全在廣東省範圍之內，經過人口多，物產富之區域，線路兩旁皆有煤鐵鑛，有數處產金及鎳，農產則有蔗糖、生絲、樟腦、苧麻、靛青、花生及種種果類。

此系統內各綫，如上所述，約六千七百英里。此外須加以聯絡成都、重慶之兩綫，又須另設一綫，



起自乙綫遵義之東，向南行，至甕安，與丙綫接。又一綫自丙綫之平越起，至丁綫之都勻。又一綫由丁綫貴州界上一點，經南丹，那地，以至戊綫之東蘭，再經泗城，以至己綫之百色，此聯絡各綫，全長約六百英里。故總計應有七千三百英里。

此系統將於下文列舉三線經濟上大有關係：

- 一、法國經營之老街雲南府已成綫，及雲南府重慶計劃綫。此綫與己綫交於阿迷州，與戊綫交於威甯，與丁綫交於敘府，與丙綫交於瀘州，而與甲乙兩綫，會於重慶。
- 二、英國經營之沙市與興義計劃綫。此綫與丁綫交於貴陽，而與戊綫之枝綫交於永定西方之一點。
- 三、美國經營之株州欽州計劃綫。此綫與甲綫交於永州，乙綫交於全州，丙綫交於桂林，丁綫交於柳州，戊綫交於遷江，己綫交於南甯，而與庚綫會於欽州。

所以此法，英，美三線，與本系統各綫，一律完成之後，中國西南各省之鐵路交通，可無缺乏矣。此諸綫皆經過廣大且長之礦產地，其地有世界上有用且高價之各種金屬，世界中無有如此地含有豐富之稀有金屬者如鎢，如錫，如銀，如金，如白金等等，同時又有雖甚普通而尤有用之金屬如銅，如鐵，如鉛。抑且每一區之中均有豐裕之煤，南方俗語有云：「無煤不立城」。蓋謂豫計城被圍時。能於地中取炭，不事薪採，此可見其隨在有煤產出也。四川省又有石油礦及自然煤氣（火井）極為豐裕。是故吾人得知，以西南鐵路系統，開發西南山地之礦產利源，正與以西北鐵路系統，開發蒙古，新疆大平原之農產利源，同其重要。此兩鐵路系統，於中國人民，為最必要，而於外國投資者，又為最有利之事業也。論兩系統之長短，大略相同，約七千英里。此西南系統，每英里所費，平均在彼系統兩倍以上，但以其開發礦產利源之利益言，又視開發農產利源之利益，更多數倍也。

#### 四、中央鐵路系統

此系統將為中國鐵路系統中最重要者，其效能所及之地區，偏包長江以北之中國本部，及蒙古，新疆之一部。論此廣大地域之經濟的性質，則其東南一部，人口甚密，西北則疏，東南大有農業之富，而西北則有潛在地中之礦產富源。所以此系統中每一綫，皆能保其能有利如京奉路也。

以此北方，東方兩大港為此系統諸路之終點，故吾擬除本區現有及已計劃各綫之外，建築下列各綫，合而成為中央鐵路系統。

- 天 東方大港塔城綫，
- 地 東方大港庫倫綫，
- 玄 東方大港烏里雅蘇台綫，
- 黃 南京洛陽綫，
- 宇 南京漢口綫，
- 宙 西安大同綫，
- 洪 西安甯夏綫，
- 荒 西安漢口綫，
- 日 西安重慶綫，
- 月 蘭州重慶綫，
- 盈 安西州于闐綫，
- 昃 婁羌庫爾勒綫，

辰 北方大港哈密線，  
 宿 北方大港西安線，  
 列 北方大港漢口線，  
 張 黃河港漢口線，  
 寒 芝罘漢口線，  
 來 海州濟南線，  
 暑 海州漢口線，  
 往 海州南京線，  
 秋 新洋港南京線，  
 收 呂四港南京線，  
 冬 海岸線，  
 藏 霍山嘉興線。

### 天、東方大港塔城綫

此線起自東方大港之海邊，向西北直走，至與俄國交界之塔城爲止，全長約三千英里。如使以上海爲東方大港，則滬甯鐵路即成爲此路之首一段。但若擇用乍浦，則此綫之沿太湖之西南岸，經湖州，長興，溧陽，以至南京。於是在南京之南，渡長江，至全椒及定遠，此時線轉而西，經壽州，及潁上，於新蔡入河南界，在確山，橫截京漢線後，過泌陽、唐縣、鄧州轉而西北，至淅川及荆紫關，入峽西界，溯丹江谷地而上，通過龍駒寨及商州，度藍關至藍田及西安。西安者，陝西之省城，中國之古都也。

由西安循渭河而西行，過盩厔、寶鷄，於三岔入甘肅界，進向秦州（今天水）、鞏昌（今隴西）、狄道（今臨洮），及於甘肅省城之蘭州。自蘭州從昔日通路，以至涼州（今酒泉）、甘州（今張掖）、肅州（今武威）、玉門及安西州。由此西北行，橫沙漠以至哈密，自哈密轉而西，達吐魯番。在吐魯番與西北鐵路系統之線會，即用其線路軌，以至迪化及綏來，自綏來與該線分離，直向邊界上之塔城，途中切斷齊爾山而過。此線自中國之一端，至於他一端，全長三千英里，僅經過四山脉，而此四山脉皆非不可逾越者，由其自未有歷史以前，已成爲亞洲貿易通路一事，可以知之矣。

### 地、東方大港庫倫綫

此線自東方大港起，即用天蘭線路軌迄於定遠，定遠即在南京渡江後第二城也。自定遠起，始自建其路軌，進向西北，達於淮河上之懷遠，於是歷蒙城，渦陽及亳州，更轉迤北，過安徽界，入河南，經歸德，又出河南界，入山東界，於是經曹縣、定陶、曹州（今荷澤），渡黃河，入直隸界，通過開州（今濮陽），再入河南，至於彰德（今安陽）。自彰德循清漳河谷地西北走，出河南界，入山西界。於是本線通過山西省大煤鐵礦田之東南隅矣。既入山西，仍遵此谷地，至遼州及儀城，越分水界，入洞渦水谷地，至榆次及太原。自太原西北進，入山西省之別一煤鐵礦區，至於奇嵐，又轉而西，至保德，於此渡黃河，至府谷，陝西省之東北隅也。此線自府谷北行，截開萬里長城，入綏遠區，再渡黃河，至薩拉齊。由薩拉齊起，西北行，截過此大平原，至西北幹路之甲接合點。在此處與多倫諾爾庫倫間之公線合，以至庫倫。此線自中國中部人口最密之地，通至中部蒙古土沃人稀之廣大地域。其自定遠至甲接合點之間，約長一千三百英里。

### 玄、東方大港烏里雅蘇台綫

自東方大港，因用天線路軌，至於定遠，再用地線路軌，至於亳州，由亳州起，分枝自築路軌，向



西行越安徽省界，至河南之鹿邑，自此處轉向西北，逾太康，通許，以及中牟。在中牟與海蘭線相會，並行至鄭州，滎陽，汜水，在汜水，渡過黃河，至溫縣。又在懷慶（今沁陽），出河南界，入山西界。於是乃過陽城、沁水、浮山，以至平陽（今臨汾）。在平陽，渡汾水，至蒲縣、大甯，轉而西，至省界，再渡黃河，入陝西境。於是進至延長，遵延水流域，以至於延安、小關、靖邊，然後循長城之南邊，以入甘肅。又渡黃河，至甯夏。自甯夏而西北，過賀蘭山脉至沙漠緣端之定遠營，於此取一直線向西北走，直至西北鐵路系統之乙接合點，與此系統合一線以至烏里雅蘇台。此線所經之沙漠及草地之部分，均可以灌溉工事改善之。其自亳州至乙接合點之距離，為一千八百英里。

### 黃、南京洛陽綫

此線走於中國兩古都之間，通過人煙極稠，地質極肥之鄉落，又於洛陽一端，觸及極豐富之鑛田。此線自南京起，走於天地兩線公共路軌之上，自懷遠起，始分枝西行，至太和。既過太和，乃逾安徽省界，入河南界，又沿大沙河之左岸，至周家口，此一大商業市鎮也。自周家口進至於臨潁，與京漢線交，更進至襄城、禹州，則河南省大煤鑛田所在地也。自禹州而往，過嵩山分水界，以逮洛陽，與自東徂西之海蘭線相會。此線自懷遠至洛陽，凡三百英里。

### 宇、南京漢口綫

此線應循揚子江左岸而行，以一枝線與九江聯絡。自南京對岸起西南行，至和州，無為州及安慶。安慶者，安徽省城也。自安慶起，乃循同一方向至宿松、黃梅，自黃梅，分開一枝線，至小池口，渡揚子江，以達九江。本線則自黃梅轉而西至廣濟，又轉而西北，至蘄水，卒西向，以至漢口。距離約三百

五十英里，而所走之路，平坦較多。

### 宙、西安大同綫

此線自西安起，北行至於三原、耀州、同官（今銅川）、宜君、中部（今黃陵）、甘泉，以至延安，與東方大港烏里雅蘇台線相會。自延安起轉而東北，至於綏德，米脂及黃河右岸之葭州，即循此岸而行，至蔚汾河與黃河匯流處（在對岸）。渡黃河至蔚汾河谷地，循之以至興縣、奇嵐，在奇嵐與東方大港庫倫線相交。過奇嵐，至五寨及羊房。在羊房截長城而過，至朔州，乃至大同，與京綏線相會。此線約長六百英里。經過陝西有名之煤油鑛，又過山西西北煤田之北境，其在終點大同，與京綏線合，借大同至張家口一段之助，可與將來西北系統中，聯絡張家口與多倫諾爾之一線相屬。

### 洪、西安寧夏綫

此線應自西安起，向西北行，至涇陽，淳化，三水（今改稱栒邑）。過三水後，出陝西界，入甘肅界，於正甯，轉而西，至甯州，始入環河谷地，循其左岸，上至慶陽府及環縣，乃離河岸，經清平，平遠後，與環河相會，仍循該谷地，上至分水界。過分水界後，至靈州，渡黃河，至甯夏。此線長約四百英里，經過礦產及石油最富之地區。

### 荒、西安漢口綫

此綫為聯絡黃河流域最富饒一部與中部長江流域最富饒部之一重要綫路。此綫自西安起，用天線路軌，過秦嶺，進至丹江谷地，至至浙川，始分綫南行，過省界，至湖北，循漢水左岸，經老河口以至

襄河對岸之樊城。由樊城，仍循此岸以至安陸（今鍾祥），由此以一直線東南至漢川及漢口，全線約長三百英里。

### 日、西安重慶綫

此線自西安起，直向南行，度秦嶺，入漢水谷地，經甯陝、石泉、紫陽，進入任河谷地，逾陝西之南界，於大竹河入四川界，於是逾大巴山之分水界，以太平河谷地，循此谷地而下，至綏定（今達縣）及渠縣，乃轉入此谷地之左邊，至於鄰水，又循商路，以至江北及重慶。此線全長約四百五十英里，經由極多產物之地區，及富於材木之地。

### 月、蘭州重慶綫

此線從蘭州起西南行，用天線之路線，直至狄道（今臨洮）為止。由此分枝進入洮河谷地，過岷山分水界，入黑水（白龍江）谷地沿之而下，至於階州（今武都）及碧口。自碧口而降，出甘肅界，入四川，進達昭化，黑水河即在昭化與嘉陵江合，自昭化起，即順嘉陵江，降至保甯（今閬中）、順慶（今南充）、合川，以及重慶。此線約長六百英里，經過產物極多礦山極富之地區。

### 盈、安西州于闐綫

此線貫通於戈壁沙漠與阿勒騰塔格嶺中間一帶肥沃之地。雖此一帶地方本為無數山間小河所灌溉，潤澤無缺，而人口尚極蕭條，則交通方法缺乏之所致也。此線完成之後，此一帶地方，必為中國殖民最有價值之處。此線起自安西州，西行至敦煌，循羅布泊沼地之南緣端，以至婞羌，自婞羌仍用同一方向

，經車城（今日木），以至于闐，與西北系統線之終點相接。藉此系統之助，得一東方大港與中國極西端之喀什噶爾（疏勒）直接相通之線。自安西州以至于闐，長約八百英里。

### 辰、婞羌庫爾勒綫

此線沿塔里木河之下游，截過沙漠，其線路兩旁之地，給水豐足，鐵路一旦完成，即為殖民上最有價值之地。本線長約有二百五十英里，與走於沙漠北緣端之線相聯屬，沙漠兩邊肥饒土地之間，此為捷徑。

### 辰、北方大港哈密綫

此線自北方大港西北行，經寶坻、香河，以至北京。由北京起，即用京張路軌，以至張家口，由此以進入蒙古高原，於是循用商隊通路，向西北行，以至陳台（慶代）、布魯圖、哲斯、託里布拉克。自託里布拉克向西，取一直線，橫渡內外蒙古之平原及沙漠，以至哈密，以與東方大港塔城線相聯絡，而該線則直通於西方新疆首府之迪化，故此線即為迪化城與北京及北方大港之直通線，此線長約一千五百英里，其中有一部分，走於可耕地之上，然則其完成之日，必為殖民上最有價值之鐵路矣。

### 宿、北方大港西安綫

此線自北方大港西行，至於天津，由該處西行，經過靜海、大城，以至河間，由河間更偏西行，至於深澤、無極，又與京漢線交於正定，即於此處與正太線相接，自正定起，即用正太線路，但該線之窄軌，應重新建築，改為標準闊軌，此所以便於太原以往之通車也。自太原起，此線向西南行，經交城、文水、汾州、隰州，以至大甯。由大甯轉而西行，渡黃河，又西南行，至宜川、洛川、中部（今黃陵）



。在中部，與西安大同線相會，即用其路線，以達西安。此線長約七百英里，其所經者，則農產物極多之地區，又煤鐵石油豐富廣大之礦田也。

### 列、北方大港漢口綫

此線自北方大港起，循海岸而行，至北塘、大沽、岐口，又至鹽山，出直隸界，入山東界於樂陵。自樂陵而往，經德平，臨邑，至禹城，與津浦線相交，進至東昌（今聊城）、范縣，於是渡黃河，至曹州（今荷澤），既過曹州，出山東界，入河南界，與海蘭線相交，至睢州，由此進至太康，與玄線相交，經陳州（今淮陽）及周家口，與黃線相交，又至項城、新蔡、光州（今潢川）及光山。既過光山，踰分界嶺，入湖北境，經黃安，至漢口，此線長約七百英里，自北方大港以至中國中部之商業中心。

### 張、黃河港漢口綫

此線自黃河港起，西南行，至於博興、新城、長山，乃與膠濟綫相交，至博山，上至分水界，入於汝河谷地，至泰安，與津浦線相交，又至甯陽及濟甯。自濟甯前進，以一直線向西南至安徽之亳州、河南之新蔡，自新蔡起，與北方大港漢口線合，以至漢口。自黃河港至新蔡，約四百英里。

### 寒、芝罘漢口綫

此線起於山東半島北邊之芝罘，即橫斷此半島，經過萊陽、金家口，以至於其南邊之即墨，由即墨起，向西南，過膠州灣頂之窪泥地，作一直線，至於諸城，既過諸城，越分水界以入沭河谷地，至莒州及沂州（今臨沂），進至徐州，與津浦、海蘭線相會。自徐州起，即用津浦路軌，直至安徽之宿州，乃

路分至蒙城、潁州（今阜陽），過省界，入河南光州，即於此處與北方大港漢口線相會，由之以至漢口。此線自芝罘至光州，長約五百五十英里。

### 來、海州濟南綫

此線發海州，循臨洪河，至歡墩埠，轉西向，至臨沂，由臨沂始轉北向，次西北向，經蒙陰、新泰、至泰安，在泰安與津浦線會合，取同一軌道，而至濟南。此線自海州至泰安，長約一百一十英里，經過山東南部之煤鐵礦場。

### 暑、海州漢口綫

此線自海州出發，西南行，至沭陽與宿遷，或與現在海蘭線之豫定線路相同。自宿遷而往，經泗州、懷遠，與東方大港庫倫線及烏里雅蘇台線相交，既過懷遠，乃向壽州及正陽關，即循同一方向，橫過河南省之東南角，及湖北省之分界嶺，過麻城，至漢口，長約四百英里。

### 往、海州南京綫

此線從海州向南至安東，稍南至淮安，既過淮安，渡寶應湖（此湖應按第二計劃第四部整治淮河施以填築），經天長、六合，以至南京，全長一百八十英里。

### 秋、新洋港漢口綫

此線自新洋港而起，至於鹽城，過大縱湖（此亦應填築），至淮安。自淮安轉向西南，渡過洪澤湖之東南角（此湖仍應填築），至安徽之盱眙，既過盱眙，在明光附近，與津浦線相交，又至定遠，與地

玄兩線相會，過定遠後，進至六安、霍山，踰湖北之分界嶺，過羅田，以至漢口。全長約四百二十英里

### 收、呂四港南京線

此線由呂四港而起。呂四港者，將來於揚子江口北端盡處應建之漁業港也。自呂四港起西行，至於通州（南通），轉西北行，至如皋，又西行至泰州、揚州、六合、南京。全長約二百英里。

### 冬、海岸線

此線自北方大港起，循北方大港漢口線，至於岐口，始自開線路，密接海岸以行，過直隸界，至山東之黃河港，進至於萊州（今掖縣），自萊州離海岸，畫一直線，至招遠及芝罘，以避煙濰鐵路之計劃線。由芝罘轉而東南，經過寧海（今牟平），及文登，至文登引一枝線至榮城，又一線至石島，其本線轉向西南，至海陽及金家口，與芝罘漢口線合，循之直至於膠州灣之西端，折而南至靈山衛，自靈山衛轉而西南，循海岸至日照，過山東界，入江蘇省，經贛榆，至海州，於是向西南進至鹽城、東台、通州、海門，以達於崇明島，此島以揚子江之治水堤之故，將與大陸聯為一氣矣。其自崇明赴上海，可用渡船載列車而過。此自岐口迄崇明之線，約長一千英里。

### 藏、霍山蕪湖蘇州嘉興線

此線自霍山起，至舒城及無為，乃過揚子江，至蕪湖，又過高淳、溧陽、宜興，過太湖之北端（將來填築），至蘇州，與滬寧線會。過蘇州後，轉而南，至滬杭線上之嘉興，此線走過皖、蘇兩省富庶之

區，長三百英里，將成爲上海漢口間之直接路線之大部分。

中央鐵路系統，各線全長統共約一萬六千六百英里。

## 五、東南鐵路系統

本系統縱橫布列於一不規則三角形之上，此三角形以東方大港與廣州間之海岸線爲底，以揚子江重慶至上海一段爲一邊，更以經由湖南之廣州重慶甲線爲第二邊，而以重慶爲之頂點，此三角形全包有浙江、福建、江西三省，並及江蘇、安徽、湖北、湖南、廣東之各一部，此地富有農礦物產，而煤鐵尤多，隨在有之，且全區人口甚密，故其建鐵路，必獲大利。

以東方大港，南方大港及其間之二三等港，爲此鐵路之終點，可建築左列之各線：

天 東方大港重慶線，  
地 東方大港廣州線，  
玄 福州鎮江線，  
黃 福州武昌線，  
宇 福州桂林線，  
宙 溫州辰州線，  
洪 廈門建昌線，  
荒 廈門廣州線，  
日 汕頭常德線，  
月 南京韶州線，



盈 南京嘉應線，  
 辰 東方南方兩大港間海岸線，  
 辰 建昌沅州線。

天、東方大港重慶線

此線越揚子江以南，始以一直線，聯絡中國西方商業中心之重慶，與東方大港。此線起於東方大港，至杭州，經臨安、昌化，以至安徽省之徽州（歙縣）。由徽州進至休寧、祁門，於是越省界，入江西境，過湖口，至九江。自九江起，循揚子江右岸，越湖北界，至興國州（今陽新），又進至通山、崇陽，在崇陽踰界至湖南岳州（今岳陽）。自岳州起，取一直線，貫洞庭湖（此湖將來應行填塞），至於常德。由常德，沂淩水谷地而上過慈利，再踰省界，入湖北之鶴峯，於是及於施南（今恩施）與利川。在施南應開一枝線，向東北走，至宜昌。在利川應另開一枝線，西北行至萬縣。此宜昌、萬縣兩地，均在長江左岸。自利川而後，入四川界，過石碛至涪州（涪陵），遂過烏江，循揚子江右岸而上，至與廣州重慶乙線會而後已。此後以同一之橋渡江，至對岸之重慶。連枝線長約一千二百英里。

地、東方大港廣州線

此線由一頭等海港，以一直線，至他頭等海港。自東方大港起，至杭州，折而西南行，遵錢塘江左岸，過富陽、桐廬，至嚴州（建德）及衢州，更經過浙贛省界，至廣信（上饒）。由廣信起，經上清、金谿，至建昌（今南城），然後進至南豐、廣昌、寧都。由寧都而往，至雩都、信豐、龍南，過贛粵界嶺，至長寧（新豐），於是經從化，以至廣州。長約九百英里。

玄、福州鎮江線

此線起自福州，經羅源、寧德，以至福安，於是進而踰閩浙邊界，以至泰順、景寧、雲和、處州（麗水），於是進經武義、義烏、諸暨，以達杭州。杭州以後經德清及湖州（吳興），踰浙江省界，以入江蘇，循宜興、金壇、丹陽之路而進，以至鎮江。此線長五百五十英里。

黃、福州武昌線

此線自福州起，沿閩江左岸，過水口及延平，至於邵武。邵武以後，過福建界，入於江西，經建昌及撫州（今臨川），以至省城南昌。由南昌而入湖北之興國，過之，以至湖北省城武昌。全長約五百五十英里。

宇、福州桂林線

此線自福州起，渡過閩江，進而取永福（永泰）、大田、寧洋、連城一路，以至汀州（長汀），於是過閩贛省界，入於瑞金。由瑞金，進至雩都、贛州，又進至上猶及崇義。崇義以後，過贛湘邊界，至桂陽縣（汝城）及郴州與粵漢線交於郴州，遂至桂陽州，又進至於新田、寧遠、道州，與廣州重慶甲乙兩線相遇。道州以後，轉而南，循道江谷地而上，至廣西邊界，過界直至桂林。此線長約七百五十英里。

宙、溫州辰州線

此線由溫州新港起，循甌江左岸而上，至於青田。由青田，進向處州及宣平，轉而西出浙江省界，

入江西之玉山。自玉山，經過德興、樂平，乃沿鄱陽湖之南岸，經餘干，至於南昌。由南昌，經過瑞州（高安）、上高、萬載，踰江西省界，入湖南之瀏陽，遂至長沙，由長沙，經寧鄉、安化，以至辰州（今沅陵），與廣州重慶甲線及沙市興義線會合。長約八百五十英里。

### 洪、廈門建昌線

此線自廈門新港起，至長泰，沂九龍江而上，至漳平、寧洋、清流及建寧縣。自建寧以後，過省界，至江西之建昌，與東方大港廣州線、福州武昌線、建昌沅州線相會。此線長約二百五十英里。

### 荒、廈門廣州線

此線自廈門新港起，進至漳州、南靖、下洋，於此出福州界，至廣東之大浦。由大浦過松口、嘉應（今梅縣）、興寧、五華。於五華，過韓江及東江之分水界，至龍川，乃遵東江而下，至河源，又過一分水界，至於龍門、增城，以至廣州。長約四百英里。

### 日、汕頭常德線

此線自汕頭起，進至潮州（潮安）、嘉應，出廣東界，至江西之長寧（尋鄔）。自長寧，越分水界，入貢江谷地，循之以下，至於會昌、贛州。由贛州以至龍泉（遂川）、永寧（寧岡）、蓮花，在蓮花，踰江西界，入湖南，於是進至株州及長沙。由長沙經過寧鄉、益陽，終於常德，與東方大港重慶線及沙市興義線相會。此線長約六百五十英里。

### 月、南京韶州線

此線自南京起，循揚子江右岸而上，至於太平、蕪湖、銅陵、池州（今貴池）、東流。東流以後，

出安徽界，入江西之彭澤，遂至湖口。在湖口與東方大港重慶線會，即用該線之橋，以至於鄱陽湖。於是沿鄱陽湖之西岸，經過南康（星子）、吳城，以至南昌，與溫州辰州線及福州武昌線，會於南昌。由南昌溯贛江谷地而上，由臨江（清江），至吉安，與建昌沅州之計劃線交於吉安。由吉安至於贛州，復與福州桂林線交焉。於是進向南康縣，及南安（今大庾）。南安以後，過大庾嶺分界處，入廣東之南雄，於是經始興，至韶州（曲江），與粵漢線會。此線長約八百英里。

### 盈、南京嘉應線

此線自南京起，進至溧水、高淳，於是出江蘇界，入安徽之宣城。自宣城，進至寧國及徽州（歙縣）。徽州以後，出安徽界，入浙江界，經開化、常山及江山，出浙江界，入福建之浦城。自浦城，由建寧（建甌），以至延平，與福州武昌線交，更過沙縣、永安，以至寧洋，與福州桂林線及廈門建昌線會。自寧洋復進至龍巖、永定，至松口，與廈門廣州線合，迄嘉應而止。所經之路約七百五十英里。

### 辰、東方南方兩大港間海岸線

此線自南方大港廣州起，與廣九鐵路採同一方向，行至石龍，乃自擇路線，取東江沿岸一路，以至惠州（惠陽），由惠州，經三多祝、海豐、陸豐，轉東北行，至揭陽及潮州。潮州以後，經饒平，出廣東界，入福建之詔安。自詔安經雲霄、漳浦、漳州，以及廈門。由廈門，歷泉州（晉江）、興化，而至福州省城。自福州以後，用與福州鎮江線同一之方向抵福安，乃轉而東，至福寧（今霞浦），又轉而北，至福鼎。過福鼎後，出福建界，入浙江界，經平陽，至溫州。於溫州，渡甌江，進至樂清、黃巖、台



州（臨海），又進歷寧海，至於寧波，以爲終點。即用杭甬鐵路，經杭州，以與東方大港相接。此線自廣州至寧波，長約一千一百英里。

#### 辰、建昌沅州線

此線自建昌起，行經宜黃、樂安、永豐、吉水，以至吉安，即於該地與南京韶州線相交。由吉安進而及永新，蓮花，與汕頭常德線會。於是出江西界，入湖南之茶陵、乃經安仁，至衡州（衡陽），遇粵漢線。於是由衡州更進至寶慶（邵陽），則與廣州重慶甲線交焉。由是西行，至於終點沅州（芷江），與沙市興義線相遇。此線長約五百五十英里。

東南鐵路系統各線全長統共約九千英里。

#### 六、東北鐵路系統

此系統包括滿州之全部，與蒙古及直隸省之各一部份，占有面積約五十萬英方里，人口約二千五百萬。其地域三面爲山所圍繞，獨於南部則開放，直達至遼東海灣。在此三山脉之中，低落成爲一廣浩肥美之平原，並爲三河流所貫注，嫩江位於北，松花江位於東北，遼河位於南。此之境界，中國前時視之，等於荒漠，但自中東鐵路成立後，始知其爲中國最肥沃之地。此地能以其所產大豆，供給日本全國與中國一部份食料之用。此種大豆，爲奇美物品，在植物中含有最富蛋白質之物，早爲中國人所發明，經用以代肉品，不下數千年。由此種大豆，可以提出一種豆漿，其質等於牛奶，復由此種豆奶製成各種食品，此種食品爲近代化學家所證明，其涵肉質比肉類尤爲豐富，而中國人與日本人用以當肉與奶用者，已不知其始自何時矣。近來歐美各國政府之糧食管理官，對於此項用以代肉之物品，甚爲注意。所以

此種大豆輸出於歐美者，亦日見增加。由此觀之，滿州平原，確可稱爲世界供給大豆之產地。除此大豆以外，此平原並產各種穀類極多，就麥一類言之，已足供西伯利亞東部需用。至於滿州之山嶺，森林礦產，素稱最富，金礦之發見於各地者，亦稱最旺。

敷設鐵路於此境域，經已證明其爲最有利益之事業。現已成立之鐵路，貫通於此富饒區域者，已有三幹線，如京奉線，乃在中國之最旺鐵路，日本之南滿鐵路，亦爲獲利最厚路線，中東鐵路，又爲西伯利亞系統之最旺部分。除此以外，尚有數線，爲日本人所計劃經營。如欲依次發展此富庶區域，即應敷設一網式鐵路，乃足敷用也。

在未論及此網式鐵路之各支線以前，吾意以爲當先設立一鐵路中區，猶蜘蛛巢之放蜘蛛網也。吾且名此鐵路中區曰東鎮。此東鎮當設立於嫩江與松花江合流處之西南，約距哈爾濱之西南偏一百英里，將來必成爲一最有利益之位置，此之新鎮，不獨可爲鐵路系統之中心，至當遼河、松花江間之運河成立後，且可成爲水陸交通之要地。

既以此計劃之新市鎮（東鎮）爲中區，吾擬建築如左之各線：

- 天 東鎮葫蘆島線。
- 地 東鎮北方大港線。
- 亥 東鎮多倫線。
- 黃 東鎮克魯倫線。
- 宇 東鎮漠河線。
- 宙 東鎮科爾芬線。
- 洪 東鎮饒河線。

荒 東鎮延吉線。  
 日 東鎮長白線。  
 月 葫蘆島熱河北京線。  
 盈 葫蘆島克魯倫線。  
 辰 葫蘆島呼倫線。  
 辰 葫蘆島安東線。  
 宿 漠河綏遠線。  
 列 呼瑪室韋線。  
 張 烏蘇里圖門鴨綠沿海線。  
 寒 臨江多倫線。  
 來 箭克多博依蘭線。  
 暑 依蘭吉林線。  
 往 吉林多倫線。

### 天、東鎮葫蘆島線

此是由計劃中之滿州鐵路中區分出之第一線，比較其他直達遼東、直隸半島之不冰口岸之二線爲短，路線與南滿鐵路平行，在兩線之北部末尾相距約八十英里。依據與俄前政府所訂原約，不能在南滿鐵路百里以內建築並行路線，但當施行國際發展計劃，爲共同利益起見，此等約束，必須廢除。此線起自東鎮，向南延進，經過滿州大平原，由長嶺、雙山、遼源、康平，而至新民，成爲一直線，約有二百七

十英里之長，過新民後，即與京奉鐵路合軌，約行一百三十英里之長，即至葫蘆島。

### 地、東鎮北方大港線

此是由鐵路中區直達不冰之深水港之第二線。起自東鎮，向西南方延進，經過廣安於東鎮與西遼河間之中道。在未到西遼河以前，先須經過無數小村落，當經過遼河之後，即入熱河區域之多山境界，經過一谷地至阜新縣城，再經過分水界，進入大凌河谷地，當經過大凌河谷地之後，此線即由此河之支流，再經一分水界而入於灤河谷地。然後通過萬里長城，取道永平（今盧龍）與樂亭，而至北方大港。此線共長約五百五十英里，前半所經過者是平地，後半截所經過者是山區。

### 玄、東鎮多倫線

此是由鐵路中區分出之第三線。向西方直走經過平原，至洮南，由此橫過日本之計劃環琿熱河線，並與長春洮南及鄭家屯洮南兩計劃路線之終點相合。經過洮南後，此線即沿大興安嶺山脈東南方之山脚轉向南走，在此一帶山脈，發見有最豐盛之森林與富饒之礦產。然後經過上遼河谷地，此谷地即由在北之大興安嶺與在南之熱河山所成。再通過林西與經棚等市鎮，至多倫，於是由此處與西北鐵路系統之幹線相合。此線長約有四百八十英里，大半皆在平地。

### 黃、東鎮克魯倫線

此由東鎮鐵路中區分出之第四線。向西北方走，幾與中東路之哈爾濱滿州里線平行，兩線相隔之距離，由一百英里至一百三十英里不等。此線由嫩江與松花江合流處之東鎮北部起，復向西渡嫩江，至大賚，轉西北向，橫過平原，進入奎勒河之北支流谷地，當進入此谷地後，即沿此河流直上至河源處，然



後橫過大興安嶺分水界，進入蒙古平原。於是從哈爾哈河（即哈勒欣河）之右岸至貝爾池北之末端，由彼處轉向西北走，至克魯倫河，即循克魯倫河南岸至克魯倫，此線約共長六百三十英里。

### 宇、東鎮漢河線

此是由鐵路中區發出之第五線。起自嫩江與松花江合流處之北部，向西北行，橫過滿州平原之北端，至齊齊哈爾。在齊齊哈爾與計劃之錦環線相會，同向西北方，沿嫩江左岸走，至嫩江，而後彼此分路，於是再向西北走，進入嫩江上流谷地，至發源處，再橫過大興安嶺山脈之北部末尾處，至漢河，在漢河與多倫漢河線之末站相會。此線約長六百英里，全線首之四分之一行經平原，其次之四分之一沿嫩江下流走，第三之四分之一行經上流各地，第四之四分之一截經山嶺，是為金礦產地，但天然險阻，亦意中事也。

### 宙、東鎮科爾芬線

此是由鐵路中區分出之第六線。起自嫩江與松花江合流處之北邊，向平原前行，經肇東、青岡等城鎮。到青岡後，渡通肯河，至海倫，然後上通肯河谷地，橫過小興安嶺分水界，由此即向下進入科爾芬河谷地，經車陸前行至科爾芬，即黑龍江之右岸也。此線共長約三百五十英里，三分二為平地，三分一為山地。此為由東鎮至黑龍江之最短線，黑龍江之對岸，即俄境也。

### 洪、東鎮饒河線

此是由鐵路中區分出之第七線。起自嫩江、松花江合流處之北邊，經肇州，繞松花江左岸，行經平

原，而後再橫過中東鐵路，渡呼蘭河而至呼蘭。過呼蘭後，向巴彥、木蘭、通河等地方前進，再渡松花江至三姓，即今名依蘭地方也。於是向前進入倭肯河谷地，過分水界，經七星碣子與大鍋蓋等地方，進入饒河谷地。於是沿此河邊經過無數村落市鎮，始至饒河縣，以饒河與烏蘇里江合流處為終點，此線之距離約有五百英里，所經之處皆為肥美土地。

### 荒、東鎮延吉線

此是由鐵路中區分出之第八線。起自嫩江、松花江合流處之東邊，循松花江右岸，向東南方前行至扶餘（又名伯都訥），並經過此江邊之鎮甚多，至橫過哈爾濱大連鐵路後，即轉向東行至榆樹與五常等地方，到五常後，此線轉偏南行，向豐德棧前進，而後依同一方向至額穆。於是由額穆渡牡丹江，然後向涼水泉與石頭河前行，至此即與日本會寧吉林線合軌，直達於延吉。此線約共長三百三十英里，經過各農產與礦產極豐富之地方。

### 日、東鎮長白線

此是由鐵路中區分出之第九線。起自嫩江、松花江相會處之南部，向東南方走，橫過平原，至農安，渡伊通河，相繼向同一方進行，經過此河之各支流，至九台站，復由此與長春吉林線合軌，直行至吉林，迨至吉林後，則由其本路循松花江右岸，向東南至拉法河合流處，即沿松花江河岸，轉南行至樺甸，即再由此溯流而上，至頭道溝直達撫松，即轉東南行，進入松香河谷地，再溯流前行經長白山分水界，繞天池湖邊南部，然後轉向循慶江至長白，即近高麗邊界地方也。此線之距離約共三百三十英里，最後之一部份，當經過長白分水界時，須歷許多困難崎嶇之地。

## 月、葫蘆島熱河北京線

由此吾將從而另爲計劃東北鐵路系統之一新組，此組以遼東半島之不冰口岸葫蘆島爲總站。此第一線起自葫蘆島向西方走進沙河谷地至新台邊門，於是行過海亭、犇牛營子、三十家子之多山境界，至平泉，復依同一方面直達熱河（又名承德）。到熱河後，由舊官路至灤平，然後轉向西南至古北口，通過萬里長城，由彼此處循通路經密雲與順義，至北京。此線之距離約有二百七十英里。

## 盈、葫蘆島克魯倫線

此是由葫蘆島分出之第二線，起自葫蘆島口岸，向北直走，經建平與赤峯，行過熱河之多山地域後，此線循通道而行，過遼河谷地上部，至間場、西圖、大金溝與林西等地方，到林西即進至陸家窩谷地，即由甘珠廟、右府跡，經過大興安嶺極南之分水界，然後再進至巴原布拉克、烏尼克特及歡布庫列，由此即與多倫克魯倫線合軌，直達克魯倫，此線以達至歡布庫列計之，約長四百五十英里，經過豐富之礦產木材農業等地方。

## 辰、葫蘆島呼倫線

此是由葫蘆島分出之第三線。取道錦州，循大凌河右邊直走至義州，由此渡大凌河，至清河邊門與阜新。到阜新後，此綫即向北直行至綏東，由此渡西遼河至開魯，再由大魚湖與小魚湖之間直達合板與突泉。然後橫過大興安嶺，進入阿滿谷地，沿河流直達呼倫，此綫長約六百英里，所經過地方，皆富於礦產與農業並有未開發之森林。

## 辰、葫蘆島安東線

此第四線，自葫蘆島起，向東北方走，循計劃中之遼河、葫蘆島運河邊直上，而後轉東南行至牛莊與海城，由此再轉東南行至柞木城，於是與安東奉天線合軌，直達近高麗境界之安東。此綫約長二百二十英里。此線與葫蘆島熱河北京線連合，則成爲一由安東以外之高麗至北京之至直捷之線矣。

## 宿、漠河綏遠線

此是別一組鐵路系統中之第一線。吾且進而論之，此等爲環形線，以東鎮中區爲軸，成二半圓形，一內一外。此之漠河綏遠線，起自漠河，沿黑龍江邊前進至烏蘇里、額木爾、蘋果、奎庫堪、安羅、倭西們（今鷗浦）等地，過彼處後，此江轉折南流，故此線亦循之至安幹、察哈顏、望好達、呼瑪等處，於是再由呼瑪前行至錫爾根奇、奇拉、滿州屯、黑河、瓊輝、在瓊輝，乃與錦瓊線之終點相會，過瓊輝後，此線即漸轉而東向，直達霍爾木勒津、奇克勒與科爾芬等處。在科爾芬與東鎮科爾芬線相會。然後由彼處再進至烏雲、佛山與蘿北，由蘿北直至同江，此即黑龍江與松花江會流之點也，此線即由此處渡松花江抵同江，再由此向街津口、額圖前行至綏遠（今撫遠），即黑龍江與烏蘇里河之合流處也。此綫長約有九百英里，至所經之地方，皆係金礦產地。

## 列、呼瑪室葦線

此本是漠河綏遠線之支線。起自呼瑪，循庫瑪爾河，經過大砬子與瓦巴拉溝等金礦，然後溯庫瑪爾而上，向西行，又西南偏至此河之北源，遂由彼處過分水界，進入哈拉爾谷地，於是由此谷地上達室葦，此綫約長三百二十英里，經過極豐富之金礦地方。



## 張、烏蘇里圖門鴨綠沿海線

此是外半圓形之第二線。由綏遠起與第一線相續，沿烏蘇里江前行，經過高蘭、富有、民康等處，至饒河，於是此線與東鎮饒河線之末站相會。由饒河起南行，則與在烏蘇里江東邊之俄烏鐵路成平行線，直達虎林而止。到虎林後即離俄羅斯線，轉向西方，循穆陵河至興凱湖之西北角之密山縣。由此再至平安鎮，轉南向，循國界在小綏芬車站橫過哈爾濱海參威線，直至東寧。到東寧後，相繼南向，循國界而行，至五道溝與四道溝間之交點，然後轉向西行至琿春，再西北走至延吉，於是與日本之會寧吉林線相會。由延吉循日本線至和龍，離日本線由圖們江左岸向西南走，經過分水界，進入鴨綠谷地，即在此處與東鎮長白線相會，過長白後，即轉西行，又西北偏，沿鴨綠江右岸至臨江。彼時又復西南偏，仍沿鴨綠江右岸前行至輯安縣。再相繼依同一方向沿鴨綠江右岸直達安東，由此即與安東奉天鐵路相會。過安東後，向鴨綠江口之大東溝前走，循此海岸線至大孤山與莊河等處。然後轉而西向，經本西屯，屯房店，至吳家屯，與南滿鐵路相會。此線之距離約有一千一百英里，自頭至尾，皆依滿州東南之國界而為也。

## 寒、臨江多倫線

此是東鎮鐵路中區外半圓形之第三線。與在中區南部分出之支線相接。此線起自臨江，即鴨綠江之西南轉彎處也。由此處向多山地域前進，經過通化，與京（今新賓）與撫順等地方，至奉天，橫過南滿鐵路，於是此線由奉天與京奉線合軌，直達新民。由此橫過東鎮葫蘆島線，轉向西北走，經過新立屯，至阜新，過阜新後，此線即入遼河谷地上部之山地，直向赤峯前行，經過無數小村落與帳幕地，皆大牧場也。此線由赤峯再行經三座店、公主陵、大帳子等處，通過銀河谷地至發木谷，然後循吐根河多倫諾爾

也。此線約長五百英里。

## 來、節克多博依蘭線

此是內半圓形之第一線。與東鎮鐵路中區之東北方所分出之各線相連。起自黑龍江上游之節克多博，向東前行，又東南偏，經過大興安嶺山脉之谷地數處，即至嫩江（嫩城）。過嫩江後，漸轉南向至克山，由彼處再至海倫，然後渡松花江至三姓，即依蘭也，此線長約七百英里。經過農業與金礦地方。

## 署、依蘭吉林線

此是內半圓形之第二線。起自依蘭，向西南方，沿牡丹江右岸前行，經過頭站、二站、三站、四站，至城子，即由此處橫過哈爾濱海參威線，於是由牡丹江右岸渡至左岸，直往寧古塔（今寧安），過寧古塔後，復向西方前行，經過甕城、藍旗站、塔拉站與鳳凰店，至額穆，於此與日本之會寧吉林線相合，向西前行，至吉林，此線所行之長度，約二百英里，經過牡丹江之肥美谷地。

## 往、吉林多倫線

此是在東鎮鐵路系統中內半圓形之第三線。起自吉林，循舊道路西行至長春，於是在此與中東鐵路北來之線及日本南滿鐵路南來之線之兩末站相會。過長春後，即橫過平原，至雙山，又在此與東鎮葫蘆島及日本之四平街鄭家屯洮南線相會，再由雙山渡遼河，至遼源，復由彼處行經一大平原，經過東鎮北方大港線，直達綏東，與葫蘆島呼胡線相會。過綏東後，循遼河谷地上行，先橫過葫蘆島克魯倫線，然

後過分水界至多倫，是爲終站。此線所經之距離約有五百英里。

由以上所舉，方能完成吾計劃中東北鐵路之蜘蛛網系統。就全系統路線之長言之，其總數約有九千英里。

## 七、擴張西北鐵路系統

西北鐵路系統，包有蒙古、新疆與甘肅一部分之地域，面積約有一百七十萬英方里。此幅土地，大於阿根廷共和國約六十萬英方里，阿根廷爲供給世界肉類之最大出產地，而蒙古牧場尙未開發，以運輸之不利也。以阿根廷既可代美國而以肉類供給世界，如蒙古地方能得鐵路利便，又能以科學之方法改良畜牧，將來必可取阿根廷之地位而代之。此所以在此最大食物之生產地方，建築鐵路爲重要之圖，亦可以救濟世界食物之缺乏也。在國際共同發展中國之第一計劃中，X吾曾提議須敷設七千英里之鐵路於此境域，以爲建築北方大港之目的，此後可以將中國東南部過密之人民，逐漸遷移，但此七千英里之鐵路，不過爲一開拓者，如欲從實際上發展此豐富之境域。鐵路必須增築，故在此擴張西北鐵路系統之計劃中，吾提議建築下列之各線：

- 天 多倫恰克圖線。
- 地 張家口庫倫烏梁海線。
- 玄 綏遠烏里雅蘇台科布多線。
- 黃 靖邊烏梁海線。
- 宇 肅州科布多線。
- 宙 西北邊界線。

- 洪 迪化（又名烏魯木齊）烏蘭固穆線。
- 荒 憂什溫烏梁海線。
- 日 烏里雅蘇台恰克圖線。
- 月 鎮西庫倫線。
- 盈 肅州庫倫線。
- 辰 沙漠聯站克魯倫線。
- 辰 格合克魯倫節克多博線。
- 宿 五原洮南線。
- 列 五原多倫線。
- 張 焉耆伊犁線。
- 寒 伊犁和闐線。
- 來 鎮西喀什噶爾線。

## 天、多倫恰克圖線

此線起自多倫，向西北方前行，循驛路橫過大牧場，至喀特爾呼、闊多、蘇疊圖等處，過蘇疊圖後，此線即橫過界線至外蒙古，依同一路線至霍申屯、魯庫車魯、楊圖等地方，由彼處渡克魯倫河，至額都根霍勒闊進入山地，於是即橫過克魯倫河分水界與赤奎河水界，克魯倫分水界之水則流入黑龍江而至太平洋，赤奎河分水界之水則流入貝加爾湖，再由彼處至北冰洋。過赤奎河分水界，此路即循赤奎河之支派，至恰克圖，其線長約八百英里。



## 地、張家口庫倫烏梁海線

此線起自萬里長城之張家口，向西北前進高原，橫過山脉，進入蒙古大草場，走向明安（今滂江）、博羅里治、烏得與格合，即橫過多倫迪化幹線。過格合後，此線前行經過穆布倫之廣大肥沃牧場，然後依直線再前行，經穆克圖、那賴哈、庫倫。由庫倫此線即進入山地，橫過色楞格谷地，至一地點，在庫蘇古爾泊南端末端之對面，然後再轉北向，橫過山脉，至庫蘇古爾之南岸之哈特呼爾。過哈特呼爾後，此線繞庫蘇古爾泊邊走，約一短距離，即再轉西北向，又西偏循烏魯克穆河岸，至近國界之出口點，復轉西南向直上克穆赤克谷地，至其發源地，通過巴闊窪，直達中俄國境交界處而止。此之距離約有一千七百英里。

## 玄、綏遠烏里雅蘇台科布多線

此線起自綏遠，近於山西省之西北角地方，向西北方前進，經過山地進入蒙古牧場托里布拉克，於是橫過北方大港哈密線與東方大港庫倫線，過托里布拉克後，此線由同一方向依直線前行，通過匠們蘇治，至土謝圖省會。由彼處仍依直線向西北走，至霍勒特，再循商路至郭里得果勒，此線即轉西向，再西北向前行，通過河流谷地數處與小市鎮，即至烏里雅蘇台。於是在烏里雅蘇台橫過北方大港與烏魯木齊線之第二聯站邊界支線。過烏里雅蘇台後，此線即依商路向西方前行，通過呼都克卒爾、巴爾淖爾與匠哈布魯等處，至科布多，彼時此線轉西北向，至歡憂、喀圖與列蓋等處，即復西走至別留，以國界為終點，此線約長一千五百英里。

## 黃、靖邊烏梁海線

此線起自靖邊，即在陝西北界與萬里長城相接地方也，此線向鄂爾多斯鄉落前行，經波羅波勒格孫、鄂托、臣濁等處，然後過黃河至三道河，由三道河再前行，過哈那那林、烏拉嶺，即進入在西北方之蒙古大草場，直至古爾班、昔哈特，在此即經過北京哈密線，然後至烏尼格圖、恩京，由恩京即經過北方大港烏魯木齊線。過恩京後，此線進入谷地與分水界地，向北前行至西庫倫，於是再轉西北行，經過色楞河流域之各支流與谷地，即抵沙布克台與粗里廟處。至粗里廟後，再向同一方向前行，渡色楞格河，沿其支流帖里吉爾穆連河，至發源處，經過流入帖里淖爾湖之分水界。然後沿此湖之出口，至烏魯克穆河，即與張家口庫倫烏梁海線相合，此即終點也。此線之長約有一千二百英里。

## 宇、肅州科布多線

此線起自肅州（酒泉），向西北方走，在尖牛貫通萬里長城，向煤礦地方前行，即離肅州二百五十里地方也。由彼處即往哈畢爾罕布魯克與伊哈託里，離伊哈託里不遠，此線即經過北京哈密線，然後前行至伯勒台，過此處後，經過一小塊沙漠即至底門、赤魯，當進此多山與下濕之鄉落，再前行至憂什溫，即橫過北方大港烏魯木齊幹線。過憂什溫向倭倫呼都克、塔巴騰與塔普圖，即由塔普圖，與古城科布多通道相合，於是循此路經伯多滾台、蘇台，前行至科布多，即此線之末站，約共長七百英里。

## 宙、西北邊界線

此線起自伊犁，循烏魯木齊伊犁線，至三台，即賽里木湖之東邊也，此線由此處向東北前行，沿艾比湖西方至土斯賽，過土斯賽後，向託里前行，橫過中央幹線，即北方大港塔城線也，由彼處，此線即

往納木果台與斯託羅蓋台，經過最大之森林與最富之煤礦地方，再由斯託、羅蓋台依通道前行，至承化寺，是阿爾泰省之省會，於是由彼處橫過山脉，經烏爾霍蓋圖山口入至科布多谷地，循科布多河河源至別留，由此與綏遠科布多線直達烏列蓋，由烏列蓋依其本路取道烏松闊勒與烏蘭固穆行至塔布圖，於是與他線相合，同行至在唐努烏梁海境內之烏魯克穆河，然後轉東向沿河流而上，至別開穆與烏魯河之合流處，即再前行，沿前流依東北方溯源直上至境界，是為終點，此線所經之距離約九百英里。

### 洪、迪化（又名烏魯木齊）烏蘭固穆線

此線起自迪化，依多倫迪化幹線至阜康。然後循其本路向北前進，經自關川至霍爾楚台，由此轉東北走經過山地，至開車，然後至土爾扈特，於是橫過北方大港烏魯木齊線之支線第三交點。過土爾扈特後，轉北行經巴曼齊格力谷地，至斯和碩特。然後過帖列克特山口，由彼處而轉東北向前行，經過一新耕種地方，即至科布多。再前行經過一肥沃草場，渡數河流，沿經數湖，即至烏蘭固穆，在此即與西北邊界線相會。此線長約五百五十英里。

### 荒、夏什溫烏梁海線

此線起自夏什溫，向東北前行，橫過多山與隕地境界，經哈同呼圖克與達蘭趣律，至博爾努魯。過博爾努魯後，此線通過過匝盆谷地，經呼志爾圖與博爾霍，至烏里雅蘇台，在此與綏遠科布多線及東方大港烏里雅蘇台線相會。於是此線向北方前行於一新境地，先經過色楞格河之正源，然後經過帖斯河之正源，當在帖斯河谷地中，此線經過一極大未闢之森林。過此森林後，即轉向西北走，經過分水界，進入在唐努烏海地方之烏梁魯克穆谷地，與西北邊界線相會，是為末站。此線共長六百五十英里。

### 日、烏里雅蘇台恰克圖線

此線起自烏里雅蘇台，依夏什溫烏梁海線前行至色楞格河支流之鄂疊爾河止。然後轉而東向，由其本線循鄂疊河流域前行而下，橫過靖邊烏梁海線，至鄂疊爾河與色楞格河合流處而止。於是與張家口庫倫烏梁海線合軌，向東方前行頗遠，待至彼線轉東南向而止。當此線轉東北向時，即循色楞格河下至恰克圖。此線包有之距離約五百五十英里，經過一肥美谷地。

### 月、鎮西庫倫線

此線起自鎮西，向東北前行，橫過一種植地域，道經圖塔古，至烏爾格科特。於是由烏爾格科特行過肅州科布多線，然後行經戈壁沙漠之大草場，至蘇治與達蘭圖魯，由彼處再向北走，橫過東方大港烏里雅蘇台與多倫諾爾烏里雅蘇台線，至塔順呼圖克。過此處後，此線即在鄂羅蓋地方橫過綏遠烏里雅蘇台線，前行過分水界，進入色楞格河谷地，於是在沙布克台行過靖邊烏梁海線，從此即轉東向，經過一多山水之境域至庫倫。此線所經之距離約八百英里。

### 盈、肅州庫倫線

此線起自肅州，前行經金塔，至毛目，於是隨道河（又名額濟納河）而行，此河可以之灌注沙漠線之沃地。然後乃沿河流域而至一湖，復由彼處行經戈壁沙漠，即與北京哈密線及東方大港烏里雅蘇台線之相交處相會，成爲一共同聯站。過此以後，此線向沙漠與草場前行，經過別一路交點，此鐵路之交點，即由綏遠科布多線與靖邊烏梁海線所成，於是此線在此處亦成爲共同聯站。由彼處前行進入一大草地，經過哈藤與圖里克，至三音達賴，於此橫過多倫諾爾烏魯木齊線。過三音達賴後，此線前行經烏蘭、



和碩與許多市鎮營寨，即至庫倫。此線包有之距離，約七百英里，三分之一路經過沙漠，其餘三分之二，經過低濕草地。

### 辰、沙漠聯站克魯倫線

此線自沙漠聯站，向東方前行，至一大草地，於是在鄂爾渾爾湖南方，橫過靖邊烏梁海線，由彼處前行至土謝圖汗都會，於此經過綏遠科布多線。過土謝圖汗都會後，行經大草場，至第一聯站。由第一聯站即前行，至烏蘭呼圖克與尖頂車，然後橫過張家口烏梁海線至車臣汗。由車臣汗此線向東北循河流域而下，直達克魯倫城，於此即橫過多倫克魯倫線，並與克魯倫東鎮線相會。此線長約八百英里。

### 辰、格合克魯倫節克多博線

此線起自格合，此即多倫諾爾烏魯木齊與張家口庫倫烏梁海二線之交點也。由彼處向東北前行，經過大草場，至霍申屯，於是橫過多倫恰克圖線。過霍申屯後，依同一方向前行，又經過一大草場，至克魯倫，即由此橫過多倫克魯倫線。然後依克魯倫河右岸前行，再渡左岸，經過呼倫池之西北邊。過呼倫池後，此線橫過中東鐵路，渡額爾古納河，然後沿此河右岸，直達節克多博，於是與多倫諾爾漠河與節克多博依蘭二線相會，此即此線之末站也。此線包有之距離約六百英里，上半截經過旱地，下半截經過濕地。

### 宿、五原洮南線

此線起自黃河西北邊之五原地方，向東北前行，橫過晒田，烏拉山與大草場地，即抵托里布拉克，

於是與北京哈密線及東方大港庫倫線之三路交點相會。由託里布拉克，此線再向同一方向前行，經過草地場至格合，在此即與多倫烏魯木齊與北京庫倫二線相會，亦即格合克魯倫線之首站也。過格合後，此線漸轉東向，橫過多倫恰克圖線之中部，至歡布庫里，於是在此橫過多倫克魯倫與葫蘆島克魯倫之二線。由歡布庫里，此線行經界線之南，即循之行至達克木蘇馬，於是與多倫漠河線相會。由彼處行向東方，橫過興安嶺至突泉，然後轉東南向至洮南，此即終站也。此線長約九百英里。

### 列、五原多倫線

此線起自五原，向東北前行，橫過晒田、烏拉嶺至茂名安旗，即在此經過東方大港庫倫線，然後向一大草場前行，經過綏遠科布多線，至邦博圖，經過北京哈密線。過邦博圖後，此線轉而東向前行，經過張家口庫倫烏梁海線，然後至多倫，與多倫奉天臨江線相合為終站。此線由黃河上流谷地，成一直接路線至肥美之遼河谷地，包有距離約五百英里。

### 張、馬耆伊犁線

此線起自焉耆（又名喀喇沙），向西北前行，橫過山嶺，進入伊犁河谷地，然後循空吉斯河向西下行，繞極肥美谷地，至伊寧與綏定（即伊犁城）等，此皆在伊犁地方近俄羅斯邊境之主要城鎮也。於是在伊犁與伊犁烏魯木齊線相合。此線長約四百英里。

### 寒、伊犁和闐線

此線起自伊犁，向南前行，渡伊犁河，然後東向沿此河左岸而行，初向東南，繼向南，行至博爾台，由此即轉西南向，進入帖克斯谷地。然後溯帖克斯河而上至天橋，再上山道，過此山道後，此線轉東

110

南向行，繞過一極大煤礦地方，然後再轉西南至札木台，於此即經過吐魯番喀什噶爾線。由札木台即轉南向，行過塔里木河谷地北邊之最肥美區域，至巴斯團、塔格拉克，再向西南行至和闐。此路經過無數小部落，皆在和闐河之肥沃區域中，此河即流入沙漠。此線在和闐與喀什噶爾于闐線相會。過和闐後，即向此城南方上行至高原，以國界為終站。此線包有距離約七百英里。

#### 來、鎮西喀什噶爾線與其支線

此線起自鎮西，向西南行，循天山草場，經延安堡，薛家隴與陶賴子，至七個井然後循天山森林，經過桐窩，西鹽池與阿朗，至鄯善，由此即經過中央幹線。過鄯善後，即循塔里木沙漠北邊而行，經魯克沁與石泉，至河拉，於此橫過車城庫爾勒線。由河拉前行，循塔里木河流域，經過無數新村落，肥美地方與未開發之森林，即至巴斯團塔格拉克，在此橫過伊犁和闐線。行經巴楚至喀什噶爾，在此與烏魯木齊于闐線相會。過喀什噶爾後，此線即向西北前行至國界，是為終站。至與此線有連續關係者，約有二支線：第一支線，由河拉西南方前行，經沙漠中沃地數處至車城。第二支線，則由巴楚南方循葉爾羌河至莎車，然後西南至蒲犁，即近國界地方也。此線與其各支線合計之，約共長一千六百英里，如就此系統全部言之，約共長一萬六千英里。

#### 八、高原鐵路系統

此是吾鐵路計劃之最後部份，其工程極為煩難，其費用亦甚巨大，而之以比較其他在中國之一切鐵路事業，其報酬亦為至微。故此鐵路之工程，當他部分鐵路未完全成立後，不能興築。但待至他部分鐵路完全成立，然後興築此高原境域之鐵路，即使其工程浩大，亦當有良好報酬也。

此之高原境域，包括西藏、青海、新疆之一部，與甘肅、四川、雲南等地方，面積約一百萬方英里。附近之土地，皆有最富之農產與最美之牧場，但此偉大之境域，外國多有未之知者，而中國人則目西藏為西方寶藏，蓋因除金產豐富外，尚有他種金屬，黃銅尤其特產，故以寶藏之名，加於此世人罕知之境域，洵確當也。當世界貴金屬行將用盡時，吾等可於此廣大之鑛域中求之。故為開鑛而建設鐵路。為必要之圖。吾擬左之各線：

- 天、拉薩蘭州線。
- 地、拉薩成都線。
- 玄、拉薩大理車里線。
- 黃、拉薩提郎宗線。
- 宇、拉薩亞東線。
- 宙、拉薩來吉雅令及其支線。
- 洪、拉薩諾和線。
- 荒、拉薩于闐線。
- 日、蘭州諾羌線。
- 月、成都宗札薩克線。
- 盈、寧遠車城線。
- 辰、成都門公線。
- 辰、成都元江線。
- 宿、敘府大理線。



列、敍府孟定線。  
張、于闐噶爾渡線。

### 天、拉薩蘭州線

此線與西藏都會相連，為彼境域之中央幹線，足稱此系統中之重要路線。沿此線之起點與終點，現已有少數居民，將來可成爲大殖民地，故即當開辦之始，或可成爲一有價值之路線也。此線起自拉薩，循舊官路，向北前行，經達薩至雅爾，即騰格里池之東南方也。過雅爾後，此線暫轉東向，由藏布谷地過分水界，經雙竹山口至怒江谷地，然後轉而東向，渡怒江正源，經過數處谷地河流及山嶺而至揚子江，於是渡揚子江上流正源之金沙江，過苦苦賽爾橋。過此橋後轉東南向，又東向通過揚子江谷地，進入黃河江地，於是由此經過數小村落與帳幕地，進至札陵湖與鄂陵湖間之星宿海，然後東北向，過柴塔木之東南谷地，再轉入黃河谷地，即前進經過喀拉普及數小市鎮至丹噶爾（今名湟源），界於甘肅與青海之間。過丹噶爾後，此線即轉東南，循西寧河流之肥美谷地下行，經過西寧、碾伯與數百小市鎮、小村落，至蘭州。此線行經之距離，約一千一百英里。

### 地、拉薩成都線

此線起自拉薩，東北向，依舊官路前行，經德慶、南摩、至墨竹工卡，然後轉東南向，又東北向，至江達。於是由此江達轉北向，又轉東北前行，經過托拉山，至拉里。過拉里後，此線向東行經邊壩、碩督與數小市鎮，至洛龍宗，然後由嘉裕橋渡怒江，即轉東北向至恩達與察木多。過察木多後，此線不循東南之官路至巴塘（今巴安），乃向東北而循別一商路前行至四川省西北角之巴戎，由此前行過橋渡金

沙江，即札步三土司附近地方也。於是此線轉東南向，進入依杵谷地，沿鴉龍江下行至甘孜，再前進經長葛、英溝，至大金川之倍田，並進小金川之望安。過望安後，此線即橫過斑斕山至灌縣，進入成都平原，即由郫縣至成都。此線行經之距離，約一千英里。

### 玄、拉薩大理車里線

此線起自拉薩，與拉薩成都線同軌，直行至江達，於是由此江達沿其本路軌東南向，沿藏布江支流至油魯，即其河流支流與江流會合之點也。過油魯後，即沿藏布江口左岸，經公布什噶城至底穆昭。由底穆昭離藏布江向東前行，至底穆宗城、遺貢、巴谷、刷宗城。過刷宗城後，此線轉東南行至力馬，再東行至怒江之門公。於是由此門公轉南向前行，沿怒江右岸，經菖蒲桶至丹噶，然後渡怒江，由崖瓦村谷地過分水界，至瀾滄江（又名美江），乃渡江至小維西。過小維西後，即沿河邊至誠心銅廠，然後離河前行，經河西、洱源、鄧川、上關，至大理。由大理至下關、鳳儀、蒙化，再行至保甸，與瀾滄江再會。於是南行沿江之左岸至車里，爲此線之終點。其路線之長，約九百英里。

### 黃、拉薩提郎宗線

此線起自拉薩，向南行，道經德慶，至藏布江。再由藏布江轉東向，沿河之左岸，至扎薩爾總，渡藏布江至澤當，即南向前行，經吹夾坡郎、門楚納、塔旺，至提郎宗，再接續前行至印度之亞三邊界。此線長約二百英里。

### 宇、拉薩亞東線

此線起自拉薩，西南向，由扎什循舊官路，經僵里至曲水。由曲水，過末力橋，渡藏布江南之查曼

木，然後至塔馬隆、白地、達布隆與浪噶子等地方。過浪噶子後，此線轉西向至翁古、拉薩、沙加等地。於是由沙加離官路再轉向西南行，道經孤拉，至亞東，是哲孟雄邊界。此線約長二百五十英里。

### 宙、拉薩來吉雅令及其支線

此線起自拉薩，向西北行，由札什循舊官路前行，至小德慶，再西行至桑駝洛池，轉西南行，至那馬陵與當多汛，即在拉古地方渡藏布江。過拉古後，此線即轉西向至日喀則城，是為西藏之第二重要市鎮。由此依同一方向，沿藏布江邊右岸前行，經過札什岡、朋錯嶺與拉子等地方。於是由拉子分一支線向西南行，取道脅噶爾、定日，至尼泊爾邊界之聶拉木。但其幹線則橫過藏布江之右邊，循官路行，取道那布林格喀，至大屯。由此再分一支線向西南行，至尼泊爾邊界。而其幹線仍接續西北行，取道塔木札卓山，至噶爾渡，然後向西前行，至薩特來得河之來吉雅令，以印度邊界為終點。此線與其二支線合計之，約共長八百五十英里。

在  
何  
係  
係  
係

### 洪、拉薩諾和線

此線起自拉薩，與宙線同軌，行至桑駝洛海，始循其本線向西北前行至得貞、桑札宗及塔克東。於是由此處進入西藏之金鑽最富地方，再經過翁波、都拉克巴、光貴與于喀爾，至諾和，為此線之終點。其距離約長七百英里。

### 荒、拉薩于闐線

此線起自拉薩，循宙、洪兩線之軌道至騰格里池之西南角，於是由其本軌向西北前行，輕隆馬絨、

特布直、託羅海與四五處小地方，至薩里。過薩里後，此線即通過一大幅無人居之地，至巴喀爾與蘇格特，橫過山嶺，遂由高原而下，經索爾克至塔里木河流域之雅蘇勒公，在此與西北鐵路系統之車爾城于闐線合軌，前行至于闐。此線共長約七百英里。

### 日、蘭州婁羌線

此線起自蘭州，循拉薩蘭州線軌道同行，至青海之東南角，於是由其本軌繞青海南岸至都蘭奇特，即由此轉西南走至宗札薩克。由宗札薩克依柴達木低窪地之南邊，向西南行，經過屯月、哈羅里與各爾莫，至哈自格爾，過哈自格爾後，此線即轉西北向，經拜把水泉、那林租哈，至阿爾善特水泉。然後暫轉北向前行，橫過山脉至婁羌，即與安西于闐線及婁羌庫爾勒線聯合，是為終站。此線約長七百英里。

### 月、成都宗札薩克線

此線起自成都，循拉薩成都軌道前行至灌縣。然後由其本軌向前行，經汶川至茂州，於是循泯江河流向西北前行至松潘。過松潘後，即入泯山谷地，經過東丕至上勒凹，即由此處橫過揚子江與黃河間之分水界，再接續前行至鄂爾吉庫舍里。於是由黃河支源西北轉至其正流。沿河右邊，取道實漢津至布勒拉察布，渡黃河至舊官路。西北轉，與拉薩蘭州線合軌前行，直達拉尼巴爾，再轉西北向，循其本軌前行，至宗薩克，與蘭州婁羌線相會，是為終站。此線行經之距離約六百五十英里。

### 盈、寧遠車城線

此線起自寧遠今（西昌），向西北行，取道懷遠鎮。至雅江，橫過江之右岸，循舊驛路前行，至西俄落，即離江邊循驛路至裏塘（今理化）。由裡塘，仍依同一方向，從別路前行至金沙江左岸之岡沱，



再沿此河邊前行至札步三土司，橫過拉薩成都線。過札步三土司後，此線仍依同一方向前行，沿金沙江邊，取道圖登貢巴，至苦苦賽爾橋，即在此橫過拉薩蘭州線。再循金沙江之北支源至發源處，過分水界，循駱駝路前行，經沁司坎、阿洛共，至車城，是為終站。其距離約長一千三百五十英里，此線為此系統之最長路線。

### 辰、成都門公線

此線起自成都，循西南行，經雙流、新津、名山，至雅州，轉西北向，前行至天全，復轉西行，至打箭爐，東俄落、裡塘等地方。過裡塘後，此線向西南行，經過巴塘、宴爾喀羅、至門公。約共長四百英里。所經過地方皆係山嶺。

### 辰、成都元江線

此線起自成都，循成都門公線路軌前行至雅州，然後由其本軌依同一方向，取道榮經，至清溪。過清溪後，此線向南行，經越嶲至寧遠，即於此與寧遠車城線之車站相會。過寧遠後，即至會理，然後渡金沙江至雲南府，與廣州大理線相會。於是由雲南府循昆明池西邊至昆陽，經過新興、嚙峨，至元江，與廣州思茅線相會，是為終站。其距離約六百英里。

### 宿、敘府大理線

此線起自敘府，沿揚子江左岸，前行至屏山、雷波。過雷波後，即離此河向西南行，過大梁山，至寧遠，即於此橫過成都寧遠線，並與廣州寧遠線及寧遠車城線之車站相會。於是再繼續依同一方向前行

，橫過雅龍江，至鹽源、永北（今永勝）。過永北後，此線暫轉南向，渡金沙江至賓川，然後至大理，與廣州大理線及拉薩大理線相會，是為終點，共長約四百英里。

### 列、敘府孟定線

此線起自敘府，循敘府大理線路軌行至雷波，即由揚子江上流名曰金沙江橫過，沿此江之上流左岸，至其灣南處，即橫過成都元江線至元謀。復由元謀前行至楚雄，橫過廣州大理線至景東，復向西南前行，橫過瀾滄江至雲州，然後轉西南向，循怒江支脈至孟定，以邊界為終點。此線共長約五百英里。

### 張、于闐噶爾渡線

此線起自于闐，沿克利雅河，向南行至波魯，由波魯復轉西南行，取道阿拉什東郎至諾和，即與拉薩諾和線之終站相會。過諾和後，即繞諾和湖之東邊，至羅多克，復向西南行，沿印度河至磔穆綽克。復由磔穆綽克東南向，沿印度河上行至噶爾渡，即於此與拉薩來吉雅令線相會，是為終站。此線長約五百英里。此高原鐵路系統全部共長一萬一千英里。

### 九、設機關車客貨車製造廠

上部第四計劃所預定之路線，約共長六萬二千英里，至第一第三計劃所預定者，約一萬四千英里，除此以外，並有多數幹線，當設雙軌，故合數計劃路線計之，至少當有十萬英里。若以此十萬英里之鐵路，在十年內建築之，機關車與客貨車之需要，必當大增。現當此戰後改造時期。世界之製造廠，將難以供應，此所以在中國建設機關車客貨車之製造廠，以應建築鐵路之需，為必要之圖，且其為有利事業

，尤不可不注意也。中國有無限之原料，與低廉之人工，是為建設此等製造廠之基礎。但舉辦此種事業所必需者，為外國資本與專門家耳。至此項之計劃，應用資本若干，吾當留為對於此種工程有經驗者定之。

## 第六節 民生主義講詞中對鐵路建設之指示

——民國十三年（公元一九二四年）

總理在他之一生最後一年多中（民國十三年至十四年初），為他手創之革命事業，已盡最大努力；組成一個有新精神和新形式之革命政黨，草成指導未來國民政府之綱領，建立培養革命武力之軍事學校，並為救國救民之三民主義作有系統之演講，最後抱病北上，仍作和平救國之奮鬥。

自民國十三年一月二十七日開始，每週講演三民主義一次。從一月到四月講完民族主義與民權主義各六講以後，曾略事停頓，以作民生主義演講之準備。在八月中，民生主義只作了四講。在第一、二、三講中都提到鐵路建築；對鐵路應歸國營，振興實業要大規模建築鐵路，鐵路也是解決吃飯問題之一好方法等，均有剴切之指示。

### 一、各種大運輸事業應由政府經營

……近幾十年來，社會是很進化的，各種社會進化的事實，更是很複雜的；就是講到經濟一方面的事實，也不是一言可盡。

但是用概括的方法來講，歐美近年來之經濟進化可以分作四種：第一是社會與工業之改良；第二是運輸交通收歸公有；第三是直接徵稅；第四是分配之社會化。這四種社會經濟事業，都是用改良的方法

進化出來的，從今以往，更是日日改良，日日進步的。這四種社會經濟事業，是些什麼詳細情形呢？……

就第二種情形說，就是要把電車火車輪船以及一切郵政電訊交通的大事業，都由政府辦理。用政府的大量去辦理那些大事業，然後運輸才是很迅速，交通才是很靈便。運輸迅速，交通靈便，然後各處的原料，才是很容易運到工廠內去使用；工廠內製造的出品，才是很容易運到市場去賣；便不致多費時間，令原料與出品在中道停滯，受極大的損失。如果此事不由政府去辦，要由私人去辦，不是私人的財力不足，就是壟斷的阻力極大；歸結到運輸一定是不迅速，交通一定是不靈便，令全國的各種經濟事業，都要在無形之中受到很大的損失。這種事業的利弊，在德國明白最早，所以他們的各種大運輸交通事業，老早都是由國家經營。就是美國私有的大運輸交通事業，在歐戰期內，也是收歸政府辦理。……

——民國十三年八月三日民生主義第一講。

### 一一、振興實業要利用外資大規模建築鐵路

……中國不能和外國比，單行節制資本是不足的。因為外國富，中國貧；外國生產過剩，中國生產不足。所以中國不單是節制私人資本，還要發達國家資本。我們的國家，現在四分五裂，要發達資本，究竟是從那一條路走呢？現在似乎看不出。料不到。不過這種四分五裂，是暫時的局面，將來一定是要統一的。統一了之後，要解決民生問題，一定要發達國家資本，振興實業。振興實業的方法很多，第一是交通事業；像鐵路運河，都要興大規模的建築。……

……中國本來沒有大資本公司，如果由國家管理資本，所得的利益歸人民大家所有，照這樣的辦法，和資本公司不相衝突，是很容易做到的。照美國發達資本的門徑，第一是鐵路；第二是工業；第三是鑛產。要發達這三種大實業，照我們中國的資本，學問和經驗，都是做不到的，便不能不靠外國已成的資



本。

如果要等待我們自己有了資本之後，才去發展實業，那便是很迂緩了。中國現在沒有機器，交通上不過六七千英里的鐵路，要能夠敷用，應該十倍現在的長度，至少要有六七萬英里，才能敷用。所以不能不借助外資，來發展交通運輸事業；又不能不借外國有學問經驗的人材，來經營這些實業。……

——民國十三年八月十日民生主義第二講。

### 三、鐵路也是解決吃飯問題的一個好方法

……我們要解決將來的吃飯問題，可以運輸糧食，便要恢復運河制度。已經有了的運河，便要修理；沒有開闢運河的地方，更要推廣去開闢。在海上運輸，更是要用大輪船。因為水運是世界上最宜的方法，其次便宜的方法就是鐵路。如果中國十八行省和新疆、滿洲、青海、西藏、內外蒙古，都修築了鐵路，到處聯絡起來，中國糧食便可以四處交通，便有便宜飯吃，所以鐵路也是解決吃飯問題的一個好方法。但是鐵路祇可以到繁盛的地方，才能賺錢，如果到窮鄉僻壤的地方去經過，便沒有什麼貨物可以運輸，也沒有很多的人民來往；在鐵路一方面，不但是不能夠賺錢，反要虧本了。所以在窮鄉僻壤的地方，便不能夠築鐵路，只能夠築車路；有了車路，便可以行駛自動車。在大城市有鐵路，在小村落有車路，把路線聯絡得很完全，於是在大城市運糧食便可以用大火車，在小村落運糧食便可以用自動車。像廣東的粵漢鐵路，由黃沙到韶關，鐵路兩旁的鄉村是很多的；如果這些鄉村都是開了車路，和粵漢鐵路都是聯絡起來，不但是粵漢鐵路可以賺許多錢，就是各鄉村的交通也是很方便。假若到兩旁的各鄉村也要築許多分支鐵路，用火車去運送，不用自動車去輸送，那就是一定虧本。所以現在外國鄉下就是已經築成了鐵路，火車可以通行；但是因為沒有多生意，便不用火車，還是改用自動車。因為每開一次

火車要燒許多煤，所費成本太大，不容易賺錢，每開一次自動車，耗費的成本很少，很容易賺錢；這最近來辦交通事業的人不可不知道的。……

——民國十三年九月十七日民生主義第三講。

## 第三章 總裁對鐵路建設之指示

總裁繼承 總理遺志，領導國民革命，完成北伐，統一全國後，即開始建國工作。惟不久九一八事變發生，越數年，對日實行抗戰，戰爭甫告結束，共匪復背逆叛亂，致無法實施 總理之實業計劃。況建國之道，經緯萬端，舉凡政治、經濟、軍事、文化等等，均須全面顧到；雖然如此而數十年來，總裁對各部門之指示，仍不憚煩瑣，期底於成。至對鐵路建設方面之指示，以包含在經濟建設言論中者居多。蓋鐵路建設，原屬經濟建設之一環，其間關係極其密切。故除關於專為針對交通問題之文告與經濟演講外，餘如「總理遺教六講」，「中國經濟學說」，「國民經濟建設運動之意義及其實施」，「中國建設方案」，「經濟建設的方針」，以及「中國之命運」等書，均有剴切之指示。且其中一部份之言論，不論直接間接，均與鐵路建設有連帶關係，茲謹分節闡述如後：

### 第一節 中國建設之途徑

總裁曾經指出：我國在開放海禁以後，所有沿江沿海口岸，日趨繁盛，而內陸各地，則日趨於凋敝，農村社會，無不衰落，其中原因，完全是受近代國際帝國主義之侵略，在平等條約影響下，致我國交通形勢為其改變。此種指示，不僅使吾人明瞭交通與經濟關係之重要，更能使吾人警覺交通命脈操之在人之危險，吾人懲前毖後，足資警惕。

#### 一、建設新中國要廢除平等條約

凡研究 總理實業計劃者，當甚了解 總理手訂實業計劃時，我國當時所處之環境，仍在不平等條約束縛之下。實業計劃，既係希望國際投資，當然不便對外在華既得之權利，同時提出否認（即取消不平等條約），故祇得將不平等條約問題，暫擱置不提，僅談引用外資，開發我國。 總理為國籌謀，用心良苦！此點應為吾人不可不知也。然以建設鐵路言，不能沒有通海口之出路。但環顧我國沿海，自北至南，所有良港與要埠，如大連、旅順、天津、青島、上海、廈門、九龍、廣州灣等等，均受不平等條約之約束，難與外人共謀開發。故祇得暫擬北方、東方、與南方三大港計劃，用為鐵路通達之海口。其實此三大港口，並非絕對理想之位置，不過為遷就事實而擬定耳。是以不平等條約，對於建設新中國，乃為最大之障礙。故 總裁統軍北伐完成，於抵達北平後，乃對民衆首先宣佈，要廢除不平等條約。茲謹摘錄 總裁於民國十七年七月十七日在北平招待各界，講演「中國建設之途徑」中的昭示於下：

「……我們革命是要救國救民，要一切百姓的生活都能得到良好的結果，要中華民國能自由獨立，不受外國人欺侮，要一般民衆不受官僚政客之壓迫，所以我們革命要先打倒軍閥，使那帝國主義者沒有擁護的人，沒有工具，然後再謀廢除不平等條約。現在軍閥雖已打倒，今後的工作就是廢除不平等條約，不平等條約一天沒有廢除，我們的革命一天沒有成功。……現在北伐總算是告一段落，今後就要將國家建設起來，講到國家建設，一定先要審察中國的國情，注意中國的歷史，並要認識現在二十世紀的潮流，定出一個好的制度，使得我們中華民國能在世界得到一個生存的地位；如果不然，中國一定建設不好的。」

民國三十二年，不平等條約廢除了， 總裁在「中國之命運」第二章中，追述國恥的由來與革命的起源，曾說：「二十一條的提出，固使國人為之共憤，世界為之震驚，然而考其作用，實與歷來中外不平等條約，並無二致。舉凡中國政治、法律、軍事、警察、賦稅、交通、礦產、鹽務、宗教、教育，一切立國所需文化、國防、經濟的要素，在精神與事實上，早已在各國累次所訂的條件中，出賣斷送，分



割無遺了。而『二十一條』乃是把列強所分享的特權，集中而加強於日本帝國主義者之手，而由他來獨佔，來壟斷罷了。所以我常說『二十一條』的精神，實際上乃是集各種不平等條約的大成而已。國父說：『政治力的壓迫是容易看得見的，經濟力的壓迫，普通都不易生感覺。』我們也可以說：往日各國零星片段，陸續不斷的壓迫滿清和北京政府訂立他亡國賣身的條款，一般國民是不易生感覺的。而像『二十一條』這樣整個明顯的條款，是容易看得見的。因為看得見的壓迫，就激起了國民全體的公憤，一致的反抗，殊不知過去滿清和北京政府與各國所訂這些不生感覺的亡國賣身的契券，卻在國民麻痺之中，敲骨刮髓的危險，比之二十一條，實有過之而無不及。所以三民主義的革命，一方面要與日寇獨佔的侵略作生死的鬥爭，而同時一方面對於其他各國屢次所訂的不平等條約，亦同具恐懼的心理，非要求他徹底的廢除不可，亦就是這個道理。」

## 二、不平等條約對經濟建設之影響

總裁在「中國之命運」中，曾對國人說明我國的經濟受不平等條約之影響，造成國不能自保，與民不能聊生之危機。他說：「不平等條約對中國經濟的影響，亦以外國租界與駐兵區域為根源。協定關稅與治外法權可以說是列強經濟侵略的兩翼。而內河航行權，沿海貿易權，口岸設廠權，鐵路建築權，礦產開採權，以及銀行紙幣的發行權，更助長他們經濟侵略的影響，使中國經濟受莫大的損失，乃至於整個國民經濟陷於畸形的狀態。……海關稅則由列強協定，致使外貨進口，稅率極低，而中國的生產事業，不能受關稅的保護，以自維其生存和發展。其結果外國貨物充斥我國內市場，本國貨物反而不能推銷。於是固有的手工業從此衰落，新興的機製工業亦無法繁榮起來。所以在國際貿易上，入超的趨勢與年俱進，中國的經濟祇有枯竭了。海關之外，鹽務由外人稽核，鹽稅由外人支配，重要的鐵路由外人管理

，重要的航業由外人經營，即全國的郵電亦由外人監督，凡於中國經濟與交通上重要的事業，無不掌握於外人之手。其結果中國不獨是民生凋敝，並且整個國民經濟都受帝國主義者的操縱。……我們中國經濟的重心，在歷史上本有三期的演變，秦漢時期，經濟最發達的處所，是在黃河流域。自三國以至於隋唐，黃河流域的經濟，稍形衰落，長江流域的經濟發達起來，由宋到清，國家逐漸仰給於東南的財賦。元朝亡後，歐亞兩洲陸路的交通中斷，中國西部的都市日就衰微。西荷荷英諸國海上通商的活動，直達我沿海的各區，東南的都市相繼趨於繁盛。所以千年來中國大一統的規模，大體上可以說是『以東南之富，養西北之兵』。然而我們立國的基礎，本是農業。全國農業，除邊疆省區外，分佈既不失均衡，故全國的人口疏密亦相差不遠。政府對全國交通計劃，平均周徧，世代相承。經濟的趨勢，雖起自河流而傾向海岸，然而建國的成規，並不見有什麼偏枯的現象。自從不平等條約訂立以後，各埠的租界為新興工商業中心，年復一年，成為我全國經濟精華所薈萃。鐵道航路，以通商口岸為起點，向內地伸張。我國固有的手工業破產，農業亦開始衰落下來了。在農村貧困之中，溝洫失修，堤防頹廢，災荒所至，邱里為墟，這都是受不平等條約之影響，真使我們老弱轉死於溝壑，壯者散亡於四方。然而租界內面，順利發達的，只是推銷洋貨，經理原料的買辦商業。所以這些口岸，市場雖極繁華，建築雖稱富麗，人口雖漸集中，而生產業不能發達，因亦不能容納農村散亡的人口。人口過剩的趨勢，造成土匪，造成流寇，兵災匪患，又驅使內地的遊資，集中於這些口岸，尤其是租界的市場。生產業既不能吸收游資，於是投機行為，風起雲湧。這種行為，並沒有生產業做基礎，以致盛極必衰，造成錢莊風潮，交易所風潮，信託銀行風潮，標金風潮，接踵而來的破產慘劇。」因上述情形之結果，控制我交通，影響我國防。所以接着說：「國防經濟建設是國防建設的重要部門。國防經濟建設，須以國民經濟為基礎。在此不平等條約的影響之下，國防經濟建設固無由着手進行，而國民經濟畸形的發展，與國家自衛的需要

，亦不能適應。我國的工商業，以租界駐兵區為中心，最繁榮的租界駐兵區大抵在沿海的口岸。大連、天津、膠州、上海、廈門、廣州各都市，無一不在帝國主義者『礮艦政策』控制之下，尤易受日本帝國主義者的封鎖。重要的交通幹線，即以這些易受封鎖的都市為據點，貫通內地各區。而我內地各區之間又缺少彼此往來的現代交通工具，甚至於內地各區彼此往來，還要經由國境以外的外國鐵路和航線。於是中國的國民經濟，割裂為幾個區域經濟，每一區域以一兩處租界駐兵區為中心，受其支配，特為門戶。試想在這種經濟狀況之下，中國若與帝國主義者作戰，則帝國主義者封鎖我少數口岸，即足以停滯我全國經濟的命脈，阻塞我國內交通的血管。在這種經濟狀態之下，國防無從說起，這是最明顯的事實。我們中國經濟受了不平等條約這種影響，所以造成了國不自保，而民不聊生的危機。」

### 三、不平等條約之撤廢與平等互惠新約之簽訂

關於廢除不平等條約之經過，總裁在『中國之命運』第四章中，曾作如下之述說：「民國十七年，北伐完成之際，國民政府復作重訂新約的聲明。其條約滿期的各國均開始談判新約。條約尚未期滿的各國，亦分別談判，而以關稅自主為中心問題。中美兩國之間，『整理中美兩國關係之條約』首先成立。其他各國亦先後與我國簽訂關稅條約。惟日本帝國主義者屢加延宕，及至民國十九年，始簽訂中日關稅協定，而於稅則仍有部分的保留。收回領事裁判權的交涉，在民國十八年，已具端倪，不幸內亂發生，各國即意存觀望。國民政府於十八年十二月，十九年十二月，定期收回法權，皆受內亂的影響，以至無成。二十年五月頒布的『管轄在華外國人實施條例』，本定於二十一年元旦實施，以九一八事變發生，也就延宕下來了。」

日本帝國主義者，欲遂其侵略中國野心，深恐其統一，故在中國政治的統一愈有成功希望時，其侵華陰謀即愈見積極。自『九一八』事變發生後，造成一連串之事變。及至『瀋陽橋』事件，乃激起我國全面抗戰。我國堅苦奮鬥，苦撐至第五年，始漸見曙光。總裁在『中國之命運』第五章中說：「列強對我中國之認識，隨抗戰的發展而加深，……然由此以達到不平等條約撤廢的目的，仍有賴於國民政府外交的奮鬥。五年以來，國民政府的外交，以宣示我立國的精神與抗戰的目的為方針。這個方針，不因國際形勢的變遷與國內批評的紛歧而有所動搖，所以能貫徹今日撤廢不平等條約的宗旨。」

「……自九一八事變發生以後，列強與中國之間，關於撤消治外法權的交涉陷於停頓。民國三十年五月，中美之間，有關於修改不平等條約的換文，美國同意於廢除治外法權及有關的特殊性質的權利，但談判的時期，留待『和平狀況恢復之後』。至同年七月，而中英之間，亦有同樣之換文，英國同意於取消治外法權，交還租界，並根據平等互惠原則，修改條約，其談判時期，亦留待『遠東之和平恢復時』。到了三十一年十月十日，美國與英國政府，同時通知我國政府，廢除他們在中國的治外法權及有關的特權，並依平等互惠的原則改訂新約。民國三十二年一月十一日，中美及中英平等互惠新約簽字。在簽字的這一天，我告訴我們全國國民說道：『我國自清季開始與列強訂立不平等條約以來，到了去年（民國三十一年）正是百週年。我們中華民族經五十年的革命流血，五年半的抗戰犧牲，乃使不平等條約百週年的沉痛歷史，改變為不平等條約撤廢的光榮紀錄。這不僅是我們中華民族的歷史上起死回生最重要的一頁，而亦是英美各友邦對世界人類平等的自由建立了一座最光明的燈塔。尤其是我們同盟聯合各國證明了此次戰爭的目的所在，是為人道正義而作戰的事實。他們這個主動，不僅是增加了我們同盟國戰鬥的力量，尤其對侵略各國在精神上給予他們以最大的打擊』。我在這裡更要指出一點，就是這個新約即將為中國與世界上獨立自由的各國之間的平等互惠條約的藍本。並且在此次戰爭結果以後，中國與各國之間，還要根據這兩個條約的文字和精神，續訂廣泛的友好通商航海設領條約。因此，所有百年



來不平等條約的文字和精神，從這一天起可以說是根本掃除了。」

抗戰勝利後，其他各友好國家亦相繼撤廢以前所訂之不平等條約，簽訂平等互惠新約。這是我國國民革命之初步成功，亦即我 總裁民國十七年北伐至北平向各界呼籲共同努力廢除不平等條約之革命工作目標之完成。

## 第二節 闡釋 總理遺教

總裁繼承 總理遺志，領導中國國民革命，垂四十餘年。故於 總理遺教，領會最爲深切，闡釋最爲精詳。 總裁自己也曾列舉，他闡揚遺教主要的幾篇講演，是二十四年在峨嵋軍訓團所講的「總理遺教六講」，和二十八年在復興關講的「三民主義之體系及其實行程序」。以及四十一年所講的「三民主義的本質」，和四十二年發表的「民生主義育樂兩篇補述」等。

茲特將民國二十四年九月在峨嵋軍訓團所講之 遺教六講與其他演講詞中有關經濟建設部份，擇要節錄，俾國人能明瞭 總裁夙年對 總理遺教研究之精湛，與經濟建設方面所作之指示之真切，吾人懲前毖後，今後應加倍努力。

### 一、實業計劃就是偉大之國防計劃

總裁在遺教第一講中，講到關於物質建設，曾說：「總理關於物質建設的遺教，其中最體大思精的，莫過於實業計劃。 總理說：『國家建設之首要在民生』，他的實業計劃，完全以暢裕民生爲出發點，實業計劃實現之時，即經濟發達物質建設成功之日，國民的食、衣、住、行、育、樂等一切民生問題就可解決，當然能成爲一個富強安樂的新國家。更有一點大家應該特別注意的，就是：實業計劃一部

書，其實就是一個偉大的國防計劃。如那裏要開闢河道海港，那裏要構成鐵路網的中心，又應如何開採煤鐵礦產，興辦士敏土廠、鍊鋼廠、機械製造廠、造船廠、造車廠，以及如何發展食衣住行等工業，怎樣移民於西北，怎樣發展農業與水利，都是着眼於國防上的需要，爲國家民族策長治久安之圖。名目上雖說是什麼東方大港、北方大港、南方大港、漁業港，其實都是軍港，所有鐵路中心和終點，其實都是國防戰略上軍隊集中的地點。實業計劃中一切節目，無不有重大的國防意義，爲軍事而準備的，這一點大家格外要澈底領會。」

### 二、修築道路發展交通是一切建設事業之前提

總裁在 總理遺教第二講中，講「政治建設之要義」時，講到訓政時期完成地方自治爲政治建設之基本工作，其要政有五：(一)調查戶口，(二)清丈土地，(三)辦理警衛，(四)發展交通，(五)訓練民兵。曾說：「總理這幾條遺教所指示的：其中發展交通一項，實爲一切政治經濟與文化建設之基本要務，大家格外要盡力來做。」接着 總裁又解釋「建國大綱」第二條說：「這一條是指明政治建設第一個最急要的目標。我們革命的目的，即在謀人民最大的福利，所以一切建設的目的，即在如何解決民生問題，使四萬萬同胞能安居樂業，足衣足食。尤其是交通發展，不僅民行便利，而且對於政治經濟文化國防皆有莫大的益處。」後又解釋「地方自治開始實行法」，「第四、修道路」時說：「道路是交通的要件，與經濟的榮枯，文明的開塞，社會的興衰，國家的強弱，皆有莫大關係；所以修築道路；發展交通，是一切建設事業的前提，亦即我們政治上最緊要的工作。現在我所倡導的征工築路的辦法；就是實行 總理所指示利用人民義務勞力來築路的具體辦法。」後來對日抗戰時，大後方運用人民義務勞力的辦法，修路修飛機場，曾經發揮過極大之效果。

### 三、物質建設之要義第一是發展交通

總裁在「總理遺教」第三講中，講「物質建設的要義」時說：「所以物質建設，也就是經濟建設，我前次已講明經濟是國家生命力的三大要素之一。……關於經濟建設的主要方案，或者說經濟建設的根本要圖，總理在實業計劃第一篇講得很明白；第一是發展交通。總理說：『余之計劃，首先注重於鐵路道路之建築，運河水道之修治，商港市街之建設。蓋此皆為實業之利器，非先有此類交通運輸屯集之利器，則雖全具發展實業之要素，而亦無由發展也』。鐵路道路運河水道商港，都是交通的要件，不啻國家的動脈，對於國家生命的強健與發展，關係最鉅。在從前海禁未開，閉關自守，一切自給自足的封建經濟時代，還看不出交通的重要，近世以來，世界交通，日益發達，五洲各國，儼若比鄰。一個國家的軍事、政治、經濟、文化與社會之能否進步，以及整個國家的強弱，差不多完全決於交通之是否便利。所以開闢交通，尤為發展實業之急務。鐵路道路為路上交通，運河江海為水上交通，當總理定此計劃的時候，飛機雖已經發明，但還未成為普通交通之工具，所以計劃裏面，只列有水陸兩種交通，沒有計及空中交通一層，現時航空事業，突飛猛進；空中交通，已日見重要。特別是在土地遼闊，而交通困難的國家，空中交通，尤為捷便有效；我們不可不同時注重。」總裁在這段話裏，特別強調航空的重要，希望國人注重。蓋因總理當年訂定實業計劃時，飛機尚未成為普通交通工具故未計入也。

### 四、國民經濟建設運動之意義及其實施

總理所定的國家經濟建設計劃，而其實行，則因本國無此雄厚的資本和優良的技術，必須借助於國際的資力和人才，方能成功。當時總理告訴我們利用第一次大戰時之設備和人力，以開發中國潛在地

中之寶藏，但是時過境遷，這個發展實業的機會不幸過去，所以總裁在「總理遺教」第三講裏又特別提到提倡國民自力來完成這項計劃說：「好的機會雖已過去，然而我們革命黨的革命精神，是決不灰心餒志，自暴自棄。一方面必須繼續努力，利用國際投資，一方面尤要以自力來謀建設，以求實現總理這種經濟建設的偉大計劃。我近來提倡國民經濟建設運動的宗旨，就是促起國民一致努力，用自己的力量來發展生產事業，完成整個國民經濟的建設，這是最有把握的一個途徑。如果自己不努力，單靠人家，是決無希望的。如果國民經濟不能先建設起來，要發達國家經濟是不可能的事，必須以自力求自存，能自強然後方能自立。國民經濟建設運動，就是自存自強之根本要道。」

繼而談到國民經濟運動之涵義說：「蓋國民經濟建設運動者，為促起人民自動改善國民之經濟，即為集合全國社會與生產機關各部分之努力，以建設健全之國民經濟。政府則以所有之力量為之排除障礙，且與以種種之助力與便利者也。國民經濟建設運動者，以建設國民經濟，即解決民生問題為目的，與國家經濟政策有廣狹之殊。蓋國家經濟政策於民生而外，更須注重於國計；而國民經濟建設運動之本位，則為國民也，其對象則為民生也。總理以民生主義為三民主義之中心，國民經濟建設運動者，實行三民主義之基點，亦即民生主義實現之初步也。」

國民經濟建設運動之實施，主要的用國民自己的勞力來謀建設，故總裁主張：「提倡征工。贊助政府實施征工制度，鼓勵民衆參加義務勞動，尤以開發交通道路，修治水利，培植森林，開闢墾地等為征工之根本工作。同時實施兵工政策，與征工並行。以軍隊補助各地征工工務之不足，並為建設地方公共工程之倡導。」其後又做一個較為具體之說明：「築路、濬河、築堤、墾荒等等，均為開發富源之必要條件，且需要多數勞力，宜於以征工制度行之。吾人主張全國成年民衆，均應有對國家對地方服役之義務，宜由政府明定一生對國家服役務工役若干月之期限，及每年為地方服役務工役若干日之期限。前



者從事於較大規模之公共工程，後者則為其本縣區或所在農村作有關農田水利，道路衛生，公共建築等等之工作。又各地實施征工，必先之以宣傳與訓練，而繼之以指導與實施，必須告以利益，且為準備一切（例如食物住所工具之類），事先必有負責人員與機關為周到之設備，使時力不致延曠，勞動出於志願，則久之自成習慣矣。」最後還希望各界領袖和幹部身先領導於上，全體人民自動努力於下，分途並進，各盡其所有智能，充分發揮互助合作精神，來推行這項國民經濟建設運動。

### 五、貨暢其流之道理

總裁於民國二十五年三月十三日在內政部對縣市行政講習所學員訓話，講『推行縣政與政治建設』時，曾將 總理遺教：『人盡其才，地盡其力，物盡其用，貨暢其流。』加以闡釋。其中解釋『貨暢其流』的道理說：『我們知道：在一個國家裡面，如果不能辦到貨暢其流，那末，要想澈底做到人盡其才，地盡其利和物盡其用，一定不能達到目的。譬如土地所生產的東西，除供給本地需用外，其餘的貨，若不能運銷出去，那土地的生產，勢必停滯或減少生產量。所以貨暢其流與人盡其才，地盡其利，物盡其用，彼此有連帶的關係。我們要使貨暢其流，最根本的辦法就是發展交通，凡是大規模的水陸空交通事業，都要政府盡財力人力之可能，努力開闢。交通發達之後，國家的文化就可以提高，教育易於普及，金融流通活潑，國民的生活，就可以改善，購買力增強，間接地無一不是可以助成貨物的流通和生產。即如一縣之內，若是縱橫之道路修築完成，四境之交通暢行無阻，就可以使農村所生產的貨物，容易運銷，一縣的工商事業就可以發展。近年以來，中央方面正努力於鐵道公路航空線的完成，希望各地方行政長官，特別是各縣縣長，要盡地方的人力財力，努力開發交通，上下一心，共同努力來達到貨暢其流的目的。關於實現貨暢其流的辦法，在積極方面，當然是要發展交通，除此之外，依中國現實的情

況，還要澈底廢除一切關卡之阻難。國民政府早已通令裁厘減稅，用意就是在此。不過自裁厘完成之後，各地貨物的運輸銷售，是否完全暢行無阻，稅務機關員司，有無任意阻難勒索情事，都要我們當主管的人隨時注意巡查檢驗。我們發展交通是除去貨暢其流的障礙，而剷除一切不合法的關卡苛稅，就是除掉貨暢其流之人為障礙。這兩種阻滯都除掉，然後一切貨物生產才能暢流全國」。

### 六、實業計劃之精義

總裁於民國三十二年重慶發表『中國經濟學說』，其中闡釋實業計劃的精義，曾說：

「民生本位，計劃經濟，民生與國防之合一，這三點是我們民生主義的基本原則。詳細的說，我們國父取西洋工業社會經濟學說的精義，糾正我們的弊病和缺點，而以中國的經濟的原理為本位，貫通起來，創造民生主義的最高原則。根據這個原則，構成偉大周密的實業計劃。我們 國父的實業計劃，即是國防經濟計劃的基礎。可惜 國父的十年國防計劃，只具條目，沒有寫成全稿，留給我們。不過從 國父的實業計劃，就可以講求國防經濟的原則和方案了。

國父的實業計劃，論規模，比漢唐的道路水利計劃還要偉大。論條目，比漢唐的經濟律令格式還要細密。論其中的精義，恐怕真正懂得的人還不很多。所以我今天要簡單明瞭的講解一下：

第一、國父的實業計劃最根本的意義，是規定中國的經濟建設，要以廣大的大陸為基點，以繁榮的海港為出口。國際貿易要經海港，農礦事業要在大陸。平時通商，要以海口為門戶，戰時抗敵，要據大陸為後方。民生與國防的合一，在此一根本意義上最為顯明，也最為扼要。所以從民生與國防合一的觀點來談實業計劃，沒有一條一目不含著博大深遠的意義在裏面。

第二、實業計劃以交通與農礦為根本的事業。一般人看見中國要工業化，只就工業而談工業，殊不

知要中國的工業發達，首先要開發遼闊的內地，改造農村經濟，提高農民生活，為工業品的銷場。要開發內地，必須以國家資本，建築全國的鐵路，開濬全國的水道。要中國的工業發達，又要開發農礦。農礦是工業上供給原料的主要源泉。礦業開發了，機器才有原料。農業振興了，工業才有資源，交通與農業都能發達，工業既有銷場，又有原料，則經濟自然可以發達起來。

第三、實業計劃注重人口之平均分配。中國近百年人口集中東南的趨勢，比宋明以來更變本加厲。實業計劃要把人口由東南移植於西北和西南，使中國大陸上各地的人口得以平均，尤其充實西北與西南的人口，以為抗戰建國的基地。

第四、實業計劃所要建設的工業，必散在於農業礦業的中間。依照實業計劃，大陸的內部，既有現代的交通，又有繁榮的農礦，更有平均分配的人口，則中國之工業，為了接近資源，為了獲得銷路，為了適應人口的需要，自然可以在大陸上各地各區發達起來。由國防方面來說，散在內地的工業可以開發全國各地潛存的物力。由民生方面來說，都市與農村可以平衡調劑，不至於分化而各走極端，不復有近百年來海上都市生活與西北西南的農村生活，相差一兩世紀那種偏枯的景象。

第五、實業計劃是要中國海陸平均發展，要中國各地平均發展。從篇章的裏面，我們看得出 國父的眼光注射到中國每一個地域，要使其各得其所。自宋明以來，立國規模固然失之於萎縮，即在漢唐兩代，規模總算偉大，仍然有重中原輕四裔的缺點。所以單從實業計劃來說，即可使我們起衰立懦了。

國父的實業計劃，經緯萬端，上面所說，不過是其中精義。大家理解這幾點精義以後，再研究實業計劃的原文，不獨可以省悟民生主義的真理，更可瞭解 國父十年國防計劃裏面國防經濟計劃的綱領。

我們了解實業計劃之精義後，再研究實業計劃以及其中之鐵路計劃，則可兼顧其物質建設之各種關

聯性與配合性，構成整個國防經濟建設之基礎。明乎此，則將來新中國之建設，更能具體入微矣。

### 第三節 抗戰前夕及抗戰期中對運輸之策劃

自從民國十六年濟南五三事件開始，日寇『大陸政策』之野心，已昭然若揭，日寇武裝侵略我之行動隨時可至，我國再無從容建設之可能，當時國民政府不得不以經濟交通等各種建設工作方式，來掩護我國抵抗侵略之軍事準備，所以自民國十七年至民國二十六年之十年間，雖環境萬分險惡，而在 總裁領導之下，國府之各項建設工作，仍能積極進行，茲將 總裁對此有關提案與指示，分述如後：

#### 一、限期發展交通事業

民國二十五年二月，本黨五屆三中全會，在南京舉行時， 總裁會鄭重提出『中國經濟建設方案』，指明『期於五年以內，完成各種必要之建設，為民生國計樹立堅實之基礎，並使全國得有集中力量，一致努力之方向』，經全會決議，經濟建設應為今後一致努力之目標，交常務委員會確定五年計劃，切實執行。其中內容第四項，即為『發展交通事業』，該項原文如下：「交通事業，其屬於交通幹線如鐵路公路幹線，主要水道航線及航空線，應由中央政府負責建設；至地方局部之築路濬河，則由地方政府人民合力舉辦之：(1)鐵路：鐵路之建築，應以國防運輸及溝通經濟中心為原則，使成為全國交通幹線，鐵路網之分佈，應普及各個省區。(2)公路：公路之建築，應為鐵路及主要水道航線之培養線，以成相需相成之局面，政府應限期完成各省公路聯絡線，已完竣者，其護路經費宜妥為籌劃。(3)建設全國水道航線及南洋航線。(4)建設全國航空線。(5)建設全國電信網。」

上項建設方案，雖因次年抗日戰事爆發，不克按照預定計劃，如限完成，但在二十七年三月，本黨



在漢口召開臨時全國代表大會時，其所訂施行『非常時期經濟方案』，對於『發展交通便利運輸』之規定，仍係根據 總裁提案之精神，而加以整理擴充者。

## 二、全力建設復興根據地

我國自簽訂南京條約（一八四二年）以後，即飽受不平等條約國家之侵略，在此情形下，國防經濟建設，固無由着手進行，而國民經濟之發展，與國家自衛之需要，亦受束縛，所有工商業，以租界駐兵區為中心，各重要交通幹線，亦以易受封鎖之都市為據點，而貫通內地各區，似此情形，一旦外侮發生，將如何抵禦？迨國民政府定都南京，痛過去之失策，察當前之大勢，曾準備有調整計劃，無如積重難返，一時不易奏效。民國二十年九一八事變發生，日寇侵我日亟，中日大戰，無可避免，實已進入國難嚴重之非常時期。總裁目擊危機，決定持久抗戰國策，對於經濟建設，決然改弦易轍，將其重點置於內陸方面，而尤以全力建設西南西北各省，以作為我民族復興之根據地。二十六年一月，總裁曾作如下之指示：「關於開發西北與建設西北之事業，無不本於國防之見地，按照計劃，盡力進行。不特國家資本對於開發西北經濟交通水利鐵道等建設，不遺餘力，尤應獎勵全國企業界大量投資。綜計三年以來，合政府人民之資力，總數當在一萬萬元以上。而隴海線之向西延展，及其連絡各線之增築，尤為國防上既定計劃。無論如何困難，斷不中止進行！財政困絀如此，而不惜竭全力以圖之者，誠欲使後方交通與國防要地，得有相當之規模，以為禦侮復興之根據也」。其後不出半年，戰爭果然爆發，沿海門戶，悉為日寇軍艦所封鎖，而我國竟能長期支持，終至轉危為安，贏得最後勝利者，全為 總裁目光之遠大，與意志之堅強，卒使西南西北各省經濟交通等建設，均能及時推進，迅速開發。

## 三、統一交通運輸事權

抗戰軍興，年復一年，我國困難，亦與日俱增。在交通運輸方面，所有沿海沿江航線，與乎鐵路公路之重要幹線，均被日寇控制或破壞，幾同癱瘓。而在我西北西南各省區，所恃以維持交通運輸者，除少數趕築之鐵路，少數增闢之航空線，以及川江範圍以內之水道線外，幾全賴公路，而且若干地方，連公路亦無之。所以要適應當時之環境，並能達成後方運輸之任務計，如何統一車輛調度，統籌軍商運輸，以及如何利用中國舊有之運輸工具與方法，以補現代機械運輸力之不足，實為一急切之問題。國民政府軍事委員會於二十九年四月，特設運輸統制局，執行統一管理之任務。總裁當時兼任軍事委員會委員長，曾蒞局視察並致訓詞，對於『運輸事業的重要與今後應盡的責任』有明確之指示：

「現在運輸事業，比前方軍事還覺重要，所以我們統制局一般辦事人員，必須以前方士兵作戰同樣之精神，不辭辛勞，不惜犧牲，來推進黨務，盡忠職守。……須知我們今後運輸事業辦理完善與否，直接關係於前方之勝敗，……切盼大家以後能人人竭盡心力，完成任務，然後一切交通運輸事宜，才能如期進展。大家要知道，我們從前交通運輸最大的一個缺點，就是事權不統一，以致組織散漫，統制缺乏，流弊所及，予國家軍事以很大的障礙。……須知今後我們抗戰之勝敗，不僅決於前方將士之戰鬥，而要看前方作戰所需之一切補充與接濟，後方之交通運輸能否儘速源源趕上以為斷。因此我們一定要本着過去經驗與教訓，實行交通運輸之澈底統一，以求事業之統制與力量之集中。大家應共同一致，通力合作，以達到改進運輸之目的。其次，我們過去辦事還有一個缺點，即是不能化除成見。……過去一般交通運輸機關之間，武的機關總以為文的機關不懂軍事集中之理，辦事瑣細迂緩，因而表示種種不信任，不合作。而文的機關亦常以為武的機關辦事只講快當而不精細，不按照一定條理與秩序去作，因而亦表

示種種不諒解，不一致。其實這兩種心理，都是誤會，今後應澈底化除。須知凡是現代效率化軍事化的機關，辦事必依科學方法，重條理，尚秩序，講效能，務實際，無論文武，皆應如此。今後務必澈底化除過去一切誤會與成見，而一切職務與權限亦必分配妥當，大家分工合作，協力進行，纔能達到我們運輸統制與調整的目的」。

以上是指示大家要改正兩個缺點，及運輸管理之統一。接着又指示軍運商運應兼籌並顧說：「講到運輸局的組織，雖然只在系統上分設各處各組，而未在性質上把軍運與商運分開，但在業務進行之際，仍須使軍運商運二者兼籌並顧，須知我們此次將運輸機關改組，成立本局，即是鑒於過去兩年來每以一般軍運商運機關不統一，彼此不互助，致國家遭受很大之損失。今本局既經成立以後，就要將兩者力量完全集中，統籌辦理。……我想以後對於軍運商運，每月應規定一限量，如商運有餘力，即可用以協助軍運，軍運有餘力，亦可用來發達商運，一切只要根據科學統計的精神與方法認真作到，運輸問題即可圓滿解決」。

#### 四、運用舊有運輸工具與方法

過去對日抗戰時代，西南西北各省，山川梗阻，交通困難，工具缺乏，艱苦異常。總裁為解決當時此項困難，曾在前述之同一篇訓詞裏，指示設法利用中國舊有的運輸工具與方法，以補機械運輸之不足，而促進軍商運輸之加強與持久時說：「還有一個擴張運輸運動的計劃，今天也要對大家說明概要。這個計劃，在一年多以前，我即提出，現在交通部已在進行，就是要盡量利用中國舊有的工具與方法，發動人力與獸力的運輸。這個運動關係於以後運輸力量之加強與持久，非常重要。……尤其是西南西北各省，無論有無公路通達之處，都要提倡這個運動，使各省各縣所有一切可供運輸之人力與獸力，盡量

各地運輸路線調查確實，然後依照我國從前所行驛站辦法，或三十里一站，或五十里一站，組織當地的運伏驛馬手車，每天只求運送一站，站站啣接，節節遞運。路程近的運夫一天一來往，遠則隔天一來往。如此，人民沒有遠離家鄉之怨，又能獲得生活之資，必能盡出其牲口馬匹，與車輛工具，相率樂於從事。……即是汽車運輸，如果途程過遠，亦應參照驛站制的辦法，分段運送，以減少司機的疲勞，和車輛的消耗，增大運輸的安全與效率。……第二、對於各地民衆及壯年男女，必多方設法獎勵其作輸送夫，男子壯丁如能盡力運輸，即可令其暫緩服役，或竟行免役，無論男女，並一律施以適當的組織與訓練，善其待遇，酌給工資。如此，各地之願從事於運輸的人，一定很多。則以中國如此衆多的人口，如此巨大的勞力，只要鼓勵有方，使用得當，就可以盡量加強我們運輸的力量，以維持長期抗戰的需要」。

#### 第四節 建國工作之積極準備

民國三十一年十月十日，美國與英國政府，同時通知我國政府，廢除他們在中國的治外法權及有關特權，並依平等互惠原則改訂新約。民國三十二年一月十一日，中美、中英平等互惠新約簽字。從此我國建設的阻力已經解除，真正的建國工作必須迅速開始。當時總裁在『中國之命運』第五章裏勉勵國人說：「革命的建設工作，只要我們全體國民有不矜不伐的篤行，實事求是的實踐，未有不可以如期完成的。國父有言：『莫難於破壞，莫易於建設。』辛亥以後，建設的工作所以失敗，是由於國人忽視建設，並認為建設無須乎用革命的手段來進行，我們今日切不可再蹈這個覆轍，我們必須使破壞與建設相需並進。我們對於建設，必須以革命與抗戰同樣精神，同樣的手段來進行。」



## 一、建國工作之重心

建國工作，頭緒多端，其於經濟建設方面，總裁曾作如下之指示：「『國民經濟建設運動方案』早已指出我們中國經濟建設的要目。這個方案，是本於國父實業計劃的精髓，規定具體工作，以期中國的國民經濟能適應於國防的要求。抗戰五年半以來，中國的國民經濟已趨向於國防與民生的合一。不平等條約的撤廢，更能使中國以獨立自由的地位，邁進於經濟獨立『自力更生』的大道，而中國之『自力更生』，尤以『工業化』為當務之急。故今後之國民經濟建設，應以發達工業經濟為基礎。其最重要的條目，為準備實業計劃之實施，由此以完成我們平均地權與節制資本的基本政策，至於國父之實業計劃，其規模遠邁漢唐，其精神更有以會通現代世界經濟的變局，實為我們中國經濟建設唯一的寶典。而其準備工作，自甚艱鉅。故全國國民必須自今日起，立定決心，積極進行。」總裁接着又指示我們建設須有重心有基點說：「我們所說五項建設，自當同時並進，不可缺一，而其重點則不能不置於經濟。國父曾指示吾人『建設之首要在民生』，而民生之基礎為經濟。經濟不僅為各項建設之重點，而且為一切建設之先務。民生主義的經濟建設，是本於『民享』的原理。我們要以計劃經濟和社會立法，使每個國民的生活與生存，都有保障，務必做到『資本國家化、享受大眾化』之目的，尤須以計劃經濟和社會立法，實現民生主義之和平的普遍革命。」

## 二、十年經濟建設計劃

總裁的經濟建設計劃，是以總理實業計劃為藍本，分期實行。最初十年之計劃，在「中國之命運

關於經濟建設計劃，以實業計劃為原則。我們所擬定實業計劃所定的業務，首先要有實行計劃的人才和完成實業計劃的物資，今舉實業計劃最初十年內所需用的人才與物資，分別列表如次：

(一) 實行實業計劃最初十年內所須完成之各項工作表(本表僅就土木、機械、電機、空運、水利、建築、衣服、衛生、鑛冶等九項計其數量，其他從略)。

項目	全部工作量	最初十年內工作量
(甲) 土木		
鐵路	一四〇、〇〇〇公里	二〇、〇〇〇公里
公路	(實業計劃原列十萬英里，折合十六萬公里，現已有二萬公里)。 一、五〇〇、〇〇〇公里	二二五、五七〇公里
築港	(實業計劃原列百萬英里，折合百六十萬公里，現已有十萬公里)。 一八六、〇〇〇、〇〇〇噸(吞吐量)	一〇〇、〇〇〇、〇〇〇噸(吞吐量)
(乙) 機械		
機車	二四、〇〇〇輛	三、〇〇〇輛
客貨車	二五二、〇〇〇輛	四四、〇〇〇輛
自動車	七、六七七、二一〇輛	四五一、五七〇輛
商船	(自動車數量包含各年折舊補充量，以維持三百萬輛之數)。 一四、四一七、四〇〇噸	三、〇四三、三〇〇噸
動力機	四〇、〇〇〇、〇〇〇馬力	一〇、七〇〇、〇〇〇馬力
工具機	四、五〇〇、〇〇〇部	一五〇、〇〇〇部

各類機械

七、〇〇〇、〇〇〇部

一、五〇〇、〇〇〇部

(丙)電機(略)

(丁)民用航空機

一一〇、〇〇〇架

一一、〇〇〇架

(折舊補充在內)  
(餘略)

(二) 實行實業計劃最初十年內所需各級幹部人才數目，就鐵路、公路、空運、水利、機車、自動車、電力、鑛冶、港埠、電信、商船、食品工業、衣服工業、居室、衛生、機械、印刷等十七部門計算，共為大學或專科學校各科畢業生以及各種職業學校畢業之人數，總計二、四六四、二〇〇人，其各種人才分別詳細數額從略。

(三) 從略

實業計劃全部的完成，要積三十年至五十年之久。上表所列的工作、人才、和物資，祇是最初十年之內所要作要用的數量。國民初見這些數字，或不免認為太大，而以為不易成功。殊不知這些數字，比之於中國四萬萬五千萬人口與一千幾百萬方公里面積，實在太少，決不為多。

中國過去建設工作的失敗，乃由於不平等條約的束縛和壓迫。現在不平等條約已經撤廢了，只要我們全體國民能夠力行，則上表所列十年計劃成功的程度，我相信只有超過這裡預定的最低的數量，而決不患其太多，更決無不成之理。如照各國已往建設的經驗，再證之我國民政府成立以後十年間在內憂外患中修築鐵路的事實，則依我的估計，其中有幾個部門，如鐵路、公路、航空、築港、堤坊、灌溉、電力等項，將來實際的成績，或可超過預定之數一倍以上，實至為平常之事。

我們中國經濟建設的計劃，對於民生的福利，必須達到我們國民政府所訂的國民政府建國大綱第一條

規定的標準。就是「建設之首要在民生。對於全國人民之衣食住行四大需要：政府當與人民協力共謀農業之發展，以足民食；共謀織造之發展，以裕民衣；建築大計劃之各式房舍，以樂民居；修治道路運河，以利民行。」這是我們建設的唯一目標，亦是實現民生主義的第一步工作。我們中華民國既要建設這樣一個富強與康樂的國家，就要我們每一個國民真有「惟日不足」之感。人不自棄，必不見棄於國家；人能自勉，始可以策勵同胞，共同奮勉。所以我懇切的期望全國國民自立自強，互相策勵，尤希望全國的青年能立定志氣，抱定決心，認定目標，朝着建設的方向急起直追，來完成這千載難得的建國使命。」此一計劃，精確周詳，抗戰勝利後，即已開始實行，惜共匪叛亂而未能完成。

## 第五節 戰後經濟建設方針

民國三十四年八月，日本無條件投降，我國抗戰終告勝利，惟是時久經戰亂，國家殘破，正待全國復原，集結內外資力，以從事復興建設，對於民營範圍，特為放寬，對於外國資本與技術合作，亦特為歡迎。總裁是時任國民政府主席，曾於是年國慶日發表告全國同胞書，其中重要之指示，即為戰後第一期「經濟建設的方針」。在該項方針之下，計有幾項要領，茲就與交通建設有關部份，錄述如下：

### 一、自由經濟與計劃經濟及國營與民營

關於經濟建設，眾說紛紜；有主張自由經濟者，有主張計劃經濟者。因此，更涉及國營與民營之爭議。其實，總理遺教，早有原則性之規定。總裁在『中國經濟學說』第四章第一節中，亦曾作如下之說明：「中國的經濟的道理，不取放任自由，不取階級鬥爭，而要以計劃經濟，使資本國家化，享受大眾化，實現民享的理想，達到富強康樂的境域。」可知國民政府對於經濟事業的處理，是遵循總理



民生主義的原則的，而在上述『經濟建設的方針』中，更有透澈之敘述：「第一期經濟建設，應使人民的經濟自由，與國家的經濟計劃，融合為一體，而國營事業與民營事業的種類，尤應有明確的劃分。具體的說，凡有全國性和獨佔性，以及人民力量不易舉辦的事業，如鋼鐵工業，如全國鐵道，如大規模水電事業等，應歸國營；此外一切經濟事業，均可歸之民營，其民營事業資金不足者，政府當予以補助，或合資經營。我們國家的建設計劃，應以民生福利為目標，人民的經濟自由，應受整個國家計劃的保育，這就是我國古訓藏富於民的道理」。由此可知，除政府應積極發達國家資本以裕民生外，人民亦應本此原則，盡力發展民營經濟事業，以圖整個國家經濟之繁榮。

### 二、歡迎外國資本與人才

國家從事大規模之經濟建設，至感困難者，則為如何籌集大量資本，及如何羅致專門技術人才。總理遺教中，極力主張借助外國資本與技術，甚至主張批給外人建築鐵路，以解救我國處境之困乏。總裁對此，亦抱同一之見解，而且認為自從我國對日堅強抗戰，國際觀感為之一新，美英兩國首於民國三十二年一月與我訂立平等新約，一掃過去不平等條約之恥辱，是時我已為一主權完整之國家，自可減少許多顧慮。因此，總裁乃在『經濟建設的方針』中肯定說：「我們歡迎外國的資本與人才和我們合作。過去因為外國人在中國享有特權，所以國人對於外資抱有戒心，政府亦沒有積極加以鼓勵。現在平等新約成立，而友邦公私企業界對於中國的經濟建設，特別熱心協助，將來外人在中國經營事業，政府必將充分予以法律的保障，使國內民營事業享受同等待遇，只要合乎經濟計劃的需要，國營民營事業，都可以依法向國外協商借款，或由外人投資」，此種指示，極為正確；惟今後我公私企業界本身，均宜發揮守法守信精神，以期達到吸收外資外才的目的。

### 三、推行經濟計劃之重心

至於談到經濟建設計劃，應如何制訂，如何推行？總裁在『經濟建設的方針』最後一段中曾說：「我們要遵循上述要領，來確立經濟建設的計劃，至於經濟計劃的推行，必須要有程序，更要有重心，方不致本末倒置，一事無成，所以我們第一期建設的重心，着重在兩點：其一、是交通建設的重要！我們中國是經濟落後的國家，我們的經濟建設，必須國內各地有無相通，而後工農經濟可以平衡發展，所以交通暢達，實在是工農生產增進的必要條件，而鐵路修築，尤為當前的急務。我們至少要在十年之內，完成二萬公里鐵路的計劃。其二、是建設人才的養成：我在『中國之命運』內，曾經估計戰後十年增產計劃，需要科學技術人才二百七十萬人，而東北台灣工礦農場的接管人員尚不在內。這些幹部人才，必須由學校教育和訓練，因此學校教育必須配合經濟建設的需要。對於上述工廠、農業、交通、醫藥各部門，尤須增設專科學校與一般職業學校，以儲備實用的技術人才」。今日雖時過境遷，但其推行經濟計劃之重點，必須着重在促進交通建設，與養成建設人才，仍是始終不變之定理。

### 第六節 加強人力物力充實反攻準備

總裁曾於四十年十二月一日主持總統府 國父紀念月會時，作「四十年度行政工作的講評及四十一年度施政中心的指示」，以及四十一年元旦發表的「告全國軍民同胞書」，在此兩文告中，所涉範圍甚廣，指示亦甚周詳，舉凡內政外交，無不涉及，茲擇其與經濟交通有關之處，錄述如次：

#### 一、切實整頓公營事業增加生產收入

在『行政工作的講評與指示』中，總裁對四十年一年中政府各部門工作的成果，表示嘉勉說

：「國家行政最顯著的進步，在軍事和財政經濟方面，顯然可見。……此外如交通、教育、文化、社會警政等等，也都有進步。……當然缺點還是不少，急待改進的地方還是很多，我們決不能局限於此一初步的成就，更不能自滿於此一初步的成就。我們要加倍發奮，加倍努力，期能於明年獲得更大的成就，發揮更大的力量」。接着提出六個問題，與經濟交通特別有關的為第二項「加強會計制度，整頓公營事業」。他說：「會計和統計制度，雖然早已次第建立，但還沒有能發揮預期的效果，而且距離實用仍遠。大家知道會計制度要是無法健全，那在政治上就根本無法清明，財力物力即難望有合理而有效之使用。特別是公營事業的整頓，必須先從健全會計制度入手，尤其成本會計制度，應特加重視。成本會計制度是與增加生產和節約糜費有其異常密切的關係的。我們在現在這個時候，是不但一物當作一物使用，更要能使一物能生產滋長，成為二物三物的再生產，所以希望公營事業能夠切實整頓，增加生產，增加收入。我們要使公營事業健全發展，就先要求加強在公營事業中的會計制度。當然會計制度是應該普遍加強的，不過，這在整頓公營事業方面尤見重要，而且是刻不容緩的工作」。我國會計統計制度，雖早已建立，但迄今仍待加強。吾人欲求公營事業企業化及管理科學化，如不健全會計統計制度，是永遠無法達到目的的。

## 二、全力推行反共抗俄總動員運動

總裁在上述兩文告中，曾一再提示反共抗俄總動員運動之重要。講評中指出：「我認為明年度（四十一年）必須以總動員為施政中心。應該動員各種人力物力，為充實反攻大陸之準備，並確使台灣成為收復大陸後各省政治設施之模範。我們知道反攻大陸，復國建國的前提，不外一個是人力的問題，一個是物力的問題。儘管你如何有人力物力，假使你不能夠把它組織起來，並善為運用，那就什麼都等於遺棄，等於浪費。總動員就是要全國在為達成同一目標的號召與規定之下，充分予以組織，發揮有組織之人力，利用有組織之物資，而提高其使用，增進其功效」。總動員是現代國家最基本的工作，其目的，在求人力物力之組織與運用，以期達到最高度之效率。總裁在『告全國軍民同胞書』中，更加具體的說：「我們今年（四十一年）工作的總目標，是要用全力來推行反共抗俄總動員運動。使台灣省確實成為三民主義政治設施的模範，和雪恥圖強反攻復國的基業。我們在反共抗俄總動員運動的大前提之下，今年所要特別進行的，就是經濟改造運動，社會改造運動，文化改造運動和政治改造運動，以促使經濟的、社會的、文化的、政治的全面改造，來貫徹我們總動員的目標」。交通事業原是經濟的一環，對於經濟改造運動所標舉的互助合作，增產競賽，自應密切配合，努力做到。至於社會、文化、政治各項改造運動的推行，亦與交通事業息息相關。為社會改造運動所標舉的為國勤勞，奉公服務；文化改造運動所標舉的發揚革命精神，提高科學技術；以及政治改造運動所標舉的克難實踐，自力更生；無一而非我們交通事業人員所應共守共行的信條。所以 總裁歸結說：「以上四項運動，歸結起來，就是反共抗俄總動員運動，我們必須一一實踐，努力做到，並用社會監察互助的力量，使懶惰的不得不動，柔弱的不得強，以加強反共抗俄全面的動員」。邇來反攻在望，凡從事鐵路工作者，更應切實體察，徹底遵行，戮力以赴，始能完成此偉大之事業。

## 第七節 建設三民主義新國家

民國五十二年十一月十二日，中國國民黨第九次全國代表大會，在陽明山舉行，為期十日。在此期間，總裁先後主持九次大會及 總理紀念週，講演『我們復國的精神志節和建國的目標方略』，除勵勵與會同志謂：「九次大會舉行於動員、戰鬥、反攻開始之前夕，固有賴於大家決大疑、靖大難，為復



國建國開闢光明的大道。而尤賴於大家奮發精誠，一致努力，抒展萬猷，準備付出足夠的代價——心血腦力，以達到我們國民革命勝利的頂點。」外，復對復國建國作多方面之指示。茲將經建有關部份節錄如後：

### 一、復興基地三民主義建設的實現

在訓詞第二章「黨務軍事政治的重要成就」中，曾述及復興基地建設的成就時說：「第三件最可嘉許而驕傲的，是復興基地三民主義建設的實現。黨經過歷年來的努力，不斷推進三民主義模範省的建設，在事實上，今天已經使台灣成爲三民主義對共產主義的強力打擊！在前瞻上，則尤其是成爲了大陸建設的藍圖。舉其顯著的成就來說：在民生建設方面，總理耕者有其田的遺教，實施迄今，已能悉依預定計劃，使百分之九十以上的農田，歸於農耕所有，此爲本黨實現總理民生主義第一步的重大成就。其他如水利、電力、交通、金融、農業……建設的進步，生產的增加，經濟的高速發展，都加快了民生建設方面，如農、工、商、礦、漁、鹽等民衆生活的改善，婦女、青年、醫藥、衛生、保險、農村工作的發展，也都成爲了社會繁榮進步的主要因素。在文化建設方面，如國民教育的普及，大中學校的擴展，文化事業的增進，人民知識水準的提高。又如道路發達，交通進步，司法改善，獄政革新，同樣是不可磨滅的實蹟。另外還有金馬外島，社會、民生、國防建設之增強，使金、馬城鄉，皆已進於現代化之境域，尤其是值得稱道和嘉許的地方。」

我們黨一貫抱着爲國爲民，盡己服務的態度，固然雅不願自居其功，然而爲建國大業『立式作程』，却也不可不使全國同胞，了然於其成功之所自。」

同時，本黨還舉行了一次黨務績效展覽，舉凡革命工作之實際紀錄，與乎建設成績的具體數字，均足以表現實際的建設成果。

### 二、建立三民主義新中國的目標和方略

在這篇訓詞第八章中，總裁提出一個具體而有系統的建立三民主義新中國的目標和方略。並特別鄭重的說明，這裏所指的建設，並不是明天的預定進度，而正是今天在基地所要全力進行的實際工作，我們在台灣基地的一切設施，就是以一省的範圍，具全國的規模來實施的。此爲建國之南針，凡我全國國民均應共同努力去奉行，以便完成這時代之使命。

總裁說：「這裏所要講的，是如何建設三民主義新中國的方略——程序和步驟的問題。本來我在最近十年來多次講詞中間——如「革命的基本戰力和基本工作」「戰地政務和政工的方針與要領」「復國建國的方向和實踐」，就都有過了相互關聯發揮的講述。今天我願意爲大家重覆的提出我對這一問題的意見，並列舉一個有體用、有系統的條目步驟，來提供各位同志研究。」

#### 1. 建國的目標

##### 甲、遠程目標

- 弘揚三民主義於世界；
- 實現禮運大同篇之政治境界；
- 保障全人類永久的自由、和平、福祉。

##### 乙、中程目標

- 實行三民主義於全國；
- 達成民族獨立，民權平等，民生康樂的境域；

儲備科學人才，提高教育質量，作育現代國民，建立現代社會，使中國躋於有進而無退，一治而不復亂的境界。

丙、近程目標

進一步擴建三民主義模範省的建設；

隨軍事進展，推行以三民主義為中心的戰地政務；

徹底摧毀匪偽組織，徹底消滅共產餘毒，徹底實現三民主義；

從頭做起，從新建設，奠立人民現代生活的基礎，預防共匪死灰復燃的禍因。

2. 建設的步驟

甲、新的教育——新的國民——新的鄉村——新的社會——新的國家（由內而外，逐層發展）。

乙、從民生安定的基礎上實現健全的民主憲政（亦即由光復初期的軍法之治，兼行地方自治，並達成憲法之治）。

丙、由戰地政務的管、教、養、衛，到全民政治的民有、民治、民享（亦即由金馬地區的政治形態，進於台灣地區的政治形態，再進而促使三民主義倫理、民主、科學的全部實現）。

3. 建設的內容

甲、現代化政治（實現有組織的民主、有紀律的自由、人民有權、政府有能的憲政體制）。

乙、現代化經濟（實現自由、樂利，均富的目標，貫徹利用、厚生、正德、以養育、保健為主的民生經濟）。

丙、現代化社會和現代化生活（以育樂兩篇為藍圖，以新生活為起點，實現繁榮進步、禮節樂和的社會生活）。

丁、現代化教育（以民族精神教育為基礎，作智、育、德、體、羣的健全青年，貫徹倫理、民主、科學三民主義的文化建設）。

戊、現代化國防（擴展武力與國民結合，民生與國防合一的軍事建設）。

大家知道，三民主義是現代思想的主流；三民主義的建設，就是現代化建設；而我們這裏所追求的現代化，並不是說復國以後，要另行再來一套的意思，而是要以今天復興基地三民主義建設的經驗，作為大陸建設的藍圖；以基地建設之人才，作為大陸建設之支柱；並力求其在建設中，貫徹戰鬥的要求；在戰鬥中，能立即展開建設的工作；期使規後民生，迅速的獲致均和安定，國家原氣，不致過甚的破壞損傷。

而且這裏所指的建設，並不是明天的預定進度，而正是今天在基地所要全力進行的實際工作，我們在台灣基地的一切設施，就是以一省的範圍，具有全國的規模，來實施的。大家也一直都是朝着這個方向來進行的。

總之，不論今天基地的精強，明天國家的重建，都是需要全黨同志，全國同胞，用自己的意志，自己的心血，來進行，來達成的。所以本黨每一分子，都有參加到這一個大建設的潮流裏來發揮其領導示範作用的義務。我不斷策勵大家，說要你們人人自許，人人自奮，以其真知的、精誠的、信仰的力量，操持踐履，明德新民，來保證三民主義新中國的建設成功。這不惟是黨的要求，也更是大家正確的工作觀念。

以上所講的，當然還只是就三民主義新中國建設的輪廓，提出一些我們應該致力的項目與途徑而已。所望大會研討審議，集思廣益，訂定反攻前、反攻時、反攻後各個階段中實施方案，以為大家一齊致力實踐的準則，同時還望預為籌度，在復國進程中兼行建設工作，所迫切需要各項人力的、資源的、制



度的、科學的、技術的條件，積極完成一切戰鬥的，建設的準備」。

## 第四章 本黨歷屆會議有關鐵路建設之宣言及議案

本黨 總理對於交通事業，在組黨以前，已極注意，當民元前十八年甲午，與陸皓東北遊京津，以窺清廷之虛實時，即上書李鴻章，建議政府，勵行「人盡其才，地盡其利，物盡其用，貨暢其流。」政策，其中「貨暢其流」一節，業經明白闡明輪船鐵路之重要。自甲午與中會正式成立以迄辛亥建元，其間歷時十八載，本黨均淬礪全力推翻清室，創建民國，以致無暇兼顧建設，故本黨於與中會同盟會兩個時期中之政綱政策，均未提及交通事業之規劃。

辛亥八月武昌首義，各省次第光復，中華民國於焉建立，元年八月同盟會聯合「統一共和黨」、「國民共進會」、「共和實進會」與「國民公黨」而組成國民黨。斯時本黨以破壞工作已告結束，建設即將開始，乃於國民黨宣言中，對於各項政策有所規劃，其間涉及交通政策者，有如下之指示：

「交通事業，其完全屬於商辦者無論已。若國有交通，則政府急宜興辦，責無可辭。其應興辦者：一曰急辦國有鐵道。建築與實業固有莫大之關係，而於軍事上國際上，亦屬重要，應酌量現狀，審其緩急，急辦國有鐵道。……此數者，皆本黨興辦交通事業之計劃，而本黨對於政策所主張者也。」

民國二年，袁世凱叛國，總理乃改組國民黨為中華革命黨，三年八月正式成立於日本東京。在中華革命黨革命方略中，對於交通建設，更有詳細之規劃。如革命方略第八章關於「財政交通事務補則」第六條：「關於電政鐵路事項，未成立專部管理以前，暫設電政監督局、鐵路監督局，隸屬於陸軍部。」

局內職員由陸軍部總長呈請任命。」又第八條：鐵路監督局之組織，規定如次：

(一) 鐵路監督局，設左列職員，掌理鐵路運輸事務。

- |            |             |
|------------|-------------|
| ① 局長一人 簡任； | ② 技師長一人 簡任； |
| ③ 科長四人 薦任； | ④ 技師○人 薦任；  |
| ⑤ 科員○人 委任； | ⑥ 技手○人 委任；  |
| ⑦ 錄事○人 委任； | ⑧ 供事○人 委任。  |

(二) 鐵路監督局設左之四科：

(甲) 總務科掌理左列事項：

- ① 關於鐵路業務檢查事項；
  - ② 關於運貨規定事項；
  - ③ 關於各線運輸聯絡事項；
  - ④ 關於路線擴張計劃事項；
  - ⑤ 關於各局職員之進退功過事項；
  - ⑥ 關於文牘報告統計事項；
  - ⑦ 關於車輛機關車之製造及製造工業事項；
  - ⑧ 關於鐵路學堂事項。
- (乙) 會計科掌理左列事項：
- ① 關於經費及收入之會計簿記事項；
  - ② 關於改良維持費之預算事項；

(丙) 關於各局之會計監查事項。

(丁) 建築科掌理左列事項：

- ① 關於查勘測繪事項；
- ② 關於建築修繕事項。

(戊) 材料科掌理左列事項：

- ① 關於材料之購備事項；
- ② 關於材料之保管事項；
- ③ 關於廢料之處分事項。

本黨在國民黨、中華革命黨兩個時期中，對於交通事業雖有以上的規劃，但各路均在軍閥惡勢力把持摧殘之下，仍未能遵照實施。迨至民國十三年中國國民黨改組，中國漸次統一告成之後，本黨歷次召開之全國代表大會及歷屆中央執行委員會全體會議，及中央政治會議等，對於交通建設一項，為適應事實環境之需要，常有詳細之規劃，製成決議，以為實施之準繩。茲從第一次全國代表大會起，以迄第九屆全國代表大會止，節錄本黨對交通——鐵道部分——政策，以及與國內各鐵路黨務有關之資料，分別概述如後：

## 第一節 歷次全國代表大會與歷次中央執行委員會暨中央政治會議有關鐵道建設之提案及決議事項

### 一、歷屆全國代表大會

1. 第一次全國代表大會 (民國十三年一月)



大會宣言中有關交通建設之規定：

「三、國民黨之政綱

甲、對外政策

(四) 中國所借外債，當在使中國政治上實業上不受損失之範圍內，保證並償還之。

乙、對內政策

(十五) 企業之有獨佔性質者，且為私人之力所不能辦者，如鐵道航路等，當由國家經營管理之。」

2. 第三次全國代表大會 (民國十八年三月)

(1) 對政治報告決議案中有關交通建設之指示。

「經濟建設，為三民主義物質的基礎。誠以物質的基礎不固，即民族無由保障其獨立，民權無由充實其發展，民生問題無由得真實之解決。然而依照 總理之實業計劃，其規模宏大，實非嗟咄所能力辦。因此之故，吾人必當就其計劃，權其輕重，為之逐漸分期舉行。大會認為今後首宜舉辦之經濟建設，厥為交通與水利。蓋此二者，為農業與工業開發之基本條件；國家苟能於此獲取相當之成就，社會即能隨之發舒其他相當之新生產力，可斷言也。過去一年間，國民政府於交通上會整理現有之鐵路管理，增設電線電話及無線電。今後必須一方面使電氣交通遍布於全國，一方面根據 總理所定國營鐵道建築計劃中之西北系、中央系、東南系，預定步驟，於最短时间内，開始設計建築。然而鐵道之交通，尤當以汽車公路為之輔；且其建築亦較鐵路為易舉。故吾人今後，必須以全力提倡公路之開闢。……：實言之：鐵道公路與電氣交通，為陸上交通事業之骨幹。吾人必須於此努力求其第一步之成功，然後全民族之經濟組織與政治生命之環境，必能大改舊觀矣。……：」

(2) 主席團對於訓政時期經濟建設實施綱要方針案之修正案。

「對於審查報告第三號『訓政時期經濟建設實施綱要方針提案』審查結果，特提出修正案如下：

(一) 本案標題擬改為「確定訓政時期物質建設之實施程序及經費」案。

(二) 依據建國方略實業計劃所指示之方策，原則為確定物質建設實施程序之標準，而以交通之開發為首要。

(三) 以全國稅收之半充物質建設經費。

甲、以國家收入之半為中央建設經費，由中央政府辦理(1)鐵路(2)國道(3)其他交通事業(4)煤鐵及基本工業(5)治河(6)關港(7)水利灌溉墾荒移民等事業。

乙、以地方收入之半為地方建設經費，由地方政府辦理(1)省道及地方交通事業(2)農業改良灌溉墾荒水利等事業(3)都市政市及公用事業(4)衛生建設。

(四) 在五年期內，以中央建設經費之半，興築鐵路，以地方建設經費之半，辦理一切直接改良增加農業生產之建設事業。

(五) 前兩項為建設經費原則上之規定，其實施辦法，由國民政府斟酌國家地方之財政狀況，隨時決定之。

(六) 中央政治會議認為有必要時，得召集全國經濟會議討論及決定經濟建設之實施問題，及設立經濟設計委員會，任命及聘請國內外經濟設計專家為委員及顧問，專任經濟建設設計事宜。」

3. 第四次全國代表大會 (民國二十年十一月)

(1) 依據訓政時期約法關於國民民生計之規定確定其實施方針案中有關交通建設之指示：

「關於永久之建設計劃， 總理之建國方略，已經詳細規劃。現在所應決定者，乃在此數年間之工作方針，而非龐大之方略。 總理在建國方略中，以鐵道網之完成，為一切經濟事業之根本。就目前實

際情況，認為今後之鐵道政策；第一應整理現有之鐵道；第二應迅速完成已將成就及半之粵漢、隴海兩鐵道；第三應迅速進行由廣東至雲南，由雲南達四川，由四川到陝西與隴海聯絡之鐵道。此三線為最宜急切進行之工作，其餘線路應由國民政府就實際情形，從事規劃。此為國民民生計建設之方針三。」

#### (2) 國家建設初步方案：

##### 「第二 經濟建設

總理云：建國之首要在民生，古訓亦云國以民為本，民以食為天。故知經濟建設，實為國防建設之首要條件，且現代之戰爭不僅為軍事之爭，實為整個國力之爭，軍事之基本實在於一切生產機關之完備與生產能力之充實，在以自衛為目的之中國國防上，經濟建設尤為重要。總理關於國防計劃之著作，不幸被燬於陳逆叛變之時，然其實業計劃，實與國防計劃相表裏，而手著之交通地圖即為國防設計之表現，應依照 總理之計劃，分別緩急，次第實施，茲特就國防上列舉建設之要點如次：

一、鐵道為經濟建設之基本，亦為國防建設之要素，為應付實際需要計，在四年中除整理舊有鐵道外，第一應完成粵漢鐵道，第二應完成隴海鐵道，並以輕便鐵道延長至伊犁，第三應完成由廣東至雲南，由雲南至四川，四川至陝西之鐵道，如時間不許，亦應先築輕便鐵道，至於內河航行，亦宜就現有基礎擴張整理，以利運輸。

(說明) 以上各綫皆為戰時軍事行動之命脈，蓋我國海軍力薄，沿海一旦封鎖，則廣大之區域無鐵路以資交通，不但軍隊不能輸送，即必須仰給於國外之接濟，亦無路輸入，是以必須於二十二年底，完成粵漢鐵路，同年完成隴海線，二十四年完成由隴海線延至伊犁之輕便鐵道，至於西南鐵路之敷設，亦為國防上當務之急，如財力不及，則經濟利益未顯著之線，可暫敷設輕便鐵道，以利軍事運輸。」

#### 4. 第五次全國代表大會

(民國二十四年十一月)

##### (1) 大會宣言中關於交通建設之指示。

##### 「第四 裕經濟以厚民生

二曰，發展交通，必須便利大量貨物之運輸，達到時間迅速，運費低廉，保護週到之目的，而後方足成為完善之交通網，以適應國計民生之需要。貨物交通之建設，尤難於思想交通與人體交通之建設，必須全國上下全力以赴之。」

##### (2) 西北國防經濟建設案中之鐵路建設計劃：

「建築咸韓鐵路計劃案：——西北軍需工業之建設，既如前次計劃，為謀一切輕重工業所需燃料及原料之聯絡運輸起見，則修築咸韓鐵路，實為要圖。此線以咸陽為起點，經涇陽、三原、耀縣、同官、白水、澄城、郃陽，以達韓城。經過各縣，如涇陽產棉，原耀產煤，同官之瓷業，白水、澄城、韓城富煤礦，尤以韓城之煤量多而質純。且渭北全部，農產甚豐，麥為大宗，將來若更自韓城北展，以達延長、延川，所產大量石油，可資運輸，全部國防上亦為隴海主要支線，是該路之重要，不啻政治經濟軍事三者協調之路。」

查咸陽至韓城，約計華里四百餘里，沿線所經，盡為黃土層地區，并無高山大水之阻隔，故鐵道建設，工程當不艱鉅。至築路經費預計八十五磅標準軌敷設，每華里約需洋二萬五千元，以全線四百里計，共約需洋一千萬元。將來修築時所有土方及運輸工程，全以工兵担任，其所需當可減少。擬請本大會議決，轉由政府即速籌資興築。

且此路西安經咸陽、三原、耀縣、同官一段，為 總理實業計劃西安大同線之一段， 總理曾一再說明，此線經過陝西有名之煤油礦，及山西西北煤田之全部，是該路之重要性，益可證明。」



## (3) 興築滇省通江通海通緬鐵道以應國防需要而闢經濟源泉案：

「滇省僻在南陲，地介英法，森林叢茂，礦產富饒，當國防衝要，具經濟源泉，洵救亡圖存，復興民族之根據地也。徒以山脉綿亘，川流錯雜，交通阻隔，發展維艱。以言國防，境內與兩粵川黔接壤，而呼應不靈，外受滇越鐵道挾制，而出入不便。以言經濟，則礦藏無力開發，物產無路運輸，坐視貨棄於地，寶蘊於山，而一籌莫展。丁此中日戰禍一觸即發之秋，沿江沿海，隨時有被封鎖之虞，交通關係國防至鉅，為適應需要，除提早完成滇黔公路外，確有及時興築川滇線，滇欽線以通江通海之必要。一旦中日戰事延長，大宗軍用品，非來自歐美不可。國際海運途徑既欠安全，國際路運之西伯利亞鐵道，復以間隔，不能利用，萬一法不允我假道越南，則興築滇緬線以利運輸，益為目前當務之急。為國防需要計，應請興築滇省通江、通海、通緬鐵道者一也。謹按先總理手訂西南鐵路系統之川滇、滇欽、滇緬三線，即滇省通江、海通、通緬三鐵道，均佔國防經濟重要地位。通江線成，則水運暢達，沿江各省陸運銜接川漢等線，與華中華北指臂相連。通海線成，則既可由剝隘藉珠江水運直達廣州，復可與粵漢、廣九株韶各線，首尾相應。通緬線成，則不慮強敵扼我咽喉，英美軍需，可源源而來。且不僅西南數省，脈絡貫通，經濟可以盡量繁榮，國防可以周密佈署，而救亡圖存之根本大計劃，實繫於此。為復興民族計，應興築滇省通江通海通緬鐵道者二也。查通江鐵道，起於雲南昆明，迄於四川壩壩，約七〇五公里；通海鐵道，起於雲南昆明，經廣西百色，西迄廣東欽縣海峯，約長一七〇〇公里；通緬鐵道，起於昆明，迄於蠻光，全在澳境，與英人所築至八莫之鐵道銜接，約長八七〇公里。合計約長三二七五公里。沿線山水雜沓，迥異平原，估計興築費用，每公里約需國幣五萬元，然依照京蕪路之購料興築方式，則材料費可省若干。又除四川、廣西、廣東境內，可否利用公路路基情形未詳外，滇境以內，皆可利用公路路基。計通江線公路已成者四〇一公里，通海線公路已成者四二八公里，合計一一六五公里。關於

開平山嶺，堵塞水流，敷設橋樑涵洞等工程，均已就緒，循此興築鐵道，又可節省費用時間不少。況歷年商賈行旅，耗於滇越鐵道之運費及邊境稅者甚鉅，欲求富源之開發，經濟之開發，經濟之繁榮，非解滇越鐵道之束縛，杜塞漏卮不可。為闢經濟泉源計，應請興築滇省通江通海通緬鐵道者三也。至若權衡三線興築之輕重緩急，則為使西南半壁與中原呼應靈通，免除法人鐵道侵略，並期富源開發，經濟繁榮，通江通海兩線，似較通緬線為切要；而預防海口為敵封鎖，則滇緬鐵道之需要尤切。總之，上述三線鐵道，雖無一不涉及滇省，然興築功效，動繫全局安危，并非滇省自便私圖，且絕非滇省財力所能辦者。事關救亡圖存，應請中央主持一切，俾早觀成。謹附興築滇省通江通海通緬鐵道計劃簡表（表略）。提請公決。」

（按本案係李天培等二十三人所提議，與孫科等二十三人所提之：「速築成廣（成都—廣州）沙昆（長沙—昆明）兩鐵路為西南之交通中心；趕修同成（大同—成都）及隴海鐵路西蘭段（西安—蘭州）為西北之交通中心案」兩案經政治組合併審查提出：又京蕪鐵路係向外商購買舊鐵軌敷設，故工料價值較省，附此註明。）

（決議）：交國民政府辦理。

## 5. 第五屆臨時全國代表大會（民國二十七年四月）

- (1) 抗戰建國綱領中有關交通建設之規定：
- 「……整理交通系統，舉辦水陸空聯運，增築鐵路公路，加闢航線。」
- (2) 非常時期經濟建設方案中有關交通建設之規定：

「(四)發展交通便利運輸」

在抗戰時期，前方將士之一切需要，固應充分接濟，而後方民衆之日常生活所必需，亦應由國內設

法供給。抗戰以來，各處海口多被封鎖，交通工具多被破壞。我國設施，常使人民日用所需，無須仰賴外人，庶生活得以自給，抗戰可以持久，是後方生活必需品之求自給自足，亦為當前之要務。

為實行促進生產起見，自須金融鞏固，運用靈活，然後農工礦各業得以發榮滋長；并應發展交通機構，俾各種物資之運輸得以通暢，更進而改進對外貿易，增加國產之出口，減少奢侈品及非必要品之入口。庶國際收支得以平衡，而促進生產及抗戰必需之工具亦可藉以輸入，故金融交通以及對外貿易，亦為經濟計劃中之要端，必須同時注重。

交通事業與經濟建設有密切之聯繫，值此非常時期，凡工礦之開發，物資之分配，商業金融之運用，胥有賴運輸通訊系統之擴張與充實。在國內固應求交通便利，對友邦亦應求各種物資得以充分交換，庶減少因海口封鎖而發生之困難。

(一) 國內交通線路應加速添設：(甲) 鐵路方面，應加速修築湘桂鐵路，期於一年半中，全線告成，并速籌築川滇鐵路，四川之成渝鐵路，亦宜繼續修築，俾西南之交通網早日告成。西北各省內，擬自咸陽向西經甘肅修築鐵路。……

(二) 國際交通線路應開闢擴充：(甲) 鐵路方面，湘桂路告成後，可由粵漢路經鎮南關而通至安南；川滇路告成後，可以四川物產經由昆明而向安南輸出。西北鐵路如能經由新疆以通中亞，亦甚有裨益。……

## 6. 第六次全國代表大會

(民國三十四年五月)

### (1) 對「工業建設綱領實施原則案」中有關交通建設之指示：

「交通建設計劃，必須與工業計劃密切配合，並應儘先實施，尤以各鐵路之運輸能力，應儘量依照各工業計劃中之工礦生產數量，妥為設計，務使貨運暢通，以利工業計劃之施行。」

### (2) 積極建設國防鐵路於戰後十年內分期完成案。

#### (理由)

建國以民生為本，衛國以軍事為先，求民生之樂利，首須民族之安全。欲躋國家於富強，為謀國防之鞏固，而言鞏固國防，則鐵路建設，實為其首要條件。良以交通事業之發達與否，在平時關係實業之開發，政治之促進；在戰時尤為決定勝負之最大關鍵。而鐵路之性能價值，乃一切交通事業中之最基本而最主要者也。交通不便，則兵員之調遣，糧秣之運輸，事出緊急，必將大感困難。而無主要鐵路幹線，則其他水運空運以及公路之效能，亦必隨之而減低。歐美各國，無不鐵路縱橫，密如蛛網，蘇俄於革命後，甚且置民生於第二義，以所謂第一五年計劃期內，集中全力，從事於國防鐵路之建設。推原其故，蓋均無非以民族生存，國防第一。但國防事業，不能限期完成，則國家安全，時受威脅，民生樂利，將焉企及。我國幅員遼闊，強鄰環伺，交通事業，向較落後，尤以西北西南，土荒人稀，阻塞特甚。就此次抗戰之經驗而言，運輸困難，影響軍事失利，事實具在，勿容諱言。方今勝利在望，復員待備，國防鐵路，如不預籌建設，於戰後積極修造，則將來另有事變，勢必無所措手。爰就事實需要，擬具國防鐵路建設計劃，提請於戰後積極建造，在十年內分期完成，以固國本。

#### (辦法)

(1) 預定國防鐵路線：交通建設之一般原則，大抵為工商業上或經濟上最需要之路線，亦即為軍事上之所需，但就我國目前之一切實際條件而論，建設過程，實應酌量輕重，分別先後，亦即戰後從事交通建設之原則，不僅着眼於經濟價值，而應特加注意於關係民族安全之國防價值。茲就國防性質之重大者，擬定國防鐵路線如次：

(一) 天蘭線——天水至蘭州；



- (二) 蘭哈線——蘭州至哈密；
  - (三) 哈伊線——哈密至伊犁；
  - (四) 七喀線——七角井至什噶爾；
  - (五) 烏塔線——烏蘇至塔城；
  - (六) 天成線——天水至成都；
  - (七) 成渝線——成都至重慶；
  - (八) 敘昆線——宜賓至昆明；（昆明至霑益段現已興修者除外）
  - (九) 筑滇線——貴陽至昆明；
  - (十) 滇緬線——昆明至緬邊；
  - (十一) 湘黔線——株州至貴陽；
  - (十二) 南廣線——南甯至廣州灣；
  - (十三) 張多線——張家口至多倫；
  - (十四) 平滂線——平地泉至滂江。
- (2) 分期完成：上列國防鐵路十四線，約計一萬公里，分十年完成，每年約造一千公里，務須依限完成。

(3) 建設原則：上列各線工程或有難易，經濟價值或有大小，但無論其難易若何，經濟價值若何，務應以國防為第一義，不計任何艱苦，集中全力，促其完成。

(決議)：原則通過，關於路線部份，由政府斟酌先後緩急籌劃辦理。」

(附錄)：交通部報告辦理本案情形如下：

查戰後鐵路建設五年計劃，曾由本部會同中央統計局訂定。此次六次大會請建設之十四線中，有天蘭、蘭哈、天成、成渝、筑滇、滇緬、湘黔、南廣、平滂等九線，均在已定初期建設計劃之內，其餘五線，因第一期五年不及完成，將來自當列為第二期應築路線。

(3) 籌撥專款，速設鐵路復員機構，並從速訓練技術人員，以便接收淪陷區鐵路案。

(4) 請於各淪陷區設立復員機構，就近籌劃復員事宜，俾於鐵路收復時，立即恢復交通案。

(決議)：(3)(4)兩案併案辦理，交政府採擇施行。

(附錄)：交通部報告辦理本案情形如下：

查本部前為配合軍事反攻，準備復員，於本(三十四)年三月間設立交通復員準備委員會，積極辦理鐵路及其他交通部門準備復員事宜，現已戰事終了，如收復區原有鐵路，亟須接收，業由本部派定京滬區、平津區、武漢區及廣東區交通特派員主持接收各該區各項交通事業機關。鐵路方面暫依敵偽原來分區制定，分別委派接收委員前往接管，以後再行調整。各路所需員工，由本部規定交通復員員工登記辦法，分飭各地登報公告，辦理各項員工登記，以備分發各接收鐵路機關審查任用，并規訂試用收復區交通員工標準，令發遵照。此外在建設時期，所需補充人員，專科以上程度者，當與教育部切取聯繫，按照需要，請由各大學及專科學校添設班次，儘量培植。高初中程度者，估計需要人數，由各路招考設班訓練，授以實際應用技能，造成中低級幹部人才。並技術工人，亦由各路招收小學畢業程度積極訓練，以資補充。此本部對於鐵路復員統籌辦理之大概情形。

(5) 請繼續迅予完成滇緬川滇鐵路，以利抗建大業案。

(決議)：交政府詳密計劃辦理。

(附錄)：交通部報告辦理本案情形如次：

查川滇鐵路霑益段，已奉 委座手令籌備興築，滇緬路亦已列入本部戰後鐵路五年計劃，一俟籌備就緒，即當陸續興工。

(6) 擬具戰後交通建設方案，請轉函政府採擇實施案。

(決議)：原則通過，交政府採擇施行。

(附錄)：交通部報告本案辦理情形如次：

甲 建設方面：——鐵路之興辦部分：

查關於戰後鐵路之興築，應先就關係國防、政治、經濟之主要幹線着手一節，本部在戰後五年交通建設計劃綱要中，即以配合工礦事業，建立主要幹線網為主，將來完成以後，對於國防上，政治上，經濟上當能發生極大之效用。至將隴海鐵路展修至新疆一節，本部在戰後五年交通建設綱要中，亦擬將該線由天水展修經蘭州至哈密。此外關於滇緬、敘昆、寶成、成渝、湘黔、黔桂各線之工程，除敘昆鐵路經本部與中央設計局研究決定，擬先修成甯至貴陽，及由貴陽至重慶諸段外，其餘各線，自當按照程序繼續興築，以期如限完成。(其餘部份從略)

乙 管理方面：——鐵路公路輪運空運合設一管理機構部份：

查關於鐵路公路輪運空運各設一總管理機構一節，本部在三十二年即有水陸空聯運委員會之設立，現在雖已裁撤，但將來如在事實上及環境上有恢復之必要時，當再斟酌辦理，俾得互相聯絡，使在業務上收到最高之效能。

(7) 撥發隴海路器材維持運輸正常狀態案。

(決議)：交政府統籌辦理。

(附錄)：交通部報告辦理本案情形如次：

查各鐵路所需急要器材，本部正統籌支配中，在國外訂購材料尚未整批運抵國內以前，已飭就本部寶鷄材料庫所存材料，由該路選領應用。

7. 第八次全國代表大會 (民國四十六年十月)

大會對工作報告決議案中有關交通建設之指示：

「年來交通建設，如鐵路、公路、郵電、航運之改進，尚著績效，尤以橫斷公路之開闢，員工均能

奮勵以赴。今後關於空運，應力求發展，遠洋輪運之擴展，更應切實規劃實施，交通動員計劃，關係反攻軍事、運輸、通信綫大，尤應責成負責單位，妥籌資金，儘速完成。」

8. 第九次全國代表大會 (民國五十二年十一月)

(1) 大會宣言中對經濟建設之指示：

「反攻復國的四項基本方針。

第一次世界大戰之後，國父手訂實業計劃，為民生主義建設的藍圖。實業計劃有兩方面的功能。一方面是在國家建設計劃之中，保障人民的經濟自由與社會安全；另一方面是歡迎國際資本和技術合作，開發資源，增加生產，以提高人民的生活水準，並在國家主權之下，本平等互惠原則，開放中國市場，以解決國際資源爭奪與貿易戰爭，第二次世界大戰之後，總裁製定十年建設計劃，為經濟建設的張本。這兩大計劃一脈相承，表現了我們民生主義建設的目的，不僅是為發展國民經濟，並且為了重建世界和平與增進人類幸福。

我們深信：唯有我們中華民國光復大陸，實行國父的實業計劃與總裁的十年建設計劃，開發我們的資源，開放我們的市場，貢獻於世界和平與人類幸福，才能根本上消除世界經濟和政治危機。這就是我們反攻復國重建大陸的經濟方針，也就是我們民生主義的精神之所在。」

(2) 大會對工作報告決議案中有關交通建設之指示：

「交通措施，為配合動員及經濟發展需要，今後應立定長期計劃，爭取國際投資，完成鐵路公路交通網及技術與設備之現代化。港埠擴建工作之加速進行，海外定期航線之再擴充，輪舶之汰舊更新，氣象民航及郵電等設施之改進，技術人員之儲訓及服務精神之提高，交通安全之策進，均應加以注意。對



組織陳舊，管理鬆懈，經常虧累之交通企業，尤應澈底改組，加以輔導。各種民營交通企業之輔導，應使之正常化。觀光事業，亦應有計劃的予以倡導。」

## 二、歷屆中央執行委員會全體會議

### 1. 第二屆五中全會

(民國十七年八月九日)

#### 訓政時期建設程序案：

「謹按 總理所著建國大綱；地方自治開始實行法及實業計劃，指示行政建設及物質建設方略甚詳，茲當訓政之始，自宜及時遵照施行，以期逐漸完成建國之重任，應擇其目前需要最迫切者，擬訂最低限度之計劃，期於最短期間，力求實現，庶幾黨國基礎可以鞏固，民生有昭蘇之望也，所擬是否有當？，敬希公決為幸。 提案人陳果夫 十七年八月九日」

#### (甲) 政治建設 (略)

#### (乙) 物質建設

(一) 首都的建設含有兩種工作：(一)市政的建設，(二)交通的建設。其最低限度的計劃，務於六年內完成。此後十年為一期，按照戶口增加率，分期逐漸擴充之。

(二) 為謀政治的及軍事的統一見，首當興築各省省會與中央聯繫之鐵路線，務使最遠之省會，於一星期內可達南京，此項計劃約分六大部分，茲述之如下：

- 甲 南京雲南線——經杭州、福州、汕頭、廣州、南寧等處。
- 乙 南京雲南線——經南昌、萍鄉、長沙、貴陽等處；就舊擬甯鄉綫延長之。
- 丙 南京拉薩線——經安慶至武漢，與舊擬川漢線相連接，再由成都延長之，經康定至拉薩。

丁 南京迪化線——沿津浦線至徐州，沿隴海線至觀音堂，由此完成隴海線經西安至蘭州，再由蘭州延長之，經涼州、張掖、酒泉、哈密等處至迪化。

戊 南京庫倫線——沿津浦線至北平，沿平綏線至張家口，由此展開新路線，經張北至庫倫。

己 南京東鎮線——沿津浦線至北平，東行至通縣，由此展開新路線，經承德、洮南、至東鎮（擬在扶餘），然後西北行至龍江，東南行至吉林。

(三) 謀實行兵工政策及兵農政策，莫要於開發西北。而開發西北，首當完成西北鐵路系統。但在實施北方大港以前，由北方大港至多倫及由多倫至甲接合點（擬在薩伊爾烏蘇）之幹線，可以暫緩興築；而由張北展開新路線至多倫，由此築第一線經呼倫至漠河；築第二線經克魯倫以達中俄邊境；又由「甲接合點」築第三線，向西偏西南行至哈密，與南京迪化線相連接。又由迪化築第四線至伊犁；築第五線經喀什噶爾至于閩；再由「甲接合點」築第六線經庫倫至恰克圖。由「乙接合點」（擬在喇尼墩）築第七線經烏里雅蘇台至齊齊爾哈拉井；由「丙接合點」築第八線經科布多至塔爾哈特卡倫。

(四) 完成粵漢線韶州至長沙段。

(五) 水路交通之最有利益者為淮河，而患潦最甚者亦為淮河。茲當建設之始，宜示決心，實行導淮。此項工程約分六部份：(甲)由洪河大隄南端至灌河口或海州之新水道；(乙)新水道入海處港埠工程，此為總理實業計劃四個二等港之一；(丙)洪湖大隄北端（即蔣壩）至三江營之排水渠工程，及活動壩工程；(丁)運河與淮河交流處之船閘工程；(戊)淮河上游（在三河尖以上）之防洪工程；(己)河沿岸之稻田灌溉工程。

前項甲至戊，由中央建設委員會特設淮河流域水利工程處辦理之；己、由地方政府或人民，在該工程處指導之下辦理之。

(六) 天津、上海兩處港口日就敗壞，輪舶往來極形不便，黃埔與關商埠亦久議而未成，謀中國物質之建設，首宜開發交通，而港埠實為交通之樞紐。總理經營三大港之計劃，此時益有急切施行之必要。宜即收回天津海河工程局，上海濬浦局，並就黃埔商埠局分別改組港埠工程機關，直接隸屬於中央建設委員會，詳訂計劃，分期施工。

(七) 由中央建設委員會，規劃全國汽車路系統，及其工程計劃大綱，交各省分期興築，依限完成。其幹線工程由省府直接辦理之，支線工程由縣政府辦理之。

(八) 由中央規定於十年內特別獎勵交通事業，凡政績之考成，以建設道路之多寡，為其最要之原素。

(九) 由中央建設委員會製定計劃，劃一全國測量制度，並測定三角點，水準點，設置測流站、測候所，使徧佈於全國，以為各省縣土地測量，地質測量，及一切工程測量之基礎。

(十) 關於物質建設之籌款方法，由中央經濟設計委員會計劃施行。

2. 第三屆中央第四次常務會議 (民國十八年四月二十二日)

確定訓政時期物質建設實施程序及經費案：

(本案係三大大會決議交中央執行委員會討論，中執會決議交中央常務會議討論通過。)

(一) 依據建國方略實業計劃所指示之方策原則，為確定物質建設實施程序之標準，而以交通之開發為首要。建設事業之重要順序如下：

(甲) 關於國家之物質建設者：(一)鐵道，(二)國道，(三)其他交通事業，(四)煤鐵及基本工業，(五)治河，(六)關港，(七)水利灌溉墾荒移民等事業。

(乙) 關於地方之物質建設者：(一)鐵道及地方交通事業，(二)農林畜牧墾荒水利等事業，(三)都市改良及公用事業，(四)衛生建設。

(二) 自民國十八年度起，每年關稅之收入，其超過於十七年度關稅收入全部之增加額，應用之於國家之物質建設。

自民國十八年度起，每年關於土地之稅收，其超過於十七年度，關於土地稅收額之全部，應用於地方之物質建設。

(三) 前兩條為建設程序及經費原則上規定，其實施辦法，由國民政府斟酌國家地方之情況決定之。

3. 第三屆中全會 (民國十八年六月十七日)

(1) 整理鐵道行政案：

(孫委員科提議：於刷新政治案內增加最短期內整理鐵道行政一案)

(決議)：於最短期內整理鐵道行政，其辦法如下：

① 厲行鐵道管理統一及會計獨立制，以恢復鐵道事業之信用，而促其發展，由鐵道部妥定辦法，負責執行。

② 嚴禁軍隊與地方政府非法徵收各鐵路之附加軍費，鐵路貨捐，及其他一切正當運費以外之苛捐。

(2) 庚關兩款築路計劃提案：

為提案事。謹案 總理實業計劃，為建設三民主義物質基礎之具體方略，其中尤以交通計劃內之鐵道建設為發展國民經濟之利器。總理手定十萬英里路線，擘劃精深，規模宏遠，久為本黨建設羅針。當今訓政開始，自當恪遵遺教，努力鐵道之建設。去歲委員提議建設大綱，經於第一百六十二次政治會議通過，交國民政府分別執行。其中第二十一條規定十年內每年平均建築鐵道二千英里，共計二萬英里。查中國有鐵道，共計不過六千三百九十四英里。自歐戰發生以還，世界資本市場劇變，所有北京交



通部借款築路之進行。次第停頓，十餘年來，幾無築路成績之可言。又查從前借款合同，受外人競攬勢力範圍之影響，條件固多損失，即所擇路線，亦往往不合本國需要。現在統一告成，全國視綫集中於革命所以建設之要求，亟當以國家需要為本位，審查舊線，計劃新線，權衡輕重，決定計劃，確籌的款，限期依次興築，奮起直追，實現物質建設之使命。委員自受任鐵道部職以來，深懼於鐵路關係國命之重，與夫選擇路線之難，竭智盡能，夙夜規劃，一以國家需要為本位，不敢稍存私見，不敢妄加武斷。茲謹擬將舊線中之粵漢線，隴海線，滄石線，為第一組。舊線之京湘線，（即寧湘線）及新近計劃之京粵線，（內有汕頭梅縣線，廈門龍岩線，福州南平線，杭州常山線，合成一系）韶州南昌線（簡稱韶昌線）福州南昌線（簡稱福昌線）粵漢線，（內有分線達貴陽）湘漢線，為第二組。（此組中韶昌線福昌線為京粵線之比較綫。粵漢線為湘漢線之比較綫）。舊線中之包寧線，成都重慶綫，道濟綫，同蒲綫，為第三組。而以新線之寶慶欽州綫為第四組。（此線實連同湘漢線為粵湘之比較綫）。擬請照本提案所擬之「選線計劃」及「興築程序計劃」。交鐵道部負責選定。選定後，即為第一期所應興築之路綫。預計選線結果，其總里數約五千三百七十八英里至六千一百零二英里半，建築費自七五一、五二一、六二七元至八六三、三二九、六二七元。依照建設大綱定案，應於六年內完全築成。至於籌款築路問題，現查有英俄意三國之庚子賠款，算至民國三十八年為止，全部共計二六七、一四二、八一二元。除英國部份尚須經相當外交手續外，俄意兩部份早經正式退還。茲擬請以逐年退還庚款作為文化基金，並將該項基金依照本提案所擬「文化基金投資築路辦法」陸續撥借鐵道部，並由鐵道部依照本提案所擬之「庚款築路公債計劃」，預計此項公債可於三年內實收一二六、九〇〇、〇〇〇元，此款再加截至民國十八年底之庚款積存現款數目共得一三八、五〇〇、〇〇〇元。又查關稅自新定稅則頒行後，每年收入總額比較民國十七年正稅及附稅合計之額。預計可增加淨額四千萬元。茲擬請以依此比較增加淨額之半，撥充鐵道

建設經費。假如本年新增稅額在二千萬元以下一千五百萬元以上時，該項撥款至少仍以一千萬元為限。民國十九年起如該項新增稅額（仍以民國十七年額數為比較底額）之半，不及二千萬元時，該項撥款每年至少仍以二千萬元為限。此項關稅撥充鐵道建設經費，自民國十八年起至三十二年止，計共十五年為限。擬請由財政部按期撥交鐵道部，並由鐵道部依照本提案所擬之「關稅築路公債計劃」發行公債。預計此項公債可於六年內實收二七〇、〇〇〇、〇〇〇元，兩項合計共得四〇八、五〇〇、〇〇〇元。又查現在鐵道部負債疊疊，過期未付本息極鉅，亟應設法清還，庶幾信用恢復，新發債票不致市場低滯，蒙損失而礙進行，已由委員負鐵道部長職責，另案計劃，自關稅撥充建設鐵道經費項下，直接撥充清還。故庚關兩項所籌之款，共四〇八、五〇〇、〇〇〇元，大約能築二千五百三十七英里路線。如此，則六年之內。國有鐵道英里數，將增至八千九百三十一英里。又加以國家大定，整箇國民經濟，將如春雷動蟄，萬芽爭茁，不數年間，將大改厥觀。本計劃所餘路線不過二千八百四十一英里，尙何有籌款之足憂哉？凡事作始也艱，而建設事業為尤甚。委員職責所在，敢掬至誠，為國民請命。所有擬請確定第一期興築路線以及庚款基金，關稅撥款建築鐵道辦法，是否有當？敬請公決。

謹呈

國務會議

計附件六

提案人委員 孫 科

一、擬定路線說明

一、選線計劃

一、興築程序計劃

一、文化基金投資築路辦法

- 一、庚款築路公債計劃
- 一、關稅築路公債計劃

擬定路線說明

甲 路線表

別組	第 一 組	第 二 組	第 三 組	第 四 組
線 名	株粵漢線 株韶段	隴海線 潼關段	滄石線	京湘線
性 質	已 定 線	已 定 線	已 定 線	京湘線 新擬線為韶昌福 昌兩線之比較線
經過地域	湖南廣東	陝西甘肅	河 北	江蘇安徽 江西湖南 浙江福建
延長英里數	二七〇	六五七	一三八	一、二二二
建築預算費	六五、〇〇〇、〇〇〇元	八七、六五〇、〇〇〇	一一、九二八、八三〇	六一四、〇五 九〇、九〇二、三四〇
備 考				根據總理東南鐵路系統(盈)南 京嘉應線

第 一 組	第 二 組	第 三 組	第 四 組
韶昌線	福昌線	粵滇線	湘滇線
新擬線連同福昌線 為京粵線之比較線	(參閱上項)	新擬線為湘滇線 之比較線	(參閱上項)
廣東江西	福建江西	廣東廣西 貴州雲南	湖南貴州 雲南
五〇三	五二三	一、三二二、五一六七、六四〇、〇〇〇	一、一〇〇、一五三、二二三、〇〇〇
六八、〇六〇、〇〇〇	七五、二三〇、〇〇〇	一六七、六四〇、〇〇〇	一五三、二二三、〇〇〇
根據總理東南鐵路系統(月)南	根據總理東南鐵路系統(黃)福州	根據總理東南鐵路系統(戊)廣州	根據總理東南鐵路系統(庚)雲南大理騰越線
京韶州線(南段)	武昌綫(東段)	雲南大理騰越線	此綫佔沙興連於 中部而兩端連於 長沙大理
七五二一〇四、〇〇〇、〇〇〇	八三、五四四、六七四	一三、四二八、二四三	一八二
三四四	四三、四一四、六四〇	四四、七二二、九〇〇	三二四
五一一〇	一三、四二八、二四三	一八二	一八二
山西	山東河南 河北	四川	重慶都
同蒲線	道濟線	成慶線	包寧線
已 定 線	已 定 線	已 定 線	已 定 線
寶欽線	新擬線連同湘滇線 為粵滇線之比較線	湖南廣西 廣東	廣 東



## 乙 定線標準

本提案擬定路線，一以國家需要為本位。即遵照 總理實業計劃，詳考本國現狀，就其對於政治及經濟能以最小勞費發生最大效用者選擬之，同時營業方面。兼籌並顧，務其獲利必操左券。非惟所以謀投資之絕對安全，並期收入淨餘，繼續展築新路。蓋增加社會資本之建造速率，亦與國家需要為本位之標準適合。茲再就政治、經濟、營業、三項分別言之。

一、政治 國都底定南京，則國都與各省之聯絡，在政治上自屬至要。本提案各綫完成後，則北部各省省治（熱河、新疆除外）能以鐵路直達浦口，南部各省（安徽、四川、西康、除外）直達南京。現在西南各省省治，如成都、貴陽、昆明、南寧來京途程，動輒以旬月計。如本提案路線完成後，則由各省省治到京時刻如下表：（見第一表）

二、經濟 中國本部（沿習通用名詞）為人口過剩貧乏不堪之農村經濟，邊陲地廣人稀。農村手工業之副產，早為外國優勢經濟所摧滅，而都市尚未工業化，國民經濟傾崎殘破若此，宜乎民生痛苦，等於牛馬，民智野塞，民力孱弱，以云立國，實乃幸存。查中國農戶狀況，依據金陵大學民國十年至十四年農林科農業經濟系卜凱氏（Buck）調查統計，北部每戶平均人口為五·七八，平均耕地為五七·六畝，平均收入為七五·九八元，南部每戶平均人口為五·五三，平均耕地為三三·七畝，平均收入為二一〇元。美國倍克氏（Baker）之估計，則以為北部每戶耕地不過二十餘畝。南部不過十餘畝，以視美國每戶平均耕地九四三畝，奚啻天壤之別？又據倍克氏之估計，中國本部可耕之地為四、五五〇、〇〇〇畝，而已耕之地不及三分之一。由是而知交通艱阻，則移民難。而人口分配不均，運價昂貴，過豐穰則穀賤傷農，有水旱則流離餓殍。故鐵道之計劃，應以促進墾荒移民蘇裕農村經濟為經濟第一最大目的。一社會之工業化，以煤鐵為基礎。中國煤炭之儲藏量為二一八、〇〇〇、〇〇〇、〇〇〇噸

，而每年之產額不過二五、〇〇〇、〇〇〇噸，其用於工業及原動力之發生者，僅為產額百分之四十。以視美國每年產額六〇〇、〇〇〇、〇〇〇噸者，又奚啻天壤之別？中國鐵之儲藏量九五一、七〇〇、〇〇〇噸，為數雖小，儘足初期工業化之用，而每年產額乃不及二、〇〇〇、〇〇〇噸，以視美國每年產額六八、七〇〇、〇〇〇噸者，又奚啻天壤之別？至於其他礦產，如銅、鋅、金、銀、尚可開採。如錫、鎢、錫、鎳、且可謀巨量輸出。故鐵道之計劃，應以啓發礦藏，尤其以供給工業以巨量之廉價煤炭，促進工業化，為又一經濟之最大目的。本提案所擬路線，亦即本此兩大目的，對於現在狀況，施以最急迫最切要之救濟。如隴海線，包寧線，所以謀移民之西向也。粵漢線，所以貫通南北，且謀以湖南之煤，促進南部之工業化也。滄石線，所以謀巨量山西煤炭之出海也。寧湘線，所以謀萍鄉鄱樂煤炭之東運也。京粵線，或其比較線之韶昌線，福昌線，所以謀東南腹部之聯絡也。京粵線縱貫東南煤區，但其性質儲量，均待調查。其比較線之韶昌線，及福昌線，一則經行富饒之贛江流域，且貫穿吉安煤田，一則聯絡閩江撫河兩流域。除邵武白煤礦藏外，未悉其詳。故非經測量，不易定其取舍也。粵漢線或其比較線之湘漢線，為聯絡西南腹部幹線。但滇、黔、桂為萬山叢疊之地，工程問題，非經測量，無從答復。礦藏所在，非經調查，無從斷定。粵漢線雖有物產出海之便，而湘漢線則有政治控制之宜，故亦未易言其優劣也。至於寶欽線，則就湘漢線而計劃者也。成都重慶線，因川漢線工程過鉅，乃謀先築貫穿富饒巴蜀之線，以為川漢湘之初步也。道濟相通，則河南白煤得以東運。同蒲線通，則汾河流域得以通行，且謀晉煤之西運也。凡此種種，不過舉其概要，已足證其關係國民經濟之重大矣。

三、營業 普通原則，有土斯有財。鐵道原則，有人斯有利。中國本部人口稠密，幹線之興築，實無往而不利。全國路線除極小被補水運壓倒之廣九線，湘鄂線外，即在雜亂擾攘之際，亦莫不獲利豐厚。民國四年至十三年，十年間國有鐵路平均淨利為收入百分之四十六，而每年收入平均增加額為百分之

九十三。苟路款不受挪移，固絕無財務問題之發生也。蓋盈利問題與運價問題及社會經濟進展問題。如環之屬，互相影響。鐵道以獨占事業，操之縱之，六轡在手，非無盈利之患，實取捨得當之難。新線收入預測成法，在實地調查後估計噸哩，以靜的經濟狀態，測動的經濟進展，自屬偏於謹慎。現在各線沿線經濟狀況尚待調查，僅先就沿線人口比算，已堪與已成線相抗衡。且計劃之線，並無汽船水運與之競爭，其操獲利左券必矣。（見第二表）

### 選綫計劃

本提案所擬路綫，已詳「擬定路綫說明」。所謂選綫問題，即對於比較綫何所取舍之問題是也。現鐵道部擬於一年內將京粵綫，韶昌綫，福昌綫，粵滇綫，湘滇綫，寶欽綫，測勘完竣。測勘內容分三份。（一）路綫草勘，所以決定路綫工程問題。（二）經濟調查。（三）礦產地質測勘。（一）與（三）所以決定路綫效用及營業問題。測勘後依據「擬定路綫說明」內定綫標準，詳加研究而選定之。例如取京粵綫時，則捨棄韶昌綫及福昌綫。

### 興築程序計劃

「擬定路綫說明」內依照定綫標準而較量各綫之效用。依其重輕之等次，分爲四組：

- 第一組 粵漢綫、隴海綫、滄石綫。
- 第二組 京湘綫、京粵綫或韶昌綫、福昌綫、粵滇綫或湘滇綫。
- 第三組 包寧綫、成都重慶綫、道濟綫、同蒲綫。
- 第四組 寶欽綫，如取湘滇綫時則採用；否則捨棄。

從「擬定路綫說明」內，可知第一第二兩組有全國重要之關係，但第一組比較第二組爲輕而易舉，第三組則比較屬於局部性質，而第四組之寶欽綫爲第二組湘滇綫之連帶綫。

興築程序，應以本提案所籌之款，依上列組次，陸續興築。同組之綫，如款項有着，即應同時興築。

### 文化基金投資築路辦法

文化事業之進展，與國民經濟之發達，有密切相互關係，此固人人所知。而鐵道事業，爲國民經濟發展之工具與先驅，前於擬定路綫說明內已詳言之。是以文化事業之基金投資築路，不啻即爲文化事業本身之發展。況鐵道事業爲含有永久與絕對穩固之生產事業，並在最短期間，即能獲百分之四十以上之淨利。淨利之增加，且與年俱進。吾人試一查英庚款諮詢委員會，對於基金投資辦法，首舉鐵道，固已毫無疑義者矣。

查俄英意三國庚款餘額，多指定爲文化事業之用。此項文化基金。自以投資築路爲唯一安全完善辦法。所有三國庚款逐年餘額。詳見附表甲。

附表所列各項，除英庚款尚須經相當外交手續，已於提案內說明。至俄款意款之退還，早經正式成立。現於退還期間，自民國十九年至三十八年內，陸續借撥。以每年年息四厘算。（英俄原案係專指文化事業，意案則兼及實業工業工程等用途，故意款之最大限度，僅能以一半計算。）詳見附表乙。

文化事業本身之常年經費，其撥付數目自以一律爲宜。茲擬將上列各年應付借撥四厘利息，分十年一期，平均攤配。上十年每年平均息款三百六十八萬二千五百二十九元，此即爲鐵道事業，於上十年內每年應付文化基金之投資利息。下十年每年平均息款九百十二萬〇八百六十四元，此即爲鐵道事業於下十年內每年應付文化基金之投資利息。自第二十一年起，即自民國三十九年起，鐵道事業已臻鞏固繁榮



英 俄 意 三 國 庚 款

附表甲

年 別	義 款	英 款
民國十一年	—	340,000
民國十二年	—	4,131,270
民國十三年	—	4,131,270
民國十四年	—	4,131,270
民國十五年	—	4,131,270
民國十六年	—	4,131,270
民國十七年	—	4,131,270
民國十八年	—	4,131,270
民國十九年	2,080,000	4,131,270
民國二十年	2,080,000	4,131,270
民國二十一年	3,020,000	5,964,810
民國二十二年	3,020,000	5,964,810
民國二十三年	3,020,000	5,964,810
民國二十四年	3,020,000	5,964,810
民國二十五年	3,020,000	5,964,810
民國二十六年	3,020,000	5,964,810
民國二十七年	3,020,000	5,964,810
民國二十八年	3,020,000	5,964,810
民國二十九年	3,020,000	5,964,810
民國三十年	2,260,000	4,131,270
民國三十一年	2,080,000	4,131,270
民國三十二年	2,080,000	4,131,270
民國三十三年	2,080,000	4,131,270
民國三十四年	2,080,000	4,131,270
民國三十五年	2,080,000	—
民國三十六年	2,080,000	—
民國三十七年	2,080,000	—
共 計	48,160,000	111,861,070

共計十一年至十八年

十九年至三十三年

三十四年至三十七年

逐 年 餘 額 表

俄 款	共 計
—	340,000
—	4,131,270
—	40,131,270
—	4,131,270
—	4,131,270
—	4,131,270
—	3,930,990
虧數 200,280	—
十 八 年 止 共 計	27,058,610
2,672,010	8,883,280
5,004,010	11,215,280
4,421,778	18,406,588
9,421,778	18,406,588
9,421,778	18,406,588
9,421,778	18,406,588
9,421,778	18,406,588
9,421,778	18,406,588
9,421,778	18,406,588
14,371,778	23,356,588
14,371,778	23,356,588
14,371,778	23,356,588
—	6,391,270
—	6,211,270
—	6,211,270
—	6,211,270
—	6,211,270
—	2,080,000
—	2,080,000
—	2,080,000
—	2,080,000
107,121,742	267,142,812

29,058,610

225,632,932

12,451,270

附表乙、英俄意三國庚款每年累積之數按週息四厘計算利息表。

地位，更可進一步而謀餘利之參需辦法，該項辦法屆時應由鐵道部及文化基金保管團體妥議之。

附表甲、英俄意三國庚款逐年餘額表。

英俄意三國庚款每年累積之數

附表乙

(英俄部份按全部計算，

年 份	義款半數	英 款	俄 款	共 計
民國19年	—	29,258,890	虧數 200,280	29,058,610
民國20年	1,040,000	4,131,270	2,672,010	7,843,280
民國21年	1,040,000	4,131,270	5,004,010	10,175,280
民國22年	1,510,000	5,964,810	9,421,778	16,896,588
民國23年	1,510,000	5,964,810	9,421,778	16,896,588
民國24年	1,510,000	5,964,810	9,421,778	16,896,588
民國25年	1,510,000	5,964,810	9,421,778	16,896,588
民國26年	1,510,000	5,964,810	9,421,778	16,896,588
民國27年	1,510,000	5,964,810	9,421,778	16,896,588
民國28年	1,510,000	5,964,810	14,371,778	21,846,588
民國29年	1,510,000	5,964,810	14,371,778	21,846,588
民國30年	1,510,000	5,964,810	14,371,778	21,846,588
民國31年	1,310,000	4,131,270	—	5,261,270
民國32年	1,040,000	4,131,270	—	5,171,270
民國33年	1,040,000	4,131,270	—	5,171,170
民國34年	1,040,000	4,131,270	—	5,171,270
民國35年	1,040,000	4,131,270	—	5,171,270
民國36年	1,040,000	—	—	1,040,000
民國37年	1,040,000	—	—	1,040,000
民國38年	1,040,000	—	—	1,040,000
共 計	24,080,000	111,681,070	107,121,742	243,062,812

按週息四厘計算利息表

(義款按半數計算)

累 積 數	週息四釐	附 計
29,058,610	1,168,344	民國十九年至二十八年共計
36,901,890	1,476,075	
47,077,170	1,883,086	\$ 36,825,287
63,973,758	2,558,950	每年平均\$ 3,682,529
80,870,346	3,234,813	千元以下之數不計
97,766,934	3,910,677	每年應付文化基金
114,663,522	4,586,540	之投資利息按
131,560,114	5,260,404	\$ 3,683,000計算
148,456,698	5,938,267	
170,303,286	6,812,131	
192,149,874	7,685,995	民國29年至38年10年共計
213,996,462	8,559,585	
219,257,732	8,770,309	\$ 91,208,641
224,429,002	8,977,160	每年平均
229,600,272	9,184,010	\$ 9,120,864
234,771,542	9,390,861	千元以下之數不計
239,942,812	7,597,712	每年應付文化基金之投資利息按
240,982,812	9,639,312	\$ 9,121,000計算
242,022,812	9,680,912	
243,062,812	9,722,512	
3,200,848,456	128,033,928	

每年平均數6,401,696



省別	省治	途程哩數	途程時刻		備考
			現在(約計)	將來	
雲南	昆明	一、八一二	十二日六〇小時		將來入京，可沿粵滇粵漢京湘等路線。
	又	一、八五八	十二日六二〇		將來入京，可沿粵滇京粵等路線。
貴州	貴陽	一、四〇四	二十餘日四七〇		將來入京，可沿湘滇京湘等路線。
	又	一、七〇〇	二十餘日五七〇		將來入京，可沿湘滇粵滇京粵等路線。
廣西	南寧	一、四九五	十日五〇〇		將來入京，可沿寶欽湘滇粵漢京湘等路線。
	又	一、四六四	十日四九〇		將來入京，可沿京粵綫。
廣東	廣州	九二二	四日三〇〇		將來入京，可沿京湘綫。
江西	南昌	四三八	二日一五〇		將來入京，可沿京湘綫。
湖南	長沙	七二二	五日二七〇		將來入京，可沿京湘綫。
甘肅	蘭州	一、四一七	十日四七〇		將來入京，可沿隴海、津浦綫。

陝西	西安	八七〇	七日二九小時		將來入京，可沿隴海津浦綫。
四川	成都	一、三〇〇	二十日十日		將來入京，可沿成都重慶綫至重慶再轉長江輪船。
福建	福州	五七三	三日一九小時		將來入京，可沿京粵綫。
浙江	杭州	三一一	十二小時一二〇		滬杭甬滬寧等綫。
	又	四五四	十二小時一五〇		將來入京，可沿京粵綫。
安徽	安慶	一七〇	十七小時一七〇		長江輪船。
湖北	武昌	三七五	四十小時四〇〇		長江輪船。
山東	濟南	四〇七	十七小時一七〇		津浦綫。
山西	太原	八三三	三十五小時三五〇		正大漢平隴海津浦等綫。
河南	開封	三八三	十五小時一五〇		隴海津浦等綫。
河北	北平	七〇六	二十三小時二三〇		平奉津浦等綫。
江蘇	鎮江	四六	一五小時一五〇		滬寧綫。
瀋陽	瀋陽	一、〇六五	三十七小時三七〇		平奉津浦等綫。

吉林	吉林	一、四四五	二日	二日	吉長南滿平奉津浦等線。
黑龍江	龍江	一、六六五	三日	三日	中東南滿平奉津浦等線。
新疆	迪化	約二、八二〇	約二月約五十日		將來除自迪化至蘭州仍沿驛路外，自蘭州至京，可沿隴海津浦等線。
熱河	承德	約八五〇	三日	三日	由汽車道至北平再轉平奉津浦線至京。
察哈爾	張家口	八一四	三〇小時三〇小時		沿平綏平奉津浦等線。
綏遠	歸綏	一、四〇〇	二日半	二日半	沿平綏平奉津浦等線。
西康	康定				未詳

第二表

附沿線人口比算表

線別	一、已成路線			備	考
	英里	沿線人口	每英里人口		
廣九	八八·八	四九八、五〇四一五、六二五〇	九龍人口不在內		

滬寧	一九三·〇	七五二、八一〇四三、九〇〇〇		
滬杭甬	一七四·〇	五四四、四四七二三、〇七〇〇		
道清	九三	二三六、八二三五二、五五〇〇		
膠濟	二四五	五三六、八四八九二、一九一〇		
漢平	七五三	二四八一、九一八八一、九六六〇		
津浦	六二七	二二二四、七一八六一、九五五〇		
隴海	三〇四	五四七、三三五七一、八〇〇〇		
湘鄂	二五九	四五九、九五七七一、七七五〇		
平奉	五二五	八〇〇、〇一六一一、五二二〇		
正太	一五一	一五〇、五一七六一、〇〇〇〇		
平綏	五〇二	四六二、九二五〇	九二二〇	

附註：(一)本表人口係根據民國十五年「通郵處所集」

(二)本表路線英里數目，係根據民國十三年「國有鐵路會計統計年報」公里數目折算。



二、擬築路線				備考
線別	延長英里數	沿線人口	每英里人口	
粵漢線 株韶段	二七〇	八七九、九六〇七三、二五九一	六四三〇	
隴海線 潼蘭段	六五七	四二二、五二〇四	六四三〇	
滄石	一三八	二九二、五三九八二、一一九八		
京湘	六一四·五	八七八、二二〇三一、四二九二		
京粵	一四八五	一三八四、一五〇〇	九三二一	連京湘線之南京徽州段二〇一英里及廣九線三五·五英里漳廈線一八英里潮汕線一八英里在內本線實需建築軌道一千二百一十二英里
韶昌	五〇三	五三一、三七一一、〇五三〇		
福昌	五二三	四九二、九四一〇	九四三〇	
粵滇	一三二二·五	一三三三、三一四一一、〇一五〇		
湘滇	一一〇〇	一一一三、九二一七一、〇一二七		
包寧	三四四			人口無從查考

成都重慶	道濟	同蒲	寶欽
三三四	一八二	五一〇	七五一
六五七、五二二二二、二〇六〇	四三三、〇二八八二、三八〇〇	三四三、四三三七	四四二、四〇七二
		六七三三	五九〇〇

附註：本表人口根據民國十五年「通郵處所集」

庚款築路公債計劃

查英俄意三部份庚款，自民國十八年起至三十八年止。雖共有二萬六千七百十四萬餘元，但須按年撥付，至民國三十八年方能撥足。現在鐵道急待建築，立需鉅款，迫不及待。擬即以此項庚款為擔保，按鐵道工程進行程序，以九四折，年息七厘，期限十八年，分期發行公債。第一年發行二千五百萬元；第二年發行五千萬元；第三年發行六千萬元；共發公債一萬三千五百萬元。以此項公債實收之數，連同截至民國十八年止之庚款餘額，計可撥充建設鐵道之款約一萬三千八百五十萬元。每公里建築費平均按十萬元計算，約可修築鐵道一千三百八十五公里。

關稅築路公債計劃

查關稅自新訂稅則頒行後，每年收入總額比較民國十七年正稅改附稅可增加四千餘萬元。擬以此項增加關稅之半數，撥充鐵道建設經費，發行一種建築公債，其發行手續及還本付息辦法，擬具如次：此

項築路公債總數定為三萬萬元，按七厘九扣，分十二批發行。每半年發行一批，計二千五百萬元，分六年發行完畢。償還期間定為二十五年，第一年至第十年祇付利息，自十一年起開始還本，至二十五年還清。

自民國十八年起至三十二年止，以十五年為限，每年以關稅增額之半數撥充築路公債基金。假定十八年起，新增額之半數為二千萬元以下，一千五百萬元以上，該年至少撥一千萬元。第二年至第十五年間，該項新增額之半，不及二千萬元時，該項撥款每年至少撥二千萬元。依此最低限度估計，則十五年間應可撥款二萬九千萬元。如是則自此項公債發行之日起，至十五年止，除第一年關稅增額只撥一千萬元，此後每年可撥二千萬元，為此項公債還本付息之用。自十六年起，所有還本付息，則可由築成之路餘利項下按年撥付。鐵路每一公里建築費平均約需十萬元，以七厘九扣計算，三萬萬元公債實收二萬七千萬元，可築新路二千七百公里。照已成各幹線如津浦漢平等路已往之成績切實估計，在營業開始第六年，每一公里可得營業進款一萬元，除去百分之六十營業用款，則每一公里可得餘利四千元。自第七年起，則每年餘利可按百分之九遞加。照此計算，所有鐵路餘利，在公債完全發行後第九年為一千四百餘萬元。至第二十五年即增加至六千餘萬元。以此項每年餘利及關稅撥款為上項三萬萬元公債還本付息之用，尚有餘裕。

新路每建築期間，約需三年完成。以後開始營業之最初五年，預算收入不多，餘利自少。自第六年起，始能有餘利。故訂自公債發行後十五年始，由築成新路之餘利項下撥付本息。惟是發行此項公債建築新路，必先恢復信用，則整理舊債須兼籌並顧。以前各路積欠內外債款為數甚鉅，擬在所撥關稅項下，每半年撥付二百二十五萬元。以十年為期，共撥洋四千五百萬元，作為整理舊債一部份之用。舊債能定有整理辦法，則新公債方能進行無阻也。

## 附錄

### (一) 路線審查報告

為報告事：竊孫委員科庚關兩款築路一案，關於路線審查事項。奉發交錫山、應欽、科等審查，遵於二月六日公開討論。應欽科親自出席，錫山因事不克出席，委託賈景德代表與會。當經將原案悉心討論，僉以為我國今後築路計劃，應注意於發展實業，鞏固國防。即應本此意旨為討論標準，擬將各組路線，修改如左：

第一組 完成粵漢、隴海、滄石、三線自可如原案通過。

第二組 原案擬列入京湘、京粵、韶昌、福昌、粵滇、湘滇、六線。茲擬改為京湘、湘滇、寶欽、(寶慶至欽州)三線。蓋大江以南必須有直貫東西之大幹線，藉以聯絡京滇，當為衆所共認。但由京入滇，與其取道粵省，不若由湘而滇之較為直捷。故擬先修京湘、湘滇二線，並加以寶欽線，以謀廣西與中央之聯絡。又同蒲一線，民元初本為晉省自行擬辦之線。因袁氏世凱改定同成收為國有，迄今未辦。現在晉省民衆迫切要求興築，極為激昂。此種情形，經錫山代表賈景德詳為說明，故折衷擬列入此組。倘晉省能籌得建築經費十分之四，亦可歸入第一組修築。餘若京粵線與湘京粵漢線，同一聯絡京粵，似可暫緩，改入第四組。而其比較線韶昌、福昌二線，實有興築之必要，可改入第三組。

第三組 包寧、成渝、道濟三線，可照原案通過。同蒲一線改入第二組，並將原列第二組之韶昌、福昌二線改入此組。理由見前。

第四組 原擬寶欽線已改列第二組。茲擬將京粵、粵滇二組列入此組，並添列渝柳(重慶至柳州)一線。蓋築路如有餘力，京粵粵滇兩線，自可舉辦，藉增交通之便利。又成渝既修之後，應將粵滇線之貴陽分線延長至重慶。以成渝(重慶)柳(柳州)線加入此組，以與寶欽線聯接。則川省客貨可由黔桂



出海，其取徑爲最直捷，故亦有興築之價值。又衛生部長薛篤弼，工商部長孔祥熙，內政部長趙戴文，向鐵道部提議加修泉岐澤清兩線，經科附帶提付討論。僉以兩線爲運煤之線，但經行叢山峻嶺，工程浩鉅。如果煤運收入，確有把握，築路成本，不致虛耗，亦可加入此組，一併興修。理合附帶報告，並附呈原案。

所有邊議審查路線興築次序，業經詳加討論，議如上述。理合備文報告。

謹呈

政治會議。

附呈薛篤弼 孔祥熙 趙戴文等提案一件

此次鐵道部修築鐵路計劃案內，爲發展管煤，將修築滄石路列入計劃之第一組，所見誠爲遠大。發展管煤，本爲先總理遺教，關係民生，至爲密切。惟查晉省產煤豐富區域，北在大同，南在澤州。欲實行發展管煤，自當由產煤區域，修築鐵道，始可收效。前交通部擬定泉岐澤清兩路，一由大同之口泉至河北省滄縣之歧口以通海運；一由澤州河南省之清化以通陸運；誠爲發展管煤之要計。擬請將泉岐澤清兩路加入計劃，提前修築。是否有當？敬請公決。

薛篤弼

提議人

孔祥熙

趙戴文

（錄自鐵道部叢刊第三期「專載」庚關兩款築路計劃提案）

附錄：國府向三屆三中全会提出「撥用庚款發展建設事業案」之報告

查本案於十八年六月二十四日，奉 中央執行委員會函，爲第三屆中央執行委員第二次全體會議，討論撥用庚款發展建設事業一案，經決議三項，特檢同審查說明書請查照，並飭行政院及所屬與此案有

關係之各部會，一體遵照，等因到府。經於同月二十八日提出三十三次國務會議決議，令行政院轉行遵照。當即由府照案令飭行政院去後，嗣據該院函復文官處，業經由院令飭鐵道部及有關係各部會，一體遵照在案。並據鐵道部呈報粵漢及隴海兩路，業經 中央限至民國二十一年底及二十三年底，分別完成。現經將各該路工程事務，設立專局，辦理進行。計粵漢未成線長二百七十英里，約需建築費洋六千五百萬元，隴海未成線長六百五十七英里，約需洋一萬萬餘元。遵照 中央決議案，以英俄庚款撥資建築，尚可敷用，預計工事當可依限完竣等語。至新隴綏工程如何計劃，尙未據該部擬具呈報前，既由府併案轉令去後，當在籌議之中。此關於本案第一項之辦理情形也。至(二)(三)兩項，除第二項應俟鐵道部及建設委員會，擬定各該項建設事業之具體方案呈候核准後，再行撥用外，所有第三項「母金贏餘，全數用爲文化教育基金」一節，其性質屬於將來，一俟該項建設事業完成之後，自應照案辦理，以符原議。

(3) 請於英俄兩國庚款中確定指撥一萬五千萬元發行公債迅速完成粵漢、隴海兩路案

爲提議事：竊以吾國鐵道建設計劃，在 總理實業計劃中昭示周詳，其關係國計民生與軍事政治，實異常重要。中央爲完成 總理遺志，促進鐵道建設，故特設專部以司其事。科自受任鐵道部長以來，無日不悉心規劃，期將 總理手定鐵道計劃按序實施，以毋負中央委託之至意。當經於本年一月擬具庚關兩款建築全國鐵路計劃提案，呈送中央政治會議核議。旋奉決議：分路線、庚款、關款三部份，分別指定委員審查。其關於路線部份，早經由科担任召集審查完竣，呈復中央；庚款部份，亦經由李委員煜瀛召集審查；惟關款部份，以種種關係，尙未開始審查，致此案至今中央尙未有確定辦法。鐵道部爲促成鐵道建設，關於應行籌築各路路線，且早經派隊測量，以資準備。現當討桂軍事瞬告結束，爲鞏固中央權威與履行本黨建設計劃，鐵路建築，尤宜從速進行，維持友邦人士及國內民衆對黨國之信用；即或厄於財政，未能大舉，亦當斟酌事業，期有小成。查路線審查，已定以粵漢、隴海、滄石三路列爲第一

組，先事興築。茲爲坐言起行，務求實施起見，擬就最低限度設想，先將粵漢、隴海兩路，限四年內完全築成。按照前定預算，粵漢路約需六千四百萬元，隴海約需八千五百萬元，合計約需一萬五千萬元；此款即請中央於英俄兩國庚款中如數指撥，然後由鐵道部以此項庚款担保分年發行公債，依照計劃以四年爲期，完成兩路。一俟此兩路完成以後，即將鐵路收益逐年撥充教育發展經費。竊意此項計劃，以教育基金投諸最穩當有利之鐵路建設，實一舉兩善備者。爲此提議大會，敬祈迅予照案通過施行，黨國幸甚。謹呈中央執行委員第二次全體會議。委員孫科。（錄自鐵道公報第三期「專載」，民十八年二月出版）。

（附錄）：

（1）本會審查委員會建設組審查報告（有關鐵路部分）

以發展鐵道事業爲建設之中心，其所需經費，就庚款中撥用；並提前完成粵漢、隴海、新寧（自新疆至寧夏，自寧夏至包頭之線）三線，由鐵道部負責辦理，務於民國二十年底竣工。……

附註：照孫委員科修正案，爲注意國防起見，增新寧線。

（2）本會關於建設之決議案

撥用庚款發展建設事業案決議如下：

1. 努力發展鐵道事業，並提前完成粵漢、隴海、新隴綏各線，由鐵道部負責辦理。粵漢限民國二十一年底竣工，隴海限民國二十三年底竣工，新隴綏限民國二十六年底竣工。
2. 就庚款全部中撥用三分之二，爲鐵道建築經費；以庚款全部三分之一爲水利及電氣事業等建築經費。
3. 撥用庚款完成之鐵路，及其他建設事業，其母金所應得之贏餘全權，用爲文化教育經費。
4. 第三屆三全中會（民國十九年三月一日）

關於建設之方針案

以建設之道路矣。願言建設，經緯萬端，非可以一蹴而幾，欲求實際不落空談，吾人亦惟有擇其需要最迫切者，以逐漸推行之耳。以言需要，則敷設鐵道，改良水利，經營工業，開發礦產，扶植農商，均爲目前迫切之圖，所刻不容緩者也。惟其中如鐵道、水利、造船、製鐵、鍊鋼等偉大建設事業，依照總理節制資本主義，宜由國家經營之。如國庫不足，於不妨礙國家主權之範圍內，借用外資，乃爲必要。蓋借外資以用之於興利之途，本爲總理之主張，吾人所篤信爲可以行之而無弊者。環顧國內，民生凋敝，哀鴻遍野，欲解倒懸，以出水火，舍建設無他術矣。本總理以黨建國之精神，爲國家樹永久之基礎，爲此擬定最近建設方針如左：

依照總理之計劃，注重鐵路建設及水利、電氣建設。

本案擬定之方針，除右述一項外餘均係關於開發農工礦業，故未錄取。至本案之決議案爲：  
決議：通過。交政治會議擬定實施方案。

5. 第三屆第一次臨全會（民國二十年五月）

實業建設程序案中關於鐵路建設之規定：

當訓政開始時期，應集中全國之人才經濟，協力同心，共謀物質建設，以樹新邦之規模，而利民生之發展。但物質建設，經緯萬端，築室道謀，徒資聚訟，程序不立，輕重難衡，若不按歲計程，勢必因循坐廢。就全部計劃而論，應遵照總理手定之成規，樹百年建國之大計。今因人力財力之有限，致盡謀碩畫，未能同時舉行。謹擇其在可能範圍以內，應國家民生之迫切需要，而必須立即建設，限期完成者，定一最低限度之計劃。政府人民，一致努力，立標以赴，期觀厥成。如屆期不成，當科主辦者以重罰。凡事始簡畢鉅，進行自有困難，即就經濟一項而論，除集中國家資本國民經濟外，猶須於確實有利條件之下，借助外資，以從事建設。總之建設事業之能完成與否，全視政府人民是否有此決心。現在國



民政府既有此決心，尤望全國人民，視為本身生存之大計，而盡全力以協助者也。謹定六年期內最低限度之實業建設程序，提案如次：

(一) 確定 總理建國方略中之實業計畫，為中華民國物質建設之最高原則，由國民政府詳定分期實行計畫，依次遵辦。

(說明) 按實業計畫為 總理畢生研究中國物質建設之結晶，謀國苦心，震鐮千古，規模宏大，百世典型，自當確定為中華民國物質建設之最高原則，竭全國之力以赴之。即由國民政府按照人材經濟及技術上之可能，與國民經濟發展之後先緩急，分為若干時期，依次進行，務須依照遺囑，於最短期間，促其實現。

(二) 按照現在國計民生之急切需要，限期完成以下鐵路：

(甲) 粵漢路

株州至韶關，限民國二十二年完成。

(乙) 隴海路

1. 潼關至西安一段，限民國二十一年底完成。

2. 西安至蘭州一段，限民國二十五年底完成。

3. 運河站至台兒莊支線，限民國二十一年六月完成。

(丙) 新隴綏路

包頭至甯夏一段，限民國二十三年六月完成。

(丁) 京湘路

南京至株州，限民國二十二年完成。

涪州至石家莊，限民國二十一年六月完成。

(說明) 按粵漢鐵路為中國南北交通要道，現已撥付庚款一部分動工修築；隴海路為西北交通要道，現已動工修築；新隴綏路同為開發西北要道，且與北部邊防極有關係，將來如有財力，當首先接至迪化伊犁一帶；京湘路經過江南產米及其他項農業區域，此路告成，對於全國民食之轉運，至為便利；滄石路為北方煤糧轉運要道。以上各路，對於國計民生，至為急需，無論如何急當限期鋪設完成。至於其他路線，俟一有餘力，即擇其重要者先舉辦。如首都輪渡，關於京滬、津浦兩路之聯運，亦關重要，已切實進行；又關於粵漢等各路之道里費用等詳情，可參觀附表——分年修築重要鐵路及附屬工程一覽表——

分年修築重要鐵路及附屬工程一覽表：

名稱	延長 公里	預定 完成 年數	分年 建 築 預 算 費					全綫 建築 預算 費	
			第一年	第二年	第三年	第四年	第五年		
粵漢鐵路 株州—韶州	四三五	三	三六,〇〇八、一七五三、二七四、一三三九、〇〇七、一〇二	元					九八、二六九、三九八
隴海鐵路 潼關—西安	一一〇	二	九、三三〇、〇〇〇	元	六、二四四、九八〇	元			一五、四九四、九八〇





## 7. 第四屆三中全會（民國二十一年十二月）

大會對工作報告決議案中有關鐵道部份之指示：

## 鐵道

- (一) 負責運輸一項，已辦有成效，應再積極進行。惟貨物運輸之價值，應設法減低，對於必需品工業原料及國產各品，更應減等收費。
  - (二) 復興京滬、滬杭甬兩路計劃，應積極進行。
  - (三) 對於粵漢、隴海鐵路之完成，尤應從速切實進行。
8. 第四屆四中全會（民國二十三年一月）

(1) 大會對工作報告決議案中有關交通行政之指示：

關於交通行政者，應注意於一般幹線鐵道之展拓，尤其對於發展西北至重要之隴海鐵路之延長。

## (2) 建築甯濟鐵路案：

為提議事：查甯濟鐵路為溝通西北之主要路線，國人如欲開發利源，惟有將西北交通網展開，使內地貨物有盡量輸入機會，本地土產，有盡量輸出可能，供求相衡，移墾者衆，則生產自富，邊徼亦安，爰陳計劃，以供採擇。事前曾與該路路線經過有關之軍政當局商之，俱表同情，謹將原文臚陳如左：

## 建築甯濟鐵路發展西北計劃大綱

## 甲、路 線

此路以道清線為基礎，東自道口經河北之濮陽、清豐、南樂、大名，山東之冠縣、聊城、博平、茌平、齊河至桑梓杏與津浦路接過黃河橋，以達濟南；西自清化經山西之晉城、沁水、浮山、臨汾、蒲縣、大甯、陝西之延長、膚施、靖邊、定邊，直達寧夏。

自道口至濟南之線，於民國十一年經道清路局派員詳細勘測，長三百公里，名曰道濟線。十三年交通部已與福公司商擬草合同借款二百五十萬磅展築，以改變停止；十七年鐵道部成立，又將道濟線列入庚款築路第二期計劃中。去年膠濟路計劃展築彰濟線，復自大名展築支線接連道清。可知此路倡議已久，但終未能實行。最近道清路又呈請鐵道部展築自道口至大名一段，長一百一十公里，其最經濟之預算為四百五十萬元。

自清化至晉城一段，亦早在道清展綫計劃中，初名澤清鐵路，前福公司對此線曾粗有勘測，長八十四公里，略估需款一千五百萬元。去年晉省紳商議集資二百萬修築澤清輕便鐵路，曾派工程師王希曾作初步勘測，本年四月復作第二次勘測，詳細報告尚未發表，自晉城以西至寧夏，此線見於 總理計劃中，未有勘測，長約七百七十公里。

此線在山西之臨汾，橫貫同蒲路，在河南之新鄉，橫貫平漢路，在河北之大名，橫貫衛水以通北運河，在山東橫貫南運河及津浦路，接於膠濟路。

## 乙、辦 法：

(一) 分段展修 自道口至大名一段，道清路既早有詳細勘測及計劃，且其預算僅四百五十萬元，每公里不過四萬元，用款可謂最省，政府宜助其迅速完成。大名至濟南一段，因接通青島，現在海防未固，恐被敵人利用，宜暫緩修築。清化至晉城一段，雖不過八十四公里，因太行險峻，工程至鉅。然此路之最高價值，亦在打通太行。因太行阻隔，使山西及西北地下之富源，不得達於沿海，人民不得與新時代新智識接觸，尤為政治統一之最大障礙。現晉省紳商議修輕便鐵道，純在經濟上着眼，所見亦頗扼要。惟輕便鐵道費用雖少，其害亦大。政府亟應籌資按標準軌距修築，與道清接軌，需款約一千五百萬元。倘道大，澤清兩段完成，則本路基礎鞏固，資力充實，晉城至寧夏段之展築，自易進行。

(二) 籌款 現棉麥借款，盧會已決定專用以建設西北，則籌劃二千萬元修築此最重要之路，實不為多。再此路與福公司債務有關，現福公司既與中原合作，道大段展綫，於該公司運煤有利，若彼願商借借款，或供給材料，亦可利用。

(三) 利用兵工 借外債築路，需以極經濟之方法支配之，除用以購買必要材料外，其人工一項可利用兵工或獄囚，以求節省。此線所經，如山西之閻錫山部、孫殿英部、陝西之井岳秀部及寧夏之馬鴻逵部，到處皆可利用。如此辦法，在政府省軍餉，在兵士得工資，在鐵路減成本，誠一舉而三得也。

#### 丙、利 益

(一) 沿線有最豐富之出產 中國地下富源首推煤鐵與石油，煤礦之藏量最多者，又皆萃於山西、陝西、河南數省，而晉南、豫北、陝北為尤富，皆此線所直經。山西之鐵，雖依最近之調查，藏量不富，但尚不能據以推翻山西富有鐵礦之說，至今華北各省所用農具，皆賴山西土法鍊鐵之供給。陝北延長等數十縣之石油礦，為中國最有希望之石油區。寧夏之毛革、池鹽等各種出產，尤難數計。

(二) 終端有最良之海港 查 總理計劃北方大港不及青島者，因彼時青島尚在德人手中，實則青島遠出津滬海州各港之上。今捨最優之港不能利用，而欲於此國困民疲之時，建築北方大港及其僅限一偶之連雲港，似迂闊而遠於事情。青島為華北第一良港，日人垂涎已久，吾人亟宜增闢，使發揮其最大吞吐效能，若以海防未固，恐接連海口被敵利用，可暫以河北之大名為終點。充實內地，以蓄其勢，大名去濟南僅二百公里，若實力充足，欲進保海上利權，則接通濟南以出青島，其事甚易。

(三) 寧夏為西北經濟中心 寧夏南通蘭州，接於隴海；北經五原，接於平綏；西出嘉峪直達新疆及中亞細亞；西北又通外蒙之烏里雅蘇台、科布多、唐努烏梁海，其於軍事、政治、無不密切。又寧夏，特產毛革，輸出海外市場，加之自清季天津變為華北商務中心以來，西北與沿海通商孔道，皆捨陝甘北

而走寧夏。因是寧夏在商務上之地位益見重要。現在之寧夏，已成爲西北與沿海通商之最大集散場所，寧濟線起點於此，職此之故。此線一旦完成，沿線地下富源，人民與政府皆可投資開採，以煤質之良及工資之低，不但可以行銷國內，且可推銷於太平洋沿岸諸國。假定與開灤、撫順出產略等，每年能有一千萬噸之出口，至少亦可換回一萬萬元。再則北方擁有工業最需要之原料與動力，而不能建設工業者，實因交通不便，因而資本缺乏之故。此線既成，中外各方皆將踴躍投資，原料與動力又兩無所缺，一切工業自可迅速發展，而移民墾殖不待政府之提倡，亦必事半功倍矣。

以上僅就經濟建設方面言之，至關於軍事者，亦非常重要。塘沽協定簽字未乾，日本即公然發表以青島為華北第一良港，欲延長膠濟路接連道清、隴海，深入西北，并反對海州築港，青島日本報紙亦公然反對道濟展綫，將來有事，沿海被兵，膠濟、津浦及隴海，平綏之近海交通，亦必受其牽制，唯此路居平綏隴海之中間，握西北經濟之樞紐，東端離濟南二百公里，既不受敵人威脅，自可運轉自如，商務無阻，軍事策應，亦極便利，即西北邊疆有警，亦無虞鞭長莫及矣。再以政治而論，西北因交通不便，致中央與地方時常發生隔閡，如甘新寧夏各地之回漢問題，自清季以來，久懸未決，即其顯例。寧大一線，越太行以達黃海，使中央與西北各省區脈絡貫通，則昔日一切制度、文化、宗教、風俗、習慣之悍格，亦將因之泯除，其統馭治理之功用，當遠過於興師動衆也。（提案人劉守中等十五人）

(決議)：交行政院核辦。

#### (3) 限期完成西疆鐵路案：

(即 總理鐵路計劃東方大港塔城綫之西段)

#### (一) 說 明：

即隴海綫之延長，直達新疆塔城，與俄國鐵路銜接，由西安起至塔城止，約長三千公里，限期於一



九三六年三月十二日 總理逝世紀念日通車。

二〇四

(二) 理由：

① 完成國防主幹 一九三六年之危機，世人公認爲不可免，故各國拚力預備，以日本爲尤甚。屆時戰禍爆發，我國首當其衝，敵人必據我沿海。扼我咽喉，倘我國現在不預籌出路，恐整個中國，必歸覆亡。故爲爭此生死亡關頭，宜竭全力，以完成此國防主幹綫路。

② 實現 總理計劃 按 總理十萬哩鐵路計劃，以東方大港塔城綫居首，其爲建國樞紐，與實施三民主義之始基可知。北伐成功於今六載，以格於時勢，對於生產之建設，進行太緩，致人民信賴本黨之心漸墜。所謂：「會而不議，議而不決，決而不行」，幾成人民對本黨之普遍評論。故爲救黨以救國計，宜排萬難，用先民修築萬里長城之氣魄，於短期內完成西疆鐵路，不惟足以慰 總理在天之靈，亦所以恢復我整個民族之自信力，使天下人知中國人雖優於坐而言，亦長於起而行也。

③ 寓救濟於建設 (一)東北難民及失業份子，流落關內者十數萬，加以全國各地災民，政府雖能救濟於一時，但必爲籌一長期生路，以難民修鐵路，實爲比較妥善生產方法之一。(二)過剩軍隊，徒足擾民，不能衛國，宜裁汰抽調，并施以修鐵路之土方，或同時修一併行之汽車路。(預備戰時鐵路被敵人飛機炸毀，我可以用汽車運輸)同時可於鐵路通處屯田，以難民與軍隊用於生產路上。如前年長江堤防，實爲近代偉大之工程，亦即利用工賑方法得以完成之明證也。

(三) 辦法：

- ① 計劃及技術 由鐵道部負責籌備。
- ② 經費 由財政部發行鐵道公債，或由經濟委員會籌劃之。
- ③ 沿路電信交通實業發展及國防設施 由交通、實業、參謀各部負責計劃之。

以上計劃，皆限於本年三月十二日 總理逝世紀念日完成，同日舉行開工典禮，令西安、蘭州、迪化各地一齊用軍隊開工建築土方。(提案人傅汝霖等十五人提)

(決議)：交行政院核辦。

9. 第四屆六中全會(民國二十四年十一月)

提前完成隴海路西蘭段以利交通而鞏邊防案。

(一) 理由

竊以西北各省幅員廣袤，物產豐富，地勢高聳，山川險峻，實爲天然要害之區，而尤以甘肅一省，襟帶蒙新，毗連康藏，乃西北之樞紐，徒以交通梗塞，跋涉艱難，在安靖之時，行政上已有隔閡之患，矧丁茲國難方殷，強鄰虎視，一旦邊氛告警，則運兵輸糧，諸感遲鈍。年來雖盡力從事於公路交通，第以西北土質鬆軟，材料缺乏，築成之路，每遇雨天，車行即受影響，若屆山洪暴發之期，冲壞橋涵，尤爲在所習見。且汽車運輸，消耗既鉅，容量又微，洵不足以謀開發西北，所以先 總理對於西北鐵路系統有施築二萬三千餘哩之計劃。顧此二萬三千餘哩之鐵路需費過鉅，自不能即期全部實現，目下隴海線雖有由陝西展之計劃，若僅築至寶雞中止，殊不足以應最近環境之急切需要，故必須提前完成西安至蘭州一段鐵路。西北範圍雖廣，有此一綫，鐵路之交通，產銷通暢，得盡其固有之地位，即有警耗，亦可互相策應，以資抗衛，如此運輸既便，邊防亦固，國計民生，實利賴之。

(二) 辦法

查隴海鐵路西蘭一段，依照原定路線，約長六百五十餘公里，其中因避免鉅大工程及遷就繁榮城市，或當延長，大約不過八百公里。按鐵道部規定，每公里建築費一十萬元之標準計算，約需八千萬元。在邊遠區採運材料困難，雖須酌量增加，究亦有限，若分段建築，預定五年完成，所籌之款不過千餘萬

元，當亦易辦。且築成一段，即可通車，逐漸推展，尚有盈利可資挹注。

以上所陳，提前展築西蘭段鐵路理由，辦法，是否有當？敬候公決。（朱紹良等四人提）

（決議）：通過。交國民政府轉飭主管機關從速完成。

10 第五屆三中全會（民國二十六年二月十九日）

大會對中國經濟建設方案中關於交通建設之規定：

發展交通事業 交通事業，其屬於全國交通幹線，如：鐵路、公路幹線，主要水道航線、航空線，應由中央政府負責建設。至地方局部之築路濬河，則由地方官民合力舉辦之。

1. 鐵路 鐵路之建築，應以國防運輸，及溝通經濟中心為原則，使成為全國交通幹線。鐵路網之分布，應普及於各個省區。

（餘略）

11 第五屆五中全會（民國二十八年一月）

大會對工作報告決議案中關於交通建設之指示：

（一） 西南西北與國際交通之鐵路，為我國軍事上、經濟上之生命線，無論任何困難，必須積極進行。其利用隴海路拆卸路軌，展築寶雞至成都之川陝路，以溝通西南西北交通，需要亦極迫切，應迅辦理。

（餘略）

12 第五屆七中全會（民國二十八年十一月）

大會對交通運輸報告決議案中關於交通建設之指示：

（一） 現在國際運輸情勢，頗有轉變，今後有一部分鐵路、公路、或難如期進行，而他方面應添闢新路綫或加強其他原有路綫，應重新考慮加以調整。（餘略）

13 第五屆八中全會（民國三十年四月）

（1） 對戰時三年建設計劃案中關於交通建設之規定：

（一） 增闢國際及通海路綫，便利政府物資的輸入。

（二） 改善及發展各省間交通運輸，適應國民經濟之需要。

（三） 加強後方聯絡交通，以為爭取最後勝利之準備。

（2） 對交通報告決議案中關於交通建設之指示：

（一） 滇緬鐵路：為國際交通最要之路綫，亟宜全路興工，積極建築，現友邦援助既有把握，尤宜迅赴事機，限期完成。

（二） 黔桂鐵路：為聯絡前後方之幹線，亦宜按照計劃，切實進行，務期於三十一年底通達貴陽。

（三） 寶雞天水鐵路：應繼續興築。

（四） 天水成都鐵路：宜迅即完成勘測。

（五） 天水至蘭州間之鐵路路綫，關係西北交通甚鉅，應即行勘測，以為興築之準備。

庶使東南、西南、西北之鐵路運輸，漸次貫通，以增進運輸力量，減輕運輸成本，而排除經濟上之障礙。

（餘略）

14 第五屆九中全會（民國三十年十二月）

對交通報告決議案中有關交通建設之指示：

（一） 西南各路關係國際交通，應以最大之努力，積極進行，滇緬、黔桂兩鐵路尤須加緊修築，提早完成。

（二） 郵資電費及鐵路公路水路之客貨運費，不宜頻繁變動。對於商營運輸業，亦宜稽核其成本，取



縮不合理之加價。

(三) 關於戰時需要物資之輸入應努力加強，鼓勵商民打破封鎖，從海岸及淪陷區積極輸入，并取締沿途之重複檢查，以免阻礙運輸。

15 第五屆十中全會（民國三十年十二月）

對交通部及運輸統制局工作報告之審查意見（節錄有關交通部份）

(一) 關於檢討事項：黔桂鐵路由金城江至貴陽一段，原擬三十二年度完成，但以三十一年度預算奉令核減，兼以本年洪水為災，已成工程，損失過重，物價工資又續漲不已，致預算不敷甚鉅，為遷就工款，只能先趕通一段，至本年六月底止，僅通車獨山，年底擬通至都勻。……

(二) 關於提示事項：(1) 滇緬路截斷後，應從事國際新路線之開闢，唯前籌之中印公路南線，因受緬戰影響，中止進行，又以西藏方面環境特殊，由藏通印之計劃亦經停止，查現西北國際陸線已經打通，正在勘測者計有二線：一、由土西鐵路經俄境而達新疆，內運者現已成立印伊運輸處，正開始運輸。二、由南疆公路至蒲犁而達印境之幾爾幾特，與阿托克之鐵路銜接。其在國內部分，除已成線路外，正計劃分段興築，期貫通全線。其在印度境內者，擬請由印政府建築，并組成新印勘察團，從事勘察。……

16 第五屆十一中全會（民國三十一年九月）

(1) 確定迅速修通寶雞至迪化鐵路幹線為鞏固西北國防大計案

(決議) 通過，交政府積極辦理。

(附錄)：原提案所擬辦法五項：(盛世才等六人提)

(一) 確定迅速修築寶雞至迪化鐵路幹線，為建設西北鞏固國防之大計，應全部籌建，按年計程，不可支離興修，或遇難停頓。

(二) 寶天路一段，為通西北咽喉，其山洞多至一百十六座，共長二十一公里，工程最難。但因難工程已完成大半，機車鋼軌亦可勉強敷用，應即寬籌經費，限於明年年底全部通車。

(三) 天蘭段路線已定，工程較易，擬請於明年初開工，先做土方與山洞工程，限戰後一年半完成。

(四) 蘭州至酒泉一段，與玉門油礦為有關，現路線已測定，應於三十四年初開工，限天蘭段通車後，兩年內完成。

(五) 酒泉至迪化一段，應於明年初開始測定路線，於卅五年初開工，限蘭酒段通車後，三年內完成，如新疆能從速設置鋼鐵廠製造鋼軌，則限期尚可縮短。

(附錄)：交通部報告辦理本案情形如次：

西北鐵路應限期完成一節：西北鐵路之修築，本部儘量利用前方拆回軌料，悉就隴海寶天一段積極趕築。其由天水經蘭州至肅州路線，初勘完竣；肅州迪化線，正在測勘中。……

(2) 對於經濟報告決議案中有關交通之指示：

戰時應注意事項……水道及鐵路運輸，最為經濟，全國水運網之建設，應及早規劃。西北鐵路，關係國防經濟，必須寬籌經費，限期完成。航空運輸，益臻重要，務須力謀擴展。……至各地水陸運輸工具，每因征雇使用，不得其宜，日趨破壞減少，須迅謀糾正救濟，以便利軍公運輸。

17 第六屆二中全會（民國三十五年三月十五日）

大會對於交通報告之決議案

查交通問題，包括運輸通訊，在抗戰期中，每為軍事得失利鈍之所關，原極重要，今敵寇投降，複員工作之完成，亦以交通為主要，今後允宜照既定國策，加強力量，努力以赴，茲綜合檢討諸端，臚陳左列各點：

(一) 抗戰期中，交通員工，大多能各守崗位，努力工作，於勝利之獲致，貢獻實多，且或因公殉職，臨難不屈者，亦不乏其人，為國家之忠勤，殊堪嘉慰。

(二) 交通部對於六大大會決議各案，尚能分別實施，惟適值戰爭勝利，複員之開始超過預期之狀況，致過去計劃，中途必須變更，則人力物力財力之調配，為事實所限，自難達到適合進度，更有中共部

隊於收復區之隨處阻撓破壞，妨礙交通，亦即妨礙復員，我交通員工仍能堅毅進行，甚望於形勢可能時，迅速工作，以期配合需求。

(三) 近數月內，寶天綦江兩鐵路之完成通車，公路新築工程完成數字達二千里以上，戰時趕修與停戰後修復工程，亦不在少，又搶修電信六大幹線，及空運運量，逐漸增加，對於復員運輸，均有裨益，惟於實際需要，仍嫌不足。

(四) 關於交通制度之改革，在此期中，有鐵路幹線區制之建立，公路分區工程局之設置，均堪認為重要設施。至公路運輸業務，交由地方辦理或開放民營，亦為適應現局之革新，仍望繼續研討，期收更大效果。

(五) 現在復員工作，最關重要，經核所擬水陸空復員運輸計劃，以限於工具，未能達到需要，政府應將已接收之各種交通工具，儘量交由交通部管理運用，責成其統籌支配，增加運量，尤其管理機構，仍嫌繁複，須力求集中簡化，如全國船舶調配委員會，形同駢枝機關，可予撤銷，同時注意掃除一切弊端，嚴厲取締黑票，至運送義民難民還鄉，更不容緩，應速會商善後救濟總署，切實積極辦理。

(六) 西北交通，動關國家大計，無論鐵路公路航空郵電，均應積極開發，列為最重要工作，計劃舉辦，現值整軍之際，編餘官兵，當不在少，自應妥予安置，關於兵工築路辦法，極為適宜，可即會同有關機關，切實商討，先就西北方面積極推行。(七略)

(八) 現鐵路材料，多賴外洋救濟物資，今該項物資運華期限，既未能如期到達，而國內鋼鐵事業，均呈停滯狀態，宜及時利用自製路軌配件。又公路運輸，日形發達，對於汽車需要，極為殷切，亦應自行設廠製造，同時鼓勵民間廠商生產各種交通工具，以期自給，同時交通技術員工，現時已感缺乏，將來交通發展，必益不足，務須積極訓練，大量培植，其薪給待遇，尤須予以合理調整，俾資維持。

以上所舉各節，均屬舉世大端。查交通事業關係整個軍事經濟文化，一切應興應革，事項正多，仍盼主管機關，注意適應需要，努力以赴，是所企望。

18 第六屆三中全會(民國三十六年三月廿四日)

(1) 擬請按交通部「戰後第一期鐵路建設五年計劃」，儘先興復湘黔鐵路，完成大江以南之橫貫東西各省交通，而促進其工業化案(王東原等六人提)

(決議)：交常會送請政府酌辦。

(2) 經濟改革方案(節錄有關鐵路部份)

#### 「六、工業

非有自足之民生工業為農業之保護，使農工業交流互濟，則中國經濟之基礎不能確立，故目前發展工業，當以民生工業為急切之圖，政府並急須改善工業環境，保障工業利潤，並予工業貸款以最大之便利，同時訂立全盤建設計劃，確定國營地方民營範圍，分類分區，明細規定，督促實施，並預定其分年生產量，合政府與人民之力分期完成之：

(4) 除幹綫鐵路，大規模水力發電廠，及鋼鐵廠礦業等，規定由國營或地方營者外，其餘工業，盡量鼓勵民間以合作方式經營。

#### 八、交通

(1) 鐵路何者為幹線，何者為支線，由中央正式公布，其幹線由中央全力經營，支線在中央管理制度下，許可並鼓勵地方及民間經營。」

19 第八屆三中全會(民國四十九年十月一日)

大會對工作報告決議案中有關交通之指示：



鐵路公路應參照動員需要，繼續改善並擴增運輸工具。航運須擴增噸位，並汰舊更新，電訊郵政亦應繼續改進充實，以配合經濟發展，對於造船工業，汽車製造工業，通訊器材製造工業，尤須積極倡導，鼓勵投資。

20 第八屆五中全會 (民國五十一年十一月十五日)

大會對工作報告議決案中有關交通之指示：

加速發展航業，繼續實施船舶汰舊更新，擴建港埠，逐步電化鐵路行車，發展汽車工業，以適應民生經濟及國防軍事之需要。擴充都市及鄉村電信設備，加強國際電信聯繫，提高郵政服務效能，發展儲金及匯兌業務。並注意電子科學研究，以促進太空通信之實施。

### 二、歷屆中央政治會議

中央政治會議一六一次會決議案 (民國十七年十月三十一日)

#### (1) 行政院鐵道部組織法

——民國十七年十月三十一日中央政治會議第一六一次會議通過——

第一條 鐵道部管理并建設全國國有鐵道，規劃全國鐵道系統及監督商辦鐵道。

第二條 鐵道部對於各地方最高行政長官執行本部主管事務，有指示監督之責。

第三條 鐵道部就主管事務，對於各地方最高行政長官之命令或處分，認為有違背法令或逾越權限者，得請由行政院院長提經國務會議議決後停止或撤銷之。

第四條 鐵道部置左列各司：

一 總務司；

二 理財司；

三 管理司；

四 建設司。

第五條 鐵道部於必要時得置各委員會，其組織另定之。

第六條 鐵道部經國務會議及立法院之議決，得增置裁併各司及其他機關。

第七條 總務司掌左列事項：

一 關於收發、分配、編輯、保存文件事項；

二 關於部令之公布事項；

三 關於典守印信事項；

四 關於本部及所屬各機關職員之任免、考成事項；

五 關於本部及所屬各機關職員之付懲戒事項；

六 關於編制統計報告及刊行出版物事項；

七 關於本部經費之預算、決算及會計事項；

八 關於交涉譯述事項；

九 關於本部庶務及其他不屬各司之事項。

第八條 理財司掌左列事項：

一 關於鐵道營業收支之預算、決算事項；

二 關於鐵道債務之清理、償還事項；

三 關於鐵道建設籌款事項；

- 四 關於鐵道金融機關之籌設事項；
- 五 關於各鐵道收支之稽核事項；
- 六 關於鐵道特別會計及統計事項；
- 七 關於鐵道財產之處分，保管事項；
- 八 關於鐵道土地之收買、處分事項；
- 九 關於鐵道之其他一切理財事項。

第九條 管理司掌左列事項：

- 一 關於國有鐵道業務之管理、發展事項；
- 二 關於鐵道運輸之整理及國內外之聯運事項；
- 三 關於鐵道車輛之調度、調濟事項；
- 四 關於鐵道運價之規定事項；
- 五 關於鐵路管理之改良事項；
- 六 關於鐵道行政及技術人員之訓練及教育事項；
- 七 關於購置材料之核驗及使用料件之考核事項；
- 八 關於鐵道職工待遇之改良、保障及教育事項；
- 九 關於鐵道警衛之編練、指揮事項；
- 十 關於商辦鐵道之監督事項；
- 十一 關於各鐵道衛生及其他一切行政政事項；
- 十二 關於國際鐵道事項；

十三 關於本部附屬事業之管理事項。

第十條 建設司掌左列事項：

- 一 關於國有鐵道系統之籌劃、興建及完成事項；
- 二 關於國有鐵道路線之審定、測繪及調查事項；
- 三 關於鐵道終點及沿途附近市街港埠之設計、營造事項；
- 四 關於鐵道建築工程計劃及監理事項；
- 五 關於各鐵道每年需要材料之核定事項；
- 六 關於鐵道用料工廠之建設、經營事項；
- 七 關於商辦鐵道路線計劃之審查、核定事項；
- 八 關於其他一切鐵道工程建設事項。

第十一條 鐵道部部長綜理本部事務，監督所屬職員及各機關。

第十二條 鐵道部政務次長、常務次長輔助部長處理部務。

第十三條 鐵道部設秘書四人至八人，分掌部務會議及長官交辦事務。

第十四條 鐵道部設參事二人至四人，撰擬、審核關於本部之法律、命令。

第十五條 鐵道部設司長四人，分掌各司事務。

第十六條 鐵道部設科長、科員各若干人，承長官之命分掌各科事務。

第十七條 鐵道部部長為特任職，次長、參事、司長及秘書二人為簡任職，秘書、科長為荐任職，科員為委任職。

第十八條 鐵道部設技監一人，為簡任職；技正若干人，其中四人為簡任職，餘荐任職；技士若干人為



荐任職，技佐若干人為委任職，承長官之命辦理技術事務。

第十九條 鐵道部經行政院會議議決，得聘用各國專門技術人員。

第二十條 鐵道部處務規程以部令定之。

第二十一條 本法自公佈日施行（錄自中央政治會議記錄）。

(2) 國民政府建設委員會組織法。

一 民國十七年十一月一

第一條 建設委員會依據國民政府組織法第十七條之規定組織之。

第二條 建設委員會職權如左：

一 建設委員會根據 總理建國方略、建國大綱、三民主義，研究及計劃關於全國之建設事業。

二 水利、電力及其他國營事業，不屬於各部主管者，均由建設委員會辦理之。

三 國營事業之屬於各部主管而尚未舉辦者，建設委員會得經主管部之同意辦理之。

四 建設委員會創辦之事業，仍由建設委員會完成之。

第三條 建設委員會對於各省建設廳有指揮之責。

第四條 建設委員會除當然委員外，由國民政府聘請若干人充任，就中任委員長及副委員長各一人。

第五條 建設委員會每年開大會一次；如有重要事項，得隨時召集之。

前項議決事件，由委員長執行之；委員長因事故不能執行職務時，以副委員長代理之。

第六條 建設委員會於必要時，得聘用專門委員或顧問。

第七條 建設委員會對於重要時，得設分會及其他機關；其組織另定之。

第八條 建設委員會設秘書處，設秘書一人，秘書若干人。

第九條 建設委員會委員長為特任職，副委員長、秘書處長為簡任職，秘書為荐任職。

第十條 建設委員會會議規則及處務規程另定之。

第十一條 本法自公佈日施行。

（錄自民國十八年三月十五日中央政治會議秘書處編「政治總報告」）

2. 中央政治會議一六二次會議決議案（民國十七年十一月七日）

建設大綱草案及其說明

建設大綱草案於民國十七年十月八日由孫科同志提出中央政治臨時會議討論，當由政會決議推胡、戴、蔣、張（靜江）、李（石曾）五同志負責審查。十一月七日中央第一六二次政治會議，戴傳賢同志報告審查意見，乃決議原則通過，計劃、預算、程序各項交國府核辦。

建設大綱草案。

一 原則

(一) 國民政府對於中華民國之物質建設，當根據 總理所著建國方略之實業計劃為原則，集中全國財力，期於最短期間實現之。

(二) 國民政府為實現建設計劃，得以平等互惠不損主權為原則，盡量利用外資，並僱用外國專門人才。

(三) 借用外資應投諸最有利之途，以資吸引，發展鐵路交通、商港、市街、公用事業及基本工業等。

(四) 僱用外國專門人才，應以在所借用之外資本息未清償期為限，並以教授，訓練中國後進人才繼

承其乏，爲必要條件。

(五) 前北京政府與外人所訂立關於建築鐵路、濬治河流、開採礦產、建設市街、開闢商港、發展工業及其他投資中國經營實業之合約，已滿十年仍未履行者，或未經國民政府從新核定承認者，均由政府宣布作廢。

(六) 凡關係全國之交通事業，如鐵路、國道、電報、電話、無線電等；有獨佔性質之公用事業，如水力電、商港、市街、市公用事業等；關係國家前途之基本工業及礦業，如鋼鐵業、基本化學工業、大煤礦、鐵礦、煤油礦、銅礦等；悉由國家建設經營之。

(七) 國營事業（國有產業）中有屬於地方性質者，國民政府得委諸地方經營管理之。

(八) 地方政府經營物質建設之範圍，及其受國民政府監督指導之法制，由國民政府制定之。地方政府機關未經國民政府之核准，不得與外人訂立合約，借用外資，或准許外人有經營建設事業之特權。

(九) 凡鐵路國道沿線兩旁地帶、鐵路中心及終點、新闢商港及新建市街地區，政府當據 總理所主張土地政策，人民自由報價，政府按價收買之原則處理之。

(十) 凡在鐵路國道沿線兩旁地帶、鐵路中心及終點、新闢商港及新建市街，政府已宣告收歸國有之土地，其因政府設計投資改良而增漲之地價地租，悉歸國有。

(十一) 國營事業（國有產業）在可能範圍內應儘量採用公司管理制，並應確定嚴密之職員服務法。

(十二) 由政府批准個人經營之建設事業，政府當予以充分之法律保障，除受法律上應有之節制外，政府不得無故收回管理。

(十三) 個人企業組織，因發展企業之必要，經呈准政府時，得借用外資，並發行公司債券。

(十四) 建設開始時，政府當以全力實行裁兵，以節省軍費，切實統一與整理財政，如廢除軍金，改訂

關稅，改良幣制，建立中央銀行，清理外債等事，以爲進行建設之基本。

(十五) 建設開始時，政府當制定勞工法、工廠法、工會法、工人保險法及其他必要之社會立法，以保障勞工利益，提高工人生活，及促進物質建設，增加國家生產爲原則。

(十六) 建設開始時，政府當制定土地法、土地收用法、地租法、農民保護法、農民保險法、農村改良法，並設立農民銀行、農民合作社、取締高利貸，以保障農民利益，改良農民生活，以鞏固國民生計，保持社會安寧爲原則。

## 二 計 劃

(十七) 中國之物質建設，依 總理所定之實業計劃爲綱領，其項目如左：

### (1) 交通之開發

① 鐵路一十萬英里。

(一) 西南鐵路系約七千英里。

(二) 西北鐵路系約七千三百英里。

(三) 中央鐵路系約一萬六千六百英里。

(四) 東南鐵路系約九千英里。

(五) 東北鐵路系約九千英里。

(六) 擴張西北鐵路系約一萬六千英里。

(七) 高原鐵路系約一萬一千英里。

(八) 其他現築未成路線及將來幹線敷設雙軌等。

② 汽車公路一百萬英里。



- ③ 修復現有運河。
  - (一) 杭州天津間運行。
  - (二) 西江揚子江運行。
- ④ 新開運河。
  - (一) 遼河松花江間運河。
  - (二) 其他運河。
- ⑤ 治河。
  - (一) 揚子江築堤濬水道起漢口迄於海以利航行無間冬夏。
  - (二) 黃河築堤濬水道以免洪水。
  - (三) 導西江。
  - (四) 導淮。
  - (五) 導其他河流。
- ⑥ 增設電報線路電話及無線電使遍布於全國。
- (2) 商港之開闢。
  - ① 於中國中部北部各建一大洋港口。
  - ② 沿海岸建二三等商港及漁港。
  - ③ 於通航河流沿岸建商埠輪埠。
- (3) 鐵路中心及終點併商港地設新市街各具公用設備。
- (4) 水力發展。

- (5) 設冶鐵製鋼廠水泥廠以供上列各項之需。
  - (6) 礦業之發展。
  - (7) 農業之發展。
  - (8) 蒙古新疆之灌溉。
  - (9) 於中國之北部及中部建造森林。
  - (10) 移民於東三省蒙古新疆青海西藏。
- (六) 上列建設計劃，國民政府當集中國家全力，務使於五十年內得完全實現。
- 三 預算
- (五) 建設計劃依最低限度之預算，所需建設經費約共二百五十萬萬元，分列如左：
- (1) 交通之開發。
- ① 鐵路十萬英里（每里十萬元計）一〇、〇〇〇、〇〇〇、〇〇〇元。
  - ② 碎石路五十萬英里（每里二萬元計）一〇、〇〇〇、〇〇〇、〇〇〇元。
  - ③ 修復現有運河一千英里（每里十萬元）一〇〇、〇〇〇、〇〇〇元。
  - ④ 新開運河一千英里（每里三十萬）三〇〇、〇〇〇、〇〇〇元。
  - ⑤ 治河。
    - (一) 揚子江三〇〇、〇〇〇、〇〇〇元。
    - (二) 黃河四〇〇、〇〇〇、〇〇〇元。
    - (三) 西江五〇、〇〇〇、〇〇〇元。
    - (四) 淮河五〇、〇〇〇、〇〇〇元。

- (五) 其他二〇〇、〇〇〇、〇〇〇元。
- ⑥ 增設電報電話無線電五〇〇、〇〇〇、〇〇〇元。
- 交通共二、九〇〇、〇〇〇、〇〇〇元。

(2) 商港之開闢。

- ① 中北南大洋港三個(每個五千萬元)一五〇、〇〇〇、〇〇〇元。
- ② (一)沿海二等港四個(每個二千萬元)八〇、〇〇〇、〇〇〇元。  
(二)沿海三等港九個(每個一千萬元)九〇、〇〇〇、〇〇〇元。  
(三)沿海漁業港十五個(每個二百萬元)三〇、〇〇〇、〇〇〇元。
- ③ 沿江岸商埠十個(每五百萬元)五〇、〇〇〇、〇〇〇元。  
商港共四〇〇、〇〇〇、〇〇〇元。
- (3) 鐵路中心終點商港建新市街公用設備。
- ① 國都建設一〇〇、〇〇〇、〇〇〇元。
- ② 新大市五個(每二千萬元)一〇〇〇、〇〇〇、〇〇〇元。
- ③ 新中等市十個(每千萬元)一〇〇、〇〇〇、〇〇〇元。
- (4) 水力之發電。  
水力電廠五個(每二千萬)一〇〇、〇〇〇、〇〇〇元。  
水力共一〇〇、〇〇〇、〇〇〇元。
- (5) 基本工業之發展。  
① 大鋼鐵廠四個(每五千萬元)二〇〇、〇〇〇、〇〇〇元。

- ② 大水泥廠五個(每千萬元)五〇、〇〇〇、〇〇〇元。
- ③ 化學工業廠五個(每千萬)五〇、〇〇〇、〇〇〇元。  
工業共三〇〇、〇〇〇、〇〇〇元。
- (6) 礦業之發展二〇〇、〇〇〇、〇〇〇元。
- (7) 農業之發展二〇〇、〇〇〇、〇〇〇元。
- (8) 蒙古新疆之灌溉五〇〇、〇〇〇、〇〇〇元。  
蒙古新疆之灌溉五〇〇、〇〇〇、〇〇〇元。
- (9) 北中部造林一〇〇〇、〇〇〇、〇〇〇元。
- (10) 移民漢蒙新疆青海西藏(移一千萬人每人百元)一、〇〇〇、〇〇〇、〇〇〇元。  
總計須算二五、〇〇〇、〇〇〇、〇〇〇元。

四 程 序

- (甲) 建設計劃全部預算既需二百五十萬萬元，以五十年為完成期，則每年平均需建設費五萬萬元，每十年需五十萬萬元。
- (乙) 以十年需五十萬萬元計，則建設開始，十年內預定應完成或辦理之建設事業如左：
- (1) 建設鐵路二萬英里，每年二千英里，每英里十萬元，分配如左：
  - ① 西北系之半，三千五百英里；
  - ② 西南系之半，三千五百英里；
  - ③ 中央系三分之一，五千五百英里；
  - ④ 東南系三分之一，三千英里；
  - ⑤ 東北系三分之一，三千英里；



- (6) 完成現築未成之粵漢路、海蘭路、包蘭路等，約千二百五十英里。
  - (2) 建築汽車公路十萬英里，每年一萬英里，每里二萬元，計共二十萬萬元。
  - (3) 修築運河每年一千萬元，共一萬萬元。
  - (4) 浚治河流黃江西淮河每年二千萬元，共二萬萬元。
  - (5) 增設電報、電話、無線電每年一千萬元，共一萬萬元。
  - (6) 建設北大港及南大港每年一千萬元，共一萬萬元。
  - (7) 建築沿海沿江商埠每年一千萬元，共一萬萬元。
  - (8) 國都建設每年一千萬元，共一萬萬元。
  - (9) 建設水力電廠二個每二千萬元，共四千萬萬元。
  - (10) 建設大鋼鐵廠二個每二千萬元，共四千萬萬元。
  - (11) 建設水泥廠二個每千萬萬元，共二千萬萬元。
  - (12) 建設化工廠二個每千萬萬元，共二千萬萬元。
  - (13) 開發礦業每年五百萬元，共五千萬萬元。
  - (14) 發展農業每年五百萬元，共五千萬萬元。
  - (15) 建造農林每年二百萬元，共二千萬萬元。
- 以上共計五十萬萬元。

### 五 集 資

- (三) 每年所需五萬萬元之建設經費，應依左列辦法籌集之：
  - (1) 每年在國家預算項下指定二萬萬元；

- (2) 每年借入外資二萬萬元；
- (3) 每年發行國內建設公債一萬萬元。

- (四) 為促進及便利建設事業之國內投資，應設立建設銀行，協助建設機關辦理之。
- (五) 全國建設事業之集資設計經營管理，由國民政府建設機關專責分任之。

### 附建設大綱草案的說明

國民黨的使命，是要建設三民主義的新中國。三民主義確立，必有其物質的基礎。沒有相當的物質基礎，民族的獨立，不能保障，民權的發展，不能進行；民生的衣食住行，不能解決，如何建設這物質的基礎？總理的民生主義，確定我們進行的方向；建設方略內的實業計劃，詔示我們具體的大綱。

近代的國家，從十八世紀末期以來，次第經過經濟上、產業上產業革命的階段。中國鴉片戰敗八十年以來，飽受經過產業革命而進展為帝國主義的國家的經濟侵略，我們的國民經濟日陷於被支配、被掠奪、被縛束的困境。自甲午戰敗幾四十年以來，雖已覺悟產業革命的必要，然而被惡政治勢力的摧殘梗塞，經政治革命的停頓犧牲，一直到現在，才有起手建設的機會，真是時機該盡。即使從今日起，奮起直追，比英國已遲了一百五十年，比日本至少也遲了五十年。環顧全世界最後進的殖民地如南美、非洲澳洲產業革命的進程，一日千里，歷觀各國歷史，產業革命的過程，約需三十年至五十年；依此而論，一二十年後，他們都要經過產業革命的進展了。假如中國三五年內，不能超脫現在農村和手工業的經濟階段，四面壓迫於國際間帝國主義頑強未已的環境，那我們中華民族的前途，思之真是不寒而慄！

近四十年經濟落後的失時，於萬般苦痛中的唯一幸事，就是總理民生主義的戰勝，求經濟上產業革命的實現。於政策上、理論上我們經過重商主義式的「富強」，資本主義式的「興實業」，乃至近來支配慾橫決不顧一切的共產黨，次第打破，我們現在能依照總理的主義和方略來實現產業革命，這就

是總理所謂物質建設，這總算是不幸中之大幸。

物質建設，從純經濟方面而言，即資本的建造。產業革命的特徵，亦即鉅量工業資本的建造。我們人口過剩的農業國，生產力的全部，僅足供最低生活的消費。原有資本尚難維持，新資本的生產更談不到。（我們雖沒有統計，但一方面看屋宇、道路、堤工、鐵路等等鉅量的廢敗不治，他方面看新建築新生產設備增加的渺少，全社會的資本物的總值，恐實逐年遞減。）若專靠本國的物力來建設，非但是極緩，而且在初期是極痛苦（壓低一般消費）的事。

同時，我們最低限度的物質建設，——確立三民主義相當的物質基礎的建設——其量數及所需時期爲何如呢？依照本案的預算至少要二百五十萬萬元，假如以五十年爲期，平均分攤，每年要五萬萬元。（這樣計算自然是準確的，第一、各項事業所需的資本，要就當時當地的情形及舉辦的條件來詳細計算；第二、財政收入將因社會經濟發展而增加，國庫方面能撥之款亦因此而增加，每年能舉之內外債額，亦因國內經濟發展及國際信用增進而增加其總額及實收成數，低減其利息及退還本息的比較額，但此項初步預算功用，在表示量數的大概。）就現在社會經濟情況，每年能徒然增加其生產力，以直接生產或換取五萬萬元的資本設備嗎？恐怕是不能。從現在財政情形及國內資本市場情形而論，更是一定不可能。各國產業革命，最先進的英國除外，沒有不借用外資的。所謂需時三十年至五十年，亦即指在借用外資條件之下而言。我們處這樣困難情形之下——軍事甫定，財政困乏的政府，人口過剩的農業國——，自非借用外資不可。總理當時著實業計劃，英文的原稱是 *International Development of China*，用意是吸用國際資本，來促成物質建設。我們在平等互惠不損主權範圍之內，盡量借外資，應爲實行建設之第一義。

這最低限度的建設，包括交通（鐵路、公路、運河、治河、電報、電話、無線電）、商港、市街道、市公用、小力、基本工業（鋼鐵、水電、及基本化學工業）、鑛業、農業、漕運、造林、移民等事項，這都是依照 總理的實業計劃，刻不容緩的。至於舉辦的次第，第一期十年內的工作，已於本提案的程序內擬定。

該程序所定工作，經濟目的而外，社會、政治、國防種種關係亦復顧及。

經濟目的有三：（一）解放及發動所以發展經濟的勢力。（二）改良佔最大部份的農業經濟。（三）樹立基本礦業工業以爲工業化的基礎及發動機。關於第（一）交通的設備，尤其貨物運輸的設備——最爲重要。因爲輕減農產品的運出價，及工業品的運入價，農民的實際所得，——因此生活提高，作業改善，——立即有增加之可能。省却鉅量用於運輸的人力，即有改用於他項效率較高的生產之可能。鉅量的煤藏得以採用，即有使用鉅量的原動力之可能。其他天然富藏，有同樣掘發之可能，運價減低，市場擴張，近代規模的工業，有成立之可能。以具體言，則東南及中部有河道運輸的輔助，故西北西南兩系的鐵道尤爲重要。至於商港的設備，市街道、市公用的設備，亦即交通集合點的設備。

第（二）農業經濟的改良。人口過剩的農業經濟，一方面以發展工業，邊地移民，以舒生產遞減律之困縛。他方面改善公用設備，如治河、灌溉、造林等。再以農村銀行及生產協作社的運用，救濟農民被高利貸及販商之掠奪，然後農村私經濟，才有改善的可能。

第（三）樹立基本礦業工業。煤與鐵爲機器時代高能原動力經濟的要素，參之者爲水電，至於基本的化學工業及供給建築的水泥業當於最短期發展之。

爲實施本程序所定計劃的輔助建設資本之湊匯挹注，則建設銀行有設立的必要。

但是我們經濟的發展，是要依民生主義所定的方向，在民生主義範圍之內的，是要以平均地權、節制資本的手段，來平均分配，避免階級鬥爭的。



節制資本 本大綱原則內規定何者應為國有產業，國家聚此經濟的綱領，生產的鎖鑰，再加以運用賦稅的權能，實為節制資本最重要的具體辦法。至於可由私人企業經營的事業，一方面應予充分的法律保障，及集資借款的規定，不得無故收回管理，使有健全的發展。他方面制定勞工法等（原則十四），使勞資間有合理的分配和關係。

平均地權 因經濟發展及交通情形變動而增價的土地，應依照土地政策，照開始原價收為國有（原則十），並從速制定土地法等（原則十五），是為平均地權的具體辦法，同時鐵路公路得此巨量的收益，更足為初期付還債務的保障，採用促進經濟發達的廉價運輸政策的援助。

地方政府舉辦建設事業，其受中央監督指導的法制（原則八），應從速制定。所以使全國經濟的發展，有合理的設計，有一貫的政策，有分工的效能。

國有產業經營的成敗，非但為民生主義實施之成敗所關，實亦全國經濟機能之生死所繫。現有國有產業，一方面受北京官僚政治的餘毒，他方面經革命時期不能以經濟原則為唯一標準的犧牲，經營之不善，無可諱言。亟當從速革新，以免病理機能蔓延滋長。制定嚴密優良的 Civil Service，同時於可能範圍內，盡量採用公司管理制度。至於新建設的國有產業，更應於不損國權範圍內，盡量僱用外人專門人才。當此軍事初定建設開始的時期，產業的管理經營，財物上、技術上健全的習慣，尙待養成，相當的人才，亦復缺乏；斷不囿於偏隘的情感，拒絕客卿，孤注試驗。從吸引外資方面而論，在國際信用尙未昭著的時期，任何客卿，亦為必要條件。

我們試很不客氣的提出兩個問題：這十幾年來，為什麼可以招得數百萬的僱傭兵？為什麼不下十餘萬的所謂知識階級，遑遑不可終日的非競趨於「做官」的途徑不可？我們的答案是：撥亂弭治訓政調利的關鍵，全在能否於最短時間實現巨大的物質建設（其實是最有限度的）。物質建設的關鍵，全在能否

吸用鉅量的外資。至於吸用外資的關鍵在那裏呢？在乎所投資本有清還本息的保障。那種帝國主義侵略式的投資，不向我們治亂的情形，由他們政府保障本息以達其掠奪之企圖的，我們當然堅決拒絕。至於依照商業原則的平等投資，必有清還本息的保障，方能引之使來。換言之，在他們眼光看來，最重要的問題是我們統一的局面，是否穩定，我們繼續實施我們的政綱，是否有決心、有團結力。具體言之，即在原則十四條「……」能否實現。我們應很不客氣的說，現在是千載一時的運會，也是千鈞一髮的時機。我們大家本着總理親愛精誠的精神，努力扶開物質建設的大門，三兩年後，新生機的光明照射全國，大家走上了樂生安定之道，民衆的觀聽也改變了。共產黨造亂的源泉也永塞了。（錄自中央周報第二十四、二十五期，民國十七年十一月十九、廿六日出版。）

### 3. 中央政治會議四三二次會決議案（民國二十三年十一月九日）

為繁榮青島暨發展鐵路營業開行北平青島間通車有關之資料

(一) 中央政治會議致中央執行委員會函：

#### 1. 中央政治會議函：

逕啓者，據行政院函稱：「據鐵道部呈稱：『茲為繁榮青島市面暨發展膠濟、津浦、北寧鐵路營業起見，擬開行青島北平間通車，並擬仿照滬平通車成例，完全核收全價現款，無論在長短程途中，所有一切減免票價之乘車證，優待證及記帳掛車等，概不適用，請轉呈中央政治會議備案，並請國民政府通令遵照』。等情，經本院第一八五次會議決議通過，函請備案，并轉知各關係方面。」等由；經本會議第四三二次會議決議：「准予備案」。除函國民政府外，相應錄案并抄附原函函達，即希查照為荷！

此致

中央執行委員會 附抄行政院函一件，政治會議廿三、十一、九

2. 抄行政院第二七一三號密函：  
案據鐵道部呈稱：

「據本部聯運處案呈第十七次國內聯運會議第二、四六案，『擬於青平直達旅客聯運案』，業於第一五九議決案議決：「膠濟、津浦、北寧三路會商青平通車辦法如下：(一)為便利由平津來青避暑旅客起見，附掛青平直達通車，暫定每星期來回各一次。(二)由膠濟路預為籌備頭二等睡車一輛，以便掛用。(該車色樣，應照現行滬平通車一樣)(三)開行時期，定自四月一日至九月三十日止。(四)掛行日期，每逢星期二掛膠濟五十一次，由青至濟，轉掛津浦三零二次至平；每逢星期五，由平掛三零一次至濟，轉掛膠濟五十二次至青。」等語；查此項辦法，係為繁榮青市暨發展鐵路營業起見，自應准予照辦。業經令行膠濟、津浦、北寧三路遵照辦理。查該項青平通車，既經決定附掛滬平通車，自應完全核收全價現款，并擬仿照滬平通車成例，該項通車無論在長短程途中，所有一切減免票價之乘車證，優待證及記帳掛車等等，概不適用。關於滬平通車核收全費一案，前經呈奉鈞院二十二年七月二十二日第三四八零號訓令，通飭各關係方面在案，此次開行青平通車，事同一律，理合呈請鑒核轉呈國民政府明令通飭遵照，并請轉函中央政治會議請予備案，并轉知各關係方面，實為公便。」

等情；據此。經提出本院第一八五次會議決議「通過」。除指令外，相應函請 貴處查照轉陳備案。并轉知各關係方面為荷！此致 中央政治會議秘書處

院長 汪兆銘

(二) 中央執行委員會秘書處通知各委員函：

案准中央政治會議函略開：

「據行政院轉據鐵道部呈為繁榮青島市面暨發展津浦、北寧鐵路營業起見，開行青島、北平間

通車，仿照滬平通車成例，完全核收全價現款，所有一切減免票價之乘車證優待及記帳掛車等，概不適用等情，經四三二次會議，准予備案。請查照」

等由過會。除報告中央第一四七次常會備案外，相應錄案函達，即希查照為荷。  
中央執行委員會秘書處 二二、一一、廿一。

## 第二節 歷屆中央執行委員會常務委員會關於各鐵路特別黨部與工會組織等議決事項

### 一、臨時中央執行委員會

1. 粵漢鐵路公司請組織黨部案（本黨改組之前十五次會議民國十二年十二月八日）  
黨員陳興漢，請派員往粵漢鐵路公司，為各職員加盟入黨登記，及選舉事項。

(決議)：在該公司組織一區分部。公推鄭澤如、孫科、馮自由、謝英伯，前往辦理；借用廣東支部入黨志願書。

(編者按：陳興漢於民國十二年四月十七日奉 總理派令管理粵漢路事宜。又鄭孫各委員於同年十二月十日前往該公司辦理組織區分部，當日即告成立，此為中國各鐵路組織黨部之嚆矢。)

2. 粵漢鐵路特別區分部人員任用之決議案（第十七次會議民國十二年十二月十三日）

謝委員英伯提議：粵漢路特別區分部現已成立，該區分部主席組織員工如何派定案。

(決議)：請該鐵路局總理陳興漢為該特別區分部主席，其組織員則由本委員會選人派充之。



## 二、第一屆中央執行委員會常務會議

1. 通過擴充粵漢路特別區分部為區黨部案（民國十三年三月八日第十二次常會）

組織部提出：粵漢鐵路、兵工廠、海員工會，三特別區分部擴充為區黨部案，（原文節錄附後：）  
「查粵漢鐵路、兵工廠、海員工會三特別區分部，在臨時中央執行委員會時，已經正式成立，惟此三特別區分部人數眾多，區域遼闊，且甚重要，固應擴充為區黨部。且在組織上而論，在粵漢鐵路是指全路；而全路之中，各大站皆可組織區分部。……而且鐵路必需每站皆有區分部，……組織方嚴密，而黨務亦易於發展也。故在此三個特別區分部，應擴充為區黨部。在區黨部之下，分別其性質，組織區分部，以擴張黨勢。……」

（決議）：照原案通過，送組織部辦理。

2. 關於工人黨團組織通則審查案（民國十三年四月十七日第二十二次常會）

（本案乃工人部於上次會所提出者，當經審查修正。）

（決議）：照審查修正案通過。

（修正案全文九條節錄附后：）

中國國民黨工人黨團組織通則：

- 一、工人黨團之活動，受中央執行委員會工人部之直接指揮。
- 二、工人黨團組織單位為小組，可認為組織單位者如下：
  - ① 在鐵路工人為小站，及廠內部分。……。
  - ② 小組人數，因事實上之困難，不為限定。

四、每小組內設置一幹部。

五、小組數目過多者，須設置若干總幹部，應設置總幹部者如下：

① 鐵路內之大站，……。

六、工人黨團之整個組織及其最高機關之執行委員會所在者，為：

① 鐵路……（下略）

3. 確定鐵路總會與黨團關係案（民國十三年四月二十八日第二十五次常會）

工人部提出：確定鐵路總會與中央黨部關係及其工作草案。

（編者按：本案奉 總理指派馬超俊、陳興漢參加審查。至十三年五月八日第二十七次會議提出決定。）

（決議）：條文照審查修正案通過，圖案將原圖與馬超俊同志提出之修正圖，併交組織部查核，製定報告。

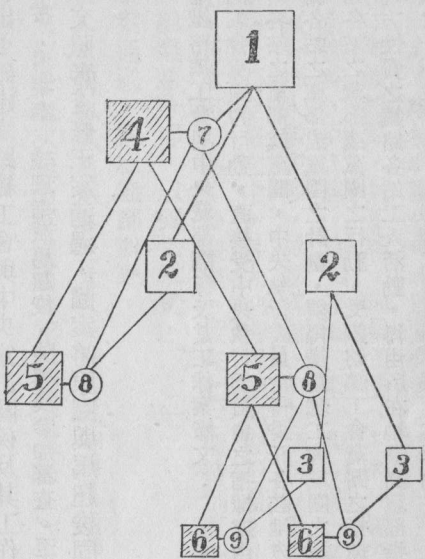
（附錄：）

「確定鐵路總會與中央黨部關係及其工作案條文：

- (1) 鐵路總會黨團的行動，直接受中央執行委員會之指揮或由中央執行委員會委託各執行部指揮之。
- (2) 沿鐵路各站之黨部或黨團，中央執行委員會得委託各該地方最高黨部組織之。
- (3) 沿鐵路各站之黨部或黨團之計劃，須得鐵路總會黨團之認可。
- (4) 沿鐵路各站之黨部或黨團之行動，受鐵路總會黨團之指揮。
- (5) 純粹地方性質之鐵路各站工人活動，得由所在地最高黨部指揮之。但須報告鐵路總會，黨團如違背鐵路總會決議之一般策略時，鐵路總會黨團得限制其行動。
- (6) 含全國性質之政治活動，由鐵路總會黨團直接指揮之；但如違背本黨總會運動方針時，中央執行委員會得限制其行動。

(7) 含全國或地方性質之純粹經濟鬥爭，或其他純粹工會問題之活動，須由鐵路總工會黨團直接指揮之。  
全國鐵路黨團圖案附後：

全國鐵路黨團圖案



1. 中央執行委員會或各執行部；
2. 省黨部執行委員會；
3. 縣黨部執行委員會；
4. 全國鐵路總工會執行委員會；
5. 各路工會執行委員會；
6. 各站支部執行委員會；

9. 各站支部黨團。

4. 關於征收黨員所得捐案（民國十三年七月二十四日第四十六次常會）

征收所得捐員潘蓮蓀報告粵漢路征收捐款窒礙情形案

（決議）：(1)由常務委員起草，訓令粵漢路特別區黨部，請其轉各黨員，必須遵章納所得稅。

(2)致函該路許總理（崇灝）說明。

5. 廣九鐵路請求組織黨部案（民國十四年十月十三日第一一三次常會）

廣九鐵路工人聯合會函：擬請設立特別黨部，並舉定三人為籌備員，請發給證章及指示一切案。

（決議）：交組織部

三、第二屆中央執行委員會常務會議

自總理不幸在北平逝世後，本黨黨務，如組織、宣傳、以及農工商各部門，多為跨黨份子所把持控制，尤其以組織部分為然。當年忠實同志請求入黨者，往往被排斥峻拒。民國十四年七月廿七日，鄒委員魯曾於第一屆中央第九十九次委員會議提出「各黨部毫無理由而拒人入黨者，請議辦法案」。爰有「通告各級黨部以後有此情形從嚴處罰」之決議。然而，中央雖有上項之命令，而跨黨份子把持如故，因而糾紛日趨嚴重。民國十四年十月十三日第二屆第一一三次會議廣九鐵路請求組織黨部一案，決議交付組織部後，如石沉大海，渺無踪影。迨至民國十五年秋，陳委員果夫出任中央組織部部長之後，本黨重要工作一組織，才從跨黨份子手中奪回，而本黨之組織工作，始得納入正軌。

我國各鐵路黨部，除粵漢路於民十二年冬月成立特別區分部（民十三年三月晉為特別區黨部）外，其他各路多未能繼續組織成立。其主因即在跨黨份子別具野心，欲借重全國各業工人的力量，為其奪取



政權之工具。故當年全國各業團體，如鐵路……等組成之全國總工會，多數被其麻醉利用；同時復被禁止正式參加本黨之組織。民十五年十一月十三日，廣三鐵路黨部曾呈報中央請示處理不入黨職員之提案，即為明證。故自民十二年冬月起以迄民十六年四月清黨前，此一段漫長歲月，鐵路黨務未能如期進展獲有優良績效者以此。（編者附記）

1. 廣三鐵路請示處理不入黨職員案（民國十五年十一月十三日第六十九次常會）

（決議）：將中央第五十次會議討論「廣西黨部請解釋黨員任用規定案」決議，「政務官非經中央特許不得以非黨員充任；事務及技術人員則不必以黨員為限」。通知該路特別黨部。

2. 不派代表參加川漢鐵路公司清算工作案（民國十六年二月十五日第七十九次常會）

川漢鐵路公司清算主任劉極光、胡素民呈報組織川漢鐵路清理委員會，應請黨代表加入；已函中央候補監察委員鄭懋修加入進行，請備案案。

（決議）：黨未便派代表參加。

3. 通過整理特別黨部案（民國十七年二月六日二屆三次大會）

蔣委員中正戴委員傳賢提議整理特別黨部原則：

一、所有各級黨部及行政機關，固定的軍事機關，公安局，學校及工會特別黨部，名目均應取消；為便於集會及訓練計，所有的整個的黨部組織，不妨整理改組，一律劃歸地方黨部統轄。

二、其有職業團體確為流動性質，所屬黨員事實上絕對不能隸屬普通黨部者，如軍隊、鐵路、海員特別黨部等，仍准根據第二次全國代表大會所立之原則繼續存在，藉以應付一種特殊環境之需要，補充黨的組織之不足。

一切黨部之職位與權能與黨部同；但選舉全國代表大會代表之權利，於全國代表大會選舉法

中酌量情形另行規定之。

四、「原有特別黨部組織通則」及「軍隊特別黨部組織條例」應行修正之點甚多，統由組織部根據上列原則詳為改訂，提交中央執行委員會常務會議議決施行。」

4. 通過鐵路特別黨部組織條例案（民國十七年四月二十六日第一三二次常會）

中央組織部印送鐵路海員特別黨部組織條例草案請公決案：

（議決）：通過。

附錄：

海員、鐵路特別黨部組織條例

（十七年四月二十六日第二屆中央第一三一次常務會議通過）

（十八年一月十七日第二屆中央第一九一次常務會議修正）

第一條 本條例根據第二屆中央執行委員會第四次全體會議整理特別黨部案，及特別黨部組織通則訂定之。

第二條 海員或鐵路特別黨部之命名，應冠以所在局或公司或各該鐵路之名稱。「例如：招商局海員特別黨部，太古輪船公司海員特別黨部，津浦鐵路特別黨部等。」

第三條 海員特別黨部組織之系統，得按其在局或公司之各航線（例如：滬粵線、滬津線、長江線等），組織區黨部，各船隻組織區分部，其航行某線之船隻不足組織區黨部者，則設直屬區分部。鐵路特別黨部組織之系統，得就該路全線分段組織區黨部，其路局車站及工廠等得組織區分部。

第四條 各級海員或鐵路特別黨部執行委員會及監察委員會，由各該級代表大會或黨員大會選舉執監委員組織之。其人數如左：

海員、鐵路特別黨部執行委員五人或七人。

候補三人

區黨部執行委員三人或五人

候補二人

區分部執行委員三人

候補二人

海員、鐵路特別黨部監察委員三人

候補一人

區黨部監察委員一人

候補一人

第五條 各級海員或鐵路特別黨部執行委員會互選常務委員一人，處理日常事務。

第六條 海員或鐵路特別黨部設左列各科分黨黨務：

(甲)總務科。

(乙)組織科。

(丙)宣傳科。

(丁)訓練科。

每科設主任一人，主管科務，由執行委員互推担任之。

但總務科主任，得由常務委員兼任。

區黨部區分部之組織，與普通區黨部區分部同，惟不設民衆訓練委員。關於工人組織宣傳及訓練事宜，由各該級執行委員會負責辦理。

第七條 各級海員或鐵路特別黨部代表大會或黨員大會之職權如左：

一、接受各該級執行委員會之報告。

二、討論各該級黨務進行之方法。

三、解決各該級黨務之重要問題。

四、選舉各該級執行委員會候補執行委員，及監察委員候補監察委員。

第八條 各級海員或鐵路特別黨部執行委員會之職權如左：

一、執行上級黨部之命令及一切決議案。

二、指導所屬黨部執行事宜。

三、掌理財政收支。

四、召集代表大會或黨員大會。

第九條 各級海員或鐵路特別黨部監察委員之職權如左：

一、考查各該級執行委員之工作成績。

二、審查各該級執行委員會之財政收支。

三、糾正各該級執行委員會及其他工作人員之言論及行動。

第十條 海員或鐵路特別黨部代表大會每六個月舉行一次，區黨部代表大會每月舉行一次，區分部黨員大會每兩

星期舉行一次。但遇執行委員會認為必要；或上級黨部訓令或下級黨部執行委員三分之一請求，或所屬黨員二

分之一請求時，得召集臨時代表大會或黨員大會。在代表大會閉會期間，必須召集下級黨部聯席會議一次。

第十一條 各級海員或鐵路特別黨部代表大會，或黨員大會閉會時，須呈請上級黨部派員參加。

第十二條 各級海員或鐵路特別黨部代表大會或黨員大會之組織法選舉法及人數，由海員或鐵路特別黨部擬訂呈准

中央或省黨部核定之。

第十三條 各級海員或鐵路特別黨部執行委員會，每星期至少開會一次。閉會時執行委員因事缺席，得由列席候補

委員依次遞補，在會議中有臨時表決權。但候補委員有表決權者，不得超得出席執行委員人數三分之一。

第十四條 各級海員或鐵路特別黨部執行委員會，每兩星期須將工作經過情形，逐級彙報上級黨部一次。

第十五條 海員或鐵路特別黨部，及所屬區黨部執行委員會或監察委員，任期一年，區分部執行委員任期六個月，均

得連選連任。

第十六條 各級海員或鐵路特別黨部執行委員會或監察委員，不得兼任其他黨部執行委員或監察委員。

第十七條 本條例由中央執行委員會議決公佈施行。

5. 關於整理鐵路特別黨部之決議案（民國十七年七月五日正式第一五二次常會）

中央組織部提：關於整理鐵路及海員黨務事宜，擬由該部先行派人前往辦理登記後，再行分別提請



派員籌備，以昭慎重，請公決案。  
決議：照准。

6. 通過鐵路特別黨部籌委會組織條例（民國十七年七月三十日第一六〇次常會）  
中央組織部函送「鐵路及海員特別黨部籌委會組織條例」請議決實行案。  
（決議）：通過。

附錄：

海員或鐵路特別黨部籌備委員會組織條例

（十七年七月三十日第二屆中央第一六〇次常務會議通過）

第一條 海員或鐵路特別黨部籌備委員會，由中央遴選考查合格之人員組織之。

第二條 籌備委員會之任務如左：

- 一、登記原有黨員。
- 二、選派所屬各區黨部籌備委員，并成立下級黨部。
- 三、籌開全路線或全航線代表大會，并成立海員或鐵路特別黨部。
- 第三條 籌備委員規定為三人或五人。
- 第四條 籌備委員會之組織如左：

（甲）常務委員一人或三人。

（乙）組織委員一人。

（丙）宣傳委員一人。

以上各員均由籌備委員互推担任之。

第五條 籌備委員會之下設秘書一人，并得按事務之繁簡酌用幹事及書記若干人。

第六條 籌備委員會之期限，至各該海員或鐵路特別黨部正式成立之日止。但海員特別黨部定為六個月，鐵路特別黨部定為三個月。

第七條 籌備委員會辦事細則另定之。

第八條 本條例由中央執行委員會議決公佈施行。

7. 修正鐵路特別黨部組織條例案（民國十八年一月十七日第一九一次常會）

中央組織部提議：請修正鐵路及海員特別黨部組織條例第四條、第六條、第七條條文，抄同原文及修正條文請公決案。

（決議）：照修正案通過。（條文見本節4附錄。）

8. 鐵路特別黨部宣傳工作實施方案（民國十八年一月二十四日第一九二次常會通過）  
節錄方案要點如後：

（甲）關於指導事項

A 對直轄黨部工作之指導（略）

B 對於海員鐵路職工宣傳應注意之點 海員鐵路特別黨部，對於其所屬範圍內之海員或鐵路職工的宣傳，應注意左列各項：

- a 使海員鐵路職工認識本黨主義。
- b 解釋有關工人之本黨政綱政策。
- c 使海員鐵路職工，了解過去所受之痛苦的背景及解除方法。
- d 使海員鐵路職工，明瞭解除本身痛苦，尤須注意全民衆的利益。
- e 使海員鐵路職工，明瞭本身之地位與國民政府之關係（國家公務人員）。

- f 使海員鐵路職工，明瞭共產黨欺騙工人及破壞國民經濟的毒計。
- g 使海員鐵路職工，明瞭在本黨領導之下如何工作。
- h 堅固海員鐵路職工對本黨的信仰。
- i 說明國民政府所頒有關工人之訓令法規。
- j 提高海員鐵路職工之技能的要求。
- k 使海員鐵路職工，明瞭在訓練時期應當努力之方法。

(乙)關於編纂事項(略)

(丙)關於其他事項(略)

### 四、第三屆中央執行委員會常務會議

1. 關於組織鐵路工會原則之決定：(民國十八年四月十五日第二次常會)

津浦路工會籌備委員會籌委戚報捷等，呈報津浦路管理局局長孫鶴臬，召開該路員工代表大會，自動組織工會，請迅示辦法，俾資遵循；又蔣委員中正寒電：據津浦路孫局長電請撤回戚報捷等四員，轉請酌辦案：

(說明) 查民訓會事務，歸併訓練組織兩部後，各路工會之在籌備期內者，不止津浦，將來如何繼續？似應定一各路適用之原則，特提請討論：

- (一) 關於各路工會之籌備，在中央未決定統一辦法以前，任何人不得組織或成立工會。
- (二) 通知孫鶴臬等暫緩舉行該路員工代表大會。
- (三) 調回津浦路工會籌備委員戚報捷等四人，面詢一切。

### 2. 通過鐵路特別黨部執行委員會組織細則案

附錄：

海員、鐵路特別黨部執行委員會組織細則

(十八年六月二十四日第三屆中央第一八次常務會議通過)

第一條 本細則根據特別黨部組織通則及海員鐵路特別黨部組織條例訂定之。

第二條 本會設常務委員一人，由執行委員互選担任之。其任務如下：

- 一、召集執行委員會。
- 二、校閱并分發全會文件。
- 三、處理本會對外交際事務。

第三條 本會設總務科、組織科、宣傳科及訓練科，分別處理一切事務。

第四條 總務科之職務如下：

- 一、撰擬收發及保管各項文件表冊。
- 二、編訂議事日程會議紀錄。
- 三、編製報告及統計。
- 四、繕寫校對印刷及監印。
- 五、處理庶務會計事項。
- 六、處理不屬於其他各科之事項。

第五條 組織科之職務如下：

- 一、考核及指導下級黨部關於組織方面之工作。
- 二、解決下級黨部之糾紛。
- 三、解答下級黨部關於組織方面之詢問。



四、參加下級黨部之會議并監督其選舉。  
五、調查黨務之會議及社會狀況。

第六條 宣傳科之職務下：

- 一、根據上級黨部宣傳方案計劃，實施宣傳事宜。
- 二、考核及指導下級黨部關於宣傳方面之工作。
- 三、撰擬編輯及審查一切宣傳刊物。
- 四、徵集及審查關於闡明黨義之書籍。
- 五、印刷及分發各項宣傳品。

第七條 訓練科之職務如下：

- 一、根據上級黨部訓練方案，規劃黨員及工人訓練事宜。
- 二、考核及指導下級黨部關於訓練方面之工作。
- 三、測驗所屬黨員之政治思想及對黨之認識。
- 四、規劃及指導工人團體之組織及活動事宜。

第八條 各科設主任一人，主管科務。總務科主任由常務委員兼任之。組織宣傳訓練三科主任由執行委員互選担任之，必要時得由上級黨部指定之。

第九條 各科主任之下，得參酌科務之繁簡，設幹事助理錄事若干人，但雇用人員至多以十七人為限。如因特殊情形必須增加時，應先呈請中央核准。

第十條 各科職員之任免，由各該科主任人員提請執行委員會議決施行。

第十一條 執行委員會辦事細則另訂之。

第十二條 本細則經中央執行委員會議決施行。

1. 請取銷廣州政治分會頒布之「鐵路員工服務條例」案（民國十八年七月八日第二十二次常會）

中央訓練部提議：為迭據中華全國鐵路總工會廣東辦事處歷陳前廣州政治分會頒佈之鐵路員工服務條例，損害工人利益，懇請飭令停止執行等情；現又據粵漢、廣九、廣三、潮汕各鐵路總工會有電稱：新寧鐵路總經理陳榮貴，又藉該條例無故濫除工人，拍賣工缺，全體路工，被迫停工。懇即電令先行恢復被除工人，并早令取銷該條例，以免工潮擴大。請核示俾便飭遵案：（決議）：交孫科、古應芬、戴傳賢、李文範、張道藩五委員審查。由孫委員召集，並電廣東省政府查詢現狀。

附錄：

(一) 中央執行委員會秘書處致中央訓教部函

逕啟者：前准 貴部提議：關於廣東各鐵路工會請停止執行前廣州政治分會頒佈之鐵路員工服務條例一案，當經第二十二次常會決議：交孫科、古應芬、戴傳賢、李文範、張道藩五委員審查，并電廣東省政府查詢現狀在案。茲准孫委員等提出審查報告，經第二十六次常會決議如左：

- (1) 由鐵道部於一個月內，以此條例所規定之辦法為主要參考文件，擬定一般的鐵路員工服務條例，經立法院議定後公布施行。
- (2) 由中央懇切訓勉廣東鐵路員工，俾知現行條例之原則，為救濟鐵路破產之方法，而為中央所承認者。現在中央正在制定一般鐵路員工服務條例，望安靜努力服務。至於諸員工所希望之改良事件，中央已在切實考慮，凡合理之呈請，中央無不容納。
- (3) 再由中央訓令廣東省黨部，並由國民政府電令廣東省政府，在中央新條例未頒定前，本條例照舊施行。除分別辦理外，相應錄案函復查照，此致

中央訓練部

中央執行委員會秘書處(十八、七、二六、)

(二) 中央執行委員會致國民政府函

逕啓者：案據廣東各鐵路工會，滙陳前廣州政治分會頒佈之鐵路員工服務條例，損害工人利益，請飭令停止執行等情一案，經推孫科、古應芬、戴傳賢、李文範、張道藩五委員審查，并電廣東省政府查詢現狀。現據孫委員等提出審查報告，經第二十六次常會決議法三條『……』（辦法三條見第一項資料此處從略。）除分別函令外，相應錄案函達，即希查照辦理爲荷！此致 國民政府 中國國民黨中央執行委員會一八、七、二六

(三) 中央執行委員會致鐵道部函

逕啓者：案准中央訓練部提議：爲『送據中華全國鐵路總會廣東辦事處，滙陳前廣州政治分會頒佈之鐵路員工服務條例，損害工人利益，懇請飭令停止執行等情前來；又據粵漢、廣九、廣三、潮汕各鐵路總會，有電稱：新甯鐵路總經理陳榮貴又藉該條例無故濫除工人，拍賣工缺，全體路工，被迫停工，懇即電令先行恢復被除工人，并早令取消該條例，以免工潮擴大各等情，專屬工運路政，理合據情提請核示，俾便飭遵』等由一案，經第二十二次常會決議「交孫科、古應芬、戴傳賢、李文範、張道藩五委員負責審查，茲准孫委員等提出審查報告，復經第二十六次常會決議如左（辦法三條從略）」

除分別函令外，相應錄案函達，即希 查照辦理爲荷。此致

鐵道部

中國國民黨中央執行委員會秘書處（一八、七、廿六）

(四) 中央執行委員會訓令

——令廣東省黨部——

爲令遵事：迭據廣東各鐵路工會呈以前廣州政治分會頒佈之鐵路員工服務條例，損害工人利益，懇請飭令停止執行前來。查此項條例之原則，原爲救濟鐵路破產之方法，而爲中央所承認者，自未便遽予取消。現中央已由鐵道部於一個月內擬定一般的鐵路員工服務條例，經立法院議定後公佈施行。在新條例未頒定前，舊條例仍照舊施行。各鐵路員工，須知鐵道事業，爲國家交通要政，應共體時艱，盡力維護。未可徒顧本身利益，而礙路政之進行，務望安靜努力服務。至於諸員工所希望之改良事件，中央已在切實考慮，凡合理之呈請，無不容納也。爲此令仰該黨部即便轉飭該省各鐵路工會，曉諭各員工一體知照，爲要。此令。（一十八年七月廿六日）

(五) 國民政府文官處覆函。

逕復者：奉 國民政府交下中央執行委員會函開：據廣東鐵路工會陳請停止前頒佈之鐵路員工服務條例，經會決議辦法成三條函達查照辦理一案。奉 批：分別令電鐵道部廣東省政府查照辦理。等因；除由政府分別令電外，相應函達查照轉陳爲荷。此致 中央執行委員會秘書處文官長古應芬（一十八年七月卅一日）

4. 決定國有鐵路工人運動方針案（民國十八年十二月九日第五十五次常會）

孫委員科提議：請決定對國有各鐵路工人運動應採方針，令飭一致遵行，以杜風潮而維實業案。

決議：交組織訓練兩部審查。

附錄原提案如後：

爲提案事：查我國產業落後，財源枯竭，挽救之法，捨振興實業，別無良策。然實業之母，厥惟交通；交通首要，厥惟鐵路。蓋工商事業，若無鐵路爲轉運，則國民經濟無從發展，所受帝國主義者經濟壓迫，亦無由解除。總理於實業計劃中，昭示吾人者深切著明。委員自受任鐵道部職以來，深憬於鐵路關係國命之鉅，與夫中央付託之重，對於整頓路務，剔除積弊，莫不殫精竭思，悉心規劃。至於提高工人薪金，劃一各路員工待遇，以及開始設立寄宿舍，公益社等，又無不對酌各路經濟狀況，分別推行，極盡維護之能力。誠以路工同爲國家服務之人，維護路工，即所以維護鐵路，增加工作能率，使政府與工人兩方同受其利。無如工人智不及此，時受反動派利用，提出例外要求，發生種種風潮。如北寧鐵路於本年四、五月間發生工會衝突及怠工情事；近更於十月十一月間，有工人號稱工會維持隊隊長高珍者，竟率隊數十人將唐山製造廠、翻砂廠副廠首任時傑肆毆成傷。嗣經鐵道部函准中央訓練部電令該路特別黨部轉飭將該路維持會解散。旋據該路局呈稱，維持隊又有拘捕兇毆工目盧清琴之舉。似此違令，目無黨紀，路政焉有整理之餘地？此事暗潮未已，今又提出種種過分要求，鐵道部正函請中央訓練部派員會同前往調查。夫國營事業與個人企業性質不同，故在路工人與受僱於個人企業者亦異。鐵道部對國營事業既盡力維護，則待遇工人待遇員司，當無二致。工人限於智識，於此義或未深悉，猶有可說，不料該路特別黨部籌備委員，在黨的立場負指導工會之責者，亦竟有一二份子以路局爲對象，與工會有同一之錯誤，殊可憾惜！委員負管理全國鐵路之責，誠以工人祇圖個人私便，不顧公家利益；黨部又不能切實指導納諸正軌，影響於北甯一路者關係固屬匪淺，若



牽涉於全國各路，實足大為隱憂。中央於此等畸形現象，實有嚴加糾正之必要。擬請通令各鐵路黨部嗣後對於指導工運，應使工人明晰其地位與責任，不得有以路局為工人對象之錯誤措施。苟有不當，應呈請中央轉飭鐵道部告誡懲處，不得動輒怠工，尤不應以暴行加諸路局員司，有干法紀；工會在訓政時期，絕對不許違抗或懷疑中央所頒佈之一切法令。茲為杜絕糾紛起見，并特擬辦法如下：

- (1) 嗣後中央選派各鐵路特別黨部籌備委員，及正式成立後當選之執監委員，應以完全為現在該路服務之員工黨員為原則。
  - (2) 尚在籌備中之各特別黨部籌備委員，其措施有不當者，無論其是否該路員工，鐵道部得經路局之呈報，請中央組織部派人會同前往該路調查真相，及證據以憑撤換或懲處。
  - (3) 鐵路工會之監督機關，除工會所在地之省市縣政府外，在中央未成立專門負責之勞工行政機關，至訓政時期未終了以前，應同時屬於鐵道部。
  - (4) 在訓政時期，其組織欠健全之鐵路工會。由鐵道部令飭各路局津貼其經費之一部分，惟工會被選駐會之支薪委員及辦事員，概行留職停薪。
  - (5) 工會如有改善生活之要求，得向鐵道部提出，靜候解決，不得以罷工為要挾。
- 以上辦法，擬請通過，令飭各路黨部工會，一致遵行，以杜風潮，而維實業。是否有當？敬請 公決。謹呈  
中央執行委員會

提案人委員兼鐵道部長 孫 科 收文民十八年十二月六日

5. 修正鐵路黨部組織條例案 (民國二十年六月二十五日第一四七次常會)

(決議)：鐵路海員特別黨部組織條例，照審查修正案通過。原有組織條例及組織細則均予廢止。

附錄：

海員、鐵路特種黨部組織條例

(民廿年六月廿五日第三屆中央執行委員會第一四七次常務會議修正通過)

第一條 本條例根據特別黨部組織通則訂定之。

第二條 海員特別黨部以航線為組織區域，各該航線內各局或公司，組織區黨政，所屬各船隻，組織區分部。鐵路特別黨部以鐵路為組織區域，各該鐵路全線，分段組織區黨部，其路局車站及工廠組織區分部。

第三條 海員或鐵路特別黨部之命名，應冠以各該航線或鐵路之名稱(例如長江線或南華線，海員特別黨部；津浦鐵路特別黨部等)。

第四條 海員或鐵路特別黨部代表大會，每六個月舉行一次。區黨部代表大會，每月舉行一次，區分部黨員大會每兩星期舉行一次。但遇執行委員會認為必要或上級黨部訓令或下級黨部執行委員會半數以上請求時，得召集臨時代表大會或黨員大會。

第五條 各級海員或鐵路特別黨部代表大會或黨員大會之組織法，及代表選舉法與人數，由各該特別黨部執行委員會擬定後，呈請上級黨部核准。

第六條 各級海員或鐵路特別黨部代表大會或黨員大會之職權如左：

- (1) 接納及採行各該級執行委員會之報告；
- (2) 決定各該級黨務進行之方策；

(3) 選舉各該級執行委員候補執行委員及監察委員候補監察委員。

第七條 各級海員或鐵路特別黨部執行委員會或監察委員會，由各該級代表大會依照下列規定人數選出之執行委員監察委員組織之。

海員、鐵路特別黨部執行委員三人或五人

候補一人至三人；

區黨部執行委員三人

候補二人；

區分部執行委員三人

候補二人。

海員、鐵路特別黨部監察委員三人

候補一人；

區黨部監察委員一人

候補一人。

第八條 各級海員或鐵路特別黨部執行委員會之職權如左：

- (1) 執行上級黨部之命令及各該級代表大會或黨員大會之決議；
- (2) 指揮所屬黨部黨務之進行；
- (3) 支配黨費及財政；
- (4) 召集代表大會或黨員大會。

第九條 各級海員或鐵路特別黨部監察委員會或監察委員之職權如左：

- (1) 依據本黨紀律決定所屬黨部或黨員違背紀律之處分；
- (2) 審查各該黨部黨務之進行情形；
- (3) 稽核各該級執行委員會之財政收支。

第十條 各級海員或鐵路特別黨部執行委員會每星期開會一次，開會時，執行委員因事缺席，得由列席候補委員依次遞補，在會議中有臨時表決權。但候補委員有表決權者，不得超過出席執行委員人數三分之一。

監察委員會同。

第十一條 各級海員或鐵路黨部執行委員會，互選常務委員一人至三人執行決議案，主持日常事務，指導各項工作。並兼任設計依照實地情形作有系統之工作方案，以不兼任任何職務為原則。

第十二條 海員或鐵路特別黨部執行委員會，於常務委員下設秘書一人，承常務委員之命，處理日常事務，下設助理幹事、錄事各若干人，分任文書、統計、事務、會計等事項。

第十三條 海員或鐵路特別黨部執行委員會設組織、宣傳、訓練三科，每科各設幹事一人，不得以執行委員兼充，承常務委員之命令，秘書之指導，分任左列各項事務：

- (1) 關於組織者：
  - 一、指導及考核下級黨部關於組織方面之工作；
  - 二、解答下級黨部關於組織方面之詢問；

- 三、處理下級黨部之糾紛；
- 四、辦理黨員黨籍之登記及審查等事項；
- 五、調查黨務進行及工人生活之狀況；
- 六、偵查反動份子。

(2) 關於宣傳者：

- 一、根據上級黨部宣傳方案實施宣傳工作；
- 二、指導及考核下級黨部關於宣傳方面之工作；
- 三、撰擬編輯及審查宣傳刊物；
- 四、徵集及審查關於闡明黨義之書籍；
- 五、分發宣傳品。

(3) 關於訓練者：

- 一、根據上級黨部訓練方案，辦理黨員訓練及工人訓練事宜。
- 二、指導及考核下級黨部關於訓練方面之工作；
- 三、辦理黨員測驗事宜；
- 四、指導工人團體之組織及活動事宜。

第十四條 組織、宣傳、訓練各科幹事之下，得按事務之繁簡，任用助理幹事、錄事若干人，襄辦各項事務，其名額由中央執行委員會核定之，其任用與更調，由各該執行委員會決定之。

第十五條 海員或鐵路特別黨部，所屬區黨部區分部之組織，與各省市區黨部區分部同。

第十六條 各級海員或鐵路特別黨部執行委員會，須將其工作情形呈報上級黨部，每兩星期一次。

第十七條 海員或鐵路特別黨部及所屬區黨部之執行員或監察委員，任期一年，區分部執行委員任期六個月。

第十八條 本條例由中央執行委員會決議施行。



## 五、第四次中央執行委員會常務會議

## 1. 鐵路工會組織規則（民國二十一年八月十一日第三十三次常會通過）

- 第一條 鐵路工會以增進智識、技能，促進國家交通事業之發展，維持并改善服務條件，及生活為宗旨。
- 第二條 鐵路工會應冠以其鐵路之名稱。
- 第三條 鐵路工會，以其鐵路之管理區域為區域。
- 第四條 凡服務於同一鐵路區域，年滿十六歲以上之各種工人，集合五十人以上，得依法定程序，發起組織鐵路工會。
- 第五條 鐵路工會於各段組織分會，各站組織支部，支部之下得劃分小組，每組以會員五人至三十人為限。
- 第六條 鐵路工會設理事五人至九人，候補理事一人至三人；監事三人至五人，候補監事一人至二人，由全路會員大會，或代表大會選舉之。
- 第七條 鐵路工會分會，設幹事一人至三人，候補幹事一人至二人；由該分會會員大會，或代表大會選舉之。
- 第八條 鐵路工會支部，設幹事一人至二人，由支部所屬會員選舉之。
- 第九條 鐵路工會小組，設組長一人，由小組會員選舉之。
- 第十條 鐵路工會理事、監事、及分會幹事，任期為一年。支部幹事，及小組長，任期為六個月。
- 第十一條 在同一區域之鐵路工人，祇得組織一個鐵路工會。
- 第十二條 鐵路工會主管官署，為鐵道部；但在業務範圍內須受本路管理局之管理與指揮。
- 第十三條 鐵路工會除遵照本規則外，應依照工會法，及工會法施行法各條之規定；但工會法第十五條第一項，及第十項之規定不適用。
- 第十四條 本規則由行政院公佈，其實施日期，由行政院以院令定之。
2. 核准膠濟鐵路黨部改隸中央案（民國二十二年八月二十五日第三十七次常會）

中央組委會提議：為據膠濟路局呈以該路黨部，原屬山東省黨部。查膠濟路路線，界山東省與青島市之間，請照特別黨部組織通則第五條，鐵路特別黨部所轄區域連貫兩省以上隸屬中央之規定，准將特別黨部改為直隸中央，經本會議決，是否可行，請公決案。

決議：通過。

## 3. 修正鐵路特別黨部組織以切實際案（民國二十一年九月二十九日第十次常會通過）

中央組織委員會提請修正鐵路海員特別黨部組織條例，以切合實際需要案。

（決議）：通過。

附 錄：

## 修正海員鐵路特別黨部組織條例

（二十一年九月廿九日第四屆中央執行委員會第四〇次常務會議修正通過）

- 第一條 本條例根據特別黨部組織通則訂定之。
- 第二條 海員特別黨部直屬中央，為全國海員黨務之最高機關。於各港埠組織區黨部，於各輪船組織區分部，其航行外洋之輪船，得組織直屬區分部，直接受特別黨部之指揮及管轄。鐵路特別黨部，以鐵路為組織區域，（如津浦鐵路特別黨部）於各路局車站或工廠組織區分部，但必要時得不設區黨部，由鐵路特別黨部直接指揮各區分部。
- 第三條 海員、鐵路特別黨部代表大會，每年舉行一次，但執行委員會認為必要，或中央之訓令，或下級黨部多數以上之請求時，得召集臨時代表大會。
- 第四條 海員、鐵路特別黨部代表大會之組織法，及代表選舉法，由特別黨部執行委員會擬定，呈由中央核准施行。
- 第五條 海員、鐵路特別黨部代表大會之職權如下：

- (1) 接納及採行特別黨部執行委員會報告；
- (2) 決定海員、鐵路黨務進行之方策；

(3) 選舉特別黨部執行委員候補執行委員與監察委員及候補監察委員。

第六條 海員特別黨部執行委員規定爲五人或六人，候補執行委員規定爲三人或五人；監察委員規定爲三人，候補監察委員規定爲二人。鐵路特別黨部執行委員規定爲三人或五人，候補執行委員規定爲二人或三人；監察委員規定爲一人或三人，候補監察委員規定爲一人或二人。

第七條 海員、鐵路特別黨部執行委員會之職權如下：

- (1) 執行中央之命令及代表大會之決議；
- (2) 組織海員、鐵路各下級黨部并指揮其活動；
- (3) 支配黨費及財政。

第八條 海員、鐵路特別黨部監察委員會或監察委員之職權如下：

- (1) 依據本黨紀錄決定所屬黨部或黨員違反紀律之處分；
- (2) 稽核特別黨部執行委員會財政之收支；
- (3) 審核海員、鐵路黨務之進行。

第九條 海員、鐵路特別黨部執行委員會每星期至少開會一次，候補執行委員得列席，執行委員有缺席時，得由到會之候補執行委員依次遞補，有臨時表決權，餘祇有發言權；但候補執行委員有表決權者，不得超過出席執行委員人數三分之一。

監察委員會同。

第十條 海員、鐵路特別黨部執行委員會五選常務委員一人或三人，執行決議案，主持日常事務，指揮各項工作。

第十一條 海員、鐵路特別黨部執行委員會於常務委員之下，設秘書一人，承常務委員之命，處理日常事務，指導

第十二條 海員、鐵路特別黨部執行委員會設總務、組織、宣傳、及職工運動指導四科，其主辦事務如下：

#### (1) 組織科

- (一) 根據中央組織訓練法規方案，指導下級黨部關於組織訓練之工作，並考核其成績，糾正其錯誤。
- (二) 參加下級黨部之會議，並監督其選舉。
- (三) 處理下級黨部之糾紛。
- (四) 辦理黨員黨籍之登記及審查事項。
- (五) 調查海員、鐵路黨務之進行及一切臨時發生之事件。
- (六) 偵查反動份子。

#### (2) 宣傳科

- (一) 根據中央宣傳方案，計劃海員、鐵路宣傳工作。
- (二) 指導及考核下級黨部關於宣傳方面之工作。
- (三) 指導海員、鐵路文化機關之組織及其工作，并糾正其錯誤，扶助其發展。
- (四) 編輯及審查宣傳刊物。
- (五) 分發中央頒發之宣傳品。

#### (3) 職工運動指導科

- (一) 根據中央民衆運動法規方案，指導海員、鐵路職工之組織及活動，并糾正其錯誤。
- (二) 指導及考核下級黨部關於職工運動之工作。
- (三) 辦理工人訓練及教育事宜。
- (四) 調查海員、鐵路職工之分佈情形及生活狀況，製成統計，報告中央。

#### (4) 總務科

- (一) 撰擬收發保管及繕校各項文件。



- (一) 辦理會計及庶務等事宜。
- (二) 編造報告及統計。
- (三) 不屬於其他各科之事項。
- 第十三條 各科各設主任一人，不得以執行委員兼充，承常務委員之命及祕書之指導，辦理所屬事務，但不得對外。
- 第十四條 各科主任之下得按事務之繁簡，設幹事、助理幹事、錄事若干人，分任各該科事務，其名額由中央核定之。
- 第十五條 海員、鐵路特別黨部監察委員會五選一人為常務委員，主持日常事務；其下設幹事一人錄事一人，辦理文書稽考及審查各事宜；但黨務繁劇者，經中央之核准，得於幹事之下增設助理幹事一人或二人。
- 第十六條 海員、鐵路特別黨部執監委員任期為一年。
- 第十七條 海員、鐵路特別黨部所屬區黨部區分部之組織，與各省市所屬之區黨部區分部同。
- 第十八條 本條例由中央執行委員會通過施行。

## 六、第五屆中央執行委員會

1. 通過鐵路特別黨部組織條例及鐵路事業推進委員會組織通則案。

(民國二十五年二月二十日第六次常會通過)

中央組織部擬具「鐵路黨部組織條例」及「鐵路事業推進委員會組織通則草案」請核議案。

決議：通過。

附錄條例及通則如後：

中國國民黨鐵路特別黨部組織條例

- 第一條 鐵路特別黨部設特派員一人至五人，由中央組織部提請中央執行委員會委派之。
- 第二條 特派員人數在三人以上時，設常務委員主持日常事務，其額數及人選由中央指定之。
- 第三條 特派員之任務如左：

- (1) 執行中央之命令及決議；
  - (2) 調整下級黨部之組織，並指揮其活動；
  - (3) 訓練全路黨部及職工；
  - (4) 宣傳本黨主義及政府之施政方針與政績；
  - (5) 調查全路黨務及沿路社會狀況；
  - (6) 推進全路職工教育、職工合作事業、新生活運動、國民經濟建設運動、勞動服務等項工作。
- 本條(6)項工作，由該路特別黨部會同該路管理局合組鐵路事業推進委員會計劃進行，其委員會構成人選及職權，另定之。

第四條 特派員為一人時，其下置設計委員三人至七人，由中央委任之，承特派員之指導，擔任設計與研究及其他指定事項。

第五條 特派員之下設書記長一人，由中央委任之，承特派員（為一人時）或常務委員之命，綜理一切事務。

第六條 書記長之下設組織、宣傳、職工訓練、總務四股，每股設幹事、助理幹事、錄事若干人，均由特派員或特派員會議通過任用之，並呈報中央備案。

第七條 書記長之下得依職工教育、職工合作事業、新生活運動、國民經濟建設運動、黨員及國民勞動服務等事項，分別組織工作團，策動全體黨員參加工作，工作團工作計劃，由特別黨部按照各該路實際情形製定，呈報中央備案。

第八條 工作團設團員若干人，由特派員遴選對各該團工作有專門研究或興趣黨員充任之，不限於黨部工作同志，并就各該團員中指定一人為主任，報中央備案。

第九條 鐵路特別黨部職員名額，由中央核定之。  
第十條 鐵路特別黨部經費預算，由特別黨部擬訂，呈請中央核定之；其報銷呈請中央執行委員會核轉中央監察委員會稽核之。

第十一條 鐵路特別黨部辦事細則，由特別黨部擬定，呈請中央執行委員會備案。  
第十二條 本條例由中央執行委員會議決施行。

鐵路事業推進委員會組織通則

(二十五年二月二十日第五屆中央常務委員會第六次會議通過)

- (一) 中央為求鐵路黨部、路局分工合作，推進鐵路事業起見，特設鐵路事業推進委員會(以下簡稱本會)辦理推進職工教育，職工合作事業及新生活運動，國民經濟建設運動，勞動服務等事項。
- (二) 本會設委員五人，黨部、路局各派二人，其餘一人就工會理事監事或職工中遴派之，除路局應派人員由鐵道部薦請中央委派外，餘均逕由中央委派之。
- (三) 本會設常務委員三人，由中央指定之。常務委員之下，設祕書一人及佐理人員若干人。并另設各種工作團，各團設主任一人服務員若干人；此項人員以分向黨部路局調派為原則，必要時得遴派富有特殊技能及經驗者充任之。
- (四) 本通則第一項所規定之事業，統由本會計劃并推進之，依其性質分交黨部、路局分別辦理，其應協力舉辦者，分交工作團體辦理之。
- (五) 本會委員會會議，每星期舉行一次，必要時得由常務委員召集臨時會議。
- (六) 本會工作情況，須每月向中央報告一次，中央認為必要時，並得派員視察考核之。
- (七) 本會事務費由黨部與路局共同担任，事業費由路局籌措保管，其用途分配由委員會議決定之。
- (八) 本會如有改組之必要時，由中央執行委員會決定之。
- (九) 本會工作計劃，辦事細則，應分別擬訂，呈報中央備案。

(十) 本通則由中央執行委員會議決施行。

2. 統一職工教育委員會案 (民國二十五年五月二十八日第十三次常會通過)

中央民衆訓練部呈：為現時各鐵路已成立之職工教育委員會，係根據鐵道部直轄各路職工教育委員會組織規程所組織者，該項規程與中央關於鐵路職工教育之決議，多有抵觸，應加修正，經會同鐵道部修改完竣，抄同修正規程，請鑒核。

(中央祕書處註)：本會前准鐵道部函為中央第六次常會頒行之鐵路事業推進委員會之組織通則，與修正之各路職工教育委員會組織規程原則似屬相同，究應如何辦理，請查酌見復等由，經奉批約會養甫、張厲生、周佛海三委員審議。茲准報告審議結果，認為目前各路經濟，多感支絀，似可先在各路成立職工教育委員會等由，應請併案核定。

(決議)：一、先成立各鐵路職工教育委員會。  
二、各鐵路職工教育委員會組織規程通過。

附錄：

各鐵路職工教育委員會組織規程。

(二十五年五月念八日第五屆中央執行委員會第十三次常務會議通過)

第一條 本規程為執行中央決議及指導各路職工教育之實施訂定之。

第二條 各路職工教育委員會之組織均依照本規程辦理之。

第三條 各路職工教育委員會除路局局長或委員長為當然委員外，鐵道部鐵路特別黨部鐵路工會及訓練總監部各派一人組織。鐵路黨部所派委員，由中央民衆訓練部就各該路黨部特派員或委員中指定。

訓練總監部所派委員專理軍訓事宜。

第四條 各路職工教育委員會，其行政系統隸屬鐵道部。



第五條 各路職工教育委員會每週開會一次，秉承中央民衆訓練部及鐵道部之意旨，決定并執行左列事項：

- 一、執行中央及鐵道部頒行關於職工教育之一切法令。
- 二、遵照中央及鐵道部所訂標準委派各校職教員，並監督其學校行政。
- 三、規劃並考核關於職工教育之實施。
- 四、籌集并分配所屬各校經費事宜。
- 五、其他關於職工教育之事項。

第六條 各路職工教育委員會所屬學校之訓育事宜，由各該路黨部指導辦理，其訓育規程另定之。

第七條 各路職工教育委員會設常務委員一人，由路局局長或委員長担任之。如常務委員不能出席時，得另推委員一人代行職務，執行各項決議案，並主持日常事務。

第八條 各路職工教育委員會之下，設教務、訓育、總務三股，每股各設主任一人，商承委員會之命，分任各股事務。各股之下，得設幹事一人至二人，雇員若干人。

第九條 各路職工教育委員會之教務股主任，由部派委員兼任；訓育股主任，由黨部職工科主任兼任；總務股主任，由路局公益課長或人事課長兼任。其幹事人員，可由路局黨部職工中調任之，以不支薪爲原則。

第十條 各路職工教育委員會，應於每月終編造工作報告，呈送中央民衆訓練部及鐵道部考核。

第十一條 各路職工教育委員會之辦事細則，由各該會擬訂分呈中央民衆訓練部備案後施行。

第十二條 本規程由中央執行委員會備案，轉由行政院令飭鐵路部公佈施行。

3. 修正各路職工教育委員會組織規程案 (民國二十五年十月五日第二十三次常會備案)

中央民衆訓練委員會送呈修正各鐵路職工教育委員會組織規程，請核准備案。

(決議)：准予備案。

附錄：

修正各鐵路職工教育委員會組織規程

(二十五年十月十五日第五屆中央執行委員會第廿三次常務會議備案)

第一條 本規程爲執行中央決議及指導各路職工教育之實施訂定之。

第二條 各路職工教育委員會之組織，均依照本規程辦理之。

第三條 各路職工教育委員會，除路局局長或委員長爲當然委員外，中央民衆訓練部、鐵道部、鐵路特別黨部特派員或委員，鐵路工會理事，各推派一人組織之。

第四條 各路職工教育委員會，其行政系統隸屬鐵道部。

第五條 各路職工教育委員會，每週開會一次，秉承中央民衆訓練部及鐵道部之意旨，決定并執行左列事項：

- 一、執行中央及鐵道部頒行關於職工教育之一切法令。
- 二、規劃並考核關於職工教育之實施。
- 三、籌集并分配所屬各校經費事宜。
- 四、其他關於職工教育之事項。

第六條 各路職工學校校長教職員，由鐵道部考核聘任，並轉中央民衆訓練部審查備案，但各路職工教育委員會，得依照鐵道部所訂標準遴選員，送由鐵道部甄別加聘。

第七條 各路職工教育委員會所屬學校之訓育事宜，由各該路黨部指導辦理，其訓育規程另定之。

第八條 各路職工教育委員會設常務委員一人，由路局局長或委員長担任之。如常務委員不能出席時，得派代表參加，其常務委員職務，應由鐵道部所派委員代理，并執行各項決議案，主持日常事務。

第九條 各路職工教育委員會之下，設教務、訓育、總務三股，每股各設主任一人，商承委員會之命，分任各股事務。各股之下設幹事一人至二人，雇員若干人。

第十條 各路職工教育委員會之教務股主任，由部派委員兼任。訓育股主任，由黨部職工科主任兼任，總務股主任，由路局公益課長或人事課長兼任，其幹事人員，可由路局黨部職員中調任之，以不支薪爲原則。

第十一條 各路職工教育委員會，應於每月終編造工作報告兩份，呈送鐵道部考核，並由鐵道部轉送中央民衆訓練部審查。

第十二條 各路職工教育委員會經費預算，由中央民衆訓練部、鐵道部會商擬定後，由鐵道部分令各路局照撥。

第十三條 各路職工教育委員會之辦事細則，各該會擬訂，分呈中央民衆訓練部鐵道部備案施行。

第十四條 本規程由中央執行委員會備案，轉由行政院令飭鐵道部公佈施行。

4. 修正鐵路黨部組織條例案 (民國二十七年九月八日第九十二次常會)

(議決)：照案通過。

附錄：

修正鐵路特別黨部組織條例

(民國廿七年九月八日第五屆中央執行委員會第九十二次會議通過)

第一條 鐵路特別黨部執行委員會，(以下簡稱鐵路特別黨部)，由全路代表大會選舉執行委員三人至五人組織之；并由中央執行委員會指定其中一人為主任委員。

第二條 全路代表大會如不能召集，或有其他特殊情形時，前條規定之鐵路特別黨部執行委員，得由中央執行委員會委派之；并指定其中一人為主任委員。

第三條 鐵路特別黨部之職權如下：

- (1) 執行中央之命令及全路代表大會之決議；
  - (2) 組織各下級黨部並指揮其活動；
  - (3) 編造預算決算及處理財務；
  - (4) 依照抗戰建國綱領，訓練全路黨員及職工。
- 第四條 鐵路特別黨部主任委員主持會務，對外并代表鐵路特別黨部；主任委員缺席時，得委託執行委員一人代行其職務，但須呈報中央備案。

第五條 鐵路特別黨部執行委員除出席會議，處理會務外，須分期分區輪流赴各下級黨部督察黨務指導工作。

第六條 鐵路特別黨部會議，每月舉行一次，由主任委員主席；主任委員認為必要時得召集臨時會議。主任委員對於會議之決議，有交付復議之權。如復議後仍有異議，得由主任委員決定之。

第七條 鐵路特別黨部設書記長一人，由中央委派，承主任委員之命，處理日常事宜。

第八條 鐵路特別黨部職員名額，呈由中央核定之。

第九條 鐵路特別黨部視事務之需要，得分股辦事；各股設股長一人，幹事、助理幹事、錄事若干人，由主任委員委派，呈報中央執行委員會備案。

第十條 鐵路特別黨部於必要時，經中央執行委員會之核准，得設各種特種委員會。

前項特種委員會各設委員若干人，為無給職，由主任委員聘任之。

第十一條 鐵路特別黨部經費預算，由鐵路特別黨部擬訂，呈請中央執行委員會核定之。

第十二條 鐵路特別黨部辦事細則，由鐵路特別黨部訂定，呈請中央執行委員會核准備案。

第十三條 本條例適用於海員特別黨部執行委員會。

第十四條 本條例由中央執行委員會決議施行。

5. 鐵路黨部與管理局舉行聯席會議要旨案 (民國二十七年十一月二十四日第一〇二次常會通過)

黨務委員會報告：組織部函，關於粵漢鐵路特別黨部請示，是否可以參加路局局務會議及舉行聯席會議案。查路局局務會議，鐵路黨部委員似可毋庸參加；至舉行聯席會議，似屬可行。擬具鐵路特別黨部鐵路管理局聯席會議要旨，經審查通過，當否請核議案。

決議：通過。

附錄：

鐵路特別黨部鐵路管理局聯席會議要旨



(一) 聯席會議之性質：

甲、黨部路局雙方有關工作之會報；

乙、黨部路局雙方意見之交換。

(二) 聯席會議之決議按其性質，由黨部或路局分別施行。

遇黨部路局雙方意見不能一致之問題，不作結論，由雙方分別呈請上級指示。

(三) 聯席會議不設機關，不對外行文，不列經費。

(四) 黨部主任委員、全體執行委員（或其同等職務之人員）及書記長、路局局長及各處處長，均應出席聯席會議。由主任委員或局長輪流為主席，其紀錄由書記長或處長分別担任。

6. 規定鐵路黨部主任委員得參加局務會議案（民國二十九年五月二日第一四六次常會通過）

說明：

組織社會兩部會呈，為調整鐵路特別黨部與路局關係起見，請援省主任委員得參加省政府會議成例，規定鐵路黨部主任委員得參加路局會議，經黨務委員會認為可行，……擬請規定鐵路公路特別黨部主任委員得參加各該路局局務會議。

(決議)：通過。

7. 訂定籌設黔桂鐵路黨部辦法案（民國二十九年十一月十一日第一六二次常會通過）

說明：

組織部以黔桂鐵路為西南鐵路幹線，現已興工，內外工作人員，約在千人以上，亟應籌設黨部，以資領導，擬訂辦法，提經黨務委員會審議通過。籌備處每月經費一千六百元，亦經財務委員會審議通過，由中央補發，函政府追加預算。

(決議)：修正通過。

附錄：

籌設黔桂鐵路特別黨部辦法：

(一) 為發展黔桂鐵路黨務起見，由中央執行委員會委派黔桂鐵路特別黨部籌備員一人，於該路工程局所在地，組織籌備處，進行籌備工作。

(二) 籌備處主要工作如下：

- (1) 執行中央之命令；
  - (2) 辦理全路黨員總報到，并調查登記全路黨員數量及其分佈狀況；
  - (3) 籌組設下級黨部，并指導其工作；
  - (4) 徵求新黨員；
  - (5) 訓練全路黨員及職工；
  - (6) 協助全路勞工福利事業；
  - (7) 準備成立正式黨部一切事宜。
- (三) 籌備處之下設幹事助理幹事錄事若干人，分任工作，其名額呈請中央核定之。
- (四) 籌備處經費每月一千六百元，由中央撥發之。
- (五) 本辦法經中央執行委員會議決施行。

8. 關於鐵路職工教育指導等職權之接管案（民國三十年三月三日第一〇七次常會通過）

說明：

社會部以各鐵路職工教育事宜，依鐵路職工教育委員會組織規程之規定，其行政系統應屬鐵道部，（現為交通部）其職工教育之實施事項，應由中央民衆訓練部（即中央社會部）指導。本部現已接受前中央社會部之職權。前項組織規程所定關於中央民衆訓練部之各項職權，自當由本部廣續

行使，請准備案。經移送黨務委員會審議決定。(一)社會部已改隸，原有該項屬於黨部之指導職權自不復存在；(二)黨對鐵路職工教育之指導，應由鐵路特別黨部行之；(三)鐵路職工教育由政府何部主管，應由行政院決定，謹請核議。

(決議)：照黨務委員會審議意見通過。

9. 訂定鐵路特別黨部辦事通則案 (民國三十年十一月二十四日第一八九次常會通過)

說明：

組織部函，關於中央直屬各黨部辦事通則之訂定，經擬定鐵路……特別黨部辦事通則草案，經送黨務委員會審議，分別修正，提請核議

(決議)通過：

附錄：

鐵路公路海員特別黨部辦事通則

(三十年十一月廿四日第五屆中央常務委員會第一八九次會議通過)

第一章 總 則

第一條 各鐵路、公路及海員特別黨部(以下簡稱特別黨部)辦事程序，依本通則之規定，并應依據本通則及各該特別黨部實際情形，製訂辦事細則，呈中央執行委員會核准施行。

第二條 各特別黨部應於每年度開始前製訂工作計劃及進度表，以作執行考核之根據。所有工作主辦人員進行情形及辦理程序，應充分利用表冊隨時登記，每月報告，以資稽考而明責任。

第三條 特別黨部所屬各級人員之職責，除依各該特別黨部組織條例所規定者外，悉依本通則之規定，分層負責。

第四條 特別黨部之辦公時間，工作人員之任免考績，以及服務規律，概依中央統一之規定辦理。

第二章 職 掌

第五條 特別黨部執行委員會主任委員之職掌如左：

- 一、工作計劃方案、法規、預算之決定與編擬要點之提示；
- 二、重要案件之裁奪；
- 三、重要會議之主持及參加；
- 四、監督、指導、考核所屬人員及機關之工作；
- 五、所屬工作人員之任免及考核；
- 六、其他一般性事項之決定。

第七條 特別黨部執行委員會書記長之職掌如左：

- 一、審核部內各單位擬辦事件，但屬於第五條規定之事項，及其他有創制性或決定性之事項，應轉呈主任委員裁定；

二、審核全部文稿；

三、承主任委員之命，指導考核部內各單位及所屬機關之工作；

四、幹事以下工作人員任免之擬議；

五、承主任委員之命辦理或襄辦交代及接收；

六、籌劃及辦理各種重要會議之進行事項；

七、隨時向主任委員建議重要事項；

八、辦理主任委員交辦事項。

第八條 特別黨部執行委員會祕書之職掌如左：

一、初核全部文稿；

二、草擬計劃方案及法規；

三、撰擬機要文稿；



四、辦理主任委員書記長交辦事項。

第九條 特別黨部得分設組織、宣傳、職工、總務四股，各股職掌如左：

甲、組織股

- 一、關於發展及健全組織事項；
- 二、關於黨員訓練事項；
- 三、關於下級黨部組織工作之指導及考核事項；
- 四、關於黨籍事項；
- 五、關於黨團事項；
- 六、關於下級黨部工作人員之考績事項；
- 七、其他有關組織事項。

乙、宣傳股

- 一、關於宣傳計劃及各種宣傳大綱之擬訂事項；
- 二、關於書報、圖書、及其他宣傳文件之編號撰擬事項；
- 三、關於下級黨部宣傳工作之考核事項；
- 四、關於反動宣傳之防止及調查事項；
- 五、其他有關宣傳事項。

丙、職工股

- 一、關於協助組織工人團體事項；
- 二、關於協助辦理員工福利事項；
- 三、關於調解員工糾紛及勞資爭議事項；
- 四、關於員工生活指導事項；

五、其他有關員工事項。

丁、總務股

- 一、關於印信、檔案、圖書之保管事項；
- 二、關於文件之收發及繕校事項；
- 三、關於會計庶務事項；
- 四、關於部內人事事項；
- 五、關於徵收黨員月捐事項；
- 六、不屬其他各股事項。

第十條 各股設股長一人，其職掌如左：

- 一、本股主管事項之處理；
- 二、主管部分工作計劃方案與規章之擬訂及重要文稿之撰擬；
- 三、所屬人員工作之分配、指導、督促與考核及其獎懲之擬議；
- 四、助理以下工作人員任免之擬議；
- 五、主管業務進行狀況之檢討及改進；
- 六、主任委員書記長交辦事項。

第十一條 各股設幹事、助理幹事、錄事各若干人，承股長之命，分任各該股事務。

第三章 事務處理

第十二條 特別黨部每日所收文件，經職司總收發人員摘由、編號、登記、送呈書記長核閱後，分發各股擬辦；如屬重要文件，應先由主管股簽擬辦法，呈奉核定後辦稿。

第十三條 文稿之核定、判行、及會簽、依左列規定：

- 一、重要文稿由主任委員核定判行；

二、一般文稿由書記長或祕書核定判行；  
三、經主任委員核定。得由各股逕行辦理之文稿，由各股股長核定判行；  
四、兩股以上有關文件，由關係股長會簽送核。

第十四條 各特別黨部，應隨時訂定各級負責人員核定判行之文件種類表，作為辦理及用印之根據。依前條第三款由股長核定判行之文件，每日由各股列表送呈主任委員書記長核閱。

第十五條 各級人員經辦文件，均應署名，並確實註明辦理時間。其分負之責任如左：

- 一、摘由不確，途達錯誤，附件短缺，由收發人員負責；
- 二、繕寫錯誤，由校對人員更正，并隨時記註承辦人員姓名錯誤情形，每日報告主管股長；
- 三、繕寫錯誤經發出後發現者，由校對人員負責；
- 四、引用人名地名數字錯誤，由擬稿人員負責；
- 五、文理、文法、公文程式及引用法規例案之錯誤，由股長負責；祕書負連帶責任。

第十六條 文件辦竣後，應即整理歸檔。關於檔案之管理，應另訂詳密辦法，以便檢查。

第十七條 特殊祕密文件之處理，得由各特別黨部另訂辦法。

第十八條 各特別黨部經費之收支，人事之管理，公物之購置，保管與領用，應於辦事細則中，詳訂處理之手續及各級人員之責任。

#### 第四章 會議

第十九條 各特別黨部執行委員會會議，每月舉行一次，由主任委員主席。主任委員認為必要時，得召集臨時會議。特別黨部書記長、祕書、各股股長，得列席執行委員會會議。

第二十條 各特別黨部每週舉行業務會議一次，由主任委員或書記長主持之。祕書及各股股長均應出席，就經辦重要工作提出報告。

第二十一條 特別黨部各股，每隔一週舉行小組會議及學術會議各一次，由各該股股長主持之。

#### 第五章 附則

第二十二條 本通則經中央執行委員會議決施行。

10 修正鐵路特別黨部組織條例案 (民國三十一年三月二日第一九六次常會通過)

說明：

組織部提：各鐵路特別黨部，年來因黨務進展，執行委員人數既感不敷，分股辦事，編制亦嫌簡狹；擬將執行委員名額原定三人至五人，改為五人至七人。分股辦事改為分科辦事。加訂「必要時呈經核准得設祕書一人」，及「本條例適用於公路特別黨部」之規定，俾鐵路公路黨務工作得以順利進行。謹繕具鐵路特別黨部組織條例第一、八、九、十三各條修正條文，提請核議。

(決議)：通過。

附錄：

修正鐵路特別黨部組織條例第一、八、九、十三各條條文

(三十一年三月二日第五屆中央常務委員會第一九六次會議通過)

第一條 鐵路特別黨部執行委員會(以下簡稱鐵路特別黨部)，由全路代表大會選舉執行委員五人至七人組織之，並由中央執行委員會指定其中一人為主任委員。

第八條 鐵路特別黨部於必要時，得呈准中央設祕書一人，協助書記長辦理事務。

第九條 鐵路特別黨部得分科辦事，各科設科長一人，幹事、助理幹事、錄事若干人，由主任委員委派，呈報中央執行委員會備案，其名額由中央核定之。

第十三條 本條例適用於公路海員特別黨部執行委員會。

11 訂定各路黨部工作報告辦法案 (民國三十一年五月二十五日第二〇二次常會通過)

說明：



秘書處報告；爲實施黨政工作考核委員會所規定之分級考核起見，對於各省市路黨部工作報告之審核指示，迭經邀集有關機關商討研究，決定將二十七年十二月第一〇五次常會所通過頒行之各級黨部工作報告須知，予以廢止，另擬訂各省市路黨部工作報告辦法一種，請備案施行。

(決議)：通過。

附錄：

各省市路黨部工作報告辦法

(三十一年五月二十五日第五屆中央常務委員會第二〇二次會議通過)

- 一、各省市路黨部除重要或有時間性之事件，須隨時專案呈報中央外，應依黨政工作考核辦法第八條之規定按月編送工作報告。
- 二、每月工作報告中，應將總務組訓宣傳監察等工作分類摘要敘述，其表式附後。
- 三、每月工作報告表，應於下月十五日以前呈送。
- 四、各省市路黨部於年度終結後一個月內，應依照黨政工作考核辦法第五條之規定，造送年度政績比較表。
- 五、各省市路黨部舉辦某一種新事業時，應依照黨政工作考核辦法第七條之規定造送某種專業進度表。
- 六、各省市路黨部主管人員交代時，應依黨政工作考核辦法第十二條之規定，造送政績交代比較表。
- 七、上列各表均應依限造送，不得無故遲延。
- 八、上列各表均應繕具六份，寄呈中央執行委員會，由中央秘書處分轉各部會審核。
- 九、本辦法經中央執行委員會備案施行。

(「工作報告表式」略)

12 通過修正鐵路黨部組織條例案 (民國三十一年十月五日第二二二次常會通過)

說明：

中央組織部函：查鐵路特別黨部組織條例第六條規定「鐵路特別黨部會議，每月舉行一次，由主任委員任主席，主任委員認爲必要時，得召集臨時會議。主任委員對於會議有交復議之權，如復議後仍有異議，得由主任委員決定之。」茲爲調整主任委員與執行委員會間之權限，俾民主與集權之精神，能兼採並容起見，特依照修正省執行委員會組織條例第六條之精神，將鐵路特別黨部組織條例第六條條文修正爲：「鐵路特別黨部執行委員會會議，每月至少舉行一次，由主任委員任主席，主任委員對於會議之決議，有交復議之權。如復議有三分之二以上委員維持原議時，主任委員應即執行或呈報中央執行委員會決定之。」經移送黨務委員會審議決定：「由主任委員任主席句「主席」二字上之「任」字刪，餘照通過」，謹提請核議。

(決議)：通過。

13 訂定戰地黨務組織改進要點案 (民國三十三年十一月十三日第二六九次常會通過)

說明：

中央組織部以戰地環境特殊，黨務組織，必須因地因時，靈活運用，不必求形勢之一律，爰本此原則，擬訂：「戰地黨務組織改進要點」一種，謹提請核議。

(決議)：通過。

摘錄：

戰地黨務組織改進要點：

- 一、省黨部採用委員制或特派員制，市黨部路黨部均同。縣黨部採用現行書記長制，或書記長單獨負責。——(不另派委員)。
- 二、省市路縣黨部內部組織如下：(省、市、縣黨組織略)

路黨部設組訓、宣傳、交通情報各組及破壞隊。

三、必要時得將省市全部區域劃為若干區，由中央分區派督導專員負責督導考核之責。

四、情形特殊地方，區黨部區分部得暫不設立，而以小組為基層組織。

五、基層組織應建立於對方教育軍事生產，交通組織之內。

六、機關組織及機關工作人員，應儘量減少，但從事實際活動之工作人員，則應相當增加，就當地同志，依其能力，指派工作。

七、黨務經費及人力，應酌量側重若干工作據點，而不必普遍一致。

八、凡實行戰地黨政軍組織配合運用辦法之地方，各級組織應依照該辦法之規定。

### 七、第六屆中央執行委員會常務會議

1. 重新改劃各鐵路黨部及調整其編制案 (民國五十四年四月十三日第廿八次會)

#### (一) 關於黨部之改劃：

① 鐵路方面：依照現行鐵路行政區劃，改設平津區、晉冀區、京滬區、粵漢區、平漢區、隴海區、浙贛區、湘桂黔區、昆明區、津浦區十個特別黨部，其名稱為「中國國民黨××區鐵路特別黨部」。(各黨部地址及轄境見附表一)原有各路黨部依其路線隸屬關係分別編併，(見附表二)又東北方面鐵路管理制度，交通部迄未決定，故原有之東北鐵路，暫仍其舊。

#### ② 公路方面(從略)

#### (二) 關於編制之調整：

① 根據中央規定政策緊縮原則，并參酌各黨部環境及實際需要，分別擬定各黨部編制。

② 新增設之黨部所在地區，須加強對奸黨鬥爭者，除委員外，職員最高額可至二十人，一般均為

十五人，原轄線甚長，編制甚大，或幾個黨部編併為一個黨部者，採用逐漸緊縮政策，暫准最高額委職員合計四十六人。(即原鐵路黨部甲級編制人數，但此次調整并不拘泥於甲乙丙級編制。)但人事、會計及監察工作人員，均包括在內，不得再有額外人員。

③ 鐵路黨部原有編制中，祕書裁撤，其職務可由書記長兼辦。又僅設第一第二兩科，第一科辦理純事務性之工作，人事、會計均由一科指定人員兼辦，不另設機構，第一科員額不得超過總員額四分之一。第二科專管業務，為黨部之重心，配備人數最多，應以大部分人員從事實際活動工作。

④ 原有鐵、公路黨部委職員合計七百三十人。(西北公路黨部職員生補費由西北路局發給未計入)編併後約可留用五百三十人，待轉業者約二百人；原有工役合計一百九十五人，編併後可留用一百十三人，裁撤八十餘人；編餘人員除編併之日，發給本月份全薪外，并照黨工人員服務規程規定，按其年資發給遣散費，務求迅速發放，中央及所隸黨部并設法協助其轉業；工役除發給本月份工資外，另發給遣散費兩個月。

#### (三) 關於經費預算之擬訂：

① 幾個黨部合併為一個黨部之單位，以各單位原預算合併為其新預算數，不另追加；黨部獨立存在，未與其他單位合併，仍維持原有預算數，減少人員後所餘之款，應作加強活動之用。分配預算，由各單位根據中央核定預算總數，另擬呈核。

② 新增設之黨部擬由中央各撥開辦費一百萬元，并另編經費預算，在辦公費及活動費方面，均予寬籌。

③ 黨部改劃後，黨部地址如有遷移者，得按實際需要，呈請中央核撥遷移費。



以上各項，是否可行？謹提請核議。

(決議)：通過。

### 全國各區鐵路特別黨部地址及轄境表(一)

鐵路特別黨部名稱	部址	轄境	線
平津區	北平	北甯(北平至山海關段)平古及原有支線，又平綏線平門支線、大口永支線、包頭石拐子線及原有支線	
津浦區	濟南	津浦德石、膠濟蚌埠至水家湖支線及原有小支線。	
京滬區	上海	京滬滬杭甬路、蘇嘉、京贛及原有小支線。	
粵漢區	衡陽	粵漢、廣九、廣三及原有小支線。	
平漢區	漢口	平漢、道清及原有小支線。	
晉冀區	太原	同蒲、正太及原有小支線。	
隴海區	鄭州	隴海(寶天段在內)支線，新開綫及原有小支線。	
浙贛區	杭州	浙贛、南潯、及原有小支線。	
湘桂黔區	柳州	湘桂、黔桂及、原有小支線。	

昆明區 昆明 川滇、滇緬、滇越。(華段)

(本表係參照交通部全國各鐵路分幹綫區管理處表製定)

### 全國鐵路實施幹綫區設局制後應設鐵路特別黨部一覽表(二)

應設黨部	應編併黨部	備註
平津區鐵路特別黨部	北甯、平綏路黨部	
津浦區鐵路特別黨部	津浦、膠濟、德石路黨部	德石路黨部原已歸併平漢路黨部，現改隸津浦路黨部
平漢區鐵路特別黨部	平漢、道清路黨部	
晉冀區鐵路特別黨部	正太、同蒲路黨部	
隴海區鐵路特別黨部	隴海路黨部	
京滬區鐵路特別黨部	京滬、滬杭甬路南、淮南路黨部	
粵漢區鐵路特別黨部	粵漢、廣九路黨部	
浙贛區鐵路特別黨部	浙贛路黨部	

湘桂黔區鐵路特別黨部	湘桂黔路黨部	
昆明區鐵路特別黨部	川滇路黨部	
東北區鐵路特別黨部	東北路黨部	東北鐵路管理制度，交通部尚未決定，仍照舊。

2. 推進東北各省黨務辦法案 (民國三十五年七月十日第三十五次常會通過)

(決議)：修正通過：

(本辦法計分八類，四十八項，茲擇其有關鐵路黨務部份，節錄如後：)

甲 關於組織方面：

(四) 鐵路黨部之組織：

- 一、過去東北鐵路黨部工作人員總數為四十六人，現分為五區，每區工作人員不得超過十五人。
- 二、鐵路黨部內部組織照中央規定。
- 三、瀋陽區交通既增一局，應即設一瀋陽區鐵路黨部。

(五) 工礦黨部之組織：

- 一、大規模之工礦區屬於省黨部。
- 二、小規模之工礦區屬於縣黨部。
- 三、鐵路附屬之工礦區屬於鐵路黨部。

庚 關於黨政軍團工作之配合者：

(一) 在省市應即按中央規定設黨政軍聯席會報，黨政特別小組及黨政聯席會議，并充實其職權，有關黨部雙

方事項，如民意機關之設置，民衆團體之建立及其人選，均由特別小組討論決定。(黨政小組照規定關部幹事長爲出席人之一)。

- (二) 民衆團體之管理，由政府辦理，其訓練由黨部辦理。
- (三) 在縣設置黨政特別小組，其職權與省級同，并由省方督導按期舉行。
- (四) 基層行政組織之負責人，應儘量設法使受訓練之優秀黨員充任之。
- (五) 政府辦理合作農貸，應派黨團同志辦理。
- (六) 與團有關者，舉行黨團會報。
- (七) 與軍有關者，舉行黨政軍聯席會報。
- (八) 各省市幹部訓練，應由黨團同志參加主持訓育事項，以培養本黨基層行政及教育幹部。
- (九) 東北各級統一接收委員會，應有黨團同志參加，担任監察工作。
- (十) 爲組訓民衆，省應設社會處，縣設社會科，并照規定由黨部委員担任。
- (十一) 各省市縣教育行政工作，應儘量使黨團同志參加，尤應設法使曾受訓練之優秀黨員參加中小學校，任校長或教員。
- (十二) 鐵路方面之黨政聯繫，照上列各項原則辦理。

3. 調整東北鐵路黨部轄區及人事編制預算案 (民國三十五年七月二十四日第三十六次常會通過)

說明：

組織部以東北鐵路黨務，前經決定劃爲五區，現擬增設瀋陽一區，共爲六區。并比較現行關內鐵路公路黨部分區設置辦法，擬具各區線及人事編制經費預算等，提請核議。

(決議)：通過。

附錄：



東北鐵路黨部各區轄線及人事編制經費預算案。

查東北鐵路，除長春鐵路長二千六百零五公里為中蘇共管外，餘均屬我國自有，計全長共九千零十五公里，較關內各線合計為長，現已暫行成立瀋陽、錦州、吉林三個鐵路管理局，并擬增設齊齊哈爾、牡丹江、哈爾濱三個局，共為六個局。為加強東北鐵路黨部活動起見，特重新調整如次：

一、關於黨部之改劃：

- (1) 東北鐵路原已設立錦州、吉林、牡丹江、哈爾濱、齊齊哈爾等五區特別黨部，再增設瀋陽一區，共為六個區鐵路特別黨部，原東北鐵路黨部撤銷。
- (2) 長春鐵路因係中蘇共管，暫不設置黨部，關於該路黨員之聯繫與指導，由中央組織部指定其他鐵路黨部兼辦。

- (3) 各區轄線（詳見附表）里程，均約在一千四百公里左右。

- (4) 新黨部名稱為：「中國國民黨△△區鐵路特別黨部」。

- (5) 如交通部決定東北鐵路管理制度時，各黨部再酌量配合調整。

二、關於黨部之編制：

- (1) 參酌各黨部環境及實際需要，分別規定各黨部編制。

- (2) 新黨部編制除委員外，暫定職員最高額為二十五人，最低額為二十人。人事、會計及監察工作人員均包括在內，不得再有額外人員；齊齊哈爾、牡丹江、哈爾濱三個黨部，在所轄路線大部份未收復時，只准暫用職員，最高額不得超過十五人，又俟黨部能在習慣上採用黨員義務工作制時，再一律縮減為職員最高額不得超過十五人。

- (3) 新黨部編制中無祕書設置，其職務可由書記長兼辦。又僅設第一第二兩科，第一科辦理純事務性之工作，人事、會計均由一科指定人員兼辦，不另設機構。第一科員額不得超過總員額四分之一；第二科專管業務，為黨部之重心，配備人數較多，應以大部分人員從事對奸匪鬥爭與實際活動。

- (4) 原東北鐵路黨部工作人員，除能力低下或自願轉業者准照黨工人員服務規程規定發給遣散費外，其餘一律分別轉入各新黨部，各新黨部於任用後尚有空缺，再遴員遞補。

三、關於經費預算之擬訂：

- (1) 按新黨部之編制大小及實際情形，擬定各該黨部經常費預算，其中辦公費及活動費酌予寬籌。
- (2) 新黨部除瀋陽區接收原東北鐵路黨部部址公物外，餘均由中央各撥開辦費二百萬元。

東北各區鐵路特別黨部部址及轄線表

黨部名稱	部址	轄線
錦州區鐵路特別黨部	錦州	轄三海關至瀋陽、大虎山至鄭家屯、錦州至古北口等幹線及葉柏壽至赤峯、新民屯至義縣河北至溝幫子等支線。
瀋陽區鐵路特別黨部	瀋陽	轄瀋陽總站至梅河口、梅河口至驛安、瀋陽至安東等幹線及鴨團至大票子、遼陽至田師村、瀋陽至撫順、順金州至城壘子等支線。
吉林區鐵路特別黨部	吉林	轄四平街至梅河口，梅河口至吉林、長春至吉林，吉林至圖門等幹線。
齊齊哈爾區鐵路特別黨部	齊齊哈爾	轄齊齊哈爾至鄭家屯、長春至河爾山、齊齊哈爾至北安，寧年至霍靈門至黑河等幹線。
哈爾濱區鐵路特別黨部	哈爾濱	轄撫順至綏化、綏化至黑河，綏化至佳木斯等幹線。
牡丹江區鐵路特別黨部	牡丹江	轄牡丹江至圖門，牡丹江至佳木斯至黑山，岡林口至虎頭，新興至東寧線。

4. 規定直屬鐵路黨部完成選舉成立正式黨部之期限案 (民國三十五年十月二日第四十一次常會通過)  
說明：

中央組織部提議：二中全會曾經決議，未經選舉而成立之黨部，均應於本年內儘速依法完成選舉，成立正式黨部。查鐵路黨部最近因配合交通部鐵路分區設局制，重新調整，及受中央破壞鐵道影響，勢不能一律遵照於本年內完成選舉。茲擬按實際情形，分別辦理如左：

- 一、凡路線大部完整，未受軍事影響，及此次調整仍維持原轄路線、或路線變動不大者，限本年內完成選舉，如浙贛區、京滬區、隴海區等鐵路黨部。
- 二、路線大部完整，未受軍事影響，但此次調整轄線變動甚大者，限明年三月前完成選舉，如粵漢區、湘桂黔區鐵路黨部。
- 三、路線大部完整，新籌備成立之黨部，限明年三月前完成選舉，如錦州、瀋陽、吉林等區鐵路黨部。
- 四、路線破壞須加緊對共黨鬥爭者，限明年六月前完成選舉。如平津區、津浦區、平漢區、晉冀區、哈爾濱區、齊齊哈爾區、牡丹江區鐵路黨部。

5. 關於各省市路旗黨部舉辦訓練注意事項通飭遵辦請轉陳核備案

(民國三十六年七月九日第七十五次常會通過)

說明：

中央組織部函：遵照三中全會有關訓練部分決議，并配合當前需要，訂定三十六年度各省市路旗黨部舉辦訓練注意事項一種，通飭各級黨部遵辦，請轉陳核備。

(決議)：准予備案。

注意事項附錄如後：

- 一、三十六年度各省市路旗區黨部，(以下簡稱各黨部)舉辦幹部及黨員訓練，應配合當前統一建國需要，特重培
- 養受訓人員民主精神與智能，錫好工作理論與技術，於課程講授，訓育實施暨人事配備，務須針對目標，妥為籌劃。并使受訓人員對本身工作，獲得充分及坦白深入之檢討機會。
- 二、縣以上幹部訓練，應採設班辦理方式，盡量利用所在地原有機構及人事，并得數單位舉辦基層幹部及新黨員訓練，以利用機會集中講習為原則。惟須力避機械形式。至調訓階層舉辦期數及訓練人數，各黨部可視實際需要及經濟情況，自行統籌決定後，專案報請中央備案。
- 三、各黨部本年度訓練經費，除中央核定補助數額外，應盡可能設法自行寬籌。
- 四、各黨部本年度舉辦訓練情形，應隨時專案報請中央備案。
- 6. 廢止鐵路特別黨部鐵路管理局聯席會議要旨案 (民國三十六年九月三日第八十二次常會通過)

說明：

中央組織部函，查自省縣政治委員會組織規程訂頒後，省縣黨政聯繫方式變更，過去所訂各有關法規，如……「鐵路特別黨部鐵路管理局聯席會議要旨」……暨其補充規定，均已失效……請一併轉陳廢止。

(決議)：通過。

7. 當前黨務工作改進要點應如何決定案 (民國三十八年三月十七日第一八〇次常會通過)

說明：

關於本會遷穗後工作應如何改進案，前經第一七九次常會決議，由各部會處負責同志參照各委員意見，綜合整理後，再提會核定。茲經各部會處負責同志參照各委員意見，重加整理，並復經各部會處負責同志，會報商討決定：「組織部、海外部、農工部、婦女運動委員會、財務委員會、文化運動委員會等所擬草案，原則通過，先報請常會核示」。謹提請核議。

(決議)：通過。交各主管部會處切實執行，並將執行情形按週報會檢討。



當前黨務工作改進要點

(節錄有關農工部份)

計劃項目	計劃內容	所需經費	備考
(一) 加強農工團體黨團之組織與領導。	確立農工運動的統一指導權，并使農工運動，黨團組織與指導，密切配合，以加強農工運動之發展。	視各該路及廠礦與航線需要酌予開辦經費五萬元。	上項所需經費以以下各項同算。
(二) 普通成立護路護航護工護隊。	① 選拔具有領導能力之黨員，在京滬杭、浙贛、粵漢、平漢、湘桂、黔等鐵路，及一區(包括江、浙、皖、蘇、浙、三省地域)公路(包括湖北、湖南、江西、安徽)等區域組織護路護航護工護隊。		
(三) 從略	② 擬定護路、護工、護航隊，完全按照軍事編制。 ③ 擬定護路、護工、護航隊，完全按照軍事編制。 ④ 擬定護路、護工、護航隊，完全按照軍事編制。 ⑤ 擬定護路、護工、護航隊，完全按照軍事編制。 ⑥ 擬定護路、護工、護航隊，完全按照軍事編制。		
(四) 指導農工幹部	① 選拔并指導忠貞堅毅之農工運動幹部同志潛往匪區，從事秘密活動，打擊共匪之活動。 ② 運用以「羣衆打擊羣衆」方式，以「組織打擊組織」方式，爭取基層領導權。 ③ 聯絡同志，組織小組，策動反間工作，打擊共匪陰謀。	計需補助及活	

部、潛在匪區活動。	(五) 從略	(六) 健全并促進漁工團體之組織	(七) 吸收優秀農工黨員及運動幹部。	(八) 保障農工利益，清除剝削份子。
① 專秘密活動，打擊共匪之活動。 ② 運用以「羣衆打擊羣衆」方式，以「組織打擊組織」方式，爭取基層領導權。 ③ 聯絡同志，組織小組，策動反間工作，打擊共匪陰謀。		① 指導全國總工會及郵務、鐵路、公路、礦業、鹽業、海員等工會，全國聯合會，暨各省市路礦工會、健全組織、加強活動，并指導成立電信、紡織兩工會全國聯合會。 ② 從略。	① 商同組織部督促各省市路黨部，大量徵收優秀農工份子入黨。 ② 在各省市採重點主義，并於重要路礦，分別舉辦農運工運訓練班。 ③ 指導優秀農工黨員，參加農會工會，重振本黨農工運動基層力量，以配合戡亂軍事，爭取勝利和平。	① 指導各級農工會，切實保障農工人利益。 ② 商同政府農工部門，加強合作貸款。 ③ 協助政府推行土地改革，挽救經濟危機。 ④ 爭取各級農會及非農會之剝削人，向當地政府及地主爭取，并協助各業利得會，推定負責人，廠方舉行工廠會議，并指導各業利得會，推定負責人，廠方舉行工廠會議，并指導各業利得會，推定負責人，廠方舉行工廠會議。
動費暫定五千元。			舉辦農運訓練班，每期約十萬元，共計四萬元。	暫定活動費壹萬元。

(九)健全農工運動並注重匪區，作通指導工	①在西南各省市，完成農工運動通訊指導小組。 ②繼續指導原有農工運動通訊員加強工作。 ③在共匪已佔領之省市，派從事秘密活動之同志，擔任直屬通訊員，並指導其隨時將共匪活動情形報告。	補助各通訊員通訊費計需壹萬元。
(十)編印農工書刊。	①編印農工運動理論及通俗書刊，供給各級農工幹部參考研究。 ②出版農運及工運訓練教材，供給中央及地方幹部訓練之用。	計需編印費一萬伍仟元。
(廿)加強視導農工漁運動。	①部長副部長赴重要都市，及各重要鐵路，親往視導，督促切實工作，並指示工作方針。 ②派重要職員赴台灣、福建、湖南、江西、四川、廣東等省視導，力促實現本年度的改進計劃。	(本年度事業費，共需銀壹萬二千五百元。)

8. 決定中央農工自衛指導委員會組織案 (民國三十九年六月八日第二六次常會通過)

說明：  
 准中央農工部函：查關於發動，各地農工同志組織農工自衛隊一案，前經提出中央第一八九次常會討論，經決議交「加強軍隊政工及官兵組織案小組一併審查」。嗣經小組審查完竣，復提出中央第九〇次常會討論決議：(一)照審查意見通過(審查意見：本案原則確屬需要，惟一「在目前

情勢之下，欲求工農普遍設立自衛隊自屬不易，宜先從工人自衛隊着手工作，以團結工人，消滅匪諜，並在敵後從事破壞工作為先。然後視工作效果，再求漸次擴張，隨時指示推動工作。」；  
 (二)中央得設置農工自衛指導委員會，其組織章則由農工部擬訂提會核定等語，紀錄各在案。茲遵照常會決議，擬具中央農工自衛指導委員會組織規程草案及工人自衛組織綱要草案各一份，謹一併提請核議：

(決議)：(一)中央農工自衛指導委員會組織規程修正通過。

(二)工人自衛隊組織綱要草案，俟中央農工指導委員會成立後，交該會核議。

附錄：

第一條 中央執行委員會，為策勵指導全國農民工人，組織農民自衛隊，及工人自衛隊，以澈底消滅匪諜，保衛鄉村工廠、礦廠、鐵路及其他公用事業，協助維持地方治安，並從事敵後工作起見，設置農工自衛指導委員會。  
 (以下簡稱本會)。

第二條 本會由左列機關，遴派人員組織之：

- 一、中央農工部二人；
- 二、中央組織部一人；
- 三、國防部一人；
- 四、內政部一人；
- 五、交通部一人；
- 六、經濟部一人。

第三條 本會設主任委員一人，副主任委員一人，綜理本會一切事務，由委員互推之。

第四條 本會設主任秘書一人，承主任委員之命，辦理本會一切事務；組長幹事若干人，承主任委員之命，主任祕



書之指導，分別處理本會各項事務。

第五條 全國重要省市分別設立省市農工自衛指導委員會；鐵路、公路、海員分別設立工人自衛指導委員會，由當地省市，鐵路、公路、海員黨部召集組織之。

第六條 本會及各省市農工自衛指導委員會、及鐵路、公路、海員、工人自衛指導委員會，各設指導員若干人，分別指導策勵組織農民自衛隊、工人自衛隊，并指導其工作。指導員之派用，以對三民主義有堅強之信仰者，由中央及各級黨部負責人，分別提任之。

第七條 本會每星期舉行會議一次，必要時得舉行臨時會議，均由主任委員召集之。

第八條 農工自衛隊必需之經費及裝備，由本會及各省市農工自衛指導委員會，與鐵路、公路、海員工人自衛指導委員會，自行籌給，不另請款。

第九條 本規程經呈請中央常務委員會核准後施行。

## 第五章 民元前後本黨同志對興辦鐵路

### 之主張與貢獻

總理革命，特別注重宣傳；喚起民衆，共同奮鬥。同盟會成立不久，即創辦「民報」於日本，其發刊詞末有云：「惟夫一羣之中，有少數最良之心理，能策其羣而進之，使最宜之治法，適應於吾羣；吾羣之進步，適應於世界，此先知先覺之天職，而吾民報所爲作也。抑非常革新之學說，其理想輸灌於人心，而化爲常識，則其去實行也近，吾於民報出世視之。」此後革命志士，勇於論述，鼓吹革命，倡議建設，撻伐梁啟超等出版之「新民叢報」之反時代言論，使國人能明是非而堅其革命思想，收效甚宏。民初，總理會於其自傳中述及此事有謂：「同盟會成立不久，發刊民報，鼓吹三民主義，遂使忠義之士，聞風興起，當仁不讓，獨樹一幟以建議者，踵相接也。」讀此即可知「民報」，在當時對革命與建設所發生之影響。

嗣後，民間所辦之雜誌與各種學會所發行之刊物，相繼問世，其中以「東方雜誌」記辛亥武昌首義之史實，明晰詳確；以及民元「中華全國鐵路協會雜誌」發表有關鐵路建設之論述，亦具特殊見地。

茲擇上述報刊雜誌其言論與記載有關鐵路建設者，及後來本黨張靜江同志對鐵路建設之事蹟，併列一章，以證本黨同志，對鐵路建設之主張與貢獻。

### 第一節 「民報」對鐵路建設及籌資之論著與主張

「民報」是同盟會（本黨前身）主辦之月刊，用以介紹新思想、新學術、鼓吹革命、建設新中國。於清末（民前七年西曆一九〇五年）創刊於東京，到民國前四年（西曆一九〇八年）八月，即被迫停刊。共計出刊二十四號。繼於民前二年（西曆一九一〇年）元、二兩月，在法國巴黎續出第二十五及二十六兩號。該刊對於鐵路建設問題，

會有所討論與主張。茲摘錄於後：

## 一、論鐵道國有及中國鐵道公營與民營之主張

本篇刊登於「民報」第四號，於一九〇六年二月出版。作者署名「縣聲」，按即朱先烈執信之筆名也。本文題目預定討論範圍有二，而僅論及鐵道國有一部分，對中國鐵道官辦商辦問題，則付闕如。惟本節第二、三、四篇，係討論官辦商辦問題。綜合以觀，即知當年本黨同志鼓吹革命，所採用之方法，無微不至；其發揮之理論，則博廣精深；而其用心亦至為良苦矣！茲錄鐵道國有之一篇原文如下：

### 緒論

近日粵漢鐵路廣東有官辦商辦之爭，就事而論，必右商而左官，世論因或致疑於鐵道國有之主義。夫鐵道國有，與今所謂官辦，不為同物，至易知者也。然而商辦，其與鐵路國有之本旨相衝突，又無能為之辯護者也。然則商辦之弊害，果無窮乎？其補救之方法云何？當為研究者也。

今舉余輩所主張之要點如左：

(一)鐵道國有者，以抑制私營自然獨占事業者之專橫，而達社會上目的，以鐵道經營之權歸屬於國家及公共團體之政策也。(二)國家及公共團體之經營此者，以為公共設備而參以官業之性質者也。(三)官辦鐵道者，以之為收稅之一方法，即財政學上所謂準公共經濟之事，與鐵道國有性質上不同者也。(四)商辦鐵道者，反於鐵道國有論之精神，然當不得已而行之時，則宜施最嚴之公共監督，以殺其專橫者也。

又此所謂鐵道國有論，社會主義者之鐵道國有論也。其他以軍事上、財政上、經濟上利害而言鐵道國有者，如其說則國有者誠無異於官辦，世往往有溷社會主義者之鐵道國有論與非社會主義者之鐵道論

以為一者。則必反疑吾說之支離，所不能無先為之辨者也。

#### (一) 鐵道國有之理論：

① 鐵道國有以抑制私營自然獨占事業者之專橫為目的，而其抑制之原因，則為欲致社會之幸福。然所謂自然獨占事業者何，鐵道營業所以為自然獨占事業者何？其專橫之事實的證明，其抑制之各方法，皆當研究者也。今擷諸家之學說如左：

(甲)自然獨占事業之義，對於此當先明獨占事業之性質；次言自然的獨占事業。

(十)獨占事業：(MonoPolies) 獨占者，對於競爭而言者也。美國學者依利 R. T. Ely 下其定義曰：「獨占者，不受競爭掣肘之事業也」。即特有左右其價格之力，之從事於一業務者，之有統一之活動之謂也。惟其不受競爭之掣肘，故能有左右其價格之能力，而非為有統一之活動，則自不能無競爭。蓋獨占之事，本不限於一人，而多人為獨占之事，必為有統一之活動。此如美洲社會信託之制（即託辣斯），會社可至數十，而其活動皆受同一之統制，不得有歧異也。又如所謂普爾（Poor），欽巴因（Combine）之屬，略如中國所謂「行」者，而嚴過之，萃同業之人，支配於一組織之下，不許其團體員間自為競爭；而其大者團體員以外可與競爭者，久已無有，則其團體為有統一之活動，而獨攬左右價格之力矣。雖合多人以為之，然其行動無異一人獨占也。蓋溯獨占之語源，百年以前不過專賣之義。而今日所謂獨占生產之屬，非其所語所以然者，當時大工業制度未起，得為獨占者，僅依於國家恩惠為專賣者而止耳。迨自由學派興，以大資本營大工業者盛，同時專賣之事業大抵廢絕，而獨占者乃多由於聯合，其意義亦全變矣。故於往者，獨占事業多由國家之許容而成立，以其許容之反射作用，使餘人不得與之競爭。今之獨占，則全不因於國家，且與國家立於反對之地位，此其特質也。抑言獨占事業者，不必為絕對的獨占，即其為獨占事業之目的物有代用品者，亦得云獨占。例於瓦斯事業者為獨占事業，固不



妨有石油之代用品，不被獨占者存也。

(丑)自然的獨占事業 獨占事業分爲人爲的獨占事業 (Artificial Monopolies) 及自然的獨占事業 (Natural Monopolies)。人爲的獨占事業，以人力使爲獨占，即如以信託使成獨占之類是也；自然的獨占事業者，則因其事業之性質！使不得不爲獨占。蓋其始採放任主義，令爲競爭之事，絕對自由，然其事業性質上，本不能競爭，苟爲競爭；必招損害，遂使營其業者，大半離喪，其幸不敗者，遂專其業，無復敢與爲競者矣。故學者云：自由競爭之末，必生自然獨占，蓋謂此也。從依利氏之分類，則自然獨占者有三種：其一則鐵道之類；其二應於市街需要各種集中之事業，即自來水、瓦斯、電燈、電車之屬也；其三則自然財源之買占也。此如美洲斯丹達石油公司及石炭組合，占有石油石炭出產之源，遂得支配此二種貨物價格之能力，其最著之例也。三者皆自然獨占事業也。依利氏更舉自然獨占事業之特質曰：自然獨占異於他種獨占事業者有三：(一)占有於其事業所最必要之特殊地點或線路；(二)方其所供給貨物，若任務，以增加爲必要時，得投少許資本，而多獲效果；(三)其所供給貨物，若任務之不得離設備之所而用之。所謂占有地點線路者，其適於此事業之地點線路唯一之時，占有之者，爲自然獨占事業，不待言矣。即令其線路地點，本有數四，而其中之一，特有利，便勝其餘者，因占有之而成獨占，其屬此種亦明也。此如其線路一由平陸，他皆非鑿山通路不可，則占有此路，競者雖復能與之競爭？所謂增投少許資本而多獲效果者，即其收益增加率，比於資本增加率甚大，於工業多見之。所謂不得與設備分離而用者，則如電信業是。彼地雖有電信局，不能代此地傳信，則此地之電信局遂成獨占。雖明知此地通信之費數倍他所，然而他所之設備，不存於此，無能用之也。由是三者，其事業性質終不能不爲獨占，是所謂自然的也。於此更有不可不審者，自然獨占事業，今日大抵有地域的界限。其所謂無競爭只限於一地方，至於將來或發生世界的自然獨占事業，不可知爾。

(乙)鐵道營業者，自然獨占事業也。近世學者無不主張此說，蓋從上依利氏所舉自然獨占事業之三特質以觀，則占有特殊線路者，營鐵道者所不得不爲者也，需用多時增少資本，而多得效果者，又營鐵道者之常態也。鐵道之軌路停車場其他營造物，皆固定者也，雖多用之，無俟別多投資本。即車輛等其利用增加時，亦不必多爲增加，其役人應之增加矣，其增加率亦不甚速。要之其支出之增，視收入之增，皆爲甚僅也。不得離其設備而顯其用者，鐵道主爲運送，不得以歐之鐵道代美爲運送，亦不得以美之鐵道，供歐洲兩地方交通之用，又甚易知者也。故此三特質皆鐵道所已具者也，即其事業不容競爭者也。顧或有欲以強制競爭之施設之，其所用方法凡四種，然皆不見其益。日人關一氏嘗駁其說，無以復也。其一曰：使各鐵道競爭，此其費多而益寡，率必歸於合同而止。其二曰：使在一鐵道間爲競爭，此說令人各得行其車於公共鐵道之上，或令此公司之車得行於他公司鐵路之上。由前之術，則其運轉之術不齊，終不可安全，亦無以與私營之公司競；由後之術，則強公司以其路供他公司之用，終不可得行，徒懸空文耳。其三曰：使牽引與運送之事分離，於是線路敷設及機關車運轉，爲公司之事，而車輛則運送者自備之，備運送者與鐵道營業者爲競爭，然實際運送者往往不能自有車，即有車亦不盡適於用，久之必復委託其事於鐵道公司，而此法爲無效。其四曰：設他種交通機關以與鐵道競爭，然非鐵道不能運送之場合多，故得爲競爭者非鐵道亦得爲之場合耳。其效至僅。蓋強制競爭者，已與自由競爭不同，猶不能行於鐵道營業，則自然獨占者，眞鐵道之固有而不可免之性質也。

(丙)鐵道事業獨占者之專橫 既獨占而無與競爭者，則其價上下惟意所如，所欲與者，則特優之；其不已順者，則苦之，無所不至，此爲事理所當然，不足怪者也。誠亦知彼之價格不能騰至無窮，藉令使人不復能任，則亦誰復爲運送，特雖未達此不能底之境，而公司已因其價格之騰，獲非常之不當利得。於是其資本每蓄愈富，無形之掠奪，習以爲常，因肆其淫威，而恫嚇一世，方盛之都市，可使即頽，

不毛之地，可使立盛。如依利所舉美洲西部之鐵道公司，故高穀物之運費，使農業必悉賣其穀於鐵道公司，不敢復論價，聞之不髮指者幾何？不惟此也，彼資本家以數百年外界之刺激，已失人性之常，知有金錢而已，爲得是金錢流無數人之血，曾所未恤也。既獲不當之厚益，復剝削勞動者，鐵道職工人，大抵貧困，其營業之利是視，遂不惜以公眾利益爲犧牲。千九百年美國之鐵道，殺人七千，傷人三萬三千八百，依利評之曰：普法戰爭，普人死傷，猶不如此之鉅也。今之人不此之懼，而懼戰爭，不亦僥乎！蓋此之專橫，從自由獨占之事業性質出者，不特鐵道爲然矣。

(一) 抑制專橫之方法，鐵道營業者之專橫，既久爲世所病，於是乃有思抑制之方法者，而依利氏別之爲三主義：(一) 競爭主義 (Competition) 即前所述強制競爭之制是也；其有損無益，已如前述。(二) 政府監督主義 (Government Regulation) 此主義爲矯前主義之弊而起，然苟令檢點稍有不周，則各公司必舞文弄欺，以蔽塞聰明，而監督之實，幾至無有，顧當未得實行國有政策之頃，則此主義之行，要爲有益於社會，乃不爭之論也。(三) 政府所有主義 (Government Commerce)。即國有主義也，此制之最良而吾輩所倡者也。華格納 (Wagner) 嘗曰：苟不有特以國有爲非之理由，則鐵道爲國有可也，此其足以抑制專橫，固無疑義，但限於特有不可行之理由，如不宜行之耳。

(二) 國有者，以其經營之權歸屬於國家，或公共團體之謂也。國有鐵道之政策，以國家握其全國各線路之經營之權利爲目的者也。故其線路雖尚未有人經營者，國家猶得以爲國有。而兼言公共團體者，公共團體爲國家之部份，若其線路僅爲一地交通設者，國家自身不經營之，而令其下之公共團體爲經營，至當之事也。蓋從公共團體之性質，於營一地方之事業，往往較國家爲易，適合於其地之情勢故也。

(三) 國有鐵道之歷史。各國對於鐵路之政策有兩主義：曰英美主義；曰大陸主義。英美自來皆採放任之策，故其鐵道無國有者。歐洲大陸諸國，率採鐵道國有之政策，然其規劃不同，其效果，或遲或速

。如澳、嘗悉鐵道以爲官有，然至千八百九十五年以府藏空匱，遂賣之於民，期他日更買之而已。法國、始欲採國有主義，劃國中線路爲數區，使私人經營之，經過若干年，無償以其鐵道納諸國家。然其後公司以爲苦，不樂經營，乃更與以補助，且延其期，故今日法之鐵道爲國有者僅七線中之一，他六者之爲國有，猶待數十年以後也。意大利之鐵道，亦初爲國有。千八百八十五年以國庫竭，遂賣之於兩大公司，然約六十年後買之，且其監督權甚嚴也。於德、國有鐵道之成效最著。當各邦未聯合時，已各設官線。建勝法，結合爲聯邦，遂以價金買收私線，完國有之實，各國以爲模範焉。於比，自始即採國有政策，然中道嘗一變之，許私人爲經營，初猶稍有競爭，繼則合同，終於獨占，遂妄騰運費，操縱全國之事業，使一仰已鼻息，弊害百出，不可極紀，終由政府買收之而後已。要之歐洲各國，無不以國有鐵道政策爲然者。然行之則往往爲財政所窘，故每劃久遠之策，期終達之而止。於美、近亦有倡鐵道國有之議，然未見實行也。日本自來國有民有之鐵道相參雜，至今歲始提出鐵道國有法案，一時爭議叢起，卒得通過兩院，成爲法案，稍長之鐵道大抵被買收，期十年間畢其功，則國中鐵道悉爲國有矣。

(四) 鐵道國有之利益。鐵道既國有，則凡獨占事業專橫之弊悉去。故其對乘客及運貨者，運費得廉，設備得固，其對職工保護得完全。要之，使一國之人民，皆得食交通機關之益，而不受其害也。國家顧非恃鐵道以謀收入之增進，其經營皆以適應社會之需要而止，不如資本家經營之惟利是視也。其有收益即爲國家之富饒，亦即爲國民之福利，不如資本家之獲益，以擴張其勢力，對於他營業使屈下媚悅己，對於勞動者益事壓制也。其管理者，不以媚悅資本家爲容身之術，而以其所事爲公務之一種，則不得媮慢，其營業之方法，壹皆爲公之事項，表彰於外，受他機關之監督，無來一機關專擅之虞，即不能爲政治上社會上害毒，此數者鐵道國有之社會上真正利益也。



## 二、論粵漢鐵路官辦之弊

本篇係於「民報」第四號發表。當時湖南與廣東，皆力闢官辦之說，謀自籌款築路，以免滿人壟斷，惟當時廣東有官紳之爭，故特爲文剖析官辦之弊，自辦即可免除弊害，並詳述其辦法，以免後患。其原文如下：

自去歲美人允贖粵漢鐵路後，三省議分段各辦，於是湖南、廣東，皆力闢官辦之說，而謀自籌款築路。於是二千里之線路，除湖北一小部份，皆出滿洲勢力之外，此亦在吾國民爲一可喜之現象也。湖南之辦法，籌劃已久，計當極完善；然以遠處，未悉其詳。廣東則以有官紳之爭，公司瞬息成立，爲家所注目。然余有深望於辦事諸公而不能已於言者：

夫今日所以一般歡迎自辦者；以官辦之多弊也。官辦之弊何？則曰：對於一般人民不信，其所任用貪而無恥；其對於乘車者絕不注意其安全愉快；其執役者倚官力，凌辱詐索，無所不至。此數者爲凡官辦一切事業之通病，不特鐵路爲然。抑使僅有此弊，猶可暫容者也。然滿洲政府對於鐵道，尙有陰險之政策二，刻不可忍者：(一)以爲箝制漢人之具。握有交通之機關，則雖有暴動，彼運兵轉糧，皆恃鐵道；革命黨雖強，不能爲患也。(二)以爲媚外之具。一旦有求助於外國之事，則以路礦爲報酬。此於近頃，證跡歷歷，人所共知也。此二者實滿洲從來主張官辦之深心也。彼自倡辦鐵路以來，無一不出於此旨，而其損於人民否？初不暇顧矣！

至於自辦，則後之二弊可免，不待言也。而前之四弊，亦可以自辦而免之乎？抑自辦有當生他弊之虞否乎？是則一存於創辦者之賢否，與公共監督嚴若緩者也。監督之事，將有別論詳之，吾今但欲就於辦法有所陳述而已。

廣東今已定商辦而組織股份公司。股份公司之運用全恃章程，而章程既未外布，不能豫評其得失。

然就近日之現象有極危險而若爲家所不知者數四，苟於其始事不爲審慎，則將有貽無窮之悔者，故雜陳之於左：

(甲)權限：近日各有志者率能稱道權限二字，然其實往往有不然者。比如公司中有董事局，應辦應商各事宜，皆秉承焉。而其權限以內，所已爲行爲，雖股東會議不能取消之也。然近日往往有以爲多數無所不可爲，遂以爲無論已行未行，皆得變之，惟多數之意嚮是視，此固大不可也。反之；又有以羣家之勢力壓迫三數人，使不得伸其意，若是者，亦爲不知多數之效力之範圍，而侵及董事及少數股東之權利，是決不可久者也。

(乙)組織：現公司定招股四百萬，然則股東必至多，從之股東會議時必至凌雜無狀。又現在一人而認數十萬股者恆有之。如是則有少數股東挾過半議決權，餘人不得與於決議之虞。股東會議爲公司之最高機關，其組織若稍不完備，必至起內訌而不可收拾。對於前者之弊，補救至難，計惟有定通知日期較長，且廣認代理之制，可稍殺其弊。於後者則有制限議決權之法，皆當先規定於章程中者也。

(丙)業務執行：此爲董事局之責任。然最當注意者，董事從於章程，固可各持異見，然當知此爲以公司機關之資格而行動；不可利用規定，以遂其私。公司之運轉敏捷，全賴董事。尙以意氣自相戕賊，則不惟傷公司之利益，且以是益貽官以口實，而搖自辦之基礎，予他省以鑒誡，甚不可也。

以上所言，有感輒書，固非以是爲辦路之最要，此外更無他足事者；然亦敢信此爲辦事諸子所當反省，苟其輕而置之，後害恐不可量也。至於公司辦法之詳，後此尙當以研究所得，誥於父老。若以之得有裨於路事，則非惟吾廣東食其福，亦吾漢族全體之慶也。

### 三、粵漢鐵路官辦商辦之辯①

本篇發表於一九〇六年一月出版之「民報」三號，作者署名「辨姦」，按即胡漢民同志之化名也。力言主張商

辦，並詳言官辦以及借外債之害。其二、則述及粵路商辦，旬月之間，集股金千萬，路事舉行，在於指顧。惟有少數莠民，求援顯宦，弄權漁利，清廷亦欲以此而遂其官辦之願望。粵路之難，事非簡單，故其結論謂「而况屬滿漢生死之問題，內政根本政權之關係，而謂可以勸告要求得之耶？」

滿清末年，實行鐵路國有政策，全國反對，並以此而導致亡國。民國成立後，即將全國鐵路收歸國有，舉國欣然，此何故也？總理於民國元年四月在上海同盟會演講時，曾作如下之解釋：「雖然國有之策，滿清政府以之亡國，吾所反對者也。然則向之反對鐵道國有者，豈於本黨政綱抵觸者乎？是不然，滿清政府者，君主專制之政府，非國民公意之政府也。故滿清政府之所謂國有，其害實較少數資本家為尤甚。民國時期所謂之國有，實即民有也。」吾人讀此兩篇論文，即知當時爭辯粵漢路之官辦商辦問題，已躍然紙上。茲摘其原文如下：

(上略)……關於鐵道問題，則商辦之益，亦盡人所知，不待深論，然即以爲反對爐(岑春煊)之政策，亦良得也。何者？彼之種種橫暴，無非爲勒加苛捐，苛捐之籌議，則將以爲官款。故商款可集，而能舉此鐵路，則一切由粵人主持，彼雖貪橫，無所藉口，而見粵人之有團體實力如是，非所料也。雖政府不促之去，彼亦無顏久居此耳矣。夫今日而言官辦鐵路，非苛捐，則借外債，苛捐仍取之我民，特經一度吞蝕，又巧立名目，而劃入官款已耳。我何苦不爲其實，而授人以柄者。至借外債，亦莫非粵人之負擔。萱之自解也，曰鐵道在粵，官於此者不能輦以歸也。吾人亦曰，外債在粵，官於此者，不能代謀一錢也。而外資之借入，有種種弊害，就於吾國之失敗，尤他國所無，萱寧忍於出此，而必不欲聽民自辦，不知具何肺腸？而所藉口，則曰商情不足恃耳。若粵人已集有數百萬之款，政府初定商律，必姑順輿論，萱亦無詞以阻撓，則必靦顏引去，是又較他種運動，爲有力百倍無疑也。……

#### 四、粵漢鐵路官商辦之辯②

本篇節錄自「民報」第六號，於一九〇六年四月在東京發行，作者署「漢民」，其原文略如下：

粵路以代表人被辱，益持商辦之說，旬月之間，集股金千萬，路事舉行，在於指顧。吾國民之偉力，世界所驚服也。而近者聞以三數莠人，弄權漁利，求援繫於顯官而蔑視股東之家。股東持正訐之，和而應者若港、若漢、若閩，以暨外洋各埠，莫不叶然同聲；而若輩以得總督之助，意不少紓。總督固欲翻商辦之局，嘗逮革商家之代表人示威嚇手段者也，事過操切，家怒難犯，不得遂其欲。則僞爲轉圜。若反予商家以助力者，然其故念未忘，其嫌隙未化。而商家中有少數人可爲之傀儡者，正所快意之事，故力爲主張飾詞，以聳清廷之聽，清諭累下則又大半模稜，憂其事者，謂商辦之局，殆將終裂。嗟乎，此雖不祥，且過計之言，然少數弄權者，既有所恃，其勢不可遽下；多數守正者，恫於現在將來之弊失，亦宜其不輕服從。如是相持，安望能善其事耶。大抵粵路之能否有成，純視總督之即否去位，吾人即該督平日行事觀之，蓋剛愎自用，而私慾極盛人也。清廷不從其借款之建議，而釋其所欲捕殺之人，或非全不爲粵路計者。而但以嬖寵該督故，又不欲助長民氣，則苟且因循，企途竣事，而不料該督路過愈甚。即破壞全路以復其前日官辦之議，亦在所不辭。以該督與紳民交訟，而大不勝，使以左宗棠、曾國荃輩當之，必且拂衣去位；而該督猶靦顏戀棧，其氣節之卑可想。而且外假包涵之名，而陰實利用其弱點。小人之智，何愛於國。粵東之毒不除，清廷用人之糝政致之也。夫一總督去，他總督承之，無毫末損於清廷也；而鐵路告成，政府必有利焉。而他人未嘗有纖芥之嫌於路事於粵人者，則尙望其下爲無益多損之舉動。以大佛輿論，而今日啓爭之問題，或可以解決。雖然，清政府其能有此意識具此決斷乎？



語曰：「前沉後不揚」，吾不敢爲粵人賀矣！

吾人就於此事，而更欲促國民之反省者，厥有三端：其一曰「清政府無施行法律之資格也」……

其次曰：「吾國民之程度，遠勝於彼族政府，而後此不可放其責任也。……」

其三曰：「徒事要求者，其目的之賈微難，是亦緣於政府之不可信任也」。……

夫粵漢鐵路問題，其非直接關於滿洲之政權，盡人所見也。前之舉國主張收回利權後之全省集注商辦要求之力，又不得謂不至也。然且成效僅此，諺所謂一波未平，一波起者，正有無窮之危險在耳。而沉屬滿漢生死之問題，內政之根本，政權之關係，而謂可以勸告要求得之耶。傳曰：「非我族類，其心必異」，詩曰：「無信人之言，人實廷汝」。吾欲吾國民每事誌此二語，永矢弗諉也。

## 五、論清廷借外債築路喪失路權

本篇節錄自「民報」第七號，原題爲「排外與國際法」，於一九〇六年五月發行於東京，作者署名「漢民」。本文說明當時清廷喪失路權而不知爭取，他國無此先例，此政府失敗之罪莫可道也！喚醒國人，督責政府公布其與各國所訂條約，如已過期，自可廢棄前約，其原文略如下：

據一千八百九十九年英國公使之調查，則列國重要之占有線如左：

### (一) 俄國占有線：

(甲)滿洲線。即東清鐵道，由此線之北端，至浦鹽斯德，長千四百餘哩，其中經過支那領土之滿洲地方線路千哩。此線路割讓，純出於戰略的，以其通過地方之大部分，雖天然富沃，而人口稀疏，其將來之收支，久不相償，世人所共知也。

步。

(乙)自涼山經廣西省龍州達南寧約百哩。

(丙)自北海港（廣東省廉州）通於內地約百二十哩。

### (二) 法國占有線：

(甲)自東京經紅河而達雲南約二百哩，依法國資本家之策劃，則此線尚將爲自安南達四川幹線之初

(乙)自天津達鎮江之幹線約六百哩，英德公司經營之。

### (三) 德國占有線：

(甲)自膠州經沙州而達濟南府，長四百二十哩。

(乙)自天津達鎮江之幹線約六百哩，英德公司經營之。

### (四) 英國占有線：

(甲)山西省線，約二百五十哩。當時並許英國商人北京公司，以孟縣平定州忻州潞安府蒲州府平陽府等煤炭鐵鑛開採專有權，及其石油開汲之專有權。且爲運送煤炭之便利，許以與支那中原幹線鐵路或河川航路相連絡之鐵道支線敷設權。

(乙)河南線，此線特許亦與山西省同，豫定亘通於黃河之南北。

(丙)直隸省諸線，由北部支那本部北京出天津，由天津達於山海關牛莊，約五百哩。

(丁)直隸省至江蘇省線，爲南北幹線之一，天津鎮江縣之半，即英德公司經營，長六百哩。

(戊)江蘇線，其長百八十哩

(己)江蘇、安徽、河南連絡線，其長約二百七十哩。

- (庚)江蘇浙江線，自蘇州起經杭州而達寧波，長約二百哩。
- (辛)浙江省線，自支那政府許與浙江省內諸鑛山開掘特權；同時併與以鐵道敷設權利。
- (壬)廣東線，自九龍至廣東港，約百哩。
- (癸)湖北、廣西、廣東貫通線，自漢口至於廣東，其長約六百哩。
- (子)雲南、貴州、四川貫通線，此線長約七百哩。
- (五) 美國占有線：
- 粵漢線路，自漢口至南方廣東港，為一大幹線，長約六百哩。
- (六) 比利時占有線：
- 北京鐵道，即北京漢口線。其長六百五十哩，乃至七百哩，自直隸省經河南省而達於湖北省之漢口

故千八百九十六年乃至九十八年之間，吾國鐵道乃幾盡落外人之手，而鐵道所至，礦產之利隨之。為礦產運輸之便，而鐵道又許其擴充，輾轉隨人，不可思議。蓋滿洲政府既不解爭此利權，而列國之野心，亦極盛於爾時也。……

今世文明各國，以鐵道為運送機關，為國家之公路，又關係於國防，故其敷設以國有事業為主；即其認可私設者，亦未嘗以與外國人也。縱令其國鐵道法，無否認外國人之明文，而不得以其無明文故為反對之解釋，謂外國人即可享有。唯於通商條約有特別之許與，然後外國人乃有此種權利，然其因條約而得享有者，乃得與內國人一體有此營業之權利，即有受許可敷設之權利而已。若夫就條約為一定之規劃，於一定之地域，使明認其國占有之權，是則誠所謂不屬彼國主權之行爲，而行於我國版圖內，為國際地役權之大者。如清俄密約，及膠廣租借條約等。其所許與之鐵道敷設權者，不獨為國與國之關係，

領土主權受其制限，求之文明國國際間無此類例也。故曰：不必問其事實之結果，而政府失敗之罪已莫道也！有瓜分支那論之聲焰稍熄，而對支那之鐵道政策亦為之緩，其間如粵漢線路，則竟為我國收回，國民主張權利之反響如是。顧外人雖不急於着手，而以擁護其既得權故，亦往往相持不決。竊謂各省宜要責政府，使盡公布其與各國關於鐵道條約等，而視其原有條件期限，今已過時喪失者，則前約自可廢棄，而利權可以回復。即按於國際地役權之性質，亦有因其久不行使為消滅之由者，故於法理亦為無迂。爭國權而講救濟之術，非兼有所研究於法律事實之二方面而不能，凡此皆我國民之責任也。……

## 六、告非難民生主義者

本文發表於一九〇七年三月六日在東京出版之「民報」第十二號，作者署名「民意」，胡漢民同志之化名也。梁啟超在「新民叢報」上謂中國之要務是保護國內資本家以抵制外資，認外資輸入的最後結果將是「中國人為馬牛以終古」。本篇則認為大規模輸入外資，乃促成中國資本發達之必要手段，對國家全體及一般資本家均為有利，而保護少數資本以抵制外資，則不但符國家全體利益，而且是不可能之事。此均為 總理深刻之見解。

當時正是極不利於發表輸入外資主張之時期，而梁氏之抵制外資論，則擁有廣闊之背景。因甲午中日戰後，滿清漸次開始推行借資築路政策，而在一九〇四年（光緒三十年）左右，亦正遭受挫折。美國投資者在履行粵漢路合同中中之失當行爲，引發湘、鄂、粵三省廢約贖路請求，結果不僅導致粵漢停止進行，且促成其他省分廢除借款合同運動。蓋以美國投資者將大部股權讓與比人，違反合同。雖美國總統老羅斯福出面促成投資者重行取得大部股權，而中國却寧借英款，不肯繼續與美人合作；英國排美活動於巧妙中獲得成功，中國則遭受鐵路建設停工之惡果，其主要原因，仍為國人不知利用外資及迅速建設之必要。同時各省官紳與留日美學生，都成為抵制外資之力量；「新民叢報」亦正是當時發動與宣傳抵制外資運動之機構。中國內外已無人再倡利用外資言論；抵制外資不僅為保守者所主張，進步之學生與改革家亦有此主張。當時「民報」發表「告非難民生主義者」，如此反駁梁氏，主張極大規



模利用外資，並糾正一般人之謬誤思想，此爲一極有遠見之大胆行動，其原文略如下：

……梁氏所患，乃各國資本家之欲得業場而趨我耳。此奚足爲患者我？寧歡迎之不暇。何則？如梁氏所言，不數十年，美、澳諸地皆爲舊路尾閫者，今其自身且以資本過剩爲患，然則使各國資本而羣趨我，以注入其資本也，則我將爲數十年前之美、澳；而後此數十年，我爲今日之美、澳，亦且以自身資本過剩爲慮，安有爲「馬牛終古」（按引梁語）之理耶？

……梁氏勿疑經濟的國際競爭爲一武力的戰爭，必此仆而後彼興，此苑而彼枯也！……我國近百年來生齒日繁，而經濟界生產分配之方法不見其改良進步，故社會上有窮蹙之象。然以之歸咎外資輸入，則不通之論也。

梁氏則曰：「昔日本越後有煤油礦，所出頗豐，美國斯坦達會社欲奪其業，拚五百萬美金之虧蝕，貶價而與之競，越後礦卒不支，降於斯坦達，受其支配，使越後礦之力量拚着虧一千萬美金以與之競，又安見斯坦達之不反降於彼？」

噫，梁氏亦癡矣！一千萬之美金……其能傾斯坦達而降之耶？而其不能，則梁氏引爲大感。不知此事於日本經濟界曾不感其痛苦，惟越後礦之公司，其利或稍貶損耳。夫一公司之成敗，私人之得失，不足爲一國經濟競爭勝負之左券。必考其全國財富之顯象，比較其前後孰爲優劣，而後得之。

今夫西蜀夔峽之水，其倒瀉而下者幾百尺，其可發生之電不知幾萬匹馬力，則有外國最大之資本家，投資本數萬萬而蓄之，……工成而以視美之那雅革拉（Niagara）瀑布爲用且十倍焉，遂以供吾國東南諸省所有通都大邑一切製造機器之用，則梁氏必驚走告人，謂「他國資本勢力充滿於我國中，我四萬萬同胞爲牛馬以終古矣！」

而細審其結果，則或以公司者以供給過於需要，或作始過鉅，而後無以爲償，勢遂不支，傾折以去乎，則此大資本家之資本，大半落於吾國人之手，其於我固利，茲事猶不成問題。

而竊梁氏排斥外資之深心，亦惟懼此公司之能獲利，所謂以百萬雄資伏已而鹽其腦也。曾不知此公司之獲利愈豐，則其爲利於我國也必愈大。蓋彼非有貿易外之奇術以攫我資而入其囊也，必其所經營生產足以使我有利，而彼乃得以取償於我。例如以一紡織公司，每年所仰結於夔峽水公司者爲十萬元之費，則其爲效用於紡織公司者，必不止十萬元之費也。

而水公司所生之電力，若能更勝煤汽之用者，則其事尤顯。如紡織公司前用煤，一歲消費十萬，今用電力，可省五萬，……並用之生產，則歲能多資本五萬。其他公司所有生產費額如是，即同時增多資本額亦如是。而其餘有以用煤而生產費過鉅，不敢投資以從事於各業者，今亦得此省半費之電力而羣起，是於社會增加生產的資本爲不可勝算也。

是時國中煤業之公司，未嘗不受其影響。然以煤汽而爲電力之補助品，其效用必無全廢之理。即一公司果因是傾跌，墜其資本，然着眼於社會的經濟，則一時所增殖之資本額實百倍之不止。利省衡者取其重，吾未見有以社會增殖百倍之資本爲不足重，而顧惜此一家公司之資本者也。如是而外資輸入之利害可知矣。

梁氏憂中國資本之不足而排斥外資，則不知外資輸入，乃使我資本增殖，而非侵蝕我資本者也。（下略）

## 第二節 川路國有促發武昌起義

民元前一年，黃花岡之役壯烈失敗後，使本黨同志在珠江流域於短期內從事大舉之計劃，遭受頓挫。但滿清政

府仍舊執迷不悟，不圖改革，繼續壓迫革命。因此本黨同志，把軍事目標，移轉到長江流域。是年七月，陳其美、宋教仁、譚人鳳等，在上海組織「中國同盟會中部總會」，作長江流域起義計劃，並常秘密往來滬漢之間，策劃進行。當時滿清毫無誠意，偽裝立憲，早為國民所識破；鐵路國有政策，引起各處護路風潮，尤其在四川發動普遍騷動。革命時機已經成熟，清吏也早已警覺，因而調遣重兵，嚴密防範，並迅速破獲革命機關，搜捕革命志士，以致武昌新軍中之同志，人人自危，以在工兵砲兵中者為尤甚。到十月十日（農曆八月十九日）晚上，便由工程營左隊班長熊秉坤，發出第一槍。革命爆發，全國響應。當時事實經過，「東方雜誌」記載甚詳。「東方雜誌」是我國學人在上海創刊最早之一份雜誌，對於時事及國是亦多記載，至民國前一年已出至第八卷。茲節錄有關川路事變及武昌起義之紀事兩篇，以明本黨同志參與其事之實況。

## 一、川路事變記

「川路事變記」一文，發表於農曆辛亥八月二十五日出版之「東方雜誌」第八卷第八號上，作者署名「僉父」。當時正當辛亥八月十九日（十月十日）武昌起義後之第七日，革命思潮雖沸騰，革命勢力雖澎湃，但其基礎尙未鞏固，人心浮動之時也。此文之發表，益足代表當時之輿情；吾人今日得讀此文，亦可以明瞭當時川路事變之真實情形。惟發表此文時，尙在清廷勢力範圍之下，為文說理，均有所顧忌。如稱本黨為「亂黨」或「革黨土匪」；其理論亦多含混等，今日讀此，亦不難推測其保留未及明朗記載之處。

清末之鐵路建設，自光緒三十年至宣統二年間，乃全國主張拒外債，廢成約，收回自辦之時期。後因商辦進行遲緩，官紳亦多操縱，極鮮成效。宣統三年遂宣布幹綫國有政策，然政府對於幹路仍進行借款，為各省人士所抗爭，以為國有乃借外款，直有名無實，人情憤激，舉國譁然。川中紳民請緩接收，朝議與民情遂各走極端，政府更為武斷操切之策激起川變，本黨同志，乘機從中策動，不久，武昌起義，各省軍民，紛紛響應，因此竟加速清室之覆亡，此亦清廷始料所未及也。

### 1. 清廷下令幹路收歸國有

……粵漢全路收回後，歸三省收回自辦，各籌各款，各修各路。贛路借款及未贖小票金，亦攤歸三省分還。然湖北、湖南兩省境內鐵路，需款既鉅，籌措不易，英領事屢申前議，并願聯合法國東方銀行，合借巨款，德華銀行亦欲插借，三十四年十一月十六日，大學士張之洞奏調湘鄂人員，來京議定鐵路借款，略稱：粵漢路長費鉅，不得不借款修築，迭經商之處部，并電商湖廣督臣陳夔龍、湖南巡撫岑春煊，意見相同，即中英公司經理人濮蘭德到京後，與臣晤商，亦已允洽，擬派引見來京之曾廣鎔，并調湖北提學使臣高凌霨，尅日來京，與濮蘭德開議，現京漢車行，數日即達，擬旬日間訂立合同，再行詳細奏陳云云。奉旨依議。於是贖回自辦之路，復為借款修築之路矣。此時張之洞之意，以為英人既願借款，則此事必無為難，故謂旬日之間，即可訂約。不料調員到京開議之後，英使多所要求，始爭抵押，繼爭總工程司權限及材料用英貨等，而折扣利息之昂，較諸初議，大相逕庭，屢議未協，德國獨願遷就，由德使及德華銀行代表，願獨任借款，依照津浦章程，無須派工程司，無須獨攬購料之權利，草議遂定。而英使向外部抗議，謂與一九〇五年之約相背，并謂英國資本團體，不止一二，一團體所需條件，雖不滿中國之意，未可保無他團體再降格以應者。今以一資本團體不滿意中國之故，不謀於英國，即與德國訂約借款，斷無此理。復又向德國爭執，德遂遷就其間，願讓步而不獨專，遂於宣統元年四月十九日，由督辦大臣大學士張之洞，委派湖北提學使高凌霨、施鶴道、曾廣鎔與英匯豐銀行代表人熙禮爾，法國東方匯理銀行代表人賈思納、德華銀行代表人柯達士，訂立草合同二十五款，借英金五百五十萬鎊，為建造湖北、湖南兩省境內粵漢鐵路幹線，鄂境川漢鐵路幹支兩線，官辦鐵路之用；兩湖粵漢二百五十萬鎊，鄂境川漢二百五十萬鎊，餘五十萬鎊，為贖回比國現存合興公司為中國國家所出虛價小票及此票應付利息等之用；其川漢路幹線係由宜昌至廣水接連粵漢幹路，支線由荊門至漢陽，共長一千六百



里，均載合同內，至利息常年五厘，九五扣交付，以兩省百貨厘金鹽捐等作抵。約成後，美使向外務部聲明光緒二十九年曾有公文致前使，許以將來川漢如需外款，先儘英、美商借，現聞英、法、德銀行均已借款，應申前議云云。外部與美使磋商，美使不肯作罷，英、法、德亦允其加入，遂於是年六月，議定增借款為六百萬鎊，兩湖粵漢及鄂境川漢各半，而以川漢之半，分撥美商，三國借款，遂變為四國借款。是時湘鄂人士紛紛要求拒借外款，而草約業已簽字，卒歸無效。未幾，而督辦大臣大學士張之洞卒，郵傳部接管其事，兩省紳民環請毀約，郵傳部派員查湘、鄂實籌款項，一面向四國銀行磋商，以資應付。二年九月，郵傳部奏陳湘、鄂股款路工，以兩路款少工巨，現成無期，而各銀行亦堅不讓步。三年四月十一日，遂下幹路收歸國有之命，川、粵、漢各省分設公司集股商辦之路，應即由國家收回，從前批准幹路各案，一律取銷。四月二十二日郵傳部遂奏陳四國借款歷次商議情形，改訂合同二十五款，遂奉命着郵傳部簽字。蓋先以國有之名，取銷商辦，然後與四國訂約借款修築；政府之政策，記者固無評論之餘地。惟改訂合同中，除增借款六百萬鎊加入美國資本團外，復將鄂境川漢路線刪去支路，以宜昌至四川夔州一段抵補之，仍名為湖北境內川漢鐵路，以鄂路借款，混入川路，實由於此。而川路事變，亦因此而發生矣。

## 2. 接收川路激起民憤。

法於光緒十四年，要求建築滇越鐵路，由安南以達雲南，而其預定線，則將再由雲南延長，由昭通、敘府以達成都；英亦於是年要求建築滇緬鐵路，由緬甸以達雲南，而其預定線，則將由雲南之楚雄經雅州以達成都，更由成都出重慶；美於二十九年，請於外務部，願借款以修築由成都至漢口之路。是年閏五月十四日，川督錫良奏請自設川漢鐵路公司，以關利源而保主權。十二月初六日，又奏遵商部新訂鐵路章程，設立川漢公司，集股開辦，大旨分成渝、渝萬、萬宜三大段，萬宜線由萬縣東行經雲陽、夔州

、巫山、逾湖北界，經巴東、歸州而至宜昌，約一千里。湖北境內川漢鐵路自宜昌以西歸川省修築，亦經川鄂兩督奏准。但川漢公司，原係官辦，經三年無成效，遂改歸商辦，正名為商辦川漢鐵路有限公司，官辦章程，股本無定額。有抽租之股，仿湘省抽谷辦法，收租在十石以上者，百分抽三，隨時填給收單，滿五十兩，即將收單繳換股票。商辦後定股本銀五十萬兩，先收一千五百萬兩，抽租之股，不得超過股本全額五分之一，若股分暢旺，即不達五分之一，亦行停止。至川路工程開辦已歷三年，近時宜萬一線，料車已通至三峽，由宜昌至黃家場十三英里，路工業已完成，黃家場以西，至香溪之一百英里，其工程分五段趕造，本年底其軌道可敷設完竣。惟黃家場附近，有延長二十英里之大隧道，為世界三大隧道之一，開鑿極難。該路股本，已集一千一百餘萬兩，已動用者四百數十萬兩，在上海被倒者三百萬兩，其餘數七百餘萬兩。本年（按為宣統三年）四月十二日，川粵幹路奉令收歸國有，二十日以端方充督辦大臣。二十二日郵部訂立四國借款合同，將宜、夔一段，作為鄂境川漢路線。二十四日奉令停止川省租股，當時護督王人文，曾參劾郵部訂立之借款合同，喪失權利。六月六日，又電奏四川諮議局呈稱，請飭暫緩接收川路，奉旨申飭。五月二十一日，度支部等議奏，川路現存款七百餘萬，如願入股，應准其悉數更換國家保利股票，五年後仍分作十五年還本，亦准隨時抵押，并可分得餘利，除倒帳外，其宜昌所用之款四百數十萬兩，准給發國家保利股票，一律辦理，又宜昌開辦經費三十三萬，及成渝用費，則發給國家無利股票，俟路成之日，准在本路餘利項下分十年攤給，作為本省興辦實業之用。閏六月初九日，川督趙爾豐蒞任。十六日川路公司開股東會，以川路駐宜分公司總理李稷勛，於未經股東會議決以前，即呈郵傳部定接收辦法，與郵傳部私相授受，專擅害公，由股東會決議辭退，又以郵傳部電致川督，飭川路公司無庸停工，原用員司，一概仍舊，每月開支，仍用川款，是於收路之外，又奪其費。二十二日，由川督據情電奏，奉旨將原奏抄給督辦川粵漢大臣、郵傳大臣閱看。郵部覆奏，瀝陳川路情形

，請飭下四川督臣，轉飭委派路工總理李稷助，仍駐宜、歸，暫管路事。七月朔，川路股東開保路大會，下午，成都罷市，學生亦停課，居民商人，均供奉德宗神位舉哀。初五日將軍玉崑、總督趙爾豐合都統、提督、司道、聯名入奏，請川路暫歸商辦，將借款收路事件，分別交資政院，諮議局議決。初九日，又聯銜奏請。政府惟飭川督勸諭解散，無一定辦法。十二日川督又電內閣，陳川路風潮，日見劇烈，罷市者已有十數縣之多，其餘數縣，雖尚未罷市，亦皆有不安穩之現象，若不亟定辦法，明白宣示，恐不久必有意外之事變。十二日，端方奏劾趙爾豐庸懦無能，以致推波助瀾，風潮愈烈，遂命端方入川查辦。十八日端方帶兵兩隊，由鄂起程，而川省事變已亟，十五日，事機決裂，川省遂糜爛而難於收拾矣。

### 3. 武力鎮壓愈演愈烈

當川事之初起也，政府頗主張和平對付，惟無根本上之解決。川督以朝旨未定，亦不敢驟以兵力鎮壓，致釀事變。川省雖罷市已久，而紳民多方勸導，力戒暴動。相持至十餘日，忽聞端方帶兵隊入峽，人心恐怖，誤會朝旨不愛川人生命財產，遂有人散布自保商權書，有停止捐輸停止協餉諸項。川督遂變其方針，謂為首數人，顯露逆謀，已糾匪徒，約期舉事，謬企獨立，其宗旨非復前日保路可比，非嚴厲辦法，不足以銷逆謀，而扶危局，遂有拘捕紳士之事。十五日川民數十人，由商會、工會、教育會代表，詣督署求阻端方兵，面呈奏稿，請代奏。川督允之。已散，而川督以人民聚眾要挾，決意嚴懲，即以兵拘諮議局議長蒲殿俊、副議長羅綸，川路公司股東會長顏楷、張瀾，保路同志會會員鄧孝可等入督署，川民復聚，相率隨行，及抵督署，則兵衛甚嚴，趙督斥諸紳為叛逆，諸紳抗辯不屈，趙督欲殺之，隨觀者為之哀求，署外之人皆哭喊；將軍玉崑在座，為諸紳緩頰，并乞代為看管，遂攜諸紳去。督署內外圍觀之人尚未散，續至尚絡繹不絕，趙督以兵驅之，不去，乃槍斃若干人，并以騎兵衝突人叢，死

傷頗多，眾猶不去，力與衛兵相持，督署之門被毀，後由他紳哀求於家，藩學兩司溫諭勸之，眾忿始平；陸軍及巡防軍將弁，均率隊彈壓，沿途勸慰；眾始解散。川督入奏，謂該省人散布自保商權書，意圖獨立，并有約期起事之舉，幸先期偵悉，將首要擒獲，十五日竟有數千人兇撲督署，肆行燒殺，并傷斃弁兵云云。二十一日奉諭旨，電飭趙爾豐相機分別嚴辦。十七日，鄂督派弁至漢口，拘拿四川諮議局副議長蒲湘解省，發武昌府看管，因蒲湘在京反對借債造路，十七日始由京抵漢也。二十三日，湖廣總督瑞澂電奏，四川省城外聚有亂黨數萬人，四面圍攻，勢甚危急，成都電報已數日不通，附近各州府縣，亦復有亂黨煽惑鼓動，川省大局，岌岌可危。朝旨電飭端方趕期前進，迅速到川，并起用開缺兩廣總督岑春煊，前往四川，會同趙爾豐辦理剿撫事宜。二十八日，趙爾豐奏稱，十五日亂民圍攻督署之後，是夜即有大麵舖、牛塵口民團數千人，麇集城下，連日又到有溫江、郫縣、崇慶州、灌縣、成都、華陽、雙流、新津、邛州、蒲江、大邑十餘州縣民團，每縣數起，每起數千人或至萬人，所到之處，搶掠燒殺，無所不為，附近居民，紛紛逃避，當調派陸軍及巡防軍衛隊迎勦。乃各該民團恃其勢眾，分四路圍城，并放鎗傷亡兵士，迨經回擊，猶敢拚死抵拒，及勢難支，始行敗退。嗣有大股匪團數千人，盤據距省城五十里之龍泉驛山頂，扼守險要，密列礮械，揚言進攻省城，迨官軍馳往剿擊，匪即開礮擊打，經軍隊於黑夜猛撲上山，佔據山嶺，奪獲大礮數十具，鎗彈刀矛無算，匪遂下山紛竄；而西路犀浦中和場等處匪徒，亦經擊退。匪復分股圍攻雙流縣城；焚燒關廂街市，官軍與之相持一晝夜，城圍始稍鬆解。竄擾犀浦中和場并續竄唐家寺之匪，亦先後退敗。自十六日至今，連戰七日，擒斬甚多，奪獲刀矛旗幟二千餘件。奉諭旨著趙爾豐嚴飭各軍，分路剿辦，迅速擊散，毋令匪餓日張，仍分別良莠，剿撫兼施，凡有被脅愚民，悉從寬宥，徧行曉諭，妥籌安撫，以免株連而釋疑懼。自趙督入奏以後，朝野輿論咸以為爭路之紳士，與暴動之亂民，自宜分別；靖亂之法，當以分別剿撫為一事，宣示路事方針為一事，而剿



撫必分良莠，勿宜藉兵力以妄行殺戮。岑春煊奉命會辦川事，即以撫民爲宗旨，先發手書，勸慰川民，川民望岑甚切。岑春煊到鄂後，與瑞澂議論不洽，與趙爾豐亦有意見，復引疾。川事自趙爾豐用兵痛剿後，成都雖幸無事，而各地方暴動迭起，亂勢日益蔓延，端方帶隊入川，尙未入峽，而十九日武昌兵變，全局騷動。二十三日，以岑春煊補授四川總督，所有該省軍隊，均歸節制調遣。二十四日，開去王人文川滇邊務大臣差，仍以趙爾豐充任；岑春煊未到任以前，所有川中剿撫事宜，仍由趙爾豐迅速辦理。旬日以來，鄂亂益棘，川事更不可知矣。……

## 二、武昌起義戰事記實

本文發表於「東方雜誌」第八卷第九號，係辛亥九月二十五日出版，距武昌起義僅三十六日；作者署名「高勞」，其真實姓名有待查考。全文記載因川路事變，而遭致武漢發難，旋各省響應，與清廷之最後掙扎，終至無補於大事。茲僅節錄有關部分如後：

### 1. 川路事變有助於武昌起義

武昌向稱有新軍六千人，合組爲步兵隊、馬隊、礮隊三種，悉歸張彪統轄。軍隊平時，咸懷怨望，其情形本極危險；自端方入川抽調外，所餘各營，殆皆全體聯合，反對長官，經革黨暗中運動，久已躍躍欲試；而瑞澂復以嫌疑恣意搜捕，各營遂變。……二十日，總督瑞澂、藩司連甲、統制張彪均棄城逃。革軍既起，尙未得一首領，衆議以第二十一混成協統黎元洪當之。……黎允諾，遂改諮議局爲軍政府，黎元洪爲鄂軍都督，前諮議局長湯化龍爲民衆總長。初發難時，革命軍頗有殺戮滿人者；黎都督既就

任，傳令不得在城內放炮，不得妄殺滿人，一面派兵守藩庫、官錢局、儲蓄銀行、度支公所、財政處，如是武昌省城，全爲革命軍所佔領。既佔武昌，即遣軍渡江，先佔兵工廠。……其他漢陽官吏逃匿無蹤，於是漢陽又爲革命軍所佔領。二十一日，……漢口又爲革命軍所佔領。當革命軍之初起也，外人恐其含有排外之性質，以爲庚子拳匪之禍，將復見於武昌，及見革命軍舉動文明，極爲贊歎。二十二日，軍政府照會各國領事團，以保護租界自任，要求其嚴守中立，并聲明從前清政府所借外債及賠款，俱照約履行，以後如有借款，則不能承認。領事團會商，擬宣告中立，於兩方面戰事，毫不干涉；電詢各政府，均得贊成，於是各國已承認革命軍爲獨立團體也。

### 2. 鐵路員工拆路助戰以敗清軍

……當北軍之南下也，有獻計於黎元洪者，請拆毀京漢鐵路，以阻其來；黎意以爲北軍來，必與革命軍聯合，不允毀路，亦不先遣軍隊迎截，故北軍得以直抵漢口，而漢口遂爲戰場矣。是日下午，張彪殘兵約兩營，在劉家廟一帶與革軍開始小戰。二十七日，北來豫軍及張彪、陳得龍之殘兵，共約一鎮，革軍亦約一鎮，天明開戰，革軍頗奮勇，北軍避入火車，飛駛而退，革軍追之，北軍就車中還擊，革軍頗受損傷，時觀者甚衆，有劉仁祥及鐵路工人多名，譁而起曰：拆路、拆路。轉瞬路已拆斷十餘丈，車去已遠，有頃忽又飛駛而來，至路斷處，車即翻倒，革軍伏兵起，趁勢力擊，北軍死者以千計。午後四時又開戰，北軍添以砲隊，薩軍兵艦又開礮相應，革軍還砲中艦上，兵艦即駛退下游。陸上兩軍互擊至二時，北軍又敗，退三十餘里。二十八日，革軍黎元洪親自督戰，派敢死隊一千五百人，於早晨渡江，逕至劉家廟，至十一時，聯合兵隊，槍砲齊開，北軍隨戰隨退，至某鐵橋，有卸甲者，有退砲者，槍械彈藥皆爲革軍所獲。……十六日（九月），袁世凱奉到清廷停止進攻之諭，囑劉承恩致書黎元洪議和，書中述清廷之德意，分爲四大綱：一、下罪己之詔；二、實行立憲；三、赦開黨禁；四、皇族不問國政

；末則以富貴利達啟動元洪。元洪拒之。……

### 3. 各省響應滿清覆亡

武漢居本部之中樞，扼長江之上游，革軍得此，有高屋建瓴之勢；而各地黨人，又皆以事有可爲，宜乘此時機，互相影響，故武漢起事，未及旬日，如本省之黃州府、武昌縣、沔陽州、宜昌府、襄陽府及沙市、新隄等處，即次第爲革命軍所佔領；各省之響應者，就近日言之，若湖南、陝西、江南、山西、雲南、安徽、江蘇、浙江、廣西、福建、廣東、奉天，或獨立，或舉兵，此外各省因電信不通未知其現狀，蓋隸屬於清政府之下者，已無幾矣。

……此外未告獨立之省，固已無多，且兵變時間，亦有待時而動之勢，如灤州軍隊，有改換軍旗之風說；保定軍隊，有據守軍械局之傳聞；而河南諮議局，聞亦以獨立之辦法，派人與袁世凱協商矣。獨立者脫離政府之謂也；脫離政府者，贊成革命之謂也。武昌發難而贊成者幾遍全國，革命主義之流行，可謂速於置郵矣。

## 第三節 「中華全國鐵路協會雜誌」對鐵路建設之

### 論述及主張

總理辭臨時大總統後，即開始計劃建築全國鐵路，民間亦即有鐵路協會之組織。北京有總會，各地有分會，且創辦有「全國鐵路協會雜誌」，以資鼓吹，並爲研究鐵路問題之刊物。

中華全國鐵路協會，於元年六月即已成立，會員衆多，大都爲有名而熱心於鐵路建設之人士。會長梁士詒，副會長葉恭綽。下轄評議、執行、調查、編輯四部。評議員有詹天佑、關廣麟、馮元鼎、朱啓鈴、顏德慶等卅人；執

行部轄文書、庶務、會計及交際等幹事各若干人；調查員有袁齡、梁祖光、章佑、許壽仁、張鴻藻等二十五人；劉成志爲總編輯，陸夢熊、柯量、鄭洪年等八人爲編輯。並聘請總理爲名譽會長。民國元年八月二十九日，總理在北京全國鐵路協會歡迎會，曾講演「救中國之貧弱必自擴充鐵路始」。是日該會亦曾發表「歡迎孫先生頌詞」。

總理於民國二年辭去鐵路督辦職務，即辭去名譽會長銜。曾答復記者詢問何故不允續任鐵道協會會長有：「余於路政，曩雖有所規劃，但該會經中止而恢復，情勢已變，且會長一席，余並未承認。會中一切設施，余亦未嘗聞問，故絕對不負責任。余此次歸來，對於往年各種團體之會舉余爲會長者，一概不承認有繼續之效，非只鐵道協會爲然也。甚望貴記者將此意轉告國人週知，免致誤會，實深感謝！」等語，由此可見民國二年秋間經中止而又恢復之鐵路協會會務已大異其趣。茲採錄元年九月出版之「中華全國鐵路協會雜誌」第一期論文數篇如後：

### 一、歡迎總理頌詞

中華民國元年八月，第一期臨時大總統孫中山先生蒞都，凡百執事，延頸企踵躡足摩肩於都門下，爭一覩先生顏色。盛哉！先生所以感人與人之所以感先生者，豈我四千年來歷史所有事。蓋先生積之數十年之久，而宏我福利於不朽者，爲今之璀璨莊嚴之民國，與最有聲譽最可寶貴之共和憲政。況先生又本其二十年來經驗蘊蓄，而將有事於鐵路。同人等，不自我先，不自我後，而獨生於今世，而本會成立甫三閱月，而竟得與鐵路前途最有莫大關係如先生者，警效一堂，親承教益，遂不覺手之舞之足之蹈之，思一發表其蘊積。溯茲大地躍離日球以來，歷幾許時日，而星霧分，而人類生，而開物成務；於是有社會，有國家，以迄今日。顧其間之變遷，更迭不一，然其理則一，本諸天演適者生存之例。中世紀以還，遂由民族主義一變而爲帝國主義，由是時移勢異，學術日興，天賦人權，發皇異采。而華盛頓崛起於



西，米利堅共和以建。東亞舊大陸，古國羅布，山川亭毒，必生偉人，後華盛頓數十年，而珠江庚嶺，川流靈秀，雲氣青蒼，獨鍾於先生，而先生遂應運而出。先生奔走國事，困心衡慮，垂三十年；耶佛其心，滄海其量，芝蘭其志，鼓鐵輪於崑崙，放明燈於祖國，故武漢起義，而天下雲景風從。迨揚旗內渡，改專制，建共和，爲來世開太平，功德昭垂，雖欲名之，又烏得而名之耶？同人等不敢謬擬先生獨異。夫我中華民國，與米利堅東西角峙，華盛頓美於前，先生不少讓於後。將見人道昌明，極世界大勢所趨，必有大地之上，無復有君主存在之一日，是又華盛頓召於西，而先生倡於東也。吾欲名之，又烏得而名之耶？雖然，先生此來，固不僅得見先生顏色爲已足。國之存在，一如人體；人體之靈活，端賴血脉之貫通，國則鐵路其血脉者也。鐵路不完，與人體血脉不完無異。故東西各國恆以鐵路所至之地，爲國力國權所至之地。我國疆域面積約一百四十萬方邁當，已成之鐵道不滿二萬里，例之人身，是血管大幹尚未之具，而欲其四肢靈活，可乎？先生解總統職，鑒於鐵道關係國家之重大如此，毅然以增築鐵道爲己任，復規畫全體以二十萬里路綫爲極少限。蓋不至此，斷不足以使政治之靈活。民國告成，百端待理，而首以財政邊務二事爲急。言財政，當國家在前清時代，積貧之象已呈露，然究非貧之爲患，實貧而無救貧之策之爲患。以如許土地，如許人民，而坐受其困，本非世界各國之公例。叩其故，莫不謂腹地患人滿，邊地患人稀，無支配人民興業之能力所致。言邊務，則滿清末造，租借國土不一而足，民國開基，而英兵入藏之警，片馬佔據之說，日俄進兵滿蒙之耗，法人欲建築滇南之路，紛起一時，而環視邊陲，幾成尾大不掉鞭長莫及之勢。凡此二端，皆坐困於鐵路未興，不能如身之使臂，臂之使指之靈活。使數十年前得行先生之政策，吾知今日當無此困憊之現象。今先生來矣，知必有以宏其規畫，而收遠大之美果。我政府諸君與先生之旨將毋同。本會成立伊始，措施進行，尙待研究，今得就教於先生，歡悅榮幸，罔有既極。則謂本會歡迎先生之日，即本會永遠紀念之日，亦即我鐵路界前途永遠紀念之日可也。

敬進一鴈，先生萬歲！

## 二、論鐵路行政與鐵路政策

欲談鐵路，數千萬言不能盡。吾人以鐵路爲性命，又不能以一談謝其責。故欲詳言之而實行，以至于沒世焉斯已矣。今當全國鐵路協會雜誌開幕之日，謹先揭數語以告四百餘兆同胞，願立言所以救國，不能切按時勢，則空談何補焉？須知今日民國政治經濟，非有鐵路終無補救。而辦鐵路於今日民國，應如何布置籌畫，始奏膚功，此吾人所未與全體國民商榷者也。今日民國必須興辦鐵路，固夫人而知之。而其所以必須興辦之理由，不外乎政治經濟之關係，願切實證明，限于篇幅，姑不贅，以俟後言。今將最要問題，關於今日辦路所急應研究者先佈焉。

一 鐵路行政機關。吾人所主張者有二：其一曰集權制度，其二曰獨立制度。曷言乎集權制度也？一國鐵路之關係是全局的，而非區域的。非惟鐵路，凡關於交通行政，如郵電與船，亦莫不然。是故各省分設交通司，吾人萬不贊成。僅就路政一項而推言之，國有鐵路辦理之權，應歸中央，不能旁出一枝，以與中央分離，致使事權不一，政見紛歧，而路線毫無統系也。嘗嘆前清時代路政無綜合之規畫，或受外人挾制，使本國之路，犧牲于他國侵略略政策之下，或聽各省分據，支支節節，不能成常山蛇勢。今既崛起爲東亞新民國，不能不力矯前弊。故非惟受人挾制不可，即路權旁出亦不可也。行政官不善撤換之可耳，內閣無狀，推倒之可耳，若以中央應有之行政權，旁授於個人，分寄于各省，實多未便。試觀各國民辦鐵路，猶多取干涉政策。干涉之者，欲求一國內鐵路有進步有統系也。况各省內之國有路乎？况全國內之國有路乎？曷言乎獨立制度也？交通部內最繁重者莫如路政。今以四司並立，各司職員限于定制，路政司不能獨多。即以現今已成及方修之路受轄于司，已有應接不暇之勢。况一切管理，並須新

編定章，切實施行。而全國鐵路網之規畫方始，將來事務更數十倍於今日。何以言之？我國面積遠過于美，美路已達七十餘萬里，而我國不滿二萬里。若欲以政治經濟與各國爭衡，應有鐵路非數十倍于今日不可，則事務之繁重，可以想見。此事固不在將來，而在目前矣，蓋目前正路政開幕之日也。日本全國鐵路，應不能與民國將來爭多寡，而日之鐵道院早已獨立，非獨立則不能容納如許職員，以管理一切也。夫豈不知獨立之後，行政經費增多，然以省費而荒政，與因噎廢食何異？故吾人主張鐵路行政機關獨立也。其次則鐵路會計亦須獨立。夫為統籌全局起見，中央會計固宜統一于財政部。但鐵路會計有特別之點焉，即民國政府數十年內，對於鐵路有補助之責，無取利之法是也。欲實行鐵路網政策，數十年內需費之大可知，公債固不能不募。然已成之路所得餘利，除整理舊路費外，可以用作新路建築費及補助民辦鐵路，此乃一定不易之辦法。是故數十年內，政府不能提取鐵路餘利，移作他項之用。今鐵路會計不能獨立，所入之資，移挪幾盡，雖欲整理本路猶為束手，況能以此為建築及補助費乎？獨立之後，以稽核之權歸審計院，而財政出入悉範圍于路政一項之內，他項不能挪用一錢，則路政庶有起色也。各國鐵路會計多行獨立制度，況民國鐵路發軔之初乎？此吾人所以竭力主張者也。

二 鐵路政策，吾人所主張者有四：其一曰、採取民有國有渾合制度。其二曰、對於民有鐵路取干涉主義。其三曰、鐵路網先以四大幹線二大支線為提綱。其四曰、發行鐵路公債票。曷言乎採取民有國有渾合制度也？以民國面積之大，需用鐵路之多，僅恃政府一方面以當築路之任，無論國民不表同情也。即使能表同情，而政府能力果勝任與否？財政果足敷與否？此乃根本上之問題，而以今日民國情形斷然不能解決者也。若夫純然民有，似最合于民國體制，而不知其名與實適成反比例。何以言之？民生主義固各黨所贊成者也。然所謂民生主義者，貴其以無數財力，分佈於多數人民，而不願其集中于少數人之手也。鐵路性質，有使資本集中之弊。今觀英美，已遭逢鐵路公司專橫之害。至于左右金融，收買政

客，商政兩界俱受影響，舉全國勢力範圍之大部分，盡為公司所占。民有公司愈發達，一般國民愈窘迫。殷鑒不遠，豈容再誤。故須採取渾合制度，政府與國民協力並進，交相補助，而後路政可望轉機，財產不受壟斷也。至於何路應歸國有，何路應歸民有，必為異日爭論之點。吾人以為國有範圍可略定如左：

甲 民力所不及之路。

乙 軍用重而商務輕之路。

丙 費大而利少，然為交通起見，又不能不築之路。

丁 民力雖能辦，而遲誤逾限之路。

戊 民所未辦，而國不能不趕辦之路。

吾人積年研究，以為國有範圍不出此五種之外。能得鞏固之政府以與國民提挈而實行之，鐵路網之成易易耳。曷言乎對於民有鐵路取干涉主義也？鐵路之性質，須有統一之組織。私人營業，惟注意于自己利益，而于建設及營業每多粗漏之點，而不能顧全大局。政府及公共之機關監督，乃國家之義務，此干涉之理由一也。欲求國民經濟發展完全，個人經濟上自由與國家經濟政策必須相輔而成。而鐵路經濟既有獨占之性質，自須由最高公共機關，防止其專橫勢力，不能如他項營業，聽其自由競爭，此干涉之理由二也。鐵路者須盡公共的運送機關之義務，軍事及郵信無論矣，而運費過高及貨客待遇不善，亦須量為禁止，此干涉之理由三也。況為交通普及計，對於民有鐵路，不能不以保利法及補助金等助其事業之發達。而建設之初，又准其援用土地收用法以侵奪各種私權。政府既與民有公司以權利，自不得不為一般國民盡監督之義務，此干涉之理由四也。曷言乎鐵路網？先以四大幹線二大支線為提綱也，其一曰中部縱貫幹線，由北京起點，北循京張鐵路延長以達于庫倫，南循京漢粵漢鐵路以迄于廣東。其二曰中部橫貫幹線。延長滬甯鐵路，橫斷安徽以接川漢鐵路，由打箭爐以達西藏。其三曰東部縱貫幹線。由京



奉以接津浦，而滬甯而蘇杭而杭溫，由溫州以接福州，而達於廣東。其四曰北部橫貫幹線。由海州至開封以接汴洛鐵路，延長而經蘭州涼州，出甘肅邊界至新疆以達于伊犁。綜論四大幹線之利有五：水陸聯絡之利一，各幹線互相聯絡之利二，蒙藏新疆交通之利三，利用已成之路有事半功倍之利四，重要地點盡行聯絡之利五。此五利至為重大，缺其一則綜合之計畫不全。然四大幹線之缺點亦有二：南不能穿雲貴，北不能周東三省是也。是故由京漢線而出錦齊支線，由粵漢路而出雲貴支線，為萬不容已之舉。二大支線與四大幹線成，則鐵路網之綱舉矣。約計中部縱貫幹線未成者，張庫約千五百里，粵漢約二千五百里，共四千里。中部橫貫幹線未成者，滬甯川漢之間約千餘里，川漢合線約三千餘里，成都至西藏拉薩約四千里，共八千餘里。東部縱貫幹線未成者，杭州至廣東約三千餘里。北部橫貫幹線未成者，海州至開封約千餘里，洛河至伊犁約五千餘里，共六千餘里。四大幹線未成者，共約二萬餘里。錦州支線約一千五百餘里，雲貴支線約二千五百餘里，二大支線共約四千餘里。是故四大幹線二大支線合計約二萬五千里。造路行車費以每里四萬元計之，共需十萬萬元。以今日民國財力及專門人材之情形而細衡之，雖竭力經營，各處同時開工，而每年成路二千五百里已為最優之成績。是故最速非十年不可矣，凡事理論與實在，往往難符，願求其稍近于實在之理論，以應用於路政綜合之計畫，亦惟有如上所言者而已。曷言乎發行鐵路公債票也？今日建設新路，不能不利用外資。即以四大幹線二大支線十年之計畫，需款已達十萬萬元，其餘尚有必須添架之新路。以如此巨款而取給于國內，必無成效。不觀于歷年民辦鐵路失敗原因，及近時金融緊迫之情形乎？況鐵路之于資本，有二種之性質焉：其一曰、能使無數資金集中於一點。其二曰、資金一入于路，則固定而不能活動。今為經濟最困之國，而搜集各方面之資本，盡投於路則周轉不靈。實業界之恐慌必有更甚於今日者矣，故吾人對於借債築路甚表同情。惟從前借債之法甚不適用，其弊害有四焉：管路之弊一、均分餘利之弊二、各路獨立借債之弊三、抵押品牽混不清之

弊四。今擬定之綜合之計畫，豫算十年內造路應用用款，分年發行公債，而發行之區不限于國內，執有公債票，對於公債有依章領取本息之權，對於鐵路無干涉權，亦無分利權，公債指明用於鐵路，惟不指明用于何路，抵押之物以國有鐵路之收入及財產，亦不指定何路為何年公債之抵押。蓋鐵路借債，當然以鐵路作抵押。資本流用於各路，當然不能指定用于何路。抵押物既富厚，而資本又係各路流用，當然不能指定以何路為抵押，而信用無不昭也。如此則有輸入外資之利，而無從前借債之弊。

以上二者乃今日民國路政最要之問題，故先提出以與四百餘兆同胞平心討論以求至當。以大局為前提，而無取私見之爭執，其餘各項切實辦法，俟後再饒舌焉。（作者虞愚）

（錄自民國元年中華全國鐵路協會雜誌第一期一七頁）

### 三、論籌劃全國鐵路宜有方針

民國初建，百度維新，凡興教育作軍政振實業阜國財，所以發揚民智增長民力者何？莫不與一國之交通息息相需乎？然則鐵路之事，其關係顧不大哉？自孫先生中山倡議以來，又重之以大總統之任命，於是議論偏於國內，而影響及乎域外，翕然風從，舉國若狂。其著論於報章，或上條陳於政府者，長者或萬餘言，短者亦數千言，洋洋灑灑，誠大觀也。每誦諸家之言論，未嘗不驚服其卓識高見，景仰之心油然而生。願一事之作，一議之興，其理之顯而著者，固人人之所共見共聞，然亦必有其隱而微者在也。今日之談鐵路者，於孫先生之倡議，及大總統之任命，曾亦得其命意之所在否耶？孫先生破壞專制者也，大總統建設共和者也，二公者固締造中華民國之大英豪，夫孰不愛慕之尊敬之，而心嚮往之者，其孳孳焉日夜以謀國利民福者，昭昭然也，又孰得而議之。然思想自由，人人所貴，况乃共和國之國民自由，為神聖不可侵犯者乎？既不必因二公倡之於先，遂影響及於人人之思想，而同聲附和之。然或作無

意識之違反者，亦未見其是也。夫歐美各國，自初築鐵路至於今，幾百年矣。試考其鐵路發達之歷史，乃知歷種種之困難而有今日之大觀，今且就其國有民有之別而言之，則其間之變遷與其原因甚可研究者也。美利堅民主國也，其鐵路皆爲民有，然當創始時代，政府亦嘗分任股本以扶助之。至於協合太平洋一線，初則純粹國有，繼因虧折出售於民。法蘭西亦民主國也，然其鐵路政策與美國絕異。忽焉民有，忽焉國有，又忽然國有幹路而民有支路（法國鐵路之變更頗煩雜，非數十字所能概括淨盡，此不過舉其大者言之）。英雖君主之國，而三島之路皆爲民有。印度固英之屬地，然其鐵路爲國有，而由公司承造之（印度鐵路情形與其歷史亦頗複雜，今所及者僅指其重要各路而言之）。意大利之國有民有凡三四變之路而歸爲國有。然則諸國鐵路政策之變遷，純然爲國政所影響者有之，其出於財政之關係者亦數數見也。民不能集資則歸國有，政府經營之而破產。（破產云者，即如意大利之鐵路，政府經營之而營業不佳，一歲之出入不能相抵。既無以提付債款，亦不能發給利息，乃折價售之於民。及民辦之而又虧折，復折價而歸之政府。美國於數十年前，鐵路工程大興，而工商實業尙未大盛，無須如許鐵路，故營業不發達，各路之財政經大恐慌。其中央政府及地方自治機關之分任股本或債款以扶助者，亦受恐慌，致財政機關運用不靈，乃將所認之股本及債款，賤價出售以補救之。然所虧折者甚巨，經籌畫多年，政府及各自治機關之財政始恢復舊觀）。則售之於民而爲民有，由民有而復爲國有者亦若是。此外如組織營業建築法律等，亦頗有可研究者。蓋其立一法集一款築一路與夫組織及營業之變更，未嘗不於內政外交軍事殖民工商農礦等事三注意焉。他山之石可，以攻玉，歐美各國鐵路沿革之成敗利鈍，吾國談鐵路者足以取之爲殷鑒。蓋路政消融巨大資本，苟或謀之不臧，則他日之財政恐慌有不堪設想者。更有進者，數十年來中國之籌畫鐵路，類皆被動的而非自動的。所謂被動的者，列國要求於先，中國乃從而建

築之，顧鄰國之所急，不皆爲內政之必需。而一國之交通，爲軍政國防所必要者，常爲鄰國所不取。故滇越九廣膠濟滬甯及東三省等，徒爲鄰國之利便，而內地腹省交通阻滯，鐵路建築急不可緩者，反闕如也。吾願此後之策鐵路，一洗前清之疲弱，一切皆創之於我爲自動之計畫，則庶乎其有豈乎！要而言之，談鐵路者宜詳考各國鐵路沿革，而與本國現象參酌之比較之評決之，避他人之失敗，而採取其善者，然後方針可得而定也。（作者陳同壽）

（錄自民國元年中華全國鐵路協會雜誌第一期十一頁）

#### 四、與 總理商權全國路線書

報載 先生籌定全國路線三條，本會同人公同研究，竊仰先生遠猷碩畫，爲國防殖民計者至周，誠今日交通最亟之偉策，同人佩服無已。然本會對於全國鐵路，亦不揣譫陋，兼取世界觀念而定方針，謹就正于 先生，以備參考之一助。茲將 先生所定三大路線及本會假定兩大路綫商權於左，幸垂教焉。

先生所定三大路線

按下開三綫說明：

- (甲) 南路起點于南海，由廣東而廣西貴州，走雲南四川間，通入西藏，繞至天山之南。
- (乙) 中路起點于揚子江口，由江蘇而安徽而河南而陝西甘肅，超新疆而迄于伊犁。
- (丙) 北路起點于秦皇島，繞遼東折入蒙古，直穿外蒙古以達于烏梁海。

三綫之優點：

- (一) 地理 我國南北幹綫已有規畫，而東西幹綫尙付闕如，有此三綫，全國即可聯絡爲一。
- (二) 種族 三路皆緯綫斜行，包括西北兩部，五族交通，種族易于同化。



- (三) 殖民 西北交通可實行東南移民政策，且交通便利，則資本家自咸願投資，勞働家自遠出傭力，尤收無形殖民之效。
- (四) 海道 三路緯綫，其起點皆得獨立出海之口，可補原有鐵路多平行綫而無獨立出海者之缺，且水陸運輸易于聯絡。

三綫之研究：

- (一) 三路終點於水或陸之連絡如何？ 鐵路宜與他航綫或路綫連絡，今三綫東端起點均與航綫連絡，而西端終點應籌出路否？
- (二) 三路終點於形勢扼要如何？ 西北西南逼近他國，其勢力浸注之點究在何處？我所定之終點，於國防實業上能占優勢否？
- (三) 三路於世界交通上之價值如何？ 三路於全國交通自是極有價值，然於世界交通上未審何若？近頃俄人已發起一縮短歐亞交通之新路，此節應注意否？

本會假定兩大路綫

按下開兩綫說明：

- (甲) 中路由江蘇江北起點，經開封、西安、蘭州、哈密、天山南路喀什噶爾出境，接帕米爾、克什米爾，過阿富汗之喀布爾侯勒特，越波斯之馬什得黑蘭，入東土耳其小亞細亞，以達君士坦丁堡。
- (乙) 北路由北京起點，經綏遠城烏蘭諾爾、烏里雅蘇台、塔爾哈台出境，至宰桑泊，沿額爾齊斯河、阿木斯克車站，接西伯利亞鐵路。

甲綫說明：

- (一) 主旨 此路為歐亞陸路交通之最新最短綫，由吾國發起，必得各國之歡迎，且可證明吾國開放門戶之真意，使各國共同增加經濟上之關係，可藉此以維係和平。
- (二) 形勢 此綫取勢在與溫帶平行，遙對美洲巴拿馬運河，縮短歐亞水陸交通，以佔全球東西形勢之優點。
- (三) 外交 藉德人有意於西亞細亞伸張導線，以變動外交上均勢之局面。

乙綫說明：

- (一) 主旨 此路亦為歐亞交通之縮短綫，較之上綫更有聯絡國都之主要作用。如葫蘆島果能合用，應由該處再造一路，經朝陽入東蒙，而入張家口與此綫聯絡。
- (二) 形勢 烏里雅蘇臺或塔城可經營為重鎮，以控馭全蒙，首都勢力，可以斜行，貫串西北。
- (三) 外交 既為世界交通綫，可誘起各國之共同關係，不至為一國所專伺。

甲乙綫總說明：

- (一) 教化 有直接輸入西方文明之引導綫，可毋須俟東南傳播，地方較易於開化。
- (二) 實業 歐亞商務交通機關，由我操縱，漸次可伸張勢力。
- 要之二十世紀之中華，必雄飛於宇內，無可疑也。二十世紀之全球，漸大同而進化，理固然也。先生所定三大路綫，為固圉破荒之偉舉，本會假定兩大路綫，為全球大同之起點。雖本會不敢必其無障礙，其持積極主義，固與先生同也。此後吾新中華民國，是否先以固圉破荒植其基，抑直隨世界大同而爭演進，為建設時期所應研究。吾國專制數千年，外交失敗，國勢不振久矣。欲以武力而雄六洲，河清難俟。值此共和締造，惟以極敏穩之手腕，達偉博之眼光，宏其遠謨，庶收奇效。故本會所定兩大路綫，藉鐵路政策而轉通世界主義，即此旨也。況此策行，而全國鐵路由國家計畫建築，可免富豪壟斷，

活動社會經濟，又民生之權輿，猶是先生旨趣也。至金融之貫輸，實業之企引，以及與各國聯絡進行緩急先後之序，策畫籌備，尙待研求，先生毋吝訓誨，同人所願也。

（錄自民國元年中華全國鐵路協會雜誌第一期三七一—四一頁）

## 五、選擇路線意見書

建築鐵路，第一問題爲選擇路線，關係甚重，在民主國家，凡路線所經各省，應由該省議會討論議決。除國際交通之利益及國防軍用之建設二項外，選定路線，應常注意於財政方面。緣鐵路聯絡兩地，所以開放沿路居民甚衆之城鎮，及商業極旺之地方，切忌繞出無益之迂折。按之法律，聲明該路關於公共利益，經議會議決，則勘路測地製圖預算之籌劃，及鳩工庀材工程建築之施行，恆由政府人員之精於工程專門者監督之。

中華民國定當取此盡美盡善之法，以免牽制自爲國家專橫之弊。試爲諸君述一笑史：「昔俄羅斯某皇，欲由聖彼得堡至墨斯科築一鐵路，有多數測算精詳之圖說，上之俄皇，竟置建議者於不顧，亦不採擇何綫爲優，驟取一尺，按在圖上聖彼得堡墨斯科兩城之間，徑劃一直綫。呼曰，此即唯一之路綫。」其專橫之態，概可想見。

凡經法律議決准修某路後，工程師之担任路事者，應儘先籌劃以下二端：

一、築路經費儘求節省。  
二、不爲車務留纖微之繁難，增後日之開銷。  
准此二端之精義，工程師首由路線籌起，因地制宜，隨機應變，以定該路經行之處。應取道平原或山嶺，順江流之山谷，或由甲水流域繞入乙水流域，沿江岸海邊而行，或升至高平原。遇有大江大河，

其路線由上流中流或下流而渡，究以何點爲相宜。又如溝通膏腴繁盛之區，或穿過沙漠不毛之地。中國土地如是之大，修築鐵路，自爲要圖。上言種種難處，觸手皆是，要在逐一研究，推敲盡致，而不拘拘於一孔之見。爲工程師者，其優長非僅在墨守學理紙上談兵已也。最要者，對於此處地方情形熟悉，又加以工程歷練，多年經驗，方克有濟。即諺所謂熟能生巧也。

選線之極大難題爲路線渡河之處，及保護該路不受水湮。平原之河身既甚寬而不深，往往河汊紛歧，模糊無定，遷徙靡常。河身恆以堤壩圍之，致河底加高，最爲危險。河流入平原愈遠，則所佔之地位愈廣，且僅暑雨一季有水，其所行之水道，甚難覓得實迹。然宜尋其氾濫之方向有無更動，測量其暴漲之日經時若干，及水量流出若干。當漲水退時，在一圖之上，注其最後之各水渠，此即爲該水最深之處。由北京至杭州府之大平原上言，各種難題，到處皆是。試爲加意籌劃，分此大平原爲三段。

甲、北段爲白沙渾河漣沱河等，水漲之時甚烈，且留如許之淤土，至少每二百年河道改流一次，有築堤以圍之者，亦有不築堤者。

乙、中段爲黃河流域，千年前由天津入海，六十年前仍由徐州淮安入海，介此南北極端之界，其已廢之舊槽不下十二處，是河身屢次變遷，古昔已有明證，若干年後，不知又向何方流去。

丙、南段淮河水流甚大，及揚子江爲亞洲最大之江，又爲全球最大江之一。

### 甲 論大平原北段之路線

設路線宜沿水而行，切忌去河大近，落於水湮界內，應儘力求一舊有河身爲宜。緣舊河身高在平原以上，數百年後，無論何項水湮不能波及。

設路線宜跨水而渡，應擇水湮界極狹處之一點，與河身正交作垂線，除現時河身之上駕一大橋外，應視相宜各點多築附橋，以爲堤崩洩水之用。總之該路墊道之高，務令極大水時至少常在路基以下六尺



，而墊道與每橋之接合處，上流下流左方右方，應用石砌或種植之法加意保護。最要者於橋之上流，在墊道之下挖一大水溝。

試為諸君述一經驗之談，並非好為排別，實以增進吾人之學問。凡路成後，欲插其錯，此固甚易，然當日担任籌劃此路之人，所處何等情形，亦宜為之設身處地，較為公允。如京津鐵路由揚村渡白河，該處夏季河漲，寬至數里之遙，設該河左岸由上流決口，其流溢皆灌於白河。再者，由京至通州有一支路，通州之白河寬不及一里，河身來流各箱無須築堤，設當日京奉路線，由通州渡白河取道漳河左岸，其省費為何如者。今日已成之局，吾等猶曰熟視無睹耶？非僅白河之橋工可省，而對於水漲之時，該路可處於最保險之地位，京津之間，路線更見縮短，至少當在三十里左右，即客貨之運費，亦因之少減，通州遂成爲京津間之大站，增進鐵路之營業，亦何至如今日通州商務之凋零乎？

乙 論大平原中段之路線

數十世紀以來，黃河即在此大平原之中段到處流行，其所遺之舊槽，恆較其鄰近之平原高在二三丈以上，此蓋當時河身較平原太高，則河流自不得不合之而去。未言鐵路如何定線以前，應將黃河源流略爲說明。黃河者，並非例外特異之河道，按之地學家言，即河流離山驟向平原而洩二語盡之矣。

凡河流在山，總不能離谷而行，其谷往往多狹，而河身亦隨之而狹，河身愈狹，則水流之速逾大，當水旺之時，凡沙礫小石皆能曳之而行，而細沙更不待言矣。一入平原，斜率大減，而速率流率同時亦隨之而減，其前此拖曳各物，至此不能復載，只得沿途漸卸，始則粗重者，次則中等者，終則細小者。設該水所挾之物爲粗重石塊砂礫等，一出山口，即循水流方向堆成一大圓錐形，（以山口即爲圓錐形之頂）可擬以雨傘半開之一段，一爲雨傘流下之水，及山澗高處流下之水，多作圓錐形，而河流所曳之石沙既堆於此，漸堆漸高，該流自不得不舍之而去向他處流，如自鳴鐘之擺，往來動蕩至極端而止。此種

中國國民黨與中國鐵路上册勘誤表

頁數	行數	字數	誤	正
序一	五	二三	惆	惆
總目錄一	一七一七	一七八	策	策劃
二	三	一〇	之	新
四五一八	八一	二	別黨部	特別黨部
上冊目錄六	九	一〇	之	新
一三	五	九	導	育
本文一	三	六一九	蒸汽機車	蒸汽機
二	一八	二六	愁	愁
四	一	七	懷	壞
一七	八	二二二三	額數	數額
四一	一四二	三二四	主政	立致
四五	一七一〇	一一一	制限	限制
五四	九	一四	安	妥

頁數	行數	字數	誤	正
六五	二	一七	積	精
九〇	五	一二	沂	溯
九三	七	三	綱	網
一四五	九	三三	極	業
一四五	一七	一五	二日	首
一五一	一七	二三	廊	廓
一六〇	一六	九	澳	溟
一六四	三	九一二	什噶爾	喀什噶爾
二二一	九	一八	統	經
二二八	一八	三九	訓	順
二六四	一八	三〇	先	元
二六七	七	一八	行漏列第六條	

第六條：特別黨部執行委員之職掌如左：  
一、襄助主任委員決定重要方案及工作計劃；

- 二、出席各種會議；
- 三、督導各區段工作；
- 四、辦理執行委員會決議指定事項；
- 五、辦理主任委員指定事項；
- 六、提供任免工作人員之意見；

二七四	二七一九	省市	省市路
二七四	一〇	漏列年月日	(民國三十五年四月十三日) 第二八次會
二八七	八	三之下	漏列標題
二九二	一四	三二一	雖
二九四	四	七	晚
三〇〇	一二	一三	慶
			廢
			誰
			既
			規程
			組織
			指導
			委員會
			自衛

現象，按諸地學家言，謂之河流吐積圓錐形。

論及黃河由歸化城至懷慶府，常在黃壤流行，其所拖曳之物，不過膠泥與細沙相參，需時甚長，方能沉底停下，職此之故，其所成之吐積圓錐形甚長甚扁。若仍以雨傘相比，黃河之吐積圓錐形，適如雨傘全開之狀，雨傘之頂，河南懷慶府孟遠迤西，雨傘之邊，北至天津，南至淮安。

據此情形，在黃河吐積圓錐形之界內建築鐵道，其路綫勘定之法如下三段：

- 一、橫跨而過，如京漢津浦二路。
- 二、沿行舊槽，如道清鐵路。
- 三、沿行現有水道，如汴洛東段鄭州開封之間。

照第一法而行路線者，圓錐頂愈遠，則水湮之侵沒愈逼，渡河（由現行水道）之工程愈易。

何言乎水湮之侵沒愈逼，蓋鐵路一邊當水湮之衝者甚長故也。設黃河之大堤有一處決口之處，去圓錐頂（懷慶府）遠，近則河水可流向天津或鳳陽府，並不至於氾濫平原，為患較少，緣限於兩舊槽之間，該槽即作堤用。

何言乎渡河之工程愈易，試申其說如下三段：

子、在圓錐形之頂，水之流率尙急，必須去河身甚遠，始能築堤以範圍之。愈向平原而進，則兩岸之堤，可以相隔愈近。

丑、河流以外滲而漸減，由懷慶府起，黃河並無收納他流。不特此也，黃河為外滲之水之母源雨水天氣，此種外滲之水，乃成爲一種小河，背黃河而流，試測津浦鐵路黃河橋下之水流，弱於京漢，決無疑義。

寅、在山所挾之物，已漸次沉爲淤土，然仍有侵蝕束刷之能力，令河身漸深，可以駛行大船。



觀於京漢鐵路黃河橋長六里，而津浦僅有三里，可以知其故矣。

總之，鐵路跨舊槽而渡，並無何種難處，此為該綫最穩妥之點。惟各舊槽之間，無論何處，黃河一有決口，即成水道，而路即因之阻絕矣。修橋補救之法，無一定把握，無完全結果，且所費不貲。設修橋百座，水來之處，十橋不敷宣洩，餘九十不當水衝，盡屬無用。只有一法，相其一定地點，修築路基，使有抵受水湮之能力，溢水可漫路而過，而路不為所毀，所以然者，緣未能預定此水必由路而過也。

(未完)

(錄自民國元年中華全國鐵路協會雜誌第一期三十九頁)

#### 第四節 張靜江同志對中國鐵路建設之貢獻

本黨張人傑同志，字靜江，浙江吳興人，秉性豪邁。父歿後，繼承遺產頗多，任我國駐法公使館商務隨員時，往來於上海巴黎之間，經營古董生意，獲利甚鉅。有一次，與總理同船，效毛遂之自薦，向總理表示曰：「君為革命家孫中山先生乎？如革命需款，請隨時電告，當竭力以應」。當時總理姑妄聽之，嗣後總理需款，向其告急，果屢試屢應。民國元年南京臨時政府成立，總理請其任財政部部長，堅辭不就，民國十七年二月，因欲實行總理之實業計劃，欣然就任國民政府建設委員會委員長，並曾兩度任浙江省政府主席。除擴建首都及戚墅堰兩電廠，設立國際無線電台二十七處，開辦長興、淮南、饒頭山、各煤礦，興築全省公路幹線，創立江南汽車公司外，並克服各種困難，興築杭江、江南、淮南等鐵路。

茲將其創修鐵路之奮鬥經過情形略述如下：

#### 一、建築杭江鐵路及錢塘江大橋

張同志於民國十七年春再度蒞浙，兼任浙江省政府主席時，以省府擬建之鐵路路線，通往皖境，崇山峻嶺，工程艱鉅，將來養路，亦必多困難；且路線入皖以後，無法與他路銜接，不若通往贛省之南昌，北行可以銜接南潯鐵路，以通長江，南行經株萍鐵路，並聯絡粵漢鐵路，以通廣州之南方大港。而其東端則可與京滬滬杭甬等路相貫通，成為我國東南之一大動脈，故決放棄浙皖線而改築浙贛線。是年十月，由浙江省政府咨商建設委員會，派專門委員杜鎮遠赴浙復勘，於翌年一月七日，率踏勘隊出發，歷時二十日，復勘竣事，編製報告。並於二月八日提交浙省府委員會第二〇三次會議議決由浙江省政府自行籌款，先行建築浙江省境內杭州至江山之一段，定名為杭江鐵路。

張同志為節省建築費起見，採納杜鎮遠及侯家源之建議，將杭江鐵路全線之橋梁，暫時均用木造，且採用三十五磅之輕軌。致當時一般輿論，恐行車危險，紛紛反對，即鐵路界之工程師，亦多不以為然。又杭江鐵路應以杭州為起點，必須跨越錢塘江，而建築錢塘江大橋，必須向外洋購買材料，需款甚鉅，加以當時尚無本國工程師可以設計此項大橋之先例，如聘請外國工程師設計，亦必耗鉅額之外匯。幸張同志素具過人之魄力，不顧各方面之反對與攻擊，毅然決然採用木橋與輕軌，且大胆聘用茅以昇為錢塘江大橋工程處處長，負設計施工之責。各工程師卒能不負張同志之期望，均已完成其任務。民國二十六年浙贛鐵路通車至株州後，正值抗戰軍興，後方部隊經由浙贛路開往前線增援者逾十萬人，迨日寇侵犯京滬，所有物資，裝車經由浙贛路駛往湘桂黔鐵路者逾一百列車之多，至於便利人員之撤退，更無論矣。

#### 二、創修江南鐵路與淮南鐵路

前清光緒末年，安徽省士紳組織皖路公司，修築鐵路，原擬分築江北江南兩線，北線由長江北岸之

裕溪口起，經和州廬州而至鳳台，南線由蕪湖經宣城旌德徽州至景德鎮。惟以經費支絀，工程進行遲緩，至宣統三年，用款二百餘萬兩，僅築成路基約十里。民國二年由交通部接收，改歸國有。

國民政府定都南京後，銳意建設，張同志以建設中國，必須修築鐵路，實現總理之十萬英里鐵路計劃，而國帑空虛，徒興望洋之嘆，於是決意發動民間資本，二十一年六月，設立商辦中國鐵路公司，利用皖路公司之南線，與浙贛鐵路相交於江西之貴溪，再向南展修至閩粵邊境，銜接廣梅鐵路，完成總理計劃之東南鐵路系統之京粵幹線，並由孫家埠向東展築至乍浦，通至總理計劃之東方大港，名曰蕪乍鐵路，且設立東方大港籌備處，派陳懋解為處長，籌劃築港工程，二十二年二月，遵鐵道部令，將公司改名為江南鐵路公司，張同志為總經理，原定股本一百萬元，後增為二百萬元，除經濟部三十五萬元外，其餘均賴張同志之號召力，招來商股。二十三年十月，蕪湖至宣城六十五公里，完成通車，嗣展築十三公里至孫家埠。二十四年五月，江南鐵路公司之南京蕪湖間一百一十餘公里開始通車，南京終點站設在中華門外，以此段與京滬鐵路有聯絡之必要，遂由京滬路局修築由中華門至京滬線之堯化門站。是年四月，開駛上海蕪湖間聯運直達車，江南鐵路本身雖祇一百七十五公里，惟有裨於首都之交通甚鉅，且一切建築設備，均合於標準，公司組織以及行車規章，營運情形，均極有條理，員工服務態度亦佳，為一般客商所贊許，實為民國以來民營鐵路之典型。

又張同志任國民政府建設委員會委員長時，在安徽省之淮河南岸田家庵水家湖一帶，經營煤礦多處，為運煤起見，利用皖路公司擬築之北線，由田家庵修築鐵路通至長江北岸之裕溪口，以接水運。民國二十三年三月開工，二十四年六月完成，全線共長二百一十四公里，兼營一般客貨運輸，建築費五百餘萬元，對於供應首都電廠及京滬滬杭甬等鐵路之燃料，厥功甚偉。

### 三、張同志對築路之主張

清末所建之各鐵路，多係借貸外款，任用外籍工程師，以致主權旁落，莫可挽救；而且所借外款，一經成交，即先建築富麗堂皇之辦公房屋，舒適之員工住宅，路線工程反居其次。張同志深悉其弊，於建築杭江鐵路時，特別提出四大目標：(一)浙省自辦，(二)不借外款，(三)不任用外籍工程師，(四)先求其通，後求其備。故杭江鐵路之建築，一切工款，皆由浙省自籌，各級工程師，皆選用本國人才，低級幹部，則設班訓練，此可謂開中國「省辦鐵路」「不用外款」「不用外人」之先河。為兼顧經費困難計，并以極經濟之方法，極短暫之時間，力謀完成路線，先行通車，為第一要務。其餘設備，除軌距仍保留標準制，重要橋樑按部定國有鐵道標準載重設計，藉留將來更換重軌之地步外，其鋼軌則為每碼重三十五磅，橋梁均係木造，機車則為小型，軸重僅八公噸半，車站房屋，及一切設備，則大半均臨時性質，因陋就簡，留待營業發達時，再為正式興修。



中華民國五十四年十一月初版（一—三〇〇〇）

# 中國國民黨與中國鐵路

（全二冊 工本費陸拾元正）

發行者 台灣區鐵路黨部委員會

台北市鄭州路二十六巷七號

印刷者 台灣鐵路局印刷廠

台北市鄭州路一二九巷一號

翻 印	不 得	所 有	版 權
--------	--------	--------	--------