

重印“中國鐵路問題”序

“中國鐵路問題”是亡友陳暉在一九三六年寫的。

鐵路是帝國主義者侵略中國一個重要的工具。爲了推銷它們過剩的商品，爲了控制中國的原料產地和投資市場，更主要的是爲了操縱中國的軍事和政治，帝國主義者都是把握奪鐵路作爲它們侵略中國，劃分勢力範圍重要的一環。特別是自一八九五年以後，歐美資本主義正在過渡到帝國主義階段，對中國要求設廠，分割殖民市場，對於中國鐵路路權進行瘋狂掠奪，這在促進中國殖民地化的過程中起了重要的作用。

本書出版於一九三六年，書中以豐富的材料論證帝國主義瓜分中國鐵路路權和掠取鐵路利益的罪惡活動，從新的科學觀點來分析中國的鐵路問題，特別是揭發了美帝國主義攫取東北鐵路權和倡議中國鐵路中立化的陰謀，銳利而且正確，不同於過去一般有關中國鐵路問題的著作。在對鐵路外債的分析中，作者指出了帝國主義資本輸出旨在掠取超額利潤的規律，因而得出了“落後國家要爭取鐵路交通健全的發展的前途，必然地要採取民族革命的路綫”（第八七頁）的正確結論。這在當時，會起了進步作用。

但作者對中國鐵路問題的某些認識由於時代的局限性，是有很大的缺點的。作者在結論（第五章）中歸納過去中國鐵路創建與發展過程的特質爲三點，即“甲、中國鐵路是在新舊勢力的鬥爭中出現的，是新勢力對於舊勢力的微小勝利；乙、中國鐵路是在國資與外資的對抗中生長的，一直到現在是外資的勝利，國資早已屈服於外資的威力底下，而投到外資的懷裏去；丙、帝國

主義者之以暴力直接劫奪中國的鐵路，使中國鐵路的建設問題，變成中國民族生死存亡的問題。”這裏，作者一方面對於中國的所謂“新勢力”缺乏本質的認識，特別是對於李鴻章之流的所謂“洋務派”給以過高的不正確的評價。事實上，這種洋務派是與帝國主義封建勢力密切勾結，它們的買辦性封建性十分濃厚的，“築路派”與滿清純封建的政治集團守舊派的差別是程度上的而不是本質上的。在實質上，它們都是為帝國主義服務的官僚集團，當聯合起來壓迫中國人民的時候，洋務派與頑固派的利益更是完全合作一致的。作者由於對洋務派的本質認識不清，以致對李鴻章、盛宣懷等之倡建鐵路，採取無保留的贊許態度，甚至於說李鴻章的主張為“先驅的意見”、“對於建築鐵路可以鞏固國防的議論，至為透徹，”（二二頁）認為“本來中國創辦鐵路的內在因素，純粹在於鞏固國防，”（二四頁）這些觀點都是不正確的。事實上李鴻章之創辦鐵路和他創辦北洋海軍一樣，是在封建統治者內部鬥爭和帝國主義者的支持下進行的。這種“新勢力”並不完全代表中國新興的民族資本，它同時亦有利於帝國主義的侵略和滿清皇朝的封建統治。

另一方面作者又強調了鐵路問題已“變成中國民族生存死亡的問題”，這就成了一種“鐵路救國論者”，這是不恰當的。鐵路問題僅僅是中國經濟建設中的一個部分，一個環節；它不可能離開中國的民族解放而單獨解決。在中國沒有推翻三大敵人的統治以前，鐵路問題的完全解決是不可能的，即令路權完全收回，也不可能發展中國國民經濟，即不可能真正為中國人民服務。作者沒有把鐵路問題的重要性擺在適當的位置，這也是不正確的。

其次，帝國主義對中國鐵路權的瓜分共有三次高潮。第一次是一八九八年前後滿清政府時期，第二次是第一次世界大戰前後北洋軍閥時期。這兩次作者都已述及。第三次是起於一九三四年至抗日戰爭勝利以後的國民黨統治時期，後一時期的特

徵一方面是國民黨之主動的出賣路權，另一方面是官僚資本與帝國主義資本的密切勾結，即採取由中國銀行、中國建築銀公司等與外國資本“合作”或替外國資本保本保息等方式。本書出版於一九三六年，對這一時期的路權出賣自然不能全部包括。但是，作為國民黨出賣路權之始的與法西斯德國“合作”的奧托華爾夫借款，以及玉萍鐵路借款、中英庚款借款等，這時都已成立，作者在本書中也提到，但對它們的性質未加分析。為了便利於帝國主義投資，在此以前，國民黨曾採取了一系列的措施，即整理鐵路外債，提高債票的市價，積極償付外債本息等。對這些措施，作者都加以贊許，如稱“幸逢國內政局稍為安定，鐵道當軸為挽救此種危機，並企圖舉借新築路外債……一面力圖整頓……一面分別向債權公司談判……現此兩種計劃已行之頗有成效。”（八七——八八頁）“鐵道當軸整理外債的成績已如上述，國內外輿論多交聲讚揚”（九一頁）。這種觀點顯然也是不正確的。

第三，由於作者強調了帝國主義“暴力”干涉，忽視了外債的實質，所以對於鐵路外債基本上仍主張加以利用，只是在條款、利息、担保等方面提出了五點意見（九二——九四頁），並提出了借用外債而不喪失主權的三種新方式（即材料借款、中外共同借款、包工借款，見該書一九三六年上海新知書店版第三章第五節）。事實上，國民黨時期的鐵路外債基本上都是這三種形式，而其利權的損失並不下於滿清皇朝。作者不了解帝國主義的資本侵略無論採取什麼形式，在本質上都是一樣的。

本書雖然有上述嚴重的缺點以及其他文字上的缺點，但就當時說，還有它進步的意義，在今天來看，其中的一些資料，也有其歷史的參考價值。

這一次三聯書店重印這本書（除第三章第五節和第五章刪去外），是值得我們歡迎的。

最後，我願意借此機會介紹一下作者的生平。

作者是一個新加坡的華僑，曾在上海中國公學讀書，“九一

八”時參加過當時的救國運動，一九三二年“一二八”事變發生，行李被燬。此時適他的家庭亦受世界經濟恐慌影響而中落，經濟來源中斷，經吳晗同志介紹他來北京，進入當時的北平社會調查所做資料工作。陳君肯鑽研問題，善於利用業餘時間做研究工作。後改入交通大學研究室，本書即為他在交大工作時的成績。一九三八年我在廣西大學主辦經濟研究室時，曾約陳君幫忙，工作一年，寫有“廣西交通問題”一書，在上海商務印書館出版。抗戰時期他參加了廣西銀行工作，桂林淪陷後與我一同流亡在桂東南。一九四五年抗日戰爭勝利後，他去廣州，不幸因病於一九四六年去世。陳君勤勉好學，是一個有為的青年，設不是在國民黨反動統治下顛沛流離，我相信他是不会那麼早去世的。他如果活到今天，一定可以為人民做出更多的貢獻。

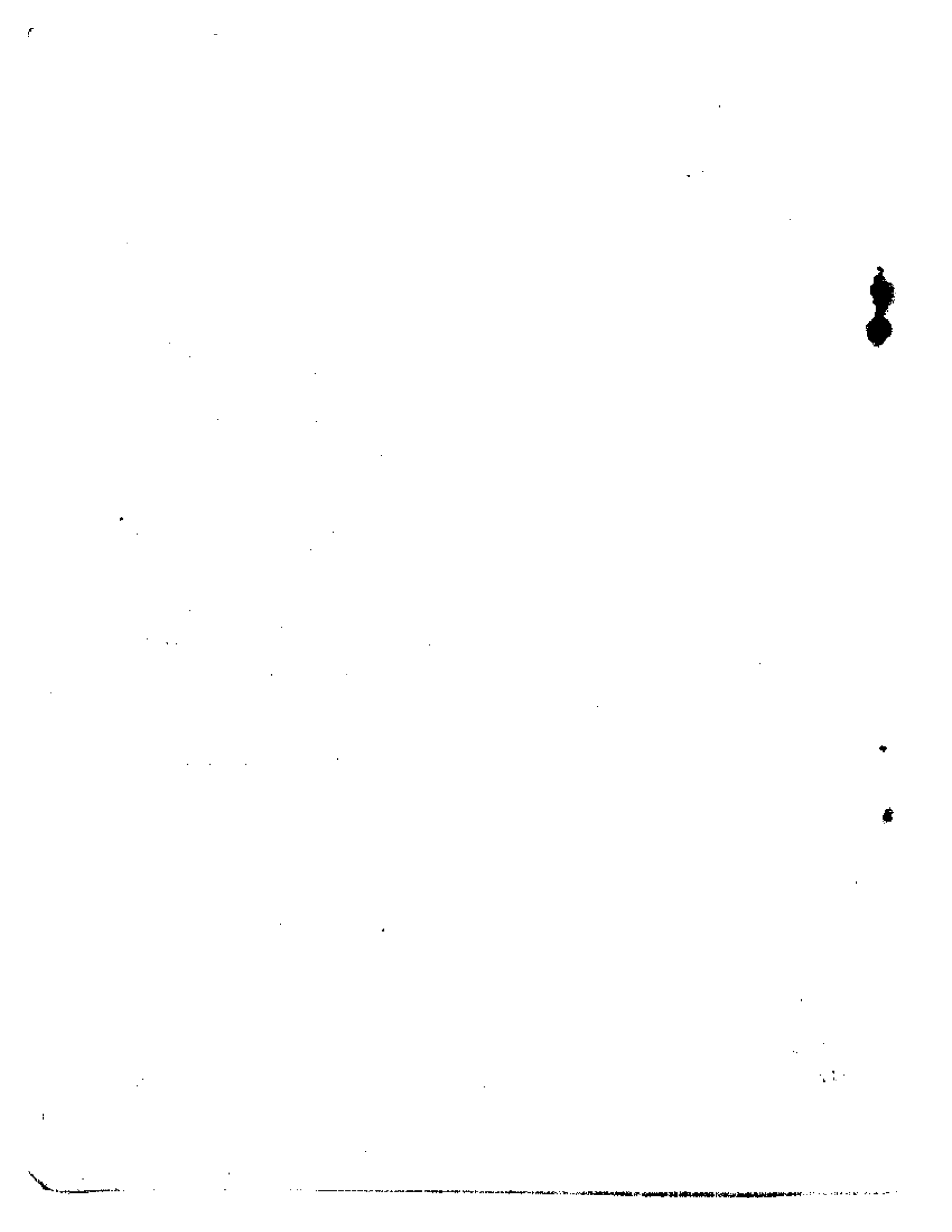
謹誌數語，以示我對亡友的悼念。

千家駒
一九五五年六月

自序

中國鐵路已有五十餘年的歷史，路綫分佈於南北二十餘省市，在中國政治經濟生活的變革過程中，佔着極重要的地位。就其本身而言，路綫延長達一萬七千餘公里，資產資金達十餘萬萬元，從業人員達十餘萬衆，實爲國內最龐大的企業部門。就其對外的關係而言，舉凡國家的內政外交，社會經濟文化各方面，莫不受其深鉅的影響。因此，中國鐵路內部的機構，其發展的性質，其所發揮的作用，實具有極堪研究的價值與意義。近年來中國的社會政治經濟生活，已進展到了危機的最高峯，中國社會經濟究竟是什麼性質，遂成爲迫切待決的現實問題。而鐵路經濟既構成中國國民經濟中的重要部分，對於它的實質的暴露，自有助於中國社會經濟性質的解答。著者就是本着此種動機來寫這本書的。如果對於中國的出路問題，能有些微的貢獻，這種勞作就不算浪費了。不過因一者著者學力有限，二者迫於時日，訛略之處，自屬難免，尙祈海內賢達不吝賜教，使有機會再版時得以改正，不勝盼禱。

一九三六年十月十日



目 次

重印“中國鐵路問題”序	
自序	
第一章 中國鐵路發展的特質及当前的危机	9
第二章 中國鐵路的殖民地化	21
第一節 中國鐵路建設的起源	21
第二節 所謂鐵路利權掠奪戰時期	25
第三節 東三省鐵路中立化的紛爭	31
第四節 日本帝國主義者的乘機劫掠	40
第五節 中國鐵路國際共管的爭議	45
第六節 東北鐵路的淪亡與華北鐵路的危机	49
第三章 外資怎樣瓜分中國鐵路	56
第一節 外人直接投資鐵路	56
第二節 外人間接投資鐵路	64
第三節 外資怎樣支配國有鐵路	78
第四節 國有鐵路整理外債問題的批判	87
第四章 中國鐵路與國民經濟	95
第一節 中國鐵路運價制度的考察	95
第二節 國有鐵路業務的竄敗	105
第三節 中國鐵路的促進國民經濟殖民地化	116
附錄一	122
附錄二	126



第一章 中國鐵路發展的特質及 当前的危机

在这資本主義經濟發展到爛熟的二十世紀中，鐵路建設在多數的國家中早已成爲过去的問題；而且由於內河沿海航運的發展，公路網的四通八達，和各國政府不惜以鉅資獎勵空運的結果，鐵路本身反受到不利競爭的壓迫，而致各先進國鐵路的營業比率過高，一部分且每年在虧蝕的狀態中。如美國鐵路的營業比率通常在百分之七十以上，最高時竟達百分之九十四，如此盈利就無幾了。據最近著“美國交通問題”一書的摩爾頓的估計，美國現在因營業虧折應廢棄的路綫總共達七萬三千三百餘英里，得到政府的批准而實行撤毀的已達八千七百七十二英里。^①最足發人深省的是美國这部分已撤毀的路綫，僅佔其本國總延長量的百分之三強，而與我國鐵路的總延長量則相當。中國鐵路建設特殊的落後性，可由下面的數字視之。如以鐵路與土地面積相較，密度最高者爲英國，計每千平方公里面積，有鐵路約一百二十六公里；與人口相較，密度最高者爲美國，計每一萬人口，有鐵路約三十四公里；就全世界的總平均數說來，則前者爲十公里，後者爲六·七公里；我國鐵路密度最低，只有一·三六公里與〇·三二公里，其延長之絕對數連東北四省失地計算在內，也不過一萬五千餘公里，比美國任何一條幹綫里數爲低。

近年來中國鐵路建設雖有突飛猛進之勢，所增加的路綫亦不過三千公里左右；^②而且鑒於東北四省的被暴力割據，華北危

^① Moulton and Associates: "The American Transportation Problem".

各國鐵路長度与土地面積及人口之比較③

(1929年)

國名	延長	每千平方公里 之鐵路長度	每萬人口之 鐵路長度
英國(愛爾蘭在內)	39,291	126.0	8.1
德國	58,619	125.0	9.3
法國	53,561	97.0	12.0
意大利	21,000	68.0	5.1
美國(阿拉斯加在內)	402,859	43.0	33.9
日本④	25,324	37.0	2.9
苏联	77,035	4.0	5.4
中國⑤	15,232	1.4	.3
歐洲合計	408,504	19.0	8.0
南北美洲合計	606,204	14.0	25.2
亞洲合計	125,924	5.0	1.3
非洲合計	68,313	3.0	5.8
澳洲合計	49,434	6.0	63.9
總計	1,258,279	10.0	6.7

机的急迫，中國政府實際所能控制的鐵路，比早年還要減縮得多。我們知道中國自第一條建築成功的津沽鐵路計算起，⑥亦已有五十年的歷史。在此十九世紀末葉至二十世紀的今日正是世

② 參見本書附錄一：中國鐵路總延長里數表。

③ 本表係根據日本昭和七年三月鐵道省運輸局刊行的(一九三〇年世界各國鐵道統計)重製的。

④ 本欄數字包括日本在朝鮮台灣關東州所築的鐵路在內。

⑤ 本欄數字係自製的，詳表見拙著“中國鐵路的過去與今後”，第17—18頁(“東方雜誌”第32卷第17號或“支那時報”第23卷第5期)。

⑥ 中國第一條築成的鐵路，最遠可追溯至一八六五年英商杜爾德在北平宣武門外造的長一里許的小鐵路，旋即被迫撤毀。第二次築成之滄滬鐵路，亦遭同一的命運。僅有此條津沽鐵路保存並發展為今日的北寧鐵路(見“交通史路政編”，第1冊，第1—13頁)。

界交通發展最爲神速的時期，許多資本主義後進國以至殖民地，都遠在歐戰前即完成了他們鐵路網的建設，我們老大的中國怎麼偏偏這般落後，其原因何在呢？關心中國鐵路建設的學者說這是由於鉅額建築資金的難籌。此爲本問題的表面現象，係屬一種浮面的粗淺的解釋，蓋不論任何一個最富庶的國家，其開始必經過貧窮的階段，以爲歐戰與長年革命所破毀的蘇聯，在短的十餘年的期間，尙能自力建設爲現代式的國家，中國鐵路建設的落後性，豈能以資本貧乏來解釋得通？互中國鐵路建設的全史，自始即爲帝國主義者資本勢力所支配，民國以後，復不斷遭受軍閥混戰所破壞，此兩種惡勢力復常常相互爲用，宰制中國鐵路交通的命運。帝國主義者的覬覦中國鐵路利權，是具有歷史的必然性的，資本主義經濟的規律之一在於侵奪國外市場，而國外市場的擴大與深化，皆賴於該國交通發展的程度。資本主義經濟的最後階段之主要特徵，是資本向落後國家的輸出，在國外攫取超額利潤，支配落後國家的經濟生活，以至使該國政府也都成了他的附屬，從而更加擴展了他的商品市場。因此，蘇聯學者寬恩以爲財政資本家的資本輸出有代替了本國領域擴展的意義。^①這種斷語雖是正確的，但我們不要忽略帝國主義的資本輸出，也常常引起領土掠奪的鬥爭，更具体地說，這是帝國主義者掠奪落後國家的不同方式，或相互接替的各別階段。歐美帝國主義者對於中國鐵路投資的關懷的動機，最好還是徵引帝國主義代言人的話來解釋。菲爾納在其近著“遠東的交通”一書中說：“歐美的工業，都面對着開拓能够做他們生產品的新消費區域的迫切底需要，而能適合這種目的的國家是中國。”因此，“每個國家都願意來參與中國經濟開拓的事業。”“而使任何地域轉化爲殖民地的最有效的方法是建築鐵路，因爲鐵路可以使內地接近通商口岸，貿易由之而增進，新的消費與生產的領域也就形成了。正是

^① 寬恩著，桂秋譯，“帝國主義經濟基礎的剖解”，第161頁。

基於這個理由，從十九世紀的後半期至世界大戰爆發的前夜，各國都熱心的來從事中國鐵路的建築事業。”又說：“不論在任何情形底下，對於中國的逐漸征服，是和這個國家中的新式交通的發展，保持着同一的步驟的。”^① 中國鐵路建設之可憐的發展，係為帝國主義者的勢力所迫成，從而導引外資的支配中國國民經濟生活，這是一種不可否認的事實。但同時我們不要眩惑於外資此種“進步”的作用，而忽視了他的破壞和阻礙的作用，蓋外資之內侵雖建設了現有的大多數路綫，然而中國鐵路建設之特殊的落後性，也正是由於外資的互相傾軋與壓迫國資而造成的。

我們知道帝國主義者的企圖掠奪中國鐵路利權的嘗試，是比中國鐵路建設的歷史還要久遠的。早在一八六四年時，英國斯蒂芬生即對華擬有一鐵路網草案，^② 其後他國接踵而起，紛紛派人來華考察，各擬具對華鐵路網計劃書，提供各該國政府參考，以為對華鐵路外交的材料根據。帝國主義者此種“別有用意”的對華鐵路網計劃，固然和中國民族的利益相背馳，而他們彼此間鐵路侵略路綫的衝突，亦是很嚴重的。如英國的揚子江鐵路系統，俄法比的南北縱橫幹綫計劃，日本的囊括滿蒙鐵路陰謀，和美國的國際共管路綫等等，有的偏重經濟的利益，有的偏重政治的利益，甚至專着眼於軍事的策略，彼此互相對抗着，而釀成或明或暗的鬥爭。此種抗爭在歐戰前曾使中國鐵路利權，迅速地被各國所瓜分；在歐戰後則使鐵路建設停頓，蓋此時外資之協調的企圖，僅做到掠奪路權兇燄暫告緩和而已，新的投資則反告呆滯了。帝國主義者的阻礙中國鐵路建設的發展，是由下列兩種矛盾形成的：一方面帝國主義者本身的利益衝突未能解決以前，鐵路的實際投資是無法進行的，此種实例不勝枚舉，其最顯著的在歐戰前有新法和錦瓊二路的爭議，在歐戰期間有美國裕中公司所獲一千一百英里鐵路利權的爭議，在歐戰後有鐵路國際共管

① Fellner: "Communications in the Far East" P. 2; P. 111-112; P. 343.

② 參考 Mac Donald Stephenson: "Railways in China". 一書。

的爭議；另一方面帝國主義者所獲的鐵路借款權或投資優先權，因上述緣由或他種因素，致未能實踐其權益，但當中國國資要求自辦時，他們必加以多方的阻撓，強指為破壞國際條約，務使中國鐵路好歹隸屬於外資利益底下發展，此種無理的外交壓迫，在清光緒末年的民營鐵路運動時，已表現得淋漓盡致，最近各省鐵路的新建設，其有與所謂合同路綫重複或並行的，也常遭受獲得利權國的抗議。由這各方面具體的分析，我們當可見到一般外人和買辦學者之強調外資對於中國鐵路有極宏偉的建設之功，而忽視其破壞的矛盾作用，是如何的荒謬絕倫！總之，中國鐵路現有的可憐建設，固然係由於外資的內侵使然；而中國鐵路之特殊的落後性，也應由外資來解釋。這是一個矛盾的結論，然而一切的真理都是包含有矛盾性的，不理解此種矛盾的意義，就不能正確的把握外資與中國鐵路之關係的全面性。

現在我們再來考察外資的“進步”方面的作用，對於中國鐵路的發展上是具有怎樣的一種意義。帝國主義者資本之輸入中國鐵路中，是採取不同的兩種方式的，一為直接的投資，即以中外合辦的名義，直接佔有鐵路的建築經營權，如中東、南滿、膠濟、滇越、穆陵、天圖、金福、溪城等路即是；一為間接的投資，即在借款權掩飾下間接佔鐵路管理等項利權，如北寧、道清、廣九、京滬、滬杭甬、隴海、平漢、津浦、粵漢、吉長、吉敦、四洮、洮昂等路^①即是；這些直接間接由外資築成的路綫，全長共達一萬二千餘公里，即當全國鐵路總里數的四分之三以上。其餘不到四分之一的路綫，其初建時雖係全屬國資，現在亦積欠鉅額的日債，如平綏和潮汕等路，至於礦區專用鐵路，亦多數隨着礦權的旁落，而由外資參與。舉目縱觀茫茫神州，幾無一路不和外資發生關係，各路的實際運用狀況，遂亦不無為外資利益服役之嫌。

^① 東三省各路於九一八事變後，已全為日本帝國主義者所直接擁有，膠濟路則於歐戰後轉入日本政府之手，根據合同日方不費一錢擁有四千萬日元的借款權，並該路車務會計管理權。

其外人直接投資的鐵路，舉凡建築、管理、經營一切行政權，都操於帝國主義者政府的手裏，路政設施運用政策，概由其自由處理、我國絲毫不能過問，因此在和平時期，成爲對華經濟侵略的大本營，在戰爭時期，成爲對華軍事侵略的前衛，中國國民經濟固受压榨乾涸，中國國防組織也被破壞無餘。此種侵略精神表現得最露骨的當推南滿鐵路，它合法的或非法的握有礦山採掘權，工商業經營權，軍隊運輸權，貨物減稅權，鐵路附近的行政權，甚至擅築砲臺等等軍事設備。根據雷麥的估計，在一九三一年以前，滿鐵會社即握有三萬一千八百九十萬美元的資本，投下於鐵路本身的不過一萬三千八百三十萬美元，其餘一萬八千零六十六萬美元都爲經營他種事業之用，^①舉凡日本帝國主義者在東三省的鐵路、礦山、工商業以至文化侵略，無不以該路資本勢力爲先鋒。南滿洲的經濟命脈，如鐵路、煤礦、鐵礦、石油、水電和進出口貿易等等，固然都握在該會社的手裏，就是該地軍事的決勝權，亦早爲其所操縱，東三省的終被暴力佔領，正是該路長年經營的政策實現！這是外人直接投資中國鐵路的實際意義！其間接投資的鐵路，則性質頗爲複雜，粗看常易爲所迷惑，我們詳細比較全部合同的結果，當可發現其中一共通的特點：即這些鐵路名義上雖同屬國有，實際上常因供給資本國別的不同，外資所佔比額的不一，而形成各種特殊的系統。利權喪失最重的爲道清、汴洛、京滬和北寧等路，債權公司握有大部管理、會計、用人等權限，中國政府僅保有監督稽核的空名，一切路政設施常賴外人的鼻息；且名義上雖是借債，實則仍含有直接投資的性質，蓋債權公司除獲得高率利息折扣和佣金之外，還有權分取十分之二的餘利，利權喪失最輕者應推津浦與粵漢二路，但合同仍規定總工程師須用外人充任，債款及行車收入須存放於債權公司，支出時須另單聲明緣由，如此其干預我國鐵路財政之權，

^① 參見 Reimer: "Foreign Investments in China" P.90, 拙著: "中國資源的開發與國人應注意之點", 第 81 頁 ("申報月刊" 第 4 卷第 12 號)。

亦屬不小，而且事實上會計常由洋帳房主持的。^①如此我國政府對借外債國有各路的工程標準、財務管理、運輸政策等等，關係國民經濟命脈，國家財政安危的行政方針，失去統一指揮之權，致形成路自爲政，利權旁落，運價制度偏利外人種種怪現象。全國縱橫幹枝各綫，總延長雖僅區區一萬餘公里，然亦已深入內地腹心，影響國防民生至深且鉅，結果不論爲直接間接引用外資而建成，皆與原初目的相背馳，轉多有便於帝國主義者勢力的內侵，而不能服役於國家民族的利益，至堪浩嘆！

帝國主義者在中國鐵路界勢力之根深蒂固，是和國內軍閥相勾結而來的。我們知道有多少鐵路利權的喪失，係由於軍閥政府的軟弱無能，遇事以屈服爲祕訣，或由於兩方的祕密買賣，視國家命脈如私財，以私相授受而來的。然而帝國主義者之扶植軍閥，助長內戰，對於鐵路交通的破壞摧毀，實非抽象的統計數字所能表現得清楚的。軍閥對於帝國主義者直接投資的鐵路，是不敢隨便妄加干預的，連應享的軍事運輸權，也有遭受其剝奪的危險，一向低首听任其操縱路綫所經省份的軍閥的命運，而無可如何。南滿鐵路的此种作用是盡人皆知的，日本帝國主義者經常壟斷該路軍事運輸權，甚至利用其非法沿綫駐兵權，任意干涉東北軍閥的內戰，以維護其所豢養之一派的勢力，而膨脹其非法權益；就是滇越鐵路在法帝國主義者直接管理底下，對於雲南的政治軍事也有絕對的勢力的。因此各省軍閥在和平時期，固然不會減低帝國主義者直接投資鐵路的利益，就是在內戰時期，其影響也至爲輕微，大率係由劇烈軍事所引起的沿綫經濟破壞，而降低鐵路的運輸量，無論軍事如何兇猛激烈，是不允許殃及鐵路本身的財產設備的。至若帝國主義者間接投資的鐵路，就沒有這種保障，軍閥可隨意干涉路政，破壞鐵路的營業機能。在和平時期，割據各省的軍閥，即常視國有各路爲私產，掠

^① 參閱拙著“中國鐵路募集建築資金之歷史的觀察及其新途徑”，第7—8頁（“復興月刊”第4卷9期），有各路外債合同比較分析表。

奪各路的管理權，濫設管理機關，私自派毫無鐵路學識的軍人充任局長處長，^①每路上下員司皆為軍閥官僚的私人所充斥，致各路業務日形惡化。軍人復經常無票乘車，強迫免費運輸軍糧及其他軍用品，甚至扣留大批車輛，供個人享樂之用，或沿途逕行兜攬生意，私運煙土，視為應得的權利。各路每月的營業收入，多被強迫提取，以挹注軍費的開支，對於各路的償本付息，路軌車輛的修理更換，則概不顧及，一任其破敗腐蝕。到了一九二九年此種情勢尚繼續發展，鐵道部顧問門泰爾所作的調查報告中，尚稱各路局高級員司毫無鐵路經驗學識，在路上只知中飽營私，置鐵路管理於度外，結果各路營業收入逐年減少，而營業支出反大為膨脹，其浪費之數約佔營業費百分之四十以上。各路雇用人數的浮濫如和美國鐵路對比則更為明顯，在美國每軌道一英里，所用員司約為三至四人，在中國同樣建築的鐵路，則濫用至二十三人之多。^②總之，鐵路已完全衙門化，視為發財的捷徑。特別是當內戰爆發時期，各路幾全被佔為軍用，各參戰軍閥都設立所謂交通司令部、運輸司令部、軍事管理處等機關，直接控制鐵路行車，將其改變為軍事鐵路，以利行軍，而鐵路也即隨軍事的進行，接受不可避免的炸毀命運。如以民十九和二十兩年的南北大戰為例，津浦、膠濟、道清、平漢、平綏、隴海和北寧等路適當軍事之衝，車輛泰半供應軍用，計各路在民十九年被各軍扣用的機車總數為一百八十二輛，客貨車總數四千三百四十一輛，在民二十年被扣機車總數為六十九輛，客貨車總數為二千零九十三輛。

用不着說，國有各路每逢內戰時期，其當軍事之衝的路綫，是極大的影响到客貨運輸的，往往貨物堆積如山，無法運出，旅

① 滿鐵北京公所研究室所編的“支那鐵道概論”，第62—65頁有歷年各軍閥濫設管理局及濫派局長的更動詳表，可資參考。

② 參閱門泰爾：“調查中國國有鐵路總報告”一書，第一章與結論部分（非出版品）。

國有各路機車車輛被軍隊扣用數目表^①

(單位輛)

路名	民國十九年底		民國二十年底	
	機車	客貨車	機車	客貨車
津浦	76	1,437	5	130
膠濟	19	654		
平漢	40	738	20	387
道清	14	248		
平綏	9	225	8	97
隴海 ^②	24	1,039	19	873
北寧			17	606
總計	182	4,341	69	2,093

客常有中途被阻，欲進不能，欲退不得，苦不堪言。因此凡有他種交通工具可以代替的地方，雖其運輸能力遠比鐵路為劣，鐵路的營業悉被吸收無餘，戰後許久始能逐漸恢復。歷年來各路所受的軍事損失狀況，在路局沒有有系統的統計可考，而實際上也極難於正確估計，所以我們要得到詳確的數字是不可能的。據民二十年二月二十四日“中央日報”所載，僅民十九年間的戰役，國有各路所受的損失，總計約值七千三百三十四萬餘元。又據平漢路局的估計，該路自民五年至二十年所受的軍事損失為一萬一千一百餘萬元，計建築損失三十一萬四千餘元，車輛損失一千六百十六萬三千餘元，營業損失九千零六十三萬三千餘元，其他損失三百九十三萬二千餘元。^③第一項建築損失的估計恐嫌

- ① 本表係根據津滬各大報的數字，參照“鐵道部應急貨運議會專刊”的報告製成的。
- ② 本項數字根據“隴海年鑑”。軍人的扣車至民國二十二年時，情形还是非常嚴重，當時鐵道部業務司長俞棧尚宣稱：“各路車輛為軍隊扣留者，數尚不少，歷經努力設法收回，奏效尚詳。”（“交通雜誌”第1卷第4期第20頁）。
- ③ 見“平漢年鑑”，第641頁。

过低，蓋平漢的路軌枕木橋樑皆為軍事所破壞不堪，如一一加以培修更換，使恢復舊觀，需費至為浩鉅也。美國施特龍也有一有趣的估計，他以為華北各鐵路歷年因軍事的損失，約值五萬萬元左右。^①這是怎樣一個驚人的數字！近年來沒有大規模的內戰發生，鐵路逐漸得脫離軍閥的魔手，然仍有少數車輛為軍閥所扣用，每年對軍隊協款，尚達數百萬元之鉅，而各路的營業收入增進無多，前途實不容樂觀呢。我們知道南滿鐵路全長不過一千一百餘公里，每年平均的收入為一萬一千餘萬元，即每公里每年收入達十萬餘元；國有各路營業路綫總延長有一萬餘公里，每年平均的收入為一萬二千餘萬元，到民二十年度才達一萬六千餘萬元，即每公里每年收入不及二萬元，只當南滿鐵路的五分之一。軍閥干涉路政之害，在這種對照底下，是再明顯也沒有的了。

中國鐵路交通經濟的落後與破敗，帝國主義資本的統治，軍閥對國有鐵路的摧殘，都是中國鐵路特有的性質，即是中國半封建半殖民地的經濟社會中必然的現象。這三個特質的深切認識，實為理解中國鐵路問題的鎖鑰。第一個特質顯示中國鐵路尚待大規模的建設，其尚未有鐵路交通的省區，因資源多埋藏地下，工商業無由發展，社會經濟保守着原始的簡陋狀態，實有容納鉅量新投資的可能性。此種可能性引起外資的垂涎，帝國主義勢力在華衝突的尖銳化，中國走資本主義發展路綫的幻想。第二個特質指示過去中國鐵路建設所走的是殖民地化的路綫，同時亦為今後中國鐵路發展趨向的不可忽視的重要因素。第三個特質揭露中國鐵路經濟危機的癥結所在。這三種特質絕對不是互相孤立存在的範疇，其間具有必然的聯繫性，但同時也含有難於調和的矛盾性，這要看事態發展到那一個階段而定的。在帝國主義者各卵翼軍閥以爭奪利權時，各派軍閥的鬥爭反映着

^① 見馬扎亞爾：“中國經濟大綱”，第406頁。

各自所賴的帝國主義的利益，在這一點上帝國主義者有鼓勵軍閥破壞鐵路的責任，但同時帝國主義者為維護其既得投資的利益，與軍閥的混戰又是處於對立的地位，所以帝國主義者常有將中國鐵路歸國際共管的運動。然而有獨佔中國鐵路利權野心的帝國主義者，則極力反對此種運動，肆力利用其傀儡軍閥，掀起不斷地內戰，以實現其獨佔的迷夢。帝國主義間的此種明爭暗鬥，至一九三一年九月十八日的瀋陽事變，達到了白熱化的階段，接連着一連串的華北事變，至最近的日本帝國主義者增兵華北，已是登峰造極了。英美法等帝國主義者在自稱東亞安定勢力者的砲艦政策底下，雖不甘即行引退，但一時顧慮太多，誠不敢大有所作為。英美德之屢派中國實業考察團，考察後的報告書都一致欣羨中國鐵路為新投資的大好園地，但至今僅有德國的少數材料借款，法國的圖謀則尚未實現，美國嘗向南京政府建議將國有鐵路外債集中，另發新外債整理的計劃，也因強鄰的作梗無從付諸實行。英國的杭甬段新投資，則不過是舊權利的實現，與新權利無與，然而強鄰對於粵漢鐵路之利用英庚款築成，仍牢騷滿腹，大發不滿的論調；甚至對於滄石鐵路建築費一部分利用北寧鐵路餘利的擬議，仍認為北寧與英資有關，絕不能應納。^①英國駐華經濟專使羅斯嘗屢次訪日，請其共同對華作大規模投資，也無例外的遭其拒絕。日本帝國主義者的壟斷中國全國鐵路交通的計劃，將在鎗尖底下毫無忌憚地推行到底！其第一步已將東北國有民有鐵路全行掠奪，歸併入南滿鐵路系統之內，加以直接統治。第二步為添築多數軍事鐵路網，以包圍蘇聯邊境，和侵略內蒙與華北一帶，現在已完成過半了。第三步為侵略華北鐵路網，相機攫取既成六路，和平綏路往西展築，及添築滄石彰濟兩路，現在已都在順利進行中了。我們敢說此項計劃的完成，即華北內蒙淪亡之日！至其第四步計劃，當以台灣對岸的福

^① 本路的投資問題已告妥協，日方同意由北寧路負責工款部分。

建爲基地，去經營華南並深入華中的鐵路網，最近南京至福建詔安鐵路之因日方的抗議而停止展築，當可視爲日方此步計劃即將積極促其實現的先聲。最後第五步計劃，無疑地將是吞併全中國了！最近帝國主義者對華鐵路掠奪戰的新局面之展開，是具有下列兩方面的嚴重意義的。一方面自一九二〇年新國際銀行團成立以來，帝國主義者在中國鐵路界的均勢，可以說已全遭破毀，日本帝國主義者的壓倒勢力崛起於此廢墟之上，而握住中國鐵路交通的咽喉。另一方面日本帝國主義者雖尙利用軍閥以實現其侵略陰謀，但這早已不是舊方式的繼續發揮，而是殘酷的新方式的運用，具體地說來，日本帝國主義者今後利用軍閥以掠奪路權，已不願如過去一樣，長久讓軍閥站在居間的地位，使軍閥獲得吸榨鐵路經濟的利益，而是企圖在極短期間內，將軍閥也加以剷除，而進行直接的統治。日本政府代言人之屢次宣稱中國經濟建設，須以政治安定爲前提，而自居爲東亞的安定勢力，即明晰地顯露此種意義。因此，中國鐵路交通今日所遭逢的危機，是空前的嚴重，我們面對着的災難，已不是和平的經濟侵略，鐵路利權的陰行侵佔，而是直接用砲火政策來全盤佔領沒收，連中國民族苟延殘喘的命根也快要被斬斷了！

第二章 中國鐵路的殖民地化

第一節 中國鐵路建設的起源

凡是对中國近百年史有點常識的人，都知道中國經濟之有趨於現代化的傾向，是外鑠的勢力造成的。这种影响是由兩條不同的途徑表現出來的，一條是強力地压迫中國接受資本主義的物質文明，如帝國主義者的強制輸入資本於我國；一條是潛力地感化中國自動地去模仿西洋的文化，如清末以來的所謂“中學爲體，西學爲用”的富國強兵運動。中國的鐵路建設就是由这內外交压的潮流衝激出來的。

英帝國主義者的經濟勢力侵入中國最早，在企圖擴張中國的沿海貿易至廣漠的內地，和使中國更有效地隸屬於其政治經濟勢力的影响的動機底下，遠在前清咸丰年間就有在中國創辦鐵路的意念。当咸丰六年（1856）彼佔有下緬甸之後，即已定有自蘭貢^①建築鐵路至雲南境內的計劃，二年後獲得緬甸政府的允許，遂興造鐵路至雲南邊境，伺機展築入雲南內地。外人第一次正式向中國政府提出建築鐵路的要求，是在同治二年七月二十日（1863）。當時僑滬英美商人二十七行，联名呈請江苏巡撫李鴻章，要求建築上海至苏州間八十六公里的鐵路，以利商賈貿易。^②同治六年（1867）英國公使乘修訂中英通商條約之際，復向總理衙門提出在中國境內建築鐵路的要求。^③當時清廷對於外

① 即今仰光。（編者註）

② P. H. Kent: "Railway Enterprise in China" P.2.

③ 同治“朝夷務始末”，第50卷，第29頁。

人凡有所要求，即深懷疑懼之念，何況此种“祖宗所未創”的怪物，自然不會接受的。同治四年(1865)七月英商杜蘭德在北平宣武門外造小鐵路里許，試行小火車，立即為步軍統領命令撤毀。^①直至同治十三年間(1874)，英商怡和洋行投資建築的長約十六公里的淞滬輕便鐵道，雖商旅稱便，營業發達，兼有英國公使的強力支持，仍不免為中國政府所收買撤毀，而棄諸打狗湖中。^②外資後來之得侵入中國鐵路中，是由於清廷經英法聯軍攻入北京之後，一部分較開明的疆吏大臣痛感西洋物質文明的優勢，覺悟鐵路為鞏固國防的要具，而不遺餘力的提倡，自動創辦國防鐵路，在建築資金無法籌措的窘境中引進來的。

清廷最早有“築路救國”思想的官僚，當推李鴻章一人。當光緒三年四月(1877)出使英國大臣郭嵩焘致書李鴻章，獻議救國要具莫勝於建築鐵路之說，李鴻章的覆函有云：“自同治十三年海防議起，鴻章即歷陳鐵礦必須開挖，電綫鐵路必須設法……其時文相目笑存之，廷臣會議皆不置可否，王孝鳳于蓮舫獨痛詆之。曾記是年冬底赴京叩謁謁梓宮謁恭邸，極陳鐵路利益，請先試造清江至京，以便南北轉輸。汝意亦以為然，謂無人敢主持。復請其乘間為兩宮言之，渠謂兩宮亦不能定此大計，從此遂絕口不談矣。”^③其對於建築鐵路可以鞏固國防的議論，至為透徹：“……儻如西國辦法，有電綫通報，逕達各處海邊，可以一刻千里；有內地火車鐵路，屯兵於旁，聞警馳援，可以一日千數百里，則統帥尚不至於誤事。”^④李鴻章此种先驅的意見，在當時守舊的勢力籠罩底下，雖不獲重視，但經其極力的鼓吹，不久即在使臣與疆吏中獲得一種新勢力，以與舊勢力嚴陣對抗。在帝國主義者威脅中國海防的危機，日見嚴重底下，尤其是鑒於帝俄對東

① “交通史路政編”，第1冊，第1頁。

② 同上，第2—11頁。

③ “李文忠公全集”內海軍函稿“詳陳創修鐵路本末”中。

④ 同上，籌議海防摺。

省边境的陰謀，日本帝國主義者的覬覦朝鮮与台灣，一時“築路救國派”在慘澹經營之後，獲得些微的勝利。光緒三年(1877)有福建巡撫兼台灣學政丁日昌的請移淞滬鐵路材料至台灣，改修台北至台南鐵路的奏議，光緒六年(1880)有前直隸提督劉銘傳的大舉借洋債，興修以京師爲中心的南北三大幹綫的奏議；光緒七年(1881)有軍機大臣大學士左宗棠的速修清江浦至通州鐵路的奏議；光緒十二年(1886)有卸任出使俄國欽差大臣曾紀澤的修築北京至鎮江鐵路的奏議。這一長串的興辦鐵路奏議，雖未能一一邀准，但見諸實行的已有台灣与冀东兩處鐵路，前者於光緒十三年奏准興辦，至十九年(1893)由基隆築至新竹；^① 後者於光緒六年(1880)奏准試辦，初由唐山築至行各莊，十二年(1886)展築至蘆台，翌年始奏准復展築成津沽鐵路，歷時一年餘即已竣工，惟全長尙不過二百餘華里。^② 清廷新舊派對於興辦鐵路最激烈和最後的一次論爭，是在李鴻章奏准將津沽鐵路展築至通州的時候爆發的。津通鐵路爲李鴻章的關內外鐵路計劃的一部分，其興辦理由的重心是國防：“直隸海岸互七百里，雖多淺灘沙磧，然小舟尙可處處登岸。輪船可以泊岸之處，除大沽北塘兩口外，其餘山海關至洋河口一帶，沿岸百數十里，無不水深浪闊。大沽口距山海關約五百餘里，夏秋海濱水阻泥淖，砲車日行不過二三十里，且有旱道不通之處。猝然有警，深虞緩不濟急，且南北防營太遠，勢難隨機援應，不得不擇要害，各宿重兵，先據所必爭之地，以張國家闔外之威。然近畿海岸，自大沽北塘以北五百餘里之間，防營太少，究嫌空虛。如有鐵路相通，遇警則朝發夕至，屯一路之兵，能抵數路之用……”^③ 當時守舊派廷臣亦針對國防見地，紛紛上奏章肆力抨擊，如御史張炳琳林步青等會奏鐵路一修，則險要盡失，雖有百利，不能償此一害；內閣學士文治亦

① 持地六三郎：“台灣殖民政策”，第259頁。

② “李文忠公全集”內海軍函稿第3卷，第29頁。

③ “交通史路政編”，第1冊，第43頁，總理海軍衙門奏摺。

奏稱修路爲損己益敵開門揖盜之舉；甚至有些廷臣如禮部尚書奎閣等二十八人會奏鐵路爲祖宗所未創，即使利多弊少，亦當立予停止，總之，守舊派廷臣對於世界新文化，毫無知識，呶呶置喙，所據理由皆似是而非，一無足取，然因清廷皇室亦昏庸無能，其勢力至爲不可侮，雖經李鴻章劉銘傳張之洞等疆吏及海軍衙門的不惜辭費，逐條詳加痛駁，原奏仍未獲批准，以先試辦蘆漢鐵路爲敷衍兩派的辦法。^①然而光緒十六年（1890）直督李鴻章鑒於帝俄覬覦東北的急進，爲鞏固边防計，復奏准緩辦蘆漢鐵路移款先築關內外鐵路，於是李鴻章此項計劃得以實現。我們知道工程浩鉅，需款動輒數百萬元以至數千萬元，視乎當時清廷財政的困窘，社會經濟組織尙停滯於半自給自足的農業經濟階段中，既沒有新式金融市場的存在，官商的觀念復普遍閉塞在封建的框子內，對股份公司沒有清晰的認識，要自力籌築路鉅款，自是不可能的事。因此，早在光緒六年（1880）劉銘傳奏議築辦鐵路以鞏固國防時，即主張大舉借洋債充築路資金：“……今欲乘時立辦，莫如議借洋債。洋債以濟國用，則斷斷不可，若以之開利源，則款歸有着，洋商樂於稱貸，國家有所取償，息可從輕，期可從緩。且彼國慣修鐵路之匠，亦自願効能於天朝，此誠不可失之機會也。”^②津沽鐵路之得以築成，即大部分賴洋債以挹注，然而外資之得如黃河之決口，氾濫全國，割裂中國整個鐵路交通系統，爲各自的勢力範圍，則係開始於光緒二十年（1894）中日戰役以後。本來中國創辦鐵路的內在因素，純粹在於鞏固國防，然由於外資的侵入蠶食，反變質爲促進中國的殖民地化。帝國主義者財政資本侵入落後國家，所引起的此種可悲的結果的必然性，依里奇解釋得最爲明白透澈：“在殖民地沒有自己的資本，或者幾乎沒有這種資本，在財政資本的環境下，殖民地要獲得這種資本，除了接受政治的屈服底條件以外，是不可能的。”^③中國鐵路

① “交通史路政編”，第1冊，第45—72頁。

② 馮煦編“路政匯鈔”，第5—6頁。

建設怎樣走入殖民地化的途徑，是很富於濃厚的歷史興趣的。我們可以說一部中國鐵路發展史，就是一部帝國主義者在華掠奪戰的縮影，它無情的暴露了財政資本的真面目，和整個中國民族政治經濟生活的複雜性和矛盾性。

第二節 所謂鐵路利權掠奪戰時期

帝國主義者在華獲得的鐵路利權總額一半以上，或構成現成中國鐵路總延長量的三分之二左右，是發生於光緒二十四年（1898）前後數年間，這個時期被通稱為鐵路利權掠奪戰時期。我們知道帝國主義者侵略中國鐵路計劃，在同治朝就逐漸具體化了。英國斯蒂芬生（Sir MacDonal'd Stephenson）於同治三年（1864）來華，擬有中國鐵路網計劃草案。此項計劃包含四大幹綫和二條枝綫，以揚子江流域的商務中心地漢口為軌樞，東連上海，西經四川雲南達印度，南經湖南通廣州，北由鎮江經天津至北平，是為東西南北四大幹綫；復以上海走寧波和蘇州至福州二條枝綫，合成一貫穿全國重要省份的鐵路網。^③ 我們知道英帝國主義者對華的政治經濟侵略政策，一向是以印度、緬甸、香港和上海四地為根據地的。從印度可以侵略西藏而達四川盆地，控住長江上游的咽喉；從緬甸進窺雲南，也可以達到四川境內；從香港北進可以經營珠江流域，復經湖南湖北迤邐西行達四川；從上海也可直達四川；如此中國西南全部的政治經濟利益，可全入其掌握中。斯蒂芬生此項計劃僅為英人著名的揚子江鐵路系統的雛形，然其適應英帝國主義者的利益底精神，已暴露無遺。當光緒三年（1877）四月出使英國大臣郭嵩燾致書李鴻章倡議建築鐵路時，即附斯蒂芬生的此項築路計劃為藍本。^④ 然而英人侵華

③ “列寧全集”，第19卷，第255頁。

④ Sir MacDonal'd Stephenson: "Railways in China".

⑤ “交通史路政編”，第1冊，第13頁。

鐵路陰謀，雖屬開風氣之先，第一個獲得中國鐵路利权的，却不是英國，而是法國。法帝國主義者乘助中國向日贖還遼東半島的時機，於光緒二十一年（1895）五月續訂的中法商務條款中，索得展築越南鐵路入中國境內的讓予权。^①同年六月確定此延長綫為同登至龍州，由法商費務林公司（Compagnie de Fives-Lille）承辦。^②於是，法帝國主義者得着先鞭，企圖爭取英帝國主義所夢想的龐大利益。

法帝國主義者的侵華鐵路計劃，雖早就成竹在胸，但直至光緒二十三年（1897）其里昂委員會特派來華商業考察團歸國，作成詳細報告書後，始確定具體的築路入川路綫。^③法帝國主義者的計劃是很大的，他打算從安南築路入廣西經貴州達四川，或由雲南入四川，同時復覬覦粵漢京漢二條縱斷中國南北的幹綫，企圖和從東北南下蠶食的帝俄計劃路綫聯繫起來，以平分中國的政治經濟權益。蓋帝俄當時為法國同盟國，早就對東三省有個全盤的打算。他這時正在趕築西伯利亞鐵路，陰謀着通過北滿而達海參崴，更進而展築至南滿，以渤海灣為出口，南下至北京，再分成二綫，一西北行貫穿西北各省，復達西伯利亞鐵路近東某段，一繼續南行而與法國北上的幹綫相啣接。依照當時俄國財政大臣衛特（M. Witte）的意見，這是轉化“彼得大帝之獲得遠東土地的空幻的慾望為實在性”^④的政策。俄法的此種併吞全中國的陰謀，和英帝國主義者的在華利益是嚴重地衝突着的，恰巧德皇亦正在伺機在遠東獲得一海軍根據地，視山東省為其囊中物，^⑤於是形成三個互相對抗的營壘，明爭暗鬥地醞釀着掠奪戰的危機。德俄的衝突，德英的糾紛，英俄的嚴陣對峙，法國的幫

① MacMurray: "Treaties & Agreements with and Concerning China" Vol. I. P. 29—30.

② A. Gerard: "Ma Mission en Chine" P. 132.

③ 參考 La Mission Lyonnaise d' Exploration Commerciale en Chine.

④ A. Yarmolinsky: "Memoirs of Count Witte" P. 83.

⑤ 參考 Philip Joseph: "Foreign Diplomacy in China".

兇和陰謀，都會釀成武裝直接戰爭的危機，但結果都以犧牲中國來解決，致中國境內的主要幹綫為外資所分割殆盡，而造成中國鐵路交通最可悲的命運！

法國獲得龍州鐵路敷設權以後，英國即提出一八九六年所訂立的英法協定第四款“英法在雲南四川二省之一切權利，兩國同等享受”^①的條文，向清廷索得由緬甸築路入雲南境的利權，與法國的利權正是針鋒相對，極盡其勾心鬥角的能事。此兩次失利僅為中國喪失鉅額鐵路利權的序幕，最轟動中外耳目的要算是帝俄的從李鴻章手裏騙取得東清鐵路，即現在的長一千七百餘公里的中東鐵路。^②俄國的空前鉅大成功，一時間引起最猛烈的鐵路利權爭奪戰。德帝國主義者一面極力慫恿俄皇向遠東發展，使其無餘力兼顧歐陸的利益；一面急急隨其後陰謀佔領膠州灣為“開拓德國遠東殖民地的根據地”；^③遂於光緒二十三年（1897）藉口山東曹州有二個德國教士被殺，調遣兵艦盤據膠州一帶，脅迫訂立條約租借膠州及建築膠濟膠沂二條鐵路，席卷山東全境為其勢力範圍。帝俄見清廷屈服於德國海軍的威力底下，立即乘機利用中俄同盟，遣派艦隊至旅順口，以協助中國抗德的美名，攫取旅順大連二港及東清鐵路南滿支綫建築權，卒使清廷正式締約承認。^④在同一期間當清廷擬借外債建築蘆漢鐵路，列強謀保其借款權的競爭正烈的場合，法俄利用比利時出面接洽，清廷以其為海軍力薄弱的小國，信任其無政治侵略野心，遂決定接受其投資。於是法俄的資本得在比利時的掩飾下，而

① MacMurray: "Treaties & Agreements with and Concerning China" Vol. I. P. 54.

② 帝俄財政大臣齋特爾誘李鴻章，獲得東清鐵路陰謀詳情的最可靠文獻為 A. Yarmolinsky: *Memoirs of Count Witte*. 一書，讀者有興趣深造可參考之。據此書所載，李鴻章收受有帝俄二百万盧布的賄賂金。

③ D. G. P. Vol. XIV. Part I. P. 46. Footnote.

④ 條約全文見 MacMurray: "Treaties & Agreements with and Concerning China" Vol. I. P. 20.

剝削蘆漢鐵路的權益。^①這一連串事態的發展，早就使英國惶惶不安，急起直追，企圖利益均沾。當清廷無術應付對日的第二次賠款時，英國即與法俄競爭借款給中國，以揚子江流域不割讓協定及准其建築川緬鐵路為交換條件。英國此次的陰謀，不幸因法俄的猛烈反對而只實現了前一半的利益。然而英帝國主義者憑藉其海軍力量的優越，對於法俄也不少讓，當法俄變相獲得蘆漢鐵路投資權的時候，向清廷提出津鎮、廣九、浦信、蘇杭甬和從河南經山西至長江某地等五路借款權的要求，派遣艦隊施威強迫無條件接受。^②清廷見到海面上英艦密佈，遂即相繼與其締結此各路借款草合同，惟津鎮一路因侵及德國山東的勢力範圍，結果以和德國分段借款建築，劃清各自利益範圍而圓滿解決。^③英國資本的經營關內外鐵路亦和帝俄在東三省的勢力範圍發生嚴重的衝突。帝俄早就向清廷抗議任命英人金達（C. W. Kinder）為該路總工程司，要求關外段應改聘用俄人。及至光緒二十三年（1897）英國中英公司進行借款為展築關外段之用時，俄國又向清廷提出嚴重抗議；英國也以極強硬的態度對付俄國的干涉，結果和英德之津浦路爭議得到類似的解決。英國的關內外鐵路借款權為俄國所承認，但英國亦正式承認東三省為俄國的利益範圍，以後不干預俄國在此範圍內所支持的鐵路計劃。然而俄帝國主義者的利益範圍早已遠突出東三省的界綫，既參與蘆漢鐵路的利權，復獲得正太鐵路的讓與權，^④並和法比陰謀搶奪粵漢鐵路的借款權。法帝國主義者對粵漢鐵路陰謀的失敗，甚覺懊

① 法、俄、比的合作獲得蘆漢鐵路的詳情，可參考拙作“清代鐵路外交的失敗”一文（天津“益世報史學”，第21期）。

② 當時英國已有向其駐華公使發出相機對華下哀的美敦書的訓令，見 China No. I (1899) P. 192—Despatch 286, Balfour to MacDonald, August 17, 1898.

③ 英德協定全文見 MacMurray: "Treaties & Agreements with and Concerning China" Vol. I. P. 267.

④ 此路利權於一九〇四年由俄國轉讓與法國。

喪怨憤，但他所獨得的投資權也不在少，其多年夢想的滇越鐵路也於這個時期獲得的。^①

在這個狂熱的掠奪時期中。日帝國主義者的羽毛尚未丰，他由於甲午戰爭一役，雖一躍而為侵略國之一，但其國力實遠未能與歐洲任何一強國相頡頏；故其對福建、浙江、江西三省的鐵路利權雖屢有所要求，終因和英國的利益衝突，而未克實現。直到光緒三十一年（1905）日本得到英國同盟的助力，擊敗帝俄遠東艦隊之後，始得償其夙願，插足進中國鐵路利權掠奪戰的舞台。日本帝國主義者從帝俄手裏搶南滿鐵路之後，即肆力經營南滿一帶利益，高呼滿鐵中心主義的口號，儼然視南滿洲為其利益範圍。從此中日間關係滿蒙鐵路問題的外交爭議無已時了。

美國摩爾根系資本家亦早組織有合興公司，與歐洲列強競爭投資中國鐵路。但因第一美國政府那時沒有採用軍艦政策為其資本集團的後盾；第二其時美國非資本輸出國，尚無充分資本與列強競爭；^② 第三美國資本家對中國國情無充分的認識，所提計劃條件徒託美名，無補實際，故彼凡有競爭屢告失敗，連於光緒二十四年（1898）所獲的粵漢鐵路借款權，亦因債票私售與比國達三分之二，違背合同第十七條的規定，^③ 為我國所贖回，而終落入英國資本集團的手裏。^④ 結果美國事實上一無所得了。

這個時期中國鐵路利權戰場中，以英法俄德四國為主角，日本的勢力剛剛抬頭，比利時則不過為法俄的傀儡，無足輕重，其所獲得的鐵路利權如京漢汴洛二路，都列於法或俄的名下，以明事態的真相。美國資本勢力的不得逞，和日本政治勢力的突進，

① 王希隱編“清代外交史料”，第111卷，第5—7頁。

② 參考 Deunett: “Americans in Eastern Asia” P. 648.

③ 此條有“……美國人不能將此合同轉與他國及他國之人”之句（原文見郵傳部編“軌政紀要”）。

④ 此路於一九〇五年借香港政府款，復於一九一一年擴設為粵漢川路，借英法德美四國銀行團的款。但根據合同第十四條的規定，粵漢段利權實屬英（王景春編“中國鐵路借款合同全集”下冊，第20—25頁）。

各國在華獲得鐵路利權表

(1895—1905)

年 份	路 別	里 數 (單位公里)	地 點	權利的種類
英 國				
1898	廣九鐵路	171.77	粵	借款管理經營權
1898	北寧鐵路	1,388.55	冀遼	借款管理經營權
1898	京滬鐵路	327.13	蘇	借款管理經營權
1898	滬杭甬鐵路	186.53	蘇浙	借款管理經營權
1898	浦信鐵路	563.15	皖豫	借 款 權
1898	道清鐵路	165.44	豫晉	建 築 權
1899	津浦鐵路	1,083.78	冀魯皖蘇	借 款 權
1904	西藏境內鐵路		藏	築路優先權
法 國				
1896	龍州鐵路	80.45	桂	建 築 權
1897	平漢鐵路	1,332.93	冀豫鄂	借 款 權
1898	滇越鐵路	470.00	滇	建 築 權
1898	赤安鐵路	96.54	粵	建 築 權
1898	南寧鐵路	193.08	粵桂	建 築 權
1903	汴洛鐵路	185.13	豫	借款管理經營權
俄 國				
1896	中東鐵路	1,721.00	吉林黑龍江	合 辦 權
1897	平漢鐵路	1,332.93	冀豫鄂	借款管理經營權
1898	中東路南滿支綫	844.80	吉林遼寧	合 辦 權
1898	正太鐵路	249.95	冀晉	借款管理經營權
1899	北京以北鐵路		北平以北各省	借款優先權
1902	吉長鐵路	127.70	吉林	建 築 權
德 國				
1898	膠濟鐵路	445.99	魯	建 築 權
1899	膠濟濟鐵路		魯	建 築 權
1899	津浦鐵路	1,083.78	冀魯皖蘇	借 款 權

1902	開兌鐵路	500.00	豫魯	借款優先權
1902	正德鐵路	390.00	冀魯	借款優先權
日 本				
1905	南滿鐵路	844.80	遼吉	合辦權
1905	安奉鐵路	260.90	遼	合辦權

這個矛盾釀成今後遠東一連串的鐵路外交爭議來。

第三節 東三省鐵路中立化的紛爭

由上一節的分析，我們知道自光緒二十二年(1896)以後，東三省的鐵路利權相繼入帝俄的手中，而構成其利益範圍，至日俄戰後，則依朴資茅斯和約的規定，將南滿洲利益轉讓給日本。當日俄在朴資茅斯議和時，美國鐵路大王哈利門(Harriman)即已構成其所謂環球鐵路計劃，擬利用日俄無充分資本整頓東三省鐵路的弱點，投鉅資組織日俄美三國銀團，收買中東南滿二條鐵路，並建設連貫日本、滿洲、西伯利亞通歐俄以與其所支配的太平洋輪船公司及美國鐵路聯運的交通路綫。哈利門為實現其計劃而遠遊日本，但結果功敗垂成，蓋日俄帝國主義者哪有輕易將已劫奪到手的贓品，拿出來與一毫無干係的國家共享之理。^①雖然，美人並不因此次的失敗而灰心，反而不折不撓地繼續利用他種方式，如所謂納克斯計劃，舊國際銀行團計劃等等，不一而足，總是不放棄其早年的企圖，遂至引起多年間錯綜複雜的東三省鐵路外交的紛爭。當時美國奉天總領事斯德拉德(Willard Straight)最熱烈地支持哈利門的政策，他企圖向中國要求東三省新鐵路利權，以打擊南滿中東二路的利益為威脅手段，而迫使日俄二國就範，接受哈利門的計劃。斯德拉德的陰謀，正逢當時清

^① 哈利門收買滿鐵失敗經過詳情，見 George Kennan: E. H. Harriman, a Biography, Vol. II. Chapter XVIII. Far Eastern Plans P. 1—21.

廷痛感到滿洲地位的岌危，彷徨不知所措，屢思發揮所謂以夷制夷的外交政策，引進第三國勢力使互相牽制，而維持苟安的局面時候，故常有隙可乘。其第一次的表現，為掀起新法鐵路的爭議。

當是時，東省疆吏趙爾巽擬有“由新民至法庫門再至遼源州抵齊齊哈爾”^①的鐵路計劃，惟恐若一氣呵成，必遭日俄之忌，故擬先築造新法一段再說。斯德拉德的計劃正與此相近，遂與英商寶林公司合作，向清廷要求得此路借款權，因那時美國金融風潮爆發，美資一時無力東顧，遂由寶林公司出面訂立借款合同。日本政府知此事後，即向清廷提出嚴重抗議，認此路為滿鐵並行綫，違反滿洲善後條約，^② 侵害日本的利益。清廷在日帝國主義者的高壓底下，雖頑抗多時，卒告屈服，英國當時為日本同盟國，不願發動實力為自國商人聲援，美國也無可如何，結果反驅使日俄之聯合，簽訂秘密條約，平分南北滿洲權益，共同抵禦第三國勢力的侵入。^③ 此顯然以美國為對象。

清廷在美國的慫恿底下，無意放棄於東省另築幹綫的計劃，於宣統元年（1909）遂復有借美債築錦瓊鐵路之議，旋又與英美兩國銀公司訂立正式合同，由寶林公司出資勘測路綫。斯德拉德企圖以此長達一千五百公里的鐵路讓與權，威脅日俄接受美國國務卿納克斯提出的滿洲鐵路中立化計劃。納克斯在其送給遠東關係列強的條陳中有云：“本政府相信鞏固中國享受在滿洲的政治權益，和增進東三省的正常的發展的最有效的方法，是實施門戶開放政策，使所有滿洲的鐵路離開政治漩渦，由中國統一管

① 王希圖編“清代外交史料”，第201卷，第7頁。

② 該約秘密議定書第三條有云：“中國政府以保護滿鐵之利益為目的，在中國政府未曾收回該路以前，於該路附近，或與該路平行之任何幹綫，皆不敷設，亦不敷設有害滿鐵利益之任何枝綫。”（Willoughby: “Foreign Rights and Interests in China” P. 313）

③ 參考 Walter Young: “Japan’s Special Position in Manchuria” Vol. I. P. 106.—124.

理；爲完成此項目的的資金，則由願遵守門戶開放机会均等政策之有利益關係列強共同籌集。在借款的時期中，列強可參與鐵路的經營權，和享受供給建築材料的優先權。”“假如此項提議不能實行，另一計劃可望得類似的結果，即由英美兩國對錦瓊鐵路之處置，作外交的互助，請關係列強友誼地協助完成滿洲商業中立化之舉，共同參加投資建築上述鐵路及商業上必要之其他路綫，同時借款給中國，贖回現有各鐵路。如此則我們所希望之目的，倘不能達，亦可漸爲接近。”^①由此可知美國對於日俄是採取進攻的態度，而其政策的實現性則係建築在英法德三國熱誠合作的空幻的希望的基本上面，故此次的再度失敗是不難逆料的。蓋錦瓊鐵路縱斷東三省南北，對於中東南滿二路利益之可能的威脅，比新法鐵路要嚴重百倍，日俄當然共同對清廷加以最強力的壓迫，且進而根據一九〇七年的日俄密約，復行締訂一新密約，^②加強聯合戰綫，以對抗美國。而法英二國爲日俄的同盟國，當然無贊助美國政策的可能。剩下的只有德國一國，德國的政策本來即在慫恿俄國集中全力經營遠東，使無餘力兼顧歐洲，且也和日本無任何利益衝突的地方，更雅不願爲此無望的事，招惹日俄的反感。這在戰後公佈的德國外交文件中，說明得最爲透徹：“最後若將此事對於我們而論，則依照余（德國駐日大使自稱——暉註）意，即或美國計劃實行，將來不免影響我們山東鐵路，但此事大体上對於我們總算有益。蓋此種計劃，實將滿洲開放作成國際自由競爭之地故也。因此我們實無理由拒絕美國計劃的實行。然而在他方面，余又不主張，我們因爲贊助美國計劃之故，向日本政府積極活動。蓋由此將使我們變成一位代取死胎之產婆，而招致日人的仇怨，此實爲幫助美國計劃所必不能避免的結果。”^③美國外交形勢如此的孤立，其計劃當然不免有高

① U. S. Foreign Relations 1910, P. 244; 234.

② 全文見 Pasvolsky: "Russia in the Far East"; 及 Watter Youngs: "the International Relations of Manchuria" 的附錄中。

蹈之譏了。

雖然，當時美國外交家仍不認此為毫無意義的妄動，以為此實有“加強遠東國際合作的傾向的效果”。^③ 美政府始終無放棄此項政策的意念，反之，它實構成美國遠東傳統政策的一部分或一個向更高形態發展的階段。美國於參加宣統三年(1911)四國銀行團(英法德美)的粵漢川鐵路借款活動時，有拿此種組織來作實現其剛告失敗的計劃的新工具的動機。當時美國國務卿納克斯明白地說出：“美國政府對於四國銀行團進行粵漢川鐵路借款的行動，只是發揮美國對華，特別是對東三省的傳統政策的新階段中的第一個步驟。”^④ 美國的此種政策充分地表現於四國銀行團的協定中。此協定關於在華投資的範圍涉及鐵路者，有以下二款：第一款為中國一切鐵路；第二款為滿洲實業借款，包括鐵路在內。^⑤ 然而美國旋即覺悟到在東三省境內的投資，沒有日俄的同意，是無實現的可能性的，故決定邀請日俄加入，擴大為六國銀行團。日俄對於四國銀行團的活動，原是採取着敵視的態度，後來法國的疏通，始以滿洲除外的條件加入。如此美國對滿洲的企圖不但一無所得，且正式承認滿洲為日俄的利益範圍，不能不說是極大的外交失利。克羅里(Herbert Croly)說過：“要日本放棄她的貴重的特權，而不與以報償，或不準備於必要時對她使用某種形式的強制，那是不合情理的。”^⑥ 美政府於遠東外交失敗之餘，亦曾考慮過戰爭的問題。在一九一〇年十二月二十二日羅斯福總統(President Roosevelt)給其繼任者塔弗特總統

③ Die Diplomatischen Akten des Answartigen Amtes Vol. XXXII.

④ MacMurray: "Problems of Foreign Capital in China, Foreign Affairs" Vol. 3, No. 3.

⑤ U. S. Foreign Relations 1910, P. 244.

⑥ F. V. Field: "American Participation in the China Consortiums" P. 45—46.

⑦ Herbert Croly: "Willard Straight, a Biography", P. 315.

(President Taft) 的一封信中有這麼一段話：“……關於滿洲，如果日本挑選一條和我們正相反對的路，我們不能制止它，除非我們準備戰爭，而對滿洲問題的勝利的戰爭，必須並有英國的海軍和德國的陸軍。對華門戶開放政策是最好的政策，我希望它在將來還是最好的政策，如果它能由普通外交的協定來維持的話；然而如整個滿洲的歷史所證明，不論在俄國或日本的勢力底下，假如門戶開放政策，遭受一個強國的忽視，決意與其放棄其一己的陰謀，毋寧從事戰爭的冒險的時候，即完全歸於覆滅。”^① 由此可見美政府對於中國鐵路掠奪戰之不採用砲艦政策的容忍態度，並非如一般學者所解釋的，是出於美國人愛好和平的天性，而是有不得已的苦衷的。所以，我們相信一旦美帝國主義者自信軍備充實，對日帝國主義者戰爭有操勝券的把握時，太平洋血腥的爭霸戰，一定是遲早要爆發的。

清廷的建設國防鐵路大致，創辦之始即誤引狼入室，斷送東清、京漢、關內外等重要幹綫於不知不覺間，旋復任由帝國主義者任意勒索，不敢稍有拂逆，後痛感到事態嚴重，國家危機日深，惴惴然謀引外力以相牽制，然在無抗敵決心的依賴心理底下，終未能有所成就，即有所成就，亦免不了“前門拒虎，後門進狼”之譏。這一長串的鐵路外交失策，自然早就引起民衆的不滿，而爆發為有名的贖路民營運動。這個革命運動開始於光緒二十八年（1902），以美國合興公司之私售三分之二的粵漢鐵路債票與比利時的事件為導火綫。在督辦鐵路總公司大臣盛宣懷的咨出使美國大臣梁誠文中，對於當時民衆要求贖路的聲勢，有如下的敘述：“兩廣督部堂岑來電……比即法俄，不可不慎，望設法力拒。……此粵漢鐵路之屬於粵省者，粵督部堂電咨之情形也。由粵而湘，議論更迫。湘人主義團體尤堅。據湘紳龍湛霖王先謙王之春馮錫仁張祖同黃自元等率全省士民電稱……售股與比，

^① U. S. Foreign Relations, 1930, P. 51, Quoted by Howland.

不啻售股与法，东三省之覆轍，能不寒心！全湘命脈繫公一身，迫切環求撫帥協力承担等語。事動公憤，為向來所無。美公司如果將粵漢北路分售比國，湘人以土地所關，不願比國承辦，必合全省之力，出而抗拒，交涉更大。此粵漢鐵路之屬於湘省者，湘省紳士及湘撫部防電語之情形也。自湘而鄂……此事非獨湘省紳民不願，鄂省紳民亦極不願。大局所關，其害不可思議。……此粵漢鐵路之屬於鄂省者，鄂督部堂撫都院電咨情形也。”^①當時留日學生楊度等且立即組織鄂湘粵三省鐵路聯合會，電爭收回自辦。清廷內外大臣張之洞岑春煊黃昌年等亦都听順民意，力主向美國交涉廢約。此次交涉結果，以六百七十五萬美元向美公司贖回，金錢損失極鉅，唯該路利權卒得挽回，由鄂湘粵三省官商合辦，各省負責各修本境路綫。^②

隨着粵漢路利權贖回之成功，官商合資經營鐵路辦法的採用，一時收回路權的運動，席捲全國。民營鐵路公司的設立，如雨後春筍一樣蓬勃地發展起來。津鎮鐵路原為英德利權，訂有草合同三十五條。規定借款未清還以前，造路及行車一切事宜，由該銀行代為調度經理。每段設立總局一處，所設各總局，派華洋員各五人；又派委銀行代辦一員，洋總辦一員，總工程司一員。所有出入款項歸總局管理，每年所餘款項，先提十分之二，歸銀行等作為酬勞，次提十分之一作為公積金，交英德兩銀行存儲。^③直隸山東江蘇三省京官以此路損失利權過重，聯名呈請商部收歸商辦。蘇杭甬路亦與英國中英公司訂有草合同，條款與津鎮相同，蘇浙兩省紳民掀起空前的廢約運動，一面激烈堅持政府收回，一面設立蘇路浙路兩公司，募股開工趕路。在這個時期中，奏准設立的鐵路公司，計有川路、鄂路、湘路、粵路、蘇路、浙路、洛潼、同蒲、西潼、新寧、潮汕、南潯、漳廈、滇蜀、騰越等等十餘公司。

① “交通史路政編”，第14冊，第21—22頁。

② 參考郵傳部編“勅政紀要”，第3卷。

③ 見“交通史路政編”，第10冊，第2241頁。

這些鐵路公司的資本來源極複雜，自動應募的民股至爲有限，官股更屬不足道，主要還是靠強制攤派的各項雜捐的附加。各路的民股以浙、蘇、川、粵等路各達數百萬兩外，餘都爲數十萬兩，其取之地方公款及雜捐的名目計有鹽捐、糧股、畝捐、米捐、菜捐、燈捐、土藥股、土膏藥捐、斗捐、彩票、房捐、薪股、路捐、貨股、煙戶捐、賬捐股、公利捐、差徭提款等十八種。當時，這些民營鐵路公司全由民氣所激成，但因社會沒有新式金融市場的存在，資力上已呈先天虛弱症，加以鐵路管理的腐敗，濫費路款，任意侵吞，如川路一路，據郵傳部大臣盛宣懷奏摺中所述，該路總理施典章舞弊公款達五百餘萬兩，証據確鑿，^①結果，比較辦得有點成績的，只有新寧、粵路、潮汕、蘇路、浙路等數路而已，而且各路財政狀況極壞，時感難於支持，瀕於破產。所以此次鐵路的民資與外資的對抗，在實力上已形不支，全憑民衆的愛國熱忱所勉力扶持，在清廷對外力一味屈服底下，遂多免不了復投到外資的懷裏去。津鎮鐵路之收回運動，在英德外交的壓力底下，經過半年餘的折衝談判，不過把借款條件稍爲改良，擬議中的民營計劃未獲實施。蘇杭甬鐵路自蘇路浙路兩民營公司成立後，即成爲中英外交上的嚴重問題。本來蘇杭甬路草合同訂立後七八年，中英公司沒有履行合同條款，且鐵路總公司曾照會該公司，如半年內再不勘路估價，即作罷論，故突已成廢約。乃外務部迫於英使的威脅，竟於致浙江巡撫存函中主張浙路公司改變路綫，以“由蘇至杭現有小輪行駛，轉運貨物，頗爲便利，原不必急於興工。若能稍變名目，另定路綫，既佔全省路利之先着，則前約不廢自廢，可省輾轉”。浙蘇二省紳商則態度強硬，堅持廢約，各向浙撫蘇撫請願，責成盛宣懷負責辦妥。浙蘇二省巡撫迫於民情激昂，恐生鉅變，亦主張廢約。當外務部電浙撫請與中英公司代表人接洽時，浙撫覆電謂“浙紳現已糾股自辦。此次英領事以定期妥商勘路，

^① “交通史路政編”，第16冊，第50—53頁。

訂立正約爲講。既万無与商之理，自未便定期接見，……此事須內外堅持，略一遷就，即恐彼族執以爲據，浙人必將不服。”一時京都与地方意見不一，贖路風潮益熾。然而英使更加强硬，於其致外務部的照會中宣稱：“若任听各省紳民皆照浙紳半年來之莠言，而得中外無法相安，想廉州、上海、漳浦、南昌層出各案，於此意非明証歟。……並应明晰聲明，倘有意外之事，本國政府難免視浙撫及該管各員有重大責任。”这种行將訴之戰爭的恫嚇，卒使清廷完全屈服，於光緒三十三年与中英公司改訂滬杭甬正約，惟鑒於浙省贖路風潮未稍息，採用所謂分借款築路爲兩事的办法，由郵傳部負責轉撥款借給苏浙兩路公司，中英公司暫不直接与聞路事。^①如此英國資本復得侵入該路了。就連費了九牛二虎之力，始得贖回的粵漢路，後來且和川漢鐵路合在一起，投到英德法美四國銀行團的懷裏去。本來清廷對於滬杭甬路外交的軟弱無能，早已引起全國民衆的憤懣，一時間各省鐵路民營運動，風起雲湧，排山倒海而來，此种狂熱的愛國熱忱，雖未曾建立任何偉大的成績，一如上文所分析，但其勢是不可遏止的，今見川漢路復收歸國營，引入外資勢力，救路運動必然地復趨高潮，一發而不可收拾，成爲推翻滿清的革命運動了。

然而滿清之倒，民國的成立，並未能使中國鐵路交通脫離帝國主義者的羈絆，反之，外資的兇骸只是有加無減，利用軍閥爲爪牙，更加肆無忌憚地掠奪起來。隨着美國於一九一三年失望於六國銀行團，宣言退出之後，第二次的鐵路利權掠奪戰，即繼之而起。各帝國主義者利用中國“二次革命”的動亂局面，和袁世凱的企圖利用築路美名，籌款挹注軍費的動机，向北京政府勒索了大批鐵路借款權。英國攫得的有西藏境內鐵路，^②寧湘、雲

① 滬杭甬路中英交涉詳情，參考滬杭甬路局編“滬杭甬鐵路史”。

② 英國的西藏築路權首見於光緒三十年(1904)的英藏條約，民國二年(1913)英人工程司与達賴及三大寺喇嘛復議合資修築，中央政府未正式承認，至今成懸案。參考“交通史路政編”，第6册，第3544—3546頁。

大、沙興、廣潮、廣贛、潮福、福贛等鐵路；法國獲得的有隴海（由比利時出面），同成、欽淪、叙成及廣西境內鐵路；俄國獲得的有洮昂^①，及外蒙古境內鐵路；德國獲得的有高韓、順濟和烟濰等路^②；日本獲得的有四洮、長洮、洮熱、開海和海吉等五路。因本期事態複雜，帝國主義者獲得的鐵路利權，有未曾叙出的，故製成下列一表，聊為補充，使讀者得窺全豹。

各國在華獲得鐵路利權表

(1906--1914)

年 份	路 別	里 數 (單位公里)	地 點	權利的種類
英 國				
1907	新法鐵路	80.45	遼	借 款 權
1903	錦瓊鐵路	1,500.00	東三省	借 款 權
1911	粵漢川鐵路	1,800.00	粵湖鄂川	借 款 權
1913	沙興鐵路	1,053.89	湘鄂贛	借 款 權
1913	雲大鐵路	550.00	滇	借 款 權
1913	寧湖鐵路	1,600.00	蘇皖贛湘	借 款 權
1914	廣贛鐵路	800.00	贛粵	借 款 權
1914	廣潮鐵路	450.00	粵	借 款 權
1914	潮福鐵路	450.00	粵閩	借 款 權
1914	福贛鐵路	450.00	贛閩	借 款 權
法 國				
1911	粵漢川鐵路	1,800.00	粵湖鄂川	借 款 權
1912	隴海鐵路	1,808.00	蘇豫秦	借款管理經營權
1913	同成鐵路	1,600.00	川秦晉	借款管理經營權
1914	欽淪鐵路	2,043.43	粵桂滇黔川	借款管理經營權
1914	叙成鐵路	280.00	川	借款優先權
1914	廣西境內鐵路		桂	借款優先權

- ① 此路俄國革命後放棄；後為日本所得。（“鐵道年鑑”，第1卷，第1147頁）
- ② “交通史路政編”，第6冊，第3539頁載烟濰路利權，我國迄未允許。然証之民國四年的二十一條件談判時，中國外交總長的談話，則曾經換文讓與。見王芸生編“六十年來中國與日本”，第6卷，第192頁。

俄 國				
1913	洮昂鐵路	224.20	遼寧黑龍江	建築權
1914	外蒙古境內鐵路		外蒙古	借款優先權
德 國				
1911	粵漢川鐵路	1,800.00	粵湘鄂川	借款權
1913	高韓鐵路	337.89	魯蘇	借款權
1913	順濟鐵路	198.08	魯冀	借款權
1913	烟灘鐵路	229.00	魯	借款優先權
日 本				
1906	南滿鐵路	128.35	贛	借款權
1907	新奉鐵路	59.77	遼	借款管理經營權
1907	吉長鐵路	127.70	吉	借款管理經營權
1909	吉全鐵路	320.17	吉	借款優先權
1913	四洮鐵路	312.11	遼	借款管理經營權
1913	長洮鐵路	240.00	遼吉	借款優先權
1913	關海鐵路	120.00	遼	借款優先權
1913	海吉鐵路	250.07	吉	借款優先權
1913	洮熱鐵路	756.23	遼熱	借款優先權
1914	溪城鐵路	24.00	遼	合辦權

這個時期的特徵是日本帝國主義者的勢力，已與歐洲列強並駕齊驅，其所獲鐵路利權陡增了。

第四節 日本帝國主義者的乘機規掠

日本帝國主義者自獲得南滿鐵路之後，他在中國鐵路利權掠奪戰場中的陣勢已頗堅固，加以他捨棄仇俄的政策，而轉與俄勾結，如此連環形成英法俄日四國同盟的戰綫，其勢力更不可侮了。他對華鐵路侵略的野心是無止境的，而且其陰謀還偏重於政治軍事方面呢。我們知道在宣統二年（1910）以前，由日俄的兩次對於滿洲問題的密約的證明，日本還只視南滿洲為其利

益範圍；因此他所標榜的政策，是滿鐵中心主義，即是滿鐵一綫和大連一港的政策，蓋鐵路都須以海港為吞吐口，南滿洲新建的鐵路，都不免與滿鐵聯運，經由大連出口，而變成滿鐵的營養綫。故當新法鐵路爭議的時候，日本曾提出路綫終端與滿鐵啣接為承認的條件。^①但同時日本軍閥派急於軍事的侵略，亦在打算攫取吉會鐵路，蓋此路終點與朝鮮鐵路相啣接，由朝鮮的雄基、清津或羅津為吞吐港，不但可鞏固其對南滿的經濟侵略，一旦有事，朝鮮的日軍可長驅直入滿洲，而握住滿洲的咽喉。日本之獲得吉會鐵路借款優先權，是在宣統元年（1909）的問島條約所規定的。^②至於他的覬覦及東蒙，則開始於民國元年（1912）的日俄第三次密約中。此約第二條把“內蒙古分為兩部，北部經度一百一十六度二十七分以東之部及以西之部。俄羅斯政府担任承認及尊重日本在上述經度以東內蒙古之特殊利益……”^③日本企圖在這領域內建築一條幹綫，以渤海灣某海港為出口。他在民國二年（1913）所獲的五路利權，其中洮熱一路即已伸入內蒙古東部了。然而日本並不是以此所謂三綫三港政策，為其最高限度的計劃，只要中國境內有任何空隙的地方，他一定拚命鑽進去，決不肯錯過一個機會的。所以歐戰一爆發，他就打算德國在山東的利權；俄國一發生革命，他就陰謀驅逐俄國出北滿洲。同時他根據光緒二十四年（1898）的福建不讓與協定，^④早視福建為其利益範圍，屢思建築鐵路聯絡福建浙江江西三省，因其要求侵及英國的利益，未能如願以償，^⑤但

① 參考湯碩和譯“滿鐵外交論”，第40頁。

② 關於吉會的外交詳情，參考王芸生編“六十年來中國與日本”，第5卷。

③ V. A. Yakhontoff: "Russia and the Soviet Union in the Far East" P. 379.

④ 協定全文見Rockhill: "Treaties and Conventions With or Concerning China & Korea" P. 181.

⑤ 日本於光緒二十四年（1898）要求並在福建境內建築鐵路復於民國三年要求並閩浙鑄築路權利，都告失敗。詳情參考“交通史路政編”，第6冊，第3652—3657頁。

始終未能忘情。故日本帝國主義者侵華的鐵路計劃，是包括全中國範圍的，所謂滿蒙鐵路積極政策，所謂山東鐵路陰謀等等，都不過是其吞滅整個中國的大計劃的一個階段或一部分罷了。

日本帝國主義者之降伏帝俄，是其所謂大陸政策成功的第一步；到了歐戰爆發，就是他猛烈推進第二步政策的時機了。日本對德宣戰的用意完全在於搶劫德國在山東的利權，這是盡人皆知的，他一舉佔領膠州灣和膠濟鐵路，即盤據不去，把日俄戰後在滿洲所唱的舊戲，照樣搬演於山東。當時北京政府迫於日軍的壓迫，恐懼戰禍的擴大，早於民國三年（1914）十月三日自動承認日本對於膠濟鐵路的優先權，及願意遵守將來日德關於山東問題的任何協定，^①但日軍始終無撤退之意。日本帝國主義者的陰謀是趁火打劫，豈肯輕易放手，故旋即秘密向袁世凱提出二十一條件，脅迫承認。其中有關鐵路的條款凡七條，就內容的性質考察，為一舉實現其滿蒙、山東和閩、贛、浙、粵各省的初步鐵路侵略計劃：滿蒙方面為一般鐵路借款權的預約，南滿、安奉、吉長三路利權的增強與延長期限，山東方面為繼承德國的利權；華東南方面為連絡粵、閩、贛、浙四省的鐵路交通網的借款權，實現其多年經營福建的迷夢。^②其所提的條件如此嚴重，無怪當然駐華美國公使有“日本的要求如果實現的話，必將排斥美國參與中國經濟建設事業”^③的危言。

此次日本帝國主義者的形勢是至為有利的，一方面歐洲列強方沉酣於戰事，無力東顧，美國亦有孤掌難鳴之苦；另一方面日方交涉的對手又是有名的親日派；故日方甚易得勢，不待最後通牒的提出，北京政府除連絡粵、贛、閩、浙鐵路借款權，因有礙於英國的既得權之外，都概行應允，僅將煙台或龍口接連膠濟的鐵路建築權，及吉長鐵路九十九年管理經營權兩項，改為較和緩的

① 見駐日使館檔案。王芸生編“六十年來中國與日本”，第6卷，第66頁。

② 條約全文見 Sino-Japanese Negotiations of 1915, P. 2-8.

③ U. S. Foreign Relations 1915, P. 30.

條件。因此至最後中日換文時，中國所承認的關於鐵路方面的條件爲：第一、南滿及安奉兩鐵路的期限，展期至九十九年；第二、吉長鐵路借款合同根據已往及將來中國鐵路外債合同最有利於外人的條件而改訂；第三、日本對於煙台或龍口接連膠濟的鐵路有借款優先權；第四、日本對於南滿及東蒙一般鐵路有借款優先權；第五、日本繼承德國在山東的一切權益讓與，當然包含膠濟鐵路的權利在內。^①惟至後來開華盛頓會議時，日本迫於歐美各國的包圍，對山東鐵路有所讓步。煙台或龍口至膠濟的鐵路改由中國自造；膠濟鐵路則由中國政府發給日本政府四千萬日元的債票贖回，但在債額未還清以前，會計和事務總管須用日人充任。^②美國對於日本的單獨掠奪，早認爲與遠東門戶開放主義精神相背，當日方發出最後通牒時，即向兩方提出不承認的照會，事隔僅有二天，又提出美國享有最惠國待遇的照會。^③總之，美國助華抗日的外交政策，有其一貫地自私自利的目的，即均沾各國在華的權益，這就是所謂門戶開放主義的真精神！^④美國於民國五年（1916）即向北京政府索得株欽、周襄兩條延長合計達一千一百英里的鐵路借款權，合同條款對於美國較粵漢川鐵路借款合同有利得多，舉其犖犖大者而言，有工程、車務、會計三個總管的用人權，和分取營業十分之二的盈利。^⑤不過，美國此項利權因與英法既得權益有衝突，結果還是不能實行罷了。

日本帝國主義者鑒於歐戰的結束無日，始終不以民國四年的贓品爲饜足，於民國七年復以所謂兩原借款的方式，向我國索

① 換文全文見王芸生編“六十年來中國與日本”，第6卷，第347—356頁。

② M. J. Bau: "Foreign Relations of China" P. 294.

③ U. S. Foreign Relations 1915, P. 146—147.

④ M. J. Bau 在其"The Open Door Doctrine in Relation to China"一書中，對於美國的对華門戶開放政策有歷史地分析，讀者可參閱，不過此書有“親美派”的錯誤觀點，須注意及之。

⑤ 王景春等編“中國鐵路借款合同全集”下冊，第422—429頁。

取新鐵路利權。這是一批和段祺瑞政府做的秘密政治買賣，其內容在當時雖政府中人亦無從獲悉，段祺瑞由此獲得一萬八千六百七十餘萬日元的鉅款，^①以供鞏固地盤的戰費；日本則獲得大批新利權，其中有關鐵路的為吉長鐵路改訂借款，吉會路、山東高徐、順濟兩路、滿蒙開吉、長洮、洮熱、熱海四路。^②於是日本更進一步鞏固了南滿、東蒙和山東的鐵路權益了。

當一九一七年俄國革命爆發時，日本立即覬覦起俄國在北滿的鐵路權益來。日本的行動至為迅速，一面迫北京政府簽訂軍事協定，共同出兵進攻後貝加爾，一面向歐洲協約國建議單獨出兵干涉，佔據中東鐵路為行軍之用。中國為維持北滿的治安計，本有暫行接收中東鐵路管理權的必要，但日軍任意阻撓，希冀單獨承襲管理權或中日共管。^③日軍在北滿的橫行，因協約國軍隊的共同干涉，結果不能達到擄奪中東鐵路的目的，徒暴露其猙獰面目於全世界罷了。民國十三年俄國革命後新政府與北京政府和奉天地方當局成立協定，中東鐵路復歸中俄共管，日本併吞此路的美夢，一時烟消雲散，遂轉採取破壞的政策。蓋中東南滿兩路的競爭，在於經濟與軍事的策略。如果蘇聯在中東路堅樹勢力，則海參崴足以打擊日本向北滿的進取；如果中東路被截成數段，或日本取得截斷該路的地位，則整個滿洲可成為日本在大陸上活動的安全根據地。南滿鐵路的跌價吸收中東鐵路的貨運，和向中國索取伸入北滿路綫的新利權，是日本長期間運用的兩件利器。這是將來的糾紛，須留到本章最後一節去分析，現在我們接着要討論的是華盛頓會議前後的所謂國際共管中國鐵路問題。

① 見拙作“日資侵華之史的分析”，第25—26頁（“外交月報”第5卷第6期）。

② 參考勝田圭計著，龔德柏譯，“西原借款真相”一書。

③ 林同濟著“日本對東三省的鐵路侵略”，第122—124頁；Miliard:“Democracy and Eastern Question” P. 303—309。

第五節 中國鐵路國際共管的爭議

我們知道所謂中國鐵路國際共管問題的發生，並不是歐戰後歐美帝國主義者對中國的“新猷”，而是前清末葉美國提出的所謂滿洲鐵路中立化條陳，和舊四國銀行團的投資政策的精神之死灰復燃；不過此次的計劃更為具體詳密，包括的範圍更為廣大罷了。這個問題的新提出來其主動力有以下三方面：第一是美國政府以為歐戰後所造成的新局面，有使英美法日四國親誠合作投資中國的可能。^①第二是中國英美僑民的鼓吹，舉凡英美在華的文化機關，連同投資銀團，以至北京政府的美籍顧問，都熱烈發起此項運動。第三北京政府中的親英美派和一部分英美留學生，痛感到日本帝國主義者侵華的急進，國勢的危如累卵，企圖維持列強在華勢力的均勢，使中國鐵路交通在國際資本合作援助底下和平發展。此項計劃草案頗多，內容並不完全一致，最著名的有英國中英公司代表梅爾思，“密勒士評論報”編輯美人密勒，及交通部鐵路會計顧問貝克所擬的三種。^②這三種建議書的詳細內容自然不免有歧異之處，但它們既都係基於同一原則，其辦法的重心必亦是一致的，那就是廢除鐵路投資的所謂利益範圍，而由各關係國家共同享受，即所謂門戶開放原理具體一點說來，其辦法係由中英美法日五國組織成一中國鐵路銀團，將外人直接投資的鐵路，收買歸併為國有鐵路，至於外人間接投資的國有鐵路，其債權亦由總銀團發債票統一之，將來新鐵路的建築，概由總銀團壟斷投資，這是關於資本的來源方面，鐵路的管理經營亦就隨着發生變化。這一切共同投資的鐵路，都由一中央部統一管理，中央部亦由中英美法日五國代表組織而成，各路局的領袖亦由各國分派，至於各國籍應分配的人數多少，則此

① 見藍辛致其國內各銀行的函件。U. S. Foreign Relations 1918, P. 174.

② 全文都載“交通史路政編”，第6冊，第3751—3778頁。

三個計劃都不相同，然而這是較次要的問題，實行時自可斟酌情勢決定。用不着說，這種國際合作發展中國鐵路交通的計劃，是無視中國的利益和主權，完全是適應帝國主義者的利益，特別是英美的利益。

現在我們的興趣不在詳細分析此種計劃，如何侵犯中國的主權和利益，而在暴露藏在此次爭議後面各方面的醜態。此項計劃是於民國八年（1919）由北京政府外交委員會電巴黎和會中國代表，準備向和會提出的。其措辭為“凡以外資外債建造已成未成或已訂合同而尚未開工之各鐵路概統一之，其資本及債務合為一總債，以各路為共同抵押品，由中國政府延用外國專門家，輔助中國人員經理之。俟中國還清該路總債之日為止，各路行政及運輸事宜，仍須遵守中國法律，概由交通部指揮”。^①此電發出後即為交通部所堅決反對，導起一場空前的熱烈爭議，各派的輿論都總動員起來，互相攻訐醜詆。外交委員會方面以汪大燮熊希齡林長民等為領袖，熱烈辯護此項計劃為破除列強在華勢力範圍，利用外資迅速發展中國鐵路交通，於中國最後有益的，交通部方面以曹汝霖梁士詒等為領袖，痛切反對此項計劃的提出於和會，認為有斷喪全國鐵路權利之嫌，於中國有害無益。贊成反對兩派激烈爭論，互相揭發對方的背景，反對派有“……聞秘密會議，即在美使署”^②之言，攻擊贊成派為英美帝國主義者的爪牙，甘心為虎作倀；贊成派亦反唇相譏，直指反對派為日本帝國主義者的走狗，謂日人竭力勾結曹汝霖等輩反對鐵路統一運動，其居心係既恐懼其資力不足與歐美作正當自由的競爭，復怕妨礙其再如昔日之秘密借款給中國，攫取鐵路權益耳。^③我們証以各方面的事實，相信兩派互相揭發的背景，都是正確無誤；贊成派之有英美背景，不只在當時在華英美輿論機關，都力

① “交通史路政編”，第 3778 頁。

② 見“鐵路協會公報”，第 77 期，第 105 頁。

③ Peiping Tientsin Times 24-2-1919.

竭声嘶地鼓吹，尤其在於英美使館都曾招宴兩派要人，言語之間無非劝告反对派贊成；^①反对派之有日本背景，第一為當時日使館機關報“順天時報”與日本國內的輿論，都一致贊助反对派；^②第二為當時交通總長曹汝霖確為著名親日要人，民國四年二十一條件的國恥，與民國七年的所謂西原借款的祕密政治買賣，都是他的功績。當然當時並不是沒有出自純真愛國心的言論，不過那不是左右此次爭議成敗的決定勢力。外交委員會向巴黎和會中國代表發出的此項提案，後來之所以沒有正式提出，實際上是政府中親日派的勝利，亦可以說是日本的勝利。

美國政府是不願輕易放過這個時機的，他於民國七年（1918）歐戰停息後，即急急運動組織英美法日四國銀行團，以代替舊國際銀行團。這種策動是和中國國內的國際共管中國鐵路爭議，表裏相呼应的。此次美國的外交形勢已不再如歐戰前那樣孤立，俄國因在革命戰亂中，是不能參加了，法國也不再援助日本，英國且進而聲援美國，因此日本反形孤立，然而日本的抗爭，因為有卵翼下的中國軍閥政客的支持，消極拒絕引用外資，反得到實際的勝利。

新國際銀行團的成立是在民國八年（1919）五月十二日，其決議案凡八條，第二條是最重要的，全文分三款如下：

（a）將來新發生各專業及所有現在已經成立的借款合同及選擇權（Option），除去已曾經發生效果的各种實業（鐵路在內）借款合同與選擇權不計外，皆應歸諸公眾，由公眾合出資本担任此借款。

（b）各銀行團應將以上所述各團享有或歸其支配的合同及

① 英美兩公使的談話都有“吾意中國人愛國者，若知統一之意必皆贊成之……”之類的見解發揮。見“交通史路政編”，第6冊，第3797—3798頁；“鐵路協會會報”，第78期，第148—149頁。

② “鐵路協會會報”第74—89各期轉載有一部分日本報紙涉及此問題的社論。

選擇權，歸併入新國際銀行團的投資範圍之內。

(c)各銀行團應竭力使享有以上所述借款合同及選擇權之各方，使其將享有的合同及選擇權，歸併入新國際銀行團的投資範圍之內。^①

日本政府對於新國際銀行團的決議案，仍保持參加舊國際銀行團時的態度，提出滿蒙除外為保留條件。英美法三國最初表示不能接受，但經過多次的折衝談判之後，終於一九二〇年五月十一日宣告妥協，和日本成立如下三項協定：

(一)南滿鐵路及其現有的支綫和附屬於該路的礦山，不屬於新國際銀行團投資範圍之內。

(二)擬築中的洮熱鐵路和由該路之某一段至海岸的鐵路，應歸入新國際銀行團範圍之內。

(三)吉會、鄭洮、長洮、開吉(經海倫)、吉長、新奉和四鄭等鐵路，都在新國際銀行團範圍之外。^②

這次的交涉日本雖得保留若干既得權益，但是日本的蒙古方面的鐵路利權，和視整個滿蒙為其獨佔利益範圍的條件，則只得放棄了。就連山東的高徐順濟兩路利權，亦歸併入新國際銀行團的投資範圍之內了。然而事實上日本還是得到最後勝利，蓋當時北京政府的親英美派不能得勢，親日派的政權始終不承認新國際銀行團，^③因此新國際銀行團的活動毫無成效可言，只賸得個空洞的名義罷了。不過我們可以說新國際銀行團之沒有積極的作用，客觀上實是中國的幸運，因為它的存在，確曾使帝國主義者瓜分中國鐵路利權的烈燄，暫告熄滅了。

① The New Financial Consortium in China, Miscellaneous No. 9
P. 19—20.

② The New Financial Consortium in China, Miscellaneous No. 30.

③ 當時和北京政府對抗的西南軍政府則有贊成新國際銀行團之意(“鐵路協會會報”，第85期，第124頁)。

第六節 东北鉄路的淪亡与華北鉄路的危机

自从華盛頓會議以後，列強对華鐵路投資的政策，已確定為利益均沾的合作主義；惟有日本帝國主義者表面上雖接受此种精神，暗中却施其破壞的陰謀，且其对滿蒙鐵路侵略的計劃更擴大了。民國十六年（1927）七月二十五日田中首相上日皇的奏章中有云：“而我國（日本——暉註）之於滿蒙，如徒賴南滿鐵道，必不能滿足。依我進出之將來及現狀計，南北滿鐵路非全收歸我手不可。”“加之南滿鐵道既成之綫路，多以經濟為目的，致缺循環綫路，頗不利於戰時之動員及軍需之搬運。此後必須以軍事為目的建設滿蒙大循環綫，而可包圍滿蒙中心地，以制支那之軍事政治經濟等等發達，亦可防杜俄勢之侵入，此乃我國之新大陸造成上最大必要之關鍵也。”^①日本帝國主義者此項建設滿蒙軍事侵略鉄路的計劃，大体可分為四大中心系統：（一）東蒙鐵路網，以吉會鐵路為中心，吉常、海吉、延吉、開海等鐵路為營養綫；（二）北滿鐵路網，以对墨、洮昂、洮索、長大、昂齊等鐵路，衝破中东鉄路的既成勢力；（三）內蒙鐵路網，為赤熱、張赤、巴連、洮熱、熱海、錦洮、張熱、平熱、錦熱等鐵路；（四）外蒙鐵路網，為蒙古縱橫兩大幹綫，再輔以若干支綫。^②

我們知道日本帝國主義者曾出兵干涉俄國革命，企圖攫奪中东鐵路未得手；於是退而運用運費貶價政策，以打擊中东鉄路的貨運，但結果只是兩敗俱傷，滿鉄得不到多少便宜。日本遂轉而向东北軍閥索取洮昂、長大、吉五、洮索等鐵路利權，以襲取中东鉄路的利益，而將其變為無用長物。洮昂一路終於民國十五年（1926）築成，日人握有極大的管理權，^③其餘各路則於九一八

① 田中奏一奏章：“对滿蒙之積極政策”，第7—9頁。

② 大島敦吉：“滿蒙鐵路網”。

③ “鐵道年鑑”，第1卷，第1148頁。

事變以前，尙未克實現，而成爲此次事變的暗礁之一。日本帝國主義者築成洮昂鐵路後，使與滿鐵聯運，成爲滿鐵勢力侵入北滿，與中東鐵路對抗的別動隊，實爲田中義一之利用奉天政府以強進北滿地盤政策^①的成功，我國學者亦承認此路係爲日人作嫁。^②不過，當民國十九年（1930）初，東北交通委員會停止洮昂路與滿鐵聯運，轉與四洮、北寧聯運，而由營口出口，滿鐵鑒於攫取中東鐵路的貨運利益，轉爲北寧路所得，遂大起抗爭，一時東北風雲緊張，殆有山雨欲來風滿樓之勢。

最招日人的仇怨的，還要算是其乘民國十七年（1928）張作霖敗退出關時，誘取的所謂滿蒙新五路利權，即敦老、老圖、長大、洮索、延海五路，^③不能達到開工築造的目的。此項章約爲張作霖私人所簽訂，既未經東北交通委員會及中央政府所追認，自不能發生法律效力。然而日人始終憤懣怨恨，認爲中日重要懸案之一，屢起爭議。及後見中國開工自築吉海與洮索二路，日人更憤激之至，發出嚴重抗議。而且，日本國內輿論經常畫鬼臉自嚇，誇張東北交通委員會的東北鐵路網計劃，目的在制滿鐵之死命，而完全驅逐其勢力出滿蒙，从而不遺餘力的慫恿其政府決定對滿蒙的強力政策，使有效地壓制中國在滿蒙勢力的伸張，一若滿蒙原爲其領土。

東北交通委員會所擬的滿蒙鐵路網計劃內容，爲東西南三大幹綫，均以葫蘆島爲吞吐港：東幹綫係自瀋陽經朝陽鎮、吉林、敦化、歷東京城寧古塔，接中東路的清林站，沿牡丹江以達三姓，沿松花江歷樺山富錦，而至同江，再沿黑龍江而至中俄交界，即

① 田中義一奏章：“對滿蒙之積極政策”，第9頁。

② 參考金士宣：“中國鐵路問題論文集”，第303頁；章勃：“日本對華之交通侵略”，第81頁。

③ 朝日新聞社編之“滿蒙問題”，第33頁中載五路爲吉海，長大，吉五，洮索，延海；此處少吉五一路，根據係日本代表團於民二十一年向國聯調查團之提出的法文說帖（尹壽松編“中日條約彙纂”，第三版，第798—800頁）。

黑龍江与烏苏里江合流之綏遠；西幹綫係自北寧路之大通支綫，由通遼东接四洮路之鄭家屯至洮南，以達齊齊哈爾而至黑河；南幹綫係自葫蘆島經朝陽歷赤峰至多倫。^①此項計劃係萌芽於民國十四年，而確定於民國十九年；實際開工築造的僅有開丰、瀋海、大通、呼海、吉海、齊克、洮索七路，築成的爲開丰、瀋海、大通、呼海、吉海五路，總延長才不过一千公里左右。然而日本帝國主義者对此已大感不安，屢藉故橫加干涉，不是隨便曲解條約文字，作爲抗議的根據，就是製造事實，以挑起爭議，結果糾紛層見叠出，最主要的爲所謂並行綫問題，包工費問題，聯運問題三項。並行綫問題係對於大通、吉海等路綫而言，總之日本視滿蒙爲其獨佔利益範圍，凡中國在此範圍內擬建鐵路，均認爲係破壞滿鐵的並行綫。^②包工費問題係指洮昂、吉敦二路而言，蓋此兩路与滿鐵訂有包工合同，爲吉長、四洮路之續，滿鐵濫開工價甚鉅，浮濫舞弊達一千二百餘万日元，东北交通委員會不予承認，滿鐵遂指爲破壞合同。^③聯運問題係屬國有东北各路与滿鐵聯運，抑或与北寧聯運之爭，吉長、四洮、吉敦、瀋海、洮昂各路築成後，都無不与滿鐵聯運，而儼然變成滿鐵的營養綫，自北寧路大通支綫完成之後，各路相繼轉与北寧路聯運，於是日方認爲係積極制滿鐵死命之舉，屢明爭暗鬥地用尽一切伎倆，企圖達到干涉破壞的最終目的。其实东北的所謂國有鐵路，大多係隸屬於日資利益底下，如吉長、四洮、吉敦、洮昂等路都是日方强迫建築成的，各路實際支配权多操於日人之手，乃滿鐵對於四洮、吉敦、洮昂各路之与北寧聯運，動員輿論大肆抨擊，適足証明日

① 見金士宣編“中國东北鐵路問題彙編”，第17—18頁；朝日新聞社編“滿蒙問題”，第151頁。

② 此問題可參考Walter Young:“Japan's Special Positions in Manchuria”第1卷第3章至第5章；及王芸生：“六十年來中國与日本”，第4卷末附論，蓋此爲平行綫條約根據最好的研究文字。

③ 詳情見东北交通研究会編“中國东北路電述要”，第46—56頁。

人的貪心無厭，陰謀藉口實現其併吞滿蒙的計劃。故東北的滅亡危機，早已如預先埋伏的地雷一樣，一觸即行爆發，民國二十年九月十八日的瀋陽事變，就是此種歷史必然性的揭露。此次滅亡中國的序幕，向我們昭示日本帝國主義者的侵略中國，已進展到一個新階段，他不再以紆緩地從軍閥手裏蠶食中國為滿足，而用暴力開拓了一條直接統治中國的大道。

從日本帝國主義者一手製造的傀儡國滿洲國成立以後，他對於東北四省的鐵路問題，獲得了最後清算的權力，全部陰謀都實現了。現在東北全部國有省有民有鐵路，計有北寧路關外段、洮索、洮昂、四洮、吉海、瀋海、吉敦、吉長、呼海、齊克、開平等十餘綫，總延長幾及三千公里，都被劫持而歸併入滿鐵系統中。就連中俄合辦的中東鐵路，亦被低價收買去了。同時日本帝國主義者為南侵西征北進計，復着着建築軍事鐵路網，開始通車營業的新綫，在北滿方面有北黑綫，由北安經龍鎮、辰清、瑯琿至大黑河屯，全長二百九十七公里；濱北綫和齊北綫，即將舊有呼海、齊克二綫展築而成；此三路互相聯絡而成為突擊蘇聯遠東國境的國防幹綫。在南滿方面有京圖綫，即其垂涎多年的吉會鐵路的完成，終點與朝鮮鐵路相啣接；拉濱綫，由京圖路的拉法站起，經五常、拉林等站至哈爾濱，全長二百六十八公里；京大綫，由偽京至大賚，全長三百二十公里；圖寧綫，由京圖路的圖們站起，經延吉、汪清、東京城、寧安，至中東路的牡丹江站，全長二百六十公里；此為其所謂東滿鐵路網的完成。在東蒙方面有錦承綫，由錦州至承德，全長四百三十六公里；葉赤綫，由赤峰至察東內蒙葉柏壽，全長一百四十七公里；錦赤綫，由錦州至赤峰，全長三百二十七公里；將來此各路再西展與平綏路相接，則日本勢力最後可達到新疆，而完成包圍蘇聯的萬里長城。^①

日本帝國主義者霸佔東四省鐵路之後，其進一步的陰謀是西進和南下，南下則覬覦華北五省資源，西進則兼可達到包圍蘇聯的目的。滿鐵所組織的鐵道港灣產業三委員會的調查報告，

即係根據此項原則而擬就的。其對鐵道方面的計劃為第一步先建築滄石、彰濟二綫，以吸收華北腹地的利益，一旦軍事發動，日軍可迅速由大沽青島二地長驅入山西河南境內；第二步為把平綏路改為中日合辦性質，東與偽滿洲國的葉赤綫聯絡，西展築至新疆，完成華北外廓鐵路，以便開發西北資源和包圍蘇聯的遠東國境。此外對於華北各現成鐵路，計有北寧、津浦北段、平漢北段、正太、同蒲、膠濟等路，該委員會調查報告雖未談及，但當亦在其逐步奪取的計劃之中。我們知道華北五省，即河北、山東、山西、察哈爾和綏遠的已成鐵道，總延長約為五千公里，佔全國鐵路總延長量（包括東四省九一八事變前的鐵路）的將近三分之一，其營業收入且佔全國國有鐵路的一半，為國有鐵路中最為健全的部分，路綫經過地域又為國中富藏之區，其對於國防與民生的重要可知。現在平綏膠濟二路日債累累，膠濟路且昔已授其以車務會計管理權，^②日人可襲用對付東北鐵路故智，任意藉口干涉，危機自極嚴重。今年春間王正廷對於膠濟鐵路贖路借款將到期事，嘗發表過談話，謂該路贖路基金頗充足，惟日人如不要求還清，亦不必如期償還云。這種消極的態度至為危險，實可視為一種民族自殺政策。華北其餘各路的築路資金中，雖無日資的關係，但在其政治軍事勢力的籠罩底下，其危機之嚴重，亦不減於上述二路，如北寧路且遠超過呢。因此，我中華民族如無與敵偕亡的赴難決心，華北各國有鐵路的淪喪，殆屬時間問題耳。

至於日本帝國主義者要求建築的二綫，原為擬建舊路。滄石鐵路也視為歐戰前德國舊利權正德綫的變形。民國二年有歸

① 據 Fedorof 的調查，日本在四省新築成的鐵路，至一九三五年止，總延長為二千八百七十公里；而今年在開工建築中的路綫，尚有一千五百公里。（見毛晉譯文，載“新世紀”第1卷第1期第18頁）。又參考本書附錄一中之東北四省失陷鐵路部分。

② 見解決山東懸案條約第十九條（黃月波等編“中外條約彙編”第228頁）。

民管之議，但卒未興工修築，至民國六年改舊交通部籌辦，於民國九年底正式開工，惟因工款不敷，路工屢告停頓，至十一年六月竟將路工局裁撤，計共化去一百六十八萬餘元，所成路基頗為有限。此後直隸省長李景林曾企圖藉該路名義借意大利二千萬美元借款，張宗昌亦有藉之借法國借款之提案，隨着復有借英債日債的接洽，但都未能實現。其借日債的事雖未正式成立，但至今日人尚據之為其既得利權。此事真相為該路工程局長何澄，擅於民國十八年，與日商華昌公司訂立借款合同，但因係未奉鐵道部命令，旋即交涉作廢，故日方實無任何權利可言。民國二十二年國民政府又命鐵道部常務次長兼任大潼、太沽（包括滄石綫）鐵路督辦，接洽借法國銀公司借款，但因日方橫加干涉，無從實現。自從冀察政委會成立以後，日人遂視該路如囊中物，積極要求合資開辦。最初擬日方由滿鐵負責築路料款部分，而工薪費部分由北寧路局負擔時，日方尚以北寧路有英資關係，無異間接承認英資參入，不肯答應，據近日報章所傳，則日方已同意，不日即可開工了。將來此路築成後，復延長至大沽港，滿鐵建築大沽港的計劃如一旦完成，日本軍事勢力即可直達山西境內。

彰濟鐵路為膠濟鐵路的展長綫，不轉經隴海鐵路而直接與平漢路相銜接，膠濟路局於民國二十年即有此項計劃，惟一時無從籌措築辦鉅款，致未能及早興工。現在鐵道部在日方要求合資築辦的壓力底下，決定由國資自辦。依鐵道部計劃，係將本路分為三段建築，先築濟南至聊城一段，由山東省政府與商民合資組織鐵路公司築辦，預計明年當可通車。將來再展築至彰德，即是日方陰謀完成之日了。日軍可由此綫直達河南省境，控制中國半壁河山，西進可經營西北，南下可侵入長江流域，如此其所謂大陸政策的迷夢，可實現秦半了。

然而華北鐵路危機雖如此嚴重，旦夕有繼東北而淪喪的可能，未聞輿論界有鼓勵國人赴難的聲息，反而高唱華中鐵路建設雄飛猛晉的空調以自娛。固然，浙贛、江南、淮南等鐵路的築成，

未始不可慶賀，但是如果華北五千公里最良好的路綫，猶不能保全，試問華中以至華南能無墮入今日華北的狀態的危險麼？當江南鐵路公司擬築該路爲京滬幹綫時，日本帝國主義者即橫加阻撓，鐵道部遂只得暫停展築至福建詔安的計劃。此種事實正明白昭示吾人，今日華北鐵路的危機，並非局部的災難，實爲中華民族整個存亡之所繫！時至今日，如果吾國人尙存一絲一毫苟且偷安的心理，那就是中華民族的大罪人了！

第三章 外資怎樣瓜分中國鐵路

第一節 外人直接投資鐵路

帝國主義者在中國獲得直接投資的鐵路權益，計有中東、南滿、膠濟、滇越、龍州、赤安、南寧、道清、穆稜、天圖、金福、溪城等十二綫。其中道清鐵路因路綫太短，英商福公司痛感到經營虧蝕的不利，旋於光緒二十四年（1898）要求我國收回，改爲借款而仍委託其代理行車；^① 膠濟鐵路因德國敗於歐戰，路政由我國收回，但依華盛頓會議決議，須賠償日本政府四千萬日元，故亦轉變爲借款鐵路；^② 龍州、赤安、南寧三路都是法國利權，根本並未開工建築；其餘除滇越一路爲承辦鐵路之外，都爲中外合辦鐵路。^③ 中東、南滿、穆稜、天圖、金福、溪城六路名義上雖爲中外合辦鐵路，實則外人所獲的支配權比承辦鐵路的滇越路，只有過之而無不及。穆稜、天圖、金福、溪城四路路綫極短，組織頗爲簡單，其內部機構爲中東、南滿二路之一部分的縮影，故此處不加贅述。滇越、南滿、中東三路規模宏偉，特別是南滿、中東二路儼然有自成一國家的雛形，對於中國政治經濟生活影響至爲鉅大，我們須個別提出來探究。

帝俄之取得中東鐵路係在聯合德法二國代中國向日本索還

① 見“交通史路政編”，第13冊，第4773—4815頁。

② 參考 M. J. Bai: Foreign Relations of China P. 250—310。

③ “交通史路政編”第13冊列南滿鐵路爲承辦鐵路，實屬錯誤，蓋日人之獲得此路利權，係繼承自帝俄，根據漢茨茅斯條約和中日會議東三省事宜條約的規定，實爲中日合辦鐵路。不過後來爲日本帝國主義所侵佔罷了。

遼東半島之後的光緒二十二年(1896)間,當時帝俄藉俄皇尼古拉二世行加冕禮之舉,要求清廷派李鴻章為奉賀特使,李鴻章抵達莫斯科後,即為帝俄財政大臣衛特等所包圍賄賂,而簽訂讓與東清鐵路(中東路舊名)為中俄合辦的條約。^①清廷想利用帝俄以對抗暴日,而讓其如許龐大利權之失策,那時豫撫劉樹堂即已明白的預見到,他於光緒二十二年(1896)三月的奏電中稱:“……代索遼東之舉,其變計所出,非真有愛於我。果如新約之所議,准其接築鐵路,由黑龍江而抵吉林,而至奉天牛莊,凡此鐵路所經之地,不必三十年,即十年之後,臣決其必非我有矣。……東三省之棄置勿論矣,門戶既開,藩籬盡撤,腹心為所盤據,手足為其縛繫,一有違言,禍端立見。其陸師循榆關而南,其水師掠直東而北,防不勝防,備不及備,禦敵於閨闔之近,思之寒心。”^②此種遠慮於四年後,即光緒二十六年(1900)的義和團事變中,就全盤証實了。

帝俄獲得東清鐵路的二年後,復獲得南滿支路,租大連為商港,於是握有東三省交通的命脈。根據東省鐵路公司合同、章程和續訂枝路合同,^③帝俄不僅獲得東清鐵路的投資權,且得經營煤礦、工商等企業,此外復握有鐵路沿線警衛權,運輸進出口貨物的減稅權,運兵權及航行權;中國方面須出資本五百萬庫平兩,負有無償贈送官地供鐵路应用的義務,而於三十六年後始能給價收回,八十年後無償收回。如此中東鐵路以至東三省的經濟命脈,幾全握在帝俄的手裏,中國雖有派委該路督辦的權利,但對該路行政毫無支配的實權。而且帝俄還常常超過條約所許的範圍,肆意擴張其利權,舉其重要者而言,計有採伐森林、內河內海運輸、採礦、墾殖、減稅、行政、軍警、司法、教育等權利。本來

① 詳情參考 A. Yarmolinsk: “Memoirs of Count Witte” 一書。

② 王希隱編“清代外交史料”,第125卷,第14—15頁。

③ 此三篇合同全文見 MacMurray: “Treaties and Agreements With and Concerning China” Vol. I, P. 74—79; P. 84—84; P. 154—159.

按照合同的規定，中東路局採伐森林與開礦權僅限於鐵路本身的需要，乃俄人竟任意大規模探礦伐林，組織有楚利斯喀牙林場，及撫順、煙台、札蘭諾爾、穆稜等煤礦公司，森林每年的出產除供本路枕木之用以外，獲利恆在百萬元以上，侵佔森林面積則達二千四百餘方里之廣；煤的產額更遠超過路上所需，每年輸出極丰，不過撫順煙台兩處煤礦，後繼着南滿鐵路同為日本所奪取。內河內海航行權原僅限於運輸本路應用材料，乃帝俄竟視黑龍江、松花江、嫩江儼若其領河，凡俄籍船隻任便行駛其間，犯我國航權特甚。地畝墾植權原亦限定供該路經營所需，乃俄人竟毫無限制強行收買民地，達數百萬畝之廣，從事大規模的移民。減稅權原係規定該路運輸進出口貨物照關稅則減三分之一徵收，若運往內地則應徵收子口稅，即所完正稅之半，乃帝俄復於光緒三十三年（1907）要求清廷訂立北滿稅關章程大綱，擴張兩國邊境各百里地內為免稅區域，輸入滿洲內地貨物，照海關稅率減三分之二課通過稅。沿綫警衛權則濫行使至拒絕中國警察力量的伸入路界，且進而擴張其警權至沿路市面，並擅派駐路軍數大隊，人數達七萬人之衆，甚至俄兵可自由運輸，而反不許中國運兵。如當民國元年呼倫貝爾之亂時，俄國駐路軍竟解除該路範圍內中國平亂兵隊的武裝。中東路局原無司法、教育、行政的權限，乃竟肆意利用路款作文化侵略，侵佔鐵路界內司法權，至行政權的侵犯更擴張至哈爾濱全市。總之，中東鐵路儼然有自成一國之勢。^①至民國十三年締訂中俄、奉俄兩協定時，中國始收回一部分利權。^②

① 參考雷毅著“中東路問題”，第1—59頁。

② 一九二四年五月三十一日，蘇聯與當時北京政府簽訂“中俄解決懸案大綱協定”，這一協定，是中國自1840年鴉片戰爭以來的第一個平等條約。蘇聯在協定裏宣佈無條件的廢除帝俄政府和中國政府所訂的一切不平等條約，放棄在中國的租界地、治外法權、領事裁判權和庚子賠款。並規定中東鐵路純係商務性質，所有關係中國國家及地方主權的各項事務，如司法、民政、軍務、警務、市政、稅務、地畝等，概由中國政府辦理。（編者註）

中东铁路全长约一千八百公里，其建筑费达四万零六百万卢布之鉅，^①因投资额的过度膨胀，故自光绪二十九年(1903)至民国二年(1913)十一年间，每年的营业都告亏蚀，总共达一万七千四百万余卢布。^②自民国三年至十年间，该路在战乱中，每年损失更属不在少数。至民国十一年以后，始逐渐有盈馀可言，其净利数字列下：^③

年代	盧 布	年代	盧 布
1920	2,827,000	1925	15,453,000
1921	2,596,000	1926	16,119,000
1922	1,275,000	1927	5,853,000
1923	2,303,000	1928	—
1924	7,162,000	1929	5,672,000

我們考察中东铁路的财政状况，亦可見出其經濟的意義，不如政治軍事意義的重大，蓋其支出項目有一頗大的部分為普通商業鐵路所沒有的，如駐路軍費、司法費、特种事業費以至政治外交祕密費等等即是。雖然，中东铁路的經濟作用亦不可輕視，它与北滿經濟的發展是息息相關的。此路現已為偽滿洲國所收買，分割為京濱、濱洲、濱綏三路，委託滿鐵会社統一管理了。

日本之獲得南滿鐵路合办权，係繼承帝俄而來的。依樸茨茅斯日俄和約及中日會議东三省事宜條約，^④日本政府得繼承帝俄在南滿洲所獲一切條約上的權利。然而日本政府所頒布的創立南滿洲鐵道株式會社條例，其侵犯中國主權的範圍，遠比俄皇頒布的东省鐵路章程為廣。在中东路中國政府投資五百万庫平兩，並有派委督辦之權，在南滿路中國政府連這種權利都喪失

① Remer: "Foreign Investments in China" P. 565.

② Statistical Year Book of the C. E. R. 1923.

③ Ibid. 1930.

④ 此二約全文見 MacMurray: "Treaties and Agreements With and Concerning China" Vol. I. P.522—523; P.549—554.

了。楊格 (Walter Young) 解釋中國政府和人民之不願意參加該路的投資的原因，係在於該路創辦時投資的過度膨脹 (Over-Capitalization)，日本政府的握有半數股票和全路支配權，以及中國人民對於日本人在滿洲活動的敵視。^① 事實上，這是日本帝國主義者的違背條約行爲，而清廷昏聩無能，不知提出抗議糾正，遂致沿成全路管理權無一中國人得參與的局面。依南滿洲鐵道株式會社條例，^② 滿鐵的理事會即總管理處的正副總裁與理事都由日政府任命，日本國內鐵道各法令必要時得適用於滿鐵，而且關東軍司令官得支配滿鐵有關軍事方面的行政設施，所以用不着說滿鐵創業時的意旨就包含政治軍事侵略的原素在內。滿鐵對於條約所應許以外權利的侵佔，比東鐵還要橫暴萬分，最令人髮指的，當屬於教育、徵稅、行政、司法、軍警各方面。滿鐵每年支出鉅額資金，在滿鐵沿綫開設多數小學中學及專門學校，廣收中日學生，對中國兒童青年施行奴化教育，完全破壞我國教育行政權，視滿鐵沿綫廣大區域如同其殖民地。滿鐵復違約侵佔鐵路不必要的廣大區域爲其附屬地，劃瀋陽、營口、安東三市的大部分地域爲其通商口岸，擅自在一切範圍內執行徵稅、行政以至司法的權力。滿鐵一帶的駐兵權警衛權操於關東廳的手裏，違法紮駐重兵，經常達四萬人，有時且侵及非滿鐵地帶，並任意干涉中國軍隊的行動。如民國五年的鄭家屯事變，鄭家屯屬遼寧遼源縣，爲四鄭鐵路的終點，日軍竟擅駐紮該地，保護蒙匪擾亂地面，用武力阻撓官軍的剿辦。^③ 故南滿洲鐵道會社實爲東印度公司的再現，雷耶瑪則稱滿鐵區域爲關東洲租借

① 參考 Walter Young: "Japanese Jurisdiction in the South Manchuria Railway Areas" P. 86.

② 全文見 MacMurray: "Treaties and Agreements With & Concerning China" Vol. I. P. 555—563.

③ 參考 Walter Young: "Japanese Jurisdiction in the South Manchuria Railway Areas" P. 194—300.

地的延長。^①

滿鐵會社所經營的產業包括鐵路、港灣、航運、礦業、電氣、倉庫、土地房屋等等重要實業。據滿鐵總裁的估計，滿鐵會社的資產總額約十萬萬日元，其中約有一半係來自日本的投資，三分之一係借自倫敦與該路為日政府接收時的原有產業，三分之一係歷來盈利滾存。^②其投資於南滿、安奉及各支路總延長約一千一百公里的路綫本身的資本為一万三千八百三十萬美元。^③中國在東三省借日資建築的鐵路，亦多係由該會社投資，計有吉長、吉敦、四洮、洮昂、新奉五路，總額達八千萬日元。

滿鐵投資國有鐵路估計表^④

吉長鐵路借款	7,900,000 日元
四洮鐵路借款	32,000,000 日元
新奉鐵路借款	320,000 日元
吉敦鐵路借款	23,885,000 日元
洮昂鐵路借款	16,214,203 日元
總計	80,319,203 日元

據雷麥估計，其投充行政費與文化事業的資產，總額達一萬零四百五十萬日元。^⑤其餘投資於各種產業達數萬萬元，據雷耶瑪所列的表，多少和滿鐵發生資本關係的公司總數約五十家，其中滿鐵投有一半以上的資本的公司，計有大連陶器、遼寧匯兌信託、四平街電燈、鐵嶺電燈、營口水道電氣、滿洲船渠、南滿礦業、福昌華工、滿洲日報等十餘個株式會社。^⑥滿鐵對於撫順煤礦、

① M. Royama: "The South Manchuria Railway Zone, in Pacific Affairs", Nov. 1930, P. 1032.

② Remer: "Foreign Investments in China" P. 439.

③ Ibid, P. 88.

④ 見拙作“中國鐵路外債數字之估計”，第 27—33 頁（“鐵道問題研究集”第 1 冊）。

⑤ Remer: "Foreign Investments in China" P. 480.

⑥ "Problems of the Pacific", 1929, P. 571--572.

榨油廠、鞍山煤礦等的直接投資額，也達一萬萬餘日元。滿鐵本身的財政狀況是中國境內一切鐵路最良好的，每年盈利經常達數千萬元。茲列該路收支表如下：①

南滿鐵路收支狀況表

(單位日元)

年 度	客運收入	貨運收入	總 收 入	總 支 出	盈 餘
1908	2,954,587	9,542,262	12,537,142	6,101,515	6,435,627
1915	4,842,338	17,260,655	23,532,118	——	——
1921	12,194,283	59,615,833	78,204,132	33,172,717	45,031,415
1927	16,192,953	94,040,819	113,244,180	45,235,835	68,008,345
1928	17,319,293	97,738,147	118,639,090	44,358,065	74,281,025
1930	11,461,175	77,936,688	95,330,730	36,768,576	58,562,154

一九二八年為滿鐵營業最旺盛的年度，盈利達七千四百餘萬日元，越二年後所以驟降至五千八百餘萬日元，完全為銀價暴跌之影響，而日帝國主義者竟藉口為受中國國有鐵路聯運的壓迫而然，事實上此項盈餘額之多仍為國內一切鐵路所望塵莫及。滿鐵之為日帝國主義者侵華的大本營，於一九三一年九一八事變中暴露無餘，佔領瀋陽而發動戰爭的軍隊，即為滿鐵沿綫的駐軍。自事變以後，不數年間南北滿與熱河一切已成未成鐵路，都歸併入滿鐵系統之內，其規模更遠比前宏大，資產陡增至數十萬萬日元了。現在且已進而成為侵略華北的先鋒組織，所謂興中公司即為其產兒。這是外人在華直接投資鐵路的必然的結果！

法國於光緒二十四年(1898)取得滇越鐵路承辦權，其計劃尚擬展築至四川盆地，控制西南各省的政治經濟權益，惟因勘測路綫後，發現一路都為巉巖峻嶺，工程至為困難，故躊躇至今未實行。法帝國主義者利用滇越鐵路以侵略西南的野心，原不下於中東南滿兩路之於東三省，且本路照條約中國無合資的權利，

① 見拙作“中國鐵路的過去與今後”(“東方雜誌”第32卷第17號第19頁)。

按理彼更可放手爲所欲爲。然而事實上該路雖爲承辦權，其章程^①所規定侵犯中國主權的條款，反遠沒有所謂合資權的中東南滿兩路之甚，如該路並無減稅、航運、運兵等權利。同時滇越路亦並無超越條約擴張利權，肆意侵佔司法、行政、教育、駐軍等主權的嚴重事情發生，因此我們可以說該路利權的喪失尙無中東南滿兩路的嚴重，不過無論如何尙有控制雲南省的政治經濟生活的害處。蓋滇越鐵路爲雲南省與鄰近各省交通的捷徑，法人握住此路運輸權，即足以加強雲南與中央政府的離心力，而隸屬於安南政府利益底下發展。柏頓於考察雲南之後，對於滇越鐵路的實際作用，剖析得最爲透切，“無論任何人与貨物，若未經法國當局的同意，和未在河內繳納過通關稅，則不能進入雲南境內。結果不獨雲南全省商務爲法人所掌握，而雲南政府也在巴黎政府掌握之中，因爲他們的軍需品都仰給於法人。因此雲南政府如有變遷，法人大有舉足輕重之勢。”^②因此滇越鐵路所引起的西南前途危機，亦正未可輕視。

滇越鐵路的路綫，原係擬定貫穿雲南最富庶區域的蒙自、建水、曲溪、通海、河西、玉溪，及滇池附近各大平原，以達雲南省會的昆明。惟開工後不久，因蒙自、建水各地紳民激烈反對，不得已始改走山道，於是工程倍加困難，建築費大爲膨脹，總計達一萬六千五百四十餘萬法郎。^③該路建築費如此之鉅，自非該路公司所能負擔，故安南政府津貼達六千四百餘萬法郎，由此也可反映出該路非商業的性質。其歷年營業狀況一如下表：（見64頁）

滇越鐵路因養路費鉅，所經地帶又非物產豐富的區域，雖運費特別提高，收入仍屬有限，故其每年的盈利遠不能望滿鐵的項背。法帝國主義者之所以尙積極經營該路，只能用政治軍事侵略的觀點來解釋。因此我們爲避免雲南以至西南各省陷入東四

① 中法滇越鐵路章程全文見“交通史路政編”，第18冊，第133—140頁。

② The China Weekly Review Vol. 66. Sep. 1933.

③ Remer: "Foreign Investments in China" P. 624.

滇越鐵路歷年營業收支表

(單位法郎)

年度	收 入	支 出	盈 利
1916	2,949,947	1,977,808	972,139
1917	2,716,294	1,680,348	1,035,946
1918	2,794,721	1,595,646	1,199,075
1919	3,033,853	2,286,199	747,654
1920	2,626,034	1,942,887	683,147
1921	24,308,492	18,918,242	5,383,250
1922	28,241,625	21,210,785	7,030,840
1923	35,093,717	26,478,265	8,615,452
1926	72,272,050	62,399,773	9,872,277
1927	56,579,975	52,474,318	4,105,657
1930	48,629,265	43,779,991	4,849,274

省的覆轍，須及早充實國力收回該路，並趕築聯絡西南各省的國防鐵道網。

第二節 外人間接投資鐵路

中國國有鐵路可以說沒有一條不和外資發生關係的。外資第一次以借貸資本的方式輸入中國鐵路，係開始於光緒十三年(1887)，為建築津沽鐵道之用，然而數額至為有限。中國之大舉借入鐵路外債，係在甲午戰爭之後，為帝國主義者所強制而成的，出於自動的實在是少數。時至今日，國有鐵路築路資金之募自外國的，計有北寧、平漢、正太、京滬、汴洛、隴海、道清、南潯、廣九、新奉、津浦、滬杭甬、粵漢川、四洮、吉長、洮昂、吉敦等十七路，平綏路原雖係由北寧路餘利建築的，其展長綫的資金亦係來自日本。我們要深刻的理解外資在國有鐵路中的勢力，是如何的雄厚，須先對國有鐵路外債作一正確的估計，然後理論的解剖始不落空。國內外權威學者如劉大鈞、① 昆斯、② 耿愛德、③ 瓦格爾、④ 雷麥⑤ 等人，都嘗作過此項估計，貢獻頗多，不過因為材料

中國鐵路外債總額表①(表1)
(1935年12月底)

年份	債款名稱	債權者	原借款額	折合國幣	實際起債額	折合國幣
1887	津沽鐵道借款	英國怡和公司}	1,076,000兩	1,494,444元	1,076,000兩	1,494,444元
1889	津通鐵路借款②	德國德華銀行}	2,000,000兩	2,702,702元	134,500兩	181,757元
1898	關內鐵路借款③	英國匯豐銀行}	3,070,000兩	4,148,648元	3,070,000兩	4,148,648元
1898	關內外鐵路借款	英德俄各銀行	2,300,000鎊	23,000,000元	2,300,000鎊	23,000,000元
1898	蘆漢鐵路借款	英國中英公司	4,500,000鎊	45,000,000元	4,500,000鎊	45,000,000元
1900	粵漢鐵路借款	比國銀行工廠公司	40,000,000美元	80,000,000元	3,000,000美元	6,000,000元
1902	正太鐵路借款	美國合興公司	40,000,000法郎	5,714,285元	40,000,000法郎	5,714,285元
1903	滄寧鐵路借款	華俄道勝銀行	3,250,000鎊	32,500,000元	2,900,000鎊	29,000,000元
1903	汴洛鐵路借款	英國中英公司	25,000,000法郎	3,571,428元	25,000,000法郎	3,571,428元
1905	京漢路完工小借款	比國銀行工廠公司	12,500,000法郎	1,785,714元	12,500,000法郎	1,785,714元
1905	粵漢鐵路借款	香港政府	1,100,000鎊	11,000,000元	1,100,000鎊	11,000,000元
1905	道清鐵路借款	英國福公司	800,000鎊	8,000,000元	800,000鎊	8,000,000元
1906	南甯鐵路借款④	日本大成會社	1,000,000兩	1,388,888元	1,000,000兩	1,388,888元
1907	廣九鐵路借款	英國中英公司	1,500,000鎊	15,000,000元	1,500,000鎊	15,000,000元
1907	汴洛鐵路續借款	比國鐵路公司	16,000,000法郎	2,285,714元	16,000,000法郎	2,285,714元
1908	平漢鐵路借款	英法匯豐兩銀行	5,000,000鎊	50,000,000元	5,000,000鎊	50,000,000元
1908	新奉鐵路借款	日本南滿鐵道會社	320,000日元	320,000元	320,000日元	320,000元
1908	津浦鐵路原借款	英國德華銀行}	5,000,000鎊	50,000,000元	5,000,000鎊	50,000,000元
1908	滬杭甬鐵路借款	英國中英公司	1,500,000鎊	15,000,000元	1,500,000鎊	15,000,000元

年份	借款名称	債權者	原借款額	折合國幣	實際起債額	折合國幣
1908	吉長鐵路借款	日本南滿鐵道會社	2,150,000日元	2,150,000元	2,150,000日元	2,150,000元
1910	平漢鐵路債券	英國愛倫銀行 費查公司	450,000鎊	4,500,000元	450,000鎊	4,500,000元
1910	津浦鐵路續借款	英國華中鐵路公司	4,800,000鎊	48,000,000元	3,000,000鎊	30,000,000元
1910	平漢鐵路債券	德國德華銀行	2,200,000日元	2,200,000元	2,200,000日元	2,200,000元
1911	粵漢川鐵路金鎊借款	日本橫濱正金銀行	6,000,000鎊	60,000,000元	6,000,000鎊	60,000,000元
1911	平漢路郵傳部借款	舊西國銀行團	10,000,000日元	10,000,000元	10,000,000日元	10,000,000元
1912	平漢鐵路債券	英國麥加利銀行	150,000鎊	1,500,000元	150,000鎊	1,500,000元
1912	津浦鐵路臨時墊款	德國德華銀行			900,424鎊	9,004,240元
1912	津浦鐵路臨時墊款	英國德華銀行			300,000鎊	3,000,000元
1912	津浦鐵路臨時墊款	英國華中鐵路公司			3,000,000日元	3,000,000元
1912	滬杭甬路南京臨時政府借款	日本大倉洋行	3,000,000日元	3,000,000元	3,000,000日元	3,000,000元
1912	膠濟鐵路金借款	比國鐵路公司	10,000,000鎊	100,000,000元	4,000,000鎊	40,000,000元
1912	南粵鐵路借款	日本东亚興業會社	5,000,000日元	5,000,000元	5,000,000日元	5,000,000元
1913	滬寧鐵路購地借款	英國中英公司	150,000鎊	1,500,000元	150,000鎊	1,500,000元
1913	同成鐵路金借款	比法兩國鐵路公司	10,000,000鎊	100,000,000元		
1913	廣九鐵路墊款	英國中英公司	50,000鎊	500,000元	50,000鎊	500,000元
1913	浦信鐵路借款	英國華中公司	3,000,000鎊	30,000,000元		
1913	浦信鐵路墊款	英國華中公司				
1914	滬杭甬路滬鳳段借款	英國中英公司	375,000鎊	3,750,000元	198,792鎊	1,987,920元
1914	同成鐵路墊款	比法兩國鐵路公司			375,000鎊	3,750,000元
1914	同成鐵路墊款	比法兩國鐵路公司			770,217鎊	7,702,170元
1914	南粵鐵路借款	日本东亚興業會社	500,000日元	500,000元	5,798,518法郎	828,359元
					500,000日元	500,000元

(續表 1-1)

1914	南粵鐵路借款	日本東亞興業會社	2,000,000 日元	2,000,000 日元	2,000,000 日元	2,000,000 日元
1914	沙興鐵路借款	英國空林公司	10,000,000 鎊	100,000,000 元	100,000,000 元	
1914	寧滬鐵路借款	英國中英公司	8,000,000 鎊	80,000,000 元	80,000,000 元	
1914	寧湘鐵路借款	英國中英公司				3,656,756 元
1914	欽渝鐵路金借款	中法實業公司	600,000,000 法郎	85,714,285 元	4,587,928 元	
1915	北寧鐵路短期借款	英國中英公司	上海 2,100,000 兩	2,837,837 元	2,837,837 元	
1915	四鄭鐵路借款	日本橫濱正金銀行	5,000,000 日元	5,000,000 元	5,000,000 元	
1916	廣九鐵路短期借款	英國中英公司	38,500 鎊	385,000 元	385,000 元	
1916	濟黑鐵路借款	俄國俄亞銀行	50,000,000 盧布	50,000,000 元	1,000,000 元	
1916	株欽鐵路借款	美國裕中公司	10,000,000 美元	20,000,000 元	675,676 元	
1916	濟黑鐵路墊款	俄國俄亞銀行			1,428,571 元	
1916	膠濟鐵路國庫券	比國鐵路公司			84,530 元	
1916	浦信鐵路借款	英國華中公司			4,511,250 元	
1917	吉長鐵路改訂借款	日本南滿鐵道會社	6,500,000 日元	6,500,000 元	1,000,000 元	
1917	株欽鐵路墊款	美國裕中公司			500,000 美元	
1917	欽渝鐵路墊款 欠付第四次展期庫券款	中法實業公司			10,416,666 法郎	
1918	吉全鐵路墊款	興業台灣朝鮮三銀行	10,000,000 日元	10,000,000 元	1,488,095 元	
1918	高徐順濟兩路路墊款	興業台灣朝鮮三銀行	20,000,000 日元	20,000,000 元	10,000,000 元	
1918	濟蒙四鐵路墊款	興業台灣朝鮮三銀行	20,000,000 日元	20,000,000 元	20,000,000 元	
1918	四鄭鐵路短期借款	日本橫濱正金銀行	2,600,000 日元	2,600,000 元	2,600,000 元	
1918	道清鐵路購車借款	英國福公司	300,000 美元	600,000 元	600,000 元	
1918	平綏借款公債借款	日本東亞興業會社	3,000,000 日元	3,000,000 元	3,000,000 元	
1919	湖廣鐵路湘鄂段借款	英國中英公司	2,000,000 元	2,000,000 元	2,000,000 元	

(續表 1-2)

年份	債款名稱	債權者	原借款額	折台國幣	實際起債額	折台國幣
1919	甯海鐵路七厘國庫券	比國鐵路公司			20,000,000法郎	2,837,143元
1919	道清鐵路購車借款	英國福公司	126,838鎊	1,268,380元	126,838鎊	1,268,380元
1919	四洮鐵路公債	日本南滿鐵道會社	45,000,000日元	45,000,000元		
1920	平漢路康康車輛公司借款	美國康康車輛公司	1,890,000美元	3,780,000元	1,890,000美元	3,780,000元
1920	甯海鐵路比荷借款	比國鐵路公司	{ 150,000,000法郎 50,000,000弗羅令 }	46,428,571元	{ 187,743,000法郎 30,750,000弗羅令 }	35,022,571元
1920	清孟支路墊款	荷蘭建築海口公司	350,000鎊	3,500,000元	87,301鎊	873,010元
1920	株欽鐵路墊款	英國裕中公司			150,000美元	300,000元
1921	平漢鐵路欠款	美國巴爾得威利車廠	1,550,000美元	3,300,000元	1,550,000美元	3,300,000元
1921	平漢鐵路欠款	比國商業公司	12,016,000法郎	1,716,571元	12,016,000法郎	1,716,571元
1921	唐榆及軌借款	英國中英公司	{ 2,000,000元 500,000鎊 }	7,000,000元	{ 2,000,000元 500,000鎊 }	7,000,000元
1921	平綏路綏包公債借款	日本東亞興業會社	3,000,000日元	3,000,000元	3,000,000日元	3,000,000元
1922	北寧鐵路欠款	美國德德公司	89,440美元	178,880元	89,440美元	178,880元
1922	包寧段八厘國庫券借款	比國營業公司	3,300,000鎊	33,000,000元	3,300,000鎊	33,000,000元
1922	平綏段京門支路借款	中英煤礦公司	300,000元	300,000元	300,000元	300,000元
1922	平綏路三郎借款	日人橋三郎	35,000日元	35,000元	35,000日元	35,000元
1922	湖廣鐵路漢宜段借款	美國漢口花旗銀行	3,014兩	4,186元	3,014兩	4,186元
1922	南潯鐵路借款	日本森亞興業會社	2,500,000日元	2,500,000元	2,500,000日元	2,500,000元
1922	膠濟鐵路膠回路國庫券	日本政府	40,000,000日元	40,000,000元	40,000,000日元	40,000,000元
1923	正太鐵路借款	比國華比銀行	1,700,000元	1,700,000元	1,700,000元	1,700,000元
1923	吉長鐵路電話借款	日本中日實業公司	1,690,254日元	1,690,254元	1,690,254日元	1,690,254元
1923	滿鐵山東吉會各路墊款第二次付息墊款	日本興業銀行	7,997,081日元	7,997,081元	7,997,081日元	7,997,081元

(續表 I-3)

1924	平漢鐵路短期借款	比國華比銀行	13,000磅}	620,000元	13,000磅}	620,000元	620,000元
1924	平綏路鄂葛嶺借款	德人鄂葛嶺	500,000元}	137,500元	13,750磅	137,500元	137,500元
1924	龍海鐵路八厘借款	比國鐵路公司	{75,000,000法郎	20,714,285元	{10,000,000元	5,000,000元	5,000,000元
1924	正太鐵路借款	比國華比銀行	700,000元	700,000元	700,000元	700,000元	700,000元
1924	贛九鐵路銀元墊款	英國中英公司	325,185元	325,185元	325,185元	325,185元	325,185元
1924	滬昂鐵路借款	日本南滿鐵道會社	12,920,000日元	12,920,000元	10,534,638日元	10,534,638元	10,534,638元
1924	滿蒙山東吉各路墊款第三 次付息墊款	日本興業銀行	5,286,820日元	5,286,820元	5,286,820日元	5,286,820元	5,286,820元
1925	龍海鐵路八厘借款	比國鐵路公司	4,505磅	45,050元	4,505磅	45,050元	45,050元
1925	廣九鐵路英金墊款	英國中英公司	1,000,000日元	1,000,000元	1,000,000日元	1,000,000元	1,000,000元
1925	吉長鐵路墊款	日本南滿鐵道會社	18,000,000日元	18,000,000元	18,000,000日元	18,000,000元	18,000,000元
1925	吉敦鐵路借款	日本南滿鐵道會社	5,300,000日元	5,300,000元	5,300,000日元	5,300,000元	5,300,000元
1925	四洮鐵路短期借款	日本興業銀行	2,000,000日元	2,000,000元	2,000,000日元	2,000,000元	2,000,000元
1925	滿蒙山東吉各路墊款第四 次付息墊款	日本南滿鐵道會社	400,000日元	400,000元	400,000日元	400,000元	400,000元
1925	洮昂路省署提用款	日本南滿鐵道會社	6,000,000日元	6,000,000元	6,000,000日元	6,000,000元	6,000,000元
1927	吉長鐵路墊款	日本南滿鐵道會社	30,000元	30,000元	30,000元	30,000元	30,000元
1927	吉敦鐵路借款	開源煤礦	2,850,775日元	2,850,775元	2,850,775日元	2,850,775元	2,850,775元
1928	北寧路開源煤礦墊款	日本南滿鐵道會社	828,770日元	828,770元	828,770日元	828,770元	828,770元
1928	洮昂路車輛墊款	日本南滿鐵道會社	156,000磅	1,560,000元	156,000磅	1,560,000元	1,560,000元
1928	洮昂鐵路借款	英國中英公司	174,987元	174,987元	174,987元	174,987元	174,987元
1929	滬寧鐵路購車墊款	法國匯理銀行	119,676元	119,676元	119,676元	119,676元	119,676元
1931	平漢鐵路短期借款	英國麥加利銀行	81,104元	81,104元	81,104元	81,104元	81,104元
1931	平漢路麥加利銀行透支	比國華比銀行					
1931	平漢路華比銀行透支						

年份	貨款名稱	債權者	原借款額	折台國幣	實際起債額	折台國幣
1931	廣韶段慎昌洋行借款	美國慎昌洋行	27,000港洋	27,000元	27,000港洋	27,000元
1931	廣韶段台灣銀行借款	日本台灣銀行	11,000毫洋	68,800元	11,000毫洋	68,800元
1931	廣韶段華南銀行借款	日本華南銀行	60,000日元	18,391元	22,989毫洋	18,391元
1931	廣韶段華商銀行借款	英國華商銀行	41,594港洋	41,594元	41,594港洋	41,594元
1935	關海段安段工程借款	比國鐵路公司			16,760,430法郎	2,394,347元
1935	關海公司尋常賬	荷蘭建築海口公司			401,185弗羅令	245,598元
1935	關海公司墊付賬	荷蘭建築海口公司			1,324,775弗羅令	662,387元
1935	關海公司墊款	比國鐵路公司			72,837,230法郎	10,405,319元
1935	關海公司金源墊款	比國鐵路公司			18,117鎊	181,170元
1935	汴洛比公司尋常賬	比國鐵路公司	3,992,094法郎	556,013元	3,992,094法郎	556,013元
1935	滬杭甬路借款	英國中英公司	8,000,000元	8,000,000元	2,343,524元	2,343,524元
總計				1,427,841,913元		781,532,070元

(附註) ① 本表 1931 年以前數字除北寧一線外，概係根據湖著“中國鐵路外債數字的估計”，第三表，第 27—33 頁（“鐵道問題研究集”第 1 冊）。

② 拙著“中國鐵路外債數字的估計”漏去此項數字。此數見李鴻章復醇親王奏摺（“交通史略政編”，第 1 冊第 66 頁）。

③ 此項數字見關內外鐵路督辦大臣胡燏棻奏片（“交通史略政編”，第 7 冊第 15 頁）。

④ 南甯路原為民營鐵路，後歸鐵道部管理，故其債務也列於國有鐵路負債表中，見鐵道部財務司編“國有鐵路債款分類總表”（非出版品）。

中國鐵路外債欠付本利詳表① (表II)
(1935年12月底)

年份	債款名稱	未到期本金	到期本金	欠付利息	行開或經理費	結欠總額(國幣照舊折算率)②	結欠總額(國幣照新折算率)③
1898	關內外鐵路借款	488,750鎊				4,837,500元	8,308,750元
1903	滬寧鐵路借款	2,088,000鎊	696,000鎊	208,800鎊	2,262鎊	29,950,620元	50,916,054元
1903-7	汴洛鐵路借款	8,500,000法郎	20,000,000法郎	8,225,000法郎	20,560法郎	4,535,080元	2,489,750元
1905	道清鐵路借款		495,700鎊	223,055鎊	1,797鎊	7,205,620元	12,249,554元
1907	廣九鐵路借款	171,000鎊	940,500鎊	583,538鎊	3,810鎊	16,988,480元	28,880,416元
1908	平漢鐵路借款	1,000,000鎊				10,000,000元	17,000,000元
1908	滬杭甬鐵路借款	209,638鎊				2,096,380元	3,563,846元
1908	津浦路原借款	625,000鎊	2,881,300鎊	2,064,438鎊	12,364元	55,831,020元	94,912,734元
1910	津浦路續借款	750,000鎊	1,800,780鎊	1,507,087鎊	8,275元	40,661,220元	69,124,074元
1911	粵漢川路借款	4,140,740鎊	1,515,260鎊	1,807,975鎊	8,308鎊	74,722,840元	127,028,828元
1911	平漢郵傳部借款	760,000日元	8,580,000日元	2,615,000日元	26,338日元	11,981,338元	11,981,338元
1912	津浦總華銀行墊款		900,424鎊	1,197,564鎊		20,979,880元	35,665,796元
1912	甯海鐵路借款	3,466,632鎊	533,368鎊	2,000,000鎊	5,000鎊	60,050,000元	102,085,000元
1912-22	南甯鐵路借款	5,000,000日元	4,440,000日元	8,122,610日元		17,562,610元	17,562,610元
1913	浦信欽路墊款	198,792鎊		198,766鎊		3,975,580元	6,753,486元
1914	寧湘鐵路墊款	3,745,456元		4,489,599元		8,235,055元	8,235,055元
1914	同成鐵路墊款	610,692鎊		11,156鎊		6,218,480元	10,571,416元
1914	同成鐵路墊款	4,497,988法郎		82,225法郎		654,316元	916,043元
1914	滬甯路借款		300,000鎊	162,000鎊	1,555鎊	4,635,550元	7,880,435元

年份	借款名稱	未到期本金	到期本金	欠付利息	行保或經理費	結欠總額(國幣照舊計算)④	結欠總額(國幣照新計算)⑤
1914	欽廉鐵路墊款		9,363,431法郎	3,505,840法郎		1,837,038元	2,371,834元
1915	四鄭鐵路借款	4,604,000日元				4,604,000元	4,604,000元
1916-20	株欽鐵路墊款	1,150,000美元 上海		1,324,286美元		4,948,572元	8,412,572元
1916	廣黑鐵路墊款	8,463鎊		10,442鎊		675,676元	675,676元
1916	浦信鐵路墊款					189,050元	321,385元
1917	吉長路改訂借款	6,200,000日元		276,250日元		5,801,250元	5,801,250元
1918	吉金鐵路墊款		10,000,000日元			10,000,000元	10,000,000元
1918	高徐順濟兩路墊款		20,000,000日元			20,000,000元	20,000,000元
1918	滿蒙四鐵路墊款		20,000,000日元			20,000,000元	20,000,000元
1918	平綏鐵路借款	10,337,336日元				10,337,336元	10,337,336元
1919	平綏鐵路購車借款		39,036鎊	47,960鎊		869,950元	1,478,915元
1920	道清鐵路購車借款		137,743,000法郎	110,194,400法郎	{ 275,426法郎	63,164,438元	138,126,417元
1920	滬海鐵路比荷借款	3,075,000弗羅令	27,675,000弗羅令	24,600,000弗羅令	{ 61,000弗羅令	2,246,520元	3,819,084元
1920	清孟支路墊款		87,301鎊	137,251鎊		1,136,670元	1,932,339元
1921	關內外支路借款	113,667鎊				564,000元	564,000元
1922	平綏展築京門支路借款	564,000元				14,759,200元	25,090,640元
1922	包寧路國幣券借款		800,000鎊	672,000鎊	3,920鎊	40,000,000元	40,000,000元
1922	膠濟路國幣券	40,000,000日元				18,583,901元	18,583,901元
1923-5	滿蒙山本吉會各路付息墊款		18,583,901日元			2,983,298元	2,983,298元
1923	吉長路電話借款		1,630,254日元	1,293,044日元		1,446,312元	1,446,312元
1924	隴海路入匯借款		840,000元	606,312元		13,079,457元	13,079,457元
1924	沈丹鐵路借款	10,534,658日元		2,544,799日元			

(附表II-1)

1925	龍海路八厘借款	8,500,000法郎	12,750,000法郎	17,850,000法郎	44,623法郎	5,592,089元	7,828,925元
1925	沈昂路省署提督用款	2,000,000日元		992,324日元		2,992,324元	2,992,324元
1925	廣九路英金墊款		1,000,000日元	4,616鎊		46,160元	78,472元
1925	吉長鐵路墊款			360,000日元		1,360,000元	1,360,000元
1925-7	吉敦鐵路借款	23,885,307日元		8,748,165日元		32,633,472元	32,633,472元
1925	四洮路短期借款		32,000,000日元	15,280,000日元		48,280,000元	48,280,000元
1927	吉長鐵路墊款		400,000日元	141,633日元		541,633元	541,633元
1928	沈昂鐵路借款	828,770日元		111,883日元		940,653元	940,653元
1928	沈昂路車輛墊款			256,569日元		3,107,344元	3,107,344元
1931	平漢路麥加利銀行透支	2,850,775日元	76,211元	33,070元		109,281元	109,281元
1931	平漢路華比銀行透支		65,245元	192,780元		258,025元	258,025元
1935	廣九路酬金欠款			397鎊	9,221鎊	96,180元	163,506元
1935	龍海路安段工程借款		16,760,430法郎			2,394,347元	3,352,086元
1935	龍海路公司尋常賬		491,185弗羅令			245,593元	982,370元
1935	龍海路公司墊付賬		1,324,775弗羅令			662,387元	2,649,550元
1935	龍海路公司建款		72,837,239法郎			10,405,319元	8,012,096元
1935	龍海路公司金磅墊款		18,117鎊			181,170元	307,989元
1935	汴洛路公司尋常賬		3,892,094法郎			556,013元	428,130元
1935	滬杭甬路借款		2,343,524元			2,343,524元	2,343,524元
總計						731,143,796元 ^①	1,063,328,001元 ^②

(附註) ① 东北各路數字概照 1932 年結算。表中數字除漢票、沈昂、滿蒙山吉各路外，概係根據鐵道部財務司編固有鐵路債款分類

(續表 II-2)

總表（民二十五年印，非出版品）。E. Kann & Baylin 對於各路長期外債皆作有系統的估計（見 Chinese Economic Journal and Bulletin Vol. XVIII. No. 3. P. 422—427），多與各路局之報告及鐵道部所發案卷不符，故當屬錯誤，讀者幸注意及之。

- ② 經折算率詳見拙著“中國鐵路外債數字的估計”，第18頁（“鐵道問題研究集”第1冊）。
- ③ 見“國有鐵路債款分類總表”，第26頁。
- ④ “國有鐵路債款分類總表”中，因漏去漢黑，洗昂，滿蒙山東吉會各路的一部分數字，故其所列外債總額為1,023,978,599元，比本表少三千餘萬元。
- ⑤ 拙著“中國鐵路外債數字之估計”，第44—47頁之第五表，因1920年之關海比荷借款數字，折算成國幣時算錯，故總數有誤，比本表者少七百五十元。

（續表 II—3）

搜集与鑑别的困难，各家的估計都有訛誤之处。^①這裏所作的以民國二十四年底截止的最新的估計，所根據的材料都是最原始的文献，如條約合同和交通部現鐵道部的報告册及各路局案卷，復加以嚴格的比較研究，所以自信是最可靠的。（見表1, II）

這兩個表有幾點是應該加以說明的：第一、表中之分爲原借債額、實際起債額、欠付本利額三項，其劃分的標準爲原借債額係原訂借款合同所規定的數額，由此我們可以知道各國“合法應得”的債權有多少；實際起債額係將未發行的債票除去，僅計入已發行的債額和債權公司預先墊交的債額，由此我們可以知道各國實際輸入國有鐵路之借貸資本的總額有多少；欠付本利額係以一九三五年底爲結算期的總借貸額，把已償還的全行除去，以明國有鐵路的負債狀況。第二、近年有一部分新借的外債，如大潼路的巴黎電氣公司購料借款五千萬元，浙贛鐵路的德國奧托華爾夫鐵廠材料借款一千六百萬元，平漢鐵路的以一千二百萬元債票，向外國洋行抵押購料借款，^②都因實際發行額或墊交額不得而知，本寧缺務真的態度，表中都付缺如。第三、表中的貨幣換算率一律根據比較安定的舊換算率，目的在使宜於作學術的比較研究，不過欠付本利表中則新舊換算率都一並採用，蓋欲使國有鐵路負債狀況更加明確也。惟最後根據還當以外幣爲宜。第四、东北各鐵路外債都依一九三二年的數字，蓋因爲滿洲國成立後，各路已被強劫歸諸南滿鐵道會社，其實際債務狀況雖被任意改變，我國不加承認也。根據此二表的估計，我們知道國

① D. K. Lieu: "Foreign Investments in China".

② A. G. Coons: "The Foreign Public Debt of China".

③ 詳見歷年的 China Year Book.

④ Wage: "Finance in China".

⑤ Remer: "Foreign Investments in China".

⑥ 对各家估計的批評，見拙著“中國鐵路外債數字的估計”（“鐵道問題研究集”）。

⑦ 見拙著“中國鐵路外債數字的估計”，第33—39頁。

有各路原借債總額為十四萬二千七百八十餘萬元，實際起債總額為七萬八千一百餘萬元，未償本利總額為七萬三千一百餘萬元，惟最後一項依一九三五年底的新折算率計算，則為十萬六千三百餘萬元。原借債總額之所以高出將近一倍，主要係因為一九一三至一九一四兩年所訂鐵路外債合同，因受歐戰的影響，國際金融市場無力吸收，致債票類都沒有發行，僅由債權公司交來少數墊款而已。外資輸入國有鐵路的狀況明瞭之後，我們須進而估計各國所佔債權數字，以便分析各國在國有鐵路中的資本勢力的狀況。

中國鐵路外債各國分配表

(1935年12月底)

(單位銀元)

國別	原借債額	比率	實際起債額	比率	未償債額	比率
日本	248,554,779	17.41	231,065,994	29.57	264,788,616	36.22
英國	436,568,794	30.57	214,333,689	27.43	144,958,959	19.83
德國	78,397,222	5.49	76,061,462	9.73	100,450,701	13.74
法國 ^①	257,481,651	18.03	100,284,632	12.83	89,263,803	12.21
比國 ^①	225,134,683	15.77	115,847,121	14.82	78,763,279	10.77
荷蘭	25,000,000	1.75	16,282,930	2.08	28,613,480	3.91
美國	106,314,784	7.45	26,590,466	3.40	23,629,282	3.23
俄國	50,390,000	3.53	1,065,676	.14	675,676	.09
總計	1,427,841,913 ^②	100.00	731,532,070 ^②	100.00	731,143,796 ^②	100.00

(附註) ① 隨海汴洛二路的比國債款，債票大多係募集於巴黎，故依雷麥所用的辦法，將其作為兩國共同債權，平均分配於兩國項下 (Remer: "Foreign Investments in China" P.622—623)。

② 此三項總估計都係根據以上二表，其中對於各路購買鐵路材料的欠帳都不列入，其理由第一因欠帳係一種商業交易的方式，並非投資，故凡係購料借款如包寧路比國購料借款，始行列入，蓋此非欠帳，而係一種投資也。第二，購料欠帳內外債都有，不能分別其屬何國，故無法統計，雷麥之估計所列購料欠帳，也只欠帳中的一小部分罷了。

觀上表可知帝國主義者在華鐵路投資中的地位，以日本居

歐戰前後中國鐵路外債各國分配額趨勢表 (表 III)

(貨幣單位爲國幣一百萬元)

國別	1914年		1935年		1914年		1935年		以1914年爲100		1914年		以1914年爲100		
	原借額	比率	原借額	比率	實借額	比率	實借額	比率	增減率	比率	未償額	比率	未償額	比率	
日本	76.5	2.68	248.5	17.41	26.5	5.66	231.1	29.57	870.0	22.1	264.8	36.22	22.1	264.8	36.22
英國	405.5	40.95	436.6	30.57	194.0	41.29	214.0	27.43	110.5	177.0	144.9	19.83	177.0	144.9	19.83
德國	78.3	7.90	78.4	5.49	75.9	16.17	76.1	9.73	100.2	74.4	100.4	13.74	74.4	100.4	13.74
法國	234.7	23.71	267.5	18.09	77.9	16.58	100.3	12.83	128.8	77.3	89.3	12.21	77.3	89.3	12.21
比利時	163.7	16.74	225.1	15.77	78.0	16.60	115.8	14.63	148.6	27.2	78.8	10.77	27.2	78.8	10.77
荷蘭	—	—	25.0	1.75	—	—	16.3	2.08	—	—	23.6	3.91	—	23.6	3.91
突國	79.0	7.98	106.3	7.45	17.0	3.62	26.6	3.40	156.4	15.0	23.6	3.23	15.0	23.6	3.23
俄國	.4	.04	50.4	3.53	.4	.08	1.0	.14	273.3	—	.7	.09	—	.7	.09
總計	990.1	100.00	1,427.8	100.00	469.7	100.00	781.5	100.00	166.4	393.0	731.1	100.00	393.0	731.1	100.00

(附註) 凡 1914 年的數字概根據拙著“中國鐵路利用外資問題的研究”，第 12—13 頁(“東方雜誌”第 33 卷第 2 号)，詳細數字根據則見拙著“中國鐵路外債數字之估計”，第 1 表第 2 表，第 16—20 頁(“鐵道問題研究集”第 1 册)。又所有比率與增減率數字都係由原額的詳數算出，並非表中的略數算出的。

首位，若再加上南滿等路的直接投資數字，其地位且可與其他各國的總合相抗衡呢。英國在華鐵路投資的歷史最早，但也只落得第二位罷了。德法比三國的地位都差不多，惟以世界最大的資本輸出國的美國，而忝居末位，則不能不說是一個極大的矛盾。我們若以歐戰前的數字來加以比較，更可尋出各國在華鐵路資本勢力消長的趨勢，而發現其所具有的重大意義何在。（見表 III）

觀上表可知在歐戰爆發後這二十年間，帝國主義者在華鐵路中的資本勢力，有了鉅大的數量上的變動，同時引起了本質上的變化。國有鐵路外債總額的增加不及一倍，而日本所佔的債權猛增了將近十二倍，不能說不是一種驚人的飛躍，英國則反微有減退，其餘各國均略有增加。這種簡單的事實明顯的說明了日本在華鐵路中資本勢力的突飛猛進，已快達到壓倒一切資本主義先進國的地位，而向壟斷中國鐵路交通的路上直衝了。歐西帝國主義者的資本勢力已呈現了衰邁的老態，特別是最老資本輸出國的英國，更是老態龍鍾了。美國具着資本最雄厚的資格，而結果投資額始終退縮在微末不足道的地位，這証明了帝國主義者在華鐵路的間接投資，亦並非純屬商業的性質。日本帝國主義者資本勢力的登峯造極，完全是其對華政治軍事侵略加緊的反映。因此，國有鐵路在國際資本的宰割底下，其各方面的危機非常嚴重，我們在下一節中即要進行此種理論分析與事實的考察。

第三節 外資怎樣支配國有鐵路

帝國主義者借貸資本之輸入國有鐵路，並不是一種純商業性質的投資，根據合同債權公司還握有控制各路行政權，從而支配並剝削國有鐵路的財政。國有鐵路除平綏一路雖借有鉅額日債，喪失頗大的經濟利益，但尤能保持管理權的完整之外，都多少接受外力的控制。各路原訂合同以津浦、粵漢川、滬杭甬三件

喪失利權最輕，有許多學者譽為最合理的合同。在鐵路經營上，總工程師須用外人。在會計監督上，借款及行車收入須存於債權公司，支出時須另單聲明緣由，但支用的最後決斷權則屬中國政府。在經濟剝削上，津浦、滬杭甬兩路借款實收為九三扣，且須各付債權公司酬金一次，前者為二十萬鎊，後者為十萬二千五百鎊；粵漢川路借款實收為九五扣，且債權公司享有百分之五的購料酬金；最後債權公司操縱有各路的購料及匯兌等專利。^①粵漢川與滬杭甬二路與債權公司於民二年以後復增訂條款，使外人權限大為伸張，前者授其以會計與材料保管兩處的控制權，^②後者授其以工程、車務、會計管理權，^③於是不復是原訂合同時代的面目了。

北寧、廣九、吉長、京滬、四洮、隴海、洮昂、吉敦、浦信、欽渝、寧湘、株欽、同成、沙興等十四路的合同，所喪失的利權較重，後列六路至今未築，可不必深論。其餘八路利權喪失的程度，並不完全一致。在鐵路經營上，北寧京滬二路採取總管理制，全路管理權幾全握於洋總管的手裏，中國局長的實權至為有限；四洮路則債權公司握有工程、會計、車務三總管用人權；隴海、吉長、廣九三路則債權公司握有會計、工程總管用人權；吉敦、洮昂二路僅須聘日人為會計顧問，惟顧問權力極大，即總管的另一名稱。吉長路於民六年另訂新合同，讓與日人以工程、車務、會計等總管用人權，遂使日人在該路的權力，超過英人在北寧路的權力不少。北寧、京滬二路均於民國十八年，取消洋總管制，英人的權力稍為減削，北寧尚須用英人為工程、會計、機務、車務處長，京滬僅須用英人為工程會計處長。總之，此八路外人實握有重要部分的管理權。在會計監督上，因會計總管都須用外人，復規定借款及行車收入的保管支用以及餘利支配，債權公司有干涉之

① 此三路合同全文均載王景春等編“中國鐵路借款合同全集”。

② 見“交通史路政編”，第14冊，第151—160頁。

③ 同上，第11冊，第3735頁。

權，可說是全部鐵路財政權都被操縱在他們的手裏。在經濟剝削上也比津浦、粵漢川及滬杭甬三路爲高，特別是京滬、吉長二路，債權公司享有分配十分之二盈利的利益，超越債權人的地位。^①

平漢、正太、汴洛、道清四路原合同喪失利權最重，全部管理經營權都交外人執行，中國僅派一毫無指揮實權的局長實行監督。各債權公司均有分取十分之二盈利的利益，完全超越債權人的地位。不過正太路債款已於民國二十一年春還清，原訂合同註銷，債權公司與該路已不再有任何的關係了。平漢路原合同也隨着比債於光緒三十四年償清而註銷，改借的英法日債已不再有授彼等以特殊利權的條件，惟法人在該路尚有頗大的潛勢力耳。汴洛路合同則於訂隴海路合同時，規定改依隴海合同，故外人控制該路權力也稍爲減削了。^②道清路今年春改爲平漢路支路，不再獨立設管理局，外人的管理權都告終了。^③（見表 IV）

外債合同所授與外人的控制國有鐵路的利權已極嚴重，而事實上外人憑藉其強橫的外交力量，還常常侵奪超越合同以上的利權，最著名的例子當推吉長、京滬二路盈利分配的爭議，和洮昂、吉敦二路包工用款的濫開。茲分項縷述於下，以概見外人勢力在國有鐵路中橫行的一斑。

滿鐵會社之分取吉長鐵路十分之二的淨利，依照合同第八條的規定，係除去本路維持、修補、折舊準備、借款本息、并改良資本本息等支出後，始行按成攤派，而滿鐵代表則強由總收入中除去付還本息辦公費兩項外的盈餘分派。如此自一九一七年至一九二七年止，滿鐵應得二成淨利總額本爲三十四萬八千一百五十餘元，竟膨脹爲八十九萬三千五百餘元，超過其應得額一倍以

① 各路合同全文及增訂條款均見王景春等編“中國鐵路借款合同全集”及張競立編“中國鐵路借款合同續集”。

② 同上。

③ 見民國二十五年一月十一日“申報”。

上。而且日人強將我政府應得八成淨利，留為改良路綫之用。^①

中英公司對於京滬路的十分之二的淨利分配，照國有鐵路會計則例的規定，原應將車輛折舊準備金除去，始行按成攤派，乃京滬路會計總管英人米杜敦屢次強將車輛折舊準備金計入淨利中，強行提去二成。舊交通部與中英公司交涉多次，卒無結果，後經雙方同意在倫敦推舉英人沙勳爵判決。仲裁人既為英人，對於國體主权威嚴的損害，固不用說，而英方的勝利，亦自在意中事。乃中英公司得寸進尺，對於我政府應得的八成餘利，多方留難，不能如數撥交。直至一九二四年雙方始獲得同意，簽訂行車淨利處分的新合同。此新合同完全遷就英方的利益，將我政府應得八成淨利，嚴格規定須用於還本，供資本支出或暫時或短時墊款的担保，及用於償還其他與英國有關的路債。^②

洮昂路的濫報用款，係滿鐵所開包工決算書內的掛費一項，計日金二百零七萬五千九百六十餘元，此項費用事前既未經我方同意，核其用途亦多不當。其次本路行車用煤，都向滿鐵會社賒購，每噸煤價規定日金十七元，超過市價數元，且每月終即計算九厘起息，完全係一種高利貸的剝削。^③

吉敦路的濫報舞弊尤鉅，據當時東北交通委員會所派驗收委員會的報告，本路工程加以技術估價，實值不過日金六百三十萬七千三百零三元餘，加上正項繳款一百五十六萬元，共七百八十餘萬元，較之滿鐵會社所開的一千三百四十一萬七千餘元，計浮冒達五百數十萬元之多；且日方雖聲明不扣吉會路墊款一千萬元，實則暗中扣去大半；至全綫通車之日，日方所開包工費總額竟達二千三百餘萬日元之鉅。其所修橋樑山洞且傾坍塌廢，路基房屋也多崩壞，急須數百萬元的修理費，如此其濫費舞弊額實達一千數百萬元。^④

① 見東北交通研究会編“中國東北路電述要”，第34—35頁。

② 參考張競立編“中國鐵路借款合同續集”，第1—18頁。

③ 見東北交通研究会編“中國東北路電述要”，第46—47頁。

國際借貸資本的此种加在國有鐵路身上的桎梏，其最重的結果可歸納如下：一、阻撓國有各路管理的統一與效能的增進；二、摧毀各路財政的健全發展；三、破壞運價政策的國民經濟原則化；四、危害鐵路國防的任務。外人的參與國有鐵路管理權，對於鐵路之為國防目的而用，其不便與妨礙是自明的，不必深論。運價政策問題在下一章中當有詳細的深討。國有鐵路的優點在於能適用龐大企業之組織上的合理化原則，乃因債權關係，既使管理局設立太多，管理散漫，事事不經濟，復路自為政，施行各債權國不同的管理制度，致大大地降低經營效率，營業支出自多浪費。此种管理經營上的不經濟，自然直接間接為害於鐵路財政。這還可以說是一種消極上的害處。其積極的壓榨鐵路財政，使各路呻吟於外債的重負底下的，除合同所規定的利息、折扣、利潤、酬金等的榨取外，當推債款本金的挪用與浪費。

鐵路外債被挪作他用的，計有未建路綫的同成、欽淦、包寧、吉會、高徐、順濟、滿蒙四路等十路，已建路綫的滬杭甬、四洮、吉長、洮昂、隴海等五路。隴海路的四百万鎊借款，有被袁世凱政府挪作軍政費之用的，確數多少，則不得而知。^④ 洮昂路包工墊款，被遼寧省政府提用數為二百万日元。四洮路被中央政府提用的為六百六十万日元。^⑤ 吉長路於一九二二年墊借日債五十万日元，為煙濰路工及協濟軍政費之用，後將債款改為一百万日元，除扣去前項本利外之餘額，亦概提充軍政費的用途。^⑥ 滬杭甬路滬楓段之三百万日元借款，係供南京臨時政府及江蘇省作軍政費之用，前者佔二百五十万日元，後者佔五十万日元；此款後由舊交通部改借中英公司的三十七万五千英鎊清還。^⑦ 包

④ 見東北交通研究会編“中國東北路電述要”，第49—55頁。

⑤ 關廣麟：“改建鐵路交通芻議”，第68頁。

⑥ 東北交通研究会編“中國東北路電述要”，第62頁附表。

⑦ 財政整理會編“交通部經管各項債款說明書”，第137頁。

⑧ 財政整理會編“財政部經管無確實担保各項外債說明書”，第13頁。

寧鐵路所借購料墊款八十萬鎊，其中用於軍政費的數額為二十二萬鎊。^① 同成路墊款英金部分為七十七萬零二百七十七鎊，法金部分為五百七十九萬八千五百十八法郎，均係撥交政府軍需局應用。^② 欽淦、吉會、高徐、順濟及滿蒙四路的五千餘萬元墊款，亦都為財政部挪充軍政費的用途。^③ 我們由此作一最低的估計，鐵路外債被挪作軍政費的用途的總額，連同利息計入，當達一萬萬元以上。（見表V）

鐵路外債在築路工程進行中，有被浪費舞弊之嫌的，除上述吉敦、洮昂二路之外，尚有粵漢、隴海、廣九、津浦、南潯、株欽、寧湘、浦信等八路。寧湘、浦信、株欽及隴海四路，因受歐戰影響，前三路債票都未能發行，僅由債權公司交來少數墊款，悉虛擲於籌辦費的用途；後一路也因第二期債票未能及時發行，債款遂多虛耗於付息及總務費的支出。粵漢路於收回美國合興公司利權的時候，已浪費三百七十五萬美元為賠償費，此後因受辛亥革命及歐戰影響，路工屢告停頓，浪費更屬不少。廣九津浦二路當工程開始不久，即發現有侵吞路款的情事，前者舞弊額為數極鉅，確數尚無從獲悉，後者則為三百餘萬元。^④ 南潯路延長僅一百二十餘公里，建築費達一千餘萬元，為中國鐵路中浪費最鉅者。^⑤ 國有各路建築費浮濫究竟有多少，這種估計是不可能的。故我們要正確明瞭政府的挪用鐵路外債，及債權公司對於鐵路的層層剝削，所危害於鐵路財政的深度怎樣，是很困難的。何況自民國九年以後，國有各路常當戰爭之衝，其受軍閥與軍事的破壞劫持，所引起的財政損失，更浩鉅百倍，我們要嚴格分析各路財政惡化與外債重負的關係，更屬天大的困難。不過，我們可舉最

① “鐵道年鑑”，第1卷，第1165—1166頁。

② 交通部“經營各項債款說明書”，第159頁。

③ Tables of Inadequately Secured Foreign Loans of the Ministry of Finance, Table 1.

④ Mongton Chih Hsu: “Railway Problems in China” P. 135—138.

⑤ “鐵道年鑑”，第1卷，第1030頁。

政府挪用的鐵路外債估計表 (表V)
(1935年12月底)

年份	債款名稱	實際起債總額	政府挪用額	挪用額欠付本金	挪用額欠付利息①	本利合計② (暫計算率)	本利合計③ (新計算率)
1914	滬杭甬路匯價段借款	375,000鎊	375,000鎊	300,000鎊	192,000鎊	4,620,000元	7,854,000元
1914	同成鐵路墊款	770,217鎊	770,217鎊	610,692鎊	11,156鎊	6,218,480元	10,571,416元
1914	同成鐵路墊款	5,738,518法郎	5,738,518法郎	4,497,988法郎	82,225法郎	654,316元	916,048元
1914	欽線鐵路墊款	32,115,500法郎	32,115,500法郎	9,353,431法郎	3,505,840法郎	1,837,038元	2,571,864元
1918	吉會鐵路墊款	10,000,000日元	10,000,000日元	10,000,000日元	3,716,780日元④	13,716,780元	13,716,780元
1918	高徐順濟兩路墊款	20,000,000日元	20,000,000日元	20,000,000日元	7,433,560日元⑤	27,433,560元	27,433,560元
1918	滿蒙四路墊款	20,000,000日元	20,000,000日元	20,000,000日元	7,433,560日元⑤	27,433,560元	27,433,560元
1922	包寧段八厘國庫券借款	800,000鎊	220,000鎊	220,000鎊	123,200鎊	3,432,000元	5,834,400元
1925	吉長鐵路墊款	1,000,000日元	500,000日元	500,000日元	180,000日元	680,000元	680,000元
1925	西沈鐵路墊款	32,000,000日元	6,600,000日元	6,600,000日元	3,357,750日元	9,957,750元	9,957,750元
1925	沈昂路省署提用款	2,000,000日元	2,000,000日元	2,000,000日元	992,324日元	2,992,324元	2,992,324元
總計⑦						98,975,808元	109,361,687元

(附註) ① 利息額多係按照政府挪用數的比額算出來的。

② 見附著“中國鐵路外債數字之估計”，第18頁(“鐵道問題研究集”)。

③ 見鐵道部“國有鐵路負債總表”，第60頁。

④ 本路利息無從查考，此項數字係滿蒙山東省會各路於1923—1925年所欠的付息墊款按比例計算出來的。

⑤ 同上。

⑥ 同上。

⑦ 據關廣輝，“改建鐵路交通智識”第68頁隨海路借款有一部分被挪用，但因確數多少，不得而知，故未計入。

少受战事影响和債权公司掌握的管理权極大的京滬、滬杭兩路爲例，來看看外債所給於鐵路財政的具体影响怎樣。我們知道此兩路的管理与營業精神，一向是被譽爲國有鐵路中的模範，所以拿來加以統計的分析，作爲理論的根據，不是不合理的。茲以兩路应还築路外債額，對於營業進款淨數（即除去營業用款後的餘額）所佔百分比，製成兩個有系統的表格如下，以觀察兩路的財政地位。

京滬鐵路应負築路外債本利詳表

年限	營業進款淨數① (單位國幣)	应还築路外債額② (單位英鎊)	上海英匯匯價③ (單位 便士)	应还築路外債額 (折合國幣)	应还債額 对營業進 款淨數百 分比
1915	1,394,404.36	145,362-10-0	27.71	1,258,839.25	90.28
1916	1,914,254.28	145,362-10-0	35.31	938,465.00	51.64
1917	1,976,563.08	145,362-10-0	45.75	763,153.13	38.61
1918	1,894,240.66	145,362-10-0	56.16	620,697.88	32.77
1919	2,321,956.68	145,362-10-0	66.38	526,212.25	22.66
1920	2,692,034.61	145,362-10-0	72.96	478,405.98	17.77
1921	2,880,657.98	145,362-10-0	42.46	821,298.13	28.51
1922	3,046,638.12	145,362-10-0	40.23	867,814.13	28.48
1923	3,613,714.92	145,362-10-0	37.47	931,773.63	25.78
1924	3,936,294.32	145,362-10-0	39.33	886,711.25	22.53
1925	3,889,577.41	145,362-10-0	37.54	928,866.38	23.88
1926	3,351,386.21	145,362-10-0	33.63	1,037,883.25	30.97
1927	2,496,725.85	145,362-10-0	30.32	1,151,271.00	46.11
1928	4,089,277.72	145,362-10-0	31.43	1,110,569.50	27.15
1929	4,344,028.66	261,652-10-0	28.91	2,171,715.75	49.99
1930	3,786,031.61	255,838-10-0	20.65	2,972,843.37	78.52
1931	4,664,491.41	250,023-10-0	16.78	3,575,336.05	76.65
1932	1,352,038.38	244,259-10-0	21.10	2,777,224.83	205.41
1933	4,061,062.35	238,394-10-0	15.01	3,809,544.11	93.81

(附註) ① 本門數字根據“歷年國有鐵路會計統計總報告”。

② 本門數字根據 J. R. Baylin: Foreign Loan Obligations of China P. 33-34。

③ 本門數字根據民國二十四年“南開指數年刊”，第 34 頁。

滬杭甬路應負築路外債本利詳表

年代	營業進款淨數① (單位國幣)	應還築路 外債額② (單位英鎊)	上海英匯 匯價③ (單位 便士)	應還築路 外債額 (折合國幣)	應還債額 對營業進 款淨數百 分比
1915	445,840.34	75,000	27.71	649,500.00	145.63
1916	353,675.57	75,000	35.31	510,000.00	144.20
1917	408,271.02	75,000	45.75	393,750.00	96.44
1918	330,519.63	75,000	56.16	320,250.00	96.89
1919	244,410.17	148,125	66.38	536,212.50	219.39
1920	412,140.18	144,375	72.96	474,993.75	115.25
1921	370,802.47	140,625	42.46	794,531.25	214.27
1922	479,396.06	136,875	40.23	817,143.75	170.45
1923	1,150,130.74	133,125	37.47	853,331.25	74.19
1924	1,346,406.97	129,375	39.33	789,187.50	58.61
1925	1,260,979.07	125,625	37.54	802,743.75	63.66
1926	1,424,667.79	121,875	33.63	870,187.50	61.08
1927	1,329,803.40	118,125	30.32	935,550.00	70.35
1928	1,793,727.14	114,375	31.43	873,825.00	48.72
1929	1,412,714.72	110,625	28.91	918,187.50	64.99
1930	1,715,273.55	106,875	20.65	1,241,837.50	72.40
1931	2,019,002.64	103,125	16.78	1,474,687.50	73.04
1932	1,251,339.24	99,375	21.10	1,129,893.75	90.29
1933	1,506,216.67	95,625	15.01	1,523,087.50	101.45

(附註) ① 本門數字根據“歷年國有鐵路會計統計總報告”。

② 本門數字根據 J. R. Baylin: Foreign Loan Obligations of China P. 43—44。

③ 本門數字根據民國二十四年“南開指數年刊”，第 34 頁。

由上列二表可歸納出如下兩個結論來：一、京滬路的財政狀況比滬杭甬路良好，其主要原因在於後者於一九一九年即開始還本，前者於一九二九年始開始還本，可知外債還本期限太迫促於鐵路財政是不利的，而不幸這正是國有鐵路外債一般的狀況。二、兩路同樣受金鎊漲價的損失極鉅，這也是國有鐵路外債一般的狀況。最後，我們要注意的是滬杭路的應償債額中，沒有將被政府挪用的數字計入，故實際上其財政狀況還要惡劣一些。由

此可知其餘被挪用及濫費更多的路綫，其財政機構更爲脆弱。因此我們不能不說國有鐵路財政的危機，債權公司是不能辭其咎的。如果債權公司對於國有鐵路的關係，完全遵守普通商業的原則，勿任意割裂破壞，勿過度劫持榨取，國有鐵路的財政狀況在國內政治較安定的前提底下，當有健全的發展。但這是與帝國主義者必然地要向落後國家榨取超額利得，和以資本輸出爲領域擴展的先鋒的規律相違背的，所以落後國家要爭取鐵路交通健全的發展的前途，必然地要採取民族革命的路綫。

第四節 國有鐵路整理外債問題的批判

國有鐵路的財政狀況，早在民國十四年以前，已呈捉襟露肘的窘態，當時財政整理會清理的結果，各路負債總額已達五萬九千四百八十九萬餘元，^①而路產估值也不過六萬萬零九十五萬餘元。^②此後各路財政迄無改善之徵，對於外債且紛紛停付，於是國際債信急轉直下，債票行市跌至空前未有的低度。至民國二十一年清算的結果，各路負債額已因本息的積累，達十三萬五千三百六十八萬餘元之鉅，^③而路產則僅略增至八萬一千五百七十二萬餘元，^④實已是一種破產的局面。當此之時幸逢國內政局稍爲安定，鐵道當軸爲挽救此種危機，並企圖舉借新築路外債，曾一面高唱鐵道商業化的口號，力圖整頓，剔除積弊，以減節營業支出，改進營業管理，以增加營業收入，並令各路每月酌提專款存儲，以備償付外債本息；一面分別向債權公司談判，採用減息延期的辦法，從新加以整理，以減輕鐵路的負擔。現在此兩

① 交通部“經管各項債款說明書”，第 5 頁。

② 舊交通部“民十四年國有鐵路會計統計總報告”，第 26 頁。

③ 鐵道部財務司編“國有鐵路負債總表”，第 1 頁，惟外債數字則根據拙著“中國鐵路外債數字的估計”，第 37 頁。

④ 鐵道部“民二十一年國有鐵路會計統計總報告”，第 20 頁。

種計劃，已行之頗有成效。各路債票行市已一律趨漲，如京滬路債票面額一百鎊的債票，由最低的四十五鎊價格，漲至八十七鎊；津浦路由最低的三十鎊，漲至三十六鎊；隴海路由最低的十七鎊，漲至十九鎊；道清路由最低的十一鎊，漲至三十六鎊；北寧路由最低的七十九鎊，漲至與票面額相等的一百鎊；粵漢路由最低的二十八鎊，漲至五十鎊；滬杭甬路且由最低的五十九鎊，漲至超過票面額的一百零二鎊。茲將此項詳細行市表列下，以供參考。（見表VI）

各路外債已簽訂整理新合同的，則有平綏、同成、津浦、道清、南潯、廣九、隴海等七路。茲逐項概述於下：

平綏路於一九一八年和一九二一年所借日本東亞興業會社的兩筆債款共六百萬元，截至一九三三年十二月止，計共積欠本金五百二十萬日元，利息一千七百十九萬六千三百零五日元零三錢，業於一九三四年五月經雙方商妥，確定分期償還辦法。據此協定書及附件聲明書，債款利息減為與本金同數，即五百二十萬日元，不再計利，本金的利率則減為六厘，按單利計算，按月先攤還本金一萬七千四百日元，至滋生新利的本金償清，始攤還積欠利息。惟路局的收入，如果超過年額一千萬元時，應按該超過額之百分之二·九的比率，增加每月攤還額。^①又本路於一九二二年所借的中英煤礦公司的三十萬元債款，截至一九三三年十二月底止，尚欠本金三十萬元，息金三十一萬二千二百零五元五角二分，亦經雙方商妥，確定本利合計六十萬元，此後不再計息，由路局發給期票八百張，每張票面額七百五十元，每月攤還二期。^②又本路於一九二四年向德人鄂葛嶺所借的一萬三千七百五十鎊債款，截至一九三三年十二月底止，計欠本金一萬三千七百五十鎊，息金二萬三千餘鎊，合計達三萬六千餘鎊，經雙方屢次交涉結果，以一次付給本金半數，即六千八百七十五鎊，而告

① 平綏路局會計處編“平綏債務節略”，（非出版品）第1—15頁。

② 同上，第17—21頁。

清理。^①

同成路(本路未築)於一九一四年向比法兩國鐵路公司挪借有墊款兩筆,一筆爲英金七十七萬零二百七十七鎊,一筆爲法金五百七十九萬八千五百十八法郎,截至一九三四年底止,共積欠本息英金一百三十餘萬鎊,法金九百六十餘萬法郎之鉅,經鐵道部與債權公司代表商妥,將本利減低四折八五計算,利率改爲二厘單息,每半年由部攤付二十萬元,先將本金付清後,再償利息。^②

津浦路的築路外債原發續發兩種計共八百萬鎊,截至一九三五年十二月底止,尙拖欠本金六百零五萬七千零八十鎊,利息三百五十七萬一千五百零五鎊,合計爲九百六十二萬八千五百八十五鎊。現經雙方商妥,確定最近數年停止還本,於一九四〇年起開始還本,每年還付本金之數,以津浦路現金總收入爲標準,計一九四〇年起至一九四二年三年中,每年攤還現金總收入百分之一,以後每年遞增百分之五,計至一九七〇年攤還百分之十,而自一九七一年起,則須按年攤還百分之十二·五,直至本金還清爲止;利息則自一九三六至一九三八年三年中,改按二厘半償付,至一九三九年恢復原合同的五厘,此三年中減付的利息,與以前愆期利息概由持票人承認放棄五分之四,其不放棄部分,另發無利小票,自一九四一年起,分二十年攤還。^③

道清路於一九〇五年所借的築路外債八十萬鎊,截至一九三五年十二月底止,計拖欠本金四十九萬五千七百鎊,利息二十二萬三千零六十五鎊,兩共爲七十一萬八千七百六十五鎊。現經雙方商妥,確定本金自一九三六年七月起,分二十七年償清,以前積欠利息減去五分之四,其餘五分之一發無利小票,於第二十七年本金償清後付還,新滋生的利息則自一九三六年至一九三八年三年間,每年僅付利息二厘半,如以後本路收入現款除付

① 平綏路局會計處編“平綏債務節略”,(非出版品)第23—25頁。

② “交通雜誌”,第3卷,第10期,第108頁。

③ 民二十五年二月二十六日“申報”。

各項開支及借款外尚有餘裕，利率即增至原合同的五厘。其次一九一九年的購車借款十二萬六千八百三十八鎊，和一九二〇年的清孟支路墊款八萬七千三百零一鎊兩款，截至一九三五年十二月底止，前者尚欠本金三萬九千零三十五鎊，利息四萬七千九百六十鎊，後者尚欠本金八萬七千三百零一鎊，利息十三萬七千三百五十一鎊，總計為三十一萬一千六百四十七鎊。現經雙方商妥，確定將以前積欠利息減為單利三厘，至整理之日為止，此項單利，連同本金，以後不再計息，於一九三六年七月起，勻分十二年償清；但如此項應還數額，逾期六個月以後撥還，則應給年息單利四厘。^①

南潯路向日本東亞興業會社所借的各次借款，總額為一千萬日元，截至一九三五年底止，本金分毫未還，而利息積累達七百五十六萬二千六百一十日元。現經雙方商妥為按月攤還七萬日元，十年內還清。^②

廣九路於一九〇七年向中英公司所借的一百五十萬鎊借款，截至一九三五年底止，尚積欠本金一百一十一萬一千五百鎊，利息五十八萬三千五百三十八鎊，合計一百六十九萬五千零三十八鎊。現經雙方商妥，確定本金攤分為五十年償清，積欠利息免除五分之四，其餘五分之一發給無利小票，俟本金還清後，開始償付；至於本金新滋生的利息，則於二十年內按二厘半計算，過此即按原合同的五厘計算，但如在減息期內，路局每年進款淨數超過國幣二十萬元，則其超過額應用於增加利息至五厘，若復有餘須用以增加還本之數。^③

隴海路的比法荷三國各次借款提出來整理的計有：（一）一九一三年的英金四百萬鎊五厘借款；（二）一九二〇年的荷幣三千零七十五萬弗羅令，及比幣一萬三千七百七十四萬三千法郎

① 民國二十五年五月十三日天津“大公報”。

② 民國二十五年四月二十日上海“時事新報”。

③ 民國二十五年八月二十六日“大公報”。

的八厘借款；(三)一九二四年的華幣五百萬元八厘借款；(四)一九二五年的法幣二千一百二十五萬法郎借款；截至一九三五年底止，外幣借款的本金都分毫未還，而所積欠利息為英金二百萬鎊，法金一萬二千八百零四萬四千四百法郎，荷金二千四百六十七萬弗羅令；華幣借款則尚欠本金八十四萬元，利息六十萬六千三百十二元。現在經債權公司同意的整理辦法，利息為自一九三六年七月一日起，第一年利率減為一厘半，以後逐年遞增半厘，至四厘為度；本金限定於三十五年內還清，惟政府可向市場直接購回債票銷燬。^①鑒於滬海債票行市的極為低落，目前每百鎊債票，價格最高不過十九鎊餘，此種辦法於我國至為有利。

現尚未經整理的國有各路外債，亦正在繼續進行談判中，將來當可都按已整理各路外債的既成辦法辦理。鐵道當軸整理外債的成績已如上述，國內外輿論多交聲讚揚，我們亦不願抹殺此種功績，然而鑒於國有鐵路外債問題的複雜而嚴重，我們覺得對於此種整理辦法，實有重新加以檢討的必要，並非有意吹毛求疵。

我們須知道中國鐵路受外資所控制而造成的危局，最嚴重的還不是單純的鐵路財政困難，而是下列三點：第一、外人的參與路局管理權，嚴重地妨礙國家的防務與政府鐵路政策的實施；第二、外人控制各路財政，既妨礙新路建築資金的募集，復因鐵路財政為中央財政的構成部分，實有侵犯中央財政權的弊害；第三、外人濫用權力干涉鐵路運價政策，破壞了我國國民經濟健全的發展。因此，我們認為國有鐵路外債的整理，不應以求本利負擔減輕為滿足；尤應修訂不合理的合同條款，使國有鐵路脫離帝國主義者的束縛。

所有國有鐵路外債合同的不合理，我在上一節中已曾加以具體的剖析，現在我們所要討論的是依何種原則為交涉修改合

^① 民國二十五年八月二十六日“大公報”。

同的根據。章勃在其所著“利用外資建設鐵道之商榷”一文中，謂合理的借款合同內容應具備下列諸條件：主權方面如用人權、管理權、購料權、關係路綫修築權、政府應全部保留；利權方面則利息應減低至以五厘半為最高度，折扣以九五為原則，所有購料還本付息等等酬勞費或手續費及利潤的分給，應概行取消，且應規定政府隨時有提早還本的權限。^①馬寅初對此有所補充。他以為監督借款用途與稽核為債權者應得的權利，應可讓與外人，不過不可使其侵及借款管理權。鑒於中國國勢的衰弱，應規定債權國不得用政治或軍事外交等力量壓迫債務國索取債權。^②這些意見大体尚屬正確，惟我覺得尚有五點應加以修正和補充的。第一、章勃之以五厘半為最高利率的限制，我認為是不必要的，因為一方面過去發長期債票的利率都是五厘，只有短期借款才超過七八厘，但這是受國內市場利率水平過高的影響，主觀上是無力任意改變客觀的規律的，只要國內債券利率能降低，外債利率決無抬高的可能的；另一方面利率的高低，不但與國內外金融市場的情狀有密切的關係，與發債票的路綫本身的良窳，國內政治狀況的安定與否，合同中其他條件的互惠程度等，都不無相當關係，故我們要保存路權的完整，與避免一切對於鐵路利益不正當的榨取，在利率上恐更不能不稍為讓步。折扣之以九五為原則，則似嫌過低，蓋債票的實際發行價格，如不能超過合同所規定的折扣，債權公司無利可圖，自來是不予發行的，歐戰前後有許多債票結果沒有發行，就是這個原因，而同時路工需款孔急，債權公司以高利交來短期借款或墊款，以未發行的債票為擔保，致路局所受的經濟損失極大；其已經發行的債票，則實價常為九八或九八·五扣，^③與合同所規定的折扣，相差頗鉅，路局實收數額有限；因此我們主張折扣應以實際發行價格為準。第

① “交通雜誌”第1卷，第1期，第28頁。

② 馬寅初：“中國經濟改造”，第368—370頁。

③ 偉奧：“借款回扣之研究”（“鐵路協會雜誌”一九二二年第2期）。

二、馬寅初之主張讓外人以借款用途的監督權，我們誠恐流弊太大，有使外人從而干涉鐵路財政的危險。馬寅初對於外人控制國有鐵路借款及行車收入的收支權，嘗發表意見謂：“於中國之主權上，雖不無限制，實際上或與中國有利。借款用途，既有監督，自不至流用於軍政費等不生產事業，更不至資為內戰之用。存款銀行加以限制，則不至存於信用不可靠之銀行，並可免中國當局者之濫用。否則該時之銀行經理或政府當局，可利用之以為投機工具，盈則歸己，虧則歸公，危險殊甚。”^① 此種見解既不免有為外資辯護之嫌，且亦不合事實。我們知道國有各路債款之有被政府挪作軍政費之用者，多係外人為獲得特殊利權而與軍閥勾結的默契，與外人之有監督權與否，並無關係，如平綏、津浦兩路外人並無借款用途監督權，並未聞有被政府挪用的情事；而且如京滬二路的行車收入，因被指定存於債權國銀行，致中國應得的八成淨利，政府都拿不到手，而被橫加限定於與債權公司有利的用途。^② 因此我們認為讓外人以借款用途監督權的辦法，是絕對不應採行的。第三、我們知道合同中都規定鐵路財產及其收入不許再作新債的擔保品，或不許再作他國債款的擔保品，這是很不合理的。因為各國鐵路都可作第二次以至第三次以上的擔保品，其決定的標準純視乎該路營利的能力如何，而外人對於國有鐵路舉債力的橫加束縛，實深含有壟斷的意味，於我國最為不利，故此款應加以修訂。第四、帝國主義者常藉“九國公約”第五款^③的歪曲解釋，和保障各路外債擔保品的確實兩點，為干涉中國鐵路運價政策的根據，此對於國民經濟為害之大，不下於關稅之不自主，與外人在中國條約口岸設廠，故於修改合同時須規定中國鐵路運價政策有絕對自主之權。第五、合同中類多

① 馬寅初著“中國經濟改造”，第367頁。

② 參考上一節文。

③ 條款全文見 Willoughby: “China at the Conference Appendix” I, P. 372。在本書下一章中對此有理論的分析。

有公斷條款，規定兩方有爭議時，由外國駐華公使與中國外交部代表各一人公斷，最後取決於彼此同意的第三國人，或京中外國公使團領袖，此款顯然侵及中國的主權，應予取消，而改爲由中國最高法庭判決。綜上所論，我們認爲鐵道當軸於整理外債時，不提出合同的修訂案，實爲不能忽視的錯誤。不過，此種問題與政治外交的關係至爲密切，沒有堅決的民族革命的決心是解決不了的。

我們且僅就此次整理鐵路外債所得的利益而評價，亦可發現有不合理之處。我們知道同成鐵路的債款，是全部爲財政部挪作軍政費的用途，路綫根本沒有建築，而按合同應由正太鐵路代爲負擔。此次整理結果本利負擔固然減輕不少，然而債款既非正太鐵路所用，而由正太鐵路負擔，對於本路財政總不能不說是一種壓迫。所以我們認爲同成路借款應由財政部負擔，同時該路合同應即予註銷，較爲合理。其他未建各路如浦信、寧湘、欽淦等路的債款，將來亦應照此辦法加以整理。如此國有鐵路財政始有改善之望，而得以協助新路的建設。

第四章 中國鐵路與國民經濟

第一節 中國鐵路運價制度的考察

鐵路這種現代式的交通工具，雖在航空、公路與內河及沿海航運充分發達的現在，尚不失為大陸性國家的最重要交通利器，而儼然握住陸上交通的命脈。特別是在中國這種交通落後的國家，近年來公路建設雖有飛快的發展，但尚未達到堪與鐵路作有力競爭的地步，鐵路運輸更顯出有左右一切的威力。鐵路在某種意義上，與關稅有同一的作用，它通過運價制度的機構，與國內外貿易發生密切的關係，而握住主動的權柄，成為政府調整與統制國民經濟的主要利器之一。一個國家的鐵路運價的決定，雖沒有絕對的自由，常受其他運輸工具的競爭力量，及貨物的負擔能力的影響，而有一定的限度，然而政府固得利用此種限度內所賦與的權力，以增強國民經濟的機構，即刺激國內產業的開發，對抗外貨的打擊，並獎勵國貨的輸出。因此，不論鐵路為國有制或民有制，其運價制度如純採取商業主義為原則，即完全以增進鐵路本身的營業為目標，是至為不智的，蓋如此則自動放棄經濟戰爭重要的武器，在今日方興未艾的國際商戰的環境中，豈有不失敗的道理。各國鐵路運價制度的厘訂，其所依據的原則固多，但都不無其中心的政策，如為開發某一定地域，或繁榮某一商港，或平衡各地經濟的發展，或保護本國的對外貿易，要之，都以國家的經濟政策為南針。試觀中國的鐵路運價機構，內容支離破碎，不要說毫無國民經濟政策的精神，連統一的系統都感缺乏，甚且反賓為主，太阿倒持，授人以柄，事事迎合外人意旨，適

應外人的利益。南滿、中東、滇越等外人直接投資的鐵路，其運價制定權幾完全操於外人之手，用不着說滿溢着經濟侵略的精神，處處以適應其本國的經濟利益為原則；就是所謂國有鐵路的運價制定權，表面上雖全屬中國，實則各債權國憑藉政治外交的優勢，條約合同的曲解與濫用，常參與或干預各路運價制度的厘訂，致事實上形成割據局面，而有“協定運價”之誦。此種種乖謬的真相，對於中國國民經濟的影響，至深且鉅，爰為具體的論述。

我們知道帝國主義者在華最先利用鐵路，進行露骨的經濟侵略的，為帝俄之於中東鐵路。俄皇頒佈的東省鐵路章程第六款中，有鐵路載運行客貨載之運費以及一切附屬之收費均由公司自行酌定的規定。^①我們考察東三省鐵路交通發展的歷史，可以發現不論南滿或中東鐵路，其要能發揮經濟侵略的宏效之關鍵，端在維護下列三原則的精神：一為便利當地出入口貿易，二為繁榮本路的終端海港，三為與當地其他鐵路競爭。這三個原則是互有連鎖的關繫的，如果與他路競爭失敗，本路的經濟基礎根本動搖；如果客貨運輸不能為本路終端港所吸收，則本路有轉化為他路的營養綫，而喪失其獨立性的危險；所以如果此二項原則不能有成效，其發展進出口貿易的決定權必然喪失，而轉變為一條普通商業性質的鐵路。因有此種重大的關係，故東三省鐵路歷來的運價戰爭，頗為猛烈，而減削了鐵路運價壟斷的權威。中東鐵路之運價制度的歷史，可分為三個時期來探究。

第一個時期為中東鐵路創辦的時期。南滿支綫和大連港尚保存在帝俄的手裏。因大連港為四時不凍的良港，遠比海參崴港優良，故其中心政策在繁榮大連港，舉凡運至大連港出口的貨物，都適用減價運費計核表。至於中東路與俄國鐵路的聯運，其運價更特別低廉，如由莫斯科至哈爾濱的距離，為七千五百一十一公里，由大連至哈爾濱的距離九百四十六公里，前者比後者有八倍

^① “交通史路政綱”，第17冊，第7章，第81頁。

的長遠，而運價反較爲低廉，可見其目的係在繁榮中俄貿易，使東三省轉化爲其經濟的殖民地。這是中東鐵路第一期運價政策的意義與作用，惟施行未久，而日俄戰事爆發，全路入於戰時狀態。

第二個時期係開始於南滿支綫與大連港割讓給日本之後。此時隨着大連港的喪失，其運價政策發生了本質上的變化，昔時以繁榮大連港爲任務的精神，頓變爲抑制大連港的發展，而灌注於開拓海參崴港。中東路是一條丁字形的鐵路，以哈爾濱爲中心，東綫經綏芬河轉烏蘇里路至海參崴港，全長七百八十一公里，南綫至長春站長計二百四十公里，由此轉南滿路至大連又須七百零四公里，兩共九百四十四公里。帝俄的運價政策中心任務，既在使海參崴港對抗大連港，故其東行綫雖較南行綫長度超過一倍以上，而其所定運價前者反較後者爲便宜。一九〇八年中東路進而與烏蘇里路訂定聯合運輸辦法，共同遵守特別運價則例，其任務爲促進北滿食糧由海參崴出口，吸收原料以發達沿海洲的工業，並增進沿海洲的煤餉與海參崴的魚產及洋貨行銷北滿內地。此外復訂立俄國與北滿海陸兩路綫的聯運辦法，使歐亞海陸運輸連成一氣，以增進中俄貿易。帝俄過份增高中東路南綫運價的結果，使此二百餘公里的路綫暫告荒廢，蓋南段沿綫貨運多轉爲大馬車所吸收，致鐵路本身貨載數量銳減。南滿鐵路爲對抗中東鐵路起見，間亦減價以搶奪北滿的貨運，有時則告妥協實行聯運，此爲多年間二路經濟戰爭的焦點。這是第二個時期中東路運價政策的意義與作用，曾收相當的效果。

第三個時期係由中俄協定以後，中東路歸中俄共同管理。本期的運價政策又一變，轉採商業主義爲原則，即以增進本路營業爲中心目的，惟須兼顧及促進沿綫地方經濟的發展。至此南綫運價始行減低，以顧全本路的營業，惟鑒於中國沒有獨立的海港，仍以繁榮海參崴港爲目的，故南綫與東綫的運價，仍有頗大的差別。直至我國銳意經營營口港，開築葫蘆島爲海港，並實行

东北东西四路联運——东爲吉敦、吉海、瀋海与北寧四路联運，西爲齊克、洮昂，四洮与北寧四路联運，均以營口或秦皇島爲吞吐港——之後，中東路的貨載始有爲我國有鐵路吸收的可能。因此中東路第三期的鐵路運價政策的意義与作用，是較前爲消極的。綜觀中東路三個時期的運價政策，雖有本質上的變化，却有一中心的原則始終存在，即爲繁榮其終端海港，並發展中俄貿易。

南滿鐵路对華經濟侵略的精神，較之中東鐵路尤爲露骨。南滿路恃其有優良的大連港，在东三省客貨運輸的競爭上，本就佔有優越的地位，故常能有效地打擊中東路与我國有鐵路的營業。中東路的高度差別運價政策，不但不能吸收南滿路的貨運，而北滿的貨運且多爲南滿路所奪取，对北滿的入口貿易更幾全取道大連港，由南滿路轉運而來，可以下表爲証。^①

中東路輸出貨物統計表

年份	經綏芬河 (單位公噸)	經寬城子 (單位公噸)	共 計 (單位公噸)
1926	808,142	1,433,040	2,241,182
1926	1,207,007	1,319,238	2,526,245
1927	1,487,228	1,279,068	2,766,296
1928	1,503,305	1,182,972	2,686,277
1929	815,649	1,971,084	2,786,733

中東路輸入貨物統計表

年份	經綏芬河 (單位公噸)	經寬城子 (單位公噸)	共 計 (單位公噸)
1925	48,688	383,006	431,694
1926	77,522	436,859	514,381
1927	81,845	456,591	538,436
1928	94,052	522,769	616,821
1929	45,701	466,388	512,089

^① “中東鐵路一九三〇年年報”，第58—59頁。

所謂經綏芬河者，即爲以海參崴爲吞吐港的貨運，可視爲中東路的運輸成績；所謂經寬城子者，即爲以大連爲吞吐港的貨運，可視爲南滿路奪取中東路貨運的成績。觀上表可知北滿的對外貿易貨運，大半爲南滿路所吸收，可見得南滿路對中東路的運價戰爭實操左券，而有使中東路南綫完全成爲其營養綫的情勢。

南滿路和北寧路的運輸競爭，歷來也是佔着極大的優勢的。茲將此兩路的雜糧運價差別列下，以顯示南滿路是處在怎樣優越的競爭地位。

一、南滿運價 南滿自開原驛至大連港三十噸雜糧裝卸脚行在內七扣車款爲二百零八元三角六分，又常關稅在內轉運至天津的輪船脚力爲一百四十元，又自天津運回空袋爲二十四元，總共須三百七十二元三角六分。

二、北寧運價 北寧由新民屯至天津三十噸雜糧車款爲三百六十元，又裝卸脚行九元，押車人員來回票十五元，又常關稅棧費統捐沿途用費等共一百十六元六角，又自天津運回空袋費二十元，又天津免照驗單印花三元五角，總共須五百十九元八角。

觀此兩路運價的比較，讀者當可了然於南滿路運價政策的作用了。而且過去我國在東三省所築的國有鐵路，其貨運都須以大連爲出口，而不得不與南滿路聯運，致都變爲其營養綫。至民國十九年我國實行東北東西四路聯運政策，以營口爲吞吐港，同時北寧路復舉辦負責運輸，廢除沿綫苛捐雜稅，且正當金貴銀賤的良機，運價遂反比南滿路爲低廉，結果往時由南滿路出口的貨運，紛紛轉向我國有鐵路運輸。於是南滿路當局認爲中國企圖制該路之死命，先之以大減價競運，繼之以外交交涉，最終圖窮匕見而用暴力佔領東北了。

南滿路爲便利日貨的傾銷東三省內地，還會施行過中日聯運特價辦法，即對於由大阪、神戶二地經朝鮮南滿路運來的棉紗、棉布等九種貨物，收取特別低廉的運價。綜觀南滿路的運價

政策，與中東路具有同樣的意義與作用，而其效果則遠比中東路為宏大得多，這是值得加以重視的。

滇越鐵路握有雲南與外省及外國交通的命脈，舉凡雲南對外貿易，概須由本路運輸，故本路的運價制度遂充滿壟斷的精神，運價率比中國境內其他鐵路特高。而且，“就事實言，未得法國的允許，未納河內法國官廳徵收的通過稅，無人無物得以進入雲南。”^①因此，他國貨物由越轉滇銷售，自無力與法國貨物相抗衡，每年美國對雲南的貿易，約佔雲南對外貿易總額的百分之二十，英國約佔百分之十五，其他各國約佔百分之五，而法國則達百分之六十以上。可見滇越鐵路經濟壟斷政策的成功了。

總之，外人在華直接投資的鐵路的運價政策，雖因各路所處地勢的不同，而不得不有多少的差異，其一貫的精神都在施行對華經濟侵略，使其所經過的路綫地域，直接隸屬於投資國的利益底下發展。

現在我們要進而考察國有各鐵路的運價政策，看看與帝國主義者直接支配各路有何本質的差別。本來“國營鐵路的收益是得自國民經濟的預算上，而不是得自狹隘的鐵路本身的預算上，”^②可惜中國國有鐵路的運價制度，始終與這種精神背道而馳。我們知道最初國有各路的運價制度，都由洋車務總管參照其本國的慣例，根據運輸成本為原則，而自由厘訂的。我國政府既連運價制定權都自動放棄，當然沒有參入任何國家經濟政策於運價制度中的可言。當時各路貨物分等名類，至為雜亂無章，大抵英資關係各路如北寧、京滬、道清等路都分為頭二三等及危險等；法資關係各路如正太、汴洛等路則按貨物價值的高下，臨時厘訂；日資關係各路如吉長、四洮等路則分為頭二三四等及危險等；且同屬一種貨物，在各路所列等級亦常有高低不同的情事，遂致客商目迷五色，無所適從。貨物普通運價各以此參差不

① “The China Weekly Review”, Vol. 66, Sep. 1933.

② “Quarterly Journal of Economics”, Vol. 23 P.625—626.

齊的分等表爲根據，分整車與零担兩種，按運輸距離遠近均等取費，無論中外出入口貨物都同等待遇。^①可見各路的普通運價制度，全依附於商業主義的精神，^②不要說絲毫沒有扶植民族產業的發展，就連平衡內地經濟的榮枯，與便利商人的貨運，都談不到。蓋內地貨物往往離市場較遠，遠近運價單位既屬一律，自沒有遠銷的能力，而越偏遠的內地經濟越不發展了。各路運價制度的龐雜，中外商人固同感困難，而路局的習用洋文，尤使華商倍感不便。以上還僅就各路的普通運價而言，其積弊已如此之深，至於各路的特別運價與專價制度，更多偏惠外商。蓋因鐵路既以增進營業爲方針，同時運輸總管多爲洋人，故常與每月有大宗貨運的外商訂立合同，給予特別低廉運價的優待，如北寧路對於開灤煤礦煤運的減價，就是最顯著的例子。^③因此國有鐵路初期的運價制度，雖可以說是一種商業主義的政策，對於沿綫經濟的發展，處在一種消極的地位，但實際上因外貨競爭力強，反成爲替外資服役的工具。

此種情形旋即引起舊交通部的注意，於民國七年召集國有鐵路運輸的會議，討論劃一各路運價問題，經二年的籌劃始確定劃一辦法，頒佈各路施行。貨物分等一律分爲六等，另加高等物品及危險物品兩等；惟各路外人勢力極大，間也有不完全遵行

① 參考“交通史路政編”各路的運價節目。

② 畢愷夫在其發表於“交通雜誌”的各篇關於鐵路運價的論文中，極力主張採用商業主義爲中國鐵路運價政策，他以為運價對於各地物價的影響微不足道，故利用運價政策以完成國民經濟的任務，爲徒勞無功的浪費。然而我們知道物價的決定因素不僅爲表面上的供求關係，根柢上還是貨物的生產成本費，而運價常構成貨物成本不小的一部分，故其對於貨物的競銷能力，不無相當的影響，而此種影響的力量就是運價的國民經濟政策的所以能成立的前提。因此畢愷夫的理論，不免失之武斷。

③ 北寧路歷年所予開灤運煤特價如下：凡運至秦皇島者，照普通運價核減百分之二十五，至塘沽者核減百分之二十，至北平者核減百分之十，至各沽者一律核減百分之五。都非他礦所能享受者（“鐵道”，第1卷，第10期，第213頁）。

者，如正太鐵路於六等外，另設頭等甲，二等乙，四等甲，六等甲各等。貨物普通運價一律採用遞遠遞減辦法，按公里公噸計算，又分整車、零噸、五十公斤三種標準，由各路根據各別的運輸成本，參酌沿綫經濟狀況，自由厘訂運價表。因此各路所劃一的僅為貨物分等表，而尙有不嚴格遵行者；貨物普通運價政策一仍其舊，新增的僅為遞遠遞減一個原則。本來遞遠遞減的運價政策，含有發展偏遠內地經濟的意義，但在中國社會經濟體制遠較外國為落後的實況底下，反足以助長外貨的侵入窮鄉僻壤，而摧毀內地小工業與農民副業，榨取農村經濟的精髓。各路的平均運價以礦產品為最低，每噸公里為九分，次高為森林產品的一·八五分，再次為農產品的二·一〇分，製造品的二·四七分，動物品的二·九六分。而各路總平均運價，復逐年增高，不顧貨物的負擔能力如何，只圖增加營業收入，而結果反因生產的衰落，航運的發達，貨運的低減，而無何增進，實為一種飲鴆止渴的辦法。我們知道中國貨物的負擔運費能力，礦產品實遠較農產品為高，而礦產品的運價反較農產品低廉一倍以上，殊有阻礙農業發達的害處。前鐵道部顧問門泰爾於考察全國鐵路之後，即曾就此點慨乎言之曰：“中國經濟之進步，尙有多年循農業軌道上發展，上列各合同（按係指運價章則——暉註）對於農產品的均欠公平，且有不平等之苛待，此種合同對農產品不啻加以大打擊，實有害於國計民生。若農產品不能負擔此種高昂運價，則每因運價太高，不能輸往人口稠密之處。又因缺少直達運價。及現行之遙遠遞減運價制度不善，雖災區歉收之地，亦不能接濟。”^①可見此次的劃一各路運價，僅為便利鐵路與客商兩方的計算，對於運價制度的積弊，反有變本加厲之嫌呢。

各路的特別運價則分為普通專價與特別專價兩項，前者的基本適用原則為“因有鐵路與其他交通機關之競運或因提倡實

^① 門泰爾：“考察北寧鐵路報告”，第25頁（非出版品）。

業之故，視鐵路援助不可少者”；後者的則為“大宗貨物鐵路得以整列車載運，減省費用，或鐵路認為有特別提倡某項事業之必要，或其他相類情事，確與鐵路有直接利益者為限。”這實際上是把各路舊時的以招徠大宗貨運為目的的特別運價，歸納成統一的體系，毫無採取新政策的精神，所謂提倡實業云者，只是一種點綴的空言，各路從未付諸實施。在國民政府鐵道部時代，鐵道當軸曾就上述原則，屢加修正改訂，但仍保持固有的精神。歷任各路車務處長的高鹿鳴，對此發表過扼要中肯的評語：“我國各路現行之兩種特別運價，其專價固多可議，即特價亦屬未能盡協，蓋各路現行之特別運價，多基於鐵路本身之利益，而對於國民經濟反未顧及，即最近貨等運價委員會所定准許適用專價及特價六項原則，亦與特別運價所以成立之意，似仍偏而不全。”^①而且事實上各路因運輸管理權多握在外人的手裏，還是通行着優待外商的流弊，如膠濟鐵路有出口特約煤炭減價，及特定運商專價的運則，都是特別優待日資的魯大煤礦公司而設的。^②

鐵道當軸亦曾企圖實施溫和的保護運價政策，即對中外貿易貨物課以差別運價，以加強國貨的競銷能力的政策。在民國十八年九月間，鐵道部召集的貨等運價委員會，所擬的貨物分等表中，將外貨列為較高的等級，即須納較高的運價。^③但頒佈之後，各路尚未普遍施行，即引起各國公使紛紛的抗議，認為違反華盛頓“九國公約”，要求我國政府取消。各路洋車務處長也有逕直抗不遵行的，如吉長鐵路即為一例，該路局長雖屢與滿鐵代表交涉，也不生效。^④鐵道部在帝國主義者外交的壓力底下，旋即表示退讓，在民國二十年召集的商運會議及運輸會議席間，主席團竟坦直聲明：“外國對於我國鐵路貨物分等表內，區分中外，認為

① 高鹿鳴：“國有鐵路運價政策”（“交通雜誌”第3卷第5期第55頁）。

② 金士宣：“中國鐵路問題論文集”，第214頁。

③ 參考鐵道部：“中華民國鐵路普通貨物分等表”（1930年）。

④ 東北交通研究会：“中國東北路電述要”，第34頁。

違反華盛頓“九國公約”第五條之規定，故鐵道部已呈覆行政院，嗣後對於提倡國貨，本部不再過問。”^①於是，此次修改的貨物分等表中，即把中外字樣取消，改為優等與普通的差別，劃分的標準為貨物的品質。^②而復採取一貫的商業主義的運價政策了。

所謂限制中國鐵路運價制定权的九國公約第五款，全文是這樣的：“中國政府同意，凡在中國所有鐵路，旅行或運貨者，關於路費或便利上，均不施行或允許何種直接或間接不平等的待遇，並不論乘客國籍及往來何國，至運輸貨物，亦不論其貨物的來源，或物主及運送何國，或來自何國，且在中國鐵路轉運以前，或業經轉運以後，裝載此項客貨的船舶，或他項運具，概不論其國籍，均一律平等待遇。締約各國對於中國鐵路，基於任何讓與或特別協約或他項手續，各該國或各該國人民，得行其任何控制权者，須負同樣的義務。”^③此項條文中外的解釋發生紛歧，中國認為所謂一律平等待遇，係僅指對一切外商而言，外國則認為連中國包括在內，即中國無權給本國客貨運輸以優於外商的待遇。然而無論如何中國為獨立的國家，當然享有制定鐵路運價的全權，何況當通過此條議案的時候，中國代表施肇基曾鄭重作如此聲明，^④故我們認為政府不應自動放棄此種關繫國計民生的主權。

綜觀中國的鐵路運價政策，不論為外人直接投資的鐵路，抑或所謂國有鐵路，雖有種種性質上的差別，然不無其一致的作用存在着，此種作用即為促進中外貿易，而轉化中國為帝國主義者的經濟的殖民地。因此這是一種自殺的運價政策，對於國民經濟是不利的。

① 轉引自高室鳴：“國有鐵路運價政策”（“交通雜誌”第3卷第5期第61頁）。

② 參考鐵道部：“中華鐵路普通貨物分等表暫訂增加修改表”（1931年）。

③ Willoughby: “China at the Conference”, Appendix I, P.372.

④ 同上，P.224.

第二節 國有鐵路業務的竄敗

鐵路交通在和社会經濟發生關係上，運價与業務有同等的重要性，業務的良窳不只是足以影响運價率，且常直接引起商業的盛衰。蓋優良的業務使貨物運輸迅速，準時和安全，貨商所負擔的僅鐵路運費一種，無額外開銷之虞，而有資本流轉敏捷之利；反之，窳敗的業務使貨物運輸無確定的把握，常需額外的開支与損失，如此不只是等於增高運費，且時不免貽誤貿易的時機，而招致虧蝕之惡果。鐵路運輸業務可分為運輸能力与貨運業務兩點來考察，前者主要決定於鐵路的物質設備，如路軌、橋樑、枕木、車身等之類，關繫運輸的數量、速率、安全与準時的程度；後者主要決定於鐵路的人事与技術管理，如負責運輸与不負責運輸，路員辦事的精神与效率，及对客商의待遇是否公平，關繫客商運貨的省費与便捷的程度。通常鐵路業務的良窳，可由鐵路的營業用款的分析中，反映出一般的性質來，雖然我們不能據此得悉具体的情形。鐵路營業用款大体可分為二大類，一類為用於間接生產方面，如鐵路會計表中的總務費一類，可視為与鐵路業務的改善無關；一類為用於直接生產方面，如鐵路會計表中的運輸費，工務与設備品維持費等，直接影响鐵路業務的情狀。因此在鐵路營業用費總額中，當以間接生產費用比率之儘量減低，与直接生產費用比率之儘量提高為得策，蓋如此正足以顯示路產的改善，運輸能力的增進，与貨運業務的優良。現在我們依此種標準，製成國有各路營業用款百分表，拿來和美日二國比較，以窺鐵路業務的一般性質。（見表VII）

觀上表可知國有鐵路以總務費的膨脹為特徵，計佔總費用的百分之三十者為一路，佔百分之二十五以上者為四路，佔百分之二十以上者為七路，僅有一路稍低於百分之二十而已。和美日二國鐵路用款百分比率对照之下，國有鐵路營業用款之忽視業

民國十六年至十八年各路營業用款百分表 (表 VII)

類別	年份	膠濟	四洮	湘鄂	廣九	吉長	道清	正太	平綏	滬杭甬	京滬	津浦	北寧	平漢	平均
總務費	16	25.26	23.77	20.35	20.98	25.09	32.69	26.24	29.43	21.07	17.61	30.29	21.62	32.37	25.14
	17	25.88	25.17	23.41	19.05	25.00	26.31	27.44	30.16	20.33	16.20	25.17	23.42		23.85
	18	33.10	25.10	22.72	20.30	23.21	30.95	29.22	NIL	26.84	19.54	25.91	25.85		25.58
車務費	16	12.89	16.61	12.99	12.50	15.97	11.67	11.60	12.17	18.76	19.49	14.81	13.46	15.74	14.52
	17	22.71	16.47	12.17	11.49	14.62	11.39	12.26	12.07	17.00	20.29	15.33	13.20		14.23
	18	12.39	15.06	13.32	10.82	13.33	12.23	10.31	NIL	18.44	20.51	14.66	12.43		13.95
運務費	16	19.22	23.17	26.21	25.06	19.52	22.76	15.10	18.72	24.59	32.42	13.29	22.34	15.53	21.58
	17	21.44	23.94	23.51	25.05	17.77	23.17	17.62	17.97	24.00	30.56	22.17	20.06		22.84
	18	16.88	24.06	22.29	22.54	18.83	23.00	18.70	NIL	21.67	25.72	20.85	24.66		21.75
股維持備用品費	16	26.92	9.76	20.02	19.01	20.23	17.33	30.30	21.25	15.25	18.44	24.16	22.28	21.36	20.55
	17	25.27	9.68	23.08	19.59	20.13	17.46	23.92	21.87	16.55	18.35	20.92	23.95		20.25
	18	20.03	10.04	22.22	19.57	21.77	17.18	23.24	NIL	16.31	19.60	18.66	20.67		19.03
工維持務費	16	15.68	24.33	20.43	21.71	18.05	15.20	16.76	18.38	19.81	12.03	17.42	20.30	16.05	18.13
	17	14.72	22.64	17.83	22.85	21.57	15.65	16.66	17.93	19.33	14.60	16.41	19.37		18.33
	18	17.58	23.27	19.45	25.56	20.62	16.64	18.53	NIL	16.76	14.35	19.92	16.58		19.12
車互備用	16	NIL	2.36	NIL	.74	.50	NIL	NIL	NIL	.11	無	無	無	無	.28
	17		2.10		1.14	.91				.29					.37
	18		2.50		.21	2.24				NIL	.23				.47
合計	16	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
	17	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
	18	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

務改善的性質，就更為顯然。

中美日鐵路營業用款比較表①

(1927—1929三年間的平均數)

費 別	中 國	美 國	日 本
總 務 費	24.82	3.99	2.55
車 務 費	14.57	4.37	32.50
運 務 費	21.88	47.09	27.60
設備品維持費	19.84	24.77	9.90
工 務 維 持 費	18.52	19.78	18.45
車 輛 互 用	.37		
航 務			2.55
其 他			6.45
總 計	100.00	100.00	100.00

美國鐵路的總務費佔總費用的百分之四，日本鐵路的尚不及百分之三，充分反映兩國鐵路營業支出分配的正当，運輸業務的優良。中國國有鐵路不僅總務費過度膨脹，細究車務費的內容亦泰半與總務費相似，②故實際上國有鐵路營業用款之違反改善業務的性質，還要嚴重得多。根據前鐵道部顧問門泰爾於民國十八年視察全國國有鐵路後，所作的適中的估計，國有各路每年用煤的浪費達百分之二十三，枕木的浪費達百分之三十五以上，③冗員常達百分之四十五等等，合計營業，用款約浪費百

① 中國數字依上表算出，日本數字見“交通雜誌”第1卷第6、7期合刊第82—83頁，美國數字係依 Moulton and Associates: “American Transportation Problem” P.92中一表改製的。

② 參考張鏡立：“我國鐵路營業用款之概況及其整理之管見”(“交通雜誌”第1卷第6、7期合刊第80頁)。

③ 所謂枕木的浪費，係指因購買不適用的材料致有過度的損耗而言。

分之四十，致路軌車身的設備大多腐壞不修，影響運輸業務殊深。^①而且因國內歷年政局枳阻不安，軍閥經常干涉鐵路用人行政，路局充斥毫無鐵路管理學識的高級員司，對於鐵路只知誅求營私，不顧運輸業務的改進；復因軍閥混戰經常爆發，鐵路被置於砲火蹂躪之下，路軌、橋樑、山洞、枕木、車輛多被炸毀，運輸能力遂致每況愈下，無復可供應正常貨運的需要。當民國十三年時，國有各路共有機車一千一百四十六輛，客車一千七百八十九輛，貨車一萬六千八百三十一輛，總計一萬九千七百六十六輛，至民國二十二年初，竟只有機車五百七十六輛，客車一千二百十七輛，貨車一萬零九百三十九輛，總計一萬二千七百三十二輛，^②即約減去七千輛，比路綫長度僅當國有路綫總長十分之一的南滿鐵路所保有的車輛不過多出五千輛左右，而機車的總輓力反為低下。而且因橋樑軌枕既然破敗不堪，機車車輛類多破舊，兼調車制度不良，車輛的流轉速度極低。據鐵道部業務司於民國二十二年初所作的調查統計，國有鐵路貨車的實際運用效率，以膠濟路最高為二十·五，湘鄂路最低為四·七，平均為十·四，即百輛貨車僅當十輛運用。^③我們復可從行車事變的統計中，來觀察鐵路車輛運輸能力的狀況。鐵道部此項統計僅有最近二年，茲特製成下表。^④

國有各路行車事變的原因，據鐵道部業務司的分析，機務人事與技術約佔百分之五十，工務人事與技術約佔百分之三，車務人事及技術約佔百分之六，即是說，屬於鐵路設備與管理之不善的共約佔百分之六十，其餘百分之四十屬於自不小心及其他兩項，可視為責任不十分明確的。我們知道此項統計還是鐵道行

① 門泰爾：“調查中國國有鐵路總報告”，第18—27頁，第113頁。

② 轉引自拙作“中國鐵路過去與今後”（“東方雜誌”第32卷第17號第20頁）。

③ 參考俞棣：“鐵道業務之整理及今後之方針”（“交通雜誌”第1卷第6、7期合刊第16頁）。

④ 數字來源見“交通雜誌”第4卷第4期及第9期之專載。

國有各路行車事變統計表

(單位次數)

種類	二十三年 上半年	二十三年 下半年	二十四年 上半年	二十四年 下半年
撞車	24	36	23	24
出軌	182	201	176	161
脫鈎	71	111	114	98
失火	12	13	17	17
燒輛	504	454	354	400
車輛逸走	2	5	3	2
機車損壞	543	523	627	410
輾傷人命	307	319	340	340
輾斃人命	267	297	286	348
軌環破尖	27	32	21	28
損壞車鈎	151	147	148	136
撞壞柵門	15	17	27	30
其他	96	170	122	112
總計	2,201	2,328	2,258	2,106

政稍爲上軌道的時期的，在以前軍閥經常干涉路政的時期，如果有系統的統計的話，一定更會顯示出運輸能力窳敗的驚人事實來。以上我們都是就國有鐵路的一般狀況加以抽象的考察，實是很不夠的，我們最好再舉受軍事破壞較劇的平漢平綏兩路爲例，以考察其運輸能力窳敗的具体情狀。

平漢鐵路適當華中華北軍事要衝，歷遭民五民九民十六民十八各次大戰的破壞，路產損失極重，而養路費無何增加，故據該路局民國二十年的調查，該路的工務機務腐朽情形大略如下述。^①

(一)關於工務方面者：

甲、鋼軌 鋼軌使用年齡，尋常可准行列車三十萬次，以該路平均每日行車十六次計，每年為五千八百四十次，則鋼軌之壽命可保持至四十年之久。全路鋼軌共二十七萬根，若每年更換五千四百根，則五十年間，可全數更換一次。該路通車迄今二十六年，依此計算應共更換十四萬零四百根，而實際則截至民二十年底，僅換四萬二千九百三十根，可見應裝而未換者，尚有九萬七千根之譜。

乙、枕木 普通枕木壽命，平均約為六年，該路通車迄今二十六年，全綫枕木至少應已更換四次。全綫枕木約共一百六十六萬根，更換四次，應為六百四十萬根，平均每年更換之數，當在二十六萬七千根左右，然而自民十四年以來，每年更換數尚不及十萬根。統計自前清光緒三十二年(1906)迄今，更換枕木總數僅約五百万根，可知應更換而未更換者，尚有一百四十萬根。

丙、石碴 該路歷年添購石碴，數量不多，大都為新添串軌及修築岔道之用，迄今全綫枕木朽腐，鋼軌損裂，如有良好的石碴為之維護，尚能勉強通車，惟近七年以來，石碴屢受兵匪水災之侵蝕，而添置殊少，實遠不足以維護路軌枕木。

此外尚有全綫鋪用的特別枕木，及橋樑縱木橫木，亟待更換之率，約為百分之四十。尤其是黃河大橋，早已呈腐壞狀態，更須全部重建。

(二)關於機務方面者：

甲、機車 該路原有机車二百二十九輛，歷年受軍事破毀不堪，至今僅有一百九十八輛，而其中僅有七十七輛可供客貨運輸之用，二十二輛供調車及輔助之用，其餘類都破毀不堪，尚待修理。

乙、車輛 該路原有客車三百六十五輛，貨車二千九百十九輛，歷經各次軍事之後，有流入外路迄未收還者，有全部炸毀無

① 參考“平漢年鑑”，第404—409頁，第506—526頁。

法修理者，有重大損壞迄未修復者，故現僅剩客車二百三十六輛，貨車一千二百二十一輛。且該路車輛運用效率極低，爲五·三，即每百輛車輛僅能當五六輛之用，與歐美各國車輛運用效率之多達百分之六十以上相較，不啻霄壤之別。

平漢路以如此腐朽殘破的路軌車身，路綫全長與南滿鐵路相近，而機車車輛的數量反不及其一半，車輛運用效率又如此之低，當然不能應付貨運的需要，而經常貽誤貨物的流通，使沿綫地方經濟的發展，受到嚴重的障礙。例如該路綫的六河溝煤礦，因路局機車車輛經常不敷用，不得已自購機車六輛，代路局修理五三五號二六一號五〇三號及六〇六號四輛，又代修理破爛貨車多輛，所費前後達六十餘萬元，而尚須照章繳納運費，且一遇軍事爆發，全部機車貨車都爲軍隊徵用，煤運整個停頓。^①可知該路運輸業務的窳敗，所給予沿綫經濟的影響何如了！

講到當西北之衝的平綏鐵路，歷年受軍事破壞及失修的程度，比平漢鐵路還要嚴重得多，其運輸能力惡劣達到不堪聞問的地步，曾往西北旅行者，無不有此感想。該路工程當草創之際，原即因陋就簡，遠不如他路的堅固，迄今將屆三十年，從前建設類多損圯，而重修或補充殊少。故鋼軌多已磨蝕斷裂，甚少抽換，連坡度太陡的關溝一段的鋼軌，尚僅與直綫鋼軌調換，最近二年來始購有少數鋼軌，供迫切時之需要。全綫枕木共一百五十餘萬根，歷年亦極少抽換，故逾越耐用年齡者已過半，腐朽斷裂不堪，近年始更換約十分之一。維護軌枕的石碴原即未鋪齊，歷年復屢經兵匪水災的侵蝕，更感不足以資維護，然亦始終無甚添置。^②至於機務方面，該路原有機車一百三十八輛，客車一百四十九輛，貨車一千五百三十七輛，歷經軍事破壞之後，僅餘機車九十七輛，客車八十一輛，貨車八百七十三輛。機車中有二十九

① 見六河溝煤礦對於交通雜誌社所發的運價運輸情況調查表的覆文（“交通雜誌”第2卷第2、3期合刊第225頁）。

② 參考“平綏第一冊工程篇”，第1—4頁。

輛破毀不堪，幾於無法修理，有十四輛在小修之中，有八輛為軍隊所扣用，僅有四十六輛供營業之用。客車為軍隊所扣用者為十一輛，貨車且達三百二十輛之多。而且機車多已超過耐用年齡，輓力低得可憐，如關溝段的大過山機車，每一列車僅能拖掛一二百噸，別的機車最多也僅能拖掛五六百噸。所有貨車很少是完整的，大都是軸頭磨細，輪圈磨薄，時常行車發生燒軸、切軸、出軌的事變，所有客車完全是破舊不堪，有多輛三等車是用鐵棚貨車改造的，頭二等車的設備亦是十分惡劣，還不如他路的三等車。^①平綏路的運輸能力低劣得如此不堪，無怪前任鐵道部長顧孟餘要慨嘆着說：“國內有許多鐵路，因為這幾年來的內戰，真是破壞得不堪思議。像平綏路那條鐵路，枕木路軌車身，無一不是破壞到極點。現在平津到包頭的交通，是復古了。那條路上旅客及運貨，用騾車者日益增多。因為騾車不但價廉，速率也比那腐敗的平綏路快得多。”^②鐵路的貨運弄到為騾車所替，真是古今中外未有的奇聞了。

國有鐵路貨運的物質設備如此破敗，商人已感到莫大的痛苦，而路局貨運制度之不善，更予商人以重大的威脅。本來各國鐵路對於商人託運的貨物，自起運站至到達站，都負有保護貨物安全的責任，如果中途有何損失，除係由於天災地變，非路局能力所能控制的特殊原因之外，都應照價賠償貨主。獨有中國國有鐵路歷來對於貨運係採用貨主負責制度，即路局對於託運貨物不負保護的責任，而貨主為避免意外損失計，只得僱人押運，或託轉運公司承運。貨商經常有大量的貨運者，如各大煤礦的煤運，大都係僱人自行押運，但因貨車破舊不堪，沿途仍多遺漏或被竊，如煤運竟有損耗達百分之五者。因此貨商竟有出錢賄賂小

① 參考平綏路車務處長周金臺對於“交通雜誌”所發的運價運輸情況，調查表的覆文及郭則成作整理平綏鐵路芻議一文（“交通雜誌”第2卷第2、3期合刊第210—211頁；第1卷第6、7期合刊第184—185頁）。

② 顧孟餘：“中國現在鐵路狀況”（“鐵路公報”第298期）。

偷，以期免遭偷竊的奇聞。^①至若託轉運公司承運，貨物雖有安全的保障，然而轉運公司常居間剝削，貨商須納遠高於鐵路運價的運費。據鐵道部業務司的調查，轉運公司經手的貨物運費，雖係隨時隨地隨人而異，但普通約比鐵路運價高百分之四十以上。例如北寧路每二十噸貨一車，由天津至北平鐵路運價為一百四十元，而轉運公司則索取二百元；津浦路每十噸貨一車，由浦口至徐州鐵路運價為八十八元，而轉運公司則索取一百三十五元；京滬路每四十噸之四等貨，由京至滬鐵路運價為九十元五角五分，而轉運公司則索取一百三十六元七角二分；京滬路每二十一噸麵粉，由南京碼頭至上海麥根路鐵路運價為四十六元三角七分，而轉運公司則索取九十二元。^②在路局方面且經常有不肖員司，不但不設法予貨商以種種便利，反利用鐵路的設備不良，車輛的屢告缺乏，與貨運制度的腐敗等項弱點，為舞弊營私的依據，直接向貨商敲榨，或間接勾結轉運公司上下其手，此種黑幕司空見慣，幾成鐵路界公開的秘密。據各方面的實際調查所得，路局員司對於貨商所索取的額外運費，有公開的和不開的，計有掛號費、過磅費、轉運費、澆油費、搬道夫費、打旗夫費、掛鈎夫費、車班費、機車燒火費、調車費、調木費、車皮費等等，名目繁多，葦床架屋，可與農村中的苛捐雜稅相媲美。此項剝削貨商的黑費，數量之鉅誠屬駭人所聞，例如平綏路每年營業進款不過六七百萬元，而路局員司所榨取的黑費，僅私賣車皮費^③一項，即達二三百萬元之譜。^④中國國有鐵路腐化到如此地步，使前任鐵道部業務司長俞棧都忍不住要發出如下沉痛的言論：“中國自建

① 參考譚耀宗：“鐵道負責運輸之理論與實施”（“交通雜誌”第1卷第2期第68頁）。

② 劉金在：“中國鐵路轉運公司”，第78—79頁。

③ 所謂私賣車皮費者，緣國有各路貨車太少，經常不敷商運，路員遂藉此舞弊，貨商要求撥發車輛，須出錢向路員購買，否則即將車輛撥與他商使用。據調查有一輛車皮賣價達二百六十元以上者。

④ 見平綏路局某員司為“平綏鐵路危機告冀晉察綏四省暨全國同胞書”。

築鐵路以來，已有五十多年的歷史。各路沿綫的工商各業情況如何？國家社會所受到的利益在那裏？我們的鐵路，除了作內戰的利器，還有什麼成績表現？這種現象，還可以說是由於政治關係，我們暫且不談。單就與國計民生最有關係的鐵路貨運來說，五十餘年以來，只見貨商痛苦，一年比一年增加；鐵路營業也有退無進。我們到處都可以聽到，不是鐵路員勾結轉運公司舞弊，就是轉運商人勾通路員中飽。路員視鐵路為發財的大本營；轉運商人以運貨為剝削貨商的良好機會。結果是百弊叢生，路商交困，一直到了現在，工商各業，固然是生機毫無，坐以待斃，鐵路也就要宣告破產。我們想想照這樣下去，我們的鐵路還有存在的價值沒有！”^①這已把國有鐵路的業務刻劃成一幅最醜惡的圖畫，考諸實況還不過是輕描淡寫呢。

鐵道當軸在貨商怨聲載道的控訴，和本身財政危機的威脅之下，終於不得不努力改進各路的設備，並積極推行貨物的負責運輸及聯運。這各項運輸業務的改善，在消極上可以使貨商免去意外的損失，轉運公司的剝削，路員的敲詐苛索，與貨運的時常停滯；在積極上可以使貨運成本減輕，運輸迅速而準時，增強適應市場的能力，同時復可利用提貨單為票據，向銀行抵押現款，加速資本的流動性。現在各路因最近幾年來沒有大規模的內戰爆發，路政脫離各地軍閥的干涉，此往昔屢成具文的貨運業務整頓計劃，已逐步推行而收到相當的實效。依照貨物負責運輸則例的規定，除六等貨即鹽、煤、沙石等外，都實行負責運輸，運費僅加一成，遠比託轉運公司承運者為廉。煤筋一項因礦商的要求，各路已相繼試辦負責運輸，不久當可推行於全部路綫。聯運方面則不但國有各路已彼此實行聯運，且與公路的汽車，海上的輪船，空中的飛機，都實行聯運了。如此貨物可直接到達目的地，而免去中途轉運的麻煩和耗費了。近各路復新設普通保管

^① 俞棫：“國有各鐵路實行貨物負責運輸之經過及其成績”（“交通雜誌”第1卷第3期第11頁）。

和運輸保管兩種倉庫，並推行代收貨價的制度，以增進內地貿易的發展。

國有各鐵路運輸業務改進的成績已頗有可觀，惟所殘存的缺陷仍極多，茲略舉其性質較嚴重的各點出來，以明現在各路業務的實況。

第一、各路的運輸物力仍少有實質的改進，近幾年各路對於工務機務運務三項費用雖稍增加，然而其有因過去破毀太甚的路綫，如平漢、平綏、隴海、湘鄂、津浦等路，鋼軌、枕木、橋樑、石碴等仍不能脫去破敗的狀態。機車和車輛新添殊少，常不能應付貨運的新需要。

第二、各路的調車制度仍少改善，致車輛運用效率無何提高。而且各路車輛管理分散，沒有全國總調車處的統制，更不能調劑各路實際貨運的需要，在聯運上更多浪費與不便。

第三、各路運輸設備的不標準化，與行車規章的不一致，嚴重地妨礙聯運的業務，如正太與平漢軌距的寬狹不同，各路軌重的不一律，機車車輛種類的繁雜，常時使列車無法過軌，而須將貨物轉載，費時費工費錢。

第四、負責運輸的手續約有十五種，而託轉運公司代運的手續僅有七種，貨商為減少受氣與麻煩起見，有時不得不忍痛受轉運公司的剝削。此對於貨商殊為不利。

最後我們要指出的是國有各路運輸業務的竄敗，對於外商運貨的打擊遠不如華商之甚。這是因為一方面外商多係資力極大的公司，有力自備車輛運貨，向路局索取租費，而免受車皮缺乏的影響；另一方面路局秉營業的精神，對於大商家比較優待，而外商多是大商家。^①所以在國有鐵路運輸業務的分析上，亦可以

^① 吉長路因日人勢力極大，對於中日商人的貨運且有極大的差別待遇。據東北交通委員會的調查，吉長路客貨事務較繁之車站如吉林、樺皮廠、下九台、頭道溝等四站，於站長外添有日人事務員，對於站務橫加把持，處處予日商以便利，而抑置華商（“中國東北路電通要”第34頁）。

發現中國經濟殖民地化的現象。

第三節 中國鐵路的促進國民經濟殖民地化

現代社會經濟的組織形態，是以交換為特徵的，其生產機構要得到順利的發展，須賴暢快的交換去完成。鐵路交通是在這種需求底下發展的，它既深化了原有的市場經濟，又開拓了新的交換經濟領域，使生產物能夠暢快的流通。這種交換經濟的不斷的開發，自然就形成了一個極廣大的市場，能夠銷納鉅額的貨物，同時也使資本的大量運用成為可能。中國鐵路的建設已有五十餘年的歷史，路綫所經過的地方經濟的發展，雖然是極其緩慢的，但無疑的新投資是在增加着，貿易的容量是在膨脹着的。然而如果要探究這種發展的具体數字，歷年增進的速率，並分析其發展所趨的傾向，即華資與外資的發展比率如何，在這統計材料極其貧乏的中國現狀底下，是很感困難的。我們在上文對於中國鐵路的運價與業務的考察中，曾從理論上與事實上證明，中國鐵路絕對地幫助了外資與外貨對華的侵略，相對地阻礙了國資與國貨的發展。我們知道中國國民經濟之被迫走上殖民地化的路綫，其原因非常的衆多而複雜，最為嚴重的還要算是關稅的不完全自主，及外人可在中國通商口岸城邑設廠兩點，中國鐵路不過是此整個機構中的一個輪子罷了。然而我們也不能因此看輕鐵路的作用，鐵路所演的任務是很偉大的。沒有鐵路交通為媒介，外資與外貨是無法侵入內地的。現在我們先來分析中國鐵路促進外資侵華的實況。

現代式的工業都是大量生產的，所以需要廣大的市場來吸收，而造成這種廣大市場的最基本條件，可以說就是新式的四通八達的交通網的完成。因此外資之得有效的在華直接設廠，與國資作猛烈的競爭，是隨着新式交通網的伸張而展開的。英美日三國對華直接工商業投資的約百分之五十三是集中於上海一

地，^①並不是一種偶然的事實，因為上海為中國最大的海港，能容納鉅量噸數的商船，為長江流域各省與外洋交通的樞紐，各地的貨物都須以此為集散地。因此外資除在有航運之便的通商口岸發展外，要伸展其勢力入內地，非先着手建立鐵路交通不可。帝國主義者在我國內地的投資，主要係集中於礦業，而當其要求礦山的開採權時，莫不連帶索取鐵路投資權。英商福公司索取得山西省南部各礦開採權時，其章程的第十七款即載明准許該公司建築鐵路為運煤鐵之用。^②其後因鐵路始終未曾開築，礦產無由作大規模的開發，遂只得讓中國以相當代價贖回。^③其後福公司在河南省修武縣獲得的採煤權，則因其同時投資建築的道清鐵路築成，得發展成規模宏大的煤礦。德國要求建築膠濟鐵路時，連帶索得沿綫兩旁三十里內的礦山開採權，相繼經營坊子淄川各處煤礦，及金嶺鎮鐵礦，歐戰爆發後為日本所奪。時至今日，膠濟鐵路沿綫約有大小煤礦公司四十餘家，其規模較大用新法開採者，如魯大、博東、旭華、協泰、協成、坊子、和東魯等公司，不是用中日合資名義，就是因借日債關係，被壟斷在日資勢力底下，每年的產額約一百五十餘萬噸。唐山開平礦務局更是發展成今日的北寧鐵路的導引，當時礦務局為使煤礦得以順利運出，不得不修築通海口的鐵路綫，而清廷的守舊勢力正極強大，在多年的掙扎抗爭之後，礦務局的建築鐵路計劃始克實現，而礦山即賴以源源開發。今日的開平礦務局，早已因英資的侵入壟斷，而改為開灤礦務局，握華煤業的牛耳了。日資在南滿因有南滿鐵路運輸之便，遂得壟斷各地豐富的礦藏。南滿鐵路沿綫的礦藏甚丰，如鐵的儲量達全國總儲量的百分之七十五，石油的儲量佔全國總儲量的百分之五十八，僅煤的儲量較少，不及全國總儲量的百分之二。南滿鐵道會社獨資經營的煤礦有撫順、煙

① 參考 Remer: "Foreign Investments in China" P.97.

② 見“交通史路政編”第 13 冊第 4773 頁。

③ 謝家榮朱啟章合著“外人在華礦業之投資”，第 3 頁。

台兩處，和我國合資的有本溪湖公司，合計每年產煤七百六十餘萬噸，佔全國煤的總產額的百分之二十八；其投資於鐵礦中的有鞍山和廟兒溝兩處，每年產生鐵三十四萬噸，佔全國總產額的百分之七十二，其投資於石油田的有撫順油頁岩採油公司，連同鞍山和本溪湖公司的副產，每年產油四十五萬五千餘桶，佔全國石油的總產額的百分之九十九以上。日本在華直接工商業投資，實有百分之六十三左右，即五萬五千餘萬美元，係集中於東三省。^① 當日本帝國主義者一手包辦的偽滿洲國成立之後，新鐵路日新月異的展築着，東北更有效地成爲日資橫行的世界了。現在彼着着進行的華北經濟開發計劃，即首先着重於新鐵路的建設，可知鐵路是成爲外資侵華的如何重要的工具了！

其次我們要分析中國鐵路是如何地擴大外貨在華的市場，與相對的縮小國貨的國內市場的事實；鐵路交通縮短了各地市場的距離，使孤立的地方市場，隸屬於國際市場底下，這種功用就有利於爲市場而生產的外貨了。加以中國鐵路運價與業務的偏惠於外貨，外人憑其優良的生產技術，與合理化的大量生產，自然能順利地摧毀農民副業，舊式手工業，和剛抬頭的幼稚的新式工業，以至壓迫農業，而使鐵路所開拓的新市場的龐大利益爲其所享，國貨在其猛烈的競銷底下，有時反連欲覓其唾餘而不可得呢。這數十來年中國國民經濟是趨向殖民地化的路上發展的，如對外貿易方面，在數量上爲入超額的繼長增高，^② 在性質上爲以原料品交換製成品；對內貿易方面，因各地市場充斥着價廉物美的外貨，國貨常呈銷路窒塞之象，近年來且連食糧的銷場也爲外糧所侵佔了。我們看到這種一般所週知的事實，當可了

① Remer: "Foreign Investments in China" P.97.

② 近幾年來對外貿易入超額的比較減少，並非由於國貨的國內市場的擴張，而是由於下列三個原因：第一，在海關報告冊上不計入東北各省的數字；第二，走私貨空前的膨脹，據可靠的估計，去年即達三萬萬元；第三，中國國民一般購買力的減縮。

然於中國交通的現代化，是對誰較爲有利了。在雲南省的交通爲法國的滇越鐵路所壟斷，每年出入口貨總值數千萬元，遂亦不得受法國的控制。法國官廳在安南河內設稅關，凡貨物由越境輸入雲南，都須向其納通過稅，法貨爲值百抽四五，他國與中國貨則概須抽百分之十五以上。滇越鐵路又從而課高昂的運費，在業務上復與法貨以種種便利，故雲南省的對外貿易有百分之六十是屬於法國的。

東三省往昔爲荒涼不毛之地，後來之得以發展爲工商業繁榮的社會，可以說是受四通八達的鐵路網之賜。而此佔全國鐵路總延長量的三分之一的鐵路，在一九三一年九一八事變以前，爲三分天下的局面，中日俄三國各有其獨立的鐵路系統，到現在則變成日本一統的情狀。因此東三省經濟的發展，具有最典型的殖民地的性質，鐵路交通實有決定的影響。東三省在鐵路交通未出現以前，對外貿易（包括對中國本部的貿易）的數量極微，每年不過數百萬元而已。自中東鐵路開始通車之日起，始逐漸有進展，依一九〇八年的海關貿易報告，其貿易總額已有一萬七千餘萬元，頗有可觀。其後隨着鐵路建設的迅速發展，東三省的對外貿易量，日新月異地飛躍着，到了一九三〇年已達六萬九千餘萬海關兩之鉅，約佔中國對外貿易總額的三分之一，儼然成爲中國國民經濟最繁榮的省區。東三省對外貿易的性質，依照國別的分析，歷年來其出口貿易的約百分之七八十係屬於外國，其中日本即穩佔百分之三十以上，若包括朝鮮的數字在內，且達百分之四十以上，而中國本部則僅佔百分之二三十；至其進口貿易約百分之七十五左右係屬於外國，其中日本即穩佔百分之三十六以上，若包括朝鮮的數字在內，亦經常超過百分之四十，而中國本部則僅佔百分之二十五左右，到了九一八事變以後，日本所佔的比率更扶搖直上，在東三省的出口貿易中，陡增至佔百分之四十三，若包括朝鮮的數字在內，則爲百分之五十二，在東三省的進口貿易中，更猛漲至百分之七十二，若包括朝鮮的數字在

內，則爲百分之七十六；中國本部所佔的比率，自然是呈驟降之勢，前者跌至百分之十四，後者跌至百分之五。可知東三省的對外貿易一向對中國顯示着離心的狀態，和日本的經濟關係較中國本部的爲密切。若依照東三省對外貿易商品類別的分析，其輸出方面十分之九是食糧和原料品，以大荳、荳餅，荳油最多；輸入方面則消費品逐漸減少，生產品不斷地增加，至一九三四年，消費品自佔百分之五十八，減低到百分之四十四，生產品則自佔百分之二十八，增加至百分之四十三以上。可知東三省的對外貿易充分地表現其爲國際帝國主義者的工業品市場，與最有希望的原料供給地。日本帝國主義經濟的繁榮，就是建築在對於東北經濟的剝削上面的。中國的鐵路交通在東三省所促進的國民經濟的發展，就是這種性質的發展！

華北冀察晉綏魯五省，除海岸綫達一千餘公里的冀魯兩省，有輪船交通之便外，主要係靠鐵路的運輸，爲中國第二個鐵路交通發達的地帶，其鐵路延長佔全國（連東北在內）總延長量的四分之一以上。華北的對國內其他各省的貿易，與對國外貿易，有同等的重要性，各約佔全國對內對外貿易總額的六分之一左右。華北對外貿易歷年入超甚鉅，經常達數千萬元以上，^①進出口貨的類別，表現着與東三省同一的性質，即主要係以食糧及原料品，向外國交換工業製造品。華北經濟所表現的姿態，雖與東北有多少的差異，但在其趨向殖民地化的路綫發展這一點上，則是完全一致的。^②華北經濟的這種性質的發展，鐵路所起的作用，顯然是次於輪船，但其應由鐵路負責的有多少，從華北國有各鐵路的貨運統計中，因沒有中外貨物的分別數字，是無法作此種分析的。不過，我們可從華北各路對於沿綫中外煤筋運輸的差別待

① 民國二十四年在海關報告冊上之表現爲出超，係因大量走私的特殊情形所致，故若連走私貨值計入，恐入超額有加無減也。

② 參考方顯廷：“論華北經濟及其前途”一文（“政治經濟學報”第4卷第4期第677—752頁）。

遇中，觀察出一些具体的事实來。北寧路對於陽泉各華資煤礦所定的運煤專價，為每噸每公里一分二厘餘，對於英資關係的開灤煤則僅為七厘餘，相差至五厘之鉅。膠濟路對於各煤礦運價都為七厘餘，但時設有出口專價為五厘餘；這完全是特別優待日資關係魯大煤礦。平綏與正太二路對於晉省各華資煤礦的運價特昂，前者為九厘餘，後者為二分左右。^①煤為價廉量鉅的商品，運費常組成生產成本的極大部分，對於競銷能力有重大影响，故華北各鐵路運價的偏惠外資，實有縮小國煤的國內市場之害。同時在國有鐵路的運煤業務上，亦頗多優待外資，如築有運煤支綫直達礦山，車皮的供給較華商充足等等。在軍閥內戰時，華商煤運全告停頓，外煤仍可轉運無阻，^②更可壟斷國內煤的市場。這些都並非一時偶然的事实，而為歷來一般的趨勢，可以充分的證明國有鐵路所促進的是怎樣一種性質的經濟發展。寫到這裏，我願意引陳岱孫教授最近發表的一段文字，來說明我對於鐵路的一般態度：“我們並不是輕視交通發展的重要，更不是以為中國不應努力修築鐵路公路。我們是覺得，如果交通事業有長足的發展，而國內其他事業——沿海各省的工業，內地各省的農業林業礦業——沒有隨之發達，則交通便利的結果，乃為洋貨造成一新市場，以吸收內地的財力。”^③中國五十餘年來的鐵路建設，正是在促進這種性質的發展呢。

① 參考黃伯達編“煤礦與鐵路”（“礦業週報”第 270 號至第 276 號）。

② 參考吳半農：“煤鐵及石油”第 36 頁。

③ 陳岱孫：“交通發展與內地經濟”（“獨立評論”第 220 號）。

附錄一

中國鐵路總延長里數表(民二十五年)

(單位公里)

一、國有鐵路

路名	幹綫	枝綫	共計
平漢	1,214.5	270.1	1,484.6
北寧	428.5	37.3	465.8
津浦	1,009.2	95.8	1,105.0
京滬	311.0	93.5	404.5
滬平	273.7	13.0	286.7
平綏	817.9	58.7	876.6
正太	242.2	36.0	278.2
蘭海	1,077.5	30.5	1,108.0
廣九	143.3	—	143.3
膠濟	395.2	58.1	453.3
粵漢	1,096.0	146.4	1,242.4
共計	7,099.0	839.4	7,848.4

二、部省市及民有鐵路

浙贛鐵路抗南段	641.0	24.0	665.0
江南鐵路京蕪宜段	171.5	—	171.5
同龍鐵路太臨段	276.0	—	276.0
同龍鐵路太忻段	130.0	—	130.0
南京市鐵路	14.4	—	14.4
南壽鐵路	128.3	—	128.3
新寧鐵路	127.3	33.4	160.7

潮	油	鐵	路	39.1	3.1	42.2
漳	廈	鐵	路	28.0	—	28.0
共			計	1,545.6	60.5	1,605.1

三、專用鐵路

淮	南	鐵	路	220.0	—	220.0		
合	壽	鐵	路	51.9	—	51.9		
榆	寧	鐵	路	37.5	—	37.5		
坨	清	鐵	路	37.2	—	37.2		
怡	立	鐵	路	23.0	7.0	30.0		
長	城	鐵	路	29.7	—	29.7		
長	興	鐵	路	27.7	—	27.7		
賈	汪	鐵	路	7.0	17.3	24.3		
華	昌	鐵	路	24.2	—	24.2		
普	益	鐵	路	23.0	—	23.0		
龍	烟	鐵	路	11.5	9.8	21.3		
益	華	寶	興	鐵	路	19.3	2.8	22.1
柳	江	鐵	路	10.5	—	10.5		
天	源	鐵	路	7.3	2.0	9.3		
博	山	鐵	路	6.6	—	6.6		
桃	茨	鐵	路	5.6	—	5.6		
梨	柏	鐵	路	4.0	—	4.0		
六	河	鐵	路	4.0	—	4.0		
周	車	鐵	路	4.0	—	4.0		
正	丰	鐵	路	3.6	—	3.6		
周	長	鐵	路	3.0	—	3.0		
井	陘	鐵	路	2.0	—	2.0		
通	興	鐵	路	2.0	—	2.0		
民	興	鐵	路	1.0	—	1.0		
簡	碧	鐵	路	192.4	—	192.4		
共			計	758.0	38.9	796.9		

四、外人承办鐵路

滇	越	鐵	路	470.0	—	470.0
---	---	---	---	-------	---	-------

五、东北四省失陷鐵路

甲、新京鐵路局

路 名	起 迄 地 點	長 度
京 圖 鐵 路	新 京—圖 們	528.0
奶 子 山 鐵 路	蛟 河—奶 子 山	10.0
京 白 鐵 路	新 京—白 城 子	214.8
六 濱 鐵 路	六 家 子—拉 法	12.5
朝 開 鐵 路	朝 陽 川—開 山 屯	58.4
奉 吉 鐵 路	朝 陽 鎮—吉 林	181.4
圖 佳 鐵 路	圖 們—林 口	358.7
林 密 鐵 路	林 口—密 林	170.9
共 計		1,534.7

乙、奉天鐵路局

奉 山 鐵 路	瀋 陽—山 海 關	419.6
大 鄭 鐵 路	大 虎 山—木 里 圍 通 遼	246.0
營 口 鐵 路	蔣 鴉 子—營 口	91.0
北 票 鐵 路	金 嶺 寺—北 票	17.9
密 遼 烏 鐵 路	連 山—密 遼 烏	11.9
奉 吉 鐵 路	瀋 陽—靠 山 屯	266.0
西 安 鐵 路	沙 河—西 安	82.5
錦 承 鐵 路	錦 縣—平 泉	338.7
葉 峯 鐵 路	葉 柏 寺—赤 峯	146.9
共 計		1,620.5

丙、哈爾濱鐵路局

濱 北 鐵 路	三 棵 樹—北 安	326.1
馬 船 口 鐵 路	馬 船 口—新 松 浦	11.6
齊 北 鐵 路	克 東—北 安	15.0
拉 濱 鐵 路	濱 江—拉 法	272.0
三 棵 樹 鐵 路	三 棵 樹—三 棵 樹 碼 頭	3.5
北 黑 鐵 路	北 安—黑 河	178.6
京 濱 鐵 路	新 京—哈 爾 濱	240.2
濱 洲 鐵 路	濱 洲 里—哈 爾 濱	934.8

濱綏鐵路	哈爾濱——綏芬河	246.4
濱江鐵路	哈爾濱——濱江	2.5
八區碼頭鐵路	哈爾濱——八區碼頭	3.0
道裏碼頭鐵路	哈爾濱——道裏碼頭	4.0
共 計		2,538.0

丁、洮南鐵路局

齊北鐵路	齊齊哈爾——北安	215.4
訥河鐵路	寧年——訥河	86.8
榆樹鐵路	榆樹屯——昂昂溪	5.0
平齊鐵路	四平街——齊齊哈爾	571.4
洮索鐵路	白城子——索倫	190.8
大鄭鐵路	木里圖——鄭家屯	119.6
共 計		1,183.0

戊、日人承辦及商辦鐵路

南滿鐵路	長春——大連	1,123.1
金甌鐵路	蘇家屯——安東	
穆稜鐵路	金州——城子壩	102.0
鶴立崗鐵路	小城子——梨樹溝	63.5
開丰鐵路	鶴立崗——興山嶺	55.6
	開原——西丰	63.4
共 計		1,413.9

六、中國鐵路延長里數總計表

類 別	里 數
國 有 鐵 路	7,848.4
部省市及民有鐵路	1,606.1
專 用 鐵 路	796.9
外 人 承 辦 鐵 路	470.0
東 北 四 省 失 陷 鐵 路	8,296.1
總 計	19,017.5

附錄二
各國在華鐵路投資主要機關表

國別	銀 行 名 稱	總 行 成立年	總行所在地	資 本 額
英國	麥加利銀行 Chartered Bank of India, Australia and China	1853	倫 敦	3,000,000鎊
	匯豐銀行 Hongkong and Shanghai Banking Corporation	1864	香 港	20,000,000港洋
	中英公司 The British and Chinese Corporation Ltd	1898	倫 敦	1,520,000鎊
	華中鐵路公司 The Chinese Central Railways Ltd	1904	倫 敦	101,000鎊
	福公司 The Peking Syndicate	1897	倫 敦	1,540,000鎊
	宝林公司 PP. Pauling & Co Ltd		倫 敦	
法國	匯豐銀行 Banque de l'Indo-Chine	1876	巴 黎	130,000,000法郎
	滇越鐵路公司 Compagnie Francaise des Chemins de Fer de l'Indo-Chine et du Yunnan	1903	安 南	
	中法實業銀行 Banque Industrielle de Chine	1913	巴 黎	150,000,000法郎
	巴黎電氣公司		巴 黎	
比國	比法兩國鐵路公司 The Belgian and The French Syndicates	1913	北 平	
	華比銀行 Sino-Belgian Bank	1902	不魯塞爾	158,424,125法郎
	比國電車鐵路公司 Compagnie Générale de Chemins de Fer et de Tramways en Chine	1900	不魯塞爾	
	比國銀行工廠公司 Societe Financiere et Industrielle Belge en Chine	1896	不魯塞爾	
俄國	華俄道勝銀行 Russo-Asiatic Bank	1895	巴 黎	55,000,000盧布 3,500,000庫平兩
德國	德華銀行 Deut ch Asiatische Bank	1889	上 海	4,525,000兩
	奧托華爾夫鐵廠			
日本	橫濱正金銀行 Yokohama Specie Bank, Ltd	1880	橫 濱	100,000,000日元
	台灣銀行 Bank of Taiwan	1899	台 北	25,000,000日元
	朝鮮銀行 Bank of Chosen	1909	漢 城	13,125,000日元
	興業銀行 The Industrial Bank of Japan	1902	东 京	17,500,000日元
	东亚興業会社 East Asia Industrial Company	1909	东 京	20,000,000日元
	南滿鐵道会社 South Manchuria Railway Company	1906	大 連	440,000,000日元
	興中公司	1936	天 津	10,000,000日元
美國	花旗銀行 National City Bank of New York	1812	紐 約	100,000,000美元
	合興公司 American China Development Company	1897	紐 約	
	裕中公司 Siems & Carey Railway & Canal Co. of St. Paul		聖保羅	
荷蘭	安達銀行 Nederlandsche Indische Handelsbank	1863	阿姆斯特丹	55,000,000弗羅令
	荷蘭建築海口公司 Pour la Nederlandsche Maatschappij Voor Havenwerken		阿姆斯特丹	
國際	舊國際銀行團 The Old Consortium	1911	巴 黎	
	新國際銀行團 The New Consortium	1920	巴 黎	

