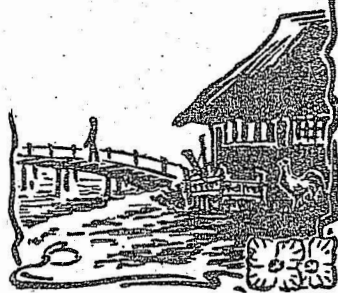


內外時報



中國鐵路與列國之關係 錄民聲報譯論

中國鐵路。分官設民設及外人代辦三種。其已成開通者。則如左表。

(甲)官設線

一京奉鐵路 自北京至奉天。計五百二十二英里。爲本線。由溝幫子分歧至營口對岸。由北京至通州西陵等。爲支線。約一百十英里。附屬於京奉鐵路。資本金現存額。計四千八百六十餘萬元。半屬於英國借款。

一京漢鐵路 自北京至漢口。七百五十四英里。資本金總額八千八百十五萬餘元。其內中國出資七百八十六萬餘元。橫濱正金銀行借款一千萬元。餘皆英法兩國借款。

21785

一正太鐵路 自京漢線石家莊驛起。至山西省太原府。計一百

五十一英里。資金二千一百七十三萬餘元。其九成爲道勝銀行借款。

一道清鐵路 橫斷京漢鐵路。自河南省清化鎮至道口鎮。九十四英里。資金八百七十三萬餘元。全部幾爲英國借款。

一汴洛鐵路 自京漢鐵路鄭州驛起。東至開封府。西至洛陽。合計百十五英里。資金一千九百四十一萬餘元。出於比國借款。

一萍昭鐵路 自江西省萍鄉炭坑。至湖南省沅州。計六十四英里。資金四百十七萬餘元。中國政府自辦。

一滬寧鐵路 自揚子江口吳淞。經上海蘇州鎮江至南京。計二百零五英里。資本金四千三百九十萬餘元。約九成爲英國借款。

一京張鐵路 在京奉鐵路豐臺驛分歧。沿北京城牆北行。隴居

21786

唐關至張家口。計一百二十五英里。資金約八百五十萬元。以京奉線純益金支辦者。日俄戰役時。京奉線利益。異常增加。即日俄兩國所出運金。已在本線資金總額以上。

(乙)民設線

一滬杭鐵路 自上海至杭州。約一百一英里。資金約九百萬。招股組織。募集於該地方者。

潮汕鐵路 自廣東省汕頭港至潮州府。二十五英里。資本金約二百五十萬元。粵人自辦。

以上官設民設已成鐵路。合算總長二千二百七十三英里。約中國六千八百二十里。資本金總額。計二億五千四百九十三萬餘元。其中十分之九。為外國借款。建設費每一英里約十一萬二千元。其營業經濟。如京奉京漢兩幹線。收利極巨。自總收入除去經費及借款利子。各得純益數百萬。如滬寧正太汴洛道清等鐵路。因支付經費及借款利子。每年不足。達三四十萬元以至百萬元。總括計算。損益相殺。全體每年可得純益金約五百萬元。其成績不可謂不佳也。目下建設中之官設鐵路則如左。

津浦鐵路 自南京對岸浦口至天津。計六百七十四英里。資本金一億元。為英德兩國借款。線路過半已落成開通。全線竣工。當在年內。

九廣鐵路 自香港對岸九龍至廣州。約一百英里。資本金半為英國借款。大部竣工。業已開車。但本線路中關於英租界部分。為英國獨立經營者。

張綏鐵路 自張家口至山西省綏遠城。計一百八十英里。資本即以京奉線純益金充者。竣工約有十英里。

一吉長鐵路 自吉林至長春。計八十二英里。聯絡於南滿鐵路。資金五百三十萬元。其半額係日本南滿鐵路公司借款。係為中國政府支辦。線路四十六英里。業已竣工。

中國官設鐵路未竣工者。於津浦九廣張綏吉長鐵路外。則有粵漢川漢二大鐵路焉。

一粵漢鐵路 自漢口經湖南省長沙府。至廣東省廣州府。計七百十英里。自廣州至三水。支線計三十英里。本線於前清光緒二十四年。其敷設權與美國開墾公司。其後三十一年。全權交涉大臣張之洞。與該公司交涉。中國出賠償金若干。收回利權。續議湖北湖南廣東三省人民。各於其省內。組織敷設。廣東公司。繼承美國所敷設之三水支線。且著手建造本線。今竣工者已有八十英里。湖南因招股困難。僅於長沙附近。稍動工事。湖北自光緒三十二年以來。招聘日本工程師。測量計畫。雖已準備動工。奈資本未能募集。故迄今尚未著手。其後擬改民設為國有。以英法德美連合借款。為急設計。

一川漢鐵路 自漢口至四川省成都。約一千英里。本線於前清光緒三十一年。鄂蜀兩省協議。得政府許可。歸於民辦。各敷設其領域內部分。湖北省自光緒三十二年以來。使日本技師。實測省內全線。亦如粵漢鐵路。因經濟困難。故未動工。四川於光緒三十三年。決定以各種附加稅。積為資本。附加

稅外。付以鐵路股票。附六釐利息。其結果每年約積三百萬元。爾來三四年間。繼續未息。但該省總督及公司總理。措置失宜。所積多用於鐵路外。或消滅於不明處。故鐵路工程。僅成少許。及去年四月。政府以本線改歸國有。遂兆革命之機。

以上建築中鐵路。已竣工開通部分。合計六百二十英里。加於前項既成線二千二百七十三英里。中國官民所經營鐵路開通線。總長二千八百九十三英里。

(丙)外人代辦鐵路 東清、南滿、山東、雲南等鐵路。專由外人獨立經營者。合計二千零六十英里。

以此與前項合算。中國領土內。開通線路總長約四千九百五十三英里。與日本內地里數比較。稍見遜色。但中國地積如彼之大。而鐵路里數。不及日本。其交通不便。自不待論。現今中國人民。上下一致。希冀擴張鐵路。足以徵其覺醒。而日向文明區域。試略述其創設以來歷史。庶幾時勢風潮之變遷。或可映於閱者之眼簾中也。

中國鐵路發端。以同治八年上海吳淞間。設狹軌鐵路為嚆矢。當時頑固土民。迷信風水。視火車為妖術。羣起妨礙。該線敷設未幾。遂不得不撤廢。其後光緒十二年至十六年間。建設廣軌鐵路五十三英里。自唐山炭坑至塘沽。實為起源。二十年中日開戰。邊策延長該線。翌年南至天津。北至山海關。線路開通。戰後俄國計畫經營東方。當局者大為刺激。當時湖廣總督

張之洞。直隸總督王文韶。廣東總督李鴻章。均由軍事行政上。知鐵路擴張為急務。羣起奏議。於是以張王二人為鐵路籌辦大臣。以天津道盛宣懷為鐵路總辦。極講實施之道。戰敗之餘。在官既不許支出巨資。在民又無應鐵路股分者。乃決議以外資充之。(一說。當中日戰爭時。諸外國人皆運動得鐵路上利權。借款之議。實外人所發端。未知孰是。)李鴻章出洋。與各國資本團商議。各國相競以應。其條件頗嚴。故不能容易落著。惟比國資本團所提條件。比較穩當。遂於二十二年與比國以京漢鐵路敷設權。爾後兩三年間。北京政府。陸續與各國資本家。締結諸般鐵路契約。其內容各附有秘密關係。詳細甚難備悉。但據諸種參考。觸吾人之耳目者。試概言之。

一比國資本團。得京漢鐵路敷設及營業權。及汴洛鐵路、洛潼鐵路、(自洛陽至潼關)之資本供給權。關於京漢鐵路契約。含有左項。

中國政府。為官設鐵路京漢線敷資本。發行五釐利息鐵路公債。全部皆由比國資本團擔承。

比國資本團。以右資本。在十年內。建築京漢鐵路。有完全營業權利。

公債利子。由中國政府支與該資本團營業純益金。資本團以五分之四。納還政府。其五分之一。為營業者所得。

本契約締結日起算。滿十年後。五十年間。政府如能償還公債全部。無論何時。本鐵路財產全部。及其營業權。皆歸還

中國政府。

一美國之中國開墾公司。得粵漢鐵路敷設權及營業權。並得川漢鐵路資本供給權。關於粵漢線條件。與前記京漢線大概無異。

一英國人於左記各線。有資本供給權。換言之。即左記各線建設資本。須向英人借款也。

京奉鐵路

道清鐵路

滬寧鐵路

九廣鐵路

川漢鐵路

粵漢鐵路(此項係美國歸還敷設權後成立者)

蘇杭甬鐵路(自蘇州經杭州至寧波)

信浦鐵路(河南省信陽至浦口)

津浦鐵路南段(浦口至山東嶧縣)

而津浦鐵路借款契約中。含有左項。

津浦鐵路南段建設資本。由英國資本團借入。其利子年五釐。

以本線營業收入。及江蘇省地方稅爲抵當。

技師長及會計監督。須以英國人爲之。

鐵路材料。概由該資本團指定。承辦人經手購買。以代價五釐與經手人。如不經承辦人手。直接購買。亦須以五釐與承辦人。

辦人。

其他諸線借款契約。皆與津浦鐵路無異。

一法國人得雲南鐵路及廣西鐵路敷設及營業權。及川漢鐵路資本供給權。

一俄國人得東清鐵路之敷設及營業權。及正太京張資金供給權。

一德人得山東鐵路敷設及營業權。及津浦鐵路北段之資本供給權。又於宣統元年得川漢粵漢兩線。加入資本之權。

一日本於矢野公使駐劄北京時。要求中國政府。自福建省海岸。

經南昌九江至武昌之鐵路敷設權。契約雖未締結。爾後若敷設者。日本得優先權利。

一日本於光緒三十一年。自俄國得權繼續南滿鐵路。且得安奉線敷設及營業權。於宣統元年得吉會線(吉林至會寧)之資本供給權。

一南滿鐵路公司。於宣統元年。與中國政府締結條約。以日人爲技師長及會計監督。並貸與吉長鐵路資本全半款。

一橫濱正金銀行。於去年三月貸日金一十萬元與中國政府。爲京漢鐵路補修費。利子年五釐。以該線營業收入及江蘇省貢米爲抵當。其他有無條件。尙未詳悉。

以上借款條約事項。業已着着施行。故光緒二十三年以後五六年間。鐵路建設工事。極爲旺盛。名義上固儼然中國鐵路。而

工事營業實權。即在外人掌握中也。日俄戰役以來。中國官民視線。齊注於滿洲一帶。西比利亞鐵路輸送力。其偉大也若彼。

京奉鐵路之於兩交戰國。其便利也如此。當時所受刺激。殊非淺鮮。加以中國人民腦筋之間。常以爲日本富強。實因施行憲

政暨普及國中鐵路。故邇後遂專力從事於憲政鐵路。而國內一般。皆斤斤於收回利權。蓋深知鐵路爲外人管理。固自不可。而借款須付相當利息。營業收入及地方稅等爲抵當。及技師材料等種種弊害。徒使國家貧弱而已也。國人多數。主張以國內資本。自營鐵路。政府乃於光緒三十一年。自英國收回粵漢鐵路敷設權。於光緒三十三年。自比國收回京漢鐵路。其他豫約敷設權等。悉皆取消。換以借款約束。實張之洞袁世凱二氏。膺其折衝之任。民間各省。相競組織民辦鐵路公司。以其省名爲稱。如浙路公司蘇路公司等是。各公司得政府許可。經營其省內鐵路。而政府亦於光緒三十三年規畫官設豫定線。其自營計畫民設許可線。約七千英里。而官線豫定線。約一萬三千英里。合計約二萬英里之鐵路。爲籌畫新設者。

最近五年間。中國鐵路。進步極微。僅民設滬杭線一百餘英里。官設京張線一百二十五英里而已。如四川省者以附加稅制度。稍集資本。以爲將來地步。不意管事人員。多用之於不明之地。而政府方面。則枉冀鐵路速成。置民事於不顧。既促諸外人會豫約供給資本者。履行契約。復以有敷設權各鐵路公司反對借款。遂於去年四月。使盛宣懷取消川漢粵漢兩線及他幹線之民辦權利。以鐵路國有爲詞。移爲官辦。由英法德美四國資本團借款。以爲川漢粵漢二鐵路之資本。民間反對。於是羣起。又以端方爲兩路督辦大臣。處置失宜。遂起全國革命。而兆中華民國開國之機。鐵路擴張問題。須至國家平定後。方能論及。

然中國鐵路。將日見其進步。則吾人確信而無疑者也。夫當局者不必問其爲誰。際此財政窮乏達於極點之秋。徒增不生產之負債。以爲苟且之計。則其國日陷於貧弱。自勢所不免者。擴張國中鐵路。以冀開發富源。振興實業。未嘗非挽回國運之一策。然鐵路資本。全由自辦。究非現在國力所能堪。借款於外國。亦不得已之計耳。粵漢川漢兩路。既已與外人訂約。資本及工程組織等項。業已齊備。則大局定後。即能著手。其他線路。外人已豫約供給資本。契約履行。究亦不難籌畫。然則中國鐵路。將來藉外資之力。必能擴張。如其目的。然中國人如善用之者。開拓富源。挽回國運。固非難事。然如施設利用之上。苟失足者。則因負擔而爲破產滅亡之機。亦屬意中之事。換言之。即與中國者鐵路。而亡中國者亦鐵路也。中國官民。其勿輕舉妄動。而以深謀遠慮。處此國步艱難之時。則庶幾乎其可歟。當斯結稿。不禁起經濟如今誰管樂。縱橫何世少儀秦之嘆也矣。

按此篇爲前清郵傳部顧問日本原口要氏所作。載於新日本雜誌。借款成立後。不久將擴張鐵路。篇中所載一是。無可供參考處。故操觚譯其要點於此。

導淮興墾條議

柏文蔚

近十年來。長淮流域。無歲不災。其災地之廣。災情之重。全球罕見。淮民蕩析流亡。慘遭其毒。死者不知其數。生者無以