

抗戰前後中英庚款會的交通建設

周 琇 環

摘 要

抗戰前後南京國民政府（以下簡稱國府）的交通建設，實際上是在萬般困難的經濟情勢下發展的。因為戰前十年間，國府收支入不敷出，財政赤字呈直線上升。民國17年至25年，九年之間，各會計年度的財政年平均赤字額為1.7億，約占年平均財政支出的20.7%。在經濟實力不強的情況下，本時期國府只得利用庚款發行內債、地方政府籌集資金、民間自籌資金外資等方式，進行交通建設。

因此，抗戰前十年間英國退還的庚款，對國府而言，是交通建設的重要經費來源之一。英國退還庚款案，在民國19年9月19日、22日，經雙方換文而確定。民國20年3月3日，再經英國國會三讀通過、英皇批准。正式轉交南京國府後，成為訓政建設的經費之一。中英庚款會依據換文規定，將退還庚款全部的三分之二（理論退還值約共7,457,698鎊），用於抗戰前後國民政府的交通建設，所挹注的項目包括：鐵道建設、航運事業、電訊事業等等。

本文主旨，係討論英國退還庚款的用途及分配情形為何？其對訓政時期交通事業的挹注有那些？各項建設在抗戰時期發揮的功效如何？這些投資對國府國力的增強作用有多大？以及說明中英庚款會對於抗戰前後中國交通事業的貢獻。

關鍵詞：中英庚款會、粵漢鐵路、首都渡輪、孫科、凌鴻勳

The Communication Construction Facilitated by the Boxer Indemnity before and after the outbreak of Sino-Japanese War

Hsiu-huan Chou*

Abstract

The communication construction before and after the outbreak of Sino-Japanese War by the National Government of Nanking was extremely difficult. During 1928-1936, the National Government experienced a yearly deficit of 1.7 billion, 20.7% of national expenditure. Under such circumstances, in order to boost national construction the National Government could not but issue bonds by means of the Boxer Indemnity, and urged local governments and people to raise funds otherwise.

Thus, the Boxer Indemnity reimbursed by the British Government was one of the important resources for the National Government to embark on communication construction. The return of the Boxer Indemnity was officially agreed by the two parties on the 19th and 22nd of September 1930, and adopted by the British Congress after three readings and later approved by the Queen. Two-thirds of the Boxer Indemnity was supposed to be returned, an amount about 7,457,698 lbs. The money was allotted to the construction of railroads, maritime communications, and telecommunications.

The purpose of this paper was to study the use and the distribution of the indemnity, its contribution to the development of communication of the time, its impacts on the anti-Japanese War, and its influences on the nation's strength.

Key words: the Boxer Indemnity, the Kwangtung-Hanko Railroad, the Capital Ferry, Sun Ko, Ling Hung-hsun

* Researcher, Academia Historica

抗戰前後中英庚款會的交通建設*

周 琇 環**

壹、前言

抗戰前後南京國民政府（以下簡稱國府）的交通建設，實際上是在萬般困難的經濟情勢下發展的。因為戰前十年間，國府收支入不敷出，財政赤字呈直線上升。民國17年至25年，九年之間，各會計年度的財政年平均赤字額為1.7億元，約占年平均財政支出的20.7%。經濟實力不強的情況下，本時期國府只得以庚款發行內債、地方政府籌集資金、民間自籌資金外資等方式，進行交通建設。¹

因此，抗戰前十年間英國退還的庚款，對國府而言，是交通建設的重要經費來源之一。英國退還庚款案，在民國20年3月3日，經英國國會三讀通過、英皇批准，正式轉交南京國府後，成為訓政建設的經費之一。中英庚款會依據換文規定，將退還庚款全部的三分之二（理論上約有7,457,698鎊），用於抗戰前後國民政府的交通建設，所挹注的項目包括：鐵道建設、

* 本文承蒙兩位審查人提供寶貴意見，謹致謝忱。

收稿日期：2003年9月30日，通過刊登日期：2003年11月27日。

** 國史館協修

¹ 陳謙平：試論抗戰以前南京國民政府的交通建設，《民國檔案與民國史學術討論會論文集》（北京：檔案出版社，1988年9月），頁530-531。財政赤字的由來，係受清末以來內外債及軍費影響。民國17年至25年間南京國府年平均債務費為2.45億元，占年平均財政支出的31.5%；本時期軍費每年平均支出3.41億元，占年平均財政支出的43%。二項加總，軍費和債務費，平均每年占財政支出總數的75%左右。可見得國府歲入大多數已充作軍費及償債之用，收入不足時則借債度日，使舊債未還，新債又添。民國22年以後，國府開始投資於交通建設，25年度始注入較多的資金。

航運事業、電訊事業等。²

本文主旨在於討論英國退還庚款對訓政時期交通事業的挹注有那些？各項建設在抗戰時期發揮的功效如何？這些投資對國府國力的增強作用有多大？以及中英庚款會對於抗戰前後中國交通建設的貢獻。

貳、鐵路的興建

國府奠都南京、完成北伐後，即銳意經營交通經濟建設。交通建設又以鐵路建設為重點工作。³民國19年的中英庚款換文，指定將退還後的庚款基金大部分投注於中國的鐵路事業，且以關係英國利益之鐵路優先運用，其餘所有須向國外購買之材料，當向英國訂購。此後數年間，英國庚款遂成為鐵路建設資金之主要來源之一，其性質屬借債，相當於內債。迄抗戰前夕，日本侵華日亟，國府乃積極準備抗日，在鐵路方面，趕築完成的工程有：1.粵漢鐵路中段株韶段456公里；2.南京浦口間渡輪，接通津浦與京滬兩鐵路；3.民國26年完成之浙贛鐵路，抗戰初期兩廣軍隊藉此路東運馳援；4.修築蘇嘉鐵路，接通京滬鐵路蘇州站與滬杭鐵路嘉興站。抗戰後，鐵路建設二大方向，一為趕築湘桂鐵路，接通滇越鐵路以開闢西南國際交通，一為展築隴海鐵路以開闢西北國際交通。⁴

國民政府發展交通的目的，除了剿共外，另有國防及經濟上的作用。特別是民國24年11月國民黨五大之後，一方面中國工農紅軍被迫北上到陝北，日本在華北步步進逼。由於日本的侵略，南京國府的對日政策漸由妥

² 本會會務摘要（民國36年3月6日），《朱家驊檔案》，附件二，管理中英庚款董事會，中央研究院近代史研究所藏，檔號：第4函。

³ 凌鴻勳：《中國鐵路志（民國43年）》（臺北：文海出版社，近代中國史料叢刊續編93輯），頁9、12。

⁴ 侯家駒：抗戰期間我國交通建設，《抗戰建國史研討會論文集（1937-1945）》，上冊（臺北：中央研究院近代史研究所，民國74年12月），頁165-166。

協變得強硬，故加速交通發展，謀加速對日抗戰的準備工作，如民國25年至26年7月一年半期間，南京國府共完成鐵路2,030公里，是民國16年至24年八年半時間內築路速度的6.5倍。各重要幹線，如粵漢、浙贛、隴海等路皆這一時期加速完成的。滬杭甬、京贛、蘇嘉等鐵路，皆完全是出於國防目的而興築。⁵

一、交通部歷年借用庚款情形

英國退還庚款的重要性，若以民國26年度（民國26年7月1日至27年6月30日）為例，中英庚款會26年度歲入約為13,875,500元，⁶占同年度中國全國稅收總額的3%。⁷若以本論文第四章第一節所述，理論退還值11,186,547鎊核算，應分配予鐵道事業有7,457,698鎊。但實際的借用情形詳如下列各表：

表1：交通部現金借款

機關	款項種類	現金借款英金	折合國幣
建設首都渡輪		40,000鎊	580,026.38元
粵漢鐵路			
	株韶段測量費借款		176,000元
	韶樂分段工程借款		700,000元
	完成總契約第3類借款		3,150,000元
	完成總契約第4類借款		8,165,000元
	完成總契約第5類借款	873,000鎊	連預扣利息及找現湊整共合國幣

⁵ 陳謙平：試論抗戰以前南京國民政府的交通建設，〈《民國檔案與民國史學術討論會論文集》〉，頁523-524。

⁶ 「民國26年度歲入歲出概算書」，〈《行政院檔案》〉，國史館藏，檔號：982.60/5044.2-1，頁1483。

⁷ 鄭會欣、劉冰：抗戰初期國民政府財政金融政策述論，〈《民國檔案與民國史學術討論會論文集》〉，頁462。民國26年全國稅收總額為454,000,000元。

		14,519,000元
	完成總契約追加借款第4類	1,791,000元
	共計	28,501,000元
建築京贛鐵路	宣桂段總契約第2類借款	1,207,733.83元
株州機廠	借款第2類	164,449.73元
戚墅堰機廠	借款第2、3、4類	600,000元
湘桂鐵路	衡桂段及桂柳段借款補充契約借款	4,530,000元
現金借款總計		35,583,209.94元

資料來源：中英文教基金董事會歷年財務概況，《朱家驊檔案》，附件二，管理中庚庚款董事會，中央研究院近代史研究所藏，檔號：81函。本項中英庚款會歷年（民國19年至47年3月止）會計報告，係經該會查帳會計師查核證明。

表2：交通部購料借款（購料齊全業已結轉部分）

機關	款項種類	現金借款英金 鎊, -先令, -便士	折合國幣
首都渡輪	購買渡輪及機件借款	184,152. -13, -3	2,971,945.55元
膠濟鐵路	購料墊款	241,176. -5, -3	3,779,180.32元
浙贛鐵路	購料墊款	210,298. -17, -2	3,214,406.7元
津浦鐵路	購料墊款	261,721. -11, -1	4,325,886.11元
滬杭甬鐵路	購料墊款	31,912. -4, -9	528,106.94元
粵漢鐵路	株韶段購料墊款	27,779. -5, -8	456,085.56元
	湘鄂段購料墊款第1批	115,709. -11, -5	1,745,063.22元
	湘鄂段購料墊款第3批	104,416. -7, -11	1,729,661.7元
	廣韶段購車墊款	27,476. -5, -2	471,019.57元
	廣韶段購料墊款	110,053. -2, -1	1,532,030.92元
	完成鐵路追加借款第1類	131,611. -7	1,883,779.49元
	完成鐵路追加借款第2類	149,628. -9, -4	2,487,330.36元
	合計		10,304,970.82元
國際無線電臺	購料借款（導淮委員會可借項下轉借）	56,801. -3, -3	854,898.72元
	購辦有線電報機料（導淮委員會	24,745. -0, -9	381,785.32元

	可借項下轉借)		
	合計		1,236,684.04元
九省長途電話	購料借款第1批(導准委員會可借項下轉借)	126,366. -19, -8	1,703,475.01元
國營招商局	購買四海輪借款(經濟部珠江水利局及黃河水利委員會可借項下轉借)	349,638. -9, -1	5,134,128.37元
購料齊全業已結轉部分共計		2,153,487. -12, -10	33,198,783.9元

資料來源：中英文教基金董事會歷年財務概況，《朱家驊檔案》，附件二，管理中英庚款董事會，中央研究院近代史研究所藏，檔號：81函。

表3：交通部購料借款(購料未全尚未結轉部分)

機關	款項種類	現金借款英金鎊, -先令, -便士	折合國幣
粵漢鐵路	湘鄂段購料墊款第2批	108,212. -15, -0	1,780,144.17元
	完成鐵路借款總契約第1、2類借款	1,593,841. -11, -0	24,158,757.25元
	完成鐵路追加借款第3類	140,728. -15, -4	2,384,621.16元
	合計		28,323,522.58元
建築京贛鐵路	宣貴段借款總契約第1類借款(部分係導准委員會可借項下轉借)	459,273. -2, -6	9,338,312.25元
湘桂鐵路	衡桂段及桂柳段購料借款(部分係導准委員會、經濟部、珠江水利局及黃河水利委員會可借項下轉借)	299,541. -16, -0	13,864,441.4元
株州機廠	借款第1類	5,627. -13, -11	144,969.54元
戚墅堰機廠	借款第1類(前實業部可借項下移轉)	120,373. -19, -4	1,933,029.69元
無線電報話	購辦機料	47,841. -0, -8	736,306.22元
九省長途電話	購料借款第2批(導准委員會可借項下轉借)	79,889. -16, -10	2,283,637.56元

	購買電訊材料借款（經濟部、珠江水利局及黃河水利委員會可借項下轉借）	56,526. -8, -7	1,106,236.19元
	購買電信材料續借款（導淮委員會及黃河水利委員會可借項下轉借）	65,174. -12, -2	2,820,450.39元
	合計		3,671,919.14元
西南、西北長途電話	電話網購料借款（經濟部可借項下轉借）	106,960. -17, -11	3,551,040.11元
購料未全尚未結轉部分共計		3,083,992. -9, -3	64,101,945.93元

說明：以上購料齊全及購料未全借款，總計英金5,237,480鎊2先令1便士，折合國幣97,300,729.83元。再加上現金借款共計132,883,939.77元。

資料來源：中英文教基金董事會歷年財務概況，《朱家驊檔案》，附件二，管理中英庚款董事會，中央研究院近代史研究所藏，檔號：81函。

根據以上表格的估計，借予鐵道者如粵漢67,129,493.40元、浙贛3,214,406.7元、京贛10,546,046.08元、湘桂18,394,441.4元、膠濟3,779,180.32元、津浦4,325,886.11元、滬杭甬528,106.94元、各機廠2,842,448.96元，總計111,270,116.85元。投資於電訊事業者如國際電臺1,972,990.26元、九省長途電話7,913,799.15元、西南西北長途電話3,551,040.11，總數為13,437,829.52元。挹注於航運事業者如首都渡輪是3,551,971.93元、招商局5,134,128.37元，合共8,686,100.3元。⁸均適合中央

⁸ 但是根據「中英庚款管理及運用之節略」乙文，統計自民國20年4月至28年停付庚款止，中英庚款會收到期庚款及倫敦投資利息等全數作為基金，共計794萬餘鎊，與歷年財務概況之統計—董事會收到庚款總數7,369,000餘鎊，相差571,000鎊。其中借於鐵道者，包括首都輪渡、粵漢、平漢、津浦、膠濟、北寧、隴海、滬杭甬、浙贛、京贛、湘桂、敘昆、滇緬各路約570餘萬鎊（以7,369,000鎊計，鐵路經費理論上應有4,912,666鎊）。電訊方面，有國際無線電臺、九省長途電話、西南西北長途電話、無線電話等之建設，各電報話局設備之增添，約計93萬餘鎊。見「中英庚款管理及運用之節略」，本會會務摘要，《朱家驊檔案》，附件二，管理中英庚款董事會，中央研究院近代史研究所藏，檔號：第4函。

歷年建設之需要，粵漢、湘桂、浙贛諸路及西南、西北電話網，關係抗戰尤為深切。⁹

二、粵漢鐵路之完成

往昔中部諸省與粵桂諸省間行旅往來、物產遷貿，輒須涉江泛海，經旬月而後始達，否則踰灘陟嶺，跋涉更艱。¹⁰粵漢鐵路於民國25年全線通車後，可循軌而馳，隔宿即至，關係至為重要。全線自中部商業中心漢口對岸（即武昌），貫通湖南，直達南方最大之海口—廣州，¹¹使華南經濟環境為之一變，誠我國交通史上頗值紀念之事。¹²

粵漢鐵路北與平漢鐵路相聯，為縱貫中國南北第一大幹線。在交通系統上，斯路北可經俄以達歐洲；南可通香港以出南洋。¹³綿互總長1,096公里，¹⁴縱貫鄂、湘、粵3省，途經17縣，分35站。¹⁵在政治上，鞏固國家的統一；國防上，便利軍事的運輸；文化上，輔助教育知識的發展；經濟

⁹ 「中英庚款管理及運用之節略」，本會會務摘要，《朱家驊檔案》，附件二，管理中英庚款董事會，中央研究院近代史研究所藏，檔號：第4函。

¹⁰ 顧孟餘：序，《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》（臺北：傳記文學出版社，民國60年10月影印初版），頁9。

¹¹ 顧孟餘：序，《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》，頁9；粵漢鐵路對國內外貿易的使命，《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》，頁183。漢口是中國中部最大商埠，廣州是南部最大商埠。

¹² 凌鴻勳：《中國鐵路志（民國43年）》，頁411；中國國民黨臺灣區鐵路黨部委員會：《中國國民黨與中國鐵路》（臺北：臺灣鐵路局印刷廠，民國54年11月），頁485。

¹³ 葉恭綽：對於粵漢鐵路完成之感想，《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》，頁86；曾養甫：完成粵漢鐵路之重大意義，《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》，頁81；郭秉文：粵漢鐵路完成後中國國際貿易之趨勢，《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》，頁174。

¹⁴ 葉恭綽：對於粵漢鐵路完成之感想；關廣麟：痛定思痛之粵漢路；蔡元培：粵漢鐵路與南北文化溝通之關係，《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》，頁83、106、187，作「1,096公里」；馬寅初：粵漢鐵路完成與中國經濟之發展，《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》，頁158，作「1,092公里」。

¹⁵ 馬寅初：粵漢鐵路完成與中國經濟之發展，《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》，頁158。

上，可以便利貨運、調濟物價、擴大商品市場，¹⁶是溝通我國中部內地與沿海之重要通路。¹⁷

對於英國人而言，粵漢鐵路是英國政府及商人對在華投資之鐵路中最感興趣者。武漢與廣州都是英國商業活動中心，英商投資興建之廣九鐵路，早於清宣統3年（1911）通車，更欲使英國商務，能從香港藉粵漢鐵路之聯絡深入中國腹地，期與英國在長江航行優勢相呼應。¹⁸

本路之興築創議於清光緒間，¹⁹後分為南北兩段建築，南段歸商辦之廣東粵漢鐵路公司經營，於民國4年完成廣韶段（廣州至韶州）共長224公里，因商款不足只通車到韶州；北段由四國銀行團中之英國工程司主理，民國7年完成湘鄂段（武昌至株州）長約417公里。²⁰歐戰開始後，英國債票不能發行，使本路築至株洲即停，韶州到樂昌50多公里，僅小幅度動

¹⁶ 粵漢鐵路對國內外貿易的使命，《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》，頁177、183。在經濟上，粵漢鐵路最大的貢獻，莫過於湘粵兩省經濟新關係之發生。粵漢路一通，湘省中路南路各地，必將以廣州為其出入門戶，湘粵兩省的經濟，將頓呈活躍之象。參見陳伯莊：粵漢鐵路通車後湘米銷粵的希望，《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》，頁107。

¹⁷ 郭秉文：粵漢鐵路完成後中國國際貿易之趨勢，《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》，頁174-175。我鐵路分布，多集中於沿海及東北諸省，長江中部之湖北、湖南、江西各省，合計則尚不足我國鐵路百分之十，粵漢鐵路的全線完成，在里數上雖所增不多，但功用上則實為溝通我國中部內地與沿海之一通路。

¹⁸ 凌鴻勳：中國鐵路之建設，《革命文獻》，第78輯（臺北：中國國民黨中央委員會黨史委員會編印，民國68年），頁300。關於英國對於展築粵漢鐵路的企圖心，詳情見簡筌簧：《粵漢鐵路全線通車與抗戰的關係》（臺北：臺灣商務印書館，民國69年），頁39-45。

¹⁹ 凌竹銘（鴻勳）：《隴海粵漢湘桂築路回憶》（臺北：暢流半月刊，民國42年12月），頁18。

²⁰ 馬寅初：粵漢鐵路完成與中國經濟之發展，《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》，頁158；粵漢鐵路建築之起因及株韶段完成之經過，《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》，頁208-210，作「417公里」。孫科：二十五年來之鐵道，《革命文獻》，第78輯，頁20；簡筌簧：《粵漢鐵路全線通車與抗戰的關係》，頁27，作「415公里」。

工。中間株韶一段456公里，²¹ 擱置達14年之久未能完成，²² 不僅使中國經濟國防備受影響，即已完成之南北段亦未足以自給。²³

粵漢鐵路穀縮南北，有識之士早經不斷呼籲提議接通中段。如民國10年北京政府交通總長葉恭綽提議，由交通部指定京漢、津浦、京奉、京綏等四路，按月撥款40萬，修築粵漢鐵路的湘鄂段（由株州至星祠嶺）。惜直奉戰爭旋而發生，使計畫竟成空論。²⁴

民國16年後國府定都南京、北伐告成，厲行建設，為拱衛近畿，粵漢鐵路的地位驟形重要，而列為儘先完成的鐵路。²⁵ 17年底，鐵道部成立後，開始銳意籌劃粵漢鐵路。²⁶ 18年1月，鐵道部長孫科提出「庚關兩款築路計畫案」經國府採納。在路線上，我國往年築路偏重華北，長江以南則只有較短的幾條，尚無幹線形成。因擬完成粵漢，興築京湘、京粵、福昌、粵滇、滇湘等線，在長江以南諸線，並注重南京國都的拱衛。²⁷ 「庚關兩款築路計畫」之實施，可在六年內庚關兩款所發行公債款項，約得銀元408,400,000元，能築路2,537英里（約4千公里），使國有鐵道增至8,931英里。²⁸ 此可謂政府對鐵路之重視和首次的整體計畫。

²¹ 沈雲龍訪問：《凌鴻勳先生訪問紀錄》（臺北：中央研究院近代史研究所，民國71年3月），頁98稱株韶段長「456公里」，粵漢鐵路建築之起因及株韶段完成之經過，《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》，頁210同。

²² 凌鴻勳：中國鐵路之建設，《革命文獻》，第78輯，頁300；馬寅初：粵漢鐵路完成與中國經濟之發展，《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》，頁158；凌鴻勳：株韶段完工與所得築路之教訓，《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》，頁191。

²³ 粵漢鐵路建築之起因及株韶段完成之經過，《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》，頁210。

²⁴ 簡筌簧：《粵漢鐵路全線通車與抗戰的關係》，頁37-38。

²⁵ 凌竹銘（鴻勳）：《隴海粵漢湘桂築路回憶》，頁18。

²⁶ 中國國民黨臺灣區鐵路黨部委員會：《中國國民黨與中國鐵路》，頁516。

²⁷ 凌鴻勳：《中國鐵路志（民國43年）》，頁12。

²⁸ 孫科：二十五年來之鐵道（民國19年3月），《革命文獻》，第78輯，頁27；周琇環編：《中英庚款史料彙編》，上冊（臺北：國史館，民國81年6月），頁187-210；王開節：《鐵路電信七十五週年、郵政六十週年紀念刊》（臺北：交通部鐵路電信七十五週年、郵政六十週年紀念籌備委員會，民國45年6月），頁249。

民國18年3月，成立株韶段工程局於廣州，派卓康成為局長兼總工程師。²⁹6月，鐵道部根據三屆二中全會決議，以中英庚款三分之二（粗估約共7,369,000鎊）借為粵漢鐵路工款，限4年完成。³⁰民國19年，適解決中英庚款換文成立，孫科力主以庚款大多數借與粵漢，成為定案。遂將全部退款借作建設經費，鐵道部得借三分之二。³¹

民國21年春，因路款支絀，工程受到影響。3月9日，顧孟餘部長到任。³²是年冬，卓康成辭職。11月1日，鐵道部長顧孟餘調派隴海路潼西段工程局局長凌鴻勛代局長兼工程師，希望他先將僅開過工的韶樂段完成，然後等待中英庚款有具體決定後，再一氣完成株韶段。³³由於顧孟餘到任後便向中英庚款會商洽，在整個借用庚款之前，先借妥現款70萬元，成為完成韶樂段之經費，因此，凌鴻勛一到職便有工款可用，工程的進行也就容易了。³⁴

工程進行過程中，凌鴻勛認為株韶段、廣韶段、湘鄂段，這三段之間鐵路標準不一，將來全線通車，勢須先解決這個問題。22年4月，鐵道部乃根據凌鴻勛的建議，在南京召開粵漢鐵路三段統一標準會議，會議結果奠定粵漢鐵路全線通車的良好基礎。³⁵

關於鐵道部與中英庚款會簽訂之借款契約，約自民國21年起，鐵道部長顧孟餘即陸續與董事長朱家驊簽訂之。前後共計六項借款契約，即「株

²⁹ 粵漢鐵路建築之起因及株韶段完成之經過，〈《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》〉，頁210。

³⁰ 關廣麟：痛定思痛之粵漢路，〈《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》〉，頁98。

³¹ 顧孟餘：序，〈《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》〉，頁9；葉恭綽：對於粵漢鐵路完成之感想，〈《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》〉，頁85。

³² 劉壽林等編：《民國職官年表》（北京：中華書局，1995年8月），頁592。

³³ 粵漢鐵路建築之起因及株韶段完成之經過，〈《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》〉，頁210；沈雲龍訪問：《凌鴻勛先生訪問紀錄》，頁94、97。

³⁴ 沈雲龍訪問：《凌鴻勛先生訪問紀錄》，頁98；粵漢鐵路建築之起因及株韶段完成之經過，〈《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》〉，頁210。

³⁵ 沈雲龍訪問：《凌鴻勛先生訪問紀錄》，頁99-100。

韶段測量費借用英庚款契約」、「株韶段購料墊款契約」、「湘鄂段購料墊款契約」、「廣韶段購車墊款契約」、「廣韶段購料墊款草約」、「韶樂段分段工程借款契約」等。³⁶

民國22年7月18日並簽訂「完成粵漢鐵路(總)契約」(以下簡稱總契約),總契約共6章24條,商准中英庚款會就鐵道部所得庚款全部三分之二項下,撥借英鎊供完成粵漢鐵路之用,並規定將停頓達10餘年之200多英里的中間一段,於四年內完工。總契約的款項依用款地點和撥交時期之不同,分為五類,總額450萬英鎊。此外,若加上前述株韶測量經費國幣17萬6千元,株韶段購料墊款3萬鎊,廣韶段購車和購料墊款共13萬鎊,及韶樂分段借款國幣70萬元,共約合英金20萬鎊,一併歸入借款總契約,則總計借款470萬英鎊,為中英庚款借出最多的一項。³⁷南北線的急待完成,與英國對此路的歷史與興趣,為促成此項計畫之原因。³⁸

上項計畫,鐵道部除向中英庚款董事會保證,粵漢鐵路全線應於4年內完成,在借款未清償以前,中英庚款董事會則派駐路總稽核,監督審核全線收支會計之事。³⁹

民國24年,設立「粵漢鐵路整理計畫委員會」,除以湘鄂局長殷德洋、廣韶局長李仙根、株韶工程局凌鴻勛為當然委員外,並派參事夏光宇為主席委員、財務司長陳耀祖為委員,及調用部內各項技術人員分別從事整理工作。⁴⁰

民國25年4月28日株韶段兩頭接軌,同年9月1日粵漢鐵路全線通車成

³⁶ 參見簡筌簧：《粵漢鐵路全線通車與抗戰的關係》，頁42-43。

³⁷ 簡筌簧：《粵漢鐵路全線通車與抗戰的關係》，頁43-44；凌鴻勛：《中國鐵路之建設》，《革命文獻》，第78輯，頁300。

³⁸ 凌鴻勛：《中國鐵路志（民國43年）》，頁230。

³⁹ 凌鴻勛：《中國鐵路志（民國43年）》，頁230。

⁴⁰ 第五次全國代表大會行政院工作報告關於鐵道部份（24年11月），《革命文獻》，第78輯，頁566。

功。鐵道部長張嘉璈⁴¹乃商定以凌鴻勳擔任首位「粵漢鐵路管理局」局長，8月1日部令將湘鄂、株韶、廣韶三個機構正式合併為「粵漢鐵路管理局」，首任局長凌鴻勳就職，並開始著手三路統一的工作，管理局設於武昌徐家棚。民國26年浙贛鐵路南昌萍鄉段通車，部令將原粵漢兼管之株萍一段劃入浙贛路，完成全線。抗戰軍興，上海戰事爆發，對外交通有賴於香港九龍甚多，於是趕築粵漢與九龍路之接軌工程，於是貨運列車，可由長江直達九龍，對於國產外銷與建設或抗戰物資的輸入便利不少。⁴²

綜計粵漢鐵路自開始興工迄於全路通車，前後幾歷38年。其間屢作屢輟，以至停頓不知凡幾，最後因為中英庚款會的挹注，使經費來源無缺，而完成全線，通車運行。關於中英庚款對粵漢路各段工程的贊助，將詳述如次。

株韶段工程：株韶段施工，係國府成立後大規模鐵路建設中之第一事，為中外視線所繫。⁴³株韶一段，跨湘粵兩省，在湘境占四分之三，粵境占四分之一。⁴⁴粵漢鐵路株韶段長度約占全線40%強，工程艱鉅。如同前述，民國建元以還，歷屆掌交通者，雖嘗有所計畫以促其成，顧以格於經濟，遷延未就。及鐵道部孫科部長創設「株韶工程局」，力圖展築，惟以款項不充，進展仍緩。⁴⁵迨顧孟餘掌部，於民國21年調凌鴻勳主持株韶工程局，工程方才順利完成。⁴⁶

株韶段初定工期為4年，此段工款來自中英庚款。先是鐵道部與中英庚

⁴¹ 張嘉璈於民國24年12月12日接替顧孟餘，擔任鐵道部長。參見劉壽林等編：《民國職官年表》，頁593。

⁴² 凌鴻勳：《中國鐵路志（民國43年）》，頁231-232；沈雲龍訪問：《凌鴻勳先生訪問紀錄》，頁120。

⁴³ 凌鴻勳：株韶段完工與所得築路之教訓，《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》，頁191。

⁴⁴ 馬寅初：粵漢鐵路完成與中國經濟之發展，《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》，頁158。

⁴⁵ 張嘉璈：序，《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》，頁5。

⁴⁶ 簡筌簧：凌鴻勳與抗戰前中國鐵路建設，《近代中國歷史人物論文集》（臺北：中央研究院近代史研究所，民國82年6月），頁17。

款會商議，以為民國22年1月即可開工至民國25年底為止。事實上，當民國22年4月間，鐵道部正與中英庚款會商議借款具體辦法，而工程局在準備工程計畫，招工開標時，忽有庚款停付一年之說，使遠近包工公司以此路工程屢作屢輟，而視為畏途，工程局初期招標開工，幾至無人過問。22年6月招標開工，7月鐵道部與中英庚款會正式簽訂借款合同，工程局始排除障礙，進行工事上的積極設施。⁴⁷

株韶段全段所需建築經費凡達7千餘萬元。鐵道部依照「解決中英庚款換文」，於民國21年擬具方案，提請中英庚款會以應得英庚款三分之二，全部撥充。粵漢路全線建築期間，除陸續到期庚款直接撥付應用外，其餘未到期國內部分，先行借作基金發行公債，以其收入移充株韶段建築經費。經雙方往復磋商後，於民國22年7月簽訂「完成粵漢鐵路借用英庚款總契約」，使經費得以確定。關於工程料款，根據契約商請中英庚款會，將國內外到期部分按時撥付。惟國內工款，原估約3,550餘萬元，加上工程期間應付借用庚款利息約300萬元，共計約為3,850萬元。除發行公債150萬鎊，實收債款1,920餘萬元，商撥國內到期庚款約1,260萬元，另由各路客貨運加以撥補，約計400萬元外，約尚不足200餘萬元。嗣後又追加280餘萬元，商由開灤礦務總局，借撥國幣500萬元，以為建築經費。⁴⁸

借用中英庚款議成後，民國22年8月通車至樂昌。9月，凌鴻勳認為他的任務，已不止是完成韶樂段，而是要完成粵漢全路，故而辭去隴海路潼西段工程局長之職，專任株韶段工程局局長。而且因株韶段工程局局址遠在廣州，督促工程距離過遠，乃於9月3日將局址遷至衡陽，以便居中策應。⁴⁹10月1日將韶樂全段交由廣州至韶州之「粵漢南段管理局」管理營

⁴⁷ 凌鴻勳：株韶段完工與所得築路之教訓，《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》，頁189-190。

⁴⁸ 第五次全國代表大會行政院工作報告關於鐵道部份（24年11月），《革命文獻》，第78輯，頁540-541。

⁴⁹ 粵漢鐵路建築之起因及株韶段完成之經過，《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》，頁211；沈雲龍訪問：《凌鴻勳先生訪問紀錄》，頁103。

運。⁵⁰全段工程中，以樂昌以北沿武水東岸一帶地段最為艱鉅，而橋工之最鉅者，有淶河、灤河、耒河三大橋。⁵¹

工期原定四年完成，自民國22年7月「借用英庚款總契約」簽訂起算，計期當在民國26年6月完成。民國23年，全線測量告竣，6個總段，21個分段，同時興築，分途並進，然其間因癘病、匪患，對於工程的進行造成影響。民國24年為工事最緊張之一年，本年間4、6、8月的水災影響路工甚鉅，但工程進行最速。⁵²是年底鐵道部顧孟餘部長以華北情況緊張，⁵³再度催促提前完工，故全線於25年4月28日接通，歷時僅34月，縮短一年即完成。⁵⁴

根據主其事者凌鴻勳的看法，株韶段成功之關鍵，除慎選路線（湘鄂段、廣韶段完成後，此二段間如何銜接，並未曾整個研究，經株韶局復測、工程師李耀祥建議及三段技術會議研議的路線，終使行車困難大見減少）、先難後易（難工先進行，後建易工時便可趕辦）、衡郴一段同時進行、工程主管權力之集中等四項因素之外，中英庚款會之配合便利購料程序尤其重要。⁵⁵

⁵⁰ 四屆五中全會行政院工作報告關於鐵道部份（23年12月），《革命文獻》，第78輯，頁430；葉恭綽：對於粵漢鐵路完成之感想，《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》，頁86；沈雲龍訪問：《凌鴻勳先生訪問紀錄》，頁103-105。

⁵¹ 顧孟餘：序，《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》，頁10；凌鴻勳：株韶段完工與所得築路之教訓，《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》，頁192-193。

⁵² 粵漢鐵路建築之起因及株韶段完成之經過，《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》，頁211-212；株韶段三年來工務述要，《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》，頁215。

⁵³ 凌鴻勳：中國鐵路之建設，《革命文獻》，第78輯，頁301。此路開工時，在日本侵略滿洲滿二年後，日本不但在東北設偽組織，而且逐漸將勢力展延至關內，以致隨時隨地造成事件，迫使中國接受其不斷提出的要求。鐵道部有鑑於此，認為粵漢鐵路之完成關係整個局面至鉅，實有提前完成的必要，因此工程主管重新規劃，工期縮短。

⁵⁴ 凌鴻勳：株韶段完工與所得築路之教訓，《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》，頁189-191；粵漢鐵路建築之起因及株韶段完成之經過，《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》，頁212；沈雲龍：《凌鴻勳先生訪問紀錄》，頁112-113。

⁵⁵ 凌鴻勳：株韶段完工與所得築路之教訓，《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》，頁191-196。

因為按照中英庚款會之規定，所有應存倫敦料款，係指定在英購料之用的款項。凡路局申請需用材料的辦法，原應先開單呈送鐵道部經審核後，轉送中英庚款董事會交技術委員會審查，大會通過；再寄交倫敦中國購料委員會公開招標；然後選購物料。手續既繁，時間因而十分不經濟。加上鐵道部與中英庚款董事會對於提用庚款之案件皆甚為慎重，每批訂購材料，均依各段動工先後，分批訂購，以節省利息，因此訂購手續繁複，外料少能依期到達應用。反觀國內路工，進行又較預定為速，使路工有待料停工之虞，於是經董事會同意與協助，簡便手續，將全路尚未訂購之材料，於民國23年3月間一批購足，手續上，經鐵道部核定後，一面送董事會，一面同時寄交倫敦購料會詢價招標，若董事會審查後無變更計畫，則可節省時間，使湘鄂段與南段路局，得有充分時間運達工次，路軌的進行因而得以快速完成。⁵⁶

韶樂段工程借款：粵漢鐵路韶關至樂昌，原為株韶之一段，在英庚款未退還之前即已興工，歷時兩稔，但工款不充，未能積極進行。中英庚款換文後，為謀該分段先行完成起見，鐵道部商諸中英庚款會撥借國內庚款70萬元，作為補助經費。經數度磋商，於民國22年7月31日訂立借款契約，由中英庚款會陸續將該款撥歸鐵道部應用。⁵⁷

廣韶段機件材料借款：粵漢路廣韶段雖已通車營業，但設施一直未臻完備。鐵道部為謀添購車輛，擴充機廠，並設置各站揚旗號誌，安裝調車電話等，需經費約英金13萬鎊，經向中英庚款會申請，在應得之倫敦購料款項下照撥，於民國22年6月29日雙方正式訂立借款契約，並約定將來即由該段完成之營業收入中，歸還向中英庚款會所借之本息。⁵⁸

韶樂段提前購車需款之籌劃：粵漢路韶樂段自撥到工款重行開工以

⁵⁶ 凌鴻勳：株韶段完工與所得築路之教訓，《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》，頁104。

⁵⁷ 第五次全國代表大會行政院工作報告關於鐵道部份（24年11月），《革命文獻》，第78輯，頁541。

⁵⁸ 第五次全國代表大會行政院工作報告關於鐵道部份（24年11月），《革命文獻》，第78輯，頁541。

後，已竣工通車，並經交由「廣韶段管理局」兼管。該局以韶樂段通車、路線增長約四分之一，原有機車車輛將感不敷，因於民國21年底會同株韶段呈請鐵道部，在株韶段英庚款項下撥付，提前訂購車輛，發由株韶局暫行借撥廣韶路局，以作韶樂段通行列車之用。本案經由鐵道部提請中英庚款會通過，在株韶段借用庚款項下，撥用英金15萬鎊訂購機車車輛，以應急需。⁵⁹

湘鄂鐵路整理費之籌措：湘鄂鐵路係粵漢鐵路之北段。因經濟關係年久失修，當株韶一段已經興築，湘鄂一段具彼此聯絡性質，為及時整理配合新工進度，增進此路客貨運能力，乃向中英庚款董事會提請撥借庚款倫敦部分英金20萬鎊，加強本路的設備。但此項國外借款，僅敷整理部分工程，其餘工程所需及國內購料用款，尚無著落。適平漢路擬向英訂購鋼軌，鐵道部因此計劃將此項鋼軌連同湘鄂所需外洋材料，均在前20萬鎊內撥購，再由平漢分期清付現金，交還湘鄂轉移調度，將國外用款充作國內之需。⁶⁰

六釐英金庚款公債：民國22年間，鐵道部因粵漢鐵路迭奉明令限期完成，惟為資金所限，未能積極大舉施工。雖曾陸續商借零星款項作為工料之需，以完成韶樂段，但株韶一段需用經費甚鉅，故由鐵道部擬具方案，商同中英庚款會，從應得中英庚款三分之二中全部撥充該項經費，並於22年訂立借款總契約，借用英金470萬鎊。除20萬鎊係屬整理廣韶及補充韶樂建築費外，其餘450萬，已到期者290萬鎊直接撥交該路應用，未到期者160萬鎊擬發行公債抵充基金。鐵道部將上項情形呈報行政院備案，於22年10月5日由行政院公令知照到部。⁶¹

⁵⁹ 第五次全國代表大會行政院工作報告關於鐵道部份（24年11月），《革命文獻》，第78輯，頁541-542。

⁶⁰ 第五次全國代表大會行政院工作報告關於鐵道部份（24年11月），《革命文獻》，第78輯，頁543。

⁶¹ 「發行民國二十三年六厘英金公債節略」，中英庚款，《外交部歐洲司檔案》，外交部藏，檔號：331/4。

鐵道部訂立借款契約後，粵漢路工程即積極進行國外購料，尚無不敷。惟國內用款依據最低限度預算約需3,551餘萬元，工程期間，尚需撥付所借庚款之利息，而國內每年到期庚款可資應用者不過90萬英鎊，以時價折合國幣僅約270萬元，收支不符，相差殊鉅，因此依照契約規定發行公債，以資挹注，俾得依限完成。經鐵道部擬訂公債條例，送部審核，幾經磋商而定案。⁶²

此項公債定名為「民國二十三年六厘英金庚款公債」，以鐵道、財政部名義，遵照民國23年5月28日國民政府公布「民國二十三年六厘英金庚款公債條例」會同發行，債額為英金150萬鎊，用途為完成粵漢鐵路。民國23年6月1日起，按票面額九折發行，由中央、中國、交通、匯豐四銀行承受，年息6厘，以23年至35年鐵道部可借用國內部分到期庚款三分之二作為基金，備付公債本息。自發行日起算，每年1月1日及7月1日各付息一次，自民國24年1月1日起，分25期償還，至36年1月1日本息全數還清，前四銀行為經付本息機關。23年7月11日，由財政鐵道兩部與四銀行訂立承受公債合同。⁶³

總而言之，粵漢鐵路連接長江和珠江兩流域的交通要道，全線在抗戰前一年通車，有其特殊的歷史意義與價值。

就政治而言，中國統一後，南方政治中心與中央政府間仍有若干隔閡，以致政權仍未完全統一，幣制不一，而人民以交通阻隔，言語亦多不同，此路於民國25年全線通車以後，政權迅速統一於中央，有助兩廣問題的和平解決。⁶⁴

就抗戰前後的軍事而言，中國共產黨之據地建軍，初時係以粵漢鐵路之東、江西省之南部為根據，在株韶段行將完成期間，共軍深知鐵路一

⁶² 「發行民國二十三年六厘英金公債節略」。

⁶³ 中英庚款，《外交部檔案》，國史館藏，檔號：172-1/3163；第五次全國代表大會行政院工作報告關於鐵道部份（24年11月），《革命文獻》，第78輯，頁545。

⁶⁴ 凌竹銘（鴻黠）：《隴海粵漢湘桂築路回憶》，頁29。

成，將被包圍而無法免脫，因此在株韶段完工之前一年（民國23年10月）突圍西竄。⁶⁵抗戰軍興，上海發生戰事，對外交通不得不有賴香港及九龍。以前地方人士不願粵漢、廣九接軌，至是趕於旬日內將兩路接通，⁶⁶對抗戰初期軍事運輸、疏散難民、物資，貢獻良多。因為平漢、粵漢和廣九鐵路的貫通，此路成為抗戰初期中國最重要的陸上通道，當時中國軍隊補給80%都靠該路線北運，中國向國外購置之輕重武器、彈藥、器材，主要皆由香港進口，通過鐵路運往華北和東南戰場。從七七事變到廣州失陷的15個月中，國府曾利用粵漢鐵路開過軍車2,341列，運送部隊210餘萬人，軍品車533列，重53萬9千噸，同一時間由九龍廣州經該路運進物資及建設材料70餘萬噸，⁶⁷行車最密時，全線列車達140列。由於粵漢鐵路的軍事價值高，日本軍機對該路狂轟濫炸，每月轟炸多達145次，平均每日達5次之多，若粵漢鐵路遲幾個月完成，後果不堪設想。⁶⁸因此，該路的修成，誠為中國近代交通史上，最有價值的建設。⁶⁹

然而粵漢全路之完成，英庚款之撥助實為一大樞紐。⁷⁰陳伯莊曾說：「多年渴待完成的粵漢路，經利用英國退還的庚子賠款，由工程局長凌鴻勳主持修築，遂於民國25年夏通車，長江珠江兩流域間的新交通線，於國難期內完成，開自從南越王趙佗以來二千餘年未有的局面，實在是我國建設史上一件極大的事。」⁷¹

但也有值得檢討的地方，尤以技術標準及材料選購等問題為然。我國

⁶⁵ 凌竹銘（鴻勳）：《隴海粵漢湘桂築路回憶》，頁29。

⁶⁶ 中國國民黨臺灣區鐵路黨部委員會：《中國國民黨與中國鐵路》，頁516-517。

⁶⁷ 凌竹銘（鴻勳）：《隴海粵漢湘桂築路回憶》，頁29；陳謙平：試論抗戰以前南京國民政府的交通建設，《民國檔案與民國史學術討論會論文集》，頁525。

⁶⁸ 陳謙平：試論抗戰以前南京國民政府的交通建設，《民國檔案與民國史學術討論會論文集》，頁525。

⁶⁹ 簡筌篴：《粵漢鐵路全線通車與抗戰的關係》，頁61。

⁷⁰ 葉恭綽：對於粵漢鐵路完成之感想，《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》，頁83。

⁷¹ 陳伯莊：粵漢鐵路通車後湘米銷粵的希望，《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》，頁107。

早年築路，多沿用借款國之習慣，無所謂技術標準，所幸者北寧路係用標準軌距，至民國20年左右成為中國之標準軌距，自舊交通部設立鐵路技術委員會頒布築路各項標準，我始有一定之準則可循，嗣後隴海之靈潼段、潼西段與粵漢之株韶段，皆依此標準興建。惟自浙贛路之杭江段，以較少經費及較快速度興建後，引起國人對株韶段築路費用增加的質疑，使築路標準成為亟待研究之議題。材料選購方面，鐵路材料費居建築費之大宗，且十九須購自外洋。年來我國向外國購辦鐵路材料，受款項來源限制，須指定在某一國購貨（如株韶段之購英料、浙贛之購德料、隴海之購比法料），不能在世界市場有所選擇，對於品質、價格及交貨期限上，遂不免有若干遷就，而無法發揮市場競爭、提升品質的功效。因此，購買材料應不局限於某國，完全以材料本身之良窳為準，我國應保有自由選擇之權，訂購手續、檢驗材料時，宜由我國派人處理，不需假手洋行，徒增費用。⁷²

三、浙贛鐵路之興築

英國退還庚款雖然大部分用於完成粵漢鐵路，而借用於津浦路、膠濟路、杭江路、京贛鐵路之購料，滬杭甬路之購車，與首都輪渡（接通南京與長江對岸之浦口）工程及機件⁷³等事業所費不大，但其貢獻亦值得稱述。

首先來看浙贛鐵路的興築。該路位於長江以南、橫貫東西，全線工程與粵漢路同時興築。民國18年，浙江省主席張人傑提倡開發浙江，決定建築由杭州到金華之鐵路，由金華接通蘭谿，以聯絡水路。並決定將來展築至浙江省之江山，故名杭江鐵路。⁷⁴該路於19年動工，當時外國銀行團尚

⁷² 凌鴻勳：株韶段完工與所得築路之教訓，《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》，頁198-201。

⁷³ 凌鴻勳：中國鐵路之建設，《革命文獻》，第78輯，頁302。

⁷⁴ 中國國民黨臺灣區鐵路黨部委員會：《中國國民黨與中國鐵路》，頁517；張公權：《抗戰前後中國鐵路建設的奮鬥》（臺北：傳記文學出版社，民國63年6月修訂版），頁35。

未投資於中國鐵路，而中英庚款則大部分現款悉已支配於粵漢，因而先由浙江省政府發行建設公債，以杭州電廠為擔保，向中國銀行商借270萬銀元充作工程費用。21年3月，築成由杭州至金華幹線170公里，另金華至蘭谿支線約23公里。此為關內地方政府獨立擔任築路之積極行動，並由中國銀行貸款，亦打開國內銀行界對投資發展鐵路事業之新途徑。⁷⁵

路線通達金華後，尚須展築101英里才能到玉山，此段自金華經衢縣、江山，通至贛省玉山，稱為杭玉段。浙江省政府為籌措款項，將杭州電廠出售，向中國銀行加借190萬銀元，又向杭州四家銀行借120萬銀元為國內工款，於22年底簽訂借款合同。再向中英庚款會借用英金14萬鎊，作為購買國外材料及車輛之用。杭江路終於在23年1月通車至江西玉山。⁷⁶

杭江鐵路完成後即謀與贛省合作，展築至萍鄉，以通粵漢。玉山至南昌段（玉南段）290公里，於23年7月開工，25年1月完成通車。當玉南即將通車時，中國銀行總裁張嘉璈任鐵道部長，續修南昌至萍鄉一段，於26年9月通車。同時將粵漢之株萍支線改歸浙贛鐵路管轄。10月，全線通車共長1,231公里。由杭州至蕭山之錢塘江大橋，於民國23年開工，26年9月通車，通車後中國對日抗戰業已展開，此長江以南、總長730餘英里之東西幹線，能與先一年完成之粵漢鐵路相接，對於軍民運輸貢獻重大。⁷⁷

浙贛路對東部地方的國防意義，除了是輸送軍用物資的重要通路外，還承擔沿海人員物資的後撤任務，華北和東南地區的人員與物資，經此路疏運至西南方，達幾百列車。特別是在上海、南京、廣州、武漢失陷後，浙贛路成為中國唯一完整的鐵路。從民國27年初至28年3月的15個月中，

⁷⁵ 中國國民黨臺灣區鐵路黨部委員會：《中國國民黨與中國鐵路》，頁517；凌鴻勳：中國鐵路之建設，《革命文獻》，第78輯，頁303；張公權：《抗戰前後中國鐵路建設的奮鬥》，頁35。

⁷⁶ 凌鴻勳：中國鐵路之建設，《革命文獻》，第78輯，頁303；張公權：《抗戰前後中國鐵路建設的奮鬥》，頁35。

⁷⁷ 中國國民黨臺灣區鐵路黨部委員會：《中國國民黨與中國鐵路》，頁485、518；凌鴻勳：中國鐵路之建設，《革命文獻》，第78輯，頁303-304；張公權：《抗戰前後中國鐵路建設的奮鬥》，頁36。

計開軍車 1,700 列，運送部隊 150 萬人，軍需物資 23 萬噸。同時運送西南錒、鎢、桐油、茶葉等農礦產品 23 萬噸，由寧波、溫州出口，以換取國外軍用品。戰前若未進行該路線的交通發展，中國軍隊在抗戰初期，其機動性和作戰能力必然會受到極大的影響。⁷⁸

四、京贛鐵路

中日戰爭發生前一、二年，日人在華北製造種種事件，使兩國關係日漸緊張。蔣中正委員長以戰事一旦爆發，京滬路難以久守，必須有一條自南京往後撤退之運輸路線。其最近之路線，為利用江南鐵路已完成的南京至宣城以南孫家埠一段，如再以孫家埠為起點向南展築，經寧國、徽州，向南再經休寧、祁門，入贛境，經浮梁，達貴溪，與浙贛鐵路相連，稱為京贛鐵路，全線總長約 470 公里。⁷⁹

此線使首都與長江以南各省有較直接之聯繫，除了軍事上之重要價值之外，沿線木材、紙張、瓷器、煤礦出產甚豐，亦極富經濟開發意義。當時估計外洋材料需款約 90 萬鎊，國內工款約 3,400 萬銀元。料款方面，中英庚款尚有少數餘款可以借用，加以鐵道部付還英庚款前借之首都輪渡料款可以續借，共可得 45 萬鎊，已足半數，其餘半數 45 萬鎊，則以鐵道部逐年應還中英庚款董事會之款，再借予鐵道部，由部以中英庚款會為擔保，分 10 年清償本息，向英商怡和洋行借料款 45 萬鎊，共為 90 萬鎊。材料統交怡和經手採辦，給予佣金百分之 3。至國內工款，則先金城、鹽業、中南、大陸四行儲蓄會，及浙江興業、交通、農民等銀行湊借 1,400 萬銀元。民國 25

⁷⁸ 陳謙平：《試論抗戰以前南京國民政府的交通建設》，《民國檔案與民國史學術討論會論文集》，頁 526。

⁷⁹ 凌鴻勳：《中國鐵路志》，頁 327；中國國民黨臺灣區鐵路黨部委員會：《中國國民黨與中國鐵路》，頁 526；張公權：《抗戰前後中國鐵路建設的奮鬥》，頁 68。

年12月11日由鐵道部、中英庚款董事會、怡和洋行與匯豐銀行，及中國銀行團四方共同簽訂總合同，⁸⁰另由鐵道部與怡和、匯豐及中國銀行團分別簽訂合同。⁸¹

上項借款之期限：中英庚款部分，在民國36年前只付利息，以後分20年還清；怡和、匯豐及銀行團借款，統分10年還清。利息方面：中英庚款週息5厘；怡和、匯豐借款週息6厘；中國銀行團借款週息9厘。⁸²

本路工料各款既已有著，故由鐵道部設立京贛鐵路皖境及贛境兩處工程處，以期兩段同時動工。派鄭華為皖境工程處處長兼總工程師，容祖誥為贛境工程處處長兼總工程師。皖境一段，自宣城至兩省交界之道湖，長約270公里。贛境一段，由道湖至貴溪，長約204公里。⁸³

安徽境內一段於25年11月中先行動工，所有工程大部已完成。惟其時中日之戰已由華北漸及長江，此段宣城至徽州鋪軌約160公里乃告停頓。江西一段動工稍遲，至26年12月只由貴溪向北鋪軌至景德鎮約50公里，亦因戰事迫近，國軍於26年11月退出宣城，兩段工程被迫停工，並將已完成部分，拆毀若干，轉運後方運用。⁸⁴

五、滇緬鐵路

抗戰以後，鐵路沿線首先變為戰場，使全盤的鐵路計畫根本動搖。抗

⁸⁰ 鐵路修築經費撥用（民國26年2月5日），《國民政府檔案》，國史館藏，檔號：1210/8367.02-02。

⁸¹ 凌鴻勳：《中國鐵路志（民國43年）》，頁327；中國國民黨臺灣區鐵路黨部委員會：《中國國民黨與中國鐵路》，頁526；凌鴻勳：《中國鐵路之建設》，《革命文獻》，第78輯，頁312；張公權：《抗戰前後中國鐵路建設的奮鬥》，頁68-70。

⁸² 凌鴻勳：《中國鐵路志（民國43年）》，頁328。

⁸³ 凌鴻勳：《中國鐵路志（民國43年）》，頁328-329。

⁸⁴ 中國國民黨臺灣區鐵路黨部委員會：《中國國民黨與中國鐵路》，頁526；凌鴻勳：《中國鐵路之建設》，《革命文獻》，第78輯，頁312。

戰的幾年中，政府對於鐵路的規劃，可歸納為：1.增強戰力，鞏固後方地位；2.打通國際路線；3.一面抗戰一面建設。⁸⁵其中打通國際路線方面，曾受到英庚款間接的資助。

抗戰開始之翌年，沿海口岸多為日敵封鎖，國際交通不得不另謀其他路線之打通。其時廣西省已有公路通至諒山，雲南省亦趕築滇緬公路，謀與仰光先取得聯絡。惟公路運量究竟有限，不能應大量運輸軍公物品之需要，尤以滇緬公路，不但工程艱險，且常因天候情況而受阻。因之，民國27年初交通部即有建築滇緬鐵路之議。先由部與英商馬斯門公司（Marsman & Co.）代表商洽，其時，法國銀行團正進行湘桂路南鎮段之修築，復得越方鐵路之贊助，進行頗為順利。⁸⁶

惟建築此路必須能引起英國方面之興趣，與緬甸鐵路之合作，才可能順利完成。當時英緬兩國卻對本路均不表熱心，我國與之交涉既無結果，於是改變方針以輪船招商局新造之海輪四艘，停留香港無法利用，因於民國27年6月將其售予英商怡和洋行，再將所得價款改充滇緬鐵路購料之用。此外，行政院並決定月撥200萬元為工款，遂得先設立工程處，籌備開工。28年春，正式開工後改設工程局，部派杜鎮遠為局長，撥用一部分存越材料運至昆明，供給滇緬東段之用。⁸⁷

關於滇緬鐵路西段部分。不但英緬雙方交涉經年未得結果，在我單獨對日艱苦作戰之際，英政府忽於民國29年7月屈於日本要求，宣布封閉滇緬公路，禁止物資內運，鐵路材料亦在禁運之列。所有部存仰光及香港材料，原擬由此內運者，至是亦受阻。幸未幾，日、德、意宣布軸心盟約，美國支持中國，英政府始於10月間恢復滇緬公路交通。民國30年2月，英方表示決定資助緬甸至中國邊境一段鐵路，我方亦允英方之請，將存在仰光之鋼軌，讓與緬甸，完成邊境一段鐵路之用。惟英方對於滇緬鐵路表示

⁸⁵ 凌鴻勳：《中國鐵路志（民國43年）》，頁14。

⁸⁶ 凌鴻勳：《中國鐵路志（民國43年）》，頁336。

⁸⁷ 凌鴻勳：《中國鐵路志（民國43年）》，頁336-337。

不能再為經濟或材料上的幫助，我方乃利用美國租借法案向美洽商材料。所有材料自9月起陸續運抵，此路工程自是始有一整個計畫，並積極趕工。⁸⁸

滇緬鐵路全長共880公里。東西兩段工程進行時張時弛。初因英緬方針未定，趕築東段。自美國租借法案材料借款成立，更復趕工。民國30年12月太平洋戰事爆發，路工仍繼續進行。次年3月，日本攻占仰光，滇緬路因此停工結束。抗戰勝利後，以他路待修者多，此路工程迄未恢復。⁸⁹

總之，抗戰前十年當中，我鐵路事業大為蓬勃發展，總計修築鐵路達3,793公里（東三省修築的1,600公里未計算在內）。⁹⁰長江以南有粵漢、浙贛兩大路線之完成。溝通南北的粵漢鐵路，則受英國庚款大部分款項資助而完成，浙贛路之株萍段接通粵漢，長江流域多一東西幹線，意義重大。⁹¹

中英庚款會其他投資的交通事業，項目頗多，包括正太、道清、同蒲、廣九、廣汕、津浦、膠濟、隴海、北寧、平漢、京滬、滬杭甬、湘桂、敘昆等各路，都曾借用中英庚款會基金，資助於增添設備，或興工建築，但事實上最重要的建設是粵漢鐵路全線的通車，庚款三分之二全數且

⁸⁸ 凌鴻勳：《中國鐵路志（民國43年）》，頁337。

⁸⁹ 凌鴻勳：《中國鐵路志（民國43年）》，頁14-15、338；中國國民黨臺灣區鐵路黨部委員會：《中國國民黨與中國鐵路》，頁528-529。

⁹⁰ 抗戰前十年當中所修築的重要鐵路，包括：粵漢鐵路（株韶段456公里）、浙贛鐵路（杭州蘭谿段、金華玉山段、玉山南昌段、南昌萍鄉段，全長903公里）、隴海鐵路（靈寶至寶雞段、大浦至連雲港段，共計408公里）、同蒲鐵路（大同至風陵渡，全長800餘公里）、江南鐵路（南京至孫家埠，全長193公里）、京贛鐵路（由宣城至貴溪，全長480公里，由於抗戰爆發，僅完成210公里）、淮南鐵路（由田家庵至裕溪口，全長216公里）、蘇嘉鐵路（全長74公里）、滬杭甬鐵路（閘口至百官段，全長77公里），並修建南京輪渡和錢塘江大橋，使津浦、滬杭甬、浙贛諸鐵路連成一線。參見陳謙平：試論抗戰以前南京國民政府的交通建設，《民國檔案與民國史學術討論會論文集》，頁520-521。而凌鴻勳說建國十年間，中國總共建築2,900英里鐵路，其中2,080英里在中國內部，804英里在東北，參見凌鴻勳：中國鐵路之建設，《革命文獻》，第78輯，頁320。

⁹¹ 王開節：《鐵路電信七十五週年、郵政六十週年紀念刊》，頁250。

指定用於完成該路，所以挹注於其他路工之款項並不太多。⁹²

粵漢鐵路自湖南株州至廣東韶關一段，經中英庚款會經費贊助而打通，並促成粵漢鐵路全線整理配備的完成，成為中國近代交通史上最具價值的建設。⁹³此外，浙贛鐵路對抗戰時東南軍事的幫助很大，湘桂、敘昆與滇緬三路，更為西南鐵路系統的幹線，有助於抗戰無待贅言。⁹⁴正如費正清所說：「國民黨政府準備抗日方面的主要成就，是完成了把長江流域和香港連起來的粵漢鐵路，以及修築了長江以南從上海向西接通粵漢線的橫貫東西的浙贛鐵路。」⁹⁵

？、航運與電訊事業

添購船舶、電訊材料款項，本不在換文規定之內，經過協議後乃由水利事業可借款項下轉借。因為水利事業所需多半是工程現款，並不需要購料，但在倫敦購料會的料款，受換文之限制，必須購料方能動用，為一舉兩得計，所以將料款借與交通部作為改進航業和電訊購料之用，俟日後還本結轉現款，再用現款借充工需，⁹⁶可見庚款之運用是因時制宜而頗具彈性的。

⁹² 王開節：《鐵路電信七十五週年、郵政六十週年紀念刊》，頁249。

⁹³ 中英文教基金董事會概況（民國38年4月），《朱家驊先生言論集》（臺北：中央研究院近代史研究所，民國66年5月），頁399-406；楊仲揆：《中國現代化先驅—朱家驊傳》（臺北：近代中國雜誌社，民國73年11月25日），頁188。

⁹⁴ 中英文教基金董事會概況（民國38年4月），《朱家驊先生言論集》，頁399-406。

⁹⁵ 費正清著，張理京譯：《美國與中國》（北京：世界知識出版社，2003年2月，四版），頁242。

⁹⁶ 中英文教基金董事會概況（民國38年4月），《朱家驊先生言論集》，頁399-406。

一、招商局四海輪

抗戰前我國航運業並不景氣。當時外國公司在華輪船共約512艘，其中英國籍輪船就有324艘，相當在華中外輪船噸位的三分之一。本時期，我國國營航運業值得注意的發展，僅民國21年將招商局收歸國有，民國23年以英國庚款購買4艘海輪，3艘江輪等事。⁹⁷

招商局創辦於1873年（清同治12年），至民國15年已有54年之歷史。但因招商局營業不良，負債甚鉅，瀕於破產，其船舶本不甚多，頻年復有損壞，若不添購新船，已不足以謀航業之發展。該局董事會遂於16年1月召開特別會議，希圖改進，只以經費困難而益顯無能為力。國民革命軍底定江南，3月30日中央執行委員政治會議第85次會議議決，設立國民政府清查整理招商局委員會，9月底結束調查，將整理之責委諸交通部。21年10月間，政府將招商局收作國營事業，由政府繼承該局一切權利及合法債務，由交通部負責管理，設理事會、監事會及總經理處，接收招商局，更名為國營招商局，是為國營機構之一。⁹⁸

招商局之業務，實際上早在18年6月起，即由政府代為經營，成為國府積極輔導的目標，且獲得各種優厚的條件。民國22年5月間，中央政治會議第354次會議議決，將中英庚款之水利工程應得部分，除導淮外，所有現存倫敦不得動用之款，計英金36萬鎊，借充改進航業之用。⁹⁹由交通部出面商借，以興建4艘3千噸級的海輪，以擴充其船舶數目，作為改進航

⁹⁷ 陳謙平：試論抗戰以前南京國民政府的交通建設，《民國檔案與民國史學術討論會論文集》，頁522。

⁹⁸ 中央黨部國民經濟計劃委員會：十年來之交通建設，《革命文獻》，第78輯，頁80-81、240-242；財政科學研究所、中國第二歷史檔案館合編：《民國外債檔案史料》，第12卷（南京：檔案出版社，1992年），頁759。

⁹⁹ 交通部二十二年工作報告（民國22年7月至12月），《交通部檔案》，國史館藏，檔號：22/200.04/0037.2。

業與發展沿海及南洋航線。¹⁰⁰交通部飭國營招商局理事會與管理中英庚款董事會訂定契約，將此項借款，完全用於在英訂造輪船及購買造船材料。定期償還之後，則仍由中英庚款會撥借與原定水利機關，照其原訂計畫辦理。¹⁰¹

此項借款，招商局計劃在英建造海輪4艘、江輪2艘後，於民國22年8月簽訂草約，建造海輪4艘—海元、海亨、海利、海貞號，以行駛滬港粵線；江輪3艘行駛滬漢航線。海輪造價，約需國幣448萬元；江輪3艘材料，約需國幣173萬，準備費約19萬元，將來運回本國製造，尚需工料洋100餘萬元。經招商局、中英庚款會與倫敦購料委員會往來電商，由購料會在倫敦招標，分別由Swan Hunter及Barclay Curle公司各承造海輪2艘，其最後標價，計Swan Hunter公司為英金170,080鎊，Barclay Curle公司為英金169,150鎊。預計船長325呎，闊47呎，重3,200噸，吃水17呎6吋。¹⁰²

由招商局借用中英庚款所建造的第一艘海輪海元號，於23年11月13日由招商局正式接收，隨即加入滬粵航線行駛，次日該輪首次開粵，客貨極旺盛。¹⁰³第二艘海亨號，於同年11月24日抵滬，12月10日接收完竣，即加入青島海州上海航線行駛，第三、四艘海利、海貞號兩海輪，先後於12月11、21日抵滬，海利號於22日由招商局接收，加入滬粵航線行駛。¹⁰⁴海貞

¹⁰⁰ 施志汶：抗戰前十年中國民營航運業（1928-1937），國立師範大學歷史研究所碩士論文，民國76年6月，頁248。

¹⁰¹ 中央黨部國民經濟計劃委員會：十年來之交通建設，《革命文獻》，第78輯，頁240-242；四屆五中全會行政院工作報告關於交通部份（民國23年12月），《革命文獻》，第78輯，頁408；周琇環編：《中英庚款史料彙編》，上冊，頁319-320。

¹⁰² 四屆五中全會行政院工作報告關於交通部份（民國23年12月），《革命文獻》，第78輯，頁408。

¹⁰³ 交通部民國二十三年工作報告（11月份），《交通部檔案》，國史館藏，檔號：1200.04/0037.01-10。

¹⁰⁴ 交通部民國二十三年工作報告（12月份），《交通部檔案》，國史館藏，檔號：1200.04/0037.01-10。

號於次年1月7日接收完竣，9日首次航行港粵。¹⁰⁵

在英訂購建造海輪4艘的同時，另計劃購買3艘的江輪材料。但因為海輪招標，每艘造價超出國幣30萬，借款不敷，結果3艘江輪材料的購置計畫，只得停頓。該局在收歸國營時，原有江海各輪共20餘艘，然大都船齡老大，破舊不堪，經修理調整後，可以航行營業者，至23年4艘海輪完成加入後，共計24艘。此外，尚有小輪及拖駁數10艘，各埠躉船10餘艘。¹⁰⁶

除了上述船舶的添購外，民國25年3月，招商局從事人事及業務的整頓，效率乃大增。24年獲純益29萬餘，25年純益達95萬餘。¹⁰⁷惟自抗戰以來，因我國海口被日本封鎖，由交通部令繫泊香港，暫停營業，任其廢棄的結果，損失已鉅，而停泊不用，仍須時加修理，所費不貲，中英庚款會亦以借款本息無著，一再催促解決，加以停泊香港仍有危險之虞，於是決定將四海輪移轉與英商怡和洋行，將所得款項移於籌建滇緬鐵路，以應急需，經27年7月17日蔣委員長中正之令，而於9月7日正式將四海輪以34萬鎊賣斷予怡和洋行。¹⁰⁸

二、首都渡輪之建設

京滬與津浦兩鐵路先後通車後，南京成為客貨的轉運中心。南京之下關與津浦路終點之浦口，中隔長江，兩距約1,100公尺，盤運轉駁，時間經濟兩受損失，而用木船載貨渡江，尤易損失。旅客方面，南京客站係在下關，上海聯運旅客渡江北上者須轉至煤炭港，乘小輪過江，南下客亦如是

¹⁰⁵ 交通部民國二十四年工作報告（1月份），《交通部檔案》，國史館藏，檔號：1200.04/0037.01-11。

¹⁰⁶ 周琇環編：《中英庚款史料彙編》，上冊，頁558-560、589-598、602、611。

¹⁰⁷ 張玉法：《中國現代史》（臺北：東華書局，民國68年10月），頁542。

¹⁰⁸ 周琇環編：《中英庚款史料彙編》，上冊，頁558-560、589-598、602、611。

轉駁。如遇風雨天氣或深夜渡江，每使旅客感覺困苦，且曾發生意外。¹⁰⁹

國民政府奠都南京後，南北交通隔江聯運問題，亟謀解決，因此首都輪渡工程勢在必行，且刻不容緩。鐵道部於民國19年另決定採用輪渡辦法，著令橋樑專家鄭華博士組織首都輪渡工程處，主持設計及施工事宜。¹¹⁰於民國19年12月1日興工，建築橋樑基礎，¹¹¹在下關及浦口兩岸同時興工，一面將渡船橋樑招商承包。¹¹²渡船由馬爾康洋行得標，橋樑由多門浪公司承辦，因借用英庚款，當即電達倫敦購料委員會與該廠訂約。¹¹³

首都渡輪全部工程用款，計輪渡1艘，名長江號，購價英金80,025鎊，於21年3月8日簽訂合同，同年10月12日工竣，在英國泰恩河紐卞賽爾舉行下水典禮。22年4月駛華。¹¹⁴船長360呎，船面鋪軌道3股，每股可容車廂7輛。¹¹⁵船上機車1輛，需英金1萬餘鎊。兩岸引橋共8架，英金72,013鎊，於21年8月16日簽訂合同，其材料分批運華，於22年9月3日全部交齊。橋墩10座，國幣50餘萬元，鋼橋裝架費約30萬元，另備各項機件及浚泥機等。英金方面，由鐵道部向中英庚款董事會借用256,000鎊，所有設備及材料係向英國訂購。國幣部分除由部籌撥外，曾向中英庚款董事會撥借國內到期庚款部分現金4萬英鎊為工程費，折合國幣580,026元。¹¹⁶

¹⁰⁹ 凌鴻勳：《中國鐵路志（民國43年）》，頁413；孫源楷：《交通圈內四十年》（出版項缺），頁45。

¹¹⁰ 凌鴻勳：《中國鐵路志（民國43年）》，頁413；中國國民黨臺灣區鐵路黨部委員會：《中國國民黨與中國鐵路》，頁558；孫源楷：《交通圈內四十年》，頁43-45。根據孫源楷的記述，最初擬建橋樑，但因建築費過鉅而作罷，若在江底建築地下隧道，更非當時經濟所許可，因此採用輪渡辦法最為恰當。

¹¹¹ 民國二十二年之交通建設，《革命文獻》，第78輯，頁111；凌鴻勳：中國鐵路之建設，《革命文獻》，第78輯，頁306。

¹¹² 民國二十年行政院向四全大會報告，《中國國民黨與中國鐵路》，頁383。

¹¹³ 民國二十二年之交通建設，《革命文獻》，第78輯，頁114。

¹¹⁴ 民國二十二年之交通建設，《革命文獻》，第78輯，頁114。

¹¹⁵ 侯家駒：抗戰期間我國交通建設，《抗戰建國史研討會論文集（1937-1945）》，上冊，頁166。

¹¹⁶ 民國二十二年之交通建設，《革命文獻》，第78輯，頁114；凌鴻勳：《中國鐵路志（民國43年）》，頁416。

再就國外存儲部分，借用料款 16 萬鎊以購置輪渡橋樑機器。嗣以前項數額不敷支用，且輪渡靠船碼頭另需購置濬泥機一架，中英庚款會乃在倫敦料款項下加撥 1 萬 6 千鎊，作為前款之追加，於 22 年 2 月 10 日正式簽訂契約。¹¹⁷ 總計首都鐵路輪渡借用之庚款，共計國幣 3,551,925.25 元，與前述估計值僅少國幣 46.68 元。契約規定全部借款於 26 年 12 月以前清償。¹¹⁸

輪渡兩岸各項工程於 22 年 9 月完成，¹¹⁹ 12 月 22 日實行輪渡通車，使津浦、京滬兩路，從此獲得聯運，大江南北之貨運為之暢通，旅客亦無須換車。完工後之管理則歸諸津浦鐵路局，由該路設立輪渡管理段主持之，以其收入為首先還本付息之用。¹²⁰ 至抗戰前通車後三年間，輪渡從未發生意外，英庚款亦及時還清。抗戰軍興，為保全華北各路機車車輛及器材，即利用輪渡由浦口渡江南下，每日來回至 27 次。¹²¹

總之，19 年前後雖屢有於南京興築鐵橋之議，然所費浩繁，殊非當時國力之所能負擔，幸得英國庚款的支持，終於完成輪渡工程，是項工程並成為我國交通建設的開端，將來建設之楷範。¹²²

三、電訊事業

民國 17 年至民國 25 年間，國府基於內外情勢之需要，開始積極經營電

¹¹⁷ 第五次全國代表大會行政院工作報告關於鐵道部份（24 年 11 月），《革命文獻》，第 78 輯，頁 542；中國國民黨臺灣區鐵路黨部委員會：《中國國民黨與中國鐵路》，頁 558-559。

¹¹⁸ 第五次全國代表大會行政院工作報告關於鐵道部份（24 年 11 月），《革命文獻》，第 78 輯，頁 546。

¹¹⁹ 民國二十四年行政院向五全大會報告，〈《中國國民黨與中國鐵路》〉，頁 393。

¹²⁰ 民國二十二年之交通建設，〈《革命文獻》〉，第 78 輯，頁 114-115；凌鴻勳：《中國鐵路志（民國 43 年）》，頁 416。

¹²¹ 中國國民黨臺灣區鐵路黨部委員會：《中國國民黨與中國鐵路》，頁 559；凌鴻勳：《中國鐵路志（民國 43 年）》，頁 416。

¹²² 凌鴻勳：〈中國鐵路之建設〉，〈《革命文獻》〉，第 78 輯，頁 115、306；中國國民黨臺灣區鐵路黨部委員會：《中國國民黨與中國鐵路》，頁 486。

信建設事業。除有線電報改採新機器外，又大事擴充無線電通信，規劃長途電話設施。室內電話由於投資較大，多由地方政府籌設。關於收回外人在國內電信的經營權方面亦頗具成效，從此對內對外通信設施漸趨齊備，事權歸於統一，是為我國電信事業的振興時期。¹²³

根據俞飛鵬的說法，國府在完成北伐後有線電報的發展，係以整頓舊有的電報業務為主，其情形如下表：

表4：有線電報的發展情形

	民國16年	民國23年	民國24年	民國25年
全國有線電報局	1,100餘所	1,239所	1,346所	1,422所
線路	90,000餘公里			104,000餘公里
報機	2,400餘架			2,600餘架
水底電纜				3,400餘公里
地下電纜			350餘公里	

資料來源：俞飛鵬：十年來的中國電訊事業，《十年來的中國》，上冊，頁365-403。

無線電報方面，北伐後，交通部於全國各地廣設無線臺。依據民國26年的調查，全國23省區中有電臺66處，無線電報機174架，軍事或政府機關專用者尚未計算在內。國際無線電報方面，如民國17年政府於上海籌設國際電臺，至26年6月先後完成14條電路。¹²⁴又將外商水線公司操縱之國

¹²³ 中華民國交通史編纂執行小組：《中華民國交通志》，下冊（臺北：交通部，民國80年12月），頁1062。

¹²⁴ 國際無線電臺直達電路表

直達電路	開放日期（民國紀元）	收發報速率 （字數／分鐘）
上海—馬尼拉	18年1月14日	150
上海—香港	18年7月1日	100
上海—巴達維亞	19年5月7日	120
上海—舊金山（合組公司）	19年12月6日	160
上海—柏林	20年6月1日	300

際通信事業收回自辦，保全主權，洵為我國電政史上值得紀念之事。國內連年建設偏遠電臺數十座，直接補助有線電報之不足，間接便利邊疆之通信，其功亦不可沒。¹²⁵

電話方面，除有線電話、無線電話兩類外，又有市區電話及長途電話兩種。市區電話，民國16年屬交通部管轄，話局共20餘處。北伐後，交通部繼續發展市區電話，25年交通部共有電話局73處，分布於37個城市，用戶共52,908戶。另外廣州、杭州、開封三地電話，未經交通部收回者7,800號。¹²⁶長途電話初皆為有線電話。北伐前屬交通部所辦的長途電話線路僅4,000餘公里。北伐後經積極擴充，26年間電路增至4萬餘公里，通話處所共807處。國際間長途電話，於民國25年2月上海東京通話，26年5月上海與北美、中美各地皆通話。¹²⁷

其中，交通部為建築國際無線電臺，與整理各處有線及無線電報電話設備，在抗戰前後，曾借用中英庚款，以建設九省長途電話網與建設西南西北長途電話和無線電話網，其款項本不在換文規定之內，但經過協議，由水利事業可借項下轉借運用而來。

上海—巴黎	20年2月20日	200
上海—西貢	20年7月1日	80
上海—日內瓦	21年2月5日	150
上海—莫斯科	22年3月10日	80
上海—舊金山(馬凱公司)	22年5月19日	160
上海—倫敦	23年2月3日	350
上海—東京	23年6月1日	150
上海—羅馬	24年1月21日	不詳
上海—伯力	26年6月5日	不詳

資料來源：俞飛鵬：十年來的中國電信事業，《十年來的中國》，頁401-402。

¹²⁵ 十年來之中國經濟建設案，《交通部檔案》，國史館藏，檔號：1200.10/5080-1；中央黨部國民經濟計劃委員會：十年來之交通建設（民國26年2月1日），《革命文獻》，第78輯，頁130。

¹²⁶ 張玉法：《中國現代史》，頁547。

¹²⁷ 張玉法：《中國現代史》，頁547。

切國際無線電臺

我國對外通訊，向為外商所操縱，凡由上海發往各國電報，均須經大東、大北、太平洋三外商水線公司之轉遞，每年漏卮不下7、8百萬元，通信主權，喪失殆盡。南京國府成立，鑒於有線電路大半失修，報務不暢，且短波無線電機裝配簡便，費廉效宏，易於舉辦，上海一地設計製造便利，因於民國16年11月間，在上海成立「無線電管理處」，即積極電臺的裝置。同時，交通部成立全國無線電通信網設計委員會，以利籌設。¹²⁸

民國17年建設委員會向美國、德國訂購自動收發報機共6座，籌設國際無線電臺於上海，計劃將總收發處地點設在上海商業中心區域，發報臺設於真茹及楓林橋，收報臺設於瀏行。8月，建設委員會的無線電，移交通部管理，使事權統一，國內無線電通信網已具相當規模。歸併後電臺增加，事務增繁，遂將交通部無線電報話管理局及建設委員會無線電管理處，改組為「無線電管理局」，而利統籌進行。國內無線電事業經交通部接收，從此交通部對國內通信有線、無線共行，國際通信可不受外商水線公司之操控。9月，制定無線電臺組織通則，分全國為若干區，每區設總臺1座，分臺若干座。¹²⁹

我國國際通信向賴水線為喉舌，水線公司又悉為外國所壟斷，故我國亟應自設對外通信機關，以謀自主。且水線合同將於民國19年底期滿，為收回對外通信主權及自辦國際通信起見，因於18年3月在上海設立「國際通信大電臺籌備處」，辦理購機、選地、建屋、裝置等事。¹³⁰

19年3月及11月，楓林橋分臺、真茹發報臺及瀏行收報臺，先後竣

¹²⁸ 十年來之中國經濟建設案，〈交通部檔案〉，國史館藏，檔號：1200.10/5080-1，頁888、894。

¹²⁹ 俞飛鵬：十年來的中國電信事業，〈十年來的中國〉，頁400-401；中華民國交通史編纂執行小組：〈中華民國交通志〉，下冊，頁1063；十年來之中國經濟建設案，〈交通部檔案〉，國史館藏，檔號：1200.10/5080-1，頁889。

¹³⁰ 十年來之中國經濟建設案，〈交通部檔案〉，國史館藏，檔號：1200.10/5080-1，頁890。

工。12月6日，正式與歐美直接通報。¹³¹其時水線合約亦期滿，國際通信已可自主，遂於民國20年2月將國際通信大電臺籌備處取消，改設國際電信局，專責辦理無線電、水線電等之國際通信事宜。民國21年11月為兼顧有線無線電事業，將國際電信局兼管之無線交由交通部電政司直轄。20年4月，國際電信局奉令裁撤，所轄國際電臺等業務，直隸於部。¹³²

訓政時期我國欲與國際競爭，曾力謀增設電臺，開闢直接電路，民國19年12月成立中美電路，民國20年中德、中法相繼開放。¹³³嗣以中英間商務關係密切，我國與倫敦往來電報，約占我國歐洲方面電報之半數，而直達電路尚付闕如，故有設立中英間直達電路之議。民國21年5月7日，交通部長陳銘樞為添購國際大電臺，呈請行政院准借庚款5萬鎊，經行政院第30次會議決議，交中英庚款會，經該會21年5月18日第9次董事會議決議通過。交通部向導准委員會接洽，由導准委員會正式請款，以中英直接通話為條件，同年7月21日，導准委員會函請交通部簽訂借用中英庚款5萬鎊草約，於同年12月8日簽訂完竣。¹³⁴

草約訂定後，交通部即以此項借款擴充國際電臺設備，向英國訂購：1.發報機2座、收報機4座等；2.50對、100對地下電纜各16英里。第一項材料，受民國21年6月20日與倫敦帝國國際交通公司訂立報務合同關係，已由交通部與英國馬可尼無線電公司購置。¹³⁵收報機附設瀏行收報臺，發報機設於真茹發報臺。另在西南建屋架線，俾與英倫直接通報。¹³⁶惟交通部

¹³¹ 俞飛鵬：十年來的中國電信事業，《十年來的中國》，頁401。

¹³² 十年來之中國經濟建設案，《交通部檔案》，國史館藏，檔號：1200.10/5080-1，頁890-891。

¹³³ 俞飛鵬：十年來的中國電信事業，《十年來的中國》，頁401。

¹³⁴ 「交通部電政司編國際無線電臺借款節略」（民國25年5月），見財政科學研究所、中國第二歷史檔案館合編：《民國外債檔案史料》，第12卷，頁694-697。當時每鎊約合國幣17元。

¹³⁵ 「交通部電政司編國際無線電臺借款節略」（民國25年5月），見財政科學研究所、中國第二歷史檔案館合編：《民國外債檔案史料》，第12卷，頁697。

¹³⁶ 十年來之中國經濟建設案，《交通部檔案》，國史館藏，檔號：1200.10/5080-1。

所購材料超過原定數額，遂請中英庚款會在借款項下，追加英金1萬鎊，經該會第15次常務會議決議通過，本項借款實為英金6萬鎊。¹³⁷

我國真茹國際大電臺成立至民國21年止，直接通報者計有舊金山、柏林、巴黎、日內瓦、馬尼刺、爪哇、西貢、香港等8處，轉遞所達已遍及全球。民國21年以後，其業務蒸蒸日上，足與各水線公司相頡頏，每年挽回利權約2、3百萬元以上。¹³⁸後因上海真茹及瀏行間遙控電纜，經滬戰炮火損壞影響報務，由倫敦購料委員會，代向英國地纜公司訂購50對鎧裝地纜1條，長16英里，興工敷設，以謀永固。各項工程於22年12月全部完竣，至23年2月3日正式開放倫敦直達電路。¹³⁹

總之，至民國26年6月止，上海國際電臺總計直達電路已達14條。¹⁴⁰民國26年八一三戰役中，上海真茹、瀏行兩國際電臺首當其衝，成為敵機主要轟炸目標，使作業受阻，幸先將部分重要機件疏運至別地，設立臨時收發信臺，維持我國對外通信。另在溪口電報局增闢國際電路，以擔負莫斯科及香港電路聯絡，同時分批將機件內遷至成都，加強成都支臺通訊設備。同年冬，淞滬撤守，上海國際電臺即遷設成都，27年工程完竣，乃接替上海國際電臺之對外通信任務。¹⁴¹

物九省西南西北長途電話

1.九省長途電話網：長途電話與電報同為遠程通訊之利器。清末至國民政府奠都南京時止，綜計我國所有之銅鐵話線路長不超過4,500公里，省辦長途話線為數亦有限，多係單程鐵線，音質甚差。民國16年之後，浙江省首先對長途電話作有計畫建設，而山東、江蘇、安徽、河北、湖南各省分

¹³⁷ 「交通部電政司編國際無線電臺借款節略」(民國25年5月)，見財政科學研究所、中國第二歷史檔案館合編：《民國外債檔案史料》，第12卷，頁697。

¹³⁸ 十年來之中國經濟建設案，〈交通部檔案〉，國史館藏，檔號：1200.10/5080-1。

¹³⁹ 十年來之中國經濟建設案，〈交通部檔案〉，國史館藏，檔號：1200.10/5080-1。

¹⁴⁰ 俞飛鵬：十年來的中國電信事業，〈十年來的中國〉，頁401。

¹⁴¹ 中華民國交通史編纂執行小組：《中華民國交通志》，下冊，頁1068。

別興建。¹⁴²民國20年以後，政府懍於日本之侵略，積極增闢線路。¹⁴³民國22年11月23日，交通部為發展國內及國際長途無線電報話，向中英庚款會借用應付導准委員會料款4萬8千鎊，由倫敦購料委員會購買英國倫敦Standard Telephones and Cables Ltd.的機器。¹⁴⁴

民國23年初，交通部因設立之專線電話，僅京滬、滬杭、青濟、平津、南潯等路，均係各自通話，不能彼此聯絡，收效不宏。為積極發展遠距離長途電話，增進其效能，曾擬兩項計畫，¹⁴⁵一是「九省長途電話幹線聯絡計畫」，俾蘇、浙、皖、贛、鄂、湘、豫、魯、冀，九省中之政治都會商業城市，得以南京為中心，能互相直接通話。6月27日公布「九省長途電話工程處組織章程」，成立工程專責單位，以順利推展工程。此外，延攬人才，訂定購料、長途電話路線建築規則，測試辦法，所有規格制度均極完備，樹立工程品質之典範。¹⁴⁶全部工程，除利用原設話線外，計有京漢、京津、濟青、徐鄭、漢長等五大長途話線之建設，復於適當地點裝設各種幫電機，一則各地得以任意互相聯接，再則藉以減低傳話量，俾京漢、京津均能維持直接通話之效能。¹⁴⁷工程預定於一年內完成，¹⁴⁸抗戰前大部已

¹⁴² 中華民國交通史編纂執行小組：《中華民國交通志》，下冊，頁1063、1066-1067。

¹⁴³ 中華民國交通史編纂執行小組：《中華民國交通志》，下冊，頁1063、1066-1067。

¹⁴⁴ 「購買無線電報話機料借款節略」，見財政科學研究所、中國第二歷史檔案館合編：《民國外債檔案史料》，第12卷，頁722-724。

¹⁴⁵ 借用英庚款現款（民國23年2月26日），《導准委員會檔案》，中央研究院近代史研究所藏，檔號：27-04/156-3。

¹⁴⁶ 交通部民國二十三年三月份工作報告，〈交通部檔案〉，國史館藏，檔號：1200.04/36.01-9；中華民國交通史編纂執行小組：《中華民國交通志》，下冊，頁1063、1066-1067。

¹⁴⁷ 交通部民國二十三年三月份工作報告，〈交通部檔案〉，國史館藏，檔號：1200.04/36.01-9；中華民國交通史編纂執行小組：《中華民國交通志》，下冊，頁1063。

¹⁴⁸ 借用英庚款現款（民國23年2月26日），〈導准委員會檔案〉，中央研究院近代史研究所藏，檔號：27-04/156-3；交通部民國二十四年九月份工作報告，〈交通部檔案〉，國史館藏，檔號：1200.04/037.01-12。

陸續通話。¹⁴⁹

同年，另擬具一項「江蘇全省話網計畫」，其目的在使江蘇全省內各重要城鎮，均能互相通話，並能與九省幹線聯絡通話。計畫中將江蘇全省分為25區，於每區設一區長途站，以與同區內之各長途站聯絡，再於適當地點5處各設一轉接站，轉接各區長途站來往之電話，繼則設置總轉接站2處，轉接各轉接站來往之電話，務使江蘇全省各重要城鎮，均能互相通話，並能與九省幹線聯絡通話。江蘇計畫分三期進行，每期定6個月為一階段。¹⁵⁰

上述兩項計畫預計需款5,414,950.09元，其中由交通部自行籌措2,187,830.60元，其餘3,227,119.49元則由交通部函請中英庚款會，就導淮委員會存英購料庚款項下，撥借20萬英鎊，經輾轉磋商，而於24年2月23日訂就草約。¹⁵¹兩項計畫對於軍事、政治、商業皆有切要關係，故曾商借庚款有助於提早完成以應急需。兩項計畫，只進行了2年即行中止，其原因，一則因當時華北局勢緊張，一則因江蘇省政府正在江北方面積極建設話線，與交通部計畫線平行，交通部為顧及投資之安全及避免重複建設起見，於是以節餘線路材料，移作建設江西、湖南、四川等省話線建設之用。¹⁵²

2.西南西北長途電話及無線電話網：交通部對於全國長途電話網及無線電話網的規劃，皆是以南京為出發點，再由南京逐漸推行於西南、西北各省。民國24年以來雖經積極籌設，但以財力所限，大抵偏重於交通部中東

¹⁴⁹ 中華民國交通史編纂執行小組：《中華民國交通志》，下冊，頁1067。

¹⁵⁰ 借用英庚款現款（民國23年2月26日），《導淮委員會檔案》，中央研究院近代史研究所藏，檔號：27-04/156-3。

¹⁵¹ 交通部九省長途幹線（民國23年2月24日），《朱家驊檔案》，附件二，管理中英庚款董事會，中央研究院近代史研究所藏，檔號：第110函，檔案原件；財政科學研究所、中國第二歷史檔案館合編：《民國外債檔案史料》，第12卷，頁738。

¹⁵² 交通部九省長途幹線及江蘇省話線借款（民國25年9月15日），《朱家驊檔案》，附件二，管理中英庚款董事會，中央研究院近代史研究所藏，檔號：第110函。

各區，而川、滇、黔、桂、新、青等邊陲省分則未能普遍。¹⁵³民國26年，抗戰軍興，交通部為配合軍事行動，於電政管理局外，另於前線各省分設電政專員，以連繫各省駐軍，並組成六個通信連，分調各戰區備用。同年6月，軍事委員會成立後方勤務部，而將前述六個通信連撥歸該部調度，從事戰區之通信任務。嗣以日軍侵華後，東南省分陷入戰火時，後方更需建立通信網，以加強與前方軍事之連接。¹⁵⁴

政府西遷重慶之後，為加強後方通信，即擬定建設西南、西北通信網計畫，以重慶、衡陽、西安為中心，依序及於個別單位，成為中心制之長途電話系統，並依三方案進行。一、構成西南西北之通信網：以有線電為主，無線電為輔，報話並重。以後方省會及重要都市為中心，由此分布次中心及小中心而至個別單位，成為初步通信網系，並完成載波電路，形成輻射之通信電路，以後方各省全部聯絡為最後目標。二、完成前後方之軍事聯絡設備：架設富有彈性之長途報話線路，能隨軍轉移，並備輔助線路，以應緊急需要。三、構成防空情報網：以各空軍根據地為中心，劃分縱橫方區，設置監察縱隊，利用有無線電與各中心聯絡，以防敵機空襲。根據這些方案，全部工程訂於民國33年初完成，至無線電報話通信網計畫亦陸續竣工，先後設置重慶、貴陽、昆明、西安、蘭州、康定、桂林、南鄭、贛州、迪化等大型電臺十餘處，及中小型電臺百數十處，並組織無線電通信隊，配屬於各戰區之前哨隨軍推進，全國通信設施至此已臻完備。¹⁵⁵

第一期工程，包括漢口至重慶、老河口至南鄭、蘭州經天水至鳳縣及廣元、廣州至桂林等七條話線工程與無線電話網等，計建設長途話線5,009公里，加掛長途話線744公里，需費6,509,404元。第二期工程，包括永川至

¹⁵³ 西南西北話網接洽借款（民國27年3月30日），《朱家驊檔案》，附件二，管理中英庚款董事會，中央研究院近代史研究所藏，檔號：第106函。

¹⁵⁴ 中華民國交通史編纂執行小組：《中華民國交通志》，下冊，頁1067。

¹⁵⁵ 西南西北話網接洽借款（民國27年3月30日），《中英庚款檔案》，中央研究院近代史研究所藏，檔號：第106函；中華民國交通史編纂執行小組：《中華民國交通志》，下冊，頁1067-1068。

貴陽、昆明至畢節等八線工程，計建設長途話線5,041公里，加掛長途話線495公里，需費4,922,792元。第三期工程，包括蘭州至迪化、蘭州至西寧、漢源至康定等三線工程，計建設長途話線3,122公里，需費2,767,552元。全部工程，共需國幣14,199,748元。其中第一期工程材料向中英庚款會移借166,800英鎊，至31年12月底購材料106,880鎊19先令11辨士。¹⁵⁶

截至抗戰前夕，全國電信局及營業處，計約達1,500所。有線電報線路，較創辦初期僅增約5,000公里，但質的方面頗為提升。市內電話局所，增設一倍以上，連前約有50餘處，用戶達73,000戶。長途電話的九省長途話網方面，抗戰前大部已陸續通話。無線電自民國18年接收建設委員會電臺，併歸交通部辦理後，原有者加上建設委員會所辦之瀏行國際電臺及其短波電臺，共約38處。國際方面，無線電路擴展至10餘路，遍布南洋、南北美及歐洲各地，另大東、大北兩水線公司在上海設立之電報收發處，亦收回自辦。¹⁵⁷

國府成立起，我國電信事業的發展及中英庚款會對電信事業之資助情形，約如上述。雖受資料限制未能詳盡，然亦足見設施的一斑。大抵在民國20年以前電信事業重在整頓，20年以後致其全力促進事業之發展，種種建設或作國防通信之布置，或謀剿匪軍報之迅速，或為便利民生開發商業。¹⁵⁸檢討其成績，建設量似乎不大，但原來線路多經修理完畢，質的方面，有線電話局所機械均見擴充，長途電話線路較前增加10倍以上。市內話機已改用自動式。¹⁵⁹

¹⁵⁶ 西南西北話網接洽借款（民國27年3月30日、民國32年7月22日），《朱家驊檔案》，附件二，管理中英庚款董事會，中央研究院近代史研究所藏，檔號：第106函。

¹⁵⁷ 中華民國交通史編纂執行小組：《中華民國交通志》，下冊，頁1066-1067。

¹⁵⁸ 俞飛鵬：十年來的中國電信事業，〈《十年來的中國》〉，頁403。

¹⁵⁹ 俞飛鵬：十年來的中國電信事業，〈《十年來的中國》〉，頁403。

表6：有線電報方面

	民國16年	民國26年
局所	1,200餘處	1,400處
線路	90,000公里	170,000公里
電報機械	2,200架	2,670架

總之，經過抗戰前10年間的建設，我國國營長途電話線路，在民國16年以前僅4,000餘公里，通話地點不逾10處。歷經10年之建設擴充，電話線路擴展至37,900餘公里，通話地點增至700餘處，並且創辦無線電話、開放國際通信，進步十分神速。交通部於十年建國中經營的成績，又以長途電話事業用力最宏，收效亦頗可觀。¹⁶⁰

交通部之所以會有如此的成績，除了交通部本身積極的規劃外，中英庚款所提供的充裕經費來源，應是主要的因素之一。因此，中英庚款會對抗戰前後電訊事業的贊助，值得稱述者，如抗戰時期我國軍事通訊，有賴於九省長途電話網、西南西北長途電話及無線電話網等的傳輸。對國外通訊則倚重於國際電臺，如戰時沒有這批電話網的建設，或是缺少各軍種材料的準備，恐怕在戰時我國的軍事與外交將會遇到更大的困難。¹⁶¹

肆、檢討與評價

一、缺失檢討

從換文內容來看，庚款係指定用於中英兩國有益的事業，因此是有條件的退還。特別是選購材料方面，不但庚款基金最大宗的料款，限定以鐵

¹⁶⁰ 十年來之中國經濟建設案，〈交通部檔案〉，國史館藏，檔號：1200.10/5080-2。

¹⁶¹ 中英文教基金董事會概況（民國38年4月），〈朱家驊先生言論集〉，頁399-406。

路材料為主，且十九須購自英國。使我國借用庚款基金購辦物料時用途受限，不能自由選擇世界市場，對於物料品質、價格及交貨期限，難免有若干遷就，無法發揮市場競爭、提升品質的功效。其次，購料手續及檢驗材料時，不單由我國派人處理，尚需假手洋行，徒增費用。其三，抗戰以來，因允許各借款機關停止還本、積欠利息，加上物價變遷，使得原有占全國教育經費四分之一的基金，因戰爭影響導致財力轉薄，甚至逐漸無力維持會務及戰時的事業。¹⁶²許多事業因此而無法發揮其貢獻，而匆匆結案。

但由水利事業項下料款資助航運、電訊事業的例子來看，因為水利事業需用的大半是工程現款，不太需要購料，而若要向倫敦購料會借款，又必須購料方能動支，所以為一舉兩得計，水利事業項下的料款，先借與交通部作為改進航業和電訊購料之用，待還本後結轉現款，再以現款借充水利工程之需。可見得英國庚款的運用仍具靈活性。¹⁶³至於，本文討論各項經費的計算時，因為抗戰前後18年間匯兌率上下起伏甚大，根據史料，有時1英鎊可兌換20銀元，有時僅3銀元，所以無法將全文通篇的經費統一，而是保守的根據史料或以英鎊計或以國幣計，以存史實之真。

二、歷史評價

綜而言之，財團法人形式的中英庚款會，歷來依照庚款換文及中央政治會議之決策，採行嚴密的辦事手續，以進行交通建設。該會挹注於交通事業的款項，皆經會聘中英會計師按期查核。該會人事及會務的進行、基金運用細節，實際上操之於我，英籍董事多尊重我方意見，與我國董事合作無間，努力任事。所以董事會在英國頗得好譽，英國外交部對該會常多

¹⁶² 「中英庚款管理及運用之節略」，本會會務摘要，〈朱家驊檔案〉，附件二，管理中英庚款董事會，中央研究院近代史研究所藏，檔號：第4函。

¹⁶³ 中英文教基金董事會概況（民國38年4月），〈朱家驊先生言論集〉，頁399-406。

有讚詞。¹⁶⁴此外，因為庚款係來自國恥，該會的工作特別注重將基金有效用於國家建設，及適合國家民族需要為前提，投注於交通、水利及教育事業，其中交通事業不論是鐵路、航運、電訊等，皆選定最需待辦且與國防有密切關係者，集中款項加速進行。¹⁶⁵

中英庚款會事業範圍包括交通、水利、基本工業及教育等方面。所資助的交通事業最重要是鐵路。粵漢、浙贛、京贛、滇緬、正太、廣九、津浦、隴海等14條鐵路，皆曾借用過庚款基金。¹⁶⁶其中以粵漢鐵路株韶段的通車，影響抗戰前後之軍事最為重大，是中國近代交通史上最具有價值的建設。而浙贛鐵路，對抗戰時東南軍運幫助很大。湘桂、敘昆與滇緬三路，是抗戰時期西南鐵路系統之重要幹線。

其次，交通部為擴充航業、整理電訊事業，曾借用水利事業項下的庚款購買海輪4艘，建築國際無線電臺，整理各處有線、無線電報及電話設備，建設九省長途電話網、西南西北長途電話。我國抗戰時的軍事通訊，對外通信，皆有賴於此，其貢獻是眾所公認的。戰時若沒有這批電話網的建設，或是缺少各軍種材料的準備，恐怕在戰時我國的軍事與外交將會遭遇更大的困難。¹⁶⁷

¹⁶⁴ 「中英庚款管理及運用之節略」，本會會務摘要，〈《朱家驊檔案》，附件二，管理中庚庚款董事會，中央研究院近代史研究所藏，檔號：第4函。〉

¹⁶⁵ 「中英庚款管理及運用之節略」，本會會務摘要；朱家驊：中英庚款十年來管理概況，〈《朱家驊檔案》，附件二，管理中庚庚款董事會，中央研究院近代史研究所藏，檔號：第4、82函；王聿均、孫斌合編：中英文教基金董事會概況（民國38年4月），《朱家驊先生言論集》，頁399-406。〉

¹⁶⁶ 中英文教基金董事會概況（民國38年4月），《朱家驊先生言論集》，頁399-406。

¹⁶⁷ 王聿均、孫斌合編：中英文教基金董事會概況（民國38年4月），《朱家驊先生言論集》，頁399-406。

徵引書目

烱檔案

《朱家驊檔案》(臺北中央研究院近代史研究所藏)

附件二，管理中英庚款董事會

第4函，本會會務摘要。

第81函，中英文教基金董事會歷年財務概況。

第82函，中英庚款十年來管理概況。

第110函，交通部九省長途幹線。

第106函，西南西北話網接洽借款。

《導淮委員會檔案》(臺北中央研究院近代史研究所藏)

27-04/156-3，借用英庚款現款。

《外交部歐洲司檔案》(臺北國史館藏)

331/4，「發行民國二十三年六厘英金公債節略」，中英庚款。

《外交部檔案》(臺北國史館藏)

172-1/3163，中英庚款。

《交通部檔案》(臺北國史館藏)

22/200.04/0037.2，交通部二十二年工作報告(民國22年7月至12月)。

《交通部檔案》(臺北國史館藏)

1200.04/0037.01-10，交通部二十三年工作報告(11月至12月份)。

《交通部檔案》(臺北國史館藏)

1200.04/0037.01-11，交通部二十四年工作報告(1月份)。

《交通部檔案》(臺北國史館藏)

1200.04/0037.01-12，交通部二十四年工作報告(9月份)。

《交通部檔案》(臺北國史館藏)

1200.10/5080-1，十年來之交通建設案。

《行政院檔案》(臺北國史館藏)

982.60/5044.2-1，「民國26年度歲入歲出概算書」。

《國民政府檔案》(臺北國史館藏)

1210/8367.02-02，鐵路修築經費撥用。

物專書

中華民國交通史編纂執行小組，《中華民國交通志》，下冊。臺北：交通部，民國80年12月。

中國國民黨臺灣區鐵路黨部委員會編，《中國國民黨與中國鐵路》。臺北：臺灣鐵路局印刷廠，民國54年11月。

王聿均、孫斌合編，《朱家驊先生言論集》。臺北：中央研究院近代史研究所，民國66年5月。

王開節，《鐵路電信七十五週年、郵政六十週年紀念刊》。臺北：交通部鐵路電信七十五週年、郵政六十週年紀念籌備委員會，民國45年6月。

沈雲龍，《凌鴻勛先生訪問紀錄》。臺北：中央研究院近代史研究所，民國71年3月。

吳相湘主編，《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊(民國25年)》。臺北：傳記文學出版社，民國60年10月影印。

周琇環編，《中英庚款史料彙編》，上冊。臺北：國史館，民國81年6月。

孫源楷，《交通圈內四十年》(出版項缺)。

財政科學研究所、中國第二歷史檔案館合編，《民國外債檔案史料》，第12卷。南京：檔案出版社，1992年。

凌竹銘(鴻勛)，《隴海粵漢湘桂築路回憶》。臺北：暢流半月刊，民國42年12月。

凌鴻勛，《中國鐵路志(民國43年)》。臺北：文海出版社，近代中國史料

叢刊續編93輯。

張公權，《抗戰前後中國鐵路建設的奮鬥》。臺北：傳記文學出版社，民國63年6月修訂版。

張玉法，《中國現代史》。臺北：東華書局，民國68年10月。

楊仲揆，《中國現代化先驅—朱家驊傳》。臺北：近代中國雜誌社，民國73年11月25日。

劉壽林等編，《民國職官年表》。北京：中華書局，1995年8月。

簡筌簧，《粵漢鐵路全線通車與抗戰的關係》。臺北：臺灣商務印書館，民國69年。

費正清著，張理京譯，《美國與中國》。北京：世界知識出版社，2003年，四版。

狂期刊、論文

施志汶，抗戰前十年中國民營航運業（1928-1937），國立師範大學歷史研究所碩士論文，民國76年6月。

侯家駒，抗戰期間我國交通建設，《抗戰建國史研討會論文集（1937-1945）》，上冊。臺北：中央研究院近代史研究所，民國74年12月。

孫科，二十五年來之鐵道，《革命文獻》，第78輯。臺北：中國國民黨中央委員會黨史委員會編印，民國68年。

陳謙平，試論抗戰以前南京國民政府的交通建設，《民國檔案與民國史學術討論會論文集》。北京：檔案出版社，1988年9月。

鄭會欣、劉冰，抗戰初期國民政府財政金融政策述論，《民國檔案與民國史學術討論會論文集》。北京：檔案出版社，1988年9月。

凌鴻勛，中國鐵路之建設，《革命文獻》，第78輯。臺北：中國國民黨中央委員會黨史委員會編印，民國68年。

簡筌簧，凌鴻勛與抗戰前中國鐵路建設，《近代中國歷史人物論文

集》。臺北：中央研究院近代史研究所，民國82年6月。