

【历史学研究】

南京国民政府初期的铁路规划和建设

马陵合, 张 枫

(安徽师范大学 社会学院, 安徽 芜湖 241000)

摘 要: 出于发展经济和巩固国防之目的, 南京国民政府在 1927-1937 年期间着手进行了铁路规划和建设, 其时铁路建设取得的成果值得肯定。通过史料, 把这一时期的铁路建设和铁路规划结合起来考察, 分析认为: 由于当时国内外的双重因素, 铁路建设滞后于铁路规划。

关键词: 中国铁路史; 南京国民政府; 铁路规划; 铁路建设

中图分类号: K262.9

文献标志码: A

文章编号: 1671-6248(2007)04-0083-03

Railroad planning and construction of the Nanjing national government in the early period

MA Ling-he, ZHANG Feng

(School of Sociology, Anhui Normal University, Wuhu 241000, Anhui, China)

Abstract: For economic development and the consolidation of national defense, Nanjing national government (1927-1937), conducted a planning and construction of railroad. The achievement in railroad construction are positively recognized. The historical documents show that the railroad construction lags behind the railroad planning in this period due to some dual factors at home and abroad.

Key words: Chinese railroad history; Nanjing national government; railroad planning; railroad construction

0 引言

南京国民政府时期是中国历史上的特殊时期, 特殊的历史环境严重影响了中国经济的发展。铁路建设亦是如此。虽然国民政府对全国铁路进行了系统的规划, 但铁路建设没有达到预期目的。目前史学界对这一时期铁路建设的研究成果颇为丰富, 如近年发表的文章有邱松庆的《南京国民政府初建时期的铁路建设述评》, 著作有宓汝成的《帝国主义与中国铁路》和凌鸿勋的《中华铁路史》, 这些主要是以帝国主义对中国铁路侵略和掠夺为主线, 叙述了中国铁路建设的历史, 对这一时期的铁路规划没有提及。笔者认为, 把铁路建设和铁路规划结合起来考察, 从内外方面探究铁路建设滞后于规划的原因, 能

直观地显现出这一时期铁路建设的整体概况。

1 南京国民政府时期的铁路规划

铁路规划是根据现实的社会需要和未来的发展趋势, 比较系统地设计和规划所要修建的铁路网, 是铁路建设的先决条件。南京国民政府的成立标志着国民党形式上统一全国。多年的军阀混战, 使当时的民国百废待兴, 国民经济亟待发展, 因此铁路作为发展经济的重要因素, 铁路规划被摆在重要的地位。“交通为实业之母, 铁路为交通之母”^{[1]730}。“铁路建设自居先中之先, 要中之要”, “今后首宜举办之经济建设, 厥为交通与水利”^{[1]730}。1928年11月铁道部成立后, 南京国民政府出于发展经济和巩固国防的目的, 制定铁路规划。

收稿日期: 2007-07-01

作者简介: 马陵合(1968-), 男, 安徽芜湖人, 教授。

1929 年 1 月, 时任南京国民政府铁道部部长的孙科提出了“庚关两款筑路计划提案”, 即利用各国退还的庚子赔款和实行关税新则所净增关税的 50% 款项, 修筑以南京为中心、以江南铁路为重点的铁路网, 计划完成粤汉线、陇海线、沧石线; 京湘线(即宁湘线)、京粤线(内有汕头梅县线)、韶(州)南(昌)线、粤滇线(内有分线达贵阳)、湘黔线; 包(头)宁(夏)、成渝线、道(口)济(南)线; 宝(庆)钦(州)线四组铁路线^{[2] 285}, 总长度为 9 817 km^{[3] 82}。这是南京国民政府最初的铁路规划, 但因庚关两款难以落实及新军阀混战未能付诸实施。

中原大战结束后, 南京国民政府于 1931 年制定了关于铁路的“五年建设近期计划”, 对 1929 年的铁路规划进行修改和扩充, 它以“贯通旧路, 建筑新路”为要旨, 计划五年内在全国建成四大铁路网^{[2] 286}, 总计达 8 000 km, 总建筑费约为 98 750 万元。具体如下: 西北线路网分三线, 即天宝线、陕甘线和川陕线, 共计 1 167 km; 西南线路网分六线, 即成渝线、湘黔线、川黔线、黔滇线、黔粤线和湘桂线, 共计 4 258 km; 东南线路网分七线, 即南萍线、京赣线、广梅线、粤赣线、杭曹线、樟赣线和黄埔线, 共计 2 307 km; 中部东西线路网分三线, 即蚌正线、正信线和平汉线, 共计 745 km。该计划还包括修筑黄河、钱塘江两座铁路桥。同年 11 月, 国民党四大提出西北国防经济建设案^{[4] 731}, 包括: 第一, 建筑“经过陕西有名之煤油矿及山西西北煤田之全部”的咸韩铁路, 发挥“一切轻、重工业所需燃料及原料之联络运输”之作用; 第二, 为改善云南交通状况, 修筑川滇线、滇钦线、滇缅三线, 即云南省通江、通海、通缅三铁路, 分别与四川、广东、缅甸相连接, 不仅“使西南半壁与中原呼应灵通, 免除法人铁道侵略”, 且“期富源开发, 经济繁荣”。之后南京国民政府制定了《琼崖铁路计划书》, 计划在海南岛内修筑一条自那大到榆林港的铁路; 也补充了新疆的铁路规划, 即延长陇海路到塔城, 修筑归喀线。

南京国民政府最终制定了一个以南京为中心的庞大铁路规划, 此规划把全国铁路建设分为西北、西南、东南、中部四大铁路网, 并以西南和东南为重点, “国民政府铁路建设当时还考虑与开发西部地区相连接”^{[4] 83}。

2 南京国民政府时期的铁路建设

铁路建设是铁路规划的实施过程。南京国民政府为铁路建设作出了很大的努力。首先, 使铁道部

独立于财政部, 拥有财政自主权。其次, 南京国民政府积极争取庚款作为铁路建设资金。1929 年 1 月 28 日孙科提出“庚关两款筑路计划提案”, 主张用英、俄、意三国所退庚款及关税增额发展铁路, 尤其是粤汉铁路^[5]。以争取英庚款为例, 南京国民政府与英政府反复谈判, 最终于 1930 年 9 月 22 日签订《解决中英庚款换文》, 其中规定: 中国政府“如以该款在国外购买需用材料, 当向英国订购”。时隔不久, 1932 年一·二八事变的爆发及世界经济危机促使英国的经济萧条, 国民政府遂提议以“将来到期庚款全部的 2/3 借作基金发行公债”, 所发公债“半数在英伦敦购买材料, 其余半数备付国内工程之需”^[6]。在争取到庚款的同时, 南京国民政府也作出了巨大让步。再次, 国民政府还力图通过债务整理, 提高铁路债信, 向国内外借债筑路, 到 1936 年 8 月, 向国外借款 157 260 535 美元, 向国内借款 22 157 699 美元^{[3] 230}。1934 年南京国民政府成立中国建设银行, 以同“外人事业合作”经营铁路投资为主要业务。最后, 为给铁路建设培养人才, 南京国民政府统一交通大学, 还派遣留学生到国外学习先进的技术。由于大量资金的输入和人才的培养, 南京国民政府时期迅速掀起了中国历史上第二次铁路建设高潮。

在国民政府积极努力下, 到抗日战争爆发前, 全国范围内共修了 9 条铁路, 总长度达 3 793 km (东北三省境内日本修筑的 1 600 km 未计在内)^{[7] 109}。具体如下: 粤汉铁路株洲至韶关段全长 456 km, 1936 年 9 月通车。杭江铁路于 1930 年开工, 1933 年底完工, 全长 360 km。1934 年 3 月铁道部采用部省合作形式, 成立浙赣铁路联合公司, 利用江浙银行提供的资金和从德国借得的铁路材料, 将杭江铁路向江西南昌展筑, 至 1936 年 1 月, 浙赣铁路完工营业; 接着铁道部又将浙赣铁路从南昌向萍乡延伸, 通过已成的株萍线与粤汉线相联结, 至 1937 年 9 月, 横贯东西的浙赣铁路完工通车, 全长 980 km。陇海铁路是灵宝至宝鸡段和大埔至连云港段, 共计 408 km, 于 1936 年完工。同蒲铁路自山西大同至风陵渡全长 800 km, 于 1937 年 6 月竣工。江南铁路由南京至孙家埠全长 193 km, 于 1936 年 6 月完工。京赣铁路由宣城至贵溪全长 480 km, 由于抗战爆发, 只完成了 210 km。淮南铁路由田家庵至裕溪口全长 216 km, 于 1935 年 6 月竣工。苏嘉铁路由苏州至嘉兴全长 74 km, 于 1936 年 7 月完工。沪杭甬铁路由闸口至百官段全长 77 km, 于 1937 年 11 月通车。

南京国民政府实际修筑的铁路总长度是远远低

于计划的,但也促进了经济的发展。抗战前十年间,平均每年修筑铁路 $360\text{ km}^{[7]109}$,比清政府时期的 $319\text{ km}^{[2]671}$ 和北洋政府时期的 $212\text{ km}^{[2]671}$ 都有明显提高。“铁路是南京国民政府国营事业中唯一年年盈利的事业”^{[8]89}。1934—1935年度每公里赢利640元,1935—1936年度每公里赢利增长到1971元,扭转了近代以来中国国有铁路多年赤字的局面。铁路的修筑和发展必然会扩大国内物资交流和对外贸易发展。南京国民政府的铁路建设促进了上海港和广州港的发展,加强了对外贸易。铁路建设对工业生产的发展也很关键,也有利于人口流动与城市的发展。以1935年为例,全国铁路总客运量4600万人,每公里线路平均载客近6340人^{[4]83}。

3 南京国民政府时期铁路建设滞后于铁路规划的原因

南京国民政府的铁路建设并没有从根本上改变中国近代铁路分布极不均衡的局面。据统计,截至1937年底,占全国土地面积60%的广大西部地区,铁路线路长度只占全国铁路(未包括东北地区)总里程的6%^{[2]398}。南京国民政府时期的铁路建设未能按计划形成一个全面的铁路系统,是滞后于铁路规划的。这与当时国内外的历史环境密切相关。

3.1 外部环境的制约

近代以来,中国饱受西方列强的重重欺压和蹂躏,国家各项建设和发展难以进行正常的建构和运行。随着九·一八事变和一·二八事变的爆发,日本侵华局势日趋紧张,全国上下陷入紧张状态。南京国民政府为了应对战争、运送军队,不得不在东南地区及长江流域加修铁路,如“必须有一自南京撤退之运输路线”^{[3]234}的京赣线和“为了加强国防,为了一旦上海发生事变,不致影响南京到杭州的铁路要道”^{[3]231}的苏嘉线等;而对于较偏远的西部,则无暇也无力顾及。多年的抗日战争使得本已经捉襟见肘的国民政府经济雪上加霜,再加上沉重的外债负担,都使铁路财务经常处于困难境地,严重影响铁路事业的发展。由于世界经济危机和日本侵华战争的影响,原计划可筹集的英庚款数目是40800万元^[9],而实际拨付额仅为1452万元^[10],从而使铁路建设受到影响。从主观上来讲,西方列强绝对不希望在东方看到一个强大的中国出现,尤其是日本,更希望把中国纳入所谓的“东亚共荣圈”之内。故而,这一时期国际环境左右了中国铁路建设事业,使其规划与建设严重地脱钩。

3.2 内部因素的影响

南京国民政府统治时期,国家政治制度的非民主化和官僚化政体的一党专政,影响到铁路建设和管理机制,出现政府提款和强人筑路的现象。1928—1935年,南京政府向铁路的提款占到总款额的30%以上,其中1933年、1934年分别占到59.5%、55.2%^{[8]92}。这使得本来铁路资金不足的局面更加严峻。杨格在赞扬南京政府《建国的努力》一书中,对此也不得不说:“各铁路成为政治把戏的牺牲品。铁路人员过于臃肿,人浮于事,因为人事任用成为政治分赃”;“这种结构也阻碍车辆的正常交换,并造成摩擦。因此,铁路的经营运行成本浪费很大”。虽然这一时期国民经济取得了一定发展,但国内无休止的内战无情地吞噬着所取得的成果。工业体系的不健全,轻、重工业的不成比例,科技的不发达,都使得铁路建设所需要的材料不能自给和铁路建设的技术受制于西方国家。虽然南京国民政府创办了相应的培养机构,但远远不能满足铁路建设对人才的需求。由于种种限制,南京国民政府修筑铁路时,本着“先求其通,后求其备”的原则,降低了一些新修铁路的标准(如杭江线),有些铁路则采用旧材料(如江南线)^{[3]123}。这对以后铁路建设的发展以及抗日战争中的铁路运输产生了一定的负面影响。另外,南京国民政府的铁路建设确实有发展国民经济和巩固国防的一面,但是更多的是出于政治和军事因素考虑。由于中国共产党在西北建立政权,西部铁路建设在南京国民政府工作中地位就日显重要,然而“西北交通不便”^[11]。宋子文指出:“西北之大问题尚在军事”。可见,南京国民政府规划和修筑铁路的重要目的针对红军。历史证明,铁路建设使南京国民政府在与中国共产党的对峙中发挥了作用,而且为抗日战争作出了很大的贡献,但是这和铁路建设与铁路规划中所力求的平衡发展相违背。

4 结 语

唯物史观要求客观地看待历史,对南京国民政府初期的铁路建设亦是如此,我们不仅要看到铁路建设所取得的成就,而且要看到其局限性。学史以明智,今天我们以客观的眼光看待南京国民政府初期的铁路规划和建设,希望能对社会主义现代化铁路建设提供借鉴意义。

参考文献:

- [1] 宓汝成. 中华民国铁路史资料[M]. 北京: 社会科学出版社, 2002.

(下转第90页)

民主化。明治时期有很多私人业主,通过大量购买国有企业以及依靠政府扶持,形成了举足轻重的财阀。20 世纪 80 年代对国有企业的处理是通过向大众公开出卖股票,改变国家独断经营的方式实现的,所以有利于经济生活的自由化。第三,明治时期国有企业的处理意味着政府大规模扶植经济发展的“殖产兴业”时代结束,而 20 世纪 80 年代国有企业的处理意味着政府放弃了凯恩斯主义的直接干预经济的政策,走向间接干预经济的道路等^{[5] 164-168}。

4 结 语

纵观日本政府一百多年来现代化过程中两次主动的民营化,措施是成功的,成效是有目共睹的,第一次民营化促进了工业革命的发生,第二次民营化完善了日本的市场经济体制。目前,中国正面临着国有企业改制问题,借鉴日本政府在民营化方面的一些成功做法,对于中国顺利进行经济改革,实现现代化是很有必要的。

参考文献:

[1] 伊文成,马家骏.明治维新史[M].沈阳:辽宁教育出

版社,1987.

- [2] 杨栋梁,江瑞平.近代以来日本经济体制变革研究[M].北京:人民出版社,2003.
- [3] 姚传德.东亚现代化之路[M].台北:台湾传胜出版社,2000.
- [4] 姚传德.明治政府殖产兴业政策的演变[J].安徽史学,2003,51(5):73-77.
- [5] 陈建安.日本公有企业的民营化及其问题[M].上海:上海财经大学出版社,1996.
- [6] 刘 轩.试论日本铁路民营化的原因[J].日本学论坛,2000,44(1):11-15.
- [7] 刘 毅.日本国有企业的股份公司改制[J].日本研究,2002,36(4):1-7.
- [8] 刘振喜.资本主义世界国营企业的私有化浪潮[J].国外社会科学动态,1987,13(6):26-29.
- [9] 大江志乃夫.日本产业革命[M].孙文林,译.东京:岩波书店,1978.
- [10] 安藤良雄.近代日本经济史要览[M].刘毅安,译.东京:东京大学出版会,1979.
- [11] 山口真弘.JR 本州三社的完全民营化和各社的使命[J].铁道运输与经济,2001,29(6):49-52.
- [12] 姚传德.大久保利通的经济现代化思想[J].日本学刊,1995,23(2):137-151.

(上接第 85 页)

- [2] 宓汝成.帝国主义与中国铁路(1847—1949)[M].上海:上海人民出版社,1980.
- [3] 王晓华,李占才.艰难延伸的民国铁路[M].郑州:河南人民出版社,1993.
- [4] 邱松庆.南京国民政府初建时期的铁路建设述评[J].中国社会经济史研究,2000,21(4):82-84.
- [5] 铁道部铁道年鉴编纂委员会.铁路年鉴[M].南京:铁道部铁道年鉴编纂委员会,1933.
- [6] 管理中英庚款董事会.铁道部拨借将来到期中英庚款充作发行粤汉铁路公债基金案[J].铁路史研究,1932,2(1):48-51.

- [7] 杨勇刚.中国近代铁路史[M].上海:上海书店出版社,1997.
- [8] 吴承明,许涤新.中国资本主义发展史[M].北京:人民出版社,1993.
- [9] 徐卫国.1927—1937 年内外资本的活动与中国铁路建设的规划和实施[J].中国经济史研究,2002,17(4):41-45.
- [10] 财政科学研究所,第二历史档案馆.民国外债档案史料[M].北京:档案出版社,1992.
- [11] 杨 洪.试论陕西近代交通建设及历史作用[J].长安大学学报:社会科学版,2005,7(4):19-23.

(第 9 卷卷终)