

南京國民政府時期的鐵路建設和地方對立 ——以「粵港關係」為例

大野絢也

一橋大學大學院社會學研究科

一、導言

本文以南京國民政府時期在華南的「粵港關係」為例，探討中央政府的鐵路交通建設及其對地方經濟效益的影響。因為鐵路交通與地方經濟效益之間有著密切的聯繫，因此研究近現代中國交通史，對從政治、經濟、地理的角度來理解地方間對立的關係具有重要意義。

南京國民政府時期是中國鐵路建設事業發展的重要轉折點，特別是粵漢鐵路的建設，對近代廣東省的區域經濟、社會變遷產生深遠影響。自1936年9月粵漢鐵路全線貫通後，華南地區的工業、商業的結構便演變成以廣州和武漢為兩大節點的經濟走廊，而粵漢鐵路加強了廣東與湖南、湖北兩省之間的經濟關係。(圖1)

因此，南京國民政府希望粵漢鐵路在往北聯運的同時，也著手向東南延伸。例如，如若粵漢鐵路和廣九鐵路接軌，粵漢鐵路便可直接與香港進行海陸聯運。但此方案遭到廣州工商界的強烈反對，發生「粵漢廣九接軌問題」。廣州工商界認為接軌後省港客貨的直通對廣州當地市場不利，因此對兩路接軌多持有反對意見。香港工商界則主張兩路接軌以維護香港的地方利益。最終在20世紀30年代的國際環境和國內情況的特殊背景下，以中央和地方相互妥協告終。

目前歷史學界對這一時期鐵路建設的研究成果豐富。¹ 近年的研究大部分是從南京國民政府的國際關係或經濟政策角度來探討。² 主要關注粵漢鐵路全線貫通後，粵漢等幹線組成的交通網絡所整合的各種戰略力量。³ 然而以往對粵漢鐵路的研究，有關地方社會的觀點不多。從粵漢鐵路對於發展國家經濟的作用的角度，討論這一時期鐵路建設和地方社會的關係的成果較少。⁴ 對於考察20世紀30年代南京國民政府在廣東省的經濟建設而

言，廣東省地方社會的視角是不可或缺的。

筆者認為：把「粵漢廣九接軌問題」和經濟建設結合起來考察，從地方與中央對立的關係探究該問題的背景和原因，能直觀地顯現南京國民政府時期的經濟建設過程中的中央與地方相互妥協的過程，因此有必要進行「粵漢廣九接軌問題」這一實例探討。

史料方面，筆者主要利用《廣州民國日報》、《香港華字日報》、《天光報》等地方報紙，以及《市商會週刊》和《商整會週刊》等商會發行的雜誌來理解地方的情況。此外，還使用鐵道部和粵漢鐵路管理局的檔案和雜誌，藉以理解中央政府的意向。

以下，第一節敘述華南的經濟建設與鐵路修築過程，即所謂中央政府推進的「建設」和「開發」，以及與地方政府推進的「廣東人的廣東建設」政策。第二節以「粵漢廣九接軌問題」為例，整理粵漢、廣九兩路接軌計劃的過程，並分析廣州工商界人士反對接軌的觀點和背景。第三節敘述南京國民政府利用黃埔港計劃的過程，檢討華南的情況變化和兩路接軌的結果。

二、中央與地方的交通建設

1. 南京國民政府的經濟建設與鐵路規劃

南京國民政府的成立標誌着中央政府形式上統一中國，是中國歷史上的特殊時期，特殊的歷史環境嚴重影響中國經濟的發展。對南京國民政府來說經濟建設政策極為重要，政策上優先「建設」和「開發」。⁵ 20世紀30年代中央政府在西北、西南、華南地區開始發展經濟事業，這一舉動具有國防上的考量。⁶ 如果外國入侵中國，沿海地區比較容易受到威脅。因此，把內地建設成可以避開攻擊的基地之方法是合理的決策。⁷

由於交通體系是內陸經濟開發的重要因素，因此南京國民政府的鐵路建設計劃便被放在重要的位置。1928年10月鐵道部門從交通部分離出來，單獨成立鐵道部。隨後南京國民政府以內陸經濟建設和鞏固國防為目標，制定中國國內鐵路系統的規劃，但是鐵路建設沒有達到預期目標。大部份的計劃都是脫離實際，最大的問題在於沒有考慮建設資金方面的問題。⁸

南京國民政府為確保鐵路能優先建設，作出特別預算安排，具體如將鐵道部獨立於財政部，有財政自主權。1929年初代鐵道部部長孫科提出《庚關兩款築路計劃案》，主張用英、俄、意三國所退還的庚子賠款及關稅增額建設鐵路。⁹ 其中，南京國民政府在爭取英退庚款而與英政府反覆談判後，英國政府贊同孫科的《庚關兩款築路計劃案》提議。同年4月，英國表示願意將其所退庚款用於中國的鐵路建設，尤其是粵漢鐵路的株洲韶關段（株韶段）。兩國最終於1930年9月簽訂《解決中英庚款換文》。¹⁰ 1931年4月，南京國民政府成立「管理中英庚款董事會」（以後稱「中英庚款會」）作為管理英國退還庚款的機關。對南京國民政府鐵道部而言，英國退還的庚款是鐵路建設的重要經費來源之一。

1931年南京國民政府制定一個以首都南京為鐵路交通樞紐的《五年建設近期計劃案》。這些計劃把中國國內鐵路建設分為西北地區、西南地區、華南地區、華中地區四大鐵路網，並以西南地區和華南地區為重點，計劃五年內建成鐵路交通體系。¹¹ 例如，南京國民政府計劃完成通向華南地區的粵漢鐵路、浙贛鐵路、京粵鐵路；通向西南地區的湘黔鐵路、湘桂鐵路、粵滇鐵路、成渝鐵路；還有隴海鐵路、滄石鐵路等，這些鐵路建設計劃全部連通中國內陸，其目標很明顯在於開發內陸。

2. 地方推進的交通體系建設

20世紀30年代陳濟棠主政廣東省期間，政治上與南京國民政府分庭抗禮，並在這一時期推動廣州市政以及廣東省的經濟、文化建設。陳濟棠的治粵措施在一定程度上推動華南沿海地區的近代化進程。

陳濟棠在1932年制訂《廣東三年施政計劃》，描繪廣東省1933-1935年的發展藍圖，提出「廣東人的廣東建設」的口號。

該計劃着力發展廣東省的礦業、製糖業、紡織業、水泥業、蠶絲業、漁業、農業、林業等，同時開展在廣州市內修建馬路、天河機場、珠江沿岸碼頭、海珠鐵橋等經濟建設。¹² 由於陳濟棠提倡「自省保護主義」，建設華南地區獨自的經濟圈，並宣揚「廣東人的廣東建設」對地方經濟發展的益處，廣州工商界人士因而支持陳濟棠政權。¹³

按照《廣東三年施政計劃》，到1936年廣東省將初步形成以公路運輸為主，水路運輸為次，鐵路與航空運輸為輔的立體交通網絡。交通建設方面，廣東地方政府在1926年開始修建以廣州為中心，以華南沿海地區為重點的公路交通體系。例如，廣州經江門直達廉州、北海、欽州的公路；1927年開通的廣州灣通欽州、防城公路；1932年開通的北海至平南、郁林等的公路。1934年，修通廣州經江門、陽江直通廉州、北海和欽州的公路。到抗戰前，開通北海經廉州至閘口、白沙、山口、安鋪、遂溪、赤坎、廣州的公路。¹⁴ 華南地區的公路網總長度與密度皆居中國國內第一位，廣東省內94個縣，除南澳島以外，都開通了公路。¹⁵

此外水路交通方面，陳濟棠接管了北海、欽州、防城等港口，以整頓航運作為重點。1932年廣東省港務管理局成立，擬設江門、北海、九龍、拱北、三水、汕尾六個港務分局，統一管轄沿海港口。1933年2月，北海航政局更名為「交通部廣州航政局北海辦事處」。¹⁶ 還計劃建設新的海港，《建國方略》就已提出要在黃埔港建海港的「南方大港計劃」。但由於陳濟棠主政時期，廣東地方政府沒有建設港口的資金，導致這些計劃無法推行。¹⁷

在1930年代修築粵漢鐵路的株洲韶關段是中央政府推進的國家經濟建設事業。這一時期廣東省的立體交通網絡初步形成，近代化交通體系亦初步建成。

三、華南的鐵路建設和「粵港關係」

1. 「粵漢廣九接軌問題」的起源

如前所述，簽訂《解決中英庚款換文》之後，南京國民政府鐵道部採取積極進行鐵路建設的政策，特別是華南地區的粵漢鐵路。接下來筆者將以在廣東省的「粵漢廣九接軌問題」為例，探討粵漢廣九兩路接軌計劃的經過和在廣州所引起的反響。

1911年廣九鐵路全線開通，1916年廣州韶關間的粵漢鐵路（以後稱廣韶段）亦得以開通，形成了以廣州為中心的廣東省交通網絡。在廣州市內粵漢鐵路的終點站是黃沙站，廣九鐵路的終點站是大沙頭站，兩個站之間的距離僅4公里左右，但兩路尚無接軌。（圖2）

再從全國的影響上說，將粵漢鐵路全通之後，凡由長江上游及陝甘河南一帶，以漢口集中地，而運往歐洲及南洋一帶的貨物，可以由粵漢路直運九龍出口，不必再經過長江由上海轉裝海船，時間上、運賃上有其大的利益。從歐洲或南洋運銷內地的貨物也是如此。那末、長江下游，尤其是上海必大受其影響，將來的九龍或可駕上海而上之，也未始不是可能的事了。

香港是英國在東方商務的根據地，凡可以維持及發展香港的商務的，英國無所不用其極，例如新嘉坡的築港問題，就是英國保護東方商務手段之一。當陳炯明未叛的時候，中山先生在廣東勵行新政，一意建設，海內觀聽為之一變，當時英國就允商借鉅款，興辦要政，但以兩路接軌為條件之一，中山先生當時便拒絕了。這次舊案重提，在短時期內廣東固可因此而發達，然而在英國種方面也未嘗不是一成功。¹⁸

雖然早在20世紀10年代，英國政府便曾建議粵漢、廣九兩路接軌。對英國政府來說，希望香港能夠成為華南經濟中心，利用粵漢、廣九兩路

接軌將勢力滲透到內陸。¹⁹ 但廣州工商界擔心兩路接軌後英貨輸入，佔領當地市場，所以一直反對接軌計劃。20世紀20年代因為中國國內政治上的混亂，粵漢鐵路停工後，英國還是繼續尋找實現兩路接軌的機會。

廣九路接軌中斷之原因，中英兩政府建築該路，原有計劃，與粵漢鐵路接軌，故該路對於省城總站，始定在東山共和市一帶，方橫約數十畝，為總站需要之地也，適因關於接軌利害問題，有妨礙廣州市商業之進展，中國政府遂改變原有計劃，當時即將省城總站，改設於大沙頭，同時將該站命名為「大沙頭站」，即今日廣九路之省城總站也。至民國七年，交通部與中英公司，（即廣九路債權人）復將接軌事提起，斯時廣九路洋人總工程師，曾開始測勘接軌路線，結果以由東山地段築起，沿小北觀音山後一帶，至黃沙粵漢路局總站接軌，此事經由雙方籌備就緒。惟因民國六七年間，廣東政局迭變，以致接軌事又告中斷耳。至民國十年十一年間，孫總理在粵，洞悉廣州地位之重要，為南中國商業集中之樞紐，商業之興替，有關於民族生命線之存亡。²⁰

隨着20世紀30年代的國際政治環境逐漸惡化，尤其是來自日本對中國沿海地區的威脅，南京國民政府此時已有備戰的想法。因而命鐵道部以英退庚款為資金加速粵漢鐵路的建設。1930年重新啟動粵漢鐵路株韶段的工程，首先建設韶關—樂昌段，隨後着手修築樂昌—株洲段。1933年7月，為了解決建設資金方面的問題，鐵道部與中英庚款會簽訂《借用中英庚款完成粵漢鐵路總契約》。²¹

英國政府要求早日實現粵漢全線開通以及粵漢、廣九兩路接軌，因此積極交涉「粵漢廣九接軌問題」。²² 鐵道部也開始探討此事。然而，廣州工商界仍繼續反對兩路接軌。鐵道部擔心在廣州引發

反對運動，也就將兩路接軌問題擱置下來。²³

利之道也。²⁶

2. 環繞着鐵路建設的地方對立

自1934年6月開始，廣州工商界人士表示強烈反對兩路接軌。關於廣州和香港工商界的觀點和背景，可以從香港華商總會主席黃廣田在華商總會復興商務提案中一窺端倪，他提到了「盼望粵漢、廣九兩路接軌」。黃廣田的主要見解如下：

接軌實現後，洋貨之運入內地者，仍需在廣州落倉。然後轉由水路或其他陸路分輸各地，至輸往沿鐵路區域者，如湘南粵北等地，數量並不多。以本人管見，洋貨由港運往武漢或武漢以上，實為不可能。蓋武漢所銷流之洋貨，當由上海沿長江水路運去，因水路轉陸路為經濟也。至兩湘四川等省出口之貨物，將來即使接軌實現，亦未必直運來香港，不經廣州落倉，緣此項貨物，其銷流於兩廣者亦甚大，則商人為利便各方銷售計，仍將運到廣州，則廣州中站之地位，仍未失去。然在他方面，兩路接軌後，實予交通上以種種便利也。²⁴

可以看出，香港工商界很期待粵漢、廣九兩路接軌，不贊同廣州工商界的意見。而且，黃廣田主張粵漢、廣九兩路接軌可實現，並認為不致影響廣州工商業發展。1934年香港受到世界不景氣影響，對外經濟一落千丈。²⁵ 香港的工商界希望香港介入華南及兩湖的商務。隨後香港華商總會主張兩路接軌的優點，強調對廣州工商業也有益處。提出「兩利之道」的口號。

廣九與粵漢接軌一事、……記者曾一再舉以詢於軍政當局，軍政當局有的堅決否認，有搖首不知者、亦有謂如得兩利之道，亦無不可者……。一、廣九粵漢接軌、香港既有大利。二、接軌後、□□□□□□□□□□、振興廣州商業，是則廣州亦有大利，此即所以兩

短時間內，香港的報紙和雜誌紛紛討論香港華商總會復興商務提案中提議的兩路接軌。廣州工商界，特別是廣州市商會作出強烈回應。廣州市商會向廣州市內商民徵求對於兩路接軌利害的意見。²⁷ 1931年，陳濟棠政權為了控制廣州工商界，成立了廣州市商會。所以比以前容易徵求「粵漢廣九接軌問題」的意見。²⁸ 一個星期後，向各行商人徵求的意見概略如下：

- (一) 港商得直接運輸洋貨於北江一帶，只經鐵路檢查手續，可避免一部份入口關稅。
- (二) 香港商業日趨繁榮，面〔免？〕廣州恐陷石龍之覆轍，蓋石龍因廣九路完成，遂由出入貨物之大銷場一變而為小市鎮。
- (三) 北江一帶商人，毋須向廣州各商號辦貨，省方大小營業，均受打擊。
- (四) 內地國貨工廠多一勁敵，銷路日狹，難與洋貨抗衡。
- (五) 廣東政府對各此項貨品稅收將□一落千丈，下級工人亦因貨物搬運缺少而生活日覺，基上之說，實有百害無一利。²⁹

從以上內容可以看出反對者的立場。粵漢鐵路的沿線地區，尤其是北江一帶和廣州之間的商業所受影響最大，與在廣州港的駁運業、水運業等也受到影響。另外橡膠業、火柴業、紡織業、餅業、紙業等各行業分會也都反對接軌。³⁰ 廣州市商會連日收到各行意見書30餘份，論調都是反對兩路接軌。³¹ 主要觀點是廣州經濟已經日漸衰落，接軌後更必衰敗。如果兩路接軌完成，可由香港直接運輸到北江沿岸地區，只中途經過廣州，廣州工商業人士因此認為廣州將變成「過而不留」之地。³²

這一時期的廣州經濟地位，與中國國內其他對外貿易港城市，尤其是與上海相比，正逐漸降

低。(表1) 主要原因在於，第一是香港正逐漸代替廣州地位，第二是1931年南京國民政府公布裁厘加稅。而20世紀30年代前半段對廣州市商會來說，最大因素是有關香港和裁厘加稅的問題。³³ 1931年起，包括廣州在內的中國國內對外貿易港口實行5%的外貨輸入稅（逢百抽五）。然而英屬香港是特殊免稅港，由香港進入的外貨無須交稅，所以陳濟棠政權為了恢復廣州市場開始徵收地方關稅（專稅）。³⁴

還有香港九龍地位的問題也影響廣州工商界，令到他們反對兩路接軌，具體如下：

幸當時廣東政府，洞悉其害。商民力加反對，致未實現。然港政府於發展九龍而先以駁接粵漢鐵路，未嘗一日去懷。試觀港督所徵求之擴充計劃，擬延長九龍紅磡之碼頭，以與廣九鐵路銜接。（見香港Naramha出版之報告書）。即可知港政府，早有接駁粵漢路，建築九龍船澳碼頭，以發展九龍為中國南部終站之計劃矣。徒以九龍為租借地，期限將滿，未能永久割讓，故未實行耳。民國廿四年十二月十日，前任香港總督金文泰（Clemente）在倫敦帝國協會歡宴席上演講，對於廣九與粵漢接軌問題，謂廣州永不能成為一深水港，若該兩路不接軌，則鐵路運輸事業，大受障礙。對於九龍之租借地問題，謂必須根本解決。因其地位未定，則有礙及九龍之發展。九龍新界地段，非永久歸英國，則應交還中國。此言甚堪尋味。英人果肯將歷載經營之九龍依期無條件交還中國乎？是九龍為我之華商港口，與香港對海共享繁榮；則兩路接軌，中英其同受其益：中土產物可直運九龍，而香港英貨亦可銷流腹地，英人果繼續佔據九龍乎？吾人對兩路的接駁，期期以為不可也。³⁵

總之，由於「粵漢廣九接軌問題」長期得不

到根本解決，所以鐵道部將其擱置下來。但另一方面，英國政府、南京國民政府、香港工商界都強烈希望兩路接軌。香港華商總會主席黃廣田還公開提議兩路接軌，並引發廣州工商業人士的強烈反對，所以中央鐵道部試圖就接軌問題與廣州地方達成妥協。

四、中央和地方的相互妥協

1. 黃埔港計劃的利用

本節旨在敘述關於南京國民政府利用黃埔港計劃的過程，分析在該過程中鐵道部是如何解決「粵漢廣九接軌問題」。

中英雙方預計於1934年11月正式簽訂粵漢、廣九兩路接軌案。英國政府和香港工商業期待兩路接軌，亦早已開始探討在九龍設海關的事宜。香港工商業人士積極表示支持兩路接軌。

九龍設關，為廣九粵漢兩路接軌之初步工作。因將來廣九粵漢兩路接軌，而以九龍車站為終點，乃一良好出海地方，國內貨物輸出及舶來品之輸入，當以之為樞紐。此時本港商業，較以前任何一時期為發達，現在貨倉之不敷，在意料中，故亦聞港政府之收回七姐妹游泳場填築，將來以之碼設貨倉，亦為此云。³⁶

但是廣州市商會認為南京國民政府財政部在九龍設海關一事影響廣東省經濟發展，於是表示反對。

本市商人對財部在九龍設關，均堅決反對，因此時倘成實事，本市商業當蒙絕大影響，故曾一度通電反對，惟當局尚無切實取銷之意，故逼得召集全市商人謀商進一步之有效辦法，至開會日期，刻尚未定，惟亦總在本星期內舉行，至財部是否現已派定人員籌備設關，兄弟則未有聞及云。³⁷

一旦在九龍設立了海關，香港將進一步取代

廣州地位。廣州市商會曾發表通電，請求財政部收回成命。廣州市商會的發表通電概略如下：

分送南京中央黨部、行政院、財政部、西南執行委員部政務委員會、省黨部、省政府、市政府、各屬商會、各報館、各團體均鑒。近閱報載中央稅署，有在香港九龍設關之議，不啻將廣州商業重心，移諸外人勢力之租借地。蓋關稅移轉，則洋貨利於國內傾銷，土貨窒其外銷機會，匪特國家體制攸關，實無異自戕生命，自必誓死力爭。此事關係我商人生死關頭，心所謂危，不敢不告。敬祈鑒此苦衷，力予維持。黨國幸甚。商人幸甚。³⁸

實際上，中英在簽訂接軌案的規定中，並未提及接軌時期和經過的路線等。鐵道部將這個問題繼續保留，伺機尋找妥協點。口力一方面鐵道部與英國簽訂接軌案以後，開始探討如何利用黃埔港計劃。³⁹ 如前所述，黃埔港是《建國方略》就提出的「南方大港計劃」中的一環，但苦於沒有建設資金，無法實際推行下去。「南方大港計劃」裏有從粵漢鐵路設立支線鐵路的計劃。將黃埔港建成為廣東省內的港口，連結沿海和內陸。所以要計劃修建通往內陸的粵漢鐵路。⁴⁰

1935年南京國民政府正式決定在粵漢鐵路沿線地區的湖南、江西兩省實行重工業化。制定內陸開發政策後，對鐵道部來說一定要加速兩路接軌。⁴¹ 然而問題是這條路線要跨過廣九鐵路，而黃埔支線和廣九鐵路因為廣州工商界的反對無法接軌。所以鐵道部正式決定利用「南方大港計劃」的陸上交通計劃，首先建設黃埔支線。

廣州雖然通航，但是究竟河道很窄，大的船不能進去，只能進到黃埔，黃埔水深地大，早有設支線到此的計劃，由粵漢鐵路局主持，並已開工。開工以後發生問題，這條路要跨過廣九路。廣州粵漢鐵路以黃沙為終站，廣九路以大沙頭

為終站，二邊接不起來的。在廣東人的看法，要接上的話，北邊的客貨就拿廣州做一個過路站，對廣州的商業影響很大，一直反對，因此二條主要幹線接不起來。後來因為要發展黃埔商埠，讓大船可以從珠江進來，因此開工做黃埔支線，由廣州北邊的一個站作條支線一直到黃埔。這條線需要經過廣九路，怎麼辦呢？我作路的時候計劃用旱橋跨過，這樣可以到黃埔，並與廣九路不接軌，在當時而言只有這個辦法。廣東人不願意接軌，也非到黃埔不可，旱橋也正在做了。不過那時的局面很不好，對日抗戰局面很不好，我們需要九龍的幫助，需要英國人的幫助，而這個不能明言，只能心照不宣。英國在外交方面很活動，他向中國政府要求接軌，政府為應付時局，對於接軌有點活動。廣東人小見無所謂，不便講出來，我也深知華北的情形一天壞一天，這兩條路接軌是必須要的，要不然物資怎麼能夠運過來呢？所以我自己早有一個計劃，不過這個計劃沒有講出來。英國駐華大使據報用旱橋而不接軌，很不高興，責問交通部張部長，張部長來電報問怎麼一回事呢？要拆掉旱橋，這個辦不到，接軌的辦法我老早已有了，即時要接並不困難。我沒有拆除旱橋，我一面做旱橋，一面內定接軌的辦法。⁴²

1935年1月，粵漢鐵路管理局組織黃埔支線測量隊，初次測量經廣九鐵路北側的路線。測量隊考慮到廣州工商界人士的反對，於是路線設計便一定要經過粵漢鐵路的始發點——黃沙站。但由於黃埔支線需要跨過廣九鐵路，形成兩條鐵路直角交叉，屬於不容易的路線設計。⁴³（圖3）

南京國民政府多次派時任鐵道部長張嘉璈赴粵處理兩路接軌事宜，但是廣州工商界人士依舊激烈反對。

今廿一日午李滋羅斯來拜會時，尚未有談及，至此問題將來有商及之必要否，此則未悉，惟預料我當局亦當以民意為依歸也，且辦理路政，權在中央之鐵道部，故兩路之接軌問題，鐵道部有無商及，亦未得悉，而粵漢路局長李仙根已北上，詳情尚須李氏南返後，始可明瞭，至傳鐵道部長張公權有來粵之消息，則此間未接電告云，又聞旅滬粵僑，因此事會假坐廣肇會館，召集全體會員開聯席會議，即席議決一致反對，並電呈行政院，請體念民艱，勿予進行，而廣州市各工商團體，自市商會通電後，亦擬通電響應。開列名者，計有航業工會、民船工會、機器工會、海員工會、省商聯會、煤油公會、旅業工會、茶居工會、銀業公會、綢繭公會等數十團體云。⁴⁴

1936年3月，粵漢鐵路通車在即，廣州工商界人士仍反對兩路接軌，但同意修築黃埔開港及黃埔支線。廣州工商界人士期待通過連接粵漢鐵路和黃埔港，來發展廣東省的經濟。

交通方面，於陸，則借平漢粵漢兩鐵路，以溝通南北各省之貨物；於海，則由伶仃經崖門、涉瓊海、直達南洋群島，實握海陸兩運之雄。具此地理優勢，苟能擴充設備，匪特為中國最大之港口，且將進而躋於世界巨港之列。⁴⁵

鐵道部提案支援建設黃埔港，廣州工商界對鐵道部的態度變得溫和起來，但他們要求黃埔支線絕對不可以接軌廣九鐵路。⁴⁶於是粵漢鐵路管理局藉機開始修築黃埔支線。

2. 情況變化和兩路接軌

1936年6月華南爆發「兩廣事變」。廣西、廣東兩省的陳濟棠、李宗仁、白崇禧等實力派發動北上軍事行動，最終以李宗仁9月在廣州與蔣介石

達成妥協而告終。陳濟棠下野後，中央政府要控制廣東省經濟。華南的政治形勢變化對粵漢、廣九兩路接軌有重大影響。與此同時南京國民政府加緊修築粵漢鐵路，同年5月全線竣工，9月1日，粵漢鐵路全線運行，這成為促成粵漢廣九兩路接軌的現實基礎。⁴⁷

在新形勢下，英國向廣州市政建設提供貸款，開闢黃埔港，修建黃埔支線，以緩解廣州工商界人士的激烈反對，然後着手粵漢、廣九兩路接軌事宜。廣州工商界十分期待開闢黃埔港，因為廣州市內港口存在一些不方便的問題，具體如下：

以視廣州今日之海港設備，則殊難適合此原則。第一，水線過淺，四千噸以上之海舶，即不能駛入。第二，能駛入之輪船，亦多不能直接靠近碼頭，必賴駁輪為之起卸。第三，與粵漢鐵路車站，欠乏合理化之聯絡。有此三缺點焉，粵漢鐵路之優點將受其拖累，而不可見，各貨或至仍由上海出口為利，亦未可知。不特此也，粵漢沿線貨物不得不經由廣州出口者，須受輾轉駁運之阻礙，以致出口貨物成本增加，影響於輸出率，其外貨之由此入口者，亦因之提高價格，增加國民負擔。至於軍事時期，一切運輸均貴神速，則尤今日之廣州海港所能勝任。總括以上數點，無論於商業上於國防上，必另闢現代化之新港始能發揮粵漢路之效能。⁴⁸

鐵道部對兩路接軌一事秘而不宣，當1936年11月8日香港電傳鐵道部已有粵漢廣九接軌計劃時，鐵道部長張嘉璈出面否認，聲稱外間消息「全為無稽之揣測」。面對反對聲浪，時任粵漢鐵路管理局局長的凌鴻勛曾言國民政府對此事「不能明言，只能心照不宣」。⁴⁹

1936年9月，粵漢鐵路管理局再次組成黃埔支線測量隊，10月3日開始測量黃埔支線。為避免沿途鄉民阻撓誤會，測量隊請求廣州市政府、公

安局及番禺縣政府轉飭各分局及鄉公所「隨時協助，以利進行」。12月，測量隊改組為黃埔支線工程總隊。⁵⁰ 1937年1月，黃埔支線及黃埔港口同時開工，建設支線工程計劃兩個月完成，兩路仍未接軌。⁵¹ (圖4)

1937年七七事變後，中日戰爭全面爆發。粵漢、廣九兩路接軌變得十分必要。當時英國駐華大使據報知悉中方用旱橋而未接軌後，表示不滿，並就此事責問鐵道部長張嘉璈。張嘉璈致電凌鴻勳詢問情況，凌鴻勳回答拆旱橋難以辦到，但接軌已有方法。⁵² 8月初，張嘉璈再次去電，以蔣介石之名問粵漢、廣九兩路接軌需要多少時間。凌氏回答「14天可以接通」。

七七那天，日本軍隊演習，借口有一名士兵失蹤，要求進入宛平城，被守軍拒絕，激起日軍夜裡用大炮轟宛平縣，武力侵佔的行動正式的揭開了。第二天日本軍隊佔領豐台，那時我正在南京，並且到上海和交通銀行接洽粵漢鐵路添購機車車輛請銀行當擔保的事，一看北方事態嚴重，不是局部的問題，而且敵軍一天一天往南來，我趕緊回到武昌籌議解決辦法。那時候軍事一天緊一天，宋哲元本來主持華北軍政離開了北平，天津也發生戰事，蔣委員長向全國宣布蘆溝橋事件是最後的關頭，必須堅持最低的立場，決不屈服。那時我回到漢口，漢口江面停了日本的炮艇多艘，到七月底又添來好幾艘，舉動很可疑，所以武漢很緊張，做了許多防空的設備。那時我知道時局壞到這個地步，戰事一定擴大，黃埔支線必須和廣九接軌，所以我就把這一段接軌的路基地畝先已買好，並把沿線的鋼軌放在旁邊，路基也先做好，道柵枕木鋼軌等都擺在旁邊，以備萬一。八月初，張部長突然來一個電報，奉委員長詢問粵漢路如果要和廣九路接軌的話要多少時間？我一個電話覆去，十四天可以接通，果然過了幾天

之後，來個電報，委員長限十四天內通車。後來果然在八月限期之內接通了車。一列車載了現洋五千萬到九龍去，到了廣州附近等着，這個支線一通車就往前走了，把現洋集中到香港。⁵³

由於新形勢非常緊急，蔣介石再次命令黃埔支線在8月22日之前完成，以為通往內陸運輸之用。粵漢鐵路黃埔支線和廣九鐵路接軌工程亦於8月中旬完工。(圖5)這樣，重要物資能夠通過粵漢鐵路進入內地。兩路接軌既成事實，廣州工商界人士歷來反對的接軌問題亦迎刃而解。

五、結語

本文以南京國民政府時期在華南的「粵港關係」為例，探討中央政府的鐵路交通建設及其對地方經濟效益的影響。經上述分析，可以得出如下結語。

第一，中央政府在「內陸開發論」的背景下進行經濟建設的同時，也要照顧地方利益。然而，實際上中央與地方之間的利益並不一致，更會有衝突。粵漢鐵路和廣九鐵路的兩路接軌，對廣州工商界來說是沒有利益可言的。面對地方民間勢力阻礙構築國家交通體系，南京國民政府鐵道部並沒有強推兩路接軌，而是表示在一定程度上考慮地方利益。

第二，廣州工商界人士（尤其是廣州市商會）是地方利益的代言人。關於「粵漢廣九接軌問題」，在20世紀30年代的國際政治環境和國內情況的特殊背景下，以雙方相互妥協解決。兩廣事變後，南京國民政府加強控制華南的經濟，廣州工商界的實際影響力相對地低，也難於維持地方的既得利益。但是廣州工商界仍繼續對中央政府主張優先發展地方經濟，導致南京國民政府更重視廣東省的地方經濟效益，進而延遲粵漢、廣九兩路接軌，並開始建設黃埔港。

第三，「粵漢廣九接軌問題」不僅在於地方反對中央推進的經濟建設，也含有香港工商界和廣州工商界之間圍繞經濟利益而產生的地方間對立的要素。南京國民政府、陳濟棠政權和英國政

府也介入「粵漢廣九接軌問題」，導致該問題更加複雜。香港工商界雖然也主張香港的地方利益，但並非像廣州一樣從中央與地方的角度來考量。如果香港工商界是從華南全體的經濟效益而考慮的話，那麼粵漢、廣九接軌是有意義的。這一時期，中國國內各港灣城市中，上海的地位逐漸上升，而香港因世界經濟蕭條而受到很大影響，導致港口地位逐漸下降。因此香港工商界主張發展包括廣州在內的華南整體的經濟，提高該區域在全國的經濟地位，以對抗長江流域的經濟圈。

總而言之，「粵漢廣九接軌問題」反映南京國民政府時期中央與地方的衝突與妥協的情況。原本長期得不到根本解決的南京國民政府經濟建設與廣州工商界所注重的當地經濟效益的問題，即中央與地方的矛盾，最終得到比較合適的處理。由此可以明顯看出，香港和廣州的工商界之間的地方間對立的要素。廣州工商界人士擔心兩路接軌後，英貨輸入會佔領當地市場，所以一直強烈反對兩路接軌。但是香港工商界主張儘快完成兩路接軌，而助發展包括廣州在內的華南整體的經濟圈。

註釋：

¹ Stephen Lyon Endicott, *Diplomacy and Enterprise: British China Policy, 1933-1937*, Vancouver: University of British Columbia Press, 1975；內田知行，〈抗戰前中國國民政府の鐵道建設〉，《近代中國研究彙報》，第10號，1988年；周琇環，〈抗戰前後中英庚款會的交通建設〉，《國史館學術集刊》，第5期，2005年，頁161-208；馬陵合、張楓，〈南京國民政府初期的鐵路規劃和建設〉，《長安大學學報(社會科學版)》，第9卷，第4期，2007年，頁83-85，頁90；張楓、穆衛彬，〈南京國民政府初建時期的鐵路建設〉，《遼寧行政學院學報》，2007年，第11期，頁99-100；黃華平，《國民政府鐵道部研究》（合肥：合肥工業大學出版社，2011）。

² 簡筌簧，《粵漢鐵道全線通車與抗戰的關係》

（台北：台灣商務印書館，1980）；萩原充，《中國の經濟建設と日中關係：對日抗戰への序曲1927-1937年》（京都：ミネルヴァ書房，2000）；田興榮，〈抗戰時期粵漢鐵路運輸之考察〉，《軍事歷史研究》，2007年，第4期，頁885-93；龐廣儀，《民國時期粵漢鐵路歷史研究》（合肥：合肥工業大學出版社，2014）。

³ 鍾遠明，〈抗戰爆發前後粵漢廣九兩路接軌案研究：基於中央、地方與英國的考察〉，《理論月刊》，2015年，第10期，頁86-93，頁171；龐廣儀，《粵漢鐵路與近代國家力量的整合》（南寧：廣西師範大學出版社，2016）。

⁴ 張曉輝，《民國時期廣東的對外經濟關係》（北京：社會科學文獻出版社，2011）；吳小玲，〈陳濟棠主粵與廣西沿海地區的近代化〉，《學術論壇》，2013年，第3期；張曉輝，《近代粵商與社會經濟》（廣州：廣東人民出版社，2015）；這些研究討論交通對地方如何影響。關於交通和地方關係的研究逐漸多，朱從兵，《鐵路與社會經濟：廣西鐵路研究：1885-1965》（合肥：合肥工業大學出版社，2012）；章建，《鐵路與近代安徽經濟社會變遷研究：1912-1937》（合肥：合肥工業大學出版社，2015）；岳欽韜，《以上海為中心：滬寧、滬杭甬鐵路與近代長江三角洲地區社會變遷》（北京：中國社會科學出版社，2016）；黃華平，《鐵路與淮河流域社會變遷：1897-1937》（合肥：合肥工業大學出版社，2018）。

⁵ William Kirby, "Engineering China: Birth of Developmental State, 1928-1937", in Wen-hsin Yeh(ed.), *Becoming Chinese: Passages to Modernity and Beyond*, Berkeley: University of California Press, 2000.

⁶ 吉澤誠一郎，〈西北建設政策の始動：南京國民政府における開發の問題〉，《東洋文化研究所紀要》，第148號，2005年，頁19-20。

⁷ 久保亨，〈內陸開發論の系譜〉，丸山伸郎編，《長江流域の經濟發展：中國の市場經濟

- 化と地域開發》（東京：アジア經濟研究所，1993），頁194-219。
- ⁸ 黃華平，《國民政府鐵道部研究》，頁212。
- ⁹ 秦孝儀編，〈抗戰前國家建設史料：交通建設〉，《革命文獻》，第78輯，1979年，頁302。
- ¹⁰ 王樹槐，《庚子賠款》（台北：中央研究院近代史研究所，1974，頁460）。
- ¹¹ 馬陵合、張楓，〈南京國民政府初期的鐵路規劃和建設〉，頁83-84。
- ¹² 本文引用的《廣東三年施政計劃》中有「因此政府於政局粗定之後，即從事於建設事業，積極進行，以副人民之期望。惟建設事業，千頭萬緒，非短時間所能完成，故釐定完密之計劃，定為三年，以期次第實行，逐漸完成，使民生日用之物，不必仰給於外人。一年來各種建設，推進不遺餘力，如鐵路公路之建築、航政電政之管理、工廠之籌設、農林之改良、蠶絲之復興、漁業之扶助、礦業之開拓、等等。無不竭力以赴之，務期三年之內，次第完成，以達物暢其流之目的。」的表述，表明致力於廣東獨立經濟圈的建設（伍朝光，〈廣東建設廳三年計劃之第一年施政概況〉，《新廣東》第13・14號合刊，1934年，頁1-2）。
- ¹³ 張集歡，〈1930年代商人組織と政府間關係に關する一考察：商整會期廣州市商會の活動及び商庫證發行を中心に〉，《北大史學》，第54號，2014年，頁26-49。
- ¹⁴ 吳小玲，〈陳濟棠主粵與廣西沿海地區的近代化〉，頁119。
- ¹⁵ 大野絢也，〈日中戰爭期、武漢・廣東陷落と交通網：破壊と復舊・再構築の實態〉，《政治經濟史學》，第576號，2014年，頁1-32。
- ¹⁶ 吳小玲前引，〈陳濟棠主粵與廣西沿海地區的近代化〉，頁119。
- ¹⁷ 信明，〈開闢黃埔商埠的意義〉，中國各界開闢黃埔商埠促進會編，《中華各界開闢黃埔商埠促進會報告書》（南京：中國各界開闢黃埔商埠促進會，1926），頁20。
- ¹⁸ 唐有壬〈粵漢廣九兩路的接軌問題〉，《中央日報》，1928年3月10日。
- ¹⁹ 〈粵省鐵路進行談〉，《申報》，1913年3月26日。
- ²⁰ 〈評論廣九粵漢接軌問題與廣州商業的影響〉，《市商會周報》，第6期，廣州市市商會，1934年6月15日，頁1-2。
- ²¹ 田興榮前引，〈抗戰時期粵漢鐵路運輸之考察〉，頁86。
- ²² 〈粵漢廣九：兩路有接軌消息〉，《申報》，1932年12月3日。
- ²³ 〈中英談判廣九路合約及粵漢接軌〉，《中行月刊》，第9卷，第2期，1934年，頁167-168。
- ²⁴ 〈黃廣田談粵漢廣九兩路接軌可實現，並謂不致影響廣州繁榮〉，《天光報》，1934年6月6日。
- ²⁵ 〈粵商反對，粵漢廣九接軌，接軌舊事重提之由來，各行商認為有害無利〉，《申報》，1934年6月23日。
- ²⁶ 〈兩利之道！接軌，一個復興商務〉，《天光報》，1934年7月3日。
- ²⁷ 〈市商會徵求對兩路接軌意見，將所得轉呈政府採擇〉，《廣州民國日報》，1934年6月13日。
- ²⁸ 〈徵求各行商對接軌利害意見：經由會去函各公會知照〉，《市商會周報》，第6期，廣州市市商會，1934年6月15日，頁4。
- ²⁹ 〈市商會決反對兩路接軌，日間歸納行商意見，具呈當道勿予接納〉，《廣州民國日報》，1934年6月19日。
- ³⁰ 〈一部行商對兩路接軌意見，在商業上認為有害而無利，為保存廣州繁榮反對到底〉，《廣州民國日報》，1934年6月14日。
- ³¹ 〈中英談判廣九路合約及粵漢接軌〉，《中行月刊》，第9卷，第2期，1934年，頁168。
- ³² 〈廣九粵漢接軌問題與廣州商業的影響〉，頁1-2。
- ³³ 姜謬丑，〈1930年代中國における徵稅請負制度の改革と國家：廣東省陳濟棠政權の徵稅システム整備の試み〉，《歴史学研究》，第771號(2003)，頁32-44。

- ³⁴ 張集歡，〈1930-1940年代中國華南地域における商人組織の研究〉，北海道大學大学院文學研究科博士論文，2016 年，第2章，頁33-65。
- ³⁵ 〈粵漢路與廣九路接軌問題〉，李文邦，〈黃埔港計劃〉（廣州：廣東治河委員會，1936 年），頁42-44。
- ³⁶ 〈九龍設關於接軌問題之近訊〉，《天光報》，1934年10月17日。
- ³⁷ 〈反對九龍設關，廣州商會再接再厲〉，《天光報》，1934年10月18日。
- ³⁸ 在香港九龍設關徵稅，此事如果實現，大有影響我國內地商業，尤以本市商場為最大打擊。（〈會務要訊：通電反對九龍設關徵稅：洋貨利於國內傾銷，窒塞土貨外銷機會〉，《市商會周報》，第18期，廣州市市商會，1934年9月28日，頁1）。
- ³⁹ 〈粵漢路展築黃埔支線問題〉，《天光報》，1934年10月18日。
- ⁴⁰ 〈黃埔築港計劃：擬分四期按步施工期以五十年內完成〉，《申報》，1933年12月28日。
- ⁴¹ 〈中英談判廣九路合約及粵漢接軌〉，《中行月刊》，第9卷，第2期，1934年，頁167。
- ⁴² 凌鴻勛當時任粵漢鐵路株韶段工程局局長（凌鴻勛，〈黃埔支線於廣九路接軌〉，《凌鴻勛先生訪問記錄》（台北：中央研究院近代史研究所，1997），頁124。
- ⁴³ 粵漢鐵路管理局黃埔支線測量隊的隊長劉寶善「與二十四年一月草測並初測本支線一次查由西村站起經小北坑口至沙河，走瘦狗嶺群山之後，出長湓村岑村沐陂吉山正交廣九鐵路，歷珠村側以訖魚珠，約長十六英里，與此次定線比較因交過廣九鐵路改作跨交計劃沙河以東固異其趨，即西村至沙河一段，初雖沿襲舊線再經比較修改亦極少符合之處」這樣敘述了（劉寶善，〈定測黃埔支線報告書〉，1936年12月，頁2-3，粵漢鐵路管理局黃埔支線測量隊，《黃埔支線案》，《交通部／文件》，國史館藏，入藏登錄號：017000020738A）。
- ⁴⁴ 〈專訪：粵漢廣九兩路接軌，市商會通電後之響應〉，《香港華字日報》，1936年2月22日。
- ⁴⁵ 山公，〈黃埔開港之必要及其計劃（續完）〉，《新廣東》，第28-29期合刊，1935 年，頁97-105。
- ⁴⁶ 澄齋，〈社論：廣九粵漢兩路接軌問題〉，《香港華字日報》，1936年2月8日。
- ⁴⁷ 〈社評：粵漢鐵路全線通車〉，《香港華字日報》，1936年9月5日。
- ⁴⁸ 丘秉敏，〈專論：粵漢鐵路完成後，黃埔開港之重要性〉，《廣州民國日報》，1936年9月14 日。
- ⁴⁹ 鍾遠明前引，〈抗戰爆發前後粵漢廣九兩路接軌案研究〉，頁90。
- ⁵⁰ 劉寶善，〈定測黃埔支線報告書〉，頁5。
- ⁵¹ 〈粵漢路黃埔支線：西村站已接軌八月通車〉，《中央日報》，1937年6月29日。
- ⁵² 〈黃埔支線案：黃埔支線經過廣九鐵道屢聞系搭橋過去而不用交叉接軌，如果屬實□速即飭知將橋拆去務必改用交叉軌道並查詢粵漢路局電凌〉，《黃埔支線案》，《交通部／文件》，國史館藏，入藏登錄號：017000020738A）。
- ⁵³ 當時轉任粵漢鐵路管理局局長（凌鴻勛，〈黃埔支線於廣九路接軌〉，頁125-126）。

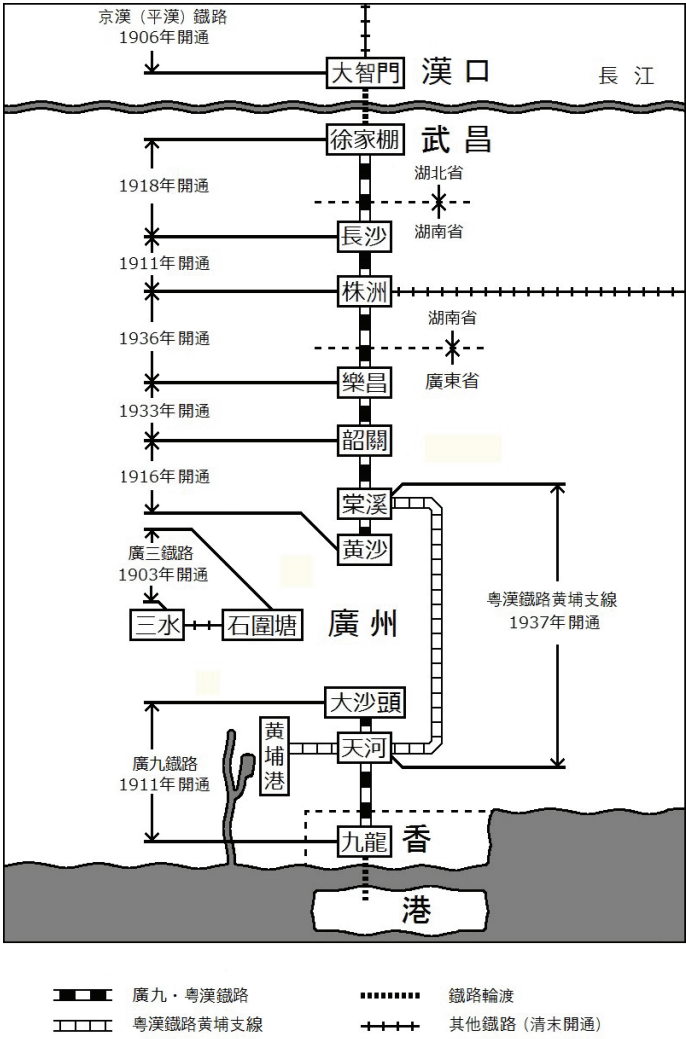


圖1、華南鐵路網路線圖

參考資料：《粵漢鐵路株韶段通車紀念刊》（衡陽：株韶段工程局，1936），卷首地圖。



圖2、廣州周邊地圖（1936年5月）

參考資料：鐵道院（日本）編，《朝鮮滿洲支那案内》（東京：丁未出版社，1919），〈廣東：縮尺二萬五千分之一圖〉，頁446-447。

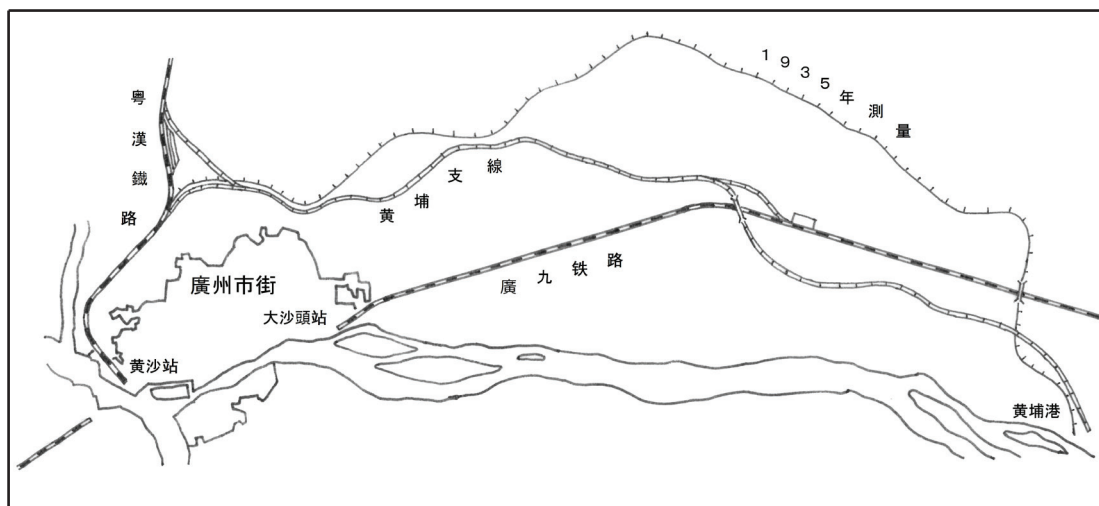


圖3、廣州周邊地圖（1936年5月）

參考資料：李文邦，《黃埔港計劃》（廣州：廣東治河委員會，1936），卷首地圖。

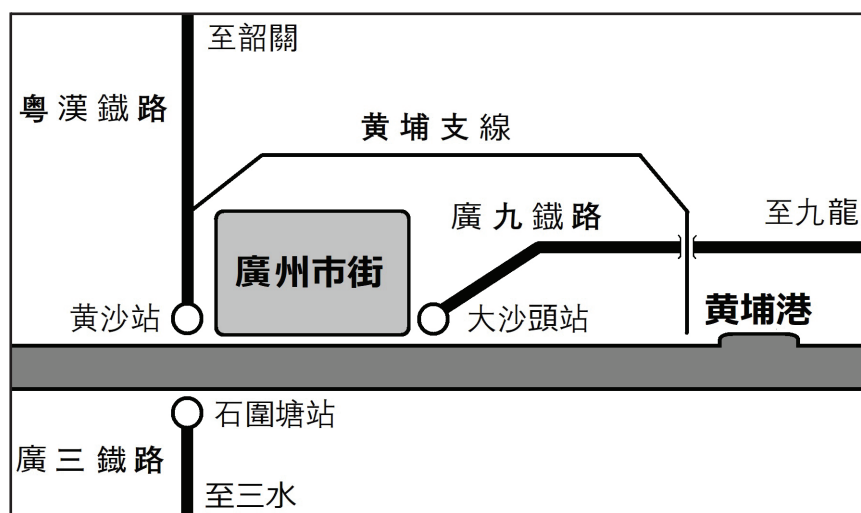


圖4、黃埔支線路線圖（1935年初次測量時）

參考資料：〈粵漢鐵路黃埔支線縮制平面圖〉，1936年12月，《交通部》，國史館藏，入藏登錄號：017000020738A）。

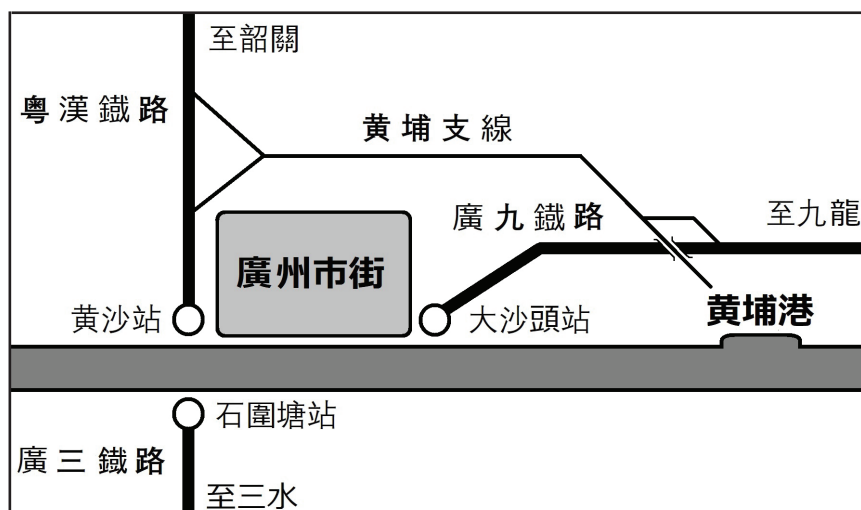


圖5、黃埔支線路線圖（1937年8月完成黃埔支線時）

表1、中國5大商港貿易量比較表（單位：100萬元）

年份	上海港		天津港		廣州港		漢口港		青島港	
	貿易額	比率	貿易額	比率	貿易額	比率	貿易額	比率	貿易額	比率
1923年	1,108	46%	371	15%	343	14%	374	15%	167	7%
1927年	1,357	50%	514	19%	270	10%	314	11%	224	8%
1932年	1,778	58%	441	14%	296	9%	264	8%	250	8%

參考資料：鮑幼申編，〈湖北省經濟概況〉，載漢口市商會商業月刊社編，《漢口商業月刊》，第1卷，第6期，1934年，頁13。

啟事

本通訊創刊於1995年10月，幸得到各學者、文史研究者、學生和讀者的鼎力支持，至今已經歷26年。基於新的時代、人手調配和資源等各項因素，本通訊編輯部考慮再三，決定自下一期開始，停發紙本，改以電子刊物形式，於網上出版；並改為半年刊，分別於1月15日及7月15日刊登，網址為“schina-publication.hkust.edu.hk”。讀者亦可在香港科技大學華南研究中心網頁“schina.hkust.edu.hk”中之「刊物」欄目閱讀及下載。懇請垂注。

新的時代需要新的思維，但本通訊的學術原則、努力方向和辦刊宗旨的初心不會改變。

在此再三感謝一直支持本通訊的各學者、文史研究者、學生和讀者。本通訊的榮光是歸於你們的。

《田野與文獻：華南研究資料中心通訊》
編輯部