

民国《铁道年鉴》编纂出版研究

李子明*

摘要 民国《铁道年鉴》是20世纪30年代民国政府铁道部组织编纂出版的铁路行业国家级的综合性年鉴,是研究民国时期铁路和交通史的重要资料。民国《铁道年鉴》的编纂方式和内容特色既呈现出当时年鉴发展的时代特征,同时也具有鲜明的铁路特色。由于民国时期铁路事业的不断发展,铁路管理体制的不断完善以及铁路行业相对便利的交通通讯条件等原因,民国《铁道年鉴》的编纂较早形成了官方组织、全行业供稿的编纂模式,年鉴记述内容的广度和深度均呈现较高水平,从而保证了年鉴内容的全面性和权威性。尽管在体例结构上还不脱旧志书痕迹,在原始文献的加工整理上力度还不够,但对年鉴时效性、服务性、工具性等年鉴特性的追求始终贯穿民国《铁道年鉴》的编纂过程,体现出早期年鉴工作者的探索与努力。

关键词 民国 铁道年鉴 编纂

20世纪30年代,南京国民政府铁道部曾组织编纂出版过3卷《铁道年鉴》。该年鉴是中国首部编纂出版的铁路行业国家级的综合性年鉴,记载了大量铁路行政、法规、运营、建设、管理等丰富资料,是研究近现代铁路、交通史的重要史料,其学术价值和史料价值已久为研究者所注意。然而,从年鉴编纂出版的角度来看,对3卷《铁道年鉴》文本进行研究则基本付之阙如。本文利用当时的公文、电报、工作报告等原始文献对该年鉴编纂出版基本情况及其编纂特点、优劣得失等进行分析,以期对现代行业年鉴的编纂提供一些借鉴。

一、民国《铁道年鉴》编纂出版的背景

20世纪30年代开始,中国年鉴编纂出版出现一个短暂的热潮。从1930年到抗日战争全面爆发的1937年,年鉴出版数量大增,这一时期共出版年鉴56种,占新中国成立前年鉴出版总数的二分之一强。^①年鉴热的出现是社会各界对于年鉴存史、资政作用的认

* 李子明,山西省太原市人,中国国家铁路集团有限公司档案史志中心副编审,主要研究方向为铁路史志、中国铁路史。

① 王世伟:《中国早期年鉴编纂出版述略》,《年鉴工作与研究》1994年第1期。

识不断深化的反映。正如民国铁道部长顾孟余在为《铁道年鉴》(第1卷)所做的序中所言:“铁道年鉴之编,其涵义有二:以空间、时间之广漠悠远,铁道事业之变迁繁复,欲于立谈之顷,夷考事迹,如鸟瞰太空,全局在目,诚戛戛乎其难矣。然而分别纲目,纳诸年鉴,则以简驭繁,有条不紊。举凡事业之兴革、设施之经纬,罔不了如观掌,以概括明确之方,供按图索骥之用,此一义也。夫往事者,今日之借镜;现实者,未来之阶梯。藉此南针,匡彼北辙。不有纪载,何所观摩?维彼年鉴,明既往以测将来,资参校而谋改进,此又一义也。”^①

除了年鉴热的时代背景,《铁道年鉴》的诞生也有铁路发展自身的原因。

(一) 铁路管理体制的不断完善

1876年,中国出现第一条铁路——吴淞铁路,标志着中国铁路的开端。从晚清到北洋政府时期,国家铁路主管机关从最初的海军衙门到矿务铁路总局、外务部考工司、商部通艺司、邮传部,再到民国时期的交通部,铁路管理机构逐渐专业化和专门化。1928年10月23日,南京国民政府铁道部正式成立。自此,在中央层面,铁路事业实现了“专部制”管理。地方层面,这一时期,铁路国有国营的范围不断扩大。晚清时期铁路传入中国后,由于国力衰弱,铁路投资主体不一,路权一直分散。有国有的,有民间投资的,有外国列强投资控制的。1911年,清政府颁布“干路国有”令,规定民间商办的铁路干线一律收归国有,激发了声势浩大的保路运动,进而导致清王朝的终结。晚清政府为“铁路国有”付出了亡国的代价。然而“铁路国有”的思想却被民国政府继承了下来。民国时期,铁路国有成了社会主流思想。这一时期,一些控制在外国手中的铁路被收回,如正太铁路;一些民营铁路转为国有,如南浔铁路、江南铁路。所有铁路干线实现了国有化。这些铁路成立了由铁道部直辖的铁路管理局或铁路管理委员会实施管理。

1932年7月,民国《铁道法》颁布实施。《铁道法》规定国营铁道由国家经营,民营、国营和专营铁道由铁道部监管,其操作规范也由铁道部制定。《铁道法》的颁布,在法律上确立了铁道部对全国铁路的主管地位。至此,民国铁路实现了从中央到地方“铁道部—铁路管理局(委员会)”的集中管理模式。此外,铁道部还下辖有大量学校、医院、铁路警察局等单位。集中管理的实现、管理组织效率的提升,为铁道部集中全国铁路资源,编纂国家级《铁道年鉴》奠定了制度基础。

(二) 铁路事业发展的不断发展

从1928年到1937年抗日战争全面爆发,民国铁路事业取得了较快发展。从铁路建设来说,民国政府铁道部在铁路建设上下了大力气,铁路建设迎来新的高潮。苏嘉线、浙赣线、湘桂线、陇海线等线路的修建,钱塘江大桥、南京铁路轮渡的建成,粤汉铁路的贯通等重要工程都在这一时期进行。从1928年到1937年,国民政府组织修建的铁路达3600多公里。铁路方面的法律规章制度也不断完善,《铁道法》《民业铁路法》《铁道部组织法》

^① 顾孟余:《〈铁道年鉴〉序》,铁道部铁道年鉴编纂委员会编:《铁道年鉴》(第1卷),上海汉文正楷印书局,1933年,第1页。

《铁路直辖管理局组织规程》《铁道部直辖铁路管理局编制通则》《客车运输通则》《货车运输通则》《国内联运规章》等重要法律规章陆续公布,改变了过去依靠外国规章制度管理、多头管理的局面。铁道部成立后,铁路统计事业也不断完善,民国铁路统计既有各条铁路设备、运输、人事、材料、财务、营业、机车车辆等方面的分类统计,也有铁道部根据各路统计汇总形成的统计年报。这些统计数据形成了民国《铁道年鉴》的基础。此外,民国时期铁路联运事业、负责运输、教育卫生、职工生活等都有所进步。总之,铁路事业的不断发展、铁路建设的不断进步、铁路规章制度的不断完善,为《铁道年鉴》的编纂提供了现实基础。

(三) 日本侵华日益迫近加剧铁路的危机感

“九一八事变”后,日本侵华步伐日益加快。1931年“九一八事变”、1932年“一·二八事变”、1935年华北事变等使东北铁路完全沦陷,关内铁路也破坏严重。日益严重的民族危机激发了人们的危机意识与忧患意识,记录历史、警示国人、号召自强也成为了当时编纂《铁道年鉴》的题中之义。正如时任铁道部次长曾仲鸣所言:“最不堪为国人道者,东北各路九一八以后,京沪沪杭甬两路一二八以后,所受日军之蹂躏。京沪两路之规复,迄今尚未竟全功。而东北各路之收回,更不知何日。此则本书中最堪伤之一页焉。然事变之来不始今日……此又展是编者,可得其前后相因之故矣。”^①铁道部部长张嘉璈在《铁道年鉴》(第3卷)中也痛心指出:“最令人怵目惊心者,展阅全编,于东北各路之记述,竟不获占一页之地位。此则全国人士更当知所奋起,有所警惕矣。”^②可见,民国《铁道年鉴》从创立伊始,就有着强烈的现实关怀和忧患意识。通过年鉴编纂鉴古知今的用意不言自明。

二、民国《铁道年鉴》的内容特色

民国《铁道年鉴》共出版过3卷。第1卷于1933年5月由南京国民政府铁道部年鉴编纂委员会编纂出版。记载时限自1931年7月1日至1932年6月30日。之所以如此设置记载时限,是因为民国成立伊始,会计年度制度即仿效美国等国家采用了7月1日制,即将每年7月1日到次年6月30日作为一个会计年度。所有会计账目、各项统计的时限范围均依照会计年度安排。翻开同时期出版的年鉴,大多数还是以自然年度为记载时限。《铁道年鉴》之所以以会计年度安排记载时限,主要是因为书中有大量经营管理、客货运输、机车车辆等的统计年表,这些统计资料均以会计年度进行统计。

《铁道年鉴》(第1卷)除“序文”“编辑人姓名”“例言(编辑说明)”及大量广告外,设22章。由于本卷为民国铁路第一本年鉴,因此第一章特别设置“中国铁道沿革史”,介绍了从晚清到民国时期铁路事业的发展变迁,并配以大事记。这些记述“去古未远”,以当时人记当时事,文字精炼、记述准确,是铁路史研究的重要资料。巧合的是,1999年中华人民共和国铁道部组织编纂的《中国铁道年鉴》首卷,同样也以高度凝练的文字记述了从晚清

^① 曾仲鸣:《〈铁道年鉴〉序》,铁道部铁道年鉴编纂委员会编:《铁道年鉴》(第1卷),第6页。

^② 张嘉璈:《〈铁道年鉴〉序》,铁道部秘书厅编:《铁道年鉴》(第3卷),上海商务印书馆,1937年,第1页。

时期到年鉴出版前的中国铁路发展史,其用意与前人暗合。

从第二章开始,依照从中央到地方的顺序,依次介绍了铁道部的组织、法制、行政等各方面情况。由于铁道部事务材料易于取得,因此这些章节的介绍极为详尽。第二章“铁道部组织”用图表方式罗列了铁道部的组织系统、各部门设置及职掌、铁道部重要职员姓名及职务变化等。第三章“法制”从《铁道法》到铁道部机关员工职级薪酬规定等所有法律规章等全文公布,本章名曰“法制”,实际内容仅是中央层面的法律规章,具体的客货运制度等放在了第五章。第四章“本年度行政概要”对铁路各项事业进展进行了分别介绍,此处的“行政”较我们现在的行政涵义更广,如包括各个铁路管理局重要人事任免等,实际包括了铁路管理的各个方面。第五章“各路局组织及行政概要”全文刊载了铁道部关于下属各铁路管理局各项规章制度以及旅客运输、货物运输等管理制度,实际全部是规章汇集,颇有点名不副实。第六章“国有铁路事业概况”、第七章“国有铁路经济状况”全部是各类统计图表。第八章“特别事项”收录了铁路会计、联运、负责运输、卫生等重要工作的相关制度、工作进展、统计图表等。第九章“筑路计划”全文刊载了孙中山实业计划铁路建设计划,前任铁道部部长孙科制定的“庚关两款筑路计划提案”“铁路财政意见书”,计划线沿线经济调查,计划未办及停办各线表等。第十章“东北铁路九一八事变后之损失情形”、第十一章“京沪杭甬两路一二八事变后之损失与规复”,记述了“九一八事变”和“一·二八事变”对铁路造成的破坏,既有事变亲历人员撰写的情况报告,也有年鉴编纂者组织调查形成的情况报告,其资料极为珍贵。此后几章,依次记述了“教育事项”“铁路特别党部”“铁路工会”“铁路员工消费合作社”等专门性工作。

从第十六章“国有铁路”起,开始记述国有铁路各线路沿革及一年来的工作情况。民国时期铁路管理以线路设管理局(区别于现在的以地区设局),如平汉铁路管理局管理平汉铁路。因此本章既有线路建设情况,也有线路所在管理局人事、行政、机构、运输、经营等情况。第十七章“现在进行中之工程”记载了“首都铁路轮渡”等重要工程的进展情况。第十八章“省市有及民业铁路”、第十九章“中外合办及外人承办铁路”、第二十章“专用铁路”记述了铁道部管理之外的各铁路情况,其中对于中东铁路、南满铁路等记载甚详。第二十一章“国道”主要收录了铁道部关于国道建设的条例、计划等。所谓国道是指连贯两省区以上及有关国防之要塞、港湾、商埠的公路。该事务本属于交通部管理,铁道部成立后划归铁道部负责,1932年2月其职能又从铁道部划出。因此后面的年鉴不再记述国道事宜。铁道部管理国道时间虽不长,却使民国《铁道年鉴》(第1卷)保存了不少公路史料,值得研治民国公路交通史者特别留意。第二十二章“其他机关”记载了东北交通委员会、东北方大港筹备委员会、铁道协会等相关单位工作情况。

附录有三则,分别是乘车游览指南、各国铁路概述、货物分等表。此外还有法规索引、约章索引、广告索引以及书中所有图表的目录。

《铁道年鉴》(第2卷)记载内容时限为1932年7月1日至1933年6月30日。由于资料征集等的延期,本卷直至1935年12月才出版,在书前“弁言”中,编纂者也不无歉意地指出:“本年鉴所占年度,系上接第一卷,自民国二十一年至二十二年六月止。以期待各路

局账目之结清,及报告之统备,至今日始能出版。愆期至一年以上,对于社会所需要明了之一切,已有时过之感,是编辑同人十二分疚心,而急思以后之改进者。”^①第2卷共设15章,分别为总纲、本年度重要事项、本年度国有各路事业概况、本年度国有各路经济概况、教育、卫生、购料、造林、党务、工会、各路员工消费合作社、国营各路现行组织及设备、公营铁路、民营铁路、各路沿线调查。本卷内容设置、撰述方法与第1卷基本相同,其变化主要有三:一是不需要设置回溯性内容,年度性更强;二是进行了一些章节调整,如本卷第一章“总纲”实际包括了第1卷第二、三、四章的内容;三是增加了购料、造林、各路沿线调查等章,显示了铁路事业的不断发展。此外,本卷还增加了“专载”栏目,编入“东北铁路问题”一文。收录了“九一八事变”后国际联盟关于东北铁路调查报告(《李顿报告书》)、苏俄出售中东铁路给伪满政府的相关文件等。年鉴最后是“附录”,收入“铁路大事简明年表”。与第1卷相比,索引、图表、目录等均不再设置。

《铁道年鉴》(第3卷)1936年12月出版,由铁道部秘书厅编纂。记载内容时限自1933年7月1日至1935年6月30日,合两年内容为一编。全书设17章,内容设置与第2卷基本相同。“附录”仍为“铁路大事简明年表”。该卷最后还编制索引。与第1卷直接罗列的编排方法不同,该卷采用王云五发明的“四角号码检字法”编排,检索内容只能到统计图表及法规文件。

民国《铁道年鉴》从1932年开始编纂,到1936年底共出版3卷。此后,抗战全面爆发,铁道年鉴编纂事业从此中辍。

三、民国《铁道年鉴》的编纂特点

通观3卷《铁道年鉴》,第1卷为初创,铁道部最为重视,用力最勤,但因回溯性内容过多,大量堆积原始资料等原因,整体质量不算最好;第2卷年鉴重视程度、投入力度等明显不足,年鉴质量有所下降;第3卷整体水平再次提升,体现在装帧质量、编纂质量、资料编排等均有创新发展,全书质量最高。

(一)一次文献所占篇幅极高,提炼加工内容较少

现代年鉴内容以经过整理编辑的条目,即三次文献为主体。而民国《铁道年鉴》则以一次文献为主,即大量收入各种法律规章、工作报告、统计报告原文。提炼概括性的文字较少,这对于读者全面把握工作概况,了解事业进展作用较为有限。这一点就算是当时读者也颇有不满,一位读者在读完第1卷年鉴后即撰文指出:“在全书一千二百八十四页的巨著里,叙述年度工作的,据我个人分析统计的结果,总计起来只有三十二页,仅占全书四十分之一而已。即此区区三十二页内尚有二十七页完全转录铁道部各司厅处的公文摘要。固然类乎一年来摘要的文字原是年鉴所需要的,然在编撰的时候,对于工作的轻重、

^① 佚名:《〈铁道年鉴〉“弁言”》,铁道部参事厅第四组编:《铁道年鉴》(第2卷),上海汉文正楷印书局,1935年,第1页。

叙述的详略应先有一个预定的标准和计划,有许多工作因非一月所能竣事,各司厅处编制每月报告时自然亦连着几个月都有这件案由了。而年鉴里亦照样转载,一件工作案由层见叠出。很重要的工作和例行公事同样的一二句案由登载出来,头绪纷繁,寻不出一年来中心工作的所在!”^①

当然,以现在的年鉴编纂原则去苛责古人显然是不合适的。恰恰相反,正因其注重一次文献的收录,使得3卷本《铁道年鉴》事无巨细地保存了几乎全部民国铁路法律规章的一手文献,成为研究民国铁路史的珍贵材料。

(二) 统计性内容占比较高

我国早期年鉴大多脱胎于统计类年鉴。有学者指出:“中国早期年鉴是在西方年鉴的影响、中国统计事业的勃兴和社会对信息的需求这样的社会文化背景下发展的。”^②民国时期,年鉴事业不断发展,人们对年鉴的认识也不断深化,文字资料的篇幅不断加大。表现在《铁道年鉴》上,文字资料的篇幅约占七成,统计类图表占三成。以现代年鉴编纂观点来看,统计类内容显然占比较高。

从编纂思想看,民国《铁道年鉴》的编纂思想就是以统计为重要内容,通过统计以记载事实,进行比较。正如曾仲鸣在第1卷序中所言:“自民四以来,即有会计统计之总报告。铁道部成立后,尤注重本部每月之工作报告,各路路政大事表及一切统计月报、旬报等,即年鉴之雏形。而偏于一端难得其全,且向不刊布,仅供主管人员之参考,而未公诸国人,求群众之批评。”^③可见,统计内容是年鉴的重点。从编纂实践看,《铁道年鉴》之所以依据会计年度设置记载时限,也与统计资料以会计年度统计汇总有关。而年鉴之所以出版延期,往往也是因为各路统计资料上报不及时。

(三) 民国《铁道年鉴》已经具备年鉴的许多特点

《铁道年鉴》编纂结构体式除铁道部机关概况性内容外,基本以事项为经,以各路为纬。即先分门类,如教育、工会、造林,再依次叙述各铁路工作进展情况。采取了类似志书横分门类、以类系事的结构。在体例上采取章节体,章下设节、目,多数为三个层次,有时也至第四、五个层次。如第三节第六章教育,下分交通大学、留学生、扶轮学校、各路教育概况四节。第一节交通大学又设“经费”“本届在校学生”等目。在体裁上,也采用了类似志书的述、记、志、图、表、录等。然而,作为年鉴,《铁道年鉴》还是有着同时期铁道部组织编纂的《交通史路政编》等史志书籍不同的鲜明特点。

年鉴记载时限以年度为限,逐年编纂出版。尽管由于种种原因,民国《铁道年鉴》出版周期长,第3卷合两年为一卷。但是编纂者在书中一再致歉、反思等,也体现出当时对于年鉴时效性的强烈认识。《铁道年鉴》还设置了旅行指南,包括旅游名胜、车次等信息,在《铁道年鉴》(第1卷)“例言”中更明言:“本书不限于路界专用,亦供一般学者及旅行家之

① 洪瑞涛:《读完第一卷铁道年鉴以后》,《交通杂志》1933年第1卷第1期。

② 王世伟:《中国早期年鉴编纂出版述略》,《年鉴工作与研究》1994年第1期。

③ 曾仲鸣:《〈铁道年鉴〉序》,铁道部铁道年鉴编纂委员会编:《铁道年鉴》(第1卷),第5页。

随时检查。特备简明之乘车游览指南,略述重要名胜、客票价目、最近行车时刻表等以便利用。”^①这体现了编纂者对于年鉴服务性的重视。第1、3卷年鉴均设有类似编辑说明的“例言”,对年鉴的编辑主旨、主要内容、资料来源、编排方法等进行说明。第3卷还特别设置“专载”,专文记事,这些都体现出年鉴不同于以往史志书籍的新风貌。此外,第1、2卷年鉴设置了索引,第3卷还编制了以当时流行的“四角号码”排列的索引,尽管索引深度还不够,但也反映了时人对于年鉴工具性的认识。

四、民国《铁道年鉴》的编纂出版流程与方法

由于资料缺乏,以往对于中国早期年鉴的研究,大多针对年鉴文本本身进行。对于年鉴的编纂流程、方法、成书过程等往往语焉不详。幸运的是,由于民国时期铁道管理相对完善,各种工作报告、出版物保存下来的较多,从这些资料中爬梳剔抉,基本可以窥见民国《铁道年鉴》编纂流程和方法,从而进一步丰富对于早期年鉴编纂史的认识。

(一) 官方编纂,组织有力

相比同时期大多数年鉴由书馆、报社、学会甚至个人编纂,《铁道年鉴》是由铁道部组织编纂的官方年鉴。第1卷年鉴从1932年4月开始筹备,当月成立铁道年鉴编纂委员会,并以铁道部令形式公布《铁道年鉴编纂委员会章程》。《章程》略云:委员会设委员长一人,委员四人,均由铁道部长指派;委员长为本书总裁,并在委员中选定一人担任本书编纂主任;设置编纂三人至五人,事务员、书记员各若干人;本部各司及附属机关遇本会调查所需材料及询问疑义时须设法供给并详为答复;本会为编纂之需要关于绘制图表等得商请部中技术人员帮同办理;本书体例及编纂办法由编纂主任与编纂委员商拟后呈请总裁鉴定,遇有重要问题得召集委员会会议决定。^②

由此,民国《铁道年鉴》编纂从组织领导、人员分工、工作制度等均形成了制度保障。在留存的民国《铁道公报》等资料中,可以看到不少关于编委会人员任免的文件,说明委员会人员可以得到正常补充。只有健全的组织、充足的人手,才能用8个月时间,编纂完成覆盖全国几十条铁路、内容丰富、资料翔实的首卷年鉴。遗憾的是,一年以后,编委会即被撤销,1933年6月28日,铁道部曾下发命令:“铁道年鉴编纂委员会着即裁撤,所有未竣工作交参事厅办理,此令。”^③此后,第2、3卷年鉴均未成立专门组织,第2卷由铁道部参事厅编纂、第3卷由铁道部秘书厅编纂。尽管编委会撤销,但是年鉴编纂的组织并未削弱。尤其是第3卷年鉴成书较快,内容丰富,成为同期出版年鉴中的上乘之作。

① 铁道部铁道年鉴编纂委员会:《〈铁道年鉴〉“例言”》,铁道部铁道年鉴编纂委员会编:《铁道年鉴》(第1卷),第9页。

② 铁道年鉴编纂委员会:《铁道年鉴编纂委员会章程》,《铁道公报》第269期,1932年6月9日。

③ 铁道部:《铁道部令第1502号》,《铁道公报》第597期,1933年7月3日。

（二）组稿过程严密，要求严格

由于铁路行业相对便利的交通、通讯条件，使得《铁道年鉴》组稿形成政府组织、各单位供稿的模式，其流程与现代年鉴编纂基本无异。民国《铁道年鉴》编纂先由组织者确定内容主旨、稿件范围等后，向各铁路管理局发布电报，说明稿件要求、征稿时限等。第2卷征稿通知说：“本部为事业上之比较及参考起见，曾发行铁道年鉴第一卷在案。兹拟继续发行，特定征集铁道年鉴材料办法，分行各路，逐项答复，以为编纂第二卷之根据。此次所征集之材料，截至本年六月底为止，严密搜集，自易完备。但需努力，务期于最短期间竣事，庶能保存材料之时间性，以利编纂事务之进行。除分令外，合行令发征集铁道年鉴材料办法五份，仰该路遵照。并限于一个月内，逐项答复完竣，呈复到部。”^①由此可以看到，铁道部要求一个月内交稿，时间不可谓不紧。在组稿过程中，也会就某项问题专门征稿，如编纂第1卷年鉴时年鉴编委会向各铁路局发函：“本会编纂铁道年鉴关于各路局会所辖工厂拟作简要之叙述。兹制定问题数条，尚希详为答复。”^②

各铁路管理局没有按时送交年鉴材料，铁道部也会行文催稿，如1934年2月28日，铁道部令各铁路管理局：“查本部上年十一月十日参字第七二〇一号训令，分发征集铁道年鉴第二卷材料办法，仰该路遵照办理，并限于奉令一个月内呈复到部在案。兹查该项征集材料办法，逾期已久，未据呈复。于年鉴编纂，定期刊印，殊多妨碍。合亟令仰该局查照前令，迅即呈复，勿得延误，切切。”^③此后直到7月，还有平绥、潮汕等铁路未交稿，铁道部又行文催稿：“电平绥铁路管理局等，查本部征集铁道年鉴材料，业经上年十一月参字第七二〇一号令发该项办法，仰即遵照办理，并迭经令促迅为呈复在案。查兹该局迄今尚未呈复到部。合亟电仰查照前令，剋日呈复，勿得再行延误。”^④同时期中国出版的年鉴，其资料大多由编者自行搜集，《铁道年鉴》这种面向全国各铁路单位广泛征集的资料来源方式并不多见。这种严密的组织与严格的要求也保证了《铁道年鉴》资料的广泛性、权威性与珍贵性。

（三）供稿单位精心组织、汇编成稿

各铁路管理局是年鉴稿件的撰写部门。各单位接到铁道部组稿通知后，均较为重视。一般经过指定责任部门及人员、确定分工、汇编成稿几项流程。如《江南半月刊》记载，江南铁路公司接到铁道部通知后，将工作交给总务处负责，总务处即开始组织征稿及编写：“查本公司前奉铁道部令征集第三期铁道年鉴关于本路各项材料等，因并附发铁道年鉴各项材料项目，奉此。除一部分由本处文书股编制外，其关于工务、运输、会计、材料各方面材料经本处将该项项目分别送函各关系处股予以搜集。兹各项材料业由各方填载送运，

① 京沪沪杭甬铁路管理局：《限期征集铁道年鉴材料》（本局训令通字第859号），《京沪沪杭甬铁路日报》第827期，1933年11月17日。

② 正太铁路管理局：《铁道年鉴编委会公函》，《铁路月刊：正太线》1932年第2卷第10期。

③ 铁道部：《铁道部训令第8572号》，《铁道公报》第802期，1934年3月3日。

④ 铁道部：《电平绥铁路管理局等》，《铁道公报》第906期，1934年7月6日。

本处文书股即依次汇编完竣,现正赶行缮写装订,日内即可蒞事,备文呈送。”^①津浦铁路管理局工作程序也类似:“前奉部令征集铁道年鉴第二卷材料办法,飭逐项答复在案。经令行各处署指派专员遵照征集材料办法,详细查填造送,汇编核转。”^②京沪沪杭甬铁路管理局接到铁道部征稿通知后,指定总务处文书科具体负责,并指定专门的承办人员。各处署课也指定专门办理人员。全体人员召开会议,讨论稿件分工。有的项目责任部门较为明确,直接指定该部门负责;有的项目需要几个部门合作,也进行了分工。如“第七项第十二目港务,由工务处主办,船只部分资料,由车务处供给”。分工明确后,还讨论文字、图表编写标准问题,如文字“一律加注标点符号”“一律用简明文言叙述”,图表“一律用统计纸,小者黏贴正文适当位置,大者另附”。会议最后还限定了交稿期限。规定各部门在限定日期前完稿,统一交到总务处,汇编后报铁道部。^③

(四) 编纂成书、付印出版

各铁路管理局汇报报送的材料,由铁道部组织编辑成书。其中最困难、繁重的工作是将各铁路局报送的各类统计图表汇总形成全国铁路统计图表。如编纂第1卷年鉴时,到1932年12月,年鉴各项内容均已基本告竣,唯“图表或因资料缺乏,或因工作繁重尚未就绪。与原定编纂时间颇有出入,约需延长一个月方能竣事”^④。全书初稿基本完稿后,还需经铁道部各相关部门最后审核把关。如1933年2月,第1卷年鉴编纂过程中“查所编第一卷铁道年鉴全书于上月内脱稿。为慎重计,在排印之前飭由各关系机关复加审阅,内容稍有修正之处”^⑤。此外,编纂者还要负责制作全书各类插图,这部分在当时也耗时不少。现存3卷《铁道年鉴》保存了大量制作精美的铁路路线图,是研究铁路线路变迁的重要资料。全书内容全部完成后,还有确定字体、通过比价等确定承印单位。第1、2卷年鉴由上海汉文正楷印书局印制,选择理由是其“字体新颖,价格适中”^⑥。第3卷由上海商务印书馆印制。自此,年鉴编纂出版工作全部完成。

五、结 论

民国《铁道年鉴》编纂历时近5年,成书3卷。由于铁道部成立后,铁路集中管理的加强,使得该年鉴编纂组织领导、组稿编辑等工作要求严格、水平较高。成书出版的民国《铁道年鉴》分类合理、资料翔实、内容权威。尽管在体例结构上还不脱旧志书痕迹,在原始文献的加工整理上力度还不够,但综观全书,对年鉴时效性、服务性、工具性等年鉴特性的追

① 江南铁路公司:《半阅月之总务》,《江南半月刊》第60期,1936年5月。

② 津浦铁路管理局:《工作报告》,《铁路月刊:津浦线》1934年第4卷第2期。

③ 京沪沪杭甬铁路管理局:《讨论纂辑铁道年鉴材料会议纪》,《京沪沪杭甬铁路日报》第1511期,1936年2月17日。

④ 铁道部:《关于铁道年鉴事项》,《铁道部中华民国二十一年十二月份工作报告》,1932年12月,第30~31页。

⑤ 铁道部:《关于铁道年鉴事项》,《铁道部中华民国二十二年二月份工作报告》,1933年12月,第36页。

⑥ 铁道部:《关于铁道年鉴事项》,《铁道部中华民国二十一年十二月份工作报告》,1932年12月,第31页。

求始终贯穿年鉴编辑过程,体现了早期年鉴工作者的探索与努力。其注重对下属单位资料征集与收录、设立“专载”专文记事、附设铁路时刻表便利读者等编纂方法都值得现在学习和借鉴。因此,民国《铁道年鉴》不仅是研究铁路史的重要资料,也为早期年鉴编纂提供了重要典范。

责任编辑:冷晓玲 宿万涛

《中国基督教年鉴》(China Christian Yearbook)

中国基督教英文综合性年鉴。该年鉴于1926年由《中国差会年鉴》更名而来,至1939年结束,共出8期,即第14—21期。《中国基督教年鉴》和其前身《中国差会年鉴》记录了1910—1939年间中国教会在传教、教育、医药、妇女、文字出版和社会、慈善事业等方面工作的情况。自20世纪20年代起注意教会的环境,开篇即介绍当时的社会、政治形势,是研究中国教会在那个时期的重要资料。上述两种年鉴先后由季理斐、罗炳生、乐灵生等负责编辑,最后一期的主编是中国人刘廷芳。

(摘编自《基督教大辞典》)