

遜菴彙稿

胡氏題



選庵彙稿分目 第一輯

中編 詩文（論文）

太平洋會議鐵路問題意見書

交通救國論

交通部特別會計之存廢問題

再論交通部之特別會計

關於交通部特別會計之我見

論廣九粵漢接軌問題

五十年來中國之交通

交通與教育

交通教育略史

交通大學之回顧

我國今後急待發展之交通事業
怎樣的裁兵

中編 詩文（論文）

太平洋會議鐵路問題意見書 民國十年

此次華盛頓會議關於中國問題莫不注重門戶之開放而門戶開放尤以鐵路問題為最關重要顧鐵路問題年來聚訟之點固有共同管理統一鐵路共同投資諸說之變化遞嬗而國人研究之理想亦隨以不同前者四國新銀行團成立公佈往來函件及互訂合同然後吾國漸曉然於銀團之真相本會前此迭次開會研究此案復參酌現今之情形僉以我國宜有固定宗旨及確切辦法以免外人之操縱茲分別說明於次

一 宗旨

甲 贊成國際投資

我國建築鐵路能不募外債固屬上策但默察國內經濟現狀似不能不利用

外資以便交通就利用外資言之與其借一國資金使其勢力範圍過於增長何若准各國投資使其勢力範圍得以破除且共同投資並非現在之新法實有已往之先例如津浦一路北段為德國資本南段為英國資本川粵漢一路係英德法美四國共同投資今昔情形雖不甚相同而其性質則頗相類似其不足為法者則以條件之未善組織之不良非共同投資之過也今日主張共同投資所應注意之點有二即（一）以不失管理主權為前提（二）不可使單獨的勢力範圍變為統合的勢力範圍何謂不失管理主權即路線由我自擇運費由我自定材料由我自購管理權由我施行用人由我支配款項由我存儲文字由我訂定是也何謂不使單獨的勢力範圍變為統合的勢力範圍某國投資某路即欲管理某路此係一國之單獨的勢力範圍各國投資各路即欲共管各路此係各國統合的勢力範圍單獨的勢力固不可使之增長統合的勢力尤不可不為預防設令其得圍合一種不可破之勢力則移權一國者

尚有收回之望而此則萬劫不復矣凡此皆共同投資之重要前提必須充分考慮而後始能贊成之也

乙 反對共同管理

共同管理之說發動於無責任之外人而國人之憤激時事迷信外人萬能者亦恒鼓吹之其見之前數年外國文報紙者不少茲為參考起見略述於次一日萬國鐵路圖其職員由英法日美中五國政府各派代表一人辦理中國鐵路一日國際合資鐵路公司銀行團各派代表一人駐華為各國鐵路銀公司董事承辦鐵路借款一日中國交通部設立一中央鐵路司由中英美法日各派委員總持其事各處長不分國籍一日仿照鹽務署辦法以中國人為總管理以歐美人為輔此外尚有數說類皆大同小異其主張雖各不同而目的不外共同投資亦即共同管理在外人之意以為非此不足以保障其權利而謀鐵路之發展在我則宜分別研究共同投資祇要條件平允無損主權自可酌

量承認若共同管理則於國家人民死生存亡有密接之關係不能不極端反對之也

丙 主張自行統一

鐵路統一原有自動他動之不同外人主張共同管理此係他動之說我國力謀自行統一此係自動之法此種統一問題當然由我國自動已往之統一政策交通部實行者甚多如統一鐵路會計統一鐵路技術統一鐵路法規辦理聯運編製統計等或已完全施行或已訂定草案此皆我政府應辦之事與銀行國完全無涉若夫未來之統一事項我國當然繼續自行訂定以期投資之安全而謀鐵路之進步另有辦法詳後茲姑不贅

二 辦法

甲 共同投資辦法

一 各國共同投資以不違背我國鐵路自行統一之辦法為原則

二 各國共同投資不能含有國際共管之意味

三 我國銀行團亦可加入各國銀行團共同投資受同等之待遇但另有單獨投資權不能為各國銀行團所束縛

四 除共同投資之銀行團外如某銀行團條件較優我國當然另行商借不受何等拘束至新銀團某項借款條件他國銀行團如願依樣辦理當然准其加入合為一團

五 無論共同投資或單獨投資與吾國政府訂立合同均以我國自訂統一辦法為標準不能絲毫妨害管理主權

自訂統一辦法詳後

六 凡現在國有營業各路及興工各路確有建築成績者不在共同投資範圍之內此節曾由美政府聲明經英日法三國政府承認

七 凡已訂合同而未售債券各路或未訂合同而借款優先權已許與某國籍者應由我按我國情勢自行提出路線之分合存廢開辦之先後緩急與

新銀團協議決定之原合同除因事實變更經我同意得商酌修改外其餘不能修改其協議決定應行修築之路綫如我國不自行修築可歸入共同投資範圍之內但須規定實行年限逾限得由中國政府另定辦法

依前項廢併之路綫其已墊過款項應由新銀行團以合宜條件借資償還
八 境內外人經營之路得由中國斟酌情形贖回自辦或准新銀行團共同投資惟條件須彼此協定

九 此外應行修築各路綫應由我分別緩急自行籌款興辦新銀團不能要求投資某路綫如我國認為必須募借外資時可向新銀行團隨時接洽商訂條件總以公正平允不失管理主權為要旨

乙 自行統一辦法

除已經統一各事已為交通部實行外茲為規定共同投資辦法起見當繼續自行統一者逐條擬訂如左

一 關於選擇路線制定運價計畫工程處理會計審訂法規任免職員軍事運輸以及機務行車管理暨其他一切有關行政上各項事務中國完全有自主之權

二 關於購買材料稽核款項監理工程并任用洋員各項均應根據國有各路現行有效合同內最有利於中國各條訂定之至抵押品利息折扣佣銀可按金融情形隨時協定

三 鐵路會計須完全獨立除預算決算自應彙送審計院稽核外凡與銀團有關係各路之帳目可由該團派員幫同審核按期公佈以昭大信

四 鐵路借款及每年餘利絕對禁止挪用中國政府允銀團隨時稽核得否認此種款項之挪用

五 我國可組織一銀行經理工程及營業時期之收支款項或由我改組代理國庫之銀行經理其事其重要職員可酌用外國人

六 工程機械運輸材料等可酌聘外國人繼續商榷統一之法

七 購料包工先儘中國方面辦理或照各統一規定之標準公開投標并自設鋼鐵車輛等廠

八 如須組織稽核處以稽核共同投資各路之帳目除由政府選派員司督率辦理外可以就投資各國選用洋員以為之副

九 為統籌路線起見所發生之鐵路工程司會議可參用外國人但其提出計畫書須經我政府之核定方得實行

十 鐵路管理行政高級人員須完全用中國有學識經驗之人中級華洋員應一律考試任用惟華洋人數及權限宜詳細規定

十一 下級員司夫役應全用中國人惟須設各種講習所施以相當教育

十二 路警全由中國自行編練管轄

十三 外國文須擇定一國文字以便劃一

十四 因協議路線存廢問題之必要中國政府得選派專門人員前往履行測勘其費用應歸入將來決定之路工項下撥還

十五 中國對於共同投資各銀團祇認為一個團體關於施工購料及用人上不得有國籍之界限

三 結論

以上各辦法可視為鐵路政策之大綱亦即鐵路借款之標準如新銀團條件與此標準相違背則路可不築債可不借誠以彼有蹊田奪牛之心我不能不為因噎廢食之計萬一舊債亟須償還新路亟須建築尚可設法募集內債或將已成之路及新修之路酌量分配商民辦理以吸收內地之資金而免外人之束縛也

抑更有進者吾國果有拒絕共管之決心同時即當有整理路政之辦法此二事固相為表裏可合而不可分者也故鐵路整理之方亦即為拒絕共管之手

段否則僅以空言抵制微特不能博各友邦之同情而此項問題遲早亦將再
現非根本長久之策也整理之法有求之於人者有求之於我者求之人者其
勢逆其事難惟有盡力之所能趨赴事機期有萬一之獲求之我者不難於知
而難於行不難於銳進而難於有恒故非堅定志慮上下一心以圖自振拔不
可舉其大者則有八端

一 確定特別會計制度 鐵路之宜於特別會計凡學者所皆知而在中國
為尤甚顧論者徒以意見之爭往往以對人的關係而因以攻擊及於此良好
之制度此大蔽也夫特別會計本未嘗不與一般會計相通惟鐵路虧多盈少
千瘡百孔如今日之現象又復隨意提撥使不能盡量經營則不啻予以摧殘
而使之不能發達矣近來每年鐵路款項為一般會計中所懸欠所挪用者多
且千萬少亦不下數百萬假令盡供路用何至有現象之窘故鐵路之確立特
別會計制度實為今日最善之方倘當時能力任維持使之必行庶鐵路自身

得以逐漸發展兼可為國內外投資者信用之保障此有百利而無一害者也

一 嚴定鐵路預決算 交通部每年度雖有預算決算之編製然一以編製不良未嘗寓系統的策畫一以國會中止不能為有力之監督故編製之始往往後於施行之期而實用時又往往變更出範圍之外竊謂嗣後每年度鐵路預算決算不可不由部按照方針按期編製除送國會或審計院稽核外一以法定手續頒布嚴重監督其施行非預算上所有之項目不得妄有追加然後鐵路財政可以漸趨軌道

一 整理鐵路舊債 歷年鐵路內外借款不下五六萬萬每年應付內外債之本息最近數年每年約須三四千萬元此後還本愈多則負擔愈重非確有通盤之計畫將何以度此難關故政府於按年償還各路本息必當有妥善辦法或採用減債基金法以為償款之準備或借內債以償還外債或借輕債以償還重債或收回積欠清理資產以作還債之補助或將未成之路分別歸併

以減少債額或將擬築支綫准商人承辦或將已成之路以一部招入商股騰出資本以為擴充之用凡此雖非各路所能一一必行而政府之方針既定但能因地制宜即困難可迎刃而解

一 公開借款條件 從前借款條件資本家以不信任吾國之故遂由稽核權而侵入建築權管理權中間以吾國管理不良故近來借款條件將益趨於苛酷顧前此合同大都授權於經理之公司銀行或其代表之總工程司此經理或代表權利之規定徒足以損害吾國之主權而在於出資購買債票者則毫無利益可言公司銀行對於工程管理一切本非所長而必事事司干預之柄此事之不可解亦有識之所不平者也其患在乎當事者經驗既少又守秘密前車既誤則援例紛來或其契約由違反國民之公意而成則其失策更不可問故此後借款辦法宜先行徵集各方面意見就事實上所能行者定為議決案使投資者得就我範圍以為從違即或條目少有出入而事前不事秘密

事後完全公布亦絕不至招國民之攻擊

一 杜絕濫借路款 曩者當國者以財政困乏之故不惜假鐵路借款之名移作軍事或政治之用債權者一面祇求本息之有着折扣之優厚勢力範圍優先權之確定吾國鐵路之興築與否本非所急墊款之移用亦且明知而故為不知適邁歐戰之起債票滯銷我同時訂借之款無法進行而年年應付之息則不可或緩日積月累成為不生產之支出其何能繼此濫借路款之患也自今以後務宜堅決禁絕鐵路借款不得絲毫挪作他項用途尤不得任指本不必興築之線以為目前藉取墊款之謀及為外交上酬應之用否則鐵路破產即在目前甚可懼也

一 預防勢力範圍之潛植及蔓延 打破勢力範圍之說其詞甚美然此為雙方條約之事必非吾國所能獨行亦非第三者所能勸導假使國際間果不願此勢力範圍之存在則經彼此同意之後凡以前官私有關中國鐵路權利

之案據除已成之路外不論係何文件及以何原因成立暨中國與某國所訂抑各國互訂又不論明許暗含單定附定概行聲明無效而代以此後所訂投資辦法之新章則國中固有成約而不能興築諸線其阻力立時消滅豈非甚善更進而要求他有路之收回或以其他方法改變其政治上之性質各國苟不願有國際之特殊勢力亦未必不可行惟此為求之人的問題其得失殊無確準若求之在我則國中宣示一定之政策以後不允認各國路權之要求以造成特別之勢力一面向各國約明以後不得用獨訂互訂此類辦法俾防勢力之潛植及蔓延度亦為各國之所許至於已有之勢力如何縮小則在重訂契約嚴定年限取消其優先權或亦徐圖補救之一術歟

一 確定任用人員之規制 鐵路非吾國所固有故初辦之時高級人員不得不借才異地中下人員既未養成於先援引冗濫在所不免近來專門畢業者日衆而任用之途甚狹蓋需要與供給兩不相謀而用人之法未善故也為