

鐵

路

協

會

會

報

拔

萃

中華

民國

元

年度

第一

二卷

一期

至十

五期

鐵路協會會報
萃拔

中華

民國

元

二
年度

第一

二卷

一期

至十

五期

會報第二卷拔萃目錄

政策第一

- 民國鐵路與開放門戶
- 中華全國鐵路協會建議請速定鐵路政策意見書
- 籌議經營全國鐵路意見書
- 論國家經營鐵路之主義
- 借債築路之經濟上的理由
- 中國鐵路及過去之未來
- 論中國國有鐵路亟宜立統一的機關
- 鐵路機關統一之今昔
- 民國鐵路談
- 某當局之路政談
- 論籌畫全國鐵路宜有方針
- 鐵路之政治觀
- 鐵路生產論
- 條陳鐵路改良策

目錄

- 整理路務條陳
- 整頓機務策略
- 鐵道發達之影響及於社會之關係
- 選擇路線意見書
- 中華全國鐵路協會演說稿
- 讀法文日報論中國路政有感
- 元年度國有鐵路事業之回顧
- 民國鐵路管理之事實
- 論鐵路特別會計及其利用
- 鐵道院之應獨立與否宜以經濟政策爲前提
- 鐵道院獨立問題
- 自歐亞交通上觀察中國之鐵道
- 鐵道汎論
- 對於路政司之希望

民國元年分鐵路營業報告書

國務院答覆參議院質問海蘭鐵路書

論鐵路國有

統一路政建議

經濟第二

浦信鐵路借款合同說帖

借款回扣之研究

交通部對於修正二年度國家預算意見書之商榷

二年度部管各路預算總冊說明書

論中國宜統一各路統計表

籌備統一鐵路會計辦法說帖

統一鐵路會計說

日本鐵路特別會計

英國取締鐵路會計考

英國愛克或斯論中國統一鐵路會計函

英國狄克西論中國統一鐵路會計函

改良鐵路會計說

吉長路設立用度科意見書

吉長鐵路局擬設用度科規則

讀西報中國鐵道悲觀之悲觀

王景春等由倫敦報告聘用顧問情形文

交通部論特設統一鐵路電信會計委員會函

交通部統一鐵路會計委員會開會成立詳誌

計畫及事實第三

對於新疆通行候諾無軌汽車辦法之平議

中國西通大鐵路說略

經營西南兩邊宜建同成鐵路之計畫

湘鄂鐵道路線商榷書

川路改綫議

湖南路線新勘與舊勘之比較利病說明書

本會與孫中山商榷全國路線書

踏勘隴秦豫海西路報告書

由南大路回勘之報告書

踏勘隴秦豫海東路報告書

富爾德測勘歸化包頭路線報告書

勘選正德路線報告書

李吉士測勘熱河喜峰口路線報告書

陝甘鐵路關於定綫之計畫

粵漢鐵路樂昌至坪石農業情形調查記

調查栽種芝蔴小麻報告書

滬甯路局元年下半年成績調查記

武漢紀念橋勘測報告

京漢路水患善後之報告

黃河橋墩情形表

京漢鐵路民國元年上半年成績調查記

道清鐵路民國元年上半年成績調查記

吉長鐵路民國元年上半年成績調查記

京奉鐵路民國元年上半年成績調查記

滬甯鐵路調查記

京奉鐵路民國元年與革要項調查表

京漢鐵路民國元年下半年成績調查記

津浦鐵路北段元年一年與革事項表

京漢鐵路民國元年與革要項一覽表

滬甯鐵路民國元年上半年營業收入成績表

道清鐵路民國元年與革要項一覽表

道清鐵路各項情形報告

目錄

吉長鐵路民國元年下半年成績調查記

京漢正太汴洛道清鐵路調查記

長洙鐵路調查記

津浦路南段軍事運輸成績報告

工事及材料第四

汽車肄言

推行孤軌鐵道論

鐵路機車原理

歐美機關車界之大勢

論機關車之分類法

鐵路軌條論

轉轍器之構造法

改良路軌接續法說

交通部論拱形軌條理由函

論轉轍器與轍叉器

總工程司百里格論鐵枕功用函

平井顧問審查隴秦豫海鐵道使用鐵枕木意見書

軌釘談

鐵台脚之構造說

發明番排列輪枕木之理想

五

輪番枕木用點之討論

軌釘談商榷書

鐵道新螺釘

訂嚴律以滅軌釘之竊案說

新發明之軌計

鐵路改良工事論

北京大學校工科籌建武漢紀念橋聯接京漢粵漢兩路說

明書

續議創辦漢口造車廠說帖

冶鍊廢鐵之利益

勞働團體與鐵路工程前途之關係

選派駐外購料專員說

雜類第五

本會呈交通部請函陸軍參謀兩部以鐵路知識灌輸軍人
文

鐵路與軍隊

鐵路應用中國文字說

鐵路改用度量衡新制研究案

調查各國鐵路人員撫卹款及養老費辦法

調查釐卡病路之實在狀況

火車貨稅病路調查記

調查鐵路厘捐擬改寓征於運之理由

全國鐵路博品館進行手續條議

日華旅客聯絡運輸合同草案

日華旅客聯絡運輸帳目清算法草案

審定鐵路名詞會修正細章

兩淮鹽運使張弧籌辦北鐵道運鹽文

洛潼鐵路股東請收該路爲國有文

交通部致稅務處海軍部請測量海門通州海港函

朱總長賀津浦路黃河橋落成演說辭

津浦路飛虹渡輪試駛記

叅攷第六

千九百十一年各國鐵路之回顧

法報論中國鐵路新政策

美國鐵路事略

世界路網

德國瑞西運輸之狀態

日本鐵道院官制改革

平井顧問路員年俸外所得金意見書

美國佛爾近尼州內路鐵路職員組織圖

美國拿福克及西部鐵路職員組織圖

東清鐵路之歷史談

滿鐵最近之實況

南滿鐵路會社全部組織調查記

南滿鐵路員司夫役薪工及旅費詳細規章

南滿鐵道公司經營之歷史

英國鐵路從事員之給料與勤務時間

調查南滿路運輸貨物賠償責任辦法報告

調查南滿路雜項事件報告

日本國有鐵路貨物運價之改正

德國鐵路之慰安設備

印度鐵道譯倫敦工程司報

行車號誌說

西伯利亞鐵路萬國客票行李事務會聯絡條約

山東膠濟鐵路公司西一千九百十一年帳略說帖

未完各篇附

工場管理法

黑暗之倫敦

四十二歲後創業之巨商

歐美行路難

政策第一

國鐵路與開放門戶

韶 覺

鐵路者文明發達之利器此世界之公言也吾中華民國脫去專制之羈絆一躍而進於共和侈然儼然驕斬於歐美頃者列強承認又復見諸事實一般國民莫不欣然相告曰外交勝利外交勝利夫國猶是國徒以推倒君主改革政體遂足以息列強之野心解外交之難題耶抑不於內政實業并力整理於所謂發達文明之事業苦心經營俾外國人在吾國之地位與夫權利秩序皆得安然帖然與吾國人享有同等之幸福舉一切租界條約領事裁判悉舉而罷廢之則國猶是國今後國際上之困難能保其不愈趨愈下耶然則中華民國之鐵路以職志言輸運敏速發達文明以責任言促進內政助長邦交皆與鎖港時代之交通利器有不可同年語者故欲民國之強健必自開放門戶始實行開放主義者又必自鐵路普及始

立國於亞洲大陸而以物質之文明爭衡於歐美殆有非空談徒手所能冀幸萬一者何則今吾中國人口已四億萬已成路幾不過一萬五千里以視歐美瞠乎其後固不待言即比之日本亦復望塵莫及概以人口相比比例至多如美國每一萬人可得八十六里至少如日本國每一萬人亦得三里然以美例華則應有鐵路三百四十餘萬里即以日例華亦應有鐵路十二萬里始足以駕羣雄競逐海陸今者民國肇造所最引為殷鑒者老大帝國之閉關主義也夫工欲善其事必先利其器則舍奮全力以求鐵路之進步以與萬國交通以矯正所謂閉關主義之弊害又奚可者

滿清之季迫於國力之不振靖和之結果乃由閉關時代遞嬗而為開港時代行之數十年以行政司法之陳腐腐敗發生種種之問題惹起無數之惡感此恫心時局所無日不疾首蹙額者也試一平心靜氣詳審其所以然之故則開港制度之失敗實有不能容於今日者何則開港制度云者限制開放門戶主義也嚴格論之適足使外國人在內地之地位與其權利秩序永無平等之一日於是領事裁判租借條約所影響者不特為仇視外夷之導線抑且為天闕文明之障礙若以社會秩序與

政策第一 民國鐵路與開放門戶

二

生活程度言之通商口岸之與內地其文野之別固不可以道里計又以住居租界與住居內地之華人相較其身家性命安危之間更幾幾於算數譬喻所不能盡矧金融機關總持在握所以吸收吾國人之膏血制定吾國人之死命者舉目皆是以弱貧之中國處於不得不與世界各國相晉接之世又復以內政外交種種不良之故不能先取開放門戶主義而先取開港主義以致事實上之現象惡劣如是困難如是此固當局者所不及料抑亦吾中國種種方面進步緩慢之所致也就根本上言之開港以來所發生最不平等问题則領事裁判權是已夫領事裁判權由於內外國法律之不平等等夫人而知之矣然國情未露之日尚有以相互之領事裁判權為解嘲者今何如乎所謂片面裁判直不啻割讓領土民國事新三權分立憂國之士莫不以改良法律為前提改之誠是也庸詎知法律縱或改良縱能與文明各國共同軌轍而國勢貧弱內政不修彼方將夷然傲然屏我於海平綫以下也

非難外人雜居制者靡不曰中華幅員廣袤荒穢不治外人雜居不特嬉笑所叢抑寇盜充斥天禍不戒未能於外人之生命財產實行保護審是則外交事變無日無之不獨外人不取輕涉抑如終歲紛擾民不堪命何應之曰世界趨勢日進大同泱泱中華其不能永保此半開時代者無俟煩言至以厲行開放門戶之故全國視綫專注意於修明內政以增進吾國民之幸福遠之則抗行諸國近之則安集旅人吾民何修計無不踴躍將事者抑更有進者吾國貧弱根於廣土游民隨在皆是開放門戶則農工發達與時俱進且以普及鐵路為入手方法則路軌所及富源先開掃穢披榛成效斯觀有斷然者

抑又聞之不患寡而患不均不患貧而患不安今口岸內地文野懸絕安危亦懸絕誠無惑乎患貧患寡矣惟其然內地行政尤不能不以開放門戶為前提而日改良其警察行政夫內地警察本負有保持社會安甯秩序之責一旦改良不過擴充精進已耳非有其他非常之原使之無從企及也矧維持治安各有天職即無外人獨可放任乎或者曰內地政費方苦竭蹶乃於望外再求美備耶應之曰因噎廢食古人所譏國家貧弱未聞警察事業極端省儉而能立國者且以鐵路普及為開放之先路則血脈靈通邊塞聯屬於交通上已占先著而外人雜處金融活動經濟上之優裕亦在意中此障害之無足慮者

復次請言法律上外國人之地位夫古代民族由生存競爭之必要漸擴充共同生活之範圍各成部落而以武力建設國家故不尚平和而主爭戰視外國即敵國也自近世以來已由敵視主義而經過賤外排外相互諸主義以馴致於平等主義此國際法家所公認也然所謂相互主義雖較之排外為優而其弊害誠有如上節所述開港制度者顧此種規定私權享有之

相互主義既不能行於現時而成爲一種過去之事實故近世各國多採用內外人平等主義考一八二九年荷蘭民法第一編第一章第二條私權之享有及喪失之規定有云在王國之領土內者皆爲自由人有享有私權之能力云云即謂內外國人同有享有私權之能力也換言之即凡在荷蘭國內之人類不問其爲內外國人皆有享有私權之權利能力按之該國法例第九條有王國之民法除法律所定例外之外對於荷蘭人及外國人均適用之云云可知以上所釋足爲確證又考一八六五年意國民法第三條曰外國人享有屬於內國臣民之私權按此條文實爲比塞尼里及曼志尼等基於自由平等博愛三大綱爲絕對的之內外人平等主義之原則蓋當時承歐美諸國排外主義及相互主義之後意國立法者斷不能無此條件認內外人之同權故歐美學者皆極頌揚以爲能率先各國斷行此內外平等之主義而意國立法者亦善能保此民法三條之精神不設以特別之限制故現今意國之外國人除意國船舶所有權及漁業權制限外皆與意國享有同等之權利然則欲斷行內外平等主義舍開放門戶又奚可者

雖然此平等主義之原則亦非無酌設制限之例也如意如英則止一二條如德如法如美則有四五條雖有多寡之不同其禁止或制限外人之私權者不外左列之事項

- 一 土地所有權之制限
- 二 船舶所有權之制限
- 三 漁業權之制限
- 四 礦業權之制限
- 五 訴訟上保護之義務

然例外如其以內外國人平等爲原則則同故一八八〇年奧古斯弗德國際法協會所揭國際私法八大原則之第一條云外國人不問屬何國家及屬何宗教除現行法律所特設之例外皆與內國人享有同一之私權云云又於緒言列第一條之補則云各締盟國非相互得他之締盟國全體之承諾者對於此規定不能更設何等例外之規定又現今尚有例外之諸國務速改良其內國法制期與此規定一致云云此爲現今各國一般公法學者所公認也又日本民法第二條外國人除法令或條約所禁止之場合外皆享私權此亦明言內外人平等主義之原則也蓋日本法制於最近之五十年間已由敵視外

政策第一 民國鐵路與開放門戶

四

人之主義一躍而進於平等主義當墨船出沒於近海之時刑法上尙不認外國人之人格自舊條約締結以後雖亦漸認人格而原則上外國人仍無權利維新以後法律制度取範歐西認外國人爲無權利之主義始漸消滅師近世文明之通例保護外國人之權利自由其爲國家公益上所當限制之權利皆一一設爲例外著爲明文即對於無條約國之人民亦以付與以一般外國人所享有之權利保護爲原則故日本現時亦可謂不須民法第二條之規定對於外國人除法令有特別之限制外皆以與內國人同享有私權爲原則矣蓋日本由法律思想自然的發達事實上故須採用內外人平等主義之原則保護外國人之私權也

昔時來往日本之外國人未嘗不享領事裁判權之特典也其享受特典之範圍未嘗不限於所謂開港地也苟有出區域以外雖爲單純之旅行亦非受許可不可此等制度即吾中國今日之現狀也乃彼自明治二十一年日墨通商條約及明治二十七年以來與歐美各國締結之通商航海條約皆基於近世最新之慣例規定彼此對等之權利義務相互約定與其國民以往來住居之自由例如日英條約第一條第一項云兩締盟國一方之臣民無論到與他方之版圖內地旅行或住居皆得隨意爲之且對其身體財產皆得享受完全之保護云云此等改正條約自明治三十二年七月實施以來現今歐美各條約國之人民凡在日本版圖以內者皆完全享有往來居住之自由此外較之日本人雖有制限如(一)入國之拒絕(二)放逐(三)犯罪人引渡等者其於內外國人權利異同之點如是而已故日本對於外國人個人之自由權有左列之四者

- 一 往來住居之自由
- 二 身體之自由所有權住居之不可侵
- 三 信教言論著作集會及結社之自由
- 四 營業之自由

審是則各先進國之於開放事項蓋已斟酌損益不厭求詳且又爲相互雙方之利益則諸條約國之對於吾國開放門戶之締約又安有慨然承諾者就日本開放門戶言之日本法律思想之發達即爲日本文明之進步其理甚明無待論矣而日本國民所以能與歐美列國爲對等國及有交際之權利者亦存於此我之與日唇齒輔車取則不遠急起直追之不遑乃復汗漫視之耶其萬劫不復有斷然者吾爲此懼故於列邦對於領土內之外人所採用之主義所經過之沿革參考互證以諗

國民俾知開放門戶世界所同苟其內政修明法制齊一條約雖存不難吐棄又取日本近例執柯伐柯俾知敵視平等一蹴可幾勉旃邦人不遑暇食庶有豸乎

或者曰是故然矣大陸沉沉民生艱苦外人狎處姑無論民智不關隱患潛滋即我華人民生活程度日益增長數年之後田宅易主吾民何辜乃致稿死應之曰吾國民經濟之今日其儻焉不可終日中智以下盡能慮之然則不從事於拓殖不奮力於企業即使鎖國庸有幸耶況外人均勢虎視耽耽哀矣吾華已有欲罷不能之勢又況外國人既處我國即屬於我國人民又無種族之可言孟子所謂域民不以封疆之界春秋大一統之義或將於吾民國見之也夫以累卵之危巖牆之下而言保守吾知其難然則普及鐵路以爲開放門戶之預備固可忽耶矧開放云者不獨於吾領土以內多外國人之私權也即吾共和國人亦由此而得以相互之權利受待遇於先進諸國領土之上內之則以平等主義躋吾國於列強外之則吾神明之胄冠帶之倫亦將以自國之物產及其知識以與羣雄相見於世界之上

抑更有進者外交恆言海陸軍者外交後盾也吾子醉心平等乃欲以鐵路爲外交之嚆矢毋乃與外交恆言相刺謬耶應之曰唯唯否否吾中國之今日患貧甚於患弱鐵路者極端之饋貧糧也假令處財政奇窘之際好大喜功虛張軍備飲鳩止渴悉索敝賦所與幾何即使易子析骸臥薪嘗胆而一旗旣揭萬骨已枯此在專制暴君或以一人意氣之私忍而爲此況在民國甯復有失策至此者吾以爲今日欲救中國之貧莫如廣築鐵路以盡生利之能事以圖農工商種種之發展以圖政治教育社會之進步至於軍事則俟路成之後以所生之利從事擴張彼時輪軌交通呼吸靈便一兵可得十兵之用甲地可用乙地之兵試三復西人時間即金錢之語方信斯言之不謬夫以中國疆宇之太廣交通之不便民國成立若徒言軍備於財政上爲絕對的消極易若先辦鐵路於外交上收良好之效果耶與其侈言軍備竭垂盡之膏血以擲孤注於萬一又曷若從事生利一以開放門戶爲宗既與外人以自由復傳吾國於列強使吾國民之世界觀念日就發達耶吾願吾政府吾國人黽勉同心一以築鐵路行開放挽此神州陸沉而吾中華民國於地球上尙或有位置歟

中華全國鐵路協會建議請速定鐵路政策意見書

竊維鐵路之有益於人國都其要者言之凡四事焉一曰國防之鞏固二曰政治之統一三曰實業之發達四曰金融之平均此皆萃萃大端而爲立國之命脈所繫者也由今日民國現象觀之則軍備爲輕財政爲重而以交通不便凡百政治莫不受

政策第一 中華全國鐵路協會建議請速定鐵路政策意見書

六

其影響尤爲肇邦枵陞之總因外人論者恆謂吾國鐵路政策重國防而忽經濟以爲宗旨之大謬其命意姑不具論而當此國基未固財力支絀方續命療創之不暇斷非快心豪論之時則夫建築與改良之先後緩急有不容不亟研究者矣吾國經營鐵路蓋三十年於茲而進步遲緩成效鮮少枝節破碎自爲風氣此非徒由於無人才無財力而已實由於無包舉全國確定毅行之政策是故由今而言路政有事屬易爲而因循迄未舉辦者有事體繁重而不得畏難以失事機者有非今日所能行而不能不預樹將來之基礎者在當國者應有完全大計畫表示海內以國利民福爲前提顧惟本會有建議於政府之責不敢不舉其所得用貢其芻蕘凡統籌全局可爲永遠之規畫與準酌時勢當爲適宜之補救者具陳於後幸 裁察焉

一國有政策之定義與其辦法宜從速議定宣示國民也

國體改革以來民即國國即民此事更無討論之餘地然有不得不解釋者國有主義爲凡鐵路言之抑爲限定之大幹言之此其一也如僅幹路爲國有則無國有民有之分仍爲公辦商辦之別公辦應有若何之規定此其二也公辦即政府所營之業也而中央與地方不同鐵道交通統一於中央與分任於地方其利害何在此其三也故今日不適於國有政策與國有政策之意義若何由政府正式宣示實爲路政入手之第一事尤有進者省界之觀念爲吾國一大病源鐵路既定爲國有則省界之弊可免夫敷設鐵道必以全國同軌銜接爲指歸從前各省商民分疆劃界自爲風氣阻阨遲緩爲害不可勝言此由其知愛鄉而不知愛國卒之人才消乏財力不繼以一省之困難而全國交通蒙其影響今之地方政府又復然矣以一省之鐵路爲一省之所有籌借外款自關蹊徑比比然也如其破除省界觀念則通力合作供求相劑財以不匱其利一軌線縱橫彼此接觸涂徑大同運輸便利其利二因幹附支續短成長管理便易費省事覈其利三畛域既除觀聽一致著著進行如臂使指其利四且鐵路收入有盈虧之異地方產出有豐瘠之殊苟非鐵路國有則險阻荒蕪之要域孰經營之而開通之西北諸部將永成化外矣而況集款之方亦必待鐵路政策而定使鐵路國有外人自易投資而本國商民從而興起合同訂於中央全路統於政府則交通政策庶幾貫徹矣

一籌欸方法不可不先事研究也

中國當此財力支絀之時欲興辦全路其事似乎至難而其實不難世界雄富大國興辦大事不外籌欸有方而後衆擎易舉籌款建築鐵路蓋有四大成例焉(甲)國家出若干基金其不足者專集本國商民股本(乙)國家集股復借外債訂立合同

本國與外國共同管理路政期限滿後由本國出資贖回（丙）國家出賣鐵路債票本國人外國人皆得買之而路政則專歸本國管理（丁）本國劃分全境大幹路綫若干條許各國承造路成之後承造之國各專其利二十年或二十五年期限滿後本國不用出資取贖當然收回甲乙兩例中國固已行之丙例則各國多行之者至於丁例則英國嘗行之於印度澳洲綜論四例皆利弊相兼然實爲籌款之要法欲知四例之孰爲合用當視鐵路之類別如何譬如造軍事上之鐵路則用甲例造營業上之鐵路則用乙例或內例欲期全國商務發達世界交通引起各國企業關繫指定數大幹路同時並舉則有時用丁例亦可有功不過吾國非人民程度較高實行開放門戶政策以後則此事將百害而無一利其弊足以亡國要視政府之法律與運用手腕如何耳甲例既非今日所能乙丙兩例皆爲輸入外資之計苟合同條款訂立完密政府又有堅定不惑之方針決爲利多害少之事而當中國今日商業失敗信用已損各省集貨自辦迄無成功且舉全國金融而盡投於鐵路經濟必大受恐慌而民生蒙其影響故爲救急計含借外人財力他無良策可言擬請提出議案交國會認可籌款各法因路所宜酌量使用則全國路政其或有觀成之望乎

一全國鐵路幹線宜首先規定分別緩急限期趕築也

吾國鐵路蓋皆處於被動之地位非謀國者有定之規畫也故舉辦三十年設立專部亦六七年而求一全國實測路線圖而不可得所有者前郵傳部以理想虛擬之四大幹線而已無論實測路線即國內明確之地圖詳密之地志亦復無之然則今日驟語全國之規畫豈不綦難竊以爲工事之緩急難易商業之盛衰遠近是非分路調查實地測量不能詳知至於總攬全局分別支幹不得不先時周諮假定大略數線以爲標準俟提交國會公決定案後由政府全力經營限定若干年按里成功分期責效大約每年鐵路之築完者合計至少在千里以上十年以後脈絡貫通可達完全之計畫至於幹線之縱橫起訖若何規定與夫各線利害之比較其說甚長當別建議案繪圖貼說以供討論茲不具詳

一路款出入宜確定特別會計制度也

欲求路政圓滿進行之策第一須將鐵路款項劃歸特別會計蓋鐵路會計與尋常不同入於一般會計則一定進行之計畫有時因預算不能成立即不能不妨碍其進行之序譬之商店之出入與店主之家用混合計之其不虧折者鮮矣若劃歸特別會計則以各路之收入供各路之支出增加資本添開路綫改良路政均可以每年確立之預算定進行之方針各國成法

政策第一 中華全國鐵路協會建議請速定鐵路政策意見書

八

大較如此目下各路因當初設計不良以致營業虧折者十路而九已成不了之局然使鐵路收入得盡供鐵路之支出則各路之收入豐富者尙可出其盈餘爲虧折之挹注擔負猶可稍輕乃積年習慣每年協撥各部署普通行政費至一百數十萬之多鐵路之費則以利息折扣貸款充用以致負累無已此實犯財政通則上之大病不早革除將無蘇息之日夫國家興造鐵路原期利國路款盈餘既歸國庫自無不利各種行政經濟之理而鐵路當幼稚時代獲利之路少尙不足以彌他路之積虧故欲謀兩全之道以補救之舍特立會計制度無他法已

一鐵路所有法律章程宜亟圖統一也

專制之國有命令而無法制故滿清時代監督鐵路之律詔未能頒行而統一管理之部章亦屢頒而格不適用蓋官路多成於借款故管理權之在外人者各得沿用其本國之法以爲治凡夫用人行政各爲風氣積習所至勢重難返此固由於各路成立之歷史不同然不預爲之程則屈乎路權我操之時習慣之相沿已一成而不可變是宜察酌情形根據法理規定畫一章程通行遵守以爲辦事之標準其限於事實者視爲例外漸次推行就用人一端言之凡員司之進用考績升降等級薪給遞增之序公私懲罰之法以至養老撫卹假期之權利莫不有一定之制彼此相等則無重輕不平之感而見異思遷與夫非分之希冀奔競舉可以免矣

一阻碍鐵路發達之弊政不可不設法掃除也

鐵路發達全恃貨物之盛繁貨物盛繁亦恃鐵路爲流通各國鐵路於運貨一道無不視爲重要力求運載以便利所以貨物能通行全國無有阻滯商業因之日盛而吾國鐵路獲利者進步依然紆遲虧折者損累日益加甚此何故哉無他沿路之捐局林立誅求無厭有以障碍之也商人將本求利貴在速運求售每因捐局種種留難虛糜時日多所耗折商人不得已出之以賄賂或設法繞避是此項捐局大碍商務之進行徒爲辦事人之利藪而鐵路之受其害者最多民國成立而此等稅政尙猶存在爲商務路政之害良不可解亟宜一律掃除或徑行裁撤或由路包繳或減道減成務期輕商本而利營運此亦維持路政之一道也

一規定鐵路上材料之物品形式度量以便競購也

吾國銅鐵諸機器廠漢陽唐山設備既未完全而規模亦小不足以供舉國之用是於展築一線則機車客車之屬購自外洋

者相繼永永爲吾國絕大之漏卮此大不可也前此鐵路所用物品普通之物居多各國皆可購買然攷之各路往往某物非向某國某廠定購不可蓋形式度量微有不同未能配合適用此皆由借款各路先有工程司及購料之權而此在路局辦事之工程司即可主持其事甚或授意廠家故將形式略改就合於此路之用遂可視爲專賣品而獨擅其利此類用品大都機器製造成本甚鉅他廠苟非與有成約勢不能因此更鑄機器以爲製造擲巨款而就購用者之範圍所以同一鐵路用品因有此差點不能一律適用遂爲某國所壟斷以致價格聽其自定貨色不問良窳種種流弊不一而足若不及早規定形式度量不特利權外溢而一路屬於一國一國自爲一式長此不變路政安能統一故爲根本計莫若多設各種機廠以應國內之需求凡鐵路需品概無假於外購圖始之時雖糜巨款而爲利之渥亦可預期此上策也苟猶不能則宜將各路所用物品詳細調查分別專廠與普通兩項每路開列一表彙同研究規定一適宜之形制以爲模範必須取各國皆可買購不爲一國所拘者令其投標承攬庶幾操縱在我不致受其挾持以吾國需料之繁即令采歐美各國之製自成一格謂之中華式各國商家亦當無不設法弋利何爲受一國壟斷之害哉

一養成路務人才以免借才異地也

以吾國路務人才之缺乏也現辦諸路不能不借才異域於是而薪費之鉅交涉之難聞者以爲大詬夫此在訂有合同之路猶可也而我操主權者亦然總司工程者猶可也而中下諸職者復然此不謂國中無人不可矣養成之道其將何從設立專校傳習車務工程機械分門教授此誠遠大之圖而學者求用謀生之心過急僅足以蓄中下之材不足以應急其畢業歐美大學諸生患在缺少經驗而自視過高用才者不察往往驟寄之以重職或用非所長日久技生而人才之消磨盡矣夫經驗與學問缺一不可而兼全者希是宜選路員有經驗者資送歐美加以學力已學成者使之在路實習循序漸進交相爲資而尤在用當其才勿方出學校而資以鉅工勿長於建築而委以管理斯得人才多而收效廣耳

一鐵路事業宜使不受政界潮流之牽動也

鐵路爲完全營業性質雖與政治上有直接之關係然不明定權限使混合於政治而成一體則必有牽掣瞻顧之虞況鐵路性質本爲獨立以國家法人之資格而爲營業之事尤以鐵路及銀行爲至要商業性質不宜干涉故銀行不與政界混合觀各國之建設可知鐵路又何獨不然蓋鐵路之目的惟在發舒其營業諸凡載客運貨購料行車各事大抵隨時發生隨時變

政策第一 中華全國鐵路協會建議請速定鐵路政策意見書

十

換與商界呼吸相通須用調和刺探迎距之術以招徠而通暢之故路局人員須具有鐵路學識與經驗及管理之能力方為勝任非可以政治上之責任責之更不當使之停滯阻碍隨政界之潮流為趨向若以政治之手段處理路事非特格不相入決無美滿效果此宜注意者一也自各國選舉之制行政界之人每隨政黨為起落惟營業機關必求其獨立不相侵越中國共和成立已定民選政體鐵路事業若含混於政治之中恐將因選舉而實行干涉必有受政界之趨流而失其獨立性質之一日如是則朝令夕改路事無遠大之圖路員有傳舍之意其究必日形腐敗關係絕大此宜注意者二也有此二端故鐵路事業之於政治其分際所在不容相混無疑尤有進者交通部路政局蓋以立法機關而兼鐵路作業局之事故權限糅雜事務煩瑣日不暇給將來全國交通鐵路營業之事至隨設長此不變於事實上能否實行此亦重要之問題也

一汰除官有營業之積習明定辦事員之權限責任也

前清以來凡官有營業類無不失敗虧折此雖政治之惡劣社會之腐敗含有種種複雜之原因而官場牢不可破之積習其最也故無論何事一入官吏之手而敗壞殆盡船政而外鐵路其尤甚者矣勢客之干求上官之囑託而官員乾薪充斥皆是冠蓋之往來宴會之酬應而車馬煩殆罷於奔命若視為重大之事而不可緩者蓋不如是而位且不可保至路事之利弊得失隱然若不負責任者然蓋責任根於事權而生權限既不明即責任無所專屬故官有營業之惡習其弊乃至於日保其位藏身於無責任之地其為自便計則得矣而實業前途且將奈何欲祛此弊莫若相見以誠明訂辦事員之權限責任令任事者不必應付各方面之請託誅求而復能盡心於所事路事庶有起色乎

一剔除積弊當為根本上之救治也

凡今鐵路之急在乎興利而除弊次之苟興利矣雖有小弊可徐為圖否則多立條文互相稽察日惟防弊之不暇無論弊不克祛即令弊絕風清而路之命脈亦隨之而絕此一定之理也況利弊相因而生在觀察之方面不同天下無有利無弊之事當權其利弊孰為輕重耳夫弊之不可不除與鐵路之叢弊夫人而知然弊由於鐵路員發生者半由於客商串通者半論者但以為管理法之不良而管理法多因於借款合同之束縛固已抑知探本言之則由人民道德心之缺乏公益之不講次之則役務者之初心本以為營利之藪職分卑末俸給所入至微而牟利之途甚博夫焉得不弊嘗見日本學士恆為鐵路驛長而吾國積習乃為上流所不屑此無怪其不以名譽職務為重而弊益不可問也改絃之道慎共選共重職厚其精養其廉