

交通救國論

一名交通事業

治標策

番禺葉恭綽撰

交通救國論

一名交通事業

治標策

番禺葉恭綽撰

論 國 救 通 交

(策標治業事通交名一)

究必印翻權作著有書此

中華民國十三年九月初版

每冊定價大洋叁角

外埠酌加運費匯費

著 者 番禺葉恭綽

發行兼 印刷者 上海寶山路 商務印書館

發行所 上海及各埠 商務印書館

ON THE COMMUNICATION PROBLEMS
OF CHINA

By

YEH KUNG CHO

1st ed., Sept., 1924

3rd ed., Sept., 1928

Price: \$0.30, postage extra

THE COMMERCIAL PRESS, LTD., SHANGHAI

All Rights Reserved

六八八八沈

著書未是吾事寫怨難
為兒女顏歎述履車鋸未

軫璞淚墨滿行間

輪摧輻脫構身危甘苦頻

年祗自知鈔得神方供駭景

敢云折臂是良醫

傳家詎可此為治棄嬭津雜

忘米盞揮手寒窗三萬字

勞歌多謬太急

元和會計為耐菽潞水空波

朝起行誰分識途今老馬

一嘶今亦已概平生

考交通救國論成湯
題四絕即以為象

共和十一年十一月

葉恭綽

交通救國論

民國十一年十一月十一日脫稿

番禺葉恭綽撰

緒言

著者向罕著書，尤惡空談。今茲所述，蓋幾經審顧而後下筆。蓋交通之爲物，其與國家前途關係之重要，及吾國人對其觀念之不明確，概如文中所述。而十許年來，迄無不避嫌疑，深切痛快以言之者。著者深慮今後影響於國家之前途者益鉅且重，故忘其地位與歷史，敢本平日經驗所得，抒其管見，以餉國人。今請先有數端告於讀者。

(一) 著者此文，矢志不雜絲毫恩怨派別之見。純本自由之志意而發，願讀者亦以最超然之眼光讀之。

(二)今日世界、無論何種事業、已趨向於社會化、以吾國今後情況、各種事業、尤非賴羣衆之宣導督促援助不可、故此書於喚醒國民一層、尤注意焉、

(三)所根據徵引之事實、雖大體敢云無誤、然因行篋闕書之故、或無些少出入、閱者諒之、

吾國之有交通事業、垂二千年、其有新式交通事業、亦既垂五十年、然真知交通事業之性質效用、及其在國家或社會上關係之重大者、殆屬寥寥、非謂國人並此常識而無之也、知之而不認爲危急存亡之一大問題、合國民之力而奮起以圖之、或前賢啓其端、而後人不能竟其緒、或徒委諸當局而不能爲內行(用俗語)之監督與援助、則其結果與不知同、李鴻章之設鐵路輪船電報也、論者曾以其動機純爲利於軍用、從而批評之矣、然忽忽二十年、至今日求

有人因利於軍用之故而稍稍愛護已有之鐵路輪船電報殆不可得則李鴻章且爲神聖盛宣懷之管鐵路輪船電報不能謂有成績然今日求如盛之久於其位以經營締造亦無人能之故光緒十五六年至三十年之間猶如天上以此而論尙何有交通事業之可言交通云者固爲一國之國防經濟及諸般事業之血脈而增加其效力補助其缺陷者也近十年來各國交通漲進之率一日千里而吾國則並其三十年前所已知已行之老派的枝節的新式事業而不能守所謂無線電飛行機苟且爲一二之裝飾點綴其目的效用何在恐並主其事者亦未之知一國之需要於交通果僅如是而已乎國之於交通猶魚之於水也人民之需要當與衣食住並而爲四今吾國同胞是否已感其如此迫切吾未之知然因種種關係當然已至感其必要之程度然究竟用何方方法方能達此希望吾恐非經一番之大變革大奮鬥正未易言此吾之所以不

能不望國民之先有一番澈底的覺悟與確實的研究也。

(吾所論交通包括各項道路軌道之行車、江河海之航行、各種郵電之通信、水陸之飛行、一并在內、非祇吾國今日交通部主管之事項已也、吾昔年曾主張修正交通部官制爲陸地交通、水上交通、空中交通、通信之四司、較現制實爲完整、迄未果行、附識於此)

吾國今後交通事業、在國政中所占地位、果何等乎、吾以爲吾國而欲生存發達、必有賴於下列諸條件、卽統一完成、行政完整、軍備整縮、教育普及、實業發達是也、以上數者、皆非有賴於交通便利不爲功、且時因交通不便之故、致上數者均無從措手、此其例證、不待煩言、諸君知吾國統御力薄弱之故乎、沿邊萬里、曠若窮荒、官民往來、動須假道而環而伺者、則鐵道已逼吾境上、或且入吾界中、經濟之力、緣之而至、市場之寬縮、物力之舒蹙、乃一懸其手、至軍事之

無幸更不待言而國內航線半屬他人遠洋航路乃竟無之經濟之競爭軍備之輔助直無其事而外人郵電乃縱橫國內此固凡獨立國家所決無之現象而吾國乃一一具備今日言貧困矣而貨物之懋遷荒地之墾闢亂源之止塞兵匪之消納何一不將惟交通是賴然則舉一切政策而較量其輕重區別所後先雖萬事皆從緩而專以擴充交通爲先務可也何也交通不便萬事皆無從下手故也且爲維持治安計凡交通便利之地賴一師之兵力而有餘者若交通不便之地雖二師而不足其他政府之政令社會之事業因延滯而生之損害更悉數之不能盡然則今日之貧正坐交通不便之故以致虛耗日鉅生產不增而人民之智識力量亦未能因團結而發展交互以融和致政象之劣亦爲夢想中所未有且也勢力範圍之說日騰播於世界今也一變而力圖開放而共管之說復生

以吾國之不振極易誘起世界之競爭而吾國之交通事業者又無在不與外交爲緣足爲誘起競爭之導線故吾國之交通事業其本身先與世界之和平有莫大之關係蘇彝士運河伯格達鐵路皆前車之鑑也此中歷史及其因應補救之策雖累牘不能盡茲姑不以驛入但吾人所宜知者吾國之能否不爲巴爾幹其運命惟吾國能自決之故吾國自己能爭得一口氣乃爲世界造無窮之福否則所謂太平洋問題遠東問題形形色色皆將發生無數鞦韆或雖流無量之血而尙不能解決反是者吾國而能確自樹立門戶棧通工商輻輳各國所享利益或反遠勝今茲世界之平和亦庶幾克以永保此詎非吾人應有之希望耶

吾自歐戰發生卽極力主張以吾國之資力補助世界之進取與復元而因以增進吾國之地位及改善吾國與各國之關係（以改正歷來不平等之條約

爲目的)然迄未能有大效者原因雖多而吾國之交通機關不完致諸事不能運用如意亦實爲一大關鍵(如出兵赴歐一事商議運送之法絲歷兩月尙無結果而形勢早變矣美倉卒動員不三月間而出兵一百五十萬雖由種種夙儲而交通之完備亦實爲一大助力)厥後吾國以未實行參戰之故難獲協約國之同情故結果所得甚微而華盛頓會議之精神遂一注於門戶開放機會均等其性質殆全爲被動的國際地位既未增進而條約改正之點不過三五零星其故殆由不能信我有實行改革整理之能力也而交通事業之不振亦正爲其中之一又民元二年間吾徒力主創設貫通亞歐之鐵路新線由新疆通鄂木斯克或西接塔什干以聯固有之鐵路事未果行否則對俄對蒙問題今日不致如此棘手或且進而獲得解決俄蒙問題之資格亦未可知凡此皆事之較易見者也

又如國內統一一事，當然與世界關係至大，而統一之爲難，強半由於交通之不便，此亦中外所公認者。（此非謂交通便利易於用兵，可用武力統一也。交通既便利，害較易調劑，畛域較易化除，形勢較易聯貫，此亦爲當然者。讀者幸勿誤會。）裁兵爲國民今日唯一之目的，而化兵爲工，已成最有力之時論，其歸納亦以交通事業爲相近。（化兵爲工，其事極爲繁複，決不能如論者之籠統簡單。近頃蔣方震所著裁兵計畫書中，已略言之，然猶未盡。吾意兵所能做之工，除農墾外，祇有挖河川、修道路，尙可勉行，其他不易勝任，如曾習某項工業者，又當別論。）謀國者曷速從事乎。

吾國之需要交通，既如上述矣，而考之吾國交通之現象，則復何如。吾書至此，吾心乃至痛。夫以吾國之大，其有須於交通事業，至少二十倍於現在固也。然民國以還，吾徒之苦心孤詣，吞聲泣血，犧牲身命財產，以至名譽，僅求保持清

末已有之萌蘖者、至今日乃淪陷於萬分失望絕望之域、無復有爭此一口氣之餘地、其實與需要相反、既如此之極、而吾乃復以交通救國之論、強聒於衆、是直災民而謀食肉、寧非大愚、雖然、吾有至誠懇之衷曲焉、一國事業之榮悴、國民所公受其影響者也、交通事業、無論官營私有、吾民因休戚關係、當然有容喙之權、追溯交通事業衰敗之原因、固由政客軍人之搗亂、然所謂維持交通事業者、(連鄙人在內)徒深溝高壘、以支柱於政客軍人之際、而不知將交通事業之需要、及其困難之事實、公開集注於一般人之腦、以引其同情、而爲之後盾、而徒委曲遷就、乞生命於虎豹之口、其亦幸而至今日、方圖窮匕首見耳、否則何以自解於國人、而爲之寬其責乎、所謂維持交通事業者、雖排萬難、受諸苦、且伺隙而謀一二之進步、其成績比較爲屬殊異、然世之人、安能周知其蘊、方且以爲一邱之貉、且汝輩方立身於官僚政客軍人之列、而欲奮其

智力以與並列之官僚政客軍人鬪安有倖勝之理其敗也人以爲私鬪而敗未嘗認爲維持交通事業而敗也目標之不存勝者遂悍然處分其戰利之品而前此區區之萌蘗掃地盡矣國民所以容許此種行動半由力薄然對於交通需要之觀念之未瑩澈亦有關係果其真知灼見國民維護交通事業應如捍其頭目則其注重及奮起之程度必有遠過今日者吾等既悔前此用力之無當擇術之多疏用敢以國民資格呼籲陳訴於我同胞之前希望得至大之援應此實本論之所由作而不覺有十數載千百人之冤曲併集於此筆下者也

吾國民之對於交通事業果具何觀念乎吾常以國家爲何而需要交通事業問之於人其答語中肯者殆無二三蓋三十年前之新式交通事業雖止知爲利軍用然事由自動故大眾尙能確守此種觀念而不雜其他意味逮甲午前

後交通事業大率因外交被動而發生於是國民觀念爲之模糊頑固之論目爲禍根輕剽之徒緣爲奸利朝野間殆幾視爲一種外交而不復知爲內政有清末造憂國之士熱心權利之收回京漢鐵路既購自比公司（此舉著者實始終其事知之獨詳容別爲紀載）各省自辦鐵路如雲而起蓋庶幾知交通爲立國之要者以經營不善成效未臻川路釁端遂以亡祚民國俶始疑障頓消期欲觀成舉歸國有蓋期年間而不動聲色收商路者凡九著者實身當其役其時紀綱尙振百廢漸興規畫經營具有匡略而僉諛之士習傾軋之故智以言利爲階梯獻計項城謀以交通爲左藏復多騰口說謂各國交通事業皆有餘利以補助國庫我國何獨無之若非中飽卽屬把持嗚呼自有此言而交通事業之基礎從茲毀矣蓋自是以後此等言語深入人心京外政府向交通部之挹注需索視爲固然而一般輿論亦未有執持正義爲之反對者吾徒抱

殘守缺、百方畫策、期有以輕減其損害、而孤掌難鳴、衆咻莫解、觀於歷年來各報之論、特別會計、能不爲之慙然、蓋數年來、交通當局、若不搜括該部之款、以供京外軍人政客之需、卽當然不能安於其位、且將構成中飽把持之罪、而爲之推波助瀾、令該部不能藉特別會計之制、稍保障其事業之艱危、且將因羅掘以供非分之求、竭澤而同歸於盡者、則我言論界諸公、實與有力也、當民二三四歲之交、交通收入補助政費之說始熾、且動引各國爲喻、不知政制歷史、國各不同、且交通贏利、能以補助國庫者、其在鐵路、則惟德日二國爲然、餘多虧絀、而德日二國、又在鐵路網業已密布之後、且國庫猶年出鉅金、以充新工資本、吾國、應造鐵路、未成二十分之一、國庫又不克支出資金、所有營業餘利、大修取給焉、新工資本取給焉、借款還本取給焉、續增設備品取給焉、而舊工資本之清還、買收商路之支付、以及養警儲才之費、凡他國得由國庫支給者、

在吾國則統恃此少數之鐵路贏餘以爲周轉，財部死活不管，且囂囂然鳴於衆曰：彼爲自有收入之衙門，故並交部之行政費亦不之給，嗚呼！豈自有收入卽爲交部之罪耶？一般論者恆謂交部藉口於特別會計，故收入不交，財部預算決算亦不經，財部與審計院此其言，每出於有責任者之口，不知此全然與事實不符。蓋交部之預算決算從未有異於他機關，而不提出於財部與審計院，此可考之該部院之檔案，著者猶憶民國某年（似係二年）交部預算早送財部，而財部彙編送院咨國會時，乃遺其細冊，輿論遂肆攻擊，及交部質之財部，衆乃無辭，至收入不交財部，此純與特別會計無關，從來不論何國未有特別會計之出納，不經國庫者，吾國不經國庫之出納頗多，如海關鹽務及各省財廳所轄一部分，皆並非特別會計也。故出納不經國庫本無須藉特別會計之名，交部雖係特別會計，而其出納不歸財部，亦並非因其爲特別會計之故。

蓋特別會計係財政學上之一種專用名詞其意義不但斯學典籍及各國成例規定甚明即我國會計法中亦經規定與金庫顯爲兩事交部出納不歸財部乃金庫事實之問題非會計制度之問題蓋鐵路借款契約恆有收入須存外國銀行之規定而我國金庫制度迄未確定並非如外國之例凡預算額內之支出隨時可向金庫請領故不得不爲權宜之處置期保此一部分之信用且免公務有澀滯之虞並非因有特別會計之制然後如此各國特別會計其出納亦未有不歸國庫者今我國一般人因金庫不統一之事實而攻擊及於會計制度是直等於遷怒抑何不加思索之甚也且論者恒謂交部因有特別會計故出納自由不知交部特別會計之預決算與通常無異前文已言之矣其不在預算之支出乃爲財部及各方之挪移此實爲破壞特別會計制度之精神之至烈者蓋特別會計制度之要義係以此事業之收入供其支出而不

作別用。今若此，則特別會計之根本精神，已不存在。在交通部苦財部及各方之破壞，其特別會計致不能嚴守其規程，而一般論者，乃謂財部及各方之挪移，係因特別會計之故，是猶之盜賊破門而入，而乃咎主人以設此門也。讀者須知，自『各國交通事業皆有餘利補助國庫』之語傳播以來，各方均擬本此語以躬行其掠奪，因造作種種言語，以爲掩飾之計。若曰彼之錢本應分與我也，其不與我，殆中飽耳，或薄我耳，乃從無人一考交通之財政狀況而行其公平之監督與協助者。歷任當局，其有利乎是者，無論矣。熱誠之士亦苦於此類環境之劫持，日輾轉於漩渦中，而無復能有所發展。浸漬日久，特別會計之名雖在，而爲財政及各方挪用之款，乃達二萬萬。嗚呼！交通部亦幸而力持此特別會計之名，其間有志者，猶得藉以略拒各方之求。若如頻年衆論所主張，不加區限，則流用之款，恐且倍蓰，而交通事業早淪於九淵。諸君恐欲自北京發一

電信至上海而不可得矣、諸君愛國者、或未審其禍之烈至是也、

或曰如近日各方截留路電款項之所爲、雖有特別會計、何益於事、曰固也、吾之所云、乃說明挪移之事實、與特別會計無干、不可誤行歸咎、而爲自拆藩籬之計、且以證明堅持此種制度者、誠實有所見、不宜輕加指摘、至保此制度、誠不足與暴力抗、然餽羊芻狗、終勝於無、不可徇各方之意、惡其害已、而去其籍也、

吾國之交通營業（就官營一方面言）既爲上列諸情況所劫、於是主其事之賢者、乃兢兢以贏利爲考成、而一般人之腦筋、亦遂演成一種之理解、試詢以國家爲何而需要交通事業、則將直對曰爲獲利也、嗚呼、自有此種心理、而吾國之幼稚交通事業、遂以夭折、其健全滋長、更無望矣、夫交通事業之設施、容或先擇有利者以從事、而充實發達以後、亦當然得收贏利、然主要之目的、決

不在是也、一國之交通、衛國便民、決不許單以營利爲目的、且不論官營私設、國家時賦以獨占或強占權、卽爲限制其過分營利而不顧公益之地步、（如美德之鐵道運價、凡官公各團體得參預制定等是、又各國受政府補助之航業、例有命令航路是）又因國防或墾闢之關係、明知有巨大之損失、而政府直出資以經營之、或強迫補助大公司以經營之、此爲通例、若如一般人所云、是此類事業、將永無舉辦之望、然則所謂衛國便民者、將安所冀乎、吾國交通便利以後、積極一方面、增加國富、充實國防、消極一方面、節省軍費、減少游惰、直接間接之利益、何可勝計、其贏利在此、而不在彼也、近世之論海陸軍、且有以爲係間接生產者、何況交通、例如河南一省、每年由京漢隴海道清三鐵路運出之煤糧食等、平均殆值五千萬元、（暇當就三路之統計再考之、大概係此數）而輸入之糖鹽棉紗等、年不過值二千餘萬元、是河南之富力、年可增

二、千餘萬、十年、卽二萬餘萬、設更增數鐵路線、或河道通航、更修馬路、其所增富力、至少一倍、則年爲四千餘萬矣、依此類推、二十二行省、何難年增十萬萬乎、屆時腹地交通事業、決無折閱之虞、其邊遠者、則恃國庫以支辦之、國庫收入、雖仍人民之擔負、但其時人民之力、必足以負此、不足慮也、例如京漢一路、經歷年之整理、初年歲入五百餘萬元、（一九〇五）迄一九二一年、已達二千五百餘萬元、卽云他路、何嘗不如此、故辦交通事業、而主以營利爲目的者、誤也、辦吾國之交通事業、而謂必虧損者、亦誤也、（以鐵路論、吾國營業費之省、殆居第一位、可參閱交通部出版之歷年鐵路會計統計報告）財部及各方、動恃交通機關爲籌餉局、至於殺鷄以求卵、鷄命且靡託、復何生卵多寡之足問乎、

我同胞而翻然有所覺悟也、至急之道、先分別交通之事項、而求所以補救進

行之策、蓋交通事項、依吾國現況、有宜督促政府從事者、有宜吾民自任其責者、有宜官民通力合作者、且需要太多、亦難同時並舉、而清理以前之轆轤、確立後此之進程、破除四周之障礙、其事尤爲艱鉅、吾上文所謂恐非經一番之大奮鬪、大變革、正未易言者、殆卽指此、今請分析言之、

第一 關於財政者

近年來交通破產之聲、甚囂塵上、主其事者、殆無日不在束手之中、但其致此之原因、吾可誓言、國民亦當分任其責、蓋吾國苟有合法之機關、法律、國民得行使其正當監督之權、則無論如何、不致生此現象、但此並非專屬交通一部分之關係、且其事亦近於責難、茲姑不論吾所耿耿者、仍爲一般之言論、於各方對交通部之掠奪、崇獎之、惟恐不力、致各方心理、視爲當然之事、而交通部抵抗之力、乃等於零、遂不期而成此巨穴、吾此語並非爲歷任之交通當局寬其責、

任且尤有處心積慮囊括席捲以爲進奉之資者此其罪惡夫豈待言特國民苟知此爲官僚之罪惡衆猶得起而申討之若國民並不知其爲罪惡或且從而贊助焉則此種罪惡雖謂國民亦爲從犯可也以其程度不止放任與默許而已也近年以來論者恆以不肯供給軍費政費責交部且恆藉口於統一出納及宜均苦樂似以移用爲當然者吾同胞之舉動偏於情感而缺於理解大率如此矣故欲清理鞅鞅非有明晰公允之輿論爲之後援絕對無從下手然欲求輿論之明晰公允又非國民有相當之理解不可此吾所以不憚詞費也然則交通究竟將破產否乎此人人急欲知之問題也吾則敢直應之曰否雖然有條件焉有前提焉而吾則又敢直捷簡單斷之曰

(一) 依現下之辦法而不加改革則其結果必至破產而國家所受之影響則不止交通本身破產而已甚則國家萬事隨之破產

(2) 如國民確有決心毅力，則統籌分割挹注釐剔，並非無從下手及收效，尙不至必須破產之程度。惟若非嚴切保障，特別會計之獨立，並以國民全力爲之後盾，則亦徒託空言。

此二斷案，非貿然出之也。今請以事實爲之證明。（此事實限於官營各業，緣商辦各業，除航業尙可勉支，電話無幾，不足論外，鐵路則大都等於破產，且相傳交通破產，亦指官營者而言，故卽就之推究。）

(一) 鐵路

鐵路各線之出納總額，（此指出納而言，非指會計，蓋綜合資本營業二者之財務狀況而言之也，分析過細，事屬專門，不便讀者，故從簡易，希注意。）自始卽收支不能適合（斷自設立專部，卽郵傳部爲始，以便徵引，觀此可知二十年來，日以鐵路爲有餘資之夢嚙也）但前此收支不適合。

之故與目下收支不適合之故完全不同前此收支之不能適合原因有三(1)原籌之資本不足而建設設備各項不能中止勢須接濟(2)全線未通或全線初通營業收入不敷支出(3)建造新線未另撥資本特營業收入爲挹注此數者其撥充資本固非不生產之支出其挹濟營業亦未出鐵路之範圍除挹濟營業一項外其餘特收支之不適合而已非虧耗也(收支不適合與虧耗不同有經濟財政常識者類知之毋待贅述)自時厥後有附屬營業資本之支出(如煤礦)有贖路之支出(如贖京漢路)有商路收歸國有之支出有清還積欠之支出(此種積欠即因上列各支出而臨時借貸者也)範圍日廣支出日多凡在他國例由國庫另撥巨資者而在我國均恃各路之進款爲之應付各路進款雖與年俱增然事業之擴充無窮而進款之增加有限此其勢已恆處於不足之境若依

嚴格而論則可責交通當局者惟曰國庫既未給的款汝何必辦事以自困而已然以吾國交通事業之需要似無以此責當局之理况資本與營業之協濟強半爲契約上義務的關係固不得不羅掘以完其責也故民一民二之間每年收支不適合之數恆達一二千萬元但分外之擔負其數極稀(如連兵費不能收取之類年數十萬元耳)自項城聽某某之言強迫接濟政費此端一啓支應益艱然迄於洪憲告終數年間所用之款未越四千萬元(民三民四上期較多而民四下期及民五較少外間恆謂交通部接濟帝制費若干千萬蓋無其事有帳可查也)元氣雖傷恢復猶易迨其後沿襲成例不復能有限制移充政費之款遂致逾萬萬元幾全歸交通部擔負而此期間交通部應有之支出如積欠內債之本息如各路之還本如新工之資本(京綏漢粵川)如設備之資本(車輛枝線房屋

機械) 如營業費之接濟(廣九道清漢粵川等)新增固有數亦不貲。雖各路營業成績日益加增亦安能填此無底之壑。及至民九赫赫有名之孚威上將乃不向部中要素而首剋逕行劫奪京漢路款之舉。綱紀規例以至手續體面均無可言。然後交通乃真淪於破產矣。

(二) 電政

此包電報電話無線電報而言。吾國電報自收歸國有而後擴充線路減輕報費致獲利不如商辦之優(世恆以此爲當局咎不知官營事業不能專爲牟利計)而官軍電費又恆不能支取遂致收支不復適合幸各處電話獲利甚厚得資挹注乃又增加無線電臺之創設維持各費致不敷更鉅然此猶在交通範圍以內也。自電信電話無線電各項正續借款爲財政部挪用以充政費數達四千萬以外其實爲電政本身所用者

殆不及十分之二三、財產抵押淨盡、收入復爲各省截留、至今日而利息延期久不克付、線路窳敗、無法展修、殆非宣告破產所能了事也、

航業無官營者、郵政以委任外人之故、會計克保其獨立、其餘利歲納於交部者、在六七十萬以內、無大出入、故不論列、

依此情形、如謂交通事業、尙有維持之望、寧非讐言、雖然、此如病人、雖已垂危、然苟疾由外邪、非虛損、至不能攻補、則祇求病之不再加重、當可望有轉機、固非必死之症也、第病既垂危、倘非看護極周、不再加峻削與感冒、則回生勢必絕望、故今日者、惟視國民欲起此沈疴否耳、如有救死之決心、吾敢斷言、決非無治法也、

今試假定財部及各方、此後絕對不再流用交部之款項、而行政與營業之秩序、又得相當之維護、則進款及餘利、可循序而累進、交部得據而爲喘息騰挪、

之計、一面於建設及設備之資本、速籌的實之來源、於收買商路之欠款、應別設長期而較可靠之辦法、其借款之實用於軍政兩費者、與財部協議善後之策、則交通部之財政雖屬窘迫、固不至於真正破產也、

雖然、此與虎謀皮之說也、上列諸說、何一可望之於今之政府者、各方對交通收入、既實行其勒贖及分贓主義、而所以蹂躪之者、又無所不至、情理勢均無所用、其僅得而稍保障者、則爲外力較充之處所、（如鐵路則滬寧等較能維其秩序是也、）致外人日出其嘲笑之態度、以臨吾愛國之有衆及專門之學者、若曰、吾等屢言華人無經營交通事業之能力、汝等偏欲爭此一口氣、而今竟何如、吾勸汝等稍稍減其熱度、須知環境固不汝助也、念及此、則除嘔心束手外、尙有何策耶、

雖然、吾前已言之矣、非經一番改革、一番奮鬪、則事爲無望、蓋起死回生、本不

若斯之易也、交通事業、其屬官營者本一部分、官營而屬交部者、又祇一部分、謀國者本應統籌全局、而定其設施之道、又民國之所宜改革者、亦不止交通一事、然皆非經一場必死之決戰、難以挽回、補救官營交通事業之困難之舉、當然亦莫逃此例、固非謂可安坐而致也、特國民如非認此爲一種最切迫之事、如護其身家性命、則此種奮鬪、從何出來、此吾所以不憚強聒、而冀同胞之蹶起也、

以吾之觀察、吾國以後之交通事業、不論現在何屬、將來歸結不外二途、不歸國民掌握、卽歸外人掌握耳、蓋以目下政象之不寧、諸務之紛亂、徒依倚政界自身之力、殆無可以革新之望、吾人苟因循觀望、則彼外人者、以保護債權之故、或以減少所受惡影響之故、不得不進求自衛之道、其時之景象、當爲何若、吾人當自省之、吾亦非謂外人必有謀我之野心、特慮吾國所造成之境界、有

傷之使不能不如是者、則輾轉以入人手中、吾人尙當感幸不遑、以爲究竟可冀瓦全、不致淪胥俱盡、而有賴於此事業者、雖明知將受種種苦痛、而比較的爲有秩序之故、或且將甘心託命於彼、以稍蘇其喘息、而不暇顧及其較大之關係、及將來之隱患、此其悲慘爲何如者、交通之不自由、較之關稅及其他之不自由、害且十倍、運輸之遲速、運費之高下、消息之通塞、三者皆動足制人死命、而有餘、吾國若尙擬留此一線生機、則於此萬不宜輕輕放過、而其幾希之望、則祇懸之同胞之手、吾人若不願吾國永淪浩劫、則舍求諸己外、無他道也。

求己之道奈何、第一須知吾國之交通事業、乃極爲幼稚、如欲立國、本非力謀發達不可、如全國鐵路僅達六千餘英里、電線僅達七萬餘英里、無線電臺已成者祇十一處、力未有過五啓羅瓦特者、電話則全國僅五十二處、而長途線

迄未發達，航船則僅達二十八萬七千餘噸，航空機僅有十八具，郵差發達，然制多未備，此外國道省道縣道暨江河湖海港及各地地方之交通聯絡，或未從事，或久廢弛，依吾之意見，如欲生存與發達，至少應有較目下十倍之鐵路（六萬餘英里）三倍之電報線，十倍之電話線，十倍之船隻（遠洋內海在內）無線電報除依既定計畫裝置外，尚須爲二倍之擴充，飛機用於邊疆，可以收效，應暫定額數爲一百臺，此外則黃河、揚子江、遼河、西江、白層河、淮河、串場河、直隸五河、及洞庭、鄱陽、寶應、諸湖之疏濬，連山海州、吳淞、象山、黃埔、龍門、諸港之修築，以及國道省道之建造，大概所需資本至少約爲六十五萬二三千萬元，以二十年完成，則年爲約三萬二千六百五十萬元，此其詳細辦法，斷非尺幅所能罄，但果使認真從事，則此目下之所謂不了者，誠屬九牛一毛，稍一挹注，便無所謂不了，特其事須有絲密之籌畫，並非如此簡單耳，如果每類事業

均能辦理得宜，且力保其會計之獨立，則籌集資本，亦非難事。（外國海港運河，強半無不獲利，且有由股分公司經營者，如蘇彝士河是也。）且事非一事，時非一時，其資本可以子母相生，而無憂不能供給，故積極擴充交通事業，乃正所以救其目前之窮，此吾所擬積極救濟之辦法也。

自各省商辦鐵路之失敗，吾人幾不復能自信，有經營交通事業之能力，故一言及求，已似便屬空談。雖然，以吾之目光視之，今日專門人才之增多，與一般常識之增進，決非十年前之比。所慮者，無相當之提挈組織及試驗耳。且吾亦非主張全國交通事業，遂統歸於商辦。凡事必有其步驟，特吾人若非醒覺而急為準備，則雖千百載亦難有成。誠哉今日交通破產之聲最烈之時，乃為喚醒吾人之最好機會也。且吾人勿過駭於交通財務之現況，以為無可清理也。交部虧累，除移充政費之一部，無可言外，其他皆非投之於不生產者，即如京

綏路近以負債過鉅，致起風潮，京漢津浦亦以所欠料價無法清還，陷於極困。其實無的款而展造新線（由豐鎮達綏遠）增加設備（各路添購車輛皆屬至急）當然發生困難，但的款所以無者，則以各方截索款項之故。苟各方無此軌外行動，則欠款未始不能應付也。故第一要義仍在確保特別會計之獨立及行政營業秩序之不亂。苟此關守得住，則一切積欠何難公平商榷。定一展緩確付之期，且未始不可發行新債。蓋上列二條件如能辦到，則每年交通餘利，其可信或將駕關鹽二者而上之。交通之進步無限，關鹽且非其比也。今試爲分別籌計，假定以民九決算大數爲標準（民十事變太多不能爲準）各路營業淨盈實達四千萬，有零（郵電爲數無幾不列）除中有應支之借款還本暨拘於契約不能自由使用外，假定爲交通部可支配其半數，卽有二千萬。元。倘試發行一種三千萬元之三年短期公債，每年抽籤一次，年息假定一

分、則第一年支出本息一千三百萬元、路餘（此名爲僕所創所以示等於鹽餘關餘也）尙有七百萬元、第二年支出本息一千二百萬元、路餘尙有八百萬元、第三年支出本息一千一百萬元、路餘尙有九百萬元、以路餘應付零星支出、以公債所得歸還積欠之一部、交通財務當頓形鬆動、况依歷年餘利增進之級數、以後營業淨盈必不止四千萬元耶、至未成之路、資本應速行另籌已成之路、暫時亦可不爲資本之支出（因設備已漸完善也）則經濟之周轉力、必能活潑、又何破產足慮之有、

今漏卮不塞、而欲求辦法、則雖聖哲無能爲力、勿論吾國之交通收入、卽再加倍十倍、如英美各國者、亦不足以供揮霍也、故根本辦法、仍在能維持特別會計之獨立行政營業秩序之不亂與否、此事絕對不若裁兵等之困難、祇須對交通機關權限爲相當之尊重、便可辦到無須何等之預備、亦無何等之後患、

宗旨一定、立刻見功、蓋其困難、本非發生於交通事業之自身、外感不來、病即就癒、故也、特如何而後能令各方中止其橫暴之行動、以維持特別會計之獨立、及交通秩序之不亂、此則涉於民國能否真正改革之公共問題、吾人而有救國之決心、則此類緊要問題、決無可以放任之理、但視吾人之志力何如耳、而要之、在令一般人灼知特別會計之必須獨立始也、

第二 在於外交者

吾國之交通事業、至今已成世界上之問題、不獨新銀團問題、東清鐵路問題、太平洋電線問題等已也、即所謂開放門戶機會均等等項、何一不與交通事業有極切之關係、況吾國交通事業之歷史、其動機強半發自外交、庚子以前、交通事業之主管機關、即為總理衙門、沿至今日、殆仍無一事可脫離外交之關係者、故交通一部、實兼有外交、財政兩部之職、掌其繁難、亦即因此、蓋吾國

之交通事業質言之殆無一事可以有完全措置之自由者然以交通事業需要之亟勢不能以不自由之故而遂不進行故今日之有些小規模亦未始非委曲求全之效果然交通之本能以屈於此種環境之故而不克充量發揮及令吾人多享其利者蓋不可勝計矣其最感苦痛者則吾人不能爲綜合而有統系之計畫每有所圖非受條約之束縛卽爲成案所牽掣其結果則枝節從事往往不能根據吾國政治經濟之需要以爲設施卽一般外人所得的利益亦至有限結果不過有利於少數之經紀或爲遂行某種之政策（如廣九鐵路暫無築建之必要而不能不造致賠累至今而粵漢幹線乃越二十年未成緩急倒置莫過於此）歐戰以還已訂約借款之路線皆不克進行而例又不得別籌資本其停工待款之直接損耗乃及一千餘萬（利息之虛耗已成工事之損壞）我無如何也一方乘隙急進冒交通事業之名義成立無算借款

於是引起新銀團之組織（新銀團之組織當初內幕之主因在是其精神實偏於消極的）而又以種種原因與各方未能爲相當之諒解故不能爲何等之進行轉眴其內部之契約期滿不知尙擬繼續否國內外之評論新銀團者其說多端然平心論之吾國無論對於鐵路事業進行計畫及新銀團之應付方法均應有成竹在胸以協作之精神提出正大之主張及詳密之計畫其結果或能折衷圓滿而有裨於實際其以前不平等不自由之處亦或能有所挽救吾於民八四月新銀團在巴黎開會之際即曾電北京政府申其意見而未得采納民十復由鐵路協會發表宣言特以國人研究者稀且多蔽於浮議迄少注意而政府除籌餉外皆不認爲政務遂亦等於空言此其所關殆非細故也人之爲我謀必不如我之自爲謀即彼銀團亦何嘗不欲得極好之計畫以爲研究資料我即不因新銀團之故亦何嘗不應有種種計畫預備乃反對贊

成者各騰其無量之議論而均無計畫預備新銀團因亦惟疏通接洽之是務而不能實地有所商榷有日焉吾不能不承認此新銀團者而與之接議則一切計畫除拱手受成外尙有何法吾非謂此新銀團者必惟不利於吾之是務然吾之政治經濟之種種關係又有必須參之歷史地理民情風俗而始能洞貫者人亦安能一一爲我設想代籌則其結果將不能執一主觀者之利益爲前提或致國際之紛爭且因之而起則其變化更不可思議矣故吾國此種計畫預備在責任上利害上均所必需吾數年來力謀鐵路會計之統一技術之統一並爲路線及財政上之調查審議廣羅中外專家分別從事何莫非爲此之故(各項經過情形吾當別爲紀載)所惜尙未蒞事而已莫爲之繼吾甚慮一旦倉卒從事劫於外勢而一聽其主持將發生上列之現象則殊非世界之福也

至吾國海港河流發生外交關係不止一日、吾國今日已無一自開之良港、貨物之吐納集散早已失其自由、近年以來、吳淞、浦口、龍門、海州（浦口、龍門、海州亦已有外債關係）、葫蘆島、逐次經營、然成績尙少、至運河已借外債、而揚子江、淮河、遼河、珠江、及直隸之五河、亦駸駸發生外交關係、其松花、黑龍、烏蘇里、金沙、揚子、西江之通航、載在條約者、更無論矣、航政既不修明、航業因而不振、水運之利、殆等於零、然究竟是否純因外力壓迫、以致無法可以發展、抑吾人亦自甘暴棄、不求上進之故、著者亦不敢曲爲吾人原諒也、

復次、吾國無線電、及水線電、近亦漸爲國際問題、而建設與製造、且受種種之束縛、航空及電話、亦因外債關係、而生若干之羈轄、獨郵政可希望統一、然用人一節、猶與法蘭西訂有成案焉、

以此之故、吾國若欲完全恢復交通上之種種自由、勢非待各國條約之改正、

及各項外債之清還不可誠復談何容易然命脈所在有不容不誓死以求者至隨時隨事之挽回及比較伸縮間之取益防損其間出入亦復甚大萬不可視爲小節而稍從疏忽也

吾人今日所應大大努力者凡三曰人才曰資本曰材料而計畫組織事權附焉今分析論之

一種事業必賴一種之人才以剏造維持之固也然此種人才其間必須經若干之陶冶方能成就今吾國之交通事業其人才是否敷用就其大體言似國內外所養成之專門者甚多且時復投閒置散若果善任當無不足不知此但籠統言之耳今世所謂新事業一門一類皆須有相當之學術經驗且其勢不可以假借非若吾國舊官吏之動稱萬能也吾國海通以還所謂交通事業十

九以普通官吏主其事而輔以洋匠用華員者司通譯耳間有專門之士亦沈

屈於下僚，其數亦復無幾，而一般職務以需要之故，則雜取粗通外國文者充之，亦不復能問其才品學識與所服之職相宜與否。此輩所處之環境及其質地，既不易有以自見，而所辦之養成所等類，復程度甚低，其偶派出洋留學者，亦祇一二十人，及其歸也，散而之四方，而未能有所磨礪砥礪，故由光緒初稭以迄三十年，殆無交通專門人才之可言。厥後詹天佑氏以建築京張路，故稍露頭角，然唐紹儀氏尚以用施肇基爲郵傳部右參議，而因被參劾，則其時之風會可知。第唐氏權力較充，乃力闢學生進用之途，鐵路中要職華人亦漸得廁足，然其稱職與否，亦不能無所遷就。大都取其智能相近而止，以儲之未豫故也。逮梁士詒氏綜司各路，乃多設留學生名額，民國後朱啓鈴及周自齊二氏更注重分門研習之法，選拔已畢業之才俊，更專習一門，或在各路，或至國外，於是機械、工程、車務、會計等部分之首領，如處長、段長、廠長之類，始十之七。

八、盡爲各該專門之人，其後復一方挑選，現在職者出洋補習，一方挑選已畢業者回國實習，以期新舊融貫，教學相資，電政一門，研習電機者亦逾百十，而學造船者復踵相接，其交通部自設之學校，凡土木工程、機械、電機、鐵路管理、電信諸科之畢業生，前後已過千人，合之他處所養成，計交通部所登進之專門家，殆過三千以上。（近日部中不悉前此搜采之苦，意爲進退致專門家無辜被黜者及三百人，爲開國來所未有）成績稍稍著矣，但上之乏鉤，深致遠體用兼賅，足以聳動世界之徒，次之乏篤信謹守，深造有得之士，以求過於供之故，不克需歲月以充其經歷，亦不克分工求備以極其專精，卽就已有的鐵路而言，其所缺之專門人才，殆猶在三百人以上焉。（其間亦有供求不相應者，如土木工一類，近實供過於求，雖亦有因他故而阻抑者，然其大體固如是也）至河海之工程及航業之管理駕駛，無線電之製造，殆可謂絕無僅有，今日之

交通人才安可謂之不缺乏乎、吾等所定交通部每年育才費六十萬元有奇、幾與部之行政費相埒、及創設交通大學、世論猶多異同、然吾甯受疑忌而不之恤、何也、蓋誠見其需要之急也、交通事業、約略言之、可分爲路工、河海工、電機、機械、鐵路會計及管理、造船、駕駛數類、假定各類事業、循序漸進、恐每類平均年亦須五十人以上、則年必有四五百人畢業方敷用也、（卽如全國道路及河海工、其需要土木工之技師、至少猶以千計）此而不預備、則他日之困難、必過於今、雖然、所謂養成人才、非祇授以應有之知識技能而已、頻年以來、政府及社會之戕賊人才、乃無所不用其極、所產既少、而又加以極端之戕賊、人才安得而不衰、交通一部份之人才、前此猶未至於戕賊者、（以尙能服相當之職、以用所學、故此公言也）然無相當之團結、而復有諸種之障礙、（如借款之路、有限制華人不能爲首領者）致少指導觀摩之益、（前輩不能指導後

輩殆屬通病，此華洋員及前後輩均當負責者，又缺少灌輸智識之組織，故學識日退，此不能不怪諸路員之無胸襟志氣也。不能有何等之大發展，故今後於職務之訓練、學識之補充，必須充分設法，然後交通事業之新建設及改進，方有基點可循，而諸種計畫亦可由之實現。且此輩才力既經顯著，則對內對外當然有相當之勢力，則其所益於此事業之維持發展者，亦復至大。故我國之交通事業，誠不願進展則已，否則妄黜一人，其效即等於自殺。吾不知今之當道，其亦曾統籌而熟察之否耶？

總之事業非人才不能舉，然人才亦非任事不能成。主其事者無愛惜造就之誠，甚且蔽於地域派別之私，盛行其排抑摧陷之術，則其結果有益歸零落而已。民六吾長郵政總局時，規定高級人員華洋一律升進，至今已有一二華員得司一省之郵務（甘肅貴州）而副郵務長且有多人，是知果使有意甄陶，何嘗

不可爲力，特患主其事者不以爲意耳。

至於資本，今當分類論之。

先言鐵路

論鐵路資本，有應先決之四問題焉。曰官營、私設、內資、外資。夫以吾國商辦鐵路之失敗，及公司集資之爲難，似上四者已無列爲問題之必要。但吾意若就一時之現象論，似乎如此。倘爲百年大計，則不應徒以一時之現象爲衡。且既涉及外資，則尤不能不知彼知己。依目前世界經濟之現況，似亦非遂可專倚外資而不別籌生發者。故此四者仍有研求之必要也。

吾國應造之路線，除甘肅之西北暨新疆，又青海、四川、外蒙古外，餘之大幹，已皆有計畫。然大半皆未施工，又已成之線，以設備之不完，行車次數之少，又支線之缺乏，殊未盡其輸送之力。故路事最急者，殆爲下列二點。

(甲) 幹線之完成

(乙) 枝線之增設及設備之改良

依此二點研究幹線中又當分爲三類

(一) 已成者(包有外債無外債兩種)

(二) 未成而已訂借外債者

(三) 未成而無外債關係者

此三種情形各有不同，然吾意吾國造路，其施工之先後，當以需要之緩急爲標準，不能以有無外債爲衡，且已借外債之路之中，亦勢不能不分緩急微聞新銀團私議，其貸與吾造路之款，擬歲以美金四千萬爲率，是外資之可恃者，亦僅能以此數爲標準，依通常兌換率計，約合吾銀九千萬元，約可成路一千公里(此係約略標準，工有難易，料價庸值有漲落，難以概論也)如此則二

十年方能成路二萬公里（即約四萬中里）豈不太遲，即以加一倍言，亦未足供吾之需要，故造路資本，吾國不能不別籌者勢也。以吾國後此二十年内，各項事業發達，所需之資本既鉅，勢不能以所有財力悉投之於鐵路，故專賴內債，勢亦不宜，以是之故，其結果必出於內外協力，但此所謂協力者，區分路線而各擔之乎，抑吾人於已訂約借款之路，而分購其債券乎，或變更其已訂之契約，而吾人合力或分任其債權乎，其以前未訂借約之新線，是否亦融合爲一，則又一問題也。依吾之意，造路之先後，應以吾之直接利害爲標準而判定之，但同時應勿失債權人之希望，而資本之所從出，則分三途：

（甲）外資（限於已訂有借約之路線用之，或與已訂借約之路，有不可離之關係者）

（乙）內資（可分股本與借款兩項）

(丙)鐵路會計項下之餘資

外資既限於已訂有借約之路線，吾人自可以其財力集注於其他幹線及各枝線，目下可冀獲利之枝線，約尙有二三千中里，而未訂借約之幹線，之能獲急利者，則恐已無之，故引起國民投資之興味，恐屬爲難。吾之計畫，則係將現在業已獲利之幹線，歸諸商民手中，而騰出此一分之大資本，用以建築需要最急而難獲近利之新線，或協同趕造，已訂借約之幹線，之須急造者，俟此等幹線可以獲利，或契約期滿時，則又歸諸商民手中，而騰出其資本，以造新線。如此則國內之緊要線，可以陸續造成，而用外資所造之路之餘利，則用以挹注各路特急之工需（參觀上文丙項）及青黃不接時之虧損，至已造未成之路而已。及或將及還本期限者（如龍海、湖廣）暨因籌辦用去之款，而無從付息者（如浦信、寧湘等）又假鐵路名義所借之款，而流充政費者（如高徐、順

濟等）一面應與債權者協商展緩借換之方，一面應與財部劃清擔負歸還之責，庶事業之進行與經濟狀況可以兩兩相應，以前鞅鞅困難亦可截清。第以上云云，必須各路之秩序可以復元，特別會計之獨立可以保障，然後可以說及否則皆夢囈耳。或曰：今日各路已至破產之期，而子尙高談遠大之計，可謂不識時務。此語吾亦承認，但恢復各路之秩序，保障特別會計之獨立，實爲救死之要着，否則治標治本均無可言，惟有破產而已。醫者之治沈疴，雖不能高談長壽，然病人方日日求死，藥將何施，苟將致命之由，從速去之，又安在不能致長壽乎？僕之所談實標本兼治之術也，否則恐今年尙無法渡過，復何有計畫成績之可言哉。

抑天下事因果首尾，往往相連，苟自茲以往，時局仍屬不安，政治諸種問題，依然不決，根本大法亦不能立，則此一部分之計畫，自無可施，故前提之中，又有

前提焉。至新銀團問題，爲世界所注目，吾別有意見，其籌集商股之法，更當別爲專論，茲姑不贅。

次論道路

道路之建築，國民近頗知爲急務矣。吾國本有官設驛路，及各州縣固有道路，雖不盡修治，亦無法令可循，然並非毫無基礎者。第以吾國應辦事業之多，若再同時修造極多之道路，恐不論中央地方均無此力量。對於此事，吾夙有主張，卽採用差徭之意，而專用之於造路是也。吾國自古有力役之征，正與近今全民勞動之說相合。北方各省差徭之制，尙有存者。今假定先修國道，凡所經之縣，在沿線五十中里以內之成年男子，均應出任工作。其省道、縣道、村道，亦如之。數者勢必不能同時並舉，卽人民不至過勞，其縣道、村道，該地願先趕辦者，聽此等於各治其家門之路，民斷不視爲煩苦也。如人數不敷，則退伍之兵。

輕罪之囚、皆可從事、除工師、監工、及兵、應有工資外、餘僅酌備飯食宿所、如是則工資一部分、至少可減去一半、沙石可取諸公產、工具可數縣合置、輪流使用、且可轉售、路成以後、修養之責、一任之地方、其國道由中央酌貼經費、省道由省庫酌貼經費、有鄉里之關係、有官紳之責成、吾以爲不但易成、且能持久、近日各省注重修路者不少、然爲經費所限、似未能積極進行、若以此法行之、必妥且速、第監理設計、庀財食宿等、亦不能無費、此則在中央與地方、如何協力、鄙意如果實心從事、雖加賦以給可也、道路旣通、民生自裕、區區擔負、於何有焉、所慮者地方官借端擾民、事又不辦、故此事非官民協力不可、最好每省能設一道路協會、以省長及有德望之紳商主持其事、以督促監察各地之進行、庶收實效、此外如辦善舉者、勸其修路、有過犯者、責其修路、種種方法、可以不拘、如以現役之兵、能以爲此、則費尤可節、全在得人主辦及因地制宜耳、

復次河道

河道之要，北重於南，灌溉通航，去害即以興利，第各河應治者過多，且枝幹相聯，後先緩急，未容不加審擇，鄙意宜於新增海關稅內，年撥二百萬元左右，爲勘查研究，並擇要測量之費，其業經審定應速着手者，得發行內外債充用，但其會計應絕對獨立，如揣度情形，可組織一大公司，任該河道修治管轄之責者，於不抵觸主權及何項行政司法權之範圍內，政府不妨特許之，其小河道並得由各城鄉鎮爲聯合治水機關，任修治管轄之責，且得發行公債（此項應限於內債）或許設水利組合，其修治管轄之事，即以委之，如此則進行必可較速。

復次海港

吾國之海港事業，已無可言，今南北二等以下之港，不下十數，論者紛紛，第經

營一海港、非有充分之時間、人才、經濟、不可、吾國勢不能同時並舉、今宜審擇最適宜者二處、或三處、集全力以從事、其一切布置及相聯之設備、必須與預計及環境相應、大約一海港之告竣、至少必須六年以外、需款雖鉅、但係分年支出、又其中有多部分亦可委之民間自辦者、又世界大包工公司、其願承辦此類工程者甚衆、亦非絕無可商議者也、

復次電信 電話無線電統攝

吾國應增電報線路、雖不甚多、然有待大修及展線者不少、近年電報決算、迄無餘貲、電信借款、已爲財部用去十分之九、欲救電報之弊、惟有積極多設電話、以資挹注、視電話之贏利、既有把握、而需要又復孔急、故也、查電話借款、尙有約千萬、未經動用、亟應積極進行、此外各處長途電話、亦宜敷設、綜計贏利、必有可觀、即可補助電信之不足、至無線電、應另有統籌計畫、不能如目下之

枝節從事，並須注重營業之收入，以免難於支持。（西北西南有線電信阻礙甚多，如無線電暢通，當然收入不少。）

復次航空

航空而有借款，借款而條件離奇，（條件中最不妥者，為以後吾國購買飛機，必須經一公司之手）此為往事，姑不具論。今後欲求航空事業之發達，不可不先求脫去該條件之束縛。各省軍民有力者，其有意於是乎？此為國防外交方面之問題，不止有關交通本身而已。但吾人不可不知者，吾國交通機關，尙極缺乏，安邊馭外，飛行之用實宏。苟不以此利器用之於內爭，勢固當積極籌備也。

總之論及資本一層，有不可不知者數事：

（一）吾國游資雖多，然以秩序不寧，法權不固，金融機關之欠完整，敏活故

集△合△而△運△用△之△非△甚△易△事△

(二) 同△時△應△知△吾△國△固△有△之△游△資△現△極△難△運△化△祇△須△有△較△安△全△之△保△障△無△論△何△事△業△人△民△皆△樂△於△投△資△

(三) 應△知△世△界△經△濟△恐△慌△尙△未△回△復△而△吾△國△應△舉△辦△之△交△通△事△業△爲△數△尙△多△專△恃△內△資△或△外△資△均△難△以△集△事△

(四) 應△知△籌△集△資△本△必△須△先△樹△信△用△如△交△通△秩△序△不△能△穩△靜△會△計△不△能△獨△立△勢△必△無△資△本△可△籌△且△吾△亦△不△勸△任△何△人△之△供△給△此△項△資△本△

至△需△要△資△本△之△數△既△多△一△切△事△業△之△進△行△務△須△分△類△分△期△以△期△與△財△力△相△應△此△尤△不△待△煩△言△者△也△

人△才△資△本△之△外△吾△國△有△亟△應△注△意△者△焉△材△料△是△也△此△在△各△種△事△業△需△要△各△有△不△同△然△大△別△之△不△外△(甲) 金△類△(乙) 土△類△(丙) 木△類△之△三△種△吾△國△交△通△事△業△所△需△

要之材料，殆有七成以上，仰給於他國，已往者姑不具論，假如依上文所云，今後之交通事業，資本至少須六十五萬萬三千萬元，以六成五爲購料之費，卽應合三十九萬萬三千餘萬元，其土石木等可取之本國者，姑列爲一成，則其餘之三十五萬萬餘元，全屬漏卮，此於全國命脈所關，豈云小事故，下列各工廠，必須速圖設置。

化鐵廠 每日出鐵一千噸以上者

製鐵廠 每日出貨一千噸以上者

鍊鋼廠 每日出貨五百噸以上者

製鋼廠 每日出貨三百噸以上者

化銅製銅廠 每日出貨一百噸以上者

造船廠 每年能做船八萬噸以上，並能造七千噸以上之大型船者

造車廠、機車、客貨車、電車、

製木材廠、

製水泥廠、每日出貨二千桶以上者、

製各重要母機廠、

製各動力機廠、電、蒸汽、油、

製各種線釘廠、每日出貨五十噸以上者、

以上僅舉大凡、其相聯之關係、如銅鐵須開鑛、製木須伐林等等、避冗不書、又各廠之設計組織管理千條萬緒、動有毫釐千里之差、以事屬專門、姑從省略、吾之主旨、但期此上列數者、逐漸成立、克以應後此事業之需求而已、讀者須知、若上列數者能以成立、並比較完全、已非銀元一萬萬元以上、不辦、然較上列三十五萬萬餘元、不過三十五分之一、若謀國者、真有明澈之計畫、此安得

謂爲不可能之事，又吾對本節之問題，有最注重之一點，即吾之意，但期有此若干廠者，設於吾國界中，且限制先供吾國之需要，專用吾國之工人，多養吾國之技師，儘用吾國之原料，而非必限於本國人經營此事是也。蓋經營此種大工業，新工業，本有學術經驗資本之多數關係，如過分畛域，勢必不能得敏速適宜之發展，如能就六十五萬三千萬元之資本總額中，抽其六十五分之一，以辦此事，固策之最上者，否則相機吸收中外商民之資本，亦未爲失策，且不妨以若干成爲限，復可定相當之條件，其較之前此之料價，大半全輸於國外，其利害固無從比較也。

抑鄙人有所感者，十數年來，同人感於外國材料之漏卮，恆思竭其力以提倡國貨，乃其困難一言難盡，即如軌枕之木，每年需要不下一百萬枝，新工尙在外焉，而苦求一能如期，如式，如數，供給之公司，終不可得，偶委諸試辦，其成績

輒復劣敗，結果終爲外商壟斷。夫枕木之供給，非必須何等專門之學問經驗也。而結果尙如此，他更可知。交通事業既終不能不進行，若材料之供給一無所備，則他日之慘况，恐必有十倍。今日者，此乃國家之憂，而非一部之榮悴問題也。已亡羊補牢，要自有實事求是，基於科學之調查組織始。

以上述人才資本材料竟

進言計畫，吾國萬事皆待計畫，而交通尤爲迫切。吾所謂計畫，非條陳報告之類，苟取以壯門面充篇幅者也。必根據正確之參考資料，羅致熟練之專門人物，準諸國防外交經濟之情况，以定設施先後之序，然後不落於空談。今將應急定之計畫列後。

全國鐵路網之組成，全國鐵路幹枝，必須先行規定，並規定孰必官營，孰可商營，仍

定其敷設之序，以次第從事。此非武斷盲從所能辦，吾前此設路線審查會及財政審議

會於路政司、並擬以六十萬元爲踏查路線費、利用曠閒之工師、及專門學生以從事、意即在此、今已中輟矣、惜哉、

國道省道縣道之興造、國道隸於內務部、久未進行、各省零星分辦、收效無幾、國政之要、此殆首端、

各大江河之疏治、此其利固不待言、然後先緩急、抉擇甚難、關於此點、亟待研究、各海港之開闢、理由同上、

以後十年間航政之施設、以下數項、限以十年者、因世界日新、計畫因時變易、故祇能以此爲限、

以後十年間航業及造船之獎勵方法、

以後十年間航空之進行計畫、

以後十年間通信之進行計畫、

以後十年間交通人才之養成法、

以後十年間官營交通事業財務之統籌、

以後十年間交通事業材料之取給、

以後十年間吾國所應取之交通政策、

以後十年間吾國交通行政及官營業務所應取之方針、

吾意應計畫者略具於此、冀海內外賢哲、有以見教焉、特任舉其一、恐非窮十數年之力、不能有較完密之計畫出現、需要既亟、籌備復遲、如慮代庖、必先著艾、吾國人最好爲籠統之文、說籠統之話、不知辦事未有可籠統的、到不能籠統時、大家便一撒手了事、當然等平日分肌擘理的人、拏去辦得頭頭是道、此吾國所以凡新事業、多倚賴外人也、上列各條、其子目當有數十、亦無一不費研究、恐聚有交通學識者千百人、未必能一一解答、近頃交通界專門家、失職

者衆，吾竊願諸君之以暇日從事於此，勝於患失者萬萬焉。

雖然，獨學無友，孤掌難鳴，誠欲交通事業之改進，有志者不可不有相當之組織。此於事業之促進，所關匪細。吾意目今所亟需者，有下列之各種：

交通各項行政之調查及講習機關，內應區分至悉，切忌籠統，以下同。

交通各項業務之調查及講習機關。

交通各項學術之調查及講習機關。

整理交通財務之研究及預備機關，研究預備，較調查講習爲進一層，近於實行的。

整理交通技術之研究及預備機關。

整理交通業務之研究及預備機關。

交通職員之互助的機關，分增進能率，保障職權，救濟不幸各類。

此數者固不限其如何發生，及何人組織，凡以明吾國確實有此需要而已。蓋

計畫之實行，必須有主持運用協助者，而欲得人，以主持運用協助，不可不令多數人明瞭其內容及諸關係，暨執行之方法，尤須得各方之同情與諒解，其措置乃能圓滑，此諸機關之組織，所以爲不可緩也。

至論及事權，吾有至痛心之點焉，吾國與外債有關之大事業，海關鹽務，已悉由客卿主持，所餘獨鐵路電報耳，此中撐柱，誠復艱難，國民能否知其原因，及爲何種精神所集注之效果，茲姑不論，但時至今日，吾國環境之困迫，與內容之窳敗，國民救死不暇，似已無復有問及此點之勇氣，其喪氣者，或且幾幸於有所倚賴，以求旦夕之安，若論事業而斤斤於事權，殆爲不達時務，雖然，吾固非爲一時一事設想也，交通事業之權，應否由本國握之，吾人明此者多，不再贅述，因現象之太惡，致一般願望，直無法申出，此乃吾人之不幸，詎可轉以厚誣吾人耶，雖然，世界權利與義務，必期相當，不勞而獲，殆無此理，吾人之學術

經驗責任心等等果其已有以表示不弱於彼則事實所在公理寧可終湮否則徒託空言其可藉口者正復無限况吾國民果有憂勤惕厲之象決心以事諸般改革而復持以堅忍則爲利害計彼亦何樂必爲代庖否則萬事不修而惟爭權之是務徒爆其浮惰之習以供人之指斥或且紛亂無紀確有賴於客卿之力以維持一部分之事務則亦何取而多此過望以召一番譏誚耶自來立國爲人應先求己今日用客卿之既未可以已則應選拔其真正之才俊與以相當之事權責以一定之功效而本國人士則必期有練習競爭之機會並應不恥困辱以獲得相當之經歷譽望庶他日繼起得以措置裕如若前此客卿之非盡真才且無爲我儲才之意及吾人之好爭權位而不求勝任蓋兩失之也

以上述人才資本材料及計畫組織事權竟

以上所述，雖不敢謂完全諦當，然自信皆經研索而出，未嘗故爲高調，以炫衆聽。若並此而認爲無辦法，而一聽其廢壞，則國家萬事已無可言，又豈止吾之詞費已乎？

抑吾更有進者，今日世界大通，相互之利害，日形密切，任何國本身之狀況，均可影響全球，而全球之形勢，亦隨在皆能支配何國，而使之生內部之變化，中國問題之爲世界問題之焦點，於今爲烈，第二次世界大戰之將在遠東方面，已爲人所共認，而汲汲謀所以防止及應付吾國，而能自立，則誘發吾國政治經濟野心之機會，將由少而至於無，而因吾國經濟之開發，我復得對世界而供其缺陷，以進求真正平等之互助，經濟之恐慌與侵略，皆無所用，世界和平之實現，庶可由茲固非止吾國之福而已也。特非交通事業之整理與發達，則吾國之自立與開發，殆終屬無望，且吾國交通事業本身之足爲國際戰爭之

導△火△線△者△、且△屬△不△尠△、爲△目△的△物△之△吾△國△、詎△有△餘△幸△、固△知△交△通△救△國△之△論△、絕△非△一△
時△聳△聽△之△言△、而△急△求△其△維△持△整△理△以△進△謀△發△達△、亦△非△不△哀△緩△急△之△見△也△、願△世△界△
深△識△明△達△之△士△、及△與△有△關△係△諸△賢△、速△熟△思△而△共△圖△焉△、幸△甚△、

是書撰竟有友質疑曰方今經濟學說爲避資本家壟斷大致皆主張鐵路礦山等事業歸諸國營今書中乃有主鐵路歸商辦之舉毋乃不合時宜乎曰固也吾之此書本爲救濟目下交通事業破產而發順次而及夫如何發展之法其目的在使交通事業不至卽行破產且得有相當之發展譬如醫垂斃之小兒使之不至斷氣且爲籌保育長養俾得成人而已非謂人之一生均應爲保育長養時之所有事也使吾國鐵路之維持發展能略如書中所云而目前之種種障礙屆時已不成問題則第二步之種種主張自當應時發生且亦不僅鐵路商辦一事而已其他應因時因事補偏救弊者蓋不知凡幾嫌其過廓故不列入本書範圍內後此或將更有所述焉共和紀元十一年十二月恭綽附志

附錄

民國八年四月爲新銀團事由巴黎發電

大總統國務院外交委員會財政委員會交通部鐵路協會賜鑒、近頃鐵路大問題、議論紛紜、莫衷一是、此事關係重大、綽等瀕行卽有所聞、並將當時管見、陳之主座及諸公、嗣由日美抵歐、沿途探訪、復與專使接洽、續悉往來電報、及國內輿論、再四籌思、竊謂我國各方面對於此事之主張、實有急求統一之必要、蓋此問題之所以發生、不外自動與他動、如內部意見不一、他動固無以應付、自動亦難期進行、恐轉爲各方面利用之資、無由我操縱之餘地、現各國銀團大會巴黎、亟應預定宗旨、免成坐誤、查國內主張、大約可括以兩言、曰欲破勢力範圍、而反對共同管理、注意之點雖別、而爲國之意則同、祇以權衡輕重之間、易有毫釐千里之謬、故百慮未歸一致、廣益猶待集思、其實二者之間、似

非絕無取益防損之法，考取銷勢力範圍之用意，無非爲防止特殊勢力起見，倘政治性質之路，能發生各國共同關係，並此後無論何路，可辦到妥善之公共投資，既杜交涉之糾紛，復助交通之發展，自爲最善，惟投資條件，倘果如貝克等所擬，自必招國人反對，斷不可行，故目下要端，在自行速擬辦法大綱，按事勢所能行，順輿情之希望，相機措置，庶佳果可期，依管見大綱所定如下：

(甲) 凡以前官私有關中國鐵路權利之按據，除戊項外，不論係何文件，及何原因訂立，暨係中國與某國所訂，抑各國互訂，又不論明許暗舍，單定附定，概行無效，代以乙丙丁三項，約明以後，不得再獨訂互訂，此類辦法。

(乙) 中政府以後造路，如借外資，須分向各國財團商議，不單獨向某一國財團商議，倘某一國財團條件較優，我有權採用，但他國財團，如願依樣得自然加入，合爲一團，倘各國財團條件有相等者，由相等者合辦，餘如願依樣，可自

然加入合爲一團、

(丙)已訂借未售票之路、由各國財團公售、並先由我召集財團代表協議、按我情勢、決定路線之分合存廢、開辦之先後、其原線有須廢併者、廢併之、合同除因事實變更、經我同意後、不能修改、

(丁)境內外人經營之路、由中國贖回、資本由各國財團公借、條件另定、

(戊)已成京奉等路仍舊、

依此辦法、則共管問題、似不能發生、倘僅以丁項改共管、尙遠勝於現狀、至統一係另一事、我本應有辦法、管見所及、

(子)自聘各國最高等專家、助定工程機械運轉材料各統一規程、

(丑)自定鐵路會計、完全獨立、帳目由專家審核、按期公布、餘利不准別用、其路款應有專設銀行經營、辦法另定、

(寅)購料包工、按子條所定標準、直接公開投標、並自設鋼鐵車輛等廠、

(卯)制定運費權、完全屬諸中政府、並有隨時改歸軍用之權、

(辰)鐵路應否特設機關、隨後定之、如特設時、應設(一)執行處(二)稽核處

(二)會計委員會、其(二)可多用洋員、予以較大之權、(一)須由華員主持、但

專門事可酌用洋員、(二)由最高行政人員及中外專家組織、

(巳)中級華洋人員、以後一律考試任用、並速定升降懲獎加薪各規則、

(午)教養本國各級路員、須常足供全國用、

(未)鐵路次級員司夫役、並一律用華人、仍隨時施以相當教育、

(申)路警自行編練管轄、

(酉)所用外國文、須擇定一國、

以上僅舉大綱、細目另擬、似此當可取益防損、並與三月十四日院電意旨亦

符、惟當此世界金融緊迫之時、能否辦到、尙未可知、國內各方討論精詳、計必
尙有善策、是否有當、伏乞鈞裁、並請諸公核奪、速行電示、以憑籌議、至深企盼、
恭綽景春宥

太平洋會議鐵路問題意見書

由中華全國鐵路協會提出
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爲最關重要顧鐵路問題年來聚訟之點因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爲德國資本南段爲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爲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卽（一）以不失管理主權爲前提（二）不可使單獨的勢力範圍變爲統合的勢力範圍何謂不失管理主權卽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爲統合的勢力範圍某國投資某路卽欲管理某路此係一國之單獨的勢力範圍各國投資各路卽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爲預防設令其得團合一種不可破之勢力則移權一國者

尙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恆鼓吹之其見之前數年外國文報紙者不少茲爲參考起見略述於次一曰萬國鐵路團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曰國際合資鐵路公司銀行團各派代表一人駐華爲各國鐵路銀公司董事承辦鐵路借款一曰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曰仿照鹽務署辦法以中國爲總管理以歐美人爲輔此外尙有數說類皆大同小異其主張雖各不同而其目的不外共同投資亦卽共同管理在外人之意以爲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團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爲原則

(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爲各國銀行團所束縛

(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次借款條件他國銀行團如願依樣辦理當然准其加入合爲一團

(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爲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線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

依前項廢併之路線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)此外應行修築各路線應由我分別緩急自行籌款興辦新銀團不能要求投資某路線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爲要旨

乙 自行統一辦法

除已往統一各事已爲交通部實行外茲爲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權統一之法

(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中政府選派員司督率辦理外可以就投資各國選用洋員以爲之副

(九)爲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爲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

以上各辦法可視爲鐵路政策之大綱亦卽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爲因噎廢食之計萬一舊債亟須償還新路亟須建築尙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卽當有整理路政之法此二事固相爲表裏可合而不可分者也故鐵路整理之方亦卽爲拒絕共管之手段否則僅以空言抵制徼倖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恆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爲尤甚願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爲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爲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爲國內外投資者信用之保障此有百利而無一害者也

(二) 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爲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爲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線准商人承辦或將已成之路以一部

招入商股騰出資本以爲擴允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卽困難可迎刃而解

(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師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祕密前車方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後此借款辦法宜先行徵集各方面意見就事實上所能行者定爲議決案使投資者得就我範圍以爲從違卽或條目少有出

入而事前不事祕密事後完全公布亦絕不至來國民之攻擊

(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爲不知道適遘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爲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爲目前藉取墊款之謀及爲外交上酬應之用否則鐵路破產卽在目前甚可懼也

(二)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爲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因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爲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爲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創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爲廣張耳目預防徇情起見莫如確定任用人員之規制列舉某種職事非若何之出身資歷不得充任員司等級非有切實之成績不得升轉初進身者一律加以考試安定制度嚴禁援薦已供職者考核能力成績加以證明不如格者須令補習如此則人才得以自奮而辦路政者亦不苦于進之煩矣

(二)整理鐵路運價 鐵路運價之當否於鐵路經濟及國民經濟均有重要之關係苟運價得其平運輸事業日以發達鐵路收入因之增加而國貨亦因之暢銷國民經濟亦因之發展此所以現今各國莫不注重鐵路運價政

策以謀鐵路自身之利益及國民經濟之發展查中國各路訂定運價之始或因借款關係採彼國之通例或因建築難易定價格之高下此種規定由各路懸擬標準施諸實行草創之初原未計及地理之通塞客貨之多寡國民生活之狀況農工商業之情形是以各路普通運價等級既不免參差貴賤亦不甚平允今後宜仿各國先例設置整理運價機關徵集全國農會商會之意見參酌國民經濟之狀況社會政策之精神規定一有系統有政策的之運價以爲標準倘遇有特別情形亦可隨時規定專價以爲招徠總以鼓舞商情暢銷國貨爲主如此則普通運價有統一之良規特別運價有操縱之善道似於鐵路經濟及國民經濟均有莫大之利益也

凡此八端皆可求之自我而爲我國鐵路方針改良革新之表示者至於國有已成之路車輛應如何添配倉庫應如何設置客貨應如何招徠惡稅應如何

廢除運貨應如何負責運輸應如何改良運輸次數應如何擴充運輸能力應如何增加免票應如何取締官欠應如何限制皆於鐵路收入有莫大影響員額應如何規定客貨票之進款應如何稽查工程材料及一切不經濟之款項應如何考核皆於鐵路支出有莫大關係交通當局亟應籌所以整理之方而其最足以令人藉口者則爲軍人之損壞鐵路妨害營業此其責不僅在交通當局而在軍務官吏交通部應將鐵路與債權之關係及新銀團過去及將來之計畫通知各軍官曉諭軍人彼等稍具愛國心當必能痛改前非以保護鐵路爲職責此尤我政府所應特別注意者也

以上所談不過就我國路政應行整理之大綱撮要言之此外應行興革之事未遑縷陳要之源清而流自潔綱舉而目自張舉凡鐵路問題我如有固定之宗旨確切之辦法整理之決心不惟國民無從指責卽外人亦無法干預本會

謬陳大計其宗旨在協助本國路政之進行保護本國鐵路之權利自應斟酌內外之情形以作平易之主張初不敢爲高遠難行之論蹈空言無補之譏想亦政府所能諒解而容納之者也

關於交通部特別會計之我見(一)

藏舟

交通部之特別會計成爲問題亦既數載於茲第論者所據以批評之事實多未的確故其所論轉不免有極大之視差而交通事業前途因之亦生重大之影響長夏無事因著此篇先發其凡弁之於首

(一)交通部所轄交通事業祇路 航 電郵四項航無官業郵有特別歷史且餘利年僅百萬故茲所述雖冠以交通總名實則指路電二項讀者勿病其偏缺

(二)編中事實皆有根據且就事論事毫無成見雜乎其間讀者鑒焉
欲論交通部之特別會計先不可不知特別會計之爲何解及交通部之特別會計其事實爲如何今請逐次述之

關於特別會計之意義從來學說雖不一致其最普通之說卽爲進展某項官營事業計使該事業之會計與一般會計分離設定特殊基金以其收入供其支出而不移作他用是也各國此項制度細目雖不盡同大體殆無出入吾國公布之會計法第 條中亦明列此項但吾人所亟應注意者則各國

之所謂特別會計僅係其預算 決算 於總總算決算案中別自爲一統系一部分且預算案中準許其將餘款爲循環繼續之支用此皆係會計方面之事而非出納方面之事至其出納固無不統一於國庫無所謂一般與特別之分也故經國會通過之預算國庫卽有奉行之義務焉特別會計之大意不過如此乃一般人對於吾國之特別會計之觀念則何如

吾國之特別財務機關蓋有 海關 鹽務 煙酒及 交通 印刷 造紙等官業之各種人或皆籠統目之爲特別會計其實海關之預算 決算及其出納幾皆超出於我財政範圍之外我之國會及政府或法庭殆無有能過問者乃在官書上始終未賦予特別會計之名鹽務亦然煙酒近年之會計出納情形完全出乎軌道之外大約其爲特別會計與否其本機關亦未曾念及之也印刷造紙等官業則以特別會計隸於財部主管之下凡此複雜狀況吾國人是否卽認爲係特別會計吾未之知然忖測一般人之心理似凡財部所不能直接支配其財務之機關之財務則概目之爲特別會計不知特別會計之解釋確不如此一國法律上之定名決不容含糊假用也

一般人以此觀念之錯誤又習聞交通部之財務不受財政部之支配而交通部又實揭特別會計之名遂以爲交通部所謂特別會計者直是無法無天不知如何荒唐黑暗其所指殆分數類

(甲) 交部預算向不送財部

(乙) 交部決算向不送審計院

(丙) 交部之款交部可在預算外自由支用

但以吾人之所知事實確不如此一二兩項今不必煩言可詢之國會國務院審計院財政部之經手編製或審查審計預算決算者究竟交通部之預決算向送財政部及審計院與否便可證明此非爲交部辯護蓋議論不衷於事實固將純全失其價值也

至凡預算所無之款吾知交部固未嘗有自由支出以供交部之用者若他機關所移用此又是一事吾當於後繼言之

依此而言是一般人所據以論交部特別會計之事實已完全不確然因無人辨明之故致據以攻擊交部之特別會計者日多而主張取消之論亦日騰其理由約舉如下

(一) 交部之特別會計辦法之不當(如上列甲乙丙三項)主以取消爲整理

(二) 財政困難應當均貧

第一種理由之誤緣於一般人始終以爲交通之弊竇以特別會計爲一大靠山故無人能以過問不

知交通部之有弊與否茲姑不談然若以取銷特別會計爲除弊之資則彼不入特別會計之釐局常關海陸軍隊其黑幕何以直無從究詰且財部及審計院之能過問與否完全不在特別會計之有無彼各省軍隊之支出院部從不能過問軍費非特別會計也交通部之預算決算完全在院部系統之中並無超乎財務主管機關之舉動至交通部近年事業不振其在第一致命之傷則在款項之流用於軍政兩費此爲交通界所最含辛茹苦痛心疾首之事交通真正之破產已瀕於眉睫其故殆全由數年來軍政兩費流用太多致無法收拾則今日而言

續吾國交通事業之命惟有

勵行特別會計之一途嚴禁交通事業以外任何機關與人之移用

庶幾呼吸可繼生命不至於此告終舍此更無整理之法若猶牽於謬見沈淪不返吾敢斷不出一稔所有部轄交通事業勢不得在吾手中屆時海關鹽務式之特別會計必然出現吾國人屆時祇有籍口結舌而交通之財政且爲之頓舒適足反證吾人無管理此部分事業之能力而已嗟何及乎茲爲易於明瞭更摘要以明之

(甲) 交通部財政不了之最大原因是否在軍費政費之移用此種事實吾人應否反對

(乙)軍費政費之移用是否因有特別會計之故抑移用卽是破壞特別會計

(丙)欲軍費政費之不移用是否須保全特別會計抑須更加以破壞特別會計

甲項之事實吾人既不能不與以公認又軍費政費之移用當然非因有特別會計之故且其移用卽是破壞特別會計亦復皎然易明則吾人而不贊成交通事業之破產者固無再容許軍費政費之移用之理欲阻止此種移用雖非僅恃此特別會計之制度所能濟事然吾人萬無主張廢棄該部特別會計使此種移用竟成爲正當行爲之理也乃數年以來一般論者不加思考竟製成廢棄該部特別會計之主張一似軍費政費之移用爲極正當而該部欲保全其特別會計乃犯天下之大不韙者此在一般之營混政蠹或者當爲是言豈負指導國民之言論界所當出者乎且數年以來該部當局一面劫於此種不健全之輿論一面劫於各方相壓迫之勢力所移用於政費軍費已逾一萬萬以外何嘗尙有特別會計之可言其間斷斷欲保全此制度者亦僅告朔餼羊之意乃論者必欲並此名義去之以爲快使該部當局欲持此空名以爲對待營混政蠹之計而有所不能則又不知是何用意也至於均貧之說在行政有系統有組織之國家自可有一種統籌但爲預算上之酌盈劑虛則可爲梁山泊式之劫富濟貧則不可况交通部今日已絕對不成爲富耶今日之冗費莫過於兵不此之務裁

而括可以生產之交通事業之膏血以養之且飾爲種種理由以助成其惡得不令世界言論家齒冷矧海關鹽務及種種特殊事業初不能有何等均一之法而獨於交部誅求不已必欲逼之至破產而後已斯又何理由耶如曰該部易於魚肉則刦掠而已何必標榜何等理由且吾人須知該部之比較的有錢實由改革以來行政與業務之秩序未經破壞祇有進展之故（此指民七以前言世人所注目之交通系於此點不能不謂之有功績斯又論世者所當知也）倘如近日之務爲肢削破壞則此項來源亦不難立行斬斷何有於均一國雖貧何至處處務爲絕後之計而輿論且公認之更成何道理斯又各方所亟當覺悟者也

抑主均貧者之辦法爲欲以交部特別會計之所餘供一般政費軍費耶抑主將交部之進款隨時分而用之耶交部特別會計近年並無所餘因各方誅求不已乃舉內外債以供移用此卽今日受累之巨因如限以所餘方供一般之用恐交部方歡迎之不暇特事實上財部將毫無所得耳（近日交部當局於閣席提議取銷特別會計聲明有餘統歸財部不足由財部撥付此似與一部分人所主張者相合矣而財長乃婉乞交部從緩實行蓋如照此辦法交部實際上不但無錢助財部尙可要求財部協助財部乃大不了故知交部提議實近於滑稽的抵制的也）至瓜分進款此屬掠奪行爲無可研

究之餘地吾人無論如何矢志似不至贊成此種行爲且若果如此有特別會計可也無特別會計亦可也何必斤斤然論此制度之當不當彼營混政蠹之予取予求何嘗有國家法制在心目中不過留此空文勝於一無後盾耳且卽讓一步言謂論者所指係欲交通部進款統歸於國庫支配此其理本屬正當特此乃屬統一國庫問題與特別會計無干蓋依各國通例無論何項會計之出納決無不歸國庫之理特別會計亦然吾國國庫之不統一乃屬特殊情形並非因其爲特別會計之故試觀各省軍費政費之出納多半不歸國庫各省之軍政費何嘗屬於特別會計是知取銷特別會計與統一國庫係屬兩事並非取銷特別會計卽能統一國庫今不惟統一國庫之是求而以爲取銷某項特別會計便可均分其收入不但世界無此種財政學理亦無此種理財方法也（至統一國庫如何方可實行以不在本篇範圍姑闕焉）

上二者理由之不充事實上之不需要惡影響之重大具如上說一般論者似未必並此而不知於此有三說焉 A 因財政過窘希冀交通部之助故製此理由以逼之 B 因對於與交通事業關係最深之一派欲施攻擊因此爲武器 C 窮極無聊姑謀沾潤是也 A C 二項可無煩再加辨析至於 B 項如果某派有何罪惡應指實以攻擊之至特別會計乃係一種制度問題無論何派不能以彼爲藏身之固

且論事而雜以政爭意味尤不足起人崇信今舍各方之掠奪交通財產者於不問第欲促進交通事業之破產使其關係深者失所憑依以爲快抑何所見之悖耶今交通部特別會計表面上已經取銷矣於財政於交通何嘗有絲毫之裨益徒令攻擊者暫少一目標而已其交通秩序之紊亂商民之困苦也較前益甚而羅掘以供軍用也更可暢所欲言爲君子以爲主張此事者將有悔心焉甚哉言之不可輕發也夫

關於交通部特別會計之我見(二)

藏舟

前著此篇以示友人覘吾說之易喻與否友人謂前篇理論已瑩但交部收支不適合之實况恐仍多未悉且或有謂國庫奇窮國家一部分之機關不能專顧理論而遺事實仍主以一時之通挪爲不得已者因再爲此篇期共曉焉

交通部之特別會計萬不宜取銷之理由既具前篇但尙有致疑於下之二點者

(一) 交部每年所收餘利爲數不資不致竟無所餘可助國庫

(二) 關鹽餘款可助國庫當此國庫奇窮交部所餘似亦無絕對不以助國庫之情理

今請再以事實闡明之

交部鐵路所餘依該部出版之民八鐵路統計約銀三千五百餘萬元(郵電總計不過三百餘萬元左右故從略)但有不可不知者據鄙人確查各路賬上結餘之數並非可以全行提用蓋賬上結餘係表示盈虧之結果其間未收之運費積存之材料(凡未用之材料向作爲存款)暨呆存與預付出款皆未剔除除此數項外尙須爲各路稍留周轉之費且有借款契約規定不能自由提用之款故

交通部對於各路每年餘利實際上可提用者殆不及半數今姑假定爲得半數約一千八百萬元

(甲)買收商路應還之商股

(乙)以前部中直接撥負各債之本息(此類支出以前大抵爲接濟各路完工及建築時付息與建造新工等用近日則借以接濟軍費政費之款其本息亦在此內讀者須知吾國交通事業之資本在他國年年由國庫支出巨額者在吾國除借大宗外款外皆恃交通部自籌至自籌之法除以餘利撥充則惟有零借內外債而已)

(丙)建造新路

(丁)已成路增加枝線車輛及各設備

(戊)接濟停工待款之路(如粵漢之湘鄂線借款早罄而無法停工交通部接濟之款聞不下八百萬元)

(己)本部行政費

(庚)財部移用款(即指分撥之軍費政費言)

丙丁兩項際此四海困窮或者可以一概不顧即從停頓然技術方面之事恆有欲罷而不能者若概

從停頓必損失更大甲乙戊三項近年早已不能如期應付然勢不能毫無點綴已項每年約一百萬元爲數無幾綜是數項此一千八百萬元者早已支配無餘故近年交通部所撥之軍費政費實際上皆係另行借來即係以交通部名義借錢爲財部用其本息強半仍由交通部負擔是也

以有特別會計制度之交通部而爲財部移款爲財部負債其制度之有名無實不自今日始前篇所以謂事實上特別會計早經破壞也交通部所收之餘利實不足供該部分內之支出徒以其保有不少之資產又有經常之收入尙可恃爲招牌以謀周轉近且並此而不能矣此第一說之與事實不符也該部既自顧不暇則第二說自無從發生顧或者有說焉則如此巨額之出納若加整理未嘗不可增加收入與減少支出其間當不難有數百萬之差額此說無論何人不能否認特此項整理其在積極方面者動須增加資本（如築枝路添車輛倉庫爲增進款之要圖是也）其在消極方面者動須恢復秩序整飭紀綱（目下各路之爲軍人蹂躪其截留路款等之顯而易見者尙不如干預用人賞罰進退其影響於路務之深且鉅蓋前者乃一時物質關係而後者乃永久精神關係也）苟須以時應可辦到特此皆爲交通部自身應辦之事並不必廢除特別會計然後能辦也即讓一步言苟整理之結果淨利爲之大增交通部自身能稍減於今日之狼狽則姑置交通事業之進展於緩圖而稍移以周國庫之

急常否姑不具論亦未嘗不可以如此辦法但此乃一時事實的權宜絕對不足執以爲主張廢除特別會計之論據况財部歷來移用之一萬萬元其中有應付之本息亦強半由交部負擔卽年增數百萬之收入亦詎足以支付乎

今我且敬問我親愛之各同胞吾國鐵路僅六千餘哩較各國折中比例不及十分之一航業與海岸線之比例至少須加十倍且絕無遠洋航路電報電話之普及未知何時其他航空等更不待論吾人苟不能認此現象爲滿足且明乎交通事業爲一切事業之樞紐則取以策進之者當無所不用其極至於國庫之困難其咎既不在交部則追窮原本必有應負其責者論者不能加彼以攻擊指導使財政得逐漸合於軌轍而徒一部分之追求似童婢升斗之爭爲之主者乃輒爲左右袒哀甲以與乙且設詞而助之攻是徒增家政之紛亂而已

說者往往狃於各國交通餘利可以補助國庫之說以爲吾國何獨不然此說實不知何所根據各國路電二者普通均有所餘第其事業完備發達大抵已至極端從前設備所用之資金已歷由國庫支出故目下祇有坐收其贏利其與吾國郵則祇能以每年餘利少許撥充資本電則借來資本大半爲財部移用者相去何止天淵至於各國國有鐵路惟德日印度恆有餘利自餘他國並不盡然遵以相

衡寧非失實（此可考諸世界鐵路年鑑）矧各該國年年尙由國庫支出新築及大修資本動數千萬
彼所謂營業餘利歸國庫者事實上特賬目之轉移而已論者徒知國庫有餘利之收入而不知國庫
須爲資本之支出天下有如是之斷章取義之論據乎若夫竭澤而漁劫奪以去亦無事附以理由吾
竊願世之論者稍加澄慮而無取隨聲之附和也 十月十四日

再論交通部之特別會計

藏舟

吾前爲文論交通部特別會計自問考查頗爲明確茲讀新聞報所登空谷君交通部特別會計之興廢沿革一文深喜有同聲之雅特空谷君之文與事實仍有不盡符者易滋誤會且因此更觸發鄙人之無窮感想敢再撰此文爲同胞告焉仍願同胞以最超然之眼光讀之也

吾人欲論此事第一須知交通部自前清設部至今收支從來未曾適合其不適合之故則因建造新路（如京綏等）增加設備接濟工需（如滬寧正太等建築費皆非全用借款另有部撥款在內）維持營業（各路借款合同皆有營業費不敷由政府擔任之規定）收購商辦電報（此事前清度支部從未撥過分文）及民國復更增收購商路接濟停工待款各路財部移用諸大宗而本部署才行政諸費亦在其列故即使財部分文不移用而交通部之收入已不敷支蓋緣上列各款在他國例應由國庫支出者而吾國皆責之於交通部故其收支當然不能適合然此乃財部之責非交通部之過也以交通部所直轄之路電機關其收入及餘利遞年均有增進也

以財部不能盡其職責以付交通資金之故致以年年收入及餘利均有增加之交通部而得收支不適

合之結果此在凡交通當局均應爲之愁慮故歷來當局均斤斤然與財部爭其所以爭者非冀財部能以接濟但冀其勿掠用交部之款而已然勢竟不能項城以雷霆萬鈞之力首啓其端然猶有節制綜計所用各路餘利不及千萬自後沿襲無藝迄今至移用二萬餘萬元使此二萬餘萬元以之築路幾可得新路二萬華里以之增加設備約可得貨車五萬輛何致破產之聲日騰於外耶故知交部今日之不了完全受財部移用之賜也事實既如此從可知歷來主張嚴行維持交部特別會計其理由是否充足正當矣依交部出版之統計其鐵路之新增資產殆過萬萬元其一切設備較之光緒三十年以前進步爲何如此亦自有公論此區區者恐不得不歸功於厲守特別會計之效果否亦早歸入軍費政費消歸烏有矣空谷君謂『此項特別會計成立以來財交兩部早經厲行分家不相往來』此與事實正復相反蓋財部移用交部之款以民七以後迄今爲最多民七以前固未越三千萬也空谷君謂特別會計制度民八由國會正式通過交部得實行其門羅主義此亦非事實蓋歷年交部之空張特別會計四字頗類吾國之日日表示其領土主權之獨立自由其實已早經極大之侵削但奉此名義及理論以作不得已之抵抗耳何嘗有幾許之實益且不幸而有若干似明實昧之輿論無意中助營混政蠹之大張其目故該部之立場益增其困雖有賢者內慝於營混政蠹之逼迫外忱於輿論

之劫持亦惟有毀其基礎以求旦夕之苟安而已故該部財况在此無可告訴之時間遂浸尋而成一大穴其所謂二萬萬元者蓋十分八九入於軍人政客之手誠不解我同胞何以不願留此二萬萬元令交部爲生產的支出而必令其入軍人政客之手以爲快此真我國民所當懺悔而不可再執其盲行之主張者也

鄙人非不知論財政者本有不設特別會計之一說特吾國今日凡百政象是否已至採用此說之時此種主張是否適爲不法者所利用詎可不加研究交部財政從未得特別會計之保障已如上述社會上乃欲並其名而消滅之此其心理固無從索解也至交部預決算決從無因係特別會計遂不提交財部之說前此已縷述之茲不贅述論者如有所疑於交部但當監督其內容而不應消滅其制度否則如近來該部辦法置內外債及營業必要之費於不顧收入悉以供洛陽之軍費乃一面提出開議取銷特別會計以掩蔽其逢迎軍閥之失論者豈不轉將承認而嘉許之耶吾知如此辦法該部之真正破產固不待二稔也

吾今敢誓言欲救交部之破產（即救中華民國交通事業之破產）不但該部之特別會計應離一般會計而獨立且應離交部而獨立務使其極端嚴整不與財部之一般政費及交部之其他會計有絲

毫之混雜然後可拔吾國交通事業於至險之漩渦否則到破產後債權者來干涉時亦必如此辦法
吾深願一般關心吾國交通事業之同胞及國內與交通事業有關係者從早設法爲此種之預備至
高氏最近取銷特別會計之主張吾早云其爲滑稽的抵制的固了無批評之價值者也

跋

此書刊行之二載同人因索閱者多慫恿再版余維今日時局之昏亂距成書時又已低落多度非根本改革萬事無從說起局部之研究或非必要特昔賢云治天下始於至纖至悉又云耕當問奴織當問婢雖不賢識小其間或亦有不可廢者且國民方面目擊心傷覺悟及判斷當然皆有所增進索解庶較前爲易用再付印以餉國人大雅宏達惠而教之是所望也又去歲滬上報章載藏舟君關於交部特別會計文三首議論明澈因並附後方供參證焉

民國十三年五月十六日葉恭綽識

