

民國  
文獻  
資料  
叢編

民國時期  
鐵路史料  
彙編



曹寧  
主編



國家圖書館出版社

曹寧 主編

民國時期鐵路史料彙編

第九冊

國家圖書館出版社

林長民 著

鐵路統一問題

鉛印本

# 第九冊目錄

鐵路統一問題	一
鐵路貨等運價之研究	三九

鐵路統一問題

全案源委之披露

林長民著

## ●目錄

- 第一 中國境內鐵路之形勢與各國之勢力範圍
- 第二 鐵路外債之額及還本付息之年計與營業贏虧之數
- 第三 統一鐵路問題之發端及外交委員會之提案與呈文
- 第四 反對論之發端及反對論中各系之變化
- 第五 春藕齋第一次會議及會議後之形勢
- 第六 春藕齋第二次會議與梁曹提案之要點
- 第七 外交委員長汪大燮君之辭職
- 第八 外論
- 第九 余之鐵路統一論及國際潮流之觀察

▲著者附言 此篇本載在亞洲文明協會第七期時事旬刊恐傳布未廣特為專刊以餉國人之留心茲事者

## 鐵路統一問題

林長民

亞洲文明協會時事旬刊刊例，紀載時事不加論斷。茲篇所紀，余爲本事關係之人，故余之言論，固非中應紀之事，與尋常記者處局外以己意判別是非者不同。特余自言之而自紀之，其是非又當聽諸公論耳。閱者察之。

### 第一 中國境內鐵路之形勢與各國之勢力範圍

鐵路建築權及其投資，卽爲勢力範圍之表徵。近日外人對我主張權利，往往不用勢力範圍名稱而改稱利益範圍。勢力範圍卽包括利益範圍而言。特其名異耳。吾國鐵路與外人有關係者，或根據條約，或根據借款墊款合同，或先根據條約建築一路，其後延長他綫，別定借款墊款合同，而與條約之路相接續。根據條約者爲政治性質之路，根據借款墊款合同者爲商業性質之路。根據條約之延長路，表面雖爲商業性質，其實亦爲政治性質之路。然無論政治性質、商業性質，但使列強有分割疆界之勢，則皆屬於利益範圍，卽屬於勢力範圍也。鐵路歷史別有專書，茲紀其大要如左。

甲 根據條約者，東清、南滿、安奉、膠濟、滇越等路。

乙 根據借款墊款合同者，京奉、津浦、正太、滬寧、汴洛、道清、廣九、滬杭、川粵漢、海蘭、同成、浦信、欽渝、寧湘、沙興、周襄等路。

丙 根據條約延長他綫，而訂立借款墊款或其他合同者，吉長、新奉、四鄭、濱黑、長洮、洮熱、洮錦、開海、吉海、四洮、濟順、高徐等路。

右甲丙兩種，皆屬政治性質之路。政治性質云者，以鐵路所及爲佔據領土之變形，其最初必有土地根據，或從租借地而伸張之者也。東清屬俄，南滿安奉屬日，滇越屬法，膠濟昔者屬德，今被日本佔據，爲巴黎和會中日紛議之問題。滇越一路，無延長綫，東清一路，濱黑實其分支，膠濟一路，則有高徐濟順之擴張。濟順之路，自濟南迤西達於順德，橫貫燕京之南，以通於京漢線者也。高徐之路，自高密迤西迤南達於徐州，縮山東吳皖之樞，以通於津浦南北線者也。南滿一路，其延長綫尤爲複雜，吉長、新奉、四鄭、長洮、洮熱、洮錦、開海、吉海、四洮、等線，星羅碁布，奉吉兩省以迄燕北，幾無完膚。民國四年中日交涉，所謂二十一欸者，中間關於東部內蒙之換文，復已許與借款築路優先權利，凡此政治性質鐵路經過之地，幾即爲他國領土之延長。廣九滇越最初亦同一用心，特今昔殊勢，外交政策又不在乎得地，故廣九一路，已全變其性質，滇越一路，則頻年無所擴張耳。

### 第二一 鐵路外債之額及還本付息之年計與營業贏虧之數

中國全國鐵路之資本，完全屬於他國，如東清南滿膠濟滇越者，無論矣。其餘稱爲國有者，除京綏路爲本國資本所經營外，實無一路不借外債。即京漢號稱贖回，而贖路之費仍恃借款，其債則得之於英國敦菲色爾公司，及日本正金銀行，特借款合同，不以本路作抵而已。統計全國路債之額，屬於民國以前借入者，至民國六年即西歷千九百十七年止，除已按年還本外，京奉、津浦、正太、汴洛、道清、滬寧、廣九、滬杭甬、吉長、川粵漢，及興辦實業鐵路借款，整頓諸路借款，贖回京漢路借款，共英金二千八百八萬磅，法金七千五百七十八萬佛郎，日金四百三十九萬三千餘圓，屬於民國借入或墊款者，海蘭、浦信、同成、欽渝、寧湘、沙興、四鄭、濱黑，及中英公司鐵路借款，英金五百七十餘萬磅，法金一千萬佛郎，日金五百萬圓，規銀二百六十萬兩。六年以後更有借款，最近在巴黎和會中已成爭點之膠濟延長綫濟順高徐兩路墊款，日金二千萬圓，又滿蒙五路墊款日



金二千萬圓，其顯著者也。歷年各路營業，贏絀對抵，加以還本付息，每年所短約銀七八百萬元。前次整頓路債借款後，積欠至今，又在四千萬圓左右。綜計全國路債，以現在金價折算，約在四萬萬圓以上。還本年限現在到期者，不過數路。民國八年應還之本，英金不過三十餘萬磅。今年以後到期愈多，逐年增加之率，各路營業收入益不能相抵，以現有之債額計算，還本最多年限，約在英金二百萬磅以上。雖付息遞減，而本息相殺，較之現在還本付息之數約三四倍。戰後金價已有漸高之勢，縱不至一時驟漲，遽復戰前狀況，而銀價日賤，金價日貴，恐為不可逃之傾軋。然則現在每年所短七八百萬元者，今後短絀之數必不止此。前日交通當局曹汝霖君曾云：中國鐵路還本付息，絕無一次遲悞之事。吾亦承認之。交通當局措語，固應如是。前此整理路債之借款，與近來每年短絀之騰挪，挪甲路之本以償乙路之息者，恐交通當局已忘之也。保路之費，搜括一空，橋梁、鐵軌、枕木、車輛，折舊增修，如何準備，恐交通當局尚未及計也。今後還本逐年增加，債額磅價逐年漸漲，恐交通當局未及知也。鐵路危機，已瀕破產矣。

## 第二 統一鐵路問題之發端及外交委員會之提案與呈文

歐戰方罷，各國遣使即時首途。外交總長陸徵祥君奉命赴法。七年十二月一日出京。我國在和會應提何案，應秉何種主義，倉卒之間，未及詳定。對德對奧，以宣戰期淺，戰事上又無直接關係，提案方針，國人不甚置重。而多數人民所希望者，悉緣美總統威爾遜十四項宣言而起。冀於和議締約時，保障遠東和平，恢復我國權利。種種論議，其中以破除各國在華勢力範圍為最要點。俄亂以後，東清鐵路形勢已變，日德宣戰，日本佔據膠州，并及膠濟鐵路。中德續戰，膠澳租借，膠濟合同，已歸無效。權利根據，情形變更。日軍隊西越濰縣以後，膠濟路之佔領，久為中國對日提出抗議之端。二十一欸脅迫交涉以後，膠州灣之交還，又有日本宣言未必踐履之慮。種種糾葛，早露端倪。苟能破除勢力範圍，則一切租借地鐵路以及其他之特殊權利，根本解決，遠東

自得永保和平。是爲當時討論和會問題及外交方針者一般之意見。陸徵祥君既行，徐大總統特於府中置外交委員會，派汪大燮君爲委員長。七年十二月中旬，委員會成立。汪大燮、熊希齡二君即提案爲赴歐各專使出席和會主張之備。案分五大綱，首列破除侍力範圍，分目數項，有收回租借地及鐵路附屬地等目。統一鐵路其第三目也。鐵路統一辦法則置重於行政運輸事宜，遵守中國法律，由交通部指揮云云。案經討論審查，至八年一月六日委員會一致議決。汪大燮君與余親呈大總統，奉命交院。翌日余謁總理錢能訓君，面致之。又翌日得院消息，已電致巴黎各專使，所謂一月八日院電是也。時陸徵祥君方抵法，越三日和會開始矣。今摘錄鐵路統一原案一項如下。

丙 凡以外資外債建造已成或未成或已訂合同而尙未開工之各鐵路概統一之。其資本及債務合爲一總債，以各路爲共同抵押品。由中國政府延用外國專門家輔助中國人員經理之。俟中國還清該總債之日爲止。各路行政及運輸事宜仍須遵守中國法律，概由交通部指揮之。

院電既發，各使覆電研究進行。越一月國務院中忽有交通當局反對之事。院復電致專使，令其緩提。一面函知委員會。委員會復呈大總統，解釋破除勢力範圍之用意，呈文如左。

呈爲統一鐵路關係國家存亡，謹將利害縷析上陳，仰祈鈞鑒事。竊查本年一月六日外交委員會對於巴黎議和大會提案，曾蒙大總統採擇，並發電令在歐全權委員及時提議在案。茲將第一條丙項統一鐵路一端，其中主旨所在，利害所關，爲我大總統縷晰陳之。查吾國鐵路雖大都成於外資，而其中大別有三。一曰借款鐵路，二曰合辦鐵路，三曰他有鐵路。借款鐵路之小別亦有三：一曰單純借款鐵路，二曰混合借款鐵路，三曰附屬借款鐵路。概言之，則商業性質與政治性質二者而已矣。商業性質之路不生何種變化，不過管路權之輕重而已，無土地主權之關係，無後患者也。其變化最大而速者，莫如合辦鐵路。俄然而變爲

他有矣。俄然而發生無算之附屬借款鐵路矣。何以故。曰有根據。故俄之東清鐵路南首根據旅順北首根據西伯利亞。法之滇越鐵路根據於越南。德之膠濟鐵路根據於青島。先據一不拔之基。而後從而伸張之。故雖名為合辦。瞬息而佔有之矣。英欲根據九龍而建廣九鐵路。然不為合辦路。而為借款路。故久而未為。他有。法欲根據廣灣。建一鐵路。以其根據單弱。路線不定。故久而未成。凡此數者。其變遷之形勢。悉以其最初之設心為衡。幸其國距我遠。其用心紛。故其伸張難。而且人得而奪之耳。然由此發生戰禍。日俄之役。英日德之役。世之人豈忘之耶。其為附屬借款路。而變為混合借款路者。則有津浦一路。德欲由濟南伸張權力。北達天津。南達浦口。因英國力爭。遂成南北分段。而有混合之性。於是德謀遂破。德知所圖之難逞也。不特不注意於津浦。並所索之高徐順濟兩路。亦棄之。此往事也。今東三省之東清南段。更名為南滿矣。名從主人。定其名而主人之義斯確。改旅順之名曰關東。編安東青島之衢巷謂之町。無他。此物此志而已。就奉天言。其所伸張者有新奉焉。有吉長焉。有安奉焉。有四鄭焉。有鄭洮焉。有開海焉。有吉會焉。有長洮焉。有洮熱焉。有錦洮焉。其根據則不獨旅順一隅。安奉吉會皆與朝鮮相連。錦洮則又得一口岸。其根據至固也。就山東言。其所伸張者有高徐焉。有濟順焉。論其根據一青島而已足。然而北至熱河。南至順德。燕京首都。已如物之在鉗。其足以撫我之背。扼我之吭。已無待智者辨之矣。况順德已與京漢相接。熱河可與京張相通。席捲之勢已成。抵拒難期有效。此有心人所為痛哭流涕長太息者也。故大燮等以為借款鐵路可為合辦鐵路。他有鐵路不可為也。單純借款可為混合借款可為。附屬借款不可為也。何以言之。曰政治性質與商業性質而已。有根據地無根據地而已。至管路權之輕重。固於營業上經濟上大有出入。自宜審慎研究。以臻完美。但極其量不過債權關係耳。多則三十年。少則二十年。路債一清。路即屬我。所謂無土地主權之關係。無後患者也。若因循不改。而存此政治性質之路。竊恐不及十年。其勢力之所至。吾國即隨之去矣。此次

外交委員會之提案，荷蒙大總統採擇者，共五條。其第一條實以破除勢力範圍爲綱，而鐵路及租借地兩者爲重要之目。設若去此存彼，則全條盡屬具文。現我全權委員報告國際聯合會草案第二十二款內載：締約各國議定承認本約即作爲取消一切彼此間有與本約條件不能相容之義務等語。是在人既與我以出死入生之機，在我即當有堅固不搖之志。總之本會提案主旨，在改變政治性質之路爲商業性質之路，改變一國單獨壟斷之政策，爲本國完全治理之基礎。能改則存，不改則亡。用敢臚舉利害，附圖上陳，恭候明訓，無任悚惶迫切待命之至。

再外交委員會關於巴黎提案第一條丙項統一鐵路一事，業經具呈申說，仰祈大總統鑒核在案。大槩等尙有未盡之意，謹再爲大總統縷晰陳之。此次巴黎大會，所以首先以國際同盟爲急務者，實鑒於戰禍之酷烈，欲預防戰禍之發生也。既防其發生，不得不將世界現有之禍源剷而除之。而各國所視爲禍源者有二：一曰近東，二曰遠東。近東者巴爾幹半島之爭點，即此次歐戰所由生也。遠東者即吾國各租借地、附屬地及合辦各鐵路與夫其附屬之借款各鐵路是也。前此之防閑近東，盡心竭力而卒至焦頭爛額如此。故後此之防閑遠東，不得不出於曲突徙薪之一途。其理至淺而易明耳。夫鐵路不至爲禍源也，所以爲禍源者，則以先有根據地而旋以政治性質經營之。俄之於旅順東清、德之於青島膠濟皆是也。其始奪之於我，而有政治性質者也。唯其然故日本得從而奪之，甲可以奪，乙可以奪，則丙丁戊己誰不可奪者。各國所以視爲禍源者在此。本會呈文所謂合辦鐵路他有鐵路不可爲，附屬借款鐵路不可爲者，亦在此。此而不去，則禍源不絕，曲突徙薪之謀不成。國際同盟何爲者，姑無論野心國之所爲有進無已，不至於亡人國不止，即不然而我以因循之故，貽萬國以百奪不饜之禍源，人其謂我何。戰禍固爲交戰國之所苦，而當地之人民爲尤苦。今有此自拔之機，而故縱之，貽後世之戚，後之人其謂我何。此本會提案第一條所以必以破除勢力

範圍爲綱，而甲丙兩項必以收租界地及改變鐵路性質爲重要之目也。至於提案之後，事之成與不成，惟視國際同盟之成不成而已。國際同盟而不成，是強權依舊，公理無存，封豕長蛇將有不可言者矣。國際同盟而成，則違反同盟原則之事項，勢不能完全存在，可斷言也。至於統一之際，所有取益防損之舉，自當詳細斟酌，非無辦法者也。即有不能盡如人意者，亦係肌膚之疾，而非腹心之患。若以辦法爲難，而將此根本大計完全推翻，則本末倒置，大變等以爲斷斷不可。謹迫切上陳，伏祈鈞鑒。

呈上，大總統批交院議。時二月十七日也。外交委員會關於本案之主張，全在破除勢力範圍，而原案丙項統括外資外債已成未成或未造各路而言。呈文乃專就屬於政治性質各路立論，詳略之間，非有歧異。蓋欲收回政治各路，亦須另借外債，非舉全國各路根本改革，外人必不投資。政治各路所屬之國，必不我應，非照原案總債辦法，貫徹到底不可。此事勢所必然，呈文釋義，但詳言其根本之用意耳。

#### 第四 反對論之發端及反對論中各系之變化

當赴歐各使出發之前後，外交委員會成立之前，時論研究巴黎和會我國應提之件，即有鐵路統一問題之醞釀。同時有持反對論者，梁士詒葉恭綽諸君，所謂舊交通系一輩人是也。論點全在管理權限，尤致意於運輸一事。慮統一辦法，外國資本家過事要求，致妨我國行政之權。其說恆較量於津浦滬甯各路借款條件輕重之間。蓋中國鐵路外債合同最寬者津浦，最嚴者滬甯也。舊交通系議論皆屬枝節問題，難之者則曰鐵路行政當然權操諸我，借款條件當然應求妥善，統一之議，根本用意實欲破除勢力範圍，苟根本用意無可異同，則研究詳細辦法，自是題中應有之義。舊交通系等知勢無可抗時，葉恭綽君亦有歐洲之遊，瀕行頗露失望之意，與其同系謀設法調查贊成派之心理，預備對付而已。京漢局長王景春君隨葉歐行，頗持調停之說，謂不能抵抗，則當利用贊成收回東清南滿各路，先從邊境各綫統一入手，而現在所稱國有各路可以仍舊

辦理。王君亦知破除勢力範圍之說不可抗也。然卒爲同系所攻訐。此種議論皆在外交委員會提案以前及委員會提案。葉王已行。委員會亦再三注意於我國交通行政之權。恐予反對者口實。故原案特慎重聲明行政運輸事宜遵守中國法律。由交通部指揮云云。案呈大總統。大總統亦詢及辦法。汪大燮君即極陳外交利害。謂反對者但恐有損行政權而已。今如此規定。自無流弊。故大總統面准交院也。自本年一月八日院電發出後。一月之間。國中絕無異議。外交委員會委員本合各派之人所組織。議決此案。前後咸經出席。一時極有一致之象。至二月初旬。交通總長曹汝霖君忽持異同。謂交通當局尙待研究。國務院乃電各專使緩提。外交委員陸宗輿等是亦自稱在會本不贊成原案。陸曹同系。所謂新交通系是也。舊系反對在委員會提案一月以前。乃鐵路統一問題醞釀未成之日。新系反對在委員會提案一月以後。正巴黎和會代表樽俎折衝之時。此次反對時期之不同也。舊系反對已成強弩之末。及新系出其軍。乃張兩系相軋已久。舊系於此將棄其反對鐵路統一之本意。以相訐乎。抑藉此爲交驩之介耶。當時頗多推測。然梁士詒君竟與曹陸合。兩系議論卒成一致。一日梁士詒君嘗對余言。我之反對統一。實本吾良心也。余實不能窺見梁君之良心。至無以答之。惟此案發生異議以後。余與梁君晤面數次。二月十八日晤梁君於春藕齋會議席上。梁君謂外交委員會主張根本上實甚贊成。及鐵路協會發致巴黎各專使馬電。梁君領袖署名。則有所謂破除勢力範圍者在列強均欲嘗鼎一臠。故慮有勢力範圍。而不得均沾。然我國以無力禦侮之故。而賴均勢以圖存。其利害適相反云云。是明明以均勢爲利。明明以破除勢力範圍爲害。明明爲根本之反對矣。梁君直不知均勢二字作何解釋。德奧同盟。英法協商。協商同盟對抗。是爲均勢。均勢結果。至於破裂。德奧既敗。均勢安存。今日無國境內若更有所謂均勢者。則日本與英美之對抗耳。吾國果利其對抗耶。且利其對抗而期待其再破裂如歐戰耶。更期待其破裂如歐戰爆發於我境內耶。此等見解殊爲未察外交形勢。二月二十三日余再晤梁君於中央公園社

糧壇國民外交協會演說席上。余演說鐵路統一問題畢，梁君向余握手，曰：我實未嘗反對外交委員會主義，余以人衆，未及多與辯論。旋與梁君同赴國際聯盟同志會，乃詢以鐵路協會之馬電，何以根本反對。梁君云：此稿非我所擬，昨鐵路協會交與潤田者。余云：我輩根本主張，既無大異，不應有此馬電之言。梁君云：我前日在鐵路協會演說，不是如此說法。越數日，梁君有第二次第三次演說，直謂鐵路統一爲外人沒收，詞旨益不衷於事實。三月七日，春藕齋第二次會議，梁曹二君擬案，乃並收回政治性質各路，亦主不提，謀完全推翻外交委員會原案矣。此梁士詒君前後言說之不符也。曹汝霖君於春藕齋第一次會議，亦謂根本贊成。第二次會議，又有根本推翻之擬案。陸宗輿君於委員會最初出席，并不表云反對。至春藕齋第一次會議，又有否認前案之來函，此皆其變化之顯著者也。

### 第五 春藕齋第一次會議及會議後之形勢

曹梁合力反對外交委員會原案。汪大燮、熊希齡諸君益與相持。總理錢能訓君乃函訂贊否兩方人集議。二月十八日會於春藕齋。到者曹汝霖、梁士詒、周自齊、陳錄、汪大燮、熊希齡諸君及余七人。錢總理主席，提出委員會原案呈文交衆閱後，曹汝霖君首先發言，謂照此呈文，本員所贊同也。惟外間傳說委員會原案用意，並非如此。乃就交通部外國顧問貝克擬案，指出有損行政權之點，加以駁斥。貝克私人擬案，時有三說：曰萬國鐵路團，曰國際合資鐵路公司，曰萬國委員會部所擬條件。以第一說爲最嚴重，由英法日美及中國各派代表，各食其本國薪俸，組織鐵路團。梁曹執是以爲共同管理之證。陸宗輿君未至，來函聲明反對，并舉中英公司梅爾思之案，以爲口實。梅案有各國各置委員若干人之說，與貝克案相似。熊汪聲說貝克梅爾思私案，何足爲據。委員會原呈原案具在，何嘗一字涉及共同管理。曹復轉陳三事：一運輸，二金融，三國內軍務，恐以統一路價之故，受人操持。熊希齡君云：此等皆係商訂條件時所當注意，今日但問根本主義，是否贊同耳。曹云原

案凡以外資外債建造已成或未成已訂合同而尙未開工之路概統一之似不能包括呈文中所指政治性質各路。汪大燮君及余皆言委員會原案以破除勢力範圍爲綱。當然包括政治性質各路。余復說明原案有兩義。一面收回政治各路。一面更有積極辦法。力謀將來全國交通發展。梁士詒君極表贊成之意。討論結果。由錢總理聲明。今日會議。既無根本不同之點。至其辦法。應再詳細擬議。汪君乃推曹梁擬草。以備再議。此春藕齋第一次會議之情形也。會議後越兩日。報紙中發見春藕齋會議紀事一則。曹汝霖君反對之金融運輸國內軍務三理由。忽變爲七項。曰行政權之侵害。曰國防路線之無從發展。曰運輸之不自由。將滯國貨。曰鐵路收入之存款。悉入外國銀行。將空金融。曰國內運兵運械之受制。將滋內亂。曰本國人材。將爲所擯。曰一流位置。終屬外人。曰購買材料。將爲壟斷。使一切價值。無可權衡。所傳爲曹氏之七理由是也。紀事之末。敘述外交委員會原文。偏闕各路行政及運輸事宜。遵守中國法律。概由交通部指揮數語。以實其七種理由之有根據。並以混其所謂沒收所謂共同管理者。與委員會原案爲一談也。二月二十三日。適有國民外交協會講演大會。余乃歷述本案經過情形。并力說統一鐵路之利。針對七理由立論。且聲明報紙紀載之失實也。於是鐵路問題。世間漸有明其真相者。然反對之論。日益急激。梁士詒君三次演說於鐵路協會。第一次歷叙統一案之緣起。直謂英美兩國主張列強協同管理。美其名統一。實言之即全數沒收而已。局外之人每多不察。誤於破除勢力範圍之說。竟爲所動云云。其後乃復承認三說。(一)政治性質各路。應照普通借債各路辦理。(二)外債已成之路。無庸外人借箸。(三)未築各路。應向國際聯盟提議。不分地點。借債興築。其詞尙委婉也。第二次則謂英人以借給中國路款較多。故欲掌握中國鐵路全權。實言之。即欲仿照總稅務司而爲中國總鐵路司也。鐵路若在外人之手。則協定運價。操縱金融。遏抑人材。中國人生命從此斷絕。外人對我。決非美意。以破除勢力範圍爲言。中國有何勢力範圍之可言。此不過一種欺世空言云云。其語氣較前爲激矣。第三次則



謂各國欲沒收吾鐵路不僅亡吾國而已，直欲將吾四萬萬同胞滅絕，萬不可輕視。又謂外人設立一萬國統理鐵路委員會，吾輩甘爲奴隸耶？政府方面，鄙人與曹總長出力做去，諸君儘可放心。外人方面，於有秘密文件，可以盡情揭發，國亡在即，不能再言道德信義條約云云。其說純取感情，純用臆造，頗不類梁君平日常口氣。論者謂非是不足以結新交通系之歡，其然耶？然第一次演說後，反對方面確有疑燕孫不可靠者，余亦親聞之。梁氏三演說，曹氏七理由，皆爲當時反對論之中堅。都下各報館除少數兩三家外，一時風靡抨擊余輩。順天時報尤得風氣之先，往往早播消息，而發其凡也。鐵路協會馬電，亦於是時發致巴黎各專使，其文如左：

巴黎中國使館胡公使轉陸顧王施魏各專使鑒。聞英美等國藉新銀行團之名，欲收中國各鐵路爲共同管理，藉口破除列強在中國之勢力範圍云云。此項問題，關係我國存亡，現在我國鐵路，雖因借款關係，仰人鼻息。然管理之權，仍操之自我。若一經國際共同管理，則必由外人監督財政，進而干涉內務。就以鐵路論，人才被其遏抑，材料被其壟斷，工程設計，莫由參預，款項調撥，不由自主。國防軍隊，不能秘密征調，內地土貨，不得廉價運輸，在在皆關係國脈，已足制我之死命而有餘。況鞏固邊防，必須修通鐵路，若以利害衝突之故，藉賠損爲名，阻我進行，他資本家又不得接洽，是與斷我手足何異？危險殊甚。英美之爲此計畫，名雖憤某四年來借經濟以攘路權，提倡公義，實則陰圖利己。蓋路權在一國之下，猶可休養生息，徐圖補救。若共同管理，遇事無所比較，無所競爭，其吃虧仍在我國。於我又何擇？且所謂破除勢力範圍者，在列強均欲嘗鼎一臠，故慮有勢力範圍而不得均沾。然我國以無力禦侮之故，向賴均勢以求存，其利害適相反。況我人士有部分擬利用此項計畫，以收回主權已失之南滿東清張越等路，故作伴作實成者，彼英美人亦嘗爲此甘言以誘我，彼不過慷他人之慨，久有其利者，果能拱手授人耶？既不能辦到，而苟同之，徒增國際上惡感，非外交所宜也。利害所在，國命隨之心，所謂危難安緘默和議席上，如有提議，務乞痛駁拒絕，以保主