

近代中國史料叢刊續編第十九輯  
沈雲龍主編

太平洋會議與梁士詒

葉遐菴  
俞誠之錄述

文海出版社

有限公司

印行

葉選庵述 俞誠之筆錄

太平洋會議前後  
中國外交內幕  
及其與梁士詒之關係

蘇文權敬署





梁士詒先生遺像

[www.docsriver.com](http://www.docsriver.com) 定制及广告服务 小飞鱼  
更多**广告合作及防失联联系方式**在电脑端打开链接  
<http://www.docsriver.com/shop.php?id=3665>



[www.docsriver.com](http://www.docsriver.com) 商家 本本书店  
内容不排斥 转载、转发、转卖 行为  
但请勿去除文件宣传广告页面

若发现去宣传页面转卖行为，后续广告将以上浮于页面形式添加

[www.docsriver.com](http://www.docsriver.com) 定制及广告服务 小飞鱼  
更多**广告合作及防失联联系方式**在电脑端打开链接  
<http://www.docsriver.com/shop.php?id=3665>





葉恭綽先生遺像

定前廿九志鑒前奉函承詢民國十年至十一年間華府會  
議討論膠濟路贖路問題期間

一令尊燕萍先生曾否有電致三代表稱已在北京與小幡日  
使談判借款問題

二外交部有無於民國十年十二月二十八日電告三代表本日小  
幡函內開切詢膠路辦法果按谷以定借日款日辦  
并憑記憶而及特復如左

一本人在代表任內並未接令尊上述之電

二三代表曾接外交部是年十二月抄來電文中有小幡于九日訪  
晤梁致詢問膠路辦法告以批定借款日辦等語並無借日款日  
辦字樣即希察洽慎頌

迅祺

顧維鈞  
民國十一年  
四月一日

顧維鈞致梁定蕪函影本

## 序

蘇文擢

予以庚寅歲來香江，閒嘗主講孔聖堂學海書樓經學講座三水燕孫梁士詒先生之側室曰譚玉櫻居士者耄而好學，常列席其間。居士庵居東蓮覺苑，餘三十年，長齋念佛，室供梁公遺像，晨夕祭告，事無大小，恆禱而後行。以予好言文事，常以儒佛經義相問詢，見則數數爲言梁公平生，其於四十年來流俗之是非毀譽，尤慨乎言之也。今歲之春，居士出兪君誠之所錄遐庵葉老先生口述遺稿一帙，屬爲訂定，而付諸手民，則本編所題太平洋會議前後中國外交內幕及其與梁士詒關係者是也。稿凡十五萬言，予旣爲刪正潤色，又請蘇圃余少颺先生爲襄校事，旣成，乃爲之序言曰：夫是非毀譽之難言也久矣。不虞之譽，求全之毀，子輿氏猶以爲嘆。昔夫子謂凡有所譽，其有所試。蓋仁人志士，宜勞家國之用心，非以旦夕馳聲，取信流俗，其恩怨愛憎之積爲成見者必待久而始淡，然後是非曲直之形於毀譽者，乃得久而愈明。當民國初造，遭逢數千年未有之奇變，內有政黨畜力待時，外有強鄰狡焉思啓，一二雄桀之士，乘機竊發，爭爲一切苟且之術，三水梁公負經濟才，奮起其間，斡旋於形格勢禁之局，跡其一生所成就，有關鐵道交通郵電關稅金融幣制農礦諸大端，皆爲民生國脈所寄，初未嘗計及一黨之成敗得失，故其所秉者愈公而私便者愈不相容；所慮者益遠，而近利者益形枘鑿；名高天下，

謗亦隨之，斯亦事勢所恆然者矣。往嘗讀遐庵先生所爲梁公神道碑，意謂公之所爲，恆出於伺隙乘便，且以遷就圖成之故，形跡不盡爲人所諒，因嘆人生事業成敗，有非志與學所能操其權柄。輒爲之低徊感激；夫公得一知己如遐庵，誠可無憾。願遐庵先生平生志業，其剛毅密栗勇於任事，實與公同道而相益，蓋仁厚以敦其私交；正直以存其公道；茲編憶述其所見所聞，一函一電，灼然可徵。於當日列強所協以謀我，如鐵路共管，如新銀團，如太平洋會議中之山東權益；莫不探本窮原，疏通證明之。一時盤根錯節迷離不可究詰之情狀，縉紳類難言者，皆有以索其隱而發其覆，而數十年間，衆口和附，指梁氏藉魯案爲賣國之說，亦得一白其所以負謗之由，信乎用心之公且誠而用力之精且勤也。文擢生晚，不獲晉接老成，自惟學殖多荒，於前史何敢妄爲論列。獨以爲儒者相與之際，久不相見，聞流言不信。死者復生，生者不愧乎其言。夫惟信道篤而自知明，乃克自信信人，而兼以取信於天下後世。今梁氏之施爲，遐庵之心跡，見於俞君所實錄，旣已彰明較著如此，意必有以大信於人，足備近世文獻之徵，又豈徒梁氏身後是非毀譽云爾哉。曾文正公有言，自古大亂之世，必先變亂其是非，而後政治顛倒，災害隨之。予讀是編，深嘆毀譽之偏，或足取蔽於一時；而是非之公，終能見白於後世。則玉櫻居士之所爲，其亦可謂盡心焉已矣。庚戌孟秋順德蘇文擢序於香江。



太平洋會議前後  
中國外交內幕  
及其與梁士詒之關係

目次

第一章	引言	一
第二章	清末民初列強對中國外交之秘密	五
第三章	太平洋會議的遠因——國際共管中國鐵路問題之內幕	一二
第一節	國際共同管理中國鐵路問題之起源	一三
第二節	國際發動共同管理中國鐵路的言論攻勢	一六
第三節	英美正式向中國提議鐵路共管	二四
第四節	梁士詒反對鐵路共管案之努力	五五
第五節	各界反對鐵路共管之輿論	六七
第六節	鐵路統一案之演變和有關人物的活動	八四
第七節	梁士詒率先反對新銀團	一〇〇
第八節	中華銀公司對新銀團之對抗	一一三
第九節	新銀團之無形擱淺	一二〇
目錄	一	

第十節 綜論……………一二五

第四章 太平洋會議前我國各政團的活動和對魯案的鬥爭……………一二八

第一節 太平洋問題討論會和鐵路協會太平洋會議鐵路問題研究會……………一三〇

第二節 其他有關團體……………一四一

第三節 太平洋會議各團體聯合會議……………一四三

第四節 北京各團體國民外交聯合會……………一四六

第五節 輿論一致的期望……………一四九

第五章 太平洋會議前後山東問題的真相……………一五一

第一節 中德間山東問題溯源和中日間初步交涉的梗概……………一五四

第二節 巴黎和會中山東問題交涉失敗之覆轍……………一五九

第三節 日本要求直接交涉山東問題之經過……………一六七

第四節 靳雲鵬內閣與顏惠慶長外交時山東問題交涉內幕……………一七三

第五節 顏惠慶代閣時山東問題交涉內幕……………二〇二

第六節 梁士詒內閣時期山東問題交涉之真相……………二〇九

第七節 顏惠慶二次代閣時期山東問題交涉之結局……………二六五

第六章 結論——就本案中對顏惠慶與梁士詒的重新批判……………二七八

太平洋會議前後  
中國外交內幕  
及其與梁士詒之關係

第一章 引言

我國自鴉片戰爭以後，百餘年間，整個中國幾乎完全被帝國主義的陰霾所籠罩，自晚清以至民國各時期的一切政治上的有名人物，沒有不為帝國主義的魔掌所觸及或操縱過的，尤其是有關外交和政治中心的人物，更沒有能逃出廣大的國際外交壓力之外，何況身當其衝的政客們或某些陰謀家，則更容易受其蠱惑利用而不自知，甚或有些人物竟異想天開，想藉此魔力的神通，變為更大的政治戲法，以遂其個人的權利慾望。且不論這種人的活動是出於自發的，或是由於被利用的，而其目的總不外為個人的富貴利祿而已。我們不禁要問：近百年來的近代史中，究竟有沒有一些人物，能夠以堅定的立場，從整個國家民族為出發，從多數人民的利益為前提，來謀取國內外政治外交的進展呢？我們的答案，仍是有的。不過真是鳳毛麟角了。

因此我們探討近代史上的事跡，自不能抹煞了這些觀點而人云亦云，一個對政治抱有孤懷卓見的人物，沉默地在貫徹他入地獄救衆生的精神，而被一時的少數人的誤會和誤傳，或被人故意歪曲了的歷史事實，我們是有責任替他申辯的。我們斷不能諉卸我們需要辨明歷史真實的責任，春秋大義「信以傳信，疑以傳疑。」這就是有關史家的學識修養問題，而斷不容許局外人妄贊一辭的了！

基於以上的見解，辨別歷史上的真實性，是需要有一定的相當可靠的材料爲基礎的，而且更需要有一定的政治水平才能正確的辨識史材的真偽而加以選擇，揚棄其渣滓而挾取其精華，以期漸漸形成一部份的信史，尤其一個曾經參與其中活動的人，通過耳聞目覩，才能真正體會其苦衷，而掌握其發展的方向。

根據我個人的理解，民國初期，我國一旦脫離數千年的帝制統治，模效歐美民主政治的表面虛偽作風，於是一般政客們中風狂走，大聲疾呼，政論叢起，報章騰播，互相醜詆攻訐，無所不至，在當時的社會風向，還未能脫離封建社會的殘餘惡習，加上西方功利主義的壞作風，所有偽善，欺詐、狡猾、陰險、等等無一不集中結晶於當時的政治舞台之上，在這一混亂的時代中，是沒有真是真非的。現在時移世易，從今日來觀察

這時期的史實，確是有不少的人物事跡，需要重新評價的，曾經長期隱蔽了的內幕，更有必要加以發掘和揭露，這是探索歷史真相的必經過程，縱使此中容或有我們的先人或朋輩曾經參與其列，也毋庸諱言，事實訴諸良知，是非決於公論，又怎能拘牽於「爲親者諱」一句話來遮掩了真相呢？

因此我就選擇了這個時期中間一段比較有關列強猖狂侵畧我國的陰謀發展的重要階段，來探索這階段內國內政壇上的微妙發展。我擬定這一個題目，認定在這是非混淆真偽難辨的時期中，實在應該尋出一些真確事實來，以免爲當時國內的宣傳家及作偽的交家所構成的國際陰謀所掩蓋，尤其一位畢生從事於經濟匡時的梁士詒，在舉世瘋狂於鉤心鬥角之時，對外力爭權益，對內又不能不和野心家虛與委蛇以求顧全大局，乃不幸而一月內閣，就在直奉兩系火拚的夾縫中，蒙上了不白之冤，其衷曲迄無以自白於天下後世。我是當時目擊者之一，在公在私都不能不把那一段時期的外交內幕和梁氏委屈的實相，揭露出來，我懷着這個願望，已非一日，而搜集材料，實感困難，加以年老力衰，恐難盡如心願，所幸中間有些部份材料，正是我當年曾經親身參加活動時記在筆記裏的，其他部份也有我本人曾參預筆戰以與帝國主義者或其僕從對壘的，故也有些比較可

靠的材料留存至今，此外另有一些事件（例如魯案）因我在當年始終懷着疑問，曾經掌握適當機會，着手翻查當日檔案卷宗，摘要錄副而得到部份的實證，所以寫起來自問力求符合事實真相，當然仍有我至今仍未能全部掌握到的真確材料，只好付諸史之闕文，留待高明的讀者去補充了。

## 第二章 清末民初列強對中國外交的秘密

吾國自鴉片戰爭後，即開始淪為殖民地或次殖民地，研究近代史的往往以該時期為劃時代的開端，事實上從那時起中國近代史就完全貫串着列強侵畧中國的全部事迹，它反映了近百年來列強施展其陰謀狡計來抓住中國外交弱點以肆其豕蛇薦食的。這就很明顯的表現了列強所有在華的一切措施舉動，都絕不是無意的或善意的；而是有意地，有機謀地安排的行動。它們企圖勾結中國的當權人物，掌握中國外交的領導權，以期操縱中國外交而乘機發展其侵畧計劃的。這在近六十年來約可分為幾個階段：

(1) 在晚清末造西太后那拉氏垂簾聽政的時候，英國和沙俄的競爭是相當激烈的。范文瀾說過：「英俄兩大侵畧勢力爭奪對滿清政府的領導權是相持不下的」。(范著中國近代史二八四頁)本來英國自二次鴉片戰爭後即偃然掌握遠東方面的霸權。卻不料沙俄乃從那拉氏那一方面由後門篡進去，奪取了中國外交的重心。這是沙俄喀希尼璞科第之流買通了宮廷內綫如李蓮英之類而與那拉氏秘密成交的。

璞是通過了北京西郊外白雲觀的主持高老道而與李聯系。他們經常秘密聚議地點，則是在前門外楊梅竹斜街的萬福居內一間爲李蓮英所專辟的雅座內暗談的。（這間萬福居的店東係廣東番禺張樸君，乃一退職官僚，此事知者不多。）從此璞科第即以華俄道勝銀行經理一躍而爲沙俄駐華公使。西太后那拉氏由此也就入了沙俄的牢籠，這就是一八九六年李鴻章出使歐洲而與沙俄締結中俄密約，繼送了東省鐵路給沙俄的祕密關鍵。（高老道於一九一〇年——宣統二年死的時候有訃文云「脫履雲游拂袖西歸」等語，文內羅列了奉旨欽賜的珍貴物件凡六七項共兩開頁，可證當年高老道祕密聯系之重要。）由此「前半生最親英而後半生最親俄的李鴻章」（日人德富蘇峯語）就專拉攏沙俄來平衡日本的勢力。在甲午戰後，遂與璞科第和去任的德國駐京公使巴蘭德及法國顧問穆意索等申合成俄德法三國干涉日本歸還遼東半島這一關戲。於是國際間形勢就是以「英美日爲一夥，俄德法爲一夥，英俄對立形勢愈益尖銳。」（范文瀾中國近代史三八四頁）

（2）從此起日俄的嫌隙也日見深刻，漸漸形成更尖銳的對立勢力。一九〇二年日英盟約簽訂後，英美繼續支持和鼓勵日本與沙俄戰爭。一九〇四年日本一戰而



將帝俄擊潰，也就樹立了東亞的霸權。

(3) 自李鴻章死後袁世凱繼起的時候，英國就利用袁世凱與朱爾典(Sir John N. Jordan)的私交關係，打破了常規，超擢朱爲英國駐華公使。(朱那時係總領事，依歐洲慣例，總領事並非外交官，不能當公使大使，朱的使華事非尋常。)先是袁於十九世紀末以道員爲中國駐韓商務總辦，旋總理營務處，會辦朝鮮防務。在東學黨起義前後，日本正橫行無忌，害怕韓人之親袁，遂密謀殺袁。事爲唐紹儀所知，唐時在中國駐韓海關任職，遂與稅務司穆倫德告知英國領事朱爾典請求援助。徵得朱同意後，唐卽於夜半手持兩鎗兩刀乘着雙馬，護送袁世凱到江邊，登上朱爾典所準備的英國兵艦，隨後把袁氏送回天津。計袁等到江邊時距日人密謀動手的时间才差十幾分鐘，這就是朱爾典唐紹儀早年營救袁世凱出險的事實，這是紹唐儀告訴我的。(由是朱與袁的關係更形密切，事實上就是袁的幕內參謀。所有晚清末造，英人在華祕密外交之成功；例如發展鞏固長江勢力範圍及民初之五國大借款成立，使英繼海關之後，更取得監督中國鹽政的實權等等，均是朱爾典任內之重大成就。這就證明袁世凱外交政策是最爲親英的了。等到辛亥武昌起義，第一件大事南

北和議，也是袁世凱在北京先和英使朱爾典商量妥當，由朱電令駐漢口英領事出面介紹南北雙方進行談判。（見胡繩帝國主義與中國政治一三二頁）這是確鑿可信的事實。還不止此，當武漢首義時，漢口長江上外國兵艦宣告臨時中立，也是由朱爾典在率先指揮的。就是十二月中旬以後到二十日左右，和議將近成熟，袁世凱推翻滿室的密謀，也是事前曾與朱爾典密商議決的。他們決定聯合各省督撫統兵各軍及駐外各公使奏請遜位，然後由袁內閣議決入奏的。其後奉旨依議，於一九一一年十二月二十四日才正式宣佈清室遜位。而在這前幾天還將中英合辦開灤煤礦的合同先行簽字。（本來在光緒年間，中英祇有合辦開平煤礦而灤州煤礦不在內，僅開平一礦的餘利，即很可觀。這次簽約就連灤礦也一併送給英人了。）從這件事看來，可見英人幫助袁氏密謀推翻清室，是大有所獲的。朱爾典的駐華公使從此一直連了四任，直到他告老才許其退休。及至他回國之後，一九二〇年——民國九年——還以前任公使的資格來函介紹中英公司給交通部，要求承辦南潮鐵路。又一九二一年華盛頓九國會議，他還當了英國代表的顧問強迫中國作種種讓步，朱氏潛力之巨，可想而知了。根據事實，當年我國政府要人中，曾為朱効勞奔走服務的，實在不少，

至英人中如赫德（總稅務司）摩理遜（英泰晤士報駐京訪員）及滙豐銀行經理熙利爾等等都是朱的得力助手。

（4）自第一次歐戰後，日本利用英日同盟關係，企圖單獨掌握中國政治經濟的命脈，提出了二十一條件，脅迫袁世凱簽約。此後日本國力日益澎漲，利用阪西西原與曹汝霖、陸宗輿、徐樹錚、等親交關係，給予段祺瑞政府以大宗軍事借款和經濟交通借款，共達五億日元之鉅。這樣便扶植段派在中國的勢力，而形成了日本獨霸中國的形勢。這時期英美的嫉忌自不待言。惟英人以續盟關係，不便破臉公開反日，只可利用美日猜嫌日深的時機，製造輿論，聳動挑撥美國出面與日本抗衡對壘。這樣便形成了日美國際間的緊張，日美間的矛盾便成爲環繞着中國的國際關係的中心環節。後來以日法、日俄的關係均逐漸鞏固，（一九〇七年六月日法協定、七月日俄協定）一九〇八年十一月美日間也成立了蘭辛協定，一時緊張的關係才暫時緩和下來。

但是在中國這一方面，它們的祕密外交還是繼續着對抗的形勢，美英兩方均利用了中國人民羣衆當年的激烈的反日心理，扶植了一些專門諂媚英美的軍閥官僚和英美留學

出身的政客們，形成了所謂英美派以與親日派對立。同時它們並嗾使其所辦外文報刊，將一部份不利於它們陰謀侵畧的中國正義人士，也一律誣指爲親日派而加以誣辱指責，這樣就逐漸演成了一九一八——一九二二年間中國政局的動盪形勢。

在一九一八年七月，美國政府即向日英法三國提議合組對華的國際銀行團，想藉其雄厚的財力，來爭取領導地位。並同時明白建議「要各國都得把在中國全部借款與優先權轉讓給財團共有，這更是向日本警告：把你所得到的吐出來，讓大家利益均霑。」所謂利益均霑是什麼呢？這就正是美國一八九九年提出的門戶開放政策，「所謂門戶開放政策……一方面要開放在華租借地及所謂勢力範圍，使美國享有均等的利益與機會，另一方面要中國內地全部開放，使外國人享有投資權利。」（范文瀾中國近代史三九一頁）自然是因爲它有着優厚的經濟實力，所以它希望在各國對華的共同投資中漸漸地獨佔鰲頭，取得霸權。胡繩在批評美國公使芮恩施（Dr. Paul S. Reubensh）的備忘錄時說：「這計劃就是：中國統治權仍由中國人掌之，卻由外人來監督和實際負責，中國政府一切財政收支都須向銀行團報告，……對於一切官員的任免，銀行團都有權過問，於是這樣的一個中國政府實際上就成爲銀行團的代理人。」（胡著帝國主義與中國政治一九〇

頁)關於上述美國組織對華新銀行團和共同管理一節，我本人當年是曾經投入過這一場筆戰中的，對於經過事實比較明瞭：將於下章詳細追述其經過。

至於美國藉口中國門戶開放而於一九二一年發起了太平洋會議繼而締結九國公約。察其用心，不過是想爲新銀行團打開了崎嶇困難的道路。但是在太平洋會議未開之前，中國人民方面竟造成了虛幻而樂觀的希望，以爲美國現在不是民主黨威爾遜而是共和黨的哈丁執政，這回是會真的幫中國一個大忙。而事實又怎樣呢？那時我也正在參加有關山東問題羣衆運動，同衆人一樣抱着天真的幻想。想不到中日之間的各種問題一筆勾銷，根本上不可能在會中提出，美國英國對這也毫不幫忙。而且站在日本一邊，施行種種欺壓手段，弄得我國朝野都是昏洞洞的，逼到中國自投羅網，無路可走，然後聽他們爲所欲爲。關於山東問題亦逼中國在華盛頓大會以外與日本代表進行直接交涉。我國就這樣象痴 似的給列強捉弄了！我對於這樣重大的事件這樣麻糊的解決是十分痛憤的！所以我當年會仔細探索當時的檔案卷宗，和尋求實際參加會議的人物的談話紀錄，對於經過的事實掌握了十之六七。現在將於第四、五章分別詳細敘述其經過。

## 第三章 太平洋會議之遠因——國際共管中國 鐵路問題之內幕

美國召開太平洋會議之直接原因，自有其內在的因素；例如限制軍備競爭，藉以減低國內人民的負擔和國內黨爭的關係及爭取聲譽，鞏固政權等，均毋俟深論。其外來的因素；如反對英日續盟，壓制日本等均如上文所述。這雖是其主要的一方面，而其他方面外在的因素則緣於中國利益之未能染指。可是這一點就有其他連帶關係的事實。美國在這方面是着着失敗的，它在中國運用的詭計也曾遭到中國人民的激烈反對而停頓下來，這就非美國政黨們始料所及了。

由這裏說起，美國不得不轉變方向，而改取以奪取太平洋的霸權的外交方畧爲其轉舵的詭謀。其直接的遠因就在一九一八——一九二〇年之間國際共管中國鐵路問題提出的時候。這個問題未提出之前，美英兩國駐華公使即會有祕密的聯系，共同的決策、共同的步驟，共鳴的呼應，一面以打破各國在華的勢力範圍號召來騙取中國開明人士的

同情；一面卻以強有力的支援，深盟厚意的保證，網羅了一部份醉心英美的野心家作它們的引線，而這些野心家們正多數齎集於徐世昌的公府幕僚之間。其間紛紜綜錯，說起來就非一言可盡了。

### 第一節 國際共同管理中國鐵路問題之起源

國際共同管理中國鐵路問題，本來起源于一九一三——一九一四年間。英國駐華公使朱爾典即會親向袁世凱面遞說帖：說英國借款給中國建築的鐵路有滬寧、滬津杭甬、京奉、廣九、廣三、津浦、浦信等路，擬設一個總鐵路司，總攬各路行政管理全權。這件事關係太大了，袁世凱也不敢答應，將他的說帖擱下來。

此後一九一六年朱爾典又趁着袁世凱帝制籌備正在興高采烈的時候，又再度提出英國借款所欸所築各路應設總監督之議；說中國的鐵路辦得太腐敗了，亟應模仿海關的制度，設置鐵路總監督，執掌一切工程建築，會計管理事宜。同時並趁着肅政史孟錫珪、蔡寶善等五路參案正如火如荼之際，也附一說帖參了交通次長葉恭綽一本，說他們朋比爲奸，袁世凱就批了「併案查辦」交下去了。

這一建議表面上是英駐華代表發起的，其實幕後的主要人物還另有其人。這人就是中英公司代表梅爾思(S. F. Meyers)，才是原始策動人。梅爾思後來曾有公函給交通部，正式表示過這樣的意思，這是可以覆按的。

他們以所謀屢遭挫折，又適值歐戰方酣，日本在華的勢力逐步澎漲，事實上無法與爭，而且也無力東顧，只好轉而先向美國連手。這時美國正想尋覓機會伸手攫取中國鐵路權。公元一九一六年就由裕中公司與交通部總長曹汝霖訂立了裕中公司承築一個五百英里鐵路合同，擬定五綫：(一)衡州南寧綫、(二)豐鎮(山西)寧夏綫、(三)寧夏蘭州綫、(四)瓊州樂會綫、(五)杭州温州綫。其後因交通部選定路線改為株州至欽州和周家口(河南)至襄陽兩綫。于一九一七年定議，旋以與俄法英三國勢力範圍有衝突，俄法英三國分別對我抗議，所定株欽、周襄兩綫無法繼續進行。美國對我深表不滿，嘖有煩言。又適值日本單獨霸佔中國利權，英法各國勢不能與之爭衡，美國嫉忌日本正深，也感覺有共同行動的必要。於是展轉醞釀，經過多少曲折才產生了英美兩國聯合承辦南潮鐵路並展長至廈門、福州、而折回到南昌。這就是英美兩國聯合企圖突破日本的勢力範圍之一種正式表示。



其實在那時候英美兩國駐華公使早經密商妥協怎樣的獲取中國全國鐵路方案。在英國本意拉美人出來對抗日本，又怕有了美國就埋沒了自己，美國一來，勢必與日本平分秋色，故此共同商訂了一個辦法，擴大範圍，擬好了國際共同管理中國鐵路方案，將所有借款有關係的債權國統算在一起，美其名叫做統一中國鐵路。

這一件案，英美兩使事先早已密商妥協的，不過它們還害怕中國方面的反對，故不能不設法多方醞釀，就由英美兩使館的參贊在中外委員會裏提出統一中國鐵路外債之建議案謂：「中國無論何項鐵路及新路線抵借外債，均須經各國組織之銀行團，審查承認，方能成議有效，不能向一國單獨秘密承借，即以前中國向他國訂立之單獨借款，仍須交銀行團審查分配，共同擔負，以謀借款之統一而免生偏重之勢。」云云。

這個中外委員會的組織，係由駐京各國使館參贊和中國外交部參事司長、國務院參議等所混合組織，專為討論中外交涉各項問題，每星期在外交部新公所開會一次。此項議案提出後，該委員會已開會討論數次，擬即着手列表調查各鐵路之借款契約以備研究，旋以此事為交通部總長汪大燮所聞。二月十三日交通部即質問外交總長伍廷芳，以此種議案關係重大，何以事前並不通知該部派員與會，將來設或發生窒礙，誰負責任，

因此外交兩部遂發生劇烈的爭執。

## 第二節 國際發動共同管理中國鐵路的言論攻勢

一九一八年十月間，歐洲和議開始，英美兩國即主張列強協同管理中國鐵路，亦即所謂統一中國鐵路管理之說的開始。當時國際聯盟的提議正在漸漸具體化，於是趁着國際聯合的思潮高漲，英美兩使就發動了所有在華外交報刊，紛紛鼓吹，共同處分中國鐵路，以打破各國在華的勢力範圍；減少國際的競爭；祛除外交陰謀立論；主張設置國際總鐵路司以保護各國之借款；並將已割讓之鐵路贖回，統歸國際共同管理。其他新築各路之借款，仍由我國向銀行聯合團貸借，其他沒有關係之國不得過問。企圖藉此攫奪我國全國鐵路，不論借款與非借款，其建築權與管理權皆歸諸國際共同監督之下。一時議論很多，最具權威性的：例如一九一九年一月英文密勒氏評論報社論所發表主張各國通力協助辦理中國鐵路的方案云：

一、由交通管理部設立中央鐵路管理部，中英美日法各派一人，中國人員由交通部派定，其餘各國之代表人由銀行團推舉後由部派定，一切薪俸由中國政府支給。

二、各處首領由華洋人員之有才識者充之，要以全力養成華人爲管理員爲宗旨

三、所有鐵路應直轄於統一機構。惟爲管理上便利起見，應按照營業範圍分爲若干區域。所有分段職員應以華洋員充之，惟華員之有才具者得儘先任用。

四、中央管理部對於營業路線及建築新綫均有完全管理之權，惟會計部分應由部監督，所有借款應以中國政府名義執行之，對於每次借款，各該國人民得購買債票，惟每國不得超過百分之二十五，如一國不能認購至定額時，其餘額應在最合宜之市場售銷之，每次債票期限不得過五十年。

五、中央管理部應將所有結欠之借款收回，俾某一路內之某國特別勢力得以打消，關於收回借款時所有持票人之損失，應由中央管理部償還。

六、中央管理部應將中國現在地界內之外國租借鐵路，按照公平價值，由中國政府收回，所需之款，由政府發行債票籌備之。

七、所有全國路產作爲債票之擔保品，此外中國政府亦應聲明擔保所有因建新鐵路發行之債票，若未經中政府許可，不得發行，全國鐵路進款，應除去全國鐵路資本營業維持折舊各費用以及上期虧折並其他正當費用外，所餘方爲淨利。銀行團

得分餘利，惟至多不得過淨利五分之一，其餘五分之四，中國政府應取其半，餘則由中央管理部留爲改良展長路線之用，中政府應得之餘利按期照付。

八、中央管理部應從速預備訂定全國鐵路建築及發達商埠圖樣。關於新路建築終點及港口之設備，應由鐵路商埠終點地監察員直接處理，惟中政府得派華員局長一人督理之。

九、中央管理部如得中政府之許可，得建設鐵路至邊陲各處，惟以合於營業之發達爲宜，因此種路線之建設，一時恐不易獲利，故必須與獲利各路互相平均，俾全國鐵路之總計有盈無絀也。

十、中央管理部如得中政府之許可，得組織一殖民處，俾得移殖人民至鐵路所通之邊陲各處，以便農業及森林之發達，藉爲國家增進財源，爲鐵路增加進款。

十一、中央管理部對於鐵路之良好管理，應直接負責，俾銀行團所投之資本得日臻穩固，惟其最要之責任，在發達中國交通之便利，並養成中國鐵路人才，俾將來鐵路完全由中國人自行管理。」

二月二十二日，中美新聞社發表關於統一鐵路案之外訊一文云：

本社前曾提議：以後各國對華借款，用國際共同主義，反對勢力範圍政策。此論一出，天津、上海、北京之英美華三國新聞皆發表同一意見，尤堪滿意者某日報亦言日本應改變態度，然日人所贊同者，係關於揚子江流域及中國南方，對滿州不贊一詞，然國際共同主義者既適用於中南兩部，亦宜適用於北方。但寬以時日，日人亦能覺悟也。勢力範圍以鐵路為其骨幹，今欲改行國際協同政策，當由鐵路始，茲述其適用範圍如下：

- 一、已造成之路線
- 二、不全屬外人管理之線
- 三、現在之政府路線

關於第一項路線，困難最少，因中國定能見到以後築路如由國際協辦即可打消勢力範圍之害。第二項就華人觀察，亦必同意，因向來各路不相統一其所屬之省分，凡非中國所有，今行新主義，失者可以復得，惟各國方面若非得相當之報酬，必反對中國干涉甚力。第三項則本在中國管理，今欲放棄，恐非中政府所願。今查外人在中東、南滿、山東及雲南各路線之利益與中國在京綏、京漢、津浦等路之利

益銖兩恰相對稱，故調和之方法亦屬容易……至國際協同具體之辦法，當以大國所派代表組織一中央部以監督全國各路之外人投資利益，部中代表可以日、美、英、法或比人充之，將來可加入俄人。美國今雖投資於中國鐵路，將來投資實必甚多，法比投資有密切關係，故一國可以代表兩國。至北部如何行使其職務，有兩種辦法：（一）即該部直接管理各路，（二）為華人間接交涉。華人自尊之心甚重，前法必所不喜，且外人既欲獎勵華人，亦宜予以一部份之管理權為自治之預備云云。是日英文京津泰晤士報發表中國改造論，主張在國際管理之下將中國各路全「收歸國有」，而其論說主旨實際上主張解決中國鐵路問題之策在將中國鐵路作為「國際公有」，所謂「收為國有」云云，不過掩耳盜鈴，企圖以好聽的言詞聳動中國人民而已。又字林西報社論則云：或稱「國際公有」，或稱「鐵路中立」，或稱「統一中國鐵路」。則固無甚關係，蓋其唯一目的在「變無效為有效。」這就簡直是朝四暮三，朝三暮四的技倆而已。

自英文京津泰晤士報論文發表後，中國人民反對的極多，該報復發表一文曰「鐵路問題」，硬說反對派誤解了萬國共同管理的意義，他說：「此議即是將一國之鐵路完全

歸諸國有，仿效最新式之管理法」……又說：「萬國共同管理之義即是以最新式之法而管理之……然鐵路仍完全屬中國之產業，俟中國將鐵路借款清還後，鐵路自然而然完全歸中國管理之……」又誣指反對派「係以曹汝霖氏爲領袖，其左右輔者係鐵路協會日本留學生及伊之黨羽，於日本借款有關者日人自然亦在其內……」云云。茲附錄原文，以見一斑。

「統一中國鐵路之議，乃近日中國當局及報界所討論之重要問題也。對於斯議，俱抱中立態度，將來此問題之成敗，純觀乎贊成與反對派之勝負。反對派對於萬國共同名詞多方輿論，此名詞乃中國初次所得聞而用之者，此派不遺餘力警告國民云，萬國共同管理中國鐵路，即是完全將中國鐵路利權付諸外人之手，永不屬中國所管，所提議共同管理鐵路之義，決非中國之所譯解者，此議即是將一國之鐵路完全歸爲國有，仿效最新式之管理法，而外人得以知曉伊等所借之鐵路款，非是妄費修用及爲他種用項，純係爲建築擴張鐵路之用。萬國共同管理之義，即是以最新式之法而管理之。如鐵路帳簿均須清楚掌管等等，然鐵路仍完全屬中國之產業，俟中國將鐵路借款清還後，鐵路自然而然完全歸中國管理之。所贊成斯議者，覺此事

於中國有莫大利益，因中國鐵路如一旦交外人輔助管轄，其擴張及發展之快速必甚於中國自管理之，所得入款亦必因之增加，贊助斯議者係進步派，此派中居多數者乃一般正直樸誠之官員，反對斯議者係一般偏於日人者。因伊等自南北開戰後，與日人暗中借無數款項為戰爭及他種需要，藉以得多數之扣佣以自肥。此派曹汝霖氏為領袖者，其左右輔助者係鐵路協會日本留學生及伊之黨羽，於日本借款有關係者，日人自然亦在其內。如斯觀之，此派人士反對之故，甚易知也。因此問題如歸為事實，伊等以往數年所辦之不正當及無廉恥種種事業，必現於光天化日之下，並且不克訂約借款可以從中勒索，又不得隨意妄用鐵路入款為軍事上及他種費用。總而言之，今而後，伊之政治及財政權，接濟今日南北戰爭用度，使軍人得以掌國，將亦隨之而失。曹汝霖氏與其手下同黨及日人，竭力反對鐵路統一問題之意，實係為保全自己地位及令日人滿意起見。近來此派盡力研究專為破壞此議之成效，在日本留學之歸國學生在此派內近來極為活動，其數當夥，其能力因之而大，伊等隨處宣佈贊成鐵路統一問題者即為賣國奸賊，其所言相同，確係斯派首領等人所傳授也。所最可詫異者，在歐美留學之歸國學生均抱安靜態度，並未發起討論反對等



事，難道伊等對於此種重要問題聾啞，而令日人自由行動及一般人士近來欲自行將國家之資產而自肥，並為政治之陞級耶？何伊等不加入此派而為國謀利益耶？日人竭力運動以阻鐵路統一問題之成效，甚易知耳。因如果歸為事實，伊不但懼與各國正當之比賽，且不克與伊權下之中國人物如昔日之曖昧訂約借款。日本屢次表示為中國謀利益，余等聞不勝聞，然觀伊等對於鐵路統一問題之反對，始悉伊等平日之所表示俱為虛言而已。日人近來各方設法令中國醒悟，此次列強提出此議之實意確為獲得中國全國鐵路起見，而伊等竭力阻止此議之成效，以表示伊實為中國之友邦，然日人用各種不正當手續獲數條已成及多數正議建築鐵路之利權，近來中國所當決者如斯，中國願將鐵路權永遠付諸日人之手，而令一般近來掌權官員輔助日本以滿渴望而自肥私囊耶？抑或願將全國鐵路以不合政治思想之一外人之助力，完全改組鐵路管理法，開放內地門戶交通便利，加增入款，不但強國而且富民耶？洞悉大局者，以輔助曹汝霖氏之人及其日友等人為真正國賊。日本之盡力反對，甚足令中國醒悉係伊等份內之職。日本公使之機關順天時報，刻正極力警勸中國反對鐵路統一問題，並云英國獲得尼羅河壩堤之故，而卒致埃及之滅亡。此報刻正任意欺騙中