滿洲國際關係

C. Walter Young 著
蔣景德譯

神州國光社出版

滿洲國際關係

Cwalter Young 著
蔣景德譯

神州國光社出版

譯者敍言

所謂「滿蒙」，係包括東三省及東部內蒙古而言，廣袤七萬四千方里，人口二千八百萬，較日本帝國國土大逾三倍。而人口僅其三分之一，地廣人稀，產業豐富，遂引起各國之注目。日俄等國，爭相逐鹿，數十年來，遂使中國完整領土之一部，成爲世界著名之國際問題，外人勢力橫行，喧賓奪主，蒂固根深，已非一旦。若不速圖補救，則滿蒙將非我有矣。

近百年來，中國政治紊亂，外患頻仍，國防疏陋，邊政不修，列強乃乘機挾其政治經濟之勢力，蠶食我邊境，自東三省內外蒙古，天山南北路康藏滇邊，環顧邊地，罔不呈岌岌可危之態，所謂「康蒙問題」，「滇邊問題」，觸目驚心，非復一日，其中尤以「滿蒙問題」爲最。其性質之嚴重，人且以巴爾幹問題第二視之，隱指爲第二次世界大戰之導火線也。是以世界各國，對於滿蒙問題，無不十分注意，蘇俄與日本固無論矣，即英

美德法諸國，亦復時加關切，而悉居主位之中國，反相形見拙，以其遠居邊陲，情勢反多隔閡，漠然視之，危險奚似？欲發展勢力於滿蒙，非對於滿蒙細加研究不可，各國學者，對於滿蒙問題，研究不遺餘力。尤其日本爲甚，於滿蒙之山川形勢，經濟狀況，以及森林，礦藏，地質，氣象，人口，習俗等，瞭如指掌，關於研究滿蒙之書籍，應有盡有，反顧中國人民對於滿蒙情形之隔閡，學者對於滿蒙研究之缺乏，關於滿蒙書籍之寥若晨星，乃成一顯著之對比，而予吾人以莫大之刺激。日人且鼓其如簧之舌，故舉例證，以明滿蒙本非中國領土，外人卽以此一端而論，不求深究，亦卽可信滿蒙誠非我國之領土矣。

近年中國民族革命之潮，努飛突進，國人對於外來之壓迫，頗具反抗之決心，在此打倒帝國主義呼聲中，滿蒙問題，遂稍稍爲國人所注意。然而收復滿蒙之主權，剷除外人政治經濟乃至於文化上之惡勢力，非空言所能臻效，實際工作，以努力研究滿蒙問題而明其癥結所在爲首要。然而學者對於滿蒙問題之研究，書籍關於滿蒙之考察記載，仍

無顯著之進步，此吾人於民族革命之熱潮中，所不能不引爲遺憾者也。

本書爲美國華盛頓大學政治科學助教 C. Walter Young 所作，對於滿蒙問題之歷史，加以詳細分析之研究，吾人於此，乃不得不驚外人對於我國情形之熟悉明瞭，如數家珍。於感歎之餘，勉力將此書譯就。蓋以中國關於滿蒙問題之書籍，大都譯自日本，即著作書籍，亦均以日本方面之資料爲依據，於此吾人可自另一方面，得一滿蒙問題之梗概，亦即可見美人目光下之滿蒙問題，爲如何一種狀態也。

著者以太平洋國際學會（即太平洋國交討論會）之請，費多年之心力，編成是書，該會將於本年十月開會於中國杭縣，深望中國學者，多所預備，不致仍如上數屆之失敗。該會雖係學術研究之性質，然不能謂與國際政治無相當之影響也。著者於書中聲明，本書所有解釋及謬誤之責任，與該會美國評議部無涉，由著者負責。茲譯者亦同樣聲明曰，凡譯述上之謬誤由譯者負完全責任，並希閱者賜以教言爲幸。

一九三一年六月　　譯者於上海

原序

本書之作，實應太平洋國際學會美國評議部（The American Council of the Institute of Pacific Relations）之請。太平洋國際學會，於一九二九年秋末開幕於日本西京，爲貫徹其目的起見，本書實有將近代滿洲國際關係之事實，作系統之敍述以供研究任何重要問題時參攷之需要。因此節錄枯燥無味之文件，實爲事之不可免者，蓋客觀之方法與相當程度之寫實，乃最主重而需要者也。

惟欲達到此種目的，非常困難，蓋偶有發生矛盾者。一國之國際借款合同用以發展實業而以國課爲擔保者，實際上往往用作內戰之資。依客觀之方法，則僅敍該約之本身，如詳述其眞正目的，則爲寫實，在此種情況之下，將何去何從？本書努力於名義及事實之相融，惟其不能融合者，寧捨寫實以爲讀者猜測，而主重於客觀。某項特殊事件之爭議，而需加以相當之判斷者，編者恆勉力以理性爲觀點。附錄亦然，雖多評論，均

以書中所述之事實，可引用之資料爲根據。

材料之選擇及文件之編置，牽涉判別之問題，以材料之歷史上或實際之重要，與特別文件之內容爲衡，以定取捨。決不以不公正之判別，影響讀者對於特殊問題眞相之評判。問有敍述過贅之處，如關於一九一九年後東省鐵路之敍述，雖不免枯燥與重複，惟於研究單獨之問題則便利良多，尤其當此書僅用作參攷之時。若能於僅供參攷之外，此書猶有供深切研究之永久價值，固作者之所望者也。

滿洲之國際關係，頗爲奇特，可依其自然之趨勢劃分爲數個時期，亦可用以分劃整個中國之近代史，卽(一)第一時期，自一八九五至一九〇五年；(二)第二時期，自一九〇五至一九一五年；(三)第三時期，自一九一五至一九二一年；及(四)第四時期，自一九二一以迄於今。爲便於敍述計，更於每一時期中依特殊之事實作更細之類目。更將此四大時期中之普通事實，於每編之前，爲簡要之略述，使讀者得整個之梗概。並使讀者於短時期內，得一滿洲關係各國尤其是中國日本及俄國地位之概要觀念。中國在滿洲之

地位並未特舉項目，加以討論，因滿洲爲中國之一部，凡關係滿洲之敍述，亦卽均與中國有關也。

本書緒論，專述一九二九年東省鐵路之重要演化。後加附錄，所以闡明原文，證實有爭議或未經官場公佈之國際協約，或書中未述之事加以補充。

關於滿洲之重要條約，協約及正式協定之分析研究，均納入註釋之中，敍述文件及資料之來源，以昭翔實。文件均採用官方原文，其不可深信者，來自半官或非官方者亦均表明。至於本書採用之條約，大都根據麥幕萊氏之名著「中國條約約合同大全」(Macmurray: Treaties and Agreements with and concerning China, 1894-1919, 11 Vols.)。該書內容廣博，此時期內之條約廣搜無遺，故本書參攷多採於此，惟當不足之時，亦補充以各關係外交當局之官方刊物。按「中國條約合同大全」一書頗爲正確，常揭露各國外交當局刊物如「合衆國外交關係」(United States Foreign Relations) 等書中日期或字句之錯誤。因此參攷此書實較滿意，更依其所指，進而另覓各方之參攷資料。凡註釋中

所述之資料，非來自此書者，必係該書缺乏此項資料，或從其所指，另向其他方面尋覓其他準確可靠之材料。惟一九一九年後之參攷資料，盡採自其他方面，如當事實發生之時，直接來自該地官方通訊社之消息是也。（下略）

一九二九年九月一日C. W. Young序於華盛頓。

滿洲國際關係目次

緒論

第一編　第一時期（一八九五—一九〇五）

第一時期要略……一七

第一章　日本在滿洲之地位（一八九五—一八九六）……二三

第一節　中日戰爭與滿洲（一八九四—一八九五）……二三

（一）馬關條約

（二）遼東半島之歸還

第二章　俄國在滿洲之地位（一八九五—一九〇五）……二七

第二節　俄國之借款……二七

（一）俄法銀行之借款
第三節　華俄銀行與俄方築路……二八
（一）華俄銀行之組織及業務
（二）東清鐵道幹線條約
（三）東清鐵道南滿枝線條約
（四）吉長鐵道條約
（五）山海關新民屯線修築權之返還
第四節　俄人侵略遼東半島……三七
（一）關東州租借條約
第五節　俄人在滿之司法權……三九
（一）關東州租借地之司法權
（二）鐵路區域內之司法權

（三）鐵路區域內之警察與路警
第六節　稅務之情況……四八
（一）關東州租借地之徵稅
（二）鐵路區域內之徵稅
第三章　列强在滿洲之地位（一八九五—一九〇五）……五一
第七節　英國在滿洲之地位……五一
（一）英國在滿洲之鐵路權
（二）英國鐵路權之放棄
第八節　法國在滿洲之地位……五四
（一）法國在滿洲之鐵路權
第九節　合衆國在滿洲之地位……五六
（一）美國之門戶開放主義

第十節　日本在滿洲之地位（一八九六—一九〇五）……五七
（一）日本反對優先權利
第四章　條約與合同（一八九五—一九〇五）……五九
第十一節　中俄條約……五九
（一）一八九六年之中俄協約
（二）一九〇二年之滿洲撤兵條約
第十二節　英俄協約……六一
（一）一八九九年之英俄協約
第十三節　英日同盟……六三
（一）一九〇二年之第一次英日同盟
第十四節　俄法協約……六四
（一）一九〇二年之俄法協約

第十五節　「門戶開放」主義……六六
（一）第一次美國「門戶開放」主義宣言及各國之贊成
（二）第二次美國「門戶開放」主義宣言
（三）列強利益均霑主義與保全中國領土之完整
第二編　第二時期（一九〇五—一九一五）
第二時期要略……七九
第一章　日本在滿洲之地位（一九〇五—一九一五）……八五
第十六節　日俄戰爭與滿洲……八五
（一）朴資茅斯和約
（二）滿洲軍隊之撤退及護路兵問題
（三）中日滿洲善後協約

第十七節　南滿洲鐵道株式會社之組織……九六
（一）南滿洲鐵道株式會社之組織
第十八節　關東州之政府組織……一〇一
（一）關東州都督府之組織
第十九節　中日鐵路條約……一〇五
（一）新奉路權之歸還中國
（二）吉長鐵路條約
（三）安奉鐵路之改造
（四）滿洲鐵路之借款條約
第二十節　中日礦務木材協約……一一八
（一）中日滿洲礦務條約
（二）中日滿洲木材條約

第二十一節　中日電線電報協約……一二六
（一）中日電線電報協約
第二十二節　南滿洲之稅務……一二九
（一）關東租借地內之稅務
（二）日本鐵路區域內之稅務
第二十三節　日本在滿洲之司法權……一三五
（一）關東租借地內之司法權
（二）鐵路區域內及其他地域之司法權
第二章　俄國在滿洲之地位（一九〇五—一九一五）……一四三
第二十四節　日俄戰後俄國在滿之地位……一四三
（一）俄國在滿之鐵路權及司法權
（二）俄國在哈爾濱市及鐵路區域內之司法權

第二十五節　中俄鐵路條約……一五一
（一）中俄鐵路條約
第二十六節　中俄礦務木材條約……一五二
（一）中俄礦務條約
（二）中俄木材條約
第二十七節　北滿洲之稅務……一五五
（一）俄國鐵路區域內之稅務
第二十八節　中俄電信協約……一五八
（一）中俄電信協約
第三章　列强在滿洲之地位（一九〇五—一九一五）……一六一
第二十九節　列强之滿洲協約……一六一
（一）列强之滿洲借款：四國銀行團

（二）列強之滿洲借款：六國銀行團
（三）滿洲鐵道中立及各國共同投資之計劃
第三十節　英國在滿洲之地位……一七〇
（一）英商建築新（民屯）法（庫門）鐵路之計劃
第三十一節　合衆國在滿洲之地位……一七四
（一）英美計劃錦（州）瑷（琿）鐵道
（二）美國在滿洲之條約權利及利益
第四章　條約及合同（一九〇五—一九一五）……一七九
第三十二節　中日條約……一七九
（一）中日條約之日本權利
第三十三節　英日條約……一七九
（一）第二次英日同盟

（二）第三次英日同盟
第三十四節　美日協約……一八二
（一）一九〇八年之美日協約
第三十五節　日俄條約……一八四
（一）一九〇七年之日俄會議及條約
（二）一九一〇年之日俄會議及條約
（三）一九一二年之日俄密約
第三十六節　日法協約……一九〇
（一）一九〇七年之日法協約
第三十七節　列強滿洲「門戶開放」主義……一九一
（一）「門戶開放」主義概觀

第三編　第三時期（一九一五—一九二一）
第三時期要略……一九五
第一章　日本在滿洲之地位（一九一五—一九二一）……二〇三
第三十八節　二十一條件與滿洲……二〇三
（一）二十一條件與滿洲
第三十九節　中日滿洲鐵路（借款）協約……二〇九
（一）二十一條件與滿洲鐵路
（二）四（平街）鄭（家屯）鐵路借款協約
（三）日人勢力下之吉長鐵路借款協約
（四）吉（林）會（寧）鐵路借款協約
（五）滿蒙四路借款協約

第四十節　中日地方實業借款……二二〇
（一）滿洲地方礦務木材借款協約
第四十一節　南滿鐵路與關東州都督府……二二四
（一）南滿鐵路與關東州都督府
第四十二節　滿洲之日本勢力……二二七
（一）滿洲之一般的日本勢力
（二）日本警察權與鄭家屯事件
第二章　俄國在滿洲之地位（一九一五—一九二一）……二三一
第四十三節　俄國勢力與中東鐵路……二三一
（一）俄國與中東鐵路之關係
（二）俄亞銀行濱黑鐵路協約
第三章　列强在滿洲之地位（一九一五—一九二一）……二四一

第四十四節　列強之滿洲協約……二四一
（一）聯合國共管中東鐵路
（二）列國國際新銀行團協約
第四十五節　列強與滿洲……二五八
（一）英美法國在滿洲地位之概況
第四章　條約及合同（一九一五—一九二一）……二六三
第四十六節　日俄條約……二六三
（一）日俄條約
（二）日俄密約
第四十七節　日美協約……二六七
（一）日美藍辛石井協約
第四十八節　中日軍事協約……二七九

（一）中日軍事協定與滿洲
第四十九節　列強滿洲「門戶開放」主義……二八三
（一）「門戶開放」主義概觀
第四編　第四時期（一九二一—一九二九）
第四時期要略……二八九
第一章　日本在滿洲之地位（一九二一—一九二九）……二九七
第五十節　華府會議與滿洲——對於日本之影響……二九七
（一）二十一條件問題
（二）關東租借地問題
（三）日本之滿洲鐵路權利

（四）滿洲日本軍警問題
（五）日本郵局電信及司法權
第五十一節　中日鐵路協約……三一七
（一）日本建築洮昂線協約
（二）日本建築吉敦線協約
第二章　俄國在滿洲之地位（一九二一—一九二九）……三二九
第五十二節　俄國與東省鐵路……三二九
（一）東省鐵路與華府會議
（二）東省鐵路之狀況
（三）蘇維埃政府兩次對華宣言
（四）中俄東省鐵路協約
（五）中國軍隊運輸與伊凡諾夫事件

（六）一九二五年後之東省鐵路
第三章　列强在滿洲之地位（一九二一—一九二九）……三六一
第五十三節　美國在滿洲之地位……三六一
（一）美國在滿洲之地位
第五十四節　英國在滿洲之地位……三六三
（一）英國在滿洲之地位
第五十五節　德法在滿洲之地位……三六四
（一）德法在滿洲之地位
第四章　條約及合同（一九二一—一九二九）……三六七
第五十六節　太平洋四國條約……三六七
（一）華府會議英日同盟之廢止
第五十七節　藍辛石井協約之廢止……三六九

（一）藍辛石井協約之廢止
第五十八節　中俄協定……三七〇
（一）中俄解決懸案大綱協定
第五十　節　日俄協約……三七二
（一）日俄承認蘇維埃政府協約
第六十節　華府會議之議決案……三七三
（一）關於滿洲之決議
第六十一節　「門戶開放」政策條約——九國條約……三七七
（一）　各國締結門戶開放政策之條約

附錄

附錄一　一八九六年中俄（李——羅彭諾夫）同盟密約……三八三

附錄二　所謂一九〇五年中日祕密議定書……三九一
附錄三　一九〇七，一九一〇及一九一二年日俄密約……四〇三
附錄四　一九一六年日俄密約……四〇九
附錄五　藍辛石井協約之解釋……四一三
附錄六　中國在滿洲之地位——中國自築鐵路……四二五
附錄七　一九二四年中俄協定全文……四三三

緒論

一九二九年之中俄東鐵事件

自華盛頓會議以來，滿洲國際情勢之嚴重，殆未有甚於一九二九年之中俄東鐵事件者。事實之發生，實由於中俄兩國對於一九二四年「中俄協約」不同之解釋及應用。事件之影響，非僅及於此後中東鐵路之管理及情況，而於中俄兩國之邦交，尤有深切之關係。卽以第三方面言之，兩國爭執之發生，於第三者之利益亦有關，而顛望其能和平解決也。

一九二九年五月二十七日，哈爾濱地方官員奉特區長官張景惠之命，搜查蘇俄領事署，以謀獲得蘇俄政府破壞「中俄協定東鐵暫行條例」之文件及事實上的證明。按一九

二四年五月三十一日之「中俄解決懸案大綱協定」，及一九二四年九月二十日之「奉俄協定」，均經明文規定兩國政府不得有反對對方政治社會組織之宣傳（見「中俄協定」第六條及「奉俄協定」第五條）：

兩締約國政府，互相擔任在各該國境內，不准爲有圖謀以暴力反對對方政府而成立之各種機關或團體之存在及舉動。並允諾彼此不爲與對方國公共秩序社會組織相反對之宣傳。

哈埠俄領館被搜查後，蘇聯政府立即提出抗議。南京國民政府表示哈區官吏之處置，確爲正當。旋即於七月二十一日向關係各國發表宣言如下：

……五月二十七日，北滿一帶，蘇俄共黨領袖，在駐哈蘇聯領館，開第三國際共產宣傳大會。經東省特區行政長官，當場查獲，搜得破壞中國統一，組織暗殺團，在南京遼寧及其他要埠實行；並組織祕密破壞軍，實行炸燬中東鐵路；以及種種宣傳赤化，助長內亂之鐵證。而所獲人犯多係中東路重要職員，及東路職工聯合

會，蘇聯商業聯合會，商船局，遠東煤油局，遠東國際貿易局等機關之重要人員。當時蘇俄新聞機關，敍述哈埠俄領館之共產黨會議，謂係一部份非領館職員，借蘇俄領館地室爲會場者。故俄領館被捕人員及其同謀者宣傳共產主義屬實，惟與蘇俄領館本身，則無關係云。

一九二九年七月十一日，中國地方官吏奉哈特區長官張景惠之命，接收哈埠中東路局，並逮捕俄籍職員多人。重要員犯，先行監視，然後驅逐出境。俄正局長葉木善諾夫，及路局其他重要俄籍職員，均加以嚴密之監視。彼等旋卽離華，於七月二十一日莅莫斯科。自路局俄籍重要職員逮捕後，中國官吏立卽將路局全部接收，在中東路督辦指揮之下，完全收回東鐵全路之管理權，中國政府外交部長並發表宣言，謂「爲遏制亂源及維持秩序起見，地方官吏不得不暫時接管中東路權並查封上述蘇俄機關」。其後中國當局，斥退東路職工聯合會之俄籍路員，回復白俄之職位，命其從事鐵路技術方面之工作，局勢乃愈趨糾紛，中國地方官吏並令哈爾濱及各地東路職工聯合會，一律封閉。

嗣後兩國均向中俄邊界，陸續增兵，齊集於中東路的兩端（西端滿洲里，東端綏芬河），及黑龍江邊界（海蘭泡及其對岸等）。自七月十一日東鐵事件發生，而蘇俄政府，遽於七月十三日，向中國政府提出最後通牒。

七月十三日，蘇俄政府外交次長加拉罕（L. M. Karakhan，前北京蘇俄大使，一九一九—一九二〇蘇聯代理外交部長），向中國代理大使夏維松提出最後通牒，轉達南京政府，略謂中國官吏破壞一九二四年中俄協定，接收中東鐵路，茲特提出嚴重抗議，要求華方立即釋放被捕俄犯，從速召集會議，解決中東鐵路一切問題，並將專擅之命令一律取銷，恢復七月十一日以前情況，如於三日之內，不得滿意之答覆，蘇聯政府將取由他種方法，以防衞蘇聯之鐵路權利。

因電訊之遙隔，中國政府顯然於未接得全文以前，仍在蘇俄通牒限期之內，於七月十七日提出覆牒，否認蘇聯方面之要求。略謂中國地方當局按收中東鐵路一事，對於中俄協定，並無不合，蓋蘇俄路員及哈埠其他俄犯，從事顛覆中國政治及社會現狀之宣

傳，且蘇俄方面對於一九二四年「中東路暫行管理協定」，自始卽未切實履行，實破壞「中俄協定」。中國政府頗願與蘇俄停止爭執，而以適當會議解決之。中國政府亦提出相當之要求，卽蘇聯政府所有拘押之華僑，槪予釋放；旅俄僑商及團體，應予應得之保障及權利，不得任意壓迫。中國政府之覆牒，對於恢復中東路原狀一事，未有承允之意。

中國方面之覆牒於七月十七日到莫斯科，同時蘇聯政府卽授中國代理大使以出國護照，宣告與中國斷絕外交關係，——自加拉罕離北京及一九二七年四月六日北京俄大使館被搜查後，中俄關係卽不絕如縷——蘇俄政府自接得南京覆牒後，立卽照會中國代理大使，對於華方覆牒，表示不能滿意，蘇俄方面恢復中東路原狀之主張，並未被中國採納。更謂中國政府不同意於蘇俄之建議，未能開直接談判之會議，倘有不測之事發生，其責任當由中國政府負之。同時蘇俄政府召回蘇聯駐中國一切外交人員及領事，召回中東鐵路蘇聯所派人員，並斷絕中蘇間鐵路交通。

蘇俄政府新聞機關力詆中國政府一味推諉，對於東路違法行爲，加以辯護。更謂蘇

俄政府已忍無可忍，不得不出於斷絕外交關係之一途。蘇維埃聯邦社會主義共和國認爲中俄國交之破裂，中國政府須負整個的責任。中俄關係之惡化，非僅不利於中國之統治當局，亦復損害中國取消不平等條約之力量也。

七月十九日南京國民政府於國務會議中，宣佈中俄兩國實行絕交。對於蘇俄駐華外交及領事人員，一律斷絕外交關係，同時將中國駐俄使館領事，一律撤回。並用五院院長名義，起草宣言，以表明南京政府對於列強之態度。該項宣言，於二十一日正式發出，略謂自一九一九年至一九二〇年蘇俄政府一再向中國人民及政府披露宣言，謂將放棄東鐵以表示對華之好感。蘇俄政府，非特不能實踐其言，且屢次違背「中俄協定」，對於鐵路之管理，及赤化之宣傳，無一不越規範，五月二十七日東省特區行政長官搜查哈爾濱蘇俄領事館，當場搜獲密謀文件及鐵證，不日當可公佈。東省特區行政長官對於上述蘇俄機關，及中東鐵路，已採取適當之步驟。宣言中更謂蘇聯方面恆借中東鐵路以爲反對中國之宣傳，並把持東鐵財政，以供宣傳赤化之費用。中國政府必以全力於自衞範

國內，貫徹「非戰公約」之精神。至於破壞中俄兩國間之交通，當由蘇俄政府負其全責。中國政府對於蘇俄政府七月十三日之第一次通牒，及表示絕交之二次通牒，十分悼惜。蓋中俄兩國和平談判之機會，已爲毀滅。蘇俄新聞機關謂中國覆牒爲遁辭矯飾，中國政府以爲蘇俄政府斷絕中俄國交之通牒，無非矯詐虛僞欺世之手段。

中俄政府互致通牒，以破壞中俄協定相詆。各在邊境要隘，增集重兵。莫斯科外國新聞記者於七月十九日，與蘇聯人民委員會代理會長唔談(Rudzutak，該會主席A. Rykoff 離職時蘇俄政府之首領)，彼謂因中東路白俄護路隊之加增於東省，使蘇俄不得不增兵邊防。蘇俄政府絕無命令軍隊侵入華境之意。蘇俄政府對於中東路利益之獲得，遠不及遵守「非戰公約」之眞誠。美國政府前有維護和平出任調停之說，惟蘇俄政府絕未接得其任何通知。

基於呼籲世界和平之「非戰公約」，已將其批准書於七月二十四日在華盛頓互換之故，世界人士咸注意列國謀所以解決東鐵爭端之道。而對於中俄開釁之預防，尤其關

心。中俄雙方政府，對於「非戰公約」，均經簽字並批准。中國爲國際聯盟之一員，而蘇俄則否。自與中日英法各國外交人員於七月十八日初次協議後，美國務卿史汀生（Henry L. Stimson）於次日宣稱英美法日將互相合作，從事於中俄間戰端之預備。敦促中俄兩國貫徹「非戰公約」之精神，尊重該約之效力。史氏並請中國公使伍朝樞致電中國政府，促留意於中國亦爲「非戰公約」之簽字者。英美法日四國謹以熱誠，希望中俄兩國對於中東路及其他糾紛，以外交手腕正當解決，而不涉及武力；惟史氏並未建議任何解決問題之方法。

伍朝樞以其美國公使之名義，於七月二十一日宣稱：『雖「凱諾格非戰公約」尚未發生任何效力，而中國政府將遵受並甚願遵守之。』次日中國公使接得南京政府之覆電。經過國務會議，中國政府發表下列之聲明：『國民政府對於東鐵事件，一仍其和平談判緩和解決之初志。惟蘇俄政府，甘心破壞「非戰公約」，國民政府爰根據國際聯盟約章第十二，十六，十七等條，願國際聯盟行政院調查事實之眞相，而予以公平之判決。』此

電卽由中國公使轉達美國務卿。伍公使並向新聞界口頭表示，謂中國政府遵守「非戰公約」除自衞外決不用武。史氏當卽促伍公使注意於中東路恢復原狀之預備，謂從事仲裁之前，有一先決條件，卽中東路仍歸中俄合辦也。預料蘇俄方面之意，乃實質的恢復原狀；至於已被斥退者，初不必定以其原人復職也。其後伍公使對新聞記者，發表下列之談話：「中國政府此次對於中東路之決然處置，並無侵佔鐵路之意，不過對路局職員之不安份者，加以適當之裁制耳」。惟吾人所能注意者，伍公使之意見與該國外交部長（王正廷）者，並未完全相合。按王氏於七月二十五日表示：「爲遏制亂源與維持秩序保障安寧起見，東省特區長官迫不得已，乃將中東鐵路，暫行接管。並封閉上列之蘇俄機關。」又中國交通部長（孫科）疊次表示，謂「交通部已設法收回中東鐵路之管理權，中東路已在交通部直轄之下」。

因蘇俄政府於華盛頓並未派有外交代表，蓋美國政府訖未正式承認蘇俄政府也，史汀生氏因與法國大使（Paul Claudel）會商，謀所以表明對於時局之態度。法國大使建

議謂，倘法美兩國政府之意見完全相同，而美政府表示希望中俄事件之和平解決，則法國政府極願與蘇俄商洽。法大使更將與史氏之談話，電告巴黎。法外長白里安（Aristide Briand）立即邀集中國公使與蘇俄大使，從事晤商。蘇俄大使電告莫斯科。故事實上法國政府並未與莫斯科直接商洽，法國政府之意志，不過口頭向蘇俄大使表示而已。七月二十二日蘇俄外交部發出通告，電達巴黎，謂因中國政府於會議前無公平之基礎，故蘇俄政府拒絕法國之從中調停。惟蘇俄政府仍願以溫和方法，爲解決爭執之手段。至於蘇俄大使與白里安在巴黎談判之內容，則迄未公佈，惟據莫斯科方面之消息，蘇俄外交部自接得駐法大使之電訊後，即表示從中調停一事由法國負其全責，否認美國政府曾參加此議，而來電對於「非戰公約」，亦未提及云。吾人於此須知者，美國政府迄未承認蘇維埃政府，故兩國不能互遞正式公文，美國亦未嘗望此。故法國致蘇俄之公文，自應由法國負責也。惟蘇俄大使之電文，並未提及「非戰公約」之說，其隱情實堪玩味。至於蘇維埃政府拒絕法國調停，法國初未嘗如國際慣例，提出任何特殊之實際調停方法也。故

國務卿史汀生氏後曾聲明，法國政府與蘇俄之商洽，概由法國獨自負責。

國務卿史汀生氏於七月十八日與中英法晤商時，雖亦於是日午時與日大使（K. Debuchi）作同樣之面談；而該次談話，美國方面希望各方尊重「非戰公約」之意，亦已見於東京各大報紙。而日本外務省，嗣後對於日美會商，竟加以否認。依日本新聞之宣稱，日本政府對於中俄惡化之近狀，將有相當嚴密監視之決心。日本報紙所以作此推測，其心不問可知。近年日人最流行之思想，有所謂滿洲特殊利益者，謂日人對於滿洲有相當之優先權，非特可以預問滿洲，且可進而建議云。國務卿史汀生氏於接見各使時，同時亦與日本大使晤商，嗣後日本大使電告日本外務省，均係無可掩蔽之事實。當日本首相離京之時，而上項消息，即由外務省審愼發表。惟吾人所當注意者，當美國政府倡議列國合作防止中俄間之戰爭時，以駐美大使代表之日本政府，其意志固與美國完全一致也。此中矛盾之結癥，於七月二十五日紐約時報中有可信之敍述，讀者曷一讀之。

非戰公約之呼籲

自東鐵事件發生後，中俄政府各有宣言，謂在自衞範圍以內，決不以武力爲解決之手段。惟爲促進「非戰公約」之效力，爰有各國政府對於中俄兩國之忠告。惟美國迄未接得蘇俄任何覆牒，不知駐法蘇俄大使，是否向其本國政府述及各國維護「非戰公約」之至意。惟法國白里安，與美國同爲「非戰公約」之手創者，蘇俄大使之提及「非戰公約」與否，或爲蘇俄外交部所重視。惟此事與蘇俄政府之能尊重「非戰公約」，初無相礙。中俄東鐵事件，「非戰公約」效力之影響可大可小，「非戰公約」雖尚未正式生效，然中俄兩國均未忽視，蓋公約之道德的拘束力，多少影響於中俄政府之外交行動也。中俄兩國，現已成騎虎之勢，非獲得相當之榮譽，不肯退休，「非戰公約」，適成其贖罪之羔羊。中俄雙方對於東省鐵路之爭執，均切盼和平解決，或非虛語，而於蘇俄尤顯。當中俄爭執初起時，蘇俄政府禁止報紙對於情形之敍述及事實之記載，雙方政府以國內之政策，或可

影響於外交等更顯強硬。中國政府對於蘇俄及其他國家所抱之態度，其觀察或有錯誤。當中俄爭執發生後，雙方政府均經表示，謂東鐵事件之解決，當由雙方政府直接交涉，惟事實上並無任何國家以第三者之地位，建議中俄政府預問此項問題之解決也。德國允雙方政府之請求，訓令德國外交官吏從事保護雙方外交的及領事的財產，表示願盡力効勞，惟除促進兩國直接談判外，並無進一步之任何表示。中俄兩國之代表，因德國方面之努力，開始預備會議於滿洲矣。中俄兩國之和平態度，固由於事件本身之性質，初無必須訴諸武力之嚴重性，惟「非戰公約」之存在，乃愈增其和平解決之可能也。

東省鐵路問題

當一九二九年七月東省鐵路事起，中俄關係惡化之前，東省鐵路問題之法律及政治之爭執，卽已十分複雜，而亟待相當之解決，但兩國政府均無直接會議或由第三者斡旋，謀解決爭執之準備。解決意見，亦各自不同；自一方觀之，中東鐵路因投資而獲得

之權利，蘇俄政府當盡力維護之。但他方以爲中東鐵路及其附屬地爲中國領土或在領土內，中國政府有收回其主權之須要。欲求雙方滿意之解決，至爲艱難。更進而言之，法國政府基於執有俄亞銀行(Russo-Asiatic Bank)之債票，已於一九一八年聲明，對於東鐵利益法國亦有過問之權利，蓋俄亞銀行一如華俄銀行，爲建築中東鐵路時之財源也。中俄直接會議時，必以東鐵問題爲主要議案，以及其他重要問題，如宣傳等事之交涉也。中俄兩國近年之關係，尤其自一九二七年來，頗爲嚴重，不易以雙方滿意之方法，解決鐵路問題。中俄兩國此後解決東鐵問題，日本無疑亦將爲活躍之一員，中東鐵路與日之南滿路，爲日本歐洲間陸上交通之主要聯鎖。日本對於日歐交通卽或忽視，而對於在滿利益必出全力以維護之。日本對於中東鐵路，其關係有密於各國者，蓋中東南滿有聯運之功，日本所以亟需中東路交通之恢復也。東鐵運輸之停止，北滿形勢之緊張，對於日本顯蒙不利。今日奉天日本正在討論吉省路權問題，遷延未決。日本對於東鐵事件之態度，或將多少受其影響。惟中俄雙方政府宣稱舉行直接會議，對於第三者之利益，不加

過問。是則日人所爭持者，或將如一九二四年時法國在滿利益，同成泡影矣。至於中俄會議，無論直接由兩國政府實行召集，或由第三者居間，對於東鐵問題之解決，恐非短時期間所能臻效者【註】。

【註】關於東省鐵路之外交史料，本書各節曾有相當之詳述，中俄兩國關於鐵路及連帶事件爭執之歷史背景，下列各節尤爲重要：

第三節第一，二，三款，東省鐵路之契約根據及初期史。

第五節第一，二，三款，東省鐵路管理權之範圍。

第十六節第一，二，三款，東省鐵路南部路線割讓與日本。

第二十四節第一，二款，朴資茅斯和約後之鐵路及俄人權利。

第四十三節第一款，一九一五，一九二一俄國與鐵路之關係。

第五十二節第一，二款，華盛頓會議後之東省鐵路問題。

第五十二節第四款，中俄協定。

第五十二節第五款，伊凡諾夫事件及中國軍隊運輸問題。

第五十二節第六款，一九二五年後之鐵路。

第一編　第一時期（一八九五——一九〇五）

第一時期要略

一八九五至一九〇五，十年間之滿洲，乃俄人勢力最盛時期，俄人挾其強有力之政治的經濟的勢力，經營西伯利亞，沿黑龍江而下，以達於太平洋之北岸。滿洲俄人勢力之發展，於遠東國際關係，至有影響。自中日戰爭（一八九四—一八九五）訖日俄之戰（一九〇四—一九〇五），吾人可謂爲「滿洲之俄人時期」。自中日戰爭之後，中國政治及軍事的弱點，乃顯露於世界，列強見中國懦弱可欺，乃集中其侵略政策於中國。俄人之侵略滿洲，亦於斯時肆其野心。列強在華劃定勢力範圍，如英之於長江流域，德之於山東半島，法之於中國南部諸省（或訂保證之協約，或規定特別區域不割讓之聲明，

或劃分地域，承認財政鐵路及實業投資之優先權），以及拳匪事變與庚子賠款，與俄國在滿勢力之發展，同爲列強對華侵略之總攻擊。

日本發展其勢力於滿洲，實先於俄國。馬關條約（一八九五）日本獲得中國遼東半島之割讓，卒因俄法德三國之干涉，迫而返還。捨牛莊朝鮮間之貿易外，日人未嘗有染指滿洲之機會，直至日俄宣戰，日人乃得償其侵略滿洲之宿願。

俄國在滿勢力之發展，條約權利及租借領域之獲得，受賜於西伯利亞大鐵道至鉅。建築貫通西伯利亞之大鐵道，爲俄皇亞力山大第三（Tsar Alexander III）懷抱之宿願。至尼古拉二世（Nicholas II）時，遂告完功。財政總長維忒氏（S. Witte）更主張縮短路線，貫通滿洲直達海參崴，以避免黑龍江北岸路線之迂迴，及工程上之障礙。時中國政府因償日本賠款，需募外債，俄政府首舉借款，命俄法銀行以四分利息應中國初期公債。不久李鴻章氏以俄皇尼古拉二世加冕禮至聖彼得堡，遂於一八九六年六月締結中俄對日攻守同盟的密約。

一八九八年三月中俄締結條約，將遼東半島之南端租借俄國，以二十五年爲期。俄人獲得旅順口，於是於渤海灣得一不凍港口，足以控制太平洋及中國沿海。一八九九年七月，俄皇下諭宣告大連灣爲自由貿易港。

俄國對於滿洲政治經濟侵略之發展，以華俄銀行及其產物中東鐵路會社爲主要之工具。華俄銀行乃俄人之財政機關，成立於一八九五年，直轄於俄國財政部，而以巴黎法國銀行團供給資本。俄人侵佔滿洲路權，以該行爲先鋒。一八九六年九月八日，中國政府與華俄銀行締結築造西伯利亞鐵道北滿線之契約，爲建築之便利起見，爰設立東清鐵道會社。復於一八九八年七月六日，因遼東半島南端之租借，乃延長中東鐵路自哈爾濱以達旅大，訂立南滿支綫之條約。

關東州租借地內，司法權全屬俄人。旅順軍港俄人建設防禦物，捨俄國軍艦外，不准其他外國軍艦出入。東鐵會社更謂依據條約，在鐵道沿線內（左右雙方），有絕對的獨佔的行政權力。並堅持吉黑兩省人民，凡直接或間接牽涉鐵路僱員之民刑訴訟，由鐵路

總辦在哈設立之特別法院審理之。俄人自謂係根據一八九六年之條約，惟華人則始終反對。

自一八九五至一九〇五，十年間之任何中俄條約，均無俄國政府或中東鐵路當局有於鐵路綫內設置護路軍之權利之規定。惟俄人於鐵路規程中，擅定鐵路之警備權。俄人謂權利之獲得，實根據鐵路條約第六條之規定，路局於鐵路沿線內有行政及司法之權利。條約之誤解，遂引起後日無窮之爭執。「東清鐵路條約」及「旅大租借條約」，於中國稅關有與俄國邊境貨物運輸以特別便利之稅率之規定。

俄人滿洲勢力範圍，以一八九九年「英俄換文」而得英國之承認，規定長城以北爲俄國修築鐵道範圍，英國及其人民決不向中國政府要求取得該項權利。惟德國政府，解釋一九〇〇年之「英德協約」，謂該項協商不適用於滿洲，故德國對於滿洲，不問俄人在滿所謂勢力範圍。及拳匪事變起，俄國駐軍滿洲，擅充鐵路界內外行政權力，俄人在滿勢力乃益進展。嗣後中俄兩國，雖曾於一九〇二年簽訂「中俄撤兵協約」，規定一九〇〇年

後滿洲重要城市之俄國軍隊，立卽撤退，惟俄方終不履行。

列強在滿之地位，捨法國及英國某會社有相當之權利外，其他各國，均無有如俄國在滿勢力之盛者。各國旣不能染指滿洲，乃羣起倡「門戶開放」之主義，以阻止中國領土之瓜分，而保障中國主權之獨立。對於滿洲，倡工商業各國機會均等之說，以英美日主張尤烈。自一八九九至一九〇〇各國屢開會議，俄國亦在參加其列，會商門戶開放政策。名義上規定：(一)禁止各國侵佔領土，保障中國行政主權；(二)滿洲工商業之機會務使各國均等。自美國國務卿赫伊氏(John Hay)第一次「門戶開放」宣言後，俄國名雖接受而實仍違反此意。俄人在滿勢力之進展，乃促成一九〇二年第一次英日同盟之成熟。俄法同盟之關係，乃亦擴充至遠東方面。

俄人時期之滿洲，俄人得自滿洲者，捨關東州租借地外，復有不少鐵路權利，中東鐵路其主要者也。在鐵道區域以內，俄人有司法之權，由俄國官吏執行之。一九〇五年日俄戰爭，締結「朴資茅斯條約」(Treaty of Portsmouth)，東鐵南部(自長春以下)之

行政權，遂入於日人之手。俄人所存者惟東鐵幹線而已。惟在一九〇五年以前，滿洲之鐵路固均在俄人勢力之下也。南滿北滿之商業，均以此爲大動脈焉。同時對於稅務之行政，俄人獲得相當權利。而鐵路復優待俄國貨物入境費率。俄人爲維護其政治商業之權利，於一八九六年與中國訂立軍事上之合同。自獲得關東州後，軍事上更佔優勢。自一九〇〇年俄人駐兵滿洲，擅設鐵路衞兵，氣焰之盛，無與倫比。滿洲之俄人時期，終於一九〇五年。嗣後俄人在滿之地位，逐漸衰微，非復舊觀矣！

第一章　日本在滿洲之地位（一八九五—一八九六）

第一節　中日戰爭與滿洲（一八九四—一八九五）

馬關條約　一八九五年中日戰爭結束，乃於四月十七日，訂立「馬關條約」（Treaty of Shimonoseki）。中國將下列各地，永遠割讓並以最高主權付與日本國，包括遼寧省南部，卽自鴨綠江安平河口西至營口，所有折線以南地方，及所屬島嶼，概爲割讓地。臺灣全島及其附屬島嶼，澎湖列島亦均在內（第二條）；中國確認韓國爲完全獨立自主國（第一條）；中國承認將庫平銀二萬萬兩交與日本，作爲賠償軍費。該款分作八次交完。第一次五千萬兩，應在本約批准互換後六個月內交清；第末次於七年內付清（第四條）；本約批准之後，定於一八九五年五月八日互換【註一】。

遼東半島之返還　當「馬關條約」尚未批准之前，俄法德三國於一八九五年四月二十三日，由駐日三國公使通告日本政府，謂日本若佔領遼東半島，於遠東和平，大有障礙。故特以友誼之忠告，勸日本政府返還遼東。三國政府既聯合出而干涉，日本政府迫不得已乃於五月十日，卽條約規定批准換文日之後二日，聲明將與中國政府，籌開返還遼東之會議【註二】。當返還遼東半島未開談判之前，俄法德復以同樣之照會於十月十八日遞與日本，對於日本政府因返還遼東半島而向中國所索之償金，請予以相當之減縮【註三】。三國干涉之結果，及日本返還遼東之聲明，日本政府乃於十一月八日，將「馬關條約」所獲得之遼東半島，全數返還中國。中國納庫平銀三千萬兩，以爲報償。日本政府允於該項賠款收到後三個月內，將日本軍隊完全撤去【註四】。至是「中日和約」（馬關條約），遂將滿洲割地一款廢去，而增加賠款，總計二萬三千萬兩（230,000,000）庫平銀。因三國干涉而返還之遼東半島，其一部份於一八九八年以二十五年之期限，爲俄人所租借【註五】。

是故中日戰後，日人在滿並未獲得甚何優越之特權。捨一八九九年美國國務卿赫伊

氏所倡之第一次「門戶開放」主義宣言，日本聲明整個接受，一九〇二年「英日同盟」及其他少數相當之條約外，自一八九五至一九〇四年，日人迄未於國際條約中，獲得對於滿洲之甚何特權【註六】。

【註一】「中日和約」（馬關條約）訂於一八九五年四月十七日（關於休戰及其他款項），見麥慕萊氏「中國條約合同大全」卷一，頁一八。

【註二】一八九五年五月十日日本政府返還遼東半島宣言見「中國條約合同大全」卷一，頁五二。

【註三】德法俄三國於一八九五年十月十八日致日本外務大臣關於返還遼東半島之照會，見「中國條約合同大全」卷一，頁五三。

【註四】日本「返還遼東條約」見「中國條約合同大全」卷一，頁五〇。

【註五】參閱第四節「關東州租借條約」（第一款）。

【註六】參閱第十節俄人時期之滿洲之日人在滿地位。中國門戶開放主義為日人所

贊成，及關於俄人在滿與中國之關係。

第二章　俄國在滿洲之地位（一八九五——一九〇五）

第二節　俄國之借款

俄法銀行之借款　中日兩國談判遼東半島之返還，並協議增加賠款之時，俄國政府應中國之需要，舉行借款。一八九五年七月六日俄法銀公司（Franco-Russian Banking Syndicate）與中國政府，訂立契約。以四分利息爲四萬萬佛郎（一萬萬金盧布）之借款，以中國海關之稅收及其存款爲擔保（第九條）；俄國政府對於該項借款，保證該銀公司一切停止付款或遲滯之可能行爲（第九條）對於中國負責【註七】。因此中俄兩國政府代表於同時簽訂關於借款互換聲明之議定書【註八】，自簽字日起，俄國政府向該銀公司保證中國政府交付該項借款之利息及清償借款【註九】。

【註七】中國與俄法銀公司所締結之借款契約見「中國條約合同大全」卷一，頁三五。

【註八】「中俄借款議定書」見「中國條約合同大全」卷一，頁四十。該約第三條規定：「俄國政府向中國政府擔保該銀公司無論因遇何故以致停止，或遲滯付款，俄國政府願負責任於任何中國政府認爲適當之時，舉行賠償，適該公司不幸而倒閉，中國政府仍應遵約付息並另訂借款合同，此項合同由雙方政府在北京另訂之。」

【註九】俄國政府擔保對華借款見卷一，頁四二（「中國條約合同大全」），該約第二條規定：「該項借款以甚何原因以致停止或遲滯付款，俄國政府願遵照締約者之意見出任善後。設該公司不幸而倒閉，該項借款仍應遵約付息。」

第三節　華俄銀行與俄方築路

華俄銀行之組織及業務　華俄銀行（Russo-Chinese Bank）成立於一八九五年十二

月二十二日，以聖彼得堡之勒命及俄國財政部長之認可而成立，基金六百萬金盧布（第四款），大半自法國銀行團。華俄銀行爲股份公司之性質，由股東選出之理事會管理之。入選應由部長批准。「華俄銀行之設立，以發展遠東各國之商業關係爲宗旨。」（第十四款）以此目的加以一般銀行本來之業務，華俄銀行有領收中國內之諸稅，布設中國境內鐵道電線以發展交通之特權【註一〇】。一八九六年八月二十八日，中俄兩國締結「華俄銀行契約」，中國政府出庫平銀五百萬兩，與華俄銀行合同營業，自此款交付該銀行之日起，其一切贏虧照股金分派【註一一】。其後華俄銀行於一九一〇年與北方銀行（Banque du Nord）合併，稱俄亞銀行（Banque Russo-Asiatique）。

東清鐵道幹線條約　華俄銀行成立之後，俄政府卽以該銀行爲經理，從事建築滿洲之鐵路，而以西伯利亞鐵道滿洲段爲其首創。該項築路之舉動，基於一八九六年之「中俄密約」，中國政府同意於俄國築造鐵路，經黑吉二省直達海參崴（第四條），如對日發生軍事行動，俄國軍隊轉運禦敵藉以便利【註一二】。

「中俄密約」締結未幾，華俄銀行立卽與中國政府訂立契約，組織東淸鐵道會社（卽中東鐵路會社Chinese Eastern Railway Company），以建築橫貫滿洲之東淸鐵道（中東鐵路）。中國政府允付華俄銀行庫平銀五百萬兩，自鐵道建築成功開始通車之日，該款卽交還中國（等十二條）。該會社之章程，照俄國鐵道會社之成規。會社之總辦，由中國政府任命，惟另由局長統轄會社之事務。該會社認爲建造鐵路與經理防護之必要地方，會社有絕對的獨佔的行政之權（第六條）【註一三】；俄國海陸軍隊及軍械通過國境之時，該會社直任運送之責任，除沿途暫時停車外，不得托他事逗留（第八條）；貨物自中俄兩國經此鐵道相互運輸者，中國照中國海關稅則減少三分之一徵收（第十條），中國政府承許東淸鐵道會社有經營鐵路完全及獨佔之權利。自開車之日起，三十六年後中國政府有收買之權；八十年期滿之日，鐵道及鐵道之一切財產，無條件全歸中國所有（第十二條）。

俄政府於締此條約之後，旋卽於同年十二月十六日批准東淸鐵道條例【註一四】。此項條例係根據「東淸鐵道會社契約」而產生，規定鐵路會社有佈設電線，輸運俄國郵件，及

政府資本需要之義務。當中國政府設法保障鐵路之安全，業經確定其責任時，該項條例應俄更規定：「爲維持鐵路及其附屬地之秩序及安寧起見，會社委任警察部執行其事」（第八款）。並稱八十年期滿之日，所有鐵路及鐵路一切產業，全歸中國政府，毋庸給價；又從開車之日起，三十六年後，中國政府有權可給價收回，按照所用本銀並因此路所欠債項並利息照數償還（第二十九，三十款）。

東清鐵道南滿支線條約　一八九八年三月二十七日中俄兩國締結「旅大租借條約」【註一五】。東清鐵道乃得延長至南滿，直達北直隸灣。「旅大租借條約」，中國政府允應旅順口大連灣，以二十五年爲期限，租借與俄國（第一—三條），並規定：「中國政府允以光緒二十二年所准中國東省鐵路公司建造鐵路之理，推及由該幹路至大連灣或酌量所需，亦以此理推及，由該幹路至遼東半島沿海較便地方，築一枝線。所有一八九八年九月八日所立合同內各例，宜於以上所續枝路，確切照行。惟此項讓造枝路之事，決不能藉端侵佔中國土地，亦不得有礙大清國大皇帝應有權利。」【註一六】

爲中東鐵路建築南滿枝線，自東省鐵路幹線上，擇站起造，達至遼東半島之大連灣旅順口事，中俄兩國於一八九八年七月六日，續訂東清鐵道會社合同章程【註一七】。凡一八九六年建築東鐵幹線之辦法，南滿枝線亦均適用之。依照此項條約，東清鐵道會社乃得於遼東半島沿海不凍港口，築路以與西伯利亞鐵道及東鐵幹線聯絡。凡鐵道需用之必要地段內，公司得自由運用，並有絕對獨佔之行政權。中國遵照東清鐵路幹線之辦法，有收回南滿洲枝線之權。

吉長鐵路條約　東清鐵道會社於光緒二十八年（一九〇二），與中國政府續訂中俄鐵路條約。獲得中東鐵路之枝線及聯絡線共二，而後者尤佔重要。一爲預備條約，訂立於一九〇二年七月十一日，爲促進吉林省城貿易之發展起見，中東鐵路獲得自長春（在東清鐵路南滿洲枝線上）東至吉林之鐵道建築及管理權（第一條）【註一八】。惟一八九六年「東清鐵道會社合同」之條款，概不適用於此。由總辦（華方遣派）一人總轄路務，惟東清鐵道會社，有管理該路之權，如制定該路之規程，訂定運輸之費率。中國於該路通車三

十六年後，有權贖回該路，惟須照納所用本銀及因此路所欠債項。鐵路線內中國居民之民刑訴訟，概由中國地方官廳受理。惟此項鐵路，俄國迄後始終未能造成。

山海關新民屯鐵道之返還　一九〇二年其他又一關於鐵路之條約，包含於四月八日之「中俄協約」中，卽一九〇〇年拳匪事變之後，規定俄國撤兵滿洲之手續，允將東三省各地，交還中國治理之條約也。俄國「滿洲撤兵條約」中規定：「俄國軍隊自一九〇〇年九月底佔領維護之山海關營口新民屯之鐵路，俄國政府承認交還中國（第四條）【註一九】，自後中國自任該鐵路之保護責任，不得請他國代理；又俄國退還各地段，不准他國佔據。俄國特別承認中國與一英國私人會社建築該路合同之有效，及一八九九年四月二十八日之「英俄協約」，英俄兩國於是約互相承認以長城（以山海關爲臨海之一端）爲界，長城以北者英國政府及人民不得索取鐵路權。長城以南俄國亦然。

建築山海關新民屯鐵路之「中英合同」，俄國「滿洲撤兵條約」認爲例外，惟仍規定該路如將延長或敷設枝線時，須中俄兩國協商辦理（第四條）。俄國既有協商建築山海關新

民屯鐵路枝線或延長之權，與一八九八年十月十日之「中英關外鐵道借款契約」，顯有衝突；惟俄國於此項條約中，予以特別之分類承認。且俄國曾於一八九九年六月一日，由北京俄使照會總理衙門（英俄協約訂定不久）謂中國政府擬舉外債於關外築路，俄國政府或銀團有承借該款之優先權。不許甚何各國政府及銀團，建築關外鐵路，中國政府承認之。

約言之，英國對於山海關經營口（牛莊）以至新民屯之鐵道，其幹線之建築，為英俄協約及中俄滿洲撤兵條約所特許，毫無疑義。至於該路之延長線及枝線之建築，中國既許英國一私人會社以特權，又於一八九九年中俄協商及一九〇二年「滿洲撤兵條約」中，許俄人以關外築路之優先權利。其衝突顯而易見。

【註一〇】俄國華俄銀行之勅命，見「滿洲條約大全」頁一七。

【註一一】中俄「華俄銀行契約」，見「中國條約合同大全」卷一，頁七八。華俄銀行及東清鐵道會社之財源，來自俄方者居多。當華俄銀行組織之初，俄國政府交付該銀行五百萬金盧布，華俄銀行於收到該款後，即發致收條於

俄國國家銀行。於此可見該銀行之股票，實爲俄國政府所有。該項股票，俄政府絕未與商人以購買之機會。俄政府意欲把持銀行，於此可見。法國銀行團方面之借款，俄政府自身出面，以俄國政府之公債票償還之，絕不予法國投資家染指銀行之機會。一八九七年東清鐵道募集有保證四分利公債一千五百萬金盧布，俄國國家儲蓄銀行（Russian State Savings Banks）應該公債七百二十萬金盧布。俄國對於東鐵之儘量投資，願堪注意。一九〇六—一九一一年間俄國投資東鐵之數，無可查考。惟俄國政府對於建築東清鐵道之投資，迄一九〇六年初，總計已達428,600,000金盧布。一九一一—一九一七，俄國對於該路之投資爲五千萬金盧布。

【註一二】參觀附錄一：「一八九六年之中俄密約」，錄自「中國條約合同大全」卷一，頁八一。華府會議中國代表關於該事之簡電，見「裁軍會議」（Conferenceon the Limitation of Armament）頁一四一四。

【註一三】中俄（中國——華俄銀行）「東清鐵道會社契約」，見「中國條約合同大全」卷一，頁七四。第一條規定：「華俄銀行爲建造經理該鐵道（聯絡北烏蘇里鐵道與中國）別設一會社，名中國東三省鐵道會社」參觀第二十四節第二段，以第六條解釋之不同而發生後日（一九〇八—一九一四）無窮之爭執。

【註一四】俄國頒佈之「東清鐵道會社條例」，見「中國條約合同大全」卷一，頁二七。

【註一五】中俄「旅大租借條約」見前書卷一，頁一一九。

【註一六】該約第八條規定：「此項讓造枝線之事，永遠不得藉端侵占中國土地，亦不得有礙大清國大皇帝應有權利。」前書同卷一二〇—一二一頁。

【註一七】中俄（中國——東清鐵道）「南滿洲枝線條約」，見「中國條約合同大全」卷一，頁一五四。

【註一八】「中俄吉長鐵路條約」，見前書卷一，頁六二九。

【註一九】中俄「滿洲撤兵條約」，見「中國條約合同大全」卷一，頁三二六，該約與英國在滿鐵道權利之關係詳見第七節一二兩段。

第四節　俄人侵略遼東半島

關東州租借條約　一八九八年（光緒二十四年）三月二十七日，中俄兩國締結「關東州租借條約」於北京。中國允以旅順口大連灣租借與俄，以二十五年爲期；以保證俄國海軍在中國北方海岸得有足爲可恃之根據地（第一，三條）【註二〇】。爲確保該地域之防護，所有劃入租界線內之地及附近水面專歸俄國租用（第二條）。所租地界與中國境土之間定一緩衝地帶，地帶內一切行政權均歸中國官廳，惟中國軍隊非與俄國官吏商明，不得駐此（第五條）。俄國租借地內所有調度海陸軍隊及地方最高民政全歸俄國官廳辦理。中國軍隊不得在租借地內駐紮。所有中國居民刑事案件，概歸中國地方官吏承辦（第四條）。旅順口築爲軍港，獨准華俄船隻享用，絕對禁止其他各國軍商船隻之開進。至於大連灣

作爲通商口岸，各國商船均可自由進出（第六條）。俄國得在租借地內設置軍事防衞（第七條）。東清鐵道會社得自東清鐵道築一枝線以達大連灣（第八條）【註二一】。

同年五月七日締結續約，以勘定關東州租借地及緩衝地帶之確界【註二二】。俄國允中國之請，許租借地內之金州城自行治理，設立警察；惟中國軍隊須退出金州而以俄國軍隊代之。中國政府於所定緩衝地帶如許甚何外國交通或實業之特權，俄國亦同樣享受之。

【註二〇】「中俄關東州租借條約」，見「中國條約合同大全」卷一，頁一一九。該約第三條規定：「租地限期自訂此約之日起定二十五年爲限。然期滿後由兩國相商展期亦可。」

【註二一】見前書同卷頁一二〇—一二一。該約第八條規定：「一八九六年八月二十七日中國政府與華俄銀行所立合同內各例宜於以上所續枝路確切照行。」參觀第三節一二兩段。

【註二二】「中俄勘分關東州租借地界約」見「中國條約合同大全」卷一，頁一二七。

第五節　俄人在滿之司法權

關東州租借地之司法權　第一時期內中俄兩國並無甚何單獨之條約，允許俄人擴張其司法權力於租借地，緩衝地，東鐵幹線南滿枝線鐵路界內。惟於前章論及之租借條約鐵路條約內，中俄政府對於租借地內中國居民之司法及鐵路界內之市政之行使，曾有相當之規定。

「關東州租借條約」曾規定：俄國租借地內，所有調度海陸軍隊及地方最高民政，全歸俄國官廳辦理【註二三】。中國軍隊不得在租借地內駐紮。所有中國居民刑事案件概歸中國地方官吏承辦。中國無論何項陸軍不得在租借地界內駐紮，惟旅順口則獨准華俄船隻享用（第四條）。俄國得在租借地內設置軍事防衛。俄國政府於租借地內，對於俄國人民可行使其司法權力。金州城位於租借地域之內，惟有特殊之例外；當中俄兩國於一

八九八年五月七日締結續約，以勘定關東州租借地及緩衝地帶之確界時，規定金州城之行政及警察諸權，仍歸中國官吏。惟中國軍隊須退出金州而以俄國軍隊代之（第四條）【註二四】。

於規定之緩衝地帶以內，一切行政權均歸中國官廳，惟中國軍隊非與俄國官吏商明，不得駐此（第五條）。

鐵路區域內之司法權　鐵路區域之內（包幹線及南滿枝線），光緒二十二年之「中俄東清鐵道會社條約」中規定：「該會社認爲建築鐵道與經理防護之必要地方，該會社有絕對的唯一的行政權力」（第六條）；自他方言之，該約法文本規定，鐵路以營業必要之地域內，"La Société aura le droit absolu et exclusif de l'administration de ses terrains"。以該約該條之法文規定遂引起中俄兩國於一九〇八—一九〇九年對於解釋之爭執，俄國政府對於該條之解釋，爲指鐵路及其毗連地界內一切行政之權力，及民刑案件之裁判。惟自一九〇八年中國政府之解釋，係根據該約第五條所規定：「凡該鐵路及鐵路所用之

人，皆由中國政府設法保護。所有鐵路地段命盜訴訟等事，由地方官照約辦理」【註二五】。在此種關係之下，吾人所不可不引爲重要者，一八九六年俄國政府批准之「東清鐵道會社條例」，重伸中國政府負其責任，以保護鐵路之安全而避免不法之侵害之意（按「東清鐵道會社協約」第五條本有此規定）。雖該條例同條規定：（第八條）「爲保護鐵道及附屬指定地段內之安寧秩序，會社委定警察部執行其事，因此會社得制定鐵道之警察規則」【註二六】，惟此爲俄人關於司法權之片面規定，始終未得中國之承認。

滿洲之俄國居民包括鐵道界線內外，俄國於早年之條約中，卽得享受領事裁判之權利。一九〇一年八月二日，俄皇尼古拉二世頒發司法條例，凡滿洲俄民間民刑案件，均適用該條例，而由附近俄國地方法院審判之。至於中俄人民互訴案件，則由營口俄領事館或其他官吏承詢之【註二七】。

凡鐵路華員，及吉林省內直接或間接侵及鐵路利益之案件，以及侵及其僱員工匠與各種包工之利益者，均歸哈爾濱之路務外事處承詢。路務外事處之創立，乃根據一

八九九年五月三十一日吉林蒙古將軍與鐵路總管之協約而成立者。按該處爲中國官署性質，人員均由蒙古將軍指定，惟須先與俄方鐵路總管協商，得其同意而後決定之【註二八】。凡中國工人對於鐵路業務上之過失均歸中國官署承辦，惟逢「例外之案件」時，仍得歸路務外事處審判。而該處審判之案件，均仍歸中國地方政府執行。以有此協約之故，東鐵俄員對於直接間接牽涉鐵路之民刑事件，均得有處分之大權。至一九〇一年七月五日，更益以吉林省政府與東鐵路局之協約【註二九】，該約擴充路務外事處之司法權限，規定：（第二條）「凡永久或暫居住於鐵路租借線內之華人，雖其職業與鐵路無直接關係，惟直接或間接損及鐵路之利益時，該處均有處分之權。」一九〇二年一月一日，黑龍江蒙古將軍與俄方鐵路總管復訂立相似之協約於黑龍江省【註三〇】。哈爾濱黑龍江總局之設立，其功用與吉林之路務外事處相同。此約之效力及於黑龍江全省，凡漢，滿，蒙人居於鐵路線外而在省區內者，直接或間接損及鐵路之利益時，均受該局審理。

此數協約訂立之後，其情勢至堪注意。鐵路既確握其廣大之司法權，並及於中國人

民之民刑事件，實開日後俄政府藉口爭執之端。此項協約，顯與一八九六年最初之「東清鐵路協定」相庭徑。蓋該約第五條有「定路界內，有刑事案件及爭訟等事，地方官遵照條約辦理」之規定也。中國政府當一九〇八年一九〇九年，對於鐵路官員建設哈爾濱工部局以及設立於沿線他處者，與俄人僭奪華人民刑案件之司法權，均經表示抗議。中國政府之意志，與此數約之特質，實爲解釋俄人獲得司法權之要素。而細釋其內容，以與全文語氣相權衡，推定其眞實之意旨，猶爲重要。蓋地方性質之協定，亦頗有其重要性，可藉以反抗北京政府所訂之最初之「東鐵協定」。再者，吾人須注意此數協約不適用於奉天省，卽東鐵南滿支線以達遼東租借地之大連者，不能適用【註三一】。

鐵路區域內之警察及路警　當一九〇五年以前，俄人於「中俄密約」（第四條）及「東鐵協定」（第八條）中，獲得運送軍隊於滿洲之權，惟除沿途暫時停車外，不得託他事逗留【註三二】，是則警備鐵路區域內之路警或警察之權，決非屯駐軍隊之謂。惟自他方言之，「中俄協約」於此時期內，對於中東鐵路轉運俄國軍隊，並無限制之確數。

加以俄人在滿警備鐵路之權，亦生難題。蓋「中俄協約」於鐵路警備權及「路警」（或護路隊railway guards）二字之應用，均未詳加確定。鐵路管理之權既在俄人之手，則以理度之，俄人自亦有警備鐵路之權。倘「於該地絕對獨佔之管理權」解爲普通之行政權，則於「該地建築或保護之必要時」，鐵路當局設置警備，自無問題。惟於一九〇八年至一九〇九年中國曾提出抗議，謂「管理」(Administration)一字之解釋，係商業管理而非行政之謂，又該社認爲鐵路建築之必要時，有收買地段及房屋之權，而警備權不與焉。中國政府並注意於最初之東鐵協定，按該約第五條「鐵道及鐵道使用人員，中國政府應設法確保其安全，除去任何侵害」之規定，實爲警備權應歸中國之證。俄人認爲此乃保護外來之侵害，至於爲防護內部之侵害計，俄人在鐵路管理之際，當然有警備之權。

倘「於該地有絕對佔之管理權」一語，認爲無所不包之行政權，卽將警備鐵路亦包括在內，則前兩條例，顯屬矛盾。「東鐵協定」第五條予中國官署警備鐵路維持鐵路線內之法律秩序，無論如何其特權殆爲不可磨滅除非該局以特權取消其警備之資格。

「東鐵協定」第六條文字之疏忽（中國方面接受時未加注意），引起中俄兩國對於司法權之爭執，解釋之不同，至俄人在哈建設工部局受中國之抗議時而益顯。工部局一經成立，則重要之市政悉歸鐵路人員管理。中國當初之意，所謂「絕對與獨佔之管理權」於第六條給予該東鐵路局僅以同條「建築與保護鐵路之必要地段」爲限，不能擴張至警備權及市政權。中國政府留此以爲地方官署執行之，俄人於鐵道區城內擅自將民刑案件之審理納入鐵路管理中，亦曾經中國反對。中國方面反對之理由爲「東清鐵道會社條約」，按該約第五條規定：「鐵道由鐵道使用人員，中國政府，應設法保護之，凡鐵道關係之地方，有人命盜案爭訟事件，地方官照條約辦理。」【註三三】該約司法權一問題，影響於後日至鉅。自「朴資茅斯和約」訂立，日人獲得南滿鐵路，其司法權之限制，亦以該約爲根據。中國代表於華盛頓會議中，嘗謂「當初俄國之設警，實無法律之依據」云。

【註二三】見「中國條約合同大全」卷一，頁一一九，參閱第四節第一款

【註二四】仝上。

【註二五】見「中國條約合同大全」卷一，頁七四，參閱第三節第二款。

【註二六】見前書卷一頁八六。

【註二七】一九〇一年八月二日俄皇頒佈「中東鐵路司法條例」，見前書卷一，頁八八。

【註二八】中俄（吉林省蒙古將軍與東鐵俄鐵路總管）「東鐵華民司法條例」，見前書卷一，頁二七七。

【註二九】中俄（吉林省政府與東鐵路局）「東鐵華民司法條例」見前書卷一，頁二七四。

【註三〇】中俄（黑龍江省政府與東鐵路局）「東鐵華民司法條例」見前書卷一，頁三二一。

【註三一】關東州租借地之司法情形，參閱第五節第一款，日後俄人鐵路線內司法權之爭執，參閱第二十四節第二款。

【註三二】參閱附錄一及第三節第二款。

論及俄人及東鐵官員在鐵路區域內之司法權之範圍問題，吾人須注意一九〇一年俄政府之特殊提議，卽制定擴張鐵路界內俄人之司法權，要求中國方面之承認也。傳聞一九〇一年初中國承認俄方之要求，並於二月間成立祕密條約云。見「中國條約合同大全」卷一，頁三三〇。

俄政府由北京俄使送致上項提議，事實顯著，中國方面則主張加以修正。該提案尤著力於中國承認其東鐵之俄人警備權及沿線俄軍之常備駐紮，至於中國則無沿線駐軍之權利。東三省除俄人外其他國人無被聘爲軍事教官之權，俄國於滿蒙新疆，有相當之礦權與權利，惟該項要求經李鴻章氏之拒絕，俄政府遂收回之（British Documents on the Origians of the Great War, 1898–1914 卷二，頁三八—三九，四七，五一—五七）。

【註三三】參閱第二十四節一二款及第五十節四款五十二節一款。

第六節　稅務之情況

關東州租借地之徵稅　一八九八年七月六日之「中俄協約」規定：（第五條）「在遼東半島租借地內，俄國得自定稅收，而租借地與內地往來之貨物，中國得於交界處徵稅。」該約爲建築東鐵南滿支線而訂，俄人於約內獲得租借地內稅收之權【註三四】。俄國貨物自俄境運至租借地內，及租借地內之貨物運至俄國者，在滿洲均得免稅（包括釐金）。惟租借地內之貨物運至俄國者，依照俄皇上諭，須照俄國稅率付納【註三五】。凡外洋貨物經由遼東口岸運入滿洲內地者，應向中國海關納稅。當大連海關成立後，爲中國海關便利計，東鐵路局得代行徵收各稅。凡貨物自中國內地（卽滿洲與各地在鐵路區域外者）由鐵路載往租借地或自租借地至內地，中國海關有徵收進出口稅之權【註三六】。

鐵路區域內之徵稅　「東鐵會社條約」（第十條）規定：「自俄國經此鐵道運送至中國

或自中國經此鐵道運送至俄國之貨物，中國海關徵收進出口稅，照所定之額減收三分之一。」在滿洲特別區域之內（邊境稅），俄人遂獲得關稅之優先權利【註三七】。若俄國貨物運送至鐵路區域外時，再徵入口稅之二分之一以代替釐金。各該稅收，均於滿洲與俄國領地之邊境徵收之【註三八】。

要之，自一八九六至一九〇五，中俄間關於滿洲徵稅之條約，遼東租借地之稅收，俄人可謂整個將其霸持。自俄國經此鐵道運送至中國之貨物，中國均照海關稅則所定之額，減三分之一徵收，加以俄人佔領時期之遼東租借地，中國實未設關征稅也。

【註三四】見「中國條約合同大全」卷一，頁一五四，參閱第三節第三款。

【註三五】一八九九年八月十一日俄國宣佈大連爲自由貿易港，見前書卷一，頁一二一，注意「通商口岸」與「自由貿易港」之分別。

【註三六】大連視作「自由貿易港」後對於關稅一事中俄雙方意見不同，結果中國於大連不設海關僅設一分局，以徵收進口貨稅，於俄人佔領遼東租借地期

內，中國始終未於遼東租借地設立海關（「美國外交關係」U. S. Foreign Relations, 1903-1904 頁四八；「英國議會辯論集」Parliamentary Debetes, 4th series 1903，第一二四號頁一〇一五。）

【註三七】見「中國條約合同大全」卷一，頁七七，參閱第三節第二款。

【註三八】華俄道勝銀行之性質，有領收中國內諸稅之權，參閱第三節第一款。

第三章　列强在滿洲之地位（一八九五—一九〇五）

第七節　英國在滿洲之地位

英國在滿之鐵路權　一八九八年六月七日，英國匯豐銀行（The Hongkong and Shanghai Banking Corporation, Ltd.）與中國華北鐵路督辦訂立借款草約，用以建築北京天津山海關鐵路之沿長線於關外【註三九】。該約於十月十日由中國華北鐵路督辦與英國匯豐銀行經理簽字成立（兼代表英商 Jardine, Matheson, and Company，華英公司 British and Chinese Corporation Ltd. 則爲該兩公司合組之代理人）【註四〇】，華英公司於該約中獲得供給經濟及建築山海關至牛莊鐵路之權（可轉讓與甚何英商）。此線爲北京天津山海關之延長，自中後所（山海關之北）築至新民屯及牛莊（營口在牛莊之側），因此

公司借與中國政府款二百三十萬金鎊，爲建築此線及其他有關係之用。該項借款週年以五分生息，發出債券九成，於倫敦購買，卽以該鐵道之本身及獲利，以及關內鐵道之獲利作爲擔保。鐵道須於三年之內築成（卽至一九〇一年十月十日爲限），總工程師由英人擔任，職員亦由嫻熟之歐人爲選。此項鐵道爲中國國有鐵路之一部，設遇戰爭或飢荒，中國政府得免費輸運軍隊或糧食。更進而約定（第四條）借款之本銀及利息，由中國政府保證之；並謂：

爲締約雙方友誼關係之結果，雙方同意於此約之特性，卽當該款尙未如數歸還其本銀及利息時，其鐵路始終由鐵道督辦管束之。

關於建築該延長線及其支線，規定英華公司有供給財源之權，其條文如左（第三條）：

如此後決定建築該線之延長線或支線時，概歸鐵路管理部辦理，如鐵路管理部資力不足，則向英華公司借款興築【註四一】。

英國鐵路權之放棄　一八九九年以前，英國在滿所獲之鐵路權，全係私人性質，與英國政府初無關係，自英國私人公司（華英公司），獲得關外鐵路供給財源及建築權後，未及一年，英國政府卽於一八九九年四月二十八日與俄國政府互相換文，承認不於關外卽滿洲，更爲英國或其人民營求甚何鐵路權利【註四二】，惟對於中國之主權及現有條約，互相表示其尊重。其協約如次：

一，大不列顛茲約定不爲其自身或其人民或他國人民營求甚何關外鐵路權利，亦不直接或間接阻礙俄國政府在關外獲得鐵路權利。

二，俄國方面亦約定不爲其自身或其人民或他國人民營求甚何揚子江流域鐵路權利，亦不直接或間接阻礙不列顛政府在揚子江流域獲得鐵路權利。

惟觀於此項換文，顯然承認英華公司之既得權利（一八九八年六月七日）。並經聲明：（一）此項借款條約之甚何權利，不受英俄協約之侵害，（二）但自山海關至牛莊之鐵路，爲中國國有鐵路，由中國政府管理之，不得抵押或出讓與外國公司。兩國政府均承

認由小黑山至新民屯之支線，將由中國自行修築。

【註三九】「北京牛莊鐵路借款草約」見「中國條約合同大全」卷一，頁一七九。

【註四〇】中英（中國與英華公司）「山海關牛莊鐵路借款條約」見前書卷一，頁一七三。

【註四一】同上頁一七四。

【註四二】「英俄中國鐵路利益換文」見前書卷一，頁二〇四。

第八節　法國在滿洲之地位

法國在滿之鐵路權　法國政府與法國人民於一九〇五年以前，在滿洲絕未獲得甚何鐵路權利（或其他條約權利），惟其在華俄道勝銀行之利益，及俄人管理下中東鐵路之權利，則又當別論。一八九五年七月六日法國銀行家雖以俄法銀行四分利息應中國借款（四萬萬佛郎或一萬萬金盧布），以中國關稅爲抵押，惟該項借款之自身，並未獲得在滿鐵路之特殊權利【註四三】。一八九五年華俄銀行之設立，法國銀行團曾供給一部之基金

（直接借與俄國政府）【註四四】。但該銀行爲俄國機關，依俄國法律組織，並受制於俄國財政大臣。該銀行與中國所訂之「東清鐵道條約」除應獲自俄國政府者外，法國政府與人民，俱未獲得任何權利於滿洲。華俄銀行與中東鐵路之一切權利，均爲俄國政府所霸持【註四五】。

法國在滿之利益，經俄國官方之正式承認，一九〇二年五月十六日法俄兩國曾有聯合對外宣言，表示其合作之政策，略謂兩同盟政府當保留互相商酌之權利，當第三者有侵害之舉動，或中國之混亂復現，使該國之正當與自由發展瀕於危境，而使俄法兩國之利益有被侵害之可能時，當採取相當之方法以保證之【註四六】。

【註四三】法俄銀行以四分利息對華借款之詳情，參閱第二節第一款。

【註四四】華俄銀行之章程參閱第三節第一款。

【註四五】中東鐵路會社章程參閱第三節第二款。

華俄銀行與北方銀行於一九一〇年合併稱俄亞銀行。

【註四六】參閱第十四節第一款一九〇二年之俄法宣言。

第九節　各衆國在滿洲之地位

美國之門戶開放主義　自一八九五年至一九〇五年間，美國對於滿洲絕無條約上之權利，加以美國依據中美各條約之既得權利，合衆國政府遂於一八九九年及一九〇〇年，幾次發表其滿洲政策之宣言。對於滿洲有特殊利益之國家（英法俄日德意），先後均經確認。其宣言包括以下數點：（一）擔保各國人民在滿洲營業之機會均等，（二）保證中國在滿之主權及領土之完整。凡美國在滿自條約所獲得之特殊權利，列強無不享受，而經美國首倡之政策成爲國際協約（卽指一八九九年第一次海氏門戶開放主義之覆文案），關於保持滿洲中國主權之獨立及保證營業機會之均等，以及各國政府所定之約束，當討論於后【註四七】。

【註四七】參閱第十五節一二兩款關於一八九九年至一九〇〇年美國國務卿赫伊氏

(John Hay)「美國政策之宣言」。

第十節　日本在滿洲之地位（一八九六—一九〇五）

日本反對優先權利　日本於「馬關條約」割取中國之遼東半島及其他土地，被迫返還；日本之返還遼東，全係受德法俄三國之強迫，故自一八九六年至一九〇四年，日本政府堅決反對列強在滿獲得優先權利。除與俄國訂立數約，並協定雙方對於朝鮮之相助，日本在鮮得交通與營業之特權，卽供給其借款，日本亦承認俄國在鮮有相當之特權以爲報外，日本政府與俄國於一八九九至一九〇四年，曾數次作長時之商議以確保滿洲領土之完整，關於滿洲商業之特權，獲得俄人相當之自制【註四八】。美國國務卿赫伊氏之「門戶開放」主義，日本政府於一八九九年十一月無條件表示贊同【註四九】。第一時期內日本對於滿洲之全以美國之「門戶開放」主義爲依據。

【註四八】一八九六年六月九日之「日俄朝鮮協定」見「朝鮮條約大全」(Korea Tre

atiesand Agreements）頁二二四，二二四。

【註四九】參閱第十五節第一款。

第四章　條約與合同（一八九五—一九〇五）

第十一節　中俄條約

中俄密約　一八九六年六月三日，李鴻章以參預俄皇尼古拉二世加冕巨典，與俄國外務大臣羅彭諾夫親王 Prince Lobanoff-Rostovsky 訂一盟約於聖彼得堡，雙方約定如日本對於一方有侵略之勢時，兩國聯合對日作戰並相互援助【註五〇】。該約未經官方正式公佈，直至華盛頓軍縮會議中國代表始以電文述其要略。一九一〇年李鴻章之子李經邁將該約公佈並證實之，蓋其時已瀕於失效矣。其要項如下：

第一條　日本國如侵占俄國亞洲東方土地，或中國土地，或韓國土地，即牽礙此約，應立即照約辦理。如有此事，兩國約明應將所有水陸各軍，屆時所能調遣者，

盡行派出，互爲援助。至軍火糧食，亦盡力互相接濟。

其餘之條文如（第六條）此約由批准舉行之日算起照辦，以十五年爲限，屆期六個月以前，由兩國再行商辦展限，（第三條）當開戰時，中國所有口岸，均准俄國兵輪駛入。（第四條）今俄國爲將來轉運俄兵禦敵，並接濟軍火糧食，以期速妥起見，中國政府允於中國黑龍江吉林地方接造鐵路，以達海參崴。此項規定，爲本約有效之先決條件。（第五條）無論戰時或平時，俄國軍隊均可由該路運輸，而無數量之限制。而最後（第二條）規定非由兩國公商，當對日開戰時，一國不能獨自與敵議立和約。依照該約第六條規定，期滿後既未另訂新約，則「中俄攻守同盟條約」已於一九一一年失效矣。

滿洲撤兵條約　自一九〇〇年拳匪之亂殃及滿洲後，俄軍藉口駐軍滿洲，直至一九〇二年四月八日，中俄兩國政府始簽訂並批准「滿洲撤兵條約」[註五]。除規定東三省俄軍撤退之步驟外，並及於鐵路權利及俄國對於中國在滿主權及行政權之承認。該約確證中國在滿之司法權利。該約第一條規定：「俄國允將東三省各地交還中國治理，仍爲中

國完整領土之一部，一如俄軍未經佔據以前。」惟此等權利之歸還，須（第二條）中國政府遵行光緒二十二年八月二日所訂「東清鐵路會社條約」中俄國行政及司法之權利之規定【註五二】

【註五〇】「中俄攻守聯盟條約」非官方宣佈之條款載於「中國條約合同大全」卷一，頁八一。華盛頓會議中國代表之電文節略載於「軍縮會議」（Conference on The Limitation of Armaments）頁一四一四，此電文節略可用以觀察全文之概要，關於該約之證實及公佈參閱附錄一。

【註五一】「中俄滿洲撤兵條約」見「中國條約合同大全」卷一，頁三二六

【註五二】同前，頁三二七—三二八。

第十二節　英俄協約

一八九九年之英俄協約　一八九九年四月二十八日，英俄兩國相互換文，兩國承認

長城（終於勃海灣之山海關）以南俄國不作鐵路要求【註五三】。對於中國之主權及現有條約，互相表示其尊重。英國承認俄國在長城以北（包括滿洲）爲建築鐵路區域，其條文：

一，大不列顛茲約定不爲其自身或其人民或他國人民營求任何關外鐵路權利，亦不直接或間接阻礙俄國政府在關外獲得鐵路權利。

二，俄國方面亦約定不爲其自身或其人民或他國人民營求任何揚子江流域鐵路權利，亦不直接或間接阻礙不列顛政府在揚子江流域獲得鐵路權利。

觀於此項換文，顯然承認英華公司之既得權利（一八九八年六月七日），並經宣稱：（一）此項借款條約之任何權利，不受英俄協約之侵害，（二）但自山海關至牛莊之鐵路，爲中國國有鐵路，由中國政府管理之，不得抵押或出讓與外國公司【註五四】。

【註五三】「英俄日國鐵路換文」見「中國條約合同大全」卷一，頁二〇四。

【註五四】同前，頁二〇五，英國放棄滿洲鐵路權參閱第七節第二款。

第十三節　英日同盟

第一次英日同盟　自一九〇二至一九一一共十年中，英日政府締結同盟者舉凡三次，「英日初次同盟」在一九〇二年一月三十日，「二次同盟」發表於一九〇五年八月十二日，至一九一一年七月十三，復有「第三次同盟條約」之締結，其中第一次同盟之適用，祇限於中國及朝鮮之利益。兩國於「第一次同盟」中，（由日本駐英公使林董 Hayashi 及英國外務大臣蘭斯頓 Lord Lansdowne 簽訂），表示其維持遠東和平現狀之希望。並特別注意於中韓兩國獨立之維持與領土之完整，及各國對華營業機會之均等。約定（第一條）「兩締約國之利益，卽英國在華之特殊利益，（並未確言）日本對於中國之利益及韓國政治上商工業上之特殊利益，若因他國侵略行爲，致締盟國之利益受侵害，兩締約國爲擁護該利益起見，各得執行必要之手段，包括實際之干涉，兩締約國，若一方因防護利益與乙國交戰之時，則約定（第二條）他一方之締約國須守嚴正中立；並努力妨礙第三

國加入乙國，與同盟國交戰。若其他一國或數國，加入敵國，與同盟國交戰之時，規定（第三條）他一方之締盟國，卽當出兵援助，協同戰鬬，媾和亦與該同盟國合意爲之。兩締約國（第四條）無論何方不得與他國締結妨害其同盟國利益之別約。又（第六條）本協約自調印之日起，五年間有效力【註五五】。「第二次英日同盟條約」於一九〇五年續訂，其性質頗有重要之更改，至一九一一年復有「第三次英日同盟」之訂立。

【註五五】「第一次日英同盟條約」見「中國條約合同大全」卷一頁三二四。關於「第二次日英同盟」參閱第三十三節第一款。

第十四節　俄法協約

一九〇二年之俄法協約　因歐洲形勢之關係，俄法二國在政略上實有聯絡之必要，乃有一八九一年「俄法同盟」之發生，並於翌年締結「軍事協約」，實爲一八九五年至一九〇五年俄法在滿合作之背景。法國借款與俄爲其國內目的，一八九五年俄法銀行四分對

華借款，法國資本之參預，與夫華俄銀行之投資，均爲法國預問滿事之原因，乃有一九〇二年俄法兩國擴張其同盟至遠東而爲對滿協調之事實。當一九〇二年第一次「英日同盟」傳至俄法時，兩國政府亦亟發表聯合宣言，聲明其對於中國（尤其是滿洲）確保其特殊利益之同調。「俄法同盟」之宣言中，承認「英日同盟」之存在，對於保持遠東現狀及和平，中韓兩國領土之獨立，及兩國工商上之各國機會均等，此數原則俱爲俄法兩國所贊同【註五六】。俄法兩國政府，固尊重此數原則，但當必要時，兩締盟國爲維持其遠東之特殊利益起見，得採取相當之步驟，並保留其互相商酌進行手段之權利，當此等利益有被第三者侵害之情形時行之。俄法聯合宣言對於滿洲之關係，可於一九〇二年三月二十日俄國交通部關於滿洲俄國鐵路權利以及不凍口岸旅順聯絡之聲明見之【註五七】。

【註五六】見「中國條約合同大全」卷一，頁三二五。

【註五七】同前，頁三二六。

第十五節　門戶開放主義

第一次美國「門戶開放」主義宣言及各國之贊成　一八九六至一八九九年間英法德俄在華羣作「利益範圍」之競爭，與中國締結條約，租借土地及「利益範圍」發展中之優先權（如租借地外建築鐵路借款之優先權利）。英法日本更與中國有某某等地不得移讓與外國之約定，此外各國更互締協約，相互承認其利益範圍，美國國務卿赫伊氏（John Hay）於一八九九年九月，發表其對華「門戶開放」主義之宣言【註五八】。

「門戶開放」主義之宣言，美國於一八九九年九月六日，以國際照會之方式，訓令駐倫敦柏林聖彼得堡之美國大使向德英俄國之外交部致送，表示其對華政策，以求各國之贊同（其細目互有不同）【註五九】。日本於十一月十三日，意大利於十一月十七日，法國於十一月二十一日，先後均接得美國公使相似之牒文。其致英牒文略謂：「觀於最近各國與中國訂立條約，取得一部份之優先權利，美國斷難承認，蓋此事足以引起條約國間

之糾紛，實爲不可諱言之事實，有危及美國在華權利之可能。」〔註六〇〕。又謂：

各國在華之「利益範圍」，其特權不能及於美國居民，實爲美國政府之希望。所謂「勢力範圍」，均希望其公開爲世界之商業市場，以轉變國際間之危機。各國對華俱採一致之行動，設法助成中國政治之改良，以謀中國政府之堅強及領土之完整，此事與歐西各國，亦不無相當之關係也。

美國致英照會更聲明，當英國政府與俄德兩國互相承認所謂「勢力或利益區域」，美國政府同時深願維持其「門戶開放」政策，於各該「利益區域」內，保證各國商業航務待遇之平等。至關於「維持中國領土之完整」，特別規定用以請求英國之贊同者，其項目凡三：

一，各國對於中國所獲之利益範圍，或租借地域內任何條約口岸或既得利益各國互不干涉。

二，各國範圍內之各港，無論對於何國入港商品，皆依中國現行海關稅率賦課（自

由港不在此例）。其賦課關稅，歸中國政府徵收。

三，各國範圍內之各港，對於他國入港船舶，不課本國船舶以上之入港稅，各國範圍內各鐵路對於他國貨物，不課本國貨物以上之運貨費。

至於美國致德通告，並未述及美國願維持中國領土完整之政策【註六一】。關於營業機會之均等，則與其致英國者相同，並要求德國加以贊許。其致俄照會，與其致英德者相似，捨主張機會均等外，亦有確保中國領土完整之三項提議【註六二】。其致送與日本者，合衆國主張『在中國境內，美國與其他各國所享受之工商業待遇，俱屬均等，卽於所謂「勢力或利益範圍」內者亦然』。更以其三項提議，要求日本之贊同【註六三】。其致意大利者，大致亦復相同【註六四】。至於法國，美國初於九月中卽給以照會，通告法國政府以門戶開放之政策，及已向於中國有利益範圍之德英俄建議之事實【註六五】。惟上述三項提議，直至十一月廿一日始向法國致送【註六六】。

自美國專使與各國外交當局書面之換文及口頭之商酌後，各國對於美國國務卿之宣

言及要求，均有程度不同之答覆。英國首以一八九九年十一月三十日答覆，對於赫氏宣言及其三項提案，完全贊成其適用於威海衞，惟九龍則在例外【註六七】。翌年二月十九日德國亦卽覆書，對於確保「各國工商航業機會均等」之政策，表示其贊同之意【註六八】。法國於一八九九年十二月十六日答覆美國，反對所謂「勢力範圍」一語，實一誤稱之名辭。並表示其贊成「於租借地內，各國人民待遇均等，而關稅船舶稅及鐵路運費尤以平等爲要」之意志【註六九】。日本於同年十二月二十六日，意國於翌年一月七日，答覆美國表示完全贊同。日本之覆書稱「極願贊成」。意大利則謂「對於美國此種極公平之提議，意國毫無懷疑的予以同意」【註七〇】。俄國之答覆，實行於一八九九年十二月二十六日，既未對於美國宣言表示籠統之接受，又未於上述三項提案一一答覆【註七一】。僅謂俄國政府已表示其對於「門戶開放」政策贊同之意志。但除關稅一項外，並未述及其他事項之實行，對於工商業機會均等主義，俄國覆文並未述及其贊成，而對於俄國利益區域及租借地內各國享有權利之提議亦默無表示。各國對於其利益區域之機會均等，雖未有若何保證，

惟於其覆文中表示整個提案之贊成，自亦包括在內。至於俄國則於入港稅及鐵路轉運費一事，亦默不表示。總之，各國對於美國之「門戶開放」政策，俱爲有條件之接受及贊成；其不同在於程度，而無絕對表示其拒絕者也。

爲完成第一次「門戶開放」政策一事，美國國務卿更於一九〇〇年三月二十日訓令有關係各國專使，令其向關係各國之相當關係方面傳遞「各國皆贊成美國提議，本問題確定」之旨【註七二】。此項照會無庸詳述，不過通告各國「本問題現已爲最後之確定」而已。各國之接受美國之宣言，俱以其他各國均接受本宣言爲條件，今各國均已接受，則此項條件，自無存在之餘地。

第二次美國「門戶開放」主義宣言　一九〇〇年夏，當中國發生拳變之時，美國國務卿赫伊氏通電英法德俄意日奧匈諸國之美國專使，命其向各國政府，遞送美國關於中國之政策宣言【註七三】。除複述美國對華之政策外，更特舉兩項以求各國之贊同，即（一）中國工商業機會均等，（二）維持中國領土及行政之完整，其原文如下：

設法使中國永久躋於和平及安全，實際的使中國保守其領土及行政，友邦以條約及國際法獲得之權利，均須維持，及保護全世界與中國各部爲平等及公正之營業，此爲美國之對華政策。

美國此項通電，並不需各國之答覆，惟有數國則單獨答覆，表示其對於其政策之同意。如日本外務大臣與東京美國公使表示贊成之意見，由其外務省作正式之表示（一九〇〇年，九月，三十一日）【註七四】。關於對華政策之同樣宣言，包括上述原則之贊同，各國於一八九九年至一九〇四年間，俱有相當之表示，當於下章詳述之。

利益均霑與中國之完整　於華北及滿洲有權利之各大列強，外加美利堅合衆國，對於中國之主權及各國間之條約權利，與中國領土及行政之完整，爲表示其相當之尊重而發生之條約協約及宣言，自一八九六至一九〇四年間，總計不下十數。一八九九年四月二十八日之「英俄換文」，兩國均表示絕無「用無論何種方法以侵害中國之主權及現存條約」之意志【註七五】。翌年十月十六日之「英德協約」，兩國政府謂「凡中國領土其勢力

所能及者，必維持其營業機會之均等」。對於一九〇〇年之中國事件，兩國決不妄取中國之任何權利，以不減損中國領土之現狀爲其主義【註七六】。

當「英德協約」致送法國後，法國政府即於十月三十一日答覆，謂「關於中國領土之完整，法國政府早具此心。固見於多次之宣言，且已見諸實行，將以爲此次拳匪事變法國主張之根據，使聯軍因以得一完滿之解決」【註七七】。同年十月十五俄國亦有相似之答覆，謂「維持中國領土之完整，乃對華政策之基本主義」【註七八】。但中國之現有條約，必須承認。美國之答覆，促各國對於其第一次門戶開放主義之回憶，及第二次門戶開放主義宣言，中國領土及行政之完整【註七九】。美國認爲關於中國之完整及公正之營業，各國俱有滿意之贊同。最後，日本亦有同樣無條件之贊成，對於「英德協約」之具體原則，表示接受【註八〇】。

英日兩國於「英日同盟」中宣稱：「唯一努力之目的爲維持遠東之現狀及和平，而中韓兩國之獨立及領土之完整，尤當極力維持，並力謀各該國境內各國之商工業機會均

等」【註八一】。當「英日同盟」傳至俄法時，兩國政府發表聯合宣言，對於「英日同盟」表示承認，謂其對華政策，早爲俄法兩國所採取，此種精神，曾屢見於其對華政策之根據中，至今仍未嘗脫離此種原則」【註八二】。但俄國不久卽發表其主張，謂俄國固贊同中國之獨立及完整，及現狀之維持，但俄國滿洲鐵路權之擴張，不願受何種限制【註八三】。

俄國在「滿洲撤兵條約」中，承認中國在滿之主權，「所有政府的及行政的主權，與俄軍未曾佔領以前無異」。復於一九〇〇年，宣佈「滿洲爲中國完整的一部」【註八四】。卽於中俄各種鐵路協約中，如「遼東租借條約」，俄國政府亦規定：「決不藉口甚何方法以侵占中國領土及侵犯中國之主權」【註八五】。

綜之，吾人可謂自一八九六至一九〇四年，列強在滿之有利益者，包括英美德法日俄諸國，無不以各種方式，或以條約，或以單獨之宣言，或以聯合宣言，表示其中國工商業機會均等之主張，中國領土及行政之完整之維持，至少亦承認中國之主權。此種條約及宣言之不加條件者，自應同樣適用於滿洲，卽俄國亦已承認滿洲爲中國完整之一部

矣。

【註五八】見「美國之外交關係」（一八九九年版），頁一二八—一四三。更參閱莫爾氏之「國際法彙編」（Moore's International Law Digest）卷五，頁五三四—五四九。

【註五九】見「中國條約合同大全」卷一，頁二二一—二三四。

【註六〇】前書卷一頁二二五，「美國之外交關係」，一八九九，頁一三三。

【註六一】前書卷一頁二二三，前書頁一二九（一八九九版）。

【註六二】前書卷一頁二三二，前書一八九九版頁一四〇。

【註六三】前書卷一頁二三〇，前書一八九九版頁一三八。

【註六四】前書卷一頁二二九，前書一八九九版頁一三六。

【註六五】前書卷一頁二二一，前書一八九九版頁一二八。

【註六六】前書卷一頁二二二，前書一八九九版頁一二八。

【註六七】前書卷一頁二二八，前書一八九九版頁一三六。

【註六八】前書卷一頁二二四，前書一八九九版頁一三一。

【註六九】前書卷一頁二二二，前書一八九九版頁一二八。

【註七〇】前書卷一頁二三〇，前書一八九九版頁一三八，一三九。

【註七一】前書卷一頁二三四，前書一八九九版頁一四一。

【註七二】前書卷一頁二三五，前書一八九九版頁一四二。

【註七三】見「美國之外交關係」一九〇〇版頁二二九，三〇四。

【註七四】前書，一九〇〇，頁三六四，美國國務卿白蘭氏(Bryan)於一九一五年三月十三日照會日本政府聲明一九〇〇年美國通電之日本覆文，日本外務部長曾向美國駐日公使表示贊同美國提議之意。（「美國之外交關係」一九一五頁一〇六）。

【註七五】英俄關於中國鐵路之換文見「中國條約合同大全」卷一頁二〇四。

【註七六】英德協約見前書卷一頁二六三。關於滿洲不適用「門戶開放」政策一事，本爲一疑案，今則已證明爲德國提議而英國贊同，可於著名之自魯氏(Count von Bulow)在 Reichstag 之演講見之。當時倫敦太晤士報曾有記述(一九〇一年三月十六日)：「英德協約並未論及滿洲，其不能適用於滿洲毫無疑義。蓋滿洲之將來，於我國初無重大之關係也。」最近英國外務部出版物中，亦有自魯氏演講之記述：「英德協約與滿洲無關，德國毫無重大之利益於滿洲，滿洲之命運與德國初無關係。」(「大戰原因之英國文件」，卷二頁二六—二八。)

英外務省之出版物明示「英德協定」之不及於滿洲爲德國之提議，而「兩國勢力所能及之區域」一語，爲德國用以排斥滿洲之適用該項協約者。

【註七七】見「中國條約合同大全」卷一頁二六四。

【註七八】同前，頁二六五。

【註七九】同前，頁二六五。

【註八〇】同前，頁二六五。

【註八一】同前，頁三二四。

【註八二】同前，頁三二五。

【註八三】同前，頁三二六。

【註八四】同前，頁三二七。

【註八五】同前，頁一二一，關於此後各國對於門戶開放主義之承認，參閱第三十七節第一款。

一九〇二年二月一日，俄國以取得滿洲某種權利，爲撤兵之交換條件。美國務卿赫氏遍致「備忘錄」與華盛頓之中國公使及各國代表（包括英俄德法日）聲明「中俄條約」關於俄國在滿商業之專利，美國認爲極有

關係，此項獨佔，顯與中外各條約相砥觸，並嚴重的影響美國居民之權利，使美人之營業權利橫加限制。此約顯然侵害中國在滿之主權，及干涉其履行國際義務之能力。他如一國商業團體獨佔特權之獲得（指華俄銀行），與美國提議並經與中國有商業利益之各國接受，並與俄國疊次承認之門戶開放主義相違反。（「美國之外交關係」，一九〇二版，頁二七六—二七七。）

第二編　第二時期（一九〇五—一九一五）

第二時期要略

滿洲之俄人時期，至日俄戰爭俄軍戰敗而結束。自「朴資茅斯和約」訂立後，俄國之遼東租借地（此後改稱關東州）及南滿之鐵路權利卽中東鐵路之南段自長春以至旅大之鐵路，均轉讓與日本。自是俄國在滿之權利，乃限於北滿一隅，所謂北滿一語，其解說並無一定，惟爲便利起見，大致以長春以北爲範圍，或更稍北移。惟中東鐵路南滿支線之北部（自長春至哈爾濱）及其橫貫北滿之幹線則仍爲俄人所有，凡俄華銀行所獲得之司法權及契約特權，亦均在俄人手中。自一九〇五年後俄國鐵路區域內之警備權及鐵路界內之市政權，與中國之主權砥觸，因而發生爭執，惟勝利大致屬諸中國，至於俄

國開發礦務及木材，亦漸爲中國所限制。

日俄戰爭之後，兩國在滿之利益，因互得對方之承認而確定。英美兩國銀公司建築滿洲中國國有鐵路之企圖，如新法錦瑷諸線，俱引起日俄兩國之反對，謂足以侵害其在南北滿洲之特權，實則此項特權，固無存在之充足理由也。是時日俄兩國，屢開政治會議並訂立合作之協約，雙方協議將滿洲劃分爲二，以定雙方之利益區域；一九〇七——一九一〇，一九一二及一九一六年之日俄協約，其最著者也。

日本於中日戰後，本已獲得確切之權利於滿洲，終因三國之干涉，遼東半島因以被迫返還，實爲遺恨。及戰勝俄國，猶在俄人租借期中之遼東租借地，乃爲日人所得。並取中東鐵路南滿枝線自長春以至大連旅順之一段，惟「朴資茅斯和約」中，對於此二權利之轉移，應得中國方面之同意，於是日本乃於「中日滿洲善後協約」（一九〇五年十二月二十二日）中，獲得中國之允許。而日本對於中俄兩國締結之租借地及築造鐵路諸約，亦承認遵行。「日俄和約」固有遼東（關東）租借地外之滿洲全部，還付中國，全屬中國行

政之規定，惟又規定南滿段之俄國占取之行政權等事，日本亦均得之。南滿鐵路之日本設警權，更於「日俄和約」中明文規定，而由「中日滿洲善後協約」承認之。凡滿洲之鐵路爲兩國所管理者，和約中亦規定限於商業之經營。（惟於關東租借地內，不在此限。）

日本於「中日滿洲善後協約」之附約中，獲得安（東）奉（天）軍用鐵路日本繼續經營及改良之權利，並於鴨綠江木材，得設法採伐之。嗣後日本政府，尤當其反對英商建築新法鐵道之時，聲明中國政府於中日滿洲善後會議承認不建築南滿鐵路甚何鄰近線或平行線。日本政府此項聲明之效力，竟阻止任何南滿洲鐵路舉外債而未得日本贊助者之建築。錦瑷鐵路之計劃，既以俄國之反對而中止。美國國務卿羅克斯氏（Knox）滿洲鐵路中立及主管權歸諸中國之計劃，又未爲各國所接受。英國與日本誼屬同盟，故對於日俄兩國所謂「勢力範圍」之聲明，不作反對之表示。

自日俄戰爭至一九一五年，日本於此十年間，築成在滿經濟的外交的基礎，而樹其優越之地位於滿洲。「朴資茅斯和約」爲日本經營滿洲之基石。自該約訂後，日本卽與中

國談判，舉行鐵路借款，結果遂獲得吉（林）長（春），吉敦（化）諸線之管理權，及奉天熱河省內諸線日本財團或南滿洲鐵道會社投資之優先權。南滿鐵道會社復於中日諸協約中，獲得撫順煙台兩煤礦之開採權。其他南滿洲之主要煤礦與木材工業，如本溪湖煤礦及鴨綠江採木工業，日本均得享投資之權利。安奉鐵路沿線之煤礦，各國固均可投資以謀與中國合資開發，惟迄一九一五年以前，南滿礦務捨日本外，外人投資殊不多覯。自是南滿工業礦務之開發，遂爲中日兩國所獨占。

一九〇六年以後，日本置關東州都督府以行使得自俄國之租借地之管理權，並設護路兵以保護鐵路區域。南滿鐵路沿線設置「護路兵」之權利，日本以「中日滿洲善後協約」爲擬認的藉口，惟中國方面對於日本護路兵及領事館警察之設置，終未承認，因而發生爭執。南滿洲鐵道會社於一九〇六年以日本政府之命令而成立，會社之組織，爲股份有限公司之性質，日本政府擔任其股本之半數，而會社之重要職員，均由日本政府任命之。會社於鐵路區域內，享有充分之行政權，並經營其他補助事業，如礦務等。會社受

此特權，爲南滿洲主要工業之動力，其事業包括鐵路系統之修築（朝鮮鐵路曾一度包括在內），撫順烟台之炭礦，教育之計劃，鐵路區域之衞生及警備。大連爲南滿洲鐵道會社總局所在地，各種事業尤爲重要。

國際財政團發展滿洲之借款，於本時期中作初次之進行，惟並無顯著之成功。一九一一年中國爲改革幣制及發展滿洲工業之借款，由四國銀行團承借（由英法德美四國銀行家組織），該項借款原稱一千萬鎊，其中一百萬鎊，用以考察滿洲以發展其工業，結果僅成四十萬鎊之借款，一任中國政府之自由處置。當日俄兩國財政團加入時，遂成「六國銀行團」，日俄財政團於東三省所謂「利益區域」中，保留其借款之權利，一九一三年美國財政團退出「六國銀行團」，雖英法日本仍然留存，然嗣後此國際銀行團對於中國改造滿洲之行政或工業發展之借款，並未有所成就。

此時期中關於滿洲之主要條約爲：（一）一九〇五年與一九一一年之「英日同盟」，直至華盛頓會議時始失效；（二）一九〇七，一九一〇，及一九一二年之「日俄條約」，用

以互相承認其特殊權利與利益區域於滿洲；(三)一九〇八年之「美日條約」，雙方同意於尊重太平洋沿岸遼東及中國之現狀，同時贊成保持中國領土及行政之完整，維持各國工商業機會均等之原則。自一九〇五年至一九一五年，滿洲之「門戶開放」主義與其他有效之條約權利顯然發生不可避免之衝突，實爲「門戶開放」主義之障礙。

第一章　日本在滿洲之地位（一九〇五——一九一五）

第十六節　日俄戰爭與滿洲

仆資茅斯條約　日俄戰爭後，兩國訂立和約於朴資茅斯，日本以中國之承認獲得俄國管理之領土（卽遼東租借地）及其他權利，包括中東鐵路之南段，自長春（寬城子）附近至旅順口及俄國爲鐵路而經營之附近炭礦【註一】。「日俄和約」之重要者如左：

第五條　俄國以中國政府之承認，將旅順大連，及附近領地領水之租借權，與關聯租借權及組成一部之一切權利，特權，及讓與，又租借權効力所及地域之一切公共房屋財產，均讓與日本。但在該地域內俄國臣民之財產權受安全之尊重。雙方同意前條之規定須得中國之承認，始發生效力。

第六條　俄國以中國政府之承認，將長春（寬城子）旅順間之鉄路，及其一切支線，幷同地方附屬一切權利，特權，及財產與其所經營之一切炭礦無條件讓與日本。

雙方同意前條所規定者須得中國之承認始發生効力。

該約又復規定（第三條）遼東半島租借權効力以外之滿洲地域，全然同時撤兵。（第七條）日俄兩國在滿之鉄道，決不爲軍略上之目的經營，但遼東半島租借地域之鐵道不在此限。（附約第一條）此約發生效力後十八個月內須完成撤兵事務，復規定兩締約國爲保護滿洲鐵道，每基羅米突（Kilometre）得置十五名之守備兵。其確數由兩國支配之。

中國在滿之行政權（行政之完整）及中國爲發展滿洲之工商業，爲各國共通一般之設置時，有自由採取不受阻止之權，日俄兩國均承認之。俄國並宣稱其所得之讓與權不得侵害中國之主權及妨礙機會均等之原則。日俄兩國各自限制其權利之和約主要條文如下：

第三條　遼東半島租借地域外，現時日俄兩國軍隊占領之滿洲全部還付中國，全屬

中國行政。

俄國於滿洲，侵害中國主權及妨礙機會均等主義之領土上利益及優先與專屬之讓與等權利，概不得有。

第四條　中國因使滿洲之商工業發達，爲各國共通一般之設置時，日俄兩國互不阻礙。

第七條　日俄兩國於滿洲各自之鐵道，相約限於商工業之目的經營，決不爲軍略上之目的經營，但遼東半島租借地域內之鐵道不在此限。

和約之其他條文，有關於韓國及庫頁島之規定，以及日本海鄂霍次克海白林海之俄領沿岸允許日本人民有漁業權。俄國承認（第二條）日本對於韓國有政治上軍事上及經濟上之卓越權利。日本對於韓國認爲指導保護及監理之必要處置時，俄國不阻礙亦不干涉。但俄國臣民在韓國者，受最惠國臣民之待遇。兩締約國爲避一切誤會，於韓俄國邊境，不爲一切軍事備置。一九〇五年十一月二十五日，「朴資茅斯和約」批准並於華盛

頓互相交換【註二】。

滿洲軍隊之撤退及護路兵問題　「朴資茅斯和約」規定（第三條）遼東半島租借權效力以外之滿洲地域全然同時撤兵，又（附約第一條）滿洲軍隊須於此約生效後十八個月內撤盡，卽於該約正式換文後十八個月內完成。而此約於一九〇五年十二月卽在華盛頓舉行換文。但該約又特別規定（附約第一條）兩締約國爲保護滿洲鉄道，每基羅米突得置守備兵不超過十五名【註三】。一九〇五年十月三十日，滿洲日俄軍事當局訂立「撤兵草約」，以一九〇七年四月十五日爲兩國撤退遼東租借地外滿洲軍隊之最後一日【註四】。一九〇五年十二月三十一日，翌年六月一日及八月一日，雙方議定各爲分區撤兵之最後一日。一九〇六年四月十五日之後，締約國之任何一方不得駐滿軍隊超過二十五萬之數。十月十五日之後不得超過七萬五千之數，至一九〇七年四月十五日而盡撤無餘。

「滿洲撤兵草約」（第一條第五款）及「日俄和約」中，規定兩締約國爲保護其滿洲鐵路，於每基羅米突得設置守備兵平均十五人。至於移轉鐵路與日本之方法，草約中僅

略議及。至於該路北端之分割點，將由兩國外交會議決定之。中國政府於「中日滿洲善後協約」之附約中，承認日本於鐵路沿線設置守備兵之權，並爲有條件始能撤退之規定【註五】。同時「中日滿洲善後協約」所謂「附屬議定書」中，中國亦被指爲曾承認日本僱用守備兵之權【註六】。

中日滿洲善後協約　遼東租借地及前俄國南滿路權之移歸日本，依照「朴資茅斯和約」，須得中國之同意及承認。自故日本欲取得該項權利，自非與中國訂約使中國承認之不可。一九〇五年十二月二十二日，中日兩國締結二約於北京（同時締訂一條約一協約），日本因以取得中國之承認焉【註七】。日本政府並謂兩國代表之同意，尙簽訂附於附約之「議定書」一種，在某一時期中該「議定書」曾保守祕密，嗣後日本曾向英國發表，惟此祕密臨時議定書之全文，迄未經官方正式公佈【註八】。惟上述三約及「朴資茅斯和約」於滿洲之國際關係中，已發生重要之影響而爲日本在滿地位之重要基礎。

「中日滿洲善後協約」，爲小村壽太郎（Baron Komura）與袁世凱所簽訂。其主要

條文僅三，色括中國對於日本自日俄和約所獲得之俄國在滿權利之許可，及日本政府對於中俄兩國締結之租借地及築造鉄路諸條約之承認遵行。其主要之文字如下：

第一條　中國政府承認日俄媾和條約第五條與第六條俄國讓與日本之各項。

第二條　日本政府承認遵行中俄兩國締結之租借地及築造鐵路諸條約。將來發生甚何案件時，隨時與中國政府妥商釐定【註九】。

本條約以調印之日起施行，一九〇六年一月二十三日，雙方政府批准，並於北京互換。

「中日滿洲善後協約」，爲解決一定之滿洲問題並使其規律化起見，遂於同時訂立「中日滿洲善後條約」之「附約」【註一〇】。日本於附約中獲得中國之承認（第一條）於滿洲自開商埠十六處（遼甯省之鳳凰城，遼陽，新民屯，鐵嶺，通江子，法庫門。吉林省之長春，吉林，哈爾濱，寧古塔，琿春，三姓。黑龍江省之齊齊哈爾，海拉爾，璦琿，滿洲里）。日本於承認撤退滿洲軍隊之外，並承認（第二條）如俄國允將滿洲鐵道護衞兵撤

退，或中俄兩國另商別項辦法，日本之南滿守路兵亦一律照辦。又如滿洲地方平靖，中國能周密保護外人生命財產時，日本亦可與俄國將護路兵撤退。日本軍隊撤後，則中國政府可得在各該地方酌派軍隊以資維持地方治安。日本軍隊未撤地方，倘有土匪擾害閭閻，中國地方官亦得派相當軍隊前往彈壓，但不得進距日本駐兵界限二十華里以內（第三條）。

該約第六條極爲重要，日本獲得「安東奉天間軍用鐵道繼續經營並改良爲專運各國商工貨物之鐵道」之權利，自此路改良竣工之日起，以十五年爲限。除因運兵回國耽延十二個月不計外，限以二年爲改良竣工之期。更規定期滿之時（一九二三——一九二四），雙方選請他國評價人一名，妥定該鐵道各物件價格，售與中國。至於該路之改良及商業情況，由中國政府派員查察經理【註一二】。

除上所述，該約尙規定南滿洲鐵路所需各項材料，豁免一切稅捐，釐金（國內運輸稅）。關於各鐵道間之聯貫辦法，由雙方另行商酌之。凡此正約及附約所載各節，以及

滿韓交界陸路通商，彼此以最惠國之例待遇。惟最後吾人所認爲重要者，厥唯（第十條）中國政府允許設立一中日合同採木公司，以採找鴨綠江右岸之森林，一切章程另行詳訂，中日股東利權均攤【註一二】。

當「中日滿洲善後協約」及「附約」談判於北京時，曾有附帶之「紀錄」，日本政府強指爲曾得中國承認之「議定書」當發生拘束之效力【註一三】。如一九〇七年英國保羅公司（Pauling & Co）承辦新法鐵路之建築，日本卽提出抗議，謂中國政府之授權與該公司，實與「中日滿洲善後協約」所附「議定書」相砥觸。惟該項臨時祕密「議定書」，絕無官方正式之公佈。但由非官方之敍述觀之，謂係一種協約之性質【註一四】。

此項祕密「議定書」之重要條文（保守祕密不久，卽由日本政府聲述之），爲（第三條）中國政府允許不建築南滿鐵路之鄰近線或平行線，或足以損害該路利益之甚何枝線【註一五】。其條文如下：

第三條　爲保護南滿鐵路之利益計，中國政府承認在未收復該路以前，不建築該線

之鄰近線及平行線，及任何枝線之足以損害該線利益者。

關於滿洲鐵路之建築，其後非正式公佈之「議定書」中，規定（第一條）吉長鐵路由中國出資自由建造，惟當必要時，其不足之額須向日本舉借，借款條約日後議訂。借款期限爲二十五年，分期籌還。日本建爲軍用之新奉鐵路，以公平價格售與中國，（第二條）中國政府，以該線爲目營鐵道，其一部分改築所需資金，由日本借與。借款總數近於總額之二分之一爲限。借款條約日後議訂，借款期限爲十八年，分期籌還。

該項「議定書」之其他條款，規定（十一條——十四條）日本政府應以適當之步驟，阻止日本護路兵及臣民無理由無特權之干涉中國地方行政，及超越鉄路範圍未經允許之舉動。倘俄國不表示反對，（第九條）中國承認開放松花江爲日本通航。又（第十二條）規定當軍隊佔據時期中，中國國家及人民所受日本人民之損害及佔據，日本負公平賠償之責。營口（牛莊）海關所收稅款，寄存於正金銀行（Yokohama Specie Bank）者（第十六條）當滿洲軍隊完全撤退後，轉交中國地方。

【註一】「日俄和約」，見「中國條約合同大全」卷一，頁五二二

【註二】見前書卷一，頁五二五，並包括附約。

【註三】見前書卷一，頁五二六。

【註四】「日俄撤兵滿洲草約」，見前書卷一，頁五二七。

【註五】見前書卷一，頁五五一，參閱第十六節第三款。

【註六】見前書卷一，頁五五五，參閱附書二。關於「議定書」之證實，參閱第十六節第三款。

【註七】「中日滿洲善後協約」及「附約」，見前書卷一，頁五四九。

【註八】「中日滿洲善後協約」「祕密議定書」之要略，見前書卷一，頁五五四，附錄參閱二。

【註九】見前書卷一，頁五四九。

【註一〇】見前書卷一，頁五五一。

【註一一】一九〇九年八月十九日，訂立「安奉鐵路協約」，見前書卷一，頁七九七，參閱第十九節第三款。規定安奉鐵路之性質，依照「中日滿洲善後協約」，中國得於一九二三——一九二四年贖買之，惟該約於一九一五年之「中日條約」及「換文」中變更，日本於此得保留安奉鐵路至二〇〇七年，即將該鐵路條約延長九十九年。一九一五年五月二十五日「中日滿蒙條約」，見前書卷二，頁一二二〇。參閱第三十八節，第一款。

【註一二】見前書卷一，頁五五三。「中日鴨綠江採木公司條約」於一九〇八年五月十四日由中日兩國簽訂。關於鴨綠江木材權利之研究，見前書卷一，頁七一三，參閱第二十節第二款。

【註一三】「中日滿洲善後協約」之「祕密議定書」，其概要見前書卷一，頁五五四。該記錄之證實及生效，以及其日後之影響，參閱附錄二。

【註一四】見前書卷一，頁五五四。

【註一五】見前書卷一，頁五五四。該項「議定書」日人淺川博士(Dr. K Asakawa)不同之譯文曰：「中國政府爲保護南滿鐵路利益起見，承認不於其臨近於收回該路以前建築平行線或其他枝線之足以損害該路利益者」(Yale Review 八月份，一九〇八年，頁二〇六)。

第十七節　南滿洲鐵道株式會社之組織

南滿洲鐵道株式會社之組織　當南滿日軍完全撤退以前，爲完成或鐵路計，爲公共或私人之公司或組織，實爲必要。日本爲管理該路，曾多方設計，最後決定組織一股東公司，以管理日本在滿之鐵路，會社直接受日本政府之管轄，其股本之半由日本政府出資，而高級職員，則由日本政府委派【註一六】。一九〇六年六月七日之帝國政府命令（一四二號）批准南滿洲鐵道株式會社之組織，並授以管理滿洲鐵道之權【註一七】。結果於一九〇六年八月一日，依照「中日滿洲善後協約附約」之規定，以政府

命令予會社以管理滿洲鐵路之權，其主要者爲南滿鐵路之幹線自大連以至長春，及安奉鐵路，用以聯絡滿洲及韓國之鐵路【註十八】。所管轄之枝線包括至旅順口，營口，（牛莊）撫順，及烟台者【註一九】。南滿鐵路之組織條例亦於同時公佈【註二〇】。

「南滿洲鐵道會社組織條例」規定（第二十一條）會社股東以中日兩國政府及臣民爲限。會社資本定二萬萬元，分爲一百萬股，日本政府以其在滿鐵道及礦產充其半數，（卽價值一萬萬元充五十萬股）以爲該公司股本之半【註二一】。

日本政府保證債券利息之償付，該項債券，以改造鐵路而發，同時並保證資金之償還。該社之高等官員，總攬會社事務，其主要者爲總裁，副總裁及監督。總裁及副總裁（第三十五條），受帝國政府之命令，直隸於帝國首相，而不受交通部之節制，其任期爲五年。監督亦由政府任命，任期四年，由五十股以上卽至少認股一萬元者中選任，南滿會社直接受轄於日本政府，更於（五二——五七條）條文中規定政府有絕對管理會社之權，關於鐵路之特別支出及保證，須得帝國議會之裁可，會社以政府之廣大授權，經營

在滿之副業，包括礦務，尤以撫順烟台之煤礦爲著，航運，電氣事業，鐵路運輸貨物之代售，堆棧，鐵路區域不動產之貿易，及其他政府允許之營業【註二二】。

約言之，南滿鐵道實爲國營事業。有數事項須服從日本政府（國會與首相）之指示，由官員管理之。官員之重要者（總裁副總裁及監督），均由政府任命，關東州都督府有監督鐵路之權，尤其是鐵路之警備，其權限實屬於都督。會社股票之半，屬於日本政府，其餘則售諸中日人民，外國人民則無權享此權利，惟大多數均在日人手中。會社有廣大之行政權，如鐵路區域內稅務之徵收及地方政府（管理會）之組織。一九一七年七月三十一日「帝國勅令」（第九十號）予南滿洲鐵道會社以經營韓國鐵道之權，直保留至一九二五年始已【註二三】。

【註一六】見「中國條約合同大全」卷一，頁五五七。

【註一七】日本組織南滿洲鐵道會社之「帝國命令」見前書卷一，頁五五五。

【註一八】見前書卷一，頁五五七。

【註一九】同前，南滿鐵路之營口枝線，本未經中國承認爲南滿洲鐵道系統之所屬，直至一九〇九年九月四日之「中日協定」，日本始強中國以承認。（見「中國條約合同大全」卷一，頁七九〇）

【註二〇】「南滿洲鐵道會社組織條例」見前書卷一，頁五五九。

【註二一】見前書卷一，頁五五九。

南滿洲鐵道會社最初之資本預定二萬萬日金，分一百萬股，每股二百元，迄後漸增，至今已達四萬萬四千萬元，其半額仍屬於日本政府，中國政府及人民雖有購買股本之權，惟事實上中國政府早已表示不認購該項股票，而中國人民即有認購，亦爲數絕少。一九一八年以前凡三次發股以爲私人認購，計八千萬元，外加股票外之財產，計總資本三萬萬元。自一九二〇年至今，已增至四萬萬四千萬元。日本政府掌其半數。會社爲經營鐵道曾舉借外債，其債券於倫敦市場發行，其次數及總額如

下：一九〇七年七月十九日，發行四百萬鎊，公債價格爲百分之九十七，利息五釐，期限二十五年。一九〇八年六月一日發行二百萬鎊，公債價格百分之九十八，利息五釐，三年爲期（一九一一年還本）。一九〇八年十二月十六，二百萬鎊，利息五釐，公債價格百分之九七，五，期限爲三十四年。一九一一年一月三日，六百萬鎊，公債價格百分之九十八，利息百分之四又二分之一，期限二十五年。未還本之外債總計一千二百萬。一九二〇年十二月一日，日本政府聲明對於倫敦債券之抽本付息負全責。一九一一年之後，發行內國公債，尤其於一九一七至一九二一年間，幾度發行債券，一九一七年之債券達一千萬元。南滿鐵道會社之債券，絕未流行於美國市場。至於英國，則在一九一二年以前，曾有滿鐵債券一千四百萬鎊，一九二三年更於倫敦舉行第五次之借款四百萬鎊。（朝鮮銀行：「滿洲經濟史」頁九四——九六；滿鐵會社出版部

「南滿鐵路之起源及發展」，一九二二，頁九——十五；又「滿洲之進步」，一九〇七——一九二八，頁七一）

【註二二】見「滿鐵會社之政府命令」，見「國際條約合同大全」卷一，頁五五八。

【註二三】見前書卷一，頁五六三，參閱第四十一節第一款。

第十八節　關東州之政府組織

關東州都督府之組織　日本自獲得遼東租借地（卽關東州或關東租借地）之後，爲實行日本行政制度計，以政府之命令，組織關東州都督府以行使其職權【註二四】。依「中日滿洲善後協約」之規定，日本政府於可能圍範內，承認遵行中俄兩國締結之租借地及築造鐵路諸條約，將來生何等案件時，隨時與中國政府妥商釐定【註二五】。此項規定，可認爲中國承認日本適用前中俄兩國締結之租借地條約。蓋日俄和約中，捨俄國所有權之轉移，須得中國之承認有所規定外，關於日本所獲租借地及鐵路之適用中俄前訂

條約，實未有明文規定也。

一九〇六年八月一日之「日本政府公報」，於「政府命令」（第一九六號）中，公佈關東州都督府之設立及組織【註二六】。關東都督府設關東州都督，都督爲都督府之行政首領，其職務爲管轄關東州租借地之行政，並掌保護南滿洲鐵道線路及監管之事。都督爲親任職（直接由皇帝任命），以陸軍大將及陸軍中將充之，受首相之節制，承外務大臣之監督，統理外交事務（一九一七年修整後第四條）。都督關於軍政及陸軍軍人軍屬之人事，承陸軍大臣之旨，關於作戰及動員之計劃，承參謀總長之旨，都督爲關東州軍隊之司令，掌管區域內防衞之事，秉承陸軍大臣及參謀總長之意志。都督依其行政之職權，得發「都督府令」，並附某種性質之罰則，都督爲保安寧秩序，於緊急時得發超過前條制限罰則之命令，惟須得勅許，否則無效。都督府設民政及陸軍兩部。民政部計分四課：警務課由都督審詢之。一九〇八年一月十日，「帝國命令」（第二號）命民政部加入一外務課，設一監督【註二七】。於是鐵道區域內，亦如領事警察之設置普通警察。各課

課長，一九〇八年規定由專任職之長官任之，並規定滿洲日本領事任命之條例。

自故日本關東州之行政組度，並非完全軍事性質，而溶合軍民事務於一署，都督必爲軍事之高職級官。自一九〇六年至一九一九年，關東州都督均爲軍事首領，對於其本國政府，分別負責。總攬關東州之民政及南滿鐵路警務司法之大權。都督對於鐵路有監督之權，同時可以命令南滿之駐軍。【一九一七年七月三十一日之「帝國命令」（第八二號），規定都督有掌管關東州司法之權，（第二條）並保護南滿洲鐵道線路及監管之事，以及監督南滿洲鐵道會社之經營【註二八】。又（第四條）都督統率部下軍隊，秉承內閣總理辦理政務，惟其關於外交者，承外務大臣之監督。

一九一九年四月十二日，「帝國命令」（第九十四號）廢止都督總攬軍民大事之權而以長官代之，至長官之權限，限於管理關東省之民事，南滿洲鐵路之警備，以及監督該路之權【註二九】。是時滿洲日領，均爲關東州政府之官長，瀋陽總領事除執行其職務外，並同時兼關東州政府三職【註三〇】。關東州長官至是雖無調動南滿駐軍之權，惟租借地及南

滿鐵路之警備權，仍爲關東州長官掌管。關東州之政府組織，自一九一九年後曾兩次輕微之變更，一爲一九二一年六月，一爲一九二三年十二月云【註三一】。

【註二四】關東州都督府之組織命令見「國際條約合同大全」卷一，頁五六五。

【註二五】「中日滿洲善後協約」，見前書卷一，頁五四九，參閱第四十一節第一款。

【註二六】見前書卷一，頁五六五，其他關東州都督府組織之「帝國命令英譯文」（一九〇六年一九七號至二〇四號）見「美國之外交關係」，一九〇六，第二編，頁一〇五〇。

【註二七】見前書卷一，頁五六六。

【註二八】見前書卷一，頁五六九。

【註二九】見前書卷一，頁五六九，參閱第四十一節第一款。

【註三〇】參閱第四十一節第一款。

【註三一】參閱第四十一節第一款。

第十九節　中日鐵路條約

新奉鐵路之歸還中國　當日俄戰爭之時，日本軍事當局，自瀋陽至新民屯，沿遼河西支之左岸築一軍用輕便鐵路。迄後改建，遂成爲聯接全線之北寧鐵路。其天津至山海關段，及山海關新民屯段（遼河之南岸）由中國政府建造，歸英國公司承辦。一八九九年之「英俄換文」，固各自規定其利益範圍，惟特准英國公司承築山海關新民屯爲例外，故終於成爲事實。英俄兩國約定北京天津山海關鐵路線之建築，自小黑山至新民屯之間，應由中國自行建築【註三二】。至於新奉線之展築，因「英俄換文」而發生阻礙。拳變之時，山海關新民屯間之鐵路爲俄軍佔領，至一九〇二年而返還中國。而新民屯至瀋陽段，則迄日俄戰爭始爲日建築爲軍用鐵道。

日本於「中日滿洲善後協約」所附「議定書」中，該「議定書」倘經認准，應將新

奉鐵路歸還中國。中國以該路爲國營鐵路，用自款改造，倘有再舉外債之必要時，由日本借其半額【註三三】。

一九〇七年春，中國政府向日本外務省及南滿洲鐵道會社，要求其返還新奉鐵道與中國。四月十五日，中日兩國訂立協約，將新奉鐵道歸還中國，並規定（第一條）中國以一六六萬元收買日本築成之鐵路。中國以新奉鐵路爲自營鐵道，所需資金，由南滿洲鐵道會社借其半額。借款期限爲十八年（自一九〇九年八月起，至滿期還盡），至一九二七年滿期，以鐵路財產及所獲爲其擔保【註三四】。借款本利不能償還之時，（第三條）卽以上記鐵道及一切財產歸南滿鐵道會社經營，至付清時爲止，借款期限中，聘日本技師長一名，會計員一名。鐵路之一切收入，均存留日本銀行。該線與南滿鐵路相聯絡。該項借款協定性質及利息之詳細規定，待日後與南滿鐵路商議定之。五月二十七日雙方鐵路代表簽訂條約，新奉鐵路遂實行返還中國【註三五】。規定於六月一日，實行移交。

一九〇八年十一月十二日，復有「中日續約」之訂立，決定借款總額，爲日幣三十

二萬元，（第一條）向日本南滿洲鐵道會社貸借【註三六】。利息規定（第二條）年利五釐。更重復規定聘請日本技師長一事（第四條）。每月寄存日本銀行以清理債務之款，以爲南滿洲鐵道會社之擔保。借款之細目協約，於翌年八月十八日，由中國交通部官員與南滿鐵道會社之代表簽訂【註三七】。此最後之借款協約，再復規定該項借款延長十八年，（第二條）分三十六期還本，借款條約由中國上諭批准後施行，原文以中日兩國文字書寫，對於原文倘生爭執，由第三者仲裁之。借款分期償還，至一九二七年終止。至是新奉線遂成北寧鐵路完整之一部，而爲中國國有鐵路。一九〇九年九月四日，日本允許北寧鐵路參過南滿線以直達瀋陽省垣。

吉長鐵路條約　當俄國佔領遼東租借地及其聯絡之鐵道時，中國政府與俄國中東鐵路代表簽訂草約，自中東鐵路南滿枝線築一鐵道逕通吉林省城【註三八】。依照該項草約，由中東鐵道會社建築該線，三十六年後由中國出資收回該線專爲商業之用，以發展吉林之商務，與中東鐵路異趣。但該線並未立卽興築，直至日俄戰後始重提其事。

於一九〇五年所謂「祕密議定書」中，有與新奉鐵路相似之吉長鐵路之規定。中國政府，以吉長鐵道爲自營鐵道。惟所需資金若有不敷時，則由日本承借【註三九】。一九〇七年之鐵道借款會議，既規定新奉鐵道之借款，亦規定由長春至吉林距離八十英里之鐵道，如有不足及需要借款時，由中國政府自南滿州鐵道會社借其半額【註四〇】。借款期限爲二十五年，以鐵道財產及收入爲借款之擔保，該約中最重要之條款，足以影響於日後者厥爲第三條中：「吉長鐵道如日後展長或建築枝線時，由中國自行建築，倘缺乏資本時，須與南滿洲鐵道會社先行商議，然後舉債。」

翌年十一月十二日「借款續約」中（同時亦爲「新奉借款續約」），規定吉長鐵道之建築，中國向南滿洲鐵道會社借日金二百十五萬元，利息五釐【註四一】。又（第六條）借款期限中，聘日本技師長一名，會計員一名，該約於一九〇九年八月十八日，卽「新奉鐵路借款合同」最後條約簽訂時，同時兩國代表（日本由南滿鐵道代表）規定吉長借款之詳細辦法【註四二】。借款自日本付出時起，以二十五年爲期（第三條），分四十期還盡，卽以

鐵路收入存於正金銀行者支付之。

自一九〇五至一九一五年間，吉長鐵路實際上無利可獲，而分期償款，亦復拖欠。一九一三年十月五日，中國對日本承認倘建築吉林至海龍城鐵路而需要外資時，日本有借款之權，其條文與「吉長鐵路借款協約」相似【註四三】。一九一五年五月二十五日，中日締結「滿蒙條約」，中國允立卽修改「吉長鐵路借款條約」【註四四】。一九一吉七年「吉長借款新約」成立，吉長鐵路由南滿洲鐵道會社接管，拖欠之款（近二百萬元）由該路新借款六百五十萬元中扣除。借款期限爲三十年，卽於一九四七年終止，惟得於期滿之前償清之【註四五】。

安奉鐵路之改造　日本於日俄戰爭中，由韓國邊境至瀋陽，築一長約二百哩之狹軌鐵道，以供軍用。俄國旣未握掌該路，自未能於日俄和約中規定其轉移。一九〇五年「中日滿洲善後協約」，規定該路仍由日本管理，中國（於第六條中）承認安東奉天間軍用鐵道，仍由日本政府繼續經營，改爲專運各國商工貨物之鐵道，自此路改良竣閒之日起，

以十五年爲限【註四六】。除運兵歸國耽延十二個月不計外，以二年爲改良竣工之期。日本管理之時期，至一九二三——一九二四年止（卽光緒四十五年）。日本改造該路，與中國任命之委員商酌行之（第六條）。

安奉鐵路之改造，日本每借故延遲，總二年之期限及十二個月運兵歸國之擱延（自一九〇五年十二月二十二日起延長三年），至一九〇八年而期滿，惟鐵道改造依然未能實現，蓋滿期之時，已於「中日滿洲善後協約」中規定爲一九〇八年也。一九〇九年八月十九日，於原定期滿多時，並經同月六日日本致華最後通牒之後，中日兩國代表簽訂「備忘錄」一，規定（第二條）鐵路立卽開始改造，曩日委員踏查之路線，爲將來建築之根據【註四七】。軌道與京奉鐵路同樣（第一條），而沿途之中國地方官（第五條）關於施行工事，與以諸般便宜。實際上安奉鐵路之改造，至一九一一年十一月而完成，全線估計價值爲日幣二千二百萬元。更如中日滿洲善後協約所規定【註四八】，承認日本繼續經營該路至一九二三——二四年（卽光緒四十九年）終止。惟於一九一五年五月二十五日「中

日滿蒙條約」（卽二十一條件）中【註四九】，日本主張其經營安奉鐵路延長至九十九年，卽至二〇〇七年（卽中華民國九十六年）終止。

滿洲鐵路之借款條約　中日協約與借款協約除前述三線（新奉，吉長，安東）外，中日代表復議訂其他條約，規定日本有權建築，投資或阻止某種滿洲鐵路之計劃，倘一九〇五年之所謂「議定書」認爲有效，則日政府有權阻止中國於南滿建築甚何南滿鐵路之鄰近線及平行線，以及甚何枝線之足以損及上述鐵路利益者【註五〇】。一九〇七年「新奉鐵路借款條約」中，規定（第三條）吉長鐵道如日後展長或建築枝線時，由中國自行建築，倘缺乏資本時，須與南滿洲鐵道會社先行商議，然後舉債【註五一】。

除前述規定外，自一九〇五年至一九一五年間，並無其他中日協約，規定南滿鐵道平行線之禁止建築。一九一三年十月五日之「中日換文」，日本政府於「臨時協約」中獲得借款與中國建築南滿路三枝線（四平街鄭家屯洮南線，開原海龍城線，長春洮南線）之權。及借款與其他二線之權（洮南熱河線，吉林海龍城線，日後與吉長線聯絡）【註五二】，

不久卽成立所謂「滿蒙五線協約」。然其後卽將四洮鐵路之計劃除出，於是遂成所謂「滿蒙四線協約」，其名至今猶存。結果成立數借款協約，以建築其中某數線及自洮熱線某地至海口（渤海灣）之另一線。

爲述一九一五至一九二一年之中日借款條約，吾人於此實覺有略述滿蒙五鐵道權之結局之需要。關於聯絡南滿鐵道之三線，其一爲長春洮南線，迄未建築；其二爲開原海龍城線，僅建築其一部卽自開原至托諾，及海龍至西安；其三爲四平街洮南線，亦卽最著要者，由兩段築成，一段自四平街至鄭家屯（更西展至白英泰來【通遼】，係依照一九一五年十二月二十七日之「中日鐵路借款協約」而建立）【註五三】，另一段自鄭家屯至洮南，亦係依照前約而築。該約（第二十條）規定倘需用外款時由日本承借。四洮線之貫通中東路而達昂昂溪與齊齊哈爾，猶爲後日所築。於一九二六年接至昂昂溪，一九二八年始直達齊齊哈爾。

吾人試更觀其餘之二線，及其中一線之枝線，固待後節之詳述，惟洮南熱河線則迄

未修築，而其至海口之枝線，當然亦成泡形。雖於一九一八年九月二十八日之「中日借款草約中」，規定如需用外資時，日本公司（日本實業銀行及其他）有供給資金之權【註五四】。至於吉林海龍城線之建築，雖經日本政府之反對，卒由中國自行造成【註五五】。

惟此時鐵路計劃之最重要者，厥爲聯絡吉林城至朝鮮之鐵路。貫通延吉（間島）及會寧以與朝鮮鐵路網相聯絡。其中吉林至敦化段，已於一九二七年完成。惟全線則迄未成功。吉敦線與吉長線情形相似，亦由日本供給財源。日本享受此權，係依照「吉長協約」同樣辦理者【註五六】。因其性質之重要，特將原文錄下：

第六條　中國政府將展長吉長鐵路至南面邊境延吉以與會寧朝鮮鐵路相聯絡。與吉長鐵路同樣辦理。開工之日由中國政府決定，依於環境之需要並與日本政府商酌行之【註五七】。

捨此以外，關於吉林與朝鮮間之鐵路，於一九〇五至一九一五年間並無其他之規定。僅於一九一五年五月二十五日之「中日換文」中，有「南滿鐵路建築需用外款時，

應先與日本資本家商借」之普遍規定。一九一八年六月十八日，中日代表簽訂建築吉會鐵路之借款草約【註五八】。

一九〇七至一九〇九年英國公司計劃築造新民屯法庫門鐵路，日本藉口其侵害南滿鐵路利益而阻止之，嘗於後節詳述【註五九】。一九〇九年至一九一〇年之錦珍鐵路計劃，其失敗之詳情亦於下節述之【註六〇】。

【註三二】參閱第七節第一款，一八九八年之「借款協約」，由匯豐銀行借給財源建築北京天津山海關鐵路延長至新民屯。參閱第七節第二款，一八九九年之「英俄換文」，英國放棄在滿享受鐵路權，惟於一八九八年英國公司之所得權則爲例外。參閱第三節第五款，一九〇二年「中俄滿洲撤兵條約」，俄國將於舉變時佔領山海關新民屯鐵路返還中國。

【註三三】參閱第十六節第三款。所謂「中日滿洲善後協約」附屬之「議定書」，於後日之新奉吉長及其他枝線協約中並未提及。

【註三四】「新奉吉長借款協約」見「中國條約合同大全」卷一，頁二六七。

【註三五】日本歸還新奉鐵路協約見前書卷一，頁六三二。

【註三六】「新奉吉長借款該約」，見「中國條約合同大全」卷一，頁七六七。如上所述，可見今日之北甯鐵路實由數段所聯成而來自數鐵路條約。山海關牛莊段由英華公司承包建築；小黑山至新民屯段由中國自行建造；新民屯瀋陽段於日俄戰爭中由日軍建築，至一九〇七年移歸中國。結果全線屬於北甯鐵路局管理，而爲中國國有鐵路之一。新奉路借款已將完全償清，至一九二五年僅三萬五千五百五十九鎊尙未付清。山海關牛莊新民屯鐵道之英華公司借款之一部仍未償清。一九二四年止尙有一，〇九二，五〇〇鎊尙未償還。（「英文中國年鑑」，一九二八，頁二九〇。）

【註三七】「新奉借款細目協約」見「中國條約合同大全」卷一，頁七八二。

【註三八】參閱第三節第四款。

【註三九】參閱第十六節第三款，及第十九節第一款。

【註四〇】見「中國條約合同大全」卷一，頁六二七。

【註四一】「新奉吉長鐵路借款續約」見前書卷一，頁七六七。

【駐四二】「吉長鐵路借款細目協約」見前書卷一，頁七八五。

【註四三】中日「二十一條約」見前書卷二，頁一二二〇。參閱第三十八節，第一款。

【註四四】一九一三年「中日滿洲鐵路換文」見前書卷二，頁一〇五四。參閱第十九節第四款。

【註四五】「吉長鐵路借款協約」，見前書卷二，頁一三九〇。參閱第三十九節第三款。

【註四六】見前書卷一，頁五五一，參閱第十六節第三款。

【註四七】中日改建安奉鐵路「備忘錄」見前書卷一，頁七八七。

【註四八】中日「二十一條約」見前書卷二，頁一二二〇。

【註四九】見前書卷二，頁一二二一。參閱第三十九節第一款。

【註五〇】參閱第十六節第三款。

【註五一】參閱第十九節第二款。

【註五二】一九一三年「中日滿洲鐵路換文」見「中國條約合同大全」卷二，頁一〇五四；「日本年鑑」，一九一四，頁五七〇；「中國年鑑」，一九一九，頁二一六等。

【註五三】「四鄭鐵路借款協約」，見「中國條約合同大全」卷二，頁一二四九。參閱第三十九節第二款。

【註五四】「滿蒙鐵路草約」（一九一八年九月二十八）見前書卷二，頁一四四八。

【註五五】參閱附錄六。

【註五六】參閱第十九節第二款。

【註五七】「中日間鳥協約」見「中國條約合同大全」卷二，頁七九六。

【註五八】「吉會路借款建築協約」見前書卷二，頁一四三〇。參閱第三十九節第四款。

【註五九】參閱第三十節第一款，新法鐵路及英國之地位。

【註六〇】參閱第三十一節第一款，錦瑷鐵路及英美地位。

第二十節　中日礦務木材協約

中日滿洲礦務協約　滿洲煤鐵礦藏豐富，尤以煤礦爲著。當中東鐵路之全線爲俄人掌管之時，卽自一八九六至一九〇五年間，俄國在滿獲得數處礦務之特權，如撫順及煙台煤礦之開採。撫順烟台位於瀋陽之東南。俄國採取撫順煤礦之權，並未經明文規定，僅自中東鐵路南滿枝線協約中，推定東鐵會社享有此特權。該約第四條規定會社爲鐵路之用途，有開發煤木之權，准於該線貫通之區域內，以建築鐵路之需要，經營煤礦

【註六一】。中東鐵路俄人方面卽據以爲礦權之根據，實行開採撫順煤礦。惟於中東鐵道會社契約中，並無礦權之賦予，僅於第六條規定：「該會社認建造鐵道與經理防務之必要地方，又鐵道附近之必要地方，此等地方若係官有地，會社可自由取用」【註六二】。若係民有地，亦可收買或租用。至於中東鐵路於日俄戰前抑戰時強佔或依法佔據撫順之煤礦，則爲一爭論之問題。

俄國於「中東鐵路南滿枝線協約」中獲得之礦務權利，於「朴資茅斯和約」中，以中國之承認，移讓與日本。於第六條中，將長春旅順間之鐵路，及其一切枝線，幷同地方附屬一切權利特權及財產，與其所經營之一切煤礦，讓與日本【註六三】。中國於一九〇五年之「中日滿洲善後協約」中承認之，其轉移因以發生效力【註六四】。於是撫順煤礦及其他（與規定之意義相符合者）之屬於或爲鐵道經營者，均移歸日本。又該約（第二條）規定日本政府於可能範圍內，承認遵行中俄兩國締結之租借地及築造鐵路諸條約。此條之正當解釋，俄國轉移與日本之權利及財產當係有效。烟台煤礦乃俄國私人經營者，與

地方結有協約。

當俄人勢力遍被滿洲時，撫順煤礦，多爲俄華私人經營，亦有由中東鐵路當局開採者。迄後日本均舉而置之掌握，遂啓中日兩國之爭執，因於一九〇九年九月四日「中日協約」中，解決其事【註六五】。關於撫順煙台煤鑛兩國政府（第三條）商酌如下：（甲）中國政府，承認日本政府有開採上開兩處煤礦之權；（乙）日本政府，尊重中國之一切主權，幷承認該兩處開採之煤勘，納稅與中國政府，其稅率另行協定；（丙）中國政府承認對於該兩處煤勘，准他處最輕輸出稅率之例，徵出口稅；（丁）所有礦界及一切詳細章程，另派委員協定。依照此約，兩國委員一九一一年五月十二日，訂定細目協定。其（第一條）規定日本（南滿鐵道會社）應付中國稅率照煤區價值值百抽五【註六六】，撫順煙台兩處煤礦均准用之。出口稅率亦經決定，並每年出資日幣五萬，以爲中國贖金之稅。南滿鐵道會社於礦區內因工作而需用中國民地時，與中國官吏商酌行之。

本溪湖煤礦居瀋陽東南，位於安奉鐵路線上，日俄戰後由日本太倉公司經營，於

「中日本溪湖煤礦協約」以前，已有鉅額投資。一九一〇年五月二十二日協約成立，煤礦遂歸中日合辦之本溪湖煤礦公司接辦【註六七】。自一九〇五至一九〇九年，大倉公司經營之煤礦財產估計値華幣一百萬元。新公司總股本二百萬元，其半數日本卽以該公司財產充之。公司以三十五萬元爲中國政府准許繼續經營之資，卽以爲中國政府之股本，餘股計洋六十五萬元由中國人民認購。公司獲利，由中日兩國人民平均分配之。公司應賦之捐稅及釐金，於協約中釐定之。以三十年爲會社權利終止之期，協定至此結束，中國政府得給資收回之。

一九〇七至一九〇九年，安奉鐵路沿線及其他煤礦，曾由中日兩國代表訂定協約。一九〇七年滿洲總督與瀋陽日本總領事簽訂「備忘錄」，禁止安奉鐵路日本臣民非法採掘煤礦【註六八】。一九〇九年九月四日「中日協約」規定，安奉南滿兩路沿線煤礦，除撫順煙台外，均由中日兩國合同經營【註六九】。

中日滿洲木材條約　吉林省森林豐盛，鴨綠江上游及圖們江爲南滿林庫最著要者。

鴨綠江爲滿洲東南方之界線，日俄戰爭以前，俄國於鴨綠江獲自朝鮮之權利，以不觸犯朝鮮政府之管理權爲限【註七〇】。俄國政府根據「中俄協約」，於建築中東鐵路之時，於鐵路沿線採伐木材，而以北滿之幹線爲尤甚【註七一】。惟於鴨綠江流域，東鐵會社並無採伐木材之特權。故於「朴資茅斯和約」及「中日滿洲善後協約」中，日本並未獲得鴨綠江流域伐木之權利。僅東鐵會社於南滿枝線沿線伐木之權，讓諸日本。惟據中俄「東鐵會社協約」之規定（第四條），其伐木之權僅限於鐵路之用【註七二】。

當日俄戰爭之時，日軍當局擅自收用鴨綠江木材稅收，及一九〇五年和平恢復，日本在鴨綠江及其枝流之伐木權，遂成中日懸案。一九〇五年「中日滿洲善後協約」，中國於（第十條）中允設一中日合同材木公司，以採伐鴨綠江右岸之森林。另訂詳目規定【註七三】。股本由中日兩國平均分担。一九〇八年五月十四締結「中日合同材木公司章程」，規定採木之確實地區【註七四】。該約規定渾江流域之森林，不在該公司範圍之內，但伐木者需要資金時，由該公司借入，其採伐之材木，歸公司收買。中日採木公司之採

伐地域，規定爲：「自鴨綠江古岸之帽兒山至二十四溝（距鴨綠江凡二十四溝）之間，距江面六十華里內之林木，由兩國合資公司採伐。公司資本定華幣三百萬元，中日兩國各出半額。營業期限爲二十五年。期滿後中國政府認公司經營妥當時，公司得請延長時限。公司由中日人員共同管理。又（第十條）規定以純益百分之五，年報效於中國政府。同年九月十一日中日規約，當原有資本（三百萬元）爲新公司之股東認購盡時，兩國政府將原有資本收回之【註七五】。奉天督撫任命該公司監督及理事長各一人，其他理事長一人由日本任命之。公司木材須依照中國稅率（第十四條），伐木編筏者以華人爲限。倘與各木商發生爭執，均由本規程解決之（第十四條）。中日合同木材公司不久卽行組織。公司大權操於日人手中。中國之利益，僅限於奉天當局官方所獲者而已【註七六】。

【註六一】「中東鐵路南滿枝線協約」，見「中國條約合同大全」卷一，頁一五四。參閱第三節第三款。

【註六二】「中東鐵路會社協約」見前書卷一，頁七四。參閱第三節第二款。

【註六三】「日俄和約」見前書卷一，頁五二二。參閱第十六節第一款。

【註六四】「中日滿洲善後協約」見前書卷一，頁五四九。參閱第十六節第三款。

【註六五】一九〇九年之「中日滿洲礦務鐵路協約」見前書卷一，頁七九〇。

【註六六】「撫順煙台煤礦協定」見前書卷一，頁七九二。

【註六七】「本溪湖煤礦公司協約」見前書卷一，頁七九三。

【註六八】「安奉鐵路礦務備忘錄」見前書卷一，頁七九一。

【註六九】一九〇九「中日滿洲礦務鐵路協約」見前書卷一，頁七九〇。一九〇九年十一月十八日，中國外交部向美國政府通告：「關於中日兩國於兩鐵路沿線共同開採煤礦之協約，並非專利之謂，亦非特予日本臣民以獨佔之權利，倘第三者得中國之同意，亦得開採。」同月二十五日，日本外務大臣同樣向美國大談表示：「去年九月四日中日共同開採鐵路沿線礦務之協約，並不包含開掘經營之專利，美國及各國人民均不受甚何限

止。」（「合衆國之外交關係」，一九〇九，頁一一六——一二四）。參閱第四十節第一款「中日礦務協約」。

【註七〇】俄國於一八九六年得朝鮮政府之承認，採取鴨綠江木材。帝俄文官部大臣白叔蘭夫（Alexander Mikhailovich Bezobrazoff）於一八九八年正式獲得此權，白氏以此權奉贈俄帝，俄帝乃以其私產經營鴨綠江之木材事業，直至日俄開戰始已。（見佑諾彼金將軍 General Europtkin 之「俄國軍隊與日俄戰爭」卷二，頁三〇六，關於皇家木材公司有詳細之陳述。）

【註七一】參閱第三節第二，三款。

【註七二】「中東鐵路南滿枝線協約」見「中國條約合同大全」卷一，頁一五四。

【註七三】「中日滿洲善後協約」見前書卷一，頁五四九。

【註七四】「鴨綠江採木公司協約」見前書卷一，頁七三一。

【註七五】「鴨綠江採木公司條例」見前書卷一，頁七三三。

【註七六】參閱第四十節第一款。

第二十一節　中日電線電報協約

中日電線電報協約　當一八九六至一九〇五年，俄人時代之滿洲，俄人於渤海灣築一海底電線，自旅順口直通山東芝罘。惟顯然未得中國之允許。當日俄戰爭時，此線割斷。一九〇八年十月十二日「中日電線協約」，日本得中國之承認，修復關東州租借地至芝罘之海底電線，以及滿洲電信之修築【註七七】。該約規定（第一條）關東州芝罘間之海底電線，由中日兩國政府安置。自關東州至距芝罘海岸七哩半之一段，歸日本管理。其他一段則歸中國，各自負責經營。由中國電線局另設一線，使接續該海底電線，以通於芝罘之日本電線局，使日文電信無障礙。日本政府不得自芝罘轉遞電信至其他中國口岸。並允許（第一條）「以最惠國待遇中國，並不引海底電線上陸，不於中國境內建築電線及無線電台，惟租借地界及鐵路區域不在此限。如事前得中國承認者亦然。」依照上約規

定，兩國於一九〇八年十一月七日簽訂協約，決定日本芝罘電局每日收發電信時間，海底電線與滿洲陸上電線相聯絡，兩國電信費率等事【註七八】。

當俄國在滿獲得租借地及其聯絡之鐵路以前，俄國曾與中國訂立電信協約（如「東清鐵道會社協約」第六條），中東鐵道得建造電線，以供鐵道之用【註七九】。當日俄戰爭之時，日軍建築陸地電線及電話線，以供軍用。戰後電話線即移歸日本私人辦理，並未與中國訂定協約。

一九〇八年之中日電信會議中，海底電線與滿陸聯絡亦經討論【註八〇】。日本在滿所經營之陸地電線捨租借地及鐵路區域外，由中國出資日幣五萬元，移歸中國經營（第二條）。凡鐵道區域內之電線，仍由日本經營。中國允許依日本之意志於所指定之滿洲通商或條約口岸（安東，牛莊，遼陽，奉天，鐵嶺，長春）建築兩線以達鐵路區域。期限爲十五年，其電線自各該地至鐵路區域由中國政府維護之（第三條）。此線由日本政府僱用之日本職員經管，並設辦事處於中國電信局以便利日本電信。日本政府每年報效中國

日幣三千元，以爲滿洲日本電信之酬金（第七條）。

依照上約，兩國於十一月七日簽訂協約，規定（第一條）安東，牛莊，遼陽，奉天，鐵嶺，長春，各該地之中國電局，須與鐵路區域內日本電局相聯絡【註八一】。爲滿洲日本電局經營電信，償付中國以報効金。日本電局發送至鐵路區域外之電信，由中國電線傳遞。中國電局發送至鐵路區域內者，由日線傳遞。日本不得以減價或其他方法，與中國競爭。惟全屬日本所有之電線，不在此限（第二條）。日本於戰時於鐵道區域外，不能適用此約。日本經營滿洲電線，承認年付報効金與中國（第一條）。惟鐵道區域及關東租借地則爲例外。俄國在北滿經營之電線（於中東鐵路區域外），於一九〇七年移歸中國。

【註七七】「中日海底電線協約」見「中國條約合同大全」卷一，頁七六〇。

【註七八】「中日海底電線辦理協定」見前書卷一，頁七六二。

【註七九】「東清鐵道會社協約」見前書卷一，頁七四。

【註八〇】見前書卷一，頁七六〇。

【註八一】「中日滿洲電信協約」見前書卷一，頁七六五。參閱第五十節第五款。

第二十二節　南滿洲之稅務

關東租借地內之稅務　日本自日俄戰後，於「朴資茅斯和約」及「中日滿洲善後協約」中，獲得遼東租借地。日本於「日俄和約」中，以中國之承認，獲得前俄在租借地內所有之權利。則俄國前獲之稅務權利，卽於租借地內自定稅則，當然亦概括之【註八二】。而租借地與內地往來之貨物，中國得於交界處徵稅。俄國貨物自俄境運至租借地內，及租借地內之貨物運至俄國者，均得免稅【註八三】。凡外洋貨物經由遼東口岸運入滿洲內地者，應向中國海關納稅。並規定倘大連海關設立後，凡貨物輸入內地之關稅，由東鐵路局代中國稅務當局徵收之【註八四】。但當俄領租借地時期之內，中國並未於租借地內設局徵稅。一八九九年八月十一日俄皇上諭，以大連爲自由貿易港。故自大連輸入租借地內之貨物，迄未徵納關稅【註八五】。當遼東租借地爲俄國佔領時，中國迄未於大連設關徵

稅。

日俄戰爭之後，凡外洋貨物由牛莊（位於渤海灣中大連之北）進口者，須納海關常稅，蓋牛莊爲通商口岸，設有中國海關也。惟貨物經由大連至租借地或滿洲內地者，均准免予徵稅，並無海關之設【註八六】。一九〇七年五月三十日，中日兩國訂立協約，規定大連設立中國海關之事。七月一日大連遂設關徵稅，惟貨物之往關東租借地內者，不在徵稅之列。關東州與大連，均劃入無稅區中，北滿開埠設關較遲，滿洲里與綏芬河直至一九〇八年二月始開爲商埠。

日本依德國在膠州設關及俄國於大連派人代表中國稅務當局徵稅辦法之先例，於一九〇七年五月三日之「中日協定」中，規定中國海關於大連徵稅之方法，及租借地域之免稅【註八七】。大連關稅之徵收，於第一條中規定由大連海關局徵收之。該局直隸於中國總稅務司，惟稅務司則爲日人，而由日本專員任之【註八八】。該約數條係以德國於膠州海關爲準繩，如該約第六條即明白規定。外洋貨物經由大連至租借地內者（第五條），

不納關稅，凡赴租借地外者，照中國現行海關稅率納稅。凡中國貨物由內地輸入租借地由大連載往外埠（第六條），須納出口稅。凡原料由中國內地運入租借地製成物品後出口者，亦準此辦理。至於他種貨物之進口稅則，更有細目規定。此項協定係臨時性質。依照第十八條規定：「租借地內將來商業之發展，非現日所能預見之需要或將發生，故本協約暫認爲臨時性質。」此約隨時可以修正，惟事實上迄未修改【註八九】。

日本鐵路區域內之稅務　當中東鐵路南滿部份爲俄人所有時，由俄國經中東鐵路運至中國之貨物，獲得入境稅之優先權利。此等俄國貨物得照入口稅或進口稅則減收三分之一。若運送鐵路區外時，再徵入口稅之二分之一以代替釐金【註九〇】。此入境稅之優先權，於中國其他部分亦通行之。

自中國於大連及安東（鴨綠江口附近）設置海關分所後，中國政府公佈該處徵稅辦法。規定外洋貨物於各該口岸（或於天津或牛莊）照章納稅者，給予准自由於滿洲其他口岸進口之特別證書【註九一】。不久中國政府即將「中日滿洲善後協約附約」中所規定之

城邑開埠通商，安東及瀋陽卽因以開爲商埠【註九二】。一九一一年十一月二日「中日協約」，朝鮮貨物經由安東以達滿洲者於安東繳納關稅，惟赴關東州租借地者不在此限【註九三】。凡朝鮮貨物由鴨綠江鐵橋運至中國滿洲者，中國政府於翌年三月三十一日公佈詳細之規則【註九四】。

凡自朝鮮鐵路及南滿鐵路自朝鮮運至滿洲之貨物，於一九一三年五月二十九日之「中日協約」中，照海關稅率減收三分之一。其自滿洲由鐵路運至朝鮮者，出口稅亦準此辦理【註九五】。自朝鮮至滿洲貨物之轉運稅爲關稅之半（卽原定關稅三分之二之二分之一）。惟此項規約，僅限於朝鮮貨物由鐵路運入滿洲時適用，若自鴨綠江經由安東進口，則無三分之一之減損。凡日本貨物由朝鮮輸入滿洲，依照俄國由東鐵運入滿洲之優越辦法，享受入境稅之便宜，於此約明文規定【註九六】。

【註八二】參閱第六節第一款。

【註八三】同前。

【註八四】同前。

【註八五】見「中國條約合同大全」卷一，頁一二一。

【註八六】「中日大連設關協約」見前書卷一，頁六三四。大連海關分局之開辦參閱「不列顛外交領事報告」，「大連之營業」，一九〇七，年刊，第四〇一三號，頁八。惟該報告內續述旅順爲通商口岸。事實上旅順口並非商業巨埠，而爲關東州政府所在地，租借地之軍事重心，雖非海軍根據地，但將來終不免耳。

大連設關延遲之理由見「美國之外交關係」，一九〇七，第一編，頁一三〇；一九〇八，頁一二八。

【註八七】見「中國條約合同大全」卷一，頁六三四。

【註八八】見前書卷一，頁六三五。

【註八九】日本關東州租借地「臨時關稅條例」見前書卷一，頁六三八。

【註九〇】參閱第六節第二款。

【註九一】見「中國條約合同大全」卷一，頁六八三。中國於「中日滿洲善後協約」，承認於滿洲開埠十六處，更加安東及瀋陽（見「中國條約合同大全」卷一，頁五五一）。一九〇三年十月八日之「中日商業航務續約」開瀋陽及大東溝爲商埠（前書卷一，頁四一一）。同年「中美商業協約」開瀋陽及安東爲商埠（前書卷一，頁四二三）。

【註九二】爲實行「中日滿洲善後協約」之規定，中國於一九〇七年將所述各地實行開爲商埠，惟於北滿者開埠較遲（「美國之外交關係」，一九〇七，第一編，頁，一三一）。

【註九三】「中日安東鐵路協約」見「中國條約合同大全」卷一，頁九一四。

【註九四】見前書卷二，頁九五〇。

【註九五】見前書卷二，頁一〇三九。自此項減稅成立後，大連海關對於朝鮮滿洲

邊境稅收大形損色（「英國外交領事報告」，日本，「大連之營業」，一九一四，年刊，五五〇八號，頁五）。

【註九六】參閱第六節第二款及第二十七節第一款。

第二十三節　日本在滿洲之司法權

關東州租借地內之司法權　日本於「朴資茅斯和約」及「中日滿洲善後協約」中，獲得俄國承認並中國批准遼東（關東）租借地之割取，及租借地內所有之權利。關於以前之中俄協約（「鐵路協約」及「租借條約」）無詳述於此之必要【註九七】。一語蔽之，日本於關東租借地內，獲得所有之管理權，惟當期滿之時，中國仍有收回之特權。一八九八年「旅大租借協約」，規定租借地不在中國司法範圍之內。其（第四條）規定俄國於租借地域內，有海陸軍之完全命令權以及最高之民政權。日俄戰爭後移歸日本。惟租借地內之金州城仍保留其行政及警備權。中立地帶內之民政權仍歸中國（第五條），惟中國軍隊非

經俄國同意不得開入。自一九〇五年後，遂爲非經日本同意不得開入。

鐵道區域內及其他地域之司法權　南滿洲鐵道線內之司法權（此線係指鐵道所需之地及經營建築及保護必要之地），係依照前中俄諸協約，日俄戰後之「中日協約」，及日本在滿之條約權利關於司法權之一切規定，包括領事裁判權在內。是以南滿鐵路線內之司法權，實爲一極複雜而能引起爭議之問題。欲於此遍述無遺，自是不可能。

日本於鐵路區內行政權之實施，可謂完整無缺。凡該地之一切主權，舉凡徵稅設警及不動產之所有及轉移，盡包括在內。日本有警備鐵道之權，惟其沿鐵路線駐軍受有限制。「朴資茅斯和約」（附錄第一條）規定每基羅米突駐護路兵不得超過十五名，惟於「撤兵議定書」（一九〇五年十月三十日）則日俄兩國於其鐵路得駐護路兵平均每基羅米突十五名【註九八】。至於鐵路線內普通警察之設置，其問題更爲複雜，並未得中國政府之特別承認，僅依一八九六年之「東清鐵道會社協約」爲根據。該約除適用於中東鐵路外，一八九八年後亦適用於其南滿枝線，今日之南滿鐵路，其警察權利之一部份卽適用於

此。但自一九〇五年後，日本南滿鐵路線內地方市政之權，已得中國政府之承認。並與滿洲地方官署訂立協約，規定警權之限制，遂爲日本南滿洲鐵路設警權法律上之根據【註九九】。

滿洲之日本人民，不問其爲南滿鐵路區域內與否，均有治外法權與領事裁判權（其他各條約國亦有此權），規定於中日諸商約中【註一〇〇】。吾人於此須注意日本於其居留人民之司法權，因已推廣至鐵路區域以外。而日本除於護路兵及警察外，復於領事館設領事警察。又日本於滿洲諸商埠中，獲得日本租界，日本於其租界內亦有其相當之司法權。

至於滿洲韓人之司法權（自一九一〇年歸併朝鮮後遂爲日人），乃一難決之問題。韓人之居留滿洲者，以吉林北部與韓國邊境聯接之地爲最多。一九〇九年九月四日之「中日間島協約」【註一〇一】，劃定該地爲間島地域。規定中日兩國政府，以圖們江爲中日兩國國境。中國政府允開放間島四地方，准外國人居住貿易。日本於此等地方得置領事館

或領事分館。中國政府，仍准韓民在間島區域內墾地居住，其地域之境界，另以圖示之。居住間島之韓民，服從中國之法權，歸中國地方官管轄裁判。中國官吏，對於此等韓民，與中國國民同一待遇。關於韓民一切民刑案件，由中國官吏，照中國法律秉公審理。日本領事或委員，可任便到堂聽審，惟人命重案，則須先行知照日本領事到堂。如領事能指出不按法律判斷之處，可請中國另派員複審（第四條）。韓民得於間島居住墾牧，並得土地所有權，彼此人民任便往來（惟禁止攜帶軍火）（第五條）。翌年四月五日日本政府發佈「間島領事裁制條例」【註一〇二】。

一九一〇年八月二十一日，日本收併朝鮮，至是韓民均成爲日本人民。而滿洲韓民遂變更其情況，在無其他特殊協約之下，均受日本治外法權及領事裁判權之保護。事實上在一九一五年「中日滿蒙協約」以前，韓民之居留間島者，仍由中國法官處理，故此時「間島協約」仍由中日兩國認爲生效【註一〇三】。

【註九七】參閱第十六節一，三款及第五節第一款。

【註九八】參閱第十六節第一，二款。

【註九九】參閱第五節第二款，及第十六節第二款，第二十四節一，二款。惟事實之饒有興趣者，當俄國於哈爾濱及中東鐵路區域內擴張其行政權力時，合衆國曾提出嚴重抗議；然當日本於南滿鐵路區域內行使其政治性質之行政權時，合衆國並未提出相似之抗議。事實上關東州都督行使鐵路區域內之警權，而非會社官員行使。於是遂起一問題：警權究何由而來？美國政府之前後矛盾，北京俄使曾注意及之。質問美國公使何以對待日本與對待俄國在哈情形不同，即何以不向日本提出同樣之抗議。美國國務院宣稱：「美國國務院並未接到南滿沿線美國居民甚何不平之鳴，南滿鐵路會社並未侵害美國人民之治外法權及其他不法之舉動」（完全視警局之設置爲日人之政權）。（「美國之外交關係」，一九一〇，頁二二七——二二八）。合衆國政府之意，以爲中東鐵路經明白宣告爲商業機

關，不能行使政權；惟南滿鐵路則爲「國家鐵路」，故有行使政權之可能。一九〇八年時之中東鐵路，與南滿鐵路之情形與功用究有何區別，是否因與政府之關係程度不同而有區別，確屬疑問。日本於「朴資茅斯和約」中所獲得者，卽中東鐵路（南滿支線）俄國實際佔有之權利。

【註一〇〇】關於滿洲日人之治外法權及領事裁判權一事，近年中國政府曾於一九二七——一九二九年中與日本討論修改一八九六，一九〇三年之「中日商約」之規定。

【註一〇一】「中日間島協約」見「中國條約合同大全」卷一，頁七九六。

【註一〇二】見前書卷一，頁七九七。

【註一〇三】見「美國之外交關係」，一九一五，頁二〇五。及參閱第三十八節第一款，「中日換文」。此約並未能完全解決延邊之韓民問題。自一九一五年後，兩國對於條文之解釋，實用時往往不同，致發生種種爭

執。惟境界問題，則於「間島協約」中完全解決，日本至是並不堅持間島爲日本領域。數載以還，至一九二七年，日本謀將臨江縣（貓兒山）開爲商埠，並准許日本建築領事館。中國方面則表示反對。事實上吉林省韓人每與中國人同化而成華人，每藉故反對中國之地捐及租稅，此等情事，於法律上極難解決。

第二章　俄國在滿洲之地位（一九〇五—一九一五）

第二十四節　日俄戰後俄國在滿之地位

俄國在滿之鐵路權及司法權　俄國於「朴資茅斯和約」（一九〇五年九月五日）中，僅失去南滿洲之條約權利，卽一八九八年所獲得之遼東租借地（關東），及長春以南之鐵路權利而已。自一八九五年至一九〇五年俄國所獲之鐵路權利，其在長春以北者，爲便利計，吾人可謂俄國在北滿之鐵路及條約權利，仍爲俄國所保存【註一〇四】。自以中東鐵路之一切權利，仍保存於東鐵會社（大半屬於俄人管理）之手，自該線完成三十六年後，中國得備資收回，八十年後中國得無償收回【註一〇五】。而其南滿枝線自哈爾濱至長春（寬城子）段，當亦準此辦理。故俄國中東鐵路線內之司法權，其於一八九六年至一九〇

五年所獲得者，當然於一九〇五及一九〇六年仍同。俄國官員確認「東清鐵道會社協約」中，予會社以民政之全權（如徵稅，警務，不動產之佔有及處理權），以及處理相當華人之民刑案件，及直接或間接影響鐵路利益之案件。惟此項解釋，於一九〇八年一月爲中國政府所否認【註一〇六】。

俄國在哈爾濱市及鐵路區域內之管理權　日俄戰後，中俄兩國對於中東鐵路之爭議繼之而起。其一爲俄國在中東鐵路設置「護路兵」之性質及範圍之問題，其二爲俄國在鐵路線內及哈爾濱市之行政權問題。關於哈爾濱市政及其他鐵路上城市之俄人管理權，中國政府曾有所表示。一九〇八年一月俄國藉口「東清鐵道會社協約」，謂會社於鐵路地段內有絕對獨佔之行政權，因於哈爾濱市設立工部局。中國政府根據中文原文反對俄國之侵權，於二月間發表聲明：

查「東清鐵道協約」第六條「會社需用之地」一語，僅指鐵路需用之必要地方而言。此等地段會社得建造各種家屋並電線，以專供鐵路之用。至於該地之保護及維持

秩序諸端，仍屬於中國地方官吏，按該約第五條規定「鐵道及鐵道使用人員，中國政府應設法保護之。鐵道關係之地方，一切人命盜案爭訟等件，地方官照條約辦理」。於此可見鐵道地段之行政主權，全屬中國，毫無疑義，是以會社於鐵路任何地方從事辦理市政之舉動，顯係侵害中國之主權，中國外交部萬難予以承認【註一〇七】。

自中國政府宣言抗議後，兩國政府開議談判，於一九〇九年五月十日訂定「東路界內公共議事會協約」，包括哈爾濱在內。規定（第一條）「鐵道界內，首先承認中國主權，不得稍有侵害。」但（第三條）「關於中東鐵路現行諸條約，仍繼續遵守」【註一〇八】。自此約訂立後，所有鐵路線內各城市包括哈爾濱在內，其市政權本爲俄人所獨佔者，今則由各該重要都市之居民保持之。按該約第六條規定「由居民選舉議員，更由議員複選執行委員，以辦理公共議定之事件」。又（第七條）「鐵道界居民，不分中外，共享平等權利，如選舉市政府官員等」。惟（第八條）「凡居民須有相當不動產與納相當稅金者，方有選舉議員之權。執行委員會及市議會，管理地方公益一切事項。交涉局總辦與鐵道總

辦，有隨時監督檢查市議會之權；惟市議會有出席會員四分之三通過時，仍有執行之力」。又（第十五條）規定：「凡關於鐵道界內都市之公益，及理財上重要事件，經議員妥商後，呈請中國督辦大臣及東清鐵道會社，和衷核奪施行。」車站車廠及其他供鐵道用之地方，仍暫歸鐵道會社管理，免納地稅。至於「自治會及巡警之詳細章程」，兩國應依此約會同商訂」（等十七條）。

自前約訂定，同時兩國政府以換文之方式，規定訂立「市政協約」之基本原則。俄國於此承認滿洲鐵路租借地域爲中國之領土，中國有完全主權。並表示俄國對於其租借地範圍內之外人條約權利，完全尊重【註一〇九】。

前約既經訂定，以其適用於哈爾濱，雖該約獲得日本之同情，而其他諸關係國則未表贊同，並經訓令各該領事，無庸依照該約視爲有效。而中國地方官吏對於俄人之種種處置，亦未能盡表滿意。一九一四年以後，英法日比西班牙荷蘭等國由英國駐哈領事與俄國官吏協訂草約，規定在某種條件之下，哈爾濱市區及其他鐵路市鎮之各國居民，其

納稅數量與俄國居民相同【註一一〇】。

至於俄國於鐵道線內設置「護路兵」一事，俄國堅持有此權利，引起後日極大之注意【註一一一】。日俄戰爭之後，中國雖於「中日滿洲善後協約」中承認日本「護路兵」之設置，然並未允許俄國於中東鐵路亦有同樣之權利【註一一二】。卽使俄國在某種目的之範圍內有設置「護路兵」之權，亦僅依「朴資茅斯和約」所規定每基羅米突十五名之限制，俄國自不能出此範圍。迄後華府會議時，中國代表曾申明俄國於鐵路沿線設警，毫無法律上之根據【註一一三】。

【註一〇四】本節所謂「北滿」一語，可概指自長春劃一橫線該線以北滿洲地方而言。長春爲中東鐵路南滿段與南滿鐵路之聯結點，自第二時期卽一九〇五至一九一五以來，「南滿」「北滿」之辭更爲肯定，雖未必盡依法定或普通所採用者，而其區域於此時期中某某「日俄協約」曾加劃定。參觀第三十五節第一款。

【註一〇五】「中俄東清鐵道協約」及「續約」參閱第三節第二，三款。「朴資茅斯協約」參觀第十六節第一款。俄國鐵路區域之管理權及警備權參觀第五節第二，三款。

【註一〇六】參閱第五節第二，三款。一九〇七年八月三十日之「中俄協約」規定黑龍江省中東鐵路用地辦法。並特別書明「鐵路所需土地已詳載此約，此外不得再有侵佔」（見「中國條約合同大全」卷一，頁六六三）。同時於吉林省內東鐵需用地，亦有相同之規定（見前書卷一，頁六六七）。此兩約實爲鐵路佔用土地所依據之範圍。至於南滿鐵路於其沿線並無此項用地協約。

【註一〇七】參閱「合衆國之外交關係」，一九一〇，頁二〇三。美國政府對於一九一〇年五月十日之「中俄市政協約」，表示不能接受，並不能適用於美國居民。同時更訓令美國駐哈領事館，對於俄人引導下之「哈爾

濱市政條例」，與外人在華享有領事裁判權相衝突，不能允許其適用於哈爾濱之外籍居民。美國政府於一九〇九年八月六日聲明：『「中俄章約」對於「哈爾濱市政章程」雖多改善，中國並得設置督辦以監督哈爾濱之市政機關，惟其大權，仍操於哈埠路局及其聖彼得堡之理事會之手。重要事項，均由此解決。並規定當新約詳章尚未完全訂就之前，以前之不堪忍受之舊章仍生效力。至於該項舊章，既未得哈埠各領之同意，又未得關係各國駐京公使之贊許。是以此項章約，顯與我國之權利衝突，美國政府萬難承認其對於美國及其居民發生拘束之效力也』（見「合衆國之外交關係」，一九一〇，頁二一三）。美國政府又於同年十一月六日向俄國大使口頭表示：『美國對於東鐵會社於其鐵路建築之必需城鎮，自中國獲得之市政權，要求美政府加以諒解一事，依據「東清鐵道協約」原文，礙難表示承認。蓋該約第六條顯

載中國政府允許給予東鐵會社之地，僅爲建造鐵道與經濟防護之必要地方也』（「美國之外交關係」，一九一〇，頁二一九）。

【註一〇八】一九〇九年「東清鐵道界內市政協約」見「中國條約合同大全」卷二，頁一一八五。

【註一〇九】見前書卷二，頁一一八六。

【註一一〇】見前書卷二，頁一一八一。中國地方政府奉瀋陽當局之命，否認並修正一九一四年之「列強協約」，一九二六——一九二七年，中國曾有收回哈埠工部局外人條約權利之舉，英美日俄諸領曾聯合抗議。

【註一一一】參閱第四十四節第一款及第五十二節第一款。

【註一一二】參閱第十六節第三款。

【註一一三】參閱第五節第三款，第五十二節第一款。

第二十五節　中俄鐵路條約

中俄鐵路條約　自一九〇五至一九一五年，俄國政府與東鐵會社，均未與中國訂立任何單獨的重要的鐵路協約，以建築新路線或中東鐵路之枝線。卽中俄間鐵路借款協約，亦一併無之。至於鐵路聯絡及聯運問題，電信之構通問題，鐵路線內俄人之司法權，及鐵路經過地之稅收問題，則東鐵會社曾與中國多方交涉，成立協約。至吾人所需注意者，厥惟此時期中之「日俄協約」。日俄兩國於協約中確定滿洲日俄之鐵路利益範圍，並雙方之相互承認與合作【註一一四】。事實上自第二時期以迄於今日，俄國政府或東鐵會社均未獲得任何滿洲鐵路之優先權利（惟一九一五年黑龍江西部海拉爾區域之建築鐵路協約，並於翌年訂立契約，則爲例外）。至於便利鐵路採用木材之輕便鐵道，如自中東鐵路以至完達窩集林區者，茲不詳述。中東鐵路沿線林區，及以輕便鐵道聯絡者，其林區非東鐵會社所有，而大部屬諸日俄波闌私人公司者也。

【註一一四】參閱第三十五節第一二款。

第二十六節　中俄礦務木材條約

中俄礦務條約　中東鐵道於「東鐵會社協約」及「續約」中，獲得開採礦炭，及採伐木材以供路用之權利，會社因於幹線築成後，即擬定計劃，開掘鐵路沿線之炭礦。一九〇二年一月十四日，會社與黑龍江當局訂立礦務特約，亦僅適用於黑龍江省境。規定（第一條）「鐵路兩旁三十華里內之煤礦，由會社經營採掘。其路線三十華里以外，所有礦務計劃，會社有協商之優先權利」【註一一五】。一九〇七年，東鐵會社復與黑省當局訂立協約，規定（第一條）「中東鐵路公司，有在黑龍江省議定界內，勘挖煤礦之權；其開掘應在何處，應用何法，均由該鐵道會社自擇」。但以鐵路路線兩旁三十華里之內爲限【註一一六】。但中國人民，亦可享在該路兩旁三十里內挖採煤觔之利益，祇須與該公司已開煤礦無礙，該公司不得攔阻。或有他項外人，或中外合股，在三十里內採煤，

應商准華官及該公司，方能辦理。至於前約規定路線三十華里以外，所有礦務計劃，會社有協商之優先權利一項，則於此約內（第二條）加以廢止。在合於中國官署之尋常條件之下，對於各國人民均開放其經營。又規定（第七條）開出之煤，每千勉鐵道會社應向黑省當局納銀一錢二分（黑省平銀），外加礦捐若干【註一一七】。

中俄木材條約　自一八九六年東鐵幹線從事築造以來，凡鐵路經過直達海參崴的森林地帶，迄未採伐者，「東清鐵道會社協約」及「續約」曾承認當會社需要時，得採伐以供鐵路之用。當東鐵路局與黑龍江省署商訂「煤礦條約」時，同時（一九〇七年八月三十日）亦與吉林當局簽訂「吉省鐵路沿線伐木合同」【註一一八】。會社有權（第一條）在吉省指定之三地採伐各種木材（其砍木地段在石頭河子，高嶺子，一面坡附近三地）。鐵路採伐木材，年須向中國繳納執照費，外加一定之印花稅，視其採伐之多寡而定。又林區內光地中國人民得自由居住，中國軍隊得入林區搜捕盜賊（第六條）。

「中俄吉林木材合同」訂立之翌年，卽一九〇八年四月五日，東鐵路局又與黑省當

局訂立相似之「黑省採木協約」【註一一九】。指定砍木地段凡三（卽火燎溝，皮洛依，以及權林河松花江會流處附近地帶）。關於稅則規約，亦與吉林同樣。惟尙有一饒有趣味之規定，卽中國人民得進入林區從事狩獵並採取人參也。

如上所述，東鐵於吉省所獲林區爲數僅三，其於鐵路之功用，遠不及俄國波蘭日本等私人林區之在鐵路附近者雄偉，如一面坡之鐵路林區，不久卽入某波蘭人之手，今以其大部產品售於日人，於此一端，吉林省內森林之概情，可以想見矣。

【註一一五】見「中國條約合同大全」卷一，頁六六一。

【註一一六】中俄（黑龍江省——東鐵會社）「黑龍江煤礦協約」見前書卷一，頁六五八。

【註一一七】同時與吉林當局簽訂相似之「煤礦協約」見前書卷一，頁六五八。

【註一一八】中俄（吉林省——東鐵會社）「吉林省採木協約」見前書卷一，頁六七一。

【註二一九】中俄（黑龍江省——東鐵會社）「黑龍江省採木協約」見前書卷一，頁七二一。

第二十七節　北滿洲之稅務

俄國鐵路（中東鐵路）區域內之稅務　依照「東清鐵道會社協約」（第十條）之規定，「自俄國經此鐵道運送至中國或自中國經此鐵道運送至俄國之貨物，中國海關照稅則減三分之一徵收」【註二二〇】。此項貨物若運送至內地時，照入口稅則再徵二分之一，以後通關過卡，概不重徵。此華俄銀行於「會社契約」中首得之稅務權利。自日俄戰後，長春以南之鐵道割歸日本，中東鐵道幹線及長春以北之枝線，仍適用上項條款，一九一三年日本亦獲得同樣之權利，凡貨物由朝鮮經安奉鐵路以達滿洲者，中國海關亦依照海關稅則，減收三分之一【註二二一】。

日俄戰後，俄方要求自大連運入滿洲之貨物以及於中俄國境運滿貨物予以特優之稅

則，並得中國之承諾【註一二二】（一九二七年七月二日）。惟自大連經南滿鐵道連入滿洲之貨物，日本政府並未有特優稅則之要求，亦未嘗與中國訂立何項優待之條約【註一二三】。

因日俄戰後，北滿洲諸指定口岸未卽開埠通商，直至大連，安東，瀋陽等相繼開埠，南滿海關始於一九〇八年開設【註一二四】。一九〇七年七月八日，中國政府發佈「北滿洲海關試辦章程」（有效時期一年），規定鐵路區域及其附近地方，其進口貨物照海關稅則減收三分之一【註一二五】。凡哈爾濱車站周圍十華里之內（三英里餘），以及滿洲里，齊齊哈爾，寬城子等十餘站，其鐵道兩旁五華里之內，進口稅均減收三分之一。惟貨物之連入內地者，概照原有稅則徵稅。是年建設海關於哈爾濱，並於翌年二月於滿洲里，綏芬河（Pogranitchnaya）兩地設立分關，以徵收中東鐵路兩端之關稅【註一二六】。一九一二年九月六日俄國政府取消中俄邊境五十俄里無稅區域之規定（翌年一月十四日實行取消），中國方面亦以俄方之申請，不久卽撤消中俄邊境界內之無稅區域【註一二七】。至於經由松花江連入哈爾濱之貨物，所有關稅船舶稅及通過稅等，均經規定於一九一〇年

八月八日之「中俄松花江航運協約」中【註一二八】。其沿江貨物以及往來黑龍江之徵稅辦法，亦規定於是焉。

【註一一〇】參閱第六節第二款。

【註一一一】參閱第二十二節第二款。

【註一一二】見「中國條約合同大全」卷一，頁六五〇。

【註一一三】參閱第二十二節第一，二款。

【註一一四】見「美國之外交關係」，一九〇八，頁一二八。參閱第二十二節第一款。

【註一一五】見「中國條約合同大全」卷一，頁六四八。訂約時俄人以貨物繳納減稅（三分之二）後，可以通行沿線各地無阻。中國以爲俄人所納之減稅（三分之二），不過爲入境稅，仍須繳納通行稅（百分之五十），始可通運於全國。後雙方互讓，始訂立此約。北京美國公使曾於一九〇

七年五月十七日報告國務院謂：「俄方對於此事之爭持，甚屬合理，同僚中之有滿洲商業關係者，俱表贊同」（「美國之外交關係」，一九〇七，第一編頁一三一）。美國公使之意見，或係依據「東淸鐵道會社協約而發。請參閱原約第十條（見「中國條約合同大全」卷一，頁七六）及本書第三節第二款，第六節第二款可也。

【註一二六】見「中國條約合同大全」卷一，頁六五一。

【註一二七】見前書卷一，頁六五〇。

【註一二八】見前書卷一，頁八〇七。

第二十八節　中俄電信協約

中俄電信協約　「東淸鐵道會社協約」及「續約」中，俄國獲得建築並經營電線之權利，以供鐵道之用。迄後長春以南之灌利，以以「朴資茅斯和約」轉讓於日，俄國

自留其北滿之權利【註一九二】。當中日兩國訂立「電信協約」，承認由移讓而得之滿洲電線之前一年，中俄雙方卽訂立相似之協約，由東鐵會社代表簽訂。蓋一九〇七年前俄國之滿洲電線，均由該會社經營也。此約訂立於一九〇七年五月二十三日，於承認俄國移讓其南滿權利於日本外，並規定北滿洲鐵路區域外俄國經營之電線，均由中國收回自辦【註一三〇】。惟須向東鐵會社當局償洋十二萬元（鷹洋），以爲收復之費。同年十月七日，復訂立關於中國電線及鐵路自用電線之協約，並於該約特書緒言，謂「致送或准許列國於大清國境內致送公共電信，於帝國實有益無損」。然東鐵會社之經營電信，僅以供給鐵路之用爲限【註一三一】。鐵路區域內之電線得與中國電線聯絡，以便互相傳遞電信，惟不得抑價競爭。此項協約與日後中日「南滿電線信協約」大致相似。惟其顯然不同者，日本於一年後之「中日電信信協約」內，獲得經營鐵路區域某數口岸特定電信之權，並允許日人於中國電局內設辦事處，以便利該項電信之傳遞；而俄國不與焉【註一三二】。中東鐵路之與南滿鐵路相同者，卽自協約中獲得電信之經營權，以供路用耳。

【註一二九】參閱第二十一節第一款。

【註一三〇】中俄（中國——東鐵會社）「收回鐵路界外電權協約」見「中國條約合同大全」卷一，頁六三一。

【註一三一】中俄（中國——東鐵會社）「中東鐵路電權協約」見前書卷一，頁六七九。

【註一三二】參閱第二十一節第一款。

第三章　列强在滿洲之地位（一九〇五——一九一五）

第二十九節　列强之滿洲協約

列强之滿洲借款——四國銀行團　當中國革命之前後，中國大舉外債，用以作開發滿洲等用，向國際籌商借款，所謂「四國銀行團」及後加入日俄兩國而成之「六國銀團」等是也。一九一一年之改革幣制與滿洲興業借款，其目的有二，一爲改革並統一中國本部之幣制，一爲東三省發展農工礦業並防禦天災之用。惟受中國革命之影響，該項借款未能成立。但該約仍繼續有效，並經英美德法四國銀行團借給中國四十萬鎊，以爲滿洲興業之需【註一三三】。

一九一一年四月十五日，「四國銀行團」之各代表銀行——如印度支那銀行（Banque

de l'Indo-Chine)（法國），德亞銀行（Deutseh-Asiatische Bank)（德國），匯豐銀行（英國)以及美國之摩根銀行（Messrs. J. P. Morgan & co.），康羅銀行（Kuhn, Loeb & co.），第一國家銀行（The First National Bank），花旗銀行（National City Bank of New York)——與中國政府訂滿洲興業及改革幣制借款之協約【註一三四】。「借款協約」中關於改革幣制，吾人於此非若滿洲興業之重視。借款總額爲一千萬鎊，利息爲百分之五，公債價格爲百分之九十五。其中一百萬鎊（第八條第四款）用以爲「發展滿洲三省實業之需」（第三條），另稱「滿洲興業款項」。借款總額以中國政府之稅收爲擔保，以滿洲之稅收担保其半額（每年二百五十萬庫平兩），出自煙草，燒酒，生產，消費等稅（第五條）。滿洲興業之借款，用以發展黑龍江省之移民，墾牧，農林等業，以及改進滿洲礦務造幣諸端，均以發展實業爲主。各國銀行團曾借與中國政府款額四十萬鎊，專爲滿洲之用【註一三五】。質言之，捨此項借款之外，國際銀行團（俄日法除外）無復借款與中國，專爲滿洲興業之用。

列強之滿洲借款——六國銀行團　自一九一一年英美德法四國銀行團改革幣制滿洲興業借款成立後，日俄兩國亦要求加入，以預問將來中國以及滿洲之借款。一九一二年六月十八日，關係各銀行團代表會議於巴黎，俄亞銀行（協約指定之俄國銀行）及橫濱正金銀行（協約指定之日本銀行）亦均參加，重復組織銀行團，並訂協約【註一三六】。會議中日俄兩國要求保留中國包括滿洲之特殊利益之權利。並於次日在會議席上堅持其保留之權利【註一三七】。聯合銀行團或任何銀行團之借款，凡與日俄利益衝突者，日俄兩國有聲明反對及退出銀行團之權。英美德法諸銀行團表示彼等無討論政治問題之權，故對於日俄之聲明不能加以討論。翌年美國諸銀行退出銀行團，惟仍保留再行加入之權利。美國國務院並發表聲明，謂「借款條件似有損害中國獨立主權之嫌，美國政府不能同意，故自願退出」。並謂「美國雖贊成中國門戶開放，惟除希望兩國友誼上通商上彼此利益外，毫無他求」【註一三八】。捨美國外，其他名義上仍屬於銀行團。而於戰前（一九一三，四月，二十六）曾簽訂「中國政府五釐息善後借款」，第一次付款二千五百萬鎊

【註一三九】。戰後德俄兩國退出銀行團，實際遂成英法日三國銀行團。

滿洲鐵路中立及各國共同投資之計劃　當一九〇二年中國與英美資本家談判建築錦璦鐵路進行中，美國國務卿諾克斯氏（Philander C. knox），卽進行滿洲鐵路中立之計劃，主張由各國共同出資，使中國爲借主，收買滿洲諸外國鐵道，包括中東鐵路與南滿鐵路在內【註一四〇】。錦璦鐵路計劃，卽自「諾克斯計劃」而來，英美兩國用以預問滿洲鐵道，以爲倡導滿洲鐵路中立之依據。諾克斯計劃首向英國徵詢，一九〇九年十一月九日，以「備忘錄」致送英國外務部【註一四一】。略謂英美資本家投資建築錦璦鐵路（錦齊段）之計畫，已經中國政府敕許。而美國此項鐵路中立計畫，酷望各國踴躍加入。蓋滿洲鐵路一旦中立，則門戶開放機會均等主義均可實現。依照諾克斯計畫大綱所示，使中國爲借主，由贊成各國共同出資，所買滿洲諸鐵道使爲中國所有，管理權歸投資各國共同管轄，以經濟的科學的公正的方法管理之。

十一月二十五日英國政府答覆美國，對於該項計劃的原則，表示贊同，並確望其見

諸實行，以求門戶開放機會均等之實現。並確保滿洲爲中國完整主權之領域。惟對於計劃中之第一方略，卽中國鐵路其他國際借款問題，不願有所論列【註一四二】。後英國外務大臣並提議日本亦得參加錦瑷鐵路計畫，美國雖承認之，惟其議不久卽寢。一九一〇年一月二十一日北京美國署理公使（Chargé d'Affaires）報告其政府，謂滿洲鐵路中立的計畫，因得中國政府之贊許而確立【註一四三】。

日俄兩國對於美國滿洲鐵路中立計畫，於一九一〇年一月二十一日同時表示反對，俄國以「接受覺書」（aide-memoire）表示「現時滿洲之主權及門戶開放政策，並無蹂躪。俄國政府以爲現狀下之滿洲，並無實行鐵路中立之必要理由。今俄國政府坦白聲明曰，合衆國所提議之滿洲鐵路由國際共管計畫，對於俄國政府投資經營之公私利益，實多侵害。俄國政府更聲明俄國經營之中東鐵路，可以開發滿洲之天然富源。關於錦瑷鐵路問題，俄國政府以爲該路之完成，不特在中東鐵路之南添一新線，並直達俄國勢力下之瑷琿，具有軍事上政治上之重要性，影響於中東鐵路利益頗鉅。俄國基於軍事政治

之重要及中東鐵路之利益二要點，要求將來滿洲任何鐵路計畫借款之參預，並保留考慮此等計畫之特權」【註一四四】。俄政府於一月之後照會美國，謂「當一八九九年，中國政府承諾俄國不借俄國以外之外資，修築北京以北諸鐵路。惟中國舉借國際債務修築之鐵路，與俄境之安全及俄國在滿鐵路利益並無迫脅者，俄政府不得堅持。今錦瑷鐵路計畫顯然侵害俄國軍事的經濟的利益，故俄國政府不能承認」云【註一四五】。

美國滿洲鐵路中立之計畫，亦未得日本之贊同，日本以俄國答覆美國之日，照會美國政府表示其反對之意【註一四六】。謂『該項提議，其計畫與「朴資茅斯和約」之精神違反甚遠，故日本政府嚴重反對。蓋「朴資茅斯和約」建設滿洲永久之和平，此項計畫，頗有傾覆和約之危機。是以日本政府，認「諾克斯計畫」對於滿洲之現狀，絕非必要，非特無所希望，且認爲與滿洲之現狀相違反。至於「門戶開放」主義，日本茲更聲明其贊成，並以爲當其實行於滿洲時，可較實行於中國其餘部分內，更有明確之意義』。蓋「朴資茅斯和約」（第八條），日俄兩國於滿洲之鐵道，相約限於商工業之目的經營也。日本藉

經營滿洲鐵路，以保護日本臣民滿洲事業之發展，爲日本之傳統政策。是以日本於致美覆文中，聲言由經濟之利益及管理之效能爲觀點；以獨營鐵路代以國際共管，非日人之利，更非日人所望也。不久日俄兩國復向中國抗議錦瑷鐵路計畫，並要求中國如需用外資在滿築路，應先與日俄商酌【註一四七】。因此英法兩國對於錦瑷鐵路建築計畫，亦漸趨冷淡。法國謂滿洲鐵路建議之初，中國應先向俄國議商，英國則以一八九九年「英俄協約」之關係，亦承認俄國優先權之正當【註一四八】。

中國政府曾向各國銀行商議借款，以實行收買鐵路及滿洲鐵路中立之「諾克斯計畫」，惟終因日俄諸國之於滿洲有鐵路利益者之反對而失敗。卽英美銀公司建議而得中國贊許之錦瑷鐵路計畫，亦成泡影，終未能成爲事實。惟該項計畫鐵路之一段，現已經中國政府自行建築完成矣【註一四九】。

【註一三三】關於改革幣制滿洲興業之借款，中國政府與美國銀行團曾於一九一〇年十月二十七日談商，並訂立預備合同，後英法德各國銀行據例加

入（「中國條約合同大全」卷一，頁八五一）。

【註一三四】「改革幣制滿洲興業借款協約」見前書卷一，頁八四一。

【註一三五】見前書卷一，頁八五〇。參閱威樂伯氏（Willoughby, W. W.）「外人在華之利權」（修正版）（"Foreign Rights and Interests in China" Revised edition）卷二，頁九八八。

【註一三六】國際銀行團之改組，見「中國條約合同大全」卷二，一〇二一；關於一九一八年後之新銀團會議參閱第四十四節第二款；關於「中日鐵路借款協約」見第十九節第四款。

【註一三七】見「中國條約合同大全」卷二，頁一〇二四。

【註一三八】各衆國政府聲明見前書卷二，頁一〇二五。美國政府雖聲明美國退出銀行團，但仍保留日後中國改革幣制借款美國加入之考慮權利，爲後日（一九一七年十月二十日）組織新銀團宣言之地步（見前書卷一，頁

八五二）。

【註一三九】一九一三年「中國五釐息善後金借款」見前書卷二，頁一〇〇七。參閱「外人在華之利權」卷二，頁九九九。

【註一四〇】參閱第三十一節第一款。

【註一四一】見「美國之外交關係」，一九〇九，頁二一一；一九一〇，頁二三四。

【註一四二】見前書一九一〇，頁二三五，二四二。

【註一四三】見前書，一九一〇，頁二四〇，二四八。

【註一四四】見前書，一九一〇，頁二四九——二五二。

【註一四五】同前，頁二六一。參閱「外人在華之利權」卷一，頁一八一；參閱第三節第五款，一八九九年「中俄協約」及「英俄協約」，又第七節第二款，英國放棄滿洲鐵路權利。

【註一四六】「美國之外交關係」，一九一〇，頁二五一。

【註一四七】同前，頁二五七。

【註一四八】同前，頁二五六，二五八。

【註一四九】英美私人資本等築錦瑷鐵路計劃參閱第三十一節第一款。

第三十節　英國在滿洲之地位

英商建築新（民屯）法（庫門）鐵路之計畫　英國匯豐銀行於一八九八年代表英華公司與中國訂立合同，規定山海關牛莊新民屯間鐵路之延長或枝線，向英華公司借款並由該公司建築【註一五〇】。此項權利可移讓給任何英商。一八九九年之「英俄換文」，英國政府固承認英國或其人民放棄長城以外包括滿洲境界之鐵路權利，惟英華公司上述之權利，視爲例外，並特別承認之【註一五一】。俄國亦於一九〇二年「中俄協約」，確認「英俄換文」之效力，惟仍承認英華公司之優先權利【註一五二】。關於一八九九年俄國獲得之權利，即中國建築任何在滿鐵路，須與俄國商議，俄國有借款之優先權。該約規定日後

山海關牛莊新民屯鐵路如展築或築枝線，須與俄國商量【註一五三】。又一九〇六年日本謂前所訂定之「中日滿洲善後協約附屬議定書」內，有條文規定：「中國承諾不建築南滿路之平行線及鄰近線，或任何枝線之足以侵害南滿路之利益者。」堅持其有效【註一五四】。

徐世昌任滿洲總督（一九〇七年四月二十日任命），謀發展滿洲鐵道，計劃吉林省圖們江流域齊齊哈爾琿春與華北鐵路之聯絡。因與英商訂立新法鐵路合同，爲西部系統之一段，東與南滿鐵路平行【註一五五】。日本藉口於「中日滿洲善後協約」所謂「議定書」，迭致抗議。中國政府則答以基於日本聲明「中國關於將來發展滿洲之任何計畫，日本決無阻止之意」，則新法鐵路合同，自屬有效。而日本泛稱「平行」線一語，更屬缺乏理由【註一五六】。惟迫於權勢，新法鐵路預備合同終成無效，而爲後日錦瑷鐵路計畫之一段。日本政府似曾於一九〇八年向華交涉，中國如建築新法鐵路，須展築至南滿鐵路鐵嶺或他站，中國拒絕此議，並請歸海牙國際法庭公斷，以昭公允，亦爲日人所拒。結果於一九〇九年「滿洲五案協約」中，規定（第一條）「中國政府，如築造新民屯至法庫門之鐵道

時，允與日本政府先行商酌」，作爲暫時之解決【註一五七】。

新法鐵路計畫，既經日本反對而作罷，包含新法線之錦瑷鐵路計畫，亦因日俄兩國之反對而成泡影。英國因與日本有二次同盟，與俄國又有規定利益範圍之協約，凡日俄兩國視爲與該國利益衝突之計畫，均不許其人民參加也【註一五八】。

【註一四九】「英美錦瑷鐵路計畫」參閱第三十一節第一款。

【註一五〇】參閱第七節第一款。

【註一五一】參閱第七節第二款。

【註一五二】參閱第三節第五款。

【註一五三】參閱第三節第五款。

【註一五四】參閱第十六節第三款。

【註一五五】參閱「東三省存錄」第二册頁四七，徐世昌著，見「中國及其政治實體」，頁二九四。

其時英國白林公司(Pauling & Co.)代表富郎士(Lord Ffrench)，中國英華公司代表白蘭德(J. O. P. Bland)，據熟悉此次談判之維蘭氏(Williard D. Straight)於其日記中言：「該兩代表於一九〇七年十一月訂立協約，借款並建築由新民屯北至法庫門間四十七哩之鐵路。富郎士於今晨(十一月八日)五時簽字，欣喜有如小丑。規定五十哩之建築費每哩以六五〇〇鎊計算，其他車站電報電話及其他建築費爲二萬鎊。同時並有補充之祕密合同建造自濟南府至齊齊哈爾一段工程(濟南府顯係錯誤，想係新民府之誤)。規定此四百哩鐵路趕速築成，建築費或已由白蘭德議定。」見 Croly, Herbert, Willand Straight 一書，頁二四三。

【註一五六】一九〇九年四月十日之「華北先鋒」(上海)(The North China Herald)載日本拒絕新奉鐵路問題由海牙公斷法庭解決。參閱第十六

節第三款。

【註一五七】「中日滿洲五案協約」（一九〇九，九，四，），見「中國條約合同大全」卷一，頁七九〇。

【註一五八】參閱第三十一節第一款。英國因日俄兩國反對「新法鐵路計畫」，外務部因不准英商白林公司之請求（「英國議會辯論集」——一九〇八年三月三日——卷一八五，頁五二七；又「美國之外交關係」，一九一〇，頁二六九）。

第三十一節　合衆國在滿洲之地位

英美計畫錦（州）瑷（琿）鐵道　一九〇七至一九〇九三年中，英美資本家集團，計畫建築一中國國有鐵路，自錦州（北寧路之一站，葫蘆島之北）經齊齊哈爾（與中東鐵路相聯）以至瑷琿（黑龍江之右岸），舉前英商計畫之新法鐵路而包之。此項計畫，並無日本

資本之容納，而俄國則俄亞銀行，頗有加入之可能【註一五九】。一九〇九年十月二日，中國滿洲總督與美國銀行團及英商白林公司訂立建築該路之預備合同【註一六〇】，規定（第一條）「中國政府爲建造錦瑷鐵路，向下列銀行J. P. Morgan and Co., Kuhn, Loeb and Co., The First National Bank, The National City Bank of New York 借款與築，利息百分之五，以鐵路自身擔保之。第一次債票發行，用以建築錦齊段」。英國公司建造鐵路，其總工程師歸中國交通部及錦瑷鐵路公司管轄（第四條）。中國材料同樣儘先採用（第三條），鐵路由公司經營而歸交通部管轄（第五條）。僅中英美三國資本組織鐵路公司，由中國管理之（第六條）。

前約訂定之後，美國資本集團立卽（於十月六日）與英商訂立合同，確定美國銀行投資錦瑷鐵路，規定美國銀行團投資百分之二又二分之一，鐵路所用外國材料，至少半數取自美國。並聘用美國工程師等【註一六一】。

錦瑷鐵路計畫結果，與美國提議滿洲鐵路中立有關【註一六二】。美國銀行團代表簽訂

之預備合同，因該代表無權確定，該約遂無最後之效力【註一六三】。惟該約於一九一〇年一月二十日，由中國政府批准，中國政府迄未收回該項批准云【註一六四】。

「錦瑷鐵路預備合同」雖未經美國資本集團遣棄，結果僅暫爲緩辦。而日本正金銀行於一九一五年十二月，與中國訂立建築四（平街）鄭（家屯）鐵路合同（橫參錦瑷鐵路計畫之一部），遂引起美國之聲明。一九一六年十月十三日，美國銀行家代表其政府對華聲明，「保留錦瑷鐵路預備合同」美國銀行家之權利，請中國對於滿洲總督所簽訂而經中國政府批准之合同，加以註意。復於一九一七年一月三日，以同樣之聲明，由北京日使轉致日本政府。一九一六年俄亞銀行與中國訂立哈（爾濱）黑（河府）鐵路「建築合同」，美政府因該路參過錦瑷鐵路計畫之北段，遂同樣聲明保留其資本集團之特權。惟事實上中國政府已認「哈黑鐵路合同」爲無效，並經由中國公司建築呼（蘭）海（淪）鐵路，自哈爾濱松花江對岸蜿蜒西北，已造成大半。至於四鄭鐵路已展築至洮南及昂昂溪。昂昂溪與齊齊哈爾相對，四洮路與中東路遂交相聯絡【註一六五】。

美國在滿之條約權利及利益　美國在滿之利益，自一九〇五以至一九一五年，捨錦瑷鐵路計畫及滿洲之普通貿易外，首推「門戶開放」主義實施之努力【註一六六】。一九〇八年日美兩國，由路多（Root）高平小五郎訂立協約，承認維持島國太平洋及遠東控制領域的現狀，締約國承認以和平手段，維持中國的獨立及其領土之完整，以及列國對華工商業機會均等之原則【註一六七】。上述之「門戶開放」主義，於諾克斯滿洲鐵路中立政策中見之，惟因日俄等國之反對，終未成功。至與諾克斯計畫有關之錦瑷鐵路計畫，英美固所合作，俄款亦所不拒，而日本則絕不能參加錦瑷鐵路計畫【註一六八】。自大戰爆發，英國外務部與美國國務院，願於遠東劃定戰區，藉以保證中國領土之獨立【註一六九】。凡此皆與美國在滿權利與利益，不無相當之關係也。

【註一五九】見 Croly, Herbert, Willard Straight，頁三〇七，「合衆國之外交關係」，一九一〇，頁二六〇。

【註一六〇】「錦鐵瑷路預備合同」見「中國條約合同大全」卷一，頁八〇〇。

【註一六一】見前書卷一，頁八〇二。

【註一六二】參閱第二十九節第三款。

【註一六三】見 Willard Straight，頁三〇五——三〇六。

【註一六四】見「中國條約合同大全」卷一，頁八〇二。

【註一六五】美國保留錦瑷鐵路計畫權利見「美國之外交關係」，一九一七，頁一六八——一六九。又參閱第三十九節第二款，「四鄭鐵路協約」（一九一五），及第四十三節第二款「濱黑鐵路協約」（一九一六）。

【註一六六】參閱第三十一節第一款及第三十四節第一款。

【註一六七】參閱第三十四節第一款。

【註一六八】參閱第三十一節第一款。

【註一六九】參閱第三十八節第一款。

第四章　條約及合同（一九〇五——一九一五）

第三十二節　中日協約

中日協約之日本權利　自一九〇五至一九一五年間，「中日協約」之關於滿洲者，大都爲日本取得滿洲權利之協約，如「中日滿洲善後協約」承認關東（遼東）租借地之移讓，與日本之獲得南滿鐵路。嗣後所有協約，大半規定滿洲鐵路之日本權利。而其互讓或合作之平等協約，則殊不多覯【註一七〇】。

【註一七〇】參閱第十六節，以及十九節以至二十二節。

第三十三節　英日條約

第二次英日同盟「第一次英日同盟」，始於一九〇二年一月三十日，以五年爲期【註一七一】。英日兩國於第一次同盟尚未滿期以前，卽一九〇五年八月十二日，日俄兩國正從事戰爭之時，締結新同盟，訂立條約。與第一次同盟，內容頗有不同【註一七二】。條約上首述其目的（緒言），除維持遠東一般之和平外，復確保中國主權之獨立及領土之完整，及列國商工業機會均等主義，以維持列國之公共利益。又保全東亞及印度兩締約國之領土權，幷防護該地域兩國同盟之特殊利益。此項聲述非屬於條約之本文，而爲條約前之緒言。基於上述目的，英日兩國規定締約國之一方，非自挑發，而受一國或數國之攻擊，他一方之同盟國，直與援助而協同戰鬪（第二條）。英國以日本對與韓國有政治上軍事上及經濟上之卓絕利益；若日本爲保護增進該利益，對韓國執行指導監理及保護之必要處分時，英國承認之。但該處分不得違背列國商工業機會均等主義。關於英國在印度之同樣權利，尤其是國境安全之一切事項，日本亦同樣承認之（第四條）。正在進行之日俄戰爭，英國繼續守嚴正中立，若他一國或數國援助俄國與日本交戰之時，英國卽援

助日本（第六條）。該約以十年爲有效之期。對於滿洲一地，並無特殊之規定【註一七三】。

第三次英日同盟　「第三次英日同盟」於一九一一年七月十三日締結。兩國宣告同盟之目的，與「二次同盟協約」之緒言相同【註一七四】。條約本文捨取消關於韓國之條文外（韓國於一九一〇年併合於日本）餘大約相同。惟（第四條）規定兩締約國之一方與第三國結仲裁裁判條約時，不負與該第三國交戰之義務【註一七五】。關於保全中國主權之獨立及領土之完整，又確保列國對於中國工商業機會均等主義，均載於緒言之中。該約（第一條）規定兩國之權利及利益，無論何方有迫於危殆之時，兩國政府相互竭誠通告，不稍有隔閡，協同商量應採之措置。又（第二條）兩締約國之一方，非自挑發，而受一國或數國之攻擊，與一國或數國之侵略行動，該締盟國爲防護本協約前文記述之領土權與特殊利益，至於開戰之時，其攻擊與侵略行動，無論發生於何方，他一方之締盟國，應直接援助並協同戰鬥。該約卽自調印之日起生效，有效期爲十年（註一七六）。

【註一七二】參閱第十三節第一款。

【註一七二】「第二次英日同盟條約」，見「中國條約合同大全」卷一，頁五一六。

【註一七三】參閱第三十六節第一款，「法日協約」。

【註一七四】「第三次英日同盟條約」見「中國條約合同大全」卷一，頁九〇〇。關於英日同盟會議之詳情參閱 British Documents on the Origins of the Great War, 一八九八——一九一四，卷四，頁二十四及一二〇。

【註一七五】其時締約兩國預料英美將訂立仲裁條約，故有此規定，惟其時英美並未決定訂立仲裁條約。

【註一七六】「第三次英日同盟條約」，於華盛頓會議「四國條約」第四條中廢止之。參閱第五十六節第一款。

第三十四節　美日協約

一九〇八年之美日協約　美國國務卿盧多（Elihu Root）與日本駐美國大使高平小

五郎，於一九〇八年十一月三十日以換文方式，訂立「美國協約」【註一七七】。日本於其換文中聲明兩國政府對於太平洋區域，其意志歸於一致。故規定（第二條）「兩國政府之政策，其目的均以保護太平洋之現狀，及中國商工業機會均等主義，不得有何等侵略之趨向」。（第三條）「兩國政府，實意尊重太平洋方面他一方之所有領地。」（第四條）「兩國政府，決意以一切和平手段，維持中國主權之獨立及領土之完整，以及列國對於中國商工業機會均等主義，以保全列國在中國之公共利益。」（第五條）「前述之維持現狀，與機會均等主義，有侵迫事件發生之時，兩國政府，為協商有益之處置，可得交換意見」。美國於其覆文中，確認對於太平洋區域意志之歸於一致【註一七八】。日本更將美日完全同意之條文，再行正式宣告。至是兩國對於維持中國領土之完整，列強在華機會均等主義，以及太平洋現狀之維持，其意見乃全歸一致【註一七九】。

【註一七七】日美遠東政策換文見「中國條約合同大全」卷一，頁七六九。

【註一七八】同上，頁七七〇。

【註一七九】參閱第四十七節第一款——「一九一七年之美日協約」。

第三十五節　日俄條約

一九〇七年之日俄會議及條約　自一九〇五至一九一五年，日俄兩國所訂之重要協約，簡言之凡三，卽一九〇七年，一九一〇年，及一九一二年日俄兩國，訂立協約，規定滿蒙權利也。自一九一六年「日俄祕密同盟協約」之公佈（一九一八——一九二一年公佈），吾人乃知一九〇七及一九一〇年之「日俄協約」除曾公佈者外，同時尙有關於滿洲「利益區域」之密約。而一九一二年之「日俄滿蒙密約」，亦於一九二一年公佈於世。

日法兩國於一九〇七年六月十日訂立「日法協約」，以維持中國及亞洲之和平爲目的。不久日俄兩國復於七月三十日日俄會議中，訂立「日俄協約」，規定（第一條）締約國之一方，保全他一方完整之領土；又雙方與中國現行諸條約及契約所生之一切權利，相約互相尊重之，但以不違反機會均等主義者爲限。又（第二條）兩締約國承認中國主權

之獨立及領土之完整，及列國對中國商工業機會均等主義，且相約照本國應行之一切和平手段，以繼續維持現狀與確定前記之主義【註一八〇】。

「日俄協約」除公佈者外，同時復有補充條約，彼此相約嚴守祕密。其後第二次「日俄密俄」（一九一〇）雖經公佈，而一九一六年之「日俄密約」復述及此次「日俄密約」之存在，惟終未經日本官方正式公佈。此項密約之詳細條文，無從覓得。而吾人所知者爲該約分正約與附約二部，日俄兩國於約內決定並尊重各自在滿之權利。自嫩江下游附近橫劃一線，日本不在該線以北尋謀任何鐵路及電信權利，該線以南俄國亦承認不思染指（註一八一）。是以密約之性質，顯係兩國相互承認對方在滿之「利益範圍」，以及俄國承認日本在韓國之特殊利益，日本亦承認俄國在蒙古之一定權利，以爲報云。

一九一〇年之日俄會議及條約　美國之滿洲鐵道中立主義及錦瑷鐵路計畫，經日俄兩國之反對而作罷，結果反促起日俄兩國「朴資茅斯會議和約」後第二次之政治會議。一九一〇年七月四日兩國訂立協約，規定（第一條）兩締約國「爲保全各國交通便利商業發

達起見，相互協力改善滿洲之鐵道及整備該鐵道之聯絡，決不爲妨害此目的之一切競爭事務」【註一八二】。又（第二條）兩締約國「尊重現時日俄兩國所結之條約，及日俄與中國所結之一切條約，及其他條約，以維持滿洲之現狀」。此次會議，復述及一九〇七年之「日俄密約」，並於第三條中規定「前記之現狀，若發生帶侵略性質之事件時，兩締約國爲協定維持該現狀必要辦法，得相互隨時商議」。此項公開之條約僅述及維持現勢之辦法，同日復有密約之訂立，除將一九〇七年之「日俄密約」重行修改外，復訂立新約多條。

日俄兩國於公佈之條約外，同時復訂立祕密條約，其性質更爲重要，相約嚴守祕密（第六條）。因該密約性質之重要，又與此時期日俄兩國在滿地位有關，爲便利起見，特將倫敦俄國大使致送英國外務大臣（Sir Edward Grey）之俄方草約全文，照錄如次：

「日本政府及俄國政府，爲確保並發展一九〇七年六月十七日之「日俄密約」起見，特協定左列各條：

「第一條　日俄兩國，對於一九〇七年密約附條中所劃兩國在滿之利益範圍，相互

承認。

「第二條　兩締約國，相互承認後條所述之利益範圍地，締約國之一方得於其利益範圍內，採取必要之手段以維護其利益。

「第三條　締約國一方在其利益範圍內發展或確立特殊利益，他方不得以任何方法阻止之。

「第四條　締約國之一方不在他方之利益範圍內作任何政治活動。俄國不於日本勢力範圍線內獲得侵害日本特殊利益之權利，日本不於俄國勢力範圍線內獲得侵害俄國特殊利益之權利。雙方依本日簽訂之「日俄協約」第二條，相互承認他一方之利益範圍權利。

「第五條　爲保證此約雙方之遵守，關於滿洲特殊利益之一切事項，雙方得公開友誼交換意見。當此等特殊權利受侵害時，兩國得採用共同之必要方法以維護之。

「第六條　兩國對於此約嚴守祕密。」【註一八三】

一九一二年「日俄滿蒙密約」　一九一二年春，當滿清推翻，民國成立之初，袁世凱爲民國第一任大總統。其時中華民國及袁政府之承認問題，爲列強所注意。民清北京政府之交替，各國亦不乏視爲良機，藉以要挾解決懸案者。俄國在華利益，可分爲蒙古及滿洲兩地。俄外務大臣薩佐諾夫（M. Sazonov）以俄國滿蒙一切利益，求日本之諒解，因於一九一二年六月二十五日與日本締結密約，規定兩國之利益【註一八四】。密約前文中宣稱本約締結之目的，在使一九〇七年一九一〇年兩次密約之條文，更進嚴密與完善，並使日俄兩國滿蒙利益上之誤會盡行消除。該約除確保日俄兩國滿洲利益區域外（一九〇七年密約規定），尤着重於內外蒙古。將內蒙古（於第二條中）劃分爲二，粗就北京畫一線相北，其東與滿洲聯接之部分，承認爲日本之「利益範圍」【註一八五】。

【註一八〇】「見美國之外交關係」，一九〇七，第二編，頁七六九（一九〇七年八月十四日華盛頓日本大使以該項條約之英譯文致送美國國務院）。又見「中國條約合同大全」卷一，頁六五七，譯文微有不同，內容大致相

似。

【註一八一】節自 Dennis, A. L. P.「英日同盟」一書，頁二十八。惟 Dennis 並未註明出處。一九〇七年之「日俄密約」，其爲事實無疑，蓋大戰時「聯合報」(Associated Press)之通訊員 Captain George Abel Schreiner，駐英美之前俄國大使祕書 Count B. de Siebert 曾將該約草本發表於 Entente Diplomacy and the World: Matrix of the History of Euoope, 1909—1914 (P.17.)。至於歷年「日俄協約」之全文，參閱附錄「三」及「四」。

【註一八二】「美國之外交關係」，一九一〇，頁八三五（一九一〇年五月二十八日華盛頓俄國大使以該項條約之英譯文致送美國國務院）。又見「中國條約合同大全」卷一，頁八〇三。

【註一八三】一九一〇年「日俄密約草本」，見 Siebert d Schreiner, op. cit., P. 17.

又參閱附錄「三」該約全文及其特點。

【註一八四】一九一二年「日俄滿蒙底約草本」，見Siebert d Schreiner, op. cit., pp. 39-40. 又參閱附錄「三」，俄國外務大臣 M. Sazonov 之演辭，足以證明該約之存在。

【註一八五】英法兩國對於一九〇七，一九一〇，一九一二之「日俄密約」，俱分別接得通告（Siebert d Schreiner, P. 39）。參閱第四十六節第一二款，一九一六年「日俄條約與密約」。

第三十六節　日法協約

一九〇七年之日法協約　日本自與英國訂立第二次英日同盟，復與俄國締結協約後，不久卽於一九〇七年六月十日與法國訂立協約，協議維持兩國在華地位與利益（註一八六）。日法兩國政府「爲鞏固兩國友誼並除去將來之誤解，締結本協約。日本國政府，

與法蘭西國政府，相約尊重中國之獨立，及其領土之完整，以及在中國之各國商業臣民均等待遇主義。又兩締約國爲保全兩國在亞細亞大陸相互之地位與領土權，對於兩國所有主權保護權佔有權諸領域，接近於中國之諸地方，相約互相維持其和平安寧」【註一八七】。

【註一八六】一九〇七年「日法協約」見「中國條約合同大全」卷一，頁六四〇。

【註一八七】參閱第三十三節第一款「第二次英日同盟」，又第三十四節第一款，一九〇八年「美日協約」；又第三十五節第一款，一九〇七年「日俄條約」。

第三十七節　列强滿洲門戶開放主義

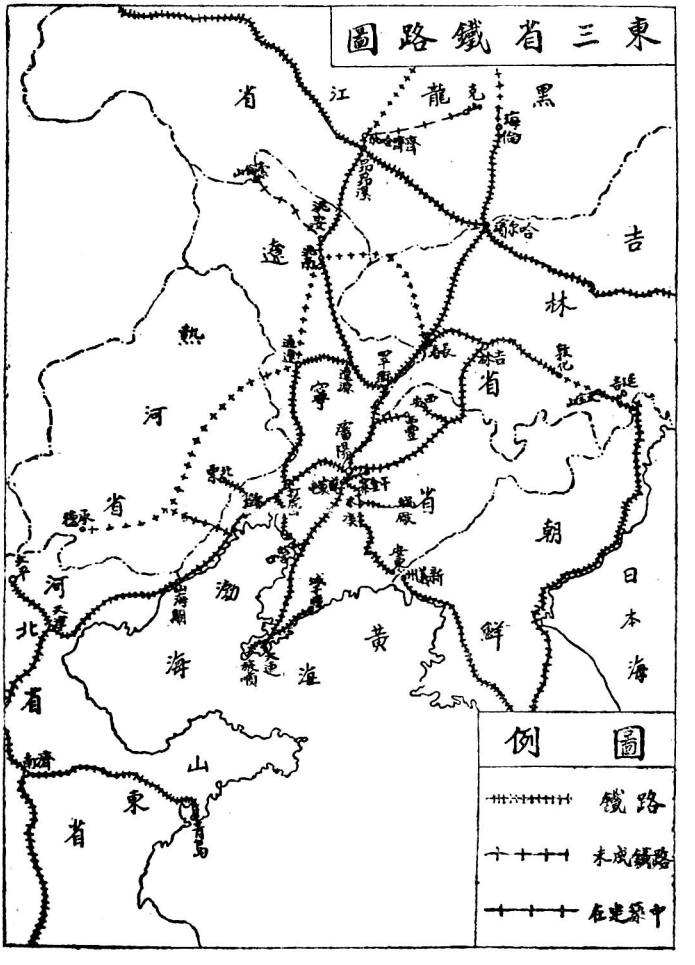
「門戶開放」主義概觀　當一八九五至一九〇五年間，與滿洲有利益關係之國家，如英美德法俄日，對於中國工商業機會均等主義，及維持中國之「主權」與領土之完整，無

不用各種方式，表示其贊同【註一八八】。一九〇五年後，美國對於中國「門戶開放」主義，並無新異之提議。是以自「朴資茅斯和約」後，各國對於「門戶開放」主義，既無特殊之歧議，基於一八九九年美國提議時各國之贊成，各國自維持其初衷而相互有約束之效力也。

自一九〇五至一九一五年，關係諸主要國如英美法俄日等，對於滿洲工商業機會均等主義，及中國滿洲之主權及行政權之完整，均表示維護之意。各國對於滿洲贊成門戶開放主義，前節固已有詳述，惟爲便利起見，現有概述之必要。俄國於「朴資茅斯和約」（一九〇五）中，及一九〇七年「日俄協約」中，表示其偏向於門戶開放主義。日本亦於前述條約，及一九〇八年之「日美換文」，以及第二，三次「日英同盟」（英國亦然）「前言」中以保證「中國之獨立完整及各國在中國工商業機會均等主義」爲聯盟之目的中見之。美國於一九〇八年「日美協約」中，顯明表現其贊成門戶開放主義之意志。惟國際協約，其性質一方尊重「門戶開放」主義，他方又承認條約權利之存在者，顯然此等條約權

利，須與「門戶開放」外交主義相合。凡與此主義不合者，當其贊同此主義時，自不能不相當減損其條約權利也。

【註一八八】參閱第十五節第三款，各國贊成中國及滿洲門戶開放主義；又第四十九節第一款，一九一五——一九二一年門戶開放主義觀概。


東三省鐵路圖
黑龍江省
吉林省
遼寧省
熱河省
直隸省
山東省
朝鮮
日本海
渤海
黃海
例圖
鐵路
未成鐵路
中東鐵路

第三編　第三時期（一九一五——一九二一）

第三時期要略

滿洲之俄人勢力黃金時代，至一九〇五年「朴資茅斯和約」而告罄；自此至一九一五年，日本樹植其滿洲勢力之基礎，終乃有一九一五年二十一條件之提出，關於南滿洲東部內蒙古各條款，凡所以鞏固日本在滿地位者，無所不用其極。一九一五年「中日條約」及「換文」，其日後影響於滿洲之國際地位最著者，厥維關東州租借地之租借，以及南滿安奉兩路日人管理權均延長至九十九年。自是日本集中其擴張利益之政策，尤注力於滿洲鐵路之侵略，根據一九〇五年後中日「諸預備條約」，自一九一五至一九二一年，與中國協商鐵路借款契約。日人乘俄國革命遠東政局不安定之際，謀發展日人勢力於中東鐵

路，惟以列強干涉西伯利亞，並共同管理西伯利亞鐵路及中東鐵路，未能遂獨佔之望。日本在滿勢力之發展，經俄國之承認，捨一九〇七，一九一〇，一九一二諸「日俄協約」外，復有一九一六年俄國承認日本內蒙古特殊權利之協約。日本復於一九一七年所謂「藍辛石井協約」中，以及一九二〇年「銀行團協定」未經簽字以前，謀以日本在滿所謂「特殊權利」，即無政治色彩之滿洲鐵路，日本有優越之權利，要求英美兩國之承認。

當一九一五年以前，英美銀行曾有新法錦瑷鐵路之計畫，至一九一五年後，英美在滿地位頗有活潑之新發展，即一九一八年組織一九二〇年簽訂之新銀行團是也。新銀行團以英美法及日本各國銀行代表組織，日本要求新銀團將滿洲除外，經銀團之反對而罷。當協約國聯合干涉西伯利亞，並實行共管中東鐵路之時，列強在滿之地位，經英美日本各外務當局之牒商而確定，各國向日浮泛之滿洲政策，至是遂具體化，所謂「藍辛石井協約」，即其一例。吾人於各國之牒商中，可知日本最初思將南滿洲及東部內蒙古，劃出國際銀行團經營之領域以外。惟以未得銀行團之承認，日本政府遂要求在南滿

東蒙之特殊權利，並首先保留維護其政治經濟之利益，於南滿東蒙有採取適當步驟之權利。日本此項侵害日本利益借款否認權之保留，亦未得英美兩國之承認；日本因自動收回此項要求，而代以各國（英美）確保凡與日本獨立國之國防及經濟利益相侵害者，不予銀行團各該國銀行以獎助。英美以普通之保證承認之。日本獲得此項保證，即謀阻止北滿洲洮熱鐵路與中東鐵路聯絡線之建築，易言之，即反對銀行團建築與前錦瑷鐵路路線大致相同之鐵路，錦瑷鐵路即經日俄兩國於一九〇九年及一九一〇年以反對而作罷者也。英國政府（美政府亦然）以此項鐵路之建築，並不顯然侵害日本國家之利益及經濟，對於日本政府保留阻止之權利，表示不能贊同。至是日本將其所有要求，完全放棄，而要求新銀行團將洮熱鐵路及其枝線直達海岸之建築權除外，亦復失敗。英國雖與日本有聯盟之誼，惟仍反對日本保留某項地區之要求，蓋銀行團之經營，足以使中國各地所謂利益區域普遍發展。至於日本在東部內蒙古特殊利益之說，更爲英國所根本否認。惟新銀行團會議中，終給日本以相當之保證，即承認將南滿洲鐵道及其枝線，以及擬計

中之吉（林）會（甯）線，鄭（家屯）洮（南府）線，長（春）洮（南）線，開（原）吉（林）線，新（民府）奉（天）線，四（平街）鄭（家屯）線等，不在銀行團經營之領域內。又國際銀行團決不干涉滿洲鐵路礦務之「既得權利」，以及上述諸路經營之契約特權。

一九二〇年「銀行團協約」，並無滿蒙除外之規定。當該約簽訂以前，國際銀行團會議中爭執最烈者厥惟「特殊利益」之實際解釋。蓋美國曾於一九一七年十一月二日所謂「藍辛石井協約」中，承認日本在滿之特殊權利也。「藍辛石井協約」，並無正式之條約，不過係一種換文。美國於換文中承認日本，並向中國解釋，日本因地理之關係，得因與滿洲接近之故取得特殊權利，美國承認其原則。迄後華盛頓會議開幕，於「九國間關於中國事件適用各種原則及政策之條約」中，日美兩國訂立協約，對於列強在滿政策，更換實質之新方針，當於下一時期中詳述之。美日兩國於一九二三年四月十四日之換文中，宣告「藍辛石井協約」之期滿終止。

捨一九一六年俄亞銀行與中國訂立協約，以建築哈（爾濱）黑（河府—黑龍江岸）鐵路

外，自一九一五至一九二一年，俄國滿洲鐵道實業之權利，並無多大之發展。俄國大革命後，俄屬遠東及滿洲因赤白兩黨之爭鬥，情勢頗爲混亂；俄國政府對滿洲問題，遂無暇顧及。是以一九一七年俄國革命，俄人在北滿之勢力以及中東鐵路之權力，顯然逐漸衰落。一九二〇年中國與俄亞銀行訂立協約，共管中東鐵路。嗣後雖數經確定權力，中國政府仍逐漸擴張其主權（瀋陽當局以武力執行之）。向日俄人獨佔之中東鐵路，至是遂成中俄共管之局。

吾人更返觀自一九一五至一九二一年，日本在滿之地位。大戰時世界各國之縱橫捭闔，以及戰時戰後，俄國外交之孤立，顯然予日本以利用之良機，強迫中國訂立協約以鞏固其勢力。一九一五年「中日條約及換文」，日本擴張其勢力基礎，關東州租借地之期限，展長至九十九年，即本應於一九二三年滿期者，今則須至一九九七年始爲終止之日。條文中復將日本管理南滿鐵路之期展至二〇〇二年，安奉鐵路至二〇〇七年。「中日換文」中承認日本有司法權利，此爲前所無有者。又日本於南滿，東蒙有租地權，中

國承認此項原則。他如中日「吉長鐵路借款合同」之徹底修改，吉奉兩省煤鐵礦權利之擴張，中政府國如有外國顧問之需要，應聘用日本顧問，以及中國如於南滿東蒙建築鐵路需用外資時，應先與日本商酌，均強迫中國承認。惟關於南滿東蒙鐵路借款優先權利，經列強之爭議而作罷，蓋國際銀行團對於西滿及東蒙某項鐵路，不肯放棄也。日本政府依據此項條約，以其官營之南滿鐵道會社，從事建築或借款經營滿洲鐵路，如四鄭線及其延長，吉會線，以及一九一八年「滿蒙四路借款合同」所指各線等。惟滿蒙四路中數線曾經國際銀行團會議中加以討論，至於日本在滿所得行政權及民刑司法權利，當以一九一五年「中日條約及換文」爲最著要。

至於此時期與滿洲有關係之條約，其主要者如次：(一)一九一六年「日俄條約及密約」，規定日俄兩國在滿蒙之利益區域；(二)一九一七年之所謂「美日藍辛石井協約」；及(三)一九一八年「中日軍事協定」，並中東鐵路之管理問題。

此時期中列強關於中國之維持，中國領土權及行政權之完整，認滿洲爲中國之一

部，以及各國在華商工業機會均等之原則，有如前期，訂立重要之協約頗多。一九一六年日俄協約，美國以該約並未述及「門戶開放」主義，特促兩國之注意。兩國答覆美國國務院，謂對於此項政策，均有深刻之認識。當日俄協約前一年，合衆國曾聲明美國政府「不能承認任何中日間足以侵害美國條約權利之協約及保證。凡侵害中國政治及領土之完整者，以及違反國際間門戶開放主義者，美國均不能承認」。進言之，所謂「藍辛石井協約」，於特殊條文中束縛美日兩國，對於中國之獨立及領土完整政策之維持，加以注意。雙方簽字者並聲明：「所謂門戶開放及工商業機會均等之原則，兩國始終贊同。」

此時期中，俄國之活動較鮮，惟見日本之活躍。關於滿洲一定之「特殊利益」，日美兩國之認識不同。日俄於兩國滿洲以前諸條約中，相互尊重其「特殊利益」。復於一九一二年銀行團巴黎會議中，日俄兩國以滿洲借款不列入「六國銀行團」之活動範圍爲要挾。滿洲鐵路借款建築之優先權及獨佔權，與贊同「門戶開放」主義當然發生衝突。日本政府於一九二〇年銀行團協約會議中，要求「既得權利」及滿洲一定鐵路建築借款優先權

之承認。以事實觀之，滿洲動脈幹線鐵路之經營，半官性質之借款機關，以及航線運輸，雖與「門戶開放」主義無明顯之侵害，惟自一九一五至一九二一年，日本人民所獲之特殊利益已良多矣。

第一章　日本在滿洲之地位（一九一五——一九二一）

第三十八節　二十一條件與滿洲

二十一條件與南滿洲　一九一四年八月十五日，日本以最後通牒交付德國，要求德國以山東膠州租借地，以還付中國之目的，交付日本。至八月二十三日，正式發表對德宣戰之通告。大戰發生，中國初守中立，殆一九一七年四月六日美國宣佈加入戰圈，中國始於三月十四日宣告對德絕交，至四月十四日，正式對德奧宣戰。當時膠州青島，早於一九一四年十一月七日為日軍佔領矣。

一九一五年一月至五月，北京日本公使與中國政府疊次談判，要求中國接受日本提出之五號要求，即著名之「二十一條件」是也。日本政府思以條約鞏固日本在山東省，楊

子江流域，南滿與東蒙，以及控制北京政府之勢力。不問於日文或華文條件中，其野心之巨測，俱可洞見【註一】。在此五號要求之中，其第二號關於南滿洲及東部內蒙古，共計五條，大致均得中國承認而訂入「中日協約」（及換文）中。惟日本要求於南滿東蒙獲得土地所有權（及商租權），以及該地日本顧問之聘請，外資造路日本有反對之權利等，未得中國之承認【註二】。當「二十一條件」日本未提出最後通牒以前，中日間曾有二十五次之會議，對於南滿東蒙各項要求，中國曾與以相當之承認。中國所反對者，爲南滿洲警察之中日合辦，日人在南滿東蒙土地所有權（及商租權）之取得，該區域內日本要求之某項司法權，以及吉長鐵路租與日本九十九年之無理要求【註三】。

日本政府關於南滿東蒙之重大要求，於一九一五年「中日條約及換文」中，野心得遂。該約之英譯文與中日原文稍有不合，惟其要點則大略相同。日文較爲完備，可用作參攷之根據。「中日條約」雖經中國總統之簽字，惟未經議會批准，其關於南滿東內蒙者凡八條，略舉如下：

第一條　中國政府允將旅順大連租借期限（卽關東州租借地），以及南滿安奉兩鐵路日人管理期限，均展至九十九年爲期（同時於「換文」中規定滿期時日：關東租借地一九九七年滿期；南滿鐵路二〇〇二年滿期；安奉鐵路二〇〇七年滿期）。

第二條　日本國臣民，在南滿洲爲蓋造工商業應用之房廠，或爲經營農業，准租用必須地畝（該約中文爲得商租其需用地畝）（換文中解釋「租借」一字，含有不過三十年之長期限，及無條件而得續租之意）【註四】。

第三條　日本臣民，得在南滿洲任便居住往來，幷經營工商業一切生意。

第四條　如有日本臣民，及中國人民，願在東部內蒙古合辦農業，及附隨工業時，中國政府可允准之。

第五條　前三條所載之日本國臣民，除照例將所領之護照，向地方官註册外，應服從中國警察法令，及課稅。民刑訴訟，日本國民爲被告時，歸日本領事官審判，中國人民爲被告時，歸中國官吏審判，彼此得派員旁聽。但關於土地（民事案件）照中

國法律，由兩國派員，共同審判（「換文」中規定，日本國臣民應服從中國之警察法及課稅，由中國官吏，通知日本領事，接洽後施行）【註五】。

第六條　中國政府，允諾爲外國人民居住貿易起見，從速自開東部內蒙古合宜地方爲商埠（換文中規定，所開通商口岸確實地名，由中國政府與北京日本公使商酌後決定之）。

第七條　中國政府，允諾以向來中國與各外國資本家，所訂之鐵路契約合同，規定事項爲標準，速從根本上改訂「吉長鐵路借款合同」。將來中國政府，關於鐵路借款事項，將較現在各鐵路借款合同爲有利之條件給與外國資本家時，依日本國之希望，再行改訂前項合同【註六】。

第八條　除本約另有規定者外，所有中日現行滿洲條約仍繼續有效。

至於「中日協約」之「換文」，用以確定條文之意義，大致已見上文括弧中。此外復有未述及者如次：

（一）中國政府，允許日本臣民，於奉天吉林兩省指定地點，經營開採煤鐵礦，如奉天省之本溪湖，海龍，通化，鞍山等，以及吉林數地。

（二）嗣後南滿洲及東內蒙需造鐵路，由中國自行籌款建造；如需外資，可先向日本資本家商借，又中國政府嗣後以南滿洲東內蒙之各種稅課作抵（除中國政府業經爲借款作抵之鹽稅關稅等類外），與外國借款時，可先向日本資本家商借。

（三）中國政府，允許日後如在南滿洲聘用政治，財政，軍事，警察之外國顧問及教官時，可儘先聘用日本人【註七】。

【註一】見「一九一五年中日會議」，頁二—八。（華盛頓 Carnegie 世界和平獎金，一九二一）所有中日條約及換文之一切會議文書，俱有英譯文載於此書。

【註二】同前，頁四四；又「中國條約合同大全」卷二，頁一二二〇。

【註三】見「一九一六年中日會議」，頁六三—七三。

【註四】中國瀋陽當局根據中文本，不許租地權之施行，因商租權之使用，並無細目規定。

【註五】關於此條日本南滿之司法權，及第三條居住行動自由權，不久即互起爭執，尤其是間島韓民問題。日本以一九一五年「中日條約」適用於韓人，中國否認之。日本之獲得司法權，以一九〇九年九月四日之「中日協約」始（「美國之外交關係」，一九一五，頁二〇四—二〇六）。參閱第二十三節第二款

【註六】參閱第三十九節第三款

【註七】此條日本如認爲有被聘於中國爲顧問之優先權利，則爲美國政府所反對。美國政府以爲如此則中國政府將無公平選擇顧問之自由（「美國之外交關係」，一九一五，頁一一〇）。

第三十九節　中日滿洲鐵路（借款）協約

二十一條件與滿洲鐵路　一九一五年「中日條約及合同」，其關係於南滿洲東內蒙古最要者，爲日本管理南滿安奉兩鐵鐵之期限，展長九十九年。卽南滿鐵路至二〇〇二年期滿，安奉鐵路至二〇〇七年期滿也。中國政府於一九三九年可贖回南滿鐵路（全部開車日起，三十六年後），又至一九八三年（開車後八十年）可無償收回該路之權，均行取消。至安奉鐵路本應於一九二三—一九二四歸還中國，今則延長日本管理時期，至二〇〇七年期滿歸還【註八】。

「中日條約」關於滿蒙之次要規定，卽於換文中承認嗣後南滿洲及東內蒙需造鐵路，如需外資，中國將先向日本資本家商借（該約中文爲可先向日本資本家商借）【註九】。日本於是獲得中國如於該地區內利用外資建築鐵路，日本資本家有優先之權利。惟華盛頓會議中，日本代表自動聲明，日本並不堅持其將來之優先權利，其所得於南滿洲東內蒙

之投資權利，將公開爲國際銀行團聯合之活動云【註一〇】。是則日本在南滿洲東內蒙鐵路借款之優先權，已有相當之限制矣。

此外日本政府，更於一九一五年「中日條約」及換文中，獲得中國政府之允許，（第七條）「從速根本上改訂「吉長鐵路借款合同」」【註一一】。「吉長鐵路借款合同」，本定一九三四年滿期，今則以「中日條約」及一九一七年「借款合同」之關係，改爲吉長鐵路歸南滿鐵道會社經管，展期合同期限爲三十年，至一九四七年滿期【註一二】。

四（平街）鄭（家屯）鐵路借款協約　一九一三年「中日換文」，日本獲得滿洲五路借款建築權利。其中屬於南滿鐵路聯絡線或枝線者凡三，而四（平街）鄭（家屯）線卽居其一【註一三】。四鄭鐵路現由南滿路之四平街西經內蒙古，延長至通遼洮南以抵昂昂溪；其借款合同訂立於一九一五年十二月二十七日，由橫濱正金銀行承借款項【註一四】。橫濱正金銀行於該約（第一條）中，借出款額日金五百萬元，利息五釐，爲建築該路之用；借款期限（第五條）以四十年爲期，每半年還本一次，卽以該路收益充之；該項借款（第九條）

以該路財產及稅收爲擔保。第十六條規定：「鐵路之建築及管理，完全屬於（中國）政府。由總工程師日人與一專家管理實際之建築。日本總工程師有購買建築材料之權。所有鐵路建築及車輛等原料，如須購自外國，日本材料有優先採用之權利。車務總管亦由日人充任。至於鐵路之設警及衞護，當然爲中國官廳之職權（第十七條），至於護路兵之數目，由中日兩國另行商定。又日本於第二十條中，規定日後該鐵路計劃延長或枝線，需用外資時，得向日本借款建築之權利。因有此條之關係，四鄭路延長至洮南，昂昂溪，參過中東鐵路可抵齊齊哈爾之鐵路，日本遂有借款建築及日本工程師被聘之權利【註一五】。

吉（林）長（春）鐵路借款協約　吉長鐵路爲南滿鐵路長春之一枝，關於一九〇五，一九〇七，一九〇八年中日吉長鐵路借款諸協約，吾人已於前章述及【註一六】。一九一五年「中日條約」關於滿洲之部，中國政府承諾將一九〇八年之「借款協約」根本改訂，並允許擴張日本管理該路之權【註一七】。一九一七年十月十二日，中國政府與南滿鐵道會社締結

協約，將吉長鐵路委託南滿鐵道會社代爲管理經營，惟仍爲中國國有鐵路【註一八】。「爲（南滿鐵道）會社管理南滿鐵路成績優良」，中國政府特委託（第三條）該公司「在借款時期內管理吉長鐵路」。「新借款協約」「借款額爲日金六百五十萬元」（第一條）（扣去舊欠南滿鐵道款凡日金二百萬元）。借款期限三十年（一九四七年期滿），利息百分之五。不准於約定期限前中途贖回。該路每年獲利中之二成，留作償付借款之用。日本國由南滿鐵道會社管理吉長鐵路，會社得選舉三日本主任（工務，運輸，會計）。若重要事項如運費及路規之訂立，須與華局長協議施行。鐵路應儘先購用中國材料。「鐵路及鐵路用地，一切行政司法警務稅務之權，仍屬諸（中國）政府」（第十二條）。所有中國路警，由該局給養。故自此約訂立後，吉長鐵路雖仍爲中國國有鐵路，但其管理經營之權，三十年之期內（至一九四七）屬諸南滿鐵道會社矣。

吉會鐵路借款協約　吉會鐵路之計畫，或縮短朝鮮與吉林長春哈爾濱間距離之新路線，其性質非常重要，現已於一九二七年築至敦化。依據一九〇七年「新奉吉長兩路協

約」，如修築自吉林至韓國之鐵路，需用外資時，早卽規定日本有借款之權利【註一九】。兩年後（一九〇九年九月四日）「間島協約」成立，更規定此項計畫鐵路之權利。該約（第六條）規定：「中國政府，將來將吉長鐵路延長至延吉（卽所謂間島）南邊界，與韓國會甯鐵路相聯絡，可與日本政府商議」【註二〇】。惟於一九一五年「中日條約」以前，並無特許日本借款以建築該路之協約。至「中日條約」規定吉會鐵路於換文中「嗣後南滿洲鐵路建造需用外資，中國可（或將）先向日本資本家商借」，不過使日本協約上之旣得權利格外穩固耳。

一九一八年六月十八日，日本三銀行（日本實業銀行，朝鮮銀行，台灣銀行）與中國訂立「吉會鐵路預備借款協約」建築自吉林至朝鮮邊境附近之會寧間鐵路【註二一】。本預備協約成立，六個月內，締結詳細合同並訂立一定借款數額之正約。預備協約中規定借款之利息，公債期限爲四十年，自第十一年起分期償還。借款以屬於本鐵路之財產及收入爲擔保，預備協約未規定之條項，將來準照「津浦鐵路借款合同」（一九〇八年一月十

三日訂立）辦理。又於第九條中規定，銀行於本預備約成立之日，即墊十足日款一千萬元與中國政府。中國交通總長以一九一八年六月二十九日大總統批准之公文，聲明「依照本約之借款一千萬元，自（一九一八年）六月十九日存入中日交易銀行東京局所內，記入北京政府名下，隨時得自由取用」【註二二】。同時對於一九〇七，一九〇九年之關於吉林朝鮮間建築鐵路之「中日協約」，予以確認。

關於吉林朝鮮間鐵路建築，日本資本家借款之正當權利，盡以上述協約（一九〇七，一九〇九，一九一八）之內容爲依據，此吾人所可斷言者。一九一八年北京政府舉自由使用之借款日金一千萬元，結果中國政府如建築該路，不得不受預備協約之拘束。惟細閱以上各約，吾人可得一概念，即除有與日本商議之必要外（非指借款之必要），中國政府得自行籌款建築自吉林至朝鮮邊境之鐵路也。實際上倘中國建築該路之一部或全部而需要外資時，日本始有借款之權利。該路自吉林至敦化一段，由中國政府與日本訂立合同，已於一九二七年建築完工矣【註二三】。

滿蒙四路借款協約　一九一三年十月五日「中日換文」，中國承認日本資本家，有建築滿蒙五路借款之優先權利。其中爲南滿鐵路枝線者凡三（卽四平街鄭家屯線—延長至洮南等，開原海龍城線，長春洮南線），其他二線（卽洮南熱河線及吉林海龍城線）【註二四】。中國政府承認如建築以上諸線，向日本貸借資本。惟吉海線須於需要外資以供建築時，始向日本借款。是中國對於吉海路，猶保留自款建築之權利。

關於四鄭鐵路及其展至洮南更行展築之計畫，中日政府於其他四路外更曾單獨協商【註二十五】。自長春至洮南以及自洮南至熱河之鐵路，迄未建築，惟開海線之初段，卽自開原至托諾，已築成輕便鐵道。至於吉林海龍城鐵路，中國亦於日本政府抗議之下自行築成【註二六】。

中國政府於一九一八年九月二十八日，與日本興業銀行（同時代表朝鮮及台灣銀行）締結「滿蒙四鐵路預備借款協約」，中國政府於該約（第一條）承認日本銀行借款建築下列各路：

（一）洮南至熱河

（二）長春至洮南

（三）吉林至開原

（四）洮熱路線上一地點至某海港（渤海灣沿岸）由中日雙方商定之。

此約僅爲預備協約之性質，各路之實行借款興築，自待於日後之協商。預備協約僅規定其要點爲：自滿蒙四路債券發行第十一年起，以四十年爲公債期限；滿蒙四鐵路之財產及收入爲借款之擔保。銀行於本預備協約成立時，卽墊日金二千萬圓與中國政府，中國政府得自由使用之【註二七】。

滿蒙四鐵路中，捨開原吉林路線比較不重要之一段（自開原至托諾及西安）曾於日後締約建築外，並無其他借款建築契約之訂立；惟除一九一九—一九二〇國際新銀團日本政府及銀行家之聲明，以及華盛頓會議日本代表聲明之放棄部份外，日本銀行對於滿蒙四路仍保留其權利。洮熱鐵路雖迄未建築，新銀行團對於建築該路之計畫及展長至北滿

洲，頗重視之【註二八】。

【註八】參閱第三十八節第一款。

【註九】參閱第三十八節第一款。

【註一〇】參閱第四十四節第二款；及第五十節第三款。

【註一一】見 The Sino-Japanese Negotiations of 1915 一書，頁四十六。

【註一二】參閱第十九節第二款第三十九節第三款。

【註一三】參閱第十九節第四款。

【註一四】中日（中國—橫濱正金銀行）「建築四鄭鐵路合同」見「中國條約合同大全」卷二，頁一二四九。

一九一六年十月十三日，美國公使致送中國代理外交總長通告，謂合衆國保留其銀行家於中美「錦瑷鐵路預備協約」中獲得之權利。「錦瑷鐵路建築契約」由滿洲總督秉承中國政府於一九一〇年四月簽訂，惟實

行建築因故躭擱。「而美國銀行家自訂約所獲之權利，並未放棄，顯然保留並繼續之。」（見「美國之外交關係」，一九一七，頁一六八—一六九；又一九一六，頁一八九）同時美國政府復於一九一七年一月三日，以同樣之聲明致送日本（見「美國之外交關係」，一九一七，頁一六九）。關於中美（英）「錦瑷鐵路協約」參閱第三十一節第一款。關於一九一六年三月中國與俄亞銀行締結「濱黑鐵路協約」，及美國之聲明保留權利，參閱第四十三節第二款。

【註一五】關於四鄭鐵路待其延長至洮南通遼諸線之借款建築權，橫濱正金銀行於一九一九年將鄭家屯延長路線之借款權利，渡讓於滿洲鐵道會社。會社乃借款建築鄭家屯至洮南之路線，並與中國訂立借款修築自洮南通至昂昂溪及齊齊哈爾之鐵路協約。關於一九二四年「洮昂鐵路建築合同」，參閱第五十一節第一款。

【註一六】參閱第十九節第二款。

【註一七】參閱第三十九節第一款。

【註一八】中日（中國—南滿鐵道會社）「吉長鐵路借款協約」，見「中國條約合同大全」卷二，頁一三九〇。

【註一九】參閱第十九節第一，二款。

【註二〇】參閱第十九節第四款。

【註二一】中日（中國—日本銀行朝鮮銀行等）「吉會鐵路借款預備協約」見「中國條約合同大全」卷二，頁一四三〇。

【註二二】見前書卷二，頁一四三二。

【註二三】參閱第五十一節第二款。

【註二四】參閱第十九節第四款。

【註二五】參閱第十九節第四款及第三十九節第二款

【註二六】參閱附錄「六」。

【註二七】中日（中國—日本銀行，朝鮮銀行等）「滿蒙四路借款預備協約」，見「中國條約合同大全」卷二，頁一四四八。

【註二八】參閱第四十四節第二款。

第四十節　中日地方實業借款

滿洲地方礦務木材借款協約　一九〇五至一九一五年間，日本政府及資本家與中國締結關於滿洲礦務木材之協約，如南滿鐵道會社之經營撫順烟台兩煤礦，大倉公司之經營本溪湖煤礦，以及日本資本家獲得開發鴨綠江木材之權利，組織中日鴨綠江採木公司，採伐鴨綠江中國沿岸之木材等是也【註二九】。一九一五年五月二十五日「中日換文」，中國政府承認日本國臣民，得在南滿洲調查選定礦區，准其採勘或開採【註三十】。其指定之礦區，包括本溪湖礦附近其他礦區，海龍城附近，通化縣附近，及其他在奉天省及吉

林省之礦區。

奉天省署與日本大倉公司，於一九一六年十月十六日，締結延長該省借款日金一百五十萬元之協約，該款本定於是日期滿者也【註三十一】。該約將舊約廢棄，延長借款期限一年，並規定（第七條）以本溪湖鐵廠奉天省股本及礦稅，撫順炭礦稅捐，安東木材公司奉天省股本作爲擔保。日俄戰後，日本立卽收管本溪湖煤礦，並於一九一〇年得中國承認，本約規定大倉公司得繼續經營之權利。

一九一八年四月二十二日，奉天省政府與朝鮮銀行復有第二次款借協約之締結，規定本約簽訂後七日內，由銀行借出全數日金三百萬元【註三二】。借款之目的，於（第二條）中規定「僅爲整理東三省官銀號（Provincial Government Bank of Manchuria）公積金之需，不作別用」。該約訂立，於滿洲礦務主權頗有關係，蓋該約（第八條）規定「所有本溪湖煤礦公司之奉天省有股本」，俱爲日本銀行指爲借款之擔保也。

中國政府（北京）與日本銀行，於一九一八年八月二日，締結「黑龍江吉林金礦木材

借款協約」，借款日金三千萬圓，該約由中國財政總長農商總長與日本銀行代表簽訂。舉行借款之日本銀行包括朝鮮銀行，台灣銀行，以及中國匯業銀行（日本理事）等。借款目的謂係發展吉黑二省之森林金礦，惟關於該項發展，僅有概略之條文【註三三】。借款以吉黑二省金礦及國有森林，以及中國政府以上兩項之稅收爲擔保（第八條）。其後日本銀行，聲明該項借款，允許「作爲貴國（中國）整理財政之用」，實則此爲借款主要急切之目的，至於改良金礦及森林，以及所謂促進中日共同事業之宣稱，均虛文耳【註三四】。實際上日本資本家實業家，其在北滿金礦業之發展，不及其伸足於北滿森林之美滿。至於中東鐵路沿線，自不在日本銀行吉黑金礦森林借款範圍之內。約言之，日本在滿洲之金礦森林勢力，捨吉林省一部份事業及沿中東鐵路者外，以撫順烟台炭礦，本溪湖煤鐵廠，鞍山鐵廠及鴨綠江木材事業爲最著。

【註二九】參閱第二十節第一，二款。

【註三〇】參閱第三十八節第一款。

【註三一】中日（奉天省署——大倉銀行）借款展期合同見「中國條約合同大全」卷二，頁一三三五。

【註三二】中日（奉天省署——朝鮮銀行）「整理東三省官銀號公積金借款協約」見前書卷二，頁一四一六。

【註三三】中日（中國——日本銀行，中國匯業銀行等）「吉林黑龍江金礦森林借款協約」，見前書卷二，頁一四三四。

【註三四】見前書卷二，頁一四三九。

此項中國與日本中國匯業銀行朝鮮銀行等訂立之借款，爲「西原借款」之一，橫濱正金銀行，並未參加「西原借款」。中國財政總長曹汝霖，謂曾於事後致電吉林省督軍孟恩淵，表示所謂金礦森林借款，其目的僅爲北京政府舉債以與中國南部從事戰爭者，所以加以「振興實業」之名義　不過爲避免六國銀行團干涉耳（「遠東雜誌」，八月號，一九一八，

頁三三六）。

第四十一節　南滿鐵路與關東州都督府

南滿鐵路與關東州都督府　南滿州鐵道株式會社成立於一九〇六年，關東都督府幾亦於同時設立，鐵路與都督府聯貫之關係，前節已有詳述【註三五】。南滿洲鐵道會社之組織，迄今無大更動，僅關東州都督與滿鐵社長昔係兼任，今則劃分而已。至於較小之改革管理組織，則數見不鮮，如一九一七年七月三十一日之「帝國勅令」（第八十九號）曾將鐵路總裁副總裁之職權歸併於理事長【註三六】。又「帝國勅令」（第九十號）南滿鐵道會社有經營朝鮮鐵路之權【註三七】。惟卒於一九二五年取消之。

至於關東州之政府組織，曾於一九一七年即南滿鐵道會社奉命兼營朝鮮鐵路之時，有輕微之更動。日本政府於是年七月三十一日，發佈「帝國勅令」（第八十二號），使關東州都督之權限，格外確定【註三八】。一九一九年四月十二日，關東州都督府之組織有徹底

之變更（「帝國勅令」第九十四號），自一九〇六年成立之關東州都督府，至是改組爲關東廳，以長官一人管轄之，長官非必高級軍官。自一九一九年起，關東州民政軍政之權限劃分，民政權操諸長官，軍政權則屬於關東州守備軍司令；惟關東廳長官若爲高級軍官，則仍可指揮關東州軍隊。至於關東廳長官之職權，捨軍政之職務外，所有關東州租借地內之司法權，南滿鐵道會社營業之監督，以及鐵路沿線之警備等權利，大半一存其舊。至於權限劃分之最顯者，則爲警備，凡租借地及鐵路地帶內之警察，均屬關東州長官統轄；而鐵路守備隊係屬軍人，與租借地內定量之駐軍，俱受關東州守備軍首領之指揮。

長官秉承首相意志，行使民政職權（第四條）（長官由首相任命）；辦理外交，承外務大臣之旨；倘關東廳長官係高級軍官，兼任關東州守備軍司令者，則承參謀總長之旨（第三條）。南滿鐵道會社社長，爲關東廳之「交通顧問」。長官於普通民政，有發佈命令（地方條例）之權，並得請求守備軍司令行使兵力（第七條）。關東州本分爲三行政區，

今則減分爲二，以大連及旅順爲首府。關東廳長官爲親任職，由日皇直接任命。

所有滿洲之日本領事，自一九一九年起，均爲關東廳之當然祕書，瀋陽總領事，除爲該管區域內民政及外交之首領外，同時亦爲關東州之當然祕書長（第十五條）。因日本之滿洲領事均爲關東廳祕書（同時復各有其領事館警察）之故，關東廳警察權擴張，凡在鐵路線外而有日本領事管理之地，關東廳警權無不深入。至於領事館警察，有時即係鐵路守備隊改充。而日本守備隊，可視爲警察之補充軍力【註三九】。自一九一九年後，關東廳之組織少見更動，僅一九二一年六月及一九二三年十二月稍有微細之變更而已【註四〇】。

【註三五】參閱第十七節第一款及第十八節第一款。

【註三六】見「中國條約合同大全」卷一，頁五六三。

【註三七】同前。

【註三八】前書頁五六九。

【註三九】見Twentieth Anniversary History of the Kwantung Government,（日文），頁二七四（一九二六年八月旅順關東廳出版）。

【註四〇】同前。參閱第五十節第四款華盛頓會議中之滿洲日兵問題。

第四十二節　滿洲之日本勢力

滿洲之一般的日本勢力　自大戰開始至華盛頓會議止，日本在滿洲之地位，可於前節所述一九一五年「中日條約及換文」，關於南滿洲東部內蒙古者，及本時期中日兩國訂立之各種鐵路實業借款協約中，窺見其一斑。至於日本政府與資本家，於新銀團成立談判其活動之性質與範圍時之一切表示，當詳述於后【註四一】。至於中東鐵路自國際共管以來，日本於各種會商及協約中，如華盛頓會議等，獲得相當之利盈。協約之重要者，爲一九一六年之「日俄協約」，一九一八年「中日陸海軍協約」，及一九一七年之美日「藍辛石井協約」，確定日本在滿之利益。日本因於此等協約之力，造成在滿之地位，遂於

中國政府或滿洲當局獲得鐵路實業諸借款協約（如一九一六—一九一八年間尤著），大肆其活動之能事焉。

日本警察權與鄭家屯事件　一九一六年一月，鄭家屯（四平街之西，地近內蒙古）中日軍隊發生衝突，結果日本政府要求中國懲辦關係軍隊，並提出擴張日本在滿警察權於南滿鐵路線外之條款。此項條款，包括日本於滿洲（鐵路線外）有設置警察之權，並不限定數目；中國政府若於南滿洲聘用外國顧問，應聘日人爲軍事顧問；中國士官學校，聘用日本將校若干名爲教習〔註四二〕。按一九一五年「中日換文」，中國事實上已承認嗣後如在南滿洲，聘用政治，財政，軍事，警察之外國顧問時，應聘用日人爲軍事顧問。故中國於一九一七年一月十二日覆牒中，表示承認一九一五年之換文，惟中國保留不於南滿洲聘用任何外國顧問之權利（然日後瀋陽方面曾聘一日人爲軍事顧問），且中國政府在目前亦無於南滿洲士官學校聘用外人之意。在於南滿設置日本警署一節，中國政府認爲南滿洲無設立日本警署之必要，日本此項要求，顯然侵犯中國警察權，與所謂治外法

權，及居住營業等權利，尤難牽混。

日本政府造成之鄭家屯事件問題，以一九一七年一月二十二日之照會解決，日本警察權除既得者外，未能加以擴充，惟牽涉事件之中國軍官與兵士，規定由中國加以懲罰，並給予日本商人少數之卹金（註四三）。

【註四一】參閱第四十四節第一二款；第五十節三款；及第五十二節第一款。

【註四二】見「中國條約合同大全」卷二，頁一三四七。

【註四三】同前，頁一三四七。參閱第五十節第四款。

第二章　俄國在滿洲之地位（一九一五—一九二一）

第四十三節　俄國勢力與中東鐵路

俄國與中東鐵路之關係　而歷一九一七年俄國發生大革命，中東鐵路遂暫時爲俄屬遠東之反鮑爾希維克叛黨所佔領。叛黨因地位之不穩及人才之缺乏，致鐵路管理，陷於凌亂之狀態。實際上自一九一四年大戰爆發，俄國政府專心致力於歐洲政治軍事，對於遠東及滿洲之經營，不得不暫時擱置。基於中東鐵路之紛亂，一九一八年北京各聯合國代表請求中國政府管理該路，並收回該路之警權。日本政府表示反對，謂根據一九一八年三月二十五日之「中日軍事協定」，日本政府獲得中東鐵路運輸日本軍隊之權利【註四四】。按一九一八年九月六日「中日軍事協定細目」，規定（第四條）「由中東鐵路輸送

之軍隊，使該鐵路當局任之。爲謀中日兩軍及捷克軍之輸送調度有方起見，中日應設協同機關，便與該局交涉」【註四五】。但將來各聯盟國之軍隊，行動於此方時，亦可參加人員於該機關內。故該約表面雖以中東鐵路歸中國管理，實際中國並未能獨佔，中日軍隊同時駐守於該路。其後各聯合國於一九一九年一月九日締結協約，規定中東鐵路由聯合各國共同管理【註四六】。

華盛頓會議中專門副委員會，曾有中東鐵路管理之問題與情形之敍述，並說明一九一九年「聯合國共管中東鐵路協約」，現仍在「委託代理」効力之繼續中【註四七】。該約雖係暫管性質，「最後仍以不侵害現有條約範圍內，退還本路之利益者爲目的」，但事實上對於中國政府與改組後之俄亞銀行（志在代表該路債權人）所訂立之「管理東省鐵路續訂合同」，及鐵路之實際情況，頗難斷定【註四八】。「管理東省鐵路續訂合同中」，規定增加董事會華籍董事之數，並於緒言中書明中國政府，因俄國政治紊亂之故，致失其管理該路（東鐵）及維持秩序之能力，決定執行該路合同及現行章程之所有各項職權。

中國政府與俄亞銀行（卽前中東鐵路原契約者華俄道勝銀行所改組）於一九二〇年訂立之「管理東省鐵路續訂合同」，以下數條爲尤緊要而值得注意。中國政府於任命督辦外，得派董事會華籍董事四人（卽董事會十八中占去五人）（第二條）；同樣，中國政府得於稽察委員會（之五員）內，派華籍稽察員二人，其總稽察卽由此五人中選舉，但以華籍爲限（第四條）；董事會法定人數以七人爲至少之數（第三條）；東省鐵路公司承認，（第一條）「按照原合同第十二條，該公司於路成開車之日，應繳中國政府之庫平銀行五百萬兩（外加利息），交付中國政府。」【註四九】中國要求贖買東省鐵路原股本之半，雖未經俄亞銀行訂立協約，成爲事實；但於（附錄八）中規定：「中政府聲明對於一九二〇年十月十二日所訂合同，雖許簽訂之權，而於要求贖買股票一層，仍得有續議之權」。至於東省鐵路自一八九六年來多方面之活動一節，第六條特別重要規定：

公司以後所有之權利及所有之職務，無論何項，均應嚴行限制於商業範圍之內；所有一切政治事項，均應禁止。中國政府得隨時嚴重取締之。

惟吾人所應注意者，該約係中國政府與改組後之俄亞銀行所締結。其簽約時正中國撤銷北京帝俄公使之承認，而令其回國十日之後，新蘇維埃政府以俄國銀行俱收歸國有，俄亞銀行亦然，故不承認俄亞銀行私自訂立之合同。爲保護法國資本家之利益起見，俄亞銀行曾於巴黎一度改組，是以一九二〇年十月該銀行與中國政府訂立之協約，蘇維埃政府嚴重反對。俄亞銀行於中國代表探詢該行實況之可靠消息時，表示俄亞銀行與俄國任何政黨均無關係，並聲明「捨中俄兩國外，他國均無利益於東省鐵路」。事之奇特者不在中國斯時未承認蘇維埃政府，以致疑料俄亞銀行與俄國共產黨有所聯絡，而在中俄兩國以外，無復曾投資於東省鐵路者。夫俄亞銀行，（卽前道勝銀行）法國私人資本曾投資其一部。俄亞銀行於一九二〇年之談議中，確言其保有東省鐵路股本之全數，而公佈之會議通訊，絕未提及銀行或鐵路公司之財政情形。至俄亞銀行於巴黎改組後，能於東省鐵路要求投資者合法之所有利益，尙屬疑問耳。

俄亞銀行濱黑鐵路協約　中東鐵路公司或俄亞銀行，俱未於中東鐵路幹線或南滿枝

線建築任何主要之長距離枝線。惟於一九一六年三月二十七日，中國政府與俄亞銀行締結之合同，吾人不能恝置其重要條目，俄亞銀行於該約中，獲得建築自哈爾濱，北至黑龍江岸一地，與海蘭泡（Blagoveshchensk）對峙之黑河府間鐵路建築權【註五〇】。路名濱黑鐵路（哈爾濱黑河府），經過嫩江縣，築一枝線南與中東鐵路以齊齊哈爾聯絡。協約規定銀行籌款五千萬盧布，不拘一次或分期籌足，利息百分之五，稱「中國政府濱黑鐵路五分息金借款」，即以鐵路本身之財產及收入爲抵押，中國政府並保證本銀及利息之償付。因此項鐵路計劃並未成功，故此外無復細目協約之存在。鐵路計劃中之兩段現已築成或行將築成，惟承辦者另有其人，非屬俄亞銀行者。自呼蘭（隔松花江與哈爾濱相對）至嫩江短距離之一段，業經中國私人公司建築完成。中國政府認爲俄亞銀行計畫該線之權利，業因俄國革命而消滅矣【註五一】。

【註四四】「中國條約合同大全」卷二，頁一四〇七。參閱第四十四節第一款及第四十八節第一款。

【註四五】「中國條約合同大全」卷二，頁一四一三。

【註四六】參閱第四十四節第一款，該節詳述聯合國共管東鐵路之情況。

【註四七】參閱第五十二節第一款。

【註四八】見 Manchuria Treaties and Agreements, 頁二一〇。參閱第四十四節第一款，第四十五節第一款及第五十二節第一款。

【註四九】同前，頁二一三。關於中東鐵路開車時日之追溯，中國政府與俄亞銀行見解各異，中國政府謂一九〇三年中東鐵路已開車，俄亞銀行則堅持開車時日爲一九〇七年，當時爭執未決。事實上中東鐵路全線通車，當然始於一九〇三年之末，乃日俄戰爭以前之事也。參閱第五十二節第一款。

【註五〇】中俄（中國—俄亞銀行）「中國政府濱黑鐵路五分息金借款合同」見「中國條約合同大全」卷二，頁一二六七。

呼倫貝爾區域之俄國權利　吾人於此須注意者，黑龍江省西部呼倫貝爾區域 Buriat 蒙古族及其他土著於一九一二年脫離中國，事變之結果，影響於俄國地位及中東鐵路者也。呼倫貝爾區（卽海拉爾區）之居民，大半係蒙古族及其他 Tunghu 土著之後裔。一九〇六年中國收服其地，設置行政機關，努力殖民政策。Puriat 等族因以激怒，遂於一九一一年中國革命時乘機叛亂，一九一二年宣告完全脫離中國。

俄政府以中東鐵路之權利，及呼倫貝爾區海拉爾滿洲里等重要城市之權利，爲居間調停中國與叛民之酬。結果中俄兩國於一九一五年俄曆十月二十四日卽西曆十一月六日，訂立「呼倫貝爾協約」，予「呼倫貝爾」一種自治性質，規定俄國與中東鐵路於區域內建築鐵路諸條款。規定呼倫貝爾爲特別區域，由副都統管轄之，副都統管理軍務，中國有保護該區域之權利。華民得在該區租地耕種，惟以不妨礙土人墾牧爲限。特別

區域內建築鐵路需用外款，得由俄國供給之。中國政府如派遣軍隊至特別區域，須預先通知俄國政府。是時呼倫貝爾實成中俄兩國共同保護之局。

惟此種狀態保留不久，自俄國革命後，中國政府於一九二〇年一月二十八日以大總統之命令，雖受俄方之抗議，仍單獨取銷一九一五年之「中俄呼倫貝爾協約」，作爲無效。中國行政勢力立即伸至該區，惟僅承黑龍江當局之旨。惟該地各族，顯然時生叛亂，最近如一九二八年及一九二九年，均曾發生事變。（關於「中俄呼倫貝爾協約」見「中國條約合同大全」卷二，頁一二四七。）

【註五一】參閱「附錄六」中國建築此路線之一部。一九一六年八月二十四日，美國國務院訓令北京美公使，令其『促起中國政府對於「錦瑷鐵路合同」及美國銀行團並未放棄權利之聲明，加以注意。』（「美國之外交關係」，

一九一六，頁一八九。）惟於一九一〇年二月二十四日俄國卽以備忘錄致美國國務院，抗議美國資本團與中國締結「錦瑷鐵路建築合同」。（「美國之外交關係」，一九一〇，頁二六一；及一九一六，頁一九九。）然美國資本團如摩根銀公司（J. P. Morgan and Co.）等向關務院聲明：『美國資本團於「錦瑷鐵路合同」獲得之利益，絕未聲明放棄。』（「美國之外交關係」，一九一六，頁一六九。）美政府因於一九一六年十月十三日，通告中國保留美國資本團「錦瑷鐵路計畫」中之權利，「此等資本團，於協約中獲得之權利，既絕未放棄，則顯然保留並繼續之」。（「美國之外交關係」，一九一七，頁一六八—一六九。）復於一九一七年一月三日以同樣之通告致北京日本公使。（同前，頁一六九）。關於此事可參閱第三十九節第二款。

第三章　列强在滿洲之地位（一九一五—一九二二）

第四十四節　列强之滿洲協約

聯合國共管中東鐵路　西曆一九一七年俄國大革命後，中俄東省鐵路之所有及管理問題，前已論及【註五二】。至於一九一八年之「中日軍事協定」，直接對於東省鐵路之相當影響，前已敍述，此後尙須詳論【註五三】。今須於此復述其梗概。日本政府深嫉中國之完全管理東省鐵路，因於一九一八年三月二十五日之「中日軍事協定」中，擴充日本勢力，規定日本國或其他軍隊，均得由東省鐵路運輸。「中日軍事協定」，隨一九一七年哈爾濱白俄謀叛蘇聯政府之事變而產生。一九一八年九月六日「中日軍事細目協定」，規定爲促進前訂協定之效力起見，中日應設協同機關，便與該局交涉，他國亦可參加人員於該機

關內【註五四】。日本政府以爲根據此項條文，日軍得駐紮東省鐵路沿線。

大戰終結，各國於一九一八年十一月十一日簽訂和約，惟聯合國干涉亞東西伯利亞鐵路通過地域之行動，並未因以終止，捷克斯拉伐克（Czecho-Slovak）被囚於此之俘虜，盡行釋放。事實上大戰和約，不過爲一九一九年一月九日聯合國共管西伯利亞鐵路及東省鐵路協約之先聲耳。該約（第一條）以聯合軍策動地帶內之鐵路，其一般監督由現出軍於西伯利亞之聯合國代表者所組織之聯合國特別委員會（Special Inter-allied Committee）執行【註五五】。該約由日美各國等簽訂，規定（第一條）創設下列之兩部：（一）技術部（Technical Board），由現出軍於西伯利亞之各國鐵路專家組織之，以經營前記地帶內各鐵路之技術及經濟爲目的；（二）軍事運輸部（Military Transportation Board），以遵從該軍憲之指令，而圖軍事輸送之便利爲目的。聯合國軍隊，繼續任保護鐵路之職。該約訂立後，至三月十日，遂實行代管東省鐵路。技術部部長爲美國工程師司梯芬（John F. Stevens），同年四月，西伯利亞聯合國各軍司令官舉行會議於海參崴

(Vladivostok)，決定東省鐵路自雙城子（Nikolsk）至滿洲里及自長春至哈爾濱一帶防務，由中國軍隊擔任。一九二〇年東省鐵路公司總辦霍爾瓦特將軍（General Horvath）去職，由華竹木夫（Boris V. Ostroumoff）繼任。此時滿洲內地駐紮之外軍，僅哈爾濱美兵一千，及滿洲里日兵而已。「聯合國共管東省鐵路協約」，至外國軍隊由西伯利亞撤退時，卽行取銷【註五六】。

美國軍隊雖於一九二〇年一月，隨同各國駐軍由西伯利亞撤退，而日本軍隊，則復逗留於滿洲里以西之西伯利西鐵道沿綫，及俄屬濱海省（Maritime Province），並於滿洲北部邊界之黑龍江內，以軍艦來往巡行。直至華盛頓會議之後，日軍始自俄屬濱海省完全撤退。而聯合國共管東省鐵路技術部，由司梯芬在哈主持者，至一九二二年始行結束。華盛頓會議中，討論東省鐵路管理問題，認爲「國際代管（依照一九一九聯合國所訂協約）現仍繼續有效」【註五七】。日代表復於華盛頓會議中，聲明西伯利亞日本軍隊未行撤退之理由。

列國國際新銀行團協約　西歷一九一八年七月八日，美國銀行團向國務院提議，計畫成立國際新銀行團，由各國銀行團集資，於不侵害並扶助中國主權獨立及維持「門戶開放」之主義範圍內，應中國政府之借款【註五八】。經各國銀行團及外交方面多次之協商，始於一九二〇年十月二十五日締結「新銀行團協約」，並規定滿洲各國利益之對照。然英美日政府及銀行團間之協商，已幾費周折矣。當新銀行團會議之時，日本政府要求南滿內蒙，不屬於新銀行團範圍之內（其理由爲基於國防經濟及軍事之原因，日本於該地域內有「特殊權利及利益」），並希得各國承認日本「特殊權利及利益」之聲明，此爲談判中爭執最烈之點，吾人於此略述英美日於討論此問題時之地位，似甚重要。

（甲）日本之聲明　當國際銀行團會議之初，日本政府即要求南滿及東部內蒙，不屬於新銀行團範圍之內，及後逐漸讓步，初要求日本於滿蒙地域內，有採取保證日本利益必要步驟之權利，後要求對於滿洲某項鐵路之建築有取捨權，又對於洮熱鐵路北展之鐵路有否決權。於是由洮熱鐵路（尙未建築）至東省鐵路或即齊齊哈爾站聯絡線之反對建築

問題，爲會議中爭執之最烈者。結果英美兩國政府保證不獎勵其銀行團，侵害滿蒙日本之經濟生命及國防，日本政府因卽向兩國政府，放棄日本特別保留之提議。惟將該項解釋記錄，作爲日後之參攷，而美國銀行團異日聲明，自洮熱鐵路至海口（非位於東省鐵路之北之路線）一鐵路，在「新銀行團協約條款」之內，終爲日本所接受。日本政府及銀行團各項聲明，詳述于下。

日本要求新銀行團將滿蒙除外之初，由日本銀行團代表（小田切）於一九一九年六月十八日致書美國銀行團代表（Thomas W. Lamont）聲明【註五九】：

「茲已奉日本財團訓令，日本有特殊利益之滿蒙地方，所有一切權利及選擇權，應在協定案所定之共同事業以外。」

函中復述及千九百十二年六月十八日在巴黎舉行「六國財團」會議日本銀行之保留，造成日本地位之情形：

「日本之銀行，對於本借款，不得尙有損害日本在南滿及東部內蒙之特殊權

利及利益，在此了解之下參加本借款。」

關於滿蒙除外一事，日本政府最初之官方表示，爲一九一九年八月二十七日華盛頓日本大使之「備忘錄」，承認四國銀行團代表在巴黎會議之議決案，但滿蒙則在銀行團活動範圍以外【註六〇】。聲明：

「但此項議決案之接受與承認，不能解釋爲該銀行團足以侵害日本在南滿洲及東部內蒙古之特殊權利及利益。」

此項要求，既經英美兩國政府之拒絕，日本政府復於一九二〇年三月二日以「備忘錄」致美國，詳述日本之意志，聲明：

「日本在毗連朝鮮之南滿洲及東部內蒙古境內，所與辦事業，皆爲與日本安全有密切之關係。所有日本在南滿東蒙之特別利益者，卽在此也。……益言之，俄國地位挽近之發展，流毒遠東，實予日本以重大之影響。……滿蒙爲此等惡勢力之門戶，勢將侵入日本及遠東而危及其安全」【註六一】。

同時復述及日本在南滿之既得權利（Vested proprietary interests），如經營中之煤礦及鐵路之建築；及特定數路之建築，日本有取捨之特權，如自洮熱鐵路至（渤海灣）一海口間之聯絡鐵路是也。最後日本復要求下列一條：

「將來如有涉及南滿東蒙之借款事件，經日本政府，認爲於日本國防安全上，經濟生存上，足以發生重大障礙者，日本政府仍得保留必要辦法，以保障此項安全之權。」

前項要求，既未獲得英美兩國之接受，日本政府復於四月三日電覆美國國務院，表示日本可不堅持方式之要求，而要求英美對於該項原則之保證，予以接受【註六二】。至新銀行團籌建兩路（洮熱鐵路，及至海岸之枝線）計劃，日本並不反對，惟聲明：

「新銀行團日後若有延長洮熱線，北接中東路之計畫，必先自日本銀行團獲得日本政府之許可。因該路卽數年前經日本抗議之錦瑷路線之復活，於南滿鐵路大有影響也。」

復謂新銀行團對該兩路之建築，不願投資時，應許日本銀團，單獨担承該兩路之建築。四月十四日，日政府以同樣之照會送致英國【註六三】。

洮熱鐵路東省鐵路之聯絡線，日本要求有否認之權，又爲英美兩國所駁覆，日本不得已遂放棄該項要求，惟聲明：

「日本此提議，並非新要求。如第一項，僅爲免除將來誤解起見，舉此一端，作爲實例之一，表示此等企業，卽足以妨害日本之生存利益，深信銀行團有關係各國政府，基於相互之信任與友誼之精神，尊重日本之見解，已承認此問題在保障範圍內也。……

日本政府，基於上述原因，關於此二項問題，不再堅持美國政府明白之保證或承認。」【註六四】

事後英美兩國政府之表示，均謂兩國政府予日本者僅一般之保證，捨承認不經營與日本國防及經濟生存有妨害之事業外，別無其他。故事實上關於洮熱鐵路與東省鐵路

間聯絡線之建築，日本要求有否決之權利，並未經英美兩國特別承認，而洮熱路與某海岸聯絡之鐵路，仍屬於新銀行團事業範圍之內，日本僅於新銀行團不願經營上述兩鐵路計畫時，始得承乏其事。今洮南與東省鐵路齊齊哈爾站（譯者按，齊齊哈爾並不在東省鐵路線上，作者想係誤會）間，已由日本借款作鐵路聯絡其間，名洮昂（或洮齊）鐵路，一九二六年築至昂昂溪，一九二八年展至齊齊哈爾。

（乙）英美之聲明　英美兩國政府，對於日本將南滿洲東部內蒙古劃出新銀行團事業範圍之內之要求，表示拒絕。惟承認日本在南滿洲之「既得權利」，不受新銀行團之侵害，並保證日本之國防與經濟生存，可不受新銀行團事業之威脅。英美兩國復承認日本滿洲一定鐵路建築之取捨權，如吉會，鄭洮，長洮，開吉，（經海龍）等路是。又日本投資之某某已成鐵路等，亦允不屬於新銀行團事業範圍內。至於洮熱線與海岸聯絡之鐵路，特歸入新銀行團事業範圍。又日本要求洮熱線與東省鐵路間聯絡鐵路建築之否認權，亦未得英美兩國之承認，惟向日本保證新銀行團之事業，以互相合作之精神出之。

西曆一九一九年六月十八日日本財務代表（小田切）最初之函，美國資本團代表（拉孟氏）於二十三日覆曰：

『滿蒙爲中國重要地域，關於不屬於新銀團範圍之要求，礙難承諾。尊函所謂「特殊利益」，鄙意以爲與經濟事項毫無牽涉』【註六五】。

美國國務院後以該事非僅涉及銀行團，實應視爲一政治之問題，因於西曆一九一九年七月三十日，照會華盛頓日本大使，抗議日本要求將南滿東蒙劃出新銀團事業範圍曰：

「日本政府要求保留之地域，美國政府認爲該項要求，爲新銀團普遍經營中國企業中之預先要挾，美國資本團礙難承認。此等保留區域之主張，足以妨害新銀行團，且減少各國互相提攜之功用。」【註六六】

同年八月十一日，英國外務部照會日本，以同樣之理由反對日本欲將南滿東部內蒙不屬於銀行團事業範圍之內，並特別聲明英政府反對「特殊利益區域之特項要求」

("Special claims in particular spheres of interest,") 曰：

「美國提議而爲英日法各國政府所接受之新銀行團計畫，取銷特殊利益區殊之特項要求，藉以開放全華，供國際銀行團共同經營，實爲基本原則之一。……滿蒙爲中國重要地域，若劃出範圍外，與新銀團取銷利益範圍之根本主義相違。若因此起他國同樣之要求，則何以維持銀行團？」【註六七】

關於西曆一九一九年八月二十七日之日本照會，美國國務院於十月二十八日答曰：

「日本之要求，實爲各國政府及財團自由行動之辨法而混合政治之野心，是以美國政府對於日本關於南滿東部內蒙古之要求，礙難承認。」【註六八】美國務院並明白表示，對於日本在滿洲之「現有權利及利益」("existing rights and interests")，卽凡屬於既得權利之性質者，美國決不贊助銀行團妨害之。

英外務省於一九一九年九月一日接得日本照會，於十一月十九日覆照日本，態度與美國幾全相同，惟特別駁斥「利益區域」及特殊要求，謂「於中國一大地域內，准許商業

利益專享之要求，實與組織新銀行團之根本意義，大相抵觸。」【註六九】關於日本要求東部內蒙不屬於銀行團事業範圍之內，英國更特予以駁斥曰：「日本雖在該處獲得築路優先權，然尚未動工。且東內蒙之南境，事實上包圍北京，與日本屢次保全中國獨立與領土之誓約，不相容也！」

西曆一九二〇年三月二日之日本照會，提出保留權利之特殊方式，要求英美兩國贊同，美國國務院於三月十六日覆文，對於日本要求南滿及東部內蒙經濟政治之優越權利，表示不能承認，故對於日本提出之方式，礙難允准。且所謂國家自衞權，係國際間普通承認之權利。日本無庸以新銀團將施行何等活動，以妨害日本經濟生存與國防之安全爲慮。又此項主義，已包含於一九一七年十一月二日「藍辛石井交換照會」中，美國已經諒解。惟美國政府對於洮南至熱河又洮熱間至海岸之二路，謂必由日本獨築獨管，乃可保障日本國防經濟一節，殊難了解云【註七〇】。英國外務省亦於一九二〇年三月十九日，以同樣之態度，答覆三月十六日之日本照會【註七一】。

當日本政府要求英美兩國，對於洮熱鐵路與東省鐵路聯絡之路線，承認日本有否認之權利時，英美兩國各於一九二〇年四月二十八日二十九日分別答覆日本，加以拒絕。英國覆文謂「關於新銀行團建築洮南東省鐵路間聯絡路線，貴國以此線之展修，與前幾經日本抗議之所謂錦瑷鐵路復活無異，要求有否認之權利，英政府雅不願作任何事業，以與貴盟國之實際利益相衝突，惟日本關於北滿鐵路權利之要求，實不能贊同。至於洮長洮鄭兩線不屬於銀行團範圍之要求，英政府不再持反對之態度【註七二】。美國亦作同樣之讓步【註七三】。

日本自接得英美兩國覆文後，即於五月八日及十日發表聲明，放棄將洮南東省鐵路間聯絡路線，不屬於新銀行團事業範圍之要求，信賴英美兩國政府，不鼓勵新銀行團作妨害日本經濟生存及國防等活動之保證【註七四】。是以東省鐵路至洮南路線之否認權，卒未爲英美兩國所承認，而洮熱線及自此至海岸之路線，特別規劃於新銀團範圍之內。美國銀行團代表 Thomas W. Lamont 於西曆一九二〇年五月十一日，在日本答覆同日日

本銀行團代表（梶原仲治）之函，述新銀團會商之結果曰：

「關於滿洲及蒙古之事業計畫　或事實上已着手之鐵路事業，其特定之地位，年來所協議者，有二三問題。現今本團與貴國銀行團，所見一致，可確認者也。茲列於左：

一，南滿洲鐵路及其現在之枝線，與該鐵路附帶事業之礦山，不屬於借款團之範圍。

二，洮南熱河鐵路，及從洮南熱河鐵路之某地點起至海港之鐵路，應包含於借款團規約之條款以內。

三，吉林會寧，鄭家屯洮南，長春洮南，開原海龍吉林，吉林長春，新民府奉天，及四平街鄭家屯各鐵路，均在新銀行團共同活動範圍之外。」【註七五】

「新銀行團協約」於西曆一九二〇年十月十五日正式成立，對於南滿及東部內蒙，除與中國其他部分一般之規定，如着手中工商事業之現有協約不屬新銀團範圍外，並無其

他之保留【註七六】。新銀團事業之範圍，於該約第二條明定如下：

「凡中國（一）中央與地方政府；（二）中央與地方政府之所有或屬於支配之公司法團；（三）中央與地方政府所保證之當事人；現在與將來之借款合同，凡於中國以外公募者，均歸財團經理，而爲其共同事業之範圍。惟進行中工商事業之現有協約，不屬於新銀行團事業範圍之內。」

吾人於此應加注意者，「新銀行團協約」並未排除且於（第五條）中規定，准許各國銀行團獨自作指定之借款活動。又規定（第七條）各國銀行團僅能於自己之市場上參加借款。又（第五條）各國銀行團須於可能範圍內，與新銀行團全體進入諒解。又各國銀行團舉行借款，須與其他市場性質相同之借款互相一致。「新銀行團協約」緒言中述及組織新銀行團之目的，所以免除各國無謂之爭執，各國政府出其資本，並歡迎與中國資本合作，以幫助中國建設公共之利益。協約期效爲五年。惟自一九二〇至一九二五年，新銀行團並未舉款以建築滿洲之鐵路或其他企業。

【註五二】參閱第四十三節第一款。

【註五三】參閱第四十三節第一款及第四十八節第一款。

【註五四】參閱第四十八節第一款。

【註五五】「各國共管西伯利亞鐵路協約」見「中國條約合同大全」卷一，頁八二。

【註五六】同上，頁八三。

【註五七】參閱第五十二節第一款。

【註五八】見 The Consortium「四國對華借款協約原文及關係資料」，頁二，(Casnegie Endowment for International Peace, Washington, 1921.)

【註五九】見 The Consortium, 頁十九。

【註六〇】見 The Consortium, 頁三十。

【註六一】同上，頁三九。

【註六二】同上，頁四六。

【註六三】同上，頁四八。

【註六四】同上，頁五六。

【註六五】同上，頁二十。

【註六六】同上，頁二十六。

【註六七】同上，頁二八。

【註六八】同上，頁三一。

【註六九】同上，頁三三。

【註七〇】同上，頁三八。

【註七一】同上，頁四四。

【註七二】同上，頁五二。

【註七三】同上，頁五四。

【註七四】同上，頁五六，五八。

【註七五】同上，頁六一。

【註七六】同上，頁六七。

第四十五節　列强與滿洲

英美法在滿洲地位之概況　英美法國之共同利益，如新銀行團會議及協約，與滿洲之關係，以及「各國共管東省鐵路協約」之共同利益，已有詳述，茲所述者，不過英美法國關於滿洲之單獨利益，及條約權利之梗概而已。

一九一五年日本向中國要求二十一條件，美國國務院於三月十三日照會華盛頓日本大使，對於談判中之「中日協約」，提出相當之責問。關於日本在南滿東部內蒙「特殊地位」之要求條件，及關東州南滿鐵路租期之延長各項，美國並未聲明反對。惟對於日本要求中國聘用日本政治軍事經濟顧問一節，加以抗議。並謂基於「中美條約」以最惠國待遇之關係，凡日本臣民得自中國之優越權利，美國亦要求中國給予同樣之待遇。惟「照

會」中聲明：「日本因與該數地（山東，南滿及東蒙）因接壤而生之特殊關係，合衆國明白承認之」【註七七】。此語於一九一七年十一月二日「藍辛石井協約」中亦復述及。西曆一九一五年五月十一日，美國國務院訓令東京美國大使通告日本外務大臣，「中日兩國政府，無論有何同意或企圖，如有妨害美國國家及人民在中國條約上之利益；或損害中國政治上領土上之完全；或損害關於開放門戶，商工業機會均等之國際政策者；美國政府，一律不能承認」【註七八】。日本於五月十三日，接得該項訓令。

英國與法國相似，參加聯合國共管東省鐵路，並於給予日本以保證，而使日本自動撤銷對於南滿東部內蒙相當之保留後，英法銀行（豐匯銀行，印度支那銀行）實行簽字於「新銀行團協約」【註七九】。此時「第三次英日同盟」，雖仍在有效期間，惟英國對於日本要求南滿洲不屬於新銀團範圍，仍持反對之態度。

「聯合國共管東省鐵路協約」中，法國獲得重要之地位，蓋當初巴黎銀行家曾應俄政府之借款，該款之一部，即用以組織華俄道勝銀行者也。後華俄銀行與北方銀行合併而

成俄亞銀行。俄國大革命後，蘇維埃政府收所有俄國銀行爲國有，俄亞銀行（前華俄銀行）依俄國法律而設立，蘇維埃政府遂接管其彼得格勒(Petrograd)之總行。法人因銀行股票保有之故，乃依法律手續於巴黎改組該行，至是遂受法國政府之保護。俄亞銀行於改組之後，卽於西曆一九二〇年十月二日與中國訂立「管理東省鐵路續訂合同」，其時正中國大總統以命令撤銷北京前俄代表庫達聶夫(Prince Koudacheff)之承認後十日事也。後迄一九二四年五月，中國承認蘇維埃政府，並訂立「暫行管理東省鐵路協定」，排斥其他各國之干涉，法國政府因促起中俄兩國對於俄亞銀行之現狀加以注意，並抗議「暫行管理東省鐵路協定」，不予承認。事實上法國政府及法國資本團，於東省鐵路並無任何既得權利，亦不能向前華俄道勝銀有任何要求，僅能向俄國政府，直接要求其補償而已。

【註七七】見「美國之外交關係」，一九一五，頁一〇五—一一一。參閱第四十七節第一款。

【註七八】「美國之外交關係」一九一五，頁一四六。

【註七九】西曆一九一七年日本與英法俄意締結關係山東之協約，於日後巴黎和會中，日本之地位及在華之利益，德國在山東利益之承讓，各國間接對於滿洲之態度，俱甚緊要。一九一七年二月二十一日，英國於「英日換文」中，因謀得日本之援助以攻破德國之海口包圍計，贊成於大戰終了和平會議之時，幫助日本取得德國前在山東之權利，及赤道以北德領各島嶼。法國以其他原因，亦與日本於三月一日作同樣之許可，二月二十日俄國亦同樣許可日本，意大利亦口頭允許之。最初各自保守祕密，至巴黎和平會議時始公佈。故一九一七年十一月二日美日締結「藍辛石井協約」時，美國猶未知前述日英，日俄，日法，日意各約之存在也。參閱第三十七節第一款。（「見中國條約合同大全」卷二，頁一一六七—一一六九。）

第四章　條約及合同（一九一五—一九二一）

第四十六節　日俄條約

日俄條約　西曆一九一六年七月三日，當俄國革命爆發以前，日俄兩國締結兩約，一爲公開之政治協約，一爲補充上述各密約之新密約。日俄政治協約，於彼得格勒簽訂，規定日俄兩國在遠東之合作綱要，規定（第一條）日俄兩國一方不爲敵對他方之任何政治協定，亦不與他國聯合以當他一方；（第二條）「兩締約國之一方，在遠東之領土權及特殊利益，爲他一方所承認者，如被侵害時，日俄兩國，應協商防護此等權利利益應取之手段。」〔註八〇〕因同時補以日俄密約，故此約僅規定綱要而已。

日俄密約　「日俄協約」成立時，事實上同時尚有條項詳密之「日俄密約」，於彼得格

勒簽訂，以確立日俄兩國之同盟。一九一八年勞農新政府將該項密約之原文公佈，「孟徹斯特導報」(Manchester Guardian)首先將英譯文在二月一日公佈【註八一】。密約緒言中述及一九〇七，一九一〇，一九一二年之「日俄密約」，規定(第一條)俄日兩國，相互承認在中國之權利利益。苟第三國，對於日俄兩國前述利益發生侵害之狀態時，日俄兩國，應坦懷協議，執行共同必要之手段。是以規定(第二條)依前款俄日兩國取必要手段之結果，如第三國對於日本或俄國竟至於宣戰之時，則他一方締盟國，應卽實行援助。並約定非得兩締盟國相互之承認，不得與敵國講和。(第三條)俄日兩國，關於武力相互援助之條件，由兩國當事者決定之。(第四條)兩締約國之甲方，於乙方與第三國開戰之時，非由乙方提請援助之保證，又程度上無以武力援助之必要時，則甲方不盡武方援助之義務。當時美國及中國，俱未加入協約國以抗德國，則此條之嚴重性，於此可見。(第五條)本條約自調約之日起，五年間有效力。若期滿之前十二個月，兩締約國皆不照會廢約，則本約以締盟國一方，表示廢約之日起，仍繼續一年有效。(第七條)本條約除

兩締盟國外，相互嚴守祕密【註八二】。俄國革命之後，揭發所有祕密條約，此約遂經勞農政府一九一八年公佈於彼得格勒，而大白於世。

【註八〇】「日俄遠東同盟協約」見「中國條約合同大全」卷二，頁一三二七。

【註八一】「俄日滿蒙密約」之存在，已事實昭然。一九一七年俄國革命政府曾將前帝俄外務部中之文卷，尋出該項密約而公佈之。該約之英譯文見一九一八年二月一日之 Manchester Guardian 及三月二日之「紐約晚報」(New York Evening Post)。詳見「附錄四」，閱者可加以參攷也。

【註八二】出售東省鐵路之一部與日本。日俄兩國於簽訂「日俄協約」及「密約」時，同時復簽訂出售東省鐵路南部自寬城子至老小溝之預備協約，估值售價【千萬盧布（當時合三百萬美元），路長七十五哩，（至松花江僅五十哩）貫松花江而上，關於參過松花江辦法，日本與中國另行商議。惟此事因中國政府之反對，未能成交。預備協約，經日政府之許可，並可以

日本農商省一九一六年七月九日對新聞記者談話，承認此項賣買並批評其價值一事證明之。石井曾通告東京英國大使謂日俄已成立前項性質之預備協約，惟因松花江日本航行權問題，及松花江上貫通一事與中國政府談判未決，事實甚爲困難。東京美國大使於一九一六年七月十八日報告美國國務院，謂：「吾人可信關於松花江航行問題，日本已與中國進至締約之地步。」惟日本外務省於是年八月，聲稱尚未解決。據東京方面言，日本購買東省鐵路之南段，卽以軍事原料供給俄國（「美國之外交關係」，一九一六，頁四三六，四三八，四四〇—四四六）。最後證明日本欲得東省鐵路之南部，並未成功，其原因不明。一九一七年俄國革命後，鮑希維克黨在哈爾濱引起政變，舊黨霍爾瓦拖爲東省鐵路總辦之職，理事會華籍理事毫無實權，至於日本參謀本部與霍爾瓦拖及後任希曼諾夫(Ataman Semenov)之關係，不在本書範圍之內，不過與日本收

買東省鐵路南部一事之失敗，有相當之關係，因於此提及耳。

第四十七節　日美協約

日美藍辛石井協約　西曆一九一七年十一月二日，美日兩國交換特殊之照會多種，此日美兩國政策之相互聲明，其解釋頗爲重要，卽著名之「藍辛石井協約」是也。當協約訂立之前，英日兩國政府曾於一九一七年一月，向美國銀行團表示歡迎其重復加入六國銀行團，以應中國之借款。當時風傳美國銀行家擬與日本及其他國，借款以建築滿洲鐵路，駐美日本大使乃於一月二十五日詢問美國國務院，曾否熟慮此事，國務卿答以「日本在滿洲之特殊利益，美國政府承認之，此事當爲貴大使所亮鑒，合衆國政府雖未發表任何聲明，但可於多次事實上之承認並不欲干涉日本之利益見之……惟美國對於日本在滿洲之特殊利益，加以承認，而否認日本有若何特殊利益於山東。此貴大使所當注意者也。」【註八三】北京美國公使對於斯事，曾向其本國政府有所詢問，美國國務院解

釋如下：

「本人與日本大使此次談話，僅欲表明滿洲與山東之情況，完全異殊，及「特殊利益」一語之如何適用而已。我人所謂「特殊利益」，僅指關東半島之租借，南滿等鐵路之租借，及設置護兵之權利等等。「是以貴公使所設想者，甚爲確實，所謂日本之「特殊利益」，以本院之見，僅限於日本政府依國際協約獲自中國之特權也。」【註八四】。

西曆一九一七年六月十三日，日本政府派石井菊次郎爲全權特使負重要之使命以赴華盛頓，謀關於遠東日美兩國之國際問題，尤著力於中國問題以求美國之諒解。石井於八月抵美，經全權會議交換意見之後，兩國代表乃於十一月二日訂立所謂「藍辛石井協約」。該約不能謂爲條約，僅屬換文性質而已。

石井受命之後二日（六月十五日），華盛頓日本大使照會美國國務卿，謂因近時北京方面之盛傳，美國政府注意中國近日政治之危機，最近美國代表乃向北京中國政府勸

告中國融合國內政見不同之各派，組織負責任之聯邦中央政府，事前並未與日本商議，是以一部分人民（日人）頗生不快之感。日本大使因此請求合衆國採取適當方法，以表示「關於中國問題對日本之友誼態度」【註八五】。

美國國務卿於既得日本任命石井菊次郎爲特使，負使命來美之通知後，向華盛頓日本大使表示：

「美國政府頗願設法銷除任何疑慮，因此願將西曆一九一五年三月十三日國務卿白林（Bryan）與千代子爵換文中聲明各項加以補充。」【註八六】

美國國務卿對於白林氏聲明之細目，及美國對於維持中國領土及行政權之完整，中國工商業機會均等各主義完全贊同之長篇宣言，促起日本之注意。並謂白林氏照會曾聲明任何中日條約或協約，其內容規定中國承認日本，有政治，軍事，警務被聘爲中國政府顧問之優先獨佔權利者，認爲係破壞中國政治之獨立及行政之統一，希日本方面加以注意。【註八七】國務卿並聲明彼極願補充一九一五年白林氏之聲明，合衆國政府承認日本

與中國某數地方，因領土相接近而生特殊之關係。惟白林氏所指，僅山東南滿與東蒙而非中國全部也。國務卿之聲明如左：

「鄙人今特促起閣下之注意，即白林氏照會中，表明合衆國對於遠東國際關係之意見，吾人實未能見其承認日本，對於中國全部有任何特殊或密切之關係，如六月十五日相晤時閣下所言者是也。白林氏僅言合衆國承認日本與山東，南滿，東蒙等地因領土相接近而生之特殊關係，惟並未謂將來中日此等地方之關係，美國不能發表其主持正誼之意見也。」〔註八八〕

美國國務卿更向日本大使抗議日本政府，認爲日本所謂「最高」(Paranroun)利益，以美國之意，即係「特殊」利益之謂也。

華盛頓日本大使與美國國務卿事前之交換意見，實爲石井特使於八月中到美後與美國國務院談判此等問題時已成之諒解。正式之協約，即著名之「藍辛石井協約」，訂立於一九一七年十一月二日，係一種換文格式，未得並不須得美國參議院之同意，即生效

力。是以協約之形式，與正式經參議院批准之條約完全不同也【註八九】。協約宣稱日美兩國關於中國之意志與希求已互相一致，特協定如下：

「美國及日本兩政府，承認領土相接近國家之間，所發生之特殊關係。故美國政府，承認日本在中國有特殊利益，於日本領土接壤地方尤然。

「中國之領土主權，當然完全存在，日本以地理位置之結果，雖有右述特殊之利益，然於他國通商，與以偏頗之待遇，或蔑視條約上中國向來容許他國商業上之權利，日本決無此意。美國政府，於日本政府此次保障，完全信任。

「日本及美國政府，聲明毫無侵害中國獨立或領土保全之目的，兩政府且聲明在中國維持門戶開放，及對於商工業之機會均等主義。

「凡特殊權利或特典，侵害中國獨立或領土保全，或於列國臣民享有商工業上均等機會，加以妨害者，不問其爲何國，日美兩政府，互相聲明悉行反對。」【註九〇】

換文中雙方以同樣之語句，承認「領土相接近國家之間，所發生之特殊關係，故美

國政府承認日本在中國有特殊利益，於日本領土接壤地方尤然。」其他三節則重述雙方政府，所宣稱之政策，卽承認「中國之領土主權」，「中國之獨立及領土之完整」，及『所謂「門戶開放」或各國在華商工業機會均等主義』也【註九一】。

美國國務卿因解釋「藍辛石井協約」之意義，於一九一七年十一月八日，經由北京美使向中國外交部遞致照會，謂協約內日本政府曾聲明「日本之對華政策，並無侵略之野心。日本並無因與中國以地理位置而生特殊關係，故取得商業或間接利益之意志，」又「日美兩國政府聲明贊成門戶開放主義，並維持各國臣民在華完全享受商工業機會之均等，直至兩國解約時止。」照會中並謂：「日本在華之商工企業，因中日兩國地理上之關係，較他國人民同樣之事業，顯然更多相當利益，無庸解釋。」惟「日美兩國，非特重加確定其門戶開放主義，且爲國際永久和平計，雙方約定不干涉中國之主權及領土完整之原則。」【註九二】

中國外交部於十一月九日，答覆美國之照會（由北京外交部致美國公使，又由華盛

頓中國公使致美國國務院）略謂：「他國以文書交換互相承認之事，中國政府絲毫不受其拘束。」【註九三】十一月十二日華盛頓中國公使與美國務卿晤談，國務卿對於「石井協約」「特殊利益」一語，詳細解釋其意義。並謂美國承認日本之「特殊利益」，而於日本領土接壤地方尤然者，僅爲國際現狀下一般適用合乎公道之意義耳【註九四】。

美國關於「藍辛石井協約」之解釋，可於美國國務院簽訂「新國際銀行團協約」前見之。西曆一九一九年七月三十日，美國政府照會華盛頓日本大使，向日本政府聲明：「日本以在滿蒙有特殊利益，須於規定之協約中將滿蒙除外，美國政府聲明美國銀行對於日本資本團提議此項保留，不能予以同意。」【註九五】是則日本對於所謂「藍辛石井協約」之解釋，顯然與合衆國通常所指不同。關於「藍辛石井協約」之意義，經雙方政府代表簽字發表該約後，並未於日後作任何同意之聲明。該約原本雖係英文，日本政府自有牽強解釋之可能。美國政府自發現日本曲解條文之事實，遂於一九二〇年三月十六日照會日本大使，謂「藍辛石井換文」之中，實包含有「國家自保之權利，爲國際所共同承認

者」("The right of national Self-preservation is one of universal acceptance in the relations petween States.")之意，日本政府於(四月三日)覆文承認其聲明，對於「藍辛石井協約」之解釋，未持異議【註九六】。

華盛頓會議「適用中國原則及政策之九國條約」中，對於門戶開放主義，下一新而更合理之定義，「九國條約」由日美等國簽訂（一九二二年二月六日），各國相約不在中國任何指定區域內，謀發展商業經濟之任何一般優越權利，實包含一種廢止任何協約，如「藍辛石井換文」等之性質【註九七】。惟華盛頓會議及條約中，並未特將「藍辛石井協約」加以廢止。該約之正式廢止，基於一九二三年四月十四日美國國務卿與華盛頓日本大使之換文。略謂：「鑒於華府限制軍備會議所達到之各種諒解，美國及日本國政府，因之合意，認一九一七年十一月二日之「藍辛石井換文」，作爲廢棄，以後不再生效力。」【註九八】

在本節「藍辛石井協約」結束之前，吾人對於日本之「特殊利益」，爲各國所承認者，更作適當之研究。日法兩國最初之一九〇七年「日法協約」中，「對於兩國(日，法)所有

主權，保護權，占有權諸領域」，承認日本相當之特殊利益。而英國於更早之三次「英日同盟條約」中，承認日本於東亞包括中國有特殊之權利。至於日俄四次條約，更進而承認日本於南滿洲有「利益區域」（尤指鐵路而言）【註九九】。自日本與各國所結各種協約之原文觀之，英俄法各國承認日本之「利益」，其範圍與性質，顯然遠過於合衆國所承認日本者也。

【註八三】「美國之外交關係」，一九一七，頁一一六，一一八。

【註八四】「美國之外交關係」，一九一七，頁一八三。國務卿藍辛致北京公使林司祺。

【註八五】見前書，頁二五九。石井全權於其時赴美，合衆國於其時與日本締約，其眞眞理由，殊難朋瞭。惟自近時出版之「一九一七年美國之外交關係」中，可見協約之內幕，僅爲中國問題耳。因此吾人於此項資料，不得不深切注意。自此項新資料看之，不問其是否希望締結關於海軍事務之協

約，（但其時日本與英法意各海軍密約，尚未通知美國。）亦不問其是否眞爲驅除德國對於日美兩國在華活動之宣傳，因而發生謠傳，惟可斷言與中國及滿洲之密切影響，實爲首要。

是以「藍辛石井換文」一幕中，主要之因素凡三：（一）日本方面謠傳美國銀行團將借款與築滿洲鐵路；（二）美國勸告中國各方泯滅私意組織統一政府；（三）日本對於前北京美國公使林司祺（Dr. Paul S. Reinsch）氏之活動深致懷疑。以上各節，可於「一九一七年之美國外交關係」，一月至六月，各外交通訊中見之。重要部分，已述要如上。於此外交通訊中，可見少數英人意見，以爲「協約之訂立，僅爲大戰政治緊急中，便利方法之一種」，實不可靠耳。

【註八六】「美國之外交關係」，一九一七，頁二六一，國務卿致日本大使。

【註八七】同上。

【註八八】同上。

【註八九】一九一七年十一月二日之「藍辛石井協約」全文，合衆國於十一月六日公佈，日本於十一月七日公佈，惟事前東京北京方面，早已洩漏。全文見「合衆國條約叢刊」（U.S. Treaty Series）第六三〇册（一九一九年華盛頓出版），題目爲「日美關于中國共同利益換文協約」。又見「中國條約合同大全」卷二，頁一三九四—一三九六，「美國之外交關係」，一九一七，頁二六四—二六五。

【註九〇】見「美國之外交關係」，一九一七，頁二六四—二六五。

【註九一】美國於簽訂「藍辛石井協約」之初，是否將山東與滿洲分開，此問題亦曾稍有爭執，詳見「附錄五」。

【註九二】見「美國之外交關係」，一九一七，頁二六八；又「中國條約合同大全」，卷二，頁一三九六。關於「Special interest」及「Special advantage」

兩字釋爲中文之討論見「附錄五」。

【註九三】見「中國條約合同大全」卷二，頁一三九六。

【註九四】採取美國國務卿對華盛頓中國公使談話之一節（一九一七年十一月十二日），解釋彼與日本所訂之協約，見「附錄五」。（見「美國之外交關係」，一九一七，頁二六三。）

【註九五】參閱第四十四節第二款，「新銀行團協約」前「日美換文」之研究。

【註九六】見 The Consortium（條約與文件），頁四六—四七。參閱第四十四節第二款。參閱「附錄五」。

【註九七】美國總統 Warren G. Harding 於傳遞「藍辛石井協約」時在參議院外交委員會演講，參閱「附錄五。」

【註九八】「美國國際法學雜誌」（American Journal of International Law）第十七卷（一九二三），頁五一〇—五一二；「美國條約叢刊」第六六七卷。

【註九九】各國承認日本在中國之相當地方之「特殊利益」，參閱第三十六節第一款，法國之承認；第三十三節第一，第二款，英國之承認；第三十五節第一，第二，第三款，第四十六節第一，第二款，俄國之承認。

第四十八節　中日軍事協約

中日軍事協定與滿洲　西曆一九一八年三月二十五日，中國駐日公使與日本外務大臣，在東京交換兩國共同防敵之公文，中日兩國政府繼於同年五月十六日，在北京締結「中日兩國陸軍共同防敵協約」，又同年五月十九日，在北京締結「中日兩國海軍共同防敵協約」。在此陸海軍兩協定尚未公佈以前（兩國政府於一九一九年三月十四日批准該約），日本外務大臣於一九一八年五月三十日政治報告中，謂該約係一種軍事協約之性質，故短期內不能公佈。惟該約「僅規定兩國共同防敵，陸海軍合作之方法及條件之具體條款」【註一〇〇】。至於日本將管中國鐵路之說，全屬可笑之猜測云。前已述及，

「中日軍事協定」之締結，正當哈爾濱蘇俄一度政爭之騷動後也（一九一七年十一月）。

中日陸海軍事協定之條文，大半爲規定中日合作之性質，關於滿洲除下文所述一定之條文外，僅有連帶之間接關係中日。「陸軍共同防敵軍事協定」（一九一八年五月十六日）規定：（第一條）「中日兩國陸軍，以敵軍勢力，日向東方蔓延，其結果將危及兩國之和平，因此同意採取共同防敵之行動。」【註一〇一】依照一九一八年九月六日「中日陸軍細目協定」，則此條對於西伯利亞方面之中日合作，尤有特別之義務。因「細目協定」第一條規定：「中日兩國軍隊，對於後貝加爾（Trans-Baikalia）及阿木爾（Amur）取軍事行動直接救援捷克斯拉伐克之軍隊」【註一〇二】也。至於「中日海軍協定」，（一九一八年五月十九日）除間接者外，對於滿洲無重要之規定註【一〇三】。

「中日軍事協定」及「細目協定」，對於滿洲有特殊之規定，日本軍隊運輸需用滿洲鐵路之辦法，於東省鐵路尤特有規定。「中日軍事協約」規定（第八條）「爲軍事輸送有使用東省鐵路之必要時，該鐵路之指揮保護管理等，尊重本來之條約。其輸送方法，臨時決

定之」【註一〇四】。「軍事細目協定」，更補充以（第四條）「軍隊由東省鐵路之輸送，使該鐵路當局任之。爲謀中日兩軍及捷克軍之輸送調度有方起見，中日應設協同機關，便與該局交涉。但將來各聯合國之軍隊，行動於此方面時，亦可參加人員於該機關內。」【註一〇五】

日本陸軍參謀總長擬藉口「中日軍事協約」，以滿洲日本軍隊，佔領東省鐵路。自捷克軍力發展於西伯利亞鐵路幹線後，依照一九一九年之「聯合國協約」，日本軍隊遂實行佔領貝加爾鐵道地方，兵力西至赤塔（Chita）。當霍爾瓦特解職之前，日本軍隊有一時期曾實行警備東省鐵路之一部，直至日本政府與各聯合國於一九一九年一月九日，締結「聯合國共管東省鐵路協約」，並規定創立技術部與軍事運輸部後若干時，始實行撤退警備東省鐵路【註一〇六】。

一九一九年二月五日，中日兩國締結「軍事補充協約」，規定中日「軍事協約」係以對德與戰爭狀態終了爲滿期云者，係指大戰終了之和平會議締結之「和平條約」，經中

日兩國批准，中日兩國及「協約國之軍隊，均由中國境外撤退時而言」【註一〇七】。是以「中日軍事協約」，直至華盛頓會議後日本軍隊自西伯利亞及沿海省撤退，始全然廢棄【註一〇八】。

【註一〇〇】見「中國條約合同大全」卷二，頁一四〇八。

【註一〇一】「中日軍事協定」見前書，頁一四一一。

【註一〇二】「中日軍事細目協定」見前書卷二，頁一四一三。

【註一〇三】見前書卷二，頁一四一二。

【註一〇四】同上。

【註一〇五】同上，頁一四一三。

【註一〇六】參閱第四十四節第二款。

【註一〇七】見「中國條約合同大全」卷二，頁一四一四。

【註一〇八】見第四十四節第一款。

第四十九節　列強滿洲「門戶開放」主義

「門戶開放」主義概觀　各國對於中國素抱「門戶開放」主義，自一八九九年首倡以來，直至斯時，並無任何國家單獨拋棄此項政策。各國同時或各別，相率締結實施共同外交政策之協約，乃顯然之事實。進而論各國締結維持遠東及滿洲現狀之協約，或有特殊條約權利之相互承認，但同時對於維持中國領土及政權之完整，維持滿洲商工業機會均等之政策，事實上必包含贊同之性質。在本時期內，日本之「既得權利」尤其在滿洲，其一般之承認問題，於「新銀行團協約」訂立之前，曾多次商洽。

關於「門戶開放」之一般政策，卽維持中國領土及行政之完整，列強維持在中國及滿洲商工業機會均等之主義，滿洲關係各主要國，重行確證其贊同之意，於本時期內屢見之。西曆一九一五年三月十三日，美國國務卿照會日本駐美大使，謂美國承認日本於某數地，尤其是滿洲因地位接近而發生之特殊關係。惟「門戶開放」，爲美國傳統之外交政

策，是以認爲一九一五年中日換文其一部分關于滿洲者，規定中國如於滿洲需用外國顧問時，應聘日人爲政治，軍事，警務顧問，此等條件，如經中國接受，雖不侵害中國領土之完整，惟顯然減損中國政治之獨立與行政之統一，此等外人對華政治軍事經濟統治之野心，美國政府不能淡漠視之。至希貴政府不復以限制中國政治獨立，及排除美國使其不能平等參予發展中國經濟實業之要挾壓迫中國。對於美國之利益，不加歧視爲荷【註一〇九】。美國國務院復於同年五月十一日，訓令美國駐日大使令其通告日本外務大臣，謂「中日兩國政府，無論有何同意或企圖，如有妨害美國國家及人民在中國條約上之利益，或損害中國政治上領土上之完整，或損害關於開放門戶，商工業機會均等之國際政策者，美國政府，一律不能承認」【註一一〇】。

一九一六年「日俄協約」，規定兩國在遠東取軍事之合作，而對於兩國政府前所聲明之維持中國領土及行政權之完整，中國商工業機會均等之主義，未特重加申明，美國政府因此照會兩國政府，關於此點提出詢問。一九一六年八月十六日，美國國務院訓令美

國駐日大使，令其向日本外務省詢問，對於前所贊成之「門戶開放」主義，有無變更其政策，日本外務省因於九月十三日覆謂「日本前曾自認抱維持中國之獨立及領土完整之主義，以及各國在華商工業機會均等之原則，關於門戶開放主義，日本實無片刻捨棄之意」【註一一一】。俄國外務省於同年八月二十三日予美國以同樣之保證【註一一二】。

日美兩國政府於「藍辛石井協約」中，重復聲述「日本及合衆國政府，聲明毫無侵害中國獨立或領土保全之目的，兩政府且聲明在中國維持門戶開放，及對於商工業之機會均等主義」【註一一三】。惟同時承認「領土相接國家之間，所發生之特殊關係。故合衆國政府，承認日本在中國有特殊利益，於日本領土接壤地方尤然」。一九一七年十一月八日，美國向中國解釋日本之「特殊利益」，謂「日本因與中國地位接近，在中國經營商工業，較之他國人民，自有種種便利」【註一一四】。惟同時聲明：「合衆國政府與日本政府，不僅再行保證其贊成「門戶開放」政策，及維持各國人民在華商工業機會均等之完全享受，且加入不得干犯中國之主權，及領土保全之主義」云。

日本政府藉口滿蒙之「特殊利益」，擬於一九二〇年「新銀行團協約」中，獲得南滿東部內蒙不屬於新銀行團事業範圍之保留。英美兩國聲明「滿蒙爲中國重要地域，若劃出範圍外，與新銀行團之根本主義相違」【註二一五】。英政府於一九一九年十一月十九日聲明「內蒙之除外，與日本屢次保全中國獨立及領土完整之誓約，實不相容」。美政府於七月三日聲明：「此等保留區域之主張，僅足以減少其（新銀行團）功用及效能耳。」最後「新銀行團協約」，卒於一九二〇年十月十五日由英美法日銀行團代表簽訂成立，聲明「各銀行團平等參予，供給中國公衆利益建設之資金，因此並歡迎中國資本之合作」。當新銀行團會議以前，吾人於美國政府所持之宗旨中，顯然可見美國承認日本在華之特殊利益，「於日本領土接壤處尤然」者，並非謂滿洲之發展，可以排斥美國或其他各國之資本也。結果「新銀行團協約」中，僅規定正在從事經營中之特定鐵路礦務企業等「既得權利」，及指定之滿洲某鐵路之借款建築優先特權，特別不在新銀行團事業範圍之內。新銀行團之主要目的，及關係各國宣佈之政策，可於「新銀行團協約」見之。美國銀行團

於談判之初（一九一八年七月八日），謂『英美法日四國財團之合作，對於維持中國主權之獨立及「門戶開放」主義之保持，必多成功』。此項聲明，已隨「新銀行團協約」俱經各國認可矣【註一一六】。

【註一〇九】見「美國之外交關係」，一九一五，頁一〇五—一一一。

【註一一〇】仝上，頁一四六。參閱第四十五節第一款。

【註一一一】前書，一九一六，頁四四六。日本外務省照會東京美國大使。

【註一一二】仝上，頁四四五。

【註一一三】參閱第四十七節第一款。

【註一一四】仝上。

【註一一五】參閱第四十四節第二款。

【註一一六】仝上。

第四編　第四時期（一九二二——一九二九）

第四時期要略

日本在滿洲之優越地位，創立於一九一五年「中日條約及換文」，關於南滿洲及東部內蒙古各項目；事實上嗣後未有重大變更，惟見日人在滿洲之基礎，因此等協約之故，日見其穩固與擴張而已。華盛頓會議對於滿洲國際關係之影響，自一九二一至一九二九年之時期中，顯然爲最重要之大事，然而對於日本在滿洲之基礎，初無動搖也。一九一五年「中日條約及換文」之眞實效力問題，華府會議未能實行加以決然之考慮，因此關東租借地及南滿安奉兩鐵路，日人勢力依然毫無減損。會議對於日本獲自中國之特定鐵路建築優先權利，亦未予以實質之變更，日本代表之聲明，與再行確言日本在銀行團會議

中所得權利無異。惟一九一五年「中日換文」中，關於南滿洲最鉅之日本政府二十一條件原要求第五號之保留，藉以要挾某項義務之履行者，（卽中國政府聘用日人爲南滿洲顧問）日本代表於大會中，聲明放棄。關於滿洲任何部分外國軍隊及「路警」之撤退，華府會議中並無具體之方案，僅於在華外國軍隊路警及警察問題一案中（滿洲以外地域之特殊規定者除外）規定日後以中國之請求，組織一考察委員會研究之。關於滿洲日郵問題，大會並未置問，僅作一般之聲明，各國在華郵局，均須於相當條件下廢除之，惟特別規定租借地內（關東租借地）之郵局，以及其他條約之特定者，俱屬例外。易言之，南滿鐵路線內之日本郵局，如經認爲無特殊條約規定之關係，日本代表以贊成該項決議，承認於該案規定之條件下裁撤日郵。中國代表聲明日本於滿洲鐵路線外，設置經營無線電台，殊無適當條約權利之根據，日本代表駁覆之。大會議決外國在華無線電台，其消息之傳遞須受限制，惟關東州租借地及南滿鐵路線內則爲例外。中國代表於此項議決案，聲明有所保留。至於滿洲有線電信問題，大會除允許中日兩國交換意見外，並無

其他決議。

僅自此觀之，則華盛頓會議，何能視爲「自一九二一至一九二九期內顯然最重要之國際事件」，有如上述哉？惟華府會議之重要，在於一九二二年二月六日各國包括中國在內簽訂之「九國適用中國原則及政策之條約」，對於「門戶開放」政策，予以更確定之性質及國際法律上之地位。關於解釋「九國條約」之各項交換意見，俱屬非常重要。關於各國嚴守中國領土及行政權之完整，及商工業機會均等之維持，各項決議，尤屬重要。九國條約之間接影響，及於解釋不同之所謂「藍辛石井協約」者甚大。大會準備該約必然廢止之方法，至翌年乃實行廢棄。一九二一年十二月十三日四國條約，規定太平洋列強所屬島嶼問題，對於滿洲顯然有相當之關係。「四國條約」規定「英日第三次同盟」，決然廢棄。英日三次同盟，（一九〇二，一九〇五，一九一一，）爲滿洲國際關係之重大一幕。惟英國利益所在，雖與日本有同盟關係，對於「新銀團協約」日本之保留，仍有所異議也。

一九二一至一九二九年，日本對於南北滿洲之鐵路利益，仍在繼續發展中。日本借款建築之鐵路系統，於本時期內，自南滿鐵路之四平街與鄭家屯（及通遼），洮南，昂昂溪而最近與齊齊哈爾一一聯絡。「洮昂鐵路借款建築協約」，於一九二四年由中國政府簽訂，現已展至東省鐵路齊齊哈爾站，即黑龍江省城。此項新鐵路系統，爲中國國有鐵路統系之一，使南滿鐵路與北滿洲另有新線聯絡，可不專依東省鐵路之南部矣。該項鐵路系統之價值，顯然可以抵制南滿鐵路，於南滿路與該系各路無聯運合同尤然。而華人之意志，顯然將由此路運貨直達中國口岸，以避免日人管轄下之大連也。

吉長鐵路之延長，即吉敦鐵路「借款建築合同」，爲本時期內日人獲得之又一重要權利。自吉敦路延長至朝鮮邊境一問題，中國當局與日本政府正在交涉中。日本依據一九〇七年以來中日各協約，要求吉敦路之建築，至一九二五年十月，始行簽訂建築合同。此路之重要，以及計劃中自長春附近經此線以抵朝鮮之全線，頗有講述之必要，一言以蔽之，此線於日本，頗有經濟與軍事之利益也。

滿洲鐵路之發展，自一九二一至一九二九期間，最有重要性而耐人尋味者，厥惟中國建築滿洲鐵路之努力，完全脫離外資及外人管理也。自一九二五年後，此種情況益加明顯。發展中國之新口岸，本時期中曾舊事重提，如渤海灣之葫蘆島，自一九〇七至一九一〇年，滿洲總督及地方官吏曾加以重大之注意。一九二一年時北甯鐵路（京奉鐵路）爲滿洲中國經營之唯一主要鐵路，華人曾建築支線以與內蒙聯絡，打（虎山）通（遼）鐵路現已築成，與四鄭鐵路之展長線在通遼相銜接，自昂昂溪（在東省鐵路線上）至北鎏路打虎山各中國鐵路，於一九二九年舉行聯運典禮。聯絡各線由日本滿鐵會社借款建築，由中國當局任償還之責，可見此鐵路系統，或未能離日本資本之援助。蓋今日無論中國政府（南京及瀋陽）或中國任何鐵路公司，如無日本或他國資本之接濟，斷不能將此項西部滿洲鐵路經營得法也。日本建築洮昂鐵路借款，中國猶在南滿鐵路公司拖欠中。

惟中國建築滿洲鐵路之努力，以南滿鐵路以東之吉林省及北滿哈爾濱以北之黑龍江省爲尤甚。吉林省內，中國自一九二五年起建築瀋（陽）海（龍）鐵路，最近已展築至吉

林，遂與中國國有而委託日本經營之吉長鐵路，成地理上平行之勢。吉瀋鐵路之建築，完全爲華人自辦，並無日本或他國借款在內，惟日本政府以爲新線與北寧鐵路之接軌，顯然有影響南滿鐵路貨運之可能，曾一度提出抗議。至於北滿，呼（蘭）海（倫）鐵路自哈爾濱對岸一河港起點，經過綏化並貫穿滿洲最佳之小麥帶，直抵海倫。最後目的爲經由墨爾根（嫩江），或將終達黑龍江岸。呼海鐵路由中國公司所築造，完全爲華人資本，惟前東省鐵路經理華竹木夫，爲建築時之專門監督。滿洲此數鐵路系統之完成，即呼海，洮齊，打通諸線及與墨爾根聯絡並展長諸線，或加通遼及打虎山就近之聯絡線，顯然即一九一〇年英美資本家著名之錦瑷鐵路計劃之完成也。吾人於此須注意者，新銀行團自一九二〇年十月成立後，並無借款建築滿洲之鐵路。

西曆一九二九年七月十七日，俄國方面宣佈中俄關係——其時中俄關係，僅如游絲——之決絕，時正中俄兩國關於東省鐵路事變，外交狀況惡化後也。世人對於滿洲國際關係中危險現象問題之重要，引起絕大之注意。東省鐵路問題，受華府會議之影響絕

少，一九二二年十月聯合國共管東省鐵路期滿，技術部部長司梯芬氏亦卽離哈他去。關於東省鐵路之近時重要文件，有如下列：(一)「管理東省鐵路續訂合同」；(二)一九二四年五月三十一日之「中俄協定」；(三)同年九月二十日之「奉俄協定」，其內容大致與「中俄協定」相同。「管理東省鐵路續訂合同」，爲俄國銀行國營後，俄亞銀行改組於巴黎後所訂；是以法國政府對於東省鐵路有關，尤因東省鐵路最初建築亦有一部法款之故。蘇俄政府對於「管理東省鐵路續訂合同」，不予承認。他方面法國亦不承認「中俄協定」及「奉俄協定」，關於解決東省鐵路排除法國之辦法。「中俄協定」及「奉俄協定」，爲暫行管理東省鐵路之規定，希於日後成立完備之協約。——惟至今尙未實現。協定中規定鐵路之管理，以中蘇人民平均分配爲原則，並希成爲事實——惟同樣迄未實現。東鐵之路權操諸蘇俄，而警權則屬於華人，接續不斷之事件，因此產生頗多，迄一九二九年其間最著者，爲因俄局長伊凡諾夫之舉動而引起之華軍運輸事件。此事發生於一九二六年一月，與一九二九年七月引起絕交之中俄事變，有幾點頗屬相類，俱以司法問題而發，而

俱因中蘇兩國政府之政治利益及鐵路政策根本異趣，遂自然產生事變也。

自事實之表面觀之，世人對於此事之注意，或較甚於適用中國原則及政策之「九國協約」，各國自認對華抱門戶開放之政策。——惟須注意滿洲關係各國，捨蘇俄外，均爲本約所拘束。俄國權利之放棄及對華之肯定態度，規定於中俄奉俄兩「協定」俄，其效力較「九國條約」，互有短長。

第一章　日本在滿洲之地位（一九二一——一九二九）

第五十節　華府會議與滿洲——對於日本之影響

二十一條件問題　華盛頓會議，捨中國代表聲明「中國於將來一切適當機會中，對於日本未明白放棄之中日「一九一五年條約及換文」之部分，保留設法解決之權利」外，可一言蔽之曰，華府會議對於一九一五年「中日條約及換文」，關於南滿洲及東部內蒙者，未稍加限制也。華府會議中，中國代表曾於太平洋及遠東問題委員會第十三次及第三十一次開會時，提出該項條約及換文之效力問題。（一九二一年十一月七日第十三次會議，一九二二年二月三日第三十一次會議。）太平洋及遠東問題委員會第三十一次會議中，中國代表根據下列四點要求撤銷該約及換文：（一）日本自該約獲得利益，並未

提供何等交換物；(二)該約實質上違背中國與外國間之條約；(三)該約與本會所通過關於中國之原則不合；(四)爲實際利益之故，應加以公允之審查以取銷或修正之【註一】。

華府會議討論一九一五年「中日條約及換文」之效力問題，經日本代表之阻止而作罷。日本代表堅執此僅爲中日兩國考慮之問題，日本毫無提交大會討論之意志。並謂「在本會內重事考究及審查到會國一國對於他國舊有之冤屈，日本代表團實未見有何利益。欲合於本會之最高目的，計惟有以希望及信念瞻顧未來耳」【註二】。此日本代表於委員會第三十次會議之聲明也。同時並重述一九一五年「中日條約」及換文之效力，並謂：「今以非讓與者本意爲口實，而謀取銷條約中嚴重規定讓與之權利，若一旦承認必開一極危險之先例，其結果爲影響亞洲，歐洲及其他各地國際關係之安定。中國力持取銷該約之主張，適足以表承認該約之生效也。」因日本代表之反對，故華府會議對於一九一五年「中日條約及換文」之效力一案，未能特別重行考慮之【註三】。日本以爲「本會已屢屢主張，凡中國行使主權所讓與之權利，不能認爲違背本會採用之主義」。中國代表答

謂：「如一國於類似交涉及簽訂一九一五年條約之情形下，可向其他友善但在軍事意味上較弱之鄰國，取求爭議中有所不滿，且無交換物之貴重讓與權，而無他國之非難及抗議，必造成較更危險之先例，其影響國際關係之結果至於不可計算。」【註四】（"A still more dangerous precedent will be established with consequences upon the stability of international relations which cannot be estimated, if, without rebuke or protest from other Powers, one nation can obtain from a friendly, but, in a military sense, weaker neighbor, and under circumstances such as attended the negotiation and signining of the Treaties of 1915, valuable concessions which were not in satisfaction of pending controversies and for which no quid pro quo was offered."）結果中國僅保留日後一切適當機會中，提出此問題以求解決之權利。

到會各國，僅美國對於「一九一五年中日條約及換文」，聲明其宗旨。委員會第三十一次會議中，美代表聲明一九一五年五月十三日，美國國務院已以美國政府之宗旨明白

照會日本政府，謂「凡中日兩國間已決及未決之交涉情形，並交涉結果之協定或了解，其有侵害美國及其在華人民之條約權利者，及侵害中華民國政治或領土完全，或關於中國之國際政策卽普通所謂門戶開放者，美國政府不能承認」【註五】。美國代表並謂日本代表以日本政府名義，聲明（委員會中）日本預備撤回「一九一五年條約及換文」簽字前所爲之保留，卽日本政府原案第五號——關於聘用有力日本人爲政治，財政及軍事顧問等等——容後再議一層，更令人有深感焉。關於南滿洲及東部內蒙古之條約及換文，日本代表曾言明日本無意堅持關於中國在南滿聘用日本政治，財政，軍事，或警察顧問或教練官之優先權，美國代表尤爲滿意接受。關於新銀行團經營範圍之日代表聲明，美國亦作滿意之接受【註六】。中國政府於「一九一五年之條約及換文」中，承認日本之租地權，美國政府對於此等許可，自不能認爲有獨佔之意向，故擬沿用舊慣，根據中美間最惠國條款，向中國政府爲美國人民要求焉。美國代表對於「中日條約及換文」之實質效力問題，未取任何一定之宗旨。惟聲明此問題與美國對華條約中之權利截然兩事。並再

行聲述美國政府無論如何，將與各國合作，本傳統之政策，堅持中國領土及行政之完整，及各國在華商工業機會均等主義。以上三國之聲明，一併載入華府會議第六次全會會議錄【註七】。

關東租借地問題　華府會議對於關東租借地不能有所左右，自上述「二十一條件」交涉之情況觀之，殆爲自然之趨勢，一九一五年「中日條約及換文」，關於南滿洲及東部內蒙之條約，展長日本租借關東州之期限爲九十九年，卽至一九九七年滿期。中國代表於「二十一條件」問題及廢止租借地問題中，對於滿洲之關東租借地，謀有所改正。太平洋及遠東問題委員會第十二次會議中，中國代表提出一般之租借地問題，而未將關東租借地問題，特行提出討論（時一九二一年十二月三日）。日本代表，當場卽爲詳細之聲明曰：「日本租借地有一特色，卽日本非直接取諸中國者，乃因人民及國幣之相當犧牲，爲他國之承繼人，」如關東租借地卽係日俄戰後，承襲於俄者【註八】。關於膠州（山東省內），日本已屢次聲明將該租借地歸還中國，關於本問題，大會中正從事談判，因此

日本所餘僅關東租借地一處。日本代表關於關東租借地作重要之聲明曰：

「日本方面應在本會討論之租借地，止關東州——卽旅順及大連——一處。關於該租借地，日本代表深欲言明：日本目前無意放棄以極大犧牲正式取得之重要權利。該租借地係滿洲——因領土接近之故，日本在該地有關係經濟命脈及國家安全之生死利益——之一部。」【註九】

日本代表並謂關東州租借地內所住日本人不下六萬五千名，其所建設之商工業利益，若是其重要，卽已被認爲日本經濟命脈之重要部分矣。日本在南滿之重要利益，組織國際財團時，已經美英法三國政府之承認【註一〇】。

對於日本代表之詳細聲明，顧維鈞以中國代表之資格，答以日本之態度，彼頗瞭解，惟對於日本代表（埴原）之所有聲明，日本之宗旨全然明晰，中國方面不能接受。關於日本無意放棄滿洲租借地之聲明，中國代表深以爲遺憾，但中國代表，並不立希該約於當時解決也【註一一】。於是關東租借地之問題，遂與華府會議漠然無涉。

日本之滿洲鐵路權利　華盛頓會議，對於一九一五年「中日條約及換文」關於南滿洲及東部內蒙，未能有所左右；故條約中規定日本管理南滿安奉鐵路之延期，自在有效之中。惟日本於大會中曾聲明，日本並不堅持「中日換文」中規定之南滿鐵路建築，如需用外款，日本資本優先權之實行；又南滿聘用日本顧問之權利，日本亦聲明不再堅持。一九一五年「中日條約及合同」，規定日本管理南滿鐵路延長至九十九年，卽二〇〇二年期滿，安奉鐵路亦同樣延長至二〇〇七年。大會中日代表討論「二十一條件」問題時，關於南滿安奉兩路日人管理時期之延長問題，不過偶一及之耳。

中國於一九一五年「中日條約」中，關於南滿東蒙之約，允許日本從速根本上改訂「吉長鐵路借款合同」。至一九一七年，該合同遂實行改訂，惟華府會議，並未有所論列【註一二】。又同時之中日換文中，中國承認嗣後南滿洲及東內蒙需造鐵路，如需外資，先向日本資本家商借【註一三】。太平洋及遠東問題委員會第三十次會議時（一九二二年，二月，二日），日本代表鑒於一九一五年「中日條約及換文」成立後所起之變遷，聲

明如下：

「日本預備將讓與日本資本獨享之儘先商議權中關於(一)建築南滿洲及東部內蒙古鐵路借款；及(二)以該地租稅爲擔保之借款者；放開爲最近組織之國際財團公共活動。惟組織財團各國政府間及各國財團間所交換並正式宣佈之記錄及換文，其中凡關於財團公共活動範圍之了解，均不因此項宣言變更或消滅。」【註一四】

日本此項重要聲明，表示日本政府，願意放棄一九一五年「中日條約及合同」，關於南滿東蒙建築鐵路日本借款之優先權；惟一九二〇年新銀行團會議，日本政府及資本團所得而爲各國允許之地位，日本方面再行確言之。至於新銀行團談判及列國所取之態度，早經吾人明晰【註一五】。

滿洲日本軍警問題　當太平洋及遠東問題委員會開會之初（一九二一年十一月二十九日，第九次會議），中國代表卽提出各國在華軍警及有線無線電信問題。對於日本駐滿洲之軍警，其數量及性質，作詳細之報告。並謂「朴資茅斯條約」（一九〇五）中，日

俄兩國關於滿洲駐軍數量之同意，稱爲「護路兵」用以巡護兩國鐵路之規定，並未經中國之允准【註一六】。中國代表更聲明：

「自一九〇五年以來，日本於南滿鐵路沿線設置警署及派出所，於法律及條約，兩相違犯。一九一五年中日新約，南滿鐵路沿線諸埠未開爲商埠者如蓋平，托諾，八面城，昌圖，鄭家屯，均駐日警。此外復有關東租借地司令官統轄之武裝警察甚多，又南滿鐵路亦有相似之特別警察。至於南滿洲日本領事館，均有祕密警察。此外尙有受高麗總督直轄之高麗警察署，散佈滿洲。」【註一七】

中國代表於上述聲明結束時，要求撤退各國在華軍警（有相當之除外）。日本代表當即答覆，略述日本在中國各地及滿洲駐軍之理由，於敍述山東駐兵之原因後，即謂：

「南滿路線之駐兵，其根本迥異，此事曾經中國於一九〇五年「北京條約」予以承認（附加協定第二條）。此蓋滿洲——馬賊活動最著名之地方——現狀，絕對必要之一種手段也。雖有日本軍隊出動，而匪類尙屢謀刼掠鐵路附屬地。割斷電

線，種種肆擾，蓋屢見不鮮矣。此輩非法行動之範圍雖廣，然因日本鐵路衞兵防護之周至，故鐵路附屬地及其附近居民之一般安全，乃得保持。鐵路衞兵之效力極爲顯著，以鐵路附屬地內之情形與距鐵路較遠之區域所有情形比，便了然矣。鐵路衞兵如由南滿路線撤退，其必使該地變爲匪類囊中物，殆無容疑，滿洲邊遠地方之不安情形，恐將蔓延於該地。在此等情形上，日本殊不能放棄其駐護路兵於滿洲之權利——無寧謂之職責，——以已經條約正式承認故也。」【註一八】

日本代表並謂駐紮東省鐵路沿線之日本軍隊，係根據一九一九年協約各國在海參崴所訂之協定。其職務乃維持西伯利亞日本分任路段與南滿鐵路之交通【註一九】。

中國代表當卽答曰，中國將以欣喜之情，預備接受日本撤退駐軍之通告。其後委員會（第十一次，一九二一年十二月二日）開會，中國代表責問日本以關於日軍屯駐南滿路線之理由，日本似根據一九〇五年十二月二十二日「中日條約及附約」，查該約規定依據「朴資茅斯條約」（第三條），「一，除遼東半島租借地所影響之地方外，完全且一致

由滿洲撤兵；二，除上述之地帶外，應使日俄軍隊佔領或管理之地方，完全返於中國獨佔之行政。」【註二〇】中國代表聲明俄國已自滿洲撤兵矣，日本當立卽依約撤兵。中國代表對於日本解釋特殊語句，引以爲日本駐軍南滿鐵路之合法根據，並未加以責問。其後謂滿洲匪勢殊小，遠非日本所描寫之狀，「中國於此，基於上述理由，再請擔任南滿鐵路之保護，並要求日本撤兵，中國將要求得一機會，以顯示其保護鐵路之能力。」對於日本以爲駐兵東省鐵路之必要，中國代表亦大加辯駁【註二一】。

因問題之重要爭點，似爲中國是否眞能保護外人之利益，而中國則希得一表現能力之機會，華府會議主席（許士 Mr. Hughes）遂將該問題，交副委員會詳細研究。遠東問題總委員會第十三次會議席上（一九二一年十二月七日），日本代表宣讀答辯書，謂「日本軍警駐紮中國數地，十分坦白，僅出於日本自衞之感而已。中國關於一九〇五年十二月二十二日「中日條約及合同」之解釋，日本代表未能置信，俄國暫時撤退東省鐵路軍隊，此種狀況之屬永久，未能予日本以可信之保證【註二二】。滿洲現狀之安謐，亦不

能作爲撤退日本理由之辯護。至於中國爭論欲得一機會，以示中國有維持滿洲和平及秩序之能力，日本可顯然答曰，日本之利益及安全，非常重要，斷不能供作冒險；或誤於感情，使日本在死攸關之要地，冒產生不幸國際困難之大險」。同時日本代表又交一附錄，詳舉滿洲匪況之情形，並謂北滿之狀況，較南滿尤劣〔註二三〕。

華府會議對於外國駐華軍隊，名爲「鐵路衞兵」者，除特殊地域如山東外，於滿洲除一般關于東省鐵路者外，並未產生任何撤退外兵之具體計畫。大會第五次全體會議（一九二二年二月一日），通過起草副委員會所提而經遠東問題總委員會於一九二二年一月五日認可之決議。略謂到會之九國，無論何時於中國有要求時，承認任派代表，從事考察在華外國軍警及護路兵之整個問題〔註二四〕。日本在南滿之軍警問題，捨由其自行推演外，華府會議未能損其毫末。

日本郵局電信及司法權　日本於獲得關東租借地及南滿鐵路後，立卽於租借地及鐵路沿線，設置日本郵遞系統。故中國客郵問題之提出，於日本之南滿客郵有關。遠東問

題總委員會第六次會議席上（一九二一年十一月二十五日），中國代表要求：「大會列席各國，承認立卽取銷其在華所經營之郵政事務。」【註二五】南滿日本客郵問題，乃隨同整個客郵問題而起，並未於大會分別討論。日本代表於第七次委員會開會時（一九二一年十一月二十六日）聲明日本並無永久在華經營客郵之意，惟因中國交通未十分安全，又因在華日僑頗多，日本人民之關係特甚，因此中國於希望日本撤去在華客郵之前，必先予以相當之保證。於是此整個問題，遂交副委員會起草議案【註二六】。副委員會最後提出方案，經大會第五次全體會議（一九二二年二月一日）通過，規定關係各國於一九二三年一月一日起，在某種條件下，取銷在華客郵，惟租借地及條約上特別規定者除外【註二七】。因日本認爲提案對於滿洲不足，仍堅持維持南滿鐵路沿線之日本郵局。日本代表於討論中國客郵問題擬制方案之副委員會中，表示日本於南滿鐵路附屬地內經營郵務之權利，規定於「朴資茅斯條約」中。「朴資茅斯條約」規定「中俄合同」原約各項，一九〇五年轉讓予日本。鐵路附屬地內所有各種政治權力，包括課稅及郵政，均讓予日本。日

本此項表示，並未列入副委員會之報告中，惟於大會第五次全體會議時，通過條約特別規定之客郵除外之方案【註二八】。是以華府會議，並未能取消關東租借地內之日本客郵，又條約「特別」規定之客郵權利，亦在除外之列。事實上「朴資茅斯條約」，或以前之「中俄協約」，並未承認日本（或俄國）在南滿，或關東州租借地外滿洲任何地方，有經營郵務之權利。

「日本在滿有線無線電信問題」　華府會議中國代表，列舉外國在華經營之無線電台，並特舉日本建築滿洲數電台，稱爲未得中國之准許。哈爾濱及滿洲里，以及關東租借地與南滿鐵路附屬地數處，均有日本經營之無線電台【註二九】。至於日本之有線電信，南滿鐵路沿線，不下三十四處，此外長春，琿春，延吉（間島）亦復散見。中國代表既謂「所有要求立卽取銷客郵之理由，對於此等電氣交通事業之取銷或歸還中國政府，應有同樣之效力」，因聲明「各國在華維持有線無線電之交通事業，殊無須要」。

日本代表之答辯，謂在華無線有線電站，可分爲兩類，一係根據條約權利，一則無

之。其無條約權利者，日本聲明「關於外國軍隊，護路兵，警署，電信，及無線電台之撤回或取銷，不能僅因未得中國官吏明白允准，立卽決定。此等有線無線電站存在於各特殊地位，均各有其特殊之理由。」【註三〇】中國代表謂日本於哈爾濱及滿洲里，經營無線電台，日本代表特更正曰，哈爾濱無線電台並非日本管理，而滿洲里則絕無無線電台也【註三一】。

大會第五次全體會議（一九二二年，二月，一日）通過關於在華無線電台問題之方案，特行規定：「關於租借地，南滿路附屬地，（或上海法租界內之無線電台），如有問題發生，應視爲中國政府與當事國政府討論之事件。」【註三二】日本在滿洲之無線電台問題，華府會議因此未能加以取締，僅中國代表於總委員會（一九二二年，一月，二十七日第二十七次會議）作「中國政府不承認或容許任何外國或外國國民，未經正式許可，有於租借地（及其他指定地等）內建設或經營無線電台之權利」之保留耳。大會對於在華有線電信問題，並無任何特殊決議，因此南滿路沿線之日本電信，一仍其舊況

【註三三】。

【註一】「華盛頓軍縮會議」（Conference on the Limitation of Armament, Washington, 1921-1922）（華盛頓一九二二年出版），頁一五五八及一〇八四。

【註二】前書，頁一五〇八—一九一〇。埴原君謂「二十一要求」問題，如須提出，不過爲「中日兩國間所生之問題，與本會無干」。亦見此書第一一六〇頁。

【註三】前書，頁一五〇八—一五一〇。中日代表雙方陳辭，錄入大會全體會議記錄中。

【註四】前書，頁一五五六—一五六〇。與中國代表代中國政府聲明保留此項權利有關者，爲一九二三年三月十日北京內閣照會日本，要求取銷一九一五年之「中日條約」，並歸還關東租借地，日本政府嚴厲拒絕之。（「英文中

國年鑑，一九二四，頁八六四。）當一九一五年「中日條約及換文」未訂前，關東租借地當於一九二三年三月二十七日滿期，卽一八九八年「中俄原訂租約」二十五年之期也。原約希參閱第四節第一款。

【註五】前書，頁一五六〇。參閱第四十五節第一款美國對於「二十一條」聲明之全文。

【註六】前書，頁一五六二。

【註七】前書，頁三二四。

【註八】前書，頁一〇六四。

【註九】同上。

【註一〇】同上。英國代表巴爾福（Balfour）此時聲明，彼前在委員會所發表對於威海衞租借地之意見，絕無以滿洲問題之解決爲觀望之意，英國對於大連並無顧忌，惟注意山東問題之解決，蓋威海衞位於山東半島也。

【註一一】前書，頁一〇七二。下次（第十三次）總委員會席上，顧維鈞作關東租借地對於中國之重要之講述曰：「旅順大連，均位於中國重要部分之滿洲。非特中國國家之安全，因過去幾世紀東三省已成爲歷史的侵略中國要道之故，須視能否保障滿洲爲中華民國完全部分爲轉移，卽中國人民經濟命脈之安全，亦以滿洲——目前原料及食料豐富，各國悉欲接近之區——天然及農業富源之保守，與利用世界賸餘資本，本諸公平條件及求供經濟律之開發爲生死關頭。再者，滿洲爲中國人煙稠密省份過賸人口之容納場。「詳考上述之事實，可知中國在滿洲所有之眞正生死利益，無論外國在該地所有利益如何重要，均不能與中國較也。滿洲接近高麗之事，如可以支持任何要求，亦只能以相互之條件共同主張之。」（同上，頁一〇八四）。

【註一二】參閱第三十九節第三款。

【註一三】參閱第三十八節第一款及第三十九節第二款。

【註一四】「華盛頓軍縮會議」，頁一九一〇—一五一二。參閱第四十四節第二款新銀行團一事。

【註一五】參閱第四十四節第二款。日本代表並詳述日本政府一九一九年聯合各國出兵西伯利亞後，至今尚未撤退濱海省日軍之故（前書，頁一三九四）。美國代表答以較長之聲明，對於日美兩國出兵西伯利亞而日本政府另有政策一事，聲明十分注意（前書，頁一四〇六）。兩方面之聲明均列入大會全體會議之記錄中（前書，頁三四〇）。

【註一六）前書，頁六八八。

【註一七】前書，頁九九四。

【註一八】前書，頁一〇〇四—一〇〇六。

【註一九】參閱第四十四節第一款，聯合國共管東省鐵路。

【註二〇】前書，頁一〇四〇。參閱第十六節第一，第二，第三款。

【註二一】同上，頁一〇四六。

【註二二】同上，頁一〇八八。

【註二三】同上，頁一〇九〇。

【註二四】同上，頁一八四。

【註二五】同上，頁九四〇。

【註二六】同上，頁九六六。

【註二七】同上，頁一八二—一八四。

【註二八】威樂伯著「華府會議中之中國」(Willoughby, W. W. China at the Conference〔Baltimore, 1922〕)，頁一三四—一三五。

【註二九】「華盛頓軍縮會議」頁九九〇—九九二。

【註三〇】同上，頁一〇〇〇。參閱第二十一節第一款「中日電信海線協約」。

【註三一】同上，頁一〇二八。

【註三二】同上，頁九六。

【註三三】遠東問題總委員會起草委員會中，顧維鈞曾謂日本在其鐵路附屬地內，依照條約，僅有經營鐵路本有之商業行政權，是以日本祇能經營供鐵路使用之電線，不能依此卽爲有經營無線電台之權利也（「華府會議中之中國」，頁一六二）。

第五十一節　中日鐵路協約

日本建築洮昂線協約　自一九二一年起，日本政府與資本家，尤以南滿鐵道會社爲著，從事投資建築滿洲兩大鐵路。洮昂鐵路現已貫穿東省鐵路之齊齊哈爾站以與黑龍江省城齊齊哈爾相接，立居重要之地位。吉長鐵路已延長至敦化，吉敦鐵路之完成，顯以展築至朝鮮邊境之會寧爲目的，日後之重要，或尤甚也。兩鐵路各以合同，借日資

築成。

洮昂齊鐵路爲四鄭洮鐵路之沿長線，現已築成，自南滿鐵路之四平街（位於瀋陽長春之間）直達東省鐵路之齊齊哈爾站，以與北滿洲相連絡。自此可直達黑龍江省城齊齊哈爾。並經計畫展長，北至嫩江。回憶一九一三年日本於「滿洲五路借款協約」中，獲得借款建築滿洲及東部內蒙古五線之權利。後四鄭鐵路脫離五線，單獨商議，於一九一五年十二月二十七日，中日兩國締結「四鄭路借款協約」，該線因以造成【註三四】。該約（第二十條）規定日後鐵路計劃延長或枝線，需用外資時，日本橫濱正金銀行有借款建築之權利。南滿鐵道會社收管該約，依其規定，自鄭家屯至洮南間之鐵道多由日資築造，其最後一段，亦於一九二三年十一月開始通車。

一九二四年九月三日，南滿鐵道會社（松岡前總裁，最近爲會社副社長）與奉天當局（前東三省總司令張作霖及前代理奉天省長王永江），締結自洮南展至昂昂溪間鐵路建築借款協約（註三五）。「洮昂鐵路借款合同」，當時並無英譯文，本書所述該約之梗概，係

根據大連南滿鐵道會社總局所公佈者。

「洮昂鐵路借款協約」規定鐵路由日本總工程師（富士根，南滿鐵道會社鐵道部前主任，現爲該路理事會理事）統率日本技士建築之。南滿鐵道會社供給一部分材料，如建築及經營該線需用之鐵軌，車站材料。機器以及車輛，機器及車輛由滿鐵會社供給特種之式樣。中國材料如可利用，應先儘用中國材料。並於括弧內規定美國鋼鐵公司，供給該路鐵軌約計五十萬日圓。締約日方舉款一千二百九十二萬日圓，以供建築該路之用，其數目得由雙方商議增減之（註三六）。全路完成並轉交中國後六個月內，該款總數須即歸還日本，如六個月內不能歸還，則須另訂合同，以鐵路本身及收入爲擔保，利息百分之九，每年付清（註三七）。借款於該路交付中國後十一年起，按年攤還，以三十年爲期，但得於期限未滿前還清。未還清前，鐵路當局應聘日本顧問一人，並聘數日人爲會計。惟該路仍爲中國國有鐵路，受鐵路中國督辦之管轄。洮昂鐵路於一九二五年五月二十八日動工，一九二六年春已越嫩江，至七月築至終點昂昂溪，惟車站及一部路軌之

重敷直至十二月一日始行告成，全長凡一四二哩（註三八）。

洮昂鐵路以日資建築，曾引起國際注意之意味，其主要原因，蓋以此路即錦瑷線一部之實現，一九〇九至一九一〇英美資本家所計畫者也（註三九）。時因日俄兩國政府正式反對之故，一九〇九年十月二日之「中美協約」，遂因以擱置未辦。一九一六年美國政府於橫濱銀行自中國獲得借款建築四鄭鐵路之權利，及俄亞銀行獲得借款建築哈黑鐵路，並嫩江齊齊哈爾枝線後，聲明保留美國銀行家於錦瑷鐵路「建築協約」中應有之權利【註四〇】。一九一九及一九二〇年，新銀行團談判之時，日本希將洮熱線與東省鐵路間之聯絡路線，不屬於新銀行團事業之範圍，英美兩國對於日本此項請求，不予承諾，僅給予日本一般之擔保，即英美兩國不贊助其銀行，經營其認爲顯然侵害日本重要利益之事業【註四一】。

日本建築吉敦線協約　華盛頓會議後，南滿鐵路投資建築之中國鐵路，另一重要路線，即吉會鐵路延長至吉林省敦化之鐵路也。日本最初於一九〇七年四月十五日之「中

日新奉吉長鐵路協約」中，卽獲得該路之建築如需外款，應向日本商借之權利【註四二】。「中日間烏協約」（一九〇九年九月四日），中國承認日本並有將來將吉長鐵道延長至延吉（所謂間島）南邊界，與韓國會寧鐵道相聯絡之籠統規定。一九一八年六月十八日，中日「吉會鐵路借款預備協約」成立，日本三銀行（日本實業銀行，朝鮮銀行，台灣銀行）獲得建築吉會路之權利。該約雖爲預備協約，但規定銀行於本預備約成立之日，卽墊日款一千萬圓與（北京）中國政府【註四三】。惟因詳細正式協約及該路自身擔保之可能借款並未與北京政府立卽商洽，直至一九二六年六月始行開工。

借款建築吉敦延長線之正式詳細協約，一九二五年十月二十四日由中國政府（前交通總長葉恭綽）與南滿鐵路會社（松岡，滿鐵前總裁，最近爲副社長）簽訂【註四四】。該約簽訂之時，北京報紙立卽披露，惟該約條文，並無方官確實之英譯文公佈【註四五】。下述該約之分析，係根據大連滿鐵會社總局所傳之全文。

「吉敦鐵路借款合同」大半與「洮昂鐵路借款合同」相似。一九一八年日本三銀行簽

訂之「吉會鐵路全線原約」已爲南滿鐵道會社所承接。「吉敦鐵路借款合同」規定滿鐵會社應籌款日金一千八百萬圓（後增至二千四百萬圓），以供建築至敦化鐵路之需，該款得因建築之急需，商議增加。應聘日本總工程師一名，以管理該路工程。中國材料應首先採用。該線完成並移歸中國管理之日，中國政府應立的歸還建築費用。移歸中國之後，由鐵路中國督辦管理之。如借款於移歸後一年尙未償還，應改訂正式借款協約，年利九釐。借款由該路每年收入存於中日銀行者償還，於三十年內還淸。中國如願於滿期前付淸，亦得較早償還。至於借款之擔保，有如洮昂路，當鐵路收入尙在抵押中時，對於鐵路有索抵權。當借款時或未還淸時，鐵路行政應聘日本會計主任一人，及日本會計數人。惟鐵路仍屬於中國督辦管轄。吉敦鐵路於一九二六年六月一日動工，穿山築道，至一九二七年造成橫架松花江之鐵橋，全路於一九二八年十月十日竣工。

「吉敦鐵路借款協約」，顯然僅包括吉林至敦化一段，全長約一三〇哩。而吉會鐵路其餘部分至朝鮮之鐵路建築借款協約，則不在其內【註四六】。吾人注意過去日本與英美之

協商，當知吉會鐵路計畫，特別不屬於新銀行團事業範圍之內也【註四七】。

洮昂鐵路與吉敦鐵路，俱係中國國有鐵路，惟於借款期間，受日本之監察。此與華府會議後純屬中國所有及建築各鐵路所不同者也。華府會議以來，中國自建鐵路有奉（天）海（龍）吉（林）鐵路及打（虎山）通（遼）鐵路等，俱無日本或其他各國之資本，而純屬中國自建，均經日本政府之抗議。中國並建築呼海鐵路，自哈爾濱松花江對岸北經綏化西北達海倫，並擬展築至嫩江，以與洮齊鐵路之展長線相聯絡，然後東北抵黑龍江岸，或以璦琿爲終點。至是則當年計畫之錦璦鐵路遂見完成，但非單一之系統並由一局管理耳（註四八）。

【註三四】參閱第三十九節第二款。

【註三五】上述「中日洮昂鐵路借款協約」，係根據大連滿鐵會社總局所致送之全文，並允許公佈者。此項英譯文，大半分析該約各條款（惟無簽約日期及雙方當事者），見「英文中國年鑑」，一九二八，頁二六四。

【註三六】一九二六年八月，該路日本總工程師（富士根，現爲南滿鐵路理事會理事）向著者曰，該路鐵軌及建築，以及租用南滿路之車輛，所費凡一千二百九十二萬圓。該路之路線及與滿洲鐵路網之關係，可閱拙作「滿洲新鐵道之經濟基礎」（"Economic Bases for New Railways in Manchuria"），載於「中國經濟雜誌」第一卷第四號（一九二七年四月份，北京中國經濟調查所出版），並由東京鐵路省（車務局）譯爲日文，又「密勒氏評論報」（China Weekly Review）（上海）。「滿洲鐵路政策」（"Railway Politics in Manchuria"）見該刊卷四十第七號（一九二七年四月十六日）第八號（四月二十三日）。

【註三七】南滿鐵路會社總局——（大連）於一九二九年四月十日，通知作者，謂洮昂鐵路建築日資借款現尚在拖欠中。現雖在商議鐵路所用借款之數，惟尚未另訂新約也。

【註三八】洮昂鐵路經東省鐵路以展至黑龍江省城齊齊哈爾，於一九二八年十二月八日完工，十二月十一日開車。由北寧路打虎山，經中國自造之打通線至鄭家屯，再轉洮昂鐵路至齊齊哈爾，不久卽開始聯運（一九二九年一月二十四日之「日本每週史料」The Japan Weekly Chronicle，頁九三）。至於俄國抗議洮昂線展貫東省鐵路，閻拙著「滿洲新鐵路之經濟基礎」（「中國經濟雜誌」，一九二七年四月號），又轉載於「遠東雜誌」（The Far Eastern Review）（上海），一九二七年五月號。

【註三九】參閱第三十一節第一款及第二十九節第三款。

【註四〇】參閱第三十九節第二款及第四十三節第二款。

【註四一】參閱第四十四節第二款。

【註四二】參閱第三十九節第四款。

【註四三】同上。

【註四四】上述「中日吉敦鐵路借款協約」係根據大連滿鐵會社總局所致送之全文並允許公佈者。此項英譯文，大半分析該約各條款（惟無簽約日期）者，見「英文中國年鑑」一九二八，頁二六五。

【註四五】關於「吉敦鐵路借款協約」，可於下節觀之：『當革命軍興，奉系失勢之際，新部長不如舊者之仰日人鼻息，於一九二六年一月七日，宣佈迄未公佈之「吉敦鐵路借款協約」爲無效。日本因以抗議，中國因內亂之故，卒復承認其有效。』見拙著「滿洲鐵路政策」，載於「密勒氏評論報」第四十卷第七號（一九二七年四月十六日出版），頁一八六—一八七。

【註四六】關於吉會鐵路其餘部分，卽自敦化至韓滿邊境某地，以與會寧相聯絡，此項鐵路之建築借款協約，曾經日本官方與奉天當局談判年餘。一九二九年五月大阪消息，此項談判前經日本（由南滿鐵路數官員爲代表）與奉天當局（張作霖及吉林督軍張作相爲代表）從事交涉，未獲結果。復於一

九二八年春日本鐵路人員繼續交涉，結果締結密約，至於一九二九年五月十一日，成立建築該路各預備協約，六月間張作霖死後，其事遂歸張作相及張作霖之子張學良，中國方向以原約難以實行，擬將該項密約取銷。該約如一旦成立，則吉敦路將立卽與朝鮮境界聯絡矣。（「日本每週史料」，一九二九年九月二日出版，頁五〇七。）

【註四七】參閱第四十四節第二款。

【註四八】此項最近滿洲鐵路發展之有趣狀況，關於中國自築路線，詳述於「附錄六」。

第二章　俄國在滿洲之地位（一九二一——一九二九）

第五十二節　俄國與東省鐵路

東省鐵路與華府會議　溯自一九一七年俄國革命，以致俄國對於滿洲之外交，頓形疎遠，遂於一九一九年引起聯合國共管東省鐵路，以及日本於「中日軍事協定」獲得鐵路沿線駐軍之權利【註四九】。華府會議開幕之前，中國政府與改組後之俄亞銀行，亦復訂立「管理東省鐵路續訂合同」，規定「因俄國政治紊亂之故，致失其管理該路及維持秩序之能力，中國政府特執行該路最高權力」【註五〇】。中國方面認此爲暫時之協定。華府會議時，中國代表曾重行聲明此項事實。

華府會議當討論東省鐵路問題時，太平洋及遠東問題總委員會主席（許士）提議特別

組織專門副委員會，詳細討論，由關係各國推舉代表組織之。副委員會經長期之考慮，提出鐵路狀況及建議將來該路財政路政及警政一提案，大要如左：

「東省鐵路爲發展西伯利亞及北滿洲經濟之重要因素，爲聯絡兩洲之鎖環，頗富國際上之重要性，到會各國，均重視該路之保存，經營之效力，並維持該路爲商業之孔道，便利各國人民，無分軒輊。

「東省鐵路之狀況，係依據一八九六年中國與俄華（俄亞）銀行所訂契約，一八九八年與東省鐵路公司所訂契約，以及其後中國與公司訂立之各項契約而定。鐵路建築需資，係由俄國政府供給，並由俄政府指揮及監督工程，而由東省鐵路會社經手之。其實鐵路爲俄國之財產，一八九六年原訂契約中，規定中國有一定之收回權利。

「一九一七年後，俄國無正式承認之政府，不久以前，曾採用不可免之一定方法，以保留鐵路之繼續經營。到會之某數國，早於一九一九年——應俄國之需要，

對於西伯利亞鐵路包括東省鐵路之經營，予以重大協助——以規定之條款，繼續從事其協助。一九一九年一月，日美兩國訂立此項協助之協約，後中英法意等國，亦均加入合作。協約之基本觀念，條款內明白聲明爲暫時經營鐵路，於不侵害任何現有權利中，最後以歸還該路之利益者爲目的。

「此項委託代理現尙生效，惟自一九一九年來，情形遷異，此項經營之方法，頗有重行整理之必要」【註五一】。

副委員會對於該路財政，路政，警政三大問題，建議如下：財政，因向願意投資該路之銀行團借款，應在哈爾濱組織一國際財政委員會，以代替一九一九年各國協約所規定之聯合國委員會及所謂技術部。財政委員會之功用，應限於財政一事，並委託執行原來委託之事務，至列強完全承認俄國政府時爲止。路政，爲保持該路現狀之不紊亂起見，路政歸東省鐵路公司辦理。至於警政一項，因該路在中國境內，應由中國警隊擔任。惟得斟酌現有情形，留用俄國路警，爲暫時之變通辦法。鐵路附屬地應歸東省鐵路

公司辦理，公司應支給薪水並管轄之（註五二）。

副委員會上述建議，未得中國代表之接受（嚴鶴齡博士），未能於總委員會通過，故亦未經大會全體會議之討論。該事遂交副委員會之小組重行研究。嚴鶴齡於其中國態度之詳細宣言中，聲述對於上述建議之意見及保留。謂中國對於建議中組織財政委員會以管理鐵路財政，以及規定東省鐵路之中國警士歸混合委員會管轄，礙難予以承認，路警應完全歸中國政府辦理。以前俄警並無法律上之根據，蓋按照一八九六年原訂合同，顯然規定中國政府設法保證鐵路及人員之安全也【註五三】。且中國政府曾交付俄華銀行庫平銀五百萬兩，鐵路公司允於路成時以同數交還中國，但迄今猶未交付。一九二〇年中國與俄華銀行訂立協約，以代替俄國管理鐵路，中國此舉，並非自現狀之俄國獲得不當利益之蓄意，乃為中國鉅大利益所在，行使其國境內鐵路之國家主權耳。一九一九年關於聯合技術部之協定，係臨時性質，一俟外國屯駐西伯利亞之軍隊撤退，應即取消。

副委員會之小組會議主席（諾脫 Mr. Root）於提出辦法時，聲明對於此問題小組會

議會有長時之爭辯，現提辦法，當不失爲解決該問題可能辦法之一。遠東問題總委員會通過（一九二二年二月二日第三十次會議）該項辦法，不久亦爲大會第六次全體會議所通過【註五四】。該項決議案（決議第十二）對於東省鐵路之情形及管理之困難問題，幾於全無規定，僅聲明如左：

「爲有利益關係者保持東省鐵路，應對於鐵路與從事及使用於鐵路之人員爲較佳之保護；應對於各項人員爲更注意之選擇，冀得有效之服務；並應對於款項爲經濟的使用，以免耗費財產；

「此事應經由正當外交軌道，卽行處理之。」

自華府會議對於東省鐵路之情況與監察問題之決議觀之，可見東省鐵路問題，顯然仍存其舊。東海濱省之日本駐軍，於華府會議閉幕後不久卽行撤退，而聯合國共管東省鐵路，亦以一九二二年秋哈爾濱技術部撤消而結束【註五五】。

東省鐵路之狀況　華盛頓會議後，東省鐵路成爲極難解決之問題，於中俄兩國間尤

公。此外法國政府，因於一九一九年以後，以俄國沒收銀行爲國營，俄亞銀行遂改組於巴黎，受法國之保護。而東省鐵路，最初係由該銀行（俄華銀行）舉款建築，該銀行債票一九〇七年後大半屬諸法國人民，一九二〇年十月二日，法國政府贊助俄亞銀行，與中國締結「管理東省鐵路續訂合同」，惟他方面俄國政府，堅執否認該約之效力【註五六】。嗣後「中俄暫行管理東省鐵路協定」之不得法國承認，固早經決定於是時矣【註五七】。

自華盛頓會議以至一九二四年中俄復交期間，俄國政府逐步恢復東省鐵路之主要管理權，其時已稱蘇維埃社會主義聯邦共和國矣。自一九一八至一九二五年間蘇俄恢復路權之努力，於聯合國技術部停止管理東省鐵路後尤顯。此外蘇俄對於其鐵路利益之解釋，與蘇俄政府當一九一九及一九二〇年兩次對華宣言有數點不復符合，尤爲顯著。

蘇維埃政府兩次對華宣言　當北京俄國專使（加拉罕 L. M. Karakhan）與中國外交部代表（王正廷博士）於一九二三年三月至十一月，舉行中俄會議之時，俄國外交部前於一九一九年七月及一九二〇年九月之兩次對華重要宣言，爲雙方談判之重要根據。兩次

宣言，均爲蘇維埃社會主義聯邦共和國代理外務部長加拉罕所發。「第一次對華宣言」，於一九一九年七月二十五日自莫斯科（Moscow）發出（全文以間接傳遞，至翌年三月二十六日始送抵北京外交部），聲明徹底廢棄帝俄政府前抱之對華政策，並將前俄與中國締結之祕密條約，特行一律廢止，並宣稱「蘇維埃政府願將中國東省鐵路及租讓之一切礦產，森林，金鑛，及其他產業，由俄皇政府及克倫斯基政府及霍爾瓦特等賊徒侵佔得來者，一概無條件交還中國，毫不索償」【註五八】。該宣言中並聲明舊俄皇條約下人民所獲之治外法權及領事裁判權等特權，一律放棄（事實上此項特權之一部，已經中國政府於一九二〇年加以片面之取消）。

其後蘇俄專使（越飛），於一九二二年來華，談判中蘇兩國復交問題，以及訂立有力之東省鐵路協約，於是年十一月十一日，照會中國外交部（北京）聲明蘇維埃政府雖於一九一九年對華宣言中，廢棄俄皇政府劫掠強暴之政策，但在此中蘇復交聲中，不得不堅持中國承認其在華權利。並特別聲明「第一次對華宣言」中聲稱包含之辭句，非屬眞實，

按其辭句（中國外交部公佈之譯文）如下：

「勞農政府願將東省鐵路之一切權利及利益，歸還中國，毫不索償」（"It is the intention of the Workers' and Peasants' Governments to restore to China, without any compensation, all rights and interests refering to the Chinese Eastern Railway."）【註五九】。

蘇俄專使並於十一月六日照會中國政府外交部，聲明一九一九年「第一次對華宣言」僅爲一方面單獨之籠統綱領，初無約束蘇俄政府之效力，並謂：

「即蘇俄盡放棄其東省鐵路之權利與中國人民，基於該路爲西伯利亞大鐵道之一部，且蘇俄領域藉以聯絡之故，不能消滅蘇俄在該路之利益」【註六〇】。

當加拉罕王正廷會議於北京之時（一九二三年，三月——十一月），一九二〇年「蘇俄第二次對華宣言」爲爭執之主題。「蘇俄第二次對華宣言」代理外務部長加拉罕於一九二〇年九月二十七日發自莫斯科，經由一中國官員攜至北京，遞交中國外交部（註六一）。

宣言內列舉七項，爲與中國訂約之根據，照該宣言原文，規定（第三項）中國政府承認取締國內之俄國反革命派，並將其取消武裝，囚禁而引渡與蘇俄政府。關於東省鐵路，蘇俄聲明（第七項）依照蘇俄社會主義聯邦共和國之需要，兩國政府應簽訂特約，以經營東省鐵路【註六二】。其後蘇俄專使越飛於一九二二年十一月十一日致外交部書中，聲明一九二〇年對華宣言此兩項（第三項第七項）之存在，於中國方面亦負相當之義務（註六三）。一年後加拉罕來華，於一九二三年十一月二十三日，致書王正廷聲明如左（經雙方同意公佈之）：

「鄙人絕未言及東省鐵路之一切權利屬諸中國，……閣下以爲東省鐵路問題應會議解決甚合鄙意，惟對於閣下提出之協約，鄙人不能簽字。」（註六四）

蘇維埃政府在東省鐵路之權利及利益，顯然於對華宣言發出後四五年，始稍加變更，蓋蘇俄政府認爲兩次對華宣言，其外務部長發出時，並不以爲有拘束之效力也。（惟依照習慣，不能因爲片面之宣言，即謂爲各種正式條約，不以此而變更）。越飛氏並

於其一九二二年十一月六日之函中，聲明此等「宣言」，不能視爲有長久之效力（註六五）。

至於前東省鐵路之管理問題，越飛氏於其一九二二年十一月三日致外交部之照會，聲明前東鐵局長（華竹木夫）行爲不檢，要求中國逮捕並審訊之，並建議組織調查委員會，赴哈埠從事調查東省鐵路問題，以爲中蘇兩國締結暫行管理新協約之根據（註六六）。惟此項委員會未見實現，而東鐵局長華竹木夫，自俄亞銀行一九二〇年之「管理東省鐵路續訂合同」時就職，直至一九二四年「中俄協定」成立後始行去職。

至於東省鐵路之警務，自一九一九年至中俄會議時，均歸中國官署辦理，並無特殊之間斷，鐵路管理局（華人與白俄均有）以張作霖之默許或特認，聘用鐵路衞兵。聯合技術部部長美人，於一九二二年十月離哈。

中俄東省鐵路協約　西歷一九二四年，中俄兩國締結三協約，於東省鐵路問題特有規定，其中二約，係北京政府於五月三十一日所簽訂，其一爲大綱協定，用以爲日後舉行會議時解決懸案之根據，並規定中蘇兩國外交關係之恢復（註六七）。「中俄解決懸案大

綱協定」中，亦規定解決東省鐵路問題之重要條款。又一爲解決東省鐵路問題之專約，於同日簽訂。第三協約爲蘇維埃政府與奉天政府（張作霖統治下）於同年九月二十日簽訂，其主要條目亦爲東省鐵路問題。

中國外交部代表王正廷，與蘇俄負有使命來華之專使加拉罕，自一九二三年三月至十一月，商判亙九月之久，其主要原因，在於雙方對於東省鐵路問題及外蒙俄軍撤退問題意見之不同（註六八）。一九二四年三月十九日蘇俄方面發出最後通牒，限期要求中國批准「王加草約」，中國外交總長顧維鈞，於四月一日正式加以拒絕（註六九）。嗣後雙方對於上述蘇俄兩次對華之宣言交換意見，顧維鈞與加拉罕遂重行繼續談判，至五月三十一日，遂成立「中俄協定」於北京，其一爲「中俄解決懸案大綱協定」，又一爲「暫行管理東省鐵路協定」。「中俄協定」恢復中俄兩國之邦交，除東省鐵路問題外，尚有其他普遍之規定〔註七〇〕。約言之，「中俄協定」可謂係拋棄前俄政府獲自中國之權利及特權之普遍協約，並（第六條）雙方政府承認彼此不爲與對方國公共秩序社會組織相反對之

宣傳【註七一】。

（甲）中俄大綱協定與東省鐵路　「中俄解決懸案大綱協定」，對於東省鐵路問題，亦規定相當之原則，兩締約國允於本協定簽字之後一個月舉行，並於六個月內完竣之會議中，討論東省鐵路問題。根據鐵路純屬商業性質之原則，解決鐵路問題（第九條）。按該約第九條中規定一重要項目如左：

「……除該路本身營業事務直轄該路外，所有關係中華民國國家及地方主權之各該事務——如司法，行政，軍務，警務，市政，稅務，地畝（除鐵路自用地皮外）等——概由中國官府辦理。」

蘇俄復以下列各款（第九條第二，三，四款），允許中國贖回東省鐵路：

「蘇聯政府允諾中國，以中國資本贖回東省鐵路及該路所屬一切財產，並允諾將該路一切股東債票移交中國。

「兩締約國政府允在本協定第二條所定會議中解決贖路之款額及條件，暨移交

東省鐵路之手續。

「蘇聯政府擔任對於東省鐵路在一九一七年三月九日革命以前，所有股東，持債票者，及其債權人負一切完全責任。」

於此可見中國於原則上，已有贖回該路之權利，鐵路之移交中國，僅有待於會議，討論細則而已。除重行確定一八九六年原訂合同之贖回期限外，並無特別另行規定此項贖回之時日。贖回之日期，數量及條件均未規定於本約。一九二四年九月「奉俄協定」中，關於東省鐵路之贖回有稍詳之規定，但仍未規定是否可立即聚資贖路。在中俄會議未將原約加以變更以前，一八九六年之原訂契約，除與本協定觝觸者外，仍爲有效。最後，兩締約國政府承認對於東省鐵路之前途，祇能由俄中兩國取決，不許第三者干涉(註七二)。

(乙)暫行管理東省鐵路協定　中俄兩國同時（一九二四年五月三十一日）復特行締結關於暫時管理東省鐵路之協定，以便以該項問題，待決於依照「中俄協定」行將召集

之會議，謀一最後之解決。「暫行管理東省鐵路協定」緒言中，聲明「東省鐵路係由俄國國家出資，並完全建築在中國領土以內，彼此認定該鐵路純係商業性質，除本身營業事務外，所有關係中國國家及地方主權之各該事務，概歸中國官府辦理」【註七三】。由理事會（第一條）管理該路，置理事十人，由雙方政府各選派理事五人組織之。中國政府於華理事內派定一人爲理事長，卽督辦。蘇俄政府於俄理事內派定一人爲副理事長，卽會辦。理事會之法定人數以七人爲至少之數，所有一切取決，須得六人以上之同意，方可有執行之效力。督會辦共同管理理事會事務，並會同簽定各項文書。鐵路於督辦之外，（第三條）並設局長，其職務與前同，卽實施鐵路經營之繁務也。局長一人，由蘇俄人充任，副局長二人，華俄各一，均由理事會委派，由各該政府核准。局長副局長之職權，由理事會規定之（註七四）。

依照管理鐵路雙方人員均等之原則，並規定（第二條）設監事會，由監察五人組織之。華監察二人由中國政府委派，俄監察三人由蘇聯政府委派，會長由華監察中選舉

之。本鐵路之處長副處長等，規定（第四條）由理事會委派之。如處長爲某國人時，副處長須用另一國人。最後並規定（第五條）本鐵路各級人員，按照中俄兩國人平均分配原則任用。同日發表聲明書（第七號）解釋該約第五條如下：「此項原則之適用，不得解作以撤換現在俄籍人員爲實行該原則唯一之意義」（註七五）。同日「中日換文」中規定中國政府，當將「現在中國軍警機關任用之前俄帝國人民停止職務，以免此項人民之存留與其動作危及蘇聯國家之安全」【註七六】。

協定中規定（第六條）理事會商議路務不能解決時，呈報兩國政府以外交方式解決。至於鐵路盈利之處置，僅籠統規定（第八條）本鐵路所有實利由理事會保管；在本鐵路根本辦法未解決前，不得動用。協定自簽字日（一九二四年五月三十一日）起，發生效力，將來東省鐵路問題在會議中解決時即行取消【註七七】。

（丙）奉俄解決懸案大綱及東省鐵路協定　以奉天政府（張作霖統轄）事實上之脫離北京政府，蘇聯政府應環境之需要，派庫茲聶錯夫（N. K. Kouznetzov）與奉天當局締結

協定，使其承認蘇俄與北京政府締結之關於東省鐵路各協定。雙方交涉順利，於一九二四年九月二十日簽訂，關於東省鐵路之主要條款，大半與同年春間之「中俄協定」相同。「中俄協定」僅規定中國得依照生效中之一八九六年契約條文，再行確定中國有收回之權，並承認中國贖回該路之原則。「奉俄協定」則規定（第一條）一八九六年年原訂契約內所載之期限，應由八十年減至六十年，期滿後歸還中國，無須給價【註七八】。又在簽訂本約後四個月內修改東省鐵路原訂合同。對於鐵路之管理，並未新加規定，以是俄國局長大權獨占，尤當理事局紛爭或阻滯之時，鐵路業務之實權盡操於局長掌握中。關於從事宣傳一事，該約與「中俄協定」所規定者相重複，規定（第五條）如左【註七九】：

「締約雙方政府互相擔任，在各該國境內，不准有爲圖謀以暴行反對各該政府而成立各種之機關或團體之存在及舉動。

「締約雙方政府並允認彼此不爲與對方國政治上及社會上之組織相反對之宣傳。」

東省鐵路問題，本當於「中俄協定」訂立後一個月內舉行會議解決之，直至一九二五年八月二十六日，始舉行會議，惟除雙方代表互祝愉快外，初無所得，蘇俄大使已預備於次日返國矣。會議於十二月間復活，惟無顯著之成效。東省鐵路問題遂遲延至今，猶未得最後之解決。

中國軍隊運輸與伊凡諾夫事件　「中俄」「奉俄協定」關於東省鐵路之規定，自一九二五年十一月至翌年二月，爲其第一次顯示效力之重要機會。此時期中，鐵路俄局長（伊凡諾夫 Ivanoff）與管理鐵路之中國人員，於鐵路政策，經營，及司法事件大起爭執。一九二五年十一月十日，俄局長發佈告白謂自一九二五年十二月一日起，中國軍隊須先付運費，然後始能經由東省鐵路輸送。鉄路理事會因即於十一月三十日，開會於哈爾濱，中國理事長及理事對於路局此項舉動表示抗議。俄國方面則堅持中國護路兵若不先付車資，即不准乘車〔註八〇〕。中國理事則要求奉天政府所有任何軍隊，均得不預付車資而乘車之權利。中國方面此項要求之緊急，正因其時張作霖之部將郭松齡，實行叛變，並指

發張氏及其參謀總長楊宇霆之罪狀【註八一】，因而引起雙方部隊之作戰，日本政府因此增加南滿鐵路區域之守備隊，並採用相當方法，以預備戰事之擴張【註八二】。

俄局長伊凡諾夫於五月間突然撤退鐵路僱用之大批白俄。並擬於一月中旬，實行其十一月十五日之佈告，於是東省鐵路之軍隊運輸問題，爭執既愈形擴大。張作霖軍隊於一月二十一日夜間自長春調至至哈爾濱，惟爲俄局長之命令所阻，謂不先付車資不得乘車。因事實上自一九一八年以來，鐵路對於奉天軍隊素無是項要索（奉天軍隊自鐵路運輸僅假定暫緩付資），又因理事會討論是項規程持久不決之故，東省鐵路附屬地內軍事督辦兼鐵路衞兵司令張煥相，奉張作霖之命，認爲俄局長此項突然之舉動，在此郭松齡叛變聲中，有意阻礙張氏之軍隊調遷。張煥相乃於一月二十二日，逮捕俄局長伊凡諾夫暨鐵路理事會三俄理事【註八三】。中國軍隊於短時期內，實行接管東省鐵路，並僱用白俄爲技術上之援助，聘一白俄工程師爲該路暫時局長，照常開車，由中國及白俄護路兵掌管售票。

當伊凡諾夫被捕之日（一九二六年一月二十二日），蘇俄註華大使加拉罕，對於伊氏之逮捕，提出嚴重之抗議，要求中國立即將伊氏釋放，並聲明「對於被捕事件，保留要求賠償之權利，並對於此項聞所未聞侵害「中俄協定」之事項，要求滿意之解決」【註八四】。翌日並以最後通牒，致北京外交部，要求「限於三日內恢復東省鐵路之秩序，實行「中俄協定」，並將伊凡諾夫釋放」。因蘇俄駐華專使決然之行動，北京政府乃向張作霖勸告，於是遂釋放伊凡諾夫，恢復其局長之職。至是伊凡諾夫事件遂於平凡中解決，僅恢復原狀而已。其後理事會因俄理事之繼續缺席，不足七人之最少法定人數，對於俄局長之行動，無從加以處置。張作霖部隊卒平復郭松齡之亂，對於東省鐵路，其地位益形強固，直至一九二八年六月突然逝世始已【註八五】。

「中俄協定」與「奉俄協定」管理東省鐵路規定之統括與不適宜，實爲鐵路中俄人員時相衝突之主要原因，如一九二六年一月之伊凡諾夫事件，及日後關於司法權同樣熱烈之爭執是。「中俄」「奉俄協約」，俱僅係暫時性質，管理東省鐵路之正式詳細協約，是

尙有待於中俄會議之討論。中俄會議，卒未開成，依照暫時之協定，某數事件之特權，仍當於一八九六年之「中俄原約」爲法律上之根據耳。

關於東省鐵路運輸軍隊問題，俄方之意思，可節錄加拉罕抗議奉天政府文中見之。彼謂「中國軍事當局，對僅爲便利而濫用之不加節制之運輸，拒絕與路局訂立任何合同。前於一九二一年九月，鐵路理事會華督辦曾通知奉天政府，堅持運輸軍隊之負責付款，惟無結果。東省鐵路並未拒絕運輸軍隊，僅堅持軍隊之運輸不能免費耳，固不必立卽付現也。此項手續，載於鐵路理事會章程內，而中國軍官之逮捕伊氏，實無法律之權利也」〔註八六〕。

反之，北京，哈爾濱，中國方面之意見，以爲俄局長強迫先付車資始得運輸軍隊之命令，直接與理事會章程准許中國軍隊及「鐵路衞兵」之免費運輸相違——雖於伊凡諾夫事件發生時，理事會糾葛未已，並無此項章程實際存在。中國方面之見解，以爲無論如何，依照協定〔「奉俄協定」第一條第八款〕局長之職權，由理事會決定之，則未得理事會

之批准，局長無權發佈此等命令。即使俄局長以爲理事會遲疑不能決，則應呈由雙方政府以外交方法解決之，以實行「奉俄協定」（第一條第二款）之規定，何能自由行動？是以自華方觀之，俄局長之舉動，顯然濫用職權，並於此調遣緊要之時，可認爲係牽掣奉天軍隊。最後華方之意見，以爲根據鐵路原訂契約，中國在其領土內之主權，特予承認，是以當此緊急之時，中國不僅有權免費由該路輸運軍隊，或暫緩付款，即實際上占有該路，中國亦有此最後之權力也（註八七）。

姑不論事實上緊急之時，中國是否有此項權利，事件內幕中俄兩國利益及政策之衝突，亦姑置不論，僅執俄局長此項命令是否合法之一部分法律點觀之，顯然事件未起之前，理事會會議決鐵路衞兵之運輸，准予暫緩付款，惟對於普通中國軍隊之免費運輸，庶未得多數理事之贊同。至於逮捕俄局長及扣留車輛以供運兵，於政策之觀點觀之，則非在本文討論之範圍內矣。

其於奉天政府事實上之脫離北京政府，奉系軍力之增加，奉天政府與東省鐵路之關

係乃益形緊要。使俄國管理鐵路人員在此困難之環境下，與奉天當局直接交涉。一九二四年「中俄」「奉俄協定」以前，關於管理鐵路並無任何協約。伊凡諾夫事件發生後，俄局長於數月內仍繼續豁免入中國籍之白俄路員，而代以蘇俄人員。同時鐵路僱員聯合會，仍繼續排斥白俄，而以會員代之。惟鐵路之警衞，仍由中國方面奉天政府任之。此項不尋常之情勢，當然引鐵路蘇俄局長處長，不斷的與中國軍人衝突。雙方均互指對方爲侵犯「中俄」「奉俄」兩協定之文字與精神。

一九二五年後之東省鐵路　自一九二五年以來，張作霖及其逝世後張學良管轄之奉天政府採用逐漸之步驟，以恢復東省鐵路中俄雙方管理權之平等。一九二三年曾擬收回鐵路地畝局，惟未能成功，但其後鐵路行政機關，如鐵路教育處等，均爲中國地方官廳所接收。一九二六年八月，中國命令東省鐵路於松花江設置輪渡，並設東北航運公司(Northeastern Navigation Company)經營之。同年二月，中國當局不顧各國領事之抗議，自動廢棄一九一四年之「哈爾濱市自治會章程」。

伊凡諾夫不久去職，蘇俄遂派赤黨葉穆善諾夫（Mr. Emshanov）爲東鐵新局長。散處鐵路各部處局之「白」俄職員，其生活仍日在不穩狀態之延續中，蓋局長恆斥退之而代以赤俄也。關於鐵路財政，中國於一九二六至二七年逐漸收回其會計權力，並訂立章程，規定鐵路收入之一部應存入瀋陽東三省官銀號（奉天政府設立），而不復存於哈爾濱或海參崴之俄國銀行 Dalbank之中。「奉俄」「中俄」兩協定關於鐵路利益之分配問題，顯然不甚適當。

東省鐵路名爲中俄兩國合營事業，局長蘇俄政府委派，經營鐵路，技術方面之專門職員，大部分俱屬俄人（赤俄與白俄）。而鐵路之警備，自一九二〇年後由中國收回，以奉天政府派定之衞兵及多數白俄担任鐵路之警衞。東省鐵路此項畸形之狀態，係以「中俄」「奉俄」兩協定爲法律上之根據。自一九二六年九月，俄亞銀行（卽最初投資東省鐵路之華俄銀行）仍向東省鐵路續行領款（註八八）。研究東省鐵路雙方糾紛之法律觀點，應察其政治之內幕，蓋此中有切密之關係也，惟非本文討論範圍以內之事實。

【註四九】參閱第四十二節第一款；第四十四節第一款；第四十八節第一款。

【註五〇】參閱第四十三節第一款。

【註五一】見「華盛頓軍縮會議」頁一三七六—一三七八。

【註五二】同上。

【註五三】前書，頁一三七八—一三八〇

【註五四】前書，頁三一六—三一八。同時華會尚有一決議（第十三）聲明各國「保留此後對於中國責任，追問已否向東省鐵路公司外國股東，債券持有人及債權人履行各種義務，——諸國認爲由該路建築契約，及中國在該契約下行使所生之義務，並諸國認爲係由中國政府於營業性質上行使佔有權及行政權所生之義務——之權利。」（同上，頁三一八。）中國代表（施肇基氏）當即聲明對於此決議之保留。中國對於該項決議均未接受，是以此項決議，俱未得保障（同上，頁三一八）。

【註五五】參閱第四十三節第一款及第四十四節第一款。

【註五六】「中俄解決懸案大綱協定」中，聲明東省鐵路問題，拒絕第三者之干涉。參閱本節第四款。

【註五七】參閱本節第四款。

【註五八】蘇維埃社會主義聯邦共和國代理外務部長（加拉罕）兩次對華宣言全文之中國官方譯文，見「英文中國年鑑」，一九二四，頁八六八—八七〇。又參閱「京津時報」(Peking and Tientsin Times) 一九二二年十一月十三日報紙。惟吾人須知上述宣言，越飛氏曾否認其中重要數節原文之存在。（見「英文中國年鑑」，一九二四，頁八六〇，越飛氏於一九二二年十一月一日致外交部書。）

【註五九】「英文中國年鑑」，一九二四，頁八六一。

【註六〇】同上。

【註六一】前書，頁八七〇。

【註六二】蘇維埃社會主義聯邦共和國代理外務部長（加拉罕）「第二次對華宣言」之蘇俄官方譯文，見「英文中國年鑑」，一九二四，頁八七〇—八七二。

【註六三】見「英文中國年鑑」，一九二四，頁八六一。

【註六四】同上，頁八七五，八七六。

【註六五】哈爾濱 Novosti Jizni 報適當之詳語曰：「二年前加拉罕決意放棄東省鐵路之利益於中國，所以示蘇維埃政府之誠意，此項戲劇式之舉止，一方面被迫於新政府，他方中國僅自其承認之政府獲得如此之禮物，庶無法律上之權利也。」（見「京津時報」之節錄，一九二二年十一月二十一日。）

【註六六】「英文中國年鑑」一九二四，頁八六〇。

【註六七】參閱第四十三節第一款，一九二四年「中俄協定」（除東省鐵路外）各條

款。

【註六八】「英文中國年鑑」，一九二四，頁八六四。

【註六九】同上。

【註七〇】參閱第四十三節第一款。

【註七一】「美國國際法雜誌」(Amerian Journal of Snternational Law), vol. 19, (1925) Supplement. PP. 55-63.

【註七二】同上。全文希參閱「附錄七」。

【註七三】「中俄暫行管理東省鐵路協定」，見「美國國際法雜誌」附錄，第十九卷（一九二五）頁五六—五八，全文希參閱「附錄七」。

【註七四】同上，頁五六—五八。

【註七五】同上，頁六二。參閱「附錄七」。

【註七六】同上，頁六二。

【註七七】一九二四年六月二日，俄亞銀行（俄國沒收銀行因改組於巴黎而爲法國所保護）代表以代表法國東路債券持有者之名義，因其利益爲蘇維埃政府所不理，向中國外交部抗議。其時中國政府否認諸國外交代表向外交部表示之意見，並謂關於東省鐵路利益之各項要求，如與「中俄協定」相違反，中國政府一律不承認其有效。

【註七八】「俄奉協定」（可信之英文全文）參閱「附錄七」，奉天政府曾否認北京政府之「中俄協定」，聲明不受其拘束。

【註七九】一九二四年十月三日，華竹木夫（一九二〇年「管理東省鐵路續訂合同」後之鐵路局長）爲東鐵新理事會所罷免，並爲朱慶瀾無理拘捕，加以監禁，不准保釋。監禁六月之後，始將控告之罪狀示華氏。翌年自六月四日至九月十二日，繼續加以審詢，後以一九二五年一月一日之大赦，使控告之罪即行赦免，因即釋放。（見「中國治外法權調查委員會報告書」

Report of the Commission on Extraterritoriality in China, China No. 3 (1926), PP. 85-86. British Foreign Office Publication.) 華氏因是去職，東省鐵路局長，自一九二四年十月三日改以伊凡諾夫充任。

【註八一】「郭松齡倒張宣言」，英文全文見一九二五年十二月一日出版之「北京導報」(The Peking Leader)。

【註八二】關於此節，吾人須注意日本參謀總長（於一九二五年十二月十五日）之增兵滿洲命令，中國政府曾正式抗議。日本關東守備隊總司令曾規定張作霖郭松齡軍隊作戰區域，不准在南滿鐵路兩旁各十里內開戰，此等舉動，曾引起中國各方之仇日表示及抵制運動。一九二五年十二月三十一日，日本駐華公使照會外交部，內聲明「日本駐紮軍隊於滿洲，經條約明文規定，其目的在南滿鐵路沿線區域警備之見效，至保護日本人民之生命及利益。中國之紛亂，日本因覺有增兵之必要，僅爲補充滿洲原有

之日本守備隊而已。對於中國方面謂日本出兵滿洲，爲威脅之表示，特別加以解釋（見一九二六年一月十三日「北京導報」）。中國政府（北京）於一九二六年一月八日覆日：「關於日本出兵滿洲，希望日本居民及兵隊能嚴守日本政府宣言之絕對中立。且和平與秩序現已逐漸恢復，希日本軍隊於最短期內撤退，以免引起猜疑」（一九二六年一月十三日「北京導報」）。

【註八三】一九二六年一月二十四日「北京導報」。

【註八四】同上。又參閱「歐洲經濟政治雜誌」（European Economic and Political Survey）第二卷第四號（一九二六年十月三十日出版），頁一〇五—一〇七（巴黎）。

【註八五】一九二六年二月三日「北京導報」。

【註八六】一九二六年一月二十二日「北京導報」。

【註八七】此爲當時中國報紙如哈爾濱，瀋陽，北京等地中國官方之意見，上述乃其梗概。可參閱一九二六年一月二十四，二十七，二十九，三十日，及二月三日之「北京導報」。

【註八八】關於敍述中國政府試圖收回東省鐵路之事業及局所，可參閱拙著「滿洲之鐵路政策」，見一九二七年四月二十三日及四月十三日出版之「密勒氏評論報」。至於一九二九年中國收回東鐵運動可參閱本書緒言。

第三章　列强在滿洲之地位（一九二一——一九二九）

第五十三節　美國在滿洲之地位

美國在滿洲之地位　華盛頓會議中，討論其一部分關於滿洲之一九一五年「中日條約及換文」時，美國代表乘機聲明一九一五年三月十三日及五月三十日美國國務卿（白林）致日本政府之照會，現再行確定其前所抱之宗旨。總委員會第三十一次會議時（一九二二年二月三日），美國國務卿許士（Charles Evans Hughes）聲明合衆國政府現當存留昔日國務卿白林氏所表明之對華態度與政策【註八九】。彼並謂日本政府預備撤回「一九一五年條約及換文」簽字前所爲之保留，卽日政府原案第五號——關於聘用有力日本人爲政治，財政及軍事顧問等——容後再議一節，更令人有深感焉。於南滿洲特有關係之條

文，國務卿許士對於日本代表之聲明：「日本無意堅持關於中國在南滿聘用日本政治，財政，軍事，或警察顧問或教練官之優先權」，及日本代表聲明日本政府並不堅持南滿建築鐵路借款之獨佔權，惟日本願將該項權利開放爲國際銀行團經營各節，表示其歡迎之意【註九〇】。至於滿洲之租地權，美國政府認爲並非優待日本臣民，有獨佔之意向，應爲最惠國條款所許。所謂會議中之「諾脫決議案」，使美國對華門戶開放政策愈形確定，依此決議，門戶開放主義乃於華盛頓會議一九二二年二月六日議決簽字之適用中國原則及政策之「九國條約」中，益形具體化【註九一】。

華府會議以後，美國對於滿洲無特殊之外交動作。聯合國技術部美部長史梯芬氏於一九二二年十月聯合國共管東省鐵路告一段落時，離哈他去。但華府會議曾決議其時委託代管之協約，仍復有效。美國於滿洲繼續中之利益，僅於東省鐵路問題中證之。許士於會議中聲明美國對於東省鐵路，並無所有權，亦不希獲得管理該路之權利。美國在東省鐵路之利益，僅係以政府權力之所能，發展該路之管理，使成爲東方商業最大之利益

耳【註九二】。

【註八九】「軍縮會議」頁一五六〇。參閱第五十節第一款及第四十五節第一款。

【註九〇】前書，頁一五六二。

【註九一】參閱第四十一節第一款。

【註九二】前書，頁一二七〇。

第五十四節　英國在滿洲之地位

英國在滿洲之地位　英國對於滿洲之地位，依華府會議英國代表所言，與美國不相上下。但英國在山東省之利益，則較確定。巴爾福氏謂威海衞之歸還中國，英國之宗旨，並不視日本對於關東租借地之態度而定，膠州租借地若歸還中國，則英國極願與中國商議，將威海衞完全歸還而爲中國行政權管轄之地【註九三】。「英日第三次同盟」，於九二一年十二月十三日關於太平洋各島領島屬「四國條約」內，特行放棄，英國對於滿洲

遂不負何等義務（註九四）。英國政府對於東省鐵路最後安排之利益，顯然無美國與東省鐵路關係之深。

【註九三】見「軍縮會議」，頁一〇七〇。

【註九四】參閱第五十六節第一款。

第五十五節　德法在滿洲之地位

德法在滿洲之利益　大戰中德國在華人民，即失其享受治外法權之權利，惟自一九二一年以來，憑單獨之活動，在滿洲商業上頗顯其卓越之地位。滿洲國際間之懸案，如東省鐵路問題等，德意志自一九二一年後，固未嘗預問也。捨「德日商約」於德國之滿洲大豆油市場有特別之規定外，德意志自大戰以還，於滿洲外交並無特殊之關係。

然法國政府在滿洲利益則較確定，而於法國政府在俄亞銀行之利益，尤有特殊之關係，俄國規定所有俄國銀行應改歸國營後，俄亞銀行遂改組於巴黎（註九五）。俄亞銀行與

中國之「管理東省鐵路續訂合同」，實有法國爲之贊助，蓋銀行最初爲俄華道勝銀行，法國銀行持有道勝銀行之債券，東省鐵路公司之資本大半來自道勝銀行，法國政府因此圖保護法國諸銀行之利益也。是以法國於一九二四年「中俄協定」成立時，以其東省鐵路最後之解決，拒絕第三者加入考慮，因而提起抗議。法國政府與俄皇政府關於滿洲事件之密切關係，自俄國革命之後，與蘇維埃政府之政策大相庭徑。法日兩國對於東省鐵路相似之利益，於「中俄協定」成立時兩國政府同時之抗議中，明白表示。

【註九五】參閱第四十三節第一款及第五十二節第四款。

第四章　條約及合同（一九二一——一九二九）

第五十六節　太平洋四國條約

華府會議英日同盟之廢止　華盛頓會議關於太平洋各島領島屬「四國（英，美，法，日）條約」內，對於滿洲關係最深之條文，厥維「第三次英日同盟」之廢止。事實上此項條文在「四國條約」內，自各方觀之，均爲該約最主要之一節。其條文如左：

「本條約須從速依照各最高締約國憲法上手續批准之，俟批准書在華盛頓交換後，卽開始有效，有效時一九一一年七月十三日英日兩國在倫敦所結之協約應卽作廢。」【註九六】

「四國條約」以十年爲有效之期（第三條），在此時期內，最高締約國互相約定（第

一條）尊重彼此在太平洋地方所有島領島屬之權利。爲最高締約國間因太平洋問題發生爭議並牽涉上述權利不能得外交上圓滿之解決，且似與目前相互間一致之協和有妨時，爭議國應邀請其他最高締約國開一會議謀全事件之考慮及處理。各締約國並同意（第二條）如上述權利爲其他任何國家之侵略行動所脅迫，須互相爲完全且懇摯之照會，謀一聯合或分別執行之最有效手段之了解。法國代表魏斐亞尼(Rene Viviani)於大會中，特別聲明「四國條約」一經批准，「英日同盟」當立即廢止(註九七)。英國代表巴爾福答以「吾人目前完全咸覺「英日同盟」條約，爲美國懷疑，猜忌及重要輿論界大加攻擊之原因。自歷史之觀點察之，猜疑之心，乃因此種態度而生，實則「英日同盟」兩締約國，初無與美國有所牽涉之意。蓋美國之地位，與祕魯（Peru）智利（Chile）同，遠非「英日同盟」之之目標也」。巴氏最後謂英國政府，以此得一結論，即爲解釋美國對於「英日同盟」應用之誤會起見，其唯一之解脫方法，厥爲廢止此障礙物之「英日同盟」耳（註九八）。

【註九六】「太平洋島領島屬四國（英美法日）條約」見「軍縮會議」，頁一六一二—一

六一六。同時附約中，解釋日本之島領島屬，規定「僅庫頁島（Karafuto）——或薩哈連島（Sakhalin）之南部——台灣（Formosa），澎湖列島（Pescadores）及日本命令下之諸島」爲限。（同上頁一六一九。）

【註九七】「軍縮會議」頁一六六。

【註九八】同上，頁一七〇——一七二。

第五十七節　藍辛石井協約之廢止

藍辛石井協約之廢止　一九一七年所謂日美「藍辛石井協約」，並未於華府會議或其所訂任何條約中明文取銷。惟適用中國原則及政策之「九國條約」成立（一九二二年二月六日），各國對華門戶開放政策乃益形確定，「九國條約」中有數條文，其性質足以消滅「藍辛石井協約」中所有條款，而認爲與「九國條約」相違反（註九九）。西曆一九二三年四月十四日，美國國務卿（許士）與日本駐美大使互相照會，聲明「鑒於華府限制軍備會議

所達到之各項諒解，日本及美國政府，因之合意，認一九一七年十一月二日「藍辛石井之換文」，作爲廢棄，以後不再生效力」（註一〇〇）。「藍辛石井協約」，至此遂正式廢止。

【註九九】參閱第六十一節第一款。

【註一〇〇】見「美國國際法雜誌」第十七卷（一九二三），頁五一〇—五一二。參閱第四十七節第一款。

第五十八節　中俄協定

中俄解決懸案大綱協定　西曆一九二四年五月三十一日，中國政府（北京）與蘇維埃政府訂立兩約，一爲專關於東省鐵路之協定，一爲「中俄解決懸案大綱協定」。「中俄協定」規定（第一條）中俄外交關係應即恢復，又（第二條）兩國應於一個月內舉行會議，以解決一切懸案（註一〇一）。中國政府與前俄帝國政府所訂立之一切公約，協定，議定書及合同等項，概行廢止（第三條）。同樣前俄帝國政府與第三者所訂立之一切條約等項，有

妨害中國主權及利益者，概爲無效（第四條），又（第十條）允予拋棄前俄帝國政府在中國境內根據各種條約協定章程等所得之一切租界等特權及特許。承認（第五條）外蒙古爲完全中華民國之一部分，及尊重在該領土內中國之主權。兩締約國政府（第六條）互相担任彼此不爲與對方國公共秩序社會組織相反對之宣傳。蘇聯政府允予（第十一條）拋棄俄國部分之庚子賠款，並允諾（第十二條）取銷治外法權及領事裁判權。以及（第十三條）與中國議訂商約，將兩國關稅稅則採取平等相互主義。其餘各條，均爲關於東省鐵路問題之條文，已於前節詳加研究矣【註一〇二】。

【註一〇一】中俄（北京政府——蘇維埃政府）解決懸案大綱協定」，見第十九卷（一九二五）「美國國際法雜誌」附錄，頁五五—六三。又「英文中國年鑑」，一九二四—一九二五，頁一一九二—一二〇〇。關於「中俄協定」東省鐵路問題各條，希參閱第五十二節第四款。

【註一〇二】參閱第五十二節第四款。

第五十九節　日俄協約

日俄承認蘇維埃政府協約　一九二四年「中俄」「奉俄」兩協定訂立之後，日俄兩國於北京會議數月之久，亦卽於一九二五年一月二十日，締結「日俄協約」於北京。協約由日本駐華公使芳澤謙吉與蘇俄駐華大使加拉罕簽訂，於同年四月十五日雙方批准後互換於北京，遂生效力。該約規定（第一條）日本承認蘇維埃政府，兩國恢復外交關係【註一〇三】。又（第二條）確定「朴資茅斯條約」之約束效力，聲明「完全有效」，惟一九一七年十一月七日以前日俄兩國所訂立之其他條約，協約等，應由兩國各派代表於日後舉行會議以重行審定之。此外復規定（第三條）一九〇七年之「日俄漁業協約」之修改，（第四條）日後商議商約，及（第六條）日本得自由開發俄國（指西伯利亞）天然富源之原則，該約（第五條）並特別規定兩國政府互相擔任不在對方領土內，由官方實行散佈宣傳。至於「日俄協約」附屬之「議定書」以及關於薩哈連島者，僅於日俄與滿洲之間，有間接之關係耳。

【註一〇三】日俄「承認蘇維埃政府協約」（以及附屬之議定書，宣言及報告），見第十九卷（一九二五）「美國國際法雜誌」附錄，頁七八—八八。又「英文中國年鑑」，一九二五，頁七八八—七九六。至於日俄兩國以前之會議，關於恢復外交關係，應知一九二一至二二年，日本與西伯利亞遠東共和國政府曾於大連及長春舉行會議，最後一次之會議，蘇維埃政府代表越飛氏亦曾列席。此項會議大抵商議西伯利亞日兵之撤退問題，俄領遠東之商業權利，及其他關係之問題，因其與滿洲僅有間接之關係，故此書未加以詳述，事實上此項會議，其效力亦復不定耳。

第六十節　華府會議之議決案

關於滿洲之決議　華府會議諸國代表通過之十三則主要議決案，實質上並未確訂爲大會之條約，其中關於滿洲之數則，已加以相當之研究。此項決議，其與滿洲多少有國

際關係者如下，會議記錄之號數亦列後：

一　第六號議決案，關於中國之客郵問題，

二　第七號議決案，關於駐華外兵問題，

三　第八號議決案，關於中國無線電台問題，

四　第九號議決案，關於中國統一鐵路及其連帶聲明，

五　等十一號議決案，關於中國成約之問題。

六　第十二號議決案，各國連同中國在內贊同關於東省鐵路之決議，

七　第十三號議決案，除中國外，各國贊同關於東省鐵之決議【註一〇四】。

吾人已知其中有數案適用於滿洲之決議（如第六，七，八，十二等號議決案），僅係不着邊際之空言，而缺乏效力（註一〇五）。決議第九號及第十一號，前未述及。第九號決議僅表明「到會各國於胥合現有合法權利之最高程度上，存誌希望：將來中國內國鐵路發展之實行，應使中國政府得以統一鐵路爲中國管理之制度，而附以該制度利益上所必

需之外國財政及技術輔助。」【註一〇六】至於議決案第十一號，與滿洲更有特殊之關係：

第一款　「中國以外之各國，應從速將各該國與中國所訂，或與任何他國或他國等，因關涉中國方面而訂之各條約，盟約，換文，及其他各項國際協約，以爲仍屬有效而欲藉爲依據者，開單送交本會議總祕書廳(Secretariat General of the Conference)存案，以便轉送與會各國。……其文件未曾宣佈者，則應將原文謄本，送交總祕書廳存案。

「以後所訂類似上述性質之各種條約或其他國際協約，應由有關係之各國政府，於訂約六十(60)日內，通告簽訂或加入本協定之各國。」

此項議決案並規定(第二款)「中國以外之各國，應從速將該國人民與中國政府，或所屬之任何行政機關，或地方官，所訂立之一切契約，其中關於建築鐵路、航務、林業、礦務、河工、港工、開墾、電氣交通或其他公共工作，公共事務，或售賣軍械軍火之任何讓與權，特許權，選擇權，或優先權者，或其中有以中國政府，或所屬任何行政

機關之任何國稅，或官產作抵者，須力求完備，開單送交本會議總祕書廳存案，以便轉送與會各國」【註一〇七】。以後所訂類似上述性質之每種契約，應由有關係之各國政府，通告簽定或加入本協定之各國。中國政府（第三款）允就其知者，將上述性質之條約等，按照本協定所定之條文通告，凡與中國有條約關係之各國政府，未經參列本會議者，應請其加入本協定。委員會席上對於本案之各種爭議，顯露本案適用時之問題。

上述諸議決案，其國際上之法律地位及約束效力，大會主席（許士）於第六次全體會議（一九二二年二月四日）發表其意見曰：

「委員會通過並經大會贊同之議決案，其中一部成爲條約之形式，其他則否。其分別在約定須經如條約之批准，有條約之形式，而提供列強之執行者爲其一種。議決案之性質，無需條約式之批准，此又一種也。此種非條約之決議，須視大會通過時之旨趣而定各國之約束。」【註一〇八】

【註一〇四】關於東省鐵路之決議希參閱第十五二節第一款。

【註一〇五】參閱第五十節第四，第五款及第五十二節第一款。

【註一〇六】見「軍縮會議」頁一六五二。

【註一〇七】同上，頁一六五四。

【註一〇八】同上，頁二八六。

第六十一節　門戶開放政策條約——九國條約

各國締結門戶開放政策之條約　華府會議對於門戶開放政策，或一八九九年赫伊氏提出之特殊的門戶開放主義，關於確定約束效力之爭議，欲將其詳細敍述，殆不可能。吾人開始研究「諾脫原案」，卽此已足。「諾脫原案」於大會全體會議（一九二一年十二月十日第四次會議）通過，而以原案組成適用中國原則及政策之「九國條約」。主席（許士）於全體會議時註釋該項決議聲明如下：

「此項提案之重要，無一一列舉之必要。此爲給予中國保證，保護其主權之獨

立及行政之自主，以及列強互相担保嚴守對於中國事件機會自由均等之原則，無論何國不能營求特別利益及特權，以妨害他國權利之憲章也。」【註一〇九】

「諾脫原案」雖經總委員會小加修正，惟其原文之效力並未因而損毀，總委員會於討論該案時，對於決議及其成爲條約之解釋，曾有稍加限制之根基。第十八次總委員會議中（一九二二年一月十六日）對於門戶開放條約之草案曾添語句。英法日各國代表爲使該約條文格外精確計，曾加以相當之修改。日本代表（於一九二二年一月十八日第二十次會議中），謂國務卿赫伊氏原倡之門戶開放政策，關於其所定之事件及在中國領土適用之區域，俱有相當之範圍。目前草案中擬定之原則，與前述門戶開放主義之範圍完全不同，目前之草案，在某種意義上，對於門戶開放政策下一新之定義【註一一〇】。許士答謂赫伊氏最初聲明之門戶開放主義，誠然曾特舉數點，惟該點之意義及門戶開放政策之意志，亦誠明白顯示。赫伊氏門戶開放主義之目的及意義，可於致各國政府之照會中見之【註一一一】。於審查門戶開放政策適用之歷史，及各國曾多次表明贊同之事實後，許士之

結論謂：

「鑒於此等重複之關于門戶開放政策之聲明，不能視爲含義不明。本席不能以爲委員會決議之原則爲一新政策。此不過久已承認之原則，諸關係國無條件贊同者已二十年，現在使其愈形確定精密耳。」【註一一二】

許士於總委員會復解釋門戶開放之提案及條約數點曰，此數點皆關係於機會之孔道，合法企圖之孔道——而非阻礙合法企業之門戶開放的主義；此數點僅限於特殊權利而於其實行有重要關係之契約，凡具體特殊之特項企圖之專利權，當然仍爲本約第一條第末款所充分保護，此數點之目的，所以防護門戶開放之原則，是以特殊企業之優越權利，專利權或優先權，凡與到會各國所贊同之原則相違者，應不復存在【註一一三】。故門戶開放條約之條文不能解爲禁止任何各國人民所護得之專賣權，商標權，著作權，開礦權以及因經營特別商工財業所必須之權利。此項保留，最後曾列入條約之內。

適用中國原則及政策之「九國條約」，確定門戶開放主義（非必即某一時期赫伊氏倡

議之主義），不易述其適當之概要。至於條約之原文，係以簡略之語句廣泛之包含以及條約本身之限制而成（註一一四）。吾人於此僅大略註釋並敍述條約中確定之門戶開放政策爲已足，於東三省有重要利益之各國（俄國除外）簽訂「九國條約」後，顯然贊成（一）尊重中國主權之獨立，領土及行政之完整，（二）維持各國在華貿易及實業機會之均等，並受其拘束。門戶開放主義之第一定則，條約中規定「不得利用中國情狀營求特別權利或特別利益」之消極義務，及「與中國以最充分最無累害之機會，俾得自行發展並維持有效力而穩固之政府」之積極義務（第一條）。其第二定則，規定各國「以其勢力認眞建設並維持全體各國在中國全境內之工商業機會均等主義」之積極義務（第一條）。因此締約國約定（第二條）不得締結足以違反或妨害第一條所述原則之各種條約或協定。但對於維持機會均等之原則，條約更特別規定（第三條）到會各國不得營求或助其國民營求「任何協定之足於私利本位上設立有關中國領土某特定部分商業及經濟發展之一般優越權者」，或「任何獨佔權優先權」之足以侵奪他國人民在華經管之合法貿易者，——但保留「因經營

商、工、財各業所必須之權利」（或商標權等）不在禁止之列。中國承認以本條上列規定之原則，應付外國對於經濟權利及利益之請求，不問該外國是否本協定之當事國（如俄國是）。「勢力範圍」（第四條）特行取銷，締約各國不得「於中國領土特定部分享受共同排他之機會」。中國承認（第五條）「中國境內所有鐵路不得實行或容許各種不正當之差別待遇。各國對於將來中國不參加之戰爭，完全尊重中國之中立權；中國承認（第六條）中國爲中立國時遵守中立義務。締約國約定（第七條）無論何時遇有一種情形發生，「經締約國中一國認爲有關本條約規定之實施者，締約國應爲完全且懇摯之交涉」。非本條約簽約國之國家，（第八條）應邀其加入本條約。本條約自互換批准書後生效，並永久有效。

此關於中國包括滿洲門戶開放主義之重要國際文件，使門戶開放主義國際法上約束效力，立即較前更爲嚴密。惟此項原則，即尊重中國領土及行政之完整，維持中國商工業機會均等主義，於華府會議以前，英美法日俄諸國政府早已贊同，並早經成立片面之

宣言或雙方法律上有效之協約矣。華盛頓會議中，中國始嚴格成爲該項原則效力之與分者。惟對於此條約之解釋，總委員會主席（許士）曾謂「此條約不能認爲有強迫性」。該約之效力，與其他條約相似，以國際間之好意及信託爲定耳。該約之適用於滿洲當亦然也。

【註一〇九】「軍縮會議」頁一四八。

【註一一〇】同上，頁一二五〇。

【註一一一】同上。

【註一一二】同上，頁一二五八。

【註一一三】同上，頁一二六六。

【註一一四】適用中國原則及政策之「九國（美，比，英，中，法，意，日，荷，葡）條約」，見前書，頁一六二一—一六二九。

附錄

附錄一

一八九六年中俄（李——羅彭諾夫）同盟密約

一八九六年「中俄同盟密約」，現已非猜疑而知其確實存在。華盛頓會議中國代表將該約之大略，電告太平洋及遠東問題總委員會，使一九一九年巴黎和會時公佈之該約詳文，得以證實。惟此項中俄同盟密約之存在，當兩締約國在聖彼得堡簽訂之時，其他某數方面卽已知悉矣。

一八九六年春，李鴻章以尼古拉二世加冕盛典，抵俄京聖彼得堡。俄國財政大臣維德（Count Witte）謁見李鴻章，建議兩國締結同盟條約，以防禦日本方面可能之攻擊。

於該項條約中，規定中國政府承認俄國建築橫貫北滿捷徑之鐵路，避免沿黑龍江之迂迴路線，使歐俄與海參崴間之距離縮短。李鴻章來俄之最大目的，雖爲感謝俄國連用政治手腕以干涉並阻止日本於「馬關條約」中獲得中國奉天省之割讓，並對於俄國政府應中國第一期賠款庫券借款致意，惟對於俄國伸其勢力於南滿洲，仍不能首肯。是以反對該路南部枝線直達旅順口鐵路之建築。維德氏一九二一年出版之「追想錄」(Memoirs)，對於當時進行會商之情形更多一可能之適當解釋（註一）。維德於其追想錄中，詳述彼「最近與中國交涉之情形」，與脅迫李鴻章以中俄維持友誼關係之重要（註二），爲一致對付日本起見，維德謂非僅締結同盟，且須建築鐵路貫穿北滿直達海參崴，與中俄兩國有相互之極大便利。如日本方面有不穩之行動，鐵路必須允許俄國急速運兵。李氏初雖拒絕，但終被迫簽字於該同盟條約。蓋既懼日本勢力之壓迫滿洲，復感於俄國首先借款之惠，此其所以終於允從也（註三）。

最初與李氏商議中俄同盟者爲維德，其後俄國外務大臣羅彭諾夫依照李維原議，起

草條約，並與李氏正式簽訂盟約。當條約行將簽字之日，發現頗饒興趣之事。維德謂當簽字之日，彼發現李維原議中俄同盟對付日本，已改爲中俄同盟對付任何他國，而非專指日本，因大爲驚異。於是遂約同李氏進餐，由祕書乘機將條約改正，仍爲對日攻守同盟如初【註四】。泰然更換後，由雙方簽字，時一八九六年五月二十二（俄曆六月三日）日也【註五】。雙方規定互守祕密，條約有效期間爲十五年。（顯然自簽訂「建築東省鐵路契約」時生效，卽自一八九六年十月二十日，或九月三十日起發生效力。）【註六】

「中俄同盟條約」當一八九六年及其後，盛傳一時。復與所謂「喀西尼協定」"Cassini Convention"者糾葛互傳，所謂「喀西尼協定」，謂係一八九六年九月三十日或其前喀西尼（Count Cassini）離華返俄前與中國官署所訂【註七】。惟「喀西尼協定」，現已證明無有。喀西尼行裝待發勾留北京時與中國所訂者非同盟條約，而爲聖彼得堡與柏林簽訂之「建築經營東省鐵路合同」請求中國批准耳。惟該項批准書，直至十月二十日始在北京互換【註八】。庫狄（M. Cordier）與該蘭（M. Gérard）均指狄瓊（Dr. Dudgeon）氏所設想

之「喀西尼協定」向總理衙門要求之舉不確，事實上溶合「同盟條約」及「鐵路契約」，以致紊亂而誤傳耳【註九】。維德追想錄中，未曾言及任何「喀西尼」協定，而日後「中俄同盟條約」之證實，更足以證明該約之虛無也。

「中俄同盟密約」大約正確之原文，批露於一九一〇年二月十五日之「倫敦每日電聞」(London Daily Telegraph)，標題爲「華人目光下之滿洲觀」"Manchuria-A Chinese View of the Sitnation"署名爲「李鴻章之崇拜者」"An Admirer of L' Hang-chang"——即李鴻章之子聖傑姆(St. James)中國公使李經邁也（註一〇）。倫敦報紙披露之全文，與華府會議中國代表電述之梗概相同，惟較爲詳確耳。一九一〇年李經邁公佈此約，明白證實其存在，意爲該約規定之十五年已滿，實則其時離滿期尚一年餘也。

「中俄同盟密約」之譯本，巴黎會議時曾流傳，至華府會議時，前曾述及中國代表電述該約之概況，此時該約之存在及有效十五年始爲中國官方所承認。該約於電文中約舉如左：

「第一條　日本國如侵佔俄國東亞領土，中國領土，或韓國領土，最高締約國應將所有水陸各軍互爲援助。

「第二條　非由兩國公商，一國不能獨自與敵議立和約。

「第三條　當開戰時，中國所有口岸，均准俄國兵船駛入。

「第四條　中國允於黑龍江吉林地方，接造鐵路，以達海參崴。其事可交由華俄銀行承辦經理，至合同條款，由中國駐俄公使，與銀行就近商訂。

「第五條　俄國於禦敵時，可自由應用該路以運兵輸糧。平常無事，俄國亦可在此鐵路運過境之兵及軍需。

「第六條　本約自第四條所記鐵路契約成立時生效，以十五年爲期。」【註一二】

惟吾人知該項密約，——若不以爲一九〇〇至一九〇五年間因不履行而終止，或因而無效，——則依照預定，當於一九一一年十月二十日滿期（依照該約有效期十五年之規定，則期滿之日或可較早，但不得在一九一一年八月之前），卽在李經邁公佈該約

之後，亦卽在英日一九一一年七月十三日「第三次同盟」成立之後，始行滿期也。

【註一】見維德「追想錄」（The Memoirs of Count Witte）（自手抄俄文直接譯出，Abraham Yarmolinsky編譯，一九二一年出版。）

【註二】前書，頁八九。

【註三】同上，頁九〇——九一。

【註四】同上，頁九十三。

【註五】「中俄密約」確訂於一八九六年六月三日（俄舊曆五月二十二日），於 Dr. Paul H. Clyde: International Rivalries in Manoburia (Columbus o.,1926) 頁三九所引 J. V. A. Macmurray 致 Dr. Payson J. Treat 劄記中所言見之。

【註六】此約期滿之日不甚清淅，蓋以此約原文不甚確定也。此約「由第四條規定之合同（建築東省鐵路）經中國批准舉行之日生效」以十五年爲限。Macmurray 謂此約於一八九六年十月二十日互換批准書，但 Cordier 則謂當

喀西尼離華返俄之時卽一八九六年九月三十日爲正確互換批准書之日(Cordier, H. Histoire Generale de la Chine, etc. Quatre tomes, Paris, 1920, Vol. IV. PP. 202-203.)，此說或非確實。

【註七】所謂「喀西尼密約」之譯文，見一八九六年十月三十日之「華北導報」(North China Herald)，又「中國條約合同大全」卷一，頁七九—八一。

【註八】「中國條約合同大全」卷一，頁七四，參閱第三節第二款。

【註九】見 Cordier, H. Histoire Generale de la Chine, etc. Quatre tomes, Paris, 1920. Vol. IV. PP. 202-203。

【註一〇】見「中國條約合同大全」卷一頁八一。M. A. Gérard 於一九一八年出版其 Ma Mission en Chine: 1893-1897. 證明李經邁一九一〇年宣佈該約完全正確。當「中俄密約」訂立之時，M. Gérard 正在駐華法使任內。彼於「追想錄」內述及「一八九七年春某日，予訪李鴻章於其北京居所，

彼於數年前與羅彭諾夫訂立之「中俄密約」之抄本，雖云保守祕密，予獲得閱覩數分鐘之機會焉」。(Gérard, p. 146.)曾謂慈禧太后於一九〇〇年提起該約，謂於致俄皇文書中，聲明李鴻章於一八九六年「代表本國與貴國締結祕密同盟條約，現有舊案可稽」，以諷示俄皇云。(Bland and Backhouse 之「太后統治下之中國」China Under the Empress Powazer，頁三三六。)

【註一一】「軍縮會議，頁一四一四。」

附錄二

所謂一九〇五年中日祕密議定書

所謂一九〇五年「中日祕密議定書」，其證實較諸一八九六年「中俄同盟密約」，艱難遠甚。其原因所在，蓋以日本始終未將該項議定書之全文及可靠式樣，由官方譯成英文以佈於世，而中國復顯然否認該議定書之存在，並日人時所諉託解釋該約及有效之程度亦一併否認之。一九〇五年「中日滿洲善後協約」及「附約」外，是否有中國割讓滿洲鐵路權利之「附屬議定書」，或是否經雙方正式簽訂，中日兩方爭議者久矣。此項議定書是否爲正式合同，或僅係袁世凱與小村男爵及雙方人員談判進行中經雙方簽字之記錄，亦一疑問。卽使此等議定書爲雙方簽字之會議記錄，並包含相當之條文而當時未爲各國所知，然其是否視若條約之一部而有效，又屬問題也。倘日本政府曾將該項「議定書」，

經雙方全權大臣簽字者，完全抄送並公佈其譯文，而經中國承認之，或由中國公佈而得日本之承認，則事實昭然，當無待於疑慮不決矣。此項所謂「祕密議定書」，不問其有無效力，然其重要，本書於前述滿洲外資計畫鐵路之經過時，已屢詳述。著者所言，關係國政府及人民雖有利益，亦未嘗由政府特別聲明，或私人方面可取之有理意見加著者以任何更改也。

吾人於討論此問題時，首先應注意者，當「中日滿洲善後協約」及「附約」交換批准書之時（一九〇六年一月二十三日），批准書內同時並未含有任何附帶之「議定書」或其他之承認【註一】。其後亦顯然未見有任何批准之議定書公佈。

一九〇六年十二月十二日美國駐日代辦威爾遜（Huntington Wilson），致送美國國務院日本外務大臣之照會。日本外務省於前一日通告美國代辦，謂中日兩國於一九〇五年簽訂於北京之文件，本應於雙方交換批准書後始行發表，「但其內容大半已洩，因決將其公佈」【註二】。當時似並無此等議定書交付美國代辦，惟美代辦曾向美國務院報告：

「當該項條約及協約議訂之時，尙有附屬之重要之特定議定書；惟據日本外務省所告，因與中國同意將該項議定書暫守祕密。」【註三】

日本政府於一九〇六年及其後，顯然曾通告英美政府該項議定書之存在，惟絕未正式交付英美政府以任何文件，故無從證實。所謂該項「議定書」因中國政府之請求，是以保守祕密。此說亦不可過信，蓋如此項「議定書」依法簽訂，顯然僅能不公開於一時也。

威爾遜氏並注意於該項條約及附約僅用中文及日文草就，「而與昔日日本與各國訂約之常例卽訂約時並用西文草就，以免解釋時含義不明之弊不同，」認爲此事頗耐人尋味。」

日本外務大臣與威爾遜氏晤談時，告以朝日社之北京通訊，曾電述此項議定書之梗概。英文報紙 Japan Chronicle（神戶）並於一九〇六年一月十八日載曰：

「現衆信最近公佈之「中日條約」外，尙有兩國訂立之祕密協約。據云天津日僑歡宴小村男爵時，男爵曾述及此項密約。……現信該項密約，包括兩國政府之同

意頗多，係以小村與中國全權在北京會議之記錄約六章而成。此項記錄將不公佈，朝日社不過述其要領也。」（註四）

朝日社並謂當小村將會議記錄送交日本外務大臣時，大臣謂條約外如有密約，希一併呈閱。日本報紙並謂此項密約，僅係會議進行時之記錄，包含相當之承認，料想該約互換批准以後，外務大臣不久即將該項密約公佈。但迄今仍未見有任何會議記錄或合法簽訂之議定書公佈也。朝日社最後自北京通訊，謂適當言之，兩國並無祕密協約之存在【註五】。

關於一九〇五年中日兩國談判於北京，訂立承認祕密協約之事，日本似於一九〇八年以前通告英國外務部。一九〇八年三月三日愛德華氏（Sir Edward Grey）演講於英國議院，謂此項密約之存在，並規定中國於滿洲不得建築與南滿鐵路平行之鐵路，中國並未否認【註六】。實則中國政府之承認該項密約，庶無從證實也。同年三月二十四日，愛德華復於議院中言及日本會通知英國以此項協約經中國代表之簽字，故其有效毫無疑義

云【註七】。愛氏此項敍述，庶缺乏確鑿之論證也。

時英國公司正擬建築北寧鐵路新民屯站至法庫門之枝綫，與南滿鐵路奉天至開原相平行，日本政府因向英國提出抗議，英國國會愛德華氏之演講，適值日方抗議之後也。一九〇七年日本政府曾疊向中國抗議，謂依照一九〇五年兩國在北京簽訂之「議定書」，中國不得在南滿洲貸借日本以外之資本，建築南滿鐵路之平行綫。此項抗議並未見效，中國之答覆，對於日人所謂「中日會議時之記錄」，加以註釋。日人僅謂北京會議時之「記錄」，以爲較直言雙方簽訂之議定書更妥也【註八】。中國外交部對於中國反對日本訂立所謂平行綫之定距離，以及中國全權代表確定之聲明一事，促起日本方面之注意。中國於此項照會中並不否認此相當承認之存在，惟謂當時中國曾聲明「中國日後因開發滿洲而採取任何步驟，日本不得加以阻止」也【註九】。

錦瑷鐵路計畫因日俄兩國共同反對而不果時，日政府於一九一〇年二月五日照會中國政府，顯然要求中國對於南滿鐵路不建築平行綫之承認，加以注意。當時美國駐華代

辦報告國務院，謂接中國外交部之通告，「日本藉口錦瑷路綫與南滿路平行，要求干涉該路之計畫云。」【註一〇】然此事不能卽認爲承認一九〇五所謂「議定書」之正式完全之理由。當日本外務省照會美國國務院（一九一〇年一月二十一日），聲明日本拒絕滿洲鐵路中立之所謂「羅克斯計畫」之理由，並保留日後留意錦瑷鐵路計畫之權利時，並未述及禁止滿洲平行鐵路中國之任何承認【註一一】。又自一九〇五年迄今所有中日任何鐵路合同，雖有牽涉亦未嘗述及此項議定書，是以關於此項議定書，自一九〇六年日本外務省通告美使最初之不確定之提及後，以至日後日本及各國外務當局有效之案卷中，絕無此「議定書」之正式全文，交付美國國務院。至於英國外務省，曾接得此項議定書之實質之適當通知，或非虛語。

中國政府與所謂此等議定書之關係，其眞相頗難明瞭。當一九〇五年中日兩國全權大臣會議於北京時，顯然同意於會議記錄之不予公佈，至少須過後多時始行公佈。中國官方曾述小村氏確有要求禁止外資（日本除外）建築南滿鐵路之舉【註一二】。中國方面對於

此項「議定書」之表示，而足以引爲憑證者，僅前所述及日本抗議新法鐵路時，中國之覆文而已。覆文中雖未述及議定書，但述及會議時之記錄，並未否認中國當時之承認——至於其約束之性質如何，效力如何，是又不明瞭矣。

前奉天省長唐紹儀，一九〇五年中日會議時祕書之一，對於此項「議定書」之存在，（如確有當係祕密）表示否認。據陸西氏（W. W. Rockhill）言，唐氏於一九〇八年一月二十八日談話中，斷言並無禁止中國建築南滿鐵路平行線任何協定之存在。當時並無簽訂祕密協約，此事當爲北京公使團所熟知。日本於會議中曾提出此事，希訂立協約，惟終未成功，因未獲雙方全權之簽訂，而正式之會議記錄中，亦無此項協約也【註一三】。唐氏此項表示，吾人固未敢必袁世凱或其他官員與日本訂立此等之協約，均舉以告唐氏也。且此項聲明，亦不能視爲中國方面官方表示之性質。中國外交部自始即未特別否認該項承認之存在也。

若謂「此項「議定書」，凡研究國際關係之學者，均可自日本外交文件中得之」，此或

於日文資料中可見，亦未可知，惟就著者所知，英文中並無此項正式全文也。習見者無非「所謂」"alleged"或「傳聞」"reported"之「議定書」，並非日本政府發表之官方譯文，並直接送致各關係國者。美國之圖書館雖名素著，惟著者欲尋該「議定書」之官方譯文而竟不可得。所有一九一八年日本外務省訂正後之「日本條約」英法文本，均未嘗述及該項「議定書」[註一四]。一九〇五年「中日條約及附約」，均可獲得，——而議定書則無。

「中國嗣後雖曾否認此議定書之效力，但於其未另舉證前，不可遽深信，吾人惟有認爲該議定書確曾簽訂，並無隱情耳。」鑒於上述原因，此說實難置信。倘此所謂「議定書」早經中日同意而正式公佈，則其效力自無加以懷疑之可能。最近日本半官性質之出版物中，有所謂非正式並未經簽字之『一九〇五年十二月二十二日「北京條約附屬議定書」』之披露，可於最近南滿鐵路出版物中見之[註一五]。然而並未附加證實之語也。鑒別歷史上之文件，莫如引用華府會議「第十一議決案」，至華會府議時，此項議定書之有無問題始加以確定，並禁言其效力問題。自新銀行團會議尤以自華會府議後，嗣後此事對

於滿洲國際關係發生任何實際或法律之問題時，當全然廢棄。上述對於所謂「祕密議定書」之研究，與其他相關之政治爭執，初未加以任何顧忌也。

【註一】見「中國條約合同大全」卷一，頁五五〇。同時復載有『所謂一九〇五年「中日條約祕密議定書」之梗概』之未經簽字之譯文（同上，頁五五四—五五五）。

【註二】『美國之外交關係，』一九〇六，第二編，頁九九六。

【註三】同上。參閱第十六節第三款。

【註四】見一九〇六年一月十八日出版之 The Japan Weekly Chronicle。復經 Weale, B. L. Putnam, The Touce in the East and its Attermath(N. Y., 1907)將登於附錄，頁四八四—四八五，該項議定書之譯文爲四條。

【註五】見一九〇六年一月十八日出版之 The Japan Weekly Chronicle。

【註六】『英國議院辯論』，一九〇八年三月三日，第一八五卷，頁五二七。

【註七】同上，一九〇八年三月二十四日，第一八六卷，頁一一九二。

【註八】中國外交部之覆文，見 Hsü Shih-chang, Tung San Sheng cheng Lueh (Record of the Three Eastern Provinces in Chinese) by Hsü Shuhsi, China and Her Political Entity (N. Y., 1926), PP. 295-296.

【註九】同上，頁一一九五—一一九六。

【註一〇】「美國之外交關係」，一九一〇，頁二五七。

【註一一】同上，頁二五一—二五二。

【註一二】見一九〇五年十二月七日之The Japan Weekly Chronicle。「中國條約」中國代表爲慶親王，袁世凱及瞿鴻禨。慶親王僅於第一次會議時臨會，餘均未到，故袁世凱實爲主要人物，而以外務大臣瞿鴻禨輔之。見一九〇五年十一月二十三，三十，十二月二十一日之 Japan Chronicle。

【註一三】見陸西氏「中韓條約合同大全」(Rockhill, W. W., Treaties, Conventions,

Agreements, etc., relating to China and Korea.)(一九〇四年十月，一九〇八年一月)(一九〇八年美國國務院出版，華盛頓)。此非正式之議定書下有陸氏之註釋(頁一四〇)。(陸氏之註釋復可於 Willonghby, W. W., 之「外人在華之利權」——Foreign Rights and Interests in China 2 Vols., Baltimore, 1927 ——卷一，頁一七二見之。)

【註一四】見 Ministére des affairs étrangéres, Reeueil des traités et conventions conclus entre L'empire du Japan et les puissances étrangéres (2 tomes, Imprimerie Impériale, 1918.)，此書有日文本，另有外國文，如法文等譯本。一九〇五年「中日條約及附約」之中文及日文原文，見此書日文本，頁一八一—一八八。此外並無附屬之議定書或會議記錄等。

【註一五】見「滿洲進步觀」(Report of Progress in Manchuria)一九〇七—一九一八，頁一九九—二〇一。

附錄三

一九〇七，一九一〇，及一二年日俄密約

一九〇七年七月三十日日俄兩國成立密約，現似已爲不可諱言之事實。日俄兩國一九一〇，一九一二，及一九一六年三次密約草本之公佈，一九〇七年之「日俄密約」愈爲顯見——蓋此後之密約均曾言及也。大戰時聯合社訪員喬治（Captain George Abel Schriener）及前英美俄國大使館祕書，及朴資茅斯和會俄國全權維德之祕書商波（Count B. de Siebert）於一九二一年將日俄第二次第三次密約草本（與公開之條約同時同地簽訂）公佈，雖非正式，惟頗翔實【註一】。「第一次日俄密約」雖未經公佈，但可於第二第三次密約中見之。前俄國外務大臣埃服斯開（Isvolsky）之通信中，亦可由以證實第一，二次「日俄密約」之存在【註二】。再華府會議時中國代表將各國間與中國有關之協

約，列舉以表，中有一九〇七年之「日俄密約」（與一九一〇，一九一二，一九一六年之日俄諸密約），日本代表並未對此中任何密約加以否認【註三】。

至於第二次（一九一〇年七月四日）「日俄同盟密約」，其證據更屬確鑿。該約之草本經喬治與商波加以公佈【註四】。同時並於一九二一年四月十七日發表其譯文於「紐約報」（New York American）上。一九一〇年與日本全權本野一郎訂約於聖彼得堡之埃服斯開，謂曾於一九一〇年六月二十四日致駐英俄國大使之機密函（第七六〇號）述及：

「日俄兩國政府爲嚴密確立滿洲一致之聯合利益計，日前曾舉行會議，是以遠東和平將益見穩固。積三年之經驗，證明一九〇七年「日俄條約」之有益，現兩國政府一致承認爲達上述目的起見，因更進而發展之。……現兩國政府已完全了解，即將訂立一公開一祕密之協約。第一增進日俄兩國對於滿洲鐵路問題之聯合行動，並從新決議兩國政府維持此等地方之現狀。密約中更嚴格規定兩國之利益範圍，及立定相互約守之界限，以增進相互之關係，並排斥外方之干涉。……希將上述各節告

知愛德華氏，詳告以雙方之意志，並希望愛氏對於此項外交文件，能認爲遠東和平及安寧之新保障也。」【註五】

並謂俄國大使於同年六月二十八日以電文稟覆，謂外務部之訓令現已遵行，愛德華氏對於日俄條約及密約表示十分滿意云【註六】。翌日俄國外務大臣電告駐英大使，謂「日俄密約」已通知英法兩國政府，此舉曾得日本之同意【註七】。日俄兩國對於滿洲有簽訂祕密條約之需要，顯然以一九〇九年間兩國交換外交意見，尤因美國務院採用「羅克斯計劃」之滿洲鐵路中立態度後，愈得確定之了解，至一九一〇年二三月間乃漸具體化。俄國駐日大使於三月八日電告俄外務大臣，謂小村男爵頗贊成俄國訂立維持滿洲現狀協約之意見，以確定日俄兩國特別利益之界限，及避免第三者之妨害【註八】。

一九一二年七月八日「日俄密約」之草本，亦可於商波及喬治兩氏合著之書中得之【註九】。此約大抵僅指蒙古，卽外蒙與內蒙，自一九一五年乃有所謂內蒙古者，中國政府初未嘗加以地理上或政治上之劃分也。自北京之經線沿長，可分內蒙爲二，其東部卽

認爲（第二條）日本之利益範圍。除條約中再行確定前一九〇七，一九一〇條約關於滿洲之條文外，此次密約未涉及滿洲關於此項密約之談判，傳繼埃服斯開而爲俄國外務大臣之山崇諾夫（Sazonoff）曾於一九一二年七月二日，電告俄國駐英大使（第一二三三號）如下：

「密息。關於內蒙古之利益範圍，現與日本締結祕密條約，並雙方約定與此約之計畫文書送致英法當局，日本政府亦將有同樣之照會遞交巴黎與倫敦也。」（以下爲該約草本）【註一〇】。

上述三「日俄密約」，均未經日俄政府正式公佈。惟當訂立各該約之時，顯曾將該約全文或其大意傳告英法政府。一九一七年列寧政府將前俄案件，大加收掘而發佈之，一九一六年之「日俄密約」雖經公佈，而以上三密約則未能搜獲。惟「日俄第四次密約」之獲得，可由以證明上述三密約之存在也。

【註一】見商波喬治合著：Entente Diplomacy and the World: Matrix of the

History of Europe, 1909-1914. (N. Y. and London, 1921.)。關於一九〇七年「日俄密約」，鄧立司 Dr. A. L. P. Dennis (Clark Uni.) 曾謂：「此約迄未公佈，但現於各方之消息及事後之應用，此似係其主要條款」(即規定日俄兩國在滿洲之利益範圍) (見 The Anglo-Japanese Allianre, (Berkeley, cal., 1923.), P. 28.)。P. J. Treat 教授(司丹福大學)，H. F. MacNair教授(支加哥大學)及鄧立司教授均同意於此項「日俄第一次密約」之證實——又第二三四次密約之證實。可參閱愛彌兒著「布爾希維克黨一九一七年公佈之帝俄文件」。彼謂日本外務大臣頗期望該項密約之成立，惟以爲如經公佈，中國未必能勉強承認(Laloy, Emile, Les Documents Secrets des Archives du Ministére Des Affaires Etrangeires de Russia, publié par les Bolchevies, Paris, 1919, p.25.)。書中並無該約全文。

【註二】見Enteorte Diplomacy and the World: Matrix of the History of Europe

PP. 1844.

【註三】見「軍縮會議」，頁一一五二。

【註四】見 Entente etc. 頁一七—一八（同時在一九二一年四月十七日之 New York American亦見公佈）。參閱第四十五節第二款。

【註五】見 Entente etc. 頁一六—一七。

【註六】同上，頁十九。

【註七】同上。

【註八】同上，頁一一五。

【註九】同上，頁三九—四〇，參閱第三十五節第三款。

【註一〇】見 Entente etc. 頁三九。

附錄四

一九一六年日俄密約

一九一六年七月三日俄日兩國成立密約，似已證實而毫無疑義。事實上——除一九一六年密約之緒言中曾再行確定前三次密約外，——「第四次俄日密約」之證實，遠較前三次之「日俄密約」爲確切。一九一七年列寧政府於 Izvestia，同年十二月二十一日臨時勞農政府於 Gazette 中，均將獲自前俄外務部之該項密約公佈之【註一】。「曼徹斯德導報」於一九一八年二月一日公佈其英譯文，同年三月二日之「紐約晚報」繼之。其後同樣之各國譯文次第發表，法文可於一九一九年愛彌兒之書中見之【註二】。

一九一六年之「日俄同盟條約」本守祕密，直至翌年俄國革命政府始將條約全文公佈。但當時某外交當局等，俱盛傳一九一六年公開之「日俄條約」外，同時並訂有互守祕

密之補充協約消息。日俄兩國並另訂協約，出售東省鐵路南滿枝線之一部（自長春至老山溝，或至松花江）與日本。前述消息，蓋一部分因與售出東省鐵路事綜雜而生。關於出售東省鐵路之一部，石井男爵承認曾簽訂預備協約，惟須得中國政府之允可，始得轉移【註三】。時「滿洲日日新聞」（大連）亦述及此項祕密協約之消息，謂於公佈之條約外，尚簽訂一祕密協約爲「政守同盟」之性質云【註四】。美國駐日大使乃詢問日本外務省，是否公佈之條約外尚有附約，日本答以未有【註五】，此種含渾之詢問，使日本外務省可假釋爲美國國務院之詢問，係指購賣東省鐵道某段之有無協定，而非詢有無其他之祕密協定，因亦作此含渾之答覆也。

「日俄同盟密約」，自簽字日起生效，至一九二一年七月十四日，卽「英日第三次同盟」終止後一日期滿，此頗饒興趣而須注意者也。「第三次英日同盟」規定期滿之前十二個月，兩締約國皆不通告廢約之時，則以一方表示廢棄之日起，尚有一年效力。「日俄同盟密約」亦然。「日英同盟」依華府會議「四國條約」而廢止，「日俄同盟」依一九二五年

「日俄條約」(第二條)亦廢棄之【註六】。同樣一九〇七，一九一〇及一九一二年三次「日俄密約」，亦不復發生何等之效力。

【註一】一九一六年「日俄同盟密約」最初公佈於 Izvestia，一九一七年十二月一日勞農政府之gazette亦披露之。「曼徹斯德導報」於一九一八年二月一日最初將其譯成英文公佈，報據 Izvestia 之原文。三月二日「紐約晚報」披露相似但不盡同之譯文，見「中國條約合同大全」卷二，頁一三二八。一九一九年 Laloy 氏(參觀附錄三)以法譯文公佈於巴黎，但誤其年期爲「一九一五」。一九二二年 Leo Pasvolsky 於(Russia in the Far East, p. 164)一書中載其英譯文。David Hunter Miller 之「巴黎會議日記」——My Dairy at the Conference of Paris with documents (22 Vols. of a limited edition of 40 sets. N. Y., 1924)，其中「日俄同盟密約」即採自「曼徹斯德導報」。(Miller, vol VI, PP. 250-151)「中國條約合同大全」中之「日俄同盟密約」

全文與 Miller 書中者不全相同，但大致無差。參閱第四十六節第二款。

【註二】Lalor, PP. 119-121.

【註三】「美國之外交關係」一九一六，頁四四二—四四六，又四三六。

【註四】同上，頁四三四。

【註五】同上，頁四四二—四四六。

【註六】參閱第五十九節第一款。

附錄五

藍辛石井協約之解釋

西歷一九一七年十一月二日，美國國務卿藍辛與日本使美專員石井之換文，發生解釋上之問題，因恐礙及正文。故於前述「藍辛石井協約」一節未加敍述，茲述之如後【註一】。日美兩國關於該約尤其「特別利益」一語之解釋，普通有兩種不同之見解。各執一詞，相互辯證。均以根據外交或官方宣佈文件合法解釋爲言，會商時特別保留之性質，及名辭之特別定義，其交換之意見，爲國際合法文件解釋時之要素。此等定義或保留之效力，可於特別情狀下決定之。

「藍辛石井協約」會商之情形，前已述及。所謂「最高」"Paramount"利益與「特殊」"Special"利益，顯有差異，而日本在滿蒙有最高利益，已爲藍辛氏特別否認矣【註二】。

一九一七年十一月，日本駐華公使照會中國外交部，正式解釋特別利益一語，惟其是否依照該約之日本譯文解釋確當，則不甚清晰。日本或以獲自美國之特別承認，顯示中國外交部，惟顯示國際合法文件爲一事，而下以特殊之解釋爲又一事也【註三】。又一九一七年本野一郎告俄國駐日大使曰，「他日對於特殊利益之語解釋上若生歧義，日本可不依照美國，而有選擇實際有益解釋之自由。」【註四】但日後關於「藍辛石井協約」之合法解釋問題，日本並未向美國有所表示，以進而謀兩國政策意見之溶協。反之，當「藍辛石井協約」簽訂之時，及後新國際銀行團會議時，關於協約語句之解釋問題，日本政府並無任何特別之表明【註五】。其後美國大總統哈定（Warran G. Harding）於一九二二年三月美國上議院外交委員會中，聲明美國對於「藍辛石井協約」之解釋，及該約與門戶開放政策並無違反曰：

「最近會議中向日本之說明，解釋「在中國之特殊利益」一語之意義，並無謬誤。蓋因地位接近而生之利益，各國比較上僅有程度之差異，而非種類之不同

也。」【註六】

當「藍辛石井協定」會商之時，藍辛明白承認日本之「特殊利益」，僅由於地位接近之故，以與本國之和平及與榮有關之特殊利益爲限。此等特殊利益，與美國之在墨西哥或加拿大者初無殊異。美國此項承認，絕對非承認「日本二十一條件」之謂；一九一七年日本與英法俄意諸國訂立之祕密協約，關於前德國在山東利益之處置（當時美國國務院未知此項密約），故不能卽視爲承認此項密約；且美國不能承認日本於中國之滿洲或他處，有任何政治之利益。藍辛氏曾於美國上議院外交委員會中，聲明「特殊利益」並非卽係「最高利益」之謂，美國承認日本在華之特殊利益，乃概括之關係【註七】。此點於換文中曾特行舉出。但藍辛氏於一九一七年一月二十五日通告日本駐美大使謂，日本在滿洲及山東之特殊利益顯有分別，其在滿洲者美國承認之，其在山東者則否【註八】。同年六月二十二日，復通告駐美日使，聲明美國否認日本在華有概括的政治及經濟之特殊或密切之關係【註九】。

一九一七年十一月二十一日，國務卿藍辛照會中國駐美公使，解釋美國承認日本在華之特殊利益曰：

「承詢以特殊利益一語之意義，予以爲此係一種公義之聲明，不能否認而應普遍適用，且觀於「日美換文」之最後一節，兩國政府聲明均反對任何國家侵害中國之獨立及領土之完整，締約國及其他各國均適用之，對於中國實多利益；故此項協約，似爲對華之好意；至於地理上之接近，予信日俄英法諸國均同樣適用，卽中國亦得適用之。予更信中國政府收閱上述照會後，必爲賢明之處置，惟地理接近之天然結果，不能因保留或否認而有所變更也。」【註一〇】

現且轉而研究「特殊利益」"Special Interests"及「特定便利」"a certain advantage"因譯成中日文而起之爭執。首應注意非官方之中日譯文，對於「藍辛石井協約」不能作爲法律上之根據。此項換文係用英國語文，是以英語原文應爲解釋上發生問題時之根據，此爲基本之原素。英文原本解釋之法律原素，初與其他任何外文原本之解釋毫無二致也。

「藍辛石井協約」日本最初付中國外交部之官方華譯文，較美國駐華公使林司契(Dr. Reinsch)之通常適當譯文，失之過寬【註一一】。此說或無適當之證明。日本之華譯文中「特別利益」一辭，實際上通常與"special advantage"或美國國務院十一月八日致中國外交部所用同意義之"a certain advantage"一辭顯然並無異趣。並不定如林氏所言，包括「特殊地位」"special position"——無論自何方面觀之——之意【註一二】。如日本華譯文中特別利益一辭解爲「既得利益」"vested proprietary interests"之謂，則可引日後新銀行團會議中美國(及英國)特別承認日本在南滿洲有「既得權利」一事，證明其非確【註一三】。是以日本對於華譯文「特別利益」一語無論如何解釋，斷不能解作「利益範圍」"sphere of interest"或「勢力範圍」"sphere of influence"之意，蓋「範圍」云者，多少包括獨佔權利或利益之意，遍閱該約中，日，英文本，絕無此項含義也。當美國上議院外交委員會證明該約之時(對德和約審查會時)，著名中國文學者約翰博士(Dr. John C. Ferguson)謂日本翻譯"Special interests"一語爲華文(特別利益)甚屬卻當，並不含

「最高」"paramountcy" 之意【註一四】。彼復謂「特別利益」一語，或較 "special interests" 意義稍殊，並或可超出僅由地理上接近或聯接而生之利益以外，但英文本乃爲交付中國之正式原本耳。彼並未謂日本之華譯文必係謬誤，惟將 "special interests" 譯成中文爲「特別關係」即 "special concern" 或 "special importance" 或更較正確耳。鑒於藍辛石井會商時對於 "Special intirests" 一語之原意，此爲最切當之譯法，而美國政府致中國外交部之譯文亦如是也。

本文「藍辛石井協約」之正當解釋結束時，最好採引前美總統哈定氏於一九二二年三月七日在美國上議院外交委員會之詳細演說，或較適當。其演辭如下：

「觀於美國對於該項換文昔日所發表之聲明，可見美國政府對於中國之特殊利益之意見，否認與中國之主權或政治獨立或與門戶開放主義相違反之權利或要求。

「最近會議中向日本之說明，解釋「在中國之特殊利益」一語之意義，並無謬誤。蓋因地位接近而生之利益，各國比較上僅有程度之差異，而非種類之不同也。

「此約（一九二二年二月六日之適用中國原則及政策之「九國條約」）之訂立爲各國政府關於中國政策最正式之宣言，凡意義與此相反之一切協定或宣言皆當以此代之。

「對於君之第一疑問，是以吾之答覆爲，「藍辛石井協約」顯與前述「九國條約」之原則與政策相違，不問過去或將來當不發生拘束之效力。」【註一五】

前已述及「九國條約」並未規定廢止「藍辛石井協約」，僅使該項換文成爲無效。至一九二三年四月十四日美國國務卿許士與日本駐美大使換文正式廢棄之【註一六】。

【註一】參閱第四十七節第一款。

【註二】見「美國之外交關係」，一九一七，頁二六〇。藍辛氏在美國上議院外交委員會解釋與石井之換文。（外交委會員和約審查會，見 Treaty of Peace with Germany, pp. 139-253. Washington, Govt. Printing Office, 1919）

【註三】見 Paul S. Reinsch: An American Diplomat in China, p. 308. (N. Y., 19

22），當時日本駐華公使曾要求美國公使承認日本之譯文，美國公使拒絕之，惟此事並無正式之引證可援。倘果屬實，則所謂"Special interests"一辭之譯解，卽本附錄中所列論各節也。又卽使接受日本之譯文，並不定與美國方面之譯文矛盾也。

【註四】見一九一七年十二月二日俄國臨時勞農政府之 Gazette 中 Leo Pasvolsky 著（Russia in the Far East，附錄一，頁一六八—一六九。）

【註五】一九一九年六月十八日小田切氏因新銀行團事致 Thomas W. Lamont 書中，引及「藍辛石井換文」，並謂日本決不視該約包含日本於滿蒙有地理上及歷史上之「十分特殊關係」。然無論小田切氏能代表日本政府至若何程度，彼究不能認爲卽係日本政府之代表，而彼函中除引及「藍辛石井換文」外，更無其他，美國政府並未聲明美國承認「藍辛石井協約」中日本在滿洲有政治或經濟之「十分特殊關係」（The Consortium PP. 19-20），照銀

行團會議時之官方消息，最初提起「藍辛石井協約」者爲美國（一九二〇年三月十六日），日本之答覆並無異議，可知日本已接受美國之解釋，並收回（同節中）前所提出之保留南滿東部內蒙之方式要求（The Consortium, PP. 46-47）。參閱第四十四節第二款。

【註六】見「美國上院文書」（U. S. Senate Documents）第一五〇號，第六十七次議會第二次會議。

【註七】見「對德和約」（Treaty of Peace with Dermany），頁一三九—一三九。

【註八】見「美國之外交關係」，一九一七，頁一一六—一一八。

【註九】同上，頁二六一。

【註一〇】同上，頁二七三。

【註一一】見 Reinsch: An American Diplomat in China, P. 309.

【註一二】同上。林氏復於書中述及「美國國務院 。令予照會中國外交部，解釋

該約所謂利益，僅係一種經濟性質而非一種政治性質」，吾人復須注意同時林氏復謂彼時日本駐華公使曾謂，「日本獲得之特殊權利，正如各國之與中國接應者，於其接近之部分獲得之特殊權利相同」。此正與美國政府對於"special interest"一語之見解相同，藍辛氏曾屢言之矣。自林氏所言日本駐華公使所語，可見美國公使謂日本公使顯然於其照會中視爲美國承認日本勢力範圍之原則，不可遽信。

【註一三】一九一九年十月二十八日，美國國務院照會日本政府，聲明美國或銀行團並無侵害日本在該地域之既得利益之意志；又「銀行團協約」（第一條）「凡已經發展或既得利益之事業不屬於範圍之內」。（The Consortium, p. 32.）

【註一四】見 Treaty of Peace with Germany, Sen. Doc. 106, 66th Cong. 1st Sess., p. 595 et seq. 特錄於 Willonghby 著 Foreign Rights and interes-

ts in China 卷一，頁三六六—三六七。

【註一五】見「美國上院文書」一五〇號，第七十七次議會第二次會議。

【註十六】見「美國國際法雜誌」第十七卷（一九二三），頁五一〇—五一二又「美國條約叢刊」U. S. Treaty Series 第六六七號。

附錄六

中國在滿洲之地位——中國自築鐵路

自華盛頓會議，尤自一九二五年以來，滿洲鐵路情況發生一有趣而重要之現象，卽中國自行籌資建築滿洲之重要路線也。其主要者凡三，卽打（虎山）通（遼）鐵路，瀋（陽）海（龍城）吉（林）鐵路，及呼（蘭）海（倫）鐵路。此外次要之鐵路，或爲上述鐵路之枝線，或爲單獨之路線，已成未成及計劃中者，比比皆然。

（甲）呼海鐵路　呼海鐵路自松花江哈爾濱對岸之呼蘭，北經綏化以達海倫，此新路線現已完成，一九二八年十二月全路告成，當卽開車。該綫以中國資本建築，大部由齊齊哈爾省銀行（前由前任黑龍江督軍吳俊陞主持）供給，至於技術之督察，則由前東省鐵道會社局長華竹木夫任之。承辦鐵路建築之建益公司，乃依中國法律註册並完全中國資

本之法人，捨技術方向僱用俄國建築技師外，自該路築成後，一切經營之事均由華人辦理。路軌向日本公司購買，該公司復以五十萬圓之值，向合衆國鋼鐵公司購貨，以應呼海鐵路之需【註一】。鐵路於一九二六年開工，一九二七年築至綏化，至翌年十二月全路完成遂行通車【註二】。建築公司復擬展築西北至嫩江上游之黑爾根（嫩江），自此復計畫東北直抵黑龍江岸之璦琿或黑河府。

姑置該路之商業價值不論，對於國際之利害頗大，蓋展長該綫至墨爾根及黑河府之計畫，與一九〇九，一九一〇年英美資本家計畫之錦璦鐵路一部路綫完全相同。又一九一六年俄亞銀行曾訂立契約，建築此項自哈爾濱達墨爾根之路綫，復返至齊齊哈爾。爲建築此項鐵路，俄亞銀行曾交付該路第一次借款與中國，此款迄未返還（一九二六年夏俄亞銀行駐瀋代表舉上述情形相示）。中國認爲華俄銀行未履行該約，——因俄國革命後北滿時局之不靖——故該約理當聲明作廢。因此呼海鐵路，遂以純然中國公司建築而成。惟值得吾人注意者，呼海鐵路之建築，與中國國有鐵路滿洲諸新綫軌道之標準相

同，與東省鐵路之闊軌相異，而與南滿鐵路系統一律耳。

打通鐵路　一九二七年此路之完成，遂使前東三省總督徐世昌及錫良於一九〇八至一九一〇年計畫之鐵路系統之南部，卽由英美銀行團建築之錦瑷鐵路計畫之一部，頓使實現。最初由打虎山築至彰武，並擬展至鄭家屯，至一九二七年更改計畫，由中國公司建築改由彰武西北行直達通遼，復與四鄭路之展長綫相會於是。一九二八年十二月，自打虎山（北寧路）經通遼，鄭家屯，洮南以至昂昂溪舉行通車典禮，惟各綫間聯運之合同尙未成就耳。建築打通鐵路之中國公司，復考慮展長打通綫直抵洮南，使北滿之運輸，可避免經由鄭家屯由日資建築之路線以南下。

打通鐵路之建築，曾引起日本政府屢次之抗議，而日本資本家，復圖參預借款以建該路，蓋該項西滿鐵路系統一旦完成，將於滿洲之西部及西北部分諸地，與南滿鐵路爲競爭之勁敵也。葫蘆島港務之發展，已經長時期之計畫並於數年前曾實際進行，一旦渤海灣之口岸完成，則經過相當之年限，或尙不能減損大連灣卓越之地位，然無疑能獲得

一重要之地位也。

瀋海吉鐵路　此路純係中國自建，由瀋陽經海龍以達吉林，聯絡吉長（日本管理）北寧（中國國有）及南滿三路。瀋海綫自一九二八年十一月開始通車，海龍至吉林段至一九二九年完成。該路沿日本管理撫順炭礦之北而過與撫順附近之中國煤礦有鐵路相通，此路由奉天當局與吉林省署合作建成，由官方指撥款項並由各官吏私人出資，一部分之款項復向私人籌借。至於該綫之是否未用外資，即以情形言未向日方借款，則不甚清晰也。

瀋海吉鐵路之建築，曾招致日本政府屢次抗議，如一九二七年一月，瀋陽日本總領事抗議海吉路綫之建築，謂該路之完成，實侵犯一九一三年之「中日滿蒙五路協約」，及一九一八年之「中日滿蒙四路協約」，此兩約中，均承認日本以建築此項鐵路借款並特定之參預權利云【註三】。「滿蒙五路協約」中吉海枝綫之建築，是否承認日本有必須參預借款之權利，實屬疑問，蓋該約規定如建築鐵路需用外資時，日本始有此項契約之特權也。「滿蒙四路協約」及「滿蒙五路協約」，均規定如建築開原經海龍以達吉林之鐵路而

需要外資時，日本有借款之權利，惟以中國之資本建築，除非需用外資，除非故避開海吉綫（該綫現已狹軌築至 Taolu）之鐵路，依照上述協約，亦未有關於瀋海吉綫之協約規定，日本方面之抗議，是以毫無根據。「滿蒙四路協約」承認以日本資本建築各路，係以中國方面之允許，而並非強迫性質。中國如不需外資建築瀋海吉鐵路，自有不用日本資本自行建築之權利。至於滿洲之現狀，尤其瀋陽當局有無脫離外資即如日資之輔助，經營鐵路之可能，是又一問題也。

事實上瀋海吉鐵路，已不顧日本之抗議而完成。一九二八年之初，因瀋海線擬與中國國有鐵路北寧綫通車，又遷移洮昂路之車輛於此路，洮昂路車輛得自南滿鐵路，並專爲該路之用。又瀋海綫與南滿路曾訂通車合同，轉運貨物以達大連，中國方面擬取銷該約，而與北寧鐵路聯接，因是中日兩國，頗生齟齬。一九二八年三月，日本駐華公使（芳澤謙吉）向北京政府抗議車輛與通車兩事【註四】。自北京政府屬於張作霖之勢力，拒絕承認與南滿鐵路通車之合同，日本因此阻礙瀋海路與北甯路聯接，拒絕允許其參過南

滿鐵路。最後吾人所應注意者，瀋海吉鐵路擬於海龍築一枝綫，東南至撫松，現已由該路中國當局開始測量矣【註五】。

【註一】滿洲中國新鐵路詳見拙著「滿洲新鐵路之經濟基礎」"Economic Bases for Manchuria New Railwags"，見「中國經濟雜誌」一卷四號（一九二七年四月），北京經濟調查處出版。一九二七年五月之遠東雜誌（上海）曾有轉載，日本鐵路部（車務局）曾譯成日文出版。（原件附滿洲新鐵路與天然及農業富源關係之地圖一幅）

【註二】見一九二九年一月二十四日The Japan Weekly Chronicle，頁九三。參閱拙著「滿洲之鐵路政策」"Railway Politics in Manchuria"，見一九二七年四月十六日及二十三日之「密勒氏評論報」（China Weekly Rewiew）——上海。——論及滿洲新鐵路發展中包含之政治問題。

【註三】見「滿洲新鐵路之經濟基礎」一文，頁三三二。

【註四】見「太平洋事務報」(Pacific Affairs)——檀香山太平洋國交討論會 (Institute of P cific Relations, Honolulu) 出版——拙著「滿洲之中日利益爭點」"Sino- Japanese Interests and Issues in Manchuria."

【註五】見一九二九年十月二十四日 The Japan Weekly Chronicle，頁九三。

附錄七

一九二四年中俄協定全文

（一）中俄解決懸案大綱協定【註一】

大中華民國，大蘇維埃社會主義聯邦共和國，願將彼此平日邦交恢復，協定解決兩國間懸案大綱。爲此，派定全權代表如左：

大中華民國大總統特派顧維鈞，

大蘇維埃社會主義聯邦共和國政府特派加拉罕，

兩全權代表將所奉全權證書，互相校閱，均屬妥洽，議定各條如左：

第一條　本協定簽字後，兩締約國之平日使領關係，應即恢復。

中國政府允許設法將前俄使領館舍，移交蘇聯政府。

第二條　兩締約國政府允於本協定簽字之後，一個月內，舉行會議，按照後列各條之規定，商訂一切懸案之詳細辦法，予以施行。

此項詳細辦法，應從速完竣，但無論如何，至遲不得過自前項會議開始之日起六個月。

第三條　兩締約國政府同意在前條所定會議中，將中國政府與前俄國政府所訂立之一切公約，條約，協定，議定書及合同等項，概行廢止；另本公平相互平等之原則，暨一千九百十九與一千九百二十兩年蘇聯政府各宣言之精神，重訂條約，協約，協定等項。

第四條　蘇聯政府根據其政策，及一千九百十九與一千九百二十兩年宣言，聲明前俄帝國政府與第三者所訂立之一切協定條約等項，有妨礙中國主權及利益者，概爲無效。

締約兩國政府聲明，嗣後無論何方政府，不訂立有損害對方締約國主權及利益之條約，及協定。

第五條　蘇聯政府承認外蒙爲完全中華民國之一部分，及尊重在該領土內中國之主權。

蘇聯政府聲明：一俟有關撤退蘇聯政府駐外蒙軍隊之問題，即撤兵期限，及彼此邊界安寧辦法，在本協定第二條所定會議中商定，即將蘇聯政府一切軍隊由外蒙片數撤退。

第六條　兩締約國政府互相擔任，在各該國境內不准有爲圖謀，以暴力反對對方政府，而成立之各種機關，或團體之存在，及舉動。

並允諾彼此不爲與對方國公共秩序，社會組織相反對之宣傳。

第七條　兩締約國政府允在本協定第二條所定會議中，將彼此疆界重行劃定；在疆界未行劃定以前，允仍維持現有疆界。

第八條　兩締約國政府允將兩國邊界，江湖，及他種流域上之航行問題，按照平等互相之原則，在前條所定之會議中規定之。

第九條　兩締約國政府允在前條所定之會議中，根據下開原則，將中東鐵路問題解決：

（一）兩締約國政府聲明，中東鐵路純係商業性質。並聲明除該路本身營業事務直轄於該路外，所有關係中國國家及地方主權之各項事務，如司法，民政，軍務，警務，市政，稅務，地畝（除鐵路自用地皮外）等，概由中國官府辦理。

（二）蘇聯政府允諾中國以中國資本贖回中東鐵路，及該路所屬一切財產；並允諾將該路一切股票債票，移歸中國。

（三）兩締約國政府允在本協定第二條所定會議中，解決贖路之款額，及條件，暨移交中東路之手續。

（四）蘇聯政府擔任對於中東鐵路，在一千九百十七年三月九日革命以前所有股東持債票者，及債權人，負一切完全責任。

（五）兩締約國政府承認對於中東鐵路之前途，祇能由中俄兩國取決，不許第三者干涉。

（六）兩締約國政府允在本條第三項所規定事項未經解決以前，特行規定暫行管理中東鐵路辦法。

（七）在本協定第二條所定之會議，未將中東鐵路各項事宜解決以前，兩國政府根據俄曆一千八百九十六年八月二十七日，西曆九月八日，所訂「中俄合辦東省鐵路合同」所有之權利，與本協定及「暫行管理中東鐵路協定」，與中國主權不相抵觸者，仍爲有效。

第十條　蘇聯政府允許拋棄前俄政府在中國境內任何地方，根據各種公約，條約，協定等所得之一切租界等等之特權，及特許。

第十一條　蘇聯政府允予拋棄俄國部分之庚子賠款。

第十二條　蘇聯政府充諾取銷治外法權，及領事裁判權。

第十三條　兩締約國政府允在本協定第二條所定之會議中，訂立商約時，將兩締約國關稅稅則，採取平等相互主義，同時協定。

第十四條　兩締約國允在前條所定之會議中，討論賠償損失之要求。

第十五條　本協定自簽字日起，即生效力。

爲此兩全權代表，將本協定英文兩份各簽字蓋印。

中華民國十三年五月三十一日

一千九百二十四年五月三十一日

訂於北京

顧維鈞印

加拉罕印

【註一】「中俄解決懸案大綱協定」全文見「美國國際法雜誌」附錄，一九二五，第十

九卷，頁五三—五六。他如「暫行管理中東鐵路協約」及其他宣言換文等，亦均當紀載。又「俄羅斯雜誌」（華盛頓出版）卷三，第二十號（一九二五年十月十五），頁四一四—四一九。

(二)暫行管理中東鐵路協定【註二】

大中華民國大蘇維埃社會主義聯邦共和國，因中東鐵路係俄國國家出資，並完全建築在中國領土之內，彼此認定該鐵路純係商業性質；除本身營業事務外，所有關係中國國家及地方主權之各項事務，概由中國官府辦理。在本鐵路根本辦法，未經在西曆一千九百二十四年五月三十一日所訂「中俄解決懸案大綱協定」第二條所定之會議中解決以前，兩國爲公共經營本鐵路業務起見，同意規定暫行管理辦法。爲此派全權代表如左：

大中華民國大總統特派顧維鈞，

大蘇維埃社會主義聯邦共和國政府特派加拉罕，

兩國全權代表將所奉全權證明互相校閱，均屬妥洽，議定各條如左：

第一條　本鐵路設理事會爲議決機關，置理事十人，由中俄兩國政府各選派理事五人，組織之。

中國政府派定華理事一人爲理事長，卽督辦。

蘇俄政府派定俄理事一人爲副理事長，卽會辦。

理事會之法定人數以七人爲至少之數，所有一切取決，須得六人以上之同意，方可有執行之效力。

督會辦共同管理理事會事務，並簽定各項文書。

督會辦有事故時，由各該政府另派理事代行職務（督辦由華理事代理；會辦由俄理事代理）。

第二條　本鐵路設監事會，由監察五人組織之。華監察二人，由中國政府委派；俄

監察三人，由蘇聯政府委派。

會長由華監察中選舉之。

第三條　本鐵路設局長一人，由俄人充任；副局長二人，華俄各一。

前項職官均由理事會委派，由各該政府核准。

局長副局長職權，由理事會規定之。

第四條　本鐵路之處長副處長由理事會委派之。

如處長爲華人時，副處長須用俄人；處長爲俄人時，副處長須用華人。

第五條　本鐵路各級人員，按照中俄兩國人民平均分配原則任用。

第六條　理事會商議路務不能解決時，呈報兩締約國政府解決；但關於本協定第七條內所載之預算決算事項，不在此限。

第七條　本鐵路之預算決算，由理事會提交理事會與監事會之聯席會議核准。

第八條　本鐵路所有淨利由理事會保管；在本鐵路根本辦法未經解決以前，不得動

用。

第九條　理事會應將前俄政府於一千八百九十六年十二月四日批准之「中東鐵路公司章程」，按本協定及一千九百二十四年五月三十一日所訂「中俄解決懸案大綱協定」，從速改訂完竣；但無論如何，至遲不得過自理事會成立之日起六個月。

其未改訂完竣以前，該項章程與「中俄解決懸案大綱協定」不相抵觸，暨不妨礙於中國主權者，仍予繼續適用。

第十條　將來中東鐵路根本辦法在西曆一千九百二十四年五月三十一日所訂「中俄解決懸案大綱協定」之會議中解決時，本協定即行取銷。

第十一條　本協定自簽字日起，即生效力。

爲此，兩全權代表將本協定英文兩份各簽字蓋印。

中華民國十三年五月三十一日

一千九百二十四年五月三十一日　　訂於北京

顧維鈞印

加拉罕印

【註一】一九二四年之「中俄暫行管理中東鐵路協定」，其全文及相關之聲明書與換文，見「英國國際法雜誌」附錄，一九二五，第十九卷，頁五五—五八，五八—六三。又「俄羅斯雜誌」（華盛頓發行）卷三，第二十一號（一九二五年十一月一日），頁四三九—四四〇，惟無聲明書及換文等件。

中俄協定附錄之聲明書如左【註一】：

（一）聲明書

大中華民國政府，與大蘇維埃社會主義聯邦共和國政府聲明：一俟一千九百二十四年五月三十一日「中俄解決懸案大綱協定」簽字之後，彼此應立將前俄帝國政府與中國所有之一切不動產及動產，在各該國境內者，互相交換，並彼此將此項應行交還產業開列

清單，送交各該政府辦理。

爲此，兩國全權代表將本聲明書英文兩份，各簽字蓋印，以昭信守。

中華民國十三年五月三十一日

一千九百二十四年五月三十一日　訂於北京

顧維鈞印

加拉罕印

（三）聲明書

大中華民國政府，與大蘇維埃社會主義聯邦共和國政府，共同聲明：關於大綱協定第四條，兩方了解，中國政府對於俄國自帝俄政府以來，凡與第三者所訂定之一切條約協定等等，其有妨礙中國主權及利益者，無論將來或現在，均不承認爲有效。

再此項聲明與大綱協定內之聲明條款，有同等效力。

爲此，兩國政府全權代表將本聲明書英文兩份各簽字蓋印，以昭信守。

中華民國十三年五月三十一日

一千九百二十四年五月三十一日

訂於北京

顧維鈞印

加拉罕印

（四）聲明書

大中華民國政府，與大蘇維埃社會主義聯邦共和國政府，共同聲明：在大綱協定內第十條所載蘇聯政府所拋棄之各種權利與特權，雙方了解。中國政府不擬以其一部或全部讓與任何第三國，或任何外人組織之團體。

再此項聲明與大綱協定內之聲明條款，有同等效力。

爲此，兩國政府全權代表將本聲明書英文兩份各簽字蓋印，以昭信守。

中華民國十三年五月三十一日

一千九百二十四年五月三十一日

訂於北京

顧維鈞印
加拉罕印

（七）聲明書

大中華民國政府，與大蘇維埃社會主義聯邦共和國政府，業於一千九百二十四年五月三十一日簽訂「中俄解決懸案大綱協定」。現經同意，解釋本日所簽「暫行管理中東鐵路協定」第五條所規定中華民國人民及蘇維埃社會主義聯邦共和國人民平均分配充之原則如下：

此項原則之適用，不得解作以撤換現在俄籍人員爲實行該原則唯一之意義。

再雙方了解，所有各項位置，應准兩締約國人民平等充任，不得對於何方人民表示區別待遇；凡各項位置應照謀事者之能力技術及教育資格補充。

爲此，兩國政府全權代表將本聲明書英文兩份各簽字蓋印，以昭信守。

中華民國十三年五月三十一日

一千九百二十四年五月三十一日　　訂於北京

顧維鈞印

加拉罕印

中華民國外交總長顧維鈞致蘇聯代表加拉罕函

逕啓者：查本國與貴國所訂之「解決懸案大綱協定」，業於本日經雙方簽字，茲特代表本國政府，聲明本國政府爲兩國友誼關係起見，嘗將現在本國軍警機關任用之前俄帝國人民停止職務，因恐此項人民之存留與其動作危及蘇聯國家之安全。倘承將此項人民開列清單，移送本國政府，自當飭知關係各機關採取必須手續也。此致

加代表

中華民國外交總長顧維鈞

一九二四年五月三十一日

蘇聯代表加拉罕復顧外交總長函

逕啓者：接准本日來函，內開：「查本國與貴國所訂之「解決懸案大綱協定」，業於

本日經雙方簽字，茲特代表本國政府聲明，本國政府爲兩國友誼關係起見，當將現在本國軍警機關任用之前俄帝國人民停止職務，因恐此項人民之存留與其動作危及蘇聯國家之安全。倘承將此項人民開列清單，移交本國政府，自當飭知關係各機關採取必要手續也。」等因，業經閱悉，關於所提各節，本代表表示同意，此致

顧外交總長

蘇聯代表加拉罕

一九二四年五月三十一日

【註一】茲所記述之「中俄協定」「附屬聲明書」僅與滿洲有關者錄下。餘從略。

(二)奉俄協定【註一】

中華民國東三省自治省政府與蘇維埃社會主義聯邦政府，爲增進友誼及規定關於雙方利益之各項問題起見，經雙方同意，訂立協定。爲此，派定全權代表如左：

中華民國東三省自治省政府委派全權代表鄭謙、呂榮寰、鍾世銘，

蘇維埃社會聯邦政府委派全權代表庫米磊措夫雙方全權代表將所奉全權證書互相校閱，均屬妥洽，議定各條如左：

第一條　中東鐵路

締約雙方政府聲明中東鐵路問題解決如左：

（一）締約雙方政府聲明：中東鐵路純係商業性質。

締約雙方政府，彼此聲明，除該路營業工務直轄於該路外，所有關係中華民國國家及地方政府權利之各項事務，如司法，民政，軍務，警務，市政，稅務，地畝（除鐵路本身必需地畝外）等，概由中國官府辦理處置【註二】。一八九六年九月八日，（俄曆）八月二十七日訂立之「建築經營東省鐵路合同」第十二條內所載之期限，應由八十年減至六十年，此項期滿後，該路及該路之一切附屬財產，均歸爲中國政府所有，無須給價。經雙方同意時，得將再行縮短上述期限（卽六十年）之問題，提出商議。

自本協定簽定之日起，蘇聯方面同意中國有權贖回該路之時，應由雙方商定該路曾

經有實在價值若干，並用中國資本，以公道價額贖回之。

（二）蘇聯政府必在雙方組織委員會中，將東省鐵路公司債務問題擬照一九二四年五月三十一日在北京簽訂之「中俄協定大綱」第九條第四項決定。

（四）締約雙方彼此同意東省鐵路之前途，祇應由中國及蘇聯兩國取決，不許第三者干涉。

（五）一八九六年九月八日，（俄曆）八月二十七日所訂「建築經營東省鐵路合同」，應由雙方組織委員會，在簽定本協定後四個月以內，特照本協定各條修正完竣；在未修正以前，兩國政府根據該項合同所有之權利與本協定不抵觸者，不妨礙中國主權者，繼續有效。

（六）本鐵路設理事會爲議定機關置理事十人，由中國委派五人，由蘇聯政府委派五人。

中國派華理事一人爲理事長，兼督辦。

蘇聯派俄理事一人爲副理事長，兼會辦。

理事會之法定人數以七人爲至少之數，所有一切取決，須得六人以上之同意，方可有執行之效力。

督辦會辦共同簽定各項文書。督會辦有事故時，可由各該政府另派理事代理職務。

（督辦由華理事代理，會辦由蘇聯理事代理）

（七）本路設監事會，由監事五人組織之；其中監事二人，由中國派，其餘三人，由蘇聯政府委派。

監事長由華監事中選舉之。

（八）本鐵路設管理局局長一人，由蘇聯人充任，副局長二人，中國蘇聯各一。

上述職官均由理事會委派，由各該政府核准。

局長副局長之職權，由理事會規定之。

（九）本鐵路各處處長副處長等，由理事會委派之。

處長爲華人時，副處長須用蘇聯人；處長爲蘇聯人時，副處長須用華人。

（十）本鐵路各處人員，按照中華蘇聯兩國人民平均分配之原則任用。

（註——實行此項平均原則時，無論如何，不得妨礙該路平日之生活及事務之進行，卽聘用兩國職員時，應以各該員之經驗品學資格爲準標。）

（十一）除預算及決算之問題，應照本協定第一條第十二項辦理外，其餘各項問題，由理事會議決；遇有不能解決時，應主張締約雙方政府，以和平公正方法解決。

（十二）本鐵路之預算決算，由理事會提交理事會及監視會之聯席會議審定。

（十三）本鐵路所有純利，由理事會保存，在雙方組織之委員會未將締約雙方分配純利問題解決以前，不得動用。

（十四）理事會應將前俄政府於一八九六年十二月四日批准之「東省鐵路公司章程」，按照本協定從速修正完竣，至遲不得過理事會成立之日起六個月。

其未修正以前，該項章程與本協定不相抵觸暨不妨礙中國主權者，繼續有效。

（十五）將來中國贖回東路之條件，一經締約雙方商定時，或該路於本協定第一條第二項所載之期滿後歸回中國時，本協定所有關於東路之各部分，即失其效。

第二條　航權

締約雙方同意，將雙方無論何種船隻，又在兩國邊境江湖及他種流域上以國界爲限之航行問題，按照平等相互及彼此尊重主權之原則解決。所有該問題之細目，在雙方組織之委員會，自簽訂本協定日起，於兩個月以內規定完竣。

因中國方面對於黑龍江下游通海處之客貨亦有甚大利益之關係，故雙方同意在委員會中，按照平等相互之原則，討論保障利益之問題。

第三條　疆界

締約雙方，允由雙方組織委員會，將彼此疆界重行畫定；在疆界未行畫定以前，允仍維持現有疆界。

第四條　商約及關稅條約

締約雙方，允在雙方組織之委員會中，根據平等相互之主義，訂立商約及關稅稅則。

第五條　宣傳

締約雙方政府互相擔任，在各該國境內不准有爲圖謀以暴行反對各該政府而成立之各種機關或團體之存在及行動。

締約雙方政府允認彼此不爲與雙方國政治上及社會上之組織相反對宣傳。

第六條　委員會

本協定各條所規定之各委員會，應在簽訂本協定後一個月內起首辦事。所有一切問題，應速解決完竣，至遲不得逾六個月。但上述各條內規定期限者，不在此限。

第七條

本協定自簽字日起，即生效力。

爲此，雙方全權代表將本協定華俄英三國之文各兩份，各簽字蓋印，遇有疑義，應

以英文爲準。

中華民國十三年九月二十日

一千九百二十四年九年二十日

訂於瀋陽

鄭　謙印

呂榮寰印

鍾世銘印

庫米聶措夫印

【註一】本書所載「奉俄協定」之原文，係會議後中國致送各國代表之官方譯文。一九二四年 Rosta Neovs Service 之北京電訊曾發送「奉俄協定草案」，見南滿鐵道出版物 Report of Progress in Manchuria ，一九〇七—一九二八，頁二三四—二三八。惟「奉俄草約」僅係預備條文，未經簽字，而所傳日期，亦復錯誤。