

中國太平洋國際學會叢書

東北問題

朱慶瀾



本會以研究太平洋國際問題，努力國民外交，增進各民族間友誼及諒解爲宗旨。凡屬沿太平洋各國的一切經濟政治及文化問題，本會認爲在國際上有重大關係者，均聘請專家研究著爲叢書，以備國內外人士之參考，凡經本會翻譯各書，其翻譯文字上之責任本會負之。至各書內一切材料及意見，均係著作者自由發揮，其言論責任則由著者自行擔負。特此聲明。

東省問題

徐淑希

關於東省問題，中國方面的主張是：(一)日本應即將旅順與大連歸還中國；(二)日本應按照原訂之條約，允許中國收回南滿鐵道及其附帶經營之事業；(三)在南滿鐵道未收回以前，應重新改組滿鐵會社，置於中國政府統轄之下，俾成爲一種純粹商業的機關；(四)沿鐵路之佔用地應歸還中國；(五)沿鐵路之日本守備隊應撤退。此外，中國并迫切希望：(六)日本對於按照中國法律入中國國籍之韓人，停止不許其喪失日本國籍之限制；(七)對於中國領土內之日本臣民，不論其爲日人或韓人，停止施行領事裁判權；(八)各日本領事館停止駐紮警察；(九)對於鐵路的發展，停止壟斷的行動；(十)停止阻礙中國政治的改革的行動；(十一)停止特殊權利之要挾。

東省問題，從其與日本的關係方面，可以有兩種看法：一是『在進行中之併吞』或者是日人所謂的『經濟的自衛』；一是若干尚待解決的懸案。從後一種看法，便可分爲下列各懸案：(甲)旅順與大連問題；(乙)南滿鐵道問題，包括：(一)滿鐵會社；(二)鐵路沿線佔用地；(三)鐵路守備隊；(丙)內地日本臣民問題，包括：(一)領事裁判權；(二)日本領事館警察；(三)韓人國籍問題；(丁)內政之干涉。

(甲)旅順與大連問題

旅順與大連及附近土地，原於一八九八年由中國租借與俄國，租期定爲二十五年，但日俄戰爭之後，經中國方面的同意，俄國將此處剩餘之年限的租借權，轉讓於日本，即至一九二三年爲止。但至一九一五年時，因日本二十一條之要挾，將租期展至九十九年，即至一九九七年爲止。

中國人民，以爲此種租借地，應即歸還中國，不可再藉口延遲；因爲旅順大連不僅是中國的領土，而且是中國衝要的地點，是東北以及河北山東通外洋的咽喉。外人在中國沿海所佔的土地，無論是租借的或割讓的，在過去或近今，其對於國防之衝要，實無有過於此者。

而且從日人方面觀之，日人之佔領此兩處領土，並沒有充分的理由。旅順大連之租借與俄人，是在列強爭奪讓與權的時期，而俄人租借的目的，是使其海軍在華北沿海有一種完全安穩的根據地。但是日俄戰爭之後，俄國在遠東的海軍喪失了地位，租借地轉讓於亞洲的日本，於是原有的作用便沒有了。再觀察政治方面，如列強欲保持勢力的均衡，則自德國之膠州灣及英國之威海衛歸還中國以後，此種均衡的目標亦已不復存在了。

況且，原定租借的期限，是至一九二三年三月二十七日爲止，現今久已過期了。固然，一九一五年時，已把租借年限延長至一九二七年，但此種延長，是根據於日本所要挾的二十一條，而此二十一條，是中國人民和政府本着平等與公道所始終不能承認的。此種要求，是由日本向中國所提出，并非由中國所惹動，亦非爲解決什麼懸案，而且當時正是民國爲袁世凱的帝制運動所動搖，政府僅爲事實的政府。因此，在此種情形之下所訂的條約，日本實不宜堅持其實行。

如果日本能易地相處，從中國的立場來觀察，或許他們不至堅持延長此種租借的權利。爲了爭奪沿海的租借地，已有過兩次的戰爭，而且每次中國的中立都受了侵犯。況且日本對於這種租借地，都沒有用正當的手續來利用。日皇有一道勅令，是叫關東廳行政長官管轄南滿洲各鐵路沿線的警務；另有一道勅令，是叫關東軍司令統轄南滿洲各地的軍隊，并負責保衛南滿鐵道，於必要時可調遣軍隊，執行軍事行動。由此而觀，可知旅順與大連，不僅是侵略中國權利的一種根據地，而且對於中國的安全，隨時都有危險。

(乙) 南滿鐵道問題

所謂南滿鐵道，包括：(一)南滿鐵道幹綫，由大連至長春；(二)安奉綫，由安東至瀋陽。此外尚有附於兩路之各支綫。由大連至長春鐵路，本是中東路南滿支綫之主要部分，日俄戰爭之後，經中國同意，由俄國轉讓於日本。安奉綫原為日俄戰爭時日本臨時建築之軍用鐵路，戰後得中國政府之許可，改建為商用之運輸鐵路。

按照原訂的條約，大連至長春鐵路，在行車後三十六年（即一九三九年）中國可以贖回，或在八十年之後（即一九八三年，中國可以無代價的收回。至安奉綫，則在改建後十五年（即一九二三年），中國可以贖回，與旅順大連原定租借，同時滿期。但是爲了二十一條的要挾，此兩綫都將年限延長至九十九年，即大連長春綫之贖回，係在二〇〇二年，安奉綫在二〇〇七年。

因此，南滿鐵道問題之焦點，是在乎日本是否允許中國按照原訂的年限贖回。討論這個問題，我們又不可不同時注意三個其他的問題。

(一) 滿鐵會社

滿鐵會社是日人設立的合股公司，用以經營大連長春綫及安奉綫兩鐵路者。該會社共有資本日金四四〇，〇〇〇，〇〇〇元，就中一半是日本政府資本，一半是幾個私人資本家所集合者。會社有總辦一人，副總辦一人，均經日皇批准後由政府指派。此外有四個或四個以上的理事由政府從有某種地位的股東中選派。其餘尚有監督三人至五人，由各股東自行選出。此外，該會社並受關東廳行政長官的統轄。

滿鐵會社成立於一九〇六年六月七日，原為經營南滿洲內兩鐵路的運輸事業。當時日本想到該會社還可肩負一種較

大的使命，於是於當年八月一日，政府授權與該會社經營兩鐵路的各種附屬事業，如煤礦（特別是當時日本佔據之撫順及烟台煤礦），沿鐵路之地產及房屋，及其他得政府許可之營業。現在該會社所經營的事業，範圍很廣大。第一種是鐵路，工廠，港務，礦山，鑄鐵廠，海運，電氣及煤氣，旅館，陶器等，有些是本會社所辦的，有些是附屬的會社所辦的。第二種是對於許多私人的日本商業會社，為供給資本的金融家，有時也借債與中國政府，建築有利於日本的鐵路。第三種是對於沿鐵路佔用的商業及居住區域，負除警察而外之市政的責任。

（一）鐵路沿線佔用地

所謂鐵路佔用地，是指滿鐵會社在兩鐵路各車站劃出的特別區域，共有四十英里又四分之一，以之為商業及居住之用。日本宣稱在這些區域不僅該會社有警察以外之市政權，日本自身亦有警察權。此外，在該區域內日本并設有郵政及電報。照現在的情形，除警察之外，市政是由會社的「地方行政組」負責，至於警察統治，則由關東廳行政長官指派東省各日本領事兼任長官秘書負責。

（二）鐵路守備隊

鐵路守備隊原是日俄戰後日本在滿鐵沿線所駐守備兵，為戰後臨時警備之用者，但嗣後雖屢經中國抗議，迄未撤退，該項守備隊包含左列各種：

- 一 正式陸軍一師團，總司令部設遼陽，兵力分配除租借之旅順外，并在長春，公主嶺，鐵嶺，瀋陽，遼陽，海城各地。
- 二 獨立守備隊共六大隊，駐屯於沿鐵路各處，總司令部設公主嶺。

鐵路守備隊是屬日本關東司令部的統轄，司令部所在地為旅順。按照一九一九年四月十二日日皇勅令，該司令有統轄

關東廳及南滿洲各陸軍之權；在必要時，可以自由調動軍隊，勅令最後一段原文如左：

「如經關東廳行政長官之咨請，關東軍司令應調遣軍隊以維持關東廳行政長官所轄區域內之治安，并協助南滿鐵道沿線區域之警務；但在緊急時期，不及等候關東廳行政長官之咨請時，亦可採取軍事上適當之自由行動。」

「上述之軍事行動，須呈報陸軍省及參謀部。」

中國方面對於此問題之主張，則以爲日本應允許中國按照原訂之條約，收回南滿洲之兩鐵路，及其附帶經營之各種事業。在收回未實現以前，同時并進行左列各項：

- 一 改組滿鐵會社，其目的爲（a）使其在中國政府統轄之下，（b）使其完全爲一種商業的經營機關；
- 二 中國政府將沿鐵路佔用地收回，俾歸入市區範圍之內；
- 三 撤退鐵道守備隊。

一 改組滿鐵會社 在收回南滿洲兩鐵路進程中，同時進行的右列各事項，實際上不過是履行原訂的條約而已。在中東路南滿支線之建築權讓與俄國時，一八九八年三月二十七日所訂的中俄協約第八款有左列一段：

「中國政府允以光緒二十二年所准中國東方鐵路公司建造鐵路之理，而今自劃此約日起，推及由該幹路某一站起至

大連灣 * * * 所有光緒二十二年八月初二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 * * * 惟此項建造枝路之事，永遠不得藉端侵佔中國土地，亦不得有礙大清國大皇帝應有權利。」

在一八九六年所訂中俄東省鐵路公司合同之引言中，有下列一語：「中國政府現定建造鐵路，與俄之赤塔城及南烏蘇里河之鐵路兩端相接，所有建造經理一切事宜，派委華俄道勝銀行承辦。」其第一條款如左：

「華俄道勝銀行建造經理此鐵路，另立一公司，名曰中國東省鐵路公司。

「該公司應用之鈐記，由中國政府刊發，該公司章程，應照俄國鐵路公司成規一律辦理。所有股票，祇准華俄商民購買。該公司總辦，由中國政府選派，其公費應由該公司籌給。

「該總辦可在京都居住，其專責在隨時查察該銀行暨鐵路公司於中國政府所委辦之事，是否實力奉行；至該銀行暨該公司所有與中國政府及京外各官交涉事宜，亦歸該總辦經理。

茲更錄中日北京條約附約第六款如左：

「中國政府允將由安東縣至奉天省城所築造之行軍鐵路，仍由日本國政府接續經營，改爲專運各國工商貨物 * * * 所有辦理該路事務，中國政府援照東省鐵路合同，派員查察經理。」

由右各款條文觀之，有兩點是很明顯的。第一，這些鐵路是爲交通便利而建築的，或是爲運輸各國的工商品而建築的。第二，雖然是由一個公司建築經營，該公司的組織法是按照外國對於鐵路公司所訂的規程，同時這些鐵路是由外國保管經理發展的，但是總理其事的人是由中國政府所委派的。因此，照現在的情形，滿鐵會社的理事長和理事是由日本政府指派的，其經營管理是由關東廳行政長官監督的，所以不得不完全改組滿鐵會社，以符合條約上所訂關於管理的各條件。而且不僅鐵路沿綫佔用地及鐵道守備隊應當撤消，即公司的活動，也祇能限於交通運輸及其他適當的附帶事業。

二 收回鐵路沿線佔用地 日本每每聲言沿鐵路佔用地和鐵道守備隊是有條約的根據的。關於前一項，他們以爲是根據於一八九六年條約第六條對於滿鐵會社所賦與「公司所屬區域內有絕對及獨有之管理權」因此對於劃出之區域組織市政府之權。既是如此，我們對於合同的原文，不得不加以詳細的考查。茲將該合同第六條照錄如左：

「凡該公司建造經理防護鐵路所必需之地，又於鐵路附近開採沙土石塊石灰等項所需之地，若係官地，由中國政府給與，不納地價；若係民地，按照時價，或一次繳清，或按年向地主納租。凡該公司之地段，一概不納地稅。

「該公司對於此種地段，有絕對及獨有之管理權。

「該公司有建築各種房屋工程并建立電線之權，專為鐵路之用。

「除開出礦苗處所另議辦法外，凡該公司之進項，如轉運搭客貨物所得票價并電報進款等項，俱免納一切稅釐。」
右列條款，係由法文譯出。茲將中文條款，亦照錄如左，以資比較：

「凡該公司建造經理防護鐵路所必需之地，又於鐵路附近開採沙土石塊石灰等項所需之地，若係官地，由中國政府給與，不納地價；若係民地，按照時價，或一次繳清，或按年向地主納租，由該公司自行籌款付給。凡該公司之地段，一概不納地稅，由該公司一手經理，准其建造各種房屋工程，并設立電線，自行經理，專為鐵路之用。除開出礦苗處所另議辦法外，凡該公司之進項，如轉運搭客貨物所得票價并電報進款等項，俱免一切稅釐。」

由右列的條約，無論是法文或中文的，設立市政，實際上都是無根據的。在法文中所謂「管理之權」，乃僅指對於鐵路之建築經理及護衛上所必需之營業管理而言，并未提及其他事件。在中文條文中，這一點更是明瞭，因為所用的是「經理」二字 (Management)，而并無「管理」字樣 (Administration)。至於「租界」(Solement) 一項，兩種條文中均未記載，條文中所謂鐵路公司有「絕對及獨有管理權」或「經理權」之區域，乃指「建築經理防護鐵路所必需之地，又於鐵路附近開採沙土石塊石灰等項所需之地」* * * 准其建築房屋工程，并設立電綫，自行經理，專為鐵路之用」而言，

三 鐵道守備隊之撤退 至於鐵路上之守備隊，日方以為有條約上的根據，更是不能成立。茲將關於中東路所訂合同

之第五條照錄於左(法文)

「中國政府將設法保護該鐵路及鐵路所用之人之安全，俾克避免任何攻擊。

「該公司將有權因便僱覓管理該路等事需用之華洋人役。

「鐵路地段命盜詞訟等事，應由地方官照約辦理。

以上爲法文條文，茲更舉中文條文，作一比較：

「凡該鐵路及鐵路所用之人，皆由中國政府設法保護。至於經理鐵路等事需用華洋人役，皆准該公司因便僱覓。所有鐵路地段命盜詞訟等事，由地方官照約辦理。」

由右列的條款，可知日本并無駐屯鐵道守備隊之權。

對於這一點，就是日本自己也是承認的。在一九〇五年樸司茂斯條約附約第一條中，日本對於南滿鐵道保留駐屯守備隊之權，但每基羅米突不得過十五名。此外，在一九〇五年中日北京條約附約第二款中，因中國之反對，日本不僅未曾聲言有駐軍之權，而且允許在某種條件之下，將守備隊撤退。茲錄該條文如左：

「因中國政府聲明極盼日俄兩國將駐紮東三省軍隊暨護路兵隊從速撤退，日本政府願副中國政府期望。如俄國允將護路兵撤退，或中俄兩國另有商訂妥善辦法，日本國政府允即一律照辦。又如滿洲地方平靖，外國人命產業，中國均能保護周密，日本國亦可與俄國將護路兵同時撤退。」

日本既無駐屯守備兵之權，而且也自行承認這樣的事實，那麼，守備隊之撤退，不過只是他們的義務了。即就右述的兩條件的任一項而論，日本也無再遷延之理。第一個條件是：「如俄國允將滿洲鐵路護路兵撤退，或中俄兩國另有商訂妥善辦法，

日本國政府允卽「一律照辦。」我們大家都曉得，俄國方面對於這一點，已經是同意了。一九二四年五月三十一日所訂中俄協定第九條之第一項規定云：「兩國政府聲明，中東鐵路純係商業性質，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 * * * 軍務 * * * 等，概由中國官府辦理。」日本撤兵的第二个條件是：「又如滿洲地方平靖，外國人命產業，中國均能保護周密，日本國亦可與俄國將護路兵同時撤退。」關於戰後恢復常態的條件，事實上日俄停戰後不久就已實現了，這是無庸聲辯的。至少在一九〇七年東省行政改組以後沒有不平靖的狀態，迄於今日，已有二十四年了。

四 南滿洲兩鐵路之贖回 中國之希望贖回南滿洲兩鐵路，也是很合理的。大連長春線是由海口直達於東省的中心。從大石橋（此處有與營口相連的支線）起以北，所經過的地方是人煙稠密的區域，與昔日為交通路線的遼河大致平行。安奉線是由朝鮮邊境，經過禦外的要塞摩天嶺，以達於東省平原。其關係於東省的安全與福利，沒有比這兩條鐵路更重要的了。

以此問題的性質而言，贖回乃是當然之理，這是在讓與建築權時在條約上雙方已有詳細的規定的。一八九六年所訂合同第十二條關於大連長春線者謂：

「自該公司路成開車之日起，以八十年為限，所有鐵路所得利益，全歸該公司專得；如有虧折，該公司亦應自行彌補，中國政府不能作保。八十年滿限之日，所有鐵路及鐵路一切產業，全歸中國政府，無庸給價。」

「又從開車之日起，三十六年後，中國政府有權可給價收回，按計所用本銀，并因此路所欠債項并利息，照數償還。」

「其公司所賺之利，除分給各股人外，如有盈餘，應作為已歸之本，在收回路價內扣除。中國政府應將價款付存俄國國家銀行，然後收管此路。」

茲錄一九〇五年所訂北京條約附約第六款關於安奉線之規定如左：

「自此路改良竣工之日起，以十五年爲限（即至光緒四十九年爲止），屆時彼此公請一他國公估人，按該路建置各物件估價，售與中國。」

雖則如此，恐怕日本還是藉詞二十一條有延長南滿洲兩鐵路年限之規定，不肯將其退還中國。但我們希望日人從正義上着想，不要再斤斤於此點。日人又以爲他們之獲得此兩鐵路，有過很大的犧牲，姑無論此種犧牲是否正當，是否爲中國而犧牲，然而日本如能按照原約以承受權利，他們的犧牲便算已經得到了相當的抵償，這是很顯然的。因此，如果日人在接受鐵路權利十年之後，是求延長原有的期限一則三倍之多，一則六倍半之多，實在是毫無理由。

又有人這樣提議：因爲日本對於這些鐵路有很大的成績，如果這些鐵路脫離了政治的關係，而鐵路公司的活動僅限於商業的運輸事業，那麼，卽算沒有二十一條的要求，也可把年限延長，以從日人之願。但是這種提議，太看重了商業方面的利益，須知領有讓與權的是一個政府，不是一個商人。南滿鐵道對於日本的利益，不在於商業上的贏利，而在於政治上所得的勢力。南滿鐵道所給予日本的利益，是僑居東省的日本臣民，較比其他任何列強的國民在均等機會之下所佔的地位，要高多了。日本之能夠妄行干涉東省的鐵路與政治的發展，侵略中國的行政和自主權，都是藉着南滿鐵道，至於商業上的利益，與這些政治上的利益比較起來，實在是微乎其微了。如果日本情願捨棄政治上的利益，那末，商業上的利益，也就不會堅持了。

這種提議，同時忽略了華府會議時日本中國以及列強對於中國鐵路發展的希望。當時列強（日本亦在內）曾經議決：「在各國在華權利完全合理的範圍之內，列強希望將來中國鐵路之發展，中國政府能統一全國的鐵路，成爲整個的系統，在中國管理之下，而外人祇貢獻必要的經濟和工程上的合作，以協助此種系統。」中國的代表也這樣的答謝：「中國代表團對

於列強之希望中國現有以及將來的鐵路，在中國政府統轄和經營之下，成爲一整個的系統，而列強予以經濟和工程上必需的協助，極表示贊同和謝意。」中國代表又接着說：「中國極希望這種結果能夠早日實現。我們希望按照我們整個的計劃，以發展中國現有以及將來的鐵路，以應中國經濟上工業上和商業上的種種需要。我們的政策，是按照門戶開放或機會均等的原則，希望各國能給與我們經濟上和工程上所必需的幫助。我們也希望列強對於中國政府之努力使全國現有及將來的鐵路，在統一的有成效的統轄和管理之下，能夠給予友誼的贊助。」日本如要使這種共同的希望實現，現在是一種絕好的機會。

(丙)內地日本臣民問題

所謂內地日本臣民，是指各通商口岸，租借地，以及現今事實上沿鐵路之佔用區域以外之內地日僑，在日俄戰爭以前，已有許多韓人，移植於東省毗連朝鮮的邊境，特別是沿圖們江的延吉，和龍，汪清等縣。在一九〇九年九月四日中日所訂的圖們江界約，中國始承認在延邊（即延吉等處）墾地居住之韓人的地位。至於延邊以外韓人和日人在內地的僑居，則始於一九一五年二十一條內所載之「日本國臣民」，可在南滿洲任便居住，往來，商租地畝，並可在東部內蒙古與中國人合作耕種。現今日本臣民在內地各處分配的情形如下：

地 域	日 人 數	韓 人 數	共 計
延 邊	三九二	三六一、二九四	三六一、六八六
南 滿 洲	五六七	一三七、九七五	一三八、五四二
東部內蒙古	五〇一	三、八九四	四、三九五
北 滿 洲	七三一	三八、二〇五	三八、九三六
共 計	二、一九一	五四一、三六八	五四三、五五九

根據右表，有兩點是很明顯的：第一，在東省內地的日僑，有百分之九十九又五分之三是韓人；第二，這些韓人之中，有三分之二是在延邊，日本僑民在東省之所以成爲問題，乃是因爲下述的種種原因。

(一)內地領事裁判權

按照一九〇九年之圖們江界約，在圖們江北墾地居住之韓人，歸中國地方官管轄及裁判，但日本領事所派人員可任便到堂聽審，并可請中國復審。

按照一九一五年的二十一條要求，在南滿洲及東部內蒙古可以僑居之日本臣民，在法律上須遵左列辦法：

(a)關於警察及賦稅事項，歸中國地方官裁判；

(b)關於中日混合民刑案件，除涉及土地之混合民事案件以外，按照普通華洋訴訟辦法辦理；

(c)關於中日混合涉及土地之民事案件，歸中日混合法庭裁判。

但是自一九一五年以後，日本不顧中國的抗議，把適用於南滿洲及東部內蒙古的領事裁判權擴充至延邊，這顯然是把延邊也認作南滿洲的一部分。

(二)領事館之警察

一九一七年日本藉口鄭家屯事件，將警察駐紮於南滿鐵道一帶各領事館，此爲日本領事館駐紮警察之始。一九二〇年日本又藉口琿春事件，做鄭家屯故事，在延邊設置警察。日本對於此問題的解釋，以爲領事館之設置警察，乃是領事裁判權一種當然的權利。實則日本對於此項警察的設置超過了二十一條所規定的。現在日本警察分配的情形如左：

(a) 在南滿鐵道附近有警察廳六處，一在瀋陽總領事館，其他五處在營口，遼陽，鐵嶺，長春，安東各領事館，并在其他各處

有警察署及分署三十八所，共有警士及官員二百二十二名。

(b) 在延邊共有警察廳五處，一在龍井村總領事館，其他四處在局子街，頭道溝，百草溝，璋春等處，并在其他各處有警察署及分署十三所，共有警士及官員四百二十人。

(三) 韓僑國籍問題

日本之在東省，又有對於韓民不許其喪失日本國籍，即否認其入中國國籍一事。因為這一點，日本在內地的僑民問題，更是嚴重，特別是韓民僑居最多的延邊一帶。內地的日本僑民，不像旅順大連租借地以及沿南滿鐵道一帶者，是可以由當地的地方政府治理的；而且自從近年韓人移入耕種的增多，問題漸趨嚴重，有關係的各省政府對於此問題已特別加以注意。關於邊境以外的「內地」與邊境的「內地」，中國所採取的政策各不相同，因為兩方的實際情形有異。韓人在後一種的內地居住，自然不成問題；但是如果他們移殖於前一種的內地，便必須歸化為中國國民。

中國方面的主張，是希望日本不可有下列的行動：(一) 對於已按照中國法規入中國國籍的，不許其喪失日本國籍；(二) 對於內地的日本僑民施行領事裁判權；(三) 在東省各領事館設置警察。

在東省的日本臣民之成為重要問題，是無可諱言的。在東省內地共有日僑五四三，五五九人，其中有五四一，三六八人是計劃永遠為外僑的；這些僑民以及其餘二，一九一人，都是在日本領事裁判權之下，他們直接受着各領事館警察的保護，間接有沿海以至內地各處駐紮的軍隊，在緊急時無須經過國界可以即刻活動；而同時這五四三，五五九日僑因為生殖和新的移入，乃日益增多。中韓的國界，延長有數百英里，沿南滿鐵道的站口有若干處，他們往中國移入，實在是容易之至。我們祇要想一想，便可知這問題對於中國影響之大了。

日本對於此問題，有堅持不讓的必要麼？日本在別國的僑民，并無所謂領事裁判權，也并不設置警察以保護他們。至於不許韓人喪失日本國籍，則日本一八九九年所原訂在一九一六年一九二四年加以修訂的國籍法，有左列的規定：

「一 凡日本人取得外國國籍者，即喪失日本國籍。

「二 凡日本人在日皇命令所指定之各國（即美國、阿根廷、巴西、堪拿大、智利、祕魯）生長者，即取得該國國籍；如同時不按照法令聲明欲保留日本國籍時，即喪失日本國籍。

如日本人按照前項規定保留日本國籍，或日本國民在前述指定國生長，而在此種規定以前已入該國國籍，并在該國有住所時，可以聲明取消日本國籍。日本人如照前項規定聲明取消日本國籍時，即喪失日本國籍。

「三 日本人如在前項指定國家以外之國家生長而取得該國國籍，并在該國有住所時，如得日本內務省之許可，可以聲明取消日本國籍。

第二條之第三節規定，亦適用於按照前項規定之聲明取消日本國籍者。

右列的規程，是很寬大的。如果日本對於有日僑的其他國家不欲爲難，則實不解爲何獨對於中國取一種不同的態度。

如果日本有解決這個問題的誠意，則在他們自己方面是很容易的。第一，他們對於僑居中國的國民，祇須不堅持保留其日本國籍，而此種保留國籍的要求，因爲與他國的國籍法相抵觸，畢竟是很缺乏實質的。第二，他們對於二十一條下所得的權利，不必堅持，而對於領事裁判權之解釋，不必將範圍擴大。如果我們以爲外人短時期到中國來經商或傳教的，不應當再享受領事裁判權，那麼，如果領事裁判權擴充到那些永久在中國居住的，便更是不應當了。至於日本根據於二十一條所得的權利，對於這方面亦正如對於旅順大連南滿鐵道等不必再堅持了。二十一條件不僅是在一種不幸的情形之下威脅成立的，而條

件裏面對於日本僑民在東北內地所享的地位與中國的主權根本衝突，凡是一個國家對於毗鄰的友邦稍有尊敬心的，便不應使其繼續存在。

內地日本僑民的問題，歷來就是攘起中日糾紛的根源。兩國如要求得一個相當的解決，實在是不能再延遲了。最近萬寶山中韓農民的糾紛，以及七月間朝鮮屠殺華僑的慘案，凡是把兩國人民之福利放在心懷的，應當曉得現今情形之嚴重了。無論這些慘案是因為這個問題所產生的，或是因為有這問題，致有許多強暴無理的人造的慘案，都無關重要。總之，如果這問題不及時解決，便會使情勢益加嚴重。在朝鮮被屠殺無數無辜的華僑，一時是不能瞑目的，願他們不是白白的這樣死了！

(丁) 日本的政治活動

日本在東省的政治活動，可分為三類：

一 使日本鐵路壟斷東省。這一類政治活動最近的例子是反對中國建築打虎山至通遼以及吉林至海龍的鐵路，并要求將吉敦路延長至圖們江，由長春至大賚新築一路。

二 阻止東省政治的變遷，如阻止東省易幟。

三 在東省成立一種特殊的地位，如一九二八年革命軍與奉軍作戰時日本所聲言之特殊地位。

中國極願望中日間解決旅順大連租借地，南滿鐵道，以及內地日僑等問題時，同時日本對於東省應停止其政治的活動。一個獨立的國家，對於本國的內政，以及與他國的外交，有完全的自主權，這是國際間一種很普通的原則。如果一個國家的內政外交，未得本國的許可，可由另一國家干涉，那麼，世界不知變為如何的情形了。已往世界各國對於這一項原則之擁護，不知經過若干的戰爭，則此項原則，實在是根本不宜推翻的。

如果日本的目的，祇在乎享受東省的天然財富，那麼，中日之間已經正式訂有通商條約，而且也有華府會議門戶開放主義的保障。這樣，日本并無須再保留南滿鐵道，更無須把東省變成一種半殖民地。

上述關於日本政治侵略的行爲，他們以爲關於鐵路的權利是有條約根據的。但是我們都曉得日本對於打虎山至通遼線之不許中國建築，是毫無根據的，至於其他路線，亦只靠一爲日本人民所反對，爲中國政府所不承認的西原借款了。至於其他的懸案，不但沒有各國國際間的贊同，而且與華府會議之九國公約相衝突，因爲在該公約中日本宣言「使中國有充分絕對之自由，建設一個強有力的政府，」并允許「不利用中國之特殊情形，以要求某種特殊權利，致防礙其他友邦人民在華之權利。」

東省是二千七百萬中國人的家鄉。而且是歷史上圖亂中國的根據地，是現今華北人口過剩惟一的出路。因此，東省不僅中國領土的一部分，而且是很關重要的一部分。日本是否採取一種政策，要把東省從中國手裏奪去呢？當華府會議時，日本很誠意，很平和的解決了山東問題。第一，當時日本交還了從前租借與德國的膠州，撤退了沿膠濟鐵路的軍隊和憲兵。第二，日本將膠濟鐵路及其支線，并一切附屬資產，都移交中國，同時（一）中國償還日本該鐵路之實價，以該鐵路資產及收入作抵之國庫券，交付日本；期限爲十五年，但滿五年後，中國得將國庫券償清；（二）上項國庫券未償清以前，中國政府應任一日本人爲車務主任，并選任一日本人爲會計主任，與中國會計主任權限相等。最後，關於膠濟路兩延長線——即濟順高徐兩線——之讓與權，日本開放爲國際財團之公共活動，其條件由中國政府與該團商定之；中國以前讓與德國之礦權，日本移歸中國政府特別許可而組織之公司，該公司之日本資本不得超過中國資本；日本願意放棄在膠州成立獨有的租界或國際公共租界的計劃；凡日本人民在膠州灣沿岸確已享受之鹽業利益，由中國政府以相當價格購回；日本願意放棄一八九八年三月六日

中德所訂對於採用外國人才資本及材料等之優先權。總之，日本把完整的山東交還中國。

一九二四年之中俄協定，恢復了中俄在北滿洲平等的關係。俄國方面聲明，中東鐵路純係商業性質，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，如司法行政軍務警務市政稅務地畝（除該路本身需要之土地外）等，概由中國官府辦理。俄國允許將中東路租借權期限由八十年減至六十年，中國隨時可以相當價格贖回該路，但在未贖回以前，兩國政府規定暫行共同管理辦法。此外，俄國允將「前俄帝在中國境內任何地方，根據各種公約條約協定等所得一切租界等等特權及特許，概拋棄之。」並對於航行國境及通商等問題，採取相互平等尊重彼此主權的原則。總之，俄國在北滿洲的一切，已經退到從前最初訂約時的地位。

山東北滿洲和南滿洲，是日俄戰後外人奪取租借地與租界的過程中受害最深的三處地域。可幸者，山東和北滿洲因日本及俄國之退讓，已經恢復到自由的地位。日本是否也願倣效俄國在北滿洲或從前自己在山東的行爲，使三處之中最後的南滿洲，也恢復自由的地位呢？這是我們所希望的！

東省問題

中華民國二十一年八月出版

東北問題

實價大洋肆角

著者 徐 淑 希

編譯者 中國太平洋國際學會

發行者 中國太平洋國際學會

寄售處 中國各大書局

