

ニ致シタリ  
伊國政府ハ新聞紙ノ報セル如ク本月七日敵國ノ伊國商船ニ對シナセル攻撃ニ關スル詳細ヲ  
悉知シ得タリ

既ニ此種商船ノ破壊擊沈ニヨリテ伊國ノ損害ヲ蒙レルコト度々ニシテ該事實ハ非戦闘員タ  
ル個人財産ニ對スル變的非行ヲ敢テシタルモノナリトスル以外何等辯明シ得サルモノトス  
而シテ已ニ多數無辜ノ海員及乘客ハ此等蠻行ノ犠牲ニ供セラレタリ  
然レトモ今回「アンコーナ」號ノ如ク殘忍ノ度大ナルモノ從來其類ヲ見ス  
同號ハ紐育ニ向ケサルテニヤ及チユニス海岸ノ間ニ於テ西方ニ向ケ航行中ニアリシモノニ  
シテ米國行旅客貨物ヲ積載シ船中何等武器ヲ搭載シ居ラサリシノミナラス交戰國軍人及戰  
時禁制品ヲ積載シ居タルナルヘシトノ疑惑ヲ生セシムル如キ事實ハ絕對的ニ存在セス  
何等豫告ナク何等ノ警報ナク正式ノ臨檢手續ヲ踏マス前記事情ノ下ニ於テ「アンコーナ」號  
ニ出會セル一潜水艇ハ武裝ナキ同號ニ對シ直チニ砲撃ヲ開始シ無線電信機ヲ始メ船舷甲板  
ヲ破壊シ該船ノ停止スルヤ潜水艇ヨリ端艇下サレタルニヨリ急直ノ危難ニ恐怖セル乘客ハ  
各自活路ヲ求メントシ幾多ノ者ハ或ハ負傷或ハ死亡シタルカ幸ニ潜水艇ニ達セル者モ尙其  
乗組員ヨリ無慘ナル拒絕ニ逢ヘリ斯クシテ婦女子ヲ合シテ二百餘名ノ生靈ハ海底ニ葬ラレ  
ヌ

從來此種擊沈事件ニ對シ蠻行者ノ與ヘタル戰爭ノ必要又ハ報復手段ノ如キ辯明ノ事情ハ  
「アンコーナ」號ノ關スル限り何等之ヲ認ムル能ハス由來國家モ個人モ無視シ得サル一定ノ

原則ノ存在スルアリ而シテ戰爭ニ無交渉ナル個人ノ生命ヲ尊重スヘキハ人道權利上ヨリ見  
該根本原則ノ一ヲ爲ス此原則ヨリシテ出來得ル限り非戰爭者ノ生命ヲ尊重スヘキ法規ヲ生  
シタリ

伊國政府ハ各國ニ對シ堂々該事情ヲ告知スルノ義務ヲ有スト信ス而シテ各國ニ於テハ正義  
人道ヲ敬重セラルルノ精神ニヨリ今回ノ如キ國際法文明ノ精神ヲ無視セル敵國ノ行爲ニ對  
シ正當ノ判定ヲ與ヘラルヘキハ疑ヲ容レサル所トス

(十二) 米船「ペトロライト」號攻撃事件ニ關シ埃國  
ニ抗議ノ件

(二月十日 ニューヨーク、ヘラルド)

NOTE TO VIENNA ON PETROLITE ATTACK DEMANDS PUNISHMENT  
OF SUBMARINE COMMANDER.

APOLOGY AND INDEMNITY ALSO ASKED IN COMMUNICATION TO AUSTRIA—  
UNDERSHAS CRAFT SHEILED STANDARD OIL VESSEL, WOUNDED ONE  
OF CREW AND TOOK OFF PROVISIONS.



WASHINGTON, D. C., Wednesday.

Above the echo of the first reports of the settlement of the Lusitania case with Germany there arose to-day word of another demand made upon Austria in connection with a submarine atrocity.

A cable despatch left the State Department late this afternoon directed to Mr. Frederic Courtland Penfield, Ambassador at Vienna, instructing him to demand the punishment of another Austrian submarine commander.

This time the offence charged against Austria is assault and robbery committed upon an American merchant steamship on the high seas. The vessel is the tanker Petrolite of the Standard Oil Company, which was shelled with a five inch gun by a submarine and had a man aboard her wounded, after she had come to a stop and peacefully surrendered to the submarine for the purpose of enabling the Austrians to exercise their right of visit and search.

The demands made upon Austria in this case are the same three that have been insisted upon in all submarine atrocities. They are:—

- 1—Apology.
- 2—Punishment of the guilty submarine commander.
- 3—Indemnity.

Although it has been realized, since the facts in the Petrolite case reached the State Department, that the United States would have to seek some form of reparation and repudiation of the offence, great surprise was caused by the news that Mr. Lansing, Secretary of State, had affixed his signature to the protest to-day, hardly twenty-four hours after announcement of the "substantial" settlement with Germany in the Lusitania case.

The fact was considered prophetic of the attitude to be maintained toward these Powers by the United States.

#### TEUTONIC SYMPATHIZERS TAKEN ABACK AT NEWS.

Those Teutonic sympathizers who were seizing upon the Lusitania settlement as incontrovertible proof that friction between the United States and the Central Powers was at an end particularly were taken aback by the news that a new protest had gone forth to-day. When this news was added to the facts learned in the Lusitania case, that there still is existing between Germany and the United States the considerable difference between expressing a legal recognition of liability and of announcing a voluntary assumption of liability, it was made clear that the path of good relationship between the United States and the Central Powers still is far from being clear of issues.



The facts stated in the American protest to Austria on the Petrolite case show a more flagrant disregard of law by the Austrian submarine commander than almost any other incident yet developed in this issue. There fortunately was no loss of life, but the violation of American rights was shockingly wanton.

The American note recites the fact that the Petrolite was headed from Alexandria, Egypt, to Philadelphia, flying the American flags and with her name and neutral nationality painted in large white letters on her side. An Austrian submarine was sighted about four miles astern, which immediately opened fire at the Petrolite.

The master of the tank steamship, Captain Thompson, was below at the time the first shot was fired. He hastened to the bridge. The submarine made for the Petrolite full speed, firing as she came. Captain Thompson ordered the Petrolite's engines stopped and threw her broadside to the submarine in order that the Austrian might not fail to see her flag and name. The submarine still fired, but for a time, during her approach, the firing ceased.

Captain Thompson made ready to put off in a small boat to carry his ship's papers to the submarine, this being the present approved means of conducting visit and search with a submarine. He was headed for the United States and had no

suspicious cargo aboard. His vessel flew the American flag, and consequently he apprehended no danger.

Unexpectedly, and for what reason Captain Thompson yet does not know, the submarine recommenced her bombardment. Shells exploded in the water about the vessel. One shot, the American protest states, penetrated her side and burst in the boiler room, wounding a sailor in the American ship's crew, a Dane named Larsen. The Petrolite had come to a stop, broadside to the submarine, when this occurred.

DECLARE COMMANDER'S ACT WAS PIRACY.

Captain Thompson finally got away in his small boat to go aboard the submarine, leaving instructions to his men to be ready to abandon his ship at any minute the Austrians made a suspicious move. The Austrian commander told Captain Thompson he wanted to buy provisions from him. Captain Thompson refused to sell any. To provision a submarine at sea is an unneutral act and would have made Captain Thompson liable.

The Austrian commander, the United States note asserts, then told him he would take his provisions anyhow and ordered Captain Thompson to put a man aboard the submarine as hostage while the supplies were being transferred. The



commander warned Captain Thompson that this man would be shot at the first suspicious movement of his vessel. The submarine commander then proceeded coolly to rob the American tanker.

Officials of the State Department who read the evidence in this case said there was no other word that could be applied to the act except "piracy." It was, they said, a wanton and needless attack upon a neutral vessel, followed up with pure piracy.

It took the crew of the Petrolite three and a half hours to repair the damage done by the shots of the submarine, after which the ship made her way lamely to Gibraltar. Larsen's painful wounds were dressed as well as possible. The submarine commander had laughed when Captain Thompson told him a man of his crew had been wounded and said it was a pity more were not.

In this attack on the Petrolite, officials consider most significant of all the proof it gives of the individual lawlessness of the Teutonic submarine commanders, for it is taken for granted the Austrian government did not give this commander orders to rob neutral ships at sea in order to continue his operations against enemy vessels. It is in this lawlessness, it is feared, that the chief danger to the United States lies, for from it at any moment an issue may be raised, by a

wanton and cruel attack on a merchant ship, which will throw the United States into further trouble with the Central Powers. In the face of this situation officials admit formal settlements and formal pledges of the German or Austrian Foreign Office, will prove but slender reeds for the United States to rest upon in its efforts to keep out of the European war.

(十四) 奥國「ペルシヤ」號ヲ撃沈シタルハ奥國潜水

艇ニアラサル旨ヲ回答セル件

(二月二日 ニューヨーク、シラクルズ)

AUSTRIA DECLARES SHE IS INNOCENT OF PERSIA CRIME.

Washington, D. C., Tuesday.—Mr. Lansing, Secretary of State, announced the receipt of a despatch from the American Ambassador at Vienna, Mr. F. C. Penfield, saying he had been informed by the Foreign Office that all Austrian submarines operating in the Mediterranean had reported that none of them was concerned in the sinking of the Peninsular and Oriental line steamship Persia.

The Secretary also announced that he was addressing to the Ambassador at  
北米合衆國法令



Con-tantinople, Mr. Morgenthau, for presentation to the Turkish government, an inquiry whether a Turkish submarine was responsible. The State Department considers that the statement from Austria-Hungary closes the question of whether or not a submarine of that nationality sunk the Persia.

Detention of Swedish mails by Great Britain has been made the subject of a complaint to the United States by the Swedish Minister here on the ground that this government is affected equally with Sweden because of the inclusion of much mail bound to and from the United States in the seized pouches.

(十五) 兵器及彈藥輸出禁止ニ關スル奧洪國政府ノ

米國政府ニ對スル再抗議書譯文

(第六輯第七八八頁以下参照)

(大正四年十一月十一日附報告)

奧洪國政府ノ合衆國ヨリスル兵器及彈藥輸出禁止請求ニ對スル客年八月十二日附米國政府ノ回答ハ大正四年外事彙報第十二號ニ譯載シタル所ナルカ其後九月二十四日ニ至リ奧洪國政府ハ右回答書ニ對シ更ニ抗議書ヲ提出シタリ仍テ左ニ之カ全文ヲ譯載ス

奧洪國外務大臣ヨリペンフヰールド大使宛

千九百十五年九月二十四日 ヴィエナニ於テ

奧洪國外務大臣 プリアン

下名ハ合衆國特命全權大使フレデリック、コートランド、ヘルフヰールド閣下カ英國及其同盟國ニ對スル軍需品供給問題ニ付奧洪國政府ノ表明シタル見解ニ對シ合衆國政府ノ採リタル態度ヲ疏明セラレタル八月十六日附第二千七百五十八號ノ覺書ヲ受領スルノ光榮ヲ有シタリ

本問題ニ關シ華盛頓內閣ノ爲シタル提言ハ本件ニ付合衆國政府ノ支持スル所ニ係リ且同政府ヲシテ其主張上到底奧洪國政府ノ所見ニ賛同スルコト能ハサルニ至ラシメタル種々ノ見解ヲ表明シタリ右ニ對シ奧洪國政府ハ華盛頓內閣カ適切ナリトシテ表明シタル諸點ヲ綿密ニ探究センコトニ努メ是等諸點ニ關シ深甚ナル考量ヲ加ヘタルニモ拘ラス同政府カ本年六月二十九日附ノ文書第五萬九千四百六十四號ニ於テ表明シタル見解ヲ放棄スル能ハス

合衆國政府ノ議論ハ主トシテ奧洪國政府カ第七及第十三海牙條約ノ第七條ニ依リ中立國臣民ニ與ヘラレタル戰時禁制品ヲ交戰諸國ニ供給スルノ權利ヲ否認シタルモノナリトノ誤リタル前提ニ基クモノナルモ上掲ノ奧洪國ノ覺書ハ引用セラレタル規定ノ字句一唯字句ノミナ云フ一カ現今合衆國臣民ノ從事セル軍需品ノ取引ヲ許容スルコトニ付合衆國政府ニ形式上ノ口實ヲ與ソルニ過キサレコトヲ明白ニ表明シタルニ止ル奧洪國政府ハ決シテ華盛頓內閣ニ對シ現行條約ノ條規ニ違背センコトヲ期望シタルモノニアラス奧洪國政府ハ唯自己ノ見解上上掲ノ規定ニ對シ中立法規ノ基本觀念及最高ノ原則ニ相反スルカ如キ解釋ヲ附スヘカラサルコトヲ指示シタルニ止ル國際法カ成文法規トナルニ從ヒ成文規約トシテ決定セラ



レタル法ノ原則ハ國際法ノ骨子ヲ形成スルカ如キ觀ヲ呈スルニ至ルヘク從ツテ國際法ノ最モ一般的ナル基本觀念モ亦其明白ニ國際條約ニ規定セラレサル限ハ遂ニ其ノ存在ヲ忘レラルルニ至ルノ危險アルコト何人モ之ヲ認ムル所ナリ

然レトモ右ノ謬見ハ中立法規ニ關スル事項ニ關シ特ニ之ヲ防止スルノ必要アリトス而シテ此ノ意味ヲ表明スル爲メ第十三海牙條約ノ前文(第二及第三節)ハ該條約ノ規定タルヤ單ニ斷片的ノモノニ過キスシテ實際ニ起ルヘキ總テノ場合ヲ包容セルモノニアラス從テ國際法ノ一般の原則ニ依リ修正補足セラレヘキコトヲ力説セルモノナリト云フヲ得ヘシ

茲ニ於テ奧國政府ハ兵器及彈藥ノ輸出禁止ニ關シ果シテ其引用シタル條約ノ規定カ此等國際法ノ一般の原則ニ依リ制限セラレヘキモノナリヤ否ヤノ特別ノ問題ヲ以テ其提言ノ目的トシタリ而シテ右問題ヲ確證センカ爲メ學說ヲ援用スルニ當リ他ノ場合ニ於テハ許容セラルヘキ軍需品ノ輸出モ或ル事情ノ下ニ於テハ中立違反ヲ生スヘキモノナリヤニ付特ニ研究セル學說ヲ參酌シタリ而シテ本年六月二十九日附ノ文書ノ何處ニ於テモ戰時禁制品ノ輸出ハ中立違反ナルコトニ付學者ノ見解一致セリト云フカ如キ斷定ヲ爲シタルコトナシ

更ニ奧國政府ハ「均等化主義」ヲ辯護シタルコト全然ナシ實際奧國政府ハ軍需品輸出問題ニ關スル提言ノ基礎ヲ同政府自身カ合衆國ヨリ軍需品ノ供給ヲ受ケ得ル地位ニ在ラサルノ事實ニ置キタルニアラス勿論奧國政府ハ軍需品カ假令雙方ノ交戰諸國ニ輸出セララルル場合ニ於テモ其輸出額ニシテ多量ナランニハ許容セラレヘキモノニ非ストノ見解ヲ有ス奧國政府ハ中立國ニ於テ其臣民ハ奧國ノ諸敵國トノ軍需品取引ヲ禁止スルコトニ依リ奧

國政府カ中立國ヨリ軍需品ノ供給ヲ受ケル能ハサル不利益ヲ均等化スル義務中立國ニ在リト考ヘタルコト全然ナシ奧國政府ハ軍需品ノ製造及輸出ニ對スル現在ノ設備ヲ擴張シ及新設備ヲ創立スルコトニ依リテ合衆國ノ經濟的生活カ所謂軍國化(茲ニ屢誤用セラレタル此文字ヲ用フルコトヲ得ルトスレハ)セラレルニ至リシコトニ唯抗議シタルニ過キス

然レトモ斯ノ如キ莫大ノ勢力ヲ假令故意ニアラストモ事實ニ於テ交戰國ノ一方ヲ有効ニ幫助スルカ如キ結果ヲ來スヘキ(戰時禁制品ナラサル物件スラ合衆國ヨリ交戰國ノ他方ニ供給セラレサルヲ顧レハ更ニ著シキ)軍需品供給ナル目的ニ傾注スルハ是「新事實」ヲ構成スルモノニシテ他ノ戰爭ニ於ケル先例ノ引用ヲ薄弱ナラシムルモノナリ從來ノ戰爭ハ二國間若クハ現戰爭ニ於ケルヨリモ少數ナル數國家ト數國家トノ間ニ行ハレシカ故ニ此等ノ場合ト比較スルハ特ニ失當ナリトス從來ノ戰爭ニ際シテハ若シ軍需品カ一中立國ヨリ唯交戰國ノ一方ニミ供給セララルルニ於テハ交戰國ノ他方ハ他ノ中立國ニ之レカ供給ヲ仰クコトヲ得タルヘキナリ

然レトモ現今ノ戰爭ニ於テハ合衆國ハ適正ニ軍需品ノ供給ヲ爲シ得ヘキ唯一ノ國家ナリ此ノ理由ニ因リ現今行ハルルカ如クニ合衆國ヨリ軍需品ヲ輸出スルコトハ在來ノ戰時禁制品ノ輸出ノ場合ト全然其意義ヲ異ニス等ノ重要ナル諸點ハ刻下ノ戰爭中ニ於テノ現ハレタルカ故ニ奧國政府ハ第十三海牙條約前文ノ末節ノ意味ニ從ヒ右ノ諸點ハ從來合衆國ノ採リタル態度ヲ變更スルニ充分ナル根據ヲ有スルモノナリトノ見解ヲ懷クハ正當ナリト考ルモノナリ華盛頓内閣ノ希求スルカ如キ完全嚴正ナル公平不偏ノ態度ヲ持シ以テ凡ソ直接



又ハ間接ニ交戦國ノ一方ノミヲ扶持援助スルコトヲ禁止センコトハ疑モナク中立國ノ權利ニ屬スル所ナリ若シ戰爭中前記ノ目的達成上如何ナル性質ノ船舶抑留タルヲ問ハス之ヲ爲ス必要ヲ經驗スルニ至ラハ同國家ハ從前ノ中立動作ヲ變更スルヲ正當ナリトスヘシ而シテ總テノ先例ト全然異レル現今ノ場合ハ「新事實」ヲ表明スルモノニシテ既ニ引用シタル第七條ノ規定ヲ適用スヘキモノニアラス從ツテ「豫見セサリシ場合」ト看做ササルヲ得ス故ニ右ハ第十三海牙條約前文(第三節)ニ照シテ已述ノ如ク國際法ノ一般的原则ニ從ヒ論セサルヘカラス

食糧品及原料品ノ輸入ニ關スル埃洪國政府ノ提言タルヤ中立國政府ハ交戦國ノ一方カ交戦國ノ他方ニ比シテ踰越セル利益ヲ取得セルニ對シ爾今之ト交通ヲ斷チテ以テ從來不利益ノ地位ニ在リタル交戦國ノ他方ノ利益ヲ補償セサルヘカラストノ觀念ヨリ來レルモノニアラス本年六月二十九日附文書ニ明ナルカ如ク前述ノ提言ハ戰爭狀態ノ結果中歐列強ト通商ヲ實行スルハ不可能ナリトノ議論ヲ提出シタル華盛頓內閣ニ對シ右通商ノ可能ハ合衆國政府ノ權限内ニ在ルコトヲ表明スルヲ目的トシタルニ過キス實際ニ於テ少クトモ戰時禁制品ナラサル貨物ニ關スル限リ埃米間ノ貿易ノ停止ハ英國及其同盟諸國ノ海上ノ成功ニアラスシテ埃洪國政府ノ知レルカ如ク合衆國政府亦違法ト看做シタル聯合諸國ノ違法ナル方法ニ依ルモノナリ

埃洪國政府ハ若シ華盛頓內閣ニシテ埃洪國ノ見解ニ合致スルニ於テハ交戦國ノ雙方ニ對スル合衆國ノ商業的地位ハ現在ノ場合ニ於ケルヨリモ不平等ノ度ヲ減スヘキコトヲ否定スルモノニアラス然レトモ縱シ華盛頓內閣ノ見解ニ從フモ交戦國ノ雙方ニ對シテ能フヘキ限其ノ地位ヲ不公平ナラシメ不公平ノ事實既ニ存セル場合如何ナル狀況ノ下ニ於テモ之ヲ防止セサラントスルハ確ニ中立國ノ任務ニアラサルニ顧レハ埃洪國政府ハ中立ノ見地上中立國ニ依リ承認セラルル埃洪國ノ提言ニ對スル合衆國ノ論議ハ全然前述ノ思想ヨリ演繹セラルヘキモノニ非サルコトト思考ス

埃洪國政府ノ見解ニヨレハ兵器及彈藥ノ輸出ハ第十三海牙條約前文末節ノ規定ト抵觸スルモノナリトスル合衆國政府ノ主張ニ對シテハ埃洪國政府ハ上記ノ如ク軍需品ノ輸出ニ反對スル立脚點ヲ該前文ノ第二及第三節ノ規定ニ置キタルモノナルコトヲ力説セサルヘカラス第三節ノ規定ヲ引用シタルハ埃洪國ヲ米國ノ市場ヨリ不法ニ除去シタル問題ニ關聯セシメシカ爲メナルト且右ノ不法ナル除去ニ基キ合衆國政府カ立法手段ニ依ル船舶抑留ノ正當ナルコトヲ示サンカ爲メニ爲サレタルモノナリ

合衆國政府ハ交戦國政府ハ中立國ニ屬スル權利ノ保有並ニ行使ニ關スル事項ニ付容喙スルコトヲ許サレストノ見解ヲ表白セントスルノ意ナルカ如キモ右ハ華盛頓內閣カ前記第三節ノ規定ヲ餘リニ制限的ニ解釋シ同規定ハ唯嚴正ナル私權ノ意義ニ解スルニ至リタルノ結果タルヘシ而シテ右ノ如キ私權ノ保護ニ關シテハ埃洪國政府ト雖勿論一ニ中立國ノ裁量ニ委スヘキモノナリトノ意見ヲ有ス

然レトモ前記ノ規定ハ佛國委員ルノト氏カ第十三海牙條約ニ關シ海牙國際會議ニ於ケル全委員會ニ對シテ爲シタル報告ニ明ナルカ如ク(第二回國際平和會議會議錄第一卷三百二十



六頁) 中立ノ遵守ニ關スル場合ヲ目的トセルモノナリ從ツテ中立國ノ權利保護ノ問題カ交戰國ノ權利ノ範圍ノ相交錯スル場合ニ於テハ同交戰國ハ前記ノ規定ヲ援用シテ中立國ト交渉スルノ特權ヲ否認セラレルコトナシ

刻下ノ戰爭ニ於テ軍需品ノ輸出ニ制限ヲ加フヘカラサルハ華盛頓内閣ニトリテハ緊切ナルコトナリトノ見解ヲ表明セル合衆國政府ノ提言ニ對シ墺洪國政府ハ甚大ナル興味ヲ以テ之ヲ吟味シタリ然レトモ夫等ノ純然タル實際的性質ヲ有スル見解ノ爲メニ事件ノ法律の方面ニ何等影響アルモノニ非ストスル我カ墺洪國政府ノ主張ニ對シ合衆國政府ノ同意ヲ得ヘキ希望ヲ拋棄スルモノニアラス合衆國ニ於テ軍需品ヲ斯ノ如ク多量ニ製造スルヲ得ル事實ヨリシテ軍需品ノ生産ニ對スル總テノ必要條件即勞力ノ自然ノ資源及資本ヲ多量ニ包擁スル合衆國カ自ラ戰爭ヲ起シタル場合(此場合ニハ同國人民ノ勢力ヲ増進スヘシ)外國ヨリ軍需品ノ供給ヲ仰カサルヘシトノ結論ヲ生スヘキヤ否ヤニ關シテハ墺洪國政府ハ之ヲ不問ニ附セサルヘカラス

墺洪國政府ハ特ニ左ノ事項ヲ加ヘンコトヲ欲ス

華盛頓内閣ノ引用シタル數多ノ先例(夫ハ既ニ述ヘタルカ如ク適例ナリト認ムル能ハサルモ)ニ關シテ論述センニ合衆國政府ハボア戰爭ノ際之アリタル交戰國一方ノ商業的孤立ハ恰モ刻下ノ戰爭ニ依リ惹起サレタル其レニ類似ノモノナルコトヲ力説シタリ然レトモ實際斯ノ如キ類似ハ殆ト之ヲ認ムル能ハス蓋シボア戰爭當時ニ於テ英國ハ現今倫敦内閣ノ不法方法ニ依リテ實現セラレタルカ如キ容易ノ禁制ヲ宣言セサリシヲ以テナリ又兵器及彈藥ノ

輸入禁止ニ依リ合衆國政府ノ述ヘタルカ如キ商業上ノ孤立ヲ生スルコトナク而シテボア戰爭ニ於ケル墺洪國ヨリノ軍需品輸出ハ軍需品輸出ノ行ハレタル他ノ戰爭ノ際ニ於ケルカ如ク決シテ適正ナル限界ヲ越エサリシヲ以テナリ

華盛頓内閣カ獨逸ノ著書ヲ引用シタル件ニ關シテ其後間モナク合衆國政府ニ知ラレタル如ク著者アイニッケ氏ハ華盛頓内閣カ其ノ行動ヲ説明スル爲メ海戰ニ於ケル中立ニ關スル論說ノ一節ヲ使用シタルコトニ對シ抗議シタルノ事實ニ依リ同政府ノ論據ト著書トノ關係ハ絶タレ其ノ論據ヨリシタル結論モ亦破壞セラレタリ尙墺洪國政府ハ中立國ハ交戰國ノ一方ヲ害スルノ目的ヲ以テ船舶抑留ヲ宣言スヘカラサルコトハ當然ナリト思考ス國家カ其中立ヲ維持センカ爲メニ宣言シタル船舶抑留ハ交戰國ノ一方ヲ害センカ爲メニ爲サレタルモノナリト論斷スル能ハサルモ亦等シク當然ノコトナリ

最終ニ軍艦ニ食糧ヲ供給スルコトニ關スル合衆國政府ノ意見ハ明ニ誤解ニ基クモノナリ軍艦ノ受付及或ル給付ヲ軍艦ニ爲スコトノ禁止ニ關シテ陳述スルニ當リ墺洪國政府ノ目的トシタル所ハ決シテ具體的ノ場合ニアラスシテ寧ロ第十三海牙條約第八條第十九條及第二十条ニ規定セル禁止ニ在リタルナリ

北米合衆國法令



(十六) 在米獨國大使館附海陸軍武官召還ノ件  
(イ) 在米獨國大使館附海陸軍武官召還請求ノ件

(十二月四日 ニューヨーク、ハラルド)

RECALL BOY-ED AND VON PAPEN, UNITED STATES TELLS  
GERMANY; "IMPROPER ACTIVITIES" CAUSE.

WASHINGTON, D. C., Friday.

Immediate recall of Captain Karl Boy-Ed, German Naval Attaché, and Captain Franz von Papen, German Military Attaché, because of "improper activities in connection with naval and military affairs," was demanded by the United States of the German government three days ago, according to an announcement made at the State Department to-day.

Mr. Lansing, Secretary of State, made the announcement following a conference with Count von Bernstorff, the German Ambassador. Safe conduct for the attachés across the seas to Germany is assured by the United States. It is understood that Count von Bernstorff informed Mr. Lansing of the readiness of his government to

recall the two members of its embassy staff. Both officers are now in New York, and they probably will leave the United States within a few days.

No definite statement of the evidence obtained against Captain Boy-Ed and Captain von Papen was given at the State Department. It was merely stated that it was on the ground of "improper activities" and that the evidence was cumulative, the connection of Captain Boy-Ed with the Hamburg-American trial in New York being only incidental.

But it is learned informally that the demand for recall rests chiefly upon the connection of the German attachés with the incendiary campaign of German agents, designed to disrupt the traffic in munitions between the United States and the allied countries. To-day's action is viewed but as a beginning and as being far from effective action against this campaign of German frightfulness. The results are not expected to go much beyond a temporary disruption of the machine which has carried on this warfare within the United States.

Mr. Lansing's statement that the action was taken as the result of cumulative evidence gave reason for the belief that the recalls would have been sought long ago had it not been for the deadlock over the Lusitania case. Hope was enter-



tained for a long time, however, that an agreement could be reached in the negotiations which most recently have been the subject of conference between the Secretary of State and Count von Bernstorff, and it was thought that the recalls might be injurious to the success of these. It is now apparent that the American government is going to try a different tack.

It is said that a more difficult problem already has been confronted in the matter of ridding the United States of consular officials of Germany and Austria serving as agents to this campaign. Action against many of these consular officials is promised, but it is understood that the United States desires to have such action take the shape of criminal prosecution or actual deportation of the men from the United States.

The mere cancellation of consuls' exequaturs, ridding them of their official status and leaving them free as private individuals to continue the conspiracies, is not regarded as an effective step.

The statement also was made to the *HERALD* to-day from an authoritative source that one of the greatest difficulties in handling this situation lies in the fact that American citizens are prime movers in the incendiary campaign. In their cases legal proof of violation of some specific federal statute is necessary before the

United States can take any action. Not only is it difficult to obtain such proof in cases of this sort but the federal statutes are declared to be inadequate to safeguard the national interests in this respect.

In these circumstances the recall of Captain Boy-Ed and Captain von Papen must be regarded merely as a first step and as being significant chiefly as an earnest effort in the administration's intention to deal effectively and drastically with the incendiary campaign.

The result of to-day's action is considered to be summed up accurately in the statement made by Mr. Gregory, Attorney General, that the proceedings in New York and the action here would have "a salutary effect" upon the general situation.

There is no doubt that the recall of Captain Boy-Ed and Captain von Papen will have a serious indirect effect upon German-American relations. The action is certain to be resented by the military caste of Germany, no matter how thoroughly justified the step. The two attachés may be expected to be welcomed home as heroes in their efforts for the spread of Kultur. It is not considered likely that there will be any direct effect. The evidence against the two men is said to be too overwhelming to leave the German government any ground for a demurrer.



As the administration continues to press home its attacks upon the campaign of frightfulness the strain upon relations with Germany and Austria undoubtedly will increase. It is an important fact that thus far the United States has heard no word from the Austrian government concerning the appointment of a successor to Dr. Dumba as Ambassador, and that the precedents demand that unless such action is taken by Austria within six months from the time Dr. Dumba left the American Ambassador at Vienna must be withdrawn.

The Austrian government has officially taken cognizance of the statements issued by officials here regarding Herr Von Nuber, the Austrian Consul General, and as the source from which most of the evidence regarding the German attachés comes insists that there is as much or more evidence against Von Nuber, it is to be presumed that action against Von Nuber will follow.

Thus relations with Austria will be subjected to more and more strain, and their strength to resist this strain is very doubtful. Moreover, as the situation is explained here, the object of disrupting the munitions traffic to the Allies is too important a one to the Central Powers to be given up except for the most imperative reasons.

As long as there is no fear of war the incendiary campaign is expected to be pressed while one agent after another becomes entangled in the investigations of the United States government. Thus the strain upon the maintenance of friendly relations is likely to rival that caused by the submarine issue.

The action of Secretary Lansing a few days ago in defending Captain Boy-Ed against the charge, inferentially brought at the Hamburg-American trial, of violating a federal statute or being implicated in that conspiracy, led to general misapprehension about the administration's intention. It is now explained that there was a two-fold reason for this action of the Secretary of State.

In the first place, the administration desired to base its demand for a recall upon more substantial grounds than implication in the use of fraudulent manifests. In the second place, it is said, until the United States chooses to take action against a diplomatist it is the duty of the State Department to defend him against all charges whenever it is requested to do so.

That request was made, and since Mr. Lansing did not want to take action on the Hamburg-American case he made the defence.

(ロ) 在米獨國大使館附武官召還決定ノ件

(千九百十五年十二月十一日 ニューヨーク、ヘラルド)



KAISER'S COMPLIANCE ENDS AN UNWARRANTED "CRISIS"

DEMAND OF UNITED STATES FOR RECALL OF ATTACHÉS WAS JUSTIFIED  
BY INTERNATIONAL USAGE AND GERMAN GOVERNMENT  
WOULD HAVE NO RIGHT TO ASK REASONS.

WASHINGTON, D. C., Friday.

Mr. Lansing, Secretary of State, to-night issued the following statement:—

"The German Ambassador informs me that the Emperor has been pleased to recall Captain von Papen and Captain Boy-Ed in accordance with the wishes of the United States."

Thus ends the tempest in the teapot which has raged since the day that Mr. Lansing made known the action of the United States in asking for the recalling of the German Naval and Military Attachés. From the outset of this situation HERALD despatches have insisted that there was no warrant in the reports of the intention of the German government to contest the action of this government in asking for the removal of two diplomatic agents each of whom had become *persona non grata* with the United States government.

Not only was the demand of the United States entirely justifiable and in accordance with international usage, but it would have been a preposterous thing for the German government to have attempted to force upon the United States two representatives as guests of the American government, as it were, who had become objectionable to it.

The consent to withdraw these attachés comes direct from the Kaiser, because with the German government military and naval attachés bear the Kaiser's personal commission. Since the Kaiser's order has withdrawn these officers it may be assumed that the matter of safe conduct for them will not now interrupt their departure. They will probably consent now to request the United States to ask safe conduct for them from the Allies, or else they may conclude to go without such safe conduct and take their chances of arrest. But the United States is not responsible for their voyage. It would only use its good offices to assist them if it is so desired.

Now that this case has been concluded, the fact may properly be published that the recall of these two men was hastened materially by the publication of reports to the effect that Count von Bernstorff, the German Ambassador, contemplated demanding an apology from the State Department



for the mention made of Captain Boy-Ed's name in the Hamburg-American trial at New York.

In this way it was felt that the German Embassy was driving the State Department to the wall where it had to show its hand. In the prosecution of the Hamburg-American officials the United States considered that it was acting properly for the protection of American interests, and if Captain Boy-Ed's name was involved that was his misfortune and, incidentally, his fault. Mr. Lansing made one statement, which the German Ambassador requested, to the effect that Captain Boy-Ed was not shown guilty by the evidence obtained before the institution of that trial of any actual violation of law. But when the high handed method was adopted of threatening the State Department with a demand for an apology there was nothing for the United States to do save act upon the information which it possessed.

Otherwise the demand for the recall of Captain von Papen and Captain Boy-Ed might have been delayed somewhat. Investigations into their activities involved other persons, and the hope of the government was to wait until the full facts could be obtained against all the ringleaders and then make one big sweeping issue out of the whole evidence and crush the vitals out of the German intrigue and conspiracy.

In obtaining the withdrawal of Captains Boy-Ed and von Papen, it is now hoped that the German conspiracies have been ended. Their recall will probably only serve to temporarily disrupt the German machinery. More must be done. More is being done right now, as a matter of fact.

(十七) 米國ニ於テ建造セル英國潜水艇ノ抑留

(千九百十五年十二月三日 ニホーモーク・ヘランズ)

5 SUBMARINES ARE INTERNED.

[Special Despatch to the HERALD].

Boston, Mass., Thursday.—Five of the ten British submarines constructed at the Fore River Shipbuilding Company were interned at the Charlestown Navy Yard this afternoon, and will remain there until the close of the war. The interned boats are the H-11, the H-12, the H-13, the H-14 and the H-15.

It is expected the remaining five boats will reach the Navy Yard a week from to-day. Parts of the engines of all the interned boats will be removed and sentries will be stationed on board each of them. The British government, it is



understood, will not be called upon to pay for the use of the docks occupied by the interned vessels.

(十八) マニラ抑留ノ獨國海軍軍人米國陸軍運送船

ニテ逃走ヲ試ミタル件

(千九百十五年十二月十五日 ニフォーモック、ノランド)

SEIZE GERMANS IN AMERICAN ARMY UNIFORMS.

SIX TEUTONS ABOARD THE TRANSPORT SHERIDAN POSED  
AS DISCHARGED SOLDIERS.

ALLEGED \$5,000 BRIBE PAID.

TWO HELD AT HONOLULU TELL OF OTHERS ABOARD VESSEL  
BOUND FOR SAN FRANCISCO.

[Special Despatch to the Herald].

San Francisco, Cal., Tuesday.—Wearing United States army uniforms and passing themselves off as discharged soldiers returning from a tour of foreign duty, three Germans and an Austrian were taken off the army transport Sheridan when she arrived to-day and were turned over to the immigration authorities for investigation.

Immediately after their seizure N. Peterson and George King, masters at arms on board the transport, and Emil Gering and Jacob Klanhaus, ships' bakers, were placed under arrest charged with trying to smuggle undesirable aliens into the country. Later charges of accepting bribes may be placed against the men.

Both the military and civil authorities are investigating how and why the foreigners got aboard the transport. The plot to smuggle them into the United States was unearthed in Honolulu, and the arrests were made here following cabled advices from Brigadier General John P. Wisser, commanding the Hawaiian department of the army, that the men were aboard the ship.

When the ship touched at Honolulu two Germans, Paul Simbach and Lyrnatz Tobolski, also wearing United States army uniforms and posing as discharged American soldiers, were seized by the military authorities and placed in jail as men fraudulently wearing the uniform. Closely questioned after the ship cleared



Honolulu for the United States, the men said that they were German sailors who had been interned at Manila. They said they had bribed men on the transport to smuggle them into San Francisco. It is stated that they declared that the men on board the transport were to receive in all \$5,000 to get them safely on American soil.

## MEN ACCUSE EMPLOYEES.

Before the transport was 200 miles from Honolulu the men under arrest there said that four others were on board the transport and they gave the names of Peterson, King, Gering and Klanhaus, as the quartermaster employes who had engineered the project of getting the men into the United States.

General Wisser cabled what he knew about the matter to the Western Department here. Monday wireless advices were sent to the transport, and then began the work on board of finding the refugees.

There were more than 1,400 troops on board, among them hundreds of casuals, men for discharge from the army, men going into reserves and men already discharged. Every man aboard had to either show his papers or be identified by an officer or a non-commissioned officer, and after several hours the bogus soldiers were found.

The four Austrians and Germans arrested here and the two apprehended in Honolulu asserted that they were sailors from German merchant ships interned for the war at Manila. The federal authorities, however, believe that under the circumstances it will be a mighty good thing to look very closely into the whys and wherefores of the men travelling with American troops on board a government transport and wearing the uniform. The big bribe for smuggling them in here alleged to have been offered leads the authorities to think that very possibly the men are not simply common sailors.

## SHIP EMPLOYEES HELD.

Peterson, King, Gering and Klanhaus are being held by the federal authorities in \$1,000 bail each. This will be increased if additional charges of accepting bribes are brought against them.

Peterson and King, the masters at arms of the transport now under arrest, are part of the civilian crew of the government vessel. It is alleged that their task was to keep the bogus sailors under cover when any inspections were made, while the bakers, Gering and Klanhaus, attended to the feeding of the stowaways.

One of the stowaways, Godlevski, says he is a Russian. When he was placed in detention and was being hustled ashore to-day he threw his uniform, hat and



coat everboard and swore fluently in what men who overheard him think was fair German.

(十九) 米國中立態度ニ關スル元老院議員ストーン  
氏及大統領ノ往復文書

(二月二十五日 ニューヨーク、ヘラルド)

“AMERICA CANNOT YIELD WITHOUT SURRENDERING HER  
INDEPENDENCE AMONG NATIONS OF THE WORLD.”

*President Wilson to the Senator Stone.*

THE WHITE HOUSE,  
WASHINGTON, Feb. 24, 1916.

My Dear Senator:—

I very warmly appreciate your kind and frank letter of to-day and feel that it calls for an equally frank reply.

You are right in assuming that I shall do everything in my power to keep the United States out of war. I think the country will feel no uneasiness about my course in that respect. Through many anxious months I have striven for

that object, amidst difficulties more manifold than can have been apparent upon the surface; and so far I have succeeded. I do not doubt that I shall continue to succeed. The course which the Central European Powers have announced their intention of following in the future with regard to undersea warfare seems for the moment to threaten insuperable obstacles, but its apparent meaning is so manifestly inconsistent with explicit assurances recently given us by those Powers with regard to their treatment of merchant vessels on the high seas that I must believe that explanations will presently ensue which will put a different aspect upon it. We have had no reason to question their good faith or their fidelity to their promises in the past, and I, for one, feel confident that we shall have none in the future. But in any event our duty is clear. No nation, no group of nations, has the right while war is in progress to alter or disregard the principles which all nations have agreed upon in mitigation of the horrors and sufferings of war; and if the clear rights of American citizens should ever unhappily be abridged or denied by any such action we should, it seems to me, have in honor no choice as to what our own course should be.

For my own part, I cannot consent to any abridgment of the rights of American citizens in any respect. The honor and self-respect of the nation are



involved. We covet peace and shall preserve it at any cost but the loss of honor. To forbid our people to exercise their rights for fear we might be called upon to vindicate them would be a deep humiliation indeed. It would be an implicit, all but an explicit, acquiescence in the violation of the rights of mankind everywhere and of whatever nation or allegiance. It would be a deliberate abdication of our hitherto proud position as spokesmen, even amidst the turmoil of war, for the law and the right. It would make everything this government has attempted and everything that it has achieved during this terrible struggle of nations meaningless and futile.

It is important to reflect that if in this instance we allowed expediency to take the place of principle the door would inevitably be opened to still further concessions. Once accept a single abatement of right and many other humiliations would certainly follow, and the whole fine fabric of international law might crumble under our hands piece by piece. What we are contending for in this matter is of the very essence of things that have made America a sovereign nation. She cannot yield them without conceding her own impotency as a nation and making virtual surrender of her independent position among the nations of the world.

I am speaking, my dear Senator, in deep solemnity, without heat, with a clear consciousness of the high responsibilities of my office and as your sincere and devoted friend. If we should unhappily differ we shall differ as friends; but where issues so momentous as these are involved we must, just because we are friends, speak our minds without reservation.

Faithfully yours,

(Signed) WOODROW WILSON.

To Hon. WILLIAM J. STONE,  
United States Senate.

*Senator Stone's Letter to the President.*

Senator Stone's letter, which called forth the President's communication, follows:—

“Dear Mr. President:—

“Since Senator Kern, Mr. Flood and I talked with you on Monday evening I am more troubled than I have been for many a day. I have not felt authorized to repeat our conversation, but I have attempted, in response to numerous

北米合衆國法令

九七九



inquiries from my colleagues, to state to them, within the confidence that they should observe, my general understanding of your attitude. I have stated my understanding of your attitude to be substantially as follows:—

“That while you would deeply regret the rejection by Great Britain of Mr. Lansing’s proposal for the disarmament of merchant vessels of the Allies with the understanding that Germany and her allies would not fire upon a merchant ship if she hauled to when summoned, not attempting to escape, and that the German war ships would only exercise the admitted right of visitation and capture, and would not destroy the captured ship except in circumstances that reasonably assured the safety of passengers and crew, you were of the opinion that if Great Britain and her allies rejected the proposal and insisted upon arming her merchant ships she would be within her right under international law. Also that you would feel disposed to allow armed vessels to be cleared from our ports, also that you are not favorably disposed to the idea of this government taking any definite steps toward preventing American citizens from embarking upon armed merchant vessels. Furthermore, that you would consider it your duty, if a German war ship should fire upon an armed merchant vessel of the enemy upon which American citizens were passengers, to hold Germany to strict account.

“Numerous members of the Senate and the House have called to discuss this subject with me. I have felt that the members of the two houses who are to deal with this grave question were entitled to know the situation we are confronting as I understand it to be. I think I should say to you that the members of both houses feel deeply concerned and disturbed by what they read and hear. I have heard of some talk to the effect that some are saying that after all it may be possible that the programme of preparedness, so called, has some relation to just such a situation as we are now called upon to meet. I have counselled all who have talked with me to keep cool; that this whole business is still the subject of diplomacy and that you are striving to the utmost to bring about some peaceable adjustment, and that in the meantime Congress should be careful not to ‘ball up’ a diplomatic situation by any kind of hasty and ill considered action.

“However, the situation in Congress is such as to excite a sense of deep concern in the minds of careful and thoughtful men. I have felt that it is due to you to say this much.

“I think you understand my personal attitude with respect to this subject. As much and as deeply as I would hate to radically disagree with you, I find it



difficult for my sense of duty and responsibility to consent to plunge this nation into the vortex of this world war because of the unreasonable obstinacy of any of the Powers upon the one hand or, on the other hand, of foolhardiness, amounting to a sort of moral treason against the republic, of our people recklessly risking their lives on armed belligerent ships. I cannot escape the conviction that such would be so monstrous as to be indefensible.

“I want to be with you and to stand by you, and I mean to do so up to the last limit, and I want to talk with you and Secretary Lansing with the utmost frankness—to confer with you and have your judgment and counsel—and I want to be kept advised as to the course of events, as it seems to me I am entitled to be. In the meantime I am striving to prevent anything being done by any Senator or member calculated to embarrass your diplomatic negotiations. Up to the last you should be left free to act diplomatically as you think for the best to settle the questions involved. I need hardly say that my wish is to help, not to hinder, you.

“With the highest regards and most sympathetic consideration, I have the honor, Mr. President, to be

“Very sincerely yours,

(Signed) “WILLIAM J. STONE.”

(二十) 旅券取締ニ關スル件

(イ) 旅券規則改正(千九百十五年十二月十五日附)

○旅券發給方ニ關スル米國大統領令(一月二十六日官報) 本件ニ關シ同國駐劄珍田特命全權大使ヨリ昨四年十二月二十日附ヲ以テ左ノ如ク報告アリ(外務省)  
歐洲交戰諸國ニ向フ旅行者ヲ更ニ嚴ニ取締ランカメ本月十五日附ヲ以テ新大統領令公布セラル右ニ依レハ米國ヨリ外國ニ向フ者ハ内外人ヲ問ハス當該所屬國政府ヨリ發給セラレタル旅券ヲ携帯シ米國官憲ノ查證ヲ受クルヲ要スル旨等ヲ記載セリ

(ロ) 米國旅券事務局ノ開設及旅券ノ取締

(千九百十五年十二月二十八日 ニューヨーク、ヘラルド)

OPENS PASSPORT BUREAU HERE TO PREVENT FRAUD.

WASHINGTON, D. C., Monday.

It was announced to-day that the State Department has established a passport bureau at No. 2 Rector street, New York, for the purpose of examining the



passports of all persons leaving the United States for European ports and of preventing those going who do not possess a properly authorized passport.

Under new passport regulations issued by the State Department, called forth largely by the unfortunate experience with the Ford peace party, of which the HERALD had exclusive information, all persons desiring to leave this country for European travel must present an application for a passport to the State Department at least five days before their steamship is to start. This application must be accompanied with three copies of a photograph of the applicant and must be sworn to before the clerk of a United States court.

Whenever the State Department grants a passport it will notify the passport bureau, at No. 2 Rector street, which will, with the assistance of the office of the Collector of Customs at New York, determine whether the bearer goes on board the vessel on which the bearer was to have taken passage. If the person receiving the passport does not go aboard in accordance with his arrangements, as told to the State Department, the department immediately will seek information whether the bearer of the passport proposes to leave at an early date. Otherwise the passport will be recalled by the State Department.

If no trace of the person to whom the passport was issued can be found the State Department immediately will cancel the passport and notify the American embassies and legations abroad to inform the military authorities that such passport is being used without sanction of the United States government. Needless to say the bearer of such a passport would be placed under arrest the moment the military authorities of Europe located him.

By these stringent measures the State Department hopes to prevent the issuance of any passports which might fall into improper hands and to prevent American whose business has not been approved by the State Department from going abroad. As all passports now are limited in time and are granted only to one country and for specific purposes of travel made known to the State Department, the check which the government will maintain on European travel will be greater than anything ever attempted before in this country.

Mr. Walter W. Le Mat, Assistant Chief of the Bureau of Citizenship of the State Department, will be placed in charge of the New York bureau. If the scheme works the system will be extended to all other Atlantic ports from which there is travel to European countries.



(大正四年十二月二十日附在紐育帝國總領事村巍報告)

曩ニ米國ニ於テ成立セル金額五億弗年利五分ノ英、佛借款ハ「モルガン」商社初メ在紐育市六十ノ資本家ヨリ成ル「シンジケート」ニ於テ價格九十六ヲ以テ下受ヲ爲シ十月十四日借款契約調印後直ニ一般公衆ニ對シ價格九十八ヲ以テ賣出ヲ開始シ相當ノ費用ト人數トヲ使用シテ相應大規模ニ賣廣メニ從事シタルモ當地財界ニ傳ヘラレル所ニ據レハ十二月十四日右「シンジケート」存續期間(六十日)滿了迄ニ前記九十八ノ價格ヲ以テ一般公衆ニ賣リ渡シタル高ハ二千五百萬弗乃至三千萬弗ニ過キサリシト云フ尤モ「シンジケート」員カ自ラ買取リタル高(此場合價格九十六、四分一)二億九千萬弗乃至三億弗ニ上ル由ナルヲ以テ「シンジケート」滿期ノ際其手ニ賣レ殘リタルモノハ一億八千萬弗内外ナルヘシトノコトナリ而シテ此額ハ最初ノ契約通り「シンジケート」員ノ間ニ比例分配セラルヘキモノナリ右賣出ノ成績ニ關シ「モルガン」商社ハ十二月十五日左ノ報告(ステートメント)ヲ發表セリ

英、佛借款下受「シンジケート」ハ十二月十四日ヲ以テ滿了セル六十日間ノ存續期間ニ借款金額ノ約六割ヲ賣却セリ而シテ右六割中ノ大部分ハ「シンジケート」員ニヨリ「シンジケート」價格ヲ以テ買收セラレタルコト勿論ニシテ借款金額ノ巨大ナル爲メ有力ナル資本家ハ大部分「シンジケート」ニ加入セルニヨリ一般公衆ニヨリ買收セラレタルモノハ何レモ小口ニシテ其總額又甚々多カラサリシハ蓋シ當然ノ結果ナリ云云

右ニヨリ金額ノ約四割カ賣レ殘リタルコト明ラカナリ又本借款ハ右「シンジケート」ノ存續期間中ハ「シンジケート」ニ於テ價格九十八ヲ以テ賣出セシ外「シンジケート」ノ各員ハ任意ニ賣ルコトヲ得サル規約ナリシモ紐育取引所ニ於テハ借款成立以來常ニ取引ニ上リ其相場ハ十二月十四日迄ノ最低九十五、八分七ナリシカ右「シンジケート」期間滿了ノ翌日即チ十二月十五日俄ニ一點半ノ下落ヲ爲シ九十四、八分一二至レリ右下落ノ原因ニ付テハ或ハ獨逸側ノ術策ヲ云スルモノアリ或ハ「シンジケート」員ノ一部殊ニ軍需品製造業者等カ初メヨリ本借款ニ投資スルノ意思ナク只借款ノ成立ヲ容易ナラシムル爲メ「シンジケート」ニ加入シ其期間滿了ト共ニ多少ノ損失ヲ顧ミス自己ノ持分ヲ賣放チタルニ因ルト稱セラル然レトモ其原因ノ如何ニ拘ハラズ右相場下落ノ事實及前記ノ如ク約四割カ賣レ殘リタル事實ハ本借款カ大ナル成功ヲ收メ得サリシコトヲ示スモノナリ

### 第三 米國ノ鐵鋼輸出禁止說及內國稅新設ノ議

○米國ノ鐵鋼輸出禁止說及內國稅新設ノ議(一月十七日官報) 本件ニ關シ同國駐劄珍田特命公權大使ヨリ昨四年十二月十二日附テ左ノ如ク報告アリ(外務省)

歐洲戰爭ノ影響ヲ受ケ兵器彈丸乃至造船ノ材料ト爲ルヘキ鐵鋼類ニ巨額ノ需要ヲ喚起シ之ヲ製造スル當國各工場ハ前代未聞ノ繁忙ヲ極メ殆ト交戰各國ヨリノ注文ニ應シ切レサル状態ナルカ是等物品ノ價格亦一般ニ大ニ騰貴シ之カタメ先般當國海軍當局カ新艦建造ヲ民間ノ入札ニ付セシ際ニハ議會ノ協賛ヲ得タル豫算ノ範圍内ニテハ之ニ應スル會社ナク終ニ海軍省自營ノ造船所ニテ建造スルニ決シタルコトアリ又海軍當局ハ軍艦建造用鋼板ノ買入ニ付キテモ大ニ困難ヲ極メ當期議會ニ官營鋼板製造工場ノ新設費ヲ



請求スルニ至レリ右ノ如ク海軍當局ニ於テ所要ノ鐵鋼類ノ供給ニモ困難ヲ極ムルニ至リタルカ故ニ當業者ヲ牽制セントノ趣旨ニ出テタルタメカ當時該當局ニ於テハ國內ニ必要ナル鐵鋼類殊ニ鋼甲板ノ海外輸出ヲ禁スル方法ヲ採ルヘキ内意アル由傳ヘラレタルコトアリ右ハ其後何等事實ト爲ルヘキ形跡ナキモ海軍當局ニ於テ窮地ニ陥リタル結果一時這般ノ内議ヲモ擬ラシタルコトアリシモノト推測スルヲ得ヘシ

次ニ當國行政部ニ於テハ當國民心ノ嚮フ所ヲ察シ軍備大擴張案ヲ當議會ニ提出スルコトニ決シタルタメ去ル十二月七日ノ大統領敎書ニ依ルニ次年度(一九一七年度)豫算見積ニ於テ本年十二月末日乃至明年五月一日ヲ滿期トスル現行戰時稅及砂糖關稅ヲ繼續スル外尙ホ他ニ一億千二百萬弗ノ新收入ヲ求メサルヘカラサルニ至リタルカ故ニ之カタメ内國稅ノ增徴乃至新設ヲ爲スヘク即チ現行所得稅法ニ對シ最低課稅額ヲ引下ケ及累進課稅ノ增徴ヲ行ヒ同時ニ「ガソリン」及揮發油一瓦ニ付一仙(收入見積額千萬弗)、自動車及内火式爆發機關一馬力ニ付五十仙(同上千五百萬弗)ヲ課シ並ニ銀行小切手ニ對スル印紙稅(同上千八百萬弗)ヲ設クル外銑鐵及鐵鋼材(Fabricated Iron and Steel)一噸ニ付二十五仙(同上二千萬弗)ニ對シ内國稅ヲ新設スヘキコトヲ勸獎セリ右鐵鋼課稅ニ付テハ若シ外國へ輸出セラルルモノ又ハ外國輸出用鐵製品(軍器彈丸等ヲ含ム)ノ原料トシテ用ヒラルルモノニ對シテモ適用セラルル場合ニハ目下米國ヨリ多額ノ鐵鋼及其製品ヲ輸入シ居ル本邦ニ採リテモ關係スル所少カラス

米國現行關稅法第四節M項ニ依レハ内國稅ヲ受クル物品ヲ原料トシテ保稅假置場ニ於テ

製造セラレタル製品カ外國へ輸出セラルルトキハ内國稅ヲ徵收スルニ及ハスト規定シ又米國憲法第八條中ニハ合衆國內何レノ州ヨリ輸出セラルル物品ニモ課稅セラルルコトナシト規定スルカ故ニ一應ハ外國輸出用ニ供セラルル鐵鋼類ハ課稅セラレサルモノト見ユ然レトモ更ニ他方ヨリ見レハ獨逸側同情者カ軍器ノ輸出ニ重稅ヲ課スヘシトノ說ヲ唱フルハ措テ問ハストスルモ憲法ノ條章ニ抵觸セサル何等カノ形式ニ依リテ戰爭ノ結果目下特ニ多大ノ利益ヲ獲得シ居ル關係製造業者ニ或ル程度マテノ增稅ヲ負擔セシムルコトハ一般ニ有力ニ主張セラルル所ナルヲ以テ愈々鐵鋼類課稅ノ件議會ニ上ルニ於テハ海外輸出用ノモノニ對シテモ新稅ヲ課スヘキコトニ決スルヤモ知ルヘカラス

#### 第四 米國ニ於ケル染料缺乏

○米國ニ於ケル染料缺乏(三月三十一日官報) 本件ニ關シ紐育駐在中村總領事ヨリ去月二十四日附ヲ以テ左ノ如ク報告アリ(外務省)

米國ニ於ケル染料ノ製造高ハ昨年來急激ニ増加シツツアルニ拘ハラズ染料缺乏ノ聲ハ到ル所益々甚シク多數ノ染色工場ハ一時全部或ハ一部のノ休業ヲ餘義ナクセラレツツアリ米國當局者ハ當業者ノ請願ニ依リ英獨兩政府ニ對シ染料ノ獨逸ヨリノ輸出及輸送ヲ自由ナラシメント努力シ機會アル毎ニ屢々交渉シツツアル由ナルモ一向要領ヲ得ス米國市場ハ僅ニ時々瑞西染料ノ供給ヲ迂回セル送路ニ依リ受ケツツアルモ到底市場ノ旺ナル需要ヲ緩和スルニ足ラス當業者ハ極東市場マテ手ヲ回ハシテ獨逸染料ノ在荷買收ヲ努メタル



者スラ之アルモノノ如シ現ニ目下當地ニテ品質惡劣ナル獨逸染料ノ市場ニ現レタルハ支那市場ヨリ再輸出セラレタルモノナリト噂サレ居レリ

米國染料取調委員ノルトン博士ノ調査ニ依レハ歐洲開戦ノ當時ニ於ケル米國染料工場ノ數ハ僅ニ六箇ニシテ孰モ四百人以下ノ人夫ヲ雇用シ一箇年ノ産額ハ總計シテ「コールタ」染料三千三百噸ニ過キス而シテ歐洲ヨリノ輸入額ハ一箇年二萬五千七百噸ニ上リ其内獨逸品ノ數量ハ二萬二千噸ヲ占メタリ然ルニ戰亂ノタメ獨逸品ノ輸入全ク杜絶シタルタメ米國內地染料工場ハ銳意其製造力ヲ増加シ又新ニ興サレタル工場モアリ開戦後一箇年ニ及ヒテ米國ノ染料産額ハ殆ト倍加スルニ至リタリ昨年十一月末米國ニ於ケル各種染料原料ノ一箇月供給額左ノ如シ(單位噸)

Benzol	七、五〇〇	Naphthaline	一一、五〇〇
Toluol	一、八七〇	Phenol or Carbohic Acid(重 ii synthetic)	一〇、〇〇〇
Xylol	九五〇		

Coal-tar Intermediate ノ製造ニ必要ナル Phenol, benzol 及 toluol ハ爆發物用トシテ需要アリ其市價頗ル騰貴シテ染料工場ハ其買收ニ困難少カラサルモ尙ホ該品ヲ使用スル染料工場ハ昨年末既ニ十七ニ増加シ其他精製染料ノ工場ハ十二ヲ算スルニ至リタリ

米國內ニ於テ染料ヲ重ナル必要品トシテ作業シ居ル重ナル工場數使用職工、資本及生産品額左ノ如シ

工場種類	工場數	使用人數	資本	生産品額
------	-----	------	----	------

織物染業	五、三五三	九一五、八五八	一、八四一、三四三、一三三	一、六三四、六三六、四九九
皮類染業	五、七七八	三〇九、七六六	六五九、二三一、三二二	九九二、七三三、三三三
紙類染業	二、四三九	一四五、七二二	五三七、五七、八二二	四一五、七三六、八二〇
「ペンキ」及「ワニシ」	七九二	一四、二四〇	一〇三、九九、九〇八	二四、八八九、四三三
「イ」	二二八	一、六二六	九、二五七、八二七	一一、三七〇、九一八
合 計	一四、四三九	一、三八七、二〇一	三、一四一、二六三、九八九	三、三三九、三四六、九八一

右ノ外毛皮、麥桿及麻眞田、木細工、靴等ノ染色業モアリ各種染色業ニ従事スル男女職工ヲ總計スレハ二百萬人ニモ上ルヘシト云フ

右ノ如クナルヲ以テ米國內地染料工場ノ産額倍加スルモ三倍スルモ尙ホ到底需要ヲ充ス能ハス染料缺乏ノタメ閉鎖スル工場ハ日々其數ヲ増シツツアリ米國ニテ有名ナル一大靴襪工場ノ如キ二千五百人ノ職工ヲ有シ毎日五百封ノ染料ヲ使用シ來リタル處昨年末ニ於テハ染料ノ供給全ク絶エテ十六萬打餘ノ襪ハ市場ニ出ス能ハス千餘人ノ職工ハ休業シ居レリト云フ同工場ニテハ昨年末戰前ニ於テ一封十仙内外ナリシ「ア」ニリン、オイル」ヲ入手スルタメ百方搜索ノ結果一封一弗五十仙ニテ僅ニ一噸ヲ得タリトノコトナリ

染料缺乏救濟策トシテ目下民間ニ主張セラレ居ル所ハ第一英獨兩國ヲ強要シテ獨逸染料ノ輸出ヲ解禁セシムルコト、第二關稅ヲ引上ケテ内地工場ニ對スル投資チ一層旺ナラシムルコトニ在ルカ如キモ兩策共實行困難ナル事情アリ染料缺乏ノ累ハ戰爭中ハ到底脱却スル能ハサル所ナランカ



### 第五 米國ニ於ケル船腹缺乏及紐育附近貨物停滯ノ件

○米國ニ於ケル船腹缺乏及紐育附近貨物停滯(一月十四日官報) 本件ニ關シ紐育駐在中村總領事ヨリ昨四年十二月八日附ヲ以テ左ノ如ク報告アリ(外務省)

米國ハ毎年三億弗内外ノ貨物運賃ヲ外國船舶ニ對シ仕拂フト計算セラレ居ルカ如ク其莫大ナル農工商品輸出ハ多ク外國船舶ニ依リ輸送セラレ來リシ處歐洲戰亂以來獨塊兩國ノ船舶ハ全ク海上ヨリ其影ヲ没シ英、佛、伊其他交戰國船舶モ軍用ニ徵發セラレ或ハ潛航艇ニ破壞セラレテ其輸送力ヲ減シタルタメ米國輸出品運賃ハ法外ノ騰貴ヲ爲シ本年十月ノ率ハ開戰當時ニ比シ三倍乃至五倍ニ上リタリト稱セラレ居リシ處十月中巴拿馬運河ノ閉塞ニ遭ヒ多數ノ船舶一時停航ノ餘義ナキニ至リ紐育埠頭ニ集リタル米國西沿岸行貨物ハ荷動全ク止マリ極東特ニ浦潮斯德行巨額ノ軍需品ノ如キハマゼラン海峡或ハ喜望峯廻リト爲リテ巴拿馬經由ニ比シ二箇月餘多クノ日子ヲ空費スルコトト爲リ夫レタケ船舶ノ運輸力ヲ減シ海運界ノ秩序益々紊レタル處ニ希臘國籍船舶ハ戰局ノ變化ニ伴フ國際風雲ノ險惡ノタメ本國政府ノ命ニ依リ一時其航海ヲ停止シタル等ノコトアリ爲ニ船腹益々缺乏ヲ告ケテ復又貨物運賃率ハ五割乃至七割五分ノ騰貴ヲ爲シタリト云フ

然ルニ一方米國輸出品ノ狀況ヲ見レハ曩ニ契約セラレタル各種軍用品ノ注文ハ漸ク輸出ノ時期ニ入り十一月二十八日ヨリ十二月四日ニ至ル最近一週間ノ如キ一日平均三百萬弗ノ輸出アリ(爆彈約千萬弗、Empty shells 二百萬弗、自働車其他軍用材料約千萬弗)其

上本年小麥ハ豐作ニシテ少クモ四億物ノ收穫アリト計算セラレ孰レモ鐵道ニ依リ運搬セラルル必要アリ十一月二十七日紐育倉庫ニ於テ船積ヲ俟チ居ル小麥額ハ七百七十萬物ニシテ前年同期ノ四百五十萬物ニ比シ莫大ノ増加ナリ其他鐵製品ノ如キモ最近ハ銑鐵ノ生産額一日十萬噸以上ニ達シ「レコード」ヲ破リタリト稱セラレ居リ是等ハ皆船舶ニ依リ歐洲其他各方面へ輸出セラルヘキモノナルモ前述ノ通船腹不足ノ結果鐵道會社ハ貨物ヲ船ニ引渡ス能ハス目下紐育附近バツファロ、ピッツバーク各驛ニ於テ貨物ヲ滿載シ船積ヲ俟チテ長ク軌道ニ横ハリ居ル貨車ノ數ハ既ニ五萬臺内外ニ上リ各鐵道會社ハ貨車ノ差繰及運轉ニ大混雜ヲ來シ各社共最近紐育事務所ニハ別ニ一局ヲ新設シ專ラ荷主及汽船會社ノタメ貨車ノ整理及荷役ニ便宜ヲ與ヘシメ居ルモ尙ホ苦情絶エス從前ハ二十四時間前ノ豫告ヲ以テ貨車ヨリ船積出來シモノ目下軍用品ノ外ハ數日前ノ豫告ヲ要スル有様ナリ而シテ輸送業者ノ計算ニ依レハ右五萬臺ノ貨車ニ積載セラレアル貨物ヲ運搬スルニハ八千噸乃至九千噸ノ船舶約二百五十隻ヲ要スト云フ

右貨物停滯ノ混雜ヲ整理スルタメ紐育ヲ終點トスル Pennsylvania, The Lehigh Valley, The Central Railroad of New Jersey, The Erie, The New York Central 及 The Lackawanna ノ六鐵道會社ハ數日前ヨリ麥粉及木材ノ運搬引受ヲ停止シ次テ Pennsylvania 鐵道會社ハ費府及バルチモニアヨリ穀類輸送ノ引受ヲ停止シ Baltimore & Ohio Railroad ハ紐育ヨリ輸出セラルヘキ鐵及鋼鐵製品ノ輸送ヲ停止シ各鐵道共尙ホ續々其輸送停止品目ヲ増加セントシツツアリ右輸送停止ハ各鐵道會社單獨ニ發表セル所ナルモ紐



育ヲ終點トスル前記六幹線鐵道ハ三四日前會議ヲ開キ貨車ノ停滯ヲ防ク方法トシテ從來荷主ニ對シ三十日間ノ貨車無料使用ヲ許シ其後ハ十日毎ニ少許ノ料金ヲ徵シ來リタルヲ無賃使用期間ヲ十五日ニ短縮セント談合シ且ツ從來一貨車ニ付三回ノ無賃荷役ヲ許シタルヲ一回ニ爲サントシ明年一月初ヨリ之方實行ナ期スル旨發表シタリ鐵道側ノ事情ハ法令其他ノ制限ニ依リ貨物運賃ノ引上ヲ行フ能ハサルヲ以テ右ノ如キ方法ニ依リ貨車ノ融通ヲ付ケントスルモノナルモ一方荷主ノ多數ハ倉庫ノ設備ヲ有セス且ツ製品ニ依リテハ貨車ニ積込ミ鐵道會社ノ「ビル、ガブ、レーヂング」ヲ得テ註文主或ハ銀行ヨリ融通ヲ受クルモノ多ク右期限ノ短縮ハ頗ル苦痛トスル所ナルヲ以テ紐育商業組合 (Merchants Association) ハ會議ヲ催シ代表者ヲ選ミ之ニ對シ強硬ナル抗議ヲ申込ミ目下荷主側利益ノ代表者ト汽船會社及鐵道會社代表者ト相集リテ此問題解決ニ付協議進行中ナルヲ以テ該問題ハ其内何等カノ妥協ノ方法成ルヘキモ船腹不足貨物停滯ノ狀況ハ今後暫クハ繼續シテ各方面ニ諸種ノ影響ヲ與フヘシト觀察セラル

### 第六 米國航海業狀況

(大正五年一月十五日附在紐育帝國總領事申村魏報告)  
(大正五年二月二十九日官報掲載)

戰亂ト世界船舶噸數 「ロイド」登録ノ統計ニ據レハ歐洲戰亂發生ノ當時世界各國所有船舶(帆船ヲ含マス)總數ハ三萬八百三十六隻其噸數四千九百八萬九千五百五十二噸ニシテ其内

交戰國ノ所有ニ係ルモノ實ニ七割一分ノ多數ヲ占ム即チ其國別表左ノ左シ			
英吉利	10,113	露西亞	747
獨逸	11,020	白耳義	173
佛蘭西	1,015	日本	1,103
奧國	1,011	伊太利	637
			1,430,476

米國ハ今ヨリ二十五年前(千八百九十年)世界船舶噸數ノ約二割ヲ所有シタルガ千九百十五年年初ニ於ケル其所有船舶ハ四百八十五萬四千七百四十八噸ニシテ世界船舶總噸數ノ一割一分九厘六毛ニ落チタリ

英國人フイリップ氏(Sir Owen Philip)ノ計算ニ據レハ英國商船ノ軍用ノタメ徵發セラレシモノハ千五百隻三百萬噸以上ニ達シ潛航艇其他戰亂ノタメ破壞セラレタルモノ百五十萬噸以上アリ之レニ獨、塊兩國商船約六百萬噸カ戰後十七ヶ月ニ互リ全ク停航セシト露、佛、伊各國商船ノ蒙レル多少ノ損害ト合スレハ千九百十五年末ニ於テ世界船舶ノ供給ハ約二割五分ヲ減少セシナラント云フ

運賃及傭船料 一昨年八月歐洲開戰ヨリ暫クノ間ハ世界海運界ハ混沌トシテ秩序ヲ失ヒ運賃相場立タサリシカ九月ニ入り國際商業大部分中止ノタメ傭船料ハ稍ク戰前ニ比シ下落ノ姿ヲ現シタリ然ルニ十月ニ至リ稍ク上向ト爲リ十二月ニ入りテハ上騰ノ傾向確ト爲リ昨年一、二、三月中ハ其趨勢益々著ルシク四、五月ニ於テハ稍ク其勢ヲ減シ六、七月ハ停止或ハ下向ト爲リタルカ八月ニ入り再ヒ上向ノ勢ヲ回復シ九、十、十一月ハ益々其勢ヲ繼續



シ十二月ニ至リ空前ノ最高點ニ達シタリ  
 戰前當國ニ於テ普通定期傭船契約ノ傭船料ハ一噸 (Dead-weight) ニ付一ヶ月約英貨三志位  
 ナリシモノ昨年末ニ於テハ多數船舶ハ一噸一ヶ月二十一志ノ割合ニテ一ヶ年ノ傭船契約ヲ  
 締結シタリ一航海ノミノ傭船料ハ高騰ノ割合尙甚タシク昨年初ニ於テ一噸一ヶ月十一志ニ  
 上リタルモノ昨年末ニ於テハ四十五志ヲ稱ヘタリ故ニ伊太利通ヒノ四千噸ノ船舶ハ其載貨  
 ヨリ積卸マテニ要スル時日ヲ六週間ト爲シ一ヶ月九萬圓ノ傭船料ヲ利得スル次第ナリ  
 米國重要產品ノ荷動及運賃 各種重要品ニ付テ述フレハ左ノ如シ

(一)棉花 一昨年末ヨリ昨年初ニ互リ獨逸ニ對スル棉花輸送ノタメ米國籍船舶ノ需要多ク  
 法外ノ運賃ヲ以テ沿岸航路及内水航路ニ從事セル船舶ヲ誘ヒ一昨年十二月及昨年一月ノ二  
 ケ月中ニ棉花輸送ノタメ傭船契約セラレタルモノ六十隻ニ上リ其運賃ハ平時百斤ニ付二十  
 五仙内外ナリシモノ二弗乃至三弗五十仙ヲ仕拂フニ至リタリ併シナカラ三月ニ至リ英國ハ  
 獨逸ニ對シ封鎖ヲ宣言シ米國船舶ノ棉花輸送不可能ト爲レリ本件ハ其務英、米兩國政府ノ  
 間ニ問題ト爲レルモ實際ニ於テ獨逸ハ米國棉花市場ヨリ隔離セラレ英國ノ棉花需要亦多カ  
 ラサルヲ以テ三月以後ハ棉花輸送ニ用ヒラレタル船舶ハ自ラ他ノ方面ヘ仕向ケラレタリ  
 (二)穀物 戰亂發生以來米國ハ二回ノ豐作ヲ收メ歐洲戰亂國ニ對シ其巨額ヲ供給シツツア  
 リ穀物輸送ノタメ船腹ノ需要ハ昨年中ヲ通シ歐米間航路船舶傭船契約ノ重要部ヲ占メタリ  
 平時ニ於テ米國ヨリ英國ヘ輸出セラレル穀物運賃ハ一「ブツセル」ニ付二片半ヨリ三片四分  
 一ノ間ヲ上下セシカ昨年初ニ於テ十片半ヨリ十一片ニ上リ其後引續キ上騰ノ傾向アリ九月

ニ入りテヨリ急ニ其勢ヲ増シ遂ニ二十片ニ達シタリ九月末ニ於テハ多數ノ船主ハ穀物輸出  
 業者ノタメ此高率ニテ昨年末及本年初期ニ至ルマテノ傭船契約ヲ締結シタリ  
 棉實油、麥粉、獸脂、林檎、肉類罐詰、其他巨額ノ食料品モ昨年初期ニハ平時ヨリ二、三  
 倍同年後半期ニハ五倍乃至八倍ノ運賃ヲ以テ歐洲各交戰國ニ輸出セラレタリ

(三)石炭 戰亂發生ト共ニ英國ハ石炭輸出ニ對シ triple value bond ノ制限ヲ加ヘタルヲ  
 以テ英炭ノ供給ニ依レル南米各國ノ鐵道、汽船及各工場ハ石炭ノ註文ヲ米國ヘ向ケ發スル  
 ニ至リ何等之レヲ豫期セザリシ米國石炭市場ヲ興奮セシメタリ其後英國ハ triple value  
 bond ノ制限ヲ解キタルモ石炭輸出ハ其同盟國及屬地並ニ葡萄牙ニ對スル外許可ヲ要スル  
 コトト爲シタルヲ以テ西班牙、瑞西及南米各國並ニ昨年五月マテ交戰國ノ列ニ入ラザリシ  
 伊太利等ハ石炭供給ヲ米國市場ニ求メ殊ニ伊太利鐵道ノ如キ五十萬噸以上ヲ買收シタリ之  
 レカ運搬ニ要スル船腹ハ莫大ニシテ昨年五月ニ於テハ石炭一噸ニ付伊太利マテノ運賃四十  
 五志、西班牙マテ四十二志六片ニ上リシカ其後毎月高騰シ十一月ニハ伊太利マテ六十五志  
 ニ上リ十二月ニ入りテハ七十五志ヲ稱フルモ船腹ヲ得ルコト困難ナルニ至リタリ南米行石  
 炭ハ汽船ノ供給ナキヲ以テ米國沿岸航路ニ從事セシ帆船ヲ雇入レテ運搬セルモノ多數ニ上  
 リタリ石炭ハ穀物ニ比シ荷役ニ時間ヲ要スルヲ以テ船主ハ穀物ヨリ高キ運賃ヲ要求スル有  
 様ナリ

(四)軍器 右各種產品ノ外鐵、鋼鐵、爆發物、銅、鉛、亞鉛、軌條、車輛、其他軍器、軍  
 用品ノ米國ヨリ歐洲ヘ輸送セラレシモノ莫大ノ額ニ達シ此等物品ハ多ク政府ノ註文ニ係リ



英、佛汽船ハ政府ノ命ニヨリ豫約セル貨物ヲ拒絶シテ急ニ兵器ノ輸送ニ使用セルヲ以テ益々海運界ノ秩序ヲ紊シ運賃ヲ高騰セシメ貨物ノ停滯(通商公報第二八三號)米國ニ於ケル船腹不足貨物停滯狀況(參照)ヲ醸スニ至リタリ

昨年中紐育港貿易額及船舶出入噸數 昨年中紐育港ノ貿易額ハ輸出十七億八千三百三十七萬二千三百十弗ニ上リ戰爭ノ發生セル一昨年ノ額ニ比シ約二倍ニ當リ千九百十三、十四兩年分ノ合計ヨリ尙二千五百萬弗ノ増加ヲ示セリ輸入額ハ九億七千九百二十三萬五千三百十一弗ニシテ一昨年ヨリ五百二十五萬弗ヲ増シ其前年ヨリ三千百十五萬弗ヲ減シタリ米國全體ノ貿易統計ハ未タ得ラレサルモ紐育一港ノ例ニヨリ米國全體カ歐洲戰亂ノタメ其輸出貨易ニ於テ利得スル所如何ニ大ナリシカチ窺知スルニ足ルヘシ

昨年中紐育港出入船舶ハ戰亂ノタメ獨、奧兩國船ノ停航セルニモ拘ハラズ其隻數ニ於テハ前二ケ年ヨリ増加シ其噸數ニ於テ多少ノ減少ヲ見タリ今之レヲ表示スレハ左ノ如シ

船舶入港隻數……………	四、四四八	一九一三年	四、二〇六	一九一四年	四、八九〇
船舶出港隻數……………	四、二〇三	一九一三年	四、〇四二	一九一四年	四、九一五
入港船舶噸數……………	一五、四一〇、九七七	一九一三年	一八、八九四、四八六	一九一四年	一二、九六二、四二八
出港船舶噸數……………	一五、一六七、三〇一	一九一三年	一三、五五一、四七七	一九一四年	一三、九六二、四二八

隻數ノ増加セルニモ拘ハラズ噸數ノ減少シタルハ英國ノ大型船ハ軍用ニ徵發セラレ又獨逸ノ一等客船ハ停航シテ航運界ヨリ除外セラレタルニ因ル

中立國船舶ノ利得 米國以外諸威、瑞典、和蘭等ノ中立國船舶カ此戰役ニヨリ利得スル所

大ナルハ想像スルニ難カラス紐育、ロツテルダム間航路ニ從事スル蘭米線(Holland American Line)ノ如キ英國軍艦ノ監視嚴重ニテ歸航ノ貨物ヲ得ル能ハス又頻繁ニ拘留セラレ時

日ヲ空費スルコト多キニ拘ハラズ法外ノ利益ヲ收ムルモノノ如ク其他ノ各中立國ト米國トノ航路皆同様ニテ諸威ニ於テハ昨年中増資シ或ハ新ニ組織セル汽船會社數箇アリ

米國ニ於テハ新海員法制定ノ結果其國籍ヲ脱シタル汽船アルモ尙ホ全體ヨリ見レハ戰亂發生以來其國籍船舶ハ大ニ増加シタリ

造船業 昨年中米國各造船所モ亦空前ノ好景氣ナリキ米國商務省ノ取調ト「デヨナル、オ」

ブ、コンマース」社カ米國六十一箇ノ造船所ニ就キ取調ヘタル結果トナ綜合スルニ目下米國各造船所ニ於テハ大小三百四十三隻ノ各種船舶製作ヲ引請ケ取急キ作業中ニテ其噸數ハ判

明セサルモ内ニハ一萬噸以上ノ船舶モ數隻アル由ナリ右船舶中左ノ百十六隻ハ軍用船ナリ

潛航艇	六	測量船	一
Submarine tender	一	Fleet Oiler	二
戰艦	八	Power Boats	一八
驅逐艦	一六	水雷艇	三
燈臺船	四	Supply Ship	一
輸送船	一		

右ノ内潛航艇十八隻ト Power Boats 十八隻トハ露國政府ノ註文、潛航艇十隻ハ英國政府



ノ註文、潜航艇一隻ハ西班牙政府ノ註文ニ係リ他ハ多ク米國政府ノ自ラ製造スルモノナリト云フ其他ハ多ク貨物船及各種ノ商船ニテ大部分ハ米國籍ナルモノ内ニハ外國ヨリノ註文ニ係ルモノモアル模様ナリ

旅客輸送 米國及加奈陀ト歐洲トノ往來旅客ハ戰役ノタメ大減少ヲ爲シ十六年來ノ最少數ヲ現セリ今「ザヨナル、オブ、コンマース」社ノ取調ニヨリ最近三年間ノ數ヲ示セハ左ノ如シ

西 航	一九一三年	一九一四年	一九一五年
航	一、三二一、六八六	九五三、〇〇〇	二〇三、〇〇〇
東 航	一九一三年	一九一四年	一九一五年
航	六九八、一三六	六七三、〇〇〇	二九四、〇〇〇
合 計	一九一三年	一九一四年	一九一五年
計	二、五〇九、八二二	一、六二六、〇〇〇	四九七、〇〇〇

(十二月末二週間ヲ含マス)

右ノ如ク昨年中往來船客總數ハ一昨年ニ比シ百十二萬餘人ヲ減シ其前年ニ比スレハ二百餘萬人ヲ減少シタリ

尙前述ノ如ク英、佛、伊、獨。澳ノ大型客船ハ皆大西洋航路ヨリ除外セラレタルヲ以テ右船客ノ減少ハ汽船會社ニ取リテハ比較的打撃ヲ與ヘサリシ模様ナリ

航海業ノ前途 目下空前ノ好景氣ヲ享有シツツアル中立國航海業者ハ戰亂ノ終局ト共ニ如何ナル影響ヲ受クヘキカニ付テハ近來盛ニ議論アリ悲觀者ハ戰爭終局ト共ニ軍用ニ使用セラレシ多數汽船ハ解放セラレテ其備船口ヲ各方面ニ求メ備船料急激ニ下落スルニ至ルヘシト稱シ樂觀者ハ戰亂ハ本年中ニ終了スルトスルモ交戰國汽船ハ其軍隊及兵器輸送ノタメ暫

クハ解放セララルルニ至ラサルヘク又總噸數ハ戰役ニヨリ大損害ヲ受ケ且ツ戰亂ノ結果歐洲交戰國ハ原料物資ヲ消費シ其缺陷補充ヲ米國ニ仰ク必要アリ旁々高率ナル運賃及備船料ハ比較的長キ期間維持セララルヘシト論シ其觀察區々ナルモ實際ニ於テ當地方備船市場ハ強氣ノモノ多ク目下ノ高率ニテ一、二箇年ノ備船契約ヲ爲サントスルモ供給者ナキ現狀ナリト云フ

### 第七 歐洲戰亂ト米國貿易及經濟界ノ趨勢

○歐洲戰亂ト米國貿易及經濟界ノ趨勢(一月二十八日官報) 本件ニ關シ紐育駐在中村總領事ヨリ昨四年十一月十七日附テ左ノ如ク報告アリ(外務省)

一、輸出入貿易ノ大勢 本年初ヨリ九月末ニ至ル九箇月間ニ於ケル米國產品輸出額ハ二十五億三千百萬弗ニ達シ之ヲ前年同期ニ於ケル額ト比較スレハ殆ト二倍ノ増加ヲ示シ重要ナル米國輸出品取扱商ハ皆輸出數量增加ト市價ノ高騰トヲ兩得シテ戰亂ノタメ好影響ニ浴シツツアリ騰テ同期間ニ於ケル輸入貿易ヲ研究スレハ其總額十三億二百萬弗ニシテ前年同期ニ比スレハ一億七百萬弗ノ減少ヲ示シ輸入業ハ夫タケ不振ノ状態タルヲ免レス而シテ此輸出増加、輸入減退ノ趨勢ハ今後戰亂終局ヲ見ルマテ變更スルコトナカルヘク特ニ輸出ニ於テ其増加ノ程度益々増進スヘキ模様アリ實業新聞及雜誌ノ豫想ニ依レハ本年末マテニハ米國海外貿易ハ少クトモ十五億弗ノ輸出超過ヲ見ルヘキ計算ナリ

二、爲替ノ變調 右貿易ノ不平均即チ片爲替ノ變態ヲ調節スルタメ諸種ノ方法講セラレ



ツツアルコト既報ノ如シ願ルニ歐洲戰亂發生ノ當時米國ハ歐洲ニ對シ巨大ナル仕拂手形  
ヲ有シ居リシカ(七八億弗ト計算セルモノアリ)戰後之ヲ決濟シ尙ホ本年ニ入りテヨリハ  
輸出超過ノ結果左ノ金貨輸入及公私債ノ應募ヲ見タリ

本年一月ヨリ九月十一日マテノ金貨輸入額

合計二億四千三百七十五萬弗

千九百十四年十月 佛國債引受(French acceptance)

期限一箇年 六分利附 千萬弗

本年一月 露國債引受(Russian acceptance)

五分利附 二千五百萬弗

本年三月 獨逸國庫債券 五分利附 千萬弗

本年六月 佛國債(French Credit) 七千萬弗(或ハ八千萬弗正確ノ數不明)

本年七月 加奈陀政府證券 五分利附 四千五百萬弗

本年八月 佛國債(French Credit) 二千萬弗

本年九月 英佛公債 五分利附 五億弗

本年十月 伊太利公債 六分利附 二千五百萬弗

本年十月 露國債(Russian acceptance) 五百萬弗

公私債合計七億千萬弗

米國ハ從來世界金融市場ニ於テ常ニ債務國ノ地位ニ在リ先年南阿戰爭公債(一億八百萬

弗)及日本公債(一億三千萬弗)ニ應募セル外外國大借款ニ應セル經驗ナシ今回ノ如ク五  
億弗以上ノ大借款ニ應シテ尙ホ綽綽タル餘裕ヲ示セルハ米國人ノ頗ル意ヲ強クセル所ニ  
シテ今後尙ホ繼續スル輸出超過ヲ決濟スヘキ資金ニ關シテモ米國ハ尙ホ此上ノ借款或ハ  
私債ニ應スヘキ態度ヲ示シ目下歐洲金融業者トノ間ニ其協議進行中ナル模様ナリ而シテ  
右協議ノ一項トシテ世間ニ發表セラレタル磅爲替ニ換フルニ弗爲替ヲ以テセントスル米  
國側ノ希望ノ如キ換言スレハ紐育金融業者カ世界金融ノ中心市場トシテ特殊ノ地位ヲ占  
メ來レル倫敦ノ鼎ノ輕重ヲ問フモノニシテ紐育カ此戰役ノ結果果シテ倫敦ニ拮抗スル金  
融市場ト爲リ得ヘキヤ否ヤノ問題ハ別トシテ當國資本家カ英佛五億弗借款ノ引受ヲ發足  
點トシテ此戰亂ノ好機ニ乘シ一大發展ヲ試ントスル軒昂タル意氣ヲ看取スルニ難カラサ  
ルナリ

三、輸出貿易ノ大勢 米國カ其輸出貿易額ニ於テ初テ世界第一ノ位置ニ上リタルハ千九  
百年ニシテ其輸出額ハ十四億五千三百萬弗ニ上リ大英國ハ十四億千七百萬弗、獨逸十億  
九千七百萬弗ノ割合ヲ示シ千九百十三年ニ於テハ英國ハ二十五億五千七百萬弗ヲ以テ第  
一位ヲ占メ米國二十四億四千八百萬弗ヲ以テ之ニ雁行シ獨逸二十三億九千九百萬弗ヲ以  
テ之ニ次キタリ然ルニ戰亂ノ結果獨逸ノ輸出入ハ殆ト全ク杜絶シ英佛露各國皆貿易上大  
打撃ヲ蒙リ居ル際米國ハ獨リ中立ノ地位ニ依リ輸出貿易ハ未曾有ノ盛況ヲ示シタリ統計  
ノ示ス所ニ依レハ戰亂發生ヨリ本年八月末ニ至ル一箇年間米國ノ輸出入貿易額ハ金銀ヲ  
含ミ五十一億二千九百七十一萬五千弗ニ達シ前年同期即チ開戰前ノ一箇年間ニ比スレハ



商品輸出額ニ於テ七億五千四百八十四萬八千弗、金銀輸入額ハ一億八千九百七十四萬九千弗ヲ増加シ商品輸入額ハ二億五千六百八十五萬八千弗、金銀輸出額五千八百萬弗ヲ減少シタル割合ト爲ルナリ

四、軍需品供給 右輸出ノ盛況ヲ來セル重ナル原因ノ一ハ軍需品ノ注文米國ニ輻輳シ來リタルニ依ルモノニシテ各種食糧品、被服類等軍用注文ノタメ皆多大ノ輸出増加ヲ見ツツアルカ就中最モ著シキハ銃砲彈藥其他ノ兵器及輸送用鐵製品是ナリ戰亂發生ノ當時米國製鐵工業ハ不景氣ニ苦ミ居リシカ戰爭注文ノタメ昨年末ヨリ景氣ヲ恢復シ本年ニ入りテヨリハ各工場ハ其全製造力ヲ出シテ作業スルモ尙ホ注文ヲ充ス能ハズ(既ニ契約済ノモノ十億弗ニ上ルト稱セラル)大多數ノ工場ハ本年内或ハ明年上半季ハ新規注文ニ應スル能ハサル有様ナリ 'Iron Age' 誌ノ所報ニ依レハ本年初ニ於ケル米國ノ鉄製造額ハ一日約五萬千噸ナリシカ十月中ニ於ケル製造額ハ三百十二萬五千四百九十一噸ニ上リ即チ一日ノ平均十萬噸以上ニ達シ米國鉄工業ノ「レコード」ヲ破リ尙ホ十一月ニ入りテヨリハ其上増加ノ模様ナリト云フ

英佛露各國政府ハ開戰ノ當時ヨリ軍器及物資購入委員ヲ米國ニ派シ資金ヲ貸與シテ工場ノ擴張及新設ヲ獎勵シ相場ヲ問ハス軍需品ノ蒐集ニ努メ居ルヲ以テ目下米國內ニハ一箇ノ熔爐モ徒ニ休止シ居ルモノナク工場新設ト共ニ大小ノ工業部落所所ニ出現シ其製造力ハ急激ニ増加セラレツツアルモ各種軍器ハ其相場益々高マルト共ニ新規注文ハ愈々多ク入り來リテ當業者ハ其謝絶ニ忙ハシキ有様ナリ

右ノ如キ狀況ナルヲ以テ軍器製造會社利得ノ莫大ナルハ想像スルニ難カラス「ベスレム、スチール」會社株ノ如キ昨年開戰ノ當時マテ一株三十弗内外ナリシモノ本年十月二十五日ニハ六百弗即チ其當時ニ比シ二十倍ノ市價ヲ現スニ至リタリ從テ紐育株式市場ニ於テハ所謂戰爭株熱ナルモノヲ生シ兩三箇月來旺ニ世人ノ投機心ヲ煽リ株式仲買店ハ皆好箇ノ利益ヲ博シ居レリ今右重ナル會社株券ノ千九百十二年中ノ最高價ト本年十月二十三日ニ於ケル相場トヲ示セハ左ノ如シ

American Locomotive Co.	千九百十二年中ノ最高價	千九百十五年十月二十三日
Baldwin Locomotive Co.	四七・五〇	七四・七五
Bethlehem Steel Co.	六一・七五	一五四・五〇
Central Leather Co.	五一・六二	五八五・〇〇
Crucible Steel Co.	三三・六二	五八・八七
Maxwell Motor Co.	一九・六二	九五・二五
Pressed Steel Car Co.	五・〇〇	七六・〇〇
Studebaker Co.	四〇・八七	七三・五〇
Westinghouse Electric Co.	四九・五〇	一九〇・五〇
	八九・五〇	一四七・〇〇

右軍需品ノ注文以外米國內ニ於ケル鐵道用鐵製品ノ需要モ茲數箇月來急激ニ増加ノ傾向アリ米國鐵道會社ハ戰亂發生ヨリ昨年末マテハ一般ノ不景氣ヲ氣支ヒテ鐵道材料ノ注文



北米合衆國法令

一〇〇六

ヲ見合セ居リシカ本年ニ入りテヨリ輸出ノ盛況ヲ呈スルト共ニ荷動キ活潑ト爲リ各鐵道ハ皆「レール」及車輛ノ缺乏ヲ感シ續々注文ヲ發スルニ至リタリ本年一月ヨリ十月末ニ至ル十箇月間ニ注文ヲ發セラレタル「レール」及車輛ノ數量ヲ前二箇年同期ト比較スレハ左ノ如シ

	千九百十三年	千九百十四年	千九百十五年
「レール」	一、〇八七、〇〇〇	一、三三七、二〇〇	二、〇六四、〇〇〇
車輛	一三五、三六四	八三、二七五	九七、五五一

五、軍需品以外一般輸出品狀況 歐洲ニ於ケル工場ノ各種兵器廠ト化シ熟練労働者ノ兵士ト變リテ一般産業ノ秩序ヲ紊シタルタメ軍需品以外ノ米國輸出品モ大多數ノモノハ良好ナル影響ヲ受ケタリ「デヨナル、オプ、コンマース」社ノ米國重ナル産業三十三種ニ付研究スル所ニ依レハ其中二十七ノモノハ戰亂ニ因リ大利益ヲ享ケテ其輸出増加シ僅ニ五種ノミ多少ノ減少ヲ見タリ減少シタル商品名及其數量左ノ如シ

農具品類(本年八月ヲ以テ終ル八箇月間輸出額九百萬弗、前年同期千九百萬弗)、銅(七千四百萬弗、前期八千九百萬弗)、鑛油類(九千三百萬弗、前期九千五百萬弗)、船舶用品(八百萬弗、前期千百萬弗)、木材及木材製品(三千五百萬弗、前期六千百萬弗)右八箇月間ニ於テ増加シタル商品比較表左ノ如シ

品名	千九百十四年	千九百十五年	差引増加額
----	--------	--------	-------

馬類	二、五〇八	八三、六八九	八一、一八一
赤銅	四、五五九	二六、六〇二	二二、〇四三
麵麩原料	一二六、四〇一	二八三、七三二	二五七、三三一
王蜀黍	四、八九九	三三、七四七	二八、八四八
燕麥	一、一一七	四六、〇〇九	四四、八九二
小麥	七六、八〇五	二〇五、八八三	一二九、〇七八
小麥粉	三一、七五六	六六、九八九	三五、二三三
自動車及附屬品	二一、四九一	七四、八四四	五三、三五三
化學製品	一七、七九〇	四五、七八三	二七、九九三
棉花	二二六、四〇八	二七八、七七九	四二、三七一
棉花製品	三〇、四二八	六二、四九六	三二、〇六八
電氣機械類	一三、六五四	一四、九七七	一、三二三
爆發品	四、一四二	六五、九一一	六一、七六九
鐵及鋼鐵製品	一四〇、二四五	二二二、六九七	七二、四五二
銃砲類	一、九六五	八、四一〇	六、四四五
蹄鐵	五六	二、四七七	二、四二一
機械	六七、三二二	七九、三九九	一二、〇七七
針金	五、八八三	一八、一七五	一二、二九二

北米合衆國法令

一〇〇七



北米合衆國法令

一〇〇八

皮及皮製品	三五、四九一	一〇九、五四二	七四、〇五一
靴及長靴	一一、一二四	二四、二八九	一三、一六五
鞍	五五〇	一五、五〇六	一四、九五六
肉及牛乳製品	八九、〇七四	一九〇、八二七	一〇一、七五三
野菜油	一〇、三六七	二一、九〇四	一一、五三七
精製糖	二、五九四	二一、一七七	一八、五八三
葉煙草	二八、八〇六	三二、九六五	四、一五九
外科用品	九六三	二九三八	一、九七五
毛製品	三、一四八	二二、七二六	一九、五七八
亞鉛	六九八	一八、二七〇	一七、五七二

六、輸入貿易 本年一月ヨリ八月末ニ至ル八箇月間輸入總額ハ十一億五千八十八萬四千弗ニシテ前年同期ニ比スレハ一億千九百四十七萬七千弗ノ減少ナリ輸入品ノ三割以上ヲ占ムル原料品ハ四億三千五百萬弗餘ニシテ前年ニ比シ百萬弗足ラス減少シ食糧品ハ前期ニ比シ千二百萬弗、半精製品ハ六千六百萬弗、精製品ハ九千三百萬弗ヲ孰モ減少シタリ各月ニ付觀察スルニ統計數字上ハ漸次改善シ一月ノ輸入ニ於テハ前年同月ニ比シ三千二百萬弗ノ減少ヲ示セルモノ漸次差額少クナリ六月ニ於テハ同額ト爲リ八月ニ於テハ千二百萬弗ノ増加ヲ示スモ此價格ノ増加ハ輸入品相場ノ高騰ニ照シ大ニ割引シテ計算セサルヘカラサルモノナリ

輸入杜絶ノタメ最モ困難シタルハ染料及化學品原料ヲ使用スルモノニシテ米國政府ハ化學工業ノ發展ヲ獎勵シ染料ノ發明ノ如キ近來額ニ報道セラレ居ルモ其供給ハ未タ需要ヲ充タスニ足ラス市價ハ法外ニ高騰シテ機業家ノ如キ大ニ困難シ居ル有様ナリ其他歐洲市場ニ原料供給ヲ仰キ居リシ商工業者及巴里ヲ中心トスル流行品ノ商賣ハ戰亂ノタメ全ク秩序ヲ紊サレテ當業者ハ當面ノ活路ヲ見出スニ忙ハシク萬事混沌タル有様ナリ

千九百十五年一月ヨリ八月ニ至ル米國重要輸入品比較表

(單位千弗、△印ハ減)

商 品	千九百十四年	千九百十五年	差 額
「アンチモニー」	一〇、九五九	九、九八六	△ 九七三
麵麩原料	二三、九四八	一一、〇〇六	△ 一一、九四二
車輛類	一、〇一五	七一五	△ 三〇〇
化學品	五六、八〇九	五七、一三八	三二九
「ゴ、ア」類	一四、三六一	二一、二六二	六、九〇一
咖啡	七一、三四七	六九、八〇〇	△ 一、五四七
銅	八、七〇三	八、七四五	四二
銅製	二二、八九七	一七、四四七	△ 五、四五〇
棉花	一八、〇二四	一八、三一〇	二八六

北米合衆國法令

一〇〇九



北米合衆國法令

棉製品	八、一六四	四、一一一	△	四、〇五三
「レ」ス」類	一九、五三五	一二、五五四	△	六、九八一
衣服類	四四、六八七	二七、三九三	△	一七、二九四
陶磁器	六、四三二	四、四八六	△	一、九四六
肥料	一七、六二九	六、七四六	△	一〇、八六三
魚類	一〇、四四五	九、四二七	△	一、〇一八
果物類	二二、四五五	一五、四五六	△	六、九九九
家畜類	四一、〇八八	四七、四一七	△	六、三二九
皮及毛皮類	一六、一九九	一二、三四一	△	三、八五八
護謄類	五〇、〇八八	七三、一一一	△	二三、〇二三
紙類	一八、七四六	一五、七〇一	△	三、〇四五
生絲	六三、四〇六	五二、六三六	△	一一〇、七七〇
砂糖	九三、七三二	一四五、〇九五	△	五一、三六三
茶	一〇、三二六	一一、二七一	△	九四五
錫	二四、三三四	二五、二八九	△	九五三
羊毛其他原料	五〇、五二〇	六三、三六四	△	一二、八四四
毛製品	三三、二六二	一一、五〇二	△	二〇、七六〇

七、産業保護ニ關スル論議 前述セル如ク戰亂ノタメ期セスシテ勃興セル各種ノ工業ヲ

戰後ニ於テ如何ニシテ維持センカノ問題ハ今ヤ漸ク米國上下ノ講究ヲ牽キツツアリ兵器製造ニ從事シツツアル工場ノ或ルモノハ規模擴張ノタメ投下セル資金及利子ヲ既ニ契約セル註文ニ依リ回收セル上尙ホ充分ナル利得ヲ占メ戰後ハ他ノ工業ニ向ハンコトヲ期シ居ル如キモ染料及化學工業、造船業、鐵道材料、其他各種ノ工業ニ從事スルモノハ戰爭終局ト共ニ歐洲品ノ競争ヲ受クヘキハ明ナル所ニシテ目下米國ニ於ケル生産費ヲ以テシテハ到底歐洲品ノ競争ニ堪ヘ能ハサルヲ知り其保護策ニ付各團體共類ニ論議シツツアリ而シテ民間商工業者ノ提案ハ外國品ノ「ダンピング」ヲ禁止スルト共ニ關稅ノ引上ヲ主張シ居ルモ官憲側ニ於テハ關稅問題ニ觸ルルコトナク右目的ヲ達センコトヲ希望シ目下夫々研究中ナル趣ナリ

八、勞銀問題ト移民問題 前述セル各種工業ノ盛況カ勞働者ニ對シ頗ル利益アル影響ヲ與ヘシハ勿論ナリ本年ニ入りテヨリ米國勞働社會ハ近年ニナキ良好ナル狀態ニ在リ軍器製造ニ從事スル工場ノ如キ熟練勞働者ニ對シテハ一日八弗乃至十弗ノ日給ヲ與ヘ其他一般勞働者ニ對シテモ從前ヨリ三割五分以上ノ増給ヲ爲シ居ル由ナリ各鐵道ノ如キモ貨物増加ノタメ其雇用人夫ハ例年ニ比シ一割以上ヲ増加シ居ル由ニテ平年ナレハ歐洲ヨリ忽チ多數移民ノ進入ヲ見テ勞銀ノ低下ヲ來スヘキモ目下戰亂ノタメ歐洲移民ノ新ニ渡來スル者少キタメ米國勞働市場ノ供給拂底ヲ感シ居ルモノノ如シ

本年夏期米墾兩國間ノ葛藤ヲ惹起シ駐米墾國大使ノ召還ヲ以テ結末ヲ告ケタル獨墾兩國政府代表者ノ祕密煽動ニ因リ起リタル軍器製造工場勞働者ノ「ストライキ」ノ如キ又スタ



ンダード石油會社人夫ノ「ストライキ」ノ如キ結局労働者側ノ勝ニ歸シテ彼等ノ勞銀ノ値上ト共ニ労働時間短縮ノ要求ヲ貫クヲ得今ヤ米國ニ於ケル大多數ノ工場ハ八時間規則ヲ容ルルニ至リタリ本年一月ヨリ十月一日マテニ米國ニ於テ起リシ「ストライキ」ノ數ハ二十八ニシテ之ニ關係セル労働者數ハ十五萬五千人ニ過キス最近十箇年間ニ於テハ千九百七年ト昨年トヲ除キ最モ其數少キ年ニシテ而モ彼等ノ此「ストライキ」ニ因リ得タル功果ハ著シキモノアリタリ（千九百十年ハ六十五萬人、千九百六年ハ五十五萬人「ストライキ」ニ連絡シタリ）

歐洲戰亂平定後ニ於ケル米國移民問題ニ關シテハ近來漸ク新聞雜誌ニ於テ論議スルモノ多クナリタルモ其所見ハ區區ニシテ戰亂ノ結果歐洲ニ於ケル勞銀高マリテ米國ヘノ移民減少スヘシト見ルモノアリ又米國ニ於テ高マリタル勞銀ハ歐洲移民ヲ誘致スルニ充分ニシテ戰爭終局ト共ニ移民ノ輸入ヲ見ルヘシト爲スモノアリ其所見ノ分ルル所ハ即チ將來米國製品ノ生産費問題及勞銀問題解決ノ鎖鑰ニシテ今ニ於テ斷定ヲ下スハ頗ル早計ナルヘキモ大體ニ於テ戰亂ノタメ高騰シタル勞銀及諸物價力戰爭終局ト共ニ全ク舊ニ復スル能ハスシテ或ル程度マテ其高マリタル率ヲ維持スヘキハ免レサル所ナランカ

和蘭國法令



和蘭國法令

# 和蘭國法令

## 第一 中立態度ニ關スル件

(一) 北海ニ於ケル機雷沈置ニ關シ獨逸國政府ニ對スル和蘭國政府ノ千九百十五年九月十八日附抗議

### NOTE VERBALE.

A la fin du mois de mai et au commencement du mois de juin de nombreux chalutiers à vapeur néerlandais s'occupant de la pêche dans la mer du Nord ont rencontré ou repêché dans leurs filets des mines sousmarines dont la plupart furent trouvées dans les environs du 55ième degré de latitude Nord et du 4ième degré de longitude Est.

Dans deux cas on a pu constater que des mines repêchées dans ces parages étaient des mines allemandes.

Le matin du 5 juin dernier le bateau de pêche *J. T. Oemer* IJ. M. 120 se

和蘭國法令



trouvait à 55 degrés 18 minutes de latitude Nord et 4 degrés 30 minutes de longitude Est. A six heures en relevant le filet on aperçut une mine piriforme peinte en noir et munie d'au moins quatre pointes proéminentes d'une longueur d'environ deux décimètres. On fit aussitôt la ligne de sorte que la mine disparut dans l'eau.

Le soir du 1 juin dernier le chalutier à vapeur *Holland I J. M. 73* pêchait à 55 degrés 15 minutes de latitude Nord et 14 degrés de longitude Est. En relevant le filet on aperçut une mine peinte en noir avec les chiffres 2674 peints en rouge; la mine était munie d'un fil d'acier nouveau et reluisant, d'un second fil et de 5 pointes proéminentes d'une longueur d'environ deux décimètres. On fit descendre le filet et la mine disparut.

En outre quatre chalutiers néerlandais partis pour la pêche dans la Mer du Nord ne sont point revenus de leur voyage ce qui fait supposer qu'ils ont péri par suite de contact avec des mines. Cette supposition est confirmée par le fait que le *J. T. Cremer I J. M. 120* et le chalutier *Clivia I J. M. 125* ont tous les deux repêché le 2 juin dernier un cadavre; le cadavre trouvé par le *I J. M. 125* fut reconnu comme celui d'un chauffeur à bord du chalutier *Rijnland I J. M. 193*, un des navires susmentionnés qui ne sont pas revenus de la pêche; il convient

d'ajouter que le filet du *Holland I J. M. 73* s'est accroché le 1 juin dernier à une épave, peu de temps après qu'il avait repêché la mine décrite ci-dessus.

Pendant la guerre actuelle beaucoup de mines sous-marines ont été jetées sur la côte néerlandaise. Ces mines furent détruites ou démontées après que, dans la mesure du possible, leur provenance eut été déterminée. Ainsi on a constaté que les mines munies de 5 pointes ou tuyaux d'une longueur d'environ deux décimètres sont toujours de provenance allemande; ces mines sont de structure piriforme, portent un numéro peint en rouge et sont munies de deux fils d'acier sortant de l'intérieur de la mine.

Il est donc certain que les mines trouvées le *I J. M. 120* et par le *I J. M. 73* étaient des mines allemandes; et l'ensemble des faits susmentionnés permet de conclure à l'existence d'un champ de mines automatiques de contact amarrées, posées par les autorités militaires allemandes dans les parages de la Mer du Nord indiqués plus haut.

D'après l'article 3 de la VIII<sup>ème</sup> Convention de la Haye la puissance qui emploie des mines automatiques de contact amarrées doit prendre toutes les précautions possibles pour la sécurité de la navigation pacifique. A cet effet l'article lui impose soit de surveiller les mines, soit de signaler aussitôt que les



• exigences militaires le permettront les régions dangereuses par un avis à la navigation, avis qui devra aussi être communiqué aux Gouvernements par la voie diplomatique.

Néanmoins le Gouvernement Impérial Allemand n'a dès l'abord ni surveillé les mines dont il s'agit, ni averti la navigation de la façon prévue ci-dessus.

Un champ de mines dans ces parages constitue un danger des plus graves non seulement pour les chalutiers néerlandais exerçant la pêche dans la Mer du Nord, mais aussi pour les nombreux navires néerlandais se rendant à ou revenant de la pêche au hareng, ces navires traversant toujours les parages susindiqués.

En présence de ces faits le Gouvernement de la Reine se voit obligé de protester dans les termes les plus formels contre la façon d'agir des autorités navales allemandes attendu qu'elle entrave la pêche paisible, qu'elle a exposé les pêcheurs néerlandais à un danger grave et qu'elle a selon toute probabilité causé la mort de plusieurs d'entre eux.

LA HAYE, le 18 septembre 1915.

## (二) 蘭船「メデア」號擊沈ニ關スル蘭獨兩國ノ交渉

(イ) 右ニ關シ獨國政府ニ對スル蘭國政府ノ千九百十五年四月三日附第一回抗議

Le vapeur *Medea* de la “Koninklijke Nederlandsche Stoombootmaatschappij” en route de Valence à Londres et chargé d'une cargaison d'oranges fut arrêté dans la Manche par un sous-marin Allemand le jeudi 25 mars vers neuf heures du matin. Le capitaine du *Medea* se rendit immédiatement à l'appel du sous-marin en lui envoyant son officier en second avec les papiers de bord. Après inspection de ces papiers le commandant du sous-marin laissa à l'équipage du *Medea* un délai de dix minutes pour quitter le navire qu'il fit ensuite couler à coups de canon. Cet incident eut lieu à une distance d'environ quinze milles marins de la côte britannique, à la hauteur du bateau-phare *Royal Sovereign*. La cargaison était adressée en partie à l'ordre de l'expéditeur espagnol et en partie à des firmes privées à Londres. Les chaloupes dans lesquelles l'équipage du *Medea* s'était embarqué furent remorquées pendant une quinzaine de minutes par le sous-marin allemand qui ensuite les abandonna. Le commandant du sous-marin avait préalablement remis au capitaine du *Medea* une déclaration de la teneur suivante :

“Der Dampfer *Medea* Amsterdam wurde vernichtet da das Schiff Lebensmittel



nach London (feindlicher Hafen) brachte und dem Dampfer keine genügende  
Prisenbesatzung gestellt werden konnte (§ 113 b. d. u. § 42 der Prisenordnung).

FHR. V. FORSTNER.

*Kapitän Leutnant und Kommandant eines  
deutschen Unterseebootes."*

Les faits relatés ci-dessus appellent de la part du Gouvernement de la Reine  
les observations suivantes :

La destruction d'une prise neutre est un acte que le Droit International n'a  
jamais sanctionné. Il est vrai que la déclaration de Londres l'admet, mais cette  
Déclaration n'étant ratifiée par aucun des signataires, le Gouvernement de la  
Reine—conformément à la communication que le Ministre des Pays-Bas fit au  
Département des Affaires Etrangères le 19 novembre 1914—estime que ses disposi-  
tions ne font partie du Droit de Guerre établi que dans la mesure où elles ne  
s'en écartent pas. Conséquemment le Gouvernement Néerlandais ne peut admettre  
la légitimité de la destruction d'une prise neutre.

Cependant, même si la Déclaration de Londres avait été ratifiée et était entrée  
en vigueur, la destruction du vapeur *Medea* par le sous-marin allemand serait  
inadmissible pour les raisons suivantes :

L'article 48 de la Déclaration de Londres établit *comme règle* qu'un navire  
neutre saisi ne peut être détruit par le capteur, mais doit être conduit dans tel  
port qu'il appartiendra pour y être statué ce que de droit sur la validité de  
la capture.

L'article 49 ajoute que *par exception* un navire neutre saisi par un bâtiment  
belligérant et qui serait sujet à confiscation, peut être détruit si l'observation de  
l'article 48 peut compromettre la sécurité du bâtiment de guerre ou le succès des  
opérations dans lesquelles celui-ci est actuellement engagé.

Comme preuve additionnelle du caractère tout exceptionnel que les auteurs  
de la Déclaration attachèrent à la destruction, il y a lieu de rappeler que le  
droit de procéder à cette mesure extrême fut introduit dans le texte en vue  
seulement de l'impossibilité où pourraient se trouver des navires belligérants en  
pays d'outre-mer, n'ayant pas de bases maritimes dans ces parages, de conduire  
leurs prises dans un de leurs propres ports.

Pour tomber sous la vigueur de l'article 49 le navire neutre doit être sujet à  
confiscation. Par conséquent il n'est loisible au capteur de recourir à cette  
mesure extrême et irrémédiable que si, par un examen sérieux des données à sa  
disposition, il a obtenu la conviction qu'une Cour des Prises prononcerait la



confiscation du navire.

L'article 50 impose au bâtiment capteur le devoir de *mettre en sûreté*, avant la destruction, les personnes qui se trouvent à bord du navire saisi.

Les signataires de la Déclaration de Londres n'avaient pas prévu l'emploi de sous-marins pour la répression du commerce de contrebande de guerre. Il est évident que dans la majorité des cas les sous-marins ne sont pas à même de remplir la condition de l'article 50. Ils ne disposent pas de l'espace nécessaire pour recueillir eux-mêmes les personnes se trouvant à bord des navires saisis et coulés, ils ne peuvent pas se faire accompagner par des bâtiments qui pourraient prendre ces personnes à bord, ils devront donc en général les abandonner dans les chaloupes, exposées aux périls de la mer, et leur sauvetage dépendra du hasard.

Or, dans le cas du *Medea*, le bâtiment capteur n'a point agi en conformité des dispositions précitées.

D'une part il n'a pas mis en sûreté l'équipage. Celui-ci, embarqué dans des chaloupes, fut abandonné par le sous-marin peu de temps après la destruction du navire. Il ne fut sauvé que quelques heures plus tard par un bâtiment rencontré par hasard en pleine mer.

D'autre part le *Medea* n'était pas sujet à confiscation.

Ni la nature de la cargaison, ni l'indication des consignataires, ni le lieu de destination ne rendaient le navire confiscable :

1°. Etant donné le peu de substance nutritive que contiennent les oranges, elles ne peuvent raisonnablement être regardées comme servant à l'alimentation de l'homme; à plus forte raison, elles ne peuvent être considérées utiles à l'alimentation d'une armée belligérante dans le but d'en augmenter la force de résistance, ce qui en fin de compte est la base de la notion de "contrebande de guerre."

2°. Rien dans les papiers de bord n'indiquait comme destinataires des oranges les forces armées ou les administrations britanniques ni leurs agents; bien au contraire la pluralité des consignataires devait faire supposer que les oranges étaient simplement destinées à la consommation de la population civile.

3°. Le fait que le lieu de destination était Londres, "*port ennemi*" comme il est constaté dans la déclaration du Commandant du sous-marin allemand, n'offrirait aucun motif valable de saisie; ce motif n'aurait pas existé d'avantage si le Commandant avait substitué aux termes "port ennemi" les mots "base de ravitaillement," "base d'opération" ou "place fortifiée," car ces notions ne s'appliquent pas à un centre commercial aussi vaste que Londres du fait seul que



l'armée ou la flotte ont la possibilité de s'y ravitailler ou qu'il s'y trouve une garnison et, non loin de la ville, un arsenal.

Il est difficile de concevoir l'intérêt que pouvait avoir l'Allemagne à empêcher qu'une cargaison d'oranges atteigne l'Angleterre. L'importance de ce résultat au point de vue stratégique n'était certainement pas proportionnée au préjudice irréparable que porte aux intérêts des propriétaires la destruction du navire.

En s'appuyant sur les considérations qui précèdent le Gouvernement Néerlandais proteste contre la destruction du vapeur *Medea* et se réserve de faire valoir les droits des intéressés à une réparation complète des dommages causés.

LA HAYE, le 3 avril 1915.

(口) 獨國ノ千九百十五年四月二十二日附第一回  
回答

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT ALLEMAND À LA NOTE DU GOUVERNEMENT ROYAL  
DES PAYS-BAS DU 3 AVRIL 1915, RELATIVE À LA DESTRUCTION DU NAVIRE  
DE COMMERCE NÉERLANDAIS "Medea" PAR UN SOUS-MARIN ALLEMAND.

I.

Le Gouvernement néerlandais a protesté contre la destruction du navire de

commerce néerlandais *Medea* par un sous-marin allemand et s'est réservé de réclamer des dommages-intérêts pour les ressortissants néerlandais intéressés. Le Gouvernement allemand ne saurait ni considérer comme bien fondée la protestation ni reconnaître qu'il y ait lieu à des dommages-intérêts, à moins qu'ils ne soient accordés par une décision de la juridiction des prises.

II.

D'après les rapports que l'Etat-major de la Marine allemande a reçus il s'agit des faits suivants. Le 25 mars 1915, à environ vingt milles marins de Beachy Head, le sous-marin allemand *U 28* aperçut un vapeur sous pavillon hollandais. Le commandant lui donna le signal de s'arrêter et le somma d'envoyer ses papiers par un bateau. Un officier du vapeur se rendit à bord du sous-marin et déclara que son navire était chargé d'oranges à destination de Londres. Il résultait des papiers que le vapeur était le *Medea* d'Amsterdam en route de Burriona en Espagne pour Londres. Le commandant, considérant comme contrebande l'envoi destiné à Londres et ne pouvant conduire le vapeur dans un port allemand, se résolut à couler la prise. Il accorda à l'équipage un délai de dix minutes pour quitter le navire. Ce délai écoulé il immergea le vapeur à coups de canon, après avoir pris en garde les papiers de bord, et remorqua les chaloupes avec l'équipage



dans la direction de Beachy Head jusqu'à l'apparition d'une patache anglaise. Ce n'est qu'alors que, d'accord avec le capitaine néerlandais, il lâcha les chaloupes.

## III.

Le Gouvernement néerlandais reproche au commandant d'avoir ainsi procédé, en alléguant qu'il n'était pas en droit de considérer comme contrebande la cargaison du *Medea*.

1. De l'avis du Gouvernement néerlandais, les oranges ne contiennent que peu de substance nutritive et ne sont pas de nature à servir à l'alimentation d'une armée belligérante dans le but d'en augmenter la force de résistance. Elles ne sont donc pas comprises sous le terme de "vivres," de sorte qu'elles ne peuvent être traitées comme contrebande. Pour résumer cette manière de voir, il suffira de rappeler le commentaire que donne à l'article 24, No. 1er de la Déclaration de Londres le Rapport Général du Comité de Rédaction de la Conférence et qui est ainsi conçu : "Les vivres comprennent les produits nécessaires ou utiles à l'alimentation de l'homme, solides ou liquides." Que les oranges soient utiles à l'alimentation d'une armée, c'est un fait qu'on ne saurait guère nier, surtout quand il s'agit des forces armées anglaises. En tout cas, il résulte des nombreux rapports parvenus au Gouvernement allemand que le Gouvernement britannique approvisionne

ses troupes de ligne de fruits et de sucs de fruits, et qu'on a trouvé à plusieurs reprises les restes et les emballages de ces fruits ou sucs dans les tranchées-abris quittés par les Anglais.

2. Le Gouvernement néerlandais estime que les papiers de bord du *Medea* ne contenaient pas la preuve de la destination ennemie des oranges, et que la pluralité des consignataires fait supposer, au contraire, que les oranges étaient destinées à la consommation de la population civile. Pour le moment, le Gouvernement allemand laisse indécise la question de savoir si les papiers de bord justifient une pareille manière de voir. Pour le commandant du vaisseau de guerre, il suffisait que la destination ennemie de l'envoi fût établie par une présomption du droit des gens, c'est-à-dire par sa destination à une place fortifiée de l'ennemi qui, en même temps, sert de base d'opérations et de ravitaillement à ses forces armées. Cette présomption existe en elle-même et produit son effet alors même que la marchandise est adressée non pas au Gouvernement ennemi directement ou à ses fournisseurs, mais à des consignataires quelconques.

3. Enfin le Gouvernement néerlandais juge inadmissible d'appliquer à un centre aussi vaste que Londres les notions de "place fortifiée," de "base de ravitaillement" ou de "base d'opérations." Une telle limitation de la présomption



prévue à l'article 34 de la Déclaration de Londres ne paraît pas être justifiée puisqu'elle rendrait illusoire les dispositions de cet article. Indépendamment du fait qu'il faut considérer Londres comme place fortifiée, puisque ses approches maritimes sont défendues par des mines et des batteries et qu'il a au sud une ceinture de forts et de redoutes et des batteries au nord, Londres, avec ses docks, ses arsenaux et ses magasins, forme une base importante d'opérations et de ravitaillement et cela d'autant plus qu'il est notoire qu'actuellement le Gouvernement britannique utilise dans une mesure extraordinaire les forces économiques de ce centre du commerce dans l'intérêt de l'armée.

## IV.

D'ailleurs ce que le Gouvernement néerlandais reproche principalement au sous-marin allemand ce n'est pas d'avoir considéré la cargaison comme contrebande, mais d'avoir coulé le *Medea*, mesure incompatible à son avis avec les principes du droit des gens.

1. Le Gouvernement néerlandais paraît ne pas reconnaître du tout le droit de détruire des prises neutres et nie que les dispositions y relatives de la Déclaration de Londres fassent partie du droit des gens en vigueur. Il est à répondre que tous les délégués à la Conférence de Londres, y compris celui des Pays-Bas,

sont tombés d'accord à reconnaître d'une manière expresse dans la disposition préliminaire " que les règles contenues dans les chapitres suivants répondent en substance aux principes généralement reconnus du droit international." D'ailleurs l'histoire des guerres maritimes récentes compte tant de cas de destruction de prises neutres que dans certaines conditions la légitimité de ce moyen de guerre doit être considérée comme établie par la coutume internationale. Le No. 113 du Règlement allemand sur les Prises a consacré cette coutume dans les termes employés par la Déclaration de Londres. Au début de la guerre le Règlement sur les Prises a été communiqué à tous les Etats neutres sans que personne ait protesté contre la disposition du numéro 113.

2. Le Gouvernement néerlandais estime, en outre, que les conditions que la Déclaration de Londres a établies pour la destruction de prises neutres n'étaient pas remplies en l'espèce.

Le Gouvernement néerlandais interprète la Déclaration de Londres dans ce sens qu'elle n'a voulu accorder aux navires belligérants le droit de détruire des prises neutres que dans les parages d'outre-mer, où ils n'ont pas de base maritime. Cette interprétation ne trouve de fondement ni dans le texte de la Déclaration, ni dans les actes de la Conférence. On y a seulement exigé que la



conduite de la prise pût compromettre la sécurité du bâtiment de guerre ou le succès des opérations dans lesquelles il est engagé. On ne peut guère douter que ces conditions n'aient été remplies dans le cas du *Medea*. En effet, le bâtiment de guerre allemand se trouvait à proximité de la côte anglaise, en présence de forces navales ennemies considérablement supérieures, de sorte que toute tentative de conduire la prise dans un port allemand aurait amené la perte certaine du bâtiment de guerre sans parler du fait qu'elle l'aurait forcé de négliger complètement le but de ses opérations. Dans les cas où il est possible de conduire une prise devant le tribunal des prises, les sous-marins allemands profitent naturellement de cette possibilité. Pour preuve qu'il en est ainsi, il suffit de rappeler spécialement leur manière de procéder contre les vapeurs néerlandais *Batavier V* et *Zaanstroom*.

De l'avis du Gouvernement néerlandais, la Déclaration de Londres ne permet la destruction d'une prise neutre que dans le cas où le commandant du bâtiment de guerre a obtenu la conviction que le navire et la cargaison sont réellement sujets à confiscation. Une telle exigence imposerait au commandant une tâche irréalisable. Dans la plupart des cas et notamment s'il s'agit de contrebande conditionnelle, la conviction absolue que la cargaison et le navire sont sujets à confiscation n'est obtenue qu'au cours de la procédure devant le tribunal des prises ; mais dans les

conditions où le droit d'arrêt et de visite est ordinairement exercé, le commandant doit se contenter d'un examen plus ou moins sommaire. Il ne s'expose à aucun reproche lorsqu'il se laisse diriger dans ses actes par les présomptions que prévoit le droit des gens. Dans de pareils cas, il est vrai, il procède à la destruction à son propre risque, attendu qu'il fait naître pour son Gouvernement une obligation d'indemnisation en cas que la preuve contraire de la présomption est fournie plus tard devant le tribunal des prises.

3. Enfin, la note du Gouvernement néerlandais prétend qu'en procédant à la destruction, le commandant du bâtiment de guerre allemand n'a pas observé les prescriptions de la Déclaration de Londres concernant la mise en sûreté de l'équipage. Il est dit dans la note que, peu de temps après la destruction du navire, il a abandonné l'équipage à son sort dans ses chaloupes de sorte que cet équipage n'a été sauvé que quelques heures plus tard par un bâtiment rencontré par hasard en pleine mer. Cette allégation est en complète contradiction avec le rapport officiel du commandant allemand et, par conséquent, ne peut être considérée comme répondant à la réalité. Bien au contraire, le commandant a évidemment pris toutes les mesures propres à assurer le sauvetage de l'équipage.

V.



D'après ce qui précède, la destruction du *Medea* s'est opérée sans violation d'aucune des règles du droit des gens. Toutefois il est bien entendu que l'incident en son entier est soumis à l'examen de la juridiction allemande des prises, en conformité de l'article 51 de la Déclaration de Londres et du § 1er No. 2 du Règlement allemand sur les Prises. Immédiatement après l'arrivée des papiers de bord, la procédure des prises a été ouverte devant le tribunal des prises à Hambourg et elle apportera la décision des questions de savoir si la destruction de la cargaison et du navire a été nécessaire au sens de l'article 49 de la Déclaration de Londres, si la propriété détruite est sujette à confiscation et, le cas échéant, si et dans quelle mesure les propriétaires ont droit à des dommages-intérêts. Dans la procédure, les propriétaires du navire et de la cargaison auraient, conformément à l'article 34, alinéa 3, de la Déclaration de Londres, la faculté de prouver que la cargaison était de destination pacifique, et que, en conséquence, elle n'avait pas le caractère de contrebande. Si cette preuve n'est pas faite, le Gouvernement allemand, suivant les principes du droit des gens, n'est pas obligé à payer des dommages-intérêts; si, au contraire, elle est faite, on reconnaîtra une juste indemnité aux propriétaires du navire et de la cargaison.

BERLIN, le 22 avril 1915.

(ハ) 蘭國政府ノ千九百十五年六月四日附第二回  
抗議

Par sa note du 22 avril 1915 le Gouvernement Impérial Allemand a communiqué au Gouvernement Royal des Pays-Bas sa réponse aux observations que celui-ci avait présentées dans sa note du 3 avril 1915 au sujet de la destruction du navire de commerce néerlandais *Medea*.

Le Gouvernement de la Reine a soumis la réponse du Gouvernement Impérial à un examen sérieux.

Tout en se réservant de revenir, s'il y a lieu, après la décision de la Cour des prises allemande, sur toute autre question traitée dans sa note du 3 avril 1915 et dans la réponse du Gouvernement Impérial, le Gouvernement de la Reine croit devoir mettre au point dès à présent les quelques questions suivantes.

Le Gouvernement de la Reine a fait connaître que dans son opinion la destruction d'une prise neutre est un acte que le Droit International n'a jamais sanctionné et qui n'y a non plus été introduit par la Déclaration de Londres, vu que cette Déclaration n'a pas été ratifiée.



En réponse le Gouvernement Impérial a rappelé que tous les éléments à la Conférence de Londres, y compris celui des Pays-Bas, étaient tombés d'accord pour reconnaître d'une manière expresse dans la disposition préliminaire de la Déclaration, que les règles contenues dans cette convention répondent, en substance, aux principes généralement reconnus du droit des gens.

Cependant il est notoire que les règles contenues dans ladite Déclaration ont été adoptées de part et d'autre dans un large esprit de conciliation et que la Déclaration constitue dans son ensemble indivisible une œuvre de transaction, de concessions mutuelles. Pour ce qui concerne la question de la destruction des prises neutres il y a lieu de rappeler tout spécialement que, dans leurs différents mémorandums présentés avant la Conférence de Londres, l'Espagne, la Grande-Bretagne, le Japon et les Pays-Bas s'étaient prononcés formellement contre la légitimité de pareille destruction. Il est à noter en outre que dans l'ordre d'idées poursuivi par les Puissances signataires l'application de la Déclaration serait placée sous le contrôle de la Cour Internationale des Prises, qui toutefois n'a pas été établie.

Le Gouvernement de la Reine n'ignore pas qu'il y a eu des cas de destruction de prises neutres, mais il ne saurait reconnaître que la répétition d'actes illégitimes

puisse établir une coutume internationale revêtue par cela même d'un caractère de légitimité.

En ce qui concerne enfin la disposition du numéro 113 du Règlement allemand sur les Prises le Gouvernement de la Reine doit observer que le fait qu'il n'a pas expressément protesté contre cette disposition ne signifie guère qu'il en a reconnu la validité le partant qu'il a perdu le droit de s'opposer à son application à un navire néerlandais.

Ainsi qu'il résulte du paragraphe II et du paragraphe IV, sous 3, de la note allemande, les déclarations du capitaine du *Medea* et le rapport officiel du commandant du sous-marin allemand U 28, diffèrent sensiblement quant à la question de savoir si le commandant dudit bâtiment de guerre a ou non satisfait à la prescription de la Déclaration de Londres concernant la mise en sûreté par un navire belligérant de l'équipage d'une prise neutre qu'il se détermine à détruire.

D'une part le capitaine du *Medea* déclare que l'équipage, après s'être embarqué dans deux chaloupes, fut abandonné par le sous-marin peu de temps après la destruction du navire et ne fut sauvé que quelques heures plus tard par un bâtiment rencontré par hasard en pleine mer : d'autre part le commandant du U 28 soutient que les chaloupes avec l'équipage ont été remorquées par le sous-marin



dans la direction de Beachy Head jusqu'à l'apparition d'une palache anglaise et que ce n'est qu'alors que, *d'accord avec le capitaine néerlandais*, il a lâché les chaloupes.

Le capitaine du *Medea*, interrogé au sujet de cette divergence, a persisté dans ses assertions antérieures. Il a notamment déclaré sous serment ce qui suit : "Après que les chaloupes eurent été remorqués pendant un quart d'heure environ un matelot se rendit à l'arrière du sous-marin et lui cria quelques mots en allemand en faisant le mouvement de démarquer la remorque. Trois officiers du U 28 se trouvaient alors sur le pont de ce bâtiment de guerre. Par suite de la haute mer et du vent qui s'était levé le capitaine, bien que sachant assez bien la langue allemande, ne put entendre ce que le matelot allemand lui criait. Toutefois il fit signe d'avoir compris qu'on allait le lâcher, après quoi les chaloupes furent abandonnées par le sous-marin. En ce moment aucun vapeur ne se dessinait à l'horizon ; rien que la voile d'un simple bateau de pêche n'était visible des chaloupes.

La chaloupe de l'officier en second, plus légère à la voile, s'éloigna de plus en plus de celle du capitaine et ne rencontra qu'après trois heures de navigation un contre-torpilleur anglais ; les hommes qui se trouvaient dans la chaloupe du

capitaine ne furent sauvés qu'une heure plus tard par le même bâtiment de guerre."

Le Gouvernement de la Reine ne peut admettre que les dépositions sous serment du capitaine du *Medea* ne seraient pas en tous points véridiques.

LA HAYE, le 4 juin 1915.

(ニ) 右ニ關シ在伯林蘭國公使ニ與ヘタル獨國外  
務省ノ千九百十五年七月三十一日附書面

Se référant à la "Réponse du Gouvernement Royal des Pays-Bas" du 4 juin dr., relative à la destruction du navire de commerce néerlandais *Medea* par un sous-marin allemand, le Département Impérial des Affaires Etrangères a l'honneur de transmettre à la Légation Royale des Pays-Bas le mémoire ci-joint sur les mesures prises par le commandant du sous-marin allemand U 28 pour mettre en sûreté l'équipage du *Medea*.

BERLIN, le 31 juillet 1915.

AUFZEICHNUNG ÜBER DIE DURCH DEN KOMMANDANTEN DES DEUTSCHEN

UNTERSSEEBOOTS "U 28" ZUR SICHERUNG DER BESATZUNG

和蘭國法令

一〇三四



DES NIEDERLÄNDISCHEN DAMPFERS "MEDEA"  
GETROFFENEN MASSNAHMEN.

Zwischen der eidlichen Aussage des Kapitäns des holländischen Dampfers *Medea* und der dienstlichen Meldung des Kommandanten des deutschen Unterseeboots U 28 besteht nur scheinbarer Widerspruch.

Der Kapitän gibt zu, den Zuruf vom Unterseeboot soweit verstanden zu haben, dass auf diesem die Absicht bestand, die geschleppten Boote loszuwerfen. Sein Einverständnis damit hat er dann durch sein sofortiges, widerspruchloses Loswerfen deutlich bekundet.

Dass der Kapitän ausser einem Fischerfahrzeug keinen Dampfer gesehen hat, erklärt sich einfach daraus, dass das auf das Unterseeboot zuhaltende englische Wachboot von dem hoch aus dem Wasser hervorragenden Turme des Unterseeboots früher gesehen werden konnte, als von den tief im Wasser liegenden Booten aus. An der Tatsache, dass der Unterseebootskommandant auf Grund seiner Wahrnehmung die baldige Aufnahme der in den Booten befindlichen Mannschaft als ausser jedem Zweifel annehmen durfte, ändert die von dem Kapitän dargelegte Anschauung über die Sachlage nichts. Der Unterseebootskommandant war zu dieser Annahme umsomehr berechtigt, als sich nach der eigenen Aussage des

Kapitäns ein Fischerfahrzeug in sichtbarer Nähe befand. Das Unterseeboot hat alles für die sichere Rettung der Dampfermannschaft nötige getan, indem es sie bis in die Nähe dieses Fischerfahrzeuges geschleppt hat.

(ホ) 在伯林蘭國公使ヨリ獨國外務官ニ宛テタル  
千九百十五年十月十六日附書面

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

En me référant à la note verbale du 31 juillet dr. nr. III a 14276/108114, j'ai l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence que mon Gouvernement a soumis les arguments énoncés dans l'annexe de la note précitée à un examen attentif et ne croit pas pouvoir passer sous silence certaines erreurs qu'il y a trouvées.

Le Gouvernement de la Reine n'admet pas le droit des belligérants de détruire des navires de commerce neutres. Même en se plaçant au point de vue du Gouvernement Impérial que cette destruction est admissible dans les conditions susindiquées, les *sous-marins* ne peuvent pas, à l'avis du Gouvernement de la Reine, se prévaloir de ce droit vu qu'ils ne pas en mesure de satisfaire à



ces conditions.

Dans le cas présent les personnes se trouvant à bord du *Medea* ne furent pas mises en sûreté, ayant été abandonnées dans des chaloupes en pleine mer, loin de tout secours. L'assertion que le câble de remorque aurait été délié par l'équipage du *Medea* est contraire à la déclaration assermentée du capitaine de ce navire, d'après laquelle ce câble fut délié par le sous-marin allemand. Cette déclaration est d'ailleurs corroborée par le fait que toute chaloupe possède un câble de remorque, qui est attaché par une épissure à un anneau sur la proue, de sorte que le câble doit toujours être largué par le navire qui remorque.

Ensuite la "Aufzeichnung" susvisée prétend que les chaloupes du *Medea* auraient été remorquées jusque dans le voisinage du bateau pêcheur mentionné dans la note du Gouvernement de la Reine du 4 juin dr. Le fait qu'il n'est pas fait mention de ce bateau pêcheur dans le rapport allemand démontre que le voisinage de ce bateau n'a pas contribué à faire supposer au commandant du sous-marin que la sécurité de l'équipage du *Medea* était suffisamment garantie.

Le commandant du "U. 28" n'a pas pris soin d'avertir ce bateau pêcheur de la présence des chaloupes en détresse.

Le Gouvernement de la Reine ne peut s'expliquer cette manière d'agir que par la supposition que le commandant s'est fait guider par le souci de la sécurité de son propre navire, et qu'en vue de cette sécurité il lui était impossible de remorquer les chaloupes plus loin et d'avertir le bateau pêcheur susvisé.

Mais si le commandant d'un sous-marin est obligé en vue de sa propre sécurité d'abandonner l'équipage d'un navire torpillé dans une mer houleuse, loin de tout secours—l'équipage du *Medea* a été sauvé par hasard par un contre-torpilleur anglais, après avoir ramé pendant 3 heures et parcouru une distance de 12 lieues—it est prouvé une fois de plus qu'un sous-marin ne peut pas satisfaire à la condition de l'article 50 de la Déclaration de Londres.

Veillez etc.

GEVERS.

(三) 獨國飛行船蘭國領空ヲ航行スルコトニ關スル  
蘭國政府ノ千九百十五年九月二十三日附抗議  
覺書

NOTE.

Le 8 septembre dernier le passage de deux Zeppelins au-dessus du territoire  
和蘭國法令  
一〇三九



néerlandais fut signalé par différents postes militaires. L'un des aéronefs, aperçu à Hooftdorp près d'Harlem à 6 heures du matin, se dirigea d'abord vers Nigtevegt (au S. E. d'Amsterdam) et ensuite, prenant la voie du Sud, par Geldermalsen et Bois-le-Duc, vers la frontière belge. L'autre, signalé à 6 heures 40 m. du matin à Werkendam, prit également la direction de la Belgique. Le feu dirigé sur les aéronefs est resté sans effet à cause de l'altitude à laquelle ils se trouvaient; ils s'y sont du reste soustraits en s'élevant plus haut.

Le Gouvernement de la Reine peut admettre que l'arrivée des aéronefs au-dessus du territoire néerlandais ait été due à une erreur d'orientation causée par le temps brumeux, mais la ligne de conduite que les commandants suivirent après s'être rendu compte de cette erreur ne lui paraît aucunement justifiée.

Dans l'intérêt de la défense du Royaume non moins qu'en vue du maintien d'une stricte neutralité le Gouvernement de la Reine a interdit aux aéronefs de survoler le territoire néerlandais. La ligne de conduite suivie par les commandants des Zeppelins constitue une sérieuse infraction à cette interdiction.

Dans l'hypothèse—qui est une presque certitude—que ces deux Zeppelins, venant de la mer du Nord, avaient franchi la frontière occidentale des Pays-Bas, leur devoir eût été de regagner cette même frontière maritime sans prendre en

considération qu'en faisant ainsi ils s'éloignaient davantage du territoire du l'Empire Allemand ou d'occupation allemande.

Il est évident que leur dessein a été au contraire de gagner le territoire occupé sans qu'il aient tenu compte du fait que l'exécution de ce dessein était incompatible avec le respect de la souveraineté non moins que de la neutralité des Pays-Bas.

Une notice de la Légation d'Allemagne du 9 septembre constatait sans autres détails que, d'après un télégramme de l'Etat-Major Général de l'Armée Impériale, deux Zeppelins, dans la nuit du 7 au 8 courant, avaient passé, par erreur, et à la suite d'une brume épaisse, un point du territoire néerlandais et que dès que le temps leur eut permis de reconnaître leur erreur et de s'orienter ils s'étaient épressés de gagner la frontière en s'éloignant vers l'Est.

Dans une note adressée au Ministère des Affaires Etrangères sous la date du 18 septembre dernier la Légation Impériale donna l'assurance que l'incident du 8 septembre n'était pas dû à un mépris quelconque de la neutralité néerlandaise et que les détails qui en étaient parvenus depuis au chef de l'Etat-Major Général portaient celui-ci à espérer que tout doute à cet égard serait dissipé.

Ces détails étaient les suivants :



A l'altitude de 1000 M. environ où, le 8 septembre dernier, les aéronefs en question étaient obligés de se maintenir en vue de l'équilibre nécessaire, le ciel était brumeux et impénétrable au regard. Les Zeppelins, afin d'attendre une région moins brumeuse, descendirent jusqu' au-dessous des nuages à un point—dominant les environs d'Harlem—où ils purent s'orienter. Dès qu'ils eurent établi qu'ils se trouvaient par erreur au-dessus du territoire néerlandais, ils résolurent de se retirer dans le plus bref délai possible. A cet effet, ils durent remonter à l'altitude qu'ils venaient de quitter, afin de retrouver l'équilibre nécessaire pour manoeuvrer librement. Arrivés à cette hauteur ils quittèrent alors de la façon la plus rapide le territoire néerlandais en utilisant le vent qui régnait dans cette zone et en se dirigeant par conséquent vers la Belgique.

Il résulte de cette communication que c'est aux environs d'Harlem que les commandants des deux Zeppelins se sont aperçu qu'ils se trouvaient au-dessus du territoire néerlandais.

Le fait de survoler le territoire d'un état sans son consentement est incompatible avec le respect de sa souveraineté.

En temps de guerre un état qui s'est déclaré neutre ne peut tolérer que le domaine où il exerce sa souveraineté soit utilisé par les forces militaires des belligérants.

Les deux aéronefs dont il s'agit, après s'être aperçu qu'ils se trouvaient au-dessus du territoire neutre des Pays-Bas, à quelques kilomètres seulement de la frontière maritime qu'ils venaient de franchir à leur insu, ont néanmoins poursuivi leur course au-dessus du pays, vers le territoire d'occupation allemande. Par ce fait ils ont commis un acte incompatible avec le respect de la souveraineté ainsi que de la neutralité néerlandaises. Si, au contraire, ils s'étaient retirés par la voie la plus courte vers la frontière maritime qu'ils venaient de franchir, ils auraient réparé leur erreur dans la mesure du possible et ne se seraient pas procuré l'occasion d'observer sur un assez long parcours des détails d'intérêt militaire.

Le Chef de l'Etat-Major Allemand déclare que les commandants des Zeppelins ont cherché à quitter le territoire néerlandais aussi rapidement que possible. Le Gouvernement de la Reine ne peut reconnaître le bien fondé de cette explication. Il s'agissait en l'espèce non pas de se retirer de la façon la plus rapide dans n'importe quelle direction, mais de retourner, en survolant le moins de territoire neutre possible, vers la frontière franche par erreur. Cette ligne de conduite s'imposait d'autant plus que la dite frontière était infiniment plus rapprochée que celle vers laquelle ils se sont dirigés et que par conséquent en parcourant, pour



quitter le territoire néerlandais, un chemin beaucoup plus long, ils ne se sont pas souciés de l'atteinte incontestablement plus grave qu'ils portaient ainsi à la souveraineté des Pays-Bas. Du reste les observations faites par l'Institut Météorologique à De Bilt permettent d'établir la preuve mathématique que la force du vent du nord régnant à ce moment à la hauteur de mille mètres, était infime, de sorte qu'elle n'a pas pu entrer en ligne de compte pour déterminer la direction à suivre afin de quitter avec le plus de rapidité le territoire des Pays-Bas.

Le Gouvernement Impérial a plus d'une fois déclaré que les ordres les plus stricts avaient été donnés aux commandants allemands de ne jamais survoler le territoire des états neutres. Tout récemment, lorsque par erreur un Zeppelin avait passé au-dessus d'une partie des eaux néerlandaises, le Ministre Impérial à la Haye renouvela cette déclaration au nom de son Gouvernement. Aussi le Gouvernement de la Reine ne peut-il cacher son étonnement du fait que malgré ces assurances le nombre des cas où des aéronefs allemands ont survolé le territoire des Pays-Bas est allé en augmentant.

Pour les raisons qui précèdent le Gouvernement de la Reine proteste de la façon la plus formelle contre la violation du territoire des Pays-Bas dont les deux aéronefs susmentionnés se sont rendus coupables.

Il estime pouvoir s'attendre à ce que le Gouvernement Impérial instruisse les autorités compétentes afin que des mesures sévères soient prises pour prévenir une répétition de faits aussi graves.

La HAYE, le 23 septembre 1915.

## 第二 和蘭海外「トラスト」設立後ノ蘭領貿易

○和蘭海外「トラスト」設立後ノ蘭領貿易(三月一日官報) 本件ニ關シバタビヤ駐在領事松本幹之亮ヨリ本年一月二十九日附ヲ以テ左ノ如ク報告アリ(外務省)

歐洲戰亂以來蘭領印度ヨリ和蘭本國ヲ仕向港トスル或ル種ノ物品ハ獨塊兩國ヘ再輸出セラルル虞アルヲ以テ聯合軍政府ハ之ニ制限ヲ加ヘ確實ニ蘭國內消費ニ必要ナル物品ニ限り其輸入ヲ許可シタリシカ其實行上種々ノ困難アリシヲ以テ昨年一月和蘭ノ有力實業家ハ聯合軍政府ノ同意ヲ經テ和蘭海外「トラスト」(Nederlandsche Overzee Trust)ヲ組織シタリ右ハ和蘭貿易商ノタメニ交戰國ノ絶對的又ハ條件附戰時禁制品ヲ輸入スルニ便ナラシムル仲介機關ニシテ當領トノ貿易上至大ノ便宜アルハ勿論ナルモ同時ニ取引上ノ敏活ヲ缺クト輸送品及數量ノ制限トハ依然トシテ當領貿易ニ尠カラス不利ナル影響ヲ與ヘタリ

今回「ネダーランド」會社外四社ヨリ成ル汽船會社組合ヨリ歐洲輸送貨物引受方ニ關シ各荷主ニ發シタル通告要領左ノ如シ



一、蘭領印度ヨリ和蘭へ向ケ輸出スル當領生産品中「タピオカ」及其類似品ハ凡テ荷受者ヲ海外「トラスト」宛ト爲スヘキコト

二、油滓、「コプラ」、護謨、「ガタパーチャ」、「カボック」、綿花、玉蜀黍、糖蜜、胡椒、植物油、獸油、米、籐及錫ノ輸送ハ豫メ海外「トラスト」ヨリ電報承諾ヲ經タル後其荷受者ヲ同「トラスト」宛ト爲スコト

三、規那、規那皮、咖啡及煙草ハ和蘭市場ニテ國內消費ノタメニ賣買セラルヘシトノ海

外「トラスト」ノ保障並ニ蘭領印度原産品タル書類ヲ添附スヘキコト

右ノ如ク輸送上ノ不便ト手續トヲ要スルノミナラス蘇土以西ノ安固亦期スヘカラサルモノアルヲ以テ「ブリュール」煙筒線ノ如キハ蘭領寄港ヲ見合セ居レハ蘭國航路ハ全ク「ネダールラント」及「ロツテルダム、ロイド」ノ手裡ニ歸シ從テ船腹不足ヲ生シ輸出砂糖咖啡ノ如キハスラバヤニ停滯セル數量頗ル多量ニ上リ砂糖製造所ハ次年生産品ノ輸送ニ關シ大ニ悲觀シ居ル有様ナリト云フ而シテ從來倫敦及紐育市場ニ宛テタル蘭領印度産出護謨ハ重ニ蘭國汽船ニ依リテアムステルダムヲ經由シテ輸出セラレタルモ海外「トラスト」ノ輸送制限彌々嚴シク加之船腹不足ノ關係ヨリ紐育行ハ勢ヒ直航線ニ依ラサルヘカラサル状態ト爲リタルモ「ネダールラント」及「ロツテルダム、ロイド」會社カ本直航航路ニ使用スル船舶極テ少キタメ近頃スマトラヨリ積載セル紐育行護謨ノ如キハ僅ニ荷主申込ノ三分一ヲ引受ケ得ルニ過キスシテ引續キ申込ヲ拒絕シ居ル有様ナルカ蘭領各地方産出ノ紐育宛同品ノ全部輸送ヲ引受クルコト到底不可能ナルヲ以テ同會社ハ最初「ローヤル、パケット」

「ト」船汽會社ト契約ヲ締結シテ外領産出ノ米國行護謨ヲ先ツ瓜哇ニ集メシメ其數量ヲ按分シテ其一部ヲ搭載シ以テ各荷主ノ希望ノ幾分ヲ滿タシ居レリ斯ル状態ニ在ルヲ以テ新ニ船舶ヲ増加スルカ或ハ外國船舶ノ來リテ堆積貨物ノ輸送ニ從事スルニアラサレハ當

領輸出貿易ハ例年ノ如ク好況ナルヲ得サルヘシ

聞ク所ニ據レハ蘭國政府ニ於テハ戰爭ヨリ來ル貿易障害ヲ排除シテ蘭領印度商業ノ振興策トシテ遠カラス蘭國汽船ニ對シ蘭領以外ノ港灣ニ於テ蘭領以外ノ地ニ宛テタル貨物ノ搭載禁止又ハ制限ニ關スル法令ヲ發布スルニ至ルヘシト云フ



瑞典、諾威及丁抹國法令



# 瑞典諾威及丁抹國法令

## 第一 中立規則ニ關スル件

### (一) 瑞典國中立法規追加ノ件

(大正四年十二月一日附在瑞典)  
特命全權公使内田定植報告

(第二輯第四八三頁以下參照)

瑞典政府ハ本年十一月二十九日勅令ヲ以テ千九百二十二年十二月二十日勅令瑞典中立法規ニ  
左ノ條項ヲ追加シ本年十二月二日ヨリ施行スル旨當國外務省ヨリ通牒シ來レリ

交戰國ノ潜水艇ハ瑞典領水ニ於テ陸地、島嶼又ハ常ニ水中ニ没セサル最遠キ岩礁ヨリ三  
海里以内ノ距離ニ航行シ又ハ碇泊スルコトヲ禁ス

但シ北ニ於テヴィケン (Viken) 燈臺 (北緯五十六度八分七秒) 南ニ於テクラグスハム  
(Klagshamn) 燈臺 (北緯五十五度三十一分二秒) ナ通過スル平行線間ニ於ケルスンド

(Sund) 水道ハ此ノ限ニアラス  
前記ノ規定ハ海上ノ狀態又ハ破損ノ爲潜水艇カ禁止セラレタル領水ニ入ル必要ニ迫ラレ

タル場合ニハ適用セス但シ右ノ海面ニ於テハ水上ニ浮揚シ且其國旗ヲ掲クルヲ要ス、禁  
止セラレタル領水ニ入りタル事由カ止ミタルトキハ潜水艇ハ猶豫ナク出發スルヲ要ス

瑞典諾威及丁抹國法令



右ノ原文

ADDITON À L'ORDONNANCE ROYALE DU 20 DÉCEMBRE 1912 CONCERNANT LES  
RÈGLES DE NEUTRALITÉ DE LA SUÈDE, PAR L'ORDONNANCE ROYALE DU  
29 NOVEMBRE 1915, MISE EN VIGUEUR LE 2 DÉCEMBRE 1915

“ Il est interdit aux sous-marins de puissances belligérantes de naviguer ou de séjourner dans les eaux territoriales suédoises à une distance de moins de 3 milles marins de la terre ferme ou de l'îlot ou récif le plus éloigné de la côte suédoise qui n'est pas continuellement submergé; exception faite cependant pour la route maritime dans la Sund, entre des parallèles de latitude tirés, au nord par le phare de Viken (lat. N. 56° 8' 7") et au sud par le phare de Klagsåm (lat. N. 55° 31' 2").

Les dispositions ci-dessus ne seront pas applicables dans le cas où, par suite de l'état de la mer ou pour cause d'avarie un sous-marin serait contraint de pénétrer dans les eaux interdites, à condition toutefois que dans ces eaux, il se tienne à la surface et porte le pavillon de sa nationalité.

Dès que la cause de son entrée dans les eaux interdites aura cessé, le sous-marin devra les quitter dans le plus bref délai possible.”

第二 中立態度ニ關スル件

(一) ストックホルム通過輸送會社ノ設立

(本輯英國法令第三海戰法規ニ關スル件(四)及(五)參照)  
(大正四年十二月六日附在瑞典帝)  
國特命全權公使内田定槌報告)

瑞典ヲ經由スル英露間貨物ノ輸送ニ關シ英、瑞間ニ協定成立セス瑞典政府ハ英國カ瑞典ニ對シ輸出ヲ許可シタル貨物ニ相當スル價格ノ貨物ニ對シ通過輸送ノ許可ヲ與フルコトナリシカ通過中ノ貨物カ往々獨逸商人ノ手ニ渡リ或ハ露國ニ赴クヘキ船舶カ航路ヲ變シテ獨逸ニ向ヒ又ハ航行中故意ニ獨逸軍艦ニ捕獲セラレタル事實アリシヲ以テ將來是等ノ不都合ヲ防止スル爲メ在瑞典、英國公使ノ盡力ニヨリ在瑞典、露國公使トモ協議ノ上瑞典人ビルト及露國人(芬蘭人)クロジウスヲ發起人トシ今回ストックホルムニ於テ通過輸送會社(Aktiebolaget Transits Stockholm 資本二十萬「クラウン」社長ビルト男爵)ヲ設立シ英國又ハ露國カ輸出許可ヲ與ヘタル露國行又ハ英國行貨物ノ運送ニ關シ瑞典通過ノ際行違ノ生セサル様監視セシムルコトトセリ右會社ノ目論書ハ英、露兩國政府ノ認可ヲ經タルモノニシテ千九百十五年十一月二十八日ストックホルム新聞ノ記載スル所ニ據レハ左ノ如シ

東行(露國行)通過輸送

(一) 瑞典輸出許可 露國輸入商及英國ノ露國向輸出業者ノ出願 (Applications) ハ號テ在倫  
瑞典諾威及丁抹國法令 一〇五一



敦英露委員 (Anglo-Russian Committee) ニ宛ツルヲ要ス

英露委員ハ出願ヲ調査シタル後在ストツクホルム英國公使館ニ總テノ情報 (informations) ヲ具報シ英國公使館ハ通過輸送ノ許可ヲ得ル爲メ瑞典政府ト交渉ニ任ス

(一) 英國戰時貿易局 (War Trade Department) ノ許可 瑞典政府ノ許可アリタルトキハ直ニ英露委員ニ通告シ同委員ハ左ニ掲クル特ニ許可 (specially approved) セラレタル汽船會社ノ一ニヨリ輸出スルコトノ許可ヲ戰時貿易局ニ請求ス

(イ) 「ウイルソン」線 (Thos Wilson Sons & Co. Ltd, Hull)

代理人 United Shipping Co. Ltd. Fenchurch St., London, E. C.

W. H. Stott & Co. Ltd. Liverpool.

Thos Wilson Sons & Co. Ltd. Manchester.

F. H. Tucker & Co. Swansea.

(ロ) 「ベルゲン」汽船會社 (Det Bergenske Dampskibsselskab, Bergen)

(ハ) 「ノルデンフェルステ」汽船會社 (Det Nordenfjelske Dampskibsselskab, Trondhjem)

(ニ) 「ホルセン」線 ((Fred Olsen Line, Kristiania)

代理人 T. H. Mathiesea & Co. Newcastle. Vogt & Maguire Riverpool

(Bergenske Co. only)

特ニ戰爭ノ目的ニ必要ナル物資ヲ除ク外總テノ貨物ノ輸送ハ戰時貿易局ノ選擇ニヨリ芬蘭ニ發送スルカ若ハ各個ノ場合ニ付前記ノ線路中汽船會社カ最安全ト認メ且ツストツクホルム通過輸送會社ノ同意ヲ得タル線路ニヨリ發送スヘキモノトス

スルトキハトルネオ迄  
通過輸送會社ノ同意ヲ得タル線路ニヨリ發送スヘキモノトス  
スルトキハトルネオ迄  
ノ荷物運送ノ通路ヲ維持スルニ便ナリトス

(三) 通過輸送 荷物ノ發送者ハ芬蘭港迄ノ通過運賃ヲ前拂スルヲ要ス

(四) ストツクホルムニ於ケル仲介所 (Liquidation Office) スカンヂナヴィア經由通過荷物ノ監視便宜ノ爲メストツクホルムニ取次所 (agency) ヲ置キ同地ニ於ケル英國公使館及露國公使館ト連絡ヲ保タシムルコトヲ適當ト認ム右取次所ハ「ストツクホルム」通過輸送會社ノ商號 (firma) ノ下ニアケセル、ヤルト (Axel Bildt) 氏ノ指揮 (direction) ニ一任シ之ハニ補助員 (a staff of collaborators) ヲ屬セシム

(五) 芬蘭取次所 上記ノ荷物輸送方法ヲ實行スル爲メ此等ノ荷物カ芬蘭ニ於テ唯一ノ荷受人ニ當テラルルヲ必要トス是ニヨリ芬蘭ニ於テ唯一ノ取次所ヲ設ケ總テ汽船會社ハ其名ニ於テ荷物ヲ輸送 (船積證書カ英國銀行ニ讓渡サルル場合モ亦同シ) スルコト絶對ニ必要トス

右ノ取次所ハ露國政府ノ監督ノ下「ニコロジウス」商會 (Lars Krogius & Co. Helsingfors) ニヨリ代表セララルヘシ

芬蘭各港ニ支店ヲ有スル「クロジウス」商會ハ荷物カ芬蘭港ニ到看シタル時ヨリ實際ノ荷受人ニ引渡サルル迄荷物ノ正當ナル輸送ニ付人的責任ヲ負フ (personally responsible)

(六) 船荷證券 總テノ船荷證券ハ「クロジウス」商會ヲ荷受人トシテ記載スルヲ要ス船舶所有者 (shipowner) ハ直接ニ船荷證券ノ原本ヲ同商會ニ送付スヘシ但シ船荷證券ヲ英國銀行



ニ讓渡スヘキ特別ノ約束アル場合ハ此限ニアラス船舶所有者ハ船荷證券原本ノ裏面ニ露國ニ於ケル實際ノ荷受人ヲ記載シ「クロジウス」商會ハ芬蘭港ヨリ到達地ニ達スル迄ノ運送ニ付荷受人ト協定ス

船荷證券カ英國銀行ニ讓渡サルル場合ニハ露國銀行ノ名ニ於テクロジウス商會ヲ荷受人トシ同商會ト露國銀行トノ間ニ芬蘭港ヨリ先方ノ運送ニ付キ協定ス

露國政府ハ信用アル露國銀行ノ名簿ヲ英國外務省ニ提出ス外務省ハ此名簿ヲ英露委員及戰時貿易局ニ通牒ス

船荷證券ニハ船長及運送取扱人 (Freighter) 以外ノ氏名ヲ記載スルヲ得ス然レトモ「クロジウス」商會ノ便宜ノ爲メ船荷證券原本ノ裏面ニ左ノ書式ニヨリ露國ニ於ケル輸入者ヲ指示スヘシ

「荷物カ芬蘭ニ到着シタル後ハ……ノ爲メ又ハ……銀行ノ爲メ「クロジウス」商會ノ處分ニ屬ス」

船荷證券ニハ豫見セザリシ荷物ノ堆積又ハ運送機關ノ停滯ノ場合ニハ左ノ事項ニ關シテハ船舶所有者カ專斷的ニ決定スル權限ヲ有スヘキ條款ヲ記入スルヲ要ス

(イ) 運送停滯ノ事由止ムマテ庫入レスルコト

(ロ) 到達地點ノ徑路ヲ變更スルコト

(ハ) 荷物ヲ英國ニ送還スルコト

一切ノ出費及費用ハ荷受人ニ於テ負擔スヘク汽船會社ハ其支辨ヲ受クル迄荷物ヲ留置スル

ヲ得

荷物ヲ船舶所有者又ハ運送業者ニ引渡ス際(他ノ人ニ引渡ストキ亦同シ)荷物ハ其通過運送申全然運送ヲ引受ケタル代理人 (agents) ノ監督 (control) 及處分 (disposition) ニ屬スルコトヲ條件トス右ノ權限ヲ有スル船舶所有者ハ英國政府並ニ官憲ノ指揮命令ニ從ヒテ處理スルヲ要ス船長ハ船荷證券ニ記載セル條件ニ服從スヘキコトヲ書面ニテ約束スルヲ要ス右ノ約束ハ荷送人ヨリ船舶所有者ニ對スル運送告知書ニ記載スヘシ

(七) 監督 (Control) 汽船會社ノ代表者 (船舶所有者自身又ハ代理人) ハ荷物ノ運送徑路ヲ監督シ戰時貿易局ノ與ヘタル許可ニ遵由シテ運送スルコトヲ要ス若右ノ事項ニ變更ヲ加ヘントスルトキハ直ニ在ストツクホルム英國公使館又ハ(及)露國公使館ニ申出ツルヲ要ス荷物カ諾威ニ到着シタルトキハ直ニ「ストツクホルム」通過貿易會社ハ荷物ヲ監督シ之レヲ芬蘭迄正當ニ運送スルコトニ著手ス

戰時貿易局カスカンヂナヴィア經由ニテ芬蘭及露國ニ荷物ノ輸出ヲ許可シタルトキハ直ニ在ストツクホルム英國公使館ヲ經テ「ストツクホルム」通過運送會社ニ其寫ヲ送付ス諾威港ニ於ケル運送取扱人ハ「ストツクホルム」通過輸送會社及「クロジウス」商會ニ船荷證券ノ番號、船舶ノ名稱、到着日附、戰時貿易局許可證ノ番號、輸送徑路、及芬蘭港ヲ記載シタル證書 (Bordereau) ノ寫ヲ送付スヘシ「クロジウス」商會ハ右證書ヲ受取リタルトキハ

芬蘭ニ於ケル其代理店ニ通知ヲ與フヘシ

船舶所有者ハ船荷證券ヲ諾威取次所ニ送付スヘシ右ノ寫ハ前記ノ證書 (Bordereau) ト共ニ



輸入港ニ於ケル税關ノ查證ヲ經タル後芬蘭ヨリ「ストックホルム」通過輸送會社ニ送付スヘシ

(八)仲介所ニ對スル報酬 船舶所有者ハ「ストックホルム」通過輸送會社ノ勞力ニ對シ輸出許可ヲ得又ハ未タ許可ヲ得サル貨物ニ付一噸ニ志六片、又瑞典及諾威ニ殘留スル貨物ニ付テハ一噸「クラサン」ヲ仕拂フヘシ

(九)船舶所有者及代理人ハ低廉ナル運賃ヲ定メ紛議ノ起リタル場合ニハ英國商務省ノ選定スル仲裁裁判ニ付スヘシ

大洋經由荷物

北米合衆國、佛蘭西、伊太利、南亞米利加ヨリスカンチナヅイア迄直通ノ船荷證券ニヨリ露國へ通過輸送セラルル荷物ハ前記ノ條件ニ從ハシムルコトヲ希望シ且ツ必要ト認ム仍テ露國政府ハ之レニ必要ナル措置ヲ取り此種ノ荷物ハ「ストックホルム」通過輸送會社ヲシテ諾威ヨリ露國ニ運送セシムヘシ

西行通過輸送

露國政府ハ既ニ牛酪等ノ毀損シ易キ貨物ノ輸出ニ關シテハ「クロジウス」商會ヲシテ其運送ヲ取扱ハシムルコトトシ又其他ノ露國ヨリノ輸出モ同様ノ方法ニ依ラントス而シテ「ストックホルム」通過輸送會社ハ是等ノ荷物監督ノ任ニ當ルヘシ諾威ニ於ケル船舶代理業者ハ「ストックホルム」通過輸送會社ニ對シ英國ニ運送シタル荷物ニ付一噸ニ志六片ヲ仕拂フヘシ西行荷物ハ總テ前記ノ諸汽船會社ノ一カ又ハ「ノルドランド、ロイド」(Nordland Lloyd

Narvich)ニヨリ輸送セラルヘク此等ノ會社ハ荷物カ直接ニ輸送セラレ行違ノ生セサル様監督スヘシ(以上)

右通過輸送會社ノ設立ニ關シ瑞典ノ保守派並ニ獨逸派ノ新聞ハ一齊ニ同會社攻撃ノ態度ニ出テ連日論戰ヲ試ミシカ其非難ノ歸スル點ハ第一右會社ハ瑞典政府ノ許可ヲ受ケス英、露兩國政府ノ内意ヲ受ケ成立シタルモノニシテ外國カ瑞典ノ通商貿易ニ干渉スル端緒ヲ開キタルモノナリ此點ニ關シ同會社ノ通過輸送ハ一部瑞典鐵道ニヨラサルヘカラサルモノナルヲ以テ瑞典ハ其通商上ノ獨立ヲ維持スル爲メ必要ナレハ其鐵道ノ利用ヲ拒絕スルヲ得ヘシト論シ第二通過輸送會社ニ關係ヲ結ビタル汽船會社ハ何レモ外國會社ニシテ右ニヨレハ荷物ヲ諾威諸港ヲ經由シストックホルム及ゴツテンブルクヲ通過セス且ツ芬蘭へノ輸送モ亦芬蘭汽船會社ニ占メラレ特別ノ場合例へハ獨逸軍艦來襲ヲ恐ルル場合ノ外瑞典汽船會社ニ除外セラル如斯ハ全然瑞典當業者ノ利益ヲ無視シタルモノナリ第三同會社ハ獨占的ノ性質ホ有シ英露兩國間ノ貿易ノミナラス米國等ト露國トノ貿易ヲモ獨占セントスルモノニシテ戰後ニ於ケル瑞典ノ外國貿易ノ爲メ大ナル惡結果ヲ來スヘシト云フニアリ

之レニ對シ「ストックホルム」商業會議所會頭ハ左ノ如キ意見書ヲ公ニセリ  
「本件ノ問題ハ通過貿易全部ニ關スルモノニアラスシテ英國又ハ露國商人カ買取りタル英露ノ商品ノ瑞典通過ニ關スルモノナリ平時ノ狀態ニ於テハ兩國間直通ノ徑路ニヨルヲ以テ瑞典運送業者ハ之レニヨリ利益スル所ナカリシモ戰爭ノ爲メ英、露間ノ直接海路運送ノ途絶エタル爲メ多量ノ露國行荷物ハ瑞典ヲ通過スルニ至レリ然ルニ英國ハ瑞典ニ輸入セラレ



タル荷物中輕視スヘカラサル部分カ獨、塙ニ再輸出セラルト信スヘキ理由アリトシ其敵國ニ送ラレサルコト明白ナラサル荷物ハ或ハ差押ヘ或ハ沒收シタリ戰時ニ於ケル貿易ヲ保護スヘシト信セラレタル倫敦宣言ハ何等効力ナク此點ニ關シテハ國際法ノ條規ナシ

瑞典ニ於テハ物品ノ輸出ヲ禁止シ以テ輸入ヲ容易ナラシメントシ又必要ナル穀物ハ政府ニ於テ其特別委員會ニヨリ輸入スルコトトシタリ而モ英國ハ瑞典行荷物ニ對シ大規模ニテ拿捕ヲ始メタルヲ以テ瑞典ハ之レニ酬エル爲メ輸出禁止品ノ通過輸送ヲ禁止セリ此等ノ諸問題ヲ解決セントシタル英瑞交渉ハ不調ニ終リ瑞典ノ工業ハ之レカ爲メ困難ヲ蒙リタルカ一定ノ價格標準ニヨリ通過輸送ヲ許可シ以テ工業原料其他必要ノ物資ヲ輸入シ得ルニ至レリ之レ一種ノ便法ニシテ英露力相互ニ物資ヲ交換スル必要アルハ即チ瑞典方依テ以テ物資輸入ノ途ヲ得ル所以ナリ貨物通過輸送ノ增進ハ瑞典工業ノ利益ナリト雖英露兩國ニ於テ荷物カ荷受人ニ到達スヘキ保證ヲ有セサレハ之レヲ行フヘカラストレルボルカサスニツツ經由ノ諾威、獨逸間直接通過輸送ノ如キモノカ英露間ニ存在セハ監督ノ途ヲ講スルノ要ナキモ目下ノ狀況ニアリテハ露國迄直通ノ船荷證券ヲ作製スルヲ得ス瑞典ヲ以テ到達地トセサルヘカラス而テ瑞典ニ於テ船荷證券ヲ提示スルトキハ荷物ヲ受取り且ツ他ヘ轉賣スルヲ得ヘシ英、露ノ欲スル所ハ之レヲ改メントスルニアリ英國ヨリ露國ヘ送ル荷物ハ一定ノ線ニヨリテ諾威港ニ達シ瑞典鐵道ニヨリ「クロジウス」商會ト連絡アル瑞典港ニ送り而シテ同商會ヲ以テ荷物ニ付處分權ヲ有スル唯一ノ荷受人トナスモノナリ

荷物ノ運送ヲ敏速ナラシメ且ツ運輸機關ノ停滯ヲ避クル爲ニハ統一的ニ問題ヲ解決スルヲ

要シ若又瑞典、芬蘭諸港ノ一ニ於テ停滯ノ生シタル場合ハ他ノ港ニヨラサルヲ得ス而シテ此問題ハ英國ニ於テ解決ヲ與フルヲ得サルモノナレハ通過輸送ニ關シテハ瑞典ニ於ケル仲介者ヲシテ之ヲ行ハシムルヲ最便宜ナリトス「ストツクホルム」通過輸送會社ハ此任ニ當リ通過輸送ヲ指揮スルモノニシテ運送ソノ者ハ各地ノ運送業者ヲシテ取扱ハシメ瑞典港ヨリ芬蘭迄ノ運送ニ付テハ自由競争行ハルヘシ特ニ許可ヲ必要トスル貨物カ最安全ナル徑路即チ諾威ヲ經テ露國ニ輸送セララルハ敢テ怪ムニ足ラサルコトニシテ自由貨物ハ從來ノ通り直接ニ瑞典港ニ送ラルヘシ今後瑞典ト英國トノ貿易ハ増進スヘキヲ以テ英國ニ航路ヲ有スル瑞典汽船會社ノ業務モ亦多端トナルヘク瑞典ノ航海業及運送業ハ何等ノ損失ヲ蒙ルコトナカルヘシ將又通過輸送會社ノ受クヘキ一噸ニ付二志六片ノ手数料ハ瑞典商人ニアラスミテ英、露兩國商人ノ仕拂フヘキモノナリ

若夫レ監督ニ至リテハ通過輸送會社ノ任ニアラス政府ノ商業委員會瑞典稅關ノ行使スル所ニシテ此等國家機關ノ監視ニヨリ輸出許可ヲ得タル荷物ニアラサレハ輸出スルヲ得サルヘキナリ」ト

尙十一月二十九日在ストツクホルム英國公使館カ當地新聞ニ掲載セシメタル 公 書

通過輸送會社ノ成立事情ニ關シ前記商業會議所會頭ト略同様ノ説明ヲ與ヘ新聞ニ見ヘタル會社目論見書ハ完全ナルモノニアラス又多少ノ誤譯アリト云ヒ同會社ハ決シテ獨占的性質ヲ有スルモノニアラス通過荷物カ諾威ヲ經由スルハ航路ノ安全ト運賃ノ關係ニヨルモノニシテ敢テ瑞典海運業者ヲ除外シタルニアラス且ツ同會社ノ取扱フハ英露間ノ通過荷物ノミ



ニシテ瑞典ニ輸入セラルル荷物ニハ關係ナシ而シテ通過荷物ニ付キテハ英、露兩國ハ瑞典ノ權利ヲ侵害スルコトナク荷物カ正當ニ輸送セラルルヲ監視スルノ權利ヲ有スト辯明セリ

### 第三 瑞典國輸出禁止品ノ件

○瑞典國政府木製「ケミカル、パルプ」輸出禁止(二月二十六日官報) 本件ニ關シ同國駐劄内田特命全權公使ヨリノ本月二十二日著電報左ノ如シ(外務省)  
瑞典政府ハ木製「ケミカル、パルプ」ノ一月二十一日以後ニ於ケル輸出ヲ禁止セリ但シ同政府ノ許可ヲ得レハ此限ニアラス

○瑞典ヨリ本邦ヘノ「パルプ」輸出(三月二十二日官報) 本件ニ關シ瑞典國駐劄内田特命全權公使ヨリノ本月十六日著電報左ノ如シ(本年一月二十六日日本欄内參看)(外務省)  
瑞典政府カ「パルプ」ノ輸出ヲ禁止セルハ既報ノ通ナルカ日本向ケ輸出ニハ何等差支ナシ

### 第四 諾威國船舶ノ賣却ヲ禁止スル件

(十二月四日 ニューヨーク、ヘラルド)

#### NORWAY FORBIDS SALE OF SHIPS.

LONDON, Friday.

The Christiania correspondent of Reuter's Telegram Company sends the following:—

“The State Council to-day issued a temporary edict prohibiting the sale of ships to foreign countries, states the Aftenposten.”

### 第五 諾威國政府船舶讓渡及購入禁止ノ件

○諾威國政府船舶讓渡及購入禁止(二月十日官報) 本件ニ關シ瑞典國駐劄内田特命全權公使ヨリ本月五日發テ左ノ如ク電報アリ(外務省)  
諾威國ハ昨年十二月三日以後外務省ノ許可ナク諾威國船舶ノ全部又ハ一部ヲ外國人又ハ會社ニ讓渡スコト及十二月十四日以後外務省ノ許可ナク船齡十五年以上ノ外國船ヲ購入スルコトヲ禁止セリ

### 第六 瑞米間定期航路開始

(大正五年一月五日附在瑞典特命全權公使内田定槌報告)

今般瑞典「コッテンブルク」及紐育間ニ定期航海ヲ開始スル目的ヲ以テ「ゴッテンブルク」ニ瑞米汽船會社 (Bederi aktie bolaget Soerige-Nord Amerika, Swedin-North America Shipping Company 資本金八百萬「クラウン」) 社長現任海軍大臣「ブルーストローム氏」設立セラ

瑞典諾威及丁抹國法令



レ同會社船「ストックホルム」號ハ千九百十五年十二月十一日ゴツテンブルク解纜初航ノ途ニ上リタルカ右汽船ハ十五年前漢堡 Blohm & Voß ニ於テ建造セラレ「ホツダム」號ト稱シ和蘭ロツテルダムニ船籍ヲ有シタルチ前記會社ニ於テ四百五十萬「クラウン」ヲ以テ買受ケタルモノニシテ其後多少ノ改造ヲ加ヘタルカ長サ五百六十呎、幅六十二呎、排水噸數二萬二千七十噸、登簿噸數一萬二千六百六十、二重底、双螺旋、速力十五、六海里、一日石炭消費量百六十五噸。客船兼貨物船ノ構造ニテ一等客室百十、二等客室二百十、三等客室七百五十ニシテ無線電信其他近世的設備ヲ有ス同航路ハ目下ゴツテンブルク、紐育間ヲ六週間ニ一回往復シ郵便物ヲ搭載スルモ未タ政府ノ補助金ヲ得ルニ至ラス

尙前記汽船會社ハ米國ニ避難中ノ獨逸汽船數隻ヲ買受ケントシ英國政府ニ對シ此等船舶ヲ買受クル場合ニハ代金ハ直接獨逸船主ニ仕拂ハスシテ英國ニ於ケル其債權者ニ仕拂フヘキ條件ヲ以テ同政府ノ船舶國籍移轉ノ承認ヲ求メタルモ英國政府ハ承認ヲ與ヘサリシ由ナリ

瑞典、北米間ノ航路開始ハ曾テゴツテンブルク航海業者間ニ計畫セラレタルカ種々ノ困難ニ遭遇シ今般始テ成功スルニ至リタリ從來スカンヂナヴィア諸國中諾威及丁抹ハ既ニ北米航路 (Norska Amerika Line 及 Scandinaviska Amerika Line) 有シタルカ當國ノミハ之ヲ有セサリシカ今回スカンヂナヴィア最大ノ汽船ヲ以テ右航路ヲ開始シタルハ當國人ノ大ニ誇トスル所ニシテ千九百十五年十二月九日當國首相ハゴツテンブルクニ赴キ同船上ニ催サレタル宴會ニ臨ミ其席上海軍力ト商船ノ平行、戰時及戰後ニ於ケル瑞典ノ商工業ヲ論

シ瑞米兩國間通商ノ重大ナルニ論及シ今回瑞米航路カ政府ノ補助ヲ俟タスシテ開始シタルヲ賞讃シ同航海ノ成功ヲ祝シタリ尙右演說中同首相カ先般當地ニ設立セラレタル「ストツクホルム」通過輸送會社ヲ非難シ之カ爲メ内閣員間ニ衝突ヲ爲シタル風説アリタルモ右ハ全ク虛説ナリトテ政府筋ヨリ正誤ヲ發表セリ



西班牙國法令



## 西班牙國法令

### 第一 地中海ニ於ケル獨逸潜水艇ノ物資供給ニ關シ西國政府ノ發表セル公文

(大正四年十一月二十二日附報告)

過般來地中海ニ於ケル獨逸潜水艇ノ活動彌々活潑トナルニ及ヒ聯合軍諸國ノ新聞紙中地中海ニ於ケル獨逸潜水艇ハ其活動ニ要スル物資ノ供給ヲ西國ニ仰キツツアリトノ報道ヲ傳フルモノ尠カラサレハ西國政府ハ之レニ對シ今二十二日左ノ如キ公文書ヲ發表セリ曰ク

過般佛蘭西新聞紙 *L'oeuvre* ハバレアレス島ニ於ケル通信員ノ報道ナリトテ交戰國ノ潜水艇カ同島海岸ニ於テ物資ノ供給ヲ受ケ且ツ *Soller* (バレアレス島) ノ無線電信局ト通信シツツアル旨ヲ傳ヘタリ又ソールリエル生レノ果物商ニシテ平時獨逸ニアリシ者日下同地ニアリテ獨逸ノ補助金ヲ得テ潜水艇ニ物資ヲ給シツツアリトモ云ヘリ其ノ他 *Le Petit Marseillais* 及 *Le Journal de Cette* 等ノ佛國新聞紙モ同様ノ報道ヲナシ且ツ此等ノ報道ハ皆伊太利新聞紙殊ニシノワ港 *Stade XIX* 紙ノ轉載スル所トナレリ

右類似ノ報道ノ眞實ナラサルコトハ西國政府ノ既ニ屢々證明シタル所ナルカ今更ニ「*ルージュル*」紙ノ報道ノ眞相ヲ確メントシバレアレス島官憲ニ命シ右通信員ヲ招キ前記報道ノ根據トナルヘキ事實ヲ立證セシメントセリ而シテ右官憲ノ調査セル所ニ依レハ現今



パレアルス島ニハ外國新聞紙ノ通信員一人モナク「ルーヴル」紙ノ報道セシ想像的事實ハ結局去九月中調査セルモノト同様全ク無根ノコトタリ  
 尙若シ右ニ反シテ其事實ニシテ存在シタリトスレハ西國政府ハ勿論該通信員ヲシテ事實ヲ證明セシムルカ又ハ國法ニ據テ此等通信員ヲ處置スヘシ  
 ソーリエル市市會ハ去十九日ノ議會ニ於テ右又ハ之レニ類スル報道ニ對シ抗議スル旨ヲ議決セリ此際西國政府ハ單ニ以上ノ報道ノ全然無根ナル旨ヲ保證ス又外國新聞紙カ西國ニ關シ西國外ニ於テ捏造シタル報道又交戰國ノ一方ニ利益スルモノト心得何事ニモ頓着セス勝手ニ報道ヲ作り出ス如キ小人ノ報ニ耳ヲ傾クルハ西國ノ遺憾ニ堪エサル所ナリ

第二 西國ニ於ケル食料品其他ノ輸入稅廢止並輸出稅

賦課

(大正五年一月三日附在西帝國臨時代理公使堀口九萬一報告)

近來當國ニ於ケル食料品ノ在荷缺乏ニヨリ此等物價ノ暴騰ニ鑑ミ曩ニ當國政府ハ玉蜀黍ノ輸入稅廢止並ニ小麥二十萬噸ノ輸入稅免除ニ關スル勅令ヲ發シタルカ其後尙食料品ノ價格ハ日々騰貴シ國民生活難ノ聲喧シキヲ慮リ今回更ニ其範圍ヲ擴メ殆ト一般ノ日常食料品ニ對シ無稅輸入ヲ實行シ且ツ或物品ニ對シテハ新ニ輸出稅ヲ課スルニ決シ一月二日附ヲ以テ右ニ關スル勅令ヲ發布セリ

尙政府ハ資本家、仲買業者等ノ買占ヲ慮リ各稅關長ニ命シテ日々英、佛及葡國ニ於ケル各食料品ノ相場ニ注意セシメ當國食料品價格ノ右等ニ比較シテ高値ヲ示シタル時ハ政府ハ直ニ相當措置ヲ執ル手筈ナリ

今無稅輸入セラルヘキ物品並ニ其輸出稅ヲ舉クレハ左ノ如シ	輸出稅	「ベセタ」
小麥及麥粉	同	八・〇〇
米	同	四・五〇
「ガルバンソ」(豆ノ一種)	同	二〇・〇〇
小豆	同	二〇・〇〇
隱元豆	同	二一・〇〇
馬鈴薯	同	一五・〇〇
生肉	同	一〇・〇〇
鷄卵	同	一一・〇〇
生鳥類	同	〇・三〇
玉蜀黍	同	一・八〇
燕麥	同	一・八〇
鹽	同	二一・五〇
家畜飼養藁	同	一・九〇
亞鉛(棒狀塊狀及屑物)	同	一〇〇・〇〇
西班牙國法令	同	一〇六七



鑄鐵、鋼鐵(棒狀及塊狀)粗鐵(棒狀)	同	同	六・〇〇
木	同	千疋二付	一〇・〇〇
炭	同	千疋二付	一〇・〇〇

備考 但玉蜀黍ハ酒精製造ノ目的ヲ以テ輸入スル場合ニハ百疋ニ付二「ペセタ」二十五仙ノ輸入税ヲ課ス

尙屠物タル鐵、鋼鐵ノ百疋ニ對スル輸入税一「ペセタ」ヲ減シテ十仙トシ百疋ニ對シ四「ペセタ」ノ輸出税ヲ課ス

### 第三 西班牙ニ於ケル船舶賣却禁止

(大正五年一月八日附在西帝國) 臨時代理公使堀口九萬一報告)

現戰爭勃發以來歐洲諸國ノ海運業ニハ一大變狀ヲ現ハシ來レリ開戰以前海運界ニ雄飛セシ獨塊兩國ノ船舶カ全ク其影ヲ潜ムルト共ニ交戰國其他ニ於テハ軍隊、軍器、軍需品等ノ輸送ノ爲メ船舶ノ需要俄然増大シ來レルニ加ヘテ一方ニハ戰爭ノ犠牲トナリテ沈没セシモノ其數頗ル多ク其他諸多ノ原因ニヨリ目下歐洲各國船腹ノ拂底ナルコトハ顯著ナル事實ナリトスサレハ曩ニ佛國政府ハ自國船舶ヲ外國臣民ニ賣却スルコトヲ禁止シ英、佛及希臘各政府ニ於テモ亦自國商船ニ對シ自國貨物ノ輸送ヲ強制シ他國海運業ノ利益ノミニ從事スルコトヲ禁止シタル程ナリ此等諸國ノ間ニ介在スル當國爭テカ如上ノ影響ヲ受ケサルヘキ開戰以來當國商船ノ外國臣民ニ賣却セラレシモノ其噸數實ニ十萬以上ニ達シ又他國ノ備船ト

ナリシモノ亦莫大ニシテ今後戰爭ノ永續スルニ於テハ如何ナル程度マテ當國船舶カ他國臣民ノ所有ニ轉移スルニ至ルヤ計ルヘカラサル狀態ヲ來セリ

是ニ於テ當國政府ハ其將來ニ及ボス結果ノ甚々恐ルヘキヲ慮リ之カ應急手段トシテ獨塊兩國船舶ノ現ニ當國港灣ニ遁竄中ナルモノヲ調査シ其總噸數十二萬五千噸(通商公報第二九八號交通及通信欄「西班牙諸港ニ遁竄中ノ獨塊船舶名稱及噸數」參照)之レカ買入ヲ爲サン事ヲ試ミシニ獨塊船主ハ其船舶ノ一時的貸渡シナラハ承諾ス可キモ戰後再ヒ自己ノ所有ニ復スルノ條件ヲ以テスルニ非サレハ之レニ應シ難シト答ヘタリト傳フ而シテ右ハ獨塊政府カ戰後ノ同國海運業ノ將來ヲ慮リ自國船舶ヲ永久的ニ他國臣民ニ讓渡スルコトヲ禁止シタルニ基クモノナリト云フ

茲ニ於テ西國政府ハ本年一月七日附左ノ勅令ヲ以テ五百噸以上ノ汽船帆船ヲ他國臣民ニ賣却スルコトヲ禁止シ同時ニ外國船舶ヲ當國ノ船籍ニ轉移スルニ當リテ全ク之レカ關稅ヲ免除スル旨ヲ規定セリ

該勅令全文左ノ如シ

第一條 五百噸以上ノ汽船帆船ニシテ船齡十年以内ノ木裝船十五年以内ノ鐵鋼裝船ヲ外國ニ賣却スルコトヲ禁ス

第二條 船齡十年以上ノ木裝船又ハ十五年以上ノ鐵鋼裝船ヲ外國人ニ賣却セントセハ豫メ

政府ニ願ヒ出テ其許可ヲ得ルコトヲ要ス

政府ハ右願出ニ對シ調査ノ結果左ノ諸條件ヲ具備スルコトヲ認メタルトキハ之ヲ許可ス

西班牙國法令



- 一、賣却セントスル船舶ノ鐵鋼裝船ナラハ船齡十五年以上木裝船ナラハ十年以上ナルヘキコト
- 二、右船舶ヲ賣渡シタル後ニテモ千九百十四年度調査ニ係ル當國船舶登錄總噸數ニ減少ヲ來ササルトキ
- 三、船主ニシテ自己所有ノ船舶ヲ外國人ニ賣却スルトキハ賣却高ノ四割ヲ保證金トシテ國庫ニ納入スルコト
- 四、船主ハ自己所有ノ船舶ヲ外國人ニ賣却スル場合ニ於テハ平和條約調印後一ケ年以内ニ右船舶ト同噸數又ハソレ以上ノ噸數ヲ有スル西國內造船所製ノ船舶ヲ以テ之レニ代フヘキコト
- 五、前顯保證金ハ左ノ期間ニ之レヲ船主ニ返還ス  
其二割ハ該船製作工事著手後一ケ月ヲ經過セシ後  
其三割ハ工事著手後三ケ月後  
其五割ハ進水後西國船舶トシテ全ク登録ノ手續ヲ結了セシ後
- 第三條 以上ノ規定ヲ嚴重ニ遵守セシムル爲メ今後外國人ヨリ借債スルニ當リ國內船舶ヲ抵當トナスコトヲ得ス
- 第四條 定期航海ニ從事セサルモノ及政府ノ補助ヲ受ケサル船舶ハ各自便宜ノ航路ヲ取ルコトヲ得ヘキモ歸航往航トモ必ス一回西國港灣ニ寄港シ國內商品ノ積荷揚荷ヲナスコト

ヲ要ス

- 第五條 以上各條ノ規定ニ違犯セル船舶賣却契約ハコレヲ無効トス  
政府ハ以上ノ規定ニ違犯シタル船主及船會社ニ對シ其船舶ノ沒收ヲ命ス
- 第六條 千九百十一年十二月二十七日附勅令ヲ以テ規定シタル關稅法第五百六十七項乃至第六百二項ノ施行ヲ中止シ鐵裝船ナレハ船齡十年以内ノモノ木裝船ナレハ船齡五年以内ノモノヲ外國人ヨリ買入ルル場合ニハ之レカ輸入ヲ無稅トス
- 第七條 農商務大臣ハ本勅令ニ對スル施行細則ヲ公布スヘシ
- 第八條 政府ハ本勅令ヲ議會ニ報告スヘシ

以上

右ニ對シ反對黨ナル保守黨機關紙「ラ、エボカ」紙ハ曰ク政府ハ該勅令ニヨリテ新古大小ノ差別ナク一般船舶ノ賣却ヲ絶對ニ禁止セントスルヤ明ナリ即チ政府ハ右勅令第二條ニ於テ木裝船ナラハ船齡十年以上、鐵裝船ナラハ船齡十五年以上ヲ經過セシモノハ之ヲ賣却スルコトヲ得ト規定セルモ其附帶條件ヲ見ルニ第二項ニ西國登錄船舶總噸數カ千九百十四年ノ總噸數ヨリ減少セサルトキトアリ當國船舶ノ總噸數ハ開戰後漸次減少シテ目下千九百十四年ニ於ケル登錄噸數ヨリ少ナキコトハ明ナル所ナリ且第三及第四項ニヨレハ船舶賣渡人ハ賣却高ノ四割ヲ國庫ニ納メ平和條約調印後一年以内ニ同噸數又ハソレ以上ノ船舶ヲ以テ之レニ代フヘシトアレトモ實際斯カル多額ノ金員ヲ納入シ沒收ノ危險ヲ冒シテコレヲ敢テスルモノナキハ明白ナリ之レ寧ロ法外ナル要求ト評スルノ外ナシ尙當國ノ如キ海運業ニ對



スル信用機關缺乏セル國ニ於テ外國人ヨリ船舶ヲ抵當トシテ借債スルコトヲ禁スル如キハ  
 沙汰ノ限リナリ政府ハ刻下ノ船舶ノ相場ノ暴騰ヲ見テ該勅令ヲ發シタルモノニシテ船齡十  
 五年以上ノモノモ事實上其賣却ヲ禁止シタル程ナルニ目下各國政府各自海運業ノ將來ヲ慮  
 リ競ヒテ船舶ノ購買ヲ試ミントズル際ニ當リ單ニ輸入税ノ免除ノミニヨリテ斯ク信用機關  
 ニ乏シキ西國海運業者カ進水後間モナキ新船造ヲ容易ニ買ヒ得ヘシト豫想スルカ如キハ殆  
 ト笑止ノ至リナリ云々

大正 各國海戰關係法令第七輯 終  
 之役

大正五年七月十五日印刷

大正五年七月十八日發行

海軍大臣官房

印刷者

犬塚茂三郎

東京市京橋區木挽町二丁目十三番地

印刷所

中屋印刷所

東京市京橋區木挽町二丁目十三番地



明 臨 河 中 國 的 海 河

東京市立圖書館大藏部二十日十三番

明 臨 河 大 藏 部 三 冊

東京市立圖書館大藏部二十日十三番

# 新軍大臣官制

大正五年十月十八日發行

大正五年十月十五日印刷



147  
130



