

滿洲國際關係
(上)

滿洲國際關係

C. Walter Young 著

蔣景德 譯

神州國光社出版

譯者敘言

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

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

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

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

無顯著之進步，此吾人於民族革命之熱潮中，所不能不引爲遺憾者也。

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

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

一九三一年六月

譯者於上海

原序

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

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

以書中所述之事實，可引用之資料爲根據。

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

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

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

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

關於滿洲之重要條約，協約及正式協定之分析研究，均納入註釋之中，敘述文件及資料之來源，以昭翔實。文件均採用官方原文，其不可深信者，來自半官或非官方者亦均表明。至於本書採用之條約，大都根據麥慕萊氏之名著「中國條約合同大全」(Murray: *Treaties and Agreements with and concerning China, 1894-1919, 11 Vols.*)。

該書內容廣博，此時期內之條約廣搜無遺，故本書參攷多採於此，惟當不足之時，亦補充以各關係外交當局之官方刊物。按「中國條約合同大全」一書頗爲正確，常揭露各國外交當局刊物如「合衆國外交關係」(United States Foreign Relations) 等書中日期或字句之錯誤。因此參攷此書實較滿意，更依其所指，進而另覓各方之參攷資料。凡註釋中

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

一九一九年九月一日 C. W. Young 序於華盛頓。

滿洲國際關係目次

緒論

第一編 第一時期（一八九五—一九〇五）

第一時期要略……………一七

第一章 日本在滿洲之地位（一八九五—一八九六）……………二三

第一節 中日戰爭與滿洲（一八九四—一八九五）……………二三

（一）馬關條約

（二）遼東半島之歸還

第二章 俄國在滿洲之地位（一八九五—一九〇五）……………二七

第二節 俄國之借款……………二七

目次

(一) 俄法銀行之借款

第三節 華俄銀行與俄方築路……………二八

(一) 華俄銀行之組織及業務

(二) 東清鐵道幹線條約

(三) 東清鐵道南滿枝線條約

(四) 吉長鐵道條約

(五) 山海關新民屯線修築權之返還

第四節 俄人侵略遼東半島……………三七

(一) 關東州租借條約

第五節 俄人在滿之司法權……………三九

(一) 關東州租借地之司法權

(二) 鐵路區域內之司法權

(三) 鐵路區域內之警察與路警

第六節 稅務之情況……………四八

(一) 關東州租借地之徵稅

(二) 鐵路區域內之徵稅

第三章 列強在滿洲之地位(一八九五—一九〇五)……………五一

第七節 英國在滿洲之地位……………五一

(一) 英國在滿洲之鐵路權

(二) 英國鐵路權之放棄

第八節 法國在滿洲之地位……………五四

(一) 法國在滿洲之鐵路權

第九節 合衆國在滿洲之地位……………五六

(一) 美國之門戶開放主義

第十節 日本在滿洲之地位(一八九六一一九〇五)……………五七

(一) 日本反對優先權利

第四章 條約與合同(一八九五—一九〇五)……………五九

第十一節 中俄條約……………五九

(一) 一八九六年之中俄協約

(二) 一九〇二年之滿洲撤兵條約

第十二節 英俄協約……………六一

(一) 一八九九年之英俄協約

第十三節 英日同盟……………六三

(一) 一九〇二年之第一次英日同盟

第十四節 俄法協約……………六四

(一) 一九〇二年之俄法協約

第十五節 「門戶開放」主義……………六六

(一) 第一次美國「門戶開放」主義宣言及各國之贊成

(二) 第二次美國「門戶開放」主義宣言

(三) 列強利益均霑主義與保全中國領土之完整

第二編 第二時期(一九〇五—一九一五)

第二時期要略……………七九

第一章 日本在滿洲之地位(一九〇五—一九一五)……………八五

第十六節 日俄戰爭與滿洲……………八五

(一) 朴資茅斯和約

(二) 滿洲軍隊之撤退及護路兵問題

(三) 中日滿洲善後協約

目次

五

第十七節 南滿洲鐵道株式會社之組織……………九六

(一)南滿洲鐵道株式會社之組織

第十八節 關東州之政府組織……………一〇一

(一)關東州都督府之組織

第十九節 中日鐵路條約……………一〇五

(一)新奉路權之歸還中國

(二)吉長鐵路條約

(三)安奉鐵路之改造

(四)滿洲鐵路之借款條約

第二十節 中日礦務木材協約……………一一八

(一)中日滿洲礦務條約

(二)中日滿洲木材條約

第二十一節 中日電線電報協約……………一二六

(一) 中日電線電報協約

第二十二節 南滿洲之稅務……………一二六

(一) 關東租借地內之稅務

(二) 日本鐵路區域內之稅務

第二十三節 日本在滿洲之司法權……………一三五

(一) 關東租借地內之司法權

(二) 鐵路區域內及其他地域之司法權

第二章 俄國在滿洲之地位(一九〇五—一九一五)……………一四三

第二十四節 日俄戰後俄國在滿之地位……………一四三

(一) 俄國在滿之鐵路權及司法權

(二) 俄國在哈爾濱市及鐵路區域內之司法權

第二十五節 中俄鐵路條約……………一五一

(一) 中俄鐵路條約

第二十六節 中俄礦務木材條約……………一五二

(一) 中俄礦務條約

(二) 中俄木材條約

第二十七節 北滿洲之稅務……………一五五

(一) 俄國鐵路區域內之稅務

第二十八節 中俄電信協約……………一五八

(一) 中俄電信協約

第三章 列強在滿洲之地位(一九〇五—一九一五)……………一六一

第二十九節 列強之滿洲協約……………一六一

(一) 列強之滿洲借款：四國銀行團

(二) 列強之滿洲借款：六國銀行團

(三) 滿洲鐵道中立及各國共同投資之計劃

第三十節 英國在滿洲之地位……………一七〇

(一) 英商建築新(民屯)法(庫門)鐵路之計劃

第三十一節 合衆國在滿洲之地位……………一七四

(一) 英美計劃錦(州)璦(琿)鐵道

(二) 美國在滿洲之條約權利及利益

第四章 條約及合同(一九〇五—一九一五)……………一七九

第三十二節 中日條約……………一七九

(一) 中日條約之日本權利

第三十三節 英日條約……………一七九

(一) 第二次英日同盟

(二)第三次英日同盟

第三十四節 美日協約……………一八二

(一)一九〇八年之美日協約

第三十五節 日俄條約……………一八四

(一)一九〇七年之日俄會議及條約

(二)一九一〇年之日俄會議及條約

(三)一九一二年之日俄密約

第三十六節 日法協約……………一九〇

(一)一九〇七年之日法協約

第三十七節 列強滿洲「門戶開放」主義……………一九一

(一)「門戶開放」主義概觀

第三編 第三時期（一九一五—一九二二）

第三時期要略……………一九五

第一章 日本在滿洲之地位（一九一五—一九二二）……………二〇三

第三十八節 二十一條件與滿洲……………二〇三

（一）二十一條件與滿洲

第三十九節 中日滿洲鐵路（借款）協約……………二〇九

（一）二十一條件與滿洲鐵路

（二）四（平街）鄭（家屯）鐵路借款協約

（三）日人勢力下之吉長鐵路借款協約

（四）吉（林）會（寧）鐵路借款協約

（五）滿蒙四路借款協約

第四十節 中日地方實業借款……………二二〇

(一)滿洲地方礦務木材借款協約

第四十一節 南滿鐵路與關東州都督府……………二二四

(一)南滿鐵路與關東州都督府

第四十二節 滿洲之日本勢力……………二二七

(一)滿洲之一般的日本勢力

(二)日本警察權與鄭家屯事件

第二章 俄國在滿洲之地位(一九一五—一九二一)……………二三一

第四十三節 俄國勢力與中東鐵路……………二三一

(一)俄國與中東鐵路之關係

(二)俄亞銀行濱黑鐵路協約

第三章 列強在滿洲之地位(一九一五—一九二一)……………二四一

第四十四節 列強之滿洲協約……………二四一

○(一)聯合國共管中東鐵路

○(二)列國國際新銀行團協約

第四十五節 列強與滿洲……………二五八

(一)英美法在滿洲地位之概況

第四章 條約及合同(一九一五—一九二一)……………二六三

第四十六節 日俄條約……………二六三

(一)日俄條約

(二)日俄密約

第四十七節 日美協約……………二六七

○(一)日美藍辛石井協約

第四十八節 中日軍事協約……………二七九

(一)中日軍事協定與滿洲

第四十九節 列強滿洲「門戶開放」主義……………二八三

(二)「門戶開放」主義概觀

第四編 第四時期(一九二一—一九二九)

第四時期要略……………二八九

第一章 日本在滿洲之地位(一九二一—一九二九)……………二九七

第五十節 華府會議與滿洲——對於日本之影響……………二九七

(一)二十一條件問題

(二)關東租借地問題

(三)日本之滿洲鐵路權利

(四) 滿洲日本軍警問題

(五) 日本郵局電信及司法權

第五十一節 中日鐵路協約……………三二七

(一) 日本建築洮昂線協約

(二) 日本建築吉敦線協約

第二章 俄國在滿洲之地位(一九二一—一九二九)……………三二九

第五十二節 俄國與東省鐵路……………三二九

(一) 東省鐵路與華府會議

(二) 東省鐵路之狀況

(三) 蘇維埃政府兩次對華宣言

(四) 中俄東省鐵路協約

(五) 中國軍隊運輸與伊凡諾夫事件

(六)一九二五年後之東省鐵路

第二章 列強在滿洲之地位(一九二一—一九二九)……………三六一

第五十三節 美國在滿洲之地位……………三六一

(一)美國在滿洲之地位

第五十四節 英國在滿洲之地位……………三六三

(一)英國在滿洲之地位

第五十五節 德法在滿洲之地位……………三六四

(一)德法在滿洲之地位

第四章 條約及合同(一九二一—一九二九)……………三六七

第五十六節 太平洋四國條約……………三六七

(一)華府會議英日同盟之廢止

第五十七節 藍辛石井協約之廢止……………三六九

(一) 藍辛石井協約之廢止

第五十八節 中俄協定……………三七〇

(一) 中俄解決懸案大綱協定

第五十節 日俄協約……………三七二

(一) 日俄承認蘇維埃政府協約

第六十節 華府會議之議決案……………三七三

(一) 關於滿洲之決議

第六十一節 「門戶開放」政策條約——九國條約……………三七七

(一) 各國締結門戶開放政策之條約

附錄

附錄一 一八九六年中俄(李——羅彭諾夫)同盟密約……………三八三

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

緒論

一九二九年之中俄東鐵事件

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

蘇俄政府新聞機關力詆中國政府一味推諉，對於東路違法行爲，加以辯護。更謂蘇

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

國務卿史汀生氏後曾聲明，法國政府與蘇俄之商洽，概由法國獨自負責。

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

非戰公約之呼籲

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

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

東省鐵路問題

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

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

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

【註】關於東省鐵路之外交史料，本書各節曾有相當之詳述，中俄兩國關於鐵路及

連帶事件爭執之歷史背景，下列各節尤為重要：

第三節第一，二，三款，東省鐵路之契約根據及初期史。

第五節第一，二，三款，東省鐵路管理權之範圍。

第十六節第一，二，三款，東省鐵路南部路線割讓與日本。

第二十四節第一，二款，朴資茅斯和約後之鐵路及俄人權利。

第四十三節第一款，一九一五，一九二一俄國與鐵路之關係。

第五十二節第一，二款，華盛頓會議後之東省鐵路問題。

第五十二節第四款，中俄協定。

第五十二節第五款，伊凡諾夫事件及中國軍隊運輸問題。

第五十二節第六款，一九二五年後之鐵路。

第一編 第一時期（一八九五——一九〇五）

第一時期要略

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

後滿洲重要城市之俄國軍隊，立即撤退，惟俄方終不履行。

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

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

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

第一章 日本在滿洲之地位（一八九五—一八九六）

第一節 中日戰爭與滿洲（一八九四—一八九五）

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

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

是故中日戰後，日人在滿並未獲得甚何優越之特權。捨一八九九年美國國務卿赫伊

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

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

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

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

【註四】日本「返還遼東條約」見「中國條約合同大全」卷一，頁五〇。

【註五】參閱第四節「關東州租借條約」（第一款）。

【註六】參閱第十節俄人時期之滿洲之日人在滿地位。中國門戶開放主義爲日人所

滿洲國際關係

贊成，及關於俄人在滿與中國之關係。

第二章 俄國在滿洲之地位（一八九五—一九〇五）

第二節 俄國之借款

俄法銀行之借款 中日兩國談判遼東半島之返還，並協議增加賠款之時，俄國政府應中國之需要，舉行借款。一八九五年七月六日俄法銀公司（Franco-Russian Banking Syndicate）與中國政府，訂立契約。以四分利息為四萬萬佛郎（一萬萬金盧布）之借款，以中國海關之稅收及其存款為擔保（第九條）；俄國政府對於該項借款，保證該銀公司一切停止付款或遲滯之可能行為（第九條）對於中國負責【註七】。因此中俄兩國政府代表於同時簽訂關於借款互換聲明之議定書【註八】，自簽字日起，俄國政府向該銀公司保證中國政府交付該項借款之利息及清償借款【註九】。

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

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

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

第二節 華俄銀行與俄方築路

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

山海關新民屯鐵道之返還 一九〇二年其他又一關於鐵路之條約，包含於四月八日之「中俄協約」中，即一九〇〇年拳匪事變之後，規定俄國撤兵滿洲之手續，允將東三省各地，交還中國治理之條約也。俄國「滿洲撤兵條約」中規定：「俄國軍隊自一九〇〇年九月底佔領維護之山海關營口新民屯之鐵路，俄國政府承認交還中國（第四條）【註一九】，自後中國自任該鐵路之保護責任，不得請他國代理；又俄國退還各地段，不准他國佔據。俄國特別承認中國與一英國私人會社建築該路合同之有效，及一八九九年四月二十八日之「英俄協約」，英俄兩國於是約互相承認以長城（以山海關爲臨海之一端）爲界，長城以北者英國政府及人民不得索取鐵路權。長城以南俄國亦然。

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

民屯鐵路枝線或延長之權，與一八九八年十月十日之「中英關外鐵道借款契約」，顯有衝突；惟俄國於此項條約中，予以特別之分類承認。且俄國會於一八九九年六月一日，由北京俄使照會總理衙門（英俄協約訂定不久）謂中國政府擬舉外債於關外築路，俄國政府或銀團有承借該款之優先權。不許甚何各國政府及銀團，建築關外鐵路；中國政府承認之。約言之，英國對於山海關經營口（牛莊）以至新民屯之鐵道，其幹線之建築，爲英俄協約及中俄滿洲撤兵條約所特許，毫無疑義。至於該路之延長線及枝線之建築，中國既許英國一私人會社以特權，又於一八九九年中俄協商及一九〇二年「滿洲撤兵條約」中，許俄人以關外築路之優先權利。其衝突顯而易見。

【註一〇】俄國華俄銀行之勳命，見「滿洲條約大全」頁一七。

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

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

【註一一】參觀附錄一：「一八九六年之中俄密約」，錄自「中國條約合同大全」卷一，頁八一。華府會議中國代表關於該事之簡電，見「裁軍會議」(Conference on the Limitation of Armament) 頁一四—一四。

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

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

【註一五】中俄「旅大租借條約」見前書卷一，頁一一九。

【註一六】該約第八條規定：「此項讓造枝線之事，永遠不得藉端侵占中國土地，亦不得有礙大清國大皇帝應有權利。」前書同卷一二〇——一二二頁。

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

【註一八】「中俄吉長鐵路條約」，見前書卷一，頁六二九。

【註一九】中俄「滿洲撤兵條約」，見「中國條約合同大全」卷一，頁三二六，該約與

英國在滿鐵道權利之關係詳見第七節一二兩段。

第四節 俄人侵略遼東半島

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

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

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

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

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

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

第五節 俄人在滿之司法權

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

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

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

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

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

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

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

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

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

此數協約訂立之後，其情勢至堪注意。鐵路既確握其廣大之司法權，並及於中國人

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

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

加以俄人在滿警備鐵路之權，亦生難題。蓋「中俄協約」於鐵路警備權及「路警」（或護路隊 railway guards）一字之應用，均未詳加確定。鐵路管理之權既在俄人之手，則以理度之，俄人自亦有警備鐵路之權。倘「於該地絕對獨佔之管理權」解為普通之行政權，則於「該地建築或保護之必要時」，鐵路當局設置警備，自無問題。惟於一九〇八年至一九〇九年中國曾提出抗議，謂「管理」(Administration) 一字之解釋，係商業管理而非行政之謂，又該社認為鐵路建築之必要時，有收買地段及房屋之權，而警備權不與焉。中國政府並注意於最初之東鐵協定，按該約第五條「鐵道及鐵道使用人員，中國政府應設法確保其安全，除去任何侵害」之規定，實為警備權應歸中國之證。俄人認為此乃保護外來之侵害，至於為防護內部之侵害計，俄人在鐵路管理之際，當然有警備之權。倘「於該地有絕對佔之管理權」一語，認為無所不包之行政權，即將警備鐵路亦包括在內，則前兩條例，顯屬矛盾。「東鐵協定」第五條予中國官署警備鐵路維持鐵路線內之法律秩序，無論如何其特權殆為不可磨滅除非該局以特權取消其警備之資格。

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

【註三三】見「中國條約合同大全」卷一，頁一一九，參閱第四節第一款

【註三四】全上。

【註二五】見「中國條約合同大全」卷一，頁七四，參閱第三節第二款。

【註二六】見前書卷一頁八六。

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

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

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

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

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

【註三二】參閱附錄一及第三節第二款。

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

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

【註三三】參閱第二十四節一二款及第五十節四款五十二節一款。

第六節 稅務之情況

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

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

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

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

【註三四】見「中國條約合同大全」卷一，頁一五四，參閱第三節第三款。

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

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

內，中國始終未於遼東租借地設立海關（「美國外交關係」U. S. Foreign Relations, 1903-1904 頁四八；「英國議會辯論集」Parliamentary Debates, 4th series 1903, 第一二四號頁一〇二五。）

【註三七】見「中國條約合同大全」卷一，頁七七，參閱第三節第二款。

【註三八】華俄道勝銀行之性質，有領收中國內諸稅之權，參閱第三節第一款。

第三章 列強在滿洲之地位（一八九五—一九〇五）

第七節 英國在滿洲之地位

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

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

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

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

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

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

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

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

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

認由小黑山至新民屯之支線，將由中國自行修築。

【註三九】北京牛莊鐵路借款草約見「中國條約合同大全」卷一，頁一七九。

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

【註四一】同上頁一七四。

【註四二】「英俄中國鐵路利益換文」見前書卷一，頁二〇四。

第八節 法國在滿洲之地位

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

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

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

【註四三】法俄銀行以四分利息對華借款之詳情，參閱第二節第一款。

【註四四】華俄銀行之章程參閱第三節第一款。

【註四五】中東鐵路會社章程參閱第三節第二款。

華俄銀行與北方銀行於一九一〇年合併稱俄亞銀行。

【註四六】參閱第十四節第一款一九〇二年之俄法宣言。

第九節 合衆國在滿洲之地位

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

【註四七】參閱第十五節一二兩款關於一八九九年至一九〇〇年美國國務卿赫伊氏

(John Hay)「美國政策之宣言」。

第十節 日本在滿洲之地位（一八九六—一九〇五）

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

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

atiesand Agreements) 頁二三、二四。

【註四九】參閱第十五節第一款。

第四章 條約與合同（一八九五—一九〇五）

第十一節 中俄條約

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

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

盡行派出，互爲援助。至軍火糧食，亦盡力互相接濟。

其餘之條文如（第八條）此約由批准舉行之日算起照辦，以十五年爲限，屆期六個月以前，由兩國再行商辦展限，（第三條）當開戰時，中國所有口岸，均准俄國兵輪駛入。（第四條）今俄國爲將來轉運俄兵禦敵，並接濟軍火糧食，以期速妥起見，中國政府允於中國黑龍江吉林地方接造鐵路，以達海參崴。此項規定，爲本約有效之先決條件。（第五條）無論戰時或平時，俄國軍隊均可由該路運輸，而無數量之限制。而最後（第二條）規定非由兩國公商，當對日開戰時，一國不能獨自與敵議立和約。依照該約第六條規定，期滿後既未另訂新約，則「中俄攻守同盟條約」已於一九一一年失效矣。

滿洲撤兵條約 自一九〇〇年拳匪之亂殃及滿洲後，俄軍藉口駐軍滿洲，直至一九〇二年四月八日，中俄兩國政府始簽訂並批准「滿洲撤兵條約」〔註五二〕。除規定東三省俄軍撤退之步驟外，並及於鐵路權利及俄國對於中國在滿主權及行政權之承認。該約確證中國在滿之司法權利。該約第一條規定：「俄國允將東三省各地交還中國治理，仍爲中

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

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

【註五一】「中俄滿洲撤兵條約」見「中國條約合同大全」卷一，頁三二六【註五二】同前，頁三二七—三二八。

第十二節 英俄協約

一八九九年之英俄協約 一八九九年四月二十八日，英俄兩國相互換文，兩國承認

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

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

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

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

【註五三】「英俄中國鐵路換文」見「中國條約合同大全」卷一，頁二〇四。

【註五四】同前，頁二〇五，英國放棄滿洲鐵路權參閱第七節第二款。

第十三節 英日同盟

第一次英日同盟 自一九〇二至一九一一共十年中，英日政府締結同盟者舉凡三次，「英日初次同盟」在一九〇二年一月三十日，「二次同盟」發表於一九〇五年八月十二日，至一九一一年七月十三日，復有「第三次同盟條約」之締結，其中第一次同盟之適用，祇限於中國及朝鮮之利益。兩國於「第一次同盟」中，（由日本駐英公使林董 *Hayashi* 及英國外務大臣蘭斯頓 *Lord Lansdowne* 簽訂），表示其維持遠東和平現狀之希望。並特別注意於中韓兩國獨立之維持與領土之完整，及各國對華營業機會之均等。約定（第一條）「兩締約國之利益，即英國在華之特殊利益，（並未確言）日本對於中國之利益及韓國政治上商工業上之特殊利益，若因他國侵略行為，致締盟國之利益受侵害，兩締約國為擁護該利益起見，各得執行必要之手段，包括實際之干涉，兩締約國，若一方因防護利益與乙國交戰之時，則約定（第二條）他一方之締約國須守嚴正中立；並努力妨礙第三

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

【註五五】「第一次日英同盟條約」見「中國條約合同大全」卷一百三二四。

關於「第二次日英同盟」參閱第三十三節第一款。

第十四節 俄法協約

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

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

【註五六】見「中國條約合同大全」卷一，頁三二五。

【註五七】同前，頁三二六。

第十五節 門戶開放主義

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

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

之糾紛，實爲不可諱言之事實，有危及美國在華權利之可能。〔註六〇〕。又謂：

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

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

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

二，各國範圍內之各港，無論對於何國入港商品，皆依中國現行海關稅率賦課（自

由港不在此例)。其賦課關稅，歸中國政府徵收。

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

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

自美國專使與各國外交當局書面之換文及口頭之商酌後，各國對於美國國務卿之宣

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

矣。

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

三四—五四九。

【註五九】見「中國條約合同大全」卷一，頁三二—三三四。

【註六〇】前書卷一頁二二五，「美國之外交關係」，一八九九，頁一三三。

【註六一】前書卷一頁二二三，前書頁一二九（一八九九版）。

【註六二】前書卷一頁二三二，前書一八九九版頁一四〇。

【註六三】前書卷一頁二三〇，前書一八九九版頁一三八。

【註六四】前書卷一頁二二九，前書一八九九版頁一三六。

【註六五】前書卷一頁二二一，前書一八九九版頁一二八。

【註六六】前書卷一頁二二二，前書一八九九版頁一二八。

【註六七】前書卷一頁二二八，前書一八九九版頁一三六。

【註六八】前書卷一頁二二四，前書一八九九版頁一三一。

【註六九】前書卷一頁二二二，前書一八九九版頁一二八。

【註七〇】前書卷一頁二三〇，前書一八九九版頁一三八，一三九。

【註七一】前書卷一頁二三四，前書一八九九版頁一四一。

【註七二】前書卷一頁二三五，前書一八九九版頁一四二。

【註七三】見「美國之外交關係」一九〇〇版頁二二九，三〇四。

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

【註七五】英俄關於中國鐵路之換文見「中國條約合同大全」卷一頁二〇四。

【註七六】英德協約見前書卷一百二六三。關於滿洲不適用「門戶開放」政策一事，本爲一疑案，今則已證明爲德國提議而英國贊同，可於著名之自魯氏 (Count von Bulow) 在 Reichstag 之演講見之。當時倫敦太晤士報曾有記述 (一九〇一年三月十六日)：「英德協約並未論及滿洲，其不能適用於滿洲毫無疑義。蓋滿洲之將來，於我國初無重大之關係也。」最近英國外務部出版物中，亦有白魯氏演講之記述：「英德協約與滿洲無關，德國毫無重大之利益於滿洲，滿洲之命運與德國初無關係。」(「大戰原因之英國文件」，卷二百二六—二八。)

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

【註七七】見「中國條約合同大全」卷一百二六四。

【註七八】同前，頁二六五。

【註七九】同前，頁二六五。

【註八〇】同前，頁二六五。

【註八一】同前，頁三二四。

【註八二】同前，頁三二五。

【註八三】同前，頁三二六。

【註八四】同前，頁三二七。

【註八五】同前，頁一二一，關於此後各國對於門戶開放主義之承認，參閱第三十

七節第一款。

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

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

第二編 第二時期（一九〇五——一九一五）

第二時期要略

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

國開發礦務及木材，亦漸為中國所限制。

日俄戰爭之後，兩國在滿之利益，因互得對方之承認而確定。英美兩國銀公司建築滿洲中國國有鐵路之企圖，如新法錦瑯諸線，俱引起日俄兩國之反對，謂足以侵害其在南北滿洲之特權，實則此項特權，固無存在之充足理由也。是時日俄兩國，屢開政治會議並訂立合作之協約，雙方協議將滿洲劃分為二，以定雙方之利益區域；一九〇七——一九一〇，一九一二及一九一六年之日俄協約，其最著者也。

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

第一章 日本在滿洲之地位（一九〇五——一九一五）

第十六節 日俄戰爭與滿洲

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

第五條 俄國以中國政府之承認，將旅順大連，及附近領地領水之租借權，與關聯租借權及組成之一切權利，特權，及讓與，又租借權効力所及地域之一切公共房屋財產，均讓與日本。但在該地域內俄國臣民之財產權受安全之尊重。

雙方同意前條之規定須得中國之承認，始發生效力。

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

雙方同意前條所規定者須得中國之承認始發生效力。

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

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

第三條 遼東半島租借地域外，現時日俄兩國軍隊占領之滿洲全部還付中國，全屬

中國行政。

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

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

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

和約之其他條文，有關於韓國及庫頁島之規定，以及日本海鄂霍次克海白林海之俄領沿岸允許日本人民有漁業權。俄國承認（第二條）日本對於韓國有政治上軍事上及經濟上之卓越權利。日本對於韓國認為指導保護及監理之必要處置時，俄國不阻礙亦不干涉。但俄國臣民在韓國者，受最惠國臣民之待遇。兩締約國為避一切誤會，於韓俄國邊境，不為一切軍事備置。一九〇五年十一月二十五日，「朴資茅斯和約」批准並於華盛

頓互相交換【註二】。

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

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

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

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

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

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

第一條 中國政府承認日俄媾和條約第五條與第六條俄國讓與日本之各項。

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

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

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

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

該約第六條極為重要，日本獲得「安東奉天間軍用鐵道繼續經營並改良為專運各國商工貨物之鐵道」之權利，自此路改良竣工之日起，以十五年為限。除因連兵回國就延十二個月不計外，限以二年為改良竣工之期。更規定期滿之時（一九二三——一九二四），雙方選請他國評價人一名，妥定該鐵道各物件價格，售與中國。至於該路之改良及商業情況，由中國政府派員查察經理【註一一】。

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

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

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

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

第三條 爲保護南滿鐵路之利益計，中國政府承認在未收復該路以前，不建築該線

之鄰近線及平行線，及任何枝線之足以損害該線利益者。

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

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

【註一】「日俄和約」，見「中國條約合同大全」卷一，頁五二二。

【註二】見前書卷一，頁五二五，並包括附約。

【註三】見前書卷一，頁五二六。

【註四】「日俄撤兵滿洲草約」，見前書卷一，頁五二七。

【註五】見前書卷一，頁五五一，參閱第十六節第三款。

【註六】見前書卷一，頁五五五，參閱附書二。關於「議定書」之證實，參閱第十

六節第三款。

【註七】「中日滿洲善後協約」及「附約」，見前書卷一，頁五四九。

【註八】「中日滿洲善後協約」「祕密議定書」之要略，見前書卷一，頁五五四，

附錄參閱二。

【註九】見前書卷一，頁五四九。

【註一〇】見前書卷一，頁五五一。

【註一一】一九〇九年八月十九日，訂立「安奉鐵路協約」，見前書卷一，頁七九七，參閱第十九節第三款。規定安奉鐵路之性質，依照「中日滿洲善後協約」，中國得於一九二三——一九二四年購買之，惟該約於一九一五年之「中日條約」及「換文」中變更，日本於此得保留安奉鐵路至二〇〇七年，即將該鐵路條約延長九十九年。一九一五年五月二十五日「中日滿蒙條約」，見前書卷二，頁一二二〇。參閱第三十八節，第一款。頁七二三，參閱第二十節第二款。

【註一二】見前書卷一，頁五五三。「中日鴨綠江採木公司條約」於一九〇八年五月十四日由中日兩國簽訂。關於鴨綠江木材權利之研究，見前書卷一，頁七二三，參閱第二十節第二款。

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

【註一四】見前書卷一，頁五五四。

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

第十七節 南滿洲鐵道株式會社之組織

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

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

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

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

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

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

【註一六】見「中國條約合同大全」卷一，頁五五七。

【註一七】日本組織南滿洲鐵道會社之「帝國命令」見前書卷一，頁五五五。

【註一八】見前書卷一，頁五五七。

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

（見「中國條約合同大全」卷一，頁七九〇）

【註二〇】「南滿洲鐵道會社組織條例」見前書卷一，頁五五九。

【註二一】見前書卷一，頁五五九。

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

下：一九〇七年七月十九日，發行四百萬鎊，公債價格為百分之九十七，利息五釐，期限二十五年。一九〇八年六月一日發行二百萬鎊，公債價格百分之九十八，利息五釐，三年為期（一九一一年還本）。一九〇八年十二月十六日，二百萬鎊，利息五釐，公債價格百分之九十七，五，期限為三十四年。一九一一年一月三日，六百萬鎊，公債價格百分之九十八，利息百分之四又二分之一，期限二十五年。未還本之外債總計一千二百萬。一九二〇年十二月一日，日本政府聲明對於倫敦債券之抽本付息負全責。一九一一年之後，發行內國公債，尤其於一九一七至一九二一年間，幾度發行債券，一九一七年之債券達一千萬元。南滿鐵道會社之債券，絕未流行於美國市場。至於英國，則在一九一二年以前，曾有滿鐵債券一千四百萬鎊，一九二三年更於倫敦舉行第五次之借款四百萬鎊。（朝鮮銀行：「滿洲經濟史」頁九四——九六；滿鐵會社出版部

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

【註二二】見「滿鐵會社之政府命令」，見「國際條約合同大全」卷一，頁五五八。
【註二三】見前書卷一，頁五六三，參閱第四十一節第一款。

第十八節 關東州之政府組織

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

條約，實未有明文規定也。

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

課長，一九〇八年規定由專任職之長官任之，並規定滿洲日本領事任命之條例。

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

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

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

【註二四】關東州都督府之組織命令見「國際條約合同大全」卷一，頁五六五。

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

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

第二編，頁一〇五〇。

【註二七】見前書卷一，頁五六六。

【註二八】見前書卷一，頁五六九。

【註二九】見前書卷一，頁五六九，參閱第四十一節第一款。

【註三〇】參閱第四十一節第一款。

【註三一】參閱第四十一節第一款。

第十九節 中日鐵路條約

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

日本於「中日滿洲善後協約」所附「議定書」中，該「議定書」倘經認准，應將新

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

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

一九〇八年十一月十二日，復有「中日續約」之訂立，決定借款總額，爲日幣三十

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

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

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

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

鐵路收入存於正金銀行者支付之。

自一九〇五至一九一五年間，吉長鐵路實際上無利可獲，而分期償款，亦復拖欠。一九一三年十月五日，中國對日本承認倘建築吉林至海龍城鐵路而需要外資時，日本有借款之權，其條文與「吉長鐵路借款協約」相似【註四三】。一九一五年五月二十五日，中日締結「滿蒙條約」，中國允立即修改「吉長鐵路借款條約」【註四四】。一九一七年「吉長借款新約」成立，吉長鐵路由南滿洲鐵道會社接管，拖欠之款（近二百萬元）由該路新借款六百五十萬元中扣除。借款期限為三十年，即於一九四七年終止，惟得於期滿之前償清之【註四五】。

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

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

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

日滿蒙條約」(即二十一條件)中【註四九】，日本主張其經營安奉鐵路延長至九十九年，即至二〇〇七年(即中華民國九十六年)終止。

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

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

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

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

吾人試更觀其餘之二線，及其中一線之枝線，固待後節之詳述，惟洮南熱河線則迄

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

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

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

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

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

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

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

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

【註三四】「新奉吉長借款協約」見「中國條約合同大全」卷一，頁二六七。

【註三五】日本歸還新奉鐵路協約見前書卷一，頁六三二。

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

【註三七】「新奉借款細目協約」見「中國條約合同大全」卷一，頁七八二。

【註三八】參閱第三節第四款。

【註三九】參閱第十六節第三款，及第十九節第一款。

【註四〇】見「中國條約合同大全」卷一，頁六二七。

【註四一】「新奉吉長鐵路借款續約」見前書卷一，頁七六七。

【註四二】「吉長鐵路借款細目協約」見前書卷一，頁七八五。

【註四三】中日「二十一條約」見前書卷二，頁一二二〇。參閱第三十八節，第一

款。

【註四四】一九一三年「中日滿洲鐵路換文」見前書卷二，頁一〇五四。參閱第十

九節第四款。

【註四五】「吉長鐵路借款協約」，見前書卷二，頁一三九〇。參閱第三十九節第

三款。

【註四六】見前書卷一，頁五五一，參閱第十六節第三款。

【註四七】中日改建安奉鐵路「備忘錄」見前書卷一，頁七八七。

【註四八】中日「二十一條約」見前書卷二，頁一二二〇。

【註四九】見前書卷二，頁一二二一。參閱第三十九節第一款。

【註五〇】參閱第十六節第三款。

【註五一】參閱第十九節第二款。

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

【註五三】「四鄧鐵路借款協約」，見「中國條約合同大全」卷二，頁一二四九。參閱第三十九節第二款。

【註五四】「滿蒙鐵路草約」(一九一八年九月二十八)見前書卷二，頁一四四八。

【註五五】參閱附錄六。

【註五六】參閱第十九節第二款。

【註五七】「中日間島協約」見「中國條約合同大全」卷二，頁七九六。

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

【註五九】參閱第三十節第一款，新法鐵路及英國之地位。

【註六〇】參閱第三十一節第一款，錦瑣鐵路及英美地位。

第二十節 中日礦務木材協約

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

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

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

地方結有協約。

當俄人勢力遍被滿洲時，撫順煤礦，多爲俄華私人經營，亦有由中東鐵路當局開採者。迨後日本均舉而置之掌握，遂啓中日兩國之爭執，因於一九〇九年九月四日「中日協約」中，解決其事【註六五】。關於撫順煙台煤礦兩國政府（第三條）商酌如下：（甲）中國政府，承認日本政府有開採上開兩處煤礦之權；（乙）日本政府，尊重中國之一切主權，并承認該兩處開採之煤礦，納稅與中國政府，其稅率另行協定；（丙）中國政府承認對於該兩處煤礦，准他處最輕輸出稅率之例，徵出口稅；（丁）所有礦界及一切詳細章程，另派委員協定。依照此約，兩國委員一九一一年五月十二日，訂定細目協定。其（第一條）規定日本（南滿鐵道會社）應付中國稅率照煤區價值百抽五【註六六】，撫順煙台兩處煤礦均准用之。出口稅率亦經決定，並每年出資日幣五萬，以爲中國釐金之稅。南滿鐵道會社於礦區內因工作而需用中國民地時，與中國官吏商酌行之。

本溪湖煤礦居瀋陽東南，位於安奉鐵路線上，日俄戰後由日本太倉公司經營，於

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

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

中日滿洲木材條約 吉林省森林豐盛，鴨綠江上游及圖們江為南滿林庫最著要者。

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

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

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

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

【註六二】「中東鐵路會社協約」見前書卷一，頁七四。參閱第三節第二款。

【註六三】「日俄和約」見前書卷一，頁五二二。參閱第十六節第一款。

【註六四】「中日滿洲善後協約」見前書卷一，頁五四九。參閱第十六節第三款。

【註六五】一九〇九年之「中日滿洲礦務鐵路協約」見前書卷一，頁七九〇。

【註六六】「撫順煙台煤礦協定」見前書卷一，頁七九二。

【註六七】「本溪湖煤礦公司協約」見前書卷一，頁七九三。

【註六八】「安奉鐵路礦務備忘錄」見前書卷一，頁七九一。

【註六九】一九〇九「中日滿洲礦務鐵路協約」見前書卷一，頁七九〇。一九〇九

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

止。】〔合衆國之外交關係〕，一九〇九，頁一一六——一二四〕。

參閱第四十節第一款「中日礦務協約」。

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

【註七一】參閱第三節第二，三款。

【註七二】「中東鐵路南滿枝線協約」見「中國條約合同大全」卷一，頁一五四。

【註七三】「中日滿洲善後協約」見前書卷一，頁五四九。

【註七四】「鴨綠江採木公司協約」見前書卷一，頁七三一。

【註七五】「鴨綠江採木公司條例」見前書卷一，頁七三三。

【註七六】參閱第四十節第一款。

第二十一節 中日電線電報協約

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

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

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

一九〇八年之中日電信會議中，海底電線與滿洲聯絡亦經討論【註八〇】。日本在滿所經營之陸地電線捨租借地及鐵路區域外，由中國出資日幣五萬元，移歸中國經營（第二條）。凡鐵道區域內之電線，仍由日本經營。中國允許依日本之意志於所指定之滿洲通商或條約口岸（安東，牛莊，遼陽，奉天，鐵嶺，長春）建築兩線以達鐵路區域。期限為十五年，其電線自各該地至鐵路區域由中國政府維護之（第三條）。此線由日本政府僱用之日本職員經營，並設辦事處於中國電信局以便利日本電信。日本政府每年報效中國

日幣三千元，以爲滿洲日本電信之酬金（第七條）。

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

【註七七】「中日海底電線協約」見「中國條約合同大全」卷一，頁七六〇。

【註七八】「中日海底電線辦理協定」見前書卷一，頁七六二。

【註七九】「東清鐵道會社協約」見前書卷一，頁七四。

【註八〇】見前書卷一，頁七六〇。

【註八一】「中日滿洲電信協約」見前書卷一，頁七六五。參閱第五十節第五款。

第二十二節 南滿洲之稅務

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

稅。

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

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

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

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

自中國於大連及安東（鴨綠江口附近）設置海關分所後，中國政府公佈該處徵稅辦法。規定外洋貨物於各該口岸（或於天津或牛莊）照章納稅者，給予准自由於滿洲其他口岸進口之特別證書〔註九二〕。不久中國政府即將「中日滿洲善後協約附約」中所規定之

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

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

【註八二】參閱第六節第一款。

【註八三】同前。

【註八四】同前。

【註八五】見「中國條約合同大全」卷一，頁一二一。

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

大連設關延遲之理由見「美國之外交關係」，一九〇七，第一編，頁二三〇；一九〇八，頁一二八。

【註八七】見「中國條約合同大全」卷一，頁六三四。

【註八八】見前書卷一，頁六三五。

【註八九】日本關東州租借地「臨時關稅條例」見前書卷一，頁六三八。

【註九〇】參閱第六節第二款。

【註九一】見「中國條約合同大全」卷一，頁六八三。中國於「中日滿洲善後協約」，承認於滿洲開埠十六處，更加安東及瀋陽（見「中國條約合同大全」卷一，頁五五一）。一九〇三年十月八日之「中日商業航務續約」開瀋陽及大東溝爲商埠（前書卷一，頁四一一）。同年「中美商業協約」開瀋陽及安東爲商埠（前書卷一，頁四二二）。

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

【註九三】「中日安東鐵路協約」見「中國條約合同大全」卷一，頁九一四。

【註九四】見前書卷二，頁九五〇。

【註九五】見前書卷二，頁一〇三九。自此項減稅成立後，大連海關對於朝鮮滿洲

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

【註九六】參閱第六節第二款及第二十七節第一款。

第二十三節 日本在滿洲之司法權

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

經俄國同意不得開入。自一九〇五年後，遂爲非經日本同意不得開入。

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

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

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

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

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

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

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

【註九七】參閱第十六節一，三款及第五節第一款。

【註九八】參閱第十六節第一，二款。

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

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

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

【註一〇一】「中日間島協約」見「中國條約合同大全」卷一，頁七九六。

【註一〇二】見前書卷一，頁七九七。

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

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

第二章 俄國在滿洲之地位（一九〇五——一九一五）

第二十四節 日俄戰後俄國在滿之地位

俄國在滿之鐵路權及司法權 俄國於「朴資茅斯和約」（一九〇五年九月五日）中，僅失去南滿洲之條約權利，即一八九八年所獲得之遼東租借地（關東），及長春以南之鐵路權利而已。自一八九五年至一九〇五年俄國所獲之鐵路權利，其在長春以北者，爲便利計，吾人可謂俄國在北滿之鐵路及條約權利，仍爲俄國所保存【註一〇四】。自以中東鐵路之一切權利，仍保存於東鐵會社（大半屬於俄人管理）之手，自該線完成三十六年後，中國得備資收回，八十年後中國得無償收回【註一〇五】。而其南滿枝線自哈爾濱至長春（寬城子）段，當亦準此辦理。故俄國中東鐵路線內之司法權，其於一八九六年至一九〇

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

俄國在哈爾濱市及鐵路區域內之管理權 日俄戰後，中俄兩國對於中東鐵路之爭議繼之而起。其一為俄國在中東鐵路設置「護路兵」之性質及範圍之問題，其二為俄國在鐵路線內及哈爾濱市之行政權問題。關於哈爾濱市政及其他鐵路上城市之俄人管理權，中國政府曾有所表示。一九〇八年一月俄國藉口「東清鐵道會社協約」，謂會社於鐵路地段內有絕對獨佔之行政權，因於哈爾濱市設立工部局。中國政府根據中文原文反對俄國之侵權，於二月間發表聲明：

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

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

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

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

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

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

納稅數量與俄國居民相同【註一〇】。

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

【註一〇四】本節所謂「北滿」一語，可概指自長春劃一橫線該線以北滿洲地方而言。長春爲中東鐵路南滿段與南滿鐵路之聯結點，自第二時期即一九〇五至一九一五以來，「南滿」「北滿」之辭更爲肯定，雖未必盡依法定或普通所採用者，而其區域於此時期中某某「日俄協約」曾加劃定。參觀第三十五節第一款。

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

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

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

濱市政條例」，與外人在華享有領事裁判權相衝突，不能允許其適用於哈爾濱之外籍居民。美國政府於一九〇九年八月六日聲明：「中俄草約」對於「哈爾濱市政章程」雖多改善，中國並得設置督辦以監督哈爾濱之市政機關，惟其大權，仍操於哈埠路局及其聖彼得堡之理事會之手。重要事項，均由此解決。並規定當新約詳章尙未完全訂就之前，以前之不堪忍受之舊章仍生效力。至於該項舊章，既未得哈埠各領之同意，又未得關係各國駐京公使之贊許。是以此項草約，顯與我國之權利衝突，美國政府萬難承認其對於美國及其居民發生拘束之効力也」（見「合衆國之外交關係」，一九一〇，頁二二三）。美國政府又於同年十一月六日向俄國大使口頭表示：「美國對於東鐵會社於其鐵路建築之必需城鎮，自中國獲得之市政權，要求美政府加以諒解一事，依據「東清鐵道協約」原文，礙難表示承認。蓋該約第六條顯

載中國政府允許給予東鐵會社之地，僅爲建造鐵道與經濟防護之必要地方也』（「美國之外交關係」，一九二〇，頁二一九）。

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

【註一〇九】見前書卷二，頁一一八六。

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

【註一一一】參閱第四十四節第一款及第五十二節第一款。

【註一一二】參閱第十六節第三款。

【註一一三】參閱第五節第三款，第五十二節第一款。

第二十五節 中俄鐵路條約

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

【註一一四】參閱第三十五節第一款。

第二十六節 中俄礦務木材條約

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

應商准華官及該公司，方能辦理。至於前約規定路線三十華里以外，所有礦務計劃，會社有協商之優先權利一項，則於此約內（第二條）加以廢止。在合於中國官署之尋常條件之下，對於各國人民均開放其經營。又規定（第七條）開出之煤，每千觔鐵道會社應向黑省當局納銀一錢二分（黑省平銀），外加礦捐若干〔註一七〕。

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

「中俄吉林木材合同」訂立之翌年，即一九〇八年四月五日，東鐵路局又與黑省當

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

如上所述，東鐵於吉省所獲林區爲數僅三，其於鐵路之功用，遠不及俄國波蘭日本等私人林區之存鐵路附近者雄厚，如：俄國之鐵路林區，不久即入於沙羅夫之手，今以其大部產品售於日人，於此一端，吉林省內森林之概情，可以想見矣。

【註一一五】見「中國條約合同大全」卷一，頁六六一。

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

【註一一七】同時與吉林當局簽訂相似之「煤礦協約」見前書卷一，頁六五八。

【註一一八】中俄（吉林省——東鐵會社）「吉林省採木協約」見前書卷一，頁六

【註一一九】中俄（黑龍江省——東鐵會社）「黑龍江省採木協約」見前書卷一，

頁七二一。

第二十七節 北滿洲之稅務

俄國鐵路（中東鐵路）區域內之稅務 依照「東清鐵道會社協約」（第十條）之規定，「自俄國經此鐵道運送至中國或自中國經此鐵道運送至俄國之貨物，中國海關照稅則減三分之一徵收」【註一二〇】。此項貨物若運送至內地時，照入口稅則再徵二分之一，以後通關過卡，概不重徵。此華俄銀行於「會社契約」中首得之稅務權利。自日俄戰後，長春以南之鐵道割歸日本，中東鐵道幹線及長春以北之枝線，仍適用上項條款，一九一三年日本亦獲得同樣之權利，凡貨物由朝鮮經安奉鐵路以達滿洲者，中國海關亦依照海關稅則，減收三分之一【註一二一】。

日俄戰後，俄方要求自大連運入滿洲之貨物以及於中俄國境運滿貨物予以特優之稅

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

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

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

【註一二〇】參閱第六節第二款。

【註一二一】參閱第二十二節第二款。

【註一二二】見「中國條約合同大全」卷一，頁六五〇。

【註一二三】參閱第二十二節第一，二款。

【註一二四】見「美國之外交關係」，一九〇八，頁一二八。參閱第二十二節第一款。

【註一二五】見「中國條約合同大全」卷一，頁六四八。訂約時俄人以貨物繳納減稅（三分之二）後，可以通行沿線各地無阻。中國以爲俄人所納之減稅（三分之二），不過爲入境稅，仍須繳納通行稅（百分之五十），始可通運於全國。後雙方互讓，始訂立此約。北京美國公使曾於一九〇

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

【註一二六】見「中國條約合同大全」卷一，頁六五一。

【註一二七】見前書卷一，頁六五〇。

【註一二八】見前書卷一，頁八〇七。

第二十八節 中俄電信協約

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

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

【註一二九】參閱第二十一節第一款。

【註一三〇】中俄（中國——東鐵會社）「收回鐵路界外電權協約」見「中國條約合

同大全」卷一，頁六三一。

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

【註一三二】參閱第二十一節第一款。

第三章 列強在滿洲之地位（一九〇五——一九一五）

第二十九節 列強之滿洲協約

列強之滿洲借款——四國銀行團 當中國革命之前後，中國大舉外債，用以作開發滿洲等用，向國際籌商借款，所謂「四國銀行團」及後加入日俄兩國而成之「六國銀團」等是也。一九一一年之改革幣制與滿洲興業借款，其目的有二，一為改革並統一中國本部之幣制，一為東三省發展農工礦業並防禦天災之用。惟受中國革命之影響，該項借款未能成立。但該約仍繼續有效，並經英美德法四國銀行團借給中國四十萬鎊，以為滿洲興業之需【註一三三】。

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

de l'Indo-Chine) (法國)，德亞銀行 (Deutsche Asiatische Bank) (德國)，匯豐銀行 (英國) 以及美國之摩根銀行 (Messrs. J. P. Morgan & co.)，康維銀行 (Kuhn, Iueb & co.)、第一國家銀行 (The First National Bank)，花旗銀行 (National City Bank of New York)——與中國政府訂滿洲興業及改革幣制借款之協約【註一三四】。「借款協約」中關於改革幣制，吾人於此非若滿洲興業之重視。借款總額為一千萬鎊，利息為百分之五，公債價格為百分之九十五。其中一百萬鎊 (第八條第四款) 用以為「發展滿洲三省實業之需」(第三條)，另稱「滿洲興業款項」。借款總額以中國政府之稅收為擔保，以滿洲之稅收担保其半額 (每年二百五十萬庫平兩)，出自煙草，燒酒，生產，消費等稅 (第五條)。滿洲興業之借款，用以發展黑龍江省之移民，墾牧，農林等業，以及改進滿洲礦務造幣諸端，均以發展實業為主。各國銀行團曾借與中國政府款額四十萬鎊，專為滿洲之用【註一三五】。質言之，捨此項借款之外，國際銀行團 (俄日法除外) 無復借款與中國，專為滿洲興業之用。

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

【註一三九】。戰後德俄兩國退出銀行團，實際遂成英法日三國銀行團。

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

十一月二十五日英國政府答覆美國，對於該項計劃的原則，表示贊同，並確望其見

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

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

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

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

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

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

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

入（「中國條約合同大全」卷一，頁八五一）。

【註一三四】「改革幣制滿洲興業借款協約」見前書卷一，頁八四一。

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

Revised edition）卷二，頁九八八。

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

【註一三七】見「中國條約合同大全」卷二，頁一〇二四。

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

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

【註一四〇】參閱第三十一節第一款。

【註一四一】見「美國之外交關係」，一九〇九，頁二一一；一九一〇，頁二三四。

【註一四二】見前書一九一〇，頁二三五，二四二。

【註一四三】見前書，一九一〇，頁二四〇，二四八。

【註一四四】見前書，一九一〇，頁二四九——二五二。

【註一四五】同前，頁二六一。參閱「外人在華之利權」卷一，頁一八一；參閱第三節第五款，一八九九年「中俄協約」及「英俄協約」，又第七節第

二款，英國放棄滿洲鐵路權利。

【註一四六】「美國之外交關係」，一九一〇，頁二五一。

【註一四七】同前，頁二五七。

【註一四八】同前，頁二五六，二五八。

【註一四九】英美私人資本等築錦瓊鐵路計劃參閱第三十一節第一款。

第三十節 英國在滿洲之地位

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

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

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

時，允與日本政府先行商酌」，作為暫時之解決【註一五七】。

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

【註一四九】「英美錦瓊鐵路計畫」參閱第三十一節第一款。

【註一五〇】參閱第七節第一款。

【註一五一】參閱第七節第二款。

【註一五二】參閱第三節第五款。

【註一五三】參閱第三節第五款。

【註一五四】參閱第十六節第三款。

【註一五五】參閱「東三省存錄」第二冊頁四七，徐世昌著，見「中國及其政治實

體」，頁二九四。

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

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

節第三款。

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

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

第三十一節 合衆國在滿洲之地位

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

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

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

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

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

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

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

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

【註一六〇】「錦璦鐵路預備合同」見「中國條約合同大全」卷一，頁八〇〇。

【註一六一】見前書卷一，頁八〇二。

【註一六二】參閱第二十九節第三款。

【註一六三】見 Willard Straight，頁三〇五——三〇六。

【註一六四】見「中國條約合同大全」卷一，頁八〇二。

【註一六五】美國保留錦璦鐵路計畫權利見「美國之外交關係」，一九一七，頁一

六八——一六九。又參閱第三十九節第二款，「四鄭鐵路協約」(一

九一五)，及第四十三節第二款「濱黑鐵路協約」(一九一六)。

【註一六六】參閱第三十一節第一款及第三十四節第一款。

【註一六七】參閱第三十四節第一款。

【註一六八】參閱第三十一節第一款。

【註一六九】參閱第三十八節第一款。

第四章 條約及合同（一九〇五——一九一五）

第三十二節 中日協約

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

【註一七〇】參閱第十六節，以及十九節以至二十二節。

第三十三節 英日條約

第二次英日同盟 「第一次英日同盟」，始於一九〇二年一月三十日，以五年爲期【註一七一】。英日兩國於第一次同盟尙未滿期以前，即一九〇五年八月十二日，日俄兩國正從事戰爭之時，締結新同盟，訂立條約。與第一次同盟，內容頗有不同【註一七二】。條約上首述其目的（緒言），除維持遠東一般之和平外，復確保中國主權之獨立及領土之完整，及列國商工業機會均等主義，以維持列國之公共利益。又保全東亞及印度兩締約國之領土權，并防護該地域兩國同盟之特殊利益。此項聲述非屬於條約之本文，而爲條約前之緒言。基於上述目的，英日兩國規定締約國之一方，非自挑發，而受一國或數國之攻擊，他一方之同盟國，直與援助而協同戰鬪（第二條）。英國以日本對與韓國有政治上軍事上及經濟上之卓絕利益；若日本爲保護增進該利益，對韓國執行指導監理及保護之必要處分時，英國承認之。但該處分不得違背列國商工業機會均等主義。關於英國在印度之同樣權利，尤其是國境安全之一切事項，日本亦同樣承認之（第四條）。正在進行之日俄戰爭，英國繼續守嚴正中立，若他一國或數國援助俄國與日本交戰之時，英國即援

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

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

【註一七一】參閱第十三節第一款。

【註一七二】「第二次英日同盟條約」，見「中國條約合同大全」卷一，頁五一六。

【註一七三】參閱第三十六節第一款，「法日協約」。

【註一七四】「第三次英日同盟條約」見「中國條約合同大全」卷一，頁九〇〇。

關於英日同盟會議之詳情參閱 *British Documents on the Origins of the Great War*, 一八九八——一九一四，卷四，頁二十四及一二〇。

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

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

第三十四節 美日協約

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

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

【註一七七】日美遠東政策換文見「中國條約合同大全」卷一，頁七六九。

【註一七八】同上，頁七七〇。

【註一七九】參閱第四十七節第一款——「一九一七年之美日協約」。

第三十五節 日俄條約

一九〇七年之日俄會議及條約 自一九〇五至一九一五年，日俄兩國所訂之重要協約，簡言之凡三，即一九〇七年，一九一〇年，及一九一二年日俄兩國，訂立協約，規定滿蒙權利也。自一九一六年「日俄祕密同盟協約」之公佈（一九一八——一九二一年公佈），吾人乃知一九〇七及一九一〇年之「日俄協約」除曾公佈者外，同時尚有關於滿洲「利益區域」之密約。而一九一二年之「日俄滿蒙密約」，亦於一九二一年公佈於世。

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

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

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

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

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

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

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

「第一條 日俄兩國，對於一九〇七年密約附條中所劃兩國在滿之利益範圍，相互

承認。

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

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

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

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

「第六條 兩國對於此約嚴守秘密。」【註一八三】

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

【註一八〇】「見美國之外交關係」，一九〇七，第二編，頁七六九（一九〇七年八

月十四日華盛頓日本大使以該項條約之英譯文致送美國國務院）。又

見「中國條約合同大全」卷一，頁六五七，譯文微有不同，內容大致相

似。

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

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

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

又參閱附錄「三」該約全文及其特點。

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

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

第三十六節 日法協約

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

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

【註一八六】一九〇七年「日法協約」見「中國條約合同大全」卷一，頁六四〇。

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

第三十七節 列強滿洲門戶開放主義

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

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

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

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

【註一八八】參閱第十五節第三款，各國贊成中國及滿洲門戶開放主義；又第四十
九節第一款，一九一五——一九二二年門戶開放主義觀概。

