

書叢究研



究研約條武

編勳憲丁崑

行印局書華中海上



東 北 研 究 叢 書

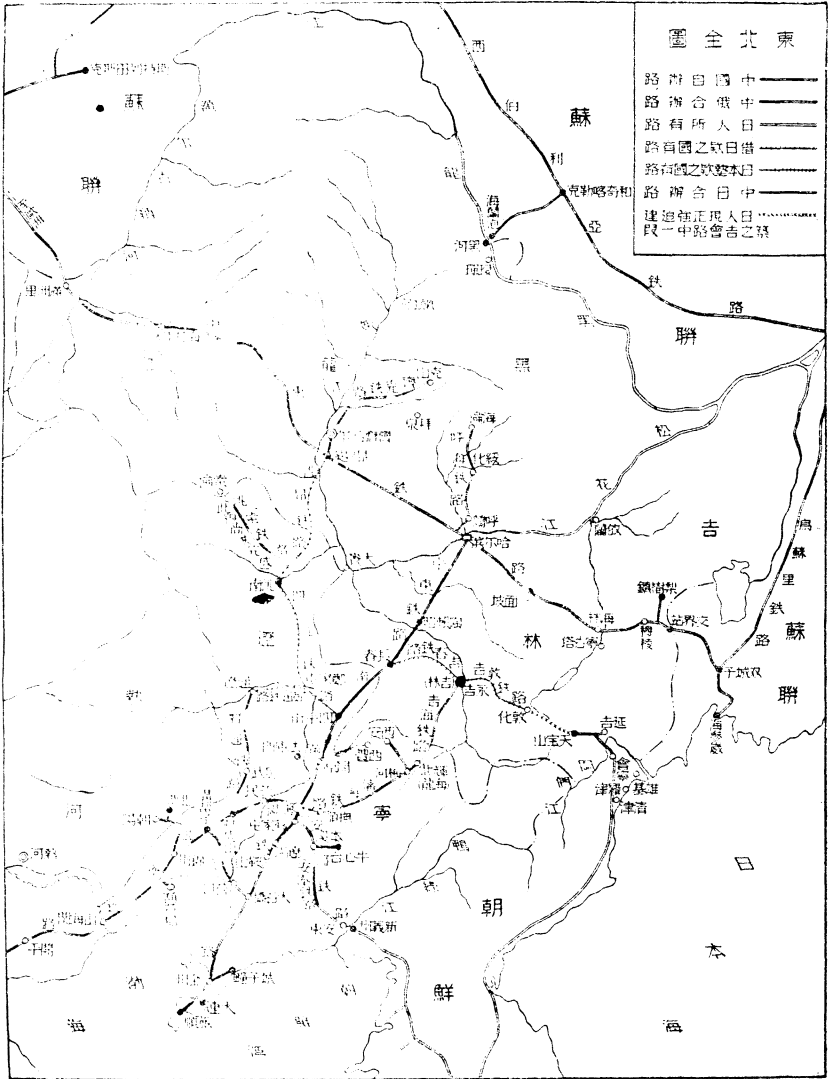
東
北
條
約
研

胡
憲
勳
崑
編

中
華
書
局
印
行

圖全北東

- 路游自國中
- 路游合俄中
- 路有所人日
- 路有國之款日繼
- 路有國之款本日
- 路游合日中
- 建道都正規人日
- 段一中路會吉之鐵



吳序

周憲文兄主編東北研究叢書，約余撰稿，題曰東北條約研究；余因回國不久，即在武漢大學授課，每日忙於編講義，無暇及此；幸吾弟胡崑與丁憲勳君願意擔任，使余得不辱周兄之命；今胡丁兩君持稿來，囑爲校正，經余翻閱一過；此書立論公正，一言一語，皆有法理之根據，對於日人所謂『滿蒙特殊利益』之批評，尤有獨到之見解；不勝欣喜，故於書首附誌數語以代序。

民國二十年十二月二十八日

吳學義於武昌

東北條約研究

東北條約研究目錄

第一章 導言	一
第二章 東北條約之史的發展	二
第三章 旅順大連租借地問題	一四
第一節 史的一瞥	一四
第二節 日人對於旅大租借地之解釋及其批評	二〇
第一款 共有地說及其批評	二〇
第二款 佔領地說及其批評	二二
第三款 國際地役說及其批評	二二
第四款 變相割讓地說及其批評	二三
第五款 旅大租借地之真正的性質	二四

第三節 旅大租借地之法權現狀……………二五

第四節 收回旅大租借地之法理根據……………二八

第四章 鐵路問題……………二九

第一節 史的一瞥……………二九

第二節 對於鐵路問題之批評……………六四

第一款 鐵路之期限問題……………六四

第二款 借款之條件問題……………六六

第三款 鐵路平行線問題……………六七

第五章 所謂鐵路附屬地問題……………六九

第一節 史的一瞥……………六九

第二節 日人對於鐵路附屬地之解釋及其批評……………七〇

第一款 割讓地說及其批評……………七一

第二款	租界地說及其批評	七二
第三款	準租界說及其批評	七三
第四款	殖民地說及其批評	七四
第三章	鐵路附屬地之真正的性質	七五
第六章	鐵路護路隊問題	七六
第一節	鐵路護路隊問題及其批評	七七
第二節	護路隊問題與華盛頓會議	八〇
第三節	護路隊問題與九一八事件	八三
第七章	內地雜居及商租權問題	八五
第一節	史的一瞥	八五
第二節	內地雜居及商租權問題之批評	八九
第八章	鑛產森林問題	九一

第一節 鑛權旁落之經過……………九一

第二節 林權旁落之經過……………九四

第三節 收回鑛權與林權之法理根據……………九六

第九章 郵電問題……………九七

第一節 東北郵權喪失之經過……………九七

第二節 日本反對吾國收回郵權之藉口……………九八

第三節 收回東北郵權之法理根據……………九九

第四節 東北電權喪失之經過……………一〇一

第五節 收回東北電權之法理根據……………一〇三

第十章 結論——所謂日本在東北之特殊利益——……………一〇四

東北條約研究

第一章 導言

國無分大小強弱，斷難免國際間之往來；尤其是在交通發達、商業頻繁之近代，無不因經濟上、政治上及其他種種原因，發生國際間之交涉，訂立雙方有利之條約，以促國際社會共同生活之發展；是則國際間之往來，不獨不能免除，且為文明國應有之事。惟我國自鴉片戰爭以來，列強常利用其經濟、政治、軍事之優勢，迫我締結種種片面條約；且對此條約，牽強附會，曲加解釋，以極其侵略之能事。他姑不論，即以東北而言，各國莫不恃其武力，威迫訂約，非法奪我利益，尤以日本自迫我締結各種不平等條約以來，自謂根據條約，在我東北有特殊權利；因此，其侵略手段，益為陰險而苛刻，全不顧國際間之友誼，與國際公法之威嚴；此豈能為國際社會所容許乎？本書專以我國歷來與外國所結關於東北之條約，為研究對象。其着眼之點，概括言之，約有三端。

一、東北與日俄交界，最易引起國際糾紛；且常爲列強在華利害衝突之中心點。各國無不用其政治、外交之手腕，謀得我東北之利權；而尤以日本爲甚。日本自與帝俄締結朴資茅斯（Portsmouth）和約以後，屢次迫我締結片面條約，使我東北失去完整之主權。故日本爲本書第一着眼之點。

二、我國與外國所訂關於東北之條約，大概皆爲不平等條約，皆由強迫利誘而成，殊不合條約之要件。故本書專以國際法立場，批評日本在我東北已得之權利，是否有正式條約之根據。此爲本書第二着眼之點。

三、日本在我東北已取得之權利甚多，不能一一敘述，姑舉其與我國主權有重大關係者言之，此爲本書第三着眼之點。

第二章 東北條約之史的發展

第一時期 清順治、康熙間，俄國屢派軍隊，沿黑龍江侵略東北，因不得逞，乃轉求修睦於清廷；康熙二十八年（一六八九年）與我國訂立尼布楚條約，此爲我國與外國訂立關

於東北條約之始。茲錄其條文如左：

- 一、自黑龍江支流格林必齊河沿外興安嶺以至於海，凡嶺南屬中國，嶺北屬俄國。
- 二、西以額爾古納河爲界，南屬中國領，北屬俄國領。
- 三、毀雅克薩城，凡俄國居民及用物，盡行遷往俄境。
- 四、兩國獵戶人等，不得擅越國界，違者拿獲送該管官處罪；上十人十五人之團體犯禁者，奏聞正法。

五、兩國人民帶有往來文票者，許其貿易不禁。

六、兩國彼此不得收留逃人。

查該約全部內容，不僅具平等之精神，且有利於我國。自此約締結之後，東北邊境之紛爭，告一段落；而俄人侵入黑龍江附近殖民之計劃，頓受挫折。然至道光二十年中英鴉片戰爭後，俄人侵略我東北之志復萌，乃以木刺威夫（Nicholas Muraviev）爲東部西伯利亞總督，畀以經營東方之任。木氏侵略東方之志甚雄，始則通航黑龍江，繼則駐兵各要隘，強求改

訂疆界時我國內有洪楊之亂，外有英法聯軍，深恐再起兵禍，遂於咸豐八年（一八五八年）與俄締結愛琿條約，查該約規定云：

（一）黑龍江北岸全爲俄羅斯領地；但原住精奇黑河以南之滿洲人民，仍得永久在原地居住，歸中國官吏保護，俄人不得侵犯。

（二）自烏蘇里江至東海岸之地，作爲中俄兩國共管之地。

（三）黑龍江、烏蘇里江、松花江，限於中俄兩國船舶通航，准兩國人一同交易。

依此規定，則黑龍江以北外與安嶺以南之一片廣大區域，約二十萬方里，皆爲俄人所奪；然俄人猶以爲未足。咸豐十年，清廷與英法聯軍第二次開戰，北京被陷，俄使伊格提業福出任調停，締結中英北京和約與中法北京和約。俄人自認有功於清政府，請求將由兩國共管之烏蘇里江以東至海之地域，讓與俄國，以爲報償。清廷無力拒絕，卒於咸豐十年（一八六〇年）與俄使增訂中俄條約十五條。其中第一條規定：

兩國沿烏蘇里江、松阿察河、興凱湖、白淋河、瑚圖河、琿春河、圖們江爲界，以東爲俄國領

以西爲中國領，此等交界各處，准兩國所屬之人，隨便貿易，并不納稅。

依此規定，則舉烏蘇里江東九十萬三千方里之地，全讓與俄國；俄國不費一兵一甲，徒憑外交技術，得阿穆爾、東海濱兩省之大區域。自此以後，俄國得在我東北樹立其侵略基礎。然此時中國之弱點，猶未完全暴露，外人尙不敢輕視，及至中日一戰，情勢大變，由是而入於東北條約的第二時期。

第二時期 中日戰爭之結果，中國敗北，而締結馬關條約，時在光緒二十二年（一八九五年）該約之內容，雖非全部關於東北之規定，但其第二條第一款謂：

盛京（即今日之遼寧）南部之地，自鴨綠江口湖江至平安河口，又從該河口劃至鳳凰城、海城及營口而止，所有折線以南地方及遼東灣東岸、黃海北岸，屬於盛京諸島嶼，概爲割讓地。

馬關條約議成以後，國人以損失過巨，羣請改議，而俄以利害關係，約法、德二國，出而干涉；日以新戰之餘，無力抗俄；乃忍痛還遼。俄政府自以干涉還遼有功於中國，要求報償。而清

政府，亦因甲午之役，受日之刺戟太深，急急報復，乃有聯絡西洋，抵制東洋之政策；故於翌年（光緒二十二年）在莫斯科訂結中俄密約，該約第四條規定：

中國允俄國於中國黑龍江、吉林地方，接造鐵路，以達海參威，惟此項鐵路由中國交華俄道勝銀行承辦經理；至合同條款，由中國駐俄使臣與銀行就近商訂。

依此，則俄國之鐵路得免繞道西伯利亞東部，而橫貫黑龍江、吉林二省以達海參威；有事之日，可藉此鐵路運輸兵糧，以逞其侵佔東北之野心。又於同年七月締結華俄道勝銀行契約，經濟侵略與政治侵略同時並進。此足證明俄人之狡猾，利用我國一時仇敵之心理，確定其侵佔東北之基礎。且日俄戰爭之角逐於我東北與乎遠東問題紛擾之由來，大半因此釀成。繼又於光緒二十四年（一八九八年）在德佔膠州灣之後，俄向清廷租借旅順大連灣，造成東北爲俄國之勢力範圍。然此時日本虎視眈眈，見俄國與清政府締結條約，有囊括東北之野心，妒火中燒，加以過去干涉遼遼之舊怨，卒致爆發日俄戰爭；此戰結果，使日俄在我東北之勢力一變，至此遂入於東北條約的第三時期。

第三時期

日俄戰前，東北之爲俄人之勢力範圍，已如上述。然至日俄戰後，日俄在我東北之勢力乃起變化。據光緒三十一年日俄兩國所訂之朴資茅斯和約第五條規定：

俄國以中國政府之承認，將旅順、大連及附近領地、領水之租借權與關聯租借權及組成一部之一切權利、特權及讓與，又租借權效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。

又第六條規定：

俄國以中國政府之承認，將長春、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煤礦，無條件讓與日本。

依此條文，則東北轉爲日本之勢力範圍；同年十二月，日政府又與清廷締結中日滿洲善後條約，該約第一條規定：

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。

依此規定，則清廷明白承認日本由朴資茅斯和約取得俄國在我東北之權利。不獨如

此，且另訂附約十一款，其重要條文爲：

(一) 中國政府於日俄兩國撤退軍隊後，開左記之地方爲通商埠：

甲、盛京省之鳳凰城、遼陽、新民屯、鐵嶺、通江子、法庫門。

乙、吉林省之長春、吉林、哈爾濱、寧古塔、琿春、三姓。

丙、黑龍江省之齊齊哈爾、海拉爾、愛琿、滿洲里。

(二) 中國政府將奉天、安東間軍用鐵路，仍由日本政府接續經營，改爲專運各國商工貨物之鐵路。自此路改良竣工之日起（除運兵歸國十二個月不計外，以二年爲改良竣工之期）以十五年爲限——即一九二三年止，屆期雙方選請他國評價人一名，妥定該鐵路各物件價格，售與中國，至該鐵路改良辦法，由日本承辦人與中國特派員妥實商議，所有辦理該路事務，中國政府援照東清鐵道條約派員查察經理。

(三) 營口、安東、奉天各商埠，由中日兩國派員劃定日本租界。

(四) 中國政府允設一中日合辦材木公司，以採伐鴨綠江右岸之森林，其地區年限，公司如何設立及一切共營章程，另訂詳目規定，總期兩國股東均分利益。

觀此中日滿洲善後協約及附約，可知日俄戰爭之結果，俄雖失敗，所失者僅在我東北南部之一部份權利而已；但宣稱中立之我國，反因而喪失許多權利，事之不公，無過於此。日本既得此項權利，遂於東北設立南滿洲鐵道株式會社，主持經濟侵略；又置關東都督府，專掌政治侵略；互相推進，不遺餘力。至其侵略計劃，則以大連港爲南滿路之貨物進出口岸；而又以南滿路爲中心，建築所謂培養線。是以光緒三十三年（一九〇七年），日逼清廷締結新奉吉長鐵路協約。依該約我國承認建築吉長、新奉兩鐵路時，向滿鐵會社借用半額資金；期限爲新奉十八年，吉長二十年。同年五月締結大連關稅條約，規定中國政府承認日本在大連灣設立海關。復根據光緒三十一年十二月中日滿洲善後條約附約第十條，設立中日合辦材木公司，以採伐鴨綠江右岸森林之規定，乃於光緒三十四年（一九〇八年）四月締結中日合辦材木公司章程，該公司定名爲鴨綠江木植公司，資本金三百萬元，中日兩國

各出一半。自鴨綠江右岸的帽兒山至二十四道溝之間，距江而六十華里內之林木，概由該公司採伐。此外該公司置督辦一人，由奉天督撫委任東邊道尹兼任，又設理事長二人，由日兩國各派一人，其他理事技師等，由理事長協議選派。營業期限暫定爲二十五年。翌年（宣統元年）日本趁清廷兩宮崩御，宣統初立，對外毫無準備，向我要求派員會勘安奉新路線；我國根據中日滿洲善後協約，祇許照舊線改築，日方理屈，竟於六月二十日，忽向我外務部，發出最後通牒，申言「採取自由行動」；清廷不得已，悉依日方要求，締結安奉協約。同年七月二十日，又締結間島條約與滿洲五案協約，中國政府（一）允以圖們江爲中韓兩國國境，其江源地方，以界碑爲起點，依石乙水爲界。（二）允日本在龍井村、局子街、頭道溝、百草溝等處設置領事館。（三）允朝鮮人民在圖們江北墾地居住。（四）允將吉長鐵路延長至延吉邊界與韓國會寧鐵路聯絡。（五）允於建築新民屯至法庫門鐵路時，先與日本政府商議。（六）允日本將大石橋至營口鐵路延長至營口新市街。及（七）允日本政府開採撫順、煙台之煤礦。至此，我國在東北之主權，益形破損。然日本在我東北之侵略，猶未能飽其野心，遂於

民國四年歐戰期中，提出二十一條之要求，由是東北條約遂入於第四時期。

●●●●
第四時期

民國四年（一九一五年），日本乘歐戰方酣，列強無暇東顧；中國內亂頻仍，袁氏潛圖帝業之時，駐華日使日置益，乃於一月十八日，竟破國際慣例，直接向袁世凱提出二十一條，分爲五號，第一號，關於山東之侵略。第二號，關於東北之侵略。第三號，關於長江一帶及漢冶萍鑛之侵略。第四號，關於沿海各地之侵略。第五號，關於警察、宣教等及其他一切之侵略。當時日政府自知條件過苛，深恐曠持日久，發生意外枝節，故要求袁政府嚴守秘密，並促其從速解決。二月二日，袁政府派陸徵祥、曹汝霖與日使日置益累次商議，毫無結果。日本遂於五月七日向我提出最後通牒，限於九日下午六時以前答復，否則『日本政府將執行必要之手段』。袁氏因有求於日，竟不顧國民反對，遂於五月二十五日，或用照會承認，或下命令允准。但論此條件之來源，既非出於戰敗求和，又非出於通商協定；又論此條件之性質，既非解決當時之糾紛，更非了結以前之懸案；不過因日本抱定大陸政策，具有佔據東北之野心，以求遂其支配中國之慾望而已。查該約要點，他姑不論，即以東北一隅而言：

- (一) 將旅順大連并南滿及安奉兩鐵路租借期限，均展至九十九年爲期。
 - (二) 中國承認日本人民在東北爲建築商工業用之房廠或爲耕作，可得其需要土地之租借權或所有權。
 - (三) 日本人得在我東北任便居住，往來並經營商工業。
 - (四) 東北之各礦開採權，讓於日本。
 - (五) 中國如在東北境內，允准他國人建造鐵路，向他國借款時，或將東北境內各項課稅作抵，向他國借款時，須先得日本政府同意。
 - (六) 中國若在東北境內聘用政治、財政、軍事各顧問教習，必先向日本政府商議。
 - (七) 吉長鐵路委任日本政府管理經營，其期限爲九十九年。
- 但此亡國的二十一條件，雖經袁世凱允許，而我國民固始終未曾承認。自此以後，日本雖與我國訂有條約，然均爲經濟上之侵略，不若民四中日條約之甚。舉其要者，例如民國六年（一九一七年）之吉長鐵路借款契約，民國七年末之吉會鐵路豫備借款契約，金礦森

林借款契約及所謂滿蒙四路（開原海龍至永吉、長春至洮南、洮南至熱河、及洮南熱河間一地點至某海港）豫備借款契約等。軍閥政客徒藉築路之名，借外債以供內亂之用，至於國權之喪失，則未稍顧惜，禍國殃民，莫此爲甚；近年以來，幸東北當局，漸有覺悟；對於日本之不法要求，常據理力拒；「九一八」東北事件之發生，未始非因所求不遂，而出此下策也。

總括上述東北條約之史的發展，吾人可得一簡單之結論，茲分兩方面觀察。其一：若以時期而論，則在第一時期，清廷昏庸，昧於國際條約之重要，致喪失東北邊鄙廣大之土地，樹立俄國在我東北侵略之基礎。第二時期爲俄國單獨取得東北條約上之權利，日本雖以中日戰爭結果，締結馬關條約，欲大逞其侵略，終阻撓於俄國。第三時期，俄國在我東北之權利，大部爲日本所奪，日本乃藉此擴張其利益於中俄條約所規定之外。第四時期，日本在我東北條約上之權利，以二十一條之要求，更爲擴張，而取得日人所謂「在滿蒙之特殊地位」。其二：若以條約之由來而論，則在第一時期，除尼布楚條約外，外人與我國所結之東北條約，純係利用其狡猾之手段而成；又在第二時期與第三時期，東北條約之由來，除出於上

述之狡猾手段外，另有兩種要素。即（一）戰敗求和與（二）強迫要求。至在第四時期，除上述兩要素外，且出於威迫侵略。二十一條乃其唯一不可磨滅之實例也。

第三章 旅順大連租借地問題

第一節 史的一瞥

甲午（光緒二十年）中日戰後，馬關條約成立，割遼東半島於日本，俄以利害關係，邀同德法兩國，出而干涉，日因新戰中國之後，無力可以抗俄，乃忍氣吞聲，令駐華公使林董與李鴻章訂還遼約，結果以（一）中國償款三千萬兩、（二）俄、德、法永不得佔東三省、中國亦不得割讓、（三）大連灣通商及（四）大東溝、大孤山開闢商埠諸條件，交還遼東半島。自此以後，俄國以干涉還遼有功於清廷，思得酬報，故於光緒二十四年（一八九八年）藉日德佔膠州灣，要求租借旅順、大連二港，謂各國海軍在中國皆有根據地，俄國不能獨無，而清廷因受挫於日，頗欲聯俄以抗日，乃派李鴻章、張蔭桓與駐華俄使羅福締結旅順大連租借條約，時在光緒二十四年三月初六日。其主要條文如下：

第一條 爲保全俄國水師在中國北方海岸，得足爲可恃之地，大清國大皇帝允將旅順口、大連灣暨附近水面租與俄國。惟此項所租，斷不侵中國大皇帝主此地之權。

第二條 因以上緣由，所租地段之界，經大連灣迤北，酌視旱地合宜，保守該段所需應相離若干里，即准相離若干里，其確切界限以及此約各項詳細，俟此約畫押後，在聖彼得堡會同許大臣刻即商訂，另立專條；此界綫商定後，所有劃入租界綫內之地及附近水面，專歸俄國租用。

第三條 租地限期，自畫此約之日起，定二十五年爲限，然限滿後，由兩國相商，展限亦可。

第四條 所定限內，在俄國所租之地以及附近海面，所有調度水陸各軍，並治理地方大吏，全歸俄官而贊成一入辦理，但不得有總督巡撫名義。中國無論何種陸軍，不得駐此界內，界內華人去留任便，不得驅迫，設有犯案，該犯送交就近中

國，按律治罪，按照咸豐十年中俄條約第八條辦理。

第五條 所租地界以北，定一隙地，此地之界由許大臣在聖彼得堡與外部商定。此隙

地之內一切吏治全歸中國官，惟中國兵非與俄官商明不得來此。

第六條 兩國政府相允旅順一口，既專為武備之口，獨准華俄船隻享用，而於各國兵

商船隻以為不開之口，至於大連灣，除開口內一港，亦照旅順口之例，專為華

俄兵艦之用，其餘地方，作為通商口岸，各國商船，任便可到。

第七條 俄國認在所租之地，而旅順、大連灣兩口為尤要，備資自行蓋造水陸各軍所

需處所，建築砲台，安置防兵，總設所需各法，藉以着實禦侮，併認以己資修築

燈塔以及保航海無虞之所需各項標誌。(?)

此條約締結後月餘，即在同年閏三月十七日，中俄兩國更於聖彼得堡締結旅大租借

續約，其重要條文如下：

第一條 按照原約第二條租與俄國之旅順口及大連灣遼東半島陸地，其北界應從

遼東西岸亞當灣之北起穿過亞當山脊（山脊亦在俄國租地內）至遼東東岸皮子窩灣北盡處止，租界附近水面及陸地各島均准俄國享用。兩國各派專員就地詳確勘定所租地段之界綫。

第二條

從第一條所定地段北界起，應照北京條約第五條所定隙地，其北界綫應從遼東西岸蓋州河口起，經岫巖城北至大洋河沿河左岸至河口；此河亦在隙地內。

第三條

俄國國家允西伯利亞鐵路通接遼東半島之支路，末處在旅順口及大連灣海口，不在該半島沿海別處。又公同商定此支路經過地方，不將鐵路利益給與別國人。至中國以後自造路從山海關接長至此支路最近之地，俄國允不干涉。

第四條

俄國國家允中國國家所請，允聽金州城自行治理，並城內設立應需巡捕人等，中國兵應退出金州，用俄國兵替代。此城居民有權往來金州至租地北界

各道路並日常需用附城，准俄國享用之水，但無權兼用海岸。(?)

第五條

中國國家允認(一)非俄國應允，不將隙地地段讓與別國享用。(二)不將隙

地東西沿海岸與別國通商。(三)非俄國應允不得將隙地地段內造路開礦

及工商各利益讓給。

翌年(一八九九年)三月二十八日，兩國復派專員勘定租借地境，結果締結中俄勸定旅大租界專條八條，大要如左：

(一) 租借地內東西岸附近水面諸島嶼歸俄國享用。

(二) 中立地東西岸附近諸島嶼依中立地辦理。

(三) 遼東半島以南之廟列羣島，雖不編入租借地內，然中國不得讓與他國或他國人享用；又不得開爲通商口岸；該島內礦業及工商利益亦不得讓與他國人民。

迨光緒三十一年(一九〇五年)，日俄戰起，俄敗於日，因訂朴資茅斯條約，其第五條

規定：

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於租借權及組成一部之一切權利、特權及讓與，又租借權效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。

同年十二月中日兩國復訂中日滿洲善後協約。其一條謂：

中國政府將俄國按照日俄和約第五條及第六條允讓日本之一切，概行允諾。

又第二條謂：

日本政府承允按照中俄兩國所訂借地及造路原約實力遵行，嗣後遇事隨時與中國政府妥商釐定。

此為旅順、大連由中國租借與俄國及由俄國轉讓與日本之經過。據中俄間規定租借地之租期本為二十五年；易言之，即民國十二年已經滿期，中國於是年即有收回之權；唯民國四年，日本逼袁氏締結所謂中日條約凡二十一條，其中一條謂：

兩締約國約定將旅順、大連租借期限並南滿、安奉兩鐵道之期限，展至九十九年為期。

而此中日條約固未經我國民承認，不生效力；然至少在事實上，旅大管理權，至今仍在日本之手。雖在華盛頓會議時，中國代表曾經提出收回旅大租借地案，然日本代表則謂旅大乃由日本犧牲極多之生命財產，繼承俄國權利合法取得，不能交還。致華府會議對於旅大問題毫無結果；此問題能否以外交方法解決，今已頗屬疑問。

第二節 日人對於旅大租借地之解釋及其批評

第一款 共有地說及其批評

所謂共有地 (Co-dominium 或 Co-ownership) 者，即謂一部份土地同時屬於兩國主權之下，由兩國平等分任其統治權之謂也。日本學者有以共有地解釋旅大租借地者；然吾人試一反觀光緒二十四年中俄兩國之租借條約，可知此種解釋，實爲錯誤。因此條約規定：「惟此項所租，斷不侵中國大皇帝主此地之權。」則中國在旅大之主權，實已明白保留；日本對於旅大，其所有者，祇在租借期內之治理權而已。夫中日兩國在租借地之權力，既一爲主權，一由主權賦與之治理權，則其對旅大之關係，並非平等可知，故自條約之規定言之，旅大

租借地決非中日共有地也。

第二款 估領地說及其批評

日本學者又有以估領地 (Occupation) 解釋旅大租借地者。所謂估領地者，在國際法上，其意義頗不一致；要而言之，約有三種解釋。第一謂：在交戰時，一國以武力所佔敵方之土地；第二謂：爲保護友邦起見，而暫時估領之土地；第三謂：一國對無主地或「未開化」(Uninhabited) 地帶之實際上之估領。此三種解釋，加之旅大租借地上，皆不能適合。蓋旅大在光緒二十四年（一八九八年）以前，完全屬於中國所有；而租借關係之發生，乃由中俄二主權國家之條約規定，故此地決非無主地或所謂「未開化」地帶，至屬顯然。至謂戰爭時一國估領他國之土地，則對旅大更非事實。且俄國之得旅大租借地，既非由於保護友邦之意，援助中國防禦外侮或消滅內亂，而純出於其侵略之野心，故第二種解釋，其不能加之於旅大，理至明顯也。

第三款 國際地役說及其批評

所謂國際地役 (International Servitude) 者，即謂一國之領土，全部或一部，爲滿足他國之利益，對於前者之領土主權所加之限制是也。日本學者，有以此國際地役說解釋旅大租借地之性質者。意謂：旅大租借地之主權，雖仍保存於中國之手，惟在租借期中，暫不許行使，讓承租國之日本行使若干權能，如條約上規定之軍事權與海軍權，故旅大租借地之性質可認爲一種消極的國際地役。

考「地役」二字，本爲私法上之名詞；國際法學者間，因「國際地役」四字，含義廣泛，頗多攻擊；甚至有反對在國際法中，引用任何私法上之名詞者。但無論如何，總不能以國際地役，解釋旅大租借地。蓋在國際之關係下，對於一國領土主權之限制，乃特殊的而非一般的；但在旅大租借地，則租借國所讓與承租國之權力，爲極廣泛的治理權，試問此與允許他國商船通過己國之河川或允許爲他國利益而使本國某部份土地不建築要塞等等，能相同否？則旅大租借地，並非國際地役，從可知矣。

第四款 變相割讓地說及其批評

變相割讓地 (Disguised Cession) 說，大陸學者及英國學者多採用之者；意謂租借二字，卽割讓之代名詞，惟爲顧全租借國之顏面計，不用割讓字樣，故名之曰變相的割讓地。日本學者，有謂：旅大卽爲變相的割讓地。但此說最大之錯誤，在只顧一時政治上的情形，而毫無法律上之根據。因所謂割讓者，乃一國將領土主權移轉與他國，其結果之明顯者，乃割讓國於此喪失主權；但光緒二十四年之中俄旅大租借條約，明顯規定：「惟此項所租，斷不使中國大皇帝主此地之權。」則中國於此，並未喪失主權可知；且土地割讓之另一重要結果，凡此地居民之屬於割讓國者，其國籍恆依『總歸化』之事實，而取得承讓國之國籍；但光緒二十四年及二十五年中俄間旅大租借條約及續約，關於界內中國人民，仍以『華民』稱之，毫無關於變更國籍之規定；卽由此點觀之，亦可知旅大確非割讓地矣。

考日本學者，其所以唱此謬論者，蓋以庚子拳亂前後，中國處於積弱之狀態下，各國對華抱瓜分之野心，爭先恐後，互作租借地之競爭，因卽不顧法律上之根據，而有此變相割讓地說之發生。時至今日，情景已迥非三十年前可比；誠如美國學者楊氏 (C. Walter Young)

在其最近所著「關東租借地之國際法上的地位」(一九三二年出版)一書中所云：「國之租借地，現已收回二處，一爲最近一九三〇年之事。(指威海衛，另爲一處指膠州灣——譯者按)中國現已爲世界重要國家之一，在國際聯盟中亦獲有非常任理事之席，且國家亦有相當進展，表示對於十九世紀中所給與外人之若干種特權，已有收回之能力。」要而言之，旅大租借地之性質，無論自租借條約上言，或自中國實際情勢之變更言，皆不能與割讓地相提並論，其理至爲明顯；日人之謬論，不攻自破。

第五款 旅大租借地之真正的性質

據以上四款所言，日人對於旅大租借地法律性質之學說，皆爲有意或無意之曲解。吾人以爲租借地之性質，誠有如周鯁生先生所云：「土地租借本是國際關係的一個新事實，必欲引國際法上的舊觀念來解說，徒嫌牽強，故與其附會舊說，得一不明確的觀念，毋寧直將租借視爲國際法中新起的一個制度，獨立的自成一例。」故吾人欲解釋旅大租借地之性質，毋寧求之於租借條約之規定：即就光緒二十四年旅大租借條約而論，其第一條明白

用「租借」(Leas)二字；「租借」本爲私法上之名詞，今既引用於條約上，則其性質必與私法上之租借性質相同。羅特博特(Lauterpacht)氏之國際法之私法的淵源及其比較論一書中謂：「在條約中若引一習用的私法名詞，則此條約之解釋，除有相反的規定外，必須根據於此名詞之內含的原則爲一般所承認者。」考在私法上之租借關係，原主保有所其所有權，而承租者之利益權則與之並立。依此，則國際上之租借，亦必有同樣之法律效果；換言之，則租借國於租借地上保有最後之主權，而承租國則在租借期中得行使由主權賦與之治理權。吾人觀旅大租借條約上關於保留中國主權之種種規定，（例如：不能侵害中國主權，及租借期滿中國有收回權等）以及俄皇在一九〇三年一月致中國之文中，對於旅大曾用「用益權」(Usfruct)字樣，益可以知旅大之性質，實無異於私法上之租借。

第二節 旅大租借地之法權現狀

光緒二十四年俄得旅大，即設關東州總督，總理當地軍民政務，日俄戰後，日獲旅大，仍仿俄制，置關東都督兼長軍民二政。迨民國八年，改關東督都府爲關東廳，另設關東司令官，

實行軍民分治。並於關東廳之下，設關東州法院，行使當地之司法權。關於日本在旅大實際之設施現狀，以其逸出本書範圍，故不置述，此處所述，乃以與主權有重大關係之法權爲限。

關於日本在旅大租借地內之司法權，依光緒二十四年中俄旅大租借條約第四條之規定云：

「界內華人，去留任便，不得驅迫，設有犯案，該犯送交就近中國，按律治罪，按照咸豐十年中俄條約第八條辦理。」

考咸豐十年中俄條約第八條之規定爲：「倘有犯罪之人，照天津和約第七條，各按本國法律治罪。」而天津條約第七條則規定：

「此種案件如係華人與華人之關係，應只由華官按照華律治罪；若案件係華人爲被告，俄人爲原告之關係，則應有俄官之會審。」

而此規定，乃與我各通商口岸之法權現狀，完全相同。我國在旅大之居民，除爲原告時外，不應屬於日本司法權管理之下。惟日本在旅大之所謂關東州法院，不唯對其本國人民

訴訟，行使其法權，而且對於我國人民與日本人民間之任何訴訟，亦不顧條約規定，而一律行使其法權。是日本蔑視我國權利之顯例也；幸國人加之意焉。吾述至此，有一問題，須請讀者注意；此即旅大租借地內之領事裁判權問題是也。領事裁判權之爲害，盡人皆知，毋待贅述；惟領事裁判權存在一日，就法理而言，自應同樣適用於旅大租借地；因領事裁判權之條約，乃我國與日本以外各國所締結者；而旅大租借地之條約，則爲我國與日本所締結者；而我國在此租借地之主權，既未喪失；申言之，旅大租借地既仍爲我國之土地；則領事裁判權之效力，自可及於租借地；其不能因中日間之條約，而取消第三國之權利，理至顯然。故俄租旅大之時，日本政府即主張：「法權乃主權之最重要部分，不能僅因租借而移轉與他人。中國既於租約內，明白保留租借地主權，則前在租借地之所有法權，仍屬存在；故中國與第三國所訂之約，不能妨礙日本依約在華所得之治外法權也。」但當時日本以外在華獲得領利權之各國，多數皆不主張此種權利之繼續存在，此可以美政府之意見爲代表。一九〇〇年美國國務卿海（Hay）氏，致其駐華公使訓令中有云：「鑒於中國之明白拋棄治理權，則所

謂保留主權者，不過欲杜絕承租國將來要求租地主權永歸其所有耳。觀於諸地既完全爲他國管理，所用法律與我大致相同；則於西人租借期內，若繼續行使領事裁判權，似無理由也。故各國在旅大租借地之領事裁判權，皆經擱置不用；卽外人在旅大租借地內之訴訟，一律歸俄國當局之關東州法院處理。迨日本自俄國獲得旅大後，遂一反其前此之主張，亦以外人不在旅大行使領事裁判權爲得策。考一國與他國所訂條約，在其領土上自應有普及的效力，旅大既仍爲我國領土，安得不適用中國與外國所訂之條約；故各國在旅大租借地內，放棄領事裁判權之舉動，並非合法，至爲明顯。

第四節 收回旅大租借地之法理根據

依中俄旅大租借條約之規定，旅大租借地之租期，至民國十二年已經期滿；唯民國四年日本對袁世凱提出第二十一條，將旅大租期延長至九十九年。考第二十一條未經我國國會批准，則此種延期，自無法律上之效力，其理由至顯；（參看本書第四章第三節第一款）抑有進者，且國際法上有所謂情勢變遷（*Rebus Sic Stantibus*）之原則，一國與他國所訂之

條約，異日因訂約時之重要情勢變更，得片面宣告條約之無效。俄國宣告一八五六年巴黎和約關於黑海中立化之規定無效者，亦即依此原則。我國租借地之設立，本基於拳亂前後，因中國積弱之故，引起各國瓜分中國之野心；以及德俄在東方之勢力，足以妨害各國之均勢，故各國競作租借地之攫取；時至今日，德俄在中國勢力，早已分別消滅或減弱，而中國政治亦迥非滿清時代可比；情勢既經變遷，中國國民安能再任本國領土長處於他國治理之下，而妨害我國家之發展耶。

第四章 鐵路問題

第一節 史的一瞥

日本侵我東北，其重要設施，厥在交通；一九〇五年中俄朴資芬斯條約及中日滿洲善後協約成立，日本即取得南滿、安奉兩路之經營權；自此以後，威迫利誘，多方進行，或用借款名義，或用墊款名義，終至吉長、吉敦、四洮、洮昂諸路路權，皆被日人所得。茲先言各路路權喪失之經過，繼論其條約上之是非。

●●●●●●●●●●
南滿鐵路 南滿路本爲中東路之支線，光緒二十四年三月初三日俄國以干涉日本還遼有功於中國，因迫中國與訂旅大租借條約，並規定自哈爾濱至旅大之鐵路，由俄國築造；南滿起自長春，爲其間之一段。光緒三十一年（一九〇五年）俄敗於日，由美總統之調停，訂和約於朴資茅斯，其第六條規定：

「俄國以中國政府之承認，將長春、旅順間之鐵路，及其一切支線並同地方附屬一切權利、特權及財產與其所經營之一切煤礦，無條件讓與日本。」

此條既爲日俄二方所規定，對中國尙不能發生效力；日本派小村全權，於光緒三十一年十一月二十六日至北京與清廷訂結中日滿洲善後協約，其第一條謂：

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。

又其第二條謂：

日本政府承認遵行中俄兩國締結之租借地及築造鐵道諸條約。

日本之獲得南滿鐵路，卽自此始。

南滿鐵路既爲東清鐵路（即今之中東路）之一段，而日本之取得此路，又爲承繼俄國之權利，則中俄兩國在光緒二十二年（一八九六年）所訂中俄合辦東省鐵路公司合同章程之規定，當然適用於南滿路，據該章程第十二條規定：

自該公司路成開車之日起，以八十年爲限，所有鐵路所得利益，全歸該公司專得，如有虧拆，該公司亦應自行彌補，中國政府不得作保，八十年限滿之日，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，按計所用本銀，並因此路所欠債項並利息照數償還。其公司所賺之利，除分給各股東外，如有盈餘應作爲已歸之本，在收回路價內扣除，中國政府應將價款付存俄國國家銀行，然後收管此路。路成開車之日，由該公司呈繳中國庫平銀五百萬兩。

據此規定，則至民國二十七年，已滿三十六載，我國有權給價收回。民國四年，日本冒天下之大不韙，強迫袁世凱承認二十一條，將南滿鐵路之限期，展爲九十九年，即據該約第二類第二條謂：

兩締約國約定將旅順、大連租借期限並南滿、安奉兩鐵路之期限，均至九十九年爲期。日人據此未經我國國民承認之二十一條，公然聲稱：「其原合同第十二條所載自開車之日起三十六年後，中國政府可給價收回一節，毋庸置議；」竟有永久強佔之意。

以上乃南滿路沿革之一班，其管理機關，則爲南滿洲鐵道株式會社，該社之資本，原爲二萬萬元，日本政府坐半；其餘一半，名義上雖任中日二國人投資，但實際上則並不使中國人入股。民國九年，該社資金擴充爲四萬萬四千萬元，增加之款，仍由日本政府擔任半數。要而言之，該社內部之組織，極爲複雜，實爲一殖民公司，其所負之使命，無異於當年之東印度公司也。讀者欲知該社事業之真相，可購閱本叢書之一，滿鐵事業的暴露，此處因限於篇幅與體裁，恕不具述。

安奉鐵路 安奉鐵路由鴨綠江邊之安東，西達瀋陽。爲日俄戰爭時，由日本擅自建築，用以運輸軍隊者；日俄戰後，應當撤去或由我國收買，但日本竟以強硬手段，要求清政府載明於中日滿洲善後協約之附約中，改爲所謂商工鐵路，以十五年爲限，仍歸日本經營。卽該

附約第六條規定：

中國政府允將由安東縣至奉天省城所築造之行軍鐵路，仍由日本國政府接續經營，改爲專運各國工商貨物，自此路改良竣工之日起（除因運兵回國就延十二個月不計外，以二年爲改良竣工之期），以十五年爲限，卽至光緒四十九年止，屆期彼此公請他國公估人按該路建置各物件估價售與中國，未售以前，准由中國政府運送兵丁餉械，可按東省鐵路章程辦理；至該路改良辦法，應由日本承辦人員與中國特派人員妥實商議，所有辦理該路事務，中國政府按照東省鐵路章程派員查察經理，至該路轉運中國官商貨物價值，另訂詳章。

據此規定，此路除因日本運兵歸國延擱十二個月不計外，限以二年爲改良工事之期。此約成於光緒三十一年冬，則着手改良，應在三十二年冬，然而日本政府竟延至光緒三十四年，尙未着手改築，及同年冬，清廷兩宮崩御，北京發生政變，日本始提起交涉，要求派員會勘新路線；當時我國新政府初成，對外方針未定，遂命郵傳部派員與日本會勘，結果都依

日本委員之計劃。同時日本政府又向我要求收買勘定路線之地基，清廷即派東三省總督錫良與其談判；錫良頗知國家主權，祇許按照舊線改築，且要求日本撤退該路之守備兵與警察；雙方各走極端，日本乃於六月二十一日向我外務部發最後通牒，謂：「至此日本已不依中國之協力，本條約上之權利，取自由行動。」同時並命滿鐵會社，即行起工，且命海陸軍皆作準備；清廷脅於武力，迫不得已，乃命錫良會同奉天巡撫程德全於宣統元年七月，與日本駐奉總領事小池締結安奉鐵路條約，其主要條文如下：

(一) 中國確承前次兩國委員勘定之路線，陳相屯至奉天之一段，由兩國再協議決定。

(二) 軌道與京奉鐵路同樣。

(三) 此約調印之當日，即協議購買土地一切細目，並即行急進工事。

此約既定，工事遂積極進行。宣統二年更議定鴨綠江架橋條約四則，三年全部完工。於是，日本由朝鮮出兵，可以直達東北，東北門戶，遂以洞開。惟案照原約——中日滿洲善後協

約第六條——之規定，該路自改良竣工之日起，以十五年爲限，卽至民國十二年止，屆期應由雙方選請他國評價人一名，妥定該路各物件價格，售與中國；但日本又以民國四年之二十一條爲藉口，謂已延期九十九年，至民國九十六年，始能由中國買收。

吉林鐵路 吉林鐵路，起自長春，終於永吉，爲吉會鐵路之一段；清光緒二十年（一八九四年），吉林將軍長順密奏請速修築吉林鐵路，未幾而俄國已獲得修築東省鐵路之權，旋向我要求以吉林線爲東省鐵路之支線，由俄方興築。故當一九〇二年，中俄間已有建設吉林鐵路預備條約，但我國仍擬自建；迨一九〇五年將軍建貴奏請由度支部撥八十萬兩，吉林省自籌七十萬兩，着手興工；會日俄戰起，因而停止。日俄戰後，日方謂根據中俄朴資茅斯條約與中日滿洲善後協約，此路之修築，須由中日共同出資。於是，中日兩國全權，經過數次會商，結果乃於光緒三十三年（一九〇七年）四月十五日，締結新奉、吉長兩路協約。其中關於吉林鐵路之規定爲：

一、中國政府以吉林鐵路爲自營鐵路，其所需資金由南滿鐵道會社借其半額。

二、借款期限爲二十五年。

三、以吉長鐵路之財產及收入爲借款之擔保。若吉長線延長或添設支線，而資金不足時，再向南滿鐵道會社借貸。

四、借款本利不能償還時，卽以上記鐵路及其一切財產，歸南滿鐵道會社經營。

五、借款期限中聘日本技師長一名，會計員一名。該會計員對於鐵路會計事務，有佈置監督之權。

六、上記鐵路之一切收入均存留日本銀行。

翌年（光緒三十四年）十月十九日，清廷復派梁士詒與日方訂新奉吉長借款續約，由南滿洲鐵道株式會社借入日金二百五十萬元，年息五釐，由中國政府派用日人充總工程司及會計員。然條約雖成立，但未實行開辦。迨宣統元年（一九〇九年）八月十八日，由郵傳部奏准開工設局，派盧相華向南滿鐵道會社議定鐵路借款細目，定建築費爲五百三十萬元，半額計日金二百六十五萬元，由滿鐵會社供給，餘額由中國政府自籌。借款年息五

釐實收九三，即每百元交九十三元。共計一百九十九萬九千五百元，定於五年後開始償還，限於二十年內分四十期清償；依期推算，將在一九三四年九月十五日償清。滿鐵會社於一九〇九年着手建築，及民國元年（一九一二年）乃告竣工。迨民國四年，日本提出二十一條，其第二類第七條規定：「中國政府應允吉長鐵路管理經營事宜，委任日本政府，其年限自本件畫押之日起，以九十九年為期。」結果以中國方面，不能同意，乃修改為：

「中國政府允諾以向來中國與各外國資本家所訂之鐵路借款合同規定事項為標準，從速根本上改訂吉長鐵路借款合同；將來中國政府關於鐵路借款事項，將較現在各鐵路借款合同為有利之條件給與外國資本家時，依日本國之希望，再行改訂前項合同。」

民國六年，段祺瑞內閣因對內戰爭，須款孔殷，有求於日；日即根據上述二十一條關於吉長路之規定，逼段內閣與滿鐵會社改訂吉長鐵路借款合同共二十條，其主要條文為：

第一條 中國政府（以下簡稱政府）承諾照下列各條件，與滿鐵公司（以下簡稱

公司）訂借自吉林至長春之鐵路（以下稱本鐵路）建設資金全額日金六百五十萬元；但其中除照光緒三十三年三月三日——明治四十年四月十五日蓋印之新奉吉長鐵路協約及光緒三十四年十月十九日——即明治四十一年十一月十二日蓋印之續約，已由公司交付政府之日金二百十五萬元中未還之餘額外，尙少日金四百五十一萬一千二百五十元，以現金交付政府。

- 一、借款之利率，爲年利五釐。
- 二、借款之實收價格，每一百元爲九十一元五十錢；但已經交付終了者，不在此限。
- 三、借款還清期限爲三十年。期限未滿以前，不得全部還清。
- 四、借款之擔保，以本鐵路之財產及其收入充之。
- 五、政府在借款未還清以前，不得以本鐵路之財產及其收入，爲他種借款之擔保。
- 六、政府保證本借款本利之支付。如該鐵路對於本金之償還或利息之支付有遲誤時，須照公司之通知，由政府直接支付公司。

前項通知之後，如政府不能籌還屬於支付遲延之本金或利息時，應將本鐵路及其一切產業，交公司替代管理，俟遲付之本息還清，仍交政府管理；倘所欠本息無多，可通融展期，惟不得逾三個月之久。

第二條 本鐵路全路管理權屬於政府。政府置局長一人爲代表，秉承交通部命令，對於本鐵路全般業務有監督之權。

第三條 政府因公司經營南滿鐵路成績卓著，特以本鐵路在借款期限內，委託公司代爲指揮、經理營業。

但借款全部還清時，公司將鐵路線路、建築物、車輛及諸設備，保存普通營業之良好狀態，交付於政府代表。

第四條 公司因前條之目的，得選任日本人爲工務主務、運輸主任及會計主任各職，其俸給由政府與公司協定之。

第七條 在公司從事本鐵路之營業期間內，政府與公司協議之後，定爲每營業期間，

由鐵路淨利內除去償還本借款之本利，並依第八條第二項政府墊款本利及同條第三項由公司借入之本利必要金額外，以其餘之二成分配於公司。

第八條 本鐵路之營業收入有不敷經費之支給時，政府須照普通狀態，施行普通營業事務，供給必要之資金。

前項供給資金，應給相當之利息，一至收入超過支出時，應儘先提還政府。第一項必要之資金，如政府不能籌措，應加相當之利息，由公司借入；但該借入款，一至收入超過支出時，歸還公司。

第九條 本鐵路所收運費以及其他各項進款，均用中國貨幣，應存於日本國銀行，其存取方法，於借款細目商定之。

第十七條 政府如將來必須建造聯絡本鐵路之支線或延長線，應由政府以中國款項自行修造；如須用外國資本，除契約別有規定外，儘先與公司商辦。其支線或延長線路，里數長短，由政府自行訂定。

第十八條 爲增進本鐵路之利益並與南滿洲鐵路十分之聯絡起見，政府及公司互派委員，商訂左列各事項：

- 一、本鐵路與南滿洲鐵路聯絡運輸辦法。
 - 二、本鐵路頭道溝車站與公司長春車站聯絡，及公共使用車站辦法。
 - 三、本鐵路改良及完成未竣工事，並編製所需經費之預算。
- 以上所需之資金，可由政府與公司隨時商借。

自此約訂成之後，吉長鐵路路權遂旁落於日本之滿鐵會社。

●●●●●
吉敦鐵路 此路由永吉至敦化，爲吉會路之一段，由滿鐵會社出資二千四百萬元承造。夫吉敦鐵路，既爲吉會鐵路之一段，而吉會鐵路又爲日人侵略東北『二線二港政策』中之一線，故日人對吉會路之進行，凡有可以利誘威脅之機會，無不利用。初於宣統元年之間島條約取得建築權，繼於民國七年以一千萬元墊款由段祺瑞（時段爲總理，詳細情形，可看吉會鐵路條）買定該路之投資權與修路權，未幾段氏下野，事遂停擱。民國十三年冬，

段氏東山再起，日本又舊事重提，結果與日訂正式之吉會鐵路借款合同，事爲東北當局所反對，經日人幾許疏通，東北當局僅允借日款修建永吉至敦化一段，於民國十四年十月十二日，由交通總長葉恭綽與滿鐵會社訂結吉敦鐵路承造合同，其重要條文如左：

第一條

中國交通總長（以下簡稱總長）准滿鐵會社（以下簡稱會社）承造自

吉林至敦化之鐵道。前項各工程，須於本合同簽字後一年以內開工，約二年建築完竣。

本路分段各工程應由交通部委派本路局長（以下稱局長）隨時督率修築之。

第二條 本合同之承造工程及設備金額，作日金一千八百萬元（十足交款，不折不

扣）設用途有增減時，得由雙方商訂。

上項所載之墊款，自各段工竣清算之日起，至還清之日止，每年九釐行息——即

日金每一百元行息九元。

第三條 局長在工程期內，聘任會社內熟悉工程之日員一人爲總公程司。迨全路工

竣，卽行辭退。

總工程司乘局長命令，辦理計劃本路工程及預算暨建造事務，並在本路之收支單據，會同局長簽字。

聘任總工程司合同，由局長與會社商議，自呈部核准，由局長訂立。總工程司為處理事務之必要時，得請求局長酌核雇用日員數人。

第六條 局長於全路開車之日起，至會社墊款還清之日止，聘任熟悉會計事務之日員一人為總會計。

本路營業進款均用中國貨幣，分存於中日兩國股實銀行，應照當時所出之利息告白付利。

第七條 本路全線工程告竣，由局長檢驗清楚呈報交通部後，即由總長將會社建造墊款還清。設全線驗收後已逾一年未還清其全數或一部分時，得由總長商明會社展期，但無論何時，皆有備款贖回之權。

上項所載之墊款本息，以現在及將來屬本路所有動產、不動產及其進款作為頭

吉會路線者，卽由朝鮮伸入之右臂也。蓋此路成功，在軍事上日本藉此可奪俄人在我東北北部之勢力；且南滿鐵路縱貫南北，形若長蛇，隨時隨地中國可築鐵路以剪斷之，危險殊甚。若吉會路通車，可與南滿路成東西輔車之勢，再乘四洮、洮昂橫斷中東，可制中東之死命。設一旦我國不勝其壓迫，相見以兵，則日本由朝鮮、清津沿吉會路與旅順、安東沿南滿、安東兩路同時並進，不三日數十萬大兵可佔領東北；進窺中原，自意中事耳。又日本一切食料品與原料品，均仰給外國。苟一旦對外戰事發生，其素所仰給國外之食料品與原料品被人封鎖，則日本立致危亡。苟能完成吉會路，則日本可於戰事爆發之初，由吉會、南滿、安奉三路同時進兵，頃刻之間將我東北完全佔領，則一切食料原料之供給，自可高枕無憂矣。又在經濟上，吉會路告成，日本可經朝鮮之清津、港與南滿、中東諸路相聯絡，結果必致吉林、東部產業易於發展，日本可自由收取東北物產，東北可隨時銷納日本商品，且可奪海參威之繁榮，移於清津。（以上見祁仍奚編滿鐵問題第一三二——一三三頁）。

日本之重視吉會路，已如上述；茲略述其侵略此路之經過如下：光緒三十三年，新泰吉

長兩路借款條約成立，其第三條第二款曾有：

新奉鐵路遼河以東向有南滿洲鐵路公司所借之款，即以該段鐵路產業及進款作保。

吉長鐵路局自籌之商股及向南滿洲鐵路公司所借之款，均以該鐵路產業及進款作保。

中國政府於借款未清以前，凡他項借款，均不得以以上所指鐵路產業及進款作保。中國政府於借款期內，應將遼河以東之鐵路及吉長鐵路房屋、工廠、車輛、地段、物產，經理妥善，並隨時添增車輛，務令運載等事，敷用無缺，倘嗣後於吉長鐵路添造枝路，或再接展其建造之時，應歸中國政府自辦，如有不敷之款項，應向公司籌措。除所指之鐵路外，如中國自行籌款建造他路與南滿洲鐵路公司無所關涉。

上述條文中所謂吉長鐵路添設枝路或再接展其建造者，日人實暗指吉會路而言。即在日人心目中，吉長路乃僅吉會路之一段耳。翌年（光緒三十四年）日方明白向我政府

要求吉會路借款權，當時我國政府拒絕日本之要求，遂成懸案。宣統元年，日趁我新政府基礎未定，逼我解決過去之懸案。清廷不得已，乃於七月二十日派外務部會辦楊敦彥與日使伊集院彥吉訂結圖們江中韓界務條款（即所謂間島協約）及東三省交涉五案條款（即所謂滿洲五案協約）兩種，其中一條謂：

中國政府將來將吉長鐵路展築至延吉南境邊界，在韓國會寧地方與韓國鐵路聯結，其一切辦法與吉長鐵路一律辦理。至應何時開辦，由中國政府酌量情形再與日本國政府商定。

據此條約，則日本雖得吉會路借款權，但該路『應於何時開辦』決定之權，固仍在我也。迨民國七年段祺瑞組閣，欲實行武力統一，因餉械缺乏，乃派交通總長曹汝霖與日興業銀行代表西原龜山訂立吉會鐵道借款預備合同，其重要各條文如下：

第一條 中國政府（以下稱甲）速即擬定本鐵路之建築費及其他必需之一切費用，徵求日本興業、臺灣及朝鮮三銀行（以下稱乙）之同意。

乙就前項議定之金額，代甲發行同額之中華民國政府五釐金幣公債。

第二條 本公債之期限爲四十年，自公債發行之日起算，至第十一年開始還本，用分年攤還之方法辦理。

第三條 甲俟吉會鐵路正式借款合同成立時，卽着手建造鐵路，期其速成。

第四條 甲與大日本帝國朝鮮總督府鐵路局共同建造圖們江鐵橋，而負擔該建造費之半額。

第五條 甲對於乙提供下列之物件，爲本公債付還本息之擔保。現在及將來本鐵路所屬之一切財產及其收入。

甲非得乙之承諾，不得以前項之財產或收入爲擔保，提供於他人。

第八條 吉會鐵路正式借款合同，以本預備合同爲基礎，自其成立之日起，六個月以內訂定之。

第九條 乙俟預備合同成立，同時對於甲墊借日金一千萬圓，十足交款，並無回扣。

第十條 本墊款利息爲年息七釐半，即對於日金一百圓每年付息日金七圓五十錢。

第十一條 本墊款以甲所發行國庫證券貼現之方法交付之。

第十二條 前條國庫證券，每六個月換給一次，每次以六個月分之息金支付與乙。

第十三條 甲於吉會鐵路正式借款合同成立之後，以公債募得之資金，須先速付還本墊款。

第十四條 本墊款之交付、償還、付息及其他一切之接受，均於日本東京行之。

翌年（民國八年），段閣方擬與日本會商訂立正約事宜，而日本忽提出二項要求，即（一）欲中國政府允許日人充任會計、運輸二主任，俾握管理權與財政權。（二）欲擴大日本工程師之權限，以期全攬工程建築權。其時幸因五四風潮突起，政府當局未敢遽予承認。未幾直皖戰起，段閣崩潰，正式借款合同未及訂定，該預備合同遂失其效力。迄民國十三年冬，段祺瑞重握政柄，日本頗有助力，故段氏擬履行民國七年一千萬元墊款契約，而與日本訂立正式之吉會鐵路借款合同，事爲東北當局所反對，日人多方疏通，卒得造成吉敦路。

洮昂鐵路

洮昂鐵路起於洮南，終於昂昂溪。查此路與滿鐵會社之關係，始於民國十三年九月着手興工之時。當時奉天政府與滿鐵代表松岡理事議定承包建築契約，日對此約，自願擔任。蓋滿鐵因此既可獲得投資之權，而同時又以此路得與中東路對抗，吸收東北北方之貨物，由大連出口也。至此契約內容與吉敦路之契約略似，茲舉要點如下：

滿鐵會社承包此路建築費日金一千三百萬元，外加購買車輛費二百五十萬元，合計利息共一千八百萬元。此款須於本路完工之日，由奉省當局籌還。如竣工六個月後，仍不能歸還，則以該項建築費改為借款，即改包工契約為借款契約，年息九釐，期限四十年。又在包工契約期內，應由滿鐵會社招聘顧問一名監督收支事項。夫款不能如期償還，將來必改借款條約，早在滿鐵會社意料之中。其所以故弄許多手段者，實因日本對於此路，原無投資之權，若直接先訂借款契約，恐招列國之反對耳。

四、洮鐵路

民國二年二次革命起，張勳兵入南京城，殺日人三名，日本藉此事件，向袁政府要求所謂『滿蒙五路權』。時適大總統將屆選舉，並定選舉以後，即求各國之承認，袁

世凱知此五路權之允否，爲日本承認民國之條件，因即屈復，乃於十月五日訂立五路借款契約，內容大略如下：

(一) 中國政府允由日本資木家借款築左列各路。

a. 開原至海龍（開海鐵路）

b. 四平街至洮南府（四洮鐵路）

c. 洮南府至熱河（洮熱鐵路）

d. 長春至洮南（長洮鐵路）

e. 吉林至海龍（吉海鐵路）

本節中所述之四洮路，即爲五路中之一。民國三年，日本將借款合同送交中國，議未定而歐戰起，因而擱置。民國四年，日方又舊事重提，多方進行，結果於同年十二月十七日，由財政總長周學熙、交通總長梁敦彥與日本橫濱正金銀行代表小田切萬壽之助訂立四鄭鐵路借款合同，凡二十六條，而此四鄭路即自四平街至鄭家屯爲四洮路之一段，茲錄其主要

條文如左：

第一條 中國政府（以下簡稱政府）准正金銀行（以下簡稱銀行）承辦發售五釐利息金幣，借款數目係日金五百萬元，本借款日期即售票之日，定名為中華民國政府五釐利息四鄉鐵路公債。

第二條 本債票進款充為建造由四平街起至鄭家屯為止鐵路之用。此項路線俟測勘完竣後，應由督辦與銀行協定，呈請交通部核准。

第三條 本債票進款，專充為建造本鐵路購辦地段、車輛及一切應配物料，並經營行車之費，及於修造期內應付債票利息之用。建造工程須於本合同簽押後六個月以內開工，自實在開工之日起，估計約需二年造竣。

在前開六個月限期內，應由銀行將預備至多二十萬元之款，作為銀行代墊首次出售債票進款，聽候督辦或在日本存款，或匯至中國，以備本鐵路局提用等情，知會督辦。此項墊款實在提用之數並其利息，均由首次出售債票進款內，儘先扣除，其利息常年

不得過七釐

第四條 本債票利息，按票面數目定爲常年五釐。自出售債票之日起算，每半年交付執持債票人一次。此項利息，政府在建造本鐵路內，或由出售債票進款，或由別項進款交付。在其造竣後，先由本鐵路進款交付，次由政府以爲合宜之別項進款交付。自出售債票之日起算，每半年按照本合同附表數目、日期，於十四日前交付一次。

第五條 本借款以四十年爲期。自出售之日起算，至第十一年起還本。此項還款，應由本鐵路進款或由政府以爲合宜之別路進款，除第六條所開辦法外，自出售債票之日起算，每年按照本合同附表數目、日期，於十四日前交付一次。

第六條 由出售本債票之日起，經過第十年後，無論何時若政府欲將本合同附表所載未到期之借款全數清還，或欲先還若干，均可照辦。至期二十年，照債票上數目加價一百分之二五，即係每一百元，還一百零二元五十錢；第二十年後，無須加價。

如遇有前開臨時償還時，政府應於六個月以前，用公文知會銀行。

此項臨時償還，照本借款招帖內載拮闔日期，多加拮闔次數。

第八條 本借款債票本利，政府確保全還。若本鐵路進項及或本債票進款不敷付還本利之數，由政府設法，以別項款項補足，按期十四日前交付銀行。

第九條 本借款以現在及將來屬本鐵路所有一切動產、不動產及各項進款，作爲頭次抵押。按照第十五條第一項所訂立之借款，亦以前項所開動產、不動產及進款作爲與借款同等之抵押。

第十四條 本債票進款，按照購票人分次交款及其日期，在橫濱交付銀行，收存本鐵路項下；其在橫濱現存之款項，按常年三釐發給利息；匯至中國各款，按銀行常利給息。此項債票進款及生發之利息，除造路期內交付借款利息並經手用費外，銀行將此款存放聽候督辦提用；惟須按照督辦及總會計向銀行開具會同簽字之發款憑單，並須將此款所用之工程性質及價值，另單聲明緣由，方可交款。

總會計以日本人員充當，由督辦預先商明銀行同意，由督辦任用，並訂立聘用合同。

第十五條 所有本債票進款並生發之利息，除將造路期內應付債票利息扣除外，設有不敷修造鐵路以及裝配所需，其不敷之數，則應先由政府別項進款提付；如仍不敷之數，則商由銀行再行發售債票補足。其利息並條件，仍按本合同辦理。

第十六條 總工程師應以日本國人員充當，但須由督辦預先商明銀行同意，由督辦派充，並訂立聘用合同。該總工程師，應聽督辦或總辦命令，辦理勘路籌畫繪圖估計等事，並指揮監管一切工程及訂購材料機器等一切物件。

總工程師須將工程應用之華、洋人員，開列額缺數目清單，呈請督辦核准，由督辦選充，交總工程師調遣。

至鐵路上派用專門華、洋人員，分派各該員應辦各事，以及辭退各該員，應由督辦及總辦交由該總工程師辦理。

由督辦選用一日本國人員充當行車總管，遵照督辦及或總辦指揮命令，辦理行車事宜。

全路工程告竣後，總工程司應辦理事務將畢時，由督辦選用日本人員充養路工程司，即毋庸再用總工程司。養路工程司遵照督辦及或總辦指揮命令，辦理養路事宜。

行車總管以及養路工程司均預先商明銀行同意，由督辦任用，並訂立聘用合同。

第十八條 所有本鐵路進款，隨時交銀行收入本鐵路項下，不得稍有遲延；酌視情形，定為長存或短存，其利息隨時會同銀行酌定。

如遇本鐵路進項並無盈餘足敷付還本息之款，應即按本合同第八條辦理。

第十九條 當購買外國材料、機器以及各項物件時，質料及價值較與他國所產者一律相同，應儘先由日本購買，次購由經理人所推薦之國之貨。

中國材料及經在中國製造之貨物，若質料、價值與日本或他外洋材料相同，自應儘先購買，藉以鼓勵中國工藝。但購買中國材料時，不給經理人經理費用。

本鐵道全工告竣後，其在本借款期內關於經理鐵路局所需之外國貨物，仍先儘經

理人經理購買，至經理章程，應日後再行酌定。

第二十條 政府將來或以爲有益，或以爲必需，擬建造聯屬本合同內所載鐵路之枝路或延展線路，應由政府以中國款項，自行修造。如須用外國資本，則儘先與銀行商辦；其枝路或延展線路，里數長短，由政府自行訂定。

民國七年二月七日，又因物價騰貴，資金不足，我政府復與正金銀行商訂四洮鐵路短期借款二百六十萬元，年利七釐，一年償還。翌年十一月十七日，償還此項短期借款一百萬元，改爲年利八釐，限期爲一年，但如每年至償還期日而不清償，則改訂延付契約之時，須依次提高利率。後至民國八年九月八日，正金銀行之債權地位，轉讓於滿鐵會社；同時又由財政總長龔心諶、交通總長曾毓雋與南滿會社代表川上俊彥訂立中日四洮鐵路借款合同，擬將四鄔路延長至洮南，以完成四洮路；其主要條文如下：

第一條 中國政府（以下簡稱政府）准滿鐵會社（以下簡稱會社）承辦發售五釐利息金幣借款，數目係日金四千五百萬元。

本借款日期，即售票之日。訂定名為中華民國政府五釐利息四洮鐵路公債。

但四洮鐵路幹線之一段，由四平街起至鄭家屯止，前由政府與橫濱正金銀行訂立

四鄭鐵路借款合同；本合同與該四鄭鐵路借款合同之關係，另以往來公函協定之。

第二條 本債票進款，充為四鄭延長至洮南為止幹綫及由鄭家屯起至白音太來為止支線之建造費（包括土地、車輛及一切應配物料）。營業費及造路期內應付債票利息，並補充四鄭不足款項之用。

第三條 前條路綫，俟測勘完竣後，應由督辦與會社協定呈請交通部核准。建造工程須於本合同簽押後六個月以內開工，自實在開工之日起，估計約須五年造竣。

第五條 本借款以十年為期。自出售債票之日起算至第十一年起還本。此項還款，應由本鐵路進款，或由政府以為合宜之別項進款，除第六條所開辦法外，自出售債票之日起算，每年按照本合同附表數目、日期，於十四日前交付一次。

第六條 由發售本債票之日起，經過第十年後，無論何時若政府欲將本合同附表所

載未到期之借款全數清還，或欲先還若干，均可照辦。至期二十年照債票上數目加價一百分之二五，即係每一百元還一百零二元五十錢。第二十年後，無須加價。

第九條 本借款以現在及將來屬本鐵路所有一切動產、不動產及各項進款，作為頭次抵押。按照第十五條第一項所訂立之借款，亦以前項所開動產、及不動產及進款，作為與本借款同等之抵押。

第十四條 總會計以日本國人充當，由督辦預先商明會社同意，由督辦任用，並訂立聘用合同。

第十五條 所有本債票進款並發生之利息，除將造路期內應付債票利息扣除外，設有不敷修造鐵路以及裝配所需，其不敷之款，則先由政府別項進款提付；如仍不敷之數，則商由會社再行發售債票補足。其利息並條件，仍按本合同辦理。

第十六條 總工程師應以日本國人員充當，但須先由督辦預先商明會社同意，由督辦派充，並訂立聘用合同。該總工程師應聽督辦或總辦命令，辦理勘路、籌畫、繪圖、估計

等事，並指揮、監管一切工程及訂購材料、機器等一切物件。

由督辦選用一日本國人員充當行車總管，遵照督辦及或總辦指揮命令，辦理行車事宜。

全路工程告竣後，總工程司應辦事務將畢時，由督辦選一日本國人充當養路工程司，即毋庸再用總工程司。養路工程司遵照督辦及或總辦指揮命令，辦理養路事宜。

行車總管以及養路工程司均須預先商明會社同意，由督辦任用，並訂立聘用合同。

第十九條 當購買外國材料、機器以及各項物件時，質料價值較與他國所產者一律相同，應儘先由日本購買，次購由經理人所推薦之國之貨。

中國材料及經在中國製造之貨物，若質料、價值與日本或他外洋材料相同，自應先儘購買，藉以鼓勵中國工藝。但購買中國材料時，不給經理人經理費用。

第二十條 政府將來，或以爲有益，或以爲必需，擬建造聯屬本合同內所載鐵路之支路或延展線路，應由政府以中國款項，自行修造。如須用外國資本，則先儘與會社商辦。

其支路或延展線路里數長短，由政府自行訂定。

此項合同後雖經數次改訂，但四洮路權，遂因而旁落於日人之手。

所謂五路權與四路權問題。

滿蒙五路權之由來，已如上述；據日方新聞所傳，所謂五

路借款契約之內容，大略如下：

- (一) 借款額三千萬元，如有必需之處，可增至五千萬元。
- (二) 年息五釐。
- (三) 以鐵路爲借款之擔保。
- (四) 三十年後，中國可以贖回。
- (五) 工程司用日本人，對於該路重要事務，由兩國派人合辦。
- (六) 該路所用材料，向日本採辦。

但此五路，除四洮路外，其餘皆未實現。民國七年段祺瑞內閣，因軍政各費無着，因命駐日公使章宗祥，逕向日本政府提議，請求其承認所謂滿蒙四路之借款。日政府接此提議，當

即承諾，遂命興業銀行副總裁小野英二郎與章宗祥締結滿蒙四路預備借款合同，其路線就上敘五路，除四洮路已在進行外，將開海、吉海二線併爲一線，長洮、洮熱二線仍舊，此三線以外另增一線，即由洮南熱河間一地點，至某海港（詳查後再決定）是也。合同之重要條文如下：

第一條 中國政府（以下簡稱政府）認准熱河洮南間、長春洮南間、吉林開原間及洮熱鐵路之一地點達某海港之鐵路建造所需一切費用，由日本興業銀行（以下簡稱銀行）及發行中華民國政府熱洮鐵路金幣公債、長洮鐵路金幣公債、吉開鐵路金幣公債、某某鐵路金幣公債（以下稱滿鐵四路金幣公債）但由熱洮鐵路之一地點達某海港鐵路之線路，得依政府與銀行協議決定之。

第三條 滿蒙四路金幣公債之期限爲四十年，自公債發行之日起算，第十一年開始還本，用分年攤還之方法辦理。

第五條 政府對於銀行協定，提供左列物件，爲滿蒙四路金幣公債付還本息之擔保：

現在及將來滿蒙四路所屬之財產並其收入。政府未得銀行之承諾，不得以前項之財產或收入，作為擔保或保證物，提供於他人。

第八條 滿蒙四路正式借款合同以本預備合同為基礎。自其成立之日起，四個月以內訂定之。

第九條 銀行於預備合同成立，同時對於政府墊借日金二千萬圓；十足交款，並無回扣。

第十條 本墊款之利息為年息八釐——即對於日金一百元，每年付息日金捌元。約成未久，段內閣旋即崩壞，加以國內輿論之反對，正式合同，致成擱淺。

民國九年，美國約英法日三國組織新銀行團，要求中國鐵路投資之國際化，日本以與東北有特殊關係，請將『滿蒙』除外。美國初則反對，後由拉門德氏之調解，結果規定：

- 一、南滿鐵路及其支線，連同附屬於鐵路之礦產，不列入新銀行團鐵路範圍之內。
- 二、議築之洮南熱河鐵路，與議築自洮熱間至海岸之鐵路，歸入新銀行團鐵路範圍。

之內。

三、永吉會寧鐵路、鄭家屯洮南鐵路、開原永吉鐵路、永吉長春鐵路、長春洮南鐵路、新民屯瀋陽鐵路、四平街鄭家屯鐵路，皆在新銀行團範圍之內。

姑不論滿蒙四路借款已失時效，即就此規定而言，亦可知日本已將『滿蒙』四路中之洮熱線及洮熱間一地點至某海港之線，轉讓與新銀行團。惟新銀行團既未得中國之承認，則此亦僅爲一歷史上之事跡，在法律上，固無若何價值也。

第二節 對於鐵路問題之批評

第一款 鐵路之期限問題

日本對我東北各鐵路之關係及其沿革，已略如上述。其次，吾人首須批評者，即各鐵路之期限問題；吾人自法律的觀點觀之，東北各鐵路之喪失，其期限決不致如日方宣稱之久遠；已過期者有之，最近可收回者有之，日人根本無權興築者有之。茲分述如左：

考南滿鐵路路權，本中國許與俄人之權利，日本得自俄國，自當根據中日滿洲善後條

約第二款之紀載，遵行中俄兩國所結關於築造鐵路諸條約；即南滿鐵路期限，乃以中俄約定者爲限；而中俄合辦東省鐵路公司合同章程十二條之規定，自開車之日起，八十年期滿之日，鐵路及其一切財產，無條件歸還中國；且自開車之日起，三十六年後，中國有收買之權。中東鐵路開車於一九〇三年，是至一九三九年，已爲三十六年期滿之日，我國即可據約收買。但民國四年日本向袁政府要求第二十一條，其中對南滿鐵路有延期九十九年之規定，據此則南滿路似須至二〇〇二年，始得收回。唯國際間簽訂條約，僅有簽訂之事實，未經批准之手續，尙不能發生效力。換言之，國際間之條約，須經批准之手續，始能有效。我國臨時約法第三十五條規定：「臨時大總統經參議院之同意，得宣戰、構和及締結條約。」當日日本與袁氏談判第二十一條之日，正袁氏越權解散國會之時，該第二十一條，既未經我國國會批准，則自始不能生效。我國對於南滿鐵路，根據條約，自可於一九三九年，實行收買之權，日本又安得藉非法之第二十一條，以爲其久佔之藉口？

次之，則安奉鐵路，據中日滿洲善後協約附約第六條之規定，自改良工竣之日起十五

年，卽至民國二十三年，中國卽可實行價買，雖民國四年之二十一條，有展期九十九年之規定。然以上述理由，在法律上毫無根據。

復次，則吉長鐵路在清代僅與日本有單純之借款關係而已，迨民國六年段祺瑞內閣，與日本訂結借款合同，始予滿鐵會社以三十年之代理經營權。唯在此時期爲大總統黎元洪氏被迫解散國會之時，且此合同，亦未經國會批准，與二十一條陷於同一之命運，故日本對於此路之經營權，實亦缺乏合法之手續。

第二款 借款之條件問題

東北各路，假借日款，其條件極爲苛刻，約而言之，可得下列七項：

- 一、一定年限以內，由債權者管理鐵路事業。
- 二、建築鐵路一切工程，歸債權者承辦。
- 三、任用債權國人爲技師長或會計主任。
- 四、鐵路上必要材料，由債權人優先供給。

五、債權者享有回扣、手續費、利息及紅利等。

六、以鐵路全部財產作借款擔保品，有時且以政府收入爲二重擔保。

上述各項，各路借款合同，或有此數項，或有彼數項，但借款本爲投資關係，只須本利歸還不生意外，對於鐵路本身，債權人本無過問之權；而東北鐵路借款各合同中之規定，如代爲管理、承包之事以及付與純利等，無不超出借款契約的條件以外。至於材料之優先供給，則在各合同中雖無此規定，唯在事實上確是如此；此更違反公開投標之原則，貽一國壟斷之憂，而爲合同外之不公平行爲也。

第三款 鐵路平行線問題

所謂鐵路平行線問題者，即日本根據光緒三十一年（一九〇五年）之所謂中日密約反對中國及任何外國在東北建築與其南滿鐵路平行鐵路之問題也。日本曾借此口實，反對新法鐵路及打通鐵路之建築，直至今日，仍未放棄此種論調；其法律之根據，若何殊有討論之價值也。

據日人宣稱，當一九〇五年，中日兩國訂結滿洲善後協約時，另有一秘密協定，其中載明：「中國爲欲保護南滿鐵路利益，在該鐵路未收回以前，承諾不在該鐵路附近建設並行幹線或支線，以妨害該鐵路之利益。」吾人對此問題，可分三點討論。

(一) 此協定實出日人之虛構，根本並無其事，英、美及中國政府之外交公報，皆未見此項協定。且據一九〇八年一月十八日奉天巡撫唐紹儀談話，則謂：當一九〇五年訂立中日滿洲善後協約之時，日本代表雖曾提及此議，唯中國代表未予同意。由此可知，此所謂「中日秘密協定」意者，當時會議紀事錄上，或有規定，決非正式條約，吾國決不受其束縛。

(二) 即使退百步言，承認中日間確有此協定存在，但在華盛頓會議時，曾有下列規定：即各國政府對於有關遠東之各項條約，「認有仍屬有效或欲藉爲依據者」須分繕一份交國際聯盟秘書廳及美國政府；若果有此協定，則日本何以不提出登記，致自失其效力？

(三) 今再退一千步言，承認中日間此項協定實屬存在，且繼續有效，則此項協定所規定之期限，限於南滿鐵路收回以前；易言之，即收回以後，中國自可任意建築鐵路；但南滿

鐵路據本節第一款所言，將於一九二九年滿期，爲時不過七載，在此七年以內，根據歐美一般慣例，中國對於南滿鐵路，仍有建築平行線之權也。

第五章 所謂鐵路附屬地問題

第一節 史的一瞥

在東北最奇之現象，在法律上最無根據，而損害我國主權最烈者，即所謂鐵路附屬地。是所謂鐵路附屬地者，即南滿安奉二路沿線城市中之一部份土地。至於此等土地之來源，有由日俄戰後日本自俄國轉讓所得，有由滿鐵會社自我國私人手中收買所得，有由日本私人向我國私人租借所得。在此等土地以內，日方自稱有「絕對的排他的行政權。」就目前狀而論，在此等土地以內行政權之行使，屬於滿鐵會社；司法權之行使，屬於當地日本領事；警察權及護路權之行使，屬於關東廳及關東司令官。此外如土木、衛生、教育、公安等事，概歸滿鐵會社掌握。至其根據，日方宣稱：所謂鐵路附屬地內之行政權，乃依日俄朴資茅斯條約與中日滿洲善後協約，由俄國轉讓所得。申言之，即光緒二十二年所訂中俄合辦東省

鐵路公司合同第六條有「由該公司一手經理」八字，日人即斷章取義，據爲典要。考東省鐵路公司合同第六條全文如下：

凡該公司建造、經理、防護鐵路所必需之地，又於鐵路附近開採沙土、石塊、石灰等項所需之地，若係官地，由中國政府給與，不納地價。若係民地，按照時價，或一次繳清，或按年向地主納資，由該公司自行籌款付給，凡該公司之地段，一概不納地稅，由該公司一手經理，准其建造各種房屋、工程，並設立電綫，自行經理，專爲鐵路之用。除開出鑛苗處所，另議辦法外；凡該公司之進項，如轉運搭客、貨物所得票價並電報進款等項，俱免納一切稅釐。

第二節 日人對於鐵路附屬地之解釋及其批評

鐵路附屬地問題之發生，已如上述；但日本學者對於所謂鐵路附屬地之解釋，應與以伸引，並根據法理分別加以批評，俾黑白不致於顛倒，是非可藉以分明。

考日本學者對於所謂鐵路附屬地之解釋，可分爲四派，即：

- (一) 鐵路附屬地爲割讓地說。
 - (二) 鐵路附屬地等於租界說。
 - (三) 鐵路附屬地爲準租界說。
 - (四) 鐵路附屬地爲殖民地說。
- 茲依次分敘如左：

第一款 割讓地說及其批評

第一說謂一九〇五年（光緒三十一年）中國既將鐵路附屬地內之護路權及警察權，又將司法權轉授於日本；即日本在此等地方，既有無限制的行政權；故此等地方，無異於割讓。此說誤點，實屬顯然：蓋日本在鐵路附屬地內，原無護路權及警察權，而祇有部分的司法權；申言之，日本在鐵路附屬地內，根據中俄合辦東省鐵路公司合同第五條之規定，乃僅在「鐵路地段命盜、詞訟等事」有「由地方官照約辦理」之權而已，此外別無護路權與警察權。該約條文如下：

凡該鐵路及鐵路所用之人皆由中國政府設法保護，至於經理鐵路等事，需用之華洋人役，皆准該公司，因便雇覓，所有鐵路地段命盜、詞訟等事由地方官照約辦理。

由此可知：司法權之移轉，絕不能視作割讓之證據。而且（一）任何條約中，絕無將此等地方割讓與日本之規定。（二）既爲割讓，當屬永久，何以尙有有限期之限制；期滿時，則中國有收回之權。（三）中國政府在此等地方，尙保留有種種權力。（四）此等地方對外開放之權，始終屬之中國。（五）若爲對於日本之割讓地，則中國在此等地方，自當設置領事，何以中國並不設領？凡此五端，皆與割讓地說相衝突，而使其不能存在者也。

第二款 租界地說及其批評

第二說謂鐵路附屬地等於中國一般通商口岸中之租界。吾人對於此說之批評，約有以下兩點：（一）日本在此等地方所有之行政權，自表面上觀之，雖有與租界相似之處，但此種比較，根本錯誤。蓋吾國之各地租界，其性質本不一致，故以此性質不定之租界與鐵路附屬地比較，根本卽不可能。而且在另一方面，鐵路附屬地之性質，亦不一致，例如專爲鐵路用

地者有之，專爲鑛業用地者有之；其性質既不一致，故滿鐵會社在此等地內所有之行政權，亦各別不同。(二)中國通商口岸之租界，乃闢爲外人住居之用；而按其一般性質，係租與外國政府，由此承租之某外國政府，年付若干租稅與中國政府；若第三國人或中國人欲在此等地方獲得土地，則須向該外國領事請求；但此鐵路附屬地，則決無如此情形，日本政府既未對中國政府支付任何土地稅；而第三國人欲在鐵路附屬地居住者，則必須得中國政府之允許，而可置日本政府於不顧也。

第三款 準租界說及其批評

第三說謂日本在鐵路附屬地內既有無限制之行政權，故以此附屬地與旅大租借地相較，除名義上略有不同外，其實際性質極相近似。故此派謂鐵路附屬地之法律上的性質，卽所爲準租借地。此說之誤點在：(一)不知日本對南滿鐵路及鐵路附屬地的關係，完全承繼俄國之關係，而決不能超出此範圍之外；蓋俄國決不能將已所未有者，易言之，卽中國未給與俄國者，於朴資茅斯和約中，給與日本也。按諸中俄條約的規定，鐵路附屬地與旅順租

借地相似之處，不過表面爲然，例如同有限期之規定是也；但規定鐵路附屬地性質之條約，與規定旅大租借地之條約，爲截然不同之兩物，則屬無可異言。(一)旅大租借地之面積，至今未變；即一八九八年租借地之範圍，與今日之範圍，殆一無區別；反之，鐵路附屬地則決不然；其土地面積，日積月累，或以租借之形式，或以抵押之形式，或以承租之形式，或以買賣之形式，今日與明日之面積，甚至即不相同。即以租借得來之土地而論，此種租借，全係得自私人，其期限或爲五年，或爲二十年，與旅大租借地之國家的租借相比，其法律上之性質固迥異也。於此足見鐵路附屬地等於準租界說之誤謬矣。

第四款 殖民地說及其批評

第四說並不注意條約上的規定，而專注重於其所謂『事實』，即謂日本在此鐵路附屬地內，既有所謂行政權，而行政權又爲排他的，故此等土地，無異爲日本所有，明白言之，即無異爲日本之殖民地。此派學說，全無法律根據；日本政府固不敢公然主張，即稍有頭腦之學者，亦不敢作此謬論。蓋殖民地一名詞，在國際法上，雖然定義不一，但無論如何，南滿鐵路

之性質，決不能與朝鮮之鐵路相提並論；此屬極明顯之事實，而毋待贅述者也。

第三節 鐵路附屬地之真正的性質

據以上四款所言，日人對於鐵路附屬地法律性質之學說，皆為有意或無意之曲解；吾人以爲鐵路附屬地，實不附屬於鐵路，而純爲一種佔用地而已。請申述其理由如下：

諸如上述，鐵路附屬地問題之發生，源出中俄合辦東省鐵路公司合同第六條之「一手經理」四字。考「一手經理」英文爲 (Complete and exclusive administration)；而 administration 本有二義，一爲行政，一爲管理；第就該合同之整個條文觀之，自爲管理無疑；烏能由日人斷章取義，譯爲行政，以爲其不法權利作辯護。抑且此約並未規定解釋時，應以何國文字爲標準；則據解釋條約之一般通則，在供給服務之條約中，應以讓與國家之文字爲標準；則此地應照中國文字解釋，實屬無可異言。考中國所以給與東省鐵路公司以土地，乃限於爲該公司「建造、經理、防護鐵路所必需」而已，別無行政權。今即退一千步言，承認日本在鐵路附屬地內確有行政權，但其行政權亦不能超過建造、經理以及防護鐵路所必需

之權力以外；且行使行政權之範圍，更不能逸出建造經理以及防護鐵路所必需之土地以外；然而今日鐵路附屬地，其範圍果爲日本建造、經理以及防護鐵路所必需乎？又在此地域內，日本所有之行政權，又果爲日本建造、經理以及防護鐵路所必需乎？今日日本在我東北除鐵路附屬地外，而於撫順等處，尙有所謂「鑛山附屬地」；於瀋陽等地，尙有所謂「鐵路租界」；試問此與鐵路之建造、經理以及防護有幾許關係？次之，則日本在鐵路附屬地中，實行其徵稅權，姑無論其有損於我國主權，試問此與建造、經理防護鐵路，又有幾許關係？要而言之，日本在其所謂鐵路附屬地之權利，既讓自俄國；而俄國與中國關於鐵路之一切條約，又於中日滿洲善後協約中，明文規定繼續遵守；故若遵照條約解釋，則日本在其所謂鐵路附屬地內，設置警察與護路隊，不許我國軍隊通過，爲擅權行爲；即其他設施，亦須以「建造、經理以及防護鐵路所必需」爲限。今日人在其所謂鐵路附屬地內之設施，不論自土地範圍或自權力範圍而言，皆超出建造、經理、防護鐵路所必需之範圍，吾人勢難承認。

第六章 鐵路護路隊問題

第一節 鐵路護路隊問題及其批評

根據國際法，一國自有其領土主權，決不能容許外國軍隊駐在其領土之內。我國以不平等條約關係，允許各國駐兵北平使館區，已屬創見；然日本在我東北設立鐵路護路隊，既無條約根據，我國屢次交涉撤退，又皆延不實行，藉詞刁難，是又侵害我國主權之尤者也。

考我國與帝俄所訂關於中東鐵路之條約，不獨無允俄國設兵護路之規定；且於光緒二十五年中俄合辦東省鐵路公司合同第五條明白規定：「凡該鐵路及該鐵路所用之人，皆由中國政府設法保護。」由此可知：俄國對於中東鐵路，並無設兵護路之權。日俄戰後，資茅斯條約成立，自長春至大連一段之鐵路，歸日本所有，並於其所謂追加條款第一項規定：

「兩締約國各保留在滿洲保護各自鐵路守備兵之權利。該守備兵數，每一公里不得超過十五名。日本帝國及俄羅斯國軍司令官，於上開最大限數以內，按照實在必要程度，以雙方合意酌留，務求少數數額。」

然此規定，乃規定於日、俄二國之間，中國既非締約之當事國，不能受其拘束，理至顯然；故此條文，決不能爲日本在我東北設立鐵路護路隊之根據。次之，關於鐵路護路隊問題之條約上的根據，當爲光緒三十一年（一九〇五年）之中日滿洲善後協約附約第二條；原文如下：

「因中國政府聲明，極盼日、俄兩國將駐紮東三省軍隊暨護路隊兵從速撤退，日本政府愿副中國期望，如俄國允將護路隊撤退，或中、俄兩國另有商訂妥善辦法，日本政府允卽一律照辦。又如滿洲地方平靜，外國人生命產業，中國均能保護周密，日本亦可與俄國將護路兵同時撤退。」

依此規定，則日本之撤兵條件有二：（一）俄國自動的或與中國另訂有妥善辦法而撤兵時；（二）東北地方平靜，中國能保護外人之生命財產時；二者有一於此，皆構成日本撤去護路隊之前提。俄國革命以後，卽在民國七年，留守中東路之護路隊，分爲新舊兩派，不能相容，屢起衝突，鐵路總辦爲舊派領袖，無法維持秩序，吉林地方長官，因命中國軍隊，解除俄軍

武裝送回俄境，而關於中東路之守備，收歸中國軍隊擔任。夫俄國護路隊既全部撤退，則日方撤退護路隊之第一條件，已完全實現。申言之，即據中日滿洲善後協約，日本護路隊應於民國七年，與俄軍同時撤退。今日軍仍盤據於南滿、安奉各路沿線，不僅爲一事實問題；消極的早無條件之根據，積極的構成對我主權之侵略行爲。帝國主義之御用學者，常對此早無條約根據之鐵路護路隊，曲加解釋，即謂民國七年俄國之撤兵，非出其本意，而係受中國之壓迫；故日本無同時撤兵之義務；此說是否正確，吾人試一觀民國十三年中俄協定，自可知之；中俄協定第五條規定：

「兩締約國政府，允在前條所定會議中，根據下開原則，將中東鐵路問題解決：（一）兩國政府聲明中東鐵路純係商業性質；並聲明除該路本身營業事務外，如司法、民政、軍務、警務、市政、稅務、地畝、（除該鐵路自用地皮外）等，概由中國政府辦理。」

觀上項條文，可知俄國實已同意於我國之處置，與日本撤退東北護路隊之第一條件，完全符合，安能視俄國之撤退爲出於中國之壓迫，而延不履行條約上之義務耶？至於護路

隊以外，日本藉口鄭家屯事件及暉春事件等，而未得我國之允許，而擅自在我延吉、暉春、和龍、汪清、東寧等縣設立警察，則既無條約之根據，跡近掠奪，不值一駁。

第二節 護路隊問題與華盛頓會議

民國十年（一九二一年）華盛頓會議時，吾國會提出撤退中國境內之外國軍隊案，中日代表之間，辯論至為激烈。在此會議中，日本代表之辭，有足注意者，即完全藉口於實際的需要，而毫不重視於條約上之根據是也。在第九次太平洋遠東問題委員會中，許士田（S. S. Hsu）主席詢問日方代表謂：日本在中國東北之鐵路護路隊，是否根據於中日滿洲善後協約附約第二條。日本代表答曰：「然」且尚有其餘條款足資根據，但此所謂其餘條款者，迄未向議會報告，日方自知其鐵路護路隊缺少條約上之根據，窮詞理屈，醜態畢露。茲特節譯當時日本代表之辯詞以及我方代表之意見，以見日方之無理取鬧也。

日方代表對於東北鐵路護路隊之辯詞：

「日本沿南滿鐵路設立護路隊之根據，與在膠濟鐵路設立護路隊（此係山東問題）

未解決以前之情形譯者註）之根據完全不同，前者之權利係由一九〇五年中日滿洲善後協約附約第二條所給與並承認者。此種護路隊在今日滿洲之情形下，更屬必要。蓋因今日滿洲爲馬賊橫行、秩序紛亂之地方。且卽在日本軍隊之保護下，馬賊仍屢次企圖擄掠鐵路地帶，如割斷電線等暴行，更屬司空見慣；所幸日本護路隊防止有方，故若輩各種暴行，幸得抑制，而鐵路地帶居民之一般安全，亦得藉以維持。至於遠離鐵路地方，則盜匪橫行，持以與鐵道地帶之情形相較，則護路隊之力，當更可以明瞭。若自南滿鐵路地帶中，將護路隊撤去，則此等地方必與今日遠離鐵路各地之情形相同，而置之於盜匪之勢力圈內矣。在此種情形之下，日本不能放棄滿洲設立護路隊之權利，——甚至是義務——實屬必然之理；況此種權利，且爲條約所承認者乎？

日代表又謂：

「日本所以在中國設立護路隊與駐軍者，其唯一原因，出於自衛。將本國之軍隊與警察設立於外國領土之內，實際上乃是一耗費極大，最足破壞兩國感情之事，若中國對

於日本僑民，能實行一種有效之保護與管理制度，使日本能免除此種責任，則自日本言之，豈不大佳乎？」

以上乃爲日本代表之辯詞，至於我國代表之言，則全以公正之眼光，作立論之根據；爰節譯如左：

「在中日滿洲善後協約附約第二條規定之下，俄國已將其軍隊自東北撤退，但日本則堅持其權利，而中國則屢次力爭南滿鐵路之保護，須歸之中國，並要求日本軍隊退去。若日本堅持馬賊在東北之現狀，謂日本在東北駐屯軍隊爲「絕對必要之事項」，使中國永無機會，可表示其已有保護外人的生命財產之能力，且日本駐紮之軍隊，其本身即常與中國人民發生爭執，故不足使附近地方秩序安堵，而反足以破壞其秩序。至於日本代表之所謂「割斷電綫等事」，要知此等輕微事件，在任何治理極嚴之國家，亦所難免；況此等事件之發生，其主要原因，皆由當地日軍之行動，有以激成之乎？是中國要求有一機會，可表示其沿南滿鐵路已有維護之能力，但是此種機會，若日本

不撤退其駐軍，則無獲得之可能；故中國爲表示其能力已足以維持鐵路沿線之安全計，亦須要求日本照約撤退其護路隊也。況日本在我東北取得設置鐵路護路隊之權，既然根據中日滿洲善後協約附約第二條，則其撤退，亦自須以該約爲根據。今日方爲辯護其在我東北之鐵路護路隊，乃有種種逸出範圍之言論，如謂：護路隊之設，目的乃在保護當地中外居民之安全也；又謂護路隊之職務，在防止日人之犯罪並逮捕日人之犯罪者。此種言論，未免脫題。蓋華盛頓會議之目的，在討論對於中國領土及行政完整之非法的侵害；上述日本之種種理由，在國際法或國際慣例上，決不能用作在友邦設立軍警之辯護也。」

觀此，足見我國代表理直氣壯，不若日本代表之強詞奪理，置條約正義於無睹。至於華盛頓會議之結果，除於原則上規定中國領土及行政之完整外，對於撤退日本之護路隊問題，則敷衍了事，委由各國駐華代表翔實調查後，再行核奪，迄無任何有效之決議。

第三節 護路隊問題與九一八事件

民國二十年九月十八日，日本不顧國際信義，竟以武力加諸吾國；自此以後，愈演愈烈，編者執筆至此時，頻聞東北將有日人主持之偽政府組織；前途如何，殊難逆料。按此「九一八」事件之開始，日方所以藉口者，謂中國軍士毀壞南滿鐵路，故日本依據自衛之原則，不得不出之以武力。且謂：南滿、安奉兩路沿線，根據條約，每公里有駐兵十五名之權利，總計應駐兵一萬六千五百名；而當時日本用以制裁企圖破壞南滿鐵路之華軍者，其數未滿萬人。（此據日前陸長南次郎之言。）由此可知：九一八事件之發生，姑不論日方之野心如何，至其表面上之根據，實與護路隊問題頗有關係；故編者特與以批評，證明九一八事件，日本兵出無名，不過爲其大陸政策之暴露而已。

考自衛權之應用，在法律上非有兩條件不可：即（一）在敵方實行侵犯之時，已無餘暇請求敵方停止其行動，且無法避免敵方之加害。（二）反抗的行動，不得超過自衛的限度。然則九一八事件，日本果能引用自衛權以掩飾其侵略之行爲乎？是決不然。蓋無論南滿路之破壞，是否如日方所傳爲吾國軍士之所爲；即使事實果係如是，此種事實是否必需用此賦

有危險性之動作，方得解決？是否外交交涉無解決之可能？吾人苟少加思索，當知此種事件，其性質之嚴重，決不至此。退一步言，即使九一八事件之發生，日本確出於「自衛」；但日本亦須負自衛過當之責任。蓋自九一八事件發生以後，日軍佔領我東北土地，砲擊我東北城市，虔劉我東北官民；試問此種行動，與南滿鐵路之被破壞，果有幾許關係？是否仍能視爲自衛權之行使？世界苟有公理，若謂日本能以自衛二字，掩盡天下人之耳目者，吾不信也。至於南次郎所謂日本在我東北有出兵一萬六千五百人之權利，此係根據朴資茅斯和約及中日滿洲善後協約之規定，但如本章第一節所述，此種規定，早已失其條約上之效力；由此益可證明九一八事件，無論如何，皆不能解釋日本之行動爲合乎國際法者。

第七章 內地雜居及商租權問題

第一節 史的一瞥

考內地雜居及商租權問題之發生，始於民國四年日本向袁政府所提之二十一條件；前在咸豐十年中法續約雖曾規定：「任法國教士在各省租買土地，建造自便。」又在庚子

亂後，清廷雖與美訂商約，允許外國教士，有在內地永租土地之權；唯通觀各約之規定，皆祇外國教士在內地購租土地，建築教堂或墳地而已。教士以外之人，自不能在內地購買或租賃土地。至於居住經商，亦只以通商口岸爲限，不能推廣及於內地。至民國四年，日本向我提出二十一條要求，其中有關於內地雜居及土地所有權之規定，當時日使日置益提出之原案云：「日本國臣民在南滿洲及東部內蒙古，爲蓋造商工業之房廠，或爲耕作，可得其需要土地之租借權或所有權。日本臣民得在南滿洲及東部內蒙古，任便往來，並經營商工業各項生意。」據日置益之本意，蓋欲在其所謂「南滿洲及東部內蒙古」雜居名義之下，取得土地所有權。當由北京政府正式拒絕討論，謂東蒙與南滿洲迥然不同，不能相提並論。至南滿洲土地所有權之取得，將令該土地皆爲日本所有，是實侵害我國領土權之完整，故亦加拒絕。至內地雜居，則與領事裁判權不能相容，非先撤廢不能承認云云。後經幾度磋商，始改土地所有權爲商租地畝；對於東部內蒙古，亦祇許合辦農業及附屬工業。其條文如下：

第二條 日本臣民，在南滿洲爲蓋造商工業應用之房廠或爲經營農業，得商租其需

用地畝。

第三條 日本臣民，得在南滿洲任便往來，並經營商工等一切生意。

第四條 如有日本國臣民及中國人民願在東部內蒙古合辦農業及附屬工業時，中國政府可允准之。

第五條 前三條所載之日本國臣民，除須將照例所需之護照，向地方官註冊外，應服從中國警察法令及課稅。

民刑訴訟 日本國臣民為被告時，歸日本領事官，又中國人民為被告時，歸中國官吏審判，彼此均得派員到堂旁聽。但關於土地之日本國臣民與中國人之民事訴訟，按照中國法律及地方習慣，由兩國派員共同審判。將來該地方之司法制度完全改良時，所有關於日本國臣民之民刑一切訴訟，即完全由中國法庭審判。

此外，關於商租二字之解釋及制限警察法及課稅等，民國四年五月二十五日，日本駐華公使，曾致我外部兩照會，即

一、「……本日畫押之關於南滿洲及東部內蒙古條約內第二條所載之商租二字，須解釋含有不過三十年之長期限及無條件而得續租之意……」

二、「……本日畫押關於南滿洲及東部內蒙古條約內第五條之規定，日本國民民應服從中國之警察法及課稅，由中國官吏通知日本領事接洽後施行……」

以上約定，曾規定以三個月為猶豫實行期間，後內務部頒定商租細則十四則，更由奉天當局製作商租細則說明書、租契款式，通知各縣遵照辦理。惟日本屢藉口我方所頒之章程制拘束太甚，屢謀提議商訂商租細則，當時奉天省長王永江氏曾嚴辭拒絕，謂以中國認為無效之條約為根據而談判，恕難從命。惟耕地限於一年，廠屋用地限於五年，可予承認租用，但仍以南滿數縣為限。日方遽而大譁，自此交涉遂致擱淺。然日方在實際上仍猛進無已，一方標其滿蒙積極政策，獎勵移民。一方用其利誘威脅手段，希望中國屈服，而美其名曰諒解。至於今日因商租權之問題，而引起兩國間之糾紛者，與日俱增。日本人民假領事裁判權為護符，每有肆無忌憚之行爲。而其政府則以為獎勵移民計，遇有問題發生，則每為袒護。於是

兩國人民惡感日深；而在兩國政府復未能徹底解決；因此，商租權問題乃成中日兩國間懸而未決之要案矣。（見民國二十年東北年鑑）

第二節 內地雜居及商租權問題之批評

考一國內地是否對外人開放，本隨一國國情而定，雖現代國家大多皆允外人在內地得享有居住、經商及土地所有權，唯在我國，則頗難一概而論，蓋我國經濟落後，產業急待振興，而東北蘊藏之富，為吾國振興產業之關鍵所在；若允日人以內地雜居與商租權，則日本必挾其政治經濟之偉力，侵入東北內地，造成喧賓奪主之勢。不獨東北之寶藏將淪於日人之手，吾國之產業，將無振興之日；且日人度量窄狹，驕鄙成性，若與我國人民雜處，勢必時起糾紛；凡此種種，皆為根據國民經濟之觀點，在我東北不應予日人有雜居及商租權之理由也。茲更由國際公法之觀點，以批評東北之內地雜居及商租權問題。

諸如上述，商租二字，本為修正之結果，日方最初所提出者，原為土地所有權四字，「租」者，謂日人於此祇有利益權，而無所有權；「商」者，謂日人須商得所有主之同意，始能取

得租賃關係也。至於照會中所規定之「無條件」三字，仍指在中國政府方面，於三十年租借期滿之後，不另加任何條件，而由中國所有主與日人承租者自行商酌，是否允與續租，如允續租，方得繼續也。此種意義，本極顯然，但日人方面因有「無條件續租」之規定，則謂一屆三十年期滿，即可續租，以至永久。似此，（一）則照會中又何必有最長期限不過三十年之限制，而（二）則與購買土地又有何區別？（三）則與「商」「租」之規定能無抵觸？故日人此種解釋，實斷章取義之曲解也。

此外，我國所以不能允許日人雜居內地及享有土地所有權者，領事裁判權至少亦為其原因之一。日本既不肯放棄其在華之領事裁判權；若再予以內地雜居權，則雜居我國內地之多數日僑，既不服從我國法令，不獨糾紛繁興，且有傷於我國主權之完整；此所以民國十七年國民政府與比、意兩國訂結通商條約時，斤斤以撤廢領事裁判權為開放內地之條件也。上述二十一條，關於所謂南滿、東蒙之第五條，既規定領事裁判權適用於東北，而照會中復規定警察法及課稅須向日本領事商洽，則既開領事裁判權適用於內地之惡例，復

構成外人對我行政之干涉；日人之欺我，可謂甚矣；但此二十一條件，我國民根本未經承認，且我國會曾咨請政府正式聲明，則內地雜居及商租權，其依據之薄弱，已可想見。

第八章 鑛產森林問題

第一節 鑛權旁落之經過

日本自明治維新以後，機械工業發達，煤鐵之需要增加。惟日本國內所產煤鐵極少，非輸入外國之煤鐵，不足以維持其工業之發展。於是，進而覬覦東北之寶藏，乘機奪取，詭計百出。日俄戰時，日本派遣大批鑛師，隨日軍至我東北，到處覓鑛，隨地開採，其謀奪我東北鑛產之野心，至此雖完全暴露；但尚未取得條約上之根據。迨日俄戰後，朴資茅斯和約成立，該約第六款規定：

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，並同地方一切權利及財產與其所經營之一切煤礦無條件讓與日本。

同年十一月二十六日又與我國訂立中日滿洲善後條約，該約第一條規定：

中國政府承認日俄構和條約第五與第六兩條俄國讓與日本之各項。

此爲日本在我東北正式取得礦權之始。申言之，即據朴資茅斯和約及中日滿洲善後協約之規定，凡沿鐵路三十里內之礦產，完全斷送於日本。自此以後，日本更以上項條約爲藉口，任意侵佔我東北各處之礦產。例如撫順煙台之煤礦，本在南滿鐵路三十里以外，日本竟據上項條約，乃於宣統元年（一九〇九年）強迫清廷締結滿洲五案協約，明白承認日本有開採撫順煙台兩處煤礦之權；即該約第三條規定。

撫順煙台兩處煤礦，現經中日兩國政府和平商定如左：

甲、中國政府承認日本政府有開採上開兩處煤礦之權。

乙、日本政府尊重中國一切主權，採掘上開兩處煤礦所得之煤，日本政府並允向中國政府繳納應納各稅，惟該稅率應按中國他處煤稅最惠之例，另行協定。

丙、中國政府承認上開兩處煤礦之煤，出口外運時，其稅率應照他處煤最惠之例徵收。

丁、所有鑛界及一切詳細章程，另行派員協定。又該約第四條規定：

安奉鐵路及南滿鐵路沿線鑛務，除撫順、煙台外，即應按照光緒三十三年，即明治四十年東省督撫與日本國總領事議定大綱，由中日兩國人合辦，所有細則，屆時仍由督撫與日本總領事商定。

降至民國四年（一九一五年），日本提出二十一條，逼袁政府承認其有東北九礦開採之權。而所謂東北九礦者，即：

奉天省——(1)本溪湖牛心台之煤鑛、(2)本溪縣田什付溝之煤鑛、(3)海龍縣杉松崗之

煤鑛、(4)通化縣鐵廠之煤鑛、(5)錦縣暖地塘之煤鑛、(6)鞍山站一帶之鐵鑛。

吉林省——(7)和龍縣杉松崗之煤鐵鑛、(8)吉林縣缸窰之煤鑛、及(9)樺甸縣夾皮之金

礦。

迄民國七年，日本更逼我國締結金鑛森林借款契約，結果不單已借日款開採之鑛，受其支配；而東北未開之鑛，今後如需資金，乃須先向日本商借，東北鑛權之旁落，至此益甚。

第二節 林權旁落之經過

鑛產與森林，同爲工業上必需之原料，日本既得我東北之鑛產權，同時乃又奪我東北之森林權。依光緒三十一年中日滿洲善後協約附約之規定：

中國政府允設一中日合辦材木公司，以採伐鴨綠江右岸之森林。其地區年限與公司如何設立及一切共營章程，另訂詳目規定。總期兩國股東均分權利。

日本取得東北森林權之根據，卽始於此。後復於光緒三十四年四月十五日，依照上項附約之規定，日公使林權助與我外務部會辦那桐訂中日合辦材木公司章程，其主要條文如左：

- 一、自鴨綠江右岸帽兒山至二十四道溝之間，距江岸六十里內之材木，由兩國合資公司開採。
- 二、本公司資本定爲三十萬元，中日兩國出各半數。
- 三、界外及渾江之森林，仍歸中國木把採伐，但木把需要資金時，由本公司借入。其採

伐材木，除浙江鐵路公司所需枕木及滙江沿岸居民自用材木，由木把直接賣出外，其餘全部皆歸本公司收買。

四、本公司營業期限爲二十五年，期滿後，中國政府認公司經營妥當時，公司得請延長期限。

五、本公司置督辦一人，監督公司之經營事業，由奉天督撫命東邊道台兼任；置理事二人，經理公司一切業務。由中日兩國，各任一名。其他理事、技師，由理事長協議選任。

六、本公司以純收入百分之五爲報效金，納與中國政府，其餘兩國股東平分。

自此鴨綠江木植公司成立以後，鴨綠江右岸之林權，遂旁落於日人之手；但日人尤以爲未足，更運動華人出名，或與華人合辦，而自居於支配者的地位，以遂其覬覦東北之野心。今我東北林區，泰半爲日人所侵略，讀者欲知其詳，請參閱本叢書之一日本帝國主義侵略下東北的產業。

第三節 收回鑛權與林權之法理根據

依國際法而言，領土爲構成國家要素之一，而領土之範圍，包括地下無限深度之區域。本此領土範圍，則礦產與森林，概係領土之附屬物，乃以領土爲依歸，不能脫離領土而獨存；鑛產與森林既屬於一國領土範圍之內，則任何外國人民，不得從事採掘，致侵害一國領土之完整，破壞一國獨立之主權，此乃理之當然，並爲國際社會公認之原則。查日本與俄國締結朴資茅斯和約以後，迫我締結滿洲善後協約，將我東北之鑛權與林權，漸次收爲己有；當時清廷迫於情勢，不得已而簽約，實非出於本願。且如哈爾氏(Hall)之言，凡條約如有危害締約國之生存者，隨時可以撤消。(見 Hall, International Law, Part II, 48 P. (Chap. 1)) 查中日滿洲善後協約，既有害於我國之生存，而林、鑛又與領土有不可分離之關係，故爲維持吾國之領土完整計，我國自可隨時撤銷。退一步言，即使認中日滿洲善後協約爲普通條約，而其中所訂之條款，締約國如不遵約履行，或逾約擅行，致有害及締約國他方之利益時，則無異先自破壞條約，使條約失其效力。按日人取得我東北林權與鑛權之後，毫不遵

守條約上之權利義務，任意擴張其鑛權與林權於條約之外，阻礙中國經濟之發展，顯然有背於國際公法；故就國際慣例而言，此種條約，早因日人之任意破壞，而失其效力；吾國之收回東北林權與鑛權運動，實具有法理上之根據也。

第九章 郵電問題

第一節 東北郵權喪失之經過

甲午中日戰後，日本在我東北通商各埠，自由創立書信館，此爲日本侵略我國郵權之嚆矢；迄光緒二十九年日俄戰起，日本始於我東北設所謂『軍用郵便』，以傳達其軍事消息。日俄戰後，日據朴資茅斯和約第五條及第六條，承繼俄國旅大租借權利，及長春至大連東鐵支線之讓與權，因而開拓各重要車站附屬市區，逐年擴充各項通信事業，如電話、電報等；而尤以郵政爲甚。申言之，即光緒三十一年七月，日本政府公布關東廳都督府郵便電信局官制，同年九月將日俄戰時之軍用通信機關改屬於民政組織之下，而開創一般商業通信之設施。此後因時勢之推移，官制屢經更改，現行制度，係民國九年十月所公佈之關東廳

遞信官署官制，而遞信官署直屬於關東廳。日本在我東北之郵政機關，據最近之調查，計有『遞信局』一，『郵便局』四二，『郵便局出張所』八，『郵便所』二，『郵便取扱所』一五〇。其勢力之偉大，於此可以概見。

第二節 日本反對吾國收回郵權之藉口

我國以各國在我通商口岸設立郵政局，有礙國家行政，乃於清光緒三十二年、民國二年及民國八年三次向各國提出撤廢外國郵局，皆未實現；迄至華盛頓會議，我國再提出撤廢客郵案，始經各國議決通過；惟日本對於東北南滿及安奉兩路沿線之郵局，則以便利彼邦僑民爲口實，堅持反對。卒於民國十一年二月一日，經華盛頓會議第五次議決，除在租借地內及在條約上有特別規定者外，所有在華外國郵局，統限於十二年一月一日一律裁撤，其決議條文如左：

甲、中國希望外國在華郵局，定期裁撤，認爲正當要求。除在租借地或在條約上有特別規定者外，議決：

A、具有郵政代辦之四國，須同意依照左記條件，撤消其代辦所。

1. 中國政府須維持郵政事務，日臻完善。

2. 中國政府須切實聲明，不願變更郵政洋員地位，及改變現在郵政行政。

B、爲使中國及有關係各國必要之處理起見，本決議之實行，不得過十二年一月一日。

乙、在外國郵局未裁撤完了以前，所有經過該局郵件，無論有無禁製品，有無應納關稅之品，及違犯中國海關章程及中國法律之物品，中國海員均得前赴該局直接查驗，關係之四國並應擔保各予中國海關人員，以圓滿之便利。

客郵問題雖由以上決議而解決，然日本在南滿、安奉兩路沿線之郵局，迄今依然存在；此實因於華盛頓會議之議決，未曾澈底有以致之。

第三節 收回東北郵權之法律根據

日本自華會撤消中國客郵之議決案宣佈後，自謂根據此次議決案之條文，在南滿鐵

路佔用地內之日郵，不在撤廢之例；此種議論，實爲片面之主張，茲特予以駁斥如左：

諸如上述，日本之有南滿鐵路，得自俄國之轉讓；日本在所謂鐵路附屬地內有無郵權，當以中俄條約爲依歸；查中俄合辦東省鐵路章程，規定吾國對於鐵路附屬地內，仍有完全之主權及行政權（參看本書第五章）；不獨如此，當一九〇九年時，日本嗾使俄國在哈爾濱發布市制，以爲其援例之張本；事經各國反對，乃於一九一一年，締結中東鐵路用地行政權預備條約，由俄國重行承認中國在鐵路用地內有完全主權，並聲明中國依主權之發動，可爲一切之處置。據此條約，則中國在鐵路用地內之主權，更得一層保障。日本在其所謂鐵路附屬地內之行政權，既無根據；則在該地設立之郵局，自爲非法之舉動；此爲吾人主張收回東北郵權理由之一。再就國際法立論，郵政亦屬國家主權之一部份；故一國領土之內，不能容他國經營郵政。世界各國除殖民地或保護國而外，斷無客郵之存在；因主權之完整，乃獨立國之重要條件。中國在國際上既爲一獨立之國家，必有獨立國所應有之權利義務；此爲吾人主張收回東北郵權理由之二。要而言之，日本在我東北之郵局，乃挾其強力而設立。

初無正式條約之根據與合法官廳之承認；此種毫無法律根據之郵務機關，安有聽其存在之理；吾國爲主權完整計，收回東北郵權，正刻不容緩之事也。

第四節 東北電權喪失之經過

東北電權之喪失，亦始於日俄戰爭之時；即日俄戰起，日本在我東北各處，任意架設電線、電台，以利軍用。迄戰事告終，乃強佔如故。茲分水線電、無綫電、陸線電及電話四款，略述如下：

●●● 水線電

日本在我東北之海底電綫有三，一爲旅順煙台威海衛線，二爲大連佐世保線，三爲旅順芝罘線；前兩者皆係日本所獨有，茲述旅芝線被佔之經過，以資參考。旅芝水線原係俄國所設，日俄戰後依據朴資芬斯和約第六款歸日佔領，日人猶以爲未足，乃又要求我國將該海底電綫通至芝罘之日本電報局，結果乃於光緒三十四年（一八〇八年）中日兩國派員訂立電約，該約規定：『該海底線距芝罘海岸七哩半以內者，歸中國所有，依中國電報局上陸，由中國電報局另設一線，接續該海底電綫，通至芝罘之日本電報局。』

●無線電●

日本在我東北設置無線電報，始於光緒三十二年，即在同年十一月，日本於大連灣沙砬子，設立海岸無線電台，收發往來內地航路及近海航路船隻上之無線電報。此後漸次擴張，又於大連柳樹屯添設一無線電台，名曰大連灣無線電台，改沙砬子電台為分台；復因位置上關係，將此台移設於大連市沙河口。民國十五年六月一日，又將大連灣無線電台移設於大連郵政局內，改稱爲大連無線電報局，以柳樹屯爲分台，專管發報；又以沙河口分台，專管收報，使各司其職。日本關東廳又於民國十四年八月間，在遞信局內設立大連放送局；裝置收音機者，日漸增多，聞至民國十七年底，已達四千餘家。

●陸線電●

當日俄戰時，日本在我東北始有陸線電之經營，初其目的，是在便利軍用；及日俄戰後，我國與議撤消，日本故意延宕，結果乃於光緒三十三年十月締結中日電信協約，允其借用安東、牛莊、遼陽、奉天、鐵嶺、長春六線；同時將所謂鐵路附屬地外之電線，估價收回。但自此以後，日本努力擴張，毫無顧忌；據最近之調查，日本在南滿、安奉兩路沿線各埠所設之電報局，凡百餘所，其侵略之急進，殊足驚人。

電話 日本在我東北經營電話，亦始於日俄戰爭之時；最初係專供軍用，後由關東都督府將大連、遼陽、奉天、鐵嶺、新民主嶺、旅順及柳樹屯之電話開放，以供一般居民使用。近年各地工業發達甚速，日方復於長春、撫順、大石橋、金州、四平街、本溪湖、瓦屋房、普蘭店、沙河、海口、魏子窩、鞍山、范家屯、郭家店、熊岳城、松樹、新台子、昌圖等處，辦理營業電話。此外，日本在我東北之長途電話，計有大連、長春間及瀋陽、安東間兩線；且此等長途電話，除與朝鮮各地聯絡通話外，民國十五年，日又逼我東北當局，允其大連、旅順、安東、瀋陽等處日本電話局，得與天津、北平、洮南、瀋陽等處之中國電話局聯絡通話。

第五節 收回東北電權之法理根據

日本奪我東北電權之經過，已如上述，本節乃就法理，加以批評。查日本之取得南滿陸線及大芝水線，乃恃其戰勝餘威，強迫我國承認，其所訂條約，實缺成立要件。蓋凡國際間之條約，須合於正義，出於善意，且須簽約者有權代表民意，方始有效；否則，等於簽約者個人之行爲，其全國人民自不能負責履行。日本在我東北之電權，其所根據之條約，既缺成立之要

件，應由吾國收回，理至顯明，無待贅述。抑有進者，日本在我東北之電話經營權，乃僅擴大條約之解釋，並無正式條約之根據，我國更有隨時收回之權利。望我當局，本廢除不平等條約之精神，勉力收回東北已失之電權；蓋若東北之電權，任彼日人橫羈，則

- 一、妨害中國主權之完整。
 - 二、日人把持通信機關，造謠生事。
 - 三、日人以專利爲藉口，妨害中國電業之發展。
 - 四、助長國際間之不利宣傳，使中國國際地位趨於低落。
- 其爲害之烈，吾人誠有不忍言者矣。

第十章 結論

——所謂日本在東北之特殊利益——

論及日本與我東北之關係，日人常以「特殊利益」、「特殊權利」或「特殊關係」一語以自許。此語見於條約者，實始於光緒二十八年（一九〇二年）日英第一次同盟條

約，該約載有日英兩國承認彼此在中國之特殊利益一語。至光緒三十一年（一九〇五年），日英第二次同盟協約全文第三項，亦聲稱彼此保全在東亞及印度兩締盟國之領土權及特殊利益。光緒三十四年（一九〇七年），日俄協約，與宣統二年日俄第二次協約，亦應用「特殊利益」之字樣。民國五年（一九一六年），日俄協約除用特殊利益外，尙彼此分定其在我東北之「利益範圍」。民國六年（一九一七年），蘭辛石井協定聲明美國及日本兩國政府承認日本在中國有特殊之利益，尤以與日本接壤之處爲甚。查此等「特殊利益」與「利益範圍」各名詞，中國從未與以條約上之承認，其所承認者，各國彼此自己承認而已，與中國風馬牛不相及；故中國對各該名詞，在法律上當然不發生絲毫關係，亦不負任何義務。且我國自大革命發生，蘇俄勞農政府成立，即切實宣告俄帝國時代之一切條約，概歸無效。民國十年（一九三一年）華盛頓會議後，各國自動取消其所謂「利益範圍」，同時蘭辛石井協定與英日同盟亦皆相繼廢棄。日本所稱在中國或東北之特殊利益，更無條約上之根據矣。

然事實上日本對華政策，尤其對我東北，仍抱其特殊利益之主張。近彼鑑於國際形勢之關係與中國內政之變遷，漸漸縮短戰線，而集中注意於我東北。在我東北之所謂特殊利益，遂成爲日本大陸政策唯一之結晶。日本對華全部之目標，亦依此爲出發點。但日本在我東北之所謂特殊利益，既無明確之界說，又無固定之體質，經濟利益而外，尙需政治利益；既得利益而外，又含未得之利益；絕不根據任何雙方誠意協定之條約，乃隨時隨地用強權武力，以作無限制之擴張。故日本各界尤喜用特殊地位，以代特殊利益字樣。二十一條件原文，要求中國承認日本在我東北之優越地位；蘭辛石井磋商協定時，日本曾用特殊利益與特殊勢力之名詞。現在日本各界，大有主張直接佔領東北者，然大多數意見，則仍偏重於實際管轄之一途，主權空名暫時可歸中國，但富源之開發，經濟力之把持，須由日本主管；在必要之時，則應用政治干涉，或武力阻撓；如果事至極端，則直接實行佔領，危機四伏，稍觸即發。民國二十年（一九三一年）九月十八日東北事件之由來，卽唯一不可磨滅之實例也。今者爲求中國久遠利益計，爲謀民族全體利益計，我國國民應具堅決奮鬥之心，保持公允之精

神，凡日本在我東北依合法條約所得之權利，予以考慮；依暴力壓迫所得之權利及憑空虛構之「特殊利益」、「特殊權利」，則力加排斥，絕對不能容日人濫用此毫無根據之稱謂，以遂其侵略之野心。

（完）

東北條約研究

東北研究叢書
 書目
 東北與日本
 東北與列強
 東北的貿易
 東北的產業
 東北的金融
 東北的條約研究
 東北鐵路問題
 東北移民問題
 滿鐵的事業
 東北的社會
 東北的暴行
 關東廳的業務
 日本侵略東北的政策

編者 周憲文
 陳叔憲
 魏嗣銘
 徐孝同
 何憲怡
 丁胡憲
 袁文憲
 王海波
 魏承先
 王正雄
 劉魏哲
 龔家壩
 國民

近代世界外交史

張安 著
 精裝一冊二 元
 並裝二冊一元五角

著者留歐有年，專攻外交，回國後，歷任南北各著名大學教授，本書即本其經驗，參考中外書籍數百種，編著而成。全書自法國大革命起，至歐戰後止，約二十萬言。著者以爲國民革命以後，外交爲急；而我國向來有一傳統之言，以爲「弱國無外交」，實助長民族之惰氣。故書中對於描寫弱國外交，極爲注意；著者以爲不但是外交只有弱國可講，而且是弱國只有外交可講。故書中對於革命後之南美，獨立時之比利時、意大利、德意志、埃及等國的外交，無不細意描寫；而對於迭次大會議等，亦均詳細敘述。當此革命外交時代，凡國民及黨員，均應一讀此書。

中華書局出版

- 國防與外交…………… 謝彬 一冊…………… 一元
- 美國與滿洲問題…………… 王克新 一冊…………… 四角半
- 辛亥革命與列強態度…………… 王克新 一冊…………… 三角半
- 中美關係紀要…………… 蔣恭辰 一冊…………… 四角
- 中德外交史…………… 蔣恭辰 一冊…………… 四角
- 中國干涉遠遼秘聞…………… 王克新 一冊…………… 三角
- 中國喪地史…………… 謝彬 一冊…………… 四角
- 五盾頓會議小史…………… 周守 一冊…………… 一元五角
- 戰後列國大勢與世界外交…………… 張介石 一冊…………… 五角

民國二十一年四月印刷
民國二十一年四月發行

東北研究(全一册)
究叢書

◎定 價 銀 五 角

(外埠另加郵滙費)



有不准作權印

編者

胡憲 魁

發行者

中華書局

印刷者

中華書局

印刷所

上海靜安寺路一四八六號
中華書局

總發行所

上海棋盤街

中華書局

分發行所

北平 天津 張家口 石家莊 烟台 保定
濟南 青島 太原 開封 鄭州 西安 蘭州
長沙 常德 衡州 漢口 南昌
九江 安慶 蕪湖 南京 徐州 溫州
福州 廈門 廣州 汕頭 潮州 梧州 雲南
重慶 桂林 長春 哈爾濱 香港 新加坡

中華書局

(六四九四)