

日本侵略滿蒙之研究

商務印書館發行



民國二十一年一月二十九日

敝公司突遭國難總務處印刷

所編譯所書棧房均被炸燬附

設之涵芬樓東方圖書館尙公

小學亦遭殃及盡付燼如三十

五載之經營墮於一旦迭蒙

各界慰問督望速圖恢復詞意

懇摯銜感何窮敝館雖處境艱

困不敢不勉爲其難因將需用

較切各書先行覆印其他各書

亦將次第出版惟是圖版裝製

不能盡如原式事勢所限想荷

鑒原謹布下忱統祈垂鑒

上海商務印書館謹啓

版 權 所 有 翻 印 必 究

中華民國十九年三月初版

民國廿二年三月印行 國難後第一版

(二一七七)

日本侵略滿蒙之研究一册

每册定價大洋陸角

外埠酌加運費匯費

編纂者 朱 傑

發行兼印刷者 上海河南路 商務印書館

發行所 上海及各埠 商務印書館

四二〇七上

(本書校對者楊瑞文)

導言

滿蒙問題之由來久矣；自日俄戰爭以後，日本承租旅大，繼俄人管理南滿鐵路；又主張所謂自由行動，敷設安奉路線，所謂滿蒙問題，蓋於是時伏其機矣。嗣後日人亟亟經營，不遺餘力，於是有所謂北進主義，有所謂大陸政策；復乘歐戰發生，提出二十一條款；數年之間，西原借款，商租問題，無線電問題，相繼而來。此各種問題，互相糾纏，互相關連，積至今日，遂總以滿蒙問題名之。一言以蔽之曰：滿蒙問題者，日本行其大陸侵略政策，用威脅利誘諸手段，所釀成之各種問題也。——夫滿蒙者，中國之滿蒙，本無所謂問題；且二十一條款，與西原借款，或未經國會通過，或為賣國執政者私自締結之借款，吾國舉國上下，早已一致否認。吾國代表於巴黎和會中，於華府會議中，亦已再三聲明，否認二十一條款。故滿蒙問題，在日本方面視之，固為未決問題；而在吾國方面視之，則無所謂問題，日人縱以懸案視之，吾國祇能以新交涉視之也。

日本自田中組閣以來，承其列來之侵略主義，更進一步，而貫徹其所謂「積極政策」(Positive Policy)；復乘我國多事之秋，向北京政府提出滿蒙交涉；更任山本為南滿鐵路會社社長，變更其向來之「大連中心主義」，而進一步採取所謂「南北滿主義」。復由南滿鐵路會社出面，向美國莫耳根銀公司提議借款，以為修築吉會鐵路之用。凡此種種，皆侵略主義之表現於外者；今滿蒙交涉雖一時停頓，而日人歷年來之侵略野心，決不因此稍殺；滿蒙問題之影響於吾國國本至深，決不可以一時之問題而忽視之也。惟國人對於滿蒙問題，每苦其

蕪雜繁重，不易明其真相，爲此輯滿蒙問題一書，舉其歷來之史實，分析其內容，復加以綜合之觀察，以爲國人留心滿蒙問題者之參考焉。

所謂滿蒙問題

滿蒙問題者，一般習用之名詞，而非學術上之用語也。嚴格言之：滿蒙問題實爲滿洲問題；滿洲又非我國固有名稱，則直稱之爲東三省問題可耳。本書所以用滿蒙問題名者，從一般之習慣，而非從學術上命名也。

滿蒙二字，初見於外交史者，則民國二年之滿蒙五鐵路借款約是已。所謂滿蒙五鐵路，除洮南承德而外，皆在東三省之範圍內，所以稱滿蒙五鐵路，則因前清之舊，仍視內蒙古爲獨立之一部，而以奉天之洮南、吉林之長嶺及鄂爾羅斯前旗，黑龍江之安遠、大賚、泰來，及鄂爾羅斯後旗，盡視爲內蒙古地也。故所謂滿蒙問題，係就前清之地理區分而言；今內蒙古既已分建爲數行省，又有一部劃入東三省，則滿蒙問題，直可稱之爲東三省問題。內蒙古既不存在，外蒙古又不在此內，則所謂滿蒙問題，實爲滿洲問題，與蒙古無涉也。

茲就滿蒙問題之地理的範圍言之，滿蒙問題，實包有南滿洲及東部內蒙古——改以今日之地理名詞稱之，大致包括遼寧全省及吉林西部、南部，至多亦不過加入熱河之一部而已。民國四年五月二十五日中日條約中，所謂南滿洲及東部內蒙古，蓋即滿蒙問題之名所自起。實則南滿洲及東部內蒙古之範圍，異常不明；南滿洲與北滿洲之分界果在何處？東部內蒙古與西部內蒙古之分界又在何處？此種名稱，用作日常用語，固無不可；用作條約上之名稱，意義即不免曖昧。論者謂民國四年五月二十五日之中日條約，以南滿洲及東部內蒙古範圍不確定之字樣，用之於條約中，實爲一大病點，非無因也。

更進一步言之，所謂南滿洲及東部內蒙古，皆非我國現今所用之地理名稱，我國僅知有遼吉黑三省，不知有滿洲；我國僅知有熱河察哈爾綏遠甘肅，不知有內蒙古、內蒙古非復民國之地理名稱，盡人皆知；乃日人故用此等不確定之名稱，希圖蒙混，其詐亦已甚矣！故所謂滿蒙問題，實爲不正確之名詞；本書仍以此名者，以沿用既久，不得不從習慣；又恐國人望文生義，或不免誤會，故於篇首加以說明焉。

日本侵略滿蒙之研究目錄

第一編 歷史的研究

第一章 日本侵略滿蒙第一期

第一節 南滿洲鐵路與旅大之轉移

第二節 新奉鐵路與吉長鐵路

第一款 一九〇七年新奉及吉長鐵路協約

第二款 一九〇八年新奉及吉長鐵路續約

第三款 一九〇九年新奉及吉長鐵路借款細目

第三節 安奉鐵路日本之自由行動與吉會鐵路

第四節 滿洲五案協約

第二章 日本侵略滿蒙第二期

第一節	一九一三年滿蒙五路借款預約	一一
第二節	四鄭鐵路及四洮鐵路之完成	一一
第一款	一九一五年四鄭鐵路借款	一一
第二款	一九一八年四鄭鐵路續借款	一三
第三款	一九一九年五百萬元墊款	一三
第四款	一九二〇年短期墊款	一三
第五款	一九二二年續訂短期借款	一四
第三節	二十一條款	一四
第四節	吉長鐵路新借款	一一
第一款	一九一六年改訂吉長鐵路草約	一一
第二款	一九一七年改訂吉長路約	一三
第五節	西原借款	一四
第一款	西原借款之由來	一四
第二款	吉會鐵路墊款	一六
第三款	滿蒙四鐵路墊款	一七

第四款 吉會鐵路借款交涉……………二九

第五款 吉黑兩省金礦及森林借款……………二九

第三章 日本侵略滿蒙第三期……………二二一

第一節 新銀行團之成立與日本……………三二

第一款 列國對華組織銀行團之經過……………三二

第二款 美國新銀行團之提議與日本要求滿蒙除外……………三四

第三款 美國新銀行團提議之失策……………三六

第二節 一九二二年天圖鐵路之祕密合同……………三八

第三節 一九二五年吉敦鐵路墊款……………三九

第四節 吉敦鐵路延長之提議及圖們江鐵橋之計畫……………四一

第五節 田中內閣之積極政策與滿蒙交涉之提出……………四二

第六節 南滿鐵路借款問題……………四四

第二編 分析的研究

第一章 鐵路問題與築港問題……………五二

第一節 中日間關於鐵路協定彙觀……………五三

第二節 滿洲之鐵路……………五七

第一款 與日本有關係之滿洲鐵路……………五七

第二款 中國自築之滿洲鐵路……………五九

第三款 滿洲之鐵路網……………六一

第三節 日人所謂「天下四分」之形勢……………六五

第四節 預定鐵路造成後之各港消長觀……………六六

第一款 大連灣……………六六

第二款 連山灣……………六九

第三款 清津及羅津……………七一

第四款 海參威……………七四

第五節 結論……………七五

第二章 商租權問題……………七九

第一節 商租權之由來……………七九

第二節 滿蒙交涉中之商租權問題……………八〇

第三節 商租權之疑義及其利害……………八一

第二章 無線電問題……………八四

第一節 國際上關於無線電之公約及原則……………八四

第二節 中國無線電問題……………八八

第一款 一九一八年海軍部與日商三井洋行所訂無線電合同……………八八

第二款 一九二一年交通部與美商合衆電報公司所訂無線電臺借款合同……………九四

第二編 綜合的研究

第一章 中日俄三國在滿洲之競爭……………一〇一

第一節 滿洲開發小史……………一〇一

第二節 中國向滿洲之移民……………一〇三

第三節 俄國與中東鐵路……………一〇八

第四節 日本與南滿鐵路……………一一二

第五節 滿洲之將來……………一一五

第二章 英美與滿洲……………一一九

第一節 美國門戶開放主義……………一一九

第二節 美國與滿洲鐵路中立問題……………一二一

第三節 美國與錦愛鐵路問題……………一二二

第四節 英國與新法鐵路問題……………一二三

第五節 美國與四國銀行團……………一二四

第六節 美國與二十一條款……………一二五

第七節 藍辛石井換文……………一二六

第八節 華府會議九國遠東公約……………一二八

第三章 日本在國際上之飾詞……………一二三

全書結論……………一二九

補錄……………一四一

附錄一 中國無線電臺一覽……………一四七

附錄二 日本在滿洲之事業會社一覽……………一五一

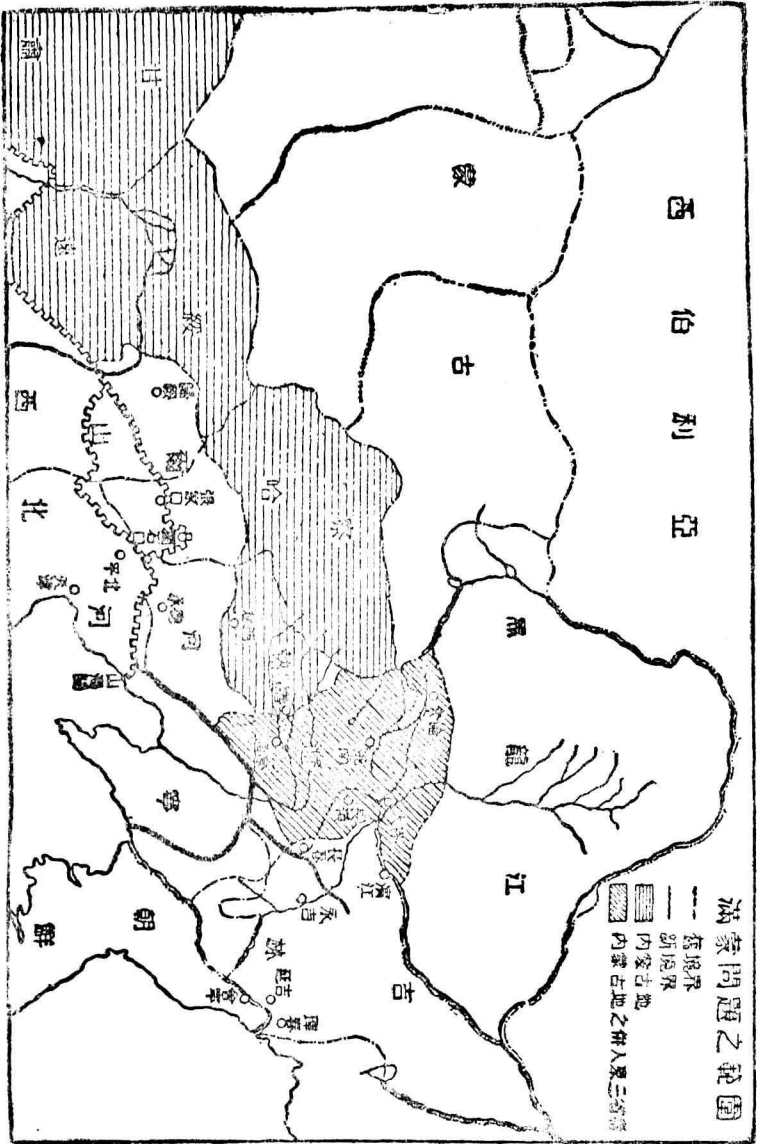
(一) 本書求真切的介紹滿蒙問題的知識，使國人明瞭日本侵略我滿蒙之真相，故對於統計材料及地理圖表等，特別注意，以免放言空論之弊。

(二) 第一編歷史的研究，多偏於條約，故亦可稱爲條約的研究。在已習外交史者視之，或不免冗長；但本書爲未習外交史者計，故專闢此一編，務求簡括，以爲研究滿蒙問題之根本。

(三) 第二編分析的研究，爲滿蒙問題之中心，爲日本侵略滿蒙之解剖，讀者務特別加以注意。

(四) 第三編綜合的研究，專從世界政治上着眼，故又可稱爲國際的研究。爲研究滿蒙問題最後之目的。

(五) 本書著述進行中，隨時發生之問題，不及編入目錄，則附述於註中。如第二編第一章註一之洮昂路車輛問題及奉海路交涉；第二編第三章註十五之最近無線電交涉案；第三編第一章註九之日俄哈長線讓渡問題，皆可編入目錄，自成一節。此等附註，讀者須特別注意。



順與大連，由俄國得中國允許，轉租於日本；而南滿鐵路，亦由俄國轉交日本管理。一九〇五年（光緒三十一年）

日俄朴次茅斯條約 (Treaty of Portsmouth) 第五條：

「俄國以中國政府之承認，將旅順大連及附近領地領海之租借權，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之一切公共房屋財產，均讓與日本……」

第六條：

「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，并同地方附屬之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。」

日本既得南滿鐵路管理權與旅大租借權，更以一九〇五年（光緒三十一年）與中國結中日滿洲善後協約，該約第一款：

第二款：
「中國政府承認日俄媾和條約第五款第六款俄國讓與日本之權。」

「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。將來生何等案件時，隨時與中國政府妥商釐定。」[○]

又附約第六款：

「中國政府允將安東奉天間軍用鐵路，仍由日本政府接續經營，改爲專運各國商工貨物。自此路改良竣工之日起（除運兵歸國耽延十二個月不計外，以二年爲改良竣工之期）以十五年爲限，即至光緒四十

九年（一九二三）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，援照東清鐵路條約，派員查察經理。

附約第十款：

「中國政府允設一中日合同材木公司，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。」

依上約，日本名義上代俄國悉有關東州租借地與東清鐵路所獲之一切利益，實則日本更擴張權利於俄國所獲利益以外，安奉鐵路其最著者也。

日本既得此種特權以後，遂在滿洲設立南滿鐵路株式會社，仿英人東印度公司之例；更於關東州（旅大）置都督府，效俄人關東省總督之制度；更設置五領事，總領事駐瀋陽，當一切外交之責任，儼然以殖民地視之矣。

第二節 新奉鐵路與吉長鐵路

第一款 一九〇七年新奉吉長鐵路協約

繼南滿鐵路而後，日人在滿洲又為鐵路上之侵略者，則新奉鐵路與吉長鐵路是也。先是日俄戰爭將發，日

本預備與俄作戰，趕築野戰鐵路；安奉鐵路與新奉鐵路，遂以同時修築。日俄戰後，中國政府聲明亟欲收回，日本遂重行修理，於一九〇六年告竣。一九〇七年（光緒三十三年）收買新奉暨自造吉長鐵路條款第一款：

「中國政府現因收買日本所造由新民府至奉天省城鐵路，議定售價日本金圓一百六十六萬圓，在天津交付正金銀行兌收。此鐵路由中國政府改爲自造鐵路；尤將遼河以東所需款項，向南滿鐵路會社籌借一半之數。」

第二款：

「中國政府自辦吉林省城至長春府之鐵路，尤將所需款項之半數，亦向前開會社籌借。」

第三款：

「（甲）借款還清期限：關於新奉鐵路遼河以東者，定爲十八年；吉長鐵路定爲二十五年，在各期限未滿以前，均不得還清全款。（乙）新奉鐵路遼河以東向南滿鐵路會社所借之款，即以該段鐵路產業及進款作保。吉長鐵路局自籌之商股，及向南滿鐵路會社所借之款，均以該鐵路產業及進款作保。……倘嗣後於吉長鐵路添造枝路，或再接展，其建造之事，應歸中國政府自辦；如有不敷之款項，應向南滿鐵路會社籌措。……」

第二款 一九〇八年新奉及吉長鐵路續約

一九〇八年（光緒三十四年）中日又結新奉及吉長鐵路續約，該約第一款：

「中國政府按照新奉及吉長鐵路協約第一款及第二款，尤將京奉鐵路遼河以東路段需款項之半數，

即日本貨幣三十二萬元；及吉長鐵路所需款項之半數，即日本貨幣二百十五萬圓。向南滿鐵路會社籌借。」
新奉及吉長鐵路交涉至此，遂大體解決；惟日人貪求無厭，又欲延長吉長鐵路至延吉縣南，以與朝鮮會寧鐵路相聯絡，仿吉長路例，由南滿鐵路會社借資金之半。中國政府拒絕之，遂成懸案。

第三款 一九〇九年新奉及吉長鐵路借款細目

新奉及吉長鐵路二次協約訂定後，更於一九〇九年（宣統元年）中國郵傳部與南滿鐵路株式會社訂借款細目合同，^⑤新奉鐵路及吉長鐵路至此，遂完全解決。後新奉於一九一一年（宣三）告竣，吉長於一九一二年（民元）開車，直至一九一七年（民六），始又有吉長鐵路新借款發生焉。

第三節 安奉鐵路之日本自由行動與吉會鐵路

一九〇九年（宣元），日本更向中國提出改良安奉路線問題，交涉不決，日本遂悍然取所謂自由行動，按照日委員踏查之路線，敷設鐵路。於是朝鮮遼寧間之聯絡線成，日本侵略滿洲之捷徑告成矣。

一九〇九年，中日間島協約第六款規定：

「中國政府，將來吉長鐵路延長至延吉南邊界，與韓國會寧鐵路相聯絡；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，再與日本政府商議。」

是爲日人由東路侵略滿洲之計畫；蓋日人由大連緣南滿路北進，爲西路；由安東沿安奉線西北進爲中路，

更由會寧沿吉會線西進，至吉林省城，爲東路。日人侵略滿洲至是，犄角之勢成矣。

第四節 滿洲五案協約

一九〇九年，中日又結滿洲五案協約，該協約第一款：

「中國政府，如築新民屯至法庫門之鐵路時，尤與日本政府先行商議。」

第二款：

「中國政府，認將大石橋至營口支路，爲南滿鐵道支路；俟南滿鐵路期滿，一律交還中國；並允將該支路末端，展至營口新市街。」

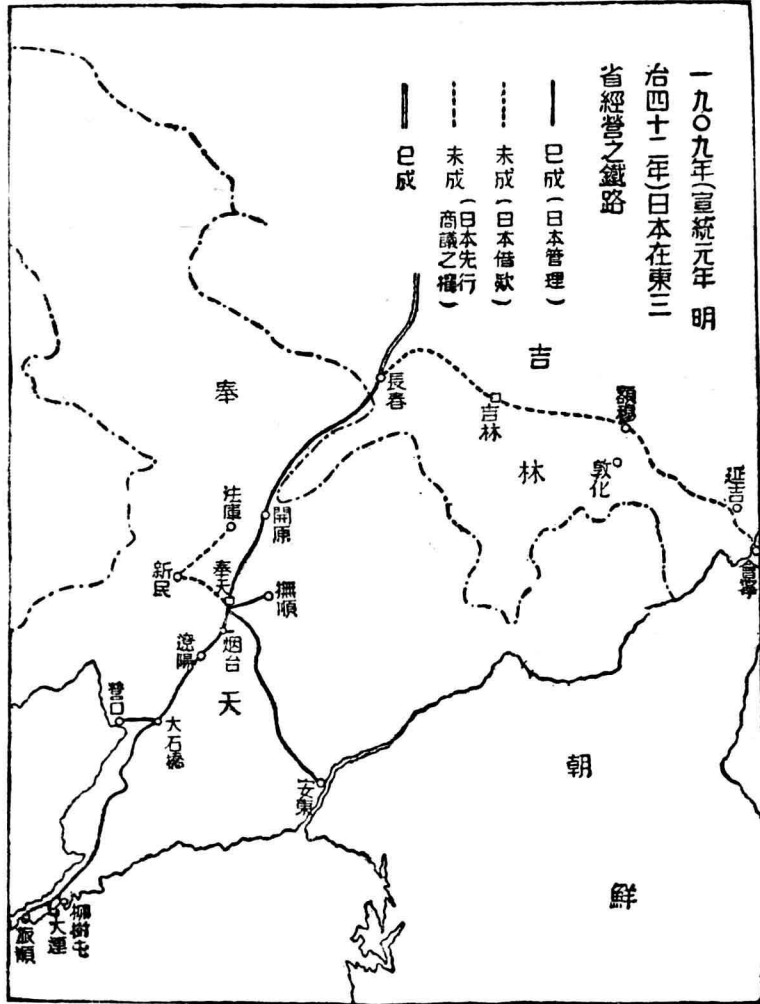
該約第三款，規定撫順烟臺兩處煤礦，中國政府許日本開採；第四款規定安奉鐵路及南滿鐵路沿線礦務，除撫順烟臺外，按照光緒三十三年東省督撫與日本總領事議定大綱，由中日兩國人合辦；第五款規定，京奉鐵路展至奉天城根一節，日本允無異議。此五案協約之大略也。

故因安奉鐵路自由行動之結果，南滿之懸案盡行解決，舉我國遼寧吉林兩省之地，盡包擁於日本勢力鐵軌之內，日本侵略滿洲之初步，於是告成矣。

總日本自日俄戰後至此，所得之鐵路特權凡五，總括如左：

(一) 南滿鐵路之經管權；幹線從長春至大連；支線 (1) 旅順支線；(2) 柳樹屯支線；(3) 營口支線；

(4) 烟臺支線；(5) 撫順支線；(6) 安奉線。



(一) 新奉鐵路之借款權。

(二) 吉長鐵路之借款權。

(三) 吉會鐵路條約上之規定。

(四) 新民法庫線建造時先行商議之權。

○ 光緒二十四年中俄會訂條約九款，其第一款規定：「爲保全俄國水師在中國北方海岸，得有足爲可恃之地，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。第三款規定期限二十五年。光緒二十二年中俄合辦東省鐵路公司合同章程及續訂合同章程，規定東清鐵路幹路及南滿洲支路。」

○ 參閱劉彥中國外交史日本關東州都督府之組織（五五九頁）。

○ 新奉鐵路遼河以東借款內容：（一）債權者，南滿鐵道株式會社；（二）借款用途，新民屯奉天間改造鐵路，所需遼河以東線一段資金之半額；（三）舉債總額，日金三十二萬元；（四）實收價格，九三；（五）實收總數，日金二十九萬七千六百元；（六）擔保品，本路遼河以東線之財產及收入；（七）借款期限，十八年；（八）本金償還期，自借款之日起，分十八年間三十六次償還；（九）本金償還始期，宣統二年；（十）本金償還終期，民國十六年。

吉長鐵路借款內容：(一)債權者，南滿洲鐵道株式會社；(二)借款用途，吉林長春間鐵路建築資金之半額；(三)舉債總額，二百十五萬圓；(四)實收價格，九三；(五)實收總數，一百九十九萬九千五百圓；(六)擔保，本路之財產及收入；(七)年限，二十五年；(八)本金償還期，自第六年起，二十年間，分四十期償還；(九)本金償還始期，民國四年三月；(十)本金償還終期，民國二十三年九月。

第二章 日本侵略滿蒙第二期

第一節 一九一三年滿蒙五路借款預約

日本久欲於南滿東蒙間，擴張其鐵路政策；民國成立後，即向中國政府提議。二年春夏間，中國鐵路全權孫中山先生及孫寶琦李盛鐸二氏先後東渡，日人復提出磋商，皆無所成。及至一九一三年（民國二年）十月，熊希齡內閣，與日本公使山座圓次郎，重開談判，訂立四洮開海長洮各路借款預約大綱如左：

「(一) 中華民國政府，允訂借用日本國資本家之款，造左列各鐵路：

(甲) 由四平街起經鄭家屯至洮南府；

(乙) 由開原起至海龍城；

(丙) 由長春之吉長鐵路東站起貫越南滿鐵路至洮南府。

以上各路，應與南滿路及京奉路聯絡，其辦法另行核定。

(二) 前開借款辦法，須以浦信鐵路借款合同定本為標準，在本大綱議定後，中國政府從速與日本資本家協定。

(三) 中國政府，允將來如須修造由洮南府城至承德府城，及由海龍府起至吉林省城之兩鐵路時，倘須

借用外債，儘先向日本資本家商議。」

根據上列第二款，日本公使於一九一四年四月間，介紹正金銀行，將借款合同送交通部，要求議訂。未幾歐戰事起，擱置年餘；至一九一五年六月間，復由該銀行催議，並籌集五百萬元，築四洮路之四平街至鄭家屯一線焉。

第二節 四鄭鐵路及四洮鐵路之完成

第一款 一九一五年四鄭鐵路借款

方滿洲諸協約之議定也，英美資本家，亦於前清末年，熱心運動錦齊鐵路之借款。錦齊鐵路者，從錦州起至齊齊哈爾之縱貫遼黑鐵路，後欲延長至愛琿，所謂錦愛線是也，後以日俄之阻力而中止，至一九一五年（民國四年）十二月二十七日，交通總長梁敦彥，向日本橫濱正金銀行，訂立四鄭鐵路借款合同，修築四平街至鄭家屯間之鐵道，以爲四洮線之首段。四洮線者，即錦愛鐵路之一部分也。借款條約凡二十六條，附約八條，摘錄如下：

『（一）借款金額日金五百萬元，利息周年五釐，十年後起算，三十年償還。

（二）以鐵路全線計五十二英里，及財產全部與收入爲抵押。總工程師，會計主任，運轉主任，皆以日本人充之。

（三）本合同簽字後六個月內動工，限於二年以內竣工。』

第二款 一九一八年四鄭鐵路續借款

一九一七年（民國六年）十二月，四鄭鐵路告竣。（一九一八年九月通車）。至是日使敦促展築，以符舊約。一九一八年二月，曹汝霖又向正金銀行訂借日金二百六十萬，稱爲四鄭鐵路續借款，大要如左：

債權者 日本正金銀行

借款用途 敷設四平街鄭家屯鐵路

舉債總數 二百六十萬元

擔保 本路之財產及收入

期限 一年

第三款 一九一九年五百萬元墊款

一九一九年（民國八年）九月，會毓雋又與南滿鐵道株式會社訂立合同，以修築四洮路爲名，借日金四千五百萬元。除折扣按實數扣百分之五分半外，均與第一次四鄭借款一致。然此時債票未能發行，由該會社墊日金五百萬應急。

第四款 一九二〇年短期墊款

一九二〇年（民國九年）五月十一日，交通總長會毓雋呈准，依據四洮借款合同，暫由南滿鐵道會社訂短期墊款一千萬元，續修鄭洮，並改路名爲四洮。其借款年利五釐，期限十年，經理費五十五萬。

第五款 一九二二年續訂短期借款

一九二二年（民國十一年）五月三十一日，交通總長高恩洪，又向南滿鐵道會社續訂短期借款日金一千三百七十萬元，以還一九一九年墊款五百萬元及四洮工程之用。年利九釐五，期限一年，折扣九二五；其餘三百七十萬元，則爲九四五。至一九二三年（民國十二年）始全路告竣通車焉。其支線鄭通線，則於一九二一年（民國十年）告竣，一九二二年通車。此四洮鐵路建造之大略也。

總計四洮鐵路自一九一五年借款築路，至一九二三年工竣通車止，前後借款墊款凡五次；第三次之南滿鐵道會社大借款，迄未發行債票；短期墊款則須即還，資本賬內亦無從查考。經手者如曹汝霖、曾毓雋、高恩洪，皆係徇私之政客，徒借款以供內亂之用，軍閥之禍國殃民，用鐵路借款之名，喪失國權以供其私鬪者，於此可見一斑矣。

第三節 二十一條款

日本之欲侵略中國北部久矣，特以束於均勢之局，輾轉不能自逞，何幸一旦歐戰發生，均勢破壞，列強競作戰備，無暇東顧，此在日本視之，固千載難逢之良機也。於是藉口英日同盟，以一九一四年九月二十三日，對德宣戰，不特佔領膠澳，且更沿膠濟路西進，強佔沿路車站，並侵入濟南，實行侵略政策，日人歷年來之帝國主義野心，至是全盤暴露矣。

日本自日俄戰爭以來，人口膨脹，經濟發達，朝野上下，醉心帝國主義，美其名曰經濟發展，實則含有政治侵略之野心，惟對於侵略之方向，則分爲兩派：（一）南進主義，以南方之菲列賓及南洋羣島爲侵略之目的，一般文士政客，暨海軍系人物倡之；（二）北進主義，即所謂大陸政策，以北方之東亞大陸，爲其侵略之目的，在野派之「浪人政客」暨陸軍系人物堅持之，而徵之事實，又爲多數輿論所贊同，日本歷來政府所持以爲方針者也。惟北進主義，與俄國衝突，欲避免衝突，必與俄國攜手，方可謀安全之發展；遂於一九一六年，日俄重結新協約，更同時訂日俄密約五條，兩國認定，於中國排除第三國敵視日俄之勢力，以共同宰制中國死命，日人之處心積慮，誠可畏矣。其強佔膠澳，不過爲大陸政策之第一步耳。

日人既佔膠澳，果於一九一五年（民國四年）一月十八日，提出二十一條款，作非禮之要挾，吾國舉國所引爲奇恥大辱者即是也。其詳如左：

第一號

日本國政府，及中國政府，互願維持東亞及全局之平和；並期將現在兩國友好善鄰之關係，益加鞏固，議定條款如左。

（一）中國政府，允諾日後日本政府與德國政府，協定關於德國在山東省依據條約或其他關係所享有一切權利利益讓與等項之處分，概行承認。

（二）中國政府允諾，凡山東省內並其沿海一帶土地及各島嶼，無論何項名目，概不讓與或租借與他

國。

(三) 中國政府，允准日本國建造煙臺或龍口，接連膠濟路線之鐵路。

(四) 中國政府，允諾爲外國人居住貿易起見，速自開山東省內各主要城市爲商埠；其應開地方，另行協定。

第二號

日本政府及中國政府，因中國政府向認日本在南滿洲及東部內蒙古享有優越地位，議定條款如左：

(一) 兩訂約國互相約定，將旅順大連租借期限，並南滿安奉兩鐵路期限，均展至九十九年爲期。

(二) 日本國臣民，在南滿洲及東部內蒙古，爲蓋造商工業應用之房廠，或爲耕作，可得需要土地之租借權，或所有權。

(三) 日本臣民，得在南滿洲及東部內蒙古，任便居住來往，並經營商工業等項生意。

(四) 中國政府，允將南滿洲及東部內蒙古各礦開產權，許與日本臣民。至擬開產各礦，另行商訂。

(五) 中國政府，應允左開各項，先經日本政府同意，然後開辦：

(a) 在南滿洲及東部內蒙古，允准他國人建造鐵路，向他國借款之時；

(b) 將南滿洲及東部內蒙古各項課稅作抵，向他國借款之時。

(六) 中國政府，在南滿洲及東部內蒙古，聘用政治財政軍事各顧問教習，必先向日本政府商議。

(七) 中國政府，允將吉長鐵路管理經理事宜，委任日本政府，其年限自本約劃押之日起，以九十九年爲期。

第三號

日本政府及中國政府，以現在日本資本家，與漢冶萍公司有密接關係，願增進兩國共同利益，議定條款如左：

(一) 兩締約國約定，俟將來相當機會，將漢冶萍公司作爲兩國合辦事業；並允如未經日本同意，所有該公司一切權利產業，中國不得自行處分，亦不得使該公司自行處分。

(二) 中國政府，允准所有屬於漢冶萍公司各礦之附近礦山，如未經該公司同意，一概不准該公司以外之人開採；並允此外凡欲措辦，無論直接間接，恐於該公司有影響，必須先經該公司同意。

第四號

日本政府及中國政府，爲確實保全中國領土之目的，訂立專條如左：

(一) 中國政府，允准所有中國沿岸海港及島嶼，概不讓與或租借與他國。

第五號

(一) 中國中央政府，須聘用有力之日本人，充爲政治財政軍事等項顧問。

(二) 所有在中國內地所設日本病院寺院學校等，概允其土地所有權。

(三) 向來中日兩國屢起警察案件，以致釀成糾葛不少；因此須將必要地方之警察，作為中日合辦；或在此等地方之警察官署，聘用多數日本人，以資籌劃改良中國警察機關。

(四) 由日本採辦一定數量之軍械（如中國政府所需軍械之半數以上）或在中國設立中日合辦之軍械廠，聘用日本技師，並採買日本材料。

(五) 中國政府，允將接連武昌與九江南昌之鐵路，及南昌杭州間，南昌潮州間，各鐵路之建造權，許與日本。

(六) 福建省內籌辦鐵路礦山，及整理海口（船廠在內）如需外國資本時，先向日本協議。

(七) 允日本國人在中國有宣教之權。

中日外交史，一傷心之外交史也，於此更可見之矣。二十一條既提出，即由外交部與日使日置益交涉；至四月二十日，交涉會議停止；二十六日，日使更提出修正案二十四款，強中國承認；五月七日，日本提出最後通牒，限四十八小時答覆；五月九日，外交部承認日政府提出之最後通牒。此五月九日者，為日本以威脅之手段，強陷吾國於萬劫不復之絕境；凡吾同胞，萬斯年後，所不能頃刻或忘之紀念日也。至五月二十五日，二十一條，除第五號被逼簽「容日後協商」外，其餘均用換文簽押，訂立中日條約，關於南滿洲及東蒙古之條約凡九款，如左：

(一) 兩締約國約定，將旅順大連租借期限，並南滿洲及安奉兩鐵路之期限，均展至九十九年為期。

(二) 日本國臣民在南滿洲為蓋造商工業應用之房廠，或為經營農業，得商租其需用地畝。

(三)日本國人民，得在南滿洲任便居住往來，並經營商工業等一切生意。

(四)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隨工業時，中國政府可允准之。

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

民刑訴訟，日本國臣民爲被告時，歸日本國領事官；又中國人民爲被告時，歸中國官吏審判。彼此均得派員到堂旁聽。但關係土地之日本國臣民與中國人民之民事訴訟，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，即完全由中國法律審判。

(六)中國政府允諾爲外國人居住貿易起見，從速自開東部內蒙古合宜地方爲商埠。

(七)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爲標準，速行從根本上改訂吉長鐵路借款合同。

將來中國政府關於鐵路借款事項，將較現在各鐵路借款合同爲有利之條件，給與外國資本家時，依日本國之希望，再行改訂前項合同。

(八)關於東三省中日現行各條約，除本條約另有規定外，一概仍照舊實行。

(九)本條約自蓋印之日起，即生效力。

條約訂結者，中國方面爲陸徵祥，日本方面爲日置益。關於中日交涉往來之公文，如關於旅大租借地、南滿安奉兩鐵路期限之換文、關於東部內蒙古開墾事項之換文、關於南滿洲開礦事項之換文、關於南滿洲聘用顧問事項之換文、關於南滿洲商租解釋之換文、可於國際條約大全查得之，不俱錄。

歐戰告終，巴黎和會開幕，中國代表，因山東問題，拒簽對德和約。華盛頓會議開會，中國代表亦於一九二一年（民國十年）十二月十五日大會中提議，請取消一九一五年之日本二十一條要求，及許予各國在華特別勢力範圍之各條約。折衝再三，至一九二二年二月二日，日本鑒於各方面形勢，知非稍有退讓不可，乃由幣原宣布，願取消二十一條第五號之保留；當時中國代表王寵惠即聲明不能承諾。二月四日，議長許士於開遠東會時，於宣讀幣原聲明書，復宣讀中國代表聲明書；最後許士乃聲明美國對於該問題之態度，並將所宣讀之三種聲明書，正式登入會議記錄焉。

一九二二年（民國十一年）十一月一日，衆議院通過「請政府宣布二十一條無效」之議案，參議院則於翌年一月十九日通過，咨請政府照辦。內閣接到是項咨文後，於三月十日，一面由外交部派員送照會於北京日本使館；一面由東京使署派員送照會於日本外務省，聲明取消一九一五年五月二十五日之中日條約及換文，及接洽旅大租借地。摘錄如左：

「……查民國四年五月二十五日締結之中日條約及換文，實爲中日親善之大障礙。當時該條約簽定後，中政府曾經發表宣言，聲明中國雖以迫壓不得已，忍受最後通牒中各條件；然因此而侵犯各國條約上之

權利時，中國不負責任。關於巴黎和會聲明理由，要求和平會議，廢止該條約及換文，經和會會長函復，盡量承認此項問題之重要。至華盛頓會議開會，復經我國代表，根據下列理由，在會提出要求取消：（一）無交換利益；（二）侵犯中國與他國所訂條約；（三）此項條約換文，與華會通過各原則，不能相容；（四）此項條約及換文，已屢生中日間之誤會。當時日代表看重我國提案，會聲明日本在南滿東蒙建築鐵路及承辦課稅作抵之借款優先權，南滿聘用政治財政軍事警察顧問教官之優先權，完全拋棄，並將訂約時原有關於第五項之保留，即予撤回。我國代表除承認日代表拋棄及撤回所保留各項外，視為未能滿意，仍聲明應將全部放棄，並聲明保留他日相機解決此案之權利，經列席會議各國代表正式承認我國保留全案，並經會長在大會正式宣告，登入會議錄在案。查此項條約換文，本國輿論，始終反對；本國政府，迭次在巴黎華盛頓提出此案，要求取消，原以全國民意為根據。茲本國國會，於民國十二年一月常會，議決對於民國四年五月二十五日所締結之中日條約及換文，認為無效，准本國參議院咨請查照辦理前案，足徵本國民意，始終一致；而旅大租期，又瞬將屆滿。本政府認為改良中日關係之時機，業已成熟，特向貴政府重行聲明：所有民國四年五月二十五日締結之中日條約及換文，除已經解決及已經貴國政府聲明放棄，並撤回所保留各項外，應即全部廢止，並希指定日期，以便商酌旅大接收辦法，及關於民國四年中日條約及換文作廢後之各項問題……」^e

日本政府接到此項照會後，於三月十四日即於北京東京兩方面同時送致同一意旨之駁復照會於中國方面；又發出通告，致駐日英美及其他各國公使，聲明拒絕中國要求之理由。我國自接到此項照會後，全國輿論

大謬；人民方面，則有對日經濟絕交，促日本反省之舉動；國會方面，則有質問政府，促提第二次對日照會之舉。後以政局關係，政府方面迄未提出。惟一九一五年五月二十五日之中日條約及換文，我國既已屢次正式聲明廢止，又經代表人民機關之國會決議取銷，當時訂約時又未經國會允准，我人對於此項蔑棄國際道德，危害國際公法，陷我國於萬劫不復之地位之不平等條約，必決絕否認，誓死反對；又旅順大連原定租借期二十五年，已於一九二三年三月十五日期滿，日人今日之租借旅大，我人祇能視為強佔，隨時可以收回云。

第四節 吉長鐵路新借款

第一款 一九一六年改訂吉長鐵路草約

吉長鐵路自一九〇七年（光緒三十三年）一九〇八年（光緒三十四年）一九〇九年（宣統元年）三次訂立協約以後，借款細目中規定，向南滿鐵道會社借日幣二百五十萬，以該路財產及收入為擔保。至一九一六年（民國五年）十二月五日，日人復要求改訂，將該路歸日人代辦，由交通部與日人訂立草約，據日報所載，大致如左：

（一）借款金額日金六百五十萬，除照舊約已付二百五十萬外，現交四百五十餘萬元，年利五釐，實收九十一元半。

（二）價期四十年

- (一) 以本路財產及收入擔保借款，本路不能支付，政府又不能籌還時，應將本社產業交會社管理。
- (二) 政府置局長，監督業務；在借款期內，委托會社代為指揮經理，俟清償後交還。
- (三) 選任日人三名，充工務、運輸、會計之主任，就中選一人為代表，執行會社權利義務。
- (四) 主任以外職員，由局長及會社代表協定。
- (一) 本路淨利，以二成分配於會社。
- (二) 運費及進款，用中國貨幣，存於日本銀行。
- (一) 本路機件材料，儘先購用中國品。
- (一) 警察行政司法課稅權，屬於中國。
- (二) 中國政府將來如延長本路或添設支線，資金不足時，須儘先照會會社，商量借款。

第二款 一九一七年改訂吉長路約

草約既定，一九一七年（民國六年）十月十二日，交通部又與南滿鐵道會社訂立正約及細目，大致如左：

(一) 借款金額日金六百五十萬元（照舊約已付二百十五萬外，現交四百三十五萬元），年利五釐，實收九十一元半。

(二) 償期四十年，改為三十年。

其餘各項，與草約相同，不錄。

改訂吉長路約，係根據一九一五年五月二十五日中日條約而來，今中日條約既經中國聲明廢止，則吉長路約亦自無效，當恢復一九〇九年借款細目中之規定，自不待言。

第五節 西原借款

第一款 西原借款之由來

西原借款者，日本西原龜山氏與中國新交通系所締結一億四千萬借款之總名也。該借款爲日本帝國主義繼二十一條款而起之表現，爲新交通系秉政之成績，今先述其由來。

日本在大正六年（民國六年）以前，憲政會當政，大隈重信爲內閣首相；至大正六年，憲政會內閣失敗，而政友會又一時不能上臺，於是寺內出而組閣，所謂寺內內閣是，西原借款之中心人物也。

民國六七年之交，馮段傾軋日甚，終以至於決裂，天津會議開幕，馮國璋主和政策失敗，段以參戰督辦，再任內閣。時新交通系頗得勢，所有西原借款，皆一手包攬。日本復利用歐戰時機，於是一億四千萬之大借款，遂先後成立。

寺內利用此時機，遣西原龜山暗進北京，與新交通系結迭次借款之約。自一九一七年（民國六年）八月二十八日至一九一八年九月二十八日一年間，先後成立借款墊款凡九次，除日本銀行團承借之善後借款

(已還清別無問題)及京畿水災借款(用途尙屬正當)不計外,所餘尙有七次;此七次借款及墊款,用途不明,段氏新編之四師二混成旅,及匯業銀行中國人股金,當即取給於是,故一億四千萬之借款,除一小部分外,大部用途無可查考。借款成立後,中國民衆反對聲浪,日高一日;即在日人方面,亦有以爲不然者,其理由:(一)一億四千萬借款,在國際借款中,其數不小;理應遣正式外交大員來華交涉,何以遣無名之西原氏非正式辦理?(二)西原借款無確實抵押品,爲最受抨擊之點。——至十四年段氏再起執政,日人思趁此機會,取得確實擔保;於是西原借款問題,一變而爲「承認西原借款問題。」十四年九月,遂有所謂拂利借款,以還前七次借款墊款之利金。茲將七次借款墊款立表說明如左: e

名目	數額 (日金)	利率	訂約日期	擔保品
交通銀行借款	二〇、〇〇〇、〇〇〇	〇・〇八四	一九一七、九、二八	國庫券
有線電借款	二〇、〇〇〇、〇〇〇	〇・〇八	一九一八、四、三〇	有線電
吉會鐵路墊款	一〇、〇〇〇、〇〇〇	〇・〇七五	一九一八、六、一八	無擔保
吉黑林礦借款	三〇、〇〇〇、〇〇〇	〇・〇七五	一九一八、八、二一	吉黑林礦
滿蒙四路墊款	二〇、〇〇〇、〇〇〇	〇・〇八	一九一八、九、二八	無擔保
高徐濟順墊款	二〇、〇〇〇、〇〇〇	〇・〇八	一九一八、九、二八	無擔保

參戰借款	110,000,000	0.07	1918, 9.28	將來整理新稅收入
------	-------------	------	------------	----------

第二款 吉會鐵路墊款

自一九〇九年（宣統元年）中日間島協約，關於吉會鐵路有所規定後，迄無何等續約。二十一條款中，一九一五年中日條約中，亦未有關於吉會鐵路之規定。至一九一八年（民國七年）六月十八日，吉會鐵路借款合同成立，日本帝國主義者，始又轉其目光於吉會鐵路。吉會路墊款為西原借款之一，為曹汝霖氏所一手包辦。茲將合同摘錄如左：

中華民國政府（以下稱甲）因建造自中華民國吉林經過延吉南境及圖們江以至會寧之鐵路，與日本帝國股分公司日本興業銀行所代表之日本帝國股分公司日本興業銀行，股分公司臺灣銀行及朝鮮銀行共三銀行（以下稱乙）之間，訂立左列預備合同，以為正式合同借款之準備：

（一）甲速即擬定本鐵路之建造費及其他必需之一切費用，徵求乙同意。

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。

（二）本公債之期限為四十年，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。

（三）甲俟吉會鐵路正式借款合同成立，同時即着手建造鐵路，期其速成。

（四）甲與日本朝鮮總督府鐵路局，共同建造圖們江鐵橋，而擔該建造費之半額。

(五) 甲對於乙，提供左列之物件，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。

(七) 關於以上各條所未規定之條項，準照光緒三十三年十二月十日訂定之津浦鐵路借款合同，甲與乙協議決定之。

(八) 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。

(九) 乙俟預備合同成立，同時對於甲墊借日金一十萬元，十足交款，並無回扣。

(十) 本墊款之利息，爲年息七釐半，即對於日金一百元，每年付息日金七元五十錢。

(十三) 甲於吉會鐵路正式借款合同成立之後，以本公債募得之資金，優先即速付還本墊款。

吉會鐵路正式借款，迄未見成立；故此次訂立借款預備合同，祇能說是墊款。正式借款既不成立，借款預備合同中所規定各項，當然失其效力，是不待言。

第三款 滿蒙四鐵路墊款

一九一三年（民國二年），中日間有滿蒙五路借款豫約之訂定。其中四洮一路，已有一九一五年一九一八年一九一九年一九二〇年一九二二年屢次借款與墊款，已經築成不計外；尚有開海，洮長，吉熱，吉海四路。至一九一八年（民國七年）九月二十八日，又有所謂滿蒙四鐵路借款預備合同，摘要如左：

中華民國政府（以下稱政府）因建造自熱河至洮南之鐵路；自長春至洮南之鐵路；自吉林經過海龍至開原之鐵路；自熱洮鐵路之一地點達某海港之鐵路（以下稱滿蒙四鐵路）與股分公司日本興業銀行所代表之股分公司日本興業銀行股分公司臺灣銀行及朝鮮銀行共三銀行（以下稱銀行）之間，訂定左列預備合同，以爲正式借款合同之準備——

（一）政府認准熱河洮南間，長春洮南間，吉林開原間，及熱洮鐵路之一地點達某海港之鐵路，建造所需一切費用，由銀行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（以下稱滿蒙四鐵路金幣公債）；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。

（二）政府速定滿蒙四鐵路之建造費，及其他必需之一切費用，徵求銀行之同意。

（三）滿蒙四鐵路金幣公債之期限，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。

（四）政府俟滿蒙四鐵路正式借款合同成立，同時與銀行協定工事進行之計畫，依其協定着手建造鐵路，期其速成。

（五）政府對於銀行，提供左列物件，爲滿蒙四鐵路金幣公債付還本息之擔保：

現在及將來滿蒙四鐵路所屬之一切財產，並其收入。

政府非得銀行之承諾，不得以前項之財產或收入作為擔保證物，提供於他人。

(八) 滿蒙四鐵路正式借款合同，以本預備合同為基礎，自其成立之日起，四個月以內訂定之。

(九) 銀行於豫備合同成立，同時對於政府墊借日金二十萬元，十足交款，並無回扣。

(十) 本墊款之利息，為年息八釐，即對於日金一百元，每年付息日金八元。

(十三) 政府於滿蒙四鐵路正式借款合同成立之後，以本公債募得之資金，優先速付還本墊款。

滿蒙四鐵路正式借款合同，迄未見成立；故此大訂立借款合同預備合同，祇是墊款合同；正式借款既不成立，則預備合同中所規定各項，當然無從發生效力，是不待言。

第四款 吉會鐵路借款交涉

一九一八年六月十八日吉會鐵路借款預備合同規定，正式合同在六個月以內訂定。至一九一九年（民國八年）吉會路督辦權量與日本岩佑里會商訂立正約事宜；日本於此時忽提出二項要求：

(一) 中國政府允許日人充任運輸會計二主任，俾握全路管理權與財產權；

(二) 擴大日本工程師之權限，以期全攬工程之建築權。

日本此種要求，逸出借款預備合同以外；權量當即依據該合同第七項，與之力辯。日人詞窮，然終不肯履行前約，遂迄今未訂正式合同。故吉會鐵路借款，始終未曾實現；所有借款預備合同，自亦無從發生效力云。

第五款 吉黑兩省金礦及森林借款

一九一八年（民國七年）六月二日，中國政府與日本股份公司中華匯業銀行訂立吉黑兩省金礦及森林借款合同，內容如左：

（一）本借款金額為日金三千萬元正。

（二）本借款期限，自本合同簽字之日起，定為十年，即扣至中華民國十七年八月一日，日本帝國大正十七年八月一日，為滿限。但到期後，得由雙方協議續借之。

（四）本借款全年息七釐五毫，即對於日金一百元，付息日金七元五十錢……

（八）中國政府對於中華匯業銀行提供左列之物件，為本借款金付還本息之擔保：（一）吉黑兩省之金礦及國有森林；（二）由前項金礦及國有森林所生之政府收入。

○ 所謂二十一條款，實為日本提出之要求，並非正式締結之條約。第三節標題，本應用「一九一五年五月二十五日中日條約」方為妥帖；惟二十一條款引用已如是之廣，至於今日，幾已與中日條約無大差別。故末節標題即用「二十一條款」——惟術語上（technical）則仍以用中日條約為是。

日本在華府會議中聲明書：「謂一九一五年之條約及換文，每多謂為「二十一條要求」，實與事實不合，且屬極大之外誤。照此名詞，將以為日本力持其原來之全部提案及中國接受其全部。實則日本第一次提案中，除第五項外，尚有數條，業經完全取消，或大加修改，以應中國政府意願，然後草就最後提案，交

與中國而請其承受……」其所指即「二十一條」與「一九一五年中日條約及換文」之差別。不過二十一條款既成爲公用，我人固不妨遷就一般公衆，不必斷斷於此分別也。况二十一條款，又可表現日人之侵略野心，則用之固不止術語上之關係矣。

① 幣原聲明書中，拋棄之利權凡三：「第一，日本預備將讓與日本資本獨享之選擇權；（1）建築滿洲南部及內蒙古東部鐵路之借款權；（2）以此等地域內之租稅爲擔保之借款權，開放與新近組織之國際財團共同經營……第二，此項中日條約中關於南滿洲之政治、財政、軍事、警察事項，中國約定聘用日本顧問或教練員；日本對於此種優先權，並無堅持之意思。第三，在一九一五年中日條約及換文未簽字以前，日本保留其政府將來提案中之第五項，以備延至將來交涉；現日本預備撤回此項保留。」本段所引與一九二三年三月十日中國致日本政府照會，小有出入，錄之以備參考。

建築滿洲南部及內蒙古東部鐵路之借款權，及以此等地域內之租稅爲擔保之借款權，規定於「關於南滿洲東部內蒙古鐵路課稅事項之換文」中；第二種放棄之權，見「關於南滿洲聘用顧問事項之換文」中。總之日本表面上退讓三點，實際上則對於一九一五年五月二十五日之中日條約「山東問題除外」中所取得之權利完全保留，其列舉三點者，無非欲掩飾人耳目耳。

② 七次借款墊款中，四次爲借款，三次爲墊款。關於有線電借款，查閱中日電報借款合同；關於高徐濟順墊款，查閱高徐濟順二鐵路借款預備合同；關於參戰借款，查閱參戰借款合同。

第二章 日本侵略滿蒙第三時期

第一節 新銀行團之成立與日本

第一款 列國對華組織銀行團之經過

自十九世紀末期以來，列國在華之投資競爭，漸形劇烈。至一九〇四年，美國駐奉領事斯氏，即首倡列強對華協同連合之必要。一九〇九年六月，英德法三國資本家，因粵漢川漢鐵道借款事，與粵漢鐵道督辦大臣張之洞，正式訂立共同借款契約，三國對華協同投資之局以成。後美國亦因前與此路之借款，有關亦要求加入。一九一〇年三月二十三日，四國銀行團在巴黎調印：此為列國對華投資組織銀行團之嚆矢。四國銀行之成立，雖原於列國角逐競爭之結果；然列國有識者間，受此競爭之教訓，早已謂「與其互相競爭割據，不如互相監視，維持均勢為有利。」故該銀行團之成立，實由於美國國務卿宣言所謂「門戶開放，機會均等」主義；謂為列國對華投資政策之變遷可，謂為列國對華外交政策之變遷，亦無不可也。

一九〇九年，美國國務卿樂克斯（Knox）因日俄兩國，在滿蒙各劃勢力範圍，不容他國插足，欲以門戶開放主義，倡滿洲鐵道中立之議；卒遭日俄兩國之竭力反對，一九一〇年一月，復計畫錦愛鐵路之敷設，亦以日俄之反對而失敗。至此，英法德美各國，始知單獨投資滿洲之不易，而感聯合之必要。後日俄兩國，亦自知孤立於四

國團外爲不利，力謀加入。於是於民國元年四月間，日俄正式加入。四國銀行團，至是一變而爲六國銀行團矣。民國成立，財政匱乏，屢向銀行團提出善後借款交涉。六國銀行團以中國需款孔急，除仰仗外債外，別無他法，乃提出最嚴酷之條件；其要如左：

- (一) 中國政府，於五年內募外債時，必經六國銀行團之手。
- (二) 六國銀行團，於五年間，有監督中國全國歲出之權。
- (三) 中國政府，應舉六國銀行團之代表爲監督。
- (四) 以鹽務爲擔保，做海關前例，請外國人管理。

此種條件，政府表示不能承認，國民亦羣起反對，雙方意見，既不能一致，於是善後借款問題，亦時起時頓，若隱若現。我國有主張於銀行團外，別謀借款者；六國銀行團則指爲違約，嚴重抗議，至一九一三年三月美國威爾遜 (Wilson) 被選爲總統，見銀行團此種舉動，不以爲然，遂宣告美國資本家退出六國銀行團。於是六國銀行團，又一變而爲五國銀行團矣。

美國雖退出銀行團，然五國銀行團之銳氣，毫不因之稍減。於是兩年來之大借款問題，遂於一九一三年（民國二年）四月二十六日成立，額爲二千五百萬鎊。約中規定二點，影響於我國至深：一爲確定政治借款範圍；一爲以外人爲鹽務署會辦。於是鹽稅之權，遂從此操於外人之手。同年九月，英國又提議劃分政治借款與經濟借款爲二，後者任各國自由競爭，前者歸銀行團獨佔。德法日俄各國，亦表示贊同。於此可見列國一方雖感維

持機會均等主義之必要，一方仍不能忘懷於往時角逐競爭之陰謀。此時代，可謂為列國門戶開放機會均等主義，與劃分勢力範圍政策，同時並行時代。

第二款 美國新銀行團之提議與日本要求滿蒙除外

五國銀行團成立後僅年餘，一九一四年八月，歐戰忽起，德國在遠東之勢力，為協約國所佔取；於是五國銀行團，祇剩英法日俄四國。後俄國亦陷於革命，遂再變為英法日三國之銀行團。歐戰期中，英法疲於戰爭，無暇過問遠東；日本遂利用銀行團名義，單獨出資，於一九一七年八月，一九一八年一月七月，三次應借善後續借款，出三千萬日金之墊款。三國銀行團至是，事實上變為日本一國之銀行團矣。

一九一八年六月，美國組織新銀行團之計畫垂成，正式向英法日三國提議；其提案之大綱凡四：

- (一) 擴張四國現在之範圍，更廣羅資本家，由英法美日四國資本團組織之。
- (二) 新銀行團，不僅政治借款，實業借款亦可包含。
- (三) 新銀行團員，宜將既得之借款優先權，讓渡於中國或新銀行團。
- (四) 新銀行團之範圍，祇限於中國中央借款，或有中央政府保證之借款。

新銀行團之組織，根據上舉四大綱，與舊銀行團有兩相異之點：(一) 政治借款經濟借款，在新銀行團，不加區別，均歸承攬；(二) 在新銀行團之下，各國之既得借款優先權，不得私有。此種組織精神，可謂完全與美國所主張之門戶開放，機會均等主義一致。

英法日各國，接到美國新銀行團提議後，對於主義，均表贊同。一九一九年五月，四國銀行團代表，會商於巴黎，議決新銀行團組織之基礎條件，大要如左：

(一) 贊成美國所提之新銀行團組織案。

(11) 實業、鐵道借款，除現已實際進行 (Substantial progress) 者外，新銀行團員，宜將其從來在中國所獲得之借款契約與優先權，讓與新銀行團；團外資本家所締結之借款契約或優先權，亦設法勸其讓與。

(三) 英美法日承認俄國政府後，新銀行團宜許其加入。

(四) 比利時銀行團，於新銀行團成立後，得希望加入。

(五) 新銀行團內之各國銀行，各自組織其國之銀行團，為其國之利益活動，不得代表他國之經濟利益。
(預防如從前俄國陰謀利用比國財團之事。)

(六) 實業及鐵道借款，應統籌全局辦理，新銀行團內之各國銀行團，宜使其代表及技師提出計畫。

第二款中所謂實際進行 "Substantial progress" 一語，意義曖昧，實為爭執之根源。日本自巴黎決議之新銀行團組織發表後，輿論沸騰，一部人士，即堅持滿蒙除外之議。八月十三日之臨時外交調查會，外務省方面之無條件加入論，與陸軍方面之滿蒙除外論，大相衝突。次日閣議，遂以滿蒙四鐵道，解釋為已實際進行 (Substantial progress)，以為日本加入新銀行團之條件。至九月間，日本遂向英美法三國正式提出『滿蒙除外』之要求。時英美法三國，皆已承認新銀行團在巴黎決議之條件；日本此種要求，不僅與新銀行團之意旨相違背，

亦且與門戶開放機會均等主義相抵觸。三國若承認其要求，不啻承認其在中國有特殊地位。因此英法美三國強硬反對。

此問題遷延不決，新銀行團亦因此延擱不能成立。英法美三國政府，頗覺長使日本固執此種主張爲失策，不可不別求諒解，遂由美國銀行團遴派莫耳根 (Morgan) 公司之拉門德 (Thomas W. Lamont) 赴日疏通。氏於一九二〇年三月至日本，留東京一月，以彼此互讓，日本承認讓渡洮熱線及由同線之一驛至海港之一線於新銀行團；美國承認日本吉開長洮二線之保留。日美兩國之爭執，既趨一致，日本即聲明取消保留條件；美國亦承認日本所保留之路權。一九二〇年五月，美國承認日本保留路權之公函中，規定左之範圍：

- (一) 南滿鐵道及其現在之支路，並附屬於鐵道之礦山，皆不屬於新銀行團之範圍。
- (二) 洮南熱河鐵道，並由洮熱鐵道之某點達於海港之鐵道，應屬於新銀行團借款內。
- (三) 吉林至會寧之鐵道，鄭家屯至洮南之鐵道，長春至洮南之鐵道，開原至吉林之鐵道，吉林至長春之鐵道，新民屯至奉天之鐵道，四平街至鄭家屯之鐵道，皆不在新銀行團活動之範圍內。

右所承認之諸款，雖爲美國銀行團之主張；然英法二國之銀行團，亦均表示贊同。此問題既告解決，於是醞釀許久之新銀行團，遂以一九二〇年十一月二十日正式成立。

第三款 美國新銀行團提議之失策

方美國新銀行團組織之提出也，美國提案之四大綱，完全本諸門戶開放機會均等主義，與美歷來對華之

政策既能一致，與上次美國退出六國銀行團之舉動又屬符合。及新銀行團成立，美國之原來提議，可謂根本失敗。拉門德氏赴日疏通結果，日本方面，不過放棄其概括的滿蒙除外要求，而代以列舉的借款既得權之保留。我人試一考之實際，日本閣議所保留之滿蒙四鐵道，爲：

(一) 洮南熱河間；

(二) 長春洮南間；

(三) 吉林開原間；

(四) 洮熱鐵路之一地點達某海港。

而美國承認日本所保留之路權，則爲：

(一) 吉會鐵路；

(二) 長春至洮南之鐵路；

(三) 開原至吉林之鐵路；

其餘鄭家屯至洮南之鐵路，吉林至長春之鐵路，新民屯至奉天之鐵路，四平街至鄭家屯之鐵路，皆屬既成鐵路或實際進行中之鐵路不計外，日本方面所讓步者，僅洮熱線及由該線之一驛至海港之鐵路；且讓渡此二路，又保留吉會鐵路，日本方面所謂取消保留如是，不得不謂爲美國外交上之失敗矣。

第二節 一九二二年天圖鐵路之秘密合同

自一九一八年（民國七年）吉會鐵路借款預備合同成立後，正式借款合同迄未訂立。政府方面，因五四六三以來，民氣方張，不敢遽然進行借款。至一九二二年（民國十一年），乃復有天圖鐵路秘密訂立合同事。

先是，西原借款成立而後，全國輿論沸騰，對於吉會鐵路借款預備合同事，尤爲反對。日人感進行借款之不易，乃欲避免吉會鐵路借款之名，而思取巧以解決之。其方法，即先進行天圖吉敦兩路之修築，然後由天圖或吉敦擴張延線，互相聯絡，於不動聲色之中，以償其建造吉會鐵路之夙願。茲錄日人竹內虎治之調查錄如左，以資佐證：

天圖鐵路……本屬吉會預定線之一部；惟因吉會鐵路……似難實現，始計劃本路，以爲聯絡間島與北部朝鮮間之交通機關……民國七年三月十八日，經中國政府承認，乃設立中日合辦之天圖輕便鐵路公司……時適中國一般收回路權擁護國權之氣燄甚張……幸當事者頗能忍耐，致獲竣工……本鐵路雖屬一不滿七十哩，軌制二尺六寸之鐵路之一部；然自其使命之重要性質言之，決非可與一般地方鐵路同一視之也……吉敦鐵路既屬吉會線之一部，故可解釋爲中國政府所訂之二重合同……本鐵路作爲吉長線之延長路線，而合併經營，又爲得策……要之吉會鐵路之預定線上，既能建築天圖及吉敦二鐵路，又立於欲如此建築之狀態，則將來吉會鐵路問題解決之後，此二鐵路之處分與朝鮮鐵路之聯絡等，不失爲重要之問題。

也云。

日人之用心，欲取巧以掩飾各方耳目之陰謀，於此可見一斑。

天圖鐵路爲吉會東段路線，起自朝鮮圖們江輕便鐵路上三峰站之對岸，經和龍北走延吉，漸西北轉至天寶山而止，此路已於民國十二年十月十四日開車，路線長五十八基羅米，突係一輕便鐵路。茲將民國十一年十月，吉林省當局與飯田延太郎訂立天圖路之祕密合同，撮要述之如左：

(一) 本公司乃中日合辦，其資本定爲日金四百萬元。

(二) 本公司雙方股東，未經雙方同意前，不得有售賣讓與本公司所有一切財產及其他權利等之行為。

(三) 關於本公司技術上，營業上，一切事項雙方協議，專由日本方面經理。

天圖鐵路既已解決，吉會路之東段已成；於是日人更轉其目標於西段，而從事吉敦鐵路之建築。

第三節 一九二五年吉敦鐵路墊款

吉敦鐵路起自吉林，以至牡丹江上之敦化，長一百三十哩，係廣軌鐵路。一九二五年（民國十四年四月），南滿鐵路會社，承日本政府之意，向奉天當局要求承辦吉敦鐵路。奉當局許其議，派吉長鐵路局長魏武英，專辦此事。魏氏與南滿鐵路會社理事松岡洋石接洽磋商，一九二五年十月，訂定合同十條，附函五件，張作霖即命魏氏簽約後，復攜帶草約進京，由葉恭綽正式簽字。契約內容，大略如左：

(一) 承築工費爲一千八百萬元。

(二) 開工日期爲民國十五年六月一日。

(三) 利率年利九釐。

(四) 本鐵路全線運輸開始時，局長應於公司內，聘請精通會計事務之日人爲會計主任。

(五) 工費須與完工後點收之時交付；若點交後一年內，尙不能償還其全額或其一部分，得延長期限。

⑤

此項墊款，爲魏武英所一手包攬，時江浙戰事方起，郭松齡反戈在卽，奉方急需軍餉，遂有此項契約。據十四年十二月二十四日各京報所載，其內容大致如左：

中華民國政府因修築吉林至敦化間之鐵路，與日本南滿洲鐵道株式會社，爲將來締結借款契約起見，雙方暫訂草約如下：

(一) 中國速將本路建築費及其餘必需款項數目定妥，徵求南滿鐵路公司之同意。

南滿鐵路公司按前項確定款項，發行中華民國政府金公債，年息五釐。

(二) 本公債期限爲四十年，本金自公債發行日起第十一年開始償還，用按年償還方法。

(三) 中國政府一面締結吉敦路借款，一面應將該路工事進行計劃，與南滿鐵路公司協定，按此協定，卽着手工程，速期完成。

(四) 中國政府爲擔保本息政還，提出下之擔保：

現在及將來屬於本路一切財產及收入，非得南滿鐵路公司之允諾，不得更作其他借款之擔保。

(七) 吉敦路正約，應以本草約爲基礎，成立後四個月以內締訂之。

(八) 本草約成立時，南滿鐵路公司即先交中國政府墊款日金一千八百萬元，此項墊款，應免回扣。

(九) 本墊款，年利八釐，即日金每百元應付日金八元。

(十二) 中政府俟吉敦路借款正式合同簽字，即以本借款之資金儘先償還前墊款。

據此，則吉敦路此項合同，係借款預備合同，日金一千八百萬元，係墊款而非借款，則預備合同中所規定各條，自不能無正式借款而發生效力，其與吉會鐵路墊款係同一性質，自不待言矣。

據東方雜誌二十三卷第三期時事日誌，民國十四年十二月二十三日載：交通部司長凌照，通電揭發葉恭綽張作霖與日本祕密簽定吉敦鐵路墊款合同，所指蓋即此。今吉敦鐵路行將竣工，該路路權，自完全屬於中國，日人雖有墊款，然墊款並無擔保，又無正式借款，自無條約上之權利可言也。

第四節 吉敦鐵路延長之提議與圖們江鐵橋之計畫

自一九二二年至一九二五年三歲間，日人既得天圖路於先，又獲吉敦鐵路之借款權於後，吉會鐵路之東西二段，已大體解決；所未定者，盡敦化天寶山間百哩之地耳。至一九二七年（民國十六年）七月間，日人果藉

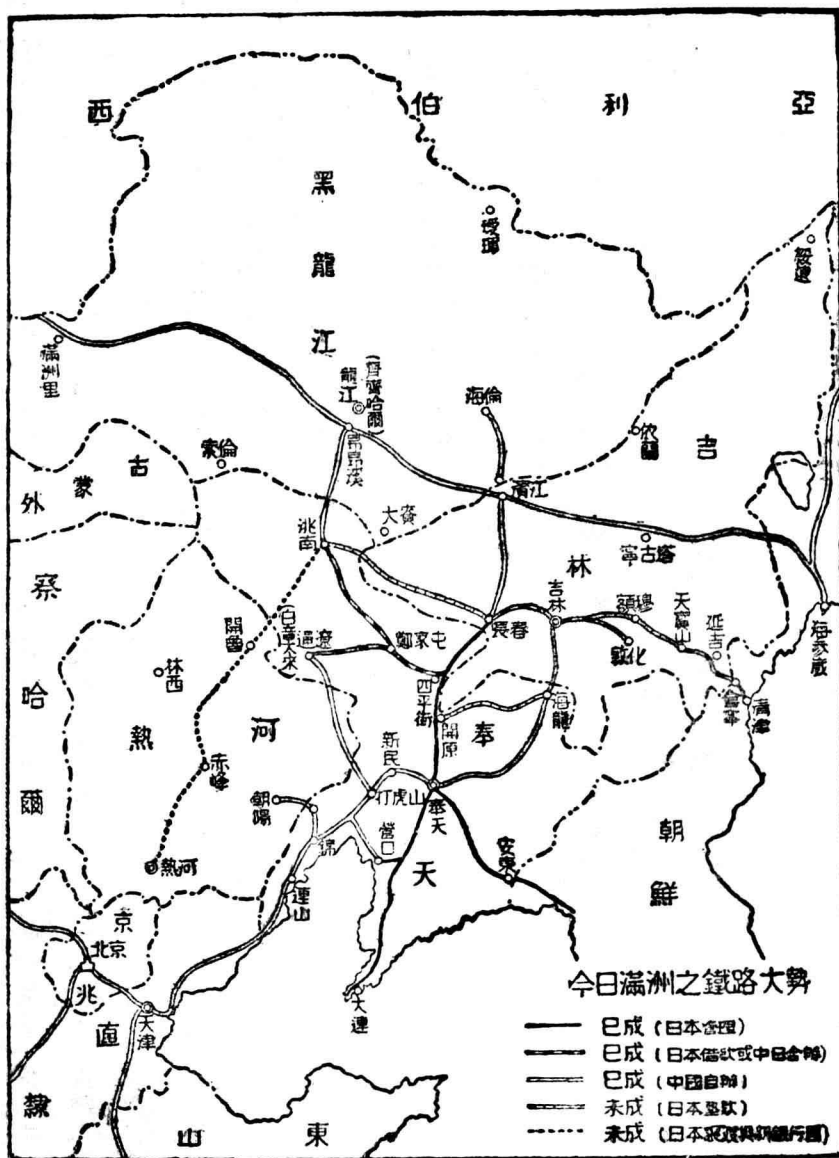
口天圖路營業不振，飯田氏提出延長吉敦線至延吉之老頭溝，並將天圖改築寬軌，互相聯接之議。果如是，則由吉林可直達朝鮮之會寧，日人避與築吉會之名，而暗中達其多年之野心，其奸詐可謂極矣。

一九二七年十月，計畫中之圖們江鐵橋，亦已落成。將來北滿穀倉——安達拜泉地方——及南滿穀倉——開原一帶——之積貯，吉黑兩省之寶藏，皆可由此洩出。而日本所謂「人口問題」「食料問題」等，皆可於我滿蒙求其解決矣。

第五節 田中內閣之積極政策與滿蒙交涉之提出

日本若槻內閣時代，對華政策，搖惑不定，干涉與否，聯英與否，猶在徘徊兩可間也。自田中義一組閣而後，即確定外交方針，對華取積極政策（Positive Policy），更任命著名實業家政治家山本爲南滿洲鐵道會社社長，變更其向來之大連中心主義，而採取所謂「南北滿主義」。其方策之第一步即定自明年度（一九二八）着手建築十年來懸案中之滿洲東部幹線——吉會鐵路。此案聞日本內閣，於去年東方會議中，已承認其大體之根本方針矣。

田中首相自採取對華積極政策以來，即謀傾全力以拓殖滿蒙；而其着眼之中心點，則在於「鐵路網」政策。當其任山本爲滿鐵社長也，即已決定滿鐵大舉社債六千萬元以完成「鐵路網」之目的。但在日本目前經濟狀況之下，實無餘力以應此社債，於是有南滿鐵路會社向美國借款之議，容於下節中述之。



日本欲圖拓殖滿蒙，必先求條約上之根據；欲求條約上之根據，必先解決其所謂滿蒙交涉中之懸案。故田中組閣不久，即向北京當局提出滿蒙交涉，交涉中要點：（一）滿蒙五大鐵路問題；（二）中日美無線電問題；（三）商租權問題。日本方面所要求者，多逸出以前條約圍範以外，一方面托言解決懸案，謂為地方性質，冀可掩飾人耳目；一方面復利用新聞政策，頻頻傳出不利於中國之宣傳。如謂南滿鐵路社長山本條太郎來京，於數小時之內，便得有確實之諒解；且謂關於五大鐵路問題，已獲有文書上之保障。一若交涉已定，所差者祇交換正式文書而已。中外人士，對此皆懷疑惑；自楊宇霆一再接見歐美中國記者團，宣布滿蒙交涉真相，外界始知滿蒙交涉，自第一次交涉停頓後，迄未再開，於是疑雲頓散，而日本之宣傳作用，大失其效力矣。

第六節 南滿鐵路借款問題④

滿蒙交涉雖無結果，然日人對於多年來渴望之吉會鐵路，終未肯放棄。乃於十六年十月間，又有向美借款築路之提議。據十一月十八日大阪朝日新聞所載關於滿蒙交涉之觀察，可以見日本當局態度之一斑：

因楊宇霆氏與芳澤公使間之爭論，引起中日間之葛藤……日本方面五日夜間之幹部會議，已於某點明白楊氏真意，故至此亦表示滿意，而一致以中止此項問題進行滿蒙交涉為得策……但依日方希望，可解決吉會線，以為最初建築之路……

日本既欲建築吉會路，而本國資金，適感缺乏，乃由南滿鐵路會社向美國銀行團進行借款，於是昔日赴日

疏通之拉門德氏，又以十六年十月三日，受日本銀行界之招請，行抵東京。南滿鐵路借款問題，以此開始。

拉門德氏赴東京後，數度與日本財政當局接洽借款，於是有美金三千萬圓借款之風說（初次報告爲美金四千萬，後山本氏於談話中謂爲三千萬元）。此項借款，據華盛頓方面消息，以發展日人在東三省之礦業爲用途；但據東京方面消息，則謂南滿鐵路會社爲興築滿洲鐵路起見，與美國接洽借款。十六年十一月十三日合衆社東京電，有以下可注意之消息：

……該鐵路起自吉林省城，經敦化、局子街、龍井村、渡圖們江以達朝鮮之會寧。該鐵路造成後，爲由日本海達滿洲內地之捷徑，且可因此產生一新的國際商港。該路與中東路之東段相平行，其終端之海口，將直接與海參威競爭地位。此新海口一經成立，較北部之海參威，便利實多，而尤以冬日不凍之利爲最大。因海參威雖稱不凍港，但於冬季數月內，須用耗費極大之鑿冰船，方可與海洋通航。

吉會鐵路長約二百七十英里，在會寧左近過圖們江，再與朝鮮境內之會寧清津線相接（該路已通車）。其圖們江上之鐵橋，亦久已計畫建設。

吉林敦化間，長約八十英里之鐵路，現已動工建設。而自吉林至長春，已有吉長鐵路。吉會鐵路造成後，長春將同時並爲南滿路之北端及新舊鐵路之交點。

十七年前，日本已從中國獲得建築此路之權，同時日本匯交中國交通部日金一千萬元。但延至上年，方開始動工。日本對於築路之財政計畫，擬由南滿鐵路會社爲經理人，再由南滿鐵路會社向美國借款。此項借

款之議，即爲上月莫耳根銀公司代表拉門德氏赴日重要使命之一。

日本渴望美日合作開發滿洲，因美國資本一旦投在滿洲後，美國將與日本一致努力，防止中國內亂延至北方。且約美國投資一事，日本希望可由此得一圓滿的證明：日本完全遵從門戶開放主義，對於滿洲並無獨占的野心。

我人引證日人此種宣傳，有三點應注意者：（一）電中謂「十七年前，日本已從中國獲得建築此路之權。」

我人試一考之實際，十七年前，爲一九〇九年，電中所指蓋爲一九〇九年中日間島協約。但間島協約僅規定「將來將吉長鐵路延長至延吉南邊界，與韓國會寧鐵路相聯絡，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，再與日本政府商議。」吉長鐵路由日人借所需款項之半額修築，協約中規定照吉長鐵路辦理，則至多亦不過如吉長鐵路借款而已，豈得謂「日本已獲得建築此路之權？」若謂係指一九一八年吉會鐵路墊款，則正式借款未曾成立，借款預備合同自無從發生效力。故日人借款築吉會路，不特無條約上之根據，亦且蔑視我國國權，擅謀建築我國國有鐵路。我人一考之於條約，可見日人無中生有專作不利於中國之鼓吹。其陰險無比，此宜注意之點一；南滿鐵路會社與吉會鐵路不相統屬，吉會鐵路並非南滿鐵路支線。即以一九一八年吉會鐵路借款預備合同而論，應借者爲日本興業、臺灣、朝鮮三銀行，南滿鐵路會社何能干涉於其間？且吉會鐵路係中國國有擬築鐵路之一，絕非南滿鐵路會社所得支配。日人之用心，無非欲使吉會路造成後，立於安奉線同一地位。故南滿鐵路會社向美國借款築吉會路，不特無所根據，且侵犯我國主權。此須注意之點

二、自新銀行團成立以來，日本取消其滿蒙除外要求，而保留南滿、吉會、鄭洮、洮長、吉開、吉長、新奉、四鄭等鐵路。次日日本向美借款開發滿蒙，欲藉經濟之小小開放，以遂其政治上之大欲，故動輒謂遵守門戶開放主義，動輒謂無獨占滿洲野心，實則日本欲使美國投資滿洲，經由日本之手，一方可以掩飾各國耳目，一方又可以借此使美國間接承認其特殊地位，以遂其解決懸案之野心。其用心陰險如此，是不可不注意者三。^②

南滿鐵路借款，美國政府以中國人民竭力反對，未與批准；故該問題實際上已成過去。惟上述一二兩點，雖借款不會成立，仍不失其為重要，因日人對於吉會鐵路，必不肯放棄；而奉承日政府之意旨，居間經營之者，必為南滿鐵道會社。我人執此兩點，不論日人借款築路，抑自己出資築路，皆當反對。故我人所應鄭重注意者，一九一八年六月十八日之吉會鐵路合同，係借款預備合同，正式借款既不成立，該合同自無從發生效力。易言之，即日人對於吉會鐵路，無修築之權。而況南滿鐵路會社與吉會路不相統屬，絕對不得過問吉會鐵路事耶？

據最近（十七年一月十九日）日本時報（Japan Times）所載，南滿鐵路社長山本回東京後，與田中首相並其他閣員會議，討論南滿鐵路新企業事。其發表之非正式談話如下：

在本會計年度（一九二八——一九二九）間，我人擬支出四千萬圓，以為開發新企業之用。我人最近發行國內公債，募集五十萬圓；一方面社中亦有充足之預備金，以為此種目的之準備。

石腦油工業（The oil shale industry）已經專門家詳細研究，科學的實驗已經完成，今已準備進行。

此種工業，從國防上觀察，十分重要。我人預計每年用八百萬元開發此工業，每年可產油約五千萬噸。

爲改良鞍山 (An Shan) 鋼鐵業，我人今年添設一五百噸之鎖鑛爐，以爲其餘二爐——每爐可產三百噸——有時失修時之準備。用此大鑛鑛爐，再加以別種改良，我人每年可希望產銑鐵 (pig iron) 八萬至十萬噸……

我人亦擬發展焦炭工業 (Coke industry)，利用製造焦炭過程中所產之水素，每年可以產七萬噸左右之硫酸亞 (Ammonium Sulphate)，供給於日本市場。

此外南滿鐵路會社，更計畫在其支配區域內，改良運輸與交通。就中更擬造一千五百噸至八千噸之船六七艘，以爲旅順大連牛莊間轉運之用。

山本氏對於吉會鐵路及其他滿蒙鐵路爭，不措一辭。但其舉四千萬之內債，我人終不能置信於其僅作南滿鐵路會社本身之用。惟我人前已說明，無論其借外債，無論其舉內債，南滿鐵路會社終不許過問吉會鐵路及其他滿蒙四路爭，我人讀山本氏此段談話，可見日人年來亟亟經營滿蒙之一斑；而於南滿鐵路會社將來之舉動，尤不可不加以謹慎之注意也。

① 一九〇五年，中國擬築漢口四川間之鐵路，向美國提議借款，美國雖未應允，然已與美國公使，有將來關於中國鐵道外債，常與以參加機會之約。

② 唐紹儀由四國銀行團受取三百十萬兩墊款時，與四國銀行團有將來民國政府借外債時，必向四國

銀行團締借之約

㊦ 新銀行團中美國共三十六銀行，即：

- | | |
|---|-------------------------------------|
| (1) T. B. Morgan & Co. | (2) Kuhn Soeb & Co. |
| (3) National City Bank. | (4) Guaranty Trust Company. |
| (5) Chase National Bank. | (6) National Bank of Commerce. |
| (7) Bankers Trust Company. | (8) Central Union Trust Company. |
| (9) The Equitable Trust Company. | (10) Harris Farbes & Co. |
| (11) Brown Brothers Halsey Stuart & Co. | (12) Lee Higginson & Co. |
| (13) Kidder, Peabody & Co. | (14) The First National Bank. |
| (15) National Shawmut Bank. | |
| (16) Continental and Commercial Trust and Savings Bank. | |
| (17) First Trust and Savings Bank. | (18) Harris Trust and Savings Bank. |
| (19) Illinois Trust and Savings Bank. | (20) The Northern Trust Company. |
| (21) Commercial Trust Company. | (22) Girard Trust Company. |
| (23) The Union Trust Company. | (24) The Mellon National Bank. |

- (25) St. Louis Union Trust Company. (26) Mercantile Trust Company.
(27) Mississippi Valley Trust Company.
(28) The Anglo and London-Paris National Bank.
(29) The Bank of California, N. A. (30) Wells Fargo Nevada National Bank.
(31) Whitney Central National Bank. (32) First National Bank.
(33) Ladd & Tilton Bank. (34) Security Trust and Savings Bank.
(35) First National Bank. (36) Seattle National Bank.
- 英國之銀行部

- (1) Hongkong & Shanghai Banking Corporation.
(2) The London Country and Westminster Bank.
(3) Messrs. Henry Schroder and Company. (4) Messrs Baring Brothers.
(5) Parr's Bank. (其外二銀行不明)
- 法國共九銀行部

- (1) Banque de L'Indo-Chine, Paris.
(2) Banque de Paris et des Pays-Bas, Paris.

(3) Comptoir National D'Escompte de Paris, Paris,

(4) Crédit Lyonnais, Paris.

(5) Société Générale Pour favoriser Le développement du Commerce et de L'industrie en France, Paris.

(6) Société Générale de Crédit Industriel et Commercial, Paris.

(7) Banque Française Pour Le Commercial et L'Industrie, Paris.

(8) Banque de L'union Parrissinne, Paris.

(9) Crédit Mobilier Française, Paris.

日本共十九銀行，即：

(一)日本，(二)正金，(三)台灣，(四)朝鮮，(五)勸業，(六)興業，(七)三井，(八)三菱，(九)第一，(十)第百，(十一)十王，(十二)安田，(十三)第三，(十四)住友，(十五)近江，(十六)浪速，(十七)三十四，(十八)山口，(十九)加島。

④ 參閱章勃滿蒙交涉中之吉會鐵路問題，見十六年十二月十九日晨報。

⑤ 參看北京週報第一百九十三號吉敦鐵道契約內容及北京滿鐵月報十六號吉敦鐵道請負契約締結之事情及其經過。據近日報載，吉敦鐵路行將通車。（按者按該路已於十七年雙十節正式通車。）

⊗ 所謂滿蒙五鐵路爲：

(一) 吉林會寧間；

(二) 寬城子大賚間；

(三) 奉天新邱間（一說林西新邱間）；

(四) 洮南索倫間；

(五) 通遼開魯間（一說林西開原間）。

⊕ 參閱拙著南滿鐵路借款問題，見十六年十二月六日七日八日晨報。

⊖ 參閱虞柏岩日本向美借款之意義，見十六年十二月九日十日晨報。

第二編 分析的研究

滿蒙問題縱的方面研究，我人已於第一編中略論之矣；今請更進而爲橫的方面之研究，即所謂分析的研究。本編分鐵路問題，築港問題，商租權問題，無線電問題四部，無線電問題，本不專屬滿蒙，其所以列入本書者，因與滿蒙交涉有密切之關係故也。

第一章 鐵路問題與築港問題

第一節 中日間關於鐵路協定彙觀

鐵路問題，實爲滿蒙問題之主幹，無論政治方面，經濟方面，軍事方面，日本欲經略滿蒙，皆惟鐵路是賴。故鐵路問題，實居滿蒙問題首位；在日人方面視之，爲日本對滿洲政策上之重大問題，宜乎其有早日解決之性質也。故本編以鐵路問題位首，至於海港，與鐵路系統有不可分割之關係，故亦與鐵路問題相提並論焉。

我人於滿蒙鐵路條約上之研究，已於第一編中詳論之矣；今更請綜合觀之，以爲討論鐵路問題之準備。茲以鐵路爲綱，按結約年代之先後，列表如左：

(1) 南滿鐵路

一九〇五年日俄朴次茅斯條約

一九〇五年中日滿洲善後協約

一九〇九年滿洲五案協約第二款

(2) 安奉鐵路

一九〇五年中日滿洲善後協約附約第六款

(3) 新奉鐵路

一九〇七年新奉鐵路協約

一九〇八年新奉鐵路續約 (郵傳部與日本)

一九〇九年新奉鐵路借款細目 (郵傳部與南滿鐵路會社)

(4) 吉長鐵路

一九〇七年吉長鐵路協約

一九〇八年吉長鐵路續約 (郵傳部與日本)

一九〇九年吉長鐵路借款細目 (郵傳部與南滿鐵路會社)

一九一五年中日條約 (關於滿蒙) 第七款

一九一七年改訂吉長路約 (交通部與南滿鐵路會社)

(5) 吉會鐵路

一九〇九年間島協約第六款

一九一八年吉會鐵路借款預備合同（交通部與興業銀行）

(6) 四洮鐵路

一九一三年滿蒙五路借款預約（交通部與日本公使）

一九一五年四鄭鐵路借款合同（交通部與日本正金銀行）

一九一八年四鄭鐵路續借款（交通部與日本正金銀行）

一九一九年四鄭鐵路五百萬墊款（交通部與南滿鐵路會社）

一九二〇年四洮鐵路短期墊款（交通部與南滿鐵路會社）

一九二二年四洮鐵路續訂短期借款（交通部與南滿鐵路會社）

(7) 開海鐵路

一九一三年滿蒙五路借款預約（交通部與日本公使）

一九一八年滿蒙四鐵路借款預備合同（章宗祥與興業銀行）

(8) 洮長鐵路

一九一三年滿蒙五路借款預約

一九一八年滿蒙四鐵路借款預備合同

(9) 洮熱鐵路

一九一三年滿蒙五路借款預約

一九一八年滿蒙四鐵路借款預備合同

(10) 吉海鐵路

一九一三年滿蒙五路借款預約

一九一八年滿蒙四鐵路借款預備合同

(11) 自熱洮鐵路之一地點達某海港

一九一八年滿蒙四鐵路借款預備合同

(12) 天圖鐵路

一九二二年天圖鐵路祕密合同 (非正式合同)

(13) 吉敦鐵路

一九二五年吉敦鐵路祕密合同 (交通部與南滿鐵路會社)

綜上表觀之，中日間關於鐵路之協定凡二十一，內中國方面由郵傳部或交通部締結者，居其十三；日本方面由南滿鐵路會社締結者，居其七，由此可見交通部之瀆職濫權，專以國家之主權，訂結賣國之契約，一方面固

由於司其職者，如曹汝霖、曾毓雋、葉恭綽輩，不學無術，損失國權；一方面賦交通部以締結條約之權，實爲官制上之大弊。從別一方面，更可見南滿鐵路會社擴充勢力之一斑，如新奉鐵路、吉長鐵路、四洮鐵路、吉敦鐵路，無一不有南滿會社資金之混入，謂南滿鐵路會社爲日本帝國主義者政治的經濟的侵略之工具（“Imperialistic Japanese political and economic instrument”）洵無不可也。

上列條約或合同，因他種關係而失其效力者，有：

- (1) 吉會鐵路借款預備合同，因正式借款不成立，無從發生效力。
- (2) 一九一五年中日條約，因中國方面聲明廢除失效。
- (3) 一九一七年改訂吉長路約，根據一九一五年中日條約，因連帶關係失效。
- (4) 滿蒙四鐵路借款預備合同，因正式借款不成立，無從發生效力。
- (5) 洮熱鐵路及由該線之一驛至海港之鐵路，日本已讓渡於新銀行團。
- (6) 天圖鐵路祕密合同，從未經中央政府認可，自不能發生條約上之效力。

第二節 滿洲之鐵路網

第一款 與日本有關係之滿洲鐵路

我人根據上表，可將與日本有關係之滿洲鐵路，分爲左之五類：

(1) 日本管理。

南滿鐵路（長春至大連）及其支線（旅順，柳樹屯，營口，煙臺，撫順各支線。）

安奉鐵路

(2) 日本借款。

新奉鐵路

吉長鐵路

四洮鐵路及其支線（從鄭家屯至通遼，所謂鄭白鐵路。）

(3) 日本墊款，正式借款未成立者。

吉會鐵路

開海鐵路

洮長鐵路

吉海鐵路

吉敦鐵路

(4) 日本讓渡與新銀行團者。

洮熱鐵路

洮熱鐵路之一地點至某海港

(5) 中日合辦未經中央政府承認者。

天圖鐵路

上列五類鐵路，第一第二第五三類皆係已成鐵路；第三類——吉敦鐵路除外——及第四類，則爲未成鐵路，中國可自由修築，並無條約上之限制；日本方面，自無過問之權。又天圖鐵路，未經中央政府承認，當然無條約上之根據。至於安奉鐵路，則據一九〇五年中日滿洲善後協約附約第六款，自工事完成之日起十五年後，即至一九二三年止，雙方可選請第三國評價一人，將該路各種建築財產，評定價格，由中國出資收回；而南滿鐵路中俄原約中，亦有三十六年後中政府得出資收回，八十年後無償歸還中國之規定。查南滿鐵路及中東鐵路通車之期，在一九〇三年六月，則至一九三九年後，中國政府，自可出資收回南滿及中東路；而安奉鐵路，則隨時可以備價收回矣。

第二款 中國自築之滿洲鐵路

近年以來，滿洲鐵路企業，日見發達，中國自築之新鐵路，有洮齊、呼海、奉海、打通等線；工事進行中之鐵路，有錦朝、洮通、吉海等線，略述如左：

洮齊鐵路從洮南至齊齊哈爾，亦稱洮昂鐵路，實合齊昂（齊齊哈爾至昂昂溪）與洮昂（洮南至昂昂溪）二鐵路而成。齊昂係官商合辦，爲輕便鐵道；洮昂則係借一部分日資所建築者，已於民國十五年七月十一日正

式開車。⑥

呼海鐵路起自黑龍江呼蘭，終於海倫城，係中國完全自辦者，自呼蘭至綏化一段，今已通車；自綏化至海倫，通車當亦不遠。該路於民國十四年即已開始動工，係如意公司承包，遲延二年，迄未完全告成，今已由該省當局收回自辦矣。⑥

奉海鐵路起自奉天省城，終於海龍城，已於去年四月十七日開始通車。⑥

打通線起自京奉鐵路上之打虎山，終於通遼，今亦已告成；異日洮通鐵路成後，可以由打虎山直達黑龍江省城。

錦朝線自錦州至朝陽，洮通線自洮南至通遼，吉海線自吉林至海龍，皆在工事進行中。

我國將來在滿洲築路，非有系統的計畫，不足以與南滿及中東競爭；蓋無系統，則東鱗西爪，漫無統屬，雖多亦無所成也。茲就愚見所及，預計系統如左：

(1) 沿京奉線出山海關而東北，至奉天；更由奉天沿奉海線至海龍；再由海龍沿吉海線至吉林。然後由吉林築鐵路至中東路上之一面坡，再由一面坡至依蘭。此鐵路完成後，可由北京經奉天吉林，直達依蘭，一方面可與南滿線競爭，一方面又可橫斷中東路，以至松花江濱。其最重要者，則葫蘆島將來開港後，可以此路為物資之吸收線，間接促葫蘆島之繁榮，以與大連相競爭。

(2) 沿京奉線出山海關，至打虎山，由打虎山沿打通路至通遼，更沿洮通路至洮南，再沿洮齊路至齊齊哈

爾；然後再由齊齊哈爾築鐵路，經嫩江而至瓊瑋。此鐵路與前清末年美國務卿提議之錦愛鐵路大致同軌，除齊哈爾瓊瑋一段及洮通一段外，皆已告成。此鐵路成後，一方面可與南滿鐵路競爭，一方面又可橫割中東路，以至黑龍江濱。更有重要者，則該路成後，亦可使葫蘆島商業繁盛，以與大連競爭。

右計畫二線，皆係輕而易舉者，大抵連綴國有已成各線，造成系統；其未成者，僅十之三四耳。此二路成後，管理上最宜統一，以收辦事一致之效。有此二線作根據，然後添築支線，互通聲氣，而後可與日俄之勢力相競爭也。

第三款 滿洲之鐵路網^④

西曆一九〇二年頃，滿洲三省，僅一廣漠之原野耳。自俄人從西伯利亞東來，樹立南下政策，中東路之敷設，爰有二十五年。厥後日人攫取南滿鐵路，侵略吉林奉天，中日俄三國之勢力，遂競爭於滿洲。俄國方面有所謂海參威北滿貨物吸收策；日本方面有所謂大連集中主義，以開發滿蒙之名，行其侵略主義之實。於是滿洲之富源大開，而鐵路網之勢遂成。至於今日，滿洲凡有既設鐵路十三線，工事中四線，計畫中十八線，輕便鐵路三線。其交通之便利，我國內地各省，鮮能與之相比者。茲列表於左，以資參證：

(一) 已設十三線

中東鐵路	中俄共管	九二〇哩
中東支路	中俄共管	一四七
南滿鐵路	日本管理	四三七

安奉鐵路

日本管理

一七〇

新奉鐵路

日本借款

七九

吉長鐵路

日本借款

一九六

四洮鐵路

日本借款

七二

鄭白鐵路

日本借款

一六〇

洮昂鐵路

中國

一五〇

呼海鐵路

中國

一六四

奉海鐵路

中國

一三〇

打通鐵路

日本

八三

金福鐵路（金州至貔子窩）

中國

一一〇

(2) 工事中四線

吉敦鐵路

中國

一一〇

錦朝鐵路

中國

一一〇

吉海鐵路

中國

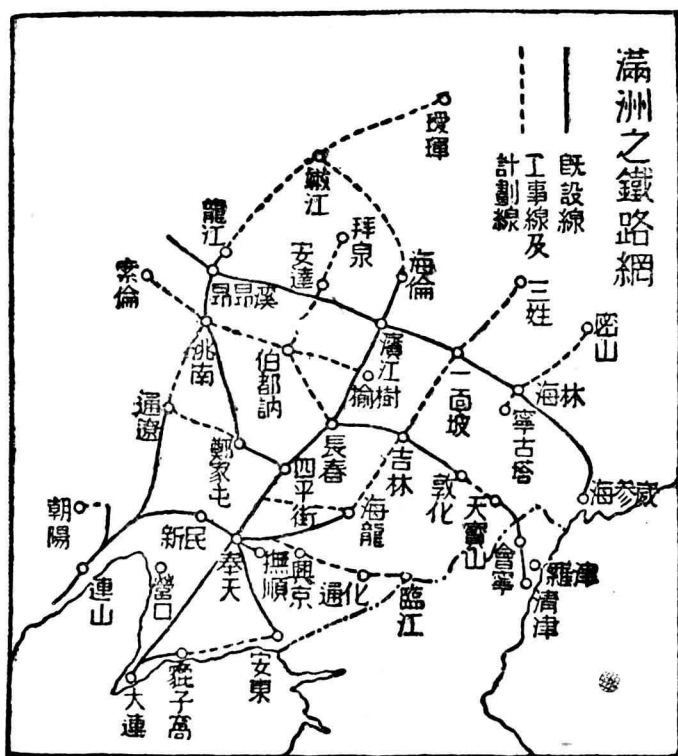
一一〇

洮通鐵路

中國

一一〇

滿洲之鐵路網



(3) 計畫中十八線

吉會鐵路(吉敦除外)

日本墊款

二七〇

開海鐵路

日本墊款

一二〇

洮長鐵路

日本墊款

一八〇

洮熱鐵路

中國

四七〇

濱黑鐵路

中國

四六〇

長春扶餘間

中國

九五

伯都訥安達拜泉間

中國

扶餘榆樹間

中國

扶餘石道河子間

俄資混入(?)

寧古塔海林間

中國

一面坡三姓間

中國

吉林一面坡間

中國

奉天臨江間

中國

安東海龍間

中國

朝陽赤峯間

中國

朝陽熱河間

中國

洮南索倫間

中國

一四〇

貔子窩安東間

中國

(4) 輕便鐵路三線

天圖鐵路

中日合辦

六〇

齊昂鐵路

中國

一七

掏鹿鐵路

中國

上舉三十七線，滿洲鐵路大部包括在內；其餘路線名目，或為昔日預擬之線而未成者——如錦洮，錦愛，新

法，西法，安吉，齊愛等線——或為兩線合併之名——如齊洮，錦赤（錦朝及朝陽赤峯線）奉熱（京奉線之一

段及朝陽熱河線）奉吉（奉海及吉海線）等線——皆不必列入表內，故附於後，以備查覽。

前列舉諸線，雖錯縱複雜，不無系統可尋。中東鐵路與南滿鐵路，各自用其吸收貨物之策，競相爭奪，儼然自

成系統。就現在之情狀推之，將來之滿洲，殆成日入所謂「天下四分」之形勢，而葫蘆島，大連，清津或羅津，海參

威，正主宰此形勢之四港也。

第三節 日人所謂「天下四分」之形勢

所謂天下四分之形勢，即以滿洲之中心長春為中點，向四方放射鐵路，此種鐵路，各自有其背後地（Hin-

terland)，各自有其物資吸收之終端。如滿洲之預定線全部完成後，此鐵路終端之海港，必為貨物之集散地；換言之，必各自有其勢力範圍，或由於天然，或由於人為，而形成劃然之分野。

此天下四分之形勢，有四港為其主宰。此四港為何，曰大連，曰遼山灣（葫蘆島），曰海參威，曰北朝鮮之東海岸（清津或羅津），將來吉會鐵路完成後，此北朝鮮東海岸之海港，必能盡量發揮其機能，至於清津與羅津兩港，何者為適宜之海港，容於後節述之。

今後中日俄三國在滿洲之鐵路政策，必以此四港為其基礎，各自從其利害之關係，建設其方策，積極興築海港之培養線，而利用轉運政策，以為自港繁榮之計。此種種關係，當解剖觀之，然後於滿洲鐵路將來之形勢，當不難知其趨勢矣。

第四節 預定鐵路造成後之各港消長觀

第一款 大連灣

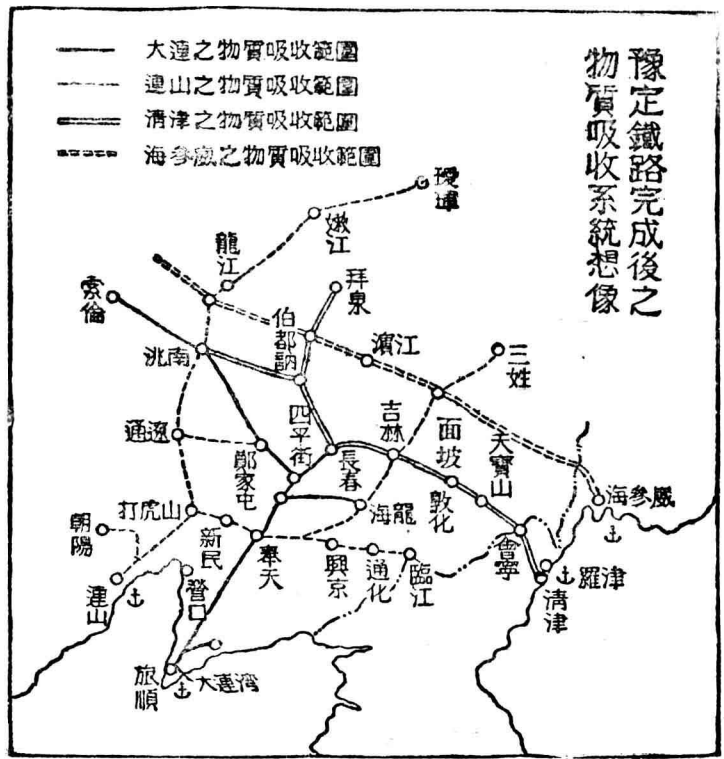
二十餘年前，大連灣之地，寒村數點，僅一荒涼之小鎮而已。後俄國敷設東清鐵路，以此港為終點，於是大連之發展，遂蒸蒸日上。日俄戰後，日人轉租旅大，更亟亟進行其所謂「大連集中主義」，而大連遂更為進展。至於今日，其設備之完美，面積之廣大，為東洋各港之冠，所謂「大大連港」，遂出現於渤海海口。

大連自民國十三年新市制實施以來，沙河口及聖德街亦編入市。市街總面積有四百七十四萬七十二

坪，人口十四萬四千餘，港中同時可容船一七〇、〇〇〇噸。一年之貿易總額（昭和元年度）輸入百萬二十六噸，輸出五百二十二萬七千二百九十五噸。其輸出物大宗爲大豆及其加工品，大豆爲滿洲特產品，可用作食料，用作養料（豆餅 Bean Cake）用作工業製造原料（豆油）爲一國際通商商品，滿鐵鐵路傾其全力運輸出之。

從農產物之原產地而言，南北滿之穀倉，在奉天開原以北長春一帶，北延至扶餘安達拜泉等地，在此區域內貫以鐵路，最爲有利。此地故距最近之海港，其將來之運命必然繁榮，今以長春爲中心，比較前述四港之距離：

豫定鐵路完成後之
物質吸收系統想像



大連 四三七哩

海參威 六四〇哩

連山灣 三七三哩

羅津或清津 三九六哩

以遠近之次序排列之，連山灣第一，清津第二，大連第三，海參威第四。更以北滿方面而論，對於安達拜泉之穀倉，各港之吸收力如何，則又與南滿不同。試以哈爾濱為中心，其距離之遠近為：

大連 五八六哩

海參威 四九一哩

連山灣 五二四哩

清津或羅津 五五五哩

據右表觀之，海參威較立於有利之地位；而大連則立於不利之地位。此種關係，於輸出之距離上，尤可見之。蓋陸上運費視海上運費為貴，必以距離之遠近為第一之考慮，故北滿之農產物，必趨海參威而捨大連，無可疑義。由是觀之，大連灣之將來，誠有幾許憂慮。且俄國之中東鐵路，有阻止貨物南下之策，中東路係五呎之寬軌，與呼海洮昂諸線之四呎八吋半軌道，不相銜接，將來日俄經濟戰結果如何，甚難斷言。今日日本方面，有所謂南滿鐵路自衛政策，即建設南滿鐵路之培養線，自己造成系統，以為確固滿洲地位之保障。

大連灣——南滿鐵路——吉長線——吉敦線



此系統示南滿鐵路之自衛策，其重要之點，即向北滿之穀倉，由長扶線至安達方面，伸展其枝葉。此計畫之成否，關係於大連灣之將來至鉅，即南滿鐵路之盛衰，亦悉繫於此。然則長春至扶餘之鐵路，及由伯都訥至安達拜泉間之鐵路，吾國豈可忽然視之哉！

第二款 連山灣

連山灣一名葫蘆島，位於錦西縣東南，全島斜峙海中，西以低窄之土腰，與陸地聯絡，實係一半島，以形成葫蘆，故名。清光緒三十四年，東三省總督徐世昌，招請技師英人在渤海方面求可與大連匹敵之港，以挽回既失權利，後在遼西一帶踏查結果，得連山灣。自清季以來，屢有築港之計畫，然屢修屢輟，二十年來，迄未成商港。

連山灣距京奉線連山驛七哩一分，可容大汽船，諸設備完成後，一年間可吞吐二百萬噸。惟灣外潮流頗急，須築防波堤。其地與營口殆同緯度，惟營口冬三月結冰，汽船不能往來，加以時有淺灘，惟潮漲時大汽船始可航行，故不能與大連競爭。

宣統二年十月，着手築港，期以六年之歲月，完成新港。當時計畫之大要如左：

(一) 敷設從京奉線上之連山驛至葫蘆島之支線。

(二)築防波堤以防南風，堤寬百呎，長五千四百呎，周圍水深二十尺。堤築成後，可同時容一萬級之汽船三隻，且可爲十四隻船碇泊時之防風堤。

(三)築鐵道至防波堤尖端。

(四)建築葫蘆島停車場，倉庫，機關車房，事務所及其他必要之建築物。

(五)修建道路，使連山灣與半島南側之王海子村相通；同時連聯王海子村與連山驛。

港內面積約二十五萬坪。繫船岸壁延長約一萬呎。北海港瀨地埋築後，可得十三萬五千坪；合切取丘陵之地，約可得六七十萬坪之有效面積。

宣統三年十月，岸壁已成三百尺，無何武漢起義，各省響應，葫蘆島之修築，亦因革命中止。民國四、五、八年間，曾有續築本港之舉，然大都中途頓挫，爾來二十年，依然未完成。十四年關稅會議，中國方面提案，曾有以增收之關稅項下，撥取二千五百萬元，築連山灣之計畫。十六年冬，英人復有請開港之議。故葫蘆島之開港，早晚必當實現。自打通奉海兩線成後，更有完成築港之必要矣。

本港之真使命，在開發朝陽，赤峯一帶東蒙古地方之富源，以錦朝鐵路及朝陽赤峯間之預擬路線，輸出羊毛、礦物及甘草；一方面用京奉奉海打通等線，吸收遼河流域及北滿方面之農產物。設更從打虎山築鐵路至鄭家屯，再從鄭家屯以至扶餘安達拜泉間，伸入北滿之農作物原產地，使之由葫蘆島出口，然後連山灣之繁榮，可得而期也。

連山灣——京奉鐵路——奉海線——吉海線



第三款 清津及羅津

清津及羅津，依於北朝鮮之東海岸，將來吉會路成後，以此為終端，今吉敦鐵路（一三〇哩）已在建築中；天圖輕便鐵路（六〇哩）亦早已通車；所未築者僅天寶山，敦化間六十哩之地耳。此鐵路關係於滿洲前途匪淺，日人十數年來，所處心積慮，時刻思據為己有者也。此路成後，於北滿貿易，必占優勢；將來長春一帶之滿洲穀倉，必於清津或羅津洩出；而日本所謂食料問題，人口問題，亦可因此解決。此日人近年來所以亟亟經營天圖吉敦，而要求敷設吉會線也。

大連灣與羅津港，其與長春之距離，已於第一款中比較之矣（大連長春間四三七哩，羅津長春間三九六哩）今更以長春為中心，經由大連灣至日本之路程，為：

長春大連間 四三七哩

大連神戶間 八六九哩

合計 一三〇六哩

其由羅津至日本之路程爲：

吉長線 七九哩

吉林鐘城間 二四七哩

鐘城會寧間 三〇哩

會寧羅津間 四〇哩

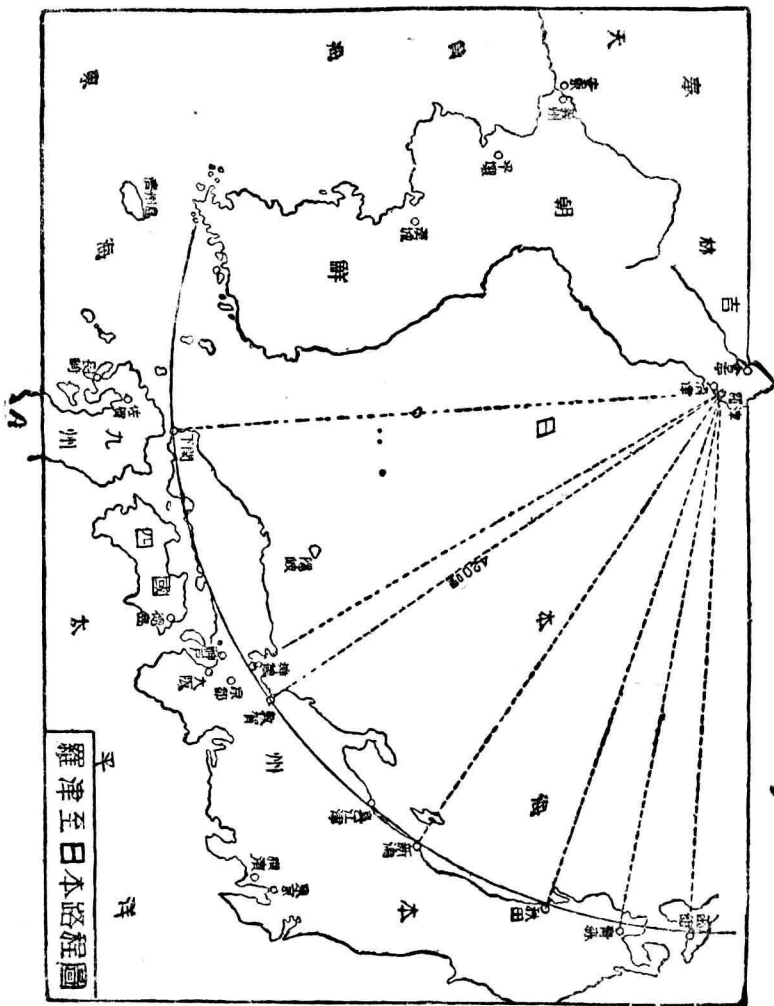
羅津敦賀間 四二〇哩

合計 八一六哩

兩者相較，可縮短四百九十哩的距離，故長春一帶之農產物，其至日本者，必捨大連而取羅津無疑。試更加以鐵路運費上之考慮，則二者相差更遠。此不獨商業上運輸上然也，舉凡軍事上，政治上，無不以此爲捷徑，日本一旦有事於滿洲，必出此途，然後與安奉及南滿三路並進，形成犄角之勢，故此路之意義，包含重大，決非經濟的或政治的一方面所可解釋；且從國際上之關係觀察之，此路更影響於中國或日本將來之運命，更非局部或地方的關係所能包括矣。

試以北朝鮮之羅津或清津爲圓心，函館之距離爲半徑，作一圓線，則青森，秋田，新潟，真江津，敦賀，舞鶴，下關，皆在線上，形成日本帝國末端之經濟勢力圈。於此可見清津或羅津之重要，而吉會鐵路所包含之意義，亦可因此知其大概矣。

北朝鮮之東海岸，有雄基，清津，羅津三港，此三港之間，究何所取擇？分別討論如下：



羅津至日本路程圖

A. 雄基港多烈風，港外波浪洶湧，不便碇泊。可用作補助港。

B. 清津開港以來二十年，其發展仍駸駸日上。惟亦多颶風，日本海之波浪，有高至三十尺以上者。本港位吉會線終端，異日發展未可限量，其設備費當在五千萬圓以上。

C. 羅津港居圖們江下游，無風濤之險，築港費預計千五百萬圓，水道及其他設備三千五百萬圓，鐘城羅津間鐵路四十哩，以一哩三十萬圓計，所費千五百萬圓，總計六千五百萬圓。此港完成後，視清津雄基為優。惟清津開港已久，設備亦易，此三港之選擇，大概取清津港居多。

第四款 海參威

海參威居西伯利亞大鐵路及中東鐵路之終端，為俄國東方唯一之大軍港，且又同時為日本海上之重要商港。俄國不肯放棄中東路之意義，即在於此。蓋俄國自西伯利亞東來，若沿黑龍江、烏蘇里江而至海參威，則為程甚遠，且又不便；有中東鐵路，可使距離縮短一半。故中東鐵路為俄人由本國至日本海最短之距離，無論俄國國內政體如何，此種利害關係，始終不變者也。

查：俄國近年以來，勞農政府有所謂極端東行貨物吸收策，以阻止貨物南下，直接使海參威繁榮。據歷年之調

一九二一		三四·一	六五·九
一九二二		四四·八	五五·二
一九二三		四四·九	五五·一
一九二四		四九·二	五〇·八
一九二五		三七·五	六二·五
一九二六		五〇·九	四九·一

據右表，可見南行貨物阻止策之效力，此種趨勢長此繼續，不僅大連與清津受其威脅，即連山灣亦將感受影響。今中東路既為中俄共管，則我國方面自可設法阻止此種趨勢，轉用其方法於連山灣。如此，則滿洲之經濟戰爭，我國自不難操勝算矣。

第五節 結論

總之鐵路問題，實為滿蒙問題之主幹；而吉會鐵路，尤為鐵路問題之焦點。我人所當注意者：吉會鐵路，我國與日本並未結有何等借款契約，一九一八年雖有借款預備合同，然正式借款迄未成立，自不能發生效力。故吉會鐵路，路權完全操之於中國，日本雖屢次要挾，我國自可拒絕交涉。且天圖鐵路，條約上毫無根據，日人以中日

合辦爲名，擅自修築，當在收回之列。觀於去年南滿鐵路會社亟亟向美國進行借款，思以修築吉會，其不顧條約而取片面行動，誠爲可恨。我人以後對於南滿鐵路會社之行動，尤須加以鄭重之注意焉。

此外更須注意者，我國在東三省興築鐵路，應有一定之計畫，今日打通線已經告成，應速將其延長至洮南，以與齊齊哈爾相通；他方面，更由奉海線延長至吉林，出寧安穿中東以達東境之綏遠，誠能如是，既可分解中東，復可橫截南滿，又可阻將來由吉會路西進之勢力。一方面更修築打虎山至鄭家屯之鐵路，復北走以與扶餘、安達、拜泉地方相連，使南北滿之農產物中心地，盡入我連山灣鐵路系統之範圍，然後東三省之將來，庶幾猶可圖也。

○ 近日所謂洮昂車輛問題，簡言之，卽日本破壞京奉奉海聯運之手段，不欲使中國鐵路得以橫截南滿而已。先是奉海鐵路告成，擬由洮昂路借撥車輛，由四洮鄭白打通轉入京奉，再利用京奉線城根支路，開入奉海。夫洮昂與奉海，皆係中國固有鐵路，其車輛之互相撥用，全係中國內政問題；日人橫加干涉，其用意亦不祇此，良以洮昂車輛由京奉開入奉海，二路聯運之勢成，於南滿大有影響，此日人之所以借端發揮，橫加破壞也。

日本方面，先由奉天總領事提出警告，更由芳澤日使提出抗議，形勢嚴重，一若非徹底進行不可者，其所根據之理由，據芳澤氏之談話如下：

奉海路問題目下正在交涉中，礙難作某程度以上談話。該問題要由次述之二問題而成，即（一）中國方面，將滿鐵供給於洮南齊齊哈爾路之車輛，撥用於奉天海龍路；（二）奉海與滿鐵，因聯絡問題，經雙方鐵路當局，多年迭次交涉之結果，始於一二個月前成立協定，但協定成立後，中國方面即聲明廢棄協定。

關於第一問題，滿鐵對於轉用車輛之計畫，曾向中國鐵路當局表示，謂前項車輛，係爲供洮南齊齊哈爾路之使用，而由滿鐵所供給者，在滿鐵有擔保權。是以撥用於其他之鐵路，則難以承認。……中國方面竟不顧滿鐵之表示與駐奉代理總領事之抗議，陸續將車輛輸送於奉海路；而且經由前者日本方面曾向中國抗議之打通路轉運……

至於第二問題，則奉天海龍間之鐵路竣工，及其與滿鐵間成立聯絡協定，乃屬於兩路極所盼望之事；且於地方人民亦頗有利，乃交通部對於該協定之成立，竟不予承認。是在以運送爲目的之鐵道利益上，以及地方人民之利益上，誠難諒解者也……

該問題初不過洮昂車輛問題，繼變而爲奉海路問題，日人之借題發揮，於此可見。至於芳澤氏所據之理由，其第一點已不能完全成立（洮昂路並未與南滿鐵路會社訂有不准撥借車輛之合同）；至於第二點，則全然不成理由，交通部對於所屬鐵路局所訂之協定，當然有否認之權，自無所謂問題。國人於此，須認清洮昂車輛問題，僅包含第一點，與奉海路之聯運問題，完全無涉，庶不致落日人之圈套也。

據電通社東京電，因洮昂線車輛問題，與奉海線滿鐵聯運協定破棄問題，關東廳長木下謙次郎，特訪問

田中，就奉海線京奉線之滿鐵橫斷聯絡，及洮昂線車輛問題所引起之中日交涉上，爲重要之協議。又席上木下長官曾主張採強硬以對策，即不限於本問題，就最近以來東三省與北京當局遇事即採強硬態度之點觀察，應認日在滿洲之特殊地位與中日之特別關係，已被奉系所蔑視。非乘此時作徹底的解決，並用充分威力爲自衛之解決不可云云。又聞日本陸軍當局，竟於對關東日軍司令下密令，決定採相機之處置。日方居然以武力脅我，其氣燄可見。雖然，寧爲玉碎，勿爲瓦全，奉海京奉兩線之聯絡，爲我國早晚必欲實現者，且全係我內政之事，豈容日人干涉！日人以武力脅我，我國人豈武力所可屈服哉！

① 參閱晨報十七年二月十五日呼海鐵路修築始末。

② 參閱經濟半月刊第二卷第五號奉海鐵路調查。

③ 參閱北京週報第二百八十八號葉室早生滿洲鐵道問題。

第二章 商租權問題

第一節 商租權之由來

商租權問題，關係於我國私法，即民法上所謂權利能力範圍之問題是也。權利能力之範圍，因外國人而生差異。外國人在法律上之地位，公法上之資格無論矣；即私法上之權利，亦不能一概享有。故外國人在中國，不能置產業，租賃土地，以與中國人民作經濟上之競爭。此固各國常例，而在中國有『租界』之特別情形，尤為必要。往日中國與各國所訂條約，許外國人租地建造房屋者，僅限於禮拜堂醫院墳塋第項；此外私人不能置產業，不能在租界以外，租購土地以經營商業。故在一九一五年以前，無所謂商租權問題也。自一九一五年日本有二十一條要求，及同年五月二十五日中日條約訂立以來，始有商租權問題，茲將其歷史略述如左：

一九一五年一月十八日，日本第二十一條 第二號 第二條，要求：

日本國臣民，在南滿洲及東部內蒙古，為蓋造商工業應用之房廠，或為耕作，可得需要之土地之租借權，或所有權。

第二號 第三條：

日本臣民，得在南滿洲及東部內蒙古，任便居住來往，並經營商工等項生意。

日本二十一條要求提出後，屢次交涉，更於五月七日，送致最後通牒，迫我國承認。於是有五月二十五日喪辱國權之中日條約，該約關於南滿洲及東部內蒙古之條約，規定：

日本國臣民，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（第二條。）

日本國臣民，得在南滿洲任便居住往來，並經營商工業等一切生意（第三條。）

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隨工業時，中國政府可允准之（第四條）。

此三條之規定，蓋爲商租權之根據；但第四條之規定，不過許中日人民在東部內蒙古合辦農業及附隨工業，並非許日人以商租權，是宜加以注意者。又五月二十五日關於南滿洲商租解釋之換文，解釋商租三字如左：爲照會事，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，須了解『含有不過三十年之長期限及無條件而得續租』之意等語，業經閱悉，相應照會，即希查照，須至照會者。

商租權之來由，大致如上述。惟一九二二年（民國十一年）三月十日，我國政府已致照會於日本，聲明取消一九一五年五月二十五日之中日條文及換文；則租商權問題，早已解決；日人在我南滿洲地方，當然不得主張商租權矣。①

第二節 滿蒙交涉中之商租權問題

田中組閣以來，實行其積極政策，對於滿蒙問題，又提出交涉，以圖貫徹其侵略主義；於是商租權問題，又喧

傳一時。日本方面所要求者，在協商新商租施行細則；詳言之，即根據一九一五年中日條約，進一步作商租施行細則之規定是也。夫一九一五年中日條約及換文，早經中國政府聲明取消，商租權當然不復存在。故滿蒙交涉，在日人方面視之，固爲未解決之懸案；而在我國方面視之，則無所謂懸案，祇能認爲新交涉也。滿蒙交涉今雖停頓，倘他日日本又提出商租權問題者，我人祇能認爲日人之新要求，與一九一五年一月十八日日本提出之二十一條性質相同，當然不能承認者也。

前奉天省長王永江在任時，日人曾要求解決商租權問題，王氏謂以『中央認爲無效之條約作基礎，不能允諾協商。』一九二四年（民國十三年）十二月三十日，奉天省議會亦決議『承認二十一條中之商租權，即間接承認二十一條。』請求省政府拒絕交涉。故我國對於商租權之態度，早已表示決心，商租之不成爲懸案，初非自今日始也。

第三節 商租權之疑義及其利害

商租權之意義及範圍，卽就條約而論，已有許多疑點：（一）中日關於南滿洲及東部內蒙古之條約中，第二條及第三條，所謂『南滿洲』三字，其範圍將如何規定？按南滿洲三字，本非中國名詞。日人因別有用意，稱我國東三省爲滿洲，是南滿洲三字，當係指我東三省南部；但南滿洲之境界，與北滿洲如何分別？且有南滿必有北滿，東滿西滿，南滿洲與東滿洲西滿洲之界線，又在何處？原南北滿之分，實爲日俄劃分勢力範圍之結果，爲我國

所絕對不能承認者。日常用語中，固有南滿北滿之名詞，但此不過一種習慣，亦猶稱中東鐵路爲東清鐵路，所謂東清，固無明確之界線也。此種名詞用作日常用語，用在條約中，則不免曖昧，此其疑點一。

(二)所謂『商租』二字，亦嘗發生爭論。原商租之意義，爲和平商量租借土地，須得地主同意，租者僅有收益使用權，而無所有權，本無所謂疑問也。但日人以此種正當之解釋，不利於彼，乃故意曲解，冀圖狡賴，遂有所謂疑問發生。依一九一五年一月十八日日本二十一條要求第二號第二條，原爲『日本國臣民，在南滿洲及東部內蒙古……可得需要之土地之租借權，或所有權。』四月二十六日修正案，爲『日本國臣民，得在南滿洲賃借購買土地。』中國政府仍反對，僅承認賃借，而此賃借，並加以應須『商』租。此商字關係重要，蓋中國地主方面，若不同意，日人即無計可逞也。惟關於南滿洲商租解釋之換文，解釋商租二字，含有『不過三十年之長期限及無條件而得續租』之意，曲解遂因此發生。按正當解釋，所謂不過三十年之長期限及無條件而得續租，當然爲存續期間最長不得過三十年；存續期間滿了後，因當事者之合意，對於同一之土地，不妨重租。但日人解釋，則謂商租之期間，定在三十年以內；滿期時因豫知可無條件續租，故滿期即可重行商租，永遠繼續。果如此解，則是日人能永遠佔有也，尙何必設存續期間爲三十年？又有解爲無條件續租五字，乃指承租人有更新請求權，若承租人有續租之意思時，即可續租；果如此解，則依承租人一方面之意思，即可任意續租，是不必『商』而可續租也。商租之意義何在？無條件三字，乃對中國之政府而言，並非對地主而言；易言之，即續租時，須依第一次之方法辦理也。此商租權易起爭執之點二。

(三)東部內蒙古與南滿洲三字同，其與西部內蒙古之境界，果在何處？且內蒙古係前清之稱謂，今日已無此種名詞，（實際上則奉天之洮南、熱河、察哈爾、綏遠三特別區域之北部，皆昔之內蒙古地。）用在條約上，當然不免曖昧。此中日條約之疑點三。e

日人昔日要求商租權，曾願以取消領事裁判權，交換此種權利，商租權之重要，於此可見。原一國法律，對於外國人私法上之權利加以限制者，無非為保護國權起見。外國人不能在中國取得土地所有權及商租權者，所以保護中國人民之經濟上利益也。今日外國教士，往往藉傳教施醫為名，在山西直隸北部購買大片土地，收糧納租，浸有成為大地主之趨勢，此種現象，誠當局所當取締者。總之因經濟能力程度上之不同，中國人民不能與外國人民競爭，此種限制實為必要。昔日日本對於朝鮮設立東方拓殖公司，以朝鮮銀行發行之紙幣購買朝鮮土地，結果朝鮮土地大半入日人之手。我人對於南滿洲之商租權問題，於此可知所鑒戒矣。

○ 中國政府對於商租問題，曾發布商租地畝須知；東省根據此商租地畝須知，規定有商租施行細則。但商租權既已取消，自亦無須再有此等規定。

○ 參看郭紹宗商租權問題，載十六年十二月晨報。

第二章 無線電問題

第一節 國際上關於無線電之公約及原則

無線電問題，涉及一國之空中主權，關係於國防軍事，甚為重要。惟無線電事業，近年來始漸發展，國際法上對於該問題，初無詳確之規定；但法理上則設有二原則：

- (一) 發電國家，固有發電之自由，然應尊重鄰國生存自衛之權，不能有侵害之行爲。
- (二) 鄰國應任其經過，然苟認爲可受侵害，則可設法阻止其無線電之傳播到達。

此國際法上之公例也。在歐戰以前，一般公法家之理論，以爲無線電雖與有線電不同，然均以傳遞語言爲目的，故均可受一八七五年七月二十二日聖彼得堡電報公約（Convention of St. Petersburg of July 22, 1875）^①之拘束。該約第二條規定：

各國政府，均須保護通電之祕密及穩妥送達。

第五條：國家電報須儘先發送。

第七條：各國有權於必要時，將國際電報往來，指定時間，宣告停止收發，或普通停止，或在若干線路上停止，或將若干性質之電報停止；惟須立即通知締約各國查照。

惟有線電與無線電不同；無線電既專借空氣電力，即隨處可以設置，以一八七五年之電報公約規律之，終覺不足應付。於是德、法、英、俄、美、奧、匈、西八國，以一九〇三年會於柏林，開無線電籌備會議；一九〇六年，復於柏林開正式國際無線電會議，到者二十七國，訂立公約二件：一爲國際無線電公約 (International Radio telegraphic Convention)；①一爲附加公約 (Additional Convention)；②。國際無線電公約以十一月三日訂立，凡二十三條，對於海船及地面上無線電交道一事，規定甚詳。該約第一條及第三等條，建立國際義務，規定：

第一條 凡一切已設或將設之岸上並船上無線電臺，均須任水陸來往公衆通信爲義務，各國須實行此約，以昭信守。

第二條 凡岸上及船上電臺，均須以互相通信爲義務，不得以彼此電臺之無線電用式不同爲辭。

第八條 凡無線電之施行，須組織至善，俾不至有礙他電之役務爲安。

第九條 凡電報須先收遇難船隻之呼電，並應之，或設法以致之爲義務。

該約第十七條：復正式承認 西曆一千八百七十五年十月二十三日，於俄京聖彼得堡擬定之萬國電報公約內第一、二、三、五、六、七、八、十一、十二及十七條，共十條，其一切命意訓令，皆通用於萬國無線電會，力爲施行。

該約第十三條：「擬公設一萬國總局，責其搜羅一切有關於無線電報之要聞，校對之，公布之，並須預

爲編刻；擬定改更約章之問題布告，一切更定之條款……】

根據該條規定，國際無線電會 (International Union for Radio telegraphy) 設在瑞士首府伯爾納 (Berne)，而國際無線電事務，則由伯爾納之國際電報事務局 (The International Telegraph Office) 兼營。

國際無線電公約，雖規定海船與海上之無線電交通，但對於同在陸上一船與他船間之無線電交通，則未加規定。附加公約對之雖有規定，但未得英國與其他五國之簽字，不能成立。無線電問題至此，國際上尙未有一致之了解也。

一九一二年，國際無線電會議，在倫敦開會，到會者凡三十國：英、德、美、阿根廷、奧、比、巴、西、保加利亞、智利、丹麥、埃及、西班牙、法、突尼斯、希臘、意大利、日本、摩洛哥、莫那可 (Monaco)、挪威、荷蘭、波斯、葡萄牙、羅馬尼亞、俄、聖馬利拿 (San Marino)、暹羅、瑞典、土耳其、烏拉圭，均派代表出席。一九一二年六月五日，訂立國際無線電公約 (International Radio telegraphic Convention)，以替代一九〇六年柏林會議之公約。該約先分別「岸上電臺」(Coast Station) 與「船上電臺」(Ship Station) 所謂岸上電臺，係指陸路之無線電臺，或無線電臺之設於永久拋錨之船上，以與海船交通信息者；所謂船上電臺，係指設於船上之無線電臺，而該船並非永久停泊岸傍者。該約又繼續規定，此種岸上電臺與船上電臺，任公衆通信使用；而船上無線電臺，亦須相互收發無線電，不問其所用之無線電制度如何，皆有交換之義務。所有無線電臺，接到任何地方有災難之消息時，有回復

之義務，且對此種無線電之轉達須與以絕對之優先權。後該約又規定於一九一七年，在華盛頓開第二次會議，但因大戰之關係，該會並未舉行。

一九二七年十一月，美國政府請各國政府派員出席華盛頓國際無線電會議，到者共七十九政府；一九二七年十一月二十五日，訂立公約一件，簽字者七十三政府，中國亦在其內，此約正文共二十三條，附約章程兩件：第一件爲國際無線電公約附帶普通規章，共四十九條；第二件爲追加章程，共七條，亦經各國簽字。該會並決定於一九三二年，在西班牙續開第三次會議，所謂第三次會議者，蓋將柏林會議避去，以倫敦會議爲第一次會議也。

以上爲國際關於無線電所訂公約之大概；至於學理方面，則國際法學者，亦嘗加以討論。一九二七年九月，世界國際法學院，在瑞士羅桑 (Lausanne) 開會時，其第八委員會，即無線電交通委員會，曾提出議決案一件，報告爲意大利公法家加伐勒里 (Cavaglieri) 經會中討論後，一致通過，作爲一種原則，其條文如左：

(一) 除非有特別條約拘束，無論何國，均有權自行規定其境內任何人所有之一切無線電臺之建設及管理事項。

(二) 除非特約限制，無論何國，亦有權於保護本國利權或施行國際義務之必要時，停止國際無線電報之收發事項。

(三) 反是，無論何國，概無在其境內地面上阻止無線電浪穿過之權。

(四) 一每國內無線電臺之營業組織，應以絕少擾亂鄰國無線電臺事業爲旨；故世界各國，爲實行此項原則起見，應和衷商定國際公約以規畫之。

(五) 如一國（甲國）所發無線電，時常擾亂他一國（乙國）所發之無線電，則甲國應負國際責任，可受普通之處罰，惟此責任應依技術範圍計算之。

(六) 上項規章，對於無線電報無線電話，均得施行。

以上爲國際無線電一般之情形；至於中國之無線電問題，請於下節中論之。

第二節 中國無線電問題

第一款 一九一八年海軍部與日商三井洋行所訂無線電合同

中國無線電事業，亦受條約上之種種限制。歐美列強競以威迫利誘之手段，與中國政府訂立各種合同，以取得專利權；及甲國之既得權與乙國之既得權相衝突，遂發生問題。近年來之中日美無線電案，其顯例也。中國與外國所訂電報合同，舉其重要者，有一九〇二年（光緒二十八年）之中國電報總局與英國大東水線公司所訂北京大沽借線合同；中國電報總局與丹麥大北水線公司修訂沽津京恰借線合同；一九一一年（宣統三年）中國與英國大東公司丹麥大北公司所訂預付款項合同；一九一八年中國交通部與英國馬可尼無線電報有限公司所訂無線電報合同；一九一八年中國海軍部與日商三井洋行所訂無線電臺正附合同；一九二一年中

交通部與美國無線電報聯合公司所訂中美無線電臺借款合同及追加合同——此諸種合同中，與近年來之無線電問題直接有關係者，則一九一八年之海軍部與日商所訂之無線電合同，及一九二一年交通部與美國無線電報聯合公司所訂之無線電借款合同是也。茲分述如左：

一九一八年（民國七年）二月二十一日，海軍部長劉冠雄與日本三井洋行訂立無線電臺合同，摘錄如下：
⑥

茲擬訂在中國設一大無線電臺，其能力可與日本歐美大電臺直接通電，合同條件於下：

（一）本合同係以中華民國海軍部名義（以下稱中國政府）與日商三井洋行承辦工程司名義（以下稱承辦人）雙方協議訂立。

（二）凡租購地基，建築房屋與桅塔，以及營造運輸並安置機械等項，預算須用資本金五十三萬六千二百六十七鎊（預算列後），由承辦人自行籌集，並由其獨自擔任關於建築及一切設施事宜。

（三）上列資本金五十三萬六千二百六十七鎊，即係建築該電臺之用，勻作三十年分還——即全數之資本分爲三十分，每年還一分。其未還之款，按每年八釐利息，於每年還款時加入。每年還款時期，準定於陽曆十二月三十一日，即從開辦年間爲始。

（四）承辦人擔保，以上資本及按年利息，係由電臺收入項下開支各項之後所餘款內償還；故承辦人獨自負有償還一切開支之責任，如收入不敷開支，其應償還資本及利息，亦由承辦人負責。惟中國政府於三十

年內，須付承辦人以管理之全權。

(六)電臺在承辦人管理期內，中國政府應得有該臺全年營業收入百分之十之報效……准定每年年終繳納。設該臺全年營業收入不敷開支時，則中國政府仍應得有該臺全年營業百分之十之報效金。

(八)電臺營業因負有收入責任甚大，故中國政府須允許與外國各電臺及海口輪船通報，庶於營業可期發達。惟中國內地各電臺通報，除軍事上通電，當依軍事機關命令辦理外，其餘中國內地商報，一律拒絕。若中國政府有軍防時代，該臺應遵從中國一切軍律。

(九)政府於三十年期內，無論何時，可將電臺收回國有。屆時所有未還之款，及其結至交款日之八釐利息，均由政府償還。同時承辦人對於該電臺一切行動，不生效力……

(十)中國政府，如未能依第九條所云，將款項償還，則無撤免承辦人管理之權。如政府有此類行為，當認承辦人有該電臺之所有權。

(十二)電臺用至三十年期限屆滿（如未照第九條辦理），無論該電臺是否收清，該電臺應即完全無價授與中國政府收管，承辦人不得有絲毫索償。惟中國政府須於六個月以前通知，否則承辦人當取全年收入百分之五為酬勞金，至第五年為止。

中日無線電臺借款合同七條，規定與正合同全然矛盾，附合同第一條：

承辦人擔任，代中國政府募集債款金額五十三萬六千二百六十七鎊，該款以承辦人名義，存儲日本銀

行，作為建築無線電之用。

第二條：上開資本金分三十年，由中國政府付還，即全數之資本金，分作三十分，每年攤還一分，每分計一萬七千八百七十五鎊十一先令四辨士。其未還之款，按每年八釐起息，於每年還款時加入。

第三條：中國政府每年付還資本，定於陽曆十二月三十一日；其第一年還款，自該電臺建築完竣，完全通電於日本歐美各電臺之第十年，為開始付還之期。

第四條：中國政府應付還利息，按照本附則合同第二條所開利率。自該電臺建築成立之年十二月三十一日，為開始付息之期。

我人參照正附兩合同，即發見以下互相矛盾諸點：（一）正合同第三條，資本金五十三萬六千二百六十七鎊，由承辦人自行籌集，蓋此為包工制度，所需資金當然由承辦人自行募集，所有付還本息諸項，當然由承辦人負擔。但附合同第一項，規定承辦人『代』中國政府募集債款，作為建築無線電臺之用；第二條又規定上開資本金，分三十年由中國政府付還，其未還之款，按每年八釐起息。是則中國政府代承辦人負付還本息之責，憑空添加一筆債務。（二）正合同第五條規定，資本及按年利息，由電臺收入項下開支各項之後所餘款內償還，故承辦人獨自負有償還一切開支之責任，中國政府對於還本付息，並不負擔，而以三十年之管理全權，為交換條件。今照附合同，則中國政府於此之外，又代承辦人負擔一筆債務，其不利孰甚？（三）正合同開始還款時期，以開辦第一年為始，至第三十年即全數償還；而附合同第三條，則規定第一年還款，『自該電臺建築完竣，完全

通電於日本歐美各電臺之第十年』爲開始付還之期，視正合同遲十年還清，此亦由上二點當然所生之結果。總之日本三井洋行表面上以代籌中國政府收回辦法爲名，實際上則以己所應負擔之付還資本金及利息轉嫁於中國，使中國負擔兩重之債務，付雙倍之利息，延長還款之期十年，其居心陰險如此；而當時訂合同之海軍部官僚不察，貿然承認，正合同已喪失國權如此，附合同則更變本加厲矣！

惟於此宜注意者，普通所謂中日無線電合同，許日商三井洋行在中國全境內專利營業三十年，考之一九一八年海軍部與日商所訂無線電臺合同，全無其事，此種消息，或係日人之宣傳作用，歐美國際法學者，如弗西爾 (Paul Fanchille) 謂中國先許日本三井洋行以三十年專利，繼又許美國以五處無線電臺建設權，先後矛盾，中國政府似已忘卻前事，西方學者，對於遠東情形，素稱隔膜，自易爲日人所蒙蔽，^④至於我國學者，論列東方時事，又關係於我國國權，豈宜再爲所愚弄？觀於近年各種雜誌報章，動輒謂中日無線電合同三井洋行，取得三十年無線電專利權，其不追本求源，詳加考察，徒從一般之論調，致受外人之欺弄，誠可爲我國前途悲觀。須知三十年之期限，爲日商管理無線電臺之期限，且在三十年內，無論何時，中國可將無線電臺收回；三十年後，無線電臺無償歸還中國，與三十年專利權之說，相去不亦遠乎？

吾人更進一步考察，當時所訂合同之附函內，有下載一函：

海軍部鈞鑒，敬肅者：查貴政府與大北大東兩水線公司所訂合同，在一千九百三十年內，有不准其他陸路電臺與歐洲及美洲通電等情，敝行自應於一千九百三十年以內，遵照附則合同第六條內所開文字辦

理，至一千九百三十一年爲始，貴政府與大北大東兩水線公司所訂之合同已失效力，則本行即可與歐美全球通電，一切營業，即無妨礙。現應聲明，伏乞鈞鑒。④

按此函，至一千九百三十一年後，三井所承辦之無線電臺僅能與全球通電而已，並非有專利權也。函中所指大北大東兩水線公司所訂合同，即一千九百十一年中英丹大東大北電報公司預付款項合同；⑤該合同第六款規定：

『郵傳部及電報局，於本合同施行期內，不得另設他法，或另訂合同，使以上所云中國所指之歐美攤分報費及中北攤分報費，爲之減色。』

以上所引條文，蓋即限制建設其他陸地電臺，以妨礙大北大東之專利（所謂歐美攤分報費者，即一九〇四年七月二十六日電報局與大東大北公司所訂合同序中第六節所指之報，所謂中北分攤報費者，即一八九七年五月十三日電報局與大北公司所訂合同第一款內所指之報，及一九〇二年十月二十二號合同第七款內所指之報。）由此觀之，則大東大北兩公司專利，猶有合同上之根據；日本三井洋行，則併此無根據，何來『三十年專利』之說哉？

海軍部與三井洋行訂立無線電合同後，即指定離北京二十餘里之北通州雙橋地方，闢地一千零八十畝，以爲建造電臺之用（所謂雙橋無線電臺是。）預定計畫中，爲一座五百啓羅華特（Kilowatt）電力之高壓交流式大電臺，計鋼塔六株，每株重一百六十噸，高二百十六尺。民國九年四月，開始動工，累次失敗，且所用原料與

合同所訂不符，發電力亦不過二百啓羅華特。至於今日，已與歐美直接通電。近日中日美三國無線電會議中，有中國出資收回之說，我國對於此議，猶須詳細審查，方不致墮人術中也。

第二款 一九二一年交通部與美商合衆電報公司所訂無線電臺借款合同

一九二一年（民國十年）一月八日，交通部與美國舊金山合衆電報公司（Federal Telegraph Company, San Francisco, California）訂立無線電臺借款合同，其要如左：

中國政府爲發展對外交通起見，應於上海或其附近，建造主要之電臺，裝設合衆公司弧形一千啓羅華特之報機；並由公司設備完全之機件。該電臺並須敷設鋼架六具，每架均須一千英呎之高度（第四條）。除前條所列之主要電臺外，並由公司擔任建造下列之各次要電臺，即於所列地點或其附近建造，並敷設合衆公司弧形之電報機：

哈爾濱

二百啓羅華特

上海

六十啓羅華特

北京

六十啓羅華特

廣東

六十啓羅華特

電臺建造後，均可用複力電機，上海、北京、廣東各臺，可裝設傘式觸角之單架，每架定爲六百二十六英呎之高度；哈爾濱電臺裝設鋼架三具，每具定爲六百英呎以下之高度（第五條）。

如第四條第五條所載，建造電臺之費用，機件運滬之需費，以及購買各項用具，建造電塔等之費用，綜計約需美金四百六十一萬七千五百元；但下列各項，尙未包括在內：(A)機件用具，電塔及建造用品，及中國境內轉運所需之費用等；(B)電臺之地基；(C)建築電臺之材料；(D)基地不平，必需特別施工之費用；(E)修築通達電臺道路之費用；(F)電臺建造及管理時之水源；(G)燃料及電力等；(H)電力線等；(I)電臺管理處與傳報處之聯結線等；(J)工程人員之薪俸及旅費等；(K)運來品件之內地稅項等；(L)其他一切未會計及之費用等。

建造電臺所需之基地（如B項所規定），建造之材料以及修建道路之費用，均由中國政府擔任之；或名義上由雙方分年擔任之。用品等件，內地轉運之稅款（如K項所規定），亦由政府擔任之。（I）項所連絡各線之費用，悉由政府支出，其所有權亦歸政府保有（第七條）。

所有建造電臺之費用，以及前條(A)(C)(D)(E)(F)(G)(H)(F)(L)各項所列之費用，由中國政府及公司平均分任之（第八條）。

中國政府由交通部向公司發行美金二百三十萬八千七百五十元之債券，即第七條所列之半數。發行者爲中國政府，而以合衆公司名義發行之。

所有關於其他各項之費用，如第八條(A)(C)(D)(E)(F)(G)(H)(F)(L)各項所列者，由雙方任之。中國政府方面，則允許直接向公司發行美金四十萬元之債券，即上列各項需費之半數；倘有不敷之處，

由公司要求政府，另行增加之。若未經要求而另有多發債券之事，得由公司退回政府。

所有發行之債券，均定年利八釐。每半年付息一次，其日期由雙方協定之。

公司以九三折承受債券。政府由每年所得政府部分之純利中分年償還，但總時期不得超過十年。

爲擔保債券之付還各事，中國政府聲明以所有各電臺之資產機件等爲擔保（第十條）。

於最末之電臺建造告成之日起，至十年終了後，所有雙方合同經營之規定，即完全終止；而所有全部電台，以及機件資產等等，悉歸中國政府所獨有（第十二條）。

各電臺之全部管理權與各項事務等，中美各派一督辦及總工程師一人任之。上述之管理法，須向中國交通部及北京美使館呈報，而稱之爲『中美無線電局』（China-Federal Radio Administration）……總工程師必須美籍且由公司任命之（第十四條）。

該合同於一九二一年一月八日訂於北京，中國方面簽字者爲交通總長葉恭綽，證人爲詹天佑；合衆公司方面簽字者爲莫斯（Barnes Moss），證人爲安諾爾特（Julian Arnold）。同年九月十九日，交通總長張志潭，又與合衆公司訂立補充協定案，修正一月八日之合同，規定左列各項：

（一）中國政府發行之債券票面，價值定爲美金六百五十萬元（第一條）。

（二）上海之六十啓羅華特電臺，改爲一百啓羅華特；北京及廣東，亦以相同之一百啓羅華特代之（第二條）。

(三)中國政府於收款後，應公布於一九四一年七月一日或七月一日以前，由交通部償還每券美金一千元及百分之五之紅利；另於每年一月一日及七月一日，分兩次給半年之八釐利息，至本利償清之日止。

自一九二四年七月一日以後，該項債券開始分期償還（用抽籤法分期償還。一九二五年應付還票面二十五萬元，以後每年七月一日均照此數付還，至一九四〇年為止；一九四一年七月一日付清額為二百五十萬元）（第三條）。

一九二三年二月二日，交通部又與合衆公司訂附加協定案，修改一九二一年所訂之合同，該協定案第三條規定：

中國政府對於美國合衆電信公司，組織特拉華省合衆電信公司 (Federal Telegraph Company of Delaware) 表示同意，並承認合衆電信公司與特拉華省合衆電信公司合作，並可將一九二一年一月八日及同年九月九日所訂協定案內之一切權利，均轉讓於特拉華省合衆電信公司。

此條規定比較重要，其餘各條，可於中美無線電密約中得之，不俱錄。

中美無線電合同訂立後，馬可尼 (Marconi) 公司與日本三井洋行，各聲稱與其既得權利相衝突，不承認此種合同。三井洋行並請日本政府出而抗議。美國公司則謂三井洋行在華專利之舉，殊與門戶開放主義之機會均等原則不合——實則海軍部與三井洋行所訂合同中，並無「專利」之規定——並依據華盛頓會議關於中國境內無線電台議決案並聲明書，謂三井洋行不能干預其間。日本政府，則依據法律不溯既往原則，

謂三井洋行與中國政府訂立合同在先，華府會議在後（一九二一——一九二二）華府會議所訂無線電台議決案，當然不能拘束三井洋行之合同；且一九二二年二月六日九國遠東公約第三條，固不禁止專利及優待條件云云。年來此案經中日美三方面協議其解決之方法，預料不外二途：（一）中日美三國合辦；（二）由中國政府出資收回自辦。民國十四年關稅會議開幕之前，我國交通當局，有收回日美專利權之議，電台由中國自辦，借款由日美分擔，經閣議通過，八月三十日，外交部即據此照會美日兩使。但美日兩國對於中國將無線電收回自辦之提議，先後表示不能承認。將來解決方法，大約出於合辦一途；但近日雙橋無線電台交涉，又有由中國政府贖回之說，則無線電問題如何解決，一時尙難以確定矣。

① (Martens: N. R. G., 2nd Ser. iii. p. 614; Oppenheim: International Law, Vol I, p. 755.

② Martens: N. R. G., 3rd Ser. iii p. 147 Treaty Ser. (1909) No. 8.

③ Martens: N. R. G., 3rd Ser. iii. p. 158.

④ Oppenheim: International Law, Vol. I, p. 626 p. 755

⑤ Oppenheim: International Law, Vol. I, p. 449.

⑥ Treaty Ser. 1913 No. 10.

中國於一九一九年始加入倫敦國際無線電公約及瑞士公會。

⑤ Openheim: International Law, Vol. I. p. 450.

⑥ 國際條約大全下編卷五三十八頁。

⑦ Fauchille: Traité de Droit International Public, Vol. II, p.p. 633—649.

⑧ 國際條約大全下編卷五四十頁。China Year Book, 1925 p. 412

⑨ 國際條約大全下編卷五三十頁。

⑩ 參看 Extracts from the Report of the Federal Trade Commission on the Radio

Industry, Washington, (Government Printing Office) 1924. 及中美無線電密約

⑪ China Year Book, 1925. p. 415.

⑫ 中國年鑑三三八頁。

⑬ 據國際知識第八卷第一期所載，無線電交涉妥協案如左：

(一) 雙橋上海兩無線電台歸還中國，改爲中國國有。

(二) 雙橋無線電台建設費五百六十萬圓，及上海無線電台建設費，改由日美二國借款償還。但上海無

線電臺電力，與美國通信聯絡，須有限度。

(三) 日美二國分別監督，雙橋及上海無線電台，日美各設技師及會計監督。

(四) 排斥第三國加入。

第三編 綜合的研究

吾人於第一編及第二編中，既已從縱的方面及橫的方面，分析研究滿蒙各問題；今更請綜合觀察之，以得一全部的觀念。原世界各地，其所以發生國際問題者，無非因其地介乎二三民族之間；此二三民族之利益及發展，互相錯縱，互相糾纏；欲解決此問題，不惟不易，且有時反足以致國際間之紛爭，引起戰事之危險。例如亞爾薩斯勞萊茵 (Alsace Lorraine) 之於德法，貝薩拉比亞 (Bessarabia) 之於蘇俄羅馬尼亞，菲滿 (Fiume) 之於意大利南斯拉夫，皆其顯例。求之於東亞，則滿蒙問題是已。滿蒙之地，中日俄三國之利害關係，互相糾纏，互相織合，自十九世紀末期以來，即已然矣。日俄戰爭以降，英美各國，復羣起注意遠東，於是有滿洲鐵道中立之提議，有錦愛鐵路問題，有新法鐵路問題，有藍辛石井換文 (Lansin Ishii Agreement)，有九國遠東公約；凡此種種，皆表示滿蒙問題，不僅為中日俄三國間之問題，亦且為太平洋之一大問題。——本編專從國際上之關係研究，第一章論中日俄三國在滿洲之競爭，第二章述英美與滿洲，第三章專論日本在國際上之飾辭，最後以結論殿尾。分論如後。

第一章 中日俄三國在滿洲之競爭

第一節 滿洲開發小史

滿洲爲一四山環繞之大溢地，與安嶺峙於西，長白山障於東，南以山海關一道，與中原相通。以其山勢視之，東三省與直隸本屬一區，惟奉直之間，東有渤海，西有松嶺，遂使二省地勢截而爲二，直隸平原與滿洲平原不能相連。因此滿洲常孤立於中原以外，民族間之同化，因之不易。滿洲與中國發生歷史上之關係甚早，然而滿洲之開發，不過近三十年事者，卽以此故也。

滿清以前，東三省之地，雖時或入中國版圖，然往往以藩屬視之，不以行省視之也。其間或有置州縣者，亦不過限於遼河流域一區；然而盧龍碣石一帶，中國尙且以邊塞視之。漢唐極盛時代，疆域亦不過遼源以北，漢之遼東眞番郡，唐之安東都護府，皆在今遼東一帶，不出奉天省界。至於五代以降，則燕雲十六州，尙且淪於異域；况遼東西之地乎？明於遼東設治，歸山東省屬，然而蒙古部落侵入遼河套，滿洲部落崛起長白山，明卒不能有而退保山海關。自清以降，滿洲始純粹屬於中國，構成大清帝國之一部；吉林盛京兩省，清且視爲根本重地，而以盛京爲陪都。康雍以來，清廷承其歷代之政策，嚴防滿漢種界，務求特立滿洲民族於漢族之外。西歷一千七百七十六年（清乾隆四十一年）清廷下諭禁止流民至吉林一帶；^e而柳條邊之興築，亦卽所以防漢人之欄入。故滿洲雖爲中國之一部，然因清廷以種族上之關係，漢人移民至關外者，迄未能盛，至十九世紀末期，俄人興築中東路，有每年移民六十萬至滿洲之計畫；於是清廷警懼，移民至滿洲者，始日見增加。嗣以中東南滿兩鐵路之修築，又需用大批工人，直魯之移民，遂羣趨滿洲。據尼可萊夫（A. M. Nikolaiett）氏調查，^e 一九〇〇年頃，北滿人口尙不過一百五十萬（時南滿人口爲三百萬左右）；以後逐年增加，如左表：

一九〇八年	五，七〇〇，〇〇〇
一九一九年	九，〇〇〇，〇〇〇
一九二六年	一三，〇〇〇，〇〇〇

現在滿洲人口，約二二，〇〇〇，〇〇〇左右（或謂二千六百萬）。故二三十年間，滿洲人口之增加，由四百五十萬至二千二百萬，幾至五倍有餘；而北滿之人口，則由一百五十萬增至一千三百萬，至於八倍以上。此移民之大部分，皆係直魯省籍；外國人居其地者，不過百分之二；外人之最多者爲日人，然亦不過二十萬人，未及總數百分之一（朝鮮人在吉林奉天者，有八十萬人，屢與中國農民發生爭執）。近年以來，直魯災民至東三省者，益見增加。據去年東省鐵路局調查，一九二七年一年間，直魯災民之北來者，約八九十萬，竟超過二十年來之總額。又據近日，電通社青島通信，膠濟鐵路載赴東三省之移民，每日平均達二千人以上，預計本年度魯籍移民，當在四百萬左右。此種現象，誠爲中國移民史上可注意之事實；如能善爲利導，輔以相當之移民政策，則滿洲之前途，庶幾猶可圖也。

第二節 我國向滿洲之移民

我國向滿洲之移民，不過二三十年間事耳。其始不過爲自然的趨勢，山東直隸等省，人口繁盛，謀生不易，因趨關外地廣人稀之地，墾植旣便，獲利亦多。移民去關外者，雖亦有鐵路工人，礦山工人，轉運工人，及其他雜項工

人；然大多數皆從事墾植，業農業，二三十年間，遂化北滿漁牧之鄉，一變而爲農業之地。據尼可萊夫氏調查，僅北滿一區，每年產農產物六千二百萬噸，其中百分之二十五又小數點六，概爲出口貨。然而已開墾之地，尙不過百分之三十三。又北滿一平方哩之地，平均居民不過一百五十人；以與內地沿海各省比較，相差殊遠（卽以江蘇省而論，一平方哩達八百七十五人），可見滿洲遼闊之地，尙可容多量之移民也。

由此可見我國北部各省與滿洲經濟上之關係。我國直隸山東及揚子江下游各省，已現人口過多之現象，滿洲在將來，必爲吸收此過剩人口重要之地。我人試一放眼觀察，太平洋東岸之美國，西南之澳大利亞，無不競爭限制外來之移民，以爲本國人民發展之準備。四萬萬華人在將來除滿蒙邊地外，實無他路可去。故滿蒙各地，不僅爲我國民族安全之保障，不僅爲中華民國領土完整之一部；亦且爲我國民族經濟生活盛衰興亡之所繫。故我國國運之將來，實與滿洲有極大之關係，我國國民必竭生存競爭之力以與覬覦我滿洲者從事也。

近年以來，山東河南直隸各省，兵連禍結，戰爭連年不已。居其地之土人，有田不得耕，有屋不得住，顛沛流離於道路，輾轉而赴東三省者，不下百餘萬人。據哈爾濱晨報特派通信員調查：難民中最多者，爲山東沂水黃縣二地；其他日照莒縣濟寧臨沂菏澤定陶等地次之。據難民言，沂水一縣人民十分之七，逃荒在外，則該地之災情重大，可想見矣。移民之赴東三省者，大抵不外三途：（一）沂費曹袁東南一帶之難民，多由青島渡海至大連，由大連搭南滿車轉赴長春濱江各地。（二）由營口上陸，然後或由南滿支線赴長春等地，或由京奉路轉入四洮路，赴洮南一帶。（三）由京奉路出關，然後沿京奉、南滿打通、四洮等路分散。東三省大連、長春、濱江、奉天各地，皆有難民指

導所及難民救濟會。以哈爾濱一處而論，有七機關組織之難民指導所，有總商會設立之難民救濟會。東三省各鐵路，除南滿外，皆奉當局命令免費乘車，依蘭道且設立招墾處，東三省各屬皆設有招墾章程，派員引導難民至各縣開墾。奉天招墾縣分，計有洮南、洮安、鎮東、安廣、通遼、瞻榆、突泉、雙山，以及接近內蒙古各地山荒。吉林計有依蘭、富錦、同江、綏遠、樺川、勃利、方正、同賓、葦河、珠河、長山嶺、東寧、密山、舒蘭、寧安、穆陵、敦化、汪清、和龍等縣。黑龍江則有蘿北、綏東、湯源、巴蘭、綏化、呼蘭、海倫、通河、木蘭、巴彥、蘭西、清岡、克山、明水、通兆、龍鎮、望奎、林甸等縣。三省除招墾外，奉天尚擬實難民於蒙邊，開墾荒地，以興地利。吉林則擬辦一銀行，專貸給難民款項，以便難民經營山林礦產，或開墾。此外安達之福興招墾公司，東山裏（吉林東部南部）之穆陵煤礦，增子固之稻田公司，中日合辦各農場，均以私家資格，招攬難民作工，故今後北來難民，職業問題，當無可慮矣。

北來移民，無精確統計，據一般推測，謂一九二七年中，足達百萬人，計由大連上陸者七十餘萬人，營口上陸者二十萬人，由京奉路來者十萬人。又據大連某船長調查，謂難民東來，以由大連上陸者為最多，一月至八月末，由青島來者，有五十二萬七千一百人，斯時在青島候船來者，尚有十萬餘人，由營口上陸者，三十一萬人，加以京奉路來者，總在百萬人左右。

移民至東三省後之分佈，以奉天、長春、哈埠為最多，在奉天聚集者，分佈於奉省各地；在長春聚集者，分佈於吉省南部各地，其中一半經哈埠赴黑省。在哈埠聚集者，分佈於吉省中北部及黑龍江全省。列表如後（以百為單位）：

奉天

- 乘安奉車或步行至東邊道
- 奉海線沿路各站下車
- 經四洮路下車
- 通遼一帶
- 奉天長春間下車
- 遼陽岫岩等縣

三六四
四二〇
六八〇
二七〇
(數千人)
二〇〇

(共二十餘萬人)

聚於長春之難民，據車站之調查，謂每日下車至少六百人，多者二千九百人，加以步行來者，共有十四萬八千人。其中九成赴哈，一成赴吉林，其餘一成，分散於長春、伊通、農安三縣。

長春

- 長春、伊通、農安一帶
- 吉林
 - 松花江沿岸
 - 省東各地
 - 省北舒蘭五當一帶
- 哈埠
 - 東鐵及哈綏線
 - 松花江沿岸
 - 呼海路線
 - 嫩江及龍江

五萬人
二萬人
三萬人
五十萬人
三萬人
一萬人
四萬人

(赴吉林省，每日平均二百五十人。)

(據俄人調查，由長春至哈埠者，一百一十萬人，由洮南長嶺來哈埠者，十餘萬人。哈埠以下數目，亦係俄人所調查。)

據滿鐵東鐵及其他公共團體調查，謂百名難民中，八十五人志願在農業，爲工者百分之十。在奉省之難民，據奉省署調查，謂十分之六被人僱傭墾地，十分之三自領官荒開墾，其餘十分之一爲工人，因其無力領荒，故多爲人雇用。故自能謀生，不受人指導者，僅十分之三而已。又據吉省調查，十分之五受公團指導，呈領官荒自墾；十分之四，爲人傭田；十分之一爲苦力。

據奉天省署中人談話，謂移民開墾，奉省境內，以洮昌道、東邊道，辦理最有成績。難民至通遼、洮南、開通等縣，均可向各縣領地種植，領地只需手續費，每畝數分。若無力領取者，可爲各墾荒家作工，每日可得國幣三四角，並每日得三餐。吉林各縣官荒，現均奉令一律開放，作爲移民開墾地，地價每畝由一角六分至五角不等。依蘭道荒地最多，該道尹以牡丹江流域可闢爲水田之處甚夥，決支鉅款，於春暖後招募墾民一百萬人種稻，俟調查完畢後，即可公佈章程施行。依此觀之，則現在在哈難民，尙不敷該道一道之用，後來之難民，可勿慮其不能生活也。

東三省荒地究有若干，向無精確之統計，據十六年八月某日人之調查，奉省荒地，以洮南道所轄各屬爲最多，東邊道次之，共有一千二百九十八萬畝；吉省荒地，以伊蘭道爲最多，共有三千一百三十餘萬畝；黑龍江省，荒地最多，尤以嫩江以東，及北部各縣爲最。該日人之調查法，係將原有可耕地數目中減去已墾田地，卽爲未墾之

荒地。①可見東三省荒地須開墾者正多，今移民實邊，一方面可乘機開闢荒地，救難民而闢利源；一方面又可杜外人覬覦之心，實際上作自衛之防禦，誠一舉而兩得，且又可作久長之計。且中國統一以後，大批之軍隊，如何安插，正爲一大問題，有此教訓，亦可以利用此裁汰軍人，爲開邊之移民，先在實際上佔領邊地。日人之移民東三省者，苦不能與我農民競爭，必不能久持，故東三省之前途，必大有發展之機會也。

第三節 俄國與中東鐵路

蘇俄在滿洲之利害關係如何，甚難與以正確之答覆。第一，因俄國帝制時代之侵略主義，在一般印象中仍然存在（雖在日俄戰爭以後，該政策曾經過根本的變遷。）第二，從共產黨在中國之宣傳及活動觀察，蘇俄政府之目的，在求一種世界革命（“World Revolution”），則是蘇俄之利害關係，易與第三國際之利害關係相混。故欲討論蘇俄「民族」在滿洲之利益，不啻爲一絕望之訴訟辨護，其不易明甚。但因該問題意義之重大，我不妨試說明之。

俄國有廣大之西伯利亞殖民地，故其對於滿洲，並非在求其能收容其過剩之人口，可以斷言。俄國對於滿洲，亦不需要其農產物，因貝加爾湖一帶及西部西伯利亞肥沃之土地，不僅足以供西伯利亞全部人口之需要；其農產物且更爲俄國出口貨物之大宗。至於林業亦然（木材爲北滿重要之出口貨，僅次於農產物。）至於礦產，則大半在東南一帶，多在日人手中。由此觀之，俄人在滿洲之利益，不在殖民，不在食料，亦不在自然富源；故我

人欲說明俄國之利益，勢必將歸之於俄國之侵略主義。

欲解釋此問題，我人必先了解俄國直接與海洋交通之必要，而對於遠東之交通問題，須先加以考慮。北滿洲之地，從西至東，為俄人修築之中東鐵路所貫通，該路為西伯利亞大鐵路之樞紐，此事實即可以說明俄國在滿洲之利益——此種利害關係，不問其國內政體如何，俄人對於滿洲之情狀及運命，必不能置之不顧。故滿洲對於俄國之重大意義，即可以中東路之關係說明之。中東路為西伯利亞大鐵路直出之線，又為俄國赴海參威距離最近之路。因中東路橫貫北滿，西伯利亞大鐵路東段——海參威與貝加爾湖東岸間——之距離，可由九百二十五邁爾減縮至五百二十五邁爾。

中東路為俄國與太平洋間最短之路程，既如上述；同時該路亦為滿洲經濟發展之根本原素。中東路之歷史，即為滿洲經濟發展之歷史。舉凡滿洲之殖民，滿洲交通之便利，以及自然富源之開發，皆為修築中東鐵路直接所生之結果。

一八九七年，中東路開始修築之時，北滿祇有三處漸已進行殖民。此三處為：齊齊哈爾，呼蘭，寧古塔。其餘鐵路所經荒漠之地，皆為游牧部落所居，各部皆有酋長，不相統屬。因中東路之修築，數千工人羣集滿洲，中國之移民開始北上。該路於一九〇三年六月正式通車，自此以後，中國移民始逐漸增加，以至於今。

中東路於開墾滿洲經濟上之貢獻，其程度究竟如何，可從下表中之得之。下表中表示一九〇六年至一九二一年，中東路所運送進出貨物之百分率：⑤

年代	輸出	輸入
一九〇六	一二・八	三〇・八
一九一三	四七・六	二三・二
一九一六	三〇・四	一五・一
一九二〇	六一・〇	一五・〇
一九二一	六三・六	一六・九

據上表，可見出口貨——易言之，即滿洲經濟生活之產物——漸漸增加，至一九二一年，已占全路運輸之貨物五分之三而有餘。他方面輸入漸漸減少，至一九二一年，僅占輸出四分之一。此種趨勢，誠為當時修築鐵路之人所未及料者；因彼等修築鐵路之計畫，在期望鐵路造成後，其重要職務，為運送入口貨與轉運商品。又據調查，中東路每年轉運貨物之噸數，為：

一九〇二	二五〇、〇〇〇
一九一三	一、二四〇、〇〇〇
一九二一	二、一〇〇、〇〇〇
一九二三	二、八〇〇、〇〇〇

由上二表，可見北滿經濟發展之一斑；而中東鐵路實為其原動力，可斷言也。

中東路之建築費，達二萬萬美金。該路今日之價值，從上數中減去南滿鐵路之價值，加入其改良之經費，再加以公債與不足額（負債超過額），據一般估計，在六萬萬美金左右。^④

中東路今日之地位，規定於一九二四年（民國十三年）五月三十一日中俄條約中。該約第九條：「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）兩締約國聲明中東鐵路純係商業性質，並聲明除該路本身營業事務，直轄於該路外，所有關係中國國家及地方主權之各項事務，如司法、民政、車務、警務、市政、稅務、地畝（除鐵路自用地皮外）等，概由中國政府管理。（二）蘇聯政府允諾以中國資本贖回中東鐵路及該路所屬一切財產，並允諾將該路一切股票債票，移歸中國。（三）兩締約國政府允在本協定第二條所定會議中，解決贖路之款額及條件，暨移交東路之手續。……（四）兩締約國政府，承認對於中東鐵路之前途，祇能由中俄兩國取決，不許第三者干涉。（五）兩締約國政府，允在本條第三項中所規定事項未經解決以前，特行規定暫行管理中東鐵路辦法。……」

暫行管理中東鐵路協定，已於一九二四年五月三十一日成立。後因張作霖拒絕承認該條約，又在同年九月，成立一補充協定。^⑤補充協定中規定中俄共管，與五月三十一日之協定無甚出入。

中東鐵路將來如何解決？據尼可萊夫氏推測，謂有兩點為必不可免者：（一）在該路贖回或變為中國所有以前，俄國所有之權必須承認；（二）鐵路不再為俄國所有時，不可落入第三國手中，亦不可在第三國勢力支配之下。此兩點據我人視之未必盡然。因第一點，謂在贖回中東路以前，俄國所有之權必須承認，按之實際，則今日

中東路雖未贖回，要不能謂爲俄國所獨有。觀於暫行管理中東鐵路協定第一條「中國政府派定華理事一人爲理事長即督辦」即可知矣。⑧

第四節 日本與南滿鐵路

日本對於滿洲表面上所持之理由，可以從下引三段中看得之。在華府會議時，日本方面宣稱：

滿洲因與日本國土緊相毗連，凡關於於日本經濟生活及民族安全之範圍內，日本有生死關頭的利害關係在。

又據日人(A. Kinnouské)之論調：⑨

日本之和平與戰爭問題，不在日本本身解決，亦不在太平洋上解決……只在滿洲解決……日本正着手在滿洲求「生命之源泉」與民族之安全。因日本所有各種困難中，有兩種是非常嚴重：缺乏食料與缺少根本的原料……而滿洲則似爲求解決此問題最適宜之地。

又據田中義一宣稱，謂：

尤其在滿洲地方，日本有深切之關係，日本不能聽內亂擴張到滿洲。

日本方面所持之理由，既如上述，而爲日本在滿洲侵略之工具者，則爲南滿鐵路會社。據調查，南滿鐵路日本最初所投之資本，爲二萬萬圓（約當 \$ 100, 000, 000）後增至四萬萬圓。其中日本政府占百分之五十有餘。

南滿鐵路會社在名義上爲股分公司，實際上則完全爲日本政府之機關。日俄戰後，指揮戰事之 *Marine* 將軍爲第一任南滿社長，繼任者爲前陸軍大臣 Teruchi 將軍。故南滿鐵路會社實爲日本之「帝國建造者」(“Empire Builder”) 亦爲日本在滿洲侵略之根本。

據一九二七年八月十八日美國紐約時報 (New York Times) 調查，日人在滿洲投資之總數，達十三萬萬圓 (1, 300, 000 000 yen) 左右。日本所得於滿洲之利益，更可想見。據調查，撫順煤礦一晝夜間，即供給日本一萬七千噸之煤；而煙臺煤礦，亦達四百噸左右，利權如此外溢，而日人猶嘵嘵置辨，謂開發滿洲爲中國人之利者，其詐亦已甚矣。

南滿鐵路輸出物以大豆爲大宗，大豆可作食料，可作養料（豆餅），又可作各種工業之原料（豆油），此種貨物，不僅爲地方商品，亦且爲國際間之商品。至於進口，則以棉織物爲大宗；棉織物之於滿洲進口貨，一如大豆之於出口貨，同爲商品中之第一位。而棉織物之由日本來者，則二倍於其他地方之總額。

南滿鐵路會社之純利（在鐵路與煤礦以外，並包括鞍山油礦，造油場，及大發電廠等等）在一九二四年間，達五千六百萬圓。又據一九二七年十一月二十五日滿洲日日新聞半官式的報告，一九二七與一九二八年，南滿鐵路會社之預算如左：

一九二七年會計出入總額，爲：

收入 二一八、〇〇〇、〇〇〇圓

支出 一八五、〇〇〇、〇〇〇圓

贏餘 三三、〇〇〇、〇〇〇圓

一九二八年之預算爲：

收入 三三六、〇〇〇、〇〇〇圓

支出 二〇一、六八〇、〇〇〇圓

贏餘 三四、三二〇、〇〇〇圓

一九二七年及一九二八年之贏餘，與一九二四年甚有出入，是或因後者包括鐵路以外之一切營業計算，前者僅就鐵路本身計算，其範圍有所不同耳。

故滿洲對於日本，誠如某日人所言，爲日本生命之源泉（Source of life for Japan），但此所謂生命源泉，實已超出於必要之程度之上，而爲侵略主義帝國主義之變相矣。

但有一點，日本對於滿洲之希望不能實現，其政策且可謂完全失敗。日本人口之增加，每年約八十萬人，日本政府希望在滿洲一帶，移殖國內過剩之人口。據前南滿社長（Okura）調查，過去二十年間，日人在滿洲之增加，爲一萬人（？），今日日本人在滿洲之總數，爲二十二萬人，以與全滿洲人口總額相比，僅百分率之十分之九（即千分之九）。該社長又謂：

無人可與中國之苦力競爭；此種苦力近數月間蜂擁至滿洲，其數目如是之鉅，致不得不在大連限制上

岸之數，以每日一萬二千人爲限。

故日本雖努力求在滿洲殖民，而滿洲之爲中國人之滿洲如故。尼可萊夫氏謂滿洲數百年來，在法律上（*de Jure*）組成中國之一部；則今日在事實上（*de facto*），仍爲中國移民最合宜之區域。

第五節 滿洲之將來

日人討論遠東問題，動輒謂滿洲爲日本民族和平之根源（*A source of national peace*）；但欲持此論調，至少須備下列三條件：

（一）中國承認日本在滿洲之地位，自動退讓。

（二）俄國放棄在滿洲之利益，置之不顧。

（三）日本在滿洲之兵力，較中俄兩國聯合之兵力爲優。

有此三條件，然後可以在滿洲維持和平；否則日本在滿洲之侵略，適足以召致戰爭，何能維持和平？但以上三條件中，除第三個外，我人固可斷其必不能成立也。

索歐爾文（*M. J. Saurewine*）去年游歷滿洲，在紐約時報（*New York Times*, April 16, 1927）上發表言論，謂：

我人一考慮遠東戰爭之可能性時，必先念及日本。日本爲遠東唯一之國家，可以激起此種戰爭。故和戰

與否，只在日本是否覺得有作戰之必要，以保護其利益而冒此種危險。

但軍事上之地位，並非永久可以維持者；然而滿蒙問題，卻非一時間之問題。此種情形將來是否可以長此繼續，尙難置答，然則日人所恃軍事上之優越地位，必有一日不可復恃也。

尼可萊夫氏提議解決滿洲問題之方法有三：

(一)承認中國在滿洲之主權。

(二)解決中東鐵路問題，依照俄國民族利益之要求——因俄國早晚之間，必將歸入國際聯盟。

(三)在將來，重要目的在爲外國利益之鐵路，不許在滿洲建築；換言之，即不許再築爲俄人或爲日人之鐵路，只有中國人可以建築鐵路。

此三種建議，未始不可解決滿蒙問題；但主要之點，猶須視中國之將來如何。設中國之將來果有希望，則滿蒙問題自不成其爲問題，又何需他國承認我國在滿洲之主權哉！

○ 唐戎昱塞下曲：「北風凋白草，胡馬日駸駸。夜後戍樓月，秋來邊將心。鐵衣霜雪重，戰馬歲年深。自有盧

龍塞，煙塵飛到今。」盧龍今河北盧龍縣。

唐高適燕歌行：「漢家煙塵在東北，漢將辭家破殘賊，男兒本自重橫行，天子非常賜顏色。權金伐鼓下榆關，旌旆逶迤碣石間……」榆關今山海關，碣石即今碣石山。

① 東華錄三十二卷，乾隆四十一年十二月丁巳，諭軍機大臣等：盛京吉林，爲本朝龍興之地，若聽流民雜處，殊與滿洲風俗攸關。但承平日久，盛京地方，與山東直隸接壤，流民漸集，若一旦驅逐，必致各失生計，是以設立州縣管理。至吉林原不與漢地相連，不便令流民居住；今聞流寓漸多，著傳諭傅森查明辦理，並永行禁止流民，毋許入境。

② 見 A. M. Nikolajeff: *Rivalry of Russia, China and Japan in Manchuria*, 載在 *Current History*, February 1428.

③ 見本年二月晨報雪天哀鴻錄，係該報社哈爾濱特派員及長春特派員實地所調查者。

④ 見 Northern Manchuria and the Chinese Eastern Railway, Economic Bureau of the Chinese Eastern Railway, Harbin, 1922.

⑤ 見俄文雜誌 *Mezhdunarodnaya Zhizn*, 1921. No. 10.

⑥ 參看 *China Year Book*, 1924.

⑦ 據十七年四月五日晨報載，日俄有讓渡中東鐵路哈爾濱長春間支路之計劃，日方決計出重大代價購買，並謂日俄間之交易，乃關於俄國哈長線一半主權之讓渡，與中國無干，故決定對於中國暫持不理態度云云。我國方面，已根據一九二四年中俄條約『中東鐵路之前途，祇能由中俄兩國取決，不許第三者干涉』一條，提出嚴重抗議。

據最近所傳日俄交換條件，日本許蘇俄在日本各地設立蘇聯商務代辦所，又以借款一億五千萬與俄，爲俄國讓渡哈長線之交換條件云。

② 見 A. Kinnoucké, Manchuria, 1925。

第二章 英美與滿洲

第一節 美國門戶開放主義

美國之外交政策，隨區域不同而異其方針。美國對於歐洲，常守孤立主義 (Policy of Isolation)，對於南美及中美，則抱門羅主義 (Monroe Doctrine)，對於遠東——特指中國——則提倡門戶開放主義 (Open Door Doctrine)。該主義經美國提倡，各國先後承認，二十年來，已成一種對華之國際政策 (An International Policy relative to China)。其內容包括二原則：

- (一) 機會均等原則
- (二) 領土保全原則

此門戶開放主義，成立已二十餘年，其範圍亦時有不同。即以機會均等原則而論，凡經過四階段，略述如左：

- (1) 一八九九年美國國務卿海約翰 (John Hay) 第一次通牒，所主張門戶開放，乃勢力範圍下之門戶開放；易言之：即勢力範圍內通商上之機會均等。其內容不過下列三項：(一) 不侵害條約港與既得權；(二) 條約港，須依中國協定稅則徵收關稅；(三) 鐵路運費不設差別待遇。故第一次通牒，為門戶開放主義之最狹義者。

- (2) 一九〇〇年海氏第二次通牒，一九〇二年美國對俄抗議，及樂克施 (Knox) 氏滿洲鐵路中立案，所

謂門戶開放，包有下列二點：（一）全中國領土上工商業之機會均等；（二）徹底打破勢力範圍。

其後英美德法四國改革幣制借款，即本此而成立，但其結果，則終於六國銀行團之破裂。然一九一七年之藍辛石井協定及英日同盟，卻明白承認門戶開放主義上述之性質。

（3）一九一九年，新銀行團成立之時，日本保留滿蒙之例外。故此時之門戶開放主義可有例外；但性質仍與上述之性質相同。

（4）華府會議所定門戶開放主義，為折衷的性質，既不似海氏第一次通牒之狹義，亦不及樂克施氏所主張之徹底。此次所定門戶開放，恰如第三段所述，有例外的原則；不過規定較為嚴密，辦法亦較具體而已。

領土保全原則，自海氏第二次通牒提倡以來，日法協約，日俄協約，高平路德協約，藍辛石井協約，英日同盟協約等文件，皆規定『中國主權獨立及領土保全』字樣。但於此宜注意者，中國行政保全（行政上之完整）（Political Integrity）尚不包含在內。蓋中國關稅行政，郵務行政，鹽務行政等項，全在外人管理之下，未可以言完整故也。

行政完整在海氏第二次通牒中已經暗示；美國退出六國銀行團亦因該銀行團破壞中國行政上之完整；但美國提議組織新銀行團，卻又自相矛盾；蓋外國共同支配中國財政，非損害中國之行政完整而何？一九二一年華盛頓會議，對於中國行政完整下一定義，規定左列二點：

（一）尊重中國之主權獨立並領土的保全；

(二)予中國以完全無礙之機會，建設並維持有力且鞏固之政府，

此種規定，亦不過極空泛之原則；且對於此原則，同時又設有反對之例外，如治外法權，關稅束縛，以及租界租借地等，不問其如何毀損中國主權，但根據條約，使爲神聖不可侵犯。故所謂「尊重中國主權」亦不過「尊重中國相對的主權」；至於行政完整，則更無從談及矣。

第二節 美國與滿洲鐵路中立問題

美國對華外交，既以門戶開放主義爲方針；故其對於滿洲問題，亦以機會均等利益均沾爲原則，對於日俄兩國在滿洲之行動，表示不滿，常思以門戶開放主義抵制之。於是有滿洲鐵路合同問題 (A Joint American-Japanese Ownership and Working of the South Manchurian Railway) 及滿洲鐵路中立問題 (Manchurian Neutralization Scheme) 分述如左：

滿洲鐵路合同問題，係美國鐵路大王哈立曼 (E. H. Hariman) 所提倡，其計畫即以南滿鐵路由日美共同投資及管理是。日本初亦贊成之，遂於一九〇五年十月，有桂太郎與哈氏訂立合辦草約之舉。原日本之贊成，非出本心；徒以日俄戰後，庫空如洗，不得已而有利用外資築路之舉。草約既成，哈氏攜之歸國，詎出發未三日，日本忽翻前議，宣告契約爲無效，合辦之議遂寢。究其廢棄之理由，則藉口於日俄媾和全權代表小村壽太郎之反對；按之實際，則實出於日本之軍閥官僚，希圖南滿利權之獨佔，以作侵略我國之基礎；乃又不欲因此傷及美

國感情，遂作爲種種言辭，謂由於我國不歡迎所致，希圖轉嫁於我。其作僞之態，亦堪令人失笑。我國學者徐擘氏（Monglon Chih Hsu）所著中國的鐵路一書中，揭破其奸，可謂暢快。

至於滿洲鐵路中立提議，係美國國務卿樂克施（Knock）所提出。當一九〇九年（宣統元年）中日滿洲五案協約發表之時，美國輿論，皆以日本違背門戶開放主義，與朴次茅斯條約之精神相衝突。適日俄第二次大戰之說又起，於是美國國務卿樂克施，遂於一九〇九年十二月，向中俄英法德日六國，提出『滿洲鐵路中立』之議。其提議之內容，由各國共同出資，使中國政府爲借主，收買滿洲諸鐵路，管理權歸投資各國共同管轄，禁止政治上軍事上之使用，惟限於商業運輸。使滿洲事實上爲中立地帶，以絕日俄兩國衝突之禍根；且確保列國機會均等主義。

滿洲鐵路中立之議提出，中國固贊成之；惟英法二國，以同盟國協商關係之故，依日俄二國爲向背。日本遂與俄國一致行動，提出正式之反抗。美國亦無最後之對付，滿洲鐵路中立提議，遂完全失敗。蓋日俄二國，早已具有劃分滿洲之野心，其不能無故放棄其所謂特殊地位，以公諸列強者，固亦意料中事。而美國於毫無機會之時，又事前不得一二國之贊成，忽然提出此重大之提議，宜其失敗也。且不僅提議失敗，反因此而促進日俄接近之機會。因日俄第二次新協約，即於一九一〇年（宣統二年）發表，目爲該提議之反動，固無不可也。

第三節 美國與錦愛鐵路問題

一九〇九年（宣統元年）美國鐵路大王哈立曼赴巴黎會中，有「國際組織買收中東鐵路」計畫，中途而死，其議遂寢。美國之鐵路中立提議既歸失敗，買收計劃又不成立，於是其第三步計畫，即為建設錦愛鐵路，以與南滿鐵路中東鐵路暗中競爭。

錦愛線起自錦州，出法庫門，經通遼，安達，龍江，嫩江，以至黑龍江西岸之瓊瑋，長一百七十英里，為南北縱貫之鐵路。一九〇九年（宣統二年）十月，東三省總督錫良與英美兩國締約，許兩國資本家投資建造。日俄兩國抗議，英國讓步，美仍堅持原議。一九一〇年（宣統三年）四月，細目協定成立，卒以日俄之反對而中止，其議遂寢。

第四節 英國與新法鐵路問題

英國對於滿洲，亦時思投資築路，以均霑利益。徒以英日同盟之故，未嘗積極與日本為難。一九〇五年（光緒三十一年）營口英商，勸中國政府借英款修新法鐵路——從新民府至法庫門——且延長至齊齊哈爾，以實行開發滿洲，且以抵制日本南滿洲之壟斷。議為中國政府所歡迎，正交涉中，日政府以「新法鐵路，係南滿鐵路之並行線，即南滿鐵路之利益競爭線」根據北京會議錄抗議之。時英國輿論，多攻日本為迫壓中國之舉，英外務大臣薩古烈答議員質問云：

此問題之解決如何，即滿洲將來之大局所關。滿洲開放主義，與租借地外悉恢復中國主權，已為日本政

府所承認，則可望日本政府自行解決之。

又當時牛莊與上海之商業會議所，皆以日本爲侵略主義，遂決議左之二條，以鳴日本之不法：

(一)不認新法線營業區域爲南滿鐵路附近區域。

(二)無論何國，於同等之地形人口地方，有三十五哩以上之距離者，縱令爲競爭線，亦不禁禁止築造。

日本政府多方置辯，不認二線之距離超過三十五哩以上，中國政府提議付海牙和平會仲裁判決，爲日本政府所拒絕。新法鐵路問題遂不得解決，爲滿洲懸案之一。後中日滿洲五案協約第一款中，規定「中國政府，如築造新民屯至法庫門之鐵路時，允與日本政府先行商議，」中國方面，顯然讓步；英商之提議，可謂完全失敗。

第五節 美國與四國銀行團

一九一一年（宣統三年）英美德法四國銀行團，與中國度支部，締結改革幣制借款。◎借款之目的，爲改革中國幣制與開發東三省實業。該借款契約第三款規定：

此借款之本息，以左記各項進款爲擔保：

甲 東三省之煙草及燒酒稅每年一百萬兩。

乙 東三省之生產稅每年七十萬兩。

丙 東三省之消費稅每年八十萬兩。

丁 各省新課之鹽稅每年二百五十萬圓。

此契約之最宜注意者，即以東三省諸稅作借款之擔保是也。此次借款結果，英美德法四國將牽入滿洲，異日滿洲發生事件，四國對之即有發言權，與日俄之利益相反。門戶開放主義至此，將有打破勢力範圍或特殊利益之趨勢，日俄二國自不能忽視。兩國協議結果，於同年七月間，向四國與中國，請求聲明擁護日俄兩國在滿洲產業上既得利益之旨。復因英國調停結果，有「決不解釋其有侵害日俄兩國特殊利益之意」之諒解，於此諒解之下，該契約仍有效力。旋因辛亥革命，該借款遂以停頓。

美國自滿洲鐵路中立提議失敗以來，常思有以挽救之，幣制借款即爲其計劃之實現。借款之初，美國政府即以利益均沾機會均等主義，招請列強參加，英德法三國資本家欣然加入，日本獨拒絕之。及一九一二年（民國元年）六國銀行團成立，日本猶提出「滿蒙除外」之希望，經記載於六國借款團議事錄中。

第六節 美國與二十一條款

歐戰期中，列強無力過問遠東，日本乘此機會，提出二十一條款；復於一九一五年五月七日，向中國政府提出最後通牒，強中國政府承認。五月二十五日之中日條約遂以成立。當時能與日本對抗者，惟有美國。一九一五年五月十三日，美國向中日兩國政府發出下列通牒：

目下中國政府與日本政府間進行中之交涉，遲早自將訂立協約，故美國政府對於中國政府通告對於

中日兩政府已經訂立或將訂立之協定或企圖，有損害美國及美國在華人民條約上之權利，以及中國政治上或領土上的完整——即對中國之國際政策普通所謂門戶開放主義——之時，美國政府不能承認。^④但美國在當時，一因未曾準備對遠東作積極的干預，二因英日爲同盟國，日本又爲參戰國之一，美國若對參戰國一國攻擊，不啻敵視其他參戰國全體，不能積極干預。故日本得因此避免與美國衝突，中日條約遂得以安穩成立。

第七節 藍辛石井換文

歐戰期中，日本用強迫手段，在中國取得並擴張種種特殊利益，此種特殊利益之取得，日本明知違反門戶開放主義，因思在休戰以前，取得各國之承認。於是有一九一六年七月之日俄協約，有一九一七年二三月間之英日法日意日諸協定。於此諸協定中，英法意俄等國，承認所有德國在山東之權利利益，一概讓於日本。所未同意者，僅有美國一國耳。於是於一九一八年，日本遂遣石井菊次郎赴美，爲全權特使，專交涉此事。

石井之赴美，美人以爲致謝美國參戰而來，表示歡迎，並未疑其有何政治作用。石井於歡迎席上，稱美日二國一向之誤解，由於德人播弄；日本對於中國，以地理上之連接，生出特殊關係，並非壟斷滿蒙，向之所以遭美國誤解，徒以德人之離間故。美國國務卿藍辛氏 (Lansing) 信之，於是於一九一七年十一月二日，訂立協定，世所稱藍辛石井協約 (Lansing Ishii Agreement) 是也，其內容如左：

爲掃除近來一切謠言，閣下及本使認定，就兩國政府關於中國所抱之希望及意向，以更行公表爲得策。美國及日本兩政府，承認領土相接之國家間，自生有特殊之關係。故美國政府承認日本在中國有特殊之利益，而尤以接近日本領土之地方爲然。

特中國之領土主權，完全存在。美國政府，信賴日本屢次之保障；日本雖以地理位置之關係，有上述之特殊利益；然對於他國，不至與以不利之偏頗待遇，又不至蔑視條約上中國從來給與他國商業上之權利。

美國及日本兩政府，聲明毫無侵害中國之獨立與領土保全之目的；並聲明兩國政府，維持對於中國之所謂門戶開放，或商工業機會均等主義。

將來凡以特殊權利及特典，侵害中國之獨立與領土保全，或妨礙各國人民完全享有商業上工業上均等之機會者，兩國政府聲明，不問何國政府取得，皆反對之。

此次協定，美國殊爲失策：蓋「特殊利益」之字樣，不宜輕用於協定之中，所謂特殊利益，其意義之範圍如何？解釋上究以何項意義爲標準？皆可發生爭端。該協定發表後，日本輿論狂喜，咸認中國從此非完全獨立之國家；而爲日本之保護國。蓋其解釋特殊利益四字，係包括中國全體之內政外交各政權而言。同時石井氏在美國各處演說，亦聲明日本適用極東之門羅主義，如有第三國侵害中國之時，日本必干涉防護之。日本外相本野氏在議會之宣言，亦謂美國政府諒解日本對於中國之誠意，承認日本對於中國之特殊地位云云。凡此有責任之發言，無非明白表示中國已成爲日本之保護國；日人之曲解條文，遂使美國駐華公使有一九一八年之通知美

日協定說明書，以與日本對抗。

中國政府於接到該項協定後，發出對抗的宣言，表示不承認美日協定：

中國政府對於各友邦，皆取公平平等之主義，凡各友邦條約上之利益，一律尊重之。領土相接近之地方，雖發生特殊之關係，然亦以中國條約上所規定者爲限。要之他國以文書交換，互相承認之事，中國政府，絲毫不受其拘束。^②

中國此種聲明，乃事之當然，夫以關於中國之協定，事前不容中國參加，僅由美日二國互交換文書承認，事後以協定通知之，卽爲了事，中國豈尙爲獨立國家乎？故藍辛石井協約，雖在政治上有重大之意味；在法律上言之，中國固絲毫不受其拘束也。

第八節 華府會議九國遠東公約

一九二一年，華府會議開幕，美國方面，久思取消藍辛石井協約，而別立公約，於是有一九二二年二月六日之九國遠東公約，美國、比利時、英國、中國、法國、意國、日本、荷蘭、葡萄牙，皆在約中。該約第一條規定：

除中國外，締約各國協定：

(一) 尊重中國之主權與獨立，及領土與行政之完整。

(二) 給與中國以完全無礙之機會，以發展並維持一有力鞏固之政府。

(三) 施用各國之權勢，以期切實設立並維持各國在中國全境之商務實業機會均等之原則。

(四) 不得因中國狀況，乘機謀特別權利，而減少友邦人民之權利；並不得獎許有害友邦安全之舉動。

第一條中所規定，全採美代表路德 (Rood) 氏所提出之四原則。至於第三條，則根據美代表許士 (Hughes) 的提案。許士主張撤廢勢力範圍，不許各國有任何優先權，其提案如左：

(一) 爲使各國在華商工業門戶開放或機會均等主義，得更有效之適用起見，到會各國，除中國外，約定：(甲) 不得營求或助其國民營求任何協定，爲自己的利益，在中國任何特定區域內，設定商業及經濟發展之一般的優先權者。

(乙) 不得營求或助其國民營求獨占權或優先權之足以侵奪他國人民在華經營之商業工業，或侵奪其參加中國政府及省政府各種公企業之權利者；或其範圍期限及地理關係，足礙機會均等主義之實施者。

但本協定不能解作禁止取得因經營特別商工財各業，或鼓勵發明研究所需之財產或權利。

(二) 中國政府須注意上述之協定，並聲明有意依據此原則應付外國政府或人民，對於經濟權利及利益之請求——不問該外國是否爲本協定之當事國。

(三) 到會各國及中國原則上贊成在中國設立審議局，凡由上述協定或聲明而起之問題，可交由該局審查及報告。

(四)到會各國及中國協定：凡現有某國讓與權之任何條款，似與其他讓與權之條款或與上述協定或聲明之原則不合者，可於審議局成立後，由當事國遞交該局，冀得圓滿和平之解決。

英國代表巴爾福氏 (Balfour) 對於第四條竭力反對，以為法律不溯及既往，如照第四條所定，可溯及既往，或限制現有權利，其結果必搖動既得權。日本代表則根據海氏通牒，以為第四條所定，較該通牒「遠為廣大，無異於設立新原則」於是第四條竟被打消；九國條約第三條，遂照許士提案前二條訂立。

至於九國公約第四條，則為路德之追加案，規定如下：

締約各國協定：對於各該國彼此人民間之任何協定，意在中國特定區域內設立勢力範圍或規定享受彼此獨有之機會者，均不予以贊助。

其餘關於鐵路，中立，批准等等，無關重要原則，所以從略。

總之美國對於中國，完全根據門戶開放主義——機會均等原則及領土保全原則——但終因日本之強力，門戶開放主義不能徹底施行，觀於新銀行團成立，美日協調之結果，日本取消概括的滿蒙除外要求，而代以列舉的借款既得權之保留，門戶開放主義之不能貫徹，於此可見。至於九國公約所規定之「領土的及行政的完整」(the territorial and administrative integrity)，則更等於具文，若各國果尊重中國之主權，保全行政上之完整，則治外法權，租界，租借地，以及關稅上之種種束縛，又將如何解釋？故美國對華外交，徒唱空論，無徹底施行之決心；而一國主權，領土及行政之完整，由外國公約擔保，亦屬反常之事。故華府會議 九國遠東公約，謂

爲有利於中國，毋寧謂爲加多一層束縛於中國之爲得也。④

① 參閱鮑明鈐 *The Open Door Doctrine in Relation to China* 及陶彙會對華門戶開放主義八十一頁。

② 一九〇五年（光緒三十一年）十一月二十六日中日北京條約附屬祕密議定書，申明南滿鐵路附近不修競爭線。惟該祕密議定書迄未發表，確實與否，尙難斷言。參閱北京大學社會科學季刊第四卷第一二號合刊周鯁生列強在華勢力範圍之條約的根據（一二七頁）。

③ 日文條約彙纂五四八頁。

④ *Survey of International Affairs* (1920-1923.) p. 423.

⑤ 日文條約彙纂六一〇頁。MacMurray, *Treaties and Agreement with and concerning China* II, 1167-1169, 1894.

⑥ 日本經濟資料（東亞經濟調查局）十一卷五號，對支那之門戶開放主義七十三頁。

⑦ 關於新銀行團之成立及南滿鐵路借款事件，已於第一編中詳論之，茲從略。於此有宜注意者，去年南滿鐵路向美國銀行團提議借款，美國國務院宣布並不反對之消息傳至東京時，日本告知報社（*Japan advertiser*）社論，謂美國國務院既對該借款表示同意，即無異於美國政府自行宣告承認日本在中國

北部之特殊地位，並比較一九一七年之藍辛石井換文，謂其重要與此不相上下云。於此可見日本向美借款之意義，其用心殊叵測也。

第二章 日本在國際上之飾詞

日本對於侵略滿蒙所持之理由有二：曰人口問題；曰原料問題。一般日人之論調，謂日本所有各種困難中，以人口問題與原料問題，最爲嚴重。欲解決此問題，必求之於滿蒙；故滿蒙爲日本「生命之源泉」(Source of Life)，日本之和平與戰爭問題所繫者也。①關於人口問題之論調，謂日本每年人口增加八十萬人，日本土地有限，人口增加無窮。人生而有生存權(Right to Subsistence)，此過剩之人口，勢不能置之死地；日本地狹人稠，早已有人滿之患；滿蒙與日本緊相毗連，而又地廣人稀，故移民至滿蒙，爲自然之趨勢，抑亦日本民族生存之權利也。關於原料問題，謂日本以工商業立國，原料最爲重要，缺乏根本原料，卽無以自立。滿蒙寶藏豐富，利源未闢，日人經營滿蒙，開發天然富源，不特日人之利，抑亦中國之福也。其詞驟視甚辨，實則無非侵略主義之假面具，我人進一步研究之，當知其全係飾詞也。

人口問題與原料問題，全係日本國內之事，其不能於我國國土上求其解決，其理至明。舉例以譬之：甲姓與乙姓相鄰，甲姓托言住房不足，人口衆多，因而侵佔乙姓住房，寧有是理乎！——此種淺顯之譬喻，今且不論，卽就所謂生存權(Right to Subsistence)言之：人類固生而有生存權，然不得侵奪他人之生存權，以主張自己之生存權也。中國沿海各省，近年來常有人滿之患，滿蒙一帶，爲將來過剩人口重要之去路。且以經濟上地理上之關係言之，滿蒙與北部諸省，有生死之關係，爲中國民族經濟生存之所繫，豈容外國勢力之侵入？此生存權之不

成爲理由一。

更進一步言之，地球之面積有限，人口之增加無窮，若世界各國，皆以地狹人稠爲理由，則過剩之人口，將徒於何處？故一國人口果有食指浩繁之現象，其根本辦法，莫如限制生育。故就生存權之理論推之，各國人民皆有生存權也，非獨日本爲然。此日本人口問題理論上之缺點二。

再就世界人口之密度言之：英屬澳大利亞，面積二倍於中國十八省，而人口不及山東一省五分之一；美國之面積，亦二倍於中國十八省，其人口亦不過十八省人口四分之一。日本欲求移民，則澳大利亞與美國及南美，似爲最適宜之地；而日本獨主張移民於我國滿洲何哉？徒以美國有一九二一年移民法及一九二四年新移民法，限制入境移民數目，對於日本勞工入境，尤加以禁止。而澳大利亞對於移民入境，亦設有種種極嚴酷之條件，如徵收高額之入境稅，試驗語言文字等是。日本以受英美種種限制，移民不得至美及英屬自治殖民地，遂獨主張生存權於我國之滿蒙。是日人之論調，亦不過牽就事實，而爲畏強凌弱之政治的手段耳，尙有何理由足言哉！此日本人口問題無根據之點三。

更就原料問題言之，日人開發滿蒙，動輒謂爲中國人之利，觀於山本氏之論調，一若中國人宜感激日人，不當再爲反對。實則所謂原料問題者，日本國內缺乏原料，而求之於我滿蒙之謂也。日人取我原料以去，盜取我東三省之寶藏，乃曰爲中國人之利益，是將誰欺？讀者試一參考第一編編末所引山本氏之談話，及本編第一章第四節關於撫順煤礦及煙臺煤礦供給日本煤噸之調查，當可見利權外溢之一斑。明乎日本原料問題及其侵

略滿蒙之動機，則日人粉飾之虛詞，當不攻自破矣。

最近田中內閣之滿蒙新經濟政策，即由原料問題着眼。據十七年四月十一日晨報，南滿社長山本條太郎於本月六日田中內閣開議時，提出滿蒙經濟政策，經開議通過，其基礎案如左：

(一) 凡各種產業之爲滿洲所獨有，其原料爲日本所不能生產或生產不充分者，則確立其基礎，以期貢獻日本產業之發展及經濟實力之充實。

(二) ……但何種產業，從原料及其他關係考察，最適於滿洲，而又有益於日本國家經濟？則製鐵、燃料油、肥料三種基本工業爲必然之結論。蓋此等原料皆爲日本內地所最感缺乏而不能供應相需者，每年約有二億元日金之進口。而滿洲生產此類原料最爲豐富，且可以廉價供給，此所以爲新經濟政策之基幹也。

(三) 製鐵業之盛衰與國力之消長有重大關係，無待煩言……製鐵業之根本在原礦及煤炭，但日本之煤炭產量既不充分，而原礦又幾全仰賴於中國及南洋之輸入，如此狀態，基礎自極不安定。故解決製鐵政策，實爲日本之急務。因擬擴張鞍山製鐵所，即時使其可得三十萬噸之產量，以後且漸次增加。鞍山鐵雖屬所謂貧鐵之列，然若改良技術與運輸機關，則易有與外國產原礦對立之希望。如是則逐次全部自給自足之政策，可以完成矣。

(四) 燃料問題亦爲國防上產業上所重視者，故欲使撫順煤礦增加產量，又有由撫順煤礦之石腦油 (Oil Shale) 製造原油之計畫。日本現由各國輸入之原油，年約四十萬噸；而撫順之油岩埋藏量，在理論上

極爲巨額，卽極經濟之採掘，年採二億噸，亦可繼續二十年，卽以百分之五含油量估計，年亦可得一千萬噸原油。首應着手者，則須建造年產五萬噸之採油工廠。如是則日本所需要之燃料，可由滿洲供給矣。

(一)肥料問題爲農業經營上之中心問題，而硫酸亞(Ammonium Sulphate)之需要，逐年增加，每年輸入額爲二十五萬噸，達三千萬元日金。日本因水力電氣之發達，促進本工業之發展，故得以追隨需要。若在滿洲，則利用製鐵事業之廢物瓦斯製造之，尤能經濟的適應日本之需要。故以振興窒素肥料工業，爲樹立補充肥料自給自足之新政策。

(二)利用其他滿洲之天產，樹立基礎的工業，亦預定有各種施設計劃，以爲促進日本產業發達之資。至於此種財源，則爲整理或中止比較的不急之各種事業，或改革其經營方法之結果，所生之剩餘金。如有不足，則收繳未交之股本及募集社債以應之。

讀此，可見日人盜取我東三省利源之一斑。我東三省之煤鐵、燃料、肥料，日見外洩；日本所謂自足自給之經濟政策，全取給於我之滿洲。滿洲之富源有限，日本之榨取無窮，則我人對於滿洲利權之收回，豈片刻可容遲緩哉！

近年以來，日本更有以他種理由，主張其在滿蒙之特殊地位者，如一九二〇年三月，日本駐英大使致英外務部之公文，要求滿蒙除外之理由，節錄如下：

……南滿洲與東部內蒙古，毗連於日本之高麗領土，與日本之國防及經濟生存，有甚密切甚特殊之關

係。該各區域內舉辦事業，常致牽涉日本安危所繫之利益，此日本所以在該各處域內有特殊利益關係，且在該處建立各種特殊權利也。……若如對銀行團組織之提議，僅爲商業上之理由，竟欲開放日本經濟生存上及國防上有生死關係之南滿洲及東部內蒙古各區域之事業，以供國際資本團之公共活動，恐非所以顧全日本治安與安固之道。……

不特此也，近日俄國局勢之發展，實於遠東有不良之影響，爲日本所引爲深憂者；蓋西伯利亞之情形，近日發展之速，頗更可驚，不難發生嚴重之局勢，隨時可危及日本之安全及遠東之和平；終或使亞洲之東部，全爲極端派勢力所蹂躪而後已。日本政府鑒於此種危急之朕兆，爲遠東及日本之利益起見，更覺挽救辦法之不容緩。今南滿洲與東部內蒙古，適爲此種可怖勢力所侵入，日本及遠東之門戶，將由此而危及其安全。深信英國政府苟鑒及於日本在南滿洲與東部內蒙古之生死關係，非他國可比，必能洞悉情形，知日本國家民族生存所繫，不得已而提出特別且正當之保留也。

據上引公文觀之，日本所列舉之理由，除經濟生存而外，又加入（一）國防上之理由及（二）防止極端派之理由。日人此種論調，無非蔑視我國主權，不認滿洲及東部內蒙古爲我國領土。——不然，則滿洲及東部內蒙古係我國領土，豈容日本以國防上之關係，而取得特殊地位？日人以國防爲辭，獨不思滿洲及東部內蒙古逼近我國國都，於我國國防上尤爲重要耶？此種利己損人之論調，犧牲我國以實行其侵略主義，豈我國所能容認？至於防止赤化，則亦我國內政上問題，不勞越俎代庖；且所謂極端派之勢力，究竟能否蹂躪遠東，實屬疑問，豈可以莫

須有之事而犧牲我國國權——總之日人所飾種種言詞，經過詳細考察之後，真相不難畢露。其表面上所謂冠冕堂皇之理由者，實際上皆為帝國主義侵略主義之假面具耳！

① 參閱第三編第一章第四節。

② 參閱王世杰國際移民問題『東方雜誌第二十三卷第五號』及『The Immigration Policy of the U. S. (Proceedings of the Academy of Political Science, Columbia University, 1924)』; R. L. Buell:『The Development of the Anti-Japanese Agitation in the U. S. (Political Science Quarterly, Columbia University, Dec. 1922. and March 1923.)』

③ 見①

④ 見山本氏所作之日本經營滿蒙之不合算。

全書結論

由上述各章研究結果，日人侵略我滿蒙之野心，以及所謂滿蒙問題之真相，不難畢露。國人於此，須惕於二十世紀以來遠東之大勢，對於滿蒙問題之真相，尤不可不加以審慎之注意。我國學者徐淑希氏，於所著 *China and her Political Entity* 一書中，謂滿洲之於中國，如咽喉之於人身，有生死存亡之關係。中國將來國運之盛衰，國力之消長，與滿蒙問題之如何解決，有直接之影響者也。

我人更一放眼觀察世界大勢，以明我中國在國際上之地位。華府會議中，法國代表白里安 (Brand) 氏，曾提出「何為中國」之問題；易言之，即中國之界說為何之問題。當時美國許士之答辨，雖不欲討論及此，然讀其言辭，已覺不寒而慄。日人之論調，則更有「中國者，本部十八省之謂也；」翻閱日人之著述中，所謂「鮮滿」等字樣，觸目皆是。滿洲與朝鮮並列，其野心不問可知。我人稍放眼觀察，當知強鄰四逼，大局岌岌，遼東風雲，有日趨緊急之勢矣！

最後著者所欲進言者，國際間問題，全以利害關係為樞紐，非感情所可從事也。著者之本意，亦在使國人知滿蒙問題之真相，明遼東北邊防之緊急，初非以鼓起排外感情為目的。國人須平心靜氣，籌對付之策，勿以空言為務，勿以感情為事。我國國民行將進一步着手實際上之工作，將以吾人之行動證確我人之言辭。——滿蒙問題者，我國生死存亡之所繫也，我人必以決死奮鬪之精神，協我億衆之力，以干衛我國土，擁護我國權。異日進行

而達其目的者，著者必深信其大有人在也！

補錄

本書草畢以後，滿蒙問題，又急轉直下，其間性質重大，不可不追加記述者有三事焉：（一）洮昂鐵路車輛問題，經中日雙方一再交涉，中國方面完全讓步。洮昂鐵路車輛，於十七年四月二十二日以前，全部退還洮昂鐵路，四月二十八日，北京政府外交部通告日本使署，謂四月二十七日奉海及滿鐵兩路聯運協定，已履行正當手續，即日發生效力。於是奉海滿鐵聯運問題及洮昂路車輛問題，全部解決；日本破壞京奉海聯運之陰謀告成，奉海浸降而為南滿之支路矣！關於奉海與南滿聯運之利害關係，請參閱拙作奉海不可與南滿聯運一文，載十七年四月十七日晨報。

（二）方國民革命軍之下山東，五三濟南慘案之發生也，日本田中內閣，乘奉系軍閥垂危，向北京政府要求吉林四鐵路建築權，所謂四鐵路：（一）吉會鐵路；（二）吉五鐵路（吉林至五常）；（三）延海鐵路（延吉至海林）；（四）長大鐵路（長春至大賚）。吉林省議會得耗後，於十七年五月十五日發出兩電，表示力爭，原文見五月十九日天津大公報。此四鐵路中，尤以吉會鐵路與長大鐵路最關重要，吉會鐵路前已關專章討論，茲不再贅；長大鐵路，為由長春至大賚之鐵路，南滿鐵路以此為枝葉，向北滿穀倉——安達拜泉一帶——伸展，關係於南滿鐵路前途盛衰，異常重大，此日人之所以處心積慮，不肯放棄也。所幸奉系軍閥推倒尚早，吉林四鐵路建築權之讓與，尚不致成爲事實耳。

(三)國民革命軍之北伐也，日本既有出兵山東之舉，及濟案發生，革命軍依舊北進，日本遂向南北當局提出節略，警告戰爭波及滿洲，其原文如左：

中國長年戰亂頻仍之結果，一般國民生活陷於極度之不安與疲憊；而中國居住之外僑，亦且無從安居樂業。故戰亂早日息止，而現和平統一之中國，乃中外人士所渴望，在中國鄰邦利害關係殊深之帝國，翹望不置者也。然今者戰亂行將波及於京津地方，而滿洲地方亦且有蒙其影響之虞，夫滿洲之治安保持，為帝國之所最重視，苟有紊亂該地方之治安或紊亂該地方治安之原因之事態發生，乃帝國政府所欲極力阻止者。故戰亂向京津地方開展，而且禍亂將及於滿洲之時，帝國政府為維持滿洲之治安計，不得不取適宜且有效之措置。然對於交戰者持嚴正中立態度之帝國政府之方針，固無何等變更，是以在行前開處置之時，關於其時期與方法，必加以最大之注意，俾免對於兩者發生何等不公平之結果，此又所斷言者也。

前項節略，以十七年五月十八日，由日使芳澤氏而交張作霖氏；同時日本田中首相，復對美英法義四國公使，發出以下之聲明：

南北兩軍戰爭之結果，京津外僑行將發生不安，帝國政府不獨任保護日本僑民，且當援助保護外人命財產。若戰亂有波及滿蒙之虞，則以帝國政府在滿蒙之特別地位，不問南北何方，必防止敗者或追擊者侵入該方面。

該項節略及聲明發出後，中外輿論，深致不安；不獨我國傷時之士，愀愀焉若大難之將臨；即歐美各報紙，各

公私團體，對之亦深表不滿。蓋日本此次節略與聲明，不獨毀棄華府會議之條約與精神；卽以之與「滿蒙除外」之要求相比較，亦變本加厲，有過之無不及。茲引北京導報（Peking Leader）一九二八年五月二十日之社論，以見當時輿論之一斑：

日本政府，於其最近之聲明中，堅稱日本出兵赴中國，係爲自衛，保護在華日僑之生命財產。日軍閥當局藉此，乃得戰勝倖免前已發生之阻礙政局。今則日政府愈益厲進，復爲聲言：日本不特欲用其兵力保護日僑；且擬用其兵力阻遏京津一帶及滿蒙發生戰事。易詞言之，日本擬攫得滿蒙之保護權；卽京津一帶，日若認爲有需要時，亦將及之。

日本於五月十八日所遞致中國各主要軍事當局之節略，同時交與駐東京之美英法義四國大使，該項節略原文，業於昨日公布……節略中所謂「戰亂」一語，殊足注意。此處引用此字，似係明指中國各派軍事首領內戰，或非指排日或排外行動。因若係指此而言，此處當不能泛用此「戰亂」二字；然此第一段下文，仍用「戰亂」二字，其意明係含有內戰及他種糾紛，如排日排外等行動，故謂「戰亂早日息止而現統一和平之中國，乃中外人士所渴望。」

以下日本便明言將阻止京津一帶及滿洲之「戰亂」，謂「滿洲之治安維持，爲帝國之所最重視，苟有紊亂該地方治安之原因之事態發生，乃帝國政府所欲極力阻止者。」此段說明，易詞言之，日本宣稱，將不許中國軍隊在滿洲作戰。因作戰足紊亂和平與秩序。所謂將阻止發生「戰亂」原因，實卽指滿洲邊境戰事而

言。

不但如此，以下且謂如戰事逼近京津，日本將在滿洲取軍事行動，此實含有重大威脅之意味。中有云：「戰亂若向京津地方開展，而其禍將及於滿洲之時，在帝國政府爲維持滿洲之治安計，自不得不取適宜且有效之措置。」

節略末段，聲稱對兩交戰者持嚴正中立之態度。此言而確，核與節略中所指南軍不能再逼近京津之言，甚難符合；然此與日本公然管理滿洲之宣言相較，尤其小焉者……

不特如此，當節略遞致中國各軍事當局之日，日本政府向各強國聲明，首謂「如京津外僑生命財產遭危險時，帝國政府將不特實行保護日本僑民，並將協助保護外僑之生命財產。」是日本並未建議各國，與日本合力保護外僑；其意並謂不論他國如何措置，將隨意保護日僑。後方謂如他國需助，日有餘力時，可以協助。

日本在京津雖執特異處置，然尙容他國共同考量；對於滿洲，則不然，日本對各國，更非如致中國各軍事當局節略所謂「滿洲」乃言「滿蒙。」其言謂「如滿蒙捲入戰亂，則帝國政府將不問南軍或北軍，極力阻止敗軍或追軍侵入境內；蓋此乃保護帝國政府在滿蒙特殊地位，所必需之手段。」觀於此言，是日本正準備得滿蒙保護權，殆不待煩言矣……

觀乎北京導報對日節略深刻之解剖，日本帝國主義之用心，纖細畢露；日本對於滿洲，公然宣言管理，其以

保護者之地位自居，亦非自今日始矣。今者奉系敗兵，已絡續退入滿洲，張學良且與國民政府言好，日本向四國公使之聲明，已失其一部分之效力。自今以往，滿蒙問題已一變其過去之性質，而入於兩國國力相角逐競爭之時期，我國對於滿洲，不能無一決戰以挽回利權，彰彰明甚；我國國民，勿徼倖於政治手腕之足以解決問題於一時，而忘滿蒙永世之危機；必厲兵秣馬，養精蓄銳，聚四萬萬人之羣力，期以五年十年之後；然後國恥可雪，國難可解；我滿蒙之大好山河，而後可不落於外人之手也。

中國無線電臺一覽表

城名	所有權	管理者	電浪之長度(米突)	備考
哈爾濱	俄	日軍隊	2,400	此臺久失修理僅能收電
滿洲里	日	日軍隊	300,600,1,800	日軍從西伯利亞撤退時，此臺應撤去；但日人久佔不撤
公主嶺	日	日軍隊	300,600,1,800	
龍井村	日	日軍隊	300,600,1,800	已撤去
遼陽	日	日軍隊	300,600,1,800	可移動
琿春	日	日軍隊	300,600,1,800	
大連	日	日軍隊	300,600,1,800	舊電臺
大連	日	日軍隊	300,600,1,800	新電臺
旅順	日	日軍隊	300,600,1,800	日本海軍與官方所用
秦皇島	日	日軍隊	300,600,1,800	新電臺，與天津，北京，奉天皆有軍事電線相通
庫倫	中	蒙古與蘇俄	4,000,6,000	今為蘇俄政府所掌管

張家口	中	交通部	1,600,2,100	公用
北(日)使館	日	日軍隊	300,600,1,800	日使館用
北(天)壇	中	交通部	1,600,1,650,2,100 2,650,3,150	公用
北(美)使館	美海軍	美海軍	3,000,4,000,5,000	美國軍事之用
北(東)便門	中	交通部		僅收電，可得歐洲新聞
天津	日	日軍隊	300,600,1,800	可移動
芝罘	中	交通部	600,1,200,3,000	1922年一月完成公用
青島	中(前屬德)	交通部	600,1,200,3,000	
上海(電報局建設)	中	交通部	600,	與崇明通電
上海(法界)	法	法領事	600,900,	多作接收歐洲新聞事業之用
上海(美)	美海軍	美領事		僅收電
上海(吳淞)	中	交通部	1,600,2,100	公用
福州	中	交通部	600,1,200,2,000	公用

廣州	香港	九龍 (Stone cutters Island)	廣州灣	雲南	喀什噶爾	烏魯木齊	崇明	瀋陽	哈爾濱	營口	龍江	長春
中	英	英	法	法	中	中	中	中	中	中	中	中
交通部	英軍	英軍	法軍	法軍	交通部	交通部	交通部	東三省無線電臺局長	同上	同上	同上	同上
1,600,2,100	600,1,800	3,000,4,000,5,000	600,1,000	600,1,000	3,000,5,000	3,000,5,000	600	3,000	2,500	600		
公用				五十啓羅華特新電臺，於1922年七月，當由中法公司完成。	1922年七月完成	1923年六月完成	與上海通電	收發並用	收發並用	收發並用	收發並用	收發並用

洛陽	中	交通部	1,200,1,600	公用
雙橋	(暫日時)	中日共管	7,500,16,000	公用
雲南	中	省政府	10,500	收發並用
天津	中	交通部	750,1,000	收發並用
濟南	中	交通部	300, 600,1,800	未開辦
汕頭	中	廣東軍長		不詳
武昌	中	交通部	600,1,200,1,600	收發並用
大沽	中	交通部	600,1,200,1,600	航行用
包頭	中	交通部	900	公用

(1) 本表係譯自 China Year Book, 1926.

(2) 上列四十七電臺中:

12 係日本管理

26 係中國管理

2 係英國管理

3 係法國管理

2 係美國管理

1 係蒙古人與蘇俄管理

1 係中日共管

日本在滿洲之事業會社一覽表

名	稱地	點	建立年代	資	本	金(單位圓)
(1) 南滿洲鐵道株式會社	大	連	明治三九			四四〇、〇〇〇、〇〇〇
(2) 南滿洲電氣株式會社	大	連	大正一九			二五、〇〇〇、〇〇〇
(3) 南滿洲瓦斯株式會社	大	連	大正一四			一〇、〇〇〇、〇〇〇
(4) 國際運輸株式會社	大	連	大正一五			一〇、〇〇〇、〇〇〇
(5) 福昌華工株式會社	大	連	大正一五			一、八〇〇、〇〇〇
(6) 大連油脂工業株式會社	大	連	大正五			二五〇、〇〇〇
(7) 南滿礦業株式會社	大	連	大正七			三七五、〇〇〇
(8) 撫順炭販賣株式會社	東	京	大正一二			三、〇〇〇、〇〇〇
(9) 大連水災海上保險株式會社	大	連	大正一一			二、〇〇〇、〇〇〇
(10) 大連汽船株式會社	大	連	大正四			一〇、〇〇〇、〇〇〇
(11) 株式會社金福鐵路公司	大	連	大正一四			四、〇〇〇、〇〇〇

(12) 昌光硝子株式會社	大連	大正一四	三、〇〇〇、〇〇〇
(13) 大連工業株式會社	大連	大正七	五〇〇、〇〇〇
(14) 東亞土木企業株式會社	大連	大正九	五、〇〇〇、〇〇〇
(15) 大連取引所信託株式會社	大連	大正二	一五、〇〇〇、〇〇〇
(16) 株式會社大連株式商品取引所	大連	大正九	一〇、〇〇〇、〇〇〇
(17) 大連取引所錢鈔株式會社	大連	昭和三	五、〇〇〇、〇〇〇
(18) 株式會社第二大連株式信託會社	大連	昭和二	五〇〇、〇〇〇
(19) 大連商品信託株式會社	大連	大正一〇	一、〇〇〇、〇〇〇
(20) 滿洲不動產信託株式會社	大連	大正八	二、〇〇〇、〇〇〇
(21) 蓬萊無盡株式會社	大連	大正八	五〇〇、〇〇〇
(22) 滿蒙植產株式會社	大連	大正九	一、〇〇〇、〇〇〇
(23) 滿洲不動貯金株式會社	大連	大正九	一、〇〇〇、〇〇〇
(24) 滿洲水產株式會社	大連	明治四一	一、〇〇〇、〇〇〇

(25) 大連製冰株式會社	大連	大正六	一、五〇〇、〇〇〇
(26) 滿洲・イント株式會社	大連	大正八	五〇〇、〇〇〇
(27) 日華特產株式會社	大連	大正八	一、〇〇〇、〇〇〇
(28) 東亞煙草株式會社	東京	明治三九	一五、〇〇〇、〇〇〇
(29) 株式會社山葉洋行支店	大連及奉天	明治三八	
(30) 滿洲船渠株式會社	大連	大正一二	二、〇〇〇、〇〇〇
(31) 三井物產株式會社大連支店	大連	明治四〇	
(32) 朝鮮銀行支店	大連	大正二	
(33) 正金銀行支店	大連	明治三七	
(34) 大連醬油株式會社	大連		

詳情參閱滿洲經濟時報九卷九十二號滿洲事業會社調查。

本年一月間，日本又有設立滿洲輸入組合之計劃，其設立基礎案中，第二條規定「本組合以增進輸入本邦商品於滿洲，並在滿邦商之振興爲目的。」其分設機關十八處，亦可以見日人在南滿勢力中心之一斑，十八處如下：

湖；
(1)大連；(2)旅順；(3)瓦房店；(4)大石橋；(5)營口；(6)鞍山；(7)遼陽；(8)奉天；(9)撫順；(10)本溪；
(11)安東；(12)鐵嶺；(13)開原；(14)四平街；(15)公主嶺；(16)長春；(27)哈爾濱；(18)吉林。

參考書目

(I) 關於條約

- (1) MacMurray: *Treaties and Agreements with and Concerning China*
 - (2) *Treaties between China and Foreign States* (published by Maritime Customs)
 - (3) Georg Friedrich von Martens: *Nouveau Recueil général de Traités et autres Actes relatifs aux Rapports de Droit International, 2nd and 3rd Ser.* (以後簡稱 Martens: N. R. G.)
 - (4) 日文特種條約彙纂(東亞同文會出版)
 - (5) 國際條約大全
 - (6) 中國鐵道關係條約集(日本鐵道局)
- Ⓐ 關於年鑑
- (1) *China Year Book* (edited by G. W. Woodhead).
 - (2) *Japan Year Book*, Tokyo, Japan Year Book Office.
 - (3) *Survey of International Affairs* (British Institute of International Affairs, Oxford).
 - (4) 支那年鑑(東亞同文會發行)

(5) 中國年鑑

(III) 專門著作

- (1) Willoughby: *Foreign Rights and Interests in China*.
- (2) 魏理倫 · The Foreign Relations of China, 1922, London.
- (3) 魏理倫 · The Open Door Doctrine in Relation to China, 1923, New York.
- (4) Tomimas: *The Open Door Doctrine and Territorial Integrity of China*.
- (5) North Manchuria and the Chinese Eastern Railway, Economic Bureau of the Chinese Eastern Railway, Harbin, 1922.
- (6) A. Kinnouské: *Manchuria*, New York, 1925.
- (7) *Railways Problems in China*, by Mongton Chi Hsu.
- (8) Bland, J. O. P.: *China, Japan and Korea*, 1921, London.
- (9) Fujisawa, Rikitaro: *The Recent Aims and Political Development of Japan* (Publication of the Institute of Politics), 1923. Oxford University Press.
- (10) Rondy, P. M., *The Far Eastern Question in its Geographical Setting*.
- (11) Weale, Putnam: *The Truth about China and Japan*, 1921.

(12) Taft, Henry W.: *Japan and the Far East Conference, 1921—1922*, New York, London, MacMillan.

(13) Willoughby, W. W.: *China at the Conference, 1922* (Baltimore, the Johns Hopkins Press).

(14) *The Economic History of Manchuria*, Seoul, 1921, (Published by the Bank of Chosen, Korea).

(IV) 國際公法及外交史

(1) Oppenheim: *International Law*, Vol. I.

(2) Fauchille: *Traité de Droit International Public*, Vol. II.

(3) Pooley: *Japan's Foreign Policies*, London, 1920.

(V) 其他日文及中文著作

(1) 中國鐵道概論(石川千代著)

(2) 滿蒙管理論(東亞公司發行)

(3) 經濟侵略下之中國(漆樹芬著)

(4) 中國鐵路史(曾鯤著)

(5) 中美無線電密約

(VI) 雜誌及週刊

(1) *Current History*, Feb., 1928.

(2) 日文北京週報一百九十三號二百八十六號至二百八十九號

(3) 日文滿洲經濟時報九卷九十一號九十二號

(4) 日文北京滿鐵月報十六號

(5) 日文日本經濟資料十一卷五號

(6) 日文國際知識第八卷第一號

(7) 國民外交雜誌第一卷第五期

(8) 東方雜誌第二十三卷第五號

(9) 北京大學社會科學季刊第四卷第一二號合刊