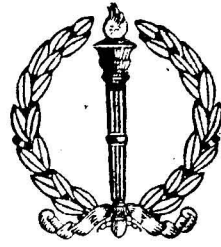


东三省外交  
史略



東北文化社叢刊之一



東三省外交史畧

英國白蘭德爵士著  
沈能毅朱枕薪合譯

### 緒言

東三省位於中國之東北極邊，合奉天（遼寧），吉林，黑龍江三省而統稱之曰東三省。西界蒙古與直隸（河北）；西北，東北及正東，則與西比利亞之後貝加爾省，阿穆爾省，東海濱省接壤；東南與高麗毗隣；南至黃海。全境面積廣三十六萬平方英里，東南北三方之界限甚明；惟西境有大部份地段，迄今尙未劃分清楚。氣候適宜清爽，顧一交冬令，即在極南端之遼東半島，亦嚴寒無比。每年冬令期內，一切河道均行冰結，甚至海口亦常結厚凍。興安嶺山系蜿蜒於西北，長白山系在東北成對峙之勢。兩山系之間，一片平原，出產五穀甚富，東三省因而有世界倉庫之名。至深山叢嶺之間，富源尙多隱藏未彰；

但知森林茂密，價值連城，並有金銀諸礦。遼寧省屬之撫順，煙臺，本溪湖，均產大量之煤。言其人口，據云自日俄戰後，新增幾一千萬人，生生不息，猶繼續蕃殖不已，現計約達二千五百萬人。近許多年來，成千整萬之勞動者，每在春光明媚之時，自中國山東及其他省分北上，而止於東三省，在夏令幾個月中，從事耕耘以自活。緣最初出關謀生者，多係單身男子，一待秋收之後，卽有過半數循故道南歸；後以東三省較內地爲安寧，故近數年出關落戶者漸衆，妻室子女，隨以俱行。若輩赴東三省時，或以舟，或以步，或乘火車，人數之統計不易；試大體言之，在一九二七年一年以內，已在百萬人上下。此百萬人多赤手空拳，無絲毫資本，甚至無餘資付火車票價，於是鐵路當

善團體，亦於沿途施贈食物，設法濟助，到目的地後，祇要出售其勞動力，卽不患無工作。其中有富於冒險性者，跋涉至東三省北部荒遠之地，領墾官府開放之荒地，向例無需繳納地價。若輩多能以力自食，身無長物者，多就農家爲佃戶，手足胼胝，終年辛勤，以期積蓄充分之資本，而獨立自營生活，或爲長工，由地主供給食，宿，農具及種子，並給以少數工資。中國移民之外，高麗人寄居東三省者，亦幾達一百萬人。不過高麗人大多數多在吉林，黑龍江兩省，堅苦勤勞雖不及中國人，但於東三省農業之開發，亦佔相當地位，因東三省當地農戶及山東遷來之民，祇種旱地，高麗人居然能利用水田，種稻產米

。顧其處境不甚佳，國籍無法轉移，致其耕地不能得安全之保障。因此高麗農戶時與地主發生不斷之爭執。至日本農業移民，在東三省並一戶而無之，在東三省之二十萬日本僑民，大多數全住在遼東半島租借地及南滿洲鐵路沿線以內，專務工商業，或爲小本經營。

東三省之外交史，可區分爲四時期如下：

第一期爲初期之外交，止於一八九四年至一八九五年之中日戰爭

；

第二期爲俄國侵略時期之外交，終於一九〇五年之蒲茨茅和約；

第三期爲日本侵略時期之外交，迄扼於華盛頓會議之時；

第四期爲最近期之外交，其特徵爲中國自求進步。

# 東三省外交史略目錄

緒言

第一章 初期之外交

第二章 俄國侵略時期之外交

第三章 日本侵略時期之外交

第四章 最近期之外交

附錄

關於東三省之約章摘要

譯者短跋

東三省外交史略 目錄



東三省外交史略 目錄

# 東三省外交史略

## 第一章 初期之外交

東三省自來爲通古斯族 (Tungus) 所居之地，部落散處各河流域。中國史上久有匈奴 (Huns) 之名，時略中國邊地，所謂匈奴，即是東三省之部落。當有唐末葉，匈奴勢漸強盛，自號契丹 (Khitan)，建國號曰遼 (Liao)，奄有東三省西南部，今河北省北部及蒙古東部之地。二百年後，女真 (Mansu) 代興，女真亦屬通古斯族或韃靼族 (Tartar)，第十一世紀時建國號曰金 (Chin)，中國北部，盡爲所據，至第十三世紀末，爲成吉思汗 (Genghiz Khan) 之蒙古族所滅。女真殘部敗歸東三省，銷聲匿跡數百年。降至第十七世紀中葉，有名奴兒哈

赤 (Nurbachin) 者崛起，出師滅明，建國號曰清。自後滿人君臨中國者二百年，至一九一一年因革命黨起事，下詔遜位。考漢人之與滿人，血族關係不甚親密。蓋滿人既覆明室社稷，據金龍寶座，自視爲戰勝民族，令人旗兵丁赴中國各要城重鎮駐防，殆如逆旅；且以東三省爲其發祥地，初不許中國移民出關，亦不許滿漢人通婚，迨拳變以後，始解此令。清室在一九〇七年以前，在東三省置一韃靼將軍，轄治東三省全境，視爲禁地，與中國不發生關係；至一九〇七年，始改設行省，與中國內地十八省視同一律。降至今日，不意滿人在東三省幾無立足地，到處皆是中國人，東三省在人口及精神兩方面，勢將完全中國化無疑。

明室覆亡之頃，俄人南侵，渡黑龍江入東三省之北部。當時明朝野皆以東三省荒遠之故，並不注意俄人此舉，迨清主中國，事實上亦不甚注意；第以俄人赴東三省者，以無賴漢居多，所至肆行劫掠，土人不堪其苦虐，卒使中國興問罪之師，干戈擾攘數年，結果俄國屈服，與中國締結尼布楚條約 (Treaty of Nerchinsk)，時在一千六百八十九年。當時中國破阿勒巴金城 (Albazin)，阿勒巴金城乃俄人在黑龍江上游所築之要塞，大盜盤據之根據地也。締約後，俄人退至額爾古納河 (Argun River) 以西及黑龍江以北。中俄兩國邊陲，從此遂平靜無事。直至十九世紀中葉，尼古拉斯，木拉福岳夫 (Nicholas Muraviev) 任東西比利亞總督 (Governor of Eastern Siberia)，中俄兩國又因

此一人變爲多事。尼古拉斯，木拉福岳夫，人咸稱之爲木拉福岳夫，阿穆爾斯基 (Murvieff Amursky)。當其在東西比利亞總督任內，以爲俄在遠東方面發展國勢，已萬不可再緩；同時得政府命令，爲便利供給察堪加 (Kamchatka) 居民糧食起見，必須攫取黑龍江之航權，不知疇昔中國政府固曾堅決反對俄國船隻航行於黑龍江內者也。木拉福岳夫至此，竟以俄國與英法聯軍作戰爲辭，突於一千八百五十三年通牒北京當軸，措詞異常強硬，謂不論中國同意與否，俄國船隻決定由黑龍江輸送士卒，藉以保護黑龍江口之居民，並不顧中國方面之抗議，卽逕自派遣軍隊，直航東下。雖然，木拉福岳夫之大欲猶不止此，復進而爲拓地之謀，欲恢復締結尼布楚條約以前之國境，以黑龍江爲

俄屬西比利亞與東三省之疆界。居然不久時機成熟。中國政府迫於內憂外患，太平天國之勢方張，列強之事亦至棘手，無餘力可與俄周旋。木拉福岳夫遂強清廷於一千八百五十八年締結璦琿條約 (Treaty of Aigun)，黑龍江北岸自額爾古納河至海之地，畫歸俄所有。南岸順江流至烏蘇里河，仍屬中國，自烏蘇里河至海岸之地，暫時作爲中俄兩國共管，留待日後解決。未幾，中國有英法聯軍之役，締結天津條約，俄以從中調停有功，於一千八百六十年與清廷訂立北京條約，將兩國共管之烏蘇里河以東至海之地歸俄。此即今之俄屬東海濱省。一千八百五十八年，中國根據天津條約，將遼河之出口岸牛莊（一名營口）實行闢爲與外國通商口岸。東三省與外國直接發生商業上之關係，

要以此舉爲嚆矢也。

附註：根據一千七百二十七年恰克圖條約所載，俄國得與中國貿易，惟俄國貿易商人不得超過二百人，每三年去北京一次，同時俄國可在恰克圖，尼布楚等地設立工廠；不過此種貿易特權，僅限於中俄兩國之臣民，非他人所得預聞也。

## 第二章 俄國侵畧時期之外交

東三省第二期之外交史，開始於一八九四年至一八九五年之中日戰爭。其根本原因由於日本及其他列強不承認中國對於高麗之宗主權。而其導火線，係中日兩國同派兵赴高麗，協助鎮壓一千八百九十四年東學黨之亂。(Tonghak Rebellion)，中日兩國軍隊因此在牙山 (Asan) 發生衝突，而入於戰爭狀態。戰爭之結果，中國海軍大敗；陸軍亦退出高麗；日本軍隊嗣即侵入東三省；旅順受日本海軍砲擊；威海衛與牛莊相繼失守。一千八百九十五年初，兩國言和，同年四月，兩國簽訂馬關條約 (Treaty of Shimonoseki)。條約中中國承認高麗之獨立自主，並允賠償日本軍費庫平銀二萬萬兩，同時以臺灣全島 (Formosa)，澎



湖列島 (Pescadores) ，以及遼東半島割讓於日本。惟馬關條約簽字後，中國政府尙未及批准，俄國即邀請英法德三國干涉，其措辭以日本佔據旅順，足以破壞遠東之政治均勢。因英國拒絕其請；僅德法兩國贊同俄國之提議，於是俄德法三國即聯合要求日本交還遼東半島於中國，同時表示日本如不允容納此三國之要求，不惜出於戰爭之一途云。日本恐犯衆怒，卒容納俄德法三國之要求，於一千八百九十五年十一月，與中國簽訂一交還遼東半島之條約，由中國再賠償日本軍費庫平銀三千萬兩爲交換條件。

同年之末，俄國設立華俄道勝銀行，以備在中國從事經濟之活動。華俄道勝銀行之性質，自云係股份公司，其惟一目的在發展遠東商務。

；然事實上該銀行即是俄國政府之代理人，其真正目的，在剝削遠東以遷就俄國之利益。銀行中之資本，初定爲六百萬金盧布，由中俄兩國政府分擔；但銀行成立之初，法國財政家即投下鉅資，斯則不可解耳。

一千八百九十六年，李鴻章奉中國朝廷命赴俄，爲祝賀俄皇加冕專使，與俄國財政大臣微德（Witte）會於莫斯科。微德向李進言曰，俄既聲明保持中國領土之完整，自必遵守此原則，欲此原則確實有效，俄國固不惜以武力援助中國，因此鐵路交通實屬必要之圖。微德最後提議西比利亞鐵路擬敷設一支線，由赤塔起至海參崴，其間須直接經過吉林黑龍江兩省。

李鴻章聞言，知微德此種提議，實與中國不利，即表示不贊成；幾經磋商，始允其請。中俄兩國因此訂一密約，是約內容，約定中俄攻守同盟，協力對付日本，中國允許俄國擴展西比利亞鐵路線，經過東三省而直達海參崴。微德當時並主張由俄國財政部建造並經營此鐵路；但李鴻章始終不予同意，後雙方商定以鐵路之建築權及經理權委之華俄道勝銀行，此日後之中東鐵路所由來也。一千八百九十六年九月八日，中俄簽訂合辦東省鐵路公司合同，其重要之點如下：

一，華俄道勝銀行設立一公司，名曰東省鐵路公司，建造並經理此鐵路；

二，公司之股票，祇准中俄兩國臣民購買；

- 三，公司總辦，由中國政府選派；
- 四，自路線勘定之日起，以六年爲限，鐵路工程應全部告竣；
- 五，鐵軌之寬窄，應與俄國鐵軌一律；
- 六，該鐵路及鐵路所用之人，由中國政府負責保護；
- 七，鐵路區域內司法案件，由地方官按照條約辦理；
- 八，鐵路所必需之地，若係官地，由中國政府給與，不納地價；若係民地，按照市價，或一次繳清，或按年向地主納租；
- 九，公司之地，一概不納地稅，並由公司一手經理；
- 十，公司可設立電線，自行經理，專爲鐵路之用；
- 十一，中國在此鐵路交界兩處，各設稅關；

十二，公司經營鐵路，如有虧折，應由公司自行彌補，中國政府不負責任；

十三，自公司路成開車之日起，以八十年爲限，限滿卽以全路交給中國政府，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；

十四，路成開車之日，由公司繳還中國政府庫平銀五百萬兩。

中東鐵路自始卽爲糾紛之源。日俄之戰，不可謂非種因於中東鐵路；而中俄兩國多少年來之糾紛，亦因中東鐵路之問題所釀成；歐戰以後，協約國亦捲入中東鐵路之漩渦，遂使遠東問題治絲益棼矣。

一千八百九十八年三月，德國租借膠州灣，同月俄國亦租借遼東半

島，此即俄國兩年前助中國政府向日本索還之地也。於時俄國政府中人，對於此事之意見，歧爲兩派。微德及海軍大臣，咸主張用和平方法，反對藉強力以達租借遼東半島之目的，以爲如此足以引起日俄兩國之糾紛；俄國政府不聽，反遷就強硬派之意見，卒與中國訂立旅順大連租借條約九款。條約中規定中國以旅順口大連灣租借與俄國；租借年限暫定爲二十五年；惟此項租借，不得侵犯中國在該兩地之主權；旅順口作爲海軍軍港，祇准中俄兩國船隻出入；大連灣則開爲商港，各國船隻皆可自由出入。條約中最後並規定中東鐵路敷設一枝線，直通大連灣。

是年夏，中俄兩國又訂立旅大租借續約六款，東省鐵路南滿枝路合

同七款。雙方約定中東鐵路之枝線，築至旅順口及大連灣之海口；中國非經俄國許可，不得將隙地，沿海口岸，及隙地內農礦工商之利權讓與他國人；凡此枝線經過之地方，中國亦不得將鐵路權讓與別國人；俄國可在遼東半島租借地內，自行酌定稅則；中東鐵路公司可經理輪船事業；中國並准許中東鐵路公司在其枝路經過一帶地方，有權開採爲建造及經營鐵路所需用之煤礦。

一千八百九十九年，英俄兩國相約長城以北，爲俄國之鐵路建造範圍，長江流域爲英國之鐵路建造範圍，互相承認，不相侵害。

同年，俄國宣布大連爲自由港，各國船隻可自由出入，各國人民皆可在大連經營商業。

當斯之時，中國民情憤激，清室已失信仰。排外空氣瀰漫於北方，南方人士則進行維新運動，勢力亦甚膨脹。維新運動之首領康有爲，嘗進言光緒皇帝，帝深表同情，因對於康，言聽計從。於是朝布一令，夕發一詔，銳意變法，屢興新政。惟朝廷中舊官，因帝興革太疾，多有不奉行詔令者，帝加以譴責，若輩竟訴之於慈禧皇太后。慈禧卽迫帝下詔遜位，己則垂簾聽政。維新運動至是受一頓挫，中國政治遂益趨於黑暗，致有一千九百年義和團之變，拳民攻擊北京使館，大波軒然以起。初，義和團起於山東，繼侵入直隸，滿佈北京四郊，最後在東三省亦有拳民鬧事。俄國遂藉此爲名，派大軍赴東三省。俄兵行爲，殘暴已極。布拉郭威什臣斯克有中國商民五千人，盡被驅迫入黑



龍江中而死，五千名男婦老幼，均逐波臣以去。不久俄即占領全東三省，視爲征服之地，並在牛莊高樹俄國國旗，設立俄國行政官署。

拳亂既告一結束，各國實行撤兵，俄國最初在出兵時雖聲明將來東三省恢復秩序之後，俄即撤兵云云，顧今則事實上不然，俄兵仍佔領東三省全部，不肯撤退。不久俄兵雖有一部份撤退回國，不知其同時立即補上護路軍隊一萬二千人，是撤與不撤等耳。俄又聲明遲早必撤兵，並無永遠佔領東三省之意。然而其誰信之。一千九百零一年二月，盛傳俄國向中國提出重大要求，一個月後，中國政府不得已，請英美兩國干涉。俄國之要求卒不獲如願以償。六個月後，俄又二次提出要求，不過此次之要求已較第一次緩和；俄當時要求給華俄道勝銀行

以種種特殊權利，英美日三國頗不以爲然，皆先後向俄國提出抗議。日本此時認爲俄國以武力霸佔東三省，足以充分威脅日本在高麗之利益，因之決定聯英以制俄。日英兩國此後交換意見，雙方異常接近，皆認爲滿意，一千九百零二年正月，雙方簽訂英日同盟條約。未幾，中俄交還東三省。條約亦宣告成立。俄國承認如再無變亂發生及他國之行動亦無妨害時，即將東三省交還中國。條約中規定十八個月內，俄國將東三省所駐各軍完全撤退回國，撤退之步驟分爲三時期，每六個月爲一期。在第一期中，俄國撤退奉天省西南段至遼河之兵；第二期再撤退奉天省其餘之兵及吉林省之兵；第三期始撤退黑龍江省所駐之兵。一般人以爲此難決之問題已完全解決矣，孰知事有不然者在。

俄國第一期之撤兵，全遵約實行，至一千九百零二年十月，奉天省西南段至遼河之兵已撤盡。惟在第二期撤兵之前，俄國又向中國提出新要求七款。其中之一款，不准中國在已撤兵之區域內開埠通商。不知是時美日兩國，正與中國交涉關奉天，安東爲商埠，聞訊大詫異。列強遂向俄國政府提出抗議，俄國之答復否認其事。不過此後俄國不特不撤兵，反將已撤之兵調回，增防遼河以西一帶地段。同時俄國政府任命旅順口都督海軍上將阿萊克雪夫（Alexieff）爲黑龍江與關東州之總督，於是人言嘖嘖，列強胥知俄國有大欲存焉。日本因處於特殊地位，對俄尤感覺不滿。其間因高麗問題，日俄雙方益趨於水火。卒之兩國國交，岌岌可危，一千九百零四年二月，日本遽爾向俄國宣戰矣。

。中國則始終守中立態度。日俄戰爭之結果，俄國爲日本所敗，俄乃不得不棄甲曳戈。戢其野心，不復出沒於南滿洲之舞台上矣。

東三省外交史略 第二章 俄國侵略時期之外交

## 第三章 日本侵略時期之外交

日俄戰爭因締結蒲茨茅和約而結束。蒲茨茅和約之內容錄如下：

(一)俄國承認日本在高麗政治上，軍事上，及經濟上，皆有最高無上之利益，如指導，保護，管理等事，日本認爲在高麗有必要者，即可措置，俄國約定不得阻碍或干涉；

(二)兩國約定共同撤退東三省之兵，以東三省交還中國；

(三)俄國宣布俄國在東三省並無足以損害中國主權或抵觸機會平等原則之領土的利益以及優先的或獨占的特權；

(四)兩國約定，中國爲發展東三省工商業起見，所取之一切辦法，凡對列國同等看待者，即不得加以阻碍；

(五)俄國政府得中國之同意，將遼東半島租借地及長春至旅順之鐵路及其枝線乃至沿鐵路線之煤礦，一併轉移於日本；

(六)兩國約定，在東三省各自經營專以商工業爲目的之鐵道，不得經營以軍事爲目的之鐵道，但爲保護鐵路線起見，兩國皆可留置守備兵，至守備兵人數，每一基羅米突，不得過十五名之數。

蒲茨茅和約內容宣布後，日本國內大起反感。蓋日本國民以爲此次一戰而勝強俄，必可得相當之軍事賠償費，初不料犧牲無數生命及財產之代價，僅獲得一條鐵路及東三省與庫頁島之二塊狹小土地而已。民衆因此憤不能平，東京，京都等地，皆有騷動發生。

日俄戰後，兩國約定共同撤兵，以東三省交還中國，中國遂恢復在東三省之行政權，而事實上處兩大強隣之間，地位較之疇昔，並無多大不同。

蒲茨茅和約訂於一千九百零五年；同年英日同盟期滿，兩國又行續訂。續訂後不過數月，高麗淪爲日本之保護國矣。

美國於日俄戰後，有鐵路界聞人名哈立曼 (Harriman) 者，欲以歐洲通遠東之鐵路，組成一大規模之國際事業，故本人親赴日本游說，與日本政府中人及財政界有力分子共商進行計劃，勸日本以中東鐵路之南滿枝路加入作資本。日本初亦贊成之，日本當時之首相桂太郎 (Katsura) 遂與哈立曼訂立一合同草約，預備由日美兩國組織一公司



，雙方享受同等之權利及利益，由此公司投資購買在日本手中之中東鐵路南滿枝路。顧於時適小村男爵 (Baron Komura) 因與俄媾和事畢歸東京，強硬反對日美共同投資經營南滿鐵路，致令桂太郎與哈立曼所訂之合同完全取銷，並決定純粹用日本資本經營此鐵路，由日本政府監督一切。小村男爵之意，蓋欲以此爲日本之獨占事業無疑。

中日會議東三省事宜條約，簽訂於一千九百零五年十二月二十二日，簽訂之地點在北京。在此條約之正約中，中國政府對俄國以租借地及鐵路移讓於日本，表示同意。不過此條約，正約之外，尚有附約。在附約中規定（一）中國以指定之城市，自行開埠通商（二）中國允將由安東至奉天日本軍隊在戰時所築之臨時鐵路，仍由日本繼續經營，以

十五年爲期，(二)中國相當的承認鐵路可置守備兵。

同時中日兩國訂一密約，據傳密約內容如下：

(一)中國因建築吉長(吉林至長春)鐵路，允向日本借款，數目定爲建築資本金額之半；

(二)中國收買日本所造由新民府至奉天省城之軍用鐵路，由中國改造成普通鐵路，允將遼河以東一段所需款項，向日本借一半之數；

(三)中國不得建築與南滿鐵路並行之路綫。

自後在一千九百零七年，一千九百零八年，一千九百零九年，關於吉長鐵路及新奉鐵路問題，中日兩國又續訂條約，詳細規定一切，內

容則不外乎：

- (一) 中國政府担保償還借款及利息；
- (二) 以鐵路及其進款爲担保；
- (三) 鐵路進款存入日本銀行；
- (四) 總工程師及吉長鐵路之總會計，均須任用日本人；
- (五) 鐵路線須與南滿洲鐵道銜接；
- (六) 倘嗣後於吉長鐵路添造枝路，或再展長，如遇資本不敷，應向日本商借款項。

日本之南滿洲鐵路株式會社，設立於一千九百零六年八月，其組織法先經日本政府勅令批准。南滿洲鐵路株式會社之作用，在接收並經

營俄國中東鐵路之南滿洲枝路，及其大石橋至營口與安東至奉天之枝線。資本總額原定日金二萬萬圓，當英國二千萬磅，後陸續增至四千四百萬磅。每股額而爲日金二百圓，悉爲記名股票，祇准中日兩國人有購買股票之權。日本政府担任資本一萬萬圓，以鐵路及其附屬財產並撫順，煙臺兩處之煤礦充之。惟公司之活動，並不限於鐵路運輸事業。凡日本政府認爲適當者，如礦業，自來水業，電氣事業，出口貿易，倉庫事業，土地事業，建築事業等等，公司莫不經之營之。此外如鐵路附屬地內之公用事業，教育，衛生，以及同樣之事，亦由公司管理，公司爲充足此項經費起見，且可向住在鐵路附屬地內之居民收費。最近南滿洲鐵道株式會社，已經營大旅館五家，醫院十四處，各

種學校達七十所之多，並有農事試驗場及模範農場多處，奉天有醫科大學一所，大連有一工業學校及一師範學堂，此外尙經營一理化試驗所，自來水工場十七處，在鞍山尙有一大規模之製鐵所。事實上南滿洲鐵道株式會社，無異是一殖民公司 (Colonization Corporation)，完全在政府監督下之大殖民公司。試觀其社長，副社長，及理事等，皆須由政府任命，公司之營業，亦受官廳之監督，並須接受政府訓令，且公司議決之件，或執行之事，政府不予同意時，即可取消之，同時並可將公司中負責之職員免職，是則政府與公司之關係，可不言而喻矣。

一千九百零五年十二月二十二日中國與日本所簽訂之東三省事宜條

約，中國允將自安東縣至奉天省城之臨時行軍鐵路，由日本改造成普通鐵路，繼續管理，以十五年爲期；於十五年之期限外，尙賦以撤兵之期十二個月，改造工程之期兩年，統共實爲十八年。十八年之期限滿後，日本即以安奉鐵路售與中國，彼此公請一他國公估人，按該路建置各物件估價。至改造工程辦法，雙方約定應由日本承辦人員與中國特派人員妥實商議。後以日本方面一再延宕，至一千九百零九年初，日本始正式邀請中國政府派員會同日本承辦人員商議其事。於是中國即派員會同日本方面人員共同視察安奉鐵路全綫，日本提議即行開始改造工程。一千九百零九年八月十九日，日本提出之安奉鐵路覺書，在奉天省城簽字，安奉鐵路問題遂告解決，至一千九百十三年居然

實行通車矣。

同時在一千九百零七年，中國計劃敷設自新民府至法庫門之鐵路，與英國一建築公司商議此鐵路建築事宜，事爲日本所聞，日本政府卽向中國提出警告。中國初不之理，然最後爲日本所屈服，取消其原定計劃，表示如築造新民屯至法庫門鐵路時，允與日本先行商議。此一千九百零九年之事也。

日俄戰後，兩國因利害關係，又漸漸言歸於好。一千九百零七年七月，日俄訂立一政治協定。兩國公開互相表示好意，此實爲第一次。在協定中，日俄兩國政府約定彼此尊重對方國家領土之完整以及對方國家自中國取得之權利；又約定相互承認中國之獨立及領土的完整，

以及各國在中國經營工商業之機會平等原則；爲保持上述之現狀及尊重上述之原則起見，日俄兩國約定用一切和平之方法以達此目的。所謂和平方法，無非日俄兩國聯合阻止新民屯法庫門鐵路之建築耳。

同在一千九百零七年，日本與法國又訂一類似與俄國所訂之協定，協定中規定日法兩國尊重中國之獨立與完整，以及機會平等原則，又爲保持各自之領土權利故，必要時得互相協助云云。

美國在日俄戰前及日俄戰時，一般輿論皆對日本表示好感；然日俄之戰既終，日本在東三省野心勃勃，正與俄國不相上下，又承受俄國在東三省之所有物，於是對日之好感，日後竟漸漸變成懷疑態度。何以言之。



美國因受此種懷疑之影響。故美國駐奉天之領事司屈賴脫 (Willard Straight)，於一千九百零八年，得東三省總督之贊助，向美國鐵路界及財政界聞人提議，以美金兩千萬元貸與東三省中國當軸，設立一銀行，代表東三省中國官廳經營各種事業，自然鐵路事業亦包括在內。在其計劃中之鐵路事業，即爲建設錦瓊鐵路，自錦州至瓊瑋之鐵路。美國對於此項主張，當即表示接受；第因當時中國政治發生變化，此議遂寢，借款交涉迄未底於成，最後決定專建設錦瓊鐵路，不問其他。一千九百零九年十月，東三省總督錫良，與英美兩國間締約，許兩國資本家投資建造該鐵路。

錦瓊鐵路之事尙在進行中，日美間之路德高平條約 (Root-Takahira

Agreement) 已於一千九百零八年正式簽字，日美皆宣言保持現狀，贊助中國之獨立與完整以及機會平等原則，以一切和平方法促其實現，如現狀或機會平等原則受有威脅時，雙方對於所採補救方法，應先交換意見。

建造錦瓊鐵路之條約，於一千九百零九年在奉天省城簽字，簽字後一月，美國國務卿樂克施(Linnox)，先向英國政府提議，謂中國既簽字於錦瓊條約，英美兩國應即共同參加建造該鐵路。同時樂克施主張列強共同出鉅資，使中國政府爲借主，收買東三省諸鐵路，惟管理權應歸投資各國共同管轄，爲借款之交換條件。此即東三省鐵路中立之議，亦即樂克施國際共管東三省鐵路之計劃也。

英國之答覆，表示承認國際共管東三省鐵路之原則，不過願稍緩再議其事；至於建造錦瓊鐵路，英國主張須請日本參加。蓋英國政府當時所處地位至爲困難，葛雷爵士 (Sir Edward Grey) 嘗在國會中說明英國受一千八百九十九年英俄協定之束縛，長城以北之鐵路，英國不得染指，故對於美國提出之鐵路國際共管計劃，不能積極從中活動。俄國與日本，對於此項鐵路國際共管計劃，自然表示反對，早在一般人意料之中。日俄兩國始終認定此項計劃在事實上不易實現；俄國對於錦瓊鐵路；更藉口妨害俄國之經濟與軍事的利益，明白表示反對。因日俄兩國之反對，錦瓊鐵路與國際共管東三省鐵路之全盤計劃皆歸於泡影。隨之日俄兩國向中國提出警告，謂將來關於鐵路上之計劃，須

先與日俄兩國商議。日俄兩國因此機會，日益接近，一千九百十年，兩國又訂一關於東三省事宜條約。條約中規定兩締約國維持日俄兩國以及日俄兩國與中國所訂一切條約，協定與其他議定書在東三省所產生之『現狀』，如現狀受威脅時，兩國即應互相協議補救方法，以期挽回原有之地位。此即日俄兩國對於美國樂克施計劃之最後答復也。

美國樂克施之計劃雖告失敗，顧猶時時注意東三省之變化。日本於一千九百零九年，與中國訂一條約，即是所謂東三省交涉五案條款，其中中國允將大石橋至營口之鐵路，認爲南滿洲鐵路之枝線；中國政府並承認日本有開採撫順烟臺兩處煤礦之權；此外中國尙允許安奉鐵路沿線及南滿洲鐵路沿線之礦務，由中日兩國人合辦。美國爲此曾提

出質問，質問是否不准其他國人在以上兩路沿線經營礦業。日本答覆云並無此意，同時解釋上項規定之真正目的，在不許中日任何一國獨自從事礦務。

日俄戰時，日本在東三省架設電報線，此項電報線問題，中日兩國屢屢交涉，歷久不決，直至一千九百零八年始了此案。雙方商定之解決辦法，係由日本以鐵路附屬地以外之電報線移交中國，中國付日金五萬圓作代價。翌年，間島問題發生，中日兩國又起糾紛。所謂間島問題，即是在間島所住之高麗人，在司法上應屬何國管轄之問題。後中日雙方議定，司法權仍屬中國，但在審訊高麗人案件時，須請日本領事館員出席。中國當時還允在間島開四處爲通商地點。然而間島問

題實未盡解決也，日後仍爲兩國糾紛之媒。間島荒僻，最易滋事，爲紅鬍子（Hunchusn）出沒之區，尤多高麗不逞之徒。一千九百二十年時，鬍匪大猖獗，舉火焚日本領事館，日本人被害者數名。於是東京政府立即派兵赴間島，藉口保護其人民；惜其兵士行動，逾越常軌，殘毒成性，外國報紙遂大聲疾呼反對。最後因事件和平解決，日本軍隊隨即撤回；但爲防患未然計，間島之日本領事館，皆增派警察駐守。日本常聲言間島爲高麗之領土，主此說甚力。

高麗於一千九百十年合併於日本；一千九百十一年，續訂英日同盟，決定再延長十年，英日兩國更確定尊重中國之獨立及領土的完整，遵守『門戶開放』之原則，並約定相互協助保持兩國在東亞及印度之領

土權，以及保護兩國在東亞及印度之『特殊利益』。

在續訂英日同盟之同年，中國發生革命，顛覆清室，改建中華民國。不幸中國從此兵連禍結，互年不息；惟東三省始終平靜無事。此固由於日俄兩國爲保護其自身利益起見，不容許東三省淪爲戰爭區域；然最大原因實在東三省之統治人物，皆精明強毅，故能使東三省和平保持不替，張作霖其尤著者也。

自中國革命後，至歐戰發生前，其間外交事件可供史家記錄者，僅中日兩國訂立四洮，開海，長洮各路借款預約一案而已。此約於一千九百十三年十月，雙方在北京簽字，內容爲中國允借用日本之款，建造下列各鐵路：

- (一) 由四平街起，經鄭家屯至洮南府；
- (二) 由開原起至海龍城；
- (三) 由長春至洮南府。

約中中國並允許日本，將來如須修造由洮南府城至熱河之鐵路時，倘須借用外債，當儘先向日本商議。中國之訂立此約，蓋與『南京事件』(Nanking Affair) 有關，當是年春，張勳之兵在南京滋事，日本人之生命財產曾受相當之損失故也。

上列開海長洮兩鐵路，迄未着手建造；但於一千九百十五年，中國與日本橫濱正金銀行 (Yokohama Specie Bank)，訂立一四鄭鐵路借款合同，修築四平街至鄭家屯間之鐵道，以爲四洮線之首段。合同內容係



借日金五百萬圓，以鐵路全線及財產全部與收入作抵押。總工程師，會計主任，運轉主任，皆以日本人充之。合同之附帶條件，限制中國須儘先購買日本材料，如日本材料之價格與質地與其他國之材料相同時。繼以條件發生問題，借款未成事實，正金銀行先付少數之款。一千九百十九年，中國又與南滿洲鐵道株式會社訂立合同，以修築鄭洮鐵路（鄭家屯至洮南府）及自鄭家屯至通遼（白音泰來）之枝線爲名，借日金四千五百萬圓。此次亦因款項發生問題，未能依照合同辦理，僅由南滿洲鐵道株式會社先填借一筆短期借款，與正金銀行填借之款兩共合計，約爲日金三千二百萬圓。四洮鐵路（四平街至洮南府）係由中國人自行建築；僅鄭家屯至洮南府之一段，假手於南滿洲鐵道株式會

社。日後該會社又爲東三省政府建築一洮昂鐵路，起自洮南府，終於昂昂溪。今以上數路皆已實行通車矣。

一千九百十四年八月四日，歐戰爆發，同年八月二十三日，日本加入協約國。此時歐洲列強無暇東顧，日本在遠東成獨霸之局，遂利用中國弱點，獲得極大之利益。日本初派兵攻擊膠州灣，一舉而佔領之，繼於一千九百十五年正月十八日，向中國秘密提出二十一條要求。所謂二十一條要求，共分五大部分。其第二號云：中國政府向認日本在南滿洲及東部內蒙古享有優越地位，議定條款如下：

(一) 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，任意居住來往，並經營商工業等項生意；

(四)中國允將南滿洲及東部內蒙古各礦開採權，許與日本臣民，至擬開採各礦，另由兩國政府商訂；

(五)中國政府，應允下開各項，先經日本同意，然後開辦：(一)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，及(二)將南滿洲及東部內蒙古各項課稅作抵，向他國借款之時；

(六) 中國在南滿洲及東部內蒙古，聘用政治軍事各顧問教習，必先向日本政府商議；

(七) 中國允將吉長鐵路管理經理事宜，委任日本，其年限以九十九年爲期。

又第五號中之第三條云：向來中日兩國屢起警察案件，以致釀成糾葛不少；因此必須將必要地方之警察，作爲中日合辦，或在此等地方之警察官署，聘用多數日本人。

日本之二十一條要求，網羅一切，纖細無遺，中國舉國皆痛心疾首，咸曰爲大禍之將至。當時列強莫不在疆場中競逐，奚能顧及遠東事耶？故中國不能得列強之助，處於孤立無援之地位，束手以待宰割耳。

。雖然，中國並不自餒，竭力掙扎，不稍示弱。是年二月，中國居然駁覆日本。最後中國不得已，允承認旅順大連及南滿洲鐵道租借限期之展長；安奉鐵路期限亦同時展長；並允以指定之地點，開埠通商；其他關於礦產，鐵路借款，以及聘用日本顧問等事，皆可一一承認；但關於東部內蒙古及吉長鐵路兩事，略而不論。是年四月，列強輿論對於日本之要挾中國，大表示不滿，日本復取條款加以修改，內容已較前稍表示讓步。然其中有一點，關於已往條約所載中國三十六年後得備價贖回南滿洲鐵路，日本則要求取消之。中國當於五月一日答覆，附一最後之修正案。日本認爲不滿意，於是月七日，向中國發送一誠最後通牒（音譯作哀的美敦書）。日本在最後通牒中聲明，爲表示一誠

實好意』起見，要求中之第五號全部，可保留至將來討論；惟要求中其他各項，須中國完全承認，不得再加修改，否則，日本將取認爲必要之獨立行動。日本並限定中國兩天答覆，一切須在二天內決定。至五月八日，中國遂不得不屈服於此不可避免之命運下矣。是月二十五日，中日兩國交涉終了，簽訂北京條約，條約計分兩部分，一爲關於山東之部分，一爲關於東三省之部份，並有與條約有關之換文多種。日本此次所得者爲：

(一) 旅順大連租借期限，並南滿洲及安奉兩鐵路之期限，均展至九十九年爲期；

(二) 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，並得在南滿洲任便居住來往，及經營商工業等一切生意，又可與中國人民合辦農業及工業；

(三) 中國政府允諾，自開東部內蒙古合宜地方爲商埠，並速行從根本上改訂吉長鐵路借款合同。

關於司法問題一方面，北京條約中亦有規定如下：

(一) 在中國享受居住及租借土地特權之日本國臣民，須將護照向中國地方官註冊，並應服從中國警察法令及課稅；

(二) 民刑訴訟，日本國臣民爲被告時，歸日本領事官審理，至中國人民爲被告時，亦歸中國官吏審判，不過彼此均得派員到堂旁聽；

(三)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；

(四)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。

中國政府於北京條約簽字後不久，即發表正式聲明書，宣布中國被強迫承認日本最後通牒中提出之全部條款，即其中有抵觸中國與其他國家所訂各種條約及協定之處，如關於維持中國領土之獨立與完整，保持『現狀』(Status quo)，各國在中國經營工商業之機會平等原則等等，皆不容中國有所修正。

此時反對中日兩國間此種規定者，列強中惟有美國一國耳。一千九



百十五年三月，美國國務卿送一照會致日本駐美國之大使，其中先說明列強皆尊重中國門戶開放原則，繼表示意見，謂日本最近所欲從中國手中取得之權利與特權，未免有與美國之條約上權利發生衝突之處。此後在中日北京條約簽字終了之後，美國又以同樣之照會分致中日兩國，內云對於中日兩國訂立之任何協定，凡損害美國國家或其人民之條約上權利，以及損害中國之政治的與領土的完整，或破壞門戶開放之原則者，美國政府皆不能承認。最後在一千九百二十一年舉行華盛頓會議時，中國代表曾要求取消一千九百十五年之中日北京條約，美國國務卿許士(Hughes)即聲明上述兩種照會，並謂美國政府今日之態度，與當時所採之態度無異。

俄國在一千九百十五年，亦與中國訂立一種條約，內容關於呼倫貝爾問題。原呼倫貝爾又稱巴爾曼 (Bargu or Barmkh)，位在蒙古之東北角，中東鐵路之大站，如海拉爾，如滿洲里，皆在呼倫貝爾區域內。呼倫貝爾曾於一千九百十二年宣布獨立；中國則始終未承認此舉，俄國當時因呼倫貝爾與其疆界毗隣，又因中東鐵路之關係，希望此事早日解決，故表示願從中調解。俄國調解之結果，呼倫貝爾取消獨立，改爲特別自治區域，仍歸中國管轄，但所收之稅，除鹽稅與關稅外，均須由呼倫貝爾政廳支配，專供本地方自治之用，中國人在呼倫貝爾，且不許有土地所有權。呼倫貝爾如發生擾亂情事，中國可自由派兵鎮壓，不過事前須通知俄國，又一待秩序恢復後，中國須立即將軍隊

撤退。至一千九百二十年，俄國國勢已不足畏，呼倫貝爾乃取消自治，廢特別區制，從此復歸併於中國，劃入黑龍江省界內。

一千九百十五年中日條約之痕跡，頗不易磨滅，中國與日本於訂約之翌年，在東三省發生一新糾紛，即所謂鄭家屯事件是也。時在一千九百十六年夏，日本兵與中國兵在鄭家屯各開鎗轟擊，日本兵死數人，並有一日本居民爲流彈射傷。日本遂聲言中國有意挑釁，除要求懲罰禍首外，並要求在南滿洲及東部內蒙古各地，日本認爲有派警保護其國民之必要者，即應設立日本警察官吏派出所，東三省行政當軸且須聘用日本警察顧問。此外日本尙提出下列之要求：

(一) 在南滿洲及東部內蒙古各地之中國軍隊，須聘用日本將校爲

顧問，並須聘用日本將校爲軍官學校教官；

(二)奉天督軍個人應向旅順關東軍司令官及奉天日本總領事謝罪；

(三)對死傷者之家屬應給恤養費。

中國政府當時答覆幾點：(一)奉天督軍公署已有一日本軍事顧問，故不允再聘用日本軍事顧問及軍事教官；(二)關於日本警察顧問問題，因一千九百十五年之中日北京條約中規定日本國民應服從中國之警察及課稅法令，故再聘用日本警察顧問，即是妨害中國主權，無論在精神上，或在形式上，中國主權皆將因此而受損害。中日兩國爲此事交涉多次，而無法解決，最後決定雙方讓步，日本撤回關於警察官吏

派出所，警察顧問，及軍事教官之要求，中國方面承認所屬兵士肇事之師長應加申斥，負責長官須受法律處分，對流彈擊傷之日本僑民，給恤養費五百元，並在中日兩國人雜居之地張貼布告，注意優待日本軍民，至謝罪一層，中國略加改正，亦允照辦。

鄭家屯事件發生之同年，日俄兩國訂一條約，彼此約定不得參加反對對方國家之任何準備或政治結合，訂約之任何一國在遠東之領土權或特殊利益受有威脅時，兩國應商議採取共同防禦之措置。翌年，霹靂一聲，俄國爆發革命，在彼得格勒之政府文件中，發覺日俄兩國同時尚訂一秘密軍事協定，協定中兩國約定如有一國採用保護其利益之政策時，兩國須互相協助，得對方之同意時，可共同對第三國宣戰。

著者在此須補述一事，即英國在一千九百十三年，早已承認俄國在北滿洲，外蒙古及在新疆 (Chinese Turkestan) 之『特殊利益』矣。

一千九百十七年八月十四日，中國加入協約國，對德奧宣戰；未幾，日本子爵石井 (Viscount Ishii) 有美國之行，結果此行不虛，與美國訂立一藍辛石井協約 (Lansing-Ishii Agreement) 以歸。所謂藍辛石井協約，即是交換幾種照會，一千九百十七年十一月二日，藍辛致石井之照會如下：

日本特別代表團全權大使

石井菊次郎子爵閣下

吾等近來所談關於兩國政府與中華民國有關之相互利益之問題，

得在此表示對吾等協定之理解，實無任榮幸。

爲掃除近來一切謠傳，吾等認定就兩國政府關於中國所抱之希望及意向，須再行公開表示之爲愈。

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，因此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。

雖然，中國之領土主權，仍完全存在，美國政府信賴日本帝國政府屢次之保障，日本雖以地理位置之關係，有上述之特殊利益，然對於他國貿易，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，聲明並無侵害中國之獨立與領土完整之目的，並聲明兩國政府，維持對於中國之門戶開放，或商工業機會均等主義。

將來凡以特殊權利及特典，侵害中國之獨立及領土的完整，或妨礙各國人民完全享受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。

藍辛 (Robert Lansing) 一九一七年十一月二日於華盛頓國務院  
藍辛與石井換文中最重要之點，爲關於『特殊利益』問題之一節，此不可不注意也。

中國政府初未預聞其事，見協約中有『特殊利益』字樣，尤惴惴於



心，故於接到該項協約後，發出一宣言，表示中國對於各友邦條約上之權利，向來尊重，至領土相接近之地方，雖發生特殊關係，然亦以現存條約上所規定者爲限，他國以文書交換，互相承認之事，未得中國之參加者，中國絲毫不受其拘束。後美國參議院外交委員會 (Tareign Relations Committee of the United States Senate) 質問藍辛，所謂『特殊利益』究作何解釋，藍辛答云照會中所用特殊利益字樣，僅指領土相接之國家間所發生之特殊利益而言，此必兩國之和平與繁榮互爲影響所致。不久，美國駐北京之公使，奉到政府訓令，向中國政府解釋藍辛石井換文中之特殊利益云云，僅有經濟上之意義，並無政治上之意義。

俄國革命後，因全國陷於混亂，無暇東顧，不復能在東三省政治舞台上如前之活躍矣。日本以爲有機可乘，遂積極活動。東京之大隈內閣解體後，由寺內出而組閣，以鉅款借與中國安福系，世所謂『西原借款』(Nishihara Loan)，其中心人物卽爲寺內。而寺內任內對東三省亦借與各種款項。計自一千九百十七年至一千九百二十年，此數年中，日本與北京中央政府或東三省地方政府所締結之借款條約共有五種之多。其詳如下：

(一) 吉長鐵路借款條約，訂於一千九百十七年，締結條約者中國方面爲中國政府，日本方面爲南滿洲鐵道會社；

(二) 吉會鐵路墊款條約，訂於一千九百十八年，締結條約者中國

方面爲中國政府，日本方面爲三銀行，即日本興業銀行，朝鮮銀行，及臺灣銀行是；

(三) 滿蒙四鐵路墊款條約，訂於一千九百十八年，所謂四鐵路，即是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展長至海口之鐵路，締結條約者中國方面爲中國政府，日本方面仍爲日本興業銀行，臺灣銀行，及朝鮮銀行三銀行；

(四) 洮鐵路借款條約，訂於一千九百十九年，締結條約者中國方面爲中國政府，日本方面爲南滿洲鐵道會社；

(五) 吉黑兩省金礦及森林借款條約，訂於一千九百十八年，締結

條約者中國方面爲中國政府，日本方面仍爲上述之三銀行。

最後一項借款條約，訂定借款金額爲日金三千萬元，以吉林黑龍江之金礦，森林及其收入爲擔保，但此三千萬元，名爲吉黑兩省金礦及森林借款，實際並未用於金礦及森林事業上。吉長鐵路借款條約，係根據一千九百十五年之中日條約所改訂。其內容規定在三十年借款期內，全路事務須委托南滿洲鐵道會社代爲指揮經理，並規定中國政府將來如延長本路或添設枝線，資金不足時，須儘先照會南滿洲鐵道會社，商量借款。至吉會鐵路，係自吉林經過延吉南境及圖們江以至會寧之鐵路，今在吉林敦化間之一段早已竣工，實行通車。不過此吉敦鐵路條約與吉會鐵路墊款條約並非一事，吉敦鐵路條約訂於一千九百

二十六年，締結條約者中國方面爲中國政府，日本方面爲南滿洲鐵道會社。

俄國革命後，北滿洲之中東鐵路亦隨之發生問題，協約國卒於一千九百十九年，組織協約國共管中東鐵路委員會 (Inter-Allied Railway Committee)，於委員會之下，設技術部與軍事運輸部。直至一千九百二十二年，協約國之兵完全撤退後，此委員會始取消，同時委員會所屬之技術部與軍事運輸部自亦因之歸於無有矣。

一千九百二十二年，新銀行團成立。其初由美國提議，邀英美法日之銀行團體，合組一新銀行團，其範圍限於中國政府保證之借款，至借款性質，則不論實業借款，政治借款，或財政借款，皆可以擔任。

不過各國皆應將借款之優先權，讓渡於新銀行團。日本因此大爲反對，堅持滿蒙除外之議。日本並向美國聲明，日本之於滿蒙，在地理上及在歷史上，皆有特殊關係，且此種特殊關係，英美法俄皆曾承認，故要求將滿蒙除外。英美不允。最後由英國給一書而保證，保證新銀行團決不作影響日本經濟生活及國防安全之活動；美國亦有同樣之表示。日本認爲滿意，撤回滿蒙爲特殊勢力範圍之要求。新銀行團合同，遂於一千九百二十年正式簽字。日本承認以洮南熱河一線及由洮熱線展至海口之一線，讓渡於新銀行團。不過日本保留南滿洲鐵路，吉會鐵路，鄭洮鐵路，長洮鐵路，開海鐵路，吉長鐵路，新奉鐵路，以及四鄭鐵路，聲明皆絕對不屬於新銀行團之範圍。

新銀行團之借款計劃，皆未實現爲事實。一千九百二十年秋，該銀行團曾擬以美金一千萬元借與中東鐵路。卒以各方反對，日本銀行界方面反對尤力，以爲此議超出新銀行團合同之範圍；美國則以爲非先得協約國共管鐵路委員會之允許，此款斷斷不能借，故此議不久即成畫餅。

一千九百二十一年，舉行華盛頓會議，締結九國遠東公約，其第四條云：

各締約國協定，不贊助各該國人民相互所爲之任何協定，其目的在於中國領土之特定部份內創設勢力範圍，或規定享受彼此獨有的機會者。

訂此約時，在一千九百二十二年二月六日。同約第一條第四節云：各締約國約定當自行抑制，勿利用中國之情形，以求獲得足以減損友邦臣民或公民權利之特殊權利或特典，並勿容許有害此等友邦人民安寧之行爲。

又在華盛頓會議中，中國代表團發言贊成門戶開放主義，且預備以此主義推行於全中國，美國代表團當即建議，各國對於此問題，應共同發布一決議案。茲錄其最後修正之草案如下：

(一) 除中國外，各國約定：

一，不得營求或助其國民營求專爲自身利益而在中國任何部份獲得商業及經濟上一般優越權之協定；二，不得營求或助



其國民營求任何獨占權或優先權之足以侵奪他國人民在中國經營合法的商工業之權利者，或他國人民與中國政府合作經營各種公共企業之權利者；三，不得營求或助其國民營求任何獨占權或優先權，如其範圍與有效期間以及地理關係足以妨礙機會平等主義之實施者。但本協定不能解作禁止取得因經營特殊商業，工業或財政事業以及爲考查目的所必需之財產或權利。

(二) 中國政府須注意上述之協定，並聲明有意依據此等原則應付外國政府或人民對於商業權利及利益之請求。

(三) 到會各國（中國在內）贊成在中國設立審查部，凡因上述協

定或聲明而發生之問題，可交由該部審查，並由該部作成報告。

(四)到會各國（中國在內）約定，凡現存讓與權之任何條款，與其他讓與權之條款發生衝突者，或與上述協定或聲明之原則不符者，皆應送交審查部審查，以求圓滿之解決。

約中最後一款，日本代表幣原男爵（Baron Shidehara）要求修改，與美國代表許士（Hughes）爭辯良久。最後決定刪除此一款。其他三款則此後皆訂入九國遠東公約。

日本已往在東三省之一般政策，吾人不得不承認其有造成獨占範圍之傾向，日本雖可藉口條約或協定，爲其政策辯護，無如在理論上，

實與門戶開放主義大相逕庭，且與蒲茨茅和約日本自身所訂條約亦有不符之處。其顯著者不妨舉例如下：

(一) 一千九百零五年之中日條約，於條約外尙附一秘密議定書，其中有一款限制中國不得在南滿鐵路鄰近建築平行之路線，或任何妨害南滿鐵路利益之枝線；

(二) 吉長鐵路借款條約中規定，中國將來如延長該路或添設枝線，需用外國資本時，須儘先與日本商量借款；

(三) 一千九百十五年之中日北京條約，其中關於南滿洲及東部內蒙古建築鐵路或借款之部份，有與上一節同樣之規定；

(四) 四鄭鐵路借款條約，規定須儘先購用日本材料及其他需要物

此外如吉黑兩省金鑛及森林借款合同，亦規定將來如再需用資金時，應先與日本資商家商借；他如一千九百十五年之中日北京條約，其第二號第六款云，中國政府在南滿洲聘用政治，軍事，財政各顧問教習，必儘先聘用日本臣民。凡此皆日本欲努力造成獨占範圍 (Monopolistic sphere) 之表示也。

一千九百十九年舉行巴黎和會時，中國代表曾提出二十一條要求問題，至一千九百二十一年華盛頓會議時，中國代表團又提出此問題，要求重行審議並取消之。日本幣原代表遂對此發表聲明書，聲明中國以非出於自願為藉口，而圖取消條約中嚴重規定讓與之權利，使一旦

而承認之，則必致釀成非常危險之先例。又云：日本預備將南滿洲及東部內蒙古建築鐵路及其他借款之獨占權開放於新銀行團；關於中國在南滿洲聘用顧問向日本應有之優先權，日本亦不堅持；日本並完全撤回二十一條要求中之第五項（第五號）。

是時中國代表團對於日本幣原代表之聲明，即發表一答辯書，畧云：苟一強國自由從一弱國獲取有價值之讓與，此種讓與，在爭議中既有不滿，且無同等之交換物，則勢必至造成更爲危險之先例。加以此項條約中之重要部份，侵犯中國與其他各國所訂之條約，並與會議中所決定關於中國之原則相牴觸，事實上已引起中日兩國之誤解，此後將繼續引起兩國之誤解無疑，其實，此項條約完全爲片面的。以此理

由，中國代表團要求應取消此項條約。

此時美國代表團首席代表許士，亦發表一聲明書，書中首述美國在此事件中之地位，次說明美國之傳統政策，此種傳統政策，可一言以蔽之曰，即各國人民機會平等是也。許士之聲明書發表後，華盛頓會議中之二十一條要求問題，遂不了而了矣。中國之希望卒付諸泡影。

以吾觀之，日本必不甘心放棄經營東三省之意嚮。事實之詔示於吾人者，至爲明顯。觀夫日本之政治家與軍人，再三以日俄戰役中日本生命財產之犧牲爲辭，從可知矣。日本今以東三省視爲國防之第一線，即是抵禦紅軍及第三國際侵入日本之最前一線；日本已投下鉅資於東三省，估計其價值在兩萬萬元上下；日本並認定維持在東三省之地

位，在經濟上亦屬必要。蓋日本此時已由一純粹農業之國家，轉變爲一工業之國家。工商業大盛，人民之生活程度在物質方面已經提高；同時日本人口每年之增加數，超過七十五萬人，亦成爲一大問題。日本欲解決人口過剩問題，勢不能不採用移民政策，然而大多數國家，皆饜日本勞工以閉門羹，同時日本雖以東三省爲其過剩人口之出路，用爲殖民之目的地，第事實上已告失敗。此無他，原夫日本農業移民，多欲生存於氣候適宜及生活程度高於日本之地；而東三省不適合此兩種條件，加以中國農民勤苦耐勞，節儉寡欲，日本農民自不易與之競爭。日本之惟一出路祇有促進工業化。日本遂在此方面積極努力。然日本必須由國外獲得原料及食物。因此，日本認定維持在東三省之

地位，爲日本人生死之關鍵。東三省有充分之工業原料及食物，伊日本予取予求，並爲日本銷售製造品之市場，且因地理上接近之故，可不受威脅。東三省之繁榮日進，由此繁榮及於日本之利益亦日鉅。當日本在一千九百零五年繼俄人之後伸其勢力於東三省時，東三省尙赤地千里。時至今日，東三省之人口已增加一倍有餘，大好肥沃之地，多已從事耕耘，前之赤地千里，今已變爲良田萬頃矣。大連港之貿易，在一千九百零七年，僅有英幣八百萬磅之數；不意二十年後，至一千九百二十七年，已增至四千七百萬磅之鉅數，其進步之速，有如此者。

英國在東三省之利益，完全爲商業上之利益。彼所希望者，無非生



命財產之安全及機會之平等耳。在一千九百二十七年，英國輸入東三省之貨物，共值英幣二百五十萬磅。而東三省輸出至英國貨物之價值，約與上數相等。英國在南滿及京奉鐵路（北寧鐵路）投下之款，總數達一千八百萬磅之多。故英國在東三省商業上之利益，殊值得注意。吾以爲東三省之開發，必可以促進英國之此種利益也。

## 第四章 最近期之外交

中國屈服於列強意志之下，歷無數之歲月，近頃卒能奮勉自強，意者，睡獅初醒，前途實未可限量。即以東三省而言，中國亦力圖爭回已失權利，積極敷設鐵路，並進行收回中東鐵路之利權。

中國在歐洲大戰以前，與各國簽訂之鐵路合同，類多處於被動地位。近年以來，情形大不相同，中國居然自行投資建築鐵路。蓋自一千九百二十五年，郭松齡叛張作霖，欲取瀋陽，張作霖調黑龍江軍隊南下助戰，中東鐵路竟拒絕代為輸送，因此中國當軸大有覺悟，計劃建築長距離之鐵路，以瀋陽，吉林，齊齊哈爾三省會聯成一氣，藉謀運輸與交通之便利，不願再受中東路與南滿路之拘束。

東三省已成未成及在建築中之鐵路，可列表如下：

已成之鐵路——

俄國人建築者：中東鐵路及其支線。

日本人建築者：南滿鐵路及其支線；安奉鐵路。

中國人建築者：北寧鐵路；瀋海鐵路；吉海鐵路；呼海鐵路；

大通鐵路。

中國人借日款建築者：吉長鐵路；吉敦鐵路；四洮鐵路；洮

昂鐵路。

建築中之鐵路——

中國人建築者：洮索鐵路。

計劃中之鐵路——

俄國人計劃者：安達克山線。

中國人計劃者：吉林哈爾濱呼海線；五常一面坡線；昂昂溪齊齊哈爾克山線；義州朝陽線，海倫嫩江璦琿黑河線；伯都訥洮南線；通遼開魯線；齊齊哈爾嫩江線。

計劃中日本有借款關係之鐵路：敦化會寧線；長春安達線；敦化海林三姓（依蘭）線。

中日條約中規定建築之鐵路：長春洮南線；吉林海龍開原線；洮南熱河線；熱河達海口之線。

中國建築吉海（吉林至海龍）鐵路時，日本曾表示反對，認為破壞已

往與日本所簽訂之合同；中國建築瀋海（瀋陽至海龍）鐵路及大通線（大虎山至通遼線）時，日本亦表示反對，認爲中國不應建築此類鐵路，侵及南滿鐵路之利益。不過日本之反對在中國並未發生效力。今以上三路皆已建築完成，並已實行通車。此外呼海（呼蘭至海龍）鐵路，工程亦已告竣。

東三省有兩大幹路，一爲南部日本人之南滿鐵路，一爲北部俄人建築之中東鐵路。自共產黨奪取俄國政權後，以銀行爲國營事業，復收銀行中之私人資本；華俄道勝銀行爲避免沒收起見，即實行改組。改組後之華俄道勝銀行，中國雖加以承認，但同時提出種種要求。一千九百二十年，中國政府與北京之新華俄道勝銀行擬定一關於中東

鐵路公司之合同，在擬定書中，中國方面要求暫時管理中東鐵路，至承認俄國政府後再行商議善後辦法。合同中並規定中東鐵路公司應償還中國五百萬兩本銀及利息，理事會之理事長及理事四人，監事會之監事二人，均應由中國政府選任，鐵路從業職員亦由華俄雙方平均分配，鐵路公司之權利與義務，應純以商業爲目的，禁止一切政治活動。同時鐵路區域內之俄國領事法院一律撤銷，中國對於在東三省僑居之俄國人，得實施司法權，易言之，即中國希望取消治外法權是也。

翌年，美國提出中東鐵路問題於華盛頓會議。美國初不問中東鐵路之所有權誰屬，惟以爲該路應根據對各方之機會平等原則，視爲商業

之命脈。凡能達此目的者，美國願努力以赴之。因組織一委員會專討論此事，結果決定取消協約國共管委員會 (Inter-Allied Committee)，代以一國際財政委員會，專管理財政事宜，至全線行車事務，仍交還路局負責辦理，不過同時宜設立路警，保護鐵路，維持秩序，此項路警須受國際財政委員會之指揮耳。無如中國方面之代表，始終反對外人管理中東鐵路，因又重設一委員會審查此案，結果通過一決議案，議決中東鐵路及其職員應受更妥善之保護，選擇人位更宜審慎，尤其經濟方面不得濫費。與中東鐵路有關係之列強，並發表一聲明書，保留向中國之建議權，即建議中國應對中東鐵路公司之外國股東及債權人負責，而以中國接收並管理中東鐵路為交換條件。

一千九百二十二年，中國政府與蘇俄代表越飛 (Lofte) 在北京商議中東鐵路問題。越飛語中國政府，謂數年前蘇維埃政府雖表示允以中東鐵路無代價交還中國，但並非俄國放棄中東鐵路之一切利益。嗣後中國方面即進行收回中東鐵路之利權，哈爾濱之中國官府，通知中東鐵路理事會，謂在中東鐵路公司監督下之沿線各地市政，將由中國收回自辦，統屬於東省特區市政管理局，鐵路方面從此不復干預市政。一千九百二十三年，中國軍事當軸又要求中東鐵路公司交出地畝處，其措辭以一千八百九十六年所訂之原合同第六款所載『鐵路所必需之地』，應解釋爲一種純粹技術的意義。後以哈爾濱領事團干涉此舉，中國遂即自設一地畝局。一千九百二十四年，中國承認蘇維埃政府，與俄



國簽訂在『一般原則』上於中國有利之條約，此即中國政府在北京與蘇俄代表加拉罕所簽訂之協定。根據此項中俄協定，雙方約定中東鐵路公司專營全線交通事業，凡影響中國中央政府以及地方政府權利之事，如司法，地方行政，警察，地畝等等之事，皆應受中國官府管轄，鐵路方面不得干預。蘇維埃政府宣稱俄國以前與第三國所訂足以妨礙中國權利與利益之一切條約今後一律作爲無效，條文上並承認外蒙古屬於中國，同意中國政府用中國資本贖回中東鐵路。

當時張作霖已對北京政府宣布獨立，不歡迎北京政府與蘇維埃政府間之此種規定。顧張因自身地位上亦有困難，不能不與俄人周旋。一千九百二十五年，張作霖與蘇維埃政府締結奉俄協定，事實上與中俄

協定亦大致彷彿，所不同者，鐵路歸還中國之期，自八十年縮短爲六十年，卽此一點而已。雖然，締結奉俄協定，實屬張作霖之一種勝利，因奉俄協定之意義，無異表示俄國已實際承認張氏之獨立。

奉俄協定成立後，舊有之中東鐵路理事會卽行解散，由蘇聯籍之俄人充任鐵路管理局長。然而因此竟發生糾紛。一千九百二十五年，郭松齡叛張作霖，張調黑龍江軍隊南下助戰，俄局長藉口拖欠運費，拒絕輸送，聲言運兵須先付車費。一千九百二十六年，又發生一同樣事件，至是中國官府實行逮捕俄局長，交涉後始釋放。未幾，中國方面要求鐵路之收入，平均分存華俄兩國銀行，並要求縮小俄國局長權限。俄人不允。是時中國方面收回鐵路沿線之教育權，沒收鐵路局在松花

江中之輪船，碼頭及碼頭上附設之倉庫。一千九百二十七年，中國要求均分存款之目的居然如願以償。翌年，張作霖不幸於皇姑屯遇炸逝世。東三省外交史上最堪注目之一章，遂與張氏之逝世同時結束矣。

張之收回中東鐵路利權運動，着着成功；俄人雖無如之何，然暗中進行宣傳工作，在鐵路區域內以及東三省散播共產主義思想之種子，不遺餘力，當其時，俄人在外蒙古之地位已甚鞏固。外蒙初於中國辛亥革命時宣布獨立。俄國因歡迎外蒙建立爲一『半獨立之國家』，不惜予以援助，爲中國與蒙古雙方之調解人。調解之結果，於一千九百十五年締結恰克圖條約，確定蒙古爲中國宗主權下之自主國家。此種情形延長至一千九百十九年。彼時中國實行收復外蒙，恢復中國在外蒙

之主權。洎乎一千九百二十一年，俄國共產黨援助外蒙，野心勃勃，一手組織蘇維埃式之共和政府，所謂外蒙政府，實際完全在俄國共產黨勢力之下。今日猶且如此。俄國之政策，其惟一目的在同化外蒙，使之加入蘇維埃聯邦；第以外蒙尙在半封建時代，人民尙在過遊牧生活，雖積極散播共產主義思想之種子，欲求其萌芽滋長，欣欣向榮，毋乃亦大不易也。

中華民國建國後不久，張作霖即躍居東三省顯要地位，是時日本在東三省之勢力已屬根深蒂固。東三省當一千九百零七年以前，以行政方面論，始如一完全獨立之國家，自成一系統，與中國本部往來甚渺；不謂清室覆亡後，東三省與中國本部政治上之關係，較曩昔更形淡

薄。故張作霖自始卽爲一自主之英雄，實際上不受北京政府之控制。一千九百二十二年奉直戰後，張氏正式宣布獨立，脫離中央政府，並實行獨立之外交，與蘇維埃政府簽訂奉俄協定。至張與日本之關係，人有謂其得日本之助力者，果令所傳不虛，吾敢斷言張之得日本助力，乃爲其自身計，非爲日本計也。張對於一千九百十五年之中日北京條約所賦與日本之特殊權利，不允履行，加以張作霖與日本相互間尙有其他之糾紛，致令張與日本雙方之關係，於張之一生最後數年中，每每發生極大之裂痕。一千九百二十七年，張氏入北京爲大元帥，事實上卽是中國北方之最高軍事領袖；惟張任大元帥之翌年，南京國民政府北伐，大軍長驅北上，張之軍隊不敵。正在此千鈞一髮之際，日

本乘機干涉中國事。在北京之日本公使，勸告張氏下野，率其軍隊速退關外，並警告張氏，如不容納日本之勸告，使戰亂有波及東三省之危險時，日本政府將派兵赴山海關，阻止東三省變爲戰爭區域。張氏初大怒，繼亦決定卽退往關外。不幸張於歸途遇變。張逝世後，由其子張學良繼承其位。張學良於乃父生時，卽代表東北少壯派，其個人及左右，並無反動傾向，早已同情國民革命。故張學良卒之加入南京政府，任國民政府委員，國民政府亦任命張學良爲東北邊防軍司令長官，其轄治之境，東三省外，並及熱河。一千九百二十八年十二月二十九日，張學良毅然決然實行易幟，從此青天白日旗飄揚於白水黑山之間。東三省之歷史，因此闢一新紀元焉。

東三省外交史略 第四章 最近期之外交

## 目錄

- 一、中俄合辦東省鐵路公司合同
- 二、中俄旅大租地條約
- 三、中俄東省鐵路南滿枝路合同
- 四、中俄交還東三省條約
- 五、日俄蒲茨茅和約
- 六、中日會議東三省事宜正約及附約
- 七、南滿洲鐵道株式會社組織法
- 八、日俄關於東三省事宜條約
- 九、日本之二十一條



- 十、中日北京條約及換文——關於南滿洲及東部內蒙古之部份
- 十一、華盛頓會議時之中國與日本
- 十二、九國遠東公約

## 一、中俄合辦東省鐵路公司合同

訂於一八九六年九月八日

欽差駐俄大臣許景澄，欽奉光緒二十二年七月二十日（即西曆一八九六年八月十六號，俄曆八月二十八號）諭旨，允准與華俄道勝銀行訂定建造東省鐵路合同，中國政府現以庫平銀五百萬兩入股，與華俄道勝銀行合夥開設生意，盈虧均照股攤認，其詳細章程，另有合同載明，

中國政府，現定建造鐵路，與俄之赤塔城及南烏蘇里河之鐵路兩面相接，所有建造經理一切事宜，派委華俄道勝銀行承辦，所有條款列後，第一款 華俄道勝銀行建造經理此鐵路，另立一公司，名曰中國東

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

第二款 凡勘定該鐵路方向之事，應由中國政府所派之總辦，酌派委員，會同該公司之營造司暨鐵路所經之地方官和衷辦理，惟勘定之路線，所有廬墓村莊城市，皆須設法繞越，

第三款 自此合同奉旨批准之日起，以十二個月爲限，該公司應將鐵路開工，並自鐵路勘定及所需地段給與該公司經理之日起，以六年爲限，所有鐵路應全行告竣，至鐵軌之寬窄，應與俄國鐵軌一律，即

五俄尺寬，約合中國四尺二寸半，

第四款 中國政府，諭令各該管地方官，凡該公司建造鐵路需用料件，僱覓工人，及水陸轉運之舟車夫馬，並需用糧草等事，皆須盡力相助，各按市價，由該公司自行籌款給發，其轉運各事，仍應隨時由中國政府設法使其便捷，

第五款 凡該鐵路及鐵路所用之人，皆由中國政府設法保護，至於經理鐵路等事需用華洋人役，皆准該公司因便僱覓，所有鐵路地段命盜詞訟等事，由地方官照約辦理，

第六款 凡該公司建造經理防護鐵路所必需之地，又於鐵路附近開採沙土石塊石灰等項所需之地，若係官地，由中國政府給與，不納地

價，若係民地，按照時價，或一次繳清，或按年向地主納租，由該公司自行籌款付給，凡該公司之地段，一概不納地稅，由該公司一手經理，准其建造各種房屋工程，並設立電線，自行經理，專為鐵路之用，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，

第七款 凡該公司建造修理鐵路所需料件，應免納各項稅釐，

第八款 凡俄國水陸各軍及軍械過境，由俄國轉運經此鐵路者，應責成該公司逕行運送出境，除轉運時或必須沿途暫停外，不得借他故中途逗留，

第九款 凡外國搭客經此鐵路，於中途入內地，必須持有中國護照

，方准前往，若無中國護照，責成該公司一概不准擅入內地，

第十款 凡有貨物行李，由俄國經此鐵路仍入俄國地界者，免納一切稅釐，惟此項貨物、除隨身行李外，該公司應另裝車輛，在入中國邊界之時，由該處稅關封固，至出境時，仍由稅關查明所有封記並未拆動，方准放行，如查出中途私行開拆，應將該貨入官，至貨物由俄國經此鐵路運往中國，或由中國經此鐵路運赴俄國者，應照各國通商稅則，分別交納進口出口正稅，惟此稅較之稅則所載之數，減三分之一交納，若運往內地，仍應交納子口稅，即所完正稅之半，子稅完清後，凡遇關卡，概不重徵，若不納子稅，則逢關納稅，遇卡抽釐，中國應在此鐵路交界兩處，各設稅關，

第十一款 凡搭客票價貨物運費及裝卸貨物之價，概由該公司自行核定，但中國所有因公文書信函，該公司例應運送，不須給費，至運送中國水陸各軍及一切軍械，該公司祇收半價，

第十二款 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，如有虧折，該公司亦應自行彌補，中國政府不能作保，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，然後收管收路，

路成開車之日，由該公司呈繳中國政府庫平銀五百萬兩，

## 一一、中俄旅大租地條約

訂於一八九八年三月二十七日

第一款 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，

第二款 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，卽准相離若干里，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景澄即刻商訂，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，

第三款 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，

第四款 所定限內，在俄國所租之地以及附近水面，所有調度水陸各軍並治理地方大吏，全歸俄官，而責成一人辦理，但不得有總督巡撫名目，中國無論何項陸軍，不得駐此界內，界內華民，去留任便，不得驅迫，設有犯案，該犯送交就近中國官按律治罪，按照咸豐十年中俄條約第八款辦理，

第五款 所租地界以北，定一隙地，此地之界，由許大臣景澄在聖彼得堡與外部商定，此隙地之內一切吏治，全歸於中國官，惟中國兵

非與俄官商明，不得來此，

第六款 兩國政府相允，旅順一口，既專爲武備之口，獨准華俄船隻享用，而於各國兵商船隻，以爲不開之口，至於大連灣，除口內一港，亦照旅順口之例，專爲華俄兵艦之用，其餘地方作爲通商口岸，各國商船任便可到，

第七款 俄國認在所租之地，而旅順大連灣兩口尤爲重要，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，藉以著實禦侮，並認以己資修築燈塔以及保航海無虞之所需各項標誌，

第八款 中國政府允以光緒二十二年所准東省鐵路公司建造鐵路之理，而今自畫此約日起，推及由該幹路某一站起至大連灣，或酌量所

需，亦以此理推及由該幹路至遼東半島營口鴨綠江中間沿海較便地方，築一枝路，所有光緒廿二年八月初二日中國政府與華俄道勝銀行所立合同內各例宜，於以上所續枝路，確切照行，其造路方向及經過處所，應由許大臣景澄與東省鐵路公司議商一切，惟此項讓造枝路之事，永遠不得藉端侵佔中國土地，亦不得有礙大清國大皇帝應有權利，

第九款 此約自兩國全權大臣彼此互換之日起舉行，此約御筆批准之本，自畫押後，趕緊在聖彼得堡互換，茲兩國全權大臣，將此約備中俄兩國文字各兩份，畫押蓋印爲憑，兩國文字校對無訛，惟辯解之時，以俄文爲本，此約於一八九八年三月十五日（三月二十七日），即中國光緒二十四年三月初六日，在北京繕就兩本，

### 三、中俄東省鐵路南滿洲枝路合同

訂於一八九八年七月六日

第一款 此東省鐵路幹路之枝路，達至旅順大連灣海口，取名東省鐵路南滿洲枝路，

第二款 按照光緒二十二年八月初二日，俄曆一千八百九十六年八月二十七日合同第四條，造路需用料件，水陸轉運，應由中國政府隨時設法使其便捷，現准公司用輪船及別船掛公司旗者，行駛遼河並該河之枝河及營口並隙地內各海口，合用而有益此路路工者，均可駛入及運卸料件，

第三款 東省鐵路公司，爲建造南滿洲鐵路需用料件糧草運載便捷

起見，准其由此路暫築枝路至營口及隙地海口，惟造路工竣，全路通行貿易後，公司應遵中國政府知照，將諸枝路拆去，總之，自勘定路線撥給地段日起，一過八年，必定拆去，

第四款 按照光緒二十三年，俄曆一千八百九十七年，中國政府允准公司開採木植煤勛爲鐵路需用，現准公司在官地樹林內自行採伐，每株繳價若干，由總監工或其代辦與地方官共同酌定，惟不得超過地方時價，凡盛京省御用產業，或關係風水，歸北京政府管屬樹林，不得損動，並准公司在此枝路經過一帶地方，開採建造經理鐵路需用之煤礦，計斤納價，由總監工或其代辦與地方官公同酌定，不得過別人在該地採煤所納之稅數，

第五款 俄國可在遼東半島租地內自行酌定稅則，中國可在交界徵收貨物從該租地運入或運往該租地之稅，此事中國政府可商允俄國國家，將稅關設在大連灣，自該口開埠通商之日爲始，所有開辦及經理之事，委派東省鐵路公司作爲中國戶部代辦人，代爲徵收，此關專歸北京政府管轄，該代辦人將所辦之事按時呈報，另派中國文官爲駐紮該處稅關委員，搭客行李及貨物，由俄境車站運經該路至遼東半島租與俄國之地段內，或由此租地運赴俄境，概免關稅及內地稅釐，貨物經鐵路從中國內地運往租地，或從租地運入內地，應照中國海關稅則，分別完納進口出口稅，無減無增，

第六款 公司可自行擔當，設備行海航船掛公司旗，照各國通商行

船章程，此項船隻及經理此事，若有虧折，與中國政府無涉，搭客票價及貨物運費，由公司自行酌定，此事與鐵路不相干涉，其經理之期，自無限制，無庸按照光緒二十二年中國政府與華俄道勝銀行所定合同第二條價買及歸還期限章程辦理，

第七款 南滿洲鐵路方向及經過地方，應俟總監工在滿洲地方勘定，將情形報告公司總局後，由公司或在北京之代辦人與鐵路總辦公同商定，

#### 四、中俄交還東三省條約

訂於一九〇二年四月八日

第一條 大俄國大皇帝，願彰明與大清國大皇帝和睦及交誼之新證

允在東三省各地歸復中國主權，並將該地方一如俄軍未經佔據以前，仍歸中國版圖及中國官治理，

第二條 大清國國家，今自接收東三省自行治理之際，申明與華俄銀行於華曆光緒二十二年八月初二日，即俄曆一千八百九十六年八月二十七日所立合同年限及各條款實力遵守，並按照該合同第五款，承認竭力保護在東三省所有俄國所屬各人及該人各事業，

大俄國國家，因有大清國國家所認以上各情，允認如果以爲再無變亂，並他國之舉動亦無牽制，即將東三省所駐各軍陸續撤退，其如何撤退，開列於後，



(一) 自簽字畫押後，限六個月撤退盛京省西南段至遼河所駐俄國各官軍，並將各鐵路交還中國，

(二) 再六個月，撤退盛京其餘各段之官軍，及吉林省內官軍，

(三) 再六個月，撤退其餘之黑龍江省所駐俄國各官軍，

### 五、日俄蒲茨茅和約

訂於一九〇五年九月五日

第二條 俄帝國政府承認日本於韓國之政治軍事及經濟上，均有特別之利益，如指導，保護，管理等事，日本帝國政府視爲必要者，即可措置，不得阻碍干涉，

在韓國之俄國臣民，均應按照與最優之他國臣民一律看待，不得歧

訂約兩國爲避免一切誤解之原因起見，彼此商允，於俄韓兩國交界間，不得執軍事上之措置，致侵迫俄韓兩國領土之安全。

第三條 日俄兩國互相約定各事如左，

一，除遼東半島租借地域不計外，所有在滿洲之兵，當按本條約附款第一條所定，由兩國同時全數撤退，

二，現被日俄兩國軍隊占領及管理之滿洲全部，交還清國接收，施行政務，然遼東半島地域，不在此限，

三，俄國政府聲明在滿洲之領土上利益，或優先的讓與，或專屬的讓與，有侵害清國主權，非一律均霑者，一概無之，

第四條 日俄兩國彼此約定，凡清國在滿洲爲發達商務工業起見，所有一切辦法，列國視爲當然者，不得阻碍，

第五條 俄國政府以清國政府之允許，將旅順口大連灣並其附近領土領水之租借權及租借權內之一切權利及所讓與者，轉移與日本政府，俄國政府又將該租界疆域內所有一切公共建築及財產，均移讓於日本政府，

兩締約國互約前條所定者，須商請清國政府允諾，日本政府允將居住前開各地內之俄國臣民之財產權，當完全尊重，

第六條 俄國政府允將由長春寬城子至旅順口之鐵道及一切支路，並在該地方鐵道內所附屬之一切權利財產，以及在該處鐵道內附屬之

一切煤礦或爲鐵道利益起見所經營之一切煤礦，不受補償，且以清國政府允許者，均移讓於日本政府，

兩締約國互約前條所定者，須商請清國政府允諾，

第七條 日俄兩國約在滿洲地方，各自經營專以商工業爲目的之鐵道，決不經營以軍事爲目的之鐵道，但遼東半島租借權效力所及地域之鐵道，不在此限，

#### 附約第一條

此條應附於正約第三條

日俄兩國政府，彼此商允，一俟講和條約施行後，即將滿洲地域內軍隊，同時開始撤退，自講和條約施行之日起，以十八個月爲限，所

有兩國在滿洲之軍隊，除遼東半島租借地外，一律撤退，

兩國佔領陣地之前敵軍隊，當先行撤退，

訂約兩國可留置守備兵，保護滿洲各自之鐵路路線，至守備兵人數，每一基羅米突，不得過十五名之數，由此數內，日俄兩國軍司令官可因時酌減，以至少足用之數爲率，

滿洲之日本國及俄國軍司令官，可遵照以上所定，協商撤兵細目，並設必要之方法，從速實行撤兵，無論如何，不得踰十八個月之限，

## 六、中日會議東三省事宜正約及附約

訂於一九〇五年十二月二十二日

正約

之一切，概行允諾，

第二條 日本國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，

#### 附約

第一條 中國政府應允俟日俄兩國軍隊撤退後，從速將下開各地方，中國自行開埠通商，

奉天省內之鳳凰城，遼陽，新民屯，鐵嶺，通江子，法庫門，吉林省內之長春（即寬城子），吉林省城，哈爾濱，甯古塔，琿春，三姓，

黑龍江省內之齊齊哈爾、海拉爾、愛琿、滿洲里、

第二條 因中國政府聲明，極盼日俄兩國將駐紮東三省軍隊暨護路兵隊從速撤退，日本國政府願副中國期望，如俄國允將護路兵撤退，或中俄兩國另有商訂妥善辦法，日本國政府允即一律照辦，又如滿洲地方平靖，外國人命產業，中國均能保護周密，日本國亦可與俄國將護路兵同時撤退，

第六條 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，改爲轉運各國工商貨物，自此路改良竣工之日起（除因運兵回國，耽延十二個月不計外，限以二年爲改良竣工之

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，中國政府援照東省鐵路合同，派員查察經理，至該路轉運中國官商貨物價值，應另訂詳章，

第九條 所有奉天省已開辦商埠之營口，暨雖允開埠尙未開辦之安東縣奉天府各地方，其劃定日本租界之辦法，應由中日兩國官員另行妥商釐定，



第十條 中國政府允許設一中日本植公司，在鴨綠江右岸地方採伐木植，至該地段廣狹，年限多寡，暨公司如何設立，並一切合辦章程，應另訂詳細合同，總期中日股東利權均攤，

第十一條 滿韓交界陸路通商，彼此應按照相待最優國之例辦理，

### 七、南滿洲鐵道株式會社組織法

一九〇六年六月七日日本帝國政府勅令批准

第一條 政府使設立公司於滿洲地方，名爲南滿洲鐵道株式會社，以營鐵路運輸事業，

第二條 本公司爲有限公司，悉爲記名股票，限於中日兩國政府及中日兩國人得有之，

資本，

第四條 公司新招股份，其股分總數，可分數回招集，第一回招股，須足總股數五分之一以上，

第五條 第一回所招股本金，得減至額面以下十分之一，

第六條 本公司設本社於大連，置支社於東京，

第七條 本公司置社長一人，副社長一人，理事四人以上，監事自三人至五人，

第八條 社長代表公司總理其業務，副社長於社長有事故時，得代理其職務，社長離職時，得行其職務，社長及副社長皆有事故時，政

府命理事中一人，代理社長職務，副社長及理事，輔助社長，且分掌公司之業務，監事則監察公司一般之業務，

第九條 社長及副社長，經勅裁由政府任命之，任期爲五年，理事由政府任命有五十股以上之股東充之，任期爲四年，監事由股東大會選舉股東充任之，任期爲三年，

第十條 社長副社長及理事之報酬與津貼，由政府規定之，

第十一條 社長副社長及理事，在任中無論用何等名義，不得就他項職務，亦不得從事於商業，但得政府認可時，不在此限，

第十二條 政府任命南滿洲鐵道株式會社監理官，以監視公司之業務，監理官無論何時，得監查事業之設施，檢查公司之金庫帳簿及一

況及各種帳目，監理官於股東大會及其他各項會議時，得出席陳述意見，但不得投票表決，

第十三條 政府關於公司之事業，得發布監督上必要之命令，

第十四條 公司議決之件，或其職員等之行爲，有違反法律命令及公司之目的時，或妨害公益時，或不執行監督官廳所命之事項時，政府得取消其決議案件，或罷免該職員等，

第十五條 政府認爲有必要時，關於帝國內地鐵道各法令之規定，該公司得適用之，應適用之法令事項，政府須事先通告公司，

第十六條 本令無特定义者，適用商法及附屬法令之規定，

## 八、日俄關於東三省事宜條約

訂於一九一〇年七月四日

俄羅斯帝國政府與日本帝國政府，雙方根據一九〇七年七月三十日（俄曆七月十七日）日俄兩國所訂條約之原則，求其保障遠東之和平，贊同以下列諸條款完成當時所定之辦法，

第一條 兩締約國爲便利交通與發展商務起見，相約互以友好合作之精神，改善日俄兩國在東三省之各鐵路，並完成各鐵路之聯絡功用，以及免除一切與此目的相反之競爭，

第二條 兩締約國彼此約定維持並尊重日俄兩國以及日俄兩國與中國所訂一切條約，協定與其他議定書在東三省所產生之「現狀」，

間，祇要有一國提出此問題，即應互相協議，採用兩國認為必要之措置，以求維持原有之現狀，

### 九、日本之二十一條

一九一五年正月十八日向中國提出

#### 日本提文

第二號 日本政府及中國政府，因中國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，

第一條 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，均展至九十九年為期，

第二條 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，

第三條 日本國臣民，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，

第四條 中國政府允將南滿洲及東部內蒙古各礦開採權，許與日本臣民，至擬開採各礦，另行商訂，

第五條 中國政府，應允左開各項，先經日本政府同意，然後開辦，

(一) 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，

(二)將南滿洲及東部內蒙古各項課稅作抵，向他國借款之時，

第六條 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，

第七條 中國政府允將吉長鐵路管理經理事宜，委任日本政府，其年限自本約畫押之日起，以九十九年爲期，

.....

### 第五號

第一條 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，

第二條 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，

第三條 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，

第四條 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，

第五條 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，

第六條 福建省內籌備鐵路礦山 及整理海口（船廠在內），如需外

國資本時，先向日本協議，

第七條 允日本國人在中國有宣教之權，

## 十、中日北京條約及換文——關於南滿洲及東部內蒙古之部份

一九一五年五月二十五日

第一條 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期限，均展至九十九年爲期，

第二條 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，

第三條 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隨工業時，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，歸日本國領事館，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，但關於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，即完全由中國法庭審判，

第六條 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，

第七條 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予外國資本家時，依日本國之希望，再行改訂前項合同，

第八條 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，

第九條 本條約由蓋印之日起，卽生效力，

本條約應由大中華民國大總統閣下，大日本國大皇帝陛下批准，其

批准書從速在東京互換，

關於旅大租借地南滿安奉兩鐵路期限之換文

爲照會事，本日畫押之關於南滿洲及東部內蒙古條約內第一條所規定，旅順大連租借期限展至民國八十六年，即西曆一千九百九十七年爲滿期，南滿鐵路交還期限，展至民國九十一年，即西曆二千零二年爲滿期，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，又安奉鐵路期限，展至民國九十六年，即西曆二千零七年爲滿期，相應照會，即希查照，須至照會者，

中華民國四年五月二十五日

中華民國外交總長陸徵祥

日本國公使日置益閣下

關於東部內蒙古開埠事項之換文

爲照會事，本日畫押之關於南滿洲及東部內蒙古條約內第六條所規定，中國應行自開商埠之地點及章程，由中國政府自行擬定，與日本國公使協商後決定之，相應照會，卽希查照，須至照會者，

中華民國四年五月二十五日

中華民國外交總長陸徵祥

日本國公使日置益閣下

關於南滿洲東部內蒙古鐵路課稅借款事項之換文

爲照會事，本總長以中國政府名義，對貴國政府聲明，嗣後在南滿洲及東部內蒙古需造鐵路，由中國自行籌款建造，如須外資，可先向日本國資商家商借，又中國政府嗣後以前開地方之各種課稅（除中國中央政府業經爲借款作押之鹽稅關稅等類外）作抵由外國借款時，可先向日本國資商家商借，相應照會，即希查照，須至照會者，

中華民國四年五月二十五日

中華民國外交總長陸徵祥

日本國公使日置益閣下

### 關於南滿洲聘用顧問事項之換文

爲照會事，本總長以中國政府名義，對貴國政府聲明，嗣後如在南滿洲聘用政治，財政，軍事，警察外國顧問教官時，可儘先聘用日本人，相應照會，卽希查照，須至照會者，

中華民國四年五月二十五日

中華民國外交總長陸徵祥

日本國公使日置益閣下

### 關於南滿洲『商租』解釋之換文

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『商租』二字，須了解含有不過三十年之長期及無條件而得續租



之意，相應照會，即希查照，須至照會者，

大正四年五月二十五日

日本國公使日置益

中華民國外交總長陸徵祥閣下

關於南滿洲東部內蒙古接洽警察法令課稅之換文

爲照復事，准本日照稱依本日畫押之關於南滿洲及東部內蒙古條約內第五條之規定，日本國臣民應服從中國之警察法令及課稅，由中國官吏與日本國領事官接洽後施行等語，業已閱悉，相應照復，即希查照，須至照復者，

中華民國四年五月二十五日

中華民國外交總長陸徵祥

日本國公使日置益閣下

## 十一、華盛頓會議時之中國與日本

(一) 日本幣原男爵聲明書

一九二二年二月二日

在太平洋及遠東委員會之某預會中，中國代表團提出聲明，主張將一九一五年之中日條約及換文重行審議並取消之，日代表團亦知中國代表團所處地位之困難，惟對於中國欲取消以自由主權國之地位而訂立之國際契約之手續，不能隨便同意，

竊謂中國代表團對於一九一五年契約之合法效力，當無懷疑之意，

蓋此項條約乃由兩國政府正式派遣之代表所簽字蓋章者，並經交換批准文書爲發生效力，與現存國際習慣相合，是中國取消是項條約之主張，適足表示其亦以條約不取消則確實有效，並在未取消以前當繼續有效之意見，

無論何國，萬不能預先允諾割讓其領土的或他種重要權利，乃屬至明顯之事，今以非出於自願爲藉口而圖取消條約中嚴重規定讓與之權利，使一旦而承認之，則必致釀成非常危險之先例，凡亞洲及其他各地現存之國際關係，均將受遠大之影響矣，

至中國代表團聲明書中所謂，當中國接受一九一五年之日本要求時，本希望遇有機會，即行提出重加審議並取消之，此種言詞，殊難索

解，蓋中國代表團不能謂中國於訂約時，即抱一有機會立行打破之意見也。

中國代表團又謂，此項爭論中之條約及換文，爲破壞會議所通過關於中國主權及獨立之原則，然會議已一再主張，凡中國行使主權而讓與之權利，不能視爲侵犯其主權及獨立，

抑尤有言者，一九一五年之條約及換文，每多謂爲『二十一條要求』，實與事實不合，且屬極大之舛誤，照此名詞，將以爲日本力持原來之全部提案及中國接受其全部，實則日本之第一次提案中，除第五項外，尙有數條，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，試更考之兩國政府關於此項

交涉所正式公布之紀錄中，則在日本未遞出最後通牒以前，所有簽定條約中之最重要各項，已先經中國交涉員之承認，至最後通牒一項，在日本方面觀之，乃使遷延不決之交涉速行了結之唯一手段也，

與會國而欲提出從來之損害，以求會議中重事研究及審查，日本代表團必不能贊成，且會議之大目的，乃在以希望心及信任心而圖解決將來之事項，

雖然，在一九一五年中日條約及換文締立後，事勢已有若干變遷，故日本代表團深幸得此時機以爲下述之宣言，

第一，日本預備將讓與日本資本獨享之選擇權，（一）建築滿洲南部及內蒙古東部鐵路之借款權（二）以此等地域內之租稅爲擔保之借款權

府及國家財團間所交換而且宣布之紀略及節錄中所載之諒解，自關於財團共同活動之範圍，並不因此項宣言而變更或取消，

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，

至此種條約及換文中關於山東之條款，現已完全整理解決，故不必

再贅，

總之，日本悉照公平和平之精神，並時時顧念中國之統治主權及機會均等之原則，鄙人言之，有餘幸焉，

(二) 中國代表團對日本聲明之答辯書

一九二二年二月三日

幣原男爵昨日在委員會公議中所宣布關於一九一五年五月二十五日中日條約及換文之聲明書，中國代表團業已備悉一切，

日本預備將讓與日本資本獨享之選擇權，(一) 建築南滿洲及內蒙古東部鐵路之借款權 (二) 以此等地域內之租稅爲擔保之借款權，開放與其他國家之銀行團共同經營，及日本並無堅持中國聘用關於南滿洲政

治，財政，軍事，警察事項之日本顧問或教練官之優先權之意，以及日本現在撤回對於最初要求中之第五項留至將來再議之保留，中國代表團對此甚爲滿意，

惟日本政府不欲拋棄一九一五年中日條約及換文中之其他各項要求，則中國代表團引爲極大之遺憾者也，

日本代表團所表示意見，謂『廢棄此等協定，便將釀成一非常危險之先例，並對於亞洲歐洲及其他各地之現存國際關係之安全，將有遠大之影響』云云，

在中國代表團方面，則謂苟一國於似簽訂一九一五年條約交涉時之時勢，而從一友善及軍事設備上較弱之國家獲取種種之讓與，此種讓



與，在爭議中既有不滿，且均非自行提議者，而其他國家並不加以非難或抗議，必致造成更爲危險之先例，其及於國際之影響，至不可計算，此項條約及換文，誠爲國際關係歷史上之獨一無二者矣，即在歷史記事中，欲求一例證，其性質之嚴酷，如一九一五年日本向中國提出之要求，並無挑激之事由可以藉口，而由一國突向他國提出，且於兩國尙在友善關係時出之，亦甚難能之事也，

至謂一九一五年協定之撤廢，將成爲取消他種協定之先例，則大可不必過慮，蓋將來不至再發生此種同樣事件，乃確實可望者也，

一九一五年協定之交涉，於此種種特別情形之下而進行，美國當可於其一九一五年五月十三日所致中國及日本兩國政府之照會中證明之

在尙未決定之情形，以及鑒於協定已至如是之結果，特照會中華民國政府（致日本者稱日本政府），不承認中日兩國政府間所訂足以侵害美國及其人民在中國之條約權利，及侵犯中華民國政治或領土完全，或關於中國之國際政策，即普通所謂開放門戶政策之一切協定或諒解，中國政府因了解對他國之義務，故於協定簽字後，立即發布正式聲明，抗議此項強迫簽字之協定，又以此項協定，侵犯其他各國之條約權，故不負責任，中國政府又於發布之聲明書中，宣言『此等條約係由日本最後通牒中各項而強迫全部同意者』，然『對於其他各國尊重中國領土獨立及完全，保持現狀，以及各國人民在中國商業機會均等之

原則而訂立之各種慣例及協定，雖有所舐觸，然並不因之有所修改，因此種條件中重大之不公平，故以中國政府及中國人民之名義而活動之中國代表團，不得不負提出代表與遠東有實質上利益之各國之會議，而討論此種協定之是否平等及公道，且是否有根本上之效力，

如日本以爲一九一五年之協定，係經兩國政府以正式方法簽定而聲言有學術上及法律上之效力，會議亦不以爭議爲適當，則此九國代表之集會，可謂其目的並不在於維持合法之情態，否則，當能如美國總統邀請各國參與此次會議書中所言，而變更太平洋及遠東之現在情形，以圖增進各國間之久遠親善，

故中國代表團因下述種種理由，主張一九一五年之中日條約及換文

第一，中國要求交互之讓與，而日本並未提供任何物件，故協定所引出之利益完全爲片面的，

第二，協定要點，破壞中國與他國之條約，

第三，協定與會議所通過關於中國之原則，不能相容，

第四，協定已引起中日間之歷久誤解，設不即廢棄之，將來必至擾亂兩國之親善關係，且將障礙召集此會所欲獲得者之實現，中國代表團最後更善於引用日本前任首相原敬氏於一九一五年六月中所提出議會之決議案，此決議案乃日本議會一百三十九名議員之意見，

此決議案之原文云，

『今議決現政府向中國之交涉，在無論何點上觀之，均屬不合，此項交涉，害及兩國之親善關係，並惹起各國方面之猜疑，減低日本帝國之威權，且此項條約，不特萬不足建立遠東和平之基礎，且將造成將來亂事之根源』，

以上述之宣言，乃日本議會所以表示對於一九一五年五月二十五日中日條約及換文之意見，且表示以後仍抱如是之意見，而備中國政府之紀錄者也。

## 十二、九國遠東公約

訂於一九二二年二月六日

緒言 美利堅合衆國，比利時，不列顛帝國，中國，法蘭西，意大

利，日本，荷蘭及葡萄牙，願望採用一種政策，以鞏固遠東之情形，保障中國之權與利，並增進中國與他國間根據機會均等原則之交際，決定爲此目的締一條約，各任命其全權代表，彼此驗視全權憑證無誤，協定如下，

第一條 除中國以外之各締約國協定如下，

- (一) 當尊重中國之主權獨立及領土的與行政的完整，
- (二) 當給予中國以最完全及最無障礙之機會，俾自行發展，並維持一有力而安固之政府，
- (三) 當用彼等之勢力，以期有效確立並維持各國人民在中國全領土之商工業機會均等主義，

(四)當自行抑制，勿利用中國之情形，以求獲得足以減損友邦臣民或公民權利之特別權利或特典，並勿容許有害此等友邦人民安寧之行爲，

第二條 各締約國協定，不得於相互間，各別或共同，與任何一國或數國，締結違背或有害第一條說明之原則之任何條約，協定，契約或諒解，

第三條 除中國以外之各締約國，爲更有效的適用開放門戶或各國在華商工業機會均等之主義起見，協定彼等將不求取或贊助彼等之國民求取下列各項，

(一)於中國任何特定地域內，關於商業或經濟之發展，爲彼等自

(二)任何獨占權或優先權之足以剝奪任何他國國民經營在華任何合法商業或工業之權利者，或足以剝奪其與中國中央政府或任何地方官憲共同經營任何公共企業之權利者，或爲其範圍，時效，或地理的關係，足令機會均等主義實際的適用歸於無效者，

但本條之協定，不得解釋爲禁止取得必要之財產或權利，藉以經營一種特別之商業，工業，或經濟的企圖，或獎勵發明及研究者，中國政府擔任，對於無論是否參加本約之各國政府及人民，爲欲得經濟的權利及特權之請願時，當依據本條前記協定之主義處置之，



第四條 各締約國協定，不贊助各該國人民間相互所爲之任何協定，其目的在於中國領土之特定部份內創設勢力範圍，或規定享受彼此獨有的機會者，

第五條 中國允許，於中國之全部鐵路，不實施或准許任何種之不公平差別待遇，例如不問旅客之國籍爲何，或其出發國或到着國爲何，貨物之原產地或所有者爲何，或其原發送國或到着國爲何，在中國鐵路運送之前後，其運送此等旅客或貨物之船舶，或其他輸送機關之國籍或所有者爲何，關於運費或一切便利上，概不得設何等直接間接之區別待遇，

除中國以外之各締約國，對於任何前記之鐵路，即彼等或彼等之國

民基於任何讓與權或特別協定等，而處於可以施行任何控制權之地位者，當擔負與前項同趣旨之義務，

第六條 除中國以外之各締約國協定，於中國不參加之將來戰爭中，當完全尊重中國爲中立國之應有權利，中國宣稱，當處於中立國之地位時，將遵守中立國之義務，

第七條 各締約國協定，凡有一種時局發生，在締約國中任何一國之意，以爲關係本約條件之適用問題，並宜討論此項適用問題者，各關係之締約國間，應卽爲充分而無隔閡之交換意見，

第八條 凡非簽字於本約之諸國，其政府爲簽字本約之諸國所承認，並與中國有條約關係者，應被邀請遵守本約，爲此目的，美利堅合

衆國政府，將爲必要之通告於非簽字諸國，並以所得之回答通告各締約國，他國之遵守本約，應於美國政府接到此項通知時發生效力，

第九條 本約應由各締約國各依其憲法上之手續批准之，儘速將各批准書送存華盛頓，一俟全數送到，本約即發生效力，美利堅合衆國政府應將各批准書之承認謄本分送其他各締約國，

本約英文法文兩種均爲可據之本，應保存於美利堅合衆國政府之文書保藏所內，其承認謄本應由同政府送於其他各締約國，

## 譯者短跋

一、本書原名[A BRIEF ACCOUNT OF DIPLOMATIC EVENTS IN MANCHURIA]，譯云東三省外交史略，惟直譯宜作東三省外交事件紀略。原執筆者爲英國巴萊脫爵士(SIR HAROLD PARLETT)。

一、原書有英國皇家國際問題研究會(ROYAL INSTITUTE OF INTERNATIONAL AFFAIRS)出版部主任莫萊氏(J. W. HEADLAM-MORLEY)所撰之短序，寥寥數語，言『著者巴萊脫爵士久服務於英國外交界，故能勝任此項工作』云。

一、莫萊氏又云：『本書乃說明東三省最近外交史之專門論文，特別預備提出一九三〇年秋在日本京都舉行之太平洋關係研究會(INS.]

TITUTE OF PACIFIC RELATIONS) 之大會者，此項大會每兩年舉行一次』。

一、本書敘述史實，以時爲經，以事爲緯，次序不以事之性質而分，但以時之先後爲定。內容雖嫌簡略，尙無疏漏之弊。瀏覽一過，東三省之外交事件，大體可了然於心矣。

一、譯者譯本書時，對於地名人頗費斟酌，除參考余祥森君之外國地名人表外，同時翻閱敘述東三省外交史實之各種著作，取其最普通之譯名，免讀者有感覺生澀之苦。

一、書中最難譯者，爲特殊之地名及日本之人名。例如額爾古訥河之作 ARGUN 與愛琿 (AIGUN) 極易混淆，Mergen 應譯作嫩江，又如

Hallingschene 爲海龍，Hallimu 爲海倫，同時又爲海林之譯名，故譯時殊費思索，加以日本字之形式雖與中國字相同，讀音則異於中國，所有英譯之日本人名地名，皆從其音，遂譯時遂多一重要困難。

一、本書譯文，自信尙能做到信達兩字之功夫，雅則未必。惟原書有時偏重主觀，不免有詞費之處，故略有刪節，然與客觀之事實固無涉也。

一、書中原附錄八，爲日俄在一千九百零七年七月三十日簽訂之政治協定；原附錄九，爲日美在一千九百零八年十一月三十日簽訂之路得高平條約；原附錄十，爲美國對於東三省鐵路中立之提議，

不載原文，僅載日俄兩國之覆書。以上三附錄均刪去未譯。

一、譯者以原附錄十一，改爲譯本附錄八。又原附錄十二，本分日本之二十一條及中日北京條約及換文兩項；今譯者以上項列爲附錄九，後項列爲附錄十。

一、書中原附錄十三，爲日俄遠東合作條約，簽約時在一千九百十六年七月三日，譯者因俄國革命後此項條約已失效力，故刪。

一、書中原附錄十四，爲藍辛石井協定，因已詳於本書，卽不再列入附錄。

一、譯者以原附錄十五，改爲譯本附錄十一，又以原附錄十六，改爲譯本附錄十二。

敢代爲補上，免蛇足之譏耳。

中華民國十九年十一月沈能毅朱枕薪識

東三省外交史略 譯者短跋



東三省外交史略 譯者短跋