

湯爾和譯

東省
叢刊

滿

鐵

外

交

論

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
 小學亦遭殃及盡付焚如三十
 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要
 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 垂督

上海商務印書館謹啓

版 權 所 有 翻 印 必 究

中華民國十九年九月初版
 民國二十二年
 二月印行 國難後第一版

(二九三九)

東省 叢刊 滿鐵外交論

Foreign Relations of

The South Manchuria Railway

每册定價大洋壹元捌角

外埠酌加運費匯費
 本書減價二角

譯述者 湯 爾 和

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

滿鐵外交論目次

第一 研究滿鐵中心外交之意義及其重要	一
第二 Harriman 氏收買滿鐵之失敗	四
(1) Kennan 氏著 Harriman 傳所記收買滿鐵之失敗	四
(2) 收買滿鐵失敗之批評	一四
第三 吉長線問題 附吉會線問題	三二
第四 法庫門鐵道問題	三七
第五 安奉線問題	四五
第六 滿洲各路中立問題	四九
(1) 美國提議	四九
(2) 英國態度	五四
(3) 俄國態度	六一
(4) 德國態度	六七

(5) 日本態度·····	七三
---------------	----

(6) 總括 美國提議之真因與中國之態度·····	七九
---------------------------	----

第七 錦環鐵道問題附四國借款之失敗·····	八四
------------------------	----

(1) 滿洲各路中立交涉中之錦環問題·····	八四
-------------------------	----

(2) 錦環線利權之內容·····	八六
-------------------	----

(3) 錦環鐵道問題之結末·····	八九
--------------------	----

(4) 四國銀團之失敗·····	九六
------------------	----

第八 四國銀團失敗後之外交·····	一〇〇
--------------------	-----

(1) 經安東路貨物之減稅特約·····	一〇〇
----------------------	-----

(2) 日本取得滿蒙五路敷設權及其交通網之支配·····	一〇二
------------------------------	-----

(3) 中日交涉之滿鐵·····	一〇六
------------------	-----

(4) 石井藍辛協定·····	一〇八
-----------------	-----

第九 中東路與日美及中俄外交·····	一一三
---------------------	-----

(1) 日美外交之前提·····	一一三
------------------	-----

(2) 技術部與日美之對抗·····	一一六
(3) 中俄外交·····	一二二
第十 總括·····	一二四
(1) 歸納的總括·····	一二四
(2) 演繹的總括·····	一三八
(3) 太平洋外交之原理以及滿鐵爲中心外交之現代地位·····	一三九
(4) 關於中國問題研究法之注意·····	一四六

滿鐵外交論

第一 研究滿鐵中心外交之意義及其重要

殖民地鐵道之世界經濟及世界政策之研究，以至殖民地鐵道之外的研究，與夫殖民地鐵道政策及殖民地鐵道之內的研究對立。所有殖民地各種鐵道與殖民地相互間以至與本國鐵道聯絡統一之本國政策，蓋即使所有殖民地鐵道參與本國之世界經濟及世界政策發展之研究，亦即本國政策之研究也。此種政策，以積極言，自研究大帝國建設問題起，以消極言，與殖民政策之其他分科，尤如殖民地鐵道政策之研究，以及殖民鐵道之內的研究不同，直接以世界為研究之對象，而帶有雄大性。同時以鐵道地理為對象之地理政治研究，實即經濟學家與夫政治學者所應從事之問題也。然以實際問題而論，此等研究之對象，凡殖民地鐵道中之世界交通幹線及枝線以至營養線，其在世界經濟較世界政策，尤屬近於本質，但兩者之具體發動，由於外交，故吾人所述，乍觀之似偏重於世界政策之方面也。

(1) 問題移入滿鐵之研究，吾人所欲從事者，即滿鐵與日本及殖民地聯絡統一政策之研究，易而言之，即

日本使滿鐵參與世界經濟及世界政策發展之研究，其要點爲：

(甲) 以滿鐵爲幹線，如何可使滿洲之鐵道網，與滿洲其他鐵路，確立不可離之權利。

(乙) 日本確立此種利權，使之發展，果以何等之國家，如何之理由，扶持日本或妨礙日本。

(丙) 此種利權，將向何方面以何理由而發展。

所有研究，非包含此等問題不可，凡此種種，皆以『滿鐵中心外交』爲樞軸，從而運轉之，在『滿鐵中心外交』中，完全可爲之說明也。

(2) 日本之殖民地中，庫頁臺灣之鐵道，其任務不過應地方之交通。然而滿鐵及其支線，立於朝鮮鐵道之前，爲日本之楔，其力至強，深入亞洲大陸，而爲日本殖民地唯一之世界交通幹線。夫然，則於殖民地鐵道之世界經濟及世界政策的研究，以及殖民地鐵道之外的研究，爲日本唯一之研究對象也。

(3) 滿鐵以其爲世界交通幹線之一部分，故與其他一切世界交通線，均有重要關係，且於其他殖民地之世界交通幹線尤然。著者非欲立於世界人之地位而加以研究，蓋爲日本人而從事於研究也。職是之故，凡關於其他殖民地幹線諸鐵道之研究，蓋欲知介在其間之日本及其殖民地，與夫日本殖民地之交通幹線，即滿鐵之地位是也。

(4) 以滿鐵爲中心之外交云者，以左列研究可知，至少在歐戰結束之期間爲止，始終爲對美外交，而成日

美在東亞衝突之基礎，其全部資料，在美國業已公開，初無顧忌，而日本尙以爲極祕，束諸高閣，而目爲外交祕密。其結果，則（甲）在積極方面，日本之外交方針，卽對美對華外交方針之確立，於滿鐵諸政策之確定上，當然發生障礙。（乙）在消極方面，惟美國人利用此資料，以故僅利於美國而不利於日本，有時且使誣蔑日本之說，橫行無忌，雖日本人或且不能不信美國之宣傳。照此情形，以日本人而論，終於不能默視也。

（5）太平洋既開放爲世界列強競爭之中心，滿鐵於此，代表日本之世界經濟及世界政策之發展，實爲有力之表現之機關。故滿鐵之研究，爲各種太平洋問題研究方法中最爲重要者，易而言之，可謂爲太平洋問題之特殊研究。卽以日本人之立場而論，自通商貿易方面，或自一般外交方面，研究太平洋問題而與以解決，凡足使此等方面爲最有力之具體化者，實爲滿鐵。故經由滿鐵之太平洋問題研究與夫解決，實爲最要也。

夫如是，則研究滿鐵中心外交之意義及其重要，業經明瞭。以滿鐵爲中心之外交，在殖民地鐵道之世界經濟及世界政策之研究，與殖民地鐵道之外的研究上，占特殊地位，非精密考求不可也。

第二 Harriman 氏收買滿鐵之失敗

(1) Kennan 氏著 Harriman 傳所記收買滿鐵之失敗

(1) 不僅滿鐵而已，以滿蒙鐵路爲中心之外交，自一九〇五年日俄戰爭末期，在朴資茅斯媾和，美國鐵道大生 Harriman, E. H. 氏，欲以其勢力所組織之美國銀公司，收買應歸日本之南滿鐵路時，即已開始。自此以前，初無以滿蒙鐵道爲中心之外交也。

所謂喀西尼密約，果屬有無，誠有議論之餘地，總之，俄國以一八九五年三國干涉，使日本交還遼東半島，其報酬從中國政府，取得滿洲里至綏芬，通過中國領土之築路權，一八九八年開工，一九〇二年正月告成。其中途自哈爾濱至大連之南滿線，以一八九八年德國占領膠州灣爲機會而獲得敷設之權。是年七月十三開工，一九〇一年十一月三日告竣，翌年正月通車。當是時，與中國政府自有相當之交涉。然當時俄國外交業已勝利，其交涉較爲簡單，蓋即產生此等鐵道之外交，而非鐵道本身之外交也。一九〇五年，結束日俄戰爭之朴資茅斯條約，亦非關於滿鐵之外交，而爲戰爭之媾和談判，其結果，不過使滿鐵自俄國讓與日本而已。其次以實行朴資茅斯條約之故，即於是年十一月在北平開中日談判，其第一條爲『中政府據日俄和約第五及第六條，承認俄國對於日本所讓渡之

一切權利。故其談判總括爲承認一切讓渡。此外自中日戰後至日俄戰爭終結爲止，關於滿蒙之樽俎折衝，不止一次。一方則俄國常爲主動，德法助之。別一方則以日本爲招牌，英美爲其黑幕，從而援助，於是乎有日俄之戰。但此外交，綜括爲俄人南下，即關於滿蒙全體之勢力範圍，而鐵道之爲物，初無關係。直接關於滿蒙鐵道之外交，自美國鐵道大王 Harriman 氏欲以所組織之銀公司收買南滿鐵道爲始。

(2) 關於 Harriman 氏與日本政府收買滿鐵之交涉，大致係日本政府失敗，然日政府至今尙以此中消息，付諸祕密，難於公表，大約以材料不足之故，未見有詳敘此事者。吾人自亦不能從日本政府得有材料，但一九二一年出版之 George Kennan 氏所作 Harriman 氏傳，其第十八章極東計畫中，記載此事經緯，較爲詳盡。傳中事例，當然出於 Harriman 氏一方面，然其他別無材料，故紹介其大要，爲立論之基礎。復以鄭重之故，於認爲必要處，照原文直譯，加以括弧焉（註一）。

(甲) Harriman 氏直接關於極東之工作，自一九〇五年始。是年春，氏因駐日美使 Griscom, L. C. 之招，決意一遊日本，其當時之目的，所可明瞭者，（1）擴張美國勢力於極東，使商權發展，此外則未定，但大體爲（2）於美國支配之下，建設連貫日本、滿洲、西伯利、歐俄之交通線路（註二）。故欲使當時設備不完之滿鐵，置諸自身支配之下，次則收買中東路，更於北滿通西伯利及歐俄之鐵道，獲得交通權，以橫斷歐亞之鐵道，使與己身所支配之太平洋汽船公司及美國鐵道連接。據其個人之思慮，若使戰勝國之日本，以血肉所獲得之滿鐵，歸其支配，交涉自

非容易，但鑑於日本戰後財政之困窮，以及滿鐵設施不備，尤預改良諸點，其結局乃照豫定進行。收買中東路以及獲得自西伯利至波羅的海之交通權，其交涉當無困難。爲俄國計，旅順既失，殊無固執中東路之理由。且俄國會於巴爾替牢資本家，許其經營彼得堡至莫斯科之鐵路，自烏拉爾至太平洋之鐵道建設與夫經營，亦嘗慫恿美人，今由美國資本家之援助，完成複線，整頓設施，而欲充分舉其效果，俄皇當可特許 Harriman 氏所請。以此信念，氏乃於是年七月準備旅行，率其妻及五子，與太平洋公司副經理 Schwerin, R. P. 氏及醫師從者多人，於八月十六日乘西伯利丸自舊金山出發，三十一日抵橫濱。

Harriman 氏坐船一到橫濱之後，日本銀行及三井之代表者，立至船上歡迎。既入六國飯店，橫濱正金總副理，日本興業銀行總裁，日本郵船會社社長，伯爵井上，男爵岩崎，及其他名士，爭往旅館，或投刺以示歡迎之意。次日在東京，由伏見宮，桂總理，財政總長，井上伯，岩崎男，澀澤男及其他著名實業家，或開園遊會，或招午餐，或招晚宴。九月四日，在美國使館，爲氏開午餐會，自桂總理宮內大臣，交通總長，式部次長起，朝野名士，到者極衆，席上 Harriman 氏致詞，謂現在自紐約至太平洋岸之鐵道，由太平洋岸至日本之汽船，事實上在同一支配，同一經營之下，事務之簡捷，旅客之愉快，貨主之利益，均屬非常滿意，而美國人民，直接間接，得其利益。若日本亦採此政策，其別亦當相等。日美兩國實業家，理解其利害有共通之點，兩國提攜，當必不遠云云（註三），顯然主張統一美國與極東之交通系統。時日本國民不滿於和議，有燒打暴動，而 Harriman 氏不得不避開東京而爲日光之遊。要之至九月

十三日爲止，日本之名人實業家，均已會面，而視察中國及朝鮮，十月九日，復歸東京焉。

(2) Harriman 氏漫遊中，Griscom 公使及當時日本政府囑託之 Stevens, Durham W. 氏，大爲活動，偏說日本朝野而動之。如伯爵井上馨者，至公然謂逸此良機，實爲至愚（註四）。以故至 Harriman 氏返東後，交涉已著明進步。於是在一九〇五年十月十二日，代表日政府之桂太郎與 Harriman 氏之間，成立豫備覺書（Memorandum of a Preliminary Understanding）如下：

由日本政府所得之南鐵鐵道收買費，及其附屬事業費，即該路之復舊設備改造擴張及完成改良大連之終端驛等，以供給一切費用之故，組織銀團。契約之兩當事者，於上記買收之財產，有共同平等之所有權。採掘煤礦（與該路關聯者），別以協定許可一公司經營之。兩方當局，於公司有共同之利害關係，由雙方各派代表。滿洲所有企業之發展，雙方當局，以權利平等爲原則。南滿洲鐵道，及附屬物，軌條，枕木，橋梁，凡地上所有之建築物，車站，房屋，乘降場，倉庫，船渠，埠頭等，由雙方代表所定之價格收買之。

經營上記鐵道之公司，其組織以環境及適於存續爲要件而定。信爲理應適於日本之現狀，故於日本管理下經營之。但以事情所許爲限，可隨時變更組織，而結果總使代表權及管理權平等。該公司依日本法律組織。Harriman 氏本人，由此等日本公司，經營鐵道，雖已同意，但其同人是否贊成，尙屬疑問，然結果信其可以贊同也。

若須公斷人時，指定爲 Denison, Henry W. 氏。

中日或日俄交戰時，該鐵道隨時受日本政府之命，輸送軍隊及戰爭必需品。日本政府對於該鐵道之任務，予以賠償。日本政府對於他國之侵略，無論何時，均須擁護本路。

日本興業銀行總裁添田壽一，爲本覺書雙方當局間之介紹人。

本覺書雙方當局者以外，若有害關係者之參加，必由雙方合議，相互同意後許可之。

(丙)收到以上覺書之午後，Harriman 氏即由西伯利九離去日本，其得意可想。不料好事多磨，在日本所活躍之蹤跡，在彼航海之中，早已歸於水泡。氏去橫濱三日後，男爵小村氏，攜朴資茅斯條約回國。見上記覺書，以下列之二理由，大爲反對。其言曰：

(一)日本之讓渡滿鐵，必經中國同意，此和約第六條所明記者。故日本政府，在與中國交涉以前，與 Harriman 定此契約，並無法律根據（註五）。

(二)上述形式，姑置勿論，就覺書之實質，亦不贊成。戰爭互二年之久，流國民之血，盡莫大之財，其結果所得之報酬，果有幾何。如賠款者，絕無其事。對於和議鳴其不平之愛國至誠，化爲暴動。今又以貧弱戰爭之成果，價值一半以上之滿鐵，賣與美國，使滿洲爲外國商業自由競爭之地，終非國民所能忍受也（註六）。

小村氏之反對意見，日本政府爲其所動，覺書忽然決定取消。Harriman 氏甫至舊金山，忽從日本領事處，

收到下列之公函（註七）。

本領事奉代表政府伯爵桂氏之命，於閣下行抵舊金山之際，得有傳達以下通訊之光榮。『日本政府於一九〇五年十月十二日之覺書，見有更加慎重調查與研究之必要。故本政府要求閣下，關於本件，至詳細交涉為止，認該覺書爲未決事件。』

其後十日 Harriman 氏在紐約，得添田興業銀行總裁之電報如下（註八）：

總理大臣囑余發送致閣下之密電如下，作爲舊金山日本領事面交閣下電文之說明。

『日本政府熟慮歸國之外交部長詳細報告，又顧慮中政府關於鐵道之和平態度，遂覺十月十二日之覺書，在當時以爲可行者，更有徹底調查之必要。朴資茅斯條約，鐵道讓與我國，須中國之同意，而鐵道聯運，又須豫先與俄協定，自是閣下所知。故與中俄兩國成立協定之先，鐵道之讓受，所含權利及財產如何，又此路果有若干利益，終於不能決定。此等事件既屬不明，則於鐵道及其財產之利用，使日本政府及閣下雙方滿意之適宜準備，亦自無從下手。日本政府暫以該覺書爲未決之件，向閣下要求，自信爲賢明不誤。日本政府，又欲從速締結國際協約，而協約之結果，恐於既定之覺書，有重大變更之必要。但無論何時，日本政府與其他個人資本家協商以前，必先與閣下接洽也。』

以上電報爲小村男與覺書派妥協而後發者。小村之主張，謂覺書與朴資茅斯條約第六條不能相容，自無疑

義，而桂總理竟未知第六條之條文，此事亦在待考之列，終乃謂爲暫懸不決，足見兩者妥協之情。若使事前與小村接洽，而使其了解其價值時，則所謂與第六條矛盾者，當不難相機處置。其事所以至此者，以小村氏不能如桂氏信任 Harriman 之人格手腕，而日本與美國銀團合營滿鐵之妥當與否，蓄有疑問，且恐實行此事時，失却國民之信仰，而中日談判，或且發生障礙。抑於 Harriman 氏計畫之失敗，東京政府方面似尙無故意失信之形跡。此蓋政府之一部分，獨自進行，而其他一部分，又在推翻前案之條件下，締結契約時爲然。小村氏在朴資茅斯，以中國同意爲條件，承受鐵路之約，桂氏未知其事，小村當締約之際，東京政府所與 Harriman 氏之覺書，彼亦未之知也（註九）。

十一月六日小村男率顧問 Denison 氏向北平出發，與中政府交涉月餘，次年，即一九〇六年一月十五日，Harriman 氏又接添田總裁之電文如下（註十）：

『小村男爵於元旦歸國，七日新內閣成立。余於將來之處置，正費籌思，茲由桂伯囑余發電通知閣下，其意謂朴資茅斯條約第六條，已得中國之同意，依照原來所許諸俄國者，南滿鐵道，僅由中日兩國民爲股東之公司，經營其事。據此則以一九〇五年十月十二日之覺書爲基礎，不能爲何等協定，已無疑義，故桂伯不得已要求閣下，前此所訂覺書，作爲無效，甚屬抱歉云云。桂伯又附帶聲明，言僅由日本政府及中日資本家，是否能應南滿鐵道改良及擴張之必要，殊多疑懼。將來必發生與外國資本家協商之機會。此時當在覺書之外，與閣下另訂契約。』

今桂伯已經去位，與後任總理西園寺侯接洽以後，發出此電，即希查照。

是年一月 Danison 顧問致函 Griscom 公使，說明小村男就 Harriman 與桂氏覺書，不能得中政府同意之故（註十二）函云，

『日本政府遵照特許俄國之條件，接收旅順至長春，即南滿鐵道，已得中國同意。本鐵道，僅由中日兩國民爲股東之公司，可以經營。閣下在洛克菲爾條約集二〇七及二二四頁，「關於中韓及二國之條約與協商」標題之下，可以查得對俄之特許條文。茲更附去小村與中國協商，譯載全文之新聞紙。……若中國利用機會，對於滿洲興業，欲得股分之半時，則以十月十二日之覺書爲基礎，而欲得中國之了解，事屬難能。今之中國，收回權利之熱誠，瀰漫全土，該國政府於既與之權利，努力收回。一經發見瑕疵，即可作爲無效。若不能發見無效之理由，則願出資贖回。然滿鐵利權，不能無效，又不能取贖，故中國實願參加對分之利益。但如閣下者，爲兼有實力與夫名譽之人物，倘由閣下試行交涉，則於滿鐵外之鐵道，信爲有締結何等協約之可能也。』

（丁）事雖如此，而是年春，有承受日本戰時公債萊伯公司之 Jacob H. Schiff 氏（Jacob H. Schiff, of the firm of Kuhn, Loeb & Co.）遊歷遠東，Harriman 與此人本爲朋友，故託其運動覺書事件使之復活。而小村男之反對，依然如故，交涉數次之後，復歸失敗。

Harriman 氏之環球交通計畫，不因此而挫折，無論如何，欲使渤海灣與西伯利鐵道取得連絡。但通過滿

蒙之鐵路，非中國許可，不能建設，而中國在當時，於外國銀團，許其新築鐵道之說，大爲反對。且據一九〇五年十二月之中日條約，與滿鐵並行之幹線，亦禁止敷設。故 Harriman 氏欲取道張家口庫倫，至伊爾庫次克附近，與西伯利鐵道聯絡之一線。但沿線之戈壁沙漠中，不能望農業之發達，自沙漠至聯絡地，距離過遠，終屬不能實行。惟 Harriman 氏始終不屈，特派專門家二人，曰 Colonel Holabird 大佐及 Wallace 氏者，使至極東探究中國東北之通商及工業資源，於一九〇六年之初，得有精密報告。又從當時之奉天總領事 Straight，Willard D. 關於西伯利及滿洲鐵道，時常接有充分報告，耽耽然日伺機會焉。

至一九〇七年，代表倫敦泡林公司之 Lord French 氏（representing Pauling & Co. of London）及中英公司代表濮蘭德氏（J. O. P. Bland, representing the British and Chinese Corporation）得有新民屯法庫門間中國鐵路之敷設權，將來此路與西伯利鐵道聯絡之故，延長至齊齊哈爾時，亦歸其敷設。總領事 Straight 氏寓書 Harriman 氏，謂宜與此等英商合力，不賴日本而取得環球路線之重安部分，但一九〇七年十月，Harriman 氏復電，以當時美國金融恐慌，所需資金，不能調動云。

一九〇八年美國資財界景況稍轉，Harriman 氏更欲於極東開始活動，要求國務卿羅德台回總領事 Straight 氏，以滿洲之農業發達及鐵道投資，使與美國資本家接洽。時 Straight 氏從奉天巡撫唐紹儀處，得有覺書，擬設滿洲銀行，借美國資本二千萬美金。此行以建設齊齊哈爾環琿間之鐵路，中美利益團，互相結合，且得