

東北問題

編 續 庫 文 方 東

題 問 北 東

編 主 五 雲 王  
五 聖 李

念 年 十 社 雜 東  
刊 紀 週 三 誌 方

行 發 館 書 印 務 商

中華民國二十二年十二月初版

(二一七六九)

東方文庫續編 東北問題 一冊

每冊定價大洋壹角

外埠酌加運費匯費

\*\*\* 版權所必究 \*\*\*  
\*\*\* 翻印必究 \*\*\*  
\*\*\* 翻印必究 \*\*\*

主編者 王雲 李聖 五五

發行人 王雲 上海河南路 五

印刷所 上海河南路 五

發行所 上海及各埠 五

# 東北問題

## 目次

- 一 東三省的國際關係……………何炳松（一）
- 二 南滿洲鐵道公司之特質及其史的發展……………婁立齋（三一）
- 三 東省事件之回顧與前瞻……………樊仲雲（五三）
- 四 李頓報告書的分析和批評……………胡愈之（七三）

# 東三省的國際關係

何炳松

## 一 引論

我們東三省所以成爲遠東國際上最大的問題原於我國國力的衰弱。我國因爲國力衰弱，所以當一八九五年所謂『甲午之戰』中爲日本戰敗時不得不放棄朝鮮，因此使日本得以進窺東三省。我國因爲國力衰弱，所以李鴻章於一八九六年時不得不爲俄國的甘言所誘，在聖彼得堡締結軍事同盟條約以抵制日本，而以東三省所謂中東鐵路的興築權讓給俄國爲代價。前門拒虎，後門進狼，就是前清政府對於東三省外交政策的最切當的譬喻。日俄相持的形勢既成，東三省就此成爲遠東方面一個到今未決的國際問題。

這個問題既然根本起原於我國國力的衰弱，而且這問題又完全是我國領土內的問題，那末解決這個問題的責任應該絕對由我們自己負擔，決不應該希望別國來代庖，尤其不應該希望日本或蘇俄來幫我解決，拒虎進狼的教訓應該已夠我們參考了。而我們要解決這個問題，除自強不息四字訣外，別無辦法。

我國國力所以衰弱原因甚多，如教育不普及，實業不發達等，而以近三四十年来政治的惡化爲最重要。民國以前二十年間的清政府，是一個腐敗無能和因循坐誤的總機關；民國以來的中國又變成一個軍閥紛爭內亂不息的墨西哥第二。在外國人看來我國這種情形真是『一無是處』。日本政府則自維新以來牠的全副精神都用在普及教育，振興實業，預爲鞏固國防向外侵略之備。相形之下，誰勝誰負，早可無待龜筮了。

所以東三省國際關係的惡化，沒一次不以我國內部政治的惡化爲背景。我

們試把中日戰爭後東三省的國際關係分爲四個時期，來和我國內政的變化比較一下。一八九五年到一九〇五年這一期（清光緒二十一年到三十一年）可以稱爲俄國勢力獨霸東三省的時代。俄國所以能夠獨霸，就是因爲李鴻章輩痛恨日本，急不暇擇，妄想以毒攻毒的緣故。結果有一八九六年中俄密約和中東鐵路合同的締結。一九〇〇年我國又有義和團的運動，因此引起了俄國軍隊的入駐東三省，造成咄咄逼人的形勢。結果終於一九〇四年產生了一場日俄間的惡戰。我國於是不得不把從前拱手送給俄國的種種東三省權利轉送承繼俄國而獨霸東三省的日本。一九〇五年到一九一五年這一期（清光緒三十一年到民國四年）可以稱爲日俄兩國在東三省南北兩部分工合作的時代。這期中我國的清政府正在醫脚醫頭終爲辛亥革命所推翻的時代。日本在東三省南部的地位就是奠基於一九〇五年戰勝俄國後向我國取得的北京條約。此後的日俄兩

國由對敵而諒解，在東三省方面成一種南北分疆而治的局面。我國在民國成立以後初年，先有黨爭，後有帝制，又剛逢世界大戰的初起，日本乃有一九一五年所謂二十一條亡國條件的提出。我國終因國力衰弱不得不承認了一部分。自一九一五年到一九二一年這一期（民國四年到十年）可以稱爲日本在東三省地位鞏固的時代。我國在這期中一方面有帝制的運動和復辟的運動，一方面有督軍的割據和相互間的混戰，大局本已不了；不料不久更有一個主張親日的政黨的產生，牠不但和日本訂有軍事上的協定，而且向日本借了不少的路款——如四鄭路（民四）吉長路（民五）吉會路（民七）滿蒙四路（民七）等——和鉅債——如財農兩部所借的日金五百萬（民五）交通銀行所借的五百萬（民六）財政部所借的墊款一千萬（民六）等等。我國政府在這期中享用日本的金錢最多，而我國在東三省和東三省以外的國權送給日本的亦以這期中所送的爲最大。

一九二一年到現在（民國十年到二十年）可以稱爲我國人在東三省努力自強的時期。我國在這期中有國民革命的成功，有統一全國的努力，這是日本人所最怕的一種民族覺悟的運動。加以我國人在東三省方面自從一九二五年來很能努力於獨立鐵路和海港的興築，這在日本人看來當然更要寢食不安，非滅此朝食不可了。於是乎乃有這次『九一八』驚人大事的發生。所以我們就此可見現在我國東三省的形勢所以造成，一半固然原於日俄的侵略，一半亦由於我國的自召。現在讓我們略述東三省在國際關係上四個時代遞變的情形。

## 二 俄國勢力獨霸時代（一八九五——一九〇五）

自一八九五年中日戰爭到一九〇五年日俄戰爭的一期，先後凡十年，可說是俄國勢力在東三省的極盛時代。我國自爲日本所敗以後，政治上和軍事上的弱點完全暴露。於是國內長江流域，山東，及華南一帶乃開始有所謂『勢力範圍』

的出現；德，英，法三國亦於一八九八年各向我國攫得所謂『租借地』；一九〇〇年的義和團運動失敗了，結果我國更受種種鉅大的條約上的損失和束縛。凡此種種都是俄國侵略東三省後所引起的國難。

本來日本攫取東三省利益原較俄國爲早。照一八九五年的中日馬關條約，我國本已被迫割讓遼東半島於日本；後來因爲俄，法，德三國的干涉，日本不得已把割地退還我們。此後日本除竭力開發牛莊外，牠的活動差不多集中於朝鮮，直到日俄戰爭爲止。

俄國在這期中所以要專意攫取東三省利益，大體是原於西伯利亞（舊稱西畢利）鐵路建築的成功。這條鐵路所以能夠橫貫我國東三省北部以直達海參崴，免走黑龍江北岸迂緩的路線，大體是俄國財政總長威德（Count Witte）外交手腕的成績。一八九五年我國向俄法借到四釐的金債來付第一次日本的

賠款時，俄國的出力最多。我國一方面誤信俄國興築中東鐵路便於運兵抗日有利中國的甘言，一面又感激俄國對於借款能夠盡力援助，所以一八九六年李鴻章赴俄參加俄皇尼哥拉第二（Nicholas II）加冕禮時，就在聖彼得堡和俄國訂一攻守同盟的密約去抵抗日本。在李氏當時或以爲這是『以毒攻毒』，又誰料結果反變成拒虎進狼呢？

根據一八九八年的中俄會訂條約，俄國取得遼東半島南部的租借權，以二十年爲期。租借地中包括旅順口和大連灣，俄國因此乃攫得一個渴望多年直通太平洋終年不凍的海口。一八九九年俄皇居然下令建築大連灣中的大連爲自由通商的口岸。

俄國開發東三省的主要機關是華俄道勝銀行，和由這個銀行主辦的中國東方鐵路（就是現在簡稱的中東鐵路）。道勝銀行正式成立於一八九五年，受

俄國財政大臣的監督，開辦的資本大都取給於巴黎。俄國在東三省所取得的築路權，例如一八九六年我國允許中東鐵路公司得興築橫貫東三省北部的西伯利亞鐵道，就完全以道勝銀行爲媒介。俄國既在遼東半島租約中取得築路權，中東鐵路就於一八九八年正式獲得興築哈爾濱大連和旅順口鐵路支線的權利。

俄國在遼東半島租借地中的法權，照條約規定，幾乎無一不備，建築礮臺的權利和不許他國兵商船隻駛入旅順口的規定，都經我國政府特許。在中東鐵路區域內，俄國以爲根據一八九六年的中俄鐵路合同，鐵路公司享有絕對的土地管理權，而且吉黑兩省的中國人民凡是直接或間接和公司人員發生案件時，無論民事或刑事，都應受鐵路公司的管轄。此種曲解我國始終沒有承認。

這期中的一切中俄條約都沒有俄國政府或鐵路公司得在鐵路區域內設置『護路兵』的規定。但俄國却要曲解鐵路合同中得以運輸軍隊的條文認鐵路

公司享有鐵路區域內的行政權。因為條文意義不明，所以中俄兩國於一九〇八年及一九〇九年曾發生管轄權的爭執。其實在租借地條約和鐵路合同中，我國早已把海關行政上的優越地位給予俄國，並已特許俄貨入華時得享低廉的運費了。

俄國於一八九九年和英國換文時，英國允許不再在長城以北向我國攫取築路權，俄國在東三省的勢力範圍因此得到英國的承認。德國亦認一九〇〇年的英德條約不適用於東三省，間接承認俄國在東三省的權利。我國義和團事起，俄國軍隊就乘機入駐東三省，並公然在鐵路區域內外行使行政權，俄國在東三省的地位因此益形鞏固。一九〇二年的中俄交收東三省條約對於俄國軍隊退出一層雖有規定，但是俄國在東三省的軍事地位實際上並無多大變動。

當時其他各國，除法國及一個英國公司外，因對於東三省並無條約權利或

商業特權，所以他們——尤其英、美、日三國——祇求俄國能夠遵守外交上所謂『門戶開放』政策，使我國的領土和行政權不至被俄國所奪取，各國人民都得在東三省享同等工商業上的機會，亦就滿意了。自一八九九年至一九〇〇年間俄國和其他各國在表面上互約對我國採取下列的政策：（一）不破壞中國領土和行政的完整，（二）維持東三省工商業上機會的均等。但是當一八九九年美國國務卿海約翰（John Hay）發出第一次『門戶開放』的通牒於各國時，俄國獨多保留；就此可見俄國對於上述那兩個政策並不完全接受。俄國在東三省所抱的野心實為促成一九〇二年第一次英日同盟的大原因。因有這個同盟又促成了俄法兩國對於東三省的合作。

總而言之，俄國在這期中，除租得遼東半島外，並又取得多處築路權和鐵路區域內的行政權，就中當然以中東鐵路為最重要。當時東三省僅有的鐵路全歸

俄國所有。同時又有常關海關等行政權和低廉運費等規定來維護俄國的地位。俄國爲保持政治商業的特權起見，又於一八九六年和中國訂一祕密的軍事同盟，於一八九八年更進一步而取得遼東半島中的要塞，並於一九〇〇年遣派大隊軍士入駐東三省。所以除今年日本以武力佔據東三省外，東三省地位的危險恐怕要以一九〇五年以前的幾年俄國的侵略爲最岌岌的了。

### 三 日俄分工合作時代（一九〇五——一九一五）

俄國獨霸東三省前後十年，直到一九〇五年被日本戰敗後方告終止。樸資茅斯條約把遼東租借地和長春以南的中東鐵路轉讓日本，變爲現在的南滿鐵路。此後俄國的勢力就局處於東三省的北部，但仍保有長春以北的鐵路和一八九六年以來由道勝銀行向我國所取得的各種特權。一九〇五年以後俄國政府和中東鐵路公司在東三省方面別無重要路權的取得，這是因爲俄國此後專意

於鐵路區域內警察權的實施和鐵路區域內市政的建設。至於礦業和林業方面，則這期中的我國政府很能限制俄國的掠取。

但是日俄戰爭後，日俄兩國逐漸認識兩國在東三省南北兩部的利害很有相同的地方，於是他們就變仇爲友，協以謀我。所以當英美兩國銀行家想代我國興築一部分東三省的鐵路時——例如新民法庫間和錦州愛琿間兩條路——日俄兩國就都認爲有害他們鐵路獨佔的地位，同時起來反對。此後日俄兩國就訂了許多合作的條約，互相劃清而且擔保各人在東三省方面的勢力範圍。這期中關於東三省方面最重要的日俄條約就是一九〇七年，一九一〇年，一九一二年，和一九一六年等祕密的條約。

日本於中日戰爭後在東三省所攬得的實利，因他國干涉不能不交還我國，這一點我們已曾述及。但是日本戰勝俄國以後，牠就以承繼俄國租約的關係重

新取得遼東半島的一部分。同時並取得長春以南到旅順口和大連的那一段中東鐵路。這都是樸資茅斯條約所規定的而以須得中國同意爲條件。日本乃於一九〇五年和我國在北京所訂的會議東三省事宜條約中取得了我國的『概行允諾』。我們可以想像當時我國人寫下這四個字時，一定眼中含淚。樸資茅斯條約雖然約定各簽字國應將遼東租借地以外的東三省全部領土交還中國，但是條約中的別種規定仍舊把這個簡單的原則推翻。因爲日本已經取得了南滿鐵路區域內的行政權，而樸資茅斯條約中並又特別規定日本得享南滿鐵路的警察權。我國對於這一點亦於北京條約中加以承認。此外樸資茅斯條約雖然約定除遼東租借地外，凡簽字諸國對於鐵路祇能作商業上的使用，這當然是一句沒有效力的官話。

我國於一九〇五年的北京條約的附約上允許日本得以『接續經營』安東