



中東路讓渡交涉之面面觀

朱鴻禮

九一八事變發生後，日蘇兩國的衝突，日呈尖銳化。如日本之在東北積極實施軍事建設，建兵營，造飛機場，統一交通機關，計劃交通網，積極謀軍事交通的建設。凡這種種，都可以證明日本是無時不在準備着進攻蘇聯。

在蘇聯方面，因為第二次五年計劃還未完成，雖然不願輕啓釁端；但對於這種無理的進逼，卻也不肯示弱。一面在西伯利亞各重要地點添設空軍根據地，建築強固之要塞，集中陸海空軍於海參崴；同時並將烏蘇里鐵路改成雙軌，以利軍運。凡這種種，都可以證明最近的蘇聯，是積極地在準備着應付這一場未來的惡戰。

日蘇戰爭之不能避免，日蘇衝突之日呈露骨化，這是一件不可埋沒的事實。此種形勢，尤其是在八月十三日中東路讓渡交涉決裂後，更為明顯。然而國際形勢變化莫測，決裂後已逾月餘之中東路交涉，忽於九月二十四日以妥協聞，於是已呈劍拔弩張，一觸即發之日蘇形勢，也就隨着緩和；逮捕中東路俄員之事件也於瞬息間宣告平息。

據近日各報所載，關於中東路讓渡問題，已由日蘇兩方大致議妥，所待解決者只一付款方法問題。足見中東路交涉之暗礁已去，日蘇間的前嫌也已完全消釋。不久的將來，這個交涉經年的讓渡問題，就可完全解決。

可是在這問題還沒有達到全部告成的當兒，有一個很重要的問題，我們不可不注意，就是我們將以怎樣的態度來對付這個非法的交涉？作者要提起這問題，有三個重要的原因：第一、中東路係中蘇兩國所公有，這種非法的授受，有損我國的主權；第二、中東路讓渡交涉的完成，實是日蘇妥協的第一聲，也是蘇聯實行承認偽滿，實行承認日本在九一八後以非法奪得之東北權益的第一砲；第三、中東路讓渡交涉的完成，和英日同盟呼聲之復活，是廣田「有理外交」的成功，直接間接都予我國以莫大的威脅。作者不敏，且就平日注意所及，將「中東路讓渡問題」加以概括的敘述，以供研究這問題者做一個小小的參考。

一 中東路的小史

中東鐵路西起滿洲里（臚濱）東至綏芬河，尙有支線自哈爾濱至長春，共長一千七百二十一公里，中日戰後，中俄兩國合資所建築。當時稱東清鐵路。西曆一八九五年（光緒二十一年）中日戰爭結束後，俄皇尼古拉二世乘我國戰敗無力，就向我要求東清鐵路的敷設權。當時清室軟弱，無法拒絕。就於一八九六年（光緒二十二年）由我國和華俄道勝銀行，簽訂中俄合辦東清鐵路公司合同。其中最重要的有下列數點：

- (一) 中國政府以庫平銀五百萬兩與該銀行合夥設立東清鐵路公司，生意盈虧均照股攤認。
- (二) 中國政府規定建造鐵路，與俄之赤塔及南烏蘇里河之鐵路銜接，所有建造經理一切事宜，委派該銀行承辦。
- (三) 自該公司成立開車之日起，以八十年爲限，所有利益，均歸該公司專得，八十年限滿之日，所有鐵路及其一切財產，全歸中國政府，無庸給價。又自開車之日起，三十六年後，中國政府有權給價收回。

這合同訂定後，到了一八九七年（光緒二十三年）就開始建築，當時所建築者，就是自滿洲里至綏芬河的路線，不料在這路興建後的第二年，就是一八九八年（光緒二十四年），俄國又強迫租我旅大，一面並強定鐵路合同七項，展築哈爾濱與旅大間的支線。於是在一八九八年後的東清鐵路，就包括幹線支線兩條，幹線自一八九七年開始建

築後，到了一九零一年就完成通車。支線長九百四十二公里七六，也於一八九九年開工，至一九零三年完成通車。

在東清鐵路全部完成後，忽然來了一次日俄戰爭（一九零四至一九零五），結果俄國吃了一次敗仗，除了旅大的租借權被日劫奪外，長春以南之鐵路七百零四公里三，也爲日本所有（即現在之南滿鐵路）。於是在一九零五年後的東清鐵路，就縮短到現在中東鐵路所有的路線。

一九一四年歐洲大戰發生，不久俄國也發生革命，當時俄國當局因日本出兵北滿，和白黨之霸佔東路，曾一度想將東路主權歸還我國。後來因爲勞農政府基礎逐漸鞏固，不久此議也就打銷。

到了蘇聯政府成立，乃於一九二三年（民國十二年）由蘇聯駐我國公使加拉罕和我國代表王正廷簽訂中俄協定，奉俄協定及管理中東路協定，在管理中東鐵路協定中，規定中東鐵路由中蘇兩國共同管理，並組織中東鐵路理事會，爲該路最高監督機關，內設理事十人，各由本國政府任命一半，理事長（督辦）就由中國政府任命，副理事長由蘇聯任命。除了理事外，還設有監事會，內設監事五人，華二蘇三，監事長由華方任命。在監理二會之下，直接管理路務的就是管理局，該管理局之正局長一人，由蘇人充任，副局長中蘇各一人。管理局內按照事務的性質，分設十餘處，處長的人選則按照該協定由中蘇兩國平均分配。一九二九年，東北當局因蘇聯人民在中東路沿線宣傳赤化，實行

搜查俄領館，並撤俄局長職，因此東北與蘇聯當局就由外交的斷絕，而發生武力的衝突，結果東北軍着着失敗，在伯力簽訂議定書以和。不久，中東路的狀態也就恢復。

震動了全世界的一九三一年的「一九一八」日本以武力奪取我東北四省後，終使中東路也受了極大的影響。起初，日本以武力步步壓迫蘇聯，想以武力奪取中東路，後因蘇聯屢次退讓，結果就不得不使日方改換方針，放棄其武力掠奪主義，而實行東路平行線之建築，以制中東路的死命。蘇聯之所以提議將中東路出售，其原因大半也在於此。

二 讓渡問題的由來

中東鐵路貫通中俄，橫亘吉、黑，所過的地方又多富於農林礦牧之區，自從一八九七年興築以來，沿線移民逐漸增多，產業也日發達，其沿線重要都市如哈爾濱，身臨其地，無不疑為已入俄境。足見俄人勢力已厚殖於北滿。而且中東路又為蘇聯聯絡歐亞以應付遠東事變的鎖鑰，在經濟、政治各方面都甚重要。一九二九年蘇聯不惜用武力來競爭這條鐵路，其目的也在此。

在九一八後，蘇聯的態度反見軟弱，事實上這也有不得已的苦衷，因為對方是一個擁有強大海陸軍的勍敵，蘇聯在事前既無充分的準備，而且二次五年計劃又正在進行，所以只好暫時隱忍。可是對方卻愈逼愈烈，戰機既嫌未熟，所以蘇聯就祇有抱定犧牲自己利益之一途。這

就是蘇聯主張售路的主因。

蘇聯出售東路，原因不止一端，其重要者，有下列數項：

- (一) 日本在進行中之東北交通網，大部分以中東路為目標，如果一天完成，中東路的營業必受重大打擊，或甚至於破產；
- (二) 中東路在軍事、政治、經濟各方面的地位，雖甚重要，但因受日方的牽制，不能充分利用；
- (三) 日本少壯軍人主張以武力攫路，如果實行，蘇聯將陷於進退兩難的地位；
- (四) 中東路既在偽境，蘇聯又不能充分利用，一天發生戰事，必為日方所得，反不若於平時取得路價，藉以補償戰時的損失。

有了這幾點原因，蘇聯雖明知售路為非法，有違中俄協定，雖知售路之結果，將使數十年經營之成績盡廢於一旦，但是到了今日的地步，也已無可如何！祇有痛定思痛地將舊日的主張實行放棄，藉可緩和遠東嚴重的局勢，專力於二次五年計劃之進行。等到內部的實力充足了以後，再來下一次總攻擊令也不遲呢！

至在日本方面，一班年少力壯的軍人，雖然看中東路為囊中物，可不必化錢取得。但是一班穩健的日本當局，尤其是提倡「有理外交」的廣田外相，他們則認為與其用武力攫路以擾亂國際的視聽，還不如出一部分的代價去取此東北唯一之生命線。這兩派的主張雖然不同，但是要取得中東路之決心則一。

日本之所以急謀取得中東路，原因有三：

- (一) 中東路貫通吉、黑兩省，在軍事上甚為重要，日本要完成東北的軍事建設，就

不得取得中東路以避蘇人的耳目；

(二) 吉黑兩省的農林礦產甚為豐富，中東路又為該兩省之大動脈，在東北鐵道網未完成前，須利用該路的地方甚多；

(三) 中東路沿線時常有義軍出沒，因受蘇方牽制，軍事設施往往不能順利進行，日方很有疲於奔命之苦。

因為中東路所給與蘇、日兩方的利益太大，終於使雙方發生了利害的衝突。日方把中東路看作日人的生命線，必欲得之而甘心；蘇方則認中東路為其一手置成之財產，不願無條件放棄。在這種情形之下，日方要用武力攫路，事實上固有困難，則蘇方欲保持中東路之利權於永久，事實上也屬不可。蘇聯當局深知這問題非着重於目前之事實，不易解決，於是就於去年五月間，當日偽態度嚴重的時候，向日提出售路計劃，於是一幕轟動全世界的「讓渡交涉」就此展開了！

三 讓渡交涉進行的經過

蘇聯主張售路與日，那是去年四月底所決定的。到了五月二日，蘇聯人民外交委員長李維諾夫訪駐俄日大使太田，提議出售東路，這可說是讓渡交涉進行的開始。

太田接到李維諾夫的建議後，就拍電給日政府，報告蘇聯當局對東路問題所取的態度。五月十五日，偽外交次長日人大橋忠一就特地爲了這問題赴東京會商，結果決定讓渡交涉進行的三項原則：(一) 名義上由偽國出資收買；(二) 日本居於斡旋的地位；(三) 會議地

點定於東京。二十九日，日方就將這決議通知蘇聯，六月三日由蘇聯人

民外交副委員長薩可尼可夫答覆太田，對日方的提議表示接受。

隔了不久，蘇聯方面就派定駐日大使優禮尼夫，人民外交委員會遠東司長柯茲納夫斯基，和中東路蘇聯副理事長部之納左夫等，爲讓渡交涉代表；偽國則派定駐日公使丁士源，外交次長大橋忠一，中東路代表沈瑞麟等爲代表；日本方面參加的有外相內田康哉，次官重光葵，歐美局長東鄉茂德，課長西春彥，及陸軍省軍事課員鈴木中佐等。自六月二十六日起，至八月四日止，共開會六次，當時蘇聯代表團所開價目爲二萬五千萬金盧布（六萬二千五百萬日元），偽代表團僅還價五千萬日元。到了八月四日，蘇聯將價目減至二千萬金盧布，偽方仍堅持原價。雙方爭執很烈。在八月四日以後，正式會議就宣告停頓，改爲私邸會商。其歷次會議，雙方的爭點如下：

(一) 蘇聯主張中東路及其附屬事業爲蘇方所有之財產，售路即售此所有權。偽方主張鐵路財產原屬偽國，但係與蘇聯共營，故僅收買蘇聯方面之經營權。

(二) 蘇方出售價格，係據所投資本計算，偽方則僅據現在經濟價值決定。相差有十倍之多。

(三) 蘇方售路係將貸借一切帳務併行讓出，偽方則對於一九一七年三月九日以前一切股東、債權人等之請求權須由蘇方自負其責。

因爲雙方的爭點差得這樣遠，結果就使交涉的進行發生困難。到了九月二十四日，蘇方有重要路員四人被捕。日方軍人實行以武力攫路的主張，又大事活動。於是非正式的會商也宣告停頓，日蘇間的形勢

又趨緊張，雙方各修戰備，很有一觸即發之勢。

在這種情形之下，雙方的交涉很有決裂的可能，後來經蘇方竭力遷就，將售價減為二萬萬日元，廣田外相也極願將讓渡問題從早解決，於是在無聲無息中，停頓已有六月之久的讓渡交涉，又於今年四月二十六日復開。偽方出價數目，也由五千萬日元，增至一萬萬日元，唯其中三千萬元，應撥作售路完成以後遣散路員路工之津貼費用。

交涉重開後，雙方意見仍不接近，到了五月十八日，日外相廣田又通知駐日蘇聯大使優禮尼夫，要求蘇方再行讓步，結果蘇方允將售價再減一千萬日元，共為一萬九千萬日元，唯遣散員工之用費則由偽方負擔。後又經日方屢次要索蘇方讓步的結果，蘇方也曾一再將售價減低，六月二十八日減為一萬七千萬日元，七月三十日減為一萬六千萬日元，並允以貨物繳付買價三分之二。日方則僅允由一萬萬日元，增至一萬二千萬日元。

當七月三十日，優禮尼夫將蘇聯政府所定之最低售價，通知廣田的時候，他曾表示蘇聯政府已不願再作讓步。後雖經廣田屢次協商，並由偽方直接交涉，都沒有結果。於是在八月間的讓渡談判，就無形停頓。十三日，偽代表大橋忠一，且表示如蘇聯不再讓步，他將率領代表團離開東京。十四日，大橋果然率領代表團返滿，於是讓渡交涉，就由無形的停頓而陷於決裂。

談判決裂後，日軍部又主張用武力攫路，日蘇間的空氣又趨緊張，

十三日至十五日俄路員被捕者達數十人，蘇聯以不堪日偽的壓迫，就於十八日將十四個月來中東路交涉經過，由塔斯社全盤托出，並謂負談判中止責任者為日本。蘇聯將這聲明發表後，日外務省非常憤慨，也就於二十一日發表長文，說蘇聯沒有誠意，說蘇聯的用意在延長談判時間。第二日，偽方也發表一通同樣口吻的聲明書。此後的一個多月內，讓渡談判就告沈寂，祇見日偽與蘇聯的衝突逐日緊迫，逮捕俄路員的事件也愈演愈烈。

到了九月二十三日，停頓已有月餘之讓渡交涉，忽然復活。偽方代表大橋也於二十二日晚由長春出發赴日，結果將所差之四千萬元，由雙方各讓步二千萬，就是日方由一萬二千萬增至一萬四千萬日元，蘇方也由一萬六千萬減至一萬四千萬日元。三千萬元之職員遣散費則由日方擔負。

讓渡價格既然議定，關於這個談判幾及十六個月的讓渡問題，即已完成十分之八，其他的問題就不難迎刃而解。目下雙方正在討論付價方法，預料不久就可全部解決，據十月二日申報所載，偽方所提的付價條件如下：

- (一) 讓渡價格之支付方法，為現金四千萬，物品一億元。（物品支付所以獨多者，欲使日、蘇「偽」三國間之貿易關係圓滑，而強化經濟提攜。）
- (二) 支付期限為三年，物品種類則任蘇聯選擇。
- (三) 支付資金之調達，以在日本發行之「滿洲國」公債充之。

其對蘇聯職員退職津貼，也提支給原則如下：

- (一)「滿洲政府」按照中東路規定，對於蘇聯職員由「滿洲政府」負擔支付退職津貼千五百萬元以下；
- (二)蘇聯職員於三年以內順次退職，務使鐵道運轉不發生障礙；
- (三)希望蘇聯政府善處退職俄人。

至於蘇聯方面所提付價條件，在十月七日的申報上也有記載，最重要的有下列四項：

- (一)現金分三年支付，第二、第三兩年須付利息，由日政府保證此事；
- (二)物品分兩年繳納，由日政府保證，物品種類不加限定；
- (三)認為第一次付款之期為實際上之讓渡期；
- (四)俄籍路員離職須於三月前通告。

據十月五日廣田外相與優禮尼夫所談，僑滿方面對於蘇聯所提付價條件意見稍有出入，僑方對於(一)(二)兩項表示異議，但可由日方負責，另找適當方法；第(三)項蘇方認付款時為讓渡期，僑方則認簽字時為接收鐵路之時；第(四)項為在繼續營業上最要注意之問題，蘇方擬於簽字收款後即時召回路員，僑方恐營業不能圓滑，要求適當辦法。

目下雙方的意見雖然還有出入，沒有實行起草條約，但是讓渡之成功，已是可以預必。據雙方當局聲稱，讓渡條約不久就可起草，至遲在本月底即可簽字。在一九二三年中，俄兩方所簽訂的中俄協定，不久也將宣告死刑。我們雖是中東路主權之所有者，也只有眼巴巴的望着牠被敵人所奪，沒有一點與聞的權利，這是多麼使我們悲痛的一件事啊！

四 讓渡交涉完成後各方所受的影響

(一)讓渡問題的具體化，是日蘇妥協的表現——日本自奪取東北後，就認蘇聯為當前唯一的大敵，蘇聯的東海濱省和阿穆爾省既與東北的領地相接，而且蘇聯又是北滿的第二個主人，那裏還有經營數十年的中東路——蘇聯侵略東北的大本營，日本因為要獨佔東北的一切權利，自然要與蘇聯發生直接或間接的利害衝突。所以自「九一八」以來，日蘇兩國是無時不在烏雲密佈的危急狀態中渡着日子，蘇聯握有強大的空軍，日本也握有強大的海軍，雙方真可稱為「勢均力敵」，誰也不能決定蘇聯能够戰勝日本，或是日本能够戰勝蘇聯。日本軍人的自信力雖強，認中東路是「布袋中的老鼠」，認蘇聯的軍隊為不堪一擊。但是這種論調，終為日本的文治派所否決。在蘇聯方面，雖然有不堪日本壓迫之苦，但是因為第二次五年計劃沒有完成，各種軍事建設還沒有成功，就祇有暫時容忍。但是話雖這樣說，如果日本再作進一步的壓迫，戰事還是就要爆發的。

可是自從中東路的讓渡交涉，雙方意見逐漸接近以後，這種對立的局面就很快地被打破了。自九月二十四日中東路的售價解決以後，廣田的對俄「協和外交」已漸見成效，一俟讓渡問題全部解決，就將繼續談判不侵犯條約，與設立「三國共同國境委員會」及「非武裝地帶」等等問題，目下蘇方對此原則上已表示同意。足見讓渡問題的實現，是日蘇妥協的先聲，這是沒有疑義的。

(二)讓渡問題的實現，是廣田「有理外交」的成功——日本自

「九一八」後時時刻刻在運用着牠的「急進政策」日貨的積極傾銷，上下一致的實行擴大軍備，堅決的實行退出國聯，以及用強硬的態度對付英、美等等，無一不在表示着向全世界挑戰。可是這種「急進政策」所表現的結果是什麼呢？很顯然的是使日本的外交陷於極端的孤立。如美、俄的復交，英、美意見的日趨接近，俄、法同盟的積極進行，都可以說是被日本逼出來的。

自廣田外相登臺後，就以「有理外交」為標榜，一反其已往與世界各國挑戰的政策。如最近讓渡問題之呈解決曙光，和竭力歡迎英國實業考察團赴日，並以開放東三省的門戶為引誘，答應給英國人去投資，用以樹立第三次「英日同盟」的基礎。都足以證明廣田的「有理外交」是在按步的實行。

「英日同盟」復活的呼聲雖高，但還未見之於事實，而讓渡問題的實現，卻已在預料之中。

(三)讓渡問題的解決，將使日本在東北的地位愈見穩固——讓渡交涉的成立，是日、俄成立諒解的開始，也是日本實行東三省門戶開放的開始，也就是日本由孤立的地位，進而與列強攜手的開始。日、俄既成立諒解，英國又將實行投資，僻處太平洋東岸的美國，又因國內失業問題，通貨問題，頻頻發生，無暇西顧，於是日本就可以不慌不忙地去開發東北，將使日本在東北的地位益見穩固。

(四)讓渡問題的完成，將使華北的地位愈見危險——侵略中國

大陸。是日本自明治天皇維新以來的一貫政策，併吞朝鮮是「大陸政策」實行的第一步；佔據東北是「大陸政策」實行的第二步；第三步就將波及華北。而且華北是東北的屏障；也是他日日本進攻蘇聯，併吞中國本部以實行大亞細亞主義的根據地。在日人眼中看來，華北的佔領，實含有軍事上的重大意義。

日本自得到東北後，即有進一步實行佔領華北的野心，祇以受蘇聯的牽制，與英國方面還未得到諒解，所以遲遲不敢動手。中東路問題解決後，日、俄已可暫時妥協；英國方面自「產業考察團」抵日後，意見也日見接近。這樣一來，日本就可以拿全力來對付華北，此後之華北，將愈陷入於危急的狀態中，這是毫無疑義的。

由於讓渡問題所及的影響，雖然不止上列數端，但牠將同使我國陷於極端的不利，這是可以斷定的。

五 讓渡問題解決後我國應取的態度

上面說過，中東路係中、蘇兩國所公有，在一九二三年中、俄兩國所簽訂之管理中東鐵路協定中，也有明文規定：「中東鐵路由中、蘇兩國共同管理」；又在一八九六年（光緒二十二年）中、俄兩國所訂之中俄合辦東清鐵路公司合同中，也規定：「東清鐵路由中、俄兩國合資經營。」這都可為中東路非為俄方專有的明證。

可是自東路讓渡交涉開始至現在，我國當局還未有若何的表示，

98068 民衆方面也很少有人注意，這實是我國莫大的損失！現在雙方交涉既已快要完成，則後日危及我國利益安全的地方正多。因日本非以得到中東路的權利爲滿足，他的目的是在藉此來鞏固東北的地位，打破日、俄對立的局面，進而與英、德攜手，由「孤立」「強硬」的外交，代以「協調」「融和」的外交，更以開放東北門戶爲引誘，用以促進列強對於「偽組織」的承認。結果日本就可重整旗鼓，來對中國作進一步的榨取與掠奪。所以讓渡問題解決後，我國不僅喪失中東路的所有權，其更可慮者，還是由於讓渡問題所及的影響！

在「九一八」後，日本在國際上是處處感受到不利，反而中國卻

到處受人歡迎，但到現在則適得其反！現在在中國所處的地位，正與「九一八」後的日本相似。自國聯非常任理事落選後，中國的地位已更陷於孤立！在中東路讓渡交涉成功後，中國將更由孤立的地位，墮入無可救藥的危急狀態中。如果現在不急謀補救，後患實不堪設想！

現在讓渡交涉已快要成功了，可是我們將以何種態度來應付敵人在讓渡交涉完成後所加之於我們身上的壓迫呢？我想，除了「積極充實力量，以謀應付」外，恐怕也很難有第二種辦法吧！

一四，一〇，一九三四，脫稿於上海。

白種人壽之延長

據各國人口調查，白色人種在最近五十年中人壽之延長，已得有驚人之效果。自一八八八年始，

德國人民一萬人之中，死亡率爲二百六十二人，但至一九一九年，即降至二百十二人，迨至一九三〇

年後，遞減至一百一十一人。英國於同時期三年中之死亡率，亦見遞減；美國亦然。英國之數目字，爲二百

〇五、二百八十二、及一百十四。美國之數目字，爲一百九十八、一百七十六、及一百十四。如以百分數計

算人壽增長之數目，可得如下之結果：在德國人壽之增加，自一八七六年至一九二九年，爲百分之五

十四·八，在英國則爲四十四·四，在美國爲四十·四，但在法國則僅爲百分之二十二·六云。