

# 華盛頓會議期間贖回膠濟鐵路之談判

吳 坤 義\*

## 提 要

一九二一年十一月，美國總統哈定（Warren G. Harding）在華府召開一次討論軍備限制及遠東問題的會議。在此次華盛頓的會議（註一）期間，中日兩國解決了拖延六～七年的山東問題。膠濟鐵路因而得以返回中國人手中。

膠濟鐵路問題為山東問題的關鍵，而山東問題之能否解決又影響華盛頓會議之成敗。本文除了探討三者間之關係外，最主要的還是在於瞭解贖回膠濟鐵路之談判經過，美英兩國在此一談判所扮演之角色，以及中國對於此一談判之反應。

## 壹、華盛頓會議與山東問題

### （一）華盛頓會議

為解決第一次世界大戰所帶來的問題而訂立的凡爾賽和約(The Versailles Treaty)，美國並未簽字，也未加入威爾遜總統(Woodrow Wilson)之心血結晶——國際聯盟(The League of Nations)。因此，美國與其他國家的商業和財政關係問題，歐洲的財政和美國的債權問題，以及美國當時所面臨的海軍問題，在在皆須等待一次國際性會議來解決。

在海軍方面，美國面臨兩大洋。往東看，有英國的海軍；往西看，則有日本的海軍。何

\*作者為本校歷史系教授

註一：此次會議亦稱為太平洋會議。

況英日兩國間尚有同盟關係。在此一情況下，軍備競賽將無可避免（註二）。

此外，在巴黎和會無法解決，且又受當時美國共和黨控制的參議院大肆抨擊的山東問題，亦為共和黨的哈定在就任總統後，急待解決的問題。

華盛頓會議最主要的目的，可以說是軍備，尤其是海軍軍備的限制。然而太平洋和遠東問題的討論卻列為優先。因為這些問題如果無法獲得圓滿的解決，任何軍備限制的提議將成為空談（註三）。

由於上述原因，會議於十一月十二日開議後，即刻成立兩個委員會。一為美英日法意五強所組成之委員會，討論軍備問題；另一為中比荷荷加上述五強所組成之委員會，討論太平洋與遠東問題。

出席會議的中國代表為施肇基（駐美公使）、顧維鈞（駐英公使）、王寵惠（大理院長）（註四）。美國代表為許士（Charles E. Hughes, 國務卿）、洛奇（Henry C. Lodge, 參議院外交委員會主席）、恩德華（Oscar W. Underwood, 參議院民主黨領袖）、羅脫（Eihen Root 前國務卿）。英國以樞密院長白爾福（Arthur J. Balfour）為代表團團長。日本的代表為加藤友三郎（海軍大臣）、德川家達（貴族院院長）、幣原喜重郎（駐美大使）、埴原正直（外務省次官）（註五）。

華會於翌年二月六月閉會。當日，簽訂五國限制海軍條約，規定海軍主力艦噸量為美五、英五、日三、法意各一・六七之比例，並互約在太平洋諸島，各不增設軍備。關於中國問題，除各項議決案外，共立兩約：一為九國公約，一為關稅條約。此外，中日兩國先期在華府簽訂解決山東問題懸案之條約（註六）。

## （二）山東問題

註二：「密勒氏評論報」（*The Weekly Review of the Far East*）Nov. 12, 1921, p.489.

註三：H.E. Wang ta-Hsieh, "The Washington Conference and Japan's Claim on Manchuria, Necessity of Eliminating Illicit Interests", *The Weekly Review of the Far East*, Nov. 13, 1921, p.496.

註四：南方政府的外交次長伍朝樞，原被北方政府列為出席華會的中國代表之一，但未赴會。

註五：其他國家代表名單，見李紹盛，「華盛頓會議之中國問題」（台北：水牛出版社，民國六十二年），頁三二～三四。

註六：金問泗，「從巴黎和會到國聯」，（台北：傳紀文學出版社，民國五十六年），頁二九。

## 華盛頓會議期間贖回膠濟鐵路之談判

一八九八年（清光緒二十四年），德國利用山東教案，以武力強佔膠州灣，同時取得山東省路礦承辦權（註七）。一八九九年六月十四日德國山東鐵路公司(The Schantung Eisenbahn Gesellschaft)成立（註八），並開始從青島建築鐵路，至一九〇四年，全線通車。

一九一四年，歐戰爆發，日本以英日同盟之名，乘機對德宣戰，於十月進佔青島，以及膠濟鐵路全線，並以臨時鐵道聯隊掌管（註九）。巴黎和會中國議和全權大使陸徵祥函外交部時稱，「……就比較而論，德國從前所得，尚無鐵路上軍警等權（註一〇）」。可見日本更貪多無厭。

一九一五年，日本突向中國提出二十一條要求，包括承認將德人在山東已得權利讓渡於日本（註一一）。

一九一七年八月，中國對德奧宣戰，根據國際公法和慣例，聲明與德國所訂條約一律作廢。美國前國務卿藍辛(Robert Lansing, 1864~1928)亦認為，

「一九一五年強迫中國之事，但一九一七年，因中國對德宣戰，中德間所有一切之條約及協定，已歸破棄。德國已無依據講和條約，讓與山東於日本之權利，故公平言之，當以在山東之德國利權，復歸於中國（註一二）。」

不久出現第一次世界大戰即將結束的徵兆，日本為了永久佔有膠濟鐵路，利用當時徐世昌正在就任大總統而到處張羅經費的機會，向段祺瑞政府提出中日合辦經營膠濟路的要求。一九一八年九月二十四日，日本外務大臣後藤新平照會中國駐日公使章宗祥，提議「膠濟鐵路所屬確定以後，歸中日兩國合辦經營」。章宗祥在復文中竟表示，「業已閱悉」，「欣然

註七：有關德國強取膠州灣和建造膠濟鐵路之動機和經過，請參閱Feng Djen Djang, *The Diplomatic Relations Between China and Germany since 1898*, (Shanghai: The Commercial Press, 1936), pp.26~64。

註八：中央研究院近代史研究所外交檔，中日關係（以下簡稱中日關係檔）03-33-122-(1)。

註九：凌鴻勛，「中國鐵路誌」，（台北：文海出版社，民國四十三年），頁一九六。

註一〇：中日關係檔03-33-151(1)。民國八年七月十七日。

註一一：有關二十一條要求的背景和提出，請參閱李毓澍，「中日二十一條交涉（上）」（台北：中研院近史所，民國七十一年再版）。

註一二：美、藍辛著，「巴黎和會與山東問題」，譯自「巴黎講和會議祕史」(*The Peace Negotiation*)，「東方雜誌」，十八卷七號。

同意」（註一三）。通過這次換文，日本認為自己有了控制經營膠濟鐵路的合法依據。

此外，日本在一九一七年曾與英、法、俄、意四國秘密換文，四國保證援助日本繼承德國在山東的權利。因此，儘管中國為戰勝國之一，儘管威爾遜提出了崇高的「十四點」原則，中國還是無法在巴黎和會收回德國在山東之權益。在全國民意的抗爭下，中國代表團拒絕在對德和約上簽字。山東問題於是成為懸案。

### （三）會外談判解決山東問題

華盛頓會議的主要目的之一，在於解決太平洋及遠東問題，因為「太平洋及遠東問題者自中國國民觀之直關係今日世界和平之問題（註一四）」，而山東問題則攸關遠東之和平（註一五）。在巴黎和會之時，「山東問題之解決是重要的（註一六）」；在華盛頓會議中，依照許士的看法，最重要的談判也就是山東問題的解決。他在一次演講中曾提到，如果說華會的成功依賴山東問題的解決，亦不算過份（註一七）。

事實上，為解決此一問題，中日兩國在一九二〇年和一九二一年間，曾多次交換照會。一般說來，日本採取主動，而中國則拒絕東京的提案（註一八）。

一九二一年七月二十一日，在決定召開華會之後，許士曾與日本駐美大使幣原會晤。其間，幣原又建議許士說服中國與日本進行山東問題的直接談判（註一九）。

對於日本直接談判山東問題之提議，中國一再拒絕之理由有二：其一為，中國未在對德

註一三：宓汝成，「帝國主義與中國鐵路，一八四七～一九四九」（上海：人民出版社，一九八〇），頁二四二；張一志，「山東問題彙刊（上）」（台北：文海，出版日期未詳），頁四五～四六；葉遐庵，「太平洋會議前後中國外交內幕及其與梁士詒之關係」，頁一五八～一五九。

註一四：「外交公報」第三期，頁十二。民國十年八月十六日，致駐美施公使電。

註一五：F. Chang, "Futility of the Washington Conference", *The Chinese Students' Monthly*, vol. 17, no. 4, Feb., 1922.

註一六：John C. Vinson, *The Parchment Peace: The United States Senate and the Washington Conference, 1921–1922*, (Athens: University of Georgia Press, 1955), p.24.

註一七：Betty Glad, *Charles Evans Hughes and the Illusions of Innocence, A study in American Diplomacy*, (Urbana & London: University of Illinois Press, 1966), p.293.

註一八：Russell Hunt Fifield, *Woodrow Wilson and the Far East; the Diplomacy of the Shantung Question*, (Hamden, Conn.: Archon Books, 1965), p.356.

註一九：Arnold Xiangze Jiang, *The United States and China* (Chicago: The University of Chicago Press, 1988), pp.67–68.

## 華盛頓會議期間贖回膠濟鐵路之談判

和約上簽字，因此不須在和約的基礎上與日本直接談判山東問題；另一則是，中國全民激烈反對此種方式的談判（註二〇）。

對山東問題日本竭力運動直接交涉，其要點不在青島一隅，而在膠濟鐵路幹線支線暨敷設鐵路之土地、淄川煤礦及其他煤礦等權利。如其直接交涉，日本冀援二十一條協約換文之規定，可視為日本之已取得特權（註二一）。

日本政府深知山東問題，中國國民不欲此時直接交涉，其提議之意，乃欲借此備案，「俾美京會議時，由我負此責任，並使彼在會拒絕（註二二）」。

日本政府決定，山東問題要在太平洋會議前解決（註二三）。因此日本「近以全力運動山東問題不使列在太平洋會議日程之內（註二四）」。然而中國則希望將此一問題提到華會解決。駐英公使顧維鈞於一九二一年六月底會晤英國外相時，探詢山東問題可否在華會中提出。英國外相寇松(George N. Curzon, 1859~1925)說，

「此屬會中正當範圍內問題，當然可以提出，且該問題業已久懸。雖日本以中國拒絕直接商議，心頗不悅，然會中應設法調解（註二五）。」

中國駐美公使施肇基建議政府，對無線電台案及山東等各問題，萬勿稍事退讓，因與廣開門戶，機會均等等兩事極有關係。此為美國將來在華會中首要立論，亦即中國提案根據所本。巴黎和議頗為民國七年中日諸密約所束縛，前車之鑑，不可不格外慎重（註二六）。

將山東問題提到華會的立場，美國參議員瓦爾希(Senator Thomas J. Walsh of Montana)曾給予支持，但是參加華會的美國代表洛奇和恩德華兩位參議員卻認為，如果山東問題提到華會上討論，中國可能無法得到任何好處。恩德華參議員表示，「因為七個參加華會的國家，為凡爾賽和約的簽字國，因此不能否認該和約有關山東的結論，中日兩國達成一項協

註二〇：Westel W. Willoughby, *China at the Conference, A Report* (Baltimore: The Johns Hopkins Press, 1922), p.292.

註二一：中日關係檔03-33-153(2)。駐日公使胡惟德電外交部，民國十年六月九日。

註二二：中研院近史所外交檔：太平洋會議（以下簡稱太會檔）03-39-16(2)。駐日胡公使電外交部，民國十年九月十日。

註二三：太會檔，03-39-16(2)。駐日胡公使電外長顏惠慶，民國十年八月三十一日。

註二四：太會檔，03-39-16(2)。駐德魏宸組公使電外交部，民國十年八月四日。

註二五：太會檔03-39-1(1)。駐英顧維鈞公使電外交部，民國十年七月五日。

註二六：太會檔03-39-16(2)。駐美施肇基公使電外交部，民國十年九月四日。

議（註二七）。」有些日本學者也認為，將山東問題提到華會對中國來說，將是一項災難性的做法，因為與會的九國之中，有七國為巴黎和約的簽字國，而且這些國家不能也不會為滿足中國的自尊心而自食其言（註二八）。

很顯然地，在凡爾賽和約上簽字的國家，「尤其是英國，曾經不願意，但又不得不同意山東條款，只因為受到大戰期間與日本所訂密約之束縛。萬一，此一問題再度在她們面前提出，她們將會覺得勢必要信守凡爾賽和約之簽字。美國雖然極欲給予中國在山東問題方面公正的待遇，但為了遠東的和平，還是希望能避開此一燙手山芋（註二九）。

已在華府的中國代表也感覺到，

「觀察重要各國代表態度暨洋顧問意見，似如大部來電所言，在會提出，難望他國相助（註三〇）。」

美英兩國代表「敦勸中日兩國代表最好在此處（指華府）繼續談判，並表示余（指許士）與白代表將以友誼從中盡力斡旋，以期根本妥協（註三一）。」

對於美英兩國的勸告，中國外長顏惠慶表示，中日兩國在華府會外談判山東問題，不能藐視中國人民一致的感情，也不能犧牲中國的自尊和尊嚴（註三二）。

中國派赴華會之代表團於十一月二十八日召開顧問諮詢會議（註三三），並作成下列決議，

「山東問題以能提大會為上，如萬不得已，承受會外調停解決時，則以先得最後條件及最短時期完滿解決乃有把握，並允有再提出大會之權，方得承諾調停（註三四）。」

註二七：Westel W. Willoughby, op.cit., pp.280—281.

註二八：Yamato Ichihashi, *The Washington Conference and After, A historical survey*, (N.Y.: AMS Press, 1928), p.285.

註二九：Westel W. Willoughby, op. cit., pp.298—299.

註三〇：太會檔03—39—16(3)。美京顧、施、王代表電外交部，民國十年十一月十四日。

註三一：太會檔03—39—17(1)。美京施代表電外交部，民國十年十一月二十五日。

註三二：Papers Relating to the Foreign Relations of the United States, 1922(Vol. I), (Washington: The U.S.Government Printing office, 1938) (以下簡稱Foreign Relations). The Minister in China (Schurman)to the Secretary of State, Peking, Nov. 27, 1921.

註三三：中國代表團有高級顧問梁如浩、周自齊二人；顧問黃郛、羅文幹等五人；諮詢劉彥、徐樹人等十人。

註三四：太會檔03—39—17(1)。美京顧、施、王代表電外交部，民國十年十一月二十八日。

## 華盛頓會議期間贖回膠濟鐵路之談判

全盤考慮國內外之情勢，中國代表團也只有接受會外調停一途。中日兩國代表同意十二月一日為解決山東問題之第一次會晤。

### （四）山東問題中之膠濟鐵路

在華會，中國注意的焦點為山東問題，而膠濟鐵路則是山東問題的關鍵所在。在中日兩國談判代表的三十六次會晤中，花在膠濟鐵路的時間遠超過其他問題之總和。在短短兩個月期間，有三次因該問題之僵持不下而中斷談判（註三五）。

美國國務卿許士於一九二二年一月二十二日告訴駐華公使舒爾曼（J. G. Schurman），「關於山東的全盤解決，視鐵路問題而定（註三六）。」二月十五日又告訴舒爾曼，「很顯然地，解決山東問題最困難之事，為膠濟鐵路（註三七）。」

曾追隨顧維鈞代表與會的金問泗也提到，「鐵路問題為所有問題中之最困難者，幾乎一半的會晤用於此單一問題之考慮。真的，鐵路問題事實上正為整個山東問題的核心。唯有政治家般的努力來解決它，方能帶來有結果的談判（註三八）。」

華會中國代表團美籍顧問韋羅壁（Westel W. Willoughby）在其「中國在華會」（*China at the Conference*）一書中，也強調膠濟鐵路在整個山東問題談判中之重要性（註三九）。

膠濟鐵路為何如此重要呢？膠濟鐵路青島至濟南幹線長二百四十四英里，張庚至博山支線長二十四英里，加上其他支線總計幹支線共長二百七十七英里（註四〇）。

---

註三五：Pas-chin Chu, V.K. Wellington Koo: *A study of the Diplomat and Diplomacy of Warlord China, during His Early Career, 1919–1924*, (A thesis of Ph. D., University of Pennsylvania, 1970), pp.123–124.

註三六：*Foreign Relations*, p.942. The Secretary of State to the Minister in China, Jan.22, 1922.

註三七：*Ibid.*, p.961.

註三八：King Wunsz, *China at the Washington Conference 1921–1922*, (New York: St. Johns University Press, 1963), p.12.

註三九：Westel W. Willoughby, *op. cit.*, p.309.

註四〇：汪瑛、白陳群，「膠濟鐵路沿革記」（三）、「晨報」、民國十一年三月九日。關於膠濟鐵路之總長度，說法紛紜。Djang 說青島到濟南的幹線長二百五十英里，其他兩支線長五十四英里，幹支線共長則超過三百英里。（Feng Djen Djang, *op. cit.*, p.84.）；施肇基在中日代表第十二次會談中提到的膠濟鐵路總長度為二百八十九英里（中日關係檔03–33–165(1)。Draft notes of the

自地理上言之，膠濟鐵路西啣津浦，東攬海陬，橫亘山東省之東部，沿線物產豐盈，海港設備完善，實綰全魯運輸出入之樞紐（註四一）。因此，中國駐日公使劉鏡人在給外交部的電文中會說，「魯案關切實在路權，路權不保，土地歸還究非實益（註四二）。」

「紐約時報」(*The New York Times*)報導美國前駐中國公使芮恩施(Dr. Paul S. Reinisch) 之談話提到，中國在華盛頓會議之根本要求，在防止將來各國獲得中國經濟上之特權。蓋領土保全與主權尊重，縱有成約，苟不絕止其經濟之特權，則中國無統一之望。至於經濟的優越，即為政治的優越之事實，於鐵路尤為著著。假如山東鐵路容納日本之要求，就等於以山東省之全權委諸日本（註四三）。

中國國務院在給予外交部的指示中，亦表示類似的憂慮，

「……日人於膠濟路附近營有工商業頗多，倘魯案竟遲而不決，則日人之經營者必有進無退，亦殊可慮（註四四）。」

勒諾•辛普遜(B. Lenox-Simpson)對「美國中國學會」(The China Society of America) 和「美國銀行家俱樂部」(The Banker's Club of America) 的演說中的一段話最能顯示膠濟鐵路之重要性。他說，

「如今鐵路以深入內陸，中國沿岸對日本人則無吸引力，而將立即撤退（註四五）。」

## 貳、贖回膠濟鐵路之談判焦點

中日山東問題談判，總計舉行三十六次會議，歷時兩個月，其中半數以上時間用於最難

Japanese secretary of the conversations between the Chinese and Japanese representatives in regard to the Shantung Question, Twelfth meeting, Dec., 14, 1921)

註四一：葛光庭，「膠濟鐵路整理路務之過去與將來」，「交通雜誌」，一卷六、七期，民國二十二年四月。

註四二：中研院近史所，「中日關係史料～山東問題（上），中華民國九年至十五年」（以下簡稱「山東問題」），（台北：中研院近史所，民國七十六年），頁三二二。外交部收駐日劉公使電，民國十年九月二十五日。

註四三：「晨報」，民國十年十月十三日。

註四四：中日關係檔，03-33-161(1)。外交部收國務院函，民國十一年一月十三日。

註四五：B. Lenox-Simpson, "Today in the Far East", *The Weekly Review of the Far East*, Dec. 24, 1921.

## 華盛頓會議期間贖回膠濟鐵路之談判

解決的膠濟鐵路問題。關於此一問題，中日兩國代表爭執的焦點為該路贖回的方式，贖款額，付款方式和期限，以及贖回後用人的條件等四項。

### （一）贖回方式

關於贖回膠濟鐵路之方式，日本一直堅持要中日合辦，而中國則希望現金贖回自營。

在山東問題第二次會議中，施肇基代表首次提出膠濟鐵路問題。他希望膠濟鐵路的難題能很快有結果。日本代表埴原正直同意膠濟鐵路問題應成為討論主題，但未準備深入討論。很顯然地，日本代表有意避開此一棘手難題。但是顧維鈞接著強調，膠濟鐵路問題為中國朝野最重視的一個問題，並且希望此一鐵路能歸還中國，成為國有鐵路。埴原正直則一再堅持該路由中日合辦（註四六）。

膠濟鐵路由中日合辦，一直就是日本的主張。一九一九年，日本在巴黎和會上就提出，該路在資本和管理，名實皆為中日合辦。一九二一年九月七日，日本又向中國提出相同的議案（註四七）。

魯路（膠濟鐵路簡稱）合辦，日方所持理由有四：

1.一九一八年，中國政府向日本要求二千萬日圓貸款，附帶條件為日本資本家獲准出資建造膠濟鐵路之延長線。當時中國要求膠濟鐵路變成中日合辦企業，以為回報。

2.一九一五年，中國已同意任意處置在山東的德國權益，包括山東鐵路。

3.日本代表認為，膠濟鐵路以前為德國專有財產，中國無法染指，而日本以相當大的人力和物力之犧牲取得後，目前提議中日兩國以平等立場合辦，如此已滿足中國人民一半以上之要求。

4.日本人民不願其代表滿足中國之要求（註四八）。

日本代表團魯路合辦之主張，或許也受日本軍方之影響。一九二一年十一月十三日，代表陸軍大臣之秋山民政長官向外務省表示陸軍省主張魯路合辦之理由如下：

---

註四六：中日關係檔03-33-165(1)。日方英文會議紀錄，民國十年十二月二日。

註四七：中日關係檔03-33-164(1)。中國代表團英文會議紀錄（附件一），民國十年十二月二日。

註四八：見註四六。

1.山東合辦向來爲日本之主張，因此目前不必變更此一態度。

2.反日的中國人之中，有多數希望合辦（註四九）。

日本駐華公使小幡酉吉已於民國十年十月二十一日向中國外交部表示，「山東鐵路在德國時代完全由德國單獨經營，日本犧牲幾許之人命，巨額之財力，從德國獲取而來，今乃以最公平之基礎，作爲中日合辦。而該中日合辦經營，係在中國對德宣戰以後甚久，即一九一八年九月中日兩國間所協定者，今乃謂爲侵害主權，帝國政府實苦於了解者也」況且山東鐵路及礦山，曾由賠償委員會決定其價格，以與德國賠償相抵，載明於德國之貸方，中國方面乃欲當然無條件取其半額，可謂甚無謂之主張也（註五〇）。」

日本以各種理由堅持魯路合辦，實際上是爲「尋求永久控制一條從一個第一流的港口通往中國心臟地區的鐵路（註五一）」。

中國代表團曾向外交部報告，自十二月十日以來，逐日談判魯路問題，已有九次之多，但是日本代表迭次堅持合辦（註五二）。

在十二月十三日午後有關魯路案的會議中，日本代表忽稱尚難放棄合辦原則。十四日續議時，日本代表說其政府訓令確係合辦，但姑與中國提出辦法三條，經討論後，將一、二兩條修正如下：

1.山東問題議定後，日本於九個月內將膠濟路幹支線與附屬財產商議清楚，其附屬礦山另行計議；

2.中國應付五千三百四十餘萬金馬克，即德國人遺留鐵路財產之估價，此外並償還改良添置等費，而除去折舊，至於碼頭貨棧等如經日本改良添置者，亦應償還費用，亦除去折舊（註五三）。

日本的合辦之議，中國外交部持反對之立場，外交部表示，

---

註四九：「日本外交文書」，第二冊，大正十年，（東京：外務省，昭和五十年），頁一一八～一一九。  
註五〇：「晨報」，民國十年十月二十一日。

註五一：Arnold Xiangze Jiang, *The United States and China*, (Chicago: The University of Chicago Press, 1988), p.68.

註五二：太會檔03-39-17(2)。美京王、施、顧代表致外交部。民國十年十二月二十一日。

註五三：太會檔03-39-17(2)。美京王施顧代表電外交部。民國十年十二月十四日。

### 華盛頓會議期間贖回膠濟鐵路之談判

「合辦山東鐵路一層，為全國人民所反對，因各國鐵路當有統一制度，合辦則破壞鐵路之統一，侵害國家之主權，且中國鑒於合辦鐵路之先例，流幣滋多，無法糾正，對於合辦，原則上不能承認。全路及管理權，應完全歸諸中國，該路資產公平估算後，暫未收回之半數，應仍由中國定期購回。至鐵路附屬之德人已辦礦山，應按中國礦律規定辦理（註五四）。」

在華府談判時，日本代表一再強調，山東鐵路為日本正當取得。我國代表顧維鈞反駁說，他很難瞭解，一個友好國家如何能未經另一個友好國家之同意，取得屬於那個國家在其境內的財產。施肇基也提到中國要收回山東鐵路之理由。他說，從利益的觀點，不僅對中國和日本，甚至對所有列強之商業，中國應發展其鐵路的統一管理系統和運作，是最符合大家的需要，益處非常明顯。在目前的系統下，必須安排膠濟鐵路和其他鐵路間每一批貨物的轉運。如果採取統一系統，上述這些複雜問題將不存在。其次，中國人的疑慮和對日本的感覺，並非最好，希望所有良好的友誼的障礙將被排除。統一系統在中國其他地區，證明是有效率（註五五）。

在中國的堅持下，日本最後放棄合辦的要求。「晨報」於十年十二月十二日和十三日兩天，分別論及日本放棄合辦的原因。

「晨報」在「日本對魯案讓步之有名無實」一文中表示，膠濟鐵路之處分問題，係魯案中之最大爭點，日本原主張中日合辦，而中國則主張完全收回。美國方面鑒於日本在中國腹地之活動，亦甚忌其握有該鐵路權，故對於中國之主張，頗表同情。日本知不可堅持，遂決計放棄其中日合辦之主張，改為取得投資權。將德國在該路二分之一之資本權利，作為日本受德國賠償，要求中國承認其有該路之半額投資權，於中國未能贖回以前，仍於實質上有該路一半權利。惟其表示讓步之機會，宜在英美調停以後，其所以必要在英美調停之後，始行讓步者，蓋欲取得英美兩國之確實保證（註五六）。

在「魯案交涉中之膠濟鐵路問題」一文中，「晨報」提到，美國對於中國之鐵路，自四

註五四：「晨報」，民國十年十月七日。

註五五：中日關係檔03-33-165(1)。魯案中日第二次會議，日方英文會議紀錄。民國十年十二月二日。

註五六：「晨報」，民國十年十二月十二日。

國新銀行團成立，即有統一鐵路之意。日本握有山東鐵路，於美國之宗旨大相違背，日本非不知之，知之而不願拋棄其權利，乃因尚未覓得交換條件。後經日本探得消息，美國實擬將山東鐵路與其餘中國鐵路，一併歸入新銀行團之範圍中，以爲統一中國鐵路之第一步，而新銀行團中，則只承認日本之投資權，不認其有操縱該路之權。中國對於此等計劃，亦已有一種諒解，中國此次在華盛頓交涉魯案，似乎確有若干把握，故若英美兩國始終爲中國謀，則魯案之前途，於日本必將有極堪注目之結果。日本苟不未雨綢繆，事先對美英表示一種願意妥協之態度，將來必更不利於日本。因此，日本決定放棄鐵路合辦之主張，惟要求英美兩國給予確實保障，亦即承認其有山東鐵路二分之一投資權（註五七）。

在贖回方式方面，中國主張現款贖回自辦。北洋政府於民國十一年一月十一日發表有關膠濟路事件之正式聲明中提到：

- 1.政府對於膠濟鐵路案件始終抱定籌集款項贖回自辦之宗旨；
- 2.此案始終由外部電知我國代表在華盛頓會議解決，並無在北京直接談判之事；
- 3.我代表來電報告主張籌付現款或發行國庫券贖回自辦，未變初旨（註五八）。

在民意的壓力和政府的指示下，中國代表於十二月十七日的會議中，乃主現款贖回，但是日本代表十分堅持要借款。日本代表說，中國欠日本債務甚多，每至不能支付本息，此次堅持顯有擯斥日本利益之意（註五九）。

日本內閣在一月四日的會議中決定，山東問題自華盛頓方面，中日兩方代表各執己見後，日本政府因取避重就輕，避實就虛之法，電令駐華公使小幡直接與中國政府交涉，而且在向日本借款贖路方針決不再讓一步（註六〇）。

日本政府官員認爲，中國堅持不貸日款，而欲以現金立即贖回山東鐵路，就是有意排斥日本對該路的控制權。日本視之爲「不友善」（unfriendly）（註六一）。

奉命在北京交涉的小幡公使，向中國外交總長表示，山東鐵路案在華盛頓，日本全權代

註五七：「晨報」，民國十年十二月十三日。

註五八：「順天時報」，民國十一年一月十二日。

註五九：中日關係檔，03-33-161(1)。外交部收美京顧施王代表電。民國十年十二月十七日。

註六〇：「晨報」，民國十一年一月十一日。

## 華盛頓會議期間贖回膠濟鐵路之談判

表已允改為借款贖路，惟中國代表主張由中國即刻措款贖回。此事日本決不能贊成。日本政府已有電致其代表，中國仍持即刻贖回之說，即停止交涉亦可（註六二）。

小幡還提到，按日本於青島之役，費款約及二億，方將膠州由德國奪還。巴黎和會本以該路定為日本所有。日本初次讓步，願將此路作為兩國合辦。現又極力讓步，願將此路改為借款鐵路，在日本實已讓至十分。此後仍望日本讓步，實為非理。須知日本如此讓步，其國民已甚反對，不久國會開會，恐將因此發生問題。國情如此，日本豈能再讓。如果再讓，即涉及日本國家之體面，此日本所不能行（註六三）。

現款贖路不但受到日本堅決反對，甚至從現實的角度來觀察，中國亦將遇到許多困難。

交通部擬有關膠濟鐵路案辦法四條，第一條就提到，現款贖路恐難實行（註六四）。外交部在發給各省通電中也提到，該路估價約三千萬日金，如能設法籌足交存，照第一款法辦理，則一切葛籬均可斬斷，固為上策，然金融緊迫，鉅款難籌（註六五）。

在中日代表會談中，施肇基提到中國無法全額支付現款贖路之原因。他說，在農曆新年前，利率通常很高，大約在百分之十～十五之間。假如當時將現款存在外商銀行，只能有百分之二或百分之三，或最高百分之五的利息。儘管期間短，但此一安排，因款項數額大，財政損失將很大。假如金額一次付現，中國方面將有如下困難：

1. 利息損失很可觀；
2. 一筆巨款突然自市場抽出，將嚴重影響到該貨幣市場（註六六）。

膠濟鐵路中日合辦或現款贖回自辦皆行不通，經過多次磋商，日本放棄合辦之主張，由中國收回自辦，但仍欲以該款改作長期借款（註六七）。因此，隨之而來的爭執就是付款的方式和期限，以及贖回後之用人問題。在未論及這些問題前，我們先要探討中日雙方對贖款額，亦即膠濟鐵路估價之爭議。

註六一：“The Shantung Crux”, *The N.C. Herald*, Jan.21, 1922.

註六二：中日關係檔03-33-161(1)。總長會晤日本小幡公使問答。民國十年十二月二十七日。

註六三：同前註。

註六四：太會檔，03-39-17(2)，外交部發太平洋會議代表電。民國十年十二月三十一日。

註六五：中日關係檔03-33-161(2)（本電文無日期）

註六六：中日關係檔03-33-165(2)。第十七次會議，日方英文會議紀錄，民國十年十二月二十日。

註六七：中日關係檔03-33-161(3)。外交部發各巡閱使、督軍、省長等。民國十一年一月三十一日。

## (二) 賉款額

在十二月十日中日代表第九次會議中談到膠濟鐵路問題時，顧維鈞提及賉款額一事。他表示，鐵路及附屬財產經公平估價再減去中國人的股份，其餘額分成兩半，中國準備以半數做為該鐵路之賉金（註六八）。

中國人持有原始股三百股，後來又陸續取得六十股。每股股價一千馬克。由於魯路股份為無記名股，或許尚有其他未登錄的中國人所持有之股份（註六九）。上述三百股乃山東商務局撥官款庫平銀十二萬一千餘兩向鐵路公司認購（註七〇）。

日本代表埴原正直認為，為了膠濟鐵路日本付出三千萬日圓，而中國現只付一千五百萬日圓。依照中國的提議，中國取得鐵路的全部財產，但只付給日本其一半之價值。日本將因此一問題之解決，蒙受損失（註七一）。

在第十次會議中，施肇基表示中國願付出日本以該路折抵德國之賉款額，亦即三千萬日圓，這是巴黎賉款委員會(The Reparation Commission in Paris)所決定的。該款額再減去華人股資三十六萬金馬克以及日本在佔領期間的利潤。幣原說，日本在此交易中將一無所獲。但是施肇基認為，日本的受益甚大，中國收回膠濟鐵路後，可使之與津浦路聯接，運費必較便宜，大部份為日本人的青島商人將獲甚多。埴原則希望除了上述款項外，中國須再付給日本對山東鐵路之投資（註七二）。

在華盛頓中日代表第十一次會議中，日方提出下列三項有關膠濟鐵路賉款額之意見：

1.鐵路沿線礦產問題另議；

---

註六八：中日關係檔03-33-165(1)。中日代表第九次會議，日方英文會議紀錄。

註六九：同前註。根據交通部於民國四年派員赴魯調查，膠濟鐵路中國曾入股本銀十二萬一千餘兩（「山東問題（上）」頁五五）。據青島總商會稱，青島周銳記商號東周季芳於民國元年在青島購得山東膠濟鐵路股票十三股，票面每股壹千金馬克，購進時出價每股一千四百八十五金馬克，共計一萬九千三百零五馬克，合洋銀一萬零四百三十五元一角三分（「山東問題（下）」，頁六七三）。

註七〇：「山東問題（下）」，頁六七六。外交部收交通部函，民國十一年九月二十三日。

註七一：見註六八。

註七二：中日關係檔03-33-165(1)。第十次會議，日方英文會議記錄。民國十年十二月十二日。

## 華盛頓會議期間贖回膠濟鐵路之談判

2.根據凡爾賽和約德國賠款估算的膠濟鐵路財產之價值，只是德人所遺留財產之價值，並不代表現在該路財產的全部價值。中國要贖回應以實際價值來計算；

3.有關膠濟鐵路折價做為賠款之數額，應包括鐵路公司的所有股東之補償，日本不能給該公司的中國股東特殊待遇（註七三）。

十二月十五日，中日代表續議膠濟鐵路案，決定該路移交估價等事，如中日委員會有困難時，可由兩國政府於外交上解決，或諮詢第三國專家（註七四）。

有關該路贖款額方面，日本政府堅持，山東鐵路雖可由中國購還，惟須，

「根據凡爾賽和約賠償委員會所決定，膠濟鐵路之價值，於日金二千六百五十萬圓（即德幣五千三百萬金馬克）之外，另加日本投於該路之資本（碼頭、倉庫等作為該路附屬物）計日金五千五、六百圓，均作為對於該路之長期最低利貸款（註七五）。」

中國外交部則堅持要給半價。該部在十二月十三日致美京中國代表的電文中表示，

「……議給半價，並非根據合辦，以日本既佔該路，欲期完全收回，故酌予相當利益，實為顧全友誼之最後辦法，萬難再讓。至抵償德人賠款一節，因牽涉巴黎和約，不能承認。中國股本及歷年餘利為數似無足輕重。現民氣激昂，損失過多，必生他變，管理權及給半價兩層，切希堅持（註七六）。」

然而徐世昌總統卻指示外交部不必在贖款額上斤斤計較。他認為，

「施代表等四九八五來電一件，於日議給鐵路半價，頗為爭執，竊意該路向來我國出資較少，故令他國操有全權。現既擬收回，似於給價一節宜從寬大。蓋財力所及，即權力所及，我似可於財力放鬆，於權力注重。蓋此路果能收回，即給價少有喫虧，亦可不計（註七七）。」

有關贖款額問題之談判，其最後結論還是依照日方之要求。中國要支付日本膠濟鐵路的實際價值，包括德國人所遺留的鐵路財產經估計為五千三百四十萬六千一百四十一金馬克，

註七三：同前註。第十一次會議，民國十年十二月十三日。

註七四：太會檔03-39-17(1)。美京王施顧代表電外交部。

註七五：「日本對山東鐵路及鹽場方針」，「晨報」，民國十年十二月二十四日。

註七六：同前註。外交部電美京顧施王代表。民國十年十二月十三日。

註七七：中日關係檔03-33-161(1)。院祕書廳函外交部。民國十年十二月十九日。

或其等值他種貨幣，加上日本在經營該鐵路時對該鐵路永久性改良和添置等費用，而除去一項適當的折舊。至於碼頭倉庫等如經日本改良添置者，亦應償還費用，也減去折舊（註七八）。」

雙方代表還同意，中日兩國政府應各指定三位委員，參加「聯合鐵路委員會」（Joint Railway Commission），依照上述彼此同意的原則，估算鐵路財產的實際價值（註七九）。

### （三）付款方式和期限

由於中國的堅決反對，日本不得不放棄山東鐵路中日合辦之議，改採用貸款方式由中國贖回，但是日本一方面提出要貸日款，而且償付的期限要很長。

在十二月十三日的中日代表會議中，日本代表提議，「仿照中國近來鐵路借款條件，於山東問題議定後六個月內，與日資本家訂借款合同（註八〇）。」

在十二月十六日的會議中，日本代表還是堅持借款贖路（註八一）。十二月二十七日，日本駐華公使小幡到外交部，代表日本政府表示，日本代表已允將該路改為借款，仿中國各路辦法，聘用日本工程師、會計長、車務長、並定期贖回，實已讓步至極度者，假如中國堅持即刻贖回之議，惟有停止交涉（註八二）。

日本外務省為解決山東鐵路問題，發交華府全權代表如下之訓令：

1. 山東鐵路作為中國國有鐵路；
2. 德國賠款與日本投資，作為長期、低利之借款。（註八三）

美國駐日大使華倫（Charles B. Warren）在給該國務院的報告中指出，日本外務省仍然堅持中國政府必須向日本銀行家貸款，贖回山東鐵路，以便日本銀行家能取得該路做為擔保品

註七八：Westel W. Willoughby, op.cit., pp.312–313, Pao-chin Chu, V.K. Wellington Koo, pp.129–130.

註七九：Westel W. Willoughby, op.cit., p.313.

註八〇：太會檔03–39–17(2).美京王施顧代表電外交部，民國十二月十四日。

註八一：太會檔03–39–17(1).美京施王顧電外交部，民國十年十二月十六日。

註八二：太會檔03–39–17(2).外交部電美京施王顧代表。民國十年二十八日。

註八三：「晨報」，民國十一年一月一日。

## 華盛頓會議期間贖回膠濟鐵路之談判

，而產生一種聯繫（註八四）。

貸日款贖路，中國代表堅持反對，顧維鈞提出三項反對之理由：

1.中國代表無法向中國人民解釋，為何中國接受日本貸款，而中國自己的銀行家曾答應提供必需的基金；

2.目前山東鐵路問題為一與一般鐵路貸款不同。一般貸款是為建造一條新鐵路，而膠濟路已通行多年；

3.不僅中國代表個人無法瞭解，接受日本貸款為付款的最好方法，而且中國政府的訓令也清楚告知不應超出中國的兩個方案（註八五）；

4.日本貸款的構想並不聰明，因為它將引起中國的疑慮。山東問題的解決，目的就是在於消除中日兩國間友好關係之所有疑慮因素（註八六）。

有關贖路的方式和付款期限，中國在現款贖回發生困難之後，改採以國庫券贖回之主張。

在中日代表第十次會議中，施肇基提出，中國將發行半年付息，年息百分之五的債券。債券從第二年開始贖回。中國並且保留得以隨時經六個月之告示，贖回全部或部份之債券（註八七）。

在第十四次會議中，日本代表堅持借款。中國顧維鈞代表表示，中國方面提議的付款並非一次付清，而是分成六期，期限為三年，每六個月為一期。移交後滿三年，鐵路將完全贖回。第一期以現金支付，其餘五期則由中國政府以膠濟鐵路收入保證的國庫券支付日本，並給合理的利息（註八八）。日本代表幣原不同意三年期限，希望期限能較長。他說，中國未曾與德國達成贖回該路期限，因此德人或許會說四十年、五十年或九十九年。中國無權從德國贖回該路。何況，更近期的中國鐵路之貸款償還日期約在四十到五十年之間。顧維鈞回稱，

註八四：*Foreign Relations p.839, The Ambassador in Japan(Warren) to the Secretary of State, Jan. 14, 1922.*

註八五：根據民國十年十二月三十一日和十一年一月五日外交部致美京中國代表之電文，所謂兩個方案即為現款贖路或用國庫券（見「山東問題（上）」，頁三七四和三七八）。

註八六：中日關係檔03-33-165(2)。中日代表第十九次會議，日方英文紀錄。民國十一年一月五日。

註八七：中日關係檔03-33-165(1)。民國十年十二月十日。

註八八：中日關係檔03-33-165(2)。民國十年十二月十六日。

假如一九二四年收回，那麼離割讓之時已二十二年，離其建造之時，也已十七年。因此，三年之完全贖回期限，應為合理之要求。幣原則稱，最近的鐵路貸款平均年限約為四十五年，減去二十二年，剩下二十三年應為合理年限（註八九）。

在十五次會議中，顧維鈞表示，經與專家商量後，完全贖回該路年限，或許可延長至十年。但在協議達成三年後，經某種合適之告知，所有其餘款項可以一次還清（註九〇）。但是幣原仍堅持向日本資本家借款，期限二十年，惟十年後，隨時可以一次付清（註九一）。

在第十六次會議中，中國代表最初提議付現；後來改為三年付款期限；隨之發覺日本代表仍不滿意，於是提議十年付清，但有三年的調整期；最後，同意十二年期限（註九二）。

關於贖回膠濟鐵路一事，中國交通部擬辦法大綱如下：將該路資產估價除去中國資本及日本佔據該路後所得營業盈餘，下餘之數如前定以半數歸還中國之辦法。萬一作不到時，可將該路資產及營業進款為擔保，年息酌給六厘，分二十年本利還清，每年還全數二十分之一，如中國認為有必要時，可用現款將債票全數或一部份提前贖回。該項債票請各友國資本家所得之款交日本政府，作為贖路之用（註九三）。

在中日兩國代表為贖路付款方式和期限，僵持不下之時，徐世昌總統給外交部如下的訓令：

「膠濟鐵路日既已允我收回，此絕好機會，一切瑣細似不必過為爭持，恐曠日持久，別生枝節（註九四）。」

民國十年年底，中國交通部擬贖路辦法四條，其中前兩條有關付款方式和期限。交通部認為現款贖路恐難實行，國庫券可作保證，償還期限十年或十二年均可同意，三年半後提前清償，亦可通融（註九五）。

---

註八九：同前註。

註九〇：見前註。民國十年十二月十七日。

註九一：太會檔03-39-17(2)。美京王施顧代表電外交部，民國十年十二月十八日。

註九二：中日關係檔03-33-165(2)。日方英文會議紀錄，民國十年十二月十九日。

註九三：中日關係檔03-33-161(1)。交通部致華盛頓交通部委員團，民國十年十二月十九日。

註九四：同前註。外交部收國務院函，民國十年十二月二十八日。

註九五：太會檔03-39-17(2)。外交部電太平洋會議代表，民國十年十二月三十一日。

## 華盛頓會議期間贖回膠濟鐵路之談判

中國代表團為贖回膠濟鐵路付款事，擬下列兩種辦法：

1.中國以現款全數存入第三國銀行，協定成立後，第三個月底交五分之二，第六個月底交五分之一，第九個月底交五分之二，照此辦法中國不必聘用日本技師，但日本代表堅持在會同派鐵路人員估價後，交還該路之前，須將款項全數交存第三國銀行；

2.中國按照應付款數發行國庫券，分二十四期收贖，每六個月為一期，但三年後中國得一次付清，惟須六個月前通知。第一期於協定發生效力九個月後交付現款，其餘款項以本路資產及贏利作抵，應酌給利息。中國政府於中國鐵路內所用日本有經驗技師中，選充本路工程師（註九六）。

中國外交部認為中國代表所擬贖路付款辦法中第一項付現用意甚善，而難實行，與國民及山東代表看法正同，似應照第二項辦法商定，即用國庫券分二十四期贖回，但三年後得一次贖清。惟用日人為副車務長及副會計長一層，須由中國自動僱用，不必由日本推薦，並聲明以國庫券清償日為止（註九七）。

在中日代表第二十次會議中，中國代表提出下列兩種付款方式和期限：

1.如同日方在以前的會議中所提到的一次付清，款項存入第三國銀行；  
2.因日本有意維持鐵路利益，期限為十二年，三年後，得以六個月通知，一次付清。首次款項於財產移交完成時給付。

可是幣原卻認為，貸款期限應訂為十五年，在五年後，中方得以六個月之告知，一次付清（註九八）。

當中日兩國代表因贖路付款和用人兩項而使談判陷入僵局時，美英兩國以調停人身份非正式向中國和日本提議下列四種辦法：

第一辦法：

日本政府自協定成立之日起，在三個月內將鐵路轉移於日本資本團。為將來轉移於中國起見，日本政府將關於膠濟路一切要求，先與該資本團商定條件。日本資本團自估定價值之

註九六：「山東問題（上）」，頁三七六。外交部收美京顧施王代表電，民國十一年一月二日。

註九七：太會檔03-39-17(2)。外交部電王施顧代表。民國十一年一月五日。

註九八：中日關係檔03-33-165(2)。日方英文會議紀錄，民國十一年一月六日。

日起在三個月內，至遲不得過一九二二年九月三十日，將鐵路轉移於中國銀行團。該銀行團因此而取得享有山東鐵路之利益，鐵路價值以已議定約五千三百萬金馬克，加增修費除去折舊為根據，由委員會估定，但附帶下列條件：

1.以估定鐵路價格為總額，加通行銀行佣費，由中國銀行團交付日本資本團，其方式用國庫券或銀行證券隨帶通行。利息期限十二年，但三年後得一次贖清。

2.此項債款以本路資產及收入為擔保。

3.中國銀行團將該路移交中國政府管理，為國有鐵路之一部份。其轉移之條件由中國政府及中國銀行團協定之，但中國政府之義務，須以日本財團之同意，選派日人為總工程師，其職權與津浦路總工程師相同，此項義務以債款清償為止。

#### 第二辦法：

自協定日始六個月內，由委員會估鐵路價值，以已議定之約五千三百萬金馬克加增修費，除去折舊為根據，中國政府按照所估價目，由日本財團借款給日本政府。此項借款隨帶通行，利息期限十二年，但三年後中國政府得於六個月前通知，一次清償，該借款以鐵路資產及收入為擔保。中國政府以日本財團之同意，選派日人為總工程師，其職權與津浦路總工程師同，此項義務以借款清償時為止。

#### 第三辦法：

自協定日始六個月內，由委員會估鐵路價值，以已議定之約五千三百萬金馬克加增修費，除去折舊為根據。此項估價至遲不得逾一九二二年九月三十日。估定後中國政府得不論何時將此款存入一外國銀行贖回此路。本路因此即移交中國政府管理，完全為中國鐵路之一部。其條件為中國政府以日本政府之同意，選派一日本人為車務長，一日本人為會計長，均受交通部管轄指揮，期限五年。

#### 第四辦法：

自協定日始六個月內，由委員會估鐵路價值，以已議定之約五千三百萬金馬克加增修費，除去折舊為根據，此項估價至遲不得逾一九二二年九月三十日。估定後，中國政府不論何時得以國庫券收回該此路，此項國庫券以路產及收入作抵，期限十二年。但三年後，中國政府得於六個月前通知，一次清償，該路即交還中國政府管理，完全為中國國有鐵路之一部，

## 華盛頓會議期間贖回膠濟鐵路之談判

其條件為國庫券未收回前，中國政府以日本政府之同意，選派日人為車務長、會計長，均受交通部管轄指揮（註九九）。

在上述四種辦法中，中國代表向外交部報告說第四種辦法可無借款問題，惟管理性不免暫操在日本人手中，據聞日本代表頗注意該種辦法（註一〇〇）。

在第三十四次會議中，中日兩國代表對以國庫券支付贖款，皆無異議，但是付款期限，施肇基提議，三年半後中國有權一次付清；日本代表還是堅持五年後才可以（註一〇一）。

經美英兩國調停，中日兩國各自讓步，最後就付款方式和期限，達成下列協議：中國以國庫券贖路，由中國完全收回，派委局長管理，國庫券分十五年清償，惟五年後得一次付清（註一〇二）。

### （四）用人問題

如果膠濟鐵路由中日合辦，日本當然還能繼續控制該路，以為日本謀最大之經濟利益，但是一旦日本放棄合辦之要求，她還是要透過借款，尤其是借日款贖路的用人條件，達到支配該路之目的。

在第十四次會議中，日本代表表示，日本放棄合辦之要求，但須雇用經日本資本家推薦的總工程師、車務長和會計長，其理由如下：

- 1.中國鐵路管理，並未負起受託運貨物遺失之責任。貨物的寄件人，無法依賴鐵路官員，通常自己雇人到貨車廂照顧其貨物；
- 2.中國在託運貨物，車廂及其空間之分配十分專斷，且易受賄賂之影響。
- 3.軍事當局及個別軍人，經常無視公眾利益，以及這些公用事業服務本質，干預鐵路的正當營運（註一〇三）。

施肇基代表認為，他個人夢想中國的所有鐵路皆能劃入一個鐵路系統，以便經濟能受到

---

註九九：「山東問題（上）」，頁三八六～三八七；三八九～三九〇。

註一〇〇：太會檔03-39-17(3)。美京王施顧代表電外交部，民國十一年一月十六日。

註一〇一：中日關係檔03-33-166(2)。日方英文會議紀錄，民國十一年一月三十日。

註一〇二：中日關係檔03-33-161(3)。外交部發各巡閱使，督軍、省長等，民國十一年一月三十一日。

註一〇三：中日關係檔03-33-165(2)。日方英文會議紀錄，民國十年十二月十六日。

好的影響，而且設施也能增加。對於僅長二百八十英里的鐵路支線，實在不需要一位特別的人員。幣原代表卻說，膠濟鐵路並非很短。在日本，鐵路分成許多區，且多少都受到分別管理。二百八十英里並不非常短，值得有一位車務長和會計長負責該路段，且無礙全中國鐵路計劃（註一〇四）。

一位車務長控制對託運貨主服務的特性，以及對他們收取的運費費率。此一職位，將因而使日本人不僅控制鐵路的收支，使其財務大都依賴日本人之善意。使日本人擁有在商戰中最有力的武器，也將使之能進行鐵路領域內無限制的經濟開發，損失中國商人之權益。日本認為任命日本人擔任車務長，為針對日本託運貨主之需要，以便在膠濟鐵路獲得有效率的服務。他們懷疑中國人是否有提供給日人同樣有效率的服務之能力（註一〇五）。

日本代表在十二月十六日的會談中，要求由日本資本家推薦工程師、車務長和會計長。在十九日和二十日之會議中，還是一再堅持以日人為膠濟路的車務長和會計長（註一〇六）。

到十二月二十一日，膠濟鐵路會議計九次，對於收回估價付款，及各項手續，均已大體議定。惟日本代表注重用人問題，中國代表始終拒絕（註一〇七）。

交通部在民國十年底所擬贖路辦法四條，後兩條即有關用人問題。交通部表示，

1. 車務較會計尤重，倘爭持至不得已時，可僅允日人充副會計長，再不得已，可僅允日人充副車務長，若僅允日人充膠濟段養路工程師，關係尤輕；

2. 無論用日人任何種職務，均須加以下之限制：

A. 須由中國自由聘用；

B. 須受津浦車務長或會計長或總工程師節制指揮；

C. 其職權限於膠濟段；

D. 聘用期間以款項清償時為限（註一〇八）。

註一〇四：同前註。民國十年十二月十九日。

註一〇五：中日關係檔03-33-164(3)。中日代表第十七次會議。日方英文會議紀錄。民國十年十二月二十日。

註一〇六：「山東問題（上）」，頁三六六。

註一〇七：同前註，頁三六八。

註一〇八：太會檔03-39-17(2)。外交部發太平洋代表電。民國十二年三十一日。

### 華盛頓會議期間贖回膠濟鐵路之談判

一月六日的會議中，幣原再提出膠濟鐵路應聘日人擔任車務長和會計長（註一〇九）。

中日代表雙方一再在用人問題方面，堅持已見。甚至到了一月三十日的第三十四次會議中，中國代表只答應聘日人為副會計長；日方則堅持要日人一人為會計長，另一人為車務長（註一一〇）。

一月三十一日，會議結束，中日代表議決膠濟鐵路辦法七條。其中與用人問題有關的第六條為：庫券未還清，中國選派日本人為該路車務長，並派中日各一人會同執行會計長職權。此項人員均歸中國局長節制，有過可撤換。另外，雙方還達成下列之協議：

- 1.二年半後，中國得派副車務長一人，以二年半為限。又中國發出還清國庫券之通知後，亦得隨時派副車務長。
- 2.所有請派日本車務長、會計長之屬員，均由中國局長選派；
- 3.日本不要求派日人為路員（註一一一）。

有關日籍路員問題，魯案中日聯合委員會第二部第十九次會議中達成下列三項協議：

- 1.中國政府聲明對於膠濟鐵路現用職員中，中國希望留用者，應於移交事務開始之日起一個月以內，並於各職員在職辦理移交事務中從速決定。
- 2.中國政府對於因前項選擇結果而離職之職員，於其離職時一律給予一個月薪俸。
- 3.凡鐵路移交後即須實行之更換職員詳細辦法，由中日兩國移交接收委員會訂定之（註一一二）。

此次用人問題的談判，中國交通部外籍顧問貝克(John E.Baker)說：「中國以保留兩人之代價，而擺脫了兩千名日籍職員（註一一三）。」

### 參、美英兩國扮演之角色

山東問題談判的結果影響華盛頓會議之成敗，因此兩國對於此一談判之介入相當積極，

---

註一〇九：同註九八。

註一一〇：同註一〇一。

註一一一：「山東問題（上）」，頁四二三。

註一一二：「山東問題（下）」，頁一〇六三。

註一一三：Westel W. Willongby, sp. cit., p.329.

尤其是當談判因膠濟鐵路問題而觸礁時，美國更使出軟硬兼施的手段，務必使談判有一具體而圓滿的結果。

### （一）美國民意對山東問題之關切

自一九一四年日本勢力進入中國後，美國國會開始關心山東問題。此一關心隨著巴黎和會之進展，與日俱增（註一一四）。施搭福在「山東問題乃道義問題」一文中談到，

「惟共和黨諸參議員皆齊聲一致，反對山東割與日本，倘因之而與日本國開戰，亦所不惜，但絕不失信於美國友邦之中華民國也。今查共和黨，則知其議員在國會上下院，均得多數投票權（註一一五）。」

後來，威爾遜總統屈服於日本之要求。美國參議院因而以五十三票贊成四十一票反對，通過山東問題保留案（註一一六）。

在華盛頓會議期間，美國人民對於華會中國問題至為關切，幾乎全國一致，即美參議院亦從中極力斡旋（註一一七）。參院領袖們覺得，除非能為中國盡力，否則美國民眾不可能對華會和對共和黨滿意。美國民意要山東問題能產生有利於中國的解決方式。許士國務卿從數位參議員處得知，除非中國問題獲得解決，否則四國公約(The Four Power Treaty)和海軍比例，不可能贏得參院的同意（註一一八）。

「華盛頓郵報」(*The Washington Post*) 在民國十年九月十九日題為「起救中國」的社論中提到，美國歡迎中國南北政府混合組織太平洋會議代表團，以求代表全國。日本欲與中國直接解決山東問題，難得美國同意，其故有二：其一，如照日本提案各項行之，華人必不承認，勢必重事抵制日貨，激成內亂，牽動各國；其二，如日本提案有效，是不啻政治上管理中國，為歐洲列強以及美國所難容忍（註一一九）。

---

註一一四：John C. Vinson, op. cit., p.35.

註一一五：施塔福，「山東問題乃道義問題」，「東方雜誌」，十六卷十一號，民國八年十一月五日。

註一一六：中日關係檔03-33-149(1)。駐美公使辦電京顧公使，民國八年十一月十五日。

註一一七：太會檔03-39-17(3)。總長會晤美使問答紀要，民國十一年一月十八日。

註一一八：John C. Vinson, op. cit., p.171.

註一一九：太會檔03-38-12(2)。駐美公使電外交部，民國十年九月十九日。

## (二) 美國希望中日會外直接談判

日本一向主張由中日兩國直接談判，解決山東問題，但是中國，尤其是民間，堅決反對直接談判，希望該問題能提到華會中討論。

許士儘管表示不反對將山東問題提到華會，但還是強調，此一問題如果提到大會上討論，無可避免地將引起日本的反彈，不但導致大會無法討論該問題，且將嚴重破壞該問題和善解決的一切希望。因此，他建議中日兩國代表在華府會外談判此一問題，美英兩國將以「調停」(Good offices)，協助達成一項公正和永久的解決方案（註一二〇）。

後來成為中日兩國魯案談判的兩位美國觀察員之一的馬克謨(John Van A. MacMurrary)也敦勸中國勿在大會提及魯案，惟恐日本以此機會援據列強已簽定之巴黎和約。不僅山東問題，恐怕中國全案皆將一敗不可收拾，且大會一生挫折，美國對日本之地位亦不復強固而自處於困難。英美既任調停，深信必可達到合理之形勢與公平之解決（註一二一）。

我國代表施肇基和顧維鈞曾向許士表示，中國全國人民以為魯案必可提出大會，今聞不提，必大為失望。故擬仍形式上提出，不加討論即勸告直接會談。許士對此議也不贊同。他說，即使日本並不反對亦不相宜。蓋因一經與會全體代表知悉，必隨時探訪有何進步。知悉之人數既多、勢難久秘，新聞記者即可舖張。魯案交涉未有任何進步以前，萬不能將會話洩露，因此人必懷疑且使新聞記者有所製造，而外面之猜疑必增。如能保守秘密，俟會議有若干進步，然後宣布，可免當事者無窮之煩擾（註一二二）。

為促成中日兩國在華府會外談判山東問題，許士頗費心機。他在華盛頓會議之前，曾數次會晤日本大使和中國公使，協助確定即將舉行的中日談判之條件。最後他說服中日兩國接受其建議，亦即山東問題在華會期間以會外談判方式來處理。許士出席首次談判會議。美英兩國代表（註一二三）列席所有中日代表之會議，並有權隨時提出友善的建議（註一二四）。

註一二〇：*Foreign Relations, The Secretary of State to the Ministry in China, Nov. 25, 1921.*

註一二一：太會檔03-39-17(1).。美京王施顧代表致外交部，民國十年十一月二十九日。

註一二二：太會檔03-39-17(1).。駐美施公使電外交部，民國十年十一月二十九日。

註一二三：美國代表為John van A. MacMurray, Edward Bell; 英國代表為Sir John Jordan, M.W. Lampson.

註一二四：Betty Glad, op. cit., p.293.

### (三) 美國對華施壓以打破膠濟鐵路案之僵局

一九二二年一月間，中日兩國代表因膠濟鐵路贖回付款方式和期限以及用人問題而僵持不下時，許士覺得很困擾。此時，美國海軍部建議，在遠東問題未能簽訂條約達成圓滿解決之前，裁軍協定不應簽訂（註一二五）。

爲打破僵局，美英兩國曾代擬四項解決辦法。許士和白爾福還於一月十九日約施肇基等往談。許、白二人以爲此案如不在華府解決，於世界均有極大之責任，極大之影響。他們力勸承允國庫券交付辦法，即以十五年爲期，五年後得一次付清，並用日人充車務長及會計長各一人，均受中國總辦之管轄。日本方面除擔任兩長本身助手外，不別用日本人爲下級職員（註一二六）。

一月二十二日，許士又告訴中國代表，山東問題必須在華盛頓解決，如失此時機，則不知何日方能解決。日本地位極爲堅強，中國不能用武力驅逐日本，而且日本在法律上頗爲充分，因其地位曾經參與華會之六國，在凡爾賽條約內予以承認，故決不能在華會內解決此問題。日本雖曾宣言保留經濟利益一節，措辭空洞。倘中國在華會失敗，地位必致薄弱，而日本地位反強。現下中日談判雖在華會之外，然當地氣氛於中國極爲有利，此項談判進行於華會之前與世界輿論之下。解決辦法最後須報大會，可得道德上之援助。

許士又說，日本所堅持的辦法，並非完善或公平之解決，但須考慮不解決之利害。他以爲按照所提之確切辦法，可將山東歸還中國，並因派任局長立即取得該路之所有權及管理權，且能使中國國民興奮，以圖國家之團結。倘此問題不解決，則日本仍留據山東，其結果非常可危，美國政府與人民必知誰是負責之人。華會將閉會，現在確切解決之時機已到，如失此不圖，則機會決不再來。即欲再行集會，勢亦有所不能（註一二七）。

施肇基曾請美國海軍部長登貝(Edwin Denby, 1870–1929)設法協助中國。但是登貝卻

註一二五：William R. Braisted, *The United States Navy in the Pacific 1909–1922*, (Austin: University of Texas Press, 1971), p.652.

註一二六：「山東問題（上）」，頁四一四。美京顧施王代表電外交部，民國十一年一月十九日。

註一二七：前引書，頁四一六～四一七。美京顧施王代表電外交部，民國十一年一月二十二日。

表示，日本方面毫不為動，美國完全與中國友好，但亦無能為力（註一二八）。

一月二十四日，美國總統哈定於白宮召見施公使時表示，他之友華久已著聞，於中國之希望尤表同情，但中國於一九一八年已願將膠濟路歸中日合辦，日本至今猶固守此立場。惟因美國方面之抵抗，日本始退步，且有其他之各讓與。他認為局長既屬華人，而車務長及其他一切員役又均在局長管轄之下，中國自不必懼日本技師之把持路務。況五年並不為久，其實日本之在山東已不止五年，特勸中國應允。哈定並要施肇基設想，如不允許，其景象如何，雖對中國同情，亦恐中國五年內未必即能逐出日本（註一二九）。

許士和哈定之言，雖為實情，但也顯示出，美國為使華會能順利成功，只好以軟硬兼施的手法，迫使中國接受日本解決膠濟鐵路之方案。難怪有些學者會說哈定「親自干預」，對中國代表「施加壓力」（註一三〇）。

山東問題獲得解決，在當時被認為是華會的一項主要成果（註一三一）。有些學者還認為，談判的成功對中國有利（註一三二）。海外華人對此一結果也感到滿意（註一三三）。

#### （四）英國惟美國馬首是瞻

英國外交部顧問藍樸生(Miles Lampson) 在華會前曾在一份備忘錄中提到，英國政府因世界大戰之壓力而與日本達成一九一七年協議，現在應彌補此一錯誤，因英國已「很不智地成為對中國大不公平的一份子」，未嘗試矯正過錯之前實不應延續英日盟約。甚至此一嘗試未能成功，至少它將為英國贏得一些中國友人（註一三四）。藍樸生的話或許可視為友華英國人之看法。然而，英國政府將在華會中對魯案採取何種立場？

註一二八：前引書，頁四一八。美京施顧王代表電外交部，民國十一年一月二十四日。

註一二九：前引書，頁四一八～四一九。美京施顧王代表電外交部，民國十一年一月二十五日。

註一三〇：宓汝成，前引書，頁二五一～二五二。

註一三一：John C. Vinson, op. cit., p.173.

註一三二：Betty Glad, op. cit., p.295.

註一三三：M.T.Z. Tyau, "Ought China to be satisfied with the Washington Conference?", *The Chinese Students' Monthly*, March 1922.

註一三四：Thomas H. Buckley, *The United States and the Washington Conference 1921–1922*, (Knoxville: University of Tennessee Press, 1970), pp.160–161.

英國政府官員於十一月初在答覆國會議員質詢時表示，山東問題在華盛頓會議時，在會中或會外解決，英政府不欲干涉（註一三五）。

事實上，關於山東問題的處理，英國的態度幾乎與美國沒有兩樣。美國不願該問題提到華會中解決，以免妨礙大會的進行，或使該問題橫生枝節。英國也跟著強調山東問題應該在會外解決。

在十月下旬，駐英公使顧維鈞往訪英國外相談及魯案時，英外相說，「中國不允開議，諒信在華盛頓會議提出，可得較佳條件，其實赴會各國非盡友華，美國政府之對華感情已頗明瞭，結果如何正難逆料，為中國計，不如到華盛頓後，由英美居間周旋，在會外磋商解決（註一三六）。

英國華會代表白爾福在華盛頓告訴顧維鈞，魯案以在美京由中日在會外磋商為便（註一三七）。

英國政府也電告其駐華公使謂，關於山東問題，美國國務卿許士和英國代表白爾福均稱，似宜由中日兩國先在會外交涉，俟有頭緒，再就商於大會，作最後之修正（註一三八）。

除了與美國一樣，一再強調魯案要由中日兩國在華府會外解決之外，白爾福也與許士一起出現在中日兩國代表的第一次會議上，並在許士之後發表談話。英國還以藍樸生和朱爾典（Sir John Jourdan）為觀察員，與美國的兩位同僚馬克謨和貝爾（Edward Bell）列席中日談判的每一次會議。

如果說美英兩國在中日魯案談判扮演「調停者」的角色，大體說來，美國居於主動，而英國只不過配合美國的一些作法而已。

## 肆、中國之反應

山東問題自巴黎和會以來，一直是中國人注目的焦點，其間還造成中國現代史上轟轟烈

註一三五：太會檔03-39-16(3)。駐英朱代辦（兆華）電外交部，民國十年十一月二日。

註一三六：同前註。駐英顧公使電外交部，民國十年十月二十四日。

註一三七：同前註，美京顧施王代表電外交部，民國十年十一月十七日。

註一三八：太會檔03-39-17(1)。總長會晤英艾使問答，民國十年十一月三十日。

## 華盛頓會議期間贖回膠濟鐵路之談判

烈，影響至深且鉅的「五四運動」。此一懸而未決的問題，到了華盛頓會議再度燃起了國人收回山東權益，尤其是膠濟鐵路的希望。

華會的召開，中國的反應非常熱烈，除了三代表外，中國代表團人員達一百三十二人之多，包括法律交通財經專家及有關人員，陣容龐大，堪稱空前。中國地方大員，民間社團和民意機構等等也很重視該會。中國民眾團體聯席會議曾組織後援會，並公舉蔣夢麟、余日章兩人為代表，隨同往華府從旁監視（註一三九）。

一般說來，國內民意的主要訴求為下列兩項：其一為反對直接交涉；另一為反對借款贖回膠濟鐵路。

### （一）反對直接交涉

巴黎和會後，日本即積極要求中國直接談判解決山東問題。華盛頓會議之議提出後，日本更為緊張，極力誘導中國與之進行直接談判。中國政府（指北洋政府）並未強烈反對，但是中國知識份子根本不屑考慮日本的此一提議（註一四〇）。在民意的強大壓力下，北洋政府不敢採取任何步驟，惟恐引起中國人民和南方政府的猜疑（註一四一）。

「直接談判」對中日兩國各代表何種意義？對日本來說，「直接談判」意謂著中國和國際承認，巴黎和會的決定已被視為進一步措施的起點。日本視之為其在山東地位的合法化已被接受。對於中國來說，「直接談判」其意為「丟臉」（loss of face）。假如中國答應任何被視為「直接談判」的接觸可以進行，中國等於放棄其地位的整個法律基礎（註一四二）。

羅家倫在「我對於中國在華盛頓會議之觀察」一文中提到，

「日本方面，則其希望直接交涉，不是於今日。一則不願各國干涉其在遠東行動，… …再則對付中國昏亂之政府比對於各國外交容易，還有一層當注意者，即日本所採之政策，圖雙方進行。若中國與之直接交涉，則日本必以山東問題向小會議還價，以滿

註一三九：李紹盛，前引書，頁二四。

註一四〇：Livingston S.Y.Su, "China and the Disarmament Conference", *The Chinese Students' Monthly*, vol. 17 No. 2, Dec. 1921.

註一四一：Pao-chin Chu, V.K. Wellington Koo, p.116.

註一四二："Editorial paragraphs", *The Weekly Review of the Far East*, vol. XIX, Dec. 10, 1921.

洲問題向大會議還價，二者必有一得（註一四三）。」

「民國日報」主筆葉楚僑認為，山東事件是各國所極注意的，在巴黎和會裡，日本硬要加入議案，英法等受條約束縛，中國代表拒絕簽字時，世界輿論都表示替中國不平的意思，美國更甚。這時中國雖不能得和會主持公道，於國家的人格上卻立定了腳跟。這種腳跟不移動，中國總有公道援助的一天。就是不能在太平洋會議裡勝訴，而陷在侵略政策的末層中，立國的精神也自存在。若一經直接交涉，眼前的失敗，主權的拋棄，固然痛心，從此中國被世界輿論鄙夷，直認中國是沒有國家資格，不配受公道援助的國家，中國還有存在的希望嗎（註一四四）？

由上述可知，中日直接談判山東問題，對中國有許多不利之處，因此反對的聲浪甚高。

民國九年一月二十三日，廣東軍政府表示反對山東問題由中日直接交涉（註一四五）。

在華盛頓會議開會前和開會期間，各地方大吏、民意機構、社會賢達、民間社團和學生團體，表示反對直接交涉者不可勝數。各報紙不斷出現此類報導。以函電向北洋政府表示反對之意的地方大員有山東督軍田中玉、福建省長李厚基等等；民意機構有河南、甘肅、山東等省議會；社會賢達有美國華府的吳南如，上海的張謇；民間社團和學生團體有山東外交協會，上海總商會、太平洋問題各團體聯合會議、山東旅寧學生會等達數十個之多（註一四六）。

為爭回山東權益，學生的表現非常激烈和積極。曾任四川省議會議長的胡駿曾在民國十年十二月十五日的日記中感慨的說，「目前只有青年學生尚知愛國（註一四七）。」

## （二）反對借款贖回膠濟鐵路

在中日兩國代表談判如何由中國收回膠濟鐵路時，中國國內有兩種強烈的主張：其一為

註一四三：晨報，民國十一年二月九日。

註一四四：葉楚僑，「直接交涉的警告」，民國日報，民國十年九月十日。

註一四五：鳳岡及門弟子，「三水梁燕孫先生年譜」下冊，頁七十三。

註一四六：參考中央研究院近代史研究所檔案館典藏之太平洋會議檔。

註一四七：胡駿，補齊日記（民國十年二月至十一年四月），第六冊，頁一五七七。近代中國史料叢刊三編第八輯。

## 華盛頓會議期間贖回膠濟鐵路之談判

根本反對贖路；另一則為反對借款，尤其是借日款贖路。

山東省議會曾於十年十二月下旬決議，青島鐵路應無條件交還中國（註一四八）。南方民意對於贖路一事反對十分激烈。

上海學生會於一月十日函各分會表示，北京政府開始與日本直接交涉，並電令代表接受借款贖路，與中日共管之要求。此種舉動，直欲置中國人於死地，陷民國於絕境，苟非喪心病狂，甘心愛國，不忍出此（註一四九）。

謝遠涵給上海總商會的信函中提到，

「今北政府僅僅提出膠濟鐵路問題，置山東全部問題於不顧，豈不大可異耶。今既先議此膠濟鐵路，其結果無論借日款贖路，或不限定借日款，抑或自行備款贖路，既曰贖路，則是已承認青案內一部份之膠濟鐵路，日本已有繼承德國權利之權（註一五〇）」

「民國日報」一篇由署名秋墨所寫的短評，激烈攻擊北洋政府和軍閥的贖路辦法，他說

，

「國民呀！大家希望的是無條件贖回膠澳，北代表直交於美，先談膠路，已經明明出售了山東（註一五一）。

廣東舊國會議員祝震等以魯案贖路條約，有失主權，將向非常會議提案，通電全國，表示否認。在提案中表示，「山東問題，經中華國民全體力爭，保留於巴黎和約。若延至今日，仍然議價贖路，及贖一切財產，實為違反國民意志（註一五二）。

反對贖路者所持之理由，可以廣州民國日報編輯主任孫鏡亞為代表。他在「為膠濟鐵路事敬告國人書」中提出，此路應全為中國所有之理由如下：

在中日兩國代表談判如何由中國收回膠濟鐵路時，中國國內有兩種強烈的主張：其一為

註一四八：中日關係檔03-33-161(1)。山東督軍電外交部，民國十年十二月二十九日。

註一四九：「學生會鼓勵同人討賊」，民國日報，民國十一年一月十一日。

註一五〇：「指正國民爭外交誤點」，民國日報，民國十一年一月一十一日。謝遠涵江西興國人。進士、歷任內務次長、督辦九江商務事宜、江西省長、國民革命軍第四集團軍總司令部祕書處長。

註一五一：民國日報，民國十一年一月十八日。

註一五二：民國日報，民國十一年三月二日。

中國投入資本，並非德國公共產業，亦非屬德人之私產。

2.按國際公法，凡兩國宣戰，彼此所有條約，概行無效。是中國對德國宣戰時，此路應全為中國所有。

3.凡爾賽和約，中國並未簽字。

4.英美曾犧牲生命財產以抗德，而法國收回亞洛兩省，對英美並無若何報酬。況沿此路線，向無德兵紮駐，日軍於占領此路時，並未遇有何種之抵抗，而遭生命財產之犧牲，更不得要求報酬。

5.此路經過區域，物產素豐，每年出入相抵，均有盈餘，最多竟達二百七十餘萬，是日本因強管此路而獲利益，並未因強管此路而蒙損失（註一五三）。

對於贖路一事，大陸學者宓汝成認為「日本對膠濟鐵路，並無所有權，華盛頓會議根本不譴責日本軍事強占該路，反而要中國給它一筆償金，然後撤消強占。這是國際會議上獎賞強權的一個典型事例（註一五四）。」這真是一針見血的批評。

無條件收回膠濟鐵路，在華府的中日談判桌上，根本行不通。在為如何贖回膠濟鐵路而爭執不已時，日本代表方面持採用借款贖路辦法。中國代表方面主張即刻籌款贖路，而實際上中國的留美學生團體、山東代表，以及所謂國民代表，均以中國沒有現款，主張分年付款（註一五五）。

山東省各界反對借日款贖路，主張發行內債，由國民共同擔任，湊款贖路，並發起贖路會以便積極進行（註一五六）。交通部並擬定贖路辦法，徵求國人意見（註一五七）。

對於籌款贖路，各地方大員、民間社團和學生團體皆有十分熱烈之響應。例如山東督軍田中玉、湖北督軍蕭耀南承諾在自己所轄省區籌款。陝西督軍馮玉祥、河南督軍趙倜、江西督軍陳光遠等表示，他們的省份將負責籌一百萬元。張作霖和曹錕將各負責三百萬元（註一

---

註一五三：民國日報，民國十一年一月二十日。孫鏡亞曾任廣東大元帥府參事，上海持志大學教授，以及後來的立法委員。

註一五四：宓汝成，「帝國主義與中國鐵路」，頁二五三。

註一五五：葉遐庵，前引書，頁二一八。

註一五六：「晨報」，民國十一年一月十六日。

註一五七：同前註。

## 華盛頓會議期間贖回膠濟鐵路之談判

五八）。

根據「晨報」二月二十日的報導，通電聲明負擔贖路金額之省份：湖北三百萬元；陝西三百萬元；山東三百萬元；河南二百萬元；江西二百萬元；安徽一百萬元；梁士詒三百萬元；福建一百萬元。正在積極籌措中之省份：江蘇三百萬元；直隸三百萬元；東三省三百萬元；浙江三百萬元；山西四十萬元；甘肅三十萬元；新疆三十萬元；湖南五十萬元。綜計以上數目，達三千一百五十萬元之鉅，以之抵價日本路價三千萬元，猶有餘裕（註一五九）。

籌款贖路令中國人民興奮和激昂慷慨，為達成此一目的的各種運動在各地風起雲湧（註一六〇）。中國本國銀行有些已成立贖路存款專戶，其中「上海商業儲蓄銀行」開先鋒（註一六一）。

中國政府在督辦魯案善後事宜公署設立「膠濟鐵路公司籌備處」。委路務處正副主任朱庭祺、張福運主持其事，執行招股儲金，及一切籌備事宜。股款儲金仍繳指定銀行代收（註一六二）。

華盛頓會議後，這股籌款贖路風潮逐漸退去。直至民國十二年一月二十二日，總計各地已交之股款六千一百餘元，加上扣薪儲金等共只二十二萬餘元。此後就無下文。交通系的葉恭綽說，「這就是當年首先發動借山東問題攻擊梁閣的直系軍閥執政時期所主辦的籌款贖回膠濟路的糊塗賬（註六三）」。就是交通系龍頭梁士詒所承諾的三百萬元，隨著他的被迫下台，恐怕也同樣化為烏有。

難怪膠濟鐵路當局在該路接收八年後會有如下之感慨：

「當接收之時，國人盛倡儲金贖路，……其時各省區及個人多有認股者，卒以金融關係各方面所認股款，俱成畫餅（註一六四）。」

---

註一五八："Redemption of the Shantung Railroad", *The Chinese Students' Monthly*, April 1922.

註一五九：「晨報」，民國十一年二月二十日。

註一六〇：*The Records of the Department of State*, From Consul, Nankin, Jan. 27, 1922.

註一六一：*Ibid.*, Amercian Consulate-General, Shanghai, April 8, 1922.

註一六二：太會檔03-39-19(1)。魯案善後督辦電外交部，民國十一年六月二十三日。

註一六三：葉遐庵，前引書，頁二九五。

註一六四：膠濟鐵路管理委員會編，「膠濟鐵路接收八週紀要」，近代中國史料叢刊三編第五十一輯（台北：文海出版日期不詳），頁八九。

## 伍、結論

在巴黎和會懸而未決的山東問題，終於在一九二一～二二年之華盛頓會議獲得解決。此一解決的方式和內容，皆無法令中國人滿意。

從方式上來說，日本在巴黎和會後，一再要求與中國直接談判來解決山東懸案，中國民意堅決反對與日本直接交涉，而希望提到國際聯盟，或者後來的華盛頓會議中解決。

美國哈定總統召開華盛頓會議主要為了裁減海軍軍備和解決遠東問題。在遠東問題方面，山東問題最為重要，也最難處理。控制參議院的共和黨，曾以山東問題未能妥善解決，而杯葛了威爾遜總統的外交政策，使美國未能批准凡爾賽和約，也未加入國際聯盟。現在共和黨當家，勢必要以山東問題之解決為其重要課題之一。此亦即哈定總統和許士國務卿不惜以威迫利誘，配合英國，讓中國與日本在華盛頓會議會外「直接談判」（註一六五）山東問題之原因。

會外談判的安排，因為是中日兩國代表直接對談，滿足了日本有關中日直接談判的要求。此外，由於每次談判，皆有美英兩國的觀察員列席，儘管未能參與會談，但也給中國一些面子，何況談判的結果還要提到華盛頓會議上報告，讓中國覺得這並非中日直接交涉。美國的此種安排也頗費苦心。

山東問題之談判，以膠濟鐵路之贖回問題最棘手，也費時最久，談判甚至因之而中斷。若非美國和英國出面調停，並對中國施加壓力，談判恐將無法再度進行。

不管是中日合辦，或者是借日資，日本之意就是希望繼續控制膠濟鐵路，以及隨之而來的經濟利益。中國則要求無條件收回，或者現款立即贖回。經過談判桌上的一番討價還價，加上美國的介入，方能在華盛頓會議閉會前夕，達成贖回膠濟鐵路之付款方式，付款期限和用人等方面之協議。

贖回膠濟鐵路之談判結果，當然無法令全體國人滿意。但是如果從當時中國國內仍然處

---

註一六五：請參考Sammel F. Remis, *The American Secretaries and Their Diplomacy*, Vol. IX (New York: Cooper Squire Publishers, 1963), p.251.

### 華盛頓會議期間贖回膠濟鐵路之談判

於分裂狀態，以及最惡劣的財政狀態（註一六六）的客觀情勢來看，此一結果已是很不容易。顧維鈞、施肇基和王寵惠三位華會代表，尤其是前二者，應居首功。

---

註一六六：林明德，近代中日關係史（台北：三民書局，民國七十三年）頁二二四～二二五。