

the civil and religious rights of existing non-Jewish communities in Palestine, or the rights and political status enjoyed by Jews in any other country."

I should be grateful if you would bring this declaration to the knowledge of the Zionist Federation.

Yours sincerely,

Arthur James BALFOUR."

7. Der chinesisch-japanische Konflikt und die Rechtsgrundlage der japanischen Stellung in den drei Ostprovinzen Chinas (Mandschurei).

Hellmut Wilhelm

Der überraschende Einfall japanischer Truppen in das Gebiet der drei chinesischen Ostprovinzen im September 1931 veranlaßte die chinesische Regierung, in einer an den Generalsekretär des Völkerbundes gerichteten Note vom 21. September 1931 die Einberufung des Rates gemäß Art. 11 der Satzung zu verlangen¹⁾. In seiner Schlußsitzung am 30. September nahm der Rat einstimmig eine EntschlieÙung an, in der er u. a. Kenntnis nimmt von der japanischen Erklärung, den bereits begonnenen Rückzug der japanischen Truppen in die Eisenbahnzone so rasch wie möglich fortzusetzen, soweit die Sicherheit des Lebens der japanischen Staatsangehörigen in der Mandschurei und der Schutz ihres Eigentums wirksam gewährleistet ist, und von der Erklärung des chinesischen Vertreters, wonach die chinesische Regierung die Verantwortung für Sicherheit und Schutz in dem geräumten Gebiet übernimmt. Gleichzeitig wurde eine neue Sitzung auf den 14. Oktober 1931 festgesetzt²⁾. In dieser wurde zunächst eine Einladung an die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika »à envoyer un représentant s'associer aux efforts du Conseil en prenant place à sa table« mit 13 Stimmen gegen die Stimme Japans beschlossen³⁾, und, ebenfalls gegen die japanische Stimme, eine EntschlieÙung angenommen, in der nunmehr der Rückzug der japanischen Truppen verlangt und den Parteien die Bildung einer »Commission de conciliation« oder eines ähnlichen ständigen Vergleichsorganes angeraten wird⁴⁾.

¹⁾ Appel du Gouvernement Chinois en vertu de l'article 11 du Pacte (Société des Nations C. 585. M. 232. 1931. VII). — Dem Auswärtigen Amt bin ich für die gütige Gewährung von Akteneinsicht zu Dank verpflichtet.

²⁾ Abdruck der Ratsentscheidung in »L'Europe Nouvelle« 1931, S. 1353.

³⁾ Procès-verbal provisoire de la dixième Séance (privée), tenue le jeudi 15 Octobre 1931 à 17 heures 30, (Société des Nations C (65 e Session) P. V. 10, S. 23).

⁴⁾ Der Text dieser EntschlieÙung lautet: Le Conseil, comme suite à sa résolution du 30 septembre, constatant qu'en plus de l'appel fait par le Gouvernement chinois en vertu de l'article 11 du Pacte, l'article 2 du Pacte de Paris a été invoqué par un certain nombre de gouvernements,

1. Rapelle les engagements pris par les deux Gouvernements dans la Résolution du 30 septembre, notamment la déclaration du Représentant du Japon selon laquelle

In seiner vom 16. November bis zum 10. Dezember 1931 dauernden Sitzung hat sich der Völkerbundsrat aufs neue mit dem chinesisch-japanischen Konflikt beschäftigt und hat schließlich einstimmig eine Resolution angenommen, die die Entsendung einer fünfköpfigen Beobachtungskommission in die drei Ostprovinzen Chinas vorsieht ^{4a)}.

son Gouvernement poursuivra aussi rapidement que possible le retrait de ses troupes pour les ramener dans la zone du chemin de fer, dans la mesure où la sécurité de la vie des ressortissants japonais et la protection de leur bien seront effectivement assurées, ainsi que la déclaration du Représentant de la Chine, selon laquelle son Gouvernement assumera la responsabilité de la sécurité des ressortissants japonais et de la protection des biens leur appartenant en dehors de ladite zone; — ce qui implique de la part du Gouvernement chinois l'engagement d'assurer une protection effective aux ressortissants japonais résidant en Mandchourie;

2. Rapelle en outre que les deux Gouvernements ont donné l'assurance qu'ils s'abstiendront de toute mesure susceptible d'aggraver la situation; qu'ainsi ils sont tenus de s'abstenir de toute politique ou action agressive et doivent prendre les mesures propres à mettre fin à toute agitation hostile;

3. Rapelle la déclaration du Représentant japonais selon laquelle le Japon n'a aucune visée territoriale en Mandchourie; — constate que cette déclaration est conforme aux termes du Pacte de la Société des Nations, ainsi que du Traité des neuf Puissances dont les signataires se sont engagés «à respecter la souveraineté, l'indépendance et l'intégrité territoriale et administrative de la Chine»;

4. Convaincu que l'exécution de ces assurances et de ces engagements est essentielle pour le rétablissement des relations normales entre les deux parties:

a) demande au Gouvernement japonais de commencer immédiatement et de poursuivre progressivement le retrait de ses troupes à l'intérieur de la zone du chemin de fer afin que le retrait complet puisse être effectué avant la prochaine réunion du Conseil;

b) demande au Gouvernement chinois, en exécution de l'engagement qu'il a pris, d'une manière générale, en ce qui concerne la protection de la vie et des biens des ressortissants japonais en Mandchourie, d'adopter en vue de la prise en charge du territoire évacué, toutes dispositions propres à assurer la sécurité de la vie des ressortissants japonais qui y résident et la protection de leurs biens, — invite en outre le Gouvernement chinois à attacher aux autorités chinoises désignées à ces fins, des Représentants d'autres Puissances afin que ceux-ci puissent suivre l'exécution des dispositions dont il s'agit;

5. Recommande aux Gouvernements chinois et japonais de désigner immédiatement des Représentants pour régler les détails d'exécution de l'évacuation et de la prise en charge des territoires évacués, afin que ces opérations puissent s'accomplir de façon régulière et sans retard;

6. Recommande aux Gouvernements chinois et japonais d'entamer, dès l'achèvement de l'évacuation, des négociations directes sur toutes les questions en suspens entre eux, notamment sur celles qui résultent des derniers événements et celles qui ont trait aux difficultés dues à la situation du chemin de fer de Mandchourie.

A cette fin, le Conseil suggère aux deux Gouvernements de constituer une Commission de conciliation ou quelque autre organisme permanent du même ordre.

7. Le Conseil décide de s'ajourner au 16 novembre, date à laquelle il procédera à un nouvel examen de la situation, mais autorise son Président à le convoquer à une date antérieure s'il l'estime opportun (Société des Nations C. 746. 1931. VII).

^{4a)} Der Text der Resolution lautet:

Le conseil

1. Réaffirme sa résolution adoptée à l'unanimité le 30 septembre 1931, et par laquelle les deux parties se déclarent solennellement liées. Il demande, en conséquence, aux gouvernements chinois et japonais de prendre toutes les mesures nécessaires pour en assurer l'exécution, de manière que le retrait des troupes japonaises dans la zone du chemin de

Nach all diesen Vorfällen lenkt sich das allgemeine Interesse auf die rechtlich komplizierte Lage, die zu dem überraschenden Einfall japanischer Truppen in das Gebiet der drei chinesischen Ostprovinzen führen konnte. Es soll daher im folgenden in einer gedrängten Darstellung auf die wichtigsten sich erhebenden Probleme hingewiesen werden.

Durch eine große Anzahl von Verträgen und Abkommen hat Japan seit dem Friedensvertrag von Shimonoseki⁵⁾ eine Reihe von die chinesische Souveränität beschränkenden Sonderrechten erworben, die ihm gegenüber allen anderen Nationen eine einzigartige Stellung in den drei Ostprovinzen Chinas verschafft haben. Die Sonderrechte scheiden sich in territoriale Hoheitsrechte, Rechte an Eisenbahnen und damit verbundene Rechte, ökonomische Vorzugsrechte und sonstige Rechte, die im folgenden einer Analyse unterzogen werden sollen.

1. Die Pacht des Kuantung-Gebietes⁶⁾.

Politisch der Ausgangspunkt der japanischen Vormachtstellung in der Mandchurei, enthält dieses Pachtverhältnis eine Reihe schwieriger

fer puisse s'effectuer le plus rapidement possible, dans les conditions énoncées dans ladite résolution.

2. Considérant que, depuis sa réunion du 24 octobre, les événements se sont encore aggravés, prend acte de l'engagement des deux parties de prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter toute nouvelle aggravation de la situation, et de s'abstenir de toute initiative pouvant entraîner de nouvelles rencontres et de nouvelles pertes de vies humaines.

3. Invite les deux parties à continuer de tenir le conseil au courant de l'évolution de la situation.

4. Invite les autres membres du conseil à fournir à celui-ci les informations qu'ils recevront de leurs représentants sur place.

5. Sans préjudice de l'exécution des mesures ci-dessus visées, désirant vu les circonstances spéciales de l'affaire, aider les deux gouvernements à résoudre définitivement au fond les questions pendantes entre eux, décide de nommer une commission de cinq membres chargée de procéder à une étude sur place et de lui faire rapport sur toute circonstance qui, de nature à affecter les relations internationales menace de troubler la paix entre la Chine et le Japon ou la bonne entente entre les deux pays, dont la paix dépend. Les gouvernements de la Chine et du Japon auront chacun le droit de se faire représenter auprès de ladite commission par un assesseur. Les deux gouvernements donneront à la commission toutes facilités pour obtenir sur place toutes les informations qu'elle pourra désirer.

Il est entendu que si les deux parties engageaient entre elles des négociations, la commission n'aurait pas qualité pour y intervenir; il ne lui appartiendrait pas non plus d'intervenir dans les dispositions d'ordre militaire de l'une ou de l'autre partie.

La constitution ou les travaux de la commission ne préjudicieront pas au retrait des troupes japonaises à l'intérieur de la zone de chemin de fer, que le gouvernement du Japon s'est engagé à effectuer, conformément à la résolution du 30 septembre.

6. D'ici à sa prochaine session ordinaire, qui aura lieu le 25 janvier 1932, le conseil, qui reste saisi de la question, charge son président de suivre celle-ci et de le convoquer à nouveau dans le cas où il l'estimerait nécessaire.

5) Text s. in: MacMurray, Treaties and Agreements with and concerning China, New York 1921, Bd. I S. 18.

6) Vgl. hierzu die umfassende, wenn auch in juristischer Hinsicht etwas einseitige Studie von C. Walter Young, The International Legal Status of the Kuantung Leased Territory, Baltimore and London 1931.

juristischer Probleme. Das Gebiet, das unter dem Namen der beiden wichtigsten dort gelegenen Städte: Dalienwan (russ. Dalny, jap. Dairen) und Lüschenkou (Port Arthur, jap. Ryojun) bekannt geworden ist, wurde zunächst an Rußland durch das Abkommen vom 27. März 1898 verpachtet⁷⁾. Die Verpachtung geschah nach Artikel I des Abkommens »for the purpose of ensuring that the Russian naval force shall possess an entirely secure base on the littoral of northern China«. Die Pacht-dauer betrug 25 Jahre. In dieses Pachtverhältnis trat nach dem russisch-japanischen Krieg Japan durch den Vertrag von Portsmouth vom 5. September 1905⁸⁾ ein. Die chinesische Regierung erteilte ihre in dem Vertrag vorgesehene Zustimmung durch Artikel I des Vertrages mit Japan vom 22. Dezember 1905⁹⁾. Die bis zum Jahre 1923 laufende Pachtfrist ist durch den Vertrag betreffend die Mandschurei und die östliche innere Mongolei vom 25. Mai 1915¹⁰⁾ auf 99 Jahre verlängert worden. Die Gültigkeit dieses Vertrages, auf dem die rechtliche Stellung der Japaner in dem erwähnten Pachtgebiet beruht, wird von chinesischer Seite mit Leidenschaft bestritten. Zum Verständnis sei kurz das Zustandekommen dieses Vertrages, der nur einen Teil von einem ganzen Bündel von am gleichen Tage unterzeichneten Verträgen darstellt, gestreift. Bekanntlich landete Japan am 3. September 1914 zu Zwecken der Belagerung des deutschen Pachtgebietes Kiautschou unter Bruch der chinesischen Neutralität auf chinesischem Gebiet bei Lungkou Truppen. Im Januar 1915, also zwei Monate nach Einstellung der Feindseligkeiten vor Tsingtau, verlangte die chinesische Regierung Räumung des chinesischen Gebietes durch die japanischen Truppen. Als Antwort auf dieses Verlangen präsentierte Japan der chinesischen Regierung die bekannten 21 Forderungen, die neben vielen andern wesentlichen Einschränkungen der chinesischen Hoheitsrechte auch die Ausdehnung der Pachtfrist für das Kuantung-Gebiet enthielten¹¹⁾. Nach längeren Verhandlungen wurde unter vorläufiger Zurückstellung eines Teils der Forderungen die Anerkennung des Restes durch Ultimatum erzwungen, unter dessen Druck die Verträge vom 25. Mai 1915 geschlossen wurden. Die Dokumente wurden zwar von dem damals im

7) Text siehe bei MacMurray a. a. O. Bd. I, S. 119 ff.

8) Text bei MacMurray a. a. O. Bd. I, S. 522 ff. Artikel V lautet: »The Imperial Russian Government transfer and assign to the Imperial Government of Japan, with the consent of the Government of China, the lease of Porth Arthur Talien and adjacent territory and territorial waters and all rights, privileges and concessions connected with or forming a part of such laese and they also transfer and assign to the Imperial Government of Japan all public works and properties in the territory affected by the above mentioned lease. — The two High Contracting Parties mutually engage to obtain the consent of the Chinese Government mentioned in the foregoing stipulation«.

9) Text s. bei MacMurray a. a. O. S. 549 f.

10) Text bei MacMurray a. a. O. Bd. II S. 1220.

11) Vgl. hierzu und zum folgenden: The Sino-Japanese Negotiations of 1915. Carnegie Endowment for International Peace, Washington 1921; Shuhsi Hsü, China and her Political Entity, New York 1926 S. 363 ff.; ders., The Manchurian Question, Peiping 1931 S. 41 ff.; ders., Questions Relating to Manchuria, China Council, Institute of Pacific Relations, 1931.

Amt befindlichen chinesischen Außenminister Lou Tseng-tsiang unterzeichnet; die in der chinesischen Verfassung vorgeschriebene Zustimmung wurde aber vom chinesischen Parlament bei seiner nächsten Sitzung ausdrücklich abgelehnt ¹²⁾.

Aus dieser Entstehungsgeschichte sind von chinesischer Seite Einwände gegen die Gültigkeit des genannten Vertrages hergeleitet worden. Zwar ist auch ein unter einer Drohung mit Krieg zustandegekommener Vertrag nach den bisher anerkannten Grundsätzen des Völkerrechts rechtswirksam. Insoweit wird von den Japanern mit Recht die »Heiligkeit der Verträge« betont. Ebenso ist der Mangel der in der chinesischen Verfassung vorgeschriebenen Mitwirkung des Parlaments für die völkerrechtliche Wirksamkeit des Vertrages ohne Bedeutung. Anders ist aber die Tatsache zu beurteilen, daß der Vertrag nur vom Außenminister unterzeichnet wurde. Nicht der Außenminister, sondern nur der Staatspräsident kann Verträge mit völkerrechtlicher Wirkung abschließen. Darüber hinaus wird von offizieller chinesischer Seite ¹³⁾ und im Schrifttum ¹⁴⁾ gegen die Verträge von 1915 eingewendet, daß für die Zugeständnisse Chinas kein *quid pro quo* gewährt worden sei, daß die Verträge mit bestehenden internationalen Verpflichtungen im Widerspruch ständen ¹⁵⁾ und daß sie gemäß der *clausula rebus sic stantibus* aufzuheben seien ¹⁶⁾.

2. Eisenbahnrechte und damit verbundene Rechte.

Im Pekingervertrag vom 22. Dezember 1905 gab China weiterhin

¹²⁾ Vgl. hierzu Young a. a. O. S. 169 ff. Der betreffende Artikel der chinesischen Verfassung von 1913 lautet in deutscher Übersetzung: »Art. 35. Der Präsident kann mit Zustimmung der vorläufigen Nationalversammlung Krieg erklären, Frieden schließen und Verträge mit auswärtigen Staaten abschließen.«

¹³⁾ So in erster Linie bei der Konferenz von Washington. Vgl. die amtliche chinesische Veröffentlichung: Ministry of Foreign Affairs, Diplomatic Documents, Washington Conference (1921—1922), Peking 1923, S. 31, 157, 165, 167.

¹⁴⁾ Vgl. statt vieler: Hsü, Questions S. 2 f. und passim.

¹⁵⁾ Die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika überreichte noch während der Verhandlungen über die 21 Forderungen den Regierungen von China und Japan folgende Note: »In view of the circumstances of the negotiations which have taken place and which are now pending between the Government of China and the Government of Japan and of the agreements which have been reached as a result thereof, the Government of the United States have the honour to notify the Government of the Chinese Republic (bzw. of Japan) that it cannot recognize any agreement or undertaking which has been entered into or which may be entered into between the Governments of China and Japan impairing the treaty rights of the United States and its citizens in China, the political or territorial integrity of the Republic of China, or the international policy relative to China, commonly known as the open door policy.« (Washington Conference S. 32.) Diese Stellung hat die amerikanische Regierung auch später beibehalten, vgl. op. cit. S. 30, 32, 166.

¹⁶⁾ Der hier maßgebende Gesichtspunkt ist in erster Linie die Veränderung der politischen Lage. Rußland habe seinerzeit die Pacht zugestanden erhalten zur Aufrechterhaltung des politischen Gleichgewichts im Stillen Ozean. Mit der Rückgabe des Kiautschougebietes an China sei diese Voraussetzung fortgefallen; für Japan bedeute das Pachtgebiet nur einen ökonomischen Stützpunkt. Gegen die Anwendbarkeit der Klausel im vorliegenden Fall (m. E. zu Unrecht, jedenfalls ohne hinlängliche Begründung): Young a. a. O. S. 185 ff.

seine Zustimmung zu der in Artikel VI des Vertrages von Portsmouth vorgesehenen Abtretung der russischen Rechte an dem Teil der man-dschurischen Eisenbahn, der das Pachtgebiet mit Tschangtschun verbindet, und von dort aus Zugang hat zu dem ostchinesischen Zweig der transkontinentalen Bahnlinie ¹⁷⁾. Die russischen Rechte an dieser Bahn gehen auf den Vertrag vom 8. September 1896 zurück, der zwischen der durch kaiserliches Edikt hierzu ermächtigten russisch-chinesischen Bank und dem chinesischen Bevollmächtigten in St. Petersburg abgeschlossen wurde ¹⁸⁾. Ferner wurde durch Artikel VI des Zusatz-

¹⁷⁾ Der erwähnte Artikel VI (MacMurray a. a. O. S. 523) lautet: »The Imperial Russian Government engage to transfer to the Imperial Government of Japan, without compensation and with the consent of the Chinese Government, the railway between Chang-chun (Kuan-cheng-tzu) and Port Arthur and all its branches, together with all rights, privileges and properties apartening thereto in that region, as well as all coal mines in the said region belonging to or worked for the benefit of the railway. — The two High Contracting Parties mutually engage to obtain the consent of the Government of China mentioned in the foregoing stipulation.«

¹⁸⁾ Die wichtigsten Bestimmungen dieses Vertrages sind folgende (vgl. MacMurray S. 74 ff.): »The Chinese Government having decided upon the construction of a railway line, establishing direct communication between the city of Chita and the Russian South Ussuri Railway, entrusts the construction and operation of this railway to the Russo-Chinese Bank upon the following conditions:

1. — The Russo-Chinese Bank will establish for the construction and operation of this railway a company under the name of the Chinese Eastern Railway Company. — The seal which this Company will employ will be given to it by the Chinese Government. The statutes of this Company will be in conformity with the Russian usages in regard to railways. The shares of the Company can be acquired only by Chinese or Russian subjects. The president of this Company will be named by the Chinese Government, but paid by the Company. He may have his residence in Peking. — It will be the duty of the president to see particularly to the scrupulous fulfilment of the obligation of the Bank and the Railway Company towards the Chinese Government; he will furthermore be responsible for the relations of the Bank and of the Railway Company with the Chinese Government and the central and local authorities. — The president of the Chinese Eastern Railway Company will likewise be responsible for examining all accounts of the Chinese Government with the Russo-Chinese Bank. —

5. — The Chinese Government will take measures to assure the safety of the railway and of the persons in its service against any attack. — The Company will have the right to employ at will, as many foreigners or natives as it may find necessary for the purpose of administration etc. — Criminal cases, lawsuits, etc., upon the territory of the railway, must be settled by the local authorities in accordance with the stipulations of the treaties.

6. — The lands actually necessary for the construction, operation and protection of the line, as also the lands in the vicinity of the line, necessary for procuring sand, stone, lime etc., will be turned over the Company freely, if these lands are the property of the State; if they belong to individuals, they will be turned over to the Company either upon a single payment or upon an annual rental to the proprietors, at current prices. The lands belonging to the Company will be exempt from all land taxes (*impôt foncier*). — The Company will have the absolute and exclusive right of administration of its lands (*La Société aura le droit absolu et exclusif de l'administration de ses terrains*). — The Company will have the right to construct on these lands buildings of all sorts, and likewise to construct and operate the telegraphy necessary for the needs of the line. — The income of the company, all its receipts and the charges for the transportation of passengers and merchandise, telegraphs, etc., will likewise be exempt from any tax or duty. Exception is made, however, as to mines, for which there will be a special arrangement.

12. — The Chinese Government transfers to the Company the complete and ex-

abkommens zu dem Pekingener Vertrag Japan das Recht erteilt auf Ausbau und 18jährigen Betrieb¹⁹⁾ der während des russisch-japanischen Kriegs gebauten schmalspurigen Feldbahn von Mukden nach der koreanischen Grenze bei Antung entsprechend den für die südmandschurische Bahn aufgestellten Bedingungen. Die Fristen für den Betrieb der beiden Bahnlinien wurden durch Artikel I des Vertrages betreffend die Südmandschurei und die östliche innere Mongolei vom 25. Mai 1915 ebenfalls auf 99 Jahre verlängert.

Nur unter der Annahme der Gültigkeit des Vertragswerks vom 25. Mai 1915 ist die Verpflichtung Japans zur Rückgabe der Mukden-Antung-Bahn noch nicht fällig und besteht für China vorläufig keine Möglichkeit zum Rückkauf der südmandschurischen Bahn²⁰⁾. Darüber hinaus aber besitzt China Rechtsansprüche zur Umgestaltung der Verhältnisse namentlich in folgenden Punkten:

a) Die Organisation der Südmandschurischen Eisenbahngesellschaft.

Durch japanische Regierungsverordnung vom 1. August 1906 und die Zusatzverordnungen vom 31. Juli 1917 wurde für die Verwaltung und den Betrieb der beiden obengenannten Bahnen die Südmandschurische Eisenbahngesellschaft gegründet²¹⁾. Gegen die Organisation dieser Gesellschaft wird eingewendet, daß sie nicht den vereinbarten Bedingungen entspricht. Insbesondere sei der chinesische Einfluß auf die Bahn dadurch vollständig ausgeschaltet, daß der kontrollierende chinesische Präsident, der in den Abmachungen mit den Russen vorgesehen war, in Fortfall gekommen sei; ferner seien chinesische Geldgeber von der Anlage ihrer Kapitalien bei dieser Bahn ausgeschlossen worden, weil die Anteilscheine der japanischen Regierung und einer kleinen Gruppe japanischer Kapitalisten vorbehalten seien; endlich habe die Gesellschaft durch kulturpropagandistische Tätigkeit und namentlich durch Ausübung politischer und verwaltungsmäßiger

clusive right to operate the line on its own account and risk, so that the Chinese Government will in no case be responsible for any deficit whatsoever of the Company, during the time allotted for the work and hereafter for a further eighty years from the day on which the line is finished and traffic is in operation. — This period having elapsed, the line, with all its appurtenances, will pass free of charge to the Chinese Government. — At the expiration of thirty-six years from the day on which the entire line is finished and traffic is in operation, the Chinese Government will have the right to buy back this line upon repaying in full all the capital involved, as well as all the debts contracted for this line, plus accrued interest. — Diese Bestimmungen wurden durch Artikel VIII des oben erwähnten Abkommens auf die Zweiglinie, die die transkontinentale Bahn mit dem Pachtgebiet verbindet, ausgedehnt. Der Schlußsatz dieses Artikels lautet: »Consent to the construction of the railway on the basis indicated shall never under any form serve as a pretext for the seizure of Chinese territory or for an encroachment on the sovereign rights of China.«

¹⁹⁾ Drei Jahre für den Umbau und 15 Jahre für den Betrieb. Einzelheiten hierüber in dem am 19. August 1909 vereinbarten Memorandum, das ebenfalls nach ultimativer Drohung durch die Japaner zustande kam. MacMurray, Bd. I, S. 787 f.

²⁰⁾ Über den Rückkauf der russischen Linie, für die die Bestimmungen durch den chinesisch-russischen Vertrag von 1924 noch modifiziert wurden, schweben augenblicklich Verhandlungen.

²¹⁾ Texte bei MacMurray, Bd. I, S. 557 ff.

Z. ausl. öff. Recht u. Völkerr. Bd. 3, T. 2: Urk.

16

Funktionen den Boden wirtschaftlicher Betätigung verlassen und habe dadurch die zugrundeliegenden Verträge verletzt. Die chinesischen Ansprüche gehen also auf eine Reorganisation der Gesellschaft, die dem chinesischen Einfluß oder mindestens der chinesischen Kontrolle wieder den vorgesehenen Raum gewährt und sie auf rein wirtschaftliche Zwecke beschränkt²²⁾.

b) Die Frage der Bahnschutzwachen.

Der dritte Absatz des ersten Zusatzartikels zu dem zwischen Japan und Rußland geschlossenen Verträge von Portsmouth bestimmt: »The High Contracting Parties reserve to themselves the right to maintain guards to protect their respective railway lines in Manchuria. The number of such guards shall not exceed fifteen per kilometre and within that maximum number the Commanders of the Japanese and Russian Armies shall, by common accord, fix the number of such guards to be employed, as small as possible having in view the actual requirements«²³⁾. Eine ausdrückliche Zustimmung der chinesischen Regierung zu dieser Bestimmung im Vertrag von Peking ist nicht erfolgt. Die Japaner leiteten vielmehr ihr Recht auf die Unterhaltung von Bahnschutzwachen aus der Blankoübertragung aller mit der Bahn verbundenen russischen Vorrechte und Konzessionen her. Ob China vorher Rußland das Recht auf die Unterhaltung von Bahnschutzwachen zugestanden hat, ist umstritten. In der sogenannten Cassini-Convention, die angeblich im September 1896 zwischen China und Rußland abgeschlossen sein soll, findet sich ein derartiges Zugeständnis²⁴⁾. Nach Cordier stellt diese Publikation der englischsprachigen Presse Chinas ein Falsifikat dar²⁵⁾. Ob dieses Zugeständnis in anderer Form erfolgt ist, ist ungewiß; es würde dies auch dem Artikel V des oben wiedergegebenen russisch-chinesischen Vertrages sowie dem § 8 der Statuten der chinesischen Ostbahn-Gesellschaft (MacMurray S. 86) widersprochen haben. Tatsache ist, daß die Russen schon vor dem russisch-japanischen Krieg Bahnschutzwachen unterhalten haben. Das japanische Recht auf die Unterhaltung von Bahnschutzwachen ist aber jedenfalls mit Rücksicht auf Artikel II des Zusatzabkommens zu dem Verträge von Peking hinfällig geworden. In diesem Artikel verpflichtet sich Japan, falls Rußland seine Eisenbahnschutzwachen aus der Mandschurei zurückzieht oder andere geeignete Maßnahmen zwischen Rußland und China vereinbart werden, gleiche Schritte zu unternehmen. Im übrigen wird Japan gleichzeitig mit Rußland seine Bahnschutzwachen zurückziehen, »when tranquillity shall be reestablished in Manchuria and China shall have become herself capable of affording full protection to the lives and properties of foreigners«²⁶⁾. Die Unterhaltung von Bahnschutzwachen sollte nach dieser Verpflichtung zeitlich bis zur Wiederherstellung

22) Vgl. hierzu statt vieler Hsü, Questions, S. 4 ff.

23) MacMurray, Bd. I, S. 525.

24) Vgl. MacMurray, Bd. I, S. 79 f.

25) s. Henri Cordier, Histoire des Relations de la Chine avec les Puissances Occidentales, Paris 1912 Bd. III S. 347 f.

26) MacMurray, Bd. I, S. 551.

der durch den Krieg gestörten Verhältnisse begrenzt sein, stellt also lediglich eine Maßnahme zur Überleitung in den normalen Friedenszustand dar. Die russischen Bahnschutzwachen sind zudem längst aus den Gebieten der ostchinesischen Bahn zurückgezogen. Dieser Zustand ist durch den chinesisch-russischen Vertrag von 1924 sanktioniert. China hat sein Recht auf Zurückziehung der japanischen Bahnschutzwachen bei jeder Gelegenheit geltend gemacht, so namentlich vor Abschluß des russisch-chinesischen Vertrages auf der Washingtoner Konferenz von 1922 ²⁷⁾. Der japanische Einwand, daß die Abwesenheit russischer Eisenbahnschutzwachen in China nicht auf einem Rechtsgrund, sondern lediglich auf den anomalen Verhältnissen in Rußland beruhe ²⁸⁾, ist inzwischen mit dem Abschluß des chinesisch-russischen Vertrages hinfällig geworden ²⁹⁾.

c) Die Frage der sogenannten Eisenbahnzone.

Der Ausdruck Eisenbahnzone, unter dem gewöhnlich die Gebiete verstanden werden, die unter der Verwaltung der südmandschurischen Eisenbahngesellschaft stehen, ist nicht ganz glücklich gefaßt. Er legt den Gedanken an einen Streifen Landes beiderseits der Bahnlinie nahe und wird auch von japanischen Schriftstellern verschiedentlich so interpretiert ³⁰⁾. Die Rechtslage bestätigt diese Auffassung nicht. Die sogenannte Eisenbahnzone besteht tatsächlich nur aus der Eisenbahnlinie selbst und den Gebieten, »necessary for the construction, operation and protection of the line, as also the lands in the vicinity of the line, necessary for procuring sand, stone, lime etc.«, also aus begrenzten Arealen bei den Stationen, die für den Betrieb und die Verwaltung der Bahn nötig sind. Über diese Gebiete hat die Eisenbahngesellschaft nach dem oben wiedergegebenen Abkommen »the absolute and exclusive right of administration«. Die auf diese Weise tatsächlich unter japanische Verwaltung gekommenen chinesischen Gebiete haben einen Gesamtumfang von 109 Quadratmeilen. Schon diese Ausdehnung zeigt, daß sich die Zone weit über das in den Verträgen vorgesehene Maß hinaus erweitert hat. Zudem ist die Rechtsgrundlage der japanischen Verwaltung in diesem Gebiet äußerst umstritten ³¹⁾. Tatsächlich üben die Japaner dort u. a. auch die steuerliche, polizeiliche und postalische Verwaltungshoheit und die Gerichtsbarkeit aus. Die chinesische Auffassung geht nun dahin, daß das Recht ausschließlicher Verwaltung, das in den Verträgen zugestanden wurde, lediglich eine ökonomische, nicht eine politische Verwaltung betrifft, und der Wortlaut der chinesischen Fassung des Textes ³²⁾ stützt diese Auffassung.

²⁷⁾ Vgl. Washington Conference S. 66, 75, 101 und passim.

²⁸⁾ Washington Conference S. 69 f.

²⁹⁾ s. zu diesem Abschnitt Hsü, Questions S. 6 ff. u. passim.

³⁰⁾ Masamichi Royama, The South Manchuria Railway Zone and the nature of its administration (Pacific Affairs, Nov. 1930).

³¹⁾ Vgl. C. Walter Young, Jurisdiction in the South Manchuria Railway Areas, Baltimore and London, 1931, namentlich S. 102 ff.

³²⁾ Wiedergegeben in englischer Übersetzung bei Hsü Shuhsi, Railway Settlements in South Manchuria, Chinese Social and Political Science Review, Vol. XV, 1 (April 1931).

Jedenfalls würde auch eine zugestandene Verwaltungshoheit nicht die Ausübung der Gerichtsbarkeit und Polizeigewalt rechtfertigen. Während Sonderabmachungen³³⁾, die die japanischen Staatsangehörigen in der Mandschurei von der chinesischen Gerichtshoheit überhaupt exemieren, die japanische Stellung jedenfalls mit Bezug auf die Gerichtshoheit über japanische Staatsangehörige zu rechtfertigen geeignet sind, ist irgendein Rechtsgrund für die Stationierung von Polizeitruppen, die zudem nicht der südmandschurischen Eisenbahngesellschaft, sondern dem Generalgouverneur von Kuantung unterstehen, nicht ersichtlich. Den entsprechenden Hinweisen des chinesischen Vertreters auf der Washingtoner Konferenz konnte daher auch von japanischer Seite lediglich mit politischen Gründen entgegnet werden³⁴⁾.

Aus der Fülle der übrigen Probleme, die Rechte an Eisenbahnen betreffen, seien aus Raumgründen lediglich noch zwei besonders aktuelle Fragen erörtert:

d) Die japanische Monopolstellung für den Bau von Eisenbahnen in der Südmandschurei, insbesondere die Frage der Parallelbahnen.

Zu mehreren Malen haben die Japaner schon vor dem Vertragswerk vom 25. Mai 1915 eine Art Monopolstellung für sich beansprucht, wenn andere Nationen sich Konzessionen auf Eisenbahnen in der südlichen Mandschurei zu verschaffen trachteten. Am bekanntesten sind die Fälle der Hsinmintun-Fakumen-Bahn, über die eine englische Firma im Jahre 1907 bereits einen Vertrag abgeschlossen hatte, dessen Ausführung aber dann auf die japanischen Proteste hin unterblieb³⁵⁾, und des Knoxschen Planes der Neutralisation der mandschurischen Eisenbahnen³⁶⁾.

Auch die wiederholten japanischen Proteste neueren Datums gegen chinesische Bahnbauten in der Mandschurei beruhen auf demselben Anspruch. Zweierlei vertragliche Stipulationen sind es, auf die sich die Japaner zur Rechtfertigung dieser Ansprüche berufen. Sie machen geltend, daß mit den durch die Verträge von Portsmouth und Peking abgetretenen Bahnrechten auch alle übrigen russischen Eisenbahnkonzessionen, namentlich die im chinesisch-russischen Abkommen vom 8. April 1902³⁷⁾ eingeräumten Rechte an Japan übergegangen seien. Demgegenüber verweist die chinesische Auffassung auf den Wortlaut der Übertragungen, der sich eindeutig lediglich auf die mit der südmandschurischen Eisenbahn verbundenen Konzessionen und Vorrechte beziehen. Zudem schließe der Artikel IV des Vertrages von

33) Japanisch-chinesischer Handels- und Schiffahrtsvertrag vom 21. Juli 1896, Artikel XX, ff. MacMurray, Bd. I S. 68 ff. und Artikel 5 des Vertrags betreffend die Südmandschurei und die östliche innere Mongolei vom 25. Mai 1915 (s. o.).

34) Siehe The Washington Conference a. a. O.

35) Vgl. C. Walter Young, Japan's Special Position in Manchuria, Baltimore and London 1931, S. 106 ff.

36) Vgl. Young a. a. O. S. 125 ff.

37) S. MacMurray, Bd. I, S. 326.

Portsmouth³⁸⁾, wenn er überhaupt einen Sinn haben sollte, eine derartige Interpretation aus. Doch berufen sich die Japaner weiter auf die dritte Bestimmung eines geheimen Zusatzprotokolls zu dem Vertrag von Peking, die den Bau von Parallellinien zu der Südmandschurischen Eisenbahn und solcher Nebenlinien, die ihrem Interesse abträglich seien, untersage³⁹⁾. In ausführlicher Argumentation weist aber Young nach⁴⁰⁾, daß ein derartiges Geheimprotokoll, obwohl häufig erwähnt, niemals eine offizielle Publikation erfahren habe, und daß sämtliche in Umlauf befindlichen Versionen auf Mutmaßungen und nicht auf einem amtlichen Text beruhen. Tatsächlich scheint anlässlich der Verhandlungen über den Vertrag von Peking auch über die Frage der Parallelbahnen gesprochen worden zu sein und diese Besprechungen haben wohl auch eine schriftliche Fixierung gefunden. Irgend ein authentischer Text, aus dem sich rechtliche Ansprüche für die japanische These herleiten ließen, ist nicht vorhanden⁴¹⁾.

Durch eine der am 25. Mai 1915 zwischen China und Japan ausgetauschten Noten hat sich Japan dann die Vorhand auf auswärtige Anleihen für Eisenbahnbauten in der südlichen Mandchurei und der östlichen inneren Mongolei gewähren lassen⁴²⁾.

e) Die Frage der Kirin-Hueining-Bahn.

Zu den zahlreichen japanisch finanzierten und unter japanischem Einfluß stehenden Bahnen der drei Ostprovinzen beanspruchen die Japaner noch den Bau einer weiteren Bahnstrecke, die Kirin mit

³⁸⁾ MacMurray, Bd. I, S. 523: »Japan and Russia reciprocally engage not to obstruct any general measures common to all countries, which China make for the development of the commerce and industry of Manchuria«, vgl. Young a. a. O. S. 90.

³⁹⁾ MacMurray, Bd. I, S. 554: »The Chinese Government engage for the purpose of protecting the interest of the South Manchurian Railway, not to construct, prior to the recovery by them of the said railway, any main line in the neighbourhood of and parallel to that railway, or any branch line, which might be prejudicial to the interest of the above-mentioned railway«.

⁴⁰⁾ A. a. O. S. 94 ff.

⁴¹⁾ Erwähnt sei die Note Hsü Schitschangs anlässlich der Frage der Hsinmintun-Fakumen-Bahn, wiedergegeben in englischer Übersetzung bei Hsü Shuhsi, China and her Political Entity S. 295 f.: »Your Excellency refers to the minutes of the Sino-Japanese Conference, and declares that the Chinese Government has disregarded her engagement and taken action prejudicial to the interest of the South Manchurian Railway. Probably your Excellency is not aware of the fact that at the time the plenipotentiaries of China and Japan discussed the matter, the plenipotentiaries of China maintained that the word »parallel« was too comprehensive and that it was necessary to give distance in miles, stating definitely that within so many miles no parallel line could be constructed. The Japanese Plenipotentiaries, however, thought that if the number of miles were fixed, it might create the impression in other countries that there was an intention to restrict Chinese railway enterprise. The Chinese Plenipotentiaries then asked that the number of miles between the parallel lines be fixed in accordance with the practice of Europe and America. The Japanese Plenipotentiaries said the practice was not uniform and that no statement was necessary. And they added a declaration that Japan would do nothing to prevent China from any steps she might take in the future for the development of Manchuria. The declaration was made in all sincerity and with consideration for the interests of a friendly nation. This is, what we both ought to observe.«

⁴²⁾ MacMurray a. a. O. Bd. II, S. 1225.

Hueining und damit den gesamten südlichen Teil der drei Ostprovinzen mit dem koreanischen Hafen Seishin verbinden und um mehrere hundert Kilometer näher an die japanischen Häfen heranbringen soll. Der Anspruch auf den Bau dieser Bahn, der von den Japanern unter Ausnutzung des Kriegszustands augenblicklich in aller Eile vertragslos durchgeführt wird, wie von amtlicher französischer Seite bestätigte Nachrichten von Ort und Stelle besagen, wird damit begründet, daß in Artikel VI des chinesisch-japanischen Abkommens über das Chientao-Gebiet vom 4. September 1909⁴³⁾ China sich verpflichtet hat, die besagte Linie zu bauen. Doch ist in diesem Artikel ein Zeitpunkt für die Inangriffnahme des Baues nicht festgesetzt. Ebenso wenig ist dies geschehen in dem vorläufigen Abkommen über eine Anleihe für den Bau der Kirin-Hueining-Eisenbahn, das zwischen einer japanischen Bankengruppe und China am 18. Juni 1918 abgeschlossen wurde. Auf dieses vorläufige Abkommen hin wurde ein Vorschuß von \$ 10 000 000.— von den genannten Banken gewährt, der Bau aber noch von einem endgültigen Abkommen abhängig gemacht⁴⁴⁾. Diese Zahlung wurde im Rahmen der sogenannten Nishihara-Anleihen geleistet, die im Gesamtbetrag von mehreren hundert Millionen Yen in den Jahren 1917 und 1918 an eine Partei des sich im Bürgerkrieg befindlichen China gewährt wurden, denen aber von der chinesischen Regierung die Anerkennung versagt wird.

Unter Übergang der großen Zahl ökonomischer Rechte der Japaner in den drei Ostprovinzen, die die Ausbeutung von Kohlen-, Eisen- und Goldgruben betreffen, Holzschlagrechte in der Mandschurei konzessionieren und sonstige wirtschaftliche Vorteile gewähren und die zum Teil auf dem Vertragswerk von 1915, zum Teil auf älteren

43) MacMurray S. 797. Der Text lautet: »The Government of China shall undertake to extend the Kirin-Changchun Railway to the southern boundary of Yenchi, and so connect it at Hoiryong (Hueining) with a Korean railway, and such extension shall be effected upon the same terms as the Kirin-Changchun Railway. The date of commencing the work of the proposed extension shall be determined by the Government of China, considering the actual requirements of the situation and upon consultation with the Government of Japan.«

44) MacMurray, Bd. II, S. 1431. Die wichtigsten Bestimmungen jenes Abkommens lauten: »For the purpose of constructing the railway from Kirin, in the Republik of China, to Hueining, through the Southern part of Yenchi (Chientao) and the Tumen river, the Government of China (hereinafter called A) hereby enters into the present preliminary agreement with the three Japanese Banks, The Industrial Bank of Japan, the Bank of Chosen and the Bank of Taiwan, represented by the Industrial Bank of Japan (hereinafter called B) as the basis of a formal loan agreement for the same Railway:

Article 1. — A shall with due promptness outline the amount of funds required for the construction of the railway and other items of necessary expenditure and bring it to the notice of B for its consent. — In accordance with the amount of funds required as referred to above, B shall issue 5 per cent. public loan bonds of the Republican Government of China in gold currency for A.

Article 3. — As soon as the formal agreement of the Kirin—Hueining Railway loan is signed, A shall begin to construct the line so as to hasten its completion.

Article 8. — The present preliminary agreement shall be the basis of the formal agreement for the Kirin—Hueining Railway Loan, which shall be concluded within six months after the conclusion of the present preliminary agreement.«

Abmachungen beruhen, sei hier nur noch auf eine Frage verwiesen, die politisch besonders aktuell, juristisch besonders problematisch ist.

3. Die Rechtsstellung der japanischen Staatsangehörigen, insbesondere der Koreaner im Gebiet der drei Ostprovinzen außerhalb des Pachtgebiets und der sogenannten Eisenbahnzone.

Daß die japanischen Staatsangehörigen auf dem Gebiet der drei Ostprovinzen von der chinesischen Jurisdiktion eximiert sind, wurde oben schon erwähnt. Darüber hinaus aber beanspruchen die Japaner das Recht, an verschiedenen Orten jenes Gebietes auch außerhalb des Pachtgebietes und der sogenannten Eisenbahnzone eine Konsularpolizei zu unterhalten. Insgesamt sind hier 11 Hauptpolizeistationen und einige 50 Unterpolizeistationen eingerichtet⁴⁵⁾. Die Japaner führen für diesen Zustand, außer leicht entkräftbaren politischen Gesichtspunkten⁴⁶⁾, namentlich an, daß die Polizeihöheit lediglich einen Ausfluß der allgemeinen Exterritorialitätsrechte darstelle, die die japanischen Staatsangehörigen im Gebiet der drei Ostprovinzen genießen. Diese Theorie wird von chinesischer Seite unter Hinweis darauf, daß ähnliche Ansprüche von Exterritorialen in keinem Falle bisher erhoben worden sind, bestritten.

Ein besonderes Problem bildet aber die Frage der koreanischen Siedler in dem Gebiet der drei Ostprovinzen. Wie bekannt, unterliegt der Erwerb chinesischen Grund und Bodens durch Ausländer nach der chinesischen Gesetzgebung starken Beschränkungen⁴⁷⁾ 48). Durch das oben erwähnte Abkommen über das Chientao-Gebiet ist den Koreanern das Siedlungsrecht in den Grenzgebieten zugestanden worden. Im übrigen Gebiet der Ostprovinzen wurde die Angelegenheit so gehandhabt, daß sich die koreanischen Siedler naturalisieren ließen und damit das Recht zum Erwerb von Grund und Boden erlangten.

Diese Praxis unterbanden aber die Japaner dadurch, daß sie erklärten, die japanische Staatsangehörigkeit der Koreaner im Ausland sei unverzichtbar. Von chinesischer Seite wird dagegen geltend gemacht, daß dieser Grundsatz den Vorschriften des Artikels XX des japanischen Staatsangehörigkeitsgesetzes vom Jahre 1899 mit Novellen

45) Vgl. Hsü, Questions, S. 21 f.

46) S. Washington Conference S. 7.

47) S. Franke, Die Rechtsverhältnisse am Grundeigentum in China, Leipzig 1903, S. 74 ff. und § 17 des Bodengesetzes der Republik China, der in der deutschen Übersetzung von Hsiao, Jahrbuch der Bodenreform, Bd. 27 S. 11 folgendermaßen lautet: »Folgende Bodenarten dürfen weder einem Ausländer verpachtet, noch von ihm belastet, noch an ihn umgesetzt werden: 1. Ackerboden, 2. Waldgrund, 3. Weideboden, 4. Fischereiboden, 5. Salzboden, 6. Mineralboden, 7. Boden in Festungs- und Grenzgebieten«.

48) Durch das Vertragswerk vom 25. Mai 1915 ist japanischen Staatsangehörigen das Recht auf langfristige Pacht in den Ostprovinzen zugestanden worden. S. MacMurray Bd. II, S. 1220.

aus den Jahren 1916 und 1924 widersprüche 49), wonach ein Japaner, der freiwillig eine fremde Staatsangehörigkeit erwerbe, die japanische verliere.

Wie aus dieser kurzen Darstellung der Problemlage hervorgeht, erscheint eine endgültige juristische Klärung der gesamten Fragen unerläßlich. Auf Anregung des Vertreters von Großbritannien während der letzten Tagung des Völkerbundsrates hat sich China bereit erklärt, sich einem schiedsgerichtlichen Verfahren zu unterwerfen 50).

Abgeschlossen 15. XII. 31.

49) S. Hsü, Questions, S. 23. Die dort wiedergegebene Übersetzung lautet in ihrem ersten Absatz: »A person who acquires foreign nationality voluntarily loses Japanese nationality«.

50) Société des Nations C. 761. M. 359. 1931. VII.

Neueingänge.

(Besprechung bleibt vorbehalten.)

- Andreae, Wilhelm, Staatssozialismus und Ständestaat. Ihre grundlegenden Ideologien und die jüngste Wirklichkeit in Rußland und Italien. Jena: Fischer 1931. VIII, 227 S.
- Andrews, Fannie Fern, The Holy Land under Mandate. Vol. 1, 2. Boston, New-York: Houghton Mifflin Co. 1931. 2 Bde.
- Baudon, Hector R., Instituciones y garantías de la constitucion. Problemas argentinos contemporaneos. Buenos Aires: Rosso 1930. 367 S.
- Bernhard, Ludwig, Der Staatsgedanke des Faschismus. Berlin: Springer 1931. 44 S.
- Besta, Enrico, Il Diritto pubblico italiano dai principati allo stato contemporaneo. Padova: »Cedam« 1931. 204 S.
- Binder, Julius — Martin Busse, — Karl Larenz, Einführung in Hegels Rechtsphilosophie. Berlin: Dünnhaupt 1931. 94 S.
- Bischoff, Heinrich, Die deutsche Sprache in Belgien. Ihre Geschichte und ihre Rechte. Eupen: Esch 1931. 166 S.
- Bonte, Fernand, Des Régies intéressées de la Ville de Paris et du Département de la Seine. Préf. de Bernard Lavergne. Paris: Presses Univ. de France [1931]. XI, 220 S.
- Borchard, Edwin and George Wilfred Stumberg, Guide to the Law and Legal Literature of France. Prepared under the direction of Edwin Borchard by George Wilfred Stumberg. Washington: Gov. Print. Off. 1931. IV, 232 S. (Library of Congress.)
- Born, A., Reichspreßgesetz vom 7. Mai 1874 in der jetzt geltenden Fassung nebst den einschlägigen Bestimmungen der Reichsverfassung, des Reichsstrafgesetzbuchs, der Gewerbeordnung usw. Mit Kommentar und Sachregister. 4. Aufl. Berlin Leipzig: de Gruyter 1931. 234 S. (Guttentagsche Sammlung Deutscher Reichsgesetze. Nr. 53.)
- Catellani, Enrico, La Revisione dei trattati. Venezia: Ferrari 1931. S. 377—428. [Aus: Atti del Reale Istituto Veneto di scienze, lettere ed arti. Anno accademico 1930—1931, T. XC, P. 2.]