

Die ostchinesische Bahn¹⁾

Als die russische Regierung im Jahre 1891 den Bau der Transsibirischen Eisenbahn begonnen hatte, war eine Entscheidung über die Führung der letzten fernöstlichen Etappe dieser gewaltigen Eisenbahnstrecke noch nicht gefallen. Die kürzeste Verbindung der Transsibirischen Bahn mit Vladivostok führte durch die Mandschurei, also durch chinesisches Staatsgebiet: infolge der diplomatischen Lage im Fernen Osten gelang es der russischen Regierung aber erst nach dem japanisch-chinesischen Kriege von 1894—1895, die Genehmigung der chinesischen Regierung zu bekommen, für die Eisenbahnverbindung mit Vladivostok die »mandschurische« Richtung zu wählen. Die militärische Niederlage Chinas und die Unterstützung, die es seitens der russischen Regierung durch die von ihr übernommene Garantie einer russisch-französischen Anleihe an die chinesische Regierung bekommen hatte, schufen eine außenpolitische Situation, die es der russischen Regierung ermöglichte, ihre mandschurischen Eisenbahnpläne durchzusetzen. Dies geschah zuerst in einem zwischen dem russischen Außenminister Fürsten Lobanov-Rostovsky und dem Finanzminister Witte einerseits und dem chinesischen Staatsmann Li Hung Chang andererseits in Moskau während der Krönungsfestlichkeiten am 22. 5. 1896 unterzeichneten geheimen, gegen Japan gerichteten Bündnisvertrag²⁾. Art. IV dieses Vertrages lautete:

»Afin de faciliter aux troupes Russes de terre l'accès des points menacés et assurer les moyens de leur subsistance le Gouvernement

¹⁾ Bibliographie: C. Walter Young, *The International Relations of Manchuria*, Chicago 1929; John V. A. MacMurray, *Treaties and Agreements with and concerning China 1894—1919*, vol. I—II, New York 1921; *Manchuria. Treaties and Agreements* (Carnegie Endowment for International Peace. Division of International Law, Pamphlet No. 44), Washington 1921; *Treaties and Agreements with and concerning China 1919—1929* (Ibid., Pamphlet No. 50), Washington 1929; Ayayoshi Takeuchi, *The C. E. R. Negotiations: Contemporary Japan*, III (1934—1935), 374—380; Sadayé Eguchi, *The C. E. R. Problem: ibid.*, II (1933—1934), 201—209; C. C. Wang, *The Sale of the Chinese Eastern Railway*, *Foreign Affairs*, XII (1933—1934), 57—70; Stanley K. Hornbeck, *American Policy and the Chinese-Russian Dispute: The Chinese Social and Political Science Review*, XIV (1930), 41—60; Kuo Ti-chen, *Chinese Tariff Concessions to the Chinese Eastern Railway: ibid.*, 391—402; M. Ark. Fatšjev, *Východní čínská dráha ve světle mezinárodních dějin* (Le chemin de fer oriental chinois dans l'histoire internationale): *Moderní stát* (L'Etat moderne), III (1930), 281—286; Chang Pin-Yang, *Étude sur le chemin de fer chinois de l'Est*, Thèse, Nancy 1932; Houang Tchang-Lin, *Le problème du chemin de fer chinois de l'Est*, Thèse, Paris 1927.

²⁾ Der Vertrag ist im französischen Originaltext abgedruckt bei B. A. Romanov, *Rossija v Man'čžurii, 1892—1906* (Rußland in der Mandschurei, 1892—1906), Leningrad 1928, III—III. Englische Übersetzungen bringen MacMurray, o. c. I, 81, und Victor A. Yakhontoff, *Russia and the Soviet Union in the Far East*, New York 1931, 365—366.

Chinois consent à la construction d'une ligne de chemin de fer à travers les provinces Chinoises de l'Amour et de Guirin dans la direction de Vladivostok. La jonction de ce chemin de fer avec le chemin de fer Russe ne saurait servir de prétexte à aucun empiétement sur le territoire Chinois ni à aucune atteinte aux droits de Souveraineté de Sa Majesté l'Empereur de Chine. La construction et l'exploitation de ce chemin de fer seront accordées à la Banque Russo-Chinoise et les clauses du contrat qui sera conclu à cet effet seront dûment débattus entre le Ministre de Chine à St. Pétersbourg et la Banque Russo-Chinoise. «

Die Russisch-Chinesische Bank, die als Vertragspartnerin Chinas bei Abschluß des Abkommens über die mandschurische Bahn auftreten sollte, war im Dezember 1895 unter beträchtlicher Beteiligung französischer Kapitals gegründet worden. Ihr Grundkapital (6 Millionen Rubel) war zu $\frac{3}{8}$ in Rußland, zu $\frac{5}{8}$ in Frankreich gedeckt, in der Verwaltung der Bank war jedoch eine russische Mehrheit gesichert ¹⁾. Der Vertrag zwischen der Russisch-Chinesischen Bank und der Chinesischen Regierung über die Errichtung und den Betrieb der Ostchinesischen Bahn wurde am 27. 8./8. 9. 1896 geschlossen ²⁾. Die wesentlichen Punkte dieses Vertrages sind folgende: die Russisch-Chinesische Bank wird eine Aktiengesellschaft »Société du chemin de fer Chinois de l'Est« gründen, deren Satzungen denjenigen der russischen Eisenbahngesellschaften entsprechen sollen, deren Aktien nur russische oder chinesische Staatsangehörige besitzen dürfen und deren Vorsitzender von der Chinesischen Regierung ernannt werden soll (Art. 1) ³⁾. Die chinesische Regierung soll der Gesellschaft die für die Erbauung der Bahn und für die Durchführung der Bauarbeiten notwendigen Grundstücke, soweit sie Staatseigentum sind, kostenlos, soweit sie im Privatbesitz sind,

¹⁾ Ausführliche Angaben über die Gründung der Russisch-Chinesischen Bank, gestützt auf archivalisches Material, bringt Romanov, o. c., 90—92. — Im August 1910 erfolgte eine Fusion der Russisch-Chinesischen Bank mit der Banque du Nord: auf diese Weise entstand die Russisch-Asiatische Bank, s. MacMurray, o. c. I, 78.

²⁾ Französischer Originaltext in *Izvēstija Ministerstva Inostrannyh Děl* [zitiert: *Izv. M. I. D.*] (Nachrichten des Ministeriums der Auswärtigen Angelegenheiten) 1916, III—IV, Priloženie (Beilagen), 4—9; englische Übersetzung: MacMurray, o. c. I, 74—77.

³⁾ In der Person dieses Vorsitzenden bestand die einzige Verbindung der Gesellschaft der Ostchinesischen Bahn und der Russisch-Chinesischen Bank mit der Chinesischen Regierung: Art. 1 Abs. 3 und 4 bestimmten: »Le Président sera chargé de veiller particulièrement à l'exécution minutieuse des engagements de la Banque et de la Société du chemin de fer envers le Gouvernement Chinois; en outre, il sera chargé des relations de la Banque et de la Société du chemin de fer avec le Gouvernement chinois et les autorités centrales et locales. Le Président de la Société du chemin de fer Chinois de l'Est sera également chargé d'examiner tous les comptes du Gouvernement Chinois avec la Banque Russo-Chinoise.« — Sehr beachtenswert ist die Tatsache, daß von 1901 bis 1917 der Posten des Vorsitzenden vakant blieb, weil die chinesische Regierung von ihrem Recht keinen Gebrauch gemacht hat: *The China Year Book* 1921/2, 652.

gegen Entschädigung, gewähren (Art. 6). Die Ausübung der Gerichtsbarkeit auf den Eisenbahngeländen soll nach den Bestimmungen der Staatsverträge geschehen (Art. 5). Der Betrieb der Eisenbahnlinie wurde von der chinesischen Regierung der Gesellschaft vom Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Bahn auf 80 Jahre übertragen, jedoch schon nach 36 Jahren vom selben Zeitpunkt konnte die chinesische Regierung die Bahn unter Auszahlung aller investierten Kapitalien und aller Schulden zurückkaufen (Art. 12).

Die Satzung der in dem Vertrag vom 27. 8./8. 9. 1896 vorgesehenen Gesellschaft der ostchinesischen Eisenbahn wurde am 4. 12. 1896 vom russischen Kaiser bestätigt ¹⁾. Die gesamten Aktien der neugegründeten Gesellschaft (5 Millionen Rubel) wurden von der Russisch-Chinesischen Bank aus einem Darlehen, das der russische Fiskus der Bank zu diesem Zweck zur Verfügung gestellt hatte, gekauft ²⁾.

Auf diese Weise wurde der eigentliche Sinn der ganzen Operation — die Gewährung des Rechts an der mandschurischen Eisenbahn an Rußland — verschleiert.

Durch den russisch-chinesischen Vertrag vom 27. 3. 1898 (Art. VIII) ³⁾ wurde die im Jahre 1896 an die Gesellschaft der ostchinesischen Bahn erteilte Konzession auf die südmandschurische Strecke erweitert; die ostchinesische Bahn sollte eine Eisenbahnverbindung mit den durch diesen Vertrag an Rußland abgetretenen Port Arthur bekommen. Nach dem russisch-japanischen Krieg mußte Rußland jedoch auf Grund von Art. 6 des Friedensvertrages von Portsmouth vom 23. 8./5. 9. 1905 ⁴⁾ seine Rechte an der südmandschurischen Bahn (von Changchun bis Port Arthur) an Japan abtreten. Für die weitere Entwicklung der Rechtsbeziehungen hinsichtlich der ostchinesischen Bahn kommt somit nur die nordmandschurische Strecke in Betracht.

Nach Art. 6 des Konzessionsvertrages vom 27. 8./8. 9. 1896 bekam die Gesellschaft der ostchinesischen Eisenbahn »les terrains réellement nécessaires pour la construction, exploitation et protection de la ligne, ainsi que les terrains aux environs de la ligne, nécessaires pour se procurer des sables, pierres, chaux etc.« Absatz 2 des Art. 6 fuhr fort: »La Société aura le droit absolu et exclusif de l'administration de ses terrains« ⁵⁾. Gestützt auf diese Bestimmungen hat die russische Regierung auf den Geländen der ostchinesischen Bahn, zu denen außer den städti-

¹⁾ MacMurray, o. c. I, 84 ff.

²⁾ Romanov, o. c., 117 ff.; Young, o. c., II.

³⁾ MacMurray, o. c. I, 119.

⁴⁾ MacMurray, o. c. I, 522; vgl. Young, o. c., 54.

⁵⁾ Jean Escarra, La Position et les Droits du Japon en Mandchourie: Revue de droit international, 1932 (IX), 64, teilt mit, daß im chinesischen Text des Vertrages dieser Satz nicht vorhanden und daß er bis 1908 geheimgehalten war.

schen Siedlungen ein Streifen von ungefähr 15 Kilometer auf beiden Seiten der Eisenbahnstrecke gehörte, eine Verwaltungs- und Gerichtsorganisation aufgebaut, die die Ausübung der Staatsgewalt durch chinesische Behörden erheblich eingeschränkt hat.

Was die Rechtsprechung betrifft, so hat Art. 5 des Konzessionsvertrages bestimmt, daß »Cas criminels, procès etc., sur le territoire du chemin de fer devront être réglés par les autorités locales d'après les stipulations des traités.«

Die russisch-chinesischen Staatsverträge enthielten einige Bestimmungen über Konsulargerichtsbarkeit¹⁾: für zivilrechtliche Streitigkeiten zwischen Russen und Chinesen waren die russischen Konsuln zusammen mit chinesischen Behörden zuständig; die Straftaten, soweit sie von Russen verübt waren, unterlagen der Gerichtsbarkeit der Konsuln bzw. in wichtigeren Fällen der allgemeinen russischen Gerichte in Rußland. Die Bestimmungen der russisch-chinesischen Verträge bildeten die rechtliche Grundlage für die Errichtung von gemischten Gerichten, bestehend aus russischen Konsuln und chinesischen Behörden innerhalb des Eisenbahngeländes: diese Gerichte waren in allen Sachen zuständig, in welchen Russen als Beklagte in zivilrechtlichen Streitigkeiten mit Chinesen und als Angeklagte in Strafsachen, in denen die Geschädigten Chinesen waren, erschienen²⁾.

Für Rechtsstreitigkeiten zwischen Russen enthielten die Verträge keine Zuständigkeitsbestimmungen. Rußland hat diese Frage für das Gelände der ostchinesischen Bahn durch einseitige Verfügungen geregelt. Durch einen unveröffentlichten Ukas vom 20. 7./2. 8. 1901³⁾ ist auf diesem Gelände die allgemeine russische Gerichtsverfassung eingeführt worden, im Jahre 1904 ist das Kreisgericht von Port Arthur nach Charbin verlegt worden, das im Jahre 1906 durch ein besonderes Grenzkreisgericht ersetzt worden ist; dieses letztere funktionierte bis 1920⁴⁾. Somit waren die Russen im Gebiete der ostchinesischen Bahn der allgemeinen russischen Gerichtsbarkeit und den russischen Gesetzen unterworfen.

¹⁾ Siehe Art. 7 des Tien-Tsin-Vertrages vom 1./13. 6. 1858 (II Polnoe Sobranie Zakonov (Vollständige Gesetzessammlung) Nr. 34697; vgl. Martens, N. R. G., I série, XVI, 2, 128 ff.), Art. 8 des Pekingener Ergänzungsvertrages vom 2./14. 11. 1860 (Ibid. Nr. 36459; vgl. Martens, ibid. XVII, 2, 181 ff.), Art. 11 des Petersburger Vertrages vom 12./24. 2. 1881 (III Polnoe Sobranie Zakonov Nr. 342; vgl. Martens, N. R. G., II série, VIII, 221 ff.).

²⁾ Siehe G. Laškevič, Sudebno-administrativnaja reforma v »osobom rajone Mančžurii« (Gerichts- und Verwaltungsreform im »besonderen Rayon der Mandschurei«): Meždunarodnaja Žizn' (Internationales Leben), 1924, Nr. 1, 70.

³⁾ MacMurray, o. c. I, 88.

⁴⁾ Laškevič, o. c., 71.

Weitere Einschränkungen der chinesischen Gerichtsbarkeit im Gebiet der ostchinesischen Bahn sind durch die Abkommen der Eisenbahnverwaltung mit den höchsten chinesischen Behörden der Provinzen Kirin und Heilungkiang aus den Jahren 1899—1902 erfolgt¹⁾. Durch diese Abkommen sind besondere »Hauptabteilungen der auswärtigen und Eisenbahnanangelegenheiten« geschaffen worden, bestehend aus von dem Gouverneur (Chiang-Chun) der Provinz ernannten chinesischen Beamten; bei der Ernennung des Präsidenten und des Vize-Präsidenten der Abteilung mußte der Chiang-Chun die vorherige Genehmigung des Obersten Ingenieurs der Eisenbahn einholen. Diese »Abteilungen« waren für alle zivilrechtlichen Streitigkeiten und für alle Strafsachen zuständig, soweit sie unmittelbar oder mittelbar die Interessen der Eisenbahngesellschaft, wie auch der auf der Eisenbahn arbeitenden oder auf dem Eisenbahngebiet lebenden Chinesen betrafen. Die für die Chinesen zuständigen Gerichte standen also auch in gewissem Umfange unter der Kontrolle der Eisenbahngesellschaft.

Auch in Bezug auf die Polizei und die Verwaltung im weiteren Sinne befand sich das Gebiet der ostchinesischen Bahn in einer besonderen Lage. Der Konzessionsvertrag vom 27. 8./8. 9. 1896 hatte der Eisenbahngesellschaft, wie erwähnt, »le droit absolu et exclusif de l'administration de ses terrains« gewährt (Art. 6). Derselbe Vertrag bestimmte, daß »Le Gouvernement Chinois prendra des mesures pour assurer la sécurité du chemin de fer et des personnes à son service contre toute attaque« (Art. 5). Die russische Regierung legte diese beiden Artikel in dem Sinne aus, daß der chinesischen Regierung nur der Schutz der Eisenbahn gegen Eingriffe von außen zukam, daß aber die innere Polizei, also auch das Recht zur Errichtung einer Eisenbahnwache, der Gesellschaft zukam, was von der chinesischen Regierung bestritten wurde²⁾. Nach dem russisch-japanischen Krieg haben sich Rußland und Japan im Friedensvertrag von Portsmouth gegenseitig verpflichtet, daß die Zahl der Eisenbahnwache 15 Mann für 1 Kilometer nicht überschreiten würde³⁾. Die Tatsache, daß China an diesem Vertragsinstrument nicht teilgenommen hat, hat es den Chinesischen Delegierten

¹⁾ Es sind dies das Abkommen vom 19./31. 5. 1899 mit dem Chiang-Chun der Kirin-Provinz (MacMurray, o. c. I, 277—278; Izv. M. I. D. 1916, III—IV, Beilage, 21 ff.), ergänzt und abgeändert durch ein Abkommen vom 5./18. 7. 1901 (MacMurray, o. c. I, 274—277; Izv. M. I. D., *ibid.*, 23—26) und das Abkommen vom 20. 11./2. 12. 1899 mit dem Chiang-Chun der Heilungkiang-Provinz (Izv. M. I. D., *ibid.*, 26—28), ersetzt durch das Abkommen vom 1./14. 1. 1902 (MacMurray, o. c. I, 321—324; Izv. M. I. D., *ibid.*, 29—32).

²⁾ Young, o. c., 22—23.

³⁾ Siehe Zusatzartikel zu Art. III des Portsmouther Friedensvertrages vom 23. 8./5. 9. 1905.

auf der Washingtoner Konferenz von 1921 erlaubt zu behaupten, daß »the precedent of a Russian guard has no legal ground.«¹⁾

Von noch größerer Bedeutung war die im Jahre 1908 erfolgte Einführung von Verwaltungsorganen, die den russischen städtischen Selbstverwaltungsorganen nachgebildet waren in den auf dem Eisenbahngelände liegenden Siedlungen städtischer Art, vor allem in Charbin. Diese Verwaltungsreform stieß auf chinesischen Protest²⁾: die ganze Angelegenheit wurde daraufhin durch ein russisch-chinesisches provisorisches Abkommen vom 27. 4. 1909 geregelt³⁾. Das Abkommen betont, daß »les droits souverains de la Chine sont reconnus sur les terrains du Chemin de fer« (Art. 1), führt aber andererseits in den »centres commerciaux d'une certaine importance situés sur les terrains du Chemin de fer« auf dem Territorialprinzip aufgebaute Selbstverwaltungsorgane ein⁴⁾.

Der Aufbau der städtischen Selbstverwaltung nach dem Territorialprinzip stieß auf den Widerspruch einiger Mächte, vor allem der Vereinigten Staaten, die darin eine Verletzung der ihren Staatsangehörigen in China zustehenden Exterritorialitätsrechte erblickten⁵⁾. Die Lage der Angehörigen einiger dieser Mächte wurde daraufhin folgendermaßen geregelt. Durch einen Notenaustausch zwischen Großbritannien und Rußland vom 20. 11./3. 12. 1914⁶⁾ wurde ein Abkommensentwurf gebilligt, der am 17./30. 4. 1914 in Charbin zwischen dem englischen Konsul, dem russischen Generalkonsul und dem Vertreter der ostchinesischen Bahn ausgearbeitet wurde, und der die britischen Staatsangehörigen der für das Gebiet der ostchinesischen Bahn geltenden »municipal administration and taxation« unterwarf.

Im weiteren hat Rußland auch mit einigen anderen Ländern Vereinbarungen getroffen, die die Anwendung des russisch-englischen Ab-

1) Young, o. c., 24.

2) Young, o. c., 94—95.

3) Französischer und russischer Originaltext: Izv. M. I. D. 1916, III—IV, Beilage, 13 ff.; englische Übersetzung: MacMurray, o. c. II, 1185 ff.

4) Alle städtischen Einwohner mit einem bestimmten Vermögenszensus sollten ohne Rücksicht auf ihre Staatsangehörigkeit, Delegiertenversammlungen wählen, die für »toutes les questions locales d'utilité publique« zuständig waren. Die Versammlungen sollten ein »comité exécutif« bestellen, der chinesische Vorsitzende der Charbiner Abteilung für auswärtige Angelegenheiten und der Direktor der Eisenbahn ernannten ihrerseits je ein Mitglied des comité. In kleineren Städten bildeten die Wähler selbst eine Versammlung, die einen als vollziehendes Organ wirkenden Vertreter zu wählen hatte. Die Beschlüsse der Delegiertenversammlung mußten von dem genannten chinesischen Beamten und vom Direktor der Eisenbahn bestätigt werden, die auch allgemeine Kontrollbefugnisse gegenüber den Selbstverwaltungsorganen auszuüben hatten.

5) Young, o. c., 95—97.

6) MacMurray, o. c., II, 1181 ff.

kommens von 1914 auf Angehörige der betreffenden Staaten gesichert haben ¹⁾).

Nach der russischen Revolution gestaltete sich die Lage der ostchinesischen Bahn noch komplizierter. Während der ersten Jahre des Bürgerkrieges lag nicht nur die Nordmandschurei, sondern zum Teil auch Sibirien außerhalb der Wirkungsmöglichkeiten der bolschewistischen Regierung. Die fernöstliche und sibirische Intervention der Alliierten 1919—1920 führte zu einer interalliierten Aufsicht auch über die Eisenbahnen.

Die diplomatischen Vertreter der Alliierten in Peking hatten bereits 1918 in Erwägung gezogen, ob angesichts der Desorganisation der ostchinesischen Bahn die chinesische Regierung nicht an die Stelle der russischen Eisenbahnverwaltung treten sollte ²⁾). Dieser Plan stieß jedoch auf den Widerspruch Japans, das am 25. 3. 1918 mit China ein Militärabkommen geschlossen hatte ³⁾): durch Art. 4 der am 6. 9. 1918 vereinbarten Ausführungsbestimmungen zu diesem Abkommen war ein spezielles Bureau ins Leben gerufen worden, um mit der Leitung der ostchinesischen Bahn über Truppentransporte Vereinbarungen zu treffen ⁴⁾). Dem japanisch-chinesischen Abkommen von 1918 folgte ein japanisch-amerikanisches Übereinkommen vom 9. 1. 1919 betr. die interalliierte Aufsicht über die Sibirischen Eisenbahnen, einschließlich der ostchinesischen Bahn ⁵⁾), an dessen Durchführung alle Interventionsmächte, einschließlich der antibolschewistischen russischen Regierung Koltschaks teilgenommen haben. Nach diesem Übereinkommen sollte ein Interalliiertes Komitee für die allgemeine Überwachung (General Supervision) der Eisenbahnen unter Vorsitz eines Russen gebildet werden; diesem Komitee sind zwei Bureaus unterstellt worden: ein technisches Bureau (Technical Board) und ein Bureau für Militärtransporte der

¹⁾ Notenaustausch mit den Niederlanden vom 12./25. 9. 1915 (Sobranie zakononij (Gesetzsammlung), 1915, I, Art. 2380), mit Belgien vom 6./19. 11. 1915, mit Spanien vom 19. 11./2. 12. 1915, mit Frankreich vom 10./23. 12. 1915 (Ibid., 1916, I, Art. 601), mit Dänemark vom 7./20. 3. 1916 (Ibid. 1916, I, Art. 1041), mit Italien vom 10./23. 5. 1916 (Ibid. Art. 1517), mit Japan vom 25. 2./10. 3. 1917 (MacMurray, o. c., II, 1185).

²⁾ Young, o. c., 153.

³⁾ MacMurray, o. c., II, 1407.

⁴⁾ MacMurray, o. c., II, 1414: »The transportation of troops over the Chinese Eastern Railway shall be in the hands of the organization having charge of the railway. China and Japan shall establish a joint bureau for the purpose of making proper arrangements with the railway organization for the transportation of Chinese, Japanese and Czecho-Slovak forces over the railway. Should other Allied countries later desire to carry on military operations in this region, they shall be permitted to participate in this bureau.«

⁵⁾ MacMurray, o. c., I, 82—83. Die diplomatischen Aktenstücke zur Vorgeschichte dieses Abkommens sind abgedruckt in Papers Relating to the Foreign Relations of the United States, 1918, Russia, III, Washington 1932, 274 ff.

Alliierten (Allied Military Transportation Board). Zum Vorsitzenden des technischen Bureaus wurde der amerikanische Ingenieur John F. Stevens ernannt, dem übrigens schon die Kerenski-Regierung gewisse Beratungsbefugnisse betr. die russischen Eisenbahnen eingeräumt hatte ¹⁾. Unter der Aufsicht und der Leitung des Interalliierten Komitees und seiner beiden Bureaus blieb der alte russische Eisenbahnverwaltungsapparat auf allen Strecken intakt: auf der ostchinesischen Bahn funktionierten also auch die alten Verwaltungsorgane der Gesellschaft, der diese Bahn gehörte, weiter. Das Abkommen vom 9. I. 1919 über interalliierte Aufsicht sollte bis zur Zurückziehung der fremden Truppen aus Sibirien in Kraft bleiben. Die amerikanischen Truppen verließen Sibirien bereits im Januar 1920, die Zurückziehung der japanischen Truppen erfolgte aber erst nach der Washingtoner Konferenz und das technische Bureau unter Leitung von Stevens blieb in Charbin bis Oktober 1922 ²⁾.

In der Rechtslage der Gesellschaft der ostchinesischen Bahn war aber bereits im Oktober 1920 eine Änderung eingetreten und zwar durch einen Vertrag, den die chinesische Regierung mit der Russisch-Asiatischen Bank am 2. 10. 1920 geschlossen hatte ³⁾. Dieser Vertrag wurde als Ergänzung des ursprünglichen Vertrages Chinas mit der Russisch-Chinesischen Bank vom 27. 8./8. 9. 1896 bezeichnet. Abgesehen von finanziellen Vereinbarungen ⁴⁾ erklärte der Ergänzungsvertrag die Rechte und Verpflichtungen der Gesellschaft für rein kommerzieller Natur: jegliche politische Tätigkeit oder politischen Befugnisse sollten ihr untersagt werden (Art. VI). Außerdem wurde die Zahl der chinesischen Vertreter in der Eisenbahnverwaltung bedeutend erhöht, außer dem Präsidenten sollte jetzt die chinesische Regierung vier Mitglieder des Direktoriums (Pravlenie) (Art. II) und zwei Mitglieder des Revisionsausschusses (Art. IV) ernennen.

¹⁾ S. die diplomatischen Noten in Papers Relating to the Foreign Relations of the United States, *ibid.*, 183 ff.

²⁾ Young, o. c., 159—160.

³⁾ Siehe Manchuria Treaties and Agreements (Carnegie Endowment, Pamphlet Series No. 44), Washington 1921, 210, und Treaties and Agreements with and concerning China, 1919—1929 (Carnegie Endowment, Pamphlet Series No. 50), Washington 1929, 29. Der chinesische Delegierte auf der Washingtoner Konferenz Wellington Koo hat erklärt, daß dieser Ergänzungsvertrag mit der Russisch-Asiatischen Bank geschlossen worden ist »which controlled and owned all the stock of the Railway Company«: Conference on the Limitation of Armament, Washington November 12, 1921 — February 6, 1922, 1504; vgl. *ibid.*, 320. — Die Tatsache, daß alle Aktien der Gesellschaft der ostchinesischen Bahn der Russisch-Asiatischen Bank gehören, ist vom Finanzattaché der Kaiserlich-russischen Regierung in London bestätigt worden: siehe Manchuria Treaties . . . , 220.

⁴⁾ Die Gesellschaft sollte der chinesischen Regierung 5 Millionen Kuping Taels zahlen, die sie laut Art. 12 des Vertrages von 1896 nach der Inbetriebnahme der Eisenbahn zu zahlen hatte, aber nicht gezahlt hat, mit den angelautenen Zinsen.

Der Vertragspartner der chinesischen Regierung von 1920 — die Russisch-Asiatische Bank — ist später, im Jahre 1926, in freiwillige Liquidation gegangen ¹⁾, und das Restkapital ist dann an eine neu gegründete französische Bank — Banque Franco-Asiatique — übertragen worden ²⁾.

Am 23. 9. 1920, also ein paar Tage vor der Unterzeichnung des Vertrages mit der Russisch-Asiatischen Bank, erklärte die chinesische Regierung, daß sie den noch von der kaiserlich-russischen Regierung ernannten Gesandten und auch die russischen Konsuln nicht mehr anerkennen werde ³⁾. An diese Erklärung schloß sich eine Korrespondenz mit dem ehemaligen russischen Gesandten und mit dem diplomatischen Korps in Peking, in deren Verlauf die chinesische Regierung weiter erklärte, daß sie die russische Konsulargerichtsbarkeit als erloschen betrachte ⁴⁾. Dementsprechend hat sie durch eine Verordnung vom 31. 10. 1920 die russische Gerichtsbarkeit im »Besonderen Rayon der drei Ostprovinzen«, wie das Gebiet der ostchinesischen Bahn bezeichnet wurde, aufgehoben und chinesische Gerichte, allerdings mit »ausländischen Räten« daselbst eingeführt ⁵⁾. Durch weitere Verordnungen der chinesischen Regierung sind die Russen der chinesischen Verwaltung vollkommen unterstellt worden ⁶⁾.

Die Washingtoner Konferenz von 1921—1922 hat die Stellung der ostchinesischen Bahn im Zusammenhang mit der Gesamtbehandlung des fernöstlichen Problems gestreift. Bereits die von den Vereinigten

¹⁾ Nach der russischen Revolution ist die Verwaltung der Russisch-Asiatischen Bank nach Paris verlegt worden. Die bei der Liquidation entstandenen französisch-chinesischen Auseinandersetzungen über die Befugnisse des französischen Liquidators auch die chinesischen Filialen der Bank zu liquidieren, sind durch ein Kompromiß, das eine gemeinsame französisch-chinesische Liquidation vorsah, beseitigt worden: Survey of International Affairs 1926, 283.

²⁾ Survey of International Affairs 1933, 523.

³⁾ Westel W. Willoughby, Foreign Rights and Interests in China, Baltimore 1927, II, 579 ff.

⁴⁾ Note vom 22. 10. 1920: s. Willoughby, o. c., II, 581.

⁵⁾ Siehe Report of the Commission on Extra-Territoriality in China: Cmd. 2774 (1926), 65—66; Laškevič, o. c., 75, Willoughby, o. c. II, 582—583.

⁶⁾ Diese Verordnungen sind bei Laškevič, *ibid.*, aufgezählt. — Die Beseitigung der russischen Gerichte und Verwaltungsorgane hat für die Russen in einzelnen Fällen die schlimmsten Folgen gehabt, da die chinesischen Gerichts- und Polizeibehörden in der Mandschurei ihren Aufgaben keineswegs gewachsen waren: s. Laškevič, o. c., 76—79; The China Year Book 1921/2, 638 ff.; ferner die Depesche des französischen Delegierten auf der Washingtoner Konferenz Sarraut an Poincaré vom 4. 2. 1922, wo es heißt: »... j'ai profité des discussions sur la sécurité de la zone du chemin de fer, pour relever fortement les graves abus du régime auquel les Chinois ont mis les malheureux Russes de la zone des chemins de fer, privés du statut de la concession russe et soumis à des fonctionnaires chinois ignorant tout de leurs intérêts moraux« (s. Livre jaune »Conférence de Washington«, Paris 1923, 124). Vgl. auch Cmd. 2774, 85—86.

Staaten den Mächten im September 1921 vorgeschlagene Tagesordnung dieser Konferenz enthielt unter der Rubrik »Pacific and Far Eastern Questions« einen Punkt »Development of railways, including plans relating to Chinese Eastern Railway«¹⁾. Der fernöstliche Ausschuß der Konferenz hat auf Vorschlag seines Vorsitzenden am 18. I. 1922 beschlossen, einen technischen Unterausschuß zu beauftragen, einen Bericht über die ostchinesische Bahn zu erstatten²⁾. Dieser Bericht wurde dem Ausschuß am 23. I. 1922 vorgelegt³⁾ und enthielt folgende Vorschläge: zwecks finanzieller Leitung der Eisenbahn sollte eine internationale Finanzkommission gebildet werden, als Ersatz der interalliierten Kommission von 1919 und ihrer Ausschüsse; die eigentliche Verwaltung der Eisenbahn sollte wie zuvor bei der Gesellschaft der ostchinesischen Bahn bleiben; für Polizeizwecke sollte eine der internationalen Finanzkommission unterstellte Polizei gebildet werden. Der chinesische Delegierte im technischen Unterausschuß hat sich mit den die Finanzkommission und die Polizei betreffenden Vorschlägen nicht einverstanden erklärt, und der Ausschuß hat einen Unterausschuß gebildet zwecks Prüfung des Berichtes des technischen Unterausschusses⁴⁾. Am 2. 2. 1922 hat dieser Unterausschuß, dessen Mitglieder das Interalliierte Abkommen von 1919 als noch in Geltung befindlich betrachteten⁵⁾, dem fernöstlichen Ausschuß zwei Resolutionentwürfe vorgelegt: die eine Resolution wurde einstimmig angenommen, die andere mit allen Stimmen gegen die Stimme Chinas⁶⁾. Zu denselben Ergebnissen führte die Abstimmung dieser beiden Resolutionen im Plenum der Washingtoner Konferenz am 4. 2. 1922⁷⁾. Die einstimmig angenommene Resolution (es ist die XII. Resolution der Konferenz) lautet:

»Resolved, That the preservation of the Chinese Eastern Railway for those in interest requires that better protection be given to the Railway and the persons engaged in its operation and use; a more careful selection of personnel to secure efficiency of service, and a more economical use of funds to prevent waste of the property.

¹⁾ Conference on the Limitation of Armament, Washington 1922, 10. Am 8. 12. 1921 hat die Sowjetregierung gegen die Behandlung der Frage über die ostchinesische Bahn auf der Konferenz scharfen Protest erhoben, weil diese Frage nur Rußland und China angehe: s. Godovoj otčet N. K. I. D. k IX s'ezdu sovetov, 1920—1921 (Jahresbericht des Volkskommissariats für Auswärtiges dem IX. Rätekongreß vorgelegt 1920—1921), Moskau 1921, 151—152.

²⁾ Conference on the Limitation of Armament, 1270—1272, 1276.

³⁾ Ibid., 1376 ff.

⁴⁾ Ibid., 1382.

⁵⁾ Ibid., 1502.

⁶⁾ Ibid., 1508.

⁷⁾ Ibid., 316—325.

That the subject should immediately be dealt with through the proper diplomatic channels.«

Die von China abgelehnte Resolution wollte die Garantie der Verpflichtungen der Gesellschaft der ostchinesischen Bahn, die die russische Regierung seinerzeit übernommen hatte, auf die chinesische Regierung übertragen ¹⁾.

Die Washingtoner Konferenz schließt die Entwicklungsperiode der ostchinesischen Bahn ab, die als Interventionsetappe bezeichnet werden darf. Die weitere Entwicklung dieses Problems steht im Zeichen der Verhandlungen und Vereinbarungen mit der Sowjetregierung.

Die Nationalisierungsmaßnahmen der ersten Sowjetjahre hatten wie die Russisch-Asiatische Bank, so auch die Gesellschaft der ostchinesischen Eisenbahn getroffen ²⁾: das gesamte Kapital der Privatbanken war durch ein Dekret vom 26. I. 1918 konfisziert worden ³⁾ und das Dekret vom 4. 9. 1918 hatte die Liquidation der Privateisenbahnen angeordnet ⁴⁾. Es war nur nicht klar, welche Wirkungen China diesen Nationalisierungsdekreten auf seinem Gebiete zuerkennen würde.

Auf dem diplomatischen Wege ist das Problem der ostchinesischen Bahn von der Sowjetregierung bereits im Jahre 1919 zur Sprache gebracht worden. Der stellvertretende Volkskommissar für Auswärtiges, Karachan, richtete am 25. 7. 1919 eine Deklaration über die neuen Grundsätze der russischen Politik in bezug auf China an die chinesische Regierung, die diese erst im März 1920 erreichte ⁵⁾. Nach chinesischer Behauptung enthielt diese Deklaration folgenden Passus ⁶⁾:

»The Soviet Government returns to the Chinese people without demanding any kind of compensation, the Chinese Eastern Railway, as well as all the mining concessions, forestry, gold mines, and all the

¹⁾ Diese XIII. Resolution der Konferenz lautete: »The powers other than China, in agreeing to the Resolution regarding the Chinese Eastern Railway, reserve the right to insist hereafter upon the responsibility of China for performance or non-performance of the obligations towards the foreign stockholders, bondholders and creditors of the Chinese Eastern Railway Company which the Powers deem to result from the contracts under which the Railroad was built and the action of China thereunder and the obligations which they deem to be in the nature of a trust resulting from the exercise of power by the Chinese Government over the possession and administration of the Railroad.«

²⁾ Sowohl die Russisch-Asiatische Bank, wie die Gesellschaft der ostchinesischen Bahn waren russische Aktiengesellschaften. In Bezug auf die Bank ist dies noch am 6. 10. 1920 in einem Brief ihres Direktors Raindre an die chinesische Regierung bestätigt worden: »I have the honor to certify that the Russo-Asiatic Bank is a corporation of Russian nationality and is registered in Petrograd« (Manchuria, Treaties and Agreements, 220).

³⁾ Zeitung der Arbeiter- und Bauernregierung vom 26. I. 1918 Nr. 18; deutsche Übersetzung in Ostrecht, 1925, 114.

⁴⁾ S. U. (GS.) 1918 Art. 712.

⁵⁾ Young, o. c., 220.

⁶⁾ The China Year Book 1924/5, 869.

other things which were seized from them by the governments of Tsars, that of Kerensky, and the Brigands, Horvat.... the Russian Ex-generals, merchants and capitalists.«

Am 27. 9. 1920, also ein paar Tage nachdem die chinesische Regierung dem bisherigen russischen Gesandten in Peking die amtlichen Befugnisse aberkannt hatte, übersandte Karachan derselben eine zweite Deklaration, die die Grundzüge des zwischen Rußland und China zu schließenden Vertrages enthielt. In Art. VII dieses Entwurfes hieß es¹⁾:

»The Russian and the Chinese Governments agree to sign a special treaty on the way of working the Chinese Eastern Railway with due regard to the needs of the Russian Socialist Federated Soviet Republic...«

Während der Verhandlungen, die die Sowjetdelegierten Joffe Ende 1922 und Anfang 1923 und dann Karachan Ende 1923 und Anfang 1924 in Peking über die Wiederaufnahme der Beziehungen zwischen China und Sowjetrußland führten, bildeten die soeben angeführten Stellen der Deklarationen von 1919 und 1920 den Gegenstand beträchtlicher Auseinandersetzungen. Joffe bestritt, daß die Deklaration von 1919 den zitierten Passus enthalte²⁾, und auch Karachan erklärte sich nur bereit, Verhandlungen über die ostchinesische Bahn aufzunehmen³⁾.

Die Besprechungen Karachans in Peking führten am 31. 5. 1924 zum Abschluß zweier Abkommen, eines Abkommens über die allgemeinen Grundsätze für die Regelung der zwischen China und der UdSSR. schwebenden Fragen⁴⁾ und eines weiteren über die einstweilige Verwaltung der ostchinesischen Bahn⁵⁾. Beide Abkommen sind am Tage ihrer Unterzeichnung in Kraft getreten.

Das Abkommen über die allgemeinen Grundsätze behandelt die Frage der ostchinesischen Bahn in Art. IX. Die vertragschließenden Teile kamen überein, diese Frage auf einer im Art. II vorgesehenen Konfe-

1) The China Year Book, 1924/5, 871—872.

2) Ibid., 861.

3) Siehe z. B. die Note Karachans an den chinesischen Minister Dr. Wang v. 21. 11. 1923 (The China Year Book, 1924/5, 875—876): »Never and nowhere could I have said that all the rights on the C. E. R. belong to China... What you wish and will strive at, is that the rights on the C. E. R. should pass over to China, and this is exactly the reason, why for my part, considering on the assumption that rights of property on the railway as a commercial enterprise belong to the Union, I am willing to discuss at the Conference any proposition of yours, including the proposition that all the rights the line should pass over to China, on conditions to be discussed and decided at the Conference.«

4) S. U. (GS.) UdSSR. 1925, I, Art. 131; deutsche Übersetzung: Dr. W. Grotius, Die Wirtschaftsverträge der Sowjet-Union seit Rapallo, Berlin 1924, 121 ff.

5) S. U. (GS.) UdSSR., 1925, I, Art. 132; deutsche Übersetzung Grotius, o. c., 125 ff.

renz¹⁾ auf Grund einiger im Art. IX festgelegten Prinzipien zu regeln. Die Zusammenfassung dieser Prinzipien ergibt folgendes: Die Sowjetregierung wird grundsätzlich als Rechtsnachfolgerin der Russisch-Asiatischen Bank und der Gesellschaft der ostchinesischen Bahn betrachtet. Art. IX § 7 hebt ausdrücklich hervor, daß bis zur Regelung der Eisenbahnfrage durch die oben erwähnte Konferenz

»the rights of the two Governments arising out of the Contract of August 27 th/September 8 th, 1896, for the Construction and Operation of the Chinese Eastern Railway, which do not conflict with the present Agreement and the Agreement for the Provisional Management of the said Railway and which do not prejudice China's rights of sovereignty, shall be maintained.«

Andererseits erklärt sich die Sowjetregierung damit einverstanden

»to be responsible for the entire claims of the shareholders, bondholders, and creditors of the Chinese Eastern Railway incurred prior to the Revolution of March 9th, 1917« (Art. IX § 4).

Die Änderungen gegenüber dem vorrevolutionären Rechtszustand, die die weiteren Grundsätze des Art. IX des Abkommens vom 31. 5. 1924 gebracht haben, sind erheblich. Die Eisenbahn wurde für ein rein kommerzielles Unternehmen erklärt (Art. IX § 1 Abs. 1); diese Bestimmung ist dem Vertrag der chinesischen Regierung mit der Russisch-Asiatischen Bank vom 2. 10. 1920 entnommen. Des weiteren wurde erklärt, daß mit Ausnahme der rein geschäftlichen Angelegenheiten, die unter der unmittelbaren Kontrolle der ostchinesischen Bahn stehen, alle übrigen Angelegenheiten, die die Rechte der chinesischen Regierung berühren, wie z. B. die Gerichtsbarkeit, Zivil- und Militärverwaltung, einschließlich der Stadtverwaltung, der Polizei und der Besteuerung des Grundeigentums (mit Ausnahme der durch die Eisenbahn erworbenen Ländereien) von den chinesischen Behörden verwaltet werden sollen. Durch diese Bestimmung wurde die Rechtslage anerkannt, die die chinesische Regierung im Gebiet der ostchinesischen Bahn durch die oben geschilderten Maßnahmen Ende 1920 herbeigeführt hat, und die auch dem im Art. XII des Abkommens vom 31. 5. 1924 proklamierten Verzicht auf Exterritorialität und Konsulargerichtsbarkeit entsprach.

Durch Art. IX § 2 hat die Sowjetregierung sich damit einverstanden erklärt, daß die chinesische Regierung die ostchinesische Bahn mit allem dazu gehörendem Eigentum mit chinesischem Kapital zurückkauft, und daß alle Aktien und Obligationen der Eisenbahngesellschaft auf China

¹⁾ Art. II Abs. 1 des Abkommens lautet: »The Governments of the two contracting Parties agree to hold, within one month after the signing of the present Agreement, a Conference which shall conclude and carry out detailed arrangements relative to the questions in accordance with the principles as provided in the following Articles«. — Zu dem Abschluß solcher Arrangements ist es nicht gekommen.

übertragen werden. Die Bedingungen dieses Rückkaufs sollten auf der geplanten Konferenz festgesetzt werden (Art. IX § 3). Damit wurde ein Rückkauf der Bahn vor Ablauf der im ursprünglichen Konzessionsvertrage auf 36 Jahre festgesetzten Frist möglich. Schließlich ist in das Abkommen vom 31. 5. 1924 die Bestimmung eingefügt worden, daß über die Zukunft der ostchinesischen Bahn durch China und die UdSSR. unter Ausschluß jeder dritten Partei entschieden werden soll (Art. IX § 5 Abs. 2).

In dem zweiten Abkommen — über die einstweilige Verwaltung der ostchinesischen Bahn — hieß es ausdrücklich, daß die alte Satzung der Gesellschaft der ostchinesischen Bahn vom 4. 12. 1896 in Kraft bleibe, soweit sie nicht den beiden Abkommen vom 31. 5. 1924 widerspreche und die souveränen Rechte Chinas nicht beeinträchtige. Eine Umarbeitung der Satzung auf Grundlage der neuen Abkommen sollte spätestens in 6 Monaten nach der Konstituierung des neuen Direktoriums der Eisenbahn stattfinden (Art. IX), was jedoch nicht geschehen ist.

Dieses Direktorium sollte aus 10 Mitgliedern bestehen, von denen 5 durch die chinesische Regierung und 5 durch die Sowjetregierung zu ernennen waren. Eines der chinesischen Mitglieder sollte von der chinesischen Regierung zum Vorsitzenden des Direktoriums bestellt, ein stellvertretender Vorsitzender von der Sowjetregierung aus den Sowjetmitgliedern des Direktoriums ernannt werden (Art. I). Die Eisenbahn sollte einem von dem Direktorium ernannten Manager sowjetrussischer Staatsangehörigkeit unterstehen; von seinen zwei Gehilfen sollte der eine Chinese, der andere Sowjetrusse sein. Die Ernennung dieser Personen sollte von den respektiven Regierungen bestätigt werden (Art. III). Auch die weitere Anstellung von Personen in den verschiedenen Verwaltungsabteilungen der Eisenbahn sollte nach dem Grundsatz einer gleichmäßigen Vertretung von Chinesen und Sowjetrussen erfolgen (Art. V). Falls im Direktorium keine Einigung erzielt werden konnte, sollte die Angelegenheit auf diplomatischem Wege erledigt werden (Art. VI). Der gesamte Netto-Überschuß der Eisenbahn sollte in den Händen des Direktoriums bleiben und durfte bis zur endgültigen Erledigung der Eisenbahnfrage nicht angegriffen werden (Art. VIII)¹⁾.

Die Vereinbarungen mit China vom 31. 5. 1924 führten zu einem Protest seitens Frankreich, das die französischen Interessen in der Russisch-Asiatischen Bank in Schutz nehmen wollte²⁾.

¹⁾ In der Praxis wurde diese Vorschrift nicht befolgt, und die Reinerträge der Eisenbahn wurden von Zeit zu Zeit zwischen der Sowjetregierung und der chinesischen Regierung geteilt: C. C. Wang, *The Sale of the Chinese Eastern Railway*, *Foreign Affairs*, XII (1933—34), 61.

²⁾ Young, o. c., 238.

Die beiden Abkommen vom 31. 5. 1924 waren mit der Peking-Regierung abgeschlossen worden. Die Durchführung der Bestimmungen über die ostchinesische Bahn war jedoch dadurch erschwert, daß der Herrscher der Mandschurei Marschall Tschang Tso-lin tatsächlich von der Peking-Regierung vollkommen unabhängig war ¹⁾. Die Sowjetregierung hat daher die Verhandlungen über die Durchführung der Peking-Entscheidungen in Mukden aufgenommen, die zum Abschluß des Abkommens vom 20. 9. 1924 mit der Regierung der drei autonomen Ostprovinzen geführt haben ²⁾. Art. I dieses Abkommens enthält Bestimmungen über die ostchinesische Bahn, die nur eine wesentliche Abweichung von den Bestimmungen der Peking-Verträge bringen, indem die Konzession, die im ursprünglichen Vertrag vom 27. 8./8. 9. 1896 auf 80 Jahre festgesetzt war, auf 60 Jahre befristet wurde, wobei die Parteien sich die weitere Kürzung vorbehielten.

Nach der Unterzeichnung des Abkommens von Mukden sind seine Bestimmungen über die ostchinesische Bahn durchgeführt worden ³⁾.

Die darauf folgenden Jahre waren ganz besonders reich an mehr oder weniger ernsten, durch die Lage der ostchinesischen Bahn hervorgerufenen Zwischenfällen. Ende 1925 kam es zu einem Konflikt wegen der Weigerung des sowjetrussischen Managers der Eisenbahn, chinesische Truppen kostenlos zu befördern, der sogar zu einer Verhaftung dieses Managers führte und erst nach einem Ultimatum der Sowjetregierung an die Peking- und an die Mukdener Regierungen mit der Wiederherstellung des Status quo am 24. 1. 1926 beendet wurde ⁴⁾. Im September 1926 beschlagnahmte Tschang-Tso-lin die Flußflottille der ostchinesischen Bahn auf dem Sungari und schloß die der Bahn gehörenden Schulen im Eisenbahngebiet ⁵⁾. Ein schwerer mit Abbruch der diplomatischen Beziehungen verbundener Konflikt wurde im Juli 1929 durch die Verhaftung des sowjetrussischen Managers der Eisenbahn Emšanov und weiterer 142 sowjetrussischer Bahnangestellter, durch die Besetzung des Bahntelegraphenamtes und durch die tatsächliche Ausschaltung der in dem Abkommen von 1924 festgesetzten russischen Beteiligung

¹⁾ Young, o. c., 228; vgl. auch Harold Parlett, A Brief Account of Diplomatic Events in Manchuria, London 1929, 53.

²⁾ Treaties and Agreements with and concerning China, 1919—1929, Washington 1929, 148 ff. Vgl. Gesetzsammlung der UdSSR. 1927, II, Art. 172; abgedruckt auch in der Materialiensammlung »Sovetsko-kitajskij konflikt« (Sowjet-chinesischer Konflikt), Moskau 1930, 16 ff. Der in der Washingtoner Sammlung veröffentlichte Text stimmt jedoch mit dem amtlichen Text nicht ganz überein.

³⁾ Der 1920 von der Russisch-Asiatischen Bank ernannte Verwalter der Eisenbahn Ostroumoff ist am 3. 10. 1924 abgesetzt und verhaftet worden: Young, o. c., 228—229.

⁴⁾ Young, o. c., 229—234; Survey of International Affairs 1925, II, 345—346.

⁵⁾ Survey of International Affairs 1926, 282.

an der Eisenbahnverwaltung¹⁾ verursacht. Der Status quo in der Eisenbahnverwaltung wurde erst nach militärischen Drohungen der Sowjetregierung durch ein am 22. 12. 1929 in Chabarovsk unterzeichnetes Protokoll wiederhergestellt²⁾. Das Jahr 1931 brachte den japanisch-chinesischen Konflikt und militärische Operationen Japans in der Mandschurei, die auch das Gebiet der ostchinesischen Bahn berührten³⁾. Am 1. 3. 1932 hat sich die Mandschurei auf japanische Initiative als »Mandschukuo« für unabhängig erklärt, was die Lage der ostchinesischen Bahn noch schwieriger machte⁴⁾. Es kam zu erheblichen Reibungen mit mandschurischen Behörden und japanischen Militärs; im April 1933 führte der Streit über die Zugehörigkeit einer größeren Anzahl von Eisenbahnwagen sogar zu einer zeitweisen Aufhebung des Transitverkehrs⁵⁾. Zu gleicher Zeit häuften sich Banditenüberfälle, die nach Moskauer Version nicht ohne Unterstützung der mandschurischen Polizei und der japanischen Militärbehörde veranstaltet wurden⁶⁾. Andererseits sank die Rentabilität und der wirtschaftliche Wert der ostchinesischen Bahn mit jedem Jahr, was vor allem auf die Konkurrenz der japanischen Bahnen in der Mandschurei zurückzuführen ist⁷⁾.

Neben der wirtschaftlichen wurde auch die strategische Bedeutung der ostchinesischen Bahn somit für die Sowjetregierung immer geringer. Unter diesen Umständen entschloß sich die Moskauer Regierung im Mai 1933, den Verkauf der ostchinesischen Bahn und zwar in Tokio vorzuschlagen⁸⁾.

Der Verkauf der ostchinesischen Bahn war eigentlich schon in den Verträgen von 1924 vorgesehen⁹⁾. Während es sich aber danach nur um eine Transaktion zwischen China und Rußland unter Ausschluß jeder dritten Macht handeln sollte, wurde der Verkaufsantrag im Mai 1933 einem dritten von China nicht anerkannten Staat (Mandschukuo)

1) Survey of International Affairs 1929, 344ff.; vgl. auch The Chinese Eastern Railway and Sino-Soviet Relations: The Bulletin of International News, VI (1929—1930), 3 ff.

2) GS. UdSSR. 1930, II, Art. 175; Documents on International Affairs 1929, 281ff.

3) Survey of International Affairs 1931, 438 ff.

4) Survey of International Affairs 1932, 452 ff.

5) Survey of International Affairs 1933, 521.

6) Ibid.

7) Siehe vor allem Survey of International Affairs 1925, II, 353 ff. Über die wirtschaftliche und politische Bedeutung der südmandschurischen Eisenbahngesellschaft s. Siegfried Warneck, Die südmandschurische Eisenbahngesellschaft in der jüngsten Entwicklung der Mandschurei: Zeitschrift für Geopolitik, 1935, 29 ff.

8) Die diesbezügliche Mitteilung aus Tokio vom 6. 5. 1933 wurde am 11. 5. 1933 von dem Moskauer Volkskommissariat für Auswärtiges bestätigt: s. Survey of International Affairs 1933, 522.

9) Die ersten zum Teil nicht amtlichen Anregungen zum Verkauf bzw. Rückkauf der ostchinesischen Bahn gehen russischer- wie auch chinesischeiseits auf die Jahre 1908 und 1909 zurück: s. Romanov, o. c., 562 ff.

gemacht. Dieser Umstand veranlaßte die chinesische Regierung, am 16. 5. 1933 in Moskau Protest einzulegen, den Litvinov unverzüglich zurückwies, indem er hervorhob, daß die Mandschurei tatsächlich die nach den Verträgen von 1924 den Chinesen zukommenden Rechte und Pflichten ausübe, und daß China selbst nicht in der Lage sei, die Bahn zu kaufen ¹⁾).

Die in Tokio einberufene russisch-mandschurische Konferenz begann ihre Arbeiten am 26. 6. 1933 ²⁾. Die Aussichten auf eine Einigung waren zuerst sehr gering, denn die Russen wollten für die Eisenbahn 250 Millionen Goldrubel haben, der Vorschlag ihres Verhandlungspartners ging aber auf 50 Millionen Yen, betrug also ungefähr den zehnten Teil der russischen Forderung. Während der Verhandlungen spitzte sich die Lage auf der ostchinesischen Bahn wieder erheblich zu: am 25. 9. 1933 erfolgte eine neue Verhaftung von Sowjetangestellten der Eisenbahn, die nach von der Sowjetregierung veröffentlichten Dokumenten, deren Authentizität allerdings in Tokio bestritten wurde, eine Ausführung der von japanisch-mandschurischer Seite sorgfältig vorbereiteten Pläne der Beseitigung der russischen Beteiligung an der Eisenbahnverwaltung darstellte ³⁾. Anfang Oktober 1933 sind die Verhandlungen in Tokio abgebrochen worden ⁴⁾. Erst im Februar 1934, nachdem die verhafteten Sowjetangestellten freigelassen wurden, sind die Verhandlungen wieder aufgenommen worden ⁵⁾. Sie führten schließlich am 30. 7. 1934 zu einem endgültigen russischen Angebot, die Bahn für 160 Millionen Yen zu verkaufen und zwei Drittel dieses Preises in Waren anzunehmen, wobei Mandschukuo die Abfindungen an die entlassenen Sowjetangestellten tragen sollte ⁶⁾. Dieses Angebot wurde nicht angenommen ⁷⁾. Inzwischen kam es zu neuen Zwischenfällen und neuen Verhaftungen von Sowjetangestellten ⁸⁾. Die Verhandlungen wurden unter diesem Druck weitergeführt, und Ende September wurde eine prinzipielle Einigung über einen Preis von 140 Millionen Yen (dazu sollten noch 30 Millionen Yen für die Abfindungen kommen) erzielt ⁹⁾; jedoch kam erst am 22. 1. 1935 ein Vorvertrag über die wich-

¹⁾ Survey of International Affairs 1933, 524—525.

²⁾ Ibid. — Vgl. auch Ayayoshi Takeuchi, *The C. E. R. Negotiations; Contemporary Japan, III (1934—35)*, 375 ff.

³⁾ Survey of International Affairs 1933, 526—527.

⁴⁾ Ibid.

⁵⁾ *Izvestija* vom 26. 2. 1934 Nr. 49.

⁶⁾ Siehe *Frankfurter Zeitung* vom 22. 8. 1934.

⁷⁾ Siehe dazu die Erklärungen des japanischen und des mandschurischen Außenministers vom 21. und 22. 8. 1934: *Izvestija* vom 27. 8. 1934 Nr. 201.

⁸⁾ Protestnote der Botschafter der Sowjet-Union in Tokio vom 22. 8. 1934: s. *Izvestija* vom 24. 8. 1934 Nr. 198.

⁹⁾ Ayayoshi Takeuchi, o. c., 379.

tigsten Punkte des Geschäftes zustande 1); der Text des endgültigen Vertrages wurde am 11. 3. 1935 paraphiert 2), was zu einem neuen Protest der Nankinger Regierung in Moskau und zu einer Fühlungnahme in Genf über eine etwaige Anrufung des Völkerbundes führte 3). Die Unterzeichnung des Vertrages und die Übergabe der Eisenbahn an die Regierung Mandschukuos erfolgte am 23. 3. 1935 4).

Das Vertragswerk vom 23. 3. 1935 5) besteht aus einem Abkommen zwischen der UdSSR. und Mandschukuo, einem von der UdSSR., Mandschukuo und Japan unterzeichneten Protokoll und einem Notenaustausch zwischen der UdSSR. und Japan. Das Abkommen überträgt auf die Regierung Mandschukuos alle Rechte der UdSSR. an der ostchinesischen Bahn (seit dem 1. 6. 1933 wird sie in Mandschukuo als nordmandschurische Bahn bezeichnet 6)), wobei Mandschukuo die Aktiva und Passiva der Eisenbahn übernimmt (Art. I, IV) 7). Der Gesamtpreis beträgt 140 Millionen Yen (Art. I), wobei Mandschukuo die Auszahlung der Vergütungen und Pensionen der Sowjetangestellten der Bahn übernimmt (Art. XI). Ein Drittel des Gesamtpreises ist in bar zu zahlen, die restlichen zwei Drittel in Waren (Art. VII). Die Hälfte des Barpreises ist bei der Unterzeichnung des Vertrages fällig, der Restbetrag muß mit 3% verzinst werden (Art. VIII). Die Handelsvertretung der UdSSR. in Japan wird mit japanischen und mandschurischen Staatsangehörigen und juristischen Personen Kaufverträge über die an Zahlungs Statt zu liefernden Waren abschließen, deren Bezahlung durch die Regierung von Mandschukuo zu erfolgen hat (Art. IX). Nähere Bestimmungen über die Warenlieferungen enthält das erwähnte Protokoll, das auch eine gemischte Vermittlungskommission vorsieht, die mangels Einigung über die Preisbedingungen zu entscheiden hat (Protokoll, Art. III). Durch den Notenaustausch mit Moskau übernimmt Japan die Bürgschaft für alle Leistungen.

1) Berliner Tageblatt vom 21. 1. 1935, Abendausgabe.

2) Izvestija vom 12. 3. 1935 Nr. 62.

3) Berliner Börsenzeitung vom 12. 3. 1935; The Times, March 13th, 1935; Le Temps, 13 mars 1935. — Anschließend an den Protest hat der chinesische Botschafter in Moskau direkte Verhandlungen mit Litvinov angeknüpft. Es steht z. Z. noch nicht fest, ob die Nankinger Regierung den Streitfall dem Völkerbund oder dem Haager Schiedsgericht vorlegen wird: Berliner Tageblatt, 26. 3. 1935 Nr. 144.

4) Izvestija vom 24. 3. 1935 Nr. 72.

5) S. Anhang S. 383 ff.; deutsche Übersetz.: Ostasiatische Rundschau, 1935, 205—209.

6) S. v. Tabouillot, Zur Frage der Anerkennung von Mandschukuo: ds. Zeitschr. Bd. V (1935), 146.

7) Art. IV Abs. 2 erklärt allerdings, daß Art. IX § 4 des Pekinger Abkommens und Art. I § 3 des Mukdener Abkommens von 1924 weiter in Kraft bleiben: die Sowjetregierung ist also auch weiterhin für sämtliche vor dem 9. 3. 1917 entstandenen Ansprüche der Aktionäre, Obligationeninhaber und Gläubiger der Ostchinesischen Bahn verantwortlich.

Die chinesische Regierung hat schon in ihrer Protestnote vom 15. 5. 1933 ¹⁾ behauptet, daß durch den Abschluß des Vertrages über den Verkauf der ostchinesischen Bahn die Anerkennung Mandschukuos durch die Sowjet-Union erfolgen würde. Am 25. 3. 1935, also unmittelbar nach der Unterzeichnung des Vertrages, hat Hirota im japanischen Parlament ²⁾ die Erteilung des Exequatur an mandchurische Konsuln ³⁾ und die Unterzeichnung des Vertrages über den Verkauf der Eisenbahn ⁴⁾ als eine Anerkennung Mandschukuos seitens der Sowjet-Union bezeichnet. Dagegen haben die Sowjetvertreter in ihren Erklärungen und auch in den Festreden aus Anlaß der Unterzeichnung des Vertrages stets vermieden, von einer Anerkennung Mandschukuos zu sprechen, obwohl die Sowjet-Union an die Erklärung des von der Völkerbundsversammlung am 24. 2. 1933 angenommenen Berichtes über den chinesisch-japanischen Konflikt nicht gebunden ist. (Dieser Bericht enthielt eine Erklärung über die Nichtanerkennung Mandschukuos und über die Bildung eines beratenden Ausschusses, der die Völkerbundsmitglieder in allen die Verpflichtung dieser Nichtanerkennung berührenden Fragen unterstützen sollte) ⁵⁾. Zur Zeit der Annahme dieses Berichtes war die Sowjet-Union noch nicht Mitglied des Völkerbundes. Auf die Übermittlung des Berichtes an die Sowjetregierung hat Litvinov in einer Note vom 7. 3. 1933 den Beitritt zu dem Bericht und die Beteiligung der Sowjet-Union an den Arbeiten des Ausschusses abgelehnt ⁶⁾. Es kann kaum angenommen werden, daß der im September 1934 erfolgte Eintritt der UdSSR. in den Völkerbund an dieser Ablehnung etwas geändert hat ⁷⁾.

A. N. Makarov.

¹⁾ Press Bureau of the Chinese Delegation. Bulletin No. 109 (May 16th, 1933), 2.

²⁾ The Times, March 26th, 1935.

³⁾ Konsulate Mandschukuos bestehen in Blagovesčensk und in Čita, es sollen zwei weitere in Vladivostok und in Chabarovsk errichtet werden; die Sowjetregierung soll auch der Errichtung eines Generalkonsulats in Moskau zugestimmt, Mandschukuo aber von dieser Zustimmung keinen Gebrauch gemacht haben. Hillis Lory, Recognition of Manchoukoo: Contemporary Japan, III (1934—35), 614—615.

⁴⁾ Vor dem Vertrag vom 23. 3. 1935 wurde am 5. 9. 1934 ein Abkommen über die Schifffahrt auf den Grenzflüssen zwischen der sowjetrussischen staatlichen und der mandchurischen Schifffahrtsunternehmung abgeschlossen, wobei im Laufe der Verhandlungen sein technischer Charakter ausdrücklich betont worden ist: Hillis Lory, o. c., 615—616.

⁵⁾ Siehe v. Tabouillot, l. c., 139 ff.

⁶⁾ J. O. Suppl. spécial No. 112, 98—99; vgl. v. Tabouillot, l. c., 145.

⁷⁾ Hillis Lory, o. c., 614, behauptet, daß Sowjetrußland sich beim Eintritt in den Völkerbund sein freedom of action in bezug auf die Anerkennung von Mandschukuo ausdrücklich vorbehalten hat, da Litvinov in seiner Eintrittsrede vom 18. 9. 1934 hervorgehoben hat, daß «chaque membre de l'Organisation ne saurait être moralement tenu responsable que des décisions prises avec sa collaboration et avec son assentiment» (J.

Anhang

Abkommen zwischen Mandschukuo und der UdSSR. über die Abtretung der Rechte der UdSSR. an der Nordmandschurischen (Ostchinesischen) Eisenbahn an Mandschukuo¹⁾

Manchoukuo and the Union of Soviet Socialist Republics, being desirous to settle the question of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) and thus to contribute to the safeguards of peace in the Far East, have resolved to conclude an Agreement for the Cession to Manchoukuo of the Rights of the Union of Soviet Socialist Republics concerning the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway), and have to that end named as their Plenipotentiaries, that is to say:

The Government of Manchoukuo:

W. S. Y. Tinge, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary to Japan;

Chuichi Ohashi, Vice-Minister for Foreign Affairs;

Wu Tse-Sheng, Adviser to the Directorate-General of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway);

The Government of the Union of Soviet Socialist Republics:

Constantin Constantinovitch Youreneff, Member of the Central Executive Committee of the Union of Soviet Socialist Republics and Plenipotentiary Representative of the Union of Soviet Socialist Republics in Japan;

Benedict Ignatievitch Kozlovsky, Chief of Department of the People's Commissariat for Foreign Affairs;

Stepan Matveievitch Kuznetsoff, Vice-Chairman of the Board of Directors of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway);

Who, having communicated to each other their respective full powers, found to be in good and due form, have agreed upon the following articles:

Article I

The Government of the Union of Soviet Socialist Republics shall cede to the Government of Manchoukuo all the rights they possess concerning the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway), in consideration of which the Government of Manchoukuo shall pay to the Government of the Union of Soviet Socialist Republics the sum of one hundred and forty million (140,000,000) yen in Japanese currency.

O. Suppl. spécial No. 125, 67). Dieser Satz bezieht sich aber, wenn man ihn im Kontext betrachtet, nur auf manche Resolutionen des Völkerbundes aus den ersten Jahren seines Bestehens und auf manche Bestimmungen der Völkerbundssatzung, an welchen die Sowjetregierung Kritik geübt hätte, wäre sie an ihrer Ausarbeitung beteiligt gewesen (Litvinov erwähnte die Art. 12, 15, 22, 23). Abgesehen davon sprach Litvinov nur von moralischer und nicht von rechtlicher Verantwortung: die soeben erwähnten Artikel der Völkerbundssatzung, für die Litvinov keine moralische Verantwortung übernehmen wollte, sind für die Sowjetregierung rechtlich genau so verbindlich wie alle übrigen.

¹⁾ The Japan Advertiser, March 24, 1935.

Article II

All the rights of the Government of the Union of Soviet Socialist Republics concerning the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) shall pass to the Government of Manchoukuo upon the coming into force of the present agreement, and at the same time the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) shall be placed under the complete occupation and the sole management of the Government of Manchoukuo.

Article III

1. Upon the coming into force of the present agreement, the senior members of the administration of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) who are citizens of the Union of Soviet Socialist Republics shall be released from their duties. The said senior members of the administration of the Railway shall hand over all the archives, records, papers and documents of whatever description in their charge to their respective successors in the new administration of the railway.

It is understood that the term the "senior members of the administration of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway)" employed in the present article indicates:

(A) All the members of the Board of Directors and of the Audit Committee.

(B) The general manager and assistant manager of the administration.

(C) The assistant chief controller.

(D) All the managers and submanagers of the departments of the Board of Directors, the Audit Committee, the control and the administration. All agents for commission, engineers for commission. All the senior agents, advisers and chiefs of the sections and sub-sections.

2. With the aim of ensuring the normal functioning of the railway, the Government of the Union of Soviet Socialist Republics agree to place at the disposal of the new administration the following persons from among the senior members of the administration of the Railway who are citizens of the Union of Soviet Socialist Republics as advisers for one month from the date of the coming into force of the present agreement:

(A) The general manager of the administration.

(B) The manager of general affairs office of the administration.

(C) The manager of the motive power department of the administration.

(D) The chief of the financial department of the administration.

(E) The manager of the commercial department of the administration.

3. At any time after the coming into force of the present agreement, the Government of Manchoukuo may dismiss any or all of the following persons:

(A) All the chiefs of railway sections, stations and depots.

(B) The chiefs of all the following auxiliary enterprises of the railway:

a. Forest concessions and lumbering.

b. Coalmines.

c. Power stations.

d. Printing plant.

e. Auxiliary enterprises of the commercial department.

f. Nursery and green-houses in Harbin.

g. Main workshops of the ways department.

h. Wool-washing works and hydroloading works.

- i. Water works in Harbin.
- j. Soft-drinks factory.
- k. Saw-mill.
- l. Gradations of beans.
- m. Waste-cleaning works.
- n. Grand Hotel.
- o. Health resorts and sanatoria.
- p. Hospitals and clinics.
- q. Library.
- r. Economic bureau.

4. The persons referred to in Section 1 of the present article shall have the right to remain in Manchoukuo and to retain their railway lodgings for one month after the coming into force of the present agreement.

The persons referred to in Section 2 of the present article shall have the right to remain in Manchoukuo and to retain their railway lodgings for two months after the coming into force of the present agreement.

Those persons who have been dismissed by virtue of Section 3 of the present article shall have the right to receive their regular salary for one month from the date of their dismissal. They shall have the right to remain in Manchoukuo and to retain their railway lodgings for two months from the date of their dismissal.

Article IV

The Government of Manchoukuo shall succeed to the assets and liabilities of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) in accordance with the list of assets and liabilities of the Railway as on December 31, 1933, presented by the delegation of the Government of the Union of Soviet Socialist Republics on March 22, 1934, to the delegation of the Government of Manchoukuo through the Minister for Foreign Affairs of Japan, as supplemented by the lists which were made on March 17 and March 21, 1935, in order to show the changes sustained by the assets and liabilities included in the first list from the date of the first list up to the date of the last list and also to show the new assets and liabilities which have arisen on and after January 1, 1934.

It is agreed that the provisions of Section 4, Article IX of the Agreement on General Principles for the Settlement of the Questions between the Union of Soviet Socialist Republics and the Republic of China signed at Peking on May 31, 1924, and those of Section 3, Article I of the Agreement between the Government of the Union of Soviet Socialist Republics and the Government of the Autonomous Three Eastern Provinces of the Republic of China signed at Mukden on September 20, 1924, shall remain in force.

Article V

The Government of the Union of Soviet Socialist Republics shall have the right to maintain the following property for the use of their Consulate-General in Harbin in the form of a permanent and rent-free lease:

- a. The land and buildings now occupied by the said Consulate-General:
 Locality: Yio-Ching-Kai, Chin-Chia-Kang.
 Area: 14,873.68 square meters,
 Buildings:
 Office, No. 1049; 2,174.90 square meters.

Residence, No. 1047; 685.37 square meters.

Residence, No. 1048; 1,447.61 square meters.

Garage and its annex, No. 1051; 245.88 square meters.

Guard-room, No. 1052; 38.90 square meters.

b. The land and building now occupied by the officials of the said Consulate-General:

Locality: Hai-Cheng-Kai, Chin-Chia-Kang.

Area: 2,530 square meters.

Building: No. 934; 258.51 square meters.

The following property shall be leased rent-free and sine die to the Consul-General of the Union of Soviet Socialist Republics in Harbin on the day of the coming into force of the present agreement, and shall immediately thereafter be placed and remain under the occupation and management of the community of the citizens of the Union of Soviet Socialist Republics in Harbin to be used solely for the purposes prescribed hereunder:

a. The IVth School of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway), situated at No. 35, Shang-Wu-Kai, Tao-Li, Harbin, with all the buildings and property to be found there, to be used for the elementary and secondary education of the said community.

b. The land known under No. 949, at the corner of Kao-Shi-Kai and Ching-Cha-Kai, Tao-Li, Harbin, with all the buildings on it, which are to be used in the future as a hospital.

Within one month from the date of the coming into force of the present agreement, a library shall be selected, for the use of the above-mentioned IVth School, from the books of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) Library in Harbin, by mutual agreement between the local authorities of Manchoukuo and the Consul-General of the Union of Soviet Socialist Republics in Harbin. The books so selected shall be transferred to the said school.

Article VI

The properties occupied by the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) which are claimed by the Government of the Union of Soviet Socialist Republics as belonging to them and not to the railway, and the properties existing in the territory of the Union of Soviet Socialist Republics which are claimed by the Government of Manchoukuo as belonging to the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway), are regarded as having been mutually renounced by respective Governments in favor of the other Government, and neither Government shall in future raise against the other Government any demand concerning the said properties.

The above provisions shall not apply to the properties (buildings and their sites and other railway properties) of the Transbaikal Railway now existing at Manchuli, and the properties of the Ussuri Railway now existing at Suifenho, which are actually occupied respectively by the said two railways and shall remain their property under their management.

Article VII

Out of the sum of one hundred and forty million (140,000,000) yen in Japanese currency referred to in Article I of the present agreement, the sum of forty-six million seven hundred thousand (46,700,000) yen shall be paid

in cash in accordance with the provisions of Article VIII of the present agreement, and the settlement for the remaining sum of ninety-three million three hundred thousand (93,300,000) yen shall be effected in the form of payments made by the Government of Manchoukuo for goods delivered to the Government of the Union of Soviet Socialist Republics in accordance with the provisions of Article IX of the present agreement.

Article VIII

Out of the sum of forty-six million seven hundred thousand (46,700,000) yen to be paid in cash in accordance with the provisions of Article VII of the present agreement, the sum of twenty-three million three hundred thousand (23,300,000) yen shall be paid simultaneously with the signing of the present agreement.

The remaining sum of twenty-three million four hundred thousand (23,400,000) yen as well as the simple interest at the rate of 3 per cent per annum is to be paid by the Government of Manchoukuo to the Government of the Union of Soviet Socialist Republics in the form of the treasury bonds of the Government of Manchoukuo. The said treasury bonds are to be issued of the following amounts and mature on the dates indicated hereunder: six million three hundred and seventy-six thousand five hundred (6,376,500) yen maturing on December 23, 1935; six million two hundred and forty-four thousand eight hundred and seventy-five (6,244,875) yen maturing on September 23, 1936; six million one hundred and thirteen thousand two hundred and fifty (6,113,250) yen maturing on June 23, 1937; five million nine hundred and eighty-one thousand six hundred and twenty-five (5,981,625) yen maturing on March 23, 1938. The treasury bonds of the Government of Manchoukuo mentioned above are to be issued in favor of the Government of the Union of Soviet Socialist Republics and are to be delivered by the representative of the Government of Manchoukuo to the representative of the Government of the Union of Soviet Socialist Republics simultaneously with the signing of the present agreement, and shall be paid at the Industrial Bank of Japan, Ltd.

In case the exchange rate of the yen in terms of the Swiss franc calculated on the basis of the respective exchange rates of the yen and the Swiss franc in London on the day before the date of payment of any of the second and subsequent instalments provided for in the present article should be lower or higher by 3 per cent or more in comparison with the exchange rate of the yen in terms of the Swiss franc as calculated on the basis of the respective exchange rates of the yen and the Swiss franc in London on the date of the coming into force of the present agreement, the amount of the said instalment shall be increased or reduced, as the case may be, so that the value in Swiss francs of the instalment shall be the same as it is on the date of the coming into force of the present agreement.

In case the present gold parity of the Swiss franc (one Swiss franc being equivalent to nine thirty-firsts of one gram of fine gold) should be altered or in case the convertibility of the Swiss franc into gold should be suspended, the following method shall be adopted in place of the method provided for in the preceding paragraph.

In case the weight of fine gold whose value, when calculated on the basis of the price of gold and the exchange rate of the yen in London on the day before the date of payment of any of the second and subsequent

instalments provided in the present article, is equal to the amount of the instalment, should be less or more by 8 per cent or more in comparison with the weight of fine gold whose value, when calculated on the basis of the price of gold and the exchange rate of the yen in London on the date of the coming into force of the present agreement, is equal to the said instalment the amount of the instalment shall be increased or reduced, as the case may be, so that the value in fine gold of the instalment shall be the same as it is on the date of the coming into force of the present agreement.

Article IX

The settlement for the sum of ninety-three million three hundred thousand (93,300,000) yen, to be effected in the form of payments made by the Government of Manchoukuo for the goods delivered to the Government of the Union of Soviet Socialist Republics, as provided for in Article VII of the present agreement, shall be executed in the following manner:

1. The Trade Representation of the Union of Soviet Socialist Republics in Japan will make contracts for the purchase of goods produced or manufactured in Manchoukuo or Japan, with the subjects or juridical persons of either of these two countries, up to the sum of ninety-three million three hundred thousand (93,300,000) yen indicated in Article VII within the period of six months from the date of the coming into force of the present agreement. The delivery of the goods thus purchased shall be effected to the Trade Representation in Japan by the above-mentioned subjects or juridical persons within the period of three years from the date of the coming into force of the present agreement in accordance with the terms of the contracts concerned, it being understood that the goods so delivered in the course of each of the six equal periods of six months constituting the said three years shall not exceed in value the sum of thirty-one million one hundred thousand (31,100,000) yen and that the total amount of the goods delivered in the course of each of the three equal periods of one year constituting the said three years shall not exceed in value the sum of thirty-one million one hundred thousand (31,100,000) yen.

2. The terms of payment for the goods shall be arranged in such a way that for each such period of six months in the course of the said three years the Government of Manchoukuo shall make payment not exceeding the sum of fifteen million five hundred and fifty thousand (15,550,000) yen for the delivery of the goods mentioned in the foregoing section and in case any balance of that sum shall for any reason remain unpaid at the end of any such period of six months, such balance shall be paid off during the next six months and so on, so that the whole sum of ninety-three million three hundred thousand (93,300,000) yen shall be paid off by the end of the said three years.

3. It is agreed that should the above-mentioned contracts not be concluded within the period of six months after the coming into force of the present agreement, the Trade Representation shall have the right to make such contracts after the expiration of the said period of six months, and further that, should any of the parties other than the Trade Representation to the contracts concluded in accordance with the foregoing provisions of the present article fail to carry out such contracts or to fulfil such contracts in a proper manner for which reason these contracts are abrogated, the Trade Representation shall in each case have the right to conclude fresh contracts with other subjects or juridical persons of Manchoukuo or Japan, in which case the

latter contracts may provide for the payment for and the delivery of the goods to be effected after the three years' term above mentioned.

4. The contracts mentioned in the present Article shall be concluded either c.i.f. or f.o.b. at the choice of the Trade Representation and shall provide for payments in cash for goods by the Government of Manchoukuo.

5. When the Trade Representation have concluded a contract for the purchase of goods with the subjects or juridical persons of Manchoukuo or Japan, the Trade Representation shall give the Financial Attaché to the Legation of Manchoukuo in Japan a resumé of the contract, mentioning the names of the parties to the contract, the description, place of origin and quantity of the goods, the total amount of the sums to be paid, the date and place of delivery of the goods and of the payment therefore, as well as any other terms of the payment and delivery, including any provisions for payment in advance. The said resumé shall be attested by both parties to the contract. Besides this, so far as circumstances permit, certificates of origin issued by any chamber of commerce and industry in Manchoukuo or Japan in respect of the goods, or by any other organization authorized to issue such certificates by the Government of either of these two countries, shall be presented to the Financial Attaché by the seller of the goods.

The Financial Attaché, upon receipt of the resumé of the contract, provided its contents do not conflict with the provisions of the present article, shall notify, not later than within seven days thereafter, the Trade Representation and the seller of the goods concerned to the effect that the Government of Manchoukuo undertake to effect payment for the goods in conformity with the said resumé of the contract.

For the purpose of obtaining a settlement of his accounts the seller of the goods shall hand to the Trade Representation the document entitling the Trade Representation to dispose of the said goods (bill of lading, invoice, etc.).

The Financial Attaché, upon receipt of the notification given by the Trade Representation to the effect that the delivery of the goods referred to in the resumé of the contract has been accomplished, shall issue a cheque to order drawn with the Industrial Bank of Japan Ltd., as payer, the seller of the goods as payee, and the price of the goods as its face amount, and shall deliver it to the seller on the date of payment, and, in case the presentation of the certificates of origin of the goods above referred to shall have been prevented at the time of presentation of the resumé of the contract, against such certificates. The seller of the goods shall give a receipt for the said cheque. Payment in advance to the seller of the goods may be effected in a similar manner by the Financial Attaché in conformity with the resumé of the contract against the advice of the Trade Representation to the effect that such payment shall be made.

6. It is understood that in the present article the term "goods manufactured in Manchoukuo or Japan" indicates goods manufactured within either of the said two countries from raw materials imported from any other countries as well as from raw materials produced in either and that the term "juridical persons of Manchoukuo or Japan" indicates the juridical persons which are or may be incorporated in accordance with the law of Manchoukuo or Japan respectively.

Article X

1. Three months' notice shall be given to each of the employés of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway), other than those in-

cluded in the provisions of Article III of the present agreement, who are citizens of the Union of Soviet Socialist Republics and whom the Government of Manchoukuo may desire to dismiss from reasons of convenience on the part of the Government of Manchoukuo after the coming into force of the present agreement.

2. Employés of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) who are citizens of the Union of Soviet Socialist Republics and who may be dismissed shall have the right to remain in Manchoukuo for two months after their dismissal in order to dispose of their personal affairs.

3. Employés of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) who are citizens of the Union of Soviet Socialist Republics shall continue in the full enjoyment of their rights in movable and immovable property in accordance with the laws of Manchoukuo.

4. Employés of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) who are citizens of the Union of Soviet Socialist Republics shall enjoy the full right to dispose of their property in accordance with the laws of Manchoukuo and to carry their property out of Manchoukuo either in its original form or in its money equivalent in any foreign currency.

5. Employés of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway), who are citizens of the Union of Soviet Socialist Republics and who have retired through dismissal or of their own accord and who leave for the territory of the Union of Soviet Socialist Republics within two months after their retirement, shall be granted the privilege of free transport over the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) for themselves, their families, and their personal and household effects either to the station of Manchuli or to the station of Suifenho, at their own option.

Article XI

1. The various descriptions of retiring allowances and payments—(discharge allowances and other sums due to employés in respect of service on the Railway, employés' savings in the Relief Savings Association and the payments additional thereto on the part of the railway including interest, pensions and block grants in accordance with the regulations of the Relief Savings Association, as well as pensions and compensations for personal injuries according to the "Regulations of 1912 relating to the indemnification of persons who have met with accidents")—to employés of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) who are citizens of the Union of Soviet Socialist Republics and who may be dismissed or may retire of their own accord after the coming into force of the present agreement, so far as such allowances and payments are in respect of the period before the coming into force of the present agreement, shall be individually reckoned and paid out in accordance with the regulations of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) in force up to the date of the coming into force of the present agreement, as modified by the provisions of the present article.

Note. Discharge allowances for the period up to November 11, 1930, are to be paid according to the rates existing up to November 11, 1930.

2. Employés who are citizens of the Union of Soviet Socialist Republics and who are dismissed or retire of their own accord after the coming into force of the present agreement shall be considered as employés who have

been dismissed as the result of the abolition of offices, so far as concerns the calculation of the various descriptions of retiring allowances and payments.

3. Discharge allowances and other payments relative to service concerning the railway, and compensations for injuries sustained in such service, as well as savings and the prescribed interest thereon, shall be paid within a fortnight from the day of dismissal or retirement, provided that in respect of persons who shall be dismissed, half the amount of such savings shall be paid within two months from the date of the notice of such dismissal.

The block grants to persons who have been in the service of the railway for less than 10 years as well as payments additional to savings together with the prescribed interest thereon shall be paid in four equal instalments within two years from the date of dismissal or retirement. The first instalment shall be paid within a fortnight, and the second instalment at the end of a year after the date of dismissal or retirement, and the third and the fourth instalments shall be paid at the end respectively of six and twelve months after the payment of the second instalment. As regards the last three of these instalments, the Government of Manchoukuo shall issue bonds for the amounts due drawn up in the name of the respective persons and maturing on the dates prescribed above. These bonds shall be delivered to the respective recipients simultaneously with the payment of the first instalment above referred to and shall not be transferred thereafter to any other person.

Persons who have been in the service of the Railway for 10 years or more shall be deemed entitled to pensions without undergoing the examination of their working efficiency, and the said pensions, instead of being paid annually, shall be paid in a block grant, that is to say, a sum eight and a half times the sum payable annually in respect of a pension shall be paid to the recipient in four equal instalments in the course of two years, in accordance with the provisions of the preceding paragraph.

Note 1. The examination of the working efficiency of employéés who have been in the service of the Railway for less than 10 years will be effected according to the regulations of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) in force up to the date of the coming into force of the present agreement.

Note 2. Pensions for personal injuries, instead of being paid annually, shall be paid in block grants, that is to say, a sum eight and a half times the sum payable annually shall be paid to the recipients in the same manner as for persons who have been in the service of the railway for 10 years or more.

4. Employéés of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) who are in debt to the railway shall have the sum of their indebtedness deducted from the various descriptions of retiring allowances and other payments due to them.

5. The various descriptions of retiring allowances and payments shall be paid in the currency of Manchoukuo at the exchange rate against the ruble of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) existing at the date of the coming into force of the present agreement and applied by the said railway for settlements with their employéés. The recipients of these retiring allowances and payments shall be allowed to remit the money they have received to other countries after having converted it into foreign currency.

6. The various descriptions of retiring allowances and payments and the bonds of the Government of Manchoukuo shall be paid or delivered to

the legal recipients direct, but persons who have returned to the territory of the Union of Soviet Socialist Republics can empower the Consul-General of the Union of Soviet Socialist Republics in Harbin or any other person to receive them. Persons who have given such authority shall at the same time inform the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) to that effect.

7. Those persons who have retired before the coming into force of the present agreement and are now being paid pensions shall continue to receive the pensions as previously in accordance with the regulations of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) in force up to the date of the coming into force of the present agreement, irrespective of whether the said regulations shall remain in force, be modified or abrogated thereafter. In this case Section 5 of the present article shall be applied as regards the exchange rate against the ruble of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway), and, in case the legal recipients should be returning or should have returned to the territory of the Union of Soviet Socialist Republics, as regards remittances to other countries.

8. The sums which are to be paid out by the Administration or the Relief Savings Association of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) to employés who are citizens of the Union of Soviet Socialist Republics and of which neither the legal recipients nor their proxies or successors have demanded payment up to the date of the coming into force of the present agreement, shall be disposed of in accordance with the regulations of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) in force up to the date of the coming into force of the present agreement.

9. Employés who have been dismissed or have retired after the coming into force of the present agreement shall, during a period of one month from the date of their dismissal or retirement, retain their full rights with regard to their railway lodgings under the same conditions as before.

Article XII

It is understood that the term "North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway)" includes all the rights, enterprises and properties appurtenant thereto.

Article XIII

The Governments of Manchoukuo and of the Union of Soviet Socialist Republics, with a view to promote and facilitate the intercourse and traffic between the two countries, shall conclude, within three months from the date of the coming into force of the present agreement, a separate agreement which will provide for the settlement of questions concerning the conveyance of passengers, luggage and goods in transit, direct service for passengers, luggage and goods between railway stations of the Union of Soviet Socialist Republics and those of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway), and also, technical conditions permitting, direct services without reloading of goods between the Ussuri Railway and the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) via the station of Suifenhö.

Within the period of the said three months, the two Governments shall conclude another separate agreement which will provide for telegraphic connection between the telegraphic lines hitherto operated by the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) and those of the Union of Soviet Socialist Republics.

Article XIV

The present agreement shall come into force on the date of its signature.

In witness whereof the respective plenipotentiaries have signed the present agreement and have affixed thereto their seals.

Done in duplicate in the English language in the City of Tokyo, this twenty-third day of the third month of the second year of Kangte, corresponding to the 23rd day of March, 1935.

(L. S.) W. S. Y. Tinge
(L. S.) Chuichi Ohashi
(L. S.) Wu Tse-Sheng
(L. S.) C. C. Yourenoff
(L. S.) B. I. Kozlovsky
(L. S.) S. M. Kuznetsoff

Final Protocol

In proceeding this day to the signature of the Agreement between Manchoukuo and the Union of Soviet Socialist Republics for the Cession to Manchoukuo of the Rights of the Union of Soviet Socialist Republics concerning the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway), the plenipotentiaries of Manchoukuo and the Union of Soviet Socialist Republics have agreed upon the following stipulations:

Article I

1. It is understood that the handing over of archives, records, papers and documents as stipulated in Section I of Article III of the agreement is not intended to involve anything in the nature of rendering accounts.

2. Whereas the new administration of the railway is at liberty whether to adopt or not the advice given by the advisers mentioned in Section 2 of Article III of the agreement, the said advice can on no occasion result in any responsibility being imposed on the Government of the Union of Soviet Socialist Republics or on these persons.

Article II

The stipulation of Article V of the agreement concerning the property which is to be placed under the occupation and management of the community of the citizens of the Union of Soviet Socialist Republics in Harbin shall not in any way preclude the application of the law of Manchoukuo as to the said property, its occupation and management.

Article III

The Government of Manchoukuo agree to grant subsidies, in the same manner as up to the date of the coming into force of the agreement, to schools which are under the management of the 4th Section of the Educational Department of the Office of Pin-Chiang Province and used for the education of children of the employés of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) who are citizens of the Union of Soviet Socialist Republics, for three months after the coming into force of the agreement.

Article IV

The school inventory purchased from funds supplied by the parents who are citizens of the Union of Soviet Socialist Republics, as well as the stage

appurtenances acquired by the former Vice-Chairman of the Board of Directors of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway), are to be turned over to the Consul-General of the Union of Soviet Socialist Republics in Harbin as property not belonging to the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway).

Article V

The Government of Manchoukuo take no exception to the liquidation of the co-operative society of the employes of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) in accordance with its articles and will permit certain members of the society who are citizens of the Union of Soviet Socialist Republics and whose presence is required for the purposes of such liquidation to remain in Manchoukuo till the completion thereof.

Article VI

Until the conclusion within the prescribed period of the separate agreement concerning the telegraphic connection provided for in Article XIII of the agreement, the status quo of such connection shall be maintained.

The present Final Protocol shall constitute an integral part of the above-mentioned agreement and come into force simultaneously with the said agreement.

Done in duplicate in the English language in the City of Tokyo, this twenty-third day of the third month of the second year of Kangte, corresponding to the 23rd day of March, 1935.

W. S. Y. Tinge
 Chuichi Ohashi
 Wu Tse-Sheng
 C. C. Youreneff
 B. I. Kozlovsky
 S. M. Kuznetsoff

Protokoll zwischen Japan, Mandschukuo und der USSR.

Whereas the Agreement between Manchoukuo and the Union of Soviet Socialist Republics for the Cession to Manchoukuo of the Rights of the Union of Soviet Socialist Republics concerning the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) was signed at Tokyo on March 23rd, 1935;

Whereas the said agreement provides that the settlement for a certain portion of the sum to be paid by the Government of Manchoukuo to the Government of the Union of Soviet Socialist Republics in consideration of the said cession shall be effected in the form of payments made by the former Government for goods delivered to the latter Government;

Whereas the said agreement also provides with regard thereto that the Trade Representation of the Union of Soviet Socialist Republics in Japan will purchase goods produced or manufactured in Japan or Manchoukuo from the subjects or juridical persons of either of these two countries;

Whereas it is essential that transactions between the said Trade Representation and the subjects or juridical persons of Japan or Manchoukuo be fairly and normally conducted; and

Whereas the Government of Japan are ready to contribute in a spirit of goodwill to the fulfilment of the aforesaid agreement;

Now the Governments of Japan, Manchoukuo and the Union of Soviet Socialist Republics have agreed upon the following articles:

Article I

When the Trade Representation of the Union of Soviet Socialist Republics purchases goods produced or manufactured in Japan or Manchoukuo from the subjects or juridical persons of either of these two countries in accordance with Article IX of the agreement between Manchoukuo and the Union of Soviet Socialist Republics for the Cession to Manchoukuo of the Rights of the Union of Soviet Socialist Republics concerning the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway), the Governments of Japan and Manchoukuo shall afford all possible facilities and assistance to the Trade Representation in order that the negotiations conducted may be fair and normal in such a manner as to ensure the conclusion of the purchase contracts within six months from the date of the coming into force of the above-mentioned agreement and that the purchase contracts may be fulfilled exactly.

It is understood that in the present Protocol the terms "goods manufactured in Japan or Manchoukuo" and "juridical persons of Japan or Manchoukuo" are respectively used in the meaning given by Article IX of the above-mentioned agreement.

Article II

The Government of Japan and the Government of Manchoukuo declare that they are prepared to take necessary measures through the authorities concerned, in order that the subjects or juridical persons as aforesaid, in their negotiations for contracts with the Trade Representation, may not ask for unduly high prices, thereby making the conclusion of contracts impossible.

The Government of the Union of Soviet Socialist Republics declare that they are prepared to take necessary measures with the Trade Representation, so that the Trade Representation, in its negotiations for contracts with subjects or juridical persons of Japan or Manchoukuo, may not ask for unduly low prices, thereby making the conclusion of contracts impossible.

Article III

In the negotiations for the conclusion of a purchase contract, in case the Trade Representation and the subjects or juridical persons of Japan or Manchoukuo cannot come to an agreement with regard to the price of the goods as well as any other terms of payment for and delivery of the goods, the parties to the negotiations can jointly or independently apply for mediation regarding the disagreement to the Standing Mediation Commission, which shall be constituted within 10 days after the coming into force of the present protocol and which shall consist of one commissioner appointed by the Government of Japan, one by the Government of Manchoukuo and two by the Government of the Union of Soviet Socialist Republics.

The Mediation Commission, when they have received such an application, shall come to what they deem a fair opinion and shall recommend either or both parties to the negotiations to conclude a contract in accordance with the said opinion. In the case of an application with regard to the price of the goods, the commission in deciding such opinion shall adopt as the standard the price of such goods at the appropriate exchange in Japan or Manchoukuo, or, in the absence of any such price, the export price, or, in default of any export price, the wholesale price, obtaining in the principal appropriate market

of Japan or Manchoukuo, as the case may be, while with regard to goods the price of which can not be fixed on the basis of the price at the exchange, the export price or the wholesale price as above-mentioned, the commission shall fix a fair price on the basis of the whole of the information available with regard to those goods.

The consideration of every case by the Mediation Commission shall be completed within the term of six weeks from the day they have received the application.

Article IV

In case the Trade Representation and the subjects or juridical persons of Japan or Manchoukuo find themselves in disagreement as regards the fulfilment of obligations provided for by the purchase contract concluded between them, the parties can apply jointly or independently for mediation regarding the disagreement to the Mediation Commission mentioned in the first paragraph of Article III, provided that the contract includes a provision to the effect that either party can present such an application.

The Mediation Commission, when they have received such an application, shall examine the provisions of the contract concerned and all matters relative to the disagreement and shall arrive at what they deem a fair opinion, and recommend to either or both parties to settle the disagreement in accordance with the said opinion.

The term for consideration of the question by the Mediation Commission in the circumstances of the present article shall be the same as in the case of Article III.

Article V

In case the Mediation Commission cannot come to a decision within the prescribed term for consideration or should the decision arrived at fail to remove the difficulties within the term of two weeks, the matter shall be transferred, upon the application of either or both parties to the disagreement, to negotiation between the Contracting Governments concerned, for a fair and appropriate solution, provided that there exists an agreement in advance between the parties to that effect.

Article VI

It is understood that should both parties concerned so desire, an agreement may be laid down in the contract or otherwise providing that the decision arrived at by the Mediation Commission or through negotiation between the Contracting Governments concerned in conformity with the provisions of Article III, IV and V of the present protocol shall be binding upon both parties, in which case such decision shall take effect in the manner contemplated by the said agreement.

Article VII

The present protocol shall come into force on the date of its signature. In witness whereof the undersigned, duly authorized by their respective Governments, have signed the present protocol and have affixed thereto their seals.

Done in triplicate in the English language in the City of Tokyo, this twenty-third day of the third month of the tenth year of Showa, corresponding to the twenty-third day of the third month of the second year of Kangte, corresponding to the 23rd day of March, 1935.

(L. S.) Koki Hirota
 (L. S.) W. S. Y. Tinge
 (L. S.) Chuichi Ohashi
 (L. S.) Wu Tse-Sheng
 (L. S.) C. C. Youreneff
 (L. S.) B. I. Kozlovsky
 (L. S.) S. M. Kuznestoff

Notenaustausch zwischen Japan und der UdSSR.

Tokyo, March 23, 10 Showa (1935).

Monsieur l'Ambassadeur,

In accordance with the desire expressed by Your Excellency on behalf of the Government of the Union of Soviet Socialist Republics in the course of the negotiations concerning the conclusion of the Agreement for the Cession to Manchoukuo of the Rights of the Union of Soviet Socialist Republics concerning the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway), signed this day by the plenipotentiaries of the Union of Soviet Socialist Republics and Manchoukuo, I have the honor to inform you as follows:

In view of the close and special relations existing between Japan and Manchoukuo, the Japanese Government undertake to guarantee the exact fulfilment by the Government of Manchoukuo, within the respective limits of time set forth by the above-mentioned agreement, of all the obligations of payment, in money as well as in goods, which the Government of Manchoukuo are under in favor of the Government of the Union of Soviet Socialist Republics as the result of such cession in accordance with Article VII of the said agreement.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency, Monsieur l'Ambassadeur, the assurances of my highest consideration.

(Signed) Koki Hirota

His Excellency

Monsieur Constantin Youreneff,
 Ambassador Extraordinary and
 Plenipotentiary of the Union of
 Soviet Socialist Republics to Japan.

Tokyo, March 23, 1935.

Monsieur le Ministre,

I have the honor to acknowledge the receipt of Your Excellency's note of today's date, in which you are good enough to inform me as follows:

"In accordance with the desire expressed by Your Excellency on behalf of the Government of the Union of Soviet Socialist Republics in the course of the negotiations concerning the conclusion of the Agreement for the Cession to Manchoukuo of the Rights of the Union of Soviet Socialist Republics concerning the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway),

signed this day by the Plenipotentiaries of the Union of Soviet Socialist Republics and Manchoukuo, I have the honor to inform you as follows:

In view of the close and special relations existing between Japan and Manchoukuo, the Japanese Government undertake to guarantee the exact fulfilment by the Government of Manchoukuo, within the respective limits of time set forth by the above-mentioned agreement, of all the obligations of payment, in moneys as well as in goods, which the Government of Manchoukuo are under in favor of the Government of the Union of Soviet Socialist Republics as the result of such cession in accordance with Article VII of the said agreement."

In reply, I beg to state that I take note of your communication as above mentioned.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency, Monsieur le Ministre, the assurances of my highest consideration.

(Signed) C. C. Youreneff

His Excellency

Monsieur Koki Hirota,
Minister for Foreign Affairs
of Japan:

Chronik der Staatsverträge

I. Politische Verträge

Die am 7. Januar 1935 zwischen *Italien* und *Frankreich* in Rom getroffenen Vereinbarungen wollen, wie aus der an die Spitze des Vertragswerkes gestellten, im Anhang abgedruckten »Déclaration générale« hervorgeht, einmal die Regelung der in früheren Verträgen in der Schwebe gelassenen wichtigsten Fragen bringen, zum anderen eine Politik freundschaftlicher Zusammenarbeit durch das Mittel gegenseitiger Konsultation einleiten ¹⁾. Feste Gestalt hat in dem *Abkommen vom 7. Januar 1935 über die beiderseitigen Interessen in Afrika* ²⁾ erst ein Teil dieses Programms gewonnen. Das Abkommen geht auf den anlässlich des Eintritts Italiens in den Weltkrieg zwischen diesem und seinen künftigen Alliierten am 26. April 1915 in London abgeschlossenen Vertrag ³⁾ zurück, dessen Artikel 13 lautet:

«Dans le cas où la France et la Grande-Bretagne augmenteraient leurs domaines coloniaux d'Afrique aux dépens de l'Allemagne, ces deux Puissances reconnaissent en principe que l'Italie pourrait réclamer

¹⁾ Abdruck der amtl. Communiqués der römischen Verhandlungen: Documentation catholique 1935, S. 147 ff.; Correspondance d' Orient 1935, S. 29 ff.; L'Afrique Française 1935, S. 10 ff.; Rassegna di politica internazionale 1935, S. 44 ff.

²⁾ Abdruck: Documentation Internationale 1935, Nr. 12, S. 186.

³⁾ Abdruck: Documentation Internationale 1935, Nr. 10, S. 164.