

# 临城劫车案引发的中外交涉

别琳

(四川大学历史文化学院,四川成都610064)

**摘要:**临城劫车案是发生于民国北洋时期的一件震惊中外的大案。1923年5月6日凌晨,山东南部一伙土匪劫掠了中国津浦线上一列火车,将车上中外旅客百余人绑架而去,借此向政府勒索。案发后,各相关国家纷纷向中国当局抗议,通过各种方式向中国政府施加压力,要求尽快营救被掳外人。案件结束后,驻京各国提出条件苛刻的“临案通牒”,要求赔款,惩办相关官员,英国更是企图提出护路案,实现对中国铁路的共管。“通牒”招致中国各界一致反对,引起严重的中外交涉。最终,中国政府同意赔款,撤办相关官员,而英国护路案则未能得逞。

**关键词:**临城劫车案;外交团;交涉;护路案

**中图分类号:**D829.11 **文献标识码:**A **文章编号:**1000-5315(2005)04-0084-08

对于临城劫车案,已有诸多著述涉及,但多是谈论营救中外被掳人士的过程及对土匪的招抚收编,对于由此引发的中外交涉,尤其是在案件结束后,外交团与北京政府就此进行的交涉则很少论及<sup>①</sup>。本文拟在这方面做一论述,以便对临城劫车案及当时的社会有更全面的认识。

## 一 中外各方对事件的反应及人质交涉

1923年5月6日凌晨2:50左右,活动于山东、安徽和江苏交界处的一伙土匪在首领孙美瑶的带领下劫掠了由南京开往天津的津浦线快车。津浦线是当时中国最重要的火车运输干线之一,其设施配备也是当时中国最先进的。被劫的“蓝钢皮”列车,“是当时中国最好的火车,也是整个远东仅有的一列全钢火车,几个月前才由中国交通部从美国购来”[1](95页),因此乘客多是中国上流社会人士或是在中国工作、旅行的外国人。土匪们预先将位于山东南部临城(今山东省枣庄市峄城区)沙沟的一段路轨拆毁,造成火车出轨,一阵乱枪之后,对乘客实施抢劫,当场打死英国人一名,随后将所有乘客绑架,分数股向临城附近的山里逃窜。除中途有部分乘客趁乱逃掉外,其余人均被掳至土匪据点。被掳者共计华人81人,外国人35人(其中美国22人、英国6人、法国2人、意大利2人、墨西哥2人、丹麦1人)。这就是震惊中外的“临城劫车案”。

当时的中国正值军阀混战、土匪肆虐之际,在此之前已不断有土匪绑架中外人士的事件发生,但规模没有这次大。不时发生的绑架事件搞得社会动荡不安,人心惶惶。临城劫车案的发生引起社会一片哗然,各种中外报刊纷纷进行报道。《申报》称此次劫车案为“向来未有之巨案,乃一缜密计划之结果”[2],“盖此种害伤外人之案,虽曾屡见诸边境地方,今则见诸离京仅数百里之地点,且在离日本交还青岛后未久之时,此乃最为遗憾者也”[3]。当时中国发行量最大的英文报——《字林西报》则认为:“津浦路盗匪大劫案出现后,外人公众被其刺激之深刻为向所罕有……盖此事之意味,为在中国一最大交通要道上作一可耻之暴行。”[4]各相关国家纷纷扬言武力解救被掳外人,“各国使馆已提出将各该国驻华军队抽调往出事地点,追剿土匪”

收稿日期:2005-04-20

作者简介:别琳(1969—),女,四川乐山人,四川大学历史文化学院博士生。

[3]。与此同时,各国还主张要制裁中国,“美京(恐为英)盛唱严惩中国,停止增加关税,保留领事裁判权;法使提议本月起扣留关盐余,续索庚子赔款;葡使要求设护路军,由使团监督;意使主张援庚子例联军入华;英商藉口临城事件谋占天津旧德国租界;日本报纸谓黎元洪当亲赴临城议和”[5]。此案对中国政府的国内国际声誉造成严重影响,让本就脆弱的中外关系再次面临严峻考验。

临城劫车案引起相关国家及其驻华公使组成的外交团(又称公使团)的高度重视。在整个案件期间及外人被释放之后,外交团与北京政府进行了多次交涉。

从5月6日事件发生至6月12日所有外人被释放的一个多月里,外交团为此共召开了十次紧急会议,商议如何解救外人,并不断地给北京政府施加压力。5月8日,就接连召开了两次紧急会议。第一次会议后,外交团领袖葡萄牙公使符礼德(J. Batalha de Freitas)代表英、美、法、意公使赴北京政府国务院见总理张绍曾,向中国政府提出严重抗议。第二次紧急会议后,外交团正式照会中国外交部,向中国政府提出四项要求:(一)限期将被掳外人完全救出;(二)死亡之外人从优抚恤;(三)惩戒肇事地方文武官吏;(四)保障将来外人生命财产的安全,并把期限定在三日之内[6](92页),声称若中国政府“不能满足外交团之希望,则各国当执必要之处置”[7](41页)。

同时,各国公使分别向北京政府交涉。美国驻华公使舒尔曼(Schurman)在事发当日即致电巡阅使曹锟,“急切促其采取有效措施,尽快释放被掳外人”[8](632页)。意大利及法国公使署分别向北京政府外交部抗议,用词均极为严厉。张绍曾面对外交团的抗议,当即表示“地方军警事前失察,即付惩戒,一面营救外人,并即颁令,将山东省督军田中玉,省长熊炳琦议处,兖州军民长官撤职,津浦局长孙凤藻记过”[9]。但是,三日过去了,营救不得要领,除被掳女眷被释放外,其余外人仍在土匪手中。5月11日,北京外交团召开第三次紧急会议,声明释放外人限期展至12日夜12时止,逾期不放,每24小时,索赔偿费10万元,并警告北京政府,如无救回之希望,明日即采取自由行动[10](57页)。国务院获此声明,立即电告督办此事的山东督军田中玉。田回电称:“惟匪踪诡密,不能直接谈判,展转传达,殊费时日,断难于12日夜12时以前完全解决,如操之过急,则匪愈居奇,办理益增困难。”[6](90页)外交团阅此电后,虽仍然催促营救,却不再提出期限问题。同时,美、英、法、意等国纷纷派领事前往临城,磋商援救方法。

在外交团的强大压力下,5月13日,北京政府派全权负责临案的交通部总长吴毓麟偕同曹锟的代表、天津警务处长及督察长杨以德亲赴临城附近枣庄,山东督军田中玉也于同日到达。此时设法营救被掳人员的中国官员、各界代表、外国领事及代表,纷纷云集枣庄,“中国方面,声势之焯赫,俨然第二政府,至外人方面,冠盖如云,更极一时之盛”[11]。阵容虽然强大,但如何营救被掳中外人士,却是众说纷纭,莫衷一是。吴毓麟等主和,田中玉等主剿,而江苏督军派来的代表则主抚,至于外交团方面则坚决禁止在营救过程中使用武力,以保证被掳外人的生命安全。外交团领袖葡萄牙公使再三告诫北京政府:“切莫实行攻击,致外人反遭不测。”[6](93页)由于意见不能统一,营救之事毫无进展,而绑匪逾是据外票以要挟政府。在十多天内,政府六次派代表与土匪谈判,均未达成任何协议,放人之事似乎遥遥无期。期间,外交团又三次召开紧急会议,一方面表示要加强对中国铁路安全状况的监督,一方面对中国政府营救外人不力进行谴责,认为中国政府应“负此次事变之完全责任”[10](57页)。

这时各相关国家欲以武力干涉,代替中国政府解救被掳外人的言论更多。英国前驻华公使朱尔典说:“中国遍地皆匪,实为政府失败之结果,解决的第一步,即系组织国际委员会,加以全盘考虑。”[10](57页)上海的美国商会更致电美国总统哈定,表示“今惟有用武力而已,我美人乞君救护诸友好,而免即遭非命”[12]。这些武力干涉言论者目的仍是给北京政府施加压力,尽快解救被掳外人,并不敢真用武力。因为绑架毕竟不同于一般的战斗,可以拼实力,土匪们手中握有绑票,并且以此为要挟,如外国军队或官军进攻,就要将外人杀死。况且此时所有外人均被关在一个叫抱犊崮<sup>①</sup>的山上,该处地势险恶,四面均为悬崖绝壁,只有一小道可通山顶,可谓一夫当关,万夫莫开。连长期在此剿匪的山东军队都觉无法把握,何况是初来乍到的外国军队?所以当政府为主剿还是主抚征求外交团意见时,领袖葡使说:“使团绝无成见,总期被掳外人早日安全出险,剿抚为贵国自由主权,决不干涉参加意见。”[13]美公使舒尔曼亦对报界发表谈话,不主张用

武力干涉,认为只要“曹锟、北京政府及山东、江苏督军一心配合,外人之释放指日可待”[7](635页)。言下之意还是希望通过中国政府的努力,将外人解救出来。但中方一时也拿不出切实可行的办法。

事情就这样僵持着。其实,无论是各相关国家、中国当局还是土匪,处境都极为窘迫。二重被军队团团包围,欲出不能,欲进不得,谈判亦无结果,于是放出话来,威胁“截止22日下午六时,如不撤退,则将枪毙两名被掳之西人”[8](643页)。各公使闻此,都很慌张,于21日和23日连着召开两次紧急会议,并于23日再次紧急照会中国外交部,“谴责中国当局,多次允许撤兵,则并无尽撤,致使外人至今不能释回”[10](58页),对于中国政府颇为不满。而这时,北京政府内部正在为对土匪采取何种对策而继续争论着。经过一场激烈的讨论,到5月底终于达成“以剿为抚、剿抚兼施”的策略。

就在各方均一筹莫展时,事情有了转机。由被掳美国人鲍威尔(《密勒氏评论员》)三重代表土匪方与政府方面沟通,几经交涉,最后终于达成协议,释放外俘,土匪由政府招抚。6月23日,剩下西人2名外俘被释放。经过中国各界的努力,6月25日其余18名被掳华人也被释放。喧嚣一时的临城劫车案终于告一段落。

## 二 就赔偿、护路等善后问题所作的交涉

尽管被掳外人获得释放,但临城劫车案并未结束。《字林西报》在外人被释后时即撰文指出:“唯外俘虽释,尚有善后问题,释俘一节不过临城案解决之第一步,固不待言。”[14]于是,临案善后问题提上了议事日程,主要围绕赔偿、惩办相关官员及对铁路进行共管三方面进行,驻华各国均欲借此重振对中国的掠夺,提出了极为苛刻的“临案通牒”,但招致中国各界的一致反对。期间,北京政府与外交团先后三次照会三次,就临城劫车案的善后问题展开了激烈的争论。

早在外人即将被释之时,外交团便已开始考虑善后问题。6月8日,外交团组成有关临案的两个委员会,即赔偿委员会和路警委员会。赔偿委员会由英、美、法、意四国公使组成,审查并决定被掳外人所应得之赔偿费。路警委员会由英、美、法、意、日、比、荷七国公使组成,讨论组织警队保护铁路,以阻止此类事件再次发生。两委员会比较,显然路警委员会更为重要。

由于各相关国家在华利益不均,意见颇不一致,从6月11日起两委员会先后开会三次[15]。经过多次协商,终于在8月10日通过了由所有驻华16国签署的关于临城劫车案对中国政府照会,俗称“临案通牒”,送交中国外交部。时任外交总长的顾维钧认为:“外交团采取的立场似乎是极严重的,因为这是整个外交团第一次联名照会。”[16](329页)

其主要内容有三项,即赔偿损失、将来之保障和惩罚。(一)关于赔偿损失。照会第三方面:“甲.被掳人之行李及物件因被窃或遗落而致失去者,及在被拘期内所用之医药费;乙.被二重拘留中所受生活或自由之拘束,及种种困乏与苛待;丙.接济被掳者之一切费用”,并依被掳时间长短一偿。此外,“对于被拘留所发生或所受影响,以致有体质上之损伤,医术上必需之调治,人款之损失,及暂时或永久减少做事之能力者,按各人情形得有向中国索取额外赔偿之权”。(二)关于将来保障。照会要求:“各省督军及其他各省或各地方官吏,按《辛丑条约》之规定,“如或漫无觉察,甚至有意纵容酿成巨案,或有违约之行不即立时弹压,或不立行惩办者,该省督抚文武大吏及地方有司各官,一概革职,永不叙用,不准改充他省或至一复,亦不得别给奖叙……外交团并保留飭令在通商口岸租界内,不得保护此种文武官吏之权”;对于中国铁路的保护办法,“外交团所拟改良护路之办法,即主改组特别中国警察,以保护中国各铁路,此項特别警察由外国武官监督之。外交团俟详加研究此问题后,保留于最短期内将其核定之计划呈交中国政府之权”。(三)关于惩罚。外交团要求将山东督军田中玉、山东兖州镇守使兼山东第六混成旅旅长何善钰、津浦铁路警务处长张文通、被劫车随车巡警队长赵德朝免职,田中玉“嗣后在中国领土内不再授予任何官职,或正式任务,并不得予以任何项荣誉”;而后三位则不得再担任任何同类职务[17](223—227页)。

这显然是一份严重侵害中国主权的通牒,一经公布,立即招致中国各个阶层的激烈反对。顾维钧认为:“在当时的情况下,外交团所提的要求是很不公正的……要求所依据的理由是站不住脚的。”[15](328页)北京政府为此通电驻英、美、日、法、意、比、荷七国公使及代办:“今有驻孔国政府照会各要,谓临城案因中国保

尹不至,自应相当负责,惟若逾越范围,有干涉内政或违背华会原则之要求,中国政府与国民皆誓死反对,希望友邦谅解!”[18]曹锟特为此事分别通电吴佩孚及豫、鲁、苏、皖四省督军。“曹吴同声愤慨”,认为:“中国人民在外国租界及外国领域之内所受种种强暴盗劫等事,各国并无规定赔偿之例,何以此次外国独欲借用临案机会,提出苛毒之要求……此次所受外人支配,直无异自沦于印度、朝鲜之列,国民当全体一心,抵抗此事。”[19]中国共产党在其机关刊物《向导周报》上更是连续发表文章,力图唤醒全国民众的民族觉悟,“我们看最近公使团所致北京政府关于临城案的通牒,真要使我们素能容忍的国民惊心动魄,再也忍无可忍了”,“我们据此便知道,外国帝国主义怎样毫无顾忌的劫夺中国的主权,将前此他们所高唱的‘不妨碍中国主权’,‘不干涉中国内政’等骗人的话都抛到九霄云外去了”[20]。发生临城劫车案的山东省各界民众特向政府递交请愿书:“窃维临案通牒,……实属于我内政,侵我主权,于国家之存亡,东省之治乱俱生莫大之影响。一发千钧,势难忍视……谨代表我鲁民三千八百万全体意思,匍匐来京,披沥陈词,誓死力争。”[17](232—233页)其恳请政府誓死力争的态度十分坚决。

临案通牒最严重的问题在于企图干涉我国铁路管理权。此议主要由英国倡导。早在临案刚刚发生之际,英国便在外交团紧急会议上提出:“要求中国政府在临案结束后派警力保护津浦线,并聘请外国人监管交通、财务及警察”[8](632页)。临案结束后,英国进一步提出了较为完整的“护路案”,路警委员会即以此为基础进行讨论。在提议中,英国提出仿照当时中国的盐务与海关管理制度,在交通部下设一护路行政局,置华洋局长各1人,二人权限相等;局中职员专聘洋员20人,任调查及指导之职;每路设护路办事处,由外国军官管辖;组织护路常备军,直接受护路行政局指挥;此外各铁路的会计及车务总管须用外国人,专管发放路警饷薪事项[21][22]。英国是老牌的侵略国家,在华侵占的利益最多。但是随着其他列强如美国、日本等的兴起,英国在国际社会及中国的势力逐渐下降,而英国并不甘于此,力图保持其殖民大国的优势,因此极力主张对中国铁路进行共管。对此,当时国内许多媒体予以了披露:“欧战后,英国国际地位一天一天跌落……,英国这次主持的护路案之目的,就是要依靠他在中国路政上既得的优越地位,借着临案机会,来确定他在中国的霸权。”[23]“今兹英所提议之护路行政局,表面上似为各国共同动作,而事实上则欲独揽大权,宰制全华。”[24]况且,投资中国的铁路,当时英国是最多的国家。当时中国全部铁路里程约为1.3万公里,其中全外资铁路为3800公里[25](67页),由英国投资兴建的约为3400公里[26],约占我国铁路总里程的1/4强,占整个全外资铁路的近90%。因此,“此次英人所以欲列强共管中国铁路局者,乃为其投资于中国铁路较他国为大,一旦列强果实行共管中国铁路时,英人将借口其优越权之说,多得说话”[26]。而为了提出这次护路案,英国可谓早有预谋,费尽心机,“盖英国此次对于临城案,自初即已拟定进行步骤,对内则在国内怂恿舆论攻击中国”;“对外则一方鼓动美国舆论反对中国”,“一方对于日本,亦极力鼓吹煽动”,“盖欲造成世界舆论,以达其共管目的,并欲将津浦铁路完全归英国掌管”[26]。

护路案招致中国上下一致反对和坚决抵制。专事管理全国铁路的交通部认为:“此次使团提出要求,过于苛刻,倘竟轻易允许,即将启外人共管之渐,且铁路警权为铁路命脉,一旦断送,前途何堪设想!”并且打算在护路案没有通过以前,自行改革铁路路政,设立铁路警备事务处,聘请瑞典籍人曼德为教练员,“拟自动的护持全国铁路之安全,以免外人有所借口”[7](67页)。曹锟对此亦颇为关注,表示:“列国之干涉铁路,在政治上的关系则可,倘因此干涉,决然反对。”[22]工商阶层也对护路案表示坚决反对。8月18日,全国商会联合会为临案通牒及护路案开会,商讨对策,最后通电全国:“对于临案,外人要求各条,应唤起国民注意,训练路警,必须拒绝,以维主权。”[22]

对于此项由英国主唱的护路案,即便在外交团内部也各有矛盾,并各有主张。尽管英国极力想在护路案问题上拉拢各国,但因利益不均,外交团内部为此争论不休,美国、日本和法国均表示反对。当英国刚提出护路设想时,美公使舒尔曼就表示了异议,认为:“最有希望的永久改进之道为鼓励中国人自行保护铁路服务及财产”[8](653页)。美国政府亦对英国之提案表示反对:“美国国务院对于英国所提列强派舰示威于中国沿海沿江及由外人管理津浦铁路并监督其收入之议,已表示拒绝,……以为中国应得有自救机会,且英国此策亦未必能获所欲之效果云。”[27]日本此时正值中国抵制日货声势日大之时,因此“日本在舆论上颇表示反

对……借此以博中国人的好感”[28]。法国此时正为金佛朗案与中国政府交涉,对于护路案也不看重。

因此,在8月底的护路案会议上,美国公使对于英国提案,“大有王顾左右而言他之概,惟电文末,暗示抱歉,并美国不能签字该件之意”;法国公使则谓“法政府对于此种提案,以为似未妥善,盖恐因此惹起中国人之排外及中国之内乱,则于外侨之安全无补,反使之陷于危险,故法国拟遵守华会中国主权完整之条文,不能表示赞同”[29];日本则在反对英国所提的护路案的同时,提出了自己的修正案[29],名义上反对外人掌管中国中央路警事务,但却提出了在中国最重要的交通路线试办护路制度,并任日本人为会计员的主张,暴露了其对华一贯的觊觎之心。

就在中国上下一致反对“临案通牒”及“护路案”,外交团内部对护路案争论不休之时,9月24日,中国政府做出了对“临案通牒”的复文。对于赔偿一项,复文表示:“详论本案事实,实不能谓本国政府负有赔偿损失之责任,但鉴于外人被掳之情形暨所尝之艰苦,本国政府自愿本优厚之精神,给予公平之偿恤。”在把“赔偿”一词改为“偿恤”之后,基本同意了通牒对赔偿的要求。关于处罚一项,复文一方面说,“本国政府所不能允从外交团之要求者,实因按照条约,凡惩处中国官吏、人民皆须由中国政府依照中国法律办理”,另一方面又说“外交团现所要求惩办之四员,本国政府业经按照本国法律分别惩治及交部议处矣”。此时除山东督军田中玉议而不处外,其他三人已被撤职,也就是说已部分满足了外交团的要求。至于将来保障即“护路”一项,复文则表示:“本国政府碍难同意,深望外交团重加考量,……本国政府自动改良护路之计划,决意极力进行,期获最良之效果也。”[17](227—230页)对护路案一项予以坚决否认。中国政府的复牒,措辞委婉,颇具委曲求全之意,但由于对护路案一项表示反对,外交团并不满意,认为内容空洞,尤其是英国“反对特别激烈,主张逐条驳复”[30]。外交团开始准备第二次通牒。

第二次通牒的焦点集中在外侨的安全问题上。因为在临城劫车案后,又有几处地方发生土匪绑架外人的事件,虽没有临城事件大,但也足以使在华外人惊恐不安。10月4日,外交团将临案二次通牒送交北京政府外交部,强调鉴于当时中国国内秩序紊乱,为保证外侨在中国的生命、财产安全,原则上仍“维持8月10日联衔照会所注意之各点及办法,全部相应照请贵国政府仍按照上述照会内所指定各项办法施行”[17](230—231页)。此时,中国国内政局发生变化,10月5日,曹锟当选为中华民国大总统。外交团利用曹锟急欲得到国际社会承认的心理,乘机要求新政府完全答应“临案通牒”的要求。曹锟就职时,“外间即盛传,外国主张中国政府对此案,若不于15日以前有相当之答复与有诚意的磋商,则外国对觐见新总统一事,亦当加以考虑”[31]。外交团特别对于北京政府对山东督军田中玉议而不处一事,表示非常不满。临案后,外交团所提的四个责任人有三个已被撤职,唯独与曹锟私交甚好的田中玉还在督军位置上,因此外交团坚决要求撤消田中玉官职。权衡利弊得失,曹锟只好将田中玉免职,外交团于是同意于15日一起觐见新总统曹锟。

在觐见的同时,外交部将第二次临案复牒交给外交团,对其无理要求再次作出一些让步。在赔偿一项,除原已承认之外,又加上“附带赔偿”一项(见第一次通牒中所说)。关于惩罚一项,田中玉此时已被免职,当然也不成问题了。但是,对极其敏感的路警问题,新组建的曹锟政府加以委婉拒绝:“对于外交团之关怀路警问题及其襄助之盛意,深为纫感。本国政府深信所采严厉之剿匪计划与夫新订之护路办法,定能使外人在中国内地施行及居住之安全益臻巩固也。”[17](231—232页)外交团对于此复牒中赔偿与惩办两项已无甚异议,但以英国为主的几个国家(荷兰及意大利)对于护路案仍一意孤行,继续进行讨论,试图让中国政府接受拟订办法。国人对于此复牒则表示非常痛心:“吾侪反复审阅该牒,既愤且痛。区区觐贺,尚忍负此重大之牺牲,则后此难题,何堪设想?……呜呼!如此当局,尚何言哉!”[32]曹锟政府的处境真可谓内外交困。

尽管英国一意在铁路问题上实现自己的护路计划,但外交团内部始终未能达成一致意见。英国眼看无法实现自己的初衷,也就不象原先那样积极,所以由外交团所提之护路案就一直拖延着,日本提出的修正案也未能形成共识。而中国方面一直在筹划自己的护路办法。12月初,北京政府将先前在交通部下设立的铁路警备处改为直属国务院管辖的督办铁路警备事宜处,以增重其权限,又专门从陆军部调拨两旅充任护路军,并订定了详细的组织条例,对机构设置、人员安排及薪资保证做了说明[33]。外交团对此并无甚异议,而所议的护路案最后也就不了了之。

在赔偿方面,中国政府虽然同意按外交团的通牒偿付,但赔偿的具体金额当时并未算出。到1924年4月3日,临城劫车案发生快一年时,外交团才将临案的具体赔偿金照会送交中国外交部。按北京政府元计,其具体数额[17](161页)如下。

国名	甲种赔偿(元)	乙种赔偿(元)	合计(元)	各国总计(元)
美国	91,389.00	52,250.00	143,639.00	354,220.00
英国	13,352.00	52,700.00	66,052.00	
法国	14,147.00	11,000.00	25,147.00	
意大利	93,340.00	7,500.00	100,840.00	
墨西哥	4,543.00	7,200.00	11,743.00	
丹麦	6,299.00	500.00	6799.00	

此数是按照外交团致中国政府关于临城劫车案的第一次通牒,根据甲乙两种赔偿按“累进计偿”原则算出的,计偿的标准则由外交团自定。因美国被绑架的旅客在各国中最多,因此赔偿数额也最大。对于此项巨额赔款,北京政府本打算驳复,提出由相关国家派出人员与中方一同核实。外交团不仅予以拒绝,甚至表示要将赔款追加到50余万[34][35]。北京政府态度随即软了下来,不再提联合核实之事。之后,外交团又几次召开会议,要求中国政府照单赔偿,但北京政府当时并未交出赔偿金。事情就一直拖着,又过了近一年,1925年2月,北京政府突然将全部临案赔偿金共36.3301万元(法国及意大利的附带赔偿有所增加)交至当时外交团公使领袖荷兰公使手中。当时美国公使舒尔曼在将赔偿金转交给临城劫车案的当事人鲍威尔时表示:“对北京政府忽然同意赔偿火车上的旅客遭到的损失,特别是被俘外国人在囚禁期间遭到的损失,感到非常的惊讶。”[1](121—122页)至于北京政府为何突然作出连舒尔曼都感到意外的偿付决定,因笔者资料有限,暂时不能明了其中原因,姑置不论。

### 三 余论

由临城劫车案所引发的外交交涉,终以北京政府对被掳外人做出巨额赔偿而告终。事情虽然结束了,但其对当时中国的国际关系及国内社会的影响却是巨大的。(一)临城案使在外的外人丧失安全感,使驻华各国对北京政府更加失望,中国的国际地位益形受损。临城劫车案固然是一群土匪所为,但本质上则是军阀混战的结果,对此驻华各国是有共识的。《字林西报》载文说:“考土匪猖獗之原因,除政局纷乱外,即为在上者之不负责任,仅知拥兵自卫,而不顾地方治安。匪势之日炽,初非当道之无力痛剿,乃其不愿痛剿也。”[36]临案的发生使生活在中国的外人惊恐不已,备觉生命及财产安全受到威胁,纷纷要求列强各国对中国进行武力干涉,以确保其生命财产安全,从政治、经济、军事上对中国进行严厉制裁。虽然当时各相关国家政府并未对此予以响应,但却促使各国政府要求中国做出相当赔偿、惩办相关官员,并欲趁此实现对中国铁路的共管。各驻华公使鉴于临城案的发生,甚至提议延期召开关于撤消在中国的治外法权及关税自主会议(在华盛顿会议中提出的)[37](55页),致使中国的长远利益受到损害。(二)临城案的中外交涉充分说明北京政府的软弱无力。尽管临城通牒引起全国各阶层的强烈反对,即使是当时的当权派曹锟、吴佩孚等亦通电表示反对,但在外交团的强大压力下,在外交团以临城案作为承认新政府的条件时,曹锟等很快便作出让步,仓促答应外交团的要求,令国人备受屈辱。当时的外交总长顾维钧堪称职业外交家,善于同外人谈判,但在临城案交涉中则表现出诸多无奈,尽管他认为临案通牒的要求不公正,要求所依据的原则站不住脚,但最终在政府与外交团的压力下也不得不一再作出让步。陈独秀曾说过:“弱国无外交,这句话或不尽然,昏乱政府无外交,那便是自然的结果了。”[38]这句话正可以作为临城案交涉中北京政府的最好写照。

### 注释:

①参见张知寒、王学典《临城劫车案述论》(《齐鲁学刊》1983年5期),王允琳《山东建国自治军暨“临城劫车案”》及魏棣九《我对于王允琳君所述山东建国军暨“临城劫车案”之不同意见》(台湾《山东文献》第23卷第4期,1998年12月出版及第

24卷第3期,1999年9月出版),均对发动此劫车案的所谓山东建国自治军及劫车后营救入质的经过作了详细介绍。而吴蕙芳《“社会盗匪活动”的再商榷——以临城劫车案为中心之探讨》(《近代史研究》1994年4期);Reeves, Caroline, “Holding Hostages in China, Holding China Hostage: Sovereignty, Philanthropy and the 1923 Lincheng, Outrage” (Twentieth-Century China, Vol. 22, No. 1)以及 Yu Youwei, Phil Billinsley, “When Worlds Collide: Chinese Bandits and Their ‘Foreign Tickets’” (Modern China, Vol. 26, No. 1),则从社会史角度对临城劫车案中劫匪产生的社会背景、劫匪心理及社会救助等方面进行了阐述。介绍由劫车案所引发外交交涉的论著则较少,主要有石源华《中华民国外交史》(人民出版社1994年版),郭廷以《中华民国史日记》第1册(台湾中研院近代史所1979年版),但叙述极为简要。新近发表有关临城劫车案的文章可见汪朝光的《临城劫车案及其外交交涉》,《南京大学学报》2005年第1期。该文可说是第一次专门论述临城劫车案所引发的外交交涉,与本文的论题相同,但侧重点却不完全一样,汪先生的文章不仅论及外交交涉,更对临城劫车案中土匪的情况及释俘谈判等都作了详细的介绍。而本文则只对由此案所引发的外交交涉作论述。另外对于临城劫车案最后的善后赔偿问题,汪先生认为赔偿最后是不了了之,实际并非如此,在1925年北京政府将这笔款赔付了外交团。

②抱犊崮在峄县、临沂、费县、滕县四县交界的插花地上,大部分属于峄县,为山中诸峰之冠。山顶之上突出的悬崖绝壁,俗称犊。传说昔年为了耕种犊顶田地,由于路险,牵不上牛去,只好抱个小牛犊上去,养大了再种地,故名抱犊崮。

### 参考文献:

- [1] 鲍威尔. 鲍威尔对华回忆录[M]. 邢建榕等译. 上海:上海译文出版社,1994.
- [2] 津浦车在临城被劫事件[N]. 申报,1923-05-08(6).
- [3] 津浦路临城大劫案续闻[N]. 申报,1923-05-09(7).
- [4] 津浦路大劫案之外报评论(转载字林西报消息)[N]. 申报,1923-05-09(10).
- [5] 巨缘. 文明的列强 野蛮的中国[J]. 向导周报, 1923-05-23(26).
- [6] 陈无我. 临城劫车案纪事[M]. 长沙:岳麓书社,1987.
- [7] 季啸风,沈友益. 中华民国史史料外编:第87卷[M]. 南宁:广西师范大学出版社,1996.
- [8] The Counselor of Legation at Peking (Bell) to the Secretary of State(May 9,1923). *Foreign Relations of the United States, 1923*, Vol. I. Millwood, New York, Kraus Reprint Co., 1982.
- [9] 国内专电[N]. 申报,1923-05-09(4).
- [10] 政协枣庄薛城区委员会文史资料委员会. 薛城文史:第1辑[M]. 出版情况不详,1986.
- [11] 津浦路大劫案汇闻[N]. 申报,1923-05-26(6).
- [12] 津浦路大劫案汇闻[N]. 申报,1923-05-26(7).
- [13] 津浦路劫案十八志[N]. 顺天时报,1923-05-24(7).
- [14] 外票释放中之西报评论[N]. 时事新报,1923-06-14(1-2).
- [15] 外交团讨论临案善后之决议[N]. 时事新报,1923-07-22(1-2).
- [16] 顾维钧回忆录:第1分册[M]. 中国社科院近代史研究所译. 北京:中华书局,1986.
- [17] 中国第二历史档案馆. 中华民国史档案资料汇编:第3辑外交[M]. 南京:江苏古籍出版社,1991.
- [18] 临案通牒行将驳复[N]. 晨报,1923-08-31(2).
- [19] 曹吴通电反对之理由[N]. 时事新报,1923-08-30(1-2).
- [20] 章龙. 护路阴谋中之曼德计划[J]. 向导周报, 1923-08-15(36).
- [21] 章龙. “自动处置”声中之共管案[J]. 向导周报,1923-08-22(37).
- [22] 万目睽睽之路警问题[J]. 顺天时报,1923-08-23(2).
- [23] 振宇. 护路案与各国间之利害冲突[J]. 向导周报, 1923-08-22(37).
- [24] 渊泉. 护路案与英人之阴谋[N]. 晨报,1923-08-25(2).
- [25] 王晓华,李占才. 艰难延伸的民国铁路[M]. 郑州:河南人民出版社,1993.
- [26] 铁路共管案之由来[N]. 晨报,1923-08-25(2).
- [27] 美国政府反对英国对华计划[N]. 时事新报,1923-07-22(1-2).
- [28] 外兵护路案[N]. 时事新报,1923-08-28(1-2).
- [29] 使团昨日会议路警案[N]. 顺天时报,1923-08-29(2).
- [30] 前日外交团会议真相[N]. 益世报,1923-09-29(2).

- [31] 临案交涉一波三折[N]. 顺天时报, 1923-10-13(2).
- [32] 渊泉. 可痛心之临案复牒[N]. 晨报, 1923-10-16(2).
- [33] 督办铁路警备事宜处组织条例[N]. 晨报, 1923-12-09(2).
- [34] 临案赔偿要求核减[N]. 申报, 1924-04-19(4).
- [35] 国内专电栏之北京电[N]. 申报, 1924-05-04(6).
- [36] 字林报主张以武力干涉中国[N]. 时事新报, 1923-07-18(1-2).
- [37] 张绍曾答旧金山万国通讯社记者萨次曼问[N]. 新申报, 1923-06-03. 转引自: 史鹏, 等. 民国四大奇案[M]. 香港: 中原出版社, 1988.
- [38] 独秀. 时事短评[J]. 向导周报, 1923-05-02(23).

## Negotiation Between China and Foreign Countries Involved in Lincheng Hijack

BIE Lin

(History and Culture Institute, Sichuan University, Chengdu, Sichuan 610064, China)

**Abstract:** The year of 1923 witnesses Lincheng Hijack Case involving foreign passengers. The foreign countries concerned make protests and bring pressure to the Chinese authorities, demanding that the foreign hostages be quickly rescued. After the case is solved, the foreign countries dispatch "Lincheng Case Notes", demanding that damages be paid and officials concerned be punished. Britain even raises railroad protection record that Chinese railroad is to be put under control of Chinese and foreign management. "Lincheng Case Notes" arouse unanimous opposition from all Chinese circles and leads to serious diplomatic negotiation, which ends in payment of damages, dismissal of officials, and rejection of British railroad protection record.

**Key words:** "Lincheng Case Notes"; diplomatic corps; negotiation; railroad protection record

[责任编辑: 凌兴珍]