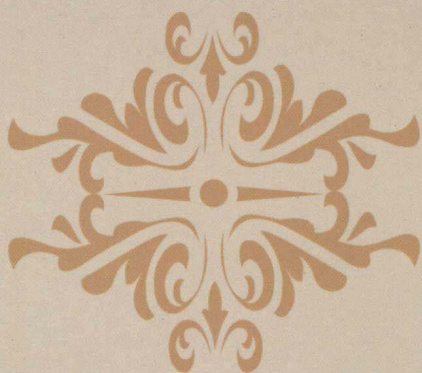


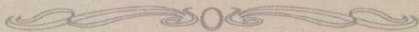
T E S E X U E K E X I L I E

近代东北铁路 附属地

程维荣·著



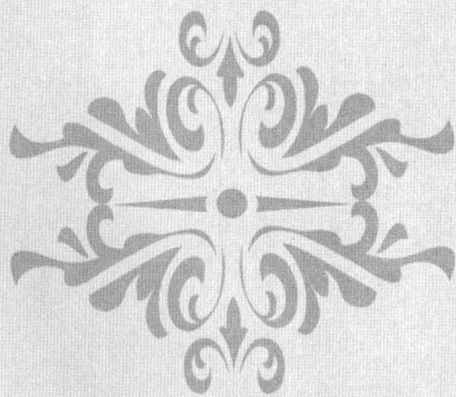
上海社会科学院出版社



E S E X U E K E X I L I E

近代东北铁路附属地

程维荣·著



上海社会科学院出版社

图书在版编目(CIP)数据

近代东北铁路附属地/程维荣著. —上海: 上海社会科学院出版社, 2008

ISBN 978 - 7 - 80745 - 248 - 5

I. 近... II. 程... III. 铁路运输—经济史—东北地区—近代IV. F532.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 083372 号

近代东北铁路附属地

著 者: 程维荣

责任编辑: 张晓栋

封面设计: 闵 敏

出版发行: 上海社会科学院出版社

上海淮海中路 622 弄 7 号 电话 63875741 邮编 200020

<http://www.sassp.com> E-mail: sassp@sass.org.cn

经 销: 新华书店

印 刷: 上海长阳印刷厂

开 本: 787×1092 毫米 1/16 开

印 张: 21

插 页: 2

字 数: 375 千字

版 次: 2008 年 8 月第 1 版 2008 年 8 月第 1 次印刷

ISBN 978 - 7 - 80745 - 248 - 5/F · 042

定价: 42.00 元

版权所有 翻印必究

总 序

王崇喜

上海社会科学院创建于1958年。半个世纪以来,全院科研人员为繁荣哲学社会科学理论,为使学术研究更好地服务于社会主义伟大事业,付出了艰辛的劳动,取得了丰硕的成果,经受了历史的检验,赢得了良好的学术声誉。特别是进入21世纪以后,我们审时度势,明确定位,提出把上海社会科学院建设成为“国内一流、国际知名的社会主义新智库”的目标,以此为导向,切实推进重点学科和特色学科建设,使上海社会科学院的科研工作和科研水平获得了进一步的提升。

社科院50年的学科建设与发展取得了辉煌的成就

作为哲学社会科学的专业研究机构,上海社会科学院成立伊始就以扎实深入的学术研究为各项工作的重心。我院的科研人员广泛开展社会调查,积极投入对社会主义现实问题的理论探讨。1959年4月,经著名经济学家孙冶方倡议,在上海召开了以商品生产和价值规律作用为主题的全国第一次经济理论讨论会。为此,经济所成立了三个调查组,兵分三路同时开展社会调查,写出了11万字的6个调查报告。这些研究成果密切联系社会实际,记载了有关价值规律作用的许多生动资料,引起学术界的重视。1961年,姚耐、雍文远等主编的《政治经济学教材(社会主义部分)》出版,它是我国在“文化大革命”前公开出版的第一本社会主义政治经济学著作,发行量达20多万册。

在文献资料的搜集整理方面,我院的科研人员也做了大量工作。1958年9月,由经济研究所科研人员编撰的《南洋兄弟烟草公司史料》、《恒丰纱厂的发生发展与改造》由上海人民出版社出版。同年10月,《大隆机器厂的发生发展与改造》、《上海解放前后物价资料汇编》由上海人民出版社出版。《光明日报》、《学术月刊》、《新闻日报》及国外学术刊物对此作出了积极的评价。1958年以后,历史研究所的科研成果《上海小刀会起义史料汇编》、《鸦片战争末期英军在长江下游的侵略行为罪行》、《五四运动在上海史料选辑》、《辛亥革命在上海史料选辑》、《戊戌变法史论

从》等相继问世。这些珍贵文献的整理和出版,为 60 年代初期全国史学界共同促进中国近代史的研究,作出了基础性的贡献。

1978 年,上海社会科学院恢复重建。广大科研人员焕发出极大的科研热情,他们始终坚持以马克思主义为思想指导,牢牢抓住难得的历史机遇,紧紧围绕改革开放的主题,全力服务于全国和上海的发展,在基础理论和现实应用两大领域着力突破,哲学、法学、经济学、文学、历史学、社会学等都取得了一批具有重大社会影响的成果。

学科是孕育学术杰出人才的摇篮。这里仅以经济学和毛泽东思想邓小平理论研究两个学科的发展为例加以说明:

在经济学研究领域,1980 年,陈敏之提出住宅是商品的观点,为后来房地产市场的兴起和福利分房制度的改革作了最初的理论准备。1985 年,雍文远主持的国家课题“社会必要产品论”对社会主义政治经济学进行了体系创新和理论深化。这两项成果都获得了孙冶方经济学奖。此外,部门经济研究对社会经济的推动作用日益显著。1982 年,上海社会科学院向国务院提交《关于建立和开发长江三角洲经济的建议》。1983 年,部门经济研究所承担的国家课题“上海经济发展战略研究”得出重要的研究结论:(1) 上海城市经济必须从以工业为主的单功能向多功能方向转变;(2) 上海工业发展必须由拼设备向依靠高技术进步的方向转变;(3) 在产业结构方面,必须从优先发展工业向优先发展第三产业转变。90 年代初,姚锡棠等参与开发浦东研究的学者提出:浦东应建设成为既有金融贸易中心,又有先进制造业的多功能的综合经济中心;在尽量发挥外滩作用的同时,要下决心把中央商务区特别是金融中心放在浦东的陆家嘴;浦东开发开放的重要目标之一,是带动长江流域特别是长三角的发展。而 18 年来浦东和长三角的发展,正是印证了姚锡棠等人的战略判断。在这个基础之上,浦东新区也和上海社会科学院结成了战略合作关系,正在共同推进关于浦东改革“先行先试”的战略研究。

1991 年 11 月,我院毛泽东思想研究中心正式成立。1993 年 2 月,院党委决定成立上海社会科学院邓小平理论研究中心。这是全国第一个邓小平理论研究中心。中心成立后马上参与筹备中宣部 1993 年 6 月在上海召开的第一次全国“建设有中国特色社会主义理论研讨会”。1994 年 1 月,江泽民同志《在全国宣传思想工作会议上的讲话》中提出“在中央党校、国家教委、中国社会科学院、解放军国防大学和上海社会科学院组建的 5 个研究建设有中国特色社会主义理论的基地,要发挥骨干作用”,我院被列为全国研究建设有中国特色社会主义理论(1997 年党的十五大将这一理论确立和命名为“邓小平理论”)五大基地之一。

进一步加强学科建设,共同发挥基础理论与 应用研究在社会主义新智库建设中的作用

党的十七大报告提出:“繁荣发展哲学社会科学,推进学科体系、学术观点、科研方法创新,鼓励哲学社会科学界为党和人民事业发挥思想库作用,推动我国哲学社会科学优秀成果和优秀人才走向世界。”这是对我院建设社会主义新智库的根本要求,也是我院学科建设应当为之不懈努力的目标。

为了更好地发挥上海社会科学院的整体优势,努力拓展哲学社会科学研究广阔领域,既重视和加强原有基础理论研究,又鼓励和扶植新的学科增长点,我院于2002年正式确定政治经济学、产业经济学、世界经济、国际关系、经济刑法、上海城市史研究、思想文化、社会转型与社会发展等8个重点学科,集中一定的资源推动这些学科的建设。2006年,我院的重点学科增加到12个,除原有的8个以外,还增加了马克思主义理论、城市文化、中国近现代经济史和传统中国的社会文化研究。同时,批准了14个特色学科,分别是:劳动就业与社会保障,文化创意产业,家庭学,租界、租借地等特殊地区研究,犹太学研究,上海合作组织研究,西方文学文化批评思潮研究,近代中国社会研究,经济伦理学,中西哲学比较研究,中国学术思潮史,科学哲学研究,信息资源管理,城市化研究。重点学科和特色学科的设置,体现了我院在学科定位、科研理念、科研体制和科研方法上的创新和探索,也从一个侧面反映了哲学社会科学研究正在发生的转型以及中国特色社会主义建设事业对哲学社会科学研究的新要求。

近几年来,我院学科建设和发展取得了十分骄人的成绩。一方面为推动基础理论研究和创新做出了重要贡献,许多重要观点、思想和方法在上海乃至全国都产生了十分重要的影响;另一方面,也为上海乃至全国的经济社会发展提供重要的决策咨询和服务,许多好的政策建议都引起党和政府的高度重视。学科建设和新智库建设正在形成新的良性互动关系。

其实,社会主义新智库建设既离不开扎实的基础理论的创新发展,也离不开应用对策的系统研究。我院学科建设和发展是构建社会主义新智库的重要基础。没有学科建设和创新,就不会有扎实的基础理论和创新,新智库建设也就不会有活水之源。事实已经证明,大量的有针对性的对策研究和应用研究一定是建立在扎实的基础理论研究基础上的,否则就不会有科学性,不会有说服力。因此,在推进新智库建设中,我们必须要以学科建设为重要抓手,通过促进学科发展,为智库建设提供理论基础、为党和政府提供决策咨询、为繁荣和发展哲学社会科学提供人才服

务,为社会文明进步提供智力支持和知识服务。当前,我院学科建设正面临前所未有的机遇和发展形势,我们应当抓住机遇,积极主动地适应党和政府对于哲学社会科学繁荣发展提出的新要求,努力从如下几方面着手,加大学科建设和发展的力度。

一是以促进学科建设夯实研究基础,推动理论创新。理论基础和科研学术能力是我们的立院之本,也是我们建设社会主义新智库的根本所在。我们要进一步加强学科建设,鼓励研究人员以学科发展为载体,扎扎实实做好基础理论的研究,推动基础理论创新。

二是以促进学科建设提升决策咨询研究和智库服务的能力与水平。学科建设是提升决策咨询研究能力和水平的基础。我们鼓励科研人员在开展扎实的基础理论研究的同时,积极申请和承担决策咨询研究课题,以学科发展带动决策咨询研究。

三是以促进学科建设培养和开发智库型人才。科研人才是我们的建院之本,智库型人才则是我们建设智库能力之本。我们通过学科建设带动学术团队成长,一方面注重发挥研究者的个体主动性、创造性,同时更注重推动不同学科的综合研究和团队研究。我们要充分利用社科院多学科的优势,积极开展跨学科综合性研究,促进人文社会科学各学科之间交叉融合,促进哲学社会科学与自然科学相互渗透。

呈现在读者面前的这套丛书,集中反映了我院重点学科、特色学科近年来的研究成果。其中有功力扎实的理论分析,也有思想敏锐的真知灼见;有基础雄厚的体系构建,也有匠心独具的新颖见解;有对传统文化的反思,也有对现实问题的追踪。通过这些重点学科和特色学科成果的展示,我们可以感受到上海社会科学院科研人员不断求索的敬业精神,同时也印证了哲学社会科学在我国特别是上海的发展和繁荣。我相信,在未来的发展中,我院的学科建设一定会为新智库的发展做出更好更多的贡献。

2008年6月

(作者系上海社会科学院党委书记、院长)

绪 论

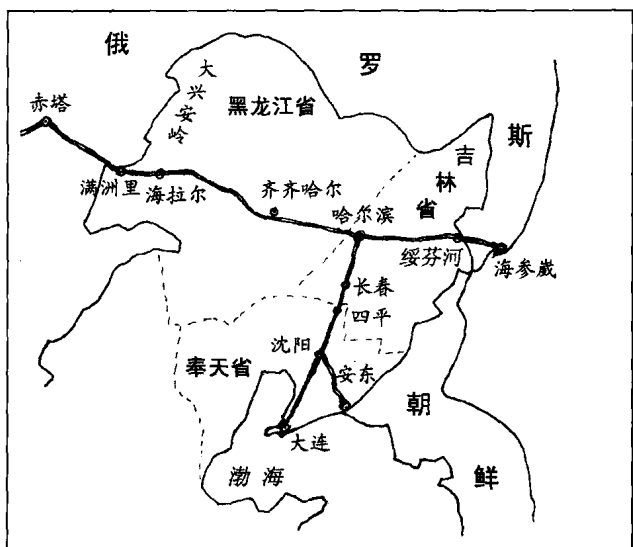
近代东北铁路附属地肇始于 19 世纪末在中国东北开始修建的中东铁路。中东铁路原称“大清东省铁路”或“东清铁路”，意为清朝东北境内的铁路：“列强以铁路政策侵略中国，首先发难以启祸胎者，东清铁路也”；“东清铁路者，西力东渐，第一之引导线也”。^①又称“东省铁路”，或称“中国东省铁路”、“中国东方铁路”，均指 19 世纪末至 20 世纪初俄国根据《中俄密约》、《合办东省铁路公司合同》等条约在中国东北修建的从满洲里到绥芬河之间的铁路，长 1 481.2 公里。中国境内以后的铁路名称都来源于该路两端地名，这条铁路的名称却是指位于中国东北境内。为了简略，又被称为中东铁路，^②或中东铁路干线。辛亥革命后，不再使用“大清东省铁路”或“东清铁路”名称。本书按照习惯，将该铁路从一开始即称作中东铁路。

从哈尔滨到旅大的铁路，由俄国根据中俄《旅大租地条约》及其续约所建造，起先被称为东省铁路南满洲支路，^③以后一般称作中东铁路支线，全长 945.3 公里。其中，从哈尔滨到长春段又称中东铁路南线，长 242.1 公里。长春以南段，在日俄战争后根据日俄《朴茨茅斯条约》、中日《会议东三省事宜正约》转让给日本。日本将该段铁路与由安东至沈阳铁路以及其他相关各支线统称为南满铁路，包括大连至长春间 703.2 公里、安东至苏家屯间 261.1 公里，加上相关支线，总长 1 200

① 袁德宣：《中国铁路史》，东京清国留日学生会馆 1907 年印行，第 73—74 页。

② 以上名称分别见 1896 年 9 月《合办东省铁路公司合同》标题及第 1 款，1898 年 3 月《旅大租地条约》第 8 款，以及同年 6 月《东省铁路公司支路合同》第 1 款。1896 年 12 月，俄国将准备在中国东北修建的铁路定名为“满洲铁路”，遭到李鸿章反对。李鸿章坚持“必须名曰‘大清东省铁路’。若名为‘满洲铁路’，即须取消允给之应需地亩权”。最后正式定名为“大清东省铁路”，又称“中国东省铁路”，简称为“东清铁路”，亦称东省铁路或中东铁路。“是则中东路建筑之当初，即在李鸿章，亦已深知种祸于他日。所差幸者，名为‘中国东方铁路’（英文名 Chinese Eastern Railway），缩称为‘中东铁路’或‘东省铁路’。”见雷殷：《中东路问题》，国际协报馆 1929 年版，第 1 页。

③ 见 1898 年 6 月《东省铁路公司支路合同》。



清末中东铁路与南满铁路示意图

余公里。^①

中东铁路干线、南线,以及南满铁路,总长达 2 900 余公里。

铁路附属地即中东铁路干线、南线,以及南满铁路等分别由俄、日占据的沿线地区。根据《合办东省铁路公司合同》及其他相关条约,凡中东铁路公司“建造、经理、防护铁路所需之地,又于铁路附近开采沙土、石块、石灰等项所需之地”,得以通过无偿占用、购买、长期租借等各种方式,而占用一定的土地,形成了特定地域。^②俄方将铁路两侧的这种土地称为“铁路用地”、“铁路专用地”或“铁路租用地”。实际上,无论是中东铁路还是南满铁路,这种铁路用地都通过各种合法的或非法的途径不断扩大,远远超出了“建造、经理、防护铁路”,以及“于铁路附近开采沙土、石块、石灰等项所需”的面积,而包括了沿线各站所划出用作市街的土地,以及农场的

① 关于中东铁路干线、支线等的长度,历来众说纷纭。如有说中东铁路干线长 1 408 公里,甚至 1 726.51 公里,一说中东铁路干线从满洲里国境至绥芬河国境全长 1 496.149 2 公里,以哈尔滨站为中心为基准,包括西线满洲里国境至哈尔滨 944 公里又 470.2 米,东线哈尔滨至绥芬河国境 551 公里又 679 米;又有说中东铁路支线长 946 公里,安奉线(指安东到苏家屯)长 260.2 公里,等等。本书主要采用孙永福等《中国铁路建设史》(中国铁道出版社 2003 年版,第 838 页)的数据,同时参考于庆臻《哈尔滨铁路局志》(中国铁道出版社 1996 年版,第 282 页)的说法。

② 本书所引用的各项条约、规章等,主要出自张伯英编:民国《黑龙江志稿》,黑龙江人民出版社 1992 年版;王铁崖编:《中外旧约章汇编》,三联书店 1957 年版;《中外条约汇编》,台北文海出版社 1964 年编纂出版;尹寿松编:《中日条约汇纂》,东北外交研究委员会 1932 年印行;中日条约研究会编:《中日条约全集》,中日条约研究会 1932 年印行等,恕不一一注明。

土地,部分森林、矿山的土地。

日本则将南满铁路专用地称为铁路附属地。日本夺取长春以南段铁路后,于1906年8月发布的递信、大藏、外务三大臣关于管理满铁之命令书,第4条关于满铁经营附带事业的规定中有“在铁路附属地经营土地及家屋事”项,第5条有“在铁路及附带事业之用地内关于土木、教育、卫生等须为必要之设施”的规定,第6条则有关于“对铁路及附属事业用地内之居民征收手续费及分摊其他必要费用”的规定。^①南满铁路附属地属于日本继承、扩大俄国在东北的部分权益,进而在东北南部形成的势力范围。

以后,铁路附属地的名称同样被用于指称中东铁路用地。本书为研究的方便,在综合表述的时候,按照习惯,将俄国、日本在中东铁路、南满铁路沿线所占用的土地统称为铁路附属地。

俄国所占中东铁路干线及其南线土地曾经达到20余万垧,^②超过实际意义上的铁路用地2倍以上。日本所占南满铁路附属地面积,1931年增加到482.8平方公里;到1936年,占地1平方公里以上的市街有30个。

铁路附属地是近代列强向中国扩张势力的结果,又是俄国、日本角逐于中国东北的特殊产物。它随中东铁路的兴建而出现,沿中东铁路、南满铁路及其支线互相连通。俄、日两国分别利用强权,迫使清朝政府签订条约承认铁路附属地,有些地段则根本不经条约而形成,严重侵犯了中国的主权。俄、日两国不向中国交纳租金,却分别在铁路附属地驻扎军队、警察,征收各种捐税,行使司法权,并分别设立了中东铁路公司和南满洲铁道株式会社(“满铁”)实施对铁路附属地的行政管理。俄、日还在铁路附属地内伐木、垦殖、开矿,经营交通、工商、市政、金融,从事教育和其他各种文化活动。铁路附属地实际上成为俄、日两国在中国境内具有殖民地性质的独立王国,也是其向中国其他地区扩张和进行各种干涉中国内政活动的基地。

1917年俄国十月社会主义革命推翻了资产阶级临时政府,为中国收回中东铁路用地主权创造了机会。中国地方当局先后派遣军队与官员进入铁路用地,于1918年初开始收回用地内的行政权与司法权。1920年10月,北京政府颁布《东省特别区法院编制条例》13条,首次废除中东铁路用地的名称,而改为东省特别区,将其作为中国领土上由中国政府管辖、同时采用居民自治制度的特殊区域。1924

① [日]佐田弘治郎:《南满铁路纪略》,满洲日日新闻社1927年版,第10页。

② 1垧10亩,1亩666.6平方米。20万垧合1300余平方公里。

年起,通过中苏《解决悬案大纲协定》等条约,中东铁路实现了中苏共管。1931年“九一八”事变爆发后,日本迅速占领我国东北全境,但顾忌对苏关系,尚不敢直接攫夺中东铁路。1935年,苏联单方面将中东铁路出售给日本,日本实现了对整个东北地区铁路交通的垄断。为了掩饰门面,日本于1937年宣布“取消”治外法权与铁路附属地行政权,将其“交还”给伪“满洲国”。这样,经过近40年的延续与扩展,铁路附属地形式上结束了其存在,但实际上,日本仍然保持其对这类地区的军事占领。

研究铁路附属地问题,有其独特的学术价值。

铁路附属地是近代中国东北特有的现象,是随着中东铁路干线与支线的建设而出现、随着铁路的延伸而逐步延长并拓宽的。后来,中东铁路干、支线又与其他一些铁路相连接或者受其他铁路的环绕。关注铁路附属地,有助于研究近代东北铁路交通的兴起与发展,探讨东北铁路的机构、行车、站场及设备、列车接发、调车作业、客运服务、国际联运、军运、货运设备与计划、经营管理等。推而广之,这是研究整个中国近代铁路事业发展必不可少的组成部分。

铁路附属地位于东北,是东北近代发展的中心区域。东北近代森林、矿业、工商、农业、金融,以及教育、文化,原来以传统封建性为主,只有部分地区与行业出现了一些资本主义成分。到中东铁路干支线的建设及其所代表的外国势力的渗透时,就开始形成一个巨大的转折,转向半殖民地半封建性。研究东北近代史包括经济文化的发展,不能不涉及铁路附属地。而东北在许多方面又开近代中国风气之先,在整个中国占据重要的地位。东北与国内其他区域有着密切的联系。研究整个中国近代的政治、经济、文化,也不能不涉及铁路附属地。

铁路附属地与近代列强在中国其他地区建立的租界、租借地有若干相似之处,从大的方面来说,它们属于一个类型。同时,铁路附属地又有自己形成的历史的和地域的特定条件,有着自己独立发展的脉络,与租界、租借地之间存在明显的分野。研究铁路附属地,有助于从本质上把握铁路附属地与租界、租借地的联系与区别,加大对租界、租借地研究的科学性,从而更加全面与深刻地认识中国近代的这些历史现象。

铁路附属地的出现、建设与发展,除了中国以外,还涉及俄国(苏联)、日本、英国、德国、法国、美国等列强,并且涉及中国的邻国朝鲜。其中主要是俄、日两国侵犯中国主权,中国被迫忍辱退让又在一定程度上维护并伺机收回主权的的关系,以及俄、日两国互相争夺与协调的关系。“日本之殖民地中,库页、台湾之铁道,其任务不过应地方之交通。然而满铁及其支线,立于朝鲜铁道之前,为日本之楔,其力至

强,深入亚洲大陆,而为日本殖民地之重。”^①研究铁路附属地,有助于研究近代东北亚国际关系,特别是列强在中国东北势力格局的演变发展。

对铁路附属地问题的研究,近代以来出现了不少资料性与研究性成果。主要包括:一,各种条约、法规、章程、铁路经营记录等原始资料及其汇编;二,俄国(苏联)、日本等国涉及铁路附属地的论著;三,中国在1949年以前涉及铁路附属地的论著;四,最近20多年来中国国内涉及铁路附属地的论著。就上述第二类来说,出于各自所持立场,替本国方针政策粉饰、夸大铁路附属地正面作用的问题往往比较突出;而上述第三类主要是20世纪20年代至30年代有关东北问题的研究成果,虽然有一定的学术价值,但多数是出于当时中苏、中日关系的实际状况,而带有某种宣传的需要,学术性欠缺一些;就第四类来说,主要是在论述中国铁路、租界或者东北地方史问题时,旁涉铁路附属地,目前还没有一部有关铁路附属地问题的专著。

因此,近代东北铁路附属地基本上是一个尚待开发的研究领域,存在不少值得探讨、令人饶有兴趣的问题。该项研究对澄清中国近代史上与铁路附属地相关的政治、法律、经济制度和文化发展以及中外关系演变的一些问题,也将产生一定的推动作用。

本书即针对上述情况而著述。本书在准备与写作过程中,着重资料的搜集整理工作,并注意对资料的分析与辨别。本书以历史唯物主义为指导,所采用的研究方法,主要是调查走访的方法、数据分析的方法、国别比较的方法、历史与逻辑相结合的方法,以及宏观与微观相结合的方法,力图在分析历史事件、历史人物与相关经济、政治、法律制度的同时,从整体上把握铁路附属地产生、发展与消亡的规律。

希望本书的论述,能对读者了解上述问题有所裨益。

^① 汤尔和:《满铁外交论》,商务印书馆1930年版,第2页。

目 录

CONTENTS

绪 论 / 1

第一章 铁路附属地的起源与概况 / 1

- 第一节 近代东北形势与《中俄密约》 / 1
- 第二节 《合办东省铁路公司合同》及中东铁路公司 / 11
- 第三节 旅大租借地与中东铁路支线的确定 / 15
- 第四节 铁路附属地的条约依据 / 17
- 第五节 铁路附属地的法律地位 / 20

第二章 中东铁路用地的形成 / 26

- 第一节 中东铁路工程与俄军占领东北 / 26
- 第二节 彼得堡交地谈判与拒俄运动 / 33
- 第三节 中东铁路用地的形成与扩展 / 39
- 第四节 铁路交涉机构的出现 / 49

第三章 南满铁路附属地的建立 / 51

- 第一节 列强在东北的利益冲突与日俄战争 / 51
- 第二节 中日《会议东三省事宜正约》与铁路支线权益的转移 / 56

- 第三节 南满洲铁道株式会社及其性质 / 60
- 第四节 南满铁路附属地的形成与扩张 / 65
- 第五节 围绕南满铁路附属地的政治形势的变化 / 72

第四章 主要铁路附属地 / 79

- 第一节 中东铁路枢纽——哈尔滨铁路用地 / 79
- 第二节 满洲里、海拉尔、富拉尔基、昂昂溪、扎兰屯、绥芬河铁路用地 / 83
- 第三节 大连、瓦房店、熊岳城、大石桥铁路附属地 / 87
- 第四节 南满口岸——营口、安东铁路附属地 / 92
- 第五节 南满铁路枢纽——沈阳铁路附属地 / 97
- 第六节 工矿城市鞍山、本溪湖铁路附属地 / 102
- 第七节 南满面积最大的抚顺铁路附属地 / 110
- 第八节 辽阳、铁岭、开原铁路附属地 / 120
- 第九节 长春、公主岭、四平铁路附属地 / 123

第五章 铁路附属地的驻兵权 / 128

- 第一节 俄国护路队进驻中东铁路沿线 / 128
- 第二节 俄军在中东铁路用地的兵力配置 / 131
- 第三节 日军对南满铁路附属地的占领 / 135
- 第四节 从皇姑屯爆炸至“九一八”事变的铁路附属地日军 / 138

第六章 铁路附属地的行政管理权 / 148

- 第一节 中东铁路公司民政处 / 148
- 第二节 中东铁路用地的自治活动 / 151
- 第三节 日本对铁路附属地的行政管理体制 / 161
- 第四节 满铁对铁路附属地的行政管辖 / 163

——第七章 铁路附属地的警察与司法制度 / 168——

第一节 中东铁路用地的警察制度 / 168

第二节 中东铁路用地的司法制度 / 174

第三节 南满铁路附属地的警察与司法制度 / 179

——第八章 铁路附属地内外的森林、农业与矿业 / 183——

第一节 铁路附属地周边的森林采伐 / 183

第二节 铁路附属地的农业开发 / 196

第三节 铁路附属地内外的矿业扩展 / 204

——第九章 铁路附属地的运输、工商、市政与金融业 / 210——

第一节 与铁路附属地相关的运输业 / 210

第二节 铁路附属地的工商业 / 224

第三节 铁路附属地的市政建设 / 241

第四节 铁路附属地的金融业 / 245

——第十章 铁路附属地的教育与文化 / 248——

第一节 铁路附属地的教育 / 248

第二节 铁路附属地的报纸、图书馆与情报活动 / 254

第三节 铁路附属地的医疗事业与宗教活动 / 258

——第十一章 铁路附属地的终结 / 261——

第一节 中东铁路罢工风潮与中国军队进驻铁路用地 / 261

第二节 中东铁路的“国际共管” / 268

第三节 东省特别区的成立与华盛顿会议有关决议 / 273

第四节 中苏《解决悬案大纲协定》与《奉苏协定》 / 276

第五节 中苏共管与中东路事件 / 283

第六节 中东铁路的“出售”与南满铁路附属地的“移交” / 289

附 录 / 298

一 与铁路附属地有关的重要条约、章程一览表 / 298

二 铁路附属地大事记 / 306

后 记 / 319

第一章 铁路附属地的起源与概况

东北地区铁路附属地的出现和扩展,是在近代国际关系变化和中国遭受列强瓜分的大背景下,主要由俄、日两国在中国东北渗透、角逐和扩大各自势力范围的结果。铁路附属地是中国领土上依附于中东铁路与南满铁路,被俄、日分别占据的特殊区域。

第一节 近代东北形势与《中俄密约》

铁路附属地问题的出现,可以追溯到早期中俄关系。

俄罗斯在 16 世纪形成统一国家以后,逐渐向东方发展。17 世纪中叶,先后有几支远征军翻越外兴安岭,开始进入黑龙江流域。1689 年 9 月(康熙二十八年七月),中俄双方代表签订《尼布楚条约》共 6 款,规定两国以额尔古纳河、格尔必奇河为界。该条约是中俄之间签订的第一个条约,从法律上明确了两国东部边界。

1840 年爆发了鸦片战争。清朝被打败,被迫于 1842 年与英国签订《南京条约》。以后,法国、美国等西方国家也接踵而来,先后与中国签订不平等条约。列强经由各通商口岸,向中国大量倾销廉价商品,剥夺中国手工业品的市场,造成广大农民及手工业者的破产和失业。中国逐渐从一个独立的封建国家沦陷为一个半殖民地半封建的国家。由于社会矛盾激化,19 世纪 50 至 60 年代兴起了规模巨大的太平天国运动。清朝内忧外患不绝,国力日衰,无力顾及东北。

第二次鸦片战争中,1857 年 12 月末,英法联军攻占广州,逼迫清朝签订不平等条约。利用这样的局势,俄国东西伯利亚总督穆拉维约夫于 1858 年 5 月开始与清朝黑龙江将军奕山在瑷珲谈判边界问题,并强迫其签订中俄《瑷珲条约》共 3 条。其中规定两国以黑龙江为界,乌苏里江以东地区为两国共管。《瑷珲条约》推翻了