

# 中东铁路 历史编年

中东铁路历史丛书



黑龙江人民出版社

# 中东铁路历史编年

(1895—1952)

郑 长 椿

中国人民政治协商会议黑龙江省委员会  
文史资料研究工作委员会

1987年 哈尔滨

责任编辑：鞠彩霞

封面设计：高飞

ETS9/3507

## 中东铁路历史编年

中国人民政治协商会议黑龙江省委员会  
文史资料研究工作委员会编辑部编

黑龙江人民出版社

(哈尔滨市道里区森林街42号)

黑龙江水利专科学校印刷厂印刷

政协黑龙江省委员会文史资料研究工作委员会办公室发行

开本850×1168毫米 1/32印张 10 11/16 字数230,000

1987年10月第一版

1987年10月第一次印刷

印数 1 — 4000

统一书号 11093·255

定价 2.30元

ISBN 7-207-00056-1 / K·5

## 前 言

黑龙江流域自古以来就是我国的领土。它的美丽、富饶，使扩张成性的沙皇俄国垂涎三尺，久存侵略之心。正如马克思曾一针见血地指出的那样：“从沙皇阿列克塞·米哈伊洛维奇到尼古拉，一直都企图占有这个地域。”因此，它的魔爪一次又一次地伸向了黑龙江流域，不断地扩大对这个地域的侵略。它通过第二次鸦片战争，以武力威胁和外交讹诈把不平等的《中俄璦琿条约》和《中俄北京条约》强加在清朝政府头上，割占了黑龙江以北、外兴安岭以南和乌苏里江以东一百多万平方公里的中国领土。然而，沙皇俄国贪得无厌，欲壑难填。随着资本主义进入帝国主义阶段，各帝国主义列强之间争夺殖民地和瓜分世界领土的角逐更加尖锐。刚刚形成为军事封建帝国主义的沙皇俄国，在夺取殖民地和半殖民地的斗争中表现得尤为凶恶。它要吞并我国的东北，作为其同英、美、日等帝国主义国家争夺远东和太平洋地区霸权的基地。为了达到这个罪恶的目的，它制定并实施了西伯利亚大铁路穿越我国东北的阴险而又毒辣的侵略计划。对其祸心，沙皇俄国的财政大臣维特是供认不讳的，他说：修筑这条铁路的目的是使“满洲永远保持在俄国手中”；“从政治或战略方面来看，这条铁路将有这种意义，它使俄国能在任何时间内在最短的路上把自己的军事力量运到海参崴及集中于满洲、黄海海岸及离中国首都的近距离处。相当数目的俄国军队在上述据点的出现，一种可能是大

大增强俄国在中国、并在远东的威信和影响。”

1896年，沙俄帝国主义诱逼清朝政府签订了《中俄密约》和《中俄合办东省铁路公司合同章程》，攫取了在我国东北修筑和经营中东铁路的特权。它还以此为契机，迫使清朝政府同它签订了一系列的不平等条约和“合同”。这样，我国东北完全变成了沙俄帝国主义的势力范围。

中东铁路的干线西起满洲里，中经哈尔滨，东至绥芬河，横穿当时的黑龙江省和吉林省，是沙皇俄国联结欧、亚两洲的西伯利亚大铁路的一部分；支线从哈尔滨起向南，经过长春、沈阳，纵贯吉林和辽宁地区，直至旅顺口。它的干线和支线呈现为“丁”字形，共计全长2,489公里，象毒蛇一样盘踞在我国东北的大地上。

中东铁路既是沙俄帝国主义吞并东北、侵略中国、称霸远东的扩张政策的产物，更是其极端重要的侵略工具。在它的首都圣彼得堡设立的“中东铁路公司”，实际上是一个“主管”我国东北事务的“殖民部”。它在哈尔滨设立了“中东铁路管理局”，这和大英帝国在印度进行殖民统治和掠夺而设立的“东印度公司”同属一路货色。它利用中东铁路，横行霸道，不断扩大对我国东北的政治、经济、军事、文化和教育的侵略，使中国之域中，竟然变成了沙俄帝国主义的天下，所谓的铁路附属地，犹如国中之国。它非法行使行政权，驻扎军队，设置警察、法庭、监狱，对中国人民进行野蛮的殖民统治。它凭借中东铁路及其特权，在东北各地为所欲为，无恶不作，干着干涉内政、破坏主权、制造民族分裂、策动叛乱、蚕食领土等罪恶勾当。它还疯狂地掠夺森林、矿产资源，强占沿海和内河的航运权，经营工商

业，发行货币，把东北变成它的商品市场、原料产地和投资场所。事实证明，中东铁路是沙俄帝国主义吮吸中国人民血汗的一条管道，扩大对华侵略的两根导线。它给中国人民带来了灾难、贫穷和落后。

中东铁路的历史内容是十分丰富和非常曲折、复杂的。从1896年签订《中俄密约》起，至1952年苏联将中东铁路完全交还我国止，它存在了56年的时间。在这半个多世纪中，它经历了清末、民国、伪满、解放战争和建国初期等几个历史阶段；它先后由沙俄统治、国际共管、中苏共管、日伪霸占、中苏合营；它同中国和世界近现代史上的许多重大历史事件有着密切的关系，如义和团运动、日俄战争、十月革命、帝国主义武装干涉苏俄、中东路事件等；它涉及到近现代中国、俄国（包括苏联）、日本、美国、英国乃至远东地区的政治、经济、军事、文化和外交；它的历史既是沙俄等帝国主义列强侵略、压迫和掠夺中国的历史，也是中国人民反抗沙俄等帝国主义列强侵略、压迫和掠夺而英勇斗争的历史；它展现在人们面前的既有“血与火”的悲歌，又有中俄（苏）两国人民友谊的画卷。因此，中东铁路的历史，始终是东北地方史、中国近现代史、中俄（苏）关系史、远东国际关系史中的一个重要内容，也是中外史学家们十分关注并致力于研究的大课题。

对中东铁路历史的研究和史料的征集，我们政协文史工作系统也肩负着义不容辞的责任。遵照全国政协有关文史工作的指导思想，根据东北地区文史资料工作第一次协作会议商定的具体分工，我们决定把中东铁路列为一个大专题，进行广泛的史料征集和整理，编辑并出版《中东铁路历史丛书》。

《中东铁路历史丛书》将包括中东铁路历史编年；中东铁路的修建；帝俄通过中东铁路对中国的侵略和掠夺；中东铁路沿线人民的抗俄斗争；围绕中东铁路的国际斗争及中国政府收回中东铁路的情况；十月革命后的中东铁路；九一八事变后的中东铁路；抗日战争胜利后的中长铁路；中东铁路有关的历史人物；中东铁路历史图片集以及有关译著等专题。我们计划根据不同的专题按照历史顺序分册陆续出版。

历史学对于社会的功用虽然不象经济学那样直接影响到国计民生，但人们渴望的是，从历史中获得种种启发和借鉴，通过反思求训致用，以补益于现实社会。这种渴望所产生的效益是不可估量的。著名的马克思主义理论家李大钊曾经指出：“研究历史的趣味的盛行，是一个时代正在生长、成熟；正在寻求聪明而且感奋的对于人生的大观的征兆。”正是基于这种认识，我们编辑、出版《中东铁路历史丛书》。其目的十分明确，就是为了推动社会主义的物质文明建设和社会主义的精神文明建设。

为了圆满地完成这项光荣而又艰巨的任务，我们同哈尔滨师范大学历史系、黑龙江省社会科学院历史研究所、哈尔滨市社会科学研究所以、黑龙江省档案局、黑龙江省史志办公室、哈尔滨铁路局史志办公室等单位协作，并邀请我省历史学界有关专家、学者，负责并参加全书的编辑、出版工作。

勿庸讳言，由于中东铁路的时间久远，涉及范围广，编辑、出版这套历史丛书无疑是一个浩繁的工程，必将遇到许多困难，我们热切地希望有识之士鼎力相助；我们掌握的资料和学术水平有限，书中一定会有舛错和疏漏之处，祈请各位读者指正。

在此，向对我们编辑、出版《中东铁路历史丛书》给予大力

支持的各个单位，各位学者、朋友和同志，表示衷心的感谢！

政协黑龙江省委员会  
文史资料研究工作委员会

1987年10月



# 目 录

## 前 言

1895年	( 1 )
1896年	( 3 )
1897年	( 4 )
1898年	( 5 )
1899年	( 11 )
1900年	( 14 )
1901年	( 24 )
1902年	( 29 )
1903年	( 34 )
1904年	( 41 )
1905年	( 48 )
1906年	( 53 )
1907年	( 59 )
1908年	( 66 )
1909年	( 73 )
1910年	( 78 )
1911年	( 81 )
1912年	( 86 )

1913年	( 90 )
1914年	( 93 )
1915年	( 96 )
1916年	(101)
1917年	(105)
1918年	(116)
1919年	(132)
1920年	(144)
1921年	(156)
1922年	(166)
1923年	(176)
1924年	(187)
1925年	(194)
1926年	(203)
1927年	(213)
1928年	(220)
1929年	(228)
1930年	(247)
1931年	(256)
1932年	(263)
1933年	(277)
1934年	(284)
1935年	(291)
1936年	(295)
1937年	(297)

<b>1938年</b> .....	<b>(299)</b>
<b>1939年</b> .....	<b>(300)</b>
<b>1940年</b> .....	<b>(301)</b>
<b>1941年</b> .....	<b>(302)</b>
<b>1942年</b> .....	<b>(303)</b>
<b>1943年</b> .....	<b>(303)</b>
<b>1944年</b> .....	<b>(304)</b>
<b>1945年</b> .....	<b>(305)</b>
<b>1946年</b> .....	<b>(309)</b>
<b>1947年</b> .....	<b>(311)</b>
<b>1948年</b> .....	<b>(312)</b>
<b>1949年</b> .....	<b>(314)</b>
<b>1950年</b> .....	<b>(317)</b>
<b>1951年</b> .....	<b>(319)</b>
<b>1952年</b> .....	<b>(321)</b>
<b>主要参考书目</b> .....	<b>(325)</b>
<b>附表一、年代对照表</b> .....	<b>(328)</b>
<b>附表二、俄制与公制度量衡对照表</b> .....	<b>(330)</b>
<b>后记</b> .....	<b>(332)</b>

## 1895年

**4月17日** 中日甲午战争中国战败，双方在日本签订《马关条约》。主要内容有：割让台湾全岛及澎湖列岛，割让辽东半岛，赔偿日本军费白银二亿两等。

**4月23日** 《马关条约》中关于割让辽东半岛的规定触犯了俄国的利益，俄国纠集法、德两国同时向日本政府发出照会，警告日本退还辽东半岛。

**5月5日** 日本政府声明，接受三国的忠告，放弃整个辽东半岛，同时又向清朝政府索取3,000万两库平银，作为赎回辽东半岛的“偿金”。

**6月14日** 为从中国东北掠夺粮食，供应铺设北乌苏里铁路的工人及军队之用，俄国“外阿穆尔军区”司令鲁雷夫命令双城子商人纪凤台（中国人）及俄人等，用汽船“电信号”拖驳船一艘，在松花江沿岸进行活动。

**6月** 俄国派遣“考察队”非法侵入中国，沿松花江流域进行考察，直至嫩江口，窃取地貌、地质与资源情报。

**7月6日** 在俄国威逼和利诱下，中国驻俄、德公使许景澄代表中国政府在彼得堡签订《中俄四厘借款合同》。

**8月** 俄国政府单方面决定西伯利亚铁路经过中国领土。随即擅自派员进入中国东北勘测线路。

**9月** 乌苏里铁路工程师司维牙金一行，勘察三岔口至宁古塔的路线，至12月完竣。

▲ 后贝加尔铁路工程师阿道里诺夫一行，在海拉尔、伯都

讷（扶余）方面进行勘察。

▲ 安托路尼阔夫公爵一行，秘密勘察了由粗鲁海图村至齐齐哈尔的路线，经由墨尔根撤回海兰泡。

**10月** 俄国政府组织近百人的勘察队，分4批非法越过中俄边界，闯入齐齐哈尔、宁古塔、大兴安岭和辽东湾等地，进行勘察。

▲ 俄国驻华公使喀希尼照会中国，提出“俄国修造西伯利亚铁路，将来或与中国在满洲地方兴建铁路相接，须预勘路径，故派员4起，分道赴东三省内地查勘”。

**11月11日** 俄国财政大臣维特制定了“西伯利亚大铁路穿过满洲”的方案。

**12月5日** 俄、法两国在巴黎俄国使馆签订《华俄道胜银行章程》。联合组织华俄道胜银行，作为侵略中国的财团。

**12月22日** 俄国为了加强对中国的经济侵略，正式成立“华俄道胜银行”，法国加入大量资本。总行设于俄国首都彼得堡（现苏联列宁格勒）。

**是年** 俄国派人侵入中国黑龙江、吉林两省勘测一些主要河流后，绘制了《1895年松花江及其支流嫩江（卜奎江）和呼兰河的目测图》。

▲ 后贝加尔铁路开工修建。

▲ 俄国交通部调查报告：“西伯利亚铁路向海参崴连接，如果横断中国东北地方，较通过本国领土，可缩短500俄里。”

▲ 西伯利亚大铁路由其西端车里亚宾斯克开始的筑路工程，已完成1,254俄里，修到了外贝加尔地区的上乌丁斯克（即今乌兰乌德）。

## 1896年

**2月13日** 1891年5月31日开工修筑的南乌苏里铁路（海参崴、双城子、穆拉维约夫间）开始运营。

**3月27日** 李鸿章一行约45人，乘法国邮船由上海出发，赴俄国参加尼古拉二世加冕典礼。

**4月18日和30日** 沙俄驻华公使喀西尼两次向总理衙门提出“借地筑路”的问题，蛮横地要求“满洲铁路干线及其支线之租借权，只能给与俄国公司”，并且绝对拒绝其他国家参加。总理衙门坚持“本国自造”的方针，驳回由俄国代造东三省铁路的无理要求。

**5月3日** 李鸿章与俄国代表维特及外交大臣罗拔诺夫举行正式密谈。

**6月3日** 李鸿章、维特和罗拔诺夫在莫斯科分别代表中俄双方签订了《中俄御敌互相援助条约》，即《中俄密约》。

**9月2日** 许景澄代表中国与华俄道胜银行董事长乌赫托姆斯基以及该行总办罗特施泰因在柏林正式签订了《华俄道胜银行合同》；又于同月8日，签订了《中俄合办东省铁路公司合同章程》（简称《中东铁路合同》）。

**10月13日** 1892年7月19日开工修筑的西部西伯利亚铁路开始运营。

**12月16日** 俄国沙皇尼古拉二世批准《中东铁路公司章程》30款。

**12月29日** 上午9时，中东铁路公司在彼得堡挂牌发售股

票。在中、俄商民无法认购的情况下，先后不到5分钟即宣布额满。为数500万卢布的股票全部转为“俄国国库在远东的支出”的户头。

▲ 俄国将在中国东北境内修建的铁路定名为“满洲铁路”，遭到李鸿章的反对。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”。因此，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。

## 1897年

**1月8日** 在彼得堡召开中东铁路公司第一次理事会。选出盖尔贝茨为副理事长（会办）。理事会设技术、物资、财政、总务4个委员部。另于北京设分公司。

**1月18日** 俄国政府派茹格维志为中东铁路筑路总工程师。

**1月19日** 清朝政府派许景澄督办中东铁路公司事宜。

**1月25日** 中东铁路公司理事会技术委员部，聘请依格纳齐乌斯为中东铁路筑路副总工程师。

**3月13日** “大清东省铁路公司”在彼得堡举行正式成立仪式。

**5月22日** 中东铁路公司决定成立“护路队”。

**5月** 俄国政府派乌赫托姆斯基亲王来华，办理中东铁路事宜。

**6月** 根据维特建议，成立特别委员会，筹划侵夺中东铁路沿线司法权。茹格维志总工程师受命兼管沿线司法事

务。

**▲** 由山海关至绥中的关东铁路通车。津榆铁路总局与津芦铁路总局合并为关内外铁路总局，筹建关外铁路，随即修筑自绥中到锦县的铁路。

**7月11日** 中东铁路第一批筑路人员，由海参崴进入中国东北。

**7月** 双城子至绥芬河间铁路开工修建。

**8月1日** 俄国派筑路人员在伯都讷（扶余）以南一带开始测量路线。

**8月17日** 中东铁路公司分别在黑龙江、吉林两省订立伐木及煤矿条约。

**8月28日** 中东铁路公司在小绥芬河右岸三岔口地方（东宁县境内）举行中东铁路开工典礼。后来认为该处不适宜修筑铁路，于是，改为经过绥芬河。

**10月20日** 总工程师茹格维志，由三岔口入境，偕同副总工程师依格纳齐乌斯，亲自察勘线路，历时三个月，本日到达吉林。

**11月13日** 1894年7月15日开工修筑的北乌苏里铁路（穆拉维约夫至伯力）开始运营。

**12月14日** 沙俄舰队开入旅顺口和大连湾。

## 1898年

**1月4日** 俄外交大臣穆拉维约夫电令驻京代办巴甫洛夫向中国总理衙门表示：俄国无意占领中国领土，只要政治形势和中



俄利益允许，俄即撤离旅大。

**1月6日** 中东铁路西部线的勘测地点与西伯利亚铁路的后贝加尔线衔接。

**1月7日** 中东铁路“护路队”司令格尔恩格罗斯上校率第一批“护路队”5个骑兵连到达海参崴。

**1月8日** 李鸿章商请巴甫洛夫将中东铁路南支线终点定于安东，被俄国拒绝。俄国仍坚持定于旅顺口。

**1月10日** 中东铁路公司决定建筑由双城子入中国境内的联络支线。

**1月13日** 1893年5月开工修筑的中部西伯利亚铁路第一区段开始运营。

**1月16日** 俄兵2,000余人闯入金州城东刘家店强行征粮，并拘捕华民20余名。次日，俄官率马队200余人再次进入刘家店征粮，当地居民聚集数百人与俄抗争。俄兵开枪射击，击毙乡民百余人，击伤五六十人，并绑走绅士王天阶。

**1月20日** 俄外交大臣电告巴甫洛夫，如果李鸿章肯于接受俄国贷款及其附带条件，决定给他100万卢布以示酬谢。3月21日，俄廷决定租借旅大，并示意协定如能在近日签订，可立即给李鸿章50万卢布的酬款。

**2月14日** 勘测中东铁路全线草案告竣。

**2月17日** 清政府驻俄使臣许景澄会见沙皇尼古拉二世，要求俄国从旅顺口撤军。沙皇避而不答，并说“我真心关切中国……请中国勿疑”。

**3月3日** 中俄在北京进行租借旅大问题谈判。中方代表李鸿章、张荫桓；俄方代表巴甫洛夫、璞科第。俄方限中国5日内