

中俄关系资料

选编

近代蒙古部分

(下)

内蒙古语文历史研究所主编

目 录

一、沙皇帝国野心勃勃，企图占领一直到 长城脚下的大片领土

- 1、企图“称霸东方”、“统治黄种人”……(1)
- 2、妄想将蒙古变为沙俄公国的“穆拉维约夫
计划”及不平等的《中俄北京条约》……(24)

二、疯狂地经济侵略和掠夺

- 1、对北部及西北地区的经济侵略和历次陆路
通商章程……(57)
- 2、郭尔罗斯后旗三喇嘛借俄债……(152)
- 3、华俄道胜银行，两国货币不合理的比值和
税权的破坏……(162)
- 4、掠夺东清铁路沿线的煤、森林等资源和
财富……(189)

三、制造事端，不断蚕食、鲸吞西北地区

- 1、塔城谈判前后…………… (211)
- 2、伊犁事件…………… (249)
- 3、不断破坏不平等条约的规定，继续扩大侵略…………… (341)

四、组织“八国联军”，侵占我国国土，掠夺财富，血腥镇压人民革命运动

- 1、以“护路”、“剿匪”为名占领并蹂躏东三省…………… (369)
- 2、侵占库伦和新疆北部…………… (407)
- 3、残酷镇压革命运动和屠杀各族人民…… (426)
- 4、一九〇〇年的对华战争是历史上“最够本
的战争”…………… (442)

五、以东清铁路为中心，积极扩大侵略势力

- 1、掠夺东北铁路，诱使李鸿章出卖路权… (467)

- 2、东清铁路公司的成立及筑路工程、展地概况…………… (494)
- 3、侵夺和破坏东清铁路沿线的驻军、警察、司法及地方行政权…………… (535)
- 4、东清铁路的财政收支。白俄匪帮盘踞东清铁路，反对十月社会主义革命…………… (585)

六、列强在“满蒙”地区的斗争和妥协。 辛亥革命前后，沙俄的军事、政治 阴谋和经济要挟

- 1、围绕东清、南满铁路帝国主义之间的激烈斗争…………… (597)
- 2、沙俄攫取由北京向北、或向东北俄界方向筑路的优先权…………… (615)
- 3、历次日俄协约和日俄密约…………… (623)
- 4、辛亥革命前后，沙俄的军事、政治阴谋和经济要挟…………… (644)

七、一直觊觎呼伦贝尔地区

- 1、沙俄的侵略魔掌伸进呼伦贝尔地区…… (663)
- 2、清朝地方代表被迫签订丧失大片领土的《满洲里界约》…………… (687)
- 3、帝俄策划呼伦贝尔地区封建上层分子“独立”、“自治”活动及其失败…… (712)

八、帝俄导演了外蒙古“独立”、“自治”

丑剧

- 1、肆无忌惮地干涉中国内政，积极策动外蒙古封建上层分子叛乱…………… (731)
- 2、从《库伦条约》到《恰克图条约》…………… (749)
- 3、丑剧的收场…………… (790)

九、勾引和支持乌泰、巴布札布等人

叛乱

- 1、沙俄诱使乌泰借款还债，从中勒索…………… (803)
- 2、支持以乌泰为首的哲盟少数封建上层分子的叛国活动…………… (825)
- 3、勾引和支持匪徒巴布札布的复辟和叛乱活动…………… (855)

附录

- 苏维埃政府第一次对华宣言…………… (883)
- 苏维埃政府第二次对华宣言…………… (889)
- 苏联政府第三次对华宣言…………… (895)
- 《中俄解决悬案大纲协定》及其各项议定
声明书…………… (902)

1、掠夺东北铁路， 诱使李鸿章出卖路权

**伊犁交涉中沙俄代表米若尼
致代理外交大臣吉尔斯的信**

一八六〇年十月十二日

……………他们确知我们并不比他们更愿打仗，并且也没有能力打仗。他们肯定知道，列索夫斯基必须尊重国际贸易，不可能用他的舰队做出什么严重的事情，而在陆路方面我们又无法向北京进军！……

让我们如实地正视事态吧。尽管不利，让我们接受现状吧。

归根结蒂，这种不利是由于我们在这个漫长的国境线上的军备太少引起的。警报一来，

我们就不得不急忙支付一些开支。现在，我们尝到了教训。当然，必须长期保持防御是很艰难的。但是，这是我们过分扩张的后果之一，而在这种情况下仍想抓着半个伊犁省不放是很不利的。

在任何情况下都必须考虑到未来，未来这些地区对于我们来说威胁很大。而且随着中国军备的发展，这种威胁越来越大！在符拉迪沃斯托克（海参崴）驻有防御性海军并且在整个西伯利亚国境线上建立我们的巩固的军事地位是绝对必须的。

在所有的防御手段中，最有效的手段，由于它是生产性的因而也是最经济的手段，就是修建西伯利亚铁路！我热诚地希望我们能够尽早着手进行这件事！

（查尔斯·耶拉维奇 巴巴拉·耶拉维奇
《俄国在远东 1876～1880》
页121～122 布利尔出版社）

一八八〇年十月二十五日

对于中国人我们不能抱有幻想。他们已经参加了世界政治活动，而且在这方面将表现出他们特有的狡猾。总之，我们两国的关系将彻底改变。当然，最明智的是，象我们答应过的，老老实实地把伊犁交还他们。即使这样，面对着逐渐脱离闭关自守状态的邻国，也不可再使我们漫长的国境线上毫无防御。我们错误地以同我们的消化能力相称的庞大胃口吞下了广大的领土，又错误地把这一切都寄托在民族的侥幸上。因此，警报一来，只是为了防御我们就要支出一千二百万，如果我们从二十年前每年用五十万卢布来加强边防，耗费便不会这么多，而且我们也负担得起。

这是一次有益的教训。

我们同中国之间只能保持暂时的和平。我们必须继续进行防御。我获悉国防部准备无论

如何要从波罗的海的某个港口派出一万人。我希望让这一万人继续留在那里，并且至少在那里保留一部分舰队。

我再重复一遍，减少这种非生产性的防御开支的唯一办法，就是修建西伯利亚铁路，这条铁路对于我们业已成为一项头等的政治急务。

（查尔斯·耶拉维奇 巴巴拉·耶拉维奇
《俄国在远东1876～1880》
页130～131 布利尔出版社）

沙俄财政大臣维特论东清铁路

一八九六年四月十二日

……无疑，从我们这方面也认为所拟联结外贝加尔省与海参崴的铁路不仅有经济的意义，还有政治的及战略的意义，因此其方向不仅应由经济的观点，还应由其他观点来讨论。

.....

从政治及战略方面来看，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，一种可能性是大大增加俄国不仅在中国、并且在远东的威信和影响，并将促进附属于中国的部族和俄国接近。

由经济的观点来看，通过满洲的方向较诸为同一铁路设计沿石勒喀河及黑龙江的方向有下述的重要优势。

（一）斯列登斯克至伯力的路线计划沿石勒喀河及黑龙江方向建筑，全线大部份地方在技术上有很大的困难。……由斯列登斯克经过满洲到海参崴的方向在技术方面要有利得多，在气候方面也更为适宜，因为路线经过较南的纬度；最后，铁路在此地通过有居民的地区，

因此对于必需的工作劳力比沿石勒喀河及黑龙江区将更有保障。虽然满洲线的勘查尚未完毕，其确切长度还没有决定，可是在地图上看一眼就可以说满洲方向要直得多，要比经过包克罗夫斯卡雅方向短得多，因为包克罗夫斯卡雅方向要沿石勒喀河及黑龙江，并且要折向北方。由所得材料看来，在选择满洲方向时建筑路线的费用比沿石勒喀河及黑龙江流域方向要低得多。

(二) 在运输方面而论，满洲方向对西伯利亚铁路也有重要的利益，因为由赤塔到海参崴的方向约计二千一百俄里，而通过包克罗夫斯卡雅及伯力的距离约计有三千零八十俄里，即多九百八十俄里。对运输线而论，运输长度能有这样大量的减缩是〔有〕重要意义的

同样，经过满洲到海参崴的方向较总督所提议的其他线如经过墨尔根及海兰泡方向的线为有利，因为后者通过较不肥沃的地方并有若

干地方是完全荒芜的地区，此外还需要横跨黑龙江在海兰泡及伯力建立两座大桥，因为运输线如果没有桥梁，那么路上的运动在春秋的长时期中就要停顿，这是不可能的，如采用海参崴方向则建筑通过黑龙江的上述两个桥梁所必需的大量费用便不要了。此外，在选择墨尔根—海兰泡方向时，赤塔—海兰泡—海参崴（三千俄里）运输线的一般运输长度比由赤塔经过齐齐哈尔到海参崴（二千一百俄里）将长九百俄里。

.....

由经济方面说来，通过满洲到海参崴的方向有下列的意义：依此一方向建筑铁路，则海参崴会成为满洲大部份地区的主要港口，直接毗连黄海的最南部份除外，由上述满洲线一方面对俄国港口的联接，另方面对西伯利亚和欧俄的联结，会提供非常有利俄国商业的条件，以后

在乌苏里边区接合自由港，就能在满洲及毗连满洲的中国省份坚固地站稳。在建筑上述干线以后，短期间自然会由该线建筑枝线到中国内地，并将促进后者与俄国间经济的密切接近。当然，西伯利亚干线的此类枝线在干线只经过俄国境界时甚至也有一天会建筑，可是在后一种情况时，无疑可以说，此类枝线建筑的实现会推得很远，并且不知要到什么时候。同时在远东问题的现状下，欧洲最主要强国间，还有日本在内，为了控制东方国家的经济及政治势力而要进行紧张的竞争，我们的敌手（英、法、德、日）却竭其全力要在中国坚固地确立自己的势力，并且要尽可能把它扩张到此一国家的大部分地方。

由于这样的目的，他们想从北京政府得到各种特权。欧洲列强很知道，在中国保障经济势力的有力方法之一是将铁路建筑权抓在自己手

里，他们力求获得铁路租借权，还有铁路材料
供售的合同。

.....

由于此种情况，俄国必须追随自己经济竞争者的行动方式，否则它就会冒这种险，即其他欧洲国家将在中国得到占优势的经济势力，而中国北方省分（满洲也不除外）的最重要的铁路线会落在他们手里。俄国当然不能容许上述情况，所以必须用种种方法将中国北部的铁路网转入己手，首先要将由外贝加尔穿过满洲到海参崴的干线握在手中。

由上面所述虽然可以知道，在提出建筑经由齐齐哈尔到海参崴方向的西伯利亚干线问题以前，财政部已将此一问题全面讨论过，并且财政部已得到结论，即上述方向最适合经济的、政治的及战略的要求。

（《红档》1932年第52卷 转引自张

维特清清楚楚看到，太平洋上正迅速地展开了经济斗争之局面。而西伯利亚大铁路则能经过海参崴而参与太平洋问题之解决。……从上海到欧洲而经过苏伊士，要四十五日的行程，……而西伯利亚铁路却把它缩短到十八日到二十日。这样看来，“欧洲与东亚交通事业之转变”正〔有〕利于俄国。“不仅因为它是西欧与东亚间商业之中介人”，而且因为它是“与亚洲民族最接近的最大的生产者与最大消费者”。况“中国、日本与朝鲜的人口差不多有四万万六千万，而且前之商业流通额只有五万万金卢布。他们尚未尽量地发展其对欧商业，今后就要开始这个阶段了。……维特估计到只根据他直接邻近东亚国家这一点，西伯利

亚〔铁路〕的修筑也能使俄国在这种关系上在欧洲一切国家之前占着重要的优势。

.....

维特又看到“俄国可以相当扩大布匹、丝织品及金属品之对华销路。”这些货品每年入华者约值八千万到九千万金卢布。但这些货物都不是从俄国去的，俄国货物之出口于中国者每年不过三百万卢布，即加上西伯利亚与中国交界处的商业流通，其总额也不过一千七、八百万卢布而已。.....

至于说到西伯利亚大铁路之政治的与军事的作用，维特说是“有目共睹的”，所以他对于这个问题只写了疏疏几行，但是很重要。我们在东方的势力随距离之缩短而增长了，而经济来往之加多必然能巩固我们与“东方国家”之“友好的”政治关系。……最后，西伯利亚大

铁路又能“以必需品供给俄国舰队，并在东方海口中造成他的坚固的支点”。“因此，此路修通后，该舰队即可相当地加强；而遇到欧洲或东亚发生政治纠纷的时候，他就有很大的作用了；他能够控制太平洋上一切国际商业运动。

（罗曼诺夫著 民耿译《帝俄侵略满洲史》
页45～47）

维 特 的 回 忆

那时（1896年），正在建筑的大西伯利亚铁路已经建筑到后贝加尔地方，于是发生一个问题，往后铁路向哪方向修呢？在那时，我有一个横穿中国领土，主要是蒙古和北满一直修到海参崴的想法。我计算这样可以缩短铁路的里程，并加速铁路的建成。考虑到大西伯利亚铁路的漫长里程，是应该寻求较短的路线的。……问题在于这一计划怎样用根据贸易上