

中东路风云

陈志新 邵桂花 王玉玲 著



吉林人民出版社

吉林市文史资料第十八辑

中 东 路 风 云

——中东铁路护路军司令
暨东省特别区行政长官

陈志新 邵桂花 王玉玲 著

吉 林 人 民 出 版 社

(吉)新登字 01 号

中东路风云

著 者	陈志新 邵桂花 王玉玲	封面设计	周金光
责任编辑	郭美英	版式设计	尚文波
责任校对	尚文波 周金光		

出版者	吉林人民出版社 (长春市人民大街 124 号 邮编 130021)
发 行 者	吉林人民出版社
印 刷 者	吉林市华美印刷有限公司

开 本	850×1168 1/32
印 张	14.625
字 数	360 千字
版 次	2000 年 12 月第 1 版
印 次	2000 年 12 月第 1 次印刷
印 数	1—2 000 册

标准书号	ISBN 7-206-02688-5/K·134
定 价	36.00 元

如图书有印装质量问题,请与承印工厂联系。

《中东路风云》编委会

主 任:赵锡水

副 主 任:董守清 贺瑞祥

委 员:潘惠民 刘文学 陈凯书

刘忠义 韩 茹

主 编:刘忠义

特邀编辑:尚文波 周金光

前 言

铁路本是一个主权国家陆路交通的重要工具之一。它对一个国家的政治、军事、国防、经济发展都具有重要意义。然而在特殊的历史环境下，铁路又远远超出其在交通运输方面的大动脉作用。中东铁路就是这样一条特殊铁路，其名称也有别于以铁路两端地名而得名的铁路。中东铁路其含义包括奉吉黑。是沙俄帝国主义侵略中国吞并东北称霸远东的产物。是沙俄向外侵略扩张的工具。

沙皇俄国寇边入侵中国由来已久。沙俄通过与清廷签订的一系列不平等条约，鲸吞蚕食中国边疆地区的领土达一百五十余万平方公里。可沙俄贪得无厌，欲壑难平。随着资本主义进入到帝国主义阶段，各帝国主义列强之间争夺殖民地、半殖民地和瓜分世界领土的角逐更加尖锐。刚刚形成军事封建帝国主义的沙俄，表现得更是贪婪成性，极端疯狂。

甲午中日战后，帝国主义列强掀起瓜分中国的狂潮。已猎取大片中国领土的沙俄帝国主义，在瓜分中国狂潮中，最先将其侵略魔爪伸向东北，欲独吞之，做为它同英、美、日帝国主义国家争夺远东和太平洋地区霸权的基地。为达到此目的，沙俄制定并实施了西伯利亚大铁路穿越东北的阴险毒辣计划。沙俄财政大臣维特对其险恶用心供认不讳。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、渤海海岸及离中国首都的近距离处。相当数量的俄国军队在上述据点出现，一种可能是大大增强俄国在

中国、并在远东的威信和影响。”

沙俄遂提出“借地筑路”来实现其卑劣的计划。1896年，沙俄帝国主义诱逼清廷签订《中俄密约》和《中俄合办东省铁路公司合同章程》，攫取在东北修建和经营中东铁路的特权。进而又迫使清廷与之签订了一系列不平等条约，东北完全变成帝俄的势力范围。

沙俄为营造和经理中东铁路，于首都圣彼得堡设中东铁路公司，该公司实际是主管东北的殖民统治机构。同大英帝国设在印度的“东印度公司”是一丘之貉。

他们利用中东铁路公司下设的中东铁路管理局，不断扩大对东北的政治、经济、军事、文化教育的侵略，使铁路附属地无限制的扩大，并非法在附属地内行使行政权、驻扎军队、设置警察、法庭、监狱，对东北人民横行不法，实行野蛮的殖民统治。沙俄凭借中东铁路及其特权，在东北各地无恶不作，为所欲为。干着干涉内政、破坏主权、制造民族分裂、策动叛乱、蚕食领土的卑鄙勾当。

沙俄还利用中东铁路穷凶极恶地掠夺东北土地、林矿资源，强行侵占沿海内河的航运权。非法经营工商业，发行货币，把东北变成他们的商品市场，原料产地。无数事实证明，中东铁路如同生长在东北大地上毒瘤，致人于死地，给东北人民带来无穷无尽的灾难。

总之，沙皇俄国利用中东铁路侵略东北所犯下的滔天罪行，真是罄竹难书，令人发指，早已激起东北爱国官民的强烈不满和无比愤慨，按约收回中东铁路主权的呼声越来越高。1917年，俄国发生二月革命特别是十月革命的爆发，沙皇在国内的反动统治被推翻，其在东北的殖民统治亦摇摇欲坠。这些都成了中国当局收回中东铁路主权的有利契机。

吉黑地方当局向来积极主张收回中东铁路主权。十月革命发生后，吉林当局乘统治哈尔滨的沙俄白党势力的削弱，抢先派军警开进哈尔滨维持秩序，保护中外居民生命财产的安全，为收回驻军、护路权创造了有利条件。然而国际帝国主义尤其日、美两个强

盗国家欲乘“俄乱”霸占中东铁路，干涉中国收回中东铁路主权。但吉督孟恩远、省长郭宗熙，多次呈请北京政府要在国际会议上全力抗争收回中东铁路主权。由于中央与地方共同努力，国际帝国主义虽然决定国际共管中东铁路，但虑及中国人民正义呼声，不得不将中东铁路交由中国代管，使日、美染指中东铁路的梦想彻底破灭。

收回中东铁路护路权、驻军权，解散沙俄护路军，驱逐其非法驻军，成立中东铁路护路军司令部，是在鲍贵卿于吉林督军任上完成的。北京政府令设东省特别区，以加快收回铁路属地内的各项主权。由任中东铁路护路军总司令的朱庆澜兼任东省特别区行政长官。朱庆澜在中东铁路护路军总司令兼任东省特别区行政长官任内，对护路剿匪、安定边境做了大量有益的工作。朱庆澜对苏俄政权有较客观的认识，采取友好相处的态度，于是在中东铁路乃至边境出现了暂时相对和缓的关系。朱庆澜还顶住帝国主义的壓力，坚持撤销中东铁路局非法设立的地亩处，值得大书一笔。

中东铁路的内容极其丰富而又十分曲折、复杂。从1896年《中俄密约》决定筑路起，到1952年苏联政府将中东铁路完全移交中国止，该路存在了56年。半个世纪沧桑巨变，中东铁路经历了清末、民国、伪满、解放战争和新中国肇建之初等几个历史阶段，中东铁路相继为沙皇俄国独占、国际共管、中苏共管、日伪霸占、中苏合营。可见中东铁路同中国乃至世界近现代史上的许多重大历史事件有着密不可分的关系。如义和团运动、日俄战争、十月革命、中东路事件等。中东铁路事涉近现代中国、沙皇俄国、日本、美国、英国、苏联以至远东地区的政治、经济、军事、文化与外交。

中东铁路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。该专辑选中东铁路护路军司令和东省特别区行政长官为题，来重现这段历史，角度新颖，史料丰富，把视野

浓缩到护路军司令和行政长官这一侧面,以人系事、以史代论,来展现中东铁路的全貌。它留在世人面前的既有“血与火”的搏斗,又有中俄(苏)两国人民友谊的篇章。

由此可见中东铁路的历史既是铁路专史、东北地方史、中国近现代史、中俄关系史、中苏关系史、远东国际关系史中的一个必不可少的内容,也是中外史学工作者非常关注并致力于研究的课题。

本书作者没有拘泥于中东铁路未被收回前的这段历史,而是重点突出,兼顾全面,对每位司令、行政长官都作了全面、公正、客观的评述。在这12名历史人物中,有从旧军人到抗日将领、有封建小军阀、有杀人眨眼的刽子手、也有伪满的汉奸。功过兼备,多种政治色彩掺杂;有评价存在争议的,也有德高望众的爱国者。面对这些复杂的历史人物,作者本着实事求是的态度,秉笔直书,不溢美、不丑化,客观地阐述使读者一目了然。

本专辑共收入朱庆澜等12名担任过中东铁路护路军司令和东省特别区行政长官的人物。铁打的衙门流水的官,这些匆匆来去的过客,多则在中东铁路护路军司令部、东省特别区任职8年,少则仅二三个月。这些人物皆为外省籍人,一生主要政治活动不在吉林,传记资料散落各处,搜集整理颇费周折。本专辑作者把非常复杂的中东铁路的历史作一概述,加深了对历史人物的了解,写法上略不同于人物小传的专著,但也不失文史资料的特点。

本专辑12名历史人物传记虽多数曾发表过,但此次出书,作者在原有基础上,又补充不少新发掘出来鲜为人知的史料,汲取一些新观点。力求语言规范、文字简洁、内容真实可靠,经得起历史的检验。对个别人物甚至是重新撰写。尽管如此,仍难免有疏漏错误的地方,诚恳祈望读者批评指正,便于今后再修改、补充。

政协吉林市委委员会

2000年12月

目 录

前 言..... 政协吉林市委员会(1)

一、概 述 (1)

(一)中东铁路是帝俄侵略东北的产物..... (1)

(二)中东铁路局肆意践踏中国主权..... (8)

(三)中东铁路局疯狂掠夺中国各种资源 (14)

(四)强烈要求收回因筑路丧失的主权 (22)

(五)中东铁路附属地改称东省特别区 (40)

(六)《中俄协定》与《奉俄协定》 (53)

(七)中东路事件 (56)

二、护路军司令

鲍贵卿 (61)

万福麟 (84)

梁忠甲..... (113)

苏炳文..... (130)

张治邦..... (150)

张宗昌..... (163)

丁 超	(207)
张海鹏	(245)
三、东省特别区行政长官	
朱庆澜	(272)
于冲汉	(319)
张焕相	(351)
张景惠	(388)
四、附 录	
中俄密约	(429)
中俄合办东省铁路公司合同章程	(430)
伙开银行合同	(433)
中东铁路支线合同	(434)
中俄解决悬案大纲协定	(436)
暂行管理中东铁路协定	(439)
七个声明书	(441)
奉俄协定	(445)
中苏两国关于缔结友好同盟互助条约 及协定的公告	(450)
中华人民共和国和苏维埃社会主义共和国 联盟友好同盟互助条约	(451)
中华人民共和国和苏维埃社会主义共和国 联盟关于中国长春铁路、旅顺口及大连的协定	(453)
五、后 记	编者(456)

一、概 述

中东铁路，即中国东省铁路的简称。初时定名大清东省铁路，又称中国东省铁路，简称为东清铁路。辛亥革命后方改称中东铁路。也可称之为东省铁路。

中东铁路，其名称并非因该路两端的地名而得，而是特指它位于东北的奉、吉、黑(尚未设行省)境内而言。时至今日，在原中东铁路沿线的一些车站里、或较早时期的工厂里，或许还可以找到铸有“K、B、Ж、Д”字样的铁轨。“K、B、Ж、Д”是中东铁路俄文的缩写。

中东铁路成丁字形，由干、支两线组成，全长 2 498 公里。干线以原属吉林省的哈尔滨为中心，西起满洲里，东到绥芬河，横穿当时的吉、黑两省，是俄国联结欧亚西伯利亚大铁路的重要组成部分。支线北起哈尔滨，向南经长春、奉天，直达旅顺，纵贯奉、吉、黑三省。中东铁路像条毒蛇一样盘踞在东北大地上，吮吸中国人民的膏血。

(一) 中东铁路是帝俄侵略东北的产物

中东铁路是沙俄帝国主义侵略中国东北的产物。1895 年，甲午中日战后，帝国主义列强肆无忌惮地加紧对中国的侵略，掀起了瓜分中国的狂潮，中国沦为半殖民地半封建社会的进程大大加快。而铁路正是帝国主义列强在中国倾销商品、掠夺原料、输出资本的

有效工具；也是帝国主义列强按照他们各自的政治、军事和经济实力的需要，来划分势力范围和瓜分中国的重要手段。

在帝国主义瓜分中国的狂潮中，后来崛起的军事封建帝国主义的俄国，曾经不择手段，极其贪婪地蚕食中国一百五十多万平方公里领土之后，又最先跳出来，伸出侵略的魔爪，充当瓜分中国的急先锋。沙俄把自己打扮成中国人民的“救世主”和“好朋友”，以互相援助和“共同防日”为借口，对清廷采取种种可耻的威胁利诱手段，迫使清廷与其签订了一系列不平等条约和合同。妄图攫取在东北“借地筑路”的特权，在东北修筑一条衔接俄国的中东铁路，从而实现其蓄谋已久的西伯利亚大铁路穿越东北的罪恶计划。对于俄帝国主义的叵测用心和罪恶目的，俄国财政大臣维特供认不讳。他说：修筑中东铁路的目的是“使满洲永远保持在俄国手中。”中东铁路的修建，使中国东北逐渐变成沙俄帝国主义的殖民地和势力范围，但它留给中国人民的却是深重的民族灾难，使中国更加贫困和落后。所以，在沙俄统治时期中东铁路的历史，是沙俄帝国主义侵略、压迫和掠夺的历史，也是中国人民反抗沙俄帝国主义侵略、压迫和掠夺而进行英勇斗争的历史。中东铁路问题，是帝国主义时代中俄关系的重要内容。

《中俄密约》与中东铁路 俄国帝国主义修筑西伯利亚大铁路，欲借道东北的具体计划，是1895年2月炮制和出笼的。是年3月起，俄国帝国主义在其国内大造索取路权的舆论，以试探清廷和其他帝国主义列强的态度和反映。8月，在事前未征得中国政府的同意，竟擅自派人到东北非法勘测修路路线。直到10月份，俄国驻华公使喀希尼才照会清廷，提出俄国修筑西伯利亚大铁路，将来或与中国于满洲地方兴造铁路相衔接，因此派遣人员赴中国东北的奉、吉、黑勘测。时清廷已觉察出沙俄的不良居心，以接路为名，行借地筑路之实。因此决定由中国自己建造铁路，“惟有自造铁路，在中俄交界与彼相接，方无疏弊。”并训令中国驻俄公使许

景澄以中国自造铁路之意回复俄国政府。

是年11月，俄国财政大臣维特，正式向中国驻俄公使许景澄提出要求：“借地筑路”，让西伯利亚大铁路干线取道中国领土，为许景澄严辞拒绝。

但是，西伯利亚大铁路要穿过中国领土，这是俄国既定方针。所以，1896年4月，俄驻华公使喀希尼，直接出面与总理衙门两次谈判“借地筑路”问题。喀希尼蛮横地提出“满洲铁路干线及支线之租借权，只能给予俄国公司”，并且绝对拒绝其他国家参加。喀希尼大谈修建中东铁路对中国的重要性和益处，以此掩盖沙俄修筑中东铁路的险恶用心。在谈判中，总理衙门并未被喀希尼的花言巧语所迷惑，仍然坚持“本国自造”的方针，驳回了俄国公使的无理要求。喀希尼恼羞成怒大发淫威，竟恫吓总理衙门说：“中国不顾邦交，我与日本联络，另筹办法。”

经过甲午中日战争的惨败，那拉氏、李鸿章已被日本侵略者的船坚炮利吓破了胆，患了严重的恐日症，一听到日本二字就紧张。况且他们自己就是亲俄派的首要人物。因此在俄国诱逼下清廷于1896年6月签订了《中俄御敌互相援助条约》即《中俄密约》，沙俄帝国主义终于如愿以偿。

《中俄密约》计有六款，可概括为两个方面的问题。前三款规定了有关中俄两国对日军事同盟问题。后三款是涉及建筑中东铁路问题。后三款是《中俄密约》的真正核心和要害问题。其中第六款规定：如果中国政府拒绝批准铁路合同，那么整个《中俄密约》就不能生效。可见中东铁路问题才是中俄军事同盟的基础和条件。中俄对日军事同盟是一个地地道道的骗局。《中俄密约》是丧权辱国的不平等条约。俄国通过《中俄密约》取得了在中国东北筑路和管理中东铁路的特权。

《中东铁路合同》《中俄密约》签订后，俄国侵略者又乘人之危，于1896年，同中国政府签订了《华俄道胜银行合同》和《中俄合

办东省铁路公司合同章程》，简称《中东铁路合同》。《中东铁路合同》由前言和正文 12 条组成。前言中规定中国政府以库平银 500 万两入股，与华俄道胜银行合伙开设生意，盈亏均照股摊认。中国政府现定建造铁路，与俄之赤塔及南乌苏里河之铁路两面相接，所有建筑经理一切事宜，派委华俄道胜银行承办。

中东铁路按约规定为中俄合办，系有限合资公司，属商业性质，中方也为大股东。但应该看到《合同》所有条款皆充分体现了俄国对中东铁路的独占地位，并切实保证俄国对该路的实际控制权。《合同》规定，中东铁路的建造和经理，由华俄道胜银行承办。为承办此铁路，道胜银行专门成立了中东铁路公司，公司当然隶属于该行。该行表面上是一个“政治金融的混合机构，实际上只不过是略加伪装的俄国财政部分分支机构而已。”财政部由俄政府任命的财政大臣所控制。俄国之所以在铁路公司名称前冠以“中国”二字，不过是为应付一下中国对铁路为俄国政府所有的反对情绪罢了。由此观之，中东铁路的建造和经理的实权是握在俄国政府手里。

《合同》虽然规定中国政府以库平银 500 万两入股，与华俄道胜银行合伙开设生意，但同时又规定，路成开车之日，由公司呈缴中国政府库平银 500 万两，有意把中国的投资一笔勾销。至于条款中规定该公司所有股票，只准华俄商民认购，也纯属是为装点门面而采取的一种欺骗手段。请注意，1896 年 2 月 29 日上午 9 时，中东铁路公司在圣彼得堡挂牌发售股票，在华俄商民无法购买的情况下，前后不到 5 分钟就宣布售完。500 万卢布的股票，全部转为“俄国国库在远东支出”的户头。俄国政府成了中东铁路公司唯一的股东。显而易见俄国玩弄的中俄“合办”到底是什么货色，明眼人一目了然。

中东铁路公司董事长（总办），按照合同规定，由中国政府任命。因其职务是监督性质，而且常驻北京。对于远在圣彼得堡的

中东铁路公司鞭长莫及,无法履行职责。铁路公司一切大权均握在由俄国财政大臣任命的副董事长(会办)手中。

《中东铁路合同》不仅使俄国通过《中俄密约》所取得的营造和经理中东铁路的特权,得到进一步落实和具体化,而且严重的侵犯中国领土和主权。即便如此,沙俄侵略者的贪欲仍然得不到满足,以致后来在履行合同过程中,以强凌弱,单方面改变了中东铁路的法律地位。俄国任意曲解合同条款,取得了许多超合同规定范围的特权。中国所丧失的主权远比合同规定的多的多。大致如下:

1. 俄国有意曲解《合同》第四条关于中国对公司的水陆转运应设法使其便捷的规定,侵犯中国东北内河和沿海的航行权,使得铁路公司以及俄国国家和私人船主所属客货船只充斥东三省内河及沿海,垄断了中国东北的航运事业。

2. 公司以营造、经理和防护铁路以及取用沙土、石块、石灰需用土地为名,漫无边际的侵占铁路沿线的土地,出现了由公司经理的所谓铁路附属地。公司的地产是不折不扣的俄国在中国的“租借地”。

3. “所有铁路地段命、盗、诉讼等事,由地方官照约办理”和“凡该公司之地段,……由该公司一手经理”两项条款的肆意歪曲,尤其不能令人容忍。该款严重损害了中国行政和司法主权,俄国即在所谓铁路附属地成立独立于中国行政和司法系统之外的俄国地方政府,施行俄国法律,设立法庭和监狱,铁路附属地俨然成了“国中之国”,使中国之领土内,竟然成了俄国的天下。

4. 《合同》给予俄国不论平、战时期均可利用该铁路转运军队、粮食和军火的合法权利。这就增强了它在中国以及远东地区同英、日帝国主义进行角逐的政治、军事和经济的实力地位;也为俄国镇压中国人民反帝斗争创造了极其有利的方便条件。中俄接壤,火车朝发夕至,俄国占有得天独厚的优势。

5. 《合同》第六条规定“凡该公司之进项,……俱免纳一切厘

税。”第十条还规定，俄国经该路向中国出口或进口的货物，照中国关税税率减三分之一交纳。俄国利用减免关税之特权，把中国东北变成它的商品市场、原料产地和投资场所。

《合同》在形式上规定了自该路通车之日起，80年后，该路及其一切财产无偿地交还中国。然而由于规定时间过长，事实上也是不能兑现的。更何况人海沧桑、时移世易了。至于说36年后，中国有权给价收回这一条款，也因手续繁杂，条件苛刻而根本办不到。俄国财政大臣维特曾估计如果中国政府在第37年之初赎回这条铁路，……它就必须偿付公司一笔不下七亿卢布的款项。维特在这里已经把俄国妄图长期控制中东铁路，永远霸占中国东北的扩张主义野心淋漓尽致地暴露于光天化日之下了。

《中东铁路公司章程》 《中东铁路合同》签订不久，俄国又单方面公布了他们自己制定的《中东铁路公司章程》。事前俄方并未同中国方面进行任何磋商，也未征得中国政府的同意。

《中东铁路公司章程》，共计30款。《章程》中的各项条款，在《合同》的基础之上，更进一步加强了俄国政府对中东铁路的控制权。在《章程》的30款中值得注意的有几点：

1. 中国政府准许中东铁路公司开采煤矿，无论与铁路合办或单独办理，并准在中国组织一切工商矿务之实业（第一款附注）。

2. 凡中东铁路租借内之一切刑事民事诉讼各案件，由中俄两国当地官署，按着约章合同审判（第7款）。

3. 由公司委派警察人员担负铁路界内秩序维护之责。并由公司特别制定警察章程。通行全路遵照办理（第8款）。

以上三项规定，又一次表明沙俄根本无视中国主权，随心所欲违反《中东铁路合同》中的有关规定，使铁路公司不仅是在铁路沿线，而且在整个东北境内享有经营一切工商企业和开采各种矿藏的特权。

除此之外，沙俄还获得了铁路沿线地带的司法警察特权。同

时还以“防卫界内秩序”为名，于铁路沿线设置了许多警察机构和派遣大量的警察，用来维护其侵略利益和反动的殖民统治。

俄国利用不平等的《中俄密约》、《中东铁路合同》以及《中东铁路公司章程》，在中国东北攫取了筑造和经营中东铁路权利之后，又在其沿线获得了诸如行政、司法、开矿、经商、航运等其他许多经济和政治的特权。然而，俄国并未以此为满足，因为这距吞并整个东北进而称霸远东还相去甚远，所以他们又把侵略的矛头指向东北的南端，把建在东北偏僻北端的中东铁路与渤海海岸的某个港口相连接，即修筑一条中东铁路的支线。

《中东铁路支线合同》 1897年11月，德国侵略者借口曹州教案，强占了中国胶州湾。清廷当权者惊恐万状，希望俄国出面干涉，不想正中俄国佬下怀，终于找到借口，趁机逼迫清廷与其签订了《旅大租地条约》和《旅大租地续约》。

按《旅大租地条约》、《旅大租地续约》，清廷允许中东铁路公司由中东铁路干线哈尔滨站起，建造一条支线，直到旅大。为了确定这条支线的走向和经过地区，依据条约规定，驻俄公使许景澄于圣彼得堡同中东铁路公司进行谈判。双方“彼此筹议再四，始有成说。”

继《旅大租地条约》和《旅大租地续约》之后，于1898年7月，又签订了《中俄续订东省铁路支线合同》，简称《中东铁路支线合同》。《中东铁路支线合同》凡七款，同其它一切不平等条约一样，无一例外的都是套在中国人民项上的枷锁，使中国又丧失了一部分主权。

俄国通过《旅大租地条约》、《旅大租地续约》、《中东铁路支线合同》等不平等条约，完全侵占了中国旅大及其所在地区辽东半岛，旅顺口已变成了俄国的海军基地，多年梦寐以求的于太平洋沿岸获得不冻港的贪欲得到满足。此外，俄国又取得营建和经营中东铁路支线以及在铁路沿线开采森林、矿山资源，在内河及沿海航