

帝俄的远东政策和维特

李 济 棠

十九世纪末和二十世纪初，军事封建帝国主义的沙皇俄国，在风紧云急的国际政治舞台上，成为疯狂争夺世界霸权的一个大国。沙俄同英、法、德、美等帝国主义列强激烈角逐的战略重点，毫无疑问是在欧洲。但是，作为它称霸世界的总政策的一个极其重要的组成部分，则是争霸亚洲，确立沙俄在远东和太平洋地区的霸权地位。沙俄在远东所推行的霸权主义政策，它的先决条件和主要内容，不言而喻，就是宰割、瓜分、甚至是独占半殖民地半封建的中国。

沙俄在由资本主义转变为军事封建帝国主义的过程中，对中国发动了一系列经济上的攻势。它的目的是企图借助“银行和铁路征服”的政策，即所谓“和平的经济渗入”政策，自然而然地实现其兼并中国领土，控制整个中国，取代英国的优势地位和称霸远东的狂妄野心。这个政策的决策人物和它的积极地推行者不是别人，正是军事封建帝国主义的代 表，显赫一时的沙俄财政大臣谢·尤·维特。维特所炮制的帝俄的远东政策，至少在他出任财政大臣期间，表面看来，使罗曼诺夫王朝在远东的侵略和扩张进入一个“全盛时期”。但是，同时它又预伏下了灾难性的后果，加深了帝俄帝国主义所固有的一切矛盾。这些矛盾的激化和爆发，构成罗曼诺夫王朝由强变弱，直至最后灭亡的重要原因。所以，研究维特如何炮制和推行帝俄在远东的霸权政策，仍然具有重要的现实意义。

国际无产阶级的革命导师马克思曾经指出：“根据俄国官方历史学家卡拉姆津的供认，俄国的政策并没有改变。它的方法、它的策略、它的手段可能改变，但是这一政策的主旨——世界霸权是不会改变的。”①历史的发展完全证实了马克思这一科学论断的无比英明和正确。早在十九世纪中叶，沙俄即把侵略中国和称霸远东，作为它实现世界霸权的一项重要内容。吞并黑龙江流域和新疆地区的大片中国领土，只不过是沙俄推行这种霸权主义政策所采取的步骤之一。十九世纪末叶，沙俄从资本主义进入了军事封建帝国主义。由于国内“黑帮地主”和金融寡头的阶级利益和需要，加以它在近东和中亚的侵略活动不断受到挫折，所以沙俄帝国主义就把它的侵略锋芒集中地转向远东。一八九一年，沙俄决定修建联结欧亚两洲并具有重大战略意义的西伯利亚铁路，就是这种转

变的标志。

众所周知，当历史跨进十九世纪九十年代时，帝国主义列强在远东地区的矛盾和斗争日趋尖锐。这个矛盾和斗争的焦点，集中和突出地表现在争夺半殖民地半封建中国的问题上。中国位于亚洲的要冲，战略地位十分重要，不仅地大物博，而且人口众多。

“在帝国主义看来，夺取了中国，整个亚洲都是它的了。”②维特直言不讳地供认，瓜分中国“这就是远东问题的实质。因此，各国当前的问题是如何从这些衰朽的东方国家特别是从庞大的中华帝国的遗产中，尽可能分得大的一份。”他恬不知耻地主张：“俄国从历史和地理上来讲，有着不可争辩的权利分得这个预期的猎物的最大部份。”③依据这个强盗逻辑，沙俄力图在瓜分中国的斗争中捞到最大的实惠，进而同其它的帝国主义列强争夺远东和太平洋地区的霸权。为此沙俄除积极扩军备战，大力加强陆海军建设之外，又采取了一项具有重大政治和军事意义的行动，这就是在一八九一年动工兴建从车里雅宾斯克到海参崴的西伯利亚铁路。这项措施揭开了帝国主义时期沙俄争夺远东霸权的序幕。沙俄帝国主义的侵略魔掌现在已经伸向中国了。

但是，由于沙皇政府的财政困难和某些大臣的阻挠，因此铁路工程的进展比较缓慢。为了扭转这种局面，加速西伯利亚铁路的建筑速度，一八九二年二月，同金融资本有密切联系并出身于贵族的维特被任命为交通大臣。他深知“要把欧洲的俄国和符拉迪沃斯托克（即海参崴——引者注）用铁路连接起来，是亚历山大三世早就怀有的一个愿望。”所以在维特出任交通大臣的首次奏陈时，沙皇就对他提起这件事。“亚历山大三世抱怨说十多年来尽管他作出努力，由于大臣会议和国务会议的反，他的梦想一直没有实现。”绝对忠于君主的维特立即向亚历山大三世保证“我一定尽我最大的力量来实现他的愿望。”④维特最清楚地了解：“欧洲列强及日本大概都意识到不久的将来就要瓜分中国，他们认为在瓜分时由于西伯利亚铁道，我们的机会便大大增加。”⑤所以，从此他便把大部分精力倾注在这条铁路的建筑上。同年八月，被亚历山大三世赏识的维特，便平步青云，改任为具有极大权威的财政大臣。十一月，维特提出一份《建筑西伯利亚大铁路方案》，上奏亚历山大三世。在这份文件里，维特全面阐明了该路对沙俄在政治、经济和战略方面的重大意义，也首次道出了沙俄帝国主义兴修这条铁路的真实目的。

维特反对单纯从商业和财政角度来看待西伯利亚铁路的修筑，强调必须从沙俄夺取远东和太平洋霸权，以至称霸世界的总的利益来考虑。他认为在政治上说“西伯利亚大铁路，这是广义的国家企业”，它不仅给欧俄和西伯利亚的政治、经济和文化带来巨大的利益，而且“替世界商业开辟了新途径”，它“用绵延不断的铁轨，贯通了欧洲与东亚以至太平洋”，这是“具有世界意义的大事”，“这样的大事在各民族的历史上通常标志着新时代的开始，而且往往引起各国间原有经济相互关系的根本变革”。在经济作用方面，维特指出西伯利亚铁路建成以后，从欧洲到上海的路程将缩短到十八至二十天，而经过苏伊士运河却需要四十五天。这样，西伯利亚铁路势将取代苏伊士运河的航路而成为欧洲通往中国的主要贸易道路。通过该路沙俄可以在中国的茶叶贸易中取代“英国的地位”，同时“可以扩大布匹、丝织品及金属品之对华销路”。当然，沙俄决不限于充当“西欧与东亚间商业之中介人”，并且会成为“与东亚民族最接近的、最大的生产者与最大消费者”，在东亚市场上取得超过其它欧洲各国的绝对优势。维特着重指

出，这条铁路在军事战略上“将保证供给俄国海军一切必需品，使之在我们的东方港口有坚固的支点”，因此“铁路通车后这支海军的力量就会大大加强，一旦欧洲或东亚政局发生动荡，它将由于控制着太平洋水域的全部国际贸易动态而具有高度重要的意义”。⑥时隔不久，一位帝俄的外交官员在论述西伯利亚铁路对沙俄称霸远东和太平洋地区的意义时指出，完成西伯利亚铁路的建筑，“到那时我们才能全副武装我们的物质力量，并能在太平洋问题上占有适当的位置。”⑦

维特在全面赋予西伯利亚铁路以高度重要的政治、经济和军事意义的同时，还采取了许多措施，用来促进该路工程的进展。其中最重要的一项是一八九二年底经亚历山大三世批准成立了“西伯利亚铁路委员会”。“这个委员会赋有全权来排除一切不必要的耽搁，也有权管理修建方面的行政和立法事宜。”⑧它的成员除财政、交通、陆军、海军、内政和国家财产等部的大臣外，还有国家监察长。为了突出这个委员会在所有国家机关中的重要性，根据维特的提议，任命皇太子尼古拉二世为该委员会主席。在尼古拉二世继位当了沙皇之后，还一直保留这个主席的名义。正是在维特的具体组织和领导下，西伯利亚铁路的建筑才以飞快的速度向前推进。维特在他的回忆录中曾自鸣得意地写道：“我并不夸张地说，西伯利亚大铁路浩大的建筑事业是由于我的努力才完成的”。⑨

西伯利亚铁路的修筑，刺激了在亚洲崛起的日本。日本也是一个力图侵略中国和称霸亚洲的帝国主义国家，所以它鉴于沙俄侵略势力的东来，决定先发制人。在英、美等帝国主义的怂恿下，一八九四年七月，发动了侵略中国的甲午战争，腐败的清朝军队不堪一击。一八九五年三月，日本侵略者侵占了朝鲜全境和中国的辽东半岛并且直逼京津地区，战争的胜负已成定局。日本的胜利，尤其是它控制朝鲜和占领辽东半岛，威胁了其它帝国主义在远东的利益，特别是同沙俄在此一地区的侵略计划发生了尖锐的冲突。在这种形势下，沙俄抛弃中日战争初期所谓的“不干涉”的伪装。沙俄统治集团内部，在是否“干涉”日本，即在瓜分中国时是“联日”、还是“拒日”的问题上，出现了策略上的分歧。坚决主张对日本进行积极干涉的维特，在获悉日本的“议和”条件包括割占中国的辽东半岛时，立即向尼古拉二世提出，决不能让日本“在大陆上获得牢固的立足点。要是我们让日本这样做，我们将毁掉一切成就，以及你所尊敬的父亲（指亚历山大三世——引者注）曾作过崇高巨大的努力但尚未实现的极其宏伟的事业。”“对日本的要求和愿望，可予以适当的让步，却决不能容忍对中国任何部分领土的攫取。”⑩在沙皇政府四月十一日召开的特别会议上，维特坚决主张迫使日本放弃辽东半岛。按照维特的分析：“日本之进行战争是我们开始修筑西伯利亚铁道的后果”，日本侵占辽东半岛，其锋芒主要是针对俄国。日本占领南满“以后大概会引起朝鲜的全部归并日本”，而且对俄国的远东领土和西伯利亚铁路也是严重威胁；俄国为保护这片领土，就需要“数十万军队及大大增强我们的海军”，并且即使如此，“迟早我们一定会和日本人发生冲突。”所以，维特主张“我们应坚决声明，我们不能容许日本占领南满，假使不履行我们的要求，我们将采取适当的措施。……如果有战争的必要，我们就坚决行动。”维特认为，对日干涉的结果“这样我们就成为中国的救星，中国会尊重我们的效劳，因而会同意用和平方式修改我们的国界。”⑪维特的意见得到了陆海军两部大臣等人的支

持，在会上占了绝对优势。会议根据他的意见做出了相应的决议。但当时对日本究应采取何种方针，尼古拉二世还举棋未定。因此在四月十六日的特别会议上，维特又为自己的主张进行了辩解，并且说服了沙皇，沙皇同意四月十一日会议的决定。会后，沙俄纠合各自抱着不同的侵略野心的法、德两国，结成了三国暂时同盟，达成了干涉日本归还辽东半岛的协议。日本在俄、法、德三国的压力下，被迫让步，吐出了已经到嘴的“胜利成果”——辽东半岛。实际上是中国花了三千万两白银赎回和暂时替沙俄保留了这块地方。

“三国干涉还辽”是沙俄妄图称霸远东而迈出的第一步，也是俄、日两个帝国主义争夺中国东北以及远东和太平洋地区霸权地位而进行的初次交锋。在这次较量中，沙俄旗开得胜，因而俄国资产阶级报刊欢呼“这次成功”为在远东“充分加强我们的政治地位和军事地位创造了条件。”^⑫这里，值得指出的是“三国干涉是以沙俄作为行动的主动者而进行的。并且在沙俄来说，一直叫嚣不止地高唱对日积极干涉论的，不是别人，正是这个维特他自己。”^⑬

在“三国干涉还辽”过程中，沙俄竭力把自己打扮成中国的“朋友”和“恩人”，决不是为了维护中国的领土完整。它的目的是要扩大它在中国的政治影响，赢得清朝政府对它的信任和好感，以便进一步向清朝政府勒索“报酬”，从而推进它通过和平的经济渗入来吞并整个中国的侵略计划。

按照中日《马关条约》的规定，中国赔偿日本军费二万万两。虽然规定分期偿付，但是如果加上利息和辽东半岛的“赎金”，这笔数字惊人的鉅款，对财政枯竭的清朝政府来说，是难以支付的。因此帝国主义各国都认为这是它们向中国输出资本的天赐良机，于是展开了向清朝政府承揽借款的激烈竞争。当时，沙俄在维特的积极策划下，借口“还辽有功”，采取软硬兼施的手段又抢先攫取了借款权。但是，沙俄金融资本的实力较小，国内“过剩”资本不多，因而纠合它的同盟者法国参加，由俄法两国共同出借。

一八九五年七月，签订《中俄四厘借款合同》，规定借款总额四亿法郎，折合中国白银近一亿两，年息四厘，三十六年偿清，中国以海关收入作为抵押。通过这次借款，沙俄不仅获得了巨额利润，而且取得了参与中国海关行政管理的特权。这次借款的成立，是沙俄帝国主义妄图把中国置于它的政治和财政金融控制之下而采取的一个严重步骤。同时它也标志着俄法两国在远东的财政金融联盟的形成。从此，沙俄在法国金融资本的帮助之下，进一步加强了在中国的侵略地位。在这次借款中，维特除拟定条件，参与谈判之外，正如他自己所说，“而且，关于在法国金融市场上的这次交易的交涉和商定，实际上完全由我负责办理。”^⑭

当中俄借款的谈判在沙俄首都彼得堡进行的时候，维特又积极策划开办华俄道胜银行，作为沙俄向中国输出资本的指挥和执行机构。在这里，沙俄为了弥补自己资本不足的弱点，又极力拉拢法国金融集团，要他们参加华俄道胜银行的建立工作。维特向他们

郑重地提出该行将在俄国政府庇护之下“在极宽泛的原则之下在东亚各地进行工作。”^⑤一八九五年十二月，俄法两国终于签订了《华俄道胜银行章程》，沙皇尼古拉二世授与该行以开业的特许和极其广泛的特权。一八九六年初，华俄道胜银行在上海设立分行。不久在我国，特别是在我国的东北和西北以及远东各大城市，都设立了它的分行。为了给该行在中国的侵略活动披上“合法”的外衣，维特派员游说中国，劝说清朝政府出资加入该行。一八九六年九月，签订《入股借款合同》，沙俄同意中国出库平银五百万两（从中俄四厘借款中扣除），作为中国加入该行的资本。

华俄道胜银行表面上是中俄两国合伙开设的，实际上是沙俄独占的对中国进行经济扩张、夺取各种政治特权、划分势力范围、兼并中国领土、征服和控制整个中国，进而争夺远东和太平洋地区霸权的重要手段。按照维特的规定“华俄银行之任务，为巩固俄国在华经济势力，以与英国之既得优势相对抗。”^⑥所以，该行不仅经营帝国主义时期一般的银行业务，而且根据沙皇政府的特许，它有权经管中国政府的税收；经理中国借款的利息；建筑中国境内的铁路和敷设电线。此外，还有权自行买卖货物，代客购买不动产，经营各种保险、仓库、运输以及船舶等业务。无怪乎沙俄一位远东的外交家罗森称该行是“一个政治和金融的混合机构，实际上只不过是略加伪装的俄国财政部的分支机构。”^⑦上述这些权利的运用，势将造成该行在经济和政治上对中国的控制，并帮助沙俄实现它在远东的扩张政策和侵略计划。

华俄道胜银行在中国的侵略活动远远地超出了上述的特权范围。它在中国发行了大量的货币，经管和掌握沙俄对中国的贷款。通过借款，使该行插手中国海关行政，经管中国关、盐税收。该行在沙皇政府的支持下，夺取了中国的路矿权益，把沙俄的侵略势力伸入直隶、河南、湖北和山西等省。该行又通过它所经营和支持的俄国工商业同中国民族资本展开竞争，又以“借款”和“合办”等方式吞并中国民族工商业。该行在中国的侵略活动充分证明它是推行沙俄远东政策的工具之一。

还在华俄道胜银行成立之前，维特就亲自制定了西伯利亚铁路穿过中国东北的侵略计划。该行的成立为他这个计划的推行作了组织和资金方面的准备。一八九五年，西伯利亚铁路修到了外贝加尔地区。当时关于该路继续修筑的方向问题，在沙皇政府内部发生了分歧和争论。最后采纳了远东政策的决策人物维特的主张。他提出，西伯利亚铁路横跨中国东北直达海参崴不仅缩短路程、节省经费、施工方便、避免和阿穆尔汽船公司发生营业上的竞争，而且最主要的是它能把“满洲永远保持在俄国手中”，使“彼得大帝攫取远东土地的空幻的愿望”得以逐步实现。一八九六年四月，维特在给尼古拉二世的《书略》中指出，西伯利亚铁路穿过中国东北，“对俄国有经济的、政治的及战略的意义。”从政治及战略方面来看，维特认为“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、黄海海岸及高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。”^⑧不难看出，在维特的“和平”的经济征服的计划中，也蕴藏着刀光剑影的军事侵略，也包括伤天害理的内部颠覆，分裂我国边疆地区，以便兼并我国领土。它和主张公开的军事征服所不同的，只是“要使这种吞并自然地、不要引起轻率的事件，不要冒

进”。^{①⑨}在《节略》中维特也指出了西伯利亚铁路穿过中国领土的经济意义。他说：“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。”^{②⑩}该路的建筑，将使中国东北变成俄国的商品市场、原料产地和投资场所。此外，它还将海参崴变成满洲进出口货物的主要港口，并把欧俄、西伯利亚和乌苏里边区联结起来，给俄国的商业提供了非常有利的条件。同时，这条铁路向中国内地伸延的结果，华北地区也必将处于沙俄经济势力的支配之下。这样一来，按照维特的设想，沙俄在中国的侵略阵地很快就会扩大起来，并足以和英国相抗衡，甚至把它从中国排挤出去，达到在经济上独占中国的目的。

维特既是西伯利亚铁路穿过中国的侵略计划的制订者，也是这一计划的积极推行者。他亲自在彼得堡向中国驻俄公使多次提出“借地筑路”的要求；又为在北京进行同样交涉的沙俄驻华公使草拟政治备忘录。但是，所有这些都未成功。在这种情况下，维特利用尼古拉二世加冕典礼之机，再次披挂上阵，打着“相互援助”和“共同防日”的旗号，采取恫吓和购买的卑鄙手段，在一八九六年六月，终于同中国的钦差大臣李鸿章签订了《中俄密约》，夺取了建筑和管理中东铁路的特权，使西伯利亚铁路横穿我国东北直达海参崴。一八九八年三月，沙俄又胁迫清朝政府签订了《旅大租地条约》等几个不平等条约，攫取了修筑和管理中东铁路南满支线的特权。中东铁路是十九世纪和二十世纪之交沙俄在我国东北修筑的一条“丁”字形的铁路。它的干线西起满洲里，中经哈尔滨，东至绥芬河；支线从哈尔滨向南，穿过沈阳，直达旅顺口。干支两线全长两千四百多公里。这条铁路的建筑，使沙俄得以肆意侵占铁路沿线的中国大片土地，同时还独占了铁路所经过地区的丰富资源。此外，沙俄还享有在铁路附属地行政、司法、驻军、设警、开办学校、发行货币和减免关税以及在中国东北开采森林煤矿、经营工商业、内河和沿海航行等一系列侵略特权。沙俄还重演西方殖民主义者在非洲和印度设立特许殖民公司的故伎，在哈尔滨设立了中东铁路管理局，对我国东北进行军事、政治、经济和文化压迫，施以残酷的殖民统治。维特为了掩盖自己的侵略罪行胡说什么“中东铁路的设计完全是为了文化与和平的目的。”这纯属欺人之谈。中东铁路是沙俄侵略中国和称霸远东的工具。它的修筑是沙俄继华俄道胜银行之后为了争霸远东所采取的又一个严重的步骤。该路在沙俄的远东政策中占有极其重要的地位。正如一份俄国刊物所说：“俄罗斯人对远东的经常的和正当的渴望”，终于因该路的修筑“而得到实现。”^{②⑪}

三

沙俄帝国主义为了吞并中国东北，控制整个中国，夺取远东霸权，在设立银行和修筑铁路的同时，又强占中国沿海的港口，作为它在太平洋上的海军基地。在太平洋上获得一个不冻港，这是沙俄多年来在远东推行霸权政策的需要。沙俄侵占我国旅顺口和大连湾的过程中，财政大臣维特同样起着首恶的作用。一八九五年四月，由维特积极导演的三国干涉还辽，就是为后来沙俄帝国主义占领旅大和辽东半岛准备条件。^{②⑫}同年八月，沙皇政府决定西伯利亚铁路横贯中国东北之后，按照维特的意图，擅自非法遣派四批人员前来“查勘路线”，其查勘范围不限于东北北部，还包括辽东湾在内。^{②⑬}维特觊觎

我国旅大及其所在地辽东半岛的狼子野心已昭然若揭。一八九六年五月，维特在莫斯科曾经当面向李鸿章提出：俄国打算从中东铁路干线延修一条支线“通到黄海某一港口”的问题。但是，当时由于对这条支线的轨距的意见颇不一致，以致这个问题被搁置了下来。

一八九七年十一月，当德国占领胶州湾，沙俄外交大臣穆拉维约夫建议尼古拉二世：“我们不应失时机，由我国舰队占领大连湾”时，维特亲自为这次侵略活动出谋划策，“而且这个政策差不多全是他一人的擘划”。^④同年十二月十四日，沙俄舰队悍然驶进了我国的旅顺口和大连湾。就在当天，李鸿章通过维特向沙皇政府请求一笔新的借款，以偿付中日战争的最后一期赔款。维特同意借款，但条件是中国应允许中东铁路公司修筑一条支线通往黄海，通到营口以东的任一港口；一切悬挂俄国国旗的船只均有权驶入。非常明显，维特所指的港口，按其地理位置而言，只能是旅大，而不能理解为别处。他之所以没有公开说出旅大的名字，只是由于他唯恐过早地泄露沙俄长期以来妄图霸占我国旅大的侵略野心。事实上，维特在这里所提的借款条件，构成了后来中俄双方签订的旅大租地条约的重要内容。

一八九八年三月，沙俄在北京和彼得堡双管齐下，同时向清朝政府施加压力，逼迫它限期在旅大租地条约上签字。沙俄这种野蛮的侵略行径，激起了中国各阶层人士的强烈反对。清朝政府进退维谷，不敢贸然应允。在这一关键时刻，维特又故伎重演，用他认为是屡试不爽的卑鄙手段，贿赂中国谈判的全权代表。维特自己也坦率地承认：“我鉴于在这种情况下，如果我们与中国不能达成协议，很快能引起流血的战争，我于是给我部驻北京的办事员发了一个电报，教他去见李鸿章和另外一个大臣张荫桓，就说我劝他们与我们达成协议，我并训令办事员馈赠两位大臣以各值五十万卢布和二十五万卢布的贵重礼品。”^⑤结果，李鸿章和张荫桓被沙俄所买通，甘心充当沙俄帝国主义的走狗。一八九八年三月，清朝政府同沙俄签订了《旅大租地条约》。同年五月，又签订了《旅大租地续约》。通过上述两个不平等条约，沙俄帝国主义占领了辽东半岛，攫取了建筑中东铁路南满支线的特权，获得了太平洋上的不冻港——旅顺口。沙俄的侵略势力迅速由东北的北部扩展到南部，整个中国东北变成了沙俄帝国主义独占的“势力范围”。

但是，侵略和贪婪成性的沙俄并不满足于独霸中国东北，还想把它的侵略势力进一步扩展到华北、西北和长江流域，以便同英帝国主义争夺在中国的优势地位。一八九八年一月，维特在接见英国驻俄大使欧格纳时，这位大臣“拿出一份中国地图，用手指着直隶、山西、陕西、甘肃等省，并且说：‘俄国迟早总得吞并这一大片领土’。接着他手指着兰州说：‘西伯利亚铁路将来要修筑一条支路到这个城市’。他已经有了这条支路的距离、修筑费用等等级其详细的材料。”^⑥在维特的操纵下，一八九八年六月，由比利时出面，沙俄通过芦汉铁路借款合同，攫取了出资和承办我国江北干线——芦汉铁路的特权。此外，沙俄还攫取了芦汉铁路支线正大铁路的修筑权。这样一来，沙俄的侵略势力就由东北扩展到华北，并且进入英国的“势力范围”——长江流域。一八九九年四月，沙俄和英帝国主义为了瓜分中国，达成了暂时协议，互相承认：长城以北是沙俄的“势力范围”；长江流域是英国的“势力范围”。这正如列宁在《“帝国主义”笔记》中所记载的那样，沙俄“在东亚也一贯按预先考虑好的计划（这个计划

看情况而变动，但其重要部分保持不变)在实行扩张，目的在于直接占领一直到长城脚下的大片领土，并获得在东亚的霸权。”^②

从维特在沙俄侵占旅大过程中所起的重要作用，明显看出，他非但不反对，相反倒利用军事上的进攻来为他“和平”的经济渗入扫清道路和巩固或扩大成果。之所以如此，这是由于沙俄帝国主义的军事封建性质及其在经济和技术上的落后等特点所决定的。列宁指出，在沙俄“军事力量上的垄断权，对极广大领土或掠夺异族如中国等等的极便利地位的垄断权，部分地补充和代替了最新金融资本的垄断权。”^③因此，作为军事封建帝国主义的代表维特，在三国“干涉还辽”期间，才坚决主张对日采取强硬措施，甚至不惜一战。维特借助军事力量代替和补充金融资本的力量，这在义和团运动时期沙俄的侵华政策中，表现得最为露骨和突出。

一九〇〇年，为了反对帝国主义的侵略和瓜分，在中国北方大地上爆发了伟大的反帝国主义的义和团运动。沙俄帝国主义和别的帝国主义国家一起联合发动了侵华战争，镇压京、津一带的义和团。与此同时，它还借口“保护中东铁路”，单独出兵我国东北，妄图“把满洲变成第二个布哈拉。”在义和团运动席卷中国东北，威胁了沙俄的侵略利益时，维特曾经连续三次请求陆军大臣库罗巴特金增加中东铁路护路队的人数。库罗巴特金从邻近中国的省分中招募了大批后各和退伍的哥萨克骑兵，使护路队从原有的四千五百人增加到一万一千人。^④但是，东北的义和团运动迅猛发展，锐不可挡。维特所隶属的中东铁路护路队被英勇的义和团打的鱼头烂额溃不成军。沙俄帝国主义在东北的殖民统治岌岌可危。维特所炮制的兼并东北，征服中国和称霸远东的黄粱美梦即将破灭。就在这时，维特又狂妄地叫嚷“当地如能有十万至十五万我国军队”，就能“把中国人打个粉碎。”^⑤七月九日，维特要求库罗巴特金，火速派遣军队进入东北，镇压中国人民的抗俄斗争。正是在维特的请求下，沙皇尼古拉二世颁布了派兵入侵中国东北的上谕。维特在他的回忆录中也毫不隐晦地承认：“我不得不敦促这位将军（指库罗巴特金——引者注）从速调遣我们的军队到满洲去。”^⑥沙皇政府从欧俄和西伯利亚调动了十七万七千人的军队，分成五路大军进攻我国东北，并一举占领了东北全境。沙俄侵略军武装占领我国东北，使沙皇政府的远东政策进入一个新的时期。维特积极利用这样有利的客观形势，加紧推行他的经济征服计划。一九〇〇年九月，在帝国主义联军攻占北京，清朝政府决定投降议和时，维特赶忙派华俄道胜银行董事长乌赫托姆斯基前来中国，混到李鸿章身边，进行贿赂活动，企图控制清朝政府这个议和的全权大臣，使沙俄在帝国主义和清朝政府的谈判，特别是在中俄两国单独的交涉中获得特殊利益。同年十一月，维特电令乌赫托姆斯基，向李鸿章声明：“巩固我们在满洲之十全的势力”，“这就是李鸿章应给我们以十分协助的地方。”^⑦一九〇一年一月，沙俄在彼得堡导演一幕所谓中俄单独谈判关于缔结交收东三省正式条约的丑剧。维特亲自策划和出面同清朝驻俄公使谈判。在谈判中，维特提出一个由他一手炮制的约稿十二款，并逼迫清朝公使限期签字。这个约稿，不仅使沙俄完全霸占东北，还要夺取蒙古、新疆的铁路、矿山等项利权，并且要求从东北修筑一条穿过长城直到北京的铁路。由于中国人民反抗沙俄侵略的斗争不断高涨，加上其他帝国主义国家的出面干预，清朝政府的代表才拒绝签字，维特的侵略计划也就没能得逞。

维特所炮制的远东政策和他所采取的实际步骤，不但没能确立沙俄在远东和太平洋地区的霸权地位，反而加深了俄国人民和沙皇专制制度之间、中华民族和沙俄帝国主义之间及帝国主义，特别是俄日两个帝国主义之间的矛盾。伟大的反帝爱国的义和团运动、日俄战争和第一次俄国革命，就是这些矛盾的爆发。沙俄帝国主义不断受到打击和削弱，最后终于被伟大的十月革命所推翻。沙俄帝国主义连同它称霸远东的侵略计划一起，被革命洪流冲进了历史的垃圾堆。这就是逆历史潮流而动的霸权主义的必然下场。

注

- ① 《马克思恩格斯全集》，中文版，第16卷，第226页。
- ② 《毛泽东选集》，一卷本，第1380页。
- ③ [美] 亚尔莫林斯基编：《维特伯爵回忆录》，中文版，第94页。
- ④ 同上，第42页。
- ⑤ 《红档杂志有关中国交涉史料选译》，第156页。
- ⑥ 罗曼诺夫著：《帝俄侵略满洲史》中文版，第44—47页；罗曼诺夫著：《日俄战争外交史纲（1895—1907年）》，第23—24页。
- ⑦ 同⑤，第146页。
- ⑧⑨ 同③，第42、43页。
- ⑩ 狄龙著：《俄国声名的晦暗》，1918年纽约版，第246页。
- ⑪ 同⑤，第156—157页。
- ⑫ 前揭《日俄战争外交史纲（1895—1907年）》一书，第35页。
- ⑬ 岩间彻著：《露国极东政策和维特》，昭和16年东京版，第49页。
- ⑭ 同③，第66页。
- ⑮⑯ 前揭《帝俄侵略满洲史》一书，第73页。
- ⑰ 罗森著：《四十年外交》，第1卷，第198页。
- ⑱ 同⑤，第169页。
- ⑲ 同③，第94页。
- ⑳ 同⑤，第172页。
- ㉑ 《亚细亚通报》，1911年，第9期。
- ㉒ 同⑱，第35页。
- ㉓ 《湾季外交史料》，第117卷，第11页，第118卷，第3—4页。
- ㉔ 同⑱，第110页。
- ㉕ 同③，第79页。
- ㉖ 古奇等编：《关于大战起源的英国文件（1898—1914年）》，1927年版，第8页。
- ㉗ 列宁：《关于帝国主义的笔记》，人民出版社1963年出版，下册，第765页。
- ㉘ 《列宁选集》，人民出版社出版，第2卷，第893页。
- ㉙ 安德鲁·马舍泽莫夫著：《俄国的远东政策（1881—1904年）》，第137页。
- ㉚ 同⑱，第211、211、281页。
- ㉛ 同③，第84—85页。
- ㉜ 同⑱，第225页。