

# 中俄密约和中东铁路的修筑

李 济 棠 著

黑 龙 江 人 民 出 版 社

1989年·哈尔滨

## 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吸吮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，到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、压迫和掠夺而进行英勇斗争的历史；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，是一个时代正在成长、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、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，由于中东铁路的历史久远，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

文史资料委员会

# 目 录

## 前 言

一、俄国的远东政策及其推行的工具·····	(1)
(一) 俄国的远东政策·····	(1)
俄国帝国主义的特点·····	(1)
俄国远东政策的核心·····	(7)
俄国最先开始瓜分中国·····	(13)
(二) 西伯利亚大铁路的建筑·····	(18)
建筑计划的酝酿和提出·····	(18)
西伯利亚大铁路的建筑·····	(26)
西伯利亚大铁路的意义·····	(34)
(三) 俄国修筑中东铁路的目的·····	(37)
西伯利亚大铁路假道我国东北·····	(37)
加强对我国的经济侵略·····	(42)
吞并我国的东北·····	(47)
称霸远东和太平洋地区·····	(51)
二、俄国攫取我国东北铁路权益的准备·····	(56)
(一) 俄国在政治上争夺中国的初步胜利·····	(56)
俄国带头干涉还辽的原因·····	(56)
俄法德三国干涉还辽的经过·····	(63)

日本归还中国辽东半岛·····	(67)
(二) 俄国在经济上控制中国的严重步骤·····	(73)
俄国抢先承揽对中国的借款·····	(73)
中俄《四厘借款合同》·····	(82)
四厘借款对中俄两国的影响·····	(91)
(三) 夺取路权的组织和资金的准备·····	(95)
华俄道胜银行的成立·····	(95)
华俄道胜银行的性质·····	(101)
《华俄道胜银行条例》·····	(106)
<b>三、俄国获得建筑中东铁路的特权·····</b>	<b>(111)</b>
(一) 要求修建我国东北的铁路·····	(111)
制造“借地筑路”的舆论·····	(111)
中国自造东北铁路的声明·····	(116)
俄国要求“借地筑路”·····	(119)
(二) 俄皇加冕和李鸿章奉命使俄·····	(125)
中国特派王之春赴俄致贺·····	(125)
改派李鸿章为祝贺加冕专使·····	(129)
李鸿章一行到达俄国·····	(139)
中俄关于借地筑路的交涉·····	(146)
(三) 《中俄密约》的签订和俄国取得我国东北的路权 ·····	(151)
“御敌互相援助”的谈判·····	(151)
《中俄密约》的订立·····	(156)
《中俄密约》的内容·····	(164)

侵略魔爪伸进我国东北……………(169)

#### 四、关于中东铁路问题的谈判及其有关合同……………(175)

(一) 《中东铁路合同》的订立……………(175)

《中东铁路合同》的谈判……………(175)

《中东铁路合同》的内容……………(185)

《中东铁路合同》剖析……………(191)

《中东铁路公司章程》……………(197)

(二) 俄国夺取建筑中东铁路支线的特权……………(201)

侵占我国旅顺口和大连湾……………(201)

逼签《旅大租地条约》……………(208)

《中东铁路支线合同》……………(220)

#### 五、中东铁路的勘测和建筑及其组织机构……………(229)

(一) 中东铁路建筑时期的组织机构……………(229)

中东铁路公司的成立……………(229)

中东铁路建设局的活动……………(234)

中东铁路护路队的组建……………(243)

东北三省铁路交涉局的设置……………(252)

(二) 中东铁路勘测和建筑的经过……………(262)

中东铁路的勘测……………(262)

中东铁路路线的确定……………(267)

中东铁路建筑的经过……………(275)

中东铁路的正式运营……………(290)



**附录：**

《中东铁路公司章程》 .....	(295)
《中东铁路公司章程第一次补充规定》 .....	(310)
《增改富拉尔基铁路交涉总局章程》 .....	(314)

# 一、俄国的远东政策及其推行的工具

## (一) 俄国的远东政策

### 俄国帝国主义的特点

中东铁路是19世纪末和20世纪初，俄国帝国主义修筑的一条纵横我国东北的“丁”字形的宽轨铁路（凡是超过国际上通行并为我国所采用的标准轨距1,435毫米的都叫做宽轨铁路，中东铁路的轨距为1,524毫米，较之标准轨距宽89毫米）。这条铁路名义上是由中俄两国合伙修筑和经理的，实际上是俄国帝国主义独占的侵略中国的重要工具之一。

中东铁路的干线西起满洲里的西部边界，中经哈尔滨，东至绥芬河东部国境，横穿当时我国黑龙江、吉林两将军辖区（1907年4月，清朝政府改变东北三省官制，盛京将军改为东三省总督，兼管三省将军事务，奉天、吉林和黑龙江改设行省，各设巡抚一员），是俄国联结欧、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（时称盛京），直达辽东半岛的最南端旅顺口，纵贯吉林和奉天（今辽宁省）两地。干、支两线全长按竣工时计算为2,326.44俄里，依照中东铁路管理局公布的换算标准（1俄里等于1.07公里），合2,489公里。

中东铁路的名称，在本书所涉及的时间跨度内，见之于中俄两国双边条约以及两国有关当局的官方文件的中文本和中译本者，除“中东铁路”之外，尚有“中国东省铁路”、“东省铁

路”；“中国东方铁路”、“东方铁路”；“大清东省铁路”、“东清铁路”、“满洲铁路”等等。本书参考了此一时期有关该路中、俄两国官方文件的两种文本，决定选用“中东铁路”这一名称，以昭简明和本书乃至本丛书前后划一。

众所周知，“铁路是资本主义工业的最主要的部门煤炭工业和钢铁工业的总结，是世界贸易和资产阶级民主文明发展的总结和最明显的标志。”<sup>①</sup>但是，令人感到奇怪的是，俄国是个经济上和技术上都十分落后的帝国主义国家。它在世界煤炭和钢铁生产以及国际贸易中所占的比重，无足轻重，同西欧、北美先进的帝国主义国家相比，差距至为显然。

特别是俄国这样一个在政治上“最反动、最野蛮、最凶恶”的帝国主义国家，居然在中国修筑铁路，其出发点是“帮助”中国“防御”日本的侵略，使中国走上“繁荣和富强”的道路，还是以邻为壑，伙同其它帝国主义一起，宰割和瓜分积弱已久的中国，这个道理是不言而喻的。列宁曾经指出过：“建筑铁路似乎是一种简单的、自然的、民主的、文化的、传播文明的事业。在那些由于粉饰资本主义奴隶制而得到报酬的资产阶级教授看来，在小资产阶级庸人看来，建筑铁路就是这么一回事。实际上，资本主义的线索象千丝万缕的密网，把这种事业同整个生产资料私有制联系在一起，把这种建筑事业变成对十亿人民（殖民地加半殖民地），即占世界人口半数以上的附属国人民，以及对‘文明’国家资本的雇佣奴隶制进行压迫的工具。”<sup>②</sup>

---

①列宁：《帝国主义是资本主义的最高阶段》，《列宁选集》第2卷，第733页。

②列宁：《帝国主义是资本主义的最高阶段》，《列宁选集》第2卷，第733页。

中东铁路和华俄道胜银行二者一起，相辅而行成为俄国帝国主义妄图对中国进行侵略和扩张，以及征服整个中国，进而称霸远东和太平洋地区的重要工具。

之所以如此，这是由于俄国帝国主义的远东政策所使然。中东铁路修筑于19世纪末和20世纪初。当时世界上主要的资本主义国家英国、法国、德国和美国以及日本等等，都已经从自由资本主义发展为垄断资本主义，进入了资本主义的最高和最后阶段，即帝国主义阶段。

俄国走上资本主义发展道路，较之西方先进国家为晚。但是，后发优势使得它能够利用它们的先进技术和经验，因此，它的发展速度却一日千里，突飞猛进。

19世纪60年代，俄国资本主义在工业中迅速发展起来，农业也转入资本主义的轨道。1862年，俄国共有生产农业机器的工厂52个，到1879年已发展到340个。进口农业机器价值，从1869——1872年的78.8万卢布增加到1877——1880年的359.4万卢布。

19世纪70年代末和80年代初，俄国基本上完成工业革命。1860——1890年，资本主义大工业得到进一步发展，其产量增加六倍。90年代，俄国又出现了工业高涨的局面。企业数目和工人分别增加18.3%和66.6%，工业总产量增加一倍。铁路总长度从1891年的28,093俄里增加到1900年的47,800俄里。

伴随工业生产的发展，俄国也发生了生产的集中和垄断。19世纪80——90年代，俄国已经出现了最初的垄断组织。1886年，成立了制钉和金属丝工厂辛迪加。第二年，又组成了糖业辛迪加。1892年，出现了巴库煤油出口辛迪加。

1900——1903年世界性经济危机加速了资本的集中和垄断，

标志俄国进入垄断资本主义阶段。90年代初，雇佣1,000名工人以上的大棉纺织工厂，集中了棉纺织工人总数的3/4；煤炭和石油开采量的1/3，甚至2/3，都控制在少数大企业手中。

除上述工业部门之外，在钢轨生产、桥梁建筑和铁路车厢等部门也产生了垄断组织。列宁指出：“俄国的资本主义也成了垄断资本主义，这一点可以由‘煤业公司’、‘五金公司’、‘糖业辛迪加’等等充分证明。”①五金公司联合的大工厂不超过本部门工厂总数的20%，然而它却控制了全国冶金生产的80%以上。由顿巴斯18家煤炭企业联合组成的“煤业公司”控制了南方煤炭采掘的75%。巴库五个石油垄断组织生产的石油占全国石油总产量的43%左右。

和工业资本一样，俄国银行资本也出现了日益集中的趋势。19世纪末，俄国几家最大的股份银行，如华俄道胜银行、彼得堡国际银行、俄罗斯对外贸易银行、亚速海——顿河银行等几乎控制着全国银行资本的68.8——78.2%。银行资本参与工业、商业和交通运输业的活动，与工业资本相结合，形成财政资本和财政寡头。他们不仅控制国家的经济命脉，而且操纵俄国的内政和外交。

俄国资本主义的发展速度虽然很快，并且在有些生产部门，其集中程度，甚至超过发达的德国和美国。但是，它在经济上和技术上仍然是个落后的帝国主义国家。充其量，也不过是个进入垄断阶段的资本主义中等发展水平的国家。俄国国内“过剩”资本没有西欧和北美先进资本主义国家那样雄厚。然而，俄国帝国

---

①列宁：《大难临头，出路何在？》，《列宁选集》第3卷，第162页。

主义也极力地把它资本输出到巴尔干、土耳其、波斯（伊朗）和中国等与它邻近的国家和地区。列宁曾经写道：“在俄国，新型的资本主义在沙皇政府对波斯、满洲和蒙古的政策中充分显露了身手。”①

俄国借助西方国家财政资本的经济力量，来进行资本输出，以便实现它的领土野心和霸权政治。

俄国各大垄断组织积极参加国际资本家垄断同盟，进行瓜分世界市场的斗争。在夺取殖民地的大高潮中，俄国通过征服和兼并与之相邻的国家和地区，不断“开疆拓土”，扩充本国版图。俄国征服布哈拉、希瓦、浩罕等中亚一系列封建汗国，吞并中国、波斯和土耳其等国家的大片领土，就充分证明这点。

俄国作为一个帝国主义除具有帝国主义所共有的特征之外，还有它自己所独具的特点，即俄国除了具有帝国主义的共性外，还有它的特殊性，这就是俄国最新式的垄断资本主义和最落后的封建农奴制残余相互错综地结合在一起。正如列宁所说：“在俄国，资本主义较薄弱，而军事封建帝国主义是比较强大的。”②“军事封建的帝国主义就是沙皇制度，但不是18—19世纪的沙皇制度，而是帝国主义时期的沙皇制度。专制制度的军事掠夺的、侵略的性质，有了新的方向和目的——在争取原料来源、分割世界领土的斗争中对殖民地实行帝国主义的掠夺和征服。”③

①列宁：《社会主义与战争》，《列宁选集》第2卷，第674页。

②列宁：《第二国际的破产》，《列宁选集》第2卷，第635页。

③梁士琴科：《苏联国民经济史》，人民出版社，中译本，第299页。

新型的垄断资本主义在俄国是同落后的封建农奴制残余相互并存、交织在一起的。农奴制残余的主要表现，在政治上是存在着沙皇专制制度的统治；在经济上仍然保留有浓厚封建特征的大地主的土地所有制。按照社会发展来说，俄国已经跨进了帝国主义阶段，可是，整个国家政权却依然保持在沙皇、皇族和地主阶级手中，地主阶级是沙皇制度的主要社会支柱。代表地主阶级和大资产阶级利益的沙皇政府，依靠庞大的军事官僚机器，采取赤裸裸的军事独裁手段，来镇压国内人民群众的反抗，巩固自己的统治地位；对外通过野蛮的军事征服和掠夺，达到扩张领土和建立世界霸权的总的政策和目标。

在俄国，和发达的工业及银行资本同时并存的还有极其落后的大地主的土地所有制。20世纪初，俄国1,000万农户仅占有7,300万俄亩（1俄亩等于1.09公顷）土地，而28,000个地主，则拥有6,200万俄亩土地。最新的资本帝国主义，可以说被封建关系的层层密网所缠绕。

俄国帝国主义的这一特点，决定了它单纯依靠自己的经济实力是不能和英、法、德、美、日等帝国主义国家相竞争的。这就注定了俄国格外乞灵于发展帝国主义，乞灵于领土兼并。这一点正如列宁所指出的那样：在俄国“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断垄权，部分地补充和代替了现代最新金融资本的垄断权。”<sup>①</sup>

军事封建帝国主义的经济基础及其各种矛盾的尖锐化，使俄

---

<sup>①</sup>列宁：《帝国主义和社会主义运动中的分裂》，《列宁选集》第2卷，

国在对外侵略、扩张和争夺世界霸权方面，具有更加野蛮、更加贪婪和更加冒险的性质。“沙皇制度把帝国主义各种最坏的因素集中起来并使之变本加厉了。”①

### 俄国远东政策的核心

帝国主义时代的重要特点之一是几个帝国主义大国都想争夺世界霸权。19世纪末和20世纪初，军事封建帝国主义的沙皇俄国，在风云变幻的国际政治舞台上，成为疯狂争夺世界霸权的少数几个大国之一。俄国同英、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，作为俄国妄图称霸世界的总政策的一个极其重要的组成部分，则是称霸亚洲，确立俄国帝国主义在远东和太平洋地区的支配地位。俄国末代沙皇尼古拉二世（1894—1917年在位，沙皇亚历山大三世的长子，绰号“血腥的尼古拉”）曾经不断地强调说：“从长远看来，特别关心东亚事态的发展，在东亚确立和扩张俄罗斯的势力，正是我们统治世界的课题。”②

俄国帝国主义在远东所推行的霸权主义政策，它的主要核心和先决条件，是以宰割、瓜分、甚至是独占半殖民地半封建的中国为前提的。尼古拉二世梦寐以求的是有朝一日能“使俄罗斯皇帝再加上以下一些称号：如中国皇帝、日本天皇等等。”③这当然只能是一枕南柯。

①斯大林：《论列宁主义基础》，《斯大林全集》，中文版，第6卷，第21页。

②《布洛夫致梅特涅》，（1902年8月），《德国外交文件》，第18卷之一，第64页。

③维持：《维持回忆录》，俄文版，第1卷，第440页。



俄国在由自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的经济攻势。这些攻势都是为了推行它的远东政策所采取的具体步骤，其目的是企图借助“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，取代英帝国主义在中国的优势地位和雄踞远东的狂妄野心。

19世纪末叶，俄国帝国主义远东政策的炮制者和积极推行者，是倍受沙皇亚历山大三世（1881——1894年在位）及其继承人尼古拉二世宠信的维特（谢尔盖·尤利耶维奇，1849——1915年）。维特是19世纪末和20世纪初，俄国帝国主义的一位烜赫一时、权倾朝野的财政大臣。他出身于波罗的海沿岸地区德意志贵族家庭，他的母亲是纯粹俄罗斯人，父亲做过高加索总督府的高级官员。维特从敖德萨大学物理数学系毕业之后，曾在当地铁路部门任职，不久出任俄国西南铁路公司经理。由于受到沙皇亚历山大三世的赏识，而飞黄腾达，平步青云。1889年，维特被任命为财政部铁路事务局局长，管理全国铁路的财务。1892年初，被擢升为交通大臣。同年8月，改任财政大臣，维特善于把俄国垄断资产阶级和大地主阶级这两个阶级的利益巧妙地结合起来，并能一身代表这两个阶级的利益，他力图用对自由资产阶级作某些让步和约许而对劳动人民采用残酷镇压的方式保持俄国的专制政体，因而名满天下，红极一时。当时沙皇政府在内政和外交方面（特别是对远东）的重大决策，多出于他的运筹帷幄。1903年8月，转任有名无实的大臣委员会主席。后来在革命浪潮的冲击下，因最高统治集团内部勾心斗角、意见不一而失宠。在维特出掌俄国财政部期间（1892年8月——1903年8月），表面看来，