

满洲里文史资料选辑

第 二 辑

(内部发行)

中国人民政治协商会议满洲里市委员会
文史资料研究委员会编

一九八二年九月

目 录

- 满洲里与东清铁路……………夏恩训 (1)
- 沙俄对满洲里地区的侵略……………马祥峰 (16)
- 支援苏维埃政权的一次大罢工
……………隋好荣口述 徐占信整理 (22)
- 满洲里铁路医院简史……………徐占信 (26)
- 艰苦奋战,在废墟上建立起来机务段
……………王世伟 徐占信 (30)
- 沙俄和日寇对达赉湖渔业资源的疯狂掠
夺……………孙丽 (37)
- 塌达赉……………于苍伦口述 敖其尔整理 (42)
- 草原明珠—达赉湖……………孙丽 (51)
- 日本帝国主义侵略满洲里概况……………田垠 (57)
- 一九三二年到一九四六年的满洲里邮政
……………孔禄山口述 李树发整理 (74)

一八五〇年至一九六五年满洲里

商业发展概况.....祁秀岩（78）

解放前后满洲里市体育活动简况

.....吴保兴（91）

满洲里市外运公司成立经过及其发展

.....吴凤翔（94）

东兴公司及其它.....吴保兴（103）

满洲里海关的机构、业务沿革概况

.....满洲里关（106）

满洲里口岸商检工作发展情况

.....商检供稿 李树发整理（112）

我所知道的杨德政伪政权

.....赵允仁口述 敖其尔巴图整理（119）

扎赉诺尔矿区日伪政府和人民政府交

替情况.....

刘庆祥 郭景元口述 兰崇民整理（127）

一次工人说理斗争始末

.....李长春口述 徐 锋整理 (131)

满洲里市人口小史.....马祥峰 (142)

满洲里的宗教情况简介

.....徐占江 马祥峰 (156)

开放山煤矿小史.....马祥峰 (159)

勘 误 (160)

来函选登..... (161)

编 后 语..... (164)

满洲里与东清铁路

夏恩训

沙俄当年为了谋求远东霸权，于一八九一年动工修筑西伯利亚大铁路。到一八九五年这条铁路修完一千三百多公里的时候，一个罪恶的阴谋在沙皇宫廷里开始酝酿，因为他们早就觊觎中国东北地区富饶的物产和重要的战略位置。财政大臣维特提出西伯利亚大铁路“走向南移”的主张，这就必须横穿我国东北地区，向中国政府“借地修路”了。此时正是沙皇扩张主义野心膨胀的时候，欣然接受这个建议。

沙俄政府处心积虑寻觅使野心得逞的机会，恰逢一八九五年三月二十三日，由于清政府在中日“甲午战争”中失败而签订了丧权辱

国的《马关条约》，以慈禧太后和李鸿章为首的清廷制定的“联俄制洋（日）”的政策正中沙俄下怀。沙俄此时正在为了维护在东北的既得利益，达到抵制日本的目的，与法国、德国合谋，逼使日本将辽东半岛退还中国。日本无奈，只得同意放弃辽东半岛，但无理要求清政府付给三千万两白银的赎金。

沙俄终于寻到了可乘之机，逼清政府借款偿债。一八九五年七月，清驻俄、德、荷、奥公使许景澄在彼得堡签订了合白银一亿两的借款合同；十二月，又签订《华俄道胜银行章程》，次年在上海设立分行。沙俄就是从这些不平等条约中筹集到了在中国境内修筑铁路的资金。

一八九六年，尼古拉二世在俄都彼得堡

举行加冕典礼，清政府命李鴻章为“欽差头等出使大臣”前去祝贺。于是，由财政大臣维特出面，对李鴻章用尽威逼和利诱手段，于六月三日签订了《中俄密约》。有关条款规定：“允于中国黑龙江、吉林地方接造铁路，以达海参崴”，这就是东清铁路。

东清铁路经过地形勘察，一八九七年八月二十八日在我国小綏芬河右岸三岔口附近，距俄国滨海省塔尔塔夫哥薩克村六俄里地方举行了开工典礼。至于满洲里地段，则是在一九〇〇年四月才设立了开拓厅，负责筑路施工任务。当时派遣了以卡西诺夫为首的一百三十余人的筑路队，同时还派来了以巴拉诺夫为首的百人马巡队，驻扎在这里负责保护筑路顺利进行。这个巴拉诺夫在一九〇四年满洲里初具城市雏形的时候，他还曾出任俄国在这一地区设立的警察署第一任署长呢！

为了加快满洲里地段铁路修建，一九〇〇年五月从哈尔滨、长春、天津等地招来近万名华工。这一带草原本来是少数民族逐水草游牧的地方，所以没有房屋，工人只能挤住在蒙古包、帐棚或住窑子中，生活条件殊为艰苦的。同年初秋，义和团运动的烈火蔓延到哈尔滨、齐齐哈尔一带，位于哈尔滨香坊区田家烧锅的铁路建设局已无力顾及修路，被迫全线停工，一直到一九〇一年初才复工。哈尔滨至后贝加尔这一段工程进度是较快的，于一九〇一年初冬即告完工。据《黑龙江志稿》说明“满洲里，中国本无此名，俄国人承修东清铁路，此处为入中国首站，故俄国人名曰“满洲里”。

实际上，满洲里地区有它古老的名字，称作“布鲁金布拉格”，或写作“布鲁金宝勒格”。有的同志在《呼伦贝尔报》“杂话呼伦

贝尔”专栏发表文章，说这是日文版《满洲里市概况》的汉译本误译訛传。

我认为这并非訛传，而是音译地名所取汉字不同而已，这正如考证“訛传”的同一作者在《内蒙古日报》“草原春秋”专栏发表的另一篇文章称“布鲁给雅宝拉格”一样。满洲里的这个古老名字汉语含意是什么，我确实没读什么资料，只是在一九七六年为《黑龙江日报》和《黑龙江人民广播电台》撰写稿件时，向居住在满洲里时间较久而又有相当蒙文知识的三位老同志分别请教，一说是“汨汨的”；一说是“源源不断的”；一说是“喷涌的样子”。一位老同志还介绍说，不但北湖的泉子称“布鲁金宝勒格”，在现在市郊小北屯相对的苏联境内还有一个村落，称“布鲁金宝勒格村”。这些由于工作性质局限，我没再去考证，但我认为三位有知识的蒙族同志译意相

同，因此当认为是准确的。我在《黑龙江日报》上一九七六年发表的文章称满洲里为“旺泉之城”，即源于此。

现在有的同志依据《黑龙江舆地图》及《东三省政略》考证，译写成“霍勒金布拉格”，与史籍所载译音统一起来，这种意见是可取的，何况“旺泉”之意仍是不变的。

东清铁路一九〇三年七月全线通车之后，满洲里作为首站这是一九〇一年已经定名的。近几年盟内搞地方志的一些同志用翔实材料考证是可信的。但由于我依据一九七六年参加黑龙江省人民出版社组织的书稿讨论会时，向一位通晓满文的老同志，就满洲里地名请教时，他说，这应当是满族自称的满语译音，接着为我陈述了满族历史，特别强调了清太宗改“女真”族名为“满洲”等情况，我认为这种说法并非是穿凿附会，所以在《内蒙古地

名》杂志等报刊上涉及“满洲里”译义的文字，我都采用了是“满族自称的音译”这一观点。

现在有几位同志著文说“满洲里”一名是俄语的声译，至于含意则仍如我上段文字所述。因此我想多说几句的是，“满洲里”一词在俄语中也是外来词，乃是源于满族自称，广义来讲，“满洲”也是泛指中国东北地区。我想，这也正如俄语“中国”一词音译源于中国历史上“契丹”一词一样。俄国人将东清铁路首站定名满洲里，说明他们承认从这里开始是清王朝领土，至关重要的是这一点。

现在还是谈东清铁路给满洲里带来的厄运吧！一九〇一年后贝加尔至哈尔滨一线修通之后，就象一条吸血管一样，呼伦贝尔草原上丰富的矿藏，腴厚的渔业资源，茂密的森林甚而是中国领土等等无一不被沙俄攫取、掠夺，兹

仅略举一二：

一九〇二年沙俄迫使清政府签订《中俄黑龙江煤矿条约》，取得了在东清铁路沿线开采煤矿的特权，因此同年派来名为布志尼果夫和安尼也列大到扎赉诺尔，投资十余万卢布，开始了对扎赉诺尔煤田的疯狂掠夺。

一九〇三年沙俄资本家涌到达赉湖和贝尔湖，广设网点，捕鱼数量有的年度高达六、七千吨。

沙俄政府的欲壑是难以填满的。由于满洲里地区战略地位的重要，在铁路通车之后多次阴谋鲸吞这一地区。一九一〇年，呼伦贝尔兵备道员宋小濂上书要求与俄国会同勘界，宋小濂任中方勘界专员，在当时的胙滨县治衙门同俄国副参领儒达诺夫进行谈判。在勘界过程中，儒达诺夫包藏祸心地要将满洲里东站及中国大片领土划归俄国，并调集军队进行威胁。

这都未使宋小濂稍退半分，他据理力争，“援据条约，考验地理”，以凿实可靠的证据说明满洲里作为东清铁路首站，就是中国领土，结果使儒达诺夫无言以对，狼狈至极！可是沙俄仍趁辛亥革命爆发之机，通过未能签字生效的《满洲里界约》，占去中国上千平方公里的土地。

到了一九一二年，随着中华民国的建立，东清铁路就改称中东铁路了，但这并未能改变满洲里地区的殖民地性质的命运。

从政权上看，尽管从光绪三十四年，即一九〇八年因涉外事务逐渐增多而议设了胙滨府，辖地近十万平方公里，但却无权过问“满洲里”的政事。满洲里从“一九〇一年于现在地点车站候车室建成后，以此为中心设立了各种机关。”一九〇八年满洲里建立了“自治会”，由俄国人担任董事长，负责处理铁路两

侧四平方公里“附属地”的一切行政事务，均按俄国法律办事，直接受哈尔滨东清铁路民政部领导。一九二四年中东铁路中苏共管后，满洲里的政权机构称为市政公所，此时则由中国人任局长，受管理中东路各站行政事宜的“东省特别区行政长官公署”辖治，始终未和胪滨县的辖治范畴发生关系。一九三二年，日寇侵占这一地区后，胪滨县则不再存在，其县治地分别划给了周围各旗和满洲里。此后的满洲里则是旗县级的政府机构了。

从经济上看，中东铁路仍是掠夺中国人民财富的工具，从一九一三年至一九一六年有一个惊人的数字，这条铁路纯收入高达一亿六千卢布！至于地方性不平等条约、合同、名目繁多，在满洲里地区沙俄于一九一四年二月，同地方官员订立了开采达赉湖一带矿产的合同；一九一五年，又签了从满洲里“至贝尔湖北

岸，乌尔逊河西岸”开采金银矿合同。一九一六年初又签了“北自呼伦湖畔贺洛卜山起南至兴安岭哈洛溪河源止”沿途诸山金银矿开采合同……一言以蔽之，即使在它俄国本土也绝没有这种自由与方便！

当然，正象迄今为止的历史所证明的那样，事实永远是与殖民主义侵略者的愿望相反的。

一九一七年俄国十月革命的成功，对中国铁路工人颇有深远影响。此时设在哈尔滨的中东铁路管理局还掌握在一九〇三年七月任命的局长霍尔瓦特上校手中，他仍在发挥殖民地太上皇的淫威！迅速觉醒的中东铁路工人，曾在一九一八年五月、九月连续举行大罢工，反对沙俄残余势力在中国的殖民统治。更具有世界意义的是一九一九年七月，满洲里地区的中国铁路员工参加了中东铁路工人第三次大罢工，

整整坚持了一个月，有力地支援了苏俄红军在西伯利亚地区的战斗，粉碎了国际反革命势力利用中东铁路援助高尔察克匪军的罪恶计划。

当时盘踞在这一带的是高尔察克残匪谢苗诺夫部，他们活动在满洲里至赤塔铁路沿线，妄图扼守这条交通要道。但由于满洲里铁路员工的英勇罢工行动，使这条铁路的运输完全停止了。高尔察克的供给线被拦腰掐断，而从西伯利亚撤退下来的以盖达将军为首的捷克军队及其它一些国家的军队只能麇集满洲里，处于进退维谷的境地。这样，满洲里铁路工人就帮助苏俄红军，战胜协约国利用高尔察克向新生的苏维埃政权发动的第一次进攻，致使高尔察克未能逃脱于十一月被彻底消灭的命运！

此后，满洲里铁路员工又积极参加了驱赶霍尔瓦特上校下台的斗争，高潮是一九二〇

年，中东铁路全线工人再一次掀起大罢工的浪潮。在这期间，满洲里市的商民也举行声势浩大的联合抗捐税斗争，对铁路工人罢工以政治上的声援。就是在这次大罢工的浪潮中，霍尔瓦特上校被赶下了台。

通过上述事实，可以看到满洲里的发展是与东清铁路分不开的。它的特殊性还在于一九三二年之前。满洲里虽然座落在胙滨县辖境之内，但是它是东清铁路的附属地，殖民主义者在这里享有特权，因此，这座城市的发展也就是畸形的。

一九三二年，日寇占领满洲里后，也是以军、警、宪、特对这个城市严密控制的，实际上只不过因中东铁路是联结欧亚的咽喉，所以这里成为了日本帝国主义反苏反共的桥头堡。满洲里市的人民陷入了日本帝国主义及其傀儡政权——伪满洲国的魔掌中，这种黑暗岁月延