

帝俄 对哈尔滨一带的 经济掠夺

孔繁纬 朱显群

黑龙江人民出版社

5

责任编辑：杨 国
封面设计：王祖珍

帝俄对哈尔滨一带的经济掠夺

Die Dui Haerbin Yidai De Jingji lüeduo

孔经纬 朱显平 著

黑龙江人民出版社出版

(哈尔滨市通里森林街42号)

肇源印刷厂印刷 黑龙江省新华书店发行

开本787×1092毫米 32·印张 3·字数63,000

1986年8月第1版 1986年8月第1次印刷

印数1—1,000

统一书号：4093·177 定价：0.52 元

前 言

所谓哈尔滨一带，指以哈尔滨为中心包括周围各市县的北满地区。东北地区遭受帝俄侵略，哈尔滨一带构成为重灾区。揭露帝俄对哈尔滨一带的经济掠夺，对于研究帝俄侵华史，帝俄侵略东北史，东北地方史，东北经济史都具有重要意义。

关于这方面人们虽然有过不少研究成果，但从实际结果看，直到现在还不能说已经搞得差不多了，而是有待于进一步发掘第一手资料，把研究工作深入下去，全面系统地做出应有的科学结论，开展创造性研究。如果众人都来从事重复性劳动，总是你中有我，我中有你，那会永远停止不前。

我们对这项课题的研究也只是初步的，但力求在前人成果的基础上有所进展。本书分为三个部分：（一）日俄战争以前帝俄对哈尔滨一带的经济掠夺；（二）日俄战争后至第一次世界大战前帝俄对哈尔滨一带经济掠夺的扩展；（三）第一次世界大战和十月革命后帝俄对哈尔滨一带经济掠夺的继续及其残余势力。我们是从史实出发，对具体问题做具体分析，揭示出各时期演变的基本过程及其特点，以实现回答总题目的要求。

目 录

第一部分	日俄战争以前帝俄对 哈尔滨一带的经济掠 夺.....	1
第二部分	日俄战争后至第一次 世界大战前帝俄对哈 尔滨一带经济掠夺的 扩展.....	26
第三部分	第一次世界大战和十 月革命后帝俄对哈尔 滨一带经济掠夺的继 续及其残余势力.....	58
结 语		

第一部分

日俄战争以前帝俄对哈尔滨 一带的经济掠夺

(一)

1840年鸦片战争后中国沦为半殖民地、半封建社会，沙俄侵略者乘机不断地侵入黑龙江地区，并在1858年和1860年通过璦琿条约和中俄条约侵占我黑龙江以北和乌苏里江以东一百多万平方公里的领土。

璦琿条约签订后，松花江黑龙江及乌苏里江乃有俄国船舶恃强垄断，中国船只只能下驶至富锦。1871年俄人设阿穆尔轮船公司，即黑龙江汽船公司，拥有汽船及货船66艘，每年约盈利40余万卢布。1892年拥有20艘轮船和50艘驳船，已垄断了黑龙江和乌苏里江的航运。1893至1894年，沙俄建造了一艘轮船，专供行驶于中国松花江上，从伯力到吉林往返一次就由国库拨给奖赏1,700卢布。1895年俄人又设阿穆尔商船公司，即黑龙江商船公司，拥有汽船及货船66艘，每年约盈利数十万卢布。据说在1895年这一年，就有46艘轮船和64艘驳船航行于黑龙江和乌苏里江，并多次闯进中国内河松花江。

帝俄对东北的经济掠夺活动，起初突出表现为商品侵

略，即高价出售商品、低价收购农产品。帝俄分子要在中国东北“不受任何竞争影响而销售自己的布匹。”（据俄文版，瓦西里耶夫《中国的开发》，圣彼得堡，1900年，第22页）俄国政府通过修筑西伯利亚大铁路，把东北北部地区同莫斯科连结起来，扩大俄国布匹、丝织品及金属制品的对华销路。十九世纪九十年代，俄国西伯利亚同中国东北地区的不平等贸易，总额在1,700万至1,800万卢布上下。（据罗曼诺夫《俄日战争外交史纲》，莫斯科，1955年，第223页）俄国呢料、布匹、煤油等，经由边境渗入黑龙江和吉林地区。外贝加尔的俄国哥萨克越过额尔古纳河，直接到海拉尔出卖牲畜、呢料和俄国标布（一种俄制厚布）。1894年在俄国关卡登记的进入海拉尔一带的俄国商品，价值35,000卢布。俄国阿穆尔地区经瑗琿运往松花江流域的俄国商品，1894年约达242,000卢布，其中纺织品60,000卢布，五金制品20,000卢布，银锭160,000卢布。1895年，中国商人从伯力运出66船货物。俄人滨海地区同中国东北地区接壤，有七处贸易点，内有三处贸易点在1891—1895年向东北地区输出商品达5,944,000卢布，平均每年1,200,000卢布。（据俄文版，吉加马《同中国的贸易》，托木斯克，1899年，第63、64、65、67页）俄国向东北输出的商品种类繁多，仅纺织品在1897—1898年向黑、吉地方市场出售多达几十个品种。

（据俄文版，俄国财政部编写《满洲概述》，附表）据统计，松花江流域售出的（包括俄国商品在内）外国商品每年达300万卢布，畅销的纺织品有白标布、粗布、未漂白的布，黑色、灰色、兰色的鼠皮布，灰色和兰色的细平布，黑色、红色、兰色的呢料，白软细布，凸纹布，兰大布……（据俄文版，吉加马《同中国的贸易》，第66—67页）地处松花

江岸的哈尔滨及其附近地区，每年要出卖相当多的农产品购进大量的日用品、手工业品、食盐、布匹、煤油、玻璃和纺织品等。（据俄文版，多姆勃罗夫斯基、沃罗希洛夫《满洲》，彼得堡，第120—121页）十九世纪末清朝政府在哈尔滨地界内的松花江畔设立税卡，税关人员上百，对松花江上的运货船只以及进入哈尔滨一带的商品征收捐税。（据俄文版，《中东铁路沿革史》，哈尔滨，1923年，第132页。）

沙俄不仅高价出售商品，而且低价收购黑、吉两省的农产品。俄国远东地区的军队和城市人口日益增多，粮食供应随之紧张，越来越多的需要从中国东北运进农产品，这些农产品主要是粮食，还有牲畜。沙俄扩张分子不得不承认，“阿穆尔地区离开北满就无法存在……”，“不依靠我们在远东的唯一粮食基地——中国东北……就无法保卫我们的太平洋领土。”（据俄文版，什捷英费利德《我们和日本人在满洲》，哈尔滨，1913年，第5—6页。）根据俄国官方的不完全统计，1888—1898年间仅阿穆尔地区每年就从黑、吉两省收购粮食几十万普特（普特为俄重量单位，等于16.38公斤），具体情况如下：

年 份	军队收购	金矿收购	酒厂收购	合 计
1888	70,000	79,195	无统计	149,195
1889	9,300	196,179	”	205,279
1890	无统计	33,670	”	33,670
1891	28,000	181,549	”	209,549
1892	11,415	130,962	”	142,377
1893	84,450	34,797	”	119,247

年 份	军队收购	金矿收购	酒厂收购	合 计
1894	2,150	282,127	"	284,277
1895	无统计	216,643	"	216,643
1896	29,500	150,000	"	179,500
1897	169,000	305,526	"	474,526
1898	?	193,530	46,145	239,675

（据俄文版，波勒涅尔《阿穆尔地区》，莫斯科，1909年，第504—505页。）上述统计只是俄国远东的阿穆尔一个地区的军需部门和矿业部门直接从黑、吉两省收购的粮食，远远没有完全反映俄国对东北农产品原料的掠夺。据俄国地方警察机构统计，1895年仅松花江流域的农产品进入哈巴罗夫斯克（伯力）的就达153,520卢布，进入布拉戈维申斯克（海兰泡）的达1,361,000卢布；同年吉、黑两省农产品进入滨海地区的达1,050,000卢布，进入外贝加尔的达70,000卢布。

（据吉加马《同中国的贸易》，第64—69页。）十九世纪后半期俄华贸易中的逆差越来越大，1850—1893年俄华贸易情况如下（单位千卢布）：

年 份	俄对华出口	俄从华进口	贸易逆差
1850	7,127	7,446	-319
1857	6,025	7,479	-1,454
1881—1890(年均)	2,156	25,400	-23,244
1893	4,087	33,185	-29,098

俄华贸易逆差增大的主要原因是“由俄罗斯内地迁移到阿穆尔和滨海地区的居民对中国产品（主要是食品）需求的增

加。”（据俄文版，斯拉德科夫斯基《苏中经济关系概论》，莫斯科，1957年，第114、125页。）

进入俄国远东地区的东北农产品大部分来自松花江沿岸地区，其中有相当一部分是哈尔滨及其附近地区所产。哈尔滨一带位于松花江畔，地处松嫩平原，优越的地理环境和气候条件使哈尔滨和相邻的呼兰、巴彦、双城、阿城等地成为吉、黑两省的主要产粮地。粮食的大量生产为农产品加工业提供了原料，十九世纪末，哈尔滨及其附近地区盛产的粮食和农产加工品（豆油、烧酒）销往东北各地。哈尔滨和巴彦、呼兰等地区的烧酒已经大量进入俄国阿穆尔地区。（据多姆勃罗夫斯基《满洲》，第115—116页）中东铁路修筑前，俄国的阿穆尔地区和滨海的北部地区从东北低价收购的农产品和牲畜乃从齐齐哈尔运入，夏天走松花江水路，冬天经由旱路。（据吉加马《同中国的贸易》，第63页。）仅1894年的冬季，边境城镇瑗珲的商人运进2,006,000普特农产品，价值3,358,000卢布，其中有960,000卢布面粉，600,000卢布烟草，500,000卢布黍，300,000卢布小麦，然后将这些农产品发往阿穆尔河的上游和下游。1895年布拉戈维申斯克的俄国人购买中国东北地区产品1,361,000卢布，其中有价值900,000卢布的牲畜和价值275,000卢布的小麦、燕麦、米、面粉及其他产品；哈巴罗夫斯克购入54,500卢布面粉、27,700卢布小麦、21,500卢布大麦和其他东北产品，共达153,520卢布（重量为194,000普特）；另外还有300,000普特农产品经伯力沿阿穆尔河和乌苏里江运往尼古拉耶夫斯克及滨海地区。每年通过走私进入阿穆尔地区的中国东北地区烧酒达100,000至150,000卢布。（据多姆勃罗夫斯基《满洲》，第63—65页。）

在俄国远东地区的要员杜霍弗斯基总督的亲自组织和支持下，1894年哈巴罗夫斯克（伯力）的商人鲍格达诺夫雇佣一批船员水手，购置一条轮船，专门用于贩运松花江沿岸的粮食和牲畜，俄国政府由国库出资补助，从伯力出发沿松花江往返一次的补助金高达1,700卢布。但1894年鲍格达诺夫的松花江之行，由于船体大吃水深，在松花江上行驶遇到了一些麻烦，返回伯力后暂停航运。第二年，1895年，帝俄组织考察队沿松花江进行非法考察，特别绘制了哈尔滨一带的目测图，记录了哈尔滨附近大小沿江村屯五十余处，对松花江沿岸的状况进行了调查，窃取了水文地理资料。（据俄文版《松花江及其支流卜奎江和呼兰河目测图》，1895年）1896年，俄商伊萨耶夫和德里金又到松花江地区贩运粮食。他们使用吃水浅的轮船，把粮食和牲畜的采购地确定在哈尔滨、阿什河和伯都讷（扶余）。俄商把从这些地方低价购买的粮食和牲畜集中存放在松花江岸（哈尔滨），并在那里装船。和鲍格达诺夫一样，每贩运一趟他们就可领取俄国政府的津贴1,700卢布。在廉价收购农产品的同时，随船运来俄国商品、美国冷布和白银；在哈尔滨等地兜售。俄人德里金“在铁路考察队出现前，就在哈尔滨这个地方接受来自阿什河的牲畜，并将它们装上自己的《特鲁热尼克》（意为“劳动者”）号轮船。”（据俄文版，什捷英费利德《俄国在满洲的事业》，哈尔滨，1910年，第16—17页。）

（二）

十九世纪末向帝国主义阶段过渡的主要资本主义国家加紧瓜分世界，中国便成为列强进一步侵略扩张的目标。“在

世界上其他地方已经瓜分完毕的时候，争夺这些半独立国的斗争一定会特别尖锐起来。”（《列宁选集》，第2卷，第802页）

哈尔滨是东北北部的经济发达地区，又是水陆交通枢纽。帝俄为了实现最终霸占东北的野心，从其侵入东北的最初之日起，就把哈尔滨作为重要掠夺对象。帝俄在哈尔滨非法驻扎军队，1898年阿穆尔军区的一个步兵连250人进驻哈尔滨。在以后的二年内，以哈尔滨为中心的铁路地区俄军扩充到8个步兵连、19个骑兵连。随后在哈尔滨设立了外阿穆尔军区司令部，军队增至55个步兵连、55个骑兵连、6个炮兵连、25个教导队，总数为25,000人，牢牢地控制了哈尔滨及中东铁路沿线。帝俄在哈尔滨常驻军队近万人。帝俄还在哈尔滨设立庞大的军事后勤供应部门。哈尔滨成为帝俄对中东铁路沿线进行统治的“军事基地”。（参见日文版《以中东铁路为中心的中俄势力之消长》，上卷，第86—87页；哈尔滨地方史研究所《地方史资料》，第2辑）1899年帝俄在哈尔滨设立警察局。1903年中东铁路局设立警察部，从外阿穆尔军区抽调18名军官、714名下级军士扩充警察队伍，在哈尔滨设立警察署，道里、南岗、香坊、偏脸子4个区设有警察分署。（据哈尔滨地方史研究所《地方史资料》，第2辑）哈尔滨的俄国警察机构凌驾于中国地方政府之上，寻找借口随意拘捕、监禁中国官员和中国军队官兵。帝俄又在哈尔滨设立法院。1901年俄国沙皇敕令发布侵犯中国司法权的“满洲司法条例”，在哈尔滨专门设法官和检查官。

帝俄在肆意侵犯中国主权的的同时，极力防止其他国家的势力向哈尔滨渗入。帝俄资本向中国东北输出伊始，维特就“考虑经济上尽可能地在东北稳固起来，并采取一切措施使

外国工业资本和商业资本感到难于渗入。”（参见阿瓦林《帝国主义在满洲》，第85页）1899年美国照会各国，公开提出“门户开放”政策，当其他各国表示接受的时候，帝俄所表示的态度却“十分模棱两可”，并在具体行动上予以抵制。美国国务卿海约翰无可奈何地指责“穆拉维约夫（俄外交大臣）坚持不让俄国受到‘门户开放’原则的束缚。”

（据《海约翰的生平及书信》，第2卷，第243页）沙皇尼古拉采取的方针是“不应把自己的利益同西欧国家的利益相等同”，应该独立行动。（据莫斯科革命和外交政策档案馆，外交大臣1906年的奏折，转见《俄国在满洲》，第30页）日俄战争前，英国妄图向东北投资，美国力争在东北取得港口，并在东北的一些地方（包括哈尔滨）开设领事馆，1903年秋季美国又要求把哈尔滨开辟为商埠，均未得逞。（参见阿瓦林《帝国主义在满洲》，第92页）日俄战争前，别的国家在哈尔滨开设的企业不多，有德国的斯布列坚卡酒厂（后为广记制酒厂，1905年开业），但由俄人负责经营管理；德国汉堡的商业企业孔斯特·阿丽别尔斯在哈尔滨开展了业务活动；英国的英美烟草公司在哈尔滨开办企业。

（据俄文版，苏林《北满与哈尔滨的工业》，哈尔滨，1928年）

1896年，帝俄利用中国在中日甲午战争中的失败，以“帮助”中国向日本“索回”辽东为口实，诱迫清政府签订《中俄密约》，取得在中国东北修筑中东铁路的特权。接着通过一系列软硬兼施的手段，把东北变成它的势力范围。正如列宁所说：“欧洲资本家的贪婪的魔掌现在已经伸向中国了。俄国政府恐怕是最先伸出魔掌的，……它占领了中国旅顺口，并且在俄国军队保护下开始在满洲修筑铁路。”

（《列宁选集》，第1卷，第214页。）

1896年9月8日（光绪22年8月初2日）签订《中俄合办中东铁路公司合同章程》，规定自公司路成开车之日起以八十年为限。1897年3月（光绪23年2月）正式成立中东铁路公司，华俄道胜银行董事长乌赫托姆斯基兼任中东铁路公司董事长，总公司设于彼得堡，分公司设于北京，铁路局设于哈尔滨。俄国有权以中东路免费运送军队和军用物资，俄国货物经此路运入俄国者一概免税，运入中国者按原税额的三分之二交纳。

1898年，确定哈尔滨为中东铁路修筑中心，铁路建设局由海参崴迁到哈尔滨。帝俄居心叵测地把哈尔滨的一部分（南岗、道里、香坊等地区）划为中东铁路的“附属地”，由铁路公司统辖。表面看，中东铁路公司不过是一个专营铁路的商业性企业，名义上还是中俄“合办”。实质上，中东铁路是帝俄对中国东北进行经济掠夺的一个重要方面。帝俄原本打算由俄国政府出资修筑中东铁路，但引起了中国方面的坚决反对。（见《维特回忆录》，第1卷，第42页）于是帝俄变换手法，挂羊头卖狗肉，由华俄道胜银行出面取得筑路权，实际筑路经费由俄国国库支出，等于国家资本。俄国政府规定道胜银行认购中东铁路公司的全部股本1,000股（每股5,000卢布），其中归俄国政府者不得少于700股，转交政府所有以前，暂由道胜银行代存，股票分得的红利归于俄国国家收入。银行有权承购的股份只剩300股，并排斥与道胜银行有联系的法国金融资本入股。而且在1898年12月中东铁路公司招股受理后，银行有权承购的300股票也全部由俄国政府买下。（参见罗曼诺夫《俄国在满洲》，第109—111页）帝俄政府掌握铁路的所有权。当然，靠发股票筹集资

本修筑中东铁路是远远不够的，其余不足部分由俄国财政部以利息额为4%的贷款形式提供。（据俄文版，什捷英费利德《俄国在中国的商业利益》，哈尔滨，1912年，第55—56页）实际上修筑中东铁路耗费的资本是当作国家的生产费用，来源于国家的预算资金。任道胜银行董事长并兼任中东路公司董事长的乌赫托姆斯基把中东路贷款直接归结为“从国库支出”，铁路的“债券资金”不过是俄国国库对铁路预算的补贴。（据《俄国在满洲》，第109页）中东铁路局隶属俄国政府，或为帝俄对中国东北实行扩张统治的常设机构。中东路虚设中国总办作为摆设（而这个总办1900—1917年一直无人担任），全部实权“完全由（俄国）政府支配”。（据《维特回忆录》，第2卷，第55页）

1898年初，中东铁路公司会办克尔别茨确定铁路施工方案并决定马上在哈尔滨建造房屋，设立各种机构。第九工段长希尔科夫公爵派工程师希德洛夫斯基带领技术员、气象站主任和几十名工人、士兵，于1898年4月23日（俄历4月11日）早晨进入哈尔滨。而希德洛夫斯基手下的另一部分人已经预先到达，住在“田家烧锅”附近的旅店中。希德洛夫斯基到哈尔滨后买下了当地叫“香坊”的一个酒厂的全部32间房屋，用银8,000两，随即动工盖起了俄国气象站。1898年6月6日（俄历5月25日），俄货轮《英诺肯季》号运来了建筑材料。三天后，6月9日，铁路副总工程师依格纳齐乌斯和工段长希尔科夫乘“布拉戈维申斯克”号轮船抵哈。

（据俄文版，中东路局《中东铁路沿革史》，第127—131页）中东铁路于1903年7月1日正式通车，全长2,400多公里，俄国投入中东铁路的费用共达4亿多卢布。

在哈尔滨的中东铁路附属地内，中国或其他外国人开办

企业须向帝俄有关机构申报登记，租地建房必须向铁路局纳捐缴税，“市民”被迫执行帝俄中东铁路局帝俄分子的“手谕”和政令。帝俄甚至对中国设在哈尔滨的交涉机构进行干预。1899年中国决定在哈尔滨设立吉林省铁路交涉总局，处理交涉事宜，帝俄竟逼迫中国在任命交涉局总办、帮办时“必须预先通知（俄）总监工”，“总监工亦可推荐吉林省贤能之官员担当此任。”（据中东铁路局存俄档案，《关于设立吉林、黑龙江铁路交涉总局的协议》，1899年）凡派驻哈尔滨的中国交涉局官员不合帝俄口味，便遭百般刁难。义和团运动后中国交涉局总办赴哈，俄总监工茹格维奇先是有意“诘难”，继而增改章程，将中国官员的委派更调由“预先通知总监工”改为“与总监工预先斟酌”。帝俄的强盗行径也激起了中国官吏的抵制：认为“用人要政，竟任外人干预，有碍主权。”（据黑龙江省交涉总局，交字第三百乙号档）1902年哈尔滨有俄国居民12,000人（不包括军队和铁路员工），1903年底东北俄人超过3万。

（三）

帝俄靠野蛮手段，恣意妄为，强取豪夺，尤其突出的是土地掠夺。帝俄利用同清政府签订的“为铁路的建设、营运和守卫所必需之地，如系国有土地则无偿移交公司，如私人土地按价收买”（《中俄合办东省铁路公司章程》第6条）的条款，拼命掠夺土地。

帝俄计划到1898年征用包括南线在内的全线铁路用地41,637俄亩（1俄亩合16.35市亩）。其中哈尔滨站和哈尔滨市占地2,435俄亩。1900年以后，帝俄又先后两次（1901年和

1903年)在哈尔滨补征土地,分别为1,550俄亩和3,500俄亩。三次征用,合计7,485俄亩。(据中东铁路局存俄档案《中东铁路沿线征用土地报表》)日文资料却对此另有统计,其所记帝俄在哈尔滨征用土地数:1898年从香坊到江岸约占4,000俄亩(65,400市亩),1901年向新市区扩展约达3,000俄亩(49,050市亩),1903年在松花江右岸约占5,000俄亩(81,750市亩),共合12,000俄亩(196,200市亩)。

(据伪哈尔滨特别市公署康德3年版《哈尔滨特别市政概要》,第8—9页)

俄人霸占土地事例不胜枚举。光绪28年5月(1902年),哈尔滨当地居民郭兆有的江沿草地被俄国人看中,俄人欺骗说“只图打草十年”而强行将地买下,随后到交涉局“兑契”,把土地转到自己名下,并“声明随便耕盖居住……。”

(据黑龙江省交涉总局,交字第三百乙号档)哈尔滨松花江右岸马家沟河口的四家子北临大江,交通方便,光绪29年(1903年)6月俄人多美兰斯基、得力金强行租占四家子地基“开工修造洋房”。中东铁路绘图处总管俄人姚继煦也乘机私占四家子镶黄旗人富荣喜地26垧8亩4分。姚继煦为达占地目的,竟然“自写租契,将旗丁富荣喜找至伊帐房给图书(章)一顆,饰令即图书画押……”。随后,姚继煦

“除前占二十六晌外,又于七月初间将此处生熟地二百四十余垧全行设立木桩”。(据黑龙江省档案馆《俄人姚继煦租地事宜》档)八月姚继煦来到交涉局居然声称,已“租得富荣喜地三百八十六垧,以八十年为期。”马家沟四家子一带

“北临大江东西南皆至圈儿河为界,共计有地四百垧零二分,姚继煦现已一概埋钉界桩……。”姚继煦得到了俄国官方的大力支持,铁路局代办达聂尔出面干涉,要求中国官府

“盖印”。八月末，铁路公司代办伊万宁克亲自陪姚继煦到交涉局无理取闹，逼迫华官府与姚继煦订立占地合同。中国政府被逼无奈，于光绪二十九年（1903年）十月与姚继煦签订了四家子占地合同。姚继煦获得五十四垧土地的租占权，“所租之地应如何布置悉归姚继煦体察办理。”（据黑龙江省档案馆，《俄工程师订租四家子官地合同》）光绪三十年（1904年），帝俄分子看中哈尔滨马家船口一带民宅民地“强自插标”硬行霸占。马家船口一带“渡口相连，旅店相接”，居住许多中国居民，俄人“强人出售，未免夺民生计……”。当地住户怨声载道，谭广德、王纯德、王福成等人忍无可忍，联名上告。中国地方政府札飭铁路交涉总局据理驳阻俄人。但俄国铁路代办达聂耳亲自出马为俄人撑腰，与中国官员“争论许久，甚至声色俱厉。”（据黑龙江省交涉总局交涉处档，原卷号18652，《呼兰佃民呈控俄公司勒买田地、扩界，占地卷》）同时，“俄人时赴其家肆扰，毁墙倒壁，量地插标”，使该地居民“流离惊骇，不安其居。”当地居民慑于俄人淫威，许多人忍痛领价。在这种情况下，中国政府不得不以“遂议定除百姓愿卖者外不准勒购”而向帝俄分子让步。（参见哈尔滨地方史研究所《地方史资料》，第2辑）由于帝俄政府撑腰，有的俄人干脆置中国官府于不理，擅自占地盖房。仅四家子一处，到光绪三十一年（1905年），就先后有依利尼次卡义、噶达宾、诺牙实、洛华道噶、阔瓦理斯（科瓦利斯基）等俄人占地盖房修建仓库。“查兵燹以后俄人在哈附近一带所占旗民地亩多系私相买卖，不准华官与闻。”俄人私自占地无法统计，但数量很大，引起中国地方当局的不安，曾奏请皇上要求交涉局“开办局务稽查”，“以示限制”。（据黑龙江省交涉总局交涉