

中東鐵路問題之研究

編者 傅角今

上海世界書局印行

編例

一 本書就中東鐵路之重要問題，一一闡發，并用敏銳的目光，嚴格論斷，頗爲扼要。

一 本書計分十一章，凡中東鐵路之由來、組織、經濟、沿革，以及外交上的關係，無不論及，足供史記家與政治外交家之參考。

一 最近，中俄發生戰爭，與中東鐵路關係尤爲密切，本書更搜羅其事實，列爲專章，以便國民討論

一 關於中東鐵路歷史上的文件，有非章節內所能一一列舉者，一概附錄於後，以資參證。

目次

- 一 中東路創設之原起……………一
- 二 中東路局之組織……………七
- 三 中東路之經濟概況……………一〇
- 四 中東路與我國權利之損失……………一四
- 五 中東路與日本……………二七
- 六 中東路與日本大滿鐵主義……………二九
- 七 中東路與美國……………三一
- 八 中東路當然屬中國國籍……………三二
- 九 歐戰期間之中東路情況……………三四
- 十 中東路收回之經過……………三五

十一	中東路與此次中俄戰事·····	三六
附錄一	中俄合辦東省鐵路公司合同全文·····	三八
附錄二	中東鐵路公司章程·····	四五
附錄三	管理東省鐵路公司續訂合同·····	七〇
附錄四	中俄解決懸案大綱協定·····	九二
附錄五	奉俄協定·····	〇八

中東鐵路問題之研究

一 中東路創設之原起

中東路，原名『東清鐵路』，或『東省鐵路』，民國二三年際，始改稱『中東鐵路』(Chinese Eastern Railway)或簡稱『東鐵』，意即中國領土東部之鐵路也。

考昔俄自大彼得雄圖以還，深苦閉鎖於黑海以北之地，西不得出波羅的海，南不得出地中海及印度洋，自咸豐十年，依『北京條約』，奪我烏蘇里江以東之壤地以來，乃經營海參威，創設西伯利亞鐵路，以期伸足於太平洋。其路線本須繞行黑龍江之東，以連烏蘇里江鐵路，而達海參威；惟自赤塔 (Chita) 至伯力 (Khabarovsk) 間，地勢險阻，招工集料，艱苦萬狀；若改由東三省斜下，施工較

易，且可省費五六百萬盧布，縮短工程五百十四俄里，尙可踞我滿洲，而爲政治經濟侵佔之根據地焉。適一八九六年（光緒二十二年）俄皇尼古拉·第二（Nicholas II）舉行加冕禮，清廷派李鴻章馳賀，卽與俄國訂立東清敷設之密約，外交史上所謂，「加尼西密約」（Cassini Convention）是也。其大意：

（一）中國允許俄國在華境內建一鐵路，由赤塔達海參威，但此路必由私人所組織之公司承造，不得由俄國政府出而經營。

（二）爲便利於鐵路之建築及經營起見，中國政府准俄人充分使用該鐵路兩傍之土地，在此境內，承造該鐵路之公司得設護路警察，行使充分職務。

（三）中俄兩國領土，若受日本攻擊時，彼此皆有出兵互相援助之義務。

加尼西密約自經清廷批准，同年七月二十二日，乃由我國駐俄公使許景澄氏與華俄道勝銀行（Russo Asiatic Bank）訂立東清鐵路合同十二款，全文如下：

中國政府現定建造鐵路，與俄之赤塔城及南烏蘇里江之鐵路兩面相接，所有

造建經理一切事宜，委派華俄道勝銀行承辦，所有條款列後。

(一) 華俄道勝銀行為建造經理此鐵路，另設一公司，名「中國東省鐵路公司」。該公司應用之鈐記，由中國政府刊發。該公司章程，應照俄國鐵路成規一律辦理。所有股票，祇准華俄商民購買。該公司總督，由中國政府選派，其公費由該公司籌給。該總辦可在北京居住，其專責在隨時查察該銀行暨該鐵路公司對於中國政府所委辦之事是否實力奉行。至該銀行暨該公司所有與中國政府及京外各官交涉事宜，亦歸該總辦經理。該銀行與中國政府往來賬目，該總辦亦隨時查核，銀行應專派經手人在北京居住，以期一切事宜，就近商辦。

(二) 凡勘定該鐵路方面之事，應由中國政府所派之總辦酌派委員，同該公司之工程師，暨鐵路所經之地方官，和衷辦理。惟勘定之路，所有盧慕村莊城市，皆須設法繞越。

(三) 自此合同批准之日起，十二個月為限，該公司應將鐵路開工。並自鐵路

勘定，及所需地段給與該公司經理之日起，以六年爲限，所有鐵路應全行告竣。至鐵軌之寬窄，應與俄國鐵軌一律，即俄尺五幅地，約合華尺四尺二寸半。

(四) 中國政府諭令各該管地方官，凡該公司建造鐵路需用料件雇覓工人，及水陸轉運之舟車夫馬，並需用糧草等事，皆須盡力相助。各按市價由該公司自行籌款給發，其轉運各事，仍應隨時由中國政府設法使其便捷。

(五) 凡該鐵路及鐵路所用之人，皆由中國政府設法保護，至於經理鐵路等事，需用華洋人役，皆准該公司因便僱覓，所有鐵路地段命盜訴訟等事，由地方官照約辦理。

(六) 凡該公司建造經理防護鐵路所必需之地，又於鐵路附近開採沙土石塊石灰等項所需之地，若係官地，由中國政府給與，不納地價，若係民地，按照市價，或一次繳清，或按年向地主納租，由該公司自行籌款付給。凡該公司之地段，一概不納地稅，由該公司一手經理，准其建造各種房屋工程並設立電線。

自行經理，專為鐵路之用，除開出鑛苗處所另議辦法外，凡該公司之進項如轉運搭客貨物所得票價並電報進款等項，俱免納一切稅釐。

(七) 凡該公司建造修理鐵路所需料件，應免納各項稅釐。

(八) 凡俄國水陸各軍及軍械過境，由俄國轉運經此鐵路者，應責成該公司逕行運送出境，除轉運時或必須沿途暫停外，不得借故中途逗留。

(九) 凡外國搭客經此鐵路，於中途入內地，必須持有中國護照，方准前往；若無中國護照，責成該公司一概不准擅入內地。

(十) 凡有貨物行李，由俄國經此鐵路仍入俄國地界者，免納一切稅釐；惟此項貨物，除隨身行李外，該公司應另裝車輛。在入中國邊境之時，由該處稅關固封，至出境時，仍由稅關查明，所有封記，並未拆動，方准放行。如查出中途私行開拆，應將該貨入官。至貨物由俄國經此鐵路運往中國，或由中國經此鐵路運赴俄國者，應照各國通商稅則，分別繳納進口出口正稅。惟此稅較之稅

則所載之數，減三分之一繳納。若運往內地，仍應繳納子口稅，即完正稅之半，子稅完清後，凡過關卡，概不重徵。若不納子稅，則逢關納稅，過卡抽釐。中國在此鐵路交界兩處，各設稅關。

(十一) 凡搭客票價貨物運費及裝卸貨物之價，概由該公司自行核定。但中國所有因公文書信函，該公司例應運送，不須給費。至運送中國水陸各軍及一切軍械，該公司祇收半價。

(十二) 自該公司路成開車之日起，以八十年為限，所有鐵路所得利益，全歸公司專得。如有虧折，該公司亦應自行彌補。中國政府不能作保。八十年限滿之日，所有鐵路及鐵路一切產業，全歸中國政府，毋庸給價。又從開車之日起，三十六年後，中國政府有權可給價收回，按計所用本銀並因此路所欠債項並利息，照數償還。其公司所賺之利，除分給各股東外，如有盈餘，應作為已歸之本，在收回路價內扣除。中國政府應將價款付存俄國國家銀行 (Russian State

Bank)，然後收管此路。路成開車之日，由該公司繳還中國政府庫平銀五百萬兩。

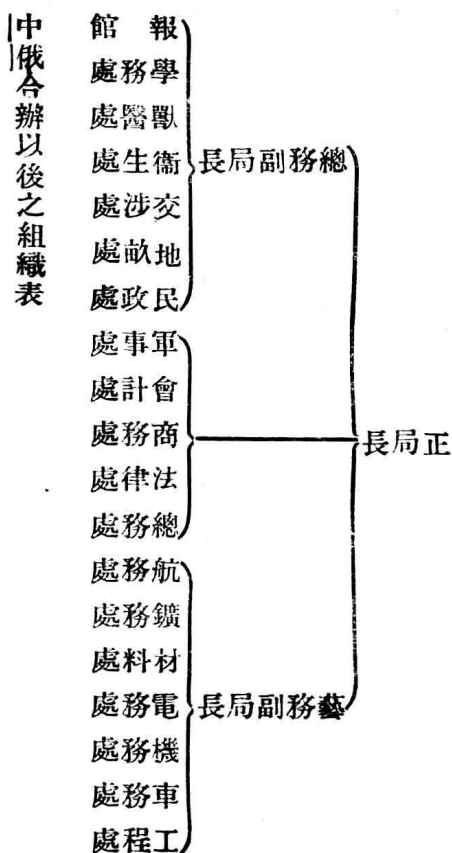
中國東省鐵路公司成立後，公司之章程，亦經俄國政府於一八九六年十二月批准。其股本爲五百萬票面信用盧布 (Nominal Credit Rouble)，爲一千股，每股五千信用盧布。該路北起黑龍江邊界之滿洲里，東達吉林邊界之綏芬河，斜貫黑吉兩省境內。計自一八九六年開工建築，至一九〇三年工竣通車。日俄戰後，長春至大連之管理權讓與日本。今計幹線一·八三四俄里 (合一·九七〇公里)，支線二二五俄里 (二四〇公里) 共計幹支線二·二一二公里。

二 中東路局之組織

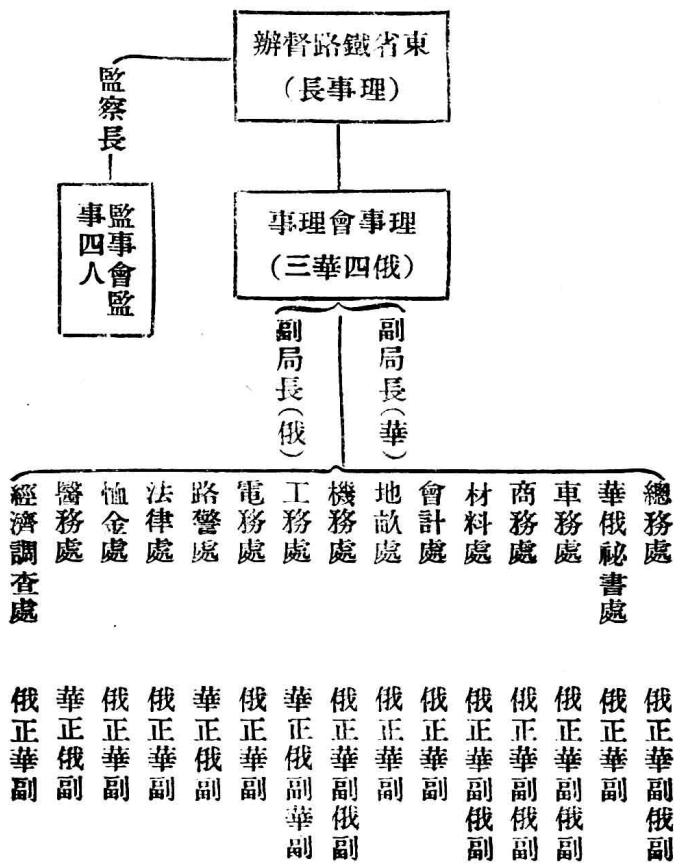
中東路局之組織，極爲複雜。在國內鐵路中所罕見者。蓋俄國自取得修築之權以來，此路不啻成殖民根據地也。歐戰以前，該路高級職員多用俄人，中俄合辦

以後，高級職員始有華人。其組織亦大有變更。以前組織表中之有關我國主權者。如軍事、民政、交涉、學務、航務、鑛務、報館等部，均已取消。茲列表比較如下：

中俄合辦以前之組織表



中東鐵路之組織



三 中東路之經濟概況

中東路之最高財政機關，即爲道勝銀行。道勝銀行乃按一八九八年條約，由華股五百萬兩，俄股六百萬盧布所組成者。以前中東路一切盈餘款項，均存放其中。至蘇俄革命後，道勝一方面受新政府之壓制，一方面受中東路不存款項之影響，不得已宣布倒閉，於是我國始有清理道勝銀行經理處之設立。自此以還，所有該路盈餘款項，悉改存於遠東銀行。遠東銀行者，蘇聯政府經營遠東，抵制白俄，開拓蒙滿之銀行也。雖曰銀行，不啻一宣傳赤化之機關。俄人之經營中東路，於營業上並不希望得利，使事實上中國無力收回。至該路究費若干，除俄國財部外無知者。自開辦至一九一四年，營業損失，計一萬七千五百萬金盧布。此款乃俄政府補助代墊。自一九一四年至一九一八年稍有餘利，然尙欠外債一萬萬金盧布。自一九二〇年收回後，收入改爲中國國幣。大見起色。每年平均總收入在三

千萬元以上。盈餘當在千萬元以上。

自開辦至一九一〇年所投資金數

一、無保證金

五,〇〇〇,〇〇〇盧布

二、有保證四分利公債

一五,〇〇〇,〇〇〇

三、四分利公債(一八八九年募)

三五一,九七六,三四五

四、布設時加算利金

三二,三七五,六〇四

五、四種利金

五,六六九,二一〇

六、日俄戰時所加積金

九八,四五二,〇〇〇

七、義和拳損害

二五,九五〇,〇〇〇

八、十五年間補助金

九七,三五二,〇〇〇

總計

六六二,三五八,一五九盧布

一九二二年至一九二六年營業概況

一九二二	三, 三三, 七〇	二七, 五七, 六七	五, 七六, 〇九五
一九二三	三六, 二九, 五二	二六, 三〇, 二四	一〇, 〇五九, 一四三
一九二四	三七, 六〇, 〇〇〇	二二, 九〇, 〇〇〇	一五, 七〇, 〇〇〇
一九二六	五三, 六〇, 〇〇〇	二七, 六〇, 〇〇〇	二六, 〇〇, 〇〇〇

頃據鐵道部美顧問孟德爾氏清查該路賬目之結果。謂中東路前此之收入，被中飽者達數百萬之鉅。在一九二八年全路營業，為六千三百萬元，以中國普通鐵路之情形為計算標準，每一元可得淨利至少四角八分，乃該年東路之淨利。僅有十三萬元。其有無弊端暫時不必揣測，祇須將該路已往四年中之進出觀之，即可了