

中东铁路的缘起与沿革

姜振寰, 郑世先, 陈 朴

(哈尔滨工业大学 基础与交叉科学研究院, 哈尔滨 150080)

摘 要: 中东铁路是沙俄为缩短西伯利亚铁路, 打通太平洋入海口与清政府签订《中俄密约》后, 于 1898 年开始修筑, 1903 年完工, 南满支线几乎同时修筑。中东铁路经历了沙俄、国际共管、中苏共管、日伪、中苏共管几个时期, 第二次世界大战结束时, 已形成规模宏大的东北铁路网, 但直到 1952 年底, 其所有权和经营权才真正回归中国。中东铁路是殖民地铁路业发展的典型。

关键词: 中东铁路; 南满铁路; 东北铁路网; 历史沿革

中图分类号: N09 **文献标志码:** A **文章编号:** 1009-4971(2011)01-0001-15

中东铁路又称东清铁路或东省铁路, 是 19 世纪末 20 世纪初中国境内修筑的最长的铁路。它西起满洲里, 东至绥芬河, 与俄罗斯后贝加尔铁路及南乌苏里铁路首尾相接, 支线由哈尔滨向南直至旅顺, 以这个丁字形的铁路干线为基础, 到第二次世界大战结束时, 已形成规模巨大的东北铁路网。

一、中东铁路的缘起

19 世纪, 许多欧洲国家完成了本国的产业革命, 进入发达的资本主义强国之列, 中国由于“地大物博”而成为诸列强侵略瓜分的重点。作为欧洲封建主义军事强国的沙俄, 虽然其产业革命发生的较晚, 但也积极参与对中国的侵略, 与其他列强仅要求口岸开放、传教自由、通商自由不同, 而具有很强的领土野心。沙俄在第二次鸦片战争后, 通过《瑛珲条约》(1858) 和《北京条约》(1860) 割去黑龙江以北、乌苏里江以东 100 余万平方公里的领土, 包括太平洋的重要港口海参崴。为控制新占领的中国领土及其在远东的势力扩张, 1875 年, 沙俄政府拟修筑西伯利亚铁路。

日本在 19 世纪末通过明治维新, 迅速增强了国力, 开始向周边地区军事扩张, 并首先对准作为清廷附属国的朝鲜及中国大陆的山东与辽东半岛。1895 年, 中日甲午战争中由于清廷的惨败, 日本通过《马关条约》不但获得了 2 亿两白银的赔款, 还占领了朝鲜、台湾、澎湖列岛和辽东半岛。但这一条约严重触及了俄国在东北地区的利益, 在列强的干涉下, 日本同意清廷以 3000 万两白银赎回辽东半岛, 1895 年 11 月 4 日李鸿章与日本驻华公使签订了正式赎回协议。^①

西伯利亚铁路由于路途遥远、路况不明、投资巨大, 虽然动议已经提出, 但直到七年后的 1882 年, 沙俄亚历山大三世(Александр III)才下决心全面尽快地开展路况的勘测, 并确定其选址以符合军事需要为主, 将欧洲部分的铁路与西伯利亚地区连接, 在海参崴建立太平洋军事基地。1891 年 3 月 30 日, 沙俄政府决定西伯利亚铁路全面动工, 起点为位于欧亚交界处的车里雅宾斯克, 横贯俄罗斯亚洲部分直达太平洋港口海参崴, 沿途有 1000 多个火车站, 是世界上最长的铁路。

西伯利亚铁路进程大体如下:

1890 年, 俄皇亚历山大三世命令西伯利亚铁路全线开工;

^①费正清、刘广京《剑桥中国晚清史》(下), 中国社会科学出版社, 109 页。

收稿日期: 2010-10-26

作者简介: 姜振寰(1944-), 男, 山东掖县人, 教授, 博士生导师, 从事科技史与技术经济研究; 郑世先(1967-), 男, 山东日照人, 院长, 副教授, 从事科学技术与社会研究; 陈朴(1980-), 男, 河南襄城人, 博士研究生, 从事科技史与技术经济研究。

1891 年 5 月,皇储尼古拉(即末代沙皇尼古拉二世, Николай II) 亲临海参崴主持铁路奠基仪式;

1891 年 6 月—1897 年,乌苏里铁路(海参崴至伯力段)竣工;

1892 年 7 月—1895 年,车里雅宾斯克至新西伯利亚段竣工;

1898 年,新西伯利亚至伊尔库茨克段、贝加尔湖西岸段竣工;

1900 年,由贝加尔湖东岸至斯列谦斯克段竣工;

1903 年,经由中国境内的满洲里至绥芬河,及其支线哈尔滨至旅顺的中东铁路竣工;

1904 年,绕贝加尔湖段竣工。筑路长达 15 年,经由中国段的西伯利亚铁路全线通车。

日俄战争后,根据尼布楚条约将长春至大连段让与日本。日本在东三省的势力不断增强,中东铁路受威胁,沙俄决定修筑沿黑龙江北岸的铁路。1907 年,由尼布楚沿黑龙江北岸至伯力段动工,称阿穆尔铁路,该路后与乌苏里铁路合称远东铁路。这样,西伯利亚铁路全长达 7 416 Km。

西伯利亚铁路原计划绕黑龙江北岸与乌苏里铁路相接,但勘测后感到横穿中国当时的黑龙江、吉林两省可缩短 350 英里,不但节省费用和时间且可以进一步控制中国东北地区。

甲午战争之后,沙俄政府出于维护其在东三省的特权,表面上对清政府的支持态度给清廷留下好感,面对日本明目张胆地侵占中国领土的野心,清廷已形成联俄以扼制日本的共识。于是沙俄财长维特(С. Ю. Витте)指使驻华公使游说李鸿章等清廷重臣,希望西伯利亚铁路横穿中国。

1896 年 5 月,74 岁的李鸿章被慈禧任命为钦差大臣,一行 45 人乘法国邮轮从上海出发,出访欧洲并参加俄皇尼古拉二世的加冕典礼。李鸿章赴俄前,慈禧召见李鸿章决定让沙俄修筑中东铁路并让一不冻港作为“联俄”的基础。在彼得堡期间,维特竭力让李鸿章相信,这一铁路可以加强俄国向中国的军事援助,这使得热衷于以夷制夷的李鸿章非常高兴,认为这可以遏制日本和英国向中国东北的扩张。在征得慈禧同意后,

1896 年 6 月 3 日李鸿章与维特签订了《中俄密约》,其中规定:中国允许俄国自赤塔修筑铁路到海参崴,铁路由商办的中东铁路局管理;中国划出相应土地,以供铁路建筑房屋和管理之用,铁路局在该地区内拥有全权,该铁路满 36 年中国可用 7 亿卢布赎回,如满 80 年则无偿交还中国,(见附件 1)。并议定由“华俄道胜银行”投资组建公司承办中东铁路。因此,中东铁路是作为俄国西伯利亚铁路的一个区段而修建的。



图 1 中俄密约

二、中东铁路全线的修筑

1. 《中俄密约》的签订

1896 年 7 月 25 日,按《中俄密约》规定,清政府驻俄大使许景澄^①奉旨与华俄道胜银行签订《入股伙开合同》,中国政府以库银 500 万两入股,(见附件 2)。同年 8 月 27 日,又与华俄道胜银行总办罗特施泰因签订《建造经理中国东省铁路合同》,规定俄国对拟建中的中东铁路有建筑权和经营权,委派华俄道胜银行设立“中国东省铁路公司”承办,并重申:该铁路以 80 年为限,期满后铁路及其财产全部归中国;自通车之日起,36 年后中国政府有权“给价收回”铁路。还规定,中国提供的筑路地皮“不纳地价”,铁路轨距为与西伯利亚铁路相统一的 1.524 米宽轨,行车规章与俄国国内的铁路相同,俄国有权免费

^①在义和团运动中,因反对慈禧纵拳民围攻外国使领馆被慈禧处死。



图2 西伯利亚铁路图



图3 俄财政大臣维特和李鸿章



图4 中东铁路局

运兵,俄国利用该铁路运往俄国的货物一概免税等。

起初,俄国将这条铁路定名为“满洲铁路”,李鸿章对此坚决反对,声言“必须名为‘大清东省铁路’,若名为‘满洲铁路’,即须取消允给之应许地亩权。”俄政府只得让步,定名为‘大清东省铁路’,简称东清铁路、东省铁路或中东铁路。

清政府并未按合同付款,铁路的一切大权操控在沙俄手中。光绪二十二年(1896)12月17日,清廷委派许景澄总办黑龙江、吉林铁路公司事宜(见附件3)。1896年12月4日,双方订立

《中东铁路公司章程》,确定该铁路名称为“中东铁路”,并确认《建造经理中国东省铁路合同》规定的修建铁路、经理营业的一切权利、责任全归中东铁路公司。

1897年1月,俄政府派尤戈维奇为中东铁路总监工,负责中东铁路的设计与施工。许景澄兼铁路公司总董事,负责中国政府应尽之责任,克尔采德为协董,管理公司事务。1897年3月13日,中东铁路公司正式成立,总部设在彼得堡,分公司设在北京东交民巷的华俄道胜银行内。



图 5 哈尔滨圣伊维尔教堂



图 6 哈尔滨的华俄道胜银行

2. 中东铁路主线段的修筑

早在1895年6月至8月,沙俄未经满清政府同意,筑路勘测人员,到中国沿松花江进行铁路勘测,10月,又派出百余人的考察队分四批进入齐齐哈尔、宁古塔、大兴安岭和辽东湾等地进行勘察。但全线的勘测工作直到1898年2月才告完成。虽然勘测还未完成,1897年8月28日即在位于中俄边境的三岔口(今属东宁县)举行了中东铁路开工典礼。后认为此处不宜修筑铁路,改由铁路经过绥芬河。

1898年6月28日,中东铁路工程局在香坊屯“田家烧锅”(今属哈尔滨市)院内正式办公。工程局将全线划分为13个工程区,从中国关内招募的大批工人到达哈尔滨后,再分派到东西线各施工现场。俄政府将中东铁路工程局到达哈尔滨的日期指定为哈尔滨建城日,并作为中东铁路的开工日。

筑路器材大多是经松花江船运至哈尔滨的,而钢轨、钢梁等铁路器材则是从比利时、美国等国购进的,沙石、木材等土木建材就地取自中国东北。工程技术人员除来自俄国的外,还从其他国家招聘。1898年10月26日,在哈尔滨埠头区(现道里区)建木材加工厂和铁路机械厂。同时,在铁路沿线派驻由俄军组成的护路队。



图 7 松花江大桥

工程进展相当迅速,东线(哈尔滨—绥芬河段)于1901年2月与俄罗斯乌苏里铁路的乌苏里斯克(双城子)站接通;位于哈尔滨的长949米的第一松花江大桥同年8月竣工,富拉尔基的长650米的嫩江大桥于1902年2月竣工。1903年7月24日,中东铁路宣告通车。



图8 哈尔滨火车站



图9 中东铁路职工住宅



图10 沈阳站前广场

1903年7月,哈尔滨至旅顺的南满支线陆路部分全部完工,但位于陶赖昭的长736米的第二松花江大桥于1904年3月才建成,这样,南满支线全线竣工。1906年,俄政府又将俄境内的乌苏里铁路(伯力—海参崴,双城子—绥芬河)划归中东铁路经营(代管至1931年1月1日)。

3. 南满支线的修筑

19世纪末,各列强加紧了对中国的瓜分。1897年11月,德国以其两名传教士被杀为由,占领山东胶州并迫使清政府签订为期99年的租借条约。俄国则以保护中国不受德国侵略为由,于当年12月15日派兵强占旅顺和大连。次年3月15日,清政府被迫派李鸿章、张荫桓与俄国公使帕甫洛夫在北京签订了《旅大租地条约》,允许俄国在中东铁路干线上选一车站为起点,修筑到旅顺、大连以及向西至营口、向东至鸭绿江的铁路。

1898年4月25日,两国又在彼得堡签订了《续订旅大租地条约》,沙俄获得了铁路沿线的采矿权和工商权。同年6月24日,又签订《中东铁路公司续订合同》,将这条铁路命名为中东铁路南满支路(国内俗称南满支线)。沙俄以旅顺为首府,将以旅顺、大连为中心的租借地定名为“关东省”。

1898年6月,中东铁路工程局将南满支线划分为八个工程区,从哈尔滨向南,从旅顺口向北的南满支线开始动工,同时从营口修支线至大石桥(21.85公里),然后以柳树屯(大石桥)为中心向南北同时施工。施工器材用海船运抵营口港后,再从营口沿辽河运至铁岭分向南北施工现场,木材沙石则就地取材。1899年7月12日,俄皇将青泥洼(大连)开辟为自由商港。



图11 营口火车站

由于干线、支线工程同时并进,筑路工人最多时达17万。

筑路工人主要是来自河北、山东的农民,劳动繁重,工资微薄,施工及生活条件恶劣,瘟疫流行,死亡人数无法统计(仅1902年6月至9月因霍乱就死亡近2000人)。

出于中东铁路的修筑、维护和经营的需要,1907年,中东铁路局总办即倡导创办铁路工程专业学校(见附件4)。1906年在哈尔滨开设“哈尔滨男子商务学堂”和“女子商务学堂”(后为哈尔滨工业大学老图书馆址)。于1920年设



图12 哈尔滨工业大学

立了哈尔滨中俄工业学校,该校设有铁路建筑系和机电工程系,培养铁路工程师、电气工程师和建筑工程师,1924年首批毕业生均被授予“工程师”称号。该校于1928年由东省特别区接管,同年10月改名为哈尔滨工业大学,归属东省特别区。

立了哈尔滨中俄工业学校,该校设有铁路建筑系和机电工程系,培养铁路工程师、电气工程师和建筑工程师,1924年首批毕业生均被授予“工程师”称号。该校于1928年由东省特别区接管,同年10月改名为哈尔滨工业大学,归属东省特别区。

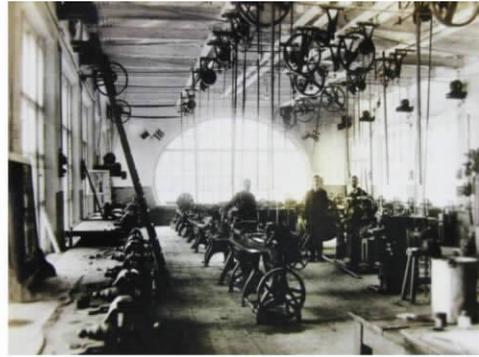


图13 哈尔滨工业大学机械实习车间

中东铁路从修建至全线通车历时七年,干线(满洲里—绥芬河)长1514.39公里,南满支线长974.9公里(见附件5)。其他支线还有:大石桥—营口、南关岭—大连、大房身—柳树屯等,总长2556.05公里。中东铁路的路轨轨距与西伯利亚铁路相统一,采用1.524米的宽轨。

列宁对沙俄通过修筑中东铁路的侵华行径极为不满,他在1900年12月《火星报》创刊号上发表的“中国的战争”一文中指出:“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,但是它现在却扬言自己‘毫无私心’。它‘毫无私心地’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。”“几年以前,它毫无私心地侵占了旅顺口,现在又毫无私心地侵占了满洲,毫无私心地把大批包工头、工程师和军官集结在与俄国接壤的中国地区,不得不引起以温顺出名的中国人的愤怒。在修筑中东铁路时,每天只付给中国工人十戈比的生活费,这难道还不是俄国毫无私心的表现吗?”^①

沙俄对中东铁路费用进行了估算,认为中东铁路耗资达25431.4万卢布。事实上,这笔费用主要来自中国。1900年义和团运动后,沙俄政府以义和团破坏中东铁路筑路现场为由,向清政府索赔7000万卢布,《辛丑条约》又向清政府索

取白银13000万两(约合18000万卢布),仅此两项已接近沙俄公布的中东铁路耗资。

三、中东铁路的沿革

1. 南满支线割让给日本

中东铁路的建成使沙俄在东北三省的势力大为加强。1900年,清廷向各国宣战,义和团和清兵冲进建筑中的中东铁路地区,驱赶俄人,拆毁铁路,焚烧教堂、车站,致使铁路施工一度停顿。同年10月,沙俄在“保护”中东铁路的口号下,派22个步兵营,26个骑兵连计12万军队分七路侵入东三省占领中东铁路及沿线和东北各省的省城。并将所占领的黑龙江以北乌苏里江以东的华人围剿驱逐,制造了海兰泡惨案,使1860年被沙俄强占的黑龙江以北、乌苏里江以东的100余万平方公里的中国领土彻底俄罗斯化。同时,组建外阿穆尔军区,司令部设在哈尔滨。但是,日本也早已蓄谋吞并我东北三省。根据《马关条约》,辽东半岛(包括旅大)本来是割让给日本的,后由于俄国带头进行干涉,迫使日本把一块到嘴的肥肉又吐了出来,却被沙俄自己占去,日本一直记恨在心。现在,沙俄又出兵东

^①《列宁选集》第1卷,人民出版社,1972年,214-215页。

北,且有继续扩张之势,日本凭借自己的实力,认为这是从沙俄手中夺回旅大和辽东半岛,扩大自己的势力范围的极好机会。1904年2月,终于爆发了在中国东北国土上发生的为争夺在中国东北地区势力的日俄战争。俄军战败后,日俄于1905年9月5日签订了《朴茨茅斯和约》。^①

《朴茨茅斯和约》公然规定“俄国政府允由中国政府之承诺,将旅顺口、大连及其附近领土,领土租借权及关联该租借权及组成其一部之一切权利,特权及让与悉行割让日本,又,俄国政府

允将上租借权效力所及地方内一切公共事业产业概行让与日本”。(《朴茨茅斯和约》第五条)“俄国政府允由中国政府之承诺,将长春(宽城子,旅顺口间之铁路及其一切支线,并该地方内一切附属权利、特权及财产,及该地方所属于铁路或因铁路利益所经营之一切煤矿,概行让与日本政府,并不要求补偿。”(《朴茨茅斯和约》第六条)日本随即于1905年2月14日将青泥洼改为大连。



图14 南满铁路局



图15 旅顺站



图16 满洲里站

起初,清政府对《朴茨茅斯和约》并不肯让步,日清间正式谈判达22次之多,1905年12月22日终于在北京签订了《中日会议东三省事宜条约》(《日清条约》),清政府承认了其全面夺取南满支路及其附属权力。1906年6月7日,日本天皇发布关于建立“南满洲铁道株式会社”(简称“满铁”)的第142号敕令,11月26日在东京召开满铁成立大会。满铁并不是一般的铁路公司,而是日本军国主义对中国东北在经济、军事、外交等方面进行全面侵略的核心机构。日本筹备委员会主任儿玉参谋总长直言不讳“战后经营‘满铁’,唯一的秘诀,在于阳则伪装建设铁路,阴则实行百般设施。”^②

满铁拥有2亿日元资本,是当时日本无与伦比的首屈一指的大公司。开办之初只有4000名职工,经17任总裁的经营,到日本投降时职工竟达40万之众。^③为强化对东北的控制,满铁总部于1907年由东京迁往大连,并于1907和1911年在英国两次发行了近800万英镑的公司债券,

对南满铁路进行了改造,将宽轨改为标准轨距(1.435米),并于1907—1926年完成了长春至大连的复线工程。此外,还修筑、改建了奉天—安东铁路(1907年),建成鸭绿江大桥(1911年),扩建了大连港,将之辟为远东重要的自由港。牵引动力开始时是从美国、英国购进的蒸汽机车,后来主要采用日本及东北生产的蒸汽机车。

在东北铁路方面,满清政府早在1898年即借英款修筑关内铁路的关外段(山海关至奉天,1911年完成)。东北地方军阀为扩张自己的势力,自1924年后采取官办、商办、官商合办或中日合办的办法修筑了一些支线铁路。

2. 中苏共管时期

1919年1月,美、日、英、法、意、俄、中七国签订国际共管西伯利亚铁路协定。3月各国在海参崴组成国际监管西伯利亚(包括中东铁路)的委员会,开始正式监管工作,但由于苏联十月社会主义革命的胜利而于次年即中止,1919年

①旧称《朴茨茅斯和约》,见黑龙江档案馆编《中东铁路》(一),1986年,166页。

②[日]今井清一:《日本近代史》,东京:岩波书店,1977年。

③董光壁《中国近现代科学技术史》,湖南教育出版社,1997年,507—508页。

7月,苏联政府在列宁的授意下发表对华宣言,即《俄罗斯苏维埃联邦社会主义共和国政府对中国人民及中国南北政府的宣言》,称苏联政府已决定,将沙皇政府独自或与日本、协约国共同掠夺的一切交还给中国人民。^①并于1919年7月25日照会中国政府,声明放弃沙俄侵占中日的全部领土和利益,希望中苏建交。可惜这些举措在苏维埃政权稍有稳定即自食其言,1924年,苏联发表对华第三次宣言,声称由苏联政府收回帝俄在中国的一切特权,中东铁路为中苏共管。

1920年10月,奉系军阀张作霖趁俄国内乱



图17 齐齐哈尔火车站

但是在共管中,由于中方管理人员纯属虚设。因苏共在东北搞颠覆活动,1927年张作霖查封苏驻哈领事馆,封闭了中东铁路局并罢免了苏铁路局长等,要求收回路权,导致了中东铁路事件。1928年,苏成立远东军,出兵东北,大批坦克、飞机侵入,迅即占领密山、同江、海拉尔等城市。中苏两国陆海军在满洲里、同江两地发生军事冲突。12月22日,中苏签订《伯力协定》,重申中东铁路仍按《中俄解决悬案大纲协定》办理,虽然武装冲突暂时停止,但是苏方对中国赎回中东铁路的要求拒不接受,并乘机长期占领中国领土熊瞎子岛。九一八事变前的东北铁路网,见附件6。

九一八事变后,日本占领了中东铁路沿线地区,并不断向苏联挑衅,企图迫使苏联退出铁路经营。苏联为维持本国的“和平”,对日本武装侵略东三省采取了绥靖政策,苏联驻哈尔滨总领事和中东铁路苏方理事长代表苏联政府,承认伪满洲国对中东铁路拥有主权,宣称“苏联政府和

之机收回了中东铁路治安权、护路权和司法权,并声明中国政府暂时代替俄国政府管理中东铁路,直至中国政府正式承认苏联政府彼此商定该路管理办法为止。1924年5月31日,中苏通过谈判在北京签订了《中俄解决悬案大纲协定》以及《暂行管理中东铁路协定》,中苏也随即建立了外交关系。1924年9月20日,由张作霖为首的东三省自治政府又与苏联单独签订了《奉俄协定》,规定了中苏共管的中东铁路管理细则,使中东铁路成为中苏共同经营商业性企业。



图18 双城火车站

满洲国政府之共同经营中东铁路为继续营业的企业,同意作开发之贡献”。苏联事实上承认了“满洲国”。同时在铁路的运营中做出了一系列应变准备,把一批铁路车辆等财产运入苏联,导致日苏关系进一步紧张。苏联的妥协退让,甚至允许日军使用中东铁路,都没有使企图独霸中国东北的日本满足于苏“满”共管。

1930年至1933年,日本侵略者和伪满洲国沿中东路修建平行线和多条支线,分流中东铁路的运输;同时在中东铁路沿线袭击列车、破坏铁路、捕杀铁路员工和使用暴力的事件超过3000起,有组织、有预谋地袭击、颠覆列车,杀害、绑架、无故逮捕苏联铁路职工和苏联公民1100多人。1933年3月20日,伪满铁路督办李绍庚下令封锁满洲里和绥芬河,禁止货运列车出境,中止了中东铁路与苏联境内铁路间的直通运输。中东铁路处于半瘫痪状态。

当时的苏联政府急于增强国力应对希特勒德国,对日极力采取妥协政策,同时鉴于中东铁

^①孙其明《中苏关系始末》,上海人民出版社,2002年,第8页。

路日益恶化的经营状况,不愿为前景暗淡越来越无利可图的中东铁路与日本再起战端。在这种情况下,苏联开始考虑出售中东铁路。

1933年5月2日,苏联外交人民委员利维诺夫向日驻苏大使太田正式提出了出售中东铁路的建议。为掩人耳目,日本政府主张由日本斡旋,苏联将中东铁路售予伪满洲国。双方经过21个月的讨价还价,于1935年3月23日签署了《苏满关于中东路转让基本协定》,苏联以1.4亿日元的极低价将中东铁路股权和经营权转让给了与中国处于战争状态的敌对国,由此极大地方便了日本对中国东北的控制和掠夺,更有助于日本对中国的进一步侵略。

南京政府获悉苏联要向日本出售中东铁路,于1933年5月9日发表声明“根据条约规定,关于中东铁路的权利,系中国及苏联所共有,非经中国同意,单方面处理无效。”谴责了苏联违背条约的行径。然而苏联政府竟然声称“中国政府事实上已经放弃了共有北铁的立场,在长达十八个月的时间里,由于某种与苏联无关的情况,丧失了行使权利的能力,因而中国政府没有权利继续援引1924年协定”。对此,中国政府曾多次向苏联提出抗议,但苏联政府无视中国的一再抗议,最终还是与日伪完成了售卖中东铁路的交易。

3. 日伪时期东北铁路网的形成

1932年3月1日,由日本关东军扶持的东北行政委员会宣布成立伪“满洲国”,日本通过伪满洲国交通部,把东三省的整个铁路网置于南满铁道株式会社的控制之下。1933年3月,满铁在奉天设“铁道总局”和“铁道建设局”,对东三省铁路实行统一管理。

满铁对东三省铁路的经营,主要是以日本早在1925年就确定的“开发满蒙铁路计划”为基础,是以全面控制东三省的政治、经济、军事,为全面进攻华北和防御苏联、外蒙入侵并准备进攻苏联为目的,为此首先进行全境路轨的统一。此前,中东路段是宽轨,日俄战争期间日本野战路轨为1.067米,安东至奉天的轻轨为0.762米。1935年8月,满铁开始将中东路的宽轨改为标准轨距,实现了东三省铁路轨距的标准化。同时对大连至长春路段进行改造,开通了快速列车。为了加强线路通车能力增修了797.5公里的复

线,为掠夺资源和矿产又新修了大量的支线,并于1935年完成了北安—黑河(1933年动工,长302.9公里)、墨尔根(嫩江)—黑河(1934年动工,长296.8公里)两条通往黑龙江重镇黑河的铁路。

在日伪统治的14年中,新修四平—集安、锦州—承德、图们—佳木斯、敦化—图们、长春—白城等铁路5700多公里。到八一五东北光复时,伪满铁道总局管辖的铁路共有一万多公里,下设大连、奉天、锦州、吉林、牡丹江、哈尔滨、齐齐哈尔七个铁路局,并拥有八个铁路工厂。



图19 中东铁路扎兰

这样,东三省铁路网基本形成。进关线两条(奉天—山海关—天津,奉天—北票—承德—古北口),通向朝鲜的两条(奉天—安东,长春—图们),通向黑龙江边的两条(北安—黑河,齐齐哈尔—黑河),通往乌苏里江边的一条(林口—虎头),加之原有的中东铁路、南满铁路以及其他支线,形成了四通八达的东北铁路网(东北光复前的铁路网见附件7)。其线路总长占全国的45%。东北地区各时期铁路里程,见附件8。

4. 中苏共营中长铁路时期

1945年2月11日,在不告知中国的情况下,斯大林、罗斯福、丘吉尔签订《苏美英三国关于“日本”的协定》(即雅尔塔协定),苏联以“中苏共营中东铁路”作为苏联出兵东北的条件。

日本投降后,苏军占领了我国东北三省。1945年9月14日,国民党政府外交部长宋子文在斯大林的逼迫下,在莫斯科与苏联政府签订了《中苏友好条约》以及关于东北地区铁路的四项规定,规定将原中东铁路与南满铁路合称为中国长春铁路(中长铁路),由中苏两国共同经营,30年为期,到期后归还中国;设立“中国长春铁路

公司”,理事会由两国各派 5 人组成。由于国民党政府选派的人员迟未到位,中长铁路几乎为苏方单方面管理,原有的人员(包括日籍)也都大部分被留任。



图 20 中东铁路海拉尔站

在苏军占领期间,苏军不但未对因战乱破坏的铁路加以维修,反而将与苏联边境相联结的北安—黑河、宁年—黑河、密山—虎头、绥阳—东宁、新兴—城子沟等区段,以及部分复线共约 1 500 公里的铁路及附属器材全部拆毁,与在大连、奉天、鞍山、本溪、抚顺等地拆毁的大量工矿设施,作为战利品运回苏联。^①

中长铁路以外的线路,大部分由当时中共中央派往东北的十万大军开辟的根据地接管。1946 年 7 月,中共东北局成立东北铁路总局,陈云兼局长,吕正操、郭洪涛为副局长,李富春、陈正人为政委,控制了以哈尔滨为中心的北满、西满、东满铁路 5 000 多公里。随着解放战争中东北战场的开辟,除中长铁路仍由中苏共管外,东三省铁路全部被解放军控制。但是在 1946—1948 年的东北解放战争期间,有 33 780 多公里的铁路及 1 033 座桥梁和涵洞毁于战火。在东北铁路总局的领导下,东北各路段的工人迅速抢修和改进了东三省的铁路,为支援全国解放作出贡献。

1949 年 12 月,毛泽东出访苏联,经过艰苦的努力于 1950 年 2 月签订了《中苏两国关于中华人民共和国与苏联之间缔结条约和协定的公告》(即《中苏友好同盟互助条约》),同时签订了《中苏关于中国长春铁路,旅顺口、大连的协定》。

1950 年,苏联将包括哈尔滨工业大学在内的“非中东铁路所属财产”移交中国。由于朝鲜战争的爆发,中国单方面出兵援朝,迫使苏联不得不放弃在中国的一切特权。1952 年 9 月 15 日,中苏两国政府发表《中苏关于中国长春铁路移交中华人民共和国的公告》,同年 12 月 31 日,中长铁路中止了中苏共营而彻底回归了祖国。

四、中东(南满)铁路技术的演进

1. 机车的生产

铁路技术是一项综合性技术,其中,核心部分是作为牵引动力的机车的技术水平。中东(南满)铁路早期的机车主要采用从外国进口的英、俄、比利时等国生产的欧洲大陆式蒸汽机车。轴式(导论—动轮—从轮)有 1-3-1、1-3-2、2-3-1 等。1903 年,在哈尔滨、大连建立了专门用于铁路机车维修的工厂,并生产客、货车。1915—1918 年间,哈尔滨铁路总工厂(即后来的哈尔滨车辆厂)完成了 800 台从美国购入的“迭喀博脱”蒸汽机车的组装工作,在很大程度上解决了中东铁路机车不足的困境。

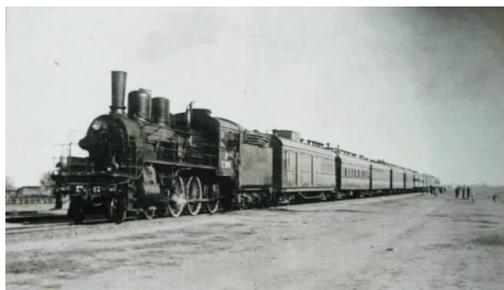


图 21 行进中的火车

1905 年,日本接管南满铁路后,主要采用美国制造的 American (AM) 2-2-0 式、十轮型 (Ten-Wheel, TW) 2-3-0 式及坚定型 (CS) 1-4-0 货运机车、太平洋型 (PF) 客运机车、草原型 (PR) 调车机车等。这些机车虽在美国属淘汰型,但其结构合理,坚实耐用,在中国东北一直用了 40 余年。1910—1912 年间还大量购入英国生产的大陆式机车。

^①其中仅奉天就有 50 多个工厂、鞍山 25 个工厂的设备被拆走,动用 2 890 辆货车,征用劳力 60 余万人。见董光壁《中国近现代科学技术史》,湖南教育出版社,1997 年,508 页。

1908年,满铁接收了沙俄在大连设立的大连机车厂(沙河口铁路工厂),很快即将之改建成模仿德国克虏伯埃森工厂的现代化的大型机械厂。

满铁在经营中东铁路的过程中,除了大力引进欧美机车外,还组织力量在大连机车厂从单纯从修车到组装,到1918年后开始了仿制和自行设计、批量生产大型机车。1914年,大连机车厂首先仿制美国坚定4型(CS4),设计制造出6台轴式1-4-0的坚定型(CS)机车,这是东北地区中国最早制造的机车。1916年又设计出太平洋2型(PF2)客运机车。这两类机车质量较差,运行几年后即报废。真正成批生产的是仿制1909年美国大型机车密卡杜1型(MK1),经过改进后于1918年批量生产,该车型后成为满铁的主要货运机车。

到1919年,大连机车厂已累计生产机车333台,客车297台,货车480台。到1943年,满铁共有车辆73种2186台。到1945年日本投降时,满铁共有机车2499台。其中,大连机车厂、大连机械制作所(1937年开始生产机车)和满洲车辆会社(1939年开始生产机车)到1945年共生产机车917台,年生产能力达到200台。

此外,哈尔滨、长春、沈阳、大连的一些车辆工厂还生产了大量的客运和货运列车。

2. 其他技术

生产机车及客货车辆的关键材料如弹簧钢、锅炉板、车轴及空气制动器、电气设备等和零部件在1943年前主要从日本购进。1943年后,大部分均能自给。1934年生产的流线型太平洋7型机车牵引亚洲第一辆高速列车“亚细亚号”,已达到世界先进水平。

为适应铁路建设和技术改造的需要,满铁于1922年在大连沙河口铁道工厂设立铁道技术研究所,下设机械、车辆、电气、土木、建筑、线路各科室。该所在存在的23年中,每年满铁都为其投入巨额资金,对铁路及相关技术进行研究,完成了车辆震动与减震、机车制动、客车轻量化、货车增载、路轨寒冷变形、车辆运行阻力、重轨设计、桥梁应力等大量研究工作,取得了许多重要研究成果。^①同时,所创办的满洲制铁会社、鞍山制钢所、本溪湖制铁所、日满钢材会社钢铁企业

为东北铁路发展及车辆生产提供了充足的钢铁材料,满洲住友金属株式会社、满洲日立制铁所、满洲神户制钢会社等则专设车间生产车辆零部件。

九一八事变前,满铁所属线路所用技术均高于中国关内、苏联管辖下的线路技术。事变后,满铁更进一步制定了铁路建设规划,抓紧对线路桥梁、场站进行全面改造,加紧复线化,扩建编组站,提高路轨标准以扩展通过能力。1918年建成苏家屯木材防腐厂,用木馏油处理枕木、通信电杆,极大地延长了其使用寿命。

1927年满铁设立的铁道通信设施改良委员会,开始对所辖铁路通讯进行全面改造,1930年在大连—沈阳间开通三路载波电话,1942年在沈阳—长春间、沈阳—长春间分别敷设20和60对的星纹式地下长途通讯电缆,这些技术在当时均已达世界先进水平。这样,到二战结束前,东北铁路网已形成完整的由架空线路、地下电缆、无线通讯、载波通讯等构成的完整的铁路通讯系统,一些较大的车站还配有自动电话交换总机等自动电话设备。

结 论

中东铁路及其后续铁路工程的建设,促进了19世纪末20世纪初中国相对落后的东北地区的开发,满洲里、绥芬河、哈尔滨、长春、鞍山、大连等城市,均是由于中东铁路的建设而发展为大城市的,到二战结束前,东北地区的经济实力已仅次于美、英、德,居世界第四位。

中东铁路及沿线的工矿、工商企业,在解放战争中有力地促进了解放军的壮大,有力地支援了全国的解放战争,为新中国的创立,在物资、人力等方面给予了支持;更成为新中国成立后经济恢复和“一五”建设时期重要的工业基础。

中东铁路在修筑与后续发展中,无论是在清政府还是民国政府,凡涉及领土主权均十分重视,所采取的措施都是在力争维护国家主权的情况下做出的。二战后东西方的冷战,迫使斯大林做出全力支持新中国的决定,更由于毛泽东、刘

^①梁波《技术与帝国主义研究》,山东教育出版社,2006年,151-166页。

少奇等中央领导人的努力,使中东铁路及旅顺口在合同到期前即顺利回归祖国,彻底结束了外国在中国的殖民地统治,为国家的统一和经济的繁荣作出重要贡献。

应当注意对旧中国殖民地的科学技术、工程的研究,这一研究是新中国成立后的一个薄弱领域。虽然当时是外国的殖民地(如伪满洲国、香港、澳门以及一些大城市的外国租界),但它毕竟是中国的领土,主要居民是中国人,其任何成果均应属于中国。对此,学界应当坚持历史主义和历史唯物主义的立场,客观地加以研究,以充实中国近代科技史、工程史的内容。事实上,一些在外的国外工矿企业和工程,被新中国收归后经一定的充实与改造,对新中国迅速开展的工业化起了很大的基础性作用。

应当加强对近代交通史的研究,这也是工程史研究的重要内容。近代资本主义的发展,要求物资、人员、信息的迅速交流,18世纪兴起的运河热和海运热,19世纪的铁路热,20世纪的公路热和航空热,均是近代不同历史时期经济、文化发展的反映。交通史大都是以工程史的形式体现的,这些问题说不清楚,经济史、文化史、社会史

的研究显然会缺乏基本的史实支持,内容易于空泛而流于形式。

弱国无外交,通过对旧中国殖民地的科学技术、工程的研究,可以充分说明这一点。国家的繁荣富强是抵御外辱、人民安居乐业、社会永续发展的基本保障。研究旧中国殖民地的科学技术、工程史,其历史价值、现实意义是不言而喻的。

参考文献:

- [1]郑长椿《中东铁路历史编年》,黑龙江人民出版社,1987.
- [2]王云五《中俄关系与中东铁路》,商务印书馆,1933.
- [3]黑龙江省档案馆编《中东铁路》(档案史料汇编),1987.
- [4][日]南满铁道株式会社《满洲铁路志》,1942年.
- [5]张嘉璈《中国铁道建设》,北京:商务印书馆,1946年.
- [6]金士宣,徐文述《中国铁路发展史》,中国铁道出版社,1986.
- [7]姜振寰,赵幸娥:中东铁路史要,《学术交流》,1990年,第4期.

附件 1:《御敌互相援助条约》(中俄密约)

大清国大皇帝陛下暨大俄国皇帝陛下,因欲保守东方现在和局,不使日后别国再有侵占亚洲大地之事,决计订立御敌互相援助条约,是以大清国大皇帝特派大清国钦差头等全权大臣太子太傅文华殿大学士一等肃毅伯爵李鸿章;大俄国大皇帝特派大俄国钦差全权大臣外部尚书内阁大臣枢密院大臣微(维)德(特),为全权大臣,即将全权文凭互换校阅,均属如式,立定条款如下:

第一款 日本国如侵占俄国亚洲东方土地,或中国土地,或朝鲜土地,即牵碍此约,应立即照约办理。

如有此事,两国约明,应将所有水、陆各军,届时所能调遣者,尽行派出,互相援助,至军火粮食,亦尽力互相接济。

第二款 中俄两国既经协力御敌,非由两国公商,一国不能独自与敌议立和约。

第三款 当开战时,如遇紧要之事,中国所有口岸,均准俄国兵船驶入,如有所需,地方官应尽力帮助。

第四款 今俄国为将来转运俄兵御敌并接济军火、粮食,以期妥速起见,中国国家允于中国黑龙江、吉林地方接造铁路,以达海参崴。惟此项接造铁路之事,不得借端侵占中国土地,亦不得有碍大清国大皇帝应有权利,其事可由中国国家交华俄(道胜)银行承办经理。至合同

条款,由中国驻俄使臣与银行就近商订。

第五款 俄国于第一款御敌时,可用第四款所开之铁路运兵、运粮、运军械。平常无事,俄国亦可在此铁路运过境之兵、粮,除因转运暂停外,不得借他故停留。

第六款 此约由第四款合同批准举行之日算起照办,以十五年为限,届期六个月以前,由两国再行商办展限。

光绪二十二年四月二十二日

俄历一千八百九十六年五月二十二日(公历 1986 年 6 月 3 日)

订于莫斯科。

附件 2:入股伙开合同(银行合同)

光绪二十二年七月二十五日

钦差驻俄大臣许景澄,钦奉光绪二十二年七月二十日论(谕)旨,与华俄道胜银行订立入股伙开合同,所有条款开列于后:

第一条 中国政府以库平银五百万两与华俄道胜银行伙做生意,即自给付该银行此款之日起,所有赔赚照股摊认。

第二条 每年于俄历正月初一日该银行结算大账时,应将中国政府之股本与该银行之股本比较核准至年底。凡中国政府所有赔赚之款即照此准则,仍以库平银

核计。

第三条 照该银行章程,每年所赚利息先提出若干份,作为各总办之花红,于提出花红之后,所余利息,中国政府与该银行按股摊分;惟所分之利,各应提出一成作为公积;并核计成本,如所剩余利过于六厘,则于股息六厘之外,将所剩余银提出二成,作为办事各人酬劳。若生息赔累,中国应以赔之款,先由其公积提出弥补。

第四条 该银行月总、年总由股东总会核准后,即送由该银行驻华之经手人,随时呈交中国所派之东省铁路总办查核转呈。

第五条 若该银行因事收歇,或因生意赔累收歇,应核明中国政府股本折耗若干外,其余本银仍应照数归还。

附件3:将军衙门为许景澄总办铁路公司事宜等事札

光绪三十三年二月初一日

将军衙门为札飭事。

办理交涉处案呈:兹准总署来电内开,驻俄许使电称,铁路公司所拟路图,西自粗鲁海图过河之界,经呼伦贝尔之北,溯海拉尔河通兴安岭,顺雅尔河上流至齐齐哈尔,通嫩江至呼兰城,经松花江西岸至阿勒楚喀北,过岭经察巴拉河源及爪林河,经米占河至宁古塔北之萨尔胡城,过瑚尔哈河通岭经绥芬河源出境。其造路总监工,明春二月赴东开办,等语。是呼伦贝尔,呼兰等处是为铁路所必经之地,明春应由尊处遴派委员前往所指各处更详该监工照约妥晰商办一切。至公司合同第六条有隘出矿苗处所另议办法之语,原指铁路附近地方,如有矿事采,须另与妥议。其权仍可操之在我,未便先立界限。尊处

即飭周冕,曹廷杰分投查勘矿产,刻日开办。如我已诛之矿,该公司必不能估索。且该公司筑路为先,慵矿在后,尚可送容不直也。盐。等因。

又,于正月初二日接准总署咨开:光绪二十二年十二月十七日奉旨等派许景澄总办黑龙江、吉林边界铁路公司事宜。钦此。相应恭录,等因前来,应亟呈请札飭各该处,差照来电原文事理一体遵办,等情。

据此,除咨行外,相应札到该站,即便遵照。特札。

右札仰兵司准此

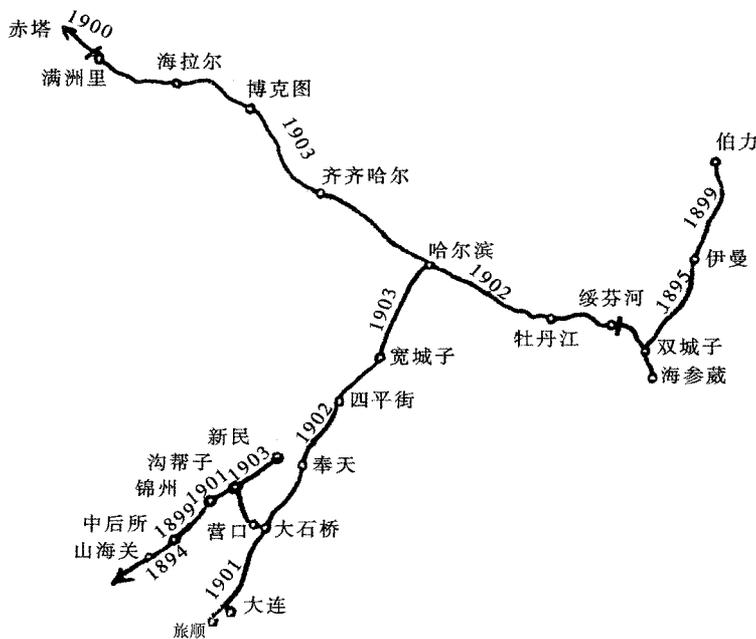
附件4:霍尔瓦特照请设立华俄学堂函

光绪三十三年三月十三日

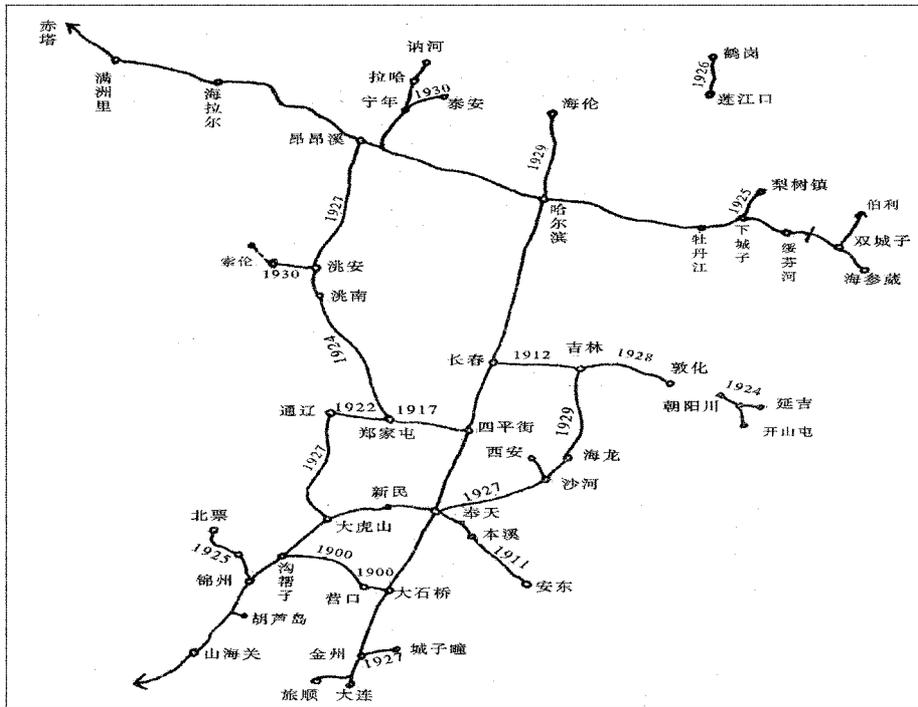
贵将军麾下:

敬启者:铁路创办之初,本总办深愿铁路办事人员中聘用华人,尤须通晓俄国语言文字之华人,盖本地居民得能谙练铁路事宜,自易沾此实惠。迨本总办任事,未几即军务衅起,以致未遂初愿。现在和约已定,两国兵队已退出满洲,自应将此最为紧要之问题重行筹画。惟此事成效之难,只以即使稍有一知半解能任差事者,尚不易得。故本总办意必须设立华俄学堂,派委于学务素来谙练、具有热诚可靠之员操办,方臻美善。前次,乘本国驻京璞公使到哈时,本总办即请推荐此等人员。当荷璞公使欣然应允,旋派向在俄国管理华俄学堂事务之伯朗特君来哈组织。伯君为人,为本总办所深知,于操持学务一切,实系学界中价值贵重之人。将来办理得法,措置裕如,自可预必也。因特备函介绍伯君,到时尚祈赐见,并请指示一切,是为至禱,专泐,敬请钧安。

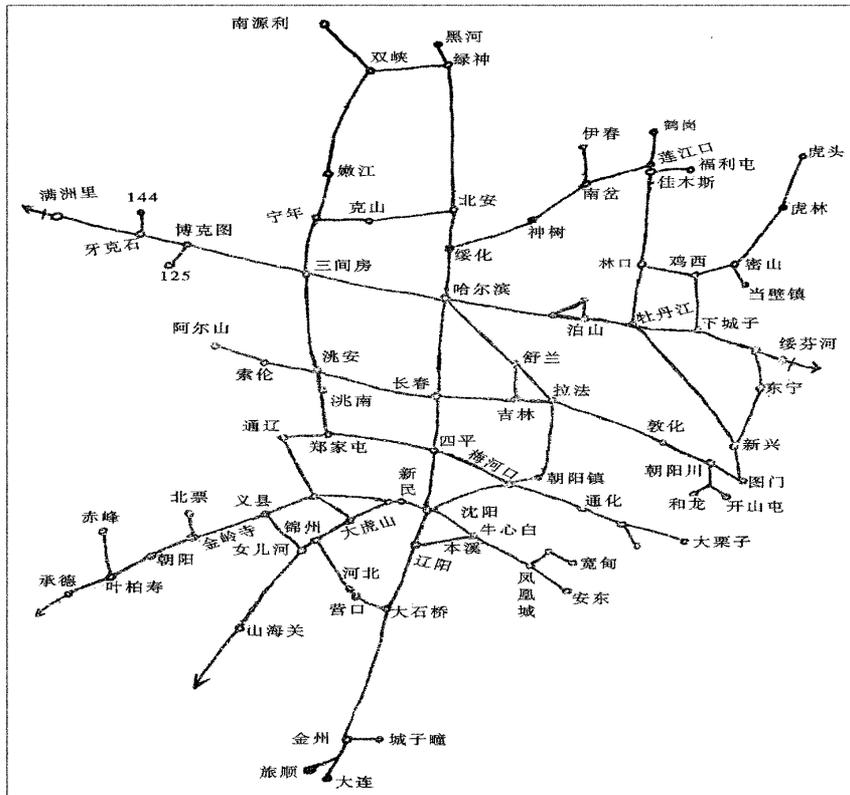
附件5:中东铁路(满洲里—绥芬河,哈尔滨—旅顺)



附件 6: 九一八事变前的东北铁路网



附件 7: 1945 年日本投降前的东北铁路网



附件 8: 东三省各历史时期铁路里程(公里)

时 期	铺 装	拆 除	剩 余	计
清朝(1897—1911)	3 387.7	35.2	3 352.5	3 352.5
北洋政府(1912—1927)	1 776.8	119.2	1 657.6	5 010.1
中央政府(国民党)(1928—1931)	910.8	10.5	900.3	5 910.1
伪满洲国(1931—1945)	5 745.8	1 528	4 222.8	10 133.2

Brief History of Chinese Eastern Railway

JIANG Zhen-huan, ZHENG Shi-xian, CHEN Pu

(Harbin Institute of Technology, Harbin 150080)

Abstract: In late 1898, Tsarist Russia began to build Chinese Eastern Railway after signing a secret pact in 1896 with Qing Government so that it could shorten the Siberian railway and get through to the Pacific Ocean. Chinese eastern railway was finished in 1903, and South Manchuria Branch Line was also built at about the same time. Chinese eastern railway has experienced the periods of Tsarist Russia, International condominium, Sino-Soviet condominium, Manchukuo, and Sino-Soviet co-operation, and became the northeast railway networks of huge scale at the end of World War II. The ownership and management right of Chinese eastern railway didn't return to China until 1953. Chinese eastern railway is a typical example of the development of colony railway industry.

Key words: Chinese Eastern Railway; South Manchurian Railway; northeast railway networks; history evolution

[责任编辑 张大勇]