

學爲十七校。其餘之補習學校十五校。學生人數爲一萬二千六百二十五人。教職員五百四十三人。教職員公寓八處。此外有特別學校商務學校一校。男女學生人數爲八百七十餘人。教職員人數八十餘人。

以上合計。學生人數爲一萬三千四百餘人。教職員人數爲六百四十餘人。然僅限於蘇聯籍且爲路立者。尙有非蘇聯籍及非路立者未計。學生人數亦將近萬焉。

上列教職員之外。另有校醫一項。附屬於路立醫院。專任檢查學校。診治學生與教職員者。其人數爲一十六人。受醫治檢查之學校公寓共爲七十六。民國十六年受醫治之學生人數爲一萬六千有餘。醫生赴校診治及檢查學校之次數。爲一千七百次。但十之九九爲俄校與俄生。尤注重者爲商務學校及俄僑第一中學校。

除中小學生外。爲大學。大學前有私立工業大學。及私立法政大學。工大每年由路局補助二十餘萬盧布。校舍山路局建築。學生約五百人。中國人約五十人。附屬工業中學四百人。全俄人。法大每年由路局補助盧布十萬。學生約八百人。中國人約五十。十八年二月法大已由特區行政長官收回自辦。經費自給。工大則於十七年八月由奉天東三省當局與路局訂立辦法。改爲中俄合辦。經費仍由路局支給。年約三十萬。校長爲中國人。教職員與學生。中俄平均任用收受。但以俄語俄文爲教授工具。實際極難平均也。

俄僑中小學經費年一百二十餘萬盧布。皆由路局支給。並有醫藥建設應務臨時等費在外。路局既年支如此巨款。東省特區教育廳亦要求同等支給。特教廳管轄各校經費。即仰給於是。但醫藥應務臨時建築等費用。則不能與俄校同等。

此謂平均教育經費者。於民國十六年十二月一日由東省特別區行政長官公署命特區教育廳與路局協定以爲依據。茲錄之如次。

(第一條)路立教育蘇聯子弟各校之管理及教授。應照中國現行學制。及地方法令辦理。如查有與蘇聯現在情形抵觸者。得變通之。

(第二條) 路立學校經費。分作兩個相等部份撥付。(甲) 撥作中國各校之經費部份。按期送交長官公署。以備學校應用。

(乙) 撥作東省鐵路教育蘇聯子弟學校經費部分。存於路局支處。用時按照預算範圍由教育廳長。與在該廳新設之第四科科長署名支領。

(第三條) 第四科科長由路局局長保送。由教育廳委任。管理東省蘇聯子弟學校經費事宜。並對於上述各校校務。陳設意見。

(第四條) 該科科員。及教育蘇聯子弟各校之管理。及職教各員。由教育廳就東省鐵路管理局局長所送蘇聯籍名單內委任之。

(第五條) 爲視查東省鐵路學校教育起見。除華人視學員外。應再另行添設視學員缺額。由路局局長推薦蘇聯人委任之。

以上各條。是爲現在蘇俄子弟路立學校之依據與保障。同時亦東省特區教育廳經費之來源。

十一，圖書館 中東路局中央圖書館存書數目。截至民國十七年底止共爲十萬冊。內中以俄文籍爲多。次爲法文。又次爲德文。英文。又次爲中國文。欲取書出外閱覽者。可憑券取書。每券收費一角。每年至領書處領書者。十七年爲一萬八千〇一百七十餘人。取出後輪流閱看者。爲六十三萬二千九百三十餘次。閱書人男女性幾相等。每日領書人最少爲五百一十八。最多爲一千四百〇三。平均爲六百一十三。閱書者年齡。以十八年以上至五十歲爲最多。幾占全數百分之七十九。五十歲以上者次之。占百分之一十二。閱書者職業以鐵路職員爲最多。次爲商業界人員。次爲僕役之類。又次爲學生。另有兒童圖書室。每年兒童入室閱覽者。十七年六千三百餘人。十六年七千八百餘人。十五年九千三百餘人。以上皆以俄人爲主要。中國人在民國十七年全年中領書者僅一百七十餘人。得總數百分之二。十之八爲學生。即此可以窺見國人智能之一般。可勝浩嘆。

十二，印刷所。該所每年之收支。十三年爲二十二萬一千盧布。十四年爲二十六萬八千。十五年爲三十四萬二千。十六年爲四十一萬九千。十七年爲五十三萬七千。爲數殊不小也。

十三，石印局照像館製版所裝書處。以上各種事業之收支。十三年爲二萬七千盧布。十四年爲二萬八千。十五年爲三萬八千。十六年爲三萬四千。十七年爲四萬九千。

十四，哈爾濱獸醫院。該院之業務。一，爲捕捉瘋狗。預防狗瘋及其他傷人。二，解剖病死馬牛羊豬狗貓駱駝雞鴨鵝等家禽。以研究傳染病及預防之。三，製造皮件。皮衣。皮鞋。皮靴。皮手套。毛氈等類。民國六年之收支爲一萬六千盧布有奇。十七年收入爲八千五百餘盧布。支出爲一萬七千餘盧布。

十五，馬奶房。本項營業以製造馬奶。賣與醫院療養所等以療病人爲主要。奶房設富拉爾基。平時參養公馬牝馬小馬等共一百有餘匹。十七年份製造每瓶重六二五格蘭姆之奶共二萬八千四百九十餘瓶。十六年之收入爲一萬九千八百盧布有奇。十七年爲三萬九千七百盧布有奇。

十六，哈爾濱獸醫處。至民國十七年底止。該處之獸醫生及助手辦事員等共四十八人。夫役看守人等。共三十餘人。其職務。一。爲檢驗牲畜。二。設立屠宰場。經營宰殺豬牛羊等。三。檢驗禽獸肉類。四。檢驗及消毒各種皮毛。脂肪。灌腸等。五。參養應用牲畜。及改良種仔。六。醫治牲畜家禽疾病。及杜絕傳染病其範圍非僅限於中東路沿綫而已。且及于西伯利亞焉。該處之收支。民國十六年爲十三萬八千盧布。十七年則爲十七萬。所費亦不少也。

十七，洗壓皮毛廠。該廠設立于海拉爾。其業務爲各種皮毛之洗刷及壓榨。除去沙土。使其潔淨。壓榨整齊。使其積小以便宜裝載運輸。增高價值。因是裝載火車及出口之運輸費減少。而價值增高。凡外蒙及內蒙西北部之皮毛及皮張皆運至海拉爾洗壓。而中東路之運輸遂增加矣。該廠之收入。民國十六年。爲七萬五千盧布。民國十七年。爲六萬三千盧布。每年皆盈餘一萬有餘盧布也。

十八，哈爾濱製氈廠 該廠每年之收入。民國十五年。為六萬七千盧布。十六年。為八萬一千盧布。年皆盈餘數千盧布。

十九，防疫處 該處業務為製造預防牛。羊。豬。狗。馬。貓。鼠。各種疾病。瘋病。傳染疫病。暨虎拉爾傳染病等等之清血液。漿液。及其他藥品。並從事撲滅菌類。並為牲畜施行注射。與種痘。防止凍裂。凍。凍死等等。二十、醫務處病院。中在路醫藥衛生設備之宏大。為各處鐵路所無。吾人當認為殖民政策之遺留物。會略述如前。茲表列其內容如次。以見一斑。

名	甲，院 所 數 目	稱	十三年	十四年	十五年	十六年	十七年
病院及收容診察所	三		三	三	五	五	六
施 診 所	六		一六	八	三	三	三
助 手 施 診 所	三		三	一〇	八	九	九
預算病人應用床隻	五〇〇		五六〇	五〇〇	五五〇	五五〇	五五〇
實際病人占用床隻	四二二		五五	六三	五五	五七	五七
乙，職 員							
醫 士 正	七		三九	四二	五	五	六
牙 醫 正	六		一六	二	三	三	六
中等醫務員 正	二七		二六	三一	四七	五二	五二
醫 務 員 正	三		六	五	七	三	三

類別	正額	臨時	合計	正額	臨時	合計	正額	臨時	合計
藥劑師	五	五	十						
辦事員	五	九	十四						
監護員	五	八	十三						
庶務員	五	八	十三						
夫役人等	三六	二五	六一						
丙，病人數目									
住院者	八、六四二	八、六三二	一七、二七四						
中國人	一、七七一	一、六四四	三、四一五						
西洋人	六、八七一	六、九八八	一三、八五九						
就醫者	三三〇、六六〇	二、一〇〇	三三二、七六〇						
中國人	三三〇、六六〇	二、一〇〇	三三二、七六〇						
西洋人	二、一〇〇	二、一〇〇	四、二〇〇						
其中患有傳染病者	一五、二四二	一七、〇六六	三二、三〇八						
中國人	一五、二四二	一七、〇六六	三二、三〇八						
西洋人	二、一〇〇	二、一〇〇	四、二〇〇						
曾經手術治療者	三、五九三	二、二五六	五、八四九						
每日每一病人預算上所需飲食費角數	四	三	七						
丁，鐵路療養所									
療養所	四	七	十一						
病房	一七	三〇	四七						
同									
住療養所人數	三、四三三	一、八六六	五、二九九						
鐵路職員	二、四三三	一、八六六	四、二九九						
各界人士	一、〇〇〇	〇	一、〇〇〇						

依上表。病院。診所。施診所。共計。民國十七年為四十七。醫師藥劑師正額臨時共計為三百六十餘。但住院人數九千九百四十七人中。中國為三千〇一十五。僅當三分之一弱。就醫人數一十五萬二千九百〇九人中。中國為三萬九千二百一十六人。約當五分之一強

二一、商務事務所及代辦所之各種營業。商務事務所及代辦所為中東路最龐大之附屬機關。其設立處所遍於中東路沿線以外。并及於奉吉各省。天津。上海。大連。海參崴。日本。歐洲各處。其數約四十。已略述如下。其業務為出放貸款。貸款之抵押品。凡貨物之存放路局倉庫者皆可托充。因欲向路局借款。於是不得不將貨物寄存倉庫。因有貨物倉庫。而出放貸款乃發達。鐵路貨價既增加。而放款利息又確實有收入。互相為利。計莫善焉。同時並代商人擔任各種委託。以辦理報關。轉運。保險。發貨。客貨票等等。而廣招徠。因此此項機關。遂與中東路有互為榮枯之勢。茲表其歷年營業報告如左。以見一斑。

營業種類	十五年	十六年	十七年
出放貸款	三六,七五〇元	三六,三五〇元	七三,五四五
收存貨物	六七,七五八	八七,八九四	六六,二〇〇
代理委託	二,四八二	七,四八七	一〇,一四一
轉運貨物	一,三九五元	二,〇四二	二,九八二
辦理報關等項	七四,七三三	九五,四四四	九五,六四四
担任保險	五,五八〇	四〇,三三三	五,三九三
出售客貨票	三三,六五〇	五,五八六	七五,六八八
其他各項收入	九三,六五五	九七,三七七	
共計	二,四八二,五八〇	三,二七五,七四〇	四,一五五,六九九
營業收支之結存如下			
項目	十五年	十六年	十七年
總收入	二,四八二,五八〇	三,二七五,七四〇	四,一五五,六九九

共 支

一七五二·二八

一七六〇·七九

三〇九四·二九

結 存

零四·三九

零五·六一

一四八·六八

依上表。民國十五年之收入為二百四十二萬六千有餘盧布。十六年為三百二十七萬五千有餘。十七年則為四百一十一萬九千有餘。然十五年盈餘為六十三萬四千有餘盧布。十六年為四十七萬五千有餘。十七年則更少。為二十四萬八千有餘。是蓋人多而事又冗雜。俄人或不免有流用於政治運動也。

二十二，大豆混雜，本項營業。亦為隸屬於商務處附屬營業之一。其業務為檢查大豆之質是否優良。每袋之量是否充足。豆內是否雜沙土。是否發水濕潤。裝豆之袋是否新潔牢固適度等等。詳細檢查之後。乃分別種類。而混合保受之於倉庫。再則發交與商人以運輸出口。東三省。尤其是吉黑二省特產大豆。是謂為世界之特產。中東路之運輸。即以此項特產為主要。故做照南湖路辦法。在鐵路沿線遍設此項以經營之。在民國十七年被檢查剩少之數。量為九萬七千九百二十四噸。保管運輸之數量為二十九萬二千八百五十二噸。是項營業之收入為九萬四千盧布支出為一十九萬盧布。虧九萬盧布有奇。蓋其作用乃在於與南湖路車運輸。而不在于本身事業之盈利也。

二十三，招徠客貨。此項諸為支出無收入。民國十四年開始辦理。是年開支五萬八千盧布。十五年支八萬七千。十六年支一十二萬。十七年支二十七萬五千。可謂極為浪費。且必流入政治費用也。

二十四，汽車停車場。本項營業在民國十七年度之收入為一十八萬八千有餘。支出為一十四萬。盈四萬八千有餘。是年輕載汽車行駛為二十六萬七千三百二十五公里。重載汽車為五千公里。

二五，電燈廠。本項營業。在哈爾濱為總廠。分廠之數為九。如下

一，齊齊哈爾

二，富拉爾基

三，札蘭屯

四，巴利滿

五，免渡河

六，橫道河子

七，三岔河

八，宣城子

九，札蘭諾爾

以上各廠發電力。自以哈爾濱爲最大。除路局自用外。並供給商人用。不惟哈爾濱總廠如此。即各分廠皆然。哈總廠十七年度之支出爲三十二萬六千有餘魯布。齊齊哈爾廠爲十萬八千有奇。其餘各廠較少。不過數萬或一萬有奇。

二六，火鋸廠 該廠製造各項木板材料。除路局自用外。並出外銷售。每年之收支頗爲不少。民國十六年爲一百萬〇四千盧布。十七年爲一百二十一萬八千盧布。

二七，工務處所屬各工廠 工務處所屬各工廠之製造品。爲交義道軌。帶架道軌。轉轍道軌。轉轍機各機件。轉轍機信號燈等類。每年之開支。民國十六年爲四十萬〇四千有餘盧布。十七年爲四十萬〇五千盧布。

二八，汽水製造廠 本廠出品。除路局用外。並出售商場。每年之收入。在民國十六年爲四萬三千盧布。支出三萬七千盧布。盈餘六千。民國十七年。收支皆爲五萬三千盧布有奇。

二九，阿里夫油廠 本廠營業之收支。民國十五年收入七萬五千餘盧布。支出五萬九千。盈一萬六千。民國十六年收八萬二千。支七萬一千。盈九千。民國十七年收六萬六千。支八萬三千。虧一萬七千。

三十，擦布洗滌廠 本廠營業。民國十五年收四萬九千盧布。十六年收五萬一千。十七年收六萬五千。支出方面。十五六年皆虧二萬四千盧布有餘。十七年虧一萬七千有餘。

三一，哈爾濱水道管。本項營業。專為供給路局人員及各機關用水而設。民國十五年收支皆為六萬七千餘盧布。十六年為七萬九千餘盧布。十七年收入八萬四千餘。支出八萬三千餘。盈七千餘。

三二，水機。民國十七年各水機供水為三百五十六萬五千七百三十三立方公尺。消費札蘭諾爾煤為一萬〇九百九十九噸。支付職員工役薪金及修理煤費等項。為二十萬〇六千一百〇六盧布。

三三，貨幣制度。中東路現在之收支。雖以哈爾濱票為出入。但計算標準。則為空金盧布。每空金盧布約值哈幣一元五角不等。其侵我國權。與度量衡發行軍制變調。

除上之外尚有

一，消費組合及莫斯科商場。莫斯科商場設於哈爾濱。消費組合設于沿綫各站。因賤買賤賣。無費運輸。避免捐稅。侵擾商場。且有政治關係。因屢為我國干涉。不時作罷。

二，俱樂部及工人組合(即工會)。俱樂部本部。設于哈爾濱。分部設于沿綫各處。凡有俱樂部之處。即有工會組織。並有圖書館。迴翰文庫。電影場。戲劇場。作戲不時。每年常由路局補十萬二十萬盧布不等。常為我國行政官廳干涉。以其有逸出鐵路營業以及涉於政治運動也。

三，文物研究會。該社原設於哈爾濱。為一班學者之組織。由路局補助費用。年一二萬盧布。民國十七年夏。我國行政官廳以其為文化侵略。已收回自辦。

四，發行紙幣。俄國帝制時代。各項盧布(即羌帖)充斥東三省。俄國革命。紙幣。等於廢紙。其後中東路會辦霍爾瓦特又發行霍爾瓦特票亦廢止。一九二二年蘇俄新幣名柴爾倭担次者又流入。自民國十二年以

至十四年。迭次嚴禁。亦未流行。凡此種種皆與中東路本身事業及附屬事業而來也。

五，減稅。帝俄時代。中東路沿綫及中俄交界處。享有減稅或免稅之待遇。自帝俄崩倒後。民國十二年二月我國宣布開稅自主後。此項權利已剷除。

以上種種。有為鐵路局所應有者。有為不必有者。由我國言之更有為不可有者。而中東路局悉皆有之。吾人且可
可名之曰。殖民政策之進行而已。中俄果開正式會議。或中東路理事會中國理事主張收回國權者。不應提議刪除改
正耶。

二十八、中東路營業之盈虧

中東路自光緒二十二年建築起。至民國十七年一月一日止。前後五十四年之費用為三億九千七百六十六盧布
七二。已述如前。自光緒二十九年起到民國三年止。營業虧耗一億七千八百九十七萬九千六百一十七盧布九五。表
列之如次。以一盧布為單位。

光緒二十九年下半年

四、五一六、六〇六、一九

光緒三十年至三十一年

八六、三二一、〇六六、四一

三十三年

二一、二五二、〇一九、四四

三十四年

一五、六〇六、九〇三、六九

宣統元年

一二、六五二、五八七、二二

二年

一〇、三二九、〇一一、〇一

三年

九、四七〇、三六九、九一

民國元年

七、九八三、八八〇、〇〇

二年

五、九三四、二五八、三六

三年

四、五一二、九一五、七二

共計盧布

一七八、五七九、六一七、九五

上虧。一億七千八百五十七萬九千六百一十七盧布九五。乃因俄日戰爭及俄人移民屯兵等等爲其主因也。自虧累至今。未能彌補。是爲中東路之大創痕。然自民國三年起。至民國十年止。每年營業仍屬有虧無盈。自民國十一年起。始逐年盈餘。茲表列之如次：

年 度	收 入	支 出	盈 虧	撥辦新事業用款	純收入或虧損
民國二年	三三,九〇,三二	二七,六九,二二三	虧五,九四,二六		虧五,九四,二六
三年	四〇,〇七,七七	二六,五〇,六三	虧四,五三,九六		虧四,五三,九六
九年	三〇,三二,四三	三〇,六三,二三	虧五,六一,三〇	九四,六九〇	虧一,四九,二二
十年	四三,三六,三四	四〇,五〇,八二	虧二,二五,四六	四四,九八	虧三,五三,四六
十一年	三九,四二,四四	三〇,四六,七四	盈七,九六,六〇	二〇,二二,五七	盈五,七四,〇三
十二年	三六,四四,八八	二六,一一,〇二	盈八,三三,八六	一,九四,八六	盈六,三九,〇〇
十三年	三〇,七六,六八	一四,八七,〇〇	盈一五,八九,六八	一,三三,〇六	盈一三,五六,六二
十四年	四〇,五三,九三	二六,八六,三九	盈一三,六七,五三	二,九二,五〇	盈一〇,七五,〇三

上表。自民國三年起至民國八年止。虧折尤大。一爲歐戰期間。借以作軍用。一爲俄國革命期間。無業可營也。因是之故。中東路局遂無營業之紀錄發表焉。

自民國十四年起至民國十六年止。爲中東路營業最發達之時。可謂爲黃金時代。自十六年以後。因種種浮濫。收入雖未減。而盈餘則無多矣。茲表列之如次。

甲、收入及支出總額

名 稱	民國十三年	民國十四年	民國十五年	民國十六年	民國十七年
甲、關於鐵路營業之收入	三三,八一,五〇	三二,〇八,三五	三二,〇四,四一	三二,七九,八七	三二,七三,九二
乙、關於鐵路營業之支出	三〇,八九,九一	二四,〇七,〇六	二七,三〇,三〇	二四,六三,四五	二四,五四,五六

收支及補充營業之純利 一、五七、〇七、四 四、四九、五三、二六 三、九八、一八、九 一、四三、〇、八四

特別項下辦理公用運輸之收入 一、五、九、〇、四二 四二、五二、二、七 五三、一六、二、四 五、四、九、五五 六、四、〇、七、二

各項營業共計 收入 一、〇、〇、〇、〇、〇 二、〇、〇、〇、〇、〇 三、〇、〇、〇、〇、〇 四、〇、〇、〇、〇、〇 五、〇、〇、〇、〇、〇 六、〇、〇、〇、〇、〇 七、〇、〇、〇、〇、〇 八、〇、〇、〇、〇、〇 九、〇、〇、〇、〇、〇 一〇、〇、〇、〇、〇、〇

乙，獨項營業 收入 一、七、一、五、一、六 二、六、八、一、三、二、七 三、九、九、〇、四、一、六 四、九、九、〇、四、一、六 五、九、九、〇、四、一、六 六、九、九、〇、四、一、六 七、九、九、〇、四、一、六 八、九、九、〇、四、一、六 九、九、九、〇、四、一、六 一〇、九、九、〇、四、一、六

甲乙兩項共計 收入 一、七、一、五、一、六 二、六、八、一、三、二、七 三、九、九、〇、四、一、六 四、九、九、〇、四、一、六 五、九、九、〇、四、一、六 六、九、九、〇、四、一、六 七、九、九、〇、四、一、六 八、九、九、〇、四、一、六 九、九、九、〇、四、一、六 一〇、九、九、〇、四、一、六

則將來之以算開銷者 一、五、〇、〇、〇、〇 二、九、三、五、九、七、五 三、二、六、二、六 五、七、七、〇、七 六、九、九、〇、四、一、六 七、九、九、〇、四、一、六 八、九、九、〇、四、一、六 九、九、九、〇、四、一、六 一〇、九、九、〇、四、一、六

此外中國各機關之消耗 三、八、五、〇、四〇 三、二、八、〇、九、三三 三、六、七、〇、七三 三、四、五、〇、六二 四、〇、四、五、〇、四一

依上表，民國十六年以前為決算。民國十七年為預算。甲項各項營業收入。民國十七年為六千四百七十八萬八千三百五十八盧布。支出為四千八百五十萬〇四千五百六十八盧布。收支相抵。盈餘一千六百二十八萬三千七百九十盧布。甲項營業收入中再加乙項營業之收入八萬六千五百四十三盧布。共為六千四百八十七萬四千八百九十二盧布。但增加乙項營業虧失四百六十一萬〇七千九百〇六盧布。則支出共為五千三百二十一萬〇〇八盧布。盈餘為一千一百六十六萬四千八百八十四盧布。就此中撥歸將來之預算開銷者為六百九十六萬五千九百一十八盧布。則所餘純利僅為四百七十八萬八千九百六十六盧布。再就此中除去中國各機關之消耗四百二十四萬五千九百四十一盧布。所餘者僅五十四萬三千〇二十五盧布而已。

上表。中國各機關之消耗項下。督辦公署年支十餘萬盧布。想亦在內。惟俄人亦借日均等。開支會辦公署同等經費。(實際會辦公署並未設立。不過借以作政治運動)特區教育經費年支百餘萬盧布。係依照俄僑路立學校同等開支。鐵路軍費路警費。則為不可缺少之款。

除以上總表外。茲再列表如下。以便說明。

乙，收入及支出洋數

收 入

一，按照客車運費表之客貨運輸收入

民國十三年 七·六〇三·五
民國十四年 七·六〇七·八
民國十五年 九·九二六·四
民國十六年 二·五九七·九
民國十七年 一四·八八·八

二，按照快速運慢運運費表之客貨運輸收入(聯軍運輸在內)

七·三三〇·六
六·三〇三·九
四·四二六·四
三·九八三·九
四·八二二·五
四·五九三·八

鐵路運輸及與此運輸有直接關係之各種營業收入總數

一四·九三三·一
一三·九一〇·三
一三·九〇九·三
一〇·九一〇·三
一三·四一五·〇
一三·六八七·〇

三，與鐵路運輸無關之各項收入

九·六三三·六
一·四三三·七
一·七四四·八
一·五九九·四
二〇·三三六·五

四，結算實存純利及餘利

一·一七四·三
四·四九九·四
二·一七二·四

五，各種材料餘利

一·八四〇·七
一·九二一·五
九三二·四
一·四三三·八

六，補助營業所得餘利

三·一三七
一九六·三
四九四·三
一三〇·〇〇

七，東省鐵路特別項下辦理公用運輸之收入

一·五九〇·四
四二二·七
五〇二·六
五二四·九
一四四·七

八，特 項 管 業 一、二五〇 一六二八七五 二二二、八三三 一七六、一六四 八六、四四三

收 入 總 額 共 計 三、七、六三、六二八 四八、六七一、四九九 五五、七八六、七四四 六二、五五九、九八八 六四、八七四、九〇二

支 出

一，理 事 會 一、五五〇、二〇三 九八一、九四四、四 一、三六六、五三三、三五 七、四七七、五七八、〇 一〇、九一〇、二五〇

二，管 理 局 四、九九一、五四四 四、三二八、二二五 六、一四四、三六三 八、五四一、四四一 七、九三三、八七

三，工 務 處 四、一八八、五三三 四、六九四、二五五、〇七 五、九四一、七六八 七、六五五、四一五、〇六 九、〇六六、二九一

四，車 務 處 二、四七四、九一〇、五〇 二、五五六、八三三、八一 二、八九九、四四六、七〇 三、四一五、五五〇 三、九七〇、五五五

五，電 務 處 四、〇一九、二九 四、〇四三、九三三 五、三二、七四九 五、七八、四七一 六、三三、八二六

六，機 務 處 七、三三三、三二 七、一八〇、九三三、二五 八、七六六、九〇〇 一〇、五四六、四四七、九四 一、一八七、七三三

七，使用他路財產 六五、七五、四 八、七六六、九〇〇 一〇、五四六、四四七、九四 一、一八七、七三三

八，鐵路財產之損失 二、二二二、七三三、一九 一〇、七七、七七 一、八八八、六四四 三、四三三、八八一 一〇、九、三三一

九，非常費及臨時費 一、五五六、四六、元 一、二六、五五、八四 一、〇七七、七七 一、八八八、六四四 三、四三三、八八一

十，鐵路整理費 三、七四四、四九、〇九 四、八、二六、七九 四、八、二三四 四、六七、〇一五 六、七〇、二七二

十一，補助事業損失 二、六三八、八三三 二、五五六、二五五 三、三七七、五九〇 四、六九、五四一 四、五八、九六

十二，特項營業虧失 一、五二〇、〇六六 二、九三、五九九 二、二七六、二七六 五、七三六、七三三 六、九五、九一八

十三，劃歸 將來預 算開銷 三、八五三、一四〇 三、六六八、九三二 三、六六七、二七三 三、三三三、六七 四、一四五、九四一

十四，中國 機關之 消耗 一、九〇六、一四〇 三、三、四四、三七〇 三、六、四九二、三五 四、四、三三、三三三

支出總額共計 一、九〇六、一四〇 三、三、四四、三七〇 三、六、四九二、三五 四、四、三三、三三三

一四八

依上表。民國十七年理事會之支出為一千〇九萬盧布有奇為最鉅。內中理事會之薪金為二百〇七萬盧布有奇。其餘八百〇九萬有奇為收支上之損失。七十二萬有奇為結算上之損失。收支與結算何以損失如是之鉅。則因中東路局以空金盧布為計算標準。標準是一定不移。而客。貨。行李等運雜則收入哈爾濱大洋。實際哈大洋市價上之所值。不及標準價格。故虧損也。(按空金盧布之市價隨美金日金市價為轉移)劃歸將來預算開支六百九十六萬五千盧布有奇。係移作下年度預備金。不能作為開支。特項營業虧失四百五十萬盧布有奇。不無浮見。借此參養開員以為政治運動。教育費一百餘萬盧布。亦當在此數內。每年開支增大。開員之增加。自為意中事。中國機關消耗四百二十萬盧布有奇。則護路軍。路警處。教育等費。以及補助吉黑交涉署經費。暨補助特警經費。司法經費等是也。除上列營業盈餘之外。而材料收支存儲。亦為盈餘之一種。茲表列民國十三年至民國十七年材料之總收支如次。

丙、民國十七年止材料總收支(所值金盧布之數)

材料名稱	民國十三年	民國十四年	民國十五年	民國十六年	民國十七年
全年準備	一、七六六、六六一	二、六六六、八三二	二、五五二、一三三	一、八四四、三五四	二、三三五、五六
全年消費	二、四四六、三五五	二、二六八、九六〇	三、〇三三、二六六	二、九二六、六八九	二、六三三、五六一
盈餘	三、四三三、四七三	四、〇七一、三四四	三、〇六三、三六一	二、四八八、四四六	一、八五一、四九三
全年準備	二、七三三、七五五	二、二七〇、八七九	三、四九三、三五	四、〇九七、七一	五、〇六一、二四
全年消費	二、四七四、六二二	三、〇四三、三三三	三、五三三、四六八	四、〇七三、五三三	四、〇四一、四九一
盈餘	一、九三三、一八七	一、三三五、五四四	九二二、四八一	一、三六八、八九	一、七六二、七九
全年準備	四、〇四一、四四六	五、〇九四、七三一	五、〇六〇、四八	六、〇二二、五五〇	七、〇七二、五七七
全年消費	四、九六〇、九九六	五、〇七三、二五三	六、〇五四、五七四	七、〇九九、六三二	七、〇三〇、八二二
燃料共計	全年消費	四、九六〇、九九六	五、〇七三、二五三	六、〇五四、五七四	七、〇九九、六三二

其他之材料

盈餘	五,四四三.五〇	五,四四七.二八	四,五三三.八四二	三,三三三.三五五	三,五七八.三三四
全年準備	七,三三七.八六六	八,三三三.六七九	三,九九八.四九六	二,二〇七.七一〇	一八,三三三.七七二
全年消費	六,六六六.四四四	九,八五二.八六六	三,三三三.二九九	一一,三三四.六四四	一五,九九四.六六七
盈餘	八,二五八.八五五	六,四六六.四六八	八,三六一.三五五	四,六四八.三七〇	七,六四四.五五五
由前年遺留者	一三,六七九.九三三	一三,四五一.四四五	二,九九三.四三六	九,二七四.五六六	七,八七五.六四五

其他各種材料

全年準備	一一,三六九.九四一	一三,四一七.四一〇	一九,九九八.九三四	一七,三三二.七六五	二五,九九九.二八九
全年消費	一一,六六七.四三〇	一四,九五三.三九九	一八,六六七.八三三	一八,五三三.七六六	二五,二五五.四一九
盈餘	一三,四五二.四五一	一,九六四.四一六	二,八二一.五七七	七,八六三.六〇五	一〇,六四四.八八九

上表。民國十七年預算之盈餘一千〇六十四萬盧布有奇。亦屬路局收入之一也。至於材料之種類。除木料及煤外。其細目如次。

丁。民國十七年止材料收支細目(除木料及煤外)金盧布之價值。

迄至一月一號所遺留之數目 全年準備者 全年消費者 迄至民國十八年二月一日以前所存留者

燃料(預進油)塗料燈用料 洗料及釘扣料 一四一,七七八 八五,六〇六 七三,四七七 七〇,〇六七

燈用機件及其附件 五五,八三三 四三,六七七 三四,六六六 四四,七九二

關於建築道路上部之材料及機件與其保護品 一六二,〇五七 五,三五五.七〇一 五,一六六.七九五 二九〇,九九三

五金及普通之金屬製品 九五,〇六四 一,八五二.二五一 一,五五三.二四二 一,三二六.九九四

建築材料 一,三四,一八八 六,三二一.六四七 四,九七一.四六七 二,五〇四.三六八

釘壁花布及其上下飾料 六六,九九二 二四,三六七 九九,九九八 九一,七七二

皮張皮條橡皮線與橡皮之製造品
水管
一八六.八四
南七.九
六.四九
一〇五.〇九

化學材料醫藥及綢帶等項
二二.一九四
六八.一八九
四一.二七
五八.二二〇

電料及設備并裝置強弱電流用之製造品
二九.六六
三四.九一
四二四.五五
一六〇.一四七

安裝電報電話及電信等項之機件
五.四九二
四.七三
四.六七
九.三六

關於鐵工之機件機器及附件
一三三.〇五
一三九.五四
一六.三〇
一四七.三九

家用器具
八一.七三
五八.八四
五九.五二
二二.〇五四

工廠工場建築物水道及其他鐵路建築上關於發動機總機台并引機及轉運機等項之設備料
三〇.一八二
三三.五四三
三三.五八九
三九.九五〇

大小汽車手搖貨車拖車各種馬車及各項小車
七.四六四
二〇九.九七一
一九九.六五四
一七.八〇二

衣服
四九.三一
二二.八九二
二二七.八四
一七五.三五九

紙及其製品與辦公用具
四九.六四五
一八七.三九九
一六七.四二二
六九.六〇二

書籍紙張書包命令規則細則之章其程及也
五二.六三一
六四.六三
四三.一〇〇
七四.七五五

車輛及車輛上備用之各項機件
一.二二.三七
一八七.八八
一六八.三九
一.二七.七一

舊有材料及製造品
一九.三三
一.三三
八.七九
二.〇三

共
四.四八.三〇
一八.三二.七二
一五.九四.六七
七.六四

上表，為中東路使用材料之真象

綜合甲乙丙丁四表，足見中東路局營案盈虧之一斑

二十九，中東路運則與南滿烏蘇里兩路大連海參崴二港之關係

中東路運則之變遷。可分為三時期。第一時期專為灌注南滿路。開拓大連港。第二時期專為灌注烏蘇里路。開拓海參崴港。第三時期則為中俄協定。改為商業機關以後。於本身營業外。兼注重於地方經濟之前途。茲分別述之如次。

第一時期。中東路建築之始。海參崴港固未發達。即大連港亦初創。原有較發達之港則為營口。大連港四時不凍。地位適當太平洋岸之中。以控制中國海及日本海。因是俄人乃以抑制營口及遼河之運動為目標。制定運輸規則。專以發達大連。當時之運輸規則為二部。一為中東路運輸規則。二為中俄聯絡運輸規則。

一，中東路運輸規則。係一九〇三年所定。分類甚簡單。僅十一等。一百二十九類與俄國同。其注重點。為吸吸東三省之煤石以輸出大連。運費最高額。為每布特(三十斤)俄里十六，六分之一戈比。(每戈比等於每錢十分之一分略低)合每噸公里三·四四七。最低額為每布特俄里五十分之一戈比。合每噸公里一·一四五。除煤石外。其他各貨之出入大連者。並定有減價運費計核表。換言之。該項運則係專為發達大連港而設。

二，中俄聯絡運規則。即為中東路與俄國各路之聯絡運輸。其主要目的。則專為促進俄國貨物輸入東三省。分等表與我國固有鐵路運則略同。但僅分類〇五十一。以便於伸縮。運費比中東路本身運費尚遠為低下。凡由俄國國內各站起運至東三省者。皆一律通用。其運費最高者。由莫斯科至哈爾濱每布特俄里按四十五分之一戈比計算。合每噸公里一·二七二。最低者每布特俄里按八十八分之一戈比計算。由莫斯科至哈爾濱之距離。共為七千五百一十一公里。由大連至哈爾濱之距離。共為九百四十六公里。路線之長短。相差極鉅。而運費比大連至哈爾濱尚遠為低下。其低廉可想而知。由此更可見中東路之目的非為發展地方經濟。乃專為達俄國經濟政治侵略之目的。

以上所述。係專由俄國輸入東三省。若山東三省出俄國。則迥不相同。僅採用俄國固有鐵道運則貨物分等表中之十類。即蜂蠟。獸畜。皮革。棉花。毛類。絲類。豆油。各種油類。各種禽鳥。各項瓷器。各項骨殼。定為五等

特別運費。其價額由每布特俄里九十。八分之一戈比至二十。七分之一戈比。合每噸公里由五。八八九至二。七六五。此項低廉運則之目的何在。則欲輸入原料以發展工業也。總而言之。第一時期之運則。完全為發達大連港。並獎勵俄貨物輸入東三省。利用東三省原料以振實俄國工業。

第二時期。日俄戰後。波子瑪斯條約已割大連港及南滿洲路南段與日本。前此第一期發展大連港之目的已消失。於是乃由一九〇五年起至一九〇七年止。陸續制定臨時運則。最要者為一九〇六年公佈。根石山海參出口之第一特別運則。該項運則之目的即為中東路與烏蘇里路聯合為一氣。專使貨物東出海參嶺。以發達海參崴港。而抵制大連港也。同年八月一日。俄政府並發佈烏蘇里鐵路暫時歸併中東路經營管理之命令。因是中東路與烏蘇里路。乃儼然為一。而海參崴港亦無異於在中東路公司管理之下。其時運費之低廉極為罕見。由哈爾濱至海參崴每布特合費一八。五八戈比。即布特俄里三十七分之一戈比。當每噸一。三四戈比。即每噸公里一。五四七也。

一九〇八年再與烏蘇里路訂定聯合運輸辦法。共同遵守特別運則。其特別運則之目的。約如下。

甲，促進根石山海參出口。

乙，促進沿海洲蘇昌之煤海參崴之魚等類輸入北滿洲。

丙，促進輸出原料以發達沿海洲之工業。

丁，促進牛肉羊肉輸出海參崴。以抵制澳洲肉類之輸入。

戊，擴充由海參崴輸入北滿洲之茶。鹽。米。絲。布疋等之數量。

改訂上列運則後。又新訂一種海外出口運則大體上與港上運則相同。凡俄國貨物可由鐵道運至沿海濱之敖達薩。巴統各港。即由各該港之義勇艦隊及東亞輪船公司轉運經蘇士運河來東亞抵海參崴。再由海參崴分別運至烏蘇里及中東路沿綫各地。俄人之意。蓋欲海陸運輸聯成一氣。歐亞海陸交通組成一體也。

第二期運則改訂之目的。皆不外於使海參崴與中東鐵路交通及與歐亞交通之便利。而抵制南滿路與大連港。但

自日俄戰後。美國提議。『滿鐵中立』將所有東三省之鐵路。完全改爲商業化。由國際投資改良管理。因是相仇之日俄。變成相友。而日俄新協定。處分南北滿。各不相侵。亦遂成立。同時中東路南段沿線各地居民以中東路運費過高。迂迴輸出烏蘇里路與海參崴港之不便。相率用大馬車運行輸送至長春。搭載南滿車以出大運殊與中東路不利。有此二因俄人抵制南滿路與大連港之計畫遂一變爲中東路與南滿路聯運。及中東路與日本聯運。

中東路與南滿路聯運辦法。即各照本路運則辦理。並不另行規定。其合箱辦法。係以南滿路貨物分類表爲準。其不足者。由中東路分類表之貨物補入。然後各按本路運則各等級運費。依據運費計核表。核爲戈比及錢。標明於每等級之側。手續尙爲簡單。至於由中東路運至南滿路之貨物。如木料麵粉牛油等。及由南滿路運入中東路之貨物。如煤。藥品。魚。麻袋等。則雙方另立特別運則。以利需要。

中東路與日本聯運辦法。即中東烏蘇里二路及海參崴港與日本各商埠暨大連崖山等港之聯絡運輸也。

中東路與南滿路聯運及中東路與日本聯運係訂立於前清宣統元年。至民國元年五月乃實行之。自實行此項聯運以後。中東路與烏蘇里南滿二路及海參崴大連兩港遂成爲三角聯絡關係。在此三角聯絡關係中。頗有平和競爭。自然進展之趨勢。但至民國三年歐戰發生。盧布紙幣之價值低落。而運費收入遂受影響。自民國三年至民國六年初。紙幣價值時漲時落。殊無準則。商人困苦獨甚。路局之收入。無可以預算至民國八年紙幣之跌落更甚。路局乃以紙幣六十元折合金盧布一元。以爲收受運費準則。此種折合。無異於增高運費。民國九年十二月並廢止紙盧布。而專收受金盧布。運則費用。亦復於次年增高二倍。運費既增高。自非商人之所利。惟南滿則有大利存焉。因中東路之運費既高於南滿路遠甚。則一切貨物皆由大連港南滿路出入以圖利也。中東路知其然也。更提高中東路自哈爾濱至長段之運費。其目的蓋欲阻止貨物由中東路南綫南行。以爲補救也。不意中東路之運費愈提高。而貨物南行愈盛。而中東路愈無貨物。自哈爾濱南下至長春。差捨中東路而不由。而專以大馬車運輸。在此時期中。中東路之東西二段。固等於停運即南段之運輸。亦極其冷淡。此皆爲民國五七七八九年事也。八九二年尤爲顯著。此時期之中東

路。竟失其運輸之機能。烏蘇里路及海參崴港亦形同廢物。南滿路與大連港。一時遂成爲滿洲大陸之驕子。

在歐戰期間與在俄國大革命期間。一因紙幣低落。一因運費增高。烏蘇里路之運輸及海參崴之出口幾完全爲南滿路與大連港所奪。即中東路南段亦爲大馬車取而代之。幾至於全路無運輸之可言。民國九年此種情形尤爲顯著。因是民國十年一月十五日中東路局乃公佈低減運費。以爲招徠。但大車之運輸。依然未減。同年三月又再低減一次。經此二次低減。冬季運輸。乃漸呈活動。

當民國八年中東路運輸停滯時。南滿路見有機可乘。亦增加每布特七。八錢運費以圖厚利。至民國十年中東路二次核減後。而南滿路依然增加如故。故大連港與海參崴港之出口運費相差懸殊。即大連港出口之運費高。而海參崴出口之運費低也。海參崴出口運費低減之結果。故中東路東綫之運輸驟然增加。而南綫忽形減少。南綫運輸既減少。即爲南滿路之運輸及大連港之出口減少。南滿路局見此情形。亦從事核減運費。以資競爭。競爭不已。復於民國十年五月與中東路局協定臨時運則。以便均衡。中東路局爲防制大馬車運輸競爭計。不得已多所遷就。故於同年九月在長春開中東南滿二路第六次聯運議時。簽訂三十一號運則。三十一號運則云者。即南滿路減少由二二。八錢至一五。〇錢之運費。以與中東路聯運。所受此項之損失。中東路應負擔償之責任也。三十一號運則中之主要物品爲大豆。豆餅。豆油。小麥。麥粉。所以必須減少運費者。爲防止大馬車與中東路競爭運輸也。南滿路何爲減少。因中東路之請求也。惟中東路負擔賠償損失。亦非長久甘心。故於十一年六月又在長春開第七次聯運會議。議決新式之辦法。

何謂新式之辦法。即南滿路對於凡由中東起運出口之貨物。一律提高。由每布特一五。〇錢提至二二。八錢。而與南滿本路運輸費相等。中東路對於幹線各站南行貨物之運費亦減至七。五金戈比即每噸四五七。九，是也。其用意皆不外於使運費平衡。停止爭奪而已。

中東路一因紙幣低落。貨幣紊亂。運費增高。一因秩序破壞。車輛缺乏。有此二因。故運輸既爲南滿路所奪。

又爲大馬車所奪。同時貨幣折合。亦爲損失之一大端。而與運費有密切之關係。蓋中東路自民國九年改用金盧布後。與南滿路清算運費時。曾議定以金盧布百元合日金一百零三元五十錢爲法定行市。自民國十二年以後。日金市價日落。致與法定行市相差至百分之二十之鉅。因是清算時。中東路殊受損失。且日金市價低落。中東路南運運費已覺較輕於東運。與第七次聯運會議中東路東南兩線貨價不均之規定又相抵觸。於是中東又於民國十三年五月要求南滿路會議。議決新式結算辦法。所謂新式結算辦法者。即將固定清算行市取消。而按照每月兩路共同核定之日金行市核算之。日金行市。則以哈爾濱錢業交易所之盧布對英鎊。美金。日金對於哈爾濱大洋。及中東路逐日規定金盧布對於哈爾濱大洋行市爲準。自是中東路乃可免清算之損失。同時並對於南運最盛。南滿路最須要之特產大豆。併兩項酌增運費。以爲節調。免至因日金低落。南運運費過輕。而與中東路東線爭運。但所增者僅限於中東路之南綫與西綫。東線則除外。所以如此者費。因南滿路之要求。留以爲與中東路東綫之餘地也。若中東路東線亦增加與南滿路聯運之運費。則南運費重。東運經費。將皆捨南而東矣。

以上爲第二時期之運則。在此時期中。不外於扶助烏蘇里路海參崴港以與南滿路大連港爭奪。因扶助烏蘇里路與海參崴之結果。本身既已損失不貲。甚至於南段之運已披於於南滿路。又被奪於大馬車。以致於無貨可運。大馬車能奪去鐵路之運輸。以致其創痛。此真破天荒之笑談。以至於今日中東路尚時時提防之。既有冬季南路減價運輸則。並受與南滿路聯運之損失。而不敢稍加忿意。此皆因扶助烏蘇里路與海參崴港爲之也。

第三時期。爲中後協定以後。協定中完全改爲商業性質既有如此之規定。在中國人之意。自以爲第一二時期之運爲非是。第一，應由發展地方經濟保護民生着眼。不能以保護烏蘇里路海參崴港爲着眼。第二，應注意世界趨勢與世界市場。第三，東南兩線平均貨價運輸之規定。雖爲第七次中東南滿二路聯運會議所決定。但實際上仍以南行貨價爲多。平均之說。等於空論。第四，中東路之運係依據俄國國有鐵路。雖迭經改變。而內容依然。且因改變與聯運之法。極其繁雜紊亂。有此四因。故有改正運則之議。於民國十二年時創其端。於民國十五年四月十五日經理

事會之核准。嗣因改用世界度量衡該運則又須重新改編。至民國十六年一月一日乃公佈實行。即今通用之運則也。在當日審查運則時。雙方曾共同提出以下各條為標準新運則內容。須依照此種精神以為制定。

(一) 審定新運則。應以東省鐵路旅客。行李。貨物。運輸章程為主。

(二) 東省鐵路為自謀經費之商業機關。應以擴張收入為主要問題。

(三) 審查運則時。應注意於維護當地商業。但不得以不害及鐵路本身利益為限。

(四) 東路運則。向稱複雜。故須力求簡便。減少等級。以求適合習慣。並須斟酌情形。劃一各線出口車得里運

費。

(五) 審查運則時。應對於現行及擬設之聯運。加以注意。

(六) 規定運費。應含有抵銷大車運送之精神。

(七) 審查運則時。應將長途運輸清算運費問題。一併列入討論。

(八) 審查運則時。對於長途及直達運輸。務求設法獎勵。

(九) 規定市得里運費價額之高低。應以市面經濟情形。并得酌鐵路關於運輸之收入及耗費為依據。

(十) 附加費應求簡便。並可斟酌情形。將此項費用列入運費之內。

(十一) 規定貨物分類表時。須求便於適用。以免誤會。且對於與東路聯運各路運則貨物分類。及主要原則。亦

應力求適合。同時並應對於東省鐵路分類等圖之運則。可否改為字母表式之運則。加以討論。

(十二) 審查本線運輸運則時。同時對於各種特別運則。應一併審查之。並可斟酌情形。減少該運則數目。

新運則與舊運則不同者。一、為舊運則分等至八十五之多。而新運則僅十九等。前十等為普通入口貨價之根本辦法。後九等係對於大批貨價如棉石。豆餅。麵粉。木料。木柴。建築木料。肉類。羊草。及煤等類之特別規定者。然等級雖比以前為少。若較之中國固有鐵路及南滿鐵路則仍覺其繁。中國固有鐵路運則分等十二。其中六等為零

星貨價。六等爲星車貨價。而南滿路對於星貨價及星車貨價僅分四等。單簡尤甚。其所以如此者。新運則仍採取舊章程之精神。舊章程則爲帝俄政府時代所頒佈。其目的實完全爲殖民東方。侵略東方。與壓迫東方也。

以上爲中東路運則經過之三時期。綜合觀察。便可得中東路過去現在與未來之目的。及吾國人今後對付中東路應取之態度。

三十，中東路運輸與南滿烏蘇里二路及大連海參崴兩港之關係

俄人建築中東路原始之目的。一，爲聯絡西伯利亞鐵路。以控制東方領土。二，爲開闢海參崴大連等港。以俯瞰太平洋。三，爲運輸軍隊東來。移民於鐵道沿線。四，爲輸出其工藝品於東三省輸入原料於其本國及亞洲領土以發達其工商業。除此四者之外。其他皆非所計。於前述運則中。當已明瞭。加以開通以來。一因日俄戰爭。二因西伯利亞沿海洲等省土地原屬荒蕪。人煙稀少。我國之北滿部分。亦未十分開拓。以此種種。故自光緒二十九年開車起。至民國三年止。前後十二年間運輸營業之虧耗。共爲一億七千八百五十八萬盧布。此種虧耗。原非俄人之所介意。或者反可藉此以柑制中國人之口。使永遠不敢與問中東路事。

中東路之運輸。係隨其運則政策爲轉移。而中東路之運則政策。既已詳述如上節。且已分別爲三時期。故中東路之運輸亦分爲三時期而論列之。但運則之第一時期。因日俄戰爭即起。尙無運輸可言。故運輸之第一時期。即在日俄戰爭以後。

所謂三時期者。

第一期。自光緒三十四年日俄戰後起。至民國二年歐戰發生止。

第二期。自民國三年歐戰發生起。至民國九年俄國革命大體完成止。

第三期。自民十年後中國參加路務起。至現在民國十八年止。

第一時期。中東路幹綫之發軔。始於一八九六年（即光緒二十二年）八月之中俄會訂合同。南滿洲支路則始於一

八九八年三月之旅大租借條約。同年七月在綏芬(即五站)開始鋪設軌道。一九〇一年十月在東段烏固諾爾地方全綫接軌通車。開始非正式營業。一九〇三年七月移交營業部管理正式營業。是年之商運運輸為五億五千萬斤。合三十六萬七千六百噸。就中屬於過境運輸為五千五百萬斤。合三萬二千八百噸。然一九〇四年一月。俄日之戰爭即起。一九〇五年八月乃簽訂波子瑪斯條約。一九〇六年下半年軍隊乃收縮完畢。從事整理。恢復原狀。是年即光緒三十三年也。此年乃能脫離軍事狀況。而開始營業。故第一期之運輸。須從光緒三十三年起。自光緒三十四年起。至民國二年止。在此六年期間。其運輸數量表列之如下。

年 別	本 路 運 輸						總 額
	出 輸	入 輸	過 境 運 輸	總 額	出 輸	入 輸	
光緒三十四年	三,760	三,380	三,558	二,779	七,988	四,515	九,669
宣統元年	二,580	一,517	六,990	三,666	二,833	一,360	九,900
二年	三,568	三,404	八,333	四,663	二,633	一,566	一,283
三年	四,700	一,424	一,273	七,911	三,911	一,900	二,665
民國元年	四,700	二,204	九,400	五,604	三,633	二,402	一,513
二年	四,918	一,401	九,515	五,517	四,517	一,703	二,666

上表，光緒三十四年之運輸。比光緒三十年(即一九〇三年)初次開始運輸已增加三億六千八百萬斤。次年則倍之。第三年則二倍之。第四年則二倍半有奇。其增加不可謂非不速。然增加最速者。僅限於輸出與輸入。輸出方面。宣統三年為一十二億〇七百萬斤。比光緒三十四年三億六千五百萬斤。表示增加二倍有半。民國二年為九億二千九百萬斤。仍表示增加一倍大半。輸入方面。民國二年四千億五千萬斤。比宣統元年二億二千八百萬斤。為表示增

加一倍。比光緒三十四年之七千九百萬斤則表示增加四倍。皆是見地方開拓之速也。惟本路各站間之運輸則無甚進展。過境運糧。進展亦微。茲再表列各路之輸出入如次。以便說明。

向各路輸出

年 別	後 銜	加 路	烏 蘇	里 鐵	路 南	滿 鐵	路 總	額
	百 萬 磅	千 噸	百 萬 磅	千 噸	百 萬 磅	千 噸	百 萬 磅	千 噸
光緒三十四年	三三〇	一九七	三三・八	一九・三	無	無	三五六	二七・九
宣統元年	三三〇	三三・一	五八・三	三四・一	四八・八	二七・九	六四九・一	三八・六
二年	四四〇	二六・一	六九・八	四四・四	九三・五	五五・七	八五三	四六・三
三年	六八八	四一〇	九六・三	五九四・六	一四〇・三	八三・五	一・二七・三	七九・一
民國元年	四九五	二九〇	七三・三	四七〇	一七・三	六三・九	九四〇	五五・四
二年	二七五	二六四	六三・八	四六・八	一一八・三	七〇・五	九九五	五五・七
由各路輸入								

光緒三十四年

宣統元年

二年

三年

民國元年

二年

上表。輸出方面。向後具加爾路輸出者。無甚進步。民國二年為二千七百萬斤。比光緒三十四年三千二百萬斤。

。反表示進步六百萬斤。向烏蘇里路輸者。民國二年為七億八千三百萬斤。比光緒三十四年三億三千二百萬斤表示增加一倍。向南滿路輸出。因光緒三十四年尚未與南滿路聯絡運輸。尙無數目表示。而民國二年為一億一千八百萬斤。比宣統元年增加一倍有半以上。進步之速。皆非後貝爾及烏蘇里二路可及。輸入方面。由後貝爾輸入者。民國二年為五千五百萬斤。比光緒三十四年之一千六百萬斤。表示增加二倍有半以上。由烏蘇里路輸入者。民國二年為一億一千八百萬斤。比光緒三十四年之六千萬斤。表示增加一倍弱。由南滿路輸入者。光緒三十四年無數字。原因與輸出同。民國二年則為二億八千萬斤。比宣統元年之八千五百萬斤。表示增加二倍有半以上。其進之速。亦皆非後貝爾及烏蘇里二路所可及。

在此時期中。所可見者

- 一，俄人獎勵工業品輸入東三省。已見進步。由後貝爾路輸入中證明之。
 - 二，俄人獎勵輸出烏蘇里路促進海參崴港之發達。亦見進步。可由輸出烏蘇里路證明之。
 - 三，南滿競爭力之大。進步之速。皆非後貝爾及烏蘇里二路之上。可由輸出輸入證明之。
- 第二時期。自民國三年至五年。為歐戰最激烈時期。在此時期進步最速者為過境運輸。次為輸出及水路運輸。茲表列之如次

民國年別	水路	運輸	輸出	入過	境	運輸	總計
三年	百九十五	二千三百一	八萬九千八百一	四萬三千	一四〇三	八五五	一八三〇
四年	五〇八	三千一	一三六三	七七一	五五三	三二九	六二〇
五年	六四八	四七九	一〇四三	三三九	五八〇	三四五	二二八

上表。民國三年過境運輸為一億四千萬斤。四年則為六億八千二百萬斤。表示增加三倍半以上五年則為一十二

億二千六百萬斤。表示增加十一倍稍弱。其進步可謂神速之至。可謂為中東路有史以來之創見。皆因是時歐戰方酣。歐俄方面海道皆被封鎖。而俄人當時補充之軍械彈藥車輛材料鐵道用品等等。泰平購買自日本或美國。又必須自海參崴港輸入。假道中東路。運輸往歐俄故也。輸出方面。仍見增加。惟不甚強。其數字不及一半。輸入方面。則增加甚微。僅略形點綴而已。則因車輛專用於運輸用品。無暇計及商運故也。即此又是見中東路當時使命之一斑。及俄人建築之目的矣。

自民國六年至九年。為俄國革命風潮最激烈之時。當時中東路之車輛。泰平駛往西伯利亞。以供軍用之用。裝列車輛。悉為軍人所佔據。或用以作兵營。或用以作倉庫。或用以當工廠。或權充辦公機關。更甚者作為販賣場所。因是無車可用。因是中東路沿線貨積如山。無法輸出。海參崴貨倉中。待輸入之物品。亦不可勝計。在中東路南綫之輸出入。竟發現以大馬車與南滿路聯絡運輸之怪現象。茲表列之。以見一斑。

民國年	別	本路運輸	輸出	入	過境運輸	總計
		百萬斤	千噸	百萬斤	千噸	百萬斤
六	年	六九.三	四四.六一	六七.三	五五.三	三三.五
七	年	四一.八	三二.七一	三八.三	三五.〇	二六.三
八	年	五七.〇	三〇.八〇	一.六三	四二.八	二五.七
						二九.三
						七.〇
						二五.三
						二六.二

上表，本路運輸。每每遞減。輸出輸入。亦皆遞減。過境運輸。遞減尤甚。民國七年。幾等於零。八年略有起色。則因西伯利亞略見平穩。但需要軍事用品甚殷為之。

在民國三年至民國八年間。中東路運輸。除過境運輸變化最大外。而東運與南運尤為變異。即南滿路大連港等運大告成功。烏蘇里路及海參崴港一敗塗地是也。茲表列於次。以便說明。

輸 出

年	別	後只加爾路	蘇里路	滿路	總
年	別	百斤	千噸	百斤	千噸
三年	蘇里路	三二·五	八·七	六八·六	四四·二
三年	滿路	二八·八	三·一	九八·五	五八·二
三年	總計	六一·三	一一·八	一六六·一	一〇二·四
四年	蘇里路	三六·八	三·一	九八·五	五八·二
四年	滿路	二八·八	三·一	九八·五	五八·二
四年	總計	六五·六	六·二	一九七·〇	一一〇·四
五年	蘇里路	三六·八	三·一	九八·五	五八·二
五年	滿路	二八·八	三·一	九八·五	五八·二
五年	總計	六五·六	六·二	一九七·〇	一一〇·四
六年	蘇里路	三六·八	三·一	九八·五	五八·二
六年	滿路	二八·八	三·一	九八·五	五八·二
六年	總計	六五·六	六·二	一九七·〇	一一〇·四
七年	蘇里路	三六·八	三·一	九八·五	五八·二
七年	滿路	二八·八	三·一	九八·五	五八·二
七年	總計	六五·六	六·二	一九七·〇	一一〇·四
八年	蘇里路	三六·八	三·一	九八·五	五八·二
八年	滿路	二八·八	三·一	九八·五	五八·二
八年	總計	六五·六	六·二	一九七·〇	一一〇·四

上表。輸出方面。民國三年烏蘇里路為六億七千八百萬斤，南滿路為一億三千八百萬斤，是烏蘇里比南滿路加多四倍。至民國七年烏蘇里則降為三億〇九百萬斤，南滿路反增至八億九千萬斤，比烏蘇里路加多二倍大半。民國八年亦仍倍之。輸入方面。民國三年烏蘇里路為一億〇五百萬斤，南滿路二億九千八百萬斤，已倍有餘。四年烏蘇里路跌落為九千二百萬斤。

南滿路則突增為三億八千二百萬斤。三倍之矣。五年六年烏蘇里路雖略增。然南滿路亦前進。七年烏蘇里路倍

落為五千九百萬斤。南滿路則為三億萬斤。是五倍之。八年烏蘇里路為七千三百萬斤。南滿路三億五千二百萬斤。是四倍之。所以如是者皆因中東路。車輛缺乏。路政廢弛。技術劣敗。紙幣低落。運費增高。而海參崴港又復紊亂腐敗不堪。海船不能如期入港。以致海陸運輸不能聯絡。以致貨物堆積為之也。

綜合在第三時期中所發生之現象。

- 一，過境運輸突進。為本路空前絕後之紀錄
- 二，南滿路大連港征服烏蘇里與海參崴港。開歷史上之新局面。
- 三，中東路南段運輸完全為大馬車運。亦為鐵路史之新紀錄。
- 四，中東路車輛十之九移為軍用。本路車輛缺乏。秩序紊亂。運輸停頓。
- 五，烏蘇里路與中東路有同樣情形。海參崴港亦破爛腐敗不堪。因之運輸蹉跌不振。大連港遂完全執掌滿鐵出入口之牛耳

第三時期 自民國九年中國與道勝銀行贖訂合同。完全改為商業性質。參與路務起。以至民國十七年十二月止。全路運輸。皆循序遞進。且平均發展。不復如昔日之畸形。茲表列之如次。

年 別	本路運輸	出 入	過境運輸	總 計
九 年	四四三·三	八六六·二	二四六	一五五七
十 年	四〇六·六	一、二四一·一	三三·四	二、〇三六·一
十 一 年	三七七·一	一、三六六·〇	三四八·九	二、四二二·〇
十 二 年	三七七·三	一、六四六·二	四七·九	二、七六一·四

年 別	烏 蘇 里 路	南 滿 鐵 路
十三年	七〇一・七	一、八八二・二
十四年	七〇四・三	二、四〇〇・九
十五年	一七九・三	二、五五五・二
十六年	一、五七七・四	二、七六六・二
十七年	二、三三三・三	二、六六六・二

上表，本路運輸及輸出。增加最巨。足見地方經濟之發展。人口之日增。出產之日盛也。惟輸入則進步甚緩。過境運輸。則完全斷絕。前者為地方工業將漸抬頭。或購買力之疲弊。後者則俄國工商業凋零。及俄國經營東方勢力之衰退也。

在此時期中。烏蘇與滿二路輸出輸入之分配。漸與第二時期相反。蓋因俄人已漸回復海參崴港及烏蘇里路之秩序。而中東路本身亦復漸次恢復原狀。車輛已加多。運費已低減。貨幣標準已確定。且又與南滿路協定聯運。實行平均貨價也。茲表列比較如次。以見一斑。

年 別	烏 蘇 里 路	南 滿 鐵 路
九 年	一、二二・八	八九六・〇
十 年	四四七・二	八八一・三
十一年	六二九・〇	八八一・三
十二年	七二七・二	一、五七一・二
十三年	七七一・五	一、一八一・〇

一六五

十四年	八一四·一
十五年	一·二〇七·〇
十六年	一·四八七·二
十七年	一·五〇三·三

輸 入

九年	一六·四
十年	一四·八
十一年	二一·三
十二年	一九·六
十三年	三一·一
十四年	五二·四
十五年	七七·五
十六年	八一·八
十七年	九四·〇

一六六

一·五一三·六
一·三一九·二
一·二七九·〇
一·一八二·九

二三七·五
三一·二
三五三·八
四〇三·〇
四〇一·三
四二七·五
四三六·八
四五六·五
五二二·七

上表。輸出方面。烏蘇逐年增加。至民國十五十六二年增尤速。竟已超過南滿鐵路二十餘萬噸以至三十餘萬噸。惟輸入方面終非南滿路之所敵。相差恒在四五倍。民國十七年相差尤鉅。竟達六倍以上。則因大連工商業發達。遠過於海參崴。而海陸運輸設備完全。更非海參崴所能企望也。

至於輸出後貝加爾鐵道之數量。民國九年尚約佔輸出總額百分之八。惟自民國一年以後。蘇俄在中俄沿邊實行檢查。重加課稅。而輸出日見減少。輸入方面。雖不無增加。而如數亦無多。在民國十四年。仍未超過一萬六十噸。

。由是足見中俄經濟關係一斑。並足見中東路西段出入之運輸與中東路貨值收入關係甚微。換言之。則中東路經濟上之需要於後貝加爾鐵路者甚弱。足證明昔日俄人之建築中東路能為政治上之目的。而非經濟上自然之需要。

綜合在第三時期中所發生之現象。

一、本路運輸及輸出輸入。皆平均發展。

二、過境運輸。完全斷絕。

三、烏蘇里路海參崴港與南滿路大連港爭逐漸恢復平衡之地位，輸出方面略超過於南滿。但輸入方面。則常低降五倍。

四、由後貝加爾鐵路輸入。進步甚微。無關重要。輸出方面。因蘇俄重征關稅。以為限制。尤其式微。

五、南段大馬車爭運。已被征服，不能恢復。以上為中東路自光緒三十四年（一九〇六年）起。至民國十七年止（一九二八年）運輸情形之經過。綜合前後三時期以觀。不外下列各點。

一、為助長烏蘇里路海參崴港與南滿路大連港競爭而互有勝敗。且波累及本身之虧損。

二、為獎勵俄國工商業之發展與助長沿海州阿穆爾等省之發達。已收相當之效果。

三、歐戰期間。大得中東路之助。以接濟軍用品。最初建築中東之目的已達。

四、第二時期以前。毫不顧地方經濟之利益。惟知從事於榨取。大馬車爭運成功。是起證明。第二時期以後。

至第三開始中國人參與路務以後。乃欲變更其目的。

五、與後貝加爾鐵路經濟之關係甚微。第三時期以後。蘇俄且欲用關稅政策以斷絕輸入。

六、本路內部運輸發達。足見地方經濟發達之一斑以及與中東路經濟之關係

三十一、中東路與東北之經濟關係

中東路現時所經過地方。在前清光緒三十四年。中東路未建築以前。如齊齊哈爾。阿什河。寧古塔。僅有稀少

之住戶，如呼倫貝爾（即海拉爾）僅有逐水草爲生之蒙古民族。而略附以漢人之行商。其餘什之九。皆爲克蘇滿日。或僅有人跡往來。即現今居民三十餘萬之哈爾濱。（合濱計）在中東路初建築時。亦僅漁家三五。是其明證。自哈爾濱至長春。及安達滿洲之間。在今日皆爲中東路精華。此在。亦爲吉黑二省精華所在。然中東路未建築前。一則爲哲里木盟郭爾羅斯部前旗游牧地。一則爲哲里木盟郭爾羅斯後旗。杜爾伯特旗。依克明安旗。及札賚特旗等游牧地。其餘沿線各處。及沿黑龍江南岸各地人煙稀少。地利未闢。產業未具。更勿待言。

自中東鐵開始建築。各種工程皆同時並興。需用工人。爲數甚夥。凡不用技術之工人。可謂完全爲中國人。此種工人見利而來。勢如潮湧。其出產地則爲山東河北二省。恰如廣東福建人業利之向南洋美洲傭工無異。其初春時。雖爲中東路傭工。但稍有積蓄。則自於鐵路界外築屋以居。其營工商業者則成市鎮。（如濱江縣傳家甸爲最顯著）其營農業則爲鄉村。因沿鐵道中國工人核夥。工資頗優（在外人視之則爲極賤。在中國人視之則爲甚優）故中國式衣食住行用品之製造與販賣。實有厚利可圖。因鐵道既通行。故農林狩獵之出產亦有所依賴以運輸出口。轉展相尋。互爲因果，交相吸引。相依爲用。由是地方遂逐漸發達矣。自庚子年俄之借口義和團事件。實行佔領。延不撤退。清廷見東三省形勢日非。乃設法獎勵移民。以爲補救。加以日俄之戰。奉天南部。變爲戰場。居民遂由南而北。以逃避戰禍。彼時哈爾濱實爲俄軍之大本營。俄人耗散戰費於當地者。亦復不少。俄人既耗散如許費用。而中國人自不免間接受若干之分潤。此亦爲吉黑二省中國移民進展之一因。自日國戰爭以起。以致子焉新條約而剖分南北滿。以日俄新條約而各積極侵略。清政府於此危險範圍中。亦多不顧一切。以獎勵關內人民移居。入民國以來。因關內連年戰爭地方糜爛。無以爲生。而水。旱。蝗蟲之患又迭見。而山東河北河南。陝西各省居民攜家挈眷者來避難求生者。每年以百數十萬計。並皆借中東路爲運輸。沿中東路以東西進。而下居墾植於鐵道之南北兩部。其次則沿松花江黑龍江及嫩江等水以奠居於水濱。至於今日。吉黑二省之政治組織這大體告成。而居民數目。亦達一千五百萬以上。其所以致此之原因結果。皆不無與中東路有密切之關係。

吉林黑龍江二省。於光緒三十三年與奉天同時改省以來。吉林所設之縣治爲四十一。南部各縣。如吉林長春。伊通。遼江。長嶺。舒蘭。輝甸。磐石。雙陽。等九縣屬於南滿路經濟勢力範圍。東部各縣。如延吉。敦化。汪清。和龍。額穆。琿春等六縣屬於吉敦。天圖等路經濟勢力範圍。其餘德惠。農安。雙陽。五常。榆樹。扶餘。濱江。賓縣。同賓。方正。阿城。珠河。葦河。伊蘭。勃利。同江。寶清。密山。虎林。綏化。富錦。饒河。穆稜。等二十四縣。皆直接間接爲中東路經濟勢力所支配。黑龍江所設之縣治爲四十一。沿額爾古納河之室韋。奇乾二縣及沿黑龍江南岸之漠河。呼瑪。瑛瑛。羅北。四縣爲中東路經濟勢力間接支配外。其餘龍江。嫩江。大賚。肇州。安達。林甸。克山。訥河。青岡。拜泉。肇東。呼倫。贛濱。泰來。布西。量星。索倫。甘井。綏化。綏楞。呼蘭。海倫。望奎。通北。巴彥。慶城。蘭西。木蘭。通河。湯原。龍鎮。鐵嶺。綏東。明水。伊安等三十五縣。皆直接間接受中東路經濟勢力所支配。綜計吉黑二省直接間接受中東路經濟勢力支配者共爲六十四縣。此六十四縣。在中東路西線者。盡屬於黑龍江區域。在中東路東線者。半屬黑龍江。半屬吉林。在中東路南線者則爲吉林省所屬。茲分段說明之如次

一，中東路西線 本線自滿洲里起迄哈爾濱止。長一千六百二十二里。爲中東路最長之一段。與東南兩線全長比較。仍超過二百五十五里。直接通過贛濱。呼倫。布西。索倫。甘井。龍江。安達。肇州。呼蘭九縣。黑龍江省西北部皆在其直接間接支配之下。全省貨物由本綫運輸者。約佔三分之二。以出產物爲分類。則全線中又可分呼倫貝爾畜產區。興安嶺林產區。及安達農產區。

呼倫貝爾畜產區由滿洲里起。以次札蘭諾爾。赫爾洪德。完工。烏固諾爾。海拉爾。哈克。札洛木特止。共九站。內中以滿洲里。札蘭諾爾。海拉爾三站爲最大。在本區中。接近中東路之地域。約在二萬三千噸以上。居民以蒙古人爲最多。約四萬。俄人次之約一萬六千。漢人又次之約一萬五千。共七萬有奇。蒙古人以畜牧狩獵爲業。俄人多業採礦與工商。養牛擲乳者亦不少。漢人從事普通商業及種植蔬菜雜糧。並從事於札蘭諾爾下級礦工。全區近

年輸出貨物約達七萬噸。以煤爲第一位。木料次之。牲畜又次之。肉品。獸毛。皮張。魚。等又次之。輸到貨物約達六萬噸。以麵粉食糧爲最多。茶。糧。雜貨。綢緞。布疋。礦油。植物油又次之。

興安嶺林產區。本區由呼倫貝爾區之牙克什起。以次爲免渡河。烏奴耳。霍爾果。伊列克都。興安。博克圖。雅魯。巴林。哈拉蘇。扎蘭屯。成吉思汗。共十二站。東西橫跨興安嶺。嶺西爲呼倫縣管轄。嶺東則屬於布西。索倫。甘井。等縣。全區居民不過四五萬人。少半屬於以狩獵爲生之蒙古索倫人。及鄂倫春人。多半屬於以伐木種植爲生之漢人及俄人。採木林場甚發達。而工業則極幼稚。商業除供給工人用之小販外。餘則爲外商設棧採辦出口。全區輸出貨物。近年約爲五千萬噸。以建築材料。木柴。木炭爲大宗。輸入貨物爲麵粉食糧以及粗製雜貨。乃供給工人食用者也。

安達農產區。本區爲黑龍江省精華所在。由接近興安嶺區之轅子山起。中經土爾池哈。富拉爾基。昂昂溪。小灣子。喇嘛甸子。薩爾圖。安達。宋站。郭爾洛司。滿溝。魯赤果。對青山。以迄磨台子。共十四站。就中以安達。滿溝。昂昂溪。對青山。富拉爾基。宋站。等爲最大。本區地屬平原而又肥沃。出產農業甚富。凡呼蘭。蘭西。慶城。綏化。望奎。綏楞。呼倫。通北。龍鎮。肇州。肇東。安達。拜泉。克山。青岡。林甸。龍江。訥河。景星等縣暨布西縣之一部。皆恃本區鐵道爲直接輸出入居民約達四百五十萬。除農業外。有捕魚業。有狩獵業。而工業之帶名者爲油坊。火磨。及酒廠。大商業爲輸出商。近年全區輸出貨物約一千萬噸。就中以糧穀爲首位。約佔全額之九五。羊草次之。菓蔬。牲畜。礦類又次之。輸入貨物。約二萬噸有餘。就中以建築材料爲大宗。佔全額十分之六。次爲煤。爲柴及木炭。爲鹽。爲綢。緞。布疋。爲裝盛黃豆與雜糧之麻袋。

以上爲西線呼倫貝爾產區。興安嶺林產區。及安達農產區之大概情形也。自滿洲里站起至磨台子站止共計三十八站。長一千六百〇五華里。九。合九百二十五公里〇。表列其名稱距離如次。

博	必	興	伊	霍	烏	免	牙	札	哈	海	烏	完	赫	礎	札	滿	站
	集		列					洛			固	爾			蘭		
克	良		爾	奴	波	克		木		拉	諾	洪			諾	洲	
園	站	安	都	果	耳	河	什	特	克	爾	爾	工	德	岡	爾	里	名

																		站距 之離 公滿 里洲 數里	
																			站距 之離 華滿 里洲 數里
三九六·九	三七八·七	三七一·三	三六二·七	三四四·六	三三二·八	三〇一·九	二六八·八	二四二·二	二一四·四	一八六·七	一五五·七	一二三·七	九〇·七	六〇·八	二八·八				
一七二																			
六八九·〇	六五七·五	六四四·六	六二九·七	五九八·二	五七七·七	五二四·一	四六六·七	四二〇·五	三七二·二	三二四·一	二七〇·三	二一四·七	一五七·四	一〇五·五	四九·九				

魯	滿	郭	宋	安	薩	喇	小	烟	昂	富	虎	土	破	成	札	哈	巴	雅
赤		爾				麻				拉	爾	爾		吉				
泉		洛			爾	葛	筒	昂		爾	虎	池	子	蘭	拉			
小		司			甸								斯					
站	滂	站	站	達	圖	子	子	屯	溪	基	拉	哈	山	汗	屯	蘇	林	魯

一七三

八八三·三	八七二·七	八六〇·九	八三九·六	八〇七·六	七八五·三	七五四·三	七二三·三	六九六·六	六六四·六	六五一·八	六四二·二	六一一·三	五八〇·四	五五一·六	五一九·六	四八九·七	四五七·七	四二五·七
一·五三二·五	一·五一四·〇	一·四九三·六	一·四五六·六	一·四〇一·一	一·三六二·三	一·三〇八·五	一·四五二·七	一·二〇八·三	一·一五二·八	一·一三一·六	一·一一四·九	一·〇六一·三	一·〇〇七·六	九五七·六	九〇二·〇	八五〇·一	七九四·六	七三九·〇

對 青 山 九〇三·六
 廟 臺 子 九二五·〇
 一·五六七·七
 一·六〇五·九

以上三十八站中。由民國十三年起。至民國十七年止。發運貨物最要者如下。(以噸計)

年 別	民國十三年	十四年	十五年	十六年	十七年
糧	三三·八九	五二·〇六	一〇九·八三	二二六·六八	一·七〇·〇五
煤	零·九四	三·八七	五·八四	三三·五五	三三·九八
羊 草 及 秧 草	二四·五四	二五·七四	二四·八〇	二六·六〇	四七·〇七
木及建築木料 (膠合板及木板不在內)	三五·〇六	三二·四	三九·九六	四·三二	五·八一

除上列主要之五項外。其餘種類甚多。並上列五項共計自民國十三年起。至民國十七年止。(除外牲口後頭)其總數如下。

民國十三年	七八三·七七四
民國十四年	一〇七八·七四九
民國十五年	一·一八四·一一九
民國十六年	一·四九九·一四五
民國十七年	一·五二二·四七八

上表，糧價為最大宗。十七年份為一百二十七萬〇七百六十五噸。佔全額一百五十一萬二千四百七十八噸中之十分八五有奇。次為煤炭。又次為羊草。又次為木及建築木料。又次為木樺。(即柴)煤為札蘭諾爾出產。十分之七八為中東路自用。除煤外。則為農林產物。足見農林產物所佔地位之一斑運輸總量。自十三年起。近年增加。足見

進步。

除各站前運之外，則為運抵各站者。茲表列其重要者如次。以見當地需要之一斑。以及運進之地位。

年 別 民國十三年 十四年 十五年 十六年 十七年

煤 四〇四三七 五四五〇五 一〇〇二八 三二八四四 一三八四六

木及建築木料 (杉木板片 枕木除外) 一九三五四 五三〇八〇 五一四四七 六〇二九七 六三九九五

糧 食 二〇〇八二 二六〇三五 三三〇九〇 四二二九四 五八〇九一

木 枰 六〇九五五 一五八三三 一八〇七二 三三〇七七 三三〇九五

煤 油 四二四四 四八八七 五〇八八 七〇五九 一三〇四〇

渣 油 一〇九 五〇〇 一〇九一 一〇九一 一〇九一

石腦油及機器油 九七 二八 二二四 三九 五七三

羊 草 及 乾 草 三二二八 二四四六 一〇六五五 六〇六八 一四〇八三

蘆 袋 九〇六五 一三〇四二 一五〇〇四 一七二五一 一六〇六二

上列各項之外。其餘共計。運進數量如下。(牲口隻數除外)

民國十三年 一六一・一六四

民國十四年 二五〇・〇一七

民國十五年 三五九・三五三

民國十六年 四一七・八〇〇

民國十七年 四八八・六九三

上表。運抵各站之貨物總額。民國十七年共計為四十八萬八千六百九十三噸。比較同年度發運之一百五十一萬二千四百七十八噸。以二倍有奇。足見地方物產豐富之一斑。運進中以煤為首位。民國十七年佔一十三萬八千四百六十六噸。以中東路自用甚多也。次為木及建築木料六萬三千九百一十五噸。半為鐵路自用枕木。半為居民建築用之需要。又其次為糧食。五萬八千九百一十一噸。則富拉爾基以西各站出產以林木畜產為主。須仰給於外來之糧食也。又其次為木樅。三萬三千二百九十二噸。亦以鐵路本身需用之故。鹽。則為居民所常用。煤油。濱道油石購油及機器油等。則因工廠之發達。羊草及乾草則因沿鐵路俄人之養牛榨乳之需用。麻袋一萬六千六百四十二噸。為數亦鉅。則因大豆雜糧出口豐富。需用麻袋盛不少為之也。運進總量之進步不如發運之速。又足見國人購買力未增進也。

上列貨物運輸外。旅客運輸。亦佔重要地位。

前表列自民國十三年至十七年山西路各站運送及運到西路各站之數目如次。

山西路各站運送者

民國十三年 三〇二·二九五

民國十四年 三八九·八二六

民國十五年 五一三·三七四

民國十六年 六六四·三四六

民國十七年 八八二·五九八

運到西路各站者

民國十三年 三〇一·三〇〇

民國十四年 四〇〇·一八九

民國十五年 五三三·八四〇

民國十六年 七二〇・六二三

民國十七年 九一二・八〇八

上列數字。民國十五年以後。運到西路各站。皆超過由西路各站之運送。足見移民數目之增加。及既到之後。再不復返也。此為中東路便利於北滿移民之一斑。

一，中東路東線

東線所過。多為叢林峻嶺。故最初出產以木材為多。迨森林採伐之後。即闢為耕地。而農產物亦甚豐富。年來螞蜒河。海林河。穆稜河。牡丹江兩岸之平地。漸經開墾。故大豆雜糧之出產。極為進步。自穆稜煤礦開採以來。煤亦為出產之大宗。其餘如圍藥藥物。養蜂。狩獵等事。各佔出產相當地位。全線長九百五十華里。合公里五百四十。地勢由南而傾斜向北。水皆北流以入松花江。茲分為阿什河與螞蜒河流域，牡丹江流域。穆稜河流域。沿邊區域四大部。以說明之如下：

阿什河與螞蜒流域 阿什河流域為北滿最先發達之區。有元朝故城及元朝建築之古廟在焉。中東路未建築以前。即設官治之。今為阿城縣地。地勢平坦。土質膏腴。農產物極富。工業有製糖廠。阿什河站即在阿城縣之北二里。阿城縣以東為朝見山站。農林工商各業亦頗發達。朝鮮人來種稻田者數約六百。年產米約三萬斤。故日人常有朝見山設置領事館之請。朝見山之東。有新設之珠河縣。地當螞蜒河之上游。螞蜒河之中部為同賓縣。下游為方正縣。夾河兩岸可耕之平原亦多。現已開墾六七。每年出產之大豆雜糧。皆以大馬車搬運至珠河縣車站。以供給中東路運送。珠河縣之東為一面坡站。屬珠河縣管轄。乃東線最繁盛之市場也。國人居此者約三萬。俄人約三千。日本朝鮮各六七千人。工業有麵粉廠啤酒廠以及各種小工廠。商業則出口商頗多。出產物以糧石為首。木材次之。俄人葯瓦斯林場即在車站之東北。凡五常縣之北。同賓縣之南。珠河縣之東。及葦河縣之大部所產之糧石木材。皆由是起載焉。一面坡以東有魯克士窩小站。年產木材甚夥。俄人協吉斯與吉林省政府合辦之林場。即在站之東北。有運木材

岔道通焉。距一面坡數站之東。爲新設之蕪河縣在焉。出產以木材爲大宗。糧石次之。蕪沙河站即在蕪河縣之南二十里。蕪河縣之東爲石頭河子。中國居民約五千。俄人千餘。出產以木林木柴木炭爲大宗。中東路局經營之林場。即在於是。

以上爲阿什河及螞蟻河流域之大概情形。自哈爾濱起至石頭河子止。共二十站。爲東線精華所聚。除糧石木材出產外。則密魯格爲特產之一。經營之者。十九爲俄人。沿路所見種稻之水田不少。盡爲朝鮮人所經營。南滿路公司每年補助朝鮮人移居費用。二百萬日金。種稻田亦屬其補助之一。占地面積。常與國人衝突涉訟。日本領事則從而助之。哨兒山設置領事之議。正爲援助朝鮮人計也。東北前途。患莫大焉。

牡丹江流域 牡丹江流域。出產以木材爲大宗。次爲糧石。稻米亦爲特產之一。朝鮮人所經營也。其中以橫道河子站爲重要。國人居此者。僅二千餘人。俄人則倍之。約五千人。出產以木材爲大宗。俄人葛瓦斯林場之所經營也。橫道河子站之東。爲海林站。屬寧安縣管轄。距寧安縣(城古塔)五十二中國里。有大路可通。牡丹江站亦屬寧安縣管轄。距離縣城五十九中國里。沿牡丹江一百三十里。帆船可達。夏秋水漲。運輸頗便。冬春冰凍。則大馬車可通。該二站之出產以糧石爲大宗。木材次之。稻米出產頗盛。近年約達二千噸。皆朝鮮人在牡丹江兩岸所種植也。海林站有碾米廠數家。二爲朝鮮人。一爲俄人。俄人一面設廠碾米。一面雇朝鮮人種稻。規模頗大。其餘工業有麵粉廠一。有油坊二。商業則有外商出口棧五六處。出產除糧石。木材。白米之外。有藥材。皮貨。烟草等類。皆牡丹江上游出產也。也河小站及磨刀石站均屬北林河四站。出產亦以木材爲大宗。次爲稻米。

自橫道河子起至北林河站至。共十二站。此爲東線之中段。出產爲木材。糧石。白米。白米出產。皆爲朝鮮人專業。輸入貨物。則爲布疋雜貨食鹽等類。

穆稜河流域 本區爲有名之崇山峻嶺地段。穆稜站之東十八里。有穆稜縣。爲寧安與密山往來之孔道。穆稜煤礦在焉。穆稜站國人居者致三千人。俄人約千人。出產以木柴爲大宗。俄人葛瓦里斯基所經營也。次爲糧石。輸入

貨物則為食糧與布疋鹽雜貨等類。居民從事狩獵者頗多。俄人尤夥。穆稜之東為依林及小坡子二站。依林有日人專辦白楊木出口以供製造火柴之用。是為出口大宗。次則為大豆。與白米。小坡子為穆稜煤礦運煤塊鐵道之起點。運煤鐵道。自該站起至礦場止。長共一百〇九里。合公里二十三。由民國十四年三月三日起。正式通車。因是移居者漸眾。商工業頗發達。礦山附近之梨樹鎮。進步尤速。密山。虎林。勃利各縣之物產多集斯地焉。小坡子站之東。為馬橋河站。中俄人民分居兩鎮。俄民鎮有俄人帕波夫林場公司在焉。中國人所居距車站約三里。人口約六千。工商業亦頗盛。

自穆稜站起至馬橋河站。又經虎力密河至太平嶺共六站。多在山嶺崎嶇中。地位極險要。國防上之要道也。

沿邊區域 本區由細鱗河起。至綏芬河止。共四站。細鱗河之出產。以木柴為大宗。運到之貨物。則為食糧。小綏芬站出產除木材木料外。糧石亦有出產。從前鴉片烟禁廢弛時。游民至彼處種鴉片烟者不下四五千人。今嚴禁後。業歇矣。但種稻之朝鮮人頗眾。且有朝鮮學校一所。綏芬河為俄境入口之第一站。居民約二萬五千人。俄人約佔五千。站外三里許曰阜寧鎮者。鴉片烟弛禁時游民至是種烟者亦達五六千人。今亦業歇矣。全站工商業之發達。為東線各站之僅見。與一面坡幾相侔。

以上為沿邊區域各站之大概。其主要站。即在綏芬河。自哈爾濱站起至綏芬河站止。共為四十四站。茲表列名稱距離如次：

站名	華里數	折合公里
哈爾濱站		
成高子站	三五	二〇
程什河站	五四	三一
阿什河站	七二	四二

高嶺子小站	六道河子小站	石頭河子	亞布洛尼	略贊才窩小站	草沙河	魯克士窩小站	一面坡	亞庫尼小站	烏吉密河	烏吉密	烏吉密	小九站小站	蜜蜂小站	帽兒山	二道河子小站	小	白帽子小站	二層甸子	太亞溝小站
-------	--------	------	------	--------	-----	--------	-----	-------	------	-----	-----	-------	------	-----	--------	---	-------	------	-------

一七九	四三二	四〇七	三八七	三六九	三五四	三三五	二九八	二八二	二六五	二四四	二三〇	二一三	一九三	一七四	一五六	一三七	一二〇	一〇七	九一
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	----

二四九	二三五	二二三	二二二	二〇四	一九三	一七二	一六二	一五三	一四一	一三一	一三一	一一一	一〇〇	九〇	七九	六九	六二	五二
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	----	----	----	----	----

細	太	鹿	馬	小	依	穆	北	拾	山	磨	也	牡	海	石	山	三	橫	薩	
麟	平	力	橋	城	林	林	林	馬	頂	刀	丹	丹	河	河	道	道	拉	拉	
河	嶺	密	子	子	小	河	河	小	小	石	江	林	小	集	窩	集	河	河	
站	站	河	站	站	站	站	站	站	站	站	站	站	站	站	站	站	站	站	站

八	八	八	八	七	七	七	七	七	六	六	六	六	五	五	五	四	四	四	四
九	四	二	〇	八	六	四	二	〇	七	五	二	一	八	四	二	九	七	五	四
六	一	二	二	五	八	五	三	〇	八	六	八	五	〇	六	八	一	二	四	四

一八〇

五	四	四	四	四	四	四	四	四	三	三	三	三	三	三	二	二	二	二	二
〇	五	七	六	五	四	二	一	〇	九	八	七	六	五	四	三	二	一	〇	〇
一	八	四	二	三	〇	九	六	四	一	八	二	五	四	五	三	二	二	二	二

小 綏芬河 九〇八 五二三
 八道河子 九二六 五三四
 綏芬河 九五〇 五四七

綜合以上各站各區域。阿什河與瑪瑙河河流域。則產糧豐富。工商業亦發達。牡丹江流域出產。則以木材為首要。糧石次之。工商業略遜。穆稜河流域之出產。首為煤。次為木材。又次為糧石。沿邊區域之出產無甚大宗。論其份量。仍以木材為主。因屬國境出入處。商工業較為發達。輸入貨物則首為食糧。如麵粉粟米等類是也。次為食鹽。雜貨。布疋及裝包大豆雜糧用之麻袋。茲表列南線全段自民國十三年起至十七年止各站發運貨物之主要者如次。以見一斑。

糧	俄	三九·八七	三六·六六	三五·八三	三六·二九	四〇·四六
森林建築材料	料	三六·四四	一九·八七	一四·七五	一七·二七	三九·八三
石頭及礮石	石	三·五七	三·八三	五·四四	三·六四	五·一一
煤	炭	五	一四·八九	六·五五	六·五八	八五·六四
各種洋灰	灰	一〇·六〇	一〇·四九	一四·九六	二〇·六五	三三·二六
木	梓	一〇·三六	五三·二七	九二·四〇	一四九·八七	一七一·四九
木	炭	一七·三五	一六·九〇	一五·四七	一九·六五	一九·三三
沙	泥	四·八八	八〇	四·九一	六·六二	六·二六
糖	薯	五·三四	四·九〇	一·八五	五·六四	三·四五

上列各項之外。其餘共計。運進之總量如下
 民國十三年 六一〇·六六六

民國十四年 五五九·四八一
 民國十五年 七八八·五六一
 民國十六年 九五四·六〇一
 民國十七年 一·一七七·〇五三

上表，糧價為首位。民國十七年達四十八萬二千四百一十六噸。次為森林建築材料。二十二萬九千八百一十二噸。木料又次之。一十七萬一千四百五十九噸。石頭及礫石又次之。為九萬三千一百〇一噸。煤又次之。為八萬五千六百一十四噸。皆開闢土地之出產也。總量之下。逐年皆有增進。亦足見地方發達之一斑也。

除各站發運外。而運到各站之貨物。數量最大者如下。(噸計)

年	別	民國十三年	十四年	十五年	十六年	十七年
糧	食	四·六六六	一三·二四九	二七·八七〇	五〇·一六	一五·七七七
	煤	一七·六六七	五·六四一	一〇·七八三	八·七二六	三·七九九
木料及建築材料 (杉木板及 杜木除外)		三·六	二·〇三	一四·六七	二·七五	一五·八九三
	羊 草 及 乾 草	三·七七	三·三五	二·三六	六·五五	一三·三六

除上列各項之外。其餘種類數量亦夥。合諸上列數項。自民國十三年起。至民國十七年止。每年總量如下。
 牲口隻數除外(噸計)

民國十三年 七二二·二二三
 民國十四年 六三四·八二五

民國十六年 一·一五四·三七〇
民國十七年 一·三九三·五五七

上表。糧食佔首位。爲一十五萬六千七百〇七噸。因一面坡以東各地。經營林場者多。需用工人。食糧甚夥。即農業各區。雖出產糧石但以大豆爲多。而麵粉更需外來供給故也。煤爲次位。以供給鐵路各站及沿線各工廠之需也。又次爲建築材料。以住民增加。建築物增加爲之也。又次爲羊草。則爲俄人飼養乳牛用。及養馬用如西線。鹽之數量爲九千二百七十五噸。其增加量。即爲住民之增加。

上列貨物運輸之外。旅客運送。則自民國十三年起。至民國十七年止。每年來往之數目如次。

由東線各站運送者

民國十三年 六四三·八〇〇
民國十四年 七二一·八九六
民國十五年 一〇八五·二五〇
民國十六年 一·三九八·五八九
民國十七年 一·六四一·八二四

運到東線各站者

民國十三年 六五二·五七七
民國十四年 七三三·六九二
民國十五年 一·一二九·八八四
民國十六年 一·四九七·六五〇
民國十七年 一·六九九·四七五

上二表。逐年增加。足見人民增加。業務發達。地方日臻繁盛也。

一八四

三、中東路南線

南線所過。盡爲開墾成熟之平原。人烟稠密。地味肥沃。農產豐富。爲西東二線冠。全綫僅長四百一十四里。合公里二百三十八·七。地位介於中東路與南滿路之間。關係密切。而與四平。吉長。北寧等路亦有間接關係。故日人時常覬覦。欲取而有之。使合併於南滿路。以便施行其經濟政策。而伸入北滿。最少亦欲使之爲南滿路之營養綫。俄人則百方設計以防止貨俄之南下大連。而遏之東出。以維持海參崴。向者要求我國建築南滿洲支路。引遼北滿貨物南下大連。山北而南。一瀉千里。奔騰澎湃。莫或阻礙。自玻子瑪斯條約締結以後。長春中分南北滿。俄人又欲反昔日之所爲。遏止南下。抑使東向。由是中東路南綫。遂爲東三省之焦點。同時又爲日俄政治競爭及經濟競爭之焦點。且爲太平洋問題之接觸點。

綫全綫中以三岔河爲糧穀會聚之地。榆樹。五常。扶餘。磐石。長春嶺等處農產。皆運至該站。起運上中東路車以出長春向大連。最近每年輸出達三十萬噸。三岔河之北。爲蔡家溝站。輸出首位爲木材。年達二萬噸。爲南綫各站木材輸出之冠。次爲糧穀。年達一萬七八千噸。蔡家站之北。爲雙城堡站。離站四五里。雙城堡在焉。人煙稠密。物產豐盛。但糧穀出口。終遜三岔河一籌。最近年額達二萬餘噸。此三岔河約少三分之一。有新式火磨廠一所。舊式磨房三百多家。油房十餘家。縣城居民約五萬。雙城堡之西爲陶賴昭站及松花江站。松花江站在松花江之左岸。扶餘一帶之糧石。由松花江用民船水運至該站上岸。轉運中東路車南下而出口。每年約有七萬噸以上。松花江站之南。又二站爲密門站。該站糧石出產次于雙城堡。每年出口約爲三萬噸。密門站之南又四站爲寬城子站。該站爲中東路南綫最終之一站。距離南滿長春站有五里。有岔道相通。互相銜接。凡由中東路南下之貨物。及由南滿路北運之貨物皆在長春站轉運。長春站在南滿路附屬地頭道溝內。其繁盛遠出中東路寬城子站。及長春縣城之上。寬城子站在光緒三十四年中東路與南滿路未銜接聯運以前。頗爲繁盛自從建築岔道。與南滿路長春站銜接以後。已衰微矣。

每年起運貨值約在七八萬噸之間。其中鹽佔首位。次為布疋。皮貨。香料。藥材。糖為大宗。運到之貨似每年約有十三四萬噸。其中以糧石為大宗。佔十萬噸以上。次為木材及魚類。

南線全段由哈爾濱起。至長春止。共有十八站。茲表列其名稱及遠近距離如次：

站名	距離	數
哈爾濱		
顧鄉屯	五	三
山郭維赤	二十二	十三
三姓	四十一	二十三
五家	五十六	三十二
雙城	八十五	四十九
蔡家	一百十四	八十三
三岔河	一百七十八	一百零二
陶賴昭	二百十三	一百二十三
松花江	二百二十六	一百三十
老道溝	二百三十二	一百三十三
達家溝	二百五十二	一百四十五
格爾木	二百八十	一百六十一

烏海	三百十一	一百七十九
哈拉哈	三百三十二	一百九十一
米沙子	三百六十三	二百零九
第七十七號小站	三百九十八	二百二十九
寬城子	四百十一	二百三十七
長春	四百十七	二百四十

以上十八站中發運之貨物。在民國十七年共為七十七萬四千八百九十七噸。其中以糧石為首位。佔六十一萬五千四百六十九噸。其次為建築木料。佔三萬一千四百七十八噸。其次為煤炭。佔一萬五千一百四十二噸。又其次為食鹽。佔一萬二千八百三十九噸。茲表列自民國十三年。至民國十七年。每年數量如次：

年別	民國十三年	十四年	十五年	十六年	十七年
糧石	四五·七六	四五·五五	六六·六三	五七·二二	六五·四九
建築木料	一·三九	三·二八	二·四三	一八·九四	三·四六
煤炭	四九	一〇一	一·二五	九·九五	一五·四二
食鹽	一四·三〇	三·五三	一九·九九	一七·三五	二·八三

以上各項。並其餘貨物合併。每年發運總量。由民國十三年起。至民國十七年止。每年總量如下。

民國十三年	四八一·四八四
民國十四年	五二八·二五八
民國十五年	七二六·七九四

民國十六年 六四五·九七六
 民國十七年 七七四·八九七

上表。以石爲全線一般之出產。建築木材係由三石河起運煤炭爲雙城縣出產。惟煤質不佳。食鹽是由大連輸入。運輸總額。每年遞進。足見地方經濟發達之一斑。

以上爲全線各站貨物發運之數量。茲再表列運抵全線各站貨物。自民國十三年至民國十七年五年間之重要者如次。

年	別	民國十三年	十四年	十五年	十六年	十七年
糧	石	三·三六	七·二六二	一四·四六六	三六·六九九	五三·七六
木及建築木料	(杉木板及枕木除外)	三·三一	一三·四八一	九·〇二	四二·七九九	七·五七
煤	油	三·八三六	三·五七	四·七三	九·〇八	二五·六六
鹽		一四·二三	二五·二〇	三二·九九	八·七三	一七·五七八
洋灰	(木料者)	壹	一四	五十四	九九三	一〇·三五

上表糧石中有麵粉及各種食糧。除供給各站工商業居民食用外。仍復運出口。木料及洋灰則爲居民建築房屋之用。食鹽由大連輸入。

以上爲貨物發運及運到之數量。茲再表列全線各站旅客之運送及送到之數目如次。

由南路各站運送者

民國十三年 六九六·六八七
 民國十四年 七四四·九五九

民國十五年 九五七·二二五
 民國十六年 一·四〇七·〇八一
 民國十七年 一·四七四·七六一
 送到南綫各站者

民國十三年 六七九·〇九四
 民國十四年 六六六·〇〇七
 民國十五年 八〇三·七三四
 民國十六年 一·〇五二·一五八
 民國十七年 一·二二五·七一一

上表每年遞增。足見進步。

四、附近哈爾濱各站西綫東綫。南綫之貨物運輸。旅客運送。已述如前。但哈爾濱為中東路總站。凡西綫東綫南綫貨物運輸旅客運送。皆有密切關係。茲表列自民國十三年起。至民國十七年止。哈爾濱附近各站之貨物運輸。並旅客運送如次。

由哈爾濱附近各站發運貨物(以噸計)

年	別	民國十三年	十四年	十五年	十六年	十七年
糧	俄	五九·〇五四	六三·六三三	八七·〇〇一	一·〇八一·七五	二·二五八·五六一
煤	油	六八	一·〇〇〇	二·七五	七·九一八	一六·三三〇
林木建築木料(膠合板及枕木除外)		三·六三五	三·三三〇	一四·二六七	三·九一八	一六·三三六

鐵，鐵片，鋼，生鐵等，(未製物品者)	一〇三四	二〇八三	三〇七三	三九三二	四〇五六
各種雜項	一〇七六	二〇一五	三〇六八	四〇六六	五〇四五
煤	九〇三	三〇三七	五〇七八	五〇五五	七〇三七
布疋及棉織物	二〇五四	三〇九五	五〇九二	六〇六三	八〇一九
蠶	一〇,九一〇	一〇,〇五九	一三,〇四五	一三,〇七三	八,〇六五
繭	五,〇四四	七,〇〇六	九,〇四六	一三,〇七六	一三,〇八一

以上為發運之大宗貨物。若並其餘一切貨物計算。則自民國十三年起。至民國十七年止。其發運之總量如下。

民國十三年	七〇七,九一五噸
十四年	七七八,三八一
十五年	一,〇〇六,一二〇
十六年	一,二四四,〇六九
十七年	一,三四五,二五四

運到哈爾濱之貨物(以噸計)

年	民國十三年	十四年	十五年	十六年	十七年
別					
石	一五二,五四八	一四八,三九九	二五五,一七〇	三五二,〇四七	四九〇,五二六
煤	一九〇,九九一	一七〇,四三四	二二八,七三七	二五〇,四九三	一六五,〇〇三
木	八九,〇〇六	三八,〇七一	八四,四六〇	三〇,四六〇	一四九,八〇四
梓			一八九		

石	及	礦	物	二九.八一	一八.六〇七	四八.三三	五二.八三五	八四.九一
木料及建築料(杉木板及枕木除外)			木	五.六八七	一九.八三三	三三.九七	五五.〇二六	九六.六九
煤			油	三二.九一六	七.〇(四)	三五.四九〇	三八.二七七	六六.六八
羊草			草	九.五五三	八.七三三	二一.七七	一五.三三	二七.八三
各種			稈	二天.九七二	一九.八元	二二.四四四	二二.四六一	一七.四三
布			疋	九.八元	一五.四四	一八.二六	三三.八五〇	二六.共五
各種			石	一一.二四	一七.二七	二〇.三八一	三三.三九九	二二.二五
灰			灰	八.四八〇	六.七七	八.八七	二二.九九	三三.〇六
鐵, 鐵片, 鋼, 生鐵等未製造物品者			袋	五.三三	八.四七	二二.一三	一四.九三八	二二.二八
糖			及	五.八〇九	九.八一	一七.二四	一七.九〇〇	一八.四〇
沙			糖	九.六六	三.三六	二二.三四	一九.七〇二	四六.六五

上表為主要之貨價。若並其餘一切貨價計算。自民國十三年起。至民國十七年止。共運到之貨價總量如下。

- 民國十三年 七二二.二二三
- 民國十四年 六三四.八二五
- 民國十五年 九二六.七二〇
- 民國十六年 一.一五四.三七〇
- 民國十七年 一.三九四.〇三二

以上各表。皆表示逐年進步。十七年比十三年幾增一倍。茲再表列民國十三年起。至民國十七年止。旅客運送

如次：

由哈爾濱附近各站運送者

民國十三年 六六八·八四一

十四年 六八〇·一七七

十五年 八二八·一一五

十六年 一〇四三·八八九

十七年 一·一六二·五九七

運到哈爾濱附近各站者

民國十三年 六五六·二三六

十四年 七〇六·七四三

十五年 八七六·七四五

十六年 一·二〇二·四一二

十七年 一·二七七·四四四

以上二表皆逐年增加。民國十七年由哈爾濱附近各站運送者。為一百一十六萬二千五百九十七人。比民國十三年六十六萬八千八百四十一人。增加五十一萬人。運到哈爾濱附近各站者。為一百二十七萬七千四百四十四人。比民國十三年六十五萬三千二百三十六人增加一倍有奇。其因原由於北來移民之增加也。

五、全路各站貨載運輸及旅客運送

西線。東線。及哈爾濱區之貨載運輸。旅客運送。既表明如上。茲再表明自民國十三年起。至民國十七年止。全路各站發運及運到貨載之數量如次：

全路各站發運者

民國十三年

二·五八三·八三九

十四年

二·九四四·八六九

十五年

三·七〇五·五九四

十六年

四·三四三·七九一

十七年

四·八〇九·六六〇

運到全路各站者

民國十三年

一·一二九·四二五

十四年

一·一三五·三八一

十五年

一·六九三·七三〇

十六年

二·一一五·九三一

十七年

二·七四〇·二〇五

以上二表。發運及運到。皆增加一倍。爲表示地方出產豐富也。

至若全路各站旅客之運送。及運到全路各站者。分別表明之則如次。

由全路各站運送者

民國十三年

二·三三一·六二三

十四年

二·三三六·八五八

十五年

三·三八三·九六四

十六年

四·五一三·九〇五

十七年 五·一三四·七八〇
運到全路各站者

民國十三年 二·二八九·二〇七

十四年 二·五〇六·六三一

十五年 三·三四四·二〇三

十六年 四·四七二·八四三

十七年 五·一一五·四三八

以上二表。皆逐年增加。民國十七年運送及運到各為五百餘萬。比較民國十三年。各為二百萬有奇。各增加一倍以上。是為地方經濟發達之證明。

六、中東路附近地方人口增加，耕地開闢，並農林工商業進步之一般。

以上曾說明中東路西線。東線。南綫。哈爾濱附近各站區。及全路貨物運送。旅客運送。今再分別表明附近中東路地方人口增加。土地開闢。及農林工商業進步之一般。以見中東路與地方經濟之關係。

省	區	別	總共面積 以千平方公	人口	郵局調查	每平方公里之 人數
一、黑龍江省	龍江省	里為單位	五三·五	三四二·六	五·一〇〇〇	六·七
二、吉林省	吉林省		二六·五	六七四·二	八·九〇〇〇	三三·七
三、呼倫貝爾	貝爾		一五·六	七五·三	〇·五	五·〇

共	計	九五四	一〇二六五	一五〇七五	一〇八	〇五
沿東省鐵路之經濟區域						
一，呼倫貝爾		一五五六	七九三	七五〇	〇五	
二，黑龍江		一九七〇	三五七	五〇〇	一八	二八
三，安達		七三五	一三五四	一九〇〇	一七一	二五九
四，哈爾濱		二九九	一三六一	一九〇〇	四四	六五
五，松花江下游		五三	九二一	一三〇〇	九八	一三九
六，扶餘		四〇四	八五七	一二〇〇	二〇四	二九七
七，南		二六一	一八四三	二二五〇	七〇六	八〇二
八，東		六九二	七三二	九五〇	一〇七	三三八
共	計	六六五	七三七二	一〇二五〇	一〇	一四八

附註 各區域之劃分。係以運輸情形及各該地域內同一之經濟情形為標準。

- 一 呼倫貝爾係指海拉爾及滿洲里附近各縣而言。(一)呼倫。(二)贛濱。(三)室韋。(四)奇乾
- 二 黑龍江區係指嫩江流域所屬黑龍江省各縣而言。(一)龍江縣。(二)泰康縣。(三)景星縣。(四)訥河。(五)嫩江。(六)布西。(七)雅魯(八)甘井子。各該縣與富拉爾基及昂昂溪站大都毗連。
- 三 安達區域係指黑龍江省沿小灣子安達溝及宋站各縣而言。計(一)安達。(二)克山。(三)青岡。(四)拜泉。(五)肇東。(六)林甸。(七)依安。(八)海倫。(九)望奎。(十)蘭西。(十一)龍鎮。(十二)明水。(十三)通北。新設之奇克特縣治。亦應列入。
- 四 哈爾濱區係指吉林省哈爾濱及江北黑龍江省各縣而言。計(一)濱江。(二)傅家甸(三)綏化。(三)呼蘭。(四)

巴彥。(五)慶城。(六)鐵驢。(七)綏樹。

五 松花江下游區係指黑龍江省及吉林省沿松花江下游各縣而言。計(一)木蘭。(二)通河。(三)湯原。(四)吉林省之賓縣。(五)依蘭(三姓)。(六)橋川。(七)富錦。(八)方正。(九)勃利。

六 扶餘區係指扶餘附近及由此至南綫之地帶與西綫安達溝各站之一部分并四洮鐵路附近之洮南府而言。計(一)泰來。(二)大賚。(三)肇州。(四)扶餘。

七 南區係指直接東鐵南綫各站之各縣而言。計(一)雙城。(二)五常。(三)榆樹。(四)德惠。(五)農安。

八 東區係指沿東鐵東綫各站之各縣而言。計(一)阿城。(二)同賓。(三)珠河(即前之烏珠河)。(四)草河(即前華沙河)。(五)寧安。(六)穆稜。(七)密山。

上表，吉林省黑龍江省。呼倫貝爾。在民國十四年。人口總數僅一千〇二萬有奇。至民國十七年。則為一千五百萬有奇。足見進步之速。因民國十四年以後。災民由關內蜂擁移來為之也。

附近中東路開墾之地面(平方公里數每一平方公里為一三七。五畝每畝十畝)

區	域	總共面積	林	場	種植面積	無樹林者	有樹林者	共	計地
一, 黑龍江區		一九〇二八			四〇九二	三五八九二	一六七六四	五二六五五	
二, 安達區		五五五七			七二七三	二四〇六四	三〇五三	二九四五	一五八
三, 哈爾濱區		二九八六四			三〇六六	一一〇五	一四一七	一三〇九	六二二六七
四, 松花江下游區		五三二五			一六〇三三	一〇五二	二四〇四五	四〇三六	二六九六一
五, 扶餘區		四〇四五			八九四五	六二九三		六二九三	
六, 南區		一六〇九五			一八八	一五四八	一四九二	四六六	一九二七
									一九五

一九六

七, 東	六九.五二	二.〇〇	八七七	六.八五	五.二〇	二.七五
八, 呼倫貝爾	一五.六一	三.〇一	五	一七.六三	二.〇〇	一七.六三
中東鐵路區內共計	六五.五五	二六.九二	八四.四四	一八.四五	二六.六二	一四.四五
九, 烏蘇里江西岸區	四二.二五	一五.六四	一.〇八	六.八三	三.八九	二〇.七六
十, 黑龍江南岸區	三五.六四	六.七三	四.五	一.四八	五.八八	一七.二六
中東鐵路區外共計	一七.七二	八.三三	一.五三	二.九二	九.七九	三.二〇
總計	八三.二七	二二.三六	八五.七九	二四.四六	三六.四一	一四.六五

上表。總共面積之總數。為八十六萬二千七百七十二平方公里。種植之面積為八萬五千七百〇九平方公里。僅佔十分之一。荒地有樹林者。及無樹林者之總數。為一十八萬四千八百三十五平方公里。此一十八萬四千八百三十五平方公里。皆為可耕種之面積。若再移民開墾之。則二倍于現今耕種之面積有餘。現在耕種已種植之面積之人口。為一千五百萬人。再開墾二倍以上種植之面積。是則尚能容三千萬以上之人口。若林業。礦業。漁業。工商業皆發達。集中人口於林場。礦場。農場。工場與商場。如歐美各國一樣。最少可再容納二千萬以上之人口。若耕種之土地。適用機器。施用肥料。對於現在之租耕。而施以精細耕種。最少亦可再容納二千萬以上之人口。由此計算。中東路附近區域之前途。真不可限量。亦可見中東路與東北經濟關係之重要。

中東路附近區域糧石之收穫及支出總數量(千噸數)

收穫	十一二年間	十二三年間	十三四年間	十四五年間	十五六年間	十六七年間
收穫之糧石	八.七二	八.六〇	九.七二	一〇.四九	一一.〇九	一一.〇六
儲藏之糧石						一.六五

民國十七年哈爾濱及中東鐵路沿線之重要實業

營業名稱	哈爾濱	濱州	東鐵沿線	數共	計日
(四) 哈爾濱區	三三〇	六七三	二四九・一	四四九・二	六五八
(五) 松花江下游區	一三九	一四三	一九六	四四四・五	八五三
(六) 扶餘區	一九七	八八二	二二・五	三九七	一〇七
(七) 南區	八二二	六六一	三六・八	九二〇・三	四三三
(八) 東區	三三八	六九七	九三・九	一五二・八	四二二
共計	一四八	八二九	一八三・八	三・三二四	二・二三三
一, 油	坊	三	元	元	元
二, 磨	房	三	元	元	元
三, 酒	廠	八	元	元	元
四, 糖	廠	二	元	元	元
五, 烟葉製造	廠	二	元	元	元
六, 食物製造	廠	三	元	元	元
七, 玻璃工	廠	一	元	元	元
八, 五金製造	廠	七	元	元	元
九, 木器工	廠	二	元	元	元
一〇, 製皮廠	廠	三	元	元	元

一九八

一、	呢絨製造廠	一	一
二、	織造廠	五	五
三、	洗毛廠	五	五
四、	皮襪毡及毡靴工廠	二	三
五、	奶油製造廠	二	二
六、	肥皂廠	三	七
七、	化學工廠	二	二
八、	電燈廠	三	三

附註 查民國十七年油坊在製造業中可稱為實業之首。其在哈爾濱之六十家。一晝夜可製豆三千三百噸。而在東鐵沿綫一帶之十九家。一晝夜可製豆七百噸。此兩項共計可製四千噸之數。即每年三百天完全工作時。則年中可製豆一百二十萬噸。此數與近年來所製者約計五十萬噸之數比較。所製相差甚遠。乃因製造力與銷路之關係也。所有北滿實業資本總數。在一萬五千萬至一萬六千萬元以上。(哈大洋)其中油坊與磨坊則達三千萬至三千五百萬元之數。共計年中出品價。值美金在六千萬至七千萬之數。經東鐵經濟調查局之調查。其中盈餘可得美金一千萬元。

民國十七年哈爾濱工業之營業

營業種類	營業數目	國籍營業之主	國籍營業之數目
一、關於衛生方面(理髮店洗衣房澡塘等)	一	歐人	四
	二	日人	三
	三	本國人	三
	四	本國人	三

二、製造食物味食品等類

歐 西

人

四

三、製造靴鞋衣服帽子等

歐 西

人

五

四、製造器皿傢俱等

歐 西

人

二

五、機器工廠鐵工廠鑲店等

歐 西

人

三

六、製造奢侈品等

歐 西

人

六

七、戲園電影園

歐 西

人

九

八，製造碑記 招牌 等

九，印刷 石印 裝釘 等

一〇，照 像 館

一一，各 種 大 營 業

一二，其 他 營 業

共 計

西 中 國 八

歐 西 國 三

日 本 國 四

歐 西 國 四

日 本 國 五

歐 西 國 四

日 本 國 四

歐 西 國 六

日 本 國 二

歐 西 國 一

日 本 國 五

歐 西 國 三

日 本 國 五

歐 西 國 五

日 本 國 八

第一表為中東路附近區域糧石之收穫及支出總數量。十六七年間共結餘一千一百二十三萬噸。此結餘之數量。

以上四表

必須借用中東路之運輸。

第二表民國十七年各區家畜之分配情形。牛爲八十八萬一千頭。馬爲一百八十二萬三千匹。豬爲三百二十六萬二千隻。羊二百一十六萬三千隻。此鉅量之家畜。馬與牛必皆賣出。豬與羊或按隻生賣。或宰殺取肉取毛。亦皆必須中東路爲之運輸。

第三表爲民國十七年哈爾濱及中東路沿線重要之實業。油坊爲七十九家。磨房四十七家。酒廠十六家。其餘各種工廠不下百餘家。投下資本之總數。在一萬五千萬至一萬六千萬元以上。每年出品價值。在美金六千萬元至七千萬元之數。每年盈餘約美金一千萬元亦皆直接間接依賴中東路爲之運輸。

第四表民國十七年哈爾濱工業之營業共爲一千一百五十餘家。依賴以爲生活者。不下三十萬人。亦皆直接間接依賴于中東路。

以上所論列。是爲中東路與東北之經濟關係。簡言之。東北現在發展之情形。及在東北鐵道政策未改變以前。必須依賴中東路。換一方面言。中東路之生存。亦須仰給於地方出產之貨物。及旅客之往返。昔者俄人建築之東路之目的。一爲東出太平洋。扼制東方。二爲移民東三省。三爲輸出工業品於東三省。輸入原料品於俄國各地。以發展其工商業。四爲囊括北滿出產南下。而發展大連。五爲壓抑貨物南下。促之東向烏蘇里鐵道。以發展海參崴港。而與大連競爭。六爲假道北滿聯絡西伯利亞運輸。以資便利。現在此種目的皆已喪失。在我國方面計。亦斷不許其存在。且自民國九年以後。過境運輸。已完全斷絕。中東路賴以養路者。僅本路之運輸及地方出產之輸出與地方需要之輸入而已。

三十一，中東路與東北之政治關係

自昔帝俄時代完成中東路時。幹綫與支綫橫貫遼寧。吉林。黑龍江三省。遼寧省會既爲南滿支路直接支配。吉林省會則要求建築吉長路以控制之。黑龍江省會則由昂昂溪北行不過數十里。自齊昂輕便鐵道通行。控制便易。日

俄戰後。長春以南割予日本。遼東全省。遼東中東路可能支配。吉長鐵路應歸亦讓予日本。而吉林省會亦非復容俄人所支配。自後中東路支配所及。僅爲黑龍江之全省。及吉林省之北部。非復昔日支配東三省全部。先是光緒二十五年（一八九九年）吉林。黑龍江二省。各與中東路局訂立契約。設立鐵路交涉總局。專任與中東路交涉總局。總局設遼陽。分局設哈爾濱。自日俄戰後。奉天對中東路交涉總分局亦以無交涉可言。陸續裁撤。所餘者僅吉林黑龍江二省中東路交涉總局焉。對鐵路而設立交涉總局。真可謂國際法上之創舉。且由地方得其任專此所由遺禍至於今日也。

中東路西段。由滿洲里起至哈爾濱止。共九百三十四。七二公里。在黑龍江省界內。爲最長之一段。此一段鐵道經過之兩旁。如地畝。如森林。如鑛產。如漁利。農業。狩獵。商業。市政等等皆爲俄人或路局直接間接經營以去。成爲俄人之殖民地。由滿洲里站至興安站止。三百七十二公里之一段。因內興安嶺之阻隔。而又與外蒙相連。於民國元年一月二日。蒙古人遂爲俄人誘惑獨立。以步外蒙之後塵。民國四年十月中俄會訂時倫貝爾條約。一時成爲自治特別區域。俄因革命後。俄人之煽惑中止。民國九年一月二十八日。蒙人乃請求取消自治特別區而恢復原狀。時至今日。蒙人尚受俄人之勸誘。不時蠢動。欲效外蒙之獨立建國焉。此爲中東路與黑龍江政治關係之最切要者也。

中東路中段由哈爾濱至松花江。（即五站）爲五百四十九。〇六公里。南段由哈爾濱至長春。爲二百三十八。七公里。此二段爲吉林省界內。在鐵道兩旁之地畝。森林。鑛產。魚利。狩獵。商業。市政等等亦皆爲俄人或路局直接間接經營以去。以爲殖民之用。與西段同。最主要者。則爲大本營之哈爾濱。路局之主要機關在是。市政機關在是。軍政機關。文化機關以及一切商業機關之主要者。莫不在是。

在昔帝俄時代。中東路局既成爲獨立國家之雛形以隸屬於帝俄彼彼得堡政府。而統轄丁字形之中東路及其沿線之一切政治。及民國六年三月。俄國革命後。中東路沿線之政權陸續由我國收回。民國九年四月。我國停止中東路

會辦雷爾瓦特職權後。同年十二月。乃由中央政府頒發東省特別區警察編制大綱。次年一月。設立東省特別區警察總管理處。是為特別區發軔之始。同年二月。設立東省特別區市政管理局。四月。設立路警處。民國十二年三月。由東三省保安總司令部任命朱慶瀾為東三省特別區行政長官。組織公署。統轄特別區警察總管理處。路警處。及市政管理局。八月一日。東省特別區行政長官公署任命張煊相為地政局局長。接收中東路沿線之地政。凡非直接為路局用者皆收回。為中東路局長運動英、日、法、美、各國領事。借口民國三年之英俄協定以為根據。惹起國際交涉。路局并收回中東路局地政處之券據並不交代。故未能將路局所放出之地政完全收回。然東省特別區之當地。實以收回地政為範圍。即中東路前此屢次拓地之面積也。東省特別區長官公署之重要財源。亦藉此是賴。民國十五年八月。東省特別區長官公署欲發展特區之教育。並欲收回中東路之教育權。乃設立教育局。十六年十月四日。改局為廳。十五年三月。哈爾濱市議會之中國議員穆同成等提案以中國文中國語為對內對外治事之標準。因人數過少。被俄籍議員聯合日籍議員。及英籍議員所否決。乃宣言退出歸國委員會之哈爾濱市議會。以為抵制。三月三十一日。行政長官張煊相為市民後援。宣布解散之。並收回市政權。改組為哈爾濱市臨時自治委員會。任命穆同成為委員長。十一月一日選舉市自治會議員任命市長。而哈爾濱特別市自治會成立。惟尙許英日等國籍居民選舉代表之七名。俄籍居民選舉代表三人。加入市自治會。以並得由代表總額中推舉一人加入市參會。如漢口等處特別市無異。而中東路東段沿線之重要車站。人口繁雜收入豐裕者。一律改為特別市自治分會。並設有特別市市政分局。以資監督。至是東省特別區之組織乃大體告成。茲表列其內容如次：

一、東省特別區行政長官公署管轄之範圍 以中東路沿線。舊日帝俄時代。中東路局所屢次展拓侵路之地政為限。

二、東省特別區長官公署之財政收入 以所轄各市之收入。暨地政局收入之地租。放出地基之地價。暨中東路局所補助者。為重要財源。

中東路局所補助之機關。一。爲教育經費管轄之教育經費年約一百二十五萬盧布。與路立俄僑學校支出相等。二。鐵路警察之全部。三。持區市內警察之一部（沿線各處在內）四。醫院等慈善費。

三、東省特別區長官公署管轄之機關

甲。本署組織 政務廳之下設財政處。又設總務。內務。外交。教育。營業等科。

乙。警察總管理處 以中東路沿線各市爲範圍。並設水上警察署。

丙。路警處 以中東路沿線之範圍爲範圍。

丁。東省特別區市政管理局 管轄中東路沿線各市。並設市政管理分局十三處。

戊。哈爾濱特別市市政局 即特別市自治會。中東路沿線各繁殖處所。設市政分局十三處。

己。教育廳 管轄中東路沿線各處中小學校。

庚。地政處 管轄中東路沿線地畝之放出。及收入地租等事。

以上爲東省特別區之內容。可謂由形成獨立國家之中東路局脫變而來也。同時由中東路局脫變而來之機關亦冠

以東省特別區之名義者。則爲東省特別區法院。

東省特別區法院係民國九年十月取消帝俄時代之領事裁判權後所設立。於哈爾濱設高等審判廳一處。地方審判廳一處。並于中東路沿線設地方分廳若干處。蓋專爲審理俄人與俄人之訴訟事件。或俄人之與中國事件而設也。因經費無著。亦受中東路局供給焉。

此外因收回國家主權而發生之機關。則爲中東鐵路護路軍司令部。及山林警備隊。據中東路局年刊報告。每年護路軍費爲一百餘萬盧布。民國十六年分支出爲一百四十三萬六千七百九十四盧布五〇。海軍江防艦隊部。係民國九年六月成立。亦收回一部份國權後之事也。

中東路督辦公署。係民國十年以致令公佈組織。其職權以中東路設計合同爲依據。民國十六年改「公所」二字爲

「公署」與道勝銀行續訂管理合同後事也。

哈爾濱三字。與中東路有至密切之關係。三十年前。乃一片之荒甸。滿洲語謂打魚池為哈爾濱。是則今日之哈爾濱乃三十年前之打魚池。道裡為今日最繁盛之區。二十五年前純為一片之水甸。秦家崗亦僅住貧人二三戶。以居者姓秦。故得名。香房俄人謂為老哈爾濱。因俄人初至測路。即居於是。是時僅有燒酒房一所。俄人初至。即館於是。最初中東路哈爾濱車站亦設於是。東西馬家溝純為一片荒草。更勿待言。今日之所謂哈爾濱。則在東省特別區市政管理局管轄下之範圍。舉之如次：

- 一，秦家崗 又名南崗
- 二，道裡
- 三，東馬家溝
- 四，西馬家溝
- 五，香房 即上院 又名老哈爾濱
- 六，地包
- 七，八站
- 八，新安埠 即偏臉子 又名三十六棚
- 九，正陽河
- 十，新正陽河

以上各地。乃中東路局屢次展拓侵略之地也。在昔名為鐵道附屬地。又名為租借地。儼如今日南滿車站及其附屬地焉。

上列東省特別區管轄範圍之哈爾濱市外。又有吉林省濱江縣之管轄地。

濱江二字。以濱江縣而得名。濱江設治始于前清宣統元年。當時僅設管理事同知。專管轄傅家甸一隅。傅家甸又名傅家店。蓋當時有傅姓者設小店以館行旅故得名。後日中東路動工建築。工人混集。傅家甸乃隨之日形發達。其後更析雙城縣東北境隸之。地乃漸廣。然以面積論。仍屬最小也。民國二年乃改設縣。名濱江。其後更設濱江道駐之。管轄雙城賓縣等縣。(道署兼交涉員駐道裡)現屬於濱江縣之市街。並籌議設立濱江市政者。即爲

一，傅家甸 又名道外。因以火車道之隔而與道裡對稱。道左爲道外。道右爲道裡也。

二，四家子 又名濱江新市街。

三，北江沿

以上以面積論。比哈爾濱特別市。殊遠不及。然以四方廣集。發達殊速。人口亦甚衆也。但吾人須注意者。哈爾濱爲東省特別區管轄地。濱江則爲吉林省之濱江縣治是也。

以上種種之區別。蓋因今日中俄合辦之中東路而存在歟。若路權完全收回自辦。而市政發達。警察完備。及司法改善後。實無區別之必要。以遺歷史上之污點也。

至於哈爾濱市濱江市在今之住民。約爲三十五萬。中國人佔二十八萬弱。俄人佔六萬弱。蘇聯籍者二萬八千有奇。餘爲無籍。日本人約四千。朝鮮人一千三百餘。猶太人亦一千三百餘。其餘爲英，美，法，德，意大利，波蘭。奧地利，丹麥，捷克，瑞典，荷蘭，希臘，土耳其等國籍人。以商業勢力論。日爲最。俄次之。英，美又次之。德。法又次之也。

三十三，中東路與東北鐵路現在未來暨國防之關係

孫中山先生實業計畫中。東北鐵路系統之中區。係以嫩江與松花江合流處之西南偏。約當哈爾濱西南之百英里處。即扶餘之西。大賚之東也。并擬名曰東鎮。由東鎮分向東西南北。建設網狀之鐵道系。由東北吸引而西南。以集中於秦皇島大港口之間。在灤河青河二河口之外。建築北方大港以爲吞吐口。同時迤邐而西。以與西北鐵路系統

。滿洲鐵路系統聯營。而鞏固內外蒙古。舊疆，青海西藏。并連接中央鐵路系統為一氣，誠偉觀也。

由此計畫之新市鎮，東鐵為中區。建築如左之各鐵道線。

天，東鎮葫蘆島線

地，東鎮北方大港線

玄，東鎮多倫綫

黃，東鎮克魯倫綫

宇，東鎮瀋河線

宙，東鎮科爾芬綫

洪，東鎮什河線

荒，東鎮延吉線

日，東鎮長白線

月，葫蘆島熱河北平線

盈，葫蘆島克魯倫綫

昃，葫蘆島呼倫綫

辰，葫蘆島安東線

宿，漠河綫遠綫

列，呼瑪室韋綫

張，烏蘇里圖們鴨綠沿海綫

寒，臨江多倫綫

來，節克多博依蘭線

魯，依蘭吉林線

往，吉林多倫線

以上建設各線之計畫，皆爲孫中山先生東北鐵路系統中之所規定也。惟中東鐵自西而東。橫亘於東鎮之正北。如上述之東鎮漢河綫。東鎮科爾芬綫。東鎮德河綫。漢河綫遠線。呼瑪室韋綫。節克多博依蘭線等皆須橫越中東路而過。換言之。則上述各線。皆以中東路爲支點。再就現成未成之遺言。洮昂路即在昂昂溪與中東路交線。齊克路亦以昂昂溪爲起點。呼海路則起點於哈爾濱松花江之北岸。安拜路起點於安達站。吉同路則以一面坡或烏珠河爲中段。是則中東路者。乃東北鐵路系統之樞。而東北各鐵路乃其緯也。苟有經線與其他國家共有或合辦。緯線爲自有。或自辦。以完成其網狀之系統。而便利於自己之國家與民族耶。此一事也。

已成之呼海路。齊昂路。既由北而南。與中東路交線。事實上不啻爲中東路之給養線。中東路昔日之吞吐口以大連爲主要。海參崴副之。今日則僅餘海參崴一港。俄人之維持海參崴港。則又十之七八仰給于中東路。是則與中東路經緯交錯之東北鐵路系統。能否如所預期。以促進北方大港之發展。抑或反爲俄人鎖壓東方之海參崴所利用。此又一事也

以上二事。爲今日中俄合辦之中東路與東北鐵道系統北方大港最要之關係。吾人研究中東路時。決不容忽略之。

以上就我國鐵道政策言之也。若就中東路本身言。則現在東北已成鐵路。及未成鐵路之有利益或有危害於其本身者。則如下。

已成鐵路之最有害於中東路者。爲南滿路。已屢言如前。民國七，八，九，十，四年間。中東路爲之征服。幾成廢物。民國十年秋。第六次聯運會議。至承認賠償每布日金二·八錢之損失。以要求南滿路減少運費以聯運

而摩倒大馬車之競爭。然終未能創設之也。僅減少南運。增加東運。以救濟烏魯里路。及海參崴港而已。民國十四年。南滿路。接收各鐵路移運之總額爲一百七十六萬八千噸。由中東路運交者。則佔一百二十二萬五千噸。爲總數之百分之六十以上。吉長四洮兩路僅佔五十三萬餘噸。得總數百分之三十強。上列一百七十六萬八千噸中。以煤石爲主要。佔九十八萬二千噸。由此數字言。則中東路亦變成南滿路給養綫之一也。次爲吉長路。因吉長路與榆樹五常等區域毗連。所產煤石。亦爲之運去不少也。次爲遼昂路。因遼昂路之中部與秦來。大資。肇洲等產煤區域接近。其終點昂昂溪。又密邇拜泉。克山等縣。所有中東路安遠。齊昂二區之貨物。亦爲運去不少也。

已成鐵綫之有益於中東最大者。爲呼海路。該路直叩黑龍江省之殺虎(又名北滿之殺虎)海倫。望奎。克山。拜泉。等縣。而輸出煤石至松浦鎮。以供給中東路輸出也。次爲東綫由克魯士窩站起。至同賓縣。距離五十里之俄人謝赫斯林場。岔道。及由亞布洛尼站起。經肇河。同賓。縣境達方正縣南部之俄人葛瓦斯林場岔道。次又爲山下坡子站起。沿穆林河附近平原。遙臨密山。虎林等縣。以達穆稜煤礦公司之煤場岔道。以上三處岔道。既爲運林木與煤礦。以供給中東路。並可搭便煤石轉出。以起運上中東路車也。然而松花江之航運。被中東路爭運不少矣。(各該岔道由中東路資助建築)猶如大馬車之被征服焉。

未成鐵路之爲患於中東路最大者。首推吉會路。該路與中東路東綫適成平行。若路成。則中東路東綫煤石林木等貨物。必被奪去不少。若再增築吉林。一面坡間。敦化寧安(寧古塔)間。各支線。則中東路東綫之運量便減大半。次爲長春大資綫。洮南索倫綫。及大資北接安遠綫。若各該綫成。則中東路南綫西綫之運量。必又減去大半。中東路至此。乃完全成爲南滿路。及大連港之給養綫。

未成綫之最有利於中東路者。爲呼海路延長至克山拜泉嫩江之各綫。因可以盡量搬出北滿殺虎之煤石至哈爾濱北岸之松浦鎮。以給養中東路也。次爲珠河縣道同賓方正依蘭至富錦同江之各綫。因可以搬出鴉兒河之煤石出產。並可以與松花江爭航運也。次爲俄人謝赫斯林場岔道。及葛瓦斯林場岔道。暨穆稜煤礦公司煤場岔道易軌。改爲普

通商運鐵路。以擴大其運輸之效力。

以上惟就我國鐵路政策與中東路本身利害言之也。若再就我國國防言。則中國最重要之國防地帶。乃為東北與西北。東北為防日與俄。西北則專為防俄。以地理上及外交上之關係。必須東北與西北統籌兼顧。而後乃可以有備無患。

自日俄戰後。締結波子瑪斯和約。以長春中分南北。長春以南。謂為南滿洲。屬於日本勢力範圍。長春以北。謂為北滿洲。屬於俄人勢力範圍。自後又續訂協約。各自積極侵略。毫無顧忌。民國六年（一九一七年三月）帝俄政府崩潰後。蘇聯政府迭次宣言。帝俄政府時代所訂之一切條約皆廢棄無效。是則波子瑪斯條約。亦皆同在無效之列無疑。但一九二五年一月二十一日。日俄恢復邦交。成立協定。仍然承認波子瑪斯條約繼續有效。即不啻日俄依然協定處分南北滿。就俄國在北滿言。無殊於日本代之遮斷滿海與山海關。使北滿與中國內部隔斷。俾俄人得安全保有其權利。進一步言。日本將更要求俄人讓與中東路南線。及南滿路伸展給養綫於北滿。以為代價。日人更可言告於世人曰。日本所得之權利。係取諸宣傳赤化之赤俄。以保障世界之安全。非取諸于中國。年前後聯新平賊往來日俄道上。其目的皆不外于此。由京奉路出兵山海關。或由渤海灣使兵隊向遼河流域登陸。五年來已証明日本之絕對妨礙即由遼寧或吉林取道南滿鐵路以運送軍隊。日本亦有許可與否之自由。要而言之。由日人方面之理想。與其使中國完全恢復北滿洲之主權。無寧保留於俄人之手。既可示恩於俄人。以資挾。又可留為己有。以備他日擴張。而置諸囊中。使南北滿聯絡一氣。以完成其大陸政策。同時更可以警告中國人曰。中東路中國尚不收回。何有於南路。由此便可以永遠杜絕中國人依期收回南滿鐵路之希望。此皆為吾人論東北國防時。應注意之點一。

俄人建築中東鐵路。原為達其東出太平洋之政策。自遠東港（即大連港）俄語譯音大連。意為遠東。放棄於日本後。僅餘遠東之海參崴港。（海參崴俄語為威拉子威斯忒克）威拉子者櫻春及鎮壓之意。威斯特者東方之義。「忒克」者語尾之變也。）中東路者。乃與海參崴相依為用。以維持西伯利亞鐵路。及俄領西伯利亞之生存者也。西伯利亞

亞鐵路惟一之使命。則爲接路東方。其中段既由上烏丁斯克經恰克圖買賣城以支配外蒙古。其東段則又沿黑龍江而東南。以接北滿洲之青。由北而南。以達於石勒喀河。而黑龍江古納河北岸者。則查索瓦雅。及斯特列金斯克。皆已通車。在黑龍江北岸者。則列諾夫斯基。阿爾巴金。(即雅克薩城)布拉鄂威什基斯克。(即海蘭泡)喀薩特金。皆有鐵道與西伯利亞路接軌焉。而中東路更與西伯利亞鐵路互爲犄角。又如形然。橫貫於北滿洲之腹。車同軌。管理運輸同制度。言語同以及一切之事物亦無不同。由赤塔而滿洲里而哈爾濱而長春而綏芬河而烏蘇里以抵海參崴。縱橫馳驟。暢行無一阻。在昔日帝俄時代固如是。在今日中俄新協定後之時代。亦莫不如是。同時更有俄領中亞細亞鐵路之一段。由塔什干窺我國新疆之疏勒。正計劃或建築中者尚不止此數。在此情況之下。西北之國防。固無從說起。而東北亦尚有可防之餘地耶。更就由興安嶺以北。額爾古納以東。黑龍江以南言。直成棄地耳。內外隔絕。交通梗塞。視俄人由北而南。層層控制包圍。不啻天淵之別矣。此爲吾人論中國國防應注意之點二。

上列二點。爲中東路與東北西北國防之關係之一斑。如在此情形下面談東北與西北之國防。則將從何說起。意者第一。須中東路完全歸還我國所有。第二。中東路之爲俄國通行軌道。通行制度。通行語言文字等等者。須一一改正。第三。依照孫中山先生東北鐵路系統計畫。甲，建築東鎮北方大港線。由大沽口北通熱河。出澮兒河之下游。以抵松花江南岸。乙，建築東鎮多倫綫。由張家口北之多倫起。與西北站道系統聯絡。由多倫通林西。開魯。澮兒河之上游。以抵松花江南岸。丙，建築東鎮克魯倫綫。由松花江南岸。越過大興安嶺。入呼倫貝爾境。沿呼倫池及克魯倫河而西。以入外蒙古庫倫。與東北鐵道系統聯絡。而南通張家口。丁，建築東鎮漢河綫。由松花江南岸。過江直北行。又越過小興安嶺以抵黑龍江南岸之澮河。正對俄領西伯利亞鐵路東段。遙望阿爾巴金支路。戊，建築漢河接遠線。及呼瑪室韋綫。環繞黑龍江南岸。與俄領西伯利亞鐵路東段環繞黑龍江北岸者正相對。己，再建築西北鐵路系統。以統攝外蒙。新疆等地于中原本部。

以上甲綫。爲越山海關日人之阻塞以統攝北滿洲中部。乙，綫爲甲綫之副綫。其作用與甲綫同。爲暫避南滿洲

之阻塞。內綫又爲甲，乙，二綫之副綫。並攝內外蒙古。北滿州爲一系。以上甲，乙，丙，三綫其作用完全爲對付南滿洲。丁綫與戊綫。則爲對抗俄人之西伯利亞鐵路。鞏固北滿邊防。綜合各綫之作用。以統攝北滿洲外蒙古而充實之。然後再由北而南。徐圖南下。同時再由山東半島渤海灣由南而北。積極北向。然後滿洲乃可爲我有。而東北之患可紓。

至於北滿洲如何充實。則最要政策之移民是也。移民之障礙。如胡匪縱橫。不能安居。紙幣低落。金融紊亂。政治未改良。兵役胥吏之苛擾。三者之障礙既去。則民不招而自來。不移而自至。不十年而北滿可充實矣。

三十四，中東路與太平洋及世界之關係

俄國大陸國也。無良好之海岸線及良好之海港。是爲最大之缺憾。至大彼得時遷都芬蘭灣。建築聖彼得堡。是爲表示北出波羅的海之決心。但移爲英人聯合北歐諸國所遮斷。不能越波羅的海雷池之一步。於是不得已轉而南下。欲由黑海以通地中海。但又爲英人聯合南歐諸國封鎖之。始終未能越過博斯波魯斯海峽之一步。歐洲數百年來之風雲。俄國出海問題。實佔其大部分。二百年來之近東問題。俄土戰爭。巴爾幹半島戰爭。英俄戰爭。及一千九百一十四年之世界大戰。直接間接皆爲俄國出海問題所牽動。

俄人既不能北出波羅的海及南下地中海。於是轉而東向。而太平洋之風雲遂起。蓋舉國上下欲由西伯利亞東通太平洋以得出海之良港也。經過數十年與俄國衝突後。乃於千六百八十九年即康熙二十八年與俄國締結尼布楚條約成。俄人在西伯利亞之勢力。遂牢不可拔。並得黑龍江上游之地利。可以隨時順黑龍江東下。以測探太平洋東北岸。此爲太平洋風雲之開幕。此條之動機。可謂爲由於俄人之東向太平洋以出海。隔三十六年。至一千七百二十五年（即雍正三年）又與我國締結恰克圖條約。確定鄂爾泰次克海島得河地方。作爲中俄兩國共有。是爲俄人染指太平洋東北岸之初步。自後俄人遂自由測探。先得卜魯巴甫羅斯克港。次得尼哥奈佛斯克港。最後又得海參崴港。子咸豐八年即一千八百五十八年。乘我國內有太平天國之革命。外有英法聯軍之壓迫。俄人遂又壓迫清廷締結璦琿條約。後

二年。又締結北京條約。由是阿札加半島。薩哈連島。鄂奎次克海全部。韃靼海峽全境。及黑龍江以北烏蘇里江以東外興安嶺東南之地方。完全爲俄人所有。再後於該議建築西伯利亞與中東鐵路期間。因欲取得南滿洲支路及旅順大連港之故。乃乘中日戰爭之役。聯合德法以干涉日本邊遼。次又喊使德人佔領膠洲灣。俄人遂得借日均佔利益。以佔領旅順大連。及建築南滿洲支路。而英法同時遂租借威海衛。與廣洲灣。是爲太平洋風雲之第二幕。此幕之動機。可謂由於俄人之建築中東路以出海。中東路建築既成。而日俄之戰爭乃起。是爲太平洋風雲之第三幕。此幕之動機。可謂由於日俄爭奪制海權。及滿蒙原野惟一動脈之中東路。至於日俄戰爭完竣。波子瑪斯條約締結以後。美國提議滿鐵中立。而日俄新協約又成。實行宰制南北滿。各不相侵。延至歐戰期間。日本遂乘機攻下從前俄人喊使德國佔領之青島而蟬據之。至民國六年以後。俄國革命。七年中日締結共同出兵協約。而美國則提議協約國共同出兵西伯利亞以抵制之。民國八。九。十。三年之間。海參崴港。中東路沿線。西伯利亞沿線。遂爲世界各國軍隊屯駐。會操。作戰。之修羅場。中東路同時亦爲協約國所共管。是爲太平洋風雲之第四幕。此幕之動機。亦不外於日人欲乘機攫奪中東路。吞併東三省。霸制太平洋。而美、英、法、義各國乃羣起而抵制之。

以上太平洋風雲。一幕一幕之經過。無不與中東路直接間接有關。本年七月(民國十八年七月)十日。中東路問題發生以來。俄人斷絕烏蘇里赤塔兩路與中東路之交通。歐亞之交通遂阻。世界人士。嘖有煩言。同時日本增兵長春。既不許我國兵隊由南滿路運輸。且不許我國軍隊通過南滿路附屬地。野心勃勃。其志不小。美國人在此期間。則屢議調和中俄。使勿開戰。以牽動世界。一九一八至一九二一年充協約管理西伯利亞鐵路及中東路技術部主任。而與中東路有密切關係之工程師史蒂芬氏則於八月十一日在紐約宣稱：「當歐戰後。該路由各國共管時。美國曾供給該路一切材料。總計達美金九百萬元之鉅。故美國對於該路亦有切實之利害關係。中東路之已往及將來。終難失其爲導火綫之作用。一旦爆發。厥禍將蔓延歐亞。收拾殊非易事。」

史蒂芬氏爲熟悉中東路內情之人。所謂中東路之已往及將來。終難失其爲導火綫之作用。當非虛語。並且可以

代表美國人士之意見。至所謂一旦爆發。厥禍將蔓延歐亞。收拾殊非易事。其意將謂一旦中俄開戰。日本必有種種藉口。乘機參加。美國必不能觀望。而簽字九國協約之英國。法國。美國等之國家。亦將參加。即九國協約以外之各國。亦將受波動。再起第二次世界大戰。此第二次世界大戰。即由於太平洋問題。又即由於遠東問題。其發動處。是為中東路問題之一點。故曰中東路與世界之治亂安危有關。非僅與太平洋有關已也。

至於世界之戰之進行與結果。中東路問題將如何解決。於中國是否為瀕抑為禍。則視國人之經濟能力。政治能力。生存能力與前途奮鬥之程度如何為斷。當中國東路問題初起時。美國人華約翰氏奉命叩問余之意見。最後又問曰。『中國人不怕牽入第二次世界大戰漩渦耶』。余答之曰。『中國現時正在革命過程中。何畏於戰。又何畏於破壞。再戰再破壞。亦不過如今日。倘或者準備完成。全國努力。反因第二次世界大戰而脫離不平等條約之束縛。亦未可定』。蓋氏聞之默然。一若聞余之有意恐嚇者。其實何嘗恐嚇。亦視國人是否努力而已。或曰。須假以相當時日與準備。則將應之曰。『誠然』。

三十五、如何解決中東路問題

解決中東路問題。有三種途徑如下：

一、完全收回。其方法又有二。

甲，廢除中俄協定與泰俄協定。無條件完全由中國自己收回管理。查廢除條約方式。一，因締結條約國家之一方因體變更。如俄國革命後。中俄間舊有條約一切無效。蘇聯政府乃屢次宣言廢除舊約。交還一切權利退回中東路。二，因雙方國家戰爭之結果。或因國交破裂。三，締約國之一方宣布廢除。不予承認。四，締約國之雙方。同廢除。

以上四種方法。只有第三種可適用於今日。但須準備實力。並須準備進於第二種戰爭之結果。

乙，依照中俄協定第九條第二項有條件收回。該條第二項既規定蘇聯政府允許中國以中國資本贖回中東路及該

路所有一切財產。並允許將該路一切股票股票交歸中國。嗣後第三項又規定。兩締結國政府在本協定第二條所定會議中解決該路之款額並移交中東路之手續。依據上兩項。則中國有贖回中東路之權。至贖路之款額多少。及移交之手續如何。則在第二條所定。中俄會議中決定之。

查中東路建築費。自西曆一千八百九十六年起。至一千九百二十八年一月一日止。即前清光緒二十二年。起。民國十七年一月一日止。總共支去金魯布三億六千五百六十四萬九千五百四十一。若中國欲贖回中東路時。必須與蘇聯政府清算中東路全盤債務。並對於以上數目詳細調查審核。是否符合。應否核減。查中東路債務必須清算審核者有如下：

子，道勝銀行中國股本五百萬兩。自開辦至今。本利多少。複利多少。概應歸還。

丑，庚子年義和團事件。中東路公司開報損失費七千二百〇四萬〇〇八十七魯布。在中東路當年因義和團事件而停止工作。係陽曆六月十八日起。至九月六日止。中東路全線亂事一律肅清。復行工作。前後不過兩月有奇。路局所被毀壞者。僅奉天省內安山站左近之小橋兩座。詳載中東路大事記中。其開報浮冒可想而知。前俄帝國財政總長維特。在指中東路奏報中。並有「難免過難匪亂。稍為沽酒」之句。足為證明。該應核實剔除。

寅，自一千九百年起。俄國借口義和團事件使用中東路。派遣大兵。佔據東三省。延至一千九百〇四年一月遂與日本作戰。至一千九百〇五年秋。戰事始停。一千九百〇六年秋。軍隊撤退乃大體完了。全路始恢復原狀。在此六年間。中東路全部。全完撥為軍用。以供給日俄戰爭之運輸。無他營業可言。在戰事吃緊期中。毀壞損失。更為數不小。此數始終未經中東路開報。若以義和團事件僅停工兩月有餘。便開報損失七千二百餘萬魯布為比例。則日俄戰爭損失數目之鉅。可想而知。亟應查核明白。撥歸俄國負擔。

卯，一千九百一十四年八月起。至一千九百一十七年止。在此四年歐戰時期中。俄人利用中東路以供軍事運輸。妨害營業。損失之數。必甚偉大。亦應查報明白。撥歸俄國負擔。

辰，一千九百一十七年起。至一千九百二十一年止。此四年中爲俄國革命最混亂時代。中東路全部車輛移作軍用。以致毀壞十之七八。因無車輛更無營業可言。幾同於歇業。在此時期之損失。中東鐵路公司。並無報告。亦願查實數目。撥歸俄方負擔。

巳，自一千九百一十七年俄國革命後。所有俄國新舊政府。及中東鐵路會辦霍爾瓦特。會同道勝銀行。前後發行之羌帖。魯布。紙幣。流行于東三省市面者。不下三萬萬。以及四萬萬。此種羌帖魯布紙幣在發行之當時。皆換取中國人之現金。及農林工商貨物。或勞動者之勞動力。以知此種損失。應由俄國歸償。

午，俄國建築中東路。原爲供移民東方之用。自通車之日起。自一千九百一十七年止。中東鐵路公司。專爲移民運輸。以及移民設備之開支。其數當不小。亦應調查數目明白。撥歸俄方負擔。

未，自本年（民國十八年）七月十日中東路問題發生以來。俄國封鎖中東路與烏孫里赤塔兩路之交通。以致東西兩路。毫無運輸營業。同時炸毀車棧。破壞路軌。焚燒材料。以及擄掠。戕殺。燒毀。破壞中國人之生命財產等等。亦須由俄國負責賠償。

以上八項。皆須清算審核。移入收歸中東路之款項中。準爲贖路之款項。若不敷時。中國政府則可以發行債票。在徵收地租以及各項稅捐時。按成附加。強制發行。以資補足。迨中東路完全收回以後。則按照附加征收額之多少。填發股票。此後之中東路。即屬於民有。

二，行協定。當實行協定時。應注意者。有如下列各事。

甲，凡侵犯中國主權者。一律取消。或改正。查中俄協定暫行管理中東路協定大綱第九條。那事有應從速改正中東鐵路公司章程。惟未改正完竣以前。與中俄解決懸案大綱不相抵觸。且無妨害中國主權者。應予繼續適用。是則凡侵害中國主權者。皆不許適用無疑。其侵犯中國主權最甚者。如下。

子，言語文字。中東路所用文字。皆爲俄文。所用言語。皆爲俄語。侵犯中國主權。莫此爲甚。語言文字爲一

國之國粹。國家民族精神惟此是託。若舍棄中國固有文字而不用。即無異于承認自己國家之滅亡。承認外國文字行使於自己領土。並承認行使於國家機關。及公共機關。即無異於承認行使語言文字之國家為母國。而自立於殖民地之地位。如朝鮮人之于日本。印度人之於英國是其例。行使其語言文字之國家。對於被行使之地方或人民。直無異視同殖民地。或奴隸。如日本之於朝鮮。英國之於印度是其例。

丑，行車管理制度 中東路現行之行車管理制度。概為俄制。是為侵犯我國立法權。及行政權。領事裁判權既為我國絕對所不容。而侵犯我國立法及行政之中東路管理行車制度。亦應不許其存在。

寅，度量衡制度 中東路所用之度量衡制度。皆為俄制。並推行於鐵路範圍以外。如封特布特。阿爾申。沙納。等等名稱。實是妨害觀聽。而侵犯我國立法權及行政權。

卯，車軌通行 中東路所用之車軌為俄國之寬軌制。與我國狹軌制完全不同。所有車輛樣式亦係俄國式樣。站時並與烏蘇里鐵路及西伯利亞鐵路接軌。俄國車輛並得任意駛行。縱橫馳驟。直入中國領土。視同無物。侵犯國權。莫此為甚。雖一時不能改軌道。換車輛。亦應依照南滿路在長春與中東路聯運辦法。在綏芬河及滿洲里另設車站。修築岔道。不許俄車運行駛入。

辰，貨幣制度 中東路所用之貨幣制度。以魯布為標準。與南滿路聯運時。則以日金折合哈爾濱大洋。再用哈爾濱大洋折合魯布之固定行市。其餘客貨運輸。亦概以哈大洋折合魯布固定行市計算。既侵犯我立法權及行政權。而又復擾亂市面金融。是應改正。

巳，組織制度 中東鐵路管理局之組織。共為二十七處所。乃係殖民鐵路之遺留物。為一般鐵路所無。而與南滿鐵路彷彿。查我國各鐵道之組織。僅為總務。機務。車務。工務。會計等五處。與中東路之二十七處所相比。可謂抵觸太甚。且為位置人員。浪費太甚。總之移民鐵道之組織。應不許其存在。

午，公司章程 查中東路公司現行之章程。係一千八百九十六年十二月四日帝俄政府所批准。依照暫行管理中

東鐵路大綱第九條之規定。應從速改訂完竣。無論如何。最遲亦不得過自理事會成立之日起六個月。但至今五六年。仍復沿用。由前俄政府制定之章程而適用於我國。俄人更借之而把持中東路。妨害國權。莫此爲甚。亟須改正。

乙，非鐵路本身營業者 查中俄協定第九條第一項規定。「兩締約國聲明。中東鐵路純係商業性質。并聲明除該路本身營業事務。直轄於該路外。所有關係中國國家及地方主權之各項事務。如司法。民政。軍務。警務。市政。稅務。地政(除鐵路自用土地皮外)等。概由中國官府辦理。」是則非本身營業事務。皆應由中國官廳辦理無疑。現中東鐵路管理局共分二十七處所。所管事務十之七八。不必由鐵路經營。且非鐵路本身事務。如電報。電話。農林。試驗場。林場。礦山。地畝。房產。獸醫。工廠。洗毛廠。圖書館。天文台。學校等等。皆非鐵路本身之營業。且不必由鐵路管理。亟應交還中國官廳辦理。

丙，正副局長權限之規定。及正副處長權限之規定。暫行管理中東鐵路協定大綱第三條第二項。局長副局長之職權。由理事會規定之。亟應規定局長副局長職權同等。不共同簽字。不發生效力。同時處長副處長之職權。亦應同樣規定。俄人乃不能擅用權力。把持路務。

丁，平均用人 在暫行管理中東鐵路協定大綱第五條規定。「本鐵路各級人員。按照華俄兩國人民平均分配原則任用」。查中東路局之職員二千七八百人。中國人僅四百。除副處長副局長及理事會之理事監事會之監事外。其餘十之八九皆爲翻譯或下級職員。去平均原則。可謂太遠。今既改用中國文字。則協定聲明書七「各項位置。應照謀事者之能力。技術。及教育資格補充」之規定。自應少受障礙。亟須增加中國人員。以收回路權。

三，修改協定。即修改中俄協定及奉俄協定之一部或全部。凡中東路之管理權。完全屬於中國。倘許俄人有財產權及營業利益之一半。中東路與西伯利亞鐵路赤塔段及烏蘇里鐵路之聯絡運輸。或仍舊。或另改訂運則與辦法。或更縮小修改之範圍。僅限於正副局長暨機車管理財政出納之重要人員。屬於中國人。其餘仍許俄人參加。

以上三種辦法。無論採取任何一種。現在俄人絕交期間。事實上皆在我國權能之內。我要辦理。無人抗阻。但

實行之先。與實行後之結果。第一，須準備實力以對俄人。第二，須準備中俄交涉與會議之手續。第三，須準備對付國際之環境。或謂採取第二種辦法實行協定。或無須乎此。答曰。不然。自中俄協定至今。終不實行。就因中國無決心。無實力無準備之故。

於此有一物焉。最足令人注意。上有青天白日滿地紅。下爲全紅地面綴以金色之鐮刀與斧頭。此何物也。即中國與蘇聯國旗合併綴成之中東路公司旗幟也。北滿各地。到處飄颻。望而生厭。不卜何日乃可以拔而去之耶。昔爲龍旗綴於三色旗。嗣爲五色旗綴於三色旗。又嗣爲全紅鐮刀斧頭旗綴於五色旗。至今日則爲全紅鐮刀斧頭旗綴於青天白日滿地紅旗。迴想已事重重。無任感慨。然一聯想及於南滿各地之旭日旗。更不覺增加無量警惕與憤怒。

如此最須注意者。若我國完全收回中東路。而永遠與烏蘇里路。海參崴港。亦成死港。（此爲俄人最初建築中東路之真因。又爲二十餘年與大連港南滿路開爭之經過）。故無論如何。俄人終不能完全與中東路斷絕關係。此所以一九二〇年加拉幸對我通牒中。有「關於蘇聯政府利用中東鐵路一事。中俄兩國。另訂專約」之句。若我竟始終拒絕俄人之利用。而使一切貨物南下大連。是足以制俄人在東方領土之生命。同時且爲日本人。及南滿路之所聲香祝禱。若再築成由寧古塔至敦化一面坡至吉林之鐵路。使與南滿路。吉會路。大連港。青津港。相聯絡。尤爲日人之所大欲。由此可見中東路與南滿。吉長。吉敦。等路。大連。清津。等港之關係。並可見中俄目前前途之關係。今俄人不於此種利害關係中。求其解決之途徑。而惟以燒殺。擄掠。威嚇。爲事。一若以爲如此。便可以解決一切。此爲舊日對付清消之方法。今仍沿用之。適足以見其愚之不可及。

或曰。依據奉俄協定。中東路自通車之日起。六十年期滿。完全無條件交還中國。自一千九百〇一年十月完全通車至今。已二十九年。再過三十一年。即無條件完全交還中國。此時何必若急。答曰。此真可謂之笑話。第一。應交中國之股本五百萬兩尙不交付。第二。自許景澄死後虛名之督辦尙不許派人。第三。與道勝銀行續訂合同期間尙不切實履行合同。第四。自中俄協定。及奉俄協定至今已歷六年。毫不履行。諸如此類尙不稍爲放鬆。何況全部

無條交還。

附錄一，前清外務部催請中東路公司呈繳道勝銀行股本息金五百萬兩往來文

按該款俄人始終未繳。第一次答復。謂路未做成。且因義和團事件停工一年半。須延至光緒三十三年方能竣工。同時又謂需用土地以建築房屋甚多。借為拓展地畝張本。第二次答復。謂須得總公司電復。再行答復。便置之不理。實行抵賴。時光緒三十四年也。茲錄其往來文件如次。以供參考。

外務部劄東省鐵路公司東路開車應即按照同呈繳銀兩文(光緒二十九年七月初六日)

為劄行事。查東省鐵路公司合同第十二條內稱。路成開車之日。該公司呈繳中國政府庫平銀五百萬兩等語。在此路業經宣明開車。所有應繳庫平銀五百萬兩應如何繳納。相應劄行東省鐵路公司副代辦寶至德申復本部為要。須至劄者。

東省鐵路公司京外務部呈繳銀兩應展至光緒三十三年交納文(光緒二十九年十月初六日)為京覆事前准

劄開東省鐵路業已宣明開車。仍照合同應繳中國庫平銀五百萬兩等因承准此。當即電達彼德傑總公司。並聲復貴部在案。茲接總公司復稱。查該合同第十二條內載路成開車之日起。由該公司呈繳庫平銀五百萬兩。係指全路做成實能開車。其應辦各事皆與合同完全無缺而言。現在該路曾有多數未經做成。所有與安嶺山洞正道備道均未修妥。他處購買站房等項地段亦未辦齊。兼未修好鐵路應用各等房舍。並有多處未造大橋。且暫行之軌道。均因繞避險阻。動多曲折。將來必須改造直路。而各處應行開山之工。率因急欲開車。姑先修築盤道。以後尤宜開闢山徑。俾得直趨。本年俄七月一號因暫行開車。是以換派行車之總監工。而造路之副監工仍隨同在局辦事。凡此皆通融辦理。並非真正做成行車也。此路因來往行旅既多且便。是以從權暫行開車。伏查本合同第三條內載。自鐵路勘定及其所需地段給與公司經理之日起。以六年為限。所有鐵路應全行告竣等語。查此路定妥方向。係俄曆一千八百九十七年。即光緒二十五年之事。不期二十六年竟有意外之變。所有該路各處。皆被焚燹。敝公司撫衷自問。厥答實難

自執。彼時因已停工有十八閱月之久。是六年期限。應該因此加展半年。由此推算。此工似應於俄曆一千九百〇七年。即光緒三十三年。方能做成。此時未至其期。似應緩議等語。函復前來。准此。理合按照原函事理稟呈。查照施行。實為公便。

外務部對東省鐵路公司東銀既開車應仍撥銀兩文(光緒二十九年十月十六日)

為制行事。本月初六日據稟稱接鐵路總公司復稱。查合同第十二條內載。路成開車之日。由該公司呈報中國政府庫平銀五百萬兩。現在該路多處未經造成。本年俄七月一號。因此路來往行旅既多且便。是以從權暫行開車。查合同第三條內載。自鐵路勘定。及所需地段給與該公司經理之日起。以六年為限。鐵路應全行告竣等語。不期因亂停工。是六年期限因此加展半年。此工應於光緒三十三年方能做成。似應緩議等因前來。本部查合同第十二條所載。該公司是報中國政府庫平銀五百萬兩。係指路成開車之日而言。現在東省鐵路既經官明開車。自應按照合同第十二條辦理。相應復制代辦轉達總公司可也。須至制者。

外務部對東省鐵路公司催交應繳銀兩文(光緒三十三年九月一日)

為制行事。查東省鐵路公司合同第十二條所載。路成開車之日。由該公司呈報中國政府庫平銀五百萬兩等語。前於光緒二十七年九月間。本部以此路業經開車。經制行前代辦資至德。查照合同交納銀兩。當於是年十月間據稟復稱。該路尚多處未經做成。本路從權暫行開車。并非真正做成行車。該公司經理之日起以六年為限。全行告竣。不期二十六年因亂停工有十八個月之久。六年期限因此加展半年。由此推算。應於光緒三十三年方能做成。此時未至其期。似應緩議等因在案。現在該路告成已久。期限早已屆滿。所有應繳中國庫平銀五百萬兩。應如何交納之處。相應制行東省鐵路公司代辦車慈福。迅即申復本部為要。須至制者。

外務部對東省鐵路公司再行催交應繳銀兩文(光緒三十三年十二月三日)

為制行事。查東省鐵路公司合同第十二條內載。路成開車之日。由該公司呈報中國政府庫平銀五百萬兩等語。

前以該路告成開車已久。即因亂加展半年之期限。並已屆滿。應繳中國庫平銀五百萬兩。如何交結。於本年九月初一日札行該代辦迅即申復在案。迄今已逾三月。未據復到。相應札催東省鐵路公司代辦事慈福速將如何交銀之處。申復本部可也。須至者。

東省鐵路公司代辦事慈福稟外務部呈繳銀兩一事已電達總公司核覆文(光緒三十三年十二月初五日)
為稟覆事。現准

部開。以東省鐵路公司應繳中國庫平銀五百萬兩。飭催如何交納等因前來。竊查此款。前會接奉

鈞制業經電達彼得德總公司在案。惟至今尚未復到。茲奉前因。理合再行轉電總公司速為答覆。以便除復貴部。一俟得有回音。即行稟呈。

中堂

王爺可也。為此先行奉

大人

聞。伏乞

鈞鑒。

車慈福謹稟

外務部制東省鐵路公司催取應繳本息文(光緒三十四年四月十五日)

為制催事。東省鐵路公司應繳中國政府庫平銀五百萬兩一事。前經兩次札行代辦事慈福將此項銀兩迅即交納。於上年十二月初五日據稟復稱。前會奉制業經電達彼得德公司。尚未復到。現又再電總公司速為答覆。一俟得有回音。即以稟呈等因。迄今又逾四個月有餘。未據將如何交納銀兩之處稟復到部。查該款按照合同。以路成開車之日。即應呈繳中國政府。就使因亂加展期限。亦早於上年屆滿。款項遲緩一日。則息銀加增一日。相應制催東省鐵

路公司代辦巴爾業。即將應繳之款並息銀如何交納。迅速發復本部。以便接收可也。須至剴者。

東省鐵路公司副代辦巴爾業稟外務部呈繳銀兩一事已電催總公司速覆文(光緒三十四年四月十六日)

為稟覆事現准

剴催。將應繳中國之款五百萬兩。如何交納。迅速發復等因前來。奉此。當經據情電達彼得堡總公司請其從速

電復。一俟接有回音。即行登復

貴部可也。專此先行具稟。奉

聞，伏乞

鈞鑒，

巴爾業謹稟

附錄二，前清中國駐俄公使報告中東路建築竣工及前俄財政總長報告中東路及西伯利亞路情形文。

下列三文。足見當日俄人經營東三省與遠東之一斑。讀之歷歷之如在目前。前俄財政總長羅特呈報一文。尤為

詳盡令人警惕不置。中東路與西伯利亞連成一氣。更足見當日目的之一斑。該文中之要旨為。

一，路長而儲備與建造之艱難

二，路成之利益在移民與移工以開化東方

三，哈爾濱之經營

四，大連(即青泥窪)之經營

五，大連改為自由港以囊括東西。

六，調劑大連與海參崴

七，向我國開行國稅免稅在海參崴大連

八，則加稅在大連再輸出免稅

中國駐俄公使奏陳俄人建造東三省鐵路工竣情形摺

奏爲俄人建造東三省鐵路竣工。謹陳現在情形並繪圖列單恭摺。仰祈聖鑒事。竊者俄人謀築悉畢利鐵路以聯絡其東西二萬餘里之轄境。發議在咸豐初年。興工在光緒十七八年。終以紆繞黑龍江。沿邊工艱路遠。遲久未成。自光緒二十二年商允建造東省鐵路。於是悉畢利之路始克借道我境而東西貫通。光緒二十四年又商允接造南境支路。於是東省鐵路始直達程年不凍之旅大海口。而與太平洋水路一氣貫注。往來便捷。形勢因而變遷。該路於上年秋冬間。逐漸行車。至本年六月一律開通。正條約所謂路成開車之時矣。

查幹路長二千八百餘里。支路長一千八百餘里。以松花江南岸之哈爾濱地方爲兩路樞紐。該處介呼蘭伯都訥之間。東距三姓舊古塔。西北距齊齊哈爾。南距吉林。均不出三四百里。官私回籍。向未盡列。而地居滿蒙正中。道路四通。附近千里。水土膏腴。尤宜耕收。鐵路總公司設立於此。其他官署。商廠。銀行。教堂已建石屋三百餘所。現尙興築未已。是爲東西要衝。而支路亦即於此處分岐南向。總計幹支兩路停車之界。大小九十八所。又未設立驛名預備客貨上下。以及雙軌互讓之處。共一百七十一所。在路大小驛事。俄人十居其九。每隔一二十里有兵房駐兵。車行經過則出一二人負槍肅立。其在大驛。更駐重兵。名曰守路。哈爾濱現在兵房可容四五千人。

幹路上小枝路一條達松花江岸。長七里。枝路六條。其一則額爾齊斯河一條。亦達松花江岸。其二煙台一條。長三十里。達煤礦。其三大石橋一條。長四十里。達遼河岸之營口。河之對岸。即中國內地鐵路。鐵路軌寬。內地軌窄。隔河相望。爲關鍵要地。其四瓦房江一條。長十一里。達備煤地。其五大方身一條。長十五里。達大連灣與旅順間爲軍埠。其六南關嶺一條。長二十九里。達青泥窪。即現允作商埠之地。查大石橋枝路尚在旅大租約。所謂陸地界綫之外。大方身南關嶺二路尚在旅大租約。所謂陸地界綫之外。大方身南關嶺二路。則已在租界內矣。今又自長春造一枝路以達吉林省城。尙未竣工。現自旅順直趨俄都。僅十三四天。以後尙本增加速率。縮短期間。由西而東。又與德法等國來勢界之急行車時刻相湊。俾可直抵亞東。無稍遲滯。現急行車每七日五次。明年六月以後。則行

日一次。緩行車早經日開駛。此其現在開車鐵路之情形也。

至全路雖已告成。而初造時。急於完工。基礎未堅。工料尤枯。所用軌條。每二尺五。僅重四十八九磅。不勝重載。現擬改用六十四磅之軌。而逐漸移舊軌就近改作他用。且加工填築。故一面行車。一面仍施工不輟。兩路橋梁共六十二處。最長者為松花江兩橋。一長二百六十七丈。一長二百零七丈。次者渾河橋亦長二百零七丈。諸橋雖已通。石工尚多未竟。又東境整通小腹成隧道六處。長者二百十七丈。次者六十丈。西境興安嶺為全路第一難工。應整隧道八百零一丈。施工甫半。現尚盤旋山頂。升降危險。約計來年。方克竣工。又因冬令苦凍。沿途取水不易。故蓄水之塔。厥工尤鉅。尚在陸續修造。火車行駛。首重儲煤。東省本儲礦產。現俄人於南境枝路已開烟台及遼。爾是北兩處煤礦。據俄前戶部大臣所報。該兩處之煤非但足供鐵路公司之用。並可在青泥窪售賣出口。又幹路西端札來諾爾地方新開煤礦。深七八百尺。寬四里。長二十里。煤質絕佳。非但足供東省鐵路之用。並可供其悉畢利鐵路之用。其他煤礦待開者甚多。此其現在施工採煤之情形也。

至路綫所過。經彼三次測勘。然後選定。不惟避遠就易。尤能擇扼要區。高寧遠蹕。謀興利於永久。而非徒近計目前。其在哈爾濱則首建兵房官署及一切公所。並竭力謀設各種製造廠。以招集工商。全仿其二百年前經營泰彼得堡成法。其在青泥窪。則首設地方官與工程局。即從事於修築築陸海及各種公所。專注意與商。全仿其經營黑海之阿薩沙商埠成法。至旅順為鐵路盡頭。其全用軍埠章程。其築壘置防。所費尤鉅。所事尤密。又該照悉畢利辦法。每歲移民若干萬以實松花江。四近沃壤。俄本農國。耕牧是其所長。近頗由農而進造於工。據其戶部大臣所籌。此次移民。工費最重。此其現在經營持久之情形也。

查其經費。自光緒二十二年立約之後。至二十七年止。於五年中。在東省用去鐵路工築費。二萬八百六十五萬二千六百盧布。造車費。三千四百三十五萬盧布。勘查費。四百萬盧布。購地費。四千六百萬盧布。旅順口建築費一千三百萬盧布。計共三萬萬盧布有奇。而昨今兩年所用尚不在此數。據其戶部大臣所報。即青泥窪賣地一項。可

收回地價。一千五百萬盧布。准此以推。俄東生財之道。正是無窮等語。然目下尚未臻此境。當光緒二十六年。借國債九千五百萬盧布。次年又借七千六百萬盧布。即多供鐵路之用。此誠非絕大魄力。絕大資本。未易設此鉅工。與茲遠利。國家根本重地。有此數千里長之鐵路。綿延連屬。善爲策應。亦未始不可默籌利用。以惠此三百萬方里之居民。惟成事實。貴審先機。方今路政伊始。或亦尙堪措注。竊查兩國交界鐵路相通。必有合乎公例之條約。互相維繫。如西歷一千八百六十四年巴黎法國路約。一千八百六十七年法普路約。一千八百七十五年俄奧路約。一千八百七十八年瑞士都城會議萬國路約之類。大抵首以貨物信件。彼此資成爲重。交線上稽查貨稅。各有專章。價值時刻等事。互有商定。俾萬國有所遵循。而兩國得均利益。此爲各國法律家所公許。應由督辦東省鐵路之中國大員與彼之政府。公司。銀行。隨時晤商奏聞。先事籌措。自庚子亂後。督辦無人。接洽探討未有專責。此或非彼所急。而爲我所不宜過緩者也。

又兩國道路大通交涉情形。迥非昔比。現今沿途工作貿易。觸處皆是俄人。況彼方議移民。輸主喧賓。防閑尤爲棘手。又一年以來華民負販至俄。不絕於道。富商巨賈。亦頗有挾資遠察考察商情物價。謀興生業。凡此工商要政無一不與外交相關。將來或添設官員。維持權利。保衛商旅。尤宜因勢利導。未雨綢繆。但非親歷其途。將悉畢利沿路情形與東省沿途情形詳考熟思。事事比較。誠未易輕議。此區所當殫心竭慮。審察周諮以仰答宵旰憂勤之至意者也。

臣駐節是邦。見聞較確。不敢不詳細瀝陳。應如何預爲籌畫。俾於慎重邦交之中。仍不失鞏固邊防。惠恤商民之策。伏俟聖裁訓示。不勝欽仰感激之至。再東省鐵道向由俄戶部管理。刊有細圖。分色套印。頗稱精確。事關道里。非圖不明。臣謹就該部原圖擇要譯漢。鐵路所經驛車驛名目。均繪以紅線紅字仍飾工精印。並開列車驛里數清單。敬呈御覽。副以俄文原圖。以資印証。統由外務部隨摺代呈。所有東省鐵路現在情形。並繪圖列單。恭摺上陳。謹奏。

再俄造東省鐵路。據條約所定。原爲接續其悉畢利鐵起見。自旅順北行經哈爾濱折而向西。凡三千五百四十里而至滿洲里驛。出塞過額爾古納河即俄界。凡二千二百四十里。達拜喀爾湖邊。是爲悉畢利之東境。北湖即中國漢代所稱北海。四周高山。現俄人築路南岸瀕湖倚山。工程過艱。約明年夏秋方克告成。今尙以舟載輪車而渡。舟能碎冰。雖隆冬堅凍。無阻行程。渡湖二百六十二里達伊爾庫次克。爲東方極大都會。商務轉輸頗盛。又六千九百四十里達車里雅賓斯克。統稱爲悉畢利鐵路。經過大城。如鄂穆司克等四五處。皆耕牧之地。每歲自歐西移民。絡繹不絕。自此赴歐亞分界之烏拉嶺。嶺西地方繁盛。四千一百十里而達俄舊都莫斯科。爲鐵路四達之區。又一千二百零八里而達聖彼得堡。統計自旅順至聖彼得堡爲程一萬八千餘里。在歐美極速火車。每一小時行一百八十里。每晝夜二十四小時。如無停頓。可行四千餘里。則一萬八千里之路。原不過五日而至。但不時客貨來往。勢不能不節節停留。又俄國火車。本不知他國之速。其在悉畢利以東。尤不如遠甚。加以鑿山繞湖。工多未竟。故現在須行十三四天。他日車行加疾。其速更可想而知矣。自莫斯科分路往德奧國界。皆不出一二日程。德奧皆用窄軌。故後車界上便可通行各國。此悉畢利鐵路大概情形。亦中外陸路通車大概情形。謹繪簡圖。進呈御覽。自哈爾濱折而向東。凡一千零六十四里。出中國東界。又一百八十二里而接烏蘇里鐵路。其南至海參崴二百二里。北至伯力即哈巴羅甫。一千二百三十二里。皆一車可通。此又東境鐵路大概情形。合併陳明謹奏。

前俄財政總長維特報告視察中東路與西伯利亞路情形文。

竊查中東鐵路。爲西伯利亞全路末段。前奉大皇帝勅諭。命往查看。隨即輕裝就道。所有幹路支路。詳細履勘。茲將該路工程始末。路成利益。及日後應辦事宜。逐條分列。乞賜省覽。

查西伯利亞鐵路。創議於先皇帝亞力山大第三在位之時。一千八百九十一年。特命大皇帝爲鐵路總監督。而以內務戶部道路部各大臣分董其事。大皇帝受命唯謹。刻日興辦。當時戶部大臣彭日魏什內格辣次基等。皆以工程浩

大。經費艱難。不敢遂以國課担此鉅款。迭爲阻撓。幸賴大皇帝哀獨斷。毅然不惑。迨用有成。此當日主讓之難。

初擬由海參崴至哈巴羅甫略之間。計長四百七十五英里。同時興築。嗣後分年估勘。相地施工。於是派定車里雅賓斯克至鄂穆斯克爲第一段。長四百九十三英里。中經依爾特什河。架以鐵橋。影以鐵柱。其工最巨。至鄂木斯克。至鄂畢河爲第二段。長三百八十八英里。自鄂畢河。至克喇斯諾雅爾斯克爲第三段。長四百七十六英里。自克喇斯諾雅爾斯克。至伊爾庫次克爲第四段。長六百七十二英里。自伊爾庫次克。至拜喀勒湖。又自拜喀勒湖。至斯列列田斯克。自斯列列田斯克至哈巴羅甫略。爲第五段。中間或用汽船。或施長橋。工程之艱。數倍前段。而尤以拜喀勒湖四圍爲最甚。拜喀勒湖處烏拿之北。形勢遶迤。淡海之至大者也。湖之四面。高山環之。一里之成。十里之費。總計自第一段至第五段。拜喀勒湖之外。所經大河凡四。一爲依爾特什河。一爲鄂畢河。一爲葉泥賽河。一爲右勒略河。河之阻者非橋不行。山之峻者。非轟壑不濟。而其間層巒疊嶂。人力難施。又有不能不賴山勢。以爲車路者。則內外與安嶺及烏拉嶺等處皆是。此當日勘路估工之難。大段幹路。除拜喀勒湖一段。約在明年移。方謫完工外。連繞湖路。計長五千六百二十八俄里。哈爾濱中間分枝。接至旅順口大連灣各枝路。道里之數。尙不在內。路線之綿長也如此。

動工之先。所有招集工匠。創建廠屋之費。築路置軌之費。工成之後。購備車輛添置渡船之費。即以自爾摩至車里雅賓斯克。以及中國東三省各段而論。共用七百五十八兆九千五百五十七百零七魯布。加以修建環繞拜喀勒湖一路計之。爲數已不下千兆之多。國帑之所不繼。則又遂向各國商借巨款。最後於英國保險公司。借銀二十兆元。以加西班牙海左近鐵路爲質。此當日籌款之難。

路既勘定。款已有着。而施工之處。節節阻滯。其難又有不可思議者。滿洲里一帶。功效尤遲。由當崇隆。土服鬆軟。通國之人。皆以爲不如舍難就易。仍傍黑龍江沿岸爲便。大皇帝不任改作。一意東行。一千八百九十六

年。中俄約定。我國得有滿洲築路之權。於是創設公司。廣購材木。晝夜督造。至於今日。這能全功告成。路之長工之巨。欸之艱。成之速。此先皇帝未竟之志。留以待大皇帝廣續而舉之者也。」

夫始事之艱難既如此。則日後斯路之利益。有可得而言者。歐亞兩洲。聯為一氣。東西貨物。往來流通。中華日本朝鮮三國人民。約八百兆。商貨約六百兆。歷年壅隔。幾等閉關。斯路既通。運費從廉。期限尤速。人出此途者必多矣。泰西製造。銷路日寬。東方材料。接濟差易。其利一也。天地自然之利。積畜已久。必有人力以墾闢之。乃能呈露。彼處水草豐美。不乏良田。杞梓成林。尤多佳木。向來戶口稀少。種植無人。率成荒廢。茲則轉輸遠接。人無妨輕去其鄉。阡陌相連。地自有可耕之土。地利與則生殖自盛。生殖盛則工作自繁。生殖既盛。工作既繁。則無不舉之事矣。其利二也。黃白兩種。壤地相近。後來變局。實難預審。論地質之精華。則東方為多。論人質之堅強。則西土為勝。既無需補短截長之策。即不能有此疆畝之心。故雖墾戶不足以為養生。開闢不足以為延敵。要在講求內政。督勵人材。則下令於流水之源。朝發夕至。無所阻滯矣。其利三也。俄高加索各部。頻年戡事不登。人心未靖。政府苦無良策。以消納此思亂之民。自此路成。而西境之窮無所歸者。得有安置。無論為農為工。為鉅商。為小販。有以自存。無與為亂。而屬部盜賊之患。不戢自平矣。其利四也。萬一中華再有亂事。我之調兵轉餉。神速無前。不但振旅大之聲威。復足以護東省之權利。此則兵機政治。兩有所聞。又非獨通商惠工一節所得限也。其利五也。

惟是鐵路雖成。而先皇帝之志。有不止於此者。此意見於一千八百九十三年一月十四日。大皇帝所受勅諭。諭中有言。皇天眷佑。保護路工。將欲長享太平。開化東方。鐵路不過其中一事而已。尚須力任其難。仰承明命。將奈艱難之事。不知凡幾。自難逐件預定。惟擇其最不可緩。而又與斯路相切近者。則莫如遷民一事。遷民之中尤以農工二項為當務之急。伏思西伯利亞。廣漠無垠。實以歐洲俄部之民。其遺原不始於今日。一千八百二十一年。哥貝郎斯基於西伯利亞公會。警警言之。前則政府意見游移。未能實力舉辦。後則小民羣興開始。大率安土重遷。

或恐匪類潛滋。加意防範。或慮水土不善。反顯謬。如是者五六十年。至一千八百八十九年。復伸前議。上下同心。始將阿克莫林斯克省。託穆斯克省。鄂克斯斯克省。科米伯拉廷斯克省。莫林斯克。阿特巴薩廓。赤塔。哈巴甫羅斯克。各城居民。陸續徙至。每人賦地數畝。每家得地十五畝。而未墾之地。尙有數百萬頃。可容數千萬人。遷至之民。似宜衣食有資。生理日盛矣。而細察情形。有未能臻此者。則以農務不興。工作不諧故也。所謂遷民之中。仍以工爲當務之急者此也。

查歐俄人民。向烏拉一帶移徙。絡繹不絕。人數之繁。從來未有擇地安插。殊難盡善。是非將修路與遷民聯爲一氣。不足以安貧民。而利土著。大皇帝克承先志。惠愛爲懷。一千八百九十五年三月八日公會之時。宣示極力整頓遷民之事。臣下遵諭。認真辦理。是以內地人民。經過烏拉。數日既增。情事亦順。一千八百八十年以前。止有二千人。至一千九百年。每年增至五萬。一八九七年未有增長。則以西伯利亞二年秋收之故。惟西伯利亞已墾之地。尙未足以養歐洲俄國所有無業窮民。而現在已遷之民。亦未足以實西伯利亞極大地面。查歐俄人數。幾增一百五十萬。年盛一年。譬如每年遷赴西伯利亞二十萬。則此一百三十萬。何者宜安置東部西部。但憑皮礦爲生。大礦小礦。未有工備之處。是亦不能不重煩籌畫。遂其生計者也。下戶窮簷。拋棄鄉里。數千里外。覓地謀生。其事本難。其情可憫。從前池爾諾韋英一帶。每方俄里。人數七八十。租田一分半。其滿弱者。并此無之。法宜倍其數以給其求。土之沃者。易以就工。人之飢者。亦樂以將事。庶幾地無遺力。民盡知時。荒野之區。有繁庶之望矣。是因歐俄人滿之患。勢不能不籌及遷民者。此其一。

西伯利亞。彌望荒涼。炊事零落。車行所過。見每方俄里。竟未有過於五人者。即昔年已遷之民。詳查二十五俄方里之中。歲增穠一人耳。荒僻之土。或非人跡所經。繁要之城。類爲衆商所聚。海參崴濱太平洋之要地也。而俄民亦止二萬九千餘人。伯利在海參崴之北。黑龍江之上游。若商若民。比之崑崙。亦正相等。拜略勒湖之西之伊爾庫次克。則略有肆市駢闐。商賈輻輳之象。其地客民約五萬數千人。伊省之西。克喇斯諾雅爾斯克。居民二萬六

千六百人。再西則託穆斯克也。路非鐵道所經。而有支軌以通之。約計居民亦在五萬內外。過此則爲鄂穆斯克省。有民三萬七千餘人。其餘十里百里之間。或行唐敘家。或民房散所。資生於牧畜者有之。餬口於小工者有之。若非設法培植。加意招徠。則生齒之繁。何由可冀。是因西伯利亞土曠之患。勢不能不籌及遷民者又其一。

遷民之政行。則受田之法不可不講也。西伯利亞。平原曠野。處處可耕。而四省之中。又以託穆斯克省之台噶一段爲第一。林木蒼鬱。水草肥美。一八九五年。鐵路公會。擬有專章。聘人開墾。旋於次年四月。蒙大皇帝批准。後經大臣古羅木津。暨農部大臣先後游歷回都。奏稱查得台噶。全地荒蕪如舊。曠地授人。不宜再授。總於每年分期查勘。按畝丈量。招集左近業戶。承領布種。自是得有耕種之地。不下數十萬畝。民甚便之。迄今全境。幾成村落。漸推漸廣。陸續墾闢。昔時野蕪之所滋蕪。今日良苗之所蕃植。新遷戶口。給領有資。事在人爲。豈不然歟。惟俄民性情游惰。怠於工作。又於農事。全未研究。子種器具。既購置一無從。高低瘠腴。及旱潦之無備。是以知難而退。幾久無功。現在講求灌溉。洩洪諸法。誠能不惜工本。不厭勤勞。則衆志所趨。豐收可卜。巴拉賓斯克草地。昔昔水澤。不能安置遷民。自一千八百九十五年。舉辦洩洪工程。漸就乾燥。趨者如鶩。此勸農之効。宜首先留意者也。台噶之外。續查得哈薩克草地。黑龍江一帶。洶江之地。阿穆爾烏孫里等處。屯兵之地。拜喀勒東西瀾湖之地。可用以安置遷民者。又不下數十萬頃。除本處主人承用外。未墾之處。所在恒多。亟宜遣派熟諳農政之員。分往駐紮。相機督辦。總以與屯軍民爲主。其法有二。一宜將各本處情形。明白曉示。使將至者。不生倖心。而後無半途之廢也。一宜將各遷民事業。逐次擴充。使已至者。各有厚望。而後無自緩之心也。

歐俄居民。易於出沒。輕資遠役。不顧成敗。有時不候本管允准給照。便即起程。因家歸其出於本心。准令承領官地。豈知得地之後。妄生希冀。僦屋有費。製荒有費。斥水發田有費。在在仰給於上。一若國家有過其赴新地之意也者。不知耕闢之擾。百物昂貴。度日艱難。尋常小工。無人能雇。而因存身之乏術。致沃壤之地仍荒。所謂半途之廢者此也。因之所藉者民。民之所藉者地。而地有沙澆膏腴之各別。人亦有後先播種之不齊。則凡與農事相

附屬者該管官員。悉宜廣爲採取。以濟不足。則林木一項。未可忽視。查西伯利亞。所有林木。前以疏於看守。多被侵毀。因此製船築路。木價奇昂。阿爾泰每年所毀樹木。不下數千株。庫爾干地方情形亦然。托波里斯克省內。現止餘伊靡倭樹林植木多少。養氣亦薄。阿爾泰兩年大旱。未必不因缺樹之故。爲今之計。不但宜保守從前舊木。并宜培養後來之新機。務使蔚然成林。生理益暢。所謂多方鼓舞。無使自餒者此也。此於農事之外。宜兼爲留意者也。

查拜喀勒一湖。冬令三月封閉之時。客商貨物。用馬拖帶。尙有秋冬之交。冰未堅凍。船不能渡。馬不能行。冰泮之初。亦復如斯往來停止。爲日甚長。又或因雪不能行船。定准車期。因有更改。種種窒礙。殊爲不便。即在平時。轉行無阻。一船受貨。亦覺不敷。現在打冰船每日行走一次半。每次帶二十七輛火車貨物。是一日止運四十輛火車貨物。日前客貨尙少。將來東南商務既盛。行旅滋多。擁擠之弊。在所不免。載客者爲昂鳴噴船。船位一切均未能如式。常年冰船輪船。酌中預備。而過客之衆寡不定。商貨之多少不同。每遇轉運新兵。以及載赴阿穆爾烏蘇里之選民。船隻缺乏。且本年京省鐵路。開行有期。車輛渡湖。難於裝運。是不可不別籌善法也。愚意必須決計趕築繞湖鐵路。據監修此路各員稟呈。分段興修。一九〇四年。可以竣事。惟須寬計工價。續籌工款。方能有成。該處情形。前經公司副督辦察爾貝次。條擬辦法。業經批准。此項辦法。與東省路工。微有不同。東路以先設鐵軌爲主。急速愈妙。洪流疊障。繞道過行。此係暫章。以通物料。因全路段落分派不均之故。西段缺木。東段缺石。轉運木石。亦可爲造路必需之舉。凡若此者。不能無所藉於工。築路工人。向多爲芝罘天津華民。明年湖工告成。分起遣撤。持有本地土工以繼之。故曰。工之爲用。尤以築修湖路爲目前所亟辦者也。

至於內外款項。待用方殷。必有大宗接濟。始免竭蹶。竊思自然之利。藏於地者恆多。則礦務亦宜并籌焉。東省若松花江黑龍江一帶。歷年開採。雖未日臻於盛。而亦已大啓其端。烏拉山礦區綿綿綿綿數百里。眾氣者以爲金源銀穴。飽美無窮。至今未能設廠動工。貨棄於地。至爲可惜。似宜於湖路竣役之後。籌議及之。抑或並時興舉

。以盡地利。故曰。工之爲用。儼亦未可置爲緩圖者也。所謂以工輔農之不及。而圖爲遷民中之急務者此也。

夫天下事。就其已成而言之。則前民利用之方。去害就利之策。自有其功效之可藉。體積之可尋。而當日創造之艱。真有人窮於捭議者。地非木田。無內府之與國以相證。土非屬境。無山水之脈絡以相聯。道路之平峻。河流之深淺。橋工之巨細。沙石之岑奇。同訊無從。但憑履勘。賴大皇帝任人專壹。發端之始。擇定東方省分。方向合宜。已探全路之樞要矣。所有路之上下。或陀曲折處。分歸各段。次第興修。山地不長。厥費難倍。中間平坦處所。仍即按照尋常工作。發給修造費。不可以不核也。車行這山。車路即設於上段起首。下段盡頭。汽車棧房。亦於山之至端。分途設立。由此棧即達彼棧。無須停換。法不可不周也。

雖然。國家遷民之政。在所必行矣。大皇帝整頓遷民之論。亦既懇懇矣。未遷之前。如何鼓勵。已遷之後。如何勸相之法。亦已周決而無遺矣。而地少人多。不足以相容納。則如之何。竊嘗統觀前後。就所目觀者而言之。以爲地非少也。僅於致力。而樂於遷徙者之多也。大凡人情。每畏幽深而喜平坦。而西伯利亞東陸各局。山石嶺嶺者居其一。崇巖峻嶺絕頂高者又居其一。實爲移民大難之處。其間居民有固承領地故。去家遙遠。無路可通。坐視荒蕪。不復過問者。亦有預往查勘。知即承領入手。無利可圖。拒而不受者。則欲實惠及人。似宜以治平道法爲第一義。然國家入款。止有此數。昔年創建此路。耗費已多。安能更籌及此。而欲責令遷民。自行修治。一面提用不處稅款。一面飭令舊住居民。出給工役。則又有萬不能行者。初至之民。墾田築室。事已甚忙。再令其修砌路工。勢難兼顧。若令舊居之主。或出稅項。或給人工。以圖新來各處人民之後。未免偏枯。有傷公道。則非仍動官款修築石路不可。然細思興費浩繁。難乎爲繼。宜將難易次序。預爲擬定。其中最要者。係自鄂穆斯克至塔什干一路。取於速成。蓋鄂塔之間。盡屬平原。可與遷民開一最大新地。將麥稻麥場。價廉物美。可赴該處在便售賣。而中亞細亞一帶。可以少種麥。多種棉。更爲一舉兩得矣。物生其不窮。人源源而踵至。而一八八五年之遷烏拉者。棲身無所。立爲無地。財盡返鄉。不敢東遷之弊。殆無有也。此因民數大增。地故完竭。而欲廣開新地。預防後患

之意也。惟是法國不厭其周詳。而意仍歸於慷慨。以上所稱發給管地。不治道途。業已繁費無度。而民生日用之所必需。如食物藥料之類。亦須加增。國家不惜如許金錢。無非爲興旺選民之計。人人之所共見也。歐俄有餘之民。獲益良多。將來報效國家之處。亦效之所必有也。

要之益於下者。不能不求無損於上。設於遠者。亦不能不實成功於近。今日選民一事。專在農人。農之爲效。選後。則所以補農之所不及。而爲民之所切要者。又莫如工。大之設立城鎮。小之修築房舍。製造之廠。路礦之局。何一不于工取之。近來鐵路總局。屢因工人缺乏。開辦爲難。爲欲此項工匠駐居待用。非將官地若干畝。給與該局。准其久遠租與各項工人承領。又令在沿鐵路一帶。度地居住。毫無禁阻。不能任意役使。日起有功。

查西伯利亞雷工之處。目前應辦者。莫如湖工。而東省之金礦。烏拉之金銀各礦。待於開採。亦未可置爲緩圖者也。坡面小者。填以土石。坡面大者。改以寬平。即其曲折最多。亦不過經二百至三百沙身。(每沙身六尺)而於其間。分爲兩段。首段八分。次段六分。路勢趨平。雖在隆冬。無所阻滯。行之欲其穩也。東路貨車。每一汽車拖帶四十輛。近西一帶。山谷崎嶇。每一汽車。拖帶十六輛。特脫蘭斯拜勒之分段。與東省同度。該坡面甚陡。每一八輪汽車。拖帶貨車二十三輛。車之輛數。東省較多。路之程期。東省較速。算之欲其密也。西自與安嶺。東自東海濱省。自其分界穿過四山。其偏南支路。經過遼東地段。雖無崇山爲之界畫。而地勢屈曲。不便於工過。此外哈爾濱至齊齊哈爾一段。山路之外。所過之地。悉爲坦途。是不待謂非當日指定方向之效也。山路阻難之外。厥爲河路。則起道長橋。又爲工程之大宗焉。在中國東省一路。通共造橋十四座。橋洞之寬。均過一百沙身。中有兩橋。一跨松花江。一跨渾河。寬自三百沙身。以至四百四十五沙身。不等沙身之數。東西異宜。東路一俄里。合四沙身七。西路一俄里。合三沙身。東以哈爾濱相近松花江之橋。西以葉尼賽河之橋爲最長。皆入我國頭等橋梁之內。橋之身以鐵爲之。架波之埠。以石爲之。用能持久不假修理。工程一節。臣已細心稽查。將無偷減。浮冒之弊。惟地面之工。莫難於橋。而地底之工。又莫難於隧。與安嶺隧道一千四百五十沙身。自前工程師所築。蘇拉木地。隧長一

千八百七十四沙身之後。此爲第二次巨工。一千九百一年。開鑿伊始。臣道東省時。第已完竣。略加修補。約計一千九百〇三年。一律告成。此工未成以前。輪車往來。皆用盤山鐵路。約長十八俄里。現在盤山坡面寬大。此段鐵路。亦宜格外防備。保無險礙之虞。工不能悉堅。以其成之過速。道不能不繞。以其地之過長。東段繞道之暫路。共計長七十俄里。橋工未完之處。則又有暫時橋路。暫路之中。以附近盛京長十六俄里一節。最宜留心。此段路工與中國政府商明。避其險礙。繞出十五俄里修築。迨至一千九百年。中國內亂。工料損傷。臣於修復被毀鐵路之時。復與該省大員。斟酌情形。改由盛京城暫經過。正將陵寢地面左右讓出。徑直不繞。工費兩省。渾河之上。建橋設軌。可將繞路一律裁撤。所有全路隄工均甚堅固。積水諸處。隄亦甚高。兩旁坡向。亦各地勢。隄寬約在兩阿森（每阿森一尺六）取其與俄國歐洲各處幹路尺寸相合。而與西伯利亞他路減至兩阿森三者不同。又恐有不能耐久也。悉用重鐵軌以鎮之。每尺重二十四斤。並施加力墊板。其堅實也若此。凡載重貨車。壓力最大。近軌之土。容易卸塌。非隨時填沙。不能穩固。是以趕修工役。沿途運沙。資成車站官員。務於一千九百〇三年夏季竣事。以無誤合例開車之期。惟該處每年夏季。霍亂盛行。工人往往因此辭去。致遲工作。前所稱給地起屋以蔽護之。似不可緩。此上山路橋之外。又有臨工堤王之各情形也。

非特此也。沿鐵路旁。興建房舍。即當及時興造。以爲安置俄國執事諸人。暨開辦鐵路員役之用。其餘尚有教堂學堂。書樓醫院。皆關緊要。均宜逐段動作。各處稅關。分頭舉辦之時。則稅關人員。所用房舍地面。除稅關不計外。尚須十萬六千方碼身。始敷分布。昔年利亞鐵路人員。房舍所占地面。每俄里合四至六方沙身。開辦之前。已覺房屋缺少。又須趕緊添建。以惠工員。查俄國鐵路。尋常用房數目。每俄里合十五至十八方沙身。東路開行。與証正不止此。目下東省所建土房木屋甚多。藉止棲止。整項支細。選料艱難。勢難建造傳房。此等房屋。極宜嚴備。屋內裝修。一切從簡。東方近接。西人喜華。繕繕之初。正宜夫華就樸。垂諸永久。此房屋一項。即宜興造之情形也。堤橋成路。不患其阻難。房屋備人。無虞於露處。則大端所寄。百廢俱興矣。

至於沿路所用之水。現止有百分之十。業已安設。欲於全路概用良水。則安設水管工程。不可不分段辦理也。查車行之時。沿途已有汲水機器。任便取水。勉供築路工人之用。松花江營口兩站。均有修理機器汽車各廠。計占地面約合四千一百方沙身。亦不過取數目前。臣已面飭工員。即用現在所有器具修築。將來經久之版。諸處完備。先將現有局所。酌量裁撤。以節糜費。

臣請再統察該路與辦之大概。以及添辦之細節。敬告於大皇帝。此段幹路。係屬創舉。非同俄國向來路章。所有度地鳩工。悉歸監督者自行經理。並未派有包工之人。築路業工。就近招募。亦非專門工程熟手。而且材木非取於東境。購運悉來自遠方。種種繁費。不可勝言。其間拳匪擾亂。停罷一年。時疫盛行。遲延兩月。自一千九百零一年。近南枝路先成。接連幹路。大致就緒。於是按照專章。設有暫行車輛。一千九百零二年六月。添設信車。自滿洲里車站起。至旅順口止。行一百二十五點鐘。臣查看該路時。乘坐專車。計自滿洲里車站。至哈爾濱。五十點鐘。由哈爾濱至海參崴。四十點鐘。自哈爾濱至青泥窪。五十點鐘。開行原爲查工起見。每過車站及大工程之處。各有停頓。以視尋常過客。自然稽遲。明年當行車輛。自滿洲里車站至青泥窪。計四日自森彼得堡至青泥窪。計十日。至海參崴計十五日半。此皆開辦之始。規制未能大定。快車行走。均在伊爾庫次克以西。而滿洲里以東。未有之也。將來通用快車。則行走時刻。尙有減少。臣已請東省鐵路公司。與符蘭斯拜喀勒湖鐵路公司。商議設立。自拜喀勒湖東岸梅索尼亞車站。至青泥窪。直行快車。中途勿庸更換。以捷往來。刻下東省鐵路。暫用三等車。及貨車之二三等車載運。購定車輛。製自俄廠。已運到者。約居其半。運而未到。約居其半。然就運到車站之數。已敷開設快車之用矣。東省鐵路所用汽車坐車。悉以舊法製成新式。相天氣之寒熱。裝飾務取其合宜。順地勢之險巇。修造總期於堅固。睡車飯車之用備。而人無上下之勞。十輪八轆之製成。而物有轉接之便。臣身經其地。自視其工。雖大端未盡。精詳粗節。實已完備。俟開辦鐵路總局。將斯路接修之後。擬於一千九百零三年七月一日。定期合開行。以仰慰大皇帝親臨締造開化東方之意。所有支幹各路。未盡妥善之處。臣於啓程之前。及此次巡閱之時。均各

陸續查明。設法更正。事經十二年之久。款計千餘兆之多。全路道里。越萬餘里之遙。執事員。更數千人之手。大河峻嶺。隧道堤工。阻之於前。災患頻仍。匪亂海至。阻之於後。窮邊大漠。多難致之工人。時抽費員。無可籌之的款。而卒能初終罔間。非親厥成者。追原其故。蓋先皇帝定議之時。已矢藉西伯利亞。與別部交通之願。大皇帝敬承斯旨。不憚益度。用能督勵庶工。兼收羣力。以宏此不基也。

此次所派監修工員。十分鄭重。故無有贖貨減工之弊。上煩慮者。每遇工遲費鉅。臣再三查察。該員必云監督等承辦築路。過意料不到。為難之處。盡力消弭。一切小費。無暇計及。當以該員所稱為近情理。照常信任。現已查考清楚。該監督等實無弊端。惟次等執事員役之中。免憑藉匪亂。稍為沾潤。然彼吞數目。亦甚微小。不抵其中所省之多。未便澈底根查。致損監督顏面。而不為任事者勸也。

路工竣矣。而城工缺而不舉。則規制猶為未密也。似宜乘此員役畢集之時。一面修補該路未盡之工。一面設立哈爾濱青泥窪兩處新城。以資控制。查哈爾濱荒郊散處。曠無人烟。自我俄人開築鐵路以來。即為辦理鐵路總區之所。地居松花江右岸。水道暢通。可操滿洲各處行船之便。而幹路分枝。向青泥窪旅順兩處。此據地位。適值居中。誠行旅之通衢。商務之總埠。總局初意。儘力多購地段。刻下哈爾濱城。及其將來附郭地面。共有三十三俄里。五年前。白石黃茅之土。一變而為崇墉巨室之觀。現今鐵路公司。又於民舍之外。建造應用公局多所。民居櫛比。市肆喧闐。尚有商人製造諸家。以及各項人等。接踵磨至。誠恐物聚必爭。漫無限制。是以斯城之設。宜分三段。一曰新哈爾濱。一曰舊哈爾濱。一曰哈爾濱口岸。舊哈爾濱。多係土房。均在舊日燒鍋附近。此處先作為修路諸員住所總監工公所在焉。該處有一暫用教堂。僅容一百五十人。容候擴充。以為長久教堂之用。新哈爾濱者。城之中心。得奉所萃。高埠平地。沃壤相同。江水漲發。無虞淹沒。其中地方各官所占地段。長四俄里。寬一俄里半。又不足用。益以石房三百所。占地一萬方沙身。公所已收據其占地面約一萬五千方沙身。各該公所之中。鐵路總局。電報。郵政局。醫院。男女學堂公所。客棧商務學堂。以及各項人等住房。悉集於此。一千九百年。已造一大致

堂。可容五百人者。爲俄人摩經之所。哈爾濱口沿。昔係鐵路所用局廠。近鄰停船碼頭。松花江之左岸也。唐肆住房。亦如內地。而商業之興盛。則又過之。巡捕救火兵權且暫設。實屬不敷。巡察鐵路公司。已在該處建造房屋。共占地面約二千方沙身。外有鐵路暫時修理一廠。並即從長計議。改爲永久修理之廠。戶口日衆。已兩萬人。不免有地窄人稠之患。是以疊申厲禁。不準商民人等。在鐵路界內買地。而界外餘地。尙多聽人購取。故公司又有拍賣地面之舉。查一千九百〇一年六月。拍賣一次。共二百五十五段。約地九萬三千沙身。俾得俄銀三十七萬魯布。其中一百九十四段。共地六萬九千方沙身。皆在口岸。該處商業興盛故也。其新哈爾濱城段內。共賣出地面一萬二千方沙身。臣在哈爾濱時。查得租地一節必須先與中國東省鐵路總局設立妥善章程。訂定至少地價若干。用以鼓勵商民。推廣廠局。又哈爾濱。須先設商行。製造廠地租可以緩期給付。惟此限不可太久。至多不過二三年。且須給與可以一次付清之人承領。現因哈爾濱。尙無照常公董局。(俗稱工部局)擬以租地之款。修築街道。及各項工程。如何修築之方。經臣指示東省鐵路總監工茹格維志。遵照辦理。此節次經營哈爾濱之情形也。

鐵路南枝盡頭處。爲青泥窪。刻遵大皇帝之諭。以此作爲極東商務第一口岸。查一千八百九十八年。與中國政府訂約。開東地面。租與俄國之時。大皇帝即有此意。因歐亞最長。鐵路至此爲止。近臨黃海。冰不能封。故也。約中已明示此意。內稱旅順止。爲中俄兩國兵輪口岸。至大連灣。除口內一港。亦照旅順口之例。專爲中俄兵艦使用。其餘地方。開爲商埠。各國商船。任便可到。本國政府。已將約文所稱各節。送登官報詳細聲明。備各國在極東舉辦商務製造。一千八百九十九年六月三十日。大皇帝復明降諭旨。以青泥窪將及建築。作爲無稅口岸。戶部大臣。其專司建造此城。及其商埠。將此宣布。俾衆周知。臣奉諭之後。當即派員估價承辦。深知此城。於商務最關緊要。是以駐青泥窪之時。留心查勘。凡其占據之形勢。坐落之地方。何處便於建砲台。何處便於起船塢。何處宜於開通街道。何處宜於設立碼頭。周圍巡視。大勢了然。灣中四面環山。風波之所不及。商輪聚泊。實爲相宜。城分三段。一爲局所之地。一爲商務地面。一歸西商一歸華商。刻下局所。業已完竣。此段之內。有鐵路公司。專司

條築口岸事宜。有東省鐵路船局。發備載運東西遊客。衙署房舖。日盛月新。其餘教堂學塾醫院客棧公所。一切規模。悉與哈爾濱相類。俄帶銀行。亦於該處設爲儲局。各段街道。填以碎石。城中開濬河道。安設電燈水管利用之具。無所不備。大致局而。殆將就緒。高於地面一段。中西商人。分處其內。現經東省鐵路公司會議。先將該處街道填平。並於西人段內。建造俄國教堂。商務學堂。他如中國俄國。迭經入籍華商。先後起造。華人之斯遊土者。悠然有鄉里之風。則將不日而前。不期而至。於俄人工商業。兩有所裨。

即按工錢矣。而口岸之工。設於後事。則西商亦不無希望也。惟是該處灣環錯曲。水道深淺不常。非全用石堤。不足以資障蔽。約計石堤起訖。所占地面四十三萬方沙身。與阿羅沙海口相同。有時洪漫沙停。挖泥既難。當須購備。總期口外水深二十八尺。方可爲太平洋大輪船停泊之用。灣內水深十八尺。方可與各炮船入水尺寸相合。以備該船停泊之用。且自青泥窪外程之時。所見機器挖泥。約有二十五萬方沙身。合計已約全工之半。長陸伸入海面。以石爲岸。長一千二百沙身。此處可停洋面大輪船八艘。砲船十數艘。去歲已有商船至此停泊。其東省鐵路公司修理船隻之乾船塢。業已修妥。凡無雙入水。不過十八尺者。均可在該塢修理。現另造一大船塢。以便修理大船。亦已動工。一年之中。約可與青泥窪同時完竣。該處既爲無礙口岸。則東西洋商人之所萃集。利之所在。靡亦寬防。且始事之章程。未能立定。則後來之修改。窒礙良多。應布置者。既未可以後時。應斟酌者。亦無取於欲速。總期城市口岸。一氣呵成。應有盡有。可大可大。是符大皇帝設此大商埠之本意。

然欲達此期望。要領頗多。亦須預爲籌畫者。查青泥窪成爲商埠。原視東省鐵路運來商貨多寡如何。商貨之中。煤爲大宗。凡海口有煤。與行發輪船。殊有關係。細察青泥窪南面。煤礦最多。出產青黑各煤。不知其若干鋪特。必使其容易出口。更積於青泥窪。實爲至要。現在辦理此事。成效尙不可知。綠各礦之煤。成色互有參差。銷售自必難易。且復令在事各員役。廣爲交揚。竊查得盛京附近四台煤礦。出產甚豐。上年運開鐵路。短帶此礦。約與中俄界面附近之北達爾尼煤礦相仿。現經鐵路公司開採。兩處之煤。已足供用。益以滿洲南面之煤之運是青泥窪者。

拱斤一項。無虞缺乏矣。

或有以青泥窪。宜改爲通商口岸之說進者。察其所言。亦與大皇帝前諭相符。該處居民商務農業。應照極東興盛警察最良之處。設法仿辦。不可一毫阻撓。陸其商務。製造之規模。凡西人僑居。予以限制。以少爲是。既爲商埠。自以與商爲正辦。則民房之占地。不可寬於舖戶也。且又以爲該地。治理合宜。仍應遵大皇帝前此批准章程。按治理遼東地面。專設公董局。藉資稽核。並合本處情形辦理。查遼東督治章程。知府之下。有公董局。各董公會管理地面。出入款項。及一切應行工程。公會應以知府爲長。公舉會董六人。入局辦事。青泥窪東海之第一口岸。日後興盛。似非遼東所及。宜就原章變通一二。一千九百〇二年五月十七日。奉大皇帝諭。該埠公會。趕即仿設暫局。准東省鐵路公司。選派一人與該會之權。及其應辦之事。暫由修理該埠口岸工程總監王代行。惟東省鐵路公司。現已在青泥窪買地。地段分定。商舖林立。似此暫局。究不足以整理地方。必擬何改爲長久辦法。臣已與該省總督。按照遼東章程。選舉會董。並此會辦事之所。既有俄臣部之事。會商經理。凡可以振興商業。鼓舞商情之法。不應求詳。俄素非以商務立國。大商家資本充實者。既不如英人法人之多。而人自爲謀。衆情渙散。若非詳仿設商富戶。急於青泥窪廣購房舖。則商業難期其振興也。雖有房舖。而非素善經商之人。亦不足與他國爭勝。該處本非爲我一國通商。乃各國商貨往來之地。俄商之興旺。專視其與各國互市之大小。總期往返交易。已臻習熟。無稍阻礙。則商情可漸興鼓舞。此節大經青泥窪之情形也。

哈爾濱爲鐵路之總匯。青泥窪(大連)爲商務之總埠。而上受哈爾濱溢餘之益。旁受青泥窪佔古之損者。爲海參崴埠。南枝鐵路盡頭第一緊要之處。不啻爲青泥窪東海各口。貨物過境屯聚。及滿洲與各國貨物互換之區。青泥窪設立之後。該處商務。諸多妨損。商民曠有煩言。今欲設法保存。惟有將青泥窪商貨稅則。及他項章程。較該處利益稍遜。差足抵制。然與大皇帝初意有相刺謬者。初擬遼東兼有鐵路。舟車所至。通至黃海。若不於此終年不凍之海岸。改立商埠。不但目前之利益。不能宏拓海陸。囊括東西。所謂開化東方者何如。願少節而失大利。實非策之

得者也。青泥窪終年行船。去中國津滬繁盛之區。水程數日。中華商賈。聞風爭赴。海參崴舊有之城。勢難與新設之青泥窪相較。兩處同爲俄埠。自當權其輕重。酌其損益。以合於極東經營大宗旨。擬於海參崴青泥窪商務界線之內。畫令分割。不致彼此相奪而已。滿洲南面一帶商務。歸青泥窪。阿穆爾省滿洲北面一帶商務。歸海參崴。前抵東方。已將外國貨物。由海參崴過境入滿洲。并保護該處商務辦法。與該商員詳細指示。此爲海參崴預籌抵補之情形也。

惟國家非常之舉。輔翼者少。而贊議者多。或謂大連埠一城。非目前所必需。徒滋繁費。無濟要功。建城以來。一切費用。已合十八兆八十五萬盧布。工成計算。必不止此。此亦慎重度支之意。不知該處商務。任便興行。自有補遺國家之處。未易一二爲衆人言的。即舉現在成效論之。地畝一項。紛紛購置。本年十一月。售賣地畝一萬六千八百四十三方沙身。每方沙身二十五盧布。價四十二萬五千零二十七盧布。人數愈增。商務愈盛。地價愈漲。按此合算。六十萬方沙身。所得地價。在東省鐵路公司內。已有十五兆魯布。查現在可售之地。尚止有四分之一。俟全境開通。則所得之地租。已多於城工數倍。我極東一帶地面。自築西伯利亞。及中國東省鐵路以來。一切生財之方。事事變動。非小補也。十年之前。特爾斯拜略勒。及阿穆爾等省。小商零販。此往彼來。閉境息民。何有商務。該處人民本少。製造不興。屢煩政府之籌謀。幸僻地方之事實。今雖商務製造。農田工業。未能一律興盛。而轉輸之後。獲益之豐。人人知之。效可立見。特爾斯拜略勒等處。界面雖長。目下體察情形。尚無須設立稅關。以防備外國貨物。由此侵入西伯利亞。及俄國西境。極東往來商務從前惟有拜伯勒湖。或繞湖南之路。可資營運。若再南至美利亞高北岸。東至斯列列田斯克等處。大山茂林。終歲無人經過。直至修築西伯利亞鐵路而後。風氣漸開。均出其土產貨物。以交通於外。太平洋面。我國各口中最大者。海參崴暨城之兩處。享無稅利益。因是我國沿海一帶。以及黑龍江沿岸僑居之民。得購取外國貨物。以轉售於內。此開通穆爾等處之情形也。

至散處內地之民。需用水路販運之貨物者少。需用中國陸地入境之貨物者多。所謂陸地入境者。茶烟絲三項。尤

大宗也。按一八六二年與中國訂立陸地通商章程。復於一千八百八十一年。森彼得堡立約。定准兩國界內。各五十俄里。(計合中國一百里)不必派人巡察看守。彼此任便往來。互市無稅。是以阿穆爾及特蘭斯。拜喀勒一帶。商貨沾此便益。該處開稅界線。統設於拜喀勒湖。其中各處湖灣稅關。派員稽察。貨物發往之處。惟伊爾庫次克及恰克圖兩處。爲商貨之大路。要亦中國之貨。由此出入。其日本出產。及山太平洋各口入境之各外國貨物。不經此路。以其繞越過多。運費太昂。中國製造未興。所產三項。與我尤有關係者。惟茶一物。蓋亦止增開稅進款。並無別項情節。故照開稅章程。一千三百七十餘條。所有中國出產。除茶銀條酒及不准入口之燒酒外。餘均准其由陸路入境。免稅放行。自造西伯利亞鐵路以來。情形日變。修成一里。西伯利亞與歐亞相近一里。漸至外國貨物。可經由東界以入俄國內地市面。自是鐵路至伊爾庫次克。過拜喀勒湖。抵斯列列田斯克。即有常川不斷輪船。是則或由鐵路。或由黑龍江。已與太平洋海岸一帶相連接矣。東界既開。外貨摻入。我稅關保護本國出產之法。幾被毀壞。亟須迅速設法補救。前奉大皇帝諭。按一千九百年六月十日則例。將海參崴雙城子兩處無稅口岸封閉。他國貨物。一例杜絕。除中國所產各物。仍前往來外。亦不准無稅由陸路入阿穆爾斯省。即由口岸運入。均須按照總稅則納稅。查向來外國之貨。運至阿穆爾一帶者。例由海參崴雙城子入口自此稍下再用鐵路轉運。因我稍南。新設鐵路。及通北滿洲各路。均不易行。且松花江內。不准任便行船。東省幹路。修至海參崴。阿穆爾省南面口阻。中國人民衆多之處。尚有沙漠爲之間阻。外國貨物亦難銷售。溯自昔年我國佔據遼東地段以來。南頭支路。始定修築此路。與松花江相接。而由雙城堡。卜海。寬城子。雙廟。以直接於錦州以上。營口一帶。貨物由此新路轉運無阻。

路工至此。幾於成矣。而臣於查勘之便。於各該處總分稅關。雖經陸續酌量增設。其中尚有未盡事宜。不能不補行陳奏者。內除華貨稅項。按照舊則。大連埠稅關。另需新立。不於此次織悉及之。茲特爲保持海參崴商務起見。則稅務一節。宜有定章。現在該口設關辦法。所有貨物。於進口時。應立即輸納口稅。倘再出口。亦不將所納進口稅補還。是以設有自便口岸。所謂自便口岸者。係將口岸分出一段地面。作爲界限。貨物於未輸納進口稅以前。

不能出其界限。以入內地。惟在該地段內者。可以作為未入交界之貨物。即由此運回外國。稅關悉聽其便。當海參崴為最要入境口岸。貨物之運赴阿穆爾及滿洲東北一帶。局面尚在未定。商貨銷售。毫無把握。若運大宗貨物入口。先付進口稅項。第一銷場阻滯。甚不合算。涉險而無僥倖之利。亦商情所不願也。今能改為該貨出口銷售若干之稅。滯銷之貨。准其運回。不責令輸納稅款。則商無顧慮。踴躍前來。似亦保持商務之一策。蓋斯路創興。東以擴充商務為主。故於此不能不加審慎也。

以上所舉大概情形。有臣從前身任其事。而深知其原起者。有此次足跡所至。而明得其要領者。有履勘之時。即已就近分飭員役。切實舉辦。有回都城之後。須逐細而商各部。酌議續辦者。亦必有奉大皇帝批准。始遵行者。如此巨工。如此巨費。大皇帝主持於上。易克臻此。或有以北美洲合衆國及坎拿大之鐵路互擬者。臣謹以長短言。美洲之東接大西洋。西連太平洋。雖不為短。然比之西伯利亞。直十之五耳。以難易言。則美洲之西刺溫代特之懸崖峭壁。似不若西伯利亞羅布羅諾威領之窮途險深也。至於美洲所過之地。多屬沙曠。比之西伯利亞之肥饒。抑又有間。臣深知斯路工程之鉅。籌畫之難。關係之多。告成之利。是用歡欣鼓舞。舉其事以聞。

附錄三，中東鐵路之沿革

本文為俄人尼羅斯所編。文中多直譯。以全其真也。僅擇要節錄。其歌功頌德及與宗旨無關者則略之。文中大旨。為

- 一，西伯利亞鐵路與中東之關係及緣起
- 二，建築中東路之理由
- 三，華俄道勝銀行發起之原因及成立之事實
- 四，與李鴻章訂約之紀實
- 五，中東路公司成立之事實

六、中東路建築之進行
七、路成紀念

西比利亞鐵路與中東路之關係及緣起

建築中東鐵路之緣起。與興修西比利亞最大鐵路有極密切之關係。查十九世紀中之前八十年。「即一八〇一—一八八〇年」關於西比利亞鐵路并聯綫之經過動議修建時。首先有副水師提督郭背多夫之計畫書。名為「總幹綫最合宜之方針與全俄遠東鐵路之聯綫」其計畫書略謂此路應由依爾古次克經恰克圖入中國境。歷阿爾蓋圖。齊齊哈爾。吉林。寧古塔。而達烏蘇里之雙城子等語。此計畫於一八八七年曾在俄皇技術研究會爭論甚烈。因在會中設一特別委員會。為最高之討論。

當時全國上下均極注意於此氣大之西比利亞鐵路。

俄皇阿力山大第三初御極時。即注重此項鐵路問題。會於一八八二年五月間披覽部設之發起西比利亞幹綫委員會冊報加以御批云。着即迅為測勘具報。毋得延緩。並交部研究。

按照御批可見當時俄皇已決意修築經過西比利亞之聯綫。而不僅限於已修之歐俄起端鐵路矣。為遵守御批起見。會搜經濟技術等之材料甚夥。

一八八六年以搜羅材料故會開特別會議研究討論。由阿把子主席。其會議之結果如下。

- 一。謀西比利亞之交通便利。乃國家開拓通基之盛業。祇以山烏拉嶺直抵太平洋。幅員廣袤。人跡罕經。故解決此問題頗感困難。且修築此路。動耗庫款。為數甚巨。而沿線商業之交通有限。獲利甚難。還本亦需時日。然為國家計。為軍事便利計。為遠東交通迅速計。固不得視為緩圖。故現在主要之點。不啻修築鐵路方法之解決。惟採擇西比利亞路線地點合乎軍事上所需者。為當務之急。
- 二。除西比利亞官廳呈請修築後員加財綫及依爾古次克至托木斯克一段鐵路外。必須設法使海山嶺與松花江

「可移沿江支流與乳湖等處」亦一併帶貫。否則吾人在太平洋之海港。以交通不便。與西比利亞隔絕。而失却根據之地矣。

則勘地贖之計畫。交部會同核定。

選擇地點一再商榷後。西比利亞鐵路一案。復召集部設委員會提出議決如下。

一。一八九一年同時興修由海參崴至格托夫屯之烏蘇里鐵路。及由米阿薩至車列澎司克鐵路。

二。是年入手測勘由車列澎司克至托木司克及由格托夫屯至伯力一帶鐵路。

以上部員委員會議定之章程。於一八九一年二月十五日及二十一日奏奉

御批核准。

嗣於是年三月十一日俄皇太子即尼古拉第二遊歷東亞時。於回節行次奉

俄皇上諭云。

現當議令臣工。籌議興修西比利亞聯貫綫。經由物產豐富區域。與內國鐵路聯絡。並着爾於查視遼東郡境回國時。將此意明白宣佈。所有建設路工。動支庫款。業已諭飭准行。其西利亞路在海參崴至烏蘇里一段。爾其負責進行。如何修築。許爾便宜行事。用彰國光。此係為民與利之業。務足證朕宵旰勤勞。孜孜於西比利亞與內國各處交通便捷之至意。所企承平進步。彼若默佑吾國前途方與未艾。爾其勉之。

此乃關於西比利亞貫通大路。及西比利亞鐵路迭次公布之文。

一八九一年五月十九日。皇太子尼古拉第二躬赴海參崴舉行修築烏蘇里鐵路一段大路之典禮。此即未來之西比利亞鐵路。

利亞鐵路。

旋於一八九二年八月三十日任維德為戶部尚書。是年十一月六日戶部大臣維德呈一摺條陳。名為「修築大比利亞鐵路之方針」內中詳敘該路對於各方面之關係。及逐漸興築之計畫。其意須組織一西比利亞特別鐵路會。當經全

體贊成。

一八九三年正月十四日，奉 俄皇諭

任令皇太子尼古拉爲西比利亞鐵路會會長。

上諭內開。前經諭令爾查視遠東邊境。於一八九一年五月十九日令爾赴海參崴創修鐵路。開西比利亞直接線路之基礎。茲查西比利亞鐵路會會長一缺。事關重要。故特任爾爲該會會長。兼任東方教育事宜。爾當仰體朕意。和衷辦理。緣此事可在西比利亞因殖民地。及發展實業。相提並進。休戚攸關。朕夙夜在躬。希望與爾共之。爾其不負厥職。

一八九三年正月十五日，奉 上諭。任命俾格爲西比利亞副會長。總理部員公會事宜。古洛木金辦理該鐵路會事宜。

西比利亞鐵路會第一次開成立會。時在一八九三年二月二十日。自此時起西比利亞鐵路。成績日佳。一八九四年至一八九五年間。該路與遠東方向之問題。最爲緊迫。就中最注意於此項問題者。爲維德。

按維德是時任道路部尚書。未幾「一八九二年」即轉任戶部尚書。渠於辦理鐵路。最有成績。

此外倡議修築各鐵路之最有力者。即前任副水師提督郭哲多夫。曾具有西比利亞鐵路總幹線經過中國境內之計畫書。與維德之意見多同。

建築中東路之理由

維德在道路部尚書任內。曾提出西比利亞路線終點之完善方向如下。

查由烏拉嶺至太平洋。距離甚長。故不得不尋一最近之路。以免在俄國境內。繞阿穆爾弓背而達海濱省。致延綿經營。工艱款鉅。最初所擬大西比利亞鐵路之方向。本欲由赤塔經司特列田斯克。沿石勒格河至波克洛夫斯基。再循阿穆爾江北岸。至伯力。而與烏蘇里鐵路相銜。嗣經詳細調查該路線之結果。以爲司特列田斯克至波克洛夫

斯基諾之後貝加爾鐵路。與阿穆爾線。工程極其困難。而以西段爲尤甚。崇山疊嶂。且氣候不佳。若以浩大之工程成本。推測阿穆爾線之營業。不能發達。鐵路經濟永無充裕之一日。因該處出產無多。運輸所恃者。僅過境貨物之收入。詎能維持遠久。即覓過境貨物而論。其端接烏蘇里綫。亦有缺點。假如沿阿穆爾江而下。則路線須向北直洩。至伯力始與烏蘇里鐵路相值。成直角線。因此大西比利亞鐵路成一曲綫。與初議之最近路綫計畫相背。蓋鐵路經過亞洲大陸。爲世界第一大路。爲欲免將來水路之競爭。(水路繞亞洲南部及統美洲之北部。)及免將來再有橫穿亞洲大陸鐵路之競爭。不得不避去曲折。而取一最近之路。此由赤塔至海參崴之路不能不取道滿洲之原因也。

道路部發起之一八九五年滿洲預定路綫之報告。謂西比利亞幹線。若由滿洲經過。可縮減路程至六百俄里。較諸沿阿穆爾江行回曲折者省費甚多。經過滿洲之方向。在阿穆爾路之南六百俄里。氣候較爲和暖。土地亦較肥沃。又橫經松花江糧產豐盛。雖該江航行不便。而阿穆爾沿江居民。亦多食力於此焉。又藉此線若經過滿洲。雖阿穆爾江甚遠。可免競爭之弊。以水路運輸。總較陸路廉賤。鐵路不得不受其影響也。預計將來若欲由西比利亞幹線修築支線深入中國內地。則取道滿洲。較諸取道阿穆爾相去懸殊。若由阿穆爾綫起修。則須在該江面修一大鐵橋。估計工費亦頗不貲。取道滿洲。則與海參崴有兩路可以直達。一鐵路運輸。可由滿洲直接通至咸埠。一由阿穆爾江水路進烏蘇里鐵路及後貝加爾鐵路之特別田斯克一段。而入海參崴。均利便良多。即就工程營業及經濟方面言之。滿洲綫較阿穆爾綫爲優勝。此預定西比利亞線取道滿洲之又一原因也。

大西比利亞鐵路在遠東方面應取之方向。竊力主持而斷定者。厥惟尚資維德。檢得一九九二年維德之特別紀事錄。曾敘及西比利亞鐵路云。此路離中國邊界如此之近。(指後貝加爾)可以修築一支路入中國境內。與中國內地繁盛之區相連。接納通商。近如眉睫。又謂修築此支路。依據最近情勢觀察。日後並無十分障礙。而善俄與中國商務之發展。大有一日千里之勢。且可增加西比利亞幹綫之收入。吾俄在世界勢力。未始不因此而擴張各等語。

奉俄道勝銀行發起之原因及成立之事實

一八九六年五月十四日爲俄皇尼古拉第二行加冕禮之期。前清政府以中日之役。在「馬關」議和時。俄國有援助中國善意。故僅賠償兵費而休戰息爭。乃特派全權專使。前任直隸總督北洋大臣李鴻章參加賀典。並代表清廷致謝。此親善之機。誠千載一時之盛會。遂藉此開正式談判。會商在滿洲境內修築鐵路之事。

李鴻章行抵莫斯科。賀俄皇加冕典禮之後。其最初之表示。謂中國有特別政治關係。若將領土交與俄國政府修築鐵道。乃萬無可以希望之事云。旋經開誠公布。往返磋商。決裂者再。漸趨接近。始將協議之緊要簡明條件提出。未幾擬成協約。歸入一八九六年五月二十二日中俄兩國在莫斯科會議合同案內。同時於五月十八日與華俄銀行簽事部訂一特別合同。該行初名華俄。後改俄亞銀行因與該銀行有往來。故不得不將此財政機關。及其加入鐵路之性質略述之。華俄銀行成立於一八九五年。因是年七月中國借款之自然趨勢而發生。俄政府以爲有協助清廷之力。得以此有益之款賠償日本兵費。不特中國國家受惠。即中國人民亦交受其惠。值此良好時機。遂召集俄國財政家組織此銀行。以便補助中俄兩國經濟上商務上實業上之發達。

並決定招致法國領事團曾實行借款與中國者。該財團均極端歡迎。以爲如此正合法國在遠東之利益。

華俄銀行之發起人如巴黎銀行。……

首先認股者。如大公司。……

里昂及馬爾塞爾五家銀行。亦在華俄銀行發起人之列。

銀行股本原定爲六百萬盧布。或貳千肆百萬法郎。一八九七年由全體大會議決。復經戶部核准加至一千一百二十五萬盧布。此外收有中國政府之股款庫平銀五百萬兩。約合一千八百萬法郎。一九〇一年該銀行之常備金。爲一百八拾萬盧布。

該銀行之章程。送呈西比利亞鐵路會。於一八九五年十二月十日核定。其宗旨爲發展東方之商業及經濟。財政方面觀之。是一混合機關。政府准許與華俄銀行股分公司之土地權利。惟政府自己收取若干之股份。又組織此銀行

時該行董事中有數缺董事。應由戶部指派。

即舉親王伍廷芳多姆斯基爲董事會會長。羅什殿及奈次林爲駐彼得堡及巴黎之代表人。其餘董事爲巴爾克沙布利業爾什伯夫。達維多夫。愛金葛爾克洛皮。及璞科第。

該銀行之辦事權限。除普通銀行營業外。准予帶收貢稅。鑄造銅幣。領取修築鐵路設置電線之地土。振興俄國經濟之勢力等事權。

華俄銀行總行設在彼得堡。第一支行於一八九六年二月設在上海。該銀行發展甚速。轉瞬即分出支行三十處。如下。

莫斯科，沙馬爾干得科二得，喀什爾，牙古特司克，伯帶伯威爾，賀烏金司克，格克圖，司利琴司克，赤
，大黑河，庫街，伯利，海參崴，哈爾濱，吉林，奉天，鐵嶺，海拉爾，齊齊哈爾，寬城子，牛莊，大連灣，天津
，北京，上海，漢口，橫濱，長崎，神戶，

此外華俄銀行之上海分行即佔法國巴黎銀行分行之地。

一八九七年又在巴黎開設分行。以便推廣法國與俄國及遠東來往之各種商業實業。

該銀行初開之數年。甚爲興旺。可於其發給各股之紅利見之。如一八九七年每股紅利七圓五角。一九八九年增至拾三元。一八九九至一九〇〇年增至拾伍元。

與李鴻章訂約之紀實

華俄銀行之地位。即係受委託之領取租借地土以修築滿洲過境鐵路者。李鴻章初仍堅持不允。至一八九六年五月六日始諒解允行。

然俄戶部亦以爲直接將滿洲鐵路交與華俄銀行修築經營。尙有未盡妥洽之處。令設一特別股分公司。該公司須得俄國政府之同意。由華俄銀行組織之。其地畝權應即交與該股分公司。此層李鴻章亦經許可。惟不知其因何取廢

對於經過滿洲之鐵路。必須名曰中國東省鐵路。若名爲滿洲鐵路。即須取銷允給之應當地應權。當日會議下列數條時。彼此爭持。困難處甚多。

一。租借之年限。俄戶部要求長期租借。結果讓步。定爲八十年。並許中國於開始營業之日起。至三十六年後還本贖回。

二。鐵道之寬度。李對於照普通俄國鐵道五英尺亦頗費唇舌。然後應允。(以中國鐵路較狹)

三。轉運軍隊。李堅令俄國正式允許不運兵入滿洲鐵路。並要求關於此事另訂特別條件。聲明凡運載軍隊經過滿洲之列車。盡力設法不在半途停駐。

比及租借問題解決後。即進而謀草合同之取決調印。如欲將滿洲租借權交與華俄銀行代辦。則必須先與中國商議。究竟由該銀行直接辦理。抑或另組專門之股份公司辦理。尚須斟酌。

該合同之定稿辦理。自應通盤籌畫。俄戶部以爲租借權直接交與銀行。諸多窒礙。緣銀行貿易事業與領大之鐵路工程事業合而爲一。必致糾紛失當。仍以另組一專門之股份公司爲合宜。不過該公司之組織。應依俄國全境鐵路公司普通例。統歸戶部監察之。

銀行合同與租借協約之先後成立。前已言之。查一八九六年五月訂定築路之草合同條件。一八九六年八月二十七日核准正式合同。合同簽訂之後。即從事會議中東鐵路公司合同草案。

該合同之具體條件。大半與俄國其他鐵路公司合同相仿。茲擇其最重者略述之。

第三條 訂定公司與俄國政府所負責任。

其條文云。「確定中東鐵路之存在。純繫乎俄國政府担保其收入足敷營業之開支。並清償所負之債項。公司承認於租借期內爲俄政府負擔下列之責任。

其一。保存鐵路所有物產車輛之安全便利。客貨車輛之無停滯延誤。

其二。全路行車之次數。照與那路行車之數相符。

其三。務使與俄國鐵路直接通車。不誤時間。其速度應與西比利亞鐵路所定之速度相等。

其六。通過本路之貨價運費。及遞送文報費。若無俄政府之同意。不得增加。

其七。俾遠俄國之郵電免稅。

上開辦法之要領。是在使中東鐵路成一最大之過境路線。絲毫不得與其他部分相混。而此中尤有關係者。即公司合同所附之說明書是也。

該說明書云。「本中東鐵路公司之存在。及以上之責任。完全關係於俄國政府擔負維護之條件為根本。至其責任。祇適用於租借期內八十年為限。期滿本鐵路應全部歸還中國政府不索償價。若期前向該公司贖還鐵路。則該責任不因此而消滅。即同時移轉與贖路人。」

因有合同第二十七條之規定。俄國政府擔保鐵路之收入及章程之本旨。故本鐵路之建築及其營業。政府有監察之權。凡關於下列各議案。應呈請戶部核准之

甲。選舉會辦。

乙。任免總監工管理局長及各處長技師等事。

丙。選舉監察局董事

丁。公司存放資本等事

總之所擬合同之普通例。中東鐵路自開車之日起。至少在八十年以內。不失為俄國式之商業性質。

考該合同可見所有公司之事。統由董事會決定。惟督辦一席。應中國政府特任。至督辦之職權為督辦鐵路公司使其穩切履行合同及對於中國政府并當地官廳使盡其合同應負之責

本合同規定凡公司事務。由會辦擔承一手經理。

會辦及其餘之董事。應由股東會選舉。

中東鐵路公司第一任督辦。在一八九七年一月十一日奉清國大皇帝諭旨特派駐德公使許景澄督辦中國東省鐵路公司事宜。於是新成立之公司。有許公駐彼得堡之規畫。奇重實多。

中東路公司成立之事實

第一任公司董事於一八九六年十二月在彼得堡選舉。選出董事六人。

蓋爾貝次。羅滿諾夫。羅什殿。

齊谷列爾馮沙夫高金。王爵伍赫多姆斯基。瑛科第。

依據建修及管理中東鐵路合同第一條之規定。華俄銀行得在北京駐一經理人。以便就地會商一切。因此北京分設華俄銀行一處。同時中東鐵路亦在該處設一董事會分駐所。該董事會分駐所第一任代辦即讓瑛科第充任。瑛君亦為華俄銀行董事。兼俄戶部部員差。於是北京分銀行。在形式上雖一私家財團機關。然有極直接與中國政府交涉。關於中東鐵路問題。在造路時代。事務繁多。大半由該分行直接與中國總理外交王公大臣交涉。不經駐京使署轉者。時或有之。而緊要公事。由使署協助者。亦復不少。

公司董事會第一次會議在一八九六年十二月二十七日。開特別大會于彼得堡。選定蓋爾貝次為主席會辦。開會時議決聘訂茲格羅志為中東鐵路造路總監工。是由俄戶部核准。先後派拉得志維亦為董事會總會計。派拉得為秘書。派什克亮列維亦為副秘書。並派出委員會四處。一技術。一庶務。一財務。一管理。董事會議決在華俄銀行辦公室辦事。〔英國海岸〕

茲將第一次董事會議議案全部錄列如下。

一八九六年十二月二十七日〔舊曆十四日〕中國東省鐵路公司董事會第一次議案。

到會者 蓋爾貝次。羅滿諾夫。羅什殿。齊格列爾。王爵伍赫多姆斯基。

各董事被選同意後。遂推定蓋爾貝次為公司會辦。並遵照合同將本議案呈請俄戶部核准。

一面由董事會將選舉事報告中國政府。請中國大皇帝查照合同第十九條簡派大員會辦中東鐵路公司事宜。並核撥公司鉅款。

本董事會認為法定成立。遂邀請工程師茹格維志為總監工。並呈由戶部核准。本董事會派拉得志維赤為本會總會計。

又派費得為本會秘書。什克亮列維赤為副秘書。

本董事會為辦事迅速起見。組織執行部四處。

甲。技術處。關於測勘重要事宜及路線之方向。推舉蓋爾貝次。羅滿諾夫。齊格列爾辦理之。

乙。庶務處。關於承辦委託購置應用材料及修路各物。舉蓋爾貝次。羅滿諾夫。羅什股。齊格列爾辦理之。

丙。財務處。關於公司財政一切事宜。舉蓋爾貝次。羅滿諾夫。羅什股辦理之。

丁。管理處。關於安排及監視秩序與現在本機關並將來在北京之中東鐵路公司各機關。舉羅滿諾夫。羅什股。及王爵伍多姆斯基辦理之。

上列執行部四處。應將辦理各事按月呈報董事會及監察會一次。遇有特別機要事宜。迅即提交董事會監察會核辦。

本董事會請鐵路會辦留意租賃鐵路管理局之房屋。編制職員錄。組織技術局。及與董事會接洽各事。

本董事會議決依代表全體會館所交發起人訂定之合同承受接管之。並即改為本公司名下。

本會議決在華俄銀行內立一特別帳目。並請國家銀行將所存之伍百萬魯布。移存華俄銀行。即委託蓋爾貝次。羅滿諾夫。羅什股等與該銀行議定立帳條件。

本董事會承認接收華俄銀行以發起人資格所出之公司股份票冊。

本議案之議決。在英國海岸第六號華俄銀行房內。

本董事會商請華俄銀行將中東鐵路公司股票印花稅費交出。

原案簽押人。蓋爾貝次。王得伍赫多姆斯基。羅什殿。羅滿諾夫。及齊格列爾。

此中東鐵路公司辦事之起點也。該公司權限斯時。有不僅在指定建築幹線範圍之勢。亦幾又大事擴充。南滿支路。直達旅順口。西北利亞幹線。並由綏芬河接至雙城子。及組織「義勇隊」海輪公司等事。

公司董事會第一次之入手進行。在所聘造路總監工茹格維志工程計畫之完備。邀天之福。此鉅大之工程。竟如庖丁宰牛。迎刃而解。不久即告厥成。

中東路建築之進行

建築此路。入手較難。沿途林密山深。木石叢雜。荒煙蔓草。四顧無人。里程幾千。風餐露宿。遠離祖國。諸物缺如。不但技術乏人。且管理交涉。亦在在需才。宏濟艱難。締造匪易。司其事者。苟非性成堅忍。富有積藏。安能措置裕如耶。

茹君爲人。有膽略。善應變。果決斷。好施與。不憚辛勤。不分階級。當日東馳西走。靡不暇暖。且處人煙稀少之區。遇有事件。無從諮詢。往往獨自裁斷。不涉游移。亦悉中規合矩。具徵衆人才力。即不識其人者。一聞其名。如雷貫耳。後人追念前功。莫不欽仰。

一八九七年一月十三日。公司董事會。開技術會議。決定聘訂依格納齊烏斯爲造路副監工。

當茹格維志在列贊司谷烏拉魯鐵路時。與依格齊烏斯同事。深知其才。此次選副。咸應得人。之二人交同膠漆。形影不離。共事七年。從無齟齬之事。其辦公處同在一室。有時總監工外出。依君即主持辦理。不論事之鉅細。二人一徹。並無反悔推諉。其手臂相連有如此者。

依君年餘。與茹君相差甚多。其所以能輔經驗家之不足者。全恃其足智多謀。熱心辦事。公爾忘私。有不知二

人之交誼內容者。誤諸茹君爲造路之總監工。依君則爲總監工之總監。此說不爲無因。蓋總監工見事明瞭。每遇接見口請之人。及長談瑣說者。略以片言解決後。即令其人向副監工詳述。以故人自其爲受聘於依格齊烏斯焉。依之爲人。耿直爽利。博學多能。無論行政工程財政交涉。均頭頭是道。思念茹君者。當運類及之。

一九〇三年鐵路竣工後。依格納齊烏斯。本欲辭職休養。且多年共事老友如茹君者亦悉唱別離未免踴躍難舍。然重以戶部維德之命。故勉留爲中東鐵路之第一任副局長。

上列各人均于一八九七年正月離去列贊司谷烏拉嶺鐵路職務。而中東鐵路成茲鉅工者也。而董事會斯時正籌議進行手續。調集造路工員。指揮策應。因允准茹總監工之請。一八九七年一月三十日發出第一批建築鐵路之款。其原擬湖泊由雙城子至滿洲伯都訥支綫長六百俄里之估費。亦在其內。

一八九七年四月第一批造路工員由俄出發。前往遼東。不久即從事測勘。

一八九七年八月即決定開始建築中東鐵路工程。是月十六日「俄舊曆」即爲中俄大商業基礎成立之日。是日造路總監工茹格維志分發電通告各機關。內有一電。致北京公司代表璞科第。其文曰。

本日「即俄舊曆八月十六日」在中國境內之三岔口地方行開工典禮。詳情已另電代辦矣。茹格維志，第一六四號。

開工日之儀制。通稱研緒。到場致賀者。有中國當道。海參崴行政官。駐烏蘇里統領高加。索軍隊長蘇伯幾亦將軍。烏蘇里鐵路總辦霍爾瓦特。法國駐威海軍艦長之水師提督等諸要人。

工程師沃布洛米也夫斯基籌備是日紀念第一次開工奉賓及在事人等布置秩序如下。

是年六月海參崴建築管理處已預備開工紀念日定爲一八九七年八月十六日。在中國邊境舉行試土禮節。其地點擇定在五站小松芬河右岸。距「俄國」坡得達夫司基村六俄里之三岔口地方。是日工程。已預先員定工程師伯爾什。後死於拳匪之亂」並沃布洛米也夫斯基。在該處等候工作約一月餘。茹總監工欲於是日行大慶祝禮典。又委工

程師史維雅奉命籌辦一切。並撥出慶祝費用甚高伍千泰布。在中國界河沿岸修一華式花亭。亭內備有樂器。在中國界河沿岸修一華式花亭。亭內備有樂器。亭內備有樂器。亭內備有樂器。

營帳花亭間之河面碼頭。高懸華俄國旗。旁有特製之中東鐵路旗幟。自此日起。中東鐵路之旗。遂開始懸掛時。值法國水軍都司安西歷過此。登入所著「滿洲旅行記」內有云。

「經過滿洲地方之俄國建築機關。與俄國國旗旁。均有中東鐵路公司之旗。為該公司之特色。由旅順至海參崴。處處皆可望見。其旗由中俄兩國配合而成。其體身與中國之太陽給白質而黃形。與上方左面之俄國三色旗相交一斜角式。合併而成。如此則俄國旗與中國旗聯合為一。以表示兩國聯合之意云爾」

花亭之美麗。自不待言。中間修一噴水管。門前牆上有一額。額下有書作一機車形。兩道鐵軌遠逝而去。繪畫之工。一如真者。花亭等處。未擬預備來賓二百人之譜。嗣後到場者約八十人。

依預定儀制所請招待員及來賓。均於前一日晚間聚集於坡爾達夫司基過宿。十六早備車四十輛。往來迎送。來賓均着禮服。至開工地點慶祝。工程師史維雅等歡迎招待來賓。即在此處舉行祝禱禮典。

禮畢齊入花亭用飯始散。上述盛典正值探查測勘時。後來查勘之結果。始悉該處不適宜。不得不將此坡爾達夫司基左近之三岔口一線。拋棄作廢。

凡事當草創時。每有疑為奇異。梗阻障礙由此而生。以土人文化未開。粗於俗尚。不明技術測量。與地理上之發展。執天然關係之見解。阻撓紛爭。往往有之。試細察滿洲在二十五年前。俄人未來時之狀況。與初次修工時。俄國之建設。始了然於精神物質之交換。足以開化而利地方。

路成紀念

一千九百〇三年六月三十日路成通車東省鐵路總監工茹格維志致公司代表環科節電云。一千八百九十七年八

月十六日二十九日)本日即俄曆八月十六日在中國境內之三岔口地方。行開工典禮。詳情已另電代辦矣。茹格維志第一六四號。同一千九百〇三年六月三十日總監工茹格維志又在大連致沿路線自滿洲站至綏芬站并自哈爾濱至旅順全路各領捕工員之通電第一〇二四號云。查本路自旅順哈爾濱於一千八百九十八年六月間。同時開工。至今日即一千九百〇三年六月三十日。完全告成。移時正式營業。計路線共長約二千四百餘俄里。雖其間有一千九百年中國之內亂。路工因之停頓多時。幸吾全工上下。均協力同心。祛除障礙。吾僑雖處亞洲民情耐苦之區。究屬於役外邦。五易寒暑。千回百折備歷艱辛。乃有今日。追維往事。踴躍歡愉。精神爲之煥發。因感荷全路諸君毅力匪淺。克成鉅工。得於本年七月一日正式開始營業。謹專電伸謝。

總監工茹格維志押

總務科長羅別爾核對原文無訛

附錄四。前俄政府與道勝銀行密存合同。本合同。原屬密件。乃前俄財政部許於道勝銀行建築中東鐵路特權之契約也。至一九二五年清理道勝銀行時乃披露。中東路合同係五月二十二日。而本契約。則爲三月十八日簽訂。足見前中東準備以待鴻章之來也。錄之如次以供參考。

第一條 俄國財政部與華俄道勝銀行訂立條約。其內容如下。茲由俄政府之契約。道勝銀行由中國政府所得建築中東鐵路之權。該路接連黑龍江省之西界。與吉林省之東界。

取得該權後。道勝銀行應按俄國法律組織股份公司。開始經營。此項公司營業章程。應呈由俄國政府核准。第二條 道勝銀行應將鐵路經營計畫書。及其他一切合同與中國政府訂立。而有關於鐵路事業者。預先得財政部之同意。該銀行與中國政府接洽上項事項之權。亦僅限於獲得財政部同意者。

第三條 公司股本應按照建築價額訂之。建築價額。則依據測量後之估價訂之。

公司資本以發行股票及債票集之。公司股份資本。假定爲五百萬信用幣盧布。分爲一千股。每股訂額五千

宣布。

股票用不記名式。不由政府担保。公司股東僅限於華俄兩國人民。其餘股本應以發行債票補充之。發行之多寡。應按其需要。並有財政部之特准。每次發行債額時期條件及債票形式。約應呈由財政部核准。政府保證之收入及清償。應以債票担保之。公司債票由道勝銀行承辦辦理。但俄政府有權貸借。按照該公司與道勝銀行核定價額。以現款付給公司。議定數目。

第四條 付完五成股本後。由財政部發給證明書。公司即認為成立。其餘之九十五成。應於中國政府核准建築權後付清。付第一次之五成股本時。應發臨時證明書。股票正本。應於付第二次五成發給之。

道勝銀行認購公司全體股本。(計一千股)內七百股。留給俄政府者。應由該銀行保存。直至交還俄政府止。認股完畢。道勝銀行應將上述股票交由國家銀行保存。其餘之三百股。於認股後半年。可由私人承購。七百股交給國家銀行後。即由國家銀行發給貸款。不帶利息。至三百股及時未經私人承購者。亦可照此辦理。貸款數目。按照收進之股票價額定之。股票之紅利應認爲俄政府之收入。

俄政府可隨時收買公司股票。以所發之貸款抵償股票價額。當政府收買七百股時。同時亦可收買未經私人認購之三百股。

第五條 除去準備金債票之利息。及其他應償之債額外。鐵路收入。如有盈餘。應以償還債務。債務清償後。即以作爲補助紅利。分給股東。

第六條 總收入如不足開銷營業用途及償還每年應付之債額時。其不足數目。公司可要求俄政府由財政部發給補助金。並按五釐行息償還上述款項。償還方法。載在本契約第五條。

第七條 道勝銀行於法定期間內。應履行公司委托事件如下。

發行債票。(除內由政府發行者外)償付債務及利息。匯款中國以經營鐵路。代收及保存營業所得之款項。及

其他事件。

公司委託銀行辦理之事業。其所收費用。不能超過當地習慣上所應得者。

公司銀行發生爭執時。應由財政部解決之。

銀行應於鐵路建築或營業。更設立代辦所。辦理匯兌事宜。

第八條 公司經營鐵路營業定期八十年。由開車日起。期滿後無償交給中國政府。

第九條 上述期限滿後。如公司所欠俄政府之債務。(即第六條所載之補助金及淨利)未得清償時。該項債務。即行

撤銷。道勝銀行不負任何責任。

第十條 股東會議時。每股票有一表決權。與人股無涉。所議事項。以多數表決之。

第十一條 公司理事會。由理事長。及理事八人組織之。理事長由中國政府委派。理事則由理事會選舉。經財政部

同意。理事會則設在北京。開會可於北京或在現彼得堡。

第十二條 工程主任。建築員。監察員。及稽核員。由理事會委派。經營鐵路時。鐵路局局長各處處長監察員及稽

核主任經財政部同意。由理事會委派。

權限職務委任權。及建築時與經營時。鐵路內部之組織。均應由理事會呈由財政部核准。建築時及經營時。

應雇之人員額數。須得財政部之同意。

第十三條 建築路線技術情形。全路技術計畫書。及預算路線計畫書。建築估價書。及經營鐵路預算。應由理事會

呈由財政部核准。建築及經營鐵路之決算書。應呈財政部審核。

第十四條 本合同免除一切國家稅費。

(發押者) 財政部長維德

道勝銀行
理事長 烏賀託木司基

領事羅特士且因

普羅夫

羅士拉諾夫

財政部用印

莫斯科一八九六年三月十八日

附錄五，中東鐵路大事年表

本表。亦為俄人尼羅斯等所編。內中以俄曆為主。俄曆常比西曆遲十餘日。比中國舊曆則早十餘日也。僅節錄其重要者。餘則刪除。文多互譯存其也。原文僅至一千九百二十二年止。餘補上。

中東鐵路。簡明大事記原文自一千八百九十六年至一千九百二十二年止餘補上。

俄歷一千八百九十六年（一千九百二十二年八月以後為公曆係添補也）

五月二十二日，中國特派專使李鴻章賀俄皇尼古拉第二加冕典禮。抵俄國莫斯科京城。維時即商訂中俄協約。並

與俄財政總長維德接洽訂立建修中國東省鐵路合同。俄財長一面與華俄道勝銀行磋商築路條件。

先於是月十八日簽字。

八月六日，中國政府對於鐵路建築權。交與華俄道勝銀行承辦。正式允行。並諭令駐德公使許景澄擬定東省

鐵路各項詳細條件。

十二月二十六日，建修東省鐵路合同。經中國駐德公使許景澄與俄國戶財政次長羅滿諾夫在德京簽字蓋印定辦。

十二月四日，俄皇核准東省鐵路公司章程。

十二月二十七日，東省鐵路公司開第一次董事會議。組織技術庶務財務管理各部分。蓋爾貝次。羅滿諾夫。羅什脫

。齊谷列爾馮沙夫高金。王爵伍赫多姆斯基。瑛科第。均列入公司董事。

一千八百九十七年

一月 十一日，奉清國大皇帝諭旨。特派許景澄督辦東省鐵路公司事宜。

十八日 依據一千八百九十六年十二月二十七日公司董事會議決案。派茹格維志為東省鐵路造路總辦工。

十九日 依據一千八百九十七年一月十三日公司董事會議決案。派依格納齊烏斯為東省鐵路造路副辦工。

三月 二十日，公司董事會第三十三號議案。核定鐵路旗號圖記及徽章。

四月 十二日，奉俄國大皇帝批准。將海參崴金角灣邊岸暫行借給中國東省鐵路應用。

十五日，工程師王博希爾耶夫奉領 一批造路工具。乘扶拉 密爾論船。由該港離地方出發來東。

二十五日 總監工茹格維志。偕同副監工依格納齊烏斯。由聖彼得堡起程來東。

五月 十日 公司董事會第八十七號議案。核定編設護路軍草案。

二十九日，第一批造路工員由海參崴登岸。

六月 二十五日，總監工茹格維志。及其副監工依格納齊烏斯。抵海參崴

二十九日，工程師王博希爾耶夫。工程師蓋爾索夫。吉利斯浦。帶同第二批造路工員。由海參崴入滿洲境。

八月 一日，工程師王博希爾耶夫在伯都訥進甫一帶。入手測量路線。

九月 總監工茹格維志偕副監工依格納齊烏斯躬自履勘全路線。登山涉水。長途視察。不遺餘力。僅五

月之久。至一千八百九十八年一月。始行場畢。

十二月二十四日，湖斯東省鐵路運西路線。已與西北利線之後貝加爾鐵路銜接。

二十六日，俄統領即今上校金瑪羅司率領第一批護路騎兵五百名抵海參崴。
一千八百九十八年

一月 初旬，中國東省鐵路公司計畫建築由雙城子入中國邊界之聯絡支路。

二十一日，測勘東省鐵路全線草案告竣。

三月 八日，工程師史特洛夫斯基率領工員由海參崴起程。

十五日，大連旅順租借二十五年之條約。經中俄兩國全權大臣在北京簽定。

四月 十日，總監工通告分配各段建築事務。

十一日，工程師史特洛夫斯基由陸路前來。籌畫將來之哈爾濱城市地點。設置工程管理處應用房屋。

二十六日，設置天文台於老哈爾濱。

五月 十三日，俄江輪依諾根吉。首先開抵預定計畫鐵路集中地方之江岸。（松花江與路綫交錯處。即今之哈爾濱）

濱

二十六日 江輪放送薩德爾開抵鐵路集中地方之哈爾濱。副監工依格納魯烏斯。及第九段工程師王爵希爾耶

夫。並其他工員乘此輪到地者。計六十人。駐足於史特洛夫斯基領購老哈爾濱_{即香坊屯}中國釀酒燒鍋

之房屋院內。鐵路工程管理處藉此開辦建築工程事宜。是一千八百九十八年五月十六二十八之一日。即據以為成立哈爾濱基礎並東省鐵路開始建築之紀念日。

五月至六月 東省鐵路公司會辦_{董事}五爾貝次。借總監工茹格維志赴旅順勸視大連商港事竣返哈。

六月 二十四日，中國政府特派專員與東省鐵路董事會簽訂建築經營本鐵路南滿支綫條件。

七月 十三日，雙城子向東省鐵路界線之五站^{即設芬}地方開始鋪設鐵軌。

八月 十二日，哈爾濱始有俄國商舖。在香港屯開市營業。(該商舖名羅西安係修容化粧品店。即今之下郎什商舖)

十月 二十八日，由雙城子至格羅特谷夫站^{即四站}開設工用車

十二月 十八日，由雙城子至格羅特谷夫站開設客車。

二十五日 香港鐵路俱樂部開幕。

一千八百九十九年

二月 二十日，東省鐵路由哈爾濱至阿什河暫時開駛列車。

五月 十七日，吉林將軍與總監王茹格維志。訂設吉林哈爾濱鐵路交涉總局合同。

九月 二十二日，黑龍江將軍與總監王茹格維志訂設黑龍江鐵路交涉總局合同。

二十五日，張蔭桓列爵馮沙夫高金夫職。以文哲利代之。

十月 一日，聖尼古拉教堂。行建築禮。

十一月 一日，俄商阿蓋也夫洋行。開始營業。

一千九百年

五月 一日，俄商鋪秋林設分行於哈爾濱。

四月，第一松花江大橋。開始建築。

又是月 初旬，中國拳匪起事。

六月 四日，總監王茹格維志。奉俄京戶部撤令。勿與中國居民衝突。致釀釁端。

十三日，總監工奉俄戶部電開。中俄兩國。並未開戰。俄軍附近北京地方之行動。實為援助中國政府平亂。表明決無他意。

十四日，拳匪侵擾東省鐵路。於鞍山站左近毀橋梁兩座。

十八日，總監工茹格維志。為免與當地人民。互相衝突起見。通飭沿線各工段。所有經由華人村屯區域之建築工程。暫行停至秋季。

十九日，吉林將軍因拳匪滋蔓。通知在吉林採辦鐵路木植各工員。速携眷屬回哈避亂。

二十四日，鐵道分段監工格日齊雷。由護軍營長爾什烏斯基率隊保護。退出鐵路。

二十七日，工程師衙爾倭斯基及工員等。由遼陽出走高麗邊界。護行之護路軍排長瓦列夫斯基。身受重傷。去幾衙爾倭斯基為亂徒所擄。被戕於奉天。

二十八日，總監工通電各路各工段。携帶重要簿據文件款項。及其他一切貴重工用器具。在西路者。速退至後貝加爾。在東路者。速退至綏芬。在南路者。速退至旅順。在中路者。速退至哈爾濱。

七月

三日，哈爾濱工員眷屬。遣赴俄局伯力避難。

十日，拳匪擬圍攻哈爾濱，情勢危急。黑龍江將軍來電。露脅迫狀態。

十三日，擊退圍攻哈爾濱之拳匪。

二十一日，俄將沙哈羅夫帶兵自江道抵哈。援救解危。

二十八日，東省鐵路首任督辦許景澄遇害。

八月二十日以後，東省鐵路幹線一帶之拳匪肅清。

九月六日以前，東省鐵路南支線一帶拳匪。亦一律肅清。

一千九百〇一年

一月 九日，東省鐵路護路軍。併入後阿穆爾區域。歸奇及利赫司將軍統轄。

二月 十八日，哈爾濱與烏蘇里暨披子之路線接通。

三月 十三日，與安嶺隧道開工。

三月 十七日，聖彼得堡派遣特別委員會委員。以公司董事費維夫斯茲為領袖。來東調查鐵路因被拳匪擾亂受損情形。

四月 二十二日，第二松花江大橋開工。

六月 十四日，建築哈爾濱區域工程。交分段監工希爾耶夫承辦。其管理及經營工程手續。歸工程師奧勃維棉夫

斯基接辦。

六月 二十六日，嫩江大橋開工。

七月 五日，總監工茹格維志。與吉林將軍長順。修改一千八百九十七年五月間所訂鐵路交涉總局原有合同。

另立新合同。說明鐵路交涉總分各局。凡居住鐵路界內之中國人民。無論直接或間接有關係鐵路案件。統歸交涉總局審訊辦理。

同日 與南支路接通。

九月，核准東省鐵路海道運輸章程。日俄戰爭以前。有大船二十艘。戰時頗利用之。

十八日，茹總監工與吉林將軍訂立投標合同。以一千八百九十八年俄工程師阿遜爾特曾得有探採煤鐵權。茲由長將軍重訂吉林省界內之煤鐵。鐵路有關採專權。其開採方法。任鐵路自便。

八月 十日，第一松花江大橋竣工。

十六日，規定東省鐵路界內俄人訴訟案件。歸赤塔海參崴旅順地方法院分別辦理。

二十五日，聯軍各國以拳匪亂事結束平定。與中國簽定議和草約。

十月 三日，東省路線。與西路烏固諾爾站附近第三〇三俄里地方銜接。規定通車辦法。

十五日，俄財政次長羅滿諾夫來華。

一千九百〇二年

一月 十四日，茹總監工與黑龍江薩將軍。訂立黑龍江省界內煤鑛合同。載明鐵路有關採特權。

二十三日，茹總監工與黑龍江薩將軍改訂江省富拉爾其鐵路交涉總局原有合同。將該總局移駐哈爾濱。並在

西路設立分局。

三月 一日，第二松花江大橋工竣。

二十日，俄商阿其格甫兄弟商舖在哈爾濱開始營業。

四月 十七日，奉天省將軍與總監工茹格維志。商定按照吉林黑龍江兩省辦法。簽訂奉天省鐵路交涉局合同。總

局設在遼陽。分局設在哈爾濱。

二十九日，開始建築鐵道管理局房屋。

五月 十五日，開始建築華俄道勝銀行房舍於秦家崗。

六月十七日至
九月二十五日 哈爾濱及沿路線一帶。流行霍亂病症。

八月 渾河太子河嫩江三處大橋工程告竣。

九月 二十三日，俄財政總長維德來華。

十月 哈爾濱商業俱樂部開幕。

一千九百〇三年

一月 二十一日，後阿穆爾區域將軍奇及利喇司出缺。由池泰谷夫接任。

四月 二十七日，俄大將軍陸軍總長庫爾巴脫根蒞哈。

六月 十日，哈爾濱新聞報出版。

十八日，工程師文次利就任東省鐵路公司會辦。

七月 一日，東省鐵路建築工程管理局。將全線建築業全部分。移交營業部管理。由是日起。按照營業規則。

。正式經營鐵路。總辦一職。以上校雷爾瓦特充任。

十六日，後阿穆爾鐵路兵工廠。遵照軍事長官指令。組織成立。

十月 十五日，施行中俄鐵路聯運貨價章程。

二十三日，哈爾濱至海參崴郵政車。直接通行。

十一月二十一日，哈爾濱路線界內各房主。及各地基租戶。因鐵路管理局開會。公舉代表十二員。蒞會討論界內市

政上之公益要端。及建設事宜。

十二月 十七日，鐵路管理局通告。凡經本路輸運過境貨物。得海關許可。一概免驗。

一千九百〇四年

一月 二十八日，東省鐵路因日俄開戰。宣布戒嚴。第一次由俄境發來之兵車。於是日經過尚未完全竣工之隧道。

二月 二日，後阿穆爾鐵路兵工廠。歸鐵路局總辦指揮。鐵路局內設一軍事事務所。並規定軍車時間表。

十五日，管理局與黑龍江鐵路交涉總局總辦周冕。訂立黑龍江省砍木合同。

三月 十日，施行直接運輸軍隊及軍用品章程。

十九日，俄皇帝頒諭。東省鐵路公司及管理局。辦理載運軍隊及經營路政。一切均有條不紊。深堪嘉許等

語。獎勵有加。

四月 二十七日，後阿穆爾鐵路兵工廠。兩副史畢利端諾夫於旅順口斷絕交通時。未及押送子彈一列車到地交託。

五月 二十七日，組織劃分地畝委員會。

十月 二十五日，組織獨立部分之船務處。

十一月 十五日，組織地畝處。

一千九百〇五年

二月 二十日，核定鐵路俱樂部章程。時該俱樂部正遷移至秦家崗。

四月 三十日，組織鐵路工員平價販賣鋪。

七月 一日，西路東路及南路。先後設置電機路籤。

八月 二十三日，簽定玻子瑪斯和約。

十月 十七日，協定四平街日俄軍隊退出滿洲境之約章。

十一月 十四日

十二月 二十八日 因革命運動。鐵路管理局房屋被焚。

十二月 十二日

一千九百〇六年

一月 一日，前副監工依格納齊烏斯離職。

二月 六日，設立邊界審判廳。審理鐵路界內俄人訴訟案件。

二月 二十六日，哈爾濱男商業學校開幕。校長爲巴爾作夫。並兼任鐵路局學務處處長。

三月 一日，工程師王爾希爾耶夫就任鐵路管理局副辦之職。專司路務。

同日，遼東報出版。

十四日，哈爾濱至依爾庫次克。通駛快車。

五月 三十一日，對於鐵路境內商商。施行增加特別酒捐。

六月 十五日，俄國軍隊退出滿洲境。

二十一日，滿洲里哈爾濱間車輛。在戰爭時代。有紊亂秩序之處。已恢復原狀。

八月 一日，烏蘇里鐵路。暫時併歸東省鐵路經營管理。

二十八日，東省鐵路與萬國睡車公司。訂立快車通行合同。

九月 二十八日，哈爾濱商業女學校開幕。

十月 十九日，委派格洛姆且夫斯基充任鐵路局民政幫辦。

十二月 六日，後阿穆爾司令部房屋被焚。

十六日，公司董事會。核准辦理鐵路界內民政事實之組織大綱。

一千九百〇七年

一月 一日，哈爾濱設立俄總領事署。以劉巴為總領事官。

三月 二十日，核定管理局組織大綱。

二十六日，哈爾濱商會開幕。

五月 二十一日，伯爵馮堡洛泊將軍充任後阿穆爾鐵路兵工廠統領。

三十一日，日俄兩國政府訂立滿洲鐵路聯絡之協約。

六月 八日，齊齊哈爾設置俄領事署。

十六日，齊務處。由商務處劃出。單獨辦事。

七月

四日至八日 簽定南支路以長春為止讓渡日本之條件。(一九零六年四月中旬開始協談)

三十一日，規定東省鐵路總辦及本路民政處職務極限。

八月

俄財政部參事史珀夫抵哈。

十七日，鐵路總辦霍爾瓦特與黑龍江省代表宋小濂商定各合同如下

(甲) 購用黑龍江省地畝合同。

(乙) 開採煤礦合同。

並與吉林省代表道台杜學澍商議如上列甲乙兩合同。及在吉林省砍伐木植之合同。

九月

五日，鐵路儲金養卹處開辦。

二十日，新築蘇昌支綫。聯接東省鐵路。其辦法與烏蘇里鐵路相同。

二十九日，與南滿路商定使用寬城子至長春間路綫合同。

十月

七日，中國電報局與東省鐵路局。訂立電報營業合同。

十四日，批准新定之後阿穆省邊防軍規章。

三十日，後貝加爾鐵路兵工廠。移歸財政部管轄。仍按邊防軍規則。歸總辦節制調遣。

十一月

十日，公司董事會第三六〇二號議案。議決公共議事會章程。

十二月

十八日，規定由上海漢口克倫坡新加坡經海參崴至滿洲里直接運輪茶葉辦法。

一千九百〇八年

一月

一日至

二十五日 東省鐵路各站。設立郵政分局十八處。並在莫斯科設本路售票處。

二十五日，核准滿里站公共議事會章程。

二十九日，哈爾濱電報處開辦

三月 十三日，鐵路總辦與黑龍江道台宋小濂訂立經營江省森林合同。

二十九日，核准鐵路界內各城市自治公益辦法章程。

五月 三十日，哈爾濱華俄委員會所訂滿洲里綏芬河稅關章程。宣布實行。第一任稅關稅務司。以葛諾發充任。

六月 十四日，開辦匯兌銀錢及收發貨重郵件包裹。

九月 八日，哈爾濱開辦三級商業學校。

十月 一日，中將阿發鄂西也夫。充任東省鐵路民政幫辦。

十一月 二日，為清國慈禧皇太后及光緒皇帝龍馭上頒舉哀。

十五日，開辦哈爾濱海參崴寬城子齊齊哈爾糧石抵押借款。

十二月 十一日，運輸軍隊及軍需品章程。宣布實行。

一千九百〇九年

一月 十六日，停止直接運貨至海參崴。

二月 六日，中國郵政局。與東省鐵路訂立傳遞郵件包裹合同。

三月 十七日，東省鐵路與南滿鐵路第一次會議客貨及行李聯運事宜告竣。（按此屆會議係一九〇八年十一月十

五日開始）

四月 二十七日，議訂東省鐵路界內公共議事會草案於北京。

六月 十九日，設立哈爾濱三姓江關及拉哈蘇蘇關卡稽查。

七月 九日，設置寬城子俄總領事署。

九月 二日，在烏蘇里路安設感勃。東白松。及感脫。斯米斯。小號行車電機路後。

十月 十二日，俄國財政總長郭郭伍錯夫。及日本公使伊藤到哈爾濱。會商東三省事宜。是日伊藤公使。在泰寧

因總車站。被一韓人因政治關係。用鎗狙擊重傷致命。

十一月二十二日，核定東省鐵路特別會議處章程。以備審查各國領事所提議之訴訟權問題。

一千九百十年

一月 八日，北美政府商請東省鐵路。作為中立鐵路。經俄政府拒絕。

三月 十九日，東省鐵路與南滿鐵路及滿洲日本鐵路客車聯運。

五月 至 十月，東省鐵路與南滿鐵路開第二次聯運會議。

五月 二十五日。俄財部核准華俄道勝銀行與北方銀行合併改稱俄亞銀行。

六月 二十一日，日俄兩國訂立協約。改良滿洲路線。並整頓鐵路事宜。以備抵制俄運。

七月 一日，本路交與萬國孫車公司四列急行車經營往返海參崴及依爾庫次克之間。

八月 五日，臨時海關稽查松花江輪船進出口貨物章程。由華俄委員會訂立。呈請中國政府核准施行。

十月 一日，東省鐵路滿洲里站與後貝爾加鐵路開始聯合。

十月 十三日，滿洲里站發現鼠疫。蔓延東省鐵路沿線一帶。直至次年即一千九百十一年三月。始行撲滅。

一千九百十一年

一月 三十日，中國宣佈共和立憲。

二月 十六日，俄國滿洲日本客票聯運。開始實行。

九月 一日，密門寬城子二站間行車電機鐵路將原用威勃。東白松式。改為威爾生尼那式。

至十月 東省鐵路與南滿路開第三次貨俄聯運會議。

十一月 十九日，鐵路俱樂部。遷入自蓋之新屋。

一千九百十二年

一月 十七日，與吉林官廳局訂立合同。由海參崴愛格舍爾特碼頭運鹽至東省鐵路各站。

二月 十八日，與通濟隆洋行。訂立全球客票行李聯箱運輸合同。（自倫敦至聖彼得堡至莫斯科橫渡大西洋太平洋經坎拿大太平洋及西比利亞鐵路）

洋經坎拿大太平洋及西比利亞鐵路）

五月 五日，重訂東省及烏蘇里鐵路與南滿鐵路貨物直接聯運合同。

六月 十五日，核准俄國警察在東省鐵路界內執行刑事案件手續規則。對於中國及其他國籍人民。均適用之。

七月 十八日，東省鐵路公司與黑龍江交涉局總辦李鴻謨訂本橫續合同移換砍木地段。

十一月 一日，與南滿鐵路開第四次客貨聯運會議。

十一月 十五日，東省鐵路公司與黑龍江官廳局訂立由海參崴愛格舍爾特碼頭運鹽至東省鐵路沿線之合同。

一千九百十三年

一月 一日，停止阿穆爾省及後貝加爾省邊界五十里進口貨物免稅例。

三月 東省鐵路管理局一千九百十二年十一月三十日第四二六號通告。組織鐵路職員工匠因公致傷及其家屬撫卹金之特別委員會。

家屬撫卹金之特別委員會。

三月 二十四日，日本東京特別委員會開始討論東省及南滿鐵路聯運問題。

五月間 東省鐵路。在伯力農業展覽會。得優良之成績。

六月 十五日，核准東省鐵路職員臨時章程。

十月 一日，規定徵收布特捐補助哈爾濱地面之用。

十月 十七日，規定上列捐款。補助海參崴地面之用。

十二月 十九日，東省鐵路與京奉鐵路客票聯運經過南滿鐵路開始實行。

一千九百十四年

三月 三日，與南滿鐵路訂立使用長春站寬軌鐵道之合同。

四月 十七日，俄英兩國訂立關於東省鐵路界內英國居留民服從自治規章合同。旋歐洲及日本各國。根據此約。仿照辦理。

七月 二十日，歐洲開始大戰。多數軍隊。由阿穆爾及烏蘇里經東省鐵路運輸。

八月 十三日，中國對於歐戰宣佈中立。

十月間 開始運輸後阿穆爾鐵路兵工廠前赴戰地。

一千九百十五年

二月 二十日，調後阿穆爾軍隊一部份。赴德奧戰線。以國家後備隊接替之。

三月間 東省鐵路在西路發現德國軍隊。查係前德國派駐北京軍官巴賓蓋依姆統率。帶有炸藥。以備炸毀東省鐵路隧道橋梁等建築物。幸三月間被蒙古巴布奈布軍隊阻滅。東路因之未受損害。

四月 二十日，本路與傅家甸商會代表訂立鐵路界內與傅家甸互通電話合同。

五月 一日，本路與吉黑樞運總局。訂立運鹽合同。

六月 一日，王傅希爾郭夫辭職。

十七日，本路與齊昂輕便鐵道公司訂立合同。建築由齊齊哈爾車站通至齊齊哈爾省城之輕便鐵道。

二十四日，工程師金大就路務副辦職。

八月 十六日，因中國已改民制。所有東省鐵路旅車。經中政府及公司董事會核定。另改式樣。

十月 一日，哈爾濱總機廠開始配合美歐式機車。「盛略博脫」

二十四日，中俄兩國。簽定關於內蒙古巴爾蓋(即呼倫貝爾)條約。

十二月 十九日，東省鐵路界內。禁止播種罌粟。

一千九百十六年

一月 二十日，俄喬治親王赴日本。道經哈爾濱。

三月 二十七日，中國政府與道勝銀行訂立借款合同。計金額五千萬金盧布。用以建築由哈爾濱至黑河之鐵路。及

由黑爾根至齊齊哈爾支線。名曰濱黑鐵路。

二十九日，東省鐵路與南滿鐵路。在日本東京開第五次客貨聯運會議至四月十四日閉會。

六月 一日，寬城子及滿洲里設立衛生處。本埠順鄉屯設立衛生監察所。查驗赴俄華工。自一千九百十六年至

一千九百十七年間。共驗五萬七千八百十六人。其中因病扣留者。共五千八百十二人。（計十分之一）

六月，中華民國大總統袁世凱逝世黎元洪繼任。

九月 十五日，哈爾濱總機廠第一批美國式機車（特略博脫）三百九十八具配合完竣後一千九百十七年又配合兩批

共計八百具。

二十日，日本親王喀音譯音山日赴俄道經長春及哈爾濱。

一千九百十七年

三月 三日，俄皇尼古拉第二宣告退位。俄國國內及東省鐵路界內發生革命運動。

四日，哈爾濱組織公共執行委員會。

七日，鐵路職員公舉委員會代表。

八日，取消鐵路警察改派警備隊。

四月 一日，哈爾濱新聞報停止出版。另刊滿洲新聞報繼續發行。

十二月 十三日。俄第五九及六一八之後備隊。發生革命運動。擾亂鐵路界內治安。當將該隊步兵解除武裝。

十六日。吉林鐵路交涉局總辦施紹常。照會本路路謂中國軍隊調駐鐵路界內。專任維持地方治安。及保票

中外僑民

同日。奉天總統令任吉林省長郭宗熙督辦東省鐵路公司事宜。

十二月 二十日。哈爾濱組織中俄保安會。

同日。委任中將薩穆依羅夫編練護路軍。

一千九百十八年

一月 九日。特定黑龍江直隸等省糧石。設石運費。

二月 八日。中國稅務司公署。在哈設立臨時分關。辦理稅務手續。

二十一日。中國官廳佈告遵照鐵路公司督辦訓令。在哈爾濱組織臨時警察局。將哈爾濱劃分區域。設駐中國警兵崗位。

四月 一日。副局長工程師金次辭職。以工程師拉欽諾夫充任。

二十七日。因政治之阻礙。不得與俄政府接洽一切。特在北京召集股東會議。公司重舉董事。所有銜名列

左。中將薩穆依特。

布基羅夫。

海軍副提督郭爾加夫。

工程師伍西脫魯斯夫。

伯爵葉濟爾斯基。

斯拉伍德。

葛諾發羅夫。

顏世清。

會辦文次利未到以前。其職務由中將霍爾瓦特暫行代理。

四月二十八日，工程師拉欽諾夫代理局長職。

五月一日，本路改用新曆。(即普通用之西曆。前皆用俄曆)。

三日，中國與日本訂立條約。與協約國取一致行動。出兵西比利亞。訂此條約。亦依據公司同意案。有利用東省鐵路之必要。

四日，本路取消鐵路職員執事會。因是總機廠被革命運動。罷工一日。

三十一日，本路實行美國制動車輛法。由美國新到工程師史蒂芬率領美工程師等協助辦理。

六月一日，委派工程師羅維維赤臨時代理路務副局長職

七月九日，中將霍爾瓦特。在烏蘇里四站。代表宣佈改組臨時全俄政八冲

八月一日，日本第一列軍車由長春經哈爾濱開赴大烏里戰綫

十六日，捷克第一列軍車。由海參崴經哈爾濱開赴大烏里戰綫。

九月二日，因經濟問題。起第二次罷工大風潮。

同日，中國政府。設立東三省巡閱使。任命奉天督軍張作霖為三省巡閱使。又設國防軍司令。任鮑貴卿為總司令。

四日，中國國會。選舉徐世昌為大總統。

十月十五日，海軍提督郭得却克辭公司董事職。前赴日本。

十二月十六日，東省鐵路及烏蘇里鐵路宣佈工界聯合會章程。

東省鐵路運輸軍隊。缺乏車輛。長春站堆積中國貨物甚多。無法載運。遂發生大車運貨。來往哈
長。該貨以大豆為大宗。

一千九百十九年

一月 十八日，東省鐵路與道勝銀行商定發行百元十元三元一元五角之魯布紙幣。(即發財瓦特紙幣)

三月 十日，東省鐵路與中國交通部代表簽訂由綏芬河至滿洲里軍用電線合同。

十四日，組織協約國鐵路監督會。所有委員代表銜名如左。

中國代表劉鏡人。

法國代表埃斯敦布爾雷阿。

英國代表格爾是。愛爾沃脫。

意國代表波斯圖。

日本國代表租納沃馬脫措大拉。

美國代表格爾是斯米脫。

俄國代表烏斯脫魯國夫並兼會長。

監督會內設一技術部。由上列各國組織之。並舉工程師史蒂芬為部長。

五月 十五日，鐵路督辦郭宗熙。通告局長。按照海參崴協約各國軍事會議議決。除設東省鐵路事宜。交中國辦
理。

七月 十九日，哈德濱總機廠。因經濟問題。又起罷工風潮。至七月二十一日第三日。東省鐵路全線同盟罷工。

八月 八日，鐵路界內。發現霍亂疫症。直至九月底。始行消滅。染疫者。共七百九十三人。其中疫死者。三
百九十八人。

十月 十六日，鐵路公司督辦郭宗熙辭職。繼任者為吉林督軍兼護軍副司令鮑貴卿。

十月 十六日，東省鐵路運費。迭經增改。且俄幣價值。又不一致。因改為金本位。實收俄國金魯布。或以前俄國政府所發之紙幣。(即羅馬諾夫)照舊折收。

十一月 十五日，管理局前設之學務處。在一千九百十七年革命時。曾經取消。現又重新開辦。
一千九百二十年

一月間 北滿運輸煤石至南滿路。日為增加。足為注意。因本路改收金魯布之影響。於是用大車運載者。亦相對於道。(每日有一千輛之多。)

二月間 辦理烏蘇里鐵路與東省鐵路劃分手續。至七月間始行清結。

三月 一日，哈爾濱原設經濟法律科大學校。

同日，滿洲新聞報停版。

十三日，東省鐵路因受西北利亞政治影響。又起第四次罷工風潮。至三月十七日。始照常通車。

十六日，中國實行擔任保護東省鐵路。

四月 五日，中將索爾克特督北京。其會辦一職。由董事會舉定皮棉諾夫接代。並發電通告全路線。

四月 二十日，准吉林黑龍江交涉局總辦照會。請將哈爾濱及沿路糧食鐵路會審處取消。

六月 一日，奉中華民國大總統命令。特任索小強督辦東省鐵路公司事宜。即繼前督辦鮑貴卿之任。

七月 十五日，組織鐵路警察內外勤。專事守護鐵路產資材料廠錢櫃等。並為收支員之保衛。

七月 二十日，本路出納處。均改金魯布為本位。始用中國大洋。發給路員薪水。按金魯布一元四角。合大洋一元。

九月 四日，本路印刷所發行第一號東省鐵路新聞報。

二十三日，中華民國大總統命令。關於治外法權宣布在華俄僑待遇辦法。

十月

二日，中國政府與道勝銀行訂立東省鐵路借款合同。

十五日，東省鐵路組織救濟中國北省難民會。推定公同督辦宋小濂為名譽會長。臨時局長拉琴諾夫為會長。

十七日，開辦中俄工業學校。即後改之中俄工業大學校。

二十日，管理局得第一次海拉爾發現鼠疫之報告。

十一月

六日，東省鐵路全體股東開股東大會。選舉公司新董事新監察員。所有銜名如左。

督辦宋小濂。

會辦拉琴諾夫。

王景春。

迪斯尼次基。

樸士禮。

董事利黑脫爾黎和德。

顏世清。

董士恩。

何守仁。

監察局。

局長陳瀚。

監察員葛諾發

警察員葛羅斯。

物列黑爾。

劉景山。

旋舉中將霍爾瓦特爲東省鐵路高等顧問。時中國政府即任霍爾瓦特爲東省鐵路特別委員會名譽副會長。駐北京辦事。

十一月

七日。臨時局長工程師拉琴諾夫。另有職務。局長一職以工程師喀維蓋維次代理。

十二月

三十日。管理局添設員缺以華籍人員充任。經董事會議決。任工程師余芬爲路局副局長。并委派路局各處副處長。

一千九百二十一年

二月

二日。依據本日第八〇〇號公司董事會議案。任鄂斯特羅烏莫夫爲東省鐵路管理局局長。

五日。奉中華民國大總統命令。設立東省特別區市政局。任濱江道尹董士恩爲局長。黑龍江交涉局總辦爲副局長。

遵照上開命令。東省鐵路公司所有以前管理事宜。均移交新設市政局。

二十八日。東省鐵路。於一千九百一十年。曾與赤塔鐵路局。訂立滿洲里車站合同。嗣因革命風潮廢止。現在該合同仍舊有效。

三月

五日。管理局撤消民政處。改設總務處。以中將阿發那西也夫充任總務處幫辦。(按阿氏曾任民政處幫辦。資格最深。於一千九百〇八年已在本路服務。)

十七日。奉中華民國大總統命令。就東省特別法院內設立清理積案處。清理俄人從前未結案件。

四月

一日。中央醫院院內室。附設針治瘰癧動物咬傷所。

同日，遼東報停版。

五月間

開辦滿洲經濟調查局。

五月

十九日，與赤塔鐵路公司。協訂東塔兩路交通事宜。及滿洲里至依爾庫次克間直接運輸合同。

二十七日，鼠疫消滅。自一千九百二十年十月起至一千九百二十一年五月止。在鐵路界內染疫者。共四千五

百二十九人。計華人四千一百七十九名。俄人三百五十名而尤以滿洲里姑蘇民居多數。

六月

十四日，東省鐵路股東會開會。至七月五日閉會。公司董事兼會辦拉琴諾夫辭職。以工程司庫茲聶諾夫接充董事。並推舉工程師達尼列夫斯基代行會辦職務。

七月

五日，中國政府任袁金樞為公司董事。

八月

一日，中國政府任成多祿為公司董事。

八月

二十日至二十六日，與烏蘇里鐵路協定兩路交通條件。

九月

二十六日，與南滿鐵路。在長春開第六次直接聯運會議。(十月二十日閉會)

十月

一日，鐵路界內。施行印花稅條例。

十一月

一日，路務局辦喀薩蓋維赤辭職。委任工程師沃芬別爾格接充。該工程師於鐵路開始勘綫時供職至今。實為本路職員資格最深者。

開設醫科大學校於哈爾濱。

十二日，董事達尼列夫斯基。被選為公司董事會會辦。(董事會第一二六二號議案)

路局局長第二一一號通告。宣佈東省鐵路界內。普通學務會高學校學務會章程。

一千九百二十二年

一月

四日，東省鐵路督辦宋小濤辭職

同日，奉中華民國大總統命令。以農商總長王道斌繼任。（董事會第一五六四號議決案）

三月二十八日，新督辦王道斌辭去就任。中華民國大總統命令王景春博士繼任。王博士即於是日視事。

四月十日，中國政府任命人鳳為公司董事。並被選為第二會辦。

四月份 路局組織養病避暑多所。取費頗濫。優待路員。用意周至。茲將設立地點開列如下。 富拉爾基

巴里木 興安嶺 哈爾濱附近松花江左岸 一面坡及薩德郭洛德（即花園城在阿穆爾江口倭蓋洋站附近）

五月十五日，經濟調查局所編「北滿及東省鐵路」一書出版（係俄文）

二十六日，因中國政爭風潮。發生局部戰事。東省鐵路東線斷絕交通。六月六日。始行恢復原狀。（公司董

事會第一六七二號議決案）

六月十五日，東省南滿兩路第七次會議。係因大車運貨鐵路收入受其影響。共謀抵制方法。至六月二十七日開

會。

七月二十日，總公司董事迪斯尼次其病故。

八月二十九日，總公司董事會議決舉行東省鐵路興工二十五年之紀念。並訂發二十五年簡明事實報告書。

本日開特別董事會所有列席姓名如下。

督辦王景春。

會辦達尼列伍斯基。

第二會辦舍人鳳。

第二會辦黎和德。

董事庫次尼錯夫。

董事何守仁。

董事樓士德。

董事成多維。

董事袁金鏡。

一千九百二十三年(以後係添補)

二月，奉天東三省保安總司令張作霖。就中東路沿線設立東省特別區行政長官一職並任命朱慶淵為東省特別區行政長官。

三月一日。朱慶淵就東省特別區行政長官職。長官公署成立。直轄特區警察處。路警處。及市政管理局等機關。

八月一日。東省特別區行政長官朱慶淵。設置東省特別區地政管理局。並任命濱江鎮守使張煥相為東省特別區地政管理局局長收接中東路局地政處。

中東路局拒不交還地政處卷宗。並約英，日，法，美。各國領事借口英俄等協定之既得權。出而干涉。至次年九月僅允還一部

一千九百二十四年

五月三十一日 中俄協定成立

九月二十日 奉俄協定成立

十月督辦王景春去職由東三省保安總司令部任命鮑貴卿繼任。

自奉俄協定成立後中東路依次發生以下之事實

一，理事會成立

二，監事會成立

三、舊局長沃斯特羅哥夫應逐去職。(沃屬白黨。係蘇聯所要求)以伊葛諾夫繼任。(伊屬紅黨係蘇聯所要求)
一千九百二十五年

一月十六日，奉天山海關間有戰事。吉黑二省兵隊欲乘中東路南下應援。局長伊葛諾夫不許。並下令停止列車開行。特區行政長官張煥相。依戒嚴法均捕之。並置諸獄。副局長艾義斯曼特代行職務。此為中國東省特區長官與中東路俄人局長激烈衝突之第一次。民國十八年六月搜捕哈爾濱俄國總領事館拘捕路員。乃其第二次。「理事會任命葉木沙諾夫繼任局長。」

是年因第九十四號命令。中國督辦及理事與俄局長衝突並與俄理事衝突。九十四號命令。係俄長所發。罷免白黨俄人重要職員百數十人。而皆易以紅黨。中國督辦下令取消該命令。俄局長不服謂為無效。俄副理事長即會辦亦不服。謂為違反奉俄協定。結果督辦命令無效。俄局長命令有效。此為中國督辦與俄局長及俄副理事長衝突之第一次。民國十八年七月乃其第二次耳。

是年督辦與俄辭職。奉天東三省保安總司令部。任命劉尚清繼任。

一千九百二十六年

三月二十四日，哈爾濱市議會。中國議員因爭用中國語為用語案。被否決。全體退會。

三月三十一日，特區行政長官張煥相。宣布解散哈爾濱市自治會。改為哈爾濱市臨時自治委員會。以中國人傅潤成為委員長。並另改訂市制。

四月北京大元帥府，搜查蘇俄大使館。發見宣傳共產主義之印刷品及槍枝甚多。俄人甚懼中國收回中東路。

八月十六日，東省特別區行政長官公署設立東省特別區教育管理局。管理全區教育。封閉中東路局之學務處。中國人之中小學校。由中東路局設立者。一律接收。次年十月改局為廳。

十一月一日。哈爾濱市自治會改選完竣。同日任命。特別市長。哈爾濱特別市完成。沿中東路各要市鎮改設分

會及分局。

是年督辦劉尚清辭職。奉天東三省保安總司令部任命于沖漢繼任。

一千九百二十七年

四月督辦于沖漢辭職。北京大元帥府任命呂榮寰繼任。

十二月。廣東共產黨暴動。組織蘇維埃政府。殺戮甚慘。國民政府宣布與蘇俄絕交。驅逐各地蘇俄領事出境。

中東又震動。

一千九百二十八年

十二月二十九日奉天吉林黑龍江熱河四省區。宣布與國民政府統一。懸掛青天白日旗。中東路局又大震動。權

中俄協定。奉俄協定無效。

一千九百二十九年

正月。中東路公司旗幟改換。鑲刀斧頭全紅旗與青天白日旗合綴。(以前爲鑲刀斧頭全紅旗與五色旗合綴。)

正月。哈爾濱市電話局由中國收回自辦。

六月。駐哈蘇俄領事館開會。計劃宣傳。以及訓練共產黨員。妨害中國政治等等。爲中國官廳搜捕重要黨員三

十九人。並搜獲證據多項。

七月十日中國方面以中東路公司蘇俄人違反協定。宣傳共產。並不肯履行協定。用人不均。中俄局長會簽。乃

驅逐中東路蘇俄副理事長及俄局長等重要人員出境。局長一職另委派范其光代理。

蘇俄對我國抗議

蘇俄對我國絕交

蘇俄封鎖中東路與烏蘇里赤塔等路交通。扣留車輛五百輛。

蘇俄向我國邊境出兵

蘇俄在黑龍江拘獲我國輪船。沒收船貨。拘禁船員與旅客。

蘇俄擄掠燒殺我沿邊各縣各市鎮。

蘇俄向我邊境綏芬河。滿洲里。扎蘭諾爾等處駐軍。攻擊。擄掠。

蘇俄破壞中東路或毀路。或炸車。

035233
900691
69.7.1

中東路問題

有印
所翻
權准
版不

中華民國十八年九月初版

定價現洋一元

外埠酌加運費滙費

著者 渭南雷殷

發行兼印刷者 哈爾濱新城大街 國際協報館

代售處 天津大公報館 北平民國大學校

國史館藏書



0072324