



385  

---

4093

李榮達著

中東鐵路問題的檢討

劉復顯

## 題詞

封豕長蛇。鷹食上國。世界危機。  
 伏於東北。中鐵問題。一導大線。  
 無限糾紛。狂談日燭。溫峯地庫。  
 獎厥真相。揆摘隱微。與吾共見。見其  
 癥結。可以預測。未來之事變。

吳貫自題

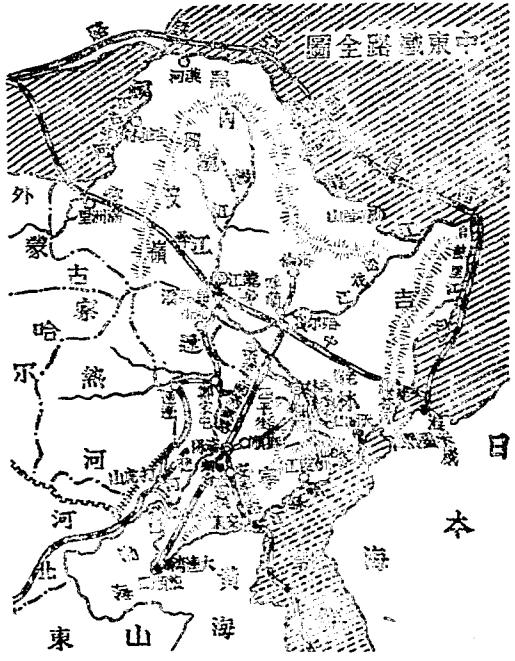


遙我河山

岳飛



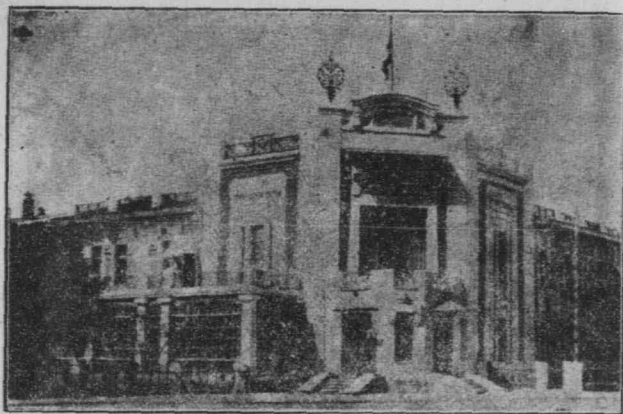
中東鐵路全圖



外蒙  
古  
察  
哈  
爾  
東  
北

日  
本  
海

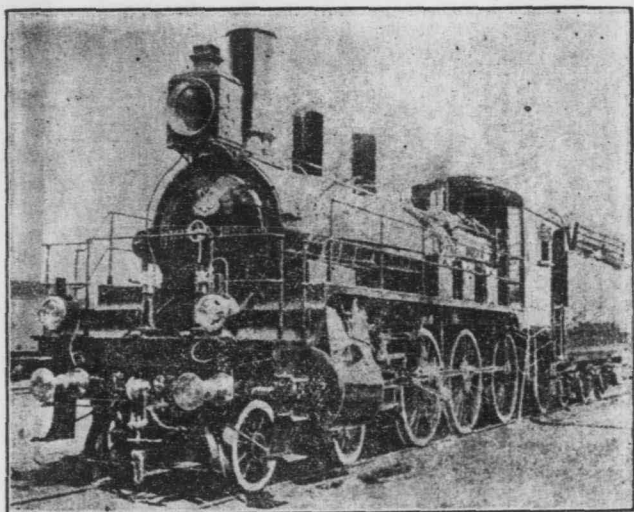
東  
山  
海



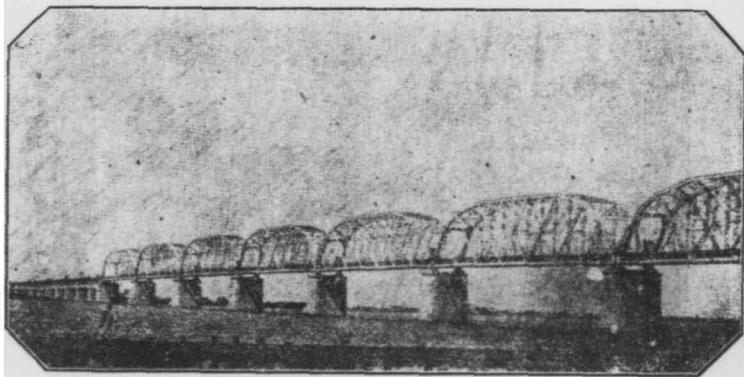
會 事 理 路 鐵 省 東



局 理 管 路 鐵 省 東



車關機之念紀年週路鐵省東



達米〇五九橋鐵江花松北站站濱爾哈



MG  
P532.9  
223

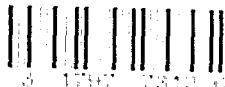
81475

## 自序

中東鐵路在北滿經濟上佔着很重要的地位，帝俄時代拿它作侵略的工具；尋找良港的出發機關，中東價值的巨大可見一斑了。最近，日俄的衝突，又拿中東路作爲焦點，關於中東路的問題——很值得我們來研究它。但是，關於這類的參考書是很少的，坊間所有的幾本，都是偏重於附錄條文方面，對於討論問題方面，的確嫌它太少，對於最近日俄衝突研究書籍，更是少見。中東路既然是那樣的重要，問題又是這樣的嚴重，我們應當注意來研究它。因爲這些原故，所以，我不是自量的，冒昧的，以自己探討的書籍，來作論文，又進一步，把論文成爲這樣的問世書了。我在課務之餘，參考些——英，日，中文書籍；報紙，雜誌，來作這本書。我不是天才者，又不是有名的作家，本書的價值怎樣？是待先進者的批評。這書出版的真意，就是因爲討論這種問題書籍很少；問題又值得研究。我只好把我的文字，寧肯說是心和血的結晶品罷！拿出問世，不顧他人的譏罵；諷刺，謔笑，書就是在這些情緒之中便付梓了。

本書的內容，除掉注重討論以外，並具有紀實文字，對於最近日俄在中東路衝突的事實，記

自序



述更求詳明，我相信，本書當作研究書和參考書看，足以供給讀者許多的資料。

現在日俄在中東路的衝突又沉寂了，可是，雙方有不相容的潛伏勢力還存在裏邊。這問題，現在似乎有人減少他注意的程度了。可是，這問題還應繼續研究中東路的所有權是屬於中國的，（在本書裏，曾有證明，）我們應當永久的來注意它，和研究它。本書從表面看來，是具有時間性的，但是，從實質上解剖，本書就是在問題解決後，也有參考的必要。本書在那時候，可以當作史的資料看，凡研究本問題的人，可以拿本書來參看。

本書蒙 劉奇甫先生題書面字，吳柳隅先生題詞；又蒙王迥波先生，王濬堯先生，方蔚東先生，林日暄先生，徐士達先生，梅佛光先生，曹偉民先生，張濂濂先生，楊聖奇先生，楊潯泉先生，劉贊卿先生，梁其凱先生，諸位先生的贊助，本書始能問世，著者要在此處深深致謝。蒙 周德潤先生給著者多少的仁漿，熱忱隆情，感激之至。蒙 張東之先生；王偉然先生，趙雲梯先生，劉志宏先生，多方幫忙勉勵，書此致謝。最後蒙 外交月報社印刷所張重羽先生，戴延香先生，多與籌劃一切，感激得很！蒙 王覺民先生，關瑞明先生熱心幫忙，精心校對，著者得益很多特此鳴謝。

民國二十三年六月李榮達自序於北平。

# 目錄

第一章	緒論	一
第二章	中東鐵路的起原	三
第三章	中東鐵路的經濟狀況	三五
第一節	財政概況	
第二節	在經濟上所佔的地位	
第四章	中東鐵路和各國的關係	四三
第一節	中東路和我國權利的喪失	
第二節	中東路和俄國的關係	
第三節	中東路和日本的关系	
第四節	中東路的所有權——屬於中國國籍	

第五章 中東鐵路已往的交涉……………六二一

第一節 中俄的交涉

第二節 中日美俄的交涉

第三節 華盛頓會議和中東路

第四節 中俄的協定

第五節 中俄的衝突

第六章 日俄在中東鐵路最近的糾紛……………一〇二

第一節 日俄糾紛的起始

第二節 糾紛的經過

第七章 出售中東鐵路會議的經過……………一一四

第八章 各國所抱態度的剖視……………一三一

第一節 日本收買中東路的決心

第二節 日人對於中東路的輿論

第三節 蘇俄出賣中東路的原因

第四節 俄人對於中東路的輿論

第五節 蘇俄關於中東路事件的宣言

第六節 蘇俄發表日本奪取中東路陰謀文件

第七節 法人眼中的中東路觀

第八節 美國關於中東路的輿論

第九節 日滿對蘇俄發表日本奪取中東路文件的聲明

第十節 中國人民對於蘇俄出賣中東路的態度

第十一節 中國對於中東路事件的聲明和抗議

## 第九章 結論

附中東路局的組織表

附參考書籍及雜誌



# 第一章 緒論

中東路是歷來引誘列強角逐的餌品，現在更是惹禍的根苗。可是，以前的角逐並不像現在這樣的厲害——日俄的衝突已到尖銳的程度了。——中東路可以說是日俄，資本主義國家和社會主義國家的衝鋒地點。

日本自從在九一八得到勝利後，便盡力的要滿足野慾，強奪中東路便是她慾望的一種。所以，日人由四洮路吉長路把馬占山軍隊擊敗後，佔據了中東鐵的要站，齊齊哈爾以後，節節進攻，驟使偽國強佔中東路，蘇俄因為施行「和平政策」和完成「五年計劃」的關係，便表示讓步，結果，拿延宕政策式的外交，來耍「出賣中東路」的把戲，日偽，蘇俄各有層層的内幕，幕裏都佈滿着陰險和欺詐。現在。我不自量的，來當這內幕的揭開者。

我先用歷史的方法，敘述建築中東路的起源，蘇俄用遠大的野心，誘惑中國公使，來訂條約

，便把中東路建築成了，書中特詳述蘇俄的用意和建築經過。中東路在經濟上具有很大的價值，書中把財政概況和在經濟上所佔的地位，詳加敘述，並引用統計數字。中東路是各國的角逐地，它和各國都發生過關係，我以歷史的方法，來詳述它和各國的關係。中東路的所有權問題，在最近舊路會議中是蘇僞爭執的中心點，我引用條文和國際公法，來證明中東路是屬於中國領土的。中東路已往的交涉很多，我也照樣的用歷史方法來敘述。最近日俄爲中東路糾紛很劇烈，是很值得注意的，本書偏重最近的事件，加以深刻的檢討和詳述。關於日俄糾紛起始和經過，是用歷史方法詳細的敘述，會議的經過，將正式會議所發表的言論，事實經過，應有盡有。自從中東路發生日俄衝突事件後，各國所抱的態度，是不一致的。我在這裏，赤裸裸的剖視着各國的心理。書中對於蘇俄發表的宣言；發表日本奪取中東路陰謀文件和中國方面的聲明及抗議，都盡量敘述，並將全文寫出，使看的人，得窺全豹。總說請起來，書裏用歷史方法很多，在每題中，又加一討論。日俄的糾紛——日本嗾使傀儡的內幕，就會被這些文字揭開了，中東路已往的事件，也會被這些文字敘述殆盡了。

書中盡量的來披露條文，以便於看的人，知道它的詳細內容。



## 第二章 中東鐵路的起原

中東路的誕生是具有帝俄政府的軍事野心和政治陰謀來作背景的。緣俄國因為受了極北一個多冰的阿堪遮 (Archangel) 不良海口的桎梏；北冰洋的困扼。和被鄰國的包圍，真的，靡有向外發展的餘地。所以，在帝俄時代的外交政策，便唱着「開一窗口 (To make a window)」的口號，不幸得很——彼得大帝的一開一窗口和西歐相觸」的鬼計，被歐陸列強早查覺了，他的政策像石沈大海般的失望了。可是，俄國仍本着「一貫政策」和「傳統思想」，而慢慢的向侵略途上邁進着。以後尼古拉第一 Nicholas，就來繼承這個政策——「開一窗口」，「尋找熱水海口」。

• 以先想把握韃靼里司海峽 Dardanelles strait，以便來扼地中海的門戶，不惜和英國的東進政策來衝突，結果，演成了一八五三年有名的克里米亞 Crimean 的戰劇，致受了一八五六年「

巴黎條約」的限制。在一八七五年俄土戰爭後，雖然締結了「聖士特梵」San-stefans條約，但引起了列強的恐怖和妒視，結果又蒙了「柏林條約」制裁。帝俄既兩次在近東被阻，而「熱水海口」的尋找政策受到極不利的困扼。因此便向廣平的遠東大道邁步。在「柏林會議」後的十二年，帝俄政府便致力於建築西伯利亞大鐵路，希望在遠東能得到一海口，作爲根據地，如果從西伯利亞大鐵路直達旅順大連，則「熱水海口」的好夢可以成爲事實了。可惜這好夢未作完成，倒被日本驚散了。日本窺破了俄國的野心，於是，在馬關條約上，便把俄人要到口的肥肉，遼東半島也包括在內，這真使俄國痛心了，所以俄國便聯德法迫脅日本交還，以便仍繼他的好夢。直到俄皇尼古拉氏第二，在一八九一年（光緒十七年。）舉行西伯利亞興鐵道工式，躬遊海參崴的時候，就有「取此路而代之」的野慾。到光緒二十二年春（西一八九六年。）俄皇尼古拉氏第二行加冕禮的時候，清廷本想派王之春前往，俄使堅要李鴻章前往，不料想李氏到俄後，受了俄人的激動和鼓惑，便簽定了俄國訂立東清鐵道敷設的密約，外交所謂「加尼亞密約」(Cassini convention)，茲錄大意如下：

(一) 中國允許俄國在華境內建一鐵路，由赤塔達海參崴，但此路必由私人所組織之公司承

造，不得由俄國政府出而經營。

(二) 爲便利於鐵路之建築及經營起見，中國政府准俄人充分使用該鐵路兩旁之土地；在此境內，承造該路之公司得設護路警察，行使充分職務。

(三) 中俄兩國領土，若受日本攻擊時，彼此皆有出兵互相援助之義務。

加尼西密約自經濟廷批准後，同年七月二十二日（西一八九六年八月三十日），乃由我國公使許景澄氏與華俄道勝銀行（Russo Asiatic Bank）訂立東清鐵路合同十二條，全文錄之如下：

### 中俄合辦東省鐵路公司合同章程

光緒二十二年七月二十五日西一八九六年九月二日

欽差駐俄大臣許——欽奉光緒二十二年七月二十日（西一八九六年八月二十八日）諭旨，允許與華俄道勝銀行訂定建造經理東省鐵路合同。中國政府現以庫平銀五百萬兩入股與華俄道勝銀行合夥開設，生意盈虧，均照股權認，其詳細章程，另有合同載明。中國政府規定建造鐵路，與俄之赤塔城及南烏蘇里河之鐵路兩相接，所有建造經理一切事宜派委華俄道勝銀行承辦，所有條款列後：

第一款 華俄道勝銀行建設經理此鐵路，另立一公司，名曰中國東省鐵路公司。該公司應用之鈐記由中國政府刊發。公司章程應照俄國鐵路公司成規，一律辦理。所有股票祇准華俄商民購買。該公司總辦，由中國政府選派，其公費應由該公司籌給。總辦可在京都居住，其專責在隨時查察該銀行暨鐵路公司於中國政府所委辦之事，是否實力奉行，至該銀行暨該公司所有與中國政府及京外各官交涉事宜，亦歸該總辦經理。該銀行與中國政府往來賬目，該總辦亦隨時查核。該銀行應專派經手人在京都居住，以期一切事宜就近商辦。

第二款 凡勘定該鐵路方面之事，應由中國政府所派之總辦酌辦委員，同該公司之營造司暨鐵路所經之地方官，和衷辦理。惟勘定之路，所有蘆葦村莊城市，皆須設法繞越。

第三款 自此合同奉旨批准之日起，以十二月為限，該公司應將鐵路開工，並自鐵路勘定及所需地段給與該公司經理之日起，以六年為限，所有鐵路應全行告竣。至軌軌之寬窄，應與俄國鐵軌一律，即俄尺五幅地，約合中國四尺二寸半。

第四款 中國政府諭令各該管地方官，凡該公司建造鐵路需用料件，雇覓工人及水陸轉運之舟車馬夫，並需用糧草等事，皆須盡力相助，各按市價，由該公司自行籌款給發。其轉運各事，

仍應隨時由中國政府設法，使其便捷。

第五款 凡該鐵路所用之人，皆由中國政府設法保護，至於經理鐵路等事，需用華洋人役，皆准該公司因便雇覓，所有鐵路地段命盜訴訟等事，由地方官照約辦理。

第六款 凡該公司建造經理防護鐵路所必需之地，又於鐵路附近開採沙土石塊石灰等項所需之地，若係官地，由中國政府給與，不納地價，若係民地，按照市價，或一次激清，或按年向地主納租，由該公司自行籌款付給。凡該公司之地段，一概不納地稅，由該公司一手經理，准其建造各種房屋工程並設立電線，自行經理，專為鐵路之用，除開出銀苗處所另議辦法外，凡該公司之進項如轉運搭客貨物所得票價並電費進款等項，俱免納一切稅釐。

第七款 凡該公司建造修理鐵路所需料件，應免納各項稅釐。

第八款 凡俄國水陸各軍及軍械過境，由俄國轉運經此路者，應責成該公司運行運送出境，除轉運時或必須沿途暫停外，不得借故中途逗留。

第九款 凡外國搭客經此鐵路，於中途入內地，必須持有中國護照，方准前往；若無中國護照，責成該公司一概不准擅入內地。

第十款 凡有貨物行李，由俄國經此鐵路仍入俄國地界者，免納一切稅釐；惟此項貨物，除隨身行李外，該公司另裝車輛。在入中國邊境之時，由該處稅關固封，至出境時，仍由稅關查明，所有封記，並未拆動，方准放行。如查出中途私行開拆，應將該貨入官。至貨物由俄國經此鐵路運往中國，或由中國經此路運赴俄國者，應照各國通商稅則，分別繳納進出口正稅。惟此稅較之稅則所載之數，減三分之一繳納。若運往內地，仍應繳納子口稅，即完正稅之半，子稅完清後，凡過關卡，概不重徵。若不納子稅，則逢關納稅，過卡抽釐。中國在此鐵路交界兩處，各設稅關。

第十一款 凡搭客票價貨物運費及裝卸貨物之價，概由該公司自行核定。但中國所有因公文書信函，該公司例應運送，不須給費。至運送中國水陸各軍及一切軍械，該公司祇收半價。

第十二款 自該公司路成開車之日起，以八十年為限，所有鐵路所得利益，全歸公司專得。如有虧折，該公司亦應自行彌補。中國政府不能作保。八十年限滿之日，所有鐵路及鐵路一切產業，全歸中國政府，毋庸給價。又從開車之日起，三十六年後，中國政府有權可給價收回，計按所用本銀並因此路所欠債項並利息，照數償還。其公司所賺之利，除分給各股東外，如有盈餘，

應作爲已歸之本，在收回路價內扣除。中國政府應將價款付存俄國國家銀行，然後收管此路，略成開車之日，由該公司繳還中國政府庫平銀五百萬兩。

中東鐵路公司章程訂後，於是興工建築，中東路幹線不久遂告成了。其資本金是五百萬金盧布，俄政府前後共撥三萬萬四千五百萬盧布，又我國入股銀五百萬兩，惟割歸日本的路礦及碼頭等費都在內。本路北起自滿洲里，東到綏芬河，橫貫黑吉兩省境內，幹線長二八一六華里，小枝線長七里。機車自有者四六一輛，租來者六〇輛，客車六六五輛，貨車自有者九〇〇〇輛，租來者二〇〇〇輛。

附錄前俄國財政部與道勝銀行密約

### 前俄國財政部與道勝銀行密約

秘密

#### 副本附條第一

第一條 俄國財政部與華俄道勝銀行，訂立協定，其內容如下：

茲由俄政府之協助道勝銀行，由中國政府所得建築中東路之權，該路應接連黑龍江省西界，

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，開始經營此項營業，公司章程，應呈由俄國政府核推。

第二條 道勝銀行應將鐵路經營計劃書，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合上項事項之權，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，則依據測量之估價訂之。

公司資本以發行股票及債幣匯集之。公司股份資本，假定為五百萬信用幣盧布 Nominal Credit Rouble，分為一千股；每股定額五千盧布。

股票用不記名式，不由政府擔保，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，均應呈財政部核准，政府保證之，收入及清償，應以債票担保之，公司債票，由道勝銀行承攬辦理，但俄政府有權貸借。按照該公司與道勝銀行核定之價額，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，公司即認爲成立。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，於認股後半年內，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，至三百股票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，當俄政府收買七百股票時，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度，及償還每年應付之債額時，其不足數目公司要求俄政

府由財政部發給補助金，並按五厘行息，償還上述款項，償還方法，載在本協定第五條。

第七條 道勝銀行於法定期限內，應履行公司委托事件如下：

發行債券（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。

公司委託道勝銀行辦理之事實，其所收費用，不能超過當地習慣上所應得者。

公司與銀行發生爭執時，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 公司經營鐵路事業，定期八十年，由開車之日起，期滿後無價交給中國政府。

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，每股有一表決權，與人數無涉，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。理事會設於北京，開會則可在北京，或在聖彼得堡。

第十二條 工程主任，建築員，監察員，及稽核員，經財政部同意，由理事會委派。經營鐵路時，鐵路局長，各處處長，監察員，及稽核主任，經財政部同意，由理事會委派。

權限債務委任權，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，應履之人員類數，亦須得財政部之同意。

第十三條 建築路線技術情形，全路技術計劃書，及預算路線計劃書，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。

( 簽押者 ( 財政部長徵持 ( Witte )

道勝銀行理事長烏賀託木斯基 ( Ochlonski )

理事羅特士且因 ( Rothstein )

普羅夫 ( Prove )

羅士拉諾夫 ( Roslanoff )

財政部用印

莫斯科一八九六年三月十八日

光緒二十二年七月二十五日即西一千八百九十六年九月初二日

## 附錄二

### 中東鐵路公司章程

(一千八百九十六年十二月四號奉俄皇諭旨批准)

督辦西比利亞鐵路事務大臣庫洛木金核定

#### 第一款 公司成立之原起

公司之成立係根據一千八百九十六年八月二十七號中國政府與華俄銀行所簽定之合同定名曰中東鐵路公司專為在中國領土界內修造鐵路經理營業自黑龍江省最西邊界之地點起至吉林極東邊界之地點止以與俄政府延修至中國邊境之後貝加爾鐵路及南烏蘇里鐵路兩面首尾相聯

附註 中國政府准許公司開採煤礦無論與鐵路合理或單獨辦理並准在中國電線一切工商礦務之實業

凡此類特別組織之營業公司應於鐵路營業簿之外另立簿冊以核記其出入之帳目

公司成立之後凡一千八百九十六年八月二十七號合同內所載關於修建鐵路經理營業之一切權利責任即全歸公司接受

自公司將國家銀行證明創辦入交齊第一期股款之證書呈遞度支大臣核驗之後公司即作為正式成立（按此處之創辦人未指明係何人案其語意似即指華俄銀行）此項股款自本章程批准之日起至晚應於兩個月內交齊其餘股款可隨後陸續繳付但自公司成立之日起至晚應於一年之內按照股票定價（不論市行漲落）全數完清本公司股票只准中俄兩國人民購買

### 第二款 鐵路租界之期限

按照與中國政府所定之合同本公司管理中東鐵路之期限定為八十年自全路開車之日起計算

### 第三款 公司對於俄政府之責任

查公司成立全賴俄政府之助力其彌補常年經費之進款發行鐵路債票之借款皆由俄政府担保（參看第十一及第十六兩款）為此鐵路公司於租界全期之內對於俄政府自願擔負以下各條之責任

（甲）凡中東鐵路全線及其一切附屬品暨汽機車輛等件均宜通常經理整齊完備以副隨時之應

用務期行客貨載之轉運永遠便利免除危險及間斷停滯等弊

(乙) 中東鐵路行車之手續應與相聯之俄國鐵路秩序一律

(丙) 凡後貝加爾及南烏蘇里鐵路兩面來往開行之各等車輛中東鐵路均應全部接管按照原定地點輸運送到不得遲誤

(丁) 凡一切通車不論載客運貨者中東鐵路所定開行之速率較比西比利亞鐵路通車不得低減

(戊) 中東鐵路應於沿線安設電線與兩面接近之俄國鐵路電線相聯並設局管理凡兩面交界站通過之電報及中俄兩國往來之電報均應一律隨時接轉傳遞不得延擱

(己) 若日後中東路上交通繁盛該鐵路工藝部份之組織不敷應用對於客貨之轉運不能利便無阻則一經俄鐵路之要求立應將工藝和織行車動力設法擴充如與俄鐵路有意見不合之處中東鐵路應遵從俄度支大臣之訓令施行倘該鐵路經濟缺乏不足供擴充事業之所需該公司可隨時呈請度支大臣查核由俄政府施予財政上相當之補助

(庚) 凡過路行客貨載之運費及電報之轉遞費由公司呈准俄政府定極最少之價值在鐵路租界期限之內(參看第二款)無俄政府許可公司不得私自增加此項通車運費及電報費之價

自由公司會同度支大臣協商釐定

(辛) 凡俄國郵政信件包裹等類及遞送之執事人員中東鐵路均應往來轉運不收運費公司應於每次通常客車之內特別間隔火車一部份作爲郵政之用其長以三沙羅爲度此外俄郵政局可自出費修造郵政專車撥在該鐵路應用(除內部之修設外，其外面之修理往來之帶速均歸鐵路担任)

右列各項責任上文業已載明議定由鐵路担負俄政府給予擔保款項中東鐵路之營業得此倚賴方能成立故在租界八十年期限之內此責任永遠存在直至期滿全路歸爲中政府所有之時爲止(參看第二十九條) 雖依據本章程第三十款中政府可於期限未滿之前買收鐵路但本款各條之效力不能稍減此項責任應於鐵路一同歸新業主接受

又在租界八十年期限之內所有中政府給予鐵路之以下各等權利永有效力

(子) 凡座客之行李郵便及各等貨物由俄站過路運至俄站者概不繳納中國海關口稅并免除一切內地捐稅

(丑) 轉運行客貨載之運費及電報費等項一概免除中國捐稅

(寅) 凡由俄國運至中國之入口貨及由中國運往俄國之出口貨經行此鐵路者悉應遵繳中國入出口正稅但照中國海關稅則通例減收三分之一

(卯) 若入口貨物係經由此鐵路運往中國內地者悉應另納子口稅照所納入口正稅之半數完納子稅後概不重征如子稅未完則貨入內地逢關收稅遇下抽釐

#### 第四款 公司免繳俄國關稅之利益

凡鐵路上需用之一切材料公司可任便在地採買并不受何等之限制若所購物料在俄國領土之外則運過俄境之時准免納俄海關口稅

#### 第五款 鐵路修工之手續 開工竣工之期限

鐵路軌道之寬度應與俄國各鐵路一式(即五俄尺)公司至遲應於一千八百九十七年八月十六號以前開工并自路線方向勘定應用地段撥定之日起至遲應於六年之內將全路工程告竣

勘定路線之時凡一切墳塋村鎮城市務宜設法從旁繞越按照本章程第一款中東鐵路與俄國後貝加爾鐵路及南烏蘇里鐵路聯接之時公司爲節省經費起見可不另自修設交界車站即借用各該鐵路之邊站其借用之章程由公司董事局與各該鐵路局協商定立



#### 第八款 運費

凡鐵路載運行客貨物之運費以及一切附屬之收費均由公司自行酌定以本章程第三款之範圍爲標準

#### 第七款 審判案件之手續 鐵路轉運之規則

凡中東鐵路租界內之一切刑民事訴訟各案件由中俄兩國當地官署按照約章會同審判

關於鐵路轉運行客貨物之手續轉運應負之責任應歸司法權審判之事件財產控告之期限要求鐵路價款之手續鐵路對於公衆之交際法等項均由公司詳細審究於開車之前按照俄國鐵路通章編定一律之規則通行遵辦

#### 第八款 鐵路保衛治安維持秩序之辦法

中國政府承認設法担保中東鐵路及其執事人員之安全使不受一切方面之攻擊爲防衛鐵路界內秩序起見由公司委派警察人員担负警衛之職任並由公司特定警察章程通行全路遵照辦理

#### 第九款 公司之基金

公司基本金之總額應查照修建鐵路工程之價值釐定之工程之價值依據勘探路線之計算書估定

之左列各款亦應歸入基本金之內

(子) 在鐵路修工時間之內關於基本金歸本債利之出款

(丑) 償付俄政府所遣派之工程司圍在滿洲勘探路線之公費

此項勘路公費之數目由公司與俄度支大臣商定

公司基本金以發行股票債票集成之

#### 第十款 股票本金

公司股票本金之總額定爲五百萬信用盧布 (Nominal Credit Roubles) 共分一千股每股五千信

用盧布

股票之發行均照定價銷售 (不論行市漲落)

俄政府對於公司股票不任担保

第十一款 債票本金 俄政府對於債票之担保

公司其餘資本 (謂除股本之外) 皆以發行債票集成之

債票無定額準照需用款數臨時酌定發行之。

每次發行債票皆須經度支大臣特別之允准

債票每張之定價及所用金銀幣之本位發行之手續及期限暨債票之式樣皆須呈由度支大臣核確關於債票之償付利息歸還本款皆由俄政府給予担保

銷售此項債票兌換現款公司悉應託付華俄銀行辦理但俄政府有權將此債票之借款全數收歸於已收買之時按照公司與銀行商定之實價（即按照市行合議之售價與原定價有別可漲可落）付給公司現款

#### 第十二款 債票本款之保存

俟此項俄政府担保之債票款額陸續收入該公司應將所收現款或經度支大臣允准以此款換購之各種生利之債券均另行存儲受俄度支部特別之監視公司由此項收入額內有支撥左列用款之權

(子) 查照所作工程及包攬之事件業經實行照辦並已開支各項費用之時支出之款目按照修工之估計表為標準

(丑) 在鐵路修工時間之內按照公司發行債票章程每值償息期限之時每次應需償息之款目以銷售此項債票所收入之款額為範圍

### 第十三款 股票

交納第一期股款之時由創辦人掣給短期證券俟公司董事局成立以後所有積交之股款亦即由董事局在此證券上填註

所有股款按照集股章程全數交足之後即將創辦人所發之證券收回發給正式股票

股票發給執照人（不填註姓名）其上至少須有公司董事三人之簽押每張股票付給聯單截片一紙以備每年領取利份之時截割一片爲憑若聯單期滿用盡另行換給新者股票利份由公司淨利內付給某年得有餘利即於某年分磅俟此年公司報告書在股東全體會議通過之後即在董事局或指定地點發給

股票利份之款數收發領取之時期由董事局在（政府公報）（財政公報）及中國報內之一種先期佈告通知此外若經股東公會指定亦可另在別種報紙通告之

### 第十四款 預備資本

預備資本所爲左列各事之用

（子）鐵路路線及其一切建築及附屬品重要之修繕

(丑) 彌補公司修理鐵路及其附屬品所用之特別費

預備資本由每年經理鐵路所得之淨利內撥給(即公債金參看第十七款)預備本金應兌換俄國國家債票或俄政府担保之各鐵路債票以儲蓄之

公司管理鐵路期限滿後所有積存之預備本金應儘先歸債公司之債負若有拖欠俄政府之款亦應由此項下歸還債清債累之外尚有贏餘則歸各股東按股均分

中政府贖回鐵路之時所有預備本金均歸各股東分劈

#### 第十五款 淨利

凡公司收入進款之金額除去經理鐵路費用之出款外所餘之數即為淨利

左列各項均在出款之內

(子) 普通經費 若鐵路線內設有執事人員之補助養濟機關則公司所撥給之津貼及養濟費亦應歸於此項經費之內

(丑) 公司董事局 鐵路局及所屬各科處一切執事人員之公費薪俸定額雇員工匠人等之薪金  
(寅) 採買鐵路上需用一切材料物品之花費 為管理鐵路使用一切建築(如路站橋梁房舍電

線機廠等類)動力組織(氣機車輛)及其他物品之花費

(卯)鐵路軌線 人工建築 房舍 汽機 車輛 及其他鐵路附屬品之經理 修繕 改造  
更新各等費用

(辰)遵照公司董事局爲交通正營免除危險起見所頒行之一切規則命令應組織實行機關之費用

(巳)鐵路改良擴充之經費 組織擴充流通資本之經費

第十六款 俄政府補助鐵路之墊款 公司與俄政府清算此項墊款往來賬目之手續

若遇鐵路進款金額不足供彌補常年經費及歸償債票按年本利之用則下虧之數全由俄政府担任  
墊補由俄度支大臣經手發給公司董事局承領

此項墊款公司可預支應用每年按六分(即百分之六)行息

公司預支之款項核照應付之墊款若有浮多應於下次支付墊款時扣還

公司董事局每歲於股東全體公會議決公司全年報告書之時應將本年公司借欠俄政府款項及應加利息之總帳一併遞交股東公會議決俟股東公會通過之後董事局按照所欠之款目出給俄政府債券

加算年利六分俟下期清核帳目之時再爲更換新券

此項董事局所出給俄政府之債券得免繳一切債券文契之捐稅

#### 第十七款 淨利之分配

凡鐵路所得淨利股東公會之議決可由其中提出若干作爲預備本金（參看第十四款）其數目以一成（即百分之十）爲限下餘之款撥作公司債票歸本債息之用此外有餘即係公司實利按股分贖作爲發給股東之利其數目每次皆由股東公會決定之若除此數外尚有贏餘則以之歸償公司所欠俄政府之款項其在日後公司已無償負之年限則此項贏餘仍補發給各股東按股分贖

#### 第十八款 董事局

凡公司對於中東鐵路修建工程經理營業一切事務以及編定公司營業簿報告書等件均歸董事局（按董事局即現時所稱之總公司）

董事局爲公司之代表故凡其一切行動但係按照與中國政府定立之合同本章程之條款股東全體公會之議決在其所有權限範圍之內者公司悉應認爲有效

董事局爲公司之全權代表故當其爲一切之行動不必另有委託信任之狀

據此外並可自有選派代辦人之權按照法律通例授以信任狀

董事局之駐地爲中國北京俄京彼得堡

董事會議之召集可在北京亦可在俄京

董事所刊有官印

#### 第十九款 董事局之人員

董事局內額設總董一員董事九員（按總董即係中國督辦）

總董由中國政府簡任其餘董事由股東全體公會選舉由董事之中互選協董一員（按協董即係俄

國之會辦）

總董之責任專爲監督鐵路公司切實遵辦對於中政府所應盡之責任凡鐵路公司與中國政府及京

外各官署之一切交涉事件均應經由督辦承轉施行

協董之責任爲就近管理公司一切事務

董事之中每年應退出二人在前五年之內應退職之人或抽籤或公議以決定之以後皆於任期滿日

退職董事退職缺額由股東公會另行補選之



總董及董事之公費均由股東公會決定之

凡選任之董事經股東公會之議決可於任期未滿之前開除其職任

#### 第二十款 董事局辦理之手續

凡董事會議由總董或協董查照情形之必要隨時召集之凡會議事件至少須有董事五人預議或親自蒞會或書陳意見（或郵遞或電陳）此五人之內必須有總董或協董在列其議決方爲有效

表決事件以多數爲定凡由公司週轉錢款之處所及公司寄存本款之處所支取款項匯兌國家鈔票債票給收款之字據抹兌公司外欠款項之字據等項（除支取浮存現款外）均至少須有董事三人之簽押爲憑支付浮存款項（即由公司收貯現款之處所）按照董事會法定有效之手續辦理（謂經法定人數議決者）憑支票領取由派定之董事一人簽押

公司賬簿每年於舊曆十二月三十一號總結（舊曆即俄曆與陽曆差隔十三日）

#### 第二十一款 股東全體公會

股東全體公會分常期會議特別會議兩種

常期會議每年召集一次以議決公司本年之報告決算並選舉董事除上列定例之議件外其他各種

問題之應歸股東公會核議者亦在常期會議上議決之

特別會議查照情形之必要臨時召集之

凡一切應經股東公會議決之事件必須經由董事局交議除上文載明常期會議定例之事件外股東公會普通應辦之事爲左列之各項

(甲) 核准董事局關於鐵路上建築工程經理營業之一切設施計劃

(乙) 核准董事局之報告

(丙) 核准挪用預備本金之陳請

(丁) 核准撥入預備本金之款項(按照第十七款所定之數目)分給股東之利份及撥歸補助費養濟費之儲款(若鐵路界內設有此等機關)

(戊) 選舉董事及稽查員

(己) 核定董事局稽查局之公費

(庚) 核准董事局之預算指撥常年經費臨時費特別費之款項准許董事局借貸錢款

(辛) 議決一切超越董事局權限外之事件 決定一切董事局交議之事件

## 第二十二款 召集股東公會手續

股東全體公會之召集由董事局酌定或在北京或在俄京先期在中俄各報上宣布通告

## 第二十三款 股東公會認爲合法有效之規定

股東公會及其議決之事件必須到會預議之人至少能代表股票全額之半數始認爲法定有效

(按查照此章程所定每一股票有一議決權故其會議時法定之至少數不以人數多寡論而按股票數目計算但使在會之人能有股票全額之半即爲合格所以到會時必須先呈驗股票)

## 第二十四款 股東公會會議規則

在股東公會會議之時每一股份有一議決權不論各人所購股票數目之多寡均按股計議(比如一人購有五十股之股票此人之言論即作爲五十發言權其所表決亦即照五十議決權計算此係純粹資本主義)

凡股東到會應先將所有之股票在董事局呈驗或親自送交或以相當之信任狀委託代表人代遞至晚須在開會日期一星期之前

若股票在國家銀行或華俄銀行或兩行之各分行內寄存則即將各該總分行證明收存股票之證書

呈驗亦可作准証書之上應將所存各股票之號碼指明

凡呈驗之股票概由董事局扣留出給收據俟過會期後之第二日始按照收據將股票發還原主會議時表決一切問題均以多數爲定

凡股東公會依據上列條款按照所有權限決定之事件不論在會與未到會之各股東均應一體承認

#### 第二十五款 當地管理工程之鐵路局

凡修建鐵路工程上計劃實行一切事務均由公司董事局委派總工程師直接管理總工程師對於公司及董事局應直接擔負責任辦理修建鐵路之一切工程務宜完善堅固正當適用

凡總工程師代理總工程師各段監工正工程師及總稽查員等均由董事局特派其餘管理工程之執事人員或由董事局派遣或由總工程師直接委任視董事局所付與之權限爲定

(按鐵路局及總工程師各等名稱現在中國京張京漢各鐵路皆如此通用其工程師均分總正副三等近時多譯爲工程師實誤工程師乃尋常之營造師與工程師有別)

#### 第二十六款 經理鐵路期間之當地鐵路局

凡直接管理鐵路經理營業及在經理鐵路期內舉辦各等工程由公司董事局特派鐵路總辦以司其

職

鐵路總辦及鐵路局各分處處長總稽查員等皆由董事局委派其餘管理路務之執事人員或由董事局分派或由鐵路總辦直接委任視董事局所給予之權限爲定鐵路局之駐地由董事局選定

第二十七款 應經俄度支大臣核准之事件

爲因俄政府承認担保中東鐵路公司之進款故俄政府對於鐵路之工程營業有監督進行之權爲此凡下列各事均應呈經俄度支大臣核准

(甲) 選舉協董

(乙) 派撤總工程司及鐵路總辦鐵路局各處處長及各等工程司

(丙) 選舉稽察局稽查員(按稽察員有兩種稽察局之稽查員係股東公會選舉其爲稽公司預算決算之出入款項鐵路之稽察員歸總辦委派主稽察鐵路工程及行車事務)

(丁) 決定鐵路路線之方向

(戊) 鐵路修工之規則 一切鐵路工程上之計劃 預算非總工程司所能決定者規定鐵路全線方向之計劃 估定工程價值之計算書 經理鐵路之預算規定總工程司鐵路總辦及

各等監工管路之高級執事人員之權限職任

鐵路局內監工管路各分處內部之組織法

(己) 養濟費 預備金各等儲款之辦法

第二十八款 稽察局

稽察局額設稽察員五人由股東公會選舉需無管理公司事務之關係者

稽察員自行互選舉定總稽察

稽察員每歲退職一人前五年之內應退職之人抽籤或公議以決定之以後皆於任期退職

稽察員缺額另行補選之

稽察局之職任爲左列之各事

(甲) 審查修造鐵路擴充鐵路一切工程計劃之預算表估計書

(乙) 查核辦理工程之報告書

(丙) 稽核經理鐵路之全年出款入款預算

(丁) 稽核董事局本年經理鐵路之出款入款報告書

(戊) 監察修工管路一切事務

凡稽察局所要求調查說明之事件董事局皆應立予照辦

凡稽察局審查修造鐵路擴充鐵路經理鐵路一切計劃之預算之時應會同董事局開聯合會議公共核決一切問題由兩面預議人員公共表決以多數爲定

所有修建經理鐵路一切計劃之預算經議決通過之後由董事局遞呈度支大臣批准

審查修建經理鐵路之報告書由稽察局召集本局人員自行核定以多數表決之後將公定之判詞標題於報告書之上董事局將此項報告書交股東公會議決之時應將稽查局之判詞一併遞呈公會查核

股東公會查照稽察局判詞議定表決之後稽察局應按照股東公會所決定在報告書及董事局簿冊之上標題審查之結果

稽察員所領之辦公費由股東公會議決定之

第二十九款 中政府之接收鐵路權

按照與中政府定立之合同八十年租期滿後所有鐵路全線及其一切附屬品均歸中政府接受毋庸償費所有公司之預備本公等項以之歸償公司借欠俄政府之款款(參看十六款)及其他債負所餘之

款歸各股東按股分劈

若鐵路租期滿後公司積欠俄政府之款項尙未付清則此項担保款往來之賬目即行取消華俄銀行對於此項賬目決不擔負何等責任

第三十款 三十六年後中政府之贖回路權

按照與中政府定立之合同自全路竣工開車之日起滿三十六年之後中政府可有贖收此路之權凡公司所費之資本及爲鐵路應用所欠之債負及應加之利息均應由中政府全數償還

凡債票已經拈回歸還之部份及公司借用俄政府墊款已由淨利內償付之部份（參看第十七款）自應不列入贖款中政府必需先將應付贖款繳入俄國家銀行然後始能接收鐵路所有中政府繳付之贖款應儘先歸還公司債票本款及借欠俄政府之墊款並償付兩項應加之利息下餘之數歸各股東自行處分



## 第三章 中東鐵路的經濟狀況

### 第一節 財政概況

中東路的財政狀況，可以分作三個時期；從光緒二十九年（中東路成立到民國三年（一九一四年））是第一個時期，在此時期中，俄人致力於軍事運輸，並不注意到商業的運輸，所以進款很少，鐵路還不斷的去應付固定費用，這樣便虧損了一萬七千五百萬金盧布。俄國政府並補助金很多，像在一九〇三年（光緒二十九年），俄補助金有二百二十六萬金元，一九〇四年（光緒三十年）到一九〇六年（光緒三十二年）共計四千三百十六萬金元，一九〇七年（光緒三十三年）是一千零六十三萬金元，一九〇八年（光緒三十四年）是七百八十萬金元，一九〇九年（宣統元年）是六百三十三萬金元，一九一〇年（宣統二年）是五百十六萬金元，一九一一年（宣統三年）

是四百七十四萬金元，一九一二年（民國元年）是三百九十九萬金元，一九一三年（民國二年）是二百九十八萬金元，一九一四年（民國三年）是二百二十五萬金元。所以在第一時期中，俄國化掉了許多補助金。從民國三年（一九一四年）到民國七年（一九一八年）是第二個時期！在此期中——雖有在損益賬（Profit and loss account）和資產負債表（Balance sheet）上，畫着紅色——賺到些許餘利，但是還欠有外債一萬萬金盧布。民國九年（一九二〇年）是第三個時期，在此期中，中東路已經改組，俄國內尚在混亂的漩渦中，俄國自顧不暇，便不能顧及到中東路，所以，補助金便領不到了，只好在中東路本身上取辦法，於是便將中東路改組，中東路的財政漸漸地便寬裕起來。像在民國十三年（一九二四年）的收入是三千七百五十六萬金盧布，支出是二千一百八十七萬金盧布。盈餘約一千六百餘萬金盧布，以後，每年總收入（Total Income）總是在三千萬金盧布以上，盈餘（Profit）當在二千萬金盧布左右。

從開辦到一九一〇年所投資金數

- 一，無保證金 五，〇〇〇，〇〇〇盧布
- 二，有保證金 一五，〇〇〇，〇〇〇盧布

三，四分利公債

三五一，九七六，三四五

(一八八九年募)

四，布設時加算利金

三二，三七五，六〇四

五，四種利金

五，六六九，二一〇

六，日俄戰所加積金

九八，四五一，〇〇〇

七，義和拳損害金

二五，九五〇，〇〇〇

八，十五年間補助金

九七，三五一，〇〇〇

總計

六六二，三五八，一五九盧布

一九二二年一九二六年營業概況

年 度	收 入	盧 布	支 出	盧 布	盈 餘	盧 布
一九二二	三三，三三三，七七〇		二七，五七七，六七五		五，七五六，〇九五	
一九二三	三六，二六九，三九一		二六，二一〇，二四八		一〇，〇五九，一四三	
一九二四	三七，六〇〇，〇〇〇		二一，九〇〇，〇〇〇		一五，七〇〇，〇〇〇	

一九二六 五二, 六〇〇, 〇〇〇 二七, 六〇〇, 〇〇〇 二五, 〇〇〇, 〇〇〇

## 第二節 中東路在經濟上所佔的地位

我們如果要知道中東路在經濟上的地位，我們從北滿的情形看，便可以明白地指示出來。北滿的主要產品是，農業；林業，牧畜，礦業，加工業，茲將它們的價值金額數字列表如下：

北滿主要生產物價值金額表（單位百萬萬元）

種別	年生產額	市場售出者	輸出者
農業	二六二, 〇	一二六, 〇	九二, 〇
林業	四五. 〇	二七, 〇	三, 〇
牧畜	一九, 〇	八, 〇	二, 〇
鑛業	三, 〇	二, 〇	—
加工業	一〇, 〇	九, 五	四, 〇

合計 三三九，〇 一七三，〇 一〇一，〇

這二萬萬七千萬以上出售和輸出的貨物，大部分都是由中東路來運輸，中東路的經濟勢力，可想而知了。

我們再從中東路的人口物產，也可以看出來，中東路在經濟上所佔的地位，因為鐵路的收入和沿線各站的人口和物產有密切的關係。茲將中東路各站人口物產列表如下：

地方別 戶 數 人 口 物 產

### (一) 南部

長春	二，〇〇〇	六八，〇〇〇	大豆，米，高粱，小豆，粟，果實，煙草，木材，煤。
營門	一，五〇〇	八，八〇〇	大豆，高粱，玉蜀黍，小麥，粟。
陶賴昭	三三〇	一，六〇〇	小麥，稗，高糧，裸麥，玉蜀黍，綠豆，麻，豆油。
雙城堡	二〇〇	一〇，一〇〇	小麥，大豆。
日	一，〇七二	三，八一二	小麥，高糧，豆餅，麥粉，酒精，煙草，木

鮮 一一二 四六二 材，皮革，河漁獵。

哈爾濱 中 四五，一〇〇 二五八，八八〇

俄 八，二三〇 六二，二二八

(二) 西部

對青山 二五〇 一，五〇〇 穀類

安達 七〇〇 四，五〇〇 綿，麻，粉條，燒酒，麥粉。

昂昂溪 六五〇 四，五〇〇 穀，獸，魚，酒精。

齊齊哈爾 八，〇〇〇 七〇，〇〇〇 小麥，燕麥，玉蜀黍，高糧，大豆。

札蘭屯 四〇〇 二，五〇〇 薪，木炭，野菜。

興安 一，八〇〇 一二，〇〇〇 木材，蔴，煙草，蜂蜜茸。

海拉爾 一，二〇〇 七，〇〇〇 羊毛，羊，牛肉，鹽，曹達，乾草。

滿洲里 二，三〇〇 一三，〇〇〇 煤，乾草，魚類，畜產。

### (三) 東部

綏芬 三五〇 二,七〇〇 |

海林 六〇〇 五,二〇〇 穀類,木村,農產,畜產。

橫道河子 五〇〇 八,〇〇〇 諸種農產物。

從上表可以看出來,中東路的貨運是有大批的,並且主要的還是農產物。茲將北滿農產物每年收穫數量列表如左:

北滿農產物收穫總表(單位噸)

地 方 別	收 獲 量
中東鐵路南線地方	一,九三八,三六〇
哈爾濱管區	五一,三六〇
中東鐵路東部線地方	一,〇〇三,五五〇
松花江下流地方	一,五六六,八六〇

呼海線地方	一, 三三九, 五九〇
中東鐵路西部線地方	三, 〇六二, 五〇〇
北滿其他地方	六五, 〇三〇
合計	九, 〇二七, 二五〇

我們再看看近幾年來中東路運輸北滿農產物的數量，四年來（自民十七至民二十）中東路運送北滿輸出農產物的數量及其消長表：

年 別	噸 數	指 數
民國十七年	一, 六三七, 三二二	一〇〇, 〇
民國十八年	二, 〇六一, 五五九	一二五, 九
民國十九年	二, 四〇四, 〇二二	一四六, 八
民國二十年	二, 六四三, 四七一	一六一, 四

從上表看來，中東路在經濟上是有相當的價值，所以，列強在以前都瞪着猩紅的眼向着中東角逐，最近，又引起日俄的衝突，偉大的中東路實在是引誘敵對的餌品啊！



## 第四章 中東鐵路和各國的關係

### 第一節 中東路和我國權利的喪失

中東鐵路建築的動機和用意，在第二章裏已經敘述過了。當中俄締結「中俄密約」的時候，關於東鐵的資本問題，俄國本想從他國家出納，後來因為李鴻章的拒絕，未能實現。但是，在成立條約不久的期間，俄國就組織中俄銀行 The Russo-Chinese Bank，來經營東鐵，以實現俄國的鐵路政策。中東路是被俄人「軍運」佔去了大批進款的效率工具，鐵路本屬商業性質，被他誤用，我國無權干涉，這是告訴我們——鐵路權完全被俄人把持了。我現在先就鐵路本身所喪失的權利，敘述出來：

#### (一) 關於喪權者

(1) 管理權的喪失——中東路在建築的開始時，中國路在建築經理上，還有權利，但以後俄國主持的銀行公司便握權了。路政的管理，又都是歸俄人手中。

(2) 用人權——用人權暗中被俄人操縱。

## (二) 關於失利者

俄國只管從事於軍運，而不顧及到客運和貨運上，所以賺款很少，我國只能攤虧款，而得不到利金。

我國除路權本身喪失外，還有土地的被侵佔；鑛權的被劫，文化的被侵略，俄人巡警的設置和軍隊的密佈等，今將各點，舉之如下：

(一) 土地的被侵佔，按東省鐵路合同第六款載：「……官地則由中國政府給與，民地則由公司備價向民間購買，這是指路線所經過的，和路工必定需要的地方。」像安駝行棧，蓋駝街衢，則是合同所不許的。在清光緒二十八年時候，俄人便援引合同第六款，私與商人訂風購路合同，復經我國抗議。還在黑龍江省展地十二萬六千畝，吉林省展地五萬五千畝。俄人要侵佔土

地的野心，真是沒有止境啊！茲將兩省境內。中東路所佔地畝列表如下：

(1) 吉林省境內沿路所占地畝

站名	數	站名	數
交界站	五〇〇〇	小站	五〇〇
第一七〇號小站白臘河子	二〇〇	第一百七十一號小站	五〇〇
第一六九號小站	二〇〇	小綏芬河站	七五〇
第一六八號小站利希呢	三〇〇	細鱗河站	七〇〇
太平廟站	七〇〇	第一六七號小站滿分巴赫	三五〇
第一六五號小站磨巧河	二〇〇	第一六六號小站拉麵河	二〇〇
馬家河站	九〇〇	第一六四號小站	二〇〇
第一六二號小站依爾固斯基	三〇〇	第一六三號小站索慶子	二〇〇
第一六一號小站	七〇〇	穆稜河站	三五〇〇
第一五九號小站	三〇〇	第一六〇號小站	二〇〇

第一五八號小站	二〇〇	抬馬溝站	八〇〇
第一五六小站	一〇〇	第一五七小站那谷爾尼	一〇〇
第一五五小站	七〇〇	磨刀石	六〇〇
牡丹江站	一四〇〇	七河站	五五〇〇
海林站	一五〇〇	第一五三號小站拉珠	七五〇
第一五一小站希罕	二〇〇	第一五二號小站阿多	二〇〇
第一五〇號小站麒麟子	四〇〇	上石站	一〇〇〇
橫道河子	三五〇〇	小站一四九，山道窪地	五〇〇
第一四七號小站沙拉河子	四〇〇	小站一四八，柵欄雜業	二〇〇
高林子	三〇〇	小站一四六，葦拉河子	二〇〇
第一四四號小站裏道河子	一〇〇	小站一四五，西馬河子	一〇〇
石頭河子站	一五〇〇	第一四三小站都道河子	一〇〇
第一四一小站格維綽甫	二〇〇	第一四二小站雅勃羅尼	二五〇〇

第一四〇小站沙漠哈瓦羅甫	一〇〇	葦沙河站	一〇〇〇
一面坡站	五六〇〇	第一三九小站魯格學甫	一〇〇
第一三七小站烏吉密河	六〇〇	第一三八小站雅姑娘	八〇〇
第一三六小站	四〇〇	烏吉密站	一一〇〇
帽兒山站帶沙廠	一二〇〇	第一三五小站紅鬍子	四〇〇
小爺廟廟	五〇〇	第一三四小站二道河子	六〇〇
二層甸子站	八〇〇	第一三三小站石灰窯	四〇〇
阿什河站	一〇〇〇	第一三二小站大窪溝	三〇〇

總計此外大小各車站之間，路線共長三百俄里，以三十二沙繩寬計算，每俄里路線，需地十響三畝，共計需地三千一百響，連前合共佔地五萬五千響。

(B) 黑龍江省境內沿路所佔地畝

站名	響數	站名	響數
第六十二小站	七七一	石營站	六八〇〇

對青山站	一八一三	第六十一小站	七六九
第五十九小站	七七一	第六十小站	七七一
第五十八小站	七七一	蒙古站	一五四三
宋站	一五三九	第五十七小站	四六一
第五十五小站	四二一	第五十六小站	四六一
第五十四小站	四六一	安達站	六〇〇〇
沙爾圖站	一五四四	第五十三小站	四六一
喇嘛甸子	一五九〇	第五十二小站索龍察奇	四六一
第五十小站翁起池	四六一	第五十一小站般治流特納	四六一
第四十九小站站布起克	四六一	小蒿子站	一五四三
煙馬屯站	二〇五七	第四十八小站烏台	四六一
第四十六小站沃諾奇	四六一	第四十七小站五家子	四六一
第四十四小站富勒爾基	一七四六	齊齊哈爾站	六五〇〇

第四十三小站里地房子	四六一	庫庫勒	一五四五
都爾奇哈站	三〇〇〇	第十二小站蓋爾索甫	四六一
第四十小站蘇蠶衣	三五〇	第四十一小站意馬希諾	三五〇
第三十九小站谷新河	五〇〇	碾子山站	三〇〇〇
成吉汗站	三〇〇〇	第三十八小站加里雷	三五〇
第三十六小站薩拉	六〇〇	第三十七小站古里經	三五〇
第三十五小站西迷諾甫斯基	三五〇	札蘭屯站	六〇〇〇
哈拉蘇站	一二〇〇	第十四小站阿迷河	三五〇
第三二小站撥拉斯基佛	三五〇	第十三小站阿勃紐爾	八五〇
第三一小站喇嘛山	七〇〇	巴林站	八〇〇
雅魯站	一〇〇〇	第三十小站德略斯那	三五〇
巴利古爾沙廠	二六〇〇	第二十九小站貝特爾谷爾	——
博克都站	六〇〇〇	第二十八小站馬洛時	——

第二十六小站彼得力阿

五〇〇

第二十七小站薩爾塔諾甫

三五〇

宜力克都站

六〇〇

興安站

六〇〇

第二十四小站郭爾谷

三五〇

第二十五小站布慶納

三五〇

第二十二小站賽爾勒斯基

三五〇

烏諾爾站

一〇〇〇

免渡河站

六〇〇〇

第二十一小站克利伏衣

三五〇

第十九小站扎通溝

三五〇

第二十號小站那特里處納

三五〇

第十八小站尼齊那

三〇〇

牙克什站

一五〇〇

扎勒木德站

一〇〇〇

第十七小站卑索處納

三〇〇

第十五小站莫克賽

三五〇

第十六小站博徐谷

三〇〇

第十四小站扎里佛諾衣

三五〇

哈克站

一七〇〇

海拉爾站

六五〇〇

第十三小站雷育佛斯基

三五〇

第十一小站威索基

三〇〇

第十二小站左拉谷佛斯基

三〇〇

第十號小站美爾蓋耳

三五〇

吳台諾爾站

六〇〇



完工站

六〇〇

第九號小站拉佛尼納衣

三五〇

第七號小站卑斯察納

三〇〇

第八號小站司維撥諾

三〇〇

第六小站般斯沃特納

三五〇

赫勒洪德站

六〇〇

扎崗站

一〇〇〇

第五號小站霍爾涕

三五〇

第三號小站摩想納亦

五七一

第四號小站阿爾公

八九〇

第二號小站葛西諾窩

三五〇

扎蘭諾爾站

六〇〇〇

滿洲里站

六〇〇〇

第一號小站阿伯蓋爾

三五〇

總計 此外各大小站間，路線共長五百四十四俄里，以三十五沙繩計算，每俄里需地十一畝二畝五分。合共佔地六千零九十八畝。

(二) 礦權的被侵佔——日俄戰以後，俄人在黑省的答寶諾爾，吉省的杉松官街，頭道江；等地，俄人任意開採。以後訂立吉黑兩省探礦合同十二條，在中東路沿線的六十里內的礦權，又握入俄人的手中了。

(三) 森林的被侵佔——在光緒二十九年時候，黑省鐵路交涉總辦周寬，擅與公司訂立合

同，定出區域，任人斫伐。

一，自成吉思汗站至雅克山站，鐵路兩旁，長六十里，寬六十里。

二，呼蘭河兩岸，長三百餘里，寬一百餘里。

三，納敏河兩岸至水源，長三百餘里，寬一百餘里。

四，權林濃濃河至水源，各長一百七十里，寬七十里。

上列界內，所有樹木，概管鐵路公司任意砍伐。到光緒二十四年的時候，眼看着俄人漸漸侵佔，遂由吉黑兩省交涉員和公司磋商，將從日前所定地段作廢，另定新區域。茲將新區域地名，面積列下，

光緒三十四年議定沿路採木區域表

一，石頭河子，高嶺子 長八十五里。

二，一面坡 寬廣凡二十五里。

三，火燎溝 長三十里；寬十里。

四，皮洛以 長三十里；寬十里。

五，權林河兩岸

由河口而上，長五十里，右岸寬二十里，左岸寬十五里。

(四)文化的被侵略——中東路沿線，以前俄僑有十一萬之多。所以，對於文化很注意。在哈爾濱一地，就有大學一，中學七，小學更多（無詳細統計）。沿線各站也有學校設立。報館有數處，作為宣傳赤化的大本營。東路公文，函件又都是用俄文的。民十六年，始華俄文並用。

(五)巡警之設置——沿鐵路境內，俄人置有警察，任意處理公安事宜，對於我國加以欺騙手段，勾結鬻匪，窩藏賊盜。巡警的設置，我國在權利上受損失頗鉅。

(六)軍隊密佈——俄人藉着保護鐵路為名，將軍隊佈於沿線，俄人拿他作為軍隊的集合營。所以，中東路，實在是俄人侵略東省的大本營。

## 第二節 中東路和俄國的關係

中東路和俄國是發生了密切的關係——假設說俄國沒有中東路和海參崴，那就等於俄國放棄太平洋競爭的表示了。俄國若是失了中東路，不但將在北滿的利權完全放棄，還要使她沿海省區

城有直接受着被侵略的危險。蘇俄在過去的時候，具有中東鐵路，所以他在滿洲——尤其是在北滿地方，在政治和經濟上都居於特殊權利的地位。許多年來，蘇俄的赤化工作也是在北滿地方作他的對象。並且，在蘇俄五年計劃下的經濟活動，也是需要北滿作他的市場的。並設立通商代表部和其他許多各種商業機關。茲將近年來，蘇俄在滿洲的國營商業機關列舉下。

- 一，蘇聯通商代表部哈爾濱支部
- 二，煤油新迪加哈爾濱支部
- 三，紡織品新迪加哈爾濱支部
- 四，遠東林業托拉斯哈爾濱支部
- 五，遠東煤炭托拉斯哈爾濱支部
- 六，橡皮托辣斯哈爾濱支部
- 七，國營保險局哈爾濱支部
- 八，國營航空公司哈爾濱支部
- 九，糧食輸出股份公司哈爾濱支部

十，烏蘇里鐵路哈爾濱營業所

一一，遼東銀行

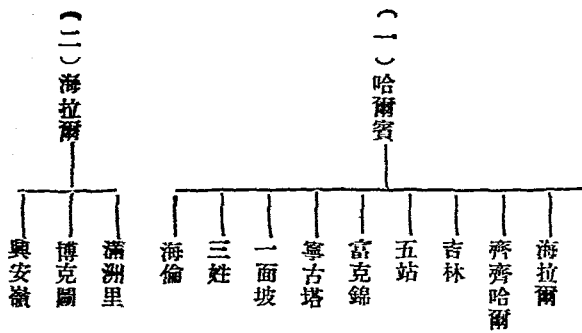
一二，樂器販賣局哈爾濱分局

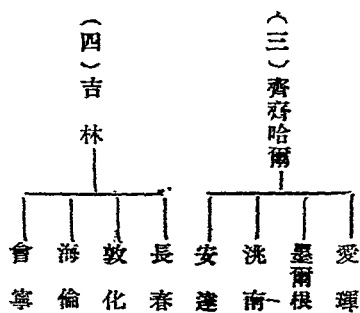
一三，蘇聯通商代表部奉天支部

一四，駐日通商代表部大連支部

這些商業機關在滿洲的設立，確有中東路來作它的後台老板，靠着中東路的運命，便得在滿洲倡行貿易，所以近年來蘇俄在滿洲的貿易以一四，四六二的價格和百分之七勝過美國一二，六四二的價格和百分之六。蘇俄在滿洲貿易，能够勝過美國，不能不說是中東路的功勞了。蘇俄不僅在經濟上依着中東路，就是在文化侵略上和赤化的宣傳上，都是靠中東路作大本營。在哈爾濱一地計有大學一處，中學七，小學更多，報館很多。並行他的移民政策到中東路沿線上去，以前俄僑多至十一萬（一九二〇年一四四，四一三人，一九二五年七九，七八五人）。蘇俄對華的軍事密探佈置，也是以中東路作營壘。茲將蘇俄以哈爾濱為中樞的軍事密探的佈置列表如左：

#### ——哈爾濱





這四個分團都是駐在中東路的大站，還有密探員，遞信員等，在中東路沿線佈滿了紅色的營壘，在東北工作着他們的赤化宣傳，說起來，真是令人有「談虎色變」的形態啊！

### 第三節 中東路和日本的關係

因爲中東路和滿蒙的關係很大。日本軍國帝國主義的侵略政策——滿蒙又是主要被侵略者，日本對東三省的利益本想獨佔，奈有一眼中釘——的中東路，也要來作分利的使者，所以，日本常想着，把中東路奪過來，歸爲己有。日本也會經煞費幾次心機：在歐戰時，日人想乘機佔據中東路，以防止德奧俘虜和援助捷克軍爲名，出兵把中東路佔據。以後，被美國看破「巧機關」，倡議國際共管，日本計劃未成實現。歐戰後，各國議定中東路暫時，歸我國收回，出口港本應從烏蘇里出海參崴，但是日本主張，非由大連不可，這樣，使中東路成爲南滿線的培養線——補助線。我國在歐戰後，就見到中東路有收回的必要，於是倡言收回之說很盛。俄國同時也感覺到中東路難以繼續維持下去，於是俄人有轉讓日本的動機，在民國十六年（西一九二七年）十月十二日，中東路俄局長的赴大連一行，就是爲的和滿鐵會社接洽具體條約。據外人偵知其內容，俄人願將中東路之所有權，轉讓與日本，以借款四千萬日金作爲貸價。並由東路經理和滿鐵社長山本條太郎簽訂草約，內容如左：（一）日政府令南滿社辦理中東路。（二）日俄兩國共同反對中國收回中東路。（三）南滿社准俄國派兵保護中東路北段。但以至五千六百人爲限。（四）中東路及烏蘇里鐵路優待日貨運輸。（五）中東路先將松花江南岸讓與日本滿鐵社，決一年內實行之。



(六) 日本在內蒙及北滿敷設鐵路，蘇俄應協助之，並由蘇聯政府派工程師，會同日方人員規劃一切。(七) 日俄在外蒙利益，兩國以均等為原則，協商進行。(八) 西伯利亞黑龍江之森林，煤，鐵，油礦等，俄允日本開採，但日方允蘇俄任何文件，經日本國境輸入歐美云云。此項消息，被美國首先深知。以後，密約雖訂，但因難點殊多，以致未能實行。再者，日本的一「大滿鐵主義」，也是拿中東路作進攻目標，觀一九二七年日本外務陸軍二省所議之方針，可以想見了。

(一) 滿鐵會社立於外務陸軍二省密接聯絡之上，實施其政策。將從事之「滿鐵中心主義」，更使澈底實現，以圖擴張權限成爲「大滿鐵主義」。

(二) 速成中東路之聯絡運費協定。

觀以上二條，我們可知日本處心積慮要想以中東路作他的目的物，總括說來日本在中東路是發生密切的關係。

#### 第四節 中東路的所有權——屬於中國國籍

現在，我們研究中東路的所有權問題，要問中東路是否是屬於中國國籍，我們可以按步證明如下：中東鐵路公司在法律上是一私立股份營業的公司。就一九二四年中俄解決懸案大綱第九條第七項看來，蘇俄已經有明白的承認——中東路不歸他所有。這樣地中東路的所有權當然地要屬於道勝銀行了。但是如屬於道勝銀行，那中東鐵路公司，不是屬於俄國國籍，當然是屬於中國國籍了。況且，蘇俄在中國領土之內建築中東鐵路，爲一方面觀察，此項權利的性質，近於國際公法上的「國際地役 *State Servitude*」；從他方面觀察，中東鐵路在中俄協定上有明白的訂定——在相當年限之後，中國可以購買，或於更長之年限以後，無條件歸中國所有。所以，俄國和中東路的關係是有暫時性的，而不是永久性的，又俄國和中東路所佔中國的領土的關係是借用的，而不是承役的。再者，中東鐵路所經營的路線，都是在中國國境以內，當然地，要受中國的法律保障了。況且，中東路督辦，又是由中國政府委派，住在中國境的，鈐記也是從中國政府頒發，這些都足以證明中東鐵路是屬於中國國籍的。在一九二一年至一九二二年華盛頓會議的時候，關於中東鐵路的問題，曾經通過一個決議案，將保護該路的用人行政和節省費用等責任，完全付給中國。這個決議案的性質雖然看之是極含混的，但是顯然地，指示出來——中國是中東鐵路

的領有者。又在開會的時候，美國上議院議員羅特（Senator root）氏，對於中東的解決，曾有中東路是中國的主張，其大意如左：

『The Chinese Eastern Railway had been built and was owned by a Corporation which had received its seal from the Chinese Government and was therefore a Chinese Corporation.....on October 2, 1920, while interlarded agreement was still in force and operation. The Chinese Government entered into an alleged contract.....With the Russo-Asiatic Bank..... It was manifest that China, in the exercise of her Sovereign right was entitled to take possession of a railway which had been constructed in her territory and which had owned and operated by a Chinese Corporation. China had both the right and the power to take such a Seal. But it was also manifest that so, called contract of October 1, 1920, added nothing to this right on the part of China No further authority was needed』

## 第五章 中東鐵路已往的交涉

### 第一節 中俄的交涉

在光緒二十二年春（西一八九六年），李鴻章既和俄國將「加尼西密約」(Casini convention) 訂成簽字，又得西太后的批准。是年八月初二日，由駐俄公使許景澄和華俄道勝銀行訂立建造經瑯東清鐵路合同。當這個時代，專為謀海參崴和西伯利亞在幹線上的聯絡，所以，由後貝加爾到烏蘇里為限止。正逢着山東德教士被殺，當起事正盛的時候，清廷請求俄國援助，以為俄必欣然允諾，不料想——俄國竟以為野慾未滿足，和德國聯合以謀我國，特派太平洋艦隊來華威脅，清廷受不住逼迫，遂命李鴻章，張蔭桓，在光緒二十四年二月初六那天，和俄使巴布羅福在北京會訂條約九款，和閏三月十七日（西一八九八年四月二十五日）又在俄京續訂專約第六款。俄人得

租借旅順大連灣二十五年。明年，俄更推廣南滿洲地道，由東清幹綫擇一鐵道起造達至遼東半島的大連灣及旅順口和太平洋水路連絡。俄人以爲從今而後可以到一世二世以至於萬萬世，所以拿出全幅的精神，全身的力量來經營之。

(附中俄會訂條約)

### 中俄會訂條約摘要

(一) 中俄會訂條約第八款云：中國政府，允以光緒二十二年，所准中國東方鐵路公司，建築鐵道之理由，今自此約簽押日起，推及由該線某一站起，至大連灣，或酌量所需，亦以此理推及由該線至營口及鴨綠江中間，沿海較便地方，築一枝路，所有光緒二十二年八月二日中國政府與華俄銀行所立合同各例，宜於以上所沿枝路，確切照行。其造路方向，及經過處所，應由許大臣與東方鐵路公司，議商一切。惟此項讓造枝路之事，永遠不得藉端侵佔中國土地，亦不得有碍大清國大皇帝應有權利。

(二) 中俄會訂條約第三款云：中國國家允西伯利亞鐵道通接遼東半島之枝路末端。在旅順

口及大渾灣海口，不在該半島沿海別處。又公司商定此枝路經過地方，不將鐵路利益，給與別國人。至中國以後自造鐵道，從山海關接長至此枝路最近之地，俄國尤不預。又同約第九款云：中國國家承認，（一）非俄國應允，不將隙地地段讓與別國人享用。（二）不將隙地東西沿海口岸與別國通商。（三）非俄國應允不將隙地地段內造林開礦及工商各利益，讓給別人。

以後許景澄，楊儒父和東省鐵路公司談判續訂合同，因此中東路路線延長其枝路到了旅順大連灣海口，命名曰東省鐵路南滿洲路支路。今將中俄續訂東省鐵路公司章程附錄於左：

### 中俄續訂東省鐵路公司章程

（光緒二十四年，西一八九八年七月六日）

欽差頭等出使大臣許  
出使俄國大臣楊欽奉光緒二十四年五月初七日，即俄歷九十八年六月十三日（西歷一八

九八年六月二十五日）諭旨，允准與東省鐵路公司訂定合同，按照中國與俄國於光緒二十四年三

月初六日俄歷一八九八年三月十五日 在北京會訂條約，及閏三月十七日俄歷四月二十五日 在西

西歷一八九八年三月二十七日

俄歷五月七日

彼得堡續訂專條，內開中國政府從條約畫押日起，允照二十二年所准東省鐵路公司建造鐵路之事

，推廣建造經理一枝路，在東省鐵路幹路上擇料起造，達至遼東平島之大連灣及旅順口海口，此枝路應悉照光緒二十二年八月初二日俄歷一八九六年八月二十七日中國政府與華俄銀行所訂合同之各章程辦理等情，因此議定，按照前訂建造經理東省鐵路合同各節，開列如下：

第一款 此東省鐵路幹路之枝路，達至旅順大連灣海口，取名東省鐵路南滿洲枝路。

第二款 按照光緒二十二年八月初二日俄歷一八九六年八月二十七日合同第四條，造路費用

料件水陸轉運，應由中國政府隨事設法，使其便捷，現准公司用輪船及別船掛公司旗行駛遼河並該河之枝河及營口井隙地內各海口合用而有益此路路工者，均可駛入及運卸料件。

第三款 東省鐵路公司為建造南滿洲鐵路，需用料件糧草運載便捷起見，還其由此路暫築枝路至營口及隙地海口，惟築路工竣，全路通行貿易後，公司應遵中國政府知照，將諸枝路拆去，總之自勘定路線撥給地段日起，一過八年，必定拆去。

第四款 按照光緒二十三年（一八九七年）中國政府允准公司開採木植煤餉，為鐵路需用，現准公司在官地樹林內，自行採伐，每株納價若干，由總監工或其他代辦與地方官公同酌定，惟不得過地方時價。凡盛京省御用產業，或關繫風水，歸北京政府辦局樹林，不得捐動，並准公司

在此枝路經過一帶地方，開採建造經理鐵路需用之煤礦，計勸納價，由總監工或其代辦與地方官公同酌定，不得過別人在該地採煤所納之稅數。

第五款 俄國可在遼東半島租地內，自行酌定稅則，中國可在交界征收貨物從該租地運入或運往該租地之稅。此事中國政府可商允俄國國家，將稅關設大連灣，自該口開埠通商之日為始，所有開辦及經理之事；委派東省鐵路公司作為中國戶部代理人，代為征收。此關與歸北京政府管轄，該代辦人將所辦之事按時呈報，另派中國文官為駐紮該處稅關委員。搭客行李及貨物由俄境車站運經該路至遼東半島租與俄國之地段內，或由此租地運赴俄境，概免關稅及內地稅厘。貨物經鐵路從中國內地運往租地或從租地運入內地，應照中國海關稅則分別完納進口出口稅，無減無增。

第六款 公司可自行扣當備設行海商船，掛公司旗，照各國通商行船章程，此項船隻及經理此事，若有虧拆與中國政府無涉，搭客票價及貨物運價，由公司自行酌定，此事與鐵路不相干涉，其經理之期，自無限制，無庸按照光緒二十二年中國政府與華俄銀行所定合同，第十二條價買及歸還期限章程辦理。



第七款 南滿洲鐵路方向及經過地方，應俟總監工在滿洲地方勘定，將情形報明公司總局後，自公司或在北京之代辦人與鐵路總辦公同商定。（完）

在西歷一九〇〇年庚子拳匪事件發生。消息傳到俄京後，陸軍大臣克魯巴特金 *Krupatkin* 便欣然色喜的說：「這種事情，將給我們佔領滿洲的口實。」於是俄國除掉在參加八國聯軍外，藉口護路爲名，出兵把東三省佔領。更強迫盛京將軍增祺簽訂賣身契式的奉天交地暫且條約九條，清廷聞訊以後，便把增祺革職，遂派駐俄公使楊儒爲全權代表，和俄國政府來談判東三省問題。楊儒和外交大臣拉母四柱夫 *Lamsdorff* 和財政大臣微特共談了十幾次，結果，俄國允許廢棄暫約，提出新約稿十一條，內中有一條，俄國得由東省鐵路幹線支線起，修築一路，直向北京至滿洲直隸交界處之長城爲止，後經楊儒公使以不怕死和永久持強硬態度的精神，未能簽字。

在一九〇二年四月俄使羅森 *Rosen* 和清慶親王，王文韶締結滿洲撤兵條約四款，允將東三省各地交還中國治理，像俄軍未佔領狀態一樣。關於中東鐵路者，有第二款的规定云：「大清國家，今自接收東三省自行自理之際，申明與華俄銀行於華歷光緒二十二年八月初二日，即俄歷一千八百九十六年八月二十七日所立合同，年限及各款實力遵守，並按照該合同第五款，承認極力

保護鐵路及在該路職事各人，並分應保護在東三省所有俄國所屬各人及該人各事業。」

考一八九六年中俄東省鐵路合同第六條中有一中東路公司在鐵路區內有一手經理土地之權」之規定，俄國根據該條文，竟在一九〇八年一月組織哈爾濱地方行政機關。我國政府以該條文所謂一手經理者，係指鐵道所屬的土地來說，所以鐵道公司除可以建築房屋購買土地設置電線等項外，不得有警察權和行政權，遂向俄國提出嚴重抗議，雙方進行談判，結果，在一九〇九年成立中東鐵路界內組織自治之預定協約。協約要點如左：

一，中東鐵路附屬地內原則上係屬中國主權，不得侵犯

二，中國主權得在鐵路附屬地內行使，但中東路公司與自治團體之設施，如不違反中東路公司所訂條約中國不得阻止，

三，鐵路附屬地之重要都市，得設自治團體，選舉代表，執立各該地居民之事務。

在西歷一九零九年四月二十七日（宣統元年三月二十一日），我政府以東清鐵路當局。常常在所訂的各合同外，侵犯我國的主權，特派外務部尚書梁敦彥和俄國駐華使商議，在哈爾濱設立公議會，主持東省鐵道界內，有關於中國主權各事宜。並訂預定大綱十八條，彼此遵守，預定

大綱如左：

(一) 鐵路界內，首先承認中國主權，不得稍有損失。  
(二) 凡中國主權應行之事，中國皆得在鐵路界內施行，如施行之事，無背東省鐵路公司各合同，則公司及公議會，均不得藉詞阻止。

(三) 所有現行東省鐵路各合同，仍應遵守。

(四) 凡關中國主權和政治者，由中國官員主持，自出告示。

(五) 凡中國地方大吏官員，到鐵路界內，公司及公議會，務須尊重。

(六) 鐵路界內各埠，以人數多寡，分別設立公議會。該各埠人民，按照地方情形，或選定議事人，或複選舉辦事人，或該埠人民自行辦理地方公共事務。並互舉領袖一人為辦理公共議定之件。

(七) 鐵路界內，中外人民，共享平等權利；共担平等義務，無稍歧視。

(八) 選舉某埠議事人員之居民，須有相當不動產業，或完納相當房租等項者為合格。

(九) 議事員中，自舉議長一員。無論中外人民，均可被舉。

(十) 凡地方一切公益事件，均歸議事人員議定。至教堂之商會，學堂，善舉等事，專屬一者面，應歸各自籌款辦理。

(十一) 各議事員互動之辦事員，其數不得過三人。中外議事員，均可被舉。此外另由交涉局總辦與鐵路總辦，各派一員，連同領袖一員，成立一辦事處。

(十二) 辦事處領袖，即由該議事會議長兼充。

(十三) 交涉局總辦暨鐵路總辦位置，在議事會議長及辦事處領袖之上。有監察之權，隨時到會，躬行稽查。遇事須經第十一條內所載委員，各自稟知。至議事會所議事件，均應報告交涉局總辦及鐵路總辦會同核奪施行。由會出示告白各色人等，一體照行。

(十四) 議事會議定之件，如交涉局總辦或鐵路總辦，有不以為然之處，交會覆議，覆議時，如有到場會員四分之三認可，即為決定。

(十五) 凡關於鐵路界內，公益款項，重要事件，經議事會商議後，呈請中國督辦大臣，及總公司，和衷核奪施行。

(十六) 鐵路界內，專為鐵路所用之地，如車站車廠等類。公司得以自行經理，其餘公司未

經出租地畝，及專爲公司自用房屋，按照商定範圍，不歸公議者，仍暫歸公司自行經理。此項餘地，應暫免繳納地丁等項。

(十七) 按照以上大綱，應商定公議會及巡警詳細章程並商訂地丁數目。自此次大綱訂定簽押日起，不得過一個月，即須會同商訂。

(十八) 公議會詳細章程，未經商定實行以前，暫就現行章程，酌量辦理。惟應遵守大綱第十三條辦理。即交涉局總辦及鐵路總辦，有監察公議會之權。凡交涉局總辦及鐵路總辦，於議事會所議事件，有不以爲然之處，即由交涉局總辦與鐵路總辦會商，倘仍不融洽。再由中外商人各舉代表一人，隨同交涉局總辦與鐵路總辦，公舉不論中外之公正人一員，會同決議，至哈爾濱華商會公舉三人，至哈埠辦事處，參與其事，與別董事享受平等權利，至滿洲里及海拉爾，由就地華商會各公舉二人入會。其餘他處只有議事處者，准中國商人與議辦事，其華商權限，與俄商平等無異，將來詳細章程議定後，所有議事及辦事各員，即行按照新章分別選派。以上大綱條款，備漢，俄，法，三國文字，繕寫各四分，彼此畫押蓋印，以昭信守，各存各文二分，遇有辯解之時，以法文爲準。

在歐戰以前，俄國駐哈爾濱及中東路沿線的軍隊，約九萬人。及戰事開端，此項軍隊，多半開到前線作戰去了。其餘的少部份，又在俄國大革命後，分作赤白兩派，互相傾軋。俄駐哈爾濱兼東路督辦霍而瓦特是白黨的領袖，所以，失去統制的權能。我國看他們漸漸地要混亂起來，遂將俄營兵隊解除武裝。沿路的守備事宜，由我國負全責了。從此中東路的警備管理權，遂被我國把它收回了。以後，俄赤黨職工將哈爾濱行政權轉讓於海參崴臨時政府代表的要求，引起全體職工的罷工。我方鮑貴卿督辦在九年三月到哈爾濱，解散沿路俄軍，整頓路警，收回法權，在同年九月的時候，我國交通部和道勝銀行簽定管理東省鐵路續訂合同，於是俄國所拿去的四千里鐵路，就在此時「完璧歸趙」了。

以上，拉雜寫來，中俄在中東的交涉，是敘述殆盡了。茲錄東省鐵路續訂合同條文如左（原合同訂於光緒二十二年）

### 管理東省鐵路續訂合同

民國九年十月二日 西一九二〇年十月二日

## 緒言

中國政府 一因以庫平五百萬兩入股，曾經光緒二十二年七月二十五日與俄籍華俄道勝銀行（即現今俄亞銀行）合夥開設生意，訂定建造經理東省鐵路合同。

二因東省鐵路公司所欠中國政府五百萬兩之本利，加以中國政府接濟該路款項之種種債權關係；

三因俄國政治紊亂之故，致失其管理該路及維持秩序之能力；

四因中國政府以領土主權之關係，對於管理路界以內地方之治安維持世界公共之交通，實行保護該鐵路之財產，暨整頓一切秩序，均有應負之責；

綜上述之理由及責任，中國政府特於九年十月二日；正式通知該銀行，聲明中國政府決定暫時代替俄國政府執行該合同及現行章程之所有各項職權，並執行光緒二十二年所訂合辦東省鐵路合同及公司原有現行章程所予之特權，此項代執行俄政府職權之期限，以中國政府正式承認俄國政府，並彼此商定該路辦法後為止，特續訂本合同，以資遵守。

茲於民國九年十月二日，中國政府特派交通部代表中國政府與駐北京道勝銀行（即現在俄亞

報行)代表暫駐巴黎之道勝總銀行彼此同意，訂立以下條款，爲一千八百九十六年之東省鐵路續訂合同。

第一條 東省鐵路公司(以下稱公司)一俟本合同簽字之後，務即立將應繳中國政府各款同價之鐵路債券交與中國政府，此項債券性質，另函聲明，其款詳列於後：

(甲)按照原合同第十二條。該公司於路成開車之日，應將中國政府之庫平銀五百萬兩；

(乙)前項五百萬兩歷年應繳之利息，應自開車日起算，按公司章程第十六款，每年按六釐計算，至一九二〇年爲止，由一九二一年起，所有前款債款，應照上文(甲)(乙)兩項之總數，每年給息五釐，每半年支付一次，此項鐵路債券，至中國贖路款內扣還亦可。

因上項欠款而發行鐵路債券，應以該路之動產不動產作爲擔保。

第二條 董事會董事九人之內，除督辦在外，中國政府得派華籍董事四人，不以有無股分爲限。至於俄籍董事，由俄人自由選舉，如遇中俄投票之數平均時，督辦除固有議決權外，有加工取決之權。

第三條 董事會法定人數以七人爲至少之數，所有一切取決，亦必須得七人全體同意，方可



有執行之效力。

第四條 中國政府得於稽察局之五員內，派華籍稽察員二人，其總稽察即由此五人中選舉，但以華籍爲限。

第五條 爲該路管理便利起見，所有華俄職員，均應秉公支配，受同等之待遇。

第六條 公司以後所有之權利及所有之職務，無論何項，均應禁止，中國政府得隨時嚴重取締之。

第七條 凡光緒二十二年七月二十五日，即西歷一八九六年九月二日所訂之中俄合辦東省鐵路公司合同及公司原有章程，與本合同不相抵觸者，均爲有效。

本合同繕華法文各二份，但以法文爲主。

中華民國九年十月二日即西歷一九二〇年十月二日訂於北京

代表俄國道勝銀行（即現在俄亞銀行及將來改組織之銀行）

代表中國政府交通部

## 第二節 中日俄美的交涉

我們現在要先看美國和中東路的關係，然後再談到在中東路上的中日俄美交涉。美國和中東路的關係！美國的三A政策，希望和西北利亞鐵路連接，以便在亞洲大陸上，找得一根據地。至於和中東路有關係的！就是所謂滿洲鐵路中立問題，此計劃乃美國國務總理克諾科（Clegg）氏所主張，他的提案如左：

- (一) 凡是在滿洲的既成鐵路，從中國收買的，而置於永久中立的地位，使歸國際管理。
- (二) 從錦州到齊齊哈爾，達愛輝的未成路線，使歸國際資本團來建設。
- (三) 凡關於既成鐵路的買收和錦愛鐵路的布設，所需要的一切費用支出，由各國資本團供給。

一九一〇年（民國九年）時候，美國還是計劃着錦愛鐵路的敷設，想打破日俄的獨佔慾，可見美國也要在中東路上要佔一席之地了。

在一九一七年，美國政府應俄克倫斯基政府的請求，改俄國鐵路成美國式的，遂派技師隊去

俄國。在十二月的時候到了海參崴，這個時候，正是克倫斯基內閣崩潰的時期，過激派起來代替。技師隊遂得權和中東路長官霍爾瓦特訂約，從事於中東路和烏蘇里線的改良（*Reformations*），於是一百二十名的工程師，便散佈在哈爾濱，海參崴等地從事車務工場的工作。

以後捷克和俄國當地政府發生衝突，協約國爲的是援助捷克軍平安出境，和防衛赤黨東來對算，英法意美日聯軍出兵西伯利亞，在這時期以前，日本和我方段祺瑞擬獨佔中東路，遂同議將西伯利亞，烏蘇里，和中東三鐵路由各國共同管理。美國在當時也想要將貝加爾，中東，黑龍江，烏蘇里各線正常運行爲名，提議由美軍單獨管理以上各線。以後在東京由美使斯蒂文 John F. Stevens 和日本政府交涉，因爲日本的堅決反對，不得已，便由美國單獨管理而變成國際管理了。

### 第三節 華盛頓會議和中東路

在一九二一年，華盛頓會議開幕了，由美國國務卿許士主席，在會議中，關於中東路問題，曾經提出討論過。

許士提議組織小委員會，以便詳加討論，茲節錄分科小委員會所具意見如左：

「要想發展西伯利亞和北滿的經濟及實現在環球鐵路系統計，中東路是最重要的原素，與會各國，很願意將該路開放。」

「中東路的現狀，是根據一八九六年的華俄道勝銀行規約，和一八九八年中東路公司和中國間所訂正約和附約，該路所用建築的原料，是由俄國政府供給的，而該路的設施，也由俄國經營，所以該路，實在是俄國政府的財產；中國政府根據一八九六年的契約，有某種傳統的利益。」

「從一九一七年以後，曾經有一時期，該路脫離俄政府的管轄，而由某種組織行使職權。在一九一九年，為防衛外力計算，應俄政府的要求，該路會形成亞伯利亞路系統，而由某國代管，這幾國，日；美，英，法，意，和中國，現在在本會都有代表。在該幾國暫行代管的時期，對於該路既得的權益，絕對沒加以損害，所以，建議應當還歸國際共管，訂辦法如左：

一 財政，向外處銀行借款。由到會各國各派代表一人，在哈爾濱組織財政委員會，以監督一切財政，此項委員會用以代替原有在哈爾濱之技術委員會及在海參崴之協約國委員會，并擔任一般財政之監督，直至列強正式承認俄國政府時為止。

二，路政歸中東路公司辦理，財政委員會不加干涉。

三，路警由中國方面舊時擔任，在財務委員會等轄之下。薪水並由該會照數支給」。

我國代表嚴鶴齡以上述辦法，均以國際共管爲主旨，表示不能承認，理由如左：

（一）中國在該路有特殊利益在，該路在中國境內，中國會交付華俄道勝銀行庫平銀五百萬元充作築路費用，該公司曾許於路成時，如數歸還，中國迄今仍未見交付。

（二）中國因俄國正起內亂，無正式之政府，故暫行担任一切責任，並無其他用意。

（三）一九一九年六強聯合技術部係臨時性質，至外國屯駐西伯利亞之軍隊撤退時，應將該部即取銷。

（四）所陳管理財政之辦法，與現有之組織及經營不合，中國方面礙難照准。

（五）以前俄國路警，並無法律上之根據。第三條所陳共管路警辦法，亦難以贊同。

（六）中國深願與友邦商榷，關於該路技術上及財政上各項事宜；但不能妨害已經承認之政治利益。

討論結果，二月二日，只通過二次議案。我國代表在該案通過的時候，曾經聲明過中國對於

中東路有自決權。茲錄華盛頓會議決議案如左：

各國連同中國在內關於中東鐵路之議決案

民國十一年二月四日 西一九二二年二月四日決議如左：

決議：爲有利益者保存中東鐵路，應予該鐵路及服役並使用鐵路者，更加良好之保護，職員遴選，更加注意，以便完成業務之能率，款項開支，更加撙節；以便防阻財產之浪費，此事應即由相當之外交途徑辦理之。

除中國外各國贊同關於中東鐵路之議決案

除中國外之各國，於贊成關於中東鐵路之議決案，保留權利，堅要中國對於中東鐵路股東公司債券所有者，及債權者等之各外國人，是否履行義務，担負責任，此種義務，各國認爲自建築鐵路合同及中國照該合同之行動而發生者。各國並認一種代管性質之義務，係從中國政府施行其權力於該鐵路之執掌及行政而發生者。

## 第四節 中俄的協定

蘇俄在一九一九年七月二十五日，從莫斯科發出第一次宣言，內中聲明將以前帝俄政府時代和中國訂立的一切條約，協議，議定書及合同均歸於廢棄，並聲明蘇俄政府久將中東路，及其附屬之礦產，森林一概是無條件的歸還中國。

但是在以後一九二二年的時候，蘇俄公使越飛聲明一九一九年蘇聯的聲明書中並無「蘇聯政府願與中東路所有權，及其附屬之礦產，森林一概無條件的歸還中國」的話，可見俄國滑頭式的手段了。越飛並聲稱：「蘇聯絕不放棄在中東路上，所有的一切權益」。

在一九二〇年九月二十七日，蘇聯發出第二項宣言，內共分七條，其第七條載有：「中俄兩國應訂立一特殊的條款，以適合蘇聯的需要，來管理中東路」等語。

到了一九二四年三月，王正廷和加拉罕作成中俄交涉草案，王氏竟於三月十日將該案簽字，在當時的北京閣議，本想將該草案加以修改，不料王氏越權簽字，北京政府遂向俄方聲明該草案無效。到五月三十日，中俄復將修改簽字文字發表。在該協定內有暫行管理中東路的協定其條文如下：

### 暫行管理中東鐵路協定

中華民國與蘇維埃社會聯邦共和國，因中東鐵路係由俄國國家出資，並完全建築在中國領土以內，彼先認定該鐵路純係商業性質，除本身營業事務外，所有關係中國國家及地方主權之各項事務，概歸中國官府辦理在本鐵路根本辦法未經在西歷一千九百二十四年五月三十一日所訂中俄解決懸案大綱協定第二條所定之會議中解決以前，兩國爲共同經營本鐵路業務起見，同意規定暫行管理辦法，爲此派定全權代表如左：

大中華民國大總統特派外交總長顧維鈞爲全權代表。

大蘇維埃社會聯邦共和國政府中央執行委員會特派遠東全權代表加拉罕爲全權代表。

兩國全權代表將所奉全權證書，互相校閱，均屬妥洽，議定各條如左：

第一條 本鐵路設理事會爲議決機關，置理事十人，由中俄兩國政府各選派理事五人組織之。中國政府派定華理事一人爲理事長，卽督辦。蘇聯政府俄理事一人爲副理事，卽會辦。理事會之法定人數，以七人爲至少之數，所有一切取決，須得六人以上之同意，方可有執行之效力。督辦共同管理理事會事務，並簽定各項文書。督會辦有事故時，由各該政府另派理事代行職務。（督辦由華理事代理，會辦由俄理事代理）。



第二條 本鐵路設監事會，由監察五人組織之。華監察二人由中國政府委派，俄監察三人由蘇聯政府委派。會長由華監察中選舉之。

第三條 本鐵路設局長一人，由俄人充任，副局長二人，華俄各一，均由理事會委派，由各該政府核准。華局長副局長之職權，由理事會規定之。

第四部 本鐵路之處長副處長等，由理事會委派之，如處長爲華人時，副處長須用俄人，處長爲俄人時副處長須用華人。

第五條 本鐵路各級人員，按照中俄兩國人平均分配原則任用。

第六條 理事會商議路務不能解決時，呈報兩締約國政府解決。但關於本協定第七條內所載之預算決算事項，不在此限。

第七條 本鐵路之預算決算，由理事會提交理事會及監事會之聯席會議核准。

第八條 本鐵路所有實利，由理事會保管，在本鐵路根本辦法未能解決以前，不得動用。

第九條 理事會應將我政府於一八九六年十二月四日批准之中東鐵路公司章程，按照本協定及一千九百二十四年五月三十一日所訂中俄解決懸案大綱協定，從速改訂完竣，但無論如何，至

遲不得過自理事會成立之日起六個月，其未改訂完竣以前，該項章程與中俄解決懸案大綱協定，不相觸，暨不妨礙於中國主權者，仍予繼續通用。

第十條 將來中東鐵路根本辦法，在西歷一千九百二十四年五月三十一所訂中俄解決懸案大綱協定第二條所定之會議中解決時，本協定即行取消。

第十一條 本協定自簽字日起，即生效力，爲此兩全權代表將本協定英文兩份，各簽字蓋印

一千九百二十四年五月三十一日訂於北京

中國全權代表顧維鈞簽押

蘇聯全權代表加拉罕簽押

### (一) 聲明書

大中華民國政府與大蘇維埃社會聯邦共和政府聲明。一俟一千九百二十四年五月三十一日中俄解決懸案大綱協定簽字之後，彼此應立將前俄帝國政府與中國所有之一切不動產及動產，在各

該國境內者互相交換，並彼此將此項應行交還產業，開列清單，送交各該政府辦理。

爲此兩國全權代表將本聲明書英文兩份，各簽字蓋印，以昭信守。

中華民國十三年五月三十一日

訂於北京

一千九百二十四年五月卅一日

中國全權代表顧維鈞簽押

蘇聯全權代表加拉罕簽押

## (二) 聲明書

大中華民國政府與大蘇維埃社會聯邦共和國政府聲明：了解關於蘇聯政府實際上所有之俄國教會房屋及地產，其移轉或他項適當之處罪，應在大綱協定第二條規定之會議中，按照中國內地產現行法律及章程商定之。至蘇聯政府實際上在北京及八大處所有之俄國教會房屋及地產等，一俟蘇聯政府指定接收之中國人或中國機關，中國政府即按照中國內地產現行法律及章程設法移交之，惟中國政府應先設法保守，並騰出該項房屋與地產。

再此項聲明與大綱協定內之聲明條款，有同等效力。

爲此兩國政府全權代表將本聲明書英文兩份，各簽字蓋印，以昭信守。

中華民國十三年五月三十一日

訂於北京

顧維鈞印

一千九百二十四年五月卅一日

加拉罕印

### (三) 聲明書

大中華民國政府與大蘇維埃社會聯邦共和國政府共同聲明：關於大綱協定第四條，雙方了解中國政府對於俄國自帝俄政府以來，凡與第三者所訂定之一切條約協定等等，其有妨碍中國主權及利益者，無論將來或現在，均不承認爲有效。

再此項聲明，與大綱協定內之聲明條款，有同等效力。

爲此兩國政府全權代表將本聲明，英文兩份各簽字蓋印以昭信守。

中華民國十三年五月三十一日

訂於北京

顧維鈞印

一千九百二十四年五月卅一日

加拉罕印

#### (四) 聲明書

大中華民國政府與大蘇維埃社會聯邦共和國政府共同聲明：關於大綱協定內第十條所載蘇聯政府所拋棄之各種權利，與特權，雙方了解中國政府不擬以其一或全部讓與任何第三國或任何外人組織之團體。

再此項聲明與大綱協定內之聲明條件有同等效力。

爲此兩國政府全權代表將本聲明書英文兩份，各簽字蓋印，以昭信守。

中華民國十三年五月三十一日

訂於北京

顧維鈞印

一千九百二十四年五月十一日

加拉罕印

#### (五) 聲明書

大中華民國政府與大蘇維埃社會聯邦共和國政府於大綱協定第十一條，共同聲明：雙方了解如左：

(一) 蘇聯政府所拋棄俄國部份之庚子賠款，於該項款賠所担保之各種優先債務清償後，完全充作提倡中國教育款項之用；

(二) 設立一特別委員會管理並分配上述款項，該委員會以三人組織之，其二人由中國政府委派，其一人由蘇聯政府委派，該委員會議決事項，以全體一致行之；

(三) 該款於隨時收入時，應即存儲於上述特別委員會所指定之銀行。

再此項聲明與大綱協定內之聲明協款有同等效力。

爲此；兩國政府全權代表將本聲明書英文兩份，各簽字蓋印，以昭信守。

中華民國十三年五月三十一日

顧維鈞印

一千九百二十四年五月卅一日

訂於北京

加拉罕印

### (六) 聲明書

大中華民國政府與大蘇維埃社會聯邦共和國政府，同章按照一千九百二十四年五月三十一日中俄解決懸案大綱協定第二條之規定，在大會內議定適宜條款，以期蘇聯人民因該定第十二條而

取消治外法權與領事裁判權之地位，有所準則，然無論如何，蘇聯人民應先完全受中國法律之管轄，合併聲明。

爲此，兩國政府全權代表將本聲明書英文兩份，各簽字蓋印，以昭信守。

中華民國十三年五月三十一日

顧維鈞印

訂於北京

一千九百二十四年五月卅一日

加拉罕印

### (七) 聲明書

大中華民國政府與大蘇維埃社會聯邦共和國政府，業於一千九百二十四年五月三十一日簽訂中俄解決懸案大綱協定，現經同意解釋本日所簽暫行管理中東鐵路協定第五條所規定，中華民國人民及蘇維埃社會聯邦共和國人民平均分配充任之原則如下：

此項原則之適用不得解作以撤換現在俄籍人員爲實行該原則，唯一之意義。

再雙方了解所有各項位置，應准兩締約國人民平等充任，不得對於何方人民表示區別待遇，且各項位置應照謀事者之能力及技術及教育資格補充。

爲此兩國政府全權代表將本聲明書英文兩份，各簽字蓋印，以昭信守。

中華民國十三年五月三十一日

顧維鈞印

訂於北京

一千九百二十四年五月卅一日

加拉罕印

### 顧外交總長致蘇聯代表加拉罕函十三年五月卅一日

逕啟者：查本國與貴國所訂之解決懸案大綱協定，業於本日經雙方簽字，茲特代表本國政府聲明本國政府爲兩國友誼關係起見，當將現在本國軍警機關任用前俄帝國人民，停止職務，因恐此項人民之存留，與其動作，危及蘇聯國家之安全，倘承將此項人民開列清單，移送本國政府。自當飭知關係各機關，採取必須手續也。此致加代表。

在一九二四年三月四日，張作霖以東三省自治政府名義，派鄭謙，呂榮寰，鍾世銘爲代表。蘇俄方面派庫茲聶錯夫爲全權代表。雙方在瀋陽簽訂協定七條，以解決中東路問題。

### 奉俄協定



中華民國東三省自治省政府與蘇維亞社會聯邦政府爲增進友誼及規定關於雙方利益之各項問題起見經雙方同意訂立協定爲此中華民國東三省自治省政府委派全權代表鄭謙呂榮寰鍾世銘蘇維亞社會聯邦政府委派全權代表庫茲聶措夫

雙方全權代表將所奉全權證書互相校閱均屬妥洽議定協定各條如左

### 第一條 中國中東鐵路

縮約雙方政府同意將東省鐵路問題解決如左

一 縮約雙方政府聲明東省鐵路純係商業性質之機關

縮約雙方政府彼此聲明除該路營業事務直轄於該路外所有關係中華民國國家及地方政府權利之各項事務如司法民政警務市政稅務地畝（除鐵路本身必需地皮外）等概由中國政府辦理處置

二 一八九六年（九月八日八月二十七日）訂立之建築經營東省鐵路合同第十二條內所載之期限應由八十年減至六十年此項期滿後該路及該路之一切附屬產業均歸爲中國政府所有無須給價經雙方同意時得將再行縮短上述期限（即六十年）之問題提出商議

自本協定簽訂之日起蘇聯方面同意中國有權贖回該路贖時應由雙方商定該路曾經實在價值若干并用中國資本以公道價額贖回之

三 蘇聯政府允在雙方組織委員會中將東省鐵路公司債務問題按照一千九百二十四年五月三十一日在北京簽訂之中俄協定大綱第九條第四項決定

四 縮約雙方彼此同意東省鐵路之前途祇應由中國及蘇聯兩國取決不許第三者干涉

五 一八九六年（九月八日八月二十七日）所訂建築經營東省鐵路合同應由雙方組織委員會在簽定本協定後四個月以內按照本協定各條修正完竣在未修正以前兩國根據該項合同所有之權利與本協定不相抵觸暨不妨碍中國主權者繼續有效

六 本鐵路設理事會為議決機關置理事十人由中國委派五人由蘇聯政府委派五人中國派華理事一人為理事長兼督辦

蘇聯政府派蘇聯理事一人為副理事長兼會辦

理事會之法定人數以七人為至少之數所有一切取決須得六人以上之同意方可有執行之效力督會辦共同管理理事會事務並公同簽定各項文書

督會辦有事故時可由各該政府另派理事代理職務（行辦由華理事代理會辦由蘇聯理事代理）  
七 本鐵路設監事會由監事五人組織之其中監事二人由中國委派其餘三人由蘇聯政府委派監事長  
由華監事中選舉之

八 本鐵路設管理局局長一人由蘇聯人充任副局長二人中國蘇聯各一均由理事會委派由各該政府  
核准

局長副局長之職權由理事會規定之

九 本鐵路各處處長副處長等由理事會委派之如處長爲華人時副處長須用蘇聯人處長爲蘇聯人時  
副處長須用華人

十 本鐵路各處人員按照中華蘇聯兩國人民平均分配之原則任用

註實行此項平均原則時無論如何不得妨礙該路平日之生活及事務之進行即聘用兩國職員時應  
以各該員之經驗品學資格爲標準

十一 除預算及決算之問題應照本協定第一條第十二項辦理外其餘各項問題由理事會議決遇有不  
能解決時應呈報締約雙方政府以和平公允方法解決

十二 本鐵路之預算決算由理事會提交理事會及監事會之聯席會議審定

十三 本鐵路所有純利由理事會保存在雙方組織之委員會未將締約雙方分配純利問題解決以前不得動用

十四 理事會應將前俄政府一八九六年十二月四日批准之東省鐵路公司章程按照本協定從速修正完竣至遲不得過自理事會成立之日起四個月其未修正以前該項章程與本協定不相抵觸者不妨礙中國主權者繼續適用

十五 將來中國贖回東路之條件一經締約雙方商定時或該協於本協定第一條第二項所載之期滿後歸回中國時本協定所有關於東路之各部分即失其效

## 第二條 航權

締約雙方同意將雙方無論何種船隻在兩國邊境江湖及他種水域上以國界為限之航行問題按照平等相互及彼此尊重主權之原則解決所有該問題之細目應由雙方組織之委員會自簽定本協定日起六個月以內規定完竣因中國方面對於黑龍江下游通海處之客貨有甚大利益之關係蘇聯方面對於松花江至哈爾濱之客貨亦有甚大利益之關係故雙方同在委員會中按照平等相互之原則

討論保障此種利益之問題

### 第三條 疆界

締約雙方允由雙方組織委員會將彼此疆界重行劃定在疆界未行劃定以前允仍維持現有疆界

### 第四條 商約及關稅條約

締約雙方允在雙方組織之委員會中根據平等相互之主義訂立商約及關稅規則

### 第五條 宣傳

締約雙方政府互相担任在各該國境內不准有爲圖謀以暴行反對各該政府而成立之各種機關或團體之存在及舉動締約雙方政府允認彼此不爲與對方國政治上及社會上之組織相反對之宣傳

### 第六條 委員會

本協定各條所規定之各委員會應在簽定本協定後一個月內起首辦事所有一切問題應速解決完竣至遲不得逾六個月但上述各條內規定期限者不在此限

### 第七條 本協定自簽定日起即生效力

爲此雙方全權代表將本協定華俄英三國之文各兩份各簽字蓋印恐有疑義應以英文爲準

中華民國十三年九月二十日即西歷一千九百一十四年九月二十日訂於奉天

鄭謙 印

呂榮寰 印

鍾世銘 印

聲明書一

中華民國東三省自治省政府與蘇維亞社會聯邦政府聲明在簽訂一千九百二十四年九月二十日締約雙方政府訂定之協定後中華民國東三省自治省政府允將前俄帝國之領事館交還蘇維亞社會聯邦政府

爲此雙方全權代表將本協定華俄英三國之文字各兩份各簽字蓋印遇有疑義應以英文爲準  
中華民國十三年九月二十日即西歷一千九百二十四年九月二十日訂於奉天

鄭謙 印

呂榮寰 印

鍾世銘 印

## 聲明書二

中華民國東三省自治省政府與蘇維亞社會聯邦政府互相聲明自締約雙方政府簽訂一千九百二十四年九月二十日協定後如現有在中華民國東三省自治省政府各機關服務之前俄人民恐其存在及舉動有危及蘇維亞社會聯邦之利益或現有在蘇維亞社會聯邦政府各機關服務之華人因恐其存在及舉動有危及中華民國東三省自治省之利益各該政府允將該項人民開列名單交送各該政府並飭所屬各機關採取必須手續取締其行爲或停止其職務

爲此雙方全權代表將本協定華俄英三國之文各兩份各簽字蓋印遇有疑義應以英文爲準  
中華民國十三年九月二十日即西歷一千九百二十四年九月二十日訂於奉天

鄭謙 印

呂榮寰 印

鍾世銘 印

## 第五節 中俄的衝突

我國自從和蘇俄締結中俄不俄協定以後，發覺出來，在協定上所規定的組織，多有不適當的地方，譬如說議決一種議案，必須以多數來通過，但是，如果有關於雙方利害相關的事件，那麼雙方就要以五對五來表決，此種事件便不能決議了。蘇俄理事就要假手蘇俄方面局長，來行他們的政策了。又在用人行政上，雙方支配並不平均，俄人輕視我國的權利，在理事會中敷衍辦不能單獨發號施令，必須得副理事長的同意。在管理局方面，俄方正局長把持一切，營私濫幣，吞撲公款的事情，常常被發現，但是也是無可如何！

在中俄不俄協定訂後，蘇俄駐華各使領館都繼續成立。共產黨在華活動便以領館作他們的集合秘密的大本營。民國十六年春天，北京政府因為李大釗的案件，而去俄使館搜查，並因為這種關係，而和俄國絕交。

同年五月二十七日，哈爾濱也發生過同樣的事件，哈爾濱地方長官密悉共產黨要開遼東大會，遂前往領事館搜查，當場搜到秘密多種，並捕共黨首領三十餘人。並停俄副局長職。並驅逐路局亦黨高級職員五十餘人。俄共黨在廣州俄領事館和他的國營商業機關作他們的指使地方，並在國府統治下的俄領事館，來作宣傳機關。因此，發生了廣東事變。國府遂於十二月十四日明令撤



銷俄國駐華在各省的領事館。

因爲以上種種，蘇俄和國民政府間的抗議駁復的公文，便片片的往來不絕，以後，軍事的行動便起來了，十月間同江失守，十一月間俄軍佔領札蘭諾爾及滿洲里。在這個時候，有個民族英雄，東北健兒的韓光第將軍，拚命抵抗，終於因爲兵器和接濟的關係，便全軍伏沒，韓將軍就在這時爲國捐軀了。並且還有個愛國志士梁忠甲也很是身先士卒拚命應戰，在這裏！是不能不敘述的。結果，東北當局和俄方媾和，派蔡運昇到伯力和蘇俄代表舉行會議，簽立伯力會議草約十條，東鐵被停職的俄員一律復職，在哈領事館逮捕的俄人，全數放回，蘇俄東鐵理事長局長仍舊。

### 伯力會議草約全文

(一) 蘇聯政府所提之先決條件第一項，雙方認爲與本年十一月二十七日蘇聯代理外長立脫維諾夫之電報，及十二月三日在雙城子簽定之紀錄相符，並係按照中俄奉俄協定恢復衝突以前狀態，所有雙方合辦東路時之爭議問題均應於最近中蘇會議解決之根據以上所述，即應實行以下各辦法：(甲) 按照已往協定，恢復理事會之任務，蘇聯理事即行復職，以後中國理事長及蘇聯副

理事長，須根據本俄協定第一條第六項會同辦理事務；（乙）恢復原有各處蘇聯及中國處長之分配，並恢復蘇聯正副處長之職權，如蘇聯提出另換蘇聯正副處長時，亦須即予同意；（丙）七月十日以後，理事會及路局所發命令，如不得合法之理事會及路局之分別同意追認，認爲無效。

（二）所有蘇聯僑民，於一九二九年五月一日以後，因雙方衝突而逮捕者，不得分類，均應一律即立釋放。一九二九年五月二十七日，因搜查哈爾濱蘇聯領館所○捕之蘇聯僑民，亦均在內。蘇聯政府亦即將所有與衝突有關逮捕之華人，及中國俘虜官兵，一律釋放。

（三）（甲）一九二九年七月十日起，所有免職或自動辭職之東路蘇聯職工，應准其有權立即回復原職，並向東路領取應得之款項；（乙）如有上項職工，不願恢復原職者，應即付給應領之薪金及卹金等款；（丙）將來遇有出缺，應由合法之理事會及路局分別任補。所有衝突以來，任用之前俄人民，而非蘇聯籍者，均立即免職。

（四）中國官憲對於白黨隊伍，即解除武裝，並將其首領及煽惑之人，驅逐東省境域以外，（五）中蘇國交全部恢復問題，於中蘇會議前作爲懸案，雙方認爲可能，並必要先行恢復蘇聯在東三省之領館，及中國在蘇聯遠東各省領館，因蘇聯政府於本年五月三十一日，有以下聲明

，「因中國官憲之一切舉動，證明不願並不尊重國際法規及慣例，所以蘇聯政府以後認爲對於中國駐莫斯科代表及各處領館之待遇，亦不受國際法規之拘束，並不承認國際法賦予該代表及領事等之治外法權。」現因雙方願按照國際法及慣例之原則恢復領館，奉天省政府聲明於其管轄區域內，保障蘇聯領館之不可侵犯權。並一切國際法及慣例所賦予之特別權利，自然不以強力破壞此不可侵犯權及特別權利。蘇聯政府撤消其五月三十一日衝突以後，對於中國領館之特別待遇辦法，並予按照本條第一節規定所恢復駐蘇聯遼東境內之中國領館，以國際法及慣例所賦予之不可侵犯權及一切權利。

(六) 於恢復領館時，對於蘇聯衝突前在東三省境內之營業機關，亦予恢復，中國蘇聯境內之商業機關，因東路衝突而停業者，亦即恢復。中蘇通商之全部問題，應由中蘇會議解決之。

(七) 關於切實保障協定之履行，及雙方利益問題，應由中蘇會議解決之。

(八) 中蘇會議定一九三零年一月二十五日在莫斯科舉行

(九) 立即恢復中蘇國境之和平狀態，雙方隨即撤兵。

(十) 本紀錄自簽字日起，即發生效力。

## 第六章 日俄在中東鐵路最近的糾紛

### 第一節 日俄糾紛的起始

自從九一八事變以後，日本以武力佔領東三省，便組織傀儡的「滿洲國」，日人充作後台老板，來耍傀儡的把戲。遂假借偽國的名義，來剷除俄人在滿洲的勢力，以便獨佔大好山河。可是俄人本來拿中東路作他的大本營。所以，不幸的中東路，便無辜的招殃了。蘇俄在九一八事變以後，又將中東路所有機車和貨車四千五百輛，運送他的國內，日人知道，當然地，要瞪着眼睛，嚥不下去唾涎。想着——將來必出這口氣。果然將氣發洩了：在去年三月二十九日日本嚇使偽國，籍着要求蘇俄退還開入俄境的中東路車輛，便扣留蘇俄往西伯利亞的列車，並沒收車上的貨物。雖然，以後經東鐵副理長庫尼斯左夫，屢次和偽國交涉。但總是沒有結果的。四月八日，偽國

政府並下令封鎖滿洲里，其主要的意思，（一）今後阻止車輛通過，方法是將滿洲里的東鐵和前貝加爾兩鐵道的連接線封鎖。（二）經由滿洲里的貨物，施行檢查手續，堆積在保克藍吉那站的貨物，也在滿洲里受嚴厲的檢查過程，驗後，令其換一地方重行堆積，並且盡力防止漏稅。十二日，在滿洲里的日「滿」軍隊又將行駛莫斯科與海參崴間國際列車扣留。致歐亞通車因之斷絕。十三日，俄允將滿洲里與綏芬河的蘇俄稅關和關員撤去，於可能時，將移入俄境的中東路貨車交還，但是，機車是允許交還的。俄國對於俄國所予的條件，表示不滿意，遂將蘇俄在綏芬河的稅關，實行封閉政策了。十七日，蘇俄外次加拉漢多於日本提出嚴重抗議，該照會指陳日本已經違背日本尊重蘇俄利益的擔保。近來。「滿洲國」的行爲，實爲有意挑釁，並說明俄方並無違法的行動。四月二十一日，俄國又向莫斯科提出最後通牒，要求蘇俄限於五月十日以前必須退還所扣中東路車輛，不然，決採取有效辦法，二十八日俄國又下令「罷免東路副理事長庫尼斯左夫及局長魯德義職，另派日「滿」官吏接充，並且將該二人，用鞭撻式驅送出境了。俄國對蘇俄決採取第二步的斷然手段，從五月一日起，用武力的手段，將中東和烏蘇里鐵路，並改名叫做「北滿鐵路」。

蘇俄已經表示着——有讓步的餘地，但是，日本仍節節前進，蘇俄終於不能再容忍了，雙方便衝突起來，時而雙方的關係劍拔弩張，時而，雙方又行緩和。可是，此次，日本曠使僞國的確是有相當的步驟，北滿鐵路的名詞已被日人叫着，「僞國」的旗幟已被懸掛着。

## 第二節 糾紛過程

蘇俄仍本着她的和平政策，並不和日本來拚，像馴羊羔般的便屈服於日人了。五月十一日，莫斯科塔斯社電訊載蘇俄外長李維諾夫氏談話，纔從俄方明白地表示——中東路有出賣的意思。茲錄他的談話如下：「我和日本駐蘇俄大使太田的談話裏，確曾提起因為「滿洲國」當局的行爲而造成中東路嚴重形勢，和其足以增進蘇俄和日「滿」糾紛的問題。爲的是，謀一個可能的解決糾紛辦法，我纔提起從「滿洲國」贖回中東路的可能——意思就是由蘇俄以中東路出賣於「滿洲國」的當局，作爲解決目前困難的唯一澈底方案。

我國知道了蘇俄擬將東路出售的消息以後，在五月十五日，我駐蘇聯大使顏惠慶在俄提出嚴

重抗議，在這天就是偽國外次大橋前赴東京會商東路；問題的時候。大橋的去東京，他的目的，在與日蘇會商東路和國界聯合委員會等。辦理中東路車輛的問題。「滿洲國」以先本想作為地方問題來解決。但是，蘇聯在過去的一個月內，並未將車輛送回中東路，嗣又表示願出買中東路，因為這種關係，形勢大變，偽國遂覺有在東京和日本蘇聯三國，互派代表，有開始外交談判的必要。於是派偽國外次大橋忠一，赴東京會商中東路的問題。結果，偽國的態度，大致決定如左：

(一)「滿洲國」於原則上不反對向俄國購買中東路。(二)買價及付款辦法，須由日本及「滿洲國」加以慎重研究。(三)「滿洲國」贊成設立日本蘇聯及「滿洲國」邊界聯合委員會，解決一切邊界糾紛。但「滿洲國」主張先指定滿洲里、綏芬河及沿鴨綠江各地國界。

日本方面，在五月二十三日開議，討論關於中東路問題，當經決定方針，由日本對旋偽國，收買該路，其原則如左：

(一)收買中東路的時候，應當聲明蘇俄政府，對於該路的所有權，是否存在不明，蓋蘇俄政府，在最初的時候，曾有拋棄中東路的宣言。(二)根據一九二四年，中俄及奉俄協定，蘇聯

政府對於中東路不過僅有其同經營的管理權罷了。所以，蘇聯政府願以將她管理權讓渡「滿洲國」，因此「滿洲國」付相當金額。(三)「滿洲國」應當收買屬於中東路的蘇聯探礦等權利。(四)收買和付款方法等「滿洲國」將於日本斡旋之下，和蘇俄談判，日本政府也在同日(五月二十三日)致「滿洲國」以備忘錄，勸令收買東路。

到五月二十六日，武藤電告日外部，謂「滿洲國」已正式回答，謂(一)「滿洲國」政府正式決定，收買中東路。(二)與蘇聯之交涉，希望日本政府之好意的斡旋。(三)交涉地在東京舉行，並無異議。

二十九日，日本駐蘇聯的太田大使，奉本國政府的命令，正式的對蘇俄外交部表示，接受蘇俄出售中東路的提議，謂出售中東路談判，應當由俄「滿」直接進行，日本願居調停的地位。此事應在政治上求解決方策，不可在技術上檢討，並建議於世界經濟會議開幕後的兩星期，在東京就開始談判。蘇聯外部考慮若干後，當在六月三日答覆，表示同意，并提在六月二十五日，作為交涉開始的時期。

五月二十六日，日本駐蘇聯大使太田，會將日本政府對於四月十六日蘇聯為東路事向日本所



提抗議的覆牒，送達蘇聯外部。內稱從滿洲事變爆發以後，日本政府曾迭次宣稱尊重蘇聯中東路的利益。在事變之中，日本軍隊和日本當局，雖然會審慎維護中東路上的權利。而蘇聯政府以爲「滿洲國」當局的行動，在中東路上很可以引起來憂懼的嚴重局面，因要求日本政府應即採取有效的辦法，以保護蘇聯的權利。並列舉損害權利的事實。惟關於這種事實，大多數係「滿洲國」權限內的行爲，和日本政府是一點沒有關係的。在「滿」的日本官吏和顧問，雖然是曾經參與這類事件，但是，他們固全在「滿」政府監督之下行動者。所以，日本政府對這些事件，不能擔任任何責任。而俄方對此等事件所提出的問題，也不需要答覆。該項覆牒又稱：於日本有關係的各種事實，根據研究的結果，日方應當提出下列各點：

(一) 中東路在哈爾所設的換船埠頭，在事實上並未曾被日本佔據。中東路的業務，也未會中途停過。所以，事實是告訴我們——絕不能說——中東路的利益是被日人損害的。至於船埠頭題，駐日蘇聯大使，會申請過日本出任調停，日外對於這種事情，也曾經表明過——這是俄「滿」的中間事件——和日本是沒有關係的。雖然，日本外長曾經同意過向「滿」當局徵詢實在狀況，但是，並未促成快些解決這問題的許可。

(二) 關於日軍在中東路上運送費用的談判，在其他問題進行磋商的時候，曾大致決定過採用減收運費的辦法。

(三) 至於匪盜劫虜車輛和其他什物，並綁架中東路東段工人的事件，實在是暫時具有現象，況且被劫虜者，並不限於蘇聯人民，就是日人和「滿」人也是照樣的同遭匪患。

(四) 日本在「滿」的當局，並未曾聽見俄「滿」間最近的衝突，一般謠言——謂日本當局爲此次俄「滿」對於駛入俄境的機關車和車輛的衝突的發動嚇使者，實在是和事實背謬。蘇聯「羅斯達」通訊社對於日人在滿洲的指揮行動，捏造種種的無稽的報告，日本對此，很表示抱憾的。並且很希望蘇聯當局立即採取必要的步驟，反駁這種種的無稽的報告，並立予禁止其繼續存在。至於謠傳以蘇俄境等車輛遲緩，未曾歸兩中東路，因對東路兩端加以封鎖的說法，也不是事實。

(五) 日本憲兵參加「滿洲國」當局逮捕蘇聯公民援助「滿洲國」當局調查此事真相的舉動，實屬當然，因此等事件，有損於日軍。日本覆牒中續稱：日本在滿洲的軍事當局，都是未使中東路的地位，愈法增加嚴重，衝突的解決，必須賴於共同負責的管理的俄「滿」兩國間的談判。該項覆牒，在它的結論中稱：俄「滿」間和平的關係，實爲整個遠東和平的基礎，日本政府所持

的態度，將以日「滿」議定所規定義務，來作基礎，以便永久維持「滿洲國」的和平秩序是應盡的職責。所以日本政府不得對已發生的爭端，予以嚴重的注意，並且熱誠的希望這種糾紛，能夠早日解決。

五月三十一日，蘇聯人民外交副委員長薩克民可夫，當將蘇聯對於上項覆牒的覆文，送交太田，內稱：（一）蘇聯政府對於日本政府重申其前所申述的尊重蘇聯在北滿權利和利益的保證，並不許有對於此項權益的任何損害，業經詳細閱悉。從蘇聯政府看來，既有這項保證。日本政府對於「滿洲國」當局實際侵犯蘇聯利益，即不能終以「滿洲國」權限內的行為來作藉口，而避免各該行為的責任。日本既保證不侵犯蘇俄在北滿特別是在中東路的利益，並允許命令她在滿洲的軍政長官。不得損害蘇聯的利益，蘇俄政府深願日本政府能夠切實履行。（二）日本政府對於因「滿洲國」當局所提出關於所有權屬於蘇聯的機關車的確屬違法，並且毫無根據的要求，而發生的衝突，保持靜觀態度，這是蘇聯不能不引以為憾的。（三）日本長官當地日本當局協助「滿洲國」當局，拿機關車問題，以作藉口，而施行她的暴行，對於法律，毫不顧及，以加重損害蘇聯的利益。蘇聯曾經盡量的列舉過各項文件，以證明這些列車是歸於蘇聯所有的財產，並提供不能否

認的證規，說明「滿洲國」的要求，全是沒有根據。日本政府並未能舉出來一個證據，以證明「滿」方的要求是合法的。日本政府對於這種問題，如果能夠向「和滿洲國」日本在「滿」的軍事當局，作一正確的說明，則損害蘇聯利益的舉動，必能終止。而中東路上的常態，纔能夠恢復回來。(三)日本政府對於她奪取中東路在哈爾濱所設的換船埠頭，遲納日軍在中東運輸的費用，因為保護的不周到，以致使中東路東段發生不幸事件，以及拘捕和虐待大批蘇聯居民等事件的說明，對於蘇聯政府在四月十六日照會中所列舉的有文件根據的事實——並不能否認。蘇聯覆文續稱，是以蘇聯政府重新肯定四月十六日照會中所舉的事實，深信日本政府將要採取適當的步驟，以保證所有意圖損害蘇聯利益的舉動，不再發生。又在日本政府覆牒中，對於羅思達通信社關於日本在「滿」軍政當局的行動，曾有不確實的報告一節，以沒有具體的敘述，所以，蘇聯政府不能認爲具有根據的。(四)蘇聯政府在準備作出舊中東路的談判上，已經很明顯地表示出來——她要消除足以引起糾紛的根據，這種糾紛，足以影響現在日俄間的友誼關係，蘇聯政府實現此項鞏固友誼的努力，作蘇聯和平政策的一要素。蘇聯政府深盼日本政府能作同樣的努力。蘇聯政府曾經訓令，且將訓令其中東路上的代表——遵照北京和奉天協定，和「滿」方當局合作進

行其業務，以使爭端便於解決。中東路車輛和蘇聯車輛的交換問題，也爲這種糾紛的一種。可是，蘇聯所領有的車輛，必須全數歸還蘇聯，中東路所領有的車輛，也是照例的，全數歸還中東路，這是毫無疑問的事實。蘇聯政府很願意日本政府能照這樣的方向進行，千萬不要允許損壞中東路地位的舉動發生。蘇聯政府深信日本政府將盡力停止並防阻一切「滿洲國」及在「滿」日本當局之非法行動，而對於中東路問題，也將要維持依據北京和奉天協定的狀態。蘇聯政府在覆牒結論中，表示她的信心，謂依照日本覆文結論中所列而爲蘇聯政府完全同意的申叙，中東路糾紛，將在友好的精神中，由兩方的善意圓滿解決。

又五月三十一日，「滿洲國交通部」，以蘇聯以前所扣留的車輛，未見交還，強行扣車的事實，還是時常發現，遂在三十一日下午二時，斷絕綏芬河的俄「滿」聯絡線。六月五日，蘇聯人民外交副委員長薩可民科夫，乃遞一覺書於駐俄日使太田，詳述「滿洲國」當局截斷中東和烏蘇里兩路聯運的非法行動。並請日本政府採取必要方法，恢復正常狀況。該項覺書申稱，根據確切消息，由「滿」國交通部日員佐藤所領導的警察隊，於五月三十一日在蒲格拉尼那耶（就是綏芬河）車站將中東和烏蘇里兩路的聯運截斷，當時蒲站站长接到一令文，該項令文由佐藤，路警局

長和白俄警官某三人簽字，要求將兩路間的聯絡貨運，立時停止住。並且謂如不執行命令，將要採取脅迫手段。該站長當即用書面抗議，且以該項令文的遞送不但不合手續，署名也不合法理，所以將令文退回「滿」國當局，同時建議關於此事須照會中東路管理。不料想那個警察對站長所提出的抗議，不但不加理會，反在車站設立一武裝警衛，強奪聯絡綫上的鑰匙，並且還請站長拘押，那站上原有的路警也遭同樣的拘捕，警察又迫令鐵路上的工人，將枕木堆積路軌上，以便阻礙交通，這個時候，被截斷的路軌，一共有六組，五組在西邊，一組在東邊，在連接滿站俄境路線特可夫車站的大道上，也被建築障礙物。據佐藤意見，這種障礙物只准客車通行時，纔能舉行。薩氏覺書續稱：「破壞現存條約和中東烏蘇里兩路專門協定的非法舉動，已將中東路和烏蘇里間的交通阻斷，可是這種破壞協定的暴舉動，就是「滿」國日員佐藤氏所執行，這樣更證明蘇聯政府在五月三十一日的覺書中所稱的確是合理的。」，薩氏又稱：「蘇聯政府曾於五月二十九日接到日本政府關於在長春日本使館會議中所預定非法行動的申明，蘇聯政府有權盼望日本政府能根據這種申明，阻止用偏面的蠢動，破壞中東路的合法地位。」，薩氏續稱：「我不能不對這種「滿」國當局有組織的顯明企圖使日俄兩國交趨於惡化的無理舉動，來提出抗議。」薩氏在申

請太田將這種抗議書轉呈日本政府以後，又稱：「日本政府既然關心於滿洲和平和治安的維持，並願在根本上解決中東路問題的時候，來出任調停，我很盼望日本政府能採取必要步驟，以恢復未被破壞前的原狀」。

以上這些很拉雜的記述，就是日俄糾紛經過的大概情形，覆牒是像雪片般的往來，終於，蘇聯屈服在日「滿」脅迫之下了，不能不以出售中東路，來企求一時的稱平。可是，蘇俄竟不顧及到——中國的所有權，國際的糾紛，和她本身出賣的違法，固然是，弱的中國，不足為懼，但是，公理安在？蘇俄口稱「中俄敦睦」，「友誼之邦」，而今反過臉來，現出，陰險的爪牙，真是我們的仇人——我們也應當抵抗她。有人說：「蘇聯的出賣中東路，是一種假圈套，為求和平的惟一方策」，可是，我們用靜觀的態度來觀察——從日俄糾紛起始，一直到止，蘇聯方面所發表的言論，純粹是有意出賣中東路，蘇聯也曾當中國方面，明顯的表示過，她確有意出賣……蘇俄真是我們的敵人。

終於，蘇聯要求出售中東路的提議實行。在六月二十五日，日俄「滿」三國要聞會談委員會了。詳細經過，請看下一章。

## 第七章 出售中東鐵路會議的經過

售路會議原定在六月二十五日，在東京大會，這天正是星期日，遂改在次日（二十六日）下午五時，舉行第一次正式會議。三方出席人員，計蘇俄方面是駐日大使猶尼列夫（Konstantin yurevitch）遠東司司長柯茲洛夫斯基（Benedict Kozlovsky）中東路副理事長摩茲尼佐夫（Stephen Kuznetsov）。日本方面是內田外相，重光次官，東鄉歐美局長，西歐美第一課長，陸軍省事課員，鈴木中佐，駐俄大使館書記官宮川，外務省職員清水。偽國方面是偽駐日公使「土源」，偽外次大橋忠一，中東路偽代表沈瑞麟。

在開會的時候，內田外相，先以日語致開會詞：

「蘇聯政府曾經提議過，願將中東路賣給日本或「滿洲國」，經過日本政府考慮的結果，認為這問題應由有密切關係的「滿洲」來處理是最適當的，因和「滿洲國」政府協議，「滿洲國」



政府表示，如果具有適當的條件，也可以承受。所以日本是居於斡旋地位的。但是，中東路的當初目的，雖然置之不論，可是，這三十餘年間，實在是歐亞聯絡的要衝。自從「滿洲國」成立後，俄「滿」兩國在經濟上的意義，發生變動，賜予兩國關係以不好的影響，蘇俄政府在這回提議，係考察遠東的新事態後，要想藉賈却該路和日「滿」兩國，來增進和平關係，「滿洲國」也從大局的見地，接受提議，纔能得在今天開始交涉。實在慶幸得很啊！現在，交涉既然已經開始，我們斡旋的第一步工作已經完畢，以後因交涉的進行，將要應其必要，來作盡力斡旋的任務。」

內田演說完畢，由宮川書記官譯成俄語，由清水譯成華語，次由蘇俄大使猶尼列夫演說稱：

「蘇俄政府以和日本的友好關係，爲遠東和全世界和平的重大原因，所以，今後愈法在這點上着重，盡力地圖謀增進親善，蘇俄根據這種政策，所以從滿洲事變的爆發以來，維持嚴重中立，抱絕對不干涉的政策，一面考慮日本的利益，一面互相嚴守條約的義務，表示和鄰國保持善鄰關係的態度，最近，願慮到——中東鐵路可以作日俄「滿」糾紛的禍根，和反對和平的各種勢力，可以利用這鐵路，使日俄「滿」的關係，趨於惡化，蘇俄政府，因即通告日本，要想藉賈却中東鐵路的方法，謀根本解決。現在已經準備交涉，至於該路實在是像方纒內田外相的演說，係實

俄帝政府時代，建設鐵路在他的領土，在達到征服的帝國主義的目的。但是，蘇聯政府，並沒有這種目的，並且也不能爲這種目的。十月革命的以後，中東路爲帝國主義的侵略工具的意義，雖然完全消滅，可是，蘇聯政府，以這條鐵路是從蘇俄人民勤勞的資金來建設者，所以認爲擁護這條路物質上的利益是應負的義務，我們很希望在交涉上，藉日本政府積極的援助，而達到圓滿的結果。也照樣的譯成日語和華語。」

又次爲丁士源僞公使演說，謂：中東路是中俄帝政時代，遠東政策的遺物，這種遺物，這種鐵路，存在我國，容易惹起俄「滿」兩國間的紛議，「滿洲國」政府，已鑒到這個地方，假設條件適當，可承受讓渡。

三方代表外交禮儀完畢後，日方留外務省西歐美局第一課長和陸軍省鈴木中佐兩人，爲旁聽人，其餘全部退出會場，於是俄「滿」代表，開始第一日的正式會議，先決定如下各點：（一）今後交涉的方法，隨時舉行非正式會議。（二）於必要時請日本代表出席。（三）其他進行議事的方法。會議到午後四時餘散會，這是第一次會議的情形。

第二次會議在六月二十八日下午三時半，仍在外務次官官邸開會，討論進行議事的方法，協

議的結果，當發表公佈如下：（一）蘇「滿」兩方代表，交替任大會主席。（二）「滿洲國」任命杉原事務官爲書記長，俞繙譯官爲其輔佐官，在必要的時候任命之。（三）會議中「滿洲國」代表，用「滿」日兩國語，蘇俄代表用俄語。（四）會議決定事項，討論事項，及未決定待下次會議決定的事項，都要記錄，此項記錄，先由兩方書記長商議作成，在下回會議開會前報告兩方代表團承認後，由兩方書記長簽字。（五）第三次正式會議定於七月三日七午三時開會，協議中東路問題。

第一次會議是舉行開會儀式；第二次會議是協議議事進行手續。第二次會議以後，決定休息四天，在七月三日舉行第三次會議，開始關於中東路實質的交涉。所以，七月三日以後的會議，是嚴格的關於售路的具體會議，在這天午後三時，仍在重光次官官邸開會。由蘇俄大使主席，進行議事，首對於發表公報，有所接洽。次由俄方關於讓渡有所提議，但是，自己國家的見解，和對方的「滿洲國」意見相差過遠，前後共協議有六小時的長時間，並沒有何等決定，定五日後二時開第四次會議，在午後十時散會。

在這天蘇俄方面提案的內容如左：

### 甲 出售客體的地位和它的意義

(一) 蘇聯政府根據北京及奉天協定，將中東路和他一切附屬財產，或依照協約應交換的車輛，交換工作未完，而留在該路上的蘇俄財產，當然不是出售的客體，這些財產應當歸還蘇俄，而組織特別委員會來調查，確定應還的財產，這樣蘇俄要出售的財產如左：

(一) 本線一，七二六啓羅米突，輔助線（包含材料運搬線。）二，五四四啓羅米突，電信電話機，（包含給水設備，）二，五六七啓羅米突。

(二) 鐵路所屬的機關車，車輛及運轉材料。

(三) 鐵路用及旅行用房子；棧房，住宅，辦事處，兵舍及其他的市民家屋，其總面積有一百十九萬九千七百六十二平方米突的土地。

(四) 工廠及車庫，哈爾濱的各中央工廠，保線料工廠，電話料工廠。

(五) 各發電所。

(六) 哈爾濱電話局。

- (七) 河川商船隊，包含哈爾濱轉運碼頭。
- (八) 鐵路附屬地。
- (九) 各處的山林。
- (十) 各處的醫療機關及獸醫施設。
- (十一) 各處的別墅及療養所。
- (十二) 各處的農業企業。
- (十三) 製材廠；油房，機械油線布淨化廠。
- (十四) 清涼飲料廠。
- (十五) 羊毛淨洗廠。
- (十六) 印刷所。
- (十七) 哈爾濱自來水。
- (十八) 脚踏車工廠。
- (十九) 學校及俱樂部的房子。

(二十) 其他關於鐵路所屬的一切房屋，設備及財產。

(二) 如此中東路在北滿的經濟發展上，今日還估其重要地位，而且由蘇俄的財產上，及其經濟上的利益的估價，也有絕大價值。例如：數千人的俄工人，從業員之義務的使用，某種的關稅特權等。

(三) 論中東路的意義，應特別主張者，則以該路是歐亞交通上的重要連絡線。以讓渡此路於「滿洲國」，因而除去各種現在的阻礙，中東路不喪失聯絡歐亞的使命，很是明顯的事實，中東路聯絡豐沃而將來可望發達的北滿南部及海岸，是北滿的幹線，這種使命，也很重要，不但不是出讓這路而減少它的意義，反為出售而消滅各種阻礙，可以在滿洲生活上增大它的意義。滿洲經濟愈發達，它的意義愈重大。

(四) 若以最近所產生的各種特殊條件，阻止中東路的正當活動，而造成的財政上的暫時惡化作誤解該路的實質上的經濟內容及他的意義，和它將來的發展性，實在是謬誤的。中東路自從中俄共管以來，到一九三〇年間，收支對抵，共計餘一萬萬四千萬金盧布以上，每年平均二千萬金盧布，就是一九三二年度，世界經濟恐慌，對於滿洲全體產業生活，大加打擊的時候，中東鐵

路尚且獲得着總額一千一百萬金盧布的營業利益。這種種事實，足以證明中東路所具有經濟的威力盛大和它基礎的穩固。鐵路所得利益雖然大，而蘇俄政府由該路所得利益不大的原因，大概由於不得不繼續支出護路軍，政府各機關的維持費，和貸與的款項，以及旅客貨物的免費輸送等等的不生產品費用，中東路上的蘇俄代表，對於這些雖然有廢除的意見，但因以前中國反對，現在「滿洲國」強硬反對，遂終久未能實現。我們可以相信——這路如果到了「滿洲國」的手裏，這些不生產品的費用，就可以費除，所獲利益當然要更多了。

## 乙，買價及其支付方法

(一) 決定中東及其財產的買價，應當根據奉天協定第一條和第二條。該項規定買收時候，中東路現在值多少？和應當以正當價錢來收買，蘇俄根據該項所定的，正確的，確定中東路數額，和發展所具現時支出類數的貸借對照表作基礎條項，並慎重考慮根據公正原則低減買價的一切可能情形。

(二) 中東路建設費——未完成工程的進行費；運轉材料購買費，建設資本實現時所受損失

，建設當時利息償還費，及至一九三二年度該路改良費。其總額達四億一千一百六十九萬一千九百七十六金盧布。此金額中，並未包含該路完成後數年間帝制政府，以補填赤字及經營維持該路所支出的一億七千八百五十七萬九千六百八十八金盧布。又該路尚有蘇俄政府債務的對於投下資本的未付巨額利息，此數亦未包括在該總額的以內。蘇俄政府考慮中東路技術的設備之受有某種程度的損失，並且因為各鐵路建設，它經濟的意義低下，將其買價格減到最大限度，作為二億一千萬金盧布。

(三) 蘇俄政府願以中東路無條件所保留的鐵路用地價格，及中東路林區的資格，總共評定為四千萬金盧布。此金額較其現定價值很多，因決定中東路及其一切財產買賣總額為二億一千万金盧布，加四千萬金盧布，即二億五千萬金盧布。

(四) 此數和日本政府自身，對於帝制政府所欲支付中東路南部線中，寬城子老小溝間的代價比較，當為三億八千萬金盧布，且交涉當時，中東路一節，並無任何足以特記的人工的設備，亦無任何有價值的企業，至於中東路全體所有關係條約的經濟的意義，更完全沒有了，從各種觀點看來，二億五千萬金盧布，為妥當公正的買價。



### 丙，連借貸一切讓與

(一) 中東路連借貸一切讓與「滿洲國」。即關於中東路，此後不得再向蘇俄政府提出任何要求。

(二) 蘇俄政府爲使上述買價支付容易，且刺激日「滿」經濟關係的發展起見，同意上述買價的一半，即一億二千五百萬金盧布，可以商品支付。商品支付，可以二年間分期交納。「滿洲國」爲支付商品，應當發行日本國立銀行或日本銀行團保證的債務證券。

(三) 總額一億二千五百萬金錢支付，其四分之一，應即以現金支出，餘額可由有日本政府保證的「滿洲國」債券支付，債券年利四分，三年間償還。

提案沒有特述轉讓告竣後，蘇俄經濟利益的保證問題。請求締訂一特種協定，允予蘇俄得以優惠條件，在中東路運送客貨的無限權利，並保證烏蘇里鐵路得將特定分量的貨品運赴中東路的權利，同時申請，在路權轉讓後，對於蘇俄貨物用最惠國待遇，並保證蘇俄公民及該路蘇俄職員的利益和安全。

這天「滿洲國」方面提案之內容原則如下：

(一) 蘇俄方面先將中東路及其附帶事業之一切權利，讓渡與「滿洲國」，「滿洲國」允付代價五千萬日金，其支付期及方法另定之。

(二) 自本條約調印日起，一個月內，「滿洲國」政府任命接收中東路委員。又自調印日起，三個月內，接收中東路及附帶事業，與一切所屬之財產。

(三) 蘇俄政府對於該路一九一七年三月九日以前之一切股東，持債票者之請求，負擔全部責任。又三月九日以後，迄條約發生效力之一切債務，由蘇俄政府負責。

(四) 蘇俄政府將關於中東路及附帶事業之書類，交付「滿洲國」。

(五) 其他事項另行提出。

觀前雙方的主張，一方買價爲二萬萬五千萬金盧布；他方買價爲五千萬日金，每一金盧布，依蘇俄方面所提出的折合率，爲日金一元。四分之一，日方所述的理由，則謂：「現在的中東路，不但是沒有價值，將來「滿洲國」完成鐵道後，勢必減高價值。綠綫路軌道，現在已經朽毀了，卽月台也不合乎時代，沒有使用的價值，現在若是建築鐵道新綫，僅一億三千萬日金，即可建

策，所以若考慮現在的老朽狀態，則僅值六千五百萬日金。蘇俄所有權利，作半數計算，實際祇三十二百五十萬日金，至於該路一切債權，由蘇俄負責。同時由政府的大局見地，五千萬日金，係屬適當。變方的主張，既如此的懸絕，所以這日會議的所成就者，僅僅是決定下次的開會期限罷了。

五日下午二時半，魯路會議，仍在日外次官邸，舉行第四次會議，蘇俄代表猶尼列夫，最先宣讀預先擬就的聲明，謂根據過去歷史和條約的關係，中東路的所有權，完全是屬於俄方。「滿洲國」代表了士源，也宣讀早擬就的聲明書，讀中東路根據蘇俄革命後狀態，以及加拉罕之宣言，其所有權顯已放棄，以此俄方不過持有基礎極薄弱之共營權而已。「滿」方代表大橋，表現出很激昂的態度，竟謂中東路在「滿洲國」境內，「滿洲國」可以採用國法，節制此路。而且此路為兩國合辦事業，「滿洲國」有共同經營權，估價之深，必須注意此點。雙方爭辯，各不相下，遂致演成正面衝突。結果交換兩方之聲明書，研究對方立場，決定態度後，再行討論。七時散會。會議當局發表公報謂：「第四次會議，兩方發表聲明書，兩方決定研究對方聲明書，知悉其內容之後，再定下屆會議時日。」

集路會議，起始的時候就現於僵局的狀態中，此後就改作私人交涉，但是仍無進展。在七月十四日，開第五次會議，討論價格計算標準，仍是無結果而散會了。

在八月四日午後二時半，在外務次官官邸開第六次會議「滿」蘇兩方出席的人數，照前一樣。日方西，鈴木，兩氏出席。「滿」方對前回蘇方提出之聲明，加以反駁，努力粉碎對於中東路所有權問題的蘇方主張。蘇方雖然提議減五千萬金盧布，「滿」方仍就真情和價值，力言以當初的算定五千萬圓作基礎已屬過高。

「滿洲國」政府外交部，在中東路第六次交涉會議舉行以前，特發表一聲明書。內容大體如左：

關於收買中東路之俄「滿」交涉，自開始以來已屆一月，我國現殊以因俄方無誠意，至迄今尚無交涉成立之望爲憾，惟今後縱即不幸而至使交涉毫無結果而終，我方亦將向既定方針邁進，而毫不以爲異。要之，「滿」方亦將向既定方針而行。

一，「滿洲國」對於在「滿洲國」主權下之一商業機關之中東路及從業員，得享有主權發動之完全的自由，而使該路局及從業員，服從滿洲之國法及國策。

二，在奉俄及中俄兩協定中，若有與我主權相抵觸之點，及與純粹的商業機關之中東路職分不相容之點，或不適於我國現情之不合理的各點，均得毋難承認。故關於上述各點，已向中東路之「滿洲國」交涉代表，拍發訓電，俾即向俄代表說明有充分由俄方加以考慮及反省之必要。

又關於上項方針之具體的實行策。「滿洲政府」當局，似已決意就上述各點，向中東路當局發出命令

一，按照國法，實行封鎖散在該鐵路及北滿一帶之各赤化機關，並禁止作左傾的各種運動。  
二，依國策上之必要，而以「滿洲國」爲本位，從事修改現定各種運費，及免費乘車規定並其他事項。

三，作爲商務機關，而課以相當租稅。

關於收買中東路的第六次交涉會議，雖定於四日下午二時起舉行，但俄「滿」雙方的主張，仍相差過遠，不易妥洽，因之，「滿方」遂聲明假如不是俄方撤回其非實際的要求，將停止此項交涉，而發動其所應享有的主權。日外務省也認爲俄若堅持其與滿洲獨立事實相反的主張，而不表示誠意，則縱即停止進行交涉，也是事情出於不得已的。至於外傳俄方願將售價減至二億金盧

布的說法，則「滿」方似若認爲這是俄方的一種策略，並未予以重視。因此，本日的第六次會議情形，很可以當作今後交涉能否圓滿的預兆。

正式的交流過會議就是這樣的擱下了，雙方的意見，不能融洽。以後又作了幾次的私人會商，現在簡括的敘述大概情形如下：

八月八日午後二時，私人會商開始了，由「滿洲國」大橋次長，蘇聯遠東部長加斯洛夫斯基出席，以出讓價資作中心，懇談至午後九時，前後共行交涉歷七小時，雙方堅持自說而不聽，雙方議論價格問題，「滿」方主張五千萬圓的以上，到底不能支付，指摘蘇方主張每畝布匹零的現下事實，最後大橋次長謂：如本問題之交涉，雙方本於主觀的價值而議論，難見一致，在方向政府請示辦法。

在十一日，中東路收買和的會商，蘇方表示讓步，應金盧布對圓折合率之協議，遂定於十五日開始再爲會商，但是，在十五那天，又行展期。

在二十五日，雙方開會，關於換算率問題，爭論有六小時之久，並無結果。據俄報宣稱：俄「滿」中東路買賣會議談判，大致已成僵局。據稱「滿洲國」仍堅持其五千萬元日金之買價，認

爲與蘇俄討論價兩萬萬金盧布相當。此種計算，係根據於二角五分等於金盧布之兌換率，此間蘇俄代表表示，極願討論兌換率問題，惟對於「滿洲國」代表上述之提議，深覺不滿云。俄方代表部，就中東路收買交涉，作如左之聲明：

俄方代表加斯洛夫斯基於八月二十四日特別委員會中兌換率時，曾聲明願行審議金盧布之日幣換算率，自足證俄方確願與「滿」方作此項協議，後加氏以日方提案，仍持前說之五千萬圓，毫未變更，故爾聲明困難視爲係對俄方同意之回答。而「滿」方代表大橋之拒避，作該項換算率之事務的審議，實屬導會議入於決裂之舉，故其實應由「滿」方代表負之。

私人會商的交涉，雖然，以後又經過數度的磋商，但是都是沒有什麼結果的，蘇俄方面表示讓步，而日本「滿」方仍堅持原議，以致未能成交。這樣交涉的消息，便沉寂下去。

不料想到九月二十四日，日方嗾使僞國逮捕中東路蘇俄要員數人，俄駐日大使優列尼夫，忽然提出很嚴重的抗議書，大意略謂：

蘇俄政府意見，認爲日本當局，對於中東路之此種行動，乃係故意促成現在東京進行之中東路售賣談判，成爲破壞狀態。其一切影響之全部責任，均由日本政府擔負。」

這樣地使日俄在中東路上的糾紛又緊張了，甚至於有戰事一觸即發的狀態，終於雙方又緩和了，蘇俄表示願以讓步，而日「滿」仍保持着以前的態度。

以上敘述些，糾乎交涉的經過，寫的很拉雜，不過所經過的事實，的確一步一步地這樣度着。



## 第八章 各國所抱態度的剖視

### 第一節 日本收買中東路的決心

中東路的被攫——是日本施行鐵的歷史一貫政策，在田中義一的奏章上，有很明白的說明：「……我國之最近將來，在滿洲北方，必須與赤俄衝突。斯時也，我仍以日俄戰爭，依樣葫蘆，攫取東清鐵路以代南滿鐵路，攫取吉林以代大連。因北滿之富源我國再與赤俄一角遂於南滿曠野者，實爲國運之發展上，勢所難免，蓋不破，我對滿蒙的暗礁必定難除。」由以上看來，日本要想攫取中東路野慾，早就懷着陰險的心理了。

在滿蒙的富源，是北多於南的，南滿路雖然多是經濟的保壘，但是，不是戰爭的終極保險公司，北滿是珠璣滿地，人口還不多，很容易開墾——成一個大富源，若能握住北滿中心的中東路

，經濟更能自由發展，獨佔滿蒙市場。蘇俄現在五計劃未成，沒有工夫來東顧，外受列強的包圍，不敢應戰。所以，在這時候，日本便乘機要向目標——中東路進攻了，如果混淆北滿，任其經營，作爲將來對俄對美戰爭的保險戰勝公司，以南滿和朝鮮成爲大循環線，以長春到大貫到洗南爲小循環線——各地通順，軍隊和軍需的往來，是很方便的。北滿的富源，全車載航運，可以輸送到她以羅津爲圓心，函館的距離作半徑，作作的圓周上的秋田；新瀉和敦賀各港。在這個時候，美國雖有雄厚的海軍；我國雖有蟻般的陸軍，俄國雖有精強的陸軍，都歸於無用了，日本有北滿的原料和食料來供給作戰需要。由以上觀點講來，日本對於中東路，當然地要下決心攫取了。

在九一八事變以後，日本在東北已獲得整個的權益——野慾已經達到了。可是，橫貫吉黑兩省的中東大鐵路，依然豎立，這使日本不能不有「得隴望蜀」的感想，所以，不能不繼續進攻——以達到目的地的極高峯，這樣，日本便決心向中東路邁進了。

日本又想——雖然立了一個傀儡的「滿洲國」，但是，沒人承認，所有政策，不能隨意施行，只好自己來耍把戲，而沒有人來贊助，這也是不成的，所以，亟力的來拉攏各國承認「滿洲國」。

「，可是，竟沒人來，現在，乘着中東路的機會，使蘇俄和滿蒙發生直接關係，藉以變相的間接承認「滿洲國」。日本爲使蘇俄來承認「滿洲國」計，對於中東路，不能不具決心了。

日本又想——假設蘇俄要來勢洶洶，我們也可以和她作戰，日本倒願意打仗，原因有三：（一）日本軍閥認爲要想安然吞併東北，支配亞洲大陸，第一步必將俄國勢力驅逐東北，第二步須在西伯利亞成立白俄緩衝，然後纔可以無所顧慮。（二）日本自退出國聯後，已陷於外交上孤立的地位，對俄作戰可以「討赤先鋒」向世界宣傳，或者，得到幾個資本主義國家的同情。（三）蘇俄積極從事經濟建設，第二五年計劃以後，繼之以第二五年計劃，倘然再成功，日本企圖獨占的亞洲市場既然受脅威，大陸政策也不能進行。所以，日人想奪中東路，雖然，俄方不讓，日本方面頗願一拚。

奪取中東路日本早具決心，在上邊已經說明。現在，知道好歹的蘇俄，倒有意出售中東路，這真是——從日方看來，喜從天降，求之不得的事情，正合日本的心思，日本雖然在表面上看來，玩着暫時不要的假面具，若從歷史上和心理上看來，日本早想攫取，現在，要出售，當然地，日本取買中東路已具有決心了。

## 第二節 日人對於中東路的輿論

日人垂涎中東路，已具有悠久的歷史。在九一八事變後，便乘機使「滿洲國」，強奪中東路——實行她的野慾，於是，在日俄間的糾紛遂勃興了。茲將日本的報紙：雜誌官方當局的輿論略述出來，可見日人對於中東路問題輿論一斑。

### (甲) 日本各報的輿論

(一) 大連滿洲日報社論所載：

大連滿洲日報，是關東廳和南滿鐵路公司的機關報，茲將四月十一日「東鐵直通與滿洲國」社論，譯述如左：

「滿洲國」國境警備隊，按照「滿洲國」交通部的命令，已經在四月八日，業將往後貝加爾鐵路貨物直通聯絡線隔斷，幾天以來，「滿洲國」和蘇俄兩國之間，為蘇俄的貨車奪取問題

，當交涉過幾次，但蘇俄方面，總是拿出虛偽面孔和滑頭的手腕，而不言歸正題，實在是蹂躪「滿洲國」的主張。有這種舉動對於「滿洲國」，人都認為藉這好機會把蘇俄方面歷來所作不合理的的事情，加以糾正。至於理由，據九日交通總長丁鑑修，以談話的形式，所發表的聲明，是很明顯的了。據稱東鐵若和他國鐵路施行聯絡運輸的時候，必須在事前締結正式協定，但是從來並沒設有正當的標準，未得着「滿洲國」的諒解，僅僅以蘇俄方面的，任意的來處理，蘇俄竟將近於百輛的機車，和多至數千輛的貨車，任意開入她的國境內。雖然經過交涉，請她交還，但是抱着不理的態度，一部分雖然業已允予交還，但是，條件也有未實行的地方，所以「滿洲國」的處置辦法，是合理的。

#### （二）大版每日新聞

茲將大版每日新聞在四月十二日，「中東鐵路問題」的社論，譯述如左：

凡以東亞的和平為目的的，對於蘇俄從滿洲事變勃發以來，多數國家都是抱着嚴守中立的態度。這種舉動不但是為遠東的和平，而且，就是在蘇俄身上，也是數賢明妙計，這種態度，真的，具有很大的價值。然而，現在傳說，蘇俄方面要將賢明的政策改變，蘇俄方面的存意，

究竟在什麼地方？很難知曉。

這是人人所知道的——中東鐵路經一九二四年中俄奉俄兩協定的結果，業已確立，「滿洲國」因為依舊繼承中國方面的權益，而成俄滿合辦的共榮機關了。但是，東鐵管理局局長，因為是人，作為該梁柱的「營利的經營上權限的平等」，由於蘇俄方面的擅自專斷，遭受破壞，直到今天。這種次東鐵問題，也不過是那積弊之一罷了。所說的問題——是在滿洲事變混亂的狀態中，將屬於中東路貨車和機車，竟運到俄國國境內，同時又將貝加爾兩鐵路間貨物的直達運輸，並將運往蘇俄的糧食，偷稅通過，這些事實——「滿洲國」認為是不合法理的，遂請其終止竟被蘇俄拒絕。

「滿洲國」交通部，對於蘇俄這等不法的行為，在要求中止的時候，同時特派交通部鐵道司長森田氏赴哈爾濱和東鐵蘇俄方面書晤。對於：

- 一，開往俄境的機車和貨車，加以國境外的延期費，立即交還；
- 二，將滿洲里國境直達貨物的運輸，即予隔斷；等兩事，嚴重警告，並致抗議。蘇俄方面，對於「滿洲國」的要求，未能圓滿答覆。「滿洲國」政府遂嚴加催促交還車輛，同時，在四月七

日，電命她的官吏，決意用實力來阻止蘇俄方面的行爲，終於，東路；後貝加爾和烏蘇里兩鐵路貨物聯運，被封鎖了。至於，國際交通機關的華亞聯絡列車，在滿洲里的聯絡，並沒被阻止過。但是蘇俄方面，竟對於由滿洲里擬將開往東行的國際列車和日本軍用列車的開車，加以防害。這等列車由於「滿洲國」和皇軍的抗議後，方准開車。

以後，蘇俄方面，承認「滿洲國」方面要求的一部，據傳對於運入俄邊貨車的交還，業經同意，我們對於其他各項問題認爲在蘇俄方面，也沒有任何可以拒絕的理由。「滿洲國」交通總長丁鑾修氏，關於東鐵，曾經說過：「世間似乎以此爲重大問題，而相驚擾，其實不過擬於能鐵執行業務上不合理之處，當然的，加以匡正之處理而已」，我們對於這種問題——應作局部談決的見地——非常表示同情，無論怎樣，作它背景的俄滿兩國的關係，互相結合很密切，所以，動向怎樣是和東亞和平有重大的關係。

我們很盼望——蘇俄當局要從大處着眼，使目前的東鐵問題，得以正常的解決。可以將她素日所倡說的「和平政策」放大，此次糾紛在於管理權分配的不平均，所以，在這個時候，應當把俄滿管理權平等懸案，用適當的方法來解決它。

(三) 東京時事新報

東京時事新報在四月二十一日，在「應作局部的解決」之下，有所批評，觀點如左：

這是很難理解的事情——爲什麼蘇俄政府爲東鐵問題，將責難的覺書，送致前來。蘇俄方面所提——軍事運輸費；過路運輸，車輛收回……等問題，都是屬於中東鐵路營業方面的。蘇俄如果有理可記，那麼日本和「滿洲國」更有理可說了。要拿東部匪賊劫掠，來誣目「滿」的計劃和反俄的舉動，這實在是屬於脅迫的觀念。

蘇俄將這小問題，集合在一起，提出外交覺書，蘇俄可以說是個好事者。關於中東鐵路問題，俄滿兩當事國，就可以處理，無須用第三者——日本加入，若看中俄本俄兩協定的精神，向日本提出抗議，並沒有可以接受的道理。在蘇俄對日提出覺書，或者因爲「滿洲國」向無正式外交的原故。但是，無論怎樣，以現實的事實來作基礎，在所部的圓滿解決，是最相當的了。

關於中東路年來的問題。能到這樣糾紛的地步——可以說是由於猜疑，誤解，和感情不合的結果現象，從局部可以解決的小問題，歸成國交上的重大問題，對有那方面都是不利的



## (乙) 雜誌方面的輿論

茲將外交時報在七月十五日時論上曾發表過關於中路的意，今略述如左，以觀梗概。

關於中東路的售路會議，一時有停頓的現象，前途商談很不容易，這是使我們成爲遺憾的。蘇滿兩國應當想一完全圓滿辦法，將此問題解決。日本是居於斡旋的地位，若蘇俄沒有誠意，那麼，問題很難解決。並且，出賣中東路，對於蘇俄是有利益的！中東路是帝國時代的侵略工具，現在，若讓渡「滿洲國」，在東方的舊怨可以剷除，在東亞可以成爲盟國。蘇俄可以減少她國民的負擔；可以減少設施費用，出賣所得的大批款項可以補助建設事業。蘇國若將中東售妥，就有承認「滿洲國」的意味了。鐵道的收回，可以說是蘇俄援「滿洲國」的復興，並且，爲蘇俄和「滿洲國」安定極東和平的良好影響，希望蘇「滿」兩國政治家，要從大處着眼，要有誠意的交涉。

## (丙) 官方當所的輿論

### 一 日本陸軍當局

日不陸軍當局對於蘇俄政府的抗議，抱如下的態度：

一，蘇俄以爲日本在滿洲事件的當初，曾擁護遼東鐵的權益，現在，是破壞她的約定，可是從東鐵東部線方面猖獗的馬賊，高揭赤旗來看，反是蘇俄所嚇使。

二，機車和貨車，運入蘇俄境內，本係不合法的舉動，請她立即交還，是當然的道理。

三，「滿洲國」的日本官員，隔斷後貝加爾鐵路中東鐵路的聯運，而防害歐亞的聯絡，但對於這種事情，和蘇俄方面並沒有什麼協定。

### 二 日軍部觀察和主張

軍部方面關於會議打開策觀察如下：

一，關於出讓價格，雙面的主張，相差太遠，蘇方如果仍堅持主張她所要的價格，交涉自然難以成立，然而，今後折衝，如果拿日蘇間公賣漁區時的盧布折合額，決每盧布拿三十四五錢來計算，那麼二億五千萬布和七八千萬圓相當，這樣可以和「滿洲國」主張的價格接近。如此辦理，則出讓交涉纔能打開。

二，在第四次會議的時候，對於中東路所有權的問題，曾有所議論，此種問題，只有使兩國的感情惡化，在我國自斡旋會議來說，以後會議如果擱淺時，勸兩國代表，謀政治上的解決，也是一種辦法。

三，蘇方在會議的態度，想要使「滿」方承認所有權在蘇俄，此種態度，如果不改變，會議前途，只有陷於僵持的道路。

關於中東路收買交涉，日陸軍當局，在表面上，雖然，抱守沈默，從實看來，完全反對俄方，而贊成滿方的主張。

一，「滿洲國」擬收買幾乎已經喪失她經營價值的中東路的理由，完全關係於該國在國際交通上所負使命，所以，俄方若故意抬高賣價，不能不令疑惑她是缺乏誠意的。

二，若因對俄方主張，持放任態度，以致使交涉決裂，則等於從「滿洲國」承認俄方單獨所有權來進行交涉，並且，或屬俄方真意所在，也未可知，所以應當先明瞭這點。

### 第三節 蘇俄出賣中東路的原因

蘇俄的出售中東路，固然是屈服政策的結果，但是，蘇俄能够把佔政治，經濟，軍事重要地位的中東路賣掉，一定是具有許多的原因——她才肯甘心放棄的。她所以出賣中東路的原因有八種，述之如下：

(一) 中東路是沙皇時代，作侵略工具野心，而來建築的。從十月革命後，侵略的野慾，漸漸減度程度，專注重於國內經濟的計劃，顧及不到侵略其他國家，這樣，中東路的主要目的已經失去了。

(二) 中東路是由民衆攤款來建築成的，所以不能輕自放棄，可是鐵路所負的固定費用 (Fixed expense) 很多，不得不勉強維持，因是中東路在賠累的情形下，還得繼續營業，蘇俄每年擔負一二〇〇〇〇〇〇布，作維持鐵路的用款。現在能够得到大批金錢，去了重的負擔。這也是出賣原因的一種。(見華北明星一九三三年，五月九日 (North China Star))。

(三) 蘇俄現在纔開始進行第二次五年經濟計劃，不願在中途和日本帝國主義正面來衝突，更足怕者，恐和日本的衝突，引起了各帝國主義者反蘇俄的聯合戰線。

(四) 中東路從九一八事變後，處處被日滿壓迫，像中東路和後貝加爾鐵路相接的被截斷，

蘇俄不堪日「滿」的壓迫，遂有意出賣。

(五) 從東北失陷後，洮昂四洮瀋海吉海等路，都成南滿線的給養線；黑龍江西部的產物，被大連所吸收，等到吉會和延吉三姓鐵路完成，雄基濟津二港，足以包圍海參崴，握住中東路的咽喉，這樣中東路的勢力和經濟價值就要失掉了。日本最近決議延克線以達海倫呼海爾線，又在吉敦線的拉法站，築一路直達哈爾濱，以吸收中東路的貨車命脈，中東路在北滿的地位，也不能還保持住它固有的優越了。在這些情形下也是蘇俄出賣的原因。

(六) 蘇俄鑒於中東路是日俄戰爭的主因；又將作日俄戰爭的導火綫，外受環境的壓迫，內看本國實力還不足和日「滿」戰爭，共同經濟的中國，又沒有應付能力的辦法，這也是使蘇俄出賣的原因。

(七) 蘇俄藉出賣中東路的手段，可將她遠東的軍事，從容佈置，因為買賣交涉，還得雙方有誠意，況且兩國間買賣鐵路問題，不能拿貨物來比，中東路的內部和債務等的問題更是複雜，在一朝一夕的時間，是不能够圓滿成交的，在此遷延期中，蘇俄可佈置軍事了。

(八) 中東鐵路在蘇俄軍事上佔着重要的地位，以前已經被敘述過了。因為這種關係，蘇俄

在軍備未完成以前，應當想法來保護它，售路談判——就是保護的一種，因為鐵路既然蘇俄提議出售，這路在將來有為完全日「淪」所有物的可能，所以在談判的期間，應保持其原來狀態，絕不能再施大規模的破壞，這樣，蘇俄可以自己隨意運用了。

#### 第四節 俄人對於中東路的輿論

茲將蘇俄報紙，雜誌的輿論略述出來，可見俄人對於中東路問題的一斑。

蘇俄「消息報」關於出售中東路東京會議的交涉，作如下的評論：

「這種交涉在東京已竟經過兩星期的交涉，既然拿很大的國際鐵路作為直接目的，又拿保障遠東和平作一般旨趣，那麼，這種嚴肅多涉的結果，經過兩星期，不能不說是時間短促了，在這個短時間後，我們還沒有理由來斷論這交涉的結果，或者藉交涉初步的形態，而加以一般的揣測。但是若對於蘇聯和「滿洲國」代表團所提的覺書加以研究，則引近了某種的觀測。若看蘇聯代表團的覺書，辭意斬截，沒有任何可以捉摸的地方。中東路的售價，係以極精密的核算規定者，

至於「滿洲國」的覆轍，正是相反的，其中有很多足以驚疑的地方，顯然「滿洲國」代表團還屬幼稚，沒有充分的經驗，以應付這樣嚴重的國際交涉。他唯有向會議席上提絕對沒有理由或和中國路絲毫沒有關係的問題以阻止會議的進行。這種態度，實在和以前在莫斯科及在東京進行預備交涉的時候，重視敏捷解決這問題的必要時發言的精神，互相矛盾。「滿洲國」代表團所引為得意，就是在目前問題，不在中東路整個的出點，而在蘇聯對於中東路上一部分權利的出賣。這種觀點者。歷史的以及法理的立場來論它，實在是不值得批評的」。

「消息報」至是，又例舉各種承認中東路作蘇聯財產的文獻和條約，並指出一九三二至三月，「滿洲國」曾承認以中俄及奉俄協定作為對中東路共同經營的基礎。該報又追述出席一九二二年華盛頓會議的日本首席代表松平，在他當時演說時認明中東路是蘇聯的財產，是以中東路的屬於蘇聯是不可否認，無以爭辯，更絕對不應致疑的事實，任何列強也不得加以爭辯。該報又稱：成爲問題的是「滿洲國代表團」，因為甚麼要作出這樣危險的航行，對於中東路權利故事曉曉呢？這是顯然的我們要將路價減低的一愚笨的企圖所巨成的」。

「消息報」力圖，「滿洲國代表團」故將中東路證明價值很小，並且現在虧本的種種企圖。

並謂，東京的交涉，在解決中東路問題的基礎上，將造成使該路成爲很得利的企業所必須的條件，同時，並且可以改進遠東一般的形勢。該報謂：問題的中心點，就在這個地方。結果，「滿國代表團」和顧問等，來到東京，確係抱有善意及切實的願望，從蘇聯手中以公過的價格取得中東路，這種問題，應當討論。蘇聯的輿論界具備一切理由向東京會議上蘇聯代表團的對手方申述：「列位紳士們，請注視營業！」至於蘇聯代表團固係以嚴肅的意態臨於東京的會議者，你們的來，係進行交涉，還是延宕交涉，這個時候正是你們表現的時候呀！」

蘇俄「真理報」對於中東路的在東京出賣會議六星來談判情形，總括批評如下：

「蘇聯代表團，爲的是使談判成功計算，曾經將中東路價格減低五千萬金盧布，這種減價行動，給予日本報紙對蘇聯的誣評，明白的反證，因爲日報一再宣傳，蘇聯政府的傳路談判，不過是一種把戲，藉以延宕局面云云。我們不難揣測，這種宣傳消息的來源，和公開鼓吹傳路談判對於實際沒有裨益，並且，主張以武力公開奪取該路的日本一部分人物，完全是一致的。這種人物，方準備反蘇聯大戰，並且，窺伺蘇聯在國際上的困難，對於中東路出於以武裝「免費」購買的一途，不料數月以來，蘇聯外交政策的成功，顯然地可以看得出來，我們因爲這種關係，特別失



望，這是沒有疑問的」。真理報又稱：「和蘇聯國際形勢相對立的，實在是日本國際形勢的惡化，她繼續的孤立；她和英美關係的緊張化，她和最大資本主義各國商業競爭的嚴重化，和她和現在雖然危弱而還沒全亡的中國，直到今日缺乏真實的妥協」。

「蘇聯對於日本的政策——是一種絕對立者，已經屢次證明過了，蘇聯的原則，是建設在和平穩定蘇聯和日本邦交的基礎上，假設在完全的可能上，得日本的行動，不迫使蘇聯放棄這種原則，蘇聯將來在遠東問題上的立場，也拒絕和任何國家妥協」。真理報又稱：「東京報紙的本身，曾在最近指出東京談判的成功，已受日本軍界的阻撓。他們主張談判決裂，不這樣，蘇聯必須立刻接受「滿洲代表團」提出的價格。假使「滿洲代表團」的意響，不在以商業態度討論中東路價格問題，這就是表示他們並不希望，購買這條鐵路。假使日本外務省不提議對談判加以調解，在東京會議前，自願幫助中東路的售賣達到一種協定的允諾，那些全是空談了。假這些都是日「滿」政府切實的議決，他們將要打斷東京的談判，並且保數軍界致力奪取中東路的觀念，很明顯地暴露出來了」。真理報又評論謂：「蘇聯對於中東鐵路長文作成遠東各種可能的糾紛的根原一層，絲毫沒有任何興趣，她同樣的，不能接受大橋的哀的美敦書，蘇聯政府對於蘇聯和日本政

府友誼的穩定，不但努力，並且來實現它，在中東路問題上的立場，也是基於這種原則。假使蘇聯這種苦心孤詣的願望，不能在日軍當局方面得到一種回響，並且，日當局方面甘心執行政治玩弄者（指日軍界）的意旨，對蘇聯代表商業式的讓步，臨之以破壞東京談判的手段，要圖奪取該路而從事於軍事的冒險，蘇聯政府和全蘇聯的勞苦大眾們，將要洞悉中東路談判的失敗，並不是由於該路價格規定不能一致，實在是範圍主義若圖謀不軌，和東京軍事冒險政策達於勝利的結果！

蘇俄「公報」對於中東路的輿論如下：

此間接伯力訊稱：中東鐵路管理局「滿」國代表，請求紐約國家城市銀行哈爾濱分行，供給關於中東路賬目情況的消息，該分行業已拒絕供給，「滿」國代表同時向遠東銀行及其他和中東有營業關係的外國銀行同樣的請求，這種請求，實際破壞和這等事情有關係的現存規定，因為根據章程，這種所請求的材料，是由鐵路經理部每日報告中東路管理局者。哈爾濱當局聲稱：「滿」國代表預知各銀行必拒絕這種請求，不予供給消息，因為這種關係和銀行慣例所根據的規定相抵觸。現在都深信這種請求是由日正駐「滿」顧問所慫恿，同時他們又有其他步驟，這樣，能够

掀起衝突，同時使人得中東路業務已陷入紛亂狀態的印象。同時根據伯力的另一消息，自「滿」國截斷中東烏蘇兩路聯運後，就有大批貨件堆積於綏芬河站，等該站積貨正擬設法移送時，該路東段又告匪警，有工人一羣在八道溝子和小綏芬修理路軌，竟被匪類驅走，這等匪類，在其範圍內，設置武裝步哨。在鐵路經由黑格明海到太金嶺的區域內，匪衆傳爲公開組織。今天蘇聯政府公報「伊斯維斯太」著文評述日本讀賣新聞的記載。日本稱，東京中東路談判中的「滿」國代表，已決定於適當時機，必使談判決裂，因蘇聯在表面上所作的讓步，僅僅是一種策略罷了。伊斯維斯太報稱蘇聯在東京談判進行中爲求得解決的和平政策的表現，絕不是像「滿」國所擬拮据的策略，蓋阻難會議工作倔強態度，並不是出於蘇聯代表團，是出於「滿」國代表團，「滿」國代表團的這種行爲，似乎是被這些分子所左右了，大概是他們樂於強佔中東路，不願意對這種事態有和平的解決。

## 第五節 蘇俄關於中東路事件的宣言

### 俄外長關於中東路之宣言

一九三三年五月十一日莫斯科電，由蘇俄確曾提議出賣中東路於日本，或「滿洲國」，蘇俄外長李特維諾夫對於塔斯社之答問中證實，李氏宣言如下：

余與日大使太田之談話中，確曾提起，因「滿洲國」當局之行動所造中東路之嚴重形勢，及全足以增重蘇聯與日「滿」糾紛之問題，為謀一可能之解決糾紛辦法，余乃提議由「滿洲國」贖回中東路之可能，意即由蘇聯以中東路出賣於「滿洲」當局，作為解決目前國難之一最急斷方法。中國亦確曾來電詢問此事，反對蘇俄政府以中東路出賣於中國政府以外之任何人。中國大使為此事亦曾致一備忘錄於我國，惟中國政府所舉之理由，與蘇俄政府之正式條約承諾，及事態之實際狀況，均有未符之處。中俄及奉俄協定中，未規定中國在適當期限前贖回中東路之權，亦未限制蘇俄以該路售之他人，尤以對方為「滿洲」之一，現該勢力且在實際上行使中俄及奉俄協定中之華方權利義務者。更有在最近之十八月來，事實上中國政府及其統屬勢力，在中東路上已中止為蘇俄之實際共營者，此種可能之失去非由於蘇俄之故。惟中國政府不能依照中俄及奉俄協定行使

其權利及義務，在過去十八月中，中國政府亦不能依照條約留其代表於中東路理事會，對於「滿洲」當局之破壞中東路權益，已不能訴告，中國政府亦未設法保障該路之常態工作，故中國政府在十八月來之未能完盡中俄及奉俄協定中之義務，使彼失去自協定所取得之正式及道德權利。當現任中國駐莫斯科大使顏惠慶博士致余在日內瓦談判恢復中俄邦交時，顏使提議雙方應換文承認中俄及奉俄協定之不可侵犯性，余接受此議，惟加以保留，謂滿洲之形勢轉變，應使中國政府不失去其完盡協定責任之可能，當時中國政府，反對此種保留，因其在事實之爲不可能也，余以爲以上所述，已證明中國政府不能反對蘇俄之出售中東路，尤指出賣於「滿洲」當局而言。至於蘇俄出售中東路之動機，則可略如下：沙皇政府之建造中東路於外國之「滿洲」境地，無疑爲由於帝國主義之目的，蘇俄政府從未有此種目的。十月革命後，中東路已中止爲一侵略之工具，惟因該路之建築費出自蘇俄民衆，故蘇俄政府不得不保護其所有權及在該路之利益，蘇俄政府常欲以該路售予中國，惟後者不能購買之故。現時此路，爲一純粹之商業經營，又因其通行於外國境土，乃以同等之管理權及半份之贏餘，贈與該境土之主人，以示公正。然而中東路當成爲蘇俄中國與「滿洲」之一糾紛來源。吾人當均能憶及一九二九年中東路之衝突。爲除去此種衝突之來源

，蘇俄政府於一九三零年與瀋陽及中國政府之代表談判出賣中東路之事。此項談判，至一九三一年秋，因滿洲事變之發生而中止。現則出售中東路之問題，又告成熟，由於上述之理由，蘇俄提議出賣中東路，吾等之提議已屬示蘇俄府之和平意願，吾等以爲對反此事者，或出於願望日或蘇滿關係嚴重化之理由云。

## 第六節 蘇俄發表日本奪取中東路陰謀文件

（按）日本駐使「滿洲當局」於九月二十四日上午六時拘捕中東路俄方重要職員加列那等以後，聯聯政府即非正式聲明：「據伯力報告：現在哈爾濱方面盡人即知，自「滿」當局所擬定之奪取中東路計劃，係在東京中東路舊寶會議中「滿洲代表團」主席大橋氏之發動下開始準備者」。（據莫斯科九月三十日塔斯社電）嗣於同月二十九日威嚇日本，將公佈日本奪取中東計劃之文件（據莫斯科九月二十九日合衆社電）。日外務省對之極端否認（據東京十月九日中央社路透電）。日蘇關係，至此遂呈劍拔弩張之勢。

復據莫斯科十月八日塔斯社電，「塔斯社」發表左列消息：

九月二十一日蘇俄外交人民副委員長薩可尼可夫致日本駐莫斯科大使太田，以及九月二十八日蘇聯駐東京大使致日本外務大臣廣田弘毅之警告書，曾指出蘇聯政府手中擁有正式日文文件，是以將滿洲境內關於中東路所實行之步驟，確立其責任在日本政府方面。

現在「塔斯社」暫將此類文件之一部公諸世界，以見日本軍政當局審中東路計劃之準備。

此類文件，完全揭露日本在此項計劃中所充之角色，而對彼宜力宣言謂「滿洲國」獨立及日本在滿洲當局旗幟之下進行掠奪行為時所揚言之旁觀地位云云，予以澈底之推翻。

此類文件，尤使下列事實責任人共視，即中東路上蘇聯職員之被捕，決非彼等「不正行為」之結果，實際乃為實現日本軍司令官及日本其他官吏參加之各項會議中所決定之掠奪計劃，而被遂行者。

「塔斯社」首先發表者，為此川文件之一部，名為「日本駐「滿洲國」大使，致東京外務大臣之報告」。該報告內稱：

(文件第一號)

「湖自本年春季開始，「滿洲國」方面對於中東路已採取若干步驟。爲防止中東路車輛之駛開，遂將勃格拉尼契那雅站路道交通截斷。爲使東京購買中東路會議有利於我力起見，最近亦已採取若干手段。滿洲方面不願使上述步驟之實行，表示爲對東京會議之壓迫，是故力言此類步驟純爲對內性質。基於此點，「滿洲國」極力主張：(一)在「滿洲國」主權範圍內，盡量符合「滿洲國」法律及其對中東路與該路全部機械之預定計劃。(二)對中俄及奉俄兩協定中與「滿洲國」主權矛盾之一切條款，根本不承認，不以中東路作爲一商務企業之一般現狀之基款，均不承認，因此類條款與中東路現狀不符，是故不能予以承認(此點在東京會議宣讀之「滿洲國」覺書已皆指出)。

爲實現此種主張，遂有下列諸具體步驟；

第一，堅決要求確實的改良中東路條件，規定固定之運費表及廬布換率，並出局長之權限問題，以後須有滿洲副局長之副署，否則局長之任何行動，概不能認爲合法。在此點上對蘇聯力



而發表一宣言，乃必行之事，且必須堅持到底。求其實現。

第二，我國之警察官吏及監獄當局，對中東路上之共產青年團體機關，戰工會及其他非法團體，均在搜查中及詳細探訪中。對於彼等必須採取斷然之手段，詳情則視各團體之性質而決定之。現在各處反共產黨活動均已展開。因察於奪取此路之可能，路員全警等之動員及工作（？），大致之分配均在演習中，以爲初步之手段。現在對於此路上每一蘇聯職員之地位均有詳細之調查，對於中東路俱樂部及其他公共團體亦均施以迅雷不及掩耳之檢查。

第三，鑒於邊境上不時之衝突，應提出堅決抗議。反對蘇聯方面之非法行爲。閣下自我國哈爾濱總領事方面可以知悉，「滿洲國」交通部已在最近中東路理事會會議上提出局長與副局長權限平等問題，及監視該路監察委員會行動之方法問題。

「上月二十五日此間接到大橋氏（現在東京舊路會議「滿洲代表團」主席）來電稱，因東京談判之延宕，頗宜採取積極的壓迫政策。根據此點，此間乃於本月二日召集一會議，由日本政府及軍事當局首腦分子列席。大使館方面出席代表，爲谷正及花輪義散參贊。此會議係在「滿洲國」國務院內舉行，因考慮關東廳新任廳長之蒞臨，會議中途將於將來如何改變對中東當之具體辦

法一層，加以討論。當時所宣佈者爲吾人主張採取法律步驟，不宜訴乘武力，且無論如何，在用武力以力，吾人五爲必須首先與各有關係機關達到一種同意。谷正參贊認爲在滿洲服務之日本官吏立場均屬非常堅決，乃宣佈東京談判進行成功，「滿洲國」方面必須於兩個月內對於建立統一步調問題，必須達到一種解決。同時谷正參贊因慮及日本之地位非至一九三五年不宜在大陸上造成衝突，故侵佔中東路之必要，雖十分迫切，仍以避免一切不謹慎步驟爲當。谷正又指出兩「滿洲國」交通部所擬定之辦法，係計劃蘇滿共同管理問題，此乃破壞購路之進行者也。

「總務長遠藤結束會議結果時，表示對於問題之具體解決深爲滿意。」

「下次會議定於七日舉行。」

菱刈隆（簽字）

（文件第二號）

爲「日本駐「滿洲國」大使致東京外務大臣報告」  
（一九三三年九月九日）其文如左：

「本月七日召集之會議，於九日閉幕。地點在「滿洲國」國務院。經一度辯論後，對於本月八號由部中負責職員列席之會議所擬定之具體行動計劃開始討論。最後一致決定實現所定之計劃

但須軍事當局與我國大使館將詳密報告分別送與各部。對於上述各項。第一，關於第一部第四項，應否施以大規模警察檢舉並逮捕重要職員，擬須事前開一會議，加以決定。第二，因實行計劃之第二部分頗形困難，應在可能範圍內，擇適當機會實行之。第三，計劃之第五部分，將於事前加以偵察後，即付諸實行，尊意對此如何，乞即電示，菱刈隆（簽字）」

（文件第三號）

亦爲「日本駐「滿洲國」大使致東京外務大臣報告」（一九三三年九月九日）其文如左：

「爲促進購買中東路之談判起見，此間已決定下列諸步驟：

第一，利用中東路監理會外，及該路其他機關，以蒐集有關蘇聯路員非法行爲之材料。並交出彼等於業務處及警察廳，以便偵查。爲達到此項目的計：（甲）令監理處收集材料並進行調查。（乙）對有關係諸人。加以傳訊。（丙）對被告施以考察，於必要時可在提起公訴後加以逮捕及（丁）必須適當注意，勿使人對於廣泛的警察搜檢，得有誤謬之印象，故搜檢範圍，初不防計劃爲小規模的。且祇速肅次要分子。唯在調查進行，間。此項計劃勢將擴小而較重要之職員亦在牽涉之中。時所難免。

第二，「滿洲國」交通部交訓令理事長，此後路局局長之行動與命令，必須有副局長（滿洲人張明哲——塔斯社注）之批准，如違反此項辦法，理事長必須認為非法行爲，或否認其效力，或將追究至法庭訊辦均可。必須訓令理事長，將此事通知上述理事會及各處處長，此外交通部須在最近期內，訓令理事長關於運費問題，職員數目平等問題等等（此款交路路行政處辦理）。

第三，對於居住哈爾濱及中東路鐵道區內所有蘇聯公民之職業，居留目的及護照，加以調查。對哈爾濱商業學校及鐵路全線上之路員俱樂部，亦須加以調查。此外對於其他各種共產黨機關，須施以有力制裁（交警察署辦理）。

第四，對於遠東銀行所欠之稅款及其活動，與中東路消費合作社，須加以查核。爲此款目的，監理處及財政部可傳訊上述各蘇聯機關中之負責職員且其往來款物及帳簿公文，均須加以查核（交財政部辦理）。

第五，擬定計劃強迫中東路所有私人債權人，控訴該路，然後查抄處路財產。關於各債權人選擇何項財產而予查抄一層，可與彼等事前開一會議討論之（交處路司法處會同處路行政處辦理）。

第六，從速對中俄戰事以來被捕之俄羅斯自衛軍 彼等之案情尙未完全偵察完竣）進行裁判，並予以釋放（交司法處辦理）。

第七，在實現上述各步驟時，須對下列各事加以特別注意：（甲）須迅速實現上述步驟。（乙）實現上述步驟時，表面上須與東京會議毫無牽涉。（丙）對上述步驟之極端的秘密，必須特注意，勿使外間發表，（丁）警察署署長，及路局司法行政處處長與其他首腦人物須不時前來哈爾濱，冀於實現上述步驟明內，毫無間斷。（戊）除與哈爾濱一切「滿洲國」機關保持聯繫外，尙須與哈爾濱日本軍司令部建立密切之接觸，且經過該司令部與駐滿洲之日本（軍團）乃憲兵隊發生關係，（己）在上述步驟實現期內，「滿洲國」內政部報告。姜刈隆（簽字）』

#### （文件第四號）

爲「日本駐哈爾濱總領事致日本駐「滿洲國」大使報告」（一九三三年九月十九日）其文如左：

「本日（即九月十九日）職在駐軍司令部與警察署署長高尾君，司法處處長栗玉君，交通部代表森田君，及其他現在哈爾濱之日本「滿洲國」官員會晤，職等對來電所開辦法之實現方式，加以討論。職等討論結果，咸主張以本地方力量實現之。詳情如左：

第一項 (甲)關於算電中第一條，職等決定於本月終，對負責駛走機車之六人實行逮捕及拘禁，另有一人，可以濫用鐵路用品控訴之。茲列其單如下：(一)秘書處處長加列那，(二)機車廠主任，拉夫羅夫，(三)車輛材料處處長阿布羅夫，(四)財府處處長古比列(彼等現均在哈爾濱(五)滿洲里機車廠主任悉兼柯，(六)滿洲里站長阿布拉孟柯，(七)綏芬流站長加第爾。

(乙)由路局監理處將上述越軌人犯，究至地方檢察廳訊辦。

(丙)住居滿洲里及綏芬河諸人，由邊防軍加以逮捕，然後送為哈爾濱，此間對被捕各犯，究施以總檢查。

(丁)成節一執行委員會，以嚴密工作之進行。

(戊)在實行上列各項行動，無論任何私人，記者，或任何宣傳機關代表，均不准對警察署所發表之通知消習有所干涉。

(己)在逮捕時，如遇有任何抵抗或破壞行為時，可立即以武力對待，

(庚)檢查完畢後，中東路監理處即進行第二批逮捕。

第二項，因恐對各別案件缺乏機會向中央請示時，詳細辦法，得由地方負責人擬定之。

第三項，尊處所開之第三條，將於十月十日甚至十五日實現所開第一條後，實行之。（森島簽字）」

## 第七節 法人眼中的中東路觀

最近日俄在中東路的衝突，據法人的觀察如下：

日俄兩國的衝突，使滿洲問題，在國際政治上又佔着重要的地位。法國在中東路具有密切的財政關係，自從蘇俄提出售出中東路消息發生後，法國人民都起了恐慌。法人都沒料想到——日本有意獨佔權益，不顧及到他國的利益。

從五月十日巴黎太晤士報（*The Times*）的社論裏，可以看出法國政界對於蘇俄提出售出中東路所抱的憂慮。該報起初說中東路和國際的關係，並且和法國的關係。對於財政問題，太晤士報曾表示疑問！「就列強在中東路的一切利益來說，中國在這路上，所應負的義務，已經由華盛頓會議的決議案明白規定。試問在購買該路以後，「滿洲國」究竟將以那種的方式來接受中國對於

列強所負的義務呢？

在一九三三年二月二十四日，國聯大會通過滿洲問題報告書以後，「滿洲」是永遠不合法的，法國不應當來考慮怎樣和「滿洲國」達到財政協定，是誰以現金來償還法國的債權，或者是誰答應來償還；法國應當向日俄兩國發出警告，申明以中東路管給未經承認的傀儡國家，法國是認為無效力的，並且，應當用極有效的方法和手段，來擁護日內瓦中日問題顧問委員會，使該行不承認「滿洲國」的建議。

太晤士報社論上，就政治的影響來說，有下列的話：

「從政治的立場來說，中東路由日本直接購買，或「滿洲國」購買，都會發生出來重大的結果。中東路的購買，就是說日本將要統治，以前俄國勢力下的區域，就要發生出「蘇俄本國和滿洲國」間的交通，將被日人截斷，海參崴和沿海省也將要有被日人佔據的結果。這些，是可能的，來促成日俄的衝突。但是，蘇俄因為距離遠東過遠，防禦不便，和如果和外人戰爭，那在國內的共產黨政權，將要危殆了。蘇聯不得不避免戰爭。甚至於，假設如大批鉅款（三千萬金盧布），來作中東路的交換條件，蘇俄憑着放棄權益。這不足以保持住長期間蘇俄在遠東的安全。因為日



本是得寸進尺，野慾無限量的。

(本節譯自“people's tributes” vol 4: No 10 “France and the Chinese eastern railway” (或譯作法人觀察下的中東路出賃問題) by C. Kaye Wye, 榮華照晤士君譯意。)

## 第八節 美國關於中東路的輿論

俄國對於中東鐵路問題的態度，向來是抱消極的。一般人都是這樣相信——這是由於俄國在這方面和日本作戰，不僅僅是不能希望勝利，而且，恐怕還要引誘勞農政府，到崩潰的地方，這次，俄國的對日態突轉硬化，似乎是由於本年度的農產物收穫較好，和國內秩序改善的原故。

(見紐約，泰晤士，一九三三，一〇，一一。)

俄國的全部報紙，都揭載着，精烈的反日論說，並且，闡明日本佔領北滿鐵路的陰謀，這是

一件很可以注意的事情。據傳說因爲日俄風雲緊急的消息，俄國的大批訂購使波蘭的軍事工場呈着活氣，西伯利亞鐵路已費被改善，俄國陸軍向西伯利亞集中云云；但是，這是很可以疑惑的事實，蘇俄果置準備開戰麼？中東鐵路交涉果能够擱置了麼？

（見烏禾爾，斯托里托，加拉爾，一九三三，一〇，一六。並參照蘭豪君譯意）

## 第九節 日「滿」對蘇聯發表日本奪取中東路文件的

### 聲明

（按日本政府對於蘇聯政府發表關於中東路陰謀文件，非常加以重視。外務當局在十月十一日，十四日兩次非正式發表聲明。（滿洲國國務院總務廳長「遠藤柳作氏也在十八日，以談話形式，發表聲。茲分記加左：

一，日外務當局十月十一日的聲明

「蘇聯政府何故發表此種文件，其意何居，殊苦於索解。日蘇兩國關係之將來，一繫於蘇方

態度如何而決。上述文件之真偽，如何，姑作別論，於有交關之關係，一，國獲得他國之秘密文件時，於公佈之先，應示諸該政府，乃外交上之禮儀。蘇聯政府不經此手續，而即將上述文件，作為公式文而發表，揣其用意，不外欲藉文件之發表，以刺激日本之輿論耳。

二，日外務省十月十四日的聲明

一，蘇聯政府欲向全世界誣訴日本立於，「滿洲國」北滿工作之背地，唆使「滿洲國」買贖中東路，更擬使以強力侵奪等，藉以表示日本之不信行為。

一，蘇聯因日本國內之對俄關係有主張強硬措置者與主張保持友好關係者兩派，就而欲引得和平分子之同情，籍而箝制強硬所，更期使國內對立之激烈化，輿論之分裂，並以現在日本立場，在一九三五年之危機前，不得對俄傾注全力等理由，而謀與刺激。然而蘇聯之認識可謂完全錯誤。

一，全世界對於蘇聯今次之怪文書，不過認為蘇聯常套手段，指為嘲笑而已。日本國內對於蘇聯想像以外之激論。

一，蘇聯以怪文書故意使其關聯於中東路問題之紛爭及在東京之中東路交涉，藉此理由謀使中東路交涉之遷延。蘇聯竟如斯不懷誠意，中東路交涉或將消滅，亦不可知。

一，日本在極東之地位，已如蘇聯所觀測，決非以空疎的外交機上之理論而築成。故加蘇聯預料日本對於一九三五年之關境，勢將陷入苦境之認識，可謂完全無識的想像。

一，如斯以今回怪文書事件爲發動，而蘇聯不改不改其認識，致在「陷」俄間，將釀後重大之結果，此亦完全爲俄方之責任，特爲聲明云云。

「偽國務院總務廳長」遠藤柳作氏的聲明

此次蘇聯側發表怪文書，略謂本國所實行之中東路幹部拘禁問題，係日「滿」兩國相互合謀而行之，即以東京會議，導入日「滿」兩國側有利立場起見，完全係政治工作云云。徒使日「滿」國民感情，異常刺激，以致事態糾紛，實屬不勝遺憾。要知此次中東路事件，與東京會議，暨日本政府，其間毫無關係。故蘇聯此次宣傳，完全不中正，一般識者，付之一笑。即此次中東路事件，不過「滿洲國」內純粹的司法事件。只趁如斯時機，發生種種誤解，亦未可知。然以如此事件，我國不敢實行，拘索東京會議之途，且使建設途上之我國，國際關係糾紛之愚政，如此怪文書事件，完全不能存在。對蘇聯示可惜之念，希望反省。其理由，第一，吾想蘇聯以我國政府爲日本傀儡見地，捏造怪文書，此事基於對「滿洲國」之認識不足而起。第二，捏造怪文書

之目的，因蘇聯側對「滿洲國」之中東路工作，給與一大箝而起。然我國所採用之中東路工作，係我國時權之合法的發動，於該怪文書，毫不受有何等之掣肘。且此種事件，爲日蘇間之問題，我國關係，寧爲第二次的。又此事件，對東京會議，給與如何影響，一視蘇俄此後所表示之誠意如何云云。

## 第十節 中國人民對於蘇俄出賣中東路的態度

中國政府當局對於蘇俄高中東路的事件，固然是提出嚴重抗議，表示着極力反對，可是，中國人民，對於中東路的認識是非常清楚，自己的田園，竟被人家來賣掉，不但攤不着賣款，還要蒙着重大損失，所以，全國人民都憤慨不平，不期然而然地，一致反抗，反抗的呼聲可以拿上海各大學教職員聯合致蘇聯華大使書，可以看出來，我國人民對於中東路事件的態度了。

「中俄邦交，中斷數年，雙方利益，同遭損失。厥後因國際情勢之要求，輿情民意之敦促，賴外交壇坫之努力，始得言歸於好，兩國人民額手稱慶，殷殷屬望，方望從此攜手合作，共謀人

類福利。不幸復未及匝月，大使國書甫遞，通商條約，尙未議訂，而貴國政府，竟以出賣中東路開，此敵國上下所大爲失望並深引爲遺憾者也。夫東鐵爲兩國合辦之經濟企業，自路成開車八十年後，鐵路產業，無代價歸中國所有，三十六年內，中國有權給價贖回，（見一九〇六年即光緒二十八年中東公司同第十二條），一九二四年中俄協定，又復鄭重規定，東路前途，取決於中俄兩國無他圖置喙餘地。（根據協約第七條），又據該協約第四條，中俄二國政府鄭重聲明，嗣後不得締結有損對方之主權利益之條約與協定。凡此事實，均餘約足資信守，豈容片面破壞，貴國所持片面理由，無所謂救國於九一八事變後，未能參加東路行政，遂失去其在東路之權利與地位，此種言論，與貴國向來之政府，大相背馳。夫日本以暴力，暫時持敵國領土，各國獨視爲非法，而貴國以扶持弱小民族相號召，以國際和平相標榜，竟欲乘敵國上下抗日之際，反予日本以援助，未知將何以自圓其說。此舉不但影響敵國主權，且貴國在國際上，亦將失却同情。倘貴國認爲暫時暴力劫持，可成爲永久合法佔領，則歐戰後之巴黎和會，儘可維持戰前原狀，歐洲地圖，可待和約改造，阿爾薩斯，勞蘭，何必珠還合浦。即貴國於革命之時，會長未參加東路行政，敵並未因此而否認貴國權利。貴國於一九二九年，東路事件發生時，亦嘗最後通牒，敵國不能單獨處

分東路，言猶在耳，今竟出爾反爾，自相矛盾，變本加厲，由處分更進而出賣，開前史之所無，必爲貴國不取，即貴國回憶前言，將何以自解。國際郵聯，對於僞組織郵運，正求抵制之方，而貴國此時反有賣路之舉，適足爲虎作倀，深爲智者所不取。竊恐貴國之出此下策，雖欲避免日蘇衝突以維持東亞之和平，顧其實際徒增糾紛，出賣東路，對於貴國防必成大患，威脅將見愈甚。自暴日窮兵黷武，勞民傷財，竭澤而漁，政府預算，早已捉襟見肘，焉有餘資，其所以不惜巨款以賣中東路者，無非該國借此清算沙皇舊債耳。貴國如墮術中，不啻自生憂患，動搖根本。敝會審慎周詳，權衡利害，用敢竭誠忠告，願貴國毋因一時苟安之心，而貽永遠無窮之禍，而中俄邦交，亦不敢重蹈覆轍。請迅將此意，轉達貴國政府，本貴國立國政策，毅然決然，放棄此種絕端錯誤主張，則不獨中俄兩國前途之幸也。」

以上是上海各大學教職員聯合的呼聲，除遺以上，在全國各省市中，佈滿着反俄的餘音，中東路本是中國的，蘇聯竟「越俎代庖」，擅自出賣，所以，中國人民都對於蘇俄抱不着誠意的態度。

## 第十一節 中國對於中東路事件的聲明和抗議

### (甲) 中國對於中東路事件的聲明

中華民國二十二年五月九日，中國外交部，發表關於中東路事件的正式聲明如下！

關於中東鐵路之地位與管理，最近似見發生某項問題。中國政府茲特鄭重聲明，認僅為中俄兩國在該路享有合法權益。中國在該路之權利，絕不以任何方面之行動而受絲毫之影響或損害。至任何方面無合法地位或非法佔據該路經過之地域者，其行動自更不足以影響中國之權利。關於中東路之一切事宜，應繼續依照一九二四年中俄兩國所訂之協定處理，由中俄兩國取決，而不容第三者干涉，自不待言。任何新訂辦法，未經中國同意者，自屬違犯前項協定，應視為無效，中國政府絕不予承認。

### (乙) 中國對於俄外長關於中東路宣言的抗議書



自從李特維諾夫承認準備出售中東路的消息傳出後，蘇聯政府破壞條約和損害我國合法權益的決心，到現在已經完全判明。我國外交部爲維護國家權利及協約會嚴重抗議，但是，蘇聯竟拿中國的抗議書，置之不理，蘇俄破壞我國權益，已竟具有決心了。

### 中國對於俄外長關於中東路宣言之抗議書

中華民國二十二年五月十三日外交部電令顏大使向蘇聯政府提出嚴重抗議，十四日外交部發表其抗議書內容如上：

顏大使與蘇聯外交副委員長加拉罕十一日之談話，及蘇聯外交委員長李特維諾夫同日在報紙發表之聲言，謂中國政府對於蘇聯當局表示之意見，深覺非常驚異。良以該項意見，既表現蘇聯政府全然忙視條約之義務，且表現蘇聯政府意欲與不合法之組織締結不合法之行爲。五月九日顏大使遞交蘇聯外交委員長之節略，曾對中蘇兩國政府依據一九二四年協定對於中東路相互所處之地位，明白指出。蘇聯政府在一九二四年五月三十一日兩國所締結解決懸案大綱協定第九條第二節中允許中國政府贖回中東路，而絕未允諾任何其他政府或勢力可以取得該路。復按該條第五節

之規定，最爲明確，即中東路之前途，祇能由中俄兩國取決，不許第三者干涉。職是之故，與蘇聯外交委員長所持意見截然相反者，即蘇聯絕對無權將其中東路所有權益，以任何方式讓渡與蘇所願讓與之任何方面。復次，中國政府應請蘇聯政府注意，在上述協定第四條第二節中，中蘇兩國政府相互所爲之諾言，即爾締約政府，無論何方，不得成立損害對方締約國主權及利益之條約及協定。近來中國政府因受優越武力之壓迫，不能參加中東路管理事宜，但中國曾未因此亦且決不因此放棄其在該路有任何條約上暨主權之利益。此項因情勢所生以非中國所能負責之事實，暫時阻碍中國行使該路之管理權，絲毫不影響一九二四年協定條款之效力，暨中東路之地位。中國政府對於因中俄兩國均應認爲離奇事態之發生而使中國政府不得依據上述協定要求其權利之理由，絕對不能承認。蘇聯目前遂得有中國之同意，不能處理其中東路之權利。夫中國當局與蘇俄當局實際共管該路時，非得有中國同意不能處理者，情勢相同，并無二致。中國政府對於蘇聯政府維持和平之願望，極表欣慰，但中國政府有不得不予以指明者，即滿洲之現組織，世界俱認爲係由武力侵略所造成，此項侵略行爲，與一九二八年八月二十七日巴黎非戰公約之精神暨文字，均屬相反，蘇聯且係該公約締約國之一，所有文明國家，均曾保證對於此種偽組織俱不予以法

律上或事實上之承認。今不經中國之同意，而在現狀之下，竟來滿洲之重要交通工具，以蘇聯當局擬採之方式，遞爾讓渡，是不啻蘇聯當局承認一國際所宜告爲不合法之組織，而予侵略國家以援助。此種計劃，一旦完成，頭將與蘇聯政府所昭示愛好和平之願望相反。中國政府基於上述法律暨政治之理由，不得不提出極嚴重之抗議，反對蘇聯政府提議出售中東路，并熱望蘇聯政府將遵照一九二四年協定，重行考慮其對本問題之態度。

## 第九章 結論

本書現在已竟把中東路的起原；經濟概況，政治外交關係的始末，最近的糾紛，和各國所抱的態度——都詳細敘述討論過了，就此告以結束罷！總觀前後，我們知道——中東路的對於蘇俄，在帝俄時代是侵略我們東北的工具，現在的政府，雖然在表面上唱著「和平」的口號，要按實質來說，現在的蘇聯政府何嘗改變她帝俄時代的侵略一貫政策。日本想取中東路的野慾，早已存在她的胸懷中，所以，從日本強佔東北後，拿中東路當作「眼中釘」，必定要把它奪去，不惜正面的衝突。蘇俄已竟料知中東路將來必被日本奪去，在起始的時候，激於直接的衝動，屢次提出嚴重的抗議，後來又想到——假設和日本發生戰爭，有許多點還得顧慮，所以，把由強硬的态度，變成緩和了。一方面，去安撫西歐，免去後顧的憂慮，在他方面，表示誠心和平，故意要「出售中東的把戲，藉以遷延時間，緩和空氣。有利於兩國的決裂。等到西歐各國的締結條約，均經

成立，遼東的聯絡也告完成，國防的工事，也已經齊備，到這地步，蘇俄就改變中東路交涉的方針了。因為日僞逮捕俄員，又提出嚴重抗議，宣佈日方的密件，故意便向決裂的途徑上邁進着。

中東路的主權原歸中國所有，在民國十八年，我國將要收回，蘇俄還不惜於一戰。現在日本嚇使傀儡政府收買，反作將來侵略蘇俄的工具，實在是具有「爲虎作倀」的情形，蘇俄如果真的賣掉它，的確是不合情理的事實。我們看看——現在蘇俄既然準備停當，中東路已變爲運兵的利器，那能使倭奴有所攀援。大戰的爆發，每每因爲些小問題所釀成的，現在的中東路，依據本件上面歷史之觀察，和列強在遠東的暗鬥明爭，可以看出來，中東鐵路不是單純的中俄中日或日俄的關係，而是個複雜的世界事件，如果說滿洲是國際和平中的炸彈，那麼，東錢就是該炸彈的發動彈簧。如果說滿洲是第二的巴爾幹半島，那麼，東鐵將要變成塞爾維亞了。

茲又假日俄兩國人士自己的理論，作全書的結束。

(一)蘇俄外交人民委員長李特維諾夫，在二十二年十二月二十九日，向中央執行委員會大會，提出報告書，其文如下：

一新政黨揚言，欲向共產主義進攻，但在此種鬥爭之掩護下，彼等更從事更狹隘的國家主義

任務，時刻不能忘情於條約之修改，土地之掠奪等。……尙有一國，其半段亦不採取繁複之觀念形態與理論之準備，而自始即以修改邊境，代替修改條約，且不以此項任務付與外交家，而付與諸武夫，恃其砲火兵馬肆行衝撞於亞洲大陸，置一切邊疆與任何人之利益於不顧。……其目的在於犧牲蘇聯之利益，以滿足受危害各國之領土慾，爲實現此種計劃，此類國家，將對我一千七百萬民衆之整個政權加以進攻。……吾人外交之基調，曾在斯達林簡短明確之公式中予以表現，即「吾人不需要外國之領土，但吾人亦不能放棄吾人之寸土。」……我日漸雄壯之軍力，可教訓遠近任何敵人，使之百世不敢離開其自己之國境。吾人在努力與一切國家建設並維持友誼關係當中，吾人正以特殊注意力與致力保衛和平，及願攻毀破壞和平者之國家」。

「蘇俄與日本關係，刻正引起全世界之注意，因日本目前之政策，乃係「國際地平線上最黑暗之雲霧」。吾人以前曾信任日本，故吾人遠東邊境，幾無防禦可言，但自有亞洲軍事行動爆發後，形勢開始變化，日本政府雖迭有聲明與解釋，但未能解釋任何事物，亦未便任何相信其解釋，日政府曾對我後表正式保證，謂我國之利益，特別中東路上之利益，決不致遭受侵害，此種保證，一再提出，直至日本軍隊，逐漸佔據全部滿洲，而成立所謂「滿洲國」時爲止，雖以前曾有種

種約許，但日本固未嘗顧及也。於是不久即有對我人之利益直接進攻之舉，中東鐵路亦陷入崩潰狀態。舉世對吾人頭腦之冷靜及忍耐力，無不驚異，而吾人愈冷靜愈忍耐，日本當局在滿洲之行爲，乃愈厚顏無恥，極盡挑釁之能事，吾人因不欲受其挑釁伎倆之欺騙，乃毅然提出售賣中東路，冀望得回該路之成本費。但在談判中，吾人已斷定日本無意購買此路，而望無代價取得此路。日本當局，不進行買賣談判，而訴諸特殊手段，以軍警力量與白俄罪犯之活動，奪取中東路。

「日本軍隊，刻正向滿洲邊境集中，該地運輸工事，現在積極構築，鐵道大路，正在建築，現在發生之危險不僅在於中東路，且及於蘇聯之邊境，俄政府已開始動員我國必要之軍力，以鞏固我之邊防，吾人不威嚇日本，吾人不貪圖其領土，吾人希望和平生活，並尊重日本的權益，吾人要求日本亦同樣尊重吾人之權益。……」

「當無人與其他國同意某種合作時，吾人不應忘記吾人之對方爲資本主義國家，彼等有不穩定耳，經常變動之政府，於任何時均有準備犧牲民族國家利益之人握有政權之可能，在此種情形下，吾人被迫而自衛，唯有與同樣，甚至較前加甚，充實並改進吾人安全之基本保障，即紅色陸海空軍。」

(二) 日本大阪每日新聞特派員布施勝治氏，十一月十五日自海參崴通電，其文如下；

「近來俄國政府之對日政策，突然自其去秋以來之親善態度，和平方針，變成露骨之強硬態度，其重要根本的原因，要在其國際的地位，近來頗現良好。其最近外交，除對日外，在各方面，皆接連獲得極佳之成績，其與法美之接近，尤為最近之大成功。法本為迄於最近在歐戰列強中始終執最強硬反俄政策之國，美國則為尙未承認俄國之國，然而俄法現已訂結不干涉條約，一方李維諾夫為商談復交，已於七日抵華盛頓，備受歡迎，美國官場，竟以有條約國與使待之。從來固執反俄國政策之法國，何新竟改執如是之親俄政策乎？有人謂先於俄法接近，曾有俄波接近，波爾實為俄法接近之媒介。但余在莫斯科會聞一種外交秘話，大略謂日本界要人，遇華沙時，會向波蘭當道，提議締結日波軍事同盟，由東西夾擊蘇俄此訊傳到蘇俄政治家耳中，俄政府極為重視，乃向波蘭政府，用極嚴肅之態度，作恫嚇之詞曰；一倘日波兩國，出於夾擊俄國之作戰，則俄政府不惟舉西伯利亞全土讓與日本，而集中紅軍於波蘭之正留，一舉殺到華沙。於是，以反俄為政策之波蘭政府，亦不能不有所顧忌，而採取親俄政策。夫日軍要人提議日波同盟之說，固為一種宣傳，然事實上俄波關係，自今春起已漸親密。以此為動機而素稱波蘭後援之法蘭西，與俄

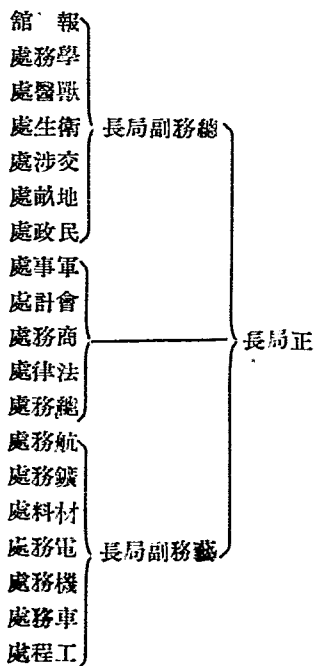


之親善關係，亦日形鞏固，俄英國交，雖同維克公司事件，一時有斷絕之勢，然不久即行恢復常態。至俄國與波羅的海諸國之關係良窳，別無復贅述。又俄國外交最近成功之原因而特應注意者，爲俄政府之方針，自斯達林統一政權以來，已棄其國際主義而採國家主義一事。蘇俄政府指導第三國際，標榜世界革命，煽動各國革命之時，俄國爲全世界所厭惡，及斯達林唱一國內社會主義建設可能之說，專力於國內之建設，現已傾向於國家主義，各國對於赤國之憎惡，遂漸形減少，是斯氏之緩和態度在外交上已收極大之效果。茲有一極饒興味之問題，即資本主義國，採用國際主義時，多由四海同胞之理想，提倡和平主義，及其一旦傾向國家主義，則反出於侵略政策，俄則與此正相反對，嘗其高唱國際主義，爲列強所深惡，一旦轉變國家主義，專必於國內之建設，則反爲列強所親近。俄雖暫棄其國際主義，並非捨世界革命之根本方針，然各國對俄憎惡之念，近年已甚緩和，則爲不可否認之事實。然則，現在俄國外交之難關，唯與日本關係而已。俄在其他各方面既無顧慮，則對日關係，出以強硬態度，乃必然之勢。此種形勢，或將暫時繼續，亦未可知。一年前日俄關係好轉時，余到莫斯科，經過一年，乃於兩國關係惡化之日，離開莫斯科，睹形勢之轉變，誠哉不勝感慨矣！

### 中東路局的組織

中東路局的組織，極為複雜。在國內鐵路中所很少見者。蓋俄國自取得修修築權以來，此路不啻成殖民根據地。歐戰以前：該路高級職員多用俄人，中俄合辦以後，高級職員始有華人。其組織也大有變更，以前組織表中的有關我國主權者。如軍事、民政、交涉、學務、航務、報館等部，均已取消。茲列表比較如次：

中俄合辦以前的組織表





## 參考書

### (甲) 英文書籍及雜誌

- Witte, Count, The memoir of.  
Morse, H, B, International relations of the Chinese empire  
Clayde paul Fihert, International rivalries in manchuria (1689-1922)  
Young, C. Walter, Japan's special position in manchuria  
Asakawa, K, The Russo-japanese conflict  
Kent, P, H, Railway enterprise in China.  
Sokol'sky, G, E, The history of Chinese Eastern Railway.  
Young, Carl, Walter, Railroad-manchuria  
    "Treaties between China and foreign states" published at the statisticae  
    department  
T. Z. Tyan, The legal Obligations arising Out of treaty relation between China and

Other states

Railways problems in China by morgton Chih shu-ph, 1913.

China Year book

Victor A. Yakhontoff, Russia and the Soviet union in the Far East

Japan's rights and position in Manchuria published by: commission on north-Eastern

Foreign Relations, pei-ping China

Far East Review

The China Critic

North China Star

Manchester Guardian weekly Friday May 19, 1933.

People's tributes

(乙) 日文書籍及雜誌

列強在我們的經濟關係

吉野作造

鐵路經營論

國吉省三

第九卷 第四號

一八三

國際商業政策與交通

文明協會

支那經濟通說

東亞經濟研究會

北滿洲政治經濟的價值

久間猛

中國鐵道概論

石川千代

中國經地辦誌

馬琪鐵太郎

中國鐵路關係條約集

日本鐵道省

俄羅斯情勢論

內田硬石

滿蒙特性的解剖

吉倉凡農合著

極東防衛論

鈴木龜太郎

外交時報

鈴木一馬

大連滿洲日報

大阪每日新聞

東京時事新報

(丙) 中文書籍及雜誌

中東鐵路與遠東問題

高佐良著

日本併吞滿蒙論

王慕事譯

蘇俄的東方政策

半粟譯

蘇維埃的俄國及帝國主義的日本

王之相譯

東鐵問題

祁仍奚

中俄交涉論

孫幾伊

中俄交涉史

陳博文

清季外交史料

中外約章彙編

東三省紀略

徐曦

中東鐵路問題

國民政府工商部工商訪問局編

中俄關係中東路之交涉廣略

中委會宣傳部

第九章 結論

中東路問題

外交評論

國聞週報

時事月報

日本評論

申報月刊

行健月刊

每週評論

空軍

大公報

北平晨報

東方快報

上海晨報

雷殷

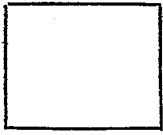


民國二十三年七月初版發行

定價大洋壹圓

(外埠酌加郵費)

版權所有



翻印必究

編者 李榮達  
發行者 李榮達  
印刷者 榮達  
代售處

各省市各大書店均有代售

朔	聯	華	民	東	東	外	李	李
北平西單	北平東安	北平和平	北平和平	北平西直	北平西直	北平中南海	北平中南海	北平中南海
風書	合盛書	友書	大書	快報社	快報社	月報社	榮達	榮達
商場內	市場內	新華街	新華街	經理部	經理部	印刷部		
店	店	局	局	館	部	所		

557  
404015

