

# 全国解放后 中东铁路管理权回归祖国

□郑琦

“

中东铁路这条1903年7月14日开始运营的铁路,经历了清末、民国、伪满、解放战争和建国初期几个历史阶段,先后由沙俄管理、国际共管、中苏共管、日伪统治和中苏合营,历经沧桑,前后持续了半个世纪,直至1952年年底终于回到中国人民手中。



中长铁路时期的中长铁路公司理事会和铁路管理局办公楼。

## 壹

### 1945年苏联红军接管中东铁路

1935年3月23日,伪满洲国与苏联就出售中东铁路问题达成协议,苏联以1.4亿日元单方面将中东铁路及其一段支线卖给伪满洲国(实际是日本)。伪满政府宣布将中东铁路收为“国有铁路”,委托“满铁”经营。日、“满”、苏三方代表签订了中东铁路转让协定。此后,满洲里至绥芬河、哈尔滨至宽城子的一切权利以及属于该铁路的全部财产出卖给伪满洲国,该路督办公署及路警处所属职员隶属“满铁”,中东铁路理事会解散。同日,由日本南满洲铁道株式会社(简称“满铁”)的铁路总局接收了中东铁路,划归伪满哈尔滨铁道局管理。哈尔滨至宽城子被定名为京滨线(长滨线),满洲里至哈尔滨定名为滨洲线,哈尔滨至绥芬河定名为滨绥线。“满铁”为了适应日本的军事侵略和经济掠夺的需要,1935年8月至1937年9月间,相继将长滨线、滨洲线、滨绥线原中东铁路的1524毫米宽轨改为与东北地区铁路相同的1435毫米标准轨距。

1936年9月随着“满铁”的机构改革,滨绥线一面坡以东划入牡丹江铁道局。同年11月滨洲线昂昂溪以西划入齐齐哈尔铁道局,至此东北铁路全部由“满铁”铁道总局统辖。

1945年8月9日,苏联政府根据《雅尔塔条约》对日宣战,苏联百万大军出兵我国东北,相继歼灭日本陆军之主力关东军。8月14日中国政府与苏联政府签订了《中国长春铁路之协定》。“第一条:日



▲长滨线拨轨作业。

本军队驱除东三省以后,中东铁路及南满铁路由满洲里至绥芬河及由哈尔滨至大连、旅顺之干线合并为一铁路,定名为中国长春铁路,应归中华民国及苏维埃社会主义共和国联盟共同所有,并共同经营”,协定的第三条中明确规定中国长春铁路公司理事会的由来,也就是抗日战争胜利后的中东铁路。至8月下旬,进入中国东北的苏联红军全部控制了中东铁路的干线(满洲里-绥芬河)及南支线(哈尔滨-大连、旅顺)。

苏联红军进入东北之后,为了运输的需要,当即将中东铁路干线(满洲里-绥芬河)的1435毫米标准轨距改为1524毫米宽轨,与苏联铁路相同的轨距。苏联宽轨列车可以由满洲里入境,经过哈尔滨由绥芬河出境直达海参崴。与此同时,苏联红军的一些重武器与坦克部队由苏联乘宽轨列车直接进入哈尔滨。

根据中苏签订的《关于中国长春铁路之协定》,苏联派遣铁路员工随苏联红军进入中国东北,接管了中东铁路的主要站段,掌管铁路军事运输。9月12日,在哈尔滨原中东铁路管理局旧址,成立了中国长春铁路管理局,实行军事管理。

## 贰

### 东北民主联军全力恢复滨洲、滨绥线通车

1945年9月22日,中国长春铁路公司理事会在长春成立,接收了在长春的南满洲铁道株式会社。9月27日,即以中国长春铁路理事会理事长名义发布了命令:满洲里至绥芬河、哈尔滨至大连、旅顺全线和属于上述铁路直接必要的辅助支线,及与本铁路具有直接关系的附属企业管,一律划归中国长春铁路公司理事会管辖。11月25日中国长春铁路南线(哈尔滨-大连、旅顺)恢复通车。1946年1月29日,中国长春铁路公司在长春召开第一次理事会会议,中国长春铁路开始正式运营。满洲里至绥芬河运行宽轨列车,以军事运输为主。哈尔滨至大连旅顺恢复运行旅客列车。

1946年4月22日,东北民主联军主动撤出长春市,同月28日,苏联红军由哈尔滨撤回回国。使用于满洲里至绥芬河铁路线上的宽轨机车车辆全部被苏联红军



▲中国长春铁路移交典礼。

运到苏联,一切运输停顿,全线瘫痪。5月上旬,滨洲线、滨绥线及哈尔滨地区的铁路职工,在东北民主联军指挥下,仅用三天的时间就完成了满洲里至绥芬河的改轨(轨距拨窄)工程,使滨洲线和滨绥线全部恢复了通车。

1946年6月初开始,由于东北解放战争的原因,哈尔滨至大连全线处于战争状态,长滨线只能由哈尔滨通车至双城堡。11月28日,苏联政府决定将在沈阳的中长铁路苏联员工撤回回国。至此,哈大线(除旅大地区)的铁路运输基本瘫痪。在此期间,中长铁路被分割管理。国民党政府单方面在沈阳成立了中国长春铁路管理局。在满洲里至绥芬河的干线上,由东北铁路总局分别成立的齐齐哈尔铁路管理局、哈尔滨铁路管理局、牡丹江铁路管理局,按划分区域管理滨洲线及滨绥线。

## 叁

### 1952年12月中长铁路全面移交中华人民共和国管理

1948年11月2日沈阳解放,东北铁路总局在沈阳成立了沈阳铁路管理局。至此,中长铁路分别由齐齐哈尔、哈尔滨、牡丹江、沈阳铁路管理局管理。与此同时,哈尔滨的中长铁路管理局仍然存在,仅有少数苏联干部办公,但不掌握运营。为了解决中国长春铁路问题,1950年2月14日,中华人民共和国与苏联签订了《中苏关于中国长春铁路、旅顺口及大连的协定》,根据协定,1950年4月25日,中苏合办的中国长春铁路公司理事会在哈尔滨正式成立。5月1日,中苏合办的中国长

春铁路管理局在哈尔滨正式开始工作,所辖全线正式运营。

1952年9月15日,中苏两国政府发表《中苏关于中国长春铁路移交中华人民共和国政府的公告》:中苏联合委员会于1952年12月31日前将中国长春铁路向中华人民共和国政府移交完毕。同年12月31日,中苏两国政府发表“中苏关于苏联政府将中国长春铁路移交给中华人民共和国政府的财产包括:从满洲里站至绥芬河站、从哈尔滨到大连及旅顺口的铁路基本干线,连同服务于该路的土地、铁路建筑物与设备、车辆、机车、货车及客车车厢、内燃发动机列车、机车及车厢的修理工厂、发电站、电话所、通讯器材与通讯线路,铁路辅助支线、工务技术建筑物与居住建筑物、经济组织、附属企业及其他企业与机关,以及在中苏共管期间内购置、恢复和新建的财产。”

当日,在哈尔滨铁路文化宫隆重地举行了中国长春铁路移交典礼,周恩来总理、铁道部滕代远部长亲临哈尔滨,参加移交仪式,中国长春铁路管理局局长格鲁尼切夫宣读停止中长铁路中苏共管。同时,新成立的哈尔滨铁路管理局局长陆平宣读成立哈尔滨铁路管理局的命令。

中东铁路,1903年7月14日运营以来,先后经历沙俄管理、国际共管、中苏共管、日伪统治和中苏合营,1952年年底终于回到中国人民的手里,成为中国人民铁道事业的重要组成部分,为我国社会主义现代化建设,为人民群众的便捷出行,继续发挥着巨大的作用。

(本文图片由作者提供)

作者简介

郑琦 哈尔滨铁路局原干部,现为中国文物学会会员,中国古迹遗址保护协会会员,哈尔滨市文物保护专家顾问组顾问。主要著述有《中东铁路与哈尔滨枢纽城市建设纪略》《中东铁路编年简史》。

