

日本夺取“中东铁路”的罪恶目的

□郑琦

我国东北的“中东铁路”又称“东清铁路”，是19世纪末到20世纪初，沙俄为连接欧洲大陆、西伯利亚与远东地区，侵略并占领我国东北地区的重要手段和侵略工具。1931年，“九一八”事变后，已经染指“南满铁路”的日本，通过日伪政权，不顾中俄双方的原有协议，夺取“中东铁路”的管理权和全线经营权，使其成为镇压我国东北抗日军民，掠夺东北财富，侵占东北全境，乃至妄图侵略全中国的重要工具。



20世纪30年代更换牌匾后的哈尔滨铁路局大楼。

壹

早期中苏曾签署协议 不允许第三国干涉中东铁路

中东铁路于1898年6月9日全面开工，1903年7月14日正式运营。其干线从满洲里车站以西的国界起，经哈尔滨到绥芬河车站以东的国界止，全长1514公里；南支线从哈尔滨站中心起，至旅顺口车站终点止，全长974公里。

1904年2月日俄战争爆发，战争结果是沙俄被打败，1905年9月5日根据两国签订的和约，沙俄拒负任何赔偿，而把对我国旅顺口、大连两港的租借权和长春到旅顺口的铁路及其沿线煤矿等种种特权无偿让给日本。从此日本以武力夺取了中东铁路南线的长春到旅顺口长704公里的铁路，并成立南满洲铁道株式会社，简称南满铁路。日本攫取了南满铁路之后并未满足，以各种手段企图继续围绕中东铁路与沙俄划分各自的势力范围。

1924年5月中苏两国恢复邦交，同时签订了《中俄协定》及《奉俄协定》，确定中东铁路为纯商业性质的，由中苏两国共同经营，并明文规定：“苏联政府允诺，中国以中国资本赎回中东铁路及该路所属一切财产。两缔约国政府承认对于中东铁路之前途，只能由中俄两国取决，不许第三国干涉”。

贰

日本全面控制“中东铁路” 早有图谋

1931年“九一八”事变后，日本侵略者连续侵占了我国东北多个地区，出于军事和经济侵略的需要，日本急于把中东铁路夺到手。至1933年初，日本侵略者已全部控制了中东铁路各线。

为进一步给苏联施加压力，日本军部唆使伪满政权采取了各种手段，极力破坏中东铁路的正常业务。1933年3月20日，不待苏联方面答复，便中止了中东铁路哈满线至后贝加尔铁路间的直通货车；4月7日切断了通往后贝加尔铁路线路；5月31日伪满警察在绥芬河站，又用武力手段切断中东铁路同乌苏里铁路线路。

与此同时，日本侵略者在经济上全面牵制中东铁路的运营，使中东铁路的营业收入锐减，最后陷入难以独立经营的境

地。他们先是通过南满洲铁道株式会社，加强平齐线的经营，从西侧将中东铁路的货运量吸走，然后又以长图线的拉法站为起点，新建拉滨线铁路直接插入哈尔滨，以牵制中东铁路的哈长线，这样就给中东铁路的经营以致命打击。

另外，当时哈尔滨的伪满政权唆使白俄暴徒及一些商人集会游行示威，要求中东铁路降低运费，反对以金卢布核算客货运费。据中东铁路的内部资料记载，仅拉滨线通车后的1934年1月至5月，与1933年的同期相比，中东铁路的运量就减少14余万吨，营业收入减少124余万卢布。

这期间，在日本方面的破坏和牵制下，苏联方面已经无力全面管理和经营中东铁路。因此，为了防止可能发生的远东纠纷，苏联政府违背《中俄协定》及《奉俄协定》的条文规定，单方面向日本政府提出出卖中东铁路的建议。

叁

不顾中方反对 苏方将“中东铁路”卖给日伪当局

在这之前，早已观察到此种形势的中国政府于1933年5月9日发表正式声明：“关于中东铁路的一切事宜，应继续依照1924年中俄两国所订之协定处理，由中俄两国决定，而不容第三国干涉”，5月11日苏联断然拒绝了中国的抗议。

1933年6月25日，在日本外务省，苏联与伪满政府举行了售卖中东铁路的首次会议。此后，关于所有权及出售价格问题，经过一年多的讨价还价，未达成任何协议。在这期间中东铁路与后贝加尔铁路及乌苏里铁路运营被切断，日本人不

断在中东铁路管内制造纠纷，并逮捕苏联铁路员工。

1934年9月21日双方恢复会议。由于苏联让步妥协，会议达成协议。苏联最初提出的出售价为2亿5000万金卢布，达成协议时降为1亿4000万日元。此外，由伪满政府支付苏联员工退职津贴3000万日元。1935年3月23日，日、“满”、苏三方代表在日本外务省正式签订了《关于中东铁路之苏维埃社会主义共和国联盟权利为让渡与(伪)满洲国，(伪)满洲国及苏维埃社会主义共和国联盟间缔结之协定》，苏联以1.4亿日元将中东铁路及其一段支线卖给伪满洲国(实际是日本)。

在上述协定签订的同时，在哈尔滨中东铁路公司理事会(现哈尔滨铁路局龙门大厦贵宾楼址)大厅内，苏、日双方举行了中东铁路移交仪式。苏、日双方代表讲话，伪满政府宣布中东铁路收为“国有”铁路，委托“满铁”经营。从即日起，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13时，南满洲铁道株式会社受伪满洲国政府委托派遣“满铁社员”2135人，接收了在哈尔滨的中东铁路管理局及其所属的中东铁路各部门和全部财产。接收后，满铁铁路总局将原中东铁路全线划归哈尔滨铁路局管辖。接收当日的哈尔滨火车站开始悬挂带有伪满洲国铁路路徽的旗帜。

“满铁”接收中东铁路后，于1935年8月31日将哈尔滨至长春243公里铁路线路轨距，从1542毫米宽轨改为1435毫米标准轨距。同时，拉滨线自滨江站展筑至哈尔滨站(2.6公里)，与中东铁路接轨。

从1935年4月2日起，中东铁路苏方人员开始由哈尔滨及中东铁路沿线撤离回国，北满铁路取消原中东铁路职工



▲20世纪30年代中东铁路全线进行拨轨作业。

的一切福利待遇。8月21日苏方人员撤离回国完毕。撤离回国的原中东铁路苏联职工6028人，家属14607人，共使用客、货车3755辆，编成88列撤离列车，才把这些人员运走。至此，苏联员工完全撤离中东铁路。

至此，日本侵略者控制了我国东北全境的铁路，成为压榨东北人民，掠夺东北资源和财富，镇压东北抗日军民，侵占东北全境，乃至妄图侵略全中国的重要工具，进一步激发了全中国人民展开不屈不挠的抗日战争。

(本文图片由作者提供)

作者简介

郑琦 哈尔滨铁路局退休干部。现为中国文物学会会员，中国古迹遗址保护协会会员，哈尔滨市文物保护单位专家顾问组顾问。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》。

与您约稿

哈尔滨记忆专版通过寻访城市老建筑、老物件、老故地等，讲述发生在哈尔滨的老故事。如果您酷爱城市历史研究，或是相关领域专家，

欢迎提供稿件。

稿件相关要求如下：1. 文章字数为2500-3000字，多幅相关旧照。2. 文章相关要求为：主题鲜明、史实

精准、故事情节丰富、可读性强等。3. 稿件请发送至22304430@qq.com，同时请注明姓名、个人简介(100字以内)、联系方式。

