

中东铁路与民初东北城市发展变迁

何一民, 韩 英

(四川大学历史文化学院, 四川 成都 610064)

摘 要:20 世纪初, 以日俄为主的帝国主义列强通过一系列不平等条约和手段, 将殖民因素引入中国东北, 使该地区城市发展与面貌产生较大变化。中东铁路是帝国主义列强入侵东北的产物, 其修筑与运营促使东北地区城市发展动力机制产生改变, 深刻地影响了东北城市的空间分布与城市面貌, 奠定了 20 世纪东北城市发展格局。

关键词:中东铁路; 日本殖民; 东北城市; 变迁

中图分类号:K 25

文献标识码:A

文章编号:1000-260X(2016)03-0134-09

19 世纪末 20 世纪初, 沙俄通过《中俄密约》攫取了在中国东北借地筑路的特权, 1903 年中东铁路正式建成通车, 成为东北大地上的交通大动脉。日俄战争后, 日俄侵略者以中东铁路为参照划分各自势力范围, 长春站以南的南部干线落入日本之手, 沙俄仅保留长春站以北的北部干线。此后, 日俄双方以经营铁路为核心, 对中国东北进行资源掠夺、经济入侵和政治渗透, 成为 20 世纪初期入侵中国东北的主要殖民国家。中东铁路伴随着日俄帝国主义入侵而产生, 客观上推动了 20 世纪初期东北城市的发展, 成为这一时期东北城市发展、变迁的主动动力。铁路北部干线的走向, 促进了北满地区重要城市的兴起, 改变了长期以来北满城市荒芜的局面。日本取得铁路南部干线权益后, 组建并委托“满铁”全权经营, 在“满铁”市街计划的推行下, 一批中小城市依托车站及铁路附属地发展起来。中东铁路的修筑不仅促进了东北新城市的兴起, 使城市体系更加完善, 还推动了位于交通枢纽上的三个重要城市哈尔滨、沈阳、大连凭借交通优势聚合区域内资源, 发展成为 20 世纪东北的三大中心城市。

一、中东铁路与北满城市的兴起与发展

清时期, 东北城市空间分布的一个重要特征即城市的空间分布受到驻防体系的影响, 主要分布在黑龙江流域、松花江流域、辽河流域等军事要冲处^[1]。尤其是北满地区, 自然条件恶劣, 冬季时间漫长, 以冰雪天气为主, 水热资源差, 不适宜人类居住, 在很长的历史时期内都未得到开发。虽然清朝通过设置八旗驻防、安置流犯等措施, 使吉、黑地区人口逐渐增加, 农业经济也得到一定规模的开发, 但直至清末建省以前, 吉、黑地区仍无建置城市出现, 仅有较具规模的边外七镇, “盖自奉天过开原出威远堡关而郡县尽, 外有七镇”^[2]。七镇中规模最大的吉林乌拉与伯都讷的城周规模也只有 7 里左右, 黑龙江地区规模最大的三个城镇如齐齐哈尔、墨尔根、黑龙江, 其内城周围仅 1030 步。

因此, 在很长的历史时期内, 由于自然条件恶劣、生产力低下等原因, 北满地区城市基本都是八旗

收稿日期 2015-12-20

基金项目 国家社会科学基金重点项目“大型多卷本《中国城市通史》编纂”(12AZD083)

作者简介 何一民, 四川大学历史文化学院二级教授、博士生导师, 主要从事城市史和边疆史研究; 韩英, 四川大学历史文化学院博士研究生, 主要从事城市史和边疆史研究。

驻防的军镇,以军事驻防为主要功能,城镇结构简单,功能单一,缺乏聚集人口和经济辐射能力,因而城镇规模小、经济发展迟缓。中东铁路的修筑,使北满地区城市发展引入新的动力机制,一批重要城市依托铁路站点发展兴起,迅速地改变了北满地区城市落后的面貌。

(一)沙俄与中东铁路修筑

中东铁路修筑始于沙俄时期,沙俄侵占中国东北土地的野心由来已久,18世纪末至19世纪中叶,俄国农奴制陷入深刻危机,资本主义迅速发展,国内矛盾尖锐。为转移国内矛盾、掠夺原料、扩展市场,沙俄政府宣扬“泛斯拉夫主义”,再次将侵略矛头对准中国东北。沙俄将中东铁路定位为西伯利亚铁路的支线,其修筑西伯利亚铁路的目的不仅在于开发远东地区,更为了连接远东出海口,将国内资本主义商品输送至远东地区。符拉迪沃斯托克(海参崴)是沙俄远东地区最重要的出海口和商品集散地,也是西伯利亚铁路的终点。但西伯利亚铁路远东段所经之地不仅常年冰雪覆盖,铁路修筑、运营、维护成本高昂,且铁路线路曲折蜿蜒,加大了商品运输成本。

19世纪50年代,沙俄蓄意“借道”中国东北地区,修筑一条直通符拉迪沃斯托克的铁路。此时,正值中国开始沦为半殖民地半封建社会,内外交困的中国国情给予沙俄可乘之机。甲午中日战争后,李鸿章出使俄国,沙俄打着“防日”的旗号,以“铁道无、同盟无”^[3](P27)逼迫清廷签订《中俄密约》,俄国由此获得在中国黑龙江、吉林“借地驻路”的特权,东北三省实际成为沙俄的势力范围。中东铁路最初定名“东清铁路”,于1898年8月破土动工,以哈尔滨为中心,分东、西、南三条线路,由6处同时开始相向施工,1903年正式建成通车。铁路以哈尔滨为节点,呈T字状分布在东北大地上,纵贯东北全境,包括北部干线(满洲里——绥芬河)和南满支线(宽城子——旅顺)及其他支线,全长约2600里^[3](P28)。

中东铁路的建成通车对中国东北城市发展影响重大,标志着东北传统农业社会的聚落空间分布与结构向近代铁路交通站点的城市空间分布与结构的转变。铁路建成通车后,交通工具的革新促使北满地区城镇发展动力机制发生转变,交通因素、经济因素成为北满地区城市兴起与发展的主要动力。“交通本身是城镇兴起的首要条件……一条交通线所经之地,往往给沿线的重要站点带来巨大的物流、人流和信息流,使之成为人口物流聚集地继而为此处的居

民提供从事商贸、手工业等非农业的条件,从而最终形成城镇”^[4]。以铁路为代表的近代交通运输方式是近代城市发展重要动力,铁路的修筑使沿线地区连成一体,极大地延展了区域间人流、物流交换的广度和宽度,是促进区域一体化的大动脉。

北满地区面积辽阔,丰富的矿产资源和农牧业产品在前工业时代受生产力低下的影响,一直处于未开发状态,中东铁路的修筑为其提供良好契机。铁路北部干线是沟通沙俄西伯利亚地区到远东出海口符拉迪沃斯托克(海参崴)的最短线路,比途经沙俄境内缩短了700俄里(约750公里),具有重要的战略意义和经济价值。因此在铁路建设之初,沙俄就试图通过铁路的修筑打开掌控东北的大门,加大对东北地区的军事、政治渗透,构筑其在东北地区的强势地位。

(二)北满地区城市人口增加

早在19世纪中叶,沙俄政府就开始组织国内剩余人口在黑龙江地区进行农业垦殖,并逐渐侵入东北领土。1900年沙俄出兵镇压义和团运动使其实际占领了东北地区,1901年沙俄远东总督制定“将来移民100万人”^[5](P56)的移民计划。此后,随着中东铁路建设的进行,沙俄开始大规模地向中东铁路沿线输送移民。1903年俄国移民事业支出44万卢布,1904年计划向北部干线移民4万余人,预算增至149万2千卢布^[5](P57)。同时,为挽救东北边疆危机,清政府对东北政策逐渐从“封禁”到“弛禁”,最后转向全面开放。随着清政府“移民实边”“以固边围”政策的实行,关内人口大规模向北满地区聚集,仅1906年关外地区就吸纳了40万关内移民。大量国内外人口的聚集使北满地区人口迅速增加,至1907年,北满铁路沿线已有250余万人口^[5](P34),到20世纪20年代末,北满铁路沿线诸县人口大约930万^[6]。

作为车站或铁路附属地,沙俄自铁路修建之初就从国内派遣大量囚犯进行基础设施建设,因此,在中东铁路通车之际,沿线站点大多已初具雏形。而移民人口的大量聚集,成为北满城市最早的发展动力。绥芬河在1904年就已有2,000余人,商铺、旅店、饭店等100余家^[7]。日俄战争期间,满洲里成为沙俄重要的军需品集散地,有俄国人4,000余名;1914年第一次世界大战爆发,俄国商人再次涌入满洲里进行商业活动,多达9,000余人;1917年十月革命后,大批俄国人越界逃至满洲里,全市4万余人中有3万多人是俄国人^[8]。1906年原本人口稀少的海拉尔人

口发展到 5,000 人^[9],1928 年发展到 14,244 人,其中俄国人就有 4,218 名^[10]。哈尔滨是聚集俄国人口最多的城市,1916 年已有 34,115 名俄国人,1924 年峰值时期达到 581,559 人^[11]。

(三)北满城市经济发展

随着中东铁路网络的完善以及城市经济的初步发展,北满城市发展潜力逐渐显现,吸引各国商人以及关内民族资本家到此投资开发,成为推动城市发展的后续动力。

哈尔滨城市经济发展尤其令人瞩目,作为中东铁路北部干线与南部干线的交汇城市,从一开始就引得列强争相注资、移民,抢占先机市场,当时主要帝国主义国家如日、英、美、法、德等 18 个国家都在哈尔滨设立领事馆。中东铁路通车后,哈尔滨逐渐成为重要的商品交流中心和主要货源基地。俄国在哈尔滨享有特权,也是在哈尔滨投资最多的国家。1909 年未在哈尔滨自治公议会地界内,由俄人开办并拥有 1,500 万卢布以上不动产的商户达 890 家。1921 年在自治公议会管辖区内各国商人共纳税 142.84 万卢布,中国商人占 18.5%,其余多数为外国商人,其中俄国人居第一位,占 61.7%,日本人占 14.5%,英国人占 2.1%,法国人占 1.2%,美国人占 0.7%,丹麦人占 0.4%,德国人占 0.4%。到 20 年代末,除俄商外其他外国人开设的商业机构有 400 多家。中国民族资本也纷纷投资,至光绪三十一年(1905),在铁路附属地之外的傅家店、四家子就已发展成为经济发达、有 15 万人口的华人聚居区^[12](P199)。

海拉尔属中东铁路一等站点,但因距哈尔滨、满洲里等重要站点较远而发展相对缓慢,但随着当地养羊业的兴盛,加上毗邻蒙古的优势,也逐渐发展成为重要的羊毛集散地,并形成春、秋两季市场。俄、美、日等国商人在春、秋两季纷纷来到海拉尔收购羊毛。1919 年前后,海拉尔占有 260 多万斤的羊毛集散量^[13]。依托羊毛交易而发展起来的羊毛加工业、手工业、旅店、餐饮、商业等日渐兴盛。

满洲里是沙俄从西伯利亚铁路进入东北的第一大站,1901 年建成后发展迅速,20 世纪 20 年代发展壮大,大量关内流民、劳工的迁入,为城市带来巨大市场和发展动力。城市商贸业日渐兴盛,杂货铺、肉铺、烟酒铺、饭店、旅店等商业与饮食服务业陆续建立、完善;马、骆驼、羊等城郊畜牧业、具有满洲里特色的“三打”经济发展壮大,满洲里逐渐发展成为对俄及蒙古的贸易中心;运输业、工矿业取得一定成

果,金融机构纷纷在满洲里设立派出机构,俄国路亚银行分行、黑龙江省广信公司支店、远东银行、满洲里商业银行、中国银行支店等金融机构渐次设立,朝日洋行、佛利德曼洋行、同仁堂、恒盛永、广恒永等商号及保险业务陆续开张。

有清一代,基于各种因素,东北城市空间分布重南轻北,南部作为东北水热条件较好、与关内经济联系较密切的地区,一直是东北人口聚集、城市分布集中的区域。北部地区地处边陲,水热资源较差,与关内地区经济、文化交流十分薄弱,城市规模小,分布零散,仅有几处以驻防为目的的军事城堡。中东铁路通车促使北满地区一批重要城市兴起,包括满洲里、海拉尔、牙克石、齐齐哈尔、哈尔滨、牡丹江、绥芬河,并为这些城市带来发展动力,较大地改变了自清代以来北满地区城市荒芜的景象,一定程度上缓解了重南轻北的城市空间格局。但不容忽视的是,沙俄以及日本通过铁路对东北资源的掠夺,也使某些城市的兴盛仅是昙花一现,城市因缺乏后续发展动力而迅速衰竭。如海拉尔经济在很大程度上依靠鸦片种植与贩卖,“九一八”事变后,日本侵略者为抵御苏联对东北地区的渗透强行修筑“海拉尔要塞”,导致海拉尔在 20 世纪 30 年代后迅速衰落。

二、“市街计划”与“满铁” 附属地城市发展

(一)“满铁”与市街计划

日俄战争后,双方签订《朴茨茅斯和约》,根据合约内容,日本接收原由沙俄占据的中东铁路南线铁道(长春至大连段,后改称“南满铁路”)以及所附带的一切权利、特权、财产、煤矿^[14](P416),东北成为日俄共同势力范围。1906 年,在日本殖民当局策划下“南满洲铁道株式会社”(简称“满铁”)成立,大连“满铁”总社下设总务部、调查部、运输部、矿业部和地方部。“满铁”表面上是一个具有商业性质的股份制公司,实质却是“具有政策意味的特殊会社”^[15],成为日本在中国东北进行政治、经济、军事侵略活动的指挥中心。

根据日本军部“大陆计划”,“欲征服支那,必先征服满蒙”,日俄战争后,日本凭借战争胜利,顺利迈出了入侵中国东北的第一步,其后“征服满蒙”、完全吞并东北成为日本侵略者的首要目标。“满铁”成立后,以经营南满洲铁路为核心,通过铁路及附属地建设对东北进行政治渗透和经济控制。这一时期,针对

附属地建设,“满铁”推行了所谓的“市街计划”。市街计划主要针对铁路附属地而言,计划以铁路车站为中心,对铁路附属地进行具有城市规划性质的建设,其主要内容包括道路交通、城市主体建筑的建设,以及城市公共空间、水源地、上下水道、路灯等市政设施的建立^[16]。通过附属地市街建设,“满铁”在铁路两侧兴建起一批对区域具有强大政治控制力、经济聚合力的中小城市,逐步完成了“九一八”事变前在东北地区强势地位的构建。

(二)“满铁”附属地的形成

市街计划是针对“满铁”附属地推行的城市建设计划,因此为尽可能多地扩大市街计划推行范围,“满铁”成立后首先采取的行动是继续完善中东铁路及其支线。1907年,“满铁”将军用铁路安奉线改筑为宽轨商业性铁道,并增设抚顺线(奉天至抚顺)、牛庄线(大石桥至营口),继而通过各种手段攫取黑龙江省以及吉林省铁路修筑特权,至1935年,日本基本掌握了东北地区的铁路网络主干线的控制权。

伴随铁路线路延长而来的是附属地的迅速扩张,铁道两侧的附属地市街成为东北地区新兴城市的基础。据统计,1906年“满铁”从沙俄手中接收南满铁路时,铁路线总长为1129.1公里,铁路及附属地占地面积为149.71平方公里^[14](P419)。其后,“满铁”援引《朴茨茅斯和约》的规定,通过强占、低价购买、商租、借用等手段继续在铁路两侧扩建铁路附属地,1908年为182.76平方公里,至1936年,“满铁”附属地面积已达524.34平方公里^[14](P419),逐渐形成“满铁”附属地。其中,抚顺、鞍山、奉天、长春、安东、公主岭、辽阳、铁岭等车站的附属地规模较大。

沙俄殖民时期,虽通过强取豪夺的手段,强占了大量的铁路附属地,但只有20%的土地用于修筑铁路,其余80%的附属地并未加以有序的规划和建设,而是以出卖或高价出租给各国商民的方式,快速、短期地获得收益,据统计每年收取的长、短期地租都在百万卢布以上^[12](P198)。因此“满铁”创立之初,除大连市街规划较具规模外,大部分铁路附属地均无市街建设计划,辽阳、营口、鞍山、铁岭等地仅在车站处有少量杂乱无序的房屋建筑,基本无道路、排水等基础设施。“满铁”成立后,在不断扩大附属地范围的同时,于1907年宣布开始设立附属地市街,在完成对铁路沿线十五个重要城市的实际测量后,“制定附属地经营及工商业文明都市的建设方针……以奠定附属地发展之基础”^[17](P1106)。

(三)市街计划下南满地区城市发展

“满铁”附属地市街计划分为两期进行,第一期从1907年到1909年,首先对铁路沿线15个“中枢”城市进行市街建设,这些城市包括长春、奉天、鞍山、抚顺、安东、辽阳等。第二期计划至1923年为止,对铁路沿线大大小小共计140个站点进行了相应的建设与规划^[18](P195),如沙河口、海城、盖平、苏家屯、昌图、双庙子、郭家店、桥头等,基本奠定了20世纪东北城市的基础框架。

按照不同的城市功能定位,市街计划可分为三类,第一类是针对已存在的城市进行城市扩建与市政基础设施改造,这类城市大多具有悠久的发展历史,或是在沙俄时期就已有相当规模,如奉天、长春、营口,这类城市经过改造后,大多体现出中、俄、日三种不同风格的城市面貌^[19]。第二类是选取位置适中、周围物产较为丰富的站点,进行新市街的规划建设,作为物资、土特产集散地和交易市场,这类市街大多是在新的土地上进行建设,资源、交通、经济因素是主要影响因素,后来大多发展成为重要的农畜产品、林业产品集散地,如开原、四平街、公主岭、安东等。第三类是工矿性城市,东北地区有丰富的铁、煤、金等工业原料资源,“满铁”在此进行市街规划,目的在于对这些城市的自然资源进行掠夺,为日本国内工业发展以及发动侵华战争提供战略物资,这类城市以抚顺、本溪、鞍山为代表。

经过“满铁”十余年规划与建设,主要附属地市街已基本成型,市街面积占附属地总面积之比的平均数在56%左右,超过铁路建设的用地面积,这是与帝俄时期最大的不同点。而市街计划中最为重要的是用地规划,“规划为住宅、商业、粮栈、工业四区……对于南移截然划分属住宅或商业的地点,则制定为混合区……而从交通、卫生、治安、经济诸角度着眼,以健全、发达的都市为理想”^[18](P195)。在这几种用地类型中,粮栈的设立尤其突出了日本侵略者掠夺东北农牧资源的野心。东北黑土肥沃,久经清朝封禁而农业、畜牧业、林业资源丰富,清末弛禁以来,山东、直隶一带大量流民进入东北开荒,极大地促进了东北地区农牧业资源的开发,日本侵略者在此设置粮栈,除大肆掠夺米、高粱等谷物外,还有大豆。大豆是东北地区最重要的经济作物,东北大豆年产量约450万吨,长期保持着占世界总产量的60%,除少数用于满足本地需求外,其中82%均输出到中国关内、日本及欧洲地区^[20]。日本将东北“特产”

大豆大规模引入世界市场,使东北经济逐渐被纳入到资本主义世界经济体系之中。

“满铁”附属地市街建设均以车站为中心,随着货运、客运量的增加,人口不断聚集,市街商品经济不断发展壮大,工业、粮食储存、交通运输等行业日渐齐全,这些以车站为中心的市街由此逐渐发展成为一批拥有较为完整的商业、服务业体系的中小城市,如沙河口、瓦房店、熊岳城、大石桥、公主岭、四平街、开原、鞍山、安东等^[18](P194)。交通运输因素在这些城市的兴起和发展中起着决定性的作用,构成中国东北地区以铁路交通枢纽为中心的新城市体系。

三、中东铁路与东北三大城市的崛起

铁路的发明是人类交通史的创新,打破了大宗货物以水运为主的传统交通运输模式局限性,使陆地上长距离、大宗货物输送成为现实。同时,铁路以定点、快速、时间易于把握等优势,成为近代以来最主要的运输方式。20世纪20年代,中国东北已初步形成纵横交错的铁路网络,铁路通车里程达6200余公里^[21](P6-30),其中“满铁”实际控制的铁路为2361公里,约占东北铁路全长的38%,中俄合办的北满铁路占全线的28.7%,中国官商合办的铁路占全线的19%。此外,借款修筑的京奉铁路(北宁铁路)占全线的14.3%^[22]。铁路交通线成为东北地区人流、物流的主要承担者,加快了区域间经济要素的交流和移动,不仅促进了东北地区城市化进程,还成为推动城市经济发展的主动力。

日俄战争后,双方以中东铁路长春站为分界点,建立了各自的势力范围。此后,俄国国内危机加剧,各种矛盾冲突白热化,对东北地区的控制和渗透不断减弱,逐渐转向依托北满铁路对沿线地带进行经济掠夺。而日本走上对外扩张道路已成必然,随着“满铁”这一国策会社的建立,其在东北的机构、设施和政策渐成规模,逐步形成完整的侵略体系。铁路交通线成为日俄帝国主义国家侵略东北的支撑,他们对铁路沿线地区进行大肆地资源开发与掠夺,对东北城市空间格局和城市发展具有重要影响,客观上促进具有近代意义的东北城市体系的形成。

(一) 中东铁路与北满地区中心城市哈尔滨的崛起

哈尔滨处于东北亚中心地带,是典型的依托近代铁路而兴起的内陆交通城市。在很长的历史时期

内,哈尔滨只在傅家甸一带存在少量散居的渔户,是一个人口稀少、经济落后、芦苇丛生的沼泽地带^[23](P30)。1896年中东铁路当局根据铁路铺设选定车站地址,在铁路周边进行土地收买建设市街,成为哈尔滨城市兴起的基础。

铁路及车站修筑之际,大量俄籍铁路工人就聚集哈尔滨,成为哈尔滨城市最早的发展动力。为满足俄国人的饮食需求,制粉工场和制油工场首先出现,1900年哈尔滨率先出现了2处制粉工场、2处酒精工场以及1处麦酒工场,是北满地区最早出现的工业。

日俄战争后,沙俄失去长春—大连段南满铁路权益,仅掌握北满铁路干线。随着俄国战败及国内局势的动荡,沙俄在东北地区采取守势,北满铁路的军事、政治意义逐渐减弱,掠夺资源与经济侵略成为沙俄经营北满铁路的主要目的。中东铁路虽一分为二,但南北干线之间的经济联系并未减弱,经由哈尔滨南向至南满铁路的货物占据北满铁路货物总量的大部分,按照不同的货物种类大约是东向至绥芬河货物的40%—300%^[23](P11)。因此哈尔滨在中东铁路交通枢纽的重要地位并未受到削弱,反因沙俄欲以哈尔滨为核心固守其在北满地区的利益而得到加强。

民初至“九一八”事变前东北地区形成第四次“闯关东”浪潮。东北久经封禁而未开发土地较多,其中又以北满地区荒地数量最多。这主要缘于在历次垦殖东北的浪潮中,移民主要选择在奉天省一带定居。一是由于此地自然经济条件较好,与关内地区经济联系密切;二是由于奉天省距离移民故乡齐鲁燕晋一带更近,不仅降低了移民成本,缩短了移民时间,也使回乡更为便捷。因此“北满”地区相对于奉天省一带开发较少。中东铁路通车后,迅速、低廉、便捷的铁路交通大大加快了区域之间人流物流交换的速度,缩短了城市之间的距离。加之北满地区荒地较多,移民竞争更小,因此在20世纪初期的闯关东浪潮中,大量关内移民选择移民北满地区,使北满铁路旅客量剧增。从1913年到1929年,哈尔滨客运总量增加270%,1916年经由北满铁路线输送的移民就多达49万余人^[21](P6),作为北满干线中心城市,哈尔滨以其巨大的经济辐射力无疑是接收移民最多的城市,其城市人口规模在移民浪潮中迅速发展起来,1907年城市人口迅速突破10万人,至1927年哈尔滨市区总人口接近40万人^[23](P33),至1929年末哈尔滨市区人口47.5万人^[24]。

日俄战争后,沙俄国内局势动荡,其对东北的政

策逐渐由政治渗透、军事控制转为经济掠夺和开发,1913年经由哈尔滨周转的货运量为499,724吨,到1929年剧增至3,257,733吨,十余年间增加了6.5倍。通过铁路输送的货物大多是沙俄掠夺的大宗农产品和畜产品,如大豆、高粱、皮毛等,围绕这些农畜产品,哈尔滨加工工业取得了较大发展。一战前夕,哈尔滨已有制粉工场11座,制油工场6座,这一时期新设的工场不仅规模大,而且出现了机器生产。到1927年,哈尔滨拥有制油、酒精、蜡烛、麦酒、棉布、制粉、皮革、印刷、硝子等20余种工场共计400余处,其中以制油和制粉工场为多,新式工厂所占比例显著上升^[23](P9)。

据哈尔滨税关统计,1917年由哈尔滨发送到站的货物价值12,669,299海关两^[25],1930年增至70,762,199海关两^[25],数额巨大的货物交易量促进哈尔滨金融业的兴起,推动哈尔滨从北满地区军政中心转变为金融中心市场。哈尔滨最大的金融中心在傅家甸,该地原是中国人聚居区,区内民族工商业发展兴盛,20世纪30年代已发展成为北满地区最大的商埠地,银行、钱庄、当铺等金融机构林立。鼎盛时期有19家银行,其中以中国银行、交通银行、东三省银号实力最强,此外还有道胜、远东、花旗等银行。钱庄是中国传统的金融机构,1927年有53家钱庄,注册资本少则4.5万元,多则50万元。有当铺17家,注册资本多在1-4万元之间^[23](P60-67)。20年代,针对铁路运输附设的保险业公司及代理点达到百余家,彼此竞争非常激烈。1926年哈尔滨设立华洋保险公司,总领市内保险事业,防止恶性竞争。

中东铁路深刻地影响了哈尔滨城市建设和功能分区。哈尔滨是南北干线交汇处的交通枢纽城市,铁路在市区呈丁字形相交,其走向初步确定了哈市的城市功能分区。铁路东线为老哈尔滨(今香坊区),是中东铁路工程局所在地,区内行政机构和高级住宅较为集中,1903年后随着“新市区”建设完成,此地逐渐发展成为工厂区,制粉、制油等工场大多分布于此。铁路西线横跨松花江岸,此地交通便利,既有铁路之利,又有水运之便,铁路修筑之初,大量铁路建设材料都是在此运转,铁路通车后,该地紧邻八区(八站),遂成为哈市建筑材料集散地和货物中转站,仓储业、粮栈业较为发达,是哈市最早规划的市街,后来发展成为最繁华的商业区,日俄商人的公司多分布于此,又称“埠头区”。1901年义和团运动打死、打伤俄人千余名,破坏约9俄里铁路,老哈尔滨遭到很大破坏^[23](P27-28),丁字形铁路交汇处的秦家岗

(又称南岗)一带被作为“新市区”加以建设,这里地势较高,自然条件较好,哈市及中东铁路管理机构逐渐迁入,成为新的行政中心,东支铁道厅行政长官公署、铁道办公署、日本总领事馆及满铁事务所等机构都聚集在此。傅家甸位于铁路西侧松花江岸,毗邻埠头区,铁路与水运之利促使这里物流业发达,是中国铁路工人及关内移民聚居地,后随着东北当局支持,大量关内民主资本主义到此投资商业与金融业,遂发展兴旺,货币交易所及证券粮食交易所云集,20世纪30年代发展成为北满地区最大的金融中心。

(二)中东铁路与南满地区中心城市沈阳的崛起

沈阳历史悠久,作为清王朝陪都,具有良好的城市发展基础。近代以来,一直是东北地区的军政中心。在第四次“闯关东”浪潮中,东北当局及社会各界对移民南满地区的难民给予特别优惠,鼓励移民沿南满铁路沿线城镇进行农事开发和定居。1925年,北京政府交通部发布《京奉、京绥两路发售移民减价票规则》对前往东北地区的移民进行减免车票的鼓励。1927年,洮昂路铁道部门规定,“农民及其眷属……准坐代用三等车,收票值三成,并准每人免费携带行李农具80公斤,7岁以下之小孩免收票价”^[26]。在各界的支持及铁路优惠政策下,大量移民聚集在南满铁路沿线,沈阳作为南满地区最大的城市和传统的移民定居地,接受了大量移民。

日本将沈阳视为控制东北的中枢神经,很早就 在沈阳设立军政府、总领事馆,并驻派大量军政要员、部队进驻沈阳,大量人员的涌入使沈阳旅客输送量一直处于领先地位。1907年至1924年,旅客输送量基本保持占南满铁路旅客输送总量的13%左右,到1929年增至15%^[23](P33),比1907年增加了496%,是南满地区客运最多的城市。客运增加与城市人口规模呈正相关关系。1907年沈阳有10余万人口,至1925年人口增至26万多人,1930年人口增至46万多人^[27],成为东北地区人口规模最大的城市,被称为“南满洲唯一的大都会”^[28]。

1907年,“满铁”将军用铁路安奉线改筑为宽轨商业性铁道是沈阳城市发展壮大的新起点。1908年沈阳中央火车站正式修建完成,仅3年后,沈阳车站的规模已不能满足日益增长的客货量需求,日本殖民当局对沈阳站进行了大规模的重建和拓展,沈阳站转运能力进一步得到提升。此后,沈阳在中东铁路线上重要的区位优势逐渐显现:沿南满铁路向北延伸,经京奉线连接长春至哈尔滨,可经北满铁路线进

行物资输送,连接俄国出海口海参崴。南满铁路向南延伸,可直抵大连港,向东有安奉线,可达安东港。此外,沈阳陆路交通和水运交通同样便利,抚顺所产煤炭很多都是经浑河水运至沈阳,再转运出口^[29]。

城市工商业依靠铁路逐渐发展起来。19世纪末,沈阳市依托中东铁路巨大的大豆运输量,建立起油坊、磨坊、烧锅三大工业体系。早在日俄战争以前,在“满铁”调查课的非合法调查之下,沈阳附近丰富的金、铜、铁、铅、煤、大理石、滑石、长石等矿产资源被逐一发现,日俄战争以及一战期间对石炭、钢铁、煤矿等战略物资的需求极大地刺激了日本帝国主义对该地区矿产资源的开发。

中东铁路为奉天省大宗矿产资源运输提供了便捷、低廉的运输方式,日俄战争后,抚顺煤炭、鞍山钢铁、本溪湖铁矿、辽阳铁矿等数百处工矿产业渐次得到开发^[30](P209-226),居于区域交通节点处的沈阳利用这一优势,集各种物资于一体,逐渐发展成为以重工业、军事工业为主导^[30](P266)、纺织等轻工业全面发展的工业基地和商贸集散地。南满洲制糖株式会社、满蒙毛织株式会社、奉天制麻株式会社三大工业在沈阳铁西地区投资设厂,成为沈阳“工业铁西”^[31]发展的起点。其后随着抚顺煤炭开采量的增加,奉天城市用电网络得以完善,近代工商业和金融业日益发达。“九一八”事变前,铁西工业区内有28个日资工厂,投资超过百万日元的已达11个^[32]。“满铁”关系会社纷纷在沈阳设立出張所或分社,如东洋拓殖株式会社、奉天满铁公所等。满蒙证券株式会社成立后,沈阳有价证券株式买卖中介业、银行、期货、信贷等^[33]金融服务业逐渐增多,到20世纪二三十年代,金融体系已初步形成,成为东北最大的工商业城市,被称为“满洲的大阪”^[34]。

1919年后日本在沈阳地位日益稳固,日本殖民当局制定附属地市街扩大计划。沈阳市街计划同样深受铁路走向的影响。日本殖民当局按照铁路走向将沈阳附属地分为两大部分:铁路以西规划为工业区,铁路以东规划为商业区和住宅区。城市中间设置圆形广场,公共建筑分布在广场四周。市街由车站前呈放射状的三大干线为中心,新设环形辅助道路,形成棋盘式格局。市政方面,上水道、下水道、水源地逐步建立,千代田公园和青日公园也依次竣工^[44](P425)。与此同时,张作霖父子对旧奉天城也进行了具有近代化意义的建设,尤其是1923年奉天市政公署成立后,开始对城市进行有序地规划建设,其核心思想是将城市发展重心北移、东转,以摆脱日本帝国

主义的干扰。首先在旧城东部修筑了奉吉铁路作为城市物资输送和对外联系的大动脉。其次,依托奉吉铁路,规划建设新工业中心:大东工业区(奉海市场和军事工业区)、惠工工业区,并对市内交通进行规划梳理,开辟城市公共交通,建设有轨电车线路4500余米^[35],建设城市公共空间,在“大小北边门外和新开河北岸开辟公园”^[36]。

(三)中东铁路与“关东洲”地区中心城市大连的崛起

大连原名青泥洼,是辽东半岛南端人烟稀薄的小渔村,由于港阔水深,终年不冻,是建设优良港口的最佳选择,19世纪末俄国租借关东洲后在此设港建城。1903年中东铁路建成通车后,大连是南满铁路向南延伸的终点站,加之是东北地区最大的出海口,遂成为东北门户。沙俄殖民时期,大连就已取得初步发展,日本接收南满铁路后,大肆开发沿线资源,从日本本土派出的大量移民、技术人员、行政人员以及许多关内移民大都通过大连进入东北地区,再由南满铁路运送至沿线各地。因此,大连旅客量大幅增加,从1907年的20余万人次,至1929年猛增至180余万人次,20余年间增加了8倍多。与此同时,大连市人口规模也急速扩张,1910年初,大连市人口规模仅45,866人,至1919年已突破10万人^[37],1925年大连市人口已超过20万(其中以日本人为主的外国人口占总人口40%左右^[38]),1933年左右突破30万人^[39]。

铁路客运量的增加不仅使城市人口规模得到扩大,也在很大程度上影响了城市的人口结构,而非农业人口的比重^[40]是判定城市化的重要标准。1926年大连登记的16余万人从业类别中,农林业从业人员仅占21%,与铁路相关的交通运输及服务业人员高达23%,还有21%的商业人口以及其他服务业人口^[41],非农人口比例之高,在东北乃至世界大城市中都少见。

根据1907年至1924年满铁货运统计,大连货物运输量极高,在大连储存、转运的货物数量之巨大,超过了同时期沈阳、哈尔滨等大城市货运量的总和^[21](P23-34)。一方面是由于这一时期日本殖民统治者在南满铁路沿线推行大规模的“市街计划”,大量城市建设物资都需要通过大连港进入,再由南满铁路运输至沿线市街;另一方面,大连作为中东铁路南段终点站,又是距离日本横滨、大阪、神户以及中国上海、天津等港口最近的东北出海口,日本帝国主义

所掠夺的东北物资绝大部分都在大连卸货,再由停靠在大连港的各大货船输送至日本、中国关内地区乃至东亚其他港口进行贸易,转运贸易成为其经济发展的重要动力。1923年,大连港出入船只5,563只,总吨位9,042,027吨,港口贸易额252,240,361海关两,1929年增至8,211只,总吨位14,056,502吨,港口贸易额496,620,502海关两^[21](P233),6年之间增长率达97%,分别是同时期营口港与安东港的6.2倍和5.4倍。

大连城市建设始于沙俄,日本占领旅大地区后,确立“大连港中心主义”发展思想,决定对大连港进行大规模扩建与人口迁移。“满铁”于1907年在承袭沙俄规划基础之上制定出大连扩建计划。计划以中央公园为中心将大连市规划分为东西两个部分,中央公园以东执行“大连市区计划”^[17](P345),以西执行“西郊都市化”。同时,加紧对东北地区经济开发与侵略,从国内移植大量人口入驻,致使大连人口迅速膨胀,1910年人口为45,866人,1915年77,184人,至1919年已突破10万人^[37](P19)。随着大连市的剧烈膨胀,日本殖民当局于1919年颁布都市计划修改方案,包括关东厅第17号令《大连市建筑规则》、第21号令《市区计划和土地分区》等政令,计划将大连市区扩建到15.7平方公里^[19](P20),至1925年大连市市区面积已在55平方公里左右^[42]。鉴于1926年大连人口已超过20万人,1933年将突破30万,日本殖民当局1930年再次对1919年扩建方案提出修改意见,对大连市未来四、五十年人口发展规模做出预想,计划将大连建设成为面积416平方公里、人口百万的大都市^[37](P134-176)。

四、结语

中东铁路及其支线是日俄帝国主义侵略中国东北的产物,铁路运营势必成为其掠夺东北资源和政治渗透的大通道,日俄殖民者正是依靠这条交通干线,建立具有治外法权的“铁路附属地”,牢牢控制住东北地区的经济命脉。但不可否认的是,作为近代交通的代表,中东铁路使东北城市发展的动力机制产生变化,由此使得东北地区新的城市空间布局产生;铁路交通成为东北城市发展的新动力,沿铁路北部干线出现一批重要城市,改变了北满荒无人烟的状态,缩小了北部与南部城市空间分布的差距。日本继承俄国南满洲铁路后,从自身殖民需求和利益出发,不断完善铁路线路,并通过非法手段拓宽附属地范

围,对铁路沿线重要市街进行城市规划与建设,一批中小城市在车站市街基础上逐渐发展壮大,长春至大连之间出现十余个中小城市,进一步丰富并完善了东北城市等级体系。中东铁路运营所带来的交通优势,对东北地区大城市的形成有极大的促进作用。位于铁路重要枢纽位置的哈尔滨、沈阳、大连,凭借中东铁路带来的前所未有的客运、货运量,将区域内优势资源进行整合、吸收,不断发展壮大,20世纪30年代已发展成为东北地区规模最大的三大城市,确立了其在东北地区中心城市的地位。

注:

俄国十月革命后,北京政府与苏俄签订协议,达成北满铁路(中东铁路长春以北段)由中苏共同经营的决议。1935年苏联将中苏共同经营的北满铁路以1亿4千万日元卖给了伪满洲国,日本实际获取了整个中东铁路的权益。“满铁”总裁市地方残物部整理委员会.满铁附属地经营沿革全史(上卷)[M].1939.96-98;99;195;[日]满铁庶务部调查课.满铁第二次十年史[M].大连:满洲时报社印刷所,1928.1107-1134.包括本业以及从属行业。

参考文献:

- [1] 何一民.清代东北地区城市发展变迁[J].四川大学学报,2010,(1).
- [2] [清]方式济.龙沙纪略[A].王锡祺.小方壶斋舆地丛钞[C].杭州:杭州古籍书店,1985.370.
- [3] [日]“满铁”哈尔滨事务所.北满洲概观[M].大连:(伪)满洲日报社印所,1933.
- [4] 谷中原.交通社会学[M].北京:民族出版社,2009.209.
- [5] [日]拓殖局.俄国远东移民事业[M].东京:博文印刷所,1911.
- [6] [日]“满铁”.满铁调查资料(第110编)[M].大连:东亚印刷株式会社大连分社,1930.98-99.
- [7] 绥芬河市档案局编.绥芬河历史大事记(1860-2012)[M].绥芬河:黑龙江省国彩印刷,2013.14.
- [8] 满洲里市档案局编印.满洲里市情[M].出版者不详,1986.43.
- [9] 崔广域主编.海拉尔风云录(上册)[M].呼和浩特:内蒙古文化出版社,2006.106.
- [10] 东省铁路经济调查局编.呼伦贝尔[M].哈尔滨:哈尔滨中国印刷局,1929.45.
- [11] [日]拓务大臣官房文书课.拓务调查资料·满洲人和朝鲜人[M].东京:今井印刷所,1932.83.
- [12] 岳玉泉等编.哈尔滨市志[M].哈尔滨:黑龙江人民出版社,2000.
- [13] [日]农商务省农务局.中国绵羊及羊毛事情[M].东京:东亚印刷株式会社,1919.160.
- [14] 日本满史会编.满洲开发四十年史(下卷)[M].东北沦陷十

- 四年史辽宁组译.长春:东北师范大学出版社,1988.
- [15] [日]矢内原忠熊.满铁问[M].东京:岩波书店,1984.24-26.
- [16] [日]泉对信之助.青岛二年[M].东京:行政学会印刷所第二工场,1922.45-46.
- [17] [日]“满铁”.南满洲铁道株式会社第二次十年史[M].大连:(伪)满洲日报社印刷所,1928.
- [18] 南满洲株式会社.满铁附属地经营沿革全史(上卷)[M].大连:南满洲株式会社发行,1939.
- [19] [日]越泽明.(伪)满洲国首都规划[M].北京:社会科学文献出版社,2011.79.
- [20] [日]大阪每日新闻社.战时经济第11辑[M].大阪:大阪每日新闻,1939.68.
- [21] [日]“满铁”.满洲交通统计集成[M].大连:小林又七支店印刷部,1935.
- [22] 李淑娟.九一八事变前日本在中国东北强势地位的构建及其影响[J].历史研究,2014,(6):114-129.
- [23] [日]满铁哈尔滨事务所调查课.哈调资料第23号[M].哈尔滨:文明堂,1927.
- [24] [日]日本评论社.满蒙经济建设[M].东京:先进社,1932.9.
- [25] [日]“满铁”.北支那贸易年报·大正6年[M].大连:小林又七支店印刷部,1931.
- [26] 东北文化社编印处.东北年鉴(民国二十年)[M].沈阳:东北文化社,1931.1288-1289.
- [27] [日]天野元之助.满洲经济发展[M].“满铁”,1932.83.
- [28] [日]真继云山.大陆行:满蒙游记[M].东京:泰山房,1919.51.
- [29] [日]细井肇.观中国[M].东京:成蹊堂,1919.94.
- [30] (伪)满国务院总务厅.省政要览·奉天省[M].长春:(伪)国务院总务厅出版情报处,1938.
- [31] (伪)满洲国通信社.满洲国现势[M].沈阳:兴亚印刷株式会社,1938.255.
- [32] [日]关东长官官房调查课.全满工场名簿[M].大连:(伪)满洲日报印刷所,1933.75-205.
- [33] (伪)奉天商工会议所.奉天经济三十年史[M].沈阳:兴亚印刷株式会社,1949.110-111.
- [34] (伪)满洲国通信社.满洲国现势[M].长春:(伪)满洲国通信,1935.313.
- [35] 市电车先行营业.盛京时报[N].1923-10-09(4).
- [36] 奉天·曾市长之谈话.盛京时报[N].1925-08-18(4).
- [37] [日]关东州厅土地科.大连都市计划概要(第1辑)[M].大连:小林又七支店印刷部,1937.19.
- [38] [日]关东长官官房文书课.关东厅要览[M].大连:(伪)满洲日报印刷所,1928.93.
- [39] [日]东京市调查会.日本都市年鉴(第11辑)[M].东京:东亚印刷株式会社,1942.45.
- [40] 曹占泉.人口环境论[M].重庆:重庆出版社,1990.168.
- [41] [日]大连商业会议所.大连商业会议所统计年报·大正15年[M].大连:小林又七支店印刷部,1929.6-7.
- [42] [日](伪)关东厅.关东厅施政二十年史[M].大连:(伪)满洲日报新闻社印刷所,1926.798.

【责任编辑:周琍】

The Chinese Eastern Railroad and the Changes and Development of the Northeastern Cities in China

HE Yi-min, HAN Ying

(College of History and Culture, Sichuan University, Chengdu, Sichuan, 610064)

Abstract: Early in the 20th century, the imperialist powers like Japan and Russia brought the colonial features into China through unequal treaties and other means, which brought about dramatic changes in urban development and landscape in the region. The Chinese Eastern Railroad China was the result of imperialist powers' invasion into northeast China. Its construction and operation brought about great changes in the dynamic mechanism of the urban development in northeast China. The railroad had profound impact on the spatial distribution and urban landscape of northeast cities, laying a pattern for the urban development in the region in 20th century.

Key words: Chinese Eastern Railroad; Japanese colonization; northeastern cities; changes