

# 近代德国城市化迅速发展的原因

李富森

(华中师范大学 历史文化学院,湖北 武汉 430079)

**[摘要]**德国是世界上城市化发展最快的国家之一。随着近代工业化的开展,德国构建了密的铁路网络和建立了发达的内河航运业。同时,农村地区相继进行了农业革命和农业的现代化。德国完成了民族统一,并建立了现代社会保险制度,为城市的发展消除了许多障碍。在这些因素综合推动下,近代德国城市化迅速发展,在1910年德国基本实现了城市化。

**[关键词]**近代德国;快速发展;城市化

**[中图分类号]**K516.4

**[文献标识码]**A

**[文章编号]**1671-5330(2012)06-0062-05

在世界城市化进程中,德国起步虽晚于法、美等国,但城市化发展十分迅速。1871年德国城市人口为1479万,占总人口的36.1%,1910年,城市总人口已达3897.1万,占总人口的60%,基本实现了城市化,而美国和法国分别到1920年和1931年才基本实现城市化。一个国家的城市化发展受到社会、政治、经济等各种因素的影响和制约。本文拟从近代德国工业的发展、交通运输业的完善、农业革命和农业的发展以及政府的作用等方面综合探讨德国城市化迅速发展的原因。

## 一、工业化的发展是德国快速城市化的直接推力

工业化是推动近代城市发展的一个主要动力<sup>[1]</sup>。一个国家城市化发展水平取决于其工业化进程。

德国工业革命开展较晚,城市化起步也就较迟。在19世纪30年代以前,尚处于工业革命的准备阶段。这期间,德国工场手工业得到广泛的发展。萨克森和西里西亚新兴的棉纺织业和传统的麻纺织业都取得了长足的进步。棉纺织业最先采用机器,1814年萨克森已有机织纺锭28万枚。莱茵河西岸采矿、冶金和金属加工工业逐渐成为

主导性产业。1811年,弗里德里希·克虏伯在莱茵地区的埃森建立铸铁厂。1819年,弗里德里希·哈尔科特在鲁尔区建立矿山机械厂,后发展为德意志最早的蒸汽锅炉制造中心。1826年,卡尔·戈特利布·豪格尔德开始在开姆尼茨设厂制造纺纱机和蒸汽机。19世纪初,查尔斯·科克里尔和詹姆士·科克里尔两兄弟在亚琛创办机械制造学校和纺织厂,1815年他们又在柏林办厂发展纺织机械。这些地区是德国最早的一批工业城市,与德国自然地理和资源的分布有密切关系,而且人口规模不大。

从19世纪30年代起,德意志关税同盟建立,国内形成统一的民族市场,工业发展开始进入“起飞”阶段,由手工工场向现代化厂转变。伴随着工业革命的号角,德国城市化也开始起步,城市类型也发生了新的变化。

从1834至1838年,萨克森建立了大约45家大纺纱厂。波希米亚、西里西亚、维也纳和柏林的棉纺织业增长很快。随着新技术的引用,煤铁资源蕴藏量丰富的莱茵河西岸鲁尔区和萨尔区成为采煤和冶金业中心。萨克森、汉诺威和拿骚逐步形成集中的煤铁产地。鲁尔重工业中心附近的城

**[收稿日期]**2012-10-11

**[作者简介]**李富森(1970-),男,河南郑州人,华中师范大学历史文化学院历史学博士生,研究方向为欧洲近现代史。

镇如埃森、波鸿、多特蒙德、杜伊斯堡由于钢铁企业吸引了劳动大军,1830—1860年间周围的农民集中迁入莱茵河和鲁尔河地区<sup>[2]</sup>。上西里西亚和萨尔河煤田和莱比锡、开姆尼茨、杜塞尔多夫城市得到了快速发展<sup>[3]</sup>。埃森地区由于克虏伯联合企业的存在发展,被称为“克虏伯城”。在克虏伯引进转炉炼钢法和平炉炼钢法后,埃森的钢铁工业得到迅速发展成为闻名世界的钢铁城市。成群的村庄演变成分散的城市,如盖尔森基兴、华登舒特和卡斯特罗普。而且,随着重工业的发展,德国迅速崛起了一批工矿业城市群,像鲁尔区的亚琛、多特蒙德、埃森、杜伊斯堡、杜塞尔多夫,以及阿尔萨斯—洛林地区的斯特拉斯堡、牟罗兹等,利用资源优势 and 河运之便发展为新的工矿业中心城市群的。

德国城市化发展真正驶入快车道是在19世纪下半叶工业革命时期<sup>[4]</sup>,尤其是在帝国统一后,德国的城市化发生了更为显著的变化。城市急剧增多,规模扩大。如19世纪后期随着工业化进程加速,莱比锡发展为重要的工业城市<sup>[5]</sup>。而且,德国电气工业的迅速发展与工业化和城市化有密切关系。19世纪80年代,以维尔纳·西门子和艾米尔·拉特瑙等为代表的德国企业家,率先开始了电气工业发展,改善了工业动力分布不均的状况,推动了工业化进程。在第一次工业革命中,德国中、南部地区由于缺乏煤矿资源,蒸汽动力不足,丰富的水力资源使他们能够利用水能发电。1891年,慕尼黑奥斯卡·冯·米勒在法兰克福世界电气博览会上宣布:他与多里沃合作架设的179公里长的输电线,可把225千瓦的电流在3万伏的电压下从内卡河畔的劳芬送到法兰克福。1902年,德国城市电车线路的总长度为欧洲的一半,电气火车和地下铁道迅速发展。1891年,德国还只有35个地方可供电力,1913年已有17500个地方通了电,约有一半的德国居民用上了电。电气工业的发展极大地促进了城市的膨胀和增多。美因河畔法兰克福、纽伦堡等地区经济增长迅速,人口规模不断增大。

帝国成立时德国的工业化已经蓬勃开始,然而农业和农村仍占很大优势。德国总人口的2/3还居住在农村地区,有600万人在从事农业和林业的劳动。1871年时德国境内居住在农村地区的人口占全德人口的40%,到1910年则已达60%。到第一次世界大战前夕,从事工、矿劳动的

职工人数达950万。经济重心从农业转移到工业,国内人口出现大范围的流动。大城市的人口增长得最快。大城市人口的比重从4.8%增长到21.30%。在西里西亚、中部德国和西南德国,都是由周围农村的人口涌入最邻近的工业城市。柏林和鲁尔区的大部分城市几乎全是由普鲁士东部5省的农民流入而发展起来的。1880年后,东部德国的国内流动,主要是从东向西进入莱茵—威斯特伐利亚工业地区。1871年时西里西亚还是普鲁士人口最稠密的省份,到了1910年,莱茵省则成了人口最稠密的省份。1871年时威斯特伐利亚的人口还少于东普鲁士,但到了1910年人口则是东普鲁士的两倍。

## 二、密布的铁路网络和发达的内河航运是推动德国城市化的重要条件

铁路的修建和内河航运业的发展,是推动德国工业化的重要基础。1835年,巴伐利亚首次建成德国第一条铁路。这条铁路从纽伦堡至菲尔特,全长6.1公里,标志着德国铁路运输时代的开始。“铁路热”开始在全德兴起。1838年柏林至波茨坦的铁路通车,1839年莱比锡至德累斯顿铁路建成,1841年柏林与安哈尔特、1842年柏林与什切青、1843年安特卫普到科隆的铁路相继通车。1840年,莱比锡到马格德堡、慕尼黑到奥格斯堡、法兰克福到美因茨、波恩到科隆、柏林到什切青等铁路开通。到19世纪40年代后半期,德国已经形成了柏林、科隆、法兰克福、慕尼黑和纽伦堡、德累斯顿等铁路交通中心,形成了4大铁路交通网:北德和中德以柏林为中心,下莱茵区以科隆为中心,莱茵—美因区以法兰克福为中心,巴伐利亚以慕尼黑和纽伦堡为中心。同期德意志人口出现了大增长,1816年到1850年大约增加50%,1816年为2350万人,1855年为3456万人。从农村迁往城市的人口明显增加,1800年城市人口超过10万的只有3个即柏林、维也纳、汉堡。1850年则有6个,其中4个为柏林、汉堡、布勒斯劳、慕尼黑。德国统一后,铁路建设再掀高潮,国内人口移动也更加频繁。成千上万的人从德国东部经铁路来到鲁尔等德国西部地区,1880—1890年鲁尔的许多小城镇发展为大城市<sup>[6]</sup>。铁路的大规模建设反过来刺激了钢铁、煤炭等工业的发展,从而又带动城市规模的扩大。

德国河流密布,纵横交错,发展航运十分便利。从19世纪20年代使用轮船以后,德国的内

河航运十分兴旺。加上运河开挖和河道扩建,内河航运也很发达。1816年,不来梅建成第一艘蒸汽动力船。1825年普鲁士莱茵汽船公司创立。1829年,在鲁尔区开始建立造船厂,同年维也纳也建立了第一家“多瑙河汽船公司”。1831年3月,莱茵河所流经的各邦签订《莱茵河航运议定书》,实行了航运自由。随着内河航运的发展,德意志境内兴起一批内河港口城市,像汉堡、不来梅港、基尔,莱茵河畔的科隆、杜塞尔多夫、美因兹,支流上的法兰克福、斯图加特,多瑙河上的累根斯堡等,既是水运码头,也是水陆交通枢纽。1845年,杜伊斯堡制成第一艘德国轮船“希望”号。1879年,杜伊斯堡已成为当时世界上最大的内河港口,向西输出粮食和原料,向东输出煤和钢铁制品,是国内水路网中心和最大的轮船制造业中心。汉堡也形成了新的造船中心。海运方面,80年代起,汉堡、不来梅两个港口扩建,不断开拓海外新航线,1880年汉堡的轮船总吨位为9.9万吨,不来梅为5.9万吨。1900年后,两个港口的轮船吨位已分别增至74.6万吨和37.5万吨。

### 三、农业革命以及农业经济的发展促进了德国城市化的进程

乡村人口涌入城市,城市人口规模扩大的一个重要原因就是德国进行了农业革命以及农业经济取得了巨大发展。

1807年的施泰因—哈登堡改革在一定程度上解放了农民。1821年,普鲁士政府颁布“义务解除法”和“公有地分割法”,破坏了旧的传统土地结构。通过1848年9月7日的法令和1850年3月2日的“赎免法”,普鲁士农业开始从封建土地所有制向资本主义私有制转变。到1848年,普鲁士共有近29万户较富裕的世袭农民以现金或租息,解除了封建义务,约7万余户贫农通过割地解除了封建义务。1850年颁布《调整地主和农民关系法》,实行封建赎买义务。容克地主和富农从农民手中掠夺了大量赎金和土地,改造成具有资本主义性质的农场,丧失土地的农民一部分沦为雇工,一部分流入城市。1857年3月6日政府颁布《宣告丧失权利法令》,规定1858年12月31日后农民再无权申请赎买封建义务。至此,那些长期无力赎买封建义务的小农和佃农,逐渐变为自由出卖劳动力的农业工人,农业生产者已经和他们的生产资料相分离。历时半个世纪的农业改革,对普鲁士的农业结构产生了重要影响。

同时,德意志其他地区也实行了农民赎买封建义务的改革。在德意志西南部,巴登废除了农奴制,1820年取消人身赋税,开始赎买劳役税,1831年取消国家的劳役,1833年允许农民赎买地主的封建劳役。19世纪30年代后,符腾堡、汉诺威、萨克森和黑森选侯国均已开始进行全面改革。巴伐利亚在19世纪初开始宣布解放农民,奥地利在1848年9月7日宣布解放农民。到1848年革命后,几乎在德国所有地方都不同程度地完成了对农民的解放。

农业改革是在全德范围内所进行的一场改变封建生产关系的变革,实现了土地所有权、经营权与劳动者的分离,为资本主义现代化农业的发展创造了条件。农民获得了人身自由,可以自由离开庄园,可以自由选择职业,构成了一支潜在的自由劳动力大军。

资本主义化的容克贵族通过新的农业经营方式、耕作制度以及新的科技手段,发展农业经济,提高农业生产力。“改良的三圃制”和轮种制取代了中世纪的三圃制。从1800至1850年,休耕地在全部土地面积中所占比重从33%减少至15%,增产谷物约1.2亿吨。到19世纪90年代,随着德国工业革命的完成,家庭工业大量破产,几乎一半的小农被剥夺。家庭工业转化为工厂生产,农民经济转化为资本主义的大农业,小地产转化为领主的大农场。

在工业现代化的基础上,德国农业开始了现代化。土地的高度集中,使农业耕作技术、农业合理管理以及农业机械化得以广泛实施,直接推动了农产品加工业的发展,加速了农业经营中工业化的进程。1870年至1880年十年是德国农田耕作史上一个新的开端。1878年农业有效使用面积达到最大限度,同时废除了休闲,过渡到特别集约的耕作。1867至1881年间德国养羊业结束,棉花代替亚麻,煤油、瓦斯、电气代替植物灯油,制成人造黄油。德国农业生产的项目日益集中到谷物和蔬菜方面。1879年对农业实行了保护关税以抵抗大量谷物从东欧和美国涌入,1855年和1887年又提高了关税。由于集约化、日益增长的关税保护和国家援助,19世纪下半叶德国的农业得到了蓬勃发展<sup>[7]</sup>。整体农业生产增加到3至3.5倍,每个劳动力的产量增加2至2.5倍,而人口增长2.3倍。农业经济的发展,给德国工业化的发展提供了丰富的生活资料、生产资料、原料、

资金和充足的劳力。

这时期,农民迁移总趋势是从德国东、北部农业区转移到中、西部工业区。19世纪70、80年代,德国以近距离人口流动为主,农民的主要流向是本省或邻邦的邻近城市,尤其是家乡附近的城市。据估计,几乎每两个德国人中就有一个参与近距离人口流动。到19世纪80年代末90年代初德国农民大量破产,出现了大规模的群众性远距离人口流动潮,从东部农业区浩浩荡荡流向西部工业区,流向大城市。德国东、北部农业区向高度工业化的西部鲁尔工业区的流动加快,鲁尔工业区兴起了一批人口在20万以上的大工业城市。

#### 四、国家统一的完成和社会保障制度的建立为德国城市发展创造了良好的环境

德国政府在德国工业化和城市发展进程中通过农业、社会政策的变革和其他一些制度的实施,为德国城市的发展创造了良好的环境。斯泰因—哈登贝格改革主张城市自治,废除农民封建义务以及进行土地制度改革,为劳动力自由流动创造了条件。“普鲁士式道路”的胜利和农奴制的瓦解,巨额“赎金”部分转化为工业资本,大批破产农民转入工矿企业成为自由劳动力,容克农场扩大经营,日益增长的需要为工业品开拓了销售市场。在1869年城市废除行会制度,促进了大工厂的兴起。德国统一后颁布《德意志帝国宪法》,规定了人们可以自由迁移的权力。

德国统一后建立了中央集权制度,逐渐统一货币和度量衡、法律,建立帝国银行,实行保护关税政策,扩大交通事业,决定性地推动了工业革命的胜利进军,为城市的发展消除了许多障碍。1871—1910年是德国大城市急剧增多的时期<sup>[8]</sup>。也开始了真正的人口流动大潮<sup>[9]</sup>。1871年,德国城市人口1479万,其中居住在10万人以上城市的人数约为196万,居住在1万人以上城市的约为315万,居住在2000人以上城镇的约为968万;到1910年,德国城市人口3897万,占总人口的60%,相应居住的人数分别为1382万、868万和1647万。统一后的30多年间,城市人口增数达2418万,大城市人的增加最为显著。

国家高速工业化、城市化、大规模国内人口流动等使德国的社会财富迅猛增长,却也造就了一个庞大、贫困、没有生活保障的工人阶级队伍<sup>[4]</sup>。据统计,到1907年,德国的就业工人阶级已经达1780万。工人阶级在生产、生活等方面都面临着

失业、工伤事故、疾病、衰老、住房条件恶劣等问题。大量人口从农村流入城市,也造成城市住房紧张,房租居高不下。工人们为摆脱困境,建立各类工会组织,展开各种罢工斗争。社会民主党领导的社会主义运动在工人之中的影响迅速扩大。

工人阶级与资产阶级以及国家政权之间的矛盾不断激化,最终迫使德国政府出台一系列社会立法和社会政策来改善工人阶级的基本生活状况。同时,工业化使国家财富的迅速增长,为实行社会保障制度提供了经济基础。

1880年,俾斯麦开始着手计划国家社会政策,推行“国家社会主义”<sup>[10]</sup>。1883年,帝国议会通过德国第一项国家社会保障立法《疾病保险法》,1884年和1889年分别通过《意外事故保险法》和《老年及残废保险法》。这三项社会保险立法奠定了现代德国社会保险制度的基础。

1894年,科隆首办失业保险,科隆市议会和慈善家捐款设立失业保险局,专门保管基金和办理失业保险事宜。这种做法迅速推广到各大城市。帝国政府还颁布了有关的劳工保护立法。1878年有关工商条例的补充条文规定了加强工厂视察、监督劳动合同和徒工的使用、禁止妇女和儿童从事有害健康的劳动等。帝国议会又相继通过了“关于工商管理条例修正案”和“劳资纠纷法庭法”等一系列劳工保护立法。

社会保险立法逐渐系统化,社会保险立法覆盖全国所有工业人口。1907年,德国疾病保险会社共23233所,被保险人数为1214万,约占全国人口的19%。1910年,被保险人数超过1300万,占总人口的21%。德意志帝国政府还专门设立了完备的社会保险管理和监督机构。

为解决工人的住房问题,德国政府从19世纪90年代起开始大力进行工人住房的建设。据统计,1901年以后,德国政府每年投入建造工人住房的资金达400万—500万马克<sup>[11]</sup>。工人住房条件得到一定程度的改善。

19世纪80年代,德国开创的社会保障制度,在一定程度上缓和了工业化带来的各种社会矛盾,使社会相对稳定,加速了工业的发展步伐,为城市稳定、持续、快速发展创造了条件。德国在19世纪90年代前曾有大量人口移居国外。但到了19世纪末20世纪初,由于社会保障制度的完善和工业化带来的更多就业机会,向外移民明星减少,到1912年,向外移民人数已经降到相当低

的水平。外流人口的减少保证了德国工业经济的劳动力资源。

[参考文献]

- [1] Hajo Holborn. A History of Modern Germany: 1840 - 1945 [M]. Princeton, NJ: Princeton University Press, 1982:370.
- [2] George F. McLean. John Kromkowski [M]. Urbanization and values, CRVP, 1991.
- [3] Lynn Abrams. Bismarck and the German Empire, 1871 - 1918 [M]. New York: Taylor & Francis, 2006:19.
- [4] Eric A. Johnson. Urbanization and Crime: Germany 1871 - 1914 [M]. New York: Cambridge University Press, 2002.
- [5] Günther Hirschfelder, Peter Borsay, Ruth - Elisabeth Mohrmann. New Directions in Urban History: Aspects of European Art, Health, Tourism and Leisure since the Enlightenment [M]. Munster: Waxmann Verlag, 2000:

128.

- [6] Ralf Roth, Marie - No? lle Polino. The City and the Railway in Europe [M]. Aldershot: Ashgate Publishing, Ltd., 2003:12.
- [7] William Otto Henderson. The Rise of German Industrial Power, 1834 - 1914 [M]. Los Angeles: University of California Press, 1975:221.
- [8] Friedrich Lenger. Stadtgeschichten: Deutschland, Europa und die USA seit 1800 [M]. Frankfurt am Main: Peter Lang, 2009:31.
- [9] Steve Hochstadt. Mobility and Modernity: Migration in Germany, 1820 - 1989 [M]. Ann Arbor: University of Michigan Press, 1999:56.
- [10] Jens Eggert. Deutschland von 1871 bis 1945 [M]. ?sterreich: Persen Verlag, 2009:4.
- [11] Karl Erich Born. Wirtschafts - und Sozialgeschichte des Deutschen Kaiserreichs (1867/71 - 1914) [M]. Stuttgart: F. Steiner Verlag Wiesbaden, 1985:87.

[责任编辑:G]

(上接第21页)日,体现了爱国主义精神,这赋予了中学爱国主义教育以新的时代内涵,也说明加强中学生爱国主义教育迫在眉睫,维护国家主权刻不容缓。希望从事中学德育工作的教育者,尽职尽责,以此共勉,将爱国主义精神之火炬顺利地传递给下一代。

[参考文献]

- [1] 社评:回望9·18,中日实力历史性逆转 [N]. 环球时报, 2012-9-18(14).
- [2] 林思云. “九一八事变”的历史背景 [J]. 历史教学 2003(7):79
- [3] 辽宁省档案馆、吉林省档案馆等合编. 万宝山事件 [M]. 吉林人民出版社, 1991:10.
- [4] 张淑香. 关于九一八事变深层次原因的研究 [J]. 大连近代史研究, 2011(8).
- [5] (日)日本国际政治学会、太平洋战争原因研究部编. 满洲事变前夜 [M]. 朝日新闻社, 1963:420.
- [6] 刘景岚,程舒伟. 试论“九一八”事变后中国社会的性质 [J]. 社会科学战线, 2011(8).
- [7] 金毓敝. 东北要览 [M]. 四川三台:东北大学出版部,

民国三十三年版. 第5页.

- [8] 金毓敝. 静晤室日记(第四卷) [M]. 沈阳:辽沈书社, 1993(10):2572.
- [9] 龚鹏. “九·一八”事变后中国自由知识分子的选择 [J]. 社会科学家, 2009(8):36.
- [10] 陈廷湘. 政局动荡与学潮起落九一八事变后学生运动的样态及成因 [J]. 历史研究, 2011(1).
- [11] 各大学学生昨赴国府请愿 [N]. 中央日报, 1931-11-27(1).
- [12] 中国共产主义青年团中央委员会办公厅编. 中国青年运动历史资料(第九册) [Z]. 1981(11):693-756.
- [13] 各省市学生昨日在京总示威 [N]. 申报, 1931-12-18(3).
- [14] 费孝通. 费孝通民族研究文集 [C]. 北京:民族出版社, 1988.
- [15] 王欢. 专家:日本“购岛”若成功9.11将成为中国国耻日 [N]. 环球网报道, 2012-9-07.
- [16] 茅海建. 天朝的崩溃 [M]. 北京:生活·读书·新知三联书店, 1995:497.

[责任编辑:时屹]