

【 논문 】

# 清末民初東北城市化動力机制探研\*

——以奉天东部为考察对象

譚玉秀\*\*

## 目 录

1. 移民——城市化开启的人口因素
2. 近代交通运输网络——城市化启动的加速器
  - 1) 辽河、太子河、浑河、鸭绿江形成水路交通网及沿岸城市
  - 2) 清末民初铁路交通网的形成及沿线城市
3. 近代市场体系——城市化推进的根本动力

## Abstract

Northeast China became the highest level of China's urbanization during the period of late Qing and early Republic. The eastern part of Fengtian known as mountainous region had starting lately and developing quickly traits at the initial stage of the urbanization in Northeast China and it grew a typical instance so that the urbanization's motive mechanism of Northeast may be solved by the individual study on the eastern part of Fengtian. The pouring of the migrants into the region changed the number and the form of the population in urban, which supplied the innovation of urbanization with population reason; The evolution of land and water communication lines provided the important guarantee for the

\* 近代东北城市化经历了三个发展阶段：起步阶段(19世纪末—“九·一八事变”前)、畸形的快速发展阶段(“九·一八事变”后—1945年)、相对停滞阶段(1945年—1949年)。由一事变之前，该地区城市化进程基本处于正运状，一事变之后，东北沦为日本的殖民地，城市进畸形发展阶段为此，本文仅考初步阶段东北城市的启动因素

\*\* 中國 吉林师范大学 历史文化学院 教授

order circulation of population and materials, drove the cities along the bands and the lines spring up and develop and acted as the accelerator; The constitution of the market system made of primary, medium and higher markets promoted the modernization of business, which accelerated the increase of economy and became the cardinal power of the initial development of urbanization.

Keyword : Period of late Qing, early Republic Northeast China, urbanization's motive mechanism, the eastern part of Fengtian

---

## 1. 绪言

有关近代东北城市化动力机制<sup>1)</sup>的研究,到目前为止,史学界仍未进行系统的研究,只是发表了一些相关的论著,如学者们主要从移民、交通、工商业、开埠通商等方面的某一层面<sup>1)</sup>,来阐释东北城市化开启的原因,而没有把几个因素综合起来加以考察,角度比较单一。事实上,东北城市化的启动与推进不仅仅是单个因素作用的结果,而是多个因素交互作用下的产物。为此,本人在吸收前人成果的基础上,借鉴其研究方法,从移民、近代交通运输网络与近代市场体系诸因素的综合视角,以奉天东部<sup>2)</sup>作为考察对象,对东北城市化动力机制的

- 
- 2) 根据邵龙飞:《城市化的动力机制及发展模式探》,《规划师》2000年第4期,关于城市化的动力机制分析即农业生产的推动力;非农产业的吸引力;城市优越条件的拉动力;中心城市的扩散力;政策的引导与调控力;区位条件与经济发展水平对投资的吸引力;事件推进力文中采用的城市化动力机制是特指近代复杂历史环境下,移民、交通运输网络与近代市场体系三者交互作用下的合力这种合力成为东北城市开启与不断走向深的根本动
  - 3) 代表性成果有吴晓松:《东北移民垦殖与近代城市发展》、《近代东北工商业发展与城市建设》、《交通拓展与近代东北城市建设》《城市规划汇刊》1995年第2期、期1996年第3;王杉:《简析近代东北城市的产生》,《辽宁大学学报(哲学社会科学版)》2001年第4期;王革生清代东北沿海通商口岸的演东北地方史研1991年第3期清代东北商社会科学辑1994年第1期;杨天宏清季东北自开“商埠”述长白山1998年第1期
  - 4) 奉天东部即今天辽宁省东北部与吉林省东南部的交界地带,近代是指奉天省柳条边以东的地区,包括海龙、辉南、东平(东丰)、西丰、西安(辽源)、柳河、通化、辑安(集安)、临江(浑江)、长

形成进行较为全面的探讨，以推动这一领域研究的深入。

## 2. 移民——城市化开启的人口因素

人口不断向城市集中，城市就不断发展。人口停止向城市集中，城市化亦随即停止。农业人口向非农业人口的转化，城市人口的自然增长，特别是机械增长，成为城市化的重要推动力。奉天东部位于今天辽宁省东北部与吉林省东南部的交界地带，境内山林密集，河流纵横，具有丰富的自然资源。满清统治者入主中原后，为保护“龙兴之地”与维护旗人生计，顺治康熙年间到处设立封堆，奉天东部被圈为禁山围场，专供皇室贵族狩猎与八旗士卒演武之用，严禁流民到围场垦植、狩猎、淘金，该地成为人迹罕至的荒凉地带。迨至19世纪末20世纪初，华北地区人口密集、自然灾害频繁、兵连祸接、民不聊生，民众为求得生存，便向人烟稀少、资源丰富且距离甚近和风俗习惯基本相似的奉天东边地移入。同时，觊觎东北已久的俄国加快侵略步伐，清政府为解除内忧外患，对该地进行放禁，推行“移民实边”政策。此外，随着时局的变化，日本人与朝鲜人不断进入本地，于是形成国内与国际两股移民。

据满铁1927年统计，满洲总人口约为2,700万，外国移民以日本人和朝鲜人最为重要，俄国人多散住于北满沿中东路一带的地方。“移住东三省的日人大部分聚集在辽东半岛(即日本所谓关东州)和南满铁路附属地内”<sup>3)</sup>经营工商业，特别是满铁附属地的建设对周围中国传统封建城市除剥削之外，还具有较强的示范与辐射效应。另据统计从民国元年至民国十五年，满洲日本人口之增加，平均每年总在七千人以上。查日本人侨居外国者，为数不过六十四万而已；其在

---

白、抚松、安图、兴京(新宾)、本溪、凤城、安东(丹东)、宽甸、桓仁、岫岩等地方。

5) 王：《东三省日本移民的过去和将来》，《东方杂志》，1939年，第33卷第17号，第45页

满洲竟占十分之三。1926年奉天东部满铁沿线日本人口数如下：本溪湖2,487人、安东11,275人、抚顺14,734人、铁岭2,788人、开原2,576人。但总体上日本移民不到满洲总人口的百分之一。<sup>4)</sup>因此，日本采取鲜人代替日本人的政策，继续移民东北。最初朝鲜人民为觅求生计越江进入中国东北，集中于鸭绿江、太子河与长白山地区从事水稻种植业。1926年韩侨在奉天东部的分布状况如下：安图县4,000人、临江县24,520人、海龙县1,920人、长白县28,230人、通化县18,000人、安东县43,600、抚顺县5,500人、柳河县8,780人、兴京县28,370人、桓仁县26,000人、辑安县34,000人、本溪县750人、西丰县2,400人、西安县3,850人、抚顺县2,600人、岫岩县300人、东丰县150人、辉南县850人。<sup>5)</sup>在某种程度上，韩侨为奉天东部山区的水田开发作出贡献。日籍与韩侨移民客观上成为本地区城市化推进的部分促动者。

据统计，东三省人口增长指数如以1908年为100，则1913年为112，1918年为126，1923年为142，1928年为163，1930年为172。<sup>6)</sup>短短二十几年，人口增长指数竟上涨72%，远远超出人口自然增殖的速度。另据满铁人事课劳务股调查统计，从1927年开始，关内移往东北的人数猛增，由1926年的50多万增至100多万，并且持续了3年之久<sup>7)</sup>。又“据统计家调查，民国十六年，中国内地移往东北的人民约120万；民国十七年约110余万；民国十八年约130万”。<sup>8)</sup>上述不尽一致的调查统计数字，从总体上反映了清末民初华北移民迁入东北的强劲势头。因此，清末民初，奉天东部地区人口的机械增长源于移民的涌入，而不是靠本地居民自身繁衍的自然增长。

6) 江文：《满洲移》，转引陈：《中国人口问》上海世界书局193年版，171718页

7) 江文：《满洲移》，转引陈：《中国人口问》上海世界书局193年版，89页

8) 孔经：《东北经济》成都四川人民出版社198年版，1276-27页

9) 《东北年》沈阳：东北文化193年版，127页

10) 《东北事件》，193。转引自朱玉湘等：《一八事后东北地区的关内移民》，《近代史研究1999年期，29页

&lt;表 1&gt; 1926~1930年奉天东部城市人口数量统计表(单位:人)

地名	年份		地名	年份		地名	年份	
	1926	1930		1926	1930		1926	1930
东丰	13,000	12,534	辑安	1,700	1,550	桓仁	6,200	8,825
西丰	23,000	23,523	临江	7,500	14,903	岫岩	10,000	11,328
西安	20,000	41,370	长白	2,600	2,069	抚顺	132,000	26,361
海龙	12,000	21,764	安图	2,200	10,305	本溪	20,000	14,080
辉南	5,000	9,574	抚松	2,800	10,644	安东	110,691	93,771
柳河	5,500	6,419	凤城	15,853	7,873	开原	31,670	17,850
通化	25,000	47,358	宽甸	3,000	3,642	庄河	4,700	3,651

资料来源:1926年数字据(日)山田久太郎:《满蒙都邑全志》(上卷),日刊支那事情社1926年铅印本,第51—351页;1930年数字据《东北年鉴》,东北文化书社1931年版,第171—172页。

从清末放荒设治至民国初年继续实行的移民政策,使奉天东部城市人口总体水平有大幅提升。由表1不难看出,1926年与1931年,奉天东部城市人口数量在1—3万之间的有12个,其中安东人口为10万左右,其余城市人口数额徘徊在1万以下,与往日的荒僻村落或者只有零星人口点缀的传统城市相比,此时,形成了以大城市为中心,中、小城市为辐射对象的城市体系,表明城市化已经发展到一定程度。

19世纪末20世纪初,移民对该地区的人口构成即职业构成、性别构成与年龄构成有较大影响。就职业构成而论:从流向看,部分移民进入城市,分布于木材加工业、运输业、商业与服务业等行业;另一部分人则留在广大农村从事农业、林业与矿山的生产与开发。20世纪初至“九·一八事变”之前,奉天东部新兴城市的职业构成带有一定的现代色彩,具体如下表。

&lt;表 2&gt; 1928年至1929年从大连进入东北华内移民不同职业人数统计表

年 份	农 业	自由业	工 业	商 业	其 他	总 计
1928	126,000	343,000	7,700	14,000	43,300	53,000
1929	106,000	370,000	11,000	14,000	26,000	527,000

资料来源：吴希庸：《近代东北移民史略》，《东北集刊》1941年第2期，第50页。

由表2可知，1928—1929年，由大连登陆的华北移民的职业人数统计，可大致推出本地区城市人口的职业构成。农业人口占23.7%以上，自由职业占64.2%，工业占1.4%，商业占2.6%，其他职业占8.1%。他们从大连分散到奉天东部各个地方，少部分人流入城市受雇于工厂变成工人，或者经营店铺与粮栈成为商人。此外，少数知识分子、服务行业人员等自由职业者通过传播文化知识和提供日常服务在城市中寻找位置。移民职业构成打破了传统的城市人口职业结构，除官吏、士大夫阶层、商人、手工业者和下层平民阶层以外，又形成了略具现代色彩的新兴社会阶层——工人和资产阶级。奉天东部山区是著名的“柞蚕之区”，国内外市场对蚕茧及蚕丝的需求量日增，缫丝工厂数量与规模随之扩大，大批缫丝工人与少数民族资本家应运而生，由工人与资本家构成的带有现代意味的新兴社会阶层在城市中诞生。从性别构成而言：移民以华北地区男性青壮年劳动力为主，女性所占比例较低。清末民初，曾为围场的海龙在奉天、山东、河北、热河、承德府、吉林、长春等地人民进入后，其地生聚日繁，据《民国海龙县志》统计，民国初年，男性人口为148,822人，女性人口为85,899人<sup>9)</sup>。据《民国东丰县志》统计，1930年，男性人口为142,825人，女性人口为105,216人<sup>10)</sup>。由此可见，男性多于女性。男性人口居多对社会经济发展极为有利，然而性别比例失衡，易引发社会问题，滋生不良社会现象，于此不予以赘

11) 永：《民国海龙县》海龙：海龙县县志编写委员会195年版，3页

12) 王瀛李：《民国东丰县》，东丰：东丰县实业工193年版，第144页

述。就年龄构成而论，据1935年“满洲劳工协会”调查423,876名东北移民的年龄如下：20岁以下为57,277人，占13.5%；20—30岁为168,080人，占39.4%；30—40岁为108,345人，占25.6%；40—50岁为57,777人，占13.6%；50—60岁为25,523人，占6.0%；60岁以上为7,874人，占1.9%<sup>11)</sup>。可见，华北移民多数为20—40岁年青力壮的农民，为该地区的开发建设提供了大量廉价的青壮年劳动力，益于多种自然资源的开采利用，促进了农业、林业与矿业的发展，为以后城市经济增长奠定基础。总之，城市人口数量的提升，行业类别的逐渐增多，城市人口职业构成日益多元化，城市人口构成倾向于年青男性，从而满足了该区域城市化开启与推进所必需的人口因素。

### 3. 近代交通运输网络——城市化启动的加速器

交通是城市的血管，运输便捷是城市中人口与物质有序运行的重要保证。清末，奉天东部境内的辽河、太子河、鸭绿江、浑河纵横交错，形成了畅通的水路交通网。20世纪初，俄国铺筑的中东铁路、日本控制的南满铁路、日本修筑的安奉铁路(今沈阳至丹东的铁路)与中国人自己修建的奉海铁路(今沈海铁路)、吉海铁路，构成了本地区便利的铁路运输网。上述密集的水陆交通网络是奉天东部各地人口流动与货物输送的有力依托，带动了沿岸沿线城市的兴起与发展，使城市化进程得以迅速开启，并加快其推进步伐。

#### 1) 辽河、太子河、浑河、鸭绿江形成水路交通网及沿岸城市

在近代铁路出现之前，东边地区的交通运输主要依靠水运，境内有两大航运

11) 王成：《东北移民问题》《东方杂志》，1947年，第43卷第14号，第14页

河流，第一大河流为东辽河及其支流。辽河有东西二流，东辽河源出自西丰、西安之间，至郑家屯附近与西辽河汇流，下至营口入海。东辽河流经奉天东部的东丰、西丰、西安等城市，附近地区货物运输与人口流动主要依靠东辽河水运，每年向外输送货物数量为1,300万石(每石约250公斤)左右，向内运送杂货3万件左右。经辽河客运进入东北的关内移民每年达25—35万人。太子河为辽河水系的一条主要支流，源头为本溪与新宾，自东而西，流长百余里。太子河的水运最早出现于明末清初，至清中叶，从太子河上游运往辽阳等地的主要物资有煤炭、粮谷、兽皮、中草药材、木材等。自上游下运的船只不下万余张，沿河设有碱厂、小市、本溪河沿等三处。民国年间本溪境内修建铁路，但太子河运输并未因此衰落，依然呈现繁盛景象。1915年全县通过太子河水运输出蘑菇6万斤、杂木43万根、药材29万9千斤、煤炭8万2千斤、黄烟4万斤、线麻54万斤、烧酒60万斤。<sup>12)</sup>浑河为辽河水系另外一条支流，又名小辽水，源出纳鲁窝集，流程二百余里。流经清原、开原、抚顺、临江等城市。临江位于浑河上游，河水湍急，河身较浅，大船不能从此通行，向下航行只能是装载六七十石的艚船与木筏，向下航行的船只仅能到达通化县。浑河水运能力要弱于东辽河与太子河运输。

鸭绿江为奉天东部第二大河流，发源于长白山南麓，为奉天省与朝鲜之间的界水，曲折向西南流，经临江、辑安、宽甸、安东等地，最后转南流入黄海，全程长约1,500余里。鸭绿江航运便于所经区域林业、农业的开发，形成转运木材、大豆等产品的码头城市。临江地处山区，境内无铁路通过，此地的商业贸易、信息传递与人员流动主要依靠鸭绿江水路与传统的陆路。临江县“每年上下艚船达二千余只，下运以大豆、豆饼为大宗，线麻、黄蘑、药材次之；上运

14) 马：《太子河水》中国政治协商会议本溪县委员会文史资料研究委员编《本溪县文史资料》第3)1988年版，第68页

以白面、火油为大宗，布匹次之”<sup>15)</sup>。辑安南临鸭绿江，北接佟佳江(浑江)，水路运输相对较为便利，每年出口货物的种类及数量“大豆12.25万石、高粱3,800石、玉米7,200石、稻米850石、烧酒82.4万斤、豆饼2.85万斤；”进口货物的种类及数量“布匹1.65万匹、绸缎420匹、棉花3.5万斤、盐2.8万担、洋面8,800袋、火油7,500箱，其他杂货约值2.4万元”<sup>14)</sup>。鸭绿江上游为森林地带，位于下游的安东成为木材集散地。“安东上游之沿岸贸易以顺流而下之木材为大宗，而农产物次之；其溯江而上之货物以丝蚕、棉布、盐、面粉、煤油为主，各种食物、药材、杂货次之……其由水路之运输量总在三万石以上”<sup>15)</sup>。鸭绿江航运业促进了作为“木都”与“柞蚕之乡”安东工业的发展。1916年上市木材为4,739筏，价值约338万两，1918年增为7,173筏，价值约638万两<sup>16)</sup>。1914年安东有缫丝工厂6家，1919年29家，1923年67家<sup>17)</sup>。清末油坊有7家，从民国元年到“九·一八事变”之前共有油坊26家。

## 2) 清末民初鐵路交通网的形成及沿線城市

清末民初，奉天东部境内第二条交通线是由中东铁路、安奉铁路、奉海铁路、吉海铁路形成的铁路交通网。近代东北最早出现的铁路是由俄国修建的中东铁路(1903年竣工)。清末，中东铁路未修筑之前，该地域货物流通主要依靠辽河水运，各地出产云集于铁岭，中间途径奉天，然后转到营口，最后销往中国内地及海外。中东铁路的开通运营极大地冲击了该地区旧有的商业路线，开原取代铁岭货物集散中心的地位，大部分商品通过开原向北运往哈尔滨。日俄战争后，俄国把

15) 刘维清修，罗宝书纂：《(康德)临江县志》，临江文艺斋印刷所1935年铅印本，第7页。

16) 刘天成修，张拱垣纂：《(民国)辑安县志》，1931年铅印本，第7-8页。

17) 王树楠、吴廷燮、金毓猷纂：《(民国)奉天通志》，东北文史出版社1983年版，第3795页

18) 衣保：《中国东北农业》长春吉林文史出版社1999年版，第431页

19) 宋瑞寰：《解放前安东的油坊业》，辽宁省政协文史资料研究委员会编《辽宁文史资料第8沈阳辽宁人民出版社1984版，第12130页

长春以南至大连、旅顺一段铁路划给日本，这段铁路通常被称为南满铁路。安奉铁路是日俄战争期间，日本修建用于运输军事物资与士兵的轻便铁路，战争结束后，1907年把它改建成用于发展经济的铁路，途经奉天、抚顺、本溪、凤凰城、安东等地。奉海铁路是由中国自己修建的第一条东北铁路。1925年7月动工，经过抚顺、营盘、清原、北山城子(今朝阳镇)等地，于1927年8月修筑至海龙，全长234.5公里。1928年8月5日修至朝阳镇，全长增为263.6公里。此外，还铺筑了梅西铁路(梅河口至西安即辽源)，长度为96公里。为抵制日本“满蒙五路”的侵略性计划，修筑的奉海铁路西端联结北宁铁路(京奉铁路)可直通营口，通达关内各路线，可以接连南满铁路、四洮(四平街至洮南)、洮昂(洮南至昂昂溪)等铁路；南行到渤海；东端延长至朝阳镇；北接吉海铁路。自吉海铁路开通后，两线联运成为联结奉天省与吉林省的重要铁路干线。奉海铁路的运营促进了奉天东北部所属沿线城市的发展。吉海铁路是吉林省修筑的官商合办的省有铁路，路线从吉林到朝阳镇，1927年5月开始铺筑，1929年6月竣工，全程长196公里。政治上，为了与南满五路相抗衡夺回利权，经济上，便于两地之间货物的流通与旅客往来。吉海铁路通过朝阳镇与奉海铁路连为一体，形成沈吉铁路。便捷的铁路运输促进了奉天东部城市经济的增长及城市面貌的改观。首先，火车站及其周围辅助性服务机构旅店、饭店、寄存处开始大量兴建；其次，运用火车这样安全可靠、运费低廉的交通工具使通过该地的人口数量与货物运输量大大增加。再次是通过人口流动传播文化信息，“路线所经各地风气亦多输入……人民学术亦蒸蒸日上”<sup>18)</sup>，为闭塞的边疆地区输入近代文明，改变那种老死不相往来、安土重迁的传统观念。至此，奉天东部铁路交通运输网络已经基本形成。

清末民初，奉天东部沿线城市借铁路交通之利，形成别具特色的条状城市带即由安奉铁路沿线的安东、本溪、凤城与奉海铁路沿线的海龙、朝阳镇、山

20) 李毅修，王毓琪纂：《(民国)开原县志》，台北：成文出版社有限公司197年，第34页。

城镇等城市构成的城市集群。

安东位于奉天省东南部，东临鸭绿江，与朝鲜隔江相望，西接鞍山、营口，北靠本溪、辽阳，西南临黄海，与大连毗邻。清末设治前仍是“边外荒土”，1876年正式设治，1905年安奉铁路的修筑以此为起点站和1906年安东开埠使安东“交通益便，商业益兴”，城内“大小工商户不下三四千家”，其商业以经营缂丝业和木材出口为特色，工业以森林采伐和木材加工为中心。1909年，总人口约6万人(其中日本移民约为5,000人)，城市逐渐形成旧城、商埠地和满铁附属地几部分，成为东边最大的工商业城市。<sup>19)</sup>

凤城又名凤凰城，东距安东60公里，西距本溪130公里，邻近凤凰山，早在唐代就已成为军事要塞，名为九连城。但因东边人口稀少，经济发展缓慢，直到近代该城规模一直很小。安奉铁路开通后，凤凰山旅游资源得到初步开发，农特产品的商品化率提高，同时由于周边地区关内移民大量增长，到1910年前后，该地人口约为万余人。凤凰城由此发展为近代城市。<sup>20)</sup>

本溪站为安奉线之间的一等站，西与奉天相距84公里，东距安东190公里。此地处于太子河流域，周围绕以矿山，被称为“小四川”。从清朝中叶到清朝末年本溪县建治前后，碱厂、小市、溪湖等地出现了较大的商号。1906年本溪建治，安奉铁路通过境内，改变过去交通阻塞的局面，提高了商品流通的速度，利于人口进入辖区。民国初年，商业在清末基础上有了一定的发展。据本溪县文史资料统计，1912年至1924年，县街本溪湖商铺数量合计14家。1925年全县商铺数量大增合计192家。<sup>21)</sup>与此同时，矿产、溶洞等风景资源的开发和满铁本溪湖钢铁公司的设立，本溪成为奉天东部一个重要的矿业和工商业中心。20年

21) 曲晓范：《近代东北城市的历史变迁》，东北师范大学出版社2001年版，第190页。

22) 曲晓范：《近代东北城市的历史变迁》，东北师范大学出版社2001年版，第190页。

23) 郝凤文、徐茂堂：《本溪县早期商业》中国人民政治协商会议本溪县委员会文史资料研究委员会编《本溪县文史资料》第3期1988年版 第99-100页。

代初, 人口为1万人, 其中日本人约为4,000人。

山城镇又名北山城子, 距离奉天省城198公里、吉林248公里, 为奉海铁路线的重要车站, 属海龙管辖。清前期, 被圈为禁山围场, 清末放垦设治后, 成为早期的商品粮集散地, 久为商旅所共趋, 素有“小奉天”之称。1919年全城东西长2公里, 有2万元(小洋元)以上资本的大型商号33家。<sup>22)</sup>1927年至1931年是海龙县商业的兴盛时期, 山城镇居首位, 1928年奉海铁路通车后, 山城镇的一些大商号深入东边道周围邻县如开原、柳河、海龙、东丰、西安等县收购粮食及农副土特产品运往外地, 又从外地购进日常生活所需轻工业品。此城有远近知名的八大商号, 以源恒店为例, 它位于山城镇中街路南, 拥有资金2万余银元, 职员200多人, 设有许多分号, 经营范围及业务是进行山海杂货、油酒米面、粮豆烟麻、绫罗绸缎等商品的批零兼营、代购代销、代运代储。20年代初, 该城人口为4,560户、24,982人, 两条铁路联运后, 附近各县的农产品大规模向此处集中, 山城镇成为东边奉吉交界地带“三大物资集散市场”之一, 人口超过3万人。<sup>23)</sup>

海龙距奉天省城244.5公里、吉林202公里, 为奉海铁路线的三等车站。清初, 被封禁为专门供皇室、贵族打猎的鲜围场。1878年海龙鲜围场开放, 商业从无到有。1880年以前开业的店铺有20多户坐商, 从1899年至1908年, 县城商号增到101户。民国时期商户大为增加, 商品售往旅顺、大连以及关内各地。奉海铁路开通后, 商业愈加兴旺, 全县商户已达到2千户。交通畅达便于人口进入, 1919年, 县城人口为2,267户、12,083人, 30年代初人口接近2万人<sup>24)</sup>。

朝阳镇距奉天省城261公里、吉林185公里。1677年清朝将包括辉南、朝阳

24) 《大正八年(1919)日本驻铁岭领事馆调查报告》, 《日本外务省通商局编.满洲事情》(第2辑), 大连: 大连满蒙文化协会1923年版, 第31页。

25) 《大正八年(1919)日本驻铁岭领事馆调查报告》, 《日本外务省通商局编.满洲事情》(第2辑), 大连: 大连满蒙文化协会1923年版, 第31页。

26) 《大正八年(1919)日本驻铁岭领事馆调查报告》, 《日本外务省通商局编.满洲事情》(第2辑), 大连: 大连满蒙文化协会1923年版, 第34页。

镇的东边道划为禁山围场，1878年解除封禁设立县治，清末，该地商业从集市开始的，随着各种商铺，手工业作坊的增多，到1906年城内的工商业已经增加到了30多家，并成立了商会。民国初年，朝阳镇为东边地靖宇、抚松的交会处，奉海与吉海两铁路开通联运后，它成为二线路的联结点，从此升为奉天东部地区重要的客货转运基地，木材、人参等土特产品远销关内各地。民国初年人口为5,000人，20年代初，人口为1.2万人，到30年代初人口超过了1.5万人。<sup>25)</sup>

#### 4. 近代市场体系——城市化推进的根本动力

因商而城，是城市发展的一般规律。从城市发展史看，它往往是由一些货物集散地、转运地发展而来。马克思认为：“商业依赖于城市的发展，而城市的发展也要以商业为条件”<sup>26)</sup>。东北近代市场体系因区际贸易与国际贸易的发达而初步形成，市场体系化必然引起所涉范围内商业城市的兴起与原有城市规模的扩展，因此它成为奉天东部地区城市化启动及初步发展的根本动力。

奉天东部的自然资源得到深度开发后，境内木材、矿产、蚕丝、豆油等产品产量日增，各类商品沿近代交通运输网络销向国内外市场，于是该区域初、中、高三级市场体系得以初步构建。初级市场又称产地市场<sup>27)</sup>。清末，奉天东部的初级市场多为集市，农民经常通过“赶集”或“庙会”的形式出售自己的粮食或以粮易货，维持日常生活。辉南“自设治以来，县城商贾随时交易，无市场之规定。民国十年春定南门外大街及二道街，东门内十字街三处为集市，逢三日东门内十字街成集，逢六日二道街成集，逢九日南门外大街成集”<sup>28)</sup>。宽甸与岫岩

27) 曲晓范：《近代东北城市的历史变迁》，东北师范大学出版社2001年版，第210页。

28) 马克思：《资本论》（上册），北京人民出版社1966年版，第372页。

29) 许道夫：《中国近代农业生产及贸易统计资料》，上海：上海人民出版社1983年版，第150页。

30) 白纯修于凤纂：《(民国)辉南县》台北：成文出版有限公司197年版，第245-247页

位于奉天东南部山区，交通甚为不便，自1877年设治后，明令放荒拓垦，人事益钜，农事益丰，在境内码头、集镇、道路交叉处出现了商业店铺(坐商)，多经营粮米、面粉、白糖等大宗物资，坐摊守业，批发零售；山沟里出现了背包和担担货郎(行商)；农村中每隔几日便有庙会和集市。以上三种商品流通形式促成全县商业网络的形成。民国时期，宽甸境内的物质集散，东南借助鸭绿江、浑江上航至临江、长白一带，下航至沙河子，远达上海；西北依靠陆路，主要以铁轮马车、爬犁为主，集散于凤城，转运西南，近到奉天，远至营口。奉天东部初级市场主要由各个城市及周围的定期集市构成，处于自给自足的自然经济状态之下，这种初始的物物交换不仅满足了人们的正常生活需要，而且促使农民把自己的产品带到集市上出售，为中级市场的形成提供了商品来源。

中级市场亦称聚散市场，它为产地市场的销售市场，为最终市场的来源市场。清末，中东铁路开通前，奉天东部的货物转运集散主要依托辽河、鸭绿江水运。铁岭位于辽河左岸，成为周围腹地重要的货物集散地，奉天东北部的东丰、辽源、海龙、西丰等地出产品与日常生活用品大部分聚集在铁岭，每年囤粮一百余万石，春雪融化时由辽河牛船装运至营口销售。后来随着铁路的修筑运营，开原进出口货物与铁岭大致相同，年平均出口额为大洋1,500万元，进口额年平均为大洋400万元左右，与铁岭相比，出口额几乎超出一倍，进口额减少了1/3<sup>29)</sup>。开原取代铁岭成为该地区的商品集散中心地位，发达的商品贸易促进境内油坊业与缫丝业的发展，中国方面有兼营油坊的粮栈8家、缫丝工厂8家。饭店、粮栈、杂货店、银行与土特产品交易所分立于开原城中，呈现繁盛景象。南满铁路通车后，海龙、朝阳镇、山城镇通过火车把物品运往开原，成为仅次于开原的货物转运基地。山城镇、朝阳镇进出口贸易状况大体相似。奉海铁路与吉海铁路沿线的山城镇与朝阳镇，因交通便利成为东丰、西丰、西安

31) 中国银行总管理处：《东三省经济调查录》，台北：文海出版社有限公司1976年版，第114页。

等地的货物吞吐中心，产品经由京奉铁路远销至奉天及关内各地。山城镇商业范围涵盖海龙县西半部、东丰及西安的南部、开原县的东部与柳河县的大部，物资集散额凌驾于县城之上，商家大小总计2,000户左右，粮栈大约有20户，较大的有8户，杂货铺300余户，大者10户，当铺大者5或6户，粮车店约有20户<sup>30)</sup>。朝阳镇是坐落于海龙与山城镇之间的大市场，商业圈涉及辉南、靖宇、柳河等县，大豆运往开原，烟草输往奉天，木材销往西方诸县及内蒙古等地方，蘑菇、药材、蓝靛、麻等特产品售往奉天、营口、安东及山东芝罘等地方，境内工业有油坊、烧锅、磨房、纸坊、织布场、砖窑。清末民初，奉天东北部地区中级市场随交通工具及路线改变而有所更替，中东铁路、南满铁路、沈吉铁路铺筑运营之前，邻近辽河的铁岭为该地区的中级市场。铁路正式开通后，开原取代铁岭地位而成为中级市场，山城镇、朝阳镇发展为仅低于开原的次一级中级市场。临江、辑安、通化、长白、抚松等地崇山峻岭，陆路交通阻滞，货物运输以鸭绿江、浑江水运为主，最后聚集于安东，形成以安东为中心的市场网络。奉天东南部地区货物集散主要依靠鸭绿江、浑江水运与安奉铁路运输，本溪、凤城、宽甸、岫岩、兴京、桓仁等地农产品、木材及林副产品汇集到上通鸭绿江，下达黄海、渤海，又为安奉铁路终点站的安东。本溪湖为安奉铁路线的重要站点，本溪城内中国方面的日常生活用品主要从奉天、辽阳运入，铁路附属地常用物品主要从日本内地或大连运来，城内大约有350家商店。凤城亦为安奉铁路主要站点之一，附近地区的物品以此为聚散中心。宽甸、岫岩是著名的“柞蚕之乡”，1916年缫丝作坊有20家、缫丝机403台，1925年全县缫丝坊已发展到54家，1928年全县仅缫丝织绸行业已经有70或80家。<sup>31)</sup>宽甸产品以凤城

32) (日)山田久太：《满蒙都邑全》上东京日刊支那事情社192年版，32页

33) 李希：《解放前宽甸丝绸业的兴》中国人民政治协商会议辽宁省宽甸满族自治县委员会编《宽甸史资》第1)，沈阳：辽宁民族出版1990年版，第85-86页。

为集散地并转运至其他各地。岫岩主要的传统工业为制丝工业，其出产的柞蚕丝、烧酒运至凤城或者安东销售。奉天东部地区沿水陆交通线，涌现出开原、山城镇、朝阳镇、本溪、凤城等相对较为繁盛的中级市场基地。

高级市场亦称终点市场、中心市场或最终市场，是最后的消费市场。粮食的进出口贸易多集中在这一类市场经营<sup>32)</sup>。清末民初，奉天和东北三大贸易港口安东、营口、大连成为奉天东部的高级市场。安东地处交通要道，占有水运与陆运之便，成为奉天东南部地区重要的货物集散港。安东与天津、山东、华北沿岸各埠、朝鲜、日本等地有极为密切的商业关系。安东输出的主要商品有木材、大豆、豆饼、山茧、玉蜀黍等，输入的商品以棉布、面粉、砂糖、煤油、火柴等日用必需品为大宗。定期来往安东的轮船有大连汽船、朝鲜邮船、大阪商船。据统计安东的输出入总额，1926年94,175,209两，1927年107,018,768两，1928年98,672,178两<sup>33)</sup>。大豆作为东北大宗的出口商品，在安东的出口贸易中占据重要的地位。辑安、通化、桓仁、宽甸、凤城、庄河、岫岩主要通过鸭绿江水运或陆运把大豆运到安东，销往各地。从1917年至1924年安东大豆输出额(单位：日本石)如下：1917年969,790石，1918年715,178石，1919年895,125石，1920年879,733石，1921年1,299,040石，1922年1,207,555石，1923年1,495,524石，1924年1,245,974石<sup>34)</sup>。[25](P177)此外，柞蚕与木材亦为安东重要的出口商品。繁盛的国内外贸易使安东城内店铺林立、金融机构、油坊与缫丝工厂置于城中，安东成为联系周围腹地市场的高级市场。奉天四面均通铁路，东丰、西丰、西安、海龙、辉南等地商人通过集市把农民手中的产品收集到城市，再用火车将之运到奉天与省内外商贩进行交易，商品远销关内各地

34) 许道夫：《中国近代农业生产及贸易统计资料》，上海：上海人民出版社1983年版，第151页。

35) 王树楠、吴廷燮、金毓畝纂：《民国奉天通志》，东北文史出版社1983年版，第38页

36) 满铁农业部工商课：《南满洲主要都市并其背后调查要》192年，17页

及外国。奉天成为进出口商品的交易市场，不仅繁荣了省城经济，而且与奉天东部地区的初级市场、中级市场的联系更为紧密。营口位于奉天省西南部，是辽河下游的入海处。从1861年营口开埠至日俄战争结束后，营口始终是辽东贸易的主要集散地。营口出口货的来源地为吉林、长春、开原、铁岭、西安、奉天等地区，商品销往中国内地，甚至远售至香港、菲律宾、朝鲜、日本及英美各国；进口货的来源地为天津、烟台、上海、福州、宁波、广州、汉口与香港、菲律宾、日本、美国等地，商品销往奉天、铁岭、辽阳、长春、吉林、哈尔滨各处。大连开埠后，营口的贸易优势为其所夺，但仍是重要的货物集散中心。大连位于东北最南端，占据水陆交通之便，日俄战争结束后，划给日本，日本采取“大连中心主义政策”，大连取代营口成为东北第一大港。它以东北的“三豆”为大宗出口产品，产品的来源地为东北各地，售往日本、中国各口岸、香港、菲律宾等地。进口产品的来源地为香港、朝鲜、菲律宾、英美各国，其中以中国内地各省与日本为最，产品主要销往东北各地。1920年大连的贸易额已经超过了180,000,000两，占东北总贸易额的2/3<sup>37)</sup>。

总之，初级市场为中级市场提供物资，中级市场成为初级市场与高级市场之间的媒介，具有极强的转运功能，高级市场充当走向世界的通道，三者初步构筑了近代市场体系，商品经济取代了自给自足的小农经济，使奉天东部与省内、东北各地、中国内地、东南沿海及日本、欧美等地的商业联系更加紧密，日益发达的国内外贸易为城市化推进创造良好的经济环境，推动了城市工业、商业、服务业等行业的发展，为人们提供更多的就业机会，大批劳动力被吸引到城市从事各种非农业生产，城市规模不断扩大，城市经济功能逐渐增强，城市空间与市民生活更加趋向现代。至此，昔日封建封锁隔离的蛮荒之地演变为近代开放统一的城市体系。

37) 徐：《东三省之商》，《东方杂》，1924年第21第10号，第54-55页

综上所述，以奉天东部为个案，对清末民初东北城市化动力机制作了初步探讨，可见，这个时期东北城市化的开启与发展主要源于移民、交通与市场等因素的综合作用。而不象西方国家那样，由工业化充当城市化开启的根本动力，原因在于该地区民族资本主义工业处于低度发展状态，无力成为城市化启动的动力因素。另外，东北城市化与东南沿海城市化相比，呈现出开发滞后却发展迅速的特点。早在19世纪40年代，最先接受欧风美雨的东南沿海已经开启了其城市化进程，而地处边陲的东北只能望其项背，及至1861年营口开埠，其城市化才初露端倪。虽然启动较晚，但在上述多种因素促动下，到19世纪末20世纪初，东北崛起为中国城市化水平最高的区域。此外，由于日本控制了东北的铁路附属地，因此该地区城市化发展带有一定的殖民色彩。特别是“九.一八事变”后，整个东北沦为了日本的殖民地，东北城市化脱离了原有正常的运行轨道，被彻底卷入了日本的殖民化旋涡，处于畸形快速发展的状态。

■ 中文摘要 ■

清末民初，东北崛起为中国城市化水平最高的地区，以“山地”著称的奉天东部在东北城市化初步发展阶段具有迟发且快速跃起的特点，具有典型意义。因此，东北城市化的动力机制，可以从奉天东部的个案研究中得到解答。移民的涌入，改变了城市的人口数量与人口构成，为城市化开启准备了人口因素；水陆交通线的形成，为人口与物质有序流动提供重要保证，带动了沿岸沿线城市的兴起与发展，充当城市化启动与推进的加速器；初、中、高三级市场体系的构建，促成了商业近代化，从而拉动城市经济增长，成为开启与推动城市化初步发展的根本动力。