

# 打破藩篱<sup>\*</sup>

## ——试论铁路引进前东北市场网络的建构与近代经济空间的初步形成

王大任

**内容提要:**本文力图揭示铁路引进之前,东北地区市场网络建构对当地传统三元社会经济消融及以商品化农业和乡村市场共同体为代表的近代经济空间初步生成的影响。清代中期以来,移民所引起的人口增长,引发了东北地区对于外部市场以衣料为代表的必需品的巨大需求。为移民提供必需品的市场网络末端,构成了农耕经济形态向传统游牧、渔猎经济区域扩张的动态边界。随着直达东北腹地的水陆远距离联运交通网络的逐步完善,该地区的市场网络在铁路引进前也继之渐次形成。在农业模式向传统游牧、渔猎经济区域逐步扩张的过程中,业务集聚型商铺在移民聚集和移民经济空间生成上都起到了至关重要的作用。农田对森林、草原区域不断扩张,也使得传统的游牧、渔猎经济模式越来越无法大规模维持。最终,对市场网络具有极大依赖性的高度商品化农业模式在东北经济空间分布上越来越占据优势,传统的三元社会经济模式也开始逐渐消融。这一趋势尽管是在铁路引进后才最终得以完成,但在此之前就早已显露端倪。

**关键词:**东北 市场网络 经济空间 商品化 三元经济模式

长期以来,国内学者在讨论清代前中期的东北移民开发时,多从一种二元对立史观进行探讨,即一方面是清政府固执封禁,而另一方面是关内移民“冲破封禁,开发荒原”。<sup>①</sup>近年来,学者们越来越关注到了移民突破封禁政策并开发东北的过程在生态和文化方面的意义,如很多学者关注到柳条边除保护满清“龙兴之地”的政治意义之外,还具有区分东北地区农业区、草原区和森林区的生态意义,亦可看作是一条区分该地农耕、渔猎、游牧的经济和文化分界线。<sup>②</sup>该地区移民开发的过程是其生态禀赋加速整合的过程,以市场化为主导的具有近代意义的经济空间也随之得以建构。如姚永超就将之描述为“自然分区二元张力的历史性突破”。<sup>③</sup>在原有农耕、渔猎、游牧三元社会经济结构消融与东北近代经济区形成的过程中,延展到乡村基层的市场网络构建起到了至关重要的作用。安富步和深尾叶子指出,市场商品化农业发展导致森林消退,催生了东北地区近代经济空间结构的生成,而这一近代空间正是建构在该地独特的市场共同体结构之上的。<sup>④</sup>不过,安富步和深尾叶子的研究主要关注

[作者简介] 王大任,中国社会科学院经济研究所副研究员,北京,10086,邮箱:wangdr@cass.org.cn。

\* 本文为国家社会科学基金后期资助项目“近代东北乡村的资源流通网络与乡村社会变迁研究”(批准号:20FZSB055)阶段性成果。

① 如衣保中曾指出“清政府对东北实施反动的封禁政策,严重地阻碍了东北的土地开发及农业发展”,而关内流民的“斗争”是这一时期当地农业发展的最主要动力之一。参见衣保中:《中国东北农业史》,吉林文史出版社1993年版,第202—207页。

② 吕思成:《对柳条边性质的再认识》,《松辽学刊(自然科学版)》1990年第4期;施立学:《东北柳条边的封禁及对东边道生态文化的影响》,《东北史地》2007年第3期;范立君:《清朝封禁政策的兴废与松花江流域森林开发》,《兰台世界》2012年第15期;关亚新:《清代柳条边对东北地区生态环境的作用及影响》,《史学集刊》2010年第6期。

③ 姚永超:《中国近代经济地理》第9卷《东北近代经济地理》,华东师范大学出版社2015年版,第23页。

④ 安富步·深尾叶子『満洲の成立:森林の消尽と近代空間の形成』名古屋大学出版,2009年。

于铁路引进后的时间段,他们亦将铁路修建作为东北地区近代经济空间形成上的起点。事实上,东北地区市场网络、市场共同体的初步建构和近代经济空间的雏形都要远早于铁路的引进。另一方面,尽管学界的现有研究对于铁路引进前东北市场网络有一定论及,<sup>①</sup>但是很少将铁路引进前东北地区市场网络建构,与当地传统三元社会经济消融及以商品化农业和乡村市场共同体为代表的近代经济空间初步生成相联系,探讨其间的互动关系。更有研究从微观角度探讨东北地区铁路修建前市场网络建构对于移民定居及农村社会中市场共同体空间形成之影响。在本文中,笔者尝试深入解析铁路引进前东北市场网络的建构与该地近代经济空间生成之间的动态联系,以期揭示其所产生的影响:一是导致当地传统三元社会经济的消融,二是出现以高度商品化农业和当地独特的乡村市场共同体为代表的近代经济空间的雏形。

## 一、以棉制品为代表的外部必需品需求及其对移民开发的影响

清政府在营口开埠以前,尽管对号称“龙兴之地”的东北采取了封禁政策,但其对内地向东北地区移民的态度却前后摇摆不定,在执行禁止移民的政策时所采取的行政手段亦多不得力。<sup>②</sup>这就导致广大关内移民,在东北开埠前就能够“冲破封禁,开发荒原”。根据赵英兰估计,仅1644—1860年间东北人口就从400 000人增长到3 696 806人,<sup>③</sup>增长了8.2倍。营口开埠以后,为了对抗沙皇俄国对东北地区的侵略企图,清政府移民政策逐渐“从封禁转向弛禁”,移民进一步加速进入东北地区。1880年,东北人口就上升到了7 425 000人。<sup>④</sup>

随着关内移民逐渐聚集,他们对于各种生产、生活必需品的需求亦随之急剧扩大,其中衣料作物的需求最巨。在寒冷的东北地区,御寒是每一个移居该地的关内移民所必须面对的问题,御寒衣料成为东北地区农民的一种极其重要的生活资料。<sup>⑤</sup>与人口增长相对应,东北地区的衣料需求也显著增长。艾仁民(Christopher Isett)曾经根据东北地区人口数量的变动估计过1725年至1910年间东北地区棉花需求量的变动。他认为,1725年东北地区的棉布需求量仅为1 209 000—1 860 000匹,1850年扩大到6 890 000—10 600 000匹,而到了1910年,这一数量则扩大到23 400 000—36 000 000匹。<sup>⑥</sup>也就是说,随着人口的增长,东北地区的棉花需求量至1910年为止比1725年扩大了18.4倍。不过,在20世纪20年代早熟棉种大量引进以前,棉花仅在相对温暖的东北南部少数地区有种植,且亩产量相较于华北等其他地区低很多,东北的棉花生产完全无法满足当地需求。<sup>⑦</sup>

东北地区的棉制品需求只能通过外部市场输入才能满足。随着江南、华北等关内地区棉纺织业的兴起以及国内长距离贩运贸易的活跃,大量关内所产的棉布被运往东北地区。根据吴承明的研究,清代前期销往东北地区的棉布主要为松江布(北销东北及河北)、直隶滦州及乐亭布(主销关外)、

① 吴慧:《中国商业通史》第4卷,中国财政经济出版社2008年版,第238—242页;燕红忠、许晨:《晚晴营口贸易的商业机能与市场网络》,《中国经济史研究》2016年第4期。

② 王大任:《压力与共生:动变中的生态系统与近代东北农民经济》,中国社会科学出版社2014年版,第82页。

③ 赵英兰:《清代东北人口社会研究》,社会科学文献出版社2011年版,第42—43页。

④ 曹树基:《中国人口史》第5卷,复旦大学出版社2001年版,第704页。

⑤ 根据1922年的户别收支调查,东北农家的衣料费占总生计费支出的13.47%(野中时雄『满洲農家の生産と消費』南满洲鉄道社長室調査課,1922年,181頁)。另据1925年对东北和日本农户收支的比较,当时东北农家的衣料费占总支出的16.7%,而日本农家的衣料费则只占总支出的9.7%(刘祖荫:《满洲农业经济概论》,建国印书馆1944年版,第475—476页)。根据乔启明1922—1925年间对中国关内的调查,衣服用费占中国关内农民全部生活费用的7.3%。其中占“中北部农民”的6.4%,占“中东部农民”的8.6%。另外,美国农家当时衣料费占全部生活费的14.7%(冯和法:《中国农村经济资料》,黎明书局1935年版,第50页)。东北地区农民在衣料上的消费比率,不但远远高于日本和中国关内地区的农民,甚至还要略高于当时最富裕的美国农民。这种比较也侧面反映出了衣料对东北农家的重要性。

⑥ Christopher Isett, *State, Peasant, and Merchant in Qing Manchuria, 1644—1862*, Stanford University Press, 2007, pp. 222—231.

⑦ 王大任:《退出的近代性:近代以来东北棉花种植业的兴衰》,《中国经济史研究》2016年第1期。

山东历城、齐东、蒲台布(大量销往东北)等。<sup>①</sup>另据张忠民的研究,东北“布帛之价常倍于内地”,巨大的市场需求和价格利润空间导致“清前期的东北终于成为上海棉布最重要的销售市场”,其中崇明县、宝山县、上海县所生产的棉布都主要输往东北。特别是宝山县高桥地区,所产“套布,由沙船载往牛庄、营口,为土货大宗”。<sup>②</sup>他估计东北和山东市场上每年所销售的上海棉布数量绝不会少于1000万匹。<sup>③</sup>国内区域间长距离的棉布贸易满足了东北地区棉布衣料的巨大需求。在营口开埠以后,大量国外布匹和棉纱涌入东北,并迅速替代了土布的大部分市场份额。随着开埠后移民的进一步增加,对于棉布的需求随之不断增长,东北地区对于外部市场上棉布的依赖也继续增强。

在东北地区从外部市场中所获取的必需品中,棉制品显然构成了最重要的部分。1891—1901年间,棉类商品占总输入商品比率的年平均值为44.1%。<sup>④</sup>1908—1913年为37%,1918年为46.6%,1923年为42.3%,1927—1930年为28.7%。<sup>⑤</sup>尽管在开埠后该地区矿产原料的出口和机械、石油进口急剧增加,导致了棉制品在贸易中所占的价值比重在20世纪20年代以后有所缩小,但随着更多的关内移民涌入东北地区,所输入棉制品的总价值却一直在持续不断地攀升。1908年东北地区进口棉制品的总价值为1520万海关两,到了1927年则达到了7583万海关两。<sup>⑥</sup>可以说,移民对于外部市场棉制品的需求始终是有增无减的。

对外部市场以棉制品为代表的必需品的巨大需求,导致东北地区的农业开发更加依赖乡村中的市场网络。一方面,农民只有通过去市场上交易才能获得棉制品。另一方面,他们同样也需要去市场上出售手中过剩的农产品才能有资金交易上述必需品。因此,如何更便利地出售农产品和购买到本地难以获得的生产、生活必需品,对于新移民继续农业生产经营起到至关重要的作用。也就是说,对外界市场上必需品的需求,导致了东北地区的农业移民开发受制于移居地区农村市场网络的构建。雅修诺夫在比较东北北部地区与俄国远东地区移民活动时指出:“中国的移民与俄国截然不同。俄国的移民具有自然经济的性质而不考虑移民地区市场的有无,全然不受本国城镇的种种限制而在偏僻的大森林中进行。而中国农民则与市场的关系十分紧密,只能向那些拥有手工业和高铺的市镇在政治经济上具有影响力的新地域进行移民。”<sup>⑦</sup>门马骁也强调市场网络扩张、商业资本推移与移民在东北地区活动空间之间的关系。他认为,“当时来自山东、河北的汉族流民大多数是外出打工的农民,已经在本土从事商品交换经济的生计,因而需要供给衣料、加工粮食产品及其它手工业品(特别是在东北北部,种植棉花是不可能的)。从一开始就难于做到全部必需品自给自足,而且当地的手工业极为薄弱是可想而知的,因此,最初一部分农产物的商品化是必然的事情。就是说,大体上没有‘男耕女织’之类在中国本土农村所能看到情况。”<sup>⑧</sup>

东北北部地区,由于需要长途的运输,贩运到当地的商品价格常常比较高昂。这种情况在铁路和轮船等近代交通工具进入东北地区之前更加突出。农民常常需要卖掉手中大量的农产品才能换取很少数量的棉布等商品。这也是当地移民所面对的最主要的困难之一。如在道光年间的吉林省,棉布的价格就常常贵得惊人,致使当地农户生活十分艰难。而“吉林土广田美,产谷甲于天下,而布

① 吴承明:《论清代前期我国国内市场》,《历史研究》1983年第1期。

② 民国《宝山县续志》卷6《实业志》。

③ 张忠民:《上海:从开发走向开放(1368—1842)》,上海社会科学院出版社2016年修订版,第144—145页。

④ 刘辉编:《五十年各埠海关报告(1882—1931)》第1册,中国海关出版社2009年版,第23—26页;刘辉编:《五十年各埠海关报告(1882—1931)》第3册,中国海关出版社2009年版,第56—59页。

⑤ 小田関太郎『満洲ニ於ケル棉布及棉糸』関東都督府民政部庶務課,大正四年(1915),6页;张念之:《东北的贸易》,上海东方书店1948版,第18—21页;满史会著,东北沦陷十四年史辽宁组译印:《满洲开发四十年史》(下),1988年印行,第309页。

⑥ 满史会:《满洲开发四十年史》(下),第309页。

⑦ エ・エ・ヤシノフ『満鉄調査資料第110編 北満洲支那農民経済』南満洲鉄道株式会社哈爾濱事務所,昭和四年(1929),87页。

⑧ 南満洲鉄道株式会社調査部『満洲経済研究年報(昭和十六年)』改造社,昭和十六年,249页。

则贩运于直隶、山东各省。丰年谷贱，十亩之谷，不敌一衣之费。终岁之勤，不得三冬之暖”。<sup>①</sup> 如果远离乡村市场网络，则农民也难以获得种子、农具、畜力等生产资料。上述情况不但常常造成“民之畏难而就易者有之”，严重时甚至还会促使已定居的农业移民迁离。如光绪七年（1881）清政府在三姓地区招垦，却发现只有非常少的农民前来认垦。这是由于该地“道路较远，地气尤寒”，“荒多户少，离熟太远，招垦不易，既有外来之户，均在数百里、千里，三姓道途径之遥远，迁造不易，牛具籽种之艰难，故均畏望不前”，可见交通不便导致生产资料流通的匮乏，而移垦民众“畏寒”很有可能与当地缺乏衣料的商品流通有关，加之匪患影响，以致本已定居的“各屯居民十已迁去四五”。<sup>②</sup>

一方面，封禁政策构成了清代前中期东北地区移民开发最突出的政治阻力；另一方面，供给棉制品等必需品的乡村市场网络构建则构成了移民开发过程中最强劲的推动力。移民在东北地区的每一步扩展都离不开乡村市场网络的跟进。上述推动力不仅作用于“冲破封禁”“闯关东”的私垦农户，也同样作用于清政府为解决八旗生计问题而主动进行的招垦或屯田。事实上，清政府亦意识到保障必需品供给的商业网络对于推进开垦的重要性。很多地方在招垦移民时，官员会积极聚揽商人，并给予想在城中开设店铺的人主动分配经营的土地，如在市镇中给前来经商者“每人提供土地二绳约三丈”，“允许永为民业”。<sup>③</sup> 在京旗出关屯田的双城堡，因考虑到当地“除粮食柴草不须转购，其余日用纤屑之物，非赴数十里之拉林，即百余里之外阿勒楚喀置买，往返一两日，未免抛荒农业”，官员出面专门辟建了集场，并效仿关内的定期市，“中所屯逢五、逢十，如遇小建，以二十九日为集期。左、右二屯系逢二、逢七”。<sup>④</sup> 即便如此，该地棉衣等物资的流通却仍不通畅，导致该地棉衣价格极高，以致京旗地主中“若仅租出一二十亩者，收租仅敷食米，即至衣履不能兼顾”，在590户到屯京旗中有220户号称“有食无衣”，官方不得不“给极贫京旗棉衣裤各一套，借以御寒，即可生活”。<sup>⑤</sup> 排除京旗不谙耕作且不思进取的主观原因，棉衣等生活物资流通不畅也可以说是导致双城堡屯田失败的重要客观原因之一。这也从侧面说明了东北地区农业移民对于外部市场必需品及乡村市场网络的依赖。

## 二、市场网络的扩展与铁路引进前东北地区交通网络的构建

强烈需求外部必需品的东北地区农业移民与这些必需品生产地之间超远距离的商品贸易，依赖于贸易线路上交通运输的畅通。市场网络在东北地区的扩张与交通网络的扩张密切相关，这也是东北地区农业移民活动为何多是沿着已有交通线路逐次推进的最根本原因。“他们（来东北的移民）在北进之初，已经在南满地方接触商品经济，而且他们独特的家族组织及市场同中国关内必须具有紧密的关联，因此，沿着交通据点进行迁移是特点之一，这种情况是促使已经（在东北南部）形成的杂货商、粮栈、油坊、烧锅等商业资本、高利贷资本不断流向他们的主要原因，也是产生季节劳动发生的间接原因。是值得关注之处。”<sup>⑥</sup>

在东北地区与外界的商品流通中，沿海口岸是其中至关重要的一个环节。根据许檀的研究，关内商品在清代前中期进入东北地区主要是通过辽宁南部沿渤海、黄海地区的港口，其中锦州、牛庄最为重要。在当时兼征辽宁各海陆税口关税的山海关所征关税中，“70%—80%，甚至90%”来自于沿海税口。<sup>⑦</sup> 营口开埠后，其贸易总额在20世纪10年代大连港兴起以前始终在东北地区保持一枝独

① 陈见微、衣保中整理：《双城堡屯田纪略·东北屯垦史料》，吉林文史出版社1990年版，第204页。

② 中国边疆史地研究中心、吉林省档案馆藏：《东北边疆档案选辑》第118卷，广西师范大学出版社2007年版，第217页。

③ 南满洲铁道株式会社调查课『满洲旧惯调查报告书 一般民地上卷』大正四年，25页。

④ 陈见微、衣保中整理：《双城堡屯田纪略·东北屯垦史料》，第208页。

⑤ 陈见微、衣保中整理：《双城堡屯田纪略·东北屯垦史料》，第204、238—239页。

⑥ 岩佐捨一「北满の土地所有配分と不在地主(上)」『満鐵調査月報』第22卷第6号，昭和十七年，14页。文中的季节劳动应主要指来自华北地区冬季定时返乡的农业雇工。

⑦ 许檀：《清代前期的山海关与东北沿海港口》，《中国经济史研究》2001年第4期。

秀。移民在东北地区的扩张顺序也正是从遍布港口的南部地区向北部腹地逐次推进的。对于来自南部港口的衣料等必需品的需求,构成了市场网络在东北腹地发展的最基本动力。而东北各内陆腹地商品贸易和市场网络的发展程度也正取决于这些地区跟沿海口岸之间的交通状况。

应该说,东北地区的交通网络完善与商路扩展是一个互动促进的动态过程。不过,水陆交通的完善绝非短时间即可达成,因而在后世看来略显缓慢。就陆路交通而言,东北地区在清初原有若干条所谓“干线”道路,“系自渤海国时代所开辟沿袭至今,可全年通行无阻”。<sup>①</sup>但这些“干线”大部分直接通往北京而非南部的港口,政治和军事作用显然更加突出。清代以后,东北地区的驿路和商路系统进一步完善。康熙年间(1662—1722)在东北开辟的驿路就有“奉天西至山海关站道”“奉天南至朝鲜站道”“奉天东北至乌喇宁古塔站道”“宁古塔西至奉天府站道”,共计39站。<sup>②</sup>而至乾隆元年(1736)又增加了“奉天东至兴京站道”“奉天北至法库门站道”“吉林乌喇西南至奉天站道”“吉林乌喇东至宁古塔站道”“吉林乌喇西部至伯都纳站道”“齐齐哈尔东北由墨尔根至黑龙江站道”“齐齐哈尔西南至伯都纳站道”“齐齐哈尔西至呼伦布雨尔台站道”,驿站总数增加到了85站。<sup>③</sup>这也从侧面反映了东北地区道路交通系统在此期间的不断完善。随之,大量移民开始沿着官路向东北北部的农垦区涌入。至清代中期,移民北进大体上是沿循两条路线:“以南满辽河流域为中心已经遍布各地的汉族农民从乾隆初期开始北进,沿着奉天一吉林的官道逐步北上,在嘉庆年间(1796—1820)到达旧吉林省:一条路线是沿循吉林—伯都纳(扶余)大道,顺着嫩江沿岸,进入现在的龙江省地区;另一条路线是选择经过双城抵达呼兰的旧官道北上。沿循前一条路线的是进入郭尔罗斯前后旗、杜尔伯特旗及扎赉特旗等蒙地进行耕种的根源,而后者则是以旧都呼兰为据点,进入绥化、海伦、青冈、拜泉等地进行耕种,从而形成涌入现在粮仓地带整个地域的局面。”<sup>④</sup>随着移民的涌入,商人也逐次进入东北北部的农垦区。而随着农垦区之中商业活动的日益频繁,原有东北道路网络的政治、军事职能逐渐被商业职能盖过。各地方市场之间、地方市场与南部港口之间新的以商业为主要目的的道路网络也逐被建立起来。东北各个重要城镇逐渐加深了与南部海港间的空间联系。至清末,东北地区的主要陆路干道有奉天至吉林间的三条大道(分别途径伊通州或昌图、长春或海龙、辉发)、从吉林经额本索至宁古塔、从吉林经土桥子到五常堡、从吉林经乌拉街到哈尔滨、从吉林经伯都纳到齐齐哈尔、从吉林经两江口到朝鲜厚昌、从吉林经夹皮沟到大沙河、从吉林经五龙屯到敦化县、从长春经秀水店到哈尔滨、从哈尔滨经呼兰屯到齐齐哈尔、从珲春到宁古塔、从珲春经局子街到额木索、从延吉厅经黄沟到三岔口、从额木索到三岔口、从额木索经敦化县到夹皮沟、从宁古塔经穆林河到蜂蜜镇、从宁古塔到三姓、从三姓经蜂蜜镇到乌苏里州。<sup>⑤</sup>另外,如呼兰经过巴彦州到木兰县、北团围子至余庆街等支线道路网络也逐步得到建立和完善。此时东北地区道路网络与商路已经基本重合。<sup>⑥</sup>

这种陆路运输主要依靠马车(当地俗称“大车”)。<sup>⑦</sup>大车一般都需要双人驾驶,可以分为四种,分别使用9匹马、7匹马、5匹马或3—4匹马拉车。<sup>⑧</sup>东北地区的降水主要集中在夏季,乡间土路在夏季会变得泥泞难行。而在冬季,地表因封冻而变得坚硬,易于大车行驶,而且由于冬季的东北地区

① 东北物资调节委员会研究组编印:《运输》,1947年印行,第1—2页;另有一条“捷径干线”,由奉天至松花江中游,“即由伊通经长春向北直达可抵达阿城,距离近,来往便利”(第18页)。

② 康熙《盛京通志》卷12《驿路志》。

③ 乾隆《盛京通志》卷17《驿站》。

④ 岩佐捨一「北満の土地所有配分と不在地主(上)」14頁。

⑤ 守田利遠『満洲地誌 下巻』東京丸善株式會社,明治三十九年(1906),6—19頁。

⑥ 拓殖局『拓殖局報第25(大豆に関する調査)』明治四十四年,146頁。

⑦ 当然各地和各种文献对于大车的定义千差万别,有些地方把比较小的“花轱辘车”与大车分别定义,而在另一些地方则不然。在一些文献中,亦有将牛车、驴车数量计入大车的统计总数中者。

⑧ 一些地区甚至有12匹马拉的大车。南满洲铁道株式会社臨時經濟調查委員會『満蒙に於ける荷馬車』昭和三年,15頁。

任何农作物都无法生长,农民普遍有大量的空闲时间。因此,传统陆路运输主要在冬季进行。而大车在冬季和夏季的载重量和行驶速度也有显著不同。上面所提到的四种大车,在冬季的载重量分别为2500公斤、1870公斤、1570公斤和1400公斤,在每天驾车10个小时的情况下,按照长春到哈尔滨之间的平原路况计算,行驶速度可达每天50公里。如果是夏天,载重量则分别只有1800公斤、1500公斤、1120公斤和820公斤,即便走同样的路程,每天只能跑40公里。<sup>①</sup>

不过,吉林、黑龙江等地新开垦的地区,以及东部山地地区,在使用大车与辽宁南部沿海的口岸贸易时却遇到了不小的困难,特别是在经过森林地区时,道路非常难行且危险。当地的很多道路都是“林密夹道,松、桦、榆三种木,有高廿丈者,老朽扑地,大经数十围。道多碎石绊马足,车行尤迟”,“道虽平坦,窄如山径之蹊,车马竟不易行矣”,且林中多有“虎狼为害”,有些地方亦有盗匪出没,<sup>②</sup>至于山地道路,更是“崎岖险阻,颇不易行”。<sup>③</sup>特别是到了清代后期,“地方官吏于道路之改筑修缮等,漠不关心”,“至近数年来,政府之修筑改良,殆皆无闻焉,一任其破坏而已”,以致“满洲之旅行者,莫不叹满洲道路之不良”。<sup>④</sup>另外,东北北部的大量新垦区距离南部海港过远,也是这些地区与外界进行商品交换的一个重要阻碍。即使在冬季,大车从奉天到营口也要跑5天,到海城要4天,到铁岭要2天,到开原要3天,到长春则要10天。也就是说,大车即使在冬季往返营口和长春之间竟然要1个月之久,如果在夏季则需要42天。<sup>⑤</sup>根据明确的行期记录可知,20世纪初年,最远有从三姓直趋营口的,单程最快也要23天。<sup>⑥</sup>另外,大车行驶的费用亦不低。根据清末长春附近的行情,如果折算成大豆计算的话,大车冬季每吨公里运费相当于3公斤左右大豆。<sup>⑦</sup>当然,这一费用还是建立在当地陆地运输路况较好且治安环境还算安定的基础上,否则运输的成本和危险程度还要大大增加。总的来说,难行且危险的道路、漫长的运输周期、较高的运费等因素,使得东北北部很多地区的大车更多是从事中、短距离的运输,因而仅依靠陆上交通难以与南部海口之间建立长距离的商品流通通道。

依托横穿东北平原地区的河流、以帆船等进行的水运,相对而言便利了东北北部边远新垦区与南部之间农产品和必需品的流通,缓解了因长距离陆运困难给东北地区农业生产造成的阻碍。不过,东北地区的农产区水运以辽河和松花江为代表分为了南北两个相对独立的水系。北部松花江流域的农业移民,只能依赖两个水系之间的陆路衔接。在铁路开通前,“松花江南部嫩江与辽河之间,有分水岭相隔,南北交通受阻,故由海外之货物运输,必先由海运进入辽河口之营口,用帆船沿辽河上游溯航北行,然后利用马车载运,北行约150至200公里,始可抵达松花江及嫩江口岸,再以帆船向其各支流分运。”当时从辽河流域陆上北运的必需品在抵达松花江支流的伊通河岸后,一般分为三个方向继续在东北北部地区扩散:“一向吉林东进;一向东北方向迂回至松花江下流及其支流各处,依兰、呼兰等地;一向西北推进齐齐哈尔”。<sup>⑧</sup>而大豆等农产品也从相反的方向从北部向南部的港口汇聚。当时营口地区的大豆货品交易方式可分为“河载”、“集市载”和“地载”。其中3月至11月中旬通过辽河水运至营口码头,再由“水经纪”从中斡旋交易的“河载豆”,是其中“占最多额”的一种交易方式。<sup>⑨</sup>19世纪末到过东北地区的两名外国人都在游记中记述了大车和沙船大规模水陆联运农产品和必需品的盛况。其中,英国驻东北的外交官谢立山(Alexander Hosie)在其游记中写到:“我曾到

① 南满洲铁道株式会社農事試驗場『農事試驗場彙報第二十九号(改訂)滿洲の在來農具』昭和五年,65—68頁。

② 袁大化:《东游日记》,徐丽华编:《中国少数民族古籍集成(汉文版)》第31册,四川民族出版社2002版,第603、615、623頁。

③ 国立东北大学:《东北要览》,三台国立东北大学出版社1944年版,第321頁。

④ 小越平隆:《满洲旅行记》(上),上海广智书局1902年版,第24頁。

⑤ 守田利遠『滿洲地誌 下卷』137—138頁。

⑥ 守田利遠『滿洲地誌 下卷』第167頁。如此长的行程运费价格不菲,每百斤货物运费竟达12吊钱。

⑦ 拓殖局『拓殖局報第25(大豆に関する調査)』121—123頁。

⑧ 王奉瑞:《东北之交通》,文海出版社1982年版,第24頁。

⑨ 東亞同文会編纂局『支那經濟全書(第七輯)』明治四十二年,879頁。

过中国很多的地方,我曾见识过云南、贵州、四川之间的规模巨大的商品贸易,但是我从来没有见识到像东北北部到南部之间的巨大贸易那样令人鼓舞的了。……直到下午为止,在漫天大雪中,我们沿途至少见到上千辆装运着大豆、烟草、猪肉、皮革等各种内陆产品的大车。”<sup>①</sup>日人小越平隆也写到:“由新民屯至辽河河岸,二十清里,名为后宽泡子,则河岸之码头也。小舟之来舶者一千余只,积载豆、豆饼、大小麦下营口。由营口搭载盐及棉丝、洋火、石油、杂货等,溯流而上。”<sup>②</sup>东北地区大部分的农产品和外来必需品正是通过营口水运至辽河沿岸各埠口再转由陆路运输集散到东北内陆各地的(参见表1)。1901年运抵营口的1 925 277石大豆中,有1 642 868石是经由辽河水运到达的,占85.3%。<sup>③</sup>因此,仅就农产品和必需品集散数量而言,通江口、铁岭等辽河流域和松花江流域之间的水陆中转站,其商品集散量甚至超过作为中心市场的省城。如1905年前后,通江口的大豆年集散量是奉天的1.75倍,铁岭则是奉天的1.25倍。<sup>④</sup>

表1 清末辽河沿岸各重要埠口与营口之间的商品集散数量

| 埠口              | 向营口输出大豆数量(石) | 从营口输入杂货数量(件) |
|-----------------|--------------|--------------|
| 郑家屯             | 50 000       | 30 000       |
| 三江口             | 10 000       | 10 000       |
| 通江口             | 120 000      | 20 000       |
| 英守屯             | 20 000       | 10 000       |
| 铁岭              | 300 000      | 30 000       |
| 门家湾             | 50 000       | 30 000       |
| 柳柏松             | 40 000       | 15 000       |
| 石佛寺             | 10 000       | 8 000        |
| 三面船             | 80 000       | 20 000       |
| 辽兵塔             | 8 000        | —            |
| 平安堡             | 8 000        | 10 000       |
| 卡力马、老达房、达莲堡子、荒地 | 30 000       | —            |
| 田庄台             | 30 000       | 30 000       |
| 其他本流域各埠口        | 50 000       | —            |
| 浑河和太子河流域        | 170 000      | 50 000       |

资料来源:南满洲铁道株式会社调查课『遼河水運』明治四十四年,23—24页。

对于中国传统社会中河流运输相对于陆路运输的优势,以往已经有相当多的学者进行过关注。不过,对于这种优势鲜有量化的比较,针对东北地区传统交通运输状况的研究尤其如此。以辽河河口附近的牛庄到铁岭的马蜂沟为例,这两个地区间在19世纪末的水运距离大约为387公里。<sup>⑤</sup>因辽河河道较浅,轮船(汽船)无法航行。河中航船大约可分为两种,一种为“牛船”,载重量为12 000—15 000斤,需要3—4人驾驶。往返两地之间的费用为120—150两,辽河流域约有5 500艘这样的船。一种为“槽船”,载重量为21 000—24 000斤,需要4—5人驾驶,往返两地之间的费用为240—300两,这种船约有7 500艘。<sup>⑥</sup>也就是说,平均每吨货物每公里的水运成本大约为0.032两。折合1891年的大豆价格计算,<sup>⑦</sup>大约每吨公里运费相当于1.76公斤大豆。对比前文所开列的每吨公里相当于3公斤大豆的大车运输成本。河运的成本仅为后者的58.7%。另外,在以人力来衡量的运输效率方面,水运的优势也非常大。7匹马拉的大车运输时,每名车夫所能照看的货物接近1 000公

① Alexander Hosie, *Manchuria: Its People, Resources and Recent History*, Methuen & Co, 1901, pp. 15—16. 谢立山在东北地区的旅游时间为1895年冬季到1896年春。

② 小越平隆:《满洲旅行记》(上),第45页。

③ 南满洲铁道株式会社调查课『遼河水運』明治四十四年,24页。

④ 羽贺哲治『富の満洲』末広堂,明治三十九年,13页。

⑤ 關東都督府陸軍經理部『満洲誌附録物資統計圖表』明治四十五年,86页。

⑥ 刘辉编:《五十年各埠海关报告(1882—1931)》第1册,第50页。

⑦ 雷慧儿:《东北的豆货贸易(1907—1931年)》,台湾师范大学历史研究所1981年印行,第36页。

斤。而水运船夫每人所能照看的货物约为 2 250 公斤,是前者的 2.25 倍。

可以说,在铁路引进前,东北地区通过上述水陆联运方式实现了北部农垦区与南部海港乃至外部市场在商品流通网络上的整合,使得南北部垦区中的农民都可以通过遍及乡村中的市场网络与外部市场构建起有机联系。东北地区的市场网络恰恰是随着交通网络的完善,由南向北,缓慢而稳步地扩张的。不过,上述市场网络仍受到诸多制约。这种商品流通方式,经过粮栈、水经纪等经销商的多次转手,导致流通周转迟滞,时间和中间成本直接上升。如“奉天为三省货物聚散之中心点。清光绪初年以前,夏秋用帆船水运北达通辽子,南至营口;冬春用大车陆运,北达长春、海龙各地,南至营、海、盖、复,转运迟滞,脚费孔多,商务故未能发展”。<sup>①</sup>更成问题的是,东北地区冬季适合大车运输,然河道冰封无法行船;夏季虽然适合航船,但却不适合大车行驶。因此,在很多情况下,冬季由大车运送到辽河上游港口的大豆常常要等到来年春季才能运往营口。反之,由营口水运至辽河上游码头的棉制品亦需要等待冬季才能由大车运往东北腹地。时人亦有感言,“若使松花江与辽河水流口同一致,则满洲之开发比不如今日之迟矣”。<sup>②</sup>清末当局既有修建松花江与辽河之间运河的动议,终因“工程太巨”而搁置。<sup>③</sup>另外,在速度上帆船甚至要略慢于大车,而逆流而上或风向水流不稳定之时会更加严重。如营口到铁岭的马蜂沟,顺流运送农产品到下游虽仅需要 8 天,但逆流往上游运送必需品却需要 11 天。<sup>④</sup>而同样的路程,如果使用大车在冬季运输,即便绕路奉天,也不会超过 8 天。<sup>⑤</sup>

### 三、乡村中的市场网络与移民经济空间的生成

在东北农业移民开发过程中,除了政府有组织的招民屯垦或由驿站及军事驻屯而形成的村落以外,由自发的农业移民而形成的村屯往往在形成过程中表现出这样一种规律:在距离交通线或可以取得生活生产必需品的、离市镇不太远的地方构建村落,而村庄的构建初期常常仅有一户或几户移居农户,很多地方常把这种独自开辟村落者称之为“占山户”。这些地方在未开发前“草木畅茂,禽兽繁殖,与近日大不相同”,因此“初来之汉族皆择高而居,租山而垦,便耕作也。后虽致富,狃而安焉。凡居高冈之家,其山地多而平地少者,皆先来之户也。后至者,因称为占山户”。<sup>⑥</sup>另外,根据满铁旧惯调查,当时东北地区的村庄在命名时常常存在下面的情况:“(一)有些村屯名非常简单,都是冠以汉人特有的百家姓的字,例如郑家屯,马家堡,钱家窝棚等,据此可知以此为姓的汉人先来到这里居住,随后流民接踵而至,形成村落。(二)像孤店、三家子、六家子等以住户数为地名的,无非是一种纪念:当初移民形成所谓的三户人家的屯子或五户人家的村子,炊烟袅袅,寥若晨星般地散布在满洲大平原。(三)也有以特殊的地形地貌命名的,例如大荒沟,一果树,三块石,大洼等,在人烟稀少的荒原,以这些地形地貌作为地标,说明满洲的土地同汉民族有始终也不能分离的密切关系。”<sup>⑦</sup>另有用开垦之初“窝堡”“马驾”之类简单建筑命名村屯者。可见,从当时东北农村很多村庄的起名方式上亦能大概推知这种由一户或几户移民所扩展成的村落在建立之初的情况。

随着时间的推移,“占山户”所创立的村屯慢慢地扩大户口的规模,常常能达到几十户甚至上百户规模。这种情况的出现,很大程度上是由于开拓者故乡的亲朋故旧的投亲靠友。很多同一村庄中的农户,其祖先在移民前本就是亲属或熟人。通过对东北北部村屯中的 681 家农户调查发现,因投

① 民国《奉天通志》卷 115《实业三·商业》。

② 小越平隆:《满洲旅行记》(下),第 24 页。

③ 民国《奉天通志》卷 115《实业三·商业》。

④ 南满洲铁道株式会社调查课『遼河水運』14—15 頁。

⑤ 守田利遠『滿洲地誌 下卷』137—138 頁。

⑥ 民国《朝阳县志》卷 2《种族》。

⑦ 南满洲铁道株式会社调查课『滿洲旧惯調查報告書(一般民地 上卷)』37—38 頁。



亲移居该地的占23%，因靠友移居的占11%。<sup>①</sup>另外，分家也会分化出一部分农户。但造成农户数量增加的更大原因，则是村子本身在建立后对其他无亲友关系移民的集聚作用。不过，当村屯中人数聚集到一定程度时，血缘和地缘的集聚作用就开始减弱，商业店铺进入对村屯的进一步发展扩大常常起到非常重要的作用。如通化县的快大茂子，是由六户移民于光绪九年（1883）来当地私垦而建立的屯，到了光绪十年以后屯子里就有商人开设了一两家杂货店，对后续的农业移民起到了不小的集聚作用。<sup>②</sup>而上文所提到的双城堡地区的例子，则从反面说明了缺乏商业设施且距离交易场所过远对于当地生产生活所造成的不利影响。在那些私自招收流民开垦的蒙古王公的旗地上，“铺店”也是必不可少的设施。如道光年间就“向有蒙古招留流民耕种地亩，并开设铺店生理”，<sup>③</sup>其中道光三年（1823）一次性查出“卓哩克图王旗、招留民人二百五十五户，铺店酒局十六座，共垦地三千一百八十四晌。冰图王旗、招留民人一百三户，耕种熟地一千五百四十六晌，铺店酒局十二座”。<sup>④</sup>

随着农业移民逐渐聚集，他们对于必需品的需求、出售手中农产品的需求乃至对于资金上的金融需求都逐步放大，原本单纯供应生活、生产必需品的杂货商也必然迅速扩大了经营的范围。不少地区的杂货商先是“贩卖盐、灯油、食用油、棉布、鞋及酒和药物等农民必需品”，继而“从事兑换，发行票据私账，甚至从事高利贷，并且还承揽邮送业务，获利于农民。作为手工业，紧随杂货铺之后开展业务的是从事烧酒酿造的烧锅，来自山东的生产豆油豆饼的油坊也随后加入进来，磨坊也像前面介绍的那样紧随其后在大大小小的村落中出现。主要从事粮食收购的粮栈则来自华北，由杂货铺发展而来”。<sup>⑤</sup>杂货商也以兼业、联号等多种手段与烧锅、油坊等农产品加工行业和从事期粮放贷的粮栈金融构成了多位一体的紧密联系，并最终建立起了该地区相对完善的市场网络、农产品加工业网络乃至金融网络。而市场和金融业的活跃又进一步推进了农业移民进入和开发的速度。本地的商业资本与移民之间构成了一种相互促进的良性循环。在这一循环中，农产品加工业、农村金融市场的发展也可以看作是已有商品交易网络的一种衍生性外延。东北地区大量村屯以“店”“铺”“烧锅”“油坊”“粉房”等命名，由此不难看出这种多位一体的市场金融网络对于东北农村曾产生过巨大的影响力。以民国初年的呼兰县为例，其县域内以“店”命名的村屯有23家，如“山东店”“宋家店”等，此处的“店”一般有旅店（其中又多为大车店，此种旅店因其中经常有粮商与农民进行交易，故有时亦有农作物交易场的性质）或杂货店两种可能，前者的情况较多。该县另有以“铺”为名的两个屯和一个名曰“富昌号”（明显同店铺有关）的村屯，还有以油坊命名的村屯11个，以粉房命名的5个，以烧锅命名的1个。<sup>⑥</sup>而在郭尔罗斯北部和呼兰平原的开垦区，大量以“长发永”“和盛祥”等店铺名称命名的地名，也足资证明杂货商与早期移民间密不可分的联系。<sup>⑦</sup>

这些村落往往是以某一商业店铺或农产加工作坊为基础聚揽移民而形成的，如长岭县鲍家烧锅“因在草莱初僻之时，光绪三十三年，有宝显廷者，在此设立烧锅，故名。今则讹为鲍家烧锅矣”。舒兰县新立镇“昔时只有天德盛烧锅一处，因此人皆呼为天德盛，后渐繁兴，人口增多”。<sup>⑧</sup>不过更多的，则是因所在的屯开始经营这种商铺或作坊后，影响力迅速向四周辐射，进而代替了原有的屯名。

① 滿洲國實業部臨時產業調查局『產調資料45/9 農家社會生活篇：康德元年度農村實態調查報告書』康德四年（1937），60、44頁。

② 滿洲國國務院產業部農務司『農技士見習生農村實態調查報告書 康德四年度 通化省通化縣』康德五年，96—97頁。

③ 《清宣宗實錄》卷38，道光二年七月庚辰日，《清實錄》第33冊，中華書局1986年版，第676頁。

④ 《清宣宗實錄》卷58，道光三年九月庚午日，《清實錄》第33冊，第1022頁。雖然沒有證據能說明，這些鋪店酒局是單純由移民自設還是由旗地上蒙古王公的勢力創立或直接經營，但是商業鋪店在聚攬農業移民中所起到的重要作用卻還是可以從中探知一二的。

⑤ 南滿洲鐵道株式會社調查部『滿洲經濟研究年報（昭和十六年）』改造社，昭和十六年，249頁。

⑥ 民國《呼蘭縣志》卷1《地理》。

⑦ 稻葉君山：《滿洲發達史》，翠文齋書店康德七年版，第333頁。

⑧ 魏聲和：《吉林地志·雞林田畝錄·吉林鄉土志》，吉林文史出版社1986年版，第140、149頁。

如青冈县的董家店屯,原本以开拓者刘汉忠的名字命名为刘汉忠屯,后来又有董姓在屯内开设大车店,故而当地人都改称为董家店屯。<sup>①</sup> 这些商铺或农产加工作坊不仅吸引许多移民到其所在的屯附近开垦居住,还常常促使所在屯演变成更大型的村落甚至市镇。如榆树县的于家烧锅屯,就是在于文炳乾隆三十年(1765)来此开拓后,其后代在屯里弃农经营烧锅,此后屯子开始改名为于家烧锅屯,屯子也随之吸引更多人口定居而走上兴隆之路。后来烧锅破产,连遗址都找不到了,但屯子的名称却依然保留。<sup>②</sup> 而庆城县的张家烧锅屯则正好相反,随着烧锅的没落,屯子也逐渐走向衰败。<sup>③</sup>

另外,东北地区市场网络的多层级化,对于乡村基层社会与市场网络的关系,具有较大意义。尽管大车是东北农家必备的生产资料,但农户通过大车与市场建立直接联系的过程中会受到空间距离的严重制约。在大多数情况下,大车有效运输距离不会超过 50 公里。不过,在路况和各种运输条件都非常好的情况下,最远可以达到 150 公里。而在山地等路况不尽如人意的情况下,则仅有 25 公里左右。<sup>④</sup> 大多仅会在附近的基层市镇上进行农产品和必需品的交易,再由基层市场上的商人进行与更高级市场之间的商品流通。至清末,在东北农村腹地散落着大量此类基层市镇。根据对 1909 年东北北部农村的调查,该地区每隔 50 公里内必然会有一个有商铺的镇子,在人口密集地区商镇间的距离甚至要低于 10 公里。其中规模较大的有阿什河到宾州之间的蜚克图、宾州附近的枷板店、巴彦州到呼兰间的西集和沈家窝棚,青冈县到三道沟(前拜泉县所)之间的六屯、通肯至余庆街间的上集厂。当然,也有很多商铺是建立在人口很少的村子里。如通肯到余庆街间的李家油坊仅有五六户农户,却有一家油坊;余庆街到北团子林间的胡家店只有 20 户人家,却有一家烧锅和一家油坊,另外还有数家提供住宿的“店”;离此稍远的清河沿仅十余户人家的一个小村也有一家烧锅。<sup>⑤</sup> 后者更接近前面所提到的那种由店铺聚集成村的情况的发展雏形。也有一些距离河流较近的村民选择就近去沿河的小型码头交易,并因此在河流沿线形成了大量基层农产集散市场,如哈尔滨下游地区的呼兰河(集散呼兰河一带农产)、大榆树(集散西集厂附近农产)、满达嘴子(集散巴彦州部分地区农产)、鸟儿河(集散宾州蜚克图附近部分农产)等。这些因码头而形成的基层市场集散范围都不大,大多仅为附近四五十华里以内。<sup>⑥</sup> 在铁路引进之前,基层市场与地方市场之间或地方市场与更高级的中心市场之间较长距离的商品运输大多数由商人雇佣大车或河船而得以实现。其中不乏依靠大车运输上千里路而进行物资贩运的例子。在铁路引进不久的 1910 年,铁岭与吉林之间依然存在长达 400 公里、较为频繁的大车商业运输线路。<sup>⑦</sup> 当然,随着铁路系统的完善,这种超长距离的大车运输越来越少了。而大量农产品在向营口为代表的南部口岸转运的过程中,大多经各要冲地区的地方市场进行转运。此类地方市场主要特征是均具有下级基层市场,不过,附近农村中的村民亦有直接在此级市场交易者。绥化府的北围林子就可以看作此级地方市场的代表,其从营口和宽城子购入的各种必需品,除了部分在当地市场上直接销售外,还供给双镇河、双龙镇、十间房等诸多下级基层市场。<sup>⑧</sup> 此类地方市场数量众多,且大小不一,不但府城、县城基本属于此级市场,朝阳镇、三岔口、一面坡等较大的镇亦多有属于此级市场者。而下属诸多地方市场的中心市场,亦在乡村基层社会与营口南部港口之间的必需品与农产品流通中居于重要一环。奉天、吉林、齐齐哈尔三个省城均可以归为中心市场。<sup>⑨</sup> 这也意味着,在上述多层级化的市场网络中,大多数农民只有通过基层市场上的商铺

① 滿洲國實業部臨時產業調查局『康德元年度 農村實態調查 戶別調查之部 濱江省 第二分冊』康德二年,2 頁。

② 滿洲國實業部臨時產業調查局『康德三年度 農村實態調查報告書 戶別調查之部 第二分冊』康德三年,236 頁。

③ 滿洲國實業部臨時產業調查局『康德元年度 農村實態調查 戶別調查之部 濱江省 第一分冊』康德二年,298 頁。

④ 南滿洲鐵道株式會社臨時經濟調查委員會『滿蒙に於ける荷馬車』122—124 頁。

⑤ 南滿洲鐵道調查課『北滿洲經濟調查資料』明治四十三年,187—188,201—202,233—234,252,267—268 頁。

⑥ 拓殖局『拓殖局報第 25(大豆に関する調査)』150—152 頁。

⑦ 南滿洲鐵道調查課『南滿洲經濟調查資料 第三』明治四十三年,4 頁。

⑧ 南滿洲鐵道調查課『北滿洲經濟調查資料』25 頁。

⑨ 守田利遠『滿洲地誌 中卷』東京丸善株式會社,明治三十九年,478—504 頁。

才能与市场网络构建联系。其大多数商业需求,都要依赖基层市场上的少数几个商铺来满足。基层市场上的商铺不得不如前面所述,通过兼业、联号等手段来实现商铺内多项业务的集聚化,这也促进了后来被铃木小兵卫概括为“一应俱全式”的商铺在乡村基层市场中逐渐占据支配地位,当地经常会出现“同一商人资本,既经营杂货、粮栈、布匹买卖,又经营当铺和放贷业务,还经营油坊、烧锅、磨坊等小型农产加工业”。<sup>①</sup>乃至最后,农民“涉及生活的方方面面。无论是金融,生活必需品的供应、还是婚丧嫁娶,均非常依赖”上述商铺。<sup>②</sup>这也进一步加深了农民对于高度业务集聚型商铺的依赖。

#### 四、市场网络构建与传统三元社会经济区划的消融

东东南部多平原地区、西部多草原地区、东部多山岭的自然地貌特征,造成该地区在清中期以前长期“分为农耕、渔猎、游牧三元并存的社会经济形态”。<sup>③</sup>这三种不同类型的社会经济形态使得东北地区实际上成为一个交流和冲突的结合部,并且随着历史的推移,不可避免地会引起不断地融合和碰撞。但总体而言,该地区三种社会经济形态之间在空间上还是存在较为具体的边界的。如前文所述,吕惠城、关亚新、姚永超等学者就认为,柳条边在清初至乾隆时期就可以看作是区分农耕、渔猎、游牧三种文化的有形边界。

上述传统社会经济形态边界的消融,与东北地区以衣料为代表的传统必需品供给结构的解体有密切关系。在棉制品由外部市场大量引进以前,东北地区人民的主要衣料材质为亚麻和皮革,丝绸因既不保暖又价格昂贵,仅仅为少数富人所消费,用于制作夏装,正所谓“丝帛乃贵者之服,非农人之所急需也”。<sup>④</sup>而亚麻保暖性同样比较差,一般用于制作夏季衣服;如果要制成冬装,必须往亚麻布料之间再填充绒絮。而且,亚麻“据满铁实验的结果,已证明南满以雨季的关系,不易种植”,只有在开发较晚的北部地区才相对易于种植。<sup>⑤</sup>即便如此,因大陆气候多变和春季降雨较少、收获季节降水较多等因素影响,“对于亚麻种植仍然产生了不少妨碍”,亚麻质量与欧洲这样的亚麻“名产区”比起来也要大为逊色。<sup>⑥</sup>总的来说,尽管东北地区很早就“有麻布”,<sup>⑦</sup>当地的一些女真部落也“惟多织(麻)布”,<sup>⑧</sup>但是事实上,产量一直都很低。即使到了伪满时期,殖民者大力鼓励亚麻种植,亚麻平均年产也就只有9万—10万吨,这些亚麻仅可制成1万吨的半成品麻织物。<sup>⑨</sup>因此,即使到了清代,亚麻衣服在东北地区也仅能供给少数富人穿着,很多地方“地冻着麻衣”,“贵人乃絮麻衣御寒”。<sup>⑩</sup>而皮革,在棉花大量引进前,是该地区非常重要的冬季衣料资源。宁古塔一带,直到清顺治年间(1644—1661)还是“满洲富者愈缉麻为寒衣,捣麻为絮,贫者衣袍、鹿皮,不知有布帛”。<sup>⑪</sup>大体上,麻布多产自南部农业区,而皮革则来源于东部渔猎经济区所猎杀的野生动物以及西部游牧经济区饲养的牲畜。不同经济区之间亚麻与皮革的交易构成了该地区农耕、渔猎、游牧三元文化内部衣料供给结构的平衡。不过,依靠猎杀野生动物或饲养家畜来获取皮革衣料这种方式,受到生态承载力的制约较大,无法满足过多人口的衣料需求。

随着东北腹地市场网络和运输体系的逐渐完备,这些地区得以越来越容易地从南部港口获得棉

① 铃木小兵卫「満州農業と商人資本」『経済評論』第2巻第4号,昭和十年,12—13頁。

② 武村次朗「満洲第一線」第一書店,昭和十六年,83頁。

③ 姚永超:《中国近代经济地理》第9卷《东北近代经济地理》,第49頁。

④ 陈见微、衣保中整理:《双城堡屯田纪略·东北屯垦史料》,第204頁。

⑤ 詹自佑:《东北的资源》,东方书店1946年版,第78頁。

⑥ 满洲国立農事試驗場『農事指導資料 第15号 亜麻の栽培法』康德十年,5頁。

⑦ 《后汉书》卷85《挹娄传》,中华书局2009年版,第962頁。

⑧ 《大金国志》卷39,兴振芳主编:《辽海丛书续编》第1册,沈阳古籍书店1993年版,第85頁。

⑨ 东北物资调节委员会研究组编印:《农业(生产篇)》,1947年印行,第130頁。

⑩ 李兴盛:《历代东北流人诗词选注》,黑龙江大学出版社2014年版,第258—259頁。

⑪ 杨宾:《柳边纪略》卷3,金毓绂编:《辽海丛书》,辽沈书社1985版,第254頁。

制品。物美价廉的棉制品对于当地原有以皮麻为主的衣料结构迅速构成了替代关系,衣料材质越来越多地开始使用棉布。康熙初年,在与来宁古塔地区交易貂皮等物资的少数民族进行贸易时,当地人就开始了“以沈阳之布予之,往往有微息,近日逐末者益多”。<sup>①</sup>至康熙末年,宁古塔地区的棉布已经非常普及,其地富人“皆服绸缎,天寒披重羊皮或猓狽狼皮打呼(皮长外套也),惟贫者乃服布”。<sup>②</sup>对照前面所提到的顺治年间,当地贫者服装以“狍、鹿皮”为主的情况,可以说该地在衣料材质上短短几十年间出现了由皮至棉这样重大的变革。在较短的时间内,东北无论南部还是北部地区,棉布都成为了最主要衣料材质。就连边远荒蛮的黑龙江地区也不例外,该地“棉花非土产,布来自奉天,皆南货,亦有贩京货者,故毛蓝,足青等布是已然皆呼为京靛。江南来者,号抽机布”。<sup>③</sup>就连东北北部向清政府贡貂的森林少数民族,原本因夏季多服鱼皮而号称“鱼皮国”,<sup>④</sup>也多在领取回赏的各种生活必需品时奏请“改赏锻布衣料”。<sup>⑤</sup>而在贡貂后使用剩余皮毛进行以物易物的交易时,棉布也常常是他们的首选。如很多关内的皮毛商人常常以少量棉布就能换取上等的貂皮或獭皮。<sup>⑥</sup>可见,棉布替代其他衣料的趋势是何其显著。棉布当仁不让地占据了当地农民衣料材质的绝大部分。据20世纪20年代的农家调查,东北各地的农民衣料基本都为棉布,仅有微乎其微的一点羊皮或狗皮使用,麻制品几乎完全消失,丝织品也“仅富豪或举行婚礼时使用”。这些棉布中,“大尺布”占50%,花旗布占15%,打连布占15%,坎布和市布各占10%。<sup>⑦</sup>

衣料等必需品的缺乏,长期以来一直是移民在东北腹地扩张的主要阻力。而随着该地区腹地中供给外部市场必需品的市场网络日趋完善,上述阻力也开始逐渐消退。越来越多的移民开始涌入东北地区,甚至突破原有柳条边的藩篱,进入他们曾经难以企及的森林和草原地区,开垦农田。由此造成了东北地区森林和草原的逐步衰退。清初,东北未开垦的地区分布着大量森林,1700年辽宁、吉林和黑龙江的森林覆盖率分别达38%、64%和90%,1900年已下降至29%、53%、70%。1949年更是下降至21%、28%、40%。<sup>⑧</sup>特别是东北南部,最迟至清末森林资源已经被严重破坏。1898—1899年间,“东辽河平原之居民,常苦薪柴之缺乏”,居住地周边连能供应薪柴的树林亦已颇为少见。山海关至奉天一线亦皆“山骨露出”,颇多“荒山丘陵”。<sup>⑨</sup>另外,从清代中期开始,就有大量关内移民进入原来蒙古人的牧场开垦,牧地也开始变得越来越少。至清末,旧索图盟、呼伦贝尔盟、伊克昭盟等地,大量原蒙古族牧场被涌入的移民开垦为农田,草原面积急剧下降,<sup>⑩</sup>一些地区甚至因开垦过度,出现了草原沙化的现象,风沙进一步侵蚀了附近的草场,加深了草原的退却。<sup>⑪</sup>

农垦经济的扩张,森林和草原的退却,又造成了两方面的影响。一方面,导致依赖于东北地区林地和草原的渔猎、游牧两种社会经济形态逐渐衰微。另一方面,可以提供皮革的野生动物和游牧牲畜的减少,进一步瓦解了当地原来以皮革为主的衣料供给体系,使得东北腹地地区更加依赖新建市场体系的棉制品供给。在清前期,东北虎、远东豹、亚洲黑熊或棕熊、鹿等林栖野生动物和野马等草原野生动物在辽宁地区曾普遍存在,而到了清末,这些野生动物已经在辽宁绝大部分地区消失。如

① 张缙彦:《宁古塔山水记》,傅作楫等:《雪堂集外八种》,黑龙江大学出版社2011年版,第413页。

② 杨宾:《柳边纪略》卷3,金毓绂编:《辽海丛书》,第254页。

③ 光绪《黑龙江外记》卷5。该书写成于1810年,远早于刊行年代。

④ “貂皆产鱼皮国”,而“窝稽诸部以其服鱼皮故名”。杨宾:《柳边纪略》卷3,金毓绂编:《辽海丛书》,第253页。

⑤ 辽宁省档案馆编:《三姓副都统衙门满文档案译编》,辽沈书社1984年版,第6页。

⑥ 吴慧主编:《中国商业通史》第4卷,第239页。

⑦ 野中时雄「满洲農家の生産と消費」139—147頁。

⑧ 何凡能等:《近300年来中国森林的变迁》,《地理学报》2007年第1期。另有凌大燮估算吉林和黑龙江省在1700年时的森林数据(《我国森林资源的变迁》,《中国农史》1983年第2期),与何凡能文基本吻合。

⑨ 小越平隆:《满洲旅行记》(上),第27、46页。

⑩ 宝桂琴:《关于内蒙古草原畜牧业经济的反思与对策》,《内蒙古师范大学学报(哲学社会科学汉文版)》2002年第2期。

⑪ 藤山一雄:《满洲森林与文化》,满日文化协会1938年印行,第16页。

辽阳县中的老虎,“本境千山中昔年有之,今不曾见”。<sup>①</sup>而清初广宁县草原上原来有数量较多的野马,<sup>②</sup>清末已经绝灭。<sup>③</sup>农田侵占原来的林场和草原是这些动物灭绝的罪魁祸首。很多地方“以前古木参天,森林茂密,兽有鹿、豕,禽多飞雉,同治以来边禁废弛,山木尽伐,禽兽逃匿”。<sup>④</sup>野生动物的大量灭绝不仅使得皮革获取日益艰难,也使得当地依赖捕猎这些动物为生的渔猎社会经济形态步入穷途末路。东北来自北部森林的少数民族渔猎部落需要以皮革换取铁锅、马匹等急需物资,而在宁古塔地区,以貂皮为代表的皮革价格在康熙时期以后就开始直线上升,“康熙初易一铁锅,必随锅大小布貂于内,满乃已。今且以一貂易两锅矣。”“[昔]易一马必出数十貂,今不过十貂而已。马良者,乃十四五,亦不以上貂易也。”<sup>⑤</sup>貂皮价格的暴涨是当地野生动物资源因过分采捕和林地被毁而日益减少的结果。当地附近林地中,“此山最深远,向出参、貂,今则取尽矣”。<sup>⑥</sup>而到了嘉庆年间,向清廷以“贡貂”形式缴纳实物税并与中原进行交易的东北各个少数民族渔猎部落,也因貂类减少开始频繁出现“所贡貂皮,虽足壮丁之数,不及等第”之类以次充好的现象,<sup>⑦</sup>或有“请将历年应交貂皮五千张内,量减一千余张”的情况,难以如数交足貂皮额。<sup>⑧</sup>到了光绪年间,“本年应贡貂皮。未能如数交纳”<sup>⑨</sup>、“应纳贡貂,又届限满,无处采捕,仍请缓期呈进”<sup>⑩</sup>的报告更是连年不断。野生动物的大量灭绝,已导致东北地区的渔猎民族出现无猎可捕的情况,原有社会经济形态无法继续维持。

## 五、结论

东北地区长期处于农耕、渔猎、游牧三元社会经济形态并存的经济空间结构。随着清中期以来大量移民的涌入,一方面大量荒地开垦,产生了巨大的农产品剩余;另一方面,当地无法满足人口增长所催生的衣料等必需品需求,必须依赖外部市场输入。而供给上述物资的市场网络向东北腹地渗透的前端,亦可以看作是该地区农业移民扩张的暂停点,从而在空间上形成了农耕经济形态与游牧、渔猎等经济形态动态的分界线。随着依赖河流船只和大车运输的交通网络的逐步完善,腹地地区得以更便捷地取得南部口岸输入的各种必需品,东北地区与外部进行必需品与剩余农产品交换的市场网络亦不断扩张。而这种扩张在宏观和微观上造成了两方面的影响:在宏观上,原来因必需品供给所形成的农耕经济扩张边界逐步向东北腹地移动,森林、草场一点点地被农田取代,传统的三元社会经济结构开始逐步消融;而在微观上,商业店铺也在移民聚集过程中起到了异乎寻常的重要作用,商铺逐步成为农民获取必需品乃至与外部世界建立联系的最主要途径,农民生活所必需的多项业务功能经常集聚到其所在地独立的一家商铺或联系非常紧密的商铺组合之中。最终农民生活的方方面面都被基层市场上的商业资本所掌控。这进而导致:一方面,东北商人群体不仅牢牢掌控基层乡村中商品流通网络,还有效参与乡村基层社会秩序的维护;<sup>⑪</sup>另一方面,农民也依靠乡村基层市场网络构建起了最主要的信息获取渠道和跨村落间人际关系网络。<sup>⑫</sup>因而推进了当地乡村中独具特色的市场共同体关系的生成。尽管受制于传统水陆交通网络的扩展缓慢和传统交通工具的相对低效性,在铁路引进前,东北腹地的市场网络并未最终建

① 民国《辽阳县志》卷29《物产志》。

② 康熙《广宁县志》卷3《物产》。

③ 光绪《广宁县乡土志》不分卷。

④ 民国《安东县志》卷1《地理》。

⑤ 杨宾:《柳边纪略》卷3,金毓绂编:《辽海丛书》,第253页。

⑥ 吴振臣:《宁古塔纪略》,《中国地方志集成·黑龙江府县志辑》第6册,凤凰出版社2006年版,第712页。

⑦ 《清仁宗实录》卷33,嘉庆三年八月乙未,《清实录》第28册,中华书局1986年版,第372页。

⑧ 《清宣宗实录》卷205,道光十二年十二月丁亥,《清实录》第36册,第27页。

⑨ 《清德宗实录》卷63,光绪三年十二月壬辰,《清实录》第52册,中华书局1987年版,第877页。

⑩ 《清德宗实录》卷554,光绪三十二年正月丙子,《清实录》第59册,第346页。

⑪ 王大任:《嵌入性治理:近代东北商人群体与乡村基层社会》,《中国经济史研究》2020年第5期。

⑫ 满洲評論社『滿洲農村雜話』昭和十四年,203—204頁。

构完成,传统三元社会经济形态的经济空间结构亦未最终消融,但以农业高度商品化、独具区域特色的市场共同体结构为特征的东北近代经济空间在铁路引进前就已具雏形。铁路引进后,上述趋势大大加速,从而使得东北地区经济空间由传统向近代的蜕变得以最终完成。

## **Bursting through the Barrier: Establishment of the Market Network in Manchuria before the Introduction of Railway and Its Initial Formation of Modern Economic Space**

*Wang Daren*

**Abstract:** It is strived to reveal the effects of the Manchurian market network before the introduction of railway: the disintegration of the traditional tripartite social economy in the locality and the initial formation of the modern economic space based on commercialized agriculture and rural market community. Since mid-Qing Dynasty, the population has been increased due to immigration, which resulted in the enormous demand on the necessities from external markets such as materials for clothing. The dynamic boundary of the expansion of Agricultural economy into traditional nomadic or fishing and hunting economic areas is composed of the terminal points of the market network providing immigrants with necessities. Following the progressive improvement of water and land long-distance transportation network as far as the hinterland of Manchuria, the market network in this region began to form step-by-step before the introduction of railway. In the process of the expansion of agricultural economy into traditional nomadic or fishing and hunting economic areas, shops played an important role in immigrants' attraction and the formation of immigration economy space. Due to the continuous expansion of farmland into forest and grassland, it is more and more difficult for traditional nomadic or fishing and hunting economy to maintain in large scale. Eventually, highly commercialized agricultural pattern, which has reliance on market network, became more and more dominant in the space distribution of Manchuria economy. Although the transition was not complete until the introduction of railway, the tendency had been emerged long before.

**Key Words:** Manchuria, Market Network, Economic Space, Commercialization, Tripartite Social Economy

(责任编辑:王小嘉)

## 《民国北京庙宇类型研究》出版

杨君博士的新作《民国北京庙宇类型研究》于2020年10月由宗教文化出版社正式出版,这既是宗教学的一项重要研究成果,也与社会经济史研究有着密切关联,值得一读。全书从民国北京的庙宇与管理、认识民国北京庙宇类型的不同角度、从掌控者角度看民国北京庙宇类型等方面展开阐述,使读者对民国北京庙宇形成一个整体认识。作者综合运用了历史学、宗教学、社会学和经济学的研究方法,将民国时期北京庙宇置于三个向度进行系统深入探讨:即从常见的四种庙宇分类角度总结其特点;尝试将掌控者作为庙宇分类的标准(掌控者系指主导庙宇事务的个人、社会群体或官方机构);将由普通信众掌控的民庙视作中国传统社会庙宇的基本形态之一。该书通过翔实的史料梳理,力图追溯北京庙宇在民国时期存在发展的基本情态,并探讨不同身份的掌控者给庙宇带来的影响。作者将庙宇置于社会经济变革的广阔背景进行考察,通过探讨民国政府庙产管理政策措施的制订与运用、职业宗教徒与普通信众对庙产的基本态度以及一般处置方法、庙产的建立与运行等方面,发现了诸多有关传统社会民众信仰生活的信息和细节。这些内容,一方面可以促进对中国传统社会庙宇类型和民众信仰形态及特点的理论思考;另一方面,在理论认识的基础上,也有助于理解今天存在的一些现象,并为我们找到规范、疏导与解决的途径提供历史镜鉴。

(魏明孔)