

· 经 济 ·

# 西伯利亚大铁路对俄国东部地区经济社会的影响

陈秋杰

(黑龙江省社会科学院 俄罗斯研究所, 哈尔滨 150018)

**摘 要:**西伯利亚大铁路的修建使俄国东部地区的社会生活发生了显著变化。它促进了东部地区的移民, 引发了两次移民运动的高潮; 随着铁路的修建, 东部地区的居民点数量大幅增加; 西伯利亚大铁路管理局作出了在东部地区建立社会基础设施的尝试。

**关键词:**西伯利亚大铁路; 俄国东部地区; 社会发展

**中图分类号:** F535.125

**文献标志码:** A

**文章编号:** 1008-0961(2010)02-0010-06

西伯利亚大铁路是一项举世闻名的宏伟建筑工程。它西起莫斯科, 东到符拉迪沃斯托克, 绵延9332公里, 是迄今为止世界上最长的铁路。其主体工程主要位于俄国亚洲部分, 于1891年从符拉迪沃斯托克和车里雅宾斯克东西两端同时破土动工修建, 1904年全线通车, 收尾工程则延续到了1916年。西伯利亚大铁路横贯俄国东西, 它的修建使东部地区的社会生活发生了翻天覆地的变化。

## 一、西伯利亚大铁路对移民运动的促进作用

沙俄政府在通过修建西伯利亚大铁路的决定后, 才开始有目的的开发西伯利亚丰富的自然资源, 为俄国经济发展提供补充资源。列宁指出: “大西伯利亚铁路 (所谓大, 不仅指它的长度, 而且指建筑人无限掠夺国家金钱, 无限剥削筑路工人) 开辟了西伯利亚。再没有别的东西能像横贯西伯利亚的铁路那样, 象征着西伯利亚机器时代的到来。这条铁路象铁链一样把欧洲和亚洲连接起来, 它使东方地区的移民和经济发展起了革命性的变化。”<sup>[1]</sup>

西伯利亚移民运动始于农奴制改革后, 随着

西伯利亚大铁路的定期通车获得了长足发展。斯托雷平农业改革掀起了移民运动的高潮, 而作为横贯西伯利亚的交通运输线, 西伯利亚大铁路的建成成为促进欧俄农民大规模向乌拉尔以东地区迁移的刺激因素。可以说, 西伯利亚大铁路在移民运动中发挥至关重要的作用。

首先, 西伯利亚大铁路是向东部地区运送移民的主要交通运输方式。根据移民管理局的统计数字, 1899年, 西伯利亚移民总数达到223 981人, 其中乘坐火车的人数为220 672人, 占总数的98.5%。1910年上半年, 来到乌拉尔以东的移民达到244 528人, 其中乘坐火车的为232 023人, 占总数的95%。因此自西伯利亚大铁路建成后, 火车成为移民来到俄国东部地区的首选交通工具。

除移民外, 越来越多的当地居民也选择乘坐火车出行。1895—1900年, 沿西伯利亚大铁路运输的乘客和移民数量分别为: 1895年运输315 679名乘客, 其中移民为107 267人; 1896年, 乘客649 000人, 移民232 000人; 1897年, 乘客352 202人, 移民122 393人; 1898年, 乘客1 261 860人, 移民256 960人; 1899年, 乘客1 293 672人, 移民220 672人; 1900年, 乘客1 516 000人, 移民256 000人<sup>[2]</sup>。由此可见, 在6年时间内, 西伯利

收稿日期: 2009-03-05

作者简介: 陈秋杰 (1976-), 女, 黑龙江黑河人, 助理研究员, 东北师范大学博士研究生, 主要从事俄罗斯东部地区历史问题研究。

· 10 ·

亚大铁路运输乘客数量增长了 3.8 倍。铁路运输移民数量也呈直线上升,但在运输乘客数量增长的前提下,移民在乘客中所占的比例有所减少。移民人数占乘客总数的比重,1895 年 34%,1896 年为 36%,1897 年为 35%,1898 年为 20%,1899 年为 17%,1900 年为 16.8%。这表明,西伯利亚大铁路在当地民用的交通运输中发挥的作用越来越大。

其次,西伯利亚大铁路的定期通车促进了东部地区的大规模移民,引发了两次移民运动的高潮。在铁路敷设前的 40 年时间内,来到西伯利亚的移民只有 50 万人;在此后的 20 年内约为 400 万人。特别是那些自然条件适合农耕、有铁路通过的地方更是成为移民首选的定居地。例如,位于西西伯利亚南部的阿尔泰地区拥有自由肥沃的土地、温和的气候条件,对移民来说具有极大的吸引力。但在西伯利亚大铁路通车前的 1884—1895 年,每年仅有 2.5 万名移民来到这里;而在铁路通车后的 1896—1905 年,年均移民人数升至 4.7 万人;斯托雷平农业改革时期的 1906—1912 年,更是达到年均 8 万名移民的高峰。由此可以反映出俄国东部地区移民运动的两次高潮:第一次为 1896—1905 年,这与西伯利亚大铁路运营初期的时间段相吻合;第二次为 1906—1912 年,这是斯托雷平推行农业改革时期。这两次高潮的出现都与西伯利亚大铁路的建成通车密切相关。

再次,西伯利亚大铁路的修建改变了东部地区的人口居住范围。如果说 18—19 世纪西伯利亚的人口主要居住在河流附近以及莫斯科驿道两侧的话,那么随着铁路的敷设,人口(特别是移民)开始集中在西伯利亚大铁路及其新尼古拉耶夫斯克—塞米巴拉金斯克、阿尔泰—比斯克支线铁路附近。如托木斯克省的平均人口密度为每平方俄里 3.5 人,而该省铁路沿线地区的人口密度则高达每平方俄里 5.4 人。根据 . . . 的统计数字显示,到 1917 年前,西伯利亚大铁路沿线集中了 87% 的城市居民<sup>[3]</sup>。铁路沿线成为俄国东部地区经济最发达、人口最密集的地带。

总之,西伯利亚大铁路对东部地区的移民运动起到了积极作用。它把俄国中心地区与东部边疆区连接起来,运送的大量移民有效缓解了欧俄地区耕地不足的压力。铁路的最初运营为斯托雷

平农业改革时期发挥了重要作用,并引发了两次移民运动的高潮。1893—1911 年,俄国东部地区的人口总数增加 1.5 倍,约 95% 的移民选择乘坐火车来到这里。西伯利亚大铁路改变了东部地区人口居住范围:从传统的河岸和驿道附近转移到铁路沿线。西伯利亚大铁路是 19 世纪末至 20 世纪初推动移民运动的主要因素。

## 二、西伯利亚大铁路对东部地区居民点发展的影响

西伯利亚大铁路修建后,俄国东部地区吸收了大量移民,在人口数量增加的同时,居民居住的范围也在不断扩大,大量居民点如雨后春笋般建立。以托木斯克省为例,19 世纪下半叶至 20 世纪初居民点的发展变化情况见表 1。

表 1 1859、1893、1911 年托木斯克省各县的居民点数量

县	1859 年		1893 年		1911 年	
	居民点数量(个)	%	居民点数量(个)	%	居民点数量(个)	%
巴尔瑙尔	581	24.2	682	21.1	1058	21.2
比斯克	322	13.4	673	20.9	435	8.7
卡因斯克	284	11.9	399	12.4	738	14.8
库兹涅茨克	403	16.8	672	20.8	571	11.5
马林斯克	123	5.1	202	6.2	424	8.5
托木斯克	686	28	589	18.3	1380	27.7
兹梅伊纳戈尔斯克	-	-	-	-	374	7.5
共计	2 399	100	3 217	100	4970	100

资料来源:

19— 20 . . . . . 2004: 198

从表中列举的数字可见,托木斯克省的居民点数量从 1859 年的 2 399 个增加到 1911 年的 4 970 个,增加了 1 倍多。马林斯克县在 1859、1893 和 1911 年的居民点数量一直处于偏后位置,这是因为该县位于原始森林地区,铁路无法到达,居民点数量增长缓慢。托木斯克县 1859 年为第一位,但在 1893 年降至第四位,1911 年又重新回到了第一位。这是因为该县的气候条件并不是托木斯克省中最适于耕种的地区,1893 年时居民点数量

的增长落后于巴尔瑙尔、比斯克等更适于农耕的地区。而在西伯利亚大铁路修建了通往该县的支线铁路后,大量移民可以乘坐火车到达这里,为居民点数量的大幅度增加奠定了坚实的基础。巴尔瑙尔县是托木斯克省内自然条件最适合农耕的地区,因此1893年曾荣登托木斯克省新居民点数量之榜首,但由于位于铁路线之外,在铁路修建后丧失了之前的发展势头,1911年降至第二位。比斯克也是由于远离铁路线而从1893年的第二位降至1911年的第五位。卡因斯克县有铁路经过,从1859年的第五位升至1911年的第三位。由此可见,在铁路修建前,自然条件的优劣是决定居民点数量多少的唯一要素;而在铁路修建后,则是二者的合力共同起决定作用。

西伯利亚大铁路对很多居民点的产生和发展过程都给予了很大的影响。受其影响,可以将俄国东部地区居民点分为以下三种类型:

第一种,由于铁路经过而进一步发展起来的居民点。

西伯利亚大铁路修建后,一些原位于铁路线上的居民点得到了进一步发展的机会,如克拉斯诺亚尔斯克、塞米巴拉金斯克、库尔干、托木斯克、卡因斯克、彼得罗巴甫洛夫斯克、阿钦斯克、伊尔库茨克等。其中,鄂木斯克是这种居民点的典型代表。1890年,西伯利亚著名政论家瓦金曾在《西伯利亚通讯》上发表评论:“鄂木斯克—这个军事、行政管理据点完全衰落了。没有什么商业,到处是一片萧条,整座城市死气沉沉。”<sup>[4]</sup>西伯利亚大铁路修建后,由于途径鄂木斯克而使其重新焕发了生机,它逐渐取代托木斯克,成为西伯利亚原料、手工业产品和农业机械等大宗货物的交易中心。1910年,该市的货物周转量为1.5万普特。从该市运出的货物除遍及西伯利亚各地外,还远达欧俄和国外。1913年,该市已建立1088家商业企业和仓库。

同样获得显著发展的还有苏德任斯克。它在西伯利亚大铁路敷设前,是一个仅有1600人的小村庄。苏德任斯克作为西伯利亚大铁路的一个车站,在铁路修建后获得了长足的发展。地方当局在铁路两侧的原始森林里划分出移民专用地段,到1900年前,许多地段都住满了移民。车站位于煤炭资源丰富的地区,因此可以源源不断地

为西伯利亚大铁路供应能源。19世纪末,近2000万普特的煤炭从苏德任斯克车站运往东部地区各地。此外,还有近85万普特的谷物、面粉、木材等从这里运输出去。正是随着铁路的修建,使苏德任斯克从一个普通的小村庄逐渐发展成为俄国东部地区重要的能源和贸易中心<sup>[5]</sup>。

第二种,由于西伯利亚大铁路的修建而诞生的居民点。

修建西伯利亚大铁路的过程中出现了很多车站,如新尼古拉耶夫斯克、鞑靼斯克、博戈托尔、塔伊加等,随着铁路的修建而逐渐发展壮大。

1893年,西伯利亚大铁路的修建使位于博戈托尔村附近的同名车站建立,起初这里长期居住的人口很少。5年后,到1899年前,在博戈托尔站居住着2000名居民,他们中既有来自周边农村的农民,还有许多是来自欧俄地区、参与铁路修建的工人。到1912年前,博戈托尔的人口已经超过7000人<sup>[6]</sup><sup>[36]</sup>。鞑靼斯克站也经历了同样的发展过程。1911年1月27日,大臣会议通过决议把博戈托尔站(位于马林斯克县境内)和鞑靼斯克站(卡因斯克县)周围的所有村镇合并在一起,升级为城市。

由于地理位置独特,一些居民点随着铁路的修建而快速发展起来,新尼古拉耶夫斯克是这类居民点的典型代表。它位于鄂毕河与西伯利亚大铁路的交叉口,是欧俄与西伯利亚以及东部地区内部进行贸易的中心。得天独厚的地理位置使新尼古拉耶夫斯克迅速由一个小车站发展成为东部地区集贸易和交通运输功能为一体的中心城市。北部地区的木材、毛皮、鱼,阿尔泰的粮食和奶油,东西伯利亚的牲畜、肉、毛皮、矿产品,以及欧俄和国外的大量工业品、农机设备经过水路或铁路都集中到这里<sup>[7]</sup>。1904—1907年,经新尼古拉耶夫斯克中转的货运量大幅增加:1904年为1100万普特,1905年1440万普特,1906年1790万,1907年达到2200万。在这2200万普特货物中,经铁路运输的货物超过1600万普特,占72.7%。1900—1910年,新尼古拉耶夫斯克的货运量增加了3倍,而同期,作为传统贸易中心的托木斯克的货运量仅增加了1倍<sup>[8]</sup>。新尼古拉耶夫斯克一跃成为西伯利亚和欧俄之间运输过境货物的重要交通枢纽,被赋予“美国城市”的美誉。新

尼古拉耶夫斯克码头是鄂毕河上最活跃的码头之一。它的吞吐量达到每年 100 万普特,近一半的货物是粮食、奶油和木材。新尼古拉耶夫斯克的贸易额呈直线上升态势,从 1895 年的 41.5 万卢布增加到 1903 年的 250 万卢布<sup>[9]</sup>。

随着西伯利亚大铁路的修建,新尼古拉耶夫斯克的人口数量迅速增加。1896 年,它还仅是一个小村镇,居住着 5 000 名居民,1899 年增长为 1.4 万人,1901 年为 2.17 万人,1903 年为 2.23 万人,1904 年为 2.6 万人,1907 年为 4.7 万人。十年时间内,这里的人口增加了 8.4 倍。到 1911 年前,新尼古拉耶夫斯克共有 6.35 万人口,比 1896 年增加了 11.7 倍。相比较而言,传统行政贸易中心的人口增长速度相对缓慢。例如,在这一时期,托木斯克的人口增加了 1.1 倍,巴尔瑙尔增加了 0.8 倍<sup>[10]</sup>。

第三种,位于铁路线以外的居民点。

原来位于莫斯科驿道和河流沿岸的居民点,如曾经作为西伯利亚首府的托博尔斯克和秋明、维尔霍图里耶等,在西伯利亚大铁路修建前曾经是俄国东部的经济贸易中心;铁路修建后,它们由于远离铁路线,失去了发展机会,丧失了昔日的地位,逐渐落后于铁路沿线的各居民点。

由此可见,西伯利亚大铁路的修建使俄国东部地区的居民点数量显著增加。其中一些新居民点以铁路车站为基础逐渐发展壮大,特别是位于铁路和水路交叉口的居民点开始发展成大型交通枢纽和工商业中心;那些位于铁路沿线的老居民点进一步加快了发展步伐;而远离铁路线的居民点则失去了发展后劲。

### 三、西伯利亚大铁路为东部地区建立社会基础设施作出的尝试

西伯利亚大铁路的建设与发展是俄国东部地区社会经济发展中的一项庞大工程。1891—1904 年,修建西伯利亚大铁路的工人数量年均超过 3.5 万人,在个别年份最高达到 8.9 万人。大批来自欧俄地区的建筑工人奋战在西伯利亚大铁路的施工现场,他们成为专业工人队伍中的骨干力量。1/3 的工人由当地的农民和建筑工人构成,很多居住在铁路两侧的农民都来到工地打短

工<sup>[11]</sup>。

西伯利亚大铁路建成后,铁路成为俄国东部地区吸纳就业人数最多的地方。统计数字表明,1902 年,在西伯利亚大铁路上共有 2.4 万名工作人员。1908 年,工人和铁路工作人员的总数达到 8.21 万人,1914 年为 7.66 万人,到 1917 年前为 9.3 万人<sup>[12]</sup>。为组织铁路施工和运营,须要采取一系列措施以防专业技术人才流失,同时提高工人和铁路工作人员的物质生活、教育和文化水平。西伯利亚大铁路管理局在俄国东部地区建立了配套的社会基础设施,确保铁路得以稳定运行,所采取的社会性举措包括:

#### (一)建立退休储蓄金

西伯利亚铁路管理局于 1894 年和 1903 年两次颁布了铁路员工的退休储蓄金章程,规定:不论男女,凡是领取年固定工资的工人和铁路工作人员都可以享受退休储蓄金,也就是其享受对象限定在那些长期从事铁路相关工作的人;而那些在机车库、车间工作的工人和装卸工、临时工等不享受退休储蓄金。退休储蓄金的大部分由参加储蓄者个人缴纳金和国库补贴金两种形式构成。个人缴纳部分占退休储蓄金的 56.5%,国家补贴占 28.5%,其余来源占 15%。只有工龄在 15 年以上,并且参加退休储蓄的期限达到一定标准的铁路员工才能领取退休金。

1894 年章程规定,在西伯利亚大铁路上工作的扳道员的退休金为 21~24 卢布,司炉、乘务员的退休金为 32~36 卢布,司机为 76~83 卢布。与 1894 年章程相比,1903 年章程规定的退休金金额增加了 22%~25%,扳道员、司炉和乘务员、司机的退休金相应为 28~31 卢布、40~45 卢布和 89~96 卢布<sup>[13]</sup>。如果把铁路员工的补充收入计算在内的话,那么工人实际领取的退休金数额要高于章程规定的数额。补充收入包括货运站奖金、前一年铁路运营奖金、节省能源发放的补贴等。把这些补充收入计算在内,抽取其中的百分比用于缴纳退休储蓄金,由此扳道员的年退休金数额为 35~40 卢布,司炉为 40~50 卢布,乘务员 55~65 卢布,司机 125~300 卢布。外贝加尔铁路上的铁路员工退休金最高,因为他们的工资本身就比西伯利亚大铁路其他路段的工人工资高 40%。

## (二) 实行医疗救助

医疗部门是西伯利亚大铁路管理局的一个分支机构,负责统计工伤事故、监督医疗救护工作等。根据医疗部门的统计数字,西伯利亚铁路上的工伤事故数量从1899年的269起增加到1914年的1382起,而这一时期铁路员工的人数增加了4倍,事故比例在1.32至1.80之间。工伤事故率较高的主要原因是许多铁路工人原为流放犯和农民,他们不掌握与铁路相关的专业技术知识。

西伯利亚大铁路上医生的工作繁杂,已经超出了一般为铁路员工检查身体的范畴。铁路上工作的医护人员既要保证西伯利亚大铁路的正常运营,也要对当地居民和移民的健康状况负责。到1916年前,托木斯克省35393名居民仅拥有1家医院,16463人拥有1位医护人员,4603人拥有1张病床。全省平均每1000人中接受医疗救治的人数为295人,其中每1000名农村居民中有257人接受过医疗救治,城市居民则为695人。这些数字远远低于全俄的统计数字:每1000人中平均有604人接受过医疗救治,在城市中为1058人,农村为527人。托木斯克省生病居民中患有传染病的占18.63%,全俄为16%,西伯利亚为16.57%<sup>[14]</sup>。由此可见,虽然西伯利亚大铁路修建后,东部地区的医疗救治水平有所提高,但仍然低于全俄的平均水平,无法满足当地居民的需要。

## (三) 发展文化教育事业

随着西伯利亚大铁路的修建,俄国东部地区的工业和贸易领域获得长足发展,因此需要培养出有文化、懂技术的工人。1893年,西伯利亚铁路委员会收到的《西伯利亚大铁路地区教育状况调查》中指出,“在西伯利亚大铁路沿线几乎没有为铁路员工子女设立的小学”。<sup>[6]58</sup>因为西伯利亚大铁路主要经过南部地区,远离铁路以北地区传统的文化发源地,而原有的学校一般都建在北部地区,造成铁路沿线学校严重不足。许多铁路员工的子女无处接受教育,于是他们被迫申请迁往有学校的地方工作。虽然来到新的工作岗位常常使他们的物质生活水平下降,但为了孩子能够接受学校教育也只能如此。1901年8月31日,铁路负责人巴甫洛夫斯基表示,“在西伯利亚大铁路沿线建立新学校、发展已有学校和图书

馆是头等重要的问题,必须对此给予足够的重视。因为建立学校和图书馆、为铁路员工提供尽可能的优惠条件,才能使他们继续留在铁路上工作。”

1901年,西伯利亚大铁路管理局建立了专门的“学校—图书馆委员会”,全部铁路车站的学校和图书馆都归其管理。1897—1901年,西伯利亚大铁路沿线共建成28所学校。其中20所为普通教育学校,8所是教会学校。1902年1月15日前,西伯利亚大铁路学校中共有学生2902名,其中男学生占68%,女学生占32%;共有63名教师,其中只有3人具有高等教育学历,5人具有中等教育学历。1901年,维持28所学校日常开销共花费40599卢布,平均每所学校为1450卢布,每个学生为14卢布50戈比。到1911年前,“学校—图书馆委员会”所属的学校已经有35所,其中有26所普通教育学校和9所教会学校。学校主要分布在西伯利亚大铁路的库尔干至赤塔间的各大型车站。

为对铁路员工,如火车司机及其助手、车厢检修人员、道路技师等进行技术培训,在托木斯克开设了电报短期培训班,在鄂木斯克和克拉斯诺亚尔斯克开设了培养铁路维修车间技工的技术学校。在鄂木斯克和克拉斯诺亚尔斯克车间,以及卡因斯克的机车库开设了机务工种技术培训班,在库尔干开设了养路技术培训班。1901年,卡因斯克的技术培训班有68名学员,库尔干有31名,托木斯克有5名。

自1898年起,西伯利亚大铁路管理局下设的图书馆网络建立。中央图书馆位于托木斯克,到1911年前,该馆藏书达3707卷。在西伯利亚大铁路上的乘务员值班室和火车乘务组都建立起图书阅览室。到1912年前,共有17个乘务员图书馆和26个火车乘务组阅览室。1912年1月1日前,在西伯利亚大铁路上共有69个图书馆:托木斯克中央图书馆、2个车厢图书馆、各车站上的分支图书馆、全部乘务员值班室和火车乘务组的43个图书阅览室。

由此可见,西伯利亚大铁路的管理机构除对铁路修建、运营等问题高度重视外,还对铁路员工的养老、医疗、教育、干部培训以及居民的精神生活等问题都给予了关注。19世纪末至20世纪初,在整个西伯利亚大铁路上建有储蓄所、消费协

会、医院等各种居民服务场所;铁路学校的开设解决了员工的后顾之忧,使他们可以安心扎根于铁路建设;图书馆的成立为铁路员工、学校教师和学生文化水平的提高起到了保障作用。所有这些措施奠定了俄国东部地区社会基础设施的雏形,保证了铁路的稳定发展。

综上所述,西伯利亚大铁路对俄国东部地区的社会生活发展具有极大的影响。它作为一种主要运输方式,促进了向东部地区的大规模移民,改变了人口的居住范围。随着西伯利亚大铁路的修建,东部地区的居民点数量显著增多,一些新居民点应运而生,也打破了原有居民点之间的平衡。此外,西伯利亚大铁路在东部地区建立社会基础设施方面作出了大胆的尝试:它建立了筑路工人和铁路员工的退休储蓄金、实行了医疗救助制度,还大力发展当地的文化教育事业,丰富了居民的精神文化生活。

#### 参考文献:

[1] 列宁全集:第5卷[M].北京:人民出版社,1959:72

[2] [G]. . . . . 1902: 26

[3] . . . . . 2004: 199

[4] [G]. 1897: 23

[M]. . . . . 1914: 56

[5] [G]. . . . . 1900: 161.

[6] . . . . . 100 [G]. . . . .

1998: 36

[7] . . . . . 3[M]. 1968: 197 - 198

[8] . . . . . [M].

. 1921: 19.

[9] . . . . . [M]. . . . . 1978: 89.

[10] . . . . . [M].

: . . . . . 1978: 62

[11] . . . . . [G]. 1961(10): 149 - 154

[12] . . . . . 1982: 298 - 366

[13]

. . . . . 19 - 20 . . . . . 2004: 199

[14] . . . . . [G]. . . . . 1917: 9 - 11.

## Trans - Siberian Railway's Influence upon the economic society Life of the East Area of Russia

CHEN Qiu - jie

(Russian Institute, H. P. Academy of Social Sciences, Harbin 150018, China)

**Abstract:** The construction of Trans - Siberian Railway brought a remarkable change to the economic society of Russian east area, which stimulated emigration to the east area and brought about a high tide of emigration for two times. With the construction of the railway, the settlements in the east area increased substantially. The authorities of the railway made a try at construction of social infrastructure in the area.

**Key words:** Trans - Siberian Railway; Russian east area; social development

[责任编辑:孙连庆]