

民国初期哈尔滨国际移民与其城市化进程

王 瑞

(绥化学院 黑龙江绥化 152061)

摘 要: 哈尔滨是东北松花江流域著名的大都市, 它的兴起直接与移民有关, 是民国初期移民推动松花江流域城市化进程的一个缩影。因为民国初期是近代中国的一次移民高潮, 所以关于国内移民对哈尔滨城市化进程的影响研究颇多, 但同时哈尔滨在民国时期还是一个著名的国际移民城市。因而, 本文着重考察这一时期的国际移民对哈尔滨的城市发展所起到的作用, 更能凸显国际移民对其城市化进程的影响。

关键词: 哈尔滨; 国际移民; 城市化; 人口; 产业; 经济

中图分类号: K258

文献标识码: A

文章编号: 1004-8499(2008)03-0033-03

哈尔滨地处中东铁路和松花江水路的交汇点, 从清末就成为了沙俄在中国东北重点建设的城市, 由于清末民初的东北移民大量的涌入, 为哈尔滨的城市化进程提供了必要的人口因素。日俄战争结束后, 哈尔滨成为沙俄重点建设的城市, 由于俄国的战败各国资本也迅速的涌入, 国际移民也空前增加, 为哈尔滨成为国际大都市提供了条件。

一、民国时期哈尔滨国际移民概况

哈尔滨能够成为国际大都市的一个重要因素是其城市人口的多国、多元构成。20 世纪前 30 年, 哈尔滨先后接纳了 20 多个国家的移民在此居住, 其中人数最多的是俄国移民, 1904 年为 8.9 万人。日俄战争后俄国移民有所减少, 至 1912 年有 43091 人, 是年哈尔滨的总人口为 68549 人, 俄国移民仍占 63.7%。^[1]第一次世界大战爆发后, 侨居哈尔滨的俄国人被征入伍, 俄侨人数继续减少, 至 1916 年降为 3.4 万人。1917 年十月革命发生, 俄国大批中产阶级家庭逃到哈尔滨。接着, 俄罗斯远东地区发生内战, 又有成批俄国人“逃难”至哈尔滨。到 1922 年, 哈尔滨市俄籍移民升至 15.5 万人。^{[2](P51)}1924 年中苏建交后, 旅居哈尔滨的俄籍移民逐步转为苏联侨民, 是年登记者共 58754 人(不登记的成为无国籍人)。到 1930 年, 旅哈苏

联侨民为 27233 人, 另有无国籍的俄罗斯人 30619 人。1931 年东北沦陷后, 一些无国籍的俄罗斯人离开哈尔滨, 前往西方定居。而到 1923 年苏俄国内战争结束后, “定居哈尔滨的俄侨一度多达 20 万人, 甚至超过了当地中国居民的人数。无论哪个统计数字都显示, 哈尔滨是中国最大的俄侨聚居中心。

侨居人数居第二位的是犹太侨民。在哈尔滨城市出现的同时, 就有犹太人来此定居。特别是俄国十月革命后, 到 1919 年, 哈尔滨的犹太人增加到 7500 人, 加上短期移民, 哈尔滨犹太移民最多时曾达到 2 万人。哈尔滨因此成为 20 世纪上半叶犹太人世界性迁徙过程中的一个重要定居城市。犹太人善于经营, 在此出现了一批著名的实业家, 如哈尔滨“老巴刀”烟厂创办人伊利亚·阿龙诺斯克, 松花江制粉厂的创办人甘加(法籍), 中国第一家糖厂——阿什河糖厂投资人柴德瓦夫(波兰籍), 哈尔滨花英公司主要投资人巴鲁金(俄籍), 马尔斯旅馆(现华梅旅馆)创办人基尔曼。^{[3](P267)}1920 年后, 哈尔滨市的犹太人转道前往美国定居, 犹太人开始日渐稀少。

在哈尔滨居第三位的是日本侨民。1905 年日俄战争结束后, 日本人以商人身份成批进入哈尔滨, 到 1917 年, 有日籍侨民 2287 人, 1918—1919 年, 曾达到 1 万人。

第四位和第五位的分别是朝鲜侨民和波兰侨民。1919 年哈尔滨居的朝鲜侨民有 1500 人, 1928 年为 2934 人。波兰侨民

* [收稿日期]2008-03-11

** [作者简介]王瑞(1971-), 男, 黑龙江绥化人, 绥化学院讲师, 中国近现代史硕士, 从事中国现代史的教学和研究。

*** [基金项目]绥化学院寒地黑土经济与文化研究专项资助项目, 项目批准号: H20071006。

是随俄国侨民一同在 19 世纪末进入哈尔滨的, 1928 年有 735 人, 1931 年为 1090 人。在哈市波兰人社区, 曾开办了波兰人中学和波兰语学校。

此外, 哈尔滨还有其他一些国籍的外侨。据 1928 年的统计, 当年旅居哈尔滨的其他 18 个国家的侨民共 962 人, 其中法国 140 人, 英国 116 人, 美国 72 人, 德国 164 人, 瑞典 20 人, 意大利 57 人, 荷兰 28 人, 奥地利 30 人, 印度 8 人, 丹麦 37 人。由于外侨大量移入哈尔滨, 1907 年后许多国家都争相在哈尔滨南岗设立领事馆。据统计, 至 1924 年, 有俄国、日本、美国、法国、西班牙、德国、英国、比利时、荷兰、丹麦、瑞典、捷克、爱沙尼亚、拉脱维亚、立陶宛、波兰、意大利、葡萄牙等 18 个国家都曾在哈设立领事馆。

二、城市的人口结构呈现多元化与社会生活的异域性

在哈尔滨居住的多国别的外侨为了各自生活的需要, 在哈尔滨分别建立了不同风格、不同文化的移民社团和社区。这些移民社区包括俄国人社区、白俄人社区、波兰人社区、犹太人社区、朝鲜人社区、日本人社区、捷克人社区、希腊人社区等。各社区移民除按宗教基督教会等教团外, 还依民族和职业成立了侨民自治社团, 其中俄国人社区中有俄国侨民工商会、俄国人房地产公会, 犹太人社区中有犹太人协会(1903 年创立)、犹太慈善协会(1906 年建立), 波兰人社区有波兰人协会(1903 年成立), 希腊人社区有希腊互助民会, 匈牙利人社区有匈牙利临时委员会, 南斯拉夫人社区有南斯拉夫文化联合会, 日本人社区有日本人民会^[4], 此外还有乌克兰人俱乐部(1918 年成立)、亚美尼亚人协会(1917 年成立)等。结构形式各异的外籍社团把不同文化背景的移民组成一个个特色鲜明的社会群体, 使移民能够在哈尔滨这个移居地城市中得以最大限度地展示和张扬自己祖籍国的文化, 让不同民族的文化融入哈尔滨, 并在此生根和发展, 进而共同造就了哈尔滨的多源性城市文化, 这是东北其他城市所不具备的一个文化优势。

多源的外侨文化深刻影响着哈尔滨城市及周边地区的整体文化和经济生活。例如, 俄国人到来后, 铁路沿线的农民开始种植西红柿和甘蔗, 这两种蔬菜很快为哈尔滨的中国人所接受。俄式食品, 如面包、香肠、啤酒、糖果、糕点之类, 不仅为俄国人所喜爱, 也受到哈尔滨中国人的欢迎。俄国人的俄制重量单位普特, 长度单位沙绳、阿尔申等也成了中东铁路沿线中国人经常采用的计量单位。俄国的卢布成了市面流通的硬货币, 不仅铁路员工的工资支付卢布, 甚至旅客购买车票、支付运费亦需要卢布, 商人交易也往往使用卢布。语言方面, 在同俄国人的交往中, 哈尔滨及东北北部的中国人吸收了不少俄语中的单词作为民族区域性语言, 有些至今还在流行。如人们称面包为“列巴”, 烧酒为“沃德克”或“伏特加”, 水桶为“喂的罗”, 连衣裙为“布拉吉”; 宗教习俗方面, 受信奉东正教的白俄人圣诞节组织“洗礼祭”即在松花江上洗冷水浴的影响^[5], 哈尔滨人在东北首先养成了冬泳的习惯, 到现在哈尔滨的冬泳已经成为很多人的一种习惯。文化产业方面, 受犹太人开设咖啡厅、舞厅、声乐学校、赛马场等行业高回报率的吸引, 哈尔滨的中国商人在 20 年代已走进文化产业和体育产业的经营领域。

由于来到哈尔滨的外侨文化水平普遍较高, 他们在职业选择上具有广泛性。1922 年的一项统计, 外来移民从事的职

业有工程技术、教师、医务、会计、事务员、工厂主、牧师、铁路员工等。高技术、多样性的职业选择为哈尔滨适应国际开放创造了必要条件。随着哈尔滨俄国侨民的增多, 其文化教育事业也有了较大发展。教育方面, 中东铁路当局 1917 年以后相继开办了“中东铁路第三高等小学”(1917 年)、“高等经济法律学校”(哈尔滨法律大学前身, 1920 年)、“第一乌克兰男女混合学校(1920 年)”、“中俄工业学校”(哈尔滨工业大学前身, 1920 年)、“中东铁路中央病院护士、助产士学校”(1920 年)、“沃斯特洛乌夫学校”(1922 年)、“中东铁路新马家沟小学”(1923 年)、“中东铁路普育学校”(1923 年)等初、中、高等及职业学校等近 10 所。

新闻出版方面, 自 1917 年十月革命后至 1922 年间, 苏俄各派势力先后在哈尔滨创办发行的报纸有近 50 份。另外, 文学艺术方面亦都有着较大的发展。这些都表明, 1917 年苏俄十月革命以后, 由于大批俄国难民涌入中东铁路哈尔滨附属地界内, 对经济、文化、社会发展所产生的影响是巨大的。

三、俄侨对哈尔滨城市产业发展和经济繁荣的影响

1905 年日俄战争结束后, 由于南满成了日本的势力范围, 大批俄人都退缩回以哈尔滨为中心的北满地方, 他们经过苦心经营, 不仅使俄国侨民数量增加, 而且使其经济势力有了进一步扩展。在日俄战争期间, 刚刚竣工通车的中东铁路是俄军战备物资的供给线, 而哈尔滨则成为战争的后方基地。日俄战争爆发后, 一些军需特别是粮食要仰仗哈尔滨供应, 哈尔滨原有的制粉厂即便是昼夜生产仍供不应求, 于是一些牟利性的生产厂家, 或由俄国迁来, 或在本地“自生自值”兴办起来。此间有“里夫面粉厂”、“拉巴切夫制粉厂”、“伊尔库斯克面粉厂”、“谢杰斯制粉厂”、“扎兹林斯基制粉厂”等相继建成投产。据不完全统计, 在 1905 年前后中东铁路沿线有俄人经营的大小制粉厂 19 个, 而在哈尔滨的即有 12 家。这些企业拼命生产, 以保证俄军的粮食供应。1904 年至 1905 年间, 沙俄面粉企业就消耗东北农产品原料四千万普特, 制酒企业消耗原料一至二百万普特, 其中在哈尔滨加工的农产品原料有八分之一是用火车运来, 八分之七是用大车和船运送的, [中东铁路经济调查局编:《北满与中东铁路》, P421, 1922 年俄文版。]可见原料产地基本上是松花江流域的农业产区。同时, 由哈尔滨运往战区的还有茶、糖、盐、罐头、加工肉、酒精、烟草、油脂等副食日用品。日俄战争期间俄人企业不分昼夜地加工生产, 有着甚为可观的利润, 以致在哈尔滨“一个小型肥皂厂, 一年中赚的钱相当于企业消耗资本的 50 至 100 倍。毫不奇怪, 乃有大量投资用于新建企业”, [中东铁路经济调查局:《北满与中东铁路》, P398。]到 1906 年时哈尔滨的俄国私人资本已有了“在正常条件下要几十年才能达到的规模”。[苏林:《北满与哈尔滨的工业》, P35。]为了追逐利润, 俄国工商业者纷纷采用先进的生产设备, “从 1904 年到 1905 年, 哈尔滨出现了采用新式蒸汽机的制粉厂、麦酒厂、葡萄酒厂、酒精厂、肥皂厂、皮革厂、玻璃工厂、通心粉厂、糕点厂、家具厂、铁器和机器厂、锻冶厂、裁缝厂等”。[日本满史会:《满洲开发四十年》, P35。]

哈尔滨在日俄战争的刺激下, 不仅出现了军需繁盛景象, 其他一些事业亦随之有了较大发展。以房屋建筑为例, 由于沙俄百万军队进入东北, 俄军的后勤供应部门、医护卫生部门等都设在哈尔滨, 以致哈尔滨的住房空前紧张, 连在 1904 年至 1905 年冬季运来的 7500 名伤兵, 都被安排在帐篷和临时宿

舍中。[《满洲杂志》,第13期,第63页。]俄军、俄商、俄企业主高价争购住宅、店铺和仓库,使哈尔滨的房屋建筑大为增加。在道里、南岗等地一时建满了简易房,这些房屋出租一年即可收回建筑投资。[《满洲杂志》,第13期。]由于工商业的日趋繁荣,1904年中东铁路管理局专门成立了划分地亩委员会,商民用地需向该委员会提出申请,交纳租金。在道里公园10平方沙绳(一沙绳等于2.134米)的土地,每季度要缴纳地租250卢布,几乎等于10个中国工人一个季度的工资总和(粗工月工资8至10卢布)。[《哈尔滨议会公报》,哈尔滨出版社。]可见在这样的地段里,是绝非一般的商民能够租地开业的。

随着哈尔滨俄人企业的增多,同时也为了与随开埠而涌入的别国资本竞争,日俄战后哈尔滨俄人企业各种形式的组织开始出现。1907年俄人在哈尔滨的制粉企业成立了辛迪加组织——满洲面粉业联合公司,有松花江面粉厂、札兹林斯基面粉厂、科文利司基面粉厂等多家企业参加,其资本金350万卢布,日加工能力为4万普特,分别占东北北部地区俄人机器制粉业资本金的56%和加工能力的60%左右。[罗曼诺夫斯基:《北满的工业》。]同时俄国资本还出现了跨部门的企业主联合组织,1907年5月俄商哈尔滨交易会的成立便是这一趋势的产物。日俄战争后涌入哈尔滨的俄国私人资本不仅是一些小的工商企业,亦有巨商和垄断组织纷纷来到哈尔滨设立机构开展业务。1908年在莫斯科经营纺织品的辛迪加“俄国出口公司”,会同另外两家大企业“增杰利”、“维尔库·莫洛佐夫”一道在哈尔滨开办了“莫斯科商行”,向中国东北、内地及蒙古推销商品。[9](P227)

由于哈尔滨俄侨人口的增加,一些与城市生活相关的轻工及商业企业有了迅速发展。到第一次世界大战前,哈尔滨俄人的轻工及商业企业状况大致如下:1913年俄人在哈尔滨的制粉业大厂18处。[《中国实业志》:“俄人在哈之实业”,第5卷,第4期,1914年。]1910年俄人在哈尔滨的伏特加酒厂11家,啤酒厂5家(1907年),1913年的酒类产品除供本地消费外,还外运伏特加、烈性酒、甜酒33.5万普特。[苏林:《北满与哈尔滨的工业》,罗曼诺夫斯基:《北满的工业》。]

俄人在哈尔滨开设的大小商业企业要多于工业企业数倍乃至数十倍。1907年中东铁路哈尔滨附属地界内有各种专营或兼营的商业企业19类、1967家。[《有关满洲、蒙古、中国和日本的资料集》,第33集,P55。]

20世纪初哈尔滨的迅速崛起,其意义不仅仅是造成其自身的繁荣,更在于它对长春以北中东铁路沿线城镇的强有力

带动。

哈尔滨对松花江流域城镇经济的促进是通过两条纽带来实现的,一个是中东铁路,另一个是松花江航运。松花江航运业的开发是与哈尔滨为中心的中东铁路建设同步启动的。1898年夏,中东铁路公司为运送铁路器材,在哈尔滨江岸设立码头。是年8月,中东铁路一号船经伯力首航松花江,宣告哈尔滨——伯力——海参崴航线的开通。接着,相继开通了哈尔滨——老少沟(第二松花江码头)、哈尔滨——富拉尔基(嫩江码头)的不定期货运航线。随着1903年中东铁路的开通和1906年哈尔滨的开埠及滨江厅的设立,哈尔滨市形成4个各自独立的行政区和商埠区,哈尔滨的航运开发进入了高潮,一城之内建设了4处码头,由此松花江上汽船、帆船穿梭不断。航运和铁路运输的互动,推动了哈尔滨周边经济汇入区域商品市场,使哈尔滨——满洲里、哈尔滨——绥芬河、哈尔滨——长春的中东铁路沿线的一批站点在20世纪初渐次由小市镇迈入城市行列,它们是:满洲里(1907年4月成立中东铁路局所属自治市)、海拉尔(1907年12月设自治市)、昂昂溪(1908年5月设自治市)、横道河子(1908年设市)、博克图(1908年9月设市)、绥芬河(1908年设市)、兴安、双城堡、张家湾(今德惠)、穆棱、百渡河、扎兰屯、富拉尔基、安达、苇河、海林、牙克石、亚布力等。

综上,国际移民对哈尔滨的迅速崛起有着很重要的意义。哈尔滨的城市化进程明显是外力作用的结果,而且这种外力来源于国外。由此可见,东北城市的半殖民地化和殖民地化程度最深,城市化、城市近代化、城市半殖民地化三种社会发展现象在东北城市中呈现同构互动的局面,九一八事变前,东北城市整体上为半殖民地化,局部为殖民地化,有着浓厚的殖民色彩。

参考文献:

- [1]石方.黑龙江地区的外国移民[J].学习与探索,1986(4)
- [2]哈尔滨市志·外事志[M].黑龙江人民出版社,1998
- [3]赵喜昱.哈尔滨的犹太人[M].哈尔滨文史资料第19辑
- [4]哈尔滨外侨社团表[M].东北人民政府民政局(1950),6—2—54号档案
- [5]白俄的新春[N].盛京时报,1940—1—16
- [6]中东铁路局.中东铁路15年商业活动概观[M].哈尔滨出版社

[责任编辑 吴波]