

近代 中国

第七辑

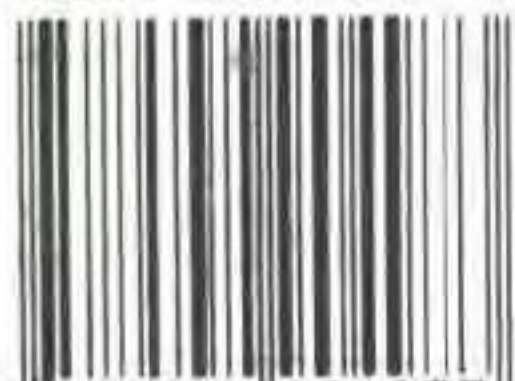


上海中山学社 主办

立信会计出版社

责任编辑:姜恺悌
封面设计:邹越非

ISBN 7-5429-0497-3



9 787542 904973 >

ISBN7-5429-0497-3/Z·0012

定 价: 17.00 元



近代中国

JIN DAI ZHONG GUO

第七辑

立信会计出版社



近代中国

(第七辑)

丁日初 主编

立信会计出版社出版发行

(上海中山西路 2230 号)

邮政编码 200233

新华书店经销

上海社科院印刷厂印刷

开本 850×1168 毫米 1/32 印张 10.5 插页 2 字数 258,000

1997 年 8 月第 1 版 1997 年 8 月第 1 次印刷

印数 1—1500

ISBN7-5429-0497-3/Z·0012

定价:17.00 元

本书得到东方历史研究出版基金的资助

上海中山学社 主办

主编：丁日初

编辑部成员（按姓氏笔画为序）：

陈 绛 沈祖炜 沈渭滨
杨国强 徐元基 顾卫民



《近代中国》编委会名单

主任：丁日初

副主任：尚 丁 唐振常

编 委：（按姓氏笔画为序）

丁日初	丁凤麟	马克烈	李贻驹
陆 诒	陈 绛	沈祖炜	沈渭滨
尚 丁	杨立强	杨国强	徐元基
顾卫民	唐振常	翁曙冠	熊月之

目 录

孙中山研究

- 孙中山对于中国城市现代化的构想…………… 蒋伟新 汤可可(1)
孙中山与长江开发——兼评《建国方略》…………… 皮明麻(17)

华侨研究

- 温州华侨与温州建设…………… 李明欢(27)

近代史研究

- 晚清政府与罗马教廷关系史略…………… 顾卫民(40)
辛亥鼎革之际中国外债透析…………… 宓汝成(67)
试论 1933 年中美棉麦借款的得失…………… 仇华飞(95)
中国科学社组织结构变迁与中国科学组织机构
 体制化…………… 张 剑(117)
傅作义接受北平和平解决的政治性质初探…………… 朱宗震(141)

近代经济史研究

- 20 世纪 30 年代农村金融濒临枯竭问题初探…………… 王方中(168)
再论中国现代化道路的民族性特征
 ——对近代长江三角洲农民家庭纺织业与机器
 大工业相互关系的分析…………… 林 刚(201)

经济学与历史学家

- …… [美]托马斯·罗斯基著 谈谷铮译 蒋士驹校(232)
- 张之洞与汉阳铁厂…… 谢 放(241)
- 南京临时政府所谓汉冶萍借款的历史真象…… 代 鲁(261)
- 抗战前民族资本面粉工业对外资竞争的相对优势
…… 徐新吾 杨 淦(277)

近代人物

- 吴虹玉牧师自传(1915年口述) … 朱友渔整理 徐以骅译(291)
- 关于《吴虹玉牧师自传》…… 徐以骅(310)

书评与交流

在祝贺中的感怀

- 为庆贺日本《近邻》杂志刊行30期而作 … 丁日初(314)
- 厚重有赖真知 质朴不掩灼见
- 评宝成关著《西方文化与中国社会》…… 欧阳跃峰(317)

书 讯

- 法国年鉴学派名著《封建社会》汉译本出版…… 金 炎(329)

孙中山对于中国城市现代化的构想

蒋伟新 汤可可

20世纪初,中国现代城市的孕育和发展正处于起步阶段,人们还不可能对城市的现代化形成规律性的认识。这时,孙中山以民主主义革命先行者的远大目光看待城市问题,给予现代城市的兴起和发展以应有的注视。他对于城市问题的见解,虽然主要是从发展交通、实业、商贸的角度加以论述,较多地就某些城市的具体规划提出看法,而没有能从总体上对现代城市的结构演变和功能转型作较为系统的描述和概括,但是,他在这方面的认识,特别是他庞大的实业发展计划所描绘的城市建设蓝图,包含了丰富的内容和独到的见解,可以说是对中国城市现代化所作的最早探索,至今仍具有理论和实践的认识意义。

—

孙中山关于城市发展的思想,主要是从现代化的角度,即联系经济发展、社会进步、政治制度革新,来看待城市的变迁。他曾以香港和上海的崛起为参照,探讨中国城市现代化的基本走向。他指出,“上海所建设之宏大工厂、繁盛市街、崇伟楼阁”,体现了“文明

之进化”^①。而香港“秩序整齐,建筑闳美,工作进步不断”,也与广东一些城市“情形迥异”。他由此设问:“外人能在七八十年间在一荒岛上成此伟绩,中国以四千年之文明,乃无一地如香港者,其故安在?”在这里,孙中山意识到传统文明与现代文明的分野,而现代城市是现代文明的结果。他由此引出结论,中国必须进行政治制度的根本改革,振兴工商经济,以世界现代文明“传播于中国全国”^②。他正确地揭示了现代城市对于现代经济的依存关系,指出城市的发展取决于现代机器大工业的兴起,“盖机器之生产事业利于集中,故城市首先发达,以易致工人也。其次则煤铁之场,制造事业亦以繁兴,盖便于取材也。其三则交通之地,工厂亦随而林立,以便于运输也。凡有此三要素之地,工业必从而发达,人口则为增加”,得以形成“繁盛之城市”^③。也就是说,新兴城市是现代大工业发展的必然产物。孙中山正确地把握了城市发展所要求的人口集聚、生产要素流转和交通畅通这三个基本条件,并揭示了机器大工业对于现代城市发展的决定作用,是切中城市现代化的本质的。与此同时他也看到,现代城市的振兴,又反过来带动经济社会的发展。他相信,“铁路、都市、商港等之建筑”,要求大规模地应用各种机械器具,从而“启各种物品之新需要,而同时不得不就近原料,谋相当之供给”^④,由此推动工矿业的发展。随着城市的生长,人口的集中,新的需求的产生,也带来商业的繁盛,“政治范围内诸大端,如教育、实业、交通等,亦从而振起之”^⑤。在这一点上,孙中山已经清晰地意识到,城市化和城市的转型发展既是现代化的必然

① 《孙中山全集》(以下简称《全集》)第六卷,中华书局1981~1986年版,第203页。

② 《全集》第七卷,第115~117页。

③ 《全集》第五卷,第192页。

④ 《全集》第六卷,第267页。

⑤ 《全集》第七卷,第151页。

结果,又是加速经济和社会现代化进程的基本动因之一。

值得一说的是,孙中山关于城市现代化的一个重要思想是“中心极”的思想。他以城市(特别是港口城市和铁路枢纽城市)与特定的区域(商业腹地)相对应,把城市作为带动区域经济和社会发展的“中心极”。在他著名的《实业计划(物质建设)》中,第一、第二、第三计划分别以北方大港——天津、东方大港——上海、南方大港——广州为中心,作为中国北方、东部和南方实业发展的“中枢”和“策源地”^①。而第四计划则是建立全国铁路系统,以各省省会和若干经济中心城市为极核,铁路线“由此种重要之城市向各方分射而出”,形成贯通全国的铁路主干线网络。这些城市作为各个经济区域的“极端”和“中心地”,“犹蜘蛛巢之于蜘蛛网”,发挥“促进商业繁盛、增加国富”的功能,使“市场因以改良而扩大,生产得藉奖励而激增”^②。毫无疑问,中心对于区域居于主导地位,起着吸聚和扩散作用。这种“中心极”可以是区域的中点,也可以是具备港口、铁路枢纽条件的端点。它的形成取决于腹地的范围和发展水平,但一经形成又引导腹地(孙中山称之为“供给分配区域”)的发展。被称为“中心极”的城市,要以集聚一定规模的人口和辐辏通畅的交通,实现人流、物流、商流的高效流转,同时也“求消息灵通,跟上世界脉搏”^③。在引导出口上,它必须快捷而没有迂回,而组织输入,又要能便于疏散分布^④。孙中山关于城市“中心极”的观点,贯串于他对于港口、铁路枢纽和商埠建设规划的各个侧面和各个部分,并始终把工商经济中心和交通中枢的建设放在国土开发和生产力布局的首要地位。他的思想显然受到西方“中心地”和“都市圈”理论的影响,但他以此融合于中国城市发展规划的构思,又有所创新和发

① 《全集》第六卷,第254页。

② 《全集》第二卷,第491页。

③ 《孙中山集外集》(以下简称《集外集》),上海人民出版社1990年版,第52页。

④ 《全集》第三卷,第29页。

挥。

与此同时,孙中山也注意到城市之间的相互关系和布局问题,开始酝酿城市群、城市带的思想。在沿江一线,按照他的设想,将来“东起海边、西达汉口”可望形成“两行相连之市镇”,这是中国经济“发展计划中最有利之部分”^①。在沿海一线,他强调重点规划港口城市群的建设,依托城市,建筑口岸、商埠和渔港“于中国全海岸,以完成中国之海港系统”^②。这里涉及三个方面的关系:一是港口与城市的关系。孙中山主张,北方大港、东方大港等可以分别与天津、上海等商业都市保持一定的间隔,港口应选点于最适宜建深水不冻大港的海港地区,而商业都市则宜坐落于人口聚居地和商市繁盛处。前者作为后者的“门户”和“通衢”,后者则保留为“内地市场与制造中心”^③,就如英国的曼彻斯特与利物浦、日本的大阪与神户、东京与横滨一样。二是城市相互间的关系。各城市应以各自所统辖的江河流域和经济区域为腹地,并依据当地的物产特点,形成适当的专业分工。例如沿江各主要商埠中,镇江、南京、芜湖、安庆、鄱阳港(九江)、武汉可分别以盐及农产品、煤铁及纺织品、米粮、茶及土特产、磁器、日用工业品为主要集散商品,各自形成一定规模、一定特色的专业市场和加工制造中心,这不仅有利于城市的迅速成长,“且于所以奉给人者亦可更佳良”^④。三是紧邻城市的关系。这是指隔江隔河相望的城市,例如镇江与扬州、南京与浦口、安庆与南岸市镇,以及武汉三镇等,孙中山提出,应“建桥梁于江上,且凿地道于江下,以便两岸货物来往”,从而构成“双联”或“三联”城市。但关联城市之间在铁路载货中心、内河运输中心与商业街

① 《全集》第六卷,第290页。

② 《全集》第六卷,第325页。

③ 《全集》第六卷,第270页。

④ 《全集》第六卷,第294页。

市、制造中心上,也要有适当的分工,互相依托,共同发展^①。显然,孙中山这一系列设想,涉及城市体系的结构和布局问题,包含了对城市功能建设及合理分工的科学认识。在他生活的那个时代,还没有人作过如此深入系统的思考。

二

在城市建设和发展上,孙中山特别强调其商业集散功能,包括进出口贸易及相应的服务功能。他指出,鸦片战争以前,广州作为“中国唯一的通商口岸”,欧舶之西来,土货之外输,“无不毕萃于广州”^②,这使得广州成为“中国南部之商业中心,亦为通中国最大之都市”^③。同样,香港“经营了几十年,地方虽然很小,但是商务非常发达”,足以“掌握中国南方几省的咽喉”^④,所以,孙中山把发达的商务作为城市最重要的功能之一,主张围绕市场的发育和商业街市的建设,“选最适宜者数点,以为获利的都市发展”^⑤,加快商埠的开辟和商业中心的建设。1916年8月访问宁波时他说:“宁波地方以地位论,其商业之繁盛本不至在上海以下”;宁波人“素以善于经商著”,“风气之开不在粤省之下”,国内各埠乃至欧洲各国,“多甬商足迹,其能力之大,固可首屈一指也”。因而他提醒宁波人士,要在谋对外发展的同时,更“谋发展于母地”,重视宁波城市的建设和商务的拓展,利用甬江通江达海的良港,使当地实业和商业“力加扩充”,“日臻发达”,则宁波“不难为中国第二之上海,为中国自

① 《全集》第六卷,第291~295页。

② 《全集》第三卷,第321页。

③ 《孙中山选集》(以下简称《选集》),人民出版社1981年版,第804页。

④ 《选集》,第670页。

⑤ 《全集》第六卷,第290页。

已经营模范之上海”^①。孙中山对中国现代城市特征的概括和对城市化道路的探讨,是以历史形成的城市结构和功能为基点的,同时也接受了列强各国利用口岸城市倾销商品和攫取原料所造成的客观现实,但他特别注重城市与商业腹地的经济联系,重视城市形成和发展中商贸经济的作用,是抓住了城市功能发育的实质的,同时也蕴含了超越和取代半殖民地商埠的积极思想意义。

正因为把商业贸易的兴盛作为城市兴起的条件,孙中山高度重视与城市相关的交通设施的规划建设。他认为,“交通之利便与商务之发达成正比例”^②,规划城市发展必须以交通为依托。

铁路建设是孙中山最为重视的方面。铁路不仅是实现工业化的基础条件,而且是推进城市化的重要因素。他曾说,“中国交通运输之事业发达,则凡于铁路集中之地,水陆交会之区,大市镇必从而生焉”^③。他引美国为例,“美国西方在昔亦荒凉满目,铁路一通,地势即变”,旧金山等地“自筑铁道后,一变为繁盛之区”,形成新兴城市群^④。孙中山设想的铁路建设规划,当然不局限于若干铁路主干线的构筑,而是区域乃至全国铁路系统的建设。这一系统以大城市为端点,沿途联结中小城镇和工矿基地,“向各重要城市、矿产地引铁路线,成为扇形之铁路网”,使各口岸与腹地相联结^⑤。其中铁路中枢除广州、上海、天津等全国和国际性中心城市外,还有武汉、南京、兰州、“东镇”(哈尔滨)等工商业中心。

作为铁路的辅助和补充,孙中山也注意到公路建设。他说,“交通之法,铁路为急务,然马路尤不可少”。因为“在相离较近之地,可

① 《全集》第三卷,第350、352页。

② 《全集》第七卷,第207页。

③ 《全集》第五卷,第194页。

④ 《天铎报》,1912年7月23日。

⑤ 《全集》,第六卷,第319页。

使用自动车以代火车，往来尤为迅速”^①。而且修筑公路的投资较铁路为节省，“马路行自动车，自动车费亦较少”。公路延伸和机动车运输的便利，还能为铁路组织来自偏僻地区的运输量，从而促进内地资源的开发和流转。孙中山因此而乐观地相信，在江西、广西等山地和丘陵地区，建设“好的道路交通”，则南昌、九江、吉安、饶州、赣州、南宁、桂林，“皆可成为今日之上海”^②。

海港的建设同样为孙中山所关注。因为海港乃“世界贸易之道路”，是“中国与世界交通运输之关键”^③。上海商业之所以繁盛，就在于港口的形成而“为外海之总汇”^④。按照孙中山的构想，“中国之海港系统”包括四个层次。首先是北方大港、东方大港和南方大港三大世界港；其次是二等海港，为营口、海州（连云港）、福州、钦州（防城港）四处；再次是烟台、宁波、温州、厦门、汕头、海口等九个三等港；此外为十五个渔港，包括秦皇岛、石岛、吕四港、长涂港（舟山）、福宁（福安）、汕尾、榆林港等，这样，中国东南共计三十一个海港，“平均每海岸线百英里而得一港”^⑤。港口建设，除了修筑海岸，浚深航道，保证“极大之轮船可以出入”外，还“应副之以应潮高下之码头，与现代设备及仓库”，创立船舶修造厂，由此形成堪称出海门户与通衢的“海港都市”^⑥。

与海港相呼应的是内河港和江河水道。海港城市与其腹地的沟通，必须借江河水道与内河港埠城市相连接。孙中山设想，围绕三大世界港，需要大规模地“整治扬子江水路”，改良包括三江在内的珠江水系，开浚勾连黄、渭、汾河的北方运河，“以为内地诸河及

① 《全集》，第三卷，第341页。

② 《全集》，第二卷，第535页。

③ 《全集》，第六卷，第254、255页。

④ 《民国日报》，1916年8月25日。

⑤ 《全集》第六卷，第333页。

⑥ 《全集》第六卷，第308页。

新港之连锁”^①。海港以出海口岸引导和管领内河港，内河港则通过自身的集聚和辐射，扩大海港所控腹地。这种内河港所在地和内地河运中心，将随着贸易和运输的发达，逐渐形成一定的新式商埠和工业中心。为此，必须疏浚河道，整理堤防，维护岸坡，“设堰以生水电，设水闸以利航行”，从而为沿河城市的发展创造必要条件^②。孙中山曾经乐观地宣称，经过系统整治，“内地直通水路运输，可自重庆北走直达北京，南走直至广东，乃至全国通航之港无不可达。由此之道，则在中华西部商业中心，运输之费当可减至百分之十也”^③。这对全国商业的振兴和城市的发育，无疑是一个有力的促进。

在孙中山构想的全国城市体系中，把铁路中枢和海港、内河港重合起来的，只有广州，它不仅是扇形铁路网的交汇点，而且“为中国南方内河水运之中轴，又为海洋交通之枢纽”。所以，他认为广州的发展犹在天津、上海之上，“实太平洋岸最大都市也，亚洲之商业中心也”^④。但是，广州的发展又与香港相颉颃。香港为英国占据后，借助深水港面和先进技术获得迅速发展，广州的海港地位即为所夺。民国建立后，国内有识之士极力倡议重新开发黄埔港。此事引起香港当局的疑虑，“用其全力以阻止一切使广州成为海港之运动，凡诸计划稍有萌芽，即挫折之”。但是香港的繁荣又离不开内地的支撑。粤汉铁路通车后，香港当局曾迭次向广东政府请求，要求广九、粤汉铁路接轨。然而这也遭到广州商界的反对，认为“两路接轨之后，广州商务将被香港夺去”。对此，孙中山以加拿大西部维多利亚港与温哥华港、美国西雅图港及塔科马港的关系为例，指出多港并存的根基在于腹地的开发，腹地拓展了，“即使其俱为海港，竞

① 《全集》第六卷，第266、267页。

② 《全集》第六卷，第317页。

③ 《全集》第六卷，第300页。

④ 《全集》第六卷，第301～303页。

争之切有如是，仍各繁荣非常”。因而，广州的建港，不仅不会“伤及香港之为自由港”，“且又使之繁荣有加于昔”；而广九铁路接轨，“将来各省货物咸集于广州，而后输出香港放洋，则广州定必顿成最大之贸易场”^①。孙中山所期望的，正是这两大都市的共同繁荣。

孙中山对城市交通联系和贸易功能给予高度重视，但并不等于说，他把商业化看作是中国城市现代化的基本取向。诚如孙中山所说的，现代中国城市的发展基于机器大工业的兴起。现代工业的发展，要求劳动人口和各种要素的集结，从而推动城市现代化的进程；而现代城市的崛起，又为工业的扩张和进步创造新的条件。特别是工业化的初期阶段，工业化对城市的发展起着主导作用。他曾以烟台张裕葡萄酒公司和玻璃公司为例，说明“制造业之进步”为城市奠定“富强之基础”，从而使烟台成为“北洋之一大繁盛商埠”。并由此引出结论：“为今之计，欲商业兴旺，必从制造业下手”^②，所以孙中山主张，地处矿区和加工工业原料产区的城市，要加快资源的开发，建成具有一定专业特色的工业中心。他曾说，“南方俗语有云‘无煤不立城’”，选择铁、煤和石油、自然煤气（天然气）产地，建设煤铁工业中心，具有特别重要的意义。资源条件是工业中心城市形成的基础，而工业中心城市的发展又带动资源的开发。例如对于具有丰富矿产资源的江西省，孙中山强调指出要建设“新式商埠以为之工商业中心”，才能“发展此富源饶裕之省分”^③。而作为交通枢纽的城市，则应“以各种制造业集中于一便利之中心”，发展综合加工型城市。即使是广州这样的交通枢纽和商埠城市，也应留出地段，兴建工厂，发展实业。因为“广州占商业中枢之首要地位，又握有利之条件”，“为西南矿区之口岸，获取原料、延请技师亦较他处

① 《全集》第七卷，第207页。

② 《中华民报》，1912年8月27日。

③ 《全集》第六卷，第324页。