

清末汉阳铁厂与武汉地区早期城市化^{*}

袁为鹏

内容提要:以芦汉铁路的修筑为契机,中国近代最大的钢铁厂汉阳铁厂在湖北这一经济文化相对落后的内地省份落户,定址于汉阳大别山下。汉阳铁厂的建立,对武汉地区近代城市化进程起了积极的推动作用。反过来,武汉地区城市近代化的进程也为汉阳铁厂的发展创造更加有利的条件与发展机遇。芦汉铁路、汉阳铁厂与武汉地区近代城市化之间的良性互动,为我们理解中国近代化早期的工业化与城市化及其相互关系提供了生动的个案。

关键词:汉阳铁厂 芦汉铁路 武汉 早期城市化

半个多世纪以来,学界对于晚清中国规模最大的近代企业——汉阳铁厂(汉冶萍公司)的研究广泛而深入,举凡企业之生产经营、管理制度、政商关系与中外关系、区位选择等方面均有专门而深入的论述。^①同样,对于在近代中国城市化进程中崭露头角的内地港口城市——武汉的历史研究亦相当深入。^②不过,以具体的企业和城市为个案,深入讨论二者之间发展的历史关联性的论文似不多见。近代工业在某一城市或地区的建立,往往以一定的交通区位条件与城市发展水平等地理条件为基础和前提,而大型工厂的建设和发展,则又会进一步促进地理条件的改善与城市近代化,为自身的发展创造条件。本文试图探讨晚清汉阳铁厂之创立与发展与近代武汉一带早期城市化之间的相互促进关系。

所谓城市化,亦称城镇化、都市化,简言之,就是一个由乡村变成城镇的复杂过程。不同学科,如社会学、人口学、经济学、地理学,对这一过程的理解有较大的差别。一般认为,“城市化的实质含义是人类进入工业社会时代,社会经济的发展开始了农业生活比重逐渐下降、非农业活动比重逐步上升的过程。与这种经济结构的变动相适应,出现了乡村人口的比重逐渐降低,城镇人口的比重稳步上升,居民点的物质面貌和人们的生活方式逐渐向城镇性状转化或强化的过程”。^③城市化的进程与工业发展相伴随,至今远未结束。为了研究或叙述上的方便,有人将近代历史上的城市化即工业革

[作者简介] 袁为鹏,中国社会科学院经济研究所研究员,北京,100836,邮箱:bjyuanwp@163.com。

* 本文是中国社会科学院经济研究所创新工程项目“我国初期工业化模式形成与路径探索:观念和实践(1861—1949)”之阶段性成果。本文曾于2013年10月在复旦大学历史地理研究所主办的“海洋·港口城市·腹地:19世纪以来的东亚交通与社会变迁”国际学术研讨会上交流、讨论,感谢与会专家学者的批评与建议,感谢本刊匿名评审专家的建设性意见。文章不当之处,概由作者负责。

① 关于汉阳铁厂(汉冶萍公司)之生产经营及管理体制等方面代表性研究成果,可参阅全汉昇《清末汉阳铁厂》,《中国经济史研究》(下),香港:新亚研究所1991年版;代鲁:《张之洞创办汉阳铁厂的是非得失评议》,《中国社会经济史研究》1992年第2期;代鲁:《清末汉阳铁厂的“招商承办”述析》,《清史研究》1994年第3期;代鲁:《对张之洞办铁厂几条指摘的辨析》,苑书义、秦进才主编:《张之洞与中国近代化》,北京:中华书局1999年版;郑润培:《中国现代化历程:汉阳铁厂(1890—1908)》,香港:新亚研究所、文星图书有限公司2002版等重要论著。

② 关于晚清时期武汉城市近代化研究的主要代表性成果,可参阅苏云峰《中国现代化的区域研究·湖北省(1860—1916)》,台北:“中央研究院”近代史研究所1987年版;陈钧、任放:《世纪末的兴衰——张之洞与晚清湖北经济》,北京:中国文史出版社1991年版;皮明麻主编:《近代武汉城市史》,北京:中国社会科学出版社1993年版;罗福惠:《湖北通史·晚清卷》,武汉:华中师范大学出版社1999年版;任放:《明清长江中游市镇经济研究》,武汉大学出版社2003年版等著作。

③ 周一星:《城市地理学》,北京:商务印书馆1995年版,第63—64页。

命时期或工业发展前期的城市化称为早期或近代城市化,“二战”以来的城市化称为现代或当代城市化。这两个不同时期的城市化虽然有着不同的时代特征,但在本质上并无多大区别。本文也沿袭这一习惯,将近代时期武汉城市化进程称为近代城市化或早期城市化。另外,限于资料,本文主要从近代工业的生产及其集聚与城市人口的增加与集中,交通条件的改善,城区面积的扩张与地貌的变化等角度来讨论武汉早期城市化。

一、芦汉铁路的兴修与汉阳铁厂的建立

谈到中国近代工业,论者每多诟病中国近代工业畸形分布于上海、江浙等沿海地区大中城市。不过,晚清中国人自行创建的规模最大的钢铁企业——汉阳铁厂,却定址于中国内地经济文化当时尚比较落后的武汉地区。拙文《张之洞与湖北大工业的起始:汉阳铁厂“由粤移鄂”透视》^①及《政治与经济之间:张、李之争与汉阳铁厂厂址定位问题新解》^②对此曾专题讨论其缘由。兹略述芦汉铁路兴修与汉阳铁厂建立之因缘。

汉阳铁厂创建与芦汉铁路的定义兴修密切相关。光绪十四(1888)年,直隶总督兼北洋大臣李鸿章提议续修天津至北通州之间的铁路,正当其得到清廷海军总署的支持而积极筹备建设之时,突然受到晚清朝野反对势力的大肆攻击,结果引出清中枢及地方要员之间,围绕是否应进行铁路建设及铁路建设应当首先在沿海还是在内地修筑等的一场大讨论。经过激烈的辩论,铁路兴修虽被清廷最终确立为重要国策,但李鸿章所主张的续修津通铁路之方案却遭搁置。洋务运动的后起之秀,时任两广总督的张之洞所奏请率先修筑从京郊芦沟桥至湖北汉口铁路(芦汉铁路)的宏伟计划,受到清廷采纳并付诸实施。^③

芦汉铁路的建设规模宏大,为防止铁路修筑过程中的利权外溢,必须自炼钢铁,自造钢轨,这正是清廷设立中国近代最大的钢铁厂——汉阳铁厂的直接动因。张之洞起初并无在湖北设置钢铁厂的计划。按其最初的构想,如果通过借用西方的现代机器设备与方法,在中国山西、广东等省分设数处钢铁厂,当不难解决钢轨的供应问题。在两广总督任上,他积极着手在广东筹办钢铁厂、枪炮厂等洋务厂局。清廷为推动芦汉铁路的修筑,将张之洞调任湖广总督,并积极促成张之洞将其在广东任上订购的炼铁设备及枪炮厂设备改运湖北,在武汉地区设厂。^④

在筹备钢铁厂的过程中,张之洞起初曾考虑到湖北“铁聚而煤散”,在大冶设厂运费最省,最为有利。不意在创办过程中,因张之洞与李鸿章、盛宣怀等这两个新老洋务派集团之间的矛盾日趋激化,为确保对钢铁厂的控制权,在清廷中枢的支持之下,张氏不顾李鸿章、盛宣怀等人的反对,决意放弃大冶,另在武汉地区设厂。而在武汉地区寻找厂址的过程中,又受到当地种种人文、自然条件的影响,最终定址于汉阳大别山下。^⑤

世界各国早期钢铁厂为了节省原料和燃料的运输成本,一般优先选择在煤、铁资源均比较集中的地方建厂。如果资源条件不具备,退而求其次,也会尽量选择煤矿或铁矿附近设厂。汉阳铁厂被迫放弃经济上更为合理的区位而定址于汉阳,这给工厂早期的生产造成严重的成本压力,实为钢铁厂早期发展史上的一大弊端。对此,张之洞本人及工厂前期的管理人员郑观应、盛宣怀等人实有清醒认识,后来的研究者如全汉昇、郑润培等,亦有明确阐述,似可不必再论。但近来也有学者为张

① 拙文:《张之洞与湖北大工业的起始:汉阳铁厂“由粤移鄂”透视》,《武汉大学学报(哲学社会科学版)》2001年第1期。

② 拙文:《清末汉阳铁厂厂址定位问题新解》,《中国历史地理论丛》2000年第4期。

③ 吴铎:《津通铁路的争议》,《中国近代经济史研究集刊》第4卷第1期,1936年5月版。

④ 拙文:《张之洞与湖北大工业的起始:汉阳铁厂“由粤移鄂”透视》,《武汉大学学报(哲学社会科学版)》2001年第1期。

⑤ 拙文:《政治与经济之间:张、李之争与汉阳铁厂之厂址决策》,方行主编:《中国社会经济史论丛:吴承明先生九十华诞纪念文集》,北京:中国社会科学出版社2006年12月版。

之洞这一决策辩护,认可张氏当时所辩称的,采取“煤下行,铁矿上行,皆就省城”的“两就”方案,认为其比单纯“就铁”一说更精细,也更节费。张之洞的厂址决策不仅不是什么失误,而且相当高明。^①

拙文《清末汉阳铁厂厂址定位问题新解》,通过细致比对张之洞的决策过程中的种种说法与实际档案文献资料,如中外矿师之厂址勘测报告、中国矿务专家徐寅的意见等前后矛盾、彼此冲突之处,业已考证出张氏奏折对于铁厂定位问题的解释,并未真实反映张氏决策的实际原因,揭示出张氏放弃大冶这一更加有利的厂址区位,是因其与李鸿章、盛宣怀等人围绕铁厂控制权争夺日趋激烈的结果。兹仅就运费问题,再对大冶、汉阳办厂条件之优劣进行比较。

由于史料的缺失,我们今天已经不太可能还原两地运输煤炭、铁矿石的真实运输成本。但借助现代经济地理学关于轮船运输成本的一般知识,我们仍然可以对于两地运输成本之高低进行合理推断。

按照张之洞的说法,与大冶相比,武汉可以“煤铁两就”,即将来自荆、襄上游的煤运至汉阳,将大冶铁矿石运往汉阳。由于汉阳位置居中,与大冶相比,在煤炭运输时,可以节省汉阳至大冶的路程,而这段路程正好与铁矿石至大冶运汉阳的相同。煤炭和铁矿石在冶铁时的用量相差不大,因此两地的运费相差不大。我们姑且不论日后由于荆、襄煤矿开发并不成功,早期汉阳铁厂的煤炭多来自开平煤炭,由海路经长江运往汉阳,结果使得上述张氏想法基本落空,以及由于冶炼技术方面的进步,每吨钢铁煤炭、铁矿石之需求量发生变化,前期所需煤炭较多,后期则对铁矿石的需求量更大等等这一系列当事人未曾料及也很难预见的因素,单就这一所谓在汉设厂可以煤、铁两就,运费与在大冶铁矿附近设厂相差无几的说法是否合理进行评判。

我们知道,轮船运输的一个很大特点是需要花费很大的装载、卸运及码头使用费用,且这笔费用与具体航行里程无关。因此,轮船运输里程越远,每吨公里的平均运输费用就越低,在经济上也就越合算。下图1是关于轮船运输费用随里程的变化示意图,图2是轮船每公里平均运输费用的示意图。

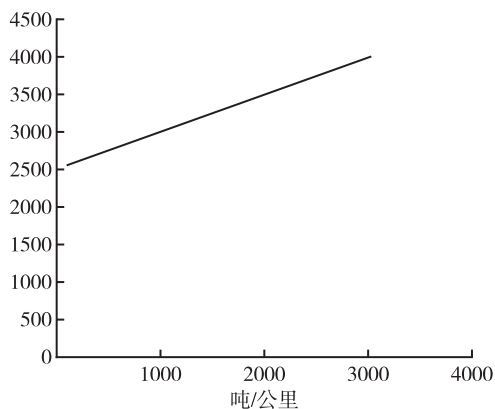


图1 轮船运输总费用示意图

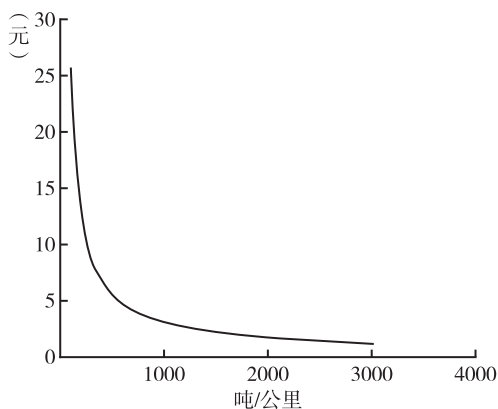


图2 轮船运输平均每吨/公里费用示意图

说明:图1、图2均为示意图,表格中数据是虚拟的,无实际意义。

很明显,张氏所谓在汉阳设厂可以煤、铁两就的说法并不科学,即使每炼一吨钢铁所需的煤、铁矿运输重量相等,这样做是将原本一次长途运输就可解决的事情变为两次短途运输,并凭空增加高昂的铁矿石的装运与卸载及码头使用费用,在经济上极不合算。其实,就在那份极力为定址汉阳辩解的奏折中,张之洞就有“即使运费多二三万金”的说法,表明他对此实在是心知肚明。

^① 详见代鲁《张之洞创办汉阳铁厂的是非得失平议》,《中国社会经济研究史》1992年第2期,第76—78页。

不过,尽管面临着厂址失宜、煤焦无着、管理不善、产品成本高昂、市场销售不佳等诸多困难,但汉阳铁厂当局并未坐以待毙,而是积极创造条件,克服困难,使该厂能够生存下来,并获得一定程度的发展。由于外部经济的存在,当铁厂积极为自身生存发展创造条件时,也在客观上推动了武汉地区城市地理环境的改善,促进了武汉近代城市化进程。

二、汉阳铁厂与近代武汉地区的工业集聚

钢铁工业是近代工业中牵动和波及功能最广的基础性产业,它的布局和发展,往往能够带动一系列相关企业的产生与发展。

光绪十五年底,张之洞承诺将其在粤所订炼铁厂机炉移鄂兴办。彼时李鸿章、李瀚章兄弟正在筹划将张氏在粤计划兴办之枪炮厂移设北洋。^①在醇亲王奕譞的示意下,张之洞复电请示将枪炮厂移设于湖北。^②尽管李鸿章对此不无异议,^③但海署很快定义将枪炮厂设在湖北。^④枪炮厂之所以移设湖北,一个很重要的考虑就是,炼铁厂既已决定设在湖北,将枪炮厂一并设鄂,可以“就煤铁之便”。^⑤显然,枪炮厂与钢铁厂之间密切的内在联系,亦是枪炮厂设鄂的重要原因之一。

张之洞创办铁厂之初,即不曾将铁厂经营范围仅仅局限在熔炼钢铁上。光绪十五年五月初十日,张之洞致电伦敦刘瑞芬公使,电文中说:

洋铁针及一切通用钢铁料件,如各种农具、锚缆、钉链、铁线、铁管、各种螺丝用处行销最多,拟兼造。此次所订机器能否兼造以上各物?如不能,即望添订全备。此等制造铁器厂与熔炼铁料厂合为一所,较省费,便经理。^⑥

刘氏回电说明:“此次所订专为熔炼生熟铁钢,不能兼造各器……至制造各种器具料物,另是一厂,未便兼办。”^⑦张之洞仍请刘瑞芬询问制造铁器之机器价格,表示“当另设一厂”。^⑧光绪十五年八月二十六日,张之洞《筹设炼铁厂折》提出,为了“开辟利源,杜绝外耗”,“必须自行设厂,购置机器,用洋法精炼,足杜外铁之来”,他还表示:“倘物力稍纾,尚拟将民间需用各铁器,及煤油、火柴等物,悉行自造”,^⑨表明张氏当时企图将钢铁熔炼与制造业结合起来,一并发展。铁厂移鄂兴办之后,张氏为了适应铸轨的需要,将原定“日出百吨”之炼铁炉机增大为“日出二百吨”,并添加铸造钢轨设备及其它各种机器工料。^⑩迨光绪十九年十月铁厂建成之时,共建有“炼生铁、炼熟铁、炼贝色麻钢、炼西门子钢、造钢轨、造铁货六大厂,机器、铸铁、打铁、造鱼片钩钉四小厂”等大小10座工厂。^⑪

在铁厂以后的经营过程中,为了提高经济效益,适应市场需要,必须进一步扩大规模。加之钢铁

① 参见李鸿章于光绪十五年十二月三十日、十六年正月初三日两次《寄伯兄粤督》电文,《李文忠公电稿》卷11,光绪三十一年金陵刊本。

② 参见光绪十六年正月初四日海署致张之洞电与正月初七日张之洞《致海署天津李中堂》两电。前电中,醇亲王告诉张氏,“粤督请移铸械厂于北洋,刻正详商,然必须得铁后次第及之”(《张文襄公全集》卷133,电牍十二,文华斋1928年刻本)。张之洞趁机提出:“可否一并移设于鄂……鄂省为南北适中,若此处就煤铁之便,多铸精械,分济川、陕、豫、皖、江、湘各省,并由轮运沪转沿沿海,处处皆便,工费亦省。”(《张文襄公全集》卷134,电牍十三)

③ 参见《李文忠公海军函稿》卷4,光绪十六年正月初七日《议安置枪炮厂》一函。李鸿章云:“原奏天津、通州等处择地建厂,自为水路易通起见……将来开工后日需烟煤甚多,现在烟煤出自唐山煤矿,由铁路运津较便,即随时购办外洋器料转运湖北,炼成钢铁亦由轮船运津为便。似建厂之地,宜在天津择定。”

④ 参见《海署来电》(光绪十六年正月十三日),《张文襄公全集》卷134,电牍十三。

⑤ 张之洞:《致海署天津李中堂》(光绪十六年正月初七日),见《张文襄公全集》卷134,电牍十三。

⑥ 《致伦敦刘钦差》(光绪十五年五月初十日发),《张文襄公全集》卷132,电牍十一。

⑦ 《刘钦差来电》(光绪十五年五月十六日到),《张文襄公全集》卷132,电牍十一。

⑧ 张之洞:《致伦敦刘钦差》(光绪十五年五月十七日发),《张文襄公全集》卷132,电牍十一。

⑨ 《筹设炼铁厂折》,《张文襄公全集·奏议》卷27。

⑩ 《张之洞致驻英大臣薛福成电》(光绪十六年三月二十九日),《张文襄公全集》卷134,电牍十三。

⑪ 《炼铁全厂告成折》(光绪十九年十月二十二日),《张文襄公全集》卷34。

工业本身的前向、后向联系,在其周围又衍生、聚集了许多相关企业,初步形成了以汉阳铁厂、枪炮厂为中心的近代武汉城市工业体系。

德国学者阿尔弗雷德·韦伯将工业的集聚分为两个阶段,“简单地通过企业扩张使工业集中化,这是集聚的第一阶段又是低级阶段。第二阶段,每个大企业以其完善的组织而地方集中化,这区别于街道小作坊的分散的生产。”^①近代武汉一带工业区的形成,也经历了以上两个阶段的集聚过程。

第一阶段,汉阳铁厂自身规模的扩张。

钢铁厂在官办时期因经费短绌,附近未发现适宜的煤矿可资冶炼,并不能完全开工,两座炼铁大炉通常只开一炉,甚至两炉皆停,谈不上扩充规模。迨盛宣怀担任铁厂督办之后,随着萍乡煤矿日渐成功,国内铁路建设高潮的出现,工厂的生产规模不断扩大。光绪三十一年,工厂当局经过较长时期的酝酿,最终决定仍就汉阳铁厂进行改良、扩充。是年起,铁厂开始陆续建设第三、第四化铁大炉,并废弃原来的贝色麻酸法,改用马丁碱法之炉炼钢,建设新钢厂。到光绪三十三年,铁厂“目前两炉改良添机后,日出生铁二百吨,新置马丁钢厂三座,只用两座,炼钢称是。并已开造第三座化铁火炉,明年工竣,可日出三百吨,连前每日共出五百吨,足供各省路轨及在华各厂船械之用。”工厂规模的扩大,使得汉阳大别山北旧有厂基显得过于局狭,铁厂又“在大别山之南填湖,用挂线路再辟新厂”。^②不过,铁厂扩建工程的实际进度并不算快,第三座化铁大炉直到宣统二年始竣工投产,第四炉则到民国四年(1915)才建成冶炼。钢厂建设进度则较快,辛亥革命爆发前,新钢厂六座容积为30吨炼钢炉已先后落成投产,民国四年再扩建一炉,六年落成开炼。另一座容积为150吨的调和铁汁炉亦于光绪三十四年八月落成。^③

汉阳铁厂本是为芦汉铁路铸造钢轨而兴建的,产品自然以钢轨为主。然而,晚清铁路建设受政治风潮的影响,时兴时辍,铁厂为了生存,不得不设法生产一些市场需要的产品,如电线、电杆、铁钉、铁皮等。另外,清末全国各地,特别是武汉地区工业发展,对铁厂的生产也有刺激作用。譬如,铁厂就曾为武汉、广东、南京等地自来水厂制造过水管等物,也曾为当时各地桥梁建设生产过各式钢材。相应地,铁厂内部也就逐渐生成了一系列下属小厂。到民国时期汉阳铁厂内部附属小厂共有烘钢厂、钢条厂、轧钢厂、锅炉厂、电机厂、打铁厂、钩钉厂、小铁货厂、翻砂厂、车辘厂、土木厂、木模厂、修理厂、渣砖厂、洋砖厂等15个,^④工厂规模已经大大超过了张之洞初创时所预计。

第二阶段,与汉阳铁厂相关联的工厂、企业也相继出现、聚集。

这些企业大致可以分为两类:一是为铁厂建设与生产提供各种物质与服务的企业,如大冶、萍乡等地的煤铁矿业,为铁厂及其它厂矿建设提供建筑材料的火砖厂、官砖厂、水泥厂等;二是利用铁厂的产品(包括废弃物品,如铁碴等)或技术力量等进行生产的工厂、企业。除了铁厂内部各附属小厂、湖北枪炮厂之外,此类工厂中比较著名的有车桥厂、扬子机器制造公司等。此外,枪炮厂的规模也在不断扩大,并且衍生出兵工厂、钢药厂两个小厂。

武汉地区的轻工业如武汉纺织四局,主要分布在武昌省城外沿江地区,与汉冶萍公司存在着较为密切的联系。在资金方面,存在着相互拆借、相互弥补的关系。在能源方面,纺织四局及造币厂等工厂均使用汉冶萍公司所属之萍乡煤炭作为主要燃料。有些工厂的部分机器设备也由汉阳铁厂铸造。再如建于武昌的皮革厂所生产的皮革,主要供枪炮厂出产的枪枝作皮带和枪套。辛亥革命前

① 参见[德]阿尔弗雷德·韦伯著,李刚剑等译:《工业区位论》,北京:商务印书馆1997年版,第118页。

② 《盛宣怀致张之洞密函》(光绪三十三年十月二十五日),载陈旭麓等编《汉冶萍公司》(二),上海人民出版社1986年版,第650页。

③ 《汉冶萍公司事业纪要》,湖北省档案馆编:《汉冶萍公司档案史料选编》(上册),北京:中国社会科学出版社1992年版,第22页。

④ 《汉冶萍公司事业纪要》,《汉冶萍公司档案史料选编》(上册),第22—23页。

后,以武汉地区为中心,以汉阳铁厂(汉冶萍公司)、枪炮厂等骨干企业为龙头的工业体系已经初步形成。示意如图3。

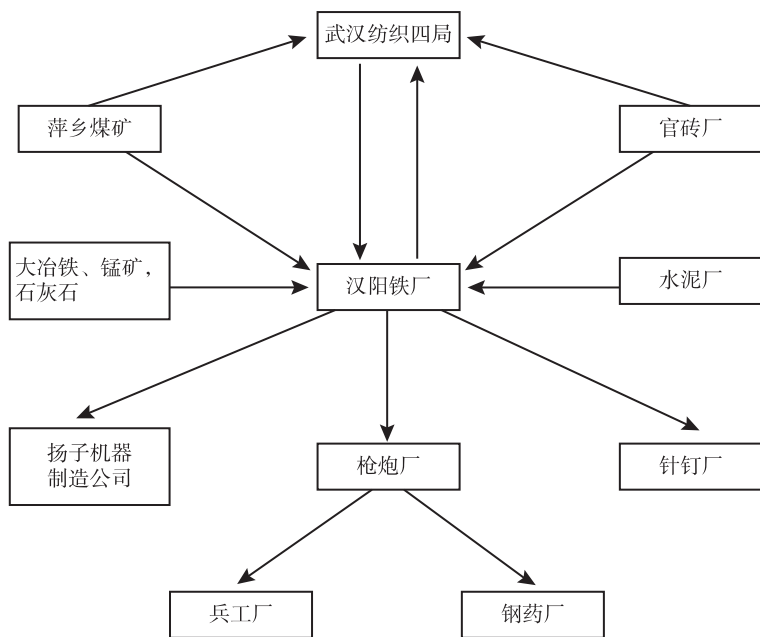


图3 近代武汉一带以汉阳铁厂、枪炮厂为龙头的工业体系示意图

以汉阳铁厂为龙头的城市工业体系的初步形成,推动了武汉城市工业的迅猛发展,辛亥革命前,武汉地区工业发展已超过天津,成为国内仅次于上海的第二大工业中心。汉口也成为中国第二大港口,并赢得了“东方芝加哥”的美称。^①

三、汉阳铁厂与武汉近代城市化

如前所述,汉阳铁厂在武汉落户后,不仅自身的规模在逐步扩张,而且带来大量相关产业的集聚与发展。伴随着近代工业的发展,武汉地区铁路交通、港口码头与航道等近代交通运输与基础设施从无到有,突飞猛进;武汉一带城市堤防建设进步显著,城市安全得到保障,市区面积大大拓展;城市人口迅猛增涨;城市面貌丕变。

(一)促成武汉地区交通地理条件的改善

汉阳铁厂的主要产品就是钢轨。铁路的修筑,关系到工厂的生死存亡。更为重要的是,由于汉阳铁厂的厂址失宜,为了节省成本,必须竭力改善交通运输条件。早在铁厂官办时期,张之洞就不惜重资,并不顾当地守旧势力的阻挠,在大冶修筑70多里长的铁路,运载铁矿石。是为湖北省内第一条铁路。

盛宣怀接办铁厂之后,开始大力经营萍乡煤矿。萍乡处于崇山峻岭之中,山路盘曲,水道纤浅,运输很不方便,必须修筑铁路。经过盛宣怀等苦心经营,到光绪三十一年,已先后筑成“自萍乡至湘潭县之洙州(今作株州)铁路一百九十四里,直达湘江。”^②后盛氏又积极谋求张之洞的支持,力图将

① 水野幸吉:《汉口——中央支那事情》,光绪三十四年日本东京初版、上海昌明公司发行,见书末附录第27、32页。

② 李维格:《湖北汉阳铁厂、江西萍乡煤矿之缘起》(光绪三十一年三月上旬),《汉冶萍公司》(二),第486页。

铁路由株州进一步展筑四十里至昭山。^①可惜受到当时保守的湖南绅商的反对,株昭铁路迟至宣统二年(1910)八月工竣,次年才通车。^②

水路运输也受到铁厂当局的高度重视。为了便于煤铁等矿产资源运汉,张之洞曾下令炸毁资江河道礁石,后又几次下令严禁沿河豪民滥占河道,影响防洪和航运。为了保证煤铁运输的畅通,张之洞特意从南京等地租借挖泥船,疏浚河道。铁厂筹建时也包含筑铁厂滨江码头、襄河码头及黄石港运矿码头,购买拖矿轮船等内容。^③盛宣怀承办铁厂之后,积极添置轮船,建筑码头、栈房。据民国二年李维格统计,当时汉冶萍公司汉厂项下共有拖轮7艘共计拖重5460吨,钢驳7艘载重约3300吨,木驳6艘载重约1300吨。萍矿项下现有拖轮14艘(一轮留汉)可拖重12500吨,有驳船151艘共计载重32240吨。^④公司码头、栈房建设也发展较快。截至民国十二年,公司共有码头15座,其中汉阳厂有码头5座,大冶厂矿6座,运输所4座(分布在汉阳、武昌、株洲、岳州四地),栈房则计有6处,分布在岳州(今湖南岳阳)、株州、汉阳、武昌、湘潭、上海浦东等地。^⑤

这些铁路的修筑与轮船、码头、堆栈建设,保证了汉冶萍公司的正常运营,同时也对武汉地区对外交通事业的扩展,产生了很大的推动作用。公司的铁路、轮船也往往带运客货。譬如大冶矿山铁路,每趟车附带有客车2辆,并出售客票。^⑥从大冶出发的驳船,尽管一再阻止,也难免搭载客人。^⑦运载煤炭、铁矿石的回空船只,一般都会装运其它货物。尤其是从湖南运煤炭至汉厂的民船船户,更是“以搭客带私为主,而以运炭为辅。”^⑧

(二)推动城市堤防建设,保障城市安全,拓展城市空间

汉阳铁厂厂址濒临汉江(又称汉水、襄河)，“地形稍低,襄河每年盛涨高于地面。向有民埝,皆卑薄不足以御”。建厂之际,即修筑堤工“自晴川阁起至黑山共长十余里”,“复由五显庙至大别山脚筑一横堤,共费二万金”,“又拟在襄河筑一挑水坝,将襄河之溜挑往汉口”,“又拟在外堤内重筑内堤”。^⑨堤防建设相当艰巨。铁厂招商承办时,张之洞在所拟章程中特别规定:

汉阳铁厂滨临襄河,堤工实为全局保障,且有枪炮厂在内,关系官民休戚甚重。所有大修经费,请归善后局开支。炮厂、枪厂近在咫尺,如果目睹险工,当随时禀报,即由善后局派员修理。所有堤外地基租税,仍应归公,备作襄堤岁修款,其不敷之费,由铁厂七成、炮厂三成开支,总期大局无虞。^⑩

章程中明确规定了铁厂、枪炮厂对襄河堤工的责任。实际上,铁厂当局从自身的利益出发,一直相当重视并积极推动襄河堤防建设。光绪二十二年九月初四日,铁厂总办郑观应(一作郑官应)致电盛宣怀,报告:“襄水盛涨,天气阴晴不定,再涨三尺恐泛堤。已照会汉阳县派人巡守黑山堤,又飭鄂委员、汪弁防守东西长堤。”盛氏立即回电表示:“印委防堤恐难得力,已据来电转请院司道派员会同

① 参见王尔敏、吴伦霓霞合编《盛宣怀实业函电稿》(下册),香港中文大学1993年版,第813—814、816—818页《盛宣怀上张之洞》各函。

② 参见宓汝成编《中国近代铁路史资料》第3册,北京:中华书局1963年版,第1042—1043页。

③ 《张之洞咨呈约估筹办煤铁用款折》(光绪十六年十一月初九日),《汉冶萍公司档案史料选编》(上),第85—87页。

④ 《李维格致公司董事函》之附件一《筹划汉冶萍厂矿扩充事宜清折》,《汉冶萍公司档案史料选编》(上),第475—480页。按:考虑到辛亥革命以来公司受到的巨大损失,这个数字应比辛亥革命前夕小得多。

⑤ 《汉冶萍公司事业纪要》,《汉冶萍公司档案史料选编》(上),第34—35页。

⑥ 《汉冶萍公司事业纪要》,《汉冶萍公司档案史料选编》(上),第34页。

⑦ 《大冶来电》,陈旭麓等编:《汉冶萍公司》(一),上海人民出版社1984年版,第925页。电文云:“驳船搭人,祇在江边阻止,昨日未搭一人,今日驳船又搭客三十余人。一边禁忌难,否则立一限制,准搭几人,此中尚有别情也。”

⑧ 《卢洪昶致盛宣怀函》(光绪三十二年八月十一日),《汉冶萍公司》(二),第568页。

⑨ 《钟天纬致盛宣怀函》(光绪十六年十二月二十九日),《汉冶萍公司》(一),第23页。

⑩ 《商局承办湖北铁厂酌议章程》,苑书义等主编:《张之洞全集》第2册,石家庄:河北人民出版社1998年版,第1174页。

营官带队备料驻堤防护,望兄与刘太守会筹备料,以破麻袋装煤屑,可备扼险。”^①可见,盛宣怀对堤防重视之程度。再如光绪三十一年八月二十二日,李维格报告盛宣怀,“督宪批札修筑襄堤,善后局拨款委张道云锦及格会同勘估监修。张道系随使日本旧同事,格拟趁此切实修筑,一劳永逸。”盛氏回电表示:“筑堤必须一劳永逸。”^②

按照章程,铁厂商办后每炼生铁一吨,需向政府报效铁捐一两,而其中就有相当一部分用于武汉一带的堤防建设。在民国三年汉冶萍公司提供的《商办之日起至民国二年六月底止解缴铁捐详细数目清单》中对此有清楚说明。清单记录:

付汉阳赫山培修官堤、取用钢轨各件欠付价值作为预缴铁捐,合长平二万六千八百零五两八钱零一厘,九八合洋例银二万七千三百五十二两八钱五分八厘。(以下只列洋例银数,引者注)

付鄂省武胜门外塘角堤工取用钢轨各件欠付价值……四千八百六十五两九钱六厘。

付修筑襄河白鳊庙至玉皇阁堤岸下段工程用款……四万二千二百九十九两五钱八分。

付修筑襄河新矶头至崇德里堤岸上段工程用款……一万八千八百六十六两六钱二厘。^③

无论盛宣怀等之动机和手段如何,他们对武汉地区堤防,尤其是汉江堤防的修筑与维护所作出的贡献则是客观事实。另外,汉阳铁厂产生的废弃物质,如煤屑、铁渣,是防洪筑堤的好材料,汉口后湖堤工及省城武泰闸水利工程的修筑,就使用了大量铁厂所出的废铁渣,此亦汉阳铁厂对武汉三镇堤防建设所作出的一个贡献。

湖北夙称泽国,武汉三镇地处江汉之会,地势低洼,堤防建设关系到城市的兴衰存亡。据《抱冰堂弟子记》记载,张之洞“在鄂于省城之北,创筑自红关至青山江堤三十里;于省城之南,创筑自白沙洲至金口江堤五十二里;于省城鲇鱼套起至上新河止,修筑刷岸十余里。从前巨浸数十里,皆为田畴、村落。”汉口后湖每到汛期则一片汪洋,附近田地、房屋时有漂没之虞。张之洞不顾当时“群议阻挠、官吏非笑、工徒惊骇”,主持“修筑拦湖长堤四十里”,结果“涸出田地十余万亩,商民欢呼,以后泽国皆将化为市廛矣”。^④不过,后人在赞颂张之洞这位开明官僚的这一重大业绩时,不应忘记汉阳铁厂(汉冶萍公司)作为当时武汉三镇最大规模的近代工厂所作出的巨大贡献。

(三) 提供非农就业,吸引人口聚集,促进郊区城市化

汉阳铁厂建立之前,汉阳大别山一带尚是一片荒郊。张之洞当初进行选址之时,有人在谈及汉阳大别山下的地理面貌,曾特别指出该地“一望坦平,毫无庐墓”。^⑤由于汉阳铁厂的建立及其聚集作用,该地很快成为武汉地区第一片烟囱林立、厂房栉比的重工业区。光绪三十四年,就在汉冶萍公司刚刚组建之初,有外人曾指出,“汉阳铁厂能够供给造船、建筑及桥梁工程的各种结构钢材,还有铁轨和铁钉。”并云,“该铁矿拥有取之不尽的燃料和铁砂的供应……至于原料运输的便利条件,大冶有一条长约13英里的铁道,萍乡有一条长60英里的铁道,都与便利的水道(长江)连接,煤、铁原料即由水路以大约1000吨的汽机驳船运至铁厂,另外还有一些大马力的拖船和铁壳的及他种驳船。”该书作者认为,“总而言之,湖北具有一切希望,在不久的将来成为中国的匹茨堡、米克里斯布鲁及威斯法里亚。”据预计,“几年以后,这些炼铁炉、炼钢厂及轧钢厂将扩充到每日能产精整成品800吨至900吨。汉阳铁厂与大冶铁矿及萍乡煤矿一共大约雇有工人20000名,另外在汉阳还有一个兵工厂,制造毛瑟枪及弹药、炮和炮弹;还有一个无烟的坩埚火药厂,该厂也备有轧钢机。汉阳所有的工厂,从

① 《铁厂来往电报抄存》,《汉冶萍公司》(一),第817页。

② 《汉阳铁厂、萍冶煤铁两矿往来电报抄存》,《汉冶萍公司》(二),第1085页。

③ 《汉冶萍公司档案史料选编》(上),第414页。

④ 《抱冰堂弟子记》,苑书义等主编:《张之洞全集》第12册,第10627页。

⑤ 《钟天纬致盛宣怀函》(光绪十六年十二月二十九日),《汉冶萍公司》(一),第23页。

靠长江的岸边一直延展到汉水的岸边,全程达数英里。”^①

汉阳铁厂全厂约6000人(指本部,不含萍乡、大冶煤铁矿工),所雇用的工人,大都是来自附近农村的农民。起初每逢夏秋农忙季节,许多工人返乡务农,加之武汉天热,工厂生产几乎陷入停顿。显然这些工人后来均脱离了农村而成为城市人口。这一时期武汉地区人口增长迅猛,工业发展所产生的吸引力是其重要原因。张之洞《抱冰堂弟子记》曾提到武汉地区工业发展对城市人口蕃盛的促进作用。张氏云:

平日专持以工代赈之论……所到皆多兴工作,如造铁路、开矿山、修堤闸、开河渠、筑炮台、修马路之类。每日闲民食力者常有数万人,武汉土夫、小工,向来每日钱六十文,近年贵至一百五十文,犹不肯应,雇募往往无人。议者以为,此地方蕃盛之明证也。^②

钢铁厂为了安置员司、工匠和外国技术人员,在汉阳先后建筑了大量住宅。据统计,汉厂产业项下共有房屋:兴仁里180间,辅德里42间,怀德里10间,白鳝庙8间,二码头5间,高公桥5栋,邻德里7栋,敦化堂后3栋,月湖口铺面住宅4栋,高公桥铺面2栋,川主宫铺面1栋,兴仁里洋房5间,琴台洋房5栋,闸口洋房3栋,兵工厂洋房3栋,大昌里土库房屋55栋,四码头土库房屋4栋,高公湖土库房屋3栋,段家桥土库房屋3间,濂溪祠土库房屋1栋,里仁巷土库房屋1栋,大巷口土库房屋1栋,兴隆巷土库房屋1栋,以上各房屋皆出租与员司、工匠及外人住用。^③

其中兴仁里、怀德里、辅德里等房屋,专为工人而设,这些地方也随之变成了武汉地区最早的工人住宅区。固定住宅区的形成通常会带来相关的饮食、服务行业的出现,上引史料中提到了不少铺面、铺面住宅的名称,略微透露出当时铁厂住房附近店铺等服务业发达的迹象。

总之,由于武汉工业的发达,提供大量非农就业,促成武汉一带城区面积的扩张和人口迅猛增长。据统计,自咸丰十一年(1861)汉口开埠到1911年辛亥革命爆发,武汉三镇城区从不到20平方公里到约60平方公里,城市人口也从约20万人发展到80万人左右。^④

(四)推动当地文化教育事业,普及工业文明,改变城市精神风貌

正如苏云峰先生所指出的那样,“工业教育与工业发展有密切的关系”。汉阳铁厂的创办者张之洞对此有充分的认识。“汉阳炼铁厂,于光绪十六年时共雇用洋矿师及技工九人,华工五六百人,光绪廿一年洋工师增至四十一人之多,华工多时亦三千人左右。由于张氏希望国人逐渐掌握这些生产技术,所以在厂里附设了矿学堂及化学堂各一所,以英人骆丙生为教习,从闽厂调学生多人来鄂接受训练。购置西书、图画、仪器及试验材料等物。预算三万两,计划办理二年。这是工厂附设学堂的一个例子。”^⑤

光绪十六年五月二十二日,张之洞致电伦敦驻英公使薛福成,以“熔炼钢铁工程繁重,拟遣精壮工徒五十人至英厂习练。”又致电柏林驻德公使洪钦,提出“拟遣精壮工徒二十人赴德习练”,学习制造枪炮。^⑥但均不果行。十七年下半年,“鄂铁厂洋监工比国(比利时,引者)人请派精工四十人赴比郭格里尔厂学炼钢铁”。^⑦张之洞对此大力支持,光绪十八年正月初八日,“派翻译俞忠沅带工匠十名赴比国郭厂学炼钢铁”。^⑧这大概是中国近代第一起派遣工人出国学习生产技术之举。汉阳铁厂

① 《商埠志》,第706—708页,转引自汪敬虞编《中国近代工业史资料》第2辑上册,北京:科学出版社1957年版,第478—479页。

② 《抱冰堂弟子记》,《张之洞全集》第12册,第10627—10628页。

③ 《汉冶萍公司事业纪要》,《汉冶萍公司档案史料选编》(上),第59—60页。

④ 皮明麻主编:《近代武汉城市史》,第32页。

⑤ 苏云峰:《张之洞与湖北教育改革》,台北:“中央研究院”近代史研究所1983年版,第143—144页。

⑥ 《致伦敦薛钦差》、《致柏林洪钦差》(光绪十六年五月二十二日),《张之洞全集》第7册,第5508—5509页。

⑦ 《致俄京许钦差》(光绪十七年十一月初九日),《张之洞全集》第7册,第5647页。

⑧ 《致巴黎薛钦差》(光绪十八年正月初九日),《张之洞全集》第7册,第5674页。

后来还曾出资选派学生出国学习钢铁厂工艺,并规定学成归国后,必须“在湖北汉阳铁厂充当工程师”。^①公司前后共派出学生8人(其中2名系民国后派遣的),这些人学成归国后多在公司担任要职,成为公司重要的技术骨干。^②

由于当时中国的旧知识分子多鄙视工艺,不愿进入工厂学习,铁厂附设学校没办法办好,张之洞遂将化学堂并入自强学堂。不过,铁厂兴办实业教育的努力并不曾停止。光绪二十二年十月,驻汉阳铁厂总办郑观应致函盛宣怀,提出:“鄙见宜就近铁厂或在大别山上设一大学堂……请两中国掌教,其西人掌教可即用厂中各工师充之……上午读书,下午入厂学习机器,约计每月经费至多不过千金,而数年间所取人材,不可胜用,较天津、江南各处所设之学堂收效更速。盖厂中所设书院,有机器可以指授,非徒读书而已。”^③郑观应显然已经看到了铁厂对于传播近代工业技术方面的重要意义。不过,盛宣怀对此反应似乎并不积极,郑观应理想中的大学堂一直不曾建立起来,^④但当时许多新式学堂的师生,都爱到汉阳铁厂(包括大冶铁矿)去参观,从中感受近代工业文明的魅力。

联想到光绪中叶汉阳铁厂筹建之时,武汉地区士绅和民众对近代工业充满疑虑与一片反对之声,经过不到20年的时间,武汉地区成为湖北乃至全国发展洋务工业的中心城市之一,民众对待近代工业文明的态度及其精神风貌已大为改变。

四、武汉城市地理环境变迁与汉阳铁厂的巩固、发展

前文提到,前期张之洞定址汉阳的决策给铁厂生产成本带来严重的负面影响。甲午战后,李鸿章失势,盛宣怀转而投靠张之洞,担任汉阳铁厂督办。^⑤很快,铁厂的厂址是否进行调整及如何调整,成为钢铁厂管理层极为关注的问题。

当时主要存在三种不同的方案,一种继续在汉厂扩充发展,一种是在大冶另设工厂,一种是设厂于煤矿所在地萍乡及其附近的湘东地区。早期在汉厂扩充发展的主张并不占主流,但就在工厂内部反复酝酿调整厂址另设新厂的过程中,因为种种原因,结果就汉阳铁厂原址进行扩充建设的方案被采纳、实施。^⑥

造成这一奇特结局的原因相当复杂,令人深思。铁厂内部管理人员宗得福、李维格等说得很清楚,他们之所以主张就厂添炉,其直接原因不外以下两点:其一,就汉厂已成之局,可以充分利用铁厂既有的厂房设施、人力物力,节省投资资金。上文所引宗氏反对在大冶添炉的重要理由就是因为“大冶平地楼台自筑地脚起至造成止,一切在事华洋各人,无一不是另起炉灶,断非数十万所能竟功”。李维格主张暂时放弃在萍乡、大冶等地添炉的计划,也是考虑到“萍乡铁矿难恃,又须接展铁路四十里,需款过巨。即就近在大冶另起炉灶,亦非目前力量所能办”,当时铁厂“款项有限,惟有凑现成局面,仍就汉阳布置,步步为营,俟销路畅旺,再在大冶推广。”^⑦其二,就是铁厂试图利用炼铁炉多余的

① 《汉阳铁厂出洋学习人员甘结》(光绪二十八年九月二十二日),《汉冶萍公司档案史料选编》(上),第167页。

② 参见《汉冶萍公司事业纪要》,《汉冶萍公司档案史料选编》(上),第56—57页。

③ 《郑官应致盛宣怀函》(光绪二十二年十月初八日),《汉冶萍公司》(一),第253—254页。

④ 参见《汉冶萍公司事业纪要》,《汉冶萍公司档案史料选编》(上),第36页。据悉,汉厂设有学校,“名曰铁厂公学,创办于光绪年间,但时开时停。民国三年起,分为男女两校,男名铁厂小学,女名端化女学;十年,又合并……十一年始更今名。其课程悉遵教育部订颁小学章程,并参以新学制。学生无定额,现计一百八十名。全年经费约三千元。自开办迄今,毕业生一百三十八人,有在本厂实习者,有升入他校者。”其规模实不足道。

⑤ 关于张之洞将汉阳铁厂“招商承办”,盛宣怀得以担任汉阳铁厂总办的经过与缘由,请参阅代鲁《清末汉阳铁厂的“招商承办”述析》,《清史研究》1994年第3期;代鲁:《再析汉阳铁厂的“招商承办”》,《近代史研究》1995年第4期;拙文:《清末汉阳铁厂之招商承办再探讨》,《中国经济史研究》2011年第1期。

⑥ 关于盛宣怀接办汉阳铁厂之后试图调整汉阳铁厂厂址的详细情况,请参阅拙文《盛宣怀与汉阳铁厂之再布局》,《中国经济史研究》2004年第4期。

⑦ 《李维格呈出洋采办机器禀》,《汉冶萍公司档案史料选编》(上),第169页。

炭气发电出售,并利用这一有利条件承办武汉水电厂,以扩大经营范围,增加利润。由于张之洞督鄂期间大力推行湖北新政,促进了武汉城市工商业的发展,也推动着城市基础设施的改善。当时武汉地区成立了不少新式工商企业,城市近代水电设施的建设也在酝酿之中。据德国专家的意见,铁厂利用多余的炭气发电,在技术上是可行的,盛宣怀等也对此寄予厚望。简言之,武汉近代城市经济的发展为铁厂的生存和发展提供了更加广阔的空间,这无疑是促使盛宣怀等最终决定“新炉就汉”的重要原因。

不过,需要指出的是,汉冶萍公司利用化铁炉多余的炭气发电及承办汉镇水电厂的计划后来并未成为现实。汉厂第三座化铁炉,宣统二年三月方才落成投产,第四座化铁炉则于民国四年六月才开炉炼铁。^①而早在光绪三十二年,汉镇商人宋炜成等业已集资创办汉镇既济水电有限公司。^②尽管如此,自汉阳新钢厂建立和旧化铁炉改造成功之后,汉冶萍公司就已经扭亏为盈,迨至民国四年,铁厂四炉共开之后,公司盈利更巨。^③

综上所述,汉阳铁厂的建立,首先与清廷修筑芦汉铁路这一重要铁路干线有关,可谓厂因路兴。汉阳铁厂建立与发展,不特对武汉一带工业发展有着十分重要的意义,还有力地推动着武汉地区之交通进步、堤防建设、文化教育与城市化发展进程,深刻改变着武汉城市历史地理面貌。汉阳铁厂的生存和发展离不开武汉一带的地理环境条件,但铁厂并不只是被动地受环境的制约,而是能动地改造着自己周围的环境,为自身的发展开辟道路,最终汉阳铁厂克服早期因交通不便、运费高昂而造成的成本压力,并获得进一步扩充而发展,进一步为武汉地区的工业化与城市化进程贡献力量。汉阳铁厂与武汉城市历史地理环境之间的互动,丰富了我们对于中国近代交通建设、工业发展、城市地理环境变迁之间相互关系的认识,为我们深入理解近代以来的人地关系提供了生动的案例,此其一。^④

中国历史上是一个以农为主的国家,直到民国时期,在西方在华租界制度与现代政治文明的影响之下,中国内地才出现独立的市制与市政管理体系。不过,随着对外贸易与工商业的发展,晚清时期中国早期的城市化进程已经起步。由于缺乏专门的市政机构来进行统筹规划和管理、维护,这种城市化步伐显得十分杂乱。其中一些大型的工商企业或机构,出于自身发展的需要,积极推动所在城市或地区交通、住房、学校、医疗等各种基础设施的建设与改善,承担起许多通常并不是由企业所应当承担的责任,对当地近代化早期的地理面貌的塑造刻下了深深的历史印记。汉阳铁厂(汉冶萍公司)对于近代武汉城市地理面貌的影响是如此,著名企业家张謇领导的大生集团对于近代南通城市发展及荣氏企业集团对于无锡近代城市化的影响也是如此。我们进行城市化的研究,尤其是近代早期的城市化的研究,不能离开具体的企业史的研究,此其二。

如前所述,传统的中国内地并不具备发展大型近代工业的许多条件,譬如交通道路、港口码头等必需硬件设施和学校、医院等配套服务机构。许多企业为了生存,不得不花费大量人力、物力、财力来解决上述不足,为自身的发展铺平道路。这无疑会给近代企业造成沉重的财务负担。如果仅仅从

① 参见《公司第二届股东常会报告》(宣统二年十一月十七日),《汉冶萍公司档案史料选编》(上),第254页。其中云:“汉厂新化铁炉(指第三炉,引者注)于三月廿六日开炼”。按:全汉昇先生引《汉冶萍公司全志》,将之定为光绪三十四年,实误(参见全汉昇《清末汉阳铁厂》,《中国经济史研究》下,第869页);第四炉情况参见《王勋致公司董事会函》(民国四年六月十四日),《汉冶萍公司档案史料选编》(上),第499页。

② 作者按:铁厂当局计划综合利用钢铁厂设备及废热、废气兴办汉镇水电厂的计划未能实现,而汉口商人宋炜成开办水电公司的计划却受到张之洞大力支持而成功举办。铁厂当时另有利用工厂废料办水泥厂的计划,亦不果行,而同期湖北大冶水泥厂则为张之洞支持兴办。此二事或反映当时盛宣怀与张之洞关系之复杂与微妙,有赖学界进一步探究。

③ 全汉昇:《清末汉阳铁厂》,《中国经济史研究》(下),第877页。

④ 如何科学认识和全面评价汉阳铁厂厂址定位之成败得失及其影响因素,请参阅拙著《聚集与扩散:中国近代工业布局》,上海财经大学出版社2007年版,第116—119页。

企业的财务状况或者赢利水平上来看,近代的许多企业也许算不上成功,有的甚至可以说是一场悲剧。但是,这些近代企业自身的艰难发展,却对当地的社会经济与文化事业的发展与进步留下了许多极为宝贵的财富。因此,后人在认识和评价近代企业时,理应适当放宽历史的视界,切莫仅仅就企业而论企业,就经济而论经济,简单地以成败论英雄,此其三。

(责任编辑:王小嘉)

《北京人口史》出版

高寿仙撰写的《北京人口史》,于2014年4月由中国人民大学出版社出版。该书是北京市哲学社会科学“十一五”规划特别委托项目,并得到北京市社会科学理论著作出版基金资助,自立项到出版,前后耗时八年。全书共计56.2万字,前有绪论,后有结论,主体内容分为7章,以现今北京市的市域范围为地理空间,分为先秦时期、秦汉至五代时期、辽金元时期、明清时期、民国时期五个历史阶段,在对相关资料和研究成果进行系统全面的搜集、整理、分析和考证的基础上,重点论述了人口数量的消长变化,并在资料允许的条件下,介绍了人口的迁移流动、自然变动、自然构成、社会构成、家庭与婚姻等方面的情况,阐述了北京地区各个历史时期人口起伏变动的复杂轨迹,总结了造成人口起伏变动的各种因素,有利于从长时段的角度把握北京人口发展变化的规律和趋势,具有较高的学术价值和现实意义。

本书具有如下特点:其一,此前发表的北京人口史成果,都局限在某一时段,内容也不够全面,本书对远古直到民国时期北京地区的人口变动情况进行了系统探讨,整理出一套更加接近实际的人口数据,在以人口规模为重点的同时,也尽力探讨了人口其他方面的情况。其二,北京地区遗留下来的历史人口资料相对丰富,民国时期还保存下来大量人口统计数据,本书在资料搜集和整理方面下了很大功夫,发掘并利用了一批新的人口数据。其三,关于北京人口史的各个方面,都有不少问题还未搞清楚,已有的结论也值得进一步研究和推敲,本书在充分占有原始资料、充分把握前人成果的基础上,对有关问题进行了深入细致的考证、估测与分析,提出不少新的见解。

本书得到相关专家好评,中国社会科学院学部委员、中国人口学会常务副会长田雪原先生评价:“《北京人口史》是一项富有创新性的成果。与过去已有成果比较,该书资料搜集更为广泛和全面,分析论述中对数据的可靠性做出考证和评价,比较客观,符合实际。该书概念界定清楚,符合人口学规范,集历史人口变动资料性、人口学分析科学性于一体,梳理出北京人口的来龙去脉,有不少具有创新意义的独立见解。”北京大学城市与环境学院教授韩光辉先生评价:“北京历史上的人口问题,一直是学术界感到困惑和棘手的问题,《北京人口史》选取这一难度较大课题,进行深入细致的研究,取得了既具有重要学术价值,又具有现实意义的丰硕成果。该书检索并梳理了大量古代区域文献史料和现代研究成果,全面充分地综述了北京人口研究学术史,为深入研究做好了铺垫,显示了扎实的文献功底。”