

【社会经济史研究】

# 国际视域下的 中国东北首个约开口岸牛庄(营口)研究

赵欣

**【摘要】**牛庄是中国东北首个约开口岸,而1861年英国却以营口假牛庄之名开埠,从此营口变为国际条约体系中的牛庄。开埠后,牛庄(营口)在各国贸易的拉动下,一跃成为整个东北唯一的国际贸易中心,同时也变成了近代东北亚地缘政治经济纷争的策源地。20世纪初,牛庄(营口)因大连的崛起而式微。牛庄(营口的)起落既反映了航运条件与港口腹地的共振关系,也折射出东北亚国际战略布局源于经济又先于经济考量的时代特征。

**【关键词】**近代;牛庄(营口);条约港;地缘政治

**【作者简介】**赵欣,吉林师范大学历史文化学院教授,英国伦敦大学亚非学院博士后,主要研究方向为历史地理,中外关系史(四平 136000)。

**【原文出处】**《历史教学》(津),2017.20.24~32

**【基金项目】**本文为国家社会科学基金一般项目“国际地缘政治视角下的近代中国东北界河研究”(项目编号:17BZS106)阶段性成果。

1858年,中英《天津条约》约定增开牛庄(Newchwang)、登州等10处通商口岸。1861年,实际开埠地却被英国改设在地处辽河入海口附近的营口,<sup>①</sup>国际上从英国称营口为牛庄。对此,国内学者已多有论述。<sup>②</sup>然而,出于多种因素,国内外学界对牛庄(营口)这一曾在国际政治、经济史上产生过重要影响的中国东北首个约开口岸关注不足,本文试正之。

## 一、英国缘何选择牛庄(营口)开埠

英国之所以选择牛庄开埠,是应其贸易需求和东北亚战略布局而定。地处辽东湾的牛庄(营口)虽不是十分理想的港口,但因其地理位置显要、有相对成熟的腹地而入选。

营口港的内河航线主要是辽河,在陆路交通极不发达的中国东北腹地上,其交通优势十分明显。

辽河计有两源,南源为河北省平泉县的光头山,北源为内蒙古自治区克什克腾旗西南的白岔山。辽河流经之地多为平原、沙丘,河水携带泥沙较大,受泥沙沉积等自然因素影响,辽河入海口数度下移。600多年以前,“大辽河<sup>③</sup>入海埠头,初设于牛庄”。<sup>④</sup>牛庄<sup>⑤</sup>在明初称牛庄驿,又称牛家庄,是山海关至辽东的重要驿站,亦是辽河入海口的主要码头,明初辽东驻军卫所的粮饷漕运多由牛庄码头接卸。茅元仪《武备志》卷141、陈组绶《皇明职方地图》(卷下)皆有从牛庄港出扬子江开洋,至“梁房口,入三岔河,收牛壮(庄)码头泊”等记载。<sup>⑥</sup>牛庄亦是清政府辽东海运的首开港,通称三岔口,为东北与内地联系的一大港。康熙年间,辽河在牛庄西北折而西南入海,故商货于牛庄“乘舟渡海”。<sup>⑦</sup>依托辽河腹地丰富的资源与渤海

湾的便利条件,牛庄与江浙、闽南沿海地区建立了私营性质的贸易往来关系,“辽左海禁即弛,百货云集。海艘自闽中十余日即抵牛庄。一切海货,有更贱于江、浙者”。<sup>⑧</sup>乾隆初,因泥沙淤塞,港口下移至今营口北40里之白蒿沟(又称泉娘庙),时“为繁盛之口岸,南北商船麇集于此,奉省土产由是通往天津、山东、上海等处,市肆林立,人民殷富”。<sup>⑨</sup>道光初,海船渐弃牛庄白蒿沟,主要改泊于没沟营(营口)、田庄台。<sup>⑩</sup>不久,大船又下移至距田庄台五里的隆台亭。至19世纪中叶,牛庄已无法停靠大型货船。<sup>⑪</sup>清政府的官方采购点也改至营口港。<sup>⑫</sup>至咸丰时,营口港私营贸易十分繁荣,“奉天没沟营、田庄台等处为商贾辐辏之地,船只来往向有规费”。<sup>⑬</sup>由此可见,辽河航道的自然淤塞速度较快,并非理想的海港分支水系,但因其地处辽南,腹地移民较多,潜在市场相对成熟。因此,尽管辽河港口一移再移,而货商形影附,登陆之后仍“以牛计为市场”,仍按旧习泛称辽河港口为牛庄港,这应是英国将营口港误记为牛庄的主因,同时也充分说明在港口腹地陆路交通体系未形成时期,内河航运是海港极其重要的支撑体系。

再者,对比中英史料,可以发现早在《天津条约》之前英国就将营口误记为牛庄,并一直试图打开中国东北的门户。《厦门志》载:“道光十二年三月,有船来厦门,船主曰胡夏米;求通市,不许……后又驶至浙江、江苏、山东、奉天、高丽求市,皆不许。”<sup>⑭</sup>另据《营口县志》载:“清道光十一年(1831年),曾有英国政府官员高特莱夫乘海船到过辽东湾,发现辽河口一带往来帆船甚多,贸易兴盛,出口物资主要为‘豆类与药材’。所以他们深知东北特产丰富,垂涎已久,并知东北辽东湾贸易港口为牛庄,才提出牛庄开港的要求。”<sup>⑮</sup>再据英方史料可印证,道光十二年前来的胡夏米应指英东印度公司总监林赛(Hugh Hamilton Lindsay),胡夏米是其化名。“高特莱夫”则指德籍传教士郭实猎(Karl Friedrich August Gützlaff)。当时,清政府只限广州一口通商,远不能满足工业革命后英国的海外市场需求。基于此,英东印度公司想在中

国北方另辟口岸,因而从1831年开始,沿海北上,相继在厦门、福州、宁波、上海、朝鲜与琉球等地展开了一系列带有政治、外交和商业色彩的探查活动。而其所探查的港口,除后者外,皆成为《南京条约》五口通商之首选。<sup>⑯</sup>这足以证明英国东印度公司的早期探查对本国政府决策的重要作用。1831年9月,郭实猎与英国人亨特(Hunter)、道逊上尉(Capt.Dawson)等乘船北上辽东湾,重点考察了锦州和锦州港。<sup>⑰</sup>1832年2月27日,郭实猎陪同林赛、里斯船长(Capt.Rees)乘“阿美士德号”(Lord Amherst)商船再度北上,主要目的是“探查适合开展国际贸易的港口,除了万不得已的自卫外不得使用武力,而是要尽一切可能来调和与当地人的关系,目的是想在当地建立永久性的贸易基地”。<sup>⑱</sup>同年10月20日,郭实猎搭乘鸦片商查顿的商业快船“气精号”(Sylph)再次北上。11月末至12月初到达辽东湾,“考察了牛庄辽河入海口和锦州附近的水域”。<sup>⑲</sup>经过三次考察,郭实猎认为“满洲是一个充满希望的地方”。<sup>⑳</sup>由此可以推定,英国早在1830年代就将营口误记为牛庄,并将其列入开港计划之中。

从国际方面考量,英国坚持牛庄开埠的另一重要动因是想以牛庄为据点,一方面防止俄国势力南下,侵扰其在北京和长江三角区已确立的优势地位;另一方面想与俄国竞争中国东北成熟的腹地资源,打破俄之垄断。实际上,英俄对抗始于俄国对出海口的探寻。从17世纪起,俄国就在为出海口博弈。沙皇向黑龙江挺进受阻后,开辟了从堪察加越阿留申群岛至美洲的航路,同时还坚持向黑海扩张,企图占领海峡和君士坦丁堡,但却屡遭英国阻挠。为此,俄国曾多次试图利用其在太平洋沿岸的优势来牵制英国。1780年北美独立战争期间俄国采取武装中立政策,并竭尽全力削弱英国的海上威力亦缘于此。而“英国在北美洲失去了相当大的一部分殖民地,并因此加紧向西北扩张,这就使太平洋沿岸与近东及亚洲市场一起,成了英俄矛盾新的策源地”。<sup>㉑</sup>从19世纪40年代起,沙俄趁奥斯曼帝国衰落之季夺取了黑海海峡,将势力扩大到巴尔干半岛。而1853年的

克里米亚战争使英国与俄国为争夺巴尔干半岛开始正面交锋,战火一度燃到了东北亚海域。时俄军早在西伯利亚总督穆拉维耶夫的率领下将黑龙江河口、堪察加半岛等战略要地据为己有。据此,穆拉维耶夫指挥俄远征队沿黑龙江而下,通过太平洋向俄国舰队提供补给。<sup>②</sup>英法联军对东北亚水域所知甚少,虽实力远胜于俄军,却因不熟悉地形而被迫撤出。<sup>③</sup>俄国虽在东北亚海域分战场取胜,却丧失了黑海的驻军权,不得已再度转向黑龙江水域。<sup>④</sup>1858年始,俄国通过条约侵吞了中国黑龙江以北、乌苏里江以东(包括库页岛、海参崴在内)100多万平方公里领土。面对俄国在中国东北的嚣张态势,英国多次派军舰前往东北亚水域打探。1854年,英国皇家地理学会会员托玛斯·阿特金森(Thomas Wiltam Atkinson)赴东北亚搜集情报。他认为“俄国在黑龙江殖民的重要性对俄国而言是至关重要的。就像德国人所说的那样,是世界强国的标志。(占领黑龙江后)其海军就可以从界于波罗的海和黑海的陆地封锁中释放出来。俄国在中国和日本的北海中占据了主导地位,使这些领土与世界其他地域联系得越来越紧密”;<sup>⑤</sup>1855年4月7日,时、任香港皇家工程师指挥的卫廷汉姆上尉(Bernard Whittingham)从香港出发随舰队耗时6个月考察了日本海、鞑靼湾、鄂霍茨克海、日本、萨哈林岛和俄军驻地阿沿等地;1857年8月9日,英将特朗森一行乘军舰“巴罗库塔号”(Barracoutta)到辽东湾考察。这些考察者所反馈的信息对英国在第二次鸦片战争时挺进大连,并在战争结束后力主开放牛庄等决策皆有重大干系。另据《清实录》载,英商船在《天津条约》前夕也多次到访营口,“谕军机大臣等:前据玉明等奏,没沟营河口有夷船停泊”。<sup>⑥</sup>这些事实说明,英国在距离中国首都较近、兼具相对成熟腹地的牛庄(营口)开埠是其经过多次实地探查后的刻意行为,而营口取代牛庄不过是早期考察者不熟悉港口名称变迁而发生的一个小插曲。这一点从英国学者对营口和牛庄的介绍中也可印证:“营口位于辽河口,通常被欧洲人叫做牛庄,但这是错误的,因为(真正的)牛庄位于营口辽河上游30余英里处。牛

庄与营口之间还有一个港口叫田庄台,该地至1873年一直是驳船的卸货地,但没有外国船造访营口港以外地区。额尔金公爵将营口命名为Ying-tzū,签订《天津条约》时就用该名。营口位于辽河左岸,距辽河口8英里,发展迅速,居民6万人。”<sup>⑦</sup>“不要把牛庄港混同于旧牛庄城,牛庄城据说原来在海边,但现在是一个并不重要的、离海边30英里的内陆城镇……其港口已迁至营口。”<sup>⑧</sup>

营口代牛庄开埠后,英国驻牛庄首任领事密迪乐将领事馆从海城的牛庄镇迁至没沟营三义庙(今营口市站前中兴里附近)。不久,法国、瑞典、日本、挪威、荷兰、美国、俄国、德国等皆相继在营口设领。因为修改国际条约比较困难,所以英国领事在往来书信和文件中皆称营口为牛庄,其他国家亦从之。当时西方也有一些学者坚持用“营口港”之称,如“大豆及其粗加工商品——豆饼和豆油都沿着辽河被运至Ying-tzū”。<sup>⑨</sup>英国选择营口的过程充分体现了腹地支撑重于港口的自然条件,而港口的战略地位又胜于贸易机遇的时代特征。

## 二、从英文史料看牛庄(营口)国际贸易之影响

牛庄(下文皆指营口)一经开埠,便有外国船只驶入贸易,辽南地区丰富的自然资源激发了西方人对辽河口岸及其腹地的浓厚兴趣。“在辽河口的湿地上,有成千上万只野鹅、野鸭、兔子、野鸡、鹌、杓鹌、水鸭在春秋时节栖息。野兔、孔雀、鹧鸪、鹌、杓鹌、麻鹌、大鸨、金千鸟等动物的数量数不胜数,鹿和其他几种羚羊类的动物以及老虎等在吉林和黑龙江地区都可以觅到。所有流向北部阿穆尔河的河流中都有大量的鱼。”<sup>⑩</sup>吉林境内到处都是鱼,松花江盛产鲑鱼,还有海岸鳕鱼、鲈鱼、鲑鱼、银鱼、大虾、小虾以及各种各样的其他鱼类……水果有葡萄、梨、西伯利亚红海棠、胡桃及一些不同种类的李子和桔子。”<sup>⑪</sup>受此影响,前来牛庄港贸易的外国商船不断增加。为提高港口的吞吐量,牛庄港沿河新设码头50余处,英国人把持的新式海关(首任税务司为英人捷马吉)——东海关<sup>⑫</sup>亦应运而生。东海关专司征收轮船进出口税,管辖港口轮船停泊区及周围50里内贸易口岸的

海关事务。英国人把持的新式海关廉洁高效,统计数据和相关资料保存得较完整,为学者从国际视角审视牛庄港的变迁提供了珍贵的史料。<sup>③</sup>

牛庄开埠初期,正值俄国侵吞中国东北边疆大面积领土之季,清政府为绝外患,开始移民实边。而牛庄港水路运输能力的加强为关内移民提供了方便的水上通道,大量的季节性移民流入中国东北,为牛庄港口、腹地的开发提供了充足的人力支持。东北区域社会经济在牛庄与国际社会贸易的拉动下迅速提升,其国际影响力亦不断提高,这一点从西方人对中国牛庄的相关研究中可以佐证:

首先,牛庄开埠促进了区域社会移民群的形成,带动了东北从传统农业经济向商品经济的转型,加速了交通网络的形成,使辽南地区迅速致富。“贫穷,从实际意义上讲,几乎是没听过的,除非在贫困或洪灾的时候。事实上,每年春天大量工人从其他省份来到牛庄,一直工作到港口要关闭的时候再回家,所以那里不乏用工雇主。”<sup>④</sup>新型农业、工业的雇佣关系改变了东北传统的自给自足的自然经济模式。而季节性的商贩也为东北农民提供了从商经验。虽然牛庄每年近4个月的封冻期内国内和国际航线受阻,但冰冻给腹地货物的积聚和陆路运输提供了良机。<sup>⑤</sup>“每年牛庄港封冻前的12月初,有5000余名从山东来的小商贩在牛庄登陆,之后在满洲一直待到3月末。”<sup>⑥</sup>1890年,据摩尔根委员会的牛庄贸易报告显示:“在结冰前的100天内,进入牛庄的马车有547辆,由2340匹牲畜拉着,主要是骡子和马,共运进约100000吨货物,回程时这些马车多数都满载着进口货物。”<sup>⑦</sup>客观地讲,当时流入牛庄的进口货物

多在上海登陆后再经海路转运至牛庄,以棉布、羊毛、铁、杂货及鸦片为主。牛庄海关亦对每年的进口商品做了统计,如“1885年,美国有102000匹斜纹布进口,英国有9000匹;美国进口187999匹平布,而英国只有20000匹。1886年的报告也是如此:英国的T布,已降到了28215匹”。<sup>⑧</sup>然而,一些有识之士却质疑牛庄海关数据的准确性,并亲往口岸实地调查,发现“大量的斜纹布的确是英国产的。这些布以小捆的包装方式到港,绑着像美国布捆那样的绳子,被按照美国货来计算”。<sup>⑨</sup>事实上,“1886至1887年,美国应本土人的要求,不再出口重新组合物布制品到中国”。<sup>⑩</sup>由此可证,牛庄的海关数据在国别分配上存在误读,但经东海关的进口总额应是可信的。而英国人统计的海关数据尚未包含经牛庄西海关入港的大量驳船。这些驳船由山东、天津等地出发,经西海关运进糖、丝、宣纸、大米、药、卷烟、夏布等货物。从此可知,拥有国际和国内双向进出口渠道的牛庄在西方人的持续关注下渐入佳境,成为当时中国东北唯一的国际贸易大港。

牛庄港的繁荣促使清政府加快了港口与陆路交通线高效衔接的步伐,同时也激起了俄国的觊觎。19世纪90年代末,清政府与俄国同时从南北双向向牛庄铺设铁路。1899年,中东铁路“南满支线”修至牛庄,1900年京奉线的沟帮子至牛庄通车。铁路与航运的有效衔接一度使牛庄的进出口贸易空前繁荣,进一步推动了牛庄港国际贸易的发展。牛庄港在开通了上海、烟台、天津等多条国内直航航线的基础上,续开了至日本、英国、德国、法国、美国等多条国际航线。港口的吞吐能力和通航频率亦在不

表1

牛庄海关进入船只及吨数统计表

年份	轮船数	帆船数	载货量(吨)	英国船%	德国船%
1871	16	203	65933	38.6	37.6
1881	114	218	159098	57.3	29.28
1891	372	61	334709	58	28

资料来源:据 A. R. Agassiz, *Our Commercial Relations with Chinese Manchuria*, *The Geographical Journal*, Vol. 4, No. 6(Dec., 1894), pp. 534 ~ 556 整理。

断攀升,在19世纪末至20世纪初达到了峰值,“1894年牛庄港进口货物总值约733586镑,棉花进口额为1122174镑,英国占346995镑,英属印度和其他殖民地为570766镑,美国为453914镑。总计为1515170镑”。<sup>①</sup>可见,英国一直占据着对牛庄进口贸易的大宗,美国后来居上,占牛庄贸易总额的50%强,<sup>②</sup>“1897年对外贸易额为900万两,1904年骤增至1700万两”。<sup>③</sup>至1910年代,牛庄港进口商品来源仍以英美为主。日据南满后,这种情况发生改变,1916年,“牛庄港吞吐货物总量的45%来自日本,32.5%来自英国,15.5%来自国内,其他国家所占比重很少。进口商品约1534945镑,本土商品为1136200镑,同年出口商品2349582镑”。<sup>④</sup>1919年,牛庄与日本的通航次数更加频繁,“牛庄至日本的邮船每周都航至下关、神户和大阪”。<sup>⑤</sup>

其次,牛庄的国际贸易调整了中国东北传统的种植结构,加快了东北国际贸易的多元化进程。牛庄开埠前,营口地区的鸦片走私情况十分严重,常有外国船只混入。“近来兵民沾染恶习。吸食鸦片。其沿海地面,如锦城之天桥厂、海城县之没沟营田庄台、盖平县之连云岛、金州之貔子窝、岫岩厅之大孤山、数处海口为山东江浙闽广各省海船停泊之所,明易货物暗销烟土。”<sup>⑥</sup>“夷船由上海北驶,或扰及牛庄并沿海各口。当经谕令玉明等体察各海口情形。”<sup>⑦</sup>开埠之初,大量的西方商船携鸦片涌入。在他们看来,牛庄港地处东北亚一隅,港口初开,管理上存在诸多漏洞,有机可乘。“辽东省对我们而言至关重要,我们的一些船只在已开放的牛庄那里从事海疆贸易。该地主要的出口商品是鸦片。”<sup>⑧</sup>受鸦片暴利驱使,辽南、吉林、黑龙江等地大量种植鸦片,一段时期内,东三省已开垦的土地约一半或三分之二都被种上了罂粟。<sup>⑨</sup>“松花江下游,从三姓至黑龙江的移民主要受鸦片种植的诱惑,当地普遍证实,远胜于轮船通航地……富锦,松花江边上、三姓下游最大的城镇,几年内就从一个赫哲人的小村子发展成一个人口逾10万的大镇,主因是其为一个大的罂粟种植区。”<sup>⑩</sup>据西方人统计,“满洲鸦片的产量仅次于印度,

只需改进一下固化和制造鸦片的方法就足以和印度鸦片相提并论”。<sup>⑪</sup>鸦片暴利提高了轮船的航行频率,而轮船的增加又使谷物和大豆的生产有利可图。19世纪80年代后,鸦片在进步人士的呼吁下,才真正成为国际社会和国内政府厉行禁止的商品。“如果从现在开始,英国政府通告所有的印度商人不许将鸦片带入中国,既不允许种植也不允许运输鸦片,那么中国政府将会立即遵从,完全禁止种植和吸食鸦片”。<sup>⑫</sup>最终,鸦片贸易在内外双重压力下走向衰落,“光绪六年(1880年)以后,牛庄港鸦片进口量明显下降,进口鸦片只有1194担,价值65.9万海关两。光绪七年(1881年)进口454担,价值22.4万海关两,占进口贸易额的14.6%。光绪八年鸦片进口额降至12%”。<sup>⑬</sup>

鸦片贸易衰落后,中国东北的永久性移民利用相对成熟的国际航运体系,应国际贸易需求而调整了种植结构,大豆、谷物等农作物和经济作物种植量不断增加,各种养殖业、畜牧业蓬勃发展。牛庄港出口贸易开始以粮食和地方土特产品为大宗,输出的货物按不同地域的需求被运往世界各地,中国东北的土特产渐被中国南方和西方国家所认同。“哈尔滨开始大量种植小麦。河流里挤满了许多最优良品种的鱼,包括鲑鱼和鲟鱼,更东部的地区有野生的蜜蜂生产大量的优质蜂蜜。”<sup>⑭</sup>“满洲药材丰富,除人参外,至少还有60种药材出口,几乎全是草药和树皮。杂货有猪鬃、麝香、甘草、薏米、蓖麻油、马鬃、玉石和许多其他杂货。满洲还有大量支线贸易未被海关计算在内。如大量的舢板贸易……”<sup>⑮</sup>“猪肉多又便宜,好牛肉和羊肉也不少。山羊肉是仅次于猪肉的最受欢迎的肉。因满洲到处都是山羊。”<sup>⑯</sup>据海关记录,农畜产品逐渐在19世纪90年代成为牛庄港出口的主流商品。“一石高粱(133磅)为4先令,即每吨3镑6先令。占据出口量1/6的小米是每吨4镑。1891年,牛庄出口高粱44056吨,价值145385镑;出口小米8811吨,价值35244镑。单是轮船运输的粮食总额为180629镑,各种货物的总值为402827镑。”<sup>⑰</sup>“1891年进出牛庄的舢板有1662艘,其中843艘赴天津,287艘赴山

东,532艘是赴更远的南方。天津货物运输量每艘约35吨,合计29505吨。山东舢板载重约为5740吨。远赴上海、宁波、福州和澳门及其他一些非条约港口者有42560吨,所有舢板合计载重有77805吨。”<sup>⑧</sup>出

口的土特产主要有高粱、小米、大豆、豆饼、烧酒、药材、咸鱼和豆油。“除了丝、人参和鹿茸外,舢板的货物种类几乎等同于远洋轮船。运往南方的货物总量为42560吨,价值约为222198镑。”<sup>⑨</sup>

表2 1891年货物出口价值分类表<sup>⑩</sup>

货物品名	质量分类	数量	价值(镑、先令)	备注
大豆	吨	247472	940983	
豆饼	吨	182372	569364	
柞蚕丝	价值	-	173928	包括蚕茧和废品
豆油	吨	5536	80474	
兽皮	张	636315	52546	原皮、碎皮、皮垫
人参(朝鲜)	磅	15492	45553	包括种植和野生
人参(满洲)	磅	106652	38114	
Samshu	加仑	305000	17631	
鹿茸	价值	-	16991	老/嫩
药材	价值	-	13931	
大虾、小虾(干)	吨	863	11932	
瓜籽	价值	-	10246	
杂货	价值	-	47674	
合计			2019367	

资料来源:据 A. R. Agassiz,“Our Commercial Relations with Chinese Manchuria”, The Geographical Journal, Vol. 4, No. 6(Dec., 1894), pp. 534 ~ 556整理。

最后,牛庄港带动了周边港口的发展和繁荣,致使大连最终反超牛庄。牛庄发达的国际国内贸易条件必然会为周边港口创造机会,许多商船因牛庄港繁忙,或为避税而改在他处装卸货物,周边地区港口的贸易实现了同质化发展。“在整个满洲的海岸线上,锦州、抚顺、貔子窝和大孤山等一些港口经常有当地的船只造访,有些地方只能容邻近省份的小船进出,或作为过往船只的避风港。这些港口的本土贸易额几乎等同于牛庄。锦州的贸易总额为300000

镑,抚顺和貔子窝的贸易总额为200000镑、150000镑,大孤山为350000镑。因而满洲的贸易总额加起来可达1652827镑。还不包括三姓至哈巴罗夫斯克(伯力),吉林至北京的陆路贸易。每年春天松花江开河后,大量的粮食都从三姓运出,至哈巴罗夫斯克卸货后装载一些进口的外国货返航……铁路通车后,把活性运到远方市场成为可能。1891年,牛庄总出口额为3672194镑。”<sup>⑩</sup>虽然周边港口的共荣分化了牛庄港的贸易份额,但整体上促进了区域社会的开发,

提高了中国东北的国际影响力。一位在牛庄、大连实地考察过的西方学者说：“满洲已站在了我们最古老的殖民地——纽芬兰的前头。作为一个工业品的重要进口地，在未来的20年里，将会超过欧洲的土耳其、哥伦比亚共和国以及英属圭亚那。”<sup>⑥</sup>中东铁路全线竣工后，大连港以其常年不封冻的天然优势和腹地陆路交通的便捷性异军突起，而辽河河道的不断淤塞、冬季冰封等客观条件限制的牛庄港开始于20世纪初由盛转衰，“大连可全年对外通航，可以从这里驶往世界各地。美国东方贸易公司常年都可以把货物直接运抵大连，而不像以往一样先运抵上海，再转至牛庄。牛庄港有4个月不通航，成本高，不便捷。对日本而言，大连的位置比牛庄更方便，不久的将来，大连就会占有满洲一半的贸易份额”。<sup>⑦</sup>然而，一些英国人仍坚持牛庄港的前景是乐观的，“牛庄作为港口和贸易中心的位置虽然遭到了来自大连和中国与满洲至华北铁路的竞争，但是该地仍然，而且一定会以其在辽河上的位置保持着一种特定的贸易份额，该位置会使其成为富饶的辽河盆地的中心”。<sup>⑧</sup>为此，英国商会等组织还多次到访牛庄，尝试改善港口的自然条件和人为干扰因素，恢复其昔日繁荣。英商会亚洲汽油公司经理罗伯森(Mr. Robertson)曾对到访的英商会负责人说：“阁下对牛庄的访问无疑对改善该地的方案产生了巨大的影响。这不仅惠及中国人民，也会对所有外国人有利。我们在此居住多年获利颇丰，深知其衰落的原因，因此冒险抓住这个机会在阁下面前陈述该港的实情及限制其发展的障碍。首要问题是疏浚辽河。这里的外国社区最近多次讨论此事，如果这个问题不解决，牛庄就不可能成为国际大港。”<sup>⑨</sup>日俄战争后，旅顺军港的战略位置更加令人瞩目，日本刻意发展大连，不断降低关税和运费，“从牛庄运至沈阳及其他地点的税率高于大连运至同样地点的税率”。<sup>⑩</sup>国际贸易中心因此移至大连。但在英国等西方国家的努力下，牛庄港在很长一段时间内仍维持了良好的贸易份额，“1912年为1700万两，1917年跌至780万两，1923年至1400万两上下，1925年激增至2290万两，1926年又跌至

1600万两”。<sup>⑪</sup>

### 三、从东北亚地缘纷争看牛庄港的国际战略地位

牛庄港在近代东北亚国际纷争中占有重要位置。在西方人眼中，牛庄的战略位置远胜于其商业价值，“牛庄是幅员辽阔、物产丰富的中国东北通向外部的唯一港口，也是去年刚刚竣工的西伯利亚大铁路延长线(牛庄至山海关)上的终点，其重要性自不待言”。<sup>⑫</sup>确实，牛庄港对近代东北亚国际关系和地缘政治产生了重要影响。具体而言：

其一，牛庄港是19世纪英俄远东博弈的竞技场和争夺焦点。如前所述，英国人选择牛庄的主要目的是至少要将俄国限定在中国东北。而当俄国获得了中东铁路的修筑权后，英国最担心的就是俄国会将铁路线继续南延，直抵津京，进而南下入侵英国苦心经营的长三角势力圈。为此，英政府走出了限制俄国的最重要的一步棋，即获得山海关至牛庄延长线的铁路修筑权，将英国势力楔入中国东北。俄国同样十分重视牛庄，其主持的中东铁路支线最早的开建点就设在牛庄。之所以如此做，主因是地形复杂的辽东半岛的铁路建设面临着多项打通隧道、架设桥梁的艰巨工程，而牛庄支线可以成为临时运输线，实现南北双向工程的同时推进，来自日本和俄国的钢轨可由轮船运抵牛庄，再用畜力车运往铺设点。<sup>⑬</sup>此外，牛庄港还能运送来自山东等地的打通隧道和架桥的华工。“俄国的目标首先是建造哈尔滨和海参崴之间的交通线，其次是建造哈尔滨和旅顺港之间的铁路。因此，在这些铁路段中，南向建造工作要比北向建造工作推进得快。去年早期，建造工作从4个点同时开工，即海参崴、亚瑟港、牛庄和哈尔滨。”<sup>⑭</sup>俄国借此全力建造牛庄至沈阳的铁路，同时派重兵把守关键站点。<sup>⑮</sup>1899年5月6日，第一辆运送铁路建设物资的小火车开至大石桥，<sup>⑯</sup>标志着该支线具备了以路养路的能力，从而加快了中东铁路的铺设进度：10月23日，大连与牛庄铁路正式通车；1900年4月，旅顺港至大房身之间的铁路通车。而英国则坚持获得了山海关至牛庄铁路线的修筑权，对英国而言，在“满洲获得的这项权利是对俄国插手京汉铁

路的最有力的回击”，<sup>③</sup>促成了1899年4月29日英俄协定的签署，两国以牛庄为节点达成了对华南北铁路线的分割：“除牛庄—山海关线外，英国不在长城以北筹建铁路或获得特权，俄国不在长江地区筹建铁路或寻找特权。山海关至牛庄铁路指挥仍由英国人担任，路权属中国，铁路不会让与任何别国。”<sup>④</sup>然而，俄国签署《英俄协定》的真正目的是想把英国势力排除到关外，不但处处阻挠其修铁路，还勒令清政府允许其建设一条山海关至牛庄的平行线，而英国根据英俄协定不能有任何反对意见。<sup>⑤</sup>

甲午战争开始后，英、日、俄三国针对牛庄海关进行了多次争夺。日本攻陷牛庄并欲占领海关，时任英国牛庄领事的霍斯(Alexander Hoise)“吃晚饭时得知日本指挥官将至，立即命令升起英国国旗，穿上制服，以英女王的名义按正式的外交礼仪接待了日本军官。直言英国驻牛庄海关登记在中国海关总税务司赫德名下，是英国财产，不能交与任何其他国家”。<sup>⑥</sup>日本从大局着想，未敢强夺。1900年8月4日，俄军在“庚子之乱”中以保护牛庄为名侵占了该地，并在海关官邸升起了本国国旗，霸占了海关。英考察者苛责本国政府无能，“霍斯若在，俄国将不可能升起国旗，也不可能对条约港进行独裁管理”。<sup>⑦</sup>后来，英国提议同在牛庄的英、美、日三国领事联合抗议俄国占领牛庄，逼其退出，但又担心其可能会损害中东铁路或新城大连和牛庄。<sup>⑧</sup>而俄国根本不想交出牛庄，在他们看来，“若把营口归还中国，就等于失陷了一个完整的俄国城市，就等于丧失一个通向满洲的商业上和政治上的重要门户——一个百万富港”。<sup>⑨</sup>日俄战争爆发后，以牛庄为中心的辽东地区又成为日俄战争的主战场，战火波及该地184个村屯，4252户，2万多人遭受战火灾害，死伤150余人。<sup>⑩</sup>

其二，牛庄是西方人考察中国东北的补给站和首发地，也是西方人获取东北亚时政情报、历史地理信息的窗口。牛庄开埠后，便捷的水陆运输和多国领事的入驻使其成为西方考察者的前站。英国率先向牛庄派驻了首任领事密迪乐。密迪乐本人酷爱探险，多次考察辽南地区，为后继者积累了丰富的经

验。在其引导下，以英国皇家地理学会为首的西方学术团体和个人以为牛庄为基地，陆续进入中国东北考察，在地理探险、商机捕捉、军情搜集等方面取得了巨大成就。1861年，英国皇家地理学会派出由在华居住八年的米奇(A.Michie)<sup>⑪</sup>任队长的首支“满洲”考察队在牛庄登陆，受到了时任牛庄领事的密迪乐等人的款待和考察指导。密迪乐曾多次考察辽南，对当地的风土人情颇为了解，因而能给考察者提供必要的建议和补给。在牛庄领事馆的帮助下，米奇顺利完成考察并指出：“满洲的贸易主要受限于资金投入不足、交通欠发达和人口数量少等三大因素。满洲沿岸贸易交通主要依赖于唯一可通航的辽河，然而辽河却欠缺可通航的支流……缺乏良好的公路导致内陆运输成本增加。”<sup>⑫</sup>其后，英国皇家地理学会的威廉臣(Alexander Williamson)、扬哈斯本(Francis Younghusband)、霍斯(Alexander Hoise)等人亦皆从牛庄港登陆并在此休整，之后在领事馆的协助下对中国东北边疆和内陆地区做了细致的考察，搜集了大量有关中国东北的气象、植被、贸易、农业、长白山区的地理环境、东北边疆军情等第一手资料。如1896年6月，英国驻华公使窦纳乐在接到来自牛庄的情报后，立即向总理衙门求证是否存在《中俄密约》，但李鸿章只承认存在铁路协议，别的一概否认。<sup>⑬</sup>事后证明，牛庄的情报是精准且及时的。牛庄因是西方考察者的集散地而成为西方获得“满洲信息”的情报中心，其成果为本国政府调整和制定对华政策及参与东北亚国际竞争起到了重要的参考作用。

其三，牛庄成为西方实业家商业理念的实践地，也是向中国东北播撒西方文明的窗口。随着牛庄港贸易的繁荣，英、法、美、日、俄、瑞典、挪威、荷兰等8国皆在牛庄设领。在本国领事的协助下，许多西方实业进入牛庄创办实业，牛庄成为西方近代工业和金融业的早期试验场。光绪二十一年英商太古洋行在牛庄投资设立机器榨油厂，标志着东北乃至全国新式榨油业的肇始。其后各国实业家陆续在牛庄开办了汽水厂、电气厂、火柴厂、印刷厂、缫丝

厂、烟草厂、玻璃厂、食品厂、砖瓦厂等多家现代化工厂,其中,英美烟草公司与日本的东亚烟草会都设有分厂。<sup>④</sup>这些新工厂引进的工业技术和经营理念带动了整个东北地区工业的现代化进程。工业品的地产业化进一步促进了进出口贸易的繁荣,同时也带动了金融业的发展,牛庄成为东北早期的金融中心之一,当时俄国道胜银行等外国金融机构都在此设有分行。中方有世昌泰、裕生源、丰泰文等多家银炉打造银元,商人“自立市场于天后宫内,每晨各商人入市场,操其盈脯,不复听命于锦市”。<sup>⑤</sup>牛庄私自打造的银元严重扰乱了市场货币体系,冲击了国际贸易市场。“这里的贸易由于缺乏一个标准和稳定的货币体系而承受着巨大的伤害。以被融化的银条为例,这是市场上最恶劣的手段之一。且过境税阻止了货物的自由流通,对所有的商人而言都是一个沉重的负担。”<sup>⑥</sup>后来,中国协会(China Association)协助整治牛庄的金融体系,成立了公议会,打击私造银元,提出在交易中不使用现银,改在从账面上划拨,结算时再使用现银。<sup>⑦</sup>这种非现金交易形式的出现带动了整个东北金融体系的近代化。此外,牛庄因多国人口共处,国际贸易往来频繁而成为中国东北最早的西方文化和科技文明的策源地,较早地建立了爱尔兰教会医院、国际红十字会基地等现代化的公益性机构,为世界和平和人民健康事业做出了重要的贡献。牛庄还最早设立了邮务总局、天主教堂,成为向中国东北内地播撒西方文明的中转站。

#### 注释:

①营口俗称没沟营、母狗营,位于辽河左岸,距辽河口约13公里。

②营口之所以取代牛庄,传统说法是1858年,首任牛庄领事密迪乐(Thomas Meadows)在实地考察后发现辽河牛庄处河道淤塞,且未有繁荣的商业腹地做支撑,而距牛庄45公里的营口水深洋阔,腹地市场成熟,因而指鹿为马,将营口称作牛庄,强行开埠。对此说法,国内学者张士尊、张博等曾据中

文史料予以反驳。张士尊指出牛庄和牛庄港是两个不同的地方,牛庄港是辽河港口的泛称,英国是受此误导才将营口称为牛庄的。张博则提出营口代牛庄开埠是清政府地方官员曾格林沁最先动意的。

③大辽河是指辽河下游,浑河、太子河合流后由三岔河至营口入海口的河段。

④杨伯馨:《沈故》卷2,《辽海丛书》(第1册),沈阳:辽沈出版社,影印本,1985年。

⑤后金天命八年(1623年)牛庄筑城,以往称海州海口为梁房口,清代史籍中每每写作牛庄口。乾隆四十九年(1784年)阿桂等纂修的武英殿本《钦定盛京通志》的地图上也显示牛庄位于辽河口之东的辽东湾上。

⑥徐壮尤:《牛庄港之水运》,中国人民政治协商会议辽宁省海城市委员会文史资料工作委员会编:《海城文史资料》(第1辑),海城:中国人民政治协商会议海城市委员会,1987年,第16页。

⑦(清)阿桂、董诰:《盛京通志》卷4“圣制”条,乾隆四十九年武英殿刻本。

⑧王一元:《辽左见闻录》,转引自范震威:《辽河传》,哈尔滨:黑龙江美术出版社,2014年,第189页。

⑨《盖平县志》“海口”,转引自《奉天通志》卷163“交通三”。

⑩《清宣宗实录》卷316“道光十八年十一月甲寅”条。

⑪张佳余:《近代东北开埠与经济社会发展》,沈阳:辽海出版社,2010年,第76页。

⑫《清宣宗实录》卷63“道光三年壬子”条。

⑬《清文宗实录》卷295“成丰九年辛卯”条。

⑭(清)周凯:《厦门志》卷8,道光十九年刻本。

⑮《营口县志》,1931年影印本。

⑯ Immanuel C. Y. Hsü, “The Secret Mission of the Lord Amherst on The China Coast, 1832”, *Harvard Journal of Asiatic Studies*, Vol. 17, No. 1/2(Jun., 1954), p. 231.

⑰⑱ Karl F. A. Gützlaff, *Journal of three voyages along the coast of China, in 1831, 1832, & 1833*, London: F. Westley and A. H. Davis, 1834, p. 153.

⑲ Karl Gützlaff, *Journal of three voyages along the coast of China, in 1831, 1832, & 1833*, the preface.

⑳ Karl Gützlaff, *Journal of three voyages along the coast of China*, in 1831, 1832, & 1833, p. 424.

㉑〔俄〕C.B. 奥孔:《俄美公司》,俞启骧等译,北京:商务印书馆,1982年,第9~10页。

㉒〔俄〕《穆拉维约夫-阿穆尔斯基伯爵》(第二卷),黑龙江大学外语系、黑龙江省哲学社会科学研究所译,北京:商务印书馆,1974年,第103页。Barry M. Gough, "The Crimean War in the Pacific: British Strategy and Naval Operations", *Military Affairs*, Vol. 37, No. 4(Dec., 1973), pp. 130~136.

㉓ Francis Marx, *Naval, Military, Diplomatic Operations from 1855 to 1861*, London: Robert Hardwicke, 1861, p. 8.

㉔彼得罗巴甫洛夫斯克在因在克里米亚战争时期曾击退英法联军的海军陆战队而驰名于世。纪念这一事件的铁质纪念碑仍矗立在外碇泊场同内港之间的沙洲上。

㉕ *The Edinburgh Review*, October, 1860, No. 228. p. 315; 英国皇家地理学会后来经过比对,怀疑阿特金森的《阿穆尔河》一著有剽窃之嫌,但仍十分推崇其所绘图片和所书日志。——No. 545, BIOGRAPHICAL OR HISTORICAL DATA, Thomas Witlam Atkinson Collection(Record no. 232529), SSC/143, Royle Library. RGS.

㉖《清文宗实录》卷270“咸丰八年戊子”条。

㉗ A. R. Agassiz, *Our Commercial Relations with Chinese Manchuria*, *The Geographical Journal*, Vol. 4, No. 6(Dec., 1894), pp. 534~556.

㉘“Ports, Manchuria”, June, 1919. FO373/43. p. 40, National Archives, London.

㉙ Norman Shaw, *Soya Bean of Manchuria*, 1911, pp. 15~16. 营口市史志办公室编:《营口通史》(第1卷),沈阳:万卷出版公司,2012年。

㉚㉛㉜㉝ A. R. Agassiz, “Our Commercial Relations with Chinese Manchuria”, *The Geographical Journal*, Vol. 4, No. 6(Dec., 1894), pp. 534~556.

㉞1863年,英国人赫德在上海筹办中国新式海关,即海关总税务司署,赫德任海关总税务司。1864年,赫德下令在全国对外通商口岸设海关税务司署,隶于清政府总理各国事务衙门。

㉟目前牛庄海关资料大部分都保存在剑桥大学图书馆。

㊱当时中国东北的公路和铁路系统尚未形成,辽南地势低洼,每逢雨季道路泥泞难行,只有在封冻期内,以畜力为主的交通工具才能发挥效用。

㊲ *Shipping Lines, Manchuria*, June, 1919. FO373/43. p. 42.

㊳㊴㊵ H. E. James, *The Long White Mountain*, London: Longmans, 1888, pp. 173, 174, 174.

㊶ A. P., Agassiz, “Our Commercial Relations with Chinese Manchuria”, pp. 534~556.

㊷ Mary H. Wigus, Sir Claude Mac Donald, *The Open door, and British Informal Empire in China*, Garland Publishing, 1987, p. 26.

㊸吴松弟主编:《中国百年经济拼图 港口城市及其腹地与中国现代化》,济南:山东画报出版社,2006年,第273页。

㊹ *Ports, Manchuria*, June, 1919. FO373/43, p. 40. National Archives.

㊺㊻ *Shipping Lines, Manchuria*, June, 1919. FO373/43., p. 42. National Archives.

㊼《清宣宗实录》卷316“道光十八年甲寅”条。

㊽《清文宗实录》卷272“咸丰八年壬戌”条。

㊾ Sir Mr. S. S. Mander, “our opium with China”, *China Millions*, 1879, p. 117.

㊿ Owen Lattimore, “Chinese Colonization in Manchuria”, *Geographical Review*, Vol. 22, No. 2(Apr. 1932), p. 192.

① Robert T. Turley, “Climatic and Economic Conditions of Northern Manchuria”, *The Geographical Journal*, Vol. 40, No. 1(Jul., 1912), pp. 57~59.

② *China Millions*, 1878, p. 35.

③辽宁省地方志编纂委员会办公室主编,张贵新卷主编:《辽宁省志·对外经济贸易志》,沈阳:辽宁民族出版社,2003年,第227页。

④ Robert T. Turley, “Climatic and Economic Conditions of Northern Manchuria”, *The Geographical Journal*, Vol. 40, No. 1(Jul., 1912), pp. 57~59.

⑤⑥⑦⑧ A. R. Agassiz, “Our Commercial Relations with Chinese Manchuria”, pp. 547, 534~556, 547, 547.

⑨但由于舢板贸易在牛庄的不确定性使这些货物统计数值都无法完全表达真正的出口量。

⑩中国海关是以银两来计算货物价值的。Tael的价值随着银价的起伏而涨跌,每天都有波动。因而无法准确地将这些价值归结为英镑和先令。20年前(1871年),三两多一点等于一英镑,1891年大概四两半等于一英镑。虽然银价缩小,但其购买中国货物的能力几乎没变。本表按四两半兑一英镑来计算出口值。

⑪⑫A. R. Agassiz, "Our Commercial Relations with Chinese Manchuria", pp. 534 ~ 556.

⑬H. J. Whigham, *Manchuria and Korea*, Montana: Kessinger, 1904, p. 12.

⑭Economic Conditions, Manchuria, June, 1919, pp. 60 ~ 561. FO373/43, National Archives.

⑮Yeh Kung Cho, *An Industrial Tour around Manchuria, the office of the high Industrial Commissioner peking China*. 1921, p. 124.

⑯"Manchuria, trade conditions", *Journal of Society of Arts*, Nov. 17, 1905, p. 14.

⑰吴松弟主编:《中国百年经济拼图 港口城市及其腹地与中国现代化》,第273页。

⑱"In Northern China: An Heroic Expedition Difficulties of the Journey," *The Times of India*(1861-current), Nov 2, 1900.

⑲Alexander Hoise, *Manchuria, Its people, Resources, and Recent History*, London: Methuen & Co. 1904, pp. 75 ~ 77.

⑳Memorandum by Mr. C. Bigham on the Progress of the Russian Railway in Manchuria. Sir C. MacDonald to the Marquess of Salisbury. Received Jan. 20, 1900. Peking, Nov. 28, 1899. FO405/91, National Archives.

㉑Consul Hopkins to Sir C. MacDonald Chefoo, Jan. 28,

1899, FO405/85, National Archives.

㉒大石桥市位于营口市的东北部,辽河下游左岸,即国际上所谓的牛庄站。

㉓"On Wednesday Li Hung Chang was dismissed," *The Spectator*, Sep. 10, 1898.

㉔No. 192. Sir C. Scott to Count Mouravieff, St. Petersburg, April 28, 1899. FO405/85, National Archives.

㉕Mary H. Wigus, Sir Claude MacDonald, *The Open Door*, p. 163.

㉖㉗㉘H. J. Whigham, *Manchuria and Korea*, pp. 22, 23, 118.

㉙〔俄〕德米特里·扬契维茨基:《八国联军日记》,许崇信等译,福州:福建人民出版社,1983年,第391页。

㉚《营口市志》(一),北京:中国社会科学出版社,2004年,第65页。

㉛早在1859年,米奇就曾深入到锦州平原进行考察。

㉜A. Michie, "Narrative of a Journey from Tientsin to Moukden in Manchuria in July, 1861", *Journal of the Royal Geographical Society of London*, Vol. 33(1863), p. 165.

㉝MacDonald to Salisbury, No. 6, January 5, 1897, FO405/91, National Archives.

㉞参见吴松弟等著:《港口—腹地与北方的经济变迁 1840-1949》,杭州:浙江大学出版社,2011年,第298页。

㉟《营口县志》(上卷),1930年,第156页。

㊱Yeh Kung Cho, *An Industrial Tour around Manchuria*, p. 124

㊲Minutes of the Meeting of China Committee on Newchwang, April 6, 1898, CHAS/MCP/2, SOAS.