

ZHONGGUO ZAOQI DE
JIAOTONG JINDAIHUA YANJIU 1840—1927



中国早期的交通近代化研究

(1840—1927)

苏生文 著



学林出版社

本书由上海文化发展基金会图书出版专项基金资助出版

ZHONGGUO ZAOQI DE
JIAOTONG JINDAIHUA YANJIU 1840—1927

中国早期的交通近代化研究

(1840—1927)

苏生文 著

学林出版社

图书在版编目(CIP)数据

中国早期的交通近代化研究:1840~1927/苏生文
著. —上海:学林出版社,2014.4
ISBN 978-7-5486-0693-2

I. ①中… II. ①苏… III. ①交通运输史—研
究—中国—1840~1927 IV. ①F512.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 074947 号

中国早期的交通近代化研究(1840—1927)



作 者—— 苏生文
责任编辑—— 解永健
特约编辑—— 王婷玉
封面设计—— 周剑峰

出 版—— 上海世纪出版股份有限公司学林出版社
地址:上海钦州南路81号 电话/传真:64515005
发 行—— 上海世纪出版股份有限公司发行中心
地址:上海福建中路193号 网址:www.ewen.cc
印 刷—— 常熟市东张印刷有限公司
开 本—— 710×1020 1/16
印 张—— 20
字 数—— 41 万
版 次—— 2014 年 4 月第 1 版
印 次—— 2014 年 4 月第 1 次印刷
书 号—— ISBN 978-7-5486-0693-2/K·64
定 价—— 50.00 元

(如发生印刷、装订质量问题,读者可向工厂调换。)

目 录

绪论：交通近代化与晚清民初的中国社会	1
一、交通近代化与城市的兴衰	2
二、交通近代化与近代文明	8
三、近代交通工具与旅行	13
四、近代交通与民生问题	19
五、近代交通工具与移民	28
六、近代交通与中外关系	30

轮运篇

第一章 外轮对中国江海航线的入侵	36
一、中国江海航线上的第一轮混战和“旗昌时代”的降临	37
二、“太古”“怡和”的后来居上和“三分天下”格局的形成	47
三、从“三公司”到“四公司”：甲午战后日本轮运势力的大举侵入	52
四、“瓜分中国”狂潮中的德、法、俄、美、英等国的轮运势力	55
五、第一次世界大战期间及稍后一段时间外轮的变化	63
第二章 走向世界的航路	70
一、中欧航线	71
二、太平洋航线	76
三、中日航线	78
四、一个特殊的出洋群体——契约华工	79
第三章 晚清国人自制轮船的实践	84
一、第一次鸦片战争后国人仿制轮船的尝试	84

二、洋务运动期间“官为主持”制造轮船的实践	86
三、19世纪70年代后兴起的民营小轮制造业	89
第四章 “清查整理”前的轮船招商局	92
一、招商局的成立及其三大促动因素	92
二、从“轮船招商公局”到“轮船招商总局”	100
三、兼并旗昌轮船公司及“三公司”时代的来临	102
四、盛宣怀实际掌控时期及其局外扩张(1885—1902)	104
五、袁世凯与盛宣怀斗法及“商办隶部”时期	107
六、民国初期的“完全商办”	108
第五章 民营轮运业的兴起	112
一、甲午战争前民营轮运业的萌芽	112
二、甲午战争后民营轮运业的兴起	118
三、民国初年民营轮运业的发展	134
第六章 港埠外向与城市重心的转移	145
一、港区的重心由浅水区域向深水区域转移	145
二、城市重心从旧港城转移到了新港市	147
第七章 中国近代水运中的帆、轮消长	151
一、19世纪末以后木帆船基本上退出了远洋航线	151
二、木帆船在沿海和长江中下游航线仍占有一席之地	153
三、木帆船在内河航运中占绝对优势	155
四、木帆船长期存在的原因	157

铁路篇

第八章 从拆除铁路到“毅然兴办”铁路	162
一、吴淞铁路的修筑和拆除	162
二、唐胥铁路：“马拉火车”的奇观	170
三、“铁轨纵横于西苑”：西苑铁路的修建及其示范作用	174
第九章 以北京为中心的铁路网的形成	180
一、京奉铁路及其“支线”和“延长线”	181
二、京汉、粤汉铁路	185

三、正太铁路、同蒲铁路和陇海铁路西段	190
四、京张铁路及其延长线	192
第十章 列强直接经营三铁路的修筑和收回	194
一、“老来失计亲豺虎”——李鸿章、《中俄密约》与中东铁路	194
二、中东铁路的修筑和收回	204
三、胶济铁路的修筑和收回	210
四、滇越铁路的修筑和收回	224
第十一章 清末商办铁路的修筑及其结局	230
一、清末商办铁路兴起的原因	230
二、清末商办铁路的筑路实绩	232
三、清末商办铁路的结局	238
四、对清末商办铁路几个问题的再认识	240
 公路篇	
第十二章 西方筑路技术的引进和中国道路交通近代化的滥觞	262
一、西方近代筑路技术的诞生	262
二、西方近代筑路技术引入租界(或类似租界)	263
三、西方近代筑路技术引入华界	269
四、西方近代筑路技术引入公路建设	272
第十三章 城市交通近代化过程中的几类矛盾	281
一、乡与城	281
二、私与公	283
三、旧与新	284
四、弱与强	286
五、华与洋	288
 主要参考文献	291
 后记	313

绪 论

交通近代化与晚清民初的中国社会

近代交通工具的引进在中国交通史上具有划时代的意义。以机器作动力的火车、轮船代替了以人力、畜力和自然之力为动力的车马和木帆船,大大缩短了时空差距,增加了商品的可及性与鲜活度,使原来因地方荒僻、交通不便而滞留下来的物产能够运出去,变成有价值的商品;大量能够满足人们生活需要的商品也得以运进来,大大丰富人们的生活。近代交通工具方便了人与人之间的交流,加快了信息的流通、知识的传播,并且把人口聚集在城镇、都市之中,促进了人的社会化和生活环境的城市化,促进了近代文明。交通运输的进步给人类带来了前所未有的幸福,以至于有人把近代交通工具与《人权宣言》和《共产党宣言》相提并论,说:“正如整个世界感受到斯蒂芬森的机车、富尔顿的汽船和加特林的机枪的影响一样,它也感受到《独立宣言》、《人权宣言》和《共产党宣言》的影响。”^①孙中山先生对近代交通工具的钟情也是众所周知的。他曾说:“铁路常为国家兴盛之先驱,人民幸福之源泉也。”^②又说:“交通为实业之母,铁道又为交通之母。国家之贫富,可以铁道之多寡定之,地方之苦乐,可以铁道之远近计之。”^③1912年,孙中山主动放弃了临时大总统的职位,一心一意地去实现在中国修筑十万英里铁路的梦想。他在一张平面的中国地图上随意画出一道又一道密如蛛网的铁路线的行为,虽然有几分不切实际,但也非常可爱。笔者以为,孙中山不做大总统而去修铁路,未必是出于无奈,很可能是出于真心——在他的内心深处,真心地认为修十万英里铁路与袁世凯练十万兵同等重要,两者是中国走向富强的最重要的两件事情(后来事态发生变化,这一理想未能实现)。孙中山的胸怀恐怕是一般人所无法理解的。

任何事情都有其相对的一面。就像炸药的发明为人类的开山辟路带来了方

① [美]斯塔夫里阿诺斯《全球通史》(1500年以后的世界),上海社会科学出版社,1999年版,第325页。

② 孙中山《孙中山全集》,第2卷,中华书局,1982年版,第489页。

③ 《孙中山先生之谈话》,《民立报》1912年6月26日。

中国早期的交通近代化研究(1840—1927)

便,但用炸药制造的武器却给人类带来更残酷的伤亡一样,铁路、轮运、公路这些新的交通方式虽然给近代中国人的社会生活带来了极大的方便,但从负面的效果来说,也给中国人带来某些不幸。轮船进入中国是与近代中国不平等条约的签订、通商口岸的开辟相联系的;铁路的开通是与晚清政府大量举借外债、丧失路权相始终的;近代最早的公路又总是在被称为“国中之国”的租界出现的。这些都大大伤害中国人民的感情,伤害中国的国格。除此之外,近代交通工具的使用,必然会使一部分依靠传统运输工具为生的人失业,商路的改变又不可避免地使某些原本繁荣的市镇衰落下来。近代交通工具的快捷和致远,也给瘟疫的传播带来便利。1894年香港瘟疫通过轮船传到上海,^①1910年东北鼠疫和1918年山西鼠疫沿着铁路线快速传播,^②即为典型例子,使人们面临着新的挑战。

一、交通近代化与城市的兴衰

交通近代化促进了近代中国的城市化。中国近代的新兴城市多半都是“因港而兴”或者“因路(矿)而兴”的,前者如青岛、大连,后者如哈尔滨、石家庄、蚌埠等。而那些铁路和水运交会又有较好的交通基础的城市,近代化的进程尤其迅速,如上海、天津、汉口等。一些原本功能单一的中等城市也因铁路增加了活力,如济南、昆明和郑州等。但同时,由于新式交通改变了传统的运输方式和商品流通方向,不可避免地造成一部分本来很繁华的商业重镇走向衰落,如清江浦、朱仙镇、通州等。

中国传统型的城市一般都是政治中心(兼及经济中心,但经济是次要的、居于从属地位的),“没有一个是由于工商业的发展和人口的聚集而逐渐发展演变为城市的”,它们“都是由政府兴建的”,^③而且多半都是远离海洋,如北京、西安、开封、洛阳等(当然也有个别依托海洋且辉煌一时的大城市,如宋元时期的泉州、一口通商时期的广州等)。鸦片战争之后,列强割占了香港,强迫中国开放了通商口岸,19世纪末在“瓜分中国”的狂潮中又强租了几个港湾条件很好的海港。这些新兴口岸城市的特点非常明显,那就是面向大江大洋,与对外贸易的发展息息相关,通过远洋航运被强行纳入世界市场体系,并以铁路、道路或水路通向腹地,与中国的

① 上海档案馆编《工部局董事会会议录》,第11册,上海古籍出版社,2001年版,第641页(1894年7月17日)。

② 参见张大庆《中国近代疾病社会史》,山东教育出版社,2006年版,第149页;侯杰《〈大公报〉与近代中国社会》,南开大学出版社,2006年版,第393—394页;曹树基、李玉尚《鼠疫:战争与和平》,山东画报出版社,2006年版,第224—254页;胡成《试论20世纪初若干恶性传染病蔓延的深层原因》,载郭太风、廖大伟主编《东南社会与中国近代化》,上海古籍出版社,2005年版。

③ 傅筑夫《中国经济史论丛》,上册,三联书店,1980年版,第254页。

内地市场密切地联系在一起。这些新兴城市在近代以异乎寻常的速度发展起来,主导了中国近代经济发展的方向。

旅大地区原来的中心在旅顺口,是中国北洋地位非常重要的军港,但经济地位并不是很重要,居民也不是很多。今大连市的中心地带过去分布着青泥洼等一些散落的小渔村。由于大连港潜在着优质的港口条件,19世纪末俄国强租旅大之后,决定将军港和民用港分开建设,军港仍设旅顺口,而民用港则选在青泥洼一带,并依港建市。经过短短几年的规划和建设,到20世纪初,大连港市建设已初具规模。日俄战争后,战败的俄国被迫把旅大及南满铁路让与日本,日本在俄国原有的规划和设施的基础上继续进行大连港市建设,并于1909年开始实行“大连中心主义”,将原来营口港腹地的货源吸引至大连港集散,使大连港的货物吞吐量迅速赶超营口港,成为东北地区第一大港。^①

青岛所在的胶州湾是个半封闭的天然港湾,地理位置优越,气候宜人,基本上不冻不淤,航道深度在10~40米之间,可以保证大型船舶航行、锚泊和停靠,自然条件得天独厚。但在近代以前,青岛一带并没有形成大的市镇,仅有一些散落的小渔村。1892年,李鸿章调登州镇总兵高章元驻防青岛,开始兴建军港并建成了一些相应的民用设施。1897年,对胶州湾垂涎已久的德国以教案为借口占领了胶州湾,并于次年3月强迫清政府签订了《中德胶澳租界条约》,强租胶州湾99年。不久,德国国会就以异乎寻常的速度通过了拨款500万马克兴建青岛港的决定,随即在青岛设立胶督府,统一筹划兴港建市。经过短短的几年建设,青岛港就成为远东著名的“自由港”。1908年,青岛港的贸易净额超出了烟台,在山东半岛各港中占第一位。^②

与青岛、大连等完全从小渔村发展起来的近代大港不同,天津、上海和汉口这些特大港市,在开埠以前就已经有比较发达的港埠贸易的基础,具备一定的城市规模。但作为这几个城市重要组成部分的港埠都是内向型港埠,港口一般处在江河比较靠近上游的区域(这里的上下游概念只是相对来讲)或者是江河的支流沿岸(小型木帆船对水道的深度要求也相对要低一些,上游区域和支流沿岸足以满足小型木帆船的停泊),而城市的重心——衙署所在地均筑有厚厚的城墙以资守卫,城—市呈现出内向型城市的特征,港—埠呈现出内向型港埠的特征。开埠通商后,为了满足对外贸易大型船舶的停泊需要,殖民者往往在所开口岸离旧城不远且水运条件较好的地方开辟租界,兴建码头,修路造屋,形成新市区,并最终将城市的重

① 邓景福主编《营口港史》,人民交通出版社,1995年版,第96页。

② 安作璋主编《山东通史》,山东人民出版社,1995年版,第610页。

中国早期的交通近代化研究(1840—1927)

心转移到这里,形成所谓的“东方的巴黎”(上海)、“东方的芝加哥”(汉口)等西化的大都市。

铁路“可增加生产,向昔之人为荒僻之区,转瞬或成繁盛之城”。^①由于地理和历史等方面的原因,中国近代化是从沿海和沿(长)江开始的,到19世纪末20世纪初已经发展到了较高的程度了。但广大腹地的发展却相对滞后。19世纪末20世纪初铁路的兴建,使这种发展不平衡的局面随着铁路向内地延伸而逐渐改变。凡是开通铁路的地方,哪怕原来是穷乡僻壤,也能通过铁路与沿海沿江发达地区一线相连,从而发展起来。铁路犹如长龙,每条铁路都有各自的“龙头”,如上海是沪宁铁路的“龙头”,青岛是胶济铁路的“龙头”。“龙头”的经济发展上去了,必然带动“龙身”的经济发展。因为铁路具有强大的运输力,改变着历史形成的原有的商品流通走向,并使新的交通线(铁路线)上一批名不见经传的小集镇、甚至是小村庄,一跃成为生机勃勃的商业城镇乃至大中城市。

东北地区一向是中国铁路网最为密集的地区,“因路而兴”的城市也最多。在修筑铁路之前,东北地区仅有沈阳、吉林、长春以及作为与国内其他地区联系孔道的营口等几个较大的城市。1902年东北人口达到20万的城市只有2个。自从敷设了铁路,经过约四分之一世纪,到了“九一八”前夕的1930年,20万以上人口的城市,增加到了3个(沈阳、长春和哈尔滨)。而增加最多的是3万至10万人口的中等城市,1万至3万人口的小城市和重要集镇,则从20个增加到53个。^②

哈尔滨地区原是由一个小城堡(今西香坊)和散落在松花江畔的若干小村庄秦家岗(今南岗的一部分)、傅家店和埠头(今道里的一部分)等组成,人口很少。据记载,香坊的主人为“烧锅”(造酒)的田家,在田家的周围聚集着200户左右的人家,如果按每户6人计算,也不过有1,200人左右。傅家店到1890年左右才有人居住,1898年中东铁路开筑时才形成村落,人口不过2,000人。而秦家岗在中东铁路修筑时还是“丘陵起伏,草木丛生,茅舍三五”的荒野之地,人口更少。1898年俄人开筑东省铁路后,把哈尔滨地区设为铁路公司机关的所在地,机关工作人员、技术人员、工人、“护路”兵乃至他们的家属纷纷聚集到这里,人口急剧膨胀。1899年哈尔滨常住和流动人口至少在五六万人以上,1903年估计达到10万人。^③这一年,钱单士厘旅行来到哈尔滨,亲眼目睹了这里的景象,并以日记的形式记录了下来:

① 章勃《我国急须完成五大干线意见书》,《南浔铁路月刊》第8卷第1期,“专载”,第1页。

② 宓汝成《帝国主义与中国铁路》,经济管理出版社,2007年版,第471页。

③ 薛连举《哈尔滨人口的变迁》,黑龙江人民出版社,1998年版,第49、53页。

(哈尔滨旧城)予等所栖者名旧哈尔滨(滨),土名香坊,旧为田姓烧锅者所在。五年前,俄铁路公司人欲占为中心起点,乃逐锅主而有其地。予与蕘、李夫人所居,尚是旧址,尚有断垣。烧锅者,满洲境上一大生业。其主必富资财,役人畜,制高粱为酒……锅主既营此大业,每扼要筑垣,如城如隍,以防外侮。垣中亦有街市,群奉锅主为长,俨有自治风气。垣周大者二三十里,视江浙小县邑,有过之而无不及。

(新哈尔滨的中心)秦家冈者,乃久无人迹之地。……俄公司既占香坊为起点,初意亦就香坊经营都会。乃续见(秦家)冈地爽垲,濒江而不患水,尤占形势,于是于冈建都会。今划入界内者一百三十二方华里,已建石屋三百所,尚兴筑不已。盖将以为东方之彼得堡也。兵房已可容四千人,亦兴筑不已。

(铁路工人住地)傅家店者,昔年不过数檐之野屋,近民居约万户,华人谋食于铁路者夜居于此,……闻庚子以前,路工所佣劳动华人不问其为直隶产、为山东产。拳乱以后,禁绝直隶产而专佣山东产(彼不知拳之源于齐鲁间)。此等最下最苦之华工,昼役于路,夜宿于傅家店,彼俄工固列板屋而居于路侧者也。

(集市地)江沿者,沿松花江岸,踞秦家冈三数里,今市廛集处,俄警察局暂设于此。^①

钱单士厘的日记为后人留下了哈尔滨“因路而兴”的珍贵史料。又过了一年,日俄战争爆发,哈尔滨因成为俄国的后方基地而急剧发展,人口一度增至25万,后来有所减少。“十月革命”后,因俄国逃亡者增加,又迎来人口的高峰期。20世纪20年代哈尔滨人口大约维持在30万上下,1932年突破40万,1948年高达70万,^②为东北第一大城市。

在晚清和民国初年,国有铁路是以北京为中心而建的,华北也成为近代中国铁路比较发达的地区,“因路而兴”的城市也不少。

河北石家庄在芦汉铁路和正太铁路修筑以前只是一个小村庄。据光绪朝《获鹿县志》记载,石家庄位于获鹿县城东南35里处,只有“街道六、庙宇六、井泉四”。铁路开通前夕,石家庄的面积不足0.1平方公里,人口不过800余人。1906年和1907年,京汉铁路和正太铁路分别建成通车,两路的交会点就在石家庄。从此,由

① 钱单士厘《癸卯旅行记》,岳麓书社,1985年版,第722—725页。

② 薛连举《哈尔滨人口的变迁》,黑龙江人民出版社,1998年版,第53—58、87页。

中国早期的交通近代化研究(1840—1927)

于人口急剧膨胀,石家庄从一个村庄发展成华北地区的重要城市,一下子就把历史上很有名气的古城正定抛在了后面。到1925年,石家庄的人口由1906年前的600人,激增到33,077人;1933年市区人口达到63,156人;1937年“七七事变”前夕,达到72,100人;1949年新中国成立前夕,发展到18万人。城市的面积也由原来的0.1平方公里,扩展到100多平方公里。^①

河北廊坊本是个小镇,京奉铁路在这里设站后,旅客、货物均集聚于此,繁盛情况超过邻近的安次、武清、永清任何一县;丰台原来并不是个重要的集镇,京汉、京张、京奉三线接轨于此之后,遂成为运输枢纽;新乡是京汉和道清两路的交会点,豫中所产的煤多经此输出,更因它是卫河的终航点,水陆运输交接,使它成为天津、博爱、汉口和北京之间的一个中心地,因此便取代安阳成为豫北的一个最重要城市;清化自从修筑了道清铁路后,成为晋豫间交通要冲与商货集散中心;渤海沿岸的塘沽、唐山,原是一些小村落,京奉铁路通过这两个地方,造成“客货荟萃”“人烟渐密”,进入20世纪,它们已经“居然巨镇”,唐山甚至有“小天津”之称。^②

华东地区的山东省,因修筑了胶济铁路,沿线也有不少小村小镇发展起来。

潍县本是个小县城,自胶济铁路开通后,“在交通上享有种种运输之便利。兼以商民性格机巧,喜于模仿,勇于投资,故商业年有进步。除县城外,坊子、二十里堡、南流、蛤蟆屯、大圩河,皆以接近铁路,顿成商业中心”。^③周村也因胶济铁路通车成为货物集散地而发展起来,山东内地的柞蚕丝集中于周村,然后通过铁路运往青岛;进口的棉布、棉纱也多经此地转运内地。1905年,“输入周村的棉布棉纱,以价格计约有二百万之巨。……以货物价格计,总值当在三十万两内外”。^④

益都县的杨家庄在铁路未通之前只是一个偏僻的小村,本没有商业可言。胶济铁路通车后,“交通便利,营业日盛,村内居民仅六十余户,而大小商号多至二十家……当烟叶上市时外商来此设庄收买者十余家,一时市面繁盛”。^⑤禹城县的张庄在县城西北35里,原是一个“蕞尔小村”,津浦铁路设站于此,“商业渐盛,浸成大镇”。^⑥

① 田伯伏《京汉铁路与石家庄城市的兴起》,《河北大学学报》1997年第2期。

② 宓汝成《帝国主义与中国铁路》,经济管理出版社,2007年版,第477页。

③ 胶济铁路管理委员会编《胶济铁路经济调查报告分编》(1933年,潍县),第3册,胶济铁路管理委员会,1933年编印,第15—16页。

④ 李文治编《中国近代农业史资料》,第1辑,三联书店,1957年版,第483页。

⑤ 胶济铁路管理委员会编《胶济铁路经济调查报告分编》(1933年,益都县),第4册,胶济铁路管理委员会,1933年编印,第15页。

⑥ 胶济铁路管理委员会编《胶济铁路经济调查报告分编》(1933年,禹城县),第6册,胶济铁路管理委员会,1933年编印,第6页。

淮河岸边的蚌埠原是农村集市所在地,叫蚌步集,属凤阳县。随着津浦铁路的建成通车,豫东、皖北的货物大都集散于此,蚌埠日趋繁盛。至20世纪20年代,其取代皖北商业中心临淮关的经济地位,成为淮河流域的一个中心市场,华东内地的一个中等城市。

因地理位置的关系,云南本是很封闭的地方,滇越铁路的开通,很快给云南内地带来了一些近代文明的曙光。老城市昆明商务渐臻繁盛,外县及外省商人接踵而至,人口总量逐年增加。滇越铁路或其支线所经过的一些城镇,如开远、蒙自、个旧、河口、碧色寨等得到较大的发展。

珠江三角洲地区一条重要的民营铁路——新宁铁路是清末在商办铁路的高潮中由台山华侨发起筹建的。在筹备之初,本地士绅余灼就指出:“(新)宁邑滨居海隅,山洋阻隔,舟船不能相通,慌乱时逢上下不能相救……货物往来依然梗塞。”如果修成铁路,则“宁邑六都暨高、雷、廉、琼下四府之谷米、鱼盐、百货,万民运通而无滞阂,邑之民食无虞。”新宁铁路筑成后,不出余灼所料,满足台山人民生活需要的来自外县、外省甚至外国的粮食、副食品、纺织品、日用百货、建筑材料等,通过铁路源源不断地从外地运抵台山,在台山形成了繁荣的消费市场,金银铺号多达50余间,茶楼、饭馆、旅店共有300多家,县城人口迅速发展到了2万多人。除台山县城外,公益、斗山、白沙、水步、冲葵、大江、四九、五十、三合、大塘、沙坦等圩镇就是在铁路开通后发展起来的。这些集镇店铺林立,商业繁盛,茶楼、饭馆、旅馆、百货商店、钱庄票号乃至烟馆、赌馆、妓院一应俱全。^①

与此同时,铁路的开通也改变了中国部分地区传统的商品流通过程和方向,造成了一些城镇的衰落或改变原有的职能。

东北地区在敷设铁路之前,交通路线主要是水路,辽河、松花江是两条主要的运输通道。关内各地与东北的商业往来,主要经辽河出海口营口,溯辽河至郑家屯,然后转陆道,循松花江支流伊通河到扶余(旧称伯都讷),再经松花江北达齐齐哈尔,以及呼兰、阿什河流域。主要陆道有三条:一是由沈阳经吉林达宁古塔(今宁安)或扶余;二是由新民屯经法库门、齐齐哈尔、墨尔根至爱辉;三是由长城的喜峰口经洮南至齐齐哈尔。这些水路和陆道,大致都呈南北走向,平行交流。19世纪末20世纪初,东北地区的铁路开始修建,并形成了中东铁路及其南满支路的“T”字形的格局,并以此两路作为骨干展开,形成完整的铁路运输网络。这个铁路运输网络逐渐改变东北地区原有的交通走向,原由辽河运输的货物多为该路所吸

^① 刘玉遵等《华侨、新宁铁路与台山》,《中山大学学报》1980年第4期。

中国早期的交通近代化研究(1840—1927)

收,辽河水运受到重大的冲击。如郑家屯的农产品原由辽河运输的约占70%,其余的用马车外运。铁路通车后的第一年,马车运输全部绝迹,铁路和水运各占一半。又过了一年,水运比例则急降至3.5%,农产品的外运几乎全部被铁路夺去。^①

河南居黄河流域中部,西以黄河沟通关中平原,北以卫河通向河北平凉,东及东南分别以济、泗、涡、颍、淮等河流与山东、安徽、江苏各省相沟通,西南又以唐河、白河与汉水流域联络。原来华北海岸所产的长芦盐运销河南,河南杂粮运销天津一带,一向属于天津商业圈。京汉铁路通车后,该地区的商品则通过铁路转向武汉,从而纳入了武汉经济圈。涡、颍、淮诸水以及唐、白两河的作用也大半为铁路所取代。黄河的运输几乎也被与之平行的汴洛铁路及其延长线陇海铁路夺去。河南东部的商城、淮阳一带物产,原来多经水运往东,循运河至镇江外运。有了铁路,遂改为西向,由火车转趋汉口。河南原来在中国运输经济上的地位遭到了动摇。^②河南东部的货物集散重地、河南省第一大市场朱仙镇也因铁路的开通、商品流通的改向而衰落。

华东商业巨镇受铁路运输打击最显著的是镇江,其次是清江浦。前者地居长江与运河相交之点,鲁、豫、皖、浙各省商货向来到这里集散。京汉、胶济铁路通车后,货物半往汉口,半往青岛。津浦铁路通车,南京又分占了它的部分商务,镇江乃趋向衰落。清江浦地当淮、运两河的交点,近代以前江南漕船集中于此北运,又是从南方入京的必经之地,向有“江北首府”之称,是历史上的商业重镇。铁路通车之后,很快就失去了旧时的繁盛景象。^③

除此之外,北京与天津之间的运河运输也因铁路而衰落,通州、杨柳青等名镇失去了往日的光芒。处在旧时驿道上的涿县因京汉铁路的修通而趋向衰落。古城正定的地位也因石家庄铁路枢纽的兴起而被取代。

二、交通近代化与近代文明

交通近代化是近代文明的重要标志之一。近代交通工具的引进不仅可以缩短时空差距、方便人们的物质生活,而且可以改变人们的传统习惯和旧的观念,促进精神文明。^④

近代交通工具具有载客量大、空间有限的特点,数十乃至成百上千彼此互不相

^① 宓汝成《帝国主义与中国铁路》,经济管理出版社,2007年版,第467页。

^② 同上,第469页。

^③ 同上,第480页。

^④ 参见李占才《铁路与近代中国民俗的嬗变》,《史学月刊》1996年第1期。

识的人聚集在一个公共的空间内,组成了一个临时的“家庭”,相互帮助,交流信息,从某种意义上说也是生活社会化的一种表现,具有社会学上的意义。而且由于近代交通工具在一般情况下是不分男座、女座的,随着人口流动的加剧、城市化进程的加快以及女性在社会上抛头露面甚至就学就业机会的急剧增加,中国传统社会那种“男主外,女主内”的故态逐渐被打破。女子走向社会,很多情况下必须乘坐近代交通工具,也就难以避免要与男子并肩而坐(甚至在轮船的通铺上比邻而卧)。久而久之,人们对在近代交通工具上男女杂坐的现象也就习以为常,“男女杂坐不以为嫌”,^①“男女之大防”的底线最终在近代交通工具上被突破了。这种突破虽然也可能产生不良的后果——譬如性骚扰,但毕竟意味着社会的进步,因噎废食是行不通的。这种进步虽然是非常隐蔽、不易为人所发现的,但其意义与“社交公开”“男女同学”“男女合演”一样,同样是将传统礼教打开一个缺口,在近代中国观念近代化的进程中,是起了一定作用的。对此,我们没有理由视而不见。

交通近代化呼唤着新的公共秩序的建立。

中国传统社会是乡村社会,即使是城市也与乡村有着千丝万缕的关系。近代以来,随着城市近代化进程的加快,传统的城乡一体模式开始出现了“断裂”和分离。仅就交通状况而言,乡村依然保持着自由自在的状态,而城市的情况则发生了重大变化:人口激增,城市范围扩大;新的交通工具层出不穷,除原来的轿子、马车、手推车之外,又增加了东洋车、西洋马车、电车、汽车、摩托车、自行车等等;道路也从过去的寥寥几条变得七横八纵。由于作为中国现(近)代城市发端的租界多是建立在旧城之外的乡村地带,突然间从田野中矗立起的一片片洋房、修筑起的一条条马路,一下子打破了农民无拘无束的日常生活习惯——开始时他们可能一如从前地随意穿过马路,或挑着粪担慢腾腾地行走在马路中央,或任由散养的家畜在马路上窜来窜去,或在夜里驾车通过马路而不点灯。这样,很容易给交通安全带来隐患。为此,有必要对各种源自乡村的习惯进行规范:其一,禁止家畜上街、上车;其二,车辆夜间行驶必须点灯;第三,不许在街道等公共场所燃放鞭炮、齐呼劳动号子、高声叫卖、大声吆喝牲口,禁止吵闹喧哗、肆意骚扰、酗酒滋事、争吵斗殴,并尽可能减少从车辆发出来的噪音。

在传统城市,市民特别是商户随便占用公共场所(包括街道)为自己所用,可能是习以为常的(尽管有法律约束,但除了“天子脚下”的都城,一般城市恐怕很难实行)。这种现象,追其本源,就是一个“私”字。将衣物晾晒到街道或将出卖品摆

^① 侯祖畚修、吕寅东纂《夏口县志》,卷二,《风土志》。

中国早期的交通近代化研究(1840—1927)

放在人行道上,其实是住户或商户将自己的生活空间或商业空间从自己的家(店)延伸到公共地域上,从而在寸土寸金的城市里扩大了自己的利益,从而妨碍了公共交通和公共卫生。随着城市近代化的进程的加快,这类“私”的现象逐渐被消灭或受到限制:不得把私人物品堆放在公共街道两旁;不准商贩在某些路段上摆摊叫卖,出卖蔬菜、鱼、鸟及其他食品类的商户必须集中到指定的几个市场,其他物品,也都迁到对交通没有妨碍的地方;拆除妨碍公共交通的障碍物,并取消“私路”、街栅和“私桥”,改变过去将公共道路当成个人私有物、可任意占用的观念,使人们逐渐产生了公共意识。

在现(近)代城市生活中,有一些全新的东西,是古代社会所没有的。比如各行其道、停车入位、单行线、靠左(右)行驶、红灯停绿灯行、先下后上、一票一位、不许吸烟、不许随地吐痰等等。

各行其道、靠左(右)行驶、红灯停绿灯行、停车入位、单行线等新鲜事物,是城市化达到一定阶段的产物。在传统的城市,一般也没必要作此类规定。那时候的交通规则主要依等级而定,上自帝后,下至文武百官,乘坐的车型式样、规格大小和车饰配件的物料、质量、颜色、制作方法等,各有等差,不可越雷池一步。而现代城市的新的秩序则主要根据交通类型而定,机动车、非机动车和行人各行其道,并且要靠左(或右)行驶(走);在流量比较大的交叉路口,则设立红绿灯;在人力车比较集中的地方,人力车必须排成一列,在指定的位置等候,依次接客;汽车必须停放在专门的停车场内;在繁华的地段,划出单行道。

先下后上、一票一位和精确的时间观念是乘坐“公共乘物”所必须遵循的规则。“公共乘物”是一个现代(或者说是近代)的概念。在这之前,欧洲曾经通行“公共马车”,能载客一二十人。虽不是机动的,但与近代意义上的“公共乘物”相似,按位计价、按里程计价、定时发车。中国古代似乎没有类似的“公共乘物”,要么靠两腿走路,要么使用“专车”“专马”,即使搭乘大船,也要“包了舱口”,保持私密(可能个别情况例外,如在渡船上)。清末以降,轮船、火车、电车、公共汽车相继出现,数十位乃至成百上千的乘客集中在一个公共空间内,是一个前所未有的新鲜事物,也带来了前所未有的交通秩序问题。

首先必须解决的是时间问题。轮船、火车何时发车,时间都是定死的,“钟声一及时,顷刻不少留”,^①对传统的自由散漫的生活习惯是个巨大的冲击,迫使人们适应这个新变化。^②

① 黄遵宪《人镜庐诗草》,中国青年出版社,2000年版,第392页。

② 参见丁贤勇《新式交通与生活中的时间:以近代江南为例》,《史林》2005年第4期。

其次,是一票一位的问题。乘坐火车、轮船,买票上车(船),一般都有固定座(铺)位,这也是新鲜事物。因此,客运部门还得把“车行时旅客不可在车内任意往来乱坐,致占他人地位”载入明文。

第三,是需要乘客遵守公共道德。“公共乘物”是个流动的公共场所,需要乘客自觉遵守公共道德,保持安静、卫生,否则,就会妨碍他人、传播疾病。近代中国,在“公共乘物”上吵闹、吸食鸦片和随地吐痰的情况比较突出。据包天笑回忆,他乘坐从苏州开往上海的轮船,“船一开了,许多怪现状都显形了,首先是鸦片烟盘,一只只都出现了,鬼火磷星,东起西灭,而且船上也有鸦片可买。其次,便是赌局,非但可以叉麻雀,牌九、摇摊也行”。^① 有一位美国船主告诉蒋介石,有一次一位中国公使乘坐他的轮船,不仅在船上不停地打喷嚏,而且还在贵重的地毯上吐痰。当船主用丝巾擦痰的时候,那位公使还是一副不经意的样子。^② 公使尚且如此,一般的旅客可想而知。为了规范公共道德,一般车船都有不吃鸦片烟、不许脱衣赤膊、不许随地吐痰、不许大声吵闹等规定。但实际上,这几项恶习长期难以禁止,尤其是随地吐痰问题,更是一项影响交通公共健康的顽症。

传统的交通工具比较简单,古代的法律里有禁止在城里“无故走车马”的条文。实际上,由于街道狭窄,条件也不允许。近代以来,除了传统的交通工具外,新的交通工具层出不穷,特别是机动车的使用,带来了比过去复杂得多的问题。各类交通工具混杂的结果,引发了“弱”与“强”之间的矛盾:相对于行人来说,车马是强者;相对于弱势交通工具(人力车、手推车等)来说,马车、汽车、电车等是强者。“弱”与“强”之间发生矛盾难以避免。

在电、汽车出现前,马车在街道上狂奔是城市近代化早期的一个突出现象,那些有钱人或装作有钱的人,为了讲排场、摆阔气,经常乘坐马车在街道上狂奔,或在夜深人静的晚上喧嚣扰民,竟然成为公害。因此,有必要对马车超速驾驶、招摇过市的行为进行限制。

20世纪后,随着电车和汽车较多地出现,交通混乱的情况变得更加严重。1908年,上海的电车刚开通不久,就连续发生了一系列伤人事故:3月15日这一天,连续发生两起撞伤行人事故;3月16日,宁波乘客李友林突然从行驶中的电车跳下,被迎面开来的另一辆电车撞死;3月28日,《申报》又报道电车撞伤了海门人王永仙。事故的直接原因,都是人们不适应新的交通情况。尽管此时大众心理对

^① 包天笑《钏影楼回忆录》,山西古籍出版社、山西教育出版社,1998年版,第261页。

^② 蒋介石《救国之道在以教育发扬四维八德》,载《民国二十四年全国新生活运动》,新生活运动促进会,1935年编印,第38页。