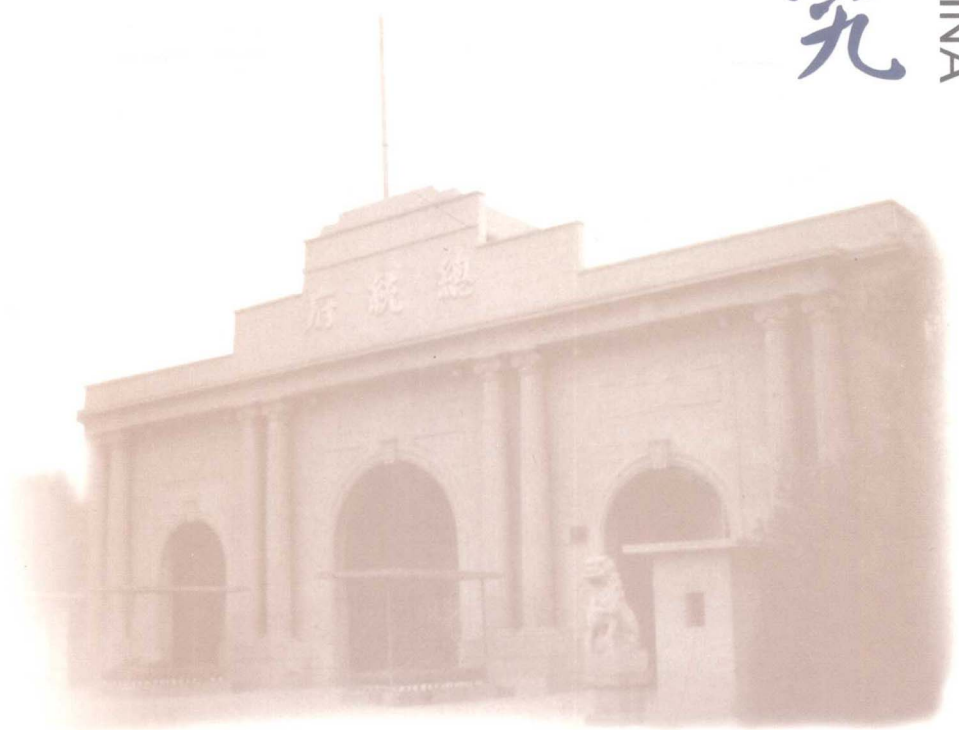


CSSCI来源集刊
总第**20**辑
2011年秋季号

STUDIES ON REPUBLICAN CHINA
民国研究



民国研究

STUDIES ON REPUBLICAN CHINA

2011 年秋季号 总第 20 辑



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS(CHINA)

图书在版编目(CIP)数据

民国研究 2011 年·秋季号：总第 20 辑 / 张宪文主编.

—北京：社会科学文献出版社，2011. 10

ISBN 978 - 7 - 5097 - 2763 - 8

I. ①民… II. ①张… III. ①中国历史：近代史 - 研究 - 民国 IV. ①K258.07

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 202358 号

民国研究

(2011 年秋季号 总第 20 辑)

主 编 / 张宪文

出 版 人 / 谢寿光

出 版 者 / 社会科学文献出版社

地 址 / 北京市西城区北三环中路甲 29 号院 3 号楼华龙大厦

邮政编码 / 100029

责任部门 / 近代史编辑室 (010) 59367256

责任编辑 / 李建军

电子信箱 / jxd@ssap.cn

责任校对 / 白云

项目统筹 / 徐思彦

责任印制 / 岳阳

总 经 销 / 社会科学文献出版社发行部 (010) 59367081 59367089

读者服务 / 读者服务中心 (010) 59367028

印 装 / 北京季峰印刷有限公司

开 本 / 787mm × 1092mm 1/16 印 张 / 15

版 次 / 2011 年 10 月第 1 版 字 数 / 266 千字

印 次 / 2011 年 10 月第 1 次印刷

书 号 / ISBN 978 - 7 - 5097 - 2763 - 8

定 价 / 39.00 元

本书如有破损、缺页、装订错误，请与本社读者服务中心联系更换

▲ 版权所有 翻印必究

《民国研究》编辑委员会名单

中国内地（以姓氏笔画为序）

马振犊 张宪文 张磊 李文海
李 玉 汪朝光 陈红民 陈谦平
茅家琦 金普森 姜义华 徐思彦
崔之清 章开沅 谢俊美

港台地区（以姓氏笔画为序）

张玉法 梁元生

国 外（以中文笔画为序）

久保亨〔日本〕
方德万（Han J. van de Ven）〔英国〕
罗梅君（M. Leutner）〔德国〕
柯伟林（W. C. Kirby）〔美国〕
高念甫（Andrei N. Karneer）〔俄国〕
萨马拉尼（Guido Samarani）〔意大利〕
裴京汉〔韩国〕

主 编 张宪文

执行编委 陈谦平 李 玉 徐思彦

民国研究

2011 年秋季号 总第 20 辑

目 录

交通社会史研究

- 近代交通体系初步形成与华北城市变动（1881~1937）…… 江 沛 / 1
新式交通与近代浙江乡村商品流通 …………… 丁贤勇 / 21

民国文化研究

- 民国报纸副刊研究中的文化现场与历史叙事 …………… 陈 捷 / 35
论复旦大学与《觉悟》作者群 …………… 史建国 / 48
《大公报》对发展社会体育的推动 …………… 岳谦厚 / 69
在矛盾中追逐
——1930 年代中期香港《工商日报》中的上海都市想象 … 许静波 / 77
民国学者李源澄及其办刊实践 …………… 王 川 / 90

纪念辛亥革命一百周年

- 辛亥革命与山西军绅秩序构建 …………… 张文俊 李卫平 / 104
辛亥革命与近代中国政制转型
——以联邦制的宣传与实践为中心 …………… 陈明胜 / 122

辛亥革命前后中国选举思想演进 熊秋良 / 137

辛亥革命与集体记忆

——以 1949 年后两岸领导人对辛亥革命的纪念讲话

为考察对象 颜 珏 / 161

专 论

抗日战争时期国民政府对敌宣传斗争述论 易振龙 / 172

论近代中国对“汉奸”的惩治 潘 敏 / 186

书 评

撰写民国城市史的范例

——评《南京通史·民国卷》 张宪文 / 197

史料视窗

美国驻南京总领事馆文献选译之一：懋业银行的清理 ... 以 清 译 / 201

《申报》等近代报纸有关交通社论目录选编 得 一 辑 / 216

稿约 232

近代交通体系初步形成与华北城市变动 (1881 ~ 1937)

江 沛*

19 世纪末 20 世纪初，经过几十年对近代经济体系的适应与发展，在
外贸拉动下，中国经济与社会形态开始出现了向近代转型的明显迹象，在
御侮、内需及经济转型需求下应运而生的近代交通体系，与此转型伴生，
也成为此时华北区域工业化、城市化进程最为重要的推动力之一。自光绪
七年（1881）在华北区域也是在中国出现第一条自办铁路唐胥铁路通车，
直至 1937 年抗日战争全面爆发的 56 年间，以天津港、青岛与烟台港和秦
皇岛港的外贸需求为龙头，以京汉、津浦、正太、北宁、胶济、京绥、陇
海等铁路为主干，辅以若干公路、水路的近代交通体系，在华北区域快速
形成。

近代交通体系的确立，在推动华北区域经济日趋近代化的同时，也因
近代工业与贸易发展以城市为核心且极度依赖交通体系的特点而成长，许
多城市因交通枢纽的地位而迅速崛起，因位于交通体系的结点上而成为区
域经贸中心、中级或终端市场，交通体系得以以新兴城市为结点向腹地延
展。近代华北交通体系与城市化发展的这一特征，有力促进了区域城市功
能从单纯的行政和消费中心向工业生产、商品流通中心转换。在地理上是
否处于近代交通体系结点也即新式贸易网络上，决定着原有城市的兴衰以
及新兴城市的能否快速崛起，诸多城市在区域经贸上的重要性由此发生重
大变化，华北区域城市新格局渐次重构。

* 南开大学历史学院教授。本文系教育部社会科学基地重大招标项目“现代交通体系与华
北区域社会变动研究”（08JJD840191）和国家社科基金项目“铁路与近代华北城市化进
程研究”（11BZS047）的阶段成果。

一 经济转型推动近代交通体系初步形成

在前近代中国社会中,限于交通运输条件的落后及成本过高,商贸网络及人员流动多局限在有限的区域内,区域经济的自给自足是其典型特征。自元朝迁都北京历经明朝直至清末,中国出现经济与政治中心南北分立的格局,由于京师的消费需求、对南方的行政控制及北方的军事需要,跨区域的商品贸易在水路是通过近海运输漕粮、会通河联通卫河直达京师的运河系统展开的;陆路则以北京为中心向四周放射,可分为官马北路(以北京沈阳间为主线路、延长至齐齐哈尔,还有北京至海拉尔、哈克图等路线)、官马西路(北京黄河、长江间通向各地的路线,如北京至甘肃、北京至四川)、官马南路(北京通向南方的云南、广西、广东、福州等地);清乾隆时代,大批商人还利用北京至蒙古的军用路线进行经济贸易,开通了以张家口为转运中心,通向库伦、大同、归绥、宁夏、兰州、西宁、哈密、多伦等地的路线。^①这种贸易运输的线路,体现了沟通南北、以江浙钱粮供应北方的基本特征,所用工具如漕船、马牛车和人力运输,均借用自然力或人力,运输效率极为低下。

鸦片战争之后,用炮火打开中国东南大门的西方列强,通过不平等条约在沿海开埠城市设立租界和洋行,以低廉的工业品冲击和抢占广大的中国市场,获取低廉的矿业原料和农产品,并将中国经济拉入世界经贸体系。由于东南地区水系丰富、水运较为发达、外贸需求相对有限和建设成本较高,西方列强以上海、宁波、广州、厦门等港口为终端市场,以长江、珠江水系为深入腹地的运输脉络,对铁路、公路建设有计划但没有大规模实施。1860 年代的第二次鸦片战争,英法将扩张的范围推至华北地区,通过《天津条约》、《北京条约》等相关规定,把天津、登州(后改烟台)、牛庄(后改营口)纳入开埠口岸城市体系。由于华北区域水系不发达、河道不畅且因气候原因致运输周期较短,这使得沿海港口及铁路的建设,成为西方列强进一步深入中国内地、掠夺原材料、倾销工业品的必由之举。然而,由于缺少铁路、公路或水路运输对于港口的支撑,天津、烟台等港口的货物吞吐量较有限,直至 1881 年,天津港大宗进口货物中的洋纱进口数量,仅占全国总数的 0.6%;1881~1884 年,洋布 3252216 匹,

^① 李洛之、聂汤谷:《天津的经济地位》,南开大学出版社,1994 年影印版,第 101 页。

货值 6165230 海关两，占全国总数的 26%。^① 烟台港 1882 年的棉布进口量为 983271 匹，是最高年份 1901 年 1846922 匹的 53.2%。^②

与此同时，有关铁路功能与价值的争论在清廷高层激烈进行着。洋务派与保守派的争论，逐渐消除了保守派对铁路的极端无知，对铁路不利于国防的疑惧和铁路运输与民争利进而引发民变的担心。此后，作为一种“西学”典范乃至关乎国计民生、军事诸方面的“利器”，铁路技术的引入获得了普遍认同，对于铁路价值及功能的认识，也在辩论中日益明晰。甲午惨败，让先进的中国人终于清醒，引入现代技术与制度意味着经济的发展与国力的提升，舍此无富民强国之道。铁路在此后进入规模建设即源于这一认识的渐趋统一。显然，清末中国的铁路引进，不是在纯经济发展需求的前提下展开的，其事关经济、国防、主权乃至行政控制的多重特性，在各条铁路的建设中若隐若现。在此过程中，基于对廉价矿业资源、农产品外资的需求和工业品进入中国内地市场的需要，外资利用其政治强势与清廷资金、技术的匮乏，纷纷参与诸条铁路的建设与管理，使得本来作为经济推动力的铁路交通体系，被涂上了一层西方殖民色彩，也直接影响到铁路技术的引进速度及铺设取向。^③

在 1881～1911 年内忧外患的困境中，中国铁路从无到有，建设长度达 9618.1 公里，华北即占 1/3，中国东部最重要的几条铁路如南北向的京汉、北宁（京奉）、津浦路，东西向的京包（平绥）、胶济、道清、正太、汴洛（陇海）路等，都在华北境内或穿越华北，铁路建设成效显著。民国初期，华北铁路网络以此为骨架继续延伸，并使华北、东北、华中、华东实现了跨区域的运输连接。至 1937 年 7 月止，华北区域内由外人修建、自办和商办的主要铁路共有 9 条，总里程近 7000 公里。初期的铁路建设，所以多选在经济并非十分发达的华北地区且以北京为出发点，并非纯经济需求的结果，而是既有保护京师、捍卫海防的考虑，也与北京作为行政和消费中心的优越位置有关，同时也是建立在明清以来北方传统商路网络以北京为中心展开的交通格局基础上。这是考察清末民初华北铁路网络初步形成时必须予

① China Imperial Maritime Customs, 1) Reports on trade at treaty ports in China, 1866～1881; 2) Reports on trade at treaty ports in China, 1866～1881; 3) Returns of trade at the treaty ports and at trade reports, 1882～1886. Inspectorate General of Customs, Shanghai. 南开大学图书馆存。

② 《烟台进口大宗洋货〔一〕（1863～1900）》，交通部烟台港务管理局编《近代山东沿海通商口岸贸易统计资料》，对外贸易教育出版社，1986，第 136 页。

③ 参见拙作《清末华北铁路初成诸因评析》（《历史教学》2011 年 7 月下半月刊）及《清末中国铁路论争述评》（南开大学中国社会史研究中心编《新世纪南开社会史文集》，天津人民出版社，2010）。

以注意的方面。

1858 年,《天津条约》签订及 1860 年的《北京条约》签订后,烟台、天津成为华北首批开放的通商口岸城市,外贸需求急剧增加,“外国资本的急激进出,使华北的民族商业资本合流、买办化”,传统经贸的自产自销特征开始朝着外向型转变。这一进程由沿海港口城市的外贸需求拉动,以工业品输入、原料及农产品的出口为特征,但沿海港口城市的终端市场地位,却是由具有铁路、水路等既运费低廉又量大快速的交通方式相联通、并将内地城乡纳入其经济腹地所决定的。换言之,近代交通体系的完善与通商口岸城市对经济的拉动作用是相辅相成的。天津、青岛〔因 1904 年胶济铁路的通车,烟台的地位被青岛取代〕两大城市因地理及海港优势,成为引导华北经济向近代转型的龙头、中心城市和终端市场,关键也在于有发达的近代交通体系为其延展腹地。天津在“铁路方面为津浦北宁两线的交叉点,由北宁线更可与平汉及平绥线取得联络,在水运方面华北全部的内河航路都集中于白河,因为水陆交通便利,河北、山西、察哈尔、绥远及热河、辽宁等省都成为他的直接市场圈,同时山东、河南、陕西、宁夏、甘肃、吉林、黑龙江诸省的一部分划归他的势力范围内”,这一交通优势“决定了天津在中国经济上所占的重要性”。^① 胶济路的货物集散地主要是青岛,其腹地达至济南并通过津浦路南联北达至鲁西南、豫东北、冀东南。铁路干线通过天津、青岛的海港运输,将华北诸省“铁路沿线广范围的农村经济联系起来,开了华北经济与世界经济结合的端绪”。^② 华北经济贸易网络与国际经济发展紧密相联,形成对华北区域腹地自然经济的巨大冲击,也成为此时华北区域经济转型最强大的推动力(见表 1)。

表 1 1932 ~ 1936 年华北六大港口进出口货物比较表

单位: %

港名	天津	青岛	芝罘	秦皇岛	龙口	威海卫	华北总计
出口	59.31	27.07	6.13	3.63	1.99	1.89	100
进口	57.73	34.14	4.22	1.76	1.24	0.92	100
总额	58.73	30.76	5.00	2.64	1.55	1.35	100

资料来源:李洛之、聂汤谷:《天津的经济地位》,第 7 页。

1930 年代前期,华北各港口历年贸易总额,一般均占全国各主要港口贸易额的 20%。其中,天津、青岛分别占全国进口额的 7.69% ~ 9.21%、

① 李洛之、聂汤谷:《天津的经济地位》,第 2 页。

② 李洛之、聂汤谷:《天津的经济地位》,第 101 页。

5.21%~5.54%，占全国出口额的15.36%~16.67%、6.92%~8.43%。^①天津港的进出口货物总值，从1861年的5475关平两，一路攀升至1894年的44277关平两，增长了近7倍；^②青岛的进出口货物总值，也从1899年的2210海关两，迅速提高至1914年的37807海关两。^③正是天津、青岛港进出口贸易的急剧增长和巨大数量，使得两个城市的经济呈现出了由对外贸易推进、进而带动工业发展的模式。由于拱卫京师、长年经营运河漕运及海运，天津实际上是“站在交通冲要及拥有广大的背后市场地点”；所属的塘沽港因大沽船坞而兴起，因运煤至天津的津唐铁路而扩大，符合西方列强开埠并设置贸易港的需求，其“繁荣条件完全系于外国商品的输入运销，和土产的收买与出口”。^④这一经贸运销上的外向型特征，不仅促进了天津工商业的快速增长，带动了华北地区腹地经济的外向型贸易增长，也决定了以天津为中心的华北区域近代交通体系的确立。由于胶济路的拉动，大型纺织厂在民国初年相继在青岛、济南开工，各厂所需棉花约1146510担，多来自山东黄河流域的产棉区，这有力地推动了山东棉花种植面积扩大和棉种的改良。胶济路沿线美种烟草的大面积种植，又为青岛现代卷烟业的成长提供了充足的原料。近代工业的展开，还推动着传统工业生产布局的改变，劳动者与生产资料的分离，近代机器的使用，促使对煤炭、电力、石油等能源的开发，整个的工业转型态势明显。相对于其他城市，天津、青岛等城市的工商业增长模式，在近代华北城市化进程中可谓是一个特例。

此外，华北六大港口主要出口货物为农产品和矿产品如棉花、落花生、花生油、豆类、精盐、洋碱、羊毛、鲜蛋、皮货、猪鬃、棉子、亚麻仁、铁矿石、煤炭等，进口货物主要是纺织品、钢铁和机械产品如棉布、棉纱、面粉、大米、茶叶、卷烟、纸类、糖等。1896~1899年，天津洋纱进口量占总进口洋货数量的15%，其中洋布竟占至47%。^⑤棉纱、棉布同样是烟台、青岛港进口的大宗货物，1872~1898年，芝罘港棉纱进口量增加122倍，棉

① 李洛之、聂汤谷：《天津的经济地位》，第6页。

② 《天津海关年报》，转引自《天津港史（古、近代部分）》，人民交通出版社，1986，第80~81页。

③ 王守中、郭大松：《近代山东城市变迁史》，山东教育出版社，2003，第207页。

④ 李洛之、聂汤谷：《天津的经济地位》，第2页。

⑤ China Imperial Maritime Customs, 1) Returns on import and export trade, 1861, 1963; 2) Reports on trade at treaty ports in China, 1866~1881; 3) Returns of trade at the treaty ports and a trade reports, 1882~1886; 4) Returns of trade and trade reports, 1887~1900, Inspectorate General of Customs, Shanghai; 南开大学图书馆存。

布进口量增长近 50%。1905 年,通过胶济路运入胶州、潍县、周村、济南及附近地区的棉纱,价值达 2725641 海关两,棉布价值 3677870 海关两,占当年青岛港进口洋货总值的 70% 以上。^① 各个港口进出口货物结构表明,这一时期的外贸,不仅对传统自然经济的解体形成巨大推力,促进华北各地农产品的商品化程度,也充分体现了华北经济以农业为主并向近代化工业转型的基本特质,直接形成对华北区域腹地城乡经济与贸易的强大引力,天津、青岛等港口城市对腹地经贸的辐射能力迅速扩大。^②

据经济学家 L. Madyyar 和 J. Lossing Buck 估计,1930 年代,“中国农村的经济总量的 60% ~ 70% 已经流通经济化”,“华北农作运销(商品化)的比率可达 40%”,日本满铁调查也认为有 30%。这从一个方面表明,天津商业贸易发达的基础,“实建于华北农村经济之上,且带有一点初期资本主义的流运经济化倾向,反之也可说农村经济发展方向受着天津经济活动的约束是无可讳言的事实”。^③ 1933 ~ 1935 年,河北、山东、山西等地棉花年均产量合计为 368 万担,有 182 万担流向了天津、济南、青岛等地。1936 年,华北各地农村约有两成以上的货物集中于天津,其中出口货物 7345 万元,转口货物 3121 万元,消费货物 3703 万元,总金额高达 1.42 亿元,相当于华北各地农民缴纳租税及其他必要支付现款的总额,^④ 由此可见天津对于华北各地农村的经济辐射能力。在运输方式上,直隶棉产区凡是临近铁路者,多选择铁路,只有不便选择铁路的地方或水路较近、运输较方便的夏秋季,才会选择水路或大车运输到天津。^⑤ 经济需求对近代交通体系增长的支撑可见一斑。

随着外贸在近代中国经济结构中的重要性日益提升,华北诸港进出口物资数量持续增长,天津、青岛等港出口物资激增,进口货物成倍涌入。这些货物并非天津、青岛等港口城市所能消费得掉的,必须通过铁路、水路或公路销往华北诸省、东北地区甚至陕西、内蒙古各地的城乡市场。外向型经贸运销网络的需求,使得天津成为众多农副产品、矿产销售及外来工业产品的集散地,也带动了以天津、青岛等港口为中心的近代交通体系的扩张。天津外向型经贸激增的年代是从 1880 年代开始的,而以天津、北

① 《烟台进口大宗洋货 [一] (1863 ~ 1900)》、《青岛港由铁路运入内地的洋货数量 (附 1904 年运量总值)》,《近代山东沿海通商口岸贸易统计资料》,第 136、143 页。

② 李洛之、聂汤谷:《天津的经济地位》,第 109 ~ 110 页。

③ 李洛之、聂汤谷:《天津的经济地位》,第 26 ~ 27 页。

④ 李洛之、聂汤谷:《天津的经济地位》,第 30、27 页。

⑤ 曲直生:《河北棉花之产出与贩运》,商务印书馆,1931,第 141 ~ 145 页。

京为中心的铁路建设网络恰恰是从 1880~1890 年代展开的。山东最大贸易中心地位在烟台与青岛间的易手，发生在胶济铁路通车后的 1905 年。显然，正是华北经济的转型促进了近代交通体系的建立，而能否具有港口、铁路一体化为主的近代交通体系，拥有广大的内地市场，则是一个港口城市能否成为华北区域经济贸易领头羊的关键所在。

对外贸易所产生的高附加值及利润，是一只推动华北区域经济转型的无形巨手。很难说此时华北城乡的工农业，有多大成分依附于以天津、青岛为龙头的对外贸易，但天津、青岛等地以农产品、矿产品为主的出口货物，多数来自于河北、山西的农村，而天津、青岛等地进口的货物中，棉纱、本色棉布、加工棉布、人造丝、人造丝绸缎等物品，1936 年本地消费量仅在四分之一以下，多数均销往天津近郊、北平近郊、冀东、高阳保定地区、西河御河方面、山东、山西、张家口、甘肃省、陕西省。^①

华北区域的河流较少，仅在夏秋之际河水上涨时能便利运输，水运在区域贸易运输中一直难占主导地位，青岛、烟台、龙口、秦皇岛等地均是如此。然而地处九河下梢的天津是一个例外，由于直隶（河北）省西北、东北、东南方向均有河流通向天津，不仅 19 世纪下半叶，天津外销货物夏秋两季水运作用极大，^② 即使在 20 世纪初期铁路、公路网络初步形成至民国时期华北各地货物集散天津的过程中，铁路运输总值上升至占 66.12%，水运也保持着 54.36% 的运输占比（铁路与水运货物量统计有交叉）。^③ 然而铁路与公路的迅速延伸及运输网络的形成、运费下调及固有的量大、快速、安全等优势，使水运逐渐退居为近代交通体系的辅助角色，即使堪称运输能力极强的海河，也“确定是不能与一列能牵引八百吨的铁路争其输赢的了”。^④ 1912~1921 年，天津附近的南运河、西河（今子牙河）、北运河、东河（今金钟河）的水运货物比重，由 44% 下降至 25.5%，经铁路货运的比重则由 53% 上升至 70.5%。^⑤ 1931 年前后，天津仍是华北地区内河航运的中心。此时，内河航路有津保线（天津至新安），约 280 余里；津磁线（天津至沙河桥），约 290 余里；津沽线（天津至大沽），约百余

① 李洛之、聂汤谷：《天津的经济地位》，第 43 页。

② 张思：《19 世纪天津的对外贸易与传统市场网络》，江沛、王先明主编《近代华北区域社会史研究》，天津古籍出版社，2005，第 54~57 页。

③ 李洛之、聂汤谷：《天津的经济地位》，第 31 页。

④ [日] 中国驻屯军司令部编《二十世纪初的天津概况》，天津市地方史志编修委员会总编辑室，1986，第 67 页。

⑤ 吴弘明译、陈剑恒校：《天津海关十年报告书》（1912~1921），《天津历史资料》第 13 期。

里。此外,尚有计划开辟的航路如“通胜芳、通南运河航路,通白沟河段,通北塘诸段”。但“每年西南风起,河水浅少,更加以岸上农家引水溉田,故现有之小轮往往搁浅不能通行”。而载客的小火轮仅有9艘,拖带小木船10只,货船、载煤船各1艘,码头船4艘。^①然而,在没有铁路及公路而仅有水路的地区如河北省蓟县,“凡津沽之杂货北来、山原之梨果南下者无不惟运河是赖”。^②河北省平谷县,“县治南寺渠庄沟河为泊船之所,由河路运输往返天津、唐山一带”。^③

20世纪初始,以京汉、正太、津浦等若干条铁路干线的通车为契机,以铁路中心、港口为货物集散目的地的华北区域近代交通体系日渐形成,水路则沦为铁路的辅助运输体系,逐渐退出华北交通体系的主导地位。与此同时,公路的建设虽然不需要大量的资金及技术投入,但汽车的购置及维修需要相当的资金与技术培训,因之相对滞后,直至20世纪20年代才逐渐形成一些固定的运输线路,但尚无法在近代交通体系中成为领唱主角。如京汉铁路设于河北省定州的车站,位于西关外,“与安国县长途汽车相联络,并博野、蠡县、深泽、安平诸处商旅无不辐辏此地。又西通阜平、曲阳暨蒙古,朝山五台之行僧亦皆于此折行而西,往来如织。故每日客车上下行旅甚繁,脚踏车、人力车亦因之年有增加。城内复筑有马路,交通日臻便利。清风店居其北,为三等站,杂粮装卸屯聚,虽定州莫能及”。^④如平津之间的香河县,“向为关东、山西往来要道,自京奉筑成,行旅货物均改乘火车,境内大道无复以前之辐辏矣”。^⑤津浦路未修之前,直隶省南皮县“凡旅客往返南北、商贾运输货物,率由此河搭雇帆船”,^⑥此后则水运日衰。而直隶省的藁城县,“向无铁路,车马交通素称纾缓,昔日赴京、津者,率由陆路。自京汉铁路通行,乃改道石家庄矣。近沧石铁路业已动工,将来告竣,交通上又必为之一变焉”。^⑦

天津、青岛、济南、烟台等城市因地理位置及海港的优势,不仅成为华北工业近代化的排头兵,站在了华北区域对外经贸的前哨,也顺势成为华北近代经济转型的龙头。20世纪30年代中期,天津、青岛两市占据着

① 宋蕴璞辑《天津志略》第十一编“交通”第一章“水路”,1931年铅印本。

② 徐葆莹修、仇锡廷纂《蓟县志》卷一“地理·交通”,1944年铅印本。

③ 李兴焯修、王兆元纂《平谷县志》卷一“地理志·交通”,1934年铅印本。

④ 何其章等修、贾恩绂纂《定县志》卷八“政典志·新政篇”,1934年刻本。

⑤ 王葆安修、马文焕、陈式湛纂《香河县志》卷二“地理·交通”,1936年铅印本。

⑥ 王德乾修、刘树鑫纂《南皮县志》卷三“舆地志·交通”,1933年铅印本。

⑦ 林翰儒编《藁城乡土地理》上册“铁路”,1923年石印本。

华北工业生产能力的 84%，第三位的济南仅占 5%。这一工业分布说明，华北工业多集中于具有港口的城市，“此等工业都是由外国资本所成立，或者是带有从属于外资的性格”。^① 外向型经贸的商路选择，除了如石家庄等铁路枢纽城市等完全因铁路而产生新商路的特例外，一般还是延续旧有水路、官路的商运习惯，实际上也是近代交通体系确立时的基础，其中的重要城市，也成为以铁路为主要工具的华北近代交通体系在设计路线时的首选中心结点。津浦、京汉、京张、北宁、正太等铁路的货物主要集散地是天津，胶济铁路货物的主要集散地是青岛。几条铁路干线的相连，改变了以往商路习性，铁路运输逐渐成为重组华北经贸市场的最重要因素。

二 近代交通体系与华北城市空间、功能的转换

作为华北区域近代经济体系的核心结点，天津、青岛既处于近代交通综合枢纽的位置，也位于华北区域经济进出口贸易的终点与始点，使得天津、青岛的城市功能发生了重大变化，成为华北最大的贸易与工业加工基地；而由于近代交通体系的确立，原本在市场贸易网络中并无突出地位的石家庄、郑州、济南、张家口等城市，日益上升为区域经济的中心城市，工业及贸易中心的地位日益强化，经济辐射能力大大加强；以往华北城市以政治为中心、以消费为功能的性格，开始向区域经济及贸易中心的功能转化。

元代之后，天津即为漕粮转运的重要枢纽，清初后又成为长芦盐的基地，以粮、盐、百货为主的南北河运和海运极盛。中英五口通商后，进出天津港的船只多来自江、浙、闽、粤等地，西方的轮船也在增多。承运漕粮、转运百货的船只多停靠在旧城东北的三岔口、东门外的天后宫及紫竹林一带，致使天津北门外、东门外的码关附近兴起了以经营洋货、杂货而远近闻名的“洋货街”，外地商人云集又在侯家后一带形成了大量的旅馆、妓院，城市空间开始越过城墙向外扩展。

出于对天津港为核心的近代交通体系之于工商业发展重要作用的认识，英、法、美等九国在天津旧城东南地区相继开辟的租界，几乎无一例外地选择了海河两岸的荒地。19 世纪 80 年代后，天津入海通道海河严重淤塞，天津市于 1897 年成立生活海河工程局，从 1902 年开始全面整治海

^① 李洛之、聂汤谷：《天津的经济地位》，第 91 页。

河, 历时 20 年。整治后, 2000 吨级的轮船可以直入市区。从海河挖出的大量泥沙, 用铁管输送到市区低洼地带填平沼地, 当时称作“吹泥填地”。1928 年, 大面积低洼沼地的填平工程完成, 为天津近代城市的空间拓展创造了条件, 所填之地成为英租界的推广界, 范围在墙子河 (今南京路) 至今西康路、今营口道至今马场道间, 总面积达 3928 亩, 相当于整个英租界面积的三分之二。由于对外贸易占据着天津经济的主要份额, 靠近租界的海河沿岸码头林立, 以便于通往塘沽海港的货物运输和租界对进口物品的吸纳。在天津的工商业贸易、航运、金融及出口加工等方面, 外资占据着绝对优势。1892 年, 津唐铁路车站从旺道庄西迁至老龙头, 与海河两岸的码头对接。1893 年后, 由于华北诸条铁路的兴建, 天津港大批进口铁路器材。19 世纪后半叶, 天津港洋货进口总值在全国主要口岸中排名第二, 仅次于上海, 但在土货的进口总值上升至第一, 超过上海一倍有余。至 20 世纪初, 凭借地处铁路、水路与对外港口交叉地的优势, 天津逐渐成为华北区域经济贸易的龙头, 并辐射东北、西北甚至蒙古地区的贸易口岸。天津城市空间也从旧城迅速东扩至租界区域, 工商业中心则从旧城逐渐转移至英法租界, 直对着老龙头车站的维多利亚路 (今解放北路) 因之成为了外国金融、保险业聚集的“金融一条街”, 大批外商到天津开设洋行, 经销欧洲货物, 商业中心也逐渐转向距海河、火车站一街之隔的日租界旭街 (今和平路北段)、法租界梨栈大街 (今和平路南段) 和英租界的小白楼一带。1902 年, 由于各国租界的扩张, 整个天津的城市面积扩大了 7 倍多, 各国占据的海河岸线长达 15 公里。此后数年中, 各国租界纷纷对所辖海河岸线进行修整, 改造码头, 工商业日益繁荣起来; 天津港的改造也相应展开, 至 1935 年前, 塘沽港共有中外专属的码头 22 个, 北宁铁路还在此开设了专用码头,^① 这些交通设施的改善, 客观上也大大增加了海河的运输能力, 提高了由天津港及津浦、京奉铁路共同构成的近代交通体系在华北、东北经济贸易中的辐射能力。20 世纪前 15 年间, 以天津为中心的华北铁路网络快速建设起来, 津浦、京奉铁路途经天津, 京汉、正太、京张铁路的主要货物运输往来, 也是以天津为终点或起点的, 至此, 天津经济贸易的腹地日益扩张, 真正成为影响华北、东北、西北三大区域经济与贸易发展的第一大外向型贸易城市。^②

20 世纪初, 就在九国租界成为天津城市新增长点的同时, 时任直隶总

① [日]《北支那港湾事情》, 1935 年版。转引自《天津港史 (古、近代部分)》, 第 117 页。

② 张利民等:《近代环渤海地区经济与社会研究》, 天津社会科学出版社, 2003, 第 385 页。

督的袁世凯,以振兴华界、竞争租界为目的,建立了“河北新区”。这一新区的规划完全效仿租界,以大经路(今中山路)连接新建的火车站(今天津北站)和海河,以数条“经路”与“纬路”交叉构成新区的道路网络。新区初始时,人口增长很快,诸多工厂、学校、文化设施都集中建立在此,经北京政府及南京政府时期的治理,很快取代旧城成为华界新的政治、文化中心。然而,政治权力可以构建政治与文化中心,却无法改变以经济贸易与交通体系为主导的天津城市空间结构。^①随着20世纪二三十年代政治与社会动荡的加剧,工商业大批迁移各国租界内以寻求安全,城市重心不可逆转地进入了由海河码头及火车站主导的租界区。

19世纪中叶前,山东地区的城市自南向北主要分布在运河沿岸,如临清、济宁、东昌(今聊城)和德州等,此外,自西向东横贯全省的陆路大道沿线,也分布着济南、周村、潍县、博山(今淄博市)等城市。一纵一横两条城市链,把握着山东经济的命脉。清道光初年,恢复漕粮海运后,烟台在港口贸易带动下日益兴旺起来,“逮道光之末,则商号已千余家矣”。^②开埠后,烟台成为山东主要的出口或转运贸易港口,承担着山东货物进出口的主要业务。1864年,烟台港进出口贸易总净值为5804芝罘两,1900年达到了27058海关两,^③增长了近5倍。由于烟台经济贸易发达,从业机会较多,外来人口骤增,1891年前,烟台外来移民年均300~500人,从业人口约有32000人,1901年,烟台从业人口达到了57120人,分布油房、客栈、烟馆、海关、行政部门、妓院、大小舢板、铁匠铺、渔业、装卸等行业。此时,烟台还是山东境内居住外人最多的城市。^④烟台可以通过经羊角沟入清河的水路和烟潍大道至潍县,再沿鲁中山地北麓的东西大道经青州、周村的陆路连接济南,这两条线路把外国或华中的商品运销山东各地,也把山东各地的土特产品出口世界及运销华中、华南各地,济南、周村、潍县等地区性贸易中心,通过烟台等通商口岸与国内外市场联系起来。由于济南处于南北官道上,历史上与天津的经济联系也较多。距离烟台较远的济宁,由于其以南的运河仍可航运,与上海、镇江等口岸关系密切。显然,这一时期的水路及官路的运输,是形成山东地区城

① 刘海岩:《空间与社会:近代天津城市的演变》,天津社会科学院出版社,2003,第88~89页。

② 王陵基修:《福山县志稿》卷五之一“商埠志”,1931年铅印本,第2页。

③ 《烟台进出口贸易额综合统计(1863~1931)》,《近代山东沿海通商口岸贸易统计资料》,第4~7页。

④ 王守中、郭大松:《近代山东城市变迁史》,第128~130页。