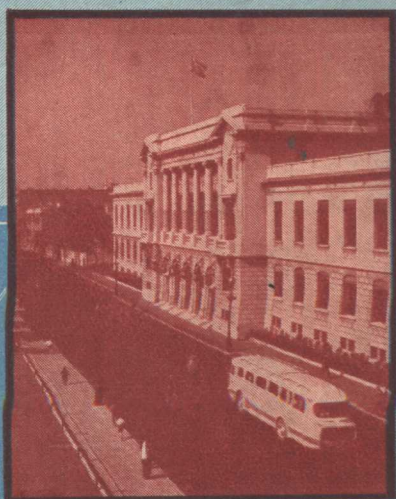
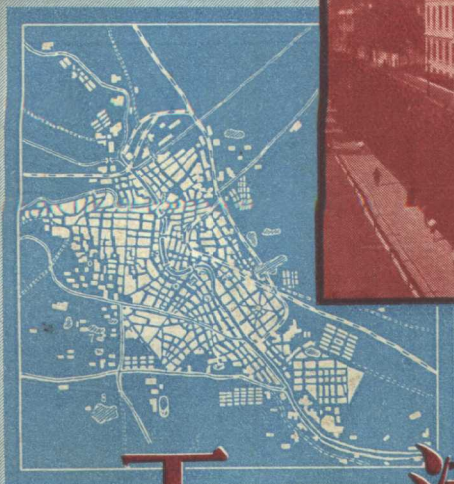




天津

鮑覺民 何自強著

401

28

新 知 識 出 版 社

天

津

鮑 覺 民 著
何 自 強

新 知 識 出 版 社

一九五八年·上海

內 容 提 要

天津是我国現代化大城市之一,又是重要的国际貿易港口。它位处华北地区海上門戶,并为关内外交通的中轉樞紐,地理位置十分重要。

本書从研究城市地理的角度来介紹并探討天津的各个方面:介紹了天津的位置和自然环境;論述了天津的历史地理,对城市聚落的兴起发展、經濟职能的变化等有較詳的探索;介紹了天津的人口地理和主要經濟概况;分述了天津市区、塘沽、郊区的情况;最后展望了这个社会主义新城市的发展前途。

本書可供关心天津的讀者和地理工作者閱讀參考。

天

津

鮑 觉 民 著
何 自 强

*

新 知 識 出 版 社 出 版

(上海湖南路9号)

上海市書刊出版业营业許可証出015号

上海国光印刷厂印刷 新华書店上海发行所总經售

*

开本:787×1092 1/32 印張:2 5/8 字數:52,000

1958年3月第1版 1958年3月第1次印刷

印数:1—5,000本

統一書号:12076·155

定 价:(7) 0.24 元

前 言

天津是华北首要的工商业中心，是我国目前为数不多的现代化大城市之一，同时又是具有世界意义的国际贸易港口。

天津这个名称，在封建王朝时代，寓有“通往天子京都的渡口”的意思，顾名思义，已可窥见在当时地理位置上的重要性；随着近代交通运输建设的发展，今日的天津更成了华北地区最重要的铁路、内河和海上交通的枢纽。

从天津最初筑城的年代算起，这个城市距今已有 550 多年的历史。假如拿它来和我国其他一些古老的政治或文化中心城市来比较，它自然只能位于后起者之列；但是自从筑城以后的几百年来，作为封建时代南北交通运输要冲的河港，它很早就已跃居于重要的交通和商业中心的地位，而且城市聚落的范围，一直在不断地扩大和发展。到了十九世纪中叶，它又被英、美、法、德、日等帝国主义国家强迫开放成为商埠，随之市区范围更加扩展，人口也有了比较迅速的增加，从而形成半封建半殖民地时期中国的重要城市之一。就城市的职能来看，这时它已从一个原来为封建王朝服务的河港转变成为主要替帝国主义服务的海港。只有到 1949 年初随着人民革命的胜利而获得解放之后，这个城市才结束了它长时期以来的畸形发展而开始了它的新生，并在新中国的国民经济中发挥积极而巨大的作用。

正由于解放前曾經被国内外反动派利用作为重要的經濟据点而经历了近一百年的半封建半殖民地的統治，因此天津在这一个时期所受到的各种影响也比較深刻，特別是在城市的物質外貌、經濟职能、与附近农村的关系等方面，都留下了許多不合理、不調和的痕迹。固然，这些历史的痕迹已經随着城市的解放和社会主义的改造和建設而逐渐趋于消灭，但是今天我們观察这个城市的时候，还是不应完全忘却的。

天津是旧中国資本主义工商业較为发达的城市，在偉大的人民革命战争中較早获得解放。解放后，在中国共产党的英明领导和全市劳动人民的积极努力之下，仅仅經過八年多的恢复和改造时期，整个城市的面目已經大大改觀。就工业建設方面來說，由于在原有的一定基础上进行了合理的利用、改造和扩充，天津工业生产迅速提高，目前重工业的生产仅仅次于沈阳，而輕工业的地位也只次于上海。再就天津在貿易方面的作用来看，它不但已成为华北地区最大的国内外物資集散中心，自从塘沽新港建成后，它更与世界很多国家的重要海港保持着經常的联系，从而大大提高了作为一个世界性貿易港口的国际地位。

天津在建制上本为直轄市。1958年2月11日中华人民共和国第一届全国人民代表大会第五次會議决定將直轄市天津市改为河北省省轄市。

这本小册子仅仅試图对天津这个城市作一个初步的、一般性的概括的介紹，希望通过它将会引起人們对这个城市更多的关怀和注意。天津正在以快速的步伐向着一个完全嶄新的社会主义工商业城市迈进。

目 录

一 天津的地理环境	1
(一) “河海之要冲,畿輔之門戶”	1
(二) 低平的地形	4
(三) 天津的寒暑	6
(四) 海河和海河水系	9
(五) 富饒的腹地及其资源	14
二 天津历史地理概述	18
(一) 天津城市聚落的兴起和发展	18
(二) 天津城市聚落經濟职能的变化	22
(三) 天津城市物質外貌的历史痕迹	27
(四) 解放后天津的改造	30
三 天津的居民	34
(一) 天津城市人口的数量变动	34
(二) 天津城市人口的职业构成和少数民族	35
(三) 天津居民生活的今昔	37
(四) 天津人民的革命傳統	40
四 天津主要經濟概述	43
(一) 日益发展中的工业	43
(二) 繁荣的国内和国外貿易	51
(三) 发达的交通运输业	54
五 天津的城市和郊区	58

（一）城市总述	58
（二）天津市区一瞥	59
（三）塘沽区巡礼	66
（四）天津郊区	71
結束語 天津的未来	76

一 天津的地理环境

(一)“河海之要冲，畿輔之門戶”

在“畿輔通志”里有一段关于天津的描述，說它：“地当九河津要，路通七省舟車，……当河海之要冲，为畿輔之門戶。”这是二、三百年以前人們对天津地理位置的評价。到了今天，这里的交通状况虽已远較从前进歩，但是从天津位置的重要性看，前人的这一認識基本上还是正确的。

天津地区位于华北平原的东部，濒临渤海，市区中心位置在北緯 $39^{\circ}8'$ ，东經 $117^{\circ}12'$ ，^①正当海河上游五大支流的会合点，从这里沿河而下至出海口相距約 70 公里，西北至北京陆路相距約 130 公里，所以天津是华北地区的門戶，也是从海上进入首都北京最便捷的必經要道。

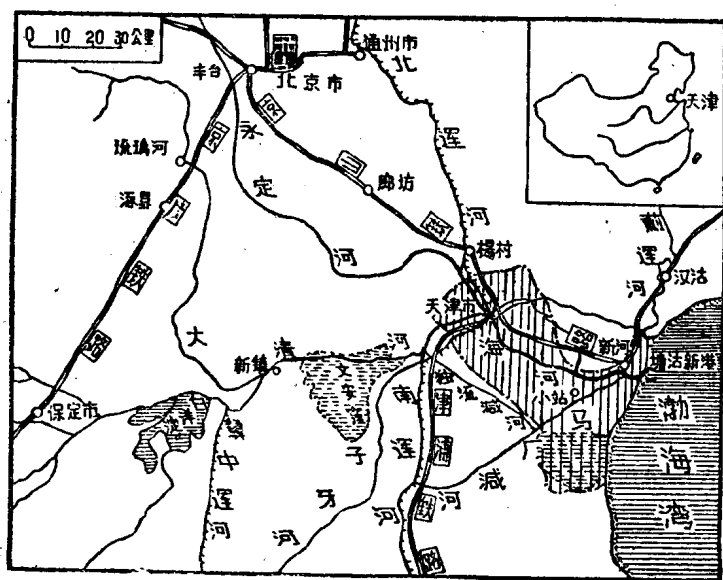
在黄河以北、长城以南的华北平原上，天津位置約居南北之中；从我国东部地区的南北距离來說大略也如此。自天津东北至沈阳，西北至包头，南下徐州、郑州等重要城市均不超过直綫距离 600 公里。东北出山海关与辽闊富饒的东北区相接，天津又位于沟通关内外地区的交通孔道上。

作为一个海港来看，天津正好位于渤海灣內向西凹入大陆部分的頂点，因此，自天津通往华北以至整个西北內地的距

① 根据最新出版的“中国分省地图”。

离,比从渤海沿岸任何其他海港通往內地的距离都要近便;向东,出渤海和黄海与太平洋连接。这就是說,天津既有較近便的內陆通路,又有非常便利的海上运输綫。这样就能大量减少貨物运输的費用,为它的广大腹地与沿海間的物資交流和国际貿易提供十分有利的条件。

由此可見,天津的地理位置是非常优越而重要的。对华北地区來說,它是这一广大地区的海上門戶,这对促进内外經济交流和保障国防安全都有特殊重大的意义;同时它又是首都的前卫,是东北重工业区与国内其他各地区交通運輸的中轉樞紐,也是华北和內蒙古西部以至大西北地区对外經济联系



天津市地理位置。

的最近便的港口。因此，事实上它已超越了地方性的范围而影响及于全国。

再就天津的位置与其毗邻地区的地理关系来看，天津位于华北各主要通航河流的会合点，经由这些内河航道可以北至首都以东的通州（这段河道经整治和延长后即可作为将来直达北京的运河航道），或者南越黄河、淮河而远通长江流域，往西则可与华北平原内部的广大城乡区域直接沟通。这些河流在天津汇为海河东流入海，这赋予了天津兼有河港和海港双重作用的优越地位。

自天津往东出渤海，与旅大、烟台两重要海港互为犄角，距离均不过 200 哩左右；与秦皇岛港的距离更近，只约 134 哩。这些港口又都有铁路与天津相联系，亦便于必要时在货物转运上的相互辅助；其中尤以秦皇岛港口水深而且冬不结冰，多年来一直是天津的辅助港口。在渤海湾外有辽东半岛和山东半岛遥相对峙，使天津在国防安全上获得了更大的保障。

天津与华北主要工矿区的距离也都很近便，特别是与开滦煤矿、龙烟铁矿、大同煤矿等都有铁路线直接相通，和冀西南产棉区可由内河联运，长芦盐区则更是近在咫尺。因此天津工业既可就近获得充足的原料和燃料供应，附近的农矿产品亦便于通过天津转运外地。

在帝国主义势力侵入华北直到天津解放前的近九十年间，各帝国主义国家正利用天津地理位置上的种种优越条件侵略我国。它们在天津强设租界，当作掠夺华北资源的据点，并利用便利的交通位置不断向内地扩张侵略势力。只有在解放以后，天津在地理位置上的优越形势才有可能来为祖国的

社会主义建设和人民的利益服务；特别是由于塘沽新港的兴建，天津作为一个海港，对促进华北地区的经济发展更起了巨大的作用。

(二)低平的地形

天津地区是一个在比较晚近地质时期由河流冲积物沉积而成的河口三角洲。这一地区的泥沙沉积很厚，天津曾经打深井至 860 多公尺而仍未到达坚硬的岩层。由于华北地区的大多数河流如白河（北运河）、永定河、大清河、子牙河、卫河（南运河）等等，都汇为海河流贯天津地区然后注入渤海，加以这里在历史上曾经是黄河入海的故道^①，河流挟带大量泥沙在海河入海处大量沉积，因而形成了这一名为海河三角洲的海滨低地，与华北平原连成一片。

海河上游各支流多导源于黄土高原，含沙特多，因而海河三角洲的堆积作用是很强烈的。但由于海岸发生下沉作用，一方面虽然加速了河流所带泥沙的大量沉积（因而在天津有如此深厚的泥沙冲积层），另一方面却又限制了三角洲面积的迅速扩展，当然，比较缓慢的向着海面推移仍然是存在的。元明时代，渤海海潮可以上溯到今天津市区五河会口附近，而现在海潮自河口上溯，最远不过 30 公里左右；同时，根据有关历史文献的记载，也可看出目前大沽附近的海岸在最近 1000 年来

① 黄河在历史上曾经有三个时期在天津附近入海。有历史记载的最早期的禹河，从公元前 2278 到公元前 602 年在天津以北地区入海；其后，从公元前 602 到公元 11 年的第一次改道，以及从公元 1048—1194 年第三次改道后的黄河北支，都曾自今河南省滑县附近向东北流至天津附近入海。

是有过若干推展的①。

天津地区因为是一河口冲积平原，地形十分平坦，举目四望，天空与地平綫相接，可以说全无地形起伏，更没有任何山岭或丘陵。自天津北走 100 公里以外始見燕山，往西至太行山已超过 150 公里，往南則要走 300 公里，过了黄河才能見到丘陵。天津周圍这一低平地形，最利于郊区农业的垦殖、城市的扩展和交通道路的建設。天津东南郊濒临渤海，海岸綫也很平直，大陆在海河入海处約成二千分之一的坦坡伸入海中，因此海岸附近缺乏天然港灣和島屿。自大沽口沿海河上溯至天津，但見两岸自然堤外平野茫茫，在复盖着黄色砂土的地面上镶嵌着許多明鏡般的大小积水洼地，形成了天津地形景观上的特殊景色。

天津市区的地势也很低，一般不超过大沽口海平面基点以上 5 公尺，其中只有旧城东北的南运河与海河会流处附近一带較高，最高点在 8 公尺以上，这是这里成为天津历史上最初居民点的主要因素之一。其次是海河东岸地区，沿河可超过 5 公尺，再往东一般也在 3 公尺以上，而西郊及南郊則大都仅 3 公尺左右。总观全市在 4 公尺以下的地区約占全市总面积的 80%，最低地区則仅高約 2 公尺，因此天津地形是以低平为其

① 关于天津附近海岸綫的变迁历史，目前尚沒有定論。据天津大学范恩銳教授最近研究，認為：“据宋史河渠志記載宋眞宗时（公元 1000 年前后）的海口应在泥沽，其后明史兵志才有‘自世宗世倭患以来……于大沽海口宿重兵’的記載，时为公元 1547 年前后；由此可見在上述五百余年間海岸向外推移了約二十公里。”（見所著“泥沽海口”，天津史編纂室油印本初稿，1957 年。）目前大沽口外海底的泥沙淤墊过程仍在緩慢地进行着。

特征。解放前每遇夏季河流水漲，天津市区承受海河上游各河水勢，每致泛濫成灾，給城乡人民带来生命财产的严重損失。

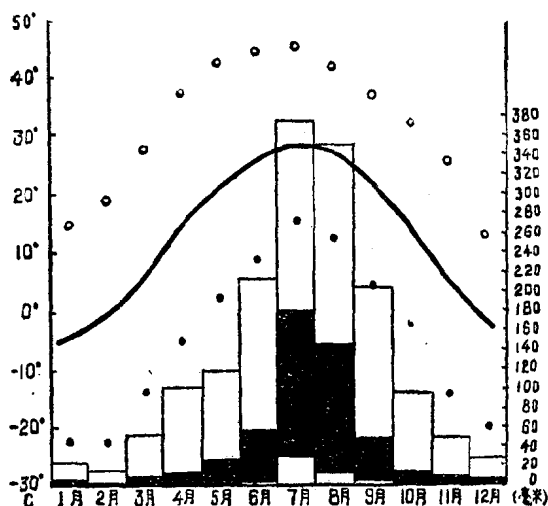
(三)天津的寒暑

天津位于中緯度地带，又濒临欧亚大陆东部海岸，所以气候状况总的來說处于温带季风的直接控制之下，与我国东部沿海其他地区相类似。但由于位置比較偏北，冬季受蒙古高气压的影响亦較大，气候寒冷而干燥；夏季受到北太平洋高气压余波所及，又十分炎热而多雨。只有春秋两季較為温和，但春季常多气旋过境，强烈的西北风带来大量飞沙；唯有秋季天朗气清，温度适宜，是全年中最佳时节。

天津的年平均气压为 762.8 毫米，但当冬季 12、1、2 各月蒙古高气压势最盛时，平均气压亦随之增至 770 毫米以上，这时寒冷的北风盛行，降水量十分稀少，因而空气干燥，平均相对湿度只有 50% 左右；夏季 6、7、8 各月气压偏低，平均不足 755 毫米，这时多吹炎热的南风，雨量亦較丰富，平均相对湿度可超过 70%。

天津全年平均气温为 13.5°C ，冬季各月的每日平均气温都在 0°C 以下而夏季各月的每日平均气温則又在 25°C 以上。全年最冷的 1 月份平均气温是 -4°C ，而最热的 7 月份平均气温則为 28.7°C ，年較差达 32.7°C 。可見这里寒暑变化的剧烈，并不因它的濒海位置而与华北平原其他地区有太大的差异；而且除秋季外，其余季节的昼夜温差也很大，特別在夏季，日间的温度可与长江下游不相上下，但到深夜却又有点象南方的深秋。天津寒暑变化剧烈，由于渤海是一个深入大陆的

內海,而天津地区又位于渤海灣向內凹入的頂端,与海外大洋距离較远,受到海洋的調节影响不大;換言之,天津气候的大陆性仍然是比較显著的,特别是与位于渤海外緣的旅大、烟台等地区比較,更是如此。



天津市气温及降水量。

曲綫：平均气温

圓圈：絕對最高气温

圓点：絕對最低气温

黑色柱形：平均降水量

空白柱形：最多及最少降水量

(气温及降水量数字根据“中国气象資料”)

天津气候干燥的原因，一方面是降水量稀少，另一方面則是雨季过分集中。根据过去多年記錄，年平均降水量只有524.9毫米，而其中仅夏季三个月即得388毫米，集中了全年降水量的74%，有时甚至一天的降水量就可超过150毫米；冬季三个月平均每月都在5毫米以下，簡直是微不足道了。因

此，天津地区仅盛夏6、7、8几个月比較湿润，其余三季都是干燥季节。冬季的降雪期虽然可以从11月下旬延續到次年3月中旬，但降雪次数和降雪量都不很多。

天津地区初霜日平均在11月上旬，終霜日平均在3月中旬，平均无霜期年达230天左右。霧日很少，年平均仅八、九次。冬季海河及大沽口外港灣均連續結冰80余天，通常11月下旬起初冻，12月下旬全封，次年2月下旬解冻，3月上旬开河，但由于有破冰船的设备，实际上港灣及海河并不完全冰封。海河結冰最厚时可达0.5公尺，大沽口外海面最厚可达1公尺左右。至于內河航运，冬季全部停頓，海輪亦多轉泊秦皇島港，繁忙的天津港口这时才呈現短期的宁静。

天津由于地濱渤海，又是一片平原，所以风速很大，特别是冬春两季风势最烈，8、9月間有时也会受到海上台风的影响。冬春間当冬季风和变性冬季风的冲突带南下时，天津經常受到寒潮侵襲，这时气压突然升高，刮狂暴的北风或西北风，沙土飞揚，温度大大降低。这时虽已届冬春之交，依然有严冬酷寒的感觉。

如以每候五日平均气温在 10°C 以下的时期为冬， 22°C 以上的时期为夏，則天津的冬季自11月初至次年4月初，平均約达155天；夏季自6月初至9月初，平均約有95天。以每候平均气温在 $10^{\circ}-22^{\circ}\text{C}$ 之間为春秋季节，則春季自4月初至6月初，平均約有60天，秋季自9月上旬至10月底，平均只有55天。但实际上春初經常受到寒潮影响，故来到較晚，中秋后冬季风开始出現，就已有寒凉的感觉，所以有“天津时令，非冬即夏”的說法。

总觀天津气候,由于受季风影响,冬夏气温变化极端。冬季为时較长,但夏日暖热,一如南国;至于春暖冰消时节,津沽桃紅处处,郊区一片播种忙,而秋日天高气爽,正是郊区农田稻麦收获时节,年中有春秋两季調剂,也能使人們享受到季节变换的乐趣。天津长年比較干燥,对某些工业原料及商品的保存、仓库设备的节约等也有好处;而霧日不多,对港口航行的安全更为有利;雨量虽然較少,也足够郊区农事的需要;只是雨季过分集中,对于夏季海河防洪及洼地排水增加不少困难,这是需要从水利設施方面来加以克服的。

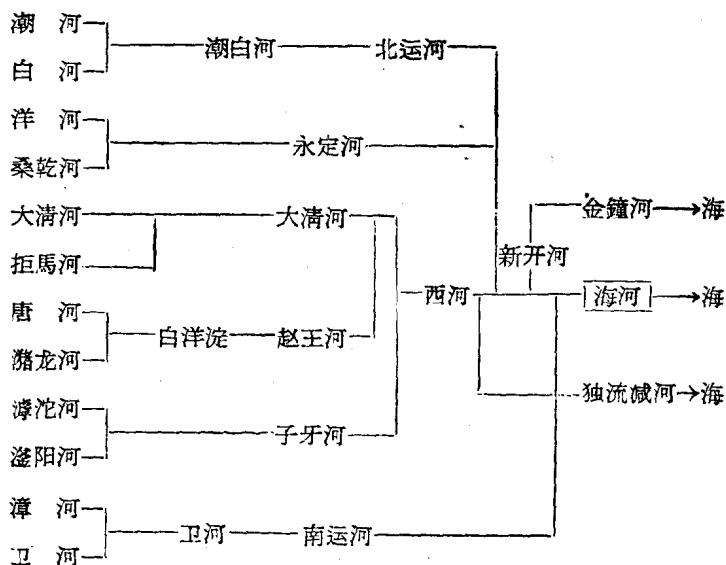
(四)海河和海河水系

海河上游各支流自燕山和太行山而下,成向心型水系汇聚天津。自北而南的是白河(自通县至天津一段即北运河河道),并在天津北郊的屈家店納永定河水东南流入市区;自西面而来的是大清河(又名上西河),在天津以西的第六堡与自西南来的子牙河(又名下西河)会流为西河(或仍称子牙河),向东流入市区;从南面而来的有卫河(卫河自山东临清与会通河合流后称南运河),也从市区西面流入。各河在天津市区合流后始称海河,海河东流至大沽口注入渤海。

海河河道全程都很曲折,河幅也不够寬广。从北运河与子牙河会流处至約当市区中心的解放桥間,河寬約 50—100 公尺,水深不过 3—4 公尺,所以仅能通航木帆船和內河小汽船;自解放桥以下至市区东南端,河寬亦不过 100 公尺左右,但水深則达 5 公尺以上,可容載重 3,000 吨的海輪乘潮进出,故向来是海洋运输船只的碼頭区,即过去所謂“天津港”的区域。天

津市区以下,河幅逐渐开展,到大沽口附近宽度已达 200 公尺左右,水深亦稍有增加;但河流至此,因水面驟形开闊及潮流頂托,河水挟带而来的泥沙就在大沽口外停积下来,形成了一道横亘河口的拦門沙——大沽沙,成为阻碍航行的門坎^①。大沽沙人工航道水深一般只有 4 公尺左右,吃水較深的船只必須在潮漲时才能通过。按大沽沙附近平均潮差达 2.5 公尺,河港区域平均潮差亦可达 1.5 公尺,故海河对外交通运输所受潮汐的影响是很大的。

·海河水系表解如下:



① 大沽淺滩在工程术语上称为“拦門沙”,是一种含沙量較大的入海河流在承納弱潮时河口經常出現的現象。当地通常称为“大沽沙”,有人譬喻为天津通海的門坎。