

运河停漕与近代天津的交通转型

罗衍军, 徐关涛

(聊城大学 运河学研究院, 山东 聊城 252059)

摘要: 运河停漕后, 虽然运河水运出现了一些新的问题, 但由于其自身存在的优势, 仍然是天津重要的交通方式。随着铁路运输的快速发展, 运河水运在一定程度上受到了冲击。在 1909 年“改造活桥”案中, 国家最终决定放弃改造活桥, 这实际上是国家支持铁路发展政策的一种体现。铁路运输与运河水运的关系变得复杂而微妙, 二者相互影响。整体而言, 运河水运呈现一种缓慢的衰落。天津近代交通转型的历程, 正是在区域商业发展、交通网络、国家战略诸因素交织作用下所演奏的“变动和弦”。

关键词: 停漕改折; 天津; 运河; 交通转型

中图分类号: K25

文献标识码: A

文章编号: 1672-1217 (2024) 06-0136-13

收稿日期: 2024-10-09

基金项目: 山东省高等学校青创科技计划研究项目 (2019RWD009); 山东运河区域乡村振兴研究;

山东省统战理论政策重点项目: 大运河与中华民族共同体的形成发展研究;

2024 年度聊城市哲学社会科学规划“两河文化”研究专题: 大运河与明清时期聊城民风嬗变;

聊城大学运河学研究院研究生科研创新项目 (202404); 19 世纪的天津漕运与区域社会变迁。

作者简介: 罗衍军 (1977-), 男, 山东鄄城人, 聊城大学运河学研究院教授、山东省铸牢中华民族共同体意识研究基地首席专家、中共聊城市委统战部特约专家, 历史学博士;

徐关涛 (2000-), 男, 山东临朐人, 聊城大学运河学研究院、聊城大学历史文化与旅游学院硕士研究生。

DOI:10.16284/j.cnki.cn37-1401/c.2024.06.013

引言

早在元朝时, 天津就已经成为漕粮转运的枢纽。明永乐年间, 政府又在天津设卫筑城。明初重修大运河后, 天津更是成为漕粮进京的咽喉, 无论实行漕粮河运还是海运, 漕船都须经天津转运到北京。受运河的影响, 天津在明清两朝发展迅速, 其政治、经济地位变得愈益重要。

光绪二十七年 (1901), 清政府采纳奕劻、李鸿章的建议, 宣布停漕改折, 运河漕运逐渐被废弃, 运河水利由各省分别筹办。^① 自 19 世纪初开始, 由于战乱频仍、河道淤塞、河务腐败、黄河改道等多方面原因, 运河漕运即已开始衰落。运河停漕后, 清政府对运河事务的重视大不如前。衰落最为明显的是山东北段运河, 即会通河张秋至临清段, 停漕后很快便无法通航, 山东北段运河沿线的城镇也随之衰落, 最明显的如德州、临清、聊城、张秋等。与山东北段运河的情况不同, 天津在运河停漕后非但没有衰落, 反而发展势头良好, 有调查认为 20 世纪初天津的繁华程度甚至超过了北京。^② 从 1860 年到 1901 年, 随着天津开埠与运河停漕, 铁路等新兴交通方式开始出现并逐渐发展壮大, 天津走上了现代化的交通转型之路。在此过程中, 铁路运输与运河水运之间存在着十分微妙的关系, “人们想象中的铁路一通、水运立衰的状况并未出现, 铁路与水运的共同协调发展, 是 20 世纪前半叶的主流”^③。因此, 既然没有出现铁路一通、水运立衰的状况, 那么就有必要探求运河停漕后天津的铁路运输与运河水运是如何“共处”的, 运河逐渐衰落与铁路逐

① 赵尔巽等:《清史稿》, 卷 127, 河渠志 2, 北京:中华书局, 1977 年, 第 3793 页。

② 日本“中国驻屯军”司令部编:《二十世纪初的天津概况》, 侯振彤译, 天津市地方史志编修委员会总编辑室, 1986 年, 内部发行, 第 1 页。

③ 江沛:《关于开展中国近代交通史研究的若干思考》, 《史学月刊》2016 年第 8 期。

渐兴盛的深层次原因,以及这种交通转型对天津区域社会变迁的影响等问题。

学界关于近代天津的铁路运输与内河航运等问题已有不少研究,将近代(特别是停漕后)天津的发展与运河相关联的研究则有待加强。本文拟以运河停漕为切入点,着重探讨近代运河的兴衰变迁与天津交通转型的关系,尝试厘清这种交通转型对天津区域社会变迁的影响,阐释近代天津交通转型成功的缘由。

一、九河津要:停漕后的天津运河状况

(一) 停漕之初的争论

运河停漕后,清廷内部对其存废问题仍存争议,许多官员主张漕运虽停但不能荒废河道,认为运河还肩负着除漕运外的诸多重要使命。

光绪二十七年(1901),河道总督锡良奏称:“运河为南北关键,漕运虽停,河道仍不可废。必须逐岁认真挑修,务使河水宽深,堤堰巩固,方能商贾获流通之益,农田无漫溢之虞。”^①同年,张人骏奏称:“若因漕粮改折,弃而不治,则气脉不通,商民交病,江北徐、海、淮、扬等处,必致泛滥为灾。”^②光绪三十二年(1906),杨士骧上奏称:“江河商货,藉以流通,两岸民田,资其灌溉。北运河一段,实全河之枢纽,亦即漕运之命脉。”^③他主张应趁运河淤积还不算严重,尽快会同相关官员进行修治。

除此之外,一些“局外人”也十分关注停漕后运河的水运情况。日本东亚同文书院的调查报告提出:“让大运河完全废弃,使之归于无用,应该说是失之草率的。从旅行调查所见之实际情况来看,有小火轮,有民船,运河沿岸有像样的河港,其水利之盛,令我们惊异。除了临清、张秋之间不通之外,大运河的水运现在还是有相当引人注目的价值。”^④

虽然有这样一些主张保持运河畅通的声音,尽管上谕认为应将运河维持下去^⑤,但由于国家财政困难、内忧外患等方面的原因,大运河整体上仍难逃衰落的命运。停漕后大运河的水运荒废严重,^⑥荒废最严重的河段是山东北段运河,天津运河的情况则相对较好。

(二) 南北运河概况及水运的优势

流经天津段的运河主要为北运河和南运河,此外还有自成系统的蓟运河水系以及潮白新河、独流减河、马厂减河等人工减河。广义而言,凡是在黄河以北、滦河流域以西的广大地区,统称为海河流域。^⑦天津主要的通航河流即为海河,南北运河也同属海河流域,海河流域还包括子牙河、大清河以及永定河等。^⑧天津地区的水系复杂,河网稠密,为历代统治者所重视,“天津西北一带号称五河汇海之区,历经前人经营,为北方水利第一重要区域”^⑨。

北运河,又称白河或潞河,源头在河北张家口市,经密云、通州入天津。“天津府北运河,自顺天府武清县入界,南流经治北,注海河。海河即直沽,在治城外,其上曰三会河口,俗曰三岔口,总汇北运、永定、

①《豫河志》,中国水利水电研究院水利史研究室编校:《再续行水金鉴·运河卷》,武汉:湖北人民出版社,2004年,第1799页。

②《丰润张氏家藏稿本》,《再续行水金鉴·运河卷》,第1800页。

③《谕折汇存》,《再续行水金鉴·运河卷》,第1843页。

④冯天瑜等选编:《东亚同文书院中国调查资料译》(下册),李少军等译,北京:社会科学文献出版社,2012年,第1533页。

⑤彭慕兰:《腹地的构建:华北内地的国家、社会和经济(1853-1937)》,马俊亚译,上海:上海人民出版社,2017年,第248页。

⑥冯天瑜等选编:《东亚同文书院中国调查资料译》(下册),第1539页。

⑦天津市旅游局等合编:《天津指南》,天津:天津科学技术出版社,1983年,第5页。

⑧宋蕴璞辑:《天津志略》,天津市地方志编修委员会编著:《天津通志·旧志点校卷(下)》,天津:南开大学出版社,1999年,第285页。

⑨《直隶兴修水利之动机》,《益世报》1917年2月22日。

大清、子牙、南运五河，曲折东南流，合西出各引河即靳官屯引河，自大沽口入于海。”^①南运河，又称卫河或御河，源头在河南卫辉市，由山东、河北入天津。“其源为漳卫二水，俱出山西，此河南通江浙，贯长江之尾闾，北达天津，输百货于旧都，实交通之枢纽也。”^②清承明旧制，东南漕粮经运河运往北京。河运经过山东，须经南运河北上，达于天津。漕船到达天津后，再经北运河北上到达通州。此外，海运漕粮到天津，拔船也要经北运河运往通州。^③

南、北运河为海河流域的重要组成部分，对海河的影响至为深远，光绪《重修天津府志》对海河与南、北运河的关系有较为详细的记载：“海河受南北两运河水，达之大沽口，直隶大尾闾也。海门高仰，出水不快，又有拦江沙横亘其前，此殆五大河总病根也。南北两运，西受浑、清、滹河，东经三岔口汇入海河，若左右两膀肱也。两河皆南北运道所经，冬苦其弱，夏苦其强，最难调剂，此又南北运总病根也。”^④

运河停漕后，天津的运河水运仍处于非常重要的地位，“天津为水陆码头，舟车辐辏。但以地为九河下梢，入海总汇。航运较之陆运，尤为重要”^⑤。20世纪初，虽然关内铁路和关外铁路通车，但水运依然盛行，天津贸易的大多数，都依靠水运进行集散。^⑥1907年，天津商会在给水利局的禀文中提到，商货流通中河运占大多数，如果河运消涸，商业必受重创。^⑦1909年，天津商会在给直隶总督的禀文中亦提到：“自庚子之后，市面萧索。非复旧时之盛。所幸者河路流通，客商运货，资斧尚轻。商民生计，借以挹注。”^⑧足见当时水运之盛。

运河停漕后，以海河为中心的上游4条河流成了天津港内河货运的主要航道。其中，南运河自天津至临清478公里的航段，可通行50-100吨的木帆船。临清以上340公里与卫河相接直通河南道口；北运河自天津至通州150公里航段，丰水期可通行25-35吨木帆船。^⑨20世纪初期，尽管铁路运输发展迅速，水运受到了一定的打击，但南北运河上的货运量仍相当可观。天津内河水运凭借着辐射范围广、运费低、运量大、船只多、转运灵活等优点，依然占据交通运输的重要地位，“1905年从内地至天津的民船货运量共达1255658吨，从天津而返回内地的运输量1260474吨，显而易见，民船进出天津的船只数与货运量几乎相近，说明往来船只都是载物而行，很少出现空载而返的现象，这更好地沟通天津与腹地的商品交流”^⑩。在铁路修通后，“河川贸易之所以还能够维持其势力，就在于它的运费低廉以及在河川沿岸有许多著名的城市及生产地区”^⑪。运河水运的运费较低，而“惟铁路运费昂贵，商民殊多不便”^⑫。据1927年《益世报》报道，京奉铁路往年自胥各庄芦台等站至天津之货物运输本来极为繁盛，但因胥各庄及芦台间有运河直达天津，与京奉铁路彼此处竞争地位。铁路运费日渐高涨，所以在未结冰时，两地及天津间往来运货的船只络绎不绝。^⑬这些河川沿岸的市镇要想将当地的土特产品运输出去进行贸易，最方便快捷的运输方式仍是运河。

①《清光绪会典运河图说》，《再续行水金鉴·运河卷》，第1909页。

②宋蕴璞辑：《天津志略》，《天津通志·旧志点校卷（下）》，第286页。

③王守恂：《天津政俗沿革记》，《天津通志·旧志点校卷（下）》，第15页。

④光绪《重修天津府志》，《天津通志·旧志点校卷（上）》，第923页。

⑤宋蕴璞辑：《天津志略》，《天津通志·旧志点校卷（下）》，第285页。

⑥日本“中国驻屯军”司令部编：《二十世纪初的天津概况》，第83页。

⑦天津市档案馆等编：《天津商会档案汇编（1903-1911）》，天津：天津人民出版社，1989年，第2198页。

⑧天津市档案馆等编：《天津商会档案汇编（1903-1911）》，第2235页。

⑨天津市地方志编修委员会：《天津通志·港口志》，天津：天津社会科学院出版社，1999年，第279页。

⑩戴建兵、侯林：《近代天津与内河水运（1860-1937）》，第141-142页。

⑪日本“中国驻屯军”司令部编：《二十世纪初的天津概况》，第283页。

⑫《京津间小轮之创办》，《益世报》1920年8月20日。

⑬《京奉路局扩充货运·拟收买芦台天津间河道·将由路局承办水路运输》，《益世报》1927年12月19日。

表一 天津同内地贸易的比例（输出入合计）

目次	1905 年	1906 年
铁路	43.8	48.2
御河	19.5	15.3
西河 ^①	20.0	19.2
北河	3.8	4.1
海河	1.5	1.6
东河	6.4	4.4
陆路	5.0	7.2

（资料来源：日本“中国驻屯军”司令部编：《二十世纪初的天津概况》，侯振彤译，天津市地方志编修委员会总编辑室（内部发行），1986，第 283 页）

南北运河直接流经的市镇大多数情况下仍会选择运河水运，而远离运河、靠近铁路的市镇则大多选择铁路运输，仍有些铁路沿线的市镇依靠运河进行运输。临清是山东、直隶两省交界地方最大的棉花集散地，汇集到临清的棉花约三分之二销往天津，三分之一销往济南。销往天津的全部通过水道，销往济南的则通过陆运。^② 1911 年，直隶劝业道孙多森为生员刘恩培禀述蓟运河流域宜速设小轮公司一事的照会中提到：“芦台虽傍铁路，而与迤北镇交易，亦仍恃河路。是畿东贸易之便，莫蓟运河若也。”^③就连靠近铁路的芦台镇也需要依靠运河进行贸易，可见此时铁路尚未完全取代运河。

（三）运河水运的问题

在 20 世纪初运河水运虽仍较为繁盛，但毕竟国家此时对运河的维护和疏浚已不如以往重视，出现的问题也越来越多。南运河仍然是天津内河航路中通航里程最长的河道，从直隶地区往返山东、河南，最主要的航道就是南运河。从长芦辖地到河南，运盐船也需要走南运河。^④“在上海、天津之间的海上交通开始以后，南运河的交通受到大的打击，因对河底的疏浚放任不管，从直隶省及山东省边境的临清州以南，任何船只也不能通航。临清的上游因黄河汇合的一带例年无水，即使在雨水非常多的年景，河水也不超过一尺。”^⑤北运河的航运也受到了铁路运输的冲击，自从京奉铁路建成后，因北运河水浅且流速慢，多采用效率更高的铁路运输。“因为水流，航道经常变动，即便是非常熟悉的领航员，也一点都不能大意。因为是搁浅，难以后退，而且由于下面是淤泥，最终使其无法动弹。由于河道狭窄，在河里掉头也非常麻烦。”^⑥北运河虽然流域较大，但河底不深。在京津铁路开通前仍是天津通往北京的唯一通路，货运较为繁盛，但在京津铁路开通以后，通过北运河的运输几乎停止，其在贸易上的价值几乎丧失殆尽。由于通州以上不能航行，北运河只能供作沿岸城镇的需要。由北运河运来的主要产品有药材、杏仁等。^⑦

南、北运河水量季节性变化大，河道经常淤塞，需要进行挑修。民国《天津志略》记载，南运河“河道失修，节节淤塞，航行浙江，无论矣；即有河北境内亦仅伏秋汛期，舟可通一时也”^⑧。天津商会在给民政长的禀文中称：“近年来每逢春令，雨水稀少，河水消涸，行船时形不便。犹幸为时不久，即能通行。现在南运河淤浅异常，中泓水深不过二尺，实为向来所未有，一切货船粮船均不能到埠。”^⑨1909 年 10 月，北运河

① 西河：以保定为中心，通往河南、山西及直隶北部。有子牙河、永定河、西淀诸水（淀河）。

② 冯天瑜等选编：《东亚同文书院中国调查资料译》（下册），1421-1422 页。

③ 天津市档案馆等编：《天津商会档案汇编（1903-1911）》，第 2206 页。

④ 王守恂：《天津政俗沿革记》，《天津通志·旧志点校卷（下）》，第 15 页。

⑤ 日本中国驻屯军司令部编：《二十世纪初的天津概况》，第 285 页。

⑥ 王振良编：《津沽漫记：日本人笔下的天津》，万鲁建译，天津：天津古籍出版社，2015 年，第 127 页。

⑦ 日本“中国驻屯军”司令部编：《二十世纪初的天津概况》，第 286-287 页。

⑧ 宋蕴璞辑：《天津志略》，《天津通志·旧志点校卷（下）》，第 286 页。

⑨ 天津市档案馆等编：《天津商会档案汇编（1903-1911）》，第 2202 页。

堤西一带村庄,频遭水患,民不聊生。庞家嘴等十九村村正副请求尽快疏通北运河河道,以避免天津、武城两县水患。^① 运河一旦失修,或因洪灾淤塞,自然就难以通航,对水运影响至巨。

除了经常淤塞之外,由于冬季严寒,南北运河的河水相对较浅,流速与其他河流相比较为缓慢,所以运河在冬季结冰快,在相当一段时间内无法进行运输。“内河航运,冬季全部停顿,海轮亦多停泊秦皇岛港,繁忙的天津港口这时才呈现短期的宁静。”^②“御河发源于南方,由于河水温暖,所以通航期间最长。结冰期中,用冰橇进行冰上客货的运输,其数量却极少。天津同内地之间的河流贸易,在结冰前的二个月及解冰后的二个月期间,是最为繁忙的时期。夏季,在雨季(七月)到来之前,由于河水缺乏,非常缓慢。贸易额,在结冰前二个月及解冰后二个月内,各占四成;其他时期约占二成。”^③1910年冬,庆昌源等一批商号在上河御河一带购买棉花油粮杂货等货物,装载船只运到天津出售。因天气严寒,船只被冻于临清、武城、郑家口等处,河内所冻货船不下数百只。这批货物本应在来年春天开河时再运到天津销售,但因天津市面物资、银钱紧缺,故请求借拨运货火车,由津浦铁路局将沿河所冻各货,起运到天津,销售周转,维持商务。^④ 1923年2月26日,天气较上年冬天更加寒冷,运河结冰。冰融化后,又因天气严寒,二次冻结。^⑤ 1925年2月23日,北河因天气寒冷复冻。又经21、22日连夜大风,北河金刚桥以上,二次封河。所结之冰与1924年冬天相同。^⑥ 当每年冬季运河结冰时,铁路运输的优势即得以凸显,即受自然条件的影响小,较为安全稳妥。

运河停漕后,其传统漕运功能丧失,随之出现了一些新的问题。如南北运河沿岸的一些居民开始利用运河从事一些渔业或农业活动,影响水运的畅通。对此,相关部门采取了一些针对性的措施。1913年6月,南运河淤浅异常,经天津商会调查,为唐官屯上游提闸放水浇灌稻田所致。直隶总督冯国璋对此事进行批示,他提出营田用水每年不过一二十天,而运河淤浅事关数省,应当仔细会议,再行规定。^⑦ 1925年,运河工程处督办查到运河沿岸有渔民蓄养渔种,在河内建筑渔圈,影响了运河水流的畅通,养鱼形成的草圈泥长久地散置河中,逐渐变成泥质,导致河身越来越高,对于河水的流通十分不利,要求沿河各县,禁止此类行为,以防后患。^⑧ 同年,直隶河务局局长陈昌泽发现常有人掘取津埠各河下游淤土,如果不严令禁止,会对堤岸造成破坏,直隶河务局令相关部门查照办理。^⑨ 1927年10月,南运河水位连日下降,导致沧县、静海等地来往天津的船户行驶困难,经查得知是因河底淤泥太多及唐官屯的水闸无人负责,导致水源不畅。^⑩

综上所述,虽然运河水运依然有其自身的优势,但伴随着运河停漕,南、北运河出现的问题越来越多,利用运河进行运输时不得不考虑解决这些问题的成本。同时,现代铁路、水运、港口三位一体,逐步压缩畜力、人力运输的空间,是导致传统内河水运日益衰落的主因。这种趋势并非一蹴而就,而是贯穿了整个20世纪前半叶。^⑪ 新兴交通方式给运河水运带来的并不仅仅是冲击,同时还带来了新的机遇和挑战,随着铁路和公路运输的快速发展,天津及其腹地内河水运业以市场供需为调节机制,运输的商品种类更加丰富,价格趋于合理,运输形式呈现多样化,在一定程度上又推动了天津内河水运的发展。^⑫

①天津市档案馆等编:《天津商会档案汇编(1903-1911)》,第2203页。

②日本“中国驻屯军”司令部编:《二十世纪初的天津概况》,第8页。

③日本“中国驻屯军”司令部编:《二十世纪初的天津概况》,第283-284页。

④天津市档案馆等编:《天津商会档案汇编(1903-1911)》,第2013-2014页。

⑤《运河结冰》,《益世报》1923年2月26日。

⑥《北河因天气寒冷复冻》,《益世报》1925年2月23日。

⑦天津市档案馆等编:《天津商会档案汇编(1903-1911)》,第2202-2203页。

⑧《运河督办禁妨碍河流》,《益世报》1925年5月29日。

⑨《禁掘河淤》,《益世报》1925年9月24日。

⑩《南运河之交通困难,因淤泥太多》,《益世报》1927年10月4日。

⑪江沛:《关于开展中国近代交通史研究的若干思考》,《史学月刊》2016年第8期。

⑫戴建兵、侯林:《近代天津与内河水运(1860-1937)》,第148页。

二、由河至海：天津交通的现代转型

（一）铁路运输的发展及其优势

天津的内地运输业，在铁路修通之前，多依靠河流和车马。1895 年关内外铁路的一部分，即津榆铁路修建，不久关内外铁路全线通车。京汉铁路及京张铁路的一部分也相继修通。到 20 世纪初期，天津的主要铁路有关内外铁路、京汉铁路、西陵铁路、京张铁路等。^① 从前依靠河流、车马运输者，为了安全和迅速，尽管运费差别较大，也转为依靠铁路，“河流运输只不过是近距离或部分地区之间进行”^②。津浦铁路在 1912 年建成，它与大运河几乎平行北上，可以直接运输南方的货物。以往集中于江苏镇江、通过大运河河北运的湖南、湖北、四川的物产，基本上由这条铁道运输，这进一步削弱了运河的作用。^③

对天津运河水运影响较大的同样为津浦铁路。在津浦铁路通过德州之后，它作为沿线的主要车站，地位日益重要。天津、德州两地之间，铁路、水运在运送货物方面几乎势均力敌，将水运完全取代，尚非铁路一时所能企及。在德州、天津间，曾开行过小火轮，想借此大力展开与铁路的竞争，但只开行了两三次，就出现种种故障，以失败告终。究其原因，主要是大运河的水路不适于轮船航行所致。但这对铁路还是产生了间接影响。^④

安全与便捷是运输过程中需要考虑的一个重要问题，这方面铁路运输要比运河水运做得更好一些。南宮县万通镖局的武生李永昌在给天津商会的禀文中提出：“现在火车四通八达，若舍此仍由河陆而行，虽有镖丁护送，终属冒险，且于国家敷设车政亦无提倡之意。兹职商拟在德州设立分局运送商家银洋，幸津浦铁路告成，与其运送于荒村僻野，不如装车来往裨益良多。”^⑤1906 年，直东豫四十家粮商上书称，运河上的河巡恣意寻殴，遣兵拦船，责打船上掌伙，影响十分恶劣。运河本就河水干涸，淤塞异常，航行已经十分不易，为保证民食供应，免得妨碍商务，请求巡警局查明核办。^⑥ 铁路运输类似的问题就要少得多，相对运河水运更加规范，安全容易得到保障。此外，自京汉铁路开通以来，以前经卫河及御河至天津进而搭载轮船向华南地区装出的药材、皮革等高贵货物，由于这两条河流需要繁杂的倒载、高昂的搬运费以及沿岸各地的税关、厘金局等的复杂的手续，所以主要改由依靠京汉铁路向汉口装出。^⑦ 疏浚河道的经费常常通过在沿途设站来收取，这又导致了一种恶性循环。“在距离天津总督衙门一日里（等于 3.924 公里）多的陈家沟，有水闸，只在满潮及河水泛滥之时才开放。通常为了保持白河及海河河水的均衡，进行河底的疏浚等等，属于海河工程局管理。该工程局向通过水闸的民船征收如下的通过费：装载货物的大船：一元；空载的大船：五十分；装载货物的小船：五十分；空载的小船：二十五分。上述通过费，充做疏浚等等的费用。”^⑧ 1925 年，直鲁豫三省船户称船捐课税等使其欲死不得，逃生无路，只得“延颈长鸣”，他们在上呈省公署的文书中称：“试思今日之船户，其层层负担之税，有常关所课之税，有海关所课之税，有各租界所课之税，近又新添者又有直隶河务之船捐，种种名目，每年每户捐款不下百数十元。嗟我小民，终年逐波，收入几何？而负担之重至于此极。倘仍增加不已，是不啻以膏血吸尽为未足，而又欲敲剥骨髓以为快也。”^⑨可见当时课税之重，船户已难以承受。

（二）“请造活桥”案

① 日本“中国驻屯军”司令部编：《二十世纪初的天津概况》，第 110 页。

② 日本“中国驻屯军”司令部编：《二十世纪初的天津概况》，第 108 页。

③ 冯天瑜等选编：《东亚同文书院中国调查资料译（下册）》，第 1524 页。

④ 冯天瑜等选编：《东亚同文书院中国调查资料译（下册）》，第 1429 页。

⑤ 天津市档案馆等编：《天津商会档案汇编（1903-1911）》，第 1099 页。

⑥ 天津市档案馆等编：《天津商会档案汇编（1903-1911）》，第 2199 页。

⑦ 日本“中国驻屯军”司令部编：《二十世纪初的天津概况》，第 285 页。

⑧ 日本“中国驻屯军”司令部编：《二十世纪初的天津概况》，第 286 页。

⑨ 《直鲁豫船商呼吁陈情》，《益世报》1925 年 9 月 10 日。

为发展运河商运,1909年,天津商会向直隶总督上书,请求所有津浦铁路于南运各河修筑铁桥改活桥,以便商船通行。其说明如下:

“兹蒙津浦铁路总局测量路线,由西北两营门外,循行直达河北,于南运并上下西河,分筑铁桥三道,作为车行之路。伏查津埠各河,接通直、东、豫三省,百货流通,是为要路。尤以盐粮为转运大宗,津郡商民命脉,相与维系,若于河路中间建筑死桥,船路断绝,桥有高低之分。南运河尤非上下西河可比,装运盐粮船只,桅高船笨,加以满载,有不能免桅之势。虽火车亦能运货,则不通之处,须恃河路为转运。现在津埠捐税加重,铁路四通八达,商业已成弩末。只有河路尚可通运,勉力支持。设再堵绝水道,天津码头不难立至荒凉,且值国家振兴商务,抚恤民艰。凡有不利于商有害于民者,皆蒙列宪设法维持达其目的。当此固有之河源,天然之利便,反使闭塞不通,将来客商视为畏途,绕越别口交易,不特商业受害,即税课恐亦受此影响。税命两悬,将何了局?商等非不知铁路为国家富强基础,何敢妄行阻止。必须筹画两全善策,维持大局。”^①

天津商会随后针对这一情况提出了解决问题的建议:“查火车行止,原有一定时刻,铁桥开闭,亦有成规可循。拟请仿照已设铁桥办法,修筑活桥。在火车未到以前,如有货船抵桥,令其停候。火车行过,再开桥放船。于车政毫无阻碍,即河路亦免废弛。如此两得其宜,则津埠之商民获福非浅矣。”^②

直隶总督杨士骧回应,铁路桥梁承载力过大,与平常桥梁不同,且中国历年所造铁路还没有建造活桥的先例。如果建造活桥,时间一长必定不稳固,容易发生意外,十分危险。他认为让各帆船改造活桅更为合适,可以方便随时眠起。^③

天津县经过调查传谕得知,运河御河子牙三河盐粮各船共有一万多只,大小不等,船身高下也要七八尺不等,水浅时河面至河岸相距七八尺,船与岸平行,如果遇到涨水则还要高出堤岸数尺,铁路局建平桥仍然会有阻碍。且三河船户联合禀告称,北运、子牙两河来往盐船及南运河由河南、山东装运杂货等船只,多高约一丈二三尺,最低也要八尺,因此仍然请求建造活桥。^④天津商会经核议后认为,修建死桥确实会将河路隔绝,运船不通,来往运货困难,对天津的商业民生影响太大,就是改造活桅,也不是万全之策。每年伏秋雨汛,河水涨发。以现行的河路,行驶尚且不易,如果船身高大,满载货物,让其免桅穿桥,很容易发生危险。随后又提出汉沽为京榆铁路要道,曾经建筑过活桥,且桥梁桥身极为坚固,后被英人占据、焚烧,后又改建死桥,船不到埠,芦台镇一带商业立变荒凉。因此建议仿造修筑活桥,以便利交通,保全商业民生。^⑤

督办铁路大臣徐世昌等认为,津浦路北运河桥仍以修呆桥为宜。新开河与京奉接轨,有两处渡河点,一处从堤头渡过北河,一处从杨柳青上游当城村渡过运河。第一处为西河北河汇流之处,西河杨村一桥也是呆桥,所以在北河建呆桥应当没有问题。运河的情形与淮河相似,淮河南段路线由蚌埠渡淮,其总工程师禀称:活桥开机一定要在河中央积水最深之处,以便水退船只亦可畅行,而当水涨流急时,船只过此狭窄之桥门,最易与桥墩冲撞。而且将来轨道四通,车流量加大后,每天只能开一两次,每次不超过三十分钟。如果遇到逆风等恶劣天气,来往船只还不能全部过桥,且活桥重达千斤,启闭之间极易发生危险。

因此,徐世昌等人提出,火车载货的问题关系重大,应当审定利害,远虑深谋。运河桥梁与蚌埠之桥梁并无不同,活桥之危险与淮河南段所议论者也相似,所以仍应仿造建筑呆桥,以免除后患。至于津商会所说载重之船眠桅不易的情况,淮河运盐之船及艚子船两千多艘,常年在淮河内,这些船的载重普遍大于运河船只。如今南段建筑呆桥,尚且需要拨桅而过,何况运河本身就比较淮河水要浅,大船来往本就难以满载,所以拨桅渡桥较淮河之船应当更为容易。至于所说汉沽活桥,本就危险,庚子之变后收复了这座木桥,

①天津市档案馆等编:《天津商会档案汇编(1903-1911)》,第2234页。

②天津市档案馆等编:《天津商会档案汇编(1903-1911)》,第2235页。

③天津市档案馆等编:《天津商会档案汇编(1903-1911)》,第2236页。

④天津市档案馆等编:《天津商会档案汇编(1903-1911)》,第2237页。

⑤天津市档案馆等编:《天津商会档案汇编(1903-1911)》,第2238页。

经督办关内外铁路大臣等详细复查,认为活桥过于危险,最终才改建铁制呆桥。另外,汉沽活桥建造时耗费巨大,综合种种原因,北运河应当一并建筑呆桥。^①

“请造活桥”最终以失败告终。虽然徐世昌等针对天津商会的意见和建议——做了回应,但最终仍未能解决运河上的船只眠桅穿桥会发生危险等问题,同时回避了改建死桥会导致船不到埠,可能造成芦台镇一带衰落的问题。究其原因,推行铁路为当时的一项重要国家政策。在铁路与水运发生冲突时,首先要保证铁路运输的安全与便捷,归根结底这也是运河衰落的一种表现。修建死桥后,不难想象民船在此段运河上的航行情况,芦台镇的衰落恐怕也会在沿岸的其他城镇再度上演。

铁路运输逐渐取代运河水运,首先可以将其看作是一个现代化的发展过程。罗荣渠指出:“从历史的角度透视,广义而言,现代化作为一个世界性的历史过程,是指人类社会从工业革命以来所经历的一场急剧变革,这一变革以工业化为推动力,导致传统的农业社会向现代工业社会的全球性的大转变过程。……狭义而言,现代化又不是一个自然的社会演变过程,它是落后国家采取高效率的途径(其中包括可利用的传统因素),通过有计划地经济技术改造和学习世界先进,带动广泛的社会改革,以迅速赶上先进工业国和适应现代世界环境的发展过程。”^②张信认为,现代变化只能在传统的基础上发生,同时传统又能在现代化中重获生命力。在这个意义上,社会演变的过程绝非一个像现代化理论家所认为的以现代因素替代传统因素的过程,而是一个现代与传统联姻的过程。^③运河水运和铁路运输的角逐,即运河停漕后天津的交通转型,最终体现为传统与现代的一种冲突与交融,是现代化发展的表现,也是一个社会演变的真实过程。铁路运输作为高效率的运输方式,随着文明的普及,其优势越发显现出来,对传统运河水运造成了冲击。同时。运河水运亦蕴含自身特点,具有运费低廉等优点,在运送一些大宗货物方面有优势。

(三) 铁路运输与海运

清初,朝廷实行海禁政策,大量的南粮北调仍依赖大运河运输。清康熙二十三年(1684)开海禁后,重新开辟了北至牛庄(营口),东至烟台,南至上海的沿海航线。^④许檀认为,天津“作为海港城市的基础实际上是在清代前期奠定的”^⑤。1860年天津被辟为通商口岸后,对外贸易发展迅速,在天津港进出口的货物需要进行便捷、快速的运输,此时传统的内河航运并不能完全满足这种需求,因此不断推动着海运与铁路运输的发展。伴随运河水运的衰落,近代以来的海运与内河航运、铁路运输之间形成了一种互补的关系。20世纪以来,海运与铁路运输的联系越来越紧密,铁路逐渐成为服务于海洋贸易的主要运输方式。正如罗澍伟所指出的那样:“20世纪以后,远洋运输和华北铁路网的兴建,标志着天津与世界各国和华北腹地之间的交通运输方式的巨大变革,它缩短了彼此之间的距离,促进了多方位的联系,为天津成为华北经济中心创造了优越的客观条件。”^⑥

20世纪初,天津主要作为转口贸易的港口,货物进入腹地有两条路径,一是通过内河航运从租界运至天津老城东北的三岔河口;二是通过万国桥到达对岸的老龙头火车站,装车外运。相比之下,铁路更为经济快捷,万国桥由此成了唯一的通道。^⑦天津港的远洋货运在历史上由于受港口本身条件的限制,兴起较晚,但发展很快。天津开埠以后,到港船和货运数量逐年增多。到20世纪20年代,天津港远洋货运已经超过了沿海货运的数量。^⑧

铁路运输与海运的结合,意味着天津的交通要道从南北转向了南北与东西兼备。“从20世纪初起,南

①天津市档案馆等编:《天津商会档案汇编(1903-1911)》,第2241-2243页。

②罗荣渠:《现代化新论——世界与中国的现代化进程》,北京:商务印书馆,2004年,第17页。

③张信:《二十世纪初期中国社会之演变——国家与河南地方精英,1900-1937》,岳谦厚、张玮译,北京:中华书局,2004年,第9-10页。

④天津市地方志编修委员会编著:《天津通志·港口志》,天津:天津社会科学院出版社,1999年,第286页。

⑤许檀:《从北洋三口发展的历史脉络看中国近代化历程》,《天津师范大学学报(社会科学版)》2005年第1期。

⑥罗澍伟主编:《近代天津城市史》,北京:中国社会科学出版社,1993年,第377页。

⑦天津市和平区政协等编:《天津百年航运》,第99页。

⑧天津市地方志编修委员会编著:《天津通志·港口志》,第295页。

北漕运因大运河运输梗阻,加之海洋贸易的发展,天津港的货物流向由传统的南北运输转向东西、西北和东北向运输,腹地扩展到华北各省。随着华北内河的延伸及中国铁路的兴起和发展,天津港经济腹地继续向内陆扩展。”^①“天津港铁路集疏运^②兴起于清光绪十四年(1888)的唐津铁路修通后。翌年,经唐津铁路集港的开平煤炭达5.1万吨,占当年开平矿务局煤炭产量的21%。1904-1914年,随着胶济、北宁、正太、津浦、平绥铁路的先后修通,经铁路集疏运的货物逐年增多。……20世纪20-30年代,由于铁路增设与联网,使天津港的内陆腹地不断扩展。这一时期,从天津港进出口的主要货物,运输距离比较远的多采用铁路运输,比重也由50%增至70%左右。”^③

但铁路运输会受到线路和站点的严格限制,如果单单依靠铁路,货物的装卸和运输难以实现无缝对接,物流网络缺乏普遍性和灵活性。^④因此,运河水运仍有完善天津交通运输网的价值,可以说铁路运输、运河水运与海运之间存在着一种良性的互动关系。“铁路的继续延长,把北京和天津两个华北最大的城市连在一起,并把海河水系、滦河水系和关外的辽河水系连成一体。这条铁路与上述各水系横向相交,正好弥补了这几条水系互相平行无法相通的缺陷,使华北传统的水路交通通过铁路联成一体,极大地提高了天津的经济地位。”^⑤同时,现代化的发展趋势也昭示着我们,虽然在这一时期内河水运状况不会有大的变化,但从根本上说,水运还是会被铁路所取代,通过水道的货物,在不久的将来会被铁路所吸收,水运将只能保持其作为水运的本来性质、即其固有的能力。^⑥

三、交通转型与天津区域社会变迁

(一) 停漕前的天津区域社会

运河停漕前,特别是天津开埠以前,运河是影响天津区域社会发展的主要动力之一。天津最早的聚落,就是在“旧三汉口”,在今城东北角外的狮子林桥西南面的沿河地区。天津最早的商业区,在沿河一带的天津北门外、河北大街、估衣街、锅店街、东门外等处,“粮米行栈房多设于海河南运河之侧,大都内河行船装运货物,卸载囤集必于近河之处,取便利也”^⑦。近代以前,“天津聚落的对外经济联系,主要建筑在内河航运,特别是卫河航运基础之上”^⑧。清末的天津已经成为最大的商业都市之一,“从天津聚落发展的规模及其扩展的范围来看,直到十九世纪中叶清代道光年间,在全部约20万人口中,城内居民将近半数,分布在东北城外狭长沿河地区的亦有8万人以上,至于西门外的居民则很稀少,南门外的居民更为寥寥。可见距今约100年前,天津聚落的发展基本上仍然只限于旧三汉(岔)口上下的沿河两岸以及旧城区以内”^⑨。当时的城镇主要分布在河道要冲,如大清河的清苑、安国;子牙河的正定、获鹿、蓉城、无极、深泽、邢台、邯郸、南宫、冀县;南运河的临城、吴桥、沧州以及滦河附近的武清、宝坻等的县城和重要集镇,各集镇间的内河运输为主要沟通渠道。^⑩

具体而言,有三件与运河密切相关的大事影响着天津的发展变迁,即漕运、盐业和商贸。自明代重修会通河后,漕运的作用变得越来越重要,天津是漕运的重要节点,也因此越来越受到明清两朝政府的重视。康熙十六年(1677),长芦都转运盐使司移驻天津。此后,天津又成为芦盐转运的中心,盐漕两业的发展带

①天津市地方志编修委员会编著:《天津通志·港口志》,第393页。

②铁路货物集疏运是将港口经济腹地的出口货物经铁路线运集港口和将港口进口的货物疏运到内陆腹地。

③天津市地方志编修委员会编著:《天津通志·港口志》,第450页。

④樊如森《天津港口·城市与经济腹地研究(1860-1960)》,济南:齐鲁书社,2020年,第477页。

⑤天津市和平区政协等编:《天津百年航运》,天津:天津人民出版社,2019年,第97页。

⑥冯天瑜等选编:《东亚同文书院中国调查资料译》(下册),第1430页。

⑦王守恂:《天津政俗沿革记》,《天津通志·旧志点校卷(下)》,第33页。

⑧鲍觉民、何自强:《天津》,上海:新知识出版社,1958年,第28页。

⑨鲍觉民、何自强:《天津》,第21页。

⑩罗澍伟主编:《近代天津城市史》,第442页。

动了天津商贸的繁荣，天津逐渐由一个漕盐转运中心向商贸城市进行转变，经济地位不断提升。

（二）停漕后的天津区域社会

近代以来，运河对天津的影响日渐下降，特别是停漕后，铁路运输的地位日渐重要，天津地区形成了初级的铁路交通网，随之而出现的就是更为复杂的商贸网络与工业体系。铁路不仅是一种更先进的交通方式，更是推动社会变迁的重要动力，其对天津的影响不仅在于改变了传统的商路与商业区，也深刻影响着区域社会的变迁与民众的日常生活。20 世纪以来，天津的交通实现了跨越式的发展，区位优势更加明显，据《天津皇会考》记载：“天津环城皆水也，昔人称为九河尾闾。北拱神京，南控华夏，东连沧海，西望太行。自通商以来，中外轮船，咸集于此。近者，电报通乎五洲，铁路连于汉口，诚哉海上之咽喉，畿南之屏障也。”^①

运河衰而铁路兴，最直接的影响就是运河与铁路沿线地区的兴衰变迁，前文所述芦台镇的衰落便是一例，一些位于铁路要冲的城镇因此迅速发展起来。“原以内河航运为基础的旧三汉口地区，逐渐丧失了经济上的优势地位，相反在紫竹林上下海河两岸以海运为基础的新兴商业地区则日益繁盛，这种情况一直延续到解放前夕，大体上未再发生其他变化。”^②随着铁路与港口的发展，往昔最繁盛的商业区，已相对地逐渐退居次要的地位；只不过内河航运并非完全衰落，这一地区仍具有子牙河、南运河等内河航运的便利，在天津和华北平原各地之间的城乡贸易方面仍发挥着相当重要的作用。^③

传统的运河水运多为国内的粮食及商品流通，铁路运输的兴起则意味着进出口贸易的繁盛，从这个角度看，交通转型实际上是一种由内而外的变化。铁路将港口与广阔的内陆腹地联系起来，成为对外贸易的重要推力。由于津浦、京奉等铁路的建设与发展，天津至三北地区腹地实现了进一步延伸，与南方广大地区的联系更为便捷，大大促进了天津与这些地区的贸易，天津的纺织业所用的棉花也要通过正太铁路运输。^④北宁及津浦两铁路使天津可由陆路北经东北、西伯利亚以与欧洲相连；而南可经首都以与亚洲商务中心之上海相连。平绥、平汉路及正太路大部分运输，都以天津为聚散场所。其贸易区域甚至扩展到蒙古、新疆及长江腹地。^⑤据 20 世纪初期日本在中国的调查显示：天津“最近其输出入总额达到了一亿两左右，将来蒙古、山西等地的铁路一旦铺设完成，天津向这些地方的贸易扩张当更有可为。”^⑥

表二 1908-1910 年芝罘、青岛、秦皇岛和天津的总贸易额

年份	天津	青岛	芝罘	秦皇岛
1908 年度	82545140 两	32080605	43851743	6660238
1909 年度	102401605 两	40250020	44310824	1063068
1910 年度	101523401 两	43750411	36328033	2824012

（资料来源：王振良编：《津沽漫记：日本人笔下的天津》，万鲁建译，天津古籍出版社，2015，第 85 页）

“津埠为华北实业出入之咽喉”^⑦，被称为九河之尾闾、六路之中心^⑧，铁路运输的发展带动了天津各项产业的兴起，实现了经济职能的转变，使天津从一个商业城市向近代工业城市转变，“天津是一个商业都市，原本不是工业都市。因为外国贸易而繁荣起来，工业不过是附随着贸易而发达的”^⑨。天津地处九河下梢，工业繁盛，但从历史的角度观察，天津工业发展关键期应当在清末民初。工业由手工业蜕变为机器工

① 张格、张守谦点校：《天津皇会考》，天津：天津古籍出版社，1988 年，第 1 页。
② 鲍觉民、何自强：《天津》，第 22 页。
③ 鲍觉民、何自强：《天津》，第 64 页。
④ 天津市档案馆编：《近代以来天津城市化进程实录》，天津：天津人民出版社，2005 年，第 364 页。
⑤ 宋蕴璞辑：《天津志略》，《天津通志·旧志点校卷（下）》，第 290 页。
⑥ 王振良编：《津沽漫记：日本人笔下的天津》，第 85 页。
⑦ 宋蕴璞辑：《天津志略》，《天津通志·旧志点校卷（下）》，第 402 页。
⑧ 九河为白，浑，滦，是，唐，潞，滹，滏，滏，卫，六路为平汉，平绥，正太，北宁，津浦，胶济。
⑨ 李洛之、聂汤谷编著：《天津的经济地位》，天津：南开大学出版社，1994 年，第 3 页。

业,由家庭工业转为工厂工业,正自此开始。丹华火柴公司成立于1913年,北洋火柴公司成立于1914年,久大精盐公司成立于1915年,恒源纱厂成立于1916年,华新纱厂成立于1920年,永利碱场及宝成、裕大两纱厂皆成立于1922年,^①这些近代工业的产生,交通运输的发展是其中的关键,这些工业公司所需的原料、燃料等,大多都需要依靠铁路进行运输。如1888年天津与唐山之间铁路的通车,使得胥各庄出产的煤直运天津,既解决了天津口岸长期以来进口煤供应来往天津口岸的中外船只对燃料之需,又避免了过去因煤料供应不足而有货轮改航他口的现象发生,解决了天津城市生产、生活所需的能源。^②

(三) 变迁的推力及特点

天津铁路运输的发展,一方面是近代中国现代化进程的一个缩影,另一方面也是中国传统的交通动脉由南北走向的运河,转为服务于海洋贸易的铁路、海运等交通方式、逐渐贯通东西南北交通网络的一种体现。海运作为一种新的运输方式,使天津通过海洋连通了世界,铁路则将天津与广阔的内陆腹地连接起来,推动着天津乃至整个中国的现代化。这种转向又存在内外两种推力,内在的推力是国家政策,传统的运河航路已经不能为封建王朝进行“服务”,而运河的疏浚与治理会消耗大量的人力物力,与铁路运输相比成本更高。彭慕兰认为还存在一种“自强的逻辑”,国家将重点放在港口与铁路,也有着保卫主权的考虑。^③外在的推力是帝国主义对华侵略的加深,要求扩大中外贸易,迫使这种交通动脉由南北转向东西,如此才能更加快捷高效地进行贸易活动,这是由中国半殖民地半封建的社会性质所决定的。正是在这两种推力的影响下,加之天津本就为“襟河枕海”之地,其受到了前所未有的深远影响,这两种推力对天津的影响从整体上说还是较为积极的,但对一些沿运河的城镇却造成了部分消极影响。尽管彭慕兰提出国家在战略意义较大和商业化程度较高的地区(长江三角洲、京津地区等)扩大了其影响力^④,但即使在天津区域之内,发展也是不均衡的。

四、变动的和弦:天津近代交通转型的历史覃思

窥诸天津近代交通转型的历程,我们可以看到,其嬗变特点主要体现在如下三个方面。

其一,天津近代交通转型的成功及其社会变迁的稳定与发展在相当程度上源于其区域社会所蕴含的内在特性,即区域发展“外生”与“内生”的有机演化。

考察天津交通演化与区域发展的互动关系,我们可以看出,天津社会经济的发展,在相当程度上得益于自身经济发展“外生”“内生”的逐步融合。明清时期运河漕运的兴盛,对天津的商业、文化、习俗等方面均产生了重要影响。雍正九年(1731),清政府将天津升府,附郭设县,“卫城正式变成地方行政中心,成为兼具商业和行政中心功能的综合性城市”^⑤。天津逐渐成为北方地区仅次于京城的繁华都市,清代的天津地方志,对其有着形象的描述。“自国朝定鼎以来,海宇永庆升平,居民渐臻繁茂,而远方来贸易者云集其间,至今称极盛焉。西商辐辏,事剧人稠”^⑥;“北拱神京,南控诸夏,东连沧海,西望太行,形胜甲于天下,盖畿辅一都会哉。其间轮蹄辐辏,舳舻扬帆,往来交错,尽昼夜而无止。天庾之挽运,蒸民之懋迁,道取诸此”^⑦。天津经济发展“外生”“内生”兼具的特点,正是近代运河衰落后天津经济仍得以继续发展的重要缘由。

其二,天津近代交通转型得以成功的另一重要缘由在于其所拥有的发达水陆交通网络。良好的水陆交

① 宋蕴璞辑:《天津志略》,《天津通志·旧志点校卷(下)》,第212页。

② 姚洪卓:《近代天津对外贸易研究》,天津:天津古籍出版社,2011年,第113页。

③ 参见彭慕兰:《腹地的构建:华北内地的国家、社会和经济(1853-1937)》,第207、374页。

④ 彭慕兰:《腹地的构建:华北内地的国家、社会和经济(1853-1937)》,第373页。

⑤ 张献忠、李宗辑:《国家——市场视域下的城市发展:以开埠前天津为中心》,《史学集刊》2021年第4期。

⑥ 《初建山西会馆碑记》,道光九年(1829),许檀编:《清代河南、山东等省商人会馆碑刻资料选辑》,天津:天津古籍出版社,2013年,第398页。

⑦ 吴惠元:《续天津县志》卷2《形胜》,清同治九年(1870)刻本。

通不但为天津商业发展“外生”“内生”的融合提供了重要条件，而且成为运河运输衰落时天津仍得以持续发展的一个关键因素。至运河运输逐渐衰落的晚清民初时期，天津交通体系仍维系着相当完善的状态。“天津一隅，东南漕泊鳞集，其下去海不过百里，风帆驰骤。远自闽浙，近自登辽，皆旬日可达，控扼险要，诚三辅一大形胜地也”^①；“在中国，除去上海或许还有广州，没有任何一个口岸像天津这样有着同内地如此良好的水路交通”^②。当运河停漕后，在河网密布、水运发达的天津，海运和铁路运输的作用日益突出，但无法彻底改变运河水运的地位，二者在相当长的一段时间内呈现出一种既冲突又交融的状态。天津的经济发展布局展现出新型趋向，在沿运村镇发展受阻的同时，天津中心地带则进一步繁荣起来，天津区域中心与边缘交融并存的特征进一步凸显，“当运河作为重要的交通载体和物流通道时，运河村镇发展气势如虹……而当运河失去这种载体的光辉后，运河村镇也就与之俱废了……天津周边便捷的交通导致了村民的交易圈远远大于村镇交易市场，而趋向于城市”^③。而在其时交通网络相对单一、内生动力不足的黄运地区的转型则显然要艰难许多，这些区域的衰落呈现出整体性的特点。如至清末民初，京杭运河山东段已大部废弃，区内运河相当部分梗塞不通，山东运河区域的外地商人大多歇业，本地人谋生也更加艰难。光绪《聊城县乡土志》载：“[聊城]五十年前，物产丰而人文盛，最为商贾辐辏之区。自漕艘停运，会通河淤垫，不以时修，稍形凋敝矣。”^④据民国《东阿县志》的描述，张秋城南老运河董家庄运河内有旧闸一座，至民国时期已被淤埋，仅露上顶。东阿境内的大堤涵洞在清末因漕运既废，运河梗塞不通，又因黄河上游民捻决口，大堤防汛吃紧，涵洞被堵塞，至民国时大多已了无踪迹。^⑤

其三，国家发展战略转型是影响天津近代交通转型的主导性因素。运河水运的兴盛，乃是服务于维护皇权政治的稳固、巩固大一统王朝的统治这一根本目标。运河兴盛虽带动了区域经济的发展，但从宏观时空坐标来看，先漕运而忽视民利的策略及对体现更广泛中外交流的海运方式的排斥，又在相当程度上制约了中国社会的演进历程，“在名分上仅仅以某一地区利益作为终极目标而进行的诉求，在把维护皇权政治作为最高原则的封建社会中，是很难得到最高权力者的认同的”^⑥。近代以还，清政府内忧外患日益加剧，伴随着黄河改道、运河淤塞，国家战略逐步转变，清政府日益将国家事务重心聚焦于稳定内部秩序、应对外部威胁，但单纯的消极防御具有明显的保守性，显然难以应对“三千余年一大变局”^⑦。逐步走向现代化，成为此时期国家发展的必然选择，“河务逐渐游离出国家事务的中心位置，并成为一块‘烫手的山芋’”^⑧，近代天津的交通转型正是发生在这一时代背景之下。当然，正如前文所指出的那样，天津交通转型与其原有的交通、商业基础及地理位置密切相关。面对同样的时代变局，不同区域变迁轨迹的差异正彰显了国家发展战略转型所产生效果的复杂性，“晚清和民国时期的国家为取得在这些沿海地区所显示的活力付出了极大的代价。部分代价是国家从其曾经极为重视的地区退了出来，而这些地区此时既不能提供充足的财富，也没有足够的外国威胁来维系负担沉重的政府的兴趣”^⑨。

柯文认为：“冲击——回应模式把中国描绘成消极的，把西方描绘成积极的，近代化取向（特别是 50 年代和 60 年代所采取的形式）则把中国描绘成停滞不前的‘传统’社会，有待精力充沛的‘近代’西方赋予生

①程凤文等修、吴廷华等纂：《乾隆天津府志》（第 6 卷），清乾隆四年（1739）刻本，第 5 页。

②雷穆森：《天津插图本史纲》，载天津市历史研究所编辑：《天津历史资料》第 2 期，天津市历史研究所，1964 年，第 59 页。

③安宝、任吉东：《近代天津村镇变迁研究——以运河沿岸为中心》，《中华文化论坛》2019 年第 4 期。

④《聊城乡土志跋》，《聊城县乡土志》，光绪三十四年（1908）刻本，第 56 页。

⑤周竹生修、靳维熙纂：《东阿县志》卷之二《舆地二》，1934 年铅印本。

⑥马俊亚：《被牺牲的“局部”：淮北社会生态变迁研究》，北京：北京大学出版社，2011 年，第 81 页。

⑦《同治十一年五月十五日李鸿章折》，《中国近代资料丛刊·洋务运动》（5），上海：上海人民出版社，1961 年，第 119 页。

⑧贾国静：《水之政治：清代黄河治理的制度史考察》，北京：中国社会科学出版社，2019 年，第 230 页。

⑨彭慕兰：《腹地的构建：华北内地的国家、社会和经济（1853-1937）》，第 305-306 页。

命，把它从永恒的沉睡中唤醒。”^①他指出，实际上，“冲击——回应”的观点阻碍了人们去真正研究这一时期与西方入侵没有关联（或最多只稍有关联）的历史侧面；容易使人把 19 世纪中国与西方有关联的一些侧面单纯地解释为“中国对西方挑战的回应”，实际上它们却部分是（甚至在有些情况下主要是）对本土力量做出的回应。^②就铁路来说，其刚引入中国时的曲折可以看作是“中国对西方挑战的回应”，但其后的发展，更多的反而是对中国本土力量做出的回应，毕竟不管是铁路还是运河，都是在中国内部的交通方式，对沿线地区产生着影响，中国社会发展的动力显然更多来自内部。可见，天津近代交通转型的历程，正是在区域商业发展、交通网络、国家战略诸因素交织作用下所演奏的“变动和弦”。

Suspension of Grain Transportation of the Grand Canal and the Transportation Transformation of Modern Tianjin

LUO Yan-jun, XU Guan-tao

(The Grand Canal Research Institute, Liaocheng University, Liaocheng 252059, China)

Abstract: After stopped collection the tribute grains, although there were some new problems with its water transportation, the Grand Canal remained an important mode of transportation in Tianjin due to its own advantages. With the rapid development of railway transportation, Canal water transportation has been impacted to a certain extent. In the 1909 “Renovation of Live Bridge” case, The plan to renovate the live bridge was ultimately abandoned by the government, which was actually a manifestation of national support for railway development policies. The relationship between railway transportation and Canal water transportation has become complex and subtle, and the two interact with each other. Overall, Canal water transportation was experiencing a slow decline. The process of modern transportation transformation in Tianjin is a “changing chord” played under the interweaving of regional commercial development, transportation network, and national strategy.

Key words: transforming the collection of tribute grains into the collection of coins; Tianjin; the Grand Canal; the transportation transformation

[责任编辑 山阳]

① 柯文：《在中国发现历史——中国中心观在美国的兴起》，林同奇译，北京：社会科学文献出版社，2017 年，第 284 页。

② 柯文：《在中国发现历史——中国中心观在美国的兴起》，第 157 页。