

淮安与上海

——兼谈运河城市与沿海城市的关联

熊月之

(上海社会科学院 历史研究所, 上海 200020)

摘要: 淮安与上海, 一为运河城市, 一为沿海城市, 其兴衰都与水路运输兴旺与否有密切关联。这两类城市, 互相也有很大的关联。中国闭关自守的年代, 作为运河城市的淮安、扬州便比较兴旺, 上海相对处于边缘地带, 远不能望淮、扬之项背。当海运兴旺、河运萎缩以后, 上海就比较兴旺, 淮安、扬州就比较衰落。运河城市、沿海城市, 是存在一定消长关系的。淮安、上海都是交通要道型城市, 不是靠自然资源兴起的城市, 他们在社会结构上存在一定的同构性: 城市人口中, 与水上运输有关的人口多; 为流动人口、游民、商人服务的钱庄业、饮食、娱乐、烟赌娼行业发达; 适应流动人口、游民、商人需要的同乡组织、帮会组织相对发达; 城市人口与乡村人口相对疏离。

关键词: 淮安; 上海; 运河; 海运; 社会结构

中图分类号: K928.5 **文献标识码:** A **文章编号:** 1009-7961(2010)02-0004-03

Huáián and Shanghai

——The Relationship Between Canal City and Costal City

XIONG Yue-zhi

(Institute of History Research, Shanghai Academy of Social Sciences, Shanghai 201100, China)

Abstract The rising and the falling of the canal city Huáián and the costal city Shanghai has close relationship with the prosperity and depression of water transportation. The two cities themselves also have strong correlation with each other. During the time of conservative close policy, the canal cities of Huáián and Yangzhou became more prosperous than Shanghai which was in the skirt area. When the sea transportation became flourishing, canal transportation got shrinking. Then Shanghai turned out to be thriving while Huáián and Yangzhou became more declining. Huáián and Shanghai are the major main drags and have no natural resources to depend on. Both cities have the same social structures: large of city population which have relations with water transportation, developed banking services, dining and entertainment industries, relatively upgrown countrymen and confraternity organizations, city population relatively scattering from rural population.

Key words Huáián; Shanghai; canal; sea transport; social structure

1 淮安与漕运同兴衰

淮安与上海, 都不是资源丰裕型城市, 不是政治中心型城市, 不是军事要塞型城市, 不是风景名胜型城市, 而是水路交通要道型城市。

运河交通运输盛则运河城市兴, 运河交通运输衰则运河城市败。

淮阴虽然在秦代已成为县邑, 但是, 作为一个比较繁荣的城市受到世人瞩目, 是大运河开凿以

后。大运河的开通, 与河运相关的码头、堰闸、货栈、仓库等设施的建筑, 管理漕运、维护河道机构的建立, 从事商业运输人员的汇集, 水陆交通网的形成, 带动了运河沿线地区经济的发展, 促进了运河沿线城镇的兴盛。运河与长江交汇处的京口、江都, 运河与淮河交汇处的淮安, 运河与黄河相遇处的汴州, 都是在大运河开凿以后, 才成为繁荣城市的。隋唐时期, 南方四大都会, 杭州、苏州、扬州与淮安, 都是运河城市。诚如《元和郡县图志》所

收稿日期: 2010-03-05

作者简介: 熊月之 (1949-), 男, 江苏淮安人, 研究员, 博士生导师, 主要从事近代中国城市发展史研究。

© 1994-2010 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. <http://www.cnki.net>

云: 运河开通以后, “公家运漕, 私行商旅, 舳舻相继。隋氏作之虽劳, 后代实受其利焉”。

唐朝末年, 大运河北段汴河堰塞, 南北运输中断, 运河城市发展大受影响。加之战乱频仍, 特别是五代时, 周世宗率兵南征, 先克泗州, 再攻楚州, 受到顽强抵抗达四十日, 破城后, 兵怒屠戮殆尽。淮安城市遭受严重破坏。

北宋雍熙年间 (984~987 年), 淮南转运使乔维岳主持开沙河, 使得自楚州末口至淮阴磨盘口河运畅通。此后约一百年中, 又陆续开凿洪泽新河、龟山运河, 形成与淮河并行的复线, 使得漕运能力大增, 每年能完成 600~800 万石漕运量。其时, 两淮沿海是重要产盐区, 通过运河, 食盐被运到江南的苏、杭和徐州、寿州等广大地区。与此相一致, 淮安城市也相对繁荣。

北宋后期至元朝初年, 黄河频频入泗入淮, 破坏了运河的漕运系统, 淹没了泗水沿岸的一批城镇, 破坏了淮安地区的生态平衡。南宋与金对立, 以淮河为界, 船只互不通航, 加之频繁打仗, 导致淮安商业萧条。

元代粮赋以海运为主, 漕运量较小, 淮安等城市大受影响。

明永乐年间, 复改漕运, 总漕驻节淮安。平江伯陈瑄总理漕运, 疏通沙河故道, 命名为清江浦河, 建淮安漕粮中转仓, 令江西、湖广、浙江一带运漕粮于淮安仓。淮安仓有 40 区仓房, 由户部派员监理。为适应漕运需要, 又在这里创办了全国最大的内河漕船厂清江督造船厂, 由工部派员监理。从此, 清江浦成为运河沿岸的通商大埠。

清朝初年, 因黄河改道出小清口, 大清口积沙垫为陆地, 漕运改为半海运、半河运, 淮安商业又受影响。康熙、乾隆间, 开挖中河, 运河航运有所改善, 停止了漕粮海运, 淮安商业随之繁荣。

明清时期, 清江浦以北的运河, 由于黄河夺淮等原因, 通行危险而艰难, 因此, 商旅由南而北, 多到清江浦舍舟登陆, 换乘马车, 由北而南, 则到清江浦弃车登舟, 清江浦遂成为南船北马的交汇点, 因而相当繁盛。清江浦在清初设有总河行馆, 雍正七年改为南河总督署, 众多官吏汇集在这里, 也带动了城市的繁荣; 乾隆时期, 清江浦人口一度比汉口、南京还多, 为名副其实的全国大城市。

嘉庆、道光年间, 由于黄河不断淤高, 运河水量不足, 影响漕运。道光二十年 (1826 年), 南北运河梗塞, 河运漕粮陷入瘫痪, 改由海运, 淮安失其

运输要道地位。

清咸丰年间, 黄河改由山东利津入海, 中运河水源锐减, 运道梗塞, 江南漕运大部转由海运北上, 运河沿岸城市随之逐渐衰落。宣统三年, 津浦铁路通车以后, 淮安交通要道地位丧失殆尽。津浦线起初设计路线是经过清江的, 如果那样, 淮安 (清江) 在近代以来的发展路径就与后来大不一样。

2 上海与海运共兴盛

上海是沿海城市, 海运兴则城市盛, 海运衰则城市败。

前述淮安在元代漕运量很小, 但那时首都都在大都 (今北京), 南粮北运量很大, 大部分是从海上运往北方的, 海运之出发地就是上海。元至元二十四年 (1287 年), 元政权在上海镇设立都漕运万户府, 以张瑄、朱清为万户, 负责造平底海船 60 艘将江南粮食由海路运往京师。这些粮食本来是应该经由扬州、淮安, 由运河运往北方的。此后五年, 元至元二十九年 (1292 年), 上海才正式设县, 这比淮阴设县 (前 223 年) 晚了一千五百多年。可以说, 上海设县, 地位提升, 是与漕运受阻、海运兴起有内在关联的。

清初, 1655 年, 清廷颁布禁海令, 令沿海不准片帆下海。1661 年, 清廷颁布“迁界令”, 诏令福建、广东、江南、浙江四省滨海居民各向内地迁移, 不许渔民有船, 甚至不许渔民有网。上海城市因之萎缩。

康熙二十二年 (1683 年), 清政府收复台湾, 始开海禁。1684 年, 清廷在沿海设立四海关, 即粤海关、闽海关、浙海关及江海关, 准许与外国通商。1685 年, 设榷关, 关使者初驻杭州湾北之滬阙, 旋因滬阙公廨窄陋, 移驻上海县城宝带门内。1725 年, 江苏巡抚张楷奏请将苏松道由苏州移驻上海, 并增加经办海关关务职能。这些与海运有关的机构设在上海, 带动了上海城市的繁荣。

道光六年 (1826 年), 由于南北运河梗塞, 在江苏巡抚陶澍、布政使贺长龄的主持下, 设海运总局于上海, 试办海运。清廷共雇佣上海沙船千艘, 装载数省漕粮 160 万余石至天津。

1843 年上海开辟为通商口岸以后, 上海作为水上交通要道的地位日益突出。以后, 轮船的运行, 南北沿海航线的开通, 长江及其他内河航线的辟设, 沪宁、沪杭甬铁路的开通, 上海作为交通枢

纽的地位确立,极大地带动了上海城市的发展。

3 淮安与上海社会结构有一定的同构性

淮安与上海,一为运河城市,一为沿海城市,其兴衰都与水路运输兴旺与否有密切关联。

同时,这两类城市,互相也有很大的关联。中国闭关自守的年代,作为运河城市的扬州、淮安便比较兴旺,上海相对处于边缘地带,远不能望淮、扬之项背。当海运兴旺、河运萎缩以后,上海就比较兴旺,扬州、淮安就比较衰落。运河城市、沿海城市,存在着一定的消长关系。河运线路与海运线路,犹如一对括号,起点都是南方,终点都是北方。

淮安、上海都是交通要道型城市,不是靠自然资源兴起的城市,他们在社会结构上存在一定的同构性,表现在以下四点:

一是,城市人口中,与水上运输有关联的人口多(船民、运夫、修船工),流动人口多,游民多,商人多。淮安是漕运枢纽,且有清江督造船厂,厂房工棚延绵20余里,工匠牙役商人近万。由于交通便利,淮安也为淮盐的转运枢纽,且淮盐产、销、运体系庞大,获利颇丰,大量商贾蜂拥而至。史学家谈迁顺治年间两次过淮,盘桓月余,其《北游录》载:清江浦夹河二十里,“多侨民宿贾,巨室鳞次,诚剧市也。”“馆穀东南占上游,居人范蠡解持筹。”水上河岸,十余万人依水谋生,昼夜喧嚣,市不夜息。

二是,为流动人口、游民、商人服务的钱庄业、饮食、娱乐、烟赌娼行业发达,所谓“食利之户”必多。明初,为了防止黄水向淮河运河倒灌,特建造了清江、惠济等四闸,极慎启闭。非集中过漕时,所有公私船只,到淮皆须盘坝,换船北上。因此,“船一靠岸,千车万担”。不久,因北方运道水浅,更严格规定除漕船外,其余船只禁止过淮。行人

商旅自清江浦的石码头上岸后,北渡外河(即淮黄合流入海水道),至王家营改换骡马大车北行。于是中国交通史上有了“南船北马王营渡,九省通衢石码头”之说。清政府也有类似规定:除漕艘及三品以上大员所乘官船,可在规定月份内由淮直航天津外,其余官民各式人等,一律自清江浦起旱北上;南下,则陆行至石码头换船。往来的商旅,过往的官员,都需要有一个庞大的,且适应多层次消费结构的餐饮旅店业来配套服务。利之所在,百族斯聚。山阳城南一直到清河码头镇,清江浦一直到王家营,酒楼饭庄面馆饼铺、茶食店熏烧摊、小吃棚叫卖担,填街塞巷;青旗沽酒舫、红板卖鱼船,穿梭不歇,反映了当时餐饮业的盛况。

三是,适应流动人口、游民、商人需要的同乡组织、帮会组织相对发达。如,过去淮安西门与北角楼之间有一座“江西会馆”,河下有“湖南会馆”,周宣灵王庙同善堂(新安小学旧址)有“新安会馆”,福建庵(今莲花新村北)有“福建会馆”,北角楼有“镇江会馆”,竹巷有晋商的“定阳会馆”,湖嘴街有浙商的“四明会馆”,中街有句容人的“江宁会馆”等,都是各岸盐运商贾集中议事的地方。

四是,城市人口与乡村人口相对疏离。无论当地乡村经济状况如何,只要交通便利,城市就能繁荣。由于水患、战乱等原因,农村可能极其萧条,但城镇却可能因交通顺畅、商业兴旺而畸形繁荣,古代淮安、近代上海都有这种现象。

注释:

[1] 荀德麟. 淮阴市志[M]. 上海: 上海社会科学院出版社, 2005: 8

[2] 卫哲治, 陈琦. 淮安府志三十二卷[M]. 台北: 台湾木石文坊, 2001.

(责任编辑: 郑孝芬)