

京杭大运河与区域社会变迁研究

——基于江苏省窑湾镇为对象的考察

郑民德

(聊城大学 运河学研究院, 山东 聊城 252059)

[摘要] 窑湾镇是京杭大运河沿岸的著名城镇,属重要的河工枢纽、漕运码头、商业中心,其区域社会的政治、经济、文化变迁充分体现了运河的影响,在江苏省运河城镇中非常具有典型性、代表性。窑湾镇的河工建设、水道整治主要集中于明代与清代,而商业发展则集中于清代中后期与民国中前期,这种情况的出现除与淤运河、中运河的开辟有很大关系外,同时也是国家治河政策调整、漕运变迁、区域社会现实需求等多种因素综合影响的结果。

[关键词] 京杭大运河; 窑湾镇; 社会

[中图分类号] G122

[文献标识码] A

[文章编号] 1671-6973(2018)06-0118-07

引言

窑湾镇现属江苏省新沂市,位于京杭大运河、骆马湖交汇处,在明清与民国时期属著名的漕运码头、商业中心,有“苏北小上海”之称。窑湾在历史上又称姚湾、碓湾、窑湾口,或属邳州管辖,或属宿迁县管辖,这里河湖相连,水运交通发达,上通齐鲁,下接淮扬,在京杭运河中地位异常重要。优越的地理位置,吸引了大量的商人前来经营贸易,加上漕船、民船的聚集,从而使城镇经济得到了极大的提高,为苏北著名商埠。为保障运道畅通,明清政府在这里兴修了大量的水道工程,通过新运道开辟及闸坝工程建设,使江南漕粮顺利抵达京师,维持专制王朝的统治。清末传统漕运衰落后,山东、河北很多沿运河城镇因运河断流而陷入低谷,而窑湾运河受到的影响较小,依旧畅通无阻,加上近代交通工具的兴起及江苏、浙江诸多沿海城市的开埠通商,窑湾成为了苏南、苏北商贸转输枢纽,在民国中前期依然相当繁荣,后来随着抗战的爆发,窑湾城镇经济受到严重破坏,才逐渐走向衰落。

在国家大力发展运河文化带建设的今天,沿运河省市采取了诸多的措施以加强运河文化遗产的保护与利用,如运河旅游业发展、运河城镇规划、运

河产业创新等工作。作为运河遗产最丰富、运河河道使用最悠久、运河文化最繁盛的江苏省理应走在全国的前列,起到带头与示范作用。从目前来看,江苏省的运河文化宣传工作做得相当不错,形成了固定化的国际性会议召开制度、建立了完善的运河遗产保护体制、规划了中长期运河发展举措,但是在学术层面上的研究还有进一步深入的必要。因此,通过对窑湾等运河城镇历史发展背景、脉络的梳理,有助于总结运河对江苏省沿线城镇影响的一般性规律,对于我们了解运河与区域社会关系、运河辐射性、运河文化传承都具有重要的价值,同时对于现代社会的运河文化带建设、运河遗产廊道建设、运河古镇规划与开发也有着很大的指导意义,真正把运河文化保护好、传承好、利用好。

一、窑湾段运河的历史变迁

窑湾历史悠久,秦汉时这里有大量烧制军需用品的窑户,至唐代烧制种类、数量有了更大的提高,故称窑湾,属隅头镇管辖。窑湾镇虽与运河有着密切的关系,但其地位的真正提升是在明代以后,当时这里是重要的河工枢纽,国家兴修了大量的工程以保障运道畅通,另外因窑湾位于骆马湖、京杭运河交汇处,所以交通位置十分重要,专制王朝在这

[收稿日期] 2018-06-25

[基金项目] 2016年度国家社科基金项目“明清山东运河河政、河工与区域社会研究”(16CZS017)阶段性成果。

[作者简介] 郑民德(1982—),男,山东五莲人,副教授,历史学博士,研究方向为运河文化史、社会史。

里设置了大量管河机构,征发了大量的民役负责运河的维护、修缮工作。明代与清代中前期,窑湾主要作为河工枢纽、漕运码头,停留在这里的人群主要为漕运军丁、水手,商业发展程度不高。清代中后期,随着河道的畅通与大量商人的聚集,窑湾的经济达到了相当高的程度,并且一直延续至民国中期,成为了苏北重要的商业中心。

窑湾所属的邳州在明清两代属运河重镇,“北控齐鲁,南蔽江淮,东俯胸海,西走梁宋,水陆之要冲,南北之喉襟也”^{[1]428},“运河自峰县台庄南三里黄林庄入境,一名会通河,一名漕河,窑湾以上谓之泇河,其下流为皂河,又为中河,实一河也”^{[1]473},为水运交通枢纽。窑湾运河沿岸另有骆马湖,为运河水柜,蓄泄水源,“湖周百五十里,在宿城之北,西北接隅头湖,以泄徐塘入运之沂流,北受卢口直注之水,邳邑之艾山、燕子、武、皂,郯之白马与东西泇河均纳焉,为运东一大水汇”^{[2]2},对于保障运河畅通有着重要的作用。为使江南漕粮、商货顺利抵达京师,加强南北政治、经济、文化交流,明清两代对于窑湾段运河的整治不遗余力,投入了大量的人力、物力、财力开辟河道、调蓄水源、修缮闸坝,力图达到河道安澜的目的。

运河河道工程简称河工,包括国家工程、民间工程两种,其中由中央或地方政府征发民役,国家财政拨款的工程规模较大,涉及河道开挖,大型水工设施建设等,这些工程项目耗资大、时间长、影响深远,属国家层面上的河工建设。而由民间自行筹资建设的工程,相对时间短、规模小,在作用发挥上不如国家工程。窑湾段运河工程在明清、民国时期以国家工程为主,民间工程为辅,其中早期国家工程占主导,中后期民间工程地位上升,共同构筑了地方完整的水利社会秩序。明代前期,因此时尚未开凿泇运河、中运河,所以徐州至宿迁运道多依赖黄河,实行“借黄行运”策略,但同时黄河流急、多沙,经常淤塞、冲决运河,特别是徐州段有吕梁洪、百步洪、秦梁洪三处河道,乱石峥嵘、波浪滔天,“三洪之险闻于天下”,漕船至此经常倾覆,淹没国家漕粮,溺毙运军,对漕运产生了巨大危害,因此开辟新航道,避黄河之险,成为了明清政府迫在眉睫之事。隆庆、万历初年,黄河屡决于桃源县崔镇,“清口淤塞,黄运交病”^①,特别是隆庆三年(1569)黄河决口,“茶城淤塞,粮艘二千余皆阻邳州”^{[3]1334},严重阻碍

了漕船北上与回空,为国家漕运大患。时任总理河道都御史的翁大立通过实地考察,提出开泇河运道,但不久因“黄落漕通”^{[3]1334}而未能成行。其后,黄河又屡决于邳州等地,“自双沟而下,南北决口十余,损漕船运军千计,没粮四十万余石,而匙头湾以下八十里皆淤”^{[3]1334-1335},不少大臣建议于山东半岛开胶莱运河,行海运以避黄河冲决之害,甚至连新任总理河道潘季驯、总理漕运陈价也因耽误国家漕运而被罢职。万历三年(1577)总河傅希璜重提开泇河之议,结果未得到朝廷同意,直到万历中期才付诸实施,期间历经二十余年时间,总理河道曹时聘在介绍泇河开凿之功时曾言:“舒应龙开创韩家庄以泄湖水而路始通,刘东星大开良城、侯家庄以试行运而路渐广。李化龙上开李家港,凿都水石,下开直河口,挑田家庄,殫力经营,行运过半而路始开”^{[3]1340}。泇运河南起邳州直河口,北至夏镇,长二百六十余里,每年三月开泇河坝,由直河口入运河,九月开召公坝入黄河,所有漕船、商船、民船按照时间与次序依次进入黄运两河之中,运道环境较以前完全“借黄行运”大为改善。

泇运河开通二十年后,天启初年“议开落(骆)马湖口至邳州直河东岸马颊口,凡五十里,以避刘口、直口及磨儿庄一带险溜,直接泇河”^②,希望开辟新运道与泇运河贯通,缩短利用黄河行漕的距离。至崇祯六年(1633)黄河从徐州吕梁洪西决口,汇成巨流,导致运道中断,漕运不通。崇祯八年(1635)黄河洪水入骆马湖,泇运河阻漕,总理河道刘荣嗣创挽黄之议,“起宿迁至徐州,别凿新河,分黄水注其中,以通漕运,计工二百余里,费金钱五十万”^[4],但该河为黄河故道,淤沙很深,挑浚后沙落河平,引黄河水入新河后,“波浪迅急,冲沙随水而下,往往为浅为淤,不可以舟”^[5],新河以失败而告终,第二年骆马湖溃决平复,漕船复从泇运河通行。入清后,运河依然为国家命脉,对宿迁以下“以黄为运”的治理尤为必要。骆马湖为泇运河咽喉,初漕船行骆马湖,湖面广阔,漕船无法牵挽,宿迁百姓负担严重,河道总督靳辅开皂河四十里,上接泇运河,下通黄河,漕运大便。康熙二十五年(1686)靳辅又“以运道经黄河,风涛险恶,自骆马湖凿渠,历宿迁、桃源至清河仲家庄出口,名曰中河。粮船北上,出清口后,行黄河数里即入中河,直达张庄运口,以避黄河百八十里之险”^[6],《癸巳存稿》亦载“就黄河之北

① 顾祖禹:《读史方輿纪要》卷一百二十九《川渚六·漕运·海道》,清稿本。

② 《读史方輿纪要》卷一百二十九《川渚六·漕运·海道》,清稿本。

岸开中河,渐移而东南,曰仲家庄口,入对岸清口,行黄河止七里”^[7],后又因仲家口挟骆马湖诸水逼黄河南岸,威胁清口枢纽,于是将运口向东南移至杨家庄,与清口平行。中运河的开凿,使徐州、邳州、宿迁河道彻底摆脱了黄河的威胁,不但漕运畅通无阻,而且对于排泄黄河洪水起到了重要作用。清末黄河北徙后,河道总督裁撤,国家河务管理陷入停顿,但苏北运河依然“风帆往来络绎不绝,且有小轮船行其间,由淮阴杨家庄直达宿迁之窑湾,每年由三四月起行至九十月间即停止,盖冬令水浅不利行舟”^①,可见该段河道在清末、民国年间依然是民间商贸往来的重要通道。

明清两朝对于流经窑湾的泇运河、中运河非常重视,设置了大量的河政官员进行管理,同时为保障河道畅通施行了相当规模的河道工程。邳州、宿迁两地运河“自张庄运口四十七里至邳州交界窑湾口,邳州自窑湾口一百二十里至山东峰县黄林庄”^②,其中“宿迁县运河东西两堤,上自邳州窑湾界起,下至张庄运口止,共一万七千五百七十七丈三尺”^③,期间河湖纵横,河道状况复杂,管理难度很大。据《两河清汇》载“中河分司,部差三年一代,驻扎吕梁,本司所辖除黄河外运河,即泇河自江南邳州黄林庄起至骆马湖口止,长一百九十里,江南淮徐道兼辖”^④,中河分司由工部派出,受河道总督管辖,主要负责本区域河防工程、物料购买、夫役征派等事务,与驻守夏镇戚城的泇河通判为苏北专业管河机构。除中央管河官员外,地方政府也有管河之责,“宿迁县知县、管河主簿河道,泇河上自碓湾(窑湾)起,下至骆马湖止,长七十里。黄河上自骆马湖口起,下至桃源县古城止,长六十二里”^⑤,其中管河主簿有三“一为南岸主簿,管理宿迁南岸洋河汛河务,所属如宿迁粮河县丞,康熙二十年设,咸丰十年裁,署初在县署西,后圯,驻工。一为北岸主簿,管理宿迁北岸古城汛河务,初属宿虹同知,嘉庆八年改属宿北同知,康熙二十年设,咸丰十年裁,驻工无署。一为运河主簿,管理宿运汛两岸堤工,属运河

通判,咸丰十年裁,驻工无署”^⑥,知县、主簿主要协助中河分司、管河通判处理境内的日常河务,属河道的直接管理者。

明清两朝邳州、宿迁段河道管理并非一成不变,而是随着河道形势的变化而不断调整。如康熙朝时,邳州运河上起山东黄林庄,下至窑湾,属邳睢河务同知管辖;宿迁运河上自邳州窑湾,下至张庄运口中河头,属宿虹河务同知管辖。乾隆二十三年(1758)经河道总督白钟山奏请,将邳睢厅所管运河改归运河厅管理,乾隆三十二年(1767)江南河道总督高晋又奏请“邳州营黄河北岸守备止管一岸,似可兼管运河,当日未经一并改隶。查运河守备专管宿迁境内运河,工段无多,其邳州运河毗连紧接,策应近便,与运河通判同驻宿迁,实可相资为理,应将邳睢黄河营所管运河自黄林庄至窑湾口一百二十里,一并改归运河守备就近会同该厅管理”^⑦,管河守备属武职管河官,与管河同知、通判等文职官员为平行系统。顺治初置中军守备一员驻宿迁,其属下千总一员管理邳州河务,“驻扎董家塘,把总三员分驻董家塘、五工头、运河之窑湾,共兵五百三十一名,专资防守河工”^⑧,另有“分防隅汛左哨头司外委把总一员,分防邳、宿两境巡防弹压,驻窑湾镇”^⑨,负责所辖区域的治安秩序。为保障河防安澜,明清及地方政府对于窑湾段黄、运两河工程非常重视。工程分岁修、抢修,岁修为每年常规修理,抢修为紧急情况时的处置,如康熙十八年(1679)自邳州窑湾至皂河口创建石工,东西两堤长万余丈,后数年又创建宿迁拦马河、归仁堤,邳州东岸马家集三减水坝,建窑湾竹络坝以泄运河之水^⑩,这些工程为岁修。康熙三十七年(1698)抢修窑湾段险工一百四十二丈,两年后又抢修一百五十五丈,“四十年河身渐深,水势稍平,止抢修挑水坝二丈七尺。四十一年异涨之水,抢修一百五十七丈八尺”^⑪,这些工程均为抢修。清末漕运停止后,国家工程减少,而民间商民筹资兴修的工程数量增多,这充分说明了运

① 李佩恩:《民国泗阳县志》卷二十《交通》,民国十五年铅印本。

② 傅泽洪:《行水金鉴》卷一百四十九《运河水》,清文渊阁四库全书本。

③ 《行水金鉴》卷一百七十四《堤河汇考》,清文渊阁四库全书本。

④ 薛凤祚:《两河清汇》卷二《运河》,清文渊阁四库全书本。

⑤ 《两河清汇》卷三《运河》,清文渊阁四库全书本。

⑥ 刘庠:《同治徐州府志》卷六下《职官表》,清同治十三年刻本。

⑦ 《清高宗实录》卷七百五十九,乾隆三十二年九月二十五日丙辰条。

⑧ 董用威:《咸丰邳州志》卷八《军政》,清咸丰元年刻本光绪二十一年重刻本。

⑨ 吴世雄:《同治徐州府志》卷十七《兵防考》,清同治十三年刻本。

⑩ 张鹏翮:《治河全书》卷五《邳州宿迁运河事宜》,清抄本。

⑪ 《治河全书》卷十一《桃源黄河事宜》,清抄本。

河的政治功能逐渐减弱,而商业流通的功能有所增强,同时对区域社会生态、水利的影响也日益扩大。

总之,明清两代窑湾段运河经历了“以黄行运”、“借黄济运”向漕运河、中运河等人工运河转变的过程,这充分说明了在漕运为国家策略的前提下,国家工程的目的是保障运道畅通,减少黄河对运河的冲击,使江南漕粮顺利抵达京师。同时大量河政官员的设置与河道工程的建设,也都是以服务漕运为基础的,这些衙署或人员自上而下有不同的结构、层级,有文武两套平行的体制,共同维持河防的稳定与漕运秩序。而清末漕运没落后,运河的管理、维护由国家层面向地方政府、民间社会转变,工程资金来源、项目建设都带有浓厚的地方色彩,而运河的政治功能也逐渐向商业流通、文化交流等方面转化。

二、窑湾镇经济与商业发展

清代中期至民国中前期是窑湾商业发展的鼎盛阶段,之所以出现这样的发展轨迹,是由多重因素导致的。首先,明代中前期窑湾段运河主要“借黄行运”、“借湖行运”,水道环境险恶,国家漕船尚且视若危途,一般的商船、民船更是难以顺利通行,加上徐州吕梁等洪的阻隔,无异于天堑之险。明万历后尽管漕运河已经开凿,但船只仍须在黄河航行较远距离,商货转输艰难,直到清康熙年间中运河开凿后,窑湾商路才日趋通达,商人数量日多,城镇发展速度加快。其次,窑湾初期的定位为河工重地,只是运河沿岸的村落,人口数量不多,没有商业发展的基础与条件,运道全线贯通后,南北商货以该地为转运枢纽,经济得到了快速提升。最后,清末传统漕运衰落后,窑湾运河的政治功能减弱,但商业功能增强,加上火轮等现代交通工具的使用及上海、南京等地的开埠通商,窑湾成为了苏浙重要商业枢纽,号称“黄金水道金三角”,俨然运河巨镇。

明代与清代前期窑湾运河虽上通京津,下连江淮,为南北水道要冲,但因航道环境较差,所以主要作用为运输漕粮,仅有的商业形式也多为运军、水手携带的土宜交易,不但规模较小,而且主要以粮食、杂货为主,难以形成专业性的商业市场与网络体系。关于窑湾商业情况的最早记载出现于清乾隆时,据乾隆二十六年(1761)窑湾合镇商民所立《为再行禁革以杜滋浸事照碑》载“窑湾向有落地税

银,已经前任傅援例厘剔在案,不意税役王陞凝希朦混,稟已加惩责尔,商民各安尔业”^{[2]23},该碑内容为重申雍正年间禁收落地税通告,由当时宿迁县令发布,目的是降低商人压力,提高他们经营的热情与积极性,可见当时窑湾商人数量已经不少。乾隆后,窑湾成为了“艘艘停泊重地”^①,形成了商业集市,大量商船、民船将商货在此销售、转输,城镇经济迅速发展,“繁富甲两邑”,为宿迁、邳州两地的首镇。当时窑湾镇因人口众多、店铺林立、商业发达,分为东宁、西宁、迎熏、西临四个区域,它们以东西、南北四条大街为经纬,东宁、西宁、迎熏属宿迁县管辖,西临为邳州管辖,这种情况的出现除与窑湾的地理位置有很大关系外,还是商业发达、人口密集等多重因素影响的结果。

清中后期窑湾商业发展达到了相当高的程度。据史料记载,窑湾“旧有汛,市廛栉比,商贾鳞萃”^{[1]461},“邳宿错壤,绾毂津要,一巨镇也。昔者漕艘停泊,帆樯林立,通衢带阙,百货殷赆,奉使过客之往来,或舟或车,胥宿顿焉。繁富甲两邑,大腹贾辇,金而腰玉,倚市之女弹筝跼蹙,有扬镇余风。窑湾西南为旧城,黄河未徙时河官骈居于斯……然烟火万家犹屹然,为南垂要害焉。其西则土山、碾庄、八义集皆聚落”^{[1]462}。甚至以窑湾为中心,在宿迁、邳州形成了一个运河经济圈,知名者有官湖镇、土山镇、八义镇,其中官湖镇“昔入都孔道也,其中具五民,多晋冀齐鲁徽歙之贾,而太原为之魁,以当、以洋庄,岁运洋纱数千万,他货物亦饒”^{[1]461},可见当时汇聚窑湾等镇的商人主要来自于山西、河北、山东、安徽诸地,这些外地商帮在沿河城镇商业中占有重要地位。据《民国宿迁县志》载,宿迁县有闽中、浙江、泾县、京江等等九座商帮会馆,其中窑湾有三座,分别为“江西会馆,即万寿宫,在窑湾镇南大街……苏扬镇公所,在窑湾镇南大街,福建会馆在窑湾镇前河天后宫”^②,其中江西会馆为江西客籍商人所建,供奉江西乡土神许真君,主要从事纸张、药材、绸布、金银首饰等行业;苏扬镇会馆为江苏本省苏州、扬州、镇江商人所建,主要从事煤油、茶叶、粮食、红白糖、绸缎、洋布的运销;福建会馆又名天后宫或妈祖庙,为福建商人所建,在窑湾主要经营烟草行业。而史料没有记载的晋商其实在窑湾也建有山西会馆,会馆位于镇中西大街,又名关帝庙,主要从事铁货、典当生意。诸多外省会馆的建立,

① 《咸丰邳州志》卷三《建置》,清咸丰元年刻本光绪二十一年重刻本。

② 严型:《民国宿迁县志》卷四《营建志》,民国二十四年铅印本。

加强了商人之间的交流,促进了商货的流通。

关于窑湾城市与商业的规模,见诸于诸史料。道光十九年(1839)宣宗谕内阁:“据称山东台庄、窑湾等处,奸商囤积私货,于各帮经过之时,用价雇载,至直隶故城县郑家口卸卖,每船装载至七八百石之多”^①,可见当时窑湾等处商人利用漕船夹带私货的规模非常庞大,即便这样的行为被国家明令禁止,但在利润的诱惑下,依然毫不退却。光绪十一年(1885)湖南长沙人栗奉之路经窑湾,“窑湾,邳州属境,街衢亘里许,右纳一水,询之土人,每岁涨发,可溯此水经骆马湖北达沂州府也。既泊,观土人赛会,旗盖翻飞,金鼓动地,从窑湾渡河而西,欢声发于水上”^②,可见当时窑湾人口众多,市镇发达,是一处繁华之地。清末传统漕运废止后,窑湾商业发展并没有停顿,而是继续进步。光绪三十四年(1908)窑湾镇设立商会事务所,并在滩上、土山二镇设置分所,加入商会者有附近新城、官湖、碾庄、八义集、猫儿窝等十二处商业市镇,商会开支由会员承担,每年达1500余两白银。同年,窑湾设电报局,开辟至新集镇、泗阳县人工电报线,加强了与附近地区的交流。

民国中前期,窑湾在延续清末商业发展的基础上,受西方近代商业思想与“实业救国思潮”的影响,有了一些新的特点。民国窑湾全盛时,全镇有商铺近400家,从商者6000余名,占全镇3万人口的近五分之一。镇内商业类型主要包括酿酒业,有万茂、公盛涌两大酒坊,生产绿豆烧、玫瑰露、木瓜烧等酒;煤油公司有英美纸烟煤油公司、亚细亚煤油公司;有东西两大典当行。另外还有山狮火柴公司、席泰兴百货布匹店、同道成布匹洋纱店、信昌茶食店、和泰茶食店、赵信隆酱园店、李义盛酱园店、小蓬莱饭店、朝阳楼饭店、大通旅社、太平旅社,还有数量众多的烟店、油坊、粮行、鞋帽店、鸡蛋厂等^{[2]32-33},这些店铺、商货既有在本地生产、销售者,也有沿运河销往其他省份者,甚至有通过上海从西洋海运而来的洋布、煤油、火柴等,窑湾市场辐射范围已不仅仅局限于运河区域,而是与国际市场有了密切的联系,体现了新的发展特征。民国年间服务于窑湾商货运输的有镇江商船分会,“镇江商船公会近议设立分会,南河如常州、苏州、上海、杭州,北河如扬州、兴化、清江、窑湾、济宁、亳州、六安,共十

一处”^③,以一镇之地竟与诸多大城市相齐并论,可知窑湾商业发展程度。不过相较于江南大的市镇,窑湾还是稍逊一筹,据《东方杂志》载“商业经济之阻滞,江苏实是三个时代造成的三个巨域合并而成的,在江南是可见工业资本的展开。淮扬一带因运河交通之便在中古时代即有盛大之商业资本之发达。在徐州一带就完全停留在农业经济之一阶段,徐州为陇海铁路及津浦铁路之交点,海州为陇海路之终点,又为江北一海口,于是在这些地方我们可以看见几个小规模工厂以及好的市镇,如双沟、窑湾、官湖等商业之繁盛超过那些县城,然而繁盛的程度总仍然不过是江南乡村间的一中上市镇而已”^④,可见苏北经济与江南仍有一定差距。抗战爆发后,随着窑湾沦陷,兵燹严重冲击了城镇商业,使人口锐减、店铺倒闭、商人离散,经济发展陷入停滞之中。

清中后期、民国中前期窑湾经济发展经历了不同的阶段。在清代,运河作为唯一的南北水上交通要道,对于商货的流通起到了至关重要的作用,窑湾商业往来依赖运河进行,商品销售以运河为主线辐射四方,商业经营也主要以传统典当、杂货、布匹、药材、粮食业为主。清末及民国年间,随着沿海大量城市开埠通商,窑湾在延续运河交通的同时,还加强了与上海、宁波、南京等城市的交流,甚至通过海路与美国、欧洲各国产生了商业往来,近代生产技术、生产工具刺激了窑湾新式企业的产生,使城镇发展呈现出了新的特色。

三、阻碍城镇发展的因素

运河城镇的发展并非坦途与一帆风顺,而会受到多重因素的影响与阻隔。窑湾在明至民国的数百年间,城镇的变迁与京杭大运河密不可分,运河的贯通使窑湾从偏僻村落变成了漕运码头、商业中心,使城镇发展迈上了新台阶,达到了新高度。但同时窑湾附近复杂的水域环境,也导致了严重的水患,对城镇产生了巨大危害。特别是清末、民国年间的战乱,对商业、经济的破坏更是雪上加霜,使窑湾的发展受到了种种挫折。

水旱灾害是窑湾最主要的自然灾害,其中尤以水灾为主。窑湾附近有黄河、皂河、泇运河、骆马湖,其他小型河流更是不计其数,在国家“恃漕为

① 《清宣宗实录》卷三百二十六,道光十九年九月十九日辛亥条。

② 栗奉之:《栗康筐日记》卷九《山左日记》,清钞本。

③ 胡愈之:《东方杂志》第四卷第一号《各省航路汇志》,第36页。

④ 《东方杂志》第二十七卷第六号《逗留于农村经济时代的徐海各属》,第94页。

命”的局势下,政府更多关注于运道的畅通,对危害民田庐舍的洪水投入精力较少,而清末漕运衰落后,随着国家工程的减少,水患较前危害更大。如明天启六年(1626)秋,“河决匙头湾,倒入骆马湖,自新安镇抵邳、宿,民居尽没”^[8],万历三年(1575)八月黄河从桃源县崔镇决口,淮河从高家堰东决,“徐邳以下至淮南北漂没千里”^①。康熙三十五年(1696)“淫雨坏田庐,皂河、窑湾民居堤上漂没,遗骸盈野”^②,均给民众造成了严重灾难。光绪三年(1877)、四年(1878)山东、山西、河南、江苏等省又发生严重旱灾,号称“丁戊奇荒”,尽管窑湾“故巨镇,商贾辐辏”^③,有大量商贾捐赈米谷以救济灾民,但随着外地灾民的大量涌入,“赈不暇给,道殣相望”^④,后窑湾商会总事藏乐亭“倡柴豆饼,按日计口,验而售之,始行于镇,既推之远近村砦,遂无饿死者”^⑤。进入民国后,窑湾又发生了两次严重的水灾,民国三年(1914)沂沭河爆发洪水,窑湾北门沂河决口,骆马湖地区全部被淹,房屋倒塌,人畜伤亡十分严重^{[2]13}。民国二十四年(1935)沂河再次决口,“窑湾全镇陆沉”^⑥,人口、财产损失严重,城镇经济大受破坏。明清及民国年间的严重水灾,与窑湾所处的地理环境及国家漕运策略有很大关系,运河在带来便利交通的同时,又吸纳众流,产生了水灾隐患,而明清政府专注漕事,又忽视了地方水利建设。到了民国年间,运河政治地位的下降,又使国家大型水利工程建设数量减少,导致河防稳定性减弱,水患灾害更趋猛烈。

除自然灾害外,兵燹之害是影响窑湾经济顺利发展的最大阻力。窑湾界通南北,为水陆总汇之区,优越的交通位置促进了商货的流通,带动了城镇经济发展,但同时也往往成为各方势力争夺的焦点,尤其是战乱时期的军事冲突,更直接扰乱了窑湾地方社会秩序,使经济发展失去了稳定的环境。早在明正德七年(1512)河北文安人刘六、刘七发动起义,他们沿运河南下,杀害运军,烧毁漕船,围攻邳州,使这一地区受害严重,后在邳州知州周尚化反击下,农民军才败退。清末由于时局动荡,战乱

更为频繁。咸丰九年(1859)年夏,“皖匪渡运河,北窜台庄、官河、窑湾,诸镇皆失守”^⑦,咸丰十一年(1861)捻军进攻宿迁归仁集,“十月皖匪由窑湾渡河,都司陈振邦、文生王理疆率练半渡击之,大获”^⑧,同治元年(1862)二月,“皖匪李成自睢宁扰掠宿迁城西,又窜皂河、窑湾……十一月皖匪任弗得等窜掠窑湾东,复西扰邳州距山”^⑨,长期的战乱使窑湾经济受到了严重冲击,导致商民正常的商贸、生产秩序遭到破坏。民国初年,军阀混战,“海州辫军二次续变,肆意抢劫窑湾镇,焚掠极惨”^⑩。抗战爆发后,窑湾经济毁于一旦。1939年2月,日军与伪军刘福龙部占领窑湾,居民逃避一空,日伪军乘机大肆抢劫商店货物与居民财产,窑湾经济遭到大劫难,精华损失殆尽。抗战胜利后,国民党又盘踞窑湾,苛捐杂税,横征暴敛,镇上寥寥几十家店铺,奄奄一息,难以维持^{[2]60},至此窑湾彻底走向衰落。

明清、民国年间的灾荒、战乱对窑湾的历史变迁产生了重要影响,如果说灾荒尚具有自然属性,其预防、赈济往往存在着难以求全局的现实,那么持续不断的战乱对窑湾的破坏则是毁灭性的。清末、民国年间的战乱不但延续时间长、规模大、破坏严重,而且在当时国家关注运河日少的局势下,窑湾大量商铺倒闭,外省商人纷纷离散,甚至本土百姓或死亡,或逃难,经济发展环境急剧恶劣,从而导致了窑湾这一运河名镇的没落与衰败。

四、结 语

窑湾镇的历史变迁与京杭大运河有着密切的关系,无论是河道的开辟、商业的发展、影响城镇发展的因素都是在运河存在、贯通、延续的前提与基础上进行的,而城镇的变化也打上了深刻的运河烙印。明清王朝在窑湾设置河工衙署,派遣河政官员,最根本目的是为了保障国家漕运,但客观上也促进了商业的兴盛与繁荣,正是由于优越的交通位置才吸引了大量的商人前来经营,促进了商业市场的形成与发展。不过窑湾城镇经济的变迁在清中

① 高延第:《光绪盱眙县志稿》卷十四《祥祲》,清光绪十七年刻本。

② 《民国宿迁县志》卷七《民赋志下》,民国二十四年铅印本。

③ 《民国宿迁县志》卷十六《人物志下》,民国二十四年铅印本。

④ 《民国宿迁县志》卷十六《人物志下》,民国二十四年铅印本。

⑤ 《民国宿迁县志》卷十六《人物志下》,民国二十四年铅印本。

⑥ 《东方杂志》第三十二卷第二十一号,第94页。

⑦ 方浚颐:《二知轩文存》卷三十一,清光绪四年刻本。

⑧ 《民国宿迁县志》卷十一《兵防志下》,民国二十四年铅印本。

⑨ 《民国宿迁县志》卷十一《兵防志下》,民国二十四年铅印本。

⑩ 李剑农等:《太平洋》第一卷第六号《国内大事日志》,第4页。

前期与清末、民国年间有着明显的区别,这种变化既有区域自然、社会环境因素的影响,也受到了国内外政治、经济格局变化的冲击,正是多重因素的综合影响,才使窑湾镇在不同时期凸显了不同的发展特点。而窑湾镇在自然灾害、战乱打击下的变化,一方面体现了城镇有着一定的自我调节、修复能力,也存在着面对较大破坏时的没落与衰败,这也充分体现了运河城市演变的两面性,即运河带来交通便利、商贸兴盛、文化进步的同时,也会吸引各种破坏力量的集聚,产生诸多的负面作用。

[参 考 文 献]

[1] 窦鸿年. 邵志补[M]. 南京:江苏古籍出版社,1991.

[2] 索增仓. 窑湾往事[M]. 香港:环球出版社,2011.

[3] 张廷玉. 明史:卷八十五《运河上》[M]. 长春:吉林人民出版社,1995.

[4] 杨士聪. 玉堂荟记:卷下[M]. 北京:燕山出版社,2013:219.

[5] 孙承泽. 春明梦余录:卷四十六[M]. 北京:北京古籍出版社,1992:984.

[6] 赵尔巽. 清史稿:卷一二七《河渠二》[M]. 长春:吉林人民出版社,1998:2584.

[7] 俞正燮. 癸巳存稿:卷五《会通河水道记》[M]. 沈阳:辽宁教育出版社,2003:137.

[8] 张廷玉. 明史:卷二十八《志第四·五行一》[M]. 长春:吉林人民出版社,1995:282.

(责任编辑:闫卫平)

A Research on the Grand Beijing-to-Hangzhou Canal and Regional Social Changes

——Based on an Investigation of Yaowan Town in Jiangsu Province

ZHENG Min-de

(Institute of the Grand Canal Liaocheng University, Shandong Liaocheng, 252059, China)

Abstract: Yaowan Town, a famous coastal town along the Grand Beijing-to-Hangzhou Canal, is an important river hub, harbor wharf, and commercial center. Its regional social political, economic and cultural changes fully reflect the influence of the canal, which is very typical and representative among the canal towns in Jiangsu province. The river construction and waterway regulation in Yaowan Town mainly concentrated in the Ming and Qing Dynasty while the commercial development mostly existed in the late Qing Dynasty and the early period of Republic of China. This result not only is closely related to the opening up of Jia canal and Zhong canal, but also arises from the combination of a variety of factors including the national policy adjustments on river regulation, the changes of water transport of grain, and the actual demands of regional society.

Key words: The Grand Beijing-to-Hangzhou Canal; Yaowan Town; Society

(上接第 117 页)

Grand Canal Culture's Path to Cultivate Core Socialist Values

LIAN Dong-hua

(School of Marxism Jiangnan University, Jiangsu Wuxi, 214122, China)

Abstract: The Grand Canal is a major artery in China which not only carries Chinese civilization but also embodies the spirit and wisdom of the Chinese nation. The Grand Canal culture, taking the Grand Canal in China as a carrier, is both a core resource of traditional Chinese culture and an excellent resource for cultivating core socialist values in the new era. The Chinese cultural genes in the Grand Canal culture consist of self-discipline, patriotism, and the spirit of doing away with the old and setting up the new, as well as seeking harmony in diversity for grand unification. There are many major paths fostering core socialist values. First of all, preservation, protection and utilization of the Grand Canal in China can bring together the sense of identity and sense of belonging of the Chinese nation. Second, interpretation of the canal story can spread core socialist values. Third, creative transformation and development of the Grand Canal culture can enhance its value of the times. Finally, planning and construction of the Grand Canal cultural belt can show the real power of the Grand Canal culture.

Key words: Grand Canal Culture; Cultivate; Core Socialist Values; Path