

□ 皖北文化研究

明至民国时期阜阳交通与商业发展

李 强^{1,2*}

(1. 安徽师范大学历史与社会学院, 安徽 芜湖 241000; 2. 阜阳师范学院社会发展学院, 安徽 阜阳 236037)

摘要:明至民国时期, 阜阳优越的地理条件和便利的水陆交通, 为其商业发展提供较大的推动力。这一时期, 阜阳成为长途贩运的通途和商品流通的枢纽, 外地商人在阜阳经营商业, 设立会馆, 银钱业比较发达, 庙会促进商业发展的有效途径, 集市贸易也发展较快。地方政府和民间力量对维护和改善交通方面发挥一定作用, 但制约阜阳交通和商业发展的因素也是客观存在的。

关键词:明至民国时期; 阜阳; 交通; 商业

中图分类号:F129/G127

文献标识码:A

文章编号:1004-4310(2013)06-0025-08

阜阳, 明代为颍州府, 领颍上、太和两县, 属凤阳府。^①清初, 颍州府及所属颍上、太和两县皆直隶于凤阳府。“雍正二年, 升颍、亳二州为直隶州, 颍上、霍邱属颍州, 太和、蒙城属亳州。十三年, 升颍州为府, 置附郭阜阳县, 以原属之颍上、霍邱并亳州及所属之太和、蒙城属焉。”^{[1]卷一}至此, 颍州府领亳州、阜南、太和、颍上、蒙城、霍邱。同治三年(1864年)增置涡阳县, 属颍州府。民国初年, 裁府留县, 均属淮泗道管辖。民国二十一年(1932年), 阜阳、颍上、涡阳、亳县、太和属第七行政督察区。^②民国二十九年(1940年), 根据抗战形势, 重新划分行政督察区, 阜阳、颍上、蒙城、亳县、太和、涡阳、临泉(1934年1月新置)属第三行政督察区。解放初, 阜阳专区领阜阳、颍上、蒙城、亳县、太和、涡阳、临泉、凤台、阜南(1948年7月新置)等九县。本文“阜阳”的地理概念主要指明至清初时期的颍州府和雍正十三年至民国时期所设的阜阳县及颍州府治所在地, 对所属州县不作重点考察, 只是个别方面有所涉及。

颍州“襟带长淮, 控扼陈蔡, 东连三吴, 南引荆汝。梁宋吴楚之冲, 齐鲁汴洛之道。淮海内屏, 东南枢辖”^{[2]卷一}。优越的地理位置和便利的水陆交通, 为社会经济发展提供强大的推动力。有学者认为明至民国时期, 包括阜阳在内的皖北

地区因频繁的危害而趋于衰落, 成为被牺牲的“局部”, 社会经济比较落后, 在向近代转型过程中面临众多的困惑。^③通过对阜阳等皖北地区的历史考察, 笔者认为, 尽管在发展水平、规模等方面落后于江南地区, 其在全国的经济地位也明显下降, 但与自身相比较, 这一历史时期, 特别是社会相对稳定的历史阶段, 由于水陆交通的便捷, 长途贩运和区域商业比较发达, 社会经济有很大的发展。本文拟对明至民国时期阜阳的不同历史阶段的水陆交通状况进行考察, 探究其对阜阳商业发展的促进作用, 并分析其中的制约因素。

阜阳位于颍河、泉河交汇之处, 一直是淮河流域重要的都会之一。颍州府属水道主要有淮河、颍河、涡河、洪河、谷河、泉河、茨河、西肥河等, 水运条件较好。陆路方面, 因地处平原, 驿路畅通, 商路发达。明朝初期, 随着社会经济的恢复与发展, 阜阳的水陆交通畅通, “郡甲乎淮右, 沃壤千里, 东襟江淮, 南接荆楚, 西连襄邓, 北通汴徐, 为四冲八达之地”^{[3]卷一}。据明代黄汴的《一统路程图记》和程春宇的《士商类要》记载, 以颍州为起点或途径颍州的陆路有10条, 水路有5条, 具体情况见表1。

* 收稿日期: 2013-04-05

基金项目: 安徽师范大学优秀博士学位论文培育计划项目; 2013年阜阳市社科规划项目(fsk2013029)。

作者简介: 李强(1972-), 男, 安徽阜阳人, 讲师, 博士生, 主要从事中国近现代经济史研究。

表1 明代颍州水陆交通道路一览表

路别	道路名称	资料出处	备注
陆路 (10条)	巢县由汴城至临清州路	黄汴:《一统路程图记》卷六	途经颍州
	瓜州至武当山路	黄汴:《一统路程图记》卷六	途经颍州
	正阳至襄阳路	黄汴:《一统路程图记》卷六	途经颍州
	颍州至陈州路	黄汴:《一统路程图记》卷六	起点
	南京由汝宁府至武当山路	程春宇:《士商类要》卷一	途经颍州
	瓜州由凤阳府至颍州陆路	程春宇:《士商类要》卷二	终点
	正阳由颍州至北舞渡陆路	程春宇:《士商类要》卷二	途经颍州
	颍州由归德府至临清陆路	程春宇:《士商类要》卷二	起点
	徐州由蒙城至颍州陆路	程春宇:《士商类要》卷二	终点
	汴梁由正阳至芜湖县陆路	程春宇:《士商类要》卷二	途经颍州
水路 (5条)	淮安由南河至汴城水路	黄汴:《一统路程图记》卷五	途经颍州
	正阳关至南顿水路	黄汴:《一统路程图记》卷五	途经颍州
	颍州由前河至汴城水路	黄汴:《一统路程图记》卷五	起点
	颍州至襄城县、钧州水、陆路	黄汴:《一统路程图记》卷五	起点
	清江浦由南河至汴梁水路	程春宇:《士商类要》卷二	途经颍州

资料来源:黄汴:《一统路程图记》、程春宇:《士商类要》,杨正泰撰:《明代驿站考》上海古籍出版社,2006年版,附录二、三。

据表1,可以看出当时颍州水陆交通发达,是南北水陆交通的重要枢纽之一,是长途贩运的通途,对周边各县产生较大的经济辐射,应该属于中等商业城镇。^④“颍州北接光固,北抵归德,东距凤六,西南跨光息。星分房宿,山镇金牛,土泉甘美,人烟辐辏”^{[1]序},地理区位优势明显。

经过清朝初年的经济恢复,颍州“土壤饶沃,风雨和会,亦淮西一重镇也”^{[1]卷一},政治经济地位显著提高。“北接睢

陈,东通淮泗,为江淮间之都,固宜立郡统率,以壮藩维。”^{[1]卷一}鉴于此,雍正十三年安徽巡抚王弘文疏朝廷:“上江之直隶颍州,界接豫省,地方辽阔。钱谷而外,刑名事件数倍他属。即本州地方之事,犹虞竭蹶不遑,何能再顾属邑。似应将颍州升为府治,设立知府一员,附郭添设知县一员,即以颍州原治地方为新县管辖。”^{[4]卷一}颍州升府、附郭设阜阳县很快得到清廷批准。这一政治举措进一步提升了颍州的政治地位,以政治推动经济发展的作用得以加强。当时,颍州府到京城、总督府、省城之间都有水陆道路,具体情况见表2。

表2 清代颍州府水陆交通情况一览表

目的地	途径州县或河流		距离(里)
京城(北京)	陆路	北由亳州,取道归德府路达京;东北由蒙城取道徐州府路达京;北迤西,由太和取道开封府路达京。	1800;2000;2200
	水路	由颍水出正阳关,沿淮出清口,逾河,溯运河达京。	4060
两江总督府(南京)	陆路	东由颍上,取道寿州、凤台、定远、滁洲、江浦。	720
	水路	由颍水沿淮入运河出江,溯上。	1440
安徽布政使司治所(安庆)	陆路	东由颍上,取道霍邱、六安、舒城、桐城	720
	水路	由颍水沿淮入运河出江,溯上。	2040
庐凤颍道治所(凤阳)	陆路	东由颍上,取道寿州、凤台、怀远。	420
	水路	由颍水沿淮。	420

资料来源:道光《阜阳县志》卷一《舆地·道里》。

清代有名大路之一的“颍州大路”,自六安经正阳关、阜

阳而达河南开封^{[5]14},是当时皖豫两省重要的陆上通道。另外,颍州到所属州县以及周边州县如本省凤台、寿州、蒙城等

以及河南的固始、息县、新蔡、汝阳、项城、沈丘、周口等都有便利的水陆道路。

清末,列强在华竞相修筑铁路,以扩大利益范围。国内民间力量为收回利权也纷纷要求修筑铁路。1905年,商办安徽铁路公司成立,对安徽铁路路线进行初步规划。阜阳因

在传统交通模式中的重要地位,在规划或筹建铁路时,往往成为一些铁路线路的节点。在民国初年,规划或筹建经过阜阳的铁路路线共有3条,具体见表3。但是,由于皖北地区经济相对落后,筹建铁路的动力不足,难以落实这些铁路规划,一直到建国后的1971年,阜阳才结束没有铁路的历史。

表3 规划或筹建有关阜阳铁路路线情况一览表

路名	起点	终点	沿途路线	备注
合亳铁路	合肥	亳州	阜阳、正阳关	经阜阳
安颍铁路	安庆	颍州	桐城、舒城、六安、正阳关、颍上等	
汴正铁路	开封	正阳关	阜阳	经阜阳

资料来源:蒯光典:《复同乡京官论安徽全省铁路书》《金粟斋遗集》(卷5),文海出版社1969版;宓汝成:《中华民国铁路史资料(1912-1949)》,社会科学文献出版社2002年版,第70—72页;王金绶:《中国经济地理》(上),文化出版社印行1929年版,第522页等。

民国初期,安徽出现官办公路。这一方面是将原来过境的归信、归祁官道等加固整修而成,另一方面新修的公路,如阜蚌、阜涡等公路。阜阳作为皖北交通枢纽,公路交通有相

当发展。1922年,皖北镇守使李传业之子购买汽车,经营阜阳至蚌埠的客货运输。这是阜阳公路运输的起点。之后,又开辟了到太和、亳州等地的公路运输路线。除公路交通的发展外,这一时期阜阳的水路交通也比较发达,具体情况见表4。向东经正阳关沿淮可至蚌埠,向南可达六安以及河南的商城、固始,西北方向可达河南新蔡、上蔡以及周口甚至更远。这就加强了阜阳与周边县市以及外省的联系,利于阜阳商业的发展。

表4 民国时期阜阳水路交通情况一览表

河流名称	通航重要市镇	阜阳段市镇	通航状况	备注
淮河	东行由三河尖经正阳关、凤台县、怀远县,达蚌埠;西经固始境可达潢川、息县;南行由史河可达商城、固始;由淠河可达六安苏家埠、麻埠街。	洪河口、老观巷、小曹集	由三河尖至蚌埠,终年可通小汽船;由三河尖至潢川、息县水涨时,可小汽船,其余地段仅通小帆船	
洪河	西北行由洪河口处经方家集,达新蔡、上蔡	洪河口、地里城、许埠口	沿河至新蔡可通小汽船	
颍河	东南由县城起,经颍上县达正阳关;西北经太和县可达周家口及西华、临颍、禹县;由周家口入贾鲁河,可通扶沟县;由沙河入口入沙河,可通颍城、襄县、郟县	两河口、行流集、茨河铺、三里湾、袁家寨、洄溜集、口孜集、永兴集	由郡治至正阳关终年可通小汽船;其余地点仅通小帆船	
泉河	西行自县城起,经临泉达沈丘、项城	龙王堂、田村镇、三里湾	水涨时可通小汽船	
淝河	王市集、延陵集、阏疃集,至峡山口入淮	王市集、延陵集	可通小帆船	

资料来源:民国《阜阳县志续编》卷一《舆地六·交通》之《阜阳重要河流一览表》。

二

明至民国时期,阜阳商业有较大发展,得益于其地理条件。“颍属之西北及南,皆接连豫壤,而沙、涡、颍、雎、淝、茨、茨、宋塘诸河,为通身脉络,流贯而汇于淮。”^{[1]118}便利的水陆交通,使阜阳成为上联河南、下通江南的商品流通的重要枢纽。河南的周口位于颍河上游,是颍河、贾鲁河、沙河交汇处,是清末朱仙镇衰落,商业集散地下移至颍河而兴起的城市^{[6]347-348}。它是河南东南部的商业重镇,其商业覆盖陈州府、开封府的部分、汝宁府的北部以及河南中部的部分州县,共计20余州县^[7]。位于颍河入淮口正阳关,是凤阳大关所在地,周口和颍州本地输往江南的粮食均在此报关纳

税。据光绪《凤阳县志》记载“向来河南货物由颍河、涡河舟运至此上岸,陆路至浦口发往苏杭;亦有苏杭绸缎、杂货由浦口起早,至长淮雇船运赴颍、亳、河南等处”^{[8]卷三}。这其中有一个不争的事实,即不管是河南输出的粮食,还是从苏杭输入的绸缎等商品,必然由颍河,经过颍州运输。这表明颍州是长途贩运的通途和商品流通的枢纽。这一说法也得到当时档案记载的印证。“凤关税钞米豆居十之七八,杂货止十之二三,全赖上游豫省陈州、汝州、光固等处出产米豆以及凤颍泗州各属所产粮食。年岁丰稔,客商运往江苏货卖,而下江杂货亦藉回空船只顺便贩运,往来纳税,上下流通,钱粮始能丰旺。”^[9]这其中也可看出,颍州也是重要的粮食输出地

和江南杂货的输入地。

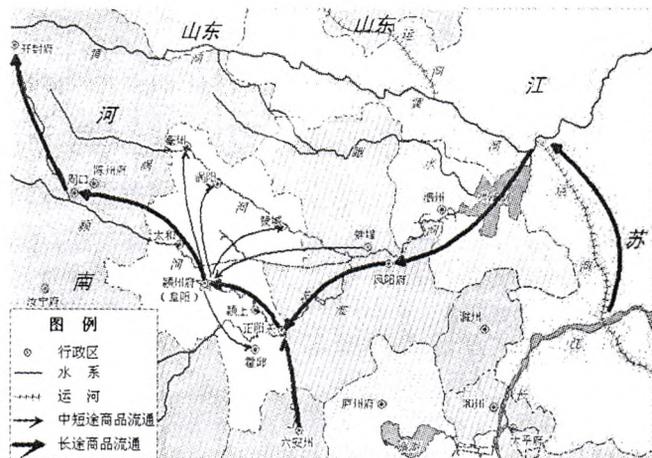
至清中叶,随着精耕细作的推广,阜阳粮食产量普遍提高,“南方之洪河、谷河皆大湾,沃壤广轮,数百十里,二年之收可备数年之食”^{[4]序}。这就为农产品商品化提供了条件。“水次巢豆麦时,始有淮、扬、豫远贩至,然亦恒有土著习其业。”^{[4]卷五}当时本地商贩在民间收购农民粮食,运至城东三里湾码头,交售外地客商,然后在这里集中装船、转运;也有本地资金雄厚的商人,自行贩运至江南。与阜阳相邻的六安,盛产茶叶,其经颍州进行长途贩运的商品以茶叶、大米为大宗,主要由史河、淠河入淮,部分经运河北上或南下,大部分由颍河转运至河南周口,再经山陕商人运至天津、山西、内蒙古等地销售。

民国以来,在津浦铁路通车基础上,蚌埠兴起,一定程度上改变了皖北地区的交通格局。当时淮河民船及汽船所运货物至蚌埠舍舟登陆,改由津浦路南运。津浦铁路虽然取代了皖北部分水运功能,然尚不致对船业构成绝对威胁^{[10]302},内河运输在一段时间内仍顽强支撑着。这一时期,阜阳“沿颍河右岸,当颍商二水之会,为皖北公路之中心,东至蚌埠,南达六安,西出豫省周家口,北通豫之商丘,交通便利,不亚蚌埠,故商业发达”^{[11]14}。阜阳周边的颍上、太和、临泉等所产麦豆,大多运至阜阳,再转运出售。从颍河外运的本地产品主要有小麦、大豆、芝麻、高粱、西瓜及西瓜子,从河南周口经颍河运往淮河下游的货物有铁、烟草、药材、杂货等。由镇

江运至正阳关,再由颍河运往上游各地的货物有布、药品、杂货、石油、砂糖等。此外,牛羊皮也是主要输出商品,“牛皮赴汉亦多,对连划小舟载货至此,改装大船赴正阳关”^{[12]290}。在颍河流域有“十里五十只船”之说,可见颍河水运较旺盛^{[13]223-224}。

在输入阜阳的商品中,食盐当属大宗商品。包括阜阳在内的皖北地区为淮盐引岸,食盐主要由盐场用帆船从板浦顺盐河运至淮阴西坝再行转运,这分两条线路,其一是由洪泽湖,沿淮河、颍河、涡河分运至皖北各处销售,其二由陆路运至小蚌埠集,再转运至各县。当时的小蚌埠集是私盐的集散地。随着蚌埠的兴起,皖北盐务局在蚌埠设立,规定皖北21县、豫东19县的食盐,运至蚌埠后,到盐务局登记、纳税、折价后,再行转运,蚌埠成为官盐集散地。当时淮河上游的粮商,舟运粮食土产来蚌埠,售出后再购盐返回;淮河下游的盐商,则来时带盐,返回时带粮。盐粮一并交易^{[14]5}。伴随着盐粮贸易的发展,皖北地区大宗货物的往来交易皆以蚌埠为转运点。所销之盐除小部分市销外,绝大部分由淮、颍、涡、淝、淠等河及相关陆路散销皖北、豫东等县,构成以蚌埠为中心的盐销网。^{[15]136}

通过对阜阳的商品流通的考察,可以清晰地勾画出阜阳明至民国时期的商品流通图,具体情况见下图。阜阳由于水陆交通的便捷,成为长途贩运的通途、商品中转站和集散地,这对于自身商业的发展也产生了强大的推动力。



明至民国时期阜阳商品流通示意图

从明朝起,就有山西商人来颍州经商,他们开设的有岳阳楼菜馆、大升酱园等^{[16]103}。道光《阜阳县志》记载“城乡阛阓中,恒多晋人”^{[4]卷五}。随着外来商人来阜阳开店铺、设作

坊、做生意的增多,他们为了联络感情,增进友谊,互相协作,先后在阜阳建立会馆。具体情况见表5。

表5 阜阳会馆情况一览表

会馆名称	坐落位置	建立时间	房屋、田产或义地	涉及行业	历任会长 (均为义职)	备注
山陕会馆	一处在东关外牛市街;另一处在北大街蕴泰酱园旧址	清同治年间	东关处四十多间;北大街处二十多间;两顷四十余亩	餐饮、酱园、果店、钱庄	霍蕴年、王占奎、李北海、畅耀臣、庞玉祥	
江西会馆	一处在鼓楼北炮铺街;另一处在玉环桥	清道光年间	炮铺街处三十多间;玉环桥处门面7间;4.5亩	书笔业、银楼、包子铺	吴筱斋、吴宝和、吴恩、吴祥林	

湖北会馆	北关专署街口南	清光绪年间	四十多间;二十多亩	烟铺、绸布庄	熊德臣、刘成斋、潘长生、王少安	1916年改为两湖会馆
江苏会馆	拟建在东关外北石桥	抗战前	7亩	中药店	陈如意	因抗战爆发会馆房屋未建成

资料来源:周世中:《山陕会馆及其他》,阜阳县政协文史资料委员会编《颍州古今》(第三辑)1989年版。

在阜阳的外地客商,以山西商人实力最强,他们经营的较大商铺有十余家,如蕴泰酱园、晋昌祥、晋裕隆、义昌祥、义昌号、福泰祥、天兴和等。此外,他们还经营钱庄、银庄、银号等。湖北人在阜阳的投资和商业规模仅次于山西人。当时,阜南城最大的绸布庄二十家,湖北人就占了八家^{[16]103-105}。据此,我们从一个侧面看出阜阳当年商业发展的情况,外来商人在阜阳经营的行业多,规模较大,人员较多,一定程度上活跃了阜阳商业和市场,促进社会经济发展。据统计,民国初期阜南城建立商业工会有绸布、京广纸糖、汽车、国药、粮业、盐业、皮货、酱园、成衣、竹木、船行、菜馆、估衣等15个组织,394户,资金102万元,县商会直属会员有钱庄当铺、轮船、打蛋厂、纸烟厂、皮箱、丝行、牛行、茶叶行、杂货行、颜

料行等13个行业,28户,资金530万元。小型商业和前后店厂的手工业有印刷、针织、丝织、鞋业、笔墨、煤炭、金银首饰业、铜铁器业、鲜肉、杂货等12个行业,计400户,总资金137万元^{[17]402}。这反映出当时阜阳商业的行业比较齐全,资金规模也是相当客观的。

商业的发展与繁荣,离不开银钱业的金融支持。清末民初,阜阳的钱庄有四十多家,资金相当丰厚,具体情况见表6。当时钱庄的业务主要有存贷款、出钱票。其中益顺恒、益萃恒、汇昌合等钱庄,与皖督倪嗣冲有着密切的联系,故实力较强。钱庄通过存贷款、出钱票、汇票,有的甚至从事实业经营,获取利润。钱庄活跃市场,促进商业发展的作用不容忽视。但是,由于民初阜阳地方治安差,土匪横行,特别是1922年豫匪“老洋人”洗劫阜阳,对阜城商业、金融业破坏很大,银钱业在阜阳城的兴盛如昙花一现,很快衰落下去。

表6 清末民初阜阳钱庄情况一览表

钱庄	地址	财东	经理	倒闭时间	备注
益顺恒钱庄	阳隅首北路东	倪腾辉	郭焕章	1922年豫匪劫城停业	
益萃恒钱庄	今解放北路福音堂南路西	倪老九	高鸣九	1925年前后	同业中实力较强
汇昌合钱庄	大隅首北路西	王慈生	马俊峰		同业中的佼佼者
道生恒钱庄	阳隅首北路东	口孜集程家	徐子厚	1929年	
宝兴隆钱庄	解放北大街路东	程小溪	霍蕴年	1929年	
庆和祥钱庄	解放北大街路西	连喜清	李跃先	1929年	
和兴钱庄	解放北大街路东	正阳关人(姓名不详)	夏云臣	1922年	
阜兴公钱庄	解放北大街路东	宁介臣	杨耀臣	1922年	
三义和钱庄	解放北大街路东	李子让等	魏德夫	1922年	
协和钱庄	南门内路西	宁振清	温天让	1929年	同业中较大
际昌隆钱庄	大隅首北路东	程会亭	杨学孟	1922年	
新昌和钱庄	解放中大街路东	印筱山等	徐沐尘	1922年	

资料来源:政协阜阳市委员会、文史资料工作委员会:《阜阳史话》(第四辑)1984年版。

庙会也是促进商业发展的有效途径。庙会是定期性的集宗教、娱乐和商贸为一体的民众集体活动,当集市和市镇的发展尚不能满足农民和商贾购销商品的需求时,庙会便成为补充形式^{[18]191}。阜阳每年春季有四次庙会,即农历3月3日西关祖师庙庙会、3月28日东岳庙庙会、4月8日大石桥庙会、4月19日北关庙会。其中以4月19日北关庙会——

城隍庙会最为隆重。庙会除了宗教活动和娱乐演出外,商品交易才是其载体。会期一般为三天。外地行商提前陆续赶到,坐商也提前备好各种商品,四乡百里以内的农民、工匠以卖铁木农具、桌柜等生产、生活用具为主,蜂拥而至。据民国《阜阳县志续编》记载,“至光绪年间,人民于咸同以后休养生息,日臻富庶,商业中有多主张出会者。其法每日按商业之大小捐钱,积少成多,至次年十一月一日以前出城隍会”。会上有大型的迎送神仪式,伴有肘哥、抬哥、高跷、旱船等表

演,沿城内外主要道路行进,最后汇聚城北门城隍庙前。“每次出会,各处来观者动一二十万人,商贩旅店,均获利甚丰。”^{[19]卷五}因此,庙会的商业功能就十分明显了。它对于活跃阜阳城乡商业以及促进农村社会经济发展有着重要作用。

明至民国时期,阜阳农村集市发展较快,农村集市数量基本呈增长趋势,清代明显超过明代,民国时期集市数量激增,镇、乡成为一级地方政府机构,镇、乡政府所在地均为集市。具体情况见表7。集市既是农副产品的销售地,也是农民生活必需品的购买地,集市须位于交通便利之地方能发展起来。“颍州为膏腴之地,城郭集镇皆当河冲,人民村落夹

河而居者极为繁庶。”^{[4]卷二}这就说明阜阳农村集市基本位于交通发达河冲,以水路交通带动陆路贸易,农村集市网络形成。如,中村集,“在南乡七十里,前邻谷河,商贾辐辏,市日无虚,主客户杂处”;艾亭集,“在南乡一百七十里,近汝河,商贾盛集,主客户并”^{[2]卷二}。这样的集市,农民既能销售粮食和手工业品,也可购买到日常用品;客商既可以销售贩来的外地商品,又可收购到农产品,外运他处。它们既是高一级市场的终端销售点,又是本地外流货物的收购点,在一定程度上起到聚散各地农副产品,沟通城乡经济联系,促进商品流通的重要作用^{[18]200}。

表7 明至民国时期阜阳农村集市镇店数目表

朝代	年号	集市镇店数				资料来源	备注
		集	店	市	镇		
明代	弘治				14	弘治《中都志》卷四	
	正德	13	22			正德《颍州志》卷二	
	嘉靖	15			1	嘉靖《颍州志》卷二	
清代	乾隆	50	6		16	乾隆《颍州府志》卷三《建置志·村集》	
	道光	61	17			道光《阜阳县志》卷二《建置志·诸乡》	
民国时期					102	民国《阜阳县志续编》卷一《舆地·行政区域》	镇、乡为地方政府一级机构

资料来源:王鑫义:《淮河流域经济开发史》,黄山书社,2001年版,第673、729页的相关表格。

三

在分析阜阳水陆交通概况和商业发展的基础上,看出交通对于商业乃至社会经济发展至关重要。阜阳正是凭借便利的水陆交通和优越的地理条件,成为是长途贩运的途途、商品中转站和集散地,同时也促进自身商业的发展。不过,有学者认为,明至民国时期,由于维护漕粮运道和治河中的政策偏向,包括阜阳在内的淮北地区成为被牺牲的“局部”,社会生态环境遭到破坏,水患频繁,经济发展迟缓^[20]。但在这一时期,一些有作为的地方官员和热心公益的社会力量对于阜阳的水利兴修、交通维护方面做出很大的努力,一定程度上改善了交通状况,促进商品的流通和商业的发展。

明代的安舟岗在州南一百里的淮河北岸,每当淮河水涨,往来船只依岗停泊,以避风浪。明成化十三年(1477年),江西人刘节任颍州同知,发饷给民,督修安舟塘。该塘“延袤六七里,环绕安舟岗东北”,集灌溉、航运于一体,产生良好的社会效益,“政声大著,士民悦服”^{[2]卷一}。清代颍州知州王敏福疏浚清河。清河原为通商渠,受大、小润河之水,汇焦陂,过水台达淮。南宋以后日渐淤塞。“乾隆十一年(1746年),郡守王敏福传集绅士公议,挑浚五百丈,约三十里,宽两丈五,深六尺,蓄沟洫之水,北注城隍,南由小润河达大润河入淮。”^{[1]卷一}与北门外修建的城隍闸相配套,有效解决阜城水患,也提高了清河的通航能力。除此之外,府治还

整治府地所辖的淝河、宋塘河、北淝河等,以减少水患,提高其通航能力。民国初期,皖省在倪嗣冲主政下,曾局部完成皖北各河疏浚筑堤的治标工程。该工程由财政部于盐务盈余中拨付皖省250万元,以工赈方式从事皖北河工^{[10]292-293}。据《申报》载“试登高地,纵目遥瞩,则见人摩肩接踵,往来不断,恍若蜂巢,令人兴感而叹中国人力之伟大”^[21]。1920年9月,倪嗣冲离职,皖省在北洋时期再无类似的治河行动。此次治理,对于赈灾、减轻水患、改善航道均有重要作用。

民间力量对交通改善与维护的作用也是不容忽视的。据阜阳地方志记载,明清时期,阜阳当地民众捐资修桥是非常普遍的,以清乾嘉道年间为多。^⑤其中,双贞桥修建影响甚大。该桥位于颍州西南谢家集谷河上。此前,该河“不通舟楫,居民架木桥以便徒行,车骑者难之至。水涨时,两岸遥隔,行人皆褰裳以涉”。“乃孀妇陈氏暨媳郑氏,两世苦节,蓄积多年,捐资千金以成此桥。”^{[1]卷九}乡人谓此桥为“双贞桥”。设义渡也是民间力量对于交通的贡献。具体情况见表8。特别是洙河口义渡,地处水陆通津之地。义渡初设,“义声一播,远近愿出其途,船少人繁,待渡纷集”,侯缙祖、陈士循亦捐船两只,岁出杂粮十石。该义渡的设立,使“问津之众无烦解囊矣”^{[1]卷九},加强了淮河两岸交通,民众及商旅往来甚为便利。民间力量捐资修桥、设立义渡等善行,是政府行为所不及的有效补充,对于改善地方交通,便利商旅往来有着重要意义。

表8 清代阜阳义渡设立情况一览表

渡口	位置	设立人	资料出处	备注
老观巷渡	州南一百里淮水	节妇徐位列之妻王氏	乾隆《颍州府志》、道光《阜阳县志》	船两只,岁给水手工食,以济往来
严家渡	颍上县东一里	里民王思孔等	乾隆《颍州府志》	又称新河口义渡
沫河口渡	寿、颍交界,沙、淮交汇处	太学生郭宗琦、侯纘祖、陈士循	乾隆《颍州府志》	捐船两只,地二百亩;侯、陈又捐两船,岁出杂粮十石
柳河渡	县西北三十里柳河入颍处	监生杨峙	道光《阜阳县志》	船一只,地五十亩

资料来源:乾隆《颍州府志》、道光《阜阳县志》的相关记载。

虽然地方政府和一些民间力量对于改善阜阳交通做很大的努力,但是制约阜阳交通与商业发展的因素还是客观存在的。首先,频发的水灾对交通的制约。明代统治者施行的是抑河夺淮保运的策略,任凭黄河南决泛滥,致使包括阜阳在内的淮河流域水患频发,严重制约了水陆交通和商业的发展,导致社会经济整体水平发展滞后。其次,不稳定的社会环境往往也会阻断交通和制约商业发展。据黄汭的《一统路程图记》记载,一些商道经常有土匪出没,提醒过往商人小心。“自颍州至大名府,响马贼甚恶,出没不时,难防。”^[22]一些商人可能惧怕被抢,往往改道出行,使得一些繁忙商道荒废。民国以来,阜阳屡遭匪患,1922年秋豫匪“老洋人”洗劫阜阳城。这是对阜阳城市和商业破坏最严重的一次匪灾。再次,新式交通推动阜阳商业乃至社会经济的作用并不明显。清末民初,铁路在皖北地区出现,京汉、津浦、陇海铁路相继修筑,阜阳恰好位于几条铁路之间的空白地带,东、西、北三面距铁路各三百里,南面距离20世纪30年代通车的淮南铁路,也大致三百里。铁路对于阜阳的经济拉动作用似乎并不明显。新式汽船出现在颍河是在20世纪20年代。利淮、通达、裕淮、长淮四家轮船公司先后在阜阳设立代办处,小轮船一度发展到31艘,但航行受季节限制,冬季枯水期难以通航。新式汽船并非主要运输工具,木帆船仍是货运的主要工具。公路虽有修建,大多为土质路面,路况较差,雨天难以通行。阜阳从1920年就出现到蚌埠的汽车客货运输,后又开辟到太和、亳州等地的路线。这只是阜阳汽车运输的开端,对商业乃至社会经济的发展作用有限。传统的交通模式仍占主导,这是阜阳缺乏发展新式交通运输的物质基础的体现。

四

明至民国时期,尽管国家统治者抑河夺淮保运的策略,包括阜阳在内地区皖北地区成为被牺牲的“局部”,社会经济发展滞缓,拉大了与江南地区发展的差距。但与自身相比,商业乃至社会经济还是有很大发展的。这主要得益于其地理条件和便利的水陆交通,为其商业发展提供强大推动力。这一时期,阜阳成为长途贩运的通途和商品流通的枢纽,外地商人在阜阳经营商业,设立会馆,庙会促进商业发展的有效途径,集市贸易也发展较快。地方政府和民间力量对维护和改善交通方面发挥一定作用,这是中央政府力量所不及

的有效补充。但制约阜阳交通和商业发展的因素也是客观存在的。这一时期,包括阜阳在内的皖北地区存在传统与近代的二元交通运输方式,二者在一定时期仍并存,新式交通建设的迟滞,一方面固然反映当地经济发展程度较低,另一方面因新式交通之未能快速改善,相对地也可能抑制了当地经济发展的许多契机,两者之间实相互作用^{[10][316]}。

在传统社会模式下,便利的水陆交通可以为传统商业提供发展的空间。它主要通过农业商品生产来影响商业活动的规模和范围,阜阳以颍河来维系内河运输,以淮河为通向外界的通道,成为传统商业发展的必要条件。近代以来,虽然传统商业对城市发展仍起着较大的作用,但传统的交通方式已经严重制约阜阳城市发展的脚步,这就要求新式交通方式如铁路、公路的大发展,以满足城市乃至社会经济发展的需求。这种新式交通大发展是在新中国成立以后才逐渐实现的。传统的交通方式一定程度上维系着阜阳传统商业的状况,由于缺少新式交通进一步的拉动,在近代化的道路上阜阳举步维艰,难以实现长足发展。

注释:

①亳州,明洪武初,以州治谯县废入亳州,不久降为县,属归德府。亳县洪武六年(1373)至弘治九年(1496)属颍州。弘治九年复升为亳州,改属凤阳府。

②霍邱属第四行政督察区,蒙城属第六行政督察区。

③这方面的研究有吴海涛的《淮北的盛衰:成因的历史考察》,陈业新的《明至民国时期皖北地区灾害环境与社会应对研究》,马俊亚的《被牺牲的“局部”:淮北社会生态变迁研究(1680—1949)》,沈世培的《文明的撞击与困惑——近代江淮地区经济与社会变迁研究》等。

④所谓中等商业城镇,这里主要指作为地区性商业中心在商品流通中发挥着承上启下作用的城镇,其贸易范围至少应能覆盖一两个府、十来个县,或者更大些(许檀:《明清时期城乡市场网络体系的形成及其意义》《中国社会科学》2000年第3期)。

⑤正德《颍州志》卷二《关梁》记载捐资修桥5座,乾隆《颍州府志》卷二《建置志·铺舍·桥渡》记载捐资修桥25座,道光《阜阳县志》卷三《建置·津梁》记载19座。

参考文献:

[1](清)王致福.颍州府志[Z].南京:江苏古籍出版社,1998.

- [2] (明) 储珊. 颍州志[Z]. 上海: 上海古籍书店, 1963.
- [3] (明) 吕景蒙. 颍州志[Z]. 上海: 上海书店, 1990.
- [4] (清) 刘虎文. 阜阳县志[Z]. 南京: 江苏古籍出版社, 1998.
- [5] 周昌柏. 安徽公路史: 第一册[M]. 合肥: 安徽人民出版社, 1989.
- [6] 邹逸麟. 黄淮海平原历史地理[M]. 合肥: 安徽教育出版社, 1997.
- [7] 许檀. 清代河南的商业重镇周口[J]. 国史研究, 2003, (01).
- [8] 于万培. 凤阳县志[Z]. 南京: 江苏古籍出版社, 1998.
- [9] 王懿德. 乾隆四十八年六月二十四日管理凤阳关税务庐凤道王懿德折[Z]. 宫中档乾隆朝奏折: 第56辑//转引自许檀. 清代河南的商业重镇周口[J]. 中国史研究, 2003, (01).
- [10] 谢国兴. 中国现代化的区域研究: 安徽省(1860—1937)[M]. (台北) 中央研究院近代史研究所专刊(64), 1991.
- [11] 李品仙. 安徽概览[M]. 合肥: 安徽省档案馆, 1986.
- [12] 林传甲. 大中华安徽省地理志[M]. 1919.
- [13] 马茂棠. 安徽航运史[M]. 合肥: 安徽人民出版社, 1991.
- [14] 蚌埠市地方志编纂委员会. 蚌埠市志[M]. 北京: 方志出版社, 1995.
- [15] 沈世培. 文明的撞击与困惑——近代江淮地区经济与社会变迁研究[M]. 合肥: 安徽人民出版社, 2005.
- [16] 阜阳县政协文史资料委员会. 颍州古今: 第三辑[M]. 1989.
- [17] 张宁. 阜阳通史[M]. 合肥: 黄山书社, 1998.
- [18] 吴春梅, 等. 近代淮河流域经济开发史[M]. 北京: 科学出版社, 2010.
- [19] 南岳峻. 阜阳县志[Z]. 南京: 江苏古籍出版社, 1998.
- [20] 马俊亚. 被牺牲的“局部”——淮北社会生态环境变迁研究(1680—1949)[M]. 北京: 北京大学出版社, 2011.
- [21] 皖北河工之进行[N]. 申报, 1916-12-28.
- [22] 黄汴. 一统路程图记[M]// 杨正泰. 明代驿站考[M]. 上海: 上海古籍出版社, 2006.

Development of Transportation and Commerce in Fuyang City from Ming Dynasty to the Period of Republic of China

LI Qiang

(1. College of History and Society, ANU, Wuhu 241000, China;

2. School of Social Development, Fuyang Teachers College, Fuyang 236037, China)

Abstract: From Ming Dynasty to the Period of Republic of China, Fuyang city became the hub of long - distance traffic and commodity circulation because of its superior geographical condition and convenient water - borne and land transportation, which impacted greatly on the commercial development in this area. During that time, many foreign businessmen from other districts came here to run business and establish guilds. Therefore the banking industry is relatively prosperous. Being the effective way to promote development of commerce, fair trade got rapid progress. Besides, local government and folk force played a significant role in maintaining and improving transportation. However, there are also other objective factors limiting the development of transportation and commerce.

Key words: From Ming Dynasty to the Period of Republic of China; Fuyang city; Transportation; Commerce.