

海河对天津盐业和漕运的影响

章用秀

海河是天津的母亲河。今天我们研究天津的河海文化,除了考虑海洋、运河及空间地理等因素,更要注重海河在河海文化中不可替代的地位和作用。

天津的河海文化

海河是天津盐业的命脉

盐业和漕运是古代天津城市的两大经济支柱。而海河作为运输线,为盐业、盐场提供了最大的便利。

天津濒临渤海,沿海一带的盐产,称为长芦盐(简称芦盐)。长芦盐区风多雨少,日照充足,海水蒸发快,含盐量高,是优良盐场。明代时制盐技术发生重大变化,延续数千年的淋卤煮盐为晒盐所代替。此法不受柴薪限制,降低成本,便于扩大生产规模,最大限度地提升了盐的质量。明初长芦盐产量为2500多万斤,明末达到3600多万斤,其中尤以丰财、芦台二场的盐质量最佳,被誉为“芦台玉砂”“人间极品”“贡盐中的上品”。

盐自产地运出销往各地,主要依靠水路船运。海河河道通畅,盐商聚集,自然地成为芦盐的集散枢纽。史书记载,从元至元八年(1271)就设有三汊沽盐场,置盐使司。到明代,在沧州置长芦都转盐运司,小直沽设批验所,芦盐批验、装船和起行均离不开天津。考虑到天津优越的地理位置,明廷选定于小直沽批验所以北建“皇盐厂”,专为贮存贡盐之用,以保证皇盐的供给。

元至元二年(1265),朝廷在海河岸边的葛沽建立兴国盐场衙署和富国盐场衙署,在高家庄建立厚财盐场衙署。各场有场界,衙署有朝廷派驻的官员,其主管称司令,下设司函、管勾、同管勾等司吏,主管督制收买及催办盐课之事。至元二十四年(1287),官府为长芦盐区二十二个盐场增拨灶户两千三百七十六户,以增加产量。

明洪武二年(1369),盐场主管改称盐课司大使。永乐十三年(1415),朝廷始设长芦巡盐御史,每年两次巡视盐场,监察盐务及督催盐课。清康熙十八年(1679年),厚财盐场并入兴国盐场,这里存有兴国、富国、丰财三个盐场,均在海河沿岸。嘉庆十年(1805)修竣《长芦盐法志》,对各场署的机构设置、职责、场界、户籍、风化等做了详细记述。

盐业的生产、运输、销售是三个重要环节,这三个环节都离不开海河。盐场主要是从事盐的生产,盐生产出来需要转运,无论官运、商运、民运,不外乎水、陆两种。因为盐是笨重商品,搬运量大,销售地区又广,劳动强度大,运盐以水路最为便利。以帆船、漕船载盐运费低,运输方便,故大宗货物,多由水路运出。兴国、富国、丰财三盐场靠近海河,盐包直接由水路运往天津。而海河上游的沿河地带开阔平坦,又为储盐并为盐的装卸提供了便利条件。海河设



图片说明:《天津商盐坨图》,这幅画作现藏于哈佛大学图书馆,是清代绘制的绢本设色作品。

码头装船由水路运往河北、河南等地,海河被称为“盐业的命脉”。

海河沿岸的“盐坨”印记

天津人有“盐坨”一说,所谓盐坨就是露天堆放官盐的场地。明代存放的是供应皇家的食盐,称“北坨”。清雍正年间,长芦盐运使由沧州移驻天津,遂在天津海河东岸设立盐关,并辟盐坨地。《津门杂记》卷上专有《盐坨》一节称:“天津产盐甚富,上裕饷需,下应民食,直豫两省一百八十余州县皆赖之。盐有海滩运津,堆积之地在河东,名曰盐坨。”这片坨地沿海河东岸,北起盐关口(今金汤桥附近),南至季家楼(今天津站附近),共计二百二十余条。“各商由场运盐未入坨之先,谓之‘生盐’;入坨之后,商人领引改包,谓之‘熟盐’。其配筑提运,均于坨地行之。”(《天津政俗沿革记》卷八)今海河以东从金汤桥至解放桥一带的沿河地区,在一个多世纪前便是一望无际的盐坨地。意租界在划分之前,这里亦是“盐包累累如山”,现今韵味十足的意大利风情区早先其实就是这样一片盐坨地。

海河东岸的这片盐坨地,连绵数里,甚为壮观,可谓当时天津一景。不少文人墨客游历于此,赋诗作词,吟咏这里的壮丽风光。笔者藏有道光年间天津文人姚承丰《稔斋诗草》一部,诗集中有《津门新乐府·堆盐坨》一首。诗中说:“堆盐坨,高几版,露积莹莹明照眼。灶户直以海作田,商人竟以盐为产。”诗的最后叹曰:“君不见,堆盐坨,冰山十丈高峨峨!”清代著名诗人崔旭在《津门百咏》中尝以“堆积如山傍海河,河东数里尽盐坨”的诗句描绘盐坨的奇异景象,用“民间珍惜同珠玉”称颂长芦盐的晶莹剔透。俗话所称“韩、高、石、刘、穆、杨、黄、张”,是清朝咸丰年间及咸丰以前的“八大家”。这八家的发家,靠盐务的就有四家(高、杨、黄、张)。

1900年,八国联军入侵天津,海河东岸沿海河地带的大片盐坨被占据,成为意、奥、俄三国租界。在这种情况下,天津存放盐的地方一部分改在了挂甲寺,称为“南坨”;还有一部分则移到当年贮存贡盐的“北坨”,这就是后来的盐坨村。旧盐坨划为租界地后,20世纪初以来,洋楼迭起,百年前的旧景观早已成了魂山梦影,无从寻

觅了。就连后来的“南坨”“北坨”也已踪影全无而为塘沽、芦台的盐场所取代。因为自从改用“就滩筑盐”法之后,再也用不着另找存盐的地方,“盐坨”也就仅存个名称而已。

漕运带来天津商业繁荣

海河与盐业息息相关,与漕运更有着千丝万缕的联系。自金至明,漕运一直是关系着首都生计的重要问题,清代依然如此。康熙帝继位不久,便把漕运列为影响国家安危的三件大事之一,他说:“漕运有碍,关系非轻”。天津一直是漕粮的转运中心,清代的漕运沿袭明制,采用河运。河运主要是通过运河(里河运粮),漕船不经过海河主干道。道光初年,安徽巡抚陶澍建议漕粮改走海路,实行官督商运,被清廷采纳。道光六年(1826)清廷委陶澍为江苏巡抚,主持漕运的海运工作,并在上海设立海运总局,在天津设立验收局。同时雇用民间沙船一千艘,载运漕粮一百五十六万石,在海上航行十余日进入海河,经由海河航道抵达天津,从而解决了运河淤塞带来的困难。鸦片战争以后,由于近代交通的发达,自同治十一年(1872)起漕粮改由轮船运输。无论是民间沙船还是轮船,都要驶入海河,再在天津卸船,由此也在一定程度上带动起沿线村镇和天津的市场的经济。

值得一提的是往返于辽东的海运业。清初虽然实行海禁,但对天津海船驶往辽东特别予以照准,这主要是因为天津人稠地薄,而辽东粮豆充盈。康熙初年,朝廷接受了塘沽海上官纲户郑世泰的建议,由官府发给龙票,准许他“用海舟贩运奉天米谷,以济津门”。后来,当地郑尔瑞、蒋应科、孟宗孔等数家养海船的大户,也因此而专门从事奉天海运。康熙二十三年(1684)海禁取消,天津至辽东运粮的海船日渐增多。至乾隆初年,粮禁亦开放,米谷可任意流通,天津的运粮海船顿增至三百余艘,运量也由七千余担增至二万余石。嘉、道年间,天津的运粮船更增至六百余艘,每年往返于辽东四五次或五六次不等,运量则猛增至一百万石以上,沿海贫民以搬运粮食为生的不下数万人。

随着海运的发达,天津的养船大户日渐增多。比如东大沽的乔岱,有海船

十九艘,每年可往返辽东五六次,半年即获银三万两。海河沿岸的土城刘家、大口村韩家也都拥有海船多艘,专事辽东贩粮,成为当时天津著名的富户。除贩粮外,天津还有往来于渤海沿岸其他城市进行商业航运的船只,他们的海船经常往来于东北大连、营口、沙河子(丹东)和南方江浙一带。把天津地区的稻谷、蔬菜等货物运到东北和南方,再把东北的大豆、高粱、木材以及南方的土特产运回,这些都离不开海河。海河沿线村镇一带的人被称为“海下”人。当时的海下漕运对南北的物资流通起到了很大的作用。至今营口、丹东和江浙一些地方仍有不少海下籍人氏,大都是当年从海河随大海船在彼处扎根落户船工的后代。

漕运给天津带来了昌盛,海河航运在津城与沿海地区在经济贸易和物资交流上所起的作用更是不可估量。据史料记载,早在十五世纪后期即明弘治年间,天津的商业就冲破了卫城的束缚,在城外形成了繁华的商业市场。东门外一带紧傍海河,为海陆入津的通衢,粮米、商货多在此装卸;天后宫前,官绅、士庶熙来攘往,店铺、货摊沿街而设,成为天津早期繁华的中心商业区。清中叶以后,城北门外沿河一带日趋繁华。这里紧邻府县官衙,过“浮桥而北,为赴京师大道,运河迤迳其间”。每年惊蛰前后,闽粤商船麇至,船载而来的商货,如铁锅、缝衣针、铜纽扣等,多集中在此地销售,形成北门外新兴的商业区。此外,在城厢附近还出现了一些专门集中经营某类商品的交易市场,如肉市、鱼市、菜市、果市、鸟市、骡马市等。至嘉庆、道光年间,闽粤商船还载来了外洋的舶来品,于是,北门外、东门外又出现专售洋货的市场——洋货街。

清道光《津门保甲图说》,其中有《东门外图说》称:“海河亘其中,米舶、盐艘往来聚焉,故河东多粮店,盐坨亦鳞次其间;河西为赴海大道,路程一百一十里。”又称这一带设有“分司署一,河东汛署一”,且“庙三十有七,街巷四十有九,浮桥一,小桥十,渡口四,闸口一”。海河航运的起点正是这些津门商业的繁盛之地。商业中心区的商品直接运往大沽海口和东南乡镇,而大沽海口和东南乡间的货物又可输入天津城区的大市场,这都是海河及航运带来的便利。

城市记忆

天津故事

城市记忆故事
详情关注微信公众号

万视达

微信扫码二维码
即可收听生活广播

天津广播电视台生活广播《城市记忆》节目(FM91.1/AM1386)

周一至周五14:00和21:30播出