

# 大河之北

## 商道篇(上)

【阅读提示】

河北，一直具有“南下北上”“东出西联”之利。

独特的自然资源禀赋、交通区位优势，为河北商业发展提供了天然便利，自古至今，孕育出重要的商道、商帮和商品集散市场。

历史上，连通中俄的国际商道张库大道，沟通南北的“黄金水道”大运河上，都有河北商人的身影。

声震东北的“吠儿商”、走南闯北的武安商帮、随时代成功转型的高阳布商等，是近代河北商业的重要代表。

依托地方传统特色产业，皮毛之都辛集、药都安国等地，成为闻名全国的商品加工和集散市场。

商道、商帮和市场，共同勾勒出河北近代的商业图景。

刊名题字/韩羽



张家口大境门长城。这里曾经是“张库大道”的起点。  
河北日报资料片



# 大路朝天

采访/河北日报记者 李冬云 王思达 朱艳冰  
执笔/河北日报记者 李冬云 王思达

## 商道：远去的驼铃与帆影

### 张库大道：连通欧亚的国际商道

1885年，一本极其重要的论著在伦敦出版。

这本书中写道：“俄国和中国的茶叶贸易可能是1792年开始的，茶叶由陆路用骆驼和牛车运抵边防要塞长城边上的张家口。再从那里经过草原或沙漠、戈壁，越过1282俄里到达恰克图……”

这本书就是《资本论》第二卷。书的作者是当时已经去世的卡尔·马克思，书稿由他的好友弗里德里希·恩格斯整理出版。

马克思在《资本论》中提到的张家口到恰克图的这条贸易运输路线，就是形成于清朝的著名国际商道——张库大道。

张库大道，南起张家口，途经蒙古国首都乌兰巴托（清代名为库伦），直至俄蒙边境的俄国城市特洛伊茨科萨夫斯克（清代名为恰克图，时属中国），全长1400多公里，相当于北京到长沙的距离。

据当时资料记载，从张家口到库伦，马队行进40天以上，牛车需要60天，春冬两季运输主要靠骆驼，大约35天，之后渡河到恰克图。

这样一条连接中蒙俄的国际贸易运输线路是如何形成的？

“这条道路汉代就有，但一直以驿路、干道的形式出现，而以商道闻名，是在明清时期。”张家口历史文化研究者刘振斌说。

明代隆庆五年（1571年），明朝与蒙古俺答汗实现和议，开展茶马互市，为这条国际商道形成奠定了基础。

茶马互市，是蒙古人与汉人的物资交易大会。

交易地点设在当时宣化府所辖的张家口堡、新开堡、独石口堡等五处地点，每年夏末秋初举办，历时半月。蒙古人带来马、牛、羊、骆驼、皮张等畜牧产品，与汉人以易货，换取绸、布、茶、粮、铁锅等生活物资。

不过，茶马互市在贸易形式、持续时间上，与清代张库大道上的贸易有很大不同。

“茶马互市主要是蒙古族人定时定点来张家口贸易，而清代张库大道的贸易形式，是清朝商人去往库伦、恰克图，俄罗斯商人来到张家口，是双向往来贩运的长途贸易。另外，茶马互市的贸易量也无法与清代相比。”刘振斌说。

真正推动张库大道成为国际贸易运输线路的，是清政府对俄国实行了开放的贸易政策。

雍正五年（1723年）中俄签订《恰克图条约》，条约确定两国商人可在中俄边境恰克图进行贸易。

“张库大道如果只停留在张家口到库伦之间，就只是汉族与少数民族之间的国内商道。而向北延伸到恰克图，才是它正式成为国际商道的关键。”刘振斌说。

1728年，中俄商人在恰克图进行了首次换货贸易，张库大道正式延伸到恰克图。

成为一条国际商道。

自此，张库大道上中俄贸易的繁荣持续了一百余年，也让张家口成为京津冀一带对恰克图贸易的物资集散地和储运基地。

1892年12月5日，张家口元宝山。来自俄国的旅行作家阿·马·波兹德涅耶夫从恰克图出发，经过库伦，在这一天到达了张家口。他在日记中写下了他初到张家口的所见所闻：

“在一个初来的旅行者看来，现代的张家口……至少要从城墙以外一俄里半的地方算起。在元宝山谷地的崖坡上鳞次栉比地排列着货品充盈的店铺，它们的老板主要是和到张家口来的蒙古人做买卖的北京商人和老西儿商人；在张家口经商的俄国人的住宅以及他们的茶叶堆栈也都集中在这里。”

这段见闻，最终收入了波兹德涅耶夫的《蒙古与蒙古人》一书中。

俄国商人可在张家口建行栈，是在清光绪七年（1881年）获准的。在此之前的清同治二年（1863年），清政府允许俄国商人直接到中国内地采购茶叶，中俄之间由定点贸易转为贩运贸易。

这样的贸易开放政策，让许多俄国商人赚得盆满钵盈。

波兹德涅耶夫在书中感慨：“俄国人往来于张家口已有二百多年，俄国公司在这个城市进行商业活动也有三十多年，有几十个人就是在张家口赚了十几万卢布，现在作为百万富翁而离开了这里。”

为什么政策一旦放开，张库大道就迸发出巨大的商业活力？

这与张家口所处的地理位置直接相关。“张家口地处华北平原、黄土高原、蒙古高原的结合部，是农耕文化和游牧文化的交汇处。从汉代的宁城互市、辽代的坝上榷场，到明代的茶马互市，张家口历来都是长城内外各民族互市的地带。清代，蒙古被纳入中国版图，长城不再是汉族和北方少数民族的阻隔，张家口南北的贸易需求被充分释放。”刘振斌说。

独特的地理位置和清代的政治经济政策，让张家口成为当时中国北方仅次于天津的繁华商业城市，成为“华北第二埠”。

而在这条国际商道上扮演最重要角色的，无疑是商人和商品。

究竟是哪里来的商人在这条商道上做生意，都贩运什么物资？

2021年8月20日，张家口博物馆，“万里茶道”展厅。

展品中有一份签订于嘉庆二十年（1815年）的盟约。

订盟人是三位商人——来自山西汾阳县22岁的郭清华、山西孝义县19岁的孙咸宁和河北张家口18岁的高鹤。

三人在盟书中约定：“今我等三人同在此城贸易……若是协力，同重于义气，亦能与古人并肩，今择桃园花开之吉日，而祝曰：‘今我同盟之人，既盟之后，俱要效古人之风，不可半途而废，久后若有三心二意、口是心非、利己损盟者，天厌之，天厌之。’”

这个山西商人与张家口商人“桃园三结义”的故事，正是在张库大道经商的众多商人齐心协力、互利共赢的缩影。

山西商人，组成了张库大道上资本实力最雄厚、最活跃的商帮，他们一般以整批大宗货物的批发贸易为主。

除此之外，还有拿着国家俸禄的旗人组成的“京帮”，联手经营的束鹿（今辛集市）、深州、饶阳、南宫等地商人组成的“直隶帮”，小本经营的蔚县、阳原、怀安、万全、涿鹿商人组成的“本地帮”。

除了国内商人，外商也汇聚张家口。

清末民国初年，设在张家口的外国商行总数达到了44家，如英国“德隆”“仁记”“商业”“平和”，德国“礼和”“地亚特”，美国“茂盛”“德泰”，日本“三井”“三菱”，还有法、俄、荷兰等国的商行。

清代到民国初年，张库大道贸易日益繁荣，从张家口商户数量的变化可以直观反映。

清初张家口商户只有约80家，道光年间（1821年—1850年）260家，同治年间（1862年—1875年）1027家，而民国初年达到鼎盛时期，有1500多家，经商人达3.5万人，占当时张家口总人口的一半，最高年贸易额达1.5亿两白银。

张库大道的商帮不但人员构成多元，贩运的商品种类也十分丰富。

“大小商帮用从内地购来的绸缎、米面、茶叶、瓷器、马鞍、铜铁器具等，到蒙古草原交换回马、牛、驼、羊、皮张和贵重药材鹿茸、麝香等，用茶叶、生烟等从俄国商人那里换回羽纱、毛毡、天鹅绒等。”刘振斌说。

20世纪初，张库大道百余年的繁荣戛然而止。

1905年，俄国西伯利亚铁路竣工并与中国东北的中东铁路接轨，依靠骆驼牛马的传统运输方式，被成本低、效率更高的铁路取代。1929年国民政府与苏联断交，张库大道上的贸易被迫全部停止。

国际国内形势的风云变幻，让曾辉煌繁荣的张库大道走向了历史。

### 大运河：沟通南北的“黄金水道”

2021年2月1日，农历腊月二十，泊头市。

在胜利桥南约200米的大运河河道内，几名施工人员正冒着严寒，将一根根木桩打入淤泥之中。

这并不是普通的河道施工现场，而是一场争分夺秒进行的抢救性考古发掘。几天前，清淤施工队在这里挖出几块巨大木板，经文物部门判定是沉船遗骸。

发掘工作随即展开，先在沉船周围打一圈木桩，围绕沉船插入木板，在船底部插入钢板，将沉船整体吊上岸，移入室内细致清理。

一艘长16.5米的明代商船随着清理一点点露出，随船出土的还有酱釉罐、龙泉窑青瓷罐、黑釉灯盏、定窑白釉碗等10余件完整瓷器和部分碎瓷片。

“船上既有产自浙江龙泉窑的瓷器，又有产自河北定窑的瓷器，这是当时中国大运河货运南北的缩影。”沧州市文物保护研究中心负责人郑志利说。

中国大运河，世界上最长的人工运河，总长3200公里，世界文化遗产。在我国古代很长一段时间，它是连通中国南北最重要的商道。

大运河河北段，全长530多公里，约占中国大运河全长的六分之一。

这530多公里的河道，不是同时建成，建

造时间从东汉204年的人工运河“白沟”开始，到1293年京杭大运河全线贯通为止，前后历经1000多年。

1293年，大运河经历了一次“截弯取直”的重要改造。

改造前是隋唐时期修建的隋唐大运河，从余杭（今杭州）经洛阳北上至涿郡（今北京西南），洛阳以北段称永济渠；改造后，运河不再经过河南，而是从山东开凿新河道，直接连通北京，称京杭大运河。

表面看，大运河河北段线路变动不大，只是微调：邢台临西至天津的永济渠，依然是后来京杭大运河的主线。临西上游的永济渠，虽变身成为京杭大运河支流，但仍是冀南通往天津的水上要道。

然而，这次“微调”对河北意义重大。它直接提升了河北段大运河的商业地位——因为元代京杭大运河最北端的城市北京，从北部边塞重镇变为国都。

元代定都北京后，河北成为畿辅。京杭大运河河北段成为这条沟通南北“黄金水道”的重要河段。

2021年10月9日，沧州东光，谢家坝。

站在运河河道内，长218米、高5米、厚3.6米的谢家坝，给人一种坚不可摧的雄伟气势。

距离谢家坝不远处，是新建成开馆的谢家坝水利智慧博物馆。馆中一张谢家坝坝体剖面图，清晰展示了大坝的内部构造。

谢家坝，也被称为糯米大坝，它的坝体是由灰土加糯米浆逐层夯筑而成，夯土下面是毛石垫层，毛石垫层下面的地基要打入柏木桩，使大坝牢牢抓住大地。

谢家坝一带，地处运河急弯险段，水流湍急，历史上曾多次决口，但自从清末修筑谢家坝后，这一河段再也没有出现决堤。

事实上，在大运河修建的漫长岁月中，新修或加固大坝、修建水闸或泄洪的减河、清理河道淤泥，日常的运河维护工作从没有停止过。

为什么历朝历代都要花费巨大的人力、物力、财力疏通维修河道，保障大运河的畅通呢？

最重要的，是一笔经济账——在古代水运运输成本远低于陆路运输。

明代宝坻县令袁黄曾在《皇都水利》中写道：“运白粮自苏松至张家湾凡三千七百零里，自湾抵京仅六十里，而水运之舟价与陆运之车价略相当，是六十里之费抵三千七百里之费也。”

粮食从苏州一带运至天津张家湾的运河水路是3700余里，而从张家湾陆运进北京城才60里，但两者运费几乎相当。

水运的成本优势显而易见。

水运不仅运量大、成本低，受气候影响也更小。古代没有柏油路，遇到雨雪天气，道路泥泞，车马难行，而恶劣天气对水运影响较小。

其实，在南北运输中，除了陆路运输和运河外，海运也是一种选择。

元朝定都北京后，实行的就是“海河并行，海运为主”的方略。

但海运受季风和洋流影响很大，南方船只只能在春夏季节北上，然后在秋冬季节南下。虽然运输速度很快，但受季风影响，通航时间只有半年多。而且，由于气象预报系统不完善，海运的风险要大于运河，一旦遇上恶劣天气，便有船毁人亡的风险。

因此，权衡海运和运河航运的利弊，加之明代采取封关禁海政策，运河航运彻底取代海运成为中国南北水运大动脉。

（下转第十版）



中国大运河线路示意图。  
河北日报资料片



大运河沧州段两岸绿色生态景观勃勃。  
河北日报资料片