

历史学者孙竞昊教授的《经营地方：明清时期济宁的士绅与社会》，是一部以山东济宁为经验个例、士绅活动为主线展开的城市史个案研究著作，基本内容来自昔年他在多伦多大学所做的博士论文中社会史的部分。有别于以往的明清史研究关注点集中在江南地区的情况，该书将研究视野扩展到因大运河兴起而繁荣的北方城市济宁，并注重将江南地区与之进行对比。济宁士绅在对城市的塑造过程中，展现了地方力量与国家权力的精彩博弈，也通过与“商”这个阶级的紧密联系，呈现出北方城市别样的城市化进程。

## 明清史研究“走出江南”

# 《经营地方》呈现城市史研究的“济宁经验”

□季东

## “植入型”城市化

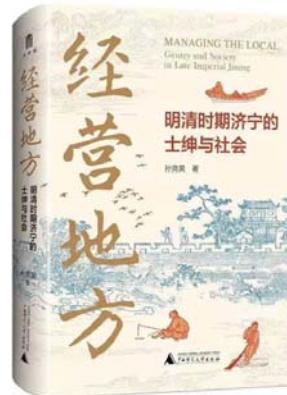
如同华北平原的一般情形，山东在历史上长期作为传统的农业区。但是，元朝时期京杭大运河的出现，开启了华北平原沿运地带系列经济和社会变革。在山东西部，财富和人口向运河两岸城市、市镇和初级市场流动，开拓了沿运的城市空间，产生了一个城市化的狭长地带。

济宁和临清曾是明清时期山东最大的经济中心，至19世纪末才被省会济南与胶东半岛的通商口岸烟台、青岛超过。普林斯顿大学教授饶济凡将开埠前的明清中国城市分为七个等级，山东省内只有沿运河的济宁、临清和离运河不远的济南被列入三级城市，而京师北京也只是二级城市。历史学家鲍德威将19世纪的山东分成四个贸易区，分别以济宁、临清、济南和潍县为中心，每个城市都有十万以上的人口。

明清时期，各省一般不存在独立的商品流通网络。各个地区或亚地区的经济，更多的是拥有各自的市场轨道和线路，并汇入全国范围的贸易体系。然而，由于同一行政区划的管辖，频繁、规则的省内交流和交换是可能的。在山东境内，东西部之间的贸易是最重要的商业交换，而东部的半岛地区借运河连接到全国商业网络中。

作为山东的主要地方产品集散中心，济宁在漕运和运河贸易网络中具有战略位置，从而形成在跨区域商品流通中突出的枢纽地位，其南方导向的经济促进了南北经济交换。以乾隆时期粮食的长途贩运为例，根据研究，山东西南部每年输出数百万石的小麦、豆类和杂粮到长江三角洲、直隶、河南，一直持续到清末。

孙竞昊教授分析指出，济宁源自运河运输和贸易的“植入型”城市化，与长江三角洲和珠江三角洲大不相同。在长江三角洲，城市空间的扩张源于本地区的商品化，是内部经济发展到一定程度的结果。长江三角洲有比较完备的区城市市场结构，星罗棋布的农村集市，市镇、县城、州治、府治所在的中心城市构成三级网络，可以被称为自身“内生型”的城市化模式。而济宁的个案显示，在山东西部，甚至可以说在华北平原的运河地区，原本传统农业区的城市化，是在缺乏本地农村商品化的情况下发生的。



《经营地方：  
明清时期济宁的士绅与社会》  
孙竞昊 著  
大学问 | 广西师范大学出版社

概言之，《经营地方》认为，明清时期北方运河城市的兴起或扩张是国家政策的一个副产品，对国家主导的漕运及运河贸易的依赖，也造成了其“交换”胜于“生产”的寄生性，其外在“植入型”城市化道路，也决定了区域经济的脆弱性。总的来说，从城市化和城市形态角度看，颇具自身特色的济宁个案反映出北方运河城市的一般特点。

## 官绅商一体化

大运河推动了济宁经济与生活的商品化和城市化，而在商品化的城市日常生产和生活中，地方精英则扮演了积极的领导角色。

作为孔孟之乡，济宁属于传统儒家中心地区，自古以来就是众多文士的故乡。随着商品经济和交通通信的蓬勃发展，济宁成为明清时期中国北方同级政区地方士绅精英人数最多的地方之一。明中叶开始，济宁人在科举考试中取得了巨大的成功。据康熙年间《济宁州志》记载，明朝济宁共计产生243名举人，其中65人后来考中进士。济宁科举功名者的比率，在明清时期远高于全国平均水平，在山东乃至整个中国北方居于翘楚地位。

功名及第者的数量，通常与地方士绅权力的强弱相对应。虽然科场上的成功者从官场去职后，才开始在家乡真正扮演地方领袖的角色，但在官学注册的各级应试者已然可以享有部分权益，享有在特殊仪式、社交礼节、法律程序、赋税徭役等方面范围颇广且程度不等的特权。

明代最早具有全国性影响的济宁士绅是靳学颜和于若瀛。明代后期，济宁的徐标成为当地士绅的

榜样。清代，济宁玉堂孙家是山东最显赫的家族之一。孙家的祖先在明初由山西洪洞迁移到山东西部的夏津，后来搬到济宁。孙玉庭于乾隆四十年（1775年）获得进士，在长达四十年的官宦生涯里担任过高官，如两江总督、体仁阁大学士等。他的长子孙善宝也曾担任两江总督，三子孙瑞珍官至礼部尚书和工部尚书。接下来，孙玉庭的六个孙辈都考中了进士，并在仕途上取得成功。其中，孙毓淮是道光二十四年（1844年）的状元，曾担任省级高官。孙毓淮在咸丰六年（1856年）的进士考试中高中榜眼，并在19世纪末的晚清政局中位高权重，曾担任军机处、总理各国事务衙门的要职，是受慈禧倚重的“后党”。

可见，从明中叶到20世纪初，济宁一直存在着强大而相对稳定的士绅阶层，其中有许多经久不衰的大姓豪族起到支柱作用。正是他们在科举考试、财富积累、社交网络、地方社会活动中的持续成功，使这些士绅精英家族的江湖地位得以延续。同时，这些地方精英家庭交往频繁，通过婚姻、文学结社、参与公共工程形成同盟。

济宁的大多数城市士绅，都是在四乡、周邻地区拥有土地的城居地主，要么将土地出租给佃户，要么派家人或代理人来管理农业。然而，与只重视田亩的北方士绅流行形象不同，济宁士绅更加乐于参与城镇市场活动。如此一来，商人也挤进了精英圈子，促使了“士绅—商人”复合体的形成。

孙家就是个典型的例子。在18至19世纪，孙家拥有超过3万亩农田，并经营著名的玉堂酱园。商品化农业或商业中的家族产业收入，使得士绅精英能够扩大其土地所有权，展示了士绅地主的传统形象。其家庭成员在科举考试和官宦生涯的成功，也为家族的商业事业提供了诸多利好。

在《经营地方》看来，富有的商人与士绅的耦合，促成了官、绅、商一体化。济宁的这种情形与江南相似，而在北方却不甚普遍。济宁的地方志多次记录了富裕和有教养的捐助者在地方公共项目中的巨额花费，并将“商”与“官”“绅”相提并论。

具体说来，济宁士绅主导着当地的教育事业，建立众多书院，与官方机构和机制相辅相成。此外，他们在社会福利事业上的贡献，尤为普遍、深刻地影响着大众生活。士绅通过捐资、督导和管理栖流所、养济院、普济堂、育婴堂、留养局、义冢、粥厂等常设的或临时的非政府机构，成为政府的合作者和代理人，在维护地方社会的日常运转和应急防变方面，发挥着极为重要而非仅仅是辅助的作用。

## 精英的“能动性”

随着运河设施的败落、漕运的中断、清朝中央集权的式微、东部沿海以西方因素为导引的工商业的崛起和扩张，清朝晚期，整个北方内陆运河地区急剧衰退。然而，与临清等城市的命运不同，济宁并没有完全没落。

沟通南北的大运河中断后，济宁段的运河水资源仍十分丰富，足以支持局部性船运。事实上，济宁南抵江苏北部的运道一直畅通。因此，济宁的地方经济虽然失去了广阔延展的契机，但尚可在一定的区域范围内往来循环。在南北铁路大动脉及现代公路出现前，济宁段的运河仍是货运最主要的通道。

鉴于因运河而兴的历史经验，济宁士绅精英们认识到新式运输业对经济发展的意义。从天津到浦口的长达1013公里的津浦铁路，在1908年7月动工，1911年11月竣工，其中有420公里的路段经过山东。德国由于享有开采铁路沿线矿产的特权，迫使线路经过矿产丰富的曲阜、滋阳城（兖州府府治、今济宁市兖州区）和邹县一带，而这个方案忽略了长期作为区域中心的济宁。从1907年开始，济宁士绅和本籍京官竭尽所能争取铁路过境。虽然主线未能改造，但是在1912年，穿过济宁的兖州—济宁支线与津浦干线得以同时通车，随后不久，通过济宁的货运量每日可达700到800吨。

济宁火车站附近的新兴市场，很快成为山东西南地区的货物集散中心。

由于运河水道

可以南达江苏，加之江南四通八达的水陆交通网络，济宁继续保持着与长江中下游的经济联系。由于铁路的作用，济宁与正在迅速崛起的沿海城市天津、青岛、烟台的商业和社会联系得以加强。

孙竞昊教授注意到，清亡后的十年中，济宁地方精英的角色有一个明显变化，即一些归国留学生和新式教育毕业生开始出现。与此同时，新兴的“市民”或城市职业者开始进入公共事务的领域。此外，规模庞大的民国官僚机构产生了一批现代公职人员，城市里出现了各种组织、协会。这些机构为地方精英们提供了平台，精英们得以齐聚一堂，并决定一系列地方或行业事务。他们有效地组织了社会和政治活动，如禁止鸦片走私和吸食的宣传、收回利权运动、学生抗议以及反对缠足、争取平权教育的女性运动等。

《经营地方》认为，与通商口岸不同，济宁这座内陆城市展现出了更具有中国色彩的现代化尝试。这里没有西方人的直接或压倒性介入，展现出一条独特的、中国内陆相对自主性的城市化道路。作为面临衰落的运河城市，济宁坚韧、有效的抵抗，很大程度上取决于其精英和居民的“能动性”。尽管不同团体和个人的目的与利益不尽一致，但是他们欢迎工业化和现代制度化教育，也尽可能保持地方和中国本土文化传统。这种选择根植于其自身悠久的文化遗产，深刻地影响到当地的现代化历程。

从某种意义上讲，将“济宁经验”中所提炼出的地方主义提升到理论分析的层面，可以推进对地方社会形态与国家政治权力机制之间关系的审视和思考，具有积极的现实意义。



图为济宁历史上的任城古八景之“西苇渔歌”