

欢迎按以下格式引用:周学新,张俊.近代沙市海关历史文化资源开发转化研究[J].长江大学学报(社会科学版),2021,44(2): 49-55.

近代沙市海关历史文化资源开发转化研究

周学新¹ 张俊²

(1. 湖北大学 历史文化学院,湖北 武汉 430061;2. 荆州市社会科学界联合会,湖北 荆州 434000)

摘要:近代沙市海关是荆州近代史上最具代表性的历史建筑之一,是荆州“洋码头”地区乃至整个荆州极为重要的历史文化资源。通过分析沙市关具体的历史文化资源现状,梳理出沙市关历史文化资源的三大类别,即海关大楼的建筑旧址遗存、与海关相关的历史事件、历史档案和文献。并结合目前已在开展的荆州“洋码头”历史文化街区建设项目,强调沙市关历史文化资源的重要意义,提出复建沙市关大楼并建设成博物馆、尽快开展沙市关历史档案资料搜集整理与研究、拍摄沙市关历史文化影视剧三大开发转化路径。

关键词:沙市关;历史文化资源;开发转化;洋码头

分类号:K25 **文献标识码:**A **文章编号:**1673-1395(2021)02-0049-07

时至今日,学术界有一些专家学者在海关史和近代史研究中均涉及到沙市关。在国内,以陈思启为代表的《中国近代海关史》^[1]的研究总结了整个中国近代海关的发展历史,曾专门提及沙市关。一些外国学者的学术专著,如魏尔特所著《赫德与中国海关》^[2]和滨下武志所著《中国近代经济史研究:清末海关财政与通商口岸市场圈》^[3]也对沙市关的历史作了较为细致的整理。此外,在部分专家学者的中国近代史研究成果中,沙市关占有重要组成部分。如周涵的《沙市开埠与社会经济形态的变革(1895—1915)》^[4],苏明强的《近代湖北航政研究(1928—1949)》^[5],李少军的《甲午战争后六年长江流域通商口岸日租界设立问题述论》^[6]等,都在研究中国近代经济史、船政史等领域时专门论述了沙市关历史。但从整体来看,有关沙市关的学术研究相对较为分散。从细分领域来看,沙市关的研究主要还是局限于传统的史学研究领域,未在文化资源开发方面有所建树。涉及到沙市关研究的学术成果,很少考证过沙市关原址所在地。所以,当前沙市关的研究和沙市关文化资源开发转化研究,还存在较大的空白。

荆州位于江汉平原,物产丰饶,交通便利,自古以来就是商业重镇。早在春秋楚国时期就开始对流通商品征收税赋,此后历朝历代都设有税关。到了近代,西方列强打开中国国门,荆州在长江中游得天独厚的经济地位遭到列强垂涎。1876年,英国武力逼迫清政府签署《中英烟台条约》,长江中游的宜昌被开辟为通商口岸,同时规定沙市成为外国轮船的停泊港口,帝国主义势力开始侵入沙市。两年后,英国立德洋行的彝陵号轮船到达沙市,紧接着汉口到宜昌的航线正式开通,沙市成为停靠地。1895年,日本在甲午战争打败了清政府,签署了《中日马关条约》,强迫开辟了苏州、重庆、杭州和沙市作为正式通商口岸,特别规定这些口岸可以由外资投资建厂。次年,为了在沙市征收关税,成立了沙市关,成为长江湖北段继江汉关、宜昌关之后的第三个海关。沙市关除了负责征收进出口关税,还经办诸如港务、检疫、邮政等非关税业务,甚至大量外交活动也经由海关展开^{[7](P1)},其历史地位极为显著。抗战期间沙市关一度撤离,日本投降后恢复。沙市关最终于1946年裁撤并入江汉关,其海关大楼则一直保留到了解

收稿日期:2020-11-25

基金项目:教育部哲学社会科学研究重大课题攻关项目“海内外江汉关档案资料搜集整理与研究”(18JZD026)

第一作者简介:周学新(1991—),男,湖北武汉人,讲师,博士,主要从事历史文化资源开发研究。

放后。海关经办的业务和活动,牵涉到近代中国财政史、对外贸易史、外交史以及中外关系史等诸多专门学科,对中国近代社会有着广泛的影响和作用。^{[1](P2~3)}

如今网络、智能手机等新兴技术的普及,使得人类进入新媒体时代,文化产业迎来一轮新的发展热潮,更多学者开始关注这个欣欣向荣的产业领域,文化产业学在世界各国得到普遍认可。黄永林在《从资源到产业的文化创意》一书中对文化产业作出了相对准确的定义:“文化产业是以文化资源为基础,文化创意为核心,文化科技为动力,充分发挥人的智慧,进而创造财富与就业的新兴产业。”^{[8](P1)}从这个定义出发,文化资源就是文化产业的开发来源、开发基础。建立在文化资源之上的开发转化,就是研究如何把这些文化资源进行深入挖掘,进而加工转化为符合现代文化市场需求的文化产品。例如,《康熙王朝》《大明王朝 1566》就是建立在对明清历史文化资源深度开发基础之上的优秀影视剧作品,遍布全国的红色旅游景区就是对中国共产党革命文化资源进行开发转化的旅游业成功案例。

一、近代沙市海关历史文化资源的现状

近代沙市海关历史文化资源,主要分三类。第一,海关大楼建筑遗存;第二,与海关相关的历史事件;第三,与海关相关的历史文献、历史档案等史料。

(一)海关大楼建筑旧址遗存

1896年,沙市正式设置海关,最早租用竹码头临江处的一所民居作为办公场所。1898年,沙市发生“火烧洋码头事件”,码头工人烧毁了轮船招商局,

火势引燃了包括海关用房在内的数座周边建筑。此后,沙市关在保留了部分中式建筑的情况下,新建了税务司楼,并多次扩大规模,新建了许多附属建筑。1935年“洋码头”道路整修,新建了临江马路,海关为配合市政规划,将大门退后数米。沙市关在1946年裁撤之后,其海关大楼仍然保留。建国后,海关大楼被新中国政府接收,后来被长航沙市港务局接管。此后,由于经济发展的需要,港务局拆除了海关大楼,并在原址上修建了港务局新候船楼,这座候船楼保留到了今日。见图1、图2、图3。

尽管海关大楼没有保留下来,但是其具体位置是明白无误的。海关大楼的具体样式,也有大量保留至今的历史照片佐证。其周围存有诸如棉花打包厂、天主堂等历史建筑,当年以沙市关为核心的“洋码头”整体格局仍然保留了下来。所以,海关大楼建筑仍然具备复建和进一步开发的条件,毫无疑问是一项十分重要的历史文化资源。在发达国家和国内文化产业发达地区,重建历史建筑是极为常见的,不仅有利于开展历史文化教育,也能够促进本地旅游业发展。



图1 维修中的长航港务局候船楼(沙市关旧址)



图2 沙市关旧照片

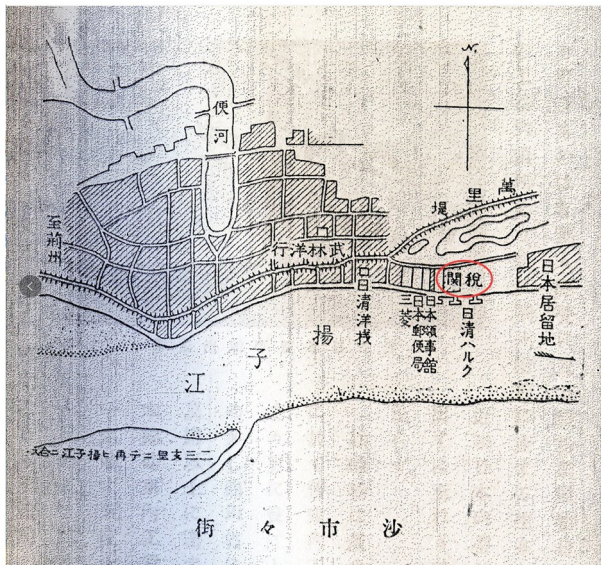


图3 沙市洋码头地图(“税关”位置为沙市关所在)^①

(二)与海关相关的历史事件

沙市自古以来就是水运兴盛之地,经过历史变迁,到晚清形成了“三关九码头”的格局。沙市开埠通商后,西方列强纷纷在沙市开洋行、设码头,我国民族企业也紧随其后在此地扎根。^[9] 这片近代化程度最高、对外贸易集中的区域被称为“洋码头”,荆州近代史上的许多重要事件都发生在“洋码头”地区。沙市关就坐落在“洋码头”之中,是“洋码头”最重要的机构,是荆州近代史重要的见证者和参与者。与海关相关的近代历史事件也成为荆州重要历史文化资源,既可以用于面向全社会的历史教育题材,也能够用于历史文化影视剧开发,对于整个“洋码头”历史文化街区建设也不容忽视。经过笔者初步整理,从五个维度出发,沙市关有以下五类重要的历史事件可以投入文化产业开发,分别是沙市关的自身历史,以沙市关为核心的洋码头历史,以及与沙市关息息相关的外国列强、重要企业和重要历史人物历史。

1. 沙市关的运作历史

近代海关的主要功能是负责征收关税,沙市关也不例外。自开埠通商以来,随着沙市关的对外贸易不断扩大,沙市关征收的关税总额日益提高,其历史地位也与日俱增。

1901年《辛丑条约》明文规定,清政府需赔偿

9.8亿两白银,加上地方赔款和利息超过十亿两。为保证赔款的支付,清政府以各地海关税、常关税、盐税为担保,此后各海关开始接管50里之内的常关(原有税关为旧关或常关,对海关则称为新关或洋关)。沙市关自1902年开始接管沙市区域内的多个分关^[10],以便对来往本国船只运输征税并用于庚子赔款。1928年沙市关又接管了石首、公安、监利、潜江等税关,成为长江中上游仅次于重庆的大海关。沙市关从开关到清政府灭亡,征收关税达21万两关平银,全部用于庚子赔款。从1912年至1940年沙市沦陷前夕,共征收关税约637万两海关银,全部上缴给汉口江汉关,归于国库。沙市关在征收关税之外,还负责许多非关税业务,如邮政、港务、检疫、缉私等,甚至大量外交活动也需要通过海关进行。1940年,日本侵略军逼近荆州地区,沙市关的人员被迫撤离至重庆万县,配合国民政府财政部湘鄂战区货运稽查处设卡收税,为抗战筹集资金,有力地支援了前线。1945年日本投降后,沙市关短暂复关,并在次年裁撤并入江汉关。某种意义上,整个荆州近现代史,包括财政、外交、港务、贸易、医学^[11]、气象观测^[12]等历史,都与沙市关密不可分。

所以,这些沙市关自身运作的历史,可以直接投入到现代文化产业开发之中。海关税务司等员工经历,海关的缉私、船务活动等历史文化资源通过系统整理,其开发价值不可估量。

2. “洋码头”事件

沙市关是“洋码头”最核心的建筑,在此发生的重要历史事件不是围绕沙市关展开,就是与沙市关息息相关。笔者在《沙市“洋码头”记忆》^[9]一文中整理了“洋码头”四个值得关注的历史事件,这些历史事件中沙市关都居于重要地位。

其一是1898年的火烧“洋码头”事件。起因是一个湖南商帮的伙计被轮船招商局更夫打死,引发湖南商帮报复,进而围攻和火烧轮船招商局,火势很快蔓延到附近的沙市关、日本领事馆和英国怡和洋行、太古洋行。事后日本和英国政府向清政府施压,要求严惩肇事者和处置不力的官员,勒索十余万两白银,要求增开岳州、福州、三都澳日租界。在列强的压力下,清政府被迫处死4个领头人,严惩从犯20余人,并且降职处置不力官员,赔偿银两。^[13] 火烧

^① 载于日本《支那省别全志》第九卷湖北卷,东亚同文会编纂发行,大正七年六月(1918年)。

“洋码头”事件是沙市关第一次全程见证的中外纠纷,极具戏剧性,展现出清政府的腐败无能和沙市人民不屈的爱国主义精神,具有文化产业开发价值。

其二是民营小轮脱离沙市海关管理。沙市开埠通商后,沙市关一直掌握对沙市港和民营轮船的管理权。1926年,北伐军攻占湖北后,成立了湖北省航政局,宣布收回江汉关、沙市关等洋海关对内港小轮(吨位较小的轮船,英国人称为汽轮)管理权。由于内港的小轮管理利益巨大,收回管理权一事受到沙市关的抵制,但是对于民营船主来说,却在很大程度上减少了盘剥和勒索。针对小轮管理问题,民营船主和沙市关的对抗持续多年,沙市关长期坚持掌握民营小轮的管理权,而民营船主多次抵制。1934年,汽艇“荆江”号由于锅炉爆炸,造成300余名旅客死亡。沙市当局以安全为名,强制下令民营小轮船主接受沙市海关管理,但是大多民营船主拒绝报关,双方对抗不断升级。直到1935年,交通部汉口航政局在沙市设立办事处,监管东起监利、西至宜都的航政,沙市民营轮船才脱离沙市海关的管理。民营小轮脱离沙市海关管理这一事件,是中国小商人对以海关为首的旧政府剥削的一次反抗。

其三是“洋码头”工人械斗事件。民国年间,沙市码头有大小头佬30多个,他们控制、盘剥码头劳工,经常为了利益纠纷而组织械斗。其中最大的一起械斗发生在1946年,垄断食盐搬运的帮派因为争抢卸货,与另外一个帮派发生纠纷,冲突不断升级,最终蔓延到整个“洋码头”,导致双方20多人死伤。这种场景与上海帮派纠纷极为相似,戏剧性和冲突性十足,反映出旧社会底层人民的苦难和恶势力的蛮横,是影视剧的理想题材。沙市关是这场械斗的见证者,可以从侧面描绘这场腥风血雨。

其四是解放战争时期“洋码头”工人支前运输。1949年7月15日沙市解放,沙市码头工人踊跃参加解放战争的支前运输,在“洋码头”成立了支前大队。仅仅解放2天后,支前行动就正式展开,支前大队动员200多名小木船船主,将解放军四野十三兵团四十九军官兵分数批运往江南。从当年7月16日至11月之前,支前大队共搬运和装卸军用物质十几万吨,为解放全中国做出了重要贡献。沙市关尽管在此时已经停止运作,但是其建筑大楼已被人民政府接管,见证了这场轰轰烈烈的支前工作。“洋码头”工人支前运输是沙市地区解放战争的重要事件,具有重要的历史教育意义和历史文化资源开发价值。

除了上述四个重要事件,其他与沙市、荆州息息相关的重要历史事件也与沙市关有关,在开发这些历史事件时也可以将沙市关囊括其中。

3. 外国列强在沙市的历史

沙市作为长江中游重要的港口,诸多外国列强在沙市留下了重要的痕迹,其中最为典型的当属英国和日本两大帝国主义国家。英国是当时全世界最为强大的帝国主义国家,其殖民地遍布全球,号称日不落帝国。自从《烟台条约》开始,英国的轮船就纷纷来到沙市。到《马关条约》签订,沙市正式开埠后,太古洋行和怡和洋行等英国近代企业就在沙市扎根,开展以航运、金融为主的各种业务,带来了大量近代外国科技和文化,使得沙市很快成为江汉平原近代化水平较高的城市。由于清政府总税务司赫德是英国人,所以在各地海关中,英籍官员数量极多,沙市关前三任海关税务司就是英国人。英国人管理沙市关期间,一方面通过各种特权获取大量殖民利益,另一方面也为沙市带来了现代船政管理制度,尤其是《沙市理船章程》,对沙市港的水道保护、抛锚界线、行驶规则,以及港内码头的兴建、趸船的设置、专用泊位的预留等都作出了详尽的规定,对沙市“洋码头”产生了非常深远的影响。自《沙市理船章程》施行之后,船舶事故的发生率大大降低。此后英国在沙市的势力受到国民政府的限制,又遭到日本的倾轧,最后不断削弱,到抗战爆发后全部撤出沙市。与沙市有关的历史档案,很多都是用英文记录,由英国人绘制的“洋码头”和沙市地图是研究沙市历史的重要史料。

除了英国,在沙市活动最为频繁的外国列强就是日本了。早在甲午战争之前,日本就非常看重这个长江中游城市举足轻重的经济价值。沙市开埠后,日本迅速援引条约,建设领事馆,开设工厂,倾销洋货。火烧“洋码头”事件发生后,日本借机向清政府勒索大量银两和殖民权益,并于1898年开辟了沙市租界。但因日本实力有限,沙市日租界与汉口、九江等地的外国租界相比,建设水平较低,影响力不大,领事馆也在数年后草草关闭。在沙市开埠早期,日本在沙市的势力与英国互有优势,但随着时间的推移,日本不断加大对沙市的投资,逐渐排挤英国。1940年,沙市沦陷,日本彻底独占沙市,后因战败而退出。日本在沙市半个世纪的侵略历史,是沙市近代史上的一条重要线索,而沙市关在政治、经济、军事等各个方面都与日本的扩张息息相关,成为这段历史的见证者和参与者。

4. 国内外近代企业在沙市的历史

近代以来,伴随着外国列强的入侵,诸多外国近代企业进入中国。由于地理和历史的原因,这些企业大多集中在开埠通商的港口城市,如上海、汉口等。1895年,沙市开埠通商后,大量外国企业涌入沙市,这些企业的商业活动对沙市的近代化产生了重要影响,其中最为著名的当属日本日清轮船公司。此外,诸多民族企业也进驻沙市,其中最为著名的当属洋务派民用企业轮船招商局。这些企业都与进出口贸易、航运相关,在经营活动中都与沙市密不可分,成为沙市关历史的见证者。

1907年,日本为加强长江航运的竞争力,组建了日清轮船公司。这家公司由日本大阪商船会社、日本大东汽船会社、日本邮船会社、日本湖南会社四家公司合并而成。其中,日本大阪商船会社最早进入沙市,在当地设置了分支机构,建设了趸船,扩大了航运能力。日本的扩张损害了英国的利益,英国的太古和怡和两家公司很快联合轮船招商局结成联盟,与大阪商船会社竞争。大阪商船会社的压力与日俱增,为对抗英国的排挤,日本将日本大东汽船会社、日本邮船会社、日本湖南会社与大阪商船会社合并,成立日清公司。结合一系列手段,日清公司很快在竞争中取得优势,控制了汉口到宜昌航线超过一半的份额。除了经营航运,日清会社在沙市大量收购江汉平原以棉花为主的农产品,利用航运网络输送至日本,制成棉布等工业品再倾销至中国 and 世界各地,赚取巨额暴利。五四运动后,沙市地区反帝爱国运动兴盛,日清公司的经营日益困难,逐渐走向萧条。抗日战争爆发后,沙市日清公司被迫关闭。日清公司在长江航运史上占有重要地位,笔者考察长江中游近代海关时,在武汉、宜昌、九江等地均见到日清公司的痕迹。如果能够将日清公司的历史文化资源开发利用,则可将整个长江中游乃至长江沿线的各个历史名城联系起来,充分挖掘史料。

轮船招商局创立于1872年,是洋务运动时期第一家近代民用企业,在中国近代史上占有重要地位。该企业经营航运业务,很早就看中了沙市卓越的交通条件,仅在创立6年后就在沙市设立办事处。沙市开埠通商后又新建了仓库和办公场所,并将一艘旧军舰泰安号改造成趸船,建成招商局码头。轮船招商局在进入沙市之初经营出色,一度在停靠吨位上超过英国太古、怡和公司。但是随着火烧“洋码头”事件的发生,轮船招商局的办公楼和趸船被烧毁,招商局遭受巨大损失,在沙市的经营逐渐没落。

此后轮船招商局和英国太古、怡和公司达成了对抗日本公司的协议,但是仍然没有改变衰落趋势。鉴于轮船招商局在中国近代史上卓越的地位,沙市轮船招商局的这段历史理应得到开发和重视。

5. 爱国实业家卢作孚

除了以上提到的具体事件、外国列强、知名企业以外,有一些和沙市关联系密切的历史人物也是重要的历史文化资源。其中最具代表性和开发价值的非爱国实业家卢作孚莫属。

卢作孚于1893年出生于四川省合川县,一生极具传奇色彩。他早年加入同盟会,参加过保路运动,是一个极具爱国热情的理想主义者。1925年,卢作孚弃学从商,创办民生公司,以长江运输为主业,试图实业救国。民生公司短短数年就取得巨大成功,于1935年统一长江上游航运,将外国轮船公司逐出上游。卢作孚多年经营长江航运,十分重视沙市的经济地位,早在1932年就在沙市设立了民生公司代办处。最开始卢作孚并没有直接开始运营航运,而是先招揽货运生意。到了1936年,卢作孚认为时机成熟,便联合商人士绅童月江在沙市扩大业务范围,设置了新办事处和趸船,租用仓库,正式开展航运,民生公司很快就成为了沙市航运量第一的公司。民生公司在沙市运营初期,在轮船、设施、资本等方面远不及太古、怡和、日清等外国公司。外国公司也很快采取降价、免费等方式来挤压民生公司的生存空间。卢作孚通过提升服务质量、降低运输价格、保障商业渠道通畅,最后在长江航运竞争中取得了优势,到1937年已经彻底压制了日本和英国的轮船公司,成为长江航运的霸主。抗战爆发后,卢作孚担任国民政府交通部次长,负责指挥长江运输。武汉沦陷后,当时尚未沦陷的沙市也聚集了大量的人员和物资。卢作孚通过发动大抢运,将大批人员和物资从沙市、宜昌等前线地区转移到后方,保存了中国军民的有生力量。解放战争时,卢作孚将公司船只从香港调回内地,支持中国共产党解放全国。1952年卢作孚不幸离世。

卢作孚的历史故事不仅与沙市、“洋码头”、沙市关息息相关,也与其他多个长江流域知名城市有联系。笔者在调研长江中游近代海关时,发现宜昌、武汉、九江等地都存在与卢作孚有关的历史遗迹和历史故事。

(三)与沙市关有关的历史档案和文献

近代海关在多年的运作中,留下了大量的档案资料和相关历史文献,这些都是历史学研究的重要

史料来源。近年来,对海关档案资料和相关历史文献开展系统性的搜集和整理已经成为学术界的热门领域,其中最为知名的是湖北大学吴成国教授主持的教育部重大项目《海内外江汉关档案资料搜集整理与研究》。

笔者在武汉、荆州、宜昌、岳阳、九江等长江中游地区开展调研时,发现长江中游甚至长江流域的许多城市的档案馆和海关部门,都藏有相当数量的有关沙市关的历史资料。其中,荆州本地和武汉两地所藏资料最为丰富。但是,由于沙市关的知名度相对较低,导致学术界缺乏关注。所以时至今日,针对散落各地的沙市关历史档案和相关文献,学术界尚未开展系统性的搜集和整理研究。

此外,笔者在《海内外江汉关档案资料搜集整理与研究》这一课题中了解到,长江中游的近代海关在许多方面运作上是一个整体形态,相互关联,你中有我,我中有你。随着长江中游近代海关的整体研究深入,沙市关资料自身的整理发掘也会持续加强。但是,目前长江中游仅有武汉的江汉关档案资料得到了充分整理研究,长江中游近代海关的整体研究水平极大地制约了沙市关档案文献整理研究水平。

近代海关历史资料和档案搜集整理是一项规模大、时间长、难度高的研究工作。《海内外江汉关档案资料搜集整理与研究》课题中,聚集了大量知名专家和研究人員,总共耗时数年。尽管沙市关的研究规模小于江汉关,但也不是仅凭少量孤立的专家学者就能完成的。研究工作的困难程度也限制了沙市关有关的历史档案和文献研究水平。

即便存在许多困难,但我们可以预见,在不久的将来,此项工作必定会展开。对沙市关有关的历史档案和文献整理和研究,对于本地历史文化研究和文化产业的开发一定会产生巨大的促进作用。

二、近代沙市海关历史文化资源开发转化的重要意义

首先,沙市关位于近代“洋码头”区域,目前已经规划有“洋码头”历史文化街区建设项目。该建设项目已经于2018年正式启动,试图全面整理该区域内的旧建筑、旧道路,建设沿江文化长廊和若干历史文化街区,是目前荆州重要的文化产业项目。^[14]沙市关作为“洋码头”最为重要的历史建筑,无论是对其复建,还是拍摄相关影视剧、开展文化展览,都能极大地提升“洋码头”建设项目的整体文化内涵和经济价值。

其次,沙市关是荆州近代历史上的代表性建筑。荆州是国际知名的历史文化名城,但是多年来开发重点还是以楚文化和三国文化为主。近年来荆州市已经规划了纪南文旅区的建设,包括方特游乐园、楚王宫在内的数十个大型文旅项目。三国文化方面也是不遑多让,关公义园和荆州古城整理是当前荆州的重点文旅工程。但是在近代历史方面,荆州市在“洋码头”建设之前,尚未有较大规模成型的文旅项目。这种情况导致荆州的历史文化教育宣传仍然存有一定的盲区,荆州人人都对楚庄王、关羽、刘备等历史人物如数家珍,却对卢作孚等荆州近代知名人物较为陌生。所以,加快近代沙市海关历史文化资源的开发转化,是荆州开展近现代历史文化普及教育和宣传的理想支点。

三、近代沙市海关历史文化资源开发转化的合理路径

经过以上的研究,结合当前荆州市的实际情况和“洋码头”建设项目,笔者认为,当前近代沙市海关历史文化资源开发转化有以下切实可行的路径。

首先,复建沙市关大楼,将大楼建设成沙市关历史博物馆或者“洋码头”博物馆。前文提到,沙市关旧址的位置非常明确,沙市关的建筑外形也有大量历史照片和文献佐证,复建的条件完全具备。当前,“洋码头”建设中的确有沙市关复建的规划,但是由于诸多原因暂时没有实施。笔者认为,如果原址复建有困难,也可以在附近重建,并标明原址的位置。复建沙市关大楼后,可以在大楼内参照武汉的江汉关博物馆建设一个沙市关博物馆。武汉的江汉关博物馆于2015年正式对外开放,是武汉首个“中国特色社会主义教育基地”,自开放以来受到了武汉各界的关注,目前已经成为武汉一日游的固定项目。沙市关博物馆可以借鉴江汉关博物馆,陈列大量历史照片、历史文物,供荆州各个学校的师生前来参观学习,并对全世界游客普及和宣传荆州的近代历史文化。如果条件允许,可扩大规模,建设成“洋码头”博物馆。所以,复建沙市关大楼应当作为“洋码头”历史文化街区建设项目的重要目标,即便短期内尚难实现,也应该在接下来的规划中占据一席之地。如若“洋码头”历史文化街区建设项目中缺少了复建沙市关这一环,其整体价值必然受到影响。

其次,尽快开展沙市关历史档案资料搜集整理与研究。与沙市关极为相似的江汉关已经通过《海内外江汉关档案资料搜集整理与研究》这一课题展

开了全面研究,研究方法也十分成熟。荆州应当邀请省内知名学者,组织本地优秀学者,组成研究团体对海内外沙市关的历史档案、历史文献开展全面而系统的搜集整理和研究,将这个历史文化宝库全面地展现到世人面前。

第三,在“洋码头”建设和沙市关历史资料搜集整理研究的基础上,拍摄一部与沙市关相关的历史文化影视剧,以此作为沙市关和“洋码头”文化资源开发的引爆点。从严格意义上来说,通过拍摄历史文化影视剧,宣传文化旅游,在传统媒体时代就已经出现,在山西晋城市阳城县拍摄《康熙王朝》的皇城相府就是先例。这些早期实践取得成功,效仿者也越来越多,逐渐形成了成熟的“历史文化影视剧——文化旅游”发展模式,这类发展模式在早期大致有两种表现形式:第一种是历史文化影视剧直接在文化旅游景区拍摄取景;第二种是历史文化影视剧直接选择与文化旅游景区相关的历史人物、历史事件作为剧本题材。无论是哪一种形式,如果历史文化影视剧取得了不错的市场反响,那么文化旅游景区也会凭借与历史文化影视剧的密切关系而引来社会关注。许多本来名不见经传的文化旅游景区,通过与大热的历史文化影视剧合作,实现了游客数量爆发式增长。金鹰奖提名作品《那年花开月正圆》就是以晚清陕西省泾阳县安吴堡的著名女商人周莹为题材,该剧一播出,就直接引爆了周莹故里——陕西泾阳安吴堡和周莹娘家——陕西省三原县周家大院的旅游热潮。在2017年国庆中秋长假中,周家大院接待游客18.17万人次,盛况空前。在发达国家,这种模式也被证明有效。日本国民级电视剧“大河剧”系列就是其代表。2007年的大河剧《风林火山》播出后,由于市场反响强烈,剧中重要角色上杉谦信的扮演者——视觉系歌手GACKT,受邀参加上杉谦信的故乡新潟县上越市举行的“谦信公祭”,以剧中形象扮演上杉谦信,观看人数从4万跃至20万。此后9年里,GACKT共参加7次公祭,把本来默默无闻的谦信公祭变成举国瞩目的活动。^[15]

所以,荆州完全可以借鉴这种“历史文化影视

剧——文化旅游”发展模式,通过拍摄一部旨在全面地展现沙市关和沙市“洋码头”的历史文化影视剧,推动整个“洋码头”文旅项目乃至整个荆州的形象宣传。笔者设想两个较好的题材,其一是直接以沙市关为中心,讲述沙市“洋码头”的历史故事。其二是以卢作孚为题材,讲述卢作孚在长江各地的活动经历和历史事实。此外,还可以模仿大河剧的旅游文化宣传形式,每集结尾90秒用来展现该集出现过的名胜古迹、历史风貌等,此举效果远远超过传统媒体平台的广告宣传。

笔者坚信,荆州沙市关的历史文化资源如果能得到妥善开发,必然会对荆州市整体的文化旅游发展注入新的活力,也会为其他地区的海关文化资源开发提供成功的范例。

参考文献:

- [1]陈诗启.中国近代海关史[M].北京:人民出版社,1993.
- [2](英)魏尔特.赫德与中国海关[M].陈敦才,陆琢成,译.厦门:厦门大学出版社,1993.
- [3](日)滨下武志.中国近代经济史研究:清末海关财政与通商口岸市场圈[M].高淑娟,孙彬,译.南京:江苏人民出版社,2006.
- [4]周涵.沙市开埠与社会经济形态的变革(1895—1915)[D].华中师范大学,2007.
- [5]苏明强.近代湖北航政研究(1928—1949)[D].华中师范大学,2015.
- [6]李少军.甲午战争后六年间长江流域通商口岸日租界设立问题述论[J].近代史研究,2016(1).
- [7]吴成国,张宁.江汉关史[M].武汉:湖北人民出版社,2018.
- [8]黄永林.从资源到产业的文化创意[M].武汉:华中师范大学出版社,2012.
- [9]张俊.沙市“洋码头”记忆[J].人文荆州,2019(1).
- [10]戴一峰.论清末海关兼管常关[J].历史研究,1989(6).
- [11]宋建萍,何晓.近代湖北海关气象观测档案初探——以江汉关、宜昌关、沙市关为例[J].气象科技进展,2016(6).
- [12](日)滨下武志.中国海关史研究的三个循环[J].史林,2020(6).
- [13]陈礼荣.沙市“火烧洋码头”事件[J].炎黄春秋,1996(3).
- [14]景燕南.荆州洋码头工业遗产片区保护与利用研究[D].长江大学,2017.
- [15]周学新.荆楚历史文化影视产业资源开发转化研究[D].华中师范大学,2019.

责任编辑 刘春丽 E-mail:157476703@qq.com