

The Imperial Railways of North China and A Seaside Resort: Constructing Peitaiho, 1893-1935

Yang JIAO

Abstract: In the late 19th century, the summer resort of Peitaiho came into prominence with the construction of Imperial Railways of North China. By 1898, the area from Qinhuangdao to Peitaiho was established as an independent commercial port. Subsequently, foreigners were granted permission to construct vacation homes in Peitaiho legally. While foreigners tended to prioritize preserving the resort's scenic beauty and pristine air, the Chinese elite placed greater emphasis on modernizing Peitaiho as a leisure destination. The varying perspectives on Peitaiho have resulted in a fascinating paradox evident in historical records. By examining the evolution of Peitaiho, I aim to understand how diverse groups influenced and transformed the seaside resort between 1893 and 1935, and the dynamics of cultural conflict and integration at Peitaiho.

Keywords: Peitaiho, Railways, Seaside resort, Modernity, Space

Author: Yang JIAO obtained her bachelor's degree from Sun Yat-sen University in 2010 and her master's degree from The Chinese University of Hong Kong in 2016. In 2021, she completed her PhD in history at the University of Macau. Since 2021, she has been working as a lecturer at the School of Ethnology and Sociology at Minzu University of China. Her research primarily focuses on Chinese social history from the late 19th century. Some of her notable publications include "The Disappearing Worship: An Example of The Great God of the Five-Paths Belief in Ding County" and others.



現代鐵路交通與建構避暑空間 ——以北戴河為中心 (1893-1935)

焦洋

[摘要] 19世紀末隨著鐵路的修建，北戴河開始進入人們的視野。1898年，秦皇島至北戴河一帶被劃定為自主通商口岸，之後，北戴河逐漸成為西人在華的避暑勝地。20世紀初，以朱啟鈞為代表的民國精英開始介入到北戴河的管理中，並吸引了眾多文化與政界人士來此避暑休閒。不同的是，中國精英更加強調北戴河作為避暑空間現代性的一面，而西方人則認為北戴河帶有濃厚的鄉野風情，是遠離城市喧囂度假的不二選擇。對於北戴河的不同解讀，使其在不同的歷史材料中呈現出完全悖離的狀態。本文通過分析北戴河海濱作為避暑空間的“發現”與發展過程，來看自1893至1935年間不同群體對北戴河作為避暑空間的塑造與認知以及其中所反映出的碰撞與矛盾，發現在不同主體的塑造下，北戴河作為避暑休閒空間成為對中國社會變遷的回應。更為重要的是，在北戴河作為避暑空間發展過程中，原本生活在當地的普通人進一步淪落為“失語”的群體。

[關鍵詞] 北戴河 鐵路 避暑 現代性 空間

[作者簡介] 焦洋，2010年本科畢業於中山大學，2016年碩士畢業於香港中文大學，2021年獲得澳門大學歷史系哲學博士學位。現為中央民族大學民族學與社會學學院講師。主要研究方向為近代中國社會文化變遷史，代表作：「消失的信仰——以定縣五道神信仰為例」等。

一 前言：一份來自美國領事的信

1897年10月美國領事謝爾丹·里德（Sheridan P. Read）在名為「一處新的中國海濱度假勝地」（A New Seaside Resort in China）的報告中寫到，

“很榮幸地告訴您，我最近短暫到訪了一個名為北戴河的海邊度假勝地……北戴河位於北直隸灣，是關內外鐵路上的一站，距離天津152英里，距離長城東起點的山海關21英里。這個離車站還有5英里得名於北戴河站的海邊度假勝地值得引起我們更多的關注。

北戴河的海邊沙灘被海水環擁，岸邊石嶺林立，而背後則是穀物覆蓋的曠野與崎嶇的山巒。對於已經倦於生活在貧瘠平原上的天津來說，這裏無疑是一個令人心曠神怡的地方。

在北戴河被“發現”之後，無數天津、保定府、唐山、北京甚至上海的人們紛至沓來。他們之中有的是為了療養，有的是為了欣賞景色，有的則是為了減輕過重的工作負荷……在北戴河的生活可以說十分具有鄉野氣息。”^①

這篇簡短的報告顯示出早在1897年北戴河作為避暑空間便已初具雛形。這個新興的避暑勝地有著與清王朝用於避暑的熱河行宮完全不同的空間形制。現代的軌道交通打破了原本被限制的空間邊界，將充滿鄉野氣息的海景風光帶到人們的面前，一棟棟中西合璧的度假小屋與餐廳取代了傳統的寺廟與苑景，成為新興避暑空間的中心。這樣一個交雜著傳統與現代、矛盾與交融的避暑空間，從被“發現”到之後的發展建構過程，無不與中國社會的變化緊密相連。被建構出來的新的空間體系不僅改變了北戴河原有的空間面貌，更體現出一種全新的生產方式與等級秩序。更為重要的是，在不同權力群體對北戴河地理空間進行角逐與塑造的同時，當地的居民成為了“失語”的主體。

空間可以探尋時間所不具有的感知角度，在這個意義上，人類學者對於空間的研究可以引領我們挖掘出歷史材料的未知維度。人類學關於空間的研究，肇始於20世紀上半葉西方學者對於“異文化”的探索。在普理查德（Edward Evan Evans-Pritchard）對努爾社會的研究中便已經開始關注努爾人獨特的空間與時間觀念。20世紀下半葉，布迪厄（Pierre Bourdieu）通過對生活在北非的柏柏爾人（Berbers）居住空間的研究討論了關於空間分隔的問題。而借助生產與再生產的探討，列斐伏爾（Henri Lefebvre）在研究資本主義現代化的過程中引入了對於空間的討論，並此基礎上提出了空間實踐（*La pratique spatiale*）、空間表像（*La représentation de l'espace*）與表徵性空間（*Les espaces de représentation*）的空間生產辯證法。^②其中，空間實踐表現為日常生活實踐中的社會交往；空間表像是通過語言規定或描述所建構起來的；而表徵性空間則是通過闡釋引申出社會規範、價值與經驗。這三種維度的空間可被解釋為感知的、構想的與親歷的辯證關係，並且構建出持續不斷的生產性的空間過程。^③本文所關注的北戴河地區，自19世紀末成為西人的避暑勝地，直到20世紀中葉經歷了不斷的變遷發展，在這個過程中，原本在縣志中面目模糊的地理區域逐漸發展成為邊界清晰的現代性避暑空間。

對於北戴河的研究，學界多從海浴、避暑以及休旅觀念的傳播與不同利益群體對海濱空間佈局的建構關係中，梳理北戴河作為避暑勝地的歷時發展過程。^④此外，也有學者探討民國時期北

① Sheridan P. Read, "A New Seaside Resort in China", in United States Bureau of Foreign Commerce ed., *Consular Reports: Commerce Manufacture Etc. Issues. 208-211* (Carolina: Nabu Press, 2011), pp. 278-280.

② [法]列斐伏爾(Henri Lefebvre): 『空間的生產』(北京:商務印書館, 2021), 劉懷玉等譯, 第58-59頁。

③ [法]列斐伏爾(Henri Lefebvre): 『空間的生產』(北京:商務印書館, 2021), 劉懷玉等譯, 第xvii-xx、59-60頁。

④ 潘淑華: 「爭奪海濱: 北戴河海浴空間的民族與階級政治」, 『閒暇、身體與政治: 近代中國游泳文化』, (臺北: 臺大出版中心, 2021), 第175-217頁; 「城市、避暑與海濱休旅」, 『中央研究院近代史研究所集刊』95 (2017): 38-75。聞虹: 「京奉(北寧)鐵路與北戴河海濱的休旅文化(1893-1937)」, 『文化與旅遊』4 (2019): 124-131。聞虹、曲範: 「民國時期鐵路旅行指南與旅遊地空間結構的嬗變——以環渤海區域為中心(1912-1937)」, 『歷史教學問題』1 (2019): 59-66。

戴河的管理方式。^①儘管學界的研究已經從空間角度對北戴河進行了探討，但實際上卻忽略了在彼時新舊生產方式交織的背景下對於空間建構與空間體系轉變具體過程的分析，以及不同群體在空間建構中的矛盾與衝突。更為重要的是，原本便屬於“失語”群體的當地人在這個過程中的回應被邊緣化地忽略了。這些看似對北戴河空間建構與發展“無關緊要”的當地人，實際上在以“使用者”的身份不斷回應外界對其居住空間的改造。結合前人的研究成果，本文以空間為線索，通過分析北戴河作為避暑休閒空間的產生與發展，來看自1893年北戴河被“發現”至1935年冀東偽政府成立前，不同群體對北戴河作為現代避暑空間的認知、塑造、改變與回應，以及其中反映出的不同群體在空間中的交往與碰撞。

二 鐵路的“發現”：北戴河避暑空間的產生與轉變

北戴河海濱通常被視為是英國工程師金達（Claude W. Kinder）在勘查津榆鐵路修築環境時，偶然“發現”的禮物。然而，北戴河的“發現”雖與修築鐵路密切相關，但卻並非金達一人之功。1893年，修築山海關一帶鐵路時，工程師特納（F. B. Turner）及其友人卜居於北戴河；之後，隨著北戴河站的通車運行，越來越多的西方人開始選擇在夏季到此避暑休閒。^②關於修築鐵路工程師“發現”北戴河的說法，源於馬萊緒（William Mcleish）為『字林西報』（*North China Daily News*）所寫的一篇名為「中國的療養勝地：北戴河」（*A China Sanatorium: Peitaiho*）的文章。在文章中馬萊緒指出，北戴河作為避暑勝地的“發現”應該是在1890至1892年間，當時為了修築從古冶到山海關的鐵路延線，工程師需要勘查周圍的環境，於是偶然“發現”了北戴河口岸的海濱沙灘。^③事實上，這種勘測發現並非偶然。在修建鐵路過程中，這些參與環境勘查的工程師不僅需要繪製地圖，還要記錄下周圍的地質資訊，以便選擇合適的站址，“並且就任何已經存在或者未來可能產生的特殊交通過程例如煤炭或者礦藏、木材、香客等等搜集貿易資訊和統計數據”。^④在此期間，他們發現了北戴河口沿岸地區——一個極佳的海浴戲水場所。

對於彼時生活在中國的西人來說，北戴河的“發現”是一個令人振奮的消息，正如馬萊緒描述的那樣，“我們迫切地想要尋找到一個療養勝地。因為我們無法回到家鄉度假、休養，因此我們只能在中國尋找到這樣一個適合的地方”。^⑤戴河入海口沿岸有著綿長的海岸線，柔軟的沙灘，清澈的海水以及宜人的溫度，在其時方興未艾的海浴浪潮影響下，這些無疑都對生活在京津地區的西方人有著巨大的吸引力。“發現”北戴河的工程師們興奮地將此消息告知了他們的夥伴，到了1893年，北戴河已經在天津的傳教士與平信徒中小有名氣。^⑥

除勘測之需外，北戴河的“發現”在當時政治語境中也是一種必然。開平煤礦被發現後，為了將煤運出，唐廷樞曾向清廷爭取修築一條鐵路，然而這個計劃並沒有得到允許。^⑦因此，不得不修建一條連接蘆臺和胥各莊的運河來運輸煤炭。囿於自然原因，這條人工運河最終無法有效投入使用。之後，在李鴻章的斡旋下，連接開平煤礦與胥各莊的唐胥鐵路得以修築完成。儘管如此，清廷所做的最大讓步卻是在該軌道上使用騾馬牽引。^⑧彼時，負責修築此段鐵路軌道的正是

① 呂曉玲：「近代避暑地華人自治管理探析——以北戴河海濱公益會為例」，『徐州師範大學學報（哲學社會科學版）』5（2011）：70-75。趙欣：「1934-1948年北戴河外籍人員管理研究」（河北大學碩士論文，2010）。李秀偉：「日偽統治時期北戴河海濱地區的小學教育」（河北大學碩士論文，2008）。

② 另存1895年一說，Carl Crow, *The Travelers' Handbook for China (Including Hong Kong)* (New York / Shanghai: Dodd Mead, 1921), p. 307.

③ William Mcleish, *A China Sanatorium: Peitaiho* (Shanghai: Publisher Unknown, 1899), p. 2.

④ [德]柯麗莎(Elisabeth Köll): 『鐵路與中國轉型』(南京: 江蘇人民出版社, 2023), 金毅譯, 第43頁。

⑤ William Mcleish, *A China Sanatorium: Peitaiho*, p. 1.

⑥ William Mcleish, *A China Sanatorium: Peitaiho*, p. 2.

⑦ [英]柯睿思(Peter Crush): 『關內外鐵路』(北京: 新華出版社, 2013), 王書民譯, 第40頁。

⑧ [英]柯睿思(Peter Crush): 『關內外鐵路』(北京: 新華出版社, 2013), 王書民譯, 第77頁。

金達。隨後，開平礦務局提出將鐵路延伸到蘆臺與天津，並貫通灤州與昌黎。^①1893年，甫經成立的中國鐵路總公司打算進一步將鐵路延伸至山海關，但由於總負責人唐廷樞的去世，使得擴建工程一度陷入混亂。^②在此期間，北戴河海濱登上了歷史的舞臺。

從唐胥鐵路的修築來看，彼時修建鐵路對清廷來說是需要再三斟酌的選擇。於是在修築時，工程師們還會尋找其他可替代方案。之後，秦王（皇）島的開埠更能體現出北戴河被“發現”的必然性。1898年，津海關稅務司賀璧理（Alfred E. Hippisley）向清廷申呈將秦王島添為通商口岸，同年，美國公使田貝（Charles H. Denby）又向清廷呈請將秦王島至戴楮河洋人建屋處、沿海岸往內三里地方劃歸為通商地界。^③為此，清廷選派王修植同海關稅務司前往秦王島測量海水，勘查劃歸一事是否可行。其後，王修植呈奏，“查秦王島距天津以東約五百里之遙，其間並無大埠，故貨物就近並無銷路……僅有開平礦務局之煤，即在秦王島、塘沽二處中間，所產之煤，運至塘沽或運至秦王島，其運費無甚出入。且塘沽碼頭時常擁擠，裝載不便，每至冬令封河，未能工作，而秦王島終年不凍，或專為開平局裝煤之口”；又勘得金山嘴與秦王島均可建設碼頭，但秦王島離鐵路較近，且金山嘴處已經有俄國傳教士建造房屋，於是清廷最終決定於秦王島建設碼頭並開辟秦王島北戴河一帶為自主通商口岸。^④從這段資料可以看出，無論是清廷還是外國使節都意識到需要在北京不遠處尋找到一處適宜冬季運輸的不凍港，因此，北戴河與其說是在修築鐵路過程中偶然被“發現”，不啻為當時的一種必然選擇，而這種必然性也為北戴河帶來了空間生產與轉變的契機。

以往對於北戴河的研究都停留在對其社會空間描述的層面，實際上，這種將空間本身還原為資訊的解讀容易造成對空間形成歷史實踐過程的迴避。^⑤而每一個社會都會因生產方式及其亞變種的改變而產生出相應的空間，因此，對於北戴河的空間研究不僅需要從相應的文獻資料梳理其歷時的發展過程，同時還需考慮在不同因素介入下空間發生轉變的具體過程，即空間實踐、空間表像與象徵性空間如何相應地發生改變，以盡可能回顧隨著鐵路發展，不同權力主體對於北戴河避暑空間形成的影響。^⑥

在傳統中國社會中，基本的生產方式與地方特性創造了自身的空間，可以說，傳統中國社會是建立在其所形成的空間的基礎上，“並將這些空間作為基地與象徵物保存下來”。^⑦或許是因為戴河入海口地區太過平常與貧瘠，因此，在縣志中只有與之相關的寥寥數語。1737年，北戴河入海口東面的山海衛改設臨榆縣，將原撫寧東北部區域即戴家河口東岸劃歸為臨榆縣管轄。^⑧從地圖上看，新添設的臨榆縣與原本撫寧縣的交界便是戴家河（圖一）。^⑨此時，戴河口岸的海濱地區並沒有形成一個特定的社會空間，而無論是『永平府志』、『臨榆縣志』抑或者是臨撫未分前的『撫寧縣志』對此處的記載都只停留在對戴家河入海口的描述上。^⑩除了縣界外，距戴河西南處不遠的洋河口到戴河東北的金山嘴一帶曾是海防的必爭之地。

“（洋河口）西岸炮臺一座，故址猶存，惟距海稍遠，不足控制……北至縣二十五里至蒲河口三十里，東至戴河口十五裏聯峰山有炮臺一座，即扼守戴家河口者。”^⑪

① [英]柯睿思(Peter Crush):『關內外鐵路』(北京:新華出版社,2013),王書民譯,第91、115頁。

② [英]柯睿思(Peter Crush):『關內外鐵路』(北京:新華出版社,2013),王書民譯,第119、136-137頁。

③ 中國近代經濟史資料叢刊編輯委員會主編,魏子初編:『帝國主義與開灤煤礦』(上海:神州國光社,1954),第208頁

④ 中國近代經濟史資料叢刊編輯委員會主編,魏子初編:『帝國主義與開灤煤礦』(上海:神州國光社,1954),第209-210頁。

⑤ [法]列斐伏爾(Henri Lefebvre):『空間的生產』,第11頁。

⑥ [法]列斐伏爾(Henri Lefebvre):『空間的生產』,第48-51頁。

⑦ [法]列斐伏爾(Henri Lefebvre):『空間的生產』,第81頁。

⑧ [清]張上蘇等:『[光緒]撫寧縣志』,序(清光緒三年刻本,1877),第1頁。

⑨ [清]趙允祜等:『[光緒]臨榆縣志』,卷六(清光緒四年刻本,1878),第6頁。

⑩ [清]張上蘇等:『[光緒]撫寧縣志』,卷一,第27頁。

⑪ [清]史夢蘭等:『[光緒]永平府志』,卷四十四(清光緒五年刻本,1879),第33頁。

此外，與金山嘴遙相控制的秦王島也是彼時海防要隘。縣志中的記載雖不甚詳細，卻表明了戴河口岸在軍事防禦中的重要位置以及原本空間中所保留的自然物質性的一面。相應地，此時的戴河口岸也是一處在傳統生產方式影響下包含炮臺、船運、灶地的地域空間。

清末，鐵路的修築為戴河入海口地區帶來了轉變。在被“發現”之後，北戴河口岸地區於文字資料中便變成了一個特定的地理空間，不僅與避暑等觀念相聯繫，更改變了原本的空間面貌。在北戴河車站建成後，這種空間上的轉變首先體現在對空間的描述中。“每一種社會空間，一旦被正式地劃界與定位，就意味著在已命名的地方的網路以及約定俗成的地點的網路上，又疊加了一層特定的關係”。^①明清縣志中原本不甚重要的海運積儲之地，在19世紀末搖身一變成為英文報告與旅遊指南中的避暑勝地——北戴河。之後，1927年出版的『臨榆縣志』更是直接將北戴河視為“中外人士避暑之名區”。^②可以說，北戴河火車站的修建、運行使“北戴河”一名開始在文獻中與特定的空間含義相聯繫。需要指出的是，“北戴河”原本是鐵路沿線一個村莊的名稱，距離最近的海灘至少還有4英里的路程。^③儘管有命名上的差異存在，但正是由於北戴河站的修建，使生活在京津地區的人們可以來此避暑休閒，因此戴河口岸的沙灘區域也就沿用了“北戴河”這一稱呼。到了1930年代，起初在縣志中範圍模糊的戴河口岸區域更是被清晰地劃定出特定的空間範圍，並成立特定的風景自治區。由空間描述的改變可以看出，鐵路的修築使戴河入海口地區從一個無足輕重的地理區域發展成為一個具有特定用途與構成的地理空間。

除了擁有特定的空間描述外，北戴河被“發現”後，圍繞車站及其支線出現的建築景觀還帶來了空間實踐的改變，相應地，北戴河的生活也與帶有都市性質的休閒體驗緊密聯繫起來。1917年，總長約15華里海濱支線投入使用，於“每年五月售票，十月停止，專為中西人士由京津避暑者用也”。^④海濱車站在距離海邊最近的石嶺會範圍內，使得乘客可以更加方便快捷地到達濱海沙灘。^⑤同時，在北戴河、海濱車站周圍相繼出現了諸如郵局、旅館等建築物。1902年，“海濱郵局初名南山郵局”創設；1920年，海濱郵局在草廠莊設代辦所；翌年，海濱郵局改為常年設立之二等郵局，並於1923年添設快遞事務。^⑥除了郵局以外，北戴河海濱還出現了若干旅館、飯店。1918年出版的『北戴河指南』中刊登出北戴河旅館的廣告。這間旅館距離海濱車站僅有1分鐘的步行路程，除了擁有50間海景房的規模外，主廚也很出色，可以做出不輸於京津等地的菜品；此外，旅館還有專業的經理人進行打理，具體的預定事宜都可以向其諮詢。^⑦

這些由鐵路修築所帶來的建築景觀中所蘊含的空間實踐不僅彰顯了新的生產與社會關係，同時還帶來了新的“等級秩序”，這從建築物的空間分佈便可以窺得一二。1897年里德在報告中描述了北戴河出現的獨幢樓房。



圖一：『〔光緒〕臨榆縣志』輿地圖

① [法]列斐伏爾(Henri Lefebvre): 『空間的生產』, 第285頁。

② 高凌霨等: 『〔民國〕臨榆縣志』(民國十九年石印本, 1930), 第1、35頁。

③ William Mcleish, *A China Sanatorium: Peitaiho*, p. 2.

④ 高凌霨等: 『〔民國〕臨榆縣志』, 第1頁。

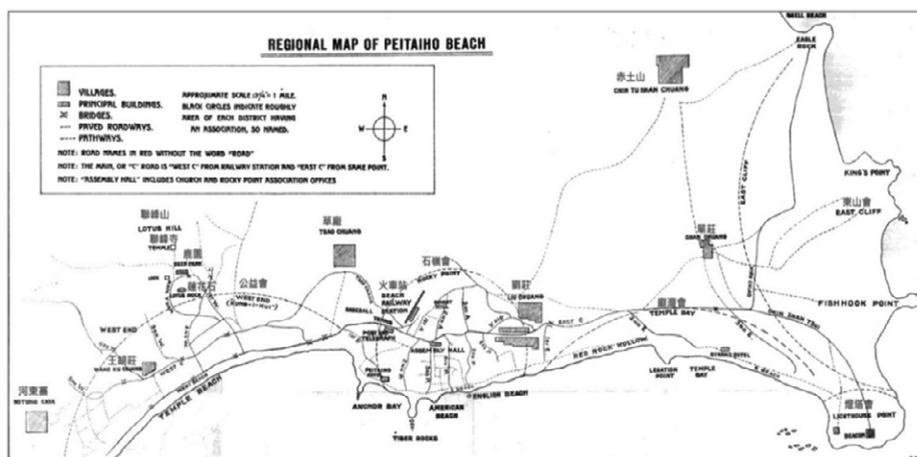
⑤ *Peitaiho Dictionary 1918* (Tientsin: Rocky Point Association, 1918), p. 24.

⑥ 管鳳和: 『北戴河海濱志略』(不詳, 1925), 第46-47頁。

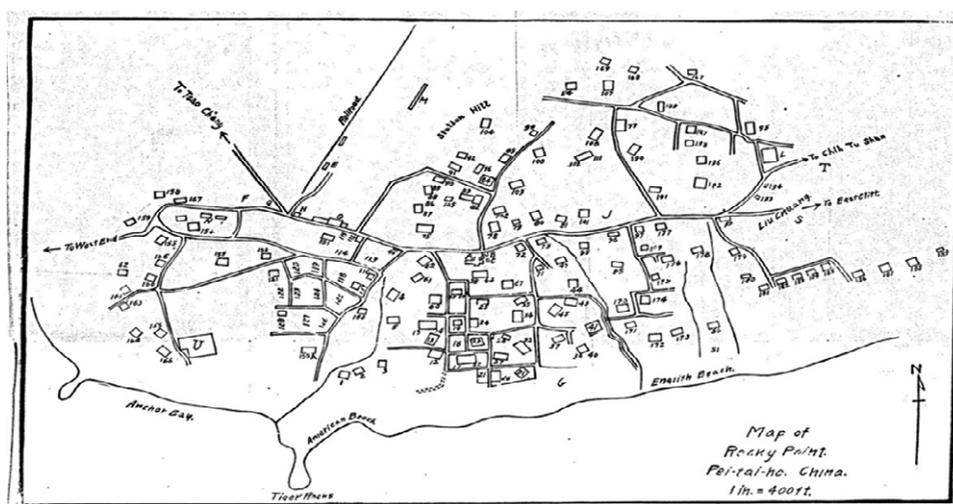
⑦ *Peitaiho Dictionary 1918*, p. 56.

“這些鄉間茅舍……都是平房，灰色的磚瓦，通常還會有一條寬闊的走廊，上面覆蓋著土坯和石灰製成的曲簧屋頂。外觀設計通常是結合了中式與西式的優點，古色古香且實際有用。在許多房子中，未完工的走廊上的橫椽與室內物品給人一種古樸的感覺，顯得十分迷人。”^①

這些獨棟洋房不僅因為西人喜歡海水浴而距離海灘十分接近，同時在外觀形制上也與周圍的村落格格不入。實際上，即便是以海為生的漁民，若非迫不得已也不會將房屋蓋在臨近海灘的地方。這不僅是因為近海而居過於潮濕，更是與傳統中國社會的階層秩序緊密相關。^②對於中國傳統社會的鄉民來說，靠近水邊的人通常身份地位低下，因為缺乏賴以生存的土地，只有被稱為“蟹戶”的水上人才會在上岸後選擇將房屋建造在距離海邊不遠的沿岸地區。而民國時期繪製的地圖清楚地展示出用於避暑度假的房屋及賓館相較於原本周圍的村落更靠近沙灘（圖二、圖三）。



圖二：北戴河海濱地圖（*Peitaiho Dictionary* 1924）



圖三：石嶺會建築分佈圖（日本外務省藏開平灤州煤礦附件5，1921-1922）^③

這些一棟棟結構獨特房屋的興建實際上表達了空間實踐中新的權力關係與等級秩序。作為中外雜居的避暑勝地，在北戴河，即便“外交界之使領與商賈、醫士、教職員等有時酒醉馳馬

① Sheridan P. Read, "A New Seaside Resort in China", p. 280.
 ② 管鳳和：『北戴河海濱志略』，第36頁。
 ③ 感謝北戴河文物保管所閔宗學老師對此幅地圖析出年份的貢獻。

毆人，採折山花”，警員也不敢出面干涉。^①此外，這些夏季在北戴河居住的使節、傳教士還專門成立了自治組織石嶺會（Rocky Point Association）用於管理、保障其在北戴河的財產與權利。^②新的權力關係使得原本以縣城、廟宇為中心的傳統中國社會的空間秩序讓位於以鐵路車站、濱海沙灘為中心的空間格局，顯現出新舊權力關係嬗變對於空間結構的影響。

作為一種新型的空間格局，道路的修建將這些散佈於北戴河海濱的空間要素銜接起來，從而構建出一個全新的空間結構。起初，修築道路是礙於行路之難，並非是整體規劃後的建設。“海濱山徑本甚業雜，平時輸運用驟車載重”，“路既高不下平，山雨爆發沖刷而成，坎旅其地者，有跬步維艱之感”。^③對此，馬萊緒也曾提及北戴河一旦下雨便泥濘崎嶇，甚是難行。^④1919年海濱公益會成立後，北戴河地區的空間佈局開始有意識地被規劃、建設；至1925年，北戴河已修建成西經路、東經路與西海灘路三條幹路以及十四條支路。^⑤一條條通向沙灘的道路，不僅將北戴河不同地區與建築景觀銜接起來，徹底改變了北戴河原本的空間面貌，更形塑了今日北戴河海濱地區的空間結構。

除了空間建築的改變外，旅行指南中關於北戴河的介紹也彰顯了此處作為避暑空間的建構與城市生活之間的緊密聯繫。一些設在天津的旅遊公司刊登出舒適誘人的旅行廣告，如在去往北戴河的列車上不僅提供紅酒、茶等飲品，還可直達海濱車站，減少轉乘的時間。^⑥如果想從北戴河回到天津也可以從指南上找到舒適的旅館住處。“帝國酒店，五分鐘可抵達天津火車站，臨近最優質的外國商舖、銀行與公司，私人定製的菜品，賓至如歸的服務”。^⑦這些看似與北戴河空間建構毫無關聯的文字實際上從側面展現出北戴河全新的空間實踐。當人們通過鐵路抵達北戴河車站時起，無論來此處的初衷為何，作為空間的“使用者們”其實上體驗的是與商業資本、城市文化既相互對立又緊密聯繫的休閒空間的氛圍感受。這種感受不僅體現在旅館等空間景觀內，更蘊藏在海浴等休閒活動中。更為重要的是，空間的生產者們按照商業資本意願所打造的避暑空間實際上彰顯的是傳統地方秩序向新的社會秩序妥協與轉換，而在此基礎上形成的全新空間格局更是充滿了不同群體對此處的矛盾理解與衝突。

三 空間內的多元話語：矛盾的理解與衝突

如果說鐵路的修築使北戴河作為一個特定的社會地理空間開始被建構，那麼休閒旅遊觀念的傳播則使北戴河在真正意義上成為中國社會生產方式轉變過程中的一個非工作、非勞動場所。實際上，這種趨勢並非為北戴河獨有，同一時期還出現了浙江莫幹山、江西牯牛嶺。值得注意的是，這些休閒空間在中國社會的出現，實際上也與全球工業化的背景相聯繫。在歐洲工業化的過程中，地中海週邊的一些地區被轉變為滿足人們休閒需要的空間。從經濟、社會意義上來說，這些地區看似好像超越了資本主義的約束，與“生態”、“自然物質”等相聯繫，然而卻是被極為精心地策劃出來：集中化、等級化、專業化的消費服務與旅遊操作者等群體的利益。^⑧而在北戴河的發展過程中，其空間表象也在不同勢力的介入下不斷地被改變，並展現出不同群體對於避暑休閒空間的矛盾理解與衝突。

早在19世紀後期，隨著鐵路交通的發展，“休遊”的觀念便已出現在西人資料中。1897年里

① 北戴河海濱公益會：『北戴河海濱公益會報告書』（秦皇島市檔案館，1930），檔案號：002-003-0724，第2頁。

② 石嶺本為以自然空間景觀命名，後成立石嶺會用以處理來此避暑英美教會人士房屋租抵轉賃等問題。Thomas Cook, *Cook's Handbook for Tourists to Peking, Tientsin, Shan-hai-kwan, Mukden, Dalny, Port Arthur, and Seoul* (London: Thomas Cook & Son, 1910), p. 73.

③ 管鳳和：『北戴河海濱志略』，第30頁。

④ William Mcleish, *A China Sanatorium: Peitaiho*, p. 2.

⑤ 北戴河海濱公益會：『北戴河海濱自治區公產統計表』（秦皇島市檔案館，1932），檔案號：002-003-0035。

⑥ *Peitaiho Dictionary 1918*, p. 46.

⑦ *Peitaiho Dictionary 1924* (Tientsin: La Librairie Française, 1924), p. 39.

⑧ [法]列斐伏爾(Henri Lefebvre): 『空間的生產』，第88-89頁。

德在報告中提到了北戴河作為避暑休閒勝地的社會性功用；之後馬萊緒更是十分詳細地描述了在北戴河所體驗的種種休閒活動，藉此我們可以管窺彼時西方群體對北戴河空間表象的認知。在這些休閒活動中，最主要的便是海浴。19世紀，西方的洗浴觀念發生了很大的變化，海水浴開始成為流行的寵兒。北戴河的海浴可以從每年5月開始一直持續到10月。相較於煙臺、威海衛、大連灣等地強烈的海風與堅硬的沙灘，因戴河入海口處於一個綿延2至3英里的海灣內，因此，風浪與水深都是十分溫和且安全的，尤其適合婦女與兒童在此嬉戲。^①

除了洗海浴，來北戴河避暑的西方人還會進行划船、野餐、垂釣、射擊與探險等休閒活動。由於海岸的限制，划船在北戴河不是十分流行，但野餐卻是來北戴河避暑的外國人最青睞的活動之一，通常與探險活動相伴而行。北戴河火車站建成後，西方人通常只會前往車站以南的沙灘，而對車站以北的地區充滿了好奇。借助驢子和騾，西方人開始到北戴河沿線以北的地區進行探險、野餐。^②一般意義上的垂釣在北戴河的可行性不大，因為當地人總是用網來捕魚，這妨礙了在岸邊進行垂釣的人，但射擊算是一項比較普遍的活動，從秦王島到北戴河，野鴨、野鵝都是射獵的好目標。^③上述這些活動，無論是海浴、射獵，抑或是垂釣、野餐，都是以往從未在北戴河出現的休閒活動，而正是因為北戴河發展為避暑休閒空間後，這些活動才得以被特定群體在此空間內實現，並為此處帶來了一種全新的行為價值規範。而一旦這些與娛樂、放鬆等觀念相聯繫的活動在社會上進行傳播，那麼北戴河就會被塑造為一個具有休閒象徵的空間，從而獲得一種特殊的品質，並與天津、北京等城市形成鮮明對比，在社會分工中獲得獨特角色。

列斐伏爾對休閒空間的研究是建立在“內在於佔支配地位的生產方式之中導致了差異化結果”前提之上，但在北戴河的空間建構中，這個最初由西方人所營造的休閒空間不僅暗含了生產方式轉變的預示，同時，伴隨著民族、國家意識的興起，又添加了幾分政治性與民族性的意味。^④早在20世紀初這種端倪便開始出現在中文報刊雜誌中。1906年『申報』刊登了一則新聞，用十分簡短的語言概括出彼時北戴河的地方治理狀態。

“京津西報主筆撰論謂凡在北戴河置有產業者，應共聯合定立管理律法、衛生章程，並當於冬間在天津開會商議，必須聯絡之方，且可及時稟請中國政府准在該處設立民政廳。譯字林報。”^⑤

新聞中透露，已經在北戴河購置產業之西人計劃於天津召開會議，商討設立民政廳並定立相關章程，以方便進行統一管理。而民政廳一旦設立很可能會使北戴河成為新的租界，這也使得作為避暑休閒空間的北戴河在中外輿論的關注下，平添了幾分政治性的意味。之後，隨著越來越多的官員、公使夏季到北戴河避暑、療養，其空間表象中的政治性意味也進一步加深。1906年海關總稅務司赫德在北戴河避暑已於8月30日返京。^⑥12月，德國政府計劃投資3900英鎊在北戴河為駐京德使建造住宅藉以避暑。^⑦1910年9月，清政府外務部欲與英國公使就禁煙條約一事進行交涉，彼時正在北戴河避暑的英國公使計劃於一周內回京後交涉。^⑧在不同官員、公使相繼到北戴河進行避暑、療養的影響下，北戴河崛起了一座座頗具名氣的地標性建築。如1907年開始興建的“德國府”，坐落於西經路57號；1909年海灘路95至98號又建造了“英國府”。^⑨1917年，天津員警廳更是“以北戴河歷屆夏季中國官商前往避暑者甚多”，於是特派保安員警“開往該處駐紮以資

① William Mcleish, *A China Sanatorium: Peitaiho*, pp. 4, 5.

② William Mcleish, *A China Sanatorium: Peitaiho*, p. 10.

③ William Mcleish, *A China Sanatorium: Peitaiho*, p. 11.

④ [法]列斐伏爾(Henri Lefebvre):『空間的生產』,第88頁。

⑤ 佚名:「西報紀西人擬在北戴河設立民政廳」,『申報』1906-08-29,第3版。

⑥ 佚名:「赫稅務司回京」,『申報』1906-09-09,第2版。

⑦ 佚名:「德國備款建造濟南領事署衙」,『申報』1906-12-11,第3版。

⑧ 『申報』1911-09-03,第5版。

⑨ 王鳳華:『北戴河海濱舊聞錄』,第63-65、72-73頁。

保護”。^①這些拔地而起的建築以及夏季駐紮的警員為北戴河空間的建構增加了更多政治性的意味，使其超越、豐富了列斐伏爾對於休閒空間的分析。這種政治性的空間意味隨著之後朱啟鈞、梁士詒、倪嗣沖、張學良等人到北戴河避暑並籌劃政界事宜而達到了頂峰。^②

除了報刊中政界要員到北戴河避暑所帶來空間表徵的影響外，在民族意識自覺性發展的風潮下，中國社會中應該越來越多知識份子開始關注西人在北戴河的行為活動及所彰顯的民族性問題。1910年夏，呂碧城受學校教習甘德璘 (Clara M. Candlin) 之邀，前往北戴河療養，並將這段經歷發表在『婦女時報』上，題為「北戴河遊記」。在遊記中，呂碧城不僅詳細記述了在北戴河避暑時的所見所聞，例如在街道上隨處可見“茶肆、加非、汽水、啤酒等羅列滿几”，偶爾有“西國軍士數人間憩其間”。^③同時還記錄下此次北戴河之行的所想所感，“吾國人當炎夏之際，襍汗喘於市井之間，國有勝境，不知聞而遊之，乃為他人捷足先登，反賓為主。彼今日之海市蜃樓，即吾昨日之斷井頽垣也。嗟夫，又豈一北戴河為然哉？”^④從呂碧城的描述可以看出，在1910年代到北戴河避暑的國人尚為數不多，相較而言，西人無論男女都可以在北戴河無所顧忌地洗浴嬉戲，為此呂碧城不由得發出了“反賓為主”的感歎。

如果說呂碧城只是用寥寥幾語發出西人反客為主的感慨，那麼，1911年在『大公報』上刊登的「白話北戴河消夏有感」則直接指出了北戴河避暑中所呈現的民族地位問題。文章指出，來北戴河避暑的英美法俄等國人約為1200至1300餘人，但是“中國同胞跟隨前去的倒有2000多名，大概的職業屬於管事、老媽兒、苦力佔二十分之十九”，“外國人統通是主人，中國人統通是奴才”；而“我國政府對於北戴河竟毫不顧計，一切制度腐敗極甚”，“臨近北戴河所有的村落，大半是無教之民，地面員警也是情同虛設”，“所以今日北戴河的外國人，直可算為自由行動了”。^⑤最後，作者直抒胸臆，“這一兩千人為人作奴隸還不甚要緊，國家的疆土可千萬不要任人宰割”，“要自策自勵的求強”。^⑥整篇文章一改以往消暑遊記的溫情脈脈，毫不留情地點明了在北戴河避暑空間中充斥的西人對國人的歧視與不公，並言辭犀利地表達出對這種民族地位差異的不滿。這種對於民族地位的感慨同彼時民族意識的覺醒有著密不可分的關係。在此種社會風氣的驅使下，北戴河海濱公益會的成立成為了一件頗為引人矚目的事情。之後，在公益會的組織與建設下，北戴河的空間表象也進一步發生了改變，並呈現出兩種截然不同的觀念認知。

回顧北戴河的空間塑造過程，公益會的成立是一個關鍵轉捩點，其不僅加深了外界對於北戴河的介入與改造，同時還為北戴河的空間建構添加了不同於西方休閒空間的民族含義，展現出彼時北戴河多種權力交織的複雜性。隨著西人避暑人數的增多，加之秦皇島開埠後，外人得以永租其地，北戴河相繼出現了石嶺會 (Rocky Point Association)、燈塔會 (Lighthouse Point)、東山會 (East Cliff) 等西人自治團體。在此影響下，1918年7月，“朱啟鈞氏號召避暑人士創辦地方自治，立公益會規定會章”；翌年，“經內務部批准”，“省公署指定德國交還兵營地供其事務所之建築”。^⑦值得指出的是，公益會的成立以及之後接管德國兵營所在地，一開始便帶有濃厚的政治與民族色彩。『晨報』1919年10月刊登一則文章，十分明瞭地道出了公益會成立的背景與緣由。

“東西各國對於山川名勝以及公共事業或由政府設備，或由地方整理，或由私人團體提倡修飾，均不惜鉅資，俾臻完備。誠以山川草木之菁英為國民高尚之精神所寄，而公共事業之興舉與否，尤為居民自治能力之表示也。……朱君發一宏願使北戴河海濱為

① 佚名：「警廳派警駐紮北戴河」，『益世報』1917-06-17，第6版。

② 『民國日報』1919-06-04/1919-08-12，第2版；『順天時報』1920-07-07，第2版。

③ 呂碧城：「北戴河遊記」，『婦女時報』6 (1911) : 33。

④ 呂碧城：「北戴河遊記」，『婦女時報』6 (1911) : 36。

⑤ 杜清廉：「白話北戴河消夏有感」，「白話北戴河消夏有感(續)」，『大公報』1911-09-16/17，第2版。

⑥ 杜清廉：「白話北戴河消夏有感」，「白話北戴河消夏有感(續)」，『大公報』1911-09-16/17，第2版。

⑦ 管鳳和：『北戴河海濱志略』，第20頁。

北方之模範自治村，而後已近該會又擇海濱名勝古跡之地擬以群力保存之，並此地規劃建設以供中外人士公共遊覽之所。”^①

在彼時自治之風的影響下，『晨報』主筆認為公益會的成立不僅有益於海濱名勝古跡之保存，同時還使得原本為不同西人團體劃分的海濱屬地明確其歸屬，以杜絕外人紛爭。而公益會事務所所設之處則更為直接地指明了其所轄涉的民族問題。原德國兵營所在地為庚子事件時德軍駐小辛莊所建兵房，位於戴河口東，背靠聯峰山，庚子事件結束後，德國與清廷簽訂借營房避暑之約，一直沿至民國成立。^②1914年第一次世界大戰爆發，1917年3月北洋政府宣佈與德斷交，並對在華德軍採取舉措。^③一戰結束後，由於巴黎和會協商無果，北洋政府無法收回德奧在華權益，並為他國覬覦，因此引起國內知識份子與愛國民眾的不滿。在此背景下，北戴河原德國兵營所在地亦成為爭奪之焦點。1919年11月『民國日報』發表簡訊稱，“美代使要求將北戴河德奧兵營安置美兵”。^④因此，公益會的成立不僅關係到北戴河海濱的自治建設，更在某種程度上成為民族主權的象徵。

公益會成立後便開始著手修築西山馬路，僅數月之後又將道路修築擴充至蓮花石地方。^⑤其後，更是修建了三十餘條道路，使人們“往來稱便”。^⑥此外，公益會還主導建設了醫院，制定詳細的衛生管理條例以重衛生；闢治了蓮花石公園，“並限制蓮峰山私人之買賣建築”，以“便公眾登臨”；在公益會的支持下，北戴河海濱不僅建成了第一二三公共浴場以供國人避暑洗海浴之用，更是修建了圖書館以“補助地方教育”。^⑦然而，公益會這種帶有自覺性民族意識與政治自主的空間建構卻與西方人選擇北戴河海濱作為避暑休閒空間的初衷相衝突，反映出不同權力話語主體在北戴河空間建設過程中所出現的矛盾理解，使北戴河的空間研究超越了列斐伏爾在西方工業社會發展過程中對休閒空間建構的理解，成為多種權力碰撞的場所。

列斐伏爾認為雖然在同一生產方式基礎上被構建起來的空間表面上看起來是同質、一致的，但是實際上內部存在著一定的差異性。原本人們的假日，從前只是偶爾為之，現在卻是人們生活中必不可少的時刻；而當這個時刻來臨時，人們就會要求有這樣一個符合期待的特質性空間，以享受在腦海中建構出的休閒意識。在這個空間內，無論是陽光、沙灘，抑或是與之相對應的休閒、自由，都是被模擬、建構出來的，真正令人滿意是“它們的質樸狀態下被重新發現的、它們自身的物質性和天然性”。^⑧自19世紀末北戴河被“發現”後，其空間體系一直在被建構的過程中。在這個過程中，對於西方人來說，其在建造更多現代性設施的同時，還想保留北戴河原本的鄉野風味，以滿足他們在城市工作之餘對休閒的需求。早在馬萊緒的描述中便提及，與其將北戴河改造成像天津那樣的城市，來此避暑休閒的西方人更希望盡可能保留其原本的鄉野風光。

“從一個公正的角度來說，北戴河擁有如此自然與美麗的優勢，以至於放到任何一個歐洲國家都毫不遜色，並且會贏得人們的喜愛。……我們十分希望儘量保持北戴河的原生性，以避免其變得像天津一樣乏味；同時，也希望這個地方可以變得更有意思一些。”^⑨

馬萊緒筆下的北戴河是一個可以與英國威爾士、德文郡相媲美的地方，身處於其中，無論是海浴或者射擊都可以讓他回憶起在歐洲的時光。相對於正在工業化的天津來說，北戴河無疑是具有魅

① 佚名：「北戴河之經營」，『晨報』1919-10-14，第3版。

② 管鳳和：『北戴河海濱志略』，第12-13頁。

③ 「本埠新聞」，『大公報』1917-07-31，第2版。

④ 『民國日報』1919-11-12，第2版。

⑤ 佚名：「北戴河之經營」，『晨報』1919-10-14，第3版。

⑥ 管鳳和：『北戴河海濱志略』，第20頁。

⑦ 北戴河海濱風景自治區公署：『北戴河海濱公報第5期』（秦皇島市檔案館，1935），檔案號：D693/9:1，第3-4頁。

⑧ [法]列斐伏爾(Henri Lefebvre)：『空間的生產』，第518-519頁。

⑨ William Mcleish, *A China Sanatorium: Peitaiho*, p. 7.

力的，儘管此處的吃穿住行可能不如天津便利，但來此避暑的西方人依舊希望可以保留其原本的鄉野風味。這種觀念在來此處避暑休閒的西方傳教士及家人的回憶錄中隨處可見。

在作家多莉 (Dolly Beil) 看來，其在中國的歲月中印象最深的便是夏季到北戴河避暑。儘管多莉曾隨家人到過大連、芝罘，但很顯然這些地方都不可與北戴河相比。北戴河擁有金色的沙灘以及美麗的海濱風景，更為重要的是，北戴河夏季氣候涼爽、宜人；此處雖然沒有電，以至於不得不點油燈進行照明與生活，但是這種不便似乎並沒有為他們帶來困擾，反而增添了一絲迷人的鄉野之味。^①此外，多莉十分喜愛在北戴河漫步，縱然北戴河的道路多半是崎嶇、狹窄的，但是她依舊享受在這崎嶇且滿是沙子的鄉間小路中漫步。^②從多莉的描述可以看出，儘管到了1930年代北戴河的空間建構已經發生了很大的改變，出現了越來越多工業文明所打造的空間建築，如霞飛館等，但是多莉和家人顯然更加青睞於北戴河所具有的鄉野風情與自然風光。

與西方人不同的是，國人更希望將北戴河建設為一個極具現代性的避暑休閒空間，這使得北戴河在之後的空間建構中呈現出不同文化權力交織的矛盾。上述提及北戴河海濱公益會成立後，不僅修築了幾十條道路，开辟了公園、浴場以供國人登覽、遊玩。在北寧鐵路局的支持下，北戴河還建成了赤土山機場，開通了北平到北戴河海濱的航線，並建設了銀行、電影院、照相館、網球場等。^③之後，河北省民政廳更是將赤土山、單莊、劉莊、草廠、王胡莊、河東寨、丁莊、陸莊等村劃為特別區，正式成立自治機關，“調查人口、測量土地”，負責海濱地方治理與建設規劃的事宜。^④除了對北戴河空間進行重新的規劃、建設外，在國內精英的主導下，還制定出一系列的措施與條例來規範在此處避暑的遊客以及生活於此的人們。如制定衛生管理條例；禁止擅自砍伐用於景觀點綴的樹木，違者照價賠償等。^⑤從以上種種經營措施可以看出，與來此避暑的西方人不同，國內的權力主體更希望能將北戴河建設成一個現代性地方自治的典範，不僅以便公眾遊覽，更可彰顯主權。國人的這種理解貫穿在1920至30年代北戴河的空間表象中，反映出其中所交織的民族意識覺醒與現代地方自治的一面。

四 謀生：“失語”的普通人

學界以往對北戴河的研究多聚焦於精英群體之上，而往往忽略了生活在此處的普通人。而對於這些普通人來說，北戴河避暑空間的“發現”與建構在很大程度上改變了他們的生計方式，甚至生活秩序，而這種改變一直影響到當今的北戴河。今天，在北戴河生活的人們依舊遵循著冬、夏兩季的生產、生活秩序，即夏季發展旅遊業，冬季進行休息儲備。從這種改變可以看出，在北戴河作為避暑休閒空間的建構過程中，對空間轉變體驗感受最深的群體並非是來此短暫進行避暑的精英群體，而是原本便生活在北戴河的普通人。因此，在北戴河海濱的空間建構過程中，普通人的謀生手段、生活狀況的轉變（即空間體驗）才是我們需要“走近”去“發現”的對象。

明清時期的地方志儘管對此地區的描述寥寥無幾，但是我們依舊可以勾勒出人們的社會組織及生計方式。上述提及，1737年因無征戍役之事改衛為縣。縣城下轄七社，又按照距離遠近分有若干鄉。（距臨榆縣城）“六十五里者凡十五”，其中，臨近北戴河地區的村莊是劉家莊、草廠莊、羊各莊、戴河莊。^⑥光緒初年重修的『臨榆縣志』中載，北戴河周圍的村落草廠、劉莊、單莊均劃歸為蔡各莊管轄，河東寨劃歸為馬房地方經營，而彼時戴家河與楊各莊、牛蹄窠、拔道

① Dolly Beil, *Growing up Jewish in China* (BPS Books, 2012), pp. 202, 206.

② Dolly Beil, *Growing up Jewish in China* (BPS Books, 2012), pp. 215.

③ 林伯鑄：『北戴河海濱風景區志略』，第5-6、24頁。

④ 北戴河海濱公益會：『北戴河海濱公益會報告書』（秦皇島市檔案館，1930），檔案號：002-003-0724，第3頁。

⑤ 北戴河海濱公益會：『北戴河海濱公益會報告書』（秦皇島市檔案館，1930），檔案號：002-003-0724，第2頁。

⑥ 〔清〕鐘和梅等：『〔乾隆〕臨榆縣志』，卷二（清乾隆二十一年刻本，1756），第15頁。

窪等十一村則劃歸為戴家河地方經營。^①到了民國時期，縣志中記載臨榆縣共分為八區，縣城為中區，鄉有七區，“各堡各村皆有所統攝”，其中，蔡各莊堡與北戴河堡均屬於第二區；北戴河堡下轄九村，包括北戴河莊、拔道窪、南楊各莊、周家營、長不老口、高家嶺、小營、北楊各莊、鄭家店；但實際上，北戴河海濱周圍的村落並非與北戴河堡乃至北戴河莊範圍相契合，而多劃歸為蔡各莊堡管轄。^②到了1930年代，北戴河海濱風景區內共有8個村落，分別為赤土山、單莊、劉莊、草廠莊、王胡莊、河東寨、陸莊、丁莊，居民1000餘戶，5300餘人，“人民以務農為正業，以捕魚為副業，勤苦耐勞，風俗淳樸”。^③儘管方志記載了北戴河地區的劃分變遷，但是我們卻無法窺探到村民實實在在的生活，因此，只能通過相關資料來尋覓彼時普通人的謀生方式，以此來分析北戴河的空間建構為普通人生活所帶來的改變。^④

在被“發現”之前，戴河入海口地區多為灘蕩灶地，為歸化鹽場所轄。“歸化場在撫寧縣鹽務鎮，為薊永分司所屬，距運司七百餘里，場屬之至遠者。場員公署在西鹽務，東抵山海關，界北連接長城，西從聯峰山近牛頭嶺，南至秦王島，灘蕩灶地由洋河戴河濱海環列，東北增並惠民場，界近熱河。山川雄秀，民物殷蕃，戶籍在撫寧昌黎兩縣，延廣四百餘里”。^⑤從『鹽法志』的記錄不難看出，在被“發現”之前，制鹽是北戴河海濱村民謀生的主要方式之一。但是，到了民國之後，因長蘆積鹽之弊，加之，“鹽灘散漫，不易管理”，永平府僅留一鹽場，“專供臨榆、撫寧、遷安、盧龍、昌黎、樂亭、灤縣七縣民食，以及魚鹽之用”，“所有場署及稽核關均設立於北戴河之洋河口”。^⑥即使在被“發現”之後，由於涉及鹽政，北戴河附近的鹽場仍然在運作，只是規模有所縮小。

儘管製鹽在村民的生活中佔有一定比重，但是捕魚和農耕亦是人們的謀生方式。雖然縣志沒有直接記載附近村民與漁業之間的關係，但從劉莊、草廠、河東寨等村落的位置可以看出，這些瀕海村莊中的村民與捕魚有著密切的聯繫。之後，民國時期的相關資料更是直接指出了附近村落以出海捕魚為業。“自戴河至鴿子窩沿海諸村居民悉以捕魚為專業，船舶供漁用者約百二十餘艘。前清之制，漁戶有龍票；入民國，則漁業局給旗照”。^⑦此外，馬萊緒在19世紀末也曾提及本地村民與漁業之間的關係。“在北戴河海邊停泊的漁船看起來十分笨拙，與蘇格蘭鮭魚漁船很相似。雖然這些漁船看起來簡陋並且容易傾覆，然而實際上它們卻意外地安全。這些村民並非是徹徹底底的漁民，他們通常只會做一些與捕魚相關的工作，並非全部以此為生，僅僅是靠捕魚來補貼些家用”。^⑧“這些漁船一般是在近海作業，用漁網在沿海進行捕撈，一直到6月中旬，在北戴河海濱的近海區，每天都可以看到這樣捕撈的場景”。此外，馬萊緒還記錄下，由於村民的漁船又小又窄無法前往深海進行捕撈，因此打撈上來的海鮮又貴又不好吃。同時，又因漁獲不多，村民還會撈海蜇販售給遊客，作為鄉野佳餚之一。^⑨

除製鹽、捕魚外，北戴河週圍村落的村民還會從事農耕，但是當地大部份村民的農業種植尚粗放式經營。“其種植物限於旱作之高粱豆玉黍稷之數種，間有種棉與芝麻落花生馬鈴薯者，以土含沙礫適於滋生，但非有充足之肥料不能豐收。園藝極少”。^⑩總的來說，北戴河作為避暑休閒空間在被開發之前，儘管有鹽業、漁業與農耕的供給，但對於附近村民來說也僅僅是能餬口而

① [清]趙允祐等：『〔光緒〕臨榆縣志』，卷七，第21-22頁。

② 高凌濤等：『〔民國〕臨榆縣志』，卷六，第13、16頁。

③ 林伯鑄：『北戴河海濱風景區志略』，第9頁。

④ 北戴河原本地方組織海濱十三牌，包括劉莊、赤土山、大小薄荷寨、崔各莊、費莊、喬各莊、草廠、王胡莊、小辛莊，最初西人來此購買土地均是與十三牌進行交易。管鳳和：『北戴河海濱志略』，第69頁。

⑤ [清]黃掌綸等：『長蘆鹽法志』，卷20（清嘉慶十年刻本，1805），第34-36頁。

⑥ 管鳳和：『北戴河海濱志略』，第54頁。

⑦ 管鳳和：『北戴河海濱志略』，第57頁。

⑧ William Mcleish, *A China Sanatorium: Peitaiho*, p. 6.

⑨ William Mcleish, *A China Sanatorium: Peitaiho*, p. 5, 7.

⑩ 管鳳和：『北戴河海濱志略』，第54-55頁。

已，並沒有多餘的產出用於交易，自然也沒辦法為旅客提供所需的日常供給。因此，在西方人最初到北戴河避暑的兩年裏，日常飲食的供應只能依靠罐頭或者從天津運來的補給。^①

之後，隨著北戴河的發展，附近村民的日常生活也發生了改變。這種改變首先體現在生計方式上。在北戴河成為避暑勝地後，儘管村民們依舊會通過製鹽、捕魚與農耕進行謀生，但這些傳統生計方式在他們生活中所佔的比重卻發生了改變。除鹽產量變化外，原本漁獲量較小僅能用於自己食用的北戴河漁業在避暑休閒空間被開辟後，也不得不適應新的市場環境，於是，在北戴河的餐桌上一整年都可以有不錯的魚食用。^②至於農事，在被開辟為避暑空間後，1920年代美以美會傳教士辛柏森在玉溪路創辦了華北衛理工會北戴河東山園藝場並改良果樹品種。^③除了栽培果樹外，北戴河還出現了蔬菜園。“東聯峰山麓有賈澤民氏之蔬菜園，其種植物之大宗者曰草莓，果實成熟恰好避暑時期”。但由於“近年區域以內之田畝大半售供中外人士葡築之用”，於是，越來越多的村民“益復無肯盡力畎畝以言農藝”。^④

此外，豢養家畜的情況也出現了變化。1920年代，“通州潞河中學夏期以德奧輸入之乳用山羊，運輸海濱售乳西人避暑，亦或契其自育之山羊供取乳之用”。^⑤同時，傳教士還將原產於瑞士的山羊引進北戴河，與其他山羊進行雜交配種，培育出乳產量驚人的冀東山羊。^⑥公益會在聯峰山建蜂場取蜂蜜，築鹿園取鹿茸供遊人食用等。^⑦戴河口岸區域空間的改變實際上為生活在附近的村民帶來的是空間體驗的轉變，即在新興避暑空間中生活方式的轉變。這些村民從一開始經歷了消極被動的捲入，到後來發展成為一定程度的參與，然而這種轉變並非總能帶來積極的結果。

上述提及，由於北戴河車站與海邊沙灘存在一定的距離，加之道路未平，於是旅客“遊覽往來乘蹇驢或肩輿。輿以籐椅為之”，因此本地村民開始充當轎夫、驢腳、苦力換取收入。^⑧進入20世紀，隨著北戴河作為避暑勝地的發展，越來越多的村民開始在夏季從事與休閒旅遊相關的工作，販賣一些遊客所需之物。“逮夏，百貨雲集，肩挑負販踵接於道，售山東綢與花邊供西人領緣衣飾及案蒙之用者百餘人。售瓷器古玩者六十餘人。營業收入人各一二千元”；此外尚有“賣雞鴨魚肉蔬果食物者百餘人”。^⑨而在多莉的回憶中，夏季的北戴河隨處可以看到售賣不同物品的小販。這些小販大部份生活在附近的村落，肩上背著亞麻布袋子，用藍色棉布包裹著販賣的商品，來到海邊沙灘後，便把棉布攤在地上叫賣。有的販賣一些烤花生，有的賣一些蘋果，還有的小販會賣一些手工藝品。這些商品通常品質很好，外觀也很美麗，因此會引起婦女們的興趣，有的西人婦女甚至還會讓小販只賣給她一個人，以避免競爭。有一次，多莉和她的母親就曾看到兩個婦女為了購買僅剩的一張桌布而發生爭吵，最後以一名婦女獲得這塊桌布而另一名婦女賭氣離開的結局告終。在多莉看來，北戴河海濱街邊充斥的小商販、喧鬧聲以及一些無傷大雅的爭吵為其在北戴河的日子增添了很多樂趣。^⑩

然而，從北戴河收入與消費情況的對比中就可以感受到村民們的謀生過程並非如多莉描述的那般浪漫，而是充滿了艱辛與不公，並且很大程度上受到季節性影響。大部份村民由於缺乏資金與相應的旅遊觀念只能從事體力勞動，稍微好一點的可以經營旅店、商舖，但比重很少。在1935

① William Mcleish, *A China Sanatorium: Peitaiho*, p. 9.

② William Mcleish, *A China Sanatorium: Peitaiho*, p. 7-8.

③ 王鳳華：『北戴河海濱舊聞錄』，第55頁。

④ 管鳳和：『北戴河海濱志略』，第55頁。

⑤ 管鳳和：『北戴河海濱志略』，第55頁。

⑥ 王鳳華：『北戴河海濱舊聞錄』，第124頁。

⑦ 管鳳和：『北戴河海濱志略』，第56頁。

⑧ Carl Crow, *The Travelers' Handbook for China*, p. 308.

⑨ 管鳳和：『北戴河海濱志略』，第53頁。

⑩ Dolly Beil, *Growing up Jewish in China*, p. 211.

年的公益會報告書中，實際收入最多的是車捐，達4443.6元；此外是驢馬腳捐，為2221.8元。其中，人力車數量為1972輛，每輛月捐1元6角；驢腳1158頭，每頭月捐1元2角。^①結合車夫、腳夫的性質，可以推測幾乎附近一半的村民都會在夏季從事人力車夫或驢腳的工作。同時，對比月捐數同總捐數可以看出，夏季收入占了全年的絕大部份。

同年，北寧鐵路局出版的旅遊指南則從另一方面為我們展示出村民們的收入與生活狀況。從海濱火車站出發，人力車的收費價格在2至5角之間，驢腳價格則是1至3角不等；而北寧鐵路海濱賓館的西式早餐價格是7角5分，午餐是1元2角5分，這些價格是人力車夫或者驢腳一次服務的數倍不止，而彼時北平的普通人家每月生活支出也不過30元。^②從勞動者收入與海濱賓館消費的對比中可以看出，到北戴河海濱避暑消夏的群體非西人僑居者與華人之富貴者而不能，不僅乘坐火車是一筆昂貴的支出，住宿餐食同樣也是一項巨額開支。而對生活在附近的村民來說，他們只能靠為這些來北戴河避暑的遊客提供體力勞動謀生。^③

除了體力勞動外，村民們最為直接、便捷獲得利益的方式就是租售土地。在最初被“發現”的幾年，根據『柏爾德密協定』，來此避暑的外國人只能通過教會名義或者華人買辦來購買土地；1898年劃為自主通商口岸後，外國人得以永租其地，在此影響下，村民們開始也將土地、房屋直接租售給外國人，然而這種租售形式並不總是能獲得收益。曾任海濱公益會監事的卞白眉在1920年代記錄下其在北戴河避暑時租賃房屋的苗姓夫婦的生活狀況。苗姓夫婦居住在距離石嶺會不遠的草廠莊。家中共有7人，大兒子身形強壯，在夏季時挽人力車以招攬遊客，而小兒子年幼力弱，只能為人策驢。兩個兒子都已娶妻生子，卻一直苦於田地收穫無多。夫婦兩人聽聞在海濱沙灘附近經營房屋租賃可以獲得收益，因此便向當地商賈借錢購得此屋舍。但沒想到非但夏季租客不多，冬季更無遊客，只能依靠薄利還債，而催債商賈卻日日緊逼。^④從此段描述可以看出，相對於到北戴河避暑的精英群體來說，附近的村民從一開始便是被捲入的群體，一旦他們無法適應這種生計方式的轉變，那麼很可能如苗翁夫婦一般負債纍纍。這種在表徵性空間內的差異性使得空間的日常使用者如過去一般成為了“失語”群體，甚至隸屬於新的依附關係中。

此外，全新的空間建構還改變了村民們對時間結構秩序的認知，而這種認知的轉變一直影響到到今天北戴河居民的日常生活。原本在北戴河附近村落生活的村民以製鹽、捕魚與農耕為生，即便只能勉強餬口，但以四時為序。然而，當北戴河成為避暑勝地之後，村民們的時間結構觀念也相應發生了改變，一種全新的時間體系得以產生。在日常與不日常，工作與休閒分離的狀態下，以夏季旅遊為中心的空間秩序被打造出來，隨之而來的是適應此種空間秩序的各種行業，以及受此影響的季節性營業時間觀念。臨近海濱的草廠與劉莊“皆有市肆”，“近年市房逐漸拓展，每屆暑期市廛櫛比，商店林立，但一屆秋季則相繼歇業耳，故本區商店有常年與臨時之分”。^⑤這種隨著旅遊業發展而來的時間秩序的變化實際上反映的是生產方式的改變，在此背景下，不僅普通民眾更加依賴於精英群體所建構出的空間秩序，同時與普通人生計方式緊密相連的時間結構觀念也隨之發生轉變，儘管這種轉變只能透過精英群體的視角展現出來。

五 結論：誰的北戴河？

19世紀末，隨著鐵路的修築，有著柔軟沙灘與涼爽氣候的北戴河海濱被“發現”，其後，越來越多生活在京津地區的西方人來此處避暑卜居。起初來北戴河避暑卜居有諸多不便。遊往者下車後“改乘驢轎以往”，“經十五里之濕地及山麓以抵海濱”，而“暴雨之後，河潦橫溢，車站

① 北戴河海濱風景自治區公署：『北戴河海濱公報第5期』（秦皇島市檔案館，1935），檔案號：D693/9:1，第10-11頁。

② 北寧鐵路中國旅行社：『北戴河海濱導遊』（天津：北寧鐵路中國旅行社，1935），第5-6、10頁。

③ 徐珂：『北戴河指南』，第7頁；陳明遠：『文化人的經濟生活』（上海：文匯出版社，2005），第159頁。

④ 王鳳華：『北戴河海濱舊聞錄』，第96頁。

⑤ 林伯鑄：『北戴河海濱風景區志略』，第9頁。

左右，輒成巨浸”，“遊者至是，大有行路難之歎矣”。^①而外國人若要在此建築屋舍，也必須通過教會名義或者華人買辦來購買土地。但不可否認的是，自此時開始，原本在縣志中名不見經傳的戴河口岸地區作為避暑空間開始發展起來。1898年，清廷准許秦王島至北戴河沿岸開設自主通商口岸。此後，外國人得以“名正言順”地租賃、購買土地修築房屋。翌年，西方人建造用以避暑的屋舍便已有百餘座。隨著外國人在夏季的到來，北戴河出現了越來越多不一樣的空間建築景觀，包括霞飛館、網球場等。表面上看，這些建築景觀展現了北戴河作為避暑空間被建構的過程，實際上卻代表了生產方式轉變所帶來的空間實踐與表象的改變。在這個過程中，具有空間差異性的北戴河被塑造為滿足社會精英群體所需的休閒空間。

1910年代，在地方自治之風影響下，國內精英在北戴河雖有住民資格又盡納稅義務，但卻苦於地方組織過於簡單，無法行自治之事。同時，受太平洋會議影響，如果僅開放口岸卻不改良市政則無法於列強處收回法權。加之北戴河地在窮鄉僻壤，“縣官徵其租稅，理其訴訟，他非所問”，“迨設員警”，“平時對待外人奉令為謹”，於是，1919年以朱啟鈞為代表的中國精英成立公益會“以團體之力斤斤爭主權”。^②從公益會成立的初衷可以看出中國社會精英階層強烈的危機感，這種危機感不僅在於地方自治權的爭奪，更在於民族意識的覺醒。在此背景下，北戴河海濱公益會以地方自治的形式修築了更多平坦的道路，並开辟了新的浴場和公園以供國人使用。到了1930年代，河北省民政廳更是成立北戴河海濱風景自治區，明確地劃分出北戴河海濱的空間邊界。這些舉動無疑為北戴河的空間表象平添了幾分政治性與民族覺醒的意味。

伴隨著不同權力主體在北戴河海濱空間內的交織，對於北戴河的空間理解也出現了矛盾與衝突。來到北戴河避暑休閒的西方人更希望保持其作為鄉野地方的“原汁原味”，因此，即使沒有電燈、便利的交通，對他們來說依舊是可以接受的。在這個被打造的休閒空間中，他們希望得以暫時擺脫城市的喧囂與日常工作的束縛，釋放無法紓解的鄉愁。這種對於空間的體驗需求使其一方面享受北戴河現代性的建築景觀與設施服務，另一方面又不希望此處變得如京、津一般無趣。與西方人不同，中國社會精英更希望將北戴河打造成一個自主管理的現代性避暑空間。於是，無論是北戴河海濱公益會還是北寧鐵路局都投入了大量的金錢與人力、物力來發展北戴河，以期將此處打造成地方自治的典範。這種對於空間屬性的矛盾理解與分歧實際上反映的是不同文化權力主體在帶有差異性的空間語境下對於生產方式轉變的不同體驗與反應。

在北戴河的空間研究中，最容易被忽視的普通人被動地成為了空間建構的體驗者與失語者。原本生活在戴河入海口附近的村民以製鹽、捕魚與農耕為生。由於地處瀕海地區，土地貧瘠，使其四季所獲不過可以勉強餬口。在北戴河被“發現”後，不僅改變了村民原本的謀生方式，同時也轉變了他們原本的時間秩序。於是，在遊客眾多的夏季，北戴河附近的村民有的成為驢腳，有的成為轎夫，好一些的可能四處販賣些商品，或者經營旅館等以獲取收益。然而到了旅客稀少的秋冬季節，旅館、飯店相繼關閉，原本靠此謀求收益的村民們也不得不停下休息。作為空間建構過程中的被動接受者，村民們實際上處於空間表徵性的邊緣，體現了空間塑造過程的差異性，這種差異性也導致普通人在傳統與現代不同生產方式的衝擊下於夾縫中掙扎求生。

[責任編輯：廖媛苑]

① 徐珂：『北戴河指南』，第6頁。

② 管鳳和：『北戴河海濱志略』，第22-23頁。