上海市哲学社会科学"九五"规划重点课题研究成果

K295.1
X68a3

SHANGHAI TONGSHI WANQING JINGJI

上海通史

熊月之/主编

第4卷

晚清经济

陈正书 著

A0909475

上海人民出版社
Shanghai Renmin Chubanshe

China需要全本请访问 www.ertongbook.com

第一章　近代航运体系初步形成

上海城市与外部世界的交通，在1897年淞沪铁路重新通车以前，完全依托于江、海及内河航运[1]。上海开埠后的短短二十年间，上海航运业的结构发生了深刻的变革。其前十年的变化，主要集中在东南沿海航线和中西远洋航线上，后十年的变化则集中于北洋和长江航线上。这种变革，具体表现为以上海为枢纽港的航线逐一拓展，航程及航载能力急剧增长，国际化的航运市场初步形成。到1864年前后，以上海为枢纽的近代航运体系已经在中国东海岸初具雏型。

一　开埠前夕上海水系环境及航运业结构

城市航运体系及其变化，与它所处地域的水网体系有关，亦与城市的社会经济、政治以及社会意识有关。

上海县城所处的水网地带，在黄浦、吴淞两江环抱之中。黄浦、吴淞两江，上承苏、浙，常、镇、杭、嘉、湖诸山之水[2]，汇聚于上海县高昌乡二十五保，合流后绕陆家嘴北去，过引翔港，然后由高昌乡二十七保离开上海县境，流入宝山县，由宝山县出吴淞口，北注浩淼长江，

泻入东海[3]。上海城厢内外与黄浦、吴淞两江指臂相连的主要干流，南有蒲汇塘、肇家浜、薛家浜，北有李从泾、新泾等等。它们于1835—1836年间(道光十五—十六年)，在江苏巡抚林则徐主持下，疏浚完工[4]，与无数自然形成的或人工开挖的塘、浜、沟、泾相贯通。河道枝杈蔓生，盘绕错杂，密密匝匝地分布于上海县城厢内外，将上海县城与苏松太、杭嘉湖，以及通崇海地区的各府、州、县、厅，和数以万计的镇、市、乡、村联为一体。上海从设县建城以来，就处于长江三角洲这一“世界上人工水道的最大集合的地区”。[5]

但当时的上海，既不临江(长江)，又不滨海。它坐落在长江入海口南岸，却有太仓州所属的宝山县嵌于长江口与上海县境之间；虽然地近东海，却有松江府所属之川沙厅、南汇县阻于东海之滨。这样的地理位置，使上海既不受海滨铁板沙的阻隔之累，又使当时吨位还小的沙船也得以避开黄浦与长江交口处(吴淞口三岬水)的风急、浪高、涌险之患。以黄浦江、吴淞江为主干的整个水系之贯通，使上海县南部的诸多河道，能以较为安全的航路，内联苏、杭而入运河，贯长江，通大海。绕城而过的黄浦江，既深又阔，提供了优越的深水内港和充裕的泊位，是在长江三角洲整个水网之中的一个优良的内港。然而，开埠之前，上海在长江口的苏松太区域经济中的地位，基本还等同于周围的县城，略低于上海县行政上所从属的府城华亭县。她的地理优势、优越的水网条件还远没有能表现出来。

开埠前夕，上海县航运业的重心，是北洋航线上的沙船业。据估算，其年航载能力约为120万吨，是北洋航线上的主角。另外，上海县在东南沿海航线上的帆船航运，也有悠久的历史，其航运总量每年在40万吨上下[6]。然而，航行于南中国海，进出于上海的帆船，大多来自东南沿海其他城市。据史料记载，属于上海的帆船，航载能力仅为3—4万吨/年[7]。当时上海的国际航运规模也不算大，航线仅限于日本及南洋诸国。那时中日航运以宁波为正口，南洋航运则以厦

门为正口，上海参与国际航运的规模远不及东南沿海其他城市。在长江三角洲区域性内河航运网络中，以及长江与南北大运河航线上，苏州才是枢纽城市。上海跟长江以及南北运河航路之贯通，主要依托南部河道，先连通苏州，而后才在苏州经运河而达长江。当时整个长江三角洲航运的物流之进出，也主要以苏州为目的港，上海县城仅是一个相对重要的转运港。

总之，对开埠前夕上海县航运业的发展水平以及地位，既不宜估价过低，以至看不清上海县航运业走向近代化的内在基础，却也不宜估价过高，从而忽略了当时苏州的枢纽地位。认为上海历来是长江三角洲航运网络之枢纽，纯粹是一种误解。

二　东南沿海航运业率先开始近代化进程

从 1832 年，由英国东印度公司派遣的第一艘西洋帆船“阿美士德勋爵号”探访上海港，到 1862 年，旗昌洋行（Samuel Russell & Co.）上海大班金能亨（E. Cunningham）率先在上海开办专业化的航运企业——旗昌轮船公司（Shanghai Steam Navigation Co.），30 年间，上海城市所处的自然水网环境并没有发生重大的变化，然而，上海县所处的社会经济环境，却发生了翻天覆地的变化。随着开埠，上海被拖进了这样一个国际环境之中：西方资产阶级在欧洲早已建立了近代化的大工业，并推动着国际航海和陆路交通业的迅速发展，则为西方“资产阶级奔走于全球各地”，创造了前所未有的条件[8]。上海开埠以后，大批从事中西贸易的外国船舶，驶入传统的江海航线，逐步摸清了上海及各开放口岸的水网情况，并依据国际资本主义经济发展的需要，加以开发利用。于是，在各条航线上，上海传统的航运业为争取生存、发展，从初期的消极抵制，转而急起竞争，开始走向近代

化。正是在这一趋势的推动下,上海城市的航运结构,率先在东南沿海航线,而后远洋航线、北洋航线、长江以及内河航线,依次发生了深刻变化。

开埠前夕上海在东南沿海航运领域中的地位

东南沿海众多城市的帆船航运都有悠久的历史。宁波的海上航运,至迟始于秦汉时代。宋元以后,宁波海舶所到之处,沿海有岭南以北的各口岸,东南亚有爪哇、麻逸(菲律宾)、勃泥(北加里曼丹)、三佛齐(苏门答腊东南部)以及西南亚的波斯(伊朗)等国。清初海禁,宁波商舶一度衰落,弛禁以后又迅速恢复。开埠前夕,宁波商舶行驶于南洋航线者,每年不下 500 艘次[9]。福州于明初泉州海上航运衰落后,一度取代泉州而成为国际贸易港,南洋各国来福建的海舶多改泊福州。清政府重开海禁以后,福州的沿海航运业重新有所发展[10]。厦门于 1727 年(雍正五年)开放南洋海禁以后,一度被指定为对南洋贸易的正口。商人以海上贸易为利薮,北至宁波、上海,"南至粤东,对渡台湾,一岁往来数次;外至吕宋、苏禄、实力、葛喇巴,冬去夏回,一年一次"[11]。开埠前夕,厦门常有洋船商船千余号[12],不仅从事鸦片贸易[13],而且贩卖华工,成为英国商人"最先垂涎的口岸之一"[14]。至于沿海的泉州、漳州、潮州等地,船舶介入鸦片走私,"奸商与夷人合夥,更复何所顾忌"[15]。

广州是允许对西洋贸易的唯一口岸,丝茶两项始终相当集中地从广州出口。此外,广州也是上海、宁波等地转运东北的豆石杂粮的主要目的港之一。但更重要的是,广州已成为东南沿海走私贸易的重要据点。1831 年,在澳门、江门等地参与走私活动的沿海贸易船只,来自漳州府者 150 艘,来自广东惠州府与潮州府者 300 艘[16]。从航线辐射区域、货运物资的数量、种类,以及经济影响等各方面考察,

需要全本请访问 www.ertongbook.com

开埠前夕的广州是东南沿海帆船航运的重心所在。尽管上海地方史志中,有关于闽、粤、浙及海国船舶皆泊上海县城东隅,“舳舻相衔,帆樯栉比”之类的记载[17],我们却不能因此而认为,鸦片战争以前,上海已经是东南沿海的帆船航运业中心了。

19世纪初的东南沿海海面上,最显眼的景观,是来自不同口岸的船舶分别涂上了不同的色彩:“江南用青油漆饰,红色钩字;浙江用白油漆饰,绿色钩字;福建用绿油漆饰,红色钩字;广东用红油漆饰,青色钩字。”[18]这固然出于清政府的命令,但也有实际的需要。由于各地帆船各有船帮,语言、习俗各异,又与各地封建帮会有着密切关系,在所到口岸也各有地盘、会馆和商业伙伴,各成体系,惟船的颜色不同,可以一望即知。必须说明的是,当时各地船帮的经营活动,各地帆船往来的国家、地区,大体上相同,并不存在航运区域或运输物资品种的分工,也不存在某一港口对其他港口的强有力的制约。即使像广州这样的城市,在当时也同样不具备东南沿海帆船航运枢纽的地位。广州当时主要的出口商品丝、茶,从产地到广州,基本上都由挑夫走陆路输运。所以,其他口岸海上航运之盛衰,并不明显地受广州贸易的影响。广州如此,上海即使有“小广东”之称,也谈不上什么中心地位。

开埠以前,上海在东南沿海航运业之中的地位甚至还不及福州、厦门和宁波。有资料记载,在上海至新加坡港之间的航线上,抵达新加坡的东南各港口的帆船,1829年,共计8艘。其中3艘来自厦门,5艘来自广州,没有上海的船舶[19]。1830—1831年,中国帆船到达新加坡有18艘。来自广东省各口岸的帆船计11艘,载重100至400吨;2艘来自福建厦门,一艘载重300吨,一艘250吨;来自广东蕉岭者2艘,每艘载重200吨;来自上海及浙江省宁波附近者2艘,一艘500吨,另一艘175吨;来自饶平(位于广东、福建之间)者一艘,载重200吨。这18艘帆船总吨数为3713吨[20],上海仅占1/11。从进出

上海港的船舶情况中也可以看到,上海自身往返于南洋航线上的船舶只占极小一部分。在吴淞口,据胡夏米(Lindsay)计算,一周的时间,途经吴淞进口的南方木船,每天三四十艘,而"广东人似乎占一大部分"[21]。

西方殖民主义者的帆船航运楔入上海以南海域,可以追溯到16世纪初。早在1517年,就有葡萄牙商人安刺德被允许率商船两条进入广州贸易。这以后百余年间,葡萄牙、西班牙、荷兰等国的船队一直在澳门、广州、台湾、厦门等地经商。17世纪30年代,新兴殖民主义的英国船队闯入中国东南沿海航线。1637年,英国皇家海军威得尔大佐率领五艘装备齐全的舰队首次来到澳门,经虎门到达广州,并从事贸易。1670年,英国东印度公司在台湾和厦门创办商馆[22]。1685年,第一艘英国东印度公司的商船已经驶入了宁波洋面。在1755年以后的宁波编年史上,常可以见到外国鸦片趸船留驻宁波洋面,快船往返运输鸦片的记载[23]。几乎整整一个世纪,英国东印度公司包揽了英国在中国东南沿海的贸易和帆船航运。18世纪初,东印度公司向一些英国商人颁发执照,特许他们专门经营中国与印度之间的贸易。这就是"港脚贸易"。这些商人被称为"港脚商人"。他们的船舶,则被称为"港脚船"或称"自由商船"。18世纪70年代,怡和洋行的前身麦戈尼亚克洋行,作为老资格的"港脚商人",已经驾驶着"自由商船",从印度来到了广州。1832年6月30日,麦戈尼亚克洋行结业,并于7月1日换上"怡和洋行"的招牌重新开张。新洋行的第一个行动就是派船去泉州湾、厦门和福州从事贸易[24]。1833年东印度公司专利取消后,怡和船队的飞剪船率先在加尔各答—广州(零丁洋)之间开辟"快速航线"[25]。此一期间,美国商船也于1784年首次进入广州[26]。在中国东南沿海进行走私贸易,特别是鸦片走私的暴利,吸引了一大批最有实力的港脚商人。他们开始建造各种快船,航行于东南沿海。到1836年,怡和洋行已经建立了由12艘

"各种类型的船舶所组成的一支船队"[27]。美国商人也于1815年，开始在广州贸易中使用"飞剪船"。开埠以前，拥有各种"自由商船"在东南沿海从事走私活动的有，宝顺、旗昌、太平等数十家洋行[28]。另据记载，早在鸦片战争之前，刚刚出现于欧洲的轮船也进入了东南沿海。1830年，英轮"福士号"首先到达广州的珠江口外。1836年，英轮渣甸号出现于中国海面，以后又驶入广州省河[29]。总之，开埠以前，英、美、法、荷兰等国的"自由商船"[30]，不仅自由地航行于印度与广州之间，而且突破了广州一口通商的约束，进入了中国东南沿海航线，只是还没有进入上海。

东南沿海航运业开始纳入国际航运轨道

鸦片战争以后，上海航运业结构的变化首先发生于东南沿海的航运领域。这一变化可以分为两个阶段：1853年以前，西方的船队（首先是鸦片走私船）将他们的航线从广州（香港）推进到了上海，上海航运业在东南沿海航线上被纳入了近代化的国际航运轨道；1854年以后，随着中外贸易重心移入上海，以上海为枢纽的近代化航运体系在东南沿海航运的南翼初步建立起来。

鸦片战争以前，上海城厢东门外早已有了"洋行街"。据林德赛记述，这里"陈售欧洲羊毛制品的店铺，比我们以前在其他中国城市中见到的多得多"[31]。这些洋货输入的途径主要有两条，一是"闽粤奸商，雇驾洋船，就广东口外夷船，贩卖呢羽杂货并鸦片烟土，由海路运至上海县入口"[32]；二是江浙一带中国商人，从停泊于宁波，或杭州湾钱塘江口的小羊山的英、美走私趸船上，将英国毛织品、鸦片等用帆船经上海县南部河道辗转输运到上海县城[33]。当时，西方各国的船舶并不直接地驶入上海。1832年，阿美士德号冒险驶进吴淞口，立即被"鸣炮示警"，而且被告知"夷船向无在上海贸易之例，未便

违例”接纳。[34]

鸦片战争以后,上海等五口开放贸易通商[35]。既然如此,便很自然地给予了英商进入中国领海的航运权。1843 年签订的《五口通商附黏善后章程》规定:“广州等五港口英商,或常川居住,或不时往来,均不可妄到乡间任意游行,更不可远入内地贸易……以期永久彼此相安。”[36]1844 年签订的中美《望厦条约》规定:“嗣后合众国民人,俱准其携带家眷赴广州、福州、厦门、宁波、上海,共五港口居住贸易。其五港口之船只,装载货物,互相往来,俱听其便。”[37]中法《黄埔条约》则谓:“所有佛兰西船,在五口停泊,贸易往来,均听其便。”[38]这些条款明确地给予了欧美商人进入中国领海的航运权。但是,条约并未涉及外国船只在中国东南沿海的沿海航运权。条约中的“或不时往来”、“互相往来”,“贸易往来”,究竟是指在中国五港口与英国之间的“不时往来”、“互相往来”或“贸易往来”,还是指五个新开口岸城市之间的“不时往来”、“互相往来”、“贸易往来”,都未明确界定。然而,当时的洋行及外国船主们的逻辑是:对于这个问题的默不作声,并不意味着这类贸易是被禁止的,而“没有禁止就被解释作准许”。[39]

一批又一批的西方双桅船、夹板船、鸦片趸船和装备精良的飞剪船驶进了吴淞口,沿着黄浦江来到了上海城下。这是开埠以后上海航运业最为显眼的变化。据记载,早在 1843 年 3－5 月间,就有英国商船 3 艘、美国商船 7 艘,开到了上海县城外黄浦江江面上,要求进港贸易[40]。那一年年底,短短一个半月,又有“司图亚特号”、“马济伯号”等 7 艘商船,开进上海港,总吨位在 2000 吨左右[41]。1844 年,上海港“一共有 44 艘、共载重 8584 吨的外国船只进口”。以下表 1－1 中的沿海航运船舶,基本上是航行于东南沿海航线上的外商船舶。从中可以看到 40 年代后期,外国船舶进出上海港的不断增长的趋势。

1852 年 1—9 月,进入上海港的外国船舶达到 182 艘,计 78165

需要全本请访问 www.ertongbook.com

吨[42]。根据这一数据，按季度平均数推算，1852 年外国来沪船舶的年航载能力，约为 10.4 万吨，尚不及当时上海南北洋沿海传统沙船、帆船航运业的年航载能力 125 万吨的 1/10[43]。但是，要对西方船舶直接进入上海的实际意义作出判断，还必须从以下四方面作出考察。

表 1－1　1844—1849 年上海进出口外国船舶统计

年份	抵达上海船次		总吨位	离开上海船次		总吨位
	沿海航运	远洋航运		沿海航运	远洋航运	
1844	44		8584	44		8684
1845	69	18	24396	61	28	24585
1846	43	31		30	42	
1847	102		26735	101		25288
1848	61	43	33703	54	41	29028
1849	127		44026	133		52574

资料来源：梅辉立：《中日商埠志》及英国蓝皮书之相关附表，转引自：丁日初主编：《上海近代经济史》第 1 卷，上海人民出版社 1994 年版，第 100 页。

（1）从船舶个体的吨位而言，西洋双桅船、三桅船、趸船等船舶的个体的吨位，都远超过上海的沙船。以航速而言，怡和洋行、宝顺洋行、旗昌洋行等所拥有的夹板船、快船以至飞剪船，也远胜于传统的沙、帆船。总之，西方船舶直接进入上海，迅速提高了东南沿海航运业的技术指标。

（2）由于西方船舶的到来，进出于上海港的货物，不再仅仅是豆石、棉花、土布、海产品等农副产品或手工业产品。1843 年以后进入上海的各国商船，除了运载鸦片，也运来英国的机制棉毛织品等近代工业产品，使传统的物流结构发生了很大的变化。

（3）西方船舶的进入，改变了传统经济下上海航运业投资重在北洋的局面。

（4）上海的航运业，开始被纳入中—印—英经济流通框架，在一定程度上成为国际流通的一环。

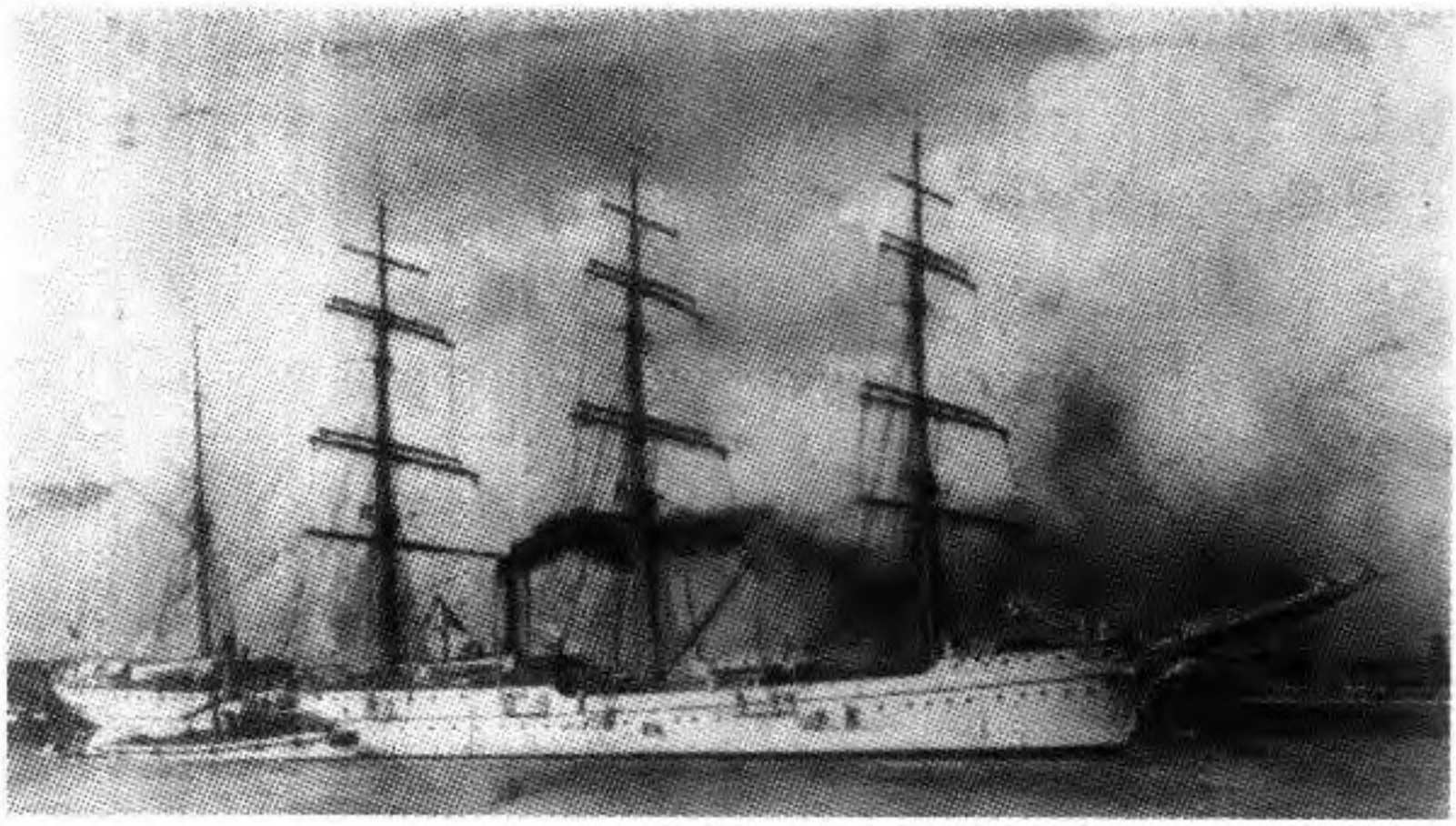


图 1-1 19 世纪中叶驶入黄浦江的西洋三桅船

总之,这一时期西方船舶楔入东南沿海航线,进而来到上海,将上海县城直接纳入中西海上交通,结束了传统的沙船业在上海航运业中独领风骚的局面,从而在一定程度上将上海航运业纳入了国际资本主义的运转轨道。从这一意义上讲,上海东南沿海航运业率先跨入了近代化的历史进程。

以上海为聚汇点的东南沿海航运网络形成

19 世纪 50 年代中期以前,虽然外国船舶已纷至沓来,然而,东南沿海航线上,还没有形成以上海为聚汇点的南中国海航运网络,相反还一度出现过以广州(香港)为聚汇点的东南沿海航运网络。考察其中的原因,不外乎以下四点。

(1) 厦门、上海、宁波、福州开埠后,在历史惯性的作用下,广州依然保持着主要外贸港地位,不仅丝茶等主要出口商品仍集中于此,而且在相当长的时期内,广州、香港仍是鸦片贸易的主要集结地。怡和、宝顺、仁记、义记、李百里、裕记、旗昌等洋行虽然迅速地向各新开

China

口岸，特别是向上海派驻分支机构，然而他们的注册港，或对华业务的总部，大多还在广州、香港。

（2）早期国际贸易的英国（欧美）—印度—中国之“三角贸易”状态，在很大程度上影响着南中国海的航运结构。第一任英国驻沪领事巴富尔就说：“当这个北方口岸开放时，英美船只都在一定程度上从事沿海贸易，在香港、舟山和上海之间运输货物，将英国工业品从香港运到上海，从北方（指上海等新开口岸——引者）将中国土产运到香港。”[44]

（3）当时各国商人对新开口岸的交通资源、经济潜能，还缺乏足够的认识。开埠之初，他们只能依据各自原有的认识，分别到各口岸去谋求发展。“旗昌、琼记等洋行在台湾的基隆、淡水等地频繁活动”[45]。一部分英国商人则认为宁波将成为“一个令人神往的获利源泉”。因此，1844 年，宁波的直接对外贸易额居然“达到五十万元”[46]。另一部分英国商人最初曾寄希望于厦门。因此，1843—1850 年间厦门的中英贸易增长最快，增长率甚至超过 200%[47]。与之相应，开埠之初，厦门与广州之间的航运往来最为频繁。美国商人开埠前，就把福州看作未来最理想的茶叶出口港。率先到福州收购茶叶的琼记洋行大班侯德十分自豪地说：“美国人第一个在福州进行了成功的试探，把一个巨大的港口加进外国人的财源中来。”[48]

（4）除了贸易的需要以外，早期外国侨民对生活必需品，特别是西式食品和邮件递送的需求，几乎完全依赖于从广州、香港或新加坡定期地输入新开各口岸[49]。当时的各大洋行，几乎都拥有自己的船舶甚至船队，往返于广州、香港与各口岸之间。据记载，1846 年在上海的 17 艘美船，“全部都是来自和开往香港的”；厦门最初出现的定期班轮，都航行在香港、汕头、厦门和福州之间；福州“与香港之间有四艘沿海轮船航行，这些船舶轻易不离开这条航线”；英国在华的第一家专门从事沿海轮运的省港邮船公司，早在 1850 年，已每日有定

班船航行于广州和香港之间[50]。陈文瑜先生根据《北华捷报》资料统计,怡和洋行3艘鸦片飞剪船,每年往返于港沪之间18航次;宝顺洋行2艘飞剪船,每年往返港沪间17航次;旗昌洋行一艘飞剪船,每年往返港沪8航次。[51]

在众多因素的共同作用下,19世纪40年代至50年代初,广州(香港)在东南沿海航运业中的重心地位,不仅没有削弱,反而有所加强。东南沿海航线上,曾一度出现了以广州(香港)为聚汇点的交通网络。

1853年前后,东南沿海航运体系的结构开始变化,上海逐步成为东南沿海航运网络的聚汇点。促成这一变化的原因是多种多样的。其中,具有决定作用的,是贸易结构(这里主要体现在物流结构)的变化。从表1-2可以看到,19世纪40年代末,沪、穗两地中外贸易的各类指数还常有起伏,但是,沪升穗降的总趋势已比较明显,中外贸易的重心已经出现了由广州向上海移动的趋势。

表1-2 1845年与1850年广州、上海主要外贸数据对照表

项目	单位	广州		上海	
		1845年	1850年	1845年	1850年
生丝出口	包	6800	4300	6400	17000
茶叶出口	磅	76000000	55000000	38000000	22000000
对英贸易总额	元	31000000	16000000	11000000	12000000
美国商船入口总数	艘	93	70	17	62

资料来源:根据汪敬虞:《十九世纪西方资本主义对中国的经济侵略》,人民出版社1983年版,第68—69页所载数据编制。

此后,这种势头更为显著。以最主要的出口商品生丝、茶叶为例。1844年,全国出口生丝总计2604包,一由广州出口。1845年,上海猛然跃起,出口量达6433包,广州为6800包。但到了1850年,上海已上升到17245包,而广州却只出口了4305包,仅为上海的1/4左右。茶叶出口,1845年,广州为7639万磅,上海只有380万磅,仅为广州的1/20。到1855年,上海出口8022万磅,广州只剩下1670万

磅,只及上海的 20.8%[52]。在进口贸易中,以从英国进口的粗哔叽为例。1844 年,广州的进口数是上海的三倍。1855 年上海的进口额已反超广州一倍以上。到 1863 年,则几乎全部集中于上海[53]。作为英国对华商务关系中的"一个最重要的因素"的鸦片贸易[54],其重心也开始转向上海。1857 年,上海一地输入的鸦片已增加到 31907 箱,"比二十年前输入全中国的数字还要多"。[55]

中外贸易物流结构的改变,决定了东南沿海航运结构的相应变化。1843 年前,鸦片趸船最主要的集结地在广州。50 年代中期开始,趸船大量集结于上海外延的吴淞口[56]。各口岸城市与上海之间的航运业务,随着与上海的埠际贸易的发展而迅速发展。厦门的对外贸易,在 19 世纪 50 年代,已经迅速下降。1860 年前后,厦门进出口总额已经下降到只有上海的 1/40 了。先前从事从福州至广州茶叶贸易的琼记洋行,当茶叶出口渐渐转向上海之际,便把航运投资的兴趣转移到了上海。宁波的进出口贸易,在开埠不久已迅速转移到了上海。大批"美国式江轮",投入了"运输沪甬两埠之货物"[57]。另外,这一时期太平天国战争对于上海航运业的影响,虽然主要在于北洋航线及长江、内河航运方面,但对东南沿海航运业也有一定的影响。由于英国货船参加了保险,许多中国沿海的转运业务都改用外国船运输。在东南沿海航线上,"中国商人进口的糖和海峡产品,几乎全用外国船装运"[58]。战争还迫使不少船舶选择由南洋、香港直航上海的方式。如宝顺洋行船队的"扬子号"、"鲤鱼门号"及旗昌洋行的两艘船,就专门行驶于上海至香港的航线;怡和洋行则安排了一艘船,专营上海与福州之间的航运业务。[59]

在一系列因素的综合作用下,驶入上海港的外国船舶迅速增长。19 世纪 50 年代末,驶入上海港的外国船舶每年千只上下。进入 60 年代后,又猛增到每年 5000 只以上(见表 1－3)。以上海为聚汇点的东南沿海航运网络,终于在 19 世纪 60 年代初基本形成,上海沿海航

运业的南翼——东南沿海航运网络,率先步入近代化进程。

表 1-3 19 世纪 50 年代末、60 年代初进出上海港的外国船舶数

年 代	1857	1858	1863	1864
船舶数(艘)	931	1132	6847	5352

资料来源:《北华捷报》1859 年 4 月 30 日,第 155 页;1865 年 6 月 24 日,第 98 页。转引自汪敬虞:《十九世纪西方资本主义对中国的经济侵略》,第 337 页。

三 从上海至伦敦——远洋航线的拓展

在上海城市经济史上,远洋航运至少可以上溯到 1264 年(南宋景定五年)缪相之就任提举上海市舶分司前后。那时,原本由青龙镇进港的"广南、日本、新罗岁或一至"的远洋海舶,已经开始改道由上海港入口[60]。1276 年(元至元十三年),江南人私造大船出海,"交通琉球、日本、满剌、交趾诸蕃,往来贸易悉由上海出入,地方赖以富饶"[61]。元、明、清三代,类似的记载不绝于史志。然而,直到开埠前夕,上海远洋航运仅限于日本与南洋一带。1843 年开埠后,伦敦、马赛、汉堡等欧洲城市的远洋航线,迅速延伸到了上海港。这是上海城市航运结构最为显著的变化。

中西航线开始向上海延伸

中西航线之向上海延伸,最初是伴随着鸦片走私贸易,以及西方殖民主义者探寻广州以北新通商口岸的活动开始的。

直接与上海有关的航海活动,最早可上溯到 1831 年[62]。这一年,在中国南方沿海传教已久的普鲁士传教士郭士立(C.Gutzlaff),携带着圣经、药品、航海图和测绘仪器,乘坐了一艘中国船,从广州出

发,经过海南岛、厦门、台湾、定海、宁波、上海,最终到达天津。他于8月20日前后,在上海作了短暂的逗留。回到澳门以后,他向东印度公司和鸦片商人详细报告了沿海各地的情况(对于西方商人来说,这也是第一次关于上海港的比较详细的报告),引起了他们极大的兴趣。以后,在英国人菲利浦绘制的著名的《历史地图集》(Phillips': *Record Atlas*)中,位于钱塘江口的小羊山岛,被标为"郭士立岛"。据史料记载,小羊山岛自从18世纪70年代开始,已成为英美鸦片商的走私基地。从这里,中国商人将鸦片及其他洋货走私到上海。另外,根据林德赛日后的报告中有"我们传教士的海图"之说,似可以推断郭士立的报告不仅介绍了小羊山岛,而且还提供了由该岛出发到上海的航路资料[63]。这大概是将中西航线延伸到上海的最早的海图。

1832年,英国东印度公司高级职员林德赛(H.H.Lindsay),在郭士立引领下,乘坐"阿美士德勋爵号"抵达上海,从此拉开了上海远洋航运近代化进程的序幕。事实上,尽管他们此次的上海之行,是由澳门启航的,但他们的行程,则是从英国伦敦到印度的加尔各答,乃至中国的澳门、厦门、福州之间航线的延伸[64]。在林德赛一行探访上海过程中,由船长礼士(C.Rees)亲自主持对进入上海的航路乃至黄浦江水道重新作了测绘,并对"我们传教士的海图"作了校正[65]。这些资料,在鸦片战争期间为英国海军提供了方便。那时,从英国或印度调集的战舰和约20艘船舶,其中有部分轮船,如"弗列吉松号"(Phlegethon)、"复仇女神号"(Nemesis)轮船等,跨越重洋驶入上海港。这是历史上第一次大批欧洲船舰沿着中西远洋航线驶向上海。这些船舰的越洋远航,为以后的商船远航开辟了航线。

开埠后来到上海的英、美等国的船舶,大多为宝顺、怡和、旗昌等洋行所有(参阅表1-4)。这些洋行的船队,以分段航行的形式,将原先印度—广州(香港)的航线延伸到了上海。

China

表 1－4　1860 年前上海的主要洋行及其拥有的船舶数和总吨位

洋　行　名　称	船舶数	总吨位
宝顺洋行(Dent,一译颠地)	14	3048
怡和洋行(Jardine Matheson)	13	2144
旗昌洋行(Russell)	8	2047
考洼斯吉(R.Cowasjee)	6	1515
马　　凯(D.C.Mercy)	5	866
弗 巴 斯(C.H.Phobias)	2	572
鲁斯唐姆吉(H.Rustomjee)	2	481
克利夫顿(C.W.Clifton)	2	416
太平洋行(Gillian & Co.)	2	410
格兰特(A.Grant)	2	318
其他 40 家洋行各有船一只	40	8717
船舶产权人不明	3	318
共　　计	99	20852

资料来源:转引自聂宝璋主编:《中国近代航运史资料》第 1 辑,上海人民出版社 1983 年版,第 16 页。

从表 1－4 可以看到,除了“垄断了中国的鸦片价格”[66]的宝顺、怡和等著名大洋行的船队以外,其他国家鸦片商的船舶,也航行于印度的加尔各答、孟买与中国新开放的各口岸之间。如旗昌洋行的“蜂鸟号”,就于 1844 年多次往返于加尔各答和中国港口之间[67]。印度(帕西商人)考洼斯吉(R.Cowasjee)、鲁斯唐姆吉(H.Rustomjee)等洋行的船队,也在 19 世纪四五十年代,直接从加尔各答或孟买开到上海进行鸦片贸易。怡和洋行大班曾不满地说:“竞争一度毁了鸦片贸易,我们必须等待鸦片贸易去毁灭我们的竞争者。”[68]于是,宝顺、怡和等洋行,采取种种手段,力求迅速地迫使他们的“竞争者”,放弃直接从加尔各答或香港运送鸦片到上海,而只在吴淞口趸船上购货转售[69]。这些大洋行往往还把持着远航到上海的英、美大贸易公司自备散船的报关、保险、揽载客货以供应给养等业务,间接地控制着上

需要全本请访问 www.ertongbook.com