

清前期上海港发展演变新探

张 忠 民

上海社会科学院经济研究所

一九八六年七月

清前期上海港发展演变新探

康熙二十三年台湾郑氏归清以后，清圣祖即下令开海通商。翌年，东南沿海设立江、浙、闽、粤四海关，其中的江南海关设署上海县城。在以往一些著述中，不少研究者几乎不无一致地笼统认为，自江海关设立以后，上海即成南北海船汇聚之所，舳舻相衔，帆樯栉比，成为江南沿海最大的贸易港口。而对于从康熙中叶至鸦片战争前近二百年间，上海港究竟走过了一条怎样的发展道路，其间又经历了何样的发展阶段，什么时期才真正成为江南大港，以及它同长江三角洲沿海其它口岸的盛衰有无联系等等一系列重要问题，迄今为止却还从来未有人作过认真的探究。本文旨以史料为据，力图对清前期上海港发展演变的历史过程及其与周围口岸盛衰变迁的联系作一全方位的考察，以求对上海港近代之前的发展历史有一较为清晰的认识。

一、江南海关的设立与 上海、刘河的平分秋色

康熙二十四年江南海关初建之时，大关曾设于松江府沿海重镇漕缺，但随后不久，即移驻上海县城，设关署于县城小东门内旧察院行臺衙门设大关于东门之外^①。当时的江南海关除了设于上海县城的大关海口外，还在分隶苏、松、常、镇、淮、扬六府，太、通二州的数百

①关于江海关设立之地，史载各有不同，其中设于“云台山”说，多为时人所采用。但此说明显讹误。参见李荣昌：《江海关究竟设于何处？》，载《学术月刊》1985年第10期。

里海岸线上分设了二十四处分海口。它们距上海大关近则一、二百里，远则五、六百里。雍正七年，其中的庙湾等六处分口拨归淮安关后，实存分海口十八处。（参见下表）

清前期江南海关各分口一览

海口名称	所在州县	距大关距离（里）
吴淞口	太仓州宝山县	60
刘河口	太仓州镇洋县	150
漕 缺	松江府华亭县	180
七 丫	太 仓 州	150
白 茆	"	180
施翘河	太仓州崇明县	280
当沙头	" "	300
新开河	" "	300
徐六泾	苏州府昭文县	240
福 山	苏州府常熟县	300
黄 田	常州 江阴县	450
泾 港	" 靖 江县	490
黄家港	通州泰兴县	600
孟 河	常州武进县	570
任家港	通州	400
吕 四	通州	600
小海口	海门厅	400
石 庄	通州如皋县	600

说明：①此为雍正六年分出淮关庙湾、新沟、滕腕、佃湖、板浦、新坝六口以后数。

②沿港另有支口衙前、天生、龙潭；黄家港有支口鄂家港；任家港有支口狼山、大汛；小海口有支口官河头，共计支口七处。合计分、支口共25处，加上大关设有海口二十六处。

③资料来源：嘉庆《上海县志》卷五《关榷》。

上述众多的分口中，最具规模而且足以同当时的上海大关相抗衡的是刘河口（又称刘河镇或刘家港）。刘河镇位于娄江下游刘河入海处，作为海口具有悠久的历史。早在元初，崇明人朱清伙同张瑄等人筑太仓，即在刘河镇“以海运开市舶司，通日本、琉球诸岛，商货骈集，遂成东南大都会，号六国马头”^①。至顺元年，元政府在江南有漕船1800艘，其中刘家港一地即占613艘，而毗邻的上海浦仅有19艘^②。可见刘河镇在元代时作为“天下第一码头”地位的重要。明永乐二年，江南苏松等地水患成灾，尚书夏原吉奉命治水，开浚夏驾浦，掣吴淞江上流之水汇于刘河入海，致使刘河益加深广。之后不久，三宝太监郑和率舟师数下西洋，“率官兵二万七千，驾海舟二百八艘，自娄江口（即刘河镇）下海”。^③。同时期江南漕粮海运北方，亦以刘家港为集散码头。永乐以后，海禁

①康熙《崇明县志》卷14《逸事》。

②《大元海运记》卷下《艘数装泊》。

③参见乾隆《嘉定县志》卷12《杂类志·轶事》。

森严，至明后期海禁松弛，刘河镇又重新“通潮汐而海艘之扬帆出入”。不过好景不长，崇祯以降，刘河潮汐淤塞，至清顺治中叶几达三十余年。顺治十四年，在地方官员力督下，刘河重新开浚“海潮之气，直达江源”，但由于是时正值海禁甚严，刘河镇作为海口亦难有作为。^①

康熙二十四年，清政府在设立江海关后不久，即委派当时的江苏巡抚亲履海口，相度形势。随后，一反前明“东西两洋及闽广沙、乌各船俱集刘河海口”的惯例，规定北洋沙船与南洋乌船分收刘河、上海两口，不许混杂。其章程称：“通商行驶闽省商船，名曰乌船，熟于浙、台洋面，不入北洋，来江俱收上海口子；江省商船名曰沙船，熟于奉东洋面，不入南洋，来江俱收到刘河口子。各设关榷收税，守口员弁，易於稽查，永为定例。”^②实际上已经强调和保证了开海以后的刘河口具有同上海大关同等重要的地位。

开海之初的刘河口由于海禁已久，舵工水手已久无其人，虽曰开海通商，然未能即有海商。但既然刘河口已被指定为江南北行沙船的唯一收泊口岸，而当时山东膏白二豆运贩江省又例不在禁，不久即有商贾闻风而至。清前期刘河镇最早的海商是徽商金氏，其携资至镇，起造海船，开清前期刘河镇沙船海运之先河。随后不久，通州刘姓，吕四赵姓，亦起而从之，接着“胶州则有中和、利吉号，莱阳则有吉顺，汇县则有恒利。而业船者则有吕四之高，姚、包、赵诸大户，其余小户与奉、东各口之商贩如云而起矣”。到乾隆中叶以前，刘河镇每年进口的北洋沙船大致上已可达二千艘之多。^③

①刘湄：《刘河镇纪略》卷五《大小刘河》。

②《刘河镇记略》卷3《创始开海通商》。

③同上书卷5《盛衰》。

据《刘河镇纪略》所称，是时沙船蜂拥而来，“自海关至外口十有余里，商船相接，有四缆停泊者，直至口外四、五里”。在海口以内，有**驳板**、**尖头**、**苏驳**、**马接子**、**派子路**、**区沙河**等船转驳货物至苏州等内地，海口之外则又有**小哨**、**圈棚**、**秃口**、**网快**等船，以渡往来货物。另外，“**拆仓看样者**，直至两旁海舟停泊，稠密如城”。这些北航沙船皆为沿海土著所经营，其中亦有不少上海人，如康熙四十九年，上海县船户张元隆“自造贸易沙船一只，领本县上字七十号牌照，于本年六月初六日，装载各客布匹、磁器、货值数万金，从海关输税，前往辽东贸易”^①。上海葛氏“传至国初康熙以后，渐即式微，弃儒为贾，造海舟往来山东、奉天各口贸易，积百余年复以富称南中”^②。

随着沙船海运贸易的隆盛，刘河镇街市大辟，商贾云集，字号、坐庄、报税行、**豆行**、**杂货行**以及市肆店铺鳞次栉比。字号、坐庄都是贩运商人的派出机构，“字号者以两字为记号者也。货多而帮众，往：不一，悉能尽悉其真伪有字号记之，则不同其商人之何姓何名，而但以字号为问。凡货之高下，价之贵贱，俱可随字号以定”。乾隆以前，仅山东登州府贩商就在刘河镇设有字号十六、七家，**胶州**更多，共有二十余家。报税行又称保稅行，原来在康熙中叶刘河镇沙船贩运兴起之初，每逢船只进口，皆须先到沿海文武衙门挂号取票，然后由舵手、耆老亲带官票赴苏州抚院呈验，再由抚院委员至刘河镇，点验水手人数、面貌及所载商货，最后才能报关纳税。出售货物，手续繁琐。以后随着进出口船只的增加，官府着令地方上身家殷实、素习商贩，既和刘河镇土著休戚相关，又与奉、东商人熟悉的地方商贾互

①张伯行：《正谊堂文集》卷1。

②《上海葛氏家谱》卷1《源流叙略》。

相保结，创立“保税牙行”。商船进口，例投税行，由税行负责点验清查，送关保结，扞仓纳税，然后投各牙行发卖商货。当时刘河镇最著名的税行有四家：宁波季长泰，泰兴万复隆，昆山徐恒豫，杭州郑复兴，“四姓连名互保，地邻出结”，凡海船进出口岸，俱要经税行之手，豆行、杂货行皆为领有藩司牙帖的牙行。当时刘河镇的沙船贸易，北来商货以豆居多，南贩之物以棉、布、等杂货居多，故牙行尤以豆行、杂货行最为发达。买卖交易中海上贩商称为外海商人，苏州等地所来贩商称为内地商人，无论内商、外商，凡在刘河镇销售、收购商货均须经牙行居间，所谓“内外之商彼此互不谋面，中间有行以主之。则售货者惟行，收银者亦惟行”。牙商在货物买卖中握有很大权力，可以“视其货之高低，定其价之高贱，使内外商人各无竞争，而扣用一、二厘，以供用度”。一些大的牙商往往自身设有大栈房，同时开设豆行、饼行，花行等等，招接各路贩商。^①综上所述，无论是从进出口海船的数量，还是从与之相适应的各类商业组织的种类和规模，都可以看出，在康熙二十四年开海通商之后，刘河镇作为江海关所属的分海口，已经成为一个具有相当规模的港口。

与刘河镇常年到口海船皆为北行关山东的沙船相对应，上海大关自康熙二十四年开海通商以后，到口船只主要是行驶于日本、安南、闽广等地的洋船和乌船。虽然在当时江海大关的税则中，除了安南、东洋、闽广商船的进出口税则，还有“山东、关东商船货税并各口：货税俱八折征收”^②的规定，但它并不能成为上海大关也收泊北洋沙船的证明。因为当时专收北洋沙船的刘河镇作为江海关的一个分口，

①均参见《刘河镇纪略》卷5《盛衰》，卷九《街巷》。

②嘉庆《上海县志》卷5《关榷》。

其税则列入大关的统一税则乃是理所当然之事。对于当时上海大关只收南洋海船的原因，《刘河镇纪略》亦有较为明确的记载：“同一江南海口而必沙（船）、乌（船）分收，何哉？……黄浦则曰就深通，已成巨港，风涛之险商人见之而侧目，惟乌船其船尖底，其人狡猾，其音缺舌，其所载者皆粗重之物，以之停泊上海，可无意外之虞。盖其船尖底，着浅即倒，虽浦东一片沙滩，吴淞进口七十余里，然外有吴淞营参将以守之，内有兵备道以镇之，如乌在笼，何以飞脱！则令其收此最为妥洽矣。”由此可见，当时清政府在设关开海的同时又强令南北海船不许同泊一口贸易，目的完全是为了便利对海船和海上贸易的控制，而对于此举是否于贸易有利则完全不屑一顾。当时的上海口岸只收南洋海船和只经营南洋航线的海上贸易在上海地方文献中亦多有反映。康熙年间上海人姚廷遴在《历年记》中曾写道：“康熙二十（四）年仍设海关于上海，至今十五年矣。洋货、闽广货物由上海发客。小东门外竟为大码头，此又市面之一变也”。姚氏身为其时其地之人，目睹当时上海口岸、码头的发展，他把当时上海港的初步繁兴归结于闽广等地南洋海船的来往贸易，而丝毫未及北洋沙船，这同《刘河镇记略》所称“沙、乌分收各口”的记载完全相吻合。再有，即使在现存清代抄档中也有记载说，康熙中叶开海通商，沪关常税，其初全系福建、广东所来之乌船贩运白糖及药材等货，也未提及北洋沙船。虽然，在现存文献中也有记载说，“自康熙二十四年开海禁，关东豆麦每年至上海者千余万石，而布、茶各南货至山东、直隶、关东者，亦由沙船载而北行”^①，但只要稍为考究一下，就可发现那只是道光年间的上海地方文人把清初的历史和清中叶的现实混为一体的一种

①参见《见闻续笔》卷2《先大夫梅麓公文钞》。

统而又含混的说法。事实上，在康熙中开海通商之后相当一段时间内，不仅北洋沙船并不能装载豆麦直泊上海，而且关东豆麦贩运出境时还有禁例^①。当时北方豆货由海贩运江南，主要还只局限于山东青，白豌豆由沙船运至刘河镇收泊。

尽管北洋沙船并不收泊上海，但由于闽、广国内贸易船只的经常往来，以及日本、安南等外洋商船的进出口，上海口岸在康熙中叶开海以后还是获得了初步的发展。前述姚氏把“小东门外竟为大码头”称为“此又市面之一变”即是一例明证。由于上海港商业繁荣、港口发展，地方政务也日见重要。雍正三年，江苏巡抚张楷奏请以苏松兵备道兼理江海关关务，四年之后，新任巡抚尹继善又奏请将原驻苏州的兵备道移驻上海，理由是以便“弹压通洋口岸”^②，这清楚地表明了当时的上海港贸易的发展和地位的上升。

综上所述，从清康熙中叶开海通商直到乾隆前期，上海与刘河镇虽然一为大关，一为分口，但它们由于分收南、北洋商船，作为港口互相都获得了较大程度的发展。上海作为江海大关所在，专收鸟船、洋船，港口崛起自不待言；刘河镇由于专收沙船，实际已成为清前期江南最早、最大的“沙船之乡”和最重要的贸易港口之一^③。在这半个多世纪的时间里，上海港与刘河口同扼长江海口，可以说是比翼齐飞，平分秋色。由于刘河口的存在和繁荣，上海港此时还没有能最终在长江三角洲沿海一枝独秀，独占鳌头。

①参见《山海钞关稽政便览》卷2《豆税》。

②《宫中档雍正朝奏摺》第4辑页228。

③有文认为，清政府开海禁后，东南沿海的航运贸易盛况空前，在这种形势下，上海沙船业也很快由复苏而趋于发展，上海港成了沙船的集中地。实际上并不完全正确。见《中国资本主义萌芽问题论文集》页424。（江苏人民出版社1983年版）。

二、刘河镇的衰落以及 海运业向上海港的转移

刘河镇、上海港因分收南北海船而平分秋色的均衡态势持续到乾隆年间开始发生了定向性变化。本来，清政府实行“沙、乌分收”所考虑的只是“守口员弁，易于稽查”，要是没有封建政府的强制限定，南北洋海船能根据自身需要，任意收泊何口，无疑更符合海商的愿望，也更有利南北洋海上贸易的发展。所以说，以海运贸易本身的发展规律而言，不论沙船抑或乌船，只要有可能，它们都会无视政府的禁令，而仅据自身需要选择收泊口岸，这实际上在禁令甚严的年代已经存在。例如，按官方规定，乌船只准收泊上海，而康熙时仍有“乌蛮，情性横梗，虽有明示，强欲收刘（河口），仍于转河桥东停泊……故此处称小台湾衙云”。不过，此类越口收泊，一经被地方政府发现，惩罚也相当严厉。雍正时，有二艘福建乌船越收刘河口，当时的镇洋县令竟下令将船“锯为两段，以火焚之”，并告示今后如有违逆，以此为例。(1)

刘河镇的北洋沙船渐次不遵旧章，越收上海，与南洋乌船杂处一口，大约开始于乾隆四、五年间。促使沙船越收上海的原因主要有二：其一如上所述，南北洋海船共收一口，对船主和商人都显然更为有利；其二则是因为从那时起，刘河淤塞日甚，驳船货物流通困难，影响商货聚散。不过在整个乾隆前期，越口收泊上海的沙船数量还不很多。而且，乾隆五年，清政府题准海州赣榆县豆船从青口镇出海，商贩江南，再次指定只准收泊刘河海口，每年到口船只也有数百艘之多。所

以延至乾隆中叶，还有记载说刘河镇尚是“帆樯林立，江海通流”。②

刘河镇的急剧衰落以及沙船大规模地向上海港的转移是在乾隆后期至嘉庆初。最主要的原因仍是刘河本身的淤塞以及刘河口拦门沙的隆起。刘河口拦门沙起于乾隆四十四、五年间。起初，海舟往来，微觉碍驶。之后，隆起亦甚，人们只得在沙之四周插签以便舟行。至乾隆五十年，海舟入口已是必待潮涨而行。嘉庆初年，拦门沙一度有所隐退，但未经数年又继而复起，致使长时期以来海船进出越来越为困难。刘河是联系刘河镇与苏州城以及江南其它城乡的主要干流。乾隆以前，每年数以千计的沙船收泊刘河镇，无论是贩进还是运出的商货，大部分都得依靠刘河转驳集散。乡人称之为，“刘河畅则刘镇兴，刘河塞则刘镇衰”，“刘河遇塞，关苏郡之盛衰，不仅为刘镇一隅之地。”整个清前期，自从顺治十四年首次疏浚刘河以来，每隔一段时期，皆因潮沙淤积，不得不再度兴工挑浚，而且越到后来每次疏浚间隔期越短。在刘河镇急速衰落的乾隆四十四年到嘉庆十七年三十多年中，大规模的疏浚共进行五次之多，平均仅隔六、七年即要挑浚一次。即使如此频繁的疏浚，还是未能有效地遏制刘河的淤塞趋势。刘河的淤塞和拦门沙对海船进口的威胁合在一起，造成了刘河镇衰落的致命原由。其正如当时刘河人张洪声所言：“海口拦门沙起，内河必浅，清水不能直泻，则沙愈长矣，沙愈长则船不能进，其能以不衰乎！”到乾隆末年，刘河镇每年收泊的沙船已是“仅存青口对渡船仍收刘口”，而

①《刘河镇记略》卷9《街巷》。

②同上书卷3《创始·开海通商》，卷5《盛衰》。

其余上千号往来于奉、东洋面的沙船几乎全部越口收泊上海。①与此同时，大约至乾隆五十四、五年间，昔日称雄刘镇，盛极一时的山东登、胶、莱、汇各帮贩商字号大部分已经迁往上海，刘镇字号“仅存登、胶二、三家”而已。而即使这寥寥二、三家，目睹镇之衰状，也不由自主“俱发信往北，道及刘河衰状，亦欲迁于上海”。到嘉庆初年，自乾隆五年以来，五十余年始终收泊刘镇的青口商船眼见刘镇衰势不可遏，各省商船先后不至，亦思改辙。他们一方面联名具呈督宪，要求明文改收上海，另一方面也先斩后奏大量越口收泊上海大关，而在刘河口仅仅留下为数极少的船只做做门面。以嘉庆五年十、十一、十二月为例，三个月中，江南海关共收进青口豆船二百七十五艘，其中除了“十月份陆恒发一船，十一月份高恒兴、施永泰三船，十二月份张元顺一船遵例收进，对渡刘河口发卖，其余商源发等共二百七十船，均各另收（上海）大关。”嘉庆十三年十一月，经营青口豆石贸易的崇明、山西、海州众商再次以刘河淤浅，商船难泊为由，联名具呈，请准青口豆船收泊上海。封建政府意识到沙船越口收泊已因刘河淤浅而成事实，也只得顺水推舟，由苏松太兵备道出面公开晓谕，自此之后，青口豆船“即在刘河报税，发给税单，原船于吴淞口千验收，到（上海）大关投牙，售卖之处，自应恤商，暂准转口，一俟刘河挑浚之日，仍由刘河驳运。”兵备道的告示虽然措词模糊，而且还留有尾巴，但对残剩收泊刘口的海商来说不管是一纸大赦令。“自此以后，刘河口竟无一船之至”，“镇之居民宛如涸鲋”，镇之衰落顿见

①参见《刘河镇记略》卷1《刘河镇发源》、卷3《创始·开海通商》，卷13《奇事》。

颜色。嘉庆十九年，刘河又一次兴工挑浚完毕，镇之耆老龚景山等，以刘河“工已久浚，河道深通”为由，呈请兵备道勒令青口豆船仍按旧例收口刘河。呈文虽然情真意切，对刘河镇因海船迁徙而迅速衰落之状也并无夸大之词，但是由于刘河镇的衰败至时已成无可挽回之定局，而毗邻的上海港此时却正如鱼得水，蒸蒸日上。兵备道官员也十分明白，即使花再大气力也难以恢复刘河当年英姿，重蹈旧规，显然只能自找麻烦，于是再次重申：“刘河系海关分口，刘河虽已开浚深通，商贾已久星散，行店亦多迁徙。若强令收刘河，势必仍前稀少，裹足不前，转于税额有缺。请照东省豆船之例，或收刘河，或收上海，均听商民自便……如刘河商贾业已辐辏，豆价日有起色，该商等趋利若鹜，自必涌跃而来，亦毋庸官为招至也”。话虽说得公允且还实事求是，但刘镇乡民并不愿意就此甘罢休。时隔多久，他们再次上书，但得到的却是更为严厉和不耐烦的批复：“尔等应仍听商自便，不得多渎”。①这样，以嘉庆十三年兵备道告示以及十九年的批文为标志，从清康熙中叶起繁荣了近百年之久，曾经盛极一时的江南大港刘河镇终于宣告彻底衰落。时隔数年，昔日繁盛之市面、街市“今俱开垦成田”。其衰败之惨，尤如时人刘湄所述，嘉庆十三年“复奉兵道钟出示晓谕，听商自便（收口），是以南北商人皆席卷而去。向之所谓字号者去者去而倒者倒矣；向之所谓保税行者，烧者烧而折者折矣；向之所谓豆行、杂货行者，死者死而绝者绝矣；向之所谓标船者（昔日押货银之船）已将鸟铳、兵器缴还藩库矣；向之所谓咸德乐输者今已阒寂无人，膏火无着矣；向之所谓汇摺开报者，

①《刘河镇汇略》卷3《创始·开海通商》，卷5《盛衰》。

今无一船进口，笔札无烦矣。刘河之所有者惟一天明月，两岸苇风，萧瑟之韵与啼饥号寒之声如相赠答，而无限哀鸿飞棲无着，良可慨矣”。①完全是一幅从繁荣的顶峰遽然跌至衰败深渊的凄凉画卷。

三、上海港的鼎盛以及其江 南大港地位的最终确立

与刘河镇从繁荣走向衰落截然相反，得益于昔日收泊刘河的北洋沙船向上海的转移，位于黄浦之滨的上海港在嘉道年间南、北海舟楫次，各路商贾云集，终于发展成为江南的第一大港。此尤如嘉庆《上海县志》所说：“自海关通贸易，闽、粤、浙、齐、辽海间及海国船虑刘河淤滞，辄由吴淞入，舟楫东隔，舳舻尾衔，帆樯如栉，以都会焉”。

嘉庆末至鸦片战争前夕的道光中叶是上海港沙船运输的鼎盛时期，由于“刘家港外几淤为平壤，商船悉进吴淞大口”，②上海港方才真正成为江南沙船的集中之地。嘉庆初，因运河浅阻，朝廷内外多议，借饷海运，当时的浙江巡抚阮元曾对江南运船作过一番调查，“镇海县由北来南之船约得一百余艘，此种船闻松江上海尚有二百余艘，约可得四百余艘，每艘可载米一千五百余石”。③可见当时聚于上海港的沙船还未极盛。以后，一方面由于刘河壅塞日甚一日“商贩往来皆归上海……欲求江南海运出口之道，合南北计之，则以吴淞江为便”，④另一方面也由于上海成为北洋航线贸易口岸后，历走运河往贩南北的豆粮杂货转由上海海运既经济又便利，致使大量的昔日内河贩运日益

①《刘河镇汇略》卷5《盛衰》。

②③④参见《皇朝经世文编》卷48《户政·漕运下》。

经上海改由海运。如嘉庆二十二年，清仁宗曾称：“据奏：内河关税向比海关例课为重，近年海洋平静，各商贩多由海运经行，既因船身宽大，多载货物，兼可少纳税课，以致内河例课，多不能足额”。①江浙两省航海商船逐年陆续增加。至道光初，每年收口上海港的沙船已不下三千艘，大大超过当年刘河镇的规模。以道光二、三、四年三、四月份为例，据当时海关簿册登记，“每月进口大小沙船，少则五、六百只，多至七、八百只不等。”②而到道光十二年五月，仅一个星期之中，驶入上海的满载沙船即有四百艘之多。③当时仅聚于上海的通州、海门、崇明三大船帮，各帮俱有沙船五、七百号。而常年收泊上海的沙船，仅能载重官斛千石以上至三千余石的大、中号船即下一千二、三百艘，加上装载千石以下的小号沙船，总数可达三千五、六百艘。④以平均每艘载重一千石（八十吨）计算，航运能力已可达二十八万吨左右。

众多沙船的聚泊齐集，标志着上海港北洋航线海上贸易的隆兴。当时沙船往来上海与奉、东之间，南贩之货主要是豆麦杂粮“载豆一次，其价总值银五、六千两”。沙船北行，“自正月开行，可以四次，三次；三月初旬开行，犹可二次；至四、五月，只能一次”。而据说年行两次“所获水脚价银，不敷水手辛工及添补扛具之用”，⑤若以

①参见《清朝续文献通考》卷9《征榷一》。

②《见闻续笔》卷2《先大夫梅麓公文钞》。

③参见 Lindsay: Report of Proceedings on a

Voyage to the Northern Ports of China PP209
—210.

④⑤《见闻续笔》卷2《先大夫梅麓公文钞》。

每船平均一年航行三次计算，北方豆麦杂粮、枣梨等货每年由沙船运至上海者不下一千万石，约合八十万吨，仅以每石商货值银一两相估，贸易额也在一千万两以上。这些豆麦杂粮不仅供应上海本地消费，而且还大量地经内河转口江南以及其它地方。沙船北上载运的商货主要是上海以及江南等地出产的棉花、土布、茶叶、磁器和各种杂货等等。它们一般价值较大，体积较小，故沙船北上载货多难满载，大多需要在吴淞口海滩挖草泥压船。不过即使以一半为空舱相计，南货北运量也可达五百万石，四十万吨，价值不会少于一千万银圆。^①

上海港沙船航运的繁盛还帮助了清政府在道光初运河阻塞，河运漕粮不畅时，从上海借助沙船海运漕粮。道光五年二月，清宣宗谕旨“将各该府属应纳漕米，照常征兑，改雇大号沙船，分起装运”。^②结果从该年冬至翌年夏，清政府在上海共征雇大号沙船等一千五百六十二艘，运送漕粮一百六十万石。沙船承运官府漕粮，运费高。津贴多，附载商货又可免税，一定程度上也刺激了沙船业发展。有史料记载，当时船商闻风鼓舞“增造沙船三百余艘，以备今岁海运之用。”^③其盛况尤如张春华《沪城岁时衢歌》所记：“江苏漕艘由海连云，汇集上海，用商人沙船、蛋船、三不像等船，兑载开行。丙戌正月，各郡并集，自南及北五、六里，密泊无隙。”

①参见同上书及J·K Fairbank: Trade and Diplomacy on the China Coast, p312.

②《清宣宗成皇帝实录》卷79。

③魏源：《魏源集·复蒋中堂论南漕书》。

随着沙船运输以及北方字号商贾等等从刘河镇向上海的转移，上海口岸同北方贸易有关的商行、字号得到了充分的发展。不迟于嘉庆年间，经营北方豆货交易的上海豆行商人即在上海县城建立了同业行会——豆业公所萃秀堂。至道光十一年，加入公所的大小豆行总数已达四十四家之多，每年经手成交的大豆、豆饼达几百万石。^①另外，奉天、山东等地的贩运商人也纷纷在上海设立字号、坐庄。道光七年，仅山东胶州、登州、文莱、诸城等地贩商在上海开设的字号即有二十四家之多。而同时期上海港专门承接各帮商船进出口业务的报关税行也至少在八家以上。^②

在北洋航线沙船贸易复兴的同时，嘉道年间上海南洋航线的海运贸易也发展到了鼎盛时期。如台湾糖船，航行于温州、宁波、上海、天津、登莱、锦州等地的又称北船船，其中每年仅对渡海峡航行上海的大约就有一百艘之多。^③另外，福建泉州、漳州各邑以及厦门等地的商船商贩上海“一岁往来数次”，广东潮州潮阳、揭阳、海阳等地海船亦频繁地来往于上海口岸。如潮阳产糖，皆由本地“商船装往嘉、松、苏州易布及棉花。”^④闽广商贩贩往上海的商货主要有糖、靛水、干靛、甘薯、咸鱼、肉桂、水果和各种海货土产，以及洋布、呢绒。

①参见《上海豆业公所萃秀堂记略》；《道光十一年同仁堂征信录》。

②参见《上海碑刻资料选辑》第72——73页。

③Charles Gutgalaff: Journal of Three Voyages along the Coast of China, PP184—185.

④参见道光《厦门志》卷15《风俗》；嘉庆《潮阳县志》卷10《风俗》及《上海碑刻资料选辑》。