

国家航海

National Maritime Research

上海中国航海博物馆 主办

船钞稽考

Research on Chuan chao (Tonnage Dues)

顾宇辉/Gu Yuhui

南宋朝贡体系的构成

Structure of Tributary System in Southern Song Dynasty

黄纯艳/Huang Chunyan

波斯人、阿拉伯商贾、室利佛逝帝国与印尼Belitung海底沉船：

对唐代海外贸易的观察和讨论

Persians, Arabian Merchants, Srivijaya Empire and the Belitung Shipwreck of Indonesia:

Observation and Discussion on Maritime Trade of Tang China

钱江/Qian Jiang

近代西方私掠船活动初探

The Exploratory Research of Western Privateering in Modern Times

沈洋 李洋/Shen Yang Li Yang

“北洋”海域中朝航路及其沉船史迹

A Preliminary Research to Shipwrecks Heritages on Sino-Korea Maritime Routes of “North Ocean”

吴春明/Wu Chunming

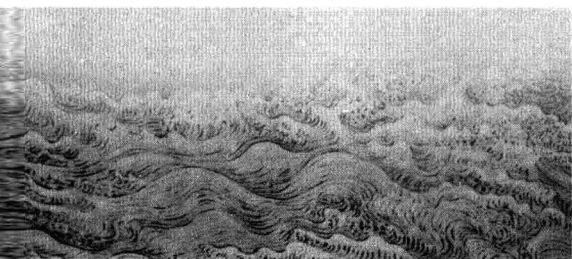
“航海——文明之迹”国际学术研讨会综述

Navigation: Trace of Civilization

Summary of the International Academic Seminar

(第一辑)

上海古籍出版社



国家航海

National Maritime Research

上海中国航海博物馆 主办

(第一辑)

上海古籍出版社

图书在版编目(CIP)数据

国家航海. 第一辑 / 上海中国航海博物馆主办. —上海: 上海古籍出版社, 2011. 12
ISBN 978-7-5325-6167-4

I. ①国… II. ①上… III. ①航海—交通运输史—中国—国际学术会议—文集 IV. ①F552.9-53

中国版本图书馆CIP数据核字(2010)第240701号

国家航海(第一辑)

上海中国航海博物馆 主办

上海世纪出版股份有限公司 出版
上海古籍出版社

(上海瑞金二路272号 邮政编码 200020)

(1)网址: www.guji.com.cn

(2)E-mail: guji1@guji.com.cn

(3)易文网网址: www.ewen.cc

上海世纪出版股份有限公司发行中心发行经销 上海颀辉印刷厂印刷

开本 787×1092 1/16 印张 12.75 插页2 字数 200,000

2011年12月第1版 2011年12月第1次印刷

印数:1-2,300

ISBN 978-7-5325-6167-4

K·1464 定价: 48.00元

如有质量问题,读者可向工厂调换

《国家航海》编辑委员会

主办：上海中国航海博物馆

顾问：杨 樵 上海交通大学

编委：（编委按照姓氏笔画排序）

万 明 中国社会科学院

刘超英 北京市文物局

孙光圻 大连海事大学

张 页 上海航运交易所

张 威 中国国家博物馆

杨志刚 复旦大学

施朝健 上海海事大学

柳存根 上海交通大学

胡平贤 中国航海日办公室

席龙飞 武汉理工大学

高德毅 上海海事大学

潘君祥 上海历史博物馆

主 编：安呈瑶

副 主 编：丛建国 钱建国

编辑部主任：周群华

编 辑：陈红英 李 洋 赵 莉

目 录

海洋文化的痕迹:《龙江船厂志》中的“壳先”造船过程的证据 Traces of Maritime Culture: Evidence of “Shell-First” Construction in the <i>LongJiang Shipyard Treatise</i> of 1553 程思丽 / Sally K. Church	001
海河联运与近代上海及长江三角洲城乡经济 Ocean-River Transportation and Modern Urban and Rural Economy of Shanghai and the Yangtze River Delta 戴鞍钢 / Dai Angang	008
中国航海博物馆文物保存环境温湿度的研究 Research on the Temperature and Relative Humidity for Cultural Relics Preservation Environment in China Maritime Museum 杜树志 / Du Shuzhi	024
船钞稽考 Research on Chuan chao(Tonnage Dues) 顾宇辉 / Gu Yuhui	034
析中国古船的料 Analysis of Chinese Ancient Ship's Liao 何国卫 / He Guowei	048
南宋朝贡体系的构成 Structure of Tributary System in Southern Song Dynasty 黄纯艳 / Huang Chunyan	063
波斯人、阿拉伯商贾、室利佛逝帝国与印尼 Belitung 海底沉 船:对唐代海外贸易的观察和讨论 Persians, Arabian Merchants, Srivijaya Empire and the Belitung Shipwreck of Indonesia: Observation and Discussion on Maritime Trade of Tang China 钱 江 / Qian Jiang	086

从料罗湾海战看 17 世纪中西方海军实力的差距 “Battle of Liaoluo Bay” — Gap of strength of the Navies between China and West during the 17th century 任志宏 / Ren Zhihong	101
---	-----

从史前及三代玉鱼出土情况看玉鱼为玉币之争 The Textual Research of Jade Fish and Jade Coin: Focus on the Unearthed Jade Fishes' Situation of Prehistoric Period and Xia, Shang, Zhou Dynasties 荣亮 / Rong Liang	112
--	-----

近代西方私掠船活动初探 The Exploratory Research of Western Privateering in Modern Times 沈洋 李洋 / Shen Yang Li Yang	124
---	-----

“北洋”海域中朝航路及其沉船史迹 A Preliminary Research to Shipwrecks Heritages on Sino- Korea Maritime Routes of “North Ocean” 吴春明 / Wu Chunming	135
--	-----

论广彩繁荣的内涵与意义 ——兼论清中期海外贸易的主要特征 A Discussion on Connotation and Significance of the Prosperity of Guangzhou Colour Porcelain And concerning the main features of the overseas trades in the mid Qing 徐中锋 / Xu Zhongfeng	153
--	-----

中华帆的起源与发展 Junk Sails' History of Development 郑明 胡牧 钟铠 / Zheng Ming Hu Mu Zhong Kai	168
--	-----

“航海——文明之迹”国际学术研讨会综述 Navigation: Trace of Civilization Summary of the International Academic Seminar 周群华 叶冲 顾宇辉 / Zhou Qunhua Ye Chong Gu Yuhui	191
---	-----

征稿启事	197
------	-----

稿件书写规范	198
--------	-----

海洋文化的痕迹：《龙江船厂志》中的 “壳先”造船过程的证据

程思丽
(英国 剑桥大学)

尊敬的诸位专家学者，早上好！非常高兴能够有幸参加此次极具文化意义和学术价值的研讨会，结识这么多与我一样对古船有着浓厚兴趣的朋友。今天我主要想跟大家介绍《龙江船厂志》中的“壳先”造船过程的证据。

不过首先要强调的是我来这里并不是为了向大家讲授什么东西。在座的各位都是研究中国古船的专家，作为这一领域的一名初学者或者说新来者，我只是想和大家交流一下我对一些问题的理解，顺便请教一些存疑的地方。

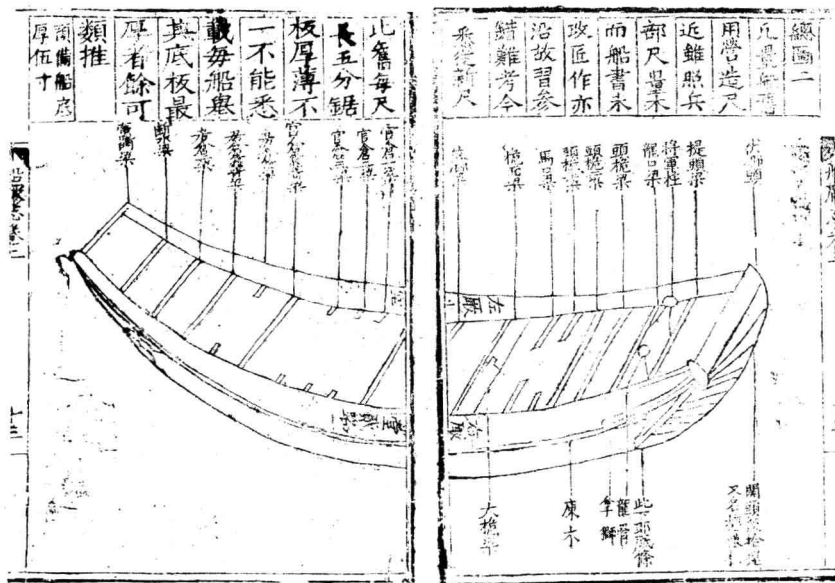
我现在正在进行《龙江船厂志》的英文翻译工作。《龙江船厂志》由李昭祥所著，出版于一五五三年，相信大家知道这本书。《龙江船厂志》是一部规模浩大的专著，要理解它就必须对古船本身有一个深入的了解。造船的经济性是这本书所探讨的一个很重要的方面，它关系到如何避免浪费资源以及有效地管理船厂。因此，造船的材料(例如所用的木材及其加工的程序)以及具体造船的过程、工艺就显得十分重要。

在我看来研究这一问题的切入点在于理解书中所用的古船各部分的名称。所以我最近在研究书中的两幅图(图一、图二)，在这两幅图中船上每一个主要部分的名称都被详细地标明。图一是一张俯视图，图二是一张侧面图。这两幅图主要用来展示一艘普通船的构造和部件。

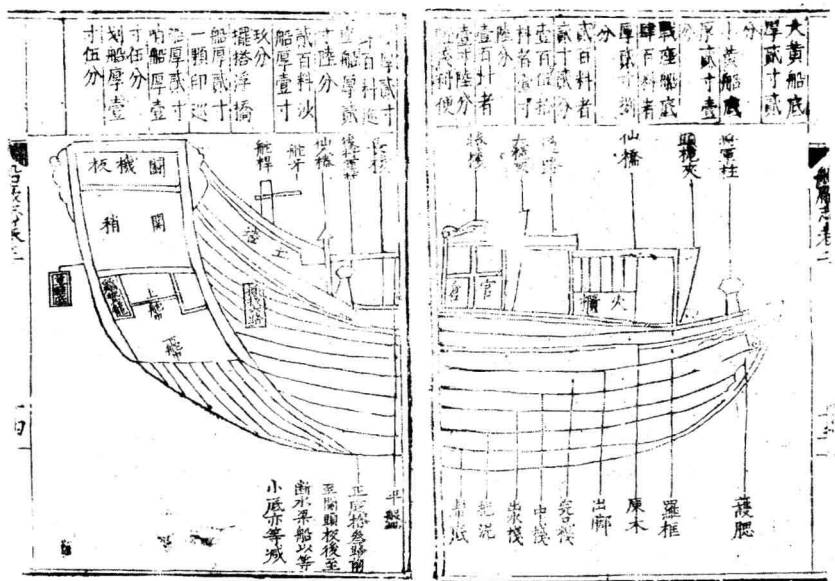
研究船的各个部分的名称会产生很多问题，这些问题不光存在于汉语中。在英语中，对于船的某一特定的部分在不同的地区、不同的年代甚至是不同的人之间会有不同的词来形容。我猜想在汉语中情况也类似。这样一来，要准确地理解书中提到的各个部分的名称以及找到相应的英文翻译就变得非常困难。

这两幅图出现在书中的第二卷。除了这两幅图外，在这卷中专门有一个名为“器数”的小节，^①具体阐述了船的各个部分的构造。这一小节中所出现的名称跟那两幅图中的名称基本一致。这样一来我们又多了一条渠道去了解船的构造、各部分的功能，以及各部分是如何组装衔接在一起的。虽然仍然有许多问题

^① “器数”一节正文及注释见附录一。



图一 《龙江船厂志》卷二·总图一



图二 《龙江船厂志》卷二·总图二

没有解决,这一小节所包含的内容极大地深化和拓展了我们对相关问题的了解。

“器数”这一小节很具体地描述了造船的过程。通过这些描述我发现中国古代造船的过程似乎是先造外壳而不是先造构架。

从之前我与西方有关专家的交流来看,人们对中国古船的建造方式存在一些困惑。西方学者普遍的看法是先造龙骨,然后是隔梁,最后再把棧固定到隔梁上。我感到非常幸运的是自己发现了“器数”这一小节中,因为它表明西方学者

普遍的看法似乎是错误的。这一小节准确地描述了一个“壳先”的造船过程，即先造龙骨，然后是栈，最后才是隔梁。因为这本书之前没有被翻译成英文，书中所描述的造船过程在西方还不为人所知。当然，还可能有另外一种情况：先造龙骨，然后加上少量的隔梁起到定型的作用，接着是栈，最后是剩余部分的隔梁。我非常想听听各位专家对这个问题的看法。

当然，并不是说所有中国古船都是以这种方式建造，有可能有些船是先造构架的。只是《龙江船厂志》中记载的这些船好像是先造外壳。在我看来这一发现具有重大的意义。

回到之前提到的那两幅示意图。

在第二张图的左下角我们可以看到以“正”开头的四行字（图三），还有一条线指向船的底部。

这段话的大意是：“在正底有十三路木板，从开头板一直延伸到船尾的断水梁。越小的船正底也越小。”段中的“路”似乎是指一块长木板。因为正底有十三路，所以“路”不可能是指龙骨。极有可能的是这十三路最中间的一路是龙骨。这一看法符合这张图上划船尾的地方。

正底拾叁路前
至開頭板後至
斷水梁船以等
小底亦等減

图三 图二左下脚的四行字

现在让我们转向上面提到的“器数”这一小节。在“器数”中作者首先将造船与建房做了比较：“建房需要从打地基开始，（类似的，）造船也是先从船底开始。”这段记载非常有价值，因为它呼应了图中的那段文字，并且表明龙江船厂所造的船都是以同样的方式建造，从四百料的大船到最小的渔船都是如此。

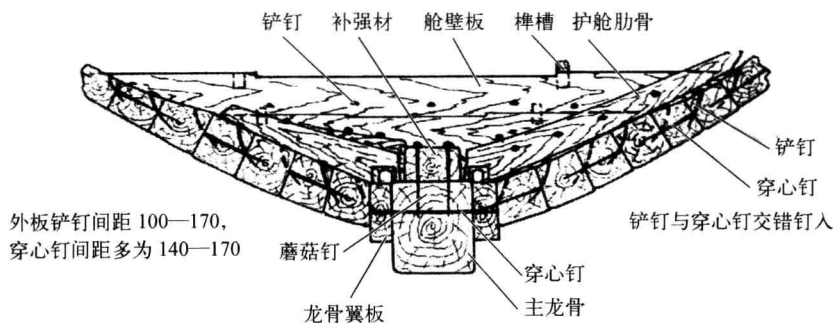
根据作者的描述，船底可以分为两部分：“正”和“帮”。但问题是什么是“正”，什么是“帮”？文中的注释说“底”是由十三块长板组成的，同时根据图中的信息也许可以推断“帮”是第一个栈。也有可能“正”指的是龙骨，而“帮”指的是船的底部靠近龙骨的木板，也就是蓬莱古船的龙骨翼板。

“帮”下面有这样一行注释：“初则为帮，左右各壹路。”根据这行注释我猜想帮底可能是龙骨两侧的列板，类似于蓬莱古船的龙骨翼板，同时帮和正似乎是一个整体（图四）。

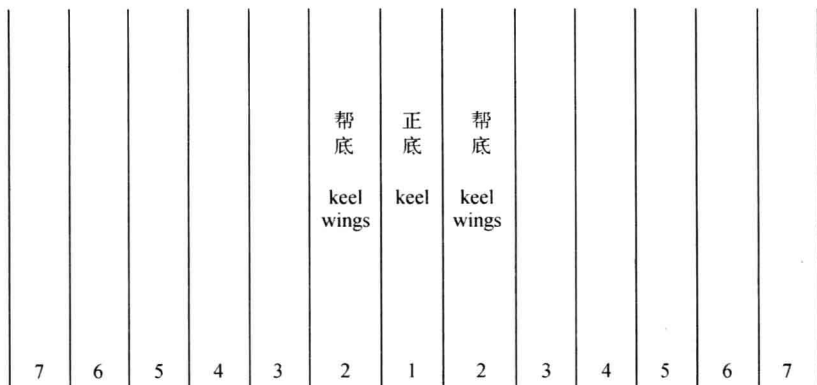
严格说来，帮并不完全等同于栈。因为接下来有一句话：“辅之以栈。”意思是栈起支持的作用。这表明帮是有别于栈的。

综上所述，我猜测正底十三路包括：一条龙骨，两条龙骨翼板，以及十根栈。它的结构布局如图五所示。图中标有1的柱子可以看作是正或者龙骨，而标有2的两根柱子可以看作是帮或者是龙骨翼板。

下一句话是“栈必侧之”，意思是栈必定在它的旁边或者说向上倾斜。但问题是“之”指的是什么？我认为“之”指的是帮。这句话之后作者列出了十根栈的

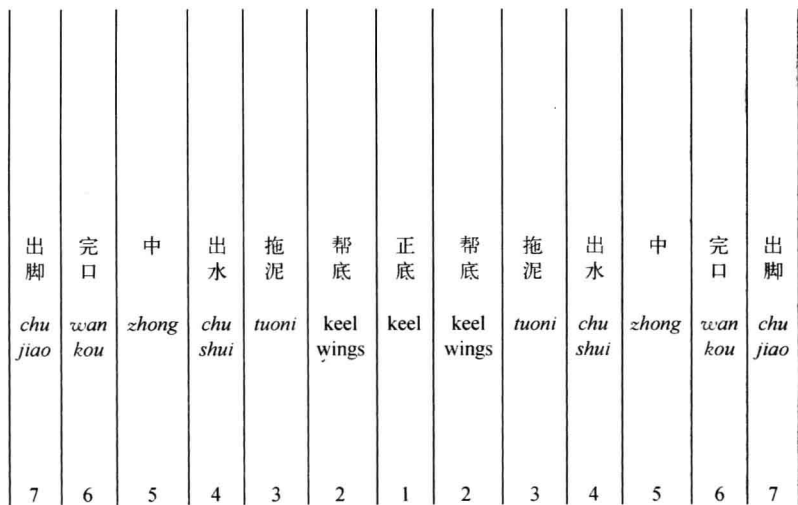


图四 蓬莱古船二号第三隔梁①



图五 “十三路”中的正和帮(示意图)

名字,②这些名字和图中的柱子恰好吻合(图六)。从里到外船底所有的栈的名称分别是拖泥、出水、中、完口及出脚。这样一来图五就如图六所示。



图六 “十三路”名称及分布(示意图)

① 顿贺,席龙飞,龚昌奇,蔡薇(2009)。

② 事实上只有五个名字,因为帮两边的五根栈是相互对称的。

“出脚”旁边的注释是“平铺完口之上者”，意思是出脚要平铺在完口的上面（图七）。

这段话以一句意思非常明了的话结束“皆栈名也”。由此我们知道之前列出的那五个名称都是栈的名字。旁边的注释说得更加明白：“每栈左右各一路。”意思是左右两边各有一根相对称的栈。接着作者提道：“惟渔船无出脚、无中栈。”所以很清楚渔船是惟一种既没有出脚又没有中栈的船。

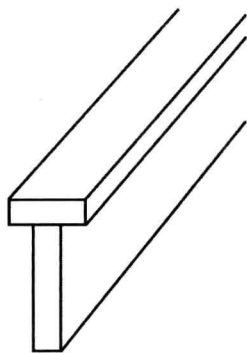
有一位叫 Hans Lothar Scheuring 的德国学者曾经研究过《龙江船厂志》，他的博士论文就是关于这本书的。他将船的各个部分的名称翻译成了德文。其中

“出水”解释为“用于标示无载重的栈”。也就是说，当船没有载重时，水正好到出水那条栈的水平。他将“中”解释为“用于标示船半满的栈”。同理，“完口”被解释为“用于标示船满载的栈”。这是一种可能的解释。

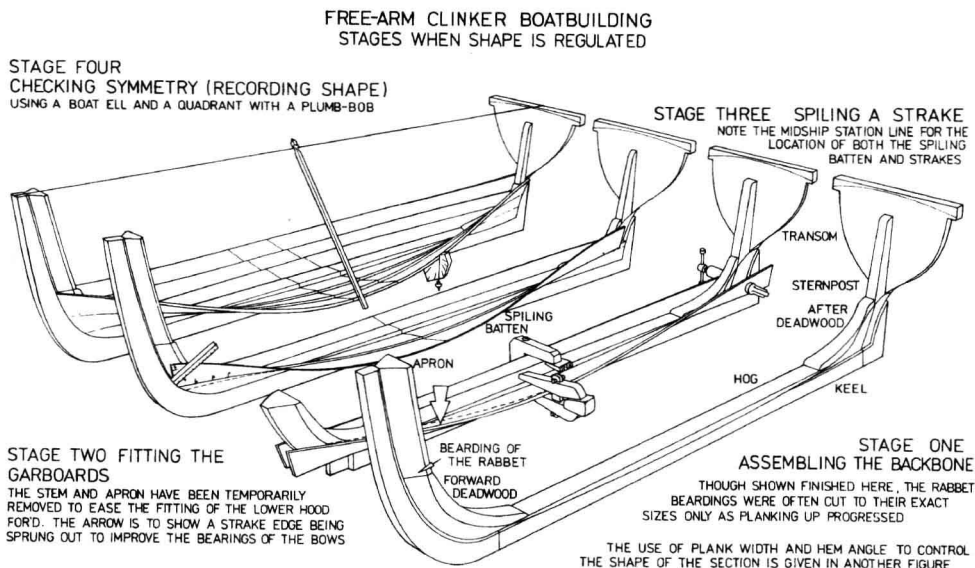
下一句“中虚则不固，故托之以梁”。这句话让我想到了老子《道德经》中的一段话：

“三十辐共一毂，当其无，有车之用。埴埴以为器，当其无，有器之用。凿户牖以为室，当其无，有室之用。故有之以为利，无之以为用。”（第十一章）

这段话的意思是车轮、陶器、房子这些东西正因为不完全是实心的才有用处。船也是这样。刚才提到的那句话的意思是船的中空的不稳固，需要用梁来加固。“梁”最好的英文翻译应该是“bulkheads”。下一句说道：“梁必衡之，如屋



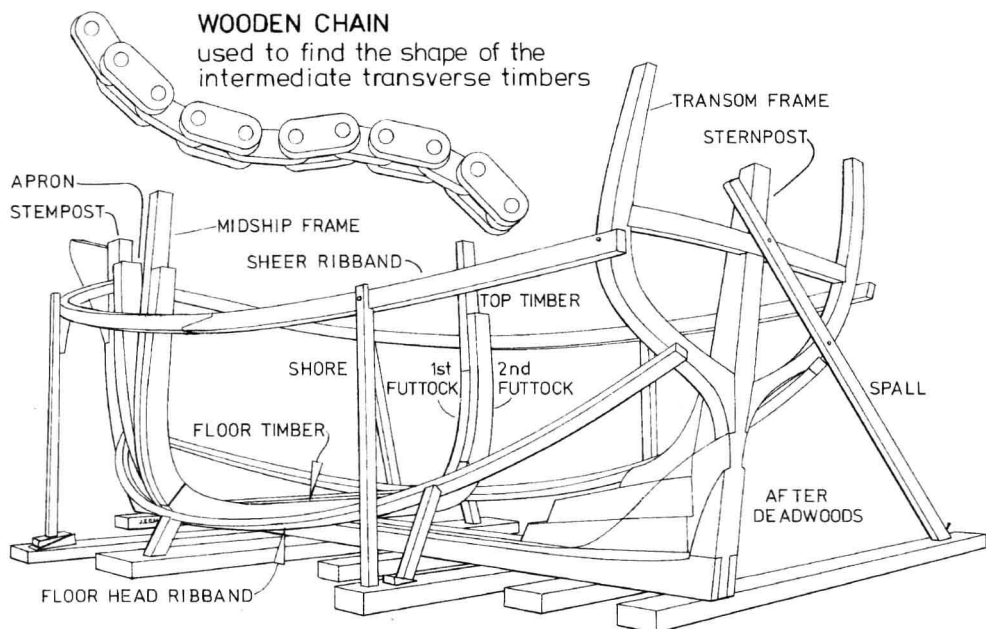
图七 “出脚”模拟图



图八 英国的“壳先”造船过程(McKee, *Working Boats of Britain*)

梁也。”这样作者回到了建房的比喻。

因为时间的关系我就此打住，尽管仍然有许多问题没有谈到。在结束之前我想给大家展示两个非常清晰明了的图示(图八、图九)。这两幅图描绘的都是英国的船，但建造过程有所不同，一个是壳先一个是架先。



BUILDING AN EDGE-POSITIONED PLANK BOAT FREEARM

图九 英国的“架先”造船过程(McKee, *Working Boats of Britain*)

附录一

《龙将船厂志》卷二《器数》

语曰：“室先基，船先底。”言工有始也。底有正、

大船拾叁路，小者递减，每路长短广狭，视船大小而隆杀之。

有帮，

初则为帮，左右各壹路。

辅之以栈。栈必侧之，为拖泥、为出水、为中、为完口、为出脚，

平铺完口之上者。

皆栈名也。

每栈左右各壹路，惟渔船无出脚、无中栈。

凡船必崇其尾，故有插找。

用板尖，其一端插于各栈之尽处也。

中虚则不固，故托之以梁。梁必衡之，如屋梁也。

分仓者，曰座梁。大船拾柒，小者递减。前曰提头、次曰龙口，次曰头桅者三、次曰马口、曰桅面、曰落脚、曰官仓者二、曰靠背、曰房仓者三、曰断水、曰灶门。而又有挽脚梁、线梁、挑梁、累梁者，皆横于船面者也。过梁、弯梁、一字梁、喜鹊梁者，皆架于船楼者也。

（本文为上海中国航海博物馆“航海·文明之迹”国际学术研讨会发言交流稿。）

参考文献

- 顿贺、席龙飞、龚昌奇和蔡薇：《蓬莱二号古船结构特征及其复原研究》，载入席龙飞、蔡薇《蓬莱古船国际学术研讨会文集》，长江出版社，2009年，第247—259页。
- 李昭祥（fl. 1537—1553）：《龙江船厂志（1553）》，玄览堂丛书续集，117，卷二；王亮功：《龙江船厂志》，江苏古籍出版社，1999年。
- McKee, Eric. *Working Boats of Britain: Their Shape and Purpose*. London, Conway Maritime Press in association with the National Maritime Museum, 1983.
- Needham, Joseph. Wang Ling and Lu Gwei-djen. *Science and Civilisation in China*, Vol. 4, Pt. 3, *Nautical Technology*. Cambridge, Cambridge University Press, 1971.
- Scheuring, Hans Lothar. *Die Drachenfluß-Werft von Nanking: Das Lung-chiang ch'uan-ch'ang chih, eine Ming-zeitliche Quelle zur Geschichte des chinesischen Schiffbaus*. Heidelberger Schriften zur Ostasienkunde, Band 9. Frankfurt/Main, Haag und Herchen, 1987.
- 李国清：《泉州法石古船与新发现的蓬莱古船比较》，载入席龙飞、蔡薇《蓬莱古船国际学术研讨会文集》，长江出版社，2009年，第274—282页。
- 席龙飞、蔡薇：《蓬莱古船国际学术研讨会文集》，长江出版社，2009年。
- 曾树铭、陈政宏：《肆佰料战座船之创复模型及其性能分析》，《中国造船暨轮机工程学刊》25：1（2006），第59—75页。

海河联运与近代上海及 长江三角洲城乡经济^①

戴鞍钢*

(上海 复旦大学历史学系 200433)

摘要:海河联运在近代上海城乡经济的发展进程中,起了不可忽视的促进作用,它直接推动了民族资本船舶修造业和上海港区、城区的扩大和郊区市镇的发展,密切了上海及长江三角洲城乡间的经济联系。

关键词:海河联运 近代上海 长江三角洲 城乡经济

1843年上海开埠后,很快发展成为中国内外贸易第一大港和工商业及金融中心,并在以后的百余年间,始终居于领先地位,成为中国的首位型城市。以往学界大多注目于与外部资本主义世界的海运联系对上海城市发展的促动,较少论及海河联运的作用和贡献。在21世纪上海新一轮发展中,必须重视和发挥海河联运的功能,加快上海国际航运中心的建设步伐。^②

1843年上海开埠后,以上海为中心的江南地区沿海航线,是在沪甬间展开的。宁波是宁绍平原和浙西南丘陵地带主要的出海口,但从港口布局言,它与上海相距不远,又受地理环境限制,自身经济腹地狭小,“所借以销卖洋货者,唯浙东之宁、绍、台、金等府;其内地贩来货物,仅有福建、安徽及浙省之绍属茶斤,并宁、绍、金、衢、严等府土产油蜡、药材、麻、棉、纸、席、杂货等物”,^③发展余地

* 作者简介:戴鞍钢(1955年6月17日生),男,上海青浦人,教授,侧重研究中国近现代社会经济史。

① 本文系“近代上海城乡经济关系研究(1843—1937)”的阶段成果,2010年上海市社科规划一般课题立项资助;国家社科基金重点项目“近代上海与长江三角洲城乡经济关系研究”(11AZS006)的阶段成果。

② 本文所说的内河的空间范围,主要是指长江三角洲区域内的江河湖港汉;时段,侧重清末至1937年。

③ 中国第一历史档案馆:《鸦片战争档案史料》第7册,天津古籍出版社,1992年,第441页。

有限。

开埠不久,其进出口贸易就被吸引到了上海港,“盖宁波密迩上海,上海既日有发展,所有往来腹地之货物,自以出入沪埠较为便利。迨至咸丰初叶,洋商始从事转口货物运输,所用船只初为小号快帆船及划船,继为美国式江轮,但此项洋船仅系运输沪甬两埠之货物,与直接对外贸易有别”。^①如英国驻甬领事所说:“交通方便而且运费便宜,促使许多中国人都直接到上海购买他们所需的洋货,因为那里选择余地大而且价格更为便宜。”^②

宁波与外界的航运往来,如英国驻甬领事《1911 年度贸易报告》所称:“本口岸的航运分两个方面,一是在宁波与上海之间,另外就是在宁波与邻近城镇之间。”^③有学者指出:“虽然宁波作为一个远洋贸易中心的重要性下降了,但它又作为一个区域中心而繁荣起来。据说宁波传统的帆船贸易在咸丰和同治年间(1851—1874)是它的全盛期。而且由于宁波慢慢变为经济上依附于上海的一个新的区域性职能的经济中心,它享有一个能支持生气勃勃的区域开发的大量贸易。在 19 世纪下半叶,诸如编帽、刺绣、织棉制品、织鱼网、裁缝等这些农村手工业扩大了。与上海定期班轮的开航和当地运输效率的适当改善,提高了宁波腹地内进口商品的比例和促进了农业的商品化,整个宁波的腹地中新设了好几十个定期集镇。”^④

宁波英国领事《1905 年度贸易报告》指出:“上海充当了宁波所有其他货物的分配中心。这是由于某些商品如丝织品,当地商人更愿意到上海这一较大的市场上去收购,因为在那里他们有更大的选择余地。”它强调,宁波“85% 的贸易是在沿海进行的,由两艘轮船每日在宁波与上海之间往返运输”。^⑤宁波港的辅助设施也得到改进,《1882 年至 1891 年宁波海关十年报告》载:“宁波地区在这一时期设立了三座灯塔,白节山灯塔和小龟山灯塔设立于 1883 年,洛迦山灯塔于 1890 年设立,它们都是上海海关主持下建造的。”^⑥

随着中外贸易的增长和江南各地经济联系的增强,1903 年已有上海锦章商号的“锦和”轮往来上海和舟山、镇海,1909 年又添置“可贵”轮,航线延至象山、石浦、海门。沪甬间的航运往来尤为频繁,1909 年已有 5 艘轮船行驶于沪甬航线,除原先的两艘轮船即英国太古公司的“北京”轮和中国轮船招商局的“江天”轮之外,又增法国东方公司的“立大”轮和中国宁绍商轮公司的 2 艘轮船。“主要是大量的客运使这些轮船能够获利”,因而“新旧船主之间展开了一场相当激烈

① 姚贤镐:《中国近代对外贸易史资料》,中华书局,1962 年,第 618 页。

② 《英国驻宁波领事贸易报告(1911 年度)》,陈梅龙等译编:《近代浙江对外贸易及社会变迁——宁波、温州、杭州海关贸易报告译编》,宁波出版社,2003 年,第 344 页。

③ 陈梅龙等:《宁波英国领事贸易报告选译》,《档案与史学》2001 年第 4 期,第 3 页。

④ [美]施坚雅主编,陈桥驿等译校:《中华帝国晚期的城市》,中华书局,2000 年,第 482 页。

⑤ 陈梅龙等:《宁波英国领事贸易报告选译》,《档案与史学》2001 年第 4 期,第 3 页。

⑥ 陈梅龙等译编:《近代浙江对外贸易及社会变迁——宁波、温州、杭州海关贸易报告译编》,第 36 页。

的竞争”。^①

其中新加入的宁绍商轮公司引人注目,它是由甬籍实业家虞洽卿集资创办的。着眼于沪甬间活跃的经济联系,虞洽卿于1908年5月发起筹办宁绍商轮股份有限公司,额定资本总额为100万元,每股银元5元,计20万股,总行设上海,在宁波设有分行,又在上海、宁波等国内15个主要商埠及日本横滨设立代收股款处。至同年10月,第一期股本已实收23.9284万元,按商律召开第一次股东会议,正式选举虞洽卿为总理,方樵苓、严子均为协理,具体经办此事,又选举叶又新等11人为董事,成立董事局。

1905年5月,公司经邮传部、农工商部批准立案,公司股款也已募集到70多万元。同年6月,从福建船政局订购的宁绍轮已到沪,公司又购入一艘通州轮,改名“甬兴”。沪、甬两地码头也动工兴建。是年7月,两船即行驶于沪甬间。宁绍商轮公司投入运营后,受到沪甬航线原有几家轮船公司的排挤,其中英国太古公司尤甚。1911年9月,太古公司在《申报》刊登广告,宣布“上海往宁波各货水脚大减价”,并联合其他几家公司,将统舱客票由1元跌至0.25元,企图以此挤垮开业不久的宁绍公司。面对压力,虞洽卿等人一方面呼吁宁绍同乡大力支持公司营业,一方面动员旅沪宁波商人组织航业维持会,由该会募集10余万元资助宁绍公司。货运则得宁绍客帮的支持,“相约报装宁绍轮始终不渝”,公司借此渡过难关,站稳了脚跟。^②

由上海出发,经由长江通往南京、镇江等地的航线,密切了长江三角洲沿江城市间的经济联系。轮船招商局成立后,与太古、怡和、旗昌等外国轮船公司争夺长江航线上的客源,曾在1879年8月30日《申报》刊登广告,称凡是该局开往南京的船只,都要在南京的码头上多停泊一个小时,以防拥挤,方便去南京参加乡试者上下轮船。上海开埠后,与镇江间的航运往来也很快沟通。镇江扼长江与京杭大运河交会的要冲,第二次鸦片战争期间,镇江和九江、汉口等被辟为通商口岸。其“城周九里,临大江与运河会合之口,为南北通津。清咸丰八年(1858),《天津条约》开为商埠,商场在城西银台山下。银台山下沿江一带,清咸丰十年(1860)划为英国租界”。^③自辟为商埠,“大量的布匹、糖和金属系由轮船运往镇江在那里分运,因为镇江具有通往南北水路以及长江河流的有利条件”。^④1890年镇江海关资料载:其“外洋贸易进口洋货,并非由外洋行来镇,均由上海转运而来,与沿海之贸易相似”;“出口土货,亦非由本口径行运往外洋,如金针菜、药材、丝、鸡毛、鸭毛等类,由上海转运者居多”。^⑤

① 陈梅龙等:《宁波英国领事贸易报告选译》,《档案与史学》2001年第4期,第7页。

② 冯筱才:《虞洽卿与中国近代轮运业》,金普森等主编:《虞洽卿研究》,宁波出版社,1997年。

③ 民国《江苏六十一县志》上卷,镇江县,城市。

④ 李必樟译编:《上海近代贸易经济发展概况:英国驻上海领事贸易报告汇编(1854—1898)》,上海社会科学院出版社,1993年,第352页。

⑤ 中国第二历史档案馆等编:《中国旧海关史料(1859—1948)》第16册,京华出版社,2001年,第135、136页。

1896年英国驻沪领事指出,经由镇江转运的进口货销售区域,是地处长江和黄河之间的广大地区。镇江的海关统计资料亦显示,“鲁南起码黄河北道(1855年后)和运河相交接的地方,处于镇江集货区之内”。^①1900年,《江南商务报》亦载:“凡由镇江购运洋货之处,以江北及山东、河南、安徽等省水路近便者居多,镇江为该水路之总口,水路指运河而言,可通江北、山东等处,若往安徽、河南两省,则清江浦过洪泽湖及淮河一带均属一水可达”。^②

经由镇江的中转,长江三角洲苏北地区的扬州、江都等地与上海的航运网络沟通。“江都为鱼米之乡,轮船、火车通行,贩运沪上,而本地之水产入市者转日见少且贵。”1899年,“扬州钱铺殷实可靠者不过数家,市上现银时虑不敷周转,全赖上海、镇江、汉口等处通融挹注”。扬州城内蛋品加工厂的产品,亦都装运上海出口。^③镇江在以上海为中心的海河联运体系中的地位,因此格外重要,自1858年开埠通商后,成为中外轮船经停的要口,据1891年镇江海关资料载:“轮船进口之次数、吨数皆比去年加增。本年计1186次,计1266000余吨;上年计1165次,计1153000余吨;本年计多21次,计多112000余吨。”“查本年旅客往来本口者,洋人来者计200余人,往者计100余人。华人来者计73000余人,往者计60500余人。”^④镇江港客货进出之旺,于此可见一斑。

一些可靠泊长江大、中型轮船的栈桥码头陆续兴建。1900年,上海鸿安轮船公司在镇江设置了轮船码头,趸船名“平安号”。同年,德商美最时公司和英商华昌轮船公司分别在运河入江口门东西两边建造码头,置泊趸船。1901年,日商大阪公司的趸船码头设在运河小闸之东。此外,美孚、亚细亚等煤油公司也在镇江建造了专用码头。随着镇江小轮航运业的兴起和发展,沿江一带还设立了不少小轮码头,停靠内河和长江区间各航线的小轮船。如丰和小轮公司、顺昌和记轮局、戴生昌轮船局、泰昌轮船局、华通小轮公司、天泰轮船局等,均先后在镇江设置了自己的小轮码头。1910年,在镇江考察的美国商人称,镇江的“所有产品好像都被上海商人买走,这个城市与美国没有直接贸易,要造成直接贸易的唯一办法,似乎是要求我们的商人需有代理人在这个地方”。^⑤

二

长江三角洲向以水乡著称,境内江河纵横、湖泖众多,与国内大水系大多有

-
- ① 李必樟前揭书,第916页;[美]周锡瑞著,张俊义译:《义和团运动的起源》,江苏人民出版社,1994年,第6页。
- ② 《江南商务报》第21期(1900年9月14日),列说。
- ③ 民国《续修江都县志》卷六,实业;《刘坤一遗集·奏疏》卷三二,第10页。
- ④ 镇江市图书馆藏:《清末民初镇江海关华洋贸易情形》,《近代史资料》总103号,中国社会科学出版社,2002年,第24页。
- ⑤ 虞和平等译校:《大来日记——1910年美国太平洋沿岸联合商会代表团访华记》,《辛亥革命史丛刊》第9辑,中华书局,1997年,第216页。