海洋文明研究

Maritime Civilizations Research

（第二辑）

苏智良 主编
薛理禹 执行主编



中西書局

需要全本请访问 www.ertongbook.com

海洋文明研究

Maritime Civilizations Research

（第二辑）

苏智良　主编

薛理禹　执行主编



中西書局

图书在版编目(CIP)数据

海洋文明研究. 第二辑 / 苏智良主编. —上海：中西书局，2017.10
ISBN 978-7-5475-1320-0

Ⅰ.①海… Ⅱ.①苏… Ⅲ.①海洋—文化史—研究—中国 Ⅳ.①P7-092

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2017)第 203602 号

海洋文明研究(第二辑)

苏智良 主编 薛理禹 执行主编

责任编辑	伍珺涵
装帧设计	黄 骏
出版发行	上海世纪出版集团 中西書局(www.zxpress.com.cn)
地 址	上海市陕西北路 457 号(200040)
印 刷	当那利(上海)信息技术有限公司
开 本	787×1092 毫米 1/16
印 张	14.5
字 数	364 000
版 次	2017 年 10 月第 1 版 2017 年 10 月第 1 次印刷
书 号	ISBN 978-7-5475-1320-0/ P·004
定 价	48.00 元

本书如有质量问题，请与承印厂联系。T：021-31197198

目　　录

清末民初吴淞自开商埠述论 …… 戴鞍钢　1

沙船、商船会馆:上海港口城市重要的历史文脉 …… 潘君祥　8

晚清海盗述论 …… 邵　雍　16

民国二十五年岱山盐户渔民暴动案的时空特征分析 …… 尹玲玲　31

宋人水上旅行的祭祀活动 …… 黄纯艳　38

润物无声：海洋潮汐与明清江南的日常生活 …… 孙景超　52

明清航海与福建文化的海外传播 …… 谢必震　61

“海滨邹鲁”的末路：明代福建兴化县的裁撤 …… 叶　鹏　黄忠鑫　72

海的诠释：中国传统海洋意识的历史考察 …… 陈国灿　84

“海”自东瀛来：先秦秦汉时代中原先民的海洋认识 …… 杨新新　88

16 世纪中叶前的宋元明时期中日间的交通与经贸文化交流 …… 马　铭　99

方国珍对海洋文明的贡献 …… 龚剑锋　符蕾蕾　115

上海郑和研究的历史考察(1903—1982)

——基于地域文化视角 …… 时　平　119

崇明与郑和下西洋关系初探 …… 苏月秋　128

“丝绸之路”观念演进与中国 21 世纪丝绸之路新理念 …… 蔡　平　138

清代海上丝绸之路视阈下的中法商贸与文化互动

——以法国儒尔丹公司商船“海后”号两次赴华为中心 …… 沈　洋　147

华洋博弈与近代生丝贸易规则 …… 孙　岩　156

1899 年“中意三门湾事件”研究 …… 纪浩鹏　168

由官方走向民间：海洋文明时代转型期文献编写类型的演变

——以海洋文献为例 …… 潘茹红　183

清初粤中名僧石濂大汕越南事迹新考
——以阮朝硃本档案为中心 …… 宗 亮 192
清代最好的沙船航海全图 …… 周运中 200
上海市明清海防遗址调查 …… 郭 红 210
方志中的上海“水文化”与上海特色城市文化建设研究…… 刘效红 刘秀霞 220

需要全本请访问 www.ertongbook.com

清末民初吴淞自开商埠述论*

戴鞍钢**

摘　要：清末民初，上海吴淞曾有自开商埠的动议和举措。其间，张謇在民国初年的贡献尤著，旨在以港口建设带动区域经济，促进民族工商业的发展。

关键词：张謇　吴淞　自开商埠　上海　经济

张謇的实业生涯中，曾在民国初年主持筹建上海吴淞商埠，设想以港口建设带动区域经济，促进民族工商业的发展，笔者曾撰有《张謇与吴淞商埠筹建》①。本文拟依据新见史料，再作论析。②

一

吴淞自开商埠的动议，始自晚清。位于黄浦江入长江口要冲的吴淞，是中外船只进出近代中国第一大港上海的必经之地，经内河也可通往苏、杭。1859年，王韬记述："吴淞江口温草浜（今称蕴藻浜——引者），港面辽阔，内则达苏杭，外则达各海口。"③1860年代后，进出上海港的外国商船日多，而面对吴淞口外的淤沙，大吨位远洋船只常受滞阻，往往要候潮进港，因而曾有开辟吴淞港区的动议。海关报告载，"在上海开埠以后的年代里，进口船只的体积大大增加，而

* 本文系国家社科基金重点项目（项目编号：11AZS006）的阶段性成果，亦获2010年上海市社科规划一般课题立项资助。

** 作者简介：戴鞍钢，复旦大学历史学系教授。

① 载崔之清主编：《张謇与海门——早期现代化思想与实践》，南京大学出版社2010年。以往中外学术界相关研究成果，该文已有梳理，如据徐晓旭整理的《张謇研究百年成果一览》（王敦琴主编《张謇研究百年回眸》，南京大学出版社2007年）载录，以往相关论文有黎霞《张謇在吴淞开埠的一次尝试》（《上海档案》1995年第2期），郑祖安《吴淞两次自开商埠始末》（《档案与史学》1999年第3期），郭振民《张謇吴淞开埠与上海建设"四个中心"及现代化国际大都市》（《浙江国际海运职业技术学院学报》2006年第3期）等。近有李少军《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》，《近代史研究》2016年第1期。

② 近年出版的相关史料，有赵德馨主编《张之洞全集》（武汉出版社2008年）；李明勋、尤世玮主编《张謇全集》（上海辞书出版社2012年）；（清）刘坤一撰，陈代湘等校点《刘坤一奏疏》（岳麓书社2013年）等。

③ 中华书局编辑部编，汤志钧等校订：《王韬日记》（增订本），中华书局2015年，第267页。

长江进口水道一直没有疏浚修治,浅水时江口拦沙水位比黄浦江还要浅。所有巨轮都只能停留在口外,航商对这种情况啧有烦言"①。1870 年,德国人李希霍芬就向德国政府提议占据舟山,"他盛赞舟山拥有一个易守及易于设防守的港口",认为"如果采用适当的措施,如设立自由商埠,该岛(指舟山——引者)不难发展成为商业大都市,不但能吸取邻地宁波之商业,并能在该方面的交通上起而代替上海之地位,因为上海海港不易容纳大船进出"②。

清政府出于防务考虑,拒绝疏浚黄浦江,列强便起意开辟吴淞港区,先是提议修筑淞沪铁路,1866 年英国驻华公使阿礼国致书清廷:"上海黄浦江地方,洋商起货不便,请由海口至该处于各商业经租就之地,创修铁路一道。"强调"浦江淤浅挑挖不易,铁路修成,水路挑挖无关紧要"。经清廷议复,认为"开筑铁路妨碍多端,作为罢论"③。1873 年 10 月 13 日,上海公共租界工部局董事会商议所谓"吴淞的沙洲以及对黄浦江的保护",会上有人"建议工部局应和商会共同采取有力措施来搬掉吴淞的沙洲,以维护黄浦江的畅通。由于水道淤泥堵塞,新的沙洲和淤泥的沉积不断形成,情况日趋严重,并且他认为如果不采取措施加以控制,则所有在上海拥有产业或经营各种行业的人,他们的利益将受到威胁"④。此前的 1872 年,美国驻沪领事布拉德福背着清政府组织吴淞道路公司,并于 1874 年兴筑淞沪铁路,1876 年 2 月铺轨,企图在吴淞开辟水陆转运泊岸。一位美国学者在参阅美国国会档案后指出,美国领事此举"是受横滨—东京间建筑铁路的刺激的,上海港口的运输问题与东京有些相似。外国船舶认为碇泊在距离外国租界下游十二英里的吴淞江(应为黄浦江——引者)中比较便利。从这个碇泊处建一条铁路通到这个城市,将会起与横滨—东京线的类似作用"。而日本的那条铁路,正是由美国人在 1869 年承建,于 1872 年通车的。⑤

列强筹开吴淞港区的举措,惊动了上海地方官员。1876 年 3 月,苏松太兵备道冯峻光照会英、美驻沪领事:"通商章程第六款载明,各口上下货物之地,均由海关妥为定界。又江海关定章,浦江泊船起下货物之所,自新船厂起至天后宫为界,商船只许在例准起货下货之界内起货下货各等语。是吴淞既非起货下货之所,又吴淞口一段尽属海塘,关系民生、农田保障,为中国最紧要之事,断不能任百姓将官地盗卖,建造房屋、码头。"强调"上海贸易租界,自洋泾浜起至虹口止,有法国租界,有美国租界,吴淞口系宝山县所管,不在通商租地界限之内。又各国通商章程,只有上海口岸,并无宝山地界通商"⑥。英、美领事无言以对。后经交涉,由清政府出巨资将淞沪铁路购下拆毁。

列强筹开吴淞港区的举措虽然受挫,但淤沙仍横亘吴淞口外,列强据此仍不断发难。1881 年 12 月,两江总督刘坤一遂上书奏称:"吴淞口在黄浦江口内,本与长江防务无涉,惟赴上海必经此沙。此沙日积日高,各国大船出入不便,有碍洋商生计,故彼饶舌不休。夫中外既经通商,水道本应疏浚,如我置之不理,彼得借以为词,抽费兴工,势必永远占据,谓系洋商捐办,华官

① 徐雪筠等译编,张仲礼校订:《上海近代社会经济发展概况(1882—1931)——〈海关十年报告〉译编》,上海社会科学院出版社 1985 年,第 287 页。
② 清华大学历史系编:《戊戌变法文献资料系日》,上海书店出版社 1998 年,第 7 页。
③ (清) 王彦成纂辑:《清季外交史料》卷五,第 19 页。
④ 上海市档案馆编:《工部局董事会会议录》第 5 册,上海古籍出版社 2001 年,第 663 页。
⑤ 宓汝成编:《中国近代铁路史资料》第 1 册,中华书局 1963 年,第 34、35 页。
⑥ 宓汝成编:《中国近代铁路史资料》第 1 册,第 43、44 页。

不能与闻。……再四思维，只有自行筹款挑挖，则所挖之宽窄浅深，作辍迟速，均可操纵自由，只令通船而止，万一有事，则沉船阻塞，亦反掌间事也。”①意在通过自主疏浚淤沙，堵塞列强口实。

次年，从国外进口的设备运抵，进度缓慢的疏浚工程开始，筹开吴淞港区的动议一度沉寂。原因之一是，吴淞系江防重地，1894 年 7 月 28 日，法国《全球画报》（周报）曾报道：“目前形势十分紧张，战争似乎不可避免……上海道台已正式通知各国领事，必要的时候，中国将随时封锁吴淞口。”②但列强并未止步，张之洞 1895 年 12 月曾奏称：“查吴淞口沙浅胶舟，必须乘潮出入，海轮剥载进口甚为不便，故近年来洋人屡有疏浚吴淞之请，此次日本议约（指马关议和——引者）时，日本人亦曾议及此。”③甲午战争期间，日本对吴淞及上海的觊觎，令英国颇为紧张，1895 年 1 月 2 日李鸿章记述：“英廷不准倭（指日本——引者）至吴淞外。”④甲午战争后日本报纸公然声称：“日本在上海择地开租界一事，以吴淞为佳。黄浦江淤沙日厚，其势迟早必至无法可治，不能行船。如吴淞则日后必大兴胜之地，与上海来往之路又极便，本当择租界于吴淞。”⑤

沿江一些地段则先后易主，至 1898 年初“吴淞口之蕴藻浜南沿江水深之地，除操厂一块，悉为洋人所得”⑥。当时的海关报告亦载：“修筑堤岸的作业，继续由日本人进行。”⑦英、德等国还以兵船进出吴淞口不便为由，向清政府索要蕴藻浜以北沿江百余亩空闲官地，以建造所谓兵船码头，企图再开吴淞港区。⑧ 其间，英国海军和驻沪领事曾致函上海道台，“欲借吴淞炮台前操场为兵士游玩之地”⑨。如 1898 年 4 月 15 日《申报》所言，“自上海通商，外洋轮船出入，吴淞为咽喉要路……第水路虽为通商要道，而岸上未有租界，且地属太仓州之宝山县，又非上海所辖，西商欲于此间设栈起货，格于成例，不克自由；而淞沪铁路工程又未告竣，公司货物必由驳船起运，船乘潮水涨落，未能迅速克期，此西人之心所以必须辟租界于吴淞者”。

为杜列强觊觎，1898 年初，两江总督刘坤一奏请吴淞自开商埠获准。事后他陈述说：“上海近来商务日盛，各项船只由海入江，以吴淞为要口。只因拦江沙淤，公司轮船必须起货转运，致多阻滞。现值淞沪铁路将次竣工，商货往来自必益形繁盛。经臣商准总理衙门，将吴淞作为海关分卡，添建验货厂，俾得就近起下货物以顺商情，并于该处自开商埠，准中外商民公同居住，饬道会商税司妥切筹议，将马路、捕房一切工程仿照沪界认真办理，期于商务、地方均有裨益。”⑩消息传出，吴淞地价陡升。同年 5 月 22 日，《申报》以《吴淞口开埠近闻》载：“张华浜以及吴淞炮台一带农田已为中西商人购置殆尽，地价飞涨，每亩可值五六百金，至灯塔左近沿浦滩地则更涨至每亩四千五六百两矣。”而先前每亩只值数十两，至多也不过百余两。⑪

---

① （清）刘坤一：《订购机器轮船开挖吴淞口淤沙片》，（清）刘坤一撰，陈代湘等校点：《刘坤一奏疏（一）》，岳麓书社 2013 年，第 738 页。

② 赵省伟主编，沈弘等编译：《海外史料看甲午》，中国画报出版社 2015 年，第 3 页。

③ （清）张之洞：《筹办江浙铁路折》（光绪二十一年十一月十二日），赵德馨主编：《张之洞全集》第 3 册，第 300 页。

④ 清华大学历史系编：《戊戌变法文献资料系日》，第 3 页。

⑤ 《时务报》第 22 册（1897 年 3 月）译载。

⑥ 北京大学历史系编：《盛宣怀未刊信稿》，中华书局 1960 年，第 61 页。

⑦ 徐雪筠等译编，张仲礼校订：《上海近代社会经济发展概况（1882—1931）——〈海关十年报告〉译编》，第 48 页。

⑧ 北京大学历史系编：《盛宣怀未刊信稿》，第 61 页。

⑨ 清华大学历史系编：《戊戌变法文献资料系日》，第 437 页。

⑩ （清）刘坤一撰，陈代湘等校点：《刘坤一奏疏（二）》，岳麓书社 2013 年，第 1126 页。

⑪ 《申报》1898 年 5 月 23 日。

随后,自开商埠的步骤渐次展开。未来商埠的地域确定为“以北过炮台至宝山县南石塘东西大路为界;南界牛桥角,以东西进深三里为界;西面浜北,以泗塘河为界;东以泗塘河对岸起,距浦进深三里为界”①,即沿黄浦江从吴淞炮台向南,越过蕴藻浜,迄于陈家宅这一狭长地带。为此开埠工程总局、清查滩地局等机构成立,次年在蕴藻浜北筑成东西向马路五条、南北向马路三条,沿江驳岸也着手兴建。② 中国自开商埠的举动,招致列强的忌恨,英国领事抱怨“由于这个港口是‘自动地’开放的,因此中国有权指定开放的条件,其中之一就是外国人不得在租界(应为商埠——引者)之外取得土地”③。诚如刘坤一所指出的,“彼族觊觎吴淞已非一日,今幸自开商埠,不能占我要隘,必思挠我利权”,其手法之一,是对招租官地反应冷漠,使刘坤一等欲将官地变价用于开发商埠的设想受挫。④

日本则公然要求在吴淞设立日租界。1898 年 4 月,日本驻沪代理总领事小田切万寿之助获悉清政府将在吴淞自行开埠,便向本国政府提议在吴淞设立日租界,并前往考察,就附近形势、内部各区域状况、适于设租界之处,撰写了报告书。1898 年 5 月 31 日,日本驻华公使矢野文雄奉命照会总理各国事务衙门,请“允上海之处改自吴淞口灯塔起,沿江而南一百丈,其北亦沿江二百丈,共合三百丈;东至西之南北两面各五百丈,西边自北而南亦三百丈之地,作为日本专管租界”。对日本的要求,刘坤一以“吴淞商埠与约开通商口岸不同,各国均无自立租界之例”,予以拒绝。⑤

不久北方义和团起,1901 年《辛丑条约》规定疏浚黄浦江包括吴淞口淤沙,“洋商营业趋势益集中于上海,淞口无转移之希望”,列强不复再提开辟吴淞港区或设立租界事,清政府的“自开商埠”遂也陷于停顿。⑥ “埠工、升科、会丈等局亦于是年次第撤销”,“惟筑成之马路交错纵横,犹存遗迹”⑦。1906 年 12 月 7 日,日本驻沪总领事永泷久吉曾向日本政府报告,自黄浦江航道有所疏浚,“进出船舶直航上海而不在吴淞停泊,只有邮船、大型轮船及军舰因吃水关系不能开入黄浦江而都停泊吴淞港外,在此处将客货转至小轮船开往上海,故不需要陆上设施”,也“一直没有外国人居住吴淞展开经营,而一任道路杂草繁茂”⑧。从其“市街东西长而南北短”的布局走向中,人们仍依稀可见当年的开发设想。⑨ 吴淞自开商埠的夭折,对周围乡村经济不无影响,地方史料载:“吴淞村集颇多,近则大多衰落,惟炮台湾车站附近有茶酒杂货店等数家,专供营兵旅客之便利。陈家巷在吴淞镇西北三里许,有杂货店等二三家。”⑩

---

① 张謇:《呈大总统文》,李明勋、尤世玮主编:《张謇全集》第 1 册,第 589 页。

② 民国《宝山县续志》卷三《营缮》。

③ 李必樟译编:《上海近代对外贸易经济发展概况:1854—1898 年英国驻上海领事贸易报告汇编》,上海社会科学院出版社 1993 年,第 949 页。

④ (清)刘坤一撰,陈代湘等校点:《刘坤一奏疏(二)》,第 1260 页。按:此处官地,系指“吴淞一带滨海沿江历年涨出滩地”(同前注,第 1260 页)。

⑤ 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》,《近代史研究》2016 年第 1 期。

⑥ 民国《宝山县续志》卷六《实业》。

⑦ 民国《宝山县续志》卷六《实业》;卷一《舆地》。

⑧ 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》,《近代史研究》2016 年第 1 期。

⑨ 民国《宝山县续志》卷六《实业》;卷一《舆地》。

⑩ 民国《宝山县续志》卷一《舆地志·市镇》。

二

清末由筹开吴淞港区引发的自开商埠规划虽告夭折，但余音未绝。时至1921年初，张謇受命出任上海吴淞商埠督办，“重兴埠政”①。自投身实业建设始，张謇就很重视近代航运和港口建设。1900年，大生纱厂为从上海运入机器设备等，向上海慎裕号商人朱葆三、潘子华名下的广生小轮公司包租了一艘“济安”小轮往来通沪之间。不久，两江总督刘坤一准许大生纱厂自办轮运业，张謇即与朱葆三等沪商集股设立大生轮船公司，原“济安”轮改名“大生”。1901年，“大生”轮往返于通沪。次年，因通沪股东不和，公司股权由通州股东全盘收购。

1904年，张謇又在上海集资设立上海大达轮步公司。1906年5月，大生轮船公司订造的“大新”轮投入营运后，行驶于通沪间，原“大生”轮航行于上海与海门之间。这两条船的客货运输业务，均由上海大达轮步公司代理经营。1908年，上海大达轮步公司从上海英商太古洋行购得小轮两艘，更名为“大安”和“大和”，随即投入营运，并将上海至通州的航线向上游延伸到口岸，改称沪口线。

当时通州尚无适合轮船靠泊的港口，来往的轮船仍停泊在江中，所载客货由木船驳运，费时费力，效率低下。为改变这种状况，张謇着手在天生港建造了轮船码头，并请求在天生港自开商埠。清朝政府则顾虑“洋商租地之纠葛”，只准天生港作为“起卸货物之口岸，以通航路而兴商务，不必预筹开埠通商”②。张謇在天生港自开商埠的愿望落空，海关资料载“经当地制造商向中国政府申请，已于1909年7月开放位于上海、镇江间长江左岸之通州天生港为停靠港”③。

上海开埠后，黄浦江沿江港区岸线几全为列强所占。上海大达轮步公司成立后，在上海十六铺建造了码头，争得一席之地。1908年成立的经营上海—宁波航线的宁绍商轮公司，本想在十六铺以北外商码头林立处寻找一立足处不成，改向日本人商租外白渡桥旁的东洋公司码头也不成，又向天主教三德堂借外洋泾桥南首码头又不成，再向十六铺一带设法，最后得张謇帮助，才在十六铺租定码头，建造堆栈。④

经历天生港自开商埠受挫，又目睹上海港区几为列强占尽，张謇受命主持吴淞商埠筹建后，倾力而为，直陈“本督办僻处海隅，叠膺重任，自维年大，深惧弗胜，只以淞沪接壤，沪已有人满之患，淞而不图，恐拓界容民，人不我待。是以勉暂受命而不敢辞。所愿政府地方各尽本能，共相策进，庶天然形便，不至坐失时机”⑤。他在《吴淞开埠计画概略》中，追溯清末吴淞自开商埠中辍实因受制于列强的阻挠，指出“吴淞之名震于海外者久矣，外人有不知陕西、甘肃等省所在，而未有不知吴淞者。则以吴淞为吾国第一口岸，于水为长江门户，于陆为铁路终点，而又位于上海

① 民国《宝山县再续志》卷六《实业》。

② 《署江督周苏护抚濮会奏通州天生港暂借商款自开商埠应归江海关派员经理片》，转见《大生系统企业史》，江苏古籍出版社1990年，第67页。

③ 海关总署本书编译委员会：《旧中国海关总税务司署通令选编》第一卷，中国海关出版社2003年，第651页。

④ 董枢：《金利源码头外交史话》，《上海研究资料》，上海书店1984年，第352页；樊百川：《中国轮船航运业的兴起》，四川人民出版社1985年，第413页。

⑤ 《吴淞商埠局组织之内容》，《申报》1921年2月24日。

租界之前,宜为世界所属目。顾前清曾开埠矣,其结果予外人以杂居置产之权,而埠政仅筑路数条而止。盖误于无全盘计画,而先支节筑路,致地价骤变,徒供地贩投机,转使商民裹足。在各国旨在谋上海门户之自由,藉杂居以伸外势,本不欲吴淞自成一市,以分上海租界之势。此前清开埠半途而废之原因也"①。

张謇从全球海运业和港口发展态势出发,认为吴淞商埠的辟建势在必行,指出"今者海舶吨增,不能入浦,非就吴淞筑港,无以利国际运输。淞沪相隔不足九英里,汽车、电车顷刻可达,例以伦敦、漫切司头、纽约、旧金山、亨堡、安特维卜、毕那爱各埠,面积纵横数十英里,淞沪合一势所必至"②。继而陈述了商埠筹建的具体步骤:"埠局成立将及二年,入手方针分为三步:第一步测绘精密地形,将全埠道路、河渠位置,预为规定,如弈者之必先画棋盘;第二步考证各国建设商埠成规,拟为分区建设制度,如弈者之布一局势;第三步以所拟分区制度,征求公众意见,认为妥善然后实行,如弈者度必胜之势,而后下子。"③

他着重谈了港口建设构想:"淞口自谈家浜起,以西经剪淞桥至杨树泓,计长二千一百英丈,均为深水,足供码头船坞之用。剪淞桥之东,为海轮码头,其西为江轮码头。本局曾商准交通部颁布招商承办码头章程,有中国海外航业公司集股银五百万两,已收七十余万两,在谈家浜地方购地八十余亩从事建设。剪淞桥之西,亦有请设码头一二起,正在接洽,尚无具体办法。并拟于此设保守仓库(指保税仓库——引者),为转口货免税存储之处,使商货无未销先税之累,轮舶得随时装卸之利。"④

进而展望了商埠的规模和前景:"全埠面积有四百三十余方里,工商事业必因地制宜,预为规定,庶易发展。蕴藻、泗塘两岸,为天然之工业区域。市场区域之计画,关系最为重要。拟俟详细画图编制完竣,再经市政专家之品评,方能决定。其附近各中点公园之地,均为住宅区域。炮台湾之后,自同济、中国两校以北,则为教育区域,第中小学校则不限一隅,散置于住宅区域。另于西隅鹅馋浦两岸,辟为劳工区域,专备容纳流寓客民。此分区规画之大概也。"⑤

如此规模的建设,经费来源是一大难题,张謇直言"开埠云云,需费浩繁,岂仅成一行政机关所可济事",认为"国家财政支绌至此,除行政费及无关营业之公共建设费,不得不由官筹款外,其他惟劝商投资,而官为规画",如此方有成功的希望。⑥ 1921 年 2 月 12 日,张謇在《督办吴淞商埠就职宣言》中就强调:"商埠云云,需费浩繁,岂仅仅成立一行政机关所可济事?国家财政支绌,苏省岁计亦甚不足,有何财力经营此埠?是以一切设施,除向系官营业者如邮政、电话之类,其他以劝商投资建设而官为之规画为本。"⑦在实际工作中,他确实为此全力以赴。1922 年 1 月 6 日,张謇曾致电北洋政府禀报:"吴淞建筑公共码头,招商承办,指定沿浦西岸淞口至衣周塘间,任商自择地点,与埠局协筑。"⑧

---

① 张謇:《吴淞开埠计画概略》,李明勋、尤世玮主编:《张謇全集》第 4 册,第 528、529 页。
② 张謇:《吴淞开埠计画概略》,李明勋、尤世玮主编:《张謇全集》第 4 册,第 529 页。
③ 张謇:《吴淞开埠计画概略》,李明勋、尤世玮主编:《张謇全集》第 4 册,第 529 页。
④ 张謇:《吴淞开埠计画概略》,李明勋、尤世玮主编:《张謇全集》第 4 册,第 530、531 页。
⑤ 张謇:《吴淞开埠计画概略》,李明勋、尤世玮主编:《张謇全集》第 4 册,第 531、532 页。
⑥ 张謇:《吴淞开埠计画概略》,李明勋、尤世玮主编:《张謇全集》第 4 册,第 532 页。
⑦ 张謇:《督办吴淞商埠就职宣言》,李明勋、尤世玮主编:《张謇全集》第 4 册,第 477 页。
⑧ 张謇:《致政府电》,李明勋、尤世玮主编:《张謇全集》第 3 册,第 1001 页。

需要全本请访问 www.ertongbook.com

针对吴淞商埠筹建启动后，中外之间的地权交易或纠纷在所难免，为了维护民族利权，张謇未雨绸缪，于1921年9月21日致函北洋政府颜惠庆，要求预作必要的防范：

> 综计清季吴淞开埠案内得许洋商租地，凡十六图经转道契外，其余各图洋商与地主立契后，须呈由本国领事函送上海道署，札发宝山县查明果无无盗卖侵占情事，由县派员会丈，即将丈实亩分四址概于契内注明，盖用县印，由道转送领事交与洋商执管。良以此项租地与租界情形不同，至会丈手续，吴淞则曾设有埠工局，商埠以内自行办理。邻近上海各图，则曾设立会丈局（亦称会丈公所），赁屋于上海租界，由县委派员司及丈手人等驻所办事。光复后改组为宝山会丈经理处，所有应办事宜，悉仍其旧，惟丈地绘图改由宝山清丈局分任（现清丈局改为田地册单事务局）。
>
> 民国三年，上海杨前交涉员与外人商定条件，收回上海会丈局管理权，凡宝山县境内关于华洋租地勘丈给契，向由宝山会丈局办理者，悉提归上海会丈局合办，一律盖用交涉员印信。自此以往，县知事既不便时加过问，而交涉员远在上海，尤属耳目难周，致地贩人等每每影戤洋商，因缘为奸，弊窦丛生。甚至侵占、盗卖，莫可究诘。当此商埠规画伊始，非澈底查明，明定权限，不足以区别县界而重主权。相应咨达大部查照，希即令饬上海交涉员、沪海道尹商同本局（指吴淞商埠局——引者）暨宝山县知事筹议整理办法，以期中外相安。①

令人叹惜的是，尽管张謇倾力而为、精心谋划，但当时的社会环境很快就使他的设想落空，1924年直系军阀齐燮元与皖系军阀卢永祥之间的江浙战争中断了吴淞商埠筹建的进程，而这一进程后又因“经费告竭”②被迫停办，满怀报国热望的张謇壮志未酬！

---

① 张謇：《咨外交总长颜惠庆》，李明勋、尤世玮主编：《张謇全集》第1册，第525、526页。

② 民国《宝山县再续志》卷六《实业》。

沙船、商船会馆：上海港口城市重要的历史文脉

潘君祥*

摘　要：沙船是中国沿海的四大船种（沙船、广船、福船、浙船）之一，也是唯一一种以船的功能特征命名的船种。沙船是特别适应江海浅滩航行的船种，它的名称正式出现在明代中叶，它的兴盛时期在清代，那时它是水上运输的一种先进的生产力。在明清两代，沙船商在抵制、冲破政府管制中，逐渐形成了一套租船运货的制度，拥有三千余艘大小沙船的运输量，成为上海北洋航线上的主要船种。每年它将山东、直隶、关东的豆、麦、枣、梨等运来南方，也将南方的粮食、棉花、棉布、茶叶、瓷器等运向北方，是南北两大市场货物的承运者。由于沙船运输业推动着上海最重要的商业行业——豆米业的发展，也带动着上海金融业早期钱庄业的发展，还对农产品棉花和手工产品棉布的北运有巨大影响，因而成为清代上海城镇发展的支柱产业。由沙船主组建的商船会馆成立于康熙五十四年（1715），是上海组建的第一个行业性会馆，在一段很长的时间里，商船会馆也是上海实力最强的会馆，所以沙船和商船会馆对上海港口城市的形成和发展有着巨大的作用，是上海城市重要的历史文脉。但对于这样重要的历史文脉，我们的宣传和研究还远没有到位。

关键词：沙船　商船会馆　上海港口　历史文脉

江海两用的平底沙船是从古代江南众多船型中发展而来的一种沿海运输型海船。宋元以来，苏松和江南一带造船技术不断改进，加上漕粮河运与海运的推动，北方豆麦、油饼和杂粮、桃枣的南运，南方粮食、棉布、茶叶、瓷器等货物的北运，造就了一代新的“船商”，沙船运输业成了上海城市经济的支柱产业。沙船和商船会馆成为上海港口城市发展重要的历史文脉。

一、明清两代上海沙船的出现与运输能力的提升

沙船源于江南一带民间常用的平底船，它是一种江海两用船。从船的造型上说，它方头方尾，甲板宽，干舷低，所以航行时稳定性好，比较安全。沙船采用平板龙骨，靠两舷从船头到船尾

* 作者简介：潘君祥，上海市历史博物馆研究馆员、荣休馆长。

有三四对粗壮通木对船体进行加固。它的排水量虽不如尖底船。但是它吃水浅,阻力小,用了多桅多帆后,能较快航行。

《宋史·兵志》有"防沙平底"船的记录,《元史·食货志》有"平底海船"的记载。乾隆《崇明县志》说:"沙船以出崇明沙而得名。太仓、松江、通州、海门皆有。"可见沙船与上海有着密不可分的历史渊源。

沙船的名称正式出现在明代,成书于嘉靖初年的佚名《皇明奏疏类钞》就记载了沙船的名字。

黄绾的"弭江盗疏"(嘉靖八年[1529]八月题)就写到当时长江下游江面上的沙船,在他的这一奏疏中,"沙船"的名称被连用了四次。第一次提到"沙船"就指出了打造沙船最多的地方"在太仓、崇明、常熟沿江一带,而江阴等县,通泰等州地方亦或有之"。打造的方式有独户打造和联户合造两种,"或大户一家自造双桅大船十数只,或小户数家朋造前船四五只者,号沙船等项名目"。可见那时沙船已经是长江下游近海江段最主要的船种。第二、三次提到"沙船"是在奏疏分析对沙船及其不良船户的管理和改造措施的时候,那时政府对沙船已经有一整套像发放关防牌面、登记船户姓名、规定使用年限、沿途官府查验等比较成熟的管理办法。第四次提到"沙船"是黄绾在进一步分析沙船船户在长江中下游活动的时候。由此可见,黄绾对沙船及其船户在江南一带的活动非常熟悉。

根据以上分析,嘉靖八年(1529)黄绾就在他的奏疏中连续地提到沙船的名称,并对沙船实施了管理。这也是我们目前可以查考到的"沙船"正式名称最早出现的年代。

此外,我们还可以在《明世宗实录》卷一四〇(嘉靖十一年[1532])中查到兵部对滨海居民多造沙船参与贩卖私盐加以禁止的记录。在《明世宗实录》卷四一六(嘉靖三十三年[1554])中,可查到朝廷诸大臣在讨论海防时,有人主张"讲求据险聚民之策,召集崇明等县沙船练习水战"等资料,可见沙船还是一种军用船。

清康熙二十三年(1684),康熙颁布了废除海禁的命令,以前被禁锢的沿海运输贸易得以再度发展。南北沿海的航船也开始从浏河口改泊吴淞口。翌年上海设立海关,沙船就更多地驻泊黄浦江,上海日益成为沿江和沿海航运的中心。那时,从北洋运来上海的货物主要是豆、豆饼、油、小麦,以及梨、枣等土产,从上海运出输向北方的货物主要是棉布、棉花、丝织品、茶叶等,还有南方生产的糖、纸、茶叶、胡椒、海产等。所以当时研究过上海城市地位的学者中早就有"沙船之集上海,实缘布市"的说法。① 那时,北方关东的"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"②,以至北方生产的"粮、豆、枣、梨运来江浙,每年不下一千万石"③。由于沙船运送的大宗货物为关东的豆麦,所以沙船又称豆船。乾隆年间,上海作为港口已经相当繁荣。城东门外号称"舳舻相衔,帆樯比栉,不减仪征、汉口"④,"往来海舶,俱入黄浦编号,海外百货俱集"⑤。

清嘉庆年间是上海沙船业发展的一个高峰时期。嘉庆九年(1804),包世臣"曾游上海、崇

---

① 《上海县新建黄道婆专祠碑》,《上海碑刻资料选辑》,上海人民出版社 1980 年,第 45 页。

② 包世臣:《海运南漕议》,《安吴四种·中衢一勺》卷一。

③ 谢占壬:《海运提要序》,《皇朝经世文编》卷四八。

④ 乾隆《上海县志》卷一。

⑤ 叶梦珠:《阅世编》卷三。

明,登小洋、马墖迹诸山,从父老问南北洋事,稔海运大便”。那时出吴淞口“迤北由通海、山东、直隶及关东皆为北洋。南洋多矶岛,水深浪巨,非鸟船不行。北洋多沙碛,水浅礁硬,非沙船不行”,“沙船聚于上海,约三千五六百号,其船大者载官斛三千石,小者千五六百石,船主皆崇明、通州、海门、南汇、宝山、上海土著之富民。每造一船须银七八千两,其多者至一主有船四五十号,故名曰‘船商’”①。由于北洋航线从长江口到原黄河口一段,连续有多处沙滩和暗沙,这种近海航行一般就以吃水较浅的平底船为宜。曾为清代海商的谢占壬说:“江南海船名曰沙船,以其船底平阔,沙面可行、可泊,稍搁无碍。”②

道光年间,运河再次严重淤塞,漕粮运输严重受阻,重开海运漕粮之议再起。上海的沙船业迎来了发展的又一个黄金时期。齐彦槐曾在上海对沙船业进行过考察,在《见闻续笔》卷二《乙酉二月奉委赴上海查办海运事宜通禀各宪稿》中记有:在乾嘉时期,上海沙船有三千多号。道光五年(1825)“查上海沙船底册,除小船不计外,其中大、中两号沙船,自千石以上至两千石者,不下一千二三百号”。

道光六年(1826),朝廷决定苏州、松江、常州、镇江、太仓四府一州的漕粮船均到上海交兑漕粮,由江苏巡抚陶澍组织招雇沙船、蛋船1 500余艘次,运送漕粮163万石直至天津和直沽,由此可见当时上海沙船业的运输能力。

在19世纪初,上海船商对货物的运载已经形成了一套比较完备的“写载”制度,“写载”又叫“写船”,就是租船的意思。“沙船以北行为放空,南行为正载。凡客商在关东立庄者,上海皆有店。上海有保载牙人,在上海店内写载,先给水脚,合官斛每石不过三四百文。船中主事者名耆老,持行票店信,放至关东装货,并无客伙押载,从不闻有欺骗。”③租船一般要在运货以前一两个月就写定。根据当时的海运业行规,“各号凭行写船,随时面定水力,揽票内注明月日,钤盖本船图记,并经手人姓名,各无退悔。如有反悔,各罚银贰百两。如无图记,不许交易。银串照市划一,不许申上就下,致有两相退载唇舌。倘不照议,查出罚船号经手者神戏各一台,其船仍归原号定放”④。这里的“各号”就是货物的主人,“行”就是承运人和货物主的中间介绍人,即牙行,“船号”就是沙船户。牙行当时还要代沙船主交纳政府规定的税收。货物的主人和船户双方议定租费、写明水脚,才能签署契约,以后货主就凭票装货,不得退悔。

当时的船户受到政府的严格管理,“查上海各项船只,有南洋北洋之分。北洋河船,本有官给印照,载明船户水手年貌姓氏,经过地方文武验加戳记放行。承管行户,多系举人生监,并有官职身家殷实之人,彼此均能认识。其南洋闽粤各船,亦有行户专管,并各有会馆董事帮同照料,不能混行出入”⑤。道光二十九年(1849)据船牙等称:“向来各处沙船往来上海者,本有三千余号。近年商贾力微,脚价太贱,船商无力修艌,以致朽坏者居多。自今宽大坚固沙船,通计不过一千二三百号,正月半后揽载,四散开行。”⑥

---

① 包世臣:《海运南漕议》,《安吴四种·中衢一勺》卷一。
② 谢占壬:《海运提要序》,《皇朝经世文编》卷四八。
③ 包世臣:《海运南漕议》,《安吴四种·中衢一勺》卷一。
④ 《上海县为商行船集议关山东各口贸易规条告示碑》,《上海碑刻资料选辑》,第72页。
⑤ 文庆:《筹办夷务始末》卷三八。
⑥ 齐彦槐:《海运南漕议》,齐学裘:《见闻续笔》卷二。

二、沙船运输业成为上海城市商品经济的支柱产业

上海沙船的出现提升了海上运输的能力,这种运输能力由于适应了当时沿海南北市场商品交换的需要,极大地推动了商品市场的形成。从上海城镇的商品市场看,沙船运输业极大地推动着豆业、钱业等行业的发展,对上海城镇的商品经济发展起助推器的作用。

上海豆业交易的兴盛局面,实际上早在清代前、中期就开始形成了。由于沙船运送的货物大宗为关东的豆麦,所以沙船又称豆船。生于明末的叶梦珠在清初就说上海"往来海舶,俱入黄浦编号,海外百货俱集"①。乾隆年间,上海作为港口已经相当繁荣。城东门外号称"舳舻相衔,帆樯比栉,不减仪征、汉口"②。

在嘉庆时期,上海"自海关通贸易,闽粤浙齐辽海间及海国舶虑刘河淤滞,辄由吴松口入,舣城东隅,舳舻尾衔,帆樯如栉,似都会焉。率以番银当交会,利遇倍蓰,可转瞬懋迁致富"③。当时沙船运输业依托上海码头的发展极大地推进了上海经济的繁荣。包世臣在调查了上海的沙船情况后说:"自康熙廿四年开海禁,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。"④1826 年前,齐彦槐奉令到上海了解调查沙船运输业。他不仅在途中从包世臣那里见到了十多年前就写就的《海运南漕议》,而且还在上海实际查阅了地方政府所藏的沙船底册,进一步了解了当时"千数内外之沙船,皆从关东装载豆货回南,总在上海交卸。其来可必至,往返数初无一定。自正月开行,可以四次、三次;三月初旬开行,犹可两次;至四、五月,只能一次矣"⑤。经过他调查、补充的《海运南漕议》还分析了沙船行业投入大、风险高的特点:"大号沙船,造价盈万,中号亦需数千。而载豆一次,豆价总值银五六千两,商人以财为命,利害之见最明。"⑥

道光二十三年(1843)上海的饼豆业者早已建成了自己的行业组织——上海豆业公所,并使豆米业成为上海最重要的商业行业。"上海为阜通货贿之区,其最饶衍者莫如豆。由沙舩运诸辽左、山东,江南北之民倚以生活。磨之为油,压之为饼,屑之为菽乳,用宏而利溥,率取给于上海。"这些沙船装载的饼、豆还通过上海运销到江南各地,使上海成为北方来的饼、豆商品的最大集散地,以至"吾业行商,当买卖机关,分销各省,营业为全市冠"⑦。

经营北方豆粮的有豆行,又称饼豆行,俗称关货行,是豆、油、饼等豆粮的贮存交易机构。这种豆业牙行,在南、北市场中从事交易,它们向政府领帖,创立牙行,招接内商,视来货质量的不同确定价格,在买卖中扣取一二厘以供自用。豆行也建有自己的同行组织神尺堂,有司月和经办司事张仁元、沈述庵等十六人轮流管理。他们都是"业于豆"并"能世守其业"的"良贾"。

---

① 叶梦珠:《阅世编》卷三。
② 谢占壬:《海运提要序》,《皇朝经世文编》卷四八。
③ 嘉庆《上海县志》卷一《风俗》。
④ 包世臣:《海运南漕议》,《安吴四种·中衢一勺》卷一。
⑤ 齐彦槐:《海运南漕议》,齐学裘:《见闻续笔》卷二。
⑥ 齐彦槐:《海运南漕议》,齐学裘:《见闻续笔》卷二。
⑦ 《上海豆业公所萃秀堂纪略·市情之沿革》。

受到沙船运输业推动的还有上海的钱庄。早期的钱庄也称“钱铺”或“钱肆”,主要从事货币的兑换业务。早在明代,我国的民间货币就种类繁多,白银、制钱还有私钱均在市场上使用,相互间的比价是不断变化的。于是,此种经营货币兑换的钱铺就应运而生了。

据金融界前辈们的回忆、分析,上海还是先有沙船业,而后有豆米业,后来因豆米业的巨大发展,造成了上海商业款项的巨大进出,金融调度十分频繁,钱庄业顺其自然,和沙船业、豆米业等一起有了创业成功之机会。由于钱庄与当时的众多产业均有着资金的往来与支持,于是钱庄业也被称为“百业之首”。他们还说,在乾隆年间,上海的钱庄就已放款给邻近店铺与北洋船帮,以获取钱庄资本的利润,以后逐渐推广,独树一帜,终于成为上海钱业的鼻祖。

钱庄在上海创设的历史很早,据钱业前辈的回忆,在乾隆四十一年(1776),钱业同行购得邑庙(即现今城隍庙内园)的一块地产作为钱业公产,为钱业议事、祭祀的场所,建立了钱业总公所。沪南钱业公所组建于南市,时间为光绪九年(1883)。上海钱业会馆选址北市(今塘沽路河南北路),始建于清光绪十四年(1888),占地十六亩,有前后两殿和两座戏台,规模宏大。南、北两会馆公所均隶属于钱业总公所。

从上海历史上的区域来说,南市老城厢实际上是钱庄发展的摇篮。在清乾隆、嘉庆之际,国力尚充实,上海县经济发达,物产富庶,冠于全国。那时海运承担的南北物资交流,全靠上海地方的沙船。南市十六铺以内,帆樯如林,蔚为奇观。每日往来南北的沙船满载东北、闽、粤各地土货而来,换取上海所有百货而去。期间交易量最大者,首推杂粮、油饼。当时交易的货款交割,一概用“九八豆规银”来计算和记账。久而久之,这种在全市通行的“九八豆规银”就成为上海地方商家记账的货币单位,而钱庄也就以“九八豆规银”为货币单位来进行收解和汇划,成为货币交易和交换的总汇。在那时,上海商业在交易中普遍使用的外国银元的兑换率完全掌握在上海钱业的手中,上海钱庄和钱业公所地位之重要可见一斑。

上海地方金融史的研究表明,开埠以后,西班牙银元(也称“本洋”)是上海市面上的流通货币,后因来源渐少,一度打算以墨西哥银元(也称“鹰洋”)来补充取代,但没能解决流通不畅的情况。本洋和鹰洋的价格持续上扬,已经对市场交易造成困难。于是,上海的商界于1856年仿照豆米业“九八规元”交易折扣的通常做法,以“九八规元”为虚拟银两,将其用作记账单位,而授受使用的还是实用银两,即二七宝银和银元。这样,就解决了当时的“通货”问题。以后,上海的一切大宗商品交易,都按照银元、银两折合对换,从而产生了以“九八规元”来计算的“洋厘”(银元折合银两的数额)。洋厘和银拆(银两的利率)在以后相当长的时期里,成为上海钱庄手中运用的金融工具。每天的行市也都在钱业市场进行,并且成为以上海为中心,各地与上海商品交易进行交割的“申汇”行市的由来。①

钱庄庄票信用很高,等同于现金现钞。道光二十一年(1841)上海县贴出告示,说当时上海市面上钱庄生意或买卖大豆、小麦、棉花、布匹都凭银票(钱庄开出的庄票)往来,或到期转换,或收划银钱,信誉向来很好;庄票有时遗失,人们就会马上告知钱庄,与钱庄所存的票根核对,并在报刊上公开悬赏,并致酬谢;这种庄票有时被人拾得,被一些好事之徒冒名顶替,以至引出诉讼。为此,拟出以下规定:遗失交易一千银两的庄票,有人拾得送还,致送酬谢银十两。不同的庄票均视庄票银的具体数量对酬谢银进行相应的增减。告示还进一步说,今后如有人拾得庄号往来

① 复旦大学中国金融史研究中心编:《上海金融中心地位的变迁》,复旦大学出版社2005年,第2—3页。

需要全本请访问 www.ertongbook.com