

中国传统航运业的近代命运

——以上海沙船业的衍变为考察对象

刘锦¹

【摘要】沙船是中国三大传统船型之一，是明清时期东部沿海商品流通的重要交通工具，对上海近现代城市化进程发挥过主导性作用。近代，随着北方口岸的开放，特别是1862年取消“豆禁”，西方航运业侵入北方豆货运输业务，严重威胁沙船业的生命线。19世纪70年代中后期至80年代中前期，北方最重要贸易地烟台、牛庄步入“轮船时代”，宣告沙船业的完全衰落。不过，沙船并未就此绝迹，直到20世纪初仍有一定的市场。在轮船压倒性的优势面前，沙船通过改变货物运输结构顽强生存，表现出一定的韧性。不仅如此，部分沙船商人及其子弟顺应历史潮流，跳出传统行业的框框，转型为资本主义企业家，为近代中国工商业的发展做出了贡献。

【关键词】近代 沙船业 牛庄 豆货贸易 关庄布

沙船与福船、广船并称为中国三大传统船型，是明清时期东部沿海商品流通的重要交通工具，对上海近现代城市化进程发挥过主导性作用——1990年经上海市人大常委会审议通过的上海市市标就是以沙船为基本图案再加市花白玉兰图案，这足以证明沙船业的重要历史作用。以往关于沙船业的研究，不仅是在中国造船史、航运史的范围内进行考察，还将沙船作为资本主义萌芽的典型，从上海地方发展的视角，在沙船型制、沙船运输业的经营活动和劳资问题、沙船业与上海航运中心的关系等方面进行研究，取得了丰富成果。也许受当时资料所限，或关注侧重点不同，这些研究未能充分展现近代沙船业的历史衍变^[1]。本文借助近代报刊、旧海关档案、家谱、地方志、善堂征信录、外国人在近代中国游记等资料，对近代上海沙船业做进一步探讨，以期能在深化沙船业整体研究的同时，考察中国传统沿海航运业的近代命运。

一、上海沙船业的兴起

沙船得名于“崇明沙”。据《乾隆崇明县志》载：“沙船以出崇明沙而得名，太仓、松江、通州、海门皆有。”^[1]沙船最早见诸文献资料是在明代嘉靖初年，但实际上宋元年间，已有沙船往来于江南与山东、辽东之间。沙船“船底平阔，沙面可行可泊，稍搁无碍”，非常适合航行于沙滩极多的江苏沿海。清人包世臣说：“出吴淞口，迤南由浙及闽粤，皆为南洋，迤北由通海山东直隶及关东，皆为北洋。南洋多矾岛，水深浪巨，非鸟船不行；北洋多沙礁，水浅礁硬，非沙船不行。”^[2]

明中叶以后北洋航线上的沙船贸易已渐频繁，在明后期，太仓、崇明、常熟、通州等地的大户能自造沙船10余艘，小户则几家合伙备造沙船。1572年明王朝为海运漕粮，在崇明招募沙船，一次即募集100艘之多。不过，终明之世，“天津、奉天通商未广，江南海船多至胶州贸易，不须经过登州”，沙船业的真正繁盛还在入清以后^[3]。

1684年(康熙二十三年)，清廷在收复台湾后宣布废除海禁。次年，上海设江海大关，统辖吴淞、刘河等处22个海口分关，

¹作者简介：刘锦，南京审计大学马克思主义学院讲师

基金项目：本文为教育部人文社会科学研究青年基金项目“近代上海沙船商人家族衍变史研究”(17YJC770015)阶段性成果。

²[1]涉及近代沙船业的研究主要有：萧国亮：《外国资本入侵与上海沙船业的衰落》，《社会科学》1983年第1期；金立成：《试论沙船运输业的兴衰》，《上海海运学院学报》1992年第1期；李国环：《清代上海地区沙船业的兴衰》，《南京经济学院学报》1997年第4期；等等。此外，由日本关西大学教授松浦章所著《清代上海沙船航运业史研究》(关西大学出版社2004年版)值得注意，该书较为注重资料整理，其中对近代报刊中沙船资料的梳理，对于研究近代沙船业状况极具价值。

并规定：“闽省商船，名曰鸟船，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，来江俱收刘河口子。”^[4]海禁废除后，南北洋航线尤其是北洋航线迅速发展起来，最重要表现为商贾越过登州海面直趋天津、奉天为常事。位于辽河海口的盖平县，据县志载：“自开海以来，三江士商乘槎而至者络绎不绝。始于康熙四十二年，同志捐资，购地于县之东南隅，创建三江会馆。”^[5]作为沙船收泊中心的太仓刘河港，随沙船贸易发展而繁忙，“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……海舟停泊，稠密如城”^[6]。

进入乾隆时期，由于刘河日渐淤浅以及刘河海口拦门沙隆起，北航沙船渐次不遵旧例，至上海大关报关，到19世纪初，刘河镇“竟无一船之至”。沙船集聚中心向上海转移的同时，清廷逐渐取消东北豆粮海运江南的贸易限制，极大地刺激了上海沙船航运业的发展，并最终奠定上海成为嘉道年间江南海运中心的地位。

沙船将南方的棉花、土布、茶叶、瓷器等运往北方，南返上海则载回大豆、豆饼、小麦、枣、梨等土产，沙船在北方最重要的贸易地是牛庄和登州^[7]。沙船运输的最大宗货物是北方的豆货。《饼豆业建神尺堂碑》载：“繁维上海为阜通货贿之区，其最饶衍者莫如豆。由沙般运诸辽左山东，江南北之民，倚以生活。磨之为油，压之为饼，屑之为菽乳，用宏而利薄，率取给于上海。”^[8]民国年间上海豆业界人士回忆：“昔时浦江一带，登莱闽广巨舶橘密如林而尤以南帮号商与北帮号商之沙、卫船，从关东、山东运来豆子饼油为大宗生意。吾业行商，当买卖机关，分销各省，营业为全市冠，以故上海通用银两曰九十八豆规元。”^[9]清人钱泳曾总结沙船贸易的特点：“每年载豆往来，若履平地。常时放空北去，而必以泥土砖石以压之；及装豆回南，亦无货不带。一年之中，有往回四五次者。是海船去空而回重。”^[1]可以说，载运北方豆货南返上海是沙船业的生命线。

沙船航运业带动了沪上各种商业如豆饼业、棉布业、钱业等的发展繁荣，在上海近现代城市化进程中起着领袖百业的作用。相应的，沙船商也是沪上各类商人中实力最为雄厚的群体。寓居上海的晚清名士王韬说：“沪之巨商，不以集粟为富，最豪者，一家有海舶大小数十艘，驶至关东，运贩油、酒、豆饼等货。”^[2]嘉道年间沪上沙船业巨擘有“朱（和盛）、王（利川）、沈（生义）、郁（森盛）”四家，其中最后起的郁氏为业界龙头、沪上首富，鼎盛时期拥有沙船80余艘。

在1825年清廷围绕海运漕粮展开的讨论中，作为实施海运必要条件的沙船数目在官员的报告中屡被提及，较为准确地反映出上海沙船业的规模。如浙江道监察御史熊遇泰估算，“吴淞海口商船常至奉天、天津贩卖豆石，近年以来添造加增不下二千五六百号”^[3]。被委派至上海考察海运条件的前金匱县知县齐彦槐说：“查上海沙船底册，除小船不计外，其大、中两号沙船自千石以上至二千石者不下一千三四百号。”^[4]江苏巡抚陶澍也曾至上海实地调查，奏称：“大、中沙船均系桅板坚固、舱底平整。大者约可装米一千四五百石，中号可装八九百石，小者可装四五百石……约计大、中两号沙船坚固可用者共有九百余只。”^[5]陶氏这一数据在之后与两江总督、漕运总督合奏中又被修正：“查明上海地方向有本省大、中两号沙船，每船装米自数百石至二千石不等……陆续具到承揽共有沙船一千余号。”^[6]可以肯定，1825年时沙船中大、中两型数目在1000艘以上，这在次年的海运中得到印证：1826年清廷海运漕粮实际动用沙船1111艘，平均每艘运载漕粮965石^[7]。

上海同仁堂刊刻的1844年船捐征信录更加准确地提供了当年出海贸易的沙船数目。该年初同仁堂、育婴堂等业务扩展经费不支，决定恢复船捐：“于每商船出口时，分福、禄、寿三善乐输，福字每次捐钱七百元，禄字每次捐钱五百元，寿字每次捐钱三

^[1]（清）赵廷健纂修：《乾隆崇明县志》卷十九《艺文志·奏疏》，乾隆二十五年（1760）刻本。“沙”指由泥沙冲击而形成的小岛，清代以前崇明岛被称为“崇明沙”。

^[2]（清）包世臣：《安吴四种》卷一《海运南漕议》，同治十一年（1872）刻本。

^[3]（清）贺长龄辑：《皇朝经世文编》卷四八《户政二十三·漕运下·海运提要》，道光七年（1827）刻本。

^[4]（清）金瑞表辑：《刘河镇记略》卷三《创始》，《中国地方志集成·乡镇志专辑⑨》，江苏古籍出版社1992年版，第344页。

^[5]石秀峰修：《盖平县志》卷十六《艺文志·碑记·重修三江会馆碑》，1930年铅印本。

^[6]（清）金瑞表辑：《刘河镇记略》卷五《盛衰》，《中国地方志集成·乡镇志专辑⑨》，第371页。

^[7]其中又以牛庄更为重要，江南商人习惯将辽河流域海口码头（今辽宁省鞍山市海城市南部）统称牛庄。

^[8]上海博物馆图书资料室编：《上海碑刻资料选辑》，上海人民出版社1980年版，第282页。

^[9]彭泽益主编：《中国工商行会史料集》（下），中华书局1995年版，第796页。

百文，岁以为常。”^[8]其中“福、禄、寿”分别代指沙船“大、中、小”号，具体各型号数目及出港贸易次数见表1。

表1 1844年出港沙船各型号数目及航行次数

航行次数 沙船型号	6	5	4	3	2	1	合计			
							船数 合计	占总船数 的百分比	航次 合计	平均航 行次数
福(大号)	1	21	68	97	92	154	433	25.1%	1012	2.34
禄(中号)	11	35	68	110	162	259	645	37.3%	1426	2.21
寿(小号)	7	32	47	71	137	356	650	37.6%	1233	1.9
合计	19	88	183	278	391	769	1728	—	3671	2.12
占总船数 的百分比	1.1%	5.1%	10.6%	16.1%	22.6%	44.5%				

数据来源：《上海栖流局同仁堂育婴堂商船捐征信录》（1844年）。

据表1统计，1844年出港贸易的沙船总计1728艘、3671艘次，即平均2.12次/艘，年航行3次及以上的约占三分之一。大、中、小三号沙船的比例是2：3：3，其中大、中两号合计1078艘，基本与二十年前水平相当。

再来看沙船的最大宗运输商品—北方豆货。上海同仁堂对“营业为全市冠”的豆业提捐规则是：大豆每百担提25文，豆饼减半，如1831年提有675,868文、1843年628,648文、1844年599,406文、1846年711,233文、1849年705,039文^[1]。而19世纪70年代之前输入上海的北方豆货构成是：“豆子居多，豆饼次之，油少数焉。”^[2]若大豆、豆饼以3：2比例计，19世纪30、40年代上海市面年豆货成交量——可作为沙船载运量的重要参考——约为300万~360万担。

二、1862年以后沙船北洋贸易利权的丧失

与主要活动于南洋航线的福船、广船不同，五口通商期间因为北方口岸没有开放，专走北洋的沙船生计未受多少影响；相反，由于向北方转运洋货，使得原本“以北行为放空，以南行为正载”的沙船，获得更多收益。据英国驻沪领事《1856年度上海港

^[1]（清）钱泳：《履园丛话》（上），中华书局1979年版，第108页。

^[2]（清）王韬：《瀛壖杂志》，上海古籍出版社1989年版，第7-8页。

^[3]（清）熊遇泰：《为明年暂行海运诸务皆宜预筹谨陈管见折》，载（清）贺长龄等纂：《江苏海运全案》卷一，道光六年（1826）刻本。

^[4]（清）齐彦槐：《代拟海运奏稿》，载（清）齐学裘撰：《见闻续笔》卷三，《续修四库全书》（一一八一·子部·杂家类），第415页。

^[5]（清）陶澎：《陶云汀先生奏疏》卷十一，《查看海口运道并晓谕商船大概情形折》，《续修四库全书》（四九八·史部·诏令奏议类），第750页。

^[6]琦善等：《苏松常镇太四府一州应征道光五年分漕粮议请全由海运并酌定运送兑收各章程折》，载（清）贺长龄等纂：《江苏海运全案》卷一，道光六年（1826）刻本。

^[7]参见（日）松浦章：《清代上海沙船航运业史研究》，关西大学出版部2004年版，第259页。

^[8]《上海栖流局同仁堂育婴堂商船捐征信录·重劝商船捐小引》（1844年）。

贸易报告》称，由于战乱，在上海的外国人本担心进口商品的销售额大幅度下降，但沙船及时从上海将外货运往山东和辽东半岛，从而使贸易未受影响。报告还说：

有三分之二的销货是通过海运卖到辽东的牛庄、锦州和关东的北直河，以及山东的登州府等北方港口，其中大多数是一直运到后一港口，再由那转驳浅水船，以便通过白河口的沙洲，运到北方贸易中心——天津。这就避开了内地运输的障碍，为我们的商品找到了一个比预期更好的市场。^[3]

沙船转运的最大宗进口商品就是鸦片。鸦片战争以前，北方口岸的鸦片走私贸易基本由闽广商船独占，未见沙船参与^[4]。开埠以后，上海逐渐成为国内最大的鸦片贸易集散地，到19世纪50年代中后期，“中国岁销六万箱，到上海者几及其半”，每年再由沙船等转运牛庄、天津等北方口岸的鸦片多达一万箱左右^[5]。船商“沈生义”因“不贩鸦片以徼奇利”而被讥“愚不可及”，也从反面印证转运鸦片在沙船商中较为普遍^[6]。

可以说，咸丰年间沙船业依旧兴旺，“船商之最著者”有八家：“王永盛”“郁森盛”“沈生义”“王公和”“李久大”“郭万丰”“经正记”“萧星记”^[7]。这些商家仍在上海地方的治安、慈善、教育等政治社会文化事务中扮演关键角色，是这些活动组织的管理阶层。

1858年6月签订的中英《天津条约》有开放登州、牛庄两处北方口岸的条款，但在熟知沙船业务的江苏地方官员影响下，中英双方就条款细节反复交涉，于11月签署《中英通商章程善后条约：海关税则》，其中第五款规定：“豆石、豆饼在登州、牛庄两口岸，英国商船不准装载出口”^[8]此即“豆禁”条款。

“豆禁”条款确实妨碍外商在北方口岸的贸易展开，原因如上海道吴煦分析：“因该处实银本少，向皆以货易货，不准装豆，即绝其买卖也。”^[1]盛京将军玉明亦称：“奉省银钱艰贵，向来海口商船贸易，俱系以货兑换豆石。今夷船来此通商，如欲以货兑换银钱，必无售主，货不能销。”^[2]1859年5月上海广隆洋行载运鸦片、呢布等至牛庄售卖，被当地商铺告知，“没沟营（营口）贸易，向系以货换货，现银稀少，无力接买”，停留五日后无功而返^[3]。1861年4月有美国夹板船装载鸦片等货来牛庄，“因货不合行，并未起卸”^[4]。

然而，违禁情况也在发生。1859年6月吴煦向上级汇报：“近知有夷船屡往登州、牛庄等及沿海各处贩运烟土，甚至装豆南来。月前有装豆轮船三只，已抵吴淞，一闻新关稽查，立即逃往闽、粤。”^[5]1861年8月英国驻华公使卜鲁斯从访问牛庄的英国商人来信中得知：“走私大豆已经开始，终会惹起本地人迁怒于外国人的干涉和贸易……走私大豆是条约所不容许的，而外国人像现在一样继续参与其事的话，迟早发生祸端绝不奇怪。”^[6]次年1月，牛庄英领事馆以当地外国人安全受到威胁为由要求派来军队，“警报是由一个英国人雇佣的中国买办所进行的商业投机活动所引起的。这个买办据云和一个中国商人讲好（其实是合伙），向一个英国商人供应豆荚块和豌豆块，说明用小船把这些货品送到停泊在外海的外国货轮去”^[7]。

豆货走私的情况使中英双方多次发生摩擦，当然，外商若在牛庄等处贩豆亦有变通方式：“由内地船装载之货（先由牛庄照

^[1]据1843、1844年《上海同仁堂征信录》，其他年份豆业提捐数见（日块马进：《中国善会善堂史研究》，伍跃等译，商务印书馆2005年版，第538页。

^[2]彭泽益主编：《中国工商行会史料集》（下），中华书局1995年版，第796页。

^[3]李必樟编译：《上海近代贸易经济发展概况：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年版，第16页。

^[4]参见（日）村上卫：《海洋史上的近代中国：福建人的活动与英国、清朝的因应》，王诗伦译，社会科学文献出版社2016年版，第76-80页。

^[5]《何桂清奏洋药进口转运销售及历来偷漏情形片》（1859年11月），载太平天国历史博物馆编：《吴煦档案选编》（六），江苏人民出版社1983年版，第31、32页。

^[6]（清）沈维楨纂修：《孝义旌门沈氏北支十三房上海支族谱》，“沈大本传”，咸丰九年（1859）木活字本。

^[7]上海人民出版社编：《清代日记汇抄》，上海人民出版社1982年版，第240页。

^[8]王铁崖编：《中外旧约章汇编》（第一册），生活·读书·新知三联书店出版社1957年版，第117页。

内地例完出口税), 应赴天津, 在天津道海关报纳进口税后(照内地则例), 再上洋船, 由新关完出口税, 即准其贩运上海。”^[8] 不过此种通过天津转运的方式费周折且成本高, 外商迫切需要打破沙船独享北洋航线厚利的局面。

1862年2月, 英方利用太平天国运动带来的严峻形势最终施压成功, 清廷决定牺牲沙船利益, 以弛禁换取外国军队协助镇压太平军。如奕诉的《英使卜鲁士请求开豆禁请旨遵行折》中称:

臣等查天津合约禁止洋商贩运豆石出口, 原因恐分中国商船之利, 并有妨民食。现值南方不靖, 贼势方张, 沿海口岸兵力尚单, 外国如能协防, 亦可稍张声势。且外国人情叵测, 倘必力为拒绝, 彼因不为我用, 势必转而与贼暗通, 时势多艰, 似亦不宜因小以误大。^[9]

弛禁的效果立竿见影, 比如在牛庄, 1861年入港的洋船为33艘次(11,346吨), 1862年增加到86艘次(27,747吨), 1863年达201艘次(61,155吨)^[10]。

沙船在北洋航线最初竞争者主要是外国的夹板船, 它可载货七八千石, 道光《厦门志》对其船式特点介绍如下:

船用番木制造, 坚固不畏飓风。船舵、船底俱用铜板镶钉, 底无龙骨, 不畏礁线……船中番桅三枝, 每枝长九丈、十丈不等。桅作三节, 布帆三层。每节用活筭系绳索数十条, 或起或落甚利便。遇飓风, 用桅一节, 微风用桅二节, 无风用桅三节。以索抽帆, 随手旋转, 四面风皆可驾驶, 巧捷无比。船舱第一层安放炮位十余门、鸟枪三四十枝, 器械甚精。^[1]

可见, 夹板船较中式帆船载货量大, 快捷、安全, 再辅以西方便保险业, 在五口通商时期海盗猖獗的南洋航线很受欢迎。

不过沙船惯行的北洋航线较南洋安全。魏源曾言:“海盗皆闽、浙, 南洋水深多岛, 易于出没, 船锐底深, 谓之鸟船。北洋水浅多礁, 非船平底熟沙线者不能行, 故南洋之盗不敢越吴淞而北。”并且沙船的事故率不高, “大洋风飓, 率在秋冬, 若春夏东南风, 有顺利, 无暴险……且遭风搁浅, 斫桅松舱, 即秋冬亦仅千百之一二, 何况春夏”^[2]夹板船较沙船最突出的优势是其快捷性, 所谓“沙船自北回南, 非不装豆, 特其经历重洋, 远不逮夹板洋船之迅速。进口迟而销路转隘, 市价减而保本愈难”^[3]。而轮船较夹板船的效率更高, “行驶甚速, 华船贸易一次, 轮船已贸易数次”^[4]。因而《申报》的《论上海今昔事》称:“夹板船兴, 而沙卫等船减色矣, 火轮船行, 而沙卫等船更失业矣。”^[5]

轮船不仅是对沙船, 对夹板船也是严重威胁。江海关税务司《1865年上海口贸易报告》称:

我们有充分理由担心夹板船赚得盆满钵满的时代要成为过去, 以后在中国各口岸不会找到像之前那样有利可图的运输生意。

⁶[1][5]《吴煦上王有龄禀》(1859年6月24日), 载太平天国历史博物馆编:《吴煦档案选编》(五), 江苏人民出版社1984年版, 第49页, 第49页。

[2]《玉明倭仁景霖奏会同筹拟通商章程折》(1861年3月20日), 载中华书局编辑部整理:《筹办夷务始末(咸丰朝)》(八), 中华书局1979年版, 第2760页。

[3]《玉明倭仁奏上海来营口贸易商船已开行出口折》, 载中华书局编辑部整理:《筹办夷务始末(咸丰朝)》(四), 中华书局1979年版, 第1394页。

[4]《乌勒洪额奏牛庄进口洋船二只折》, 载中华书局编辑部整理:《筹办夷务始末(咸丰朝)》(八), 中华书局1979年版, 第2833页。

[6][7](英)芮尼:《北京与北京人(1861年)》, 李绍明译, 国家图书馆出版社2008年版, 第228—229页, 第431页。

[8]《周家勋致吴煦函 X1861年7月23日》, 载太平天国历史博物馆编:《吴煦档案选编》(六), 江苏人民出版社1984年版, 第472页。

[9]《奕诉等又奏英使卜鲁士请求开豆禁请旨遵行折》, 载中华书局编辑部整理:《筹办夷务始末(同治朝)》(一), 中华书局2008年版, 第130页。

[10]参见《1865年牛庄口贸易报告》, 吴松弟整理:《美国哈佛大学图书馆藏未刊中国旧海关史料(1860—1949)》(第172册), 广西师范大学出版社2014年版, 第308页。

今年的惨淡是多种因素造成……来自蒸汽船的强有力竞争是最重要原因，大量来往于各口岸的蒸汽船提供了中国人完全可以承受的运价。^[6]

19 世纪 60 年代中期进出烟台港的轮船吨位占轮船和夹板船总吨位的 40%以上，1876 年开始这一比重超过 75%，1884 年后超过 90%，1889 年后超过 98%，1896 年后进港的夹板船每年已不足 20 艘次^[7]。

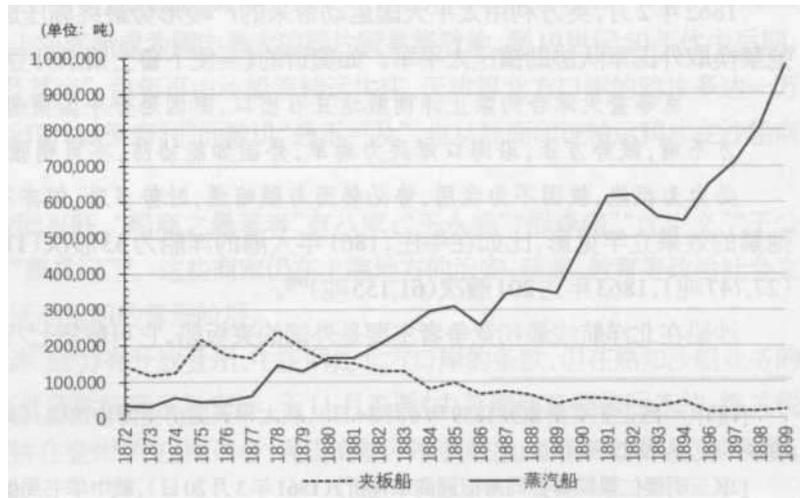


图 1 进出牛庄港夹板船、蒸汽船吨位变化图

数据来源：《中国旧海关史料》1872-1899 年山海关贸易年册中贸易船只数据。

牛庄步入“轮船时代”要晚于烟台（参见图 1），1875 年进出港的夹板船总吨位还是轮船的 5 倍。1876 年 5 月日本海军军官曾根俊虎曾考察牛庄，从英国商人处了解到“这里很少有蒸汽船来”^[1]轮船的吨位首次超过夹板船是在 1880 年，次年海关报告指出：

汽船数量增加很快，同时运费也在下降，这样帆船就很难和它竞争了，并将最终退出这条航线。似乎可以断定汽船正在取代帆船，然而颇具讽刺意味的是，就在一两年前港内桅樯林立，让人感觉还是帆船时代。尽管在大部分口岸汽船已取代帆船获得统治地位，在这里这一变化不会马上发生，取代是逐步的，但最终会完成，这是共识，也是必须接受的现实。^[2]

牛庄 1884 年开始夹板船总吨位已不及轮船的三成，1889 年进出港的轮船吨位约占轮船和夹板船总吨位的 90%，1896 年后这一比重超过 97%。

再从牛庄豆货出口情况看（参见图 2）。19 世纪 60、70 年代洋关向国内其他口岸输出大豆、豆饼量基本保持在二百万担以内，70 年代末到 80 年代逐渐增加到三四百万担，甲午战争前这一出口量高达五六百万担。豆货出口涨幅趋势与轮船吨位增长基

^[1]（清）周凯修：《厦门志》卷五《船政·番船》，道光十九年（1839）刻本。

^[2]《皇朝经世文编》卷四八《户政二十三·漕运下·复魏制府询海运书》。

^[3]《李鸿章奏上海一口豆石归华商运销请与英使酌议折》，载中华书局编辑部整理：《筹办夷务始末（同治朝）》（三），中华书局 2008 年版，第 1237 页。

^[4]《给英使阿礼国节略》，载中华书局编辑部整理：《筹办夷务始末（同治朝）》（七），中华书局 2008 年版，第 2565 页。

^[5]《论上海今昔事》，《申报》1874 年 2 月 12 日。

^[6]《1865 年上海口岸贸易报告》，载吴松弟整理：《美国哈佛大学图书馆藏未刊中国旧海关史料（1860-1949）》（第 172 册），广西师范大学出版社 2014 年版，第 421 页。

^[7]据《中国旧海关史料》（京华出版社 2001 年版）中记载 1864-1899 年东海关贸易相关数据整理统计。

本同步，正可为轮船侵夺沙船等贸易利权在程度、时间上做注脚^[3]。

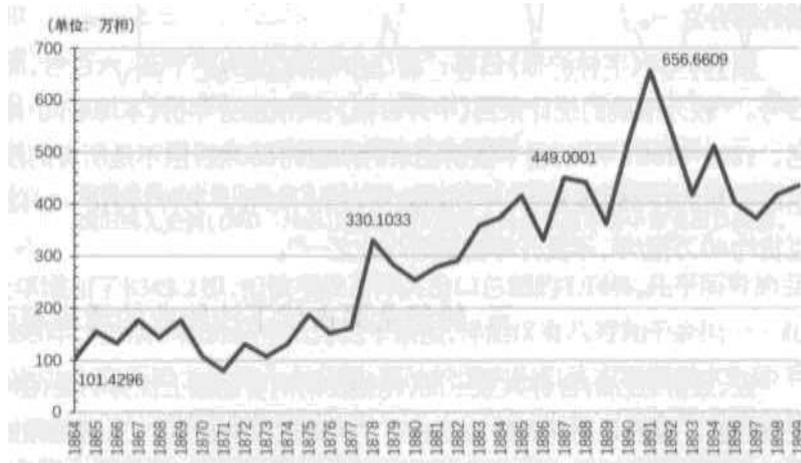


图 2 牛庄洋关出口国内其他口岸（不含香港）大豆和豆饼量

数据来源:根据《中国旧海关史料》1864-1899 年山海关贸易年册中相关出口数据整理。

注：19 世纪 90 年代豆货输出波动主要由于战争和出口国外量激增。

轮船在北方口岸海运中建立优势地位对沙船业来说是致命的。以牛庄为例，夹板船流行的 19 世纪 60 年代每年入港沙船超过 1000 艘次，70 年代末减为 600 艘次左右；轮船全面占优的 80、90 年代，1898 年入港沙船仅为 187 艘次，1899 年由牛庄返回上海的沙船为 225 艘次^[4]。

曾在 19 世纪 50 年代初期到访过上海的美国传教士怀礼于 1877 年 10 月故地重游，特意就港内所见做一番对比：

当轮船从扬子江转入吴淞口，慢慢驶入狭窄、弯曲的流域，我们对上海 25 年来的变化产生了深刻的印象。那时它才刚刚成为一个外贸港口，河的两岸有几家中国商行和住所，水域中挤满大小各异、不同档次的帆船，时不时能看到一两外国船。而现在一切都变了……当我们逆流而上，我只看到几只又旧又笨的帆船，因为他们已被汽艇取代。^{[5]8}

1888 年 5 月《字林沪报》对沙船业有如下描述：

南市之商家，推沙船为巨擘，最盛时，多至二、三千艘，帆橘所至，货物流通。若油豆饼诸项，由此进口；花米布诸项，由此出口……自从西人通商，开辟租界，凡百贸易，逐渐为之分移。始犹分其十分之二三，继又分其十分之四五，今且分其十分之七八。沙船号家，少若星辰，进出口货，大半属诸轮船。^[1]

^[1]参见（日）曾根俊虎：《北中国纪行清国漫游志》，范建明译，中华书局 2007 年版，第 267 页。
^[2]《1881 年牛庄口贸易报告》，载吴松弟整理：《美国哈佛大学图书馆藏未刊中国旧海关史料（1860-1949）》（第 180 册），广西师范大学出版社 2014 年版，第 33 页。
^[3]烟台 19 世纪 70 年代中前期轮船即确立优势地位，因此 70-90 年代，通过洋关向国内其他口岸（不含香港）输出大豆、豆饼量就基本稳定在 110 万担左右。
^[4]据 1868J870J877-1879 年牛庄贸易报告，见《美国哈佛大学图书馆藏未刊中国旧海关史料（1860-1949）》，第 173-128 页、第 433 页、第 176-370 页、第 177-159 页、第 178-133 页；《国闻报》1899 年 1 月 12 日，《营口新闻》；1899 年数字依据当年《中外日报》的《本埠新闻·南市》整理统计。
^[5]（美）怀礼：《一个传教士眼中的晚清社会》，王丽等译，国家图书馆出版社 2012 年版，第 17 页。

再来看剩余沙船数目。1880年商船会馆向上海道呈文中称可用于漕运的沙船“惟存三百余艘”^[2]。1885年沙船商“顺祥源”等给直隶总督禀文中称：“查浦江沙船能载一千六、七百石及二千石以上至三千石者，现计有二百六十艘左右。”^[3]由此看来，19世纪80年代大、中两型沙船数目仅为开埠初期的四分之一。

据1884年《字林沪报》估算：“浦江中常泊之船，不下五、六百号而近年验取装之船，每岁不过二百号。”^[4]较为准确的统计来自《中外日报》，该报部分年份《本埠新闻·南市》栏目详细记录入港沙船船名。1899—1901年间，留下贸易记录的沙船约650艘，但不是所有的沙船都能够年年服役，每年实际出海贸易的在350艘左右，平均航海次数1.7次/艘。另外，1910—1912三年，由沙船输入上海的北方豆货约40万担/年，不及开埠初期的八分之一^[5]。

三、轮船全面占优下沙船业的适应与改变

豆、豆饼、豆油，合称大豆三品，轮船在前两者运输上优势明显，但在豆油的运输上沙船较轮船更受“欢迎”。豆油是用易碎的油篓盛装，“运输过程中必须小心，最细微的裂缝都会带来严重的损失，在轮船上是无法得到与木帆船上同等仔细的照料，仅此一项就抵消了前者在运输上的其他优势”^[6]。《海关十年报告：上海（1922—1931）》指出：木帆船在某些货物的运输方面可与轮船相抗衡，尤其是竿木、沙石、豆油、煤油和一些危险品^[7]。轮船并非不能运送豆油，“查此等货物本地华船装运出口甚多，洋船嫌其污浊且易招火险，故每不愿装载，如遇南省花生歉收之年，则豆油价涨，水脚亦因而加增，洋船始愿装载”^[8]。

由图3可知，牛庄豆油通过洋关出口量呈较大起伏，正如《海关十年报告：牛庄（1882—1891）》称：“每年洋关征收的豆油出口税额，其波动程度超过了其他所有出口土货。”^[9]有些年份出口较多，往往是由于发生自然灾害、战乱等。如1892年，洋关输出豆油首次超过10万担，“豆油则本年异常畅旺……其中运往广东为数最巨，缘该省向用花生榨油，近因连年花生歉收，故购豆油以代花生”^[10]；1900年受义和团运动的影响，国内帆船“往来渐稀”，“商人图利情殷，向装民船之豆油亦改由轮船装运”^[11]。

从1901年开始牛庄常关贸易数据纳入洋关贸易年册中。经统计，1901至1928年间常关豆油出口量均超过洋关，并且有16个年份出口比重超过70%。如果考虑到图3所示的后三十年较前三十年洋关豆油国内整体出口量还有所增加的话，19世纪中后期木帆船承担豆油出口的比重可能更高。比如在1879年，“通过外国商船出口的豆油较上年增加了8343.2担，但该项仅占洋关出口总额的1.14%，几乎所有的豆油都是由华船载运出口”^[2]；在1893年，“豆油华船计三十八万三千余担，洋船仅有八万九千余担……此足见其乐于华船装运也”^[3]。可以说，牛庄开埠之后的六十余年，豆油的国内出口基本掌握在木帆船手中。烟台的情况也基本如此^[4]。

^[1]《沪南筑路答问》，《字林沪报》1888年5月11日。

^[2]《商船会馆公禀苏松太兵备道稿九月初六日呈》，《申报》1880年10月14日。

^[3]《江苏沙船号商顺祥源等上李鸿章禀二》，载陈旭麓等主编：《轮船招商局：盛宣怀档案资料选辑之八》，上海人民出版社2002年版，第235页。

^[4]《论沙船苦况大碍市面》，《字林沪报》1884年10月28日。

^[5]据1910—1912年《时报》《商务·油豆市》栏所录入港沙船载运的豆货类别和数量整理统计。

^[6]《1865年牛庄口贸易报告》，载吴松弟整理：《美国哈佛大学图书馆藏未刊中国旧海关史料（1860—1949）》（第172册），广西师范大学出版社2014年版，第310页。

^[7]刘辉主编：《五十年各埠海关报告1882—1931》（十四），中国海关出版社2009年版，第207页。

^[8]《光绪十六年牛庄口华洋贸易情形论略》，载《中国旧海关史料》编辑委员会编：《中国旧海关史料》（第16册），京华出版社2001年版，第88页。

^[9]刘辉主编：《五十年各埠海关报告1882—1931》（一），中国海关出版社2009年版，第21页。另外据同一时间段东海关贸易年册可知，烟台洋关豆油出口量总体水平远低于牛庄，而波动情况类似。

^[10]《光绪十八年牛庄口华洋贸易情形论略》，载《中国旧海关史料》编辑委员会编：《中国旧海关史料》（第19册），京华出版社2001年版，第89页。

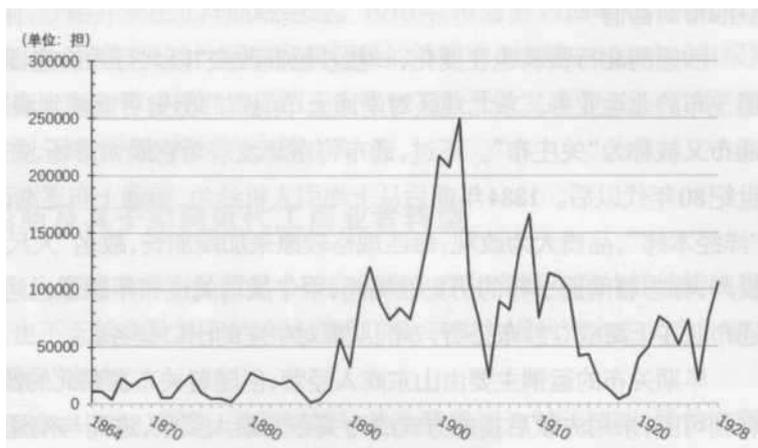


图3 牛庄洋关出口国内其他口岸（不含香港）豆油量

数据来源：《中国旧海关史料》1864-1919年、《美国哈佛大学图书馆藏未刊中国旧海关史料（1860-1949）》1920-1928年山海关贸易年册中相关出口数据。

由于轮船在运输大豆三品中的不同表现，沙船南返的货物结构随之变化。1924年印制的《上海豆业公所萃秀堂纪略》称：

忆昔咸同年间沙、卫船来货，以豆子居多，豆饼次之，油少数焉。故同业牙行曰豆行，又称饼豆行……光绪中叶，沙船来货较以豆油为多，故近称油豆饼业，以货之多寡为转移也。豆子、豆饼由沙船运来者，近年固寥寥矣。^[5]

19世纪80年代后豆油成为沙船南返的最主要货源，年运输量超过其他两类豆货之和。1902-1928年上海常关统计的豆油进口量主要由沙船输入，年平均达28.6万担。1901年3月《中外日报》已称：“南市各商号于北方贸易，向以牛庄油为大宗。”^[6]1904年6月《时报》称：“豆油为本埠南市一大市面，每年出入甚巨，而其来路要以牛庄为最多而涌。”^[7]上海市面的豆油依赖沙船供应，油市行情与沙船来货密切相关，此类消息常见诸报端：“南市近因牛庄船乏到，故牛豆油前昨两天飞提四钱，现每担须售规元十两零一钱”^[8]；“油市情形因牛庄沙船久无进口，故豆油价又提高”^[9]；“昨日各字号沙船皆无进口，市上豆油市面甚俏”^[1]。

沙船的北行贸易也在变化，一些沙船商改变“以北行为放空，以南行为正载”的经营传统，注重南通土布的北运业务。东北地区对南通土布消费的历史可追溯到清初，咸同年间渐具规模，运销东北的通布又被称为“关庄布”。不过，通布将东北发展为它最大市场，并雄踞该地区布业霸主地位，是在19世纪80年代以后。1884年前后从上海引入机纱后，南通土布逐渐改用机纱作经，手纺土纱打纬，俗称“洋经本纬”，品质大为改观，每匹规格较原来加阔加长，故名“大尺布”。1889年南通大生纱厂

¹⁰[1] 《光绪二十六年牛庄口华洋贸易情形论略》，载《中国旧海关史料》编辑委员会编：《中国旧海关史料》（第32册），京华出版社2001年版，第99页。

[2] 《1879年牛庄口贸易报告》，载吴松弟整理：《美国哈佛大学图书馆藏未刊中国旧海关史料（1860-1949）》（第178册），广西师范大学出版社2014年版，第130页。

[3] 《光绪十九年牛庄口华洋贸易情形论略》，载《中国旧海关史料》编辑委员会编：《中国旧海关史料》（第21册），京华出版社2001年版，第89页。

[4] 参见1875、1881年烟台贸易报告，《美国哈佛大学图书馆藏未刊中国旧海关史料（1860-1949）》，175册第96页、180册第63、64页。

[5] 彭泽益主编：《中国工商行会史料集》（下），第796-797页。

[6] 《本埠新闻·南市》，《中外日报》1901年3月17日。

[7] 《商务》，《时报》1904年6月17日。

[8] 《本埠新闻·南市》，《中外日报》1900年3月20日。

[9] 《商务》，《时报》1907年5月9日。

的建成投产，标志着南通土布的历史性崛起，甲午战前关庄布年销量已达二三万件（每件 40 匹）。1898 年南通布业在上海成立纱布公所，专门从事对牛庄的出口业务。

早期关布的运销主要由山东商人经营，但随着关布在东北的畅销，一些沙船商人意识到关布贸易有利可图，采用先款后货的方式成为关布的最大买家，进而与南通布业达成“轮禁之约”，基本垄断关布的海上运输业务。据关布商人林举百回忆：

对于通海大尺布，在发展初期，可以帆船作为临时仓库，摺码作为短期押款，早成互惠条件，积为相沿惯例，基本上不需要谈什么轮禁条约。后来业务日繁，交通日进……偶感不便，乃有装轮之议，遂促成了轮禁之约。因当时尚在定码包盘的范围，借助于凭摺垫款的调剂，而全佣捐客，利害相连……从而禁止轮运，遂成为口头上的金科玉律。^[2]

《申报》也有相关报道：“通海等处所织纱布向销于牛庄、山东、天津等处，每由沪上沙船运往，常年约值银数百万两。昔年曾由沪上纱布公所与沙船号商、客家等订立专章，纱布概归沙、卫船承装，不得另装轮船。”^[3]

“轮禁之约”被较好地遵守。1923 年 10 月《新闻报》称：“通布运营向以沙船，迄今犹未改用轮船。”^[4]也偶尔存在违规，比如 1924 年发生轮船偷运情况，南通布业随后进行调查，《申报》曾有报道：“通海关庄布正销售营口，信用素佳，惟同业去岁有偷用轮运破坏旧案情事，前经各庄代表议决严禁……通海大尺布业公会特派马寅生、顾昌鼎等四人与沪上庄客接洽，俾资整顿。”^[5]1929 年春“恒生福记”秘密雇轮北运关布，事发后被罚款 300 元，充作纱布公所经费^[6]。

长期不衰的关布贸易为衰落的沙船业提供了新的贸易增长点。20 世纪初关布年销量突破 15 万件，最高达 20 万件。20 年代关布受到日本花布强有力竞争，但 1920 年销量仍达 157,400 件，1922—1931+年间，经由沙船运销东北的关布总计为 851,785 件^[7]。

沙船通过在南返、北行中改变货物运输结构来维持生存，其自身的一些贸易特点也发挥了作用。比如沙船进出口税率要低于轮船。《1871—1872 年牛庄口贸易报告》指出：以牛庄出口至上海为例，沙船等载运同量货物所付关税只有轮船的三分之一^[8]。另外，许多中国商人还是愿意雇佣沙船是因为更符合他们的商业习惯：轮船停港时间有限，须要适应其快卸快装的节奏；而沙船泊港期间则能提供给商人充足的时间兜销、收购，并省下货物进库存储的开支^[9]。

总之，在轮船的压倒性优势面前，沙船并未在北洋航线绝迹。1910 年 10 月至 1912 年 11 月《时报》《商务·油豆市》栏录有入港沙船的船名，经整理统计，留下贸易记录的沙船有 213 艘。1930 初《申报》报道的一起海上抢劫案涉及沙船就有十六七号，并使“沙船四五十号皆不敢开驶洋”^[1]。还有，据“李久大”后人回忆，其家族沙船经营直到全面抗战初期才完全停止^[2]。

四、沙船商及其子弟向近代工商业者转型

随着沙船业的萧条，不少沙船商人家族选择将经营重心转向仍有生存和发展空间的其他传统行业，比如钱庄业、银楼业、酱园业等；也不乏船商及其子弟跨越近代门槛，转型为近代资本主义企业家，其中成就最高的是“李久大”和“朱福泰”家族。

^[1][1]《上海商业市况汇录》，《申报》1922 年 10 月 2 日。

^[2][6]林百举：《近代南通土布史》，大丰县大中印刷厂 1984 年印，第 110—111 页，第 111 页。

^[3]《船商与纱布公所交涉》，《申报》1921 年 1 月 21 日。

^[4]《南通土布东省滞销之原因》，《新闻报》1923 年 10 月 23 日。

^[5]《布业派员赴沪》，《申报》1925 年 2 月 13 日。

^[7]参见《关布市面之活动》，《申报》1921 年 4 月 19 日；林百举：《近代南通土布史》，第 115 页。

^[8]《1871—1872 年牛庄口贸易报告》，载吴松弟整理：《美国哈佛大学图书馆藏未刊中国旧海关史料（1860—1949）》（第 174 册），广西师范大学出版社 2014 年版，第 13 页。

^[9]参见《1881 年牛庄口贸易报告》，载吴松弟整理：《美国哈佛大学图书馆藏未刊中国旧海关史料（1860—1949）》（第 180 册），广西师范大学出版社 2014 年版，第 33 页。

“李久大”由宁波镇海人李容(1808-1868)所创,民国初船号曾注册登记为“新记营运股份有限公司”,因而也称“李新记”。李氏家族注重商业传承,并极具宁波商人身上常见的追逐利润、冒险开拓的商业进取精神,从家族第三代^[3]开始,经营逐渐跳出沙船等传统行业范围。如第三代号主李厚垣(1871-1954),曾创办正华商业银行、中华劝工银行、恒利银行、上海华商电气公司、大达轮埠公司等,涉足行业包括运输、金融、房地产、电气等。还有李厚祐(1867-1935),1903年获准承办杭州从江干到湖墅一段铁路,该段日后成为沪杭铁路的重要支线;1907年兴办华通水火保险公司,资本银140万两,为当时上海四大民营保险公司之一;1908年发起创办宁波帮在上海的第一家商业银行四明商业储蓄银行(通称四明银行)。第四代李祖华(1894-1970)于1925年收购亏损严重的大德晋油厂,更名为大德新机器榨油公司,采用新式螺旋榨油机,除豆油外还可榨制棉籽油、菜籽油、花生油、芝麻油等,1953年“大德新”核定资本80万元,为上海同行业中规模最大者。1937年李祖华、李祖恒、李祖泰三兄弟创办科技含量较高的新华薄荷股份有限公司,所注册的“白熊”牌薄荷脑,遍销美、英、法等二十多个国家和地区。李氏后人的诸多成就,为家族博得“近代中国实业缩影”之誉。

“朱福泰”属沙船业中的教帮。《申报》曾载:“上海沙船业中,有教帮与非教帮之分。教帮中以周、沈、朱三家为多,尤以朱福泰为最。教帮者,天主教徒所办也。”^[4]教帮船商原本居住在青浦,1860年因逃避太平天国战乱迁至天主教江南教区主教堂所在地董家渡定居。该处氛围正如1861初在上海短暂居留的法国传教士卡斯塔诺描述:“城市第二区(指上海县城东面城墙与黄浦江之间的区域)的南端,是耶稣会的重要机构,他们并不满足于让众多学生在中国传教,还负责教育中国的年轻人,使这些人通过语言学习和业务培训,成为欧洲批发商的商务经纪人。”^[5]^[12]另一方面,随着太平天国运动在苏南、上海周边的展开,大批教民逃难来沪,聚居在董家渡、洋泾浜、徐家汇教堂周围。这也意味着教帮船商社交婚姻圈的扩大,不再限于本乡本土。比如经教友作伐,“朱福泰”号主朱朴斋(1828-1890)续弦即娶镇江丹徒马氏——近代著名洋务活动家马相伯、马建忠之姊,生朱志尧(1863-1955)、朱云佐等四子。

董家渡的社会文化环境,为朱家子弟走出传统沙船业圈子提供了历史性机遇。朱志尧早年就读于徐汇公学——天主教在上海开办最早的教会学校,该校毕业生大部分进入海关、银行、洋行和铁路任职。志尧的职业发展离不开马氏兄弟的提携:1886年随马相伯考察美欧,对西方机器工业留下深刻印象,意识到新式机器对航运业的重要性;因马建忠担任轮船招商局会办,志尧得以入局担任轮船“坐舱”,“服务于各江轮,凡一十有八年,对于轮机构造,靡不究其究竟”^[1];1899年经马氏兄弟担保和推荐,志尧担任法国东方汇理银行买办。上述经历使他积累了开拓市场的经验和知识,熟悉了外国资本主义的金融业务,懂得筹集和运转资金的办法,并且与工商界、金融界建立广泛的联系,逐渐具备了一个近代企业家的最基本素质。20世纪初朱志尧进军实业,1904年创办“求新制造机器轮船厂”,成为近代中国轮船和机器制造业的先驱;次年集资13万元创办上海同昌榨油厂,所用压水力榨油机、水汽蒸饼机、棉子剥壳机等均为求新厂所制。志尧参与创办的企业还有上海内地电灯公司、溥利呢革厂、上海同昌纱厂、申大面粉厂、大通仁记轮船公司、合众航业公司等,投资范围包括机器业、造船业、采掘业、榨油业、纺织业、水电业、面粉业、印刷业、航运业等,是买办转变为民族资本家的典型人物。据统计,1895-1913年间,朱志尧在民族工业及航运业中投资超过170万元,投资额在买办出身的资本家中位列虞洽卿、祝大椿之后第三位^[2]^[13]。

在近代工商业领域表现逊于上述两家、但也很有代表性的还可以举出几例。比如“王永盛”家族,第四代成员王宗寿(1845-1902)、王宗骏等作为沙船界领袖,勉力维持沪上沙船业生计;他们的子侄则开始走上不同的工商业发展道路,投资经营证券交易所、股票公司,在建筑、纺织、化工等行业也有小成。其中代表人物为王焕功(1884-1958),他的事业包括:组织中市交易所有限公司并任常务理事,担任中孚绢丝厂有限公司董事,鸿生火柴厂有限公司、大中华火柴有限公司监察董事,投资江苏铁路、粤汉铁路、华商电气、沪闵南柘长途汽车、大中华纺织、纽盘汽车及上海渔业股份有限公司,在江苏海门县长乐镇创设奕盛百货

^[12][1]《吴淞水警派队剿匪》,《申报》1930年1月10日。

[2]宁波市政协文史和学习委编:《宁波小港李氏家族》,中国文史出版社2007年版,第204页。

[3]文中所称第几代,均是以沙船创业者为第一代推算。

[4]《经济丛谈·沙船(二)》,《申报》1942年1月11日。

[5](法)F.卡斯塔诺:《中国之行》,张昕译,中西书局2013年版,第73页。

^[13][1]中国社会科学院经济研究所主编:《上海民族机器工业》(上),中华书局1979年版,第139页。

[2]参见汪熙:《关于买办和买办制度》,《近代史研究》1980年第2期。

商行任经理。

“镇康”号主朱大经(1871-?), 1911 年参与创办上海荧昌火柴公司, 1926 年任总经理。当时该厂规模居江苏地区之冠, 还曾任江苏火柴联合会会长、全国火柴同业联合会副会长。其子朱如堂(1901-?) 为民国时期著名保险企业家, 1926 年担任保裕保险公司经理, 1931 年组建近代中国首家中外合资保险公司——宝丰保险, 1935 年被推为上海保险业同业公会常委, 1943 年兼任环球信托公司、中国第一信用保险公司董事。

明清以来长期活跃在北洋海域的沙船是中国传统沿海航运业的典型代表, 近代以来与其他中式帆船一样受到西方航运业的冲击。1862 年是上海沙船业走向衰落的标志性年代, 西方列强利用清政权的统治危机取得北方豆货运输权, 严重威胁沙船业的生命线。随着 19 世纪 70 年代中后期至 80 年代中前期沙船最重要贸易地烟台、牛庄步入“轮船时代”, 沙船业的衰落已无悬念。不过, 沙船并未在北洋航线完全绝迹, 直到 20 世纪初, 仍可用“曾经风光一时如今也不算罕见”来形容。在轮船压倒性优势面前, 沙船通过改变货物运输结构顽强生存, 表现出一定的韧性。不仅如此, 部分沙船商人及其子弟破茧而出, 跳出传统航运业的圈子, 转型为近代资本主义企业家, 为近代中国工商业的发展做出了贡献, 体现出中国传统行业发展与近代工商业发展之间的延续性。