

沙船商人与上海传统城市化和近代社会变迁

易惠莉*

150

摘要:伴随江海关的设立和江苏的海运出海口由太仓浏河南移上海,不断成长和富裕起来的沙船商人,在上海传统城市化进程中发挥了主导性的作用。而当1843年上海开埠之后,他们又在上海逐步成为中外贸易的商品集散地和最大的商业港口城市的发展中,作出了重大贡献。正是在上海开埠之后的1840年代后半期以及之后的整整十年,沙船商人迎来了事业发展的黄金时期。当1860年代初西方的蒸汽轮船运输业和保险业在上海兴盛发展起来之后,沙船商人遭遇了巨大挑战,一面是沙船商人继续顽强地经营沙船业,一面是在沙船业的黄金时期培养出来的沙船商人大家族后裔,虽然开始走上与父辈完全不同的近代性的政治、文化、教育和外交等职业道路,但却又继承了父辈关心参与地方事务的精神,对上海近代社会的变迁发挥了重大作用。

关键词:上海沙船商人 传统城市化 近代社会变迁

伴随着江海关的设立和江苏的海运出海口由太仓浏河南移上海,不断成长和富裕起来的沙船商人,在上海传统城市化的进程中发挥了主导性的作用。如他们既是与上海本邑经济有密切关系的商船会馆、布业会馆和豆米业会馆董事,又是上海文化教育管理机构“文庙洒扫局”的“司总”“司季”“司月”等的重要担当者,并还是上海各种慈善机构如同仁堂、辅元堂、果育堂和仁济堂等的组织者和常经费供给者,与上海传统的政治、经济、文化和社会各项地方事务有密切的关系,认为他们推动了上海的传统城市化并非过分。当1843年上海开埠之后,他们又在上海逐步成为中外贸易的商品集散地和最大的商业港口城市的发展中起到了无可替代的重大作用。正是在上海开埠之后的1840年代后半期以及之后的十年,沙船商人迎来了事业发展的黄金时期。当1860年代初西方的蒸汽轮船运输业和保险业在上海兴盛发展起来之后,沙船商人遭遇了巨大挑战。一面是沙船商人继续顽强地经营沙船业,一面是在沙船业的黄金时期培养出来的沙船商人大家族子弟,虽然开始走上了与父辈完全不同的近代性的政治、文化、教

* 作者简介:易惠莉,华东师范大学历史系教授。

育和外交等职业道路,但却又继承了父辈关心参与地方事务的精神,对上海近代社会的变迁发挥了重大作用。以下对上述结论进行述析。〔1〕

一、沙船商人与上海传统城市化

1684年康熙开海禁,次年清政府设立江海关,这给上海由滨海村落发展成为港口城市带来第一个历史性变化。如乾隆四十九年修的《上海县志》卷一《风俗》称:

自海关设立,凡远物贸迁,皆由吴淞口进,泊黄浦城东门,舳舻相衔,帆樯比栉,不减仪征、汉口,而闽广各商,待贩本地木棉,盘泊需时。〔2〕

《嘉庆上海县志》卷首之“前上海知县陈文述序”称:

上海为华亭所分县,大海滨其东,吴淞绕其北,黄浦环其西南,闽、广、辽、沈之货,鳞萃羽集,远及西洋暹罗之舟,岁亦间至,地大物博,号称烦剧,诚江海之通津、东南之都会也。

同一县志卷一《风俗》又称:“自海关通贸易,闽、粤、浙、齐、辽海间,及海国舶虑刘河淤滞,辄由吴淞口入,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〕上海由滨海村落发展成为港口城市的第二个历史性变化,则是原来江苏地区的海上航运出海口由太仓浏河南移上海。这是一个始于明代的长期过程,寓居上海的晚清人王韬所谓:“苏郡濒海诸邑镇,

〔1〕 关于上海沙船业,自20世纪80年代以来已陆续有研究,如萧国亮的《沙船贸易的发展与上海商业的繁荣》(《上海社会科学》1981年第4期);李国环的《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)等论文,以及《上海近代经济史》(上海人民出版社,1994年)的第一章《鸦片战争前的上海经济》,均对上海沙船业有过专门讨论。关于对沙船商人及其家族的研究,则如易惠莉的《上海城市化进程与本邑绅商及其家族史的衍变》(《上海研究论丛》第十五辑,上海社会科学院出版社,2005年)、饶玲一的《清代上海郁氏家族的变化及与地方之关系》(《史林》2005年第2期)、易惠莉的《从沙船业主到官绅和文化人——近代上海本邑绅商家族史衍变的个案研究》(《学术月刊》2005年第4期)、王莹莹《从沙船起家到科举入仕——上海早期沙船主葛氏家族研究》(2009年华东师大硕士学位论文)、刘锦《上海船商:19世纪的家族衍变史》(2015年华东师大博士学位论文)等论文,亦有过探讨。但从“沙船商人与上海传统城市化和近代社会变迁”的角度,进行专题讨论的研究似不多见。

〔2〕 转引自松浦章著《清代帆船东亚航运与中国海商海盗研究》,上海辞书出版社,2009年,第123页。

〔3〕 王大同修:《嘉庆上海县志》卷一,嘉庆十九年(1814年)版,第42页。此条引文信息得自《清代帆船东亚航运与中国海商海盗研究》,特此说明。

聚贾舶,通海市,始集于白茆,继盛于刘河,后皆淤塞,乃总汇于上海。”^[1]

而利用了上海“天然之交通”的运输工具,决定上海最终由滨海村落发展成为繁荣港口城市的,是起源于崇明地区的沙船。如 1825 年政府官员齐彦槐在《海运南漕议》中记载:

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。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。沙船有会馆,立董事以总之。^[2]

再如刊行于 1838 年的江苏金匱人钱泳的《履园丛话》记载:“今查上海、乍浦各口,有善走关东、山东海船五千余只,每船可载二三千石不等。其船户俱土著之人,身家殷实,有数十万之富者。每年载豆往来,若履平地。”^[3]而清末民初人李维清在 1907 年刊行的《上海乡土志》“沙船”篇中称:

本邑地处海疆,操航业者甚多,通商以前(指上海开放为通商口岸之前),俱用沙船……浦滨舳舻衔接,帆樯如栉。由南载往花布之类,曰南货;由北载来饼豆之类,曰北货。当时本邑富商,均以此而获利。”^[4]

事实上,上海地区的沙船不但航行北洋,还有多名沙船商人曾在 1688 到 1704 年远赴日本的长崎进行远洋贸易。^[5]

在有关沙船业和沙船商人的资料中,常见“号商”这一名词。所谓号商,则指开办沙船号的商人,他们既是沙船的拥有者,亦是沙船运输业的经营(其中,也有将部分沙船出租给他人经营者)。沙船号商一般并非单纯经营沙船运输业,而多半的人还兼营钱庄、布业和豆米业等其他商业行业。如嘉道时期属沪上四大船商的“沈生义”号的沈氏家族,兼营棉布业、豆米业;“王公和”、“王利川”号的王氏家族,兼营苧麻业、布业;“郁森盛”号的郁氏家族,兼营的更多,如仓储业、修船业、典当业、酱油业和豆米业等商业。再如咸丰年间属沪上八大船商的“王永盛”号的王氏家族,亦兼营布业和豆米业;“经正记”号的经氏家族,则兼营钱业;“李久大”号的李氏家族,亦兼营钱业、酱油业等商业行业。

[1] 王韬:《瀛壖杂志》,上海古籍出版社,1989年,第43页。

[2] 齐彦槐著:《海运南漕议》,载《皇朝经世文编》卷四八《户政二十三》,光绪戊子(1888)年上海广百宋斋校印本,第13页。

[3] 钱泳:《履园丛话》(上),中华书局,1979年,第108页。

[4] 李维清:《上海乡土志》,上海古籍出版社,1989年,第107页。李维清乃《嘉庆上海县志》主纂者李林松之曾孙。

[5] 据日本学者松浦章的研究,在 1772 和 1780 年又曾经有两艘上海沙船赴长崎贸易。见松浦章著:《清代帆船东亚航运与中国海商海盗研究》,第 74、90~95、97 页。

沙船业的兴盛发达,自然带动了上海其他商业行业的繁荣。如1879年1月20日的《申报》称:“南市以沙船号家为第一大生意,而花布、糖、米、北货以类从焉。”1885年3月20日的《字林沪报》称:“本埠南市,华商聚会之所在也。码头鳞次,铺户栉比,大小行号,咸借沙、宁诸船为转运,持米、麦、油、豆为大宗。”1888年1月15日的《字林沪报》又称:

今日之上海,哄然为通商总汇,阗阗栉比,麇肆鳞次,人生日用所需之物,入市求之无弗备,亦可称官山府海,中国第一热闹埠头矣。然而以操业论,则南北两市颇觉不同。南市之巨擘,曰钱庄也、花栈也、米麦行也、沙船号也、绸布油铁竹木药材也。

同年5月11日的《字林沪报》又称:“南市之商家,推沙船为巨擘,最盛时多至二三千艘,帆樯所至,货物流通,若油、豆饼诸项,由此进口。”后来所编的《上海钱庄史料》亦指出:“上海自有沙船业,而后有豆米业。……盖因豆米业之发展,北货业随之而开张,款项之进出浩大,金融之调度频繁,钱庄业顺其自然,得有创业成功之机会。”^[1]正因此,沙船业在沪上经济的枢纽地位在各商业行业中达成共识。而与沙船运输业有最直接关系的上海地方公共建筑——位于马家厂的“商船会馆”,“崇奉天后圣母,其大殿戏台创建于康熙五十四年(1715),泊乾隆二十九年(1764)重加修葺,添造南北二厅”。“嘉庆十九年(1814)锡金同人铸铜鼎,崇明同人建两面看楼;后于道光二十四年(1844)众号商建造拜厅、钟鼓楼及后厅内台等所,盖极缔造之巨观矣。”与1844年扩建的同时,商船会馆组织章程亦趋于完善,“会馆事务,悉归号商经理”^[2],而延聘主理馆务者均系有地位的地方绅士。如早在1844年商船会馆扩建前所聘主理馆务的石韞玉(1756~1837年,字执如、琢堂),乃乾隆五十五年状元,1807年自山东按察使任上病退后,主讲紫阳书院二十余年。^[3]

正因为上海是依托开放性的沙船业发展起来的城市,最初来上海发展的沙船商人多是属于上海周边地区的外来人,故沙船商人占主导地位的上海少保守性而多开放性。如1843年上海作为南京条约第一批开埠的口岸城市,其开港和租界的建立未遭遇如同广州、福州那样的阻碍,在1856年上海县迁建敬业书院和关帝庙以及1861年“西人请还天主堂”等与西方人有关的事情中,其间也未发生如同南昌、湘潭等地那样的教案。

[1] 中国人民银行上海市分行编:《上海钱庄史料》,上海人民出版社,1960年,第9页。

[2] 《重修商船会馆碑》,载《上海碑刻资料选辑》,上海人民出版社,1980年,第196页。

[3] 参见李铭皖、谭钧培修:《苏州府志》卷八三,光绪五年(1879年)版,第23~24页。

二、沙船商人对上海政治、经济、社会和文化等地方事务的参与和管理

自沙船商人获利并逐渐成为富裕阶层后，他们就积极参与上海地方的政治、经济、社会和文化等诸多方面的活动，并成为这些活动组织的管理阶层。

道光十三年上海的学宫文庙始设洒扫局，这事实上是一个文化事业机构，它除了负责文庙的卫生治安事宜外，还负责诸如“邑中节孝贞烈妇女，悉归上海学洒扫局绅士采访事实，合例者书之于册”等事宜。^[1]而首列文庙洒扫局的两位“司总”，为嘉道年间上海四大船商中“朱和盛”号的朱增沂（号泰泉）和“郁森盛”号的郁泰峰。这些通常应该由科举正途出身的地方头面绅士人物担当的角色，之所以由大沙船商出任，其根本原因在这些大沙船商对地方事务长期的贡献。如“朱和盛”号的朱氏家族。1804年上海县建慈善机构“同仁堂”，朱家“出资为倡”；1813年上海“重修邑志成”，朱家“捐梓”；1820年疏浚吴淞江，朱家出资出力，列名四位董事之一；1822年“学宫以飓毁”，朱家“捐资重修”；1828年朱家与绅商陈焕“倡捐公助宾兴、计偕、蕊珠书院经费，载艺林盛举”。^[2]正因朱氏家族如此尽力于地方政治事务，1833年朱增沂乃得以出任文庙洒扫局“司总”。^[3]同为“司总”的“郁森盛”号郁氏家族，其对地方事务的贡献亦不亚于朱氏。

地方慈善事业是上海城市化程度的一个重要指标，王韬如此称道道咸年间上海的慈善事业：“沪上善堂林立，而推同仁辅元堂为巨擘。经费之裕也，章程之善也，而董理者尤能以实心行实事。凡恤嫠、赡老、施棺、舍药、栖流、救生，以及孤幼、残疾，无不有养。”^[4]而沙船商人则是上海地方慈善事业的主要创办者和常年经管者。如朱氏家族几代子孙均为同仁堂、辅元堂（二堂之后合并为同仁辅元堂）和果育堂等慈善机构的重要出资者，故长期担任这些慈善机构的司总和司事等重要职务。而“经正记”号的经纬（芳洲）家族，亦在同仁堂、果育堂和之后的同仁辅元堂中担当职务，其沙船商号甚至就设在同仁堂内。另外，拥有两个沙船商号“沈生义”、“沈德记”号的沈氏家族，亦曾担当过同仁辅元堂的司总和果育堂的司月等职。而嘉道咸年间前后拥有“王公和”、“王如川”、“王利川”和“王春记”多个沙船商号的王氏家族的子弟王寿康，因1835年“捐建合邑节孝祠，赏加盐运司提举衔，二十二年海疆经费钦加知府衔，即选直隶州知州”。^[5]捐建节孝祠不但使王氏家族在道光年间地位骤增，而且长期跻身于上海有影响的绅士行列。

[1] 王韬：《瀛壖杂志》，第71页。

[2] “宾兴”、“计偕”系两笔资助参加乡试本邑士子的“存典”生息基金。

[3] 朱家的事迹，均可见于《嘉庆上海县志》和应宝时修《同治上海县志》同治十一年（1872年）版。

[4] 王韬：《瀛壖杂志》，第29页。

[5] 《同治上海县志》卷九，第23页。

如县志记载:文庙洒扫局的款产“向由司总会同捐建节孝祠之王氏后裔管理,光绪二十一年起议定公举洒扫局司月两人,王裔两人,凡四人轮年管理”。^[1]

沙船商人在第一代创业成功进入富裕阶层后,迅速安排部分子弟攻读科举,同时他们也开始捐助上海的地方教育机构。如1828年在已有敬业书院为上海县学的情况下,上海又新设蕊珠书院,创始者声称该书院“系本城绅富捐资,外邑人不得阑入,今著为令甲”。^[2]而所谓“本城绅富”,沙船商人应是重要的一支。因此如“朱和盛”号的朱氏家族、“王利川”、“王公和”号的王文源、文瑞家族,“肖星记”号的肖缙家族,“王永盛”号的王承荣家族,以及“郁森盛”号的郁氏家族等沙船号商,有子弟已经通过获得科举的最低功名,再通过或捐输或捐纳等渠道,不再纯属商人身份,而兼有绅商之名分了。如前述朱氏家族,县志就有其“捐修敬业书院”,“倡捐公助宾兴、计偕、蕊珠书院经费”的明确记载。^[3]1838年蕊珠书院“又售院旁民居”扩展规模,其专“为本籍举贡生童月课文会之所”的章程,一直延续至光绪三十一年“停止课试”,而且其课试的条件远较“为本籍、客籍举贡生童月课文会之所”的敬业书院为佳。^[4]再如1856年移建县学,“王利川”、“王公和”号的王氏家族的王庆勋、庆均兄弟,均列于“监工绅士”之位。

最能够说明沙船商人参与地方政治社会事务的,是1855年5月上海最大的八名船商出任改造和重建之后的上海地方治安机构捕盗局的董事。尽管事情的原委是为江苏巡抚吉尔杭阿处理上海军务的吴煦,希望利用此举令沙船商人为捕盗局的运营捐出更多的经费。如吴煦在上禀吉尔杭阿此次改组捕盗局的禀文中称:

此次公举绅商王承荣(“王永盛”沙船号商)、肖缙(“肖星记”沙船号商)、经纬(“经正记”沙船号商)、王庆荣(“王公和”沙船号商)、郁松年(“郁森盛”沙船号商)、沈大本(“沈生义”沙船号商)、郭长祚(“郭万丰”夹板船号商)、李成九(“李久大”沙船号商)等八人为董事,分任缉捕支放各事,皆系业有船号者,情愿自备资斧,秉公在局办事。所收船捐,分储殷实各号商处,由该董事等公同结保,设捐项不敷应用,亦由号商暂垫,俟收有捐项归还。^[5]

除经营夹板船(又称洋船)的郭长祚之外,其余七名均为上海此际最大的沙船商。曾于道光末年主持过上海船商会馆的沈宝禾,1856年初来沪,并据“船商会馆主关书”遍访沙船主,其日记留下此际大沙船商人的名录,恰可与1855年吴煦上禀的捕盗局董事名录相比照。如沈宝禾1856年2月1日的日记记载:

[1] 吴馨修:《上海县续志》卷九,1918年,第6页。

[2] 王韬:《瀛壖杂志》,第30页。

[3] 《同治上海县志》卷一四,第36页。

[4] 《上海县续志》卷九,第9、10页。

[5] 太平天国历史博物馆编:《吴煦档案选编》(第四辑),江苏人民出版社,1983年,第92页。

昨(潘)清泉交到船商会馆主关书。今早即拜王永盛桐村于咸瓜街,郁森盛泰峰于乔家浜,沈生义晚香、王公和仁伯、棣庵于新马头,李久大也亭于王家马头,郭万丰鸞庵于小东门里洋行街,经正记芳洲于药局弄同仁堂,肖星记棣香、绿生于屠家湾,此为船商之最著者。〔1〕

在上海地方政府受太平天国和小刀会的威胁时,他们希望沙船商人提供经费援助。如1856年9月松江知府袁芳瑛在向吴煦的报告中提到向上海沙船商劝捐的情况,所谓:

至劝谕绅商捐输钱炮,查上海富户多在商不在民,而号商皆有号货,号货又尽在沙船。所有从前助饷及现时捕盗经费,出自沙船,即出自号商,而现在豆色加捐,又皆归号货,层层归宿,无不出自众商,已属筋疲力竭。惟号商究多殷富,尚可设法劝谕。从前助饷船捐,系按船分五等……系奉饬商号郭万丰、郁森盛、李久大、经正记、肖星记、沈生义、王永盛、王公和经收,请给道宪印照。〔2〕

又如1857年8月6日吴煦给前江苏按察使查文经的一份报告记载:

因上海富户每以沙船为业,复又议定在于各沙船进口时,按船只之大小定捐数之多寡,共拟船捐报效银二十万两……当奉将现议沙船报效银二十万两,及向办沙船进口时投缴船货捐,每年约捐银一十二万两,并为一款,酌定捐数,另行设局,于六月初一日为始,照新定之数收缴,每年约可捐银六十万两。〔3〕

正因为船商每年至少要向上海地方政府捐助六十万两的防务经费,故当1858年6月签订的中英《天津条约》中有开放登州和牛庄等北方口岸条款后,吴煦受上海船商之托,促成清廷中央的谈判代表桂良等人在该年11月8日在上海与英国代表额尔金签署的《中英通商章程善后条约》中规定了所谓“豆禁”的条款。即原由上海沙船走北洋航线贩回的豆石、豆饼等,在“登州、牛庄两口者,英国商船不准装载出口”。之后,当太平军进攻上海,上海地方政府与租界的西方人联合中外会防,沙船商人亦一直配合此时已出任上海道台的吴煦的活动,始终为其捐资。尽管具体的捐资数目不详,但在中外会防阻止太平军进攻上海的关键时刻,其捐资数目自然不少。

1862年上半年李鸿章率领淮军抵达上海,5月他被清廷授署理江苏巡抚,自

〔1〕《忍默恕退之斋日记》,载《清代日记汇抄》,上海人民出版社,1982年,第240页。

〔2〕太平天国历史博物馆编:《吴煦档案选编》(第六辑),第175、176页。

〔3〕太平天国历史博物馆编:《吴煦档案选编》(第六辑),第245、246页。

此直到 1866 年 1 月,李鸿章先后四次应由“王永盛”、“郁森盛”等出面的沙船号商之请,向清廷上奏提出变通地实行“豆禁”(1862 年 2 月 19 日,在清廷“借师助剿”镇压太平军的形势下,上谕取消了英国人坚决反对的“豆禁”)以及为漕粮北运的沙船在回航时从天津、牛庄等地贩回的货物免税等请求。李鸿章的做法,自然是与回报沙船号商向其淮军提供巨额军饷资助有关。

三、1843 年开埠后沙船商人对促进 上海近代中外贸易的贡献

上海沙船业的黄金时代是在道光时期。先是“道光六年(1826),沙船在上海受雇,载江苏布政使司属额漕五十余万石,由海运抵天津兑交官。拨驶鲸波五千余里,不两月蒞事,米数无所损失,而质坚色洁,为都下所未见,中外庆悦”。^[1]因为上海为此次漕粮海运的出海口,参与漕粮海运的“沙、蛋各船一千五百六十二号”,自江苏“各郡并集”浦江,“自南及北五、六里,密泊如林,几无隙处”。^[2]故沙船业与其连带的上海其他商业获得一次大发展的机遇。之后,尽管从道光末年咸丰初年开始,重又启动的漕粮海运带给上海沙船商人种种获利机遇,但上海沙船商人最大的获利机遇是在 1843 年上海作为中国第一批口岸城市开港之后。因为本土资料的缺乏,要想比较详细地叙说上海开港带给沙船商人的获利机遇很难,但通过西方人在中国办的报纸和英国驻上海领事的报告,大体上仍然可以了解这方面的情况。

据钱泳的《履园丛话》载:在上海开港之前,沙船北航“常时空放北去,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”。^[3]而 1843 年上海开埠后,由于不断增加进口的外来商品数量,令沙船北航时有了充足的货源而不再放空,沙船商人再凭借原有的北方销售网络,从而获得更丰厚的收益。如 1851 年 2 月 22 日的《北华捷报》中的题名为《帆船贸易》的文章报称:

上海和山东之间帆船贸易盛行一时。豆、豌豆、油粕等每月从山东运至上海。这些帆船的船主基本上是上海及近郊居住的人,极少也有山东籍船主。帆船贸易所雇用的多种类船舶至少有 1500 艘左右。上海在住最大的船舶所有者叫 Sing yun,据报告他拥有帆船 60 艘。^[4]

[1] 《上海县新建黄婆专祠碑》,载《上海碑刻资料选辑》,第 45 页。

[2] 王韬:《瀛壖杂志》,第 98 页;《上海县续志》卷一,第 37 页。

[3] 钱泳:《履园丛话》(上),第 108 页。

[4] 转引自松浦章:《清代帆船东亚航运与中国海商海盗研究》,第 132 页。

所谓“Sing yun”，应该是指大沙船商“郁森盛”号。这个报道反映了上海开埠后沙船业的兴盛状况。几年后，当太平天国运动以及清政府镇压太平天国的军事行动危及西方商品在中国的运输和销售渠道时，是兴盛的上海沙船业解决了这个困境。如 1856 年英国驻上海领事罗伯逊关于上海港的贸易报告称：

内战使邻近各省遭到蹂躏，使上海同内地的水路交通中断，并使中国商人不敢对外国商品进行投机买卖，因为这可能会给他们留下大量滞销的，甚至连一天的安全也不能保证的存货。最近四年来一直存在着这种阻碍工业品贸易扩大的情况……由于去年经常出现使人惊恐的局势，加上人们担心叛军逼近并占领外货集中地省城福州，以致很可能会使受影响的销售额大幅度下降。然而，幸亏山东和渤海湾的北方沙船及时来到上海，使运输业突然兴旺起来。可以有把握地说，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，其中大多数是运到后一港口，再由那里转驳浅水船，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。权威人士估计：每年进出上海港从事这项转运业务的中国平底帆船达 12000 艘，其载重量自 150 吨到 200 吨不等，它们的总数有时多达 20000 艘。

罗伯逊的报告说明，1855 年外商进口到上海的商品有三分之二是由上海沙船商人运到北方销售的，当时进出上海港的沙船最多时达到一年 20000 艘次。罗伯逊继续在同一报告中称：

浏览一下销售月报，就能看出，进口市场在某些时期是非常活跃的，商品以较好的价格大量出售。如前所述，这是发生在北方的中国平底帆船回航之时。去年它们回航时，不是装载着压舱物或中国货，而是装了大量的外国工业品回到北方港口。去年售出商品的三分之二是通过这条新的路线运去北方各省^[1]，再从那里分配到内地的。因此，商品目的地的这种变化证明了我们的工业品在长江以北有了出路。^[2]

罗伯逊还在《1858 年度上海港对外贸易报告》中指出，因 1857 年英军侵入广州城以及在次年北上占领了天津白河口的炮台，“人们自然预期外贸市场将会受到影响；但是，如果它对这里的事态有任何影响的话，那也是非常小的”，原因在于

[1] 这里的“新的路线”并非指新的航线，应该是指由上海沙船将西方出口到上海的商品销往北方的渠道。

[2] 《领事罗伯逊 1856 年度上海港贸易报告》，载《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，第 16、44 页。

上海的沙船商人“只要自己的沙船和贸易不受干扰，他们就让政府去解决这件事。上海的大沙船主在听到白河口要塞的失陷和这条河的被占领时，曾为他们的船和货感到有点惊慌，但许多沙船的平安到达迅即消除了他们的疑虑，而且如果在他们的脑子里对正在进行的战争的性质有过任何疑问的话，也立即烟消云散。因此上海保持着完全的安宁与平静”。^[1] 由罗伯逊的报告可以了解，直到1860年《北京条约》签订第二次鸦片战争结束，北方口岸的登州和牛庄正式开埠前，由上海到北方的进出口贸易一直主要在上海沙船商人手中。

过去的研究一般认为，登州和牛庄等北方口岸开埠和外国商船进入贸易，以及1862年清政府向外商开放“豆禁”，即允许外商轮船购运原属上海沙船独享的豆货，再加上该年在上海兴起的外商蒸汽船航运业和航运保险业，不仅令原来上海沙船走北洋航线独享进出口贸易厚利的机会逐步丧失，沙船商人的黄金时代结束，更使上海沙船业遭遇没顶之灾。有研究者指出：

在保险制度前，称雄上海航运业五、六百年的沙船败下阵来。轮船可万无一失，沉掉烧掉照样拿保险金；沙船则畏风涛之险。……海上保险的一个重要作用是防盗——不怕海盗劫掠。洋商经营的保险公司拒绝为沙船承保，使沙船业雪上加霜。……这一压倒趋势使当时一位西方外交家夸张地说：‘西方式的海上保险消灭了土著船。’一艘轮船能够挤掉十五艘沙船，因此1862年4月12日的《北华捷报》预测说：‘运货的帆船将从黄浦江上绝迹。’^[2]

事实上事情并非如此，上海沙船业的生命力无比顽强，尽管遭遇种种困难，它们仍然存在下去，并继续为扩大上海的进出口贸易作出贡献。

1884年10月28日《字林沪报》曾刊发一篇题为《论沙船苦况大碍市面》的报道称：

自西人通商后，夹板行而沙船之利夺，自火轮行而沙船之利益夺。非但沙船之利夺，即豆米油麦土布南货各项贸易，皆不得多沾利益。……时至于今，如前赫赫之船号，故者无存，新者无起，稍有资本者欲望转机，依旧放掉，而年年亏折，终归于尽。……夫浦江中常泊之船，不下五、六百号，而近年验取装之船，每岁不过二百号……沙船之苦如此，南浦市面安得不衰。

但这种状况并非普遍。1884年沙船商人面临的特殊苦况，是由于受中法交涉越南问题和中法战争爆发等的影响，上海遭遇严重的金融危机，传统钱庄大量破

[1] 《领事罗伯逊1856年度上海港贸易报告》，载《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》，第63页。

[2] 于醒民：《上海，1862年》，上海人民出版社，1991年，第271页。

产,使得各业均受拖累,而平常从钱庄贷款办货北航的沙船受拖累自然不轻,此前后两年中倒闭的沙船号商数亦自然不少。而事隔四年之后,即1888年7月20日《申报》刊发《论沙船转机》的长文则称:1887和1888年沙船因北运漕粮大有盈余,“凡为沙船生意者固已欣喜过望矣”,回航货物“较牛庄市价,油与豆皆有数分余利,而饼之余利尤厚,每片约赢一钱二、三分。如此厚利,为历年所罕见。溯创设轮船招商局以来,沙船之不振者,忆历十有余年,以沙船为恒产者皆扼腕叹息,无可如何。而幸两年之间,得获如此厚利,谓非沙船一转机乎?”

与1862年后中国人对上海沙船业状况整体持悲观态度相比,英国领事上海港的贸易报告中关于沙船业状况的评论,则要乐观许多。或者说,报告中从未对上海沙船业有过悲观的评说。如英国领事麦华陀在1872年度贸易报告中指出:“最近三年来上海越来越变成一个商品集散地的趋势。这种变化部分可归因于轮船同中国沙船竞争的成功,以及通过通商口岸运销洋货较之通过集中于上海的内地河流把洋货分运更为便利。”^[1]虽然上海沙船不敌西方轮船,但它毕竟是西方轮船不可轻视的劲敌,它顽强地在与西方轮船竞争。正因为如此,英国领事在1886、1891和1892年上海港贸易报告中,在“统计表所列本港的贸易总值”一栏,均特别强调此数额“不包括沙船运载的沿海和沿江的大量贸易”,在“各年中进出本港的船舶总数”一栏,亦强调“不包括沙船”。这种强调说明,上海沙船是上海中外进出口贸易的另一支重要力量。故1893年8月英国代理上海领事哲美森在贸易报告中特别指出,1870~1893年中国内地与香港之间:

大量的贸易能够通过沙船来进行。多年来,南方沿海的一些城市通过沙船进口了大量的外国制成品,并将数量相当的拟供给外国消费的中国产品运入香港,这两者都不在外国人管理的海关权限之内。……我发现在1888到1892年的5年期间,包括鸦片等在内,由沙船往来运输的商品值是大致相等的。因而根据沙船贸易受到检查后所能确定的数额向后推算,我断定通过沙船输入中国的外国商品值超过出口值约500万两。

1895年已正式出任上海领事的哲美森,在贸易报告中列出“1875~1895年上海与中国其他各港之间通过外国货船的贸易比较表”之后,再指出:

必须记住,这并不是上海的全部国内贸易,因为它不包括通过沙船的巨额贸易,而这种沙船的数量看来并未大量减少。人们常同中国官员就其反对扩大轮船运输因为它会伤害中国船运的论点开展大辩论,其实这种辩论在较先进的国家里也不是陌生的。上海沙船运输的持久存在就是一个教训

[1] 《领事麦华陀 1873 年度上海贸易报告》,载《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》,第 270~271 页。

很充分的反面实例。〔1〕

历届英国领事充分评价了上海沙船业在中外贸易中所起到的巨大作用。上海沙船业虽然在遭遇到西方轮船的竞争后,景气不如从前,但它始终并未在与外商轮船业的竞争中败阵。

据日本学者松浦章从《时务日报》、《中外日报》两种中国报纸中汇集的1898年5月至1902年6月上海南市的沙船入港记录,可以统计出此间入港沙船有名号的就有575艘,分属122家沙船号商。属此时的沙船商协泰号的有47艘,属德大号的有32艘,属晋德号的有21艘,属广记号的有19艘,属诚记号的有16艘。〔2〕而据民国《上海县续志》卷七“海运”条记载:“同治十二年,奏准江浙海运漕粮,由招商轮船分装,初定沙八、轮二。旋改沙六、轮四。复因沙船日少,轮运日增。至光绪二十六年(1900)冬,漕粮全归轮运。其时沙船已不满五十只。”显然这种说法有悖历史事实。

四、沙船商人家族与上海近代社会变迁

尽管咸丰时期出任捕盗局董事的八大船商,到1900年时仍然在经营沙船商号的仅有“李久大”李家家族〔3〕,但这并不意味着其他的大船商家族已经不复存在。从1860年《北京条约》签订、第二批条约口岸开放,到1900年义和团运动发生以及《辛丑和约》签订,甚或到清朝灭亡的五十年间,上海作为最早向西方人开放的口岸城市以及中国人开始向西方人学习的洋务运动的起源地,发生了前所未有的社会变动和变革。作为风险和利益并存的沙船业经营者,又作为当时上海县城内最富裕的商业家族,在上海五十年激烈的社会变动和变革中分化变异是自然的事情。不过,这些沙船商人家族的多数后代,与其家族的最早创业者参与和促进了上海传统城市化的进程一样,他们对上海近代社会的变动、变革同样作出了重大贡献。

以下以嘉道时期的四大船商“朱、王、沈、郁”之一的王氏家族为例进行说明。

嘉庆年间以沙船业起家的两兄弟王文源(号春泉,1761~1832年)和王文瑞(号辑庭,1764~1835年)析产分家于1820年代中期。但道光十二年兄弟两人在上海城东“建立宗祠三楹,嵌(其母)节孝事实图于壁间”,并“共治一宅于城南

〔1〕《领事哲美森1895年度上海贸易和商业报告》,载《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》,第800~801、877页。据哲美森1893年8月的报告可知:“1887年的国际会议把香港与大陆之间沙船贸易的控制权置于海关掌握之下,此后才有海关公布的中国船在中国和香港之间往来运输的所有商品的准确记载。”同报告,第800页。

〔2〕参见松浦章:《清代上海沙船航运业史の研究》,日本关西大学出版部,2005年,第405~425页。

〔3〕这从松浦章在《清代上海沙船航运业史の研究》汇集的资料中可以明确。

门外”。建宅并设宗祠,是王氏家族家业发展到顶峰状态的标志。这一家族到了咸丰时期,还有两个沙船号“王公和”号和“王春记”号,两者均列于此期沪上沙船业二十四家大商号,而“王公和”更名列最大的八家商号。1862年随日本幕府派来上海考察贸易的商船“千岁丸”访沪的日本武士名仓信敦,曾多次入访王文源孙王庆荣住宅及王氏家族祠堂,发出“高堂结构甚巍巍”、“尊居堂宇广大,结构宏丽,诚以为耐惊,盖大官高爵之居宜如斯”、“庭上之卉木亦皆珍奇”等叹赏语。而这已是经历了小刀会事变劫难后的王氏宅第状况了,可见王氏家族当时之富有。王庆荣当时拥有“王公和”沙船商号,其家族子弟已与政府官场发生多种关系。当“千岁丸”即将离沪前,王庆荣之子王亘甫甚至邀上海县城“缙绅家内能琴棋书画者”为名仓信敦辞行,而后者亦两次赴王宅告别,遍会王氏“其兄弟姻亲之会文会武者”,王亘甫并请名仓信敦留下其日本居所地址,表示其“至贵邦时便于访问”。名仓信敦得王氏家族之帮助,是此次随“千岁丸”访沪的数十名日本武士中,唯一能够进入李鸿章的淮军大营观看操练,并有幸与张树声这样等级的淮军要员进行过笔谈的人。正是因为1862年与王氏家族的交情,1867年2月当名仓信敦受日本幕府委派率员来沪进行商务考察时,直至5月归国的两个多月之中,考察团一行九人始终留住在王庆荣宅。期间旅沪的日本人士如岸田吟香、八户宏光以及沪上洋行买办、中国绸缎庄商人等纷纷赴王宅会见考察团成员。一群身穿和服身佩长短两把武士刀的日本武士和在沪的各色日本人自由出入位于上海县城内的王宅,此现象一方面可见王氏家族的开放性,另一方面则可见王氏家族在上海县城内的地位和影响力,以及其对上海地方政治、经济和外交等事务的积极参与。值得关注的还有,此次名仓信敦凭借1862年在沪结下的各种关系,得到此际的上海道台应宝时的许可,率日本考察团一行人员赴非通商口岸的南京考察;1870年7月,当日本明治政府首次派出欲与中国建交订约的使团来华时,名仓信敦则又在使团随员之列,并以其前在上海的关系为打开日中交涉途径发挥了重大作用。〔1〕

名仓信敦等日本武士在沪时虽然出入的王宅属王文源后裔的一支,但其在沪交往结识的王氏家族成员亦有王文瑞后裔的一支,即王文瑞之孙王庆勋等人。而名仓信敦最早与之笔谈的就是王庆勋。王文源、文瑞兄弟家族后裔两支相比,前者一支进入政府官场和参与上海传统性的地方事务更多,而后者一支进入文化教育领域参与上海近代性的社会变动、变革的活动更多。以下对王文瑞家族后裔一支参与上海近代性的社会变动、变革的活动进行述析。

最初创业成功的王文源、文瑞兄弟完全没有文化,即使在王氏家族中长期主持家业,“料事明决”,并掌握“斤两乘除诸算法”的文瑞,亦终身“不识字”。故一旦创业成功,文瑞即为子弟安排科举教育。文瑞第二代独子寿康(号二如,1795~1857年),1818年“补博士弟子员”,但后因“屡应秋试不售”,得以用捐纳

〔1〕 参见易惠莉:《1862年日本“千岁丸”访沪武士笔下的中国士绅考论》,《中国文化研究所学报》2004年总第44期,第172、173页。

补充(道光十五年捐建合邑节孝祠,赏加盐运司提举衔,二十二年捐海疆经费钦加知府衔,即选直隶州知州)。^[1]寿康“秉其尊人辑庭先生家范”,在宗族及地方慈善事务方面有所作为,如“扩宗祠,辑族谱,置义庄田贍族,每年冬施絮,夏施药,岁饥施粥,筑法华至城石路,群称王善人”。在传统文化方面,寿康“诗文皆有矩度,尤工书”,“招邑中能文者,月角艺于曙海楼,刻同人会艺”;“留心经世,刊古文经训、资镜等集,重刊徐文定光启农政全书,上三吴种植所宜并救荒各策于林文忠则徐,激赏之”。^[2]咸丰时期列名沪上二十四家沙船大商号中第十一的“王春记”号,在寿康和儿子庆勋名下。文瑞去世后,儿子寿康请曾做过协办大学士、吏部尚书的汤金钊为父亲撰著墓志铭(《王辑庭墓志铭》),而请有状元身份,并做过山东按察使和上海商船会馆首任主理的石韞玉撰著反映父亲家世的《王辑庭公家传》。

文瑞的第三代庆字辈,即独子寿康有五子长大成人,其中有科举功名的长子庆勋(字叔彝,1814~1867年),附贡生;次子庆均(字季平),廪贡生;三子庆昌(字雨湘),附贡生。庆均后曾任崇明教谕,庆昌则在咸同间主持南翔团练,同治年修上海县志出任“监理”。^[3]之后,庆勋、庆均、庆昌三兄弟除继续经营沙船商号“王春记”外,均成为上海地方著名绅士。1853年小刀会事变后,寿康因“向居老屋亦颓毁,不能入住”,即率子弟定居于当初仅作避难之计的南翔镇,而成为南翔的巨富大族,因信誉在当地很高,故王氏家族在南翔被统称“王信义”。寿康在南翔东市走马塘建宅第两处,随父亲定居于南翔的长子庆勋居东宅怡安堂,被当地称作东王信义,四子庆昌居西宅日新堂,被称作西王信义。^[4]寿康其余儿子仍居上海县城。

文瑞的第四代维字辈有12子成人,已基本退出沙船业,多半或为政府官员,或为文化人。其中对上海近代社会变迁有重要关系者为王维泰、王维勤、王维荣等人,其中最著名者则为王维泰。

王维泰(字柳生,1854~1921年),1894年为廪贡生,先在金山助人经营典业。1895年,在松江设一中西书塾,倡导青年学实学、外语。1896年,将书塾迁到上海县城东门的王家祠堂“省园”,并命名“育材书塾”,并更明确以出洋游学为目标,开设课程中文、英文、算术,学生多王氏家族善字辈子弟,也有日后成为名人的顾维钧。1899年,他将学校多名学生送往日本留学,其中有其子王宰善、侄王纳善,以及以后成为其侄女婿的曹汝霖(1906年清廷第一届游学生考试获得进士、举人者共14人,以上3人均列其中)。又令儿子锡善入山海关铁路学堂习工,征善入天津北洋大学习法律,爽善等入育材中学。1900年,将学校交侄王植

[1] 在承办漕粮海运事的背景下,道光五年文瑞之母张氏蒙江苏巡抚张师诚“专请旌表节孝”,十三年文瑞“捐学西偏地一所”,“详请节孝贞烈妇女总建坊祠”,十五年“文瑞子寿康秉承遗命捐建”。《同治上海县志》卷九,第23页。

[2] 王韞:《瀛寰杂志》第58页;《同治上海县志》卷二九,第41~42页。

[3] 《嘉定县续志》卷一一,第28页。

[4] 参见陈珑:《王信义家族》,载《千年古镇银南翔》,上海辞书出版社,2004年。

善办理。20世纪初,当南翔商会成立时,他因主谋和参与规划被举为第一任总理。之后,南翔凡“河工之整顿,警务之改良,乡自治之设施,保卫团之组织,事事参与其间而为谋主。他如提倡女学,筹款改组私立女校至归县立而后已,赞助义务小学,募集基金,建筑校舍”,“尽力劝募,间有自斥巨金扶持公益,不厌不倦”。^[1]1905年前广方言馆改制为兵工专门学堂及中学堂,维泰任校长。辛亥革命期间,维泰还受沪军都督府民政部长李平书派遣,赴南汇解决动乱危机。

文瑞第五代善字辈有子15人成人,此辈子弟亦多为政府官员或文化人、最早一代的留日学生和上海近代社会变动、变革的重要参与者,最著名者有以下数位。

王植善(字培孙,1871~1952年),出自庆昌一支。1900年从叔父王维泰手中接办育材书塾,次年改名育材学堂。同时与维新立宪派人物狄楚青等人创办开明书店,又参加留日学生组织的译书汇编社,出版留学生翻译的民主宪政等方面书籍。1904年将学校改名为南洋中学,并立案于两江学务处。1905年赴日考察教育,在东京加入同盟会,支持反清革命。1906年清政府传旨嘉奖上海民立中小学创办人,共嘉奖五所学堂,而南洋中学位居第一。1909年,他将南洋中学迁入日晖桥新校址并扩大办学规模,逐步建立起藏书丰富的图书馆、化学等学科的实验室等设施,督导学生注重科学,以养成坚毅朴厚之学风,从而造就南洋中学为沪上名校,历经数十年而不衰。而王氏家祠“省园”则成为反清革命党人陈其美等人聚会之所,并在1911年辛亥革命中赞助上海革命军。育材学堂和南洋中学的毕业生,许多留学日本、欧洲和美国,学成归国后多成为国家建设栋梁之材。故无论清末民国还是1949年后,王植善均被誉为近代中国著名教育家。

王宰善(字荃士),亦出自庆昌一支。1899年育材书塾第一批留日学生,入读东京高等工业学校。1906年参加清廷第一届游学生考试,获工科举人。他在东京加入留学生译书汇编社期间,译有《普通经济学教科书》、《日本财政及现在》等多种书籍。南京临时政府成立后,被孙中山委以财政部汉口造币厂厂长、江西国税厅筹办处坐办等职。以后出任河南多地知县等职。“1928年出任槎南(南翔别称)市行政局长,开辟公共体育馆,组建足球队,是南翔公共体育的创始人,他还主持育婴、振德两堂,资助许苏民创办南翔公学。”^[2]

王纳善(字引才,?~1933)出自庆勋一支。堂兄弟王维泰创办育材书塾,实际主谋和主持人为王纳善;而后侄子王植善接办南洋公学,亦始终为其参谋。前后在两校任教三十余年。1904年兼任南翔义务小学教育校董、宪政研究会评议员。上海城厢内外总工程师局议董时期,第一、二次选举均被人选议董;上海城自治公所议事会议董时期,第一、二次选举均入选议董。辛亥革命后,李平书出任沪军都督府民政总长和江苏都督府民政总长,改上海城自治公所为市政厅,继续

[1] 王培孙:《叔父柳生公行状》,载《南洋中学文史资料选辑》(二),南洋中学档案室,2003年,第43、44页。

[2] 陈珑:《王信义家族》,载《千年古镇银南翔》,上海辞书出版社,2004年,第4页。

办理自治事务,市政厅仍设议事机构和执行机关,即以城自治公所议事会和董事会改设,王纳善则先后出任市政厅副议长、议长等职。以后又曾任松江中西学堂教员、江苏吴县县长等职。

王守善(字稚虹),亦出自庆勋一支,1899年育材书塾第一批留日学生,入读东京高等工业学校。1906年参加清廷第一届游学生考试,获工科举人,先出任清政府农工商部主事,后又出任驻日本神户、横滨总领事。民国之后出任烟台海关监督等职。

王树善(字杉绿),出自庆均一支。附贡生,1890年代后期曾任广方言馆汉文教习,并与西方人傅兰雅合作翻译多种书籍,后历事“出使英法等国随员,新金山领事”。

自然,王氏家族对上海乃至中国社会的近代变迁作出贡献者尚不止以上数人,因为这还仅是王文瑞一支的后代。而作为沙船商人家族之后裔,对上海乃至中国社会的近代变迁作出贡献者,亦不仅有王氏家族,其他如“李久大”沙船号的李氏家族、“郁森盛”号的郁氏家族^[1]、“沈生义”号的沈氏家族、“经正记”号的经纬家族,以及更早的沙船商人葛氏等家族,或者还有尚未引发学界关注的其他沙船商人家族,均有待进行深入研究。

(本文曾在2015年7月11日“中国航海日”由上海航海学会和历史学会联合举办的有关上海沙船的历史学术会议上宣读)

[1] 以往已有学者对李氏和郁氏等家族的后裔在上海乃至中国社会的近代变迁中的贡献作过研究。

Sha-chuan Merchants, Shanghai Traditional Urbanization and Modern Social Changes

Abstract: As the Customs House was established and sea gate for transportation of Jiangsu was translocated southward to Shanghai from Liuhe River of Taicang, the growing and richer Sha-chuan merchants played a dominant role in the course of Shanghai's traditional urbanization. Right after port-opening of Shanghai in 1843, they have made significant contributions to Shanghai's gradual development as the commodity gathering and distribution center of sino-foreign trade and the biggest commercial port city of China. Since Shanghai's port-opening (from the late half of 1840s and the following decade), Sha-chuan merchants entered a prosperous period for their careers. In early 1860s, as western steam ship transportation industry and insurance industry were thriving in Shanghai, Sha-chuan merchants were thrown into enormous challenges. On the one hand, they struggled to maintain operation of Sha-chuan industry. On the other hand, although the descendants from Sha-chuan merchant families, cultivated in golden period of Sha-chuan industry, have chosen totally different career paths as their fathers, such as modern politics, culture, education and diplomacy etc., the spirit to concern about and participate in local affairs has been successfully inherited from their fathers, which played a major role in Shanghai's modern social changes.

Keywords: Shanghai Sha-chuan Merchants, Traditional Urbanization, Modern Social Changes