

清代前期上海的航业船商

范金民

(南京大学 历史系, 江苏 南京 210093)

摘要:清代前期上海作为南北洋航运中心,既是南北商品流通格局变化下的产物,也是清廷商品流通政策变化下的产物,海运业在上海的早期兴起过程中具有无可替代的作用。上海的兴起并迅速崛起,是建立在全国各地地域商帮的大规模商品流通基础之上的。上海的海运业者,来自江苏、浙江、山东、福建等地,其中势力最大者,是上海及其邻近沿海地区崇明、南通三地之人,单个大船商,通常拥有数十号船只。上海海运业内部,船商与船户、耆舵、水手等航运业人员,船商与客商、与豆业字号,与豆行、饼行、油行、保载行等形成错综复杂的关系。在上海,船商不仅在航业中居于中心地位,而且发挥出领袖百业的作用。

关键词:清代;上海;船商

中图分类号: K249 文献标识码: A 文章编号: 1005-605X(2011)02-0042-12

The maritime merchants of Shanghai shipping business during the early Qing period

FAN Jin-min

(Department of History, Nanjing University, Nanjing 210093, China)

Abstract During the early Qing period, Shanghai's position as the center of maritime transportation between the North and South China Seas was both the result of the changed structure of commodity circulation between the north and the south as well as that of the new economic policies of the Qing government. The maritime transportation played an irreplaceable role in the early development of Shanghai. The burgeoning and pick development of Shanghai was based on the large scale commodity circulations propelled by regional merchant groups from all over China. The maritime merchants of Shanghai came mainly from Jiangsu, Zhejiang, Shandong and Fujian provinces, while the most powerful ones were from Shanghai and the nearby Chongming and Nantong areas. Big maritime merchant commonly owned tens of ships. Within the shipping business, complicated relationships existed not only between the maritime merchants and the boatmen, shipmasters and other crews, but also between the maritime merchants and guest merchants, the soybean agents, the oilcake agents, the oil agents, and the shipping agents. In Shanghai, maritime merchants occupied the central place within the shipping business, and they also played the leading role for the other trades.

Key words Qing Dynasty; Shanghai; maritime merchants

康熙二十三年(1684)六月,清廷宣布废除海禁,开海贸易。次年,上海县城小东门外设立江海大关,统辖吴淞、刘河等处22个海口分关。从此,以上海为中心的南北洋航线尤其是北洋航线,商品贸易获得合法地位,流通格局和规模迥异于前,沿海贸易出现前所未有的繁盛景况,各地地域商人纷纷以上海为据点,展开商业竞

争,上海由而迅速崛起。

有关上海航运业史的探讨,学界研究成果已经极为丰硕,其中以松浦章全面探讨上海沙船及其运输活动的著作、资料集和系列论文,杜黎和萧国亮论述鸦片战争前上海沙船业的资本主义萌芽,辛元欧考察上海沙船的型制,郭松义和邓亦兵考察清代前期沿海运输业等成

果,最值得注意^①。然而论者的重点时间上集中在清代中后期,内容上主要在沙船的型制、沙船运输业及其沿海贸易活动、沙船运输业的劳资关系、沙船活动的盛衰等,而于清代前中期上海作为航运业中心时期船商的情形、上海城市活跃的地域航业势力等还殊少着笔,有关情形还不甚清晰。本文着重对清代前中期上海的船商及相关问题作进一步探讨,拾遗补缺,期能深化清代沿海贸易和清代前期上海航业史的研究。

—

民国初年上海豆业自称:“上海为海疆岩邑,昔时浦江一带,登莱闽广巨舶,樯密于林,而尤以南帮号商与北五帮号商之沙船、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。”^②上海豆业的这种兴盛局面,实际上形成于清代前中期。嘉庆时,张之象称: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,舢舨东隅,触舳尾衔,帆樯如栉,似都会焉。率以番银当交会,利遇倍蓰,可转瞬徙致富。”^③稍后时人包世臣描述道:“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”^④;“自康熙年间大开海道,始有商贾经过登州海面直趋天津、奉天,万商辐辏之盛,亘古未有”。人称“上而关东,下而胶州、上海、乍浦、宁波,皆闽广商船贸易之地,来往岁以为常”^⑤。乾隆早期,每年四、五月南风时,刘河、川沙、吴淞、上海各口,闽粤糖船前往贸易,九、十月间置买棉花回船^⑥。或谓“闽粤人于二三月载糖霜来卖,秋则不买布而止买花衣以归,楼船千百,皆装布囊累累”^⑦。“浙省商船赴北运货,皆进上海口,在苏销售。”^⑧嘉、道时期,“关东船商,每年装运豆石赴江南售卖,习以为常,行走直同内河”^⑨，“凡北方所产粮豆、枣、梨,运来江浙,每年不下一千万石”^⑩。其时以上海为中心的南北洋航线空前繁忙,上海开始以海运业中心城市进入新的发展时期,并以中心城市的形象跻身于江南城市群体之中。

上海的兴起并迅速崛起,是建立在全国各地地域商人的大规模商品流通基础之上的。道光十八年(1838),两江总督陶澍奏报,据地方官查明,当时“城内城外有江苏、浙江、福建、广东、山东、安徽、太湖各处商民共建会馆一十三处”¹¹,说明在鸦片战争之前,沿海各省和南方各省的地域商人在上海就均已建立了会馆。然而上海的大规模商品流通,是凭藉海运的优势得以实现的,也就是说,海运业在上海的早期兴起过程中具有无可替代的作用。

光绪初年,全国最大的报纸《申报》评论其时上海的

市面谓:“今试综各业而考之,上海市面,南北迥然不同。南市则向来本有之业,而北市诸业则在通商以后。故南市以沙船号家为第一大生意,而花布糖米、北货以类从焉。北市以丝茶为大宗,而烟土洋货属焉。若钱庄则通南北市,皆以汇借拆息为利者也。沙船揽载,自轮船夹板遍迹海滨,久已减色。”¹²稍后,《字林沪报》也称:“沪上分南北两帮,南市则本帮各聚焉。大宗贸易实恃沙船,至于近日,而沙船不可恃矣。”该报又称:“凡百贸易,萃于南市,南市之商家,推沙船为巨擘,最盛时多至二三千艘,帆

①松浦章:《清代上海沙船航运业史の研究》,大阪关西大学出版部2004年版;松浦章:《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年版;松浦章编著、卞凤奎编译:《清代帆船东亚航运史料汇编》,台北乐学书局2007年版;杜黎:《鸦片战争前上海航运业的发展》,《学术月刊》1964年第4期;萧国亮:《清代上海沙船业资本主义萌芽的历史考察》,南京大学历史系明清史研究室编:《中国资本主义萌芽问题论文集》,江苏人民出版社1983年版;辛元欧:《上海沙船》,上海书店出版社2004年版;郭松义:《清代国内的海运贸易》,《清史论丛》第4辑,1982年;邓亦兵:《清代前期沿海运输业的兴盛》,《中国社会经济史研究》1996年第3期。

②《上海豆业公所萃秀堂纪略·市情之沿革》,第3页,上海谢文益代印本,1924年8月。

③嘉庆《上海县志》卷1《风俗》。

④包世臣:《安吴四种·中衢一勺》卷1《海运南漕议》,光绪十四年刻本。

⑤蓝鼎元:《漕粮兼资海运疏》,《清经世文编》卷48《户政二三》,第1153页,中华书局1992年影印本。

⑥《宫中档乾隆朝奏折》第5辑,第689—690页,乾隆十八年七月初四日,台北故宫博物院1988年影印本。

⑦褚华:《木棉谱》,《丛书集成初编》第1469册,第11页,商务印书馆1936年版。

⑧齐学裘:《见闻续笔》卷2《稟复魏元烜制军稿》,《续修四库全书》第1181册,第409页,上海古籍出版社2002年版。

⑨程祖洛:《覆奏海运疏》,《清经世文编》卷48《户政二三》,第1171页。

⑩谢占士:《海运提要·古今海运异宜》,《清经世文编》卷48《户政二三》,第1155页。

11陶澍:《陶文毅公全集》卷18《查核上海会馆并无囤贮私盐暨舟山地方产盐应归浙江经理折子》,道光二十年刻本。

12《上海市面总论》,《申报》光绪四年十二月二十八日。

榷所至,货物流通,若油豆饼诸项,由此进口。”^①媒体一致认为,在鸦片战争后作为最大的通商口岸之前,上海一直以沙船运输业为最大的生意,其它棉花、布匹及北货等都是从属于沙船运输业的,沙船航运业在上海的兴起和发展过程中一直居于领导地位,上海是以航运业中心而迅速兴起的。同治三年(1864),上海沙船商郁森盛,领衔向江苏巡抚丁日昌具禀,要求北洋豆货仍归上海商船转运,谓“上海一隅之地,沿海居民多藉船业为生。自西洋各国议准通商,上海一口最为繁盛,良由沙、卫各船群聚贸易,始得交易流通,商贾辐凑。”^②可见开埠后相当长时期,上海仍是以沙船运输业为中心发展起来的。

因为海运业的发达,与当时其他城市如周邻的著名工商城市苏杭不同,上海的商业活动者,特别是从事海运业者,就地域来源而言,展示出与其他业城市不同的特点。

在上海经营的船商,有共同议事场所即商船会馆。商船会馆位于马家厂,列于民国《上海县续志》会馆公所条之首。商船会馆可能是最早的商人会馆,也是上海现存最早的会馆遗址。康熙五十四年(1715),由在上海的船号众商共建,而非如《上海碑刻资料选辑》的编者所说仅系崇明、无锡船主商号所建^③。乾隆二十九年(1764)重修大殿、戏台,添建南北两厅。嘉庆十九年(1814),无锡海商铸钟鼎,崇明海商建两面看楼。道光二十四年(1844),船号商共建拜厅、钟鼓楼及后厅内台,成为建筑巨观。同治元年借驻西兵。撤防后制造局租住于内,五年后迁出,但殿厅圯毁。七年重修。光绪十六年(1891)飓风,戏台损坏,费洋银744元重修。十七年继续大修大殿与南北两厅、钟鼓楼、南北看楼及后墙等处,费豆规银1876两。次年,更易戏台新梁,又费豆规银890两。会馆大殿崇奉天后,乾隆中期重修后,南北两厅分祀成山骠骑将军滕大神和福山太尉褚大神,官方每年祭祀天妃的活动就在此举行。会馆所需常年经费来自船号商抽缴庙捐。会馆馆产租息所入,用来抵支浦东、西各置沙泥荡地,备商船出口取泥压载之用,泥夫每年争竞,官方遴选夫头以资督率。会馆事务延请董事主持。办事处称商船公局,在会馆之左,办理水手伤亡的承善堂也设在其地。光绪三十三年(1907)创设商船小学校^④。

上海的油、豆、饼业另有公所萃秀堂。萃秀堂又称东园,在上海县庙豫园,建于道光年间。咸丰三年(1853)受战火遭损。十年,驻扎西兵,残毁尤甚。同治七年(1868),承粮管业,地基广达10余亩。同年大加修葺,稟县给谕,勒石保护,“以萃秀为二十一业之领袖”。萃秀堂外有三穗堂、仰山堂、格思堂和神尺堂四间议事厅。堂中亭榭池沼,回廊曲折,均极园林之胜,而大假山层峦叠嶂,尤为县中独有之境。光绪三十二年(1906),与米业合组

之豆米业小学校分设于此。堂馆所需经费于代客买卖时抽取货捐,豆油每石银1厘8毫,豆饼每片银2毫8忽,后因轮船盛行,沙船锐减,捐数寥寥,于是同业每月捐银1两。公所原由司月轮管,清末推举董事一人会同6家司月办事^⑤。

船商与豆业论市交易之所则为采菽堂,俗称豆市,在豆市街万瑞弄。原来租用市房,光绪七年购屋改建对照厅6间^⑥。

在上海的船商和从事油、豆、豆饼业交易的店家、行家、经纪人,就在上述几个同业组织内开展活动。而各地海商或海运业者,又以同籍为范围,有其地域性商业会馆。

山东及关东船商在上海活动较早。据碑文载,顺治时山东商人即联合关东商人,两帮集资在上海县城西置义田50余亩,以为葬埋公地。道光五年(1825),山东登州府方爱仁,济南府孟广钰,沂州府宋鸿志等广记、永春、六吉、益顺等商号联清清理,丈量地亩为25亩多,呈文备案,上海县立碑保护^⑦。鸦片战争起,太平天国期间,山东商人多避难航海而归,势力大损。光绪后期,山东商帮在上海贸易者复归众多,前往清理义地,地亩数基本仍前^⑧。山东商帮在上海主要从事北洋贸易,其内部又分成几帮。道光七年(1827),商船集议山东关东各

①《论沙船望运之切》,《字林沪报》光绪十一年四月三十日;《沪南筑路答问》,《字林沪报》光绪十四年四月初一日,转引自松浦章:《清代帆船东亚航运与中国海商海盗研究》,第128、129页。

② 卞昌:《申丞政书·巡沪公牍》卷2《北洋豆货应归上海商船转运请奏详》,《近代中国史料丛刊续编》第77辑,第764册,第988页。

③《上海碑刻资料选辑》(上海博物馆编,上海人民出版社1980年版)的编者介绍该馆时误称“该馆系崇明、锡金船主商号所建”。

④《重修商船会馆碑》,上海博物馆编:《上海碑刻资料选辑》,第196—197页;民国《上海县续志》卷3《建置下·会馆公所》。

⑤⑥民国《上海县续志》卷3《建置下·会馆公所》。

⑦《关山东公所义冢地四至碑》,上海博物馆编:《上海碑刻资料选辑》,第194页。

⑧《山东至道义堂条规》,光绪三十年稿本,参见《关山东公所义冢地四至碑》,上海博物馆编:《上海碑刻资料选辑》,第194页。又《山东至道义堂条规·稟为清理义冢请求过户承粮事》载:“窃商等查上海县西门外,向有山东义冢一区,计承粮地五十余亩。后因兵燹,各商回籍,司事星散,地粮均无人问,即为他人代管。近年商等在沪贸易人多,前往清理。”

口贸易规条,在规条上作出承诺的,有(山)西帮商人胡升恒等4号,胶帮商人孙丰聚等6号,登帮商人初元丰等7号,文莱帮商人王元兴等5号,诸城帮商人陈广盛等2号^①,共计24号商行,单就数量而言,其时山东商人占有绝对优势。道光二十六年(1846),山东商人广记、六吉等21家,又联名创建会馆,并先在宝山县境内购置田22亩备造登莱公所,南市公估局等首先输助3000两,怡顺昌等3家捐银万余两,众商捐银6万多两。自光绪二十九年(1903)起建造会馆,于三十二年完工。会馆落成,制定规则50条,对会馆运营作出详尽具体规定。会馆创办时,捐款者有关税帮、公估帮、洋货帮、杂货帮、祥字帮、黄县帮、沙河帮、福绸帮、丝业帮、铁货帮、孤山帮、仁川帮、营口帮、崧口帮、银钱帮、周村帮、青岛帮、即墨帮、胶州帮、元釜山帮、潍县帮、洋杂货帮,共22个地域帮或行业帮,商号多达91家。其中关税帮商号最多,为15家。后来捐款者中又有涛洛帮。光绪三十三年至三十四年间,有谦祥益等280余家商号捐款^②。由这些帮别,可知山东商帮在晚清的上海的地位。其经营的行业则以豆、洋杂货、丝绸等业为主。到光绪时,山东人自称在上海经商已200余年。光绪二十九年,山东商人建立会馆,到三十二年完工^③。辛亥革命上海光复后,山东商学各界热心捐款,“一人独捐千元者且有数家”,一时之间集至“数万之谱”,显示了山东商人的实力^④。

江苏海州青口船商。青口系江苏海州属下一镇。康熙年间开海后,青口商人即大力经营江苏沿海豆石业,运抵太仓刘河镇发售,嘉庆十八年(1813)因刘河淤塞,改将豆船停泊上海。青口镇字号商人乃与徽州商人公议发起饼油山货公积金。道光二年(1822)以4000千钱在大东门外契当住房一所,建为祝其公所,奉祀关帝和天后。三年后加价4000千钱,转当为买,在上海县衙备案。道光十三年(1833),生意兴盛,公所提取公积金4000千钱归青口放赈。咸丰兵燹,公所被焚,内部管理混乱,帐册散失。直到光绪十五年(1889)才经整顿,恢复管理^⑤。可见嘉、道时期为该青口商人的全盛时期,咸丰战乱后即渐趋衰落。

江苏淮扬商帮,在上海主要从事船运业,建有淮扬公所。光绪二十六年(1900),淮扬公所同人联名控告刷牙管帮私收埠规,具名者有44人^⑥。

浙江宁波商帮,是鸦片战争后上海人数最多、实力最为雄厚和社会影响最大的地域商帮,19世纪七八十年代起,又以买办、金融、轮运、成衣业、木业制造乃至进出口业等最为出名,其实观其形成和初起,宁波商人是因从事沿海运输起家并日臻发达的。在清代前期的上海和沿海商品流通中,宁波商人从事船运业极为活跃。宁

波地方文献称:“航业为岛民所特长,南北运客载货之海船,邑人多营之。”^⑦后人追溯,开埠前,上海著名的沙船字号有王信义、沈万裕、郭万丰、严同春、陈丰记等,“惟有李大是宁波帮之后起者,声势独盛”^⑧。咸丰、同治年间,宁波帮商人经营的帆船航运业也达到了极盛。《申报》称:“上海沙船坐港者常有七八百号,宁船也数百号,每年统计进口沙宁船何止六七八千”^⑨。光绪中,宁波人自称:“吾郡口图之利,以北洋商船为最巨。其往也转浙西之粟,达之于津门辽东也,运辽燕齐莒之产贸之于甬东,航天万里,上下交资。”^⑩北洋航运是关系宁波经济最大者。宁波的3个天后宫,一为闽人所建,一为南洋商船所建,而其中由北洋商船所建者,“规模宏敞,视东门外旧庙有过之”,始建于道光三十年,落成于咸丰三年,费钱10万千钱,“户捐者什一,船捐者什九”,主要由船商捐款建成^⑪,直到其时,船商还是宁波商人的中坚。同治五年(1866),上海的宁波船户始创兰盆会,到光绪

①《上海县西帮商行集议规条碑》,江苏省博物馆编:《江苏省明清以来碑刻资料选集》,第484页,生活·读书·新知三联书店1959年版。

②宣统《山东至道堂征信录》,转引自彭泽益主编:《中国工商行会史料集》,第880—890页,中华书局1995年版。

③《创建山东会馆碑》,上海博物馆编:《上海碑刻资料选辑》,第195—196页。

④《鲁人之大奋发》,《民立报》1911年12月11日,第6页;《山东河南绸业公所助饷启事》,《申报》宣统三年十月二十二日,第1版;分别转引自《辛亥革命在上海史料选辑》,第636—638页,上海人民出版社1981年第2次印刷本。

⑤《青口客商起饼油山货积建公所碑》,《上海县为祝其公所事务归南庄值年告示碑》,上海博物馆编:《上海碑刻资料选辑》第304—305、306—307页。

⑥《松江府为禁船行管帮私收埠规告示碑》,上海博物馆编:《上海碑刻资料选辑》第73—75页。

⑦民国《定海县志》方俗志第十六《风俗·航业》,第50页。

⑧陈子彝:《上海百年史料初稿·沙卫船商号为上海商业巨擘》,未刊稿,上海市工商业联合会等编:《上海总商会组织史资料汇编》,第5页,上海古籍出版社2004年版。

⑨《申报》光绪十五年六月初一日。

⑩⑪杨鸿元:《甬东天后宫碑铭》,转见于《天妃史迹的初步调查》,《海交史研究》1987年第1期,第62—63页。

三十三年(1907)助款加入四明公所^①。光绪后期,宁波帮中之内河小轮业成立永安会,举办同业斋醮,捐款者有90余人,宣统二年(1910)并入四明公所^②。这些航业人员单独成立同业公所,可见宁波航业在上海的實力。

绍兴商帮在上海主要经营炭业、钱业、酒业等,据说乾隆初年即在上海北门外建有浙绍公所。道光十一年(1831),浙绍公所集资置买义地,捐款的商号与个人多达210,其中有浙绍豆业,捐洋银600两(引者按:此处洋银两,当为元),仅次于捐洋银950元的浙绍炭业^③,可见其时绍兴商人经营豆业者也相当有實力。

福建船商以泉州漳州商人最为突出,有泉漳会馆。福建漳浦人蓝鼎元于雍正初年说:“臣生长海滨,习见海船之便利,商贾造舟置货,由福建厦门开驾,顺风十余日,即至天津。上而关东,下而胶州、上海、乍浦、宁波,皆闽广商船贸易之地,来来往往,习以为常。”^④乾隆十九年(1754),福建巡抚陈弘谋奏:“查闽省地处海滨,南洋诸番在在可通,福兴泉漳等府地狭民稠,田土所产不敷食用,半藉海船贸易,为资生之计。”^⑤福建商人尤其是泉漳商人是清前期沿海贸易的主力。在上海,泉州府的同安和漳州府的龙溪、海澄三县商人于乾隆二十二年(1757)起始建会馆。同时置买北门外圩地,建造泉漳北馆,不久又置买会馆临近房屋田地,收取租息,作为会馆维持经费。据说泉漳会馆,“其规模之宏远,气象之堂皇,横览各帮,洵无多让”^⑥。会馆周围,上下通衢多是该帮商人。以后随着到上海贸易人数众多,陆续添置公产,到道光十一年(1831),该帮在官府登记的房产多达226间,田地26亩,仅司月就有金协盛等51家商号^⑦。道光十二年会馆重修,总共收入1663元,其中公馆房租700元,捐款963元。捐款者中,官员8人,捐款48元,占5%;不明何种行业商号43家,捐款643元,占近67%;金恒发洋船等洋船商7家和新景万船等41条船,捐款272元,占28%强,其中捐款最多者是金恒发洋船,捐银60两^⑧,未标明洋船或船者,恐也有不少与海运业有关,足见海运业在泉漳商人中的比重。咸丰七年(1857),向会馆捐款的更多达商号或个人32,号船及租船68艘,共捐银7110两,银元204元^⑨。光绪二十六年(1900),登记在册的房产有50余号,房屋650余间^⑩。这在上海各帮中也较为少见。房产如此之多,可以想见该帮實力。

广东商人特别是广州、肇庆、潮州等府商人,在上海主要以从事买办、经营糖烟鸦片等商品出名,海运是其主要运输途径。广肇商帮自称:“沪渎通商甲于天下,我粤两郡或仕宦,或商贾,以及执艺来游挟资侨寓者,较他省为尤众。”据说鸦片战争前就设有会馆在城内,毁于兵燹^⑪。潮州商帮则于乾隆二十四年(1759)在小东门外

姚家弄口购买市房,四年后又契买小东门外上塘街市房,移建会馆;三十四年至四十六年(1769—1781)购买小东门外下塘街市房,嘉庆十六年(1812)拓为会馆。当时已有房产11所^⑫,“朋簪既盛,物力滋丰”。该帮章程规定,运输货物如患燥湿而遭损丢失,按毗连最近之县摊补,由此而内部又分成潮阳、惠来一帮,海阳、澄海、饶平一帮,揭阳、普宁、丰顺一帮。道光初,揭普丰帮首先以该帮之厘自抽自用,而向会馆继续捐款的以潮惠帮中的糖、烟厘为最多。道光十八年(1838),江西道监察御史狄德奏报:“上海县地方,滨临海口,向有闽粤奸商雇驾洋船,就广东口外夷船贩买呢羽杂货并鸦片烟土,由海路运至上海县入口,转贩苏州省城并太仓、通州各路,而大分则归苏州,由苏州分销全省及邻境之安徽、山东、浙江等处地方。”^⑬道光十九年,清廷严禁鸦片,潮阳人

①《头摆渡船户兰盆会助款入四明公所碑》,上海博物馆编:《上海碑刻资料选辑》,第360页。

②《内河小轮业永安会入四明公所碑》,上海博物馆编:《上海碑刻资料选辑》,第406—408页。

③《浙绍公所捐置义地姓氏碑》,上海博物馆编:《上海碑刻资料选辑》,第211—215页。

④蓝鼎元:《漕粮兼资海运疏》,《清经世文编》卷48《户政二三》,第1153页。

⑤《宫中档乾隆朝奏折》第8辑,第138页,乾隆十九年四月二十八日。

⑥《重修泉漳会馆碑》,上海博物馆编:《上海碑刻资料选辑》,第244页。

⑦《上海县为泉漳会馆地产不准盗卖告示碑》,上海博物馆编:《上海碑刻资料选辑》,第233—235页。

⑧《兴修泉漳会馆碑》,上海博物馆编:《上海碑刻资料选辑》,第235—238页。

⑨《重建泉漳会馆捐款碑》,上海博物馆编:《上海碑刻资料选辑》,第239—244页。

⑩《泉漳会馆房产四址碑》,上海博物馆编:《上海碑刻资料选辑》,第245—249页;民国《泉漳特刊·上海泉漳会馆会务报告书》,转引自彭泽益主编:《中国工商银行会史料集》,第861页。

⑪光绪《上海肇庆会馆历年数目征信录》,转引自彭泽益主编:《中国工商银行会史料集》,第877—880页;《上海县续志》卷3《建置下·会馆公所》。

⑫《上海县为潮州会馆契买市房以充祭业准予备案告示碑》,上海博物馆编:《上海碑刻资料选辑》,第249—252页。

⑬蒋廷黻主编:《筹办夷务始末补遗》,道光朝第2册,第634页,北京大学出版社1988年版。

因贩卖鸦片遭他帮遣责,乃另立潮惠公所于振武台城濠之北。咸丰三年(1853)毁于火。六年移建于姚家码头内街,十年又毁。当时鸦片弛禁,称洋药,潮阳人大力贩卖,业务兴旺,形成“上海贩售烟土之华商皆潮州帮”^①人的畸形格局。同治五年(1866),潮阳帮中糖、烟、洋药业各按货抽厘,在十六铺南独创潮惠会馆,建馆费用多达60500两。捐款的商号潮阳为73家,惠来2家,捐银多达73651两,其中潮阳的德盛号捐银6420两,陈增茂号和郑洽记号均达5000余两^②。这样的巨额捐款,在上海的商帮中是很少见的,充分显示了潮阳商帮在上海糖、烟、鸦片贩运业中的实力。后来惑于风水,会馆于光绪二年(1876)和二十三年两次迁建,耗银达73000余两。

二

上述各地海商活动于中的地域商人组织,实际上并没有反映上海当地及周边各县的海商情形。嘉庆、道光年间,包世臣和齐学裘等力主漕粮海运人士描述其时沙船情形道:“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。……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。沙船有董事以总之。”^③齐学裘说:“沙船船商,皆系上海、崇明等处土著富民,出入重洋,无处侵漏。”^④名臣魏源称:“今江浙船商,皆上海、崇明等处土著富民,出入重洋,无由侵漏。每岁关货往来,曾无估客监载,从未欺爽。”^⑤道光五年(1825),包世臣又说:“沙船十一帮,俱以该商本贯为名,以崇明、通州、海门三帮为大。”^⑥协办大学士英和也谓:“闻上海沙船有三千余号,大船可载三千石,小船可载千五百石,多系通州、海门土著富民所造,立有会馆、保载牙行。”^⑦咸丰元年,《北华捷报》报道:“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。帆船贸易所雇佣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(森郁,即郁森——笔者按),据报告他拥有帆船60艘。”^⑧同治初年人所谓“上海一隅之地,沿海居民多藉船业为生”。同治时上海方志谓:沙船“船商多隶江苏及本邑,惯行北洋。一曰蟹船,船商多由浙宁来上贸易,能行南北洋。一曰卫船,船出直隶之天津及山东界贸易南来,祇行北洋。一曰三不象船,船出福建,与各船相似而不同,故名,亦能行南北洋。”^⑨

依据当时人的这些说法,在上海从事海运业者,来自江苏、浙江、山东、福建等地,上海当地及周边如宁波、海门、南通、太仓等地人也极为活跃,其中势力最大者,

即是上海及其邻近沿海地区崇明、南通三地之人。可知海船运输业与一般意义上的远距离贩运贸易不同,当地人居有地理和人力等优势,能够在商业竞争日趋激烈的上海航运业中占据主导地位。

上海地区的沙船商,起步于明后期。嘉靖十四年(1535),巡按直隶御史张题奏中称:“近年以来太仓、崇明、江阴、通泰沿海居民视海洋为庄衢”,从事沿海贸易^⑩。万历四十五年(1617),应天巡抚王应麟称:“沿海民多造沙船,始贾装运之利,继为通夷之谋”^⑪。姚廷遴《历年记》崇祯十二年(1639)十月二十六日记:上海东门外殷姓,“系崇明籍,侨居海上已三代矣,业有沙船几只,开贩柴行生理,家甚厚”^⑫。此殷氏,正是清中期包世臣等人所说的祖籍崇明人。只是其时的沙船,运输的还不是日后开放海禁后的豆粮,而大概只是从事近距离生活日用品的运输。

入清之后,延至开海之初,因长期的海禁和清初的迁海,沿海贸易极度萧条,海船“舵工水手久无其人”。虽然开海,专门收泊装载豆石的沙船的江海关的分关刘河口,并无海商前往,可以想见,其时上海大关海商也不

①徐珂:《清稗类钞·农商类》“上海土业”条,第2318页,中华书局1984年版。

②《创建潮惠会馆碑记》,上海博物馆编:《上海碑刻资料选辑》第325—330页。

③包世臣:《安吴四种·中衢一勺》卷1《海运南漕议》。齐学裘《见闻续笔》卷2《海运南漕议》(《续修四库全书》第1181册,第405页)和齐彦槐《海运南漕议》(《清经世文编》卷48《户政二三》)文字相同。

④齐学裘:《见闻续笔》卷2《稟复魏元烺制军稿》,《续修四库全书》第1181册,第408页。

⑤魏源:《复魏制府论海运疏》,《清经世文编》卷48《户政二三》,第1173页。

⑥包世臣:《安吴四种·中衢一勺》卷3《海运十宜》。

⑦英和:《筹漕运变通全局疏》,《清经世文编》卷48《户政二三》,第1163页。

⑧《帆船贸易》,《北华捷报》第30号,1851年2月21日,转引自松浦章:《清代帆船东亚航运与中国海商海盜研究》,第132页。

⑨同治《上海县志》卷7《田赋下·海运》。

⑩《条例备考》兵部卷2《复太仓兵备》,日本内阁文库本。

⑪《明神宗实录》卷557万历四十五年五月己卯,第5—6页。

⑫姚廷遴:《历年记》第9页,《上海史料丛编》本,1962年。

会众多。后来有安徽商人金姓者，赍带资本到刘河创造海船，从而而开创了刘河的海船字号业，“帆樯林立，江海流通”。更后则有江苏通州商人刘姓、吕四商人赵姓继起而为海商，山东胶州则有商人开设中和、利吉字号，莱阳则有商人开设吉顺字号，汇县则有商人开设恒利字号。同时也有专门从事运输的船户，来自吕四的高、姚、包、赵等大户及诸多小户，于是苏北、奉东各口之商贩在刘河镇设立的运输字号“如云而起矣”^①。与此同时，上海的海商当也日渐汇集。康熙三十六年，上海县重修县庙，就有吴姓“洋商”捐银10两，在捐款者中崭露头角。

康熙后期，著名海商张与可，可以作为典型。这个张与可，又名张羽可，真名张丰，上海县船户，本系监生，考授州同之职，开张元隆洋行，康熙五十年江苏巡抚张伯行查禁海盗时，审讯后是这样奏报的：“查张元隆开张洋行，闻其立意要造洋船百只，今已有数十只，招集异乡水手，假名冒籍，请关县牌照，藉称贸易，往来东西二洋及关东等处。”^②上海县造报康熙四十五年（1706）出海船只册内开列的船户余亨，舵工张任、林永祥等23人，均由其保结。康熙四十九年间，指使其弟张令涛夤缘进入两江总督署为幕客，而将洋货不时贿赂总督，总督噶礼在上海时，十数船所铺设之物，均由其馈送，而由其弟令涛护送至宁波入口。当常州府通判周葑和常熟知县章曾印奉巡抚之令前往其家取供时，其竟公然上座，两官侧坐其下。“今现查出元隆自置船只，皆以百家姓为号，头号赵元发，二号钱两仪，三号孙三益，四号李四美，五号周五华之类，则其立意要洋船百只之说不虚矣。又经臣亲审华亭县经承，据开出元隆在该县冒领照票之船，有杨日升等二十八只，俱非华邑民人。一处如此，其在别县移甲换乙冒领照票，当又不止百只矣。”^③又奏：“访得奸牙张羽可即张元隆，开张洋行，招集异乡匪类，广置洋船，诡捏姓名，冒领照票，往来东西二洋及关东等处，行踪诡秘。……张元隆已于上年（笔者按：即康熙四十九年）十二月二十四日病故。……故尚有伊弟张思永、伊侄张藻文、张心佩、张龄千，皆为元隆手足腹心朝夕管事之人。更有假张思永的名余元彩又名张仲泉供，系在行经管讨账。又有曹鸣岐供，代元隆管船，上年前往山东被盗，系在山东顶名具报之人。又有沈汉修等，俱代张元隆在行料理。……且据张思永供，时常见余元亨在哥子行里卖货，有五六年了等语。张羽可在海关保欠各船商税银八千两。”“据上海县讯，供亦称张元隆共有五船，同开出海。……据华亭县经承沈来时据开，张元隆在华亭县领过照票，有杨日升、王胜吉、何元吉、邵元隆、吴万隆、王永顺、陈茂盛、陈璧、吴天成、周嘉、李长吉、张元嘉、吴圣兴、陈起胜、陈禄吉、吴茂顺、叶楫臣、林文、林发、张徐祥、萧鹤鸣、陈泰兴、戴元生、吴起元、张

盛、张南等，连余元亨、张永升共二十八船。华亭一处即有如许多船，其在别县移甲换乙，诡领照票自必不少。合之都察院访问，元隆立意要洋船百只，已有数十只，藉称贸易，逗遛在外，久不归里。”^④宠臣王鸿绪也密奏：“江浙地方海中时有贼船，上海县有富商张与可向日开张洋货行店，今年五月十七日张与可有洋船十七只出海，有营船三只护送出去，系浏河营、吴淞营、松江左营千把总等三员。不意遇海中贼船，劫去张与可洋船一只。”^⑤

由上述奏报，可知这个张与可确实非同一般，其开设元隆海船牙行，自有洋船数十只，以百家姓编号，立意置立海船百只，曾经五船同开出海，或一次性出海洋船17只，出海时以官兵为后盾，有绿营营船保护。行内分工细密，人手众多，有管事之人、料理之人、管帐之人、管船之人、卖货之人。同时以其名义为周邻地区的海船到官府领取出海贸易照票，为船户水手出具保结，仅在华亭一县，就领过28只海船的照票，而船主均非华亭人氏；仅在上海一县，就于康熙四十五年保结过23名船户舵工；更保缴海船税款，光欠交者就多达银8000余两。张与可是个集船商、牙商、保载人、红顶商人于一身，其弟为两江总督幕客，与总督关系非同一般，声势显赫，视州县官为草芥。当时海船的造价，似与后世相当，蓝鼎元说：“内地造一洋船，大者七八千金，小者二三千金……商家一船造起，便为致富之业，欲世世传之子孙。”^⑥一船造价七八千两银，数十条船，所需固定投资可以想见，船商之财力着实可观。

类似张与可这种身家的大船商，据人研究，在乾隆、嘉庆年间的上海，主要有“朱王沈郁”四大家^⑦。这四大

①金端表：《刘河镇记略》卷5《盛衰》，《中国地方志集成·乡镇志专辑》，江苏古籍出版社、上海书店、巴蜀书社1992年版。

②张伯行：《正谊堂文集》卷1《海洋被劫三案题请敕部审拟疏》，《四库全书存目丛书》集部第254册，第16页，齐鲁书社1995年版。

③张伯行：《正谊堂文集》卷2《沥陈被诬始末疏》，《四库全书存目丛书》集部第254册，第26—27页。

④张伯行：《正谊堂续集》卷2《驳劄张元隆船只有无在外逗遛檄为奏闻事》，《四库未收书辑刊》第8辑，第18册，第527—529页，北京出版社2000年版。

⑤《王鸿绪密缮小摺·张与可洋船被劫案》，第92页，《文献丛编》上，1964年影印本。

⑥蓝鼎元：《鹿洲初集》卷3《论南洋事宜书》，《文渊阁四库全书》第1327册，第599页。

⑦许涤新、吴承明主编：《中国资本主义的萌芽》，第659页，人民出版社1985年版。

家族船商,在清中后期的上海大多常可见到。此类船商,大约有船数艘至数十艘。常熟人郑光祖《一斑录》载,常熟白茆海口在张墅东十里,“有张用和者,其家素以泛海为业,每至关山东关东山海关东牛庄等处山东胶州等处往生理。嘉庆二年有船名恒利不归,丧资不少。后道光三年九月又有一船,名祥泰,已达牛庄销货,又置办豆饼、羊皮、水梨等物,回过成山角,遭飓风倒拖太平篮。”^①是其时实有其人的船商。

嘉、道时期,上海的船商进入兴盛时期。名臣包世臣说,上海等地的富民,“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’……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”^②。如前所述,包世臣又说:上海的船商,尤以崇明、通州、海门三帮为大,而“尤多大户,立别宅于上海,亲议买卖。然骄逸成性,视保载行内经手人不殊奴隶。……其大户有船三五号者,自为通帮所敬厚”^③,其拥有的“大号沙船,造价盈万,中号亦需数千”^④。同时期的无锡人钱泳也说:“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,如履平地。”^⑤崇明地方志书也描述,其时县民习海道,“东乡富户率以是起家,沙船盛时多至百余艘”^⑥。同治时,王韬说:“沪之巨商不以积粟为富。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,每岁往返三四次。”^⑦拥有数十号船只的船商,其财力看来确实雄厚。

嘉庆十三年(1808)十一月,日本土佐安艺郡奈良志津漂着崇明船籍沙船,据舵工称,船主郁长发,崇明县人:“我船板主郁圣兰在崇明县船有十一只:郁长发、郁长利、郁长顺、郁长太、郁长茂、郁长兴、郁长生、郁长增、郁长裕、郁祥顺、郁合发(注记:外人二人合货)。多自圣兰之船户,一船一名。郁家者船多自山东生利。”郁圣兰名郁海,圣兰是其号^⑧。道光六年海运漕粮的通字号郁同发船,崇字号郁其顺船,大概即其所有。

道光初年,议论漕粮北运时力主海运和海运时出力尤多的就是上海等地大船商。如施彦士,是崇明县举人,谢占壬是鄞县职员,自称是“自幼航海经营”、常年往返闽省奉天之间的“海角未商”,不但在朝廷议论漕粮时力主海运,出谋划策,而且后来在运粮过程中,施彦士与宝山县监生陆昌言,“首先领雇,倡募招来最为出力”,谢占壬与上海县监生王揆,“熟悉洋情,效力尤著”。其余有“以自置沙船领载该县粮米万余石,不受水脚价值,情殷报效”的上海县职员毛招勋、朱增慎,以及“俱招致多船,争先受雇”的船商蒋炳、陈廷芳、陈鹤、陈荷、季兆缙、季存霖等人^⑨。按照当时规定,5只船以下的船主不领

运,则领运者全部是实力雄厚的大船商,殆无疑义。其中的蒋炳,字鸿声,是苏州府元和和县监生,开设蒋全泰船号,拥有海船21只,均以蒋氏为名,即蒋元亨、蒋元利、蒋元贞、蒋恒生、蒋泰生、蒋肇生、蒋聿生、蒋太生、蒋德生、蒋天生、蒋同生、蒋宁泰、蒋荣泰、蒋复泰、蒋震泰、蒋全泰、蒋福安、蒋福康、蒋大昌,从事北洋贸易,外有两船,装木贸易,蒋福源、蒋福来^⑩。乾隆四十九年,苏州府元和和县有商船户蒋隆顺等从事北洋贸易^⑪,很可能与后来的蒋炳属于同一家族,如此则自乾隆直到道光年间,在上海活跃着蒋姓船商家族。另有上海县船商王文瑞与其兄文源,开有王利川字号,“自造海船数十号,往来燕齐间,懋迁有无……道光五年有司筹办海运,君以自置海船充公用。”^⑫事后,王文瑞和慈溪县船商盛垣,因各运漕米3万数千石,被朝廷赏给七品职衔,崇明县监生朱承茂、长洲县船商何文熒、上海县船商沈志明、浙江宁波镇海县船商华仁安等,各运米2万余石,赏给八品职衔^⑬。

①郑光祖:《一斑录·杂述一》“漂泊异域”条,第17页,中国书店1990年影印本。

②包世臣:《安吴四种·中衢一勺》卷1《海运南漕议》。

③包世臣:《安吴四种·中衢一勺》卷3《海运十宜》。

④齐学裘:《见闻续笔》卷2《稟复魏元煜制军稿》,《续修四库全书》第1181册,第409页。

⑤钱泳:《履园丛话》丛话四《水学》,第108页,中华书局1979年版。

⑥民国《崇明县志》卷4《地理志·风俗》。

⑦王韬:《瀛堦杂志》卷1“沪之巨商不积粟”条,第12页,岳麓书社1988年版。

⑧《江南商话》,转引自松浦章:《文化五年土佐漂着江南商船郁长发资料——江戸时代漂着唐船资料集四》,关西大学出版部1989年版,第15、27页。

⑨陶澍:《陶云汀先生奏疏》卷12《抚苏稿》,《续修四库全书》第498册,第791页。

⑩《送桐录》附言,松浦章编著:《文政十年土佐漂着江南商船蒋元利资料》,关西大学出版部2006年版,第8页;《历代宝案》第2集,第144册,第5991—5995页,台湾大学印行,1972年。

⑪《历代宝案》第2集,第73册,第3709—3710页。

⑫《上海王氏家谱》卷6《世章·皇清恩给七品銜王君家传》。

⑬陶澍:《陶云汀先生奏疏》卷15《海运案内急公商埠请加奖励摺子》,《续修四库全书》第498册,第877页。

可见其时海商财力大体依旧,雄厚者仍以数十只海船为准,只是不再像康熙时张与可那样,船商、牙商与保载人于一身,而是船商、船牙与保税人分开,各司其职。

上海开埠前,据人研究,“商业以沙卫船商号为巨擘,豆业更为历史之中心。当时,沙船商有王信义、沈万裕、郭万丰、严同春、陈丰记等家。惟有李大是宁波帮之后起者,声势独盛。全盛时期,计有沙卫船二千数百艘”^①。

嘉庆年间直到清末,上海最有名的船商,据现有研究,是上海乔家浜郁氏。此上海郁氏,原籍嘉定,大约乾隆、嘉庆之际,有郁润桂、润梓兄弟者,经营沙船业起家,在上海乔家浜购地建宅。润桂长子彭年号竹泉,次子松年字万枝,号泰峰。兄弟两人将郁家的船业发扬光大,彭年开设森盛船号,当其主持家业时,“大船有八十余号,凡沙船出洋猝遇飓风搁浅,抛弃货物至船而止,名曰‘松船’”^②。道光十七年三月出巨资赞助建造上海县城隍庙副台。同治三年,森盛号领衔向江苏巡抚丁日昌具禀,要求北洋豆货仍归上海商船转运。泰峰佐助兄长,富才略,有学养,至少拥有沙船50余只,曾出10万两银收购宋元佳本,手自校讎,刻成《宜稼堂丛书》而附以校勘记。咸丰三年,上海东关外天妃宫毁坏,泰峰与人捐资重修。同治初年,当地重修残破的上海城,泰峰输金,上海原来岁科两试所取学生额定为14名,朝廷为此增加学额10名。彭年之子熙绳,字亦泉,即《重修商船会馆碑》中以经理馆务的身份列名的郁正卿。其时其家沙船业已经衰落,仍在商船会馆中主持事务,说明郁家仍主导着上海的沙船业^③。清后期上海有大豆行号4家,郁氏即占丰太、利昌两家。

上海开埠后,毫无疑问,《重修商船会馆碑》中提及的道光二十四年后至光绪十七年经理会馆事务者,除了第一任石琢堂(即石韞玉)为名人外,其余张兰亭、陆春晖、沈洛宜、吴沐庄、金待香、周心宇、金梅岑、沈晓沧、江馨山、沈庆甫、郁正卿、宋佩韩、潘子楼、王宗寿14人,至少大多数人就是有名的沙船号主。这些船商,对照咸丰四年浙江地方官段光清所记,“是时宁波北号海船不过一百七八十号”,“北号商家自置海船,大商一家十余号,中商一家七八号,小商一家二三号,由商人自派”^④,则上海的船商无论单个身家还是总体实力,都要比同时期以海运业著称的邻近城市宁波大得多。

上述沙船商的籍贯、身价和其行为说明,上海的航运业船商,不同于一般商业领域多系客商的情形,而主要是上海及其邻近沿海地区崇明、南通三地之人,他们在清代前中期的上海市面中始终居于主导地位,从而不但在上海这一航运业中心的起步和发展过程中发挥出领袖百业的作用,而且在清后期朝廷的海运漕粮、上海

地方事务的运作和社会文化的发展等方面,均发挥出独特的作用。

三

上海以沙船主为中心的航运业,从业人员在10万余人^⑤,不但船商与船户、耆舵、水手等航运业人员形成复杂的关系,而且船商与客商,与豆业字号,与豆行、饼行、油行,与牙行、保载行等形成错综复杂的关系。这种复杂的关系,上海一地的文献不足征,既有的沙船航运业研究也仍未全面反映,需要借助清代前期太仓的资料方能说明。太仓比邻上海,为江海关分关,清代前期豆粮贸易十分发达,而且较长时期内自成体系,与上海的豆粮贸易又互相影响,其交易方式足以为我们探讨上海的豆粮贸易作参考。

船商,已如前述,开设船号,自有船只,多者船有数十艘,少者数艘,雇佣耆舵、水手,或直接从事以豆、饼为主的海运贸易,或为客商提供海上运输业务。如前曾提及包世臣所说,船商多大户,立别宅于上海,亲议买卖,而其“大户之船,油舱必精善,耆老舵水必备皆著名好手,庄客时常写雇,故富则益富。少者商本既微,生涯淡泊,船或老朽,贫则益贫。……沙船揽载关东豆货,水脚长落不一”^⑥。这类船商,也就是胶东一带专门起名称“装运”之人,其人凡“江南、关东及各海口”,皆有其足

①陈子彝:《上海百年史料初稿》,上海市工商业联合会等编:《上海总商会组织史资料汇编》,第5页。

②《黎阳郁氏家谱》卷6《行状·六世祖考竹泉公行状》,转引自饶玲一:《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。

③同治《上海县志》卷21《人物四》;王韬:《瀛壖杂志》卷23第48、54、103页;陈子彝:《上海百年史料初稿》,上海市工商业联合会等编:《上海总商会组织史资料汇编》,第5页。参见松浦章:《清代帆船东亚航运与中国海商海盗研究》,第139—140页;饶玲一:《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。

④段光清:《镜湖自撰年谱》,《清代笔记史料丛刊》,第91、92页,中华书局1997年版。

⑤同治三年,上海沙船主郁森盛等具禀称:“各船商具有身家,尚能束手待尽,而耆舵、水手人等,藉此谋生者至十余万人,别无恒业。”卞昌:《申丞政书·巡沪公牒》卷2《北洋豆货应归上海商船转运请奏详》,《近代中国史料丛刊续编》第77辑,第764册,第988页。

⑥包世臣:《安吴四种·中衢一勺》卷3《海运十宜》。

迹^①。船商无论是上海当地人，还是邻近州县人，都是财力雄厚者，在上海均有住宅，并直接从事贸易运输业务，或为客商提供商品运输服务，所谓“庄客时常写雇”，以此赚取大批量运输费用，其运输费则随时变动。

豆业字号，即专门从事豆粮贸易的外地商人在太仓或上海设立的字号，也即外地商人在太仓或上海立庄者。这样的豆业字号，上海殊少记录，而在清前期的太仓资料较多。现太仓刘河镇天妃宫收藏有一块乾隆十七年（1752）竖立的《太仓州取缔海埠以安海商碑》（以下简称《海商碑》）^②。由碑文可知，为反对地棍创设海埠收取牙用，来自各地的豆业商人呈文官府请求制止，在碑上具名的商号，有东省（即山东省）土商范利吉等31家，江省（即江南省）土商汪天春等59家，共计字号90家。这是记录刘河镇乃至整个江南豆业字号数量最多、名称最为具体的材料，为我们研究清代江南的豆货贸易及各地商人在江南的字号创设情形提供了极为有用的资料。按照刘河镇地方文献的说法，“乾隆二十年之后，刘口之船益多”，“自此以后，商民乐业，船如蜂拥而来，行号日增”^③，其后一段时间内刘河镇的豆业字号应该更多。道光初年的《刘河镇记略》提到，由人代为经营管理的山东字号永兴、合兴、吉顺、正义、义成，徽州商帮字号德盛、诚和，浙江海宁字号金长和，上海字号唐义裕、赵泰源等，多达12家，但在碑中都未见其名，可见其时刘河镇豆业字号当不下百家左右。

《海商碑》中列名的刘河镇的豆业字号，按照《刘河镇记略》所说，“设有长庄字号赴销货物”，参照在刘河镇上设庄的登州商人张复兴家资富有千万而“号中之费每岁不过千金”^④，实是运销豆麦杂粮的商业资本主在销货地或购货地设立的办事机构。这些办事机构的设立者，大多是由外地来的“客商”，从地方文献描述来看，“俱系身家殷实之人”，“货多而帮众”，拥有巨额商业资本，有的最初起家时不过“万金家业”，而到后来，富者多至“千百万”两银。交易时，“凡货之高下，价之贵贱，俱可随字号以定”，其经营规模相当可观^⑤。这些字号，大多拥有从事运输的船只，少数字号运输附载亲友商艘，偶尔也雇请他人熟悉的船只运输，如《海商碑》所称，“皆系自舡，或附载亲友商艘居多，间有雇写他舡，亦与熟识舡主交易，相信相孚、无欺无弊者”。他们只是将货运到刘河，与在刘河购货的商人即“内客”彼此不相谋面，买卖双方并不直接展开交易，而是通过中间交易的豆行来完成商品的过割，所谓“售货者惟行，收银者亦惟行”。

这样的豆业字号，与一般的沙船主也有所不同。在太仓等地的船主，也称船商，大多是当地人，所以嘉庆初年包世臣说：“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。”^⑥他们开设船号，是为了揽载客商货物运输。而豆业字号主要是外地客商，特别是山东客商，在刘河镇的字号力量最雄。豆船字号如无自有船只，就需向船商租赁船只，或者委托船商提供船只运输。因此，豆业字号与船商，前者主要从事商品贩运，后者主要提供运输服务，是一种商业运输的合作关系。但两者时有重合，如果船商以贩运为主，某种意义上船号主同时也是豆业字号主；如果豆业字号主要以自有船只贩运，某种意义上就是豆业字号主兼船号主。

这样的豆业字号，在上海尚未见人论及。然而乾隆未年起，随着刘河河道淤塞，胶东和关东豆船纷纷改泊上海，豆业字号大多已迁往上海，“仅存登、胶二三家”字号，上海港埠日益兴盛。到嘉庆年间，定例由青口对渡的豆船也试图改泊上海。地方政府虽然一再试图维持对渡定例，但实际情形是豆船已基本上改由上海大关入口，当时“商行字号尽迁上海，仅存奉旨对渡刘河济民食之青口豆船数十号，尚收刘河”，胶东、关东豆船都已改泊上海。嘉庆八年（1803），青口商人程宏泰以刘河淤塞为理由，具呈两江总督，请求豆船改收上海。嘉庆十三年，青口的崇明、山西众商，又以刘河淤浅为辞，请求暂收上海，而上海道房竟然备文详报巡抚，巡抚予以批准^⑦。“自此以后，刘河一口，竟无一船之至矣”^⑧，残留的山东豆业字号也“售屋拔庄而去”^⑨。嘉庆十九年，豆船入口刘河的定制正式宣告结束，上海迅速替代太仓成为江南乃至全国最大的饼豆市场。豆业字号纷纷迁入上海，上海饼豆市场更形兴旺，成为全国最大的粮食市场和航运中心，上海理应存在较之刘河更多的豆业字号。前述道光七年上海商行船集议关山东各口贸易规条时，西帮、胶帮、登帮、文莱帮、诸城帮共24号商行，即是这样的豆业字号。

豆行，是豆、油、饼等豆粮的贮存交易之所，具牙行性质。道光二十三年（1843），上海饼豆业神尺堂碑文道：“上海为阜通货贿之区，其最饶衍者莫如豆。由沙船运诸辽左、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。其积贮

①道光《胶州志》卷15《志四·风俗》。

②碑文全文见拙文《一块反映刘河镇商业字号兴盛的碑刻》，《华南研究资料中心通讯》第24期，2001年7月15日。

③④⑤⑨金端表：《刘河镇记略》卷5《盛衰》。

⑥包世臣：《安吴四种·中衢一勺》卷1《海运南漕议》。

⑦⑧金端表：《刘河镇记略》卷3《创始》。

贩卖之所,名之曰行。”^①“故同业牙行曰豆行,又称饼豆行,俗称关货行,以货皆从关东、山东来也。”^②这种豆业牙行,在内外商之间从事交易,“领帖开张,创立牙行,招接内商,视其货之高低,定其价之贵贱,使内外商人各无争竞,而扣用一二厘以供用度,而外商之银钱惟牙行是问。”^③豆行存货交易,收取佣金即行用、牙用,在刘河,大概因为交易量大,抽取的行用仅为每两一二厘,比率相当低。等到交易,“内外之商彼此不相谋面,中间有行以主之,则售货者惟行,收银者惟行,日夕奔波,不胜其烦。乃定为标期,一月三标,以六为度。……有标期以限之,则可随时交易,各行按期以付银,内客亦准期而交付。”^④豆业牙行不但在内外商之间居间交易,而且负责货款的回拢,所谓“外商之银钱惟牙行是问”。交易过秤之时,经手人另外收取少量的过斛费,其标准,按包世臣说法,“买卖旧例,过斛人每斛有钱一二三文不等”^⑤。豆业字号从苏北、山东、关东等地将豆货运到刘河或上海后,就直接销往豆行,从而与豆业牙行形成了相互依赖、不可或缺、同盛共衰的商业合作关系。刘河镇的豆粮交易形式表明,无论外商和内商,不但互相之间并不直接发生交易业务,而且各自都通过相应的中间豆行或牙行定价算银。这种交易随时但按期付银的方式,既简化了手续,又确保了银货两讫。这是目前所知鸦片战争前江南商品交易最为发达完善的货银交割形式。可见由于商品产销的专门化,交易的分工日趋细密完善,市场要素配置日趋合理,商品交易日趋便利有效,商人购销商品的商业成本也可能不断下降。

这样的豆行,上海开埠之初建立神尺堂时,司月有张仁元等6家,经办司事有沈述庵等10人。由碑文夸奖“诸同人能世守其业”,可以推知豆行多是世代经营者。同治年间,豆行向官府禀文称:“伏查豆业所销油、豆、饼三种,以豆为大宗,抽取佣金有限。从前豆业,通市共有一百四五十家,今则大小不下六七十家。缘沙船连年亏本,停泊不开,豆业之来源已绝,油坊被贼毁尽,复业无望。”^⑥是说豆业兴盛时豆行开设多达一百四五十家,到沙船减少、豆粮来源断绝的极不景气的年代,仍有六七十家。其交易形式,因“规模宏大,信用卓著,以能得号商之信任,能买号货为关键,因交货付价,有镰期二十天,提货后付给本票,尤关慎重,同业恪守信用。”^⑦此种交易形式,与太仓完全相似。

保载行。在太仓或上海,船商、豆业字号众多,交易量浩大,税额自是极为可观。为了防止偷漏税款,也为了方便交易,地方政府特设“保税行”或“保载行”。《刘河镇记略》载:“保税者,商人之领袖也。”^⑧包世臣说:“凡客商在关东立庄者,上海皆有保载牙人,在上海店内写载,先给水脚,合官斛每石不过五百余文。”^⑨又说:沙

船主“视保载行内经手人不殊奴隶……保载行八家,并非领帖船埠,专为庄客包税,兼及觅船,并不于水脚内抽分行用”^⑩。英和也说,沙船“多系通州、海门土著富民所造,立有会馆、保载牙行,运货往来,并不押载,从无欺骗等情。”^⑪由时人的这些说法,可知豆业保载行,由地方富商所开,它既不是船埠即船行,也不是一般意义上的牙行,所以并不抽取行用,而是专门为客商包交税款,兼事介绍载货船只、办理揽载合同的机构。因为从属于船商或富商,行内牙人实际是船商雇佣之人,身份地位低下,是以船商如同奴隶贱视之。需要指出的是,保载行的出现是商品交易发达设施完善的表现。前述康熙后期的大海商张与可,既是船商,又是牙商,并包缴商税,可见其时还无独立的保载行。

船商从事沿海贸易,须由保载行开出保票,以负法律责任,而既有研究从未述及。嘉庆十三年(1808),崇明县郁长发船舵工水手11人,“于李裕昌行保票,往山东生利”,装载子花19包、花衣3包等,至山东“莱州府办油、豆、猪肉等,并买花合桃腌等物”。于十一月初六日放洋,遇风漂到日本^⑫。豆业有保载行,海船须由保载行保票开出保票,文献记载只见于太仓刘河,而结合康熙后期张元隆经营事例和嘉庆中期郁长发船事例,可知上海的豆业经营手续和形式,与刘河是相同的,同样需经保载行。道光七年,上海商行船集议关山东各口贸易规条时,具名的有税行唐万丰、顾诚信、张鼎盛、李裕

①《饼豆业建神尺堂碑》,上海博物馆编:《上海碑刻资料选辑》,第282页。

②⑦《上海豆业公所萃秀堂纪略·营业之状况》,第17页。

③④⑧金端表:《刘河镇记略》卷5《盛衰》。

⑤⑩包世臣:《安吴四种·中衢一勺》卷3《海运十宜》。

⑥《清同治年间丰泰等七十六家豆行共同恳免捐事禀呈官府的文稿》,编号397-1-27,上海市档案馆藏,转引自松浦章:《清代帆船东亚航运与中国海商海盜研究》,第125页。

⑨包世臣:《安吴四种·中衢一勺》卷1《海运南漕议》。

⑪英和:《筹漕运变通全局疏》,《清经世文编》卷48,第1163页。

⑫《江南商话》,转引自松浦章:《文化五年土佐漂着江南商船郁长发资料——江户时代漂着唐船资料集四》,第816、18页;《江南人尺牍》,转引自松浦章:《文化五年土佐漂着江南商船郁长发资料——江户时代漂着唐船资料集四》,第36页。

昌、万永昌、郑同兴、刘协丰、朱通裕等 8 家，这里的税行，设在豆业萃秀堂，从其职能是代交税款和“各号凭行写船”来看，即是保载行。

担任保税行者，是身家殷实，素习商贩的“商人之领袖”，是与当地人休戚相关，而且与奉、东商人一向熟悉的当地人。由他们负责保税事务，官府和客商均较为放心。而且富有的保税行主，互相之间也联名具保，负连带责任，容易获得客商认可和信任。如有宁波人吴姓者，明末兵乱时逃到刘河，入赘茜泾季氏，季氏无子，即承季氏之业，接办季长泰保税行。又有泰兴季氏，世代从事辽东商贩之业，投靠刘河舅家万姓，开设万复隆保税行。还有昆山之徐，杭州之郑，都与刘河当地的富商巨家相善，一个开设徐恒豫保税行，另一个开设郑复兴保税行。有了保税行，外地商客运货到刘河，先至保税行报明来历，保税行转禀海关，海关前往杆仓计货，保税行代为纳税，而后发往豆行发卖^①。这样一来，贩运豆货的商客是有来历的人，经营保税行和牙行的当地人则是在官府备案而且负连带责任之人，官府无税款偷漏之虞，商客也简化了诸多中间环节。商客、豆行、保税行，形成了相互关联互负责任的商业经营链。

豆业字号家大业大，其主要业务是从苏北、胶东和辽东等地进货运往刘河，在刘河自行经管殊少可能，而若要从北地选人到江南管理，则人生地疏，处处掣肘，于是字号大多通过委托当地人代为管理的方式来开展经营活动。这样一来，在刘河的豆粮交易行业中，就有一种“非商非贾非行非号”的经营管理者。这种人，为当地人，精于会计，善于判断，其能力为乡里所佩服，家资丰厚，在地方上有信誉，既与当地牙行商贩熟习，又与外地客商有交情，银钱相托，要重情有义，这样素质的人，就是豆石字号客商委托为经营管理人的最合适人选。地方文献就有所记录。张洪声，本姓周，名镛，号素亭。由舅家抚养成人，就改以舅家之姓。家资富有，苦无子嗣，捐了个布政司理问。其人“有亿中之才，无宿诺之心，精于会计，善于判断，是以闾里无不佩服”，既与当地牙行商贩熟习，又与奉、东商客乐为交往，因而字号多委托他代为管理具体事务。由张洪声代管的字号据说有 12 家之多，其中山东登州帮有永兴、合兴 2 家，胶州帮有吉顺、正义、义成 3 家，安徽徽州帮有德盛、诚和 2 家，浙江海宁帮有金长和 1 家，关东有叶隆昌、黄颐庆 2 家，上海有唐永裕、赵泰源 2 家。十几家字号由一人代为管理，足见其人之能力和为人所信托的程度。这么多字号，由一人经管，张洪声自然无法具体照料，于是请太仓人潘端植、徽州人闵宗侯和刘河镇人金端表三人为帮伙，具体操办，其本人则出入调度，大权独揽^②。《刘河镇记略》的作者金端表，由该书所记可知，就曾在受托经营字

号的洪声手下当帮伙，后来又在苏州料理胶帮商人字号吉顺号之业务，是一个对刘河豆船字号经营状况及其兴衰历史非常熟悉的刘河当地人。如此有名有姓的委托经营，不仅在清代江南粮食交易的既有研究所未见，而且在清代前期各业商品流通中也不多见，实属难得。

刘河镇豆粮银货分离定期结算的形式，豆业字号聘用管理人的做法，在同期的上海暂未见到。但清中期的上海，船商、豆业字号、豆行、保载行林立，豆粮贸易规模较之刘河更大，金融手段更为发达，交易方式颇形相似，因此从流通量和交易过程看，参照其时刘河和宁波的商业营运做法，理应存在类似形式和类似做法。咸丰年间，历任浙江地方官的段光清描述：“宁波码头向有‘钱贴’之名。钱贴者，因当年宁波殷富室所开钱庄，凡有钱者皆愿存钱于庄上，随庄主略借息钱；各业商贾向庄上借钱，亦略纳息钱，进出只登帐簿，不必银钱过手也。……尝有以钱换票而贴水者，以票钱之便于用，而钱庄又系富室所开，不虑票钱无著。故宁波商贾，只能有口信，不必实有过钱。向客买货，只到钱店过帐，无论银洋自一万，以至数万、十余万，钱庄只将银洋登记客人名下，不必银洋过手。宁波之码头日见兴旺，宁波之富名甲于一省，盖以此也。”又记，咸丰十年（1860）其赴宁波劝捐，承冯孝廉之父望卿告知，“宁波各项生意，各有总行，既有总行，皆有司事”^③。宁波当时交易“不必实有过钱，向客买货，只到钱店过帐……不必银洋过手”，又均有总行，行中聘有司事，是则上海周围交易如此先进，上海市面更盛，交易手段自然更为发达简捷，此可断言。

四

上述考察表明，海运业在上海的早（下转第 128 页）

^①金端表《刘河镇记略》卷 5《盛衰》谓：“保税者，商人之领袖也。是时海寇初平，保无有匪人混入客商之虑，于是着土商保税。土商者，不必其祖籍刘河，但就其身家殷实，素习商贩，而于刘河本地人休戚相关，且与奉东商人素所熟悉者，令其投充保税，以杜奸匪。于是有宁波之吴姓出焉。吴氏因明季兵乱，逃至刘河，赘于茜泾季姓家，季氏富而无嗣，故甥承舅业，即以季长泰投充保税。有太兴之季姓者，世业奉东商贩，其舅姓万，住居刘河，即以万复隆投充保税。又有昆山之徐、杭州之郑，俱与刘地之富商巨家相善，一徐恒豫，一郑复兴，投充保税。从此，四姓连名互保，地邻出结，而商客之来兹土者，先至税行报明来历，税行即去禀海关杆仓纳税，投行发卖。则匪商无由混入矣。”

^②金端表：《刘河镇记略》卷 5《盛衰》。

^③段光清：《镜湖自撰年谱》咸丰八年、十年，第 122、174 页。

任务,是吃不开的,是办不好的。这两种想法和做法,我想也应该是放进我们的整风应整之列的。”^①

在华中抗日根据地,各级刊社都坚持贯彻“全党办报,群众办报”的方针,千方百计地抓好报刊的发行工作。比如《新华报》,这是《江淮日报》停刊后,华中局和新四军军部在陈毅提议下创办的一张新的机关报,1942年7月1日在苏北盐阜地区出版。其发行范围遍及华中各根据地,包括苏南、苏中、苏北、淮南、淮北、皖中、苏皖边区,以及新四军各师、独立旅和军直等单位。在战争环境中,《新华报》要覆盖这么广阔的地区并非易事,必须依靠各级组织和广大群众。《新华报》的发行工作由华中各根据地的报社、书店兼做。苏皖边区、皖中和鄂豫边区也设立了《新华报》的分销处。各地的交通站兼管分销工作。《新华报》从创刊到12期,连续在报眼位置刊登了与《无线电讯》联合征订的启事,并说明《无线电讯》是《新华报》的附刊,“该附刊逢本报出版日停刊”;以后又改为分开征订。《新华报》零购每份盐阜钞5分(法币2角5分),每月2元;《无线电讯》每份盐阜钞2分5厘,月价1元。这也表明,《新华报》与《无线电讯》是同时存在、交替出版的。过去一些史料沿袭的“陈毅决定撤销(停办)《无线电讯》,另办《新华报》”的说法是不确切的^②。

《新华报》的发行与经营是华中根据地报刊发行的一个缩影。各报刊社都坚持“交通发行、书店代销”的“两条腿”发行路线。前者是主要的发行渠道,后者是辅助的发行渠道。各级交通部门既是传递党政军民文件、

资料、情报的机构,也兼任了报刊的发行工作,还是通讯员和记者稿件的传递渠道,实行文件、报刊、稿件传递三结合、三统一。

通过研究和探索新四军及华中根据地报刊的办刊宗旨和报刊实践,不仅为我们洞开了一扇马克思主义新闻思想中国化的新认知路径,还在于这些报刊鲜明地昭示我们:马克思主义中国化与中国特色马克思主义新闻理论的确立,是一个不断发展的历程。在这一历程中,有3条经验是不会随着时光而流逝的,即:坚持党性原则是新闻事业的根本原则;艰苦创业,服务人民是新闻工作者的崇高使命;坚持贴近生活的原则,保持通俗生动的文风是新闻媒体的必然选择。

(本文为2005年度国家社科基金项目《新四军及华中抗日根据地报刊研究》的阶段性成果,项目编号为05BWX06。)

作者简介:常松(1955—),女,安徽寿县人,安徽省社会科学院新闻与传播研究所研究员。

责任编辑:汪谦千

^{①②}上海市新四军历史丛刊社编:《喉舌与号角》上卷,香港语丝出版社2004年版,第251、71页。

(上接第53页)期兴起过程中具有无可替代的作用,而上海的兴起并迅速崛起,是建立在全国各地地域商人的大规模商品流通基础之上的。在上海经营的船商,有共同议事场所即商船会馆,油、豆、饼业另有公所萃秀堂,船商与豆业论市交易之所则为采菽堂。各地海商或海运业者,又以同籍为范围,有其地域性商业会馆。但各地海商活动于中的地域商人组织,还不能完全反映上海当地及周边各县的海商情形。海船运输业与一般意义上的远距离贩运贸易不同,当地人居有地理和人力等优势,能够在商业竞争日趋激烈的上海航运业中占据主导地位。在上海从事海运业者,来自江苏、浙江、山东、福建等地,其中势力最大者,是上海及其邻近沿海地区崇明、南通三地之人。船商不但与船户、耆舵、水手等航运业人员形成复杂的关系,而且与客商,与豆业字号,与豆行、饼行、油行,与牙行、保载行等形成错综复杂的关系。船商开设船号,自有船只,多者船有数十艘,少者数艘,

雇佣耆舵、水手,或直接从事以豆、饼为主的海运贸易,或为客商提供海上运输业务;豆业字号则由外地商人在太仓或上海设立,主要从事商品贩运;豆行,是豆、油、饼等豆粮的贮存交易之所,具牙行性质;船商从事沿海贸易,须由保载行开出保票,以负法律责任,故豆业字号大多通过委托当地人代为管理的方式来开展经营活动。上海航运业以船商为中心在上海发挥出领袖百业的作用,在上海城市经济发展中居于无可替代的重要地位。

(本文系2010年度国家社科基金重大招标项目《江南地域文化的历史演进》的阶段性成果,项目批准号为10&ZD069。)

作者简介:范金民(1955—),男,江苏无锡人,南京大学历史系教授,博士生导师。

责任编辑:陈瑞