



人文周刊



找记者 上壹点

A11-12

齐鲁晚报

2022年3月11日
星期五

思想之光
人文魅力

□美编：陈明丽
□编辑：徐静

3月2日，一个喜讯从上海传来。这天，国家文物局、上海市政府联合宣布，我国规模最大的古沉船整体打捞与保护工程——“长江口二号”古船考古与文物保护项目正式启动。

事实上，在此之前，专家就对“长江口二号”进行了研究，初步确认其年代为清同治年间。看到这里，有些人可能会泄气，毕竟晚清的文物保留在现在的比较多，已经“见怪不怪”了。

其实不然，“长江口二号”的历史价值不仅仅体现在它所装的文物上，更反映在船体本身。据了解，“长江口二号”很有可能是一艘沙船。这个对普通人有些陌生的名词，对于上海来说，却是“神”一般的存在。从某种程度上来说，没有沙船，就没有上海。今天就借助“长江口二号”，为大家讲述一下沙船与上海的故事。

『长江口二号』牵出上海与沙船的羁绊



□云韶

“四大名船”之一沙船的来历与构造

沙船不是装沙子的船，也不是沙家的船。这里的“沙”，意思是“防沙”。

沙船的出现，最早可以追溯到唐代。当时的人们习惯以长江口为界，划分航线。北上称之为北洋航线，指的是如今江苏、山东、河北、辽宁等地，南下则称之为南洋航线，指的是浙江、福建、广东、海南、南海群岛等地。那个年代的航海人认为，南洋航线海阔水深浪高，船的吃水要深，因此采用尖底船增加抗风浪系数，而北洋航线水浅滩多，所以多用平底船增强稳定性，即使搁浅也不至于船倾覆。

这种方头方尾的平底帆船，就是沙船。当然，这个称呼也不是一开始就有的。在唐朝时，它叫做“方艚”，宋代时改称“防沙平底船”，元代时则被称为“平底船”，直到明代才被称为“沙船”。

查阅资料时，发现沙船还有一种说法，也挺有意思的——据康熙年间《崇明县志》记载：“沙船以出崇明沙而得名，太仓松江通州海门皆有。”是说唐代初期在长江口北面水域有一片沙洲，经历了一千多年潮汐运动、流沙淤积后，至清代中期形成了崇明岛。其周边水域被民间俗称“崇明沙”，在这里作业的平底帆船具有防淤沙、防搁浅的性能，因此称为“沙船”。

沙船自从诞生之后，便一直在航运中扮演着非常重要的角色，可以称作内河近海航运的王者，与齐名的还有福建“福船”、广东“广船”和浙江“乌船”，它们被誉为我国“古代四大名船”。

沙船之所以会有这样的地位，是因为其构造具有宽、大、扁、浅的特点。这种船型不怕沙滩，可以在沙



日前拍摄的“长江口二号”古船整体迁移项目等比例试验现场。 新华社发

质海底的海域航行，也可在江河湖泊中航行。而且，沙船桅高帆高，沙船不仅能顺风驶船，逆风也能航行。此外，沙船的载重量也比较大，一般记载说沙船载重量是四千石到六千石（合五百吨到八百吨）。也有说沙船载重量是二千石到三千石（合二百五十吨到四百吨），元代海运大船八九千石（一千二百吨以上）。

正因为优势如此明显，所以它在内河的民用运输中使用范围非常广泛，沿江沿海都有沙船踪迹。郑和下西洋期间，郑和船队中的宝船就有沙船船型。同时，郑和宝船是在南京地区的宝船厂建造，那里建造的大多是沙船船型海船。

不过，沙船也不是“十全十美”的，这种船求“稳”的特性，导致其破浪能力极差。曾经，元军从长江流域调集900多艘沙船组成的舰队攻打日本，在日本西部的海域遇台风后几乎全军覆没。日本人称呼台风为“神风”，即出自于此。所以，在远洋航行中，很难看到沙船的身影，即便有一二艘，也是在特殊季节作为运输补给船使用。

沙船助上海走上“巅峰”

在不少人的印象中，上海这座城市现代化十足，但是历史感欠缺。这也难怪，“上海”这个名词第一次出现在历史课本中，是在《南京条约》里，这就让很多人觉得上海的历史是从晚清开始的。

这当然是不对的，上海其实也拥有悠久的历史。这座城市的发迹，便和沙船密切相关。

故事要从元代说起。元代因运河不畅，影响漕粮北运，朝廷便委托上海沙船将漕粮海运。其航线从太仓刘家港起锚，经崇明三河出海，经黑水洋、成山、刘公岛、登州、沙门岛，在莱州洋面进入界河。这样，上海至京师不过旬日。据天历三年统计，沙船漕运最多时，每年运量达350余万石。

明永乐初年，因为吴淞江经常淤塞，户部尚书夏原吉奉命赴江南治水。黄浦江之所以有今天的规模，与这次治水有重大关系。经过这次治理，太湖之水80%通过黄浦江排泄，此外还实现了江浦合流，原来是支流的黄浦江成为主流，原来是干流的吴淞江则成为黄浦江的一条支流。后又经过多次整治，黄浦江终成河道宽深、水量丰沛的出海航路。黄浦江的形成，奠定了上海港的发展基础，沙船运输业得以在上海地区再次兴盛。

据《上海县志》记载，当时上海商人“乘潮汐上下浦，射贵贱贸易疾驶除十里如反复掌，又多能客贩湖、襄、燕、赵、齐、鲁之区”。因海运业的发展“高辐辏，民物富庶”，沿黄浦江一带逐渐成为批发商业、仓储、大宗零售业的集中地，城市规模日益扩大，政治、经济、文化等事业欣欣向荣。

到了康熙年间，清政府把原来设在漂阕的江海关移驻到上海县城宝带门内之后，从北洋航线驶来的沙船和从南洋航线驶来的乌船及其他来沪贸易的船只，皆进泊黄埔，上海就此成为了沙船贸易的中心，被称之为“沙船之乡”。沙船业的繁荣带动了上海城市的繁荣。据《上海通史》记载，沙船停泊的区域“从大、小



“长江口二号”古船部分出水文物(资料照片)。新华社发(上海市文物局供图)

东门至南码头一带数里长的黄浦沿岸，俱已成为各有其主的泊岸码头，宽敞的码头与巨大的货栈占据了整个河岸”。

到了清道光年间，上海沙船运输进入鼎盛时期，达到3500多艘，占全国沙船总数一半以上，从业者多达10万余人。沙船泊区主要分布在黄浦江十六铺一带水域，来自内河及沿海的沙船多汇集于此，进行物资交易或中转后，再分别驶往沿江沿海各港口。清道光二十三年上海开埠后，外国商船纷纷进入黄浦江，进一步推动了进出口航运贸易的增长，使上海成为“江海之通津，东南之都会”。对此，道光年间张春华的《沪城岁事衢歌》曾描述道：“城东南隅，人烟稠密，几于无隙地。”

“豆禁”与上海沙船业的衰落

“其兴也勃焉，其亡也忽焉”，这句话形容上海沙船业再合适不过了。

经历了道光年间的繁华后，到同治年间，上海沙船业开始走下坡路，算起来，不过十多年光景。

不过，让人意想不到的，“干掉”上海沙船业的，竟然是远在千里之外的东北大豆。

众所周知，豆腐是中国人最先发明的，豆制品也是中国副食品中最大的门类之一，消耗量很大。而东北是中国大豆的主产区，从东北将大豆运到南方是十分艰难的。当海禁开放后，东北的大豆可以运抵辽宁靠海的营口等地，再通过沙船运抵上海，分销到全国各地。

大豆的运输量很大，而沙船承揽了东北大豆的大部分。《光绪上海县续志》“商船会馆”条中提到：“浦东、西各置沙泥荡地，备商船出口取泥压载之用”。由于东北南运的大豆量大，而上海北运的货物少，于是南运的沙船在上海卸货后，来不及等待就马上出港北上，空船容易倾覆，就用泥沙压舱。商人们之所以如此迫不及待，原因在于运送东北大豆的利润高。

不过，到了咸丰年间，形势开始出现了变化。鸦片战争的失利，让外国商船开始横行中国近海之上。这些船不仅装备和技术先进，而且有不平等条约庇护，构成了对沙船为主体的中国旧式航运业的严重威胁，还有少数外国商船恣意拦截沙船等中国木船，掠劫货物。对此，刘坤一曾感慨道，“轮船畅行，华船利为外夺，以致沿海商寥寥，船商生计顿蹙”。

为使海运漕粮得到保证，咸丰六年，清政府作出了有利于沙船运输的规定，即不准外国商船贩运中国东北大豆，史称“豆禁”。在“豆禁”保护下，上海沙船凭借承运漕粮的收入和相关的优惠待遇，得以维持经营，仍具有较强实力。然而，在同治元年清政府为取悦西方列强，“以结其心而资其力”，联合抵御太平军，取消了“豆禁”。于是夹板洋船直赴营口等处装运豆、油、饼等物资，南省销路为其侵占。

“豆禁”的解除，对上海沙船行业是一记重创。自此之后，曾经繁盛一时的上海沙船业开始崩溃。同治八年，恭亲王奏称：“上海沙船从前极旺，一经洋商装豆石，遂使数千只沙船尽行歇业，数百万家资之船户，亦为贫民，其舵工水手，更无生计”。



上海街头时而可见沦为乞丐的原沙船水手。此时，上海地区沙船已由二千艘锐减至不足五百艘。一部分沙船商则将船的所有权转给外商，以外国商船名义经商勉强维持。到了清光绪二十六年，轮船已全面承担起漕运任务，至此，曾经是漕运主力的沙船完成了历史使命。

即便已经退出历史舞台，沙船为上海港和上海城市的发展与进步所作的贡献是不能被忘记的。1990年，沙船和白玉兰同时被评为上海市的市标和市花。如今，随着“长江口二号”的打捞，尘封已久的沙船和它背后的故事，再次引发了人们的关注。相信，随着考古工作的深入，沙船与上海的故事，还会继续讲下去。