

些钱，就创办了发昌铁铺。发昌铁铺一开始的样子确实寒碜，人员四五个，打铁炉子一座。尽管从技术装备上看，初期的发昌铁铺和江南市镇上众多铁匠铺大同小异，可其干的活，则是为‘老船坞’锻制修配桅箍等的轮船零部件。三年后，发昌已经可以用积攒的200银元购买两台车床了，这或许是中国民族企业中最先使用的车床。发昌的工人增加到十人，还采用蒸汽动力设备，铁铺因此改名为‘发昌号铜铁机器车房’，俗称‘发昌铁厂’，局面显然做大了。”

1876年的《申报》上，曾经刊登过发昌铁厂的广告，自信满满地声称，能够制造“连船身并机器各样俱全”的小火轮。“一条小火轮，这可不是轮船上的寻常零部件！我们或许可以做这样豪迈的理解：伟大的近代民族工业，今日叫作‘中国制造’的概念，它们的起源，正是苏州河口的发昌铁厂。苏州河见证了中国民族工业的蹒跚起步，见证了民族资本的微弱集结。”王唯铭向记者感慨道。

19世纪中后期，上海先后有了铁路、电话、电灯、自来水。方举赞却叶落归根、告老还乡。发昌机器厂的经营，由他的儿子方逸侣接班。这位二代创业者似乎不同凡响——通晓英文，会制图，懂机床。1887年，清政府要治理黄河，发昌机器厂竟然搞出了一条长70尺、宽为15尺，一小时可行30里的挖泥船。1893年，发昌铁厂为朝鲜华侨制造了一条“汉阳”号火轮船，航行于济物浦（今仁川）与汉城（今首尔）之间，上海的英文报纸《北华捷报》如此表述：“正可说明中国资本家们具有极可信赖的企业精神”。

在发昌机器厂看上去展翅欲飞的时候，苏州河沿岸，民族工业创业者们已纷至沓来。19世纪80年代初，湖州商人黄佐卿斥资14万两纹银，聘请意大利人麦登为工程师，招工300人，向法国订购缫丝车100台等全套设备，在苏州河北

岸老闸桥附近开设了“公和永缫丝厂”。湖州商人在苏州河畔经营丝绸制品，并非从黄佐卿开始。在如今的长宁区万航渡路1384弄湖丝栈旧址，记者看到，尽管留存下来的砖木结构的建筑是1910年所建，然而作为湖州丝绸行销上海乃至海外的一个中转站，此地早在1874年就成为加工湖州丝茧的工场和堆场。一度，湖丝栈所占地方，要数倍于如今的湖丝栈遗址，这就是1893年开设的信昌丝厂，其生产的厂因牌茧丝，曾从苏州河装船，到黄浦江，出吴淞口，行走大海，远销欧美。如今的万航渡路1384弄口，仍能看到两根混凝土门柱。这是当年栈场的大铁门。其面向苏州河。河边的信昌、达丰码头，当年用以装卸茧料和出厂茧丝成品。厂房设于栈场西北角，分检、剥、抄、拉、纺五个车间，最高峰时有机器538台、工人1200名左右。

然而，最初在苏州河畔生发出来的民族工业，其高速发展的时光是短暂的。甲午战争之后，清廷的洋务运动也好，所谓的“同光中兴”也罢，终究是被斩断了。随之而来的就是刚刚发端的民族资本遭遇了挫折。譬如发昌机器厂，在甲午战后连年亏损，终究以区区4万元卖给了外资的耶松船厂。只剩下小小的一家发昌五金店，又存在了一些日子，似乎是在纪念着方举赞父子在苏州河边曾经的壮举。

“客观地说，无论是方举赞还是方逸侣，他们还不能算作民族资本家中的精英。那时那刻，他们还无法擎起‘实业救国’的大旗。”王唯铭向记者慨叹道，“法国历史学家玛丽·格莱尔·白吉尔在《中国资产阶级的黄金时代》中曾经写到过，‘与西方17世纪的新教徒企业家不同，20世纪中国的企业家把自己的成功看作是拯救国家命运的希望之举’。而这，对于19世纪的方家父子以及他们的同时代人来说，未免太早了些。但他们无可指摘，因为时代情感还没有提升到那个高度。”

1870年前后的苏州河口黄浦江。



救亡图存

时光进入20世纪，苏州河见证了民族资本家、民族工商业真正立足于此的一段时期。苏州河沿岸，成为了中国最早工业化的地区。

1912年，来自无锡的荣宗敬、荣德生兄弟在苏州河北岸如今的苏河湾一带创办福新面粉厂；1916年，在苏州河南岸如今的陕西北路一带，杨济川、叶友才、袁宗耀合伙创办华生电器制造厂，成为中国第一家能生产电风扇的民族工业企业。