



· 张姚俊 著 ·

The Story of Old Shanghai

老上海城记

河与桥的故事



老上海的河与桥，既是租界、华界的分界线，两种文明对视的分野，也是中外移民客跨越语言、信仰、观念、习俗等生疏、隔阂的鸿沟，彼此接触交流、共享文明成果的文化空间。如今，众多的河与桥已消失在市政建设的隆隆筑路声中，然而河畔的故事和桥边的逸闻，却从未随时光流逝而消散。



上海文艺出版集团
上海锦绣文章出版社

· 马长林 主编 ·

The Story of Old Shanghai

老上海城记

河与桥的故事

· 张姚俊 著 ·



上海文艺出版集团
上海锦绣文章出版社

图书在版编目(CIP)数据

河与桥的故事/张姚俊著. —上海:上海锦绣文章出版社, 2010. 7

(老上海城记)

ISBN 978-7-5452-0711-8

I. ①河… II. ①张… III. ①上海市-地方史-通俗读物 IV. ①K295.1-49

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2010)第 127848 号

丛书策划:上海贝叶图书有限公司

丛书主编:马长林

责任编辑:吴迪

封面设计:夏侯政

老上海城记·河与桥的故事

著者	张姚俊
出版发行	上海锦绣文章出版社
地址	上海市长乐路 672 弄 33 号 (邮编 200040)
经销	全国新华书店
印刷	上海出版印刷有限公司
开本	787×1092 1/16
印张	16.25
字数	203 千字
版次	2010 年 8 月第 1 版
印次	2010 年 8 月第 1 次印刷
书号	ISBN 978-7-5452-0711-8
定价	30.00 元

如有印装质量问题,请与印装单位联系 电话 56517029
版权所有 不得翻印

总 序

贝 叶

城市的出现是人类文明演进的产物，它的变迁汇聚并珍藏着它所在经济区域文明演进的物质与非物质的文化遗产。当一个城市出现时，它就走上一个独特的城市网络舞台，开始它的表演和持续地寻觅自我。

环球贸易走廊的开辟，工业革命的启动，近代城市的出现，这三者的接踵而至、携手呼应，扮演了推进近代工业文明传播的先驱。环球贸易走廊曾沿途植入一组组系列城市，极大拓展着城市网络舞台，也是工业革命的火种在欧洲、美洲、非洲、亚洲传递的前站。工业革命激发人类创造力，使物质财富以空前的速度、体量猛增，骤然神奇地改变着世界的模样；也催生工业文明之花在洲际贸易的沿海港口率先绽放。近代城市的崛起往往既是机制商品的加工地，也是远销境外市场的外贸港。于是，环球贸易、工业革命、近代城市三者互动共进，引领人类进入工业文明新纪元。

打开上海城市的记忆箱，让人看到的是岁月长河太多的错综遗痕。

上海作为一个地名，始于宋代的上海浦^①，上海镇的记忆始于南宋咸淳年间（1265—1274年），朝廷设置上海县约在元至元二十九年（1292年），以上海镇为县治所在地。对于已有700余年城龄的上海，有关它早期身份变更的确切信息至今难以查证。

有关上海早期表演的记录多少也令人遗憾。上海地处江海

① 上海浦当时是吴淞江出海口附近的一条小河道，与下海浦（虹口附近）相对应。

交汇的长江口、东海之滨,曾是一个长期被冷落的舞台。南宋设置的一个酒务税收点,或许就在上海浦的沿岸。在上海县龄的最初二百余年,它被赋予专卖交易场、朝廷通洋正口的身份,这个滨海县署不仅没有城墙防卫,一度在旧榷场、旧市舶提举司署落脚。直到晚明海盗连番袭扰江南沿海地区,上海县署才于明嘉靖三十二年(1553年)仓促修筑城墙御敌。明清之际的上海是沿海南北埠际贸易的中转港、朝廷备用的漕粮海运港之一,也是一个备受限制的海外贸易口岸。当工业文明的火炬在大西洋两侧照亮夜空的最初200年间,上海只是个寂寞的沉睡者。

19世纪中叶,上海的近代城市化进程却步入令人难以置信的发展期。近代中国的开场曾蒙受战败的屈辱,却也迎来中华民族复兴的曙光。上海是中英《江宁条约》首批对外自由通商的五口之一,在国门被炮火轰开的同时,近代工业文明的火种首先在上海租界被点燃,引发上海经历了脱胎换骨的蜕变。上海城市的崛起恰逢工业革命在东亚兴起的黄金时代。境外的欧美文明、东亚文明与本土的江南文明、闽粤文明、长江文明、黄河文明在上海聚合、碰撞、交融,形成一个日益国际化的舞台;近代上海居民的重塑能超越种族、地域、性别、阶层、宗教等差别,共处融合,形成多元文化的互动竞争,铸造文明奇观。不足百年,上海得以跻身世界近代城市之列,成为中国融入世界的桥梁之一,这是上海的幸福。

城记是汇集、梳理、展示那些标识城市生命历程的文化符号。推出《老上海城记》丛书,是梳理、展示近代上海城市记忆若干元素的一种尝试。

《老上海城记》聚焦近代上海精彩超群的瞬间,透过纷繁庞杂的错综叠影,以独特的视角梳理、检视、再现近代上海城市生命旅程的亮点。

江河海洋自古以来就是人类文化传播的通道,也是孕育江南文化的摇篮。远古的吴越文化正是沿吴淞江东传上海滩,近代工业文明的浪潮也同样循吴淞江西进苏(州)、(无)锡、杭(州),开启

长江三角洲近代城市群的联动蜕变。在水乡市镇上海，河、桥、路既是租界、华界的分界线，两种文明对视的分野，也是中外移民客跨越语言、信仰、观念、习俗等生疏、隔阂的鸿沟，彼此接触交流、共享文明成果的文化空间，它的场景新旧参半，远古传说的新篇延续至今。

洋人是近代上海的远客近邻，他们将世界的舞台带入上海。上海的表演融入他们的身影，合着时代的节拍，绽放异彩，成为世界舞台的一个亮点。

里弄既是租界的中国城，也是近代都市文明的摇篮。里弄不仅是引领各地乡民在上海开始城市生活的家园，也是为他们营造人生阶梯的启蒙课堂。近代上海人成长的每个坐标都不难在里弄留下遗迹。里弄接纳过新式学校、培训班、报社、印书馆、商铺、工场、戏院等新房客的脚步，近代上海人的日常生活设施也在里弄朝夕为伴、形影相随。走出里弄的新上海人也能自信地融入近代都市的舞台，参与竞争，发展自我。

昨天风雅宾客出入的深院名楼，曾见证上海一幕幕风云际会、惊心难忘的旧闻：造访、密谈、雄辩、交锋、欢聚、厮杀，留下耐人寻味的世纪谜团。如今它们依然容貌端庄，雄姿稳健，留有往昔的矜持与神秘，迎送嘉宾密使的寻访驻留。

《老上海城记》的作者们是一些长期生活在上海，深情关注、不倦探究、修复上海城市记忆的可敬学者。他们身居繁华闹市，筛选、梳理浩瀚的档案卷宗，朝夕穿行于上海的今天与昨天之间。长期的文献研究经历，使他们对这座城市的记忆脉络具有独特的敏锐和领悟。当他们精心拣选出尘封的记忆之珠，将自己的探寻、发现编织成一个个妙趣横生的上海城市故事时，万千读者将有幸分享与上海城市交谈的快乐。

近代上海出自大自然的赋予，也是世界文明演进的馈赠。上海自从在近代有幸成为世界近代城市系列的一个新成员后，任何力量都不能再使它的命运逆转。如今上海的表演还在延续，上海的舞台依然星光璀璨，让我们共同期待。

前言

自古以来,上海这片“襟江带海”的土地,须臾离不开河流的滋润。在面积约达 691 平方公里的区域内,江、河、湖泊相间,港、浦、泾、浜交错,水域面积曾占陆地总面积的 10.9%。从全国范围来看,上海的水面积比重和河网密度,也是名列前茅的。

早在远古时代,上海的先民们就傍河而居,以耕种、渔猎为生,繁衍生息。相传“战国七公子”之一的春申君黄歇开凿黄浦,造福一方。唐宋之际盛极一时的青龙镇、明清两朝“衣被天下”的乌泥泾以及法华、龙华等诸多古镇的兴衰起落,无不与河道的流徙变迁休戚相关。1843 年开埠以后,以黄浦江、苏州河为依托,上海走上了一条以港兴商、以商兴市的发展之路,由一个滨海县城迅速成长为一座屹立于太平洋西岸的国际大都市。

在波澜壮阔的城市发展历程中,河流的作用功不可没。翻开近代上海的历史长卷,随处可见其身影。自通商门户开放后,借助于水运的便利,黄浦江、苏州河沿岸一改往日的宁静,洋行、银行、工厂、码头、仓库如雨后春笋般拔地而起,轮船的汽笛声、机器的轰鸣声整日盘旋在城市的上空,数以百计的“上海第一”、“中国之最”在河边的企业里诞生,黄浦江、苏州河也因此成为中国民族工商业的摇篮。地处英、法两大租界交界处的洋泾浜虽是一条不起眼的小河浜,却成为中外文化碰撞、交融的舞台。在此孕育出的“洋泾浜英语”已化作个性开放、兼容并蓄的海派文化一个重要的符号,至今仍影响着上海人的日常生活。抗战军兴,上海军民浴血奋战,在苏州河畔重创日军,谱写下气壮山河的英雄篇章。1949 年,人民解放军以英勇与智慧,里应外合,跨过苏州河,彻底粉碎了独裁者的美梦,将这座中国最大的工业城

市完整地交到了人民手中。

如果说河是大自然的恩赐,那么桥则是城市文明进步的象征。从古迄今,上海的桥何止成百上千,从木桥到石桥,从铁桥到钢筋混凝土大桥,桥的材质随着时代的前进不断改良。从威尔斯桥、花园桥到外白渡桥,从里摆渡桥、邮政局桥到四川路桥,形形色色的桥名成为上海发展变化的有力佐证。遍布城区的各类桥梁,有如一部部卷帙浩繁的书籍,记录着这座城市成长的足迹。

或许现代社会的生活节奏太快,行色匆匆的人们对每日里擦肩而过的河与桥早已司空见惯。更何况,众多的河与桥业已消失在市政建设的隆隆筑路声中。然而,河畔的故事和桥边的逸闻,却从未随时光流逝而消散,它们只不过如陈年佳酿窖藏在城市记忆的宝库之中,一旦取出,细细品来,必然令人回味绵长。

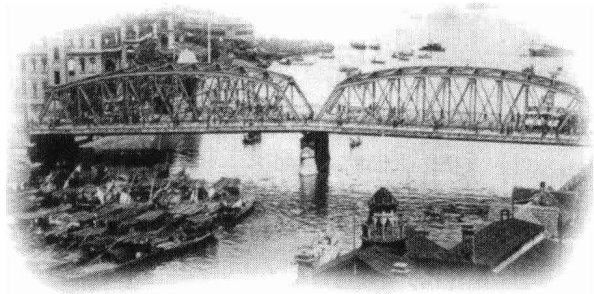
时下,“老上海”似乎已经成为一种怀旧文化潮流的指向标,与之相关的著述、画册等层出不穷。然尽管如今有关老上海的出版物林林总总,蔚为壮观,但以河与桥为主题的书刊却难觅踪影,这对于钟爱老上海历史的读者而言,不能不说是一种缺憾。

有鉴于此,笔者从有关老上海河与桥的轶事趣闻中撷取十余则故事,敷衍成篇,以飨读者。不过,当年“十里洋场”的上海滩,有关河与桥的逸事可谓汗牛充栋,岂是一两本书所囊括的,因此本书所讲述的关于河与桥的故事,只是上海发生过的众多河与桥故事中的极小部分。希冀能通过这些故事,带着读者一同去回望那一段段峥嵘岁月,重温那一桩桩曾经发生在河边、桥畔的往事。若在浏览之余,能使您对上海这座城市历史发展的轨迹有新的认识,自然是对笔者最好的褒奖了。

目 录

总序	1
前言	1
 一 话说黄浦江	1
黄浦江寻梦	3
龙华寺旁龙华港	18
陆家嘴话旧	33
复兴岛的风风雨雨	42
黄浦江上话轮渡	59
黄浦江越江工程流产记	73
 二 悠游苏州河	81
一条通往苏州的河	83
摇啊摇,摇到外白渡桥	95
“里摆渡桥”边话邮政	107
被称为“铁大桥”的缘由	120
西藏路桥畔的烽火	133
苏州河畔的“东方哈佛”	145
 三 消逝的河与桥	163
“衣被天下”乌泥泾	165
李泓泾畔的沪西首镇	174
小河浜大名气——洋泾浜	187
泥城浜与泥城之战	200

肇嘉浜往事	210
“郑家木桥小瘪三”	224
从上海地名中探寻已消失的桥	234
 主要参考文献	 246
后记	250



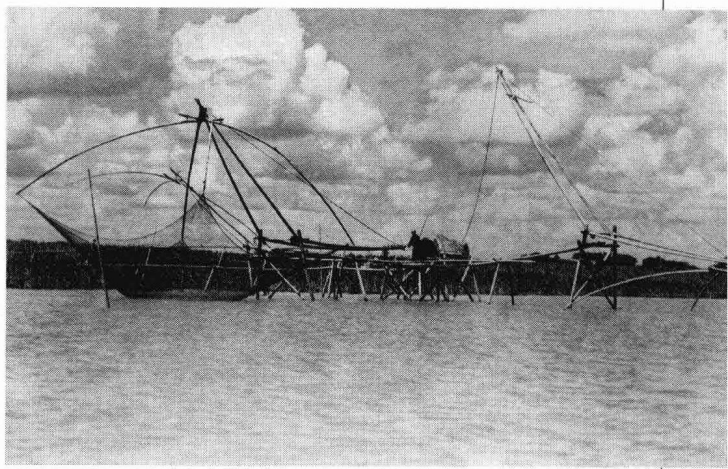
话说黄浦江

黄浦江寻梦

许多有关现代上海的地理书籍和方志,对黄浦江一般都作如下介绍:黄浦江是太湖流域的主要泄水河道,长江出海段的一条最大支流,上海的第一大河。不错,这是近现代的黄浦江,但并非古时的黄浦江。其实古代的黄浦江是一条并不出名的河道,经过了明清两代多次疏浚开挖,以及19世纪中叶上海开埠后对外贸易的迅速发展,才造就了黄浦江今天的地位。

不成江的黄浦

说起古代的黄浦江,人们自然会想到战国时代楚国的公子春申君黄歇。相传,黄歇曾受封于吴地(今江苏苏州),率人开凿了一条河道,以他的姓命名为黄浦。黄浦还有很多别名,如黄歇浦、申浦、春申浦、春申江等,出典均与黄歇有关。但是,从上海



古时的上海先民就是利用这样的渔具在黄浦江上打鱼

古代时期冈身分布情况来看,春秋战国时期的冈身西线在今马桥、邬桥、漕泾一线,当时冈外还是汪洋一片,尚未成陆。据此,有学者认为,春申君开凿黄浦只是明清文人牵强附会,为地方攀古增色而已,最多算是民俗故事。究竟孰是孰非,还是让后来者继续评判吧。

综合各种史籍的记载,黄浦与《尚书·禹贡》里提及的“三江”之中的东江有密切关系。东江在唐代之前曾南流至今浙江平湖境内入海。后下游逐渐淤没,南宋时沿海筑起里护塘后,江水出海受阻,遂转向东流,再由闸港北流,经黄浦水道,与吴淞江(即苏州河)支流上海浦相接。由此可知,黄浦当是继承了东江的余脉。不过,元日之前,黄浦还只是一条名不见经传的小河。直至宋代,黄浦之名才初见史书。《宋会要·食货》载:“华亭县东北有余塘、黄浦塘、盘龙塘通接吴淞江,皆泄里河水涝。”入元以后,黄浦的名气渐大,明初称大黄浦。当时的大黄浦与吴淞江在今嘉兴路桥附近汇合,“阔尽一矢之力”,这一矢之力即射出一支箭的距离,约合 50 米。就宽度而言,还算不上大河。

明代之后,吴淞江淤塞的情况越发严重,下游几成平陆。此时的黄浦河道中也逐渐形成了沙洲。出海河道的淤积,使太湖流域水灾频仍,民不聊生,直接影响了明王朝的税赋征收。“国家大计半在江南”,无论从经济角度还是社会安定来说,治理大黄浦与吴淞江已经到了刻不容缓的地步。

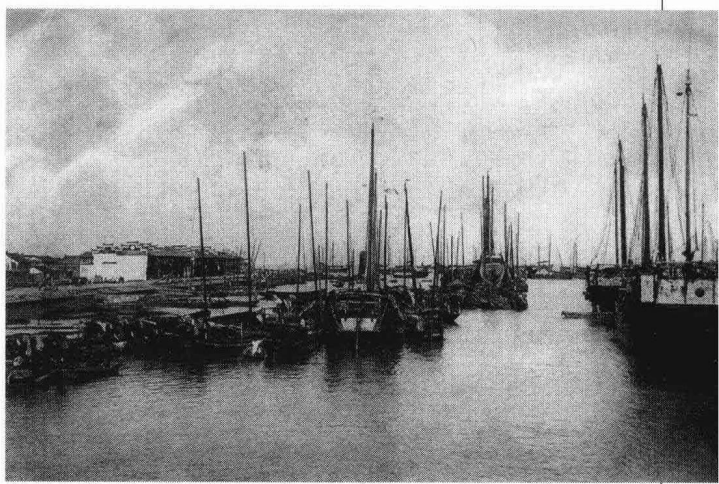
明人夏元吉成就了黄浦江

明朝永乐皇帝朱棣即位不久,浙西突发大水,殃及杭州、嘉兴、湖州和松江地区。朱棣立即委派户部尚书、著名的水利专家夏元吉到苏州、松江治水。那时,对于大黄浦和吴淞江的治理问题,出现了两种截然不同的意见。一种意见认为治太湖水患,应当从疏浚吴淞江入手。而以上海本地人叶宗行为首的一方则提出吴淞江旋疏旋塞,屡治无效,应该采用疏导的办法,增强大黄浦的排水能力,通过大黄浦排泄太湖之水。经过实地考察,夏元吉接受了叶宗行等的建议,制订了“掣淞入浏”和“分水入浦”的治水方案。

1403 年,夏元吉征用 10 万多民工,耗时一年有余,利用大黄

浦为上游,并分别将范家浜(位置在今南市附近)和南跄浦(位于今浦东高桥附近)挖深、拓宽,以之作为中游与下游,形成了如今黄浦江河道的基本形态。此举不但解决了吴淞江以往数百年的治水难题,也为后来上海城区河道疏浚奠定了良好的基础。夏元吉治水之初,大黄浦在高桥岛附近汇入长江。嗣后,高桥岛与上海海岸线连成一体,原先的浦口被堵,于是大黄浦改由今天的吴淞口入江。1412年,平江伯陈瑄在吴淞口筑土山,建烽墩,“昼则举烟,夜则明火,海洋空阔,遥见千里”,极大地便利了海船安全进出长江。永乐皇帝御赐土山名为“宝山”,并亲自撰文记之,令刻石立为御制《宝山碑记》。当年郑和下西洋的船队经过吴淞口时,就以宝山烽墩为航标。只可惜,这一中国历史上首座大型灯塔在1582年的一次大海潮中被冲没了,但“宝山”之名和那块御碑至今仍在。

夏元吉虽然赋予大黄浦以新的河道,但其宽度仍只有百米左右,尚不能担负起太湖泄流主力军的重任,一遇到水涝仍会造成局部地区灾害。因此,对大黄浦、吴淞江及上海其他塘浦的疏浚治理仍不断进行。自1412年至1521年,前后实施了9次相当规模的



早年的吴淞口

疏浚工程,可前8次的治水主政者还是拘泥于“吴淞江为太湖排水正脉”的传统观念,继续疏浚吴淞江下游河段,结果是事倍功半,收效甚微。1521年,巡抚都御史李允嗣奉命主持疏浚吴淞江。他总结前人的经验与教训后,决定放弃吴淞江下游古道(今虬江路一线),穿凿新渠,使吴淞江在今潭子湾附近东折改道至宋家浜(今福建路桥一带),同时拓宽宋家浜70余里河道,引吴

淞江水至今外白渡桥处与大黄浦合流。经过长期的疏浚及潮汐的自然冲刷,大黄浦水面日渐开阔,明朝后期已宽达1 000米,水深可行大船,成为“海运要津,东南通闽越,西北距河淮”。至清初,大黄浦成为上海城区唯一的一条大江,其名字也改作黄浦江,从此申城形成了以黄浦江为主、吴淞江为辅的水系格局。

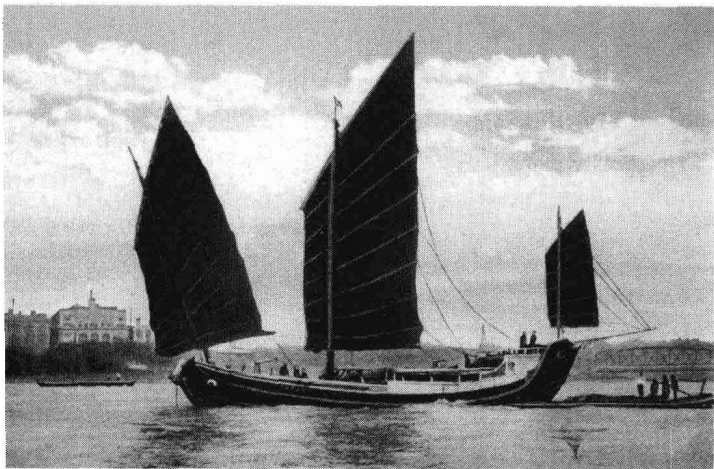
沙船业的兴衰

1684年,清政府发布“展海令”,废止海禁政策,准许开展沿海运输贸易。次年,在滬阙(今奉贤区胡家桥附近)设江海关,两年后移驻上海县城内。江海关设立后,“凡运物贸迁,皆由吴淞口进泊黄浦”。当时,上海海上航运业的主力是一种名叫“沙船”的船只。沙船可以称得上是中国海船的鼻祖,其雏形早在春秋战国时代就已出现。据清乾隆《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。”简单地说,沙船就是平底木船。其船身扁浅、宽大、底平,首尾俱方,重心低,上层建筑少,受风面积小,航行平稳,不畏浅滩。沙船采用多桅多帆,风帆高大,利于提高航速,可弥补因船首方形航行阻力较大的不足,十分适合在中国东北部沿海多沙滩与礁石的航道内行驶。元代

海运漕粮用的船只主要就是沙船。到了清代,沙船建造工艺日臻成熟,仅苏州一地“每年造船出海贸易者多至千余只”。

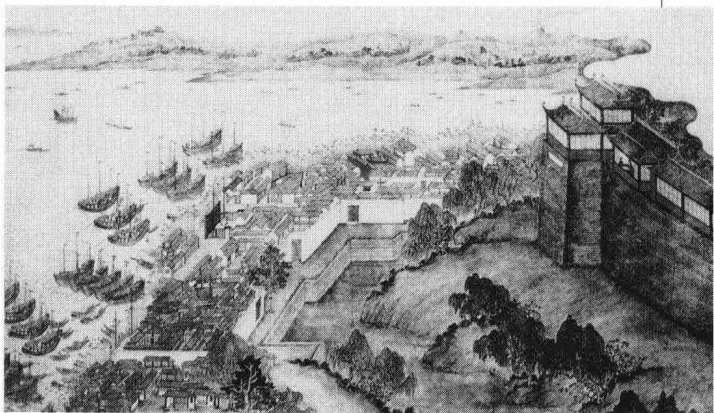
清嘉庆年间,由于京杭大运河淤塞严重,导致漕粮运输量大为下降。于是,清政府转而重开海运漕粮,并鼓励上海的沙船业主承运,

沙船



上海因此成为漕米集散中心,沿海货运盛极一时。除漕粮外,北洋的大豆、小麦、梨、枣等土产,江浙地区的丝绵织品,闽粤所产的茶、糖、纸、海产品等,都以沙船转运。由此,上海沙船业得到空前的发展。至道光年间,“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、海门、南汇、宝山、上海之土著富民”。上海遂有了“沙船之乡”的美誉。在如今的上海市市徽上,一艘平底三桅的沙船跃然其上,象征着沙船在上海城市兴起与发展中所起的重要作用。

沙船业的繁荣使往日沉寂的黄浦江热闹非凡,特别是在靠近上海县城的十六铺一带,更是“帆樯如林,蔚为奇观。每日满载苏北、闽广各地土货而来,易去上海所有百货而去”。最初的上海港也因此形



成。当时上海港区主要集中在大、小东门和大、小南门外沿黄浦江的弧形江滩边,就是现今南起南码头、北到十六铺的区域。在这段全长二三公里的岸线上,由北向南依次有会馆码头、老太平码头、杨家渡码头、盐码头、洞庭山码头、竹行码头、王家码头、万裕码头、公义码头、董家渡码头、徽宁码头、三泰码头、新泰码头、丰记码头、油车码头和南码头等共计 20 余座码头。从这些码头的名称即可知道其用途或归属,如三泰码头为三泰米行专用,万裕码头是万裕酱园的专用码头,盐码头专供腊肉、腌鱼、咸货上下,竹行码头专供竹器行业使用,油车码头为油车业专属。此外,大东门外还有专供官员上下船的码头,即接官处,董家渡、杨家渡都是专门停泊来往过江船只的码头,洞庭山码头是停靠洞庭山班船的专用码头,商船会馆码头和徽宁码头分别属于商船会馆和徽宁会馆所有。众多码头的建立还带动了上海县城的商

站在上海县城东北面的城墙上远眺,不远处就是“舳舻相接,帆樯栉比”的十六铺