

上海市历史博物馆 编

上海市历史博物馆论丛
第二辑

CULTURAL HERITAGE OF CITIES

2011-2

新会选

从训练厅到市政厅

鸦片战争前上海沙船业对城市发展的影响

复社：孤岛时期的秘密出版机构

近代中国体育教育事业的开拓者——顾舜华

阿拉福州路、阿拉文化街

亲历“岩井公馆”红色电台

上海风土人情录

学林出版社

上海市历史博物馆 编

上海市历史博物馆丛刊 第二辑

CULTURAL HERITAGE OF CITIES

2011-2

都會遺蹤

學林出版社

图书在版编目(CIP)数据

都会遗踪.第2辑/上海市历史博物馆编.—上海:学
林出版社,2011.11

(上海市历史博物馆论丛)

ISBN 978-7-5486-0254-5

I. ①都… II. ①上… III. ①上海市—地方史—史料
IV. ①K295.1

中国版本图书馆CIP数据核字(2011)第230612号

主 编/ 张 岚

都会遗踪 (第2辑) CULTURAL HERITAGE OF CITIES



编 者/上海市历史博物馆

责任编辑/吴伦仲

特约编辑/周 河

装帧设计/福山设计工作室

上海世纪出版股份有限公司

出 版/学林出版社(钦州南路81号3楼)

电话:64515005 传真:64515005

发 行/上海世纪出版股份有限公司发行中心

(上海福建中路193号 www.ewen.cc)

电话:64515012 传真:64844088

印 刷/上海丽佳制版印刷有限公司

开 本/787×1092 1/16

印 张/12.5

版 次/2011年11月第1版

2011年11月第1次印刷

书 号/ISBN 978-7-5486-0254-5/K·21

定 价/88.00元

(版权所有 翻印必究)

上海市历史博物馆丛刊编辑委员会名单

(以姓氏笔画为序)

主 编 张 岚

编 委 吴志伟 张明华 顾音海

傅为群 潘君祥

执行编委 吴志伟

编 务 邵文菁

翻 译 吴晨烨

特别鸣谢 上海氯碱化工股份有限公司独家赞助

版权所有All rights reserved © 2011

目 录

史事论说

- | | | |
|---------------------------------|---------|----|
| 鸦片战争前上海沙船业对城市发展的影响 | 李东鹏 | 1 |
| 上海外国租界与公共租界英文名称详考 | 吴志伟 | 11 |
| 《真相》的历史，历史的真相——浅谈《真相画报》在沪创刊停刊始末 | 史怡婷 | 30 |
| 闸北发电厂上百年的 | 徐 鸣 | 42 |
| 复社：孤岛时期的秘密出版机构 | 李 娜 邢建榕 | 51 |

名人旧事

- | | | |
|---------------------|-----|----|
| 近代中国体育教育事业的开拓者——顾舜华 | 徐 兵 | 58 |
| 风楼拜从马太龙 | 沈 宽 | 64 |

文献概述

- | | | |
|-------------------|-----|----|
| 东方文化的使者——《中国杂志》简述 | 江冬妮 | 71 |
| 《宝记照相迁徙后再广告》释读 | 袁争平 | 82 |

名楼名宅

- | | | |
|------------|-----|----|
| 南阳路、贝宅、绿房子 | 惜 珍 | 88 |
| 从训练厅到市政厅 | 沈 万 | 99 |

“路”中漫步

- | | | |
|-------------|-----|-----|
| 阿拉福州路、阿拉文化街 | 陆其国 | 108 |
| 近胜路与贾逊 | 朱 伟 | 116 |

往事追忆

- | | | |
|--------------|---------|-----|
| 亲历“岩井公馆”红色电台 | 梅丹馨 陈正卿 | 124 |
|--------------|---------|-----|

一支特殊的建筑队伍为上海添砖加瓦

徐家俊 130

译文天地

上海风土人情录（三）

邵文菁 136

万国商团85周年纪念册（一）

吴晨烨 141

史料钩沉

上海会馆公所分类统计名录

潘君祥 王树明 叶远韬 陈 正 150

新书架

幽兰雅韵赖传承

182

Contents

Study in History

- Influence of the Largejunks Industry over the Urban
Development in Shanghai before the Opium War *Li Dongpeng* 1
- Investigation of the English Names *The Foreign
Settlement(s) (Wai Guo Zu Jie)* and *The International
Settlement (Gong Gong Zu Jie)* in Shanghai *Wu Zhiwei* 11
- Whole Story of the Initiation and Suspension of
The True Record in Shanghai *Shi Yiting* 30
- A Hundred Years of Chapei Power Plant *Xu Ming* 42
- Fushe Society: A Secret Publishing House during
the Isolated Island Period *Li Naxing Jianrong* 51

Bygones about Celebrities

- Gu Shunhua—Pioneer of Physical Education
in Modern China *Xu Bing* 58
- Taking Ma Tailong as Master in Fenglou Building *Shen Kuan* 64

Literture Outline

- Envoy of the Oriental Culture—Introduction
to *The China Journal* *Jiang Dongni* 71
- Explanation about the *Advertisement of
the Relocation of Pow Kee Photo Co* *Qiu Zhengping* 82

Celebrated Buildings and Residence

- Nanyang Road, Bei's House and Former
Residence of D.V.Wood *Xi Zhen* 88
- From Drill Hall to Town Hall *Shen Wan* 99

Stroll around the Street

- Our (A La) Foochow Road and the Cultural Street *lu Qiguo* 108
Jansen Road and D.C. Jansen *Zhu Wei* 116

Remembrance of the Past

- Experience in the Revolutionary
Radio Station in "Iwai Residence" *Mei Danxin Chen Zhengqing* 124
A Special Construction Team's
Contribution to Shanghai *Xu Jiajun* 130

Translation World

- Men and Things in Shanghai (III) *Shao Wenjing* 136
Eighty Five Years of the Shanghai Volunteer Corps (I) *Wu Chenye* 141

Excavation from History

- Classified Directory of Guild Halls in Shanghai *Pan Junxiang* 150
Wang Shuming
Ye Yuantao
Chen Zheng

Reading List

- Guild to *Introduction to the Cultural Relics of* 182
Kunqu Opera in Shanghai

鸦片战争前上海沙船业对城市发展的影响

Influence of the Largejunks Industry over the Urban Development in Shanghai before the Opium War

李东鹏 Li Dongpeng

上海自清康熙二十四年(1685年)开海禁,沙船贸易又承袭元明以来的传统,很快复苏并发展。沙船业和沙船所进行的南北货物贸易是上海最主要的产业,是其他一切行业的源头,也是上海兴起和发展的最主要原因。

As Shanghai terminated the prohibition of foreign commercial trade exchanges in 1685, large junks transportation trade recovered and developed rapidly, which was the most important industry in Shanghai, the source of other industries as well as the key element to the rise and growth of Shanghai.

中国的造船历史悠久,古代中国的造船技术所达到的成就举世闻名。我国古代的海木帆船类型众多,有沙船、鸟船、福船、三不像船等,而其中最著名的船舶类型,当属航行于北洋的沙船和航行于南洋的福船。

我国的沿海航线,以长江口为界,划分为南洋航线和北洋航线。向南包括浙江、福建、广东、南沙群岛,统称南洋;向北包括江苏、山东、河北、辽宁,统称北洋。据包世臣的《安吴四种》所载:出吴淞口,迤南由浙及闽、粤皆为南洋,迤北由通海、山东、直隶及关东,皆为北洋。南洋多矾岛,水深浪巨,非鸟船不行。北洋多沙碛,水浅礁硬,非沙船不行。小鸟船亦吃水丈余,沙船大者才四五尺。洋氛有闽粤,皆坐鸟船,断不能越吴淞而北,以争南粮也。”^[1]本文将注重探讨鸦片战争前沙船业的发展对上海城市形成的影响。



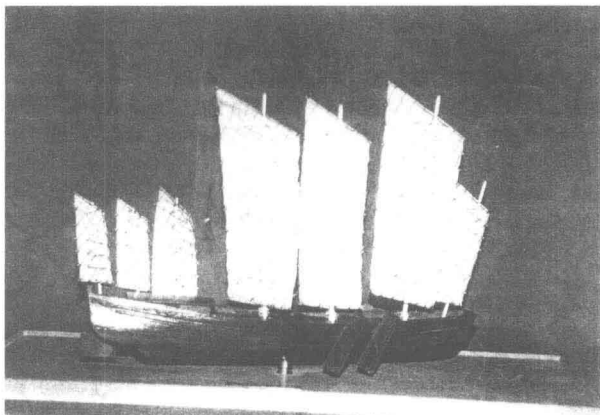
三不像船停泊图

一、沙船的由来

关于沙船的命名，有许多种说法：

“沙船以出崇明沙而得名。太仓、淞江、通州、海宁皆有。”^[2]“沙船，以其形似沙鱼，故有此名。”^[3]

其实沙船是由古老的船舶演变而来的一种船型，可以上

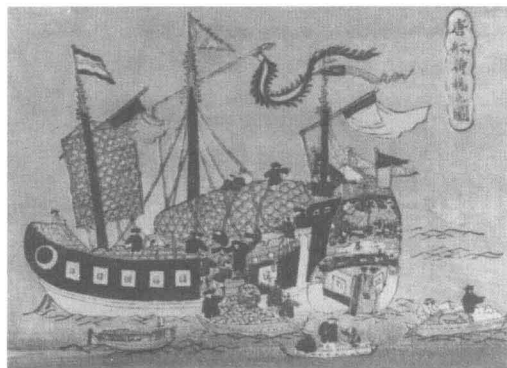


七帆沙船

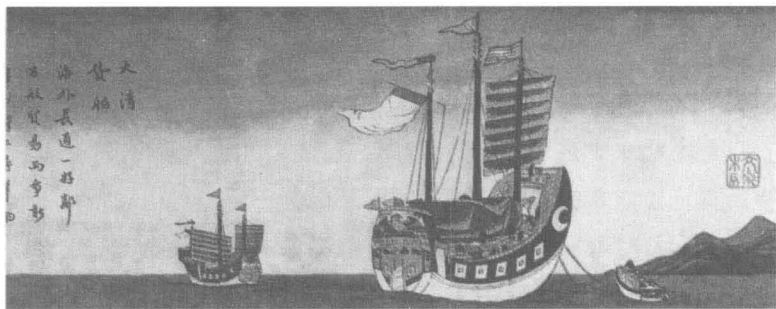
溯到春秋时期。沙船在唐代出现于江苏崇明，在宋代的时候称“防沙平底船”，在元代称“平底船”，到了明代才称“沙船”。^[4]

中国古代的工匠们，充分发挥自己的勤劳和智慧，通过多年实际航行的经验和教训，结合北洋独特的地理环境、航行条件，使沙船适应其航行。沙船有许多独创的特点：一，沙船平底做滩，不怕搁浅，即使是风向

和潮向不同时，因沙船船底平，吃水浅，受潮水影响小，因此在风浪中很安全；二，“沙船底平蓬高，顺风直行，逆风创走”。^[5]沙船顺风逆风都

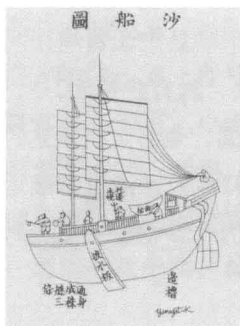


唐船“金得泰”号在长崎港装货



唐船“丰利”号

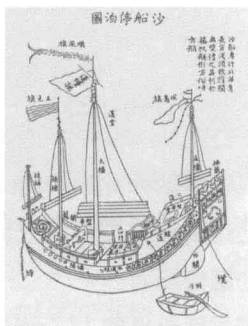
可以行走，适航性好；三，沙船多桅，船宽稳性大，“欲进则进，欲退则退，欲折则转折，回翔如飞，横风斗风，皆能调创，惟沙船也”。^[6]沙船操作性好，速度快，很是便捷，所以在长久的不断选择与改良中，沙船留存了下来。



沙船图



沙船行驶图



沙船停泊图

二，上海的兴起

上海的兴起就与这航行于北洋的沙船业的发展有着莫大的联系。自南宋以后，中国的经济重心南移完成，南方的经济彻底超过了北方。元、明、清三代，皆定都于北京，而天下财富却都仰给于东南半壁江山。元初，由于长期的战乱，大运河淤塞，暂时不能修复，而大量的粮饷却需要不断运往北京。元至元十九年（1282年），丞相伯颜追忆平江南时，曾命过去做过海盗的朱清、张瑄等人将南宋的库藏、书籍等由海运至京师，认为海运南方的漕粮亦可，遂请命朝廷，试行海运。上海总管罗璧于上海造平底海船60艘，首次运粮45000石，创自上海运粮有海道去京师的先例，并形成了中国的北洋航线“以上海程，计自吴淞口出十□（缺字，以下同），东向大洋，



黄浦江中的沙船

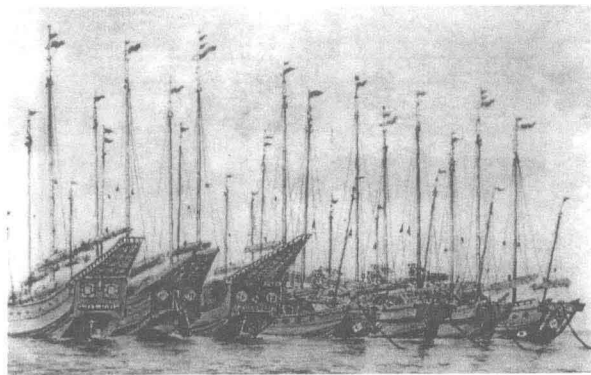
至佘山北向铁槎山，历成山西转之罟岛，稍北抵天津，总计水程四千余里”。^[7]

当时承载南北经济交流的交通方式主要有陆运、河运、海运三种，而海运是最经济且比较便捷的方式，所以终元之世，海运不废。上海，便就是在这一次次的漕粮海运中，发展起来。

元至元二十九年（1292年），由松江府划出华亭县东北黄浦江两岸的高昌、长人、北亭、海隅、新江五乡，成立上海县，时有户72502户，占松江府户45%弱。^[8]由此可见，当时上海人口密度之高，也必定有发达的经济圈才可以养活如此众多的人口。到至正元年（1341年），通过海陆运输的漕粮已达到380万石，较元朝第一次海运漕粮翻了九十多倍，可见当时海运漕粮的繁盛场面。

明初承元之制，以海运为主，陆、河运为辅。洪武三年（1370年），正月，命山东行省“招募水工于莱州洋，海仓运粮，以饷永平卫”。这是明代海运之始。但随着河运漕制的完善，明初海运的主导地位迅速丧失，最后完全为河运所取代。虽然政府主导海运漕粮的丧失，并未阻止民间贸易的继续

开展。明中叶以后，航行于北洋的沙船贸易已经相当繁荣，据明代弘治年间的《上海县志》记载，当时的上海商人“乘潮汐上下浦，射贵贱购贸易，疾驶数十里如反掌，又多能客贩湖襄燕赵齐鲁之区”。到了明末崇祯年间，上海崇明籍的沙船商人已经是“侨居海上已三代”，其“业有沙船几只，开贩柴行生理，家甚厚”。^[9]许多上海崇明籍商人靠经营沙船业致富。

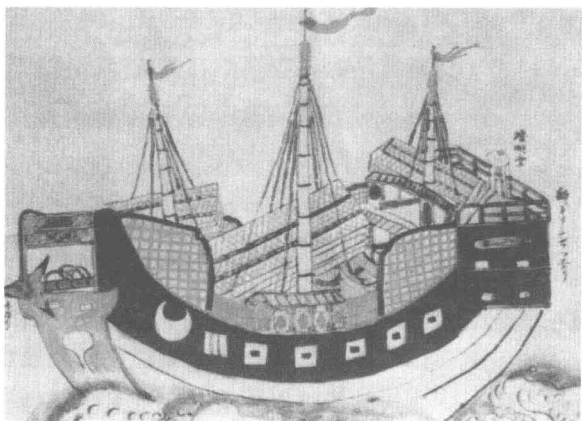


沙船行驶与停泊图

三，清代上海沙船业的大发展

清初，由于明末农民战争和清军入关，连年的内战加上清初的“海禁”政策，沙船贸易遭到了严重的阻碍和破坏而日趋萧条，上海也由于“海禁

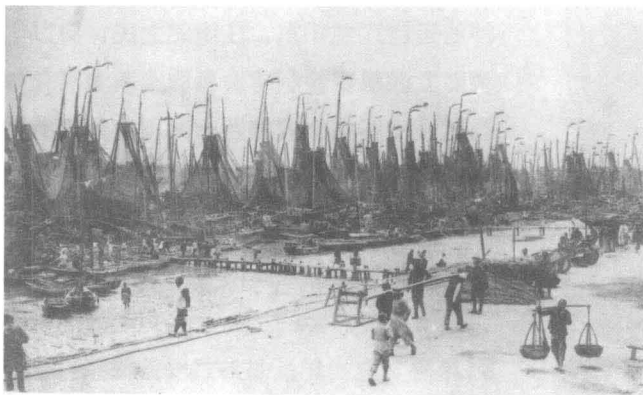
严切，四民失调”。但在清康熙二十二年（1683年）攻克台湾后，清朝实行“海禁”政策的理由已经失去，所以很快于康熙二十四年（1685年）开海禁，沙船贸易又很快复苏并发展起来。当时“沙船聚于上海，约三千五六百号，其船大者，载官斛三千石，小者千五六百石，船主皆崇明、通州、海门、南汇、宝山、上海土著之富民。每造一船，须银七八千两。其多者，至一主有船四五十号，故名曰，船商。自康熙二十四年开海禁，关东豆麦，每年至上海者千余万石，而布茶各南货，至山东、直隶、关东者，亦由沙船载而北行。沙船有会馆，立董事以总之。”^[10]上海就是在这南货北运和北货南运中，一步步发展、繁盛，进入其生命历程的黄金时期。



1826年在日本静冈附近海岸之弃船“得泰”号

新航线的开辟

清代沙船海运改变了“明人沿粤求道”的旧航线，开辟“沙船所行为最善”的新航线。这条新航线“从吴淞江出口，由崇明南余上而北，东过山东成山，至绿水大洋，西过之罘山，又西北由大沽海口，始达天津，所经之途，均系大洋”。^[11]新航线的开辟，不仅缩短了路程，而且由于所走的道路都是大洋，避免了碰礁的危险，同时提高了航运效率，增加了经济性。



20世纪初的吴淞港

沙船所承载的南北转运贸易的货物种类与主要方式

上海及上海附近的长三角地区，是长久以来我国著名的棉花、棉布

产地，来到这里采购棉花及制成品棉布的，“远贾者东至鲁，北至燕、至辽”，不仅是棉花及棉制品，其他南方特产如茶叶、烟叶等，也是北方商人采购的对象，“布茶各南货，至山东直隶关东者，亦由沙船载而北行”，^[12]由于其他运输方式存在种种不利条件，沙船运南货北行这条线就日复一日地进行着。

然而，南货北运却在南北贸易大交流中占次要地位，确切地说是一种补充。“上海船商以北行为放空，以南行为正载，海船带南货不能满载，往往取草泥、石块压船”。^[13]船商基本上不靠贩卖南货来赚钱，而以从北方运来货物的这次航行为正载，作为最重要的贸易内容。

由于上海属于滨海地区，土地适宜种植棉花，农户也多种棉织布。因此，种植水稻者少，由于土地是有限的，种植过多的经济作物必然侵占农田，影响粮食的自给自足，每年的口粮几乎全靠客商贩运来沪，据《上海米业公所嘉公堂碑》载：“吾邑称木棉地，产米不多，……人烟繁盛冠各埠，第就治所萃处计之，月需食米殆十六万石。”^[14]由于存在大量的粮食需求和对具有肥地的豆饼的需求，大量的粮食产品豆麦就运销上海，尤其是以豆饼业最为冠。“紧维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。”^[15]以上的碑刻记载，充分说明了当时豆麦贸易的繁盛及当时上海地区的繁荣状况。而山东、直隶和关东的豆麦之所以能大量运往上海销售，也是有几个客观的便利因素才能展开进行的。

当时贸易的主要内容：当时，拥有沙船的“殷实之商”，向北方低价买进南方所需要的货物，运到上海高价卖出，并在上海低价买进货物，运到北方高价卖出，往来一次，做两次生意，所以，获利较大。北行时所装的南方货物为纱、布、棉花等，主要是布匹，贩往山东的烟台、天津以及关外的大连、营口、牛庄等地，高价卖出回来时，购买北方的小麦、腌腊、黄豆、豆油、豆饼等，售之上海，或有上海转运南方的浙江、福建、广东及长江内河两江两湖地区等。较大的沙船主，自己在上海、杭州、苏州等地区设立行号，零星出售。而且，当时贸易的周转速度也是相当快的，“江浙海船赴奉天贸易，岁止两次，近则一年运行四回，……夫商船运货，一岁之中，重在春秋冬三季，其时北省豆粮热，货足价廉，乘顺风

运南，商贾获利较重”。^[16]另外，海运运费的低廉及运输量的广大造成的规模成本较大也是南北海运贸易发展的重要便利条件，“河漕视陆运费省什三，海运视陆运费省什七”。^[17]可以说，当时的海运贸易是天时地利人和都综合考虑的一种利润比较最大化、成本最小化的一种贸易方式，所以，在没有其他因素干扰的情况下，这种贸易会趋向繁荣。

豆石贸易的大发展

被称为豆石的大豆，从明代开始就是我国沿海转运贸易的大宗商品之一，在由海运从北方运往南方的货物当中，大豆几乎是唯一的商品，“江浙沙□等船航海往来贸易，其自南往北者，货不拘一，而自北回南者，总以豆货为大宗”。^[18]由于上海本地及附近地区对种植经济作物导致的对豆麦的需求，以及海运豆麦存在的诸多便利条件，由沙船所承载的南北豆石贸易一步步繁荣起来，也进入了其巅峰时期。

据包世臣记载：“自康熙二十四年开海禁，关东豆麦每年至上海者千余万石。”^[19]而当时清政府的“正兑漕粮，各省原额330万石”。^[20]包世臣是嘉庆时的官员，因此至迟在嘉庆时期，北方运往上海的豆、饼等杂粮已超过清政府漕粮总额的两倍多。

正是由于关东、奉天、山东等府豆麦不断商品化和沙船贸易的发展所带来税收的增加，而当时清政府禁止私自贩运关东豆麦的金陵得不到贯彻执行，所以当年盛京将军恒鲁上奏说：“岁属丰收，而地方旗民粮食又复充裕，……应准各省船于奉天时，任高贩远，毋庸限以成数，以便商民，而杜私弊。”清政府不得不在乾隆三十七年（1772年）撤销了对关东大豆由海路运出的阻止。

大宗货物的买卖，尤其是海运这种运载量比较大的运输方式，必然要求有庞大资金的支持，这必然会引起金融业及相关金融服务行业和衍生品的发展，两者相互促进，互赢共利。据《上海钱庄史料》记载：“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，款项已进出浩大，金融之调度频繁，钱庄顺其自然，得有创业成功之机会。”由于豆石贸易的大量进行，占用的银两数量之庞大，已经能影响整个市场的资金状况。据《上海豆业公所萃秀堂纪略》所载：“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，以故上海用银两曰九八豆规元。”大豆这一类农产品占用的资金已经可以规定一种银两的大小，可见当时千余万石大豆行业的繁盛。

上海各行业的繁荣

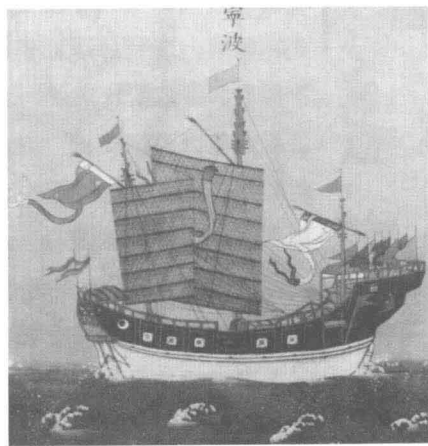
自元明沙船贸易兴起之后，上海的相关行业便依托沙船贸易发展起来，并迅速繁荣，两者相互促进，共同促进了上海城市的形成与发展。康熙年间，清政府把江海关由崇明移至上海县城宝带门内，自此，北洋的沙船和南洋的鸟船皆进泊黄浦，再加上长江内河来沪贸易的船只，上海成为东部沿海重要的转运贸易港口。据张春华《沪城岁事衢歌》记载，时上海“舳舻相接，帆樯比栉，城东南隅，人烟稠密，几于无隙地”。

沙船贸易不仅促进了其所直接进行的米豆业、棉布业等行业的繁荣，其他行业也同样受益。据《上海碑刻资料选辑》记载，到鸦片战争前夕，上海的商业除了上述的主要行业外，还有作木、酱园槽坊、食糖、洋货、丝绸、腌腊、染坊、典当、颜料、茶叶、药林、油麻、南货、北货、煤炭等几十个行业。其中有的规模很大，同一行业的铺户很多，如竹木业中竹商有八家，木商有三十九家，米业中米铺有一百零四家。茶

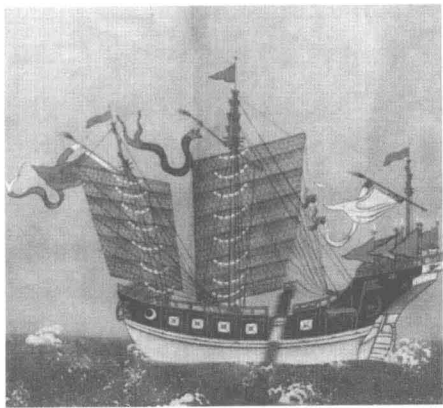
业中茶商有四十五家。同

时，上海还是南北各地的商贾荟萃之地，有来自福建的泉州商人，广东的潮州商人，山东的胶西商人、莱帮商人，关东商人，浙绍、浙宁商人以及有名的徽商、晋商等。^[21]迄鸦片战争前夕，上海已经出现了二十六个有文字记载可考的公所和会馆。

沙船贸易的大规模发展，商品流量大增，必然产生对资金的大量需求，上海的钱庄业也应运而生。据《上海钱庄史料》



宁波船



福州船

记载：“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。”可以看出，商品流通需要大量的资金支持，钱庄在提供资金支持上做了沙船贸易的坚强后盾，而贸易的大发展，又使钱庄获利甚厚，得以踊跃出资支持沙船贸易。不仅沙船贸易需要大量资金，沙船的本身就是一笔庞大的资本，“大号沙船造价盈万，中号亦需数千，而载豆一次，豆价总值五六千两”。^[22]

上海的钱庄在沙船贸易中因放款而在贸易中获利。据1858年6月12日英文报纸《北华捷报》所说：“这些大钱庄对沙船业主予以放款以来，以载货船只作为押品。此项船只系从上海载漕米北运，换回油、青豆、大豆及豆饼，载返上海脱售，钱庄收回放款。”大量钱庄在乾隆中期组成钱庄总公所，以联合钱庄力量，扩大规模，控制市场。据上海“钱业承办祭业各庄名单碑”记载，在乾嘉之际，已有“石源隆”等一百四十九家钱庄。

可以说，沙船业和沙船所进行的南北货物贸易是上海最主要的产业，是其他一切行业的源头，这也是上海兴起和发展的最主要原因，是当时上海的标志性产业。在今天上海市的市徽的构成中，就有沙船的图案。

（本文部分照片来自辛元欧《上海沙船》）

注 释：

[1] 清包世臣：《安吴四种》（卷一《海运南漕议》）。

[2] 清乾隆：《崇明县志》。

[3] 李维清：《上海乡土志·沙船》。

[4] 周世德：《中国古代造船工程技术成就》，载《中国古代科技成就》，中国青年出版社，1978年。

[5] 清何汝宾：《兵录》。

[6] 清顾炎武：《天下郡国利病书》（原编第六册《苏松》）。