





上海开埠早期时事画

李琼 主编

图书在版编目 (CIP) 数据

上海开埠早期时事画 / 李琼主编. -- 上海: 上海书店出版社, 2013.12

ISBN 978-7-5458-0824-7

I. ①上… II. ①李… III. ①风俗习惯—史料—上海市 IV. ①K892.451

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2013) 第 257684 号

上海开埠早期时事画

主 编 李 琼

责任编辑 周 洁 高 巍

封面设计 汪 昊

技术编辑 丁 多

出 版 上海世纪出版股份有限公司上海书店出版社

发 行 上海世纪出版股份有限公司发行中心

地 址 200001 上海市福建中路 193 号

www.ewen.cc www.shsd.com.cn

经 销 全国各地书店

印 刷 上海叶大印务发展有限公司

开 本 787 × 1092 1/16

印 张 17.5

版 次 2013 年 12 月第一版

印 次 2013 年 12 月第一次印刷

书 号 ISBN 978-7-5458-0824-7/K · 126

定 价 68.00 元

前 言

历史的叙事主体尽管是文字，但也离不开图像的补充。当代著名新文化史学者彼得·伯克说：“图像如同文本和口述证词一样，也是历史证据的一种重要形式。它们记载了目击者所看到的行动。”（[英]彼得·伯克：《图像证史》，杨豫译，北京大学出版社，2008年2月，第9页）所以，图像作为人类认知历史的手段，是重要的信息传播媒介，是社会记录的载体，具有丰富的史料价值。近年来，以文字叙述的上海近代史著作已蔚为大观，而以图像阐释者尚不多见。本书正是一部以当时图像展现上海开埠早期历史的读本，为我们再现了上海近代社会变迁的历史景象。

上海是历史文化名城。自元至元二十九年（1292年）设立上海县后，随着中国经济重心的南移和江南社会经济的不断发展，位居沿海要冲之地的上海，内接长江流域繁荣的经济与文化，外联东海口岸是对外贸易的中枢，成为明清时期的东南经济、文化重镇。当1840年西方列强以坚船利炮打开中国的大门之后，上海成为最早被迫开放的五大通商口岸之一。1843年上海的开埠，是屈辱与新生共存的历史起点，从此，上海迅速成为中国的第一贸易大港，随之市政、工业、城市公共生活、文化等方面均发生了深刻的变化，成为中国从传统社会向近代社会转型发展的典型代表，到19世纪末，上海成为东方第一大都市，是中国近代化演进过程中的重要引擎。

上海开埠至今已170年，这是一个不断开放前进的历史过程，在从被迫开放向主动开放的曲折进程中，上海历经艰难，不断跨越，在浴火重生中谱写了辉煌的历史篇章。因此，上海是人们观察中国近现代社会变化的重要窗口。本书以上海开埠早期60年为观察对象，通过当时的图像记录，展现了晚清上海的城市景象，形象地叙述了上海社会诸多方面的变化。在此集中整理上海早期城市历史的“时事画”，将前人的图像新闻作为再现于当今的历史叙事，正是历史文献资料整理工作的一种重要拓展。

“时事画”是一种图像新闻记录，是大众喜闻乐见的视觉表现形式。在中国，图像是具有悠久历史传统的文本形态，在人们的阅读中占有重要地位，古人将图书并称，并有“左图右史”之说。鲁迅曾说：“镂像于木，印之素纸，以行远及众，盖实始于中国。”（《〈北平笺谱〉序》，《鲁迅全集》第7卷，第405页，人民文学出版社，1981年）这种传统版刻图像伴随着中国雕版图书延续了千年之久。当19世纪中叶国门被打开之后，随着中国近代新闻出版业的兴起，图像的载体形态比以往更加丰富了，报刊成为刊登图像的主要

媒介，催生了“时事画”的诞生与发展。为了顺应都市文化的需求和市民阅读趣味，具有叙事功能的画报应运而生。当石印技术引入中国后，更加促进了画报的出版。戈公振指出：“我国报纸之有图画，其初纯为历象、生物、汽机、风景之类，镂以铜版，其费至巨。石印既行，始有绘画时事者，如《点石斋画报》、《飞影阁画报》、《书画谱报》等是。”（《中国报学史》，上海书店出版社，2013年，第233页）所以，在晚清时期，各大城市纷纷出版画报，具有时事画性质的画报达二百种左右，其他还出版了多种画册，其中以上海出版数量最多，影响最大。

上海是中国近代新闻出版中心，其图书、报刊出版总量占据国内过半，我国影响最大的多种画报均诞生于此，成为记录中国近代社会风貌的主要图像文献。在新闻摄影还未引入或广泛运用的时代，以绘画来描述动态的时事，这是一种新颖有效的书面可视图像形式，是19世纪后期中国报刊编辑出版的一种创新。当时的新闻出版人士，《申报》创办人美查就较早地认识到了图像的叙事功能在报刊上的地位和作用，他借鉴西方的报刊出版经验，积极拓展报刊经营，而读者也从满目文字的报刊上乐观其版面的变化，热衷于欣赏耳目一新的画像。19世纪70年代，报刊上报道“时事”、传播“新知”的图像新闻日渐流行，受到了读者的欢迎，之后陆续创刊的画报正是出版人应势而为的结果，也是西方文化深入影响的产物，对此读者评价道：“方今欧洲诸国共敦辑睦，中国有志富强，师其所长。凡夫制度之新奇、器械之精利者，莫不推诚相示，资我效法，每出一器，悉绘为图。顾当事者得见之，而民间则未知也。今此报既行，俾天下皆恍然于国家之取法西人者，固自有急其当务者在也。”（见所见斋主人：《阅画报书后》，载《申报》1884年9月19日）

因此，在仿效西方报刊出版模式，学习西方科技成果的背景下，画报以雅俗共赏为取向，取材广泛、内容丰富，举凡寰宇天下，从人文到自然，从民间到官府，从工商百业到华洋百态，从市政交通到娱乐餐饮，从奇闻怪事到科技新潮，展现了具有百科全书特点的社会画卷。上海出版的《点石斋画报》、《飞影阁画报》等一系列画报除了其内容的综合性外，对上海特定时期的社会变迁有着十分写真性的描绘，保存了一批较为纪实而生动的城市景象。对此，研究者们十分关注这些图像的史料价值，在许多上海史论著中引征了画报中的图片，成为图像证史的主要素材。当然，具有叙事性质的图像并不局限于画报之中，在当时的文人笔下，图录、图咏、图说一类的著作也保留了许多具有历史写真意义的图像资料，如《淞南梦影图录》、《申江胜景图》、《申江百咏》、《申江时下胜景图说》诸书均有形象的描述。不少学者据此考证阐述，审视历史，试图还原历史的场景。

确实，图像在再现历史的场景中具有远胜于文字的作用。不仅“图像可以让我们更加生动地‘想象’过去”，而且让“我们与图像面对而立，将会使我们直面历史。”（[英]彼得·伯克：《图像证史》，杨豫译，北京大学出版社，2008年，第9页）因为图像特有的视觉效果能更加形象地将动态而复杂的对象事实予以“定格”，它所具有的内在性叙述比直白的文字更丰富而形象，读图的过程正是受众自我阐释的阅读体验，不同年龄与阅历者均能从中得到各自的理解。从时事画创作的场域条件来看，时事画往往是当时新闻的补充报道，是画家的“即时性”创作，更接近于报道对象的“真相”，只有部分是“追述性”创作。如今虽然也有许多脱离作者所处情境的历史写真之类的绘画作品出版，但画家

创作的场域不同，他们所创作的历史追忆图像往往缺乏现场的真实性和艺术性，使之具有存史功能，不仅为当时人所喜闻乐见，而且在今天，它也是我们遥望昨日历史风貌的形象史料。

从时事画的艺术创作形式来看，它继承了中国传统版刻的单线白描技法和散点透视，又吸取西方绘画焦点透视的方法，画面形式既适应中国读者的传统欣赏习惯，又有别开生面之感。时事画不限于流行的单线白描画，还有以素描、年画的艺术形式予以展现，在小校场年画中也有丰富的时事画作品。晚清上海的众多报刊，为时事画家的创作提供了广阔的表现舞台，出现了一批时事画家，其中以吴友如最为著名，他为《点石斋画报》和《飞影阁画报》创作了大量的时事画，曾出版个人作品集《吴友如画宝》、《申江胜景图》。

诚如文字的记载并非是历史的全部，时事画也并不等同于历史。它尽管是以当时的社会新闻（在今天我们已视之为历史）为素材，但它不是以记录历史为目的。时事画家作为社会的观察者和记录者，往往以自己的新闻敏感性和受众的喜好进行创作，绘画作品的参照价值并不是以历史的价值为原则，而是当时社会的热点，流行的价值观与科学的认知程度，具有明显的时代局限性。所以，时事画不同于美术史上的历史画创作，它作为社会风俗画的范畴，是历史记录的一种补充。如今，我们在经历了百年变迁之后来观赏时事画，我们关注的焦点是绘画中的历史，而不是历史的绘画。因为不同时代的读者对于同样的图像具有不同的视野和诠释取向，当时的受众将此视为“图像新闻”，而今天的我们则诠释为昨天历史的缩影。一百多年来，传媒形态的深刻变化已使图像的形式与内涵昔非今比，中国近代时事画虽然已成为历史的陈迹，与之后的摄影照片、影视纪录片相比，它的图像纪实性已不能同日而语，但是，对于往日的故纸，我们在时空的距离下，往往会产生特殊的兴趣，并赋予它重现的意义与价值。也许这正是我们整理文献，书写历史的动力之一。

本书从《寰瀛画报》、《点石斋画报》、《飞影阁画报》等资料中选取了部分有关交通、公共设施、司法治安、休闲娱乐、体育竞技、教育、出版、医疗卫生、宗教、风俗、工商实业和租界的时事画图像近三百幅，组成一轴通俗的上海近代社会长卷，藉此可管窥我们城市的昨天。

黄显功于 2013 年 10 月 2 日

上海开埠早期时事画

目录

前 言·····	1
1. 交通运输·····	1
2. 公用事业·····	43
3. 司法治安·····	71
4. 休闲娱乐·····	95
5. 体育竞技·····	139
6. 教育出版·····	157
7. 医疗卫生·····	177
8. 工商实业·····	189
9. 民俗信仰·····	223
10. 租界一瞥·····	245
后 记·····	271

1. 交通运输

上海，曾经的海滨县城，如今的国际大都市，一切的转变都从 1843 年开始。清政府在鸦片战争战败后被迫签订《南京条约》，上海成为开埠的五大通商口岸之一。古人云祸福相倚，虽然上海就此沦为外国列强瓜分的半殖民地，但是西方科技也同样为上海的船舶、铁路以及其他交通工具带来了革命性的发展，经济是一切发展的基础保障，而交通又是推动经济腾飞的重要因素之一，这次改变为上海最终成为中国金融中心奠定了重要的基础。

上海一直都是中国历史上重要的港口之一，具有悠久的造船历史，早在春秋战国时期，地处吴越的上海就存在舟师这个职业并建造出了军船。同时为了适应漕粮运输的需要，上海曾建造过木制平底的沙船，此种船与鸟船、福船和广船并称为中国四大名船，上海也因“沙船之乡”的美名被载入史册。但是由于长期的封建统治与闭关锁国，中国的船舶建造在明代中叶就开始日渐衰落。1840 年爆发的鸦片战争，停滞不前的船舶制造与火药制造技术正是清政府最终战败的重要原因之一。

开埠后，外国资本主义开始对上海进行各领域的渗透，船舶当仁不让地成为了最重要的运输交通工具。各国相继在上海建立起自己的修船厂，在 1843 至 1859 年短短的 17 年间，外国在上海开办的 18 家企业就有 12 家是修造船厂，曾一度控制了上海的船坞设施与修造船业，为他们掠夺中国的各类资源提供了及其便利的运输条件。

直到 1856 年，李鸿章等人在洋务运动中模仿西方的工业技术和商业模式，于上海创办了江南制造总局（即后来的江南造船厂），专门用于制造兵船枪炮。它的诞生不仅拉开了中国近代工业的帷幕，也是上海乃至中国近代造船工业的开端。时至 1868 年，在近代科学家徐寿、华蘅芳等人的努力下，江南造船厂诞生了“惠吉”、“金瓯”、“保民”等铁甲兵船，成为了中国近代军用舰船制造、机械动力推进和用钢质船体结构船舶制造的开端。经过不懈努力的江南制造局终于在 1918 年船舶建造技术和质量都超越了其他中外船厂，引起了航运界的广泛关注。从当时出版的《申江胜景图》、《点石斋画报》、《图画新报》等文献中我们不难发现这些令人引以为傲的火轮船的身影。

洋务运动除推动了中国的军工船舶业外，还拯救了当时岌岌可危的沿海运输业。轮船招商局正是在这一时期诞生于上海的中国第一家自办近代航运企业。它的出现打破了外商对中国江海运输的垄断局面，并与后来发展起来的铁路部门开创了中国历史上的首次水陆联运。此外，为了培养航海人才，洋务运动领导者们还在上海创办了最早设立航海课程的学校——“广方言馆”。

在西方科技的影响下，不仅军工船舶与沿海运输有了长足的发展，内河运输也发生了

巨大的改变。在上海开埠早期，整个水路都被外国列强所霸占，造成了中国轮船整个行业的大幅衰落。面对外国轮运势力的大肆扩张，中国内河航运业中的有识之士开始推动变革，先后建造出“新式车渡”、“木轮快船”、“木轮驳船”以及人力驱动水轮动力车渡船等新式船舶予以抗衡，但一直遭到清政府的打击，直至1896年才在整个业界“抵制外船”的呼声下才得以继续发展。随后，发昌机器厂等民族资本内河轮船修造厂开始涌现。最终到了20世纪初，上海内河轮运业才恢复元气渐成规模，成为推动上海经济发展的重要助力，使上海在抗日战争前夕迅速成为了全国的金融、商业、工业、贸易、外资投资中心。

除了船舶运输业的风云聚变外，开埠后的上海还迎来了中国交通史上的第一条带有营业性质的铁路，铁路的出现成为了当时公众关注的另一焦点。铁路不同于轮船，对于当时的上海乃至全国来说都是新鲜事物，它的建造技术也一度为外国列强所控制，甚至中国大陆的第一条铁路（吴淞铁路，建造于1876年）还是在英国资本集团的哄骗下由其擅自建造的，次年便被清政府赎回并拆除了。直到1895年在两江总督兼南洋大臣张之洞的两次建议下，清政府终于同意先重建吴淞铁路（后更名为淞沪铁路），再建造沪宁铁路。1897年清政府成立铁路总公司，并由当时公司督办盛宣怀负责督造这两条铁路。由于技术的限制，当时的建造不得不与英商合作，最终修建与经营大权悉数落入英国人之手。在《申江胜景图》中描绘了一幅《吴淞火轮车》，从中可以看到当时这条铁路运营的画面。这次修路的惨痛教训在后来粤汉铁路的修建中起到了刺激作用，废约运动兴起，最终粤汉铁路由江苏、浙江两省的绅商们自行筹款成立的商办铁路公司协力修建而成。总的来说，这个时期的中国铁路事业发展十分缓慢，不仅线路数量少，而且技术标准低，技术装备落后，机车车辆等设备大多依赖进口。但无论如何，这个时期终究是中国铁路事业的开端。

上海开埠，不仅让的船舶业发生翻天覆地的改变、引进了火车这样的新鲜事物，还让上海的市内交通发生了改变。古代中国行路除了靠双脚就是马匹、轿子，以及后来从苏北地区出现，广泛用于客货运的一种小车。开埠后，洋人带来的马车与黄包车彻底改变了原来的交通格局，这一切也终结了上海“有舟无车”的历史。洋人的马车分为客运和货运两种。其中客运马车分为轿式和篷式两种：轿式为封闭式车厢，它的优势在于冬天能放置暖炉供乘客取暖；篷式马车一般都是夏天乘坐，它的造型如船，分前后两舱，前舱略低于后舱，车后有铁杆撑起平顶车篷或者伞式车篷，整车共可坐九人之多。无论是哪种马车，他们的装饰配置都是奢华无比，给人以一种高端大气之感，入沪不久便成为官绅富户争相乘坐的交通工具。但是，拥有自己的私人马车终究不是每家每户都能做到的，光是马车的养护都是一笔巨大的开支。有需求便能诞生出新的行业，19世纪70年代，上海出现了专门出租马车的马车行，虽然租赁马车的费用依旧高昂，但是依旧成为中上层人士们节日观礼、观看赛马等活动的重要交通工具。直至19世纪末，马车才能成为平民之家也可以选择的一种交通工具，市内出现了一种来往于固定线路的马车，此类马车外形破旧，但胜在车资低廉。辛亥革命后，因小汽车等新式交通工具的出现，客运马车开始逐渐淡出了人们的视线。而货运马车的命运比起客运马车更加不堪，虽然在运输货品的过程中省时省力，但是因马匹需要饲养等原因造成运输成本高昂，同时单次运货的重量又与塌车（当时上海常用的一种人力货运车）相仿，因此在上海未得到大力发展就消亡了。现在，我们仍可以从《图

画日报》、《点石斋画报》、《申江胜景图》、《瀛寰画报》等文献中看到许多描绘当时社会中人与马车间发生的种种趣闻怪事。

无论是何种样式的马车，在引入初期皆因其高昂的出行费用，使用者仅局限于洋人与达官贵人之间，普通人出行常用的交通工具是一种由苏北地区输入上海的客货两用小车，但是 1874 年黄包车自日本输入上海后，这一格局也被打破。黄包车本名人力车，是 19 世纪末美国传教士强森纳·斯科比在日本发明的人力客运工具，原本他的发明初衷是便于私人游玩，但不久便风靡日本，1873 年法国商人米拉（Menard）看到了人力车的营利前景，试图将它引入上海并获得了法租界公董局的支持，于次年正式在上海成立了人力车公司，由于当时的租界规定公共人力车必须油漆成黄色，所以后来人们更多的称呼人力车为黄包车。由于黄包车的行驶速度较快，乘坐较舒适，小车乘客逐渐转雇黄包车，小车客运开始不断衰落，但是好在这一时期上海进出口贸易因开埠而逐步扩大，因此小车依旧活跃在货运领域，而黄包车则逐渐发展为民国时期标志性的市内客运工具，《瀛寰画报》、《点石斋画报》以及《图画日报》等文献中频繁出现拉黄包车的画面佐证了这一点。

纵观开埠至民国的六十年之间，上海的交通工具与交通业发生的变化可谓翻天覆地。除了西方科技文化的巨大影响外，更是因为外国列强的疯狂侵略唤醒了中国人民的奋起抗争之心，两相作用下对未来的整个交通业的发展建立了重要的基础。

新新公司 招股啟

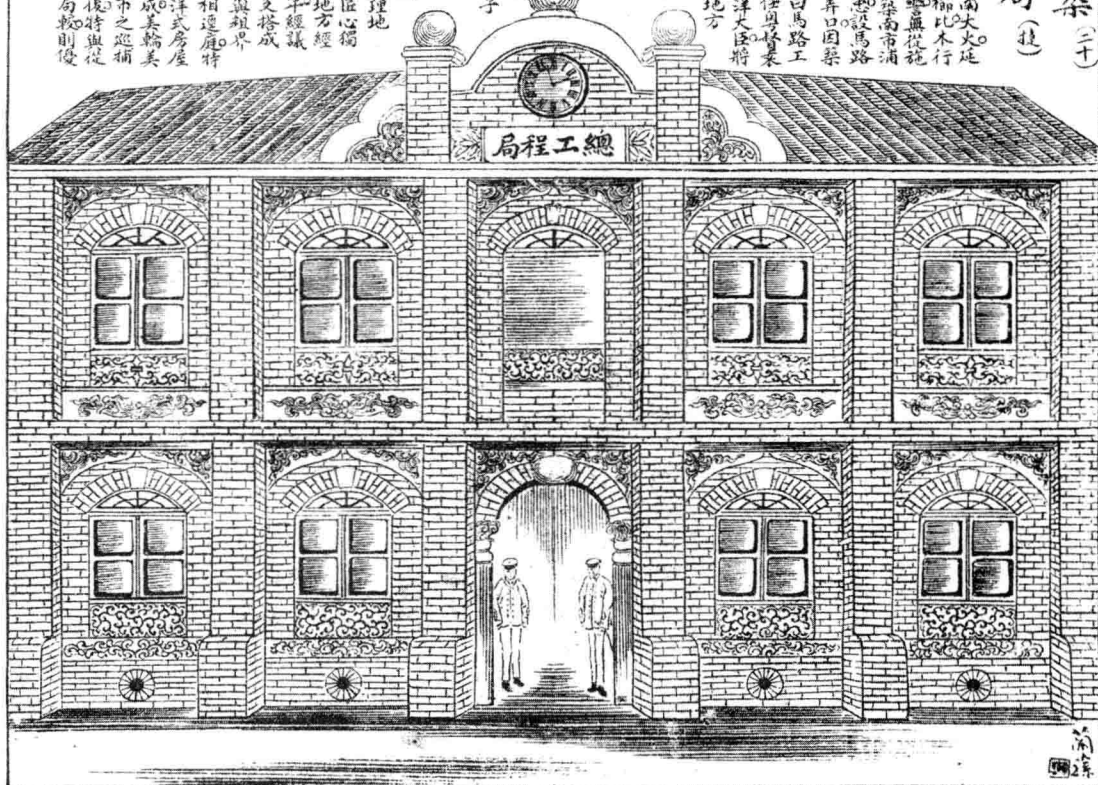
本公司集股十萬元創辦衛生果子醬油果子各酒已在小沙渡路建屋開辦房度工竣先出果子醬油味鹹而鮮久藏不壞續釀醉仙桃蓮花白紫葡萄豆蔻香酒庭紅代香檳樓液香梅露木輝釀蘋果綠玫瑰紅玫瑰白等果子酒十二種一酒有一酒之味亦一酒有一酒之益大合衛生將來消售起色頗可挽回洋酒利權為此謹告留心實業諸君欲附股者每股五元可至三馬路中法藥房事務所索閱章程從速入股遲恐股額已滿不能續附特此廣告

上海之建築 (十)

總工程局 (註)

清光緒二十年開十六鋪南大火延燒數里南市沿浦灘市廣柳比木行竹行船塢林立一遇火警無從施救二十一年官紳創議填築南市浦灘馬路以興市面而排火患設馬路工程局於十六鋪南毛家弄口因築造馬路工程而設故名曰馬路工程局是也迨三十一年升任粵督袁制軍督上海道時督南洋大臣將馬路工程局改為總辦馬路地方自治之基礎因於是年十月推舉

沈紳李平書君為領袖總董邵屏翁曾少卿為副經朱葆三為總董改名曰上海城廂內外總工程局設裁抑立巡士組織該會及冬事會議選舉議董辦理地方公事諸君子前無所歸區心獨運數年以來日有起色惟地方經費異常支絀光緒三十三年經議會公決該局應以白鐵瓦支撐成屋不特不足以壯觀瞻殊與租界地方行政局所之建築大相逕庭特籌款得款當與工建造洋式房屋一所於原址起一年而落成美輪美奐局面始臻壯麗然與北市之巡捕房工部局較則尚覺平其後特與從前木板鐵瓦之馬路工程局較則優勝多矣



英界黃浦灘



英租界黃浦灘
 蕩蕩通衢平如砥貼地煙塵
 凝不起洋車馬車逐隊來悅
 入泰西英界裡杜昔濱江本
 不毛枯甍狼籍添腥臊殘燐
 熠熠飛清夜免免翟投黃蒿
 一片荒涼驚若此誰與芟夷
 定基趾自注西人逐貿遷遂
 于斯地成關市兩行垂柳綠
 含煙百尺高桅峭逼天分設
 杆擷儼拱立此間都會爭摩
 肩吾朝尺土何曾惜藉手他
 邦恣壑闢亦思軒睡有前言
 百二河山啓光宅

七月初一起正好戒烟淺說
中國實行禁烟一步緊一步了。上海吸烟的人凡住在華界上的七月初一日起多要領照挑膏不領的一概不許這是官長一片苦心要逼着人早早戒烟的緣故免得報名領照的許多不便所以我想沒領照的七月初一日起正好戒烟丸隨服隨減必至癮盡為止終身不再吸烟豈不很好服天然丸斷癮的人通年不知多少這真是戒烟的藥並不是代烟的藥諸公見了這方廣告大家務望格外注意。天然戒烟丸發行所上海三馬路中法大藥房各埠中法大藥房

上海之建築

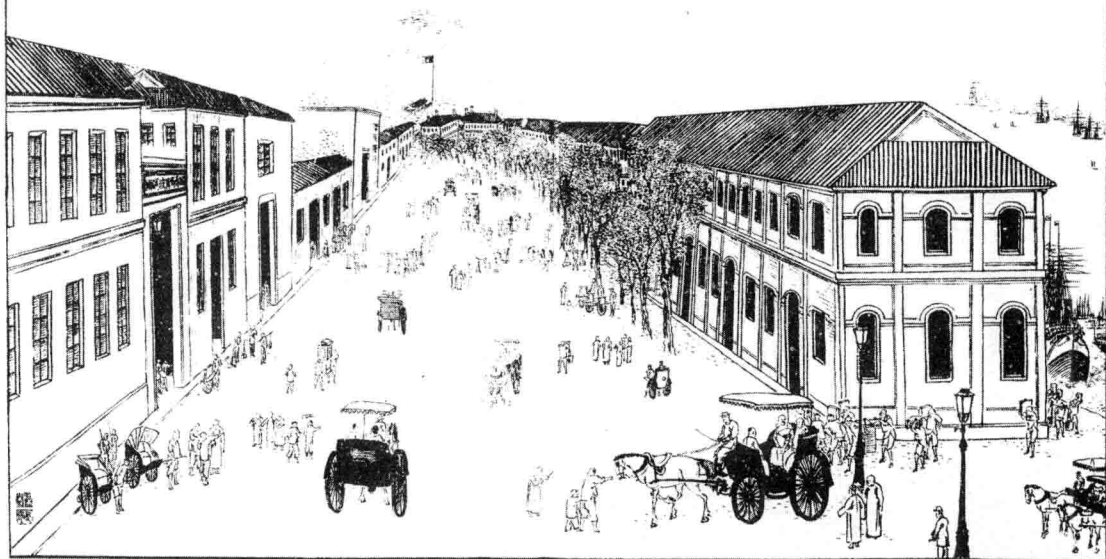
輪船招

商總局

上海福州路黃浦灘
甯角洋式高大洋房
即中國輪船招商總
局是也此局建於同治
十一年當李文忠公督
北洋時為挽回洋商利
權計開中國固有之航
業奏請設立輪船招商
局及
電報局委升任
津海關道戴鴻慈為督
辦馬眉叔徐雨之兩副
總辦比南甯漕米河運
為招商局專利之業當
時召集
官商資本金六十萬兩
購輪船八
艘航行天津長江廣東
三處漕
米而外並准搭客運貨
嗣後次
第擴充迄今已有資本
金四百萬
兩江輪船二十九艘上
海小輪三
艘天津福州小輪各一
艘江海
船十餘處嗣於光緒三
十年經開缺軍機處保
奏請改歸
北洋即制本年夏間復
議收回歸郵傳部管理
各股東聯合會
體開股東會公舉股東
董議決此
事故現尚不知如何
辦理也

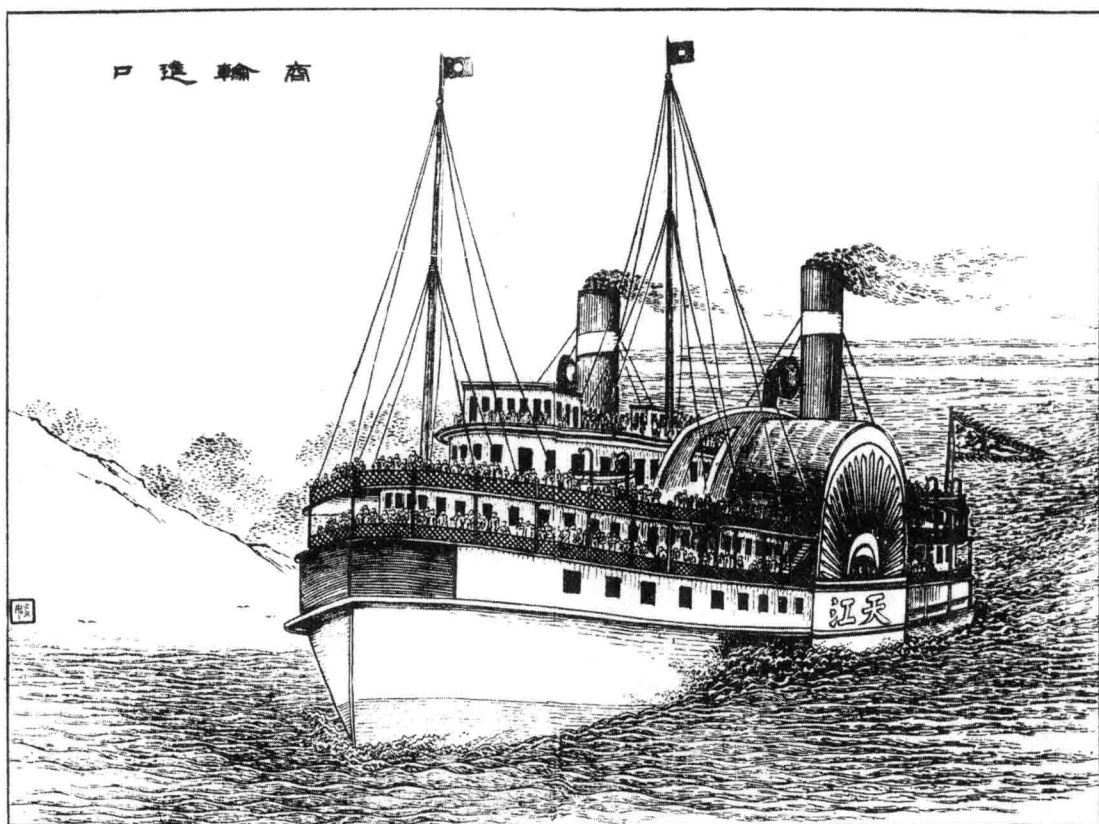


法界租界商埠碼頭



法界租界商埠碼頭
 步出十中館路
 望招商局介紹
 馳錦車連灘巨
 承屋別有少奔
 寓鄰侶競追逐
 洋場風景五盡
 日者不足何處
 最艱情東風楊
 柳綠





進口商輪船調寄蘇幕遮
 楚江頭吳岬尾海
 外雙輪屈指
 師來未暮見濃烟
 天生起近前
 好認船名字 浦
 潮生風力細尺
 尺鄉國估客皆歡
 喜莫道輕離
 翻重刺行篋珍珠
 抵得蛟人淚