

互联互通

近代以来
上海与长江三角洲的
交通格局

HULIAN HUDONG

JINDAI YILAI

*SHANGHAI YU CHANGJIANG SANJIAOZHOU DE
JIAOTONG GEJU*

戴鞍钢著

长三角研究系列丛书

上海辞书出版社

作者简介

戴鞍钢 上海青浦人。先后获复旦大学历史学学士、硕士、博士学位，现为复旦大学历史学系教授、中国近现代史专业博士生导师、校学位委员会委员。侧重晚清史和区域社会经济史研究，近著有《晚清史》、《大变局下的民生：近代中国再认识》、《中国地方志精读》等，主编有《中国地方志经济资料汇编》、《近代中国：经济与社会研究》等，合著有《中国历史人文地理》、《中国20世纪全史》等。曾获“全国百篇优秀博士论文”和“中国图书奖”等奖项。

图书在版编目(CIP)数据

互联互通: 近代以来上海与长江三角洲的交通格局/戴鞍钢著.
—上海: 上海辞书出版社, 2013. 8
(长三角研究系列丛书)
ISBN 978-7-5326-3861-1

I. ①互… II. ①戴… III. ①交通运输史-研究-上海市②长江三角洲-交通运输史-研究 IV. ①F512.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 036024 号

责任编辑 竺金琳
装帧设计 姜 明

互联互通: 近代以来上海与长江三角洲的交通格局

戴鞍钢 著

上海世纪出版股份有限公司 出版、发行
上海辞书出版社

(上海市陕西北路 457 号 邮政编码 200040)

电话: 021-62472088

www.ewen.cc www.cishu.com.cn

□□□□□□□□印刷

开本 635 毫米×965 毫米 1/16 印张 14.75 字数 178 000

2013 年 8 月第 1 版 2013 年 8 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-5326-3861-1/K·902

定价: 00.00 元

如发生印刷、装订质量问题,读者可向工厂调换

联系电话:

目 录

导言	1
第一章 上海枢纽港的崛起	6
第一节 前近代的江南港口	6
第二节 上海港的发展机遇	15
第三节 上海的枢纽港地位	30
第二章 江河海航运体系的组合	56
第一节 沿海沿江航线的伸展	56
第二节 内河轮运航线的拓展	65
第三节 江河海航运体系的架构	92
第三章 多元化的陆上交通	117
第一节 铁路的动议和兴建	117
第二节 公路的开筑和推进	142

2 互联互动：近代以来上海与长江三角洲的交通格局

第三节 邮电及航空线的联结	157
------------------------	-----

第四章 当代建设的演进	196
----------------------	-----

第一节 改革开放前	196
--------------------	-----

第二节 改革开放后	200
--------------------	-----

征引文献举要	217
--------------	-----

后记	228
----------	-----

表 目 录

表 1-1	上海、广州丝、茶对英出口量(1843—1856)	17
表 1-2	上海、广州对英进出口贸易总值(1844—1856)	17
表 1-3	开埠初期上海华商外贸业(1844 年 3 月—10 月)	22
表 1-4	进出上海港船舶总吨位(1844—1899)	30
表 1-5	上海、广州等五大港在对外贸易总值中所占的比重 (1871—1947)	31
表 2-1	上海港内河小轮船注册统计(1901—1911)	76
表 2-2	清末至民国青浦的内河航线	77
表 2-3	沪苏杭甬间的内河运输船(1896—1901)	83
表 2-4	江苏各地内河小轮公司及轮船航线(1912)	86
表 2-5	上海与江苏各地间内河轮船航线经过站点(1912)	88
表 2-6	20 世纪 30 年代初上海与浙江间内河轮船航运	89
表 2-7	20 世纪 30 年代初上海与浙北市镇间内河航班	89
表 2-8	上海内河轮船公司由上海始发的航线	90

2 互联互动：近代以来上海与长江三角洲的交通格局

表 2-9	1925 年苏杭线客票价格表	104
表 2-10	无锡至上海等地的若干内河航线	107
表 3-1	1906 年苏沪列车往返时刻表	121
表 3-2	浙江铁路公司股权实收数额(截至 1911 年底)	129
表 3-3	上海投资人在浙路公司担任董事、查账员者	131
表 3-4	沪杭甬铁路沿线各站物产运销一览	141
表 3-5	已注册的中国民信局	166
表 3-6	未注册的中国民信局	176
表 4-1	1950—1978 年间上海基本建设投资使用方向	198

导 言

上海及长江三角洲各地区近代以来社会经济包括交通变迁的历程,国内外学术界研究颇多^[1]。近年来较有代表性的成果,在综合研究方面,有熊月之主编《上海通史》(上海人民出版社,1999年),王树槐著《中国现代化的区域研究:江苏省,1860—1916》(中国台北“中央研究院”近代史研究所,1984年),李国祁著《中国近代化的区域研究:闽浙台地区,1860—1916》(中国台北“中央研究院”近代史研究所,1982年),金普森等主编《浙江通史》(浙江人民出版社,2005年),(法)白吉尔著、王菊等译《上海史:走向现代之路》(上海社会科学院出版社,2005年),陶士和著《民国浙江史研究》(陕西人民出版社,2003年),丁贤勇著《新式交通与社会变迁——以民国浙江为中心》(中国社会科学出版社,2007年),陈文彬著《近代化进程中的上海城市公共交通研究(1908—1937)》(学林出版社,2008年)等。

在城市史研究方面,有张仲礼主编《近代上海城市研究》(上海人民出版社,1990年);张仲礼主编《东南沿海城市与中国近代化》(上海人民出版社,1996年);张仲礼等主编《长江沿江城市与中国近代化》(上海人民出版社,2002年);茅家琦主编《横看成岭侧成峰——长江下游城市近代化的轨迹》(江苏人民出版社,1993年);张海林著《苏州早期城市近代化研究》(南京大学出版社,1999年);常宗虎著《南通现代化:1895—1938》(中国社会科学出版社,1998年);虞晓波

著《比较与审视：“南通模式”与“无锡模式”研究》（安徽教育出版社，2001年）；万灵著《常州的近代化道路》（安徽教育出版社，2002年）；罗玲著《近代南京城市建设研究》（南京大学出版社，1999年）；乐承耀著《宁波近代史纲，1840—1919》（宁波出版社，1999年）；周峰主编《民国时期杭州》（浙江人民出版社，1997年）；熊月之主编“上海城市社会生活史丛书”（上海辞书出版社，2008—2009年）等。

海外学者的成果，有（美）罗兹·墨菲著、章克生等译《上海——现代中国的钥匙》（上海人民出版社，1986年）；（美）施坚雅主编、叶光庭等译、陈桥驿校《中华帝国晚期的城市》（中华书局，2000年），（美）林达·约翰逊主编、成一农译《帝国晚期的江南城市》（上海人民出版社，2005年）；邵勤著《培育现代化：南通模型，1890—1930》（*Culturing Modernity: the nantong model, 1890—1930*，美国斯坦福大学出版社，2004年）等。

在专门史研究方面，有茅伯科主编《上海港史（古近代部分）》（人民交通出版社，1986年）；金立成主编《上海港史（现代部分）》（人民交通出版社，1986年）；郭孝义主编《江苏航运史（近代部分）》（人民交通出版社，1990年）；童福隆主编《浙江航运史（古近代部分）》（人民交通出版社，1993年）；杨文渊主编《上海公路史》第1册（人民交通出版社，1989年）；刘荫棠主编《江苏公路交通史》第1册（人民交通出版社，1989年），（美）刘广京著、邱锡荣等译《英美航运势力在华的竞争（1862—1874）》（上海社会科学院出版社，1988年）等。

此外，各省市区县及各委办局等，近年来多有新编地方志及诸如《上海内河航运志》、《上海公路运输志》、《上海长江航运志》、《上海城市规划志》等专业志编竣出版^[2]。

纵览上述研究成果，都有涉及与本书研究对象——交通业相关的内容，但它们大多受体裁限制，论述的主体往往囿于行政区划和行

业管辖范围,很少有跨区域或跨行业而对近代以来长江三角洲交通变革所作的整体性研究,也很少有对这一时期作为中心城市的上海及其所在的长江三角洲各地区之间在交通变革和拓展方面引领及联动效应的深入研究。在加快中国现代化建设,大力推进长江三角洲经济一体化进程并争取早日将上海建成国际经济、贸易、金融和航运中心的今天,充实这些以往研究的薄弱环节,很有必要。

一、地理区划的界定

历史上人们习称的长江三角洲,地理特征鲜明,北起扬州、泰州、海安、拼茶一线,东临大海,西至镇江,沿大茅山、天目山东麓南迄杭州湾北岸,包容清代镇江府、常州府、苏州府、松江府、杭州府、嘉兴府、湖州府、太仓州、通州、海门厅和扬州府局部;从地貌地形考察,由里下河平原南缘、河口沙洲区和太湖平原三部分组成。中华人民共和国建立后,在计划经济时期,长江三角洲区域内江浙沪二省一市间的经济联系和协作弱化。改革开放后,情况改观。1982年12月,国务院决定成立上海经济区,并于1983年成立国务院上海经济区规划办公室,旨在促进区域的统筹规划。上海经济区是指以上海市为中心的综合经济区,1982年设立上海经济区时,该区域的范围包括上海、苏州、无锡、常州、南通、杭州、嘉兴、湖州、宁波、绍兴10个市,以后逐步扩大。1989年,该机构撤销。

1992年由上海牵头,成立了长江三角洲地区经协委(办)主任联席会议,1996年升格为长江三角洲城市经济协调会。联席会议最初的成员包括上海、南京、镇江、扬州、苏州、无锡、常州、南通、杭州、嘉兴、湖州、宁波、绍兴、舟山14个市;1995年泰州升格为地级市后,成为联席会议的成员,当代长江三角洲地区的范围由此基本确定。2005年,由国家发改委牵头的长江三角洲区域规划工作正式启动

后,又将浙江的台州市列入了规划范围,形成 15+1 的“长三角市长联席会议”的格局。2008 年 9 月,国务院印发了《关于进一步推进长江三角洲地区改革开放和经济社会发展的指导意见》,明确长三角地区整体包括上海市、江苏省和浙江省。

本书结合历史沿革和现实状况,将考察的地理区划界定为前述“长三角市长联席会议”除台州以外的 15 个成员,即上海、南京、镇江、扬州、苏州、无锡、常州、南通、杭州、嘉兴、湖州、宁波、绍兴、舟山和泰州,重点是近代以来人们所公认的长三角中心区域,即上海和江苏的苏、锡、常、镇、太及浙江的杭、嘉、湖、宁、绍。

二、研究对象和时段

本书研究的对象,是广义的交通即包括水路、陆路、空中及邮政、电讯等多元化的交通联系,着重研究近代以来上海作为中心城市,在其自身崛起的同时,如何以港口为中心,促动和引领长江三角洲地区交通的变革和拓展,并以此为纽带,促进和带动这一区域经济、社会的发展,也使自己的发展更富活力。

鉴于中外学术界已有的研究成果,本书不再具体叙述上海及长江三角洲各地交通变迁的史实,而是着力钩稽史料,努力揭示以往研究较少论及的在这种变迁历程中,实际所蕴含着的上海与长江三角洲各地间在交通领域辐射和呼应、引领和联动、枢纽和网络等诸多密切联系,以期加深对这一生动历史进程的认识并从中得到一些启示。

研究时段,上溯至清中叶,下延至当今,侧重近现代部分,即 1843 年上海开埠至 1949 年。中华人民共和国成立后,尤其是当代,长三角的研究成果非常丰硕,近期成果有诸如张颢瀚等著《长江三角洲一体化进程研究》(社会科学文献出版社,2007 年)、郁鸿胜等著《长三角区域城镇体系空间布局研究》(上海社会科学院出版社,2008 年)、

史晋川等著《空间转型：浙江的城市化进程》（浙江大学出版社，2008年）、曾骅等主编《科学发展·和谐发展·率先发展——长江三角洲区域经济社会协调发展研究》（上海人民出版社，2008年）。

当代历年综合性的数据，可参阅如由江浙沪二省一市社会科学院分年度编纂的《长三角蓝皮书》，其中的2008年卷是由何一峰主编的《2008年和谐长三角》（社会科学文献出版社，2008年）；此外，由江浙沪二省一市社会科学院分年度编纂的《长三角年鉴》（由社会科学文献出版社按年出版），内有六部分：第一篇，长三角区域概况；第二篇，长三角地区经济社会发展；第三篇，长三角地区专项经济社会发展；第四篇，重要文献；第五篇，年度重要经济社会发展指标；第六篇，大事记。上述成果，都包含有关交通的具体内容。

注 释

- [1] 限于篇幅，有关研究论文暂不列举，详可参阅如唐力行等主编：《江南区域史论著目录（1900—2000）》（北京图书馆出版社，2007年）；张海鹏主编：《中国近代史论著目录（1979—2000）》（上海人民出版社，2005年）等。
- [2] 详可参阅如全国地方志资料工作协作组编：《中国新方志目录（1949—1992）》（书目文献出版社，1993年），上海通志馆编：《中国新方志5000种书目提要（上海通志馆藏）》（上海辞书出版社，2004年）等。

第一章

上海枢纽港的崛起

第一节 前近代的江南港口

上海地区最早的海港,当数唐宋时期的青龙港(今属上海市青浦区)。它位于当时本地区主要干流吴淞江的入海口,循江而上可直达苏州,经支流可与华亭(今松江)、秀州(今嘉兴)等地交通,北宋元丰年间,这里已是“海商之所凑集也”^[1]。南宋中叶以后,随着海岸线的东移和吴淞江的淤浅,青龙港逐渐衰落,海船多改从吴淞江南岸支流宋家浜入泊上海浦,渐次形成市镇。明嘉靖《上海县志》载:“迨宋末,该地人烟浩穰,海舶辐辏,即其地立市舶提举司及榷货场,为上海镇。”青龙港的地位已由上海港取代。

但时至元末明初,受潮汐作用的影响,吴淞江的泥沙淤积殃及下游诸河,上海港所凭藉的上海浦航道因此也渐为淤浅,来往海船纷纷转趋浏河港。直到明永乐元年(1403)户部尚书夏元吉主持太湖流域治水工程,下令疏浚源于淀山湖的吴淞江支流黄浦下游范家浜等河道,形成一条黄浦江水道,上接泖湖诸水,下径达海。后又经过多次整治,终成河道宽深、水量丰沛的出海航路,取代了吴淞江的干流地位。

黄浦江的形成,奠定了上海港的发展基础。清康熙二十四年(1685)江海关在上海设立,“凡运货贸迁皆由吴淞口进泊黄浦,城东门外舳舻相衔,帆樯比栳,不减仪征、汉口”^[2]。上海港的形成与发展,既得力于先天的独特优势,也是后天人们努力进取的结果。在日后近代上海港崛起的进程中,同样可以看到这一点。

上海港所在的太湖平原,诸港口间也有一个盛衰兴替的过程。在清前期,堪与上海港比肩的曾有浏河港的屹立。浏河港位于太仓州境内,距长江入海口不远,宋元以后因江南经济的发展和海上贸易的开展渐趋兴盛,“外通琉球、日本诸国,故元时南关称六国码头”^[3]。明代达鼎盛期,永乐年间郑和数次下西洋均从这里启航。“明季通商,称为天下第一码头”^[4]。它与江南首邑苏州府城有浏河直接沟通,是为苏州通海之门户,“凡海船之交易往来者必经刘家河,泊州之张泾关。过昆山,抵郡城之娄门”^[5]。苏州的海船修造业因而称盛,清康熙帝南巡姑苏,“见船厂问及,咸云每年造船出海贸易者多至千余”^[6]。当时浏河港海运之盛可见一斑。

但受潮汐的影响,浏河港亦有一个泥沙淤积问题,“其患在潮与汐逆而上,淀积浑沙,日以淤塞,几十年间必再浚之”^[7]。因疏于治理,港口状况恶化,“乾隆五年开浚之后,浅段未深,深处亦浅”^[8]。且越演越烈,“乾隆末,河口陡涨横沙,巨艘不能收口”,海船进出受阻,交通苏州等地的浏河也日渐淤狭,货物集散转运不畅,浏河港渐趋中落。^[9]

原先入港的海船相继转往邻近的上海港,嘉庆《上海县志》载:“自海关通贸易,闽、粤、浙、齐、辽海间及海国舶虑浏河淤滞,辄由吴淞(淞)口入,舳舻尾衔,帆樯如栳,似都会焉。”嘉庆中叶,曾因港而兴的浏河镇已是“南北商人皆席卷而去”,往昔的繁盛景象一去不返^[10]。咸丰初年,京杭大运河滞阻,江苏漕粮拟就近由浏河

港海运，然而时过境迁，浏河口淤塞积重难返，虽于“癸丑、甲寅（1853—1854）之间捞浚以通舟楫”，终无明显改观^[11]。这时的浏河港，与上海港已不能同日而语。

上海港的南端，乍浦港一度也颇兴旺。它地处杭州湾畔浙江平湖县境内，直接面海，西与嘉兴府城相距不远，有河道相通。元明两代，海运往来曾有一定规模。自清康熙年间海禁放开，聚泊该港的海船接踵而至，“南关外灯火喧阗，几虞人满”^[12]。其中大多往返于华南及日本航线。乾隆《乍浦志》载：“乍浦贾航麇至，三山、鄞江、莆田并设会馆，宾至如归。”^[13]在经由乍浦港输入的食糖中，“广东糖约居三之二”，来自广东的“糖商皆潮州人，终年坐庄”^[14]。与日本间的贸易往来也很活跃^[15]，据东京都立中央图书馆藏航船日志记载，运抵乍浦港的货物，多由水路经嘉兴至苏州分销^[16]。

但它偏离长江入海口，与江南经济富庶地区的交通联系不及浏河、上海便捷，港口外又“有沙滩二三四里不等，滩外又有浅水数里，凡有重大货船，皆泊于浅水之外，用小船乘潮驳载登岸”^[17]。退潮时“商船难拢口岸”^[18]，贸易规模终受制约，不少原先停泊该港的闽、广商船，后来“多汎至江南之上海县收口”^[19]。咸丰初年（1851），浙江海运漕粮曾拟从乍浦入海，终因铁板沙阻碍，无船可雇，主事者决定“仍应由江苏上海放洋”^[20]。

浏河港、乍浦港的衰退，使开埠前的上海作为太湖流域主要出海港的地位愈发突出。1842年江苏布政使李星沅称，上海乃“小广东”，海船辐辏，洋货聚集，“稍西为乍浦，亦洋船码头，不如上海繁富。浏河亦相距不远，向通海口，今则淤塞过半”^[21]。唯有上海港货物进出频繁，名闻遐迩。

但也应该指出，开埠前的上海，商业活动虽很活跃，然而较之江南首邑苏州仍瞠乎其后。原因在于上海港口和城市的发展，都受到

了人为的束缚。清中叶后,封建社会的各种矛盾日趋尖锐,清朝政府为稳固其统治,重又加强了对海外贸易的限制^[22],于1757年停闭江、浙、闽三处口岸,限定广州一口通商,以后又陆续颁布了一些相关的条例章程。这些措施的推行,反映了面对日渐东来的西方资本主义势力,清朝政府封闭自守的消极对策^[23]。

在这种背景下,上海的发展以及它与内地的经济联系,受到内向型经济格局的很大制约。这种经济格局,是自给自足的自然经济和统治者相应的思想观念的产物,所谓“天朝物产丰盈,原不藉外夷货物以通有无”^[24]。海外贸易,不仅在地域上有严格规定,对进出口货物的种类、数量和交易方式等也有很多限制,“向来粤洋与内地通市,只准以货易货,例禁甚严”^[25]。

就上海而言,与不属欧美的日本及东南亚的贸易往来虽得维持,但内容和规模均很有限。《阅世编》载:“邑商有愿行货海外者,较远人颇便,大概商于浙、闽及日本者居多。据归商述日本有长耆(崎)岛者,去国都尚二千余里,诸番国货舶俱在此贸易,不得入其都。”经上海港输往日本的有丝、棉纺织品、手工艺品和药材等,从日本运回的是铜、海产品、漆器等。

19世纪30年代,暹罗出产的蔗糖、海参、鱼翅等,吸引不少中国商人前去采购,“他们的帆船每年在二三月及四月初,从海南、广州、汕头、厦门、宁波、上海等地开来”。1829年,驶抵新加坡的中国商船有8艘,1830年10艘,次年又增至18艘,其中除闽、广外,“来自上海及浙江省宁波附近者2艘,一艘载500吨,另一艘175吨”^[26]。马六甲、槟榔屿、爪哇、苏门答腊,也都有中国商船前去交易,并将当地特产返销上海^[27]。尽管上海地处长江入海口,但因不能与欧美国家通商,邻近地区的丝、茶等出口商品均不得不舍上海而辗转运往广州。因此就总体而言,海外航线在上海港贸易总量中的比例甚微,约仅占

3%—4%，^[28]上海与外国的经济联系是相当有限的。

与内向型经济格局相联系着的，是清朝政府对内河航运体系的倚重和对民间海运业的束缚。嘉庆年间，黄河下游河道泥沙淤塞，滩槽高差极小，稍一不慎，就溃决泛滥，直接威胁京杭大运河的通航^[29]。由于运河水源不旺，水量不足，向来采用“借黄助运”即引黄河水挹注的办法，结果河床泥沙沉积愈来愈多。至道光初年，“运河底高一丈数尺，两滩积淤宽厚，中泓如线”，河面宽度有的地方仅五六丈，河水浅处不及五寸，“舟只在在胶浅，进退俱难”。^[30]而财政拮据的清朝政府又无力全面整治河道，“彼时河务、运务实有岌岌不可终日之势”^[31]。

当时聚集于上海的以沙船为主体的民间海运业已有相当的运输能力，自然引起统治阶级中一些有识之士的注目。针对运河淤塞、行船滞阻的状况，魏源尖锐地批驳那种指责漕粮交商船海运“非政体”的论调，认为“官告竭，非商不为功也”，并提出了由上海地区的民间海船业承运漕粮的具体设想^[32]。为了鼓励海运，他还在运费和附载税收等方面拟定了一些优惠待遇，如运费之外，“每船载货二分免其税”^[33]。当时运河淤塞几近断航，1824年黄河大水，向来作为“蓄水柜”调节运河水位的洪泽湖受涨漫口，“清水宣泄过多，高宝至清江浦一带，河道节节浅阻”^[34]。行船胶着，“千里连樯，积如山岗”^[35]。

鉴于“运河淤塞，日甚一日，清口倒灌已甚，河身淤垫已高，舍海由河，万难飞渡”^[36]，魏源的主张得到英和、陶澍、贺长龄等部臣大员的赞同。1826年春，“江苏海运试办，在上海之黄浦招集商船兑运苏省所属四府一州漕米一百六十三万三千余石，由吴淞至崇明十淤候风放洋达天津”^[37]。前后共征集调用沙船等1562艘^[38]。其情景如张春华《沪城岁时衢歌》所记：“江苏漕艘由海趯运，汇集上海，用商人沙船、蛋船、三不像等船，兑载开行。丙戌正月，各郡并集，自南及