

上海近代建筑史稿

陈从周 章明 主编

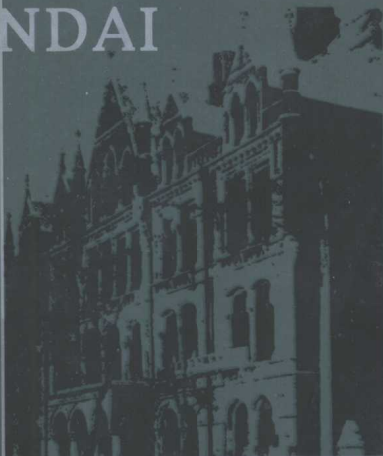


SHANGHAI

上海市民用建筑设计院 编著

CHEN CONGZHOU
ZHANG MING
ZHUBIAN
SHANGHAISHI MINYONG
JIANZU SHEJIYUAN
BIANZHU

JINDAI



JIANZHU SHI GAO



上海三联书店

上海近代建筑史稿

陈从周 章明 主编



SHANGHAI

上海市民用建筑设计院 编著

CHEN CONGZHOU
ZHANG MING
ZHUBIAN
SHANGHAISHI MINYONG
JIANZU SHEJIYUAN
BIANZHU

JINDAI



JIANZHU SHI GAO



上海三联书店

上海近代建筑史稿

主 编/陈从周 章 明
编 著/上海市民用建筑设计院

特约编辑/成绳伯
责任编辑/苏 梦
装帧设计/范峤青
版面设计/李福熙
责任制作/沈 鹰
责任校对/张大伟

出版发行/上海三联书店
(200235)中国上海市钦州南路 81 号
<http://www.sanlianc.com>
E-mail: sanlianc@online.sh.cn

印 刷/上海市印刷七厂一分厂

版 次/1988 年 12 月第 1 版
印 次/2002 年 1 月第 4 次印刷
开 本/787 × 1092 1/16
字 数/35.9 千字
印 张/14.5
印 数/4801—6900

ISBN7 - 5426 - 0073 - 7

J·4 定价 88.00 元

序

陈从周

《上海近代建筑史稿》在付印之前，我重新读了一遍，恍如故友重逢，倍感亲切。往事般般，如在目前，流光如电，过去得那么匆匆，一别就是三十年。当时参加工作的同志，有的下世了，有的退休了，仍在工作的也双鬓星星，而这本书经过漫长的岁月，遭受了“十年浩劫”，有幸地保存了下来，居然能与读者见面，作为我们编写者来说，只能会心地一笑，谁也不能理解我们今日的心情。

1958年春，建筑工程部与建筑科学研究院要编中国建筑三史(古代史、近代史和建筑十年成就)，在各地组织编委会，并委托我在上海筹备这项工作。我从北京开会回到上海，成立了上海建筑三史编委会，由上海市建委领导罗白桦副主任，上海民用建筑设计院陈植院长分管此事，我则负责具体工作，人员是从各设计院、同济大学等调来，这样我从1958年春开始一直工作到结束，为时三年。那时编写三史工作，近代史部分主要由章明同志负责，我主要分力在其他两史之中。因为上海近代建筑史是三史的重点，需要大量的调查、摄影、绘图、搜集文字图片资料等，所以投下的力量最大，可以说是在全体人员的共同

努力下完成的。

中国建筑的嬗变，自1840年鸦片战争以后，是起了很大的变化的，西方建筑形式与技术，在沿海大城市中兴起，尤其要推上海最为突出，建筑物保留数量不少，形式亦颇为复杂，可说是世界建筑的陈列地，它是中国建筑史上不可缺少的一页。过去对这方面未及时注意，因此，我们在编写上海建筑三史时，特别把近代史作为重点，并希望从上海一地的近代建筑中，可以看到中国建筑怎样在传统的建筑上起变化，外来的建筑怎样在中国土地上逐渐扩大影响，促使中国建筑向前推进，所以上海近代建筑史的编写，是刻不容缓的。虽然我们开始工作时，解放已经十年，但是上海保存着的近代建筑为数尚多，遗留下来的档案完整，许多知名人士还珍藏着当时初建成时的照片。更可喜的是，建筑界的一些耆旧尚健在，便利了我们的访问，提供了历史资料，调查线索，这些都是我们工作的有利因素。如今事隔三十年，要想做也没有和那时一样的条件了。面临本书出版之际，真是“一图一字汗涔涔”。

前年，美籍华人贝聿铭大师到上海，他带了四位法国录像师，拍摄他青少年时代上海的情况。我陪同他到曾生活过的地方，一些建筑物没有了，有的也改了样。他问我对上海近代建筑做过研究吗？我告诉他我们正在编写这本书，他兴奋地说，不简单，做得好，为中国建筑史补上了大空白，希望早日出版。我报以深切的感激，敬佩他的卓见，并促使我们有了勇气将它与读者见面。

1987.4.20.于上海同济大学建筑系

前 言

上海近代建筑史的编纂工作始于50年代。1958年，在上海市建设委员会领导下，成立了上海建筑史编委会，由陈从周、章明、蔡鸿寿、蔡祚章、杨嘉祐、卜娥英、蔡继、曹文鼎、林俊煌、周浩泉、范淑生、严正禄等同志负责撰写包括古代、近代和现代三个历史时期的上海建筑史。经过三年的工作，在广泛征集历史资料的基础上，完成了上海建筑史初稿。此后，由于种种原因，书稿的修改工作未能进行下去。

1985年，经上海市建设委员会领导的同意，由上海市民用建筑设计院总建筑师章明负责上海建筑史的整理修改工作。鉴于上海的近代建筑在中国建筑史上的特殊地位，我们在上海建筑史初稿的基础上，首先整理编写了近代部分，而上海的近代建筑活动又主要在市區，所以本书着重介绍市区各类具有代表性的建筑物及其嬗变情况。

本书由陈从周、章明主编，娄承浩执笔，沈思红、卢红英、蔡秀莲参加了整理修改的具体工作。在编写过程中，上海市建设委员会顾问陈植，上海市民用建筑设计院原副院长曹伯慰、汪康时给予了极大的支持，上海市民用建筑设计院科技档案室同志提供了大量的解放前的资料和照片。在此，谨致以诚挚的谢意。

由于水平有限，经验不足，缺点或错误在所难免，热望建筑界同行和广大读者批评指正。

上海市民用建筑设计院

1988年1月

第一章 城市概貌



上海，位于长江的入海口，我国大陆海岸线的中点，东濒浩瀚的东海，西连富庶的太湖流域，地理位置十分优越。横贯全境经长江入海的黄浦江，航道宽深，水量充沛，是一条比较理想的对外贸易水道。

早在宋朝，就在今南市小东门十六铺一带建起了上海镇，开展对外贸易。元朝在这里设立了市舶司，管理中外船舶进出和征收货物税款，并从华亭县划出五个乡设置上海县，县治的设立更促进了上海地区经济的发展。到明洪武年间(1368—1398)，上海已成东南名邑。永乐(1403—1424)以后，上海的对外贸易虽因海禁而无法进行，但棉纺业却取得空前的发展，成为全国最大的棉业中心。清康熙年间，海禁开放，上海设立了海关，从此“往来船舶，俱入黄浦编号，海外百货毕俱”，“黄浦江上舳舻相接，帆樯比栉”，在大东门、小东门一带形成了一个繁荣的商业和贸易中心。上海不仅是棉布进出口量最大的吞吐港，也是南北洋海上贸易的中转站。乾隆二十四年(1759)以后，清政府停止广州以外各口岸的对外贸易，只允许华侨船舶来往于上海和日本、朝鲜、东南亚地区，上海的对外贸易受到了一定的限制，但工商业却取得了进一步的发展，全国以至东南亚的百货仍以上海为集散地。至鸦片战争前夕，上海已经是全国一个重要的贸易中心了。

鸦片战争以后，英国视上海为对中国进行经济侵略的一个理想基地，在《南京条约》中，上海被列为五个对外通商口岸之一。从此，英、美、法等国在上海旧城区之外，辟租界，筑马路，造洋房，开办工厂，经营商业和进出口贸易，形成了一个以西方建筑为主的新市区。随着民族工商业的不断发展，市区除原有的旧城区外，扩大到整个南市和闸北、浦东、江湾等地区。到20世纪30年代，上海已经发展为远东最大的都市。

一、上海市区的形成和发展

19世纪40年代至20世纪30年代，是上海市区形成和发展时期。1840年前，上海除旧城区外全都是农田和大大小小的乡镇。在开埠后不久的1845年，市区仅有旧城区(今南市一带)

和旧城区北面沿黄浦江一侧的820亩英人居留地，到了20世纪20年代，市区就包括公共租界、法租界以及南市、闸北、浦东、江湾等几个区了。可以这样说，近代上海的市区是由租界的不断扩张和南市、闸北、浦东、江湾等地区的逐步发展而形成的。

1. 市区的形成

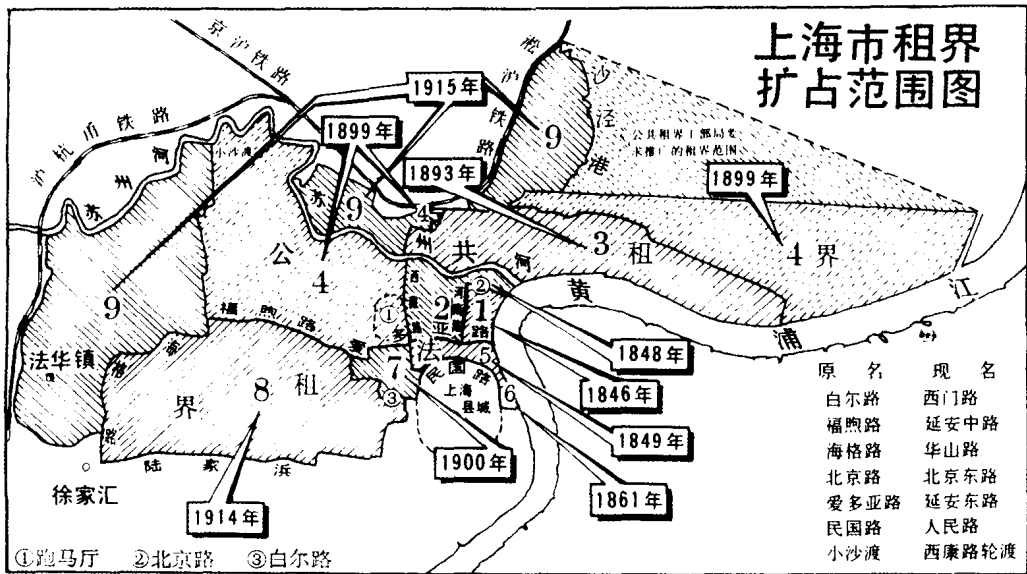
租界的形成 上海开埠以后，英国借口“华洋杂居不便”，以《虎门条约》中准许英人在通商口岸租地造屋的条款，与腐败的清政府拟定了《上海土地章程》。这个章程同意划黄浦江以西、界路(今河南中路)以东、洋泾浜(今延安东路)以北、李家庄(今北京东路)以南的820亩土地为英人居留地，作为他们租地造屋之用。仅过了几年，在1848年，英国又强迫清政府将租地造屋的面积扩大到2820亩，北抵苏州河、西至泥城浜(今西藏中路)。此后，在法国和美国援例要求租地造屋之下，清政府于1848年将苏州河北虹口一带划给美国人作为居留地(未划定租地的范围)；第二年，又将护城河及潮州会馆以北、洋泾浜以南、黄浦江以西、关帝庙褚家桥(今西藏南路附近)一带共986亩土地划给法国人作为居留地。1861年，清政府又允许法国将居留地的东南方界线推至小东门外城河地区，从而，法国的居留地增至1124亩。到了1863年，清政府又确定了虹口一带美人租地造屋的范围：西从泥城浜与苏州河的交汇处起，向东沿苏州河及黄浦江到杨树浦，顺杨树浦向北三里之点朝西划一直线，又回到泥城浜与苏州河的交汇处。这样，美国的居留地达3040亩。

当时，人们把这些外人的居留地称为“租界”，其实，这些地区仍由中国政府管辖，是真正的居留地，外人称之为Settlement。Settlement的原意是居留地，因外人把Settlement译为租界，于是人们就称英、美、法的居留地为英租界、美租界、法租界，它和后来同外人直接统治的租界有着本质上的不同。

英美法等国向清政府索取大片居留地的目的，并不在于取得租地造屋的权利，而是图谋把居留地变为实际上的租界，成为对中国人民进行经济掠夺的基地。为此，他们擅自一次次地修改上海《土地章程》，逐步获取居留地的管理权。1869年，他们通过再次修改《土地章程》，终于得到了居留地的统治权。从此，他们在“居留地”内制订法律，建立最高行政机构，设置巡捕房、监狱，驻扎军队，原来的居留地变为真正的租界。

19世纪末期的扩张 英美法等国在攫取居留地管理权的同时，又采取种种手法扩大租界的范围。1873年，美国领事利用1863年划定虹口一带为美人居留地时北界未立界石，将原来从泥城浜对岸之点向东划一直线与杨树浦距黄浦江三里处连接的那条北界线向北移，改为从泥城浜对岸之点划一直线至靶子场(今武进路、河南北路附近)，再折向杨树浦以北三里处，大大扩充了原来居留地的范围，这条北界线，即所谓的熙华德线。他们用得更多的手法是越界筑路。所谓越界筑路，就是租界当局擅自越出租界的范围占地筑路，再在路旁建造房屋，造成既成事实，然后强迫清政府将这些地区划入他们的租界。例如，19世纪60年代初，英租界当局在泥城浜以西筑了静安寺路(今南京西路)、新闸路；1869年，英美租界当局修筑了连接静安寺路和新闸路的卡德路(今石门二路)；1877年以后，又先后修筑了爱文义路(今北京西路)、派克路(今黄河路)、马霍路(今黄陂北路)、坟山路(今龙门路、武胜路)；到1890年，英美租界当局越界筑的路已长达20公里。与此同时，法租界当局也越界修筑了恺自尔路(今金陵中路)、八仙桥路(今桃源路)。

英美法等国的这种行径，遭到了上海市民的反对。清政府开始也不同意，可是在列强的



压力下，还是屈从了。在1893年，清政府允许将虹口英美租界的北界移至熙华德线；1899年，答应将苏州河北，从杨树浦桥到周家嘴划一直线作为北界，苏州河南静安寺作为西界，使苏州河北的杨树浦到周家嘴以南的地区和苏州河南的泥城浜以西、苏州河以南、洋泾浜至五圣庙（今延安西路东端）一线以北、静安寺以东的地区成为公共租界；1900年，又同意将东至城河浜（今人民路西段）、西至顾家宅关帝庙（今重庆中路、重庆南路北段）、南至丁公桥、晏公庙、打铁浜（今方浜西路、西门路、太仓路）、北至北长浜（今延安东路西段、延安中路东段）划为法租界。

1914年和1915年的扩张 尽管租界的面积已比最初扩充了好多倍，可是列强还是不满意，1914年，法租界当局与中国政府商定，划徐家汇以东，徐家汇浜及肇嘉浜以北、大西路（今延安西路）以南、开沙恩桥以西为法租界。1915年，英国领事团与中国政府官员商定公共租界的地区为：北至虹口（今虹口公园）一带，闸北铁路沿线以南、苏州河以北的地区以及静安寺以西至沪西兆丰公园（今中山公园）一带。这一协议虽因上海民众的抗议，中国政府未予批准，但上述地区实际上已为公共租界的一部分。

总之，从1845年到1915年，租界从几百亩扩展到几万亩，增加了近100倍。公共租界和法租界在各个时期扩展的面积详见下表：

公共租界扩展面积表

扩展时期	占地面积(亩)
1845年	830
1848年	2820
1863年	5860
1893年	10676
1899年	32110
1915年	52570

法租界扩展面积表

扩展时期	占地面积(亩)
1849年	986
1861年	1124
1900年	2125
1914年	15124

南市和闸北的开辟 上海开埠后，南市的十六铺虽然是一重要商业区，但整个城厢内外没有一条马路，商业难以发展。1897年，成立不久的南市马路工程局，沿黄浦江筑了外马路，又在外马路内筑了一条内马路，接着开辟了东西向的陆家浜路，南北向的黄家阙路、车站路，在城外西南面又筑了肇周路、方斜路，城外的一大片土地很快变成了热闹的街区。1914年，拆掉城墙沿城基筑了环城的民国路(今人民路和中华路)，此后又陆续修筑了几条通向四方的马路，从此旧城和租界、城外华界联系在一起，成为市区的一部分。

在19世纪90年代，闸北还是一片旷野，到了19世纪末、20世纪初，地方人士为了抵制殖民势力的渗入，决定在闸北开辟商场，加速地方建设。他们成立了“闸北工程总局”，筑了二十几条马路。随着交通的开拓，市面逐渐繁荣，工业也有了迅速的发展。经过十几年的建设，闸北衍变为一个繁荣的市区。闸北的兴起，推进了上海城市北部的境线，也扩大了上海城市的版图。

2. 市区的发展

上海从河流纵横的田野建设为近代大城市，大致经历了三个阶段。

从1845年上海开埠到1895年甲午战争，是上海发展为初具近代城市特点的阶段。1845年之前，黄浦江西岸，旧城区和吴淞江之间的一大片土地，原是河流纵横的田野，19世纪40年代，英法等国在取得这块土地作为居留地后，为了把它建成商业活动的据点，开始在这里修筑马路，建造领事馆、洋行、银行等各种类型的西方建筑。黄浦江西岸的背纤小道被改造为18米宽的马路；北京路到法大马路(今金陵东路)之间的小河浜和乡间小路，为南京路等6条东西向的干道所取代；外滩和东西向的干道两旁，一幢幢二到三层的各种类型西方建筑拔地而起。到19世纪80年代，外滩的西方建筑已鳞次栉比，南京路上也楼房毗连了。中国土地上第一次出现了大量的西方建筑。从19世纪60年代起，外国商人开始在中国开设工厂。这时，苏州河北面和杨树浦一带已划为公共租界，外国商人就在苏州河北的黄浦江西岸建造工厂。这样就出现一个道路宽广、具有一定数量的西方工业建筑群。70年代以后，作为近代城市重要





1880 年的外滩



1911 年的南京路

组成部分的市政建设，如自来火(煤气)公司、自来水公司、电光公司及发电厂相继落成。

19世纪末至20世纪20年代初，是上海迅速发展为近代城市的阶段。由于租界在1893、1899和1900年的几次扩张，市区的面积比原来大了好几倍。甲午战争后，外国商人在上海倾销商品和掠夺原料的同时，又开办了一批规模较大的工厂。这时民族工业也有相当的发展，特别是在1914年第一次世界大战爆发以后的一段时间里，有了成倍的增长，从而出现了像杨树浦、闸北等工业比较集中的工业区。大批工厂的兴起，促进了商业的发展，据统计，1914年上海的商店比1909年增加了三倍。原属租界的南京路、法大马路等地区成为繁华的商业街区。工商业的兴盛又带动了文化、教育、医疗、服务、娱乐等事业的发展，城市面貌有了极大的变化。规模更大、数量更多的工厂、银行、商店、学校、医院、酒楼、饭馆、电影院等各种类型的西方建筑建立了起来。由于近代建筑技术的发展，建筑物也由原来的二三层增高到五六层，并出现了钢筋混凝土结构的建筑。

交通运输有了较大的改观。对外交通原来主要靠航运，1908年和1909年，沪宁线和沪杭甬线先后通车，大大加强了上海与各地的联系。市内交通原来只有马车和人力车，1908年，法商、英商电车公司的有轨电车投入运行，成为市内主要交通工具。1914年，公共租界又有了无轨电车。

道路桥梁的情况也有所改善。连结苏州河南北唯一的一座木桥外白渡桥，改建为钢架大桥。不久，苏州河上架起了第二座桥——浙江路桥。主要干道如南京路原来的石子路改用茄勒木木块铺路面，以适应无轨电车的行驶。在1914年和1916年，还先后将贯穿市中心区的洋



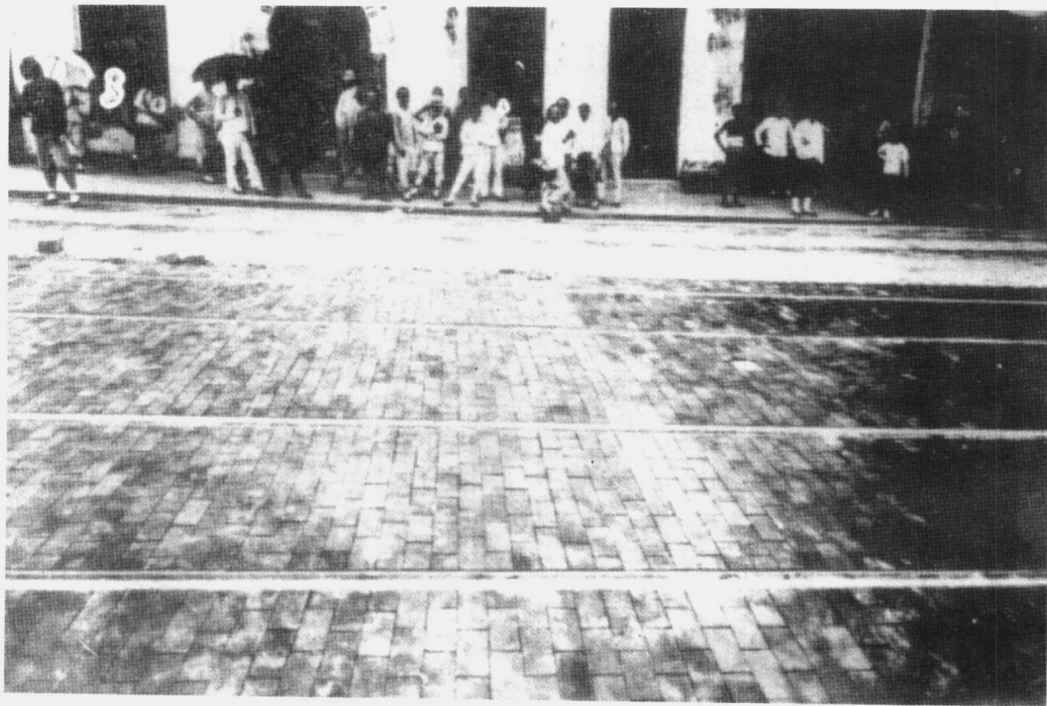
1908年的静安寺路(今南京西路)，路面上已铺设电车轨道



正在铺设电车轨道的静安寺路



1918年的爱多亚路(今延安东路)



1906 年间南京路的木块路面



1915 年间泥城浜填没后筑的虞洽卿路(今西藏中路)



1916年洋泾浜填没后的爱多亚路东新桥口(今延安东路、浙江路口)



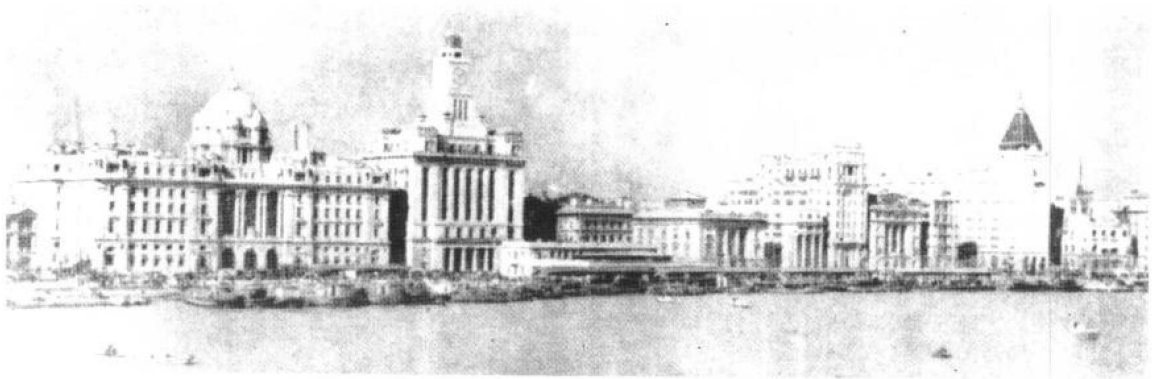
1914年前的洋泾浜(今延安东路)



1920年的南京路



1921年间由北望南的外滩景象



1925年间外滩全景

泾浜、泥城浜填没，改建为爱多亚路和虞洽卿路。

20世纪20年代至1937年抗战前夕，是上海进一步繁荣发展的阶段。在这段时期，上海的贸易和民族工业产值成倍地增长，新的工厂和商业机构与日俱增，工业区和商业区不断扩大，银行、海关、洋行、饭店、公寓和百货公司纷纷扩建、改建、新建为钢筋混凝土框架结构的高楼大厦，出现了28座十层以上的高层建筑。这时的外滩已是银行、洋行等高楼林立的一条马路，南京路也以西方建筑为主了。

3. 市区的面貌

经过半个多世纪的经营，到20世纪30年代，上海已成为一座高层建筑林立，马路纵横交错，市内交通四通八达，市政设施一应俱全的城市。它拥有全国最繁华的商业中心，全国最大的港口，工厂的总数占全国的一半以上，门类之多，设备之好，居全国之冠，然而由于各国租界的割据，市内存在着种种不合理的现象。

不合理的城市布局 上海市区是在华界、租界并存，租界各自为政的状况下逐步发展的，整个市区的布局不可能有统一的规划，工业区、商业区和住宅区都是自然形成的。最早的市区是现在的黄浦区，后来成为市中心的商业区，接着又发展了杨树浦工业区和西藏中路以西的住宅区。随着经济的发展，住宅区西面的曹家渡一带又形成了一个工业区，杨树浦与曹家渡之间隔着一个交通繁忙的市中心，造成交通拥挤的现象。

道路系统混乱 最初的租界处于苏州河和旧城区之间，东面是黄浦江，由于租界由东而西扩张，所以市区的主要干道大多是东西走向的，而



界路与江西路之间错综的道路