

浙江文史資料選輯

要 目

- 五口通商后宁波港的变迁…陈德义
我国最古藏书楼天一阁…骆兆平等
台湾去来前后……………毛翼虎
先父何燮侯事略……………何荣穆
郭静唐和余姚政工队……………林 泽
抗日战争时期的浙江日报…林芷茵
胡健中和东南日报……………王遂今

第二十八辑

浙江人民出版社

K250.6

1

:28

浙江文史資料選輯

第二十八輯

30.1.127

中国人民政治协商会议浙江省委员会
文史资料研究委员会编

1984年10月



B

094983

浙江文史资料选辑

第二十八辑

中国人民政治协商会议浙江省委员会

文史资料研究委员会编

※

浙江人民出版社出版

浙江新华印刷厂印刷

浙江省新华书店发行

开本850×1168 1/32 印张6.375 字数140,000

1985年1月第1版

1985年1月第1次印刷

印数: 0,001—11,200

统一书号: 11103·126

定价: 0.95 元

前 言

中央决定把宁波等十四个沿海城市列为我国进一步对外开放的港口城市。随着对外关系的日益发展，海内外人士都希望文史工作者提供我国港口对外关系的各种有关历史资料。浙江省沿海港口对外通商的历史悠久，在这一辑里，我们选刊了《“五口通商”后宁波港的变迁》一文，介绍了宁波港自鸦片战争开埠以来的变化，资料比较丰富，它可以帮助读者了解宁波港近百年来的变迁。宁波天一阁是我国现存最古的藏书楼，名闻中外，是我国民族文化的骄傲。《我国最古的藏书楼——天一阁》，详细叙述天一阁建阁四百年来的史实。本文经陈训慈同志审阅校正，并补充了不少资料，是一篇比较珍贵的文化史料。《台湾去回前后》一文，作者原任国民党立法委员，现为全国政协委员，宁波解放后去定海，后去台湾，最后作了正确抉择，回到了祖国大陆。文章叙述作者台湾来去前后的心情，以及国民党军政人员离开大陆时的形形色色，写得真切生动，是一篇值得一读的史料。

这一辑有九篇人物史料。吴锦堂是晚清民初在国内外有影响的华侨巨子，他对国内建设或灾歉所需，无不乐输巨款，对家乡公益，尤其热诚，曾在慈溪故乡兴建水利，创办学校，惠泽地方，有着深远影响。《华侨巨子吴锦堂》、《吴锦堂二三事》两文，详细记叙了吴锦堂一生的事迹。何燮侯是本省著名的爱国民主人士，早年任北京大学校长，解放后曾任我省政协副主席，《先父何燮侯事略》对他一生找寻真理、刚正不阿、热爱祖国、热爱共产党的事迹，有比较真实的叙述。《晚清遗老夏震武侧面观》，介绍的就是鲁迅《木瓜之役》一文中的“夏木瓜”，这是

个逆潮流而动的人物，但他又有民族意识和耿直的一面，本文反映了这个人物的复杂性。另外，对郑晓沧、王子余、郭静唐、朱祥南、寿镜吾几个人物，本辑也都有专文作了概括的介绍。

浙江省的新闻事业素称发达，新闻界的史料丰富。这一辑选刊了两篇对解放前出版的《浙江日报》和《东南日报》的回忆，从中可以看到这两家报纸的一些侧面；另一篇对在杭州出版的其他十三家报纸和通讯社分别作了概述。《“图书展望”和“抗敌周刊”》、《抗战时期的新知书店浙江分店》两文，是对抗战前后出版、发行战线上一些进步活动的回忆。《解放前的杭州电影商业》，是杭州自有电影院以来的翔实史料，有一定的可读性。

参加本辑编辑工作的有何其、梁则圣、王遂今、宋子亢、张运铨、梅宇等同志。错误之处，尚希读者不吝指正。

编 者

一九八四年十月

目 录

“五口通商”后宁波港的变迁·····	陈德义(1)
我国最古的藏书楼——天一阁 ·····	骆兆平 洪可尧 袁元龙(11)
台湾去来前后·····	毛翼虎(25)
戴笠劫夺毛公鼎忆记·····	沙孟海(43)
华侨巨子吴锦堂·····	童玉民(45)
吴锦堂先生二三事·····	王泰栋(53)
先父何燮侯事略·····	何荣穆(59)
怀念郑晓沧老师·····	陈修良(66)
爱国老人王子余·····	晨 朵(69)
郭静唐和余姚战时政治工作队·····	林 泽(86)
忆朱祥甫老先生为革命壮烈牺牲·····	杨 光(101)
晚清遗老夏震武面面观·····	夏家鼐(107)
三味书屋与寿镜吾先生·····	寿耕梅(121)
忆抗日战争时期的《浙江日报》·····	林芷茵(124)

胡健中和《东南日报》·····	王遂今(135)
解放前杭州十三家报纸及其他·····	郭子韶(153)
回忆浙江图书馆的两个进步刊物·····	翁植耘(163)
抗战初期的新知书店浙江分店·····	朱 希(173)
解放前杭州电影商业·····	易克健(180)
杭州天主教堂历史·····	鍾毓龙(191)
杭州基督教青年会史略·····	朱孔阳(194)

“五口通商”后宁波港的变迁

陈德义

宁波是历史悠久的港口城市，自唐宋以来，就是我国对外交通和贸易的重要口岸。鸦片战争后，宁波是“五口通商”的港口之一。现在宁波的工商业有相当基础，许多产品远销五大洲七十多个国家和地区。宁波腹地纵深，潜力很大，旅游资源丰富，实行对外开放的条件十分优越。中央决定把宁波列为对外开放的港口城市之一。宁波港作为窥见世界经济和先进技术的窗口，它将以新的姿态，为四化建设发挥更大的作用。本文记述从“五口通商”以来宁波港的变迁，使我们可以看到鸦片战争后宁波对外开放历史的一个侧面。

一、开埠后的宁波港

一八四二年，根据中英南京条约，宁波辟为“五口通商”的商埠，开创了帝国主义强迫中国开港的先例。清政府决定宁波对外开放的通商地点是江北岸，即甬江与姚江环绕的一个三角地带。当时这里还是一片荒滩，只有一个小渔村，但陆路可直达镇海，也可以从慈溪、余姚通向内地，有利于港口形成后进出口货物的集散。宁波开埠后，这里就建立起外人居留地。各帝国主义势力一涌而入，纷纷在江北岸任意圈地建造领事署、教堂等。自三江口至下白沙一带，就指定为船舶停泊和装卸作业区，这里江面水深江宽，有着建设现代化港口的良好自然条件。

宁波开埠之后，各国商人就在江北岸陆续建立各种洋行。最先开设的，有英、美等国的旗昌、逊昌、源昌、广源等，这些洋行以经营鸦片为主，兼营其他洋货。清政府在江北岸成立新关不久，又于一八六一年（咸丰十一年）成立了以洋人为税务司的浙海关（俗称洋关）。为便于船舶停靠装卸，洋行和海关就在甬江沿岸建造仓库和小型石砌码头（俗称衙头）。随着航运业的不断发展，这些旧式的简易码头已不能适应进出口货物装卸的需要，于是出现了一些趸船式的浮码头。一八六二年美商旗昌轮船公司开辟了沪甬线，首先建造起这种新式码头。一八七五年招商局也建造了码头和仓库，一八七七年英商太古公司在江北岸建造了太古码头。到二十世纪初至三十年代，随着民营航运业的发展，当时在外马路就有轮船公司十三家，先后建造起大小不等的趸船式码头，从新江桥北堍到浙海关一带，计有利涉、永川、宁海、宝华、宁兴、宁绍、北京、新江天、余上、永宁、永象等码头。此外，还有在白沙的美孚洋行的油码头，江夏街沿江的新鸿兴码头。一九三一年，当时的宁波市政当局在此驳宽江岸，修筑了一条沿江马路，至此，宁波港在江北岸初步形成了一个港区。

宁波开埠以前，在海外贸易上仅次于广州而远胜于上海。宁波曾经是中日贸易的主要港口，每年开往日本的船只从宁波起锚的长期居于首位。如一六八八年到达日本长崎港的中国船舶有一百九十四艘，其中属宁波的占三十二艘。这些船只从宁波出口的主要有茶、丝、织物、瓷器、药材、南北货及工艺品，从日本进口的主要有供清政府使用的铜和其他商品。由于当时日本尚处于锁国时期，清政府对进出口贸易也采取限制政策，所以海外贸易远不能适应宁波经济发展对市场的需要和宁波港进出口能力的增加，这样，宁波商船就转向东南亚贸易。据有关资料统计，当时从宁波走南海线的每年有五百八十余艘，可见宁波与东南亚各地

贸易往来之密切。

五口通商后，打破了清政府原有的锁国政策，西方资本主义国家的洋货象洪水般汹涌而来。但此时中国对外贸易港口的中心，已转移到后来崛起的上海港。所以宁波开埠后的头几年，洋船到的不多，对外贸易不旺。第一年贸易额曾达到五十万元，但五年后却陆续下降到十分之一以下。究其原因，主要由于宁波地处浙东一隅，与腹地交通不便，内地市场多被上海所占领，后来虽然航运业有所发展，各轮船公司逐步建立，但主要航线是沪甬线，一些中小轮船公司只能开辟宁波到沿海各小港口之间的航线，所以宁波直接的对外贸易并不见起色，它的进出口货物不能不依靠上海为转运点。

宁波开埠后，由于航运业的兴起和港区的日益繁荣，也刺激了宁波工商业的发展。从十九世纪七十年代后，宁波轮船公司纷纷建立，主要航线是两条：一条是沪甬线，一条是五山头线（即宁波至镇海、舟山、象山、海门、温州）。沪甬线上航行的是几家大公司，有招商局的“江天”，英商太古公司的“北京”，法商东方公司的“立大”，宁绍公司的“宁绍”，三北公司的“宁兴”等轮，吨位均在二、三千吨以上，客位约一千左右。其他中小公司以五山头线为主，轮船吨位小，客位少，载重量低。进口洋货基本上从上海转运，再由五山头线集散。在十九世纪六十年代到七十年代，当国内战乱频起，各地交通受阻，而宁波偏于东南沿海，受战乱影响时间不长，范围不广，因此宁波港与各地的经济往来，曾有所发展，各种商轮曾北达山东、河北，南至福建、广东，西部的江西、安徽、湖北、湖南甚至四川等地的货物，也都从宁波集散，一时贸易往来，十分繁荣，宁波港的江北港区，大抵于此形成相当的规模。到十九世纪八十年代后，进出口船只每年保持在一千艘以上，吨位约在六十万吨至八十万吨上下，可见轮船业的发展，促进了港口的吞吐能力和进出口能力的

增加，也促进了宁波市及附近各地资本主义工商业的发展。

二、殖民主义势力的控制

宁波辟为通商口岸后，开门揖盗，帝国主义者蜂拥而入，凭借不平等条约，港口的一切管理权和沿海贸易权、航政权等，都为殖民主义势力所控制。一八六一年成立以洋人为税务司的海关后，不但海关管理权正式落入洋人之手，而且海关的权力庞大无比，诸如沿海内河航运、航政、港务以及一切有关船舶检验、丈量签证、登记、船员引水员的考核管理等等，也统统由海关兼管。连宁波港的全部引水员，也都由洋人担任。在“五四”运动的影响下，沪杭两地航业界，一致要求撤换洋人引水员，改由中国人担任，由于舆论的压力，浙海关不得不撤换了两名英国引水员，改由宁波航业界享有声誉的周裕昌、顾复生担任引水员。周原任巡洋舰“超式”号大副，顾是“镇北”轮的船长，都有丰富的引水经验。不久，洋人港务长一职也改由中国人担任，第一任港务长为柯秉璋。从此以后，宁波港的引水员就都由中国人担任了。

一九三一年前后，当时的政府仿照欧美模式将航政与海关的权限分开，在各大港口增设航政局，原由海关兼管的船舶检丈、登记及船员管理、海事处理等部分权限划出，归航政局主管。宁波设有航政办事处，隶上海航政局。但在实际上，航政局的权限还是十分有限的，他们只能对普通民船、木帆船及中小轮船公司的船只行使一些权力，对于国民党官僚资本集团和洋人经营的船只，就无权管理，洋人控制的海关，对于整个宁波港的港务、航运等主权，仍操有生杀予夺的大权。

帝国主义者控制了海关、航政的大权以后，按照不平等条约，他们可以自行在我国各港口河道进行测量绘图，窃取我国沿

海地形地理及港口的秘密。《天津条约》第三十二条规定：“通商各口分设浮桩、号船、塔表、望楼由领事馆与地方官会同酌视建造。”后来又在海关税务司下成立了海事科，专司建设与管理沿海内河灯塔、灯船、浮标及各项航行标识等事宜。一八六五年（同治四年）先后在虎蹲山、七里屿、鱼腥脑和唐脑山等处建造灯塔，就都是由帝国主义领事署与当地地方政府会同建造的，这样一来，无异把宁波港的港口内外和海面海底的一切秘密都交与洋人，为他们控制整个宁波港的主权创造了条件。

由于不平等条约的庇护，帝国主义船只参与宁波港的沿海和内港贸易，占有相当比重。外国船只在中国进出口牌照，依例由中国政府批准签发，但英国轮船的进出口牌照可以由英国领事馆签发，不必由中国政府批准。十九世纪初，在宁波港进出口的英国轮船，其数量与我国自己的轮船不相上下，每年约有三、四百艘左右，后来法国也加入进来，每年也达三百艘左右，可见帝国主义控制下的宁波港带有明显的殖民主义性质。从宁波进出口贸易值中也可以看出这个特点：当时洋货年年入超，与土产进口的总值相差悬殊，最多年分，入超达一千万两到二千万两以上。“五口通商”以后的近一百年中，宁波港实际上成为帝国主义侵略的窗口和倾销洋货的市场，宁波的民族工商业、农业、手工业都因此而受到沉重打击。

三、沦陷前的畸形繁荣

抗战开始不久，上海、杭州相继沦陷，内地与上海的交通受阻，而当时宁波尚未陷于敌手，因此从一九三七年到一九四一年宁波沦陷以前的几年中，宁波成为内地各省货物和战区军用物资的转口岸，宁波及附近各地的工农产品也畅销内地各省，安徽、江西、湖南、湖北、四川等省客商纷至沓来，促进了宁波工商业

的发展，宁波港顿时呈现一种短暂的畸形繁荣景象。

上海港沦陷初期，宁波成了上海物资运往内地的主要通道，沪甬线上航行畅通无阻，不过华商船只都要改悬与日本有同盟关系的如德、意、葡等国的国旗，如“新宁绍”轮改名为德商“礼和”洋行的“谋福”号、“宁兴”轮改为中意轮船公司的“德平”号。另外有“恩德”、“棠贝”、“棠赛”等外轮也航行于宁波、温州、海门等线。当时往来于沪甬之间的轮船大小共有二十余艘，从宁波港进出口的货物每天有几千吨，多时达万吨以上。本来宁波直接航行外洋的船只不多，这时也有不少船只往来于香港和各国港口。一九三七年宁波进出口轮船达到一千五百零二艘。一九四〇年前后，日军势力逐渐南侵，国民党政府实行封港，将二十余艘大小船只沉于甬江航道，因此轮船只能停泊在镇海口外，进出口客货都得用小船往返驳运，迫使有些船只不得不转泊象山、石浦等地，再至宁波转运各地。

随着日军对宁波港洋面的加强封锁，除挂有外国旗帜的部分船只可以往来沪甬外，许多商船不得不偷运于上海与宁波沿海的小港口之间。这些偷运航线主要有以下几条：一、上海至石浦，客货从石浦经陆路转运宁波。二、上海至定海岑港，客货由岑港用帆船在夜间偷运至镇海大树，再经宝幢到宁波。三、上海至岱山岛的秀山，由秀山搭帆船至大树，再转宝幢到宁波。四、上海经乍浦至余姚庵东（今属慈溪县），再由余姚转宁波。除以上几条航线外，还有上海——乍浦——绍兴新埠头——宁波线；上海——沥港——宁波线，多数是小轮或沙帆船。总之，宁波沦陷前夕，虽然港口时遭封锁，由于航运业通过种种渠道，大小船只云集镇海口外和沿海小港，宁波一片繁荣，一时成为上海物资运往内地的主要通道。从一九三七年到一九四一年四月，宁波港进出口贸易的海关税收均逐年有所增加，从下列统计数字，可以窥见一般：

单位：万元

年 份 各 值	1936	1937	1938	1939	1940	1941 (1—4月)
直接对外 贸易总值	185	215	598	1,148	5,662	—
转口土货 总值	3,291	3,994	5,605	7,869	15,199	—
海关课税	191	255	353	372	566	291

但是这种繁荣是畸形而短暂的，日军占领宁波港后，这种繁荣就顿时消失，还给宁波港带来一场大的灾难。

四、宁波港的灾难

抗战的烽火虽然给宁波港带来一时的畸形繁荣，但在历史上，它终究是宁波港灾难深重的时刻。

首先是国民党政府因封港需要大量征用轮船，船沉于各港要塞，使航运业受到重大损失。

国民党的宁波防守司令部于一九三八年在镇海入海处打下了一道梅花桩，这是甬江口第一道封锁线。一九三九年下令征用招商局的“新江天轮”（三千六百余吨）、上海太平公司的“太平轮”（二千八百吨）、福建捷美洋行的“福安轮”（一千二百吨），以及吨位较小的“大通”、“定海”、“新宁海”、“象宁”、“姚北”等轮船，沉于镇海口招宝山到金鸡山一带，作为甬江第二道封锁线。一九四〇年七月，再次下令将“凯司登”和“海绥”两轮沉于镇海墟拗髡港转弯处，这是甬江的第三道封锁线。这样前后有二十一艘共计二万余吨大小船只，沉于甬江航道，筑起了所谓

“海底篱笆”。封江后，给广大旅客带来巨大不便，沪甬线的客货不得不改在镇海口外上落装卸，再用小轮驳运宁波。当时往来镇海宁波间的轮船有“景升”、“镇海”、“新宁余”、“新永安”、“天马”、“岱山”六艘轮船，客货经常超额满载，事故丛生，一九三九年四月，终于发生了“景升”轮船沉没，旅客三百八十余人全遭灭顶的大惨案。

一九四一年日军侵占宁波后，给宁波港带来更大灾难。沦陷以后，宁波市的正常贸易即告停止，进出口船只，一时绝迹，游弋于江面上的全是日军军舰。日军一进城就接管了招商局，先后在江北岸外马路成立了日方势力控制的“东亚海运株式会社”和汪伪势力控制的“中华轮船公司”。一九四一年十二月，太平洋战争爆发，海口封锁，行驶沪甬线的只有几艘日本公司的小轮船“鸣门丸”、“海通丸”、“万吉丸”和汪伪的“大华轮”。当时宁波港的对外贸易因已完全停止，国内正常贸易也几乎陷于停顿，宁波航运业受到致命的打击。比如一般客商想到上海去做点小买卖，手续十分麻烦，而且还要付出各种运动费，才能弄到一张“通行证”，所以往来的客商十分稀少。后来英美联军在长江口敷设水雷，封锁海面，轰炸来往船只，路上危险性很大，大家视为畏途，沪甬线航运几乎完全陷于中断。一九四五年悬挂德国旗帜的“谋福”号（原“新宁绍”）轮船就被炸沉于鱼腥脑附近，死伤旅客六、七百人，成为宁波港历史上又一大惨案。还有一艘挂有意大利旗帜的“德平”轮（原“宁兴”）和另一艘“鸿江”轮也先后被炸沉，造成重大损失。

在宁波沦陷的四年多时间里，宁波港不但谈不上一点建设，相反，连原来各轮船公司建造的码头、仓库等设施，都被日军破坏无遗，到抗战结束时，整个港口几乎找不到一座完整的码头和仓库，甬江上也看不到一条象样的船只，抗战初期一时的畸形繁荣，为一片破败残落的景象所代替。

五、战后港口的衰落

宁波港经过沦陷前的封港和日军占领时的掠夺破坏，损失惨重。码头设施破坏殆尽，航运业基本上处于停航状态。到抗战结束时，除有少数沙帆船航行内港近海外，沿海各线均未恢复。到一九四六年后，招商局等几家公司才陆续修复了几个码头。一九四五年冬，有一家上海小轮船公司“万生”轮试航沪甬线。不久，招商局的“江凤”轮和“舟山”轮，宝华公司的“大华”轮，穿山公司的“穿山”轮，三北公司的“明星”轮（均千吨以上），泰昌祥轮船公司的“江苏”、“新瑞安”等轮陆续参加沪甬线。另外还有一些近海和内河航线，也先后恢复试航。不久招商局的“江亚”、“江静”两轮投入沪甬线航行，成为这条线上最大的定期客货班轮。“江亚”原名“兴亚丸”，“江静”原名“宁波丸”，是日本投降时招商局在汉口接收的两艘日轮，这是日本东亚海运株式会社于一九三七年到一九四〇年间制造的三千吨级铁质客货轮。“江亚”轮三千三百六十三总吨位，一千多个客位，“江静”轮三千七百六十四总吨位，也是一千多个客位。“江亚”轮于一九四八年沉没后，又以“江宁”轮加入航行。至此，宁波进出口船只每年达到一千一百七十二艘，近九十万总吨位。宁波的航运业从表面上看，似乎又恢复到战前的繁荣，但好景不长，到一九四七年下半年起，全国出现了船多货少的现象，再加国民党政府丧权辱国，继续向英美开放内河航权，帝国主义船只任意行驶我各个港口，以致国轮过剩，经营困难，许多重建新建的中小轮船公司纷纷倒闭，连招商局也难以维持，只好对外招股，改组为股份有限公司，但也挽救不了它日趋衰落的命运。

战后宁波港进出口船只光从吨位上看，已恢复到战前水平，但进出口贸易量始终未能恢复到战前水平。原因之一是，杭甬铁

路被日军破坏，尚未修复，因此内地物资只好通过沪杭铁路运到上海转运出口；原因之二是，战后舟山群岛周围海盗出没无常，来往船只受到很大威胁。进出口船吨位虽多，但多为不定期航行，多数又装载不足，所以航运业表面上看还算热闹，实际景况很不稳定。至于宁波港的直接对外贸易更是每况愈下，一九四六年总值十三万多元，仅及一九三七年的五分之三，到一九四七年骤减到六万余元，一九四八年只有四万多元，至此，宁波港作为浙东对外航运中心的地位，已经消失了。

一九四八年底，国民党败局已定，为全面溃退作好准备，开始在沿海各大城市和各港口掠夺运输工具，特别是运输量大的海运船只。招商局专门制定了“应变计划”，将所有财产、船只、设备及文卷档案等转移到台湾。宁波港也面临一场浩劫和破坏的厄运。他们首先将沪甬线上容量最大的客货轮“江静”和“江建”两轮以及甬定沈线上的“新宁余”等大小十余艘船舶和几十艘木帆船一齐掳往定海岛，同时将招商局的一座水泥趸船和镇海的二座趸船码头拖到舟山，一面又企图炸毁剩下的所有码头、船只和设备，只因为解放军来得迅速，他们的阴谋未能得逞。所以到解放时为止，留在宁波港内的只有一艘破旧的“浙东”轮（约四千吨）和行驶镇余线上的四艘小轮船。码头除招商局尚剩一座勉可使用的趸船外，其余几座码头都已破烂不堪，无法使用了。至此，宁波港奄奄一息，只有在解放后人民当家作主，重新将它建设成为一个独立自主的现代化港口。

张运铿整理
一九八四年五月