



消逝的上海风景

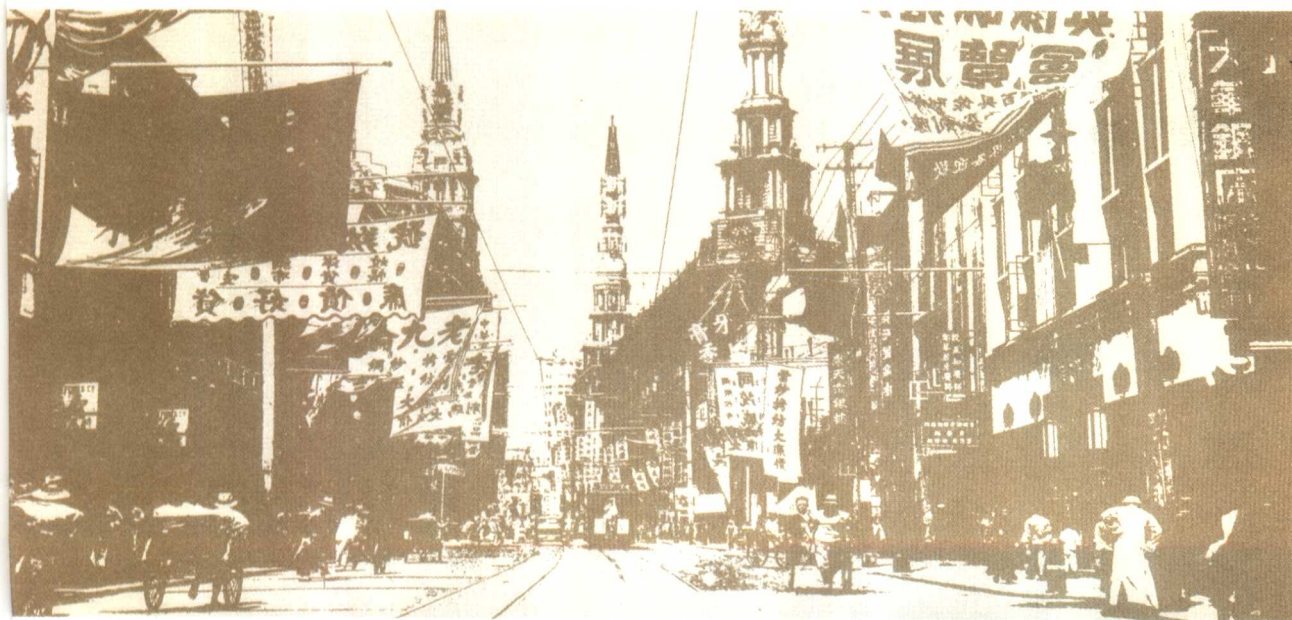
● 薛理勇 著



福建美术出版社

消逝的上海风景

● 薛理勇 著



福建美术出版社

图书在版编目(CIP)数据

消逝的上海风景 / 薛理勇著. - 福州: 福建美术出版社, 2006.1

(消逝的风景丛书)

ISBN 7-5393-1680-2

I .消... II .薛... III .上海市-地方史-史料

IV .K295.1

中国版本图书馆CIP数据核字(2005)第156645号

消逝的上海风景

作 者: 薛理勇

出版发行: 福建美术出版社

印 制: 福建省金盾彩色印刷有限公司

开 本: 787 × 1092mm 1/16

印 张: 10

版 次: 2006年1月第1版第1次印刷

印 数: 0001-3000

书 号: ISBN 7-5393-1680-2/K.33

定 价: 38.00元

目 录

前 言.....	1
----------	---

市政公用.....	3
-----------	---

美轮美奂.....	51
-----------	----

都市风情.....	81
-----------	----

百行百业.....	123
-----------	-----

前言

上海濒海，位于中国南北海岸线之中点，长江入海口的南岸。中国海域以长江为界，以北称“北洋”，以南称“南洋”，清代的“北洋水师”和“南洋水师”，“北洋通商大臣”和“南洋通商大臣”等就是以此来确定的。上海位于南洋的北端，所以，旧时也常把“南洋”作别上海的一个别名使用，如今上海交通大学的前身就是“南洋公学”。

北洋沿岸的陆地是平原，黄河、淮河等河流夹带着大量的泥沙冲入大海，经千万年后，沿海形成百里的沙滩，只有一种被叫作“沙船”的平底浅船可以在沙洪中穿行；而南洋沿岸多丘陵山地，沿海多岛礁悬崖，水深浪急，只有吃水深、吨位大的深水海船适宜在这里航行。也就是讲，从广东、福建、浙江运往山东辽左的货物，必须在上海停靠，将货物驳运到平底的沙船后才能继续北运，同样，从北方南运的沙船，也必须在上海停靠，将货物驳运到闽广的深水海船后才能继续南下；同时，江南水乡多水渠湖泊，把上海与江南城市沟通起来，溯长江而上，上海与长江流域的交通运输也很方便。清康熙开海禁后，上海就逐渐成为中国水上航运的枢纽和中心，是沿海主要的港口城市之一。

鸦片战争后，根据中英《南京条约》上海被迫对外开放，1843年11月17日正式开埠。1845年英租界率先在上海建立，1848年

和1849年美、法租界建立，1863年，英、美租界合并，即后来的公共租界。租界是列强在中国领土上建立的独立于中国行政体系和法律制度之外的殖民地，在相当长的一段时期里，上海的政区被分割为各自独立的公共租界、法租界和华界（即中国地界），而华界又被分为“南市”和“闸北”，人们把上海政区分割的局面称之为“三界四方”。

近代上海犹如被列强以强枪利炮在中华帝国炸开的一个缺口，成为中西文化交流的一个窗口，欧风美雨浸润了上海；同时，中国更是一个有几千年历史的文化古国，传统文化也不可能在顷刻间被消失和异化，于是，近代上海也是中西文化冲撞之地，西方文化不断地、逐渐地影响和改变上海人的思维方式、生活习惯、礼仪制度；同样，进入上海的西方人也不断地、逐渐地被中国人同化，上海的租界有“十里洋场”之称，而实际上这里只是被中国人看来是一个被异化的“洋场”，但西方人仍视上海是一个经济发展的中国城市——实在是老土得很。上海文化只是一种移民城市的文化，亦中亦西、亦土亦洋、不中不西、不土不洋是上海文化的特征。

租界也是根植于中国封建帝国领土上的一个资产阶级共和国，侨民在上海以他们的方式建立Municipal Council，直译的话应该是“市政委员会”，但是中国无所谓“市政”，以为这个机构与大清六部中主管工程

建设的“工部”有点像，就把它汉译为“工部局”，这也是一个亦中亦西、不中不西的译名。

从社会形态的角度来讲，没有外国资本主义的入侵，中国也会缓慢地从封建社会向资本主义进步，外国资本主义的入侵只是加快了封建社会的结束，促进了中国资本主义的发展。对上海而言，租界的建立以及其他，促进和加快了上海城市近代化的进程。在上海开埠后仅十年，上海的外贸总额就超过广州而居全国之道，在上海开埠五十年后，上海就成了全国的政治、经济、文化中心；在上海开埠八十年后，上海已跻身国际大都会之列。

1895年中国与日本签订的《马关条约》，是一个令中国人永世铭记的丧权辱国的屈辱的条约，除了割地赔款外，条约还准许日本人在中国的通商口岸创办工厂，将生产的商品运到各口岸销售，其他与中国签有“最惠国待遇”的国家也同时获得这项权利。如果讲，甲午战争之前，外国对华经济手段是以商品输出为主，而甲午战争后，资本输出就成了列强对华经济的主要手段。外国人直接在上海投资办厂，利用中国的廉价劳动力和原料获取直接的、更多的利润。外资企业也促进了中国民族工业的进步和发展，到20世纪初以后，上海不仅是中国民族工业的摇

篮，也成为中国工业重城。

大量工厂的建立提供了大量的就业机会，吸引了上海周边城镇和农村的人口大量拥入上海。当今人津津乐道上世纪二、三十年代上海歌舞升平景象、纸醉金迷、灯红酒绿糜烂生活时，也应该注意到，在大墙后面是一片棚户区，那里的穷人还在过着食不果腹的艰难生活。旧上海是“冒险家的乐园”、“富人的天堂”，但更多的仍是处于水深火热之中的贫民。

本书在编写中每篇取当时人写的“竹枝词”一首，只是借时人对当时上海现象的看法和理解，读者可以通过理解“竹枝词”去理解当时人的情感和想法。本书也是一册历史照片集，因为收集照片就是一大难处，只能根据能收集到的照片编次、撰文，体例不规范、顾此失彼之现象是较严重的。正应了上海人讲的一句话——“拾到篮里就是菜”，作者也只能从这个篮里的菜去烧一桌菜，要做到规范一桌菜的八冷盆、十热炒、四点心是力不从心的，只好请读者们谅解了。

薛理勇写于上海秋月枫舍

2005年11月15日

市政公用



一进吴淞眼界开，此身疑是入蓬莱。

若偕刘阮今重到，错认桃花不肯回。

——《申江百咏》

在上海开埠后不久，扬州人李默庵沿长江东下，经吴淞口沿黄浦进入上海，对上海租界繁华之地感慨不已，作《申江百咏》，这是《百咏》之“首咏”。

吴淞江是古代太湖最大的泄洪道，旧时号称“江岸十里”。明初治水工程中，废弃吴淞江下

游河道，另开一条河流作为吴淞江新的下游水道，引吴淞江注入黄浦，这条新开的吴淞江下游即今上海市区的苏州河，不过这“苏州河”之名只是吴淞江的俗名，是从近代以后开始的。

吴淞口就是古代吴淞江的入海口而得名的，今天它也是黄浦江注入长江之口。上海人不太关心自己城市的历史，直到今天，上海人仍没弄清楚——黄浦江的出口为什么叫吴淞口！

沙船是一种平底浅船，中国长江以北的海域受黄河、淮河排放的泥沙影响，海域多沙滩，只

有平底浅船可穿行其间，上海产的沙船可“穿越于沙洪之间”而得名。沙船在上海港发展历史上有重要的作用和地位，今已被视为上海市标之一。而随着近代轮船的发展，沙船在20世纪初基本退出历史舞台，这张摄于清季的吴淞江照片，仍然能体验到什么叫樯帆如林，也可以初略地知道——沙船到底是什么样子的。



Shanghai — Old City Wall.



拆城拓路并填河，亦为人民造福多。

无奈又开保产会，城狐社鼠没谁何。

——《海上竹枝词》

明嘉靖三十三年(1553年)，倭寇几次侵犯上海，由于没有城墙相护，上海损失惨重。这一年，上海人有钱出钱，没钱出力，筑起了城墙。上海城墙围长9里，高2.4丈，设东门二，即宝带门(小东门)、朝宋门(大东门)；南门二，即朝阳门(小南门)、跨龙门(大南门)；西门(仪凤门)、北门(晏海门)共六座城门。1853年9月7日，上海爆发小刀会起义，义军当天就占领县城，1855年1月5日，法国炮兵在北城墙炸开一个缺口，清兵从缺口进城镇压小刀会，以后这个缺口就建为新

北门(障川门)。随着枪炮技术的进步和发展，一堵城墙根本挡不住火炮的轰炸，早已失去了军事上的意义，反而成了城里与城外的阻碍，有识之士建议：拆除城墙，以利交通。但招到保守党的反对，1909年双方达成妥协：暂不拆城，增开城门，这一年上海增开新东门(福佑门)、小北门(拱辰门)和小西门(尚文门)，这样，上海城共有10座城门。

1911年冬上海光复，本来就主张拆除城门的李平书任上海民政总长，他主即提出：今日不拆，还待何时。人们将城墙推倒，填平城濠，筑成环城马路，当时中华民国初建，环城南路道路命名为“中华路”，北段为“民国路”(今人民路)。从此以后的上海再也没有城墙了。



来往吴淞有火车，客多争坐语声哗。

浓烟一路冲天起，汽笛频鸣在转叉。

——《沪江商业市景词·火车》

黄浦江在上海东北的吴淞口注入长江，吴淞既是军事要塞也是航行要冲。在上海开埠后的若干年后，每年有数以万计的外轮经吴淞口，走黄浦江进入上海，随着时间的推移，进入上海的外轮日益增加，船只的顿位越来越大，而根据各种中外条约规定，黄浦江是通航河流，其主权永远属于中国。外国人希望出资建立一个专门的航道流浚机构，以确保黄浦江的畅通，但中国人认为航运与自己关系不大，不愿出钱流浚黄浦江，到了19世纪70年代，黄浦江出现淤塞，顿位大一点的外轮只能先停泊在吴淞口，卸去部分货后再驶

进上海港。

1874年，在得到上海道批准后，英商怡和洋行成立“吴淞道路公司”，计划筑一条吴淞与上海相通的马路，当征地工作结束后，他们擅自把“马路”改筑为“铁路”，1876年7月3日上海至江湾段通车。外国人越权兴建铁路事引起接任的上海道冯俊光的不满，就在这一年10月24日，清政府愿意以高出造价的二十八万五千两收还铁路，并将其拆除。

这张照片是《申报》馆在通车典礼的次日拍的，因为通车典礼时记者坐轿子赶到江湾时，错过了典礼仪式，他们只能在当地住一夜，第二天拉了一些“临时演员”再进行补拍。这也是上海史上的又一怪事。

Shanghai — Yang King Pang.



洋泾风景尽堪夸，到处笙歌到处花。
地火荧荧天不夜，秦淮怎敌此繁华。

——《续沪北竹枝词》

“洋泾”又叫“洋泾浜”，是上海县城北郊的黄浦江的支河，全长约2公里。1845年英租界在洋泾浜的北岸建立，1849年，法租界在洋泾浜的南岸与上海城墙的护城河之间建立，于是，洋泾浜成了上海英、法租界的界河而名气大振，“洋泾浜”也常被当作上海租界的代词使用。“洋泾浜”是西方文化传入上海的窗口，中国近代著名思想家王韬长期居住在上海，他的《蘅华馆日记》“咸丰八年”（1858年）中记道：

洋泾者，上海县之北郊也。今为西洋通商马

（码）头……见夫巨桥峻关，华楼彩辂，天魔赌艳，海马扬尘，琪花弄妍，翠鸟啼暮，以及假手制造之具，悦耳药曼之音，淫思巧构，靡物不奇。

租界是华洋杂处之地，在租界建立的若干年之后，租界里出现一种不西不中，亦西亦中，中西混杂的风俗习惯和社会现象，于是，“洋泾浜”一词在沪语中又有不伦不类，勿念（二）勿三的意义。洋人要在立脚，要学习上海话，上海人要与洋人做生意，必须学习洋文，于是在上海租界出现一种以上海话为母语，夹杂着许多英文词汇的语言，英文称之为pidgin，而中国人就叫作“洋泾浜语”。



欲使洋场车马行，河渠沟浚悉填平。
旧时风景全消灭，空剩桥名未变更。
——《上海鳞爪竹枝词·桥梁之遗迹》

上海是江南水乡，历史上的上海河渠纵横，进入近代以后，随着城市化进程，河道相继被填平筑路。洋泾浜是上海县城北郊的一条小河，近代以后成了英租界和法租界的界河，河上由东向西有：外洋泾桥、二洋泾桥、三洋泾桥、三茅阁桥、带钩桥、郑家木桥、东新桥、西新桥、八仙桥等9座桥梁，是上海桥梁密度最高的河流之一。1914-1916年间，英、法租界共同出资填洋泾浜筑路，一些桥名随桥梁被拆而逐渐消失，但“东新桥”（今延安东路浙江路附近）、八仙桥（今延

安东路西藏路一带）仍被沿用至今。

道路筑成后，给这条道路取名就成了大难题，如用英国人的习惯取名，法国佬不高兴，如以法国人的方式，英国佬也不开心。英王爱德华七世是一位比较随和的国王，1903年他访问巴黎，用法语致词，迎得法国人的尊重，于是双方同意将这条新筑的马路用英王爱德华七世命名，但用法文拼写为Edward VII Avenue，于是它的中文名也是以法文音读为“爱多亚路”。日伪统治期间一度被改名为“大上海路”，1946年又改名为“中正东路”，1949年后以革命圣地延安之名而改名“延安东路”。



三斑船本号三斑，浦岸团团泊似环。
高叫克明声震耳，梅琶谷特克林蛮。
——《别琴竹枝词》

“别琴”是pidgin的音读，即“洋泾浜语”。这首竹枝词发表在1873年2月19日《申报》，作者杨勋是上海广方言馆肄业生，精通英文。如今，不少人以为英文sampan是上海方言“舢板”的外来语（见上海人民出版社《新英汉词典》），杨勋则认为汉语“三斑”（舢板）是英文sampan的洋泾浜语，后来又进一步“洋泾浜”化而叫作“三斑船”。我认为杨勋的释法是正确的。“克明”即“come in”，原义为“进来”，洋泾浜语也作“过来”，这是舢板船夫在向外国水手招徕

生意。“梅琶（沪音buo）谷特克林蛮”是my bood good clean”，即“我的船好而清洁”；语末的“蛮”是沪语程度副词，即“很”的意思。

黄浦江是进出上海的主要航道，二岸均有码头，进入黄浦的外轮还须泊在江心，等待靠岸，于是黄浦江上有无数的舢板船，为船员提供上船和上岸服务，许多专门为外轮服务的供应商也是利用这种舢板船为外轮送货上门，上海的水上警察也是摇这种舢板在江面上巡视。也许是舢板船在“浦岸团团泊似环”，上海的黄浦江上有数以万计的舢板船，以致人们误以为这是上海特有的船只，又误以为英文sampan是“舢板”的外来语。约上世纪六十年代，这种舢板船从黄浦江上消失。



安居水上度流年，小艇名呼舢舨船。

江北人多操贱业，浮家妻子乐陶然。

——《沪江商业市景词·舢舨小船》

这张题为“The Junks”（舢舨）的照片摄于上世纪二十年代，地点是上海的肇嘉浜。

肇嘉浜是黄浦江的支流，也是古代流经上海县城最大的河流，近代以后，随着上海城市人口的膨胀，人口密度的迅速增加，以及市政建设的加快，上海所有的河流面临淤塞、污染的困境，从1896年起，肇嘉被分段填浜筑路，原来的肇嘉浜河道相当于今天的复兴东路、方斜路、徐家汇路、肇嘉浜路和漕溪北路的部分。

肇嘉浜的西段，即今徐家汇路(部分)和肇嘉

浜路是法租界与华界的分界线，按疆域划分的惯例，河道的中心线是界线，这条不通航的河道就成了双方共占而双方均无法管理的臭水浜，一些划小船进入上海的船民干脆将船长期泊在河中，白天外出打工，夜里以船为家，长期浸泡在水中而得不到保养和维修的船坏得很快，当船渗水后，他们干脆把船抬到岸上，这种“房子”后来被叫作“滚地笼”，是上海最低层贫民的“住宅”。

今天的肇嘉浜路是解放后填肇嘉浜而筑的双向多车道林荫大道，当人们驾车疾驶在肇嘉浜路时，应该知道，这里曾经是一条清澈的河流，后来又污染为臭水浜，后来又被填平筑成林荫大道。



吴淞江上泊舟齐，潮去潮来浪拍堤。

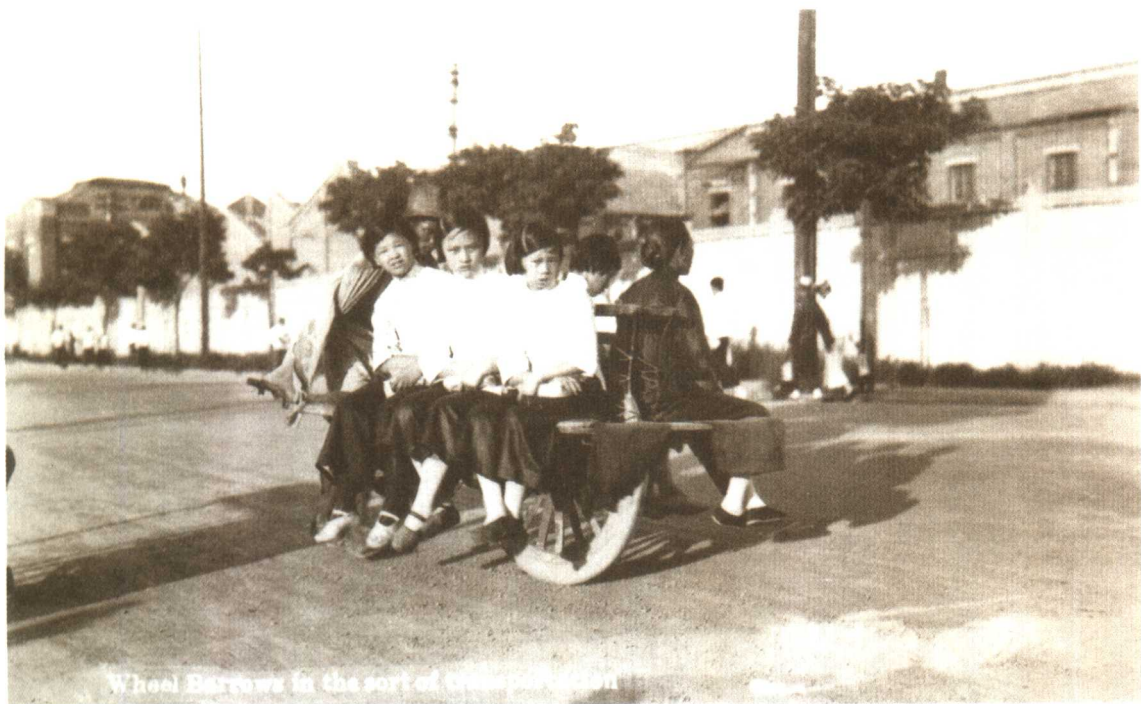
毕竟沟通文化地，一衣带水贯中西。

——《上海竹枝辞·吴淞江》

在历史上，吴淞江是太湖最大的泄洪道和蓄水池，吴淞江一旦淤塞，雨季不能及时排放太湖洪峰，太湖流域就成了水乡泽国，而旱季吴淞江蓄水不足，也会引发旱灾，所以古人十分重视对吴淞江的治理。近代以后，随着上海城市面积的不断扩大，1845年英租界在吴淞江南建立，1848年美租界在吴淞江北岸建立，吴淞江是英、美租界的分界河，它也把上海市区分割为“浜南”和“浜北”。吴淞江连太湖，通苏州，早年也确实是沟通上海与苏州的主要航道，外国人把它叫作

Soochow River，外国人绘的上海地图上也标以Soochow River，同治时是上海人把它叫作“苏州河”。今天，习惯上把吴淞江进入上海市区段叫“苏州河”，郊外的仍称“吴淞江”。

吴淞江是沟通上海与江浙地区的主要航道，为上海城市的建设和发展功莫大焉；同样，近代以后，沿岸被工厂码头占领，未经处理的工厂废水日益污染了苏州河。到上世纪30年代，苏州河的流量减少，污染日益严重。到了80年代时，苏州河已是一条臭水河，严重威胁上海市民安全，阻碍上海经济进步与发展。此后上海投资百亿改造苏州河。目前，苏州河水质已有明显改善，并出现小鱼嬉水之现象。



Wheel Barrows in the sort of transportation

可是缫丝或纺纱，斜阳工散各回家。
手提饭楹梳妆俭，七八娇娃一小车。

——《海上竹枝词》

这种独轮车的车架分叉像羊角，上海人叫作“羊角车”。以前上海没有这种车子，1860年，李鸿章率淮军进上海时，它作为辎重车随军进入上海，上海人把长江以北称之为“江北”，这种车子又被叫作“江北车”。江北车进入上海后就成了上海城市的主要货客二用车。

地近上海的湖州是出产丝茧的大区，上海人称丝为“湖丝”。近代以后，大量的湖丝经上海出口，上海也出现了数量相当的“湖丝厂”，“湖丝厂”的女工就叫作“湖丝阿姐”。清代女子缠足，长距离行走十分艰难，于是几位住在相

近，又在一个湖丝厂上班的“湖丝阿姐”们就合雇一辆江北车，合乘一辆车上班，又合乘一辆车下班，上海戏称此场景为“湖丝阿姐上班去”，这成了清末民初上海的一道风景线。

一般，这种江北车可同时载8位娇小的“湖丝阿姐”，通常单程40文，平均每人5文，价钱不贵，而对车夫则是一笔额外的收入。二十世纪后，上海的纱厂数迅速上升，纱厂女工达数十万人，相当多的女工也是乘江北车上下班的。车上左前侧穿黑衣的是“拿摩温”，是英文“Nobone”的“洋泾浜语”，即“领班”的意思，看来她与女工的关系比较融洽。旧时工厂为防止工人偷盗工厂财物出厂，实行搜身制度，“拿摩温”的另一个意义即“搜身工”。

式仿东洋巧制新，车声辘辘任飞巡。
可怜背挽无多力，为劝游人莫顶真。
——《春申浦竹枝词》

上海是江南水乡城市，多河流，所以，上海人远行靠舟楫，近程靠舆肩(轿子)，近代以前的上海很少见马车或人力车。

据说，1870年，一位在日本横滨的美国基督教传教士参照马车改制成一辆双轮人力车，它制造简单，造价低廉，行动轻便而迅速成为日本城市代步工具，在描述日本近代历史的电影、电视中经常能看到这种车子。1873年6月，一位叫米拉(Menard)的外国人把它运到上海，并向工部局申请，在上海租界经营人力车的拉客服务，不久，这种车就成为上海城市最主要的客运车，其来自日本，被叫作“东洋车”。

工部局规定，凡是营运的东洋车一律涂成黄色，早期这种车大多被公司包租，于是又被叫作“黄包车”。据1890年定价，黄包车1英里内价5分，2英里内1角，当时上海的米价为每升6分，可见乘黄包车的价钱是不菲的。早期的黄包车轮为大木轮，外箍以铁条，车行时发出吱轧吱轧的响声，一直到1892年后才逐步改为实心橡胶轮胎，车子轻便，而响声小多了。

黄包车长期为上海城市代步工具，1930年始，有人把脚踏车绑在车前，骑车拉动黄包车，不久，工厂就生产三轮脚踏车，于是黄包车逐渐被三轮车替代。该照片是清末的南京路。

