



浙江近代海洋文明史

民国卷

第二册

孙善根 著



創于1897

商務印書館
The Commercial Press

浙江省哲学社会科学重点研究基地重点课题

“浙江近代海洋文明史”（11JDHY01Z）最终成果

浙江近代海洋文明史（民国卷）

第二册

孙善根 著



商务印书馆
The Commercial Press

2017年·北京

图书在版编目 (CIP) 数据

浙江近代海洋文明史. 民国卷. 第二册 / 孙善根著. —
北京: 商务印书馆, 2017
ISBN 978-7-100-13424-8

I. ①浙… II. ①孙… III. ①海洋—文化史—浙江—
民国 IV. ①P7-092

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2017) 第 080009 号

权利保留, 侵权必究。

浙江近代海洋文明史 (民国卷)

第二册

孙善根 著

商务印书馆出版
(北京王府井大街36号 邮政编码 100710)

商务印书馆发行
三河市尚艺印装有限公司印刷
ISBN 978-7-100-13424-8

2017年5月第1版 开本 710×1000 1/16
2017年5月第1次印刷 印张 21 3/4 字数 350千

定价: 66.00元

总序

近代西方学术史与研究方法的传入使得中国的历史学研究突破了传统的大陆史观，开始认识到中华文明的传承除了农耕文明外，游牧文明与海洋文明的兴衰也是不可或缺的要素。自大一统的秦朝建立之后，中华文明已经从中原开始向草原和海洋扩张，东南沿海的文明进程在与农耕文明的交互影响中缓慢发展。经历两次人口迁移和中国经济重心南移后，江、浙、闽、粤等东南沿海区域的海洋经济发展呈加速趋势，在此基础上所形成的文化与社会形态则构成了中国海洋文明的轮廓。与此同时，中华文明政治领域中涉及海洋的顶层架构则在农耕政权收编与控制海洋区域的进程中逐步完成。中国农耕文明的强大使得海洋文明的发展很难像欧美国家一样成为区域文明与世俗政权的主导力量，这也是中国海洋文明与欧美海洋文明发展差异所在。

中国近代海洋文明在西方文明侵入下经历了一个从被动到主动的发展过程，它在与农耕文明同步转型并在借鉴欧美海洋文明发展经验的基础上最终形成了当代中国海洋文明演进的独特轨迹。在中国海洋文明从传统向现代变迁的过程中，近代浙江海洋文明的历史演变是一个重要的观察窗口。

作为东南沿海的主要省份，浙江的海洋文明在远古时期就已经孕育，并随着中华文明的发展而演进。资源贫乏、人多地少的困境使得浙江沿海居民纷纷下海，通过海洋资源开发与贸易拓展以获取粮食、食盐等生活与生产资料。近海与远洋贸易使得浙江沿海的城乡发展与生产活动带有明显的海洋痕迹。以港口和贸易线路为纽带，浙江的社会发展已经融入东亚海洋文明发展中。而农耕政权的强大使得古代浙江的海洋文明发展受到极大制约。直到外力冲击下，近代浙江海洋文明的发展才获得国家政权力量的支持。在中外文明冲突与相互影

响中，近代浙江沿海经济的转型比内地省份更加灵活和彻底。而以宁波帮为代表的浙江商人群体在浙江乃至全国的近代经济转型与制度重建中发挥了非常重要的作用。自近代以来，中国涉及海洋制度的构建则是在清政府、北京政府和南京国民政府的更迭中逐次完善起来的。与此同时，作为浙江海洋文明重要组成部分的各海洋经济产业的转型呈现出先后次序。浙江海洋贸易合法的发展自晚清开埠后就迅速崛起，而海洋渔业的现代转型发端于20世纪初期，受国家管控最为严格的海洋盐业则到南京国民政府时期才出现实质性的改进。与经济转型的缓慢相比，浙江交通航运建设与文化交流更为迅速。新式港口的建立和现代轮船航运业的发展使得浙江沿海人口与商品的流动速度与辐射区域呈阶梯增长态势。在外来文明和经济发展的影响与推动下，近代浙江沿海城乡社会新陈代谢的进程明显加快，以通商口岸为代表的沿海地区文化转型也取得显著成效。

《浙江近代海洋文明史》在掌握丰富史料的基础上，以海洋政策变迁、经济转型、社会重建为主线，揭示近代浙江海洋文明发展进程。具体则涵盖沿海政权更迭与军事冲突、海关与海警、渔盐产业与临港工业孕育、交通航运与海洋贸易、沿海城乡变迁与海洋灾害应对、社会结构与信仰习俗演变、外来文明影响与作用、涉海教育与科技等诸多领域，力图呈现浙江近代海洋文明发展的历史脉络与丰富内涵及其在近代中国海洋文明发展变迁中的重要地位，由于是拓荒之作，本书存在着一些不足与缺憾。但21世纪是人类全面认识、开发利用和保护海洋的世纪，现实召唤我们更加重视海洋历史诸问题的研究，从这个意义上，其筚路蓝缕之功与勇气更应该值得肯定。

是为序。



2016年12月

目 录

第一章 沿海社会结构与社会生活	1
第一节 人口流动与人口结构	1
一、沿海地区人口流动	1
二、沿海港口与区域人口流动——以近代宁波港为例	8
三、社会结构的变动	18
第二节 浙江商帮与海外移民	28
一、浙江商帮在上海等地的崛起	28
二、浙江海外移民的持续进行	37
第三节 渔盐民的生活与组织	45
一、渔民的生活与组织	45
二、盐民的生活与组织	65
第二章 沿海城乡变迁与转型	76
第一节 沿海城市的发展	76
一、宁波	77
二、温州	108
三、台州	125
第二节 沿海城镇的变迁	136
一、东海渔港重镇——沈家门	137

- 二、浙东渔商巨镇——石浦 145
- 三、因港而兴的海门镇 151
- 四、温台门户——坎门 161
- 第三节 浙江沿海乡村鸟瞰 165
 - 一、乡村举隅 165
 - 二、渔村举隅 173
 - 三、海岛举隅 182

第三章 西方教会势力的深入与沿海社会 194

- 第一节 传教活动的兴衰 194
 - 一、历史沿革 195
 - 二、主要活动教派 196
- 第二节 教会事业的扩张 202
 - 一、教育事业 203
 - 二、医疗事业 208
 - 三、慈善救济事业 212
- 第三节 教会团体与沿海地方社会——以宁波基督教青年会为
中心的考察 217
 - 一、宁波青年会的社会活动 217
 - 二、宁波青年会成功的原因分析 230

第四章 海洋灾害及其应对 235

- 第一节 自然灾害 235
 - 一、米荒及其他灾害救济 235
 - 二、重大灾变及其应对 244
- 第二节 社会灾害 268
 - 一、海盗活动 268

二、海难及其善后 281

第五章 民国时期的浙江海洋文化 285

第一节 教育事业 285

一、职业教育：从省立水产学校到国立水产职业学校 286

二、社会教育 298

三、渔民子弟教育 303

四、沿海教育事业一瞥 307

第二节 海洋科技 308

一、海洋研究与水产科技 309

二、航海科技与设施 317

第三节 海洋文学 326

一、壮美海景与生活真实的交融 327

二、借助大海抒发真情实感 329

三、沿海民众生存境况的深刻揭示 332

主要参考文献 335

后 记 340

第一章

沿海社会结构与社会生活

人口流动与城市化是推动传统社会近代化的重要动力，民国时期浙江沿海地区也不例外。受社会经济发展的推动，进入民国以后，浙江沿海区域人口流动与城市化进程明显加快，也高于同期浙江内陆地区。在社会结构上，非农人口特别是商业人口迅速增加，妇女在经济社会中的地位与作用明显增加。作为浙江人口向域外流动的结果，沿海人口向上海等域外乃至境外的流动持续进行，其中以旅沪宁波商人为多数的浙商迅速崛起，成为江浙财团的核心力量，温州及丽水青田等地人口则持续向海外发展。同时，沿海渔盐民的社会生活与组织的变化尽管相当缓慢，但也开始步入近代化的轨道。

第一节 人口流动与人口结构

一、沿海地区人口流动

人口流动从流动范围来说，可以分为区域内流动与域外流动两种，从这一时期浙江沿海人口区域内流动情况看，不仅高于内陆地区，而且表现出明显的向通商口岸（如宁波、温州）与中心城镇（如台州海门）集聚的趋势，说明民国时期沿海地区城市化的进程不仅持续进行，而且有加快的趋势。

在近代，人口众多的浙江省经过太平天国战乱，人口数量一度急剧减少，但

经过战后的恢复与发展，到民初又成为一个人多地少的省份，甚至是全国人口密度最为严重的地区。据 1928 年浙江、江苏、安徽三省人口普查，浙江省的人口密度每平方公里有 1557 人之多，在全国仅次于江苏省的 2267 人，但由于江苏山地比浙江少，可耕地面积比浙江多，故浙江人口压力并不逊于江苏。^①就浙江全省来看，除传统的人口密集地区杭嘉湖外，宁台温等沿海地区又明显高于内陆地区。这从 1928 年浙江人口调查中可见一斑（详见表 1-1）。

表 1-1 1928 年浙江省人口密度情况

县属	每平方公里人数	县属	每平方公里人数	县属	每平方公里人数
杭县	62	象山	16	龙游	14
海宁	50	南田	7	常山	10
富阳	15	绍兴	51	开化	5
余杭	15	萧山	46	建德	5
临安	7	诸暨	21	淳安	6
于潜	5	余姚	36	遂安	7
新登	8	嵊县	28	桐庐	10
昌化	5	上虞	19	寿昌	8
嘉兴	35	新昌	16	分水	5
嘉善	40	临海	17	永嘉	15
海盐	33	黄岩	29	瑞安	22
平湖	45	宁海	12	平阳	25
崇德	43	天台	14	乐清	24
桐乡	36	仙居	9	泰顺	7
吴兴	34	温岭	34	玉环	22
长兴	12	兰溪	22	青田	7
德清	38	东阳	16	遂昌	4
武康	10	金华	16	龙泉	4
安吉	10	义乌	22	缙云	10
孝丰	6	永康	17	庆元	4

① 夏卫东：《民国时期浙江户政与人口调查》，中国社会科学出版社 2011 年版，第 136—137 页。

续表

县属	每平方公里人数	县属	每平方公里人数	县属	每平方公里人数
鄞县	44	浦江	9	景宁	5
慈溪	31	武义	15	丽水	9
奉化	17	汤溪	12	松阳	7
镇海	39	衢县	11	云和	6
定海	28	江山	11	宣平	7
全省平均	17				

资料来源：浙江省民政厅编：《浙江移民问题》之《浙江的人口问题及其出路》，1930年铅印本，第33—35页。

从表 1-1 可知，浙江沿海各县除宁海、象山、南田、永嘉四县外，人口密度均高于全省每平方公里 17 人的平均数，且其中多数县份高出平均数一倍以上。显然，庞大的人口压力成为民国时期浙江沿海人口流动的基本原因。而本区域与邻近地区城市化的发展以及由此产生的大量就业机会成为牵引人口流动的巨大推手。

浙东重要商埠宁波近代开埠后，特别是 19 世纪末以来，伴随着经济的持续繁荣与城市化的历程，宁波一地人口急剧增加，其中城区人口增加尤为迅速。据《鄞县通志》载，1855 年至 1912 年间，鄞县人口（含宁波城区）从 214531 人增至 650220 人，即增加了 435689 人，57 年间增长 203.09%，年增长率 19.64%。民国后人口继续较快增长，不过增速有所减缓，1928 年较 1912 年增加 80202 人，年增长率为 7.30%，但人口城市化的速度却在加快。就宁波城厢而言，1912 年宁波城厢共有人口 146617 人，至 1928 年时，则增至 212518 人，年增长率为 23.47%，远较同期鄞县全境为高。^① 20 世纪 20 年代时，鄞县（含城区），人口密度每平方英里平均人口 3625 人，仅次于吴兴县（3785 人），名列浙江省第二。^②

浙南重镇温州由于开埠较迟，加之偏处浙南一隅等原因，近代城市化的进程比宁波晚，但进入民国后，由于茶叶等出口贸易的兴盛，人口也呈快速增长态势。据 1906 年的《中国坤舆详志》记载，温州城人口为 8 万人，至民国初年，一般说法为

① 参见李国祁：《中国现代化的区域研究——闽浙台地区（1860—1916）》，台湾“中央研究院”近代史研究所 1987 年版，第 439—440 页。

② 参见张其昀：《论宁波建设省会之希望》，《史地学报》1924—1925 年第 3 卷第 7 期。

十二三万人，据日人的推算为9万人。至1921年，根据海关调查，约为198300人。即在15年间，人口增加了147.88%，年增长率为62.39%。如以民国五年（1916）人口为9万计算，则1906年至1916年年增长率为11.85%，1916至1921年年增长率为171.16%。如以1916年为13万人计算，则1906年至1916年年增长率为49.75%，1916至1921年年增长率为88.12%。人口增加的速度显然是民国五年以后较前为快。表明1916年后温州一地城市化进程明显加快。^①20年代后由于缺乏有关数据，温州的城市化进程难以准确估计，但从以下的一组数据中可以发现温州人口的集聚速度仍在加快。1932年，人口学家胡焕庸1934年在其所著《中国人口之分布》一书中统计，温州城所在的永嘉人口达683765人，仅次于绍兴（1212508人）、鄞县（720130人），据第三位^②，而据1936年浙江省政府上报国民政府的人口数据，永嘉人口已经上升为820976人，超过鄞县（699206人），仅次于绍兴的1109437人^③，在广大的浙江东南地区更是独占鳌头。值得注意的是，当时绍兴、鄞县的人口均呈下降态势，唯独永嘉人口仍在大幅增加，可见其在本区域的人口集聚作用相当明显，城市化在持续进行。

在浙江沿海城市化进程中原来一直滞后的台州，自1895年清政府颁布《内港行轮章程》后，宁波商人在所属临海海门设立外海商轮局，并于1897年开通甬椒航线，20世纪初又开通客运航线，使海门迅速发展起来，并成为浙江沿海的第三大港口，交通闭塞的状况为之一变。不仅方便了域外工业品的倾销，以致“观今日海门埠头及市面，日新月异，商务之兴隆，有如潮涌”^④。而且交通的便捷也带动了地方工业的兴起，到20年代末，临海地方工业已拥有手工工业与机械工业两类，手工工业有机织工业、草帽工业、麻鞋工业、造纸工业、橘饼工业、彩蛋工业、绣花工业等，机械工业有机器碾米业、电气工业二业。地方工业的发展对劳动力的需求迅速增加，由此产生人口的集聚效应。其中迅速崛起的海门镇更成为台邑人口流动的重要目标。史称其“地滨东海，扼椒江之口。迩清末叶，人口尚稀，商业未兴，交通梗阻，货运悉赖帆船，地位无甚重要。泊乎民国，居民日众，轮船渐通，商业

① 李国祁：《中国现代化的区域研究——闽浙台地区（1860—1916）》，第441页。

② 夏卫东：《民国时期浙江户政与人口调查》，第143—145页。

③ 国民政府内部档案：《浙江省户口案》，中国第二历史档案馆藏。

④ 项士元纂：民国《海门镇志》卷6“船舶”，椒江市地方志办公室1993年编印，第65页。

日趋勃发。于是台属与沪、温、甬、闽各地交通，因以称便。货物之运输，皆以此为吐纳之地，遂跃为浙东重要商埠之一，且为台属六邑之咽喉”^①。

1916年，临海县人口达550557人^②，1919年又上升至668076人，当年该县人口密度每平方公里99.1人，仅次于相邻的温岭县135人，在省内名列前茅^③。尽管限于当时的条件，统计数据不无误差，但该县是一个人口密度相当高的县份当是没有疑义的。当然应该指出的是，由于该县人口密度已达极限，加之海门港毕竟腹地有限，以手工业为主的地方工业对劳动力的吸纳也相当有限，故该县人口此后并无增加，甚至有所减少，如据1936年统计，该县人口533776人。^④但县属海门镇人口却是持续增加，20世纪30年代该地的繁盛远近闻名，有“小上海”之称。20世纪30年代中海门市区又扩大一倍，台州行署也迁至海门，成为浙江沿海最大的商埠，台州地区政治、经济、交通、文化的中心。^⑤

为缓解人口压力，人口流动在区域内进行的同时，人口向域外的流动与集聚也是持续展开。进入民国以后，浙江沿海各县人口外出数量明显增加，也高于同期内陆县份（详见表1-2）。

表 1-2 1928 年浙江沿海各县外出人数统计

县别		鄞县	慈溪	奉化	镇海	定海	象山	南田	玉环	绍兴	萧山
外出 人数	男	13876	15139	5015	28916	12853	3296	97	597	48629	13972
	女	3277	3366	1718	10449	1972	703	3	4	3609	729
县别		余姚	上虞	临海	黄岩	宁海	温岭	平阳	永嘉	瑞安	乐清
外出 人数	男	14968	12400	2880	13021	4562	5982		6920	2120	4039
	女	3964	86	348	3614	1536	1807		1334	220	395

资料来源：李钦予：《浙江人口及粮食问题》，浙江省图书馆古籍部藏铅印本，第2—15页。

- ① 海门支行：《海门经济现状》，载浙江地方银行编：《浙光》第4期。
- ② 内务部统计科编制：《内务统计：民国五年份浙江人口之部》，文益印刷局1920年版，第9—14页。
- ③ 内务部总务厅统计科编制：《内务统计：土地与人口之浙江部》，1922年版，第87—94页。
- ④ 国民政府内部档案：《浙江省户口案》，中国第二历史档案馆藏。
- ⑤ 陈明富主编：《椒江市建设志》，1995年印刷，第1页。

当然应该注意的是，这种外出实际上包括离开原来居住县份的一切人口流动，既有长期性的移居与迁移，也包括短期性乃至季节性的打工行为。民国时期这种人口区域外流动在浙江沿海各地都相当频繁。这方面不仅交通便捷的宁波（详见以下个案分析）、嘉兴等地著称于时，而且台州、温州等号称交通闭塞之地也是后来居上，持续进行。

20世纪30年代，经营嘉兴濒海县份平湖至上海的客货运输业务的平湖大利轮船公司3艘客轮，平均每天附货3吨，年均可运约1100吨。运客若按500人次计，全年可计18万人次。1935年该县人口276131人，如果往返作为一次来计算的话，那就相当于全年全县有1/3的人乘该公司轮船，离开家乡来到上海等地。^①另据1937年调查，该县农业户数较3年前（1933年前）调查时“已减少12%，因本县与各通商大埠交通，均称便利，每年前往上海、杭州或嘉兴等处谋充劳工或商贩者，颇不乏人”^②。

由于台州一地人多地少，常年在外经商、务工人员众多，除了前往上海、宁波等大中城市外，还有不少人到杭嘉湖及舟山等地帮佣，在农忙季节更有许多临时工涌向宁绍等地帮助收种田地，即所谓“割稻客”之类。为此进入20年代后，航行在椒沪线、椒甬线的客轮几乎班班爆满，两线也成为海门港最为繁忙的航线。据旅甬台州人自称，20年代中期，“吾台旅甬工人不下三十万，半属赤身，半携家属”^③。为此，1922年10月初，在宁波台州公所基础上，又发起成立台州旅甬同乡会。^④据统计，1932年，行驶在两线上的13艘轮船，全年航次676次，全年客运量达36.3万人次。^⑤以1935年台州人口219.59万计^⑥，这样全年仅仅经这两条航线到上海、宁波的人次占地区人口的16.53%^⑦。

民国时期沿海人口流动与迁徙还有一种方式，是由于海涂围垦与包括岛屿在内

① 丁贤勇：《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年版，第298页。

② 章有义编：《中国近代农业史资料》第3辑，生活·读书·新知三联书店1957年版，第900页。

③ 《台侨工会委员提倡工人教育之提案》，《时事公报》1925年2月6日。

④ 《台州旅甬同乡会成立大会纪盛》，《时事公报》1922年10月10日。

⑤ 金陈宋主编：《海门港史》，人民交通出版社1995年版，第157—165页。

⑥ 台州市志编纂委员会编：《台州地区志》，浙江人民出版社1995年版，第89页。

⑦ 丁贤勇：《新式交通与社会变迁——以民国浙江为中心》，第179—180页。

的沿海地区开发而产生对劳动力的需求,引起区域内外人口的集聚,乃至形成新的村落。如慈溪三北地区实际上是海涂围垦形成的,进入民国后,围垦的势头仍在继续,经过多年的淡化,三北东部一带形成大批可以耕作的田地,加之民初龙头盐场的废弃,二三十年代旅沪商业巨子虞洽卿在这里的开发,推动了棉花、大豆等农特产品的生产与种植;而这里本地居民素有外出经商的传统,使三北一地劳动力不足的情形更为严重。在此背景下,三北西部以及温台一带的贫民纷纷进入这一地区,从事拓荒、做长工或租地等事,后基本上落地为根,定居于此。据家居三北龙山镇庄黄村的当年温州移民后裔林光辉回忆说,温州地少山多,宁波耕地多,当时宁波帮许多生意人都到上海滩做生意,许多青壮年去上海谋生,导致宁波劳动力相对欠缺。1937年,温州乐清、永嘉一带的山区年轻人求生计,经人介绍,大批来到宁波三北一带,给当时的地主或富农做长工,在当时形成有名的温州帮,是当时最底层的代表。但他们非常团结,当地百姓不敢欺负。三北一带温州人较多。林光辉祖籍温州永嘉乌牛镇南山东岙村。1937年林的先人迁三北田央黄一带,给大户做长工。^①

另外据20世纪末曾任龙山镇副镇长的安云法回忆,在民国时期,特别是全面抗战开始之前,台州、温州地区的温岭、黄岩、乐清等地的移民大量迁入今慈东地区(主要在原龙山区一带)。据不完全统计,当时迁入2000户左右,其中当时雁门乡就有300户左右(20世纪80年代安云法曾任龙山区雁门乡乡长)。^②

由于人口增加的压力,原来地广人稀甚至荒无人烟的沿海岛屿也往往成为人口迁徙的目标,而迁徙者也多为沿海地区人口。如舟山嵎泗渔岛人口来源构成广且杂,大多由沿海各地迁居而来。其中基湖居民先世皆为温台人;马关镇早年先后有宁波三北和象山、岱山一带渔民迁居来此;花鸟岛“全体渔民来自浙江黄岩,自成一帮”;“东绿华居民为浙之黄岩帮,与华乌合为一气,西绿华为岱山帮,另成一体”;而枸杞岛“小石浦及鸟沙壁几全为闽人所卜居。闽人之拉钓船,设行做厂于各岙”。^③同时,浙江沿海也往往成为其他沿海省份居民迁居之地,特别是

① 方煜东主编:《三北移民文化研究》,宁波出版社2012年版,第238页。

② 方煜东主编:《三北移民文化研究》,第235页。

③ 嵎泗县政协文史委员会编:《嵎泗渔业史话》,《嵎泗文史资料》第3辑。

福建居民移民宁波、舟山相当普遍，以致 20 年代，定海沈家门、象山石浦被称为闽籍侨民居留地。^①

二、沿海港口与区域人口流动——以近代宁波港为例

人口流动是社会经济发展到一定阶段的产物，进入近代以后，人口流动明显加快，成为近代中国社会变迁与发展的重要特征，这在经济比较发达的东南沿海地区表现得尤为明显，而沿海港口的发展在区域人口流动中发挥了十分重要的作用。地处浙东沿海的港口城市宁波就是其中的一个典型。近代宁波人口流动频繁，1920 年浙海关在其贸易报告中称：“中国各口进出旅客之多，除上海一埠外，无有能出其（指宁波——引者）右者。”^②在这一过程中，号称近代宁波“对外交通必经中枢”^③的宁波港有着举足轻重的作用，成为近代宁波人走向全国乃至世界的主要通道，对近代宁波人与宁波一地乃至相关城市的近代化都产生了广泛而深远的影响。

（一）宁波港的近代化转型

长期以来，宁波一地由于地狭人稠，生活维艰，甬人外出谋生由来已久。早在明代，王士性在其万历年间所著《广志绎》中，即称浙东宁绍一带百姓“大半游食于外”^④。进入近代以来，宁波人口流动的速率明显加快。

鸦片战争后，作为首批通商口岸城市的宁波与上海几乎同时开埠，但此后上海对外贸易的飞速发展 with 宁波对外贸易的严重滞后形成鲜明对比。正如马克思所言，“五口开放，并没有造成五个新的商业中心”^⑤，而是形成上海一枝独秀的局面。到 19 世纪末，上海由于其有利的地理位置与广阔的腹地，加之相对安全的租界“效应”，迅速发展成为近代中国最大的工商城市与远东经济中心。上海的崛起吸

① 《时事公报》1920 年 6 月 5 日。

② 《海关关册》（中文本），宁波，1920 年，第 12 页。

③ 戎行：《宁波江北岸风情》，载台北宁波同乡会编：《宁波同乡》，第 58 期。

④ 浙江省政协文史资料委员会编：《宁波帮企业家的崛起》，浙江人民出版社 1989 年版，第 4 页。

⑤ 《马克思恩格斯全集》第 12 卷，人民出版社 1962 年版，第 624 页。

引了一代代宁波人前往谋生创业，“挈子携妻游申者更难悉数”^①。在整个近代，这种沪甬间单向的移民潮经久不衰。不仅如此，上海还成为近代宁波人走向全国乃至世界各地的桥梁，许多宁波人通过上海四出营生，或以上海为基地向外发展。而以宁波港为中心的近代宁波轮船业运输的勃兴则为近代宁波外出提供了极大的便利，从而使近代宁波人口流动在幅度与深度上都有了前所未有的发展。

历史上，兼有江海之利的宁波一直是中国东南部一大重要的航海和河运交汇处。在中国出现轮船以前，它是一个重要的木船运输中心，开埠后则成为近代中国轮船运输业勃兴最早的港口之一。

长期以来，宁波帆船码头在江东以及隔江相对的江夏一带。当时码头被称为“道头”，江东庆安会馆一带就被称为“包家道头”。宁波开埠后，进出宁波港的轮船开始增多。据浙海关统计，1859年进出宁波港口的外国船只挂“英国旗的九条，挂美国旗的两条”。在1863—1864年间，除了91艘宁波船在海关注册外，还有不少是挂外国船旗的。而“当时绝大多数以外国所有者名义注册，悬挂外国船旗的船只，实际是中国商人的财产”。^②

随着轮船进出港口的增多，为轮船配套的港口设施，包括码头、仓场、航标及其他港航设施同时发展起来。而江北岸三江口至下白沙一带则首先成为近代轮船作业的区域。其原因显然与其良好的港口条件有关。因为这里河道水深稳定，平均为6.25米，港池和航道条件都相当不错，其中江面平均宽度为290米，可供3000至5000吨级的轮船出入。另一方面也与这里地处外人居留地而“刻意”加以经营密切相关。1844年宁波开埠后，江北岸一带就修了一些仓库和小型石礮式码头（即俗称的道头），专供驳船和洋式帆船使用。货轮来港以后的作业方式，则是水水驳运上栈。经过太平天国战争，到19世纪60年代初，宁波江北岸外人居留地基本形成，当时英法等驻甬领事以及大多数在甬传教士都居住在江北岸，改善这里的内外交通是他们的内在需求。而几乎与此同时，英美等外商开始对中国轮船航运业的经营予以关注，其中上海至宁波的沪甬线是他们最为热衷的航线之一。

① 浙江省政协文史资料委员会编：《宁波帮企业家的崛起》，第6页。

② 引自郑绍昌主编：《宁波港史》，人民交通出版社1989年版，第174页。