

寧波文史資料

(第二輯)



124036

宁波文史资料

(第二辑)



K250.6
30.30

中国人民政治协商会议宁波市委员会
文史资料研究委员会编

1984年10月

责任编辑：郑芳华 方 亮 范学文 周锐祥 周克任
封面题字：张星亮
封面篆刻：周节之

宁波文史资料

第二辑

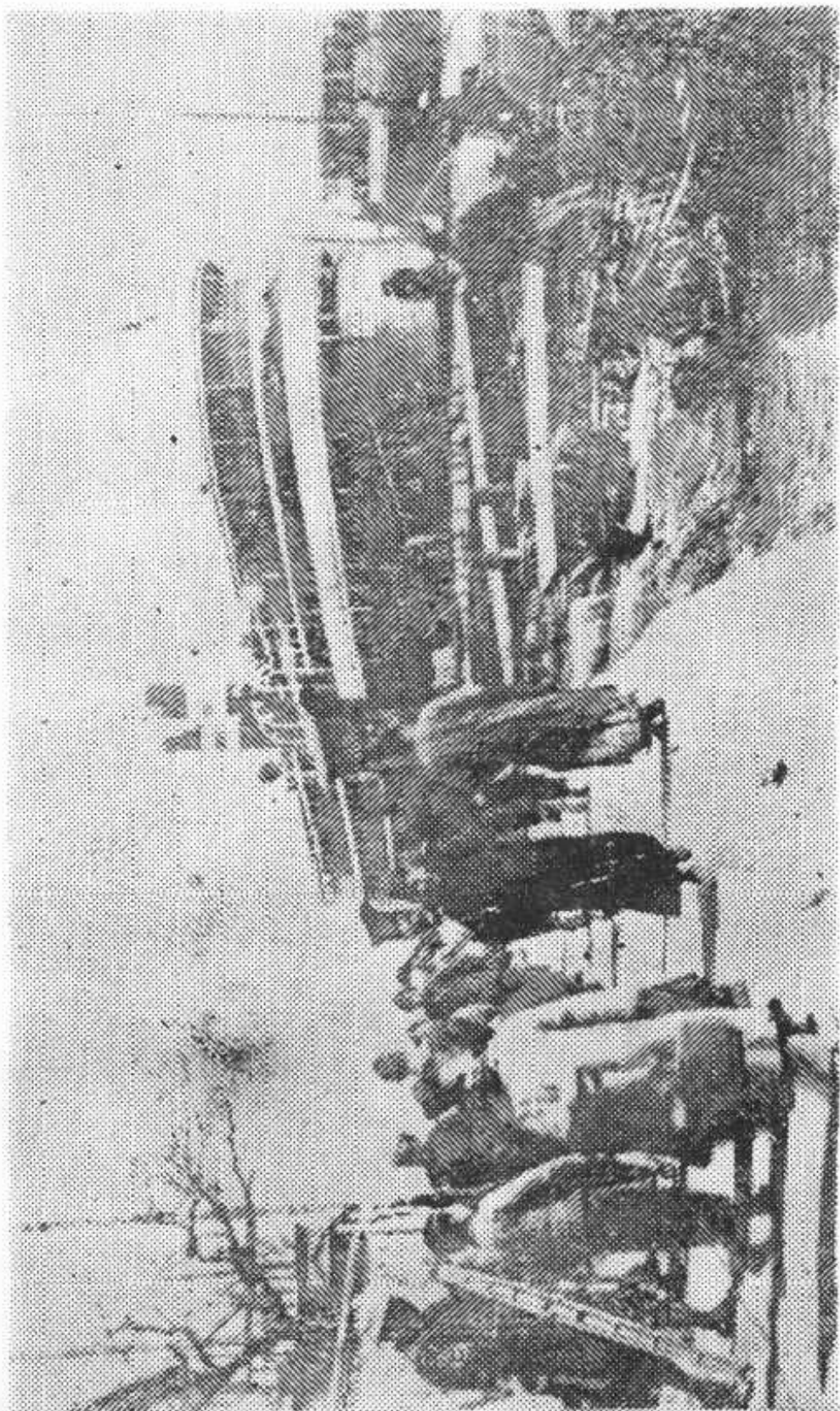
政协宁波市委员会
文史资料研究委员会编
(内部发行)

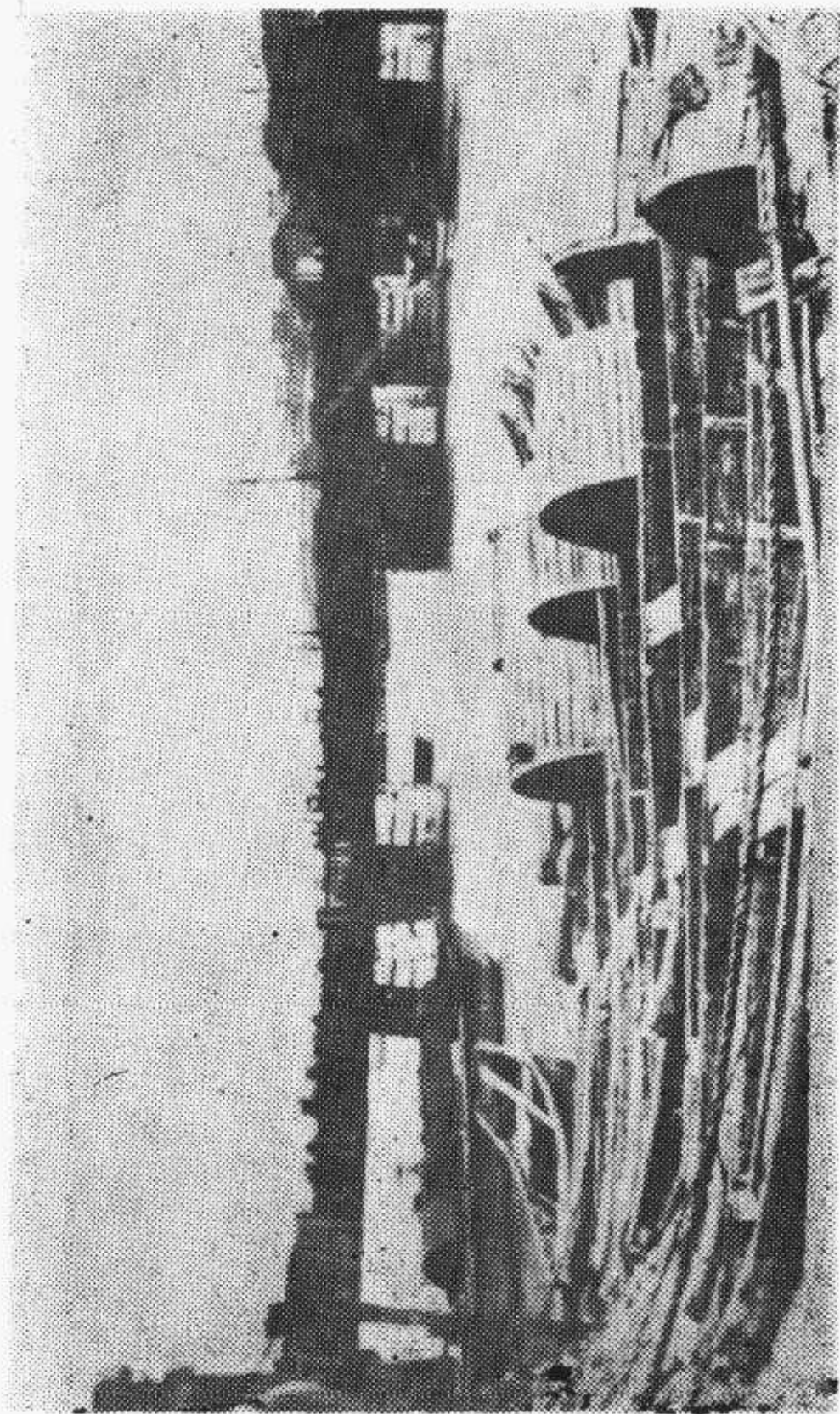
宁波日报印刷厂印刷

成本费0.60元

(宁波市展览馆供稿)

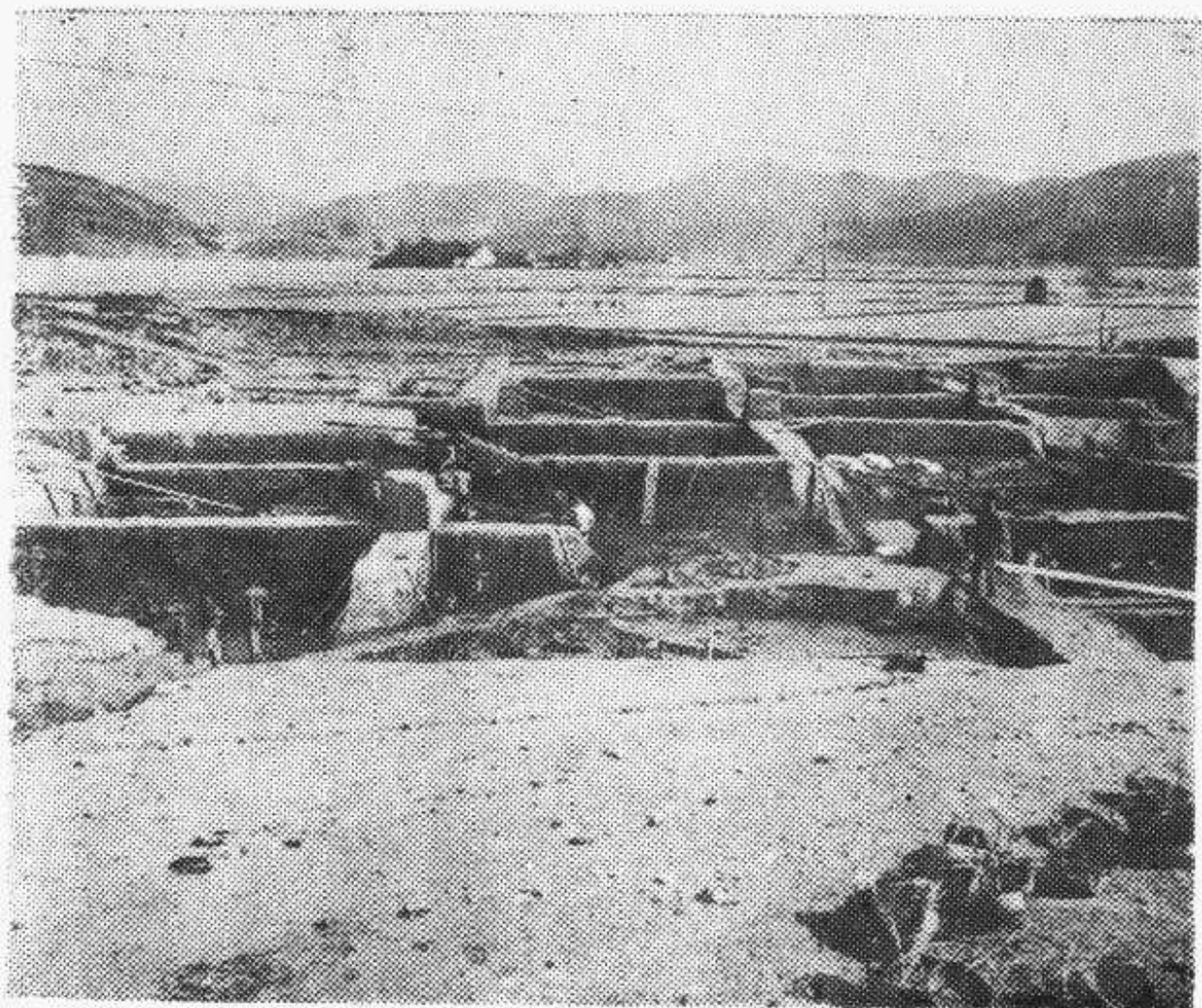
海外江北宁波旧滩





原宁波老江桥（今钢质灵桥之前身）

（宁波市展览馆供稿）



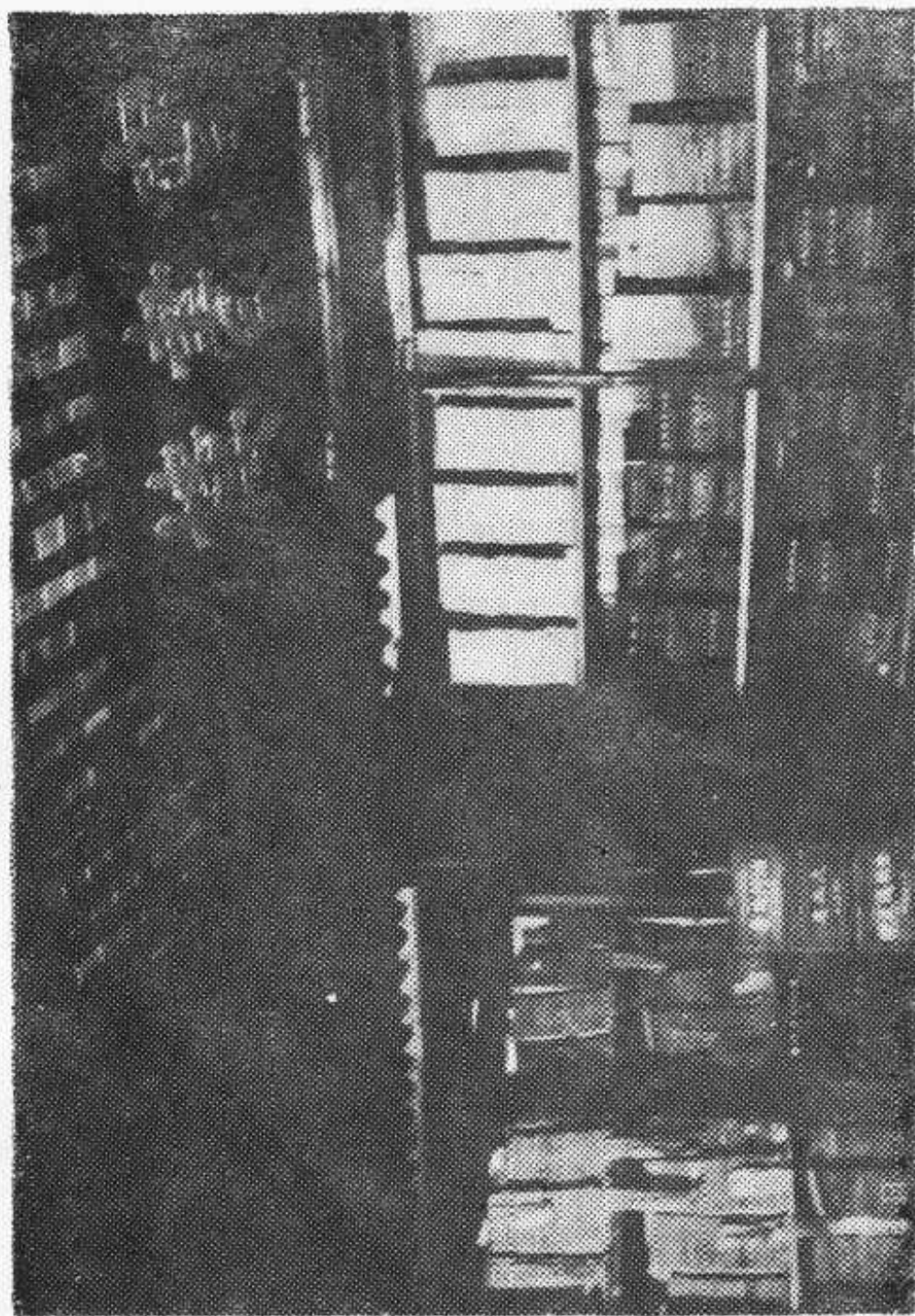
河姆渡文化遗址——考古发掘现场

(宁波市文管会供稿)

官物夜半想相新思遠
清光萬古滿乾坤
春日初晴
於此春日信如昨
酒法蘭西
鳴琴若此上
海城使
孫王
第吹笛人歸
定春
曉東隱明
副都統
職為
府王
降為
司之
王法
外付
哥
人缺
心若
然極
眉
嘉明山人
福福
張
接
美
然
元
吳
友
時
夢
唐
事
已
夜
五
明

天一閣創始人明范欽手迹

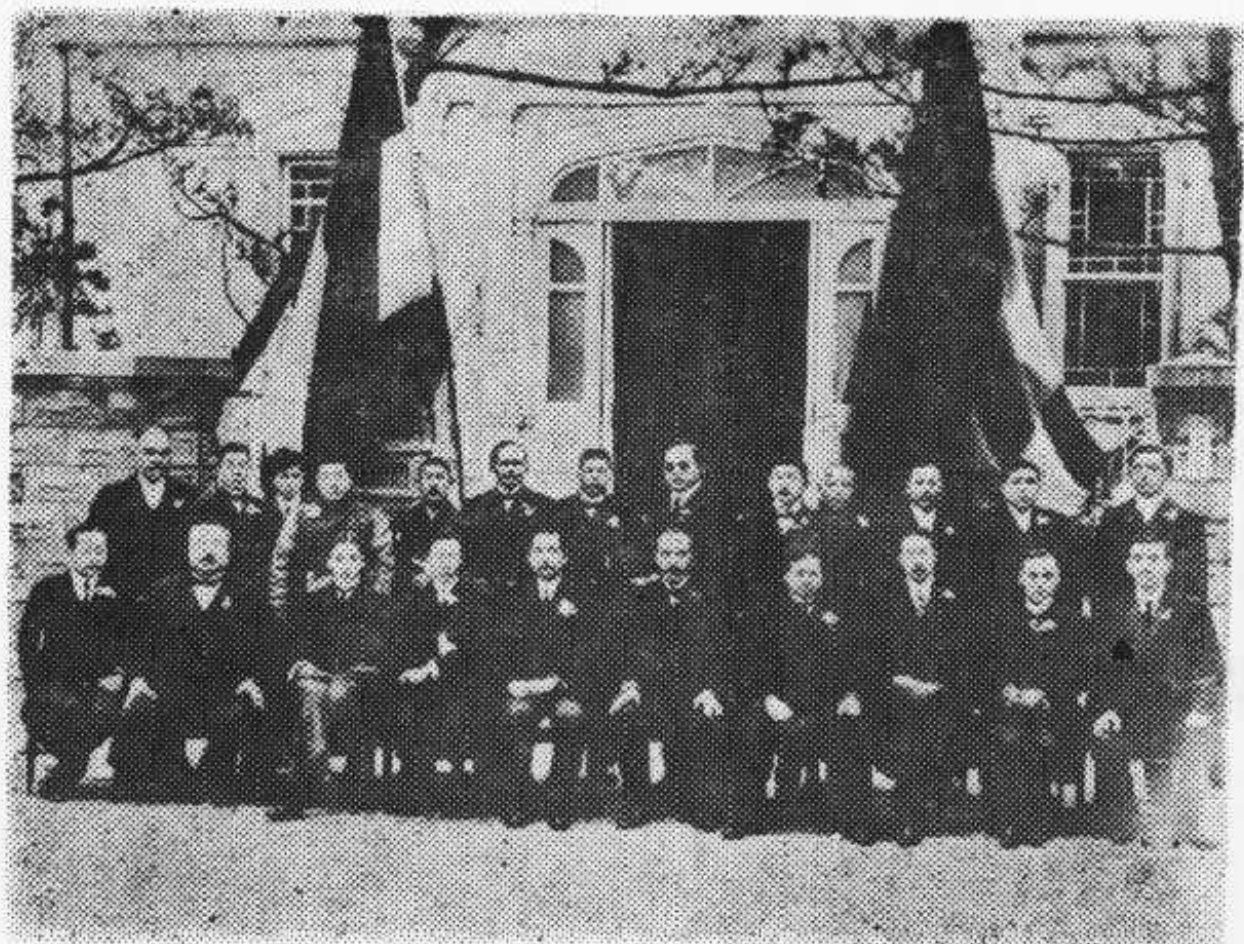
(天一閣供稿)



天一閣藏書樓

(天一閣供稿)

文史图片



孙中山先生与吴锦堂等人合照

1913年（民国二年）3月14日午后，摄于日本神户市须磨区舞子吴锦堂松海别庄大门前。摄影前一天孙中山先生抵神户，午后出席中华会馆茶话会，14日午前参观同文学校。

前排左起三为戴季陶，四为马君武，五为孙中山，六为吴锦堂（时任国民党神户市支部长），七为宋嘉树（宋庆龄之父），八为何天炯。

后排左起二为王守善（领事），三为吴启藩（吴锦堂之独子）。

（童玉民供稿）

目 录

- “五口通商”后的旧宁波港……………陈德义（1）
- 解放前宁波市商业概况 ……………李 政（39）
- 宁波考古新发现 ……………林士民（58）
- 我国现存最古藏书楼——天一阁
……………骆兆平、袁元龙、洪可尧（83）
- 宁波公共图书馆事业的今昔……………郑芳华（97）
- 宁波效实中学简史……………李庆坤（102）
- 爱国华侨吴锦堂 ……………王泰栋（112）
- 我的父亲庄禹梅 ……………庄启东（132）
- 浙东藏书家冯孟颀……………冯孔豫、陈振泽（138）
- 书法家梅调鼎 ……………童吟芳等（148）
- 宁波昆剧兴衰纪略……………郑学溥、郭鲸鯤（152）

宁波的鼠疫惨祸

日本侵华战争中的罪行——

宁波鼠疫的发生和经过……孙金铭、倪维熊（174）

抗日战争时期宁波鼠疫纪实 ……………王祖同（181）

✓基督教传入宁波简述 ……………范爱侍（196）

宁波市回民概况 ……………张念祖（207）

“五口通商”后的旧宁波港

陈 德 义

一、开 埠 之 后

(一) 江北港区的形成与规模

自1842年宁波被辟为“五口通商”商埠之一后，宁波的江北岸就被指定为通商地点，并于1844年1月1日正式开埠。同时建立起“外人居留地”。自此以后，近代宁波港港区也就在这里形成。

江北岸为甬江及余姚江环绕的一个三角地带，沿岸多系冲积平原。甬江由余姚江和奉化江于宁波市内三江口汇合而成，向东出镇海口入东海。港口位于东海之滨，北临杭州湾，与上海港相距仅140海里。镇海口外，有舟山群岛为天然屏障。宁波港处于全国海岸线中部，其地理位置如果以原招商局所在地为坐标，则为东经 $121^{\circ}33'24''$ ，北纬 $29^{\circ}52'54''$ 。甬江至镇海口两侧有不高的山峦绵延，南岸是金鸡山、笠山，一直延伸到长跳嘴；北岸有招宝山及其余脉虎蹲山和大小游山。由于宁波属海洋性气候，全年平均气温为 16.1°C ，一月份平均气温 4.6°C ，加上距离海口约25公里，因此是一个全年不冻又能避风的优良的河口港。甬江河床底质为软

泥，粉质粘土颗粒较细，自1893年以来的历史资料分析，水深基本稳定。

清政府将宁波对外开放后的通商地点定在宁波城外三江口的北岸，这时还是一片荒滩，仅仅有一个小渔村，与城中联系全靠桃花渡口。但从江北陆路可直达镇海，又可从慈谿、余姚通向内地，因此有利于港口形成后进出口货物的集散。也正由于甬江沿岸尚未开发过，有大片空地，所以当帝国主义各国得到这样一块居留地，欣喜万状。他们赶快在江北甬江沿岸任意圈地建屋，建造领事署、教堂。而沿岸江面水深江宽，后来被确定为船舶停泊和装卸作业区域的自三江口至下白沙一带，江面平均宽度在290米左右，水深平均6.25米，有成为港池的优越条件。

开埠之后，江北岸的贸易逐渐兴旺起来。各国洋商在江北开始建立各种洋行，倾销鸦片及各种洋货。首先开设的有美英等国的旗昌、逊昌、源昌、广源等洋行，以经营鸦片为主，也经营其他洋货。他们广置地产，建立洋药栈（鸦片仓库）、住宅楼房等。这样，开埠之后，停靠在江北岸的船舶就多起来。清政府即于1859年（咸丰九年）在江北岸成立新关，以区别设在江东的常关，专征国际贸易税。1861年5月22日（咸丰十一年四月十三日）又成立了以英人费士莱和华为士为税务司的浙海关（俗称洋关）。为方便船舶停靠和装卸，这些洋行和海关逐渐在甬江沿岸建造了一些仓库和一些小型石壩式码头（俗称衙头）。但这些码头除了一些内河小船和驳船才能停靠外，吃水较深的海船不能停靠，只能用驳船靠到这些海船旁进行过驳装卸。当时，海关也是先将进出口货物用驳船驳到海关码头验货的。随着轮船使用的普遍，

宁波轮船业不断发展，这些旧式简易码头已远远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。在甬江沿岸，首先是美商旗昌轮船公司于1862年开辟沪甬线后建造起这种码头。1873年，招商局宁波分局成立，先是购置广源土行的楼栈作为公司所在地，接着在1875年开辟沪甬线，在宁波建造码头、仓库。1877年英商太古公司宁波分公司正式成立，经营各种业务，其中主要业务是航运业，这一年开辟沪甬线，也在江北岸建造了太古码头，后因行驶“北京”轮，故俗称“北京码头”。到了二十世纪初至三十年代，随着民营轮船公司的蓬勃发展，当时光外马路就有轮船公司13家。甬江沿岸先后建立了大小不等的码头，但几乎都是趸船式码头。从新江桥北堍到浙海关一带，建有利涉、永川、宁海、宝华、宁兴、宁绍、北京、新江天、余上、永宁、永象等码头，此外在白沙还有美孚洋行的油码头，在江夏街沿江有新鸿兴码头。另外，招商局与三北轮船公司在镇海也建有码头仓库。招商局的沪甬客班轮，每航次出口时均在镇海停靠。三北轮船公司的船只，则常在镇海码头装卸进出口货物，以利镇海、余姚、慈谿的土特产等直接就近从镇海出口，从而减少货物损失和节省转口税。除此以外，海、常关也在镇海设有码头。

这时的江北已初步形成了一个港区，但沿江马路还仅仅是一条宽仅六米的旧式石板路。轮船到埠，客商行人和码头工人来来往往，熙熙攘攘，拥挤不堪。直到1931年，宁波市政府才借商款在此驳宽江岸，拆让房屋，修筑了一条长六百六十米、宽十九点二米的沿江马路，沿江港区码头的秩序稍有改观。至此，宁波港的重心已从鸦片战争前的三江口南岸

江夏街一带转移到了江北岸沿甬江一带的外马路。其时，宁波港港界根据1861年《浙海关关章》所定，即“凡商船赴宁波者，行至招宝山正顶与金鸡山对径之界，过此即为进宁波口”，“宁波港泊船起下货物之所，自外国坟地至浮桥并盐仓门为界”。1863年(同治二年)英国人擅将浮桥从盐仓门①迁移至桃花渡口濒临三江口，自此轮船不能入姚江，而奉化江口一带又是帆船云集之所，轮船也大多很难驶入，宁波港轮船停泊与货物装卸范围实际集中在下白沙外国坟地至三江口长约1.2公里的水岸线上。

码头装卸方面，已经有专代船户和客商扛抬货物的分散而无组织的小工，被称为“脚伕”或“脚板”。后来逐渐形成各封建势力分帮把持，划地为界，操纵码头货物装卸的封建帮会组织。装卸技术十分落后。当时既无吊杆，更无起重机，完全靠肩抬背扛，劳动强度很大，生产力低下。

在船舶运营管理方面，当时的船户以及后来出现的各轮船公司，都已经注意到招揽客货(组织客货源)，根据客货消长和季节定出水脚(制定合理运价)；抓船期，特别是电报技术应用到航运业以后，船的开航时间，能随时告知对方港，缩短船舶留港时间；提高仓库存储能力，注意货物堆桩整齐等等一套近代船舶运营管理和港口管理方法。

港口灯塔航标已开始设置。在近代灯塔航标出现之前，航行中的船舶多以山脉岛屿作为识别海区的标识。在沿岸航行中，以显著的标志，诸如宝塔、瞭望台、守望楼、土丘、石堆山、石桩等等建筑物作为识别航线、水道和港口的标

①“浮桥”一名“新江桥”；盐仓门位于今解放桥附近。

识。帝国主义入侵之后，各国攫取了我国沿海贸易权和航运权，海关与港务航政全部落入外人之手。他们可以自行在我国各港口河道进行测量绘图，窃取我国地形地理及港口等机密。在《天津条约》三十二款又规定：“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”；并由通商章程善后条约第十款规定“其浮标、号船、望楼、塔表等经费，在于船钞项下拨用”。进而在1868年（同治七年）海关税务司下成立海务科，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。总税务司把我国沿海划分为南、中、北三个区段。宁波属中央区段，总部设上海。宁波至上海航线先后于1865年（同治四年）、1872年（同治十一年）、1907年（光绪卅三年）建造了虎蹲山灯塔、七里屿灯塔、鱼腥脑灯塔和唐脑山灯塔。并随着航运事业和灯塔航标技术的进步，这几处灯塔都先后进行过改建，使灯塔发光能力扩大，便利船只航行。但宁波港外灯塔自成一系，仅对杭州湾内往来船只，特别是沪甬线上往来船只作用较大，对其他航线上的船只作用就不大了。

在近代宁波港发展过程中，值得提到的是随着洋人控制的浙海关的建立和轮船运输业与沿海贸易的发展，一种新的从事代客办理货物报关手续兼代办托运、装卸船舶等业务的行业应运而生。这就是在宁波港延续了七、八十年的“报关行”行业。原来海关设置后，进出口货物在装卸船之前，必须先到海关报关、验货和纳税，取得关单后，才能装卸货物。货主在与海关洋人打交道时，限于语言不通和手续繁琐，就寻找一个懂得业务又粗通外语的代理人，为其代办进出口报关等手续，这样逐渐形成一些人专门干这种行业，即名为

“报关行”。这种行业开始纯粹是替客商代办进出口货物报关、纳税等手续，后来客商干脆将进出口货托运和装卸船的业务也交其代办。这样又变成了一种代办货物转运、装卸的转运行。这种行业大都在海关入册挂上钩，承办人员一般对报关、验货、纳税等手续比较熟悉，也懂得一些外语，能对洋人打交道，所以办理手续比之对此一窍不通或不太熟悉，又不能与洋人直接打交道的货主来说就方便得多了，而他们只要付出一定的代办费作为给报关行（转运行）的报酬，同时报关行（转运行）又可从承运单位（各轮船公司）取得一些回扣。此外，他们在向海关报关填写关单时，往往弄虚作假，故意将货物的实际重量填少，从而少付税金和运费，而对客户则按实重收费，因此报关行的利润是很可观的。由于这个原因，加上宁波开埠早，航运业发达，所以自十九世纪末起，这种行业迅速发展起来。到二十世纪三十年代初，在浙海关注册的大小报关行有三十四家。当然有的仅几个人挂块牌子也就是一家报关行（转运行）了。其时比较有名的如“元丰”、“裕昌”、“元记”、“诚记”、“裕丰”等等。另有几十家常关报关行，两者加起来将近百家。报关行的兴衰与宁波航运业和宁波港兴衰息息相关。抗日战争中宁波沦陷时，航运业一落千丈，报关业也停止了活动。抗战胜利后，浙海关虽恢复了，但因为海关基本上停止活动，报关行也大为减少，到1947年总共尚剩五十五家，到解放前夕只剩下近十家了。而且其业务已不再是代货主报关，而是以代办托运和装卸业务为主。从上述不难看出，报关行实际上代表了货主，这就与作为承运单位的各轮船公司的利益休戚相关，他们之间既互相提供方便，赚取最大利润，但又互相制