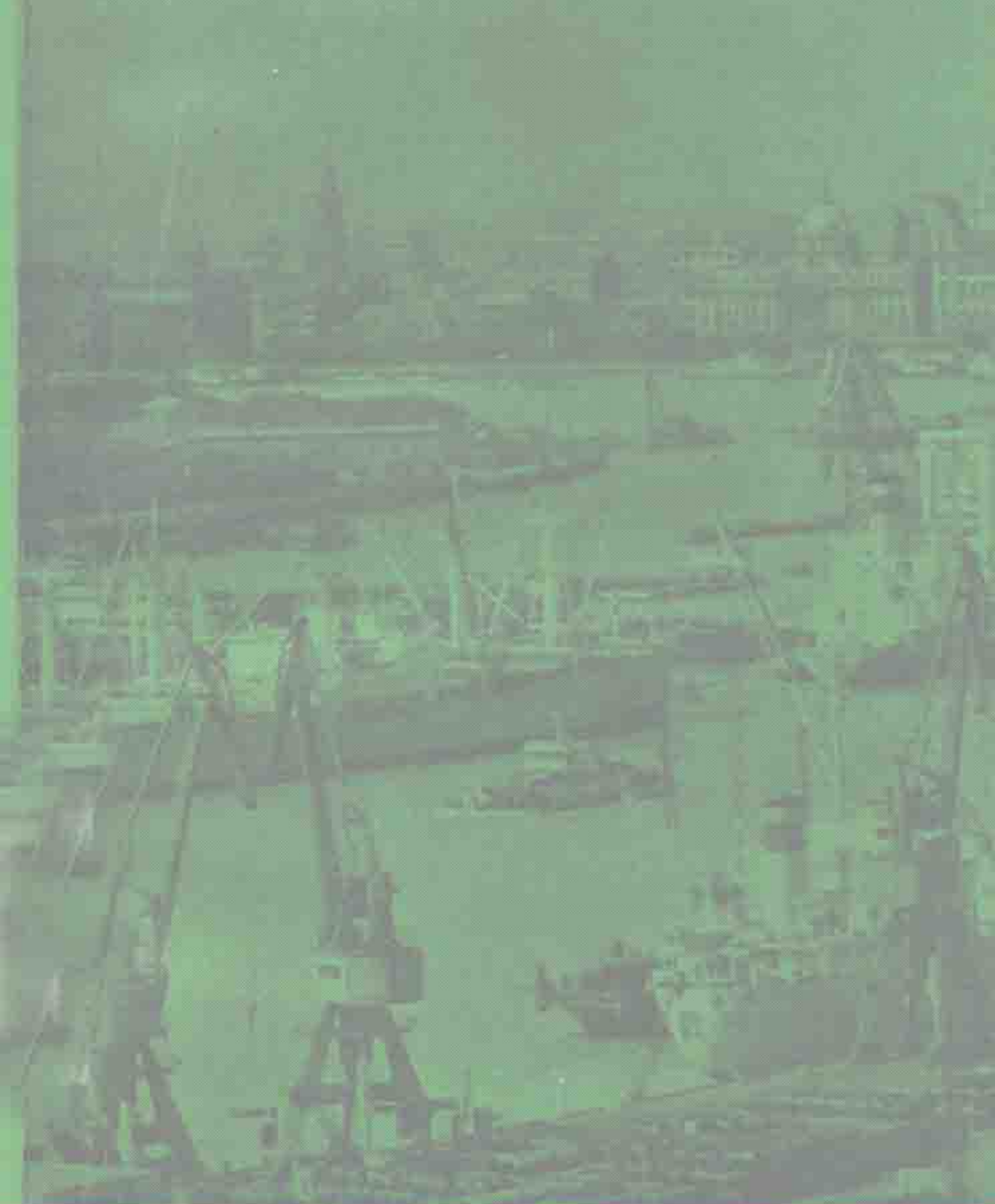


# 上海港史话



SHANGHAIGANG SHIHUA

# 上海港史话

《上海港史话》编写组

上海人民出版社

封面装帧 杨德鸿

**上海港史话**

《上海港史话》编写组

上海人民出版社出版

(上海绍兴路54号)

新华书店上海发行所发行 上海群众印刷厂印刷

开本 787×1092 1/32 印张 11.5 插页 5 字数 233,000

1979年10月第1版 1979年10月第1次印刷

印数 1—10,000

书号 4074·418 定价 0.82元

## 前 言

上海港是我国最大的港口，也是世界著名的贸易港。上海港历史悠久，从它作为港口出现在我国东海岸时算起，至今已有四百多年历史了。

今天，上海港在我国社会主义建设中处于重要的地位。它在我国实现四个现代化的宏伟事业中，将起着越来越大的作用。可是回顾解放前上海港一百多年的历史，却是一部深受帝国主义侵略的苦难历史。

早在十九世纪前期，外国侵略者为了打开中国的大门，不断派人到我国沿海进行活动。上海及其附近地区成了侵略者窥探的重要目标。《南京条约》签订后，上海被迫对外开放，帝国主义冒险家立即蜂拥而来。他们为了要把上海变为其侵略的据点，迫不及待地各个方面破坏我国的主权；他们逐步攫取了上海港港口的各项主权，包括管理权、引水权和航道疏浚权；他们采取蚕食的手段，不断侵犯我国航权，从沿海贸易权以至内河航行权和内港航行权；他们以上海港为基地，设立轮船公司，垄断我国航运，操纵码头仓库业，残酷剥削码头工人；他们甚至在帝国主义的侵华战争中，利用上海港的物质条件，为其军事目的服务。凡此种种，给我国人民带来了深重灾难。

解放前，帝国主义利用上海港为其经济侵略带来巨大的

利益。在对外贸易方面，不等价交换和倾销使当时上海港年年入超，成为旧中国最大的入超港。巨额的入超引起金银的大量外流。因此，上海港又是我国金银外流的最大出口港。

我国人民创造的巨大财富，解放前就这样在帝国主义种种剥削和压榨的手段下，通过他们把持着的上海港，长年累月地源源不断流向国外，落入外国资本家，特别是那些垄断资本家的钱袋里。

解放后，人民政府驱逐了帝国主义势力，收回了港口主权和航权，没收了官僚资本主义企业。海港工人当家作了主人。私人资本的码头业和驳船业，得到了社会主义改造。港口实现了统一管理。经过一系列改革、改造和大规模建设，百年老港焕发了青春，生产飞速发展。上海港发生了翻天覆地的变化。但是，我们的革命和建设也不是一帆风顺的。林彪和“四人帮”利用无产阶级文化大革命的时机，推行一条极左的机会主义路线，使我国国民经济受到严重损失，上海港的生产和建设也同样受到干扰，一度停滞不前。

粉碎“四人帮”后，上海港全体职工在以华国锋同志为首的党中央的领导下，迅速消除“四人帮”造成的恶果和影响，大冶之花盛开在黄浦江畔。党的十一大和五届人大提出的新时期总任务，动员广大职工群众，开始了新的长征。百里港区到处是热火朝天的兴旺景象。上海港出现了从未有过的大好局面。

我们这本书主要写的是从鸦片战争到1949年上海解放这一百多年的历史。从这段历史中可以看出：解放前旧上海港的殖民地和半殖民地性质表现得十分突出。它是旧上海乃

至旧中国的缩影。从它一百多年走过的道路，可以从一个侧面概括地反映出旧上海以至旧中国半殖民地半封建社会形成的过程，这将有助于我们了解近代帝国主义侵略中国的历史。

同时，从旧上海港的历史中还可以看出：解放前，帝国主义所以敢于肆无忌惮地对我国进行侵略，除了旧中国政治腐败，政权不在人民手中外，主要还因为我国经济太落后。落后必然挨打，这已经为古今中外许多历史事实所证明。历史是一面镜子。前事不忘，后事之师。通过了解旧上海港的历史，将有助于进一步激励我们赶超世界先进水平，早日把我国建设成为四个现代化的伟大的社会主义强国。

由于我们缺乏编写历史读物的经验，书中存在的缺点，希望读者批评指正。

本书在编写过程中，得到许多单位和历史研究工作者的帮助，在此表示衷心感谢。

《上海港史话》编写组

1979年2月

# 目 录

第一章 早期的上海港	1
第一节 长江口港口的变迁	1
古老的青龙镇 上海镇的兴起 浏河镇的盛衰	
第二节 黄浦江的历史	7
娄江、松江与东江 劳动人民开拓黄浦江	
第三节 上海港的建立和发展	13
鸦片战争前的航运贸易 五条航线的开辟 港口设施与规模	
第二章 殖民主义的入侵	24
第一节 “阿美士德”号的间谍活动	24
间谍航行的由来 在上海的窥探活动	
第二节 殖民主义入侵上海	30
一八四二年的吴淞之战 上海港的开放和巴富尔的告示	
第三节 初期的掠夺活动	37
黑色运输线 军火转运站 人口掠卖	
第三章 外国侵略者劫夺港口管理权	51
第一节 港口管理权的丧失	51
外国领事侵犯港口管理权 外籍港务长的设立 所谓港口管理权的收回	
第二节 侵略者炮制的所谓港口章程和洋船停泊界	65
强盗的法律——港口章程 水上租界——洋船停泊界	

中国民船的遭遇	
第三节 为侵略者利益服务的港口警察·····	73
侵略者的水上武装 在黄浦江、苏州河上的罪恶活动	
第四章 帝国主义控制上海港引水始末·····	79
第一节 不平等条约和引水权·····	79
引水权的逐步丧失 各国领事对引水权的争夺	
第二节 帝国主义垄断下的上海港引水·····	85
《中国引水总章》的出笼 垄断引水业务的“上海引水公会” 外籍引水人的罪恶活动	
第三节 所谓引水权的收回·····	95
中国人参加引水 一场“接管”引水的闹剧 假收回真出卖	
第五章 黄浦江航道的疏浚·····	109
第一节 黄浦江航道问题的提出·····	109
航道矛盾的产生 威胁、恫吓和讹诈 清政府拒绝疏浚航道的原因	
第二节 黄浦江航道疏浚权的丧失·····	116
《辛丑条约》和航道疏浚权的丧失 黄浦河道局的成立	
第三节 帝国主义的争夺和诈骗·····	120
争夺总工程师人选 对承包疏浚工程的争夺 疏浚工程中的诈骗案	
第四节 浚浦局的出现·····	128
第六章 帝国主义对我国航权的侵犯·····	133
第一节 不平等条约和航权·····	133
五口通商和沿海贸易权 《天津条约》和长江开放 《马关条约》和内港航行权 船民的斗争	



第二节	国民党政府继续出卖航权·····	149
	收回航权的呼声 抗战胜利后的航权问题 长江“四口 通商”《中美商约》对航权的新出卖	
第七章	帝国主义对航运的垄断·····	160
第一节	美、英轮船公司的称霸·····	161
	第一家外商轮船公司——旗昌轮船公司 太古、怡和轮 船公司的成立 招商局的出现 早期外商垄断的手段	
第二节	英、日轮船公司的称霸·····	180
	“日清汽船株式会社”的出现 帝国主义压迫下的中国民 营轮船公司 英、日的分霸 日本的独占	
第三节	抗战胜利后的上海港航运·····	193
	外商轮船公司妄图卷土重来 官僚资本企业的膨胀 战 后的民营航业	
第八章	经济侵略的渠道·····	200
第一节	洋货倾销的跳板·····	201
	从“洋”字谈起 帝国主义在洋货倾销中的争夺 美货泛 滥	
第二节	土货外流的通道·····	211
	丝茶出口 外商势力进一步深入内地	
第三节	形形色色的走私逃税·····	219
第四节	旧中国最大的入超港·····	225
第九章	帝国主义控制下的上海港码头·····	229
第一节	上海港码头的发展与变化·····	229
	早期的驳船码头 轮船码头的兴起 码头分割完毕	
第二节	外商码头的称霸·····	239
	巧取豪夺的“公和祥” 横行霸道的“大来” 为军事侵略	

服务的日商码头  外商码头的垄断和暴利	
<b>第三节 中国码头的建立和经营</b> ·····	261
官僚资本招商局的金利源码头  经营煤炭起家的中华码头公司	
<b>第十章 苦难的生活，血泪的控诉</b> ·····	274
<b>第一节 码头工人队伍的形成</b> ·····	274
<b>第二节 沉重的劳动</b> ·····	277
累断筋骨的折磨  频繁的工伤事故	
<b>第三节 残酷的剥削</b> ·····	283
码头上最大的剥削者  买办的中间剥削  包工头的压榨	
<b>第四节 血腥的迫害</b> ·····	289
<b>第五节 悲惨的生活</b> ·····	292
不养老，不养小，养个中年吃不饱  身穿“八卦衣”，住的“滚地龙”	
<b>第十一章 英勇顽强的斗争</b> ·····	297
<b>第一节 早期的反抗和斗争</b> ·····	297
同盟罢工和反把头斗争  “五四”风暴席卷黄浦江	
<b>第二节 在“五卅”大罢工中</b> ·····	303
党对码头工人的启蒙教育  震惊中外的反帝大罢工	
<b>第三节 在三次武装起义的日子里</b> ·····	310
第一次和第二次武装起义  第三次武装起义	
<b>第四节 白色恐怖吓不倒英勇的码头工人</b> ·····	316
<b>第五节 反日怒潮汹涌澎湃</b> ·····	320
浦江掀起反日潮  反抄身斗争  机智勇敢，打击敌人	
<b>第六节 黎明前的斗争</b> ·····	326
在第二条战线上  反劫运、反破坏斗争  护港、护产迎	

解放	
第十二章 上海港的新生·····	333
第一节 海港回到人民的怀抱·····	333
反封锁、反轰炸、积极恢复航运 废除封建把持制度，工 人当家作主人 改造旧港口，实行统一管理	
第二节 巨大的鼓舞，亲切的关怀·····	341
毛泽东主席视察上海港 周恩来总理视察上海港	
第三节 繁荣兴旺的上海港·····	345
旧貌换新颜 信心百倍迎未来	
本书参考书目和资料·····	354

# 第一章 早期的上海港

## 第一节 长江口港口的变迁

我国最大的河流长江，起源于青藏高原的青海省。它越过崇山峻岭，驰骋在广阔坦荡的中下游平原上，一路汇合了无数大小支流，其干流则横贯十个省、市、自治区，奔腾万里，浩浩荡荡，蜿蜒东下。在将近入海处又汇合最后一条重要支流黄浦江，直奔东海。长江水量浩瀚，水力资源充沛。长江航道终年不冻，干流有三千多公里可通航轮船。辽阔的长江流域资源丰富，经济发达，居住着全国三分之一的人口，是我国最富饶的地区之一。

长江的入海口正处在我国海岸线的中心位置，把沿海划分为两个部分。长江口以南称为南洋，以北称为北洋。长江口成为划分南北沿海的自然界限，沟通着江、河、海、陆的交通运输。由于南北沿海地区和长江流域经济发展和物资交流的需要，所以自唐宋以来，长江口附近就设有港口，供船舶往来停靠，办理客货运输。但是由于各种自然因素和人为因素，建立在长江口附近的港口位置，经历过多次的变迁。长江每年流下大量泥沙，使海岸线不断自西向东伸延；而海潮进退，又造成泥沙沉积，往往使一些支流河口阻塞，河道淤浅，甚至连河流也改变了流向。

恩格斯在《自然辩证法》一书中指出，整个自然界“都处于永恒的产生和消灭中，处于不断的流动中，处于无休止的运动和变化中”。长江口附近的港口，在漫长的岁月里也是处于不断运动和变化之中。这种变化在有记载的历史上曾经发生过三次：最早的港口设在青龙镇，后来一迁上海镇，再迁浏河镇，最后迁到今天的上海港。当我们研究早期上海港的时候，追溯一下长江口港口的历史变迁，是很有意义的。

### 古老的青龙镇

唐宋时期，长江口的主要港口设在青龙镇，就是在今青浦县的东北，吴淞江(今苏州河)的南岸。青龙这个名称是三国时候传下来的。三国时魏、蜀、吴鼎足而立。吴国水军强盛，据说经常在吴淞江上操练，吴大帝孙权曾经在这里建造形似龙舟，船身涂以青色的青龙战舰，作为主力，编入舰队。青龙这个地名就由此而来。公元746年(唐天宝五年)，唐朝政府在这控江连海的地方设镇，即称青龙镇。当时的青龙镇“海舶辐辏，岛夷为市”，许多船舶进入吴淞江溯流西上，到这里来进行贸易。进入宋代之后，青龙镇与国内外的贸易往来有了发展。以和国外的贸易来说，当时日本船往往开到青龙镇，卸下贡品和商货，然后装上中国产品开回日本。这时的青龙镇已有“江南第一贸易港”的称号。

公元1111—1113年(北宋政和年间)，宋朝政府在青龙镇设立“市舶司”。所谓“市舶司”就是管理中外商船和对货物征税的官府机构。它的主要职责是登记和管理船舶，检查货物，征收关税，发给有关证件，收买政府的专卖品，并招

待和保护外国商人。所以人们称“市舶司”的主管官吏为“结好使”。以今天的情况来看，它有点类似海关和港口管理机构，同时又具有对外贸易部门的职能。在封建统治时期，凡是设立“市舶司”的地方，都是航运贸易会集的场所。宋代曾经在广州、泉州、温州、杭州等地设立过“市舶司”。相比之下，那时的青龙镇，无论进出船舶吨位还是货运量，都还远比不上那些港口。后来吴淞江又不断淤浅，航运贸易受到阻碍，青龙镇受到很大影响。公元1119年(宋宣和元年)，宋朝政府开河浚江，疏治航道后，青龙镇重新恢复活力，继续发挥作用。经过整治航道之后的青龙镇，“有学、有库、有仓、有务、有水陆巡司”，成为水陆交通运输枢纽，以致“海舶辐辏，风樯浪楫，朝夕上下……有小杭州之称”，航运贸易相当繁盛。这样维持了很长一段时间。在这一时期里，航道屡次疏浚又屡次淤塞，后来终因淤浅严重，最初大船进出困难，渐渐发展到小船也感到不便了。于是青龙镇作为长江口主要港口的历史，至宋代后期基本结束。长江口主要港口位置第一次发生变动，一个新的港口——上海镇由此兴起。

## 上海镇的兴起

上海镇在青龙镇的东南，上海浦的西侧。

原来吴淞江南面有十八条支流，其中有上海浦、下海浦和澜泥浦等。上海浦南接大黄浦，北面归入吴淞江。海舶商船先要进入吴淞江，再通过上海浦才到达上海镇。据历史记载，公元1074年(宋熙宁七年)，宋朝政府就在这里设镇，同时设立市舶提举司和榷货场。据清嘉庆《上海县志》说，当

时的“市舶提举司”设在龙华附近高昌乡以西。以此来看，上海镇的位置与今天上海的南市一带十分相近。

上海镇与青龙镇相距不过几十里，按照当时经济发展水平和物资交流的规模，没有必要在同一时期使用如此相近的两个港口。既然青龙镇已经发挥了主要作用，因此上海镇就只能处于辅助地位。一直到青龙镇不断衰落以后，上海镇才逐渐兴盛起来。当然，一个港口的衰落，到另一个港口的兴起，其间不可能有一个划一的规定日期。在封建社会里，生产力受到很大束缚，经济发展很慢，加之封建政府只知压榨和剥削人民，很少会注意港口建设，因而新旧交替过程往往很长。还在青龙镇处于长江口主要港口地位时，由于经常淤塞，上海镇就已经渐露头角了。例如公元1107年(宋大观元年)，青龙镇进行疏浚，在施工期间，原设在这里的监镇理财官移往上海镇，上海镇首次发挥了主要港口的作用。直到公元1119年(宋宣和元年)，疏浚工作完成之后才恢复原状。这样经过几次反复之后，上海镇逐步取代了青龙镇的地位，成为长江口的主要港口了。

公元1267年(南宋咸淳三年)，南宋政府在上海正式建立镇治，并派镇将驻守。但当时元朝入侵，南宋政权摇摇欲坠，自然不可能对港口有多大作为。公元1277年(元至元十四年)，元朝政府在上海设立“市舶司”，与广州、泉州、温州、杭州、庆元和澈浦并列为全国七大“市舶司”。这时的上海镇“有市舶，有榷场，有军隘、官署、儒塾、佛宫、仙馆、贾肆，鳞次栉比”，成为全国屈指可数的重要港口了。

元朝统治时期，吴淞江下游继续淤塞，严重影响航运贸

易的开展。上海镇作为长江口的主要港口,越来越不相适应。公元 1298 年(元大德二年),元朝政府将上海“市舶司”并入庆元(即今宁波)。上海镇经历了宋元两代之后,逐步退居次要地位。长江口主要港口的位置第二次发生变动。于是浏河镇起而代替了上海镇的地位。

### 浏河镇的盛衰

浏河镇也叫刘家港,通称浏河,在长江口的南岸,今太仓境内的浏河口。元朝初期的浏河,号称“口宽二十丈,水深一百尺”,可以容纳“万斛之舟”。元朝政府曾把它当作漕运基地。

所谓“漕运”,就是历代封建王朝,采取征收实物租税的办法,向农户征收地租(官田)和向民间征收田赋,经水道运往京城。江淮流域盛产粮食,他们每年都要把从这一带搜括来的粮食北运到京城,供应皇室、官僚和封建军队的消费,这就是南漕北运。因而封建王朝历来十分重视漕运。漕运本来一向是通过运河北运的,但由于运河常常淤塞,不能如期到达,元朝统治者就改从海上运输。从公元 1282 年(元至元十九年)到公元 1293 年(元至元三十年)的十二年中,元朝政府海运漕粮的路线改变过三次。从第三次起就从浏河出发,经崇明出海,向北过成山角进入渤海湾,又过莱州湾到天津。公元 1282 年(元至元十九年)元朝政府海运漕粮四万六千石。自从选择浏河出海的路线之后,由于港口宽敞,集散方便,在加紧对劳动人民剥削之下,到公元 1290 年(元至元二十七年),漕运数量增加到一百五十九万石,九年间增加了三



十多倍。公元1309年(元武宗至大二年)又增为二百四十六万石。公元1329年(元文宗天历二年)更猛增到三百五十二万石。漕运数量直线上升,运漕船只不断增加,必然需要有相应的港口设施为之服务,单从这一点看,可以想见,浏河在当时封建经济中的地位。

明朝前期,浏河盛况不减当年。公元1368年(明洪武元年),明朝政府在太仓设立“市舶司”。我国历史上伟大的航海家郑和,多次率领庞大船队,从浏河出发远航,经历了亚洲、非洲三十多个国家,最远到达非洲东岸,即今索马里和肯尼亚一带。公元1405年(明永乐三年)6月,郑和第一次率船队出海远航,船队由六十二艘大小船舶,二千七百八十多人组成。最大的“宝船”,长约一百五十米,舵杆长十一米零七米,张十二帆,“体势巍然,巨无与敌,篷帆锚舵,非二、三百人莫能举动”。这样一支船队,包括它所携带的大量商品,再加上长期远航所需的器械和粮食等后勤物资,可见其规模之大。这里说明了两个问题:第一,当时的造船设备和造船技术已达到相当高的水平;第二,集中这样一支船队启航的浏河港内已经有了一定的码头仓库、装卸设备和港内水陆运输条件。可见,浏河在明朝前期仍旧是长江口的主要港口,发挥着重要作用。

然而泥沙无情,不断淤积,浏河口外的拦门沙,长达十余里,横亘其中,随潮隐现,恰似大门口横筑一道门槛,正好堵住进出要道,严重阻碍船舶运输。后来淤积越发不堪收拾,即使大潮汛,连装载百余吨的帆船通过都有困难。这样,作为长江口主要港口的浏河,从元朝开始,经过明朝到清初,