

上海

Shanghai

Zhong Xi Jiaohui li de Lishi Bianqian

中西交汇里的历史变迁

◎

袁燮铭

著

工部局与上海早期路政

晚清上海华界政权运作机制

晚清上海公共租界政权运作机制

晚清上海法租界政权运作机制

晚清五口通商大臣移设上海始末

晚清中国钱庄的资本主义化

晚清上海婚丧习俗的变迁

晚清上海岁时习俗之嬗变

上海市通志馆筹备始末

上海孤岛与大后方的贸易

上海地区『大跃进』和人民公社化运动述略



上海辞书出版社

Z01466170

上海

Shanghai

Zhong Xi Jiaohui li de Lishi Bianqian

中西交汇里的历史变迁

中西交汇里的历史变迁

工部局与上海早期路政

晚清上海华界政权运作机制

晚清上海公共租界政权运作机制

晚清上海法租界政权运作机制

晚清五口通商大臣移设上海始末

晚清中国钱庄的资本主义化

晚清上海婚丧习俗的变迁

晚清上海岁时习俗之嬗变

上海市通志馆筹备始末

上海孤岛与大后方的贸易

上海地区『大跃进』和人民公社化运动述略

◎ 袁燮铭 著

上海辞书出版社

图书在版编目(CIP)数据

上海:中西交汇里的历史变迁/袁燮铭著—上海:上海辞书出版社,2007.12
ISBN 978-7-5326-2400-3

I.上… II.袁… III.上海市—地方史—文集 IV.K295.1-53

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2007)第 176194 号

责任编辑 李 纳

装帧设计 汪 溪

出版人 张晓敏

上海:中西交汇里的历史变迁

上海世纪出版股份有限公司 出版、发行
上海辞书出版社

(上海陕西北路 457 号 邮政编码 200040)

电话:021-62472088

www.ewen.cc www.cishu.com.cn

华东师范大学印刷厂印刷

开本 710×1000 1/16 印张 14 字数 243 000

2007 年 12 月第 1 版 2007 年 12 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-5326-2400-3/K·496

定价:30.00 元

如发生印刷、装订质量问题,读者可向工厂调换。

联系电话:021-62431119

序

杨国强

袁燮铭教授出书，熊月之学长吩咐我作序，以师门情谊而论，亦相濡以沫之义也。

燮铭小我两岁，当年同属“老三届”，后来同属“七七级”，用胡林翼的话来说，都是从尘埃里爬出来的苦人。二十多年之前我入陈旭麓先生门下学史，与燮铭是一届里的同学，此后又先后到上海社会科学院历史研究所坐冷板凳，以潜心读史为业，其间岁月染白头发，今日远看后生辈倒海翻江，纷纷以赤手缚龙蛇，已自觉是老马嘶风而感慨系之了。

我三十岁读大学，虽然志愿本在历史学，而彼时喜欢胡乱安置人，遂不明不白地进了政治教育系。此后四年，是身在政治多而学问少之中，见到的都是小知识分子及其搔头弄姿。与之相匹配的另一面则只能是自己指点自己的旁骛杂收和好读书不求甚解，而后是知识的不成章法与胸臆中的野气和桀骜。迨入陈先生门墙，始知大知识分子以学问宏通与厚德载物自成一种法相庄严，其气象所罩，已使桀骜一时全消。然而那一点野气却为先生所宽容而经久未褪，并常常要一为发舒而别成路数，以至今日时贤好以“国际规范”为格式，把学术弄得非常整齐有趣，如同八股文里的破、承、起、入和阅兵式里的一个一个方阵，每使我高山仰止而自愧笔下流出来的思想和文字老是不肯入格式。与我这种野头野脑相比，燮铭一开始就出身于科班，因此章法厘然而且中规中矩。犹记当日入学面试，他分到的题目是列举与说明 19 世纪后期的洋务企业。这个题目虽不算大却很灼人，是那种知之为知之，不知为不知，不能用大而化之的办法糊弄过去的东西，用来考学生尤宜。其时我于近代史尚在半通不通之间，考试最怕碰到的便是记诵之学，将心比心，颇忧其答题之际顾此失彼，间有脱落，而燮铭言之头头是道，如数手掌里铜板一般一一枚举之而

列举之，居然滴水不漏。出题目的黄逸平老师大悦，我也因之而识其读书之用功和细密，在后来的岁月里，用功和细密都成为他治学的基本品格。

我们这代人是通过读研究生走进学术界的，是被导师领着走进学术界的。在这个影响一生的过程里，陈旭麓先生给了我们深邃，也给了我们宽大。因此，师门之内，每个人都可以有不同的学术取径与学术风格，而不同的学术取径和学术风格之间又能够互相欣赏。我随陈先生读史之日，学得多一点的，是对于这一段历史中人物、思想、事件的认知和贯通、理解和解释，关注所在和关怀所在，始终是历史深处的意义。若借旧学作分类，其间的思辨和义理已是稍近宋学。而燮铭的旨趣则更多地放在考信一面。其学生时代所做的钱庄研究和硕士论文《工部局与上海早期路政》，皆能于材料爬梳之中出新，由积寸累铢见功夫，后一篇文章尤着力于工部局档案和大量中外文资料，为当时同一类研究中所少有，以方法和取向而论，显然是更近汉学一路。由此作比较，是一种取径与另一种取径并不相同，但就学术能够自己证明自己并只能自己证明自己而言，积寸累铢都已是说服力。因此，当初我推重之，至今仍然推重之。

近二十年来燮铭研究的题目多半与上海史相关联，并因之而常在档案馆里度日。上海史是一门新学，又赳赳乎正在成为一门显学。然而真把上海史当成学问做，则学人生涯其实是非常辛苦和寂寞的。古人比历史记述之不可贯穿者为“断烂朝报”。像燮铭那样以档案馆为学问之源头所在的人日复一日、年复一年地搜寻排比于不同年头、不同出处、不同文字的公文、尺牍、摘抄、禀报、记录之间，目中所见多横不成片段竖不相勾连，大半正与“断烂朝报”相类似，然则其学术过程便不能不以枯索和窒涩为常态。我眼看着他从四十岁到五十岁，又从五十岁走向六十岁，生命和光阴中的一大部分都用在了读“断烂朝报”里。其间罹目疾，而手术之后又继续再读下去。曾国藩说“但问耕耘不问收获”，燮铭庶几近之。我想我们老师当年在知识之外教给我们的，也正是这样一种耐苦的静气。

在多年的学术政治化之后，现在见惯的是学术的商业化。学界众生热心于以经济学法则为通则，用投入产出计核学术之成本收益，而后是茁长的商业精神笼罩下，浮躁和浮嚣都成了众生相。以此相比衬，像燮铭这样的人显然是越来越不合时宜了。兴念及此，思之茫然。然而不合时宜的地方也是使人感动的地方。我相信他不知取巧的学术品格，所以也相信他的文章、著述、译作因不作成本收益的核算而会更多一点学术价值。

目 录

序	杨国强
工部局与上海早期路政	1
晚清上海华界政权运作机制	38
晚清上海公共租界政权运作机制	51
晚清上海法租界政权运作机制	61
晚清五口通商大臣移设上海始末	72
晚清中国钱庄的资本主义化	85
晚清上海婚丧习俗的变迁	101
晚清上海岁时习俗之嬗变	119
上海市通志馆筹备始末	127
上海孤岛与大后方的贸易	141
上海地区“大跃进”和人民公社化运动述略	157
附：	
孙中山的民族主义思想及其实践对两岸关系的启示	185
安得海生平事迹考异	204
后记	215

工部局与上海早期路政

旧上海的工部局,是公共租界外人在所谓“自治”、“法治”的原则下组织起来的殖民统治机构。它从1854年7月正式成立,到1941年太平洋战争爆发后被日军攫夺,前后存在约90年,如果追溯到它的前身“道路码头委员会”,其历史几近一个世纪。工部局的统治,使上海的外人居留地——租界,俨然成为“国中之国”,但它的活动,又促进了上海城市的近代化,并影响了当时的中国社会。长期以来,由于种种原因,人们对工部局的讨论尚不充分。开展这方面的研究,对加深认识中国近代社会变迁的规律,不无裨益。本文拟就19世纪下半叶至20世纪初期上海工部局的路政,作一初步探索。

1843年11月17日,在鸦片战争炮火的余烟中,“天朝”的东南滨海县城上海,向西方打开了通商的门户。从此,西方的商人、传教士、外交官纷至沓来,在这块他们梦寐以求的土地上“以不可比拟的活力建立自己的事业”。〔1〕根据上海道台宫慕久与英国首任驻沪领事巴富尔在1845年11月拟定的上海土地章程及次年达成的协议,英国人首先在县城北郊东起黄浦江、西迄界路(今河南中路)、南到洋泾浜(今延安东路)、北达李家庄(今北京东路)的地方,划定了上海第一块外人居留地,即通常所说的英租界,其面积约830亩。但到1848年,这块居留地的西界已扩展至泥城浜(今西藏中路),北址则推进到吴淞江(即苏州河),全部面积骤增至2820亩。而不甘落后的美国人、法国人也先后在虹口与洋泾浜以南获得了各自的居

〔1〕梅朋、傅立德:《上海法租界史》,第18页,上海译文出版社,1983年。

留地。

西方人的到来,给古老的上海蒙上了耻辱,带来了痛苦,但与此同时,也把这座中世纪的商业城镇与海外的资本主义世界紧紧地联系了起来。据统计,1845年上海的外贸输入货值是350多万两,而到1858年就上升到1900多万两;1844年上海的外贸出口货值为140万两,而到1858年猛增至3000余万两。^{〔1〕}经济的沟通,伴随着文化的输入,黄浦滩头的欧式建筑也仿佛“从荒漠中突然涌现出来”。^{〔2〕}1848年来沪省亲的王韬曾记述了当时的景象:“一入黄歇浦中,气象顿异。从舟中遥望之,烟水苍茫,帆樯历乱,浦滨一带,率皆西人舍宇,楼阁峥嵘,缥缈云外,飞梦画栋,碧槛珠帘。”^{〔3〕}上海,一个中世纪闭关自守的商港,已一跃而为近代中西贸易的枢纽。

上海地位的历史性剧变,对上海的城市建设提出了时代的要求,即要求它也相应地迈开近代化的步伐,而其中,首先是路政的近代化。因为道路是城市的动脉,是城市基础设施的重要组成部分。随着近代城市的兴起和城市功能结构的改变,道路的建设与管理必须有根本性的变化。当时,上海城厢内外约有街弄百余条,^{〔4〕}并在东、南门沿浦一带形成了商贾云集、百货山积的闹市。但这些街弄大多形同羊肠,“阔只六尺左右”,^{〔5〕}年久失修,缺乏照明设施,充满了中世纪的气息。北郊外人居留地内虽然沿浦滨新建了洋行,但外人“最早的发现之一,是在指定的界内没有一条像样的路”,^{〔6〕}“野田旷地之余,累累者皆冢墓也”。^{〔7〕}在居留地划定后的数年内,现今的外滩大道,还是“潮来没入水中,潮去则否”的纤道,“四川路以西之地,人皆视若乡间”。^{〔8〕}中世纪的道路,给日益近代化的城市生活带来了不便,“大量的鱼、猪肉、蔬菜、水果堆积在食品店门口,使人们通过城内拥挤而狭窄的街道时感到困难,常常还有同揹着几包线或其他货物在奔走的人碰撞的危险”。^{〔9〕}一旦下

〔1〕 黄苇:《上海开埠初期对外贸易研究》,第138~139页,上海人民出版社,1962年。

〔2〕 梅朋、傅立德:《上海法租界史》,第17页。

〔3〕 王韬:《漫游随录》,第50页,湖南人民出版社,1982年。

〔4〕 据《嘉庆上海县志》与《同治上海县志》所载新旧街巷数字估算。

〔5〕 [日]峰源藏:《清国上海见闻录》,见《上海史资料丛刊·上海公共租界史稿》,第623页,上海人民出版社,1984年。

〔6〕 G. Lanning and S. Couling: *The History of Shanghai*, 1921, p. 427.

〔7〕 王韬:《漫游随录》,第51页。

〔8〕 岑德彰:《上海租界略史》,第2页。

〔9〕 霍塞:《出卖的上海滩》,第8~9页,商务印书馆,1962年。

雨,往往“霖雨弥旬,泥潦载道,虽有鬼兵百万亦不能去之”,〔1〕使身居北郊居留地的外人尤为无法忍受。阿利国说:上海的雨“简直把道路化为泥泞的海洋,除了踏高跷外几乎不能通行”,〔2〕而一位年轻的传教士则在家信中写道:“这简直不是走路,而是踏着泥浆前进!”〔3〕

当时,清政府虽然与西方人签订了在上海等五口“贸易通商无碍”的条约,并划定了居留地,但对开埠后相应的市政设施并未筹措。因为中国人是在西方人的炮口下带着中世纪的脑袋走向世界的,当时即使有几位“开眼看世界”的人物,对世界大势仍不甚知之。在“天朝”统治者的眼里,开埠通商,是为了求得“中外咸安”;给外人划地居留,是为了“控驭抚绥”;上海开埠后“在在悉关紧要”、“必须实力遵行”的,不是别的,而是“抚驭外夷”,“弹压内地商民”。〔4〕于是,开创近代化的上海路政这一历史使命,又历史地落到了急于想在中国开辟资本主义世界市场的西方殖民者身上。

1845年11月,英领巴富尔在与上海道台宫慕久议定的《上海土地章程》中首次把租界路政订入了有关条款。它包括规划主要干道、统一道路宽度、设置道路附属设施、订立管理条例等,并规定:“所有修筑道路通路、设立码头各费,概由初到商人及该近处侨民公派,其尚未摊派者与后来者,均须依数摊派,以补足之,俾便共同使用,避免争执。派款人等得请求领事委派正直商人3名,审慎决定应派之数。倘有不足,得由派款人共同决定,将进口货物酌抽若干,以补其缺,惟事先须呈报领事听候处决,关于收支保管及记账等事,均有派款人共同监督。”根据这个规定,1846年,英界租地外人在英领阿利国的主持下召开会议,成立了一个专门负责捐税征收和道路、码头建设事宜的机构,这就是被西方人赞誉为“上海城市取得卓越地位的象征”的“道路码头委员会”。〔5〕上海的近代路政由此发轫。

1854年7月8日,英、法、美三国领事趁上海小刀会起义之际,擅自订立《上海英法美租界租地章程》,并于同月11日以“永远确保租界的安全”为辞,合并三国租界行政,正式宣布成立统一的市政机构——上海工部局。工部局英文原名

〔1〕《王韬日记》,第140页,中华书局,1987年。

〔2〕阿利国:《大君之都》,见《上海小刀会起义史料汇编》,第587页,上海人民出版社,1980年。

〔3〕戴存义:《戴德生的早年时期》,见上引书第665页。

〔4〕《筹办夷务始末》(道光朝)卷70,页6、13。

〔5〕罗兹·墨菲:《上海——现代中国的钥匙》,第34页,上海人民出版社,1986年。

Executive Committee,意即“行政委员会”,后改称 Municipal Council,意为“市政会”或“市政公所”。〔1〕按照英领阿利国的解释,它的职权“不再限于一道路码头公会所有的那些,且包括生命和财产的保护,使其不为他们(按:指外侨)所在国的内乱、租界内外的不靖和危险所影响”。〔2〕但它的成立,又是根据新订土地章程的第10条。该条款规定:“起造修整道路、码头、沟渠、桥梁,随时扫洗净洁,并点路灯,设派更夫各费,每年初间,三国领事官传集各租主会商,或按地输税,或由码头纳饷,选派3名或多名经收,即用为以上各项支销。……其进出款项,随时登簿,每年一次,与各租主阅准。”因此,在中国人的眼里,它如同中国历代掌管工程、水利、交通等政令的工部,工部局的名称遂由此而来。〔3〕它成立后,英界的“道路码头委员会”即行解散,该委员会所负责的道路建设、管理事宜都由工部局继承。工部局开创上海近代路政的历史由此开始。

开创近代化的上海路政,是时代的要求。但它最终由工部局这样一个殖民统治机构承担起来,却又反映了中国半殖民地社会路政近代化的一个特点。

二

1854年成立的工部局,是英、法、美三国租界的行政机构,内部却充满着矛盾。为了“不丧失自己的独立性”,法国人“绝对不求助工部局”来偿付自己界内的市政工程费用,〔4〕并于1862年4月公开宣布成立“法国筹防公局”(后改称“公董局”),与工部局分道扬镳。因此,工部局的早期路政实际上仅在英美租界方面施行。

(一) 初创阶段(1854—1865)

工部局成立之前,“道路码头委员会”已在英界开始了近代上海的道路建设。但当时租界新辟,人口不多,城市化的进程刚刚起步,加上征收捐税、筹办筑路材料的困难,所筑之路不仅只限于界路、外滩、花园弄(今河南路以东的南京路)等少数干道,而且均为土路。工部局成立以后,租界形势发生了很大的变化。首先,由于小刀会起义与太平军东征,大批华人避入租界,界内人口激增。1855年,界内华人

〔1〕《上海史资料丛刊·上海公共租界史稿》,第58页。

〔2〕《上海史资料丛刊·上海公共租界史稿》,第338页。

〔3〕《申报》,1896年3月15日。

〔4〕梅朋、傅立德:《上海法租界史》,第207页。

已从1853年初的500人猛增到2万人,到1862年竟达50万,即使到战事平息后的1865年,界内尚有华人9万多人、外人2200多人。^{〔1〕}其次,第二次鸦片战争后,上海在对外贸易中的地位更令人注目。身携重资托庇于租界的官绅富豪,投机经商,界内经济畸形繁荣。据《北华捷报》回顾:“每天都有新行庄开张、新公司成立”,“所有这些新开张的行庄都是营业鼎盛,而所有这些新成立的公司,又都是完全依靠当地的财源筹集资本的”。^{〔2〕}第三,交通工具的发展。上海地处南方水乡,“水行则船,陆行则轿”,^{〔3〕}“有舟无车,陆地运货向用人力”。^{〔4〕}但“当居留地进入它的第十个年头时”,一个名叫史密斯(J. C. Smith)的外人,已乘坐着“第一辆马车”出现在黄浦滩头,^{〔5〕}而到同治初年,载货搭客的独轮小车(俗名“江北车”)也随着躲避战乱的人流进入了上海租界,^{〔6〕}上海交通运输史上“有舟无车”的现象从此结束。形势的急速变化,大大加快了租界城市化的步伐,使“道路码头委员会”时期修筑的租界道路相形见绌。居留在租界的外人对昏暗的路灯深为不满,对“除了大量泥土的堆积外别无其他”的土路更是怨声载道。^{〔7〕}创建近代化的城市道路,成了这一阶段工部局的“首要职责之一”。^{〔8〕}

1. 建立干道网络

工部局成立后不久,颁布了一项由英领阿利国副署的筑路计划。^{〔9〕}根据这项计划,工部局陆续铺筑了今南京路以南的4条东西向干道,即九江路、汉口路、福州路、广东路。同时,在今河南路以西,铺筑了一条南北向干道,即山东路。以后,随着形势的发展,又先后增辟或延长了一系列道路。例如,1860年新辟一条与今南京路相交的南北向干道;1861年添筑两条与今福建路平行的道路(即广西路、浙

〔1〕 梅朋、傅立德:《上海法租界史》,第134页;马士:《中华帝国对外关系史》第2卷,第131页,三联书店,1957年;《费唐法官研究上海公共租界情形报告书》第1卷,第94、99页,1931年。

〔2〕 《北华捷报》,1864年1月2日,见《太平军在上海》,第494页,上海人民出版社,1983年。

〔3〕 《申报》,1876年2月17日。

〔4〕 《民国上海县志》卷12,页11。

〔5〕 G. Lanning and S. Couling: *The History of Shanghai*, pp. 432~433.

〔6〕 黄本铨:《淞南梦影录》卷2,页1。

〔7〕 G. Lanning and S. Couling: *The History of Shanghai*, pp. 449~450.

〔8〕 1861年度《工部局年报》,第1页。

〔9〕 G. Lanning and S. Couling: *The History of Shanghai*, pp. 449~450.

江路);1862年趁修筑防御太平军工事的机会,又把福建路(时称 Shakloo)从今南京路延伸到苏州河边等。〔1〕到1865年,一张由26条道路组成的英界干道网已具雏形。其中,南北向干道13条,即扬子路(今中山东一路)、圆明园路、四川路、江西路、河南路、山东路、山西路、福建路、浙江路、湖北路、广西路、云南路、西藏路(时称 Thibet Rord,在泥城浜东岸,今西藏路的一部分);东西向干道13条,即苏州路(今南苏州路)、香港路、北京路、厦门路、宁波路、天津路、南京路、九江路、汉口路、福州路、广东路、芜湖路、松江路(在洋泾浜北岸)。〔2〕1863年,英、美租界合并,虹口的道路建设也开始纳入工部局的计划。据“虹口道路、卫生临时委员会”报告,1863年美界内“宽阔而又好”的道路只有两条,即由私人修筑的吴淞路和百老汇路(今大名路)。〔3〕但到1864年初,《北华捷报》报道:“那边的马路已经大为改善,新马路或已开辟成功,或正在修建之中,外滩[指虹口外滩]已经出现一种看来非常繁荣的外貌。”〔4〕而同年4月的“虹口道路、卫生临时委员会”报告也宣称,界内“已经建成了几条新路”。〔5〕

2. 开始铺筑路面

1855年,小刀会起义失败。工部局首先在城厢内外的废墟中清理出大批碎砖,铺筑路面。“尽管以后表明,这种碎砖不是理想的筑路材料,但它毕竟使大部分地势低洼的旧路被填高到大潮水位以上。”〔6〕1856年,工部局开始在教堂路(即福州路)、领事馆路(即北京路)等少数重要干道铺设花岗碎石路面。〔7〕鉴于碎砖铺筑的路面情况极差,1861年,工部局又从吴淞口外采办了大批海滩圆卵石加铺于界内大部分道路。〔8〕1863年,海滩圆卵石即将用完,工部局开始酝酿推广花岗碎石路面。〔9〕实践证明:“尽管用碎砖铺路的费用要比用花岗碎石少,但它需要每年翻修,而同样一条用花岗碎石铺筑的路,在使用五年后,仅有比较轻微的损坏”,

〔1〕 1861年度《工部局年报》,第2、8页。

〔2〕 1865年12月11日工部局会议记录,见1865年度《工部局年报》。

〔3〕 1863年9月21日美界租地人大会记录,见1863年度《工部局年报》。

〔4〕 《北华捷报》,1864年1月16日,见《太平军在上海》,第505~506页。

〔5〕 1864年4月5日该委员会报告,见1863年度《工部局年报》。

〔6〕 G. Lanning and S. Couling: *The History of Shanghai*, p. 450.

〔7〕 岑德彰:《上海租界略史》,第97~98页;凡足计、浜谷满雄:《上海的历史》,见上海市城建局编:《上海市公路史》(讨论稿)上册,第2分册,第15页。

〔8〕 1861年度《工部局年报》,第2页。

〔9〕 1863年工部局半年度报告,见1863年度《工部局年报》。

因此 1865 年工部局会议同意购买花岗碎石,^{〔1〕}并开始在界内主要干道陆续推广铺设。^{〔2〕}

3. 创设人行道

随着人口集中、交通工具发展,实行人车分道成了近代化城市道路建设的重要课题。1861 年,工部局首先在花园弄、“马路”(即河南路与浙江路之间的南京路)、纤道路(即九江路)、北门街(即广东路)等主要干道铺设人行道。^{〔3〕}1863 年,工部局作出打算:以后凡净宽 22 英尺的街道,18 英尺为车行道,4 英尺为人行道;而宽度超过 22 英尺的街道,其人行道的宽度也按比例增加;这项工程在各条街道翻修时陆续进行。按照这个打算,工部局首先对花园弄、“马路”、外滩的人行道进行了规划:花园弄、“马路”的人行道应按规定放宽到 4 英尺;外滩的人行道宽 8 英尺,并靠洋行建筑一边铺设,其外侧为 30 英尺宽的车道,而车道与江岸间留出平均 30 英尺宽的江滨大道。^{〔4〕}据工部局工务委员会报告,到 1865 年,人行道已在今外滩、南京路、江西路、宁波路等主要街道先后铺设。^{〔5〕}

4. 配置道路附属设施

1862 年 3 月 31 日,工部局把一份关于在租界内试用煤气灯的计划提交租地人大会审查。^{〔6〕}在这个计划的吸引下,1864 年上海出现了第一家煤气公司——上海自来火公司。1865 年 12 月 18 日,经工部局与煤气公司协议,上海第一批煤气路灯在道路最窄、马车往来最多的南京路东段(即原来的花园弄)燃点,^{〔7〕}开始了上海道路照明史上以煤气灯代替油灯的变革。

1862 年,在酝酿煤气路灯的同时,工部局也开始在界内建设系统的道路排水工程。其方法是,马路“两旁砌以石礮[即侧石],较马路稍高,礮下砌石条[即平石],微侧,引水入沟”。“阴沟以砖两层砌腰圆式”,“石礮下通沟处砌方式水仓一所,较沟深三四尺,使水冲入仓内,淤泥沉底,清水入沟。经雨数次,揭起仓面石板,

〔1〕 1865 年 2 月 15 日工部局会议记录,见 1864 年度《工部局年报》。

〔2〕 1865 年度工务委员会报告,见 1865 年度《工部局年报》。

〔3〕 1861 年度《工部局年报》,第 2 页。

〔4〕 1863 年工部局半年度报告,见 1863 年度《工部局年报》。

〔5〕 1864 年度、1865 年度工务委员会报告,见 1864 年度、1865 年度《工部局年报》。

〔6〕 1861 年度《工部局年报》,第 3 页。

〔7〕 1865 年 10 月 10 日、1866 年 1 月 10 日工部局会议记录,见 1865 年度《工部局年报》。

以长勺捞出污泥,则阴沟永无壅塞之虞”。〔1〕而阴沟内的水最后都排入苏州河与洋泾浜。〔2〕

此外,1865年工部局还向附近农村买来清一色的小树间植于外滩江滨大道,〔3〕行道树也开始成为工部局道路设施的一部分。

5. 统一改定路名,竖立路牌

为了“使成千上万名因躲避太平军而涌入界内寻求安全的当地人容易记住”租界路名,1863年,工部局根据英领麦华陀的建议,对英界主要马路统一改定路名:凡南北向干道,用中国省份的名称命名;凡东西向干道,用中国城市的名称命名,并把写有中英两种文字的路牌竖立于路角。〔4〕由于这次改定在实施中未被人们所重视,〔5〕1865年12月11日,工部局会议再次通过有关统一改定路名的决议,并付诸实行(参见附表)。以后,工部局又通过了在英界支路与美界所有道路命定路名、树立路牌的决议。〔6〕到1866年3月,据工部局工务委员会报告,“写有中英两种文字的路牌已竖立于英界主要马路,英界支路与美界所有道路的路牌正在准备之中”。〔7〕

(二) 完善阶段(1866—1889)

19世纪60年代中期以后,中国内地的通商口岸相继被西方人打开。作为全国进出口商品集散地的上海,不仅在对外贸易中的地位更为突出,而且它的金融、航运、船舶修造、农副产品加工等业也获得了发展。由于先后出现的商号、货栈、钱庄、银行、工厂、码头大多分布在租界及其边缘地区,上海的人口继续向租界集中。到1890年,英美租界内居住的华人已从1865年的9万多人增加到16.8万多人,外人也从原来的2000多人上升到3800多人。〔8〕而租界内的交通工具,除了原有

〔1〕 葛元煦:《沪游杂记》卷1,页2、3,光绪二年。

〔2〕 1861年度《工部局年报》,第8页;1863年工部局半年度报告,见1863年度《工部局年报》。

〔3〕 1865年度工务委员会报告,见1865年度《工部局年报》。

〔4〕 1861年度《工部局年报》,第3页。

〔5〕 1863年工部局半年度报告,见1863年度《工部局年报》。

〔6〕 1866年3月9日工部局会议记录,见1865年度《工部局年报》。

〔7〕 1865年度工务委员会报告,见1865年度《工部局年报》。

〔8〕 《费唐法官研究上海公共租界情形报告书》第1卷,第94、99页,1931年。

的马车、小车之外,1874年以后又风行从日本传入的载客工具——人力车(又名东洋车)。据工部局统计,在1877年,仅英美租界内持有执照的小车、人力车,已超过3600辆。^{〔1〕}人口的集中、交通工具的发展,给租界的交通带来很大的压力。因为19世纪60年代中期以前,工部局虽然已在界内开始了近代化的道路建设,但如前所述,它还处于初创阶段。工部局铺筑的马路尚集中在英界东部,而马路的宽度一般仅22英尺,至多也不超过30英尺。道路照明虽已用煤气灯,但尚未全面推广。系统的道路排水工程虽然已开始进行,但也不够理想。至于租界南北交通中必不可少的桥梁设施,更保持着落后的旧貌:苏州河上只有一座英人韦尔斯(Wills)在1856年建造的木桥(位于外摆渡,今吴淞路口),过桥者均须向桥主纳税。洋泾浜上虽有几座木桥,但据工部局的工务委员会报告,“除史密斯(Mr. E. M. Smith)建造的河南路桥外”,“均已处于半倾圮的、不安全的状况”,以致“为清浜而必需的浚挖,可能会导致这些旧建筑中的一部分倒塌”。^{〔2〕}所以,19世纪60年代中期以后,在原有的基础上发展完善租界的道路建设,成了工部局路政的主要内容。

1. 扩展界内道路网络,拓宽、取直原有干道

19世纪60年代中期以后,工部局继续把增辟或延长界内道路作为路政建设的首要目标,并将道路网逐渐向英界西部与美界扩展。例如,1866年将北京路延伸到泥城浜,1868年添筑北云南路,1881年增辟牛庄路,1882年新建北海路,1883年修筑昆山路,等等。^{〔3〕}其中,延伸后的北京路成了继南京路之后,英界内从外滩到泥城浜的又一条主要通道,而新建的北海路则成了英界南部与南京路平行的第六条东西向干道,被称为六马路。

在扩展界内道路网络的同时,工部局开始拓宽、取直原有干道,以适应交通发展的需要。1870年7月4日,工部局通过一项决议:“今后凡工部局铺筑的干道,除另有安排外,其宽度不得少于40英尺。”^{〔4〕}1871年,为减少拓路中征地、迁屋的困难,工部局建议有关人员“密切注意”界内房屋拆迁或地产变动的情况,以便抓住有利时机,与业主展开谈判,“不管这些被让的地皮是多么小”。^{〔5〕}根据这一建议,1874年,工

〔1〕 1877年度《工部局年报》,警务类。

〔2〕 1865年度工务委员会报告,见1865年度《工部局年报》。

〔3〕 见各年度《工部局年报》。

〔4〕 1870年度工务委员会报告,见1870年度《工部局年报》。

〔5〕 1870年度工务委员会报告,见1870年度《工部局年报》。

部局的工务委员会请求警备委员会给巡捕下达必要的指示,予以配合,因为巡捕能较早地获得有关这方面的消息。1883年,为解决拓宽南京路的经费问题,工部局又通过纳税人会议获得在预算外发行债券的权利。^{〔1〕}到19世纪80年代末,界内原有干道几乎都在不同程度上被放宽、拉直,其中包括南京路的“最狭窄地段”。^{〔2〕}

2. 兴建桥梁,便利南北向交通

19世纪60年代中期至70年代初,工部局与法界公董局合作,对洋泾浜上的桥梁进行了一次全面更新。1866年,首先重建位于洋泾浜口的外洋泾桥。以后,又相继更换了山东路桥、福建路桥、江西路桥等。1869年,鉴于铁、木桥的代价从耐用角度考虑相差并不大,工部局又与公董局商定了在洋泾浜上逐渐用铁桥替代木桥的计划。19世纪70年代中期以后,这项计划开始实施,新式的铁桥先后出现在洋泾浜上:“铁柱铁栏”,“四角并各制造煤气灯盏。其桥面用石片密砌而成,复以柏油浇灌,使其坚固”。^{〔3〕}

19世纪70年代初,工部局开始筹划在苏州河上架桥。由于韦尔斯桥创建时“曾于道署请领执照,载明限定年份,大约以30年为期,限内不准他人再造他桥”,^{〔4〕}工部局不得不先与桥主谈判。桥主向工部局出价3.5万两银子买下桥主1871年在韦尔斯桥东面兴建失败的废铁桥作为条件,工部局“以其价太巨”,未允。^{〔5〕}1872年10月,工部局在韦尔斯桥西侧“数十步地方”设立义渡,“虽以摆渡为名,而其制度实为浮桥,盖皆不用小船趁搭,以免拥挤之虞”。桥主“恐将来过大桥者必至减少”,旋即同意工部局出价4万两银子将韦尔斯桥及其东面的废铁桥一并买去。^{〔6〕}1872年11月,工部局收买上述两桥,废止韦尔斯桥“过桥税”,正式开始兴建苏州河桥梁。1873年7月,工部局拆移废铁桥,在原址新建木桥一座,定名“公园桥”(Garden Bridge,又称外摆渡桥或外白渡桥),并将西面的韦尔斯木桥拆卸变卖。^{〔7〕}1875年,根据纳税人会议建议,工部局又在河南路的苏州河面架设木桥

〔1〕 1874年度工务委员会报告,见1874年度《工部局年报》;1883年度《工部局年报》,第75页。

〔2〕 1880年度《工部局年报》,工务类。

〔3〕 《申报》,1877年7月12日。

〔4〕 《申报》,1872年5月9日。

〔5〕 《申报》,1872年8月14日、15日。

〔6〕 《申报》,1872年10月15日、16日。

〔7〕 《申报》,1872年11月16日,1873年7月7日、28日、30日。

一座。到 19 世纪 80 年代末,一座座木桥先后出现在福建路、浙江路、江西路等处的苏州河上。

3. 接管、添筑界外道路,供外人“娱乐之用”

19 世纪 50 年代以后,租界日益城市化,土地章程中开始列入禁止在界内“放轡骑马赶车,并往来遛马”的条款。^{〔1〕}习惯于跑马消遣的西方殖民者先后在界外铺筑跑马道,其中,以 1862 年上海跑马场股东在泥城浜西面修筑的静安寺路(Bubbling Well Road,今南京西路)最为重要。1866 年,由于道路维修开支过大,上海跑马场股东要求工部局接管静安寺路。为了维护外人“社会的康健”,经纳税人会议授权,工部局同意上述请求,并在以后修订土地章程时增加以下一款:“租界内执业租主(有阖议事人亦在内)会议商定准其[即工部局]购买租界以外接连之地、相隔之地,或照两下言明情愿收受(西人或中国人)之地,以便编成街路及建造公花园为大众游玩怡性适情之处。”^{〔2〕}从此,接管、添筑“绝对为驱车、驰马,或散步等娱乐之用”的界外道路,“俾外人社会之康健与安适有所实益”,^{〔3〕}也成了工部局道路建设的一个内容。到 19 世纪 80 年代末,除静安寺路外,工部局先后接管、添筑的界外道路有徐家汇路(今华山路)、吴淞路、新闸路、极司非尔路(今万航渡路)、麦根路(起于今石门二路的新闸路以北段与康定东路,循苏州河至万航渡路)、卡德路(今石门二路)等。

4. 发展、完善道路附属设施

1866 年,工部局在英界的道路照明上已普遍使用煤气灯。进入 70 年代后,又在美界主要干道与界外静安寺路相继推广使用。到 1881 年底,英美租界内已有煤气路灯 489 盏,其中英界 351 盏,美界 128 盏,静安寺路 10 盏。^{〔4〕}1882 年 5 月,中国第一家电气公司——上海电光公司(Shanghai Electric Company)成立。同年 10 月,根据工部局与该公司的协议,10 盏电气路灯首先在外滩试点。^{〔5〕}次年 7

〔1〕 1854 年《上海英法美租界租地章程》,见《上海公共租界史稿》,第 54 页。

〔2〕 1869 年《上海洋泾浜北首租界章程》,见《中外旧约章汇编》第 1 册,第 293 页。

〔3〕 1878 年 4 月 11 日工部局复领事函,见 1878 年度《工部局年报》。

〔4〕 1881 年度《工部局年报》,警务类。

〔5〕 1882 年度《工部局年报》,第 111 页。