



国家航海

National Maritime Research

上海中国航海博物馆 主办

上海港区位重心的历史变迁

Corresponding Change of Shanghai Port Area Center

戴鞍钢/Dai Angang

中国近海人

——以上海、香港以及新兴国际航运中心的相关出版物为视角

China Coasters: Shanghai, Hong Kong and the Publications of a Nascent International Shipping World

戴伟思/Stephen Davies

《顺风相送》校勘及编成年代小考

Research on the Annotated *Shun Feng Xiang Song* and its Composed Time

张 荣 刘义杰/Zhang Rong Liu Yijie

明代上海地区主要官船述略

Shanghai's Official Boats during Ming Dynasty

祁海宁/Qi Haining

上海和中国近代海军

Shanghai and Modern Chinese Navy

史滇生/Shi Diansheng

中国历史上的航海文化

Maritime Culture of Chinese History

孙光圻/Sun Guangqi

(第三辑)

上海古籍出版社



国家航海

National Maritime Research

上海中国航海博物馆 主办

(第三辑)

上海古籍出版社

图书在版编目(CIP)数据

国家航海. 第三辑 / 上海国家航海博物馆主办. ——
上海: 上海古籍出版社, 2012. 12
ISBN 978-7-5325-6688-4

I. ①国… II. ①上… III. ①航海—交通运输史—中
国—文集 IV. ①F552.9-53

中国版本图书馆CIP数据核字(2012)第238400号

国家航海(第三辑)

上海中国航海博物馆 主办

上海世纪出版股份有限公司 出版
上海古籍出版社
(上海瑞金二路272号 邮政编码 200020)

(1)网址: www.guji.com.cn

(2)E-mail: guji1@guji.com.cn

(3)易文网网址: www.ewen.cc

上海世纪出版股份有限公司发行中心发行经销 上海颀辉印刷厂印刷
开本 787×1092 1/16 印张13.25 插页2 字数274,000

2012年12月第1版 2012年12月第1次印刷

印数:1-1,800

ISBN 978-7-5325-6688-4

K·1659 定价:48.00元

如有质量问题,读者可向工厂调换

《国家航海》编辑委员会

主办：上海中国航海博物馆

顾问：杨 熹 上海交通大学

编委：（编委按照姓氏笔画排序）

万 明 中国社会科学院

刘超英 北京市文物局

孙光圻 大连海事大学

张 页 上海航运交易所

张 威 中国国家博物馆

杨志刚 复旦大学

施朝健 上海海事大学

柳存根 上海交通大学

胡平贤 中国航海日办公室

席龙飞 武汉理工大学

高德毅 上海海事大学

潘君祥 上海历史博物馆

主 编：年继业

副 主 编：丛建国 钱建国

编辑部主任：周群华

编 辑：陈红英 李 洋

目 录

上海港区位重心的历史变迁 Corresponding Change of Shanghai Port Area Center 戴鞍钢 / Dai Angang	001
中国近海人 ——以上海、香港以及新兴国际航运中心的相关出版物为视角 China Coasters; Shanghai, Hong Kong and the Publications of a Nascent International Shipping World 戴伟思 / Stephen Davies	011
论宋代南海贸易体系的形成 A Discussion on the Nanhai Trading System Formed in Song Dynasty 黄纯艳 / Huang Chunyan	044
上海航运业与宁波帮之研究 Study of Shanghai Shipping Industry and Ningbo Businessman Group 林士民 / Lin Shimin	055
19 世纪买办的垄断地位和延伸网络 The Monopoly and Extended Networks of Chinese Compradores in the 19 th Century 李培德 / Lee Pui-tak	064
《顺风相送》校勘及编成年代小考 Research on the Annotated <i>Shun Feng Xiang Song</i> and its Composed Time 张 荣 刘义杰 / Zhang Rong Liu Yijie	078
明代上海地区主要官船述略 Shanghai's Official Boats during Ming Dynasty 祁海宁 / Qi Haining	097

上海和中国近代海军

Shanghai and Modern Chinese Navy

史滇生 / Shi Diansheng _____ 109

中国历史上的航海文化

Maritime Culture of Chinese History

孙光圻 / Sun Guangqi _____ 118

19 世纪后期东亚海域上的英国 P. & O. 轮船公司之航运

British P. & O. Steamship Company Shipping on the East

Asia Seas in the Late 19th Century

松浦 章 / Matsuura Akira _____ 129

清代江海海关关址的演变

Address Changes of Jianghai Customs Pass in Qing Dynasty

谢俊美 / Xie Junmei _____ 151

林乐知《万国公报》与中国轮船航运事业的初创(1873~1877)

Lin Yuezhi (Young John Allen), *the Globe Magazine* and

the Start-up Stage of the China Shipping Industry

易惠莉 / Yi HuiLi _____ 156

郑和宝船考证依据与仿造实践探讨

Research of the Basis and Recovery Creativity of Zheng He

Treasure Ship

郑 明 赵志刚 方诗建 王国平 /

Zheng Ming Zhao Zhigang Fang Shijian Wang Guoping _____ 166

鸦片战争前夕的上海口岸

Shanghai Port before Opium War

张忠民 / Zhang Zhongmin _____ 188

征稿启事

_____ 203

稿件书写规范

_____ 204

上海港区位重心的历史变迁^①

戴鞍钢*

(上海 复旦大学历史学系 200433)

摘要: 1843年上海对外开埠通商后,很快成为中国第一枢纽大港,并在以后的百余年间,在全国各口岸中始终居于领先地位。其间,伴随上海城市的发展,为适应世界海运业船舶吨位渐趋增大的发展主流,得助于港口建设和航道疏浚等技术领域的不断进步,上海港的区位重心发生相应变迁,呈现出与时俱进、逐渐移向黄浦江下游区段相对水深岸线的鲜明特征。这种历史变迁,既是上海港不断壮大的具体表现,也是其百余年来在国内独占鳌头以及在东亚傲然屹立的基础所在。

关键词: 上海港 区位重心 变迁

上海自1843年开埠后,在其国内外贸易发展进程中,港区的布局也随之拓展变化。开埠初期,初来乍到的外国人首先注目并利用已有的十六铺一带的港区。在开埠前,上海县城外的十六铺、董家渡沿岸,是南北洋海船聚泊之所,“小东门外竟为大码头”。^② 周围街区的商业因之兴旺,“咸瓜街当时为南北大道,西则襟带县城,大小东门之所出入,东过两街即黄浦,故市场最为热闹;再南则帆樯辐辏,常泊沙船数千号,行栈林立,人烟稠密,由水路到者从浦江陆行,则必从此街也”。^③

上海港开埠后,外国航运业涌入,中国海船业渐趋衰落,但在19世纪80年

* 作者简介:戴鞍钢(1955—),男,上海青浦人,复旦大学历史学系教授,侧重研究中国近现代社会经济史。

① 本文系“近代上海城乡经济关系研究(1843~1937)”的阶段性成果,2010年上海市社科规划一般课题立项资助;国家社科基金重点项目“近代上海与长江三角洲城乡经济关系研究”(11AZS006)的阶段性成果。

② 姚廷遴:《记事拾遗》,载陈左高等编:《清代日记汇抄》,上海人民出版社,1982年,第167页。

③ 胡祥翰:《上海小志》,上海古籍出版社,1989年,第3页。

代外国轮运业全面染指中国沿海及长江航运前,这种兴替尚不剧烈,加上“豆禁”等保护措施,聚泊十六铺的中国海船业尚具规模。^① 时任两江总督的何桂清称:“江苏一省,精华全在上海,而上海之素称富庶者,因有沙船南北贩运,逐什一之利也。”^② 这些情景,对那些最早来到上海选择居处和港区的外国人不无影响。英国首任驻沪领事巴富尔 1842 年实地考察后,“指定了上海县城以北及以东一块地方作为居留地,因为在这里居住的中国人很少,而且有一种自然的疆界,还有一条大约三千六百英尺长的江岸,商船在这里的江面上停泊,既方便又安全”。^③ 随之而来的法国人作出同样选择,决定领事馆选址在十六铺,理由是“首先交通方便,三面都沿着可航行的水路(黄浦江和两条河浜),对运转货物极为重要;其次也是主要的一点,它靠近商业中心。长期以来,上海的居民点有些转移,其趋势有利于英租界,但当时商业中心仍在上海县城,因此对敏体尼(法国首任驻沪领事——引者)来说,靠近县城建立租界,这是绝妙的一着”。^④

此后,随着外国商行相继落户外滩和租界的设立,十六铺港区逐渐向北延伸,1853 年外滩江边已有十余座驳船码头。^⑤ 更具代表性的是 1862 年美商旗昌轮船公司金利源码头的设立。它系租用靠近十六铺的旧顺济庙基建成,被认为体现了旗昌轮船公司的特色,即“在各口岸选择靠近华人商业区的地段,购买江边场地以供轮船业务使用”。^⑥ 这种选择显然出自商业考虑,特别是着眼于和原十六铺港区及上海县城商业区的联系。当时报章这样评述:“旗昌轮船公司的这些产业位于法租界,且近中国县城,这个非常优越的位置便于装运各类商品,便于卸下茶叶以备装运。它建成后,可容纳三万至三万五千吨货物。”^⑦ 金利源码头开张后,成为早期上海港最具规模的外商码头。它的成功,增强了旗昌洋行的信心,“在 1867~1872 年期间,旗昌轮船公司还增添了码头和仓库设备。为了给天津航线提供更多的方便,公司于 1868 年租用了处于金利源偏北的几个码头,又花了大约五万两建造了一整套码头、浮筒和仓库,还对旧码头进行改建”。^⑧

步其后尘,英商太古轮船公司于 1873 年接管英商公正轮船公司,在金利源

① 聂宝璋编:《中国近代航运史资料》第 1 辑,上海人民出版社,1983 年,第 1258 页。按:所谓“豆禁”,是指 1862 年前,清政府为维持漕粮海运,曾规定外国商船不准至登州、牛庄贩运豆石。史称“豆禁”。详可参见拙作《上海与晚清漕运变革》,《上海研究论丛》第 2 辑。

② 贾祯等编:《筹办夷务始末》(咸丰朝),中华书局,1979 年,第 1118 页。

③ 《英国议会对华商务关系小型特别委员会报告书(1847)》,转自吴乾兑:《鸦片战争与上海英租界》,载《近代史研究》1990 年第 6 期。

④ [法]梅朋等著,倪静兰等译:《上海法租界史》,上海译文出版社,1983 年,第 35 页。

⑤ 《北华捷报》1862 年 5 月 29 日。

⑥ 民国《上海县续志》卷 2,第 26 页;《福士回忆录》,转自[美]刘广京著,李荣昌等译:《英美航运势力在华的竞争》,上海社会科学院出版社,1988 年,第 118 页。

⑦ 《北华捷报》1862 年 5 月 29 日。

⑧ 《旗昌轮船公司档案》,转自前引[美]刘广京著,李荣昌等译:《英美航运势力在华的竞争》,第 118 页。

码头以北拥有了码头、仓库,开始了它在上海港的经营。^①在这期间,十六铺以南岸线相对沉寂,原因在于该区段偏离新辟的外滩租界地块,外商少有投资打算,又加上海开埠后,租界商业趋盛,旧上海县城内经济发展明显滞后,上海的商业重心逐渐北移,这一区段的开发更乏动力。

较之原十六铺一带的港区,在外滩岸线新建的码头和港区,规模和设施明显推进。上海开埠前,过往的是各类木帆船,港口设施简陋,货物装卸全凭人力,“凡码头各店粮食、油、酒及航报等船,一切钱货、民间婚丧、舆轿等项,俱系箩夫承值;各洋行内烟、糖、棉花等货,悉归扛夫扛抬”。^②自开埠后,抵港外国商船吨位大,吃水深,“无一码头可卸船货,各船均抛锚于本江(指黄浦江——引者),货由小船驳岸”。^③

1845年,英国人首先在外滩建造两座驳船码头。同年公布的《上海土地章程》,特别载明外国商人兴筑码头的特权。次年12月成立的“道路码头委员会”,专门负责租界内道路、码头的修筑。据该委员会1850年年会报告,是年码头开支6976银元,道路费用1856银元,前者是后者的近四倍。^④至1853年,外滩江边已有十余座驳船码头,分属英商怡和、宝顺、和记等洋行,“租界前岸太浅,虽小船亦不可近,故各行自筑码头出滩,各如其名,如怡和码头是也”。^⑤

二

上海开埠后,苏州河口以南岸线因其原有的港口基础及紧邻上海县城和外国租界最先受到重视和开发。但随着外商经济活动和租界的扩展,尤其是19世纪70年代初苏伊士运河通航后,大型远洋轮船抵沪日增,苏州河口以南港区难敷需用。表现之一,陆家嘴外河道狭浅,且是近九十度的弯道,妨碍大吨位船只进出。早期《上海港口大全》载:“法租界对岸之陆家嘴,地形甚锐,且此处河道亦浅,是以在陆家嘴之上游吃水较深之船只,鲜有能驶到者,因河道小而潮流急故也。”^⑥表现之二,南片港区部分区段水文状况恶化,尤以外滩江边码头为甚。因陆家嘴外江面弯曲,海潮江水流速趋缓,水中挟带的泥沙逐渐积淀,又加开埠初期航道缺乏治理,其结果“浦内沙滩嘴角其淤泥顺流而入,渍于租界前岸,故各行

① 《迪安笔记》,载聂宝璋编:《中国近代航运史资料》第1辑,上海人民出版社,1983年,第512页。

② 上海博物馆:《上海碑刻资料选辑》,上海人民出版社,1980年,第76页。按:此处的洋行,系指经营南货的中国商行。

③ 徐润:《上海杂记》,载《徐愚斋自叙年谱》附录,上海古籍出版社,1995年,第6页。

④ [美]马士著,张汇文等译:《中华帝国对外关系史》第1卷,三联书店,1957年,第395页。

⑤ 徐润:《上海杂记》,载前引《徐愚斋自叙年谱》附录,第6页。

⑥ 上海浚浦总局:《上海港口大全》,1921年,第15页。

所筑之码头日见淤浅,华洋船只常有沉溺,无人搬迁,以致更形浅塞”。^①

英国驻沪领事达文波承认:“自从 1843 年本港开辟以来,通过开拓河滩,以及在原有码头和栈桥周围河水转浅时就接着建造新的码头和栈桥,我们一直在不断地侵占河床。”上海外商商会会长詹森的观察更为细致:“1872 年关于黄浦江宽度的观察记录表明,当时坐落在左岸的旗昌轮船公司的铁仓库以前水深为 14 到 15 英尺,再往外 400 英尺处,前些时期在低潮时水深为 23 到 24 英尺,而到 1872 年在建成长约 100 英尺的长堤后。水深仅 15 英尺”。^②

一方面是河道狭窄淤浅,一方面却是进港船只吨位升高。《1874 年上海海关贸易报告》载:“1870 年苏伊士运河通航以来,本埠的转运贸易大大地改变了,许多从前用帆船运输的货物,现在都用容量很大的轮船载运。”据它统计,由于船只增大的结果,839 艘船在 1874 年即能完成 1 175 艘船在 1872 年的运量。^③

现实的问题和需要,加快了苏州河口以北港区的兴盛。还在 19 世纪 60 年代,当美商旗昌、英商怡和等竞相占据苏州河口以南岸线时,已有一些外商将目光投向虹口沿江地带。这里虽与上海县城及外滩有一段距离,但江面开阔,近岸水深,便于远洋船只停靠,且场地空旷,港口发展余地大,较之苏州河口以南港区更具开发价值。1861 年,英商宝顺码头捷足先登,此后其他洋行和轮船公司纷起效尤,北片港区的拓展渐入高潮,“各国商轮远道来华,自法租界以下至下海浦绵亘十余里,均为租界码头,各有专归”。^④其中以英商公和祥码头最具实力。其前身是大英轮船公司虹口码头,1873 年柯理芬公司加股置地扩充,改为公和祥码头;次年又由怡和洋行买下扩充,称怡和合股公和祥码头。它地处提篮桥和外虹桥之间,泊位春季低潮时水深也有 18 至 20 英尺,公司经理自夸“公和祥码头可以装卸任何种类的货物,可以接受只要能进港的任何船只”。自开张后,固定资本与流动资金均稳步增长,以期“使码头长期发挥效益”。^⑤

面对苏州河口以北港区的开发,已在苏州河口以南港区站稳脚跟的旗昌轮船公司也不甘落后,于 1870 年至 1872 年间“在虹口滨水地区又增购了一批产业,以巩固公司业务上的据点”。^⑥值得注意的是,1872 年底刚刚成立的轮船招商局也及时参与开发,不致使苏州河口以北港区全入外商之手。1874 年它租赁位于虹口的原英商耶松码头并加以改建,增设仓库七座,定名招商局北栈。1877

① 徐润:《上海杂记》,载前引《徐愚斋自叙年谱》附录,第 6 页。

② 《领事达文波 1877 年度贸易报告》,载李必樟等译校:《上海近代对外贸易经济发展概况:英国驻上海领事贸易报告汇编(1854~1898)》,上海社会科学院出版社,1993 年,第 449 页。

③ 参前引聂宝璋编:《中国近代航运史资料》第 1 辑,第 649 页。

④ 中国第一历史档案馆:《光绪末年黄浦江修浚工程主办权之争史料》,《历史档案》1994 年第 4 期,第 46 页。按:下海浦,系指今杨树浦一带。详见姚公鹤:《上海闲话》,上海古籍出版社,1989 年,第 21 页。

⑤ 参前引聂宝璋编:《中国近代航运史资料》第 1 辑,第 585、586、597 页;《上海公和祥码头史料》,《学术月刊》1962 年第 1 期,第 36 页。

⑥ 《旗昌轮船公司档案》,转自前引[美]刘广京著,李荣昌等译:《英美航运势力在华的竞争》,第 118 页。

年又通过盘购旗昌轮船公司,拥有了外虹桥东侧的旗记码头,改名招商局中栈;坐落在南片港区的金利源码头,这时也同时易主,又名招商局南栈。^①此后,随着苏州河口以北沿江岸线相继被开发,拓展新港区的重心移向隔江相望的浦东。

浦东与浦西虽仅一江之隔,但在当时的交通条件下,浦江之水仍给两岸的交流造成很大限制。当上海人称“江海之通津,东南之都会”时,隔岸相望的浦东仍相对冷落。上海港开埠后,特别是随着浦西沿江南北港区的开发,近在咫尺的浦东原野引起人们的注意。1862年,设在外滩的怡和洋行率先在对岸设立了码头、仓栈,之后渐有效仿者。1867年一位目击者称:“浦东多年只是一片平芜,有几个旧式的中国船厂和绰夫拉绰的小路。但是近年来外国人在沿江一带已购买了很多块地,现在建造起不少宽敞的仓库、船坞和码头。”^②由于浦东沿江地带几乎还是一片空白,设在这里的码头、仓栈,占地面积往往远远超过浦西,1865年设立的占地五十亩的立德成货栈可为代表,这一特色后期因瑞记、美孚等大型煤油栈码头的开设而更为显著。

投资浦东港区的仍主要是外国资本,“海上营堆栈者遍浦江两岸,洋栈占十分之七八”。其中就有实力雄厚的公和祥码头公司。19世纪70年代后,鉴于上海港装卸业务持续增长,该公司在浦西的设施已感不足。1877年度其业务报告称:“对于存储的需求在不断地增大,因而全部现有的设施均被占用。”他们 also 把目光投向浦东,1891年出资三十万两,与怡和洋行合伙买下旗昌洋行浦东码头公司;1895年又追加投资,买下浦东煤油货栈的全部股权。^③

在此前后,这种投资势头有增无减。1866年浦东有立德成货栈、广隆码头、李百里栈、瑞祥栈等码头仓栈十一座;1867年至1906年已增至二十七座,较1866年净增约1.5倍。特别是1895年后有日本国资本的加入,先后有三井洋行基地、大阪商船会社老摆渡码头等设立,成为仅次于英、美的又一股投资商。^④

在众多外资码头仓栈的夹缝中,成立伊始的轮船招商局于1873年1月在浦东陆家嘴南、烂泥渡北购得一处栈房,之后在1893年添置了浦东华栈码头,1895年又设立浦东杨家渡栈码头,在浦东港区争得一席之地,但终究势单力孤,难与外国资本抗衡。^⑤1893年4月,迎合进口散装煤油猛增的需求,德商瑞记洋行在招商局华栈码头毗邻处动工兴建专用油码头,共占地34亩,建有3座油池,可储油2500吨,辅助设施先进,届时“运油的油船可停泊在一个行将建造的栈桥旁边,那里在低潮时水深亦达二十英尺”。1893年8月4日《北华捷报》称,该码头

① 《轮船招商局的创办及其初期发展历程》,载前引聂宝璋编:《中国近代航运史资料》第1辑上册。

② 《中日商埠志》,载孙毓棠编:《中国近代工业史资料》第1辑,科学出版社,1957年,第17页。

③ 参前引聂宝璋编:《中国近代航运史资料》第1辑,第586、597、599、600页。

④ 参见郑祖安:《浦东历史发展概说》,载唐振常等编:《上海史研究》,学林出版社,1988年,第401页。

⑤ 《轮船招商局档案》,载前引聂宝璋编《中国近代航运史资料》第1辑,第1134页;《申报》1897年5月13日。

的建成“无疑地将对于煤油入口贸易产生重要的影响——煤油贸易现在已发展到相当大的数量,并且前途有无限的希望”。继而,美孚石油公司也在浦东庆宁寺附近购买地基,于1903年建成油栈码头。英国壳牌石油公司下属亚细亚油栈码头,也颇具规模。^① 浦东港区,同样也是外国资本占据着绝对优势。^②

三

19世纪60年代后,虽有苏州河口以北港区和浦东港区的拓展,但进出上海港的大吨位船舶多遭遇吴淞口内外沙的阻碍。时任苏松太兵备道的冯光记述:“吴淞口,江浦合流处也。吴淞江在宋时宽可数里,明归熙甫太仆所见尚数十丈,狭才如带,合流处始渐侈大,而沙带纵横,商船病之。余备位时曾议开浚,费巨未果。”^③面对吴淞口内外的淤沙,大吨位远洋船只常受滞阻,往往要候潮进港,因而曾有开辟吴淞港区的动议。海关报告载:“在上海开埠以后的年代里,进口船只的体积大大增加,而长江进口水道一直没有疏浚修治,浅水时江口拦沙水位比黄浦江还要浅,所有巨轮都只能停留在口外,航商对这种情况啧有烦言。”^④

清朝政府则出于防务的考虑,拒绝疏浚。列强便起意开辟吴淞港区,先是提议修筑淞沪铁路,1866年英国驻华公使阿礼国致书清廷:“上海黄浦江地方,洋商起货不便,请由海口至该处于各商业经租就之地,创修铁路一道。”强调“浦江淤浅挑挖不易,铁路修成,水路挑挖无关紧要”。经清廷议复,认为“开筑铁路妨碍多端,作为罢论”。^⑤

时隔六年,1872年美国驻沪领事布拉德福背着清朝政府组织吴淞道路公司,并于1874年兴筑淞沪铁路,1876年2月铺轨,企图在吴淞开辟水陆转运泊岸。一位美国学者在参阅美国国会档案后指出,美国领事此举“是受横滨——东京间建筑铁路的刺激,上海港口的运输问题与东京有些相似。外国船舶认为碇泊在距离外国租界下游十二英里的吴淞江(应为黄浦江——引者)中比较便利。从这个碇泊处建一条铁路通到这个城市,将会起与横滨——东京线的类似作用”。而日本的那条铁路,正是由美国人在1869年承建、于1872年通车的。^⑥

列强筹开吴淞港区的举措,惊动了上海地方官员。1876年3月,苏松太兵备道冯光照会英、美驻沪领事:“通商章程第六款载明,各口上下货物之地,均由海关妥为定界。又江海关定章,浦江泊船起下货物之所,自新船厂起至天后宫为

① 汪敬虞编:《中国近代工业史资料》第2辑,科学出版社,1957年,第325、333页。

② 上海社会科学院经济研究所编:《刘鸿生企业史料》上册,上海人民出版社,1981年,第8页。

③ 冯光:《西行日记》,载前引陈左高等编《清代日记汇抄》,第322页。

④ 《海关报告(1922~1931)》,载徐雪筠等编:《上海近代社会经济发展概况:〈海关十年报告〉译编》(以下简称《海关十年报告译编》),上海社会科学院出版社,1985年,第287页。

⑤ 《清季外交史料》卷5,第19页。

⑥ [美] 泰勒·丹涅特著,姚曾译:《美国人在东亚》,商务印书馆,1959年,第503页。

界,商船只许在例准起货下货之界内起货下货各等语。是吴淞既非起货下货之所,又吴淞口一段尽属海塘,关系民生、农田保障,为中国最紧要之事,断不能任百姓将官地盗卖,建造房屋、码头。”强调“上海贸易租界,自洋泾浜起至虹口止,有法国租界,有美国租界,吴淞口系宝山县所管,不在通商租地界限之内。又各国通商章程,只有上海口岸,并无宝山地界通商”。^①英、美领事无言以对。后经交涉,由清朝政府出巨资将淞沪铁路购下拆毁。

列强筹开吴淞港区的举措虽然受挫,但淤沙仍横亘吴淞口外,列强据此仍不断发难。1881年12月,两江总督刘坤一遂上书奏称:“吴淞口在黄浦江口内,本与长江防务无涉,惟赴上海必经此沙。此沙日积日高,各国大船出入不便,有碍洋商生计,故彼饶舌不休。夫中外既经通商,水道本应疏浚,如我置之不理,彼得借以为词,抽费兴工,势必永远占据,谓系洋商捐办,华官不能与闻。再四思维,只有自行筹款挑挖,则所挖之宽窄浅深,作辍迟速,均可操纵自由,只令通船而止,万一有事,则沉船阻塞,亦反掌间事也。”^②意在通过自主疏浚淤沙,堵塞列强口实。次年,从国外进口的设备运抵,进度缓慢的疏浚工程开始,筹开吴淞港区的动议一度沉寂。

但列强并未止步,甲午战争后日本报纸称“日本在上海择地开租界一事,以吴淞为佳。黄浦江淤沙日厚,其势迟早必至无法可治,不能行船。如吴淞则日后必大兴胜之地,与上海来往之路之极便,日本当择租界于吴淞”。^③沿江一些地段则先后易主,至1898年初“吴淞口之蕴藻浜南沿江水深之地,除操厂一块,悉为洋人所得”。英、德等国还以兵船进出吴淞口不便为由,向清朝政府索要蕴藻浜以北沿江百余亩空闲官地,以建造所谓兵船码头,企图再开吴淞港区。^④如1898年4月15日《申报》所言:“自上海通商,外洋轮船出入,吴淞为咽喉要路……第水路虽为通商要道,而岸上未有租界,且地属太仓州之宝山县,又非上海所辖,西商欲于此间设栈起货,格于成例,不克自由;而淞沪铁路工程又未告竣,公司货物必由驳船起运,船乘潮水涨落,未能迅速克期,此西人之心所以必须辟租界于吴淞者。”

后清朝政府以吴淞“自开商埠”抵挡。1899年,在沪外商绕过清朝政府自组一个九人委员会,着手处理黄浦江的疏浚。^⑤1901年的《辛丑条约》塞入黄浦江疏浚事宜,规定“设立黄浦江河道局,经营整顿改善水道各工,所派该局各员均代中国暨诸国保守在沪所有通商之利益”。疏浚预估20年,费用每年约需46万海

① 《苏松太兵备道冯光致英国驻上海领事麦华陀照会》(光绪二年二月二十六日),清华大学图书馆藏档案钞本,转引自宓汝成编:《中国近代铁路史资料》第1册,中华书局,1963年,第43、44页。

② 刘坤一:《订购机器轮船开挖吴淞口淤沙片》,载《刘坤一遗集·奏疏》卷18,中华书局,1959年,第69页。

③ 《时务报》第22册(1897年3月),译载。

④ 《致候补道台蒋》(光绪二十四年一月十日),载北京大学历史系编:《盛宣怀未刊信稿》,中华书局,1960年,第61页。

⑤ 见前引《中华帝国对外关系史》第3卷,第407页。

关两,由中国和有关各国对半分担。另附有详细规定,确认包括疏浚在内的黄浦江航道管理权均由该局统辖。其成员除上海道列名外,余均为外国人。^①

两江总督刘坤一持保留态度,认为“无论如何,水路、水上警察、引水事务、船只停泊等项控制权须掌握在作为清朝政府代理人的海关手里”。^② 握有长江流域势力范围的英国人暗中呼应,后经英籍海关税务司贺璧理斡旋,于1905年9月改订了有关条款,规定在清朝政府承担全部费用的前提下,各国答应所有改善及保全黄浦江河道并吴淞内外滩各工,统由江海关道及税务司管理,“上海领事团则保留咨询和批评的职能”。^③ 同年12月黄浦河道局成立,次年聘请荷兰籍工程师奈格主持航道疏浚。^④ 自《辛丑条约》规定疏浚黄浦江包括吴淞口淤沙,“洋商营业趋势益集中于上海,淞口无转移之希望”,列强不复再提开辟吴淞港区事,清朝政府的“自开商埠”遂也陷于停顿。^⑤

1906年启动的疏浚工程进展顺利,次年12月在高桥沙的上端开出一条15英尺深的水道。1909年5月,疏浚工程已使英国“阿斯特雷号”轮在高水位时,以吃水23英尺顺利通过。同年7月1日始,进出上海港的客货轮均改走这条航道。1906年至1910年,对吴淞口内外沙的治理共耗资700万两,“疏浚后的航道在低水位时,水深19至20英尺”。^⑥ 工程进行期间,曾发现承包商荷兰利济公司浮开多报挖泥土方。经交涉,该公司承认其咎并允诺除原定土方,再加挖50万立方码作为处罚。^⑦ 至此,上海港有了一条比较稳定的深水航道,可供5000吨级船舶常年通行,维护了港口的发展势头。时至1924年,黄浦江整治工程告一段落,万吨级船舶可每日乘潮进出上海港。^⑧ 上海市档案馆馆藏档案显示,当时的上海港无论是港口密集的运输条件、航运企业的运力或航线、港口的投资环境包括港口城市在金融商业方面的水平,还是港口自身的通过能力(包括整治后的航道、码头设施等),都已具备成为国际贸易大港的先决条件。1928年上海港进出船舶净吨位已位居世界第14位,1931年跃居第7位,港口货物吞吐量达到1400万吨。1925年至1933年,经由上海港的进出口贸易总值平均占全国港口的55%,国内贸易货值平均占全国港口的38%。至1936年,以上海港为

① 王铁崖:《中外旧约章汇编》第2辑,三联书店,1957年,第1007、1008页;天津社会科学院历史研究所:《1901年美国对华外交档案:有关义和团运动暨辛丑条约谈判的文件》,齐鲁书社,1983年,第396页。

② [澳] 骆惠敏编,刘桂梁等译:《清末民初政情内幕——〈泰晤士报〉驻北京记者、袁世凯政治顾问乔·厄·莫里循书信集》上卷,知识出版社,1986年,第231页。

③ 见前引《中外旧约章汇编》第2辑,第326页;前引《海关十年报告译编》,第147页。

④ 奈格曾于1873年至1903年受日本政府邀请,为日本各地的河流修改及建港事业贡献颇多。详可参阅[日] 武上真理子:《孙中山‘东方大港’计划的历史地位》,载《近代中国》第21辑,上海社会科学院出版社,2011年。

⑤ 民国《宝山县续志》卷六,实业。

⑥ 参前引徐雪筠等:《海关十年报告译编》,第148、149、197页。

⑦ 详可参阅中国第一历史档案馆:《光绪三十四年荷商利济公司浮开浚浦土方案》,载《历史档案》1995年第1期。

⑧ 上海市经济学会等编:《上海交通》,上海科学技术文献出版社,1989年,第502页。

始发港或中继港的航线在 100 条以上。^① 上海港于是仍由苏州河口南北两侧和浦东两大部分组成,其区位重心则是在相对水深的苏州河口以北和浦东岸线。上海作为中国第一枢纽大港的地位,屹立不摇。

^① 倪红:《上海市档案馆馆藏近代上海港建设档案概况》,载《上海档案史料研究》第 1 辑,上海三联书店,2006 年。

Corresponding Change of Shanghai Port Area Center

Abstract: After 1843, Shanghai become the first hub port in modern China. Meanwhile, with the development of the city of Shanghai, in order to adapt the development of the mainstream the world shipping tonnage gradually increased, having contributed by the progressive port technology in construction and dredging technology, Shanghai port area center presents corresponding change, which advanced with the times, gradually moving to the Huangpu River downstream section relative to the distinct characteristics of riverbank. The historical changes of Shanghai port area center, had a growing concrete manifestation, and is also the foundation of keeping the domestic champion and erecting in East Asia stand in more than 100 years.

Keywords: Shanghai Port, Area Center, Corresponding Change

中国近海人

——以上海、香港以及新兴国际航运中心的相关出版物为视角

戴伟思

(中国香港 香港海事博物馆)

摘要: 20 世纪初期,西方殖民扩张使本已是通商口岸的上海和殖民属地的香港一跃成为重要的国际港口。作为当时主要的国际交流带,上海、香港各自具备“理想型”国际航运中心特征。上海不仅是一个较大的港口,还由于其国际大都会背景,享有更多“非正式”优势。香港,则由于英国的管治法规及其在世界海事中的领导地位而享有更多“正式”优势。这两个港口城市成为中国沿海地区的主要口岸。作为一个具有潜力的国际航运中心,上海的一个重要“软件”优势在于其繁荣发达的出版业,相关出版物极大满足了国内外航运人士的需求。本文将介绍其中的三个例子:第一部《英中航海词典》、清代海关总税务司的出版刊物以及《中国航运潮汐与船舶操纵手册》年刊。1940 年代国内战争的动乱和 1949 年中华人民共和国的正式成立,使上海失去上述航运优势;反观香港,由于 40 年代末上海航运业人才和资金往香港迁移,以及英国殖民统治逐渐放宽,香港得以充分利用已拥有的优势,并建设之前所匮乏的航运软件。到了 21 世纪初期,香港已成为中国国际航运中心的引领者。上海若想重建早年的航运辉煌事业,须重视“理想型”国际航运中心软件建设,打造一个面向世界、顺畅而开放的东方国际交流区域。

关键词: 上海 香港 港口城市 国际航运中心 交流带 理想型 航海交流 通用语 出版物 中国近海人

1. Shanghai and Hong Kong

Let us start as the 20th century gets under way and moves towards the swift unravelling of the peculiar world of the treaty ports by the Sino-Japanese, Pacific and Chinese civil wars.

In 1900, and from the point of view of the international world of shipping,