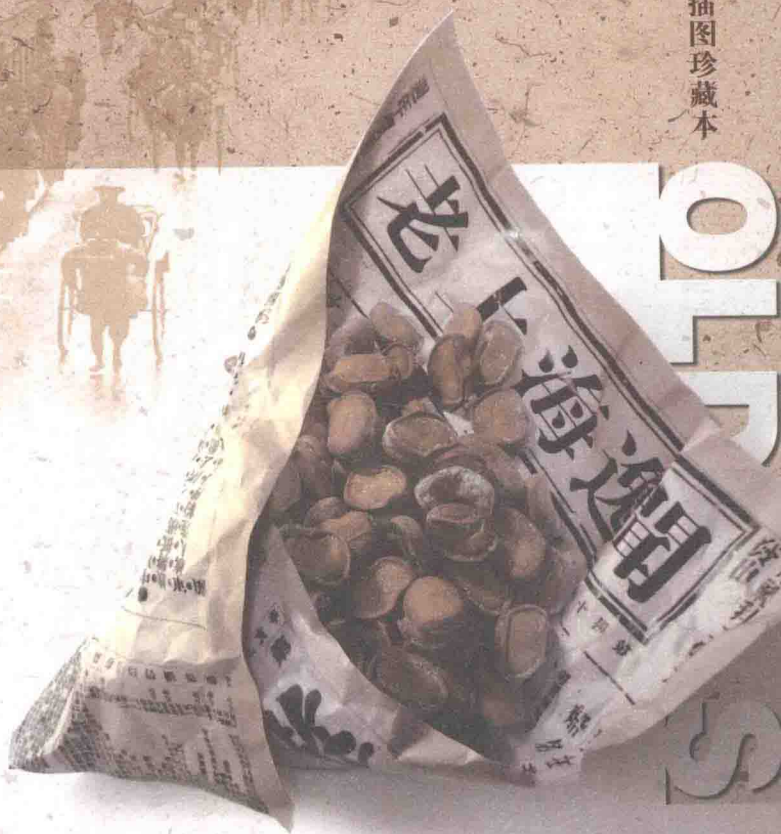


插图珍藏本



老上海逸闻

朱少伟 ◎ 著

中国出版集团
东方出版中心



老上海逸闻

朱少伟 著

中国出版集团
东方出版中心

插图珍藏本

图书在版编目(CIP)数据

老上海逸闻 / 朱少伟著. —上海: 东方出版中心,
2013.11

ISBN 978 - 7 - 5473 - 0624 - 6

I. ①老… II. ①朱… III. ①上海市—地方史—史料
IV. ①K295.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 245643 号

老上海逸闻

出版发行: 东方出版中心

地 址: 上海市仙霞路345号

电 话: 021-62417400

邮政编码: 200336

经 销: 全国新华书店

印 刷: 昆山亭林印刷有限责任公司

开 本: 720×1020毫米 1/16

字 数: 321千

印 张: 21.5

版 次: 2013 年11月第1版第1次印刷

ISBN 978-7-5473-0624-6

定 价: 45.00元

版权所有, 侵权必究

东方出版中心邮购部 电话: 52069798

序

时间老人其实不会老，总在随着地球转动健步走向未来；会老的是人间的凡夫俗子，常感光阴似箭，人生苦短，不经意间就老之将至。记忆力衰退了，如烟的往事很容易被忘记，更何况隔代相传的陈年逸事？于是，忆旧怀古的文字和影像作品，凡真实而又有可读性的，就都会受到人们的欢迎。

上海作家朱少伟同志独具慧眼，精心写作的《老上海逸闻》独辟蹊径地介绍我们这座中国东南沿海自晚清以来迅速崛起的城市，行文自然朴实，内容真实生动，并配有近三百张珍贵的照片，图文并茂，令人赏心悦目。无论是“沪埠风物”，还是“申城珍档”，抑或“淞滨履痕”，都对我们新老上海人，尤其是年轻人，具有吸引力，给人以悦读感。我怀着喜悦的心情，为这本富有特色的新书面世鼓掌，向朱少伟同志致以由衷祝贺！

说到老上海，那是难以用一种形象来描绘，也难用一个比喻来形容的。繁华的都市、革命的摇篮、冒险家的乐园、穷苦人的地狱……美名、恶名都不少见，逸闻、传说更是多多，怎么说好像都似真似假、似是而非却又似曾相识！如今的传媒，特别是电视剧，戏说历史和历史人物的现象比比皆是，令人担忧。可喜的是，朱少伟同志怀着对历史的尊重，摒弃道听途说，拒绝凭空戏说，而是精心收集整理素材，勤于并善于考证辨别，写成了这本真实可信而又可读性强的关于老上海的书籍！

朱少伟同志也是一位移民城市的移民，他的祖籍为浙江诸暨，出生于江苏常州，童年时代来到上海，很快就融入其中，在这里成长。他对“海纳百川，有容乃大”的海派文化精神心领神会、耳熟能详，业余写作出版了《风月无边：民国文人侧影》等富有海派文化内涵的著作，受聘为上海大学海派文化研究中心特邀研究员，业绩丰厚。

期待着朱少伟同志对海派文化研究有更多贡献，为读者写更多更好的新书！

李伦新于乐耕堂

2013年6月19日

第一辑 沪埠风物

回望黄浦江	2
吴淞江前世今生	10
晴天唳鹤几千只	24
法华古镇牡丹盛	33
顾氏南溪一草堂	41
上海老城厢漫话	52
从日涉园到书隐楼	59
上海水蜜桃由来	63
洋泾浜与“洋泾浜英语”	67
百年外白渡桥	71
迅速崛起的高昌庙镇	76
江南制造局略记	80
商务印书馆开风气之先	88
中国话剧的滥觞与勃兴	93
旧校场年画独树一帜	99
“月份牌”独领风骚	106



第二辑 申城珍档

“海派”的来龙去脉	112
路名中的旧园痕迹	116
从吴淞铁路到淞沪铁路	124
沪杭铁路话昔	133
繁华马路的故事	140
革命党人为社会变革造势	148
以救国为志的两位学僧	155
名医叫板“远东第一大富翁”	160
早期洋“中国通”在沪活动	163
外国大师赞赏“南翔小笼”	174

第三辑 淞滨履痕

康有为息影林泉	182
梁启超首创“时务体”	188
于右任办报三次蒙难	193

孙中山在沪岁月	200
抗战前后宋庆龄在上海	206
张学良早年多次抵申城	215
赵朴初坚守“孤岛”	219
杜重远与《新生》周刊	224
斯诺曾供职《密勒氏评论报》	231

第四辑 海上文脉

夏丏尊情系《爱的教育》	236
邵洵美曾被称为“孟尝君”	239
林语堂积极提倡“幽默”	245
茅盾在景云里	248
郁达夫在嘉禾里	252
徐志摩在四明村	257
郑振铎早年编辑生涯	261
巴金为救亡“呐喊”	269
聂耳在明月歌舞剧社	274



潘汉年在“听车楼”----- 278

张爱玲在公寓里的日子----- 282

第五辑 浦江硝烟

少林武僧在沪抗击倭寇----- 292

太平军三次进攻上海----- 297

惊心动魄的狙击----- 304

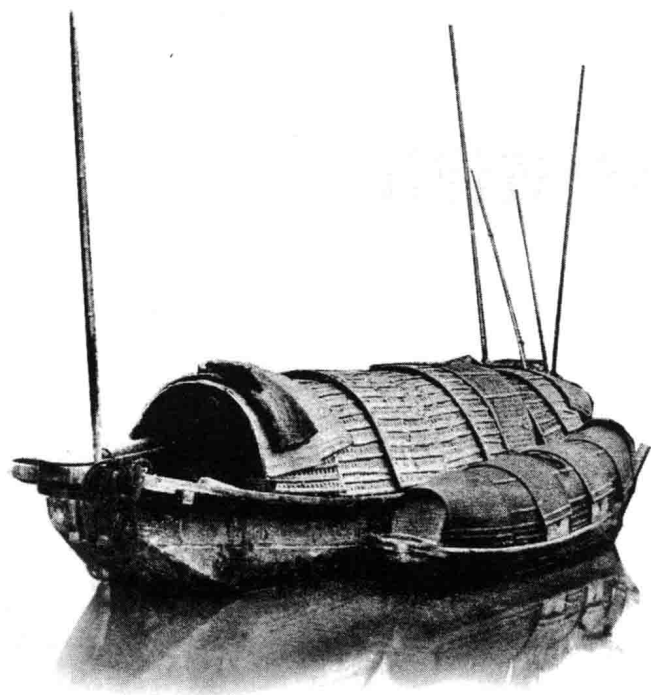
虹口公园爆炸案揭秘----- 311

西比利皮货店门口的枪声----- 318

中统“锄奸”笼罩迷雾----- 321

“双枪黄八妹”打鬼子----- 325

后 记----- 333



第一辑 沪埠风物



回望黄浦江

人们习惯称黄浦江为上海的“母亲河”。相传，在很久很久以前，上海是吴地非常荒凉的乡村，因地势低洼，雨水一多就会发生涝灾；到战国时，楚国公子春申君黄歇封于此，他不辞辛劳带领大家开凿了一条直通长江的河道，两岸老百姓开始安居乐业，大家因感恩而把那河道叫做黄浦江或歇浦、春申浦、申江。其实，这只是一种美好想象。

“母亲河”的变迁

黄浦江的前身是东江。

古太湖通过“三江”泄水。东晋庾阐的《扬都赋》注释：“今太湖东注为松江（按即吴淞江），下七十里，有水口分流；东北入海为娄江（按即浏河），东南入海为东江，与松江而三也。”东江上游为白岬湖群，中游为淀泖湖群，下游散成许多分支从东南入注杭州湾。到了南宋，由于筑塘岸、建堰闸，东江各出口相继被堵断，淀山湖和浙西来水只能从横潦泾往东流向闸港，一部分在此折北经上海浦（今黄浦江十六铺附近段和虹口港）汇进吴淞江。至此，今黄浦江上、中游呈现雏形。

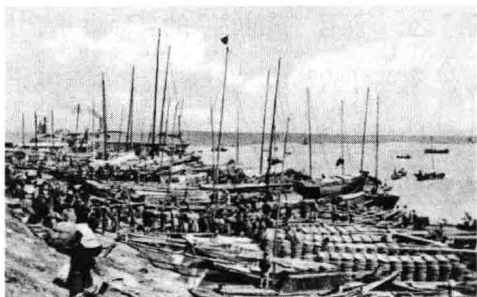
“黄浦”之名，在南宋中期才见于著录。到淳祐十年（1250年），高子凤为西林（今浦东三林镇西）南积善教寺撰写的碑记称：“西林去邑不十里，东越黄浦，又东而

汇北，所谓江浦之聚也。”这说明，今黄浦江闸港至三林镇西的一段，在那时已被叫做“黄浦”。至南宋末期，在同它相接的上海浦西岸正式设立一个新镇，并因近旁河道得名上海镇（今人民路、中华路环线内）。

元初，上海镇升格为县，此时黄浦虽仍是吴淞江的支流，“阔仅一矢之力”（约宽七十米），但地理位置重要，所以《元史》说：“黄浦在县东，大海喉咙也。”

在明代，黄浦由于水势渐增，已被称作“大黄浦”。永乐二年（1404年），户部尚书夏原吉为治理苏松地区水患，根据叶宗行的建议，动员十余万民工拓浚了范家浜（今黄浦江外白渡桥至复兴岛段），使黄浦不必再经上海浦故道在今嘉兴路桥附近（即黄浦口）与吴淞江下游旧河道（今虬江路一线）合流，而可直达吴淞口。这样，今黄浦江下游也初步成形。

此后，黄浦由于畅通无阻，水量丰沛，在滔滔激流昼夜不停地冲刷下，河身越来越宽广，慢慢成为太湖泄水干道。吴淞江下游旧河道则淤缩日甚，最终不得不改道从经疏浚的宋家浜（今吴淞江市区段）与黄浦会合，反过来变为其支流。到晚清，“黄浦秋涛”成了“沪城八



早期黄浦江



昔日黄浦江摆渡舢板



景”之一,而且“黄浦江”的名称也开始出现。

黄浦江的形成,为上海港的崛起奠定了坚实基础。

高桥附近曾有“宝山”

在“黄浦夺淞”后,不知是出于对吴淞江的深情,还是因为叫顺了口,人们始终没有改称吴淞口为黄浦口。

随着进出的船舶不断增多,为了确保航运安全,吴淞口和长江口一带急需醒目的导航标志。于是,在明代永乐九年(1411年),督办海运的平江伯陈瑄上疏明成祖朱棣,提出在此“立堠表识”,这个建议很快就得到了批准。

翌年春,陈瑄调集数千人,在今黄浦江下游高桥附近建起一座被誉为“宝山”的大型航标,并派专人驻守。明成祖朱棣立即以“御制”的名义为它树立了碑记,其中说:“今年春,乃命海运将士,相地之宜,筑土山焉,以为往来之望。其址东西各广百丈,南北如之,高三十余丈。上建烽堠,昼则举烟,夜则明火,海洋空阔,遥见千里。于是咸乐其便,不旬日而成。周围树以嘉木,间以花竹,蔚然奇观。先时未筑山之前,居民恒见其地有山影,及是筑成,适在其处,如民之所见者。众曰:是盖有神明以相之,故其兆先见,皆称之为宝山。因民之言,仍其名而不易,遂刻石以志之。”由此可见,“宝山”是在人们的急切期盼中诞生的。“宝山”基部以巨木为桩,上垒大量石块和泥土而成,四周树林苍翠、花卉吐艳;顶巅不仅有设计巧妙的用于导航的烽堠,还造了观音殿、龙王庙,春秋时节拾级而上的游人络绎不绝。

永乐年间,三宝太监郑和多次从太仓刘家港启碇下西洋,都经过吴淞口出海,“宝山”也成为其大型船队的航标之一。王世贞的《宝山堡记》对“宝山”作了详细描述,并提到“中贵人和(按即郑和)等海舶之收启亦取标焉”。

“宝山”的“昼则举烟,夜则明火”,极大地方便了船舶出入黄浦江。弘治《上海志》记载:当年上海船商“乘潮汐上下浦,射贵贱购贸易,疾驶数十里如反覆掌”。可惜的是,到万历十年(1582年)夏,由于海潮大溢,“宝山”被洪涛冲坍,但永乐御碑幸

运地得以保存下来。

清初，文人侯荣追忆这座我国沿海地区较早的著名航标时，曾吟出“土筑孤峰作表识，舳舻弥望风帆收”的诗句。同治元年（1862年），经过航运界强烈要求，在吴淞口设置指示潮位的标杆，以及三个指示浅滩的灯标，为船舶导航；接着，在吴淞口西岸的一座洋式矮屋内点燃油灯，指示船舶进入吴淞口航道；后来又建吴淞灯塔，替代矮屋内油灯。到20世纪70年代，这里耸起一座高四十余米、建筑面积达八百五十多平方米的信号台。

如今，“宝山”一词作为上海北境的地名流传下来，而永乐御碑则完好地矗立于浦东高桥中学的碑亭里。所以，近人沈轶刘的《高桥竹枝词》云：“永乐碑连永乐钟，钟声寂寂一碑丰。”

商船会馆与轮船招商局

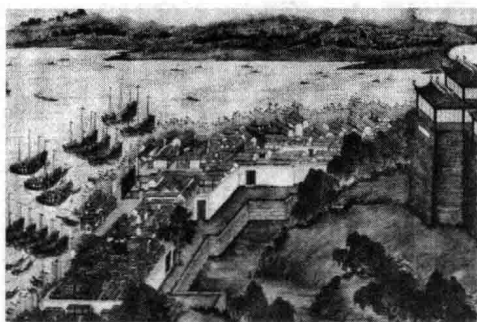
清代康熙二十三年（1684年），开放“海禁”。由于上海“襟海带江”，为我国水路交通之要冲，翌年在这里设置江海关（后来也称江海大关）。乾隆《上海县志》记载：“自海关设立，凡远货贸迁，皆



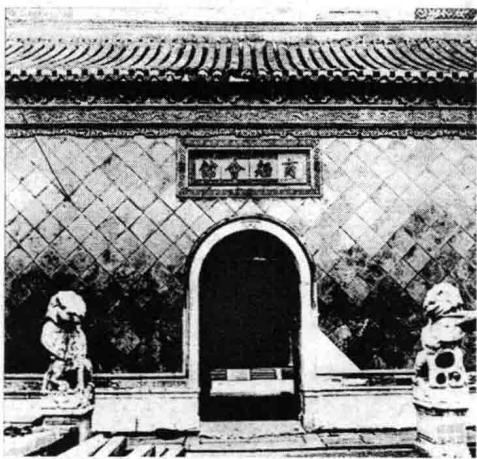
永乐御碑



浦东高桥永乐御碑亭



鸦片战争前上海县城丹凤楼外港口（清人绘画）



商船会馆正门



轮船招商局

由吴淞口进泊黄浦；城东门外，舳舻相衔，帆樯比栉。”

为了“联络同乡、同业感情”，上海和周边的船商联合在黄浦江边“董家渡马家厂”（今会馆街）筹建商船会馆，并于康熙五十四年（1715年）基本竣工。商船会馆规模宏敞，有楼、台、殿、阁，飞檐高翘，金碧辉煌。商船会馆具有行业组织性质，日常事务“悉归号商管理”，并“立董事以总之”，负责调解同业纠纷、平均同业利润。那些阔气的船商除在这里议事和洽谈商务外，还常利用戏台酬神演剧，每逢航海佑护神天后诞辰（农历三月二十三日）则举行祭祀活动。

在乾隆、嘉庆年间，黄浦江边泊满沙船、鸟船、宁船、卫船、江船等。其中，“以出崇明沙而得名”的沙船占一大半，聚集数量多达三千五百余艘，因而上海被称为“沙船之乡”。不少资本雄厚者常拥有沙船几十艘，雇用船工近千人。据称一艘载重八十吨的沙船，每年投入约需三千两白银，而所获利润约为七千两白银，所以船商可算上海最富裕的阶层。那时，因为船主们一再要求和热心赞助，商船会馆进行了大规模扩建，占

地面积达到二十亩，正门像一座城门，门前放着两只龇牙咧嘴的大石狮，门额雕刻着立体的“商船会馆”字样。商船会馆曾“极缔造之巨观”，成为上海最大的会馆建筑：将近二百平方米的双合式大殿，设神龛供奉天后；殿前是两层戏台，上有八角形漆画藻井，这在上海二百四十余个会馆（公所）中是独一无二的；殿后是议事大厅，殿右有两层会务楼；里面还有拜厅和钟鼓楼，真是美轮美奂，气势宏伟。后来，还在近旁设“承善堂”，专门料理船工伤亡善后事宜；并于黄浦江边择地堆放泥沙，满足一些商船压舱之需求。

鸦片战争后，外国资本主义侵略势力依据不平等条约强辟上海为通商口岸。随着愈来愈多的外国商船将无数滞销商品倾泻进来，将大量宝贵农副产品和工业原料搜括出口，民间航运业开始不景气。同治八年（1869年），恭亲王奕訢奏称：“上海沙船从前极旺，一经洋商装豆石，遂使数千只沙船尽行歇业，数百万家资的船户变为贫民，其舵工水手更无生计。”一些外国洋行为了把持航运权，陆续在上海开办轮船公司，实力最强的有美商旗昌轮船公司，英商太古、怡和轮船公司等。直隶总督兼北洋大臣李鸿章见外国轮船公司大发横财，而民间航运业每况愈下难以适应漕运需要，便于同治十一年（1872年）采取“招商”形式，派人在离黄浦江不远的永安街筹办轮船招商公局。翌年更名轮船招商局，并在各地设立分局。后来，其总局迁往黄浦滩路（今中山东一路）9号。

起初，轮船招商局的发展尚属顺利，据薛福成在光绪五年（1879年）年写的《筹洋刍议》称，该局已将航运业的利权收回约五分之三，并收入运费约二千万两。然而，这家我国最早的轮船航运企业很快就步履艰难，受到英、美等国轮船公司的倾轧，只能在险恶的处境中与之进行激烈竞争。

商船会馆存在两个多世纪，到民间航运业衰落的光绪年间还曾得到重修，而且天后神像被添加重四十八两的点翠金冠，后来其旧址得以保存，但建筑全部被作他用。轮船招商局则在光绪年间改为“官督商办”，辛亥革命后更名“商办招商局轮船公司”，1932年被国民党政府接管，抗战期间总局曾迁香港、重庆，至1947年共有轮船四百六十艘。它们的盛衰，是昔日黄浦江航运的一个缩影。

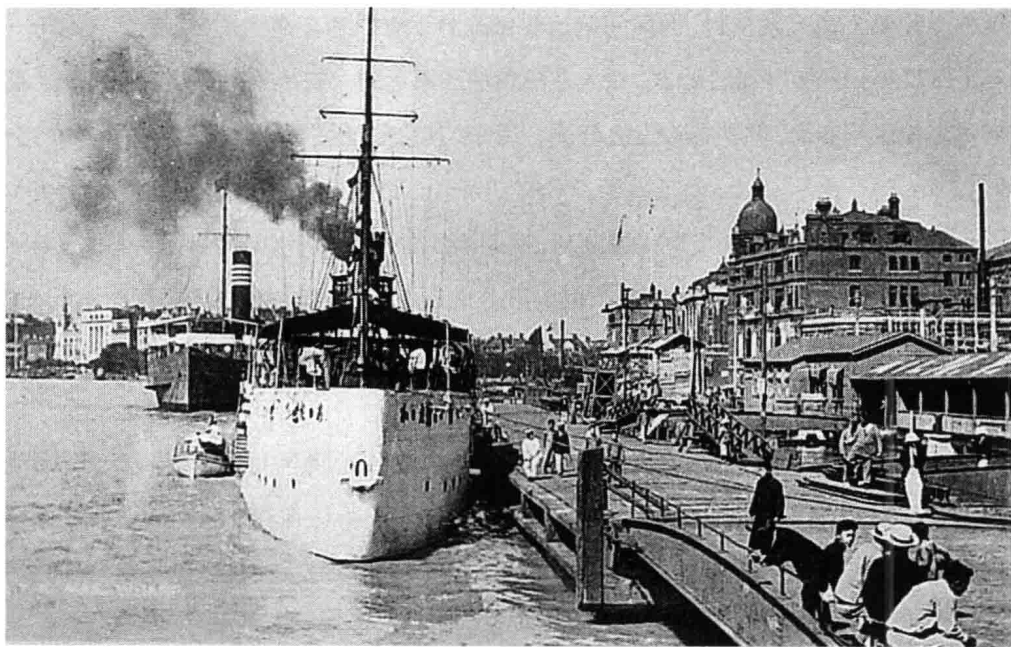


码头集中的十六铺

清代后期，上海县城内外曾被划分为若干铺，南市小东门外黄浦江沿岸属十六铺。此处早在18世纪末就出现许多沙船商号的简陋踏步码头，后来陆续建成会馆码头、盐码头、竹行码头、王家码头、万裕码头、公义码头等货运码头，附近所筑的信泰码头街、生义码头街、赖义码头街、丰记码头街、油车码头街、新码头街等也都因码头得名。这里常船舶停泊得密无隙地，如王韬的《瀛壖杂志》谈及：“元夜，万艘齐灯，寻丈桅樯高出水面，恍如晴霄星斗，回映波心，上下一边，诚巨观也。”

由于十六铺一带码头集中，是重要的水上门户，所以它一度成为上海港的代名词。从这里通往各地的航线，早在开埠前就已十分活跃。

从黄浦江出长江口迤北，为最繁忙的北洋航线，连接天津、牛庄（今营口）、芝罘（今烟台）等港口。这条航线上多暗沙、浅滩，行驶的主要是底平、吃水浅的沙船。由上



民国年间十六铺码头

海赴北方贸易的沙船，如初夏起航，一年可往返一次；3月启碇，则可往返两次；正月出发，即可往返三至四次。每次快则六至八天，慢则月余，便可抵达北方港口。每年经北洋航线进出上海的船舶估计超过一万四千艘次。行驶北洋航线的船舶，主要是将聚集在上海的棉布运销东北、天津等地，载回豆麦。

从黄浦江出长江口迤南，为重要的南洋航线，连接浙江、福建、广东、台湾等地的港口；这条航线上多岛屿、礁石，行驶的主要是底圆、吃水深的鸟船、宁船等。鸟船多航行福建一带，每年初夏到上海，来时常有数十艘；宁船多航行宁波一带，每年抵达上海约数百艘。行驶南洋航线的船舶，主要是把上海地区的棉布运销福建、广东一带，载回食糖和南货等。

另外，上海港还开辟了内河航线、长江航线，并有华侨商经营的来往于申城与朝鲜、日本和东南亚各地的远洋航线。

正因如此，嘉庆《上海县志》感叹：“闽、广、辽、沈之货，鳞萃羽集，远及西洋暹罗之舟，岁亦间至，地大物博，号称烦剧，诚江海之通津，东南之都会也。”

随着十六铺的名闻遐迩，上海港成为一个航运中心，南北货都在这里集散、转运。而随之发展起来的街市，又使该区片成为一个商业中心，如咸鱼、腌腊行多设于里、外咸瓜街，南货、海味行多设于洋行街（今阳朔路），水果批发行多设于今龙潭路，桐油、苎麻号多设于老太平弄和今中山南路，米豆行多设于豆市街，毛竹行多设于竹行街，棉花行多设于花衣街，银楼、皮货行多设于小东门口和今东门路；周边的芦席街、筷竹弄、火腿弄、面筋弄、硝皮弄、洗帚弄、汤罐弄（今汤管弄）和杀猪弄（今萨珠弄）等，则从名称就能看出其特色。

“十六铺”原先只是个笼统的泛称，直到新中国成立初坐落于新开河至小东门黄浦江边的原金利源码头归属上海港务局，被改造成以客运为主的客货码头，定名“十六铺码头”，它才有具体的含义。后来，它经过扩建又成为全国最大的水陆客运枢纽。2004年12月，随着黄浦江两岸综合开发的推进，这座有着一百四十余年历史的老码头终于功成身退，客运大楼被实施定向爆破，原址将建起世界一流的水上旅游中心，并可望成为21世纪上海港的一个新亮点。

现在，上海港已跃居世界第一大港。人们追昔抚今，不禁会深切感念黄浦江的卓越贡献。