

地學叢刊第一號

樓桐茂譯

# 上海都市地理研究

廣東省立勸勤大學教育學院博地系出版

## 譯者弁言

都市地理學 (Urban Géography)，與農村地理學 (Rural Geography)，同隸於聚落地理學 (Settlement Geography) 範圍，其目的在研究人類住居與地理環境的關係。近年歐美諸國及日本，關於此項研究均甚發達，尤其對於都市地理，著述特多，惟在我國，則尙鮮人注意。我國關於都市地理的專門著作，據個人所知，似祇有王益庠氏著：「無錫之都市地理」，上海淩浦總局出版之「上海港 (The port of Shanghai)」，他如 Margaret A. Hatch 著：「The port of Tientsin and its Provinces」，以及阿查得博士 (Dr. John E. Orchard) 所著：「Shanghai」，則均屬假手外人。俗云物以稀爲貴，正唯其少，所以此寥寥數篇，亦彌覺珍貴，而斯文之遂譯，旨亦在於此也。阿查得博士，爲美國哥倫比亞大學之經濟地理助教，氏於一九二六年，開始研究遠東之工業化問題，一九三一年曾來華考察，本文即爲其考察報告之一。原文載美國「地理學評論 (Geographical Review)」二十六卷第一號，原題爲「上海 Shanghai」，茲改爲「上海都市地理研究」，俾較具體。又文中有三數專門名詞，承上海中華書局葛綏成先生遠道函示，特附語誌感。

# 上海都市地理研究目錄

第一章 上海經濟的重要性

第一節 財政與銀行業

第二節 工業

第二章 上海的起源和發達

第一節 外人之來華

第二節 早年商業的發展

第三節 廣州的衰落

第三章 上海的優點和缺點

第一節 政治的安定

第二節 較大的地理因子

第三節 上海的位置

第四節 當地水道的重要

第五節 鐵道並不重要

第六節 上海的地理缺點

上海都市地理研究 目錄

廣東省立勤勤大學教育學院

第七節 浚浦總局

第四章 上海乃一工業中心

第一節 新式工業的發展

第二節 上海的工業區域

第五章 上海的將來

# 上海都市地理研究

上海握中國商業，財政和工業的樞紐。全國無與倫匹，在最近的將來，當亦無能起而與之競爭者。上海，在經濟動上，居全國最高的地位，為全國繁榮之所繫，像這一種都市，世界各國中實居少數。誠然，中國乃以農業為主，大多數人民一切的需要，均直接仰給於土地，及當地的農村市場，其仰給於都市地區者，僅屬少數；故其隔離分散的情形，亦遠甚於集中；不過，以政治和地理諸因子的湊合，對外對內的貿易，全國的銀行業和近代工業，則顯然幅湊於上海。控制上海，亦則所以控制長江流域，長江流域，佔中國本部面積之半，包括總人口一半有奇，最豐饒的農業地區在於是，中國大規模的工業，亦多數在於是。

## 第一章 上海經濟的重要性

上海現有人口三百四十萬，居中國各都市的首位，較諸次要的北平，人口多出二倍有奇。上海主為一商業都市。為中國與世界接觸的要點，亦為中國對內貿易之商埠。在一九二七至一九三一年這五年中，中國對外貿易，經由上海者達百分之四三。大連為次要的商港，乃東三省之出口，在同時期內，其對外貿易佔百分之一四。五，天津尚不及百分之九，廣州則僅百分之五有零。自東三省喪失，東北各港不復列入中國貿易報告之內，上海乃益形重要，一九三三和一九三四兩年，平均上海佔中國總對外貿易百分之五四，天津現為次要的商港，其對外貿易額，則略低於百分之一一（註1）。



中國的國內貿易，大部均無紀錄。大多數貨物，由貨車，小舟，或挑夫運載至鄰近各地，沿途叫賣，或零售於農村市集。僅有經由認可之各關卡的貿易，始有數字可憑。自一九二七至一九三一這五年內，此項貿易，上海佔百分之三四，迨一九三三和一九三四兩年，因東三省各港不復列入，上海這項貿易額，遂增至百分之三六（註二）。

## 第一節 財政與銀行業

在財政和銀行業上，上海同樣處於發號施令的地位。一九三一年，上海有二十七個外國銀行的支行，三十九個新式的中國銀行，或為總行，或為支行，並有七十七個錢莊和銀號（native Chinese banks of the old type），惟多在公共租界及法租界之內。此等銀行，倉庫之內均擁有巨額的現銀，蓋因租界地區，係在外人管轄之下，治安良好，故現銀為所吸收而流至上海也。在過去十年之中，因戰亂頻仍，內地盜匪猖獗，故上海各銀行的現銀保有額，亦就不斷增加。在一九二七年，其所擁平均儲金，為一萬萬五千萬有奇（中國幣制），到一九三四年，其所擁平均儲金，却激增至五萬萬三千九百萬以上（註三）。惟在最近數月中，因美國財政部（American Treasury）力事提高銀價，白銀外流，這項保有額遂致大減（註四）。

因儲金的增積，當地建築業乃陡告旺盛，工業於以擴張，而其影響之最深遠者，厥為信用制度（a system of credit）的發達。此項信用制度，業已推廣到中國的大部，並且予中國對外貿易以絕大的財政幫助。其他條約港的銀行，其流通資金（Operating funds），亦主要依賴於上海，故上海乃華北華南間金融清算的中心（註五）。

儲蓄上海的現銀，多用為發行鈔票的準備金。上海地方安全，故其鈔票流通之廣，遠過於中國任何其他中心都市的

鈔票，蓋因此等都市，銀行所存的準備金，常有被劫或爲軍閥或政府自行挪用的危險也。上海的鈔票，可算是中國的國幣，在一九三二年，其總額達二萬萬九千萬餘元。這些鈔票，盛行於江蘇，浙江，安徽，福建和江西等省。北至魯省的濟南，西至湖北的宜昌，南沿海岸而達極南端，上海鈔票，亦均通用（註六）。

## 第二節 工業

雖無統計數字，可資作正確的估量，但上海近代製造工業的發展，其進步遠較中國其他任何都市爲速，則屬毫無疑問。在近代工業上，上海之重要，幾與中國本部全境相埒，亦當非虛語。茲引各工廠工業完備的材料，以爲上海地位優越的佐證。中國本部一百三十三個棉紡織廠當中，上海佔有六十一家，其紡錠佔總數百分之五五，布機佔總數百分之五七（註七）。在麵粉業上，全國共有新式麵粉廠九十一家，而上海佔有十五家，其出產量佔百分之四七（註八）。上海工業的地位，且見於各種較小的企業之中，如蠶絲業，火柴業，編織業，以及象膠的製造，均屬同等之重要，而尚在手工業階段的工業，其種類亦甚多也。上海乃一工業的中心，此於以後各節，當再詳加研究。

## 第二章 上海的起源和發達

上海，遠在外人來華以前，已成爲中國主要的商業中心，此與日本的橫濱（Yokohama）神戶（Kobe）兩大港不同，橫濱神戶之成爲重要，僅在日本對世界貿易開放以後。上海公共租界，原係一漁村，其往昔的地名爲滬濱（Hutun），意爲三角港（triangle），居民以繩縛成竹筏，沿諸江中，捕捉隨潮水而入的魚類。穆孜秦代（紀元後三百年）史籍，嘗有修理土堡的

記載，這土堡約位現今城北三英里之處，建於秦代之前，目的在防衛海盜之入寇漁村（註九）。上海這名稱，最初見諸載籍者，似在第十一世紀，其時上海在商業上已甚重要（註十）。上海一名，有各種譯法：「由海而上」，「海的上端」，「在海之上」，有時亦寫作「海上」。不論其正確的意譯者何，往昔與近代，上海均為海之產物，則屬毫無疑義。迨十六世紀時，因受日本海盜的攻壓，乃建堡築路，而上海始成爲有壘垣的城鎮。

## 第一節 外人之來華

上海的起源甚古，於中國之對內貿易上，亦早就重要，而其與西歐人的接觸，却如此之遲，實屬驚異之事。最初來到上海的西歐船隻，係安姆漢斯脫男爵號（Lord Anherst），一八三二年，爲東印度公司（The East India Company）由廣州道派而北來。該船之駛入長江，較第一隻到廣州的英國船，幾乎遲二百年，較葡萄牙人的到澳門，則幾乎遲三百年。中國當道當時接受安姆漢斯脫男爵號的請求，准予通商，唯照會其來使，所有一切貿易統須經過廣州。到一八三五年，又另有一隻英船休隆號（Huron）聘問上海。然而，英人開放上海的努力，此後則告停止。迨一八四二年鴉片戰爭，上海爲英國軍隊所佔領，一八四三年，上海正式開放爲條約港，蓋一八四二年訂立南京條約，規定開放上海，廈門，福州及寧波爲通商口岸也。

上海對外貿易的開放，延擱如此之久，無疑地一半是由於中國當道的態度。在很早時期，甚至在第八第九世紀之間，業已與阿拉伯和南洋各地人民通商，惟當時中國政府的政策，限制此項貿易於某某幾個指定的口岸，藉以減少外人穿窬的危險。迨後西歐人來華，依然採用這種政策，諭令外商祇許活動於廣州一地。不過，設廣州而非爲一良港，則這種



限制當早已爲武力所擊破，不待遲至若干年之後也。歐洲商人，初經南非好望角（Cape of Good Hope）及印度洋，自南而來。而廣州則爲中國最南端的商港。由廣州而之上海，尚須北航八百五十英里，沿岸航程，其時尚未測繪，即在今日猶多危險。故歐人亦樂得假華商之手，收集中國物產於廣州。且爲期甚久，至少終十六世紀，荷蘭與中國的貿易，均藉中國民船（Chinese junks）往來於荷屬爪哇與中國各埠。蓋彼等以爲這一種方法，較諸直接貿易爲便宜，而其商人亦不致罹其他外商所受的種種苛捐雜稅（註十一）。僅在三數場合，即當公行（Colong）——統制對外貿易的華商基爾特（the Guild of Chinese merchants）——壟斷的趨勢太過嚴峻時，才迫不得已離開廣州，而赴廈門，汕頭或寧波。

中國對於西方的製造品，當時所需亦甚少，故殊乏開放新貿易區的誘因。早年歐人所運來的貨物，以現銀爲主，迨十八世紀中葉以還，鴉片數量始大增。一八〇〇年，嘉慶皇帝諭禁鴉片，鴉片貿易的不法進行，廣州反比近帝都諸口岸所受干涉爲較少。結果，此項鴉片的輸入，其爲量之巨，一至於中國正當輸出品之絲茶，俱不足以抵償。約至一八三〇年，現銀的流動，遂形相反。中國的金屬品，開始外流，以償鴉片的買價，——這亦即是中國政府反對鴉片輸入的副因。禁止廣州鴉片交易的結果，遂致開一八四〇年中英的戰禍。而有上海，廈門，福州，寧波等口之開放。

## 第二節 早年商業的發展

早期來華的歐人，靡不因上海之重要，而有深刻的印像。格實拉夫氏（Graham），於一八三一年蒞臨上海，一八三二年復隨安姆漢斯脫男爵號而來，彼云上海大概是中國主要的商業都市（註十二）。可見上海租界已不再是一漁村，不僅已成了遠東最大都市之一，抑且是全世界最大都市之一了。關於上海的人口，當時有種種的估計，根據一八一一年中國的

紀載，總數爲五二七、〇〇〇人，而據一八四三年傅存羅培脫氏 (Robert Fortune) 的估計，則爲二七〇、〇〇〇人 (註十三)。格賈拉夫氏又曾提及若干寺廟，和整齊而舒適的屋宇，以及上海布置極有風趣諸事。

當一八三二年安姆漢斯脫男爵號登臨上海之際，該船的管貨員林德賽君 (Mr. H. H. Lindsay)，對於上海商業的可能性，期望彌殷 (註十四)。在林氏的報告中，對於沿河兩岸便利的碼頭，巨大的貨倉，優良的港口，以及碇泊之所，與國內地交通的便利，與夫民船貿易之數量，均描寫無遺。據林氏的意見，上海當地的貿易，遠勝於廣州，而滬內民船之多，使林氏心爲之動，點數進口船隻，在七日之內，自一百噸至四百噸的民船，經吳淞江而至上海者，凡四百餘艘。如果這項紀錄，係屬全年的情形，而非單單林氏登滬時七月這一個月，則上海實爲世界巨港之一，適可與倫敦相比擬 (註十五)。上海與當時歐洲諸大港的貿易不同，上海的貿易幾乎完全是國內貿易，民船多來自天津，東三省，福建，廣東和台灣，而來自南洋，交趾支那 (Cochin-China) 及暹羅者，則比較少數。

傅存羅培脫氏，係皇家園藝社英格蘭契齊克花園 (Royal Horticultural Society's Garden at Chiswick, England) 的一位植物學家，彼於一八四三年蒞止上海，當彼溯黃埔江而上時，民船觸目皆是，而以「桅杆林立」形容之。早期來華考察之人，甚少道及交易中之商品，可見其對於民船，較諸對於民船所載的貨物，更饒興味，五穀，碗豆 (或恐是大豆) 和藥材，自東三省運來，而絲，茶和棉布 (南京棉布)，則似爲主要的輸出品。至於外國製造品，遠在歐人最初來到上海以前，顯然亦已經由廣州輸入，因爲安姆漢斯脫男爵號的管貨員，曾見許多物品，特別是外國棉織物，發售於商店內也 (註十六)。

### 第三節 廣州的衰落

上海港一經開放，即發達甚速。南京條約訂立之後，嘗有一過度膨脹時期，當時外國的官吏，商人，以及工業家，不諳市場的銷售習慣，對於上海商業的前途，過分樂觀。據說英國全權大使畢丁格亨利爵士(Sir Henry Pottinger)曾公然謂，中國由南京條約而開放通商，其土地之大，人口之衆，即英國蘭卡郡(Lancashire)所有的工廠，亦不足以供給中國一省人民的襪料(socking stuff)(註十七)。

然而，上海地方，以及長江流域，對於棉布，特別是土布，確有真正的需求，上海港位置優越，為中國各種物產之出口，均屬顯然可見。上海且較近於茶絲的生產區域，此項茶絲，在一八四二年，佔中國輸出貨品百分之九十以上(註十八)。集中上海，遠較集中廣州為便易。當一八四三年時，傅吞氏則曾預言，在對外貿易上，上海不久即將超越於廣州。一八四八年，傅吞氏第二次重返上海，依然桅杆林立，印象甚深，惟斯時本國民船之上已見較大輪船的陰影，此項輪船，主自英美而來，其中泊於上海港內者，竟達二十六艘之多。(註十九)。

上海正式開放之後，一年之內，外國商號之設立於本港者，不下十一家，如美國羅塞爾公司(Russel and Company)，英國渣甸公司(Jardine, Matheson and Company)均在其內。輸出貿易的增加，亦急轉直下。當一八四五年時，上海輸出生絲六四三三包。而十一年之後，生絲輸出數額，竟達九二、〇〇〇包以上，佔西方所需的極大部份。在一八四四年，上海茶之輸出，約為一百萬磅，到一八五五年，則增加到八千萬磅以上(註二十)。

在上海與廣州競爭之中，其實踐傅吞氏的預言之速，實屬驚異。一八四二年時，廣州仍為華洋之一接觸點，且享對

外貿易實際的痕跡。早年無正統的材料，可資比較，惟迄一八五一年，廣州似尚居於首位，雖然無疑已有上海起而競爭。迨達一八六三年，上海新港，遂獲執牛耳，再過八年，即至一八七一年，中國的純粹外國貿易，除開沿海貿易不計，上海竟佔總數百分之六三，而廣州則僅佔百分之二三（註二十一）。

上海之超越廣州舊港，主要在於地理位置的優勝，交通暢達，經濟腹地（hinterland）的廣闊，但一部分亦因廣州辦理貿易，仍採用保守限制的舊方法。廣州與外人的貿易，向由公行經手，外商不許經商於內地。華人雖嘗擬照廣州的辦法，限制上海的貿易，但以外人的激烈反對而不果。上海之開放，係採用新方法，其對諸外人亦較多自由。外人得能派遣華人經紀於內地，收買絲茶等物，不限於向任何特定的華商交易。以南京條約的訂立，公行雖已告廢止，約中且規定英國人民，允許向所喜之任何人交易，但在起初幾年，除掉上海之外，該項條約實際上乃一廢紙（dead letter）。廣州人民，不允外人居留城內，而廣州商民，則想於茶葉特許貨倉（licensed warehouse for tea）的變相之下，恢復公行。而官廳亦千方百計，想使貿易返納諸舊軌。清廷希望盡量限制對外貿易於廣州，而使各新條約港的開放，一等於零，乃頒一諭，規定一切生絲，不論運往何埠，統須繳納通過稅（transit dues），其稅額應與生絲運往廣州所應納者相等。不過，船隻直達上海，運輸之所費，利益的損失，既均大哉，足以抵償附加之通過稅而有餘，故該項照諭亦就絕少實效。到了一八五一年，太平天國事起，陸上通商道路，深受阻碍，廣州除直屬的經濟背地外，與全國交通完全隔絕。一八五六和一一八五七年，與英法聯軍開戰，廣州的貿易，益受妨害，終致所留外商，遷移商行於香港。

因一八五八年天津條約及其後各條約的規定，新港紛行開放，遂有若干有力的商港，起而與上海競爭。迄於現在，共有條約港六十九，由中國自動開放的商港，亦有十一處。然而，上海仍不失為輸入貿易的主要港。一八八一年，直接

輸入中國的商品，上海約操縱總數三分之二。輸入貨物，主要為製造品，由於大城市的種種便利，其買賣推銷，故均較有利。惟在輸出貿易上，則較小的商港，亦克盡其機能。生絲和茶之為輸出商品，已不若一八四二年之多，不過，在一八八一年，絲茶仍佔輸出總額百分之八四。生絲由廣州出口者為數頗多，而茶葉則分由福州，漢口和廣州輸出，因這些口岸均近於出產地也。當二十世紀的初年，即一九〇四至一九〇八年間，中國的對外貿易，平均上海經手百分之五，而其在輸入品上，則略為重要。在最近幾年來，因為若干小港的興起，尤其是長江沿岸，以及在華北和東三省等地，雖然上海的貿易，仍見絕對增加之趨勢，但上海的比較重要性，業已低減。如第一節內所述，自一九二七迄一九三一這五年中，中國的對外貿易，經由上海者僅百分之四三。這種同樣的趨勢，在天津條約以後，發展更為明顯，輸入貿易，主要為製造品，其半數雖為上海所奪，但在輸出貿易中，上海所得數量，僅達百分之三五，各種原料的買賣，多散於各小港。

## 第三章 上海的優點和缺點

### 第一節 政治的安定

上海之迅速發展，以及其在國內現在之卓越，種種因子均與有力。上海港的興起，在外人來華以前，幾乎完全基於自然的地理的優點，這些優點之影響上海，在今日正與百年以前同。而自一八四三年以後，上海經濟的發展，則多因在列強管轄之下，上海獲得的政治的安定。上海英國商會 (the British Chamber of Commerce of Shanghai)，在一九三〇年

，於其致我唐法官 (Justice Richard Feetham) 之覆函中，曾顯然謂：「上海的發達，主因有二，即地理的位置與治安，而二者之中，治安尤為重要。」(註二十二)。雖然這一種說法，無疑太過偏重於政治因子的影響，但政治因子確屬重要。一八四二年，當畢丁格爵士 (Sir Henry Pottinger) 選取英國居留地 (British Settlement 後稱英租界——譯註) 的位置 (site) 時，安全實為其嚮導機 (Guiding motive)，英國居留地，東臨寬濶可航的黃浦江，而南西北三面，則有諸小河可資蔽衛。

租界當局，自始則主張上海之中立，不僅對中國任何內亂守中立，即對外國與中國的任何戰爭，亦守中立，並且主張有中國不准駐軍的權利。這兩種權利，皆再三為租界當局所堅持，惟對於華人，則常不主公道。最嚴重的事端，要推一八五三年太平天國的事變 (Taiping Rebellion)，一九〇〇年的義和團事變 (Boxer Uprising)，一九一二年及一九一二年反對滿清的革命，一九二六年及一九二七年，國民革命軍勝利的北伐，以及一九三二年日本之入寇。雖然有常駐的義勇軍和外國軍隊，用以衛護上海的中立，但最後分析起來，上海的安全，究竟建立於外國軍艦之上，而外艦之得能駛入，則因黃浦江之易於航行，以及黃埔灘外之便於停泊。

上海在外人管轄之下，治安良好，故工商業大為發達。吸收中國內地剩餘的資金，而投諸各種經濟企業。上海為中國富人安身之所，其中致力於提倡經濟的發展者，頗不乏人。然而，單是治安，決不能使上海形成今日的地位。假如治安為唯一的因子，則天津，漢口，廣州，同樣擁有這一種優點，而香港甚且更佳。遠在外人努力於治安以前，上海已然而為一貿易的大中心。即使外人遊華人的意旨，逗留於廣州，在經濟上，上海港亦必繼續發達。上海所居的地理位置，中國國內無與倫比，世界其他都市，能超越上海者，亦僅少數，而今日之上海，亦即建基於這種地理位置之上也。

## 第二節 較大之地理因子

上海介處中國東部海岸南北兩端之間，幾乎成一中站。上海以南，除廣州以外，尚有寧波，福州，廈門和汕頭諸小港，以爲貿易之所。惟此等小港，或港口水淺，或港口逼窄，其經濟背地，或爲山岳所限，或之適當的交通工具，無一能成爲上海的競爭港，且其貿易，現在大部分均限於沿岸，對外往來，各有賴於香港或上海。上海以北，海岸的地質歷史，不利於良港的形成。除山東半島和遼東半島的山岳地帶外，其海岸爲上升海岸，因各河川注入黃海和渤海，泥沙沉澱，故海岸線不斷向海伸張。河口爲淤沙所壅，故完全不適於巨大海輪之行駛。

天津，爲中國本部北方之最大商港，其水道淤淺，須力加疏濬，始能去淤沙（註二十三）。並且寒季結冰，港口易被封鎖。青島，可算是全國最優的海港，但地位半島之上，且其與華北重要經濟背地的交通，僅賴單軌的膠濟鐵道。至於芝罘，牛莊，大連和秦皇島諸口岸，其位置均僅能爲魯北，東三省，蒙古及河北極北部的出口，亦不足爲上海的競爭港。就海岸線的長度言，中國海港殊爲缺乏，而就另一意義言，唯其海港缺乏，上海遂得獲今日的卓越地位，既無可注意的競爭港之存在，因而貿易遂得以集中於一點。然而這種集中，復以上海位置的優勝，而益形增進。

## 第三節 上海的位置

上海位置，近處中國主要河流長江之口，水路可達大江三角洲，復通中部之長江流域，三角洲的面積，有五〇、〇〇〇平方英里，總人口達四千萬，每平方英里，密度約八〇〇人，在長江全流域內，面積有七五〇、〇〇〇平方英里，

第一圖 中華民國地圖

(比例尺 1 : 31,600,000)

(插圖比例尺 1 : 84 : 000,000)



廣東省立勸勤大學教育學院

一一一

圖示上海之適中位置及其與長江水系的關係所插地形圖表示長江流域四面為高山高原所阻貿易必然以上海為集散中心。



約佔中國本部面積之半，而人口則有一萬萬八千萬，約佔全世界人口十分之一。世界上再無其他港埠，有人口這樣密的附屬地域。惟印度加爾加答(Calcutta)位恒河(Ganges Valley)河口，其附屬面積，爲四五〇、〇〇〇餘平方英里，人口達一萬萬四千五百萬，與上海堪堪匹敵。

在長江三角洲內，有許多都市地區，在舊式手工業和新式工廠工業上，均甚重要，並且均賴上海爲其商港。在太湖區域，大都市有二：一爲蘇州，多絲織業及各種奢侈品工業，爲中國古昔手工業的中心；一爲無錫，爲一新式工業中心，僅亞於上海。太湖以南，在三角洲的邊緣上，則有杭州，杭州爲另一古城，乃南宋之首都，其光榮時代的各色工業，今尙有保存。長江沿岸，則有南通，鎮江，南京，蕪湖，九江，以及漢口，漢口以上，有沙市，宜昌和重慶。所有這些都市，統可藉長江航路而達。漢口距上海六百英里，夏季各月，吃水二十八呎，至三十呎之八千噸輪船，甚或一萬噸的輪船，均可到達，低水時期，則吃水八呎至十呎的二千噸輪船，可以到達。上溯三百五十英里，則達宜昌，長江可通內河汽輪，再上溯三百六十英里，則達重慶，夏季各月，特殊構造的高馬力之淺水輪，可以航駛。支流如漢水，至漢口注於長江，湘江和洞庭湖，至岳州以接於長江，贛江和鄱陽湖，至九江以接於長江，汽輪民船，亦可通航許多英里。至於較小水道，直不計其數，小川運渠，交錯如網，遍布於沖積平原全境，成爲其他較大河川的涵養線。

長江流域全區的貿易，輸出分由各支流以下長江，宛如在一漏斗之內，而外來的輸入品，或沿岸各都市的製造品，則沿原水道而流入。長江流域的貿易，能越過本流域陸路界線以外者，僅一比較小部分，蓋長江流域，除却下游地段而外，各方均有天然的障壁，益以陸路適當交通的缺乏，其與中國各地隔離乃益甚。向西爲西藏高原，西南爲雲貴高原，南方及東南爲華南高地，而北方及西北，則爲秦嶺及相聯的諸山脉。除零星貿易，可通過這些障壁而達內地外，長江三

角灣 (the estuary of Yangtze) 及其上海港的經濟背地，實質上乃為長江本流域，這在現在如是，將來亦如是。

紐約市對於其經濟背地的許多優點，凡論一海港的發展時，每被引證，以為地理因子重要性的說明。但這種地理因子的重要性，上海似乎表現得更為明顯。上海的經濟背地，遠廣於紐約，上海從屬的人口，亦遠大於紐約。紐約與其經濟背地之能獲得便利的交通，初僅賴伊利運河 (Eric Canal) 的開鑿，繼賴諸鐵道的建築。惟時至今日，水道已不適用，而失其效力。但在另一方面，上海却擁有一天然的通衢，得由水路以通長江流域。這一通衢，將為貿易的孔道，毫無疑義。

上海並不位於長江，却位於長江的支流黃浦江上，距兩水匯流點約十四餘英里處，即為上海之所在。這華中之大港，所以發達於此，一半是因為黃浦江所受颱風 (typhoon) 之害，不若寬濶的長江口內各地方之甚。然而，尤其重要者，乃在黃浦江淤沙的較輕。較小的黃埔江，固亦須疏濬，不過這支流所挾泥沙量較輕，問題比較不嚴重。至若長江，含沙量極大，數千年來，造成中國海岸的東遷，其勢甚速。例如崑山 (Quinsan) 城，在二千餘年以前，乃為本區的海港。但迄於今日，與長江南岸已相距三十英里，距海則已達八十英里。青龍鎮 (Sungwang) 位蘇州河岸，距上海二十英里，當一〇一〇年之際，為關卡所在地，但迄一三三七年，蘇州河水漸淤淺，而移設關卡於上海(註二十四)。在七八〇年時，黃浦江闊僅一箭之遙，誠如語尾「浦」字之所示，乃為一小川。蘇州河，其時名吳淞江，大概有五英里之闊。嗣以在長江三角洲之內，泥沙逐漸搬移淤塞，遂致蘇州河日狹，而黃浦江則日闊，直至一八七五年，蘇州河僅得數百英尺之闊，而黃浦江却闊在半英里以上。

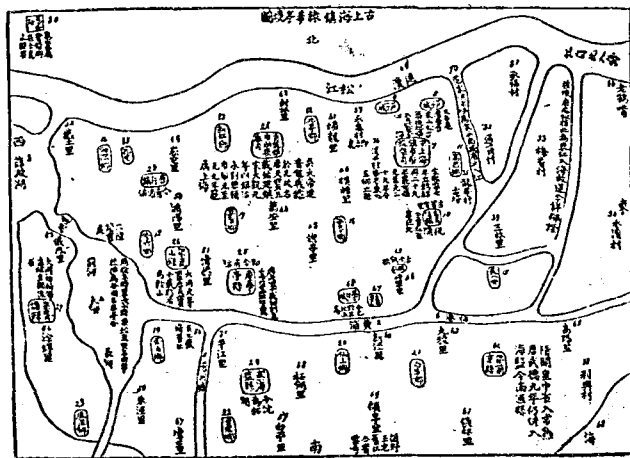
當上海開放通商的头幾年，許多外國人，均以為華中貿易的樞軸，終將移往長江各口岸，如南京或鎮江等地，南京

爲中國的故都，鎮江則位大運河與長江十字交叉之點，水道北達北平，而南通杭州。鎮江於一八六〇年開放通商，爲國產的集中地，外貨的散布地，頗具重要性，不過，欲保持一夠深的水道，以達於海岸，其工作實過於可憐。該處河流，不斷向北遷徙。金山島 (Golden Island) 一八四二年英國戰士管停泊於此，已內漲成陸，徵潤沙洲 (Chengshenow Spit) 已漲成一泥岸，與英國租界各船塢 (Landings stages) 的交通(註二十五)爲之斷絕，抑且威脅大運河河口的交通(註二十五)。

南京於一八九九年開放對外貿易，對於泥沙的淤塞，並無鎮江之種種困難，不過，直至一九〇八年京滬鐵路，及一九一二年津浦鐵路之完成，南京實無適當的交通工具，能與一經濟腹地相聯絡。鎮江和南京所位之處，河幅寬潤，亦無重要的支流。而其臨河之處，則僅一單獨的河岸，一旦兩港發達，立將沿河成一狹窄鞋狀的伸張，因而失却其一切緊密之優點。

上海都市地理研究

圖二 古上海鎮隸華亭境圖  
(約紀元後1010年)  
(比例尺約 1:1,000,000.)



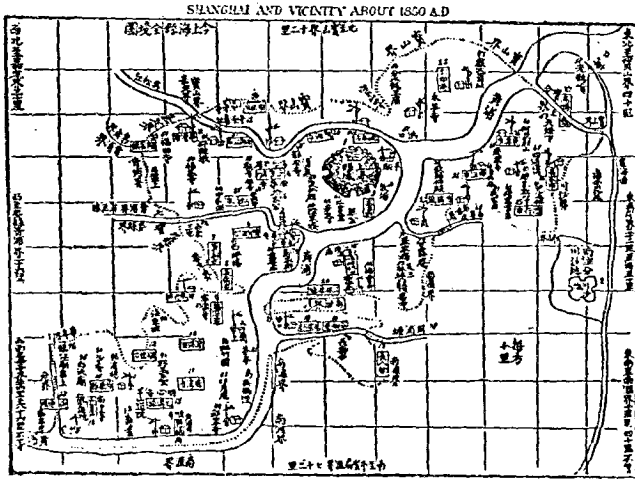
在長江江口和鄱陽湖口之間，上溯南京以上，下面迄於上海，黃浦江乃匯入長江唯一濶的支流。黃浦江的兩岸，均可用作船塢及貨倉之地，而河水平穩，可供輪船，民船及駁船停泊之地。最後，上海較諸鎮江南京均為近海，海輪開入，航程較短，故上海的位置，對於商品集散之貿易，以及貨物之再運往南北沿海各口岸，均甚為適宜。

#### 第四節 當地水道

##### 之重要

當地各水道，均為上海的通養線。試一覽地勢圖，足見中國這一部分的構造，極便於水道之

第三圖 今上海縣境圖  
(約紀元後 1850 年)  
(比例尺約 1 : 570,000)



附註：第二第三兩圖，係示蘇州河黃浦江變遷之概況。第二圖內之蘆子城，即當時的土堡。

此兩圖均係複製，原圖見 W, H. Medhurst 著 "Generoe Description of shanghai and its Environs" 一文引大清一統志 (Ta Ching I Tung Chih)。

利用。向北，向西，向南，爲一廣漠的沖積平原，乃中國之最大者，地勢平坦，河流衆多，而無險灘。長江以及其各主要支流，統適合於巨輪之行駛，而該三角洲之全境，小川運渠，亦復縱橫交錯，土產賴以運至上海，而輸入的外貨，或上海各工廠的產品，則賴以分銷於內地。這些水道的長度，固極難計算，但其總共長度當達數千英里。據金氏（*Kim*）的估計，上海周圍二〇、〇〇〇平方英里之面積之內，共有運渠二五、〇〇〇英里（附圖四）（註二十六）。此項河川之中，許多係蘇州河的支流，蘇州河的源流，直溯至於蘇州。黃浦江在嘉興與大運河相切，昔爲南北之通路。惟近年以來，對於水道，諸多疏忽。黃浦江，一越浙江省界，已不能通航，而大運河，則若干部份已淤塞不通。蘇州河的航運，亦已感困難。據最近所公布，江蘇省政府和上海市政府，業已同意共舉公債，以作蘇州河疏濬之資。

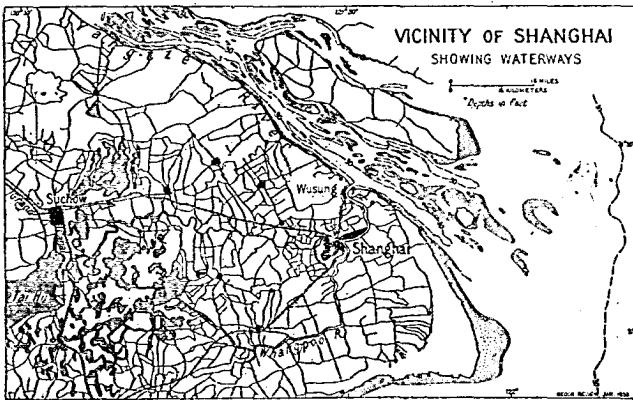
## 第五節 鐵道並不重要

在上海之發達上，各線鐵道，並不佔極重要的地位。上海乃位在一半島之上，北界長江之大三角港，南界杭州灣，東臨中國海。如無大橋的建築，上海可達之地，僅僅有限。中國第一條鐵道，建於一八七六年，長九英里半。自上海以至黃浦江長江交匯處之吳淞。一八七七年，鐵道被毀，迄一八九八年，又行重建，今爲京滬鐵道之一段。京滬鐵道完成於一九〇八年，長二〇四英里。有關上海的第二條鐵路，爲滬杭甬鐵道，於一九〇八年完成至杭州一段，長一八〇英里。其至江西玉山之延長線，長二一四英里，則業於一九三四年通車（該線現已接至南潯鐵路——譯註）。由此可見，從屬上海的鐵道之總長，尙少於六〇〇英里，較諸直接築至北平的一九〇〇英里，直接築至天津的一三〇〇英里，相去甚遠。抑且北平天津兩鐵路中心，與長江以北及東三省的所有鐵道，統相聯絡。至於上海，直至近年，與華北各鐵道尙無直

接的聯絡。自天津至浦口的旅客貨物，均須賴駁船或輪渡，渡江而至南京。到一九三三年十月，浦口南京之間，運用一種火車輪渡 (Car Ferry)，始確立一比較直接的聯絡，自江北而至上海，貨物的移動，至是始得毋須起卸轉駁。從屬上海的兩鐵道——京滬鐵路滬杭甬鐵路，一九三〇年所運貨物，總共僅二，三七〇、〇〇〇噸(註二十七)。一九三一年和一九三二年，其噸數且略少，而於中國本部鐵道運輸的總噸數中，平均僅佔百分之七、五(註二十八)，由此種事實，足見該兩鐵道對於上海之非為重要了。

各鐵道過去地位之不重要，關於上海發達之可能途徑，似乎另有一種意義在。上海乃一基於水運的商業中心，鐵道似乎始終不至完全代替了水道，有如美國鐵道之降低伊利運河哈得孫河(Hudson Valley)對於紐約港的地位。然而，上海的優點，却甚為顯著，中國各鐵道如行建築，可望輻湊於上海港者愈多。惟其重要性，則祇可望成爲水道的輔翼。鐵道之建築，固仍將有局部的困難，不過，至少現有各線，均將加以擴展。南京

第四圖 上海附近水道圖  
(比例尺 1 : 1,700,000.)



之火車輪渡，業已將京滬線與華北各鐵道，聯成一起。在長江的南岸或北岸，自南京或浦口以至漢口，遲早築一鐵道，亦屬可能，苟此線一旦完成，則原定自漢口沿江上溯宜昌，並抵四川之成都的這一線，亦將俱行建築。擴展滬杭線至江西的南昌（現已完成通車——譯註），由南昌以達長沙，並或展至重慶，已擬有計劃。另一延長線，向南經福建以達廣東，亦有興建之可能。

## 第六節 上海的地理缺點

上海的種種地理優點，雖為上海發達的主要因子，但仍有種種嚴重的自然的困難，有待於克服，特別是保持其入海水道，而不致淤淺。自有上海之初，即有此等困難。當宋朝時代（紀元後九六〇——一二二七），嘗數開疏濬吳淞江（即蘇州河）而開通之，但潮水漲退，沈積泥沙甚巨，水道甫告疏濬，而旋又為所封鎖。迨元朝時代（一二八〇——一三六七），疏濬工作疏忽，有勢力者遂出租河灘，以為圩田稻田之用，而至於河流完全壅塞。這種弊竇，殊為害於民人，在十四世紀間，卒再行疏濬水道，河始可航。嗣後十五世紀，十六世紀，十七世紀，及十八世紀間，水道或為封鎖，或行開濬，一視公其的利益，以開及當道的能力和精力而定。泊乎一八七五年，蘇州河已減至約如現在的體積，而黃浦江則變成主流，江寬在上海達一千二百碼以上，江深有些地方達六七尋。當這幾世紀間，上海附近江水的疏濬，無疑地假手於農人，蓋農人為覓舖田之物，時用竹竿，竹籃和剋艇，撈掘河泥，適如今日三角洲河渠之內，農人撈泥的情形一樣。

自一八四三年上海對外貿易開放不久，因吳淞內外沙洲（the outer and inner Woosung bars）之淺水，船隻即感駛入黃浦江的困難。至一八六三年，各主要商船公司，遂派一代表謁見海關監督哈脫氏（Robert Hart），陳述疏濬吳淞內外沙

洲，俾通巨輪的重要。哈脫氏將此事轉請中國當局，但遭拒絕。事實上，少數華人，且指該兩沙洲「乃天賜的屏障，以阻鐵造巨艦之駛入港內者。」（註二十九）。至一八七五年，哈脫氏發表一備忘錄（*memorandum*）其中有云：

「長江流域開放後所得的貿易，以上海之既得權利及所費金錢，業已大大轉入於一假河道（*a false Channel*）中。而以蘇彝士運河（*Suez Canal*）之開通，通過輪船，以倫敦和漢口為終點，該假河道之作用，乃復受其打擊。茶葉行將在漢口和九江起運，而上海絲及寧波茶，則將在鎮江起運。輪船自歐洲運來中國所需之物，而以絲茶為其回船貨（*return Cargo*）在二十年之內，鎮江行將取上海而代之，而成一半終站和駁運港（*a semi-terminus and trans-shipment port*）也……

……循是而觀，大勢既已如此，而長江口今日之天工人力的影響，又復如彼，則吳淞沙洲問題的意義可知，吳淞沙洲的疎濬，或祇不過使上海的末日，較諸不疎濬稍為舒適而已；決不能延長或挽回上海商業的死期，或不過使其衰敗期中得一回光反照而已。……就天然的和商業的作用看，固然在未來十年二十年或者三十年之內，以上海的商業地位，及上海外僑之團體，上海均值得防止其任何段河流之淤塞——例如吳淞沙洲。但疎濬工作亦僅能及此，且係屬於一時；疏濬工作，不能保證上海水道長可通航，亦不能保證上海商業繁榮之持續。……以上海的情況，現在商業中心的地位，社會的利益，以及其所給中國之稅收，在在均有充分的理由，對於疏濬的要求，應加以贊許，不過必須留意，到了何時，商業將無所求於上海，或者到了何時，別處的自然力量，才使吳淞的疏濬工作，全失其效力，實無人能夠預告。」（註三十）。

對於上海之未來，當時其他評述，均抱同樣之悲觀。這些預言家，均過於估低上海的天然優點。彼等不能估量上海港既得權的鞏固，亦不懂近代工程學，在改良港灣上的可能性。彼等誇張其他各港的優點，而沒有預想到海輪體積的增



加，以及巨輪溯航長江逐步之困難。

## 第七節 浚浦總局

上海外商，不斷運動水道之疏濬，中國當道因於一八八九至一八九一年間，略事疏濬工作，惟其結果甚鮮。迨一九〇五年，中國政府設立黃浦河道局（the Board of Conservancy for Whangpoo River），始開河港改良之有效途徑，關於該局的工作和經費，政府負完全的責任，到一九一二年，該局的組織以及該局的收入來源，均略加改變，而成爲今日的浚浦總局（Whangpoo Conservancy Board）。

一九〇五年，黃浦河道局創立之後，港口之改良工作，均由外國工程師担任。其測繪長江水道，大得中國海軍水道測量局（the Hydrographic Bureau of the Chinese Navy 一九二二年已改組）之幫助。經過吳淞外沙洲的水道，以左邊入口處石堤（training wall）之建築，業已刷深，而吳淞裏沙洲，則因河流由舊航路（Old Ship Channel）改入較直的新航路（Junk Channel 卽 Astraea Channel），亦已削去。既有這種種的整治，復益之以疏濬，通過該兩沙洲之處，乃獲得最低三十一呎之可航深度，以前則僅有十呎十一呎。自吳淞至上海之江南造船廠（Kiangnan Arsenal），約距二十英里之遙，此段黃浦江，亦已就一九〇六年河道局所定之標準河岸線，改鑿爲一較狹而較整齊的流運，其上段濶爲一千四百呎，江口則濶二千四百呎。河幅既縮狹，乃得借助潮流刷成一較深而較濶的水道，現在三十一呎深的水道，業已伸展至上海公共租界臨河之處。即使小潮漲時，亦有六呎，故太平洋的最大輪船，年中每日均能駛入港（註三十一。）往昔巨大郵船，均迫不得已而泊於吳淞者，一九二四年二月九日，俄國皇后號（Empress of Russia）竟能第一次溯江駛抵於上海。

黃浦江之種種情況，雖已大加改良，但仍有揚子沙洲 (Yangtze Bar) 或稱神灘 (Fairly Flats) 存在，此乃長江南水道之大沙洲，約距吳淞東南三十餘英里。故乘巨輪之客，至長江入口之處，大概須擱留數小時，俟高潮到達，輪船始能駛過沙洲。在最低低水位時，距該沙洲之頂，僅有十八呎深。任何輪船，吃水在十八呎以上者，每須擱留數小時，而當低潮僅漲六呎之高時，吃水超過二十四呎的輪船，每須擱留數日之久。英國皇后號 (Empress of Britain)，吃水三十四呎，其能駛過該沙洲者，每月中祇得六天，而這六天中，亦僅當潮水額外高漲之四小時。

此上海港最後之主要障礙，剷除工作，已於一九三五年六月開始，浚浦局所用以去沙者，乃一巨型挖泥機 (Suction Dredge) 欲沿一航道，通過該沙洲，闊一千呎，深至洲頂下六呎，俾得一最小深二十七呎的水道，則必須挖去四千萬餘噸之泥。該項新挖泥機，一年有挖泥五百萬噸的能力，如果這項疏浚成功，則計劃實行第二步(註三十一)

#### 第四章 上海乃一工業中心

當外人來滬之時，上海已為一工業的城鎮，且為一商業之中心。於英國軍隊一八四二年進取上海的記事，曾有關於蒸溜所的記載，(註三十三)。林德賽氏，於一八三二年隨安姆漢斯脫男爵號船來滬，在其告報中，亦提及上海四周許多小村中，家家戶戶，均從事於棉紡織業(註三十四)。故棉花似乎已經為農人主要的作物。一八五〇年所寫的另一報告，中謂：「男人非常勤勞，其種棉遠多於種稻(註三十五)。這似乎可以確定，上海附屬棉樹的種植，至少早在元代(一二八〇—一三六七年)(註三十六)，甚至在元代以前即已種植，亦屬可能，蓋在海上交通的數百年間，棉樹必定早已或由華南，或由印度而攜至上海也。當上海開放之際，棉布的出產，已足供給鄰接的數省(註三十七)。而上海紫花布，在

中國且認爲是最佳的棉布。足信輸往歐洲之棉布重要輸出品中，上海紫花布實佔一部份，且因中國手工業產品，質優於工業革命初年之機製布匹，故歷十八世紀以迄十九世紀，繼續有上海棉布輸往歐洲。又有謂上海及其鄰近，從事於製造棉布棉紗的織工，有二十萬人（註三十八）。其中有些織工，即係種棉的農夫，但其他村民以及城鎮居民，亦均於市場中，以製成品購回棉花，以製造棉布和棉紗。上海港對外貿易開放後，歐洲主要製造之輸入上海者，即爲棉布。其時機織棉布之品質，已經改良，故在價格上，遂成爲手工工業之嚴重的競爭，本地產品，因漸變爲不重要。然而，即至上海新式大棉織廠發達之後。此項手工業，仍未消滅。各村落依然種植棉花，紡織成布，而迅銷於上海，惟其顧客主爲碼頭工人及其他勞工，因彼等均稱賞手製布草的堅厚也。

## 第一節 新式工業的發展

荷華人一旦接受採用西方的工業制度，上海自屬新式製造工業最佳之地點。江南造船廠，及江南船塢，一八六五年由中國政府所創立。一八六二年及一八六六年，又開有小纜絲廠二，惟不久即告停歇。到一八八〇年，始有一鞏固之纜絲廠，用意大利的機器，雇意大利的專家，開始工作。建設新式棉紡織廠的運動，始自一八八一年，遷延耽擱至一八九〇年始行開工。自後其他工業相繼而起。一八九五年，中日媾和，締結馬關條約（The Treaty of Shimonoseki），予日本以在中國創設各種製造工業的權利，復以最惠國條款的援引，所有外人遂亦獲同樣之利益。日、德、英、美、粉設工廠，而上海遂經歷第一次工業之鼎盛。第二次工業之鼎盛。係值世界大戰，以及世界大戰之後，其時，對於種種製造品，所需甚巨，而由歐洲之輸入，則有種種困難，結果遂大獲工業上利益之擴張。

在工業上，上海今日之重要，已於上節研究一過。其工業之迅速發達，由上海電力公司（The Shanghai Power Company）所售電力之增加，可見一斑，一九零一年，總共售電五六九〇〇〇瓩時（Kilowatt-hour）到一九三四年，却增加到七四三、五一〇、〇〇〇瓩時（註三十九）。此項指數，頗可為上海工業發達之一種正確的尺度，蓋迄一九三四年止這五年內，上海電力公司，其所售出的電力，平均百分之八三，係供給公共租界，（The national Settlement）滬西（Westen District），法租界（French Concession），閘北（Chapel），南市（Nanshi），及浦東（Pootung），實際即是大上海的全境，在前幾年，其所需電力抑且更多。而迄一九三四年止這十年中，公司所有售出之電力，百分之七八乃為工業目的而消費者也。茲將一九三〇至一九三四年，各項工業用電，列示於下：

上海電力公司對各項工業售電表（註四十）

工 業 別	一九三〇至一九三四年 平均每年售電（單位一千瓩時）	佔工業售電總數之百分率
棉織廠	三九七、三四四	七、七、八
麵粉廠	三七、五六一	七、三
橡膠廠	五、六八一△	一、三
造紙廠	三、八八七	〇、七六

鋸木廠	二、五四一	〇、五
蛋品廠	四、三一三	〇、八四
油廠	一、八六一	〇、四
冰廠	三、九七四	〇、七八
炭廠	二、八二四	〇、五五
絲廠	三、三三六	〇、六六
各種織造業	六、五四二	一、二八
金屬工業	二、五〇五	〇、四九
電化學工業	四、二四四	〇、八三
工業電力總計	五一、二三三	

附註： 一九三一至一九三四年之平均數。

在上海所創之新式工業中，棉紡織廠已代舊式手工紡織業，而為主要的工業活動。各項工業的比較重要性，其正確的確證，甚為難得。唯一的指數，即是電力之消費量。因為各項工業過程中所需動力不同，電力之消費量，自不能作為最後的尺度，不過，中國工業的統計，既如此零碎，則電力的消費量，實為上海之特別重要的指數。

棉紡織廠，消費電力百分之七八，其地位實為可憐，苟再以一棉織廠電力之小量消費，與其總出產品作一比較，則當更為驚人。其他重要的工業，為麵粉之機磨，以及許許多多製造膠鞋，手電筒，紙，蛋品，紙烟，機器，肥皂，以及化粧品，珠瑯器（Jewellery），牙刷，火柴，留聲機，並大批各種貨物的大小工廠。此等物品主要供上海區域的消費一部份則運銷於中國各地，惟僅限於運輸之困難不致使運費過高的地方。

## 第二節 上海的工業區域

上海及其附近工廠之地域的分布，其控制的因子，當在於運輸的便利——河川，運渠或鐵道。公共租界及法租界原劃地區之內，除運供消費的小工廠外，寥寥無幾。蓋上海公共租界和法租界，原為外人貿易居留之地，而現仍為商業和銀行業的中心也。惟遠在一八九五年馬關條約，予外人在華創設工廠之權利以前，公共租界及法租界，又皆越界侵佔廣大的面積，而工業之發達，則多發生於此等人煙較疏的地方。上海最重要的工業區域，係在楊樹浦一帶，楊樹浦地在公共租界，位蘇州河口下，而濱黃浦江。中國最先的新式棉織廠，即在於是，自蘇州河口碼頭一帶以下，河岸之上，棉紡織廠，現已排列如線，並有三數機器廠和化學工廠。



上海主要的工業區域，位於蘇州河之二岸，河南為公共租界，河北為開北，自河口之商業區域起，迄近京滬鐵路的終點止。本區的東部，多屬較小的工廠工場，如繅絲廠，編織廠，機器工場，以及化學工廠等，而主在華人經營之下。一九三二年日本入寇上海，若干工廠被其毀壞，故當年上海電力公司工業動力的銷售，自五萬萬零六百萬呎時，突跌至四萬萬五千二百萬呎時。惟復興甚速，一九三三及一九三四兩年，電力售數，大有增加，甚至超出一九三一年之數（註四十一）。

滬西公共租界及法租界外，在蘇州河上游沿岸，尚有另一大工廠區域，足與楊樹浦(Yangtzepoo)匹敵。滬杭路京滬路聯絡線之突出處，包括着許多棉織廠，麵粉廠，榨麻廠，化學工廠，以及江蘇造幣廠等。開北之東北，虹口(Hongkoo)區內小川運渠之沿岸，亦有一與開北相似的工業區域，其各小工業多屬華人所佔。

上海舊縣城(Chinese City)，位法租界的東南，城內工業甚少，但在黃浦江沿岸，及滬杭甬鐵路終點南站的周圍，則為一小機器工場之集中地，無疑此乃由附近官辦之江南大船塢及造船廠的刺激所致。越江即為浦東，順流而下長江，多為大規模之企業，如棉織廠，造紙廠，機器廠，以及美孚煤油公司亞細亞煤油公司的貯油池等等。茲列表如下，藉與第五圖相印證：

上海工廠的分配表

地 區	工 廠 約 數					
	機器和器皿	紡 織	糧 食	化 學	其 他	數
公共租界法租界以西地	九	二三	一五	七	八	



開北寶山虹口	三六	九一	一八	五五	四七
公共租界西部（蘇州河以南）	七	三五	一七	一五	三三
楊樹浦（包括蘇州河以東黃浦江以北所有公共租界地）	一〇一	四三	三七	一九	六八
法租界	七	二一	二四	一三	一四
上海縣城及南市	四六	四四	二〇	五七	四一
浦東	一〇	一四	四	七	一

## 第五章 上海的將來

依華人所持的見解，上海地區都市之集中，將不免更趨擴大，將沿黃浦江而伸達於吳淞。故一九二七年，上海市，於外人所轄地區以外，以國民政府之命，復設一特別市，其市長及重要官吏均直接由南京任命。一九二九年，又設一市政計劃委員會，不久以後，即草成一新大上海市之詳細計劃，市設於江灣區，東以黃浦江為界，西以淞滬鐵路為界，北以吳淞鎮為界，而南接公共租界。關於市政的中心，道路之系統，鐵道的改良，吳淞之築港，以及工業區，商業區及住

宅區之縝密分法等，亦均妥定章則。市中心區的建設工作，業已開始，不過，在新市區於經濟上發生任何重要作用以前，無疑需要若干年之時間，而公共租界及法租界之內，公司商店，若此之多，所投資本，如斯之鉅，此等地區，當亦不致於全盤荒棄。上海現在的市港，苟使人烟太過稠密，則工廠碼頭及貨倉面積的擴充，自屬必要，惟其發展的趨勢，必定向北，沿黃浦江兩岸，以達長江之匯流點。

在工業上，上海亦可想而知，縱令工業保持絕對的增加，但可不能保持其現有之優越地位。蓋上海以往的情形，對於新式工業之輸入，固甚為適宜；但各項原料，如生棉，小麥，油，銻錠等等，皆由內地而來，而製成之品，一部份運返於內地。對於依賴泊來原料，以及依賴外國市場和中國沿海市場的各项工業，上海當能繼續保持其優勢，不過，內地若干工業中心，如漢口，長沙，開封，鄭州，濟南及太原，均位近原料產地，將見其發達，以供製造品於四圍地方，而上海之重要性，勢必遭相當之衰退。

考上海商業的發達，所賴於有利的地理諸因子之深，除不斷發展而外，似無他道。長江當積為華中交通的孔道，其貿易亦當因經濟的膨脹而增進，惟經濟的膨脹，要視政治之安定為轉移。長江江口左近，務必有一大港，而位置之佳，未有如上海者，趨達上海通道的改良，亦已為淩浦局所完成，上海位置，益見優勝。上海為全國首要之商業中心，中國南北任何港口，似均無嚴重搖動其地位的痕跡。

關於上海之將來，問題有二，同屬於政治方面。第一是中國被列強追討的不平等條約之整理；第二是日本人野心的範圍。設使中國真正能達到政治之統一，則列強在上海及中國其他各地之治外法權和特殊權利，被迫而交還，當屬可能，適如英國之交還漢口租界和九江租界。不過，完全在中國人統治之下，上海是否能保持以往所得的經濟之統率而並擴

展之？

日本人的野心，暗示一種不同的發展之可能性。日本是否以獲得東三省和華北而滿足？日本是否作伸其霸權於長江流域的企圖？苟日本而作此種企圖，則除非上海的控制轉入日本之手，企圖又豈能成功！

- 註 一：Foreign trade of China, 1927-1931, The Trade of China, 1932-1934 inclusive (continuation of Foreign Trade), China, The Maritime Customs (I.—Statistical Ser.: Nos. 3 to 5 and No. 1 respectively), Shanghai.
- 註 二：Ibid.
- 註 三：Prices and Price Indexes in Shanghai, National Tariff Commission, China, Shanghai, December, 1934, P. 23.
- 註 四：Professor F. W. Fetter: "China and the Flow of Silver", Geographical Review, The American Geographical Society of New York, January, 1936.
- 註 五：Richard Reetham: Report.....to the Shanghai Municipal Council, Vol. 1, Shanghai, 1931, Pp. 303-304.
- 註 六：Ibid.
- 註 七：Complete List of Cotton Mills in China. Chinese Millowners Association, Shanghai, 1933 (in Chinese)
- 註 八：Chinese Reconn. Bull., Vol. 25, 1934, Pp. 165-166.
- 註 九：W. H. Medhurst: General Description of Shanghai and its Environs, Extracted from Native Authorities, Chinese Miscellany, No. 4, Shanghai, 1850, Pp. 34-35.

註一〇：Ibid., P. 17.

註一一：Decennial Report, 5th Issue, 1922-1931, China, The Maritime Customs (1.—Statistical Ser.: No. 6), Shanghai, Vol., P. 3.

註一二：Charles Gutzlaff: Journal of a Residence in Siam, and of a Voyage along the Coast of China to Mantchou Tartary, Chinese Repository, Vol. 1, 1832-1833, PP. 16-25, 45-64, 81-99, 122-140, 180-196; reference on P. 124-125.

註一三：Medhurst, op. Cit PP. 107-110; Robert Fortune: Three Years' Wanderings in the Northern Provinces of China, 2nd edit., London, 1847, P. 104.

註一四：H. H. Lindsay and Charles Gutzlaff: Report of Proceedings on a Voyage to the Northern Ports of China, in the Ship Lord Amherst; Extracted from Papers by Order of the House of Commons relating to the Trade with China, London, 1833, P. 209.

註一五：一八四〇至一八四二這三年間，在海外貿易及沿海貿易中，駛入倫敦港的船，平均每星期達五五八艘，每艘平均一五八噸。

註一六：Lindsay and Gutzlaff: Op. Cit., PP. 172 and 181.

註一七：Decennial Reports (op. Cit.). Vol 1, P. 39.

註一八：Ibid., P. 18.

- 註一九・Robert Fortune: A Journey to the Tea Countries of China, London, 1852, P. 12.
- 註二〇・Decennial Reports, Vol. 1, P. 26-27.
- 註二一・Ibid., pp. 32, 45, 59, and 74.
- 註二二・Feetham, Op. Cit., Vol. 1, P. 288.
- 註二三・Margaret A. Hatch: The Port of Tientsin and its Problems, Geogr. Rev., Vol. 25, 1935, Pp. 367-371.
- 註二四・Machurst, Op. cit. Pp. 6 and 17.
- 註二五・Decennial Reports, 1st issue, 1882-1891; 4th issue, 1912-1921; 5th issue, 1922-1931. (參註一一)
- 註二六・F. H. King: Farmers of Forty Centuries, Madison, Wis., 1911, Pp. 100-101.
- 註二七・Statistical Monthly, Directorate of Statistics, Directorate-General of Budget, Accounts and Statistics, National Government of China, Nanking, No. 1, October, 1931, Pp. 136 and 137. (國府主計處出版、統計月報创刊號。)
- 註二八・Statistics of Chinese National Railways, Year ended December 31, 1932, Nanking, P. 18.
- 註二九・F. L. Hawks Pott: A Short History of Shanghai; Being An Account of the Growth and Development of the International Settlement, Shanghai, 1928, Pp. 100-101.
- 註三〇・Quoted in Pott, op. cit. Pp. 101-102. Published in full in North-China Herald, Shanghai, April 24, 1875, Pp. 388-389.

- 註三十一•Whangpoo Conservancy Board: The Port of Shanghai, General Ser. No. 8, 7th ed., Shanghai, 1932, pp. 112-115. Foreign Shipping News, U. S. Bureau of Foreign and Domestic Commerce, March 5, 1935.
- 註三十二•North-China Herald, 1935, February 20, p. 292; April 17, p. 106; and May 29, p. 339.
- 註三十三•H. Lang: Shanghai Considered Socially, 2nd. edit., Shanghai, 1975, p. 15.
- 註三四•Lindsay and Gutzloff, Op. Cit., p. 188.
- 註三五•Medhurst, Op. Cit., p. 46.
- 註三十六•D. B. Robertson: Cotton in China, Journ. North-China Branch of the Royal Asiatic Soc., N. 3, 1859, pp. 302-308; See also Medhurst, Op. Cit., pp. 52-55.
- 註三十七•Medhurst, Op. Cit., p. 65.
- 註三十八•North-China Herald, May 15, 1935, p. 284, reprint of an article published originally in Penny Magazine in 1843.
- 註三十九•Data obtained through the Courtesy of W. S. Robertson, Vice-president, American and Foreign Power Co., Inc., New York, Parent Company of the Shanghai Power Company.
- 註四十•Personal Correspondence with W. S. Robertson(見註一九)。
- 註四十一•Personal Correspondence With W. S. Robertson(見註三九)。



# 上海都市地理研究

每本國幣二角

廣東省立勤勤大學教育學院博地系出版

廣州市永漢北路培英印務局承印

廿六年四月十四日

直接贈送

44-444