

次來示要求為重版撰一總序。隨即翻閱三書，腦海裏逐漸浮現出自受教於爾敏師後，師生相互過從之種種。親歷其由台來港任教，由港返台復職，以至在台退休後移民多倫多，受其著述、言行、教誨，從未間斷。而其在課堂講書神情，研究室書海中勤奮著述，研討會具有見地之發言，餐館及家居中彼此暢談之愉快，歷歷在目，文思與憶思相隨，而序文亦由此而漸成，是為序。

李金強
香港浸會大學近代史研究中心
2026 年 6 月 3 日

目 錄

總序（李金強）	3
自序	15
導言	18
近代史上的東西南北洋	27
明清兩代之粵道貢國	47
一、弁言	47
二、明代西洋諸國之來貢	51
三、清代粵道貢國之暹羅史例	57
四、粵道入貢之歐洲諸國	67
五、結論	88
廣州對外通商港埠地區之演變	106
一、歷史淵源	106
二、宋代之市舶亭與海山樓	108
三、明代之懷遠驛	109
四、清代之十三行	112
五、鴉片戰後十三行地區之擴界	118
六、洋行租地協議與河南擴界糾紛	124
七、英軍佔領廣州與沙面租界之形成	134
八、結論	145
附錄：講評（王萍）	167
鴉片戰爭前廣州口岸對外洋的商貿形制	170
一、引言	170

二、中西商貿關係的年代問題	172
三、中國對外商貿政策問題	174
四、明清廣州市舶貿易是貢使後市所形成	176
五、清代市舶制的嬗變	178
六、傳統封貢貿易體制所受之質難及其辯解	180
七、關於廣州一口貿易問題的澄清	184
八、關於中國中心與天朝至上問題的疏解	186

圖畫史頁所見之廣州口岸與洋行、 夷商、買辦	191
--------------------------	-----

廈門開關之港埠區劃	208
-----------	-----

福州口岸商埠概觀	224
----------	-----

寧波口岸淵源及其近代商埠地帶之形成	237
一、宋元明清口岸背景	237
二、清初以來中國沿海開放情勢	238
三、英人之長期覬覦定海、寧波	240
四、鴉片戰爭期間英軍侵擾浙東	245
五、寧波開關及其港埠地界	250
六、結論	260

上海開關及其港埠都市之形成 (1842-1942 年)	279
--------------------------------	-----

附錄：中西譯名對照表	324
------------	-----

插圖列表

圖 01 廣州及近郊舊日景觀圖	113
圖 02 十三行全景圖樣	116
圖 03 廣州西郊及商埠圖	119
圖 04 十三行區商埠擴建圖	122
圖 05 十三行平面圖	134
圖 06 廣州全城及附近商埠圖	143
圖 07 十字門	194
圖 08 十三行	196
圖 09 浩官	200
圖 10 渣甸	204
圖 11 馬體蓀	205
圖 12 老克錫	206
圖 13 唐廷樞	206
圖 14 廈門附近腹地圖	210
圖 15 廈門港灣圖	212
圖 16 廈門全圖	215
圖 17 乾隆十九年（1754 年）福州地圖	226
圖 18 福州及近海全圖	229
圖 19 福州及港道圖	230
圖 20 寧波港道圖	252
圖 21 寧波開埠時外商居住通商區	253
圖 22 寧波城廂與商埠地區周遭水道圖（1861 年）	255
圖 23 寧波江北岸洋人界址志圖	259

圖 24	袁山松築城圖	283
圖 25	古上海鎮形勢圖	284
圖 26	上海開埠時碼頭及商船停泊區	287
圖 27	上海開埠時外商居住區	289
圖 28	上海英租界擴界前英商住區	290
圖 29	上海法商居住區圖	292
圖 30	咸豐三年（1853 年）之上海及商埠圖	294
圖 31	法商居住區界外所築圍牆圖	298
圖 32	擴界後公共租界與法租界區圖	303
圖 33	東方大港計劃港圖	309
圖 34	改良上海計劃圖	310

自序

我研究近代五口通商，著成《五口通商變局》小作，是生平表現慢功代表。前後寫寫停停，自 1973 年開始參閱史料，提具大綱，1974 年草成初稿，卻至 2005 年 11 月全部成書，2006 年寫出〈導言〉和這篇〈自序〉，到此才算真的完成。算來已歷經三十餘年，成功真不容易。心下感奮，也覺安慰。

學術著作，要永遠擔負責任。陳佈於世自是天下公器，為後世徵引批判亦要擔當責任，研治學問謹嚴真誠，乃能心安理得。前後主體九篇，再加〈導言〉，共為十篇，敬向海內外學者請教。

很需廣為告罪：拙著之資料史實無可爭議，而論斷觀點則全反潮流，指的是反 20 世紀學界流行的論點成說。我自是不接受不追隨前期大人先生皇皇高論，而且實要加以反駁與推翻，乃至於施以鞭撻，不免要唾罵幾聲。甚望學者耐心閱讀，我是告罪了。

我本無門戶方域之見，但在台灣學界這個小圈子，我卻是清清楚楚，非主流分子。自我在 1950 年追隨業師郭廷以先生，是被當代學界主流待之以異學異類。學術背景不在此深談，總之，我在治學宗旨、方法、觀點、識斷，均與同代主流學派格格不入。業師則寬仁宏量，實能包羞忍恥。而我則是憤世嫉俗，筆下常有不平。這全然是塵埃微故，不足睬理。惟因治學領域關涉，瀏覽所及，實於帝國主義者識之最深而痛惡最甚。惟至言必須有據，本論必須詳明，申解必須合

理，責罵必須嚴正。求請識家覆按可也。

雖然如此，研治近代史我自得師教，亦作繼承，師門開其緒，我自有發抒。我雖已自立門戶，而此生不忘師教，其得來皆由大師郭廷以先生教誨而來。我只是郭夫子門下一個末學後進，今天以此書展示受教之益與成就之果，以告師門在天之靈，當然這是我滿意之作才要拿來代表師門傳承，世人若何看法尚且不知。

在 1973 年至 1974 年間，我展開五口通商問題研究，有兩位門人為我查輯資料。他們是江勇振（他是哈佛大學博士，已任教多年）和盧建榮（他在美國取得博士學位，亦在「中研院」工作）。他們真是得力的助手，樣樣深合我意。自此我發現他二人天分均遠高於我，各具有學力才華。沒有他們，我將難於完成初稿。後來我在香港任教為作補充資料，又得中文大學門人鄭宗義代我搜集不少時下論著。又承「中研院」張壽安教授印寄資料，乃能寫出《明清兩代之粵道貢國》，收入本書。宗義學弟與壽安教授也是天分極高，我承認是超越於我。所以我的這個慢功著作，一定先獲高手相助，否則也難完成，在此必須述明其間經過。還有一個好同事魏秀梅教授，是一向自動代我校對，這本書他出力不少，特申感謝。

本序雖不免簡單淺俗，仍是本於嚴肅態度，前舉幾位門人，說他們天分高過於我，不是隨便說說，不是信口開河。我在香港所教門人，大學有 1066 人，研究部不下 20 人。我說只有兩位天分高過於我。一位是梁鳳儀，是一位天才文學家；一位是鄭宗義，是一位精醇的哲學家。我在師大早期教的學生只提到江勇振、盧建榮，還有一位是陳炯彰，這三人天分都高過於我，我做老師自有估量，自有覺察。講話須憑公正，否則無人信服。特別聲明負責。

這本書到今日成書也是因緣湊巧，受到賀照田先生的督促肯定，他早已告知出版界，特別是上海貝貝特公司鄭納新先生，是因為談成

了去年出版我的《晚清政治思想史論》，就順便告知鄭先生，說明我尚有一本《五口通商變局》，鄭先生就請他給定下來，促使趕緊寫完其中的〈明清兩代之粵道貢國〉。寫完之後就寫〈導言〉，〈導言〉完成就寫本序。這序完成也就算是全書殺青，可以在此告慰於好友賀照田先生的厚愛；我未黃牛，就不失信於鄭納新先生對我的肯定與期待。在此自要感謝他二人的好意。

乙酉嘉平月臘八日（2006 年 1 月 7 日）

寫於新大陸之柳穀草堂

導言



我之撰著本書，前後經歷有三十餘年，初步思考的時期不算，前時之搜集史料零零星星也不算，真正起步要做，在 1973 年正式提研究計劃，那是非做不行。這時列計，到 2005 年尾，才算做完撰著功夫，而此篇導言卻已到了 2006 年 1 月。這三十餘年間，不是天天都做，而是跳躍停頓，並未專心致志一氣呵成。由薏莊變為零沽，一路發佈若干篇，惟尚有存貨在手，可以積在一起，此次編成一書，命曰《五口通商變局》。

原來的構想啟於 1964 年在英國，那時我在英倫草成一文〈耆英外交〉，寄到《大陸雜誌》發表。耆英所辦何事？卻真是不少。有許多重要史事擺在面前，在研究耆英之時都已算是經手並詳審過目。五口開放通商是《江寧條約》的結果。自然切近細覽，也就擺脫不了這個論題的吸引力。順手採集若干資料，又等十年，才在 1973 年提出一個研究計劃。在 1974 年 7 月完成了本書的初稿。不久我在

1977 年受聘赴香港中文大學任教，於是想作補充出書的計劃，勢難兼顧。在香港教書，正如獅子搏兔須用全力，就抽不出工夫專心整理這項學業。竟被我割裂的分頭發佈，有上海、寧波、廈門、廣州這些口岸。

或有高明學者質疑，既已撰成初稿，而加工補充使之問世，又有何難？此說是也。問題有變。這五個口岸開放，俱在 1843 年一年加一年之內做到，看似單純，而把五口綁在一起，就必須先把五口來歷的前時背景交代明白。這個根子出自廣州，我草撰一篇廣州已經是篇幅很大，包羅前代，而一些有爭議性的問題，仍須再作補充、解答、辨證。因此近年又加撰兩篇。仍覺未能交代最長久的明清封貢究為如何？學者良知要求，不可像一些莽撞的一口罵倒過去的不是。因此最後終須寫一篇〈明清兩代之粵道貢國〉，約有四萬字，時間已是 2005 年 10 月。到此我才敢宣告這書已完成。

鴉片戰爭當然激起朝野思想反省，國人並未麻木不仁，反倒是清廷及各級大吏，安故守常，不求更張，惟因帝國主義者條約要求，中國須自行配合，開放五口，通商互市。本來被迫開放口岸，已是失去自主，而中國不明外國商貿體制，竟在本國主權之內之訂稅則、立章程，竟然給予英方參與合議機會。一開始就喪失利權，自中了帝國主義者英人詭計。¹ 雖然中國吃虧，而五口通商則表現出中國近代史上一個重大關鍵，雖是被迫，自也是對世界開放，逐漸顯出與五口通商前之中國顯著不同，亦可謂是一個重大分野，此所以研究本論題，有其根本參考需要，也具有重大意義。

跟隨着鴉片戰後五口通商的史跡，我們 20 世紀學界先後浮現不少質疑與誤解，未加深思深研，立即形成定說，廣泛影響國人觀感，幾至牢牢膠結，難能易移。我做歷史研究，先得澄清五口商埠位置，這關係到列強勢力之伸張擴大，不是一年形成，而是有長遠

潮洲及福建民人諸貨稅，是為外洋行與本港福潮分辦之始。²⁴

梁氏記述行商經營外洋出入口貨，其分化過程及所繫年代均值重視。蓋凡有分化，必產生於來舶之不同，接待之有別，對象為誰，最關重要，並非依貨料品種為準，而係以商舶來路為準。在此概括而言。洋商公行，專辦歐商之貨稅，沿習稱為「夷商」。本港之行，專辦西洋貢使番商之貿易。自是歷來之貢市。而所謂「福潮行」者，則純為經營國內土產，閩廣商人之貨稅。其演變情勢亦必自然形成。

至十三行所在之地，中西尚多有記述與地圖傳世。其較早之全景圖樣，載於梁氏《粵海關志》。部位甚為清楚，當為道光十九年（1839年）以前舊觀。雖不免粗略，卻極有參考價值。茲附原圖於後，備作比較（見圖 02）。²⁵

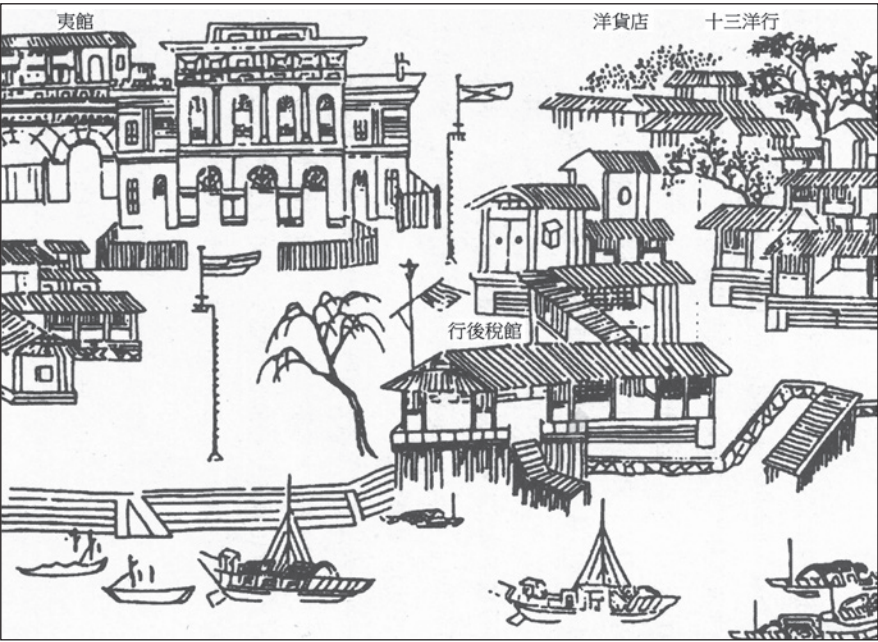


圖 02 十三行全景圖樣

在西方人記載所繪之平面圖，則有馬禮遜（Rev. Robert Morrison）於 1832 年（道光十二年）以前，所作一種簡圖，同時標出十三個洋行行名。此圖自馬禮遜在世，以迄 1842 年 12 月 7 日（道光二十二年）均為實有情狀，極具參考價值，茲附列於下：²⁶

THE CREEK ON THE EAST 東面的溪流		
1.	Creek factory, or l'ho (Ewo) hong.	怡和行
2.	Dutch factory, or Tsihi-i hong.	集義行
3.	English factory, or Pauho hong.	實和行
Hog Lane, or Sun-tau lan. 新荳欄		
4.	Chow-chow hong, or Fungtai hong.	豐泰行
5.	Old English factory, or Lung-shun.	隆 順
6.	Swedish factory, or Sui hong.	瑞 行
7.	Imperial factory, or Ma-ying hong.	孖鷹行
8.	Pau shun hong.	實順行
9.	American factory, or Kwang-yuen.	廣 元
China St. or Tsingyuen kai. 靖遠街		
10.	Mingkwa's hong, or Chung-ho hong.	明官之行，中和行
11.	French factory.	法國行
12.	Spanish hong.	西班牙行
Old China St. or Tung-wan kai. 同文街		
13.	Danish hong, or Tehing kai.	德興街（行）

原圖說明文字：Each of the factories, or hong, as the Chinese call them, extended from the street on the north to near the bank of the river on the south. The Creek, on the east, runs parallel with the factories; the river nearly due east and west.

五、清代市舶制的嬗變

市舶之制的演變，必須自明初論起。代表唐、宋、元歷朝市舶制的沿承，有明確記錄可資參證。就《明史·食貨志》記載，明代市舶制始於洪武二年。梁廷柅引據《明實錄》，指明在洪武二年（1369年）九月。梁氏更據《天下郡國利病書》扼要說明明初所設三市舶司的實情：

明除元亂，定諸番例，三年一貢，世見來王。許以互市，立市舶提舉司，以主諸番入貢。舊制應入貢番，先給以符簿。凡貢至，三司以合符，視其表文方物無偽，乃送入京。若國王王妃陪臣等附至貨物，抽其十分之五，其餘官給之直。暹羅、爪哇二國免抽。其番商私齎貨物，入為易市者，舟至水次，悉封籍之，抽其十二，乃聽貿易。¹⁶

這個記錄中的「三司」，是指廣東的廣州、福建的泉州和浙江的寧波，各設一所市舶提舉司。並於福建設來遠驛，浙江設安遠驛，廣東設懷遠驛，用以接待各國貢使及其隨從。¹⁷

這裏有一個歷史演變的問題必須澄清，前此各家學者未嘗論及。即是自唐、宋、元、明各代的市舶貿易，其輸納貨稅之法，俱用抽分。至少自北宋朱彥的《萍洲可談》已說明細貨如真珠、龍腦是十分抽一，粗貨如玳瑁、蘇木，是十分抽三；¹⁸ 直至明代尚未有改變。何時開始轉變？據梁廷柅的說法，是起始於明嘉靖以後，由於葡萄牙人租佔澳門，開始輸銀納稅。梁氏對此有清楚交代：

番舶下碇之稅，始於有唐。迨宋淳化初，海舶至者十徵其一，皇祐中，總歲入象、犀、珠玉、香藥之數，五十三萬有餘。

治平中，又增十萬。元制或二十五取一，或三十取一。其自官發船貿易者，細物取十分之二，粗物取十五分之二。然皆抽貨非輸銀也。明嘉靖以後，佛朗機居澳門，始歲納二萬金為稅。¹⁹

市舶司徵收貨稅方式，由前代歷朝的抽分，轉變至徵收銀兩，至晚當完成於明季萬曆年間，決不晚過萬曆十七年（1589年），當時規定東西二洋所來番舶，每年限定88隻。其徵收貨稅名目，可舉如下：

其徵稅之規，有水餉，有陸餉，有加增餉。水餉者，以船之廣狹為準，其餉出於船商；陸餉者，以貨之多寡計值，其餉出於鋪商。又慮有藏匿，禁船商毋輒起資，以鋪商所接買貨物應稅之數，給號票，令就船完納，而後許鬻賣焉。（原註：西洋船面闊一丈六尺以上者徵餉銀五兩，每多一尺加銀五錢。東洋船頗小，量減西洋十分之三。陸餉胡椒、蘇木等類，計值銀一兩者徵餉銀二分。雞籠、淡水名曰「小番」，地近船小，每船面闊一尺徵水餉銀五錢。陸餉亦如東西二洋之例。）加增餉者東洋中有呂宋，其地無出產，番人率用銀錢易貨（原註：錢用銀鑄造，字用番文，九六成色，漳人今多用之）。船多空回，即有貨亦無幾。故商販回澳，徵抽水陸二餉外；屬呂宋船者，每船另追銀百五十兩，謂之加增。²⁰

如此可知，中國市舶制度徵稅方式，自唐、宋、元、明的抽分形制，轉變為稽徵銀兩，是外貿史上重大轉變，其形成實於明季之萬曆年間，並非起始於清代。

唐、宋、元、明對外洋商舶俱設市舶司為徵稅機構，惟至清代

七、關於廣州一口貿易問題的澄清

民國以來但凡研究鴉片戰爭背景學者，每多提示清代通商對於歐洲來華商船，限制只能在廣州一口通商，視為一種阻滯，且是一種弊政。大抵一致以批判態度，非議清廷的剛愎頑固，並必待之以中西關係中的重大問題。前此近代史各方名家幾乎人人提論，早有一致之共識。惟在今日須加重新思考。

重新檢視清廷指定歐商來船（特別以英船為代表），限於廣州一口貿易，自是歷史事實，無可否認。惟學者每每強調一口貿易或獨口貿易，則是與史實不符，會對後世讀者產生誤導，使人印象中以為清乾隆朝的限制一口貿易是扼殺通商生機。如果我們讀到前賢名家著作，相信清代自乾隆以降對外通商是一口貿易，此即是受到誤導。因為自清初以來直到鴉片戰爭前，中國一直是有許多港口供對外船隻出入，查看日文著作中記載長崎與中國沿海貿易往來的《華夷變態》一書，在清代除了較少廣州口岸的記載，其他尚有泉州、漳州、溫州、福州、廈門、舟山、寧波、南京（即今上海）歷年均多有往來。²⁸

根據明代以來固有體制，清代對封貢貿易多所沿承，早已形成某一口岸專門接納某一國貢船，大抵是寧波口岸接待日本商船，福州、泉州接待琉球貢船，而廣州則專門接待西洋（今南洋）23 國，其中以安南、暹羅為最主要。到清代雍正時更定以恰克圖專為俄國陸路開放通商。事實上，有清一代並無一口通商之事實，但卻被近時學者解為一口或獨口貿易。且因限定歐洲商船只許在廣州貿易，遂至一口貿易看成只為專門刻薄歐人而設，不免倍受學者攻伐，詆議為閉關絕市。肯定說，今世學者必須負誤導之責。本人在此指出，一則清代限定之一口貿易，是沿承明代之舊，本源出於封貢貿易體制；二則並非專對歐商歧視，而是一般看待。凡史事必須先澄

清真相，以後的推論方不至引致誤解。

附說一件眾人諸多誤解的事實：馬戛爾尼朝貢完畢，自熱河返北京，清廷立即限期促其返國，而返國路途，英使原計仍自天津登舟啟行，未料英國船隻早被清方令其駛放杭州等候英使。顯見清廷安排令其循運河南下至杭州，學者不明掌故，對此解釋，不免諸多臆測，旨在自圓其說，實多似是而非，不能切合事實。乾隆帝並無向英使誇示中國富厚之意，亦無厭惡英使迫使艱難其行之圖；凡此前人謬說，全然是滑稽荒誕，自是多餘。如熟清代掌故，即知此是西南各國貢使必循常途，一路官員懂得如何招待，清廷在循體制之便，以此不至慢待貢使，有失儀節；限期催使英使出京，純出一向貢使慣例，亦全無惡意。且乾隆帝六次巡幸江南，俱循運河南下，乃同一路線，豈有輕視英使之意？至於英王國書要求兩國通商，乾隆帝拒絕，自主國本有迎拒權衡，乃今日國際慣例，何以必須接受？而學者大驚小怪，斥為自大，顯見主觀曲斷。總之，學者即長三尺之喙，亦不能辯稱馬戛爾尼不是朝貢，英國政府作建交謀求，並未向中國聲明來使非為祝壽朝貢，中國循朝廷政典接待貢使，絲毫無關於英國政府是何意願，不過是照定例從優接待。中國為接待來使，據英方估計達 17 萬英鎊以上的開支。王曾才舉出英方估計，其貢品價值當 15,600 英鎊；而中國接待英使，遠優厚於各國，超過 80 萬兩白銀，這從多次賞賜可見。向來陪伴貢使人員不過海防同知之類小官，而清廷派天津道、長蘆鹽政接待，俱是高官；回國伴送之官松筠、長麟，則是朝廷重臣與封疆大吏，對於英使始終尊重可知。後世學者沒有理由批評清廷是如何態度。中國並無不是，亦無關自大。²⁹

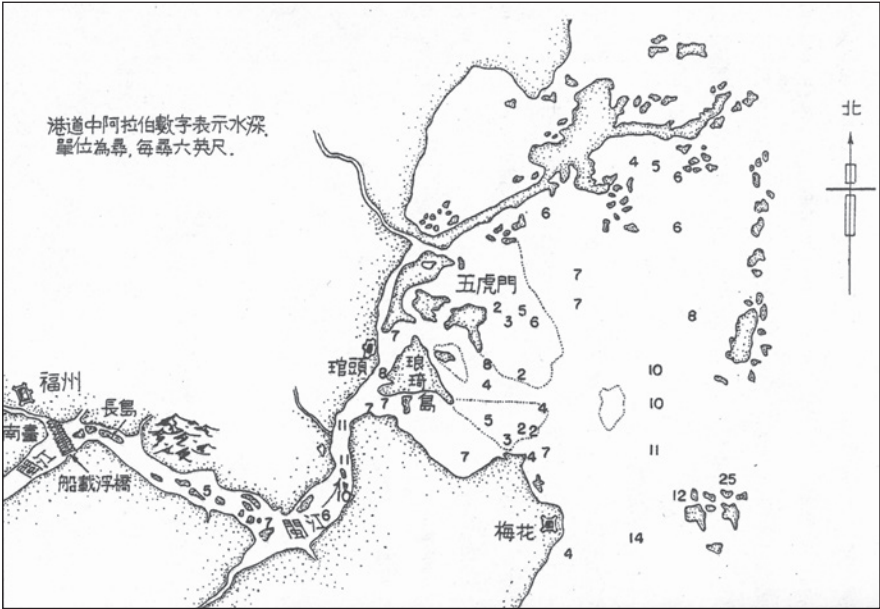


圖 19 福州及港道圖

江上駛至福州，亦須換船而行。¹³嗣後德庇時繼任商務代表，到各口巡視，其至福州海口亦須換船而進，同時經其考察，乃將航道危險情形報告英國政府。¹⁴是以自開港貿易，福州口岸即因水道不便而影響商船進出。補救辦法，只有使大船停泊閩江口外，再換小船接駁貨物，由是而使福州港埠發展，受到嚴重影響。¹⁵

福州港道詳情，早在英國官方測量之前，有英人 Samuel Ball 描繪詳細水道路線及深度，向英政府報告。此圖尚根據更早之 Dalrymple's Chart，當為開埠之前英方之重要依據。茲附上 Samuel Ball 之福州港道圖（見圖 19）以供了解。¹⁶英方對各口情況之了解甚為用心，惟於開口之後，每口亦必不至盡善盡美。福州港道不便，則尤為各口缺點中之最嚴重者。

注釋

- 1 《福建通紀》，卷二十二，頁二、五；卷二十三，頁一。
- 2 《福建通志》，卷十八，頁十七。
- 3 圖 17，採自《福州府志》卷首，乾隆十九年（1754 年）刊。
- 4 郭廷以：《近代中國史》，第一冊，頁 591-601。
- 5 PRO (Public Record Office), FO 17/73, p. 99, Mr. Henderson's letter of January 16, 1843, "Fou-chou-fou (福州府), is situated in 26.15 North Latitude and 117 East Longitude, on the River Mingho (閩河), over which a bridge is built of thirty three arches, of fine white stone. It is the Capital of Fo-kyen (福建), a Province which produces the greatest part of the Black tea. The largest Chinese Vessels can come up almost to the wall of the city, the maritime commerce of which is very considerable, and its population greater than that of Canton (廣州)."
- 6 PRO, FO 17/90, pp. 99-100, John Francis Davis (德庇時), enclosure of Gutzlaff's Report, "Fuhchoo (福州) has by no means answered the expectations entertained. The difficulty of the navigation of the Min River (閩江), the want of native merchants to enter upon foreign trade and the absence of our own, have greatly retarded the commercial intercourse with this emporium. The present Governor is moreover not willing to concede any thing to foreigners, and he will put as many obstacles in the way, as he possibly can command. This however does by no means nullify the excellent position of the city for the black tea trade, so near the Woee hills (武夷山), with a rapid communication by water of four days: so that time and proper management will no doubt effect an entire change. And when the people are tired with taking down their produce, over hills and through dales, to Canton, and find ready paymasters at Fuhchoo we anticipate a very flourishing trade. To avoid the dangers of the navigation, ships might load a short distance to the north in Tinghae harbour (定海港), a very secure anchorage not far from Fuhchoo."
- 7 PRO, FO 17/100, pp. 245-250, "Production of tea for the European Markets and means of traffic with the tea districts of Fokien." By Rutherford Alcock (阿禮國).
- 8 《籌辦夷務始末》，道光朝，卷七十，頁二十一，福州將軍保昌奏：「再現准欽差大臣耆英咨會：據樸酋照會聲稱，福州一口，現在無人可派，應暫停開市等因。臣等業已出示，曉諭該處商民人等，如有英夷貨船在口外遊奕，不准私相買賣交易。」
- 9 同前書，卷五十八，頁三十五至三十六；卷五十九，頁三至四、三十一至三十四、三十九至四十三。
- 10 同前書，卷六十四，頁四十一至四十二，兩江總督耆英奏：「又查閱浙督臣怡良錄送夷酋照會該督文內。有貴部堂在廈事宜，或有別議辦理之處，希請見覆，以便如議飭行。至閩浙開口通市，應與耆部堂伊大臣議定則例，方行開關。俟本年諸事議定，派委郭實獵（郭士立，Rev. Charles Gutzlaff）駐在福州，李伊（李太郭，George Tradescant Lay）駐廈門，以便料理通市之事。是該酋之在閩通商，已有成

詞意十分嚴正清晰。⁴³

上海洋人之奢欲擴張，無理要求，消息傳出，引起華人社會極大憤怒。宣統元年閏二月初五日（1909 年 3 月 26 日）《申報》極加批評謂：「明明為鯨吞之狡謀，而必設多種之門面語；明明無可據之理由，而必行堅請之強硬權；明明理屈詞窮，無可再說，再必挾多數之贊成以遂其非分之要求，以行其威迫之手段。——嗚呼！對於本埠西人此次推廣租界之決議果將實行，則公理何存，主權安在，有不得不令人駭懼者！」⁴⁴ 同時上海、寶山兩縣地方紳士也集合會議，推舉代表，分別在地方及向本國外務部申述嚴正抗議外人擴界之進行。直至辛亥革命，民國建立，此次擴界計劃終於未能達成。⁴⁵

五

五口開關以來，洋人積極發展，擴張特權，使中國港埠形成外人之勢力範圍；絕大多數之中國居民，不過是此種都市之附庸，決無主權，亦難主政。西方學者每每論及中國港埠之現代化，似皆洋人之貢獻於中國者。實欠公允，亦非實情，尤忽略探討中國居民之反應。請問洋人在中國港埠之一切發展設施，究為自身特權利益打算，抑為中國民眾打算。中國港埠之所謂租界者，洋人視為既得領土，其展望未來，尚不知有多少領土為其吞併，與其非洲殖民地並無重大區別，此乃殖民主義之實踐，何關於當地土民之生存樂利。近代中國港埠地位，在中國人看來，其重要關鍵乃在於此批土民有何反應？有無醒覺？有無能力？有無決心以獨立擔當自為此地之主人？而並予以發展改善。

上海一口，居全國港埠首要地位，居民行為且足以影響沿海沿江港埠，甚至更廣，當須在此加以探討。自光緒二十一年（1895

年）中國戰敗於日本，列強各國迫不及待地乘機要求佔據沿海港口，各口岸洋人也乘機要求擴張租界。此於港埠之地方官紳與居民，已在惡劣環境之下開始醒覺，除了發為言論呼籲自救，同時並設想辦法，從事實際自救行動。中國港埠之自救行動，雖為實際具體問題，亦並可分思想之反應與行動之因應兩途，然出於直接因應者，自不免枝枝節節，要經過一段修正改造之歷程。在此可先一談行動因應方面。光緒二十一年上海亦成立馬路工程局，經營自築馬路，用以避免洋人越界築路以及干涉租界外行政，此節上海地方自救行動之初步，雖不免組織軟弱，但已表現醒覺之契機。一般研討上海特別市之形成，總不免要追溯到這個最早的市政機構。馬路工程局當時築路，全在遠距租界之南市，故後來改稱上海南市馬路工程善後局。⁴⁶

光緒二十四年（1898 年），值洋人要求擴界，如火如荼，其勢已難中止。中國地方官紳為亡羊補牢之計，終於成立了吳淞開埠工程總局，兩江總督委派上海道蔡鈞為督辦，志鈞為總辦，向萬鏞為會辦。由中國官紳自行承擔上海市政之發展。光緒二十六年（1900 年）上海洋人擴張租界之目的達成，中國更在租界以北成立閘北工程總局，用以杜絕外人再度擴張租界之希望。此時，中國因應西方列強實質上不斷之侵逼，除自身改變上海縣舊式體制，而採取獨立之市政制度，乃至於主動採取充分西化制度，已是別無途徑可循。

上海全面市政，除去洋人獨立之公共租界及法租界之外，尚有四處未被吞併之中國主權所及之地，其一為主體之上海城廂及南區。其二為黃浦江東岸一帶。其三為洋人租界侵蝕所餘之吳淞江地帶。其四即跨上海、寶山兩縣邊地之閘北帶。這就是中國人政治醒覺後，所能發展上海之最後資產。這四處分割地區，各個均經歷一段新式組織改造之過程，其間十分瑣碎零亂。直到民國十六年（1927