

陈文彬 著

近代化进程中的 上海城市公共交通研究

(1908-1937)

学林出版社

陈其南 著

近代化进程中的 上海城市公共交通研究

陈其南 著

学林出版社

陈文彬 著

近代化进程中的 上海城市公共交通研究

(1908-1937)



学林出版社

图书在版编目(CIP)数据

近代化进程中的上海城市公共交通研究/陈文彬著.
—上海:学林出版社,2008.4

ISBN 978-7-80730-520-0

I. 近… II. 陈… III. 市区交通—研究—上海市—近代
IV. F572.885.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 005884 号

“近代化进程中的上海”书系

主 编:戴鞍钢 王震国

副主编:陈文彬 何建龙

近代化进程中的上海城市公共交通研究 (1908—1937)



作 者——陈文彬

责任编辑——王后法

特约编辑——张 敏

封面设计——钱烜杰

出 版——上海世纪出版股份有限公司

学林出版社(上海钦州南路 81 号 3 楼)

电话:64515005 传真:64515005

发 行——新华书店上海发行所

学林图书发行部(上海钦州南路 81 号 1 楼)

电话:64515012 传真:64844088

印 刷——上海港东印刷厂

开 本——890×1240 1/32

印 张——7.25

字 数——17 万

版 次——2008 年 4 月第 1 版

2008 年 4 月第 1 次印刷

印 数——3000 册

书 号——ISBN 978-7-80730-520-0/K·30

定 价——20.00 元

(如发生印刷、装订质量问题,读者可向工厂调换。)

导 言

一、题义的界定及其所在领域的研究状况

广义上的城市公共交通,既包括各种机动、非机动车在内的陆上公共客货运输,也包括轮渡等水上公共运输业。本书取其狭义,即以现代电车、公共汽车为主要运输工具的城市公共客运业。之所以作此界定,是考虑到:其一,由于电车、公共汽车作为现代交通工具在近代上海诞生后,因其容量大、票价低、定线、定时等优点,一直是城市市民最主要的交通手段,长期以来人们已约定俗成地将其简称为城市公交;其二,是为了使研究的主题相对集中。过于宽泛的论题,不利于研究的深入。至于将研究时段确定在 1908—1937 年间,是考虑到 1908 年 3 月公共租界内第一条电车客运线路开辟后,至 1937 年抗战爆发,是近代上海城市发展中一个相对稳定、社会经济趋于繁荣,因而也有利于城市公共交通正常发展的时期。对这样一个时期上海公共交通研究所得出的结论,将更有普遍性意义。

近代上海城市公共交通的研究,长期处于相对沉寂的局面。1990 年代以来,相关研究工作有所加强,特别是在资料的整理方面,取得了一定的成果。目前涉及到该问题的著作主要包括:上海市公用事业管理局编《上海公用事业(1840—1986)》(上海人民出版社 1991 年版);蔡君时主编《上海公用事业志》(上海社会科学院出版社 2000 年版);史梅定主编《上海租界志》(上海社会科学院出版社 2001 年版);唐振常主编《上海史》(上海人民出版社 1989 年



版);张仲礼主编《近代上海城市研究》(上海人民出版社 1990 年版);熊月之主编,周武、吴桂龙著《上海通史·晚清社会》(上海人民出版社 1999 年版);熊月之主编、陈正书著《上海通史·晚清经济》(上海人民出版社 1999 年版);熊月之主编,潘君祥、王仰清等著《上海通史·民国经济》(上海人民出版社 1999 年版);熊月之主编,罗苏文、宋钻友著《上海通史·民国社会》(上海人民出版社 1999 年版);忻平著《从上海发现历史——现代化进程中的上海人及其社会生活(1927—1937)》(上海人民出版社 1996 年版);吴景平主编《抗战时期的上海经济》(上海人民出版社 2001 年版)等。

上述论著除一些新的研究视角的初步展示外,其学术价值更多体现在相关资料的认真梳理上。如上海公用事业局编《上海公用事业(1840—1986)》,以该局占有的公交档案资料为主要依据,在第四编中分三个时期(即 1881—1911 年的创设期、1912—1937 年的发展期和 1937—1949 年的挫折与恢复期)对近代上海公共交通的发展历程进行了总体性的描述,对租界和华界公共交通的发轫、主要中外公交企业及其经营管理情况作了概括性的介绍,为学术界更深入地研究相关课题提供了许多有益的线索;史梅定主编的《上海租界志》对租界内的各外商公交企业的产生、发展、衰落的过程进行了择要介绍;吴景平主编的《抗战时期的上海经济》则爬梳档案资料,在有关章节对抗战时期上海的城市公共交通总体状况进行了初步的研究。这些研究成果无疑为后来者的进一步深化研究提供了重要基础。但由于不是专门研究公共交通问题,因而限于篇幅,大多数著作的相关论述较为简略。可以说,学术界迄今尚无系统、深入地研究近代上海公共交通的专门论著。

二、理论意义与实际意义

1980 年代以来,学术界对近代上海城市史的研究取得了丰硕的成果,出版了一批颇有分量的学术著作,如张仲礼主编的《近代



上海城市研究》、熊月之主编的《上海通史》多卷本等。近年来,经济史、社会史、文化史等专题性研究也趋于深化。但是由于种种原因,作为城市经济一个重要组成部分的近代上海城市公用事业史的研究则显得相当薄弱,这一不足显然限制了进一步深化对近代上海城市研究的视野。因此本书以近代上海城市公用事业的一部分——城市公共交通作为研究对象,无疑具有一定的创新性,是一项拓荒性的工作。希望通过本选题的研究,推动学术界对公用事业研究的重视,为深化对上海城市近代化的研究提供一个新的视角。

历史研究的冲动,往往源自于当代社会发展的直接启示。改革开放以来,特别是1990年代以来,上海的社会经济发展突飞猛进,并进行了“四个中心”和“国际大都市”的目标功能定位。要实现这样的目标,优化交通环境,不断提高城市公共交通的发展水平,无疑是一项基础性、先导性的工程,为此上海市政府在近年来先后研究制定了《上海市城市交通白皮书》和《上海城市交通“十一五”发展规划》,对上海城市交通的中长期发展进行了科学的规划,并确定了公共交通优先发展的战略。这一规划,必将推动上海以轨道交通为骨架、以地面常规公交为基础的现代化立体公共交通体系的加快建立。但是,就目前而言,上海城市公共交通的发展还存在着诸多需要及时解决的问题,如国有公交企业走向市场后,政府与企业的关系如何科学定位,以便既有利于企业市场主体作用的发挥,又有利于政府的行业管理?公共交通的线网如何合理的规划布局,才能更好地提高公交资源的经济效益与社会效益?走向市场的上海公交企业目前出现了普遍性的经营困难,这类国有企业到底需要什么样的内外部经营环境,才能走上良性发展的道路?这些问题如果不能得到很好的解决,显然会直接制约着上海公共交通现代化的步伐。正是基于这样的现实思考,本人选择“近代化进程中的上海城市公共交通(1908—1937)”作为



书稿的研究对象,是希望通过对这一时期上海公交发展状况的较为深入的研究,能够得出一些对当代上海公交发展有一定启示意义的结论。

三、研究目标及重点、难点问题

考虑到目前可资借鉴的较为系统、深入地研究近代上海公共交通的学术成果的阙如,因而本书在总结已有相关学术成果的基础上,以上海市档案馆馆藏未刊档案为主要资料来源,并努力搜集其他各类有关资料,运用历史学、交通经济学、城市社会学的理论与方法,首先要对近代上海公共交通的总体发展脉络进行较为全面的梳理;在此基础上,一要考察中外各主要公交企业的经营管理状况。通过中外不同性质公交企业的经营管理状况的深入剖析及比较研究,来论述近代上海公共交通企业发展的特殊的社会环境,探究近代新兴公交客运企业经营管理的基本规律;二要考察中外市政当局对域内公共交通客运业的行业管理。着重通过 1927—1937 年间上海市公用局与公共租界工部局在管理理念、管理方式及企业与当局关系上的差异比较,来分析近代上海不同政权体制下公交行业管理的得失,及对区域公交发展的不同的制度性影响。三要考察公共交通与近代上海社会经济发展的互动关系。一方面就近代上海城市工商业的畸形繁荣、移民社会、租界制度等特殊的社会经济状况对公共交通近代化的影响进行剖析,另一方面要论述公共交通近代化在整个上海城市社会近代化进程中的地位与作用。但需要说明的是,因受到相关史料不足的限制,本书仅就城市公交的发展对近代上海市民意识与生活方式的影响先作有限的分析,待日后资料的积累逐渐充实,再作更为全面的论述。

本书的研究重点是华界与租界公共交通经营与管理方式的比较研究;由于租界内的公交企业的完整档案目前还没有整理开放,因此,中外公交企业特别是英电、法电等外商公交企业的系统研究



就成为研究的难点。鉴于利用原始档案的困难,本项研究所依据的基础资料是《上海市公用事业志》编撰委员会通过整理原上海市公用事业局所保存档案而形成的一套《上海市街道与公路营业客运史料汇集》,在此,本人对该编撰委员会办公室主任张观复等先生的热情帮助表示诚挚的谢意。当然,由于该项史料整理工作十分浩繁,其中难免有一些史料在摘编过程中可能出现差错,待上海市档案馆馆藏的相关档案整理开放以后再作相应的修订。

目 录

导 言	1
第一章 上海公共交通的近代化述论	1
第一节 城市节奏的演进与近代上海公共交通的结构 变迁	1
第二节 租界公共交通的近代化述略	20
第三节 华界公共交通的近代化	42
第二章 中外公共交通企业的经营与管理	63
第一节 外商公共交通企业的经营与管理	63
第二节 华商公交企业的资本筹集和经营	80
第三节 华界公共交通:商办还是市营?	98
第三章 租界与华界:中外市政当局的公共交通 管理方式	104
第一节 制度安排与租界公共交通的发展	104
第二节 民营公用事业:“监理”还是“监督”?	117
第四章 公共交通与上海社会	131
第一节 近代上海公共交通发展的经济环境	131
第二节 移民社会与上海城市公共交通的近代化	148



近代化进程中的上海城市公共交通研究(1908—1937)

第三节 中外三方政权格局与近代上海公共交通的 拓展	166
第四节 电车中的上海人	183
结束语	200
附录一:主要参考文献	205
附录二:上海主要新旧路、桥名称对照表	210
后记	217

第一章 上海公共交通的近代化述论

第一节 城市节奏的演进与近代上海公共交通的结构变迁

上海自开埠以后,随着城市近代化进程的加快和城市空间的不断拓展,新的以社会分工为基础的城市日常活动节奏逐渐形成。所谓城市节奏,是指“随着城市不断发展,城市地域不断扩大,城市内部的功能区分化越来越明显,为了实现各种城市经济与社会活动,各城市功能区之间的移动就大大增加,城市功能区的活动人口在一天内有很大的变化,这就形成了城市内部各地区之间人口的时间变化,即城市的活动节奏”^①。它既表现为人们的日常活动在空间上的变化规律,也表现为人们每天在时间上的活动规律。近代上海城市节奏的演变,对城市公共交通的近代化产生了直接的推动作用。

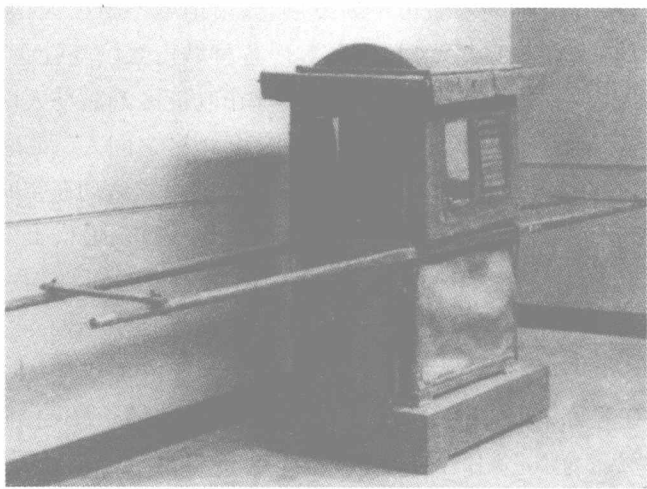
一、开埠以后近代上海城市节奏的加快

早在开埠以前,由于具有枕江滨海的优越地理条件,上海地区以埠际贸易为中心的商品经济有了长足的发展,上海县城已是一个相当繁华的江南城镇,有“江海之通津,东南之都会”之美誉。正如鸦片战争前夕英国人 R·M·马丁对所见上海县城的描述:“上海县城周围约五英里……但店铺多得惊人,各处商业繁盛,一进黄

^① 柴彦威等著:《中国城市的时空间结构》,北京大学出版社 2002 年版,第 3 页。



浦江就看到江上帆樯如林,表现出上海在商业上的重要性。”^①但是此时的上海仍是一个封建小农经济背景下的传统商业市镇,一方面其经济活动仍保持传统的经营方式,如作为开埠前上海经济主要支柱的内河埠际贸易,多采用集市贸易的形式。以棉花交易为例,“每晨至午,小东门外为市,乡农负担求售者,肩相摩,袂相接”^②。另一方面,其社会经济活动空间狭小,局促于县城城厢,且主要在沿江的大东门一带,商业格局呈现商业街与民居区沿河沿街交错排列的格局,前店后宅,或是下店上宅,商业空间还没有从民居空间中分离出来,独立存在^③。在这种情况下,居民日常活动就没有近代意义上的空间与时间节奏可言。支撑其社会经济活动的主要是水上交通,陆上客运依靠轿子等传统的交通工具就足以应付。



上海开埠初期的主要交通工具——轿子

- ① 姚贤镐编:《中国近代对外贸易史资料》,第1辑,中华书局1962年版,第556页。
- ② 诸华:《木棉谱》,转引自张仲礼主编:《近代上海城市研究》,上海人民出版社1990年版,第99页。
- ③ 罗苏文:《路、里、楼——近代上海商业空间的拓展》,载张仲礼主编:《中国城市近代化过程中的企业》,上海社会科学院出版社1999年版,第362—363页。



开埠以后,随着英、法、美租界在沪北先后建立,不但上海城市活动空间明显扩大,而且也意味着上海逐渐融入资本主义世界市场,城市的近代化开始启动。但是开埠之初,租界区域仅限于沿黄浦江西岸的狭窄地带,且由于华洋分居的规定,域内人口稀少,仅有少量洋人在其间居住营生。其时外滩虽有洋行、公署,但其西面仍是农田阡陌。黄浦滩上除了偶有几部马车往来,几乎没有任何其他交通工具。太平天国战争爆发以后,这种局面迅速发生了变化。其间由于租界具有特殊的避难功能,江浙一带大量人口蜂拥而入,租界居民因此而迅猛增加,这是近代上海第一次移民潮。这次移民潮不但从此打破了租界华洋分居的格局,推动了租界市政建设和城市区域空间的拓展,刺激了租界地区社会经济的迅速繁荣,而且更重要的是奠定了近代上海作为一个典型的移民城市的基础,此后,移民源源涌入的同时,也给上海带来了越来越多的活力,城市的节奏从此明显加快了。

这种节奏的变化,明显表现为沪上公共交通需求日益旺盛,各类交通工具迅速增加。开埠以后,苏北的独轮小车(又称手推车、江北车、牛头车、羊角车等)逐渐流入上海,很快成为一般中下人家日常载物乘坐的代步工具。胡祥翰在《上海小志》中记载:“上海初辟租界时,仅有江北人所推独轮羊角车,即今所称为二把手车,亦曰小车者。”1855年前后,马车也被沪上西人引入租界,《上海小志》对其样式也有描述:“有双轮、四轮者,有一马、双马者,其式随意构造,宜雨宜晴,各尽其妙。”这种样式新奇、行驶快捷的马车,令初见的中国人耳目一新。葛元煦在《沪游杂记》中以诗咏道:“香尘油壁合从容,底事驰驱振辔冲。寄语行人须仔细,车如流水马如龙。”1874年前后,人力车(又称黄包车、东洋车)又从日本引入沪上。到80年代初,租界街头已出现了各种交通工具竞相驰骋的局面。19世纪后期上海各种人力、畜力交通工具的迅猛增加的势头还可从下表中得到反映:



1885—1897 年公共租界各类非机动车执照数

单位:张

年 份	马车 (Carriages)		塌车 (Carts)		人力车 (Jin-ric-shas)		手推车 (Wheelbarrows)	
	平均 每月	平均 每年	平均 每月	平均 每年	平均 每月	平均 每年	平均 每月	平均 每年
1885	132	1 584			2 100	25 200	1 750	21 000
1886	177	2 124			2 500	30 000	1 900	22 800
1887	220	2 640			2 600	31 450	1 900	22 800
1888	285	2 810			2 682	32 150	2 135	25 622
1889	258	3 096	220	2 197	2 730	32 766	2 348	28 171
1890	264	3 165	224	2 684	2 633	31 595	2 266	27 192
1891	251	3 016	207	2 493	2 723	32 681	2 605	31 265
1892	279	3 350	218	2 608	3 016	36 198	2 977	35 728
1893	391	4 697	225	2 699	3 081	36 967	3 056	36 697
1894	460	5 522	234	2 810	3 218	38 612	3 115	37 385
1895	500	5 997	263	3 162	3 248	38 972	3 563	42 759
1896	533	6 513	317	3 708	3 610	43 330	4 210	50 508
1897	568	6 815	358	4 296	4 074	48 888	4 755	57 056

资料来源:《拟议中的电车规划备忘录》(英文),第 40 页,上海档案馆藏档,卷宗号 W1 - OA - 820。

特别是人力车,虽然没有马车的豪华、舒适、快速,但比江北小车快速、舒坦和氣派,而且它以灵活、方便、价廉而备受一般市民百姓的青睐。正如《申报》1874 年 1 月 29 日发表题为《记新式小车》的评论:“二轮小车近上海新创设之举也,租界通衢已见。斯新式妆饰华丽,乘坐舒服,想实适于时需也。其车来于东洋……若与本地之独轮车相比,则亦有长有短者。其所短者,在于仅能载一人,而其长处则于坐者较便。且小车粗陋,自尊者多不屑于乘焉,若不能家内自置一轿,则每苦逼于步行矣。今设二轮车,想于此类大得便宜之举也。”因此人力车的数量增加十分显著。1897 年,上海



公共租界内的人力车执照数为 48 888 张,到 1901 年,人力车执照数为 60 915 张^①。而 1908 年,又增加到 98 071 张,同年法租界所发执照为 58 761 张^②。根据当时租界中的人口推算,公共租界中平均每五人就有一部人力车,法租界平均两人就有一部。可见,清末上海乘坐人力车的人次已非常多。



开埠后引入上海的独轮小车

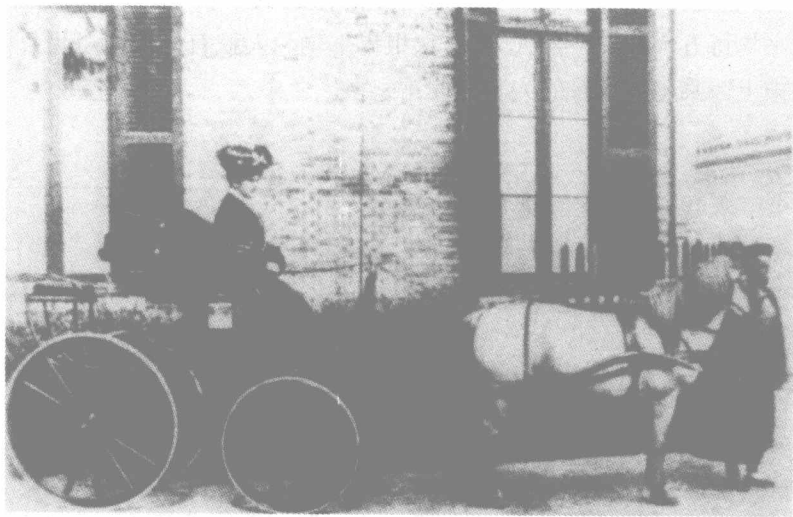
鉴于马车、小车、人力车、轿子等交通工具大量增加,各种车辆熙来攘往,为保证交通安全,维持交通秩序,1872 年公共租界当局还专门张贴了沪上第一张交通告示,其内容诸如:“凡马车及轿子必须于路上左边行走”;“凡轿子往来必须由大路不许从旁路行

① 徐雪筠等编译:《上海近代社会经济发展概况(1882—1931)》,上海社会科学院出版社 1985 年版,第 74 页。

② 《东方杂志》,第六卷,第 9 号。



走”；“凡小车必由路左边往来，唯不许走路旁相近之路中心行走”；“凡马车于十字路来必得走慢”，等等^①。



20 世纪初租界内的单人四轮马车

随着交通需求的迅速扩大，至 19 世纪末，上海租界内的交通流量与日俱增。1889 年，公共租界工部局主任梅恩曾对外白渡桥的人、车通行量做过三天的观察统计，如果将他统计的结果加以平均，这座桥当时每小时通过量为马车 45.3 辆，人力车 582 辆，货车 0.6 辆，小车 76.6 辆，轿子 0.75 乘，马 1 匹，中国人 935 人次，外国人 45.7 人次^②。1896 年 7 月和 1898 年 5 月，公共租界当局又分别在苏州河上的戈登桥和泥城河上的龙飞(Loong-fei)桥(近南京路)上进行两次观测统计，具体情况如下面的两表所示：

① “工部局告示”，《申报》，同治十一年(1872 年)，阴历五月二十二日，第 7 页。

② 上海通社编：《上海研究资料》，上海书店 1984 年版，第 360—361 页。