

上 海 市 轮 渡 有 限 公 司 编

百年輪渡

SHANGHAI MUNICIPAL FERRY 100'S

主 编 承 载

副 主 编 吴健熙 马 军



上 海 社 会 科 学 院 出 版 社

上 海 市 轮 渡 有 限 公 司 编

百年輪渡

SHANGHAI MUNICIPAL FERRY 100'S

主 编 承 载

副 主 编 吴建熙 马 军

上 海 社 会 科 学 院 出 版 社

图书在版编目(CIP)数据

百年轮渡 / 承载主编; 吴健熙等编. — 上海: 上海社会科学院出版社, 2010

ISBN 978-7-80745-806-7

I. ①百… II. ①承… ②吴… III. ①渡船—水路运输—交通运输史—上海市 IV. ①F562.9

中国版本图书馆CIP数据核字(2010)第238581号

百年轮渡

主 编: 承 载

副主 编: 吴健熙 马 军

责任编辑: 杨 国

封面设计: 练 军

版面设计: 练 军

版面制作: 费 榛 施贝诺

出版发行: 上海社会科学院出版社

上海市淮海中路622弄7号 电话 63875741 邮政编码 200020

<http://www.sassp.com> E-mail: sassp@sass.org.cn

经 销: 新华书店

印 刷: 上海丽佳制版印刷有限公司

开 本: 889×1194毫米 1/12开

印 张: 17

插 页: 4

字 数: 200千字

版 次: 2010年12月第1版 2010年12月第1次印刷

ISBN 978-7-80745-806-7/K·130 定价: 380.00元

版权所有 翻印必究

序

清宣统二年农历十二月初五，即公元 1911 年 1 月 5 日，上海地方自治机构浦东塘工善后局租赁的小火轮开始行驶于浦江两岸，并附载旅客，酌收渡资，这是上海官办或称公营轮渡的雏形，也是今日上海市轮渡有限公司的发端。当日历翻到公元 2011 年 1 月 5 日这一天时，正好迎来上海市轮渡的百岁华诞。百年市轮渡，不仅是一百个年头岁尾的交替与时光流年的飘逝，更是这座东方大港一百年来成长发展的真实写照。

这一百年是民生福利延绵赓续的一百年。从以“利济行人、公私两便”为出发点的官办轮渡，直至当下的上海市轮渡有限公司，其间，虽几经更替，但无论前世今生，市轮渡一直秉持着公营性质，从未脱离过以谋民众福利为宗旨的创办初衷。市轮渡的一百年，是崇尚“便利市民”理念与传承“服务社会”精神的一百年。

这一百年是市轮渡与上海因缘际会的一百年。城市自治、民国建立、全面抗战、全国解放、“变消费城市为生产城市”，直至改革开放……市轮渡亲历了风云变幻的近代中国传递给上海这座远东大都会的每一缕震颤；见证了上海由“十里洋场”迈向“国际大都市”的每一步足迹，并承担贯通南北、衔接东西的历史使命；铺展了泛舟浦江、万人争渡的风情画面。她与上海城的因缘可谓刻骨铭心，她与黄浦江的际会可谓源远流长，且已深深地烙印在这座城市的记忆里。

这一百年是市轮渡递进发展、持续积累的一百年。市轮渡从最初的租赁小火轮，到当下配置了信息化、多媒体等众多前沿设备的高科技渡轮；规模从当年的 4 艘发展

到现在的 62 艘；功能从 20 世纪初的“利济行人、公私两便”，到 21 世纪承担起举世瞩目的上海世博会园区水上运输使命。这是用一百年时间谱写的上海市轮渡发展史，这是上海市民的集体记忆。百年轮渡积累了丰富的管理经验，养成了大都市人的现代意识，夯实了坚实的群众基础。

一艘驶过百年风雨航程而仍不服老的“老”轮，将这本讲述自己身世的画册奉献于关爱她的读者，这是她的职责所在。她有义务告诉大家：百年来往返于浦江两岸、沟通东西交通时她的辛酸与苦劳；她有义务告诉大家：近二十年来大桥飞架两岸、隧道贯通东西时她的无奈与坚韧；她有义务告诉大家：曾经惠泽上海市民一百年的这道都市风景线，如今依然宝刀未老；她更有义务昭示后人：她将谱写更加辉煌的未来！轮渡，希望你永存；上海，因你而精彩！

利用数十年来积累的企业资料，又经上海社会科学院历史研究所的专家从上海市档案馆、上海图书馆等处收藏的大量历史文献中爬梳整理，再按照历史学、社会学意义上的比对、考证与阐发，以文带图、图文并茂地展示了上海市轮渡整整一百年的演进历程，讲述了她与近现代上海乃至近现代中国社会新陈代谢的丝缕牵连，散发出追忆岁月往事时所特有的隽永魅力。我们相信，这一幅幅饱经沧桑的画面和一段段忠于史实的文字，一定会引发更多人的回味与感慨。



上海市轮渡有限公司党委书记、董事长

目 录

序	·折顺康 001
第一章 一水难隔两岸人	006
第一节 昔日浦江东西	·008
第二节 创设官办轮渡	·014
第三节 管理始现端倪	·020
第二章 东方大港开新篇	022
第一节 机构因时而变	·024
第二节 拓展长渡航线	·026
第三节 改善轮渡设施	·032
第四节 开通对江业务	·039
第五节 兴办附属事业	·054
第三章 勉力经营梦难圆	062
第一节 接收日伪轮渡	·064

第二节 “官”商合作招股	070
第三节 民渡趁势发展	080
第四节 “五年计划”夭折	083
第四章 除旧布新三十年	092
第一节 接管、整顿、更新	094
第二节 全面改造民渡	101
第三节 实现统一管理	109
第四节 航行在风雨中	116
第五章 标本兼治何其难	122
第一节 竭力走出困境	124
第二节 全面应对压力	130
第三节 吸取血的教训	133
第六章 转型迎来新发展	140
第一节 审时度势转型	142
第二节 改革催生新貌	150
第三节 世博再立新功	157

附录

一、上海市轮渡大事记（1910—2010）	161
二、上海市轮渡航线历史沿革（1911—2010）	166
三、对江客渡乘客须知（1981.8.1）	189
四、上海市渡口管理办法（1989.2）	190
五、上海市轮渡公司历届主要负责人名单（1949—2010）	192
六、“服务世博 保障世博”荣誉集	194
参考文献	195
后记	承 载 197

百年輪渡 100'S

SHANGHAI FERRY

第一章

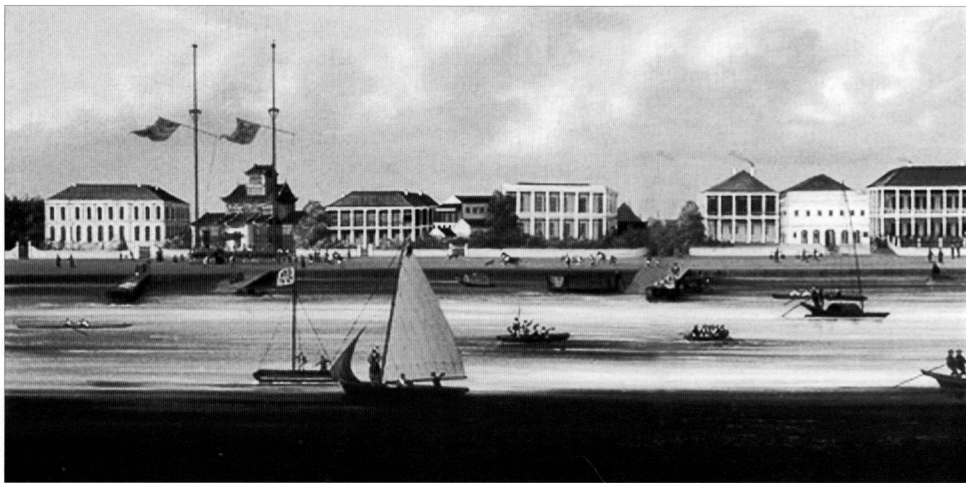
一水難隔兩岸人



黄浦江官办或称公营轮渡的出现，从根本上说是为了解决浦东地区长期以来难以与浦西形成一个共同发展整体的难题。从20世纪初到三四十年代，黄浦江官办轮渡业从无到有，从简易到正规，逐渐发展成为上海不可或缺的公用事业之一，甚至成了这座远东大都会的一道独特风景线。



1869年从浦东陆家嘴江滩遥看浦西，一边是帆樯林立、洋行栉比，一边却是芦苇丛生，完全还没有开发。一江之隔而反差如此强烈，伏虎犹渡，显然是无法做到两岸均衡发展的。



1850年描绘上海外滩景色的油画

第一节 昔日浦江东西

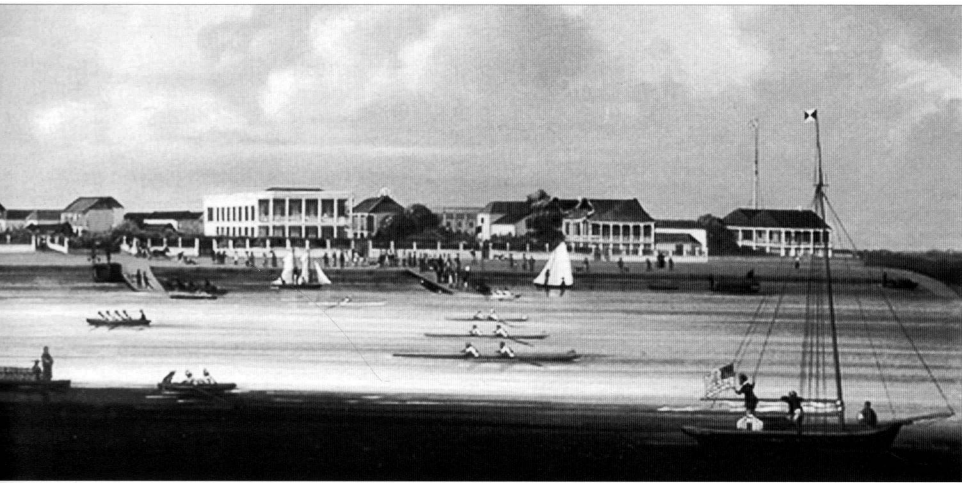
上海，地处太湖下游，襟河濒江，早在古代，这里水网密布，港汊纵横，水上交通一向是当地人主要的出行方式。

元末明初，由于地处太湖流域的苏州、松江和嘉兴地区因水利设施既不合理，又年久失修，致使河道淤塞，海塘损毁，素有“天下粮仓”之称的苏南浙北，水患频频。明永乐元年（1403年），皇帝朱棣指派素以才干著称的户部左侍郎夏原吉前往灾区治水。当时，家住上海城西南角召稼楼古镇的书生叶宗行，以自己多年来对太湖下游的地形及水利状况的考察、研究，提出了一个大胆的计划：拓宽并打通原本并不直接通海的黄浦江，使其成为除吴淞江以外的又一疏导太湖上游水系的重要

通道，以此消弭太湖下游的水患。夏元吉根据这一计划，会同众人经过缜密考察、详细研究，认为可行。于是，在夏元吉的主持下，动员十多万民工，历时一年有余，大功始得告成。

凡事皆有利弊。在水患得到治理的同时，一条宽阔的黄浦江，也把江东大地划为东西两个区域。过去，当地人把黄浦江称为“歇浦”、“申江”、“春申江”，拓宽以后，江面最宽处可达千余米，水波浩荡，很是壮观。“黄浦秋涛”，甚至成为闻名遐迩的“上海八景”之一，《明史·渠志》因名之曰“大黃浦”。自此，一江之隔，而有“浦东”、“浦西”之分，文人张之翰曾作《黄浦诗》一首，叹渡江之不易：

黄浦春风正怒号，扁舟一叶渡惊涛。诸君来问民间苦，何用潮头几丈高。



近代上海开埠以后，由于两岸发展的不平衡，浦东地区远远落后于浦西。当浦西早已屋宇鳞次栉比，街市车水马龙，放眼一派繁华之时，浦东却显得有些清寂，依旧举目皆农桑，抬脚上田埂。乡间野趣固然怡情可人，但因交通不便而造成的社会闭塞，并严重阻碍了浦东融入城市发展大趋势的局面，却是不争的事实。

明代以后的两百多年间，浦江两岸的人们一直靠木质人力小船摆渡往来，岁月既久，渐渐形成了比较固定的渡运网络。据清同治《上海县志》“津渡”记载，黄浦江两岸的渡口有：

范家渡、肇嘉浜渡、蟹渡（同治时已废弃——编者注）、乌泥泾渡、王家渡、邹家渡、彭家渡、诸儿泾渡、韩仓渡、巨漕渡、沙岗渡、横泾渡、吴冲泾渡、车沟渡、关前渡、张家塘渡、龙华渡、草庵渡、周

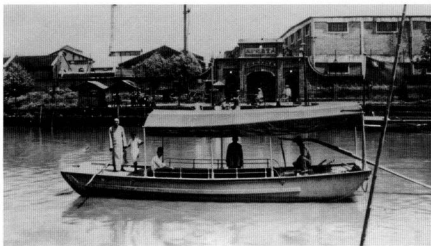
家渡、高仓渡、南仓渡、北仓渡、永济渡、张家浜渡、老白渡、陆家渡、杨家渡、关桥渡、宋家港渡、曹家渡（在县城东六里，非沪西吴淞江边的曹家渡——编者注）、白渡、芦子渡、桃树渡、下海渡、洋泾渡、杨树浦渡、东沟渡、南陆渡等。

上海城周边的这些津渡，有的属公益性性质，称为“义渡”，设施相当简陋，仅可应付使用的最低标准，渡船均为大船，但不收费，贫民百姓使用最多。此制度始于明代嘉靖年间，由上海知县郑洛书所设。有些比较讲究一点的渡口，全赖社会人士的资助。当时，绝大多数渡口都是露天待渡，但在老白渡口和杨家渡口建有供待渡者遮阳避雨的亭子，时称“津亭”。老白渡和杨家渡津亭分别建于清乾隆四十年（1775年）、四十二年（1777年），杨家渡津亭为当地士绅捐建，还有文人题写的“回



沪西吴淞江畔的梵王渡

一艘平头木船载着吴淞江两岸的渡客往来，码头是整齐的石驳岸，还有几块大石头可供渡客人们休息，这是清末民初比较讲究的渡口。



吴淞江上的晚清渡船

小者载运十余人，大的可搭乘二三十人，还可装载零星货物，乘客主要是上下班的工人和住在附近的居民。

头是岸”匾额。杨家渡又设“利济渡船”，乾隆十四年（1749年）由时任知县的李文耀置船两艘，并捐俸银购置土地出租，所得用于维修渡船。在旧江海关前，时有“上宝义船”，最初是明天启年间由嘉定人孙元化捐设，到清乾隆年间，又有孙祚捐出田地，所得作为付给渡工的工钱。义船收费较廉，每渡20人，每人付制钱3文。

为了方便偏远乡镇民众往来县城，上海地方政府还设有所谓“便民航”。闵行镇距上海县城约70华里，乡民往来县城极为不便，乾隆十二年（1747年），知县王昶置船两艘用于长渡，并作规定，每船载25人，每人付渡资6文，成担货物按1人计算。同时，又有富户金倬云捐地4亩，所得用于船只的维修。

通往渡口的道路，也往往由当地富户出资修筑。洋泾镇上有一条直

通渡口的石板路，长约9华里，是道光年间由镇上一家商户捐资修筑的。浦东东沟渡口到高行镇的一条6华里长的石板路，为当地人曹曦出资所筑。

吴淞江是横贯淞沪地区的又一大河，自古以来起着渲泄太湖来水的重要作用。上海置县后，吴淞江成为上海地区重要的水运通道，两岸居民往来渐多，渡口也陆续增设。到清中期前后，吴淞江流经上海境内的一段，先后设有港口长渡、头坝义渡、头摆渡、二摆渡、三摆渡、小沙渡、曹家渡、范行渡、谈家渡、叶家渡、叉袋角渡等，其中又以港口长渡、头坝义渡、曹家渡、叉袋角渡较为著名。

19世纪末，叉袋角渡以东到新闻桥一带开始成为上海内河航运的集散地，仓库林立、工厂密布，仅这一段河面上就有渡口8个，均为民



充作渡船的木划子

这是19世纪中期由外国人拍摄的一张照片，地点在黄浦江上游的某处，照片中的小木船称为“划子”，又叫“泥塌子”，船的头尾扁平，载重量约四五百斤，但经不起水浪颠簸。这是当时平民百姓最常使用的黄浦江摆渡交通工具之一。船工或站在船头用竹篙撑船，或坐在船尾用木浆划船。运载的渡客最多也就四五人而已。



黄浦江上招揽过江客人的小木船

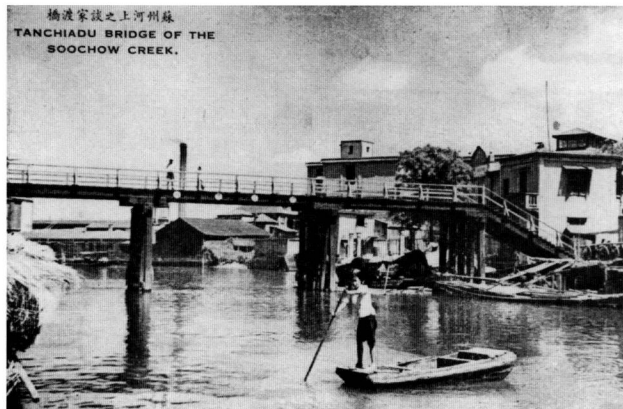
这张照片摄于19世纪后期外滩附近的黄浦江面上，靠右的三艘小船，并非专用于摆渡，但如有过江客人招呼，也会临时充当摆渡船。但是，这段江面划来划往非常繁忙。尤其是轮船驶过激起的波浪，常有因此掀翻小船的事故发生。一叶扁舟，如何能够安全地把客人送过江去，实在令人担心。

间个人或合伙经营，使用的木质渡船，小者载运十余人，大的可搭乘二三十人，还可装载零星货物，乘客主要是上班的工人和住在附近的居民，从早到晚，昼夜不停。由此再往东，河面较窄，近代以后陆续自东向西建起了不少桥梁，渡船渐少，约从民国11年（1922年）起，又袋角以东的吴淞江渡船基本停航，只留下几处专供当地居民和来往熟客不定期使用的便渡。

在机器轮船尚未问世前，用作黄浦江、吴淞江摆渡的主要工具是人力木船。一种叫划子，体积很小，最多只能乘坐二三人，船工使用木桨驾船，速度较慢，一遇风浪，完全无法抵御。另有一种叫舢板，体积稍大，船上有蓬，可以遮阳避雨，通常可乘坐五六人，船工驾船用橹，虽还是人力，但船速比划子要快一点，只是摇晃厉害，完全谈不上舒适。体量



吴淞江上的渡船老大



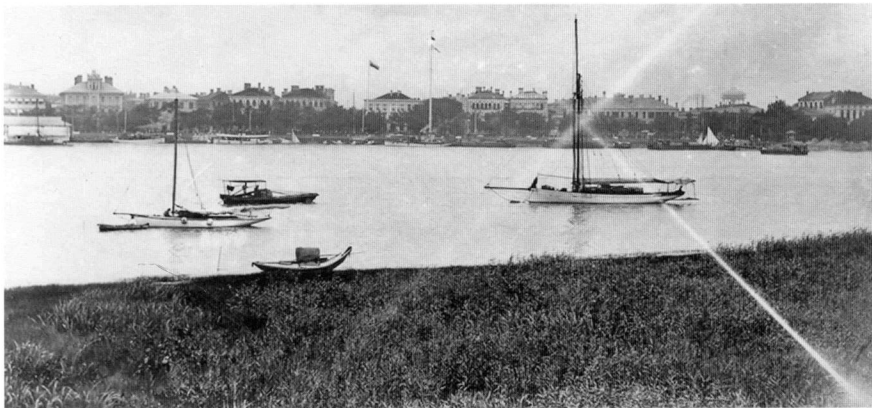
沪西谈家渡

往来苏州河两岸的简易划子，尽管只能乘坐二三渡客，但在这座桥梁没有建成前却是唯一的渡河工具，说不定还生意兴隆呢！

较大的人力木船，用于长距离航渡，如前述闵行到上海县城的航渡，就可以乘坐二十余人，还能适当装载一些货物。

近代以后，上海地区，特别是浦西地区城市规模发展迅速，黄浦江和吴淞江两岸次第建起不少工厂、码头、仓库，为便于劳工往来，航渡因此大大增加。如当时工厂比较集中的杨树浦沿江一带，大约每一公里就设一渡口，计有浦东东沟至周家嘴角、居家桥至沈家滩、西渡至杨家码头、贾家角至兰路等处，清宣统三年（1911年），又增设从洋泾港至油车码头的洋泾港渡。其他沿江开发较早、较发达的地区，如属公共租界的虹口、外滩，属法租界的卢湾、徐汇，以及后来因租界扩张而人口、厂栈渐多的静安寺、虹桥，直至北新泾一线，往来黄浦江和吴淞江两岸的人越来越多，原有的义渡、民渡虽有随叫随走的便利，却很不安全，

加之既无定班，就难以控制时间，给那些急匆匆赶着执行公务的政府人员的出行，以及企业职工的上下班，都造成了很大不便。城市的迅速发展，促使上海必须具备独立而有效的江河航渡，这已成为一种趋势，在所必然。



1889年从浦东眺望浦西的外滩

拍摄的位置大约在今天“东方明珠”前的江滩。近处停泊着一艘小船，这就是当年最常用的摆渡船“舢板”。舢板的船头略往上翘，吃水较浅，有利于避开大船驶过时掀起的浪花，一窄窄的芦苇蓬，可让过江客人遮风避雨。船身上横放着一支竹篙，就是船工赖以行船的唯一工具了。



苏州河上的大型渡船

前有竹篱撑船，后有木墙掌舵。这是苏州河上载客较多的渡船，一次可搭载一二十名乘客。



浦东江岸边的简易渡渡码头

一根长长的木质跳板，从江岸直通江滩；一旁排列着五六艘小舢板，倒也齐整可观——这就是19世纪末上海黄浦江边典型的民营渡口。从这张照片拍摄的位置来看，大约就是后来浦东陆家嘴轮渡站所在地。遥想当年，过江客人从摇摇晃晃的舢板中下船，再踏上这颗颤巍巍的木板，犹如走上了独木桥，如果脚下稍不留神滑下跳板，那便不是一脚水，就是一腿泥了。



20 世纪初从法租界外滩眺望浦江两岸

从外滩气象台高大的立柱往南眺望浦江两岸，西面属于法租界，虽不像公共租界的外滩那样洋行林立，但沿江大道上人来人往，热闹非凡，江边的法租码头更是一派繁忙景象。而浦东一侧，显然冷清许多，除了大片农田外，再无任何显眼的建筑物了。

第二节 创设官办轮渡

1843 年上海开埠后，与苏南腹地直接相连的浦西地区发展迅速，浦东地区尽管沿江濒海，却因黄浦江阻隔，与腹地往来多有不便，始终无法与浦西同享对外开放的实惠。到了 20 世纪初，这一矛盾越发突出，时有热心地方事业的有识之士提出，可以利用当时上海已初具规模的机器船舶制造业，来打造一个专门为黄浦江两岸航渡提供便利的轮渡业。至今仍可作为上海城市一道独具地方特色的风景线——浦江市轮渡，当年正是在这样的背景下应运而生的。

囿于史料缺失，我们迄今无法查考第一艘往来浦江两岸、接送渡客的机动船始于何时，但首创公营轮渡业的确为塘工局，全称是浦东塘工

善后局。该局创设于 1906 年，属于官督民办性质的地方自治机构，所辖范围为今浦东洋泾、塘桥、高行、陆行地区，主要从事海塘养护、河道疏浚、道路码头筑筑、公地垦地清理及处理中外土地交涉案、维持地方治安、兴办新式学校及慈善救济等项公益事业，素有“浦东开发先驱者”之称，与南市的上海城自治公所、闸北的沪北工巡捐局同为清末民初上海地方自治运动的产物。

发起组建并经营塘工局的，是一批热衷地方事业的浦东乡绅，他们以谋桑梓福利、保地方平安为己任，效法当时上海外国租界的市政管理模式及理念，代行部分公权力以兴办各种近代化市政及公益事业，在客观上起到了抵御列强蚕食，挽回利权的作用。就其兴办轮渡这一近代化交通设施而言，则彰显了塘工局作为地方自治机构的公益性特征。