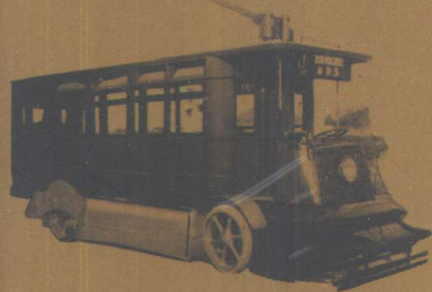


上海是轮子转出来的

上海公共交通百年录

王力群 齐铁偕 主编

学林出版社



S H A N G H A I G O N G G O N G J I A O T O N G B A I N I A N L U



巴士股份

图书在版编目(C I P)数据

上海是轮子转出来的：上海公共交通百年录 / 王力群
， 齐铁偕主编. - 上海：学林出版社，1999.9
、 ISBN 7-80616-772-2

I. 上… II. ①齐…②王… III. 公路运输-交通运输史
- 上海-1889~1999 IV. F542.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (1999) 第 42013 号

上海是轮子转出来的

——上海公共交通百年录



主 编——王力群、齐铁偕

翻 译——孙惠平

责任编辑——乐惟清

装帧设计——贺强

出 版——学林出版社（上海钦州南路 81 号楼）

电话：64515005 传真：64515005

发 行——新华书店上海发行所

学林图书发行部（文庙路 120 号）

电话：63768461 传真：63768540

印 刷——上海中华印刷有限公司

开 本——889 × 1194 1/16

印 张——5.25

版 次——1999 年 9 月第 1 版

1999 年 9 月第 1 次印刷

印 数——10000 册

书 号——ISBN 7-80616-772-2/K · 32

定 价——（软精）40.00 元 （精）50.00 元



上海巴士实业(集团)股份有限公司

学林出版社

XUE LIN CHU BAN SHE



绿色巴士
闹市中一片清新的风

前言

王力群

上海巴士实业(集团)股份有限公司 总经理



路是人走出来的。

上海是轮子转出来的。

曾是黄浦江畔的一个小渔村的上海，开埠伊始，人口仅五六十万，马路寥寥数条，人们出户，先是靠肩扛的轿子，后是手推手拉的独轮车、黄包车等。1908年3月5日，随着西风东渐和都市化的助推，上海第一条有轨电车线路正式通车营运，此乃中国现代城市公共交通之发轫。辘辘的车轮缩短了人们的行程，加快了生活的节奏，也促进了城市的市政建设，从此，一发而不可收拾，无轨电车、公共汽车等应运而生……大路通衢，车轮处处，上海犹如装上轮子的巨车，昼夜趋赴，纵横驰骋，一举成为江海通津、东南都会。进入20世纪90年代后，上海城市公共交通建设更是有了质的飞跃，网络化，立体化，声光化电，凤翔龙舞，大有一日一变、一日一新之感，令世人为之侧目。

本画册收集了200余幅城市公共交通工具的照片，记录了上海公交的百年历史，一幅幅画面折射着一个个时期的侧面，宛如一条链带中的每一环，环环相扣，节节相连，岁月就这样与我们拉近了。读者可从中感受到文明的递进、历史的嬗变，温故而知新，怀旧而爱今，弥足珍贵。值此《上海是轮子转出来的》出版之际，谨向各位读者致意！

请走入上海公共交通的百年风景……

11183103

Preface

Wang Liquen

Roads come into being with the increasing human activities.

Shanghai has been developing with the development of traffic.

Shanghai was once a piscatory village along the Huang Pu River. When it became a port, it had a population of only about fifty hundred thousand and few roads. Sedan chair, wheel cart and rickshaw were the only traffic tools people turned to then. With the influence of western civilization and urbanization, it was on March 5, 1908 that the first streetcar system started its business. The wheels shortened the travel distance, quickened the pace of life and promoted the municipal construction. And then trolley coaches and buses were put into use. As a result of construction of roads leading to everywhere and the use of more traffic tools, Shanghai, in a short time, became the southeastern municipal city where river and sea meet.. In the nineties of the twentieth century, the city's public traffic has been developed and obtained marvelous achievements, which impresses the world.

With over 200 pictures of public traffic tools, the collection records the centenarian history of the development of Shanghai's public traffic. Like a link of a chain each picture reflects one period and brings the past before the readers. Through the perusal of the pictorial, the readers can feel the development of civilization and vicissitudes of the history, and look forward to the future. We'd like to present our compliments to the readers just in the time of the publication of the pictorial Shanghai Develops with the Traffic Developments.

Please take a look at the centenarian history of Shanghai public traffic.

主编: 王力群 齐铁偕

编委: 丁祖德 王国军 王恩振 卢丹胜
严谓章 吴树梁 李国华 劳远盛
金晓林 杨德仁 张盛林 张漪敏
邬谓贤 徐家强 蔡君时

搜集 整理: 顾青 陈洪祥 吴敬各 张剑羽

目 录

- 1 人力交通工具
- 9 现代公共交通工具之一(公共电车篇)
- 38 现代公共交通工具之二(公共汽车篇)
- 73 大事记

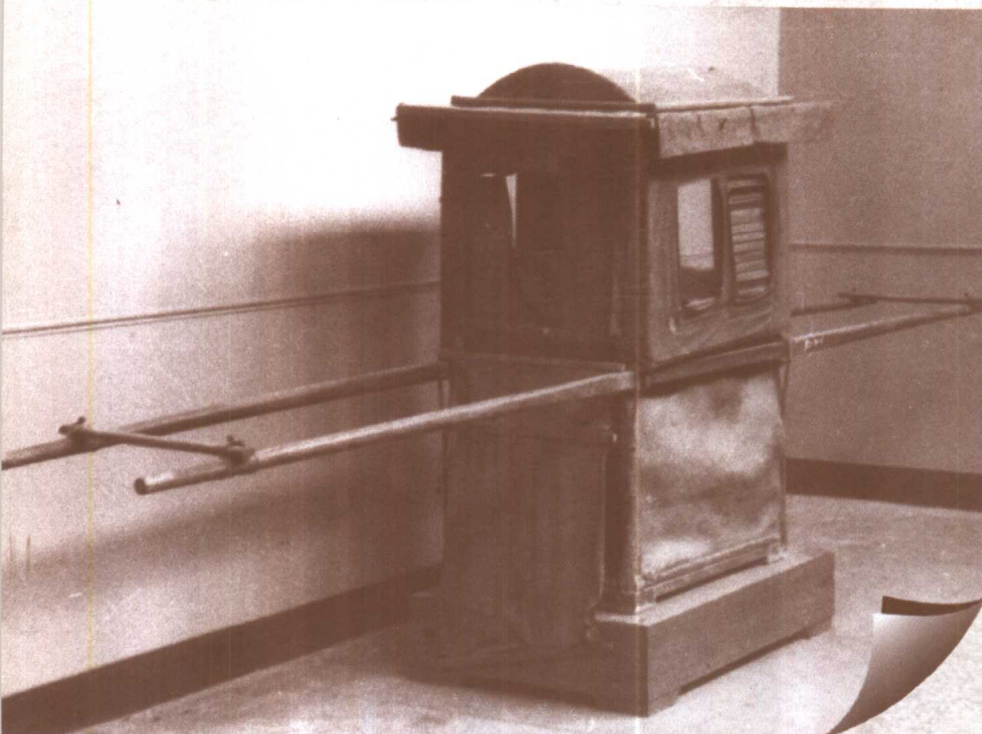
Contents

- 1 Traffic Tools by Manpower
- 9 Trolley --- One Form of Modern Public Traffic Tools
- 38 Bus--- Another form of Modern Public Traffic Tools
- 73 Great Events

人力交通工具

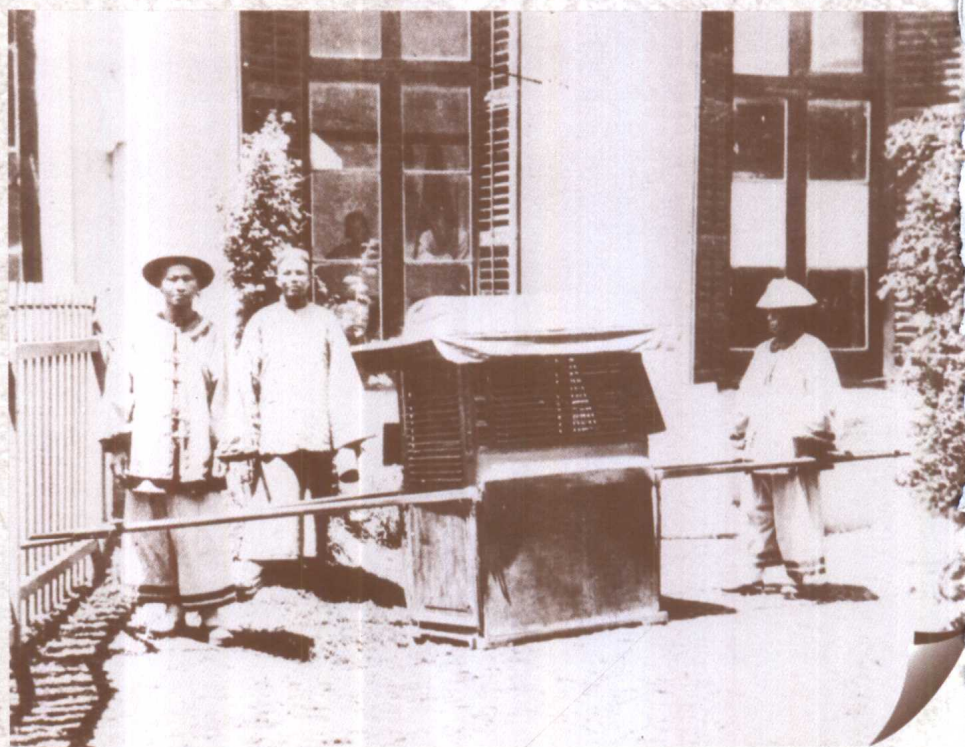
在公共电车、汽车出现前，上海人出行主要依靠一些人力交通工具，最早的是轿子。轿子旧称肩舆，是我国古代传统的代步工具。上海开埠后，轿子在相当长一段时期内仍旧作为短途客运工具。辛亥革命后，轿子趋于衰落，取而代之的是一种新的交通工具——江北小车。由于它运价低，雇乘方便，出现不久即遍及全市。随后，由法国人米拉于1873年从日本引进的人力车受到了各阶层人士的欢迎，很快在沪上风靡一时。到了20世纪40年后，由黄包车改造而来的三轮车成为当时上海市区主要的人力载客工具。19世纪50年代至20世纪初，上海还有一种非人力交通工具——马车，主要被中上层人士所雇乘。





上海开埠初期，马路不过数条，人口只有五六十万，轿子是当时主要的交通工具。

清朝末年的青衣小轿。



达官贵人和绅商自备的小轿。

开埠后，上海迅速发展，轿子被逐渐淘汰。取而代之的是一种轻巧方便的江北小车。该车因车夫多来自苏北乡村而得名，又称独轮车。



当时的苏北农民推着这种独轮车，从乡下走进城市。



坐了8个大人、1个小孩的独轮车。



对于穷人来说，一辆独轮车可以载起整整一个家。



1908年春，4个在外国洋行工作的中国人利用假期雇了辆独轮车去效外远游。



在机动车出现之前，独轮车是市民出行的主要代步工具。无论是上、下班，还是出门游玩，都可乘用它。

一个护士雇了辆独轮车下乡探视产妇。

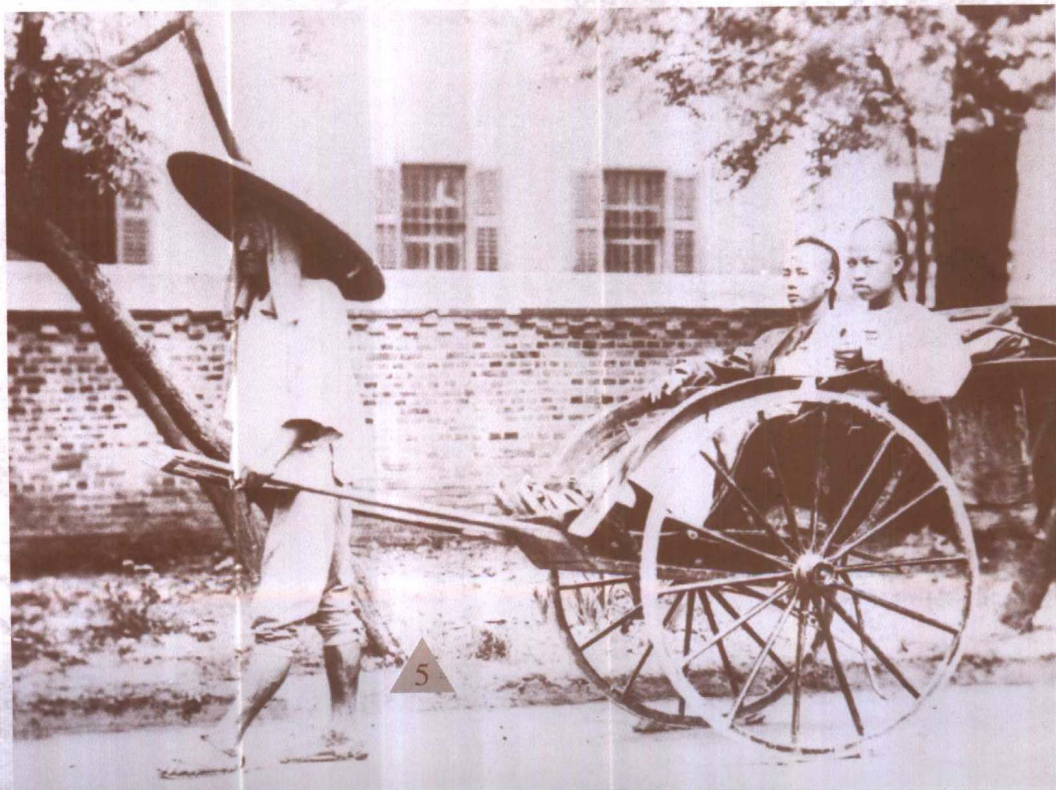
人力车是19世纪70年代出现于上海的人力载客工具，1873年6月由法国人米拉从日本引进，1913年后被称为黄包车。人力车因乘坐舒适，车资也比较低廉，逐渐取代江北小车、马车，成为近代上海最流行的人力载客工具，30年代最高峰时有3万余辆。

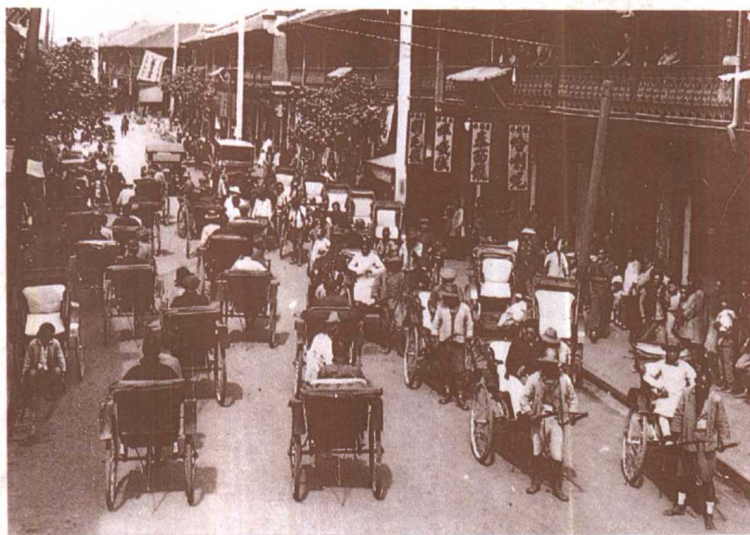


19世纪70年代从日本引进的人力车。

19世纪末，人力车刚引进时，因车资比独轮车高，故只有有钱人才享受得起，在当时可以说是一种时髦玩意。

公子哥儿坐着人力车外出。

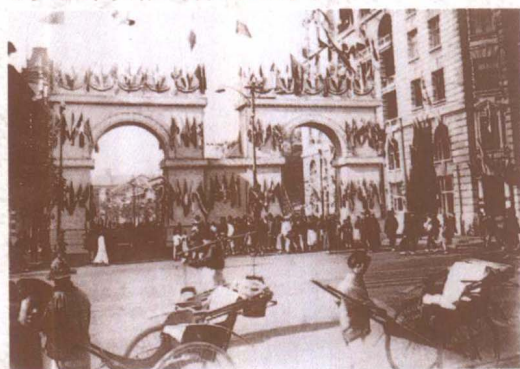




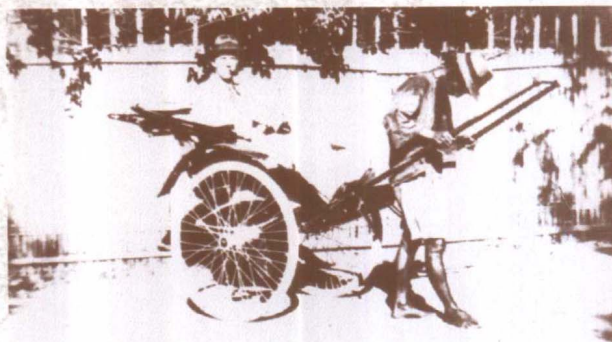
当时马路上人力车犹如万舸争流。

20 世纪初，人力车已逐渐普及，成为一般市民的代步工具。

20 世纪 20 年代行驶在爱多亚路（今延安东路）外滩的人力车。

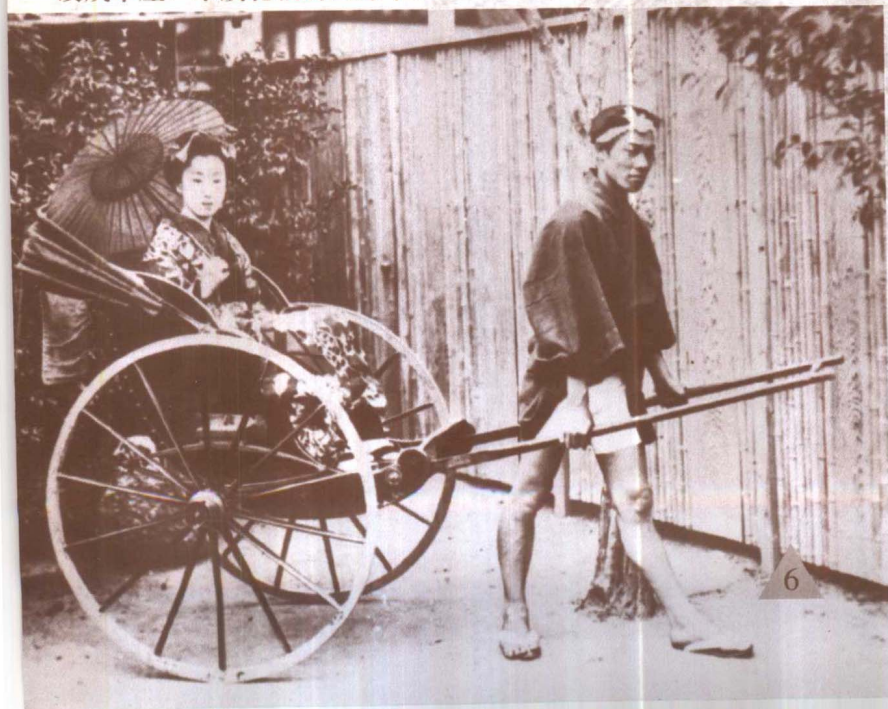


自人力车引入上海后，车的结构先后经过几次变化。最早是双人座，后改为单人座。轮胎也由木质铁箍轮，改为钢丝轮橡胶气胎、木轮橡胶胎。在 1913 年以后，规定人力车必须漆上桐油或黄漆，遂又称为黄包车。



20 世纪 20 年代装备了钢丝轮橡胶气胎的人力车。

改成单座、木质轮辐的人力车。



上海的三轮车始于1923年，当时是一种以自行车和黄包车组合而成的车辆，俗称脚踏黄包车。1941年太平洋战争爆发后，因燃料极度缺乏，大批公交车辆被迫停驶，三轮车便很快进入兴盛时期。1945年抗战胜利时，全市的三轮车总数已有1万辆左右。战后，因国民政府大力提倡，三轮车逐步取代黄包车，成为上海市区主要的交通工具。



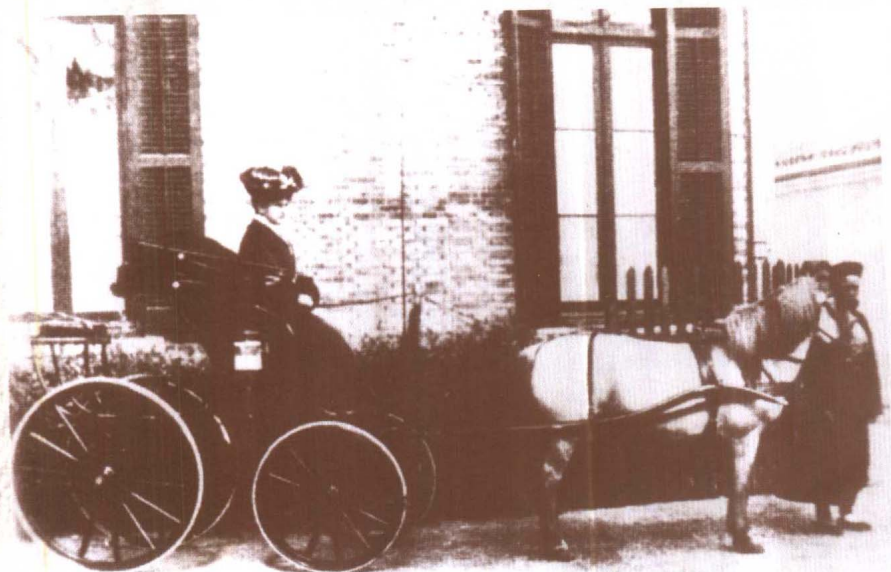
由黄包车和自行车改造而来的三轮车。



1945年当时马路上三轮车和黄包车并驾齐驱的情形。

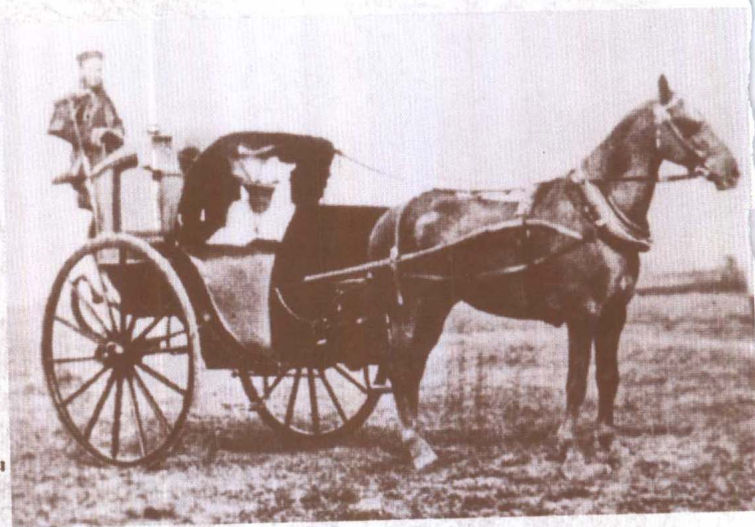


战后，国民政府压缩黄包车，三轮车逐步取代黄包车。到1948年底，马路上的人力载客工具中三轮车明显占了上风。



20 世纪初的单人四轮马车，俗称亨斯美。

马车在中国已有 3 0 0 0 多年的历史。古代马车除作为战争工具外，主要为皇室贵族出门乘坐，是权力与高贵的象征。到了近代，在华洋杂处的上海滩，马车是租界中少数外侨和有钱人的代步工具。到了 19 世纪 70 年代初，马车逐渐增多，租界内开始出现了经营出租马车的马车行。从此，马车逐渐由私人代步工具发展成为城市公共交通工具之一。



当时的马车有双轮、四轮之分，图中这辆双轮马车，用的是钢丝轮橡胶胎。



图中这辆马车照片摄于南京路今先施公司旧址。