



上海图书馆编

老上海

交通揽胜卷

LaoShangHai

FENGQINGLU





B0546792

K892.451
1/2

老上海风情录

(二)

交通揽胜卷

上海图书馆编



老上海风情录



上海文化出版社

责任编辑：黄 韬

封面设计：王志伟

版面设计：蔡文彦

老上海风情录(二)

交通揽胜卷

上海图书馆编

上海文化出版社出版、发行 上海 绍兴路 74 号

电子邮件:cslem@publib.sta.net.cn 网址:www.slem.com

总 经 销 上海中华印刷有限公司

开本 787×1092 1/16 印张 12.75 插页 4 图、文 198 面

1998 年 12 月第 1 版 1999 年 2 月第 2 次印刷

印数 1,501—2,500 册

ISBN 7-80646-019-5/U·3

定价: 68.00 元

《老上海风情录》编委名单:

编委会主任: 王鹤鸣、马远良

编委会副主任: 陈夔君、王世伟、缪其浩、吴建中

编委: 祝均田*、张伟*、冯金牛*、高洪兴*、陈莉、
马莉、王洪治、秦民华、张尚仪

(带*号者为常务编委)

编委: 崔媛萍、甘振虎、朱荣琴、陈颖、孙秀娣、
毛天虹、陈秀珍、徐群、胡新、秦飞、
王英仙、张建亮、江瀛子、刘澜、林娜、

照片摄影: 王洪治

《交通揽胜卷》编委名单:

执行主编: 张伟

副主编: 陈莉、马莉

编委: 陈颖、孙秀娣、朱荣琴、崔媛萍、张建亮

繁管急弦的都市交响曲:上海近代交通···张伟 1

从肩舆到马车·····	9
轿子·····	10
江北小车和榻车、老虎车·····	14
人力车和三轮车·····	18
马车·····	23
自行车·····	25
汽车问世·····	30
公交时代·····	43
电车·····	44
公共汽车·····	52
长途客运·····	57
车辆大博览·····	60
交通设施和管理·····	74
道路与桥梁·····	87
道路·····	88
桥梁·····	109

轮渡和码头	119
渡轮	120
客运码头	127
货运码头	137
铁路与航空	142
铁路	143
航空	157
附录 1934 年上海公交车辆车资分站表	174

繁管急弦的都市交响曲：上海近代交通

张伟

上海城市的形成、发展和兴盛，是与上海交通的发展进程紧密联系、相辅相成的。没有交通的发展和支撑，便没有上海这座城市，也不会有上海的繁荣昌盛，而上海城市的形成、发展和繁荣，又促进了上海交通的进一步发展。

唐代以前，先秦至两汉时期，上海一带已有人开始利用船只进行运输贸易。那时，上海还是黄浦江边的一个渔村，上海之所以简称沪，别称申，相传是因吴淞江下游一段古代别称为沪渎，黄浦江又名春申江之故。唐代中叶，吴淞江的下游宽达20里，航道畅通，沿海商船多由此江进出。唐天宝十年（公元751年），唐朝政府在今松江县设华亭县。当时，临近长江口的主要贸易港，是“海舶云集、百货杂陈”的青龙镇。它位于今青浦县东北，苏州河南岸。此后数百年间，青龙镇的航运事业盛极一时。许多船舶进了吴淞江后，沿着宽阔的航道，溯流而上，来此贸易。国外的海船也能驶入青龙港内，卸货后装运中国的货物满载返航。青龙镇因此而蜚声海内外，享有“江南第一贸易港”之称。后因航道淤浅，外来船舶只得改泊于上海浦右，即今南市小东门十六铺的岸边。从此，青龙镇港日渐衰落，上海港逐渐兴起，取而代之。到了南宋末，上海开始成为江南的一个新兴贸易港，其规模亦超过了昔日的青龙镇。宋咸淳三年（公元1267年）宋朝政府在今上海旧城区设立上海镇，镇名就是以镇旁河道——上海浦命名的。同年，原设在青龙镇的市舶分司移至上海镇，并由市舶使兼领镇监。元至元十四年（公元1277年），元朝政府在上海镇正式成立市舶司，接着又设立专司皇粮运输的漕运万户府。此时的上海镇，已百业兴旺，规模不亚于县城，成为全国七大对外贸易口岸之一。元至元二十九年（公元1292年），元朝政府将华亭县东北五个乡划出，设立上海县。上海县治的设立，促进了其政治、经济、交通的进一步发展。明永乐初年，户部尚书夏原吉治水江南，将范家浜开通（今外白渡桥以下一段黄浦江），接黄浦江入海，使其水量充沛，江面开阔，海船可以直驶至上海县境，对上海经济发展起了很大作用。明代中叶，上海地区经济发展更加迅速，商业贸易日益兴盛，资本主义经济的萌芽出现，县境内人口也日趋稠密，上海已成“东南名邑”。

清初统治者为了扑灭郑成功在台湾所领导的抗清力量，严格实行海禁，阻碍了上海与东南沿海及各国际港口之间的贸易往来，航运业受到很大限制。清康熙二十三年（公元1684年），清政府

解除海禁，国际航运和对外贸易重新活跃起来，上海的社会经济逐渐勃兴。至清乾隆、嘉庆年间，上海已成为全国的贸易大港之一。1825年起，上海又成为江南漕粮的转运中心，并开通了北洋、南洋、长江、内河和国际等五个方面的航线。一时间，上海港船舶云集，帆樯林立。在今南码头至十六铺一带，经常停泊上千艘船，最多时达3000多艘。船舶类型有上海的沙船、南洋的乌船、内河的小型客货船、驳船、渔船和农用小船，还有航行国外的大船，最大的载重量达1000吨。到鸦片战争前夕，上海港年吞吐量达120~150万吨。是时上海已发展成为全国的贸易大港和漕粮运输中心，有“江海之通津，东南之都会”的美称。

上海在开埠前，以港口为依托，内外贸易已颇为活跃。当时进出货物的装卸、驳运等活动，全部集中在南码头、董家渡和十六铺一带。在这沿黄浦江全长二三公里的地带内，码头毗连，街道繁多：有因豆棉交易兴盛而得名的豆市街、花衣街，也有因闽、粤商人所办的花、糖洋号在此萃集而得名的洋行街。上海开埠的一段时间内，县城区继续发展，商业繁荣。1846年后，外国商人开始在外滩建造码头和堆栈，至1849年，已在外滩建成十多座驳船码头。此时，外国商船大多停泊在外滩一带的黄浦江中，用驳船驳运进出口货物，这样，外滩的江面和江岸成了外国商船的集中停泊区和进出口货物的装卸作业区。1860年以后，由于对外贸易迅速发展，上海的进出口船舶数量激增，外滩一带的外洋轮船停泊区已船满为患。货物进出量的增加，使原有驳船码头日益不能满足使用的需求，于是，外商开始在外滩东北面的虹口一带，兴建能停靠外洋轮船的大型码头。1869年苏伊士运河通航，进出上海的外洋轮船急剧增加，虹口等处的轮船码头也迅速增多，黄浦江两岸的深水岸线，几乎被殖民者们瓜分一空，大部分成了外轮码头、货栈和仓库区。这些轮船码头和以往的驳船码头不同，一般由外国轮船公司经营，属于轮船企业的一部分，当时美商旗昌、英商太古、怡和，日商日清等轮船公司，都建有自己的码头。1873年1月，我国自办的第一家轮船公司，官督商办的轮船招商局宣告成立；之后大达、三北、民生、大通、政记等70多家民营轮船公司相继开办，上海已成为近代中国最大的航运枢纽。与此同时，上海市内航运也得到发展。19世纪中后期，以舢板小船为主的民渡活跃在黄浦江苏州河沿岸，当时有周家渡、董家渡等8处民营渡口。1910年12月，从浦东东沟经庆宁寺到南京路外滩的过江轮渡首航，掀开了现代轮渡的首页。这是浦东塘工善后局主持的善事。以后，上海相继成立了浦江轮渡管理

处和上海市轮渡管理处,大力扩充市内轮渡业。1932年10月,黄浦江上辟设的第一个车辆渡:西渡——闵行车辆渡随沪杭公路正式通车而启用,成为全国第一个官办车辆渡口。至抗战爆发前,市轮渡共辖有14艘渡轮,5处码头、30余处渡口,轮渡交通可以说是已相当发达。

二

上海地处长江三角洲,水运条件优越,颇得舟楫之便。因而,在交通运输方面,相当长的一段时间内维持着“有舟无车”的局面。1843年,上海被迫开埠后,西方殖民主义者进入上海,在从事掠夺侵略的同时,也带来了西方的近代文明。

道为车先。1846年,英租界在道路码头委员会的组织下,首先修筑了“界路”(今河南中路),这是英租界内筑成的第一条马路。此后,英人在外滩江边拓宽15.27米的道路,广植树木,兴建洋行,奠定了外滩的雏形。接着,因建跑马厅及跑马厅的几次迁移,南京路逐渐建成。1866年,南京路与静安寺连通;随后,周泾浜又被填筑为西藏路,静安寺附近的一片坟场则被辟为愚园路。在此期间,公共租界内已建成许多新式马路。1865年,工部局决定统一路名,东西向的马路以中国城市命名,从北到南依次为:苏州路、北京路、宁波路、天津路、南京路、九江路、汉口路、福州路;南北向的马路以中国省份命名,从东到西有:四川路、江西路、河南路、山东路、山西路、福建路、湖北路、浙江路、广西路和云南路。马路宽度一般可容三四辆马车并驰,并以碎石铺地,天雨也无泥淖之患。

法租界在管理道路委员会掌管下,于1856年首先修筑法租界第一条马路——法外滩路(今中山东二路),后修筑法大马路(今金陵东路)、霞飞路(今淮海中路)、敏体尼荫路(今西藏南路)。1914年,英、法租界共同协商,将洋泾浜填筑成爱多亚路(今延安东路),成为两租界的分界线。

与此同时,在苏州河南北两岸道路日益增多的情况下,租界从1856年开始,在苏州河上建桥。先期建的6座桥,开始时都是木桥,随着交通的日益繁忙,部分木桥改建为钢筋混凝土结构的永久性桥梁,特别是1907年建造的外白渡桥和1908年建造的浙江路桥,成为我国建造最早的道路钢桁架桥。1896年,华界区域也开始建造能通行人力车和马车的近代新式道路。至20世纪初,上海近代市政道路交通建设已初具规模,为近代陆路交通运输业创造了必要的交通条件。随着城区扩大、人口增加、货源增多,运

距增长,从19世纪50年代起,小车、马车、榻车、人力车等陆路运输工具先后在沪出现,上海“有舟无车”的历史由此宣告结束。

小车,又称独轮车、羊角车、江北车,长期流行于长江以北的农村地区。大约从19世纪60年代初开始,小车从苏北地区传入上海。最初,大都客货两用,载客时一般可坐4~6人,载货则一次可载运200多公斤的货物。这种车辆在大街小巷均能灵活运行,远比人力扛挑轻便快捷。到19世纪末,小车已成为沪上使用最广泛的货运车辆。辛亥革命后,小车在城市货运所占的主导地位逐渐被榻车、老虎车所取代,但捐照小车的数量始终维持在万辆以上,在小批量货物运输中仍然得到广泛应用。一些工厂女工外出时也常雇用小车。抗战胜利后,小车数量锐减,逐渐被淘汰。

榻车,大约在19世纪80年代出现于上海,是上海的一些小车工人根据实践经验进行改进、创新出来的一种运输工具。与小车相比,榻车具有载重量大、运输效率高、适应性强、行驶平稳等优点。因此,出现不久即成批制造并投入运输。20世纪初,榻车已在城市货运中得到广泛应用。至1935年,华界已有榻车和老虎车13766辆,公共租界有榻车2392辆。30年代末,榻车的结构得到进一步改进,并普遍使用橡胶充气轮胎,使用更加轻便灵活,车辆数继续增加。至1949年5月上海解放前夕,全市营业榻车已达13000余辆。

老虎车约出现于19世纪末,装载货物种类大体与榻车相同,因其车身和运载量比榻车小,故一般只承运运距较短的小批量零星货物。老虎车因造价低廉,使用方便,20世纪20年代已在上海城市短途货运中得到广泛应用。市内许多仓库、商店、工厂亦纷纷购置老虎车,作为自货自运的短驳运输工具。据统计,公共租界的捐照老虎车,1921年为1198辆,1930年为6983辆,至1934年增至13766辆。直至30年代后期,老虎车的发展势头才告中断。

上海地区早在19世纪50年代即从欧美国家输入客运马车。最初,乘坐者大多为外侨。不久,中国官绅富户也纷纷置办,成为权贵的一种象征。19世纪70年代起,沪上已出现一批专营客运马车出租业务的马车行,因车资较贵,主要为中上层人士雇乘。辛亥革命后,因轿车在沪兴起,马车客运渐受影响,业务渐趋萧条。

上海自1873年法国人米拉从日本引进人力车后,这种新颖的人力载客工具即风靡一时。从19世纪末一直到本世纪30年代中期,上海街头最常见的客运交通工具就是人力车。据1936年统计,捐照人力车总数达31551辆,比汽车的总数还要多。人力车方便而又价廉,正符合上海人既求舒适,又要实惠的特点。

此外，自行车作为一种新型的交通工具，在上海开埠之初就已出现，至本世纪二三十年代，逐渐流行起来，而且发展势头迅猛。

小车、榻车、老虎车、马车和人力车，是清末民初上海最活跃的5种人力（畜力）车辆，但对上海这样一个高度繁荣的大都市来说，其经济发展与社会活动的规模都不是人力车、马车所能适应的。1908年，英商上海电车公司在上海开出第一辆有轨电车，成为上海现代化、社会化、大众化交通的开始。当年，公共租界开辟了8条线路，法租界开辟了3条线路。这些线路的覆盖面西起徐家汇，东至杨树浦，横跨两个租界和越界筑路区域，总长59公里，初步形成了大容量公共客运干线运输网的框架。电车作为城市大众客运工具在上海的出现，使城市客运面貌发生了深刻的变化，并加快了城市近代化客运的发展。就在电车通车的同年，环球供应公司在市内开始经营出租汽车，车能载客5人，按小时收费。这是中国首家经营出租汽车的公司。1913年8月，华界首条电车线路通车。1914年11月，上海第一条无轨电车路线在公共租界内通车，它离上海第一条有轨电车路线的开辟，相隔了6年。1922年8月，上海出现了第一条公共汽车营运线路，它是由华商董杏生的公利汽车公司开设的；其时，距第一条有轨电车线路的开辟已有整整14年。此后，英商、法商经营的公共汽车线路也相继开通。也是在20年代初，由于出租汽车能满足雇用者随意出行的需要，在上海逐步增多。到1921年，上海的出租汽车行已有云飞、祥生等24家，成为城市公共交通中一支不可忽视的力量。几乎在同时，沪太长途汽车股份有限公司辟通了上海第一条跨省市客运班车线路——上海至江苏太仓浏河镇。接着，又有沪闵南柘、上南、上川、上松、青沪、锡沪等长途客运线开通。至此，上海已基本形成多样化的现代陆路交通网络。

在汽车运输业得到长足发展的同时，上海的铁路和航空事业也开始蹒跚起步，迈出了艰难的步伐。1874年12月，英国殖民主义者不顾清政府的反对，在上海擅自开工兴筑吴淞铁路。1876年1月开始铺轨，6月30日上海至江湾段通车，开始公开营业。吴淞铁路是在中国土地上出现的第一条营运铁路，它全长15公里，先后有“先锋”、“天朝”号机车行驶。至1877年8月，共运送旅客16万人。吴淞铁路的擅自修筑，遭到清政府的反对。1877年10月22日，清政府以28万5千两规平银赎下铁路，是日火车停驶，不久，吴淞铁路即被拆除。此举在一定程度上反映了清朝统治者对于国家主权的维护，但在更深层次上，则暴露了清政府拒绝新生

事物，维护封建社会秩序的迂腐观念。在飞速发展的时代面前，这种迂腐观念注定要碰得头破血流。由于铁路是近现代交通的重要组成部分，其发展势头是无法抗拒的，因而在1898年，清政府重建了这段铁路，并改名为淞沪铁路。1908年和1909年，上海分别建成沪宁、沪杭两条铁路单线；1916年建成上海北站到新龙华的铁路，衔接了沪宁、沪杭两线。至此，形成了上海铁路的基本格局。

上海的民用航空业始于1929年。当时的国民党政府交通部于是年5月成立沪蓉航空线管理处。7月8日上海至南京开航。这条航线开航一年多，共载运旅客1477人次和少量邮件，平均每月载客量仅约100人次。30年代初，中美、中德合资经营的中国航空公司和欧亚航空公司在上海成立，陆续开辟了上海——成都、上海——广州、上海——北平等航线。龙华机场是当时“两航”的主要航空站和基地，也是当时中国最好的一个民用机场。1947年，国民党政府对龙华机场进行扩建，增建了航行管理和夜航灯光等设施，使龙华机场成为远东地区最大的国际机场。“中航”也在这时期陆续开辟了上海——旧金山等国际航线。上海民航基础薄弱，从1929至1949年的20年间，总周转量仅2亿吨公里，发展十分缓慢。

三

社会经济的繁荣发展与交通的繁盛、人口的增长有着极其密切的关系。19世纪中后期起，由于上海城市经济的急剧发展和租界的特殊环境，上海近郊及江浙一带成千上万无以为生的贫苦劳动者，纷纷涌进上海出卖劳动力谋生，上海的人口因此而急剧膨胀。据1865年统计，上海的人口为69万1千余人，其中租界人口为14万8千余人；到1910年，上海的人口已达128万9千余人，其中租界人口为61万7千余人；到1930年，人口数迅速增至331万之巨，平均每年增加10万以上，七十余年间增加了近5倍。其间，形形色色的客货车辆如潮涌来起了推波助澜的作用。大量的人口要求现代化的交通工具分流，而各式交通工具又在人潮涌动的大都会中找到了自己的生存位置。

据统计，从本世纪初汽车输入后，上海的汽车数量逐年增加，仅公共租界的汽车，1908年有119辆，1920年达1899辆，1927年增加到5328辆，到1935年已突破1万大关，达10292辆。抗战胜利后，根据1947年底上海市所发的牌照统计，全市各类机动车辆已增至26800辆。近3万机动车辆，加上几十万辆人力车、小车、马车、板车、三轮车以及自行车等，构成了十里洋场车水马龙的繁盛景象。当时上海马路的一大景观，就是万国汽车，街头博览。仅

据30年代中期的不完全统计,上海街头行驶的汽车厂牌和型号就有近300种之多,如英国的福森、茄福特、奥斯汀,日本的三菱、尼桑、本田,法国的雷诺、贝利埃,意大利的菲亚特,德国的雷兰、奔驰,更多的是美国的道奇、福特、雪佛兰、奇姆西、大蒙天等。各国厂商、各种牌号的汽车,一齐涌动在上海街头,五彩缤纷,争艳斗奇。至于各种功能的汽车,更是从电车、公共汽车、货车、工程车、搬场车,一直到救护车、救火车、押款车、警备车……形形色色,琳琅满目。上海街头的车水马龙,是天天流动的万国汽车博览会,其中有不少车辆颇具特色,在当时堪称先进。如30年代由于金融业的畸形发展,货币流通量大大增加,为确保安全,租界内各大银行纷纷选用坚固的运钞车来运载钱币及贵重物品。这种运钞车装有钢制的封闭式厢形车身,后置车门,形同军用装甲车。1932年,设在公共租界里的各大银行拥有这种运钞车达20辆。救火会使用的救护车,设有后置式车门,装有通风顶窗和密封的车窗,驾驶窗旁边还装有手敲式警钟,供执行救护任务时鸣警。警察局使用的警备车,车厢后壁设有双套式可锁式车门,两门之间隔室还装有可供押警乘坐的座位,车厢两侧开有数扇装置铁栅的通风小窗,车前装有手摇警报器,供押送犯人时鸣警。20年代末,上海搬场汽车运输业兴起,各搬场公司均采用后开式封闭厢形结构的汽车,车厢内壁有软衬,可防止家具等货物与厢壁碰擦受损。车厢外刷有本公司的广告,宣传经营项目、服务特色及公司的地址和电话号码等。同一时期,租界内还出现了专用的罐式汽车,罐顶装有吸污管,罐槽尾端设有排放阀,专为高楼大厦和高级住宅运载粪污。这些特种车辆都是伴随着市区房地产蓬勃兴起、市民商号迁徙频繁、少数阶层生活水平大幅度提高而相应产生的。

另一方面,随着上海工业的迅速崛起,汽车货运业也得到长足发展。据统计,至1948年,全国工厂共有14078家,其中上海有7738家,约占全国工厂总数的55%。上海工业的发达,为汽车货运和修配业的繁荣,提供了土壤和条件。1930年,经营汽车货运的英商茂泰股份有限公司,雇用工匠装配成功上海第一辆载重量达20吨的平板挂车,成为上海首家经营大件运输的企业。时隔一年左右,华商华富运输行仿制了一辆平板挂车,配有6只美国制造的实心轮胎,载重量达25吨,为当时全国最大的载重运输车。当时装运的大件货物,主要有锅炉、变压器、银行库门及少量不能拆开搬运的机器。装运前,须向工部局申请许可通行的执照,并

限于深夜 12 时后按规定路线通行。据 1937 年统计，在市内货运最集中的公共租界内，货运汽车发照数达 1813 辆，经营汽车货运的企业有 260 多家，承运的货物主要有花纱布、煤炭等工业生产的原料和制成品，茶叶等外贸出口商品，粮食、土产等市民生活消费品，及沙石、砖瓦等建筑材料。抗战胜利后，汽车货运业进一步发展，全市汽车运输行较 30 年代增加一倍，并以所运物资的分类、形成专业分工。到 1949 年上海解放前夕，全市共有货运汽车 6654 辆，其中营业类货运汽车 2628 辆，自用类货运汽车 4026 辆。从这些数字当中，可以窥见当时上海工业生产的增长速度。

汽车运输业的繁荣反过来又刺激了汽车销售和修理业的成长。上海最早专营或兼营汽车销售维修业务的是外商开设的车行，如英商龙飞车行、利喊车行等。至 20 年代初，全市已有中外汽车销售或修理行 24 家。当时一般都采取混合经营的方式，既出租、经销汽车，也修理汽车兼营配件业务。30 年代中期，上海的汽车数量增长很快，厂牌、车型十分复杂，汽车维修业开始出现专业分工。如美商美通车行，专门销售和维修各类福特牌汽车；信通车行专销专修司蒂倍克牌汽车；德商友华则专销专修斯蒂华达牌汽车。到 1937 年，仅外商经营的汽车商行即达 31 家，形成了以福熙路（今延安中路）、蒲石路（今长乐路）为中心的外商汽车经营市场。抗战胜利后，上海的汽车拥有量急剧增加，车种、厂牌、型号更为复杂，汽车销售和维修行业规模迅速扩大，同业之间竞争激烈。至 1949 年 5 月上海解放前夕，上海的汽车维修业已具有相当规模。据上海市汽车修理职业工会统计，经营汽车修理业务的厂家，1946 年为 71 户，1947 年为 176 户；到 1949 年 4 月已有 200 余户，其规模居全国之首。

拥有大量汽车是经济发达的标志，交通运输的现代化进程反过来又促进了上海现代工业、商业、金融、贸易的兴起和繁荣。上海的洋行从 1844 年的 11 家，发展到 1914 年的 1100 多家。到上海解放前夕，全市共开设过 68 家外国银行，20 多家官僚资本银行，200 多家私营银行、钱庄和信托公司。民族资本的商业发展到 181 个行业。民族资本的工业到 1947 年已发展到 70 多个行业，工厂数占全国的约 60%，产业工人数占全国总数约 61%。这时的上海已是一个以金融、贸易为主体的多功能的现代城市，跻身于世界著名大都市的行列。

从肩輿到马车



上海开埠初期,人口仅50~60万,马路不过寥寥数条,街上行驶的是羊角小车和轻便小轿,行人稀少,市面寥落。码头、堆栈倒也人群麋集,但货物运输却全靠肩挑手提,一辆榻车已算是“机械”设备。那时最时髦的要数充满欧陆风情的各式马车。大老爷办事或娇小姐出门,马鞭一挥,驰骋快意。不是去城西静安寺品泉观景,就是到跑马厅兜风游乐;或是冶游于四马路、外滩,或是赏桃花于龙华百步桥。1874年法国人米拉从日本输入黄包车,突然加快了上海滩的生活节奏。这一大众化交通工具,得到各阶层人士的激赏,很快在上海滩风靡一时,成为交通史上划时代的进步。30年代流行的是另一种交通工具——自行车;而到了40年代,就是三轮车独领风骚了。从肩輿到马车,再到人力车,再到三轮车,这几种人力(畜力)车、轿,是上海一百多年来最具代表性的交通工具。它们和汽车长期共存,为上海的进步作出了贡献。

本章分轿子、江北小车和榻车、老虎车、人力车和三轮车、马车、自行车等5个部分。



轿子旧称“肩舆”，是我国古代传统的代步工具。上海开埠后，在相当长的一段时期内，仍以轿子作短途道路客运工具。封建社会对自备或使用轿子有严格规定，其中主要有官轿、客轿、医轿和婚丧用轿等数种。

官轿，用于官场往来，根据不同官阶，使用不同的轿子。出行时，鸣锣开道，吆喝行人回避，威风十足。

客轿，为民间商业应酬、造亲访友、急事赶时的代步工具，多为蓝呢轿或蓝布轿，又称小轿。一般三面嵌玻璃为窗，前覆轿帘，由两人或四人扛抬。

医轿，为医生出诊所用，较为轻便，式样与一般客轿大致相同。

婚丧用轿，不属一般客轿，多出出租婚丧用具的赁器店承办，形式较为繁复。

上海开埠初期，中外客商多用轿子代步。随着商业繁荣，轿子也一度兴盛。19世纪70年代后，马车、人力车相继兴起，肩舆客运受到很大影响，作用不断减弱。到1905年，公共租界发照的轿子已减为733乘；1911年时，再度减为199乘。辛亥革命后，除民间婚丧用轿外，肩舆趋于衰落。



1901年7月18日，清廷醇亲王载沣坐着八抬八扛绿呢金顶大轿，前呼后拥，浩浩荡荡经过南京路。



四人抬蓝布客轿。



殷富人家的自备小轿。

20世纪初, 电车尚未通行, 城内交通为人力车、马车和独轮车互相竞争的天下, 上个世纪竟显风流的轿子已渐趋式微。图为清末新北门一景, 满街皆为人力车和独轮车, 只有左下角一顶轿子, 孤零零格外凄凉。



旧时, 长三堂子中均自备花轿, 长三馆人出局均有轿子接送, 轿夫从妓女手中领取“轿饭票”, 再凭票到堂子账房中换取现款。唯清馆人出局则由“龟奴”肩负, 这种风气到民国后才逐渐消失。



这是清末福州路的两幅街景照, 妓院仆役正肩扛清馆人在出堂差。

