

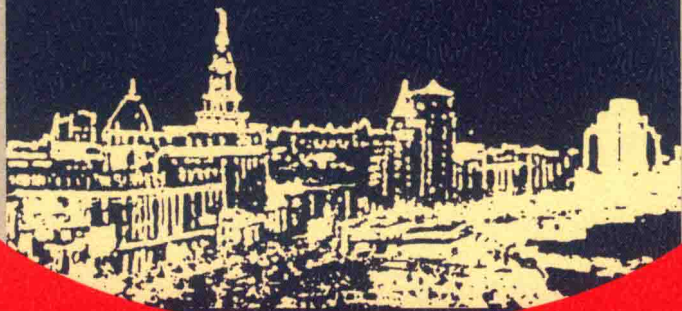
电车交通与 城市社会

李沛霖

著

1905~1937 年的上海

SHANGHAI



1905-1937

Tram Traffic and

Urban Society

研讨公共交通与城市社会
是应时代所需、顺时势所
进而延伸出的适度展望与



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

李沛霖

著

电车交通与 城市社会



Tram Traffic and
Urban Society



SHANGHAI, 1905-1937

1905~1937年的上海



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

图书在版编目(CIP)数据

电车交通与城市社会：1905—1937 年的上海 / 李沛霖著. -- 北京：社会科学文献出版社，2019.4
ISBN 978-7-5201-4484-1

I. ①电… II. ①李… III. ①有轨电车—城市交通运输—交通运输史—上海—1905—1937 IV. ①F572.89
中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2019) 第 047435 号

电车交通与城市社会：1905～1937 年的上海

著 者 / 李沛霖

出 版 人 / 谢寿光

责任编辑 / 叶 娟

文稿编辑 / 李蓉蓉

出 版 / 社会科学文献出版社·国别区域分社 (010) 59367078

地址：北京市北三环中路甲 29 号院华龙大厦 邮编：100029

网址：www.ssap.com.cn

发 行 / 市场营销中心 (010) 59367081 59367083

印 装 / 三河市尚艺印装有限公司

规 格 / 开 本：787mm × 1092mm 1/16

印 张：25 字 数：433 千字

版 次 / 2019 年 4 月第 1 版 2019 年 4 月第 1 次印刷

书 号 / ISBN 978-7-5201-4484-1

定 价 / 128.00 元

本书如有印装质量问题，请与读者服务中心 (010-59367028) 联系

 版权所有 翻印必究

中国博士后科学基金一等资助项目（编号：2015M580284）

南京邮电大学人文社会科学重点基金项目（编号：NYS215001）

南京大学中华民国史研究中心学术前沿系列“城乡研究辑”项目



序 言

李沛霖博士撰写的《电车交通与城市社会：1905～1937年的上海》即将付梓。这部约40万字的书稿是他在复旦大学历史学系博士后流动站出站报告的基础上，又花了近两年时间进行认真润改补充的结果。

众所周知，城市化是现代化的必由进路与关键性标志之一，公共交通则是城市化的重要内容，既服务于城市工商经济发展与社会生活运作，又有其自身相对独立的地位。对近代城市公共交通的研究，不仅是近代中国城市史研究的重要内容，还可为考察当代中国城市发展与转型进程中的公共交通问题提供有益的历史借镜，有助于对当代中国城市社会状况进行长程视野的评估与未来思考。而在近代上海城市公共交通系统中的电车业，对传统的人畜力交通工具形成超越，成为市民出行的主要工具，其发轫、进步与近代上海城市演进密切相关，命运与共。近代以来上海电车交通业的历史，无疑是上海城市发展和社会经济变迁不可忽视的一部分，但迄今为止缺乏有分量的专门性研究成果。《电车交通与城市社会：1905～1937年的上海》的问世，有助于填补该研究领域的不足，值得引起读者的关切。

该书稿以近代交通史和城市史研究中较薄弱的上海电车业为典型案例，通过全面掌握和整理相关未刊档案史料和多种已刊文献，展现近代上海电车业运行的城市发展背景，进而对上海公共租界、法租界和华界的电车业进行了全面梳理，包括组织机制、设备器材、运行路线、执行票制、营业收益和资本财务管理等方面。在此基础上，以电车交通与近代上海城市社会的互动为切入点，考察电车运营与城市人口需求、人口分布、人口流动的关系；通过分析上海有关当局所设管理机构的运作，揭示电车交通与城市治理的逻辑关联；审视电车交通与社会现代性、公共参与、国家利权等多维视域，探悉电车交通如何融于近代上海社会生活。

为了更好地了解近代上海电车业这一历史现象，该书稿兼具历史学、经

济学及城市社会学等学科的视野，并酌予采用相关研究方法。尤其值得指出的是，作者以上海市档案馆藏未刊档案史料及上海市图书馆藏诸多近代文献为主要征引来源，史料丰厚，引述规范，重要叙事和立论有据；全书篇章结构明晰且逻辑性强，行文严谨而流畅。毋庸讳言，作者对上海电车交通业本身的研究当然还可以推进，如研究时段适当后延，加强对电车交通与“社会生活”关系的考察，注意公共汽车事业甚至其他公用事业的互动关系等。我希望，作者在完成这部书稿之后，继续进行与近代中国交通事业相关的研究，不断拿出新的优秀成果。

吴景平

2019 年 1 月于复旦大学光华楼

目 录

CONTENTS

绪 论	001
第一章 城市电车运行的道路交通背景	019
第一节 城市区域扩张与道路发展	019
第二节 传统城市交通方式的运营	047
第二章 公共租界电车业的经营与管理	063
第一节 管理方式和设施建设	063
第二节 运营路线和票制票价	081
第三节 营业损益和财务信息	097
第三章 法租界电车业的经营与管理	114
第一节 公司组织和设备情况	114
第二节 运营路线和票制票价	132
第三节 营业收益和财务状况	143
第四章 华界电车业的经营与管理	152
第一节 公司组织和设施建设	152
第二节 运营路线和票制票价	173
第三节 营业损益和资本财务	185

第五章 电车交通与城市人口的互动	197
第一节 电车交通与人口需求	198
第二节 电车交通与人口分布	216
第三节 电车交通与人口流动	233
第六章 电车交通与城市治理的关联	255
第一节 管理机构和人员训验	256
第二节 电车行驶和停放管控	279
第三节 交通肇事和违法惩治	294
第七章 电车交通与社会生活的推演	312
第一节 电车交通与社会现代性	313
第二节 电车事业与公共参与	333
第三节 电车运行与国家利权	351
结 语	367
附 录	371
参考文献	380
后 记	387

表格目录

表 1-1	1931 年公共租界道路分类及里数	024
表 1-2	公共租界历年马路长度 (1922 ~ 1933)	024
表 1-3	公共租界放宽及延长马路的测地块数、征亩数和所偿额 (1930 ~ 1935)	026
表 1-4	1932 年上海分区面积统计	028
表 1-5	法租界道路长度及可通行的道路面积 (1918 ~ 1932)	029
表 1-6	上海市 (华界) 历年道路长度 (1927 ~ 1933)	033
表 1-7	1932 年公共租界中区马路改良和征收统计	038
表 1-8	1934 年公共租界工部局管辖马路一览	039
表 1-9	公共租界沥青混凝土路面铺筑情况 (1918 ~ 1937)	040
表 1-10	华界浦东大道长度 (1934)	043
表 1-11	抗战前公共租界、法租界电车交通线路	044
表 1-12	华界电车公司车辆统计 (1937 年 2 月)	046
表 1-13	上海公共租界所发车辆执照比较 (1923 ~ 1935)	049
表 1-14	1907 ~ 1919 年上海公共租界工部局发给执照数目	052
表 1-15	上海车辆之变迁 (1915 ~ 1930)	054
表 1-16	电车与人力车运输能力比较	057
表 1-17	1934 年上海市公用局人力车租金调查统计	059
表 1-18	1934 年浦东大道上营业人力车来往人次记录	060
表 1-19	全面抗战前后上海车辆数比较	061

表 2-1	1914 年英商电车公司职员月薪	071
表 2-2	英商电车公司工资概况	072
表 2-3	英商电车公司设备 (1931 ~ 1935)	078
表 2-4	英商电车公司统计 (1930 ~ 1937)	080
表 2-5	1933 年英商有轨及无轨电车路线网	085
表 2-6	英商一路电车 (静安寺—虹口公园, 1933) 一等、三等车资	090
表 2-7	英商六路电车 (圆路: 北火车站—北火车站, 1933) 一等、三等车资	092
表 2-8	英商十四路电车 (无轨电车, 民国路—北火车站, 1933) 一等、三等车资	094
表 2-9	英商二十一路电车 (无轨电车, 平凉路兰路—麦根路戈登路, 1937) 一等、三等车资	095
表 2-10	英商电车公司收入核算一览 (1909 ~ 1913)	098
表 2-11	英商电车公司概况 (1909 ~ 1918)	099
表 2-12	英商电车公司 1922 年与 1921 年营业比较	100
表 2-13	英商电车营业 (1916 ~ 1922)	101
表 2-14	英商电车公司营业概况 (1935 ~ 1940)	102
表 2-15	英商电车公司损益账目 (1931 年 12 月 31 日)	103
表 2-16	英商电车公司资产负债情况 (1931 年 12 月 31 日)	104
表 2-17	英商电车公司损益账目 (1935 年 12 月 31 日)	106
表 2-18	英商电车公司资产负债情况 (1935 年 12 月 31 日)	106
表 2-19	英商电车公司损益账目 (1936 年 12 月 31 日)	108
表 2-20	英商电车公司资产负债情况 (1936 年 12 月 31 日)	109
表 2-21	英商电车公司损益账目 (1937 年 12 月 31 日)	110
表 2-22	英商电车公司资产负债情况 (1937 年 12 月 31 日)	111
表 3-1	抗战前法商电车工人、职员工资及薪金	121
表 3-2	战前法电、英电和华电电车司机、售票工资比较	123
表 3-3	1926 年 3 月上海电车调查	133

表 3-4	1926 年、1929 年公共租界、法租界电车车资	136
表 3-5	1928 年法商三路电车（民国路、圆路）票价	137
表 3-6	1931 年法商电车公司车价	138
表 3-7	法商一路电车（十六铺—徐家汇，1935） 一等、三等车资	139
表 3-8	法商五路电车（东新桥爱多亚路—斜桥，1935） 一等、三等车资	140
表 3-9	法商七路电车（十六铺—善钟路海格路，1935） 一等、三等车资	140
表 3-10	法商十路电车（十六铺—卢家湾，1935） 一等、三等车资	141
表 3-11	法商三路电车票价（1937）	142
表 3-12	《电车及电气让与权之合约》电车价目	145
表 3-13	《电车及电气让与权之合约》租税	145
表 3-14	1928 年法商、华商电车公司报酬金比较	147
表 3-15	上海全市电车公司统计（1927~1933）	149
表 4-1	1934 年度华商电气股份有限公司组织	159
表 4-2	华商电气公司各级工资等级	160
表 4-3	1933~1934 年华电公司电车轨站、电车杆线	171
表 4-4	1936 年华电公司车辆尺寸一览	173
表 4-5	1926 年上海华界电车运转系统	174
表 4-6	上海华界电车交通（1927~1936）	176
表 4-7	1929 年华电公司电车拟加车资	177
表 4-8	1931 年华商电车现行及拟加车价	179
表 4-9	华商一路电车价目（高昌庙—东门路，1933）	180
表 4-10	华商二路电车价目（圆路，1933）	180
表 4-11	华商三路电车价目（环城圆路，1933）	181
表 4-12	华商四路电车价目（高昌庙—南阳桥，1933）	182
表 4-13	华电公司 1926~1928 年电车收入与车务工资比较	186

表 4-14	华商电气股份有限公司损益计算书（1933 年度）	186
表 4-15	华商电气股份有限公司工程营业及经济状况比较	187
表 4-16	华商电气股份有限公司损益计算书（1934 年度）	189
表 4-17	华商电气股份有限公司工程营业及经济状况比较	190
表 4-18	华商电气股份有限公司资产负债情况（1933 年 12 月 31 日）	191
表 4-19	华商电气股份有限公司盈余分配案（1933 年度）	192
表 4-20	华商电气股份有限公司资产负债情况（1934 年 12 月 31 日）	193
表 4-21	华商电气股份有限公司盈余分配案（1934 年度）	194
表 4-22	华商电气股份有限公司资产负债情况（1935 年 12 月 31 日）	195
表 5-1	上海公共租界人口统计一览（1855～1937）	199
表 5-2	上海法租界历年人口统计（1865～1937）	200
表 5-3	1926 年公共租界电车运转系统	203
表 5-4	上海市华界各区人口比较（1930～1934）	205
表 5-5	欧美主要城市与上海公共租界人口统计（1910、1920）	209
表 5-6	公共租界电车乘客数及交通意外情况（1909～1918）	211
表 5-7	上海全市人口统计（1930～1933）	212
表 5-8	上海三界面积分布统计（1843～1937）	218
表 5-9	1870～1935 年公共租界人口分布统计	220
表 5-10	英商电车路线中之干线（1935）	221
表 5-11	1900～1935 年公共租界各区人口密度统计	226
表 5-12	1936 年上海法租界人口分布统计	229
表 5-13	1865～1935 年上海人口密度统计	229
表 5-14	1926 年上海法租界电车运转系统	230
表 5-15	上海市（华界）各局所人口密度统计（1934）	232
表 5-16	1935 年公共租界户口之职业统计	236
表 5-17	华界人口职业统计（1930～1936）	237

表 5-18	1935 年公共租界内工厂分类	238
表 5-19	上海全市（华界）各业工人人数统计（1928 ~ 1930）	239
表 5-20	上海市（华界）各业工人每月实际收入平均数 （1928 ~ 1930）	240
表 5-21	上海直接对外贸易总值（1928 ~ 1933）	244
表 5-22	上海历年税收统计（1928 ~ 1933）	245
表 5-23	上海全市分区计划（1932）	246
表 5-24	上海全市商号分区及主要外商贸易商社统计（1933）	247
表 5-25	公共租界、法租界分区地亩价值比较	251
表 5-26	上海市市民迁入徙出人数统计（1929 ~ 1936）	253
表 6-1	1931 ~ 1935 年公共租界工部局开车执照	271
表 6-2	1919 年公共租界中心商业区每日车辆、行人数量	274
表 6-3	1936 年华商电车公司限载乘客	284
表 6-4	1932 年公共租界车辆肇祸统计	300
表 6-5	法租界 1932 年 10 月、1933 年 9 月、1933 年 10 月车辆 肇祸情况	300
表 6-6	公共租界交通意外事故统计（1924 ~ 1933）	301
表 6-7	1935 年公共租界损害车辆、财产及伤亡之意外事件	302
表 6-8	1935 年公共租界意外事件原因	302
表 6-9	1927 ~ 1937 年公共租界交通意外事件统计	303
表 6-10	1927 ~ 1937 年公共租界交通违章案件统计	307
表 6-11	1926 年公共租界各种违章交纳保释金数额	308
表 7-1	1909 ~ 1937 年主要年份上海电车平均每英里票价	317
表 7-2	上海法商五路、六路电车广告（1931 年 2 月 5 ~ 6 日）	321
表 7-3	法商五路、六路电车广告件数及纳税统计（1931）	322
表 7-4	公共租界工部局调查无轨电车和公共汽车乘客数量变化 （1937 年 5 月 9 日）	323
表 7-5	英商电车公司越界筑路内电车事项（1932 年 7 月 13 日）	358

绪 论

一 研究对象和研究意义

(一) 研究对象

文之严谨，有赖于对研究对象的准确界定。而回避其基本概念直接去研究问题，则不可取。鉴于此，研究首要之务，即须对研究对象进行厘清与界定。

1. 城市

城市是人类文明进步的产物，因为“城市的发展要比乡村迅速得多，城市是经济、政治和人民的精神生活的中心，是前进的主要动力”。^①而当今世界，“当前的某些经济特点和问题，可以追溯到城市的起源和随后发生的变化”。^②中国是世界上城市历史悠久、数量众多的国家之一。然在古代，我国“城”与“市”的含义却有不同。城是指都邑四周的城墙，“城，郭也，都邑之地，筑此以资保障者也”，“内为之城，城外为之郭”（《管子·度地》）。市则指商品交易的场所，“日中为市，致天下之民，聚天下之货，交易而退，各得其所”（《周易·系辞》）。步入近代，1908年清政府颁布《城镇乡地方自治章程》规定，“城乡行政分设，府、厅、州、县治城厢为城，即今日之所谓市；城厢以外的市、镇、村、庄、屯、集等，人口满5万以上的为镇，人口不满5万的为乡”，并赋予“各城之市权，计有学务、卫生、道路工程、农工商务、公共营业、财政及其他”。该章程是中国近代历史上第一次用法律形式确认城镇为基础的行政建制。^③由见，斯时对“城市”概念虽无整体性阐释，但从零散表述中，仍见其端倪。

① 《关于德国各政党的最新材料》，《列宁全集》第19卷，人民出版社，1959，第264页。

② [英] K. J. 巴顿：《城市经济学——理论和政策》，上海社会科学院部门经济研究所城市和经济研究室译，商务印书馆，1984，第14页。

③ 王佃利、张莉萍主编《现代市政学》，中国人民大学出版社，2004，第9页。

溯至当代，第一个以城市为研究对象的是地理学。地理学上的城市，是指地处交通方便的、覆盖有一定面积的人群和房屋的密集结合体。经济学家则认为，城市是一个拥有各种技能的人口集团，从事非农业劳动，主要依靠制造业和商业满足居民需要的地方。社会学侧重从“异质性居民聚居”和“具有综合功能的社会共同体”的角度定义。如美国著名社会学家斯若别克说，“城市是有相当大的面积和相当高的人口密度的一个地域共同体，住着各种非农业的专业人员”。柏吉尔则言，“任何集居的地方，其中多数居民是从事非农业活动的，我们称之为城市”。而美国《现代社会学辞典》对城市的解释为：“人口密集，居住在一个比较小的地区，从事非农职业的人们。一个城市人口的活动是专业化的，而且在功能上互相关联的，并有一个正式的政治体系所管制。”^① 上述定义，基本代表了西方学界对“城市”的一般看法。

搜索我国相关文献，《中国大百科全书·社会学卷》对城市的界定则为：大量异质性居民聚居，以非农职业为主，具有综合功能的社会共同体。《中外城市知识词典》对城市的定义是：区别于乡村的一种相对永久性的大型聚落，是以非农业活动为主体，人口、经济、政治、文化高度集聚的社会物质系统。由是，随着现代经济的发展，“城”与“市”逐渐融合，一体化为“城市”（city），更被明确定义为“以非农业活动和非农业人口为主的聚落”。^②

2. 公共交通

城市交通（urban transportation）是指在城市内为运送客、货服务的交通，是城市系统中的子系统。城市交通由客运交通和货运交通构成，重点是客运交通。城市交通分私人交通和公共交通两部分。私人交通指步行和以自用车辆为交通工具的出行。^③ 在城市化带来的诸多问题中，城市交通总是最受关注的问题。因为城市组织、经济发展、生态环境和生活质量等，都与城市交通有密切关系。^④

属于城市交通重要组成部分的“公共交通”（public transportation），则对城市政治、经济、文化、科技的发展及居民生活水平的提高均有重大影响，更是维系城市功能的重要方面。公共交通指城市内为方便公众出行所营运的客

① 张钟汝、章友德、陆健、胡申生编著《城市社会学》，上海大学出版社，2001，第2～4页。

② 《中国大百科全书》总编委会编《中国大百科全书》第3卷，中国大百科全书出版社，2009，第471页。

③ 《中国大百科全书》总编委会编《中国大百科全书》第11卷，第385页。

④ 蔡君时：《世界公共交通》，同济大学出版社，2001，第1页。

运交通,是城市交通的重要组成部分。公共交通包括公共汽车、有轨电车、无轨电车、地下铁道和出租汽车等城市客运系统。^①也有论者虽表述不同,观点实质相似。如将公共交通定义为“大中城市及其郊区,用各种运输工具运送大量乘客的运输系统”,^②是指城市铁路、地铁、轻轨铁路、有轨电车、公共汽车、无轨电车、单轨铁路等交通工具组成的运输体系^③。即城市公共交通是在城市及其所管辖区范围供公众出行乘用的、经济的、方便的诸种客运交通方式的总称,使用各种客运工具的旅客运输体系,是国家综合运输网中的枢纽和节点,是城市客运交通体系的主体,是城市建设和发展的重要基础之一,包括公共汽车、电车、出租汽车、地铁及轻轨等客运交通方式。^④

可以说,公共交通是在城市一定区域内,利用公共汽(电)车、轨道交通车辆等工具和有关设施,按照核定的线路、站点、时间、票价运营,为社会公众提供基本出行服务的社会公益性事业。^⑤其是在城市陆地上按一定的间隔时间在固定路线上来回行驶、沿途停靠站点的交通形式,主要包括公共汽车、有轨电车、无轨电车和轨道交通等方式。^⑥另有学者从更宽泛的角度定义,认为公共交通是城市中供公众乘用的经济方便的各种交通方式的总称,是由公共汽车、电车、轨道交通、出租汽车、轮渡等交通方式组成的公共客运交通系统。^⑦即广义的公共交通是指在城市及其近郊范围内方便居民和公众出行,供人们使用的经济型、方便型的各种客运交通方式的总称。狭义的公共交通是指在规定线路上,按固定的时刻表,以公开费率为城市人们提供短途客运服务的系统;是由常规公共汽车、快速公共汽车、电车、轨道交通、出租汽车、轮渡等多种交通方式组成的公共客运交通系统。^⑧

不难发现,上述定义虽于表述中略有差异,但大致认为,电车是城市公共交通的主要工具和重要组成部分。虽然全面抗战前^⑨上海“公共交通设备

① 《中国大百科全书》总编委会编《中国大百科全书》第3卷,第476~477页。

② [美]不列颠百科全书公司:《不列颠百科全书(国际中文版)》,中国大百科全书出版社不列颠全书编辑部译,中国大百科全书出版社,1999,第544页。

③ 刘统畏:《交通通讯与国民经济》,重庆出版社,1988,第114页。

④ 杨兆升:《城市智能公共交通系统理论与方法》,中国铁道出版社,2004,第1页。

⑤ 交通运输部道路运输司编《城市公共交通管理概论》,人民交通出版社,2011,第4页。

⑥ 刘贤腾:《交通方式竞争:论我国城市公共交通的发展》,南京大学出版社,2012,第3页。

⑦ 刘波等:《城市公共交通管理》,中国发展出版社,2007,第1页。

⑧ 闫平、宋瑞:《城市公共交通概论》,机械工业出版社,2011,第1页。

⑨ 本书所提“战前”,皆指“全面抗战前”。