

上海交通话当年



华东师范大学出版社

F-512-9

8812

上海文化史小丛书

上海交通话当年

周源和

RBA04/64



华东师范大学出版社

9302938

(沪)新登字第201号

责任编辑：张哲永

封面设计：金 言

文内插图：申庆蒂

上海文化史小丛书

上海交通话当年

周源和

华东师范大学出版社出版发行

(上海中山北路 3663 号)

新华书店上海发行所经销 上海译文印刷厂印刷

开本: 787×1092 1/32 印张: 5 插页: 2 字数: 80千字

1992 年 8 月第一版

1992 年 8 月第一次印刷

印数: 1—3,000 本

ISBN 7-5617-0730-4/K·064 定价: 3.45 元

编 者 的 话

上海是我国最大的都市，是举世瞩目的地方。

上海，正在改革、开放、搞活总方针指引下，以一日千里之势，向着具有高度的社会主义物质文明和精神文明的现代化都市迈进。

上海，人们注目它，向往它，但不一定了解它。

今天的上海是昨天上海的继续发展，只有了解它的过去，才能认识它的现在，展望它的将来。

鸦片战争以后，上海辟为通商口岸，经历了一百多年的辛酸坎坷。在这整整一个世纪中，上海是殖民主义、封建买办、反动军阀麇集活动的地方，也是革命党人、先烈英豪、爱国志士藏龙卧虎之处。旧上海既是反动的堡垒，也是革命的摇篮；它是殖民统治的基地，也是科学传播的窗口；它是冒险家的乐园，也是流浪汉的愁城；它是富人的天堂，也是穷人的地狱。总之，它既充满着黑暗，也孕育着光明。

旧上海是畸形发展的城市，近代上海史是一部错综复杂的历史。这是陈旧与新生交替，残夜与曙光相接，进步与反动决斗的历史。同时，十里洋场又是五光

十色的万花筒，五彩缤纷的大世界。在这个花花世界中，中外混合，五方杂处，百业交集，万民流动，两极分化，贫富悬殊，租界分割，藏污纳垢，怪事频仍，无奇不有，人情冷暖，风俗特异……加上摩天大楼，游乐场所，马路交通，酒家茶馆，寺庙古塔，园林胜景……这一切，犹如万花集锦，点缀着上海的热闹繁华；又好似海市蜃楼，显示着上海的风云变幻。这一切，谱写成一部生动活泼、丰富多彩的上海近代史。

我社已出版了一部《上海近代史》，帮助读者从正面、总体、大的轮廓、大的事件中，概略地了解近代上海的发展变化。但是，上海是一个大千世界，光是大的轮廓、大的事件，还远远不能窥视它的全貌，更不能“登堂入室”。只知其表，不知其里，只知其一，不知其二，这样难免带有偏见，是不可能真正理解上海这个“庞然大物”的。“读史要会解剖功”。出于此种考虑，我们在《上海近代史》的基础上，拟编写一部《上海文化史小丛书》，从多题材、多侧面、多角度，全面、深刻、细腻、生动地反映近代上海一百多年的历史风云和乡土民情。

《上海文化史小丛书》，分门别类，分期出版。计划出版40本左右，全套构成一个完整的体系，每本互有联系，但又独立成书。内容分别有政治风云、黑幕组织、名人轶事、名胜古迹、乡土民情等五大类，自1987年开始，准备在五年内出齐。

《上海文化史小丛书》，是一套雅俗共赏的普及读物，凡具有初中水平以上者，均能阅读。本丛书本着普及历史知识和爱国主义教育相结合的原则，本着科学性、思想性、知识性、趣味性相结合的原则，力求反映旧上海的全貌，加深读者对旧上海的理解，做到“身在上海，了解上海；不在上海，也知上海。”

编写《上海文化史小丛书》，是一项艰巨而又细致的工作，愿同人志士，共同督促，不吝指教，互相勉励。

目 录

引子	(1)
一 末代肩舆与上海交通	(4)
(一) 箩扛肩挑一瞥	(4)
(二) 曾为交通主力的独轮车	(7)
(三) 独轮车伙与“大闹洋场”	(11)
(四) 五花八门的轿子	(13)
(五) 婚丧喜庆 各有轿式	(17)
(六) 青楼妙姬 飞轿往还	(19)
二 黄包车风靡沪上	(22)
(一) 东洋车传入之初	(22)
(二) 黄包车的演变与改进	(24)
(三) 黄包车上的大班与艳姬	(28)
(四) 黄包车皇后	(30)
(五) 可怜车伙躯体残	(31)
三 欧洲风情说马车	(36)

- (一) 西洋马车传到沪上(36)
- (二) 沪上马车 形形色色(38)
- (三) 驰骋游乐与“狎妓忘亲”(41)
- (四) 春秋佳日 赛马纪盛(46)
- (五) 驾车游逛夜花园(48)
- (六) 马车为何销声匿迹(51)

□ 率先开路的电车交通 (54)

- (一) “乘者触电”的电车(54)
- (二) 英商电车创办之初(57)
- (三) 法界、华界电车紧紧跟上(61)
- (四) 电车工人的生活(68)
- (五) 电车工人吴同根(70)

五 汽车概史话上海(74)

- (一) 最早的箱式汽车(74)
- (二) 万国汽车 街头博览(76)
- (三) 公共汽车 姗姗来迟(80)
- (四) 汽车也会背“包袱”(86)

六 自行车、自动车、三轮车、榻车(90)

七	“火轮车”的兴起	(95)
	(一) “火轮车”的诞生	(95)
	(二) 游“火轮车”的“闹猛”	(96)
	(三) 不幸的夭折	(99)
	(四) 殷勤周到的“茶房”	(100)
	(五) 大上海与小火车站	(104)
八	申江“火轮船”的变迁	(108)
	(一) 对江轮渡的沿革	(108)
	(二) 民船汇聚 江海浮生	(112)
	(三) 最初的航海规则	(117)
九	交通规则及其轶闻异趣	(120)
	(一) 交通法例沿革	(120)
	(二) 上海第一张交通告示	(122)
	(三) 光绪年间的“马路章程”	(125)
	(四) 民国时期的“交通传单”	(126)
	(五) 早期交通的轶闻异趣	(128)
	(六) 重叠的号码 断续的路线	(130)
附	1990年上海市区公交线路	(136)

引 子

今日上海市区大、人口多、马路狭，经济建设、百货运转、社会生活都十分繁忙。办事要交通，但行路难、行车难早已成为名闻遐迩的问题了。到1987年市区已经有670万人口，中转人口超过100万，全市有16万辆机动车和420万辆自行车，全市公交线路多达120多条，公共汽车、电车多达5000辆，连同出租汽车、宾馆车队和单位专车，所以各条马路车水马龙，行驶缓慢，高峰时间（上下班时间）更是挤得水泄不通了。

如果您把镜头拉回八十年、一百年前，那么您可能会对得到的“反差”印象几乎不敢相信。上海开埠初期，它不过几条马路，街上行走的是“羊角小车”、轻便轿子和寥落的马车，行人稀少，冷寂荒凉，马路上哪来挤迫的感觉。那时的码头、堆栈虽也人群麇集，但完全靠肩挑手提，一切生活都靠“蚂蚁啃骨头”，响彻着劳动的号子，充斥着“苦力”的呻吟。老爷办事或娇小出门都是用独轮车代步，或是轻飏的轿子相送，这都是古老的交通传统了。到1874年输入了东洋车，突然加快了上海滩生活的运转节奏，权贵仕宦、巨富豪绅纷纷置备，在

西风东渐和商业化的熏陶下，东洋车很快成为非常时髦的交通工具。而充满欧洲风情的各式马车，每日午后成群结队冶游于四马路，或是到龙华赏花、去城西静安寺品泉远足。由于马车富于兜风游乐、聘游郊野的乐趣，所以它也是上世纪末到本世纪初的交通工具与时髦的玩艺。东洋车以灵活方便、价格较廉而成为“雅俗共赏”的大众化的交通工具。1908年上海滩出现有轨电车，可算是上海滩交通史上划时代的进步，现代社会公共交通的开始，也是上海经济运转加速而标志着“上海真正繁华的开始”。从1910年算起，上海人口仅128万，到1930年已达到331万之巨，每年平均增加10万强，廿年间人口增加近三倍。这和当初的电车，稍后的无轨电车、公共汽车、甚至双层公共汽车，加上形形色式的货车、私家车如潮涌至分不开的。大量的人口提出要求现代的交通工具，而各式交通工具又在这个大都会中找到了自己的位置。据统计，在战前上海汽车总数已近三万辆。各种型号，各国产品，琳琅满目，活像万国汽车街头博览。再加上江北小车、黄包车、马车、摩托车、自行车、三轮车，还有榻车等等，上海滩头也就成了车子大观园了。

车子大观园里各式车子各有相貌又迭有兴衰，其间的演化沿革自然又与经济增长、社会变化、历史发展息息相关。在近百年间各式车子的历史演变也可以从

一个侧面反映出旧上海市的社会政治、经济活动和人情风俗的发展变化。本书意在为青年朋友贡献一幅简明的旧上海交通风俗画，以便于通过了解过去而更全面地认识今天的上海及展望未来，这正是笔者的愿望所在。

一 末代肩輿与上海交通

(一) 箩扛肩挑一瞥

鸦片战争，五口通商。上海于1843年开埠，得西方文明风气之先，西欧风情的马车，日本的二轮小车，以致火轮车、轮船、电车、汽车都先后在沪上出现；上海是我国首先开始步入现代交通的城市。进入二十世纪九十年代，上海的车站、码头、机场全是吊机、传送带等机械，青年们已很少知道杠棒、箩筐为何物了。而在三、四十年代，出门行旅则尽是肩挑、手提为多，远至清季末年，到处全是“箩扛”、“扁担”、“肩挑背抬”的景况，当时上海正处在末代肩輿与现代交通的历史转折时期。輿，原系指车子载人的部分，因中国山地丘陵多，山区不便马车，人们把车子载人的部分扛起来，即为肩輿，所谓肩輿实际就是轿子。

清季末年，上海已是“江海通津”、五方杂处的都会，尤其租界开辟后，引来一些文人墨客到沪上游览。光绪十四年(1888年)江苏金匱瘦鹤在《游沪笔记》中描绘了苏州河一带情形。说旧时江西路桥沿岸从二摆渡桥、头摆渡桥(即今四川路桥)到大桥(即今外白渡桥)

一带,当时是苏州、无锡的长河渡码头,四乡民船麇集。岸边各种行栈鳞次栉比,南北货物都堆积在栈房和马路上。各种“箩扛者”(即挑夫)就专门等候在码头行栈周围,等待派工。这些肩挑者都在码头内街租屋聚居,以便渡船一到,随即应召雇唤。不知是出于什么原因,那时有一种陋规,凡是船到码头,旅客上岸不准雇用小车(独轮车),只有落船搭客方可由小车送货。所以登岸旅客行李就全由这些挑夫包揽了。陋规已成惯例,因此沿岸各码头挑夫垄断地盘,以便伺机勒索,索价很高。如果事前未先讲明价格,挑夫先是热情攀附,东拉西扯,一人提一物,一人一方向,使旅行者无路可告;或者半路上停顿,把重物放下,进行苛索。不达目的决不罢休,使旅行者叫苦不迭。更有甚者,挑夫与渡船早有默契,在船中设有窰井,在乘客上岸之际,忙乱之中,打开仓中窰井甲板,把旅客行李藏匿其中,等到旅客追问,挑夫即双手一摊,任由搜索,旅客见挑夫未曾它去,船上也确实已无行李,只好自认晦气,殊不知行李早已落入挑夫所设陷阱之中了。当时二摆渡河沿岸挑夫聚处,霸占地盘,垄断搬运业。不像南市(指十六铺)各行栈均有定价,相安谋生。工部局为此亦曾专门出告示严禁,但二摆渡河一带挑夫“敲竹杠”行径始终未断。

当年上海滩,从外滩到十六铺,市廛繁盛,码头栉比,沿黄浦江有太古、怡和、招商、宁绍等轮船公司码

头。北面停泊天津、大沽，南面停泊宁绍、港粤、长江各埠轮船，来往外洋巨艘也都停靠于此。因此码头附近人烟稠密，店肆货栈林立，从早到晚熙攘喧闹，人声鼎沸。例如沪粤码头上，广粤轮船五、六日便可到沪，四月间便有南国西瓜上市，依次是荔枝、龙眼、黄皮果、芒果、香蕉、杨桃、菠萝、椰子、柑橙等，都莫不先时而来。而闽中青果、福桔、甘蔗也在秋冬间纷至沓来。当时如鸿元盛、潘元盛、广茂和等水果批发店也毗连栉比。因此外滩沿街，码头车站，交通要道，都麇集着大批挑夫等待雇用。这些挑夫多数无固定职业，流动性大，手持杠棒，上结绳索，沿街兜搭，被称为“野鸡”力伙。据当时报导，对他们若“稍一疏忽，即便远飏”。有时也跑到轮船码头，欺负那些初出远门的生客，往往在旅客簇拥中乱抓行李，“殷勤”相助，一些外地旅客，不知有诈，也不问价目，故往往“一肩之物，数里之遥，索钱数百文”。但自光绪以来，小车盛行，而且独轮车负重较大，收费较廉，使肩挑者逐步减少。

不过那个时代主要是肩挑背驼的劳作，担柴、挑水，各种小贩货郎担以及轿子都是靠肩挑背扛进行的。即如沪上天天之饮水，全靠肩挑。因为沪上不饮井水，全靠江水，每逢潮至，“担水者络绎于道，横冲直撞，稍有不避让，即受欺辱，横不可言”。百姓日常生活，肩挑手提至为普遍。光绪初上海县城人口已逾 80 万，沿滨



建屋，生活垃圾日积月累，沿河淘米、洗菜、汰衣和洗涤便桶均在一处，日形污秽，臭气逼人。所以城内方滨、候家滨、华洋界上的洋泾滨，每当潮至，总是人头熙攘，肩挑手抬，争相汲饮。自光绪九年（1883年）自来水厂开始在租界首先供水以后，才缓解肩挑吃水的重担。

（二）曾为交通主力的独轮车

独轮车俗称小车，也叫羊角车，中原叫鹿车，大概因为扶手上翘起形似鹿角、羊角吧，四川也有叫鸡公车的。上海盛行独轮车时间较晚，率先从江北传入，所以也叫江北小车。上海原是江南水乡，交通全赖船舫，据记载，古代有所谓苏州至昆山无陆途，一片河湖泽国。后来湖泽收缩，河滨纵横，修筑了圩岸河堤，堤上渐成

道路，于是便有江北小车渐渐在江南兴起之事。据《游沪笔记》称，自光绪初年之后，江北小车逐渐盛行，因它“价值较廉，复能任重，胜野鸡（指挑夫）万万”。所以直至清末民初电车等现代交通工具出现之后，独轮车仍然在上海市内特别在郊区广泛应用，到本世纪六十年代它仍流行于崇明、川沙等上海郊县的乡间小路，现在的青年当然看不到这种木制的交通工具了。

独轮车结构简明、实用，一个支点通过轮轴直通到地上，车子就靠车轮、人体两腿这三点着地保持平衡，走动时如果不能把持着车子的两侧重量与车上着地三点的平衡就很易翻车。走起路来咯吱咯吱作响，远近声闻，噪音极大。所以光绪初年租界禁例就有一条：“禁小车轮响”。而且有些独轮车木轮包铁，隆隆作响，当时泥路多，独轮车过后成辙，而后成渠，满路泥泞，行人十分抱怨。而驾车者必得全身弓张，双手拼力保持平衡，肩胛、腰身也要通过挎肩绳索参与平衡，双眼平俯，目力点不能太远，精力集中，驾者也诚为劳顿。坐者也因未能有舒适搁脚之处，双脚悬空，而且弹簧屁股吃个不完，令人暗暗叫苦不迭。不过它远比肩挑运载量大，比畜力方便，也比人力车大几倍运力而又价格低廉、轻便快捷，因此它曾是现代化交通工具出现前最为经济实用的运输工具了。当然，随着时间迁移，独轮车也在不断改进。