

《中国公路交通史》丛书

上海公路运输史

第一册
近代部分

上海社会科学院出版社

中国公路交通史丛书

上海公路运输史

第一册

近代部分

上海市交通运输局
公路交通史编写委员会 主编

P.R.67/03

上海社会科学院出版社

B 529112



责任编辑 吴绍中 方小芬

上海公路运输史
SHANGHAI GONGLU YUNSHUSHI

第一册
近代部分

上海市交通运输局 主编
公路交通史编写委员会
上海社会科学院出版社出版发行
(上海淮海中路622弄7号)

浙江省上虞县汤浦印刷厂印刷

开本850×1168 1/32 印张9.37 字数226.000

1988年7月第1版 1988年7月第1次印刷

印数1—3000

ISBN 7—80515—186—5/F·63

定价：(平) 3.80元 (精) 5.50元

总 序

中国是一个历史悠久的文明国家。古代道路交通也有其悠久而光辉的史绩。秦修驰道，汉通西域，史垂千载；隋代赵州桥，今代芦沟桥，知名海外；唐宋以来，驿运站、所遍及全国，运输工具不断更新，行旅商贾之繁盛，世所称颂。这是我国勤劳勇敢的各族人民，为了征服自然和适应政治、经济的需要，在开拓发展道路交通方面所取得的辉煌成就，对我国古代灿烂文化和物质文明作出了重大贡献。

但是，由于长期的封建制度束缚了社会生产力的发展，我国几千年古老的驿运制度发展为通行汽车的公路交通，则是在清末民初从国外引进汽车和筑路技术以后才开始的，至今还不过几十年的历史。

中华民国时期的公路交通史，是半封建半殖民地经济反映的一个侧面，在民国的三十八年期间，为适应当时的需要，公路交通有所发展，对于开发边疆和支援抗日战争，发挥了一定的作用。在公路建设、养护和运输管理等方面，初步建立了规章制度。但因连年战争，政治腐败，民生凋敝，生产不振，汽车和油料几乎全从国外进口，致使公路交通的发展受到很大限制。到1949年，全国公路仅有13万多公里，又因失修失养和战争破坏，能通车的还不到8万公里，而且标准低，路况差，分布又不平衡，多数集中在东北和沿海地区，广大内地和边疆省分的公路为

数不多，汽车也很少，全国大部分地区还要依靠人力和畜力运输。

中华人民共和国成立以来，我国进入社会主义革命和社会主义建设的伟大时代，社会生产力得到解放，工业生产迅速发展，特别是建立和发展了自己的汽车工业和石油工业，使公路交通事业得以较快地发展，取得了巨大成就。许多偏僻闭塞的山区，如今“高路入云端”，不少急流阻隔的江河，现已“天堑变通途”。至1985年，全国公路通车里程比1949年增长约12倍。以首都北京为中心，连接全国各省会、工矿基地、主要港口，以及县乡和边防哨所，四通八达的公路网已经初步形成。公路的技术等级和通过能力较前大有提高，高级和次高级路面从300公里发展到18万多公里。过去没有公路交通的西藏地区，现已初步建成以拉萨为中心，与邻省及友好邻邦相连接的公路网，使与西藏地区的物资交流得以畅通。1949年以前，在长江和黄河上，除兰州有一座由外商承建的黄河钢架桥外，还没有一座自己修建的公路桥，车辆行人靠渡船维持交通。现在，已建成几十座大型公路桥梁跨越长江和黄河，其中有些桥的设计理论、结构型式、施工工艺和通行能力，都是比较先进的。

为适应日益增长的运输需要，全国汽车数量增长很快，1985年的民用汽车保有量为320多万辆，比1949年接收的5万多辆增长60多倍；公路运输的客、货运量逐年大幅度增长，大吨位运输和集装箱运输在近几年发展也很迅速。与此同时，还建成了具有相当规模和水平的汽车维修工业，安全设施等也有了相应的发展。公路交通，在发展城乡经济、改善人们生活、巩固国防以及促进少数民族地区的经济和文化发展等方面，起着越来越大的作用。

自1949年至1985年的36年中，我国公路交通虽然取得较大的发展，但由于缺乏社会主义建设的经验，在规划、组织和管理等方面时有失误，致使公路交通事业在前进中经历了一些曲折，

发展速度不够快，特别是高标准公路还修得很少，公路交通至今仍然是我国国民经济发展中的一个薄弱环节。

1979年党的十一届三中全会以后，全党工作重点转移到四化建设方面来，党中央总结了过去正反两方面的历史经验，制定了一系列正确的政策和措施，要求经济工作要以提高经济效益为中心，建设有中国特色的社会主义。随着中央对内搞活经济、对外实行开放政策的实施，商品生产和商品经济蓬勃发展，公路交通不相适应的矛盾愈益突出。近几年来，中央领导同志对加快公路交通的发展，作了许多重要指示。如何贯彻落实中央指示精神，从我国公路交通的实际出发，按照建设快、质量好、效益高的要求，加快公路交通现代化的步伐，以适应四个现代化建设的需要，已成为我们从事公路交通事业的各级领导和全体同志的历史使命，也是党和人民寄予我们的殷切期望。

盛世修史，史以资治。为回顾既往，总结经验，探索规律，策励将来，由交通部和各省、市、自治区交通厅(局)组织力量，以马克思主义历史观为指导，遵循党的十一届三中全会以来的路线、方针和政策，本着实事求是、略古详今的原则，共同编撰出版一套《中国公路交通史》丛书。希望能给从事公路交通事业的同志们一些帮助，向他们提供可以借鉴的历史经验；并使关心公路交通事业的同志们了解我们事业的历史进程，取得他们的支持，把我国的公路交通事业办得更好。

交通部中国公路交通史编审委员会

1986年11月8日

前 言

作为中国公路交通史丛书之一的《上海公路运输史》第一册，是根据中华人民共和国交通部关于编纂各地公路交通史的规划和要求，由上海市交通运输局主持编写的一部地方交通运输专业史。

上海临江靠海，水网遍布，在漫长的岁月里，客货运输多靠舟楫往来。鸦片战争后，随着上海经济和港口、水运的进一步发展，约在 19 世纪中叶，陆上运输工具在上海出现，并得到了较快的推广。此后多种运输工具在上海相继使用，从业人员增多，运输分工趋细，陆上交通运输遂成为相对于水运而独立存在的运输行业。历史说明，这个行业对促进上海经济，密切邻省联系，衔接港口、铁路运输，起着重要的作用。

近代上海的陆上运输业，在经济结构上，有商办、官办和官商合办的企业，也有不少外商企业，同时还有从事民间运输的大量个体劳动者。在运输工具上，人力车、兽力车、机动车长期错综交织，各运输行业之间相互竞争，此消彼长。在经营管理上，既有传统的管理方式，又有西方近代化管理方式（这种方式也为一些民族运输业所仿用），此外，还有封建势力的地域把持。随着近代中国政治、经济形势的变化和战争的影响，上海陆上运输业也兴衰起伏，迭经沧桑。

本书主要记载包括城市道路运输在内的近代上海公路运输的

曲折发展过程，时间从公元 1840 年第一次鸦片战争爆发，至公元 1949 年 5 月上海解放为止，述及的地域范围为今上海市区和市郊 10 县。在内容上包括：市境内的道路货物运输和公共客运；上海与邻省之间的长途汽车运输；与汽车运输密切相关的汽车保养、修理业；并扼要地兼述了近代上海运输行业的工人运动与卓有贡献的有关历史人物。至于公路、桥梁建设等内容，将由上海市市政工程管理局组织编写的《上海公路史》予以专述，本书略有述及。

本书的编写采用编年章节体，篇章分期，节目分类。全书按时期共分 5 章，每章均分节叙述，并配有插图。篇末附有年表和新旧路名对照表，可供查考。

本书的资料来源，主要是各个历史时期的有关档案、文献、图书、报刊，同时还采用了部分经过核实的口碑资料。

此书的编写工作，得到了上海市六届政协常委、原中共上海市交通运输局委员会书记顾开极同志的精心指导和具体帮助，还得到了上海市公用事业管理局、市政工程管理局、上海市档案馆、上海市图书馆、浙江省档案馆、苏州市档案馆等有关单位和许多同志的大力协助，在此一并致谢。

限于编写人员的水平，这本史稿在取材、立论和文字等方面不免有疏漏错讹之处，盼请读者指正。

上海市交通运输局公路交通史编写组

1988 年 5 月

目
录总 序
前 言

第一章 鸦片战争后的上海道路运输	1
第一节 上海城市道路运输的起源	2
一、上海的成陆和地理条件	2
二、上海的历史沿革	4
三、运输枢纽的演进	7
第二节 传统道路运输的演变	12
一、掮扛背挑的人力搬运	12
二、人力搬运与码头装卸出现分工	16
三、轿舆客运的盛衰	18
第三节 小车和马车运输的兴起	20
一、小车运输逐渐遍及市区	20
二、小车工人的抗捐斗争	23
三、马车客运一度兴盛	26
第四节 多种民间运输工具相继问世	27
一、榻车货运的开端	27
二、老虎车的出现	30
三、黄包车的引进和发展	31
第五节 汽车、电车客运的创始	34
一、汽车首次输入上海	34
二、出租汽车开始营运	36
三、电车客运的初创	36

第二章 辛亥革命后的上海城市道路运输	
和公路运输	41
第一节 汽车货运业的初步形成	42
一、上海最早的汽车运输行	42
二、汽车货运业初具规模	42
三、华商经营的汽车运输行	44
四、外商经营的汽车运输行	48
第二节 城市公共交通的初步发展	49
一、华界电车的创办	49
二、租界电车的扩展	52
三、公共汽车的开办	55
四、出租汽车业渐趋发达	59
第三节 民间运输的发展和变化	60
一、榻车、老虎车、小车货运持续增长	60
二、三轮脚踏送货车的出现	64
三、黄包车盛行	65
四、马车趋向淘汰	67
第四节 公路运输的开创	67
一、沪太长途汽车公司创业	67
二、沪闵南柘长途汽车公司创办	74
三、浦东地区长途汽车的开办及转营	77
第五节 汽车修理业的产生和发展	82
一、初期的汽车修理行	82
二、运输企业的汽车修理	84
三、汽车零配件制造的开端	85
第六节 运输工人的早期斗争	85
第三章 南京政府成立后的上海城市道路运输	
和公路运输	88

第一节 汽车货运业务的进一步开拓	89
一、汽车货运业发展迅速	89
二、华商汽车货运业的演进	91
三、外商汽车货运业的发展	94
四、社会自备货运汽车增多	95
五、搬场汽车运输兴起	95
六、汽车起重货物运输的初兴	97
第二节 城市公共交通日趋发达	100
一、租界公共汽车的发展	100
二、华商经营的公共汽车	103
三、华界官办的公共汽车	108
四、出租汽车盛行	110
第三节 民间客货运输的演进	112
一、榻车、老虎车货运持续增长	112
二、黄包车客运的全盛时期	116
三、黄包车商组织和工人组织的演变	118
第四节 公路运输进入兴旺时期	120
一、省际公路运输的协调与推进	120
二、锡沪长途汽车公司创办及初期经营	121
三、沪太公司扩大经营	126
四、城淞杨长途汽车公司的创办和停业	131
五、上松长途汽车公司开办	133
六、青沪长途汽车公司创办	136
七、交通公司租办沪闵线长途汽车客运	138
八、郊县地区公路运输的萌芽	140
九、全国道路建设协会在上海的活动	142
第五节 汽车修理业扩展和代燃车的研究 及初步应用	144

一、汽车修理技术的进步和配件供应	
渠道的开拓	144
二、货运企业的汽车修理	145
三、客运企业的汽车修理	147
四、代燃车的研究和初步应用	149
第六节 “一·二八”抗日支前运输	152
第四章 抗日战争时期的上海城市道路运输	
和公路运输	154
第一节 抗战初期的支前运输和抗日	
救亡运动	155
一、战时征车支前	155
二、运输工人掀起抗日救亡斗争	156
三、坚持抗日救亡的煤业救护队	157
第二节 日伪对交通运输的控制	158
一、伪政府设置交通管理机构	158
二、日本军方炮制的华中振兴公司	159
第三节 汽车货运业动荡剧变	160
一、华商汽车货运业屡遭挫折	160
二、日商汽车运输行仗势扩张	165
三、华中运输公司对运输的垄断	168
第四节 城市公共交通逐渐萎缩	170
一、勉力维持的“孤岛”公共交通	170
二、华中都市公共汽车公司控制沦陷区	
公共交通	172
三、城市公共交通每况愈下	174
第五节 民间运输发展异常	178
一、榻车货运兴旺和技术改进	178
二、脚踏货运拖车开始使用	182

三、三轮车应时而兴	184
第六节 日军摧残和控制公路运输	188
一、长途汽车运输受创严重	188
二、日军羽翼下的华中铁道公司	191
三、郊县公路运输遭受损失	195
第七节 汽车修理业趋于衰落	197
一、汽车修理业的变故	197
二、日伪运输企业的汽车修理	198
三、代燃车的使用和修理	199
第五章 抗战胜利至中华人民共和国成立前的 上海城市道路运输和公路运输	202
第一节 汽车货运业的恢复和演进	203
一、汽车货运业迅速恢复和扩大	203
二、运输行分布变化和跨业经营	207
三、汽车专业运输的形成	209
四、汽车货运运价及工人的工资	213
第二节 自备货运汽车持续发展	215
一、自备货运汽车急剧增加	215
二、行政院善后救济总署公路运输总队	217
三、一次特殊的运输任务	218
第三节 公共交通复业和市公共交通 公司的筹建	220
一、市公用局接管公共交通企业	220
二、外商公交线路基本恢复	221
三、市公共交通公司(筹)的创建和经营	223
四、出租汽车复业	225
第四节 民间客货运输的变革	226
一、脚踏货运拖车迅速兴起	226

二、榻车货运的发展和趋向专业化	228
三、三轮车逐步取代黄包车	231
第五节 公路运输的恢复和变化	233
一、公路运输企业复业艰难	233
二、交通部公路总局第一运输处在沪 经营状况	244
三、郊县公路运输的起落	249
四、公路运输业的同业活动	254
第六节 汽车修理业务的扩大和技术进步	255
一、汽车修理业的开拓和竞争	255
二、营运汽车和自备汽车的修理	257
三、汽车改装技术的提高和拆旧市场 的发展	259
第七节 交通运输业的停滞和运输职工 迎接上海解放的斗争	260
一、交通运输业陷入困境	260
二、交通运输业遭受破坏	261
三、交通运输职工在黎明前的斗争	262
附录一 《上海公路运输史》(第一册)年表	265
附录二 新旧路名对照表	280

第一章 鸦片战争后的上海道路运输

(公元 1840~1911 年)

上海城市道路运输的发生和发展,与上海的交通地理条件和社会生产力的发展紧密相连,也同 19 世纪 40 年代以后动荡剧变的中国政治、经济形势密切相关。19 世纪初,上海已是东南沿海的重要港埠,经济贸易发达,为西方殖民主义者所垂涎。鸦片战争后,西方列强入侵,上海开埠。英、美、法三国相继在沪设立租界,攫取种种特权,并把上海作为对华经济侵略的基地。从此上海的政治、经济、市政、交通等各方面起了巨大变化。

从 19 世纪 50 年代起,进出上海港口的船舶急剧增加,一批工厂企业、大型码头和仓库堆栈陆续兴建,上海成为中国对外贸易的一个中心。殖民主义者通过越界筑路不断扩张租界。60 年代以后,官僚资本和民族资本在沪兴办了近代企业,经济趋向繁荣,大量人口流入上海。由于市内人口和物资流转日趋活跃,客货运量不断增多,小车、马车等民间运输工具先后问世,城市道路客货运输业开始兴旺起来。

甲午战争以后,日本强迫清政府签订了《马关条约》,东西方殖民主义者的经济入侵变本加厉,外国资本争先恐后地在中国开办工厂,民族资本也有所发展。城市区域扩大,人口猛增,沪宁、沪杭铁路建成通车,市政、道路等方面的建设渐具规模。民间运输工具数量成倍增长,随着汽车、电车等近代运输工具的输入,上海城市道路运输开始进入了一个全面发展的时期。

第一节 上海城市道路运输的起源

一、上海的成陆和地理条件

上海地处东海之滨，是长江的门户，中国大陆海岸线的中点。它北濒长江，南临杭州湾，西南与江苏、浙江两省接壤，蜿蜒的吴淞江（即苏州河）和黄浦江犹如一条丁字形玉带，纵横交接，贯串其间。上海属温带地区，有海洋性气候的特点，温和湿润，四季分明，无霜期长，降雨量充沛，江河港口终年不冻。上海又当长江三角洲的前缘，长江由此入海，交通便利，腹地宽广，地理条件优越。境内地势平坦，土壤肥沃，热量丰富，湖沼密布，港汊纵横，水利资源充足。

上海是在漫长的岁月里形成和发展起来的。距今约7500年前，上海地区的海岸线在今嘉定的方泰—松江—金山一线，长江口在镇江、扬州一带，这条海岸线以东地区（包括今上海市区）还是一片苍茫碧海。约3000年前，今上海的东部地区仍只是一片海滩。滔滔长江的东流之水，挟带着沿途从山丘、平原上冲刷下来的泥沙，在江海交汇处扩散沉淤，滨海平原的海岸线不断向东推进。至公元8世纪，今上海市区除了吴淞、江湾、杨树浦东端和复兴岛外，绝大部分已经成陆。公元13世纪后，上海的海岸线东移至今宝山、吴淞、高桥、川沙、南汇、奉贤一带。

当上海地区历经沧桑巨变的时候，黄浦江也逐步完成了它的演变。这条江的变化与上海的发展有着密切的关系。黄浦江，古称东江，又名春申江，最初从淀山湖流出，经嘉兴、海盐等地，注入杭州湾入海。后因人们修筑海塘，出口被堵，多次改道：第一次改从金山出金山卫入海；第二次改从闵行的闸江入海；第三次向东北流至南汇浦口即今吴淞东面入海。黄浦江因其经常改道，被

视为“乱流”。15世纪初（明永乐年间），为分导太湖之水，消除水患，官府征工治水，将下游淤塞的黄浦江与范家浜相接，使范家浜成为黄浦江的下游和出口处，从而形成了一条新的河道。后来这条河道变宽趋深，成为今日广阔的黄浦江，范家浜的名称逐渐湮没而为黄浦江所代替。原来的吴淞江则因入海道淤废，河道南移，不再直流入海，在今外白渡桥处流入黄浦江，成为黄浦江的一条支流。

黄浦江自太湖东南的淀山湖起，流至吴淞，经长江口入海，全长113.5公里，流域面积约23800平方公里。黄浦江江面宽阔，两岸间距离自上游闸港附近的300多米，逐渐伸展至下游的800多米，航道宽深，潮差不大，水流充沛，四季均可通航；河底泥土细软，便于船只抛锚停泊；两岸地势平坦，适宜建造码头和仓库，河流离海口较远，虽遇台风，船舶亦安全无虑，是中国东部的天然良港，它为城市的兴起提供了良好的地理条件，对上海交通运输的发展，产生了重大影响。

黄浦江东通长江、东海，西连江浙皖腹地，其支流苏州河、蕴藻浜等，还与密如蛛网的江浙内河相通，深入太湖流域和杭嘉湖平原的广大江南农村地区，构成了四通八达的水网系统。

长江是中国第一大河，在世界的长河中居第三位，素称“黄金水道”，是一条光华璀璨的宝河，可通航轮船的干流航道长达3000公里。上海位于长江的入海口，沿江上溯，可至江苏、安徽、江西、湖南、湖北、四川等省。水盛时，万吨巨轮可直达武汉，小型轮船可至宜宾。经过赣江、汉水、湘江、沅江等长江的主要支流，内河船舶又可通达许多内地的中小城镇。长江在江苏的镇江与南北走向的大运河相交，船舶经大运河可达江苏、浙江、安徽、山东、河北等沿河各地。

中国大陆海岸线长达18000多公里，上海则居南北海岸线的中点，又是南北近海航路的联结点。近海北线，可达青岛、威海