

中国公路交通史丛书

上海公路史

第一册

近代公路

人民交通出版社

中国公路史丛书

上海公路史

第一册

近代公路

人民交通出版社

内 容 提 要

本书叙述的是上海近代道路的兴筑、公路的创建与干道系统的形成,反映了公路交通在近代历史进程中得到的建设与遭受的破坏。记述了国内最早铺筑沥青类高级路面的史实与工程技术水平。可为近代史研究者参考和广大公路建设者阅读。

中国公路交通史丛书
上海公路史
SHANGHAI GONGLUSHI
第一册
近代公路。

责任编辑 李世华
人民交通出版社出版发行
(北京和平里东街10号)
各地新华书店经销
人民交通出版社印刷厂印刷

开本: 850×1168 $\frac{1}{32}$ 印张: 7.125 插页: 6 字数: 166 千

1989年2月 第1版

1989年2月 第1版 第1次印刷

印数: 0001—4 450 册 定价: 5.45 元

01-215-123-9

ISBN7-114-00424-9

F·00061

扉页题字 赵祖康

上海市公路交通史审查组

组 长 赵祖康 副组长 (公路史) 曹 森
公路史审订组

组 长 曹 森
组 员 徐以枋 侯仁民 郑定能 郭增望
张佐周 常复生 杨文渊 郭烈勋
马 谦

上海市市政管理局 上海市公路史编写委员会

主任委员 张佐周
副主任委员 郑定能 常复生 关世奎
委 员 (以姓氏笔划为序)
关世奎 杨文渊 陈永良 张佐周
陆桐生 陆槐清 郑定能 徐英纶
徐孟淦 笄远云 常复生

《上海公路史》(第一册)

主 编 杨文渊
编写人员 杨文渊 郭大锐 陆品芳 火映人
摄影 王一如
制 图 郭湘毅

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，金代芦沟桥，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，在开拓和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站运输发展为通行汽车的公路交通，则是在清末民初从国外输入汽车和筑路技术以后才开始的，至今还不过近百年的历史。

中华民国时期的公路交通史，是半殖民地、半封建社会经济反映的一个侧面。在中华民国的38年期间，为适应当时的需要，开创了公路交通并有所发展，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，初步建立了一些规章制度。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，分布又极不平衡，多数集中在东北和沿海地区，广大内地和边疆省份的公路为数不多，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，工农业生产迅速发展，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年增长了约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行能力较前大有提高，高级和次高级路面从解放前的300公里发展到现在的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络，使内地与西藏地区的物资交流以及外贸物资运输得以畅通。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，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、结构型式和施工工艺，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5万多辆增长约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，还建立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、改善人民生活、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。

1978年12月中国共产党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。随着党中央对内搞活经济、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。如何贯彻落实党中央指示精神，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

出版说明

一、《中国公路交通史》丛书是在中华人民共和国交通部的统一领导下由各有关单位编撰的，由人民交通出版社出版，公开发行。

二、这套丛书由全国公路交通史即《中国公路史》、《中国公路运输史》和各省、市、自治区公路交通史组成，共约百余册。由于台湾省的史料尚未搜集，该省的公路交通史暂缺。

三、这套丛书主要论述我国公路交通事业发生、发展和演变的历史过程和客观规律。由于公路交通的发展与古代道路交通有其不可分割的连续性和继承性，故在丛书中辟有一定的篇幅介绍古代道路交通。

四、这套丛书的体裁以编年体为主，即以时为经，以事为纬，篇章分期，节目分类。对于少数跨度太长而相应的编年体时限难以包容的专题论述，单独成章，列于编年体之后。书末大多附有编年大事记。

五、《中国公路交通史》分公路和公路运输两大类编写，各自成书并各涵第一册和第二册；各省、市、自治区公路交通史的成册数不强求统一，一般按公路和公路运输两大部类分开编撰，各以古、近代部分为第一册，现代部分为第二册；也可以两大部类合并，编写成一、二两册；个别地区的古代道路交通也可编写成单行本出版。

六、各册史书的篇目结构大体一致，但不尽相同，一般有章、

节、目或篇、章、节、目等三四个档次。

七、史书中属于解释或说明性的注释采用脚注，当页编码；属于征引性的标注采用通章统一编码，集中于章后标注。

八、由于某些省、市、自治区的行政区划时有变化，为避免取材重复和叙述雷同，在编撰地区性的公路交通史时规定以现有的行政区划为准。为了使跨省路线互相衔接，各省、市、自治区在叙述本地区公路路线时可介绍到邻省的第一站（即送一程）。

九、本丛书除引文中必要时使用古繁体字外，均用中华人民共和国国务院 1966 年公布的《汉字简化方案》中的简化字。

十、史书中所用科学技术术语，以有关单位审订的和规范中使用的为准，对于古代使用的一些专业术语，仍保留过去的习惯称谓。

前 言

根据中华人民共和国交通部部署的编纂各省、市、自治区公路交通史的要求,《上海公路史》在上海市人民政府、市建委的领导下,由上海市工程管理局组织上海市公路史编写委员会编写。

《上海公路史》是一部地方公路交通专业史,是中国公路交通史丛书之一。《上海公路史》第一册,力求实事求是,以史为鉴,记述从 1840 年鸦片战争爆发至 1949 年 5 月上海解放,这一历史时期上海道路、公路的形成及发展演变。

《上海公路史》第一册主要内容包括:租界兴筑马路、租界越界扩占筑路,华界(市辖区)相继辟筑近代道路,由市区、近郊而至长途汽车路的建设,以及本世纪 20 年代以商办为主体的公路创始、30 年代官商合办到国家投资兴办公路与省市联络干线公路的沟通的发展过程、特点。也对上海在全国最早铺筑沥青类高级路面的起源,筑路机械与厂拌沥青混合料及其发展,作了专题记述。

上海濒江临海,港汊错综,自古以来水运素称发达,舟楫往还成为主要交通联系。19 世纪中期,随着上海港贸易和商品经济的繁荣,特别是机动车辆的引进日趋增多,促使建设公路这一新兴事业,逐渐被人们所重视。但由于旧上海幅员狭窄,加以特别的地理历史条件和其他有关因素,因此在相当程度上给上海公路带来不利影响,以致上海郊区公路起步较迟,发展缓慢。对此,本书作了应有的叙述。

为了记述各历史时期的路、桥工程的发展进程,《上海公路史》第一册的编写体例,采用编年章节体,即以章分期,节目分类;全书计分六章,最后一章为系统记述沥青路面等资料,采用了记事本末体。书内插图及表,尽量考虑到文图对照,书末附录供参考。

本书编写时,经多方搜集史料,积累了不少素材。但由于资料欠缺,档案不齐,特别是日伪期间,尤感不足。迭经邀请公路、史学专家金学洪、刘作霖、金立人、郑祖安等同志多次座谈审议,有所补充。并特邀陆筱丹、周凤英、稽果煌、马广德同志分别就筑路机械、沥青路面、南京路道路和桥梁建设方面提供了专题资料;此外,曾任编委委员高津浦(副主委)、施振国以及曾参加编写工作的徐孟淦、陆槐清、朱惠君、李荣庭和戴正人等同志都为本书作过辛勤耕耘;编写过程中,得到了原上海市市政管理局局长、中共上海市顾问委员会委员侯仁民同志的精心指导和具体帮助;同时,也获得上海市交通运输局和上海市公用事业管理局有关编史同志的协作,以及本局有关单位部门的配合,对本书的编写给予很大支持,均此深表感谢。

参加本书编写者,多属工程技术人员,限于现论和史学水平,谬误不当之处,敬希读者惠予批评指正。

上海市市政管理局
上海市公路史编写委员会

目
录

总 序	
出版说明	
前 言	
绪 论	1
第一章 近代道路的兴建 (1840~1911 年)	16
第一节 发展过程概述	16
第二节 租界的开辟与市政管理机构	18
第三节 租界道路与桥梁	23
第四节 租界越界筑路开端	38
第五节 市辖区道路的创建	41
第二章 近代道路的发展与公路创始 (1912~1927 年)	45
第一节 市辖区市政机构变迁	45
第二节 租界越界筑路继续扩展	46
第三节 苏州河上桥梁续建	50
第四节 市区道路的扩展	59
第五节 市郊公路的辟筑	62
第六节 公路管理章程初建	79
第三章 近代公路的发展和新市区干道建设 (1927~1937 年)	82
第一节 市辖区市政机构统一组建	82
第二节 工程技术标准与管理章则	83
第三节 省际联络干线公路的建设	102
第四节 市郊公路的初步发展	108

第五节 市辖区道路和都市计划干道系统	118
第四章 公路遭受严重破坏 (1937~1945 年)	124
第一节 日伪市政机构多次变迁	124
第二节 公路遭受严重破坏	125
第五章 公路重点抢修与干线统一规划 (1945~1949 年)	128
第一节 市政管理机构重新组建	128
第二节 新颁规章制度与技术标准	131
第三节 抢修道路初步恢复交通	147
第四节 交通部一区局对国道的抢修	152
第五节 重要桥梁大修与新建	154
第六节 重新统一规划干道系统	159
第六章 沥青类路面与筑路机械的发展	166
第一节 上海沥青类路面的铺筑	167
第二节 沥青类路面材料的研制和应用	172
第三节 沥青材料厂的发展	174
第四节 筑路机械工具设备	177
上海近代公路大事记	181
附录一:《上海土地章程》	201
附录二:上海市部分路、桥新旧名称对照表	206

绪 论

一、地理位置与历史发展

上海位于长江口的三角洲冲积平原,地处黄浦江与吴淞江(今苏州河)的交汇处。它西接江苏省苏州市、浙江省嘉兴市,北起长江口的崇明岛,南迄杭州湾的大小金山,总面积 6185.75 平方公里^①(其中市区 349.02 平方公里,郊县 5789.60 平方公里,水域面积 47.13 平方公里)。位于北纬 31 度 14 分,东经 121 度 29 分(以市中心人民广场为座标)。

上海的冈身^②西部成陆久远,东部为近二千年来泥沙冲积而成。早在五六亿年以前,上海所在的地区就是古老陆块的一部分。在漫长的地质历史过程中,经历了多次海陆变迁,到中生代^③和南北广大地区一起,再次成为大陆的基本组成部分。那时地壳运动频繁,岩浆活动普遍,现深埋于厚达 270~290 米冲积层底下的陆地基底,有很大一部分就是由当时喷溢的玄武岩、花岗岩和火山岩组成的。新生代,特别从第四纪^④以后,地体不断下降,海

① 1949 年全市面积为 618 平方公里,后经七次调整行政区划,至 1982 年扩展到 6185.75 平方公里。

② 近海地带,强烈的波浪将近海泥沙与介壳动物的残骸堆积在沙咀的边缘,其堆积高程达到高潮水位的高度,因其高出于附近的海面,故俗称“冈身”。

③ 中生代至今约 22500 万年至 7000 万年。

④ 按地质时代划分,第四纪约从 250 万年前至今。

面相对上升，在江流海潮的共同作用下，以长江为主的河流夹沙带泥不断堆积，形成长江南岸沙咀，并与杭州湾北岸沙咀相连接而成为三角洲冲积平原。据考证，6000年前的海岸线大致在外冈、徐泾、马桥、邬桥一线附近，公元8世纪前后，海岸线推进到月浦、江湾、北蔡、周浦、下沙一带；12世纪推进到顾路、祝桥、惠南、四团一带；近200年中，逐渐形成现在的宝山、吴淞、高桥、川沙、南汇、奉贤一线的海岸线。

上海地处长江三角洲的前缘，居我国南北海岸线中点，控长江咽喉，扼东海要冲，长江由此入海，交通便利，腹地广阔，地理位置优越，是一个良好的江海港口，又是一个重要的国际贸易基地。

春秋时，上海属吴。战国时，上海先属越后属楚。楚考烈王以黄歇为相，封为春申君，上海为他封邑的一部分，后传说黄歇调动民工上万开挖浦江，黄浦江因而又名春申江，故上海别称为“申”。秦汉时期（公元前206年前后），上海西部地区属会稽郡的娄县。晋朝吴淞江滨海一带居民以捕鱼为业，渔民创造了竹编捕鱼工具“扈”^①，松江下游一带称“沪渎”，“沪”遂成为今天上海的简称。南北朝、隋和唐初，上海地区属吴郡的昆山县。唐代中叶建捍海塘^②，泥沙迅速淤积，形成耕地，人口随之增加。唐天宝十年（751年），将昆山（南境）、嘉兴（东境）、海盐（北境）三县的部分地区划出，设立华亭县。华亭县东北境内的华亭海，即今上海市区的所在地。中唐以后，上海扩大了同海内外的经济、文化联系，位于今青浦县境的青龙，成为浙西沿海的重要港口。

唐天宝年间，华亭县东北部青龙江边，船舶云集，商贾繁盛，形成青龙集镇。宋淳化二年（991年），正式设青龙镇。后由于海

^①扈：即今之“簖”，插在水中捕鱼、蟹用的竹栅栏。

^②捍海塘，又作瀚海塘，唐开元元年（713年）为了抵御海潮的侵袭而修建的海堤。

岸线东移，南宋中期，海口同青龙镇相距日远，港浦淤浅，航道越来越窄，海舶难以上溯，上海港逐渐取代了青龙镇。南宋咸淳三年(1267年)，设上海镇，这里成为新的贸易港口。原设在青龙镇的市舶分司，也移驻上海镇(今旧城区内)，并由市舶使兼领镇监。上海镇成为当时华亭县最大的市镇。外来船舶停泊在上海浦。上海浦的位置即吴淞江以南至十六铺附近一段，“上海”因此得名。

元代至元十四年(1277年)在上海设立了市舶司^①，其后又设立都漕运万户府。当时上海镇规模已不亚于县城。至元二十九年(1292年)，将华亭县东北境的长人、高昌、北亭、新江、海隅等五个乡划出，设立上海县(其辖境范围为今之上海市区和上海、青浦、南汇、川沙四县)。

明代永乐初年，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，水量充沛，江面开阔，海舶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，上海已成为全国棉纺织手工业的一个中心，布匹不仅行销全国，且远销海外，有“木棉文绫，衣被天下”之称。

上海因地处滨海，交通便利，市面日趋繁荣，小康之家纷纷迁沪居住，易致海盗瞩目，其时又值倭寇^②纵横海上，明嘉靖三十二年(1553年)四月十九日，倭寇入侵，县市大受蹂躏，两个月内连遭五次洗劫，房屋半成焦土，损失至巨。同年九月，上海人民为抗倭昼夜赶筑上海县城墙。翌年倭寇又复来犯，未能得逞。但金山、青村、南汇、吴淞一带被攻陷，许多乡镇遭受焚毁、洗劫。经过军民英勇抗击，至嘉靖三十八年(1559年)，上海境内的倭寇始告平息。

^①市舶司——官署名。掌检查出入海港的船舶，征收商税，收购政府专卖品和管理外商等。元、明称为市舶提举司，长官称提举，清代不设。

^②倭寇——14至16世纪劫掠我国和朝鲜沿海地区的日本海盗集团。