

一部上海公路运输的百科全书

——读《上海公路运输志》

熊月之

中国历史上城市的崛起，有多种类型：有的是政治中心型，秦汉隋唐都城西安、金元明清都城北京、七朝古都开封、九朝古都洛阳、十朝都会南京，均为一国政治中心，成都、广州等则为区域性政治中心；有的是军事重镇型，明代的山海卫、天津卫、威海卫，近代的徐州、旅顺均属此类；有的是矿藏物产型，如瓷都景德镇、盐都自贡、钢都鞍山、煤都抚顺、锡都个旧；有的是通商贸易型，如长江线上的重庆、汉口、镇江，运河线上的杭州、苏州、扬州、淮安。东南沿海的泉州、宁波。地下无矿藏、地上无险隘、也没作过政治中心的上海，属于最后一种类型。

任何城市的发展，都离不开交通硬件的支撑，而贸易通商型城市的崛起与发展，对交通的依赖性更大。没有大运河的开凿，隋唐扬州根本不可能成为“富甲天下”的繁华之都；同理，没有江海陆路交通的综合发展，货不能畅其流，人不能畅其行，近代上海也不可能由一个普通的海滨县城一跃而成中国特大城市。近代中国最早的一批通商口岸有五，广州、厦门、福州、宁波与上海，在开埠以后的几十年中，其他四口都不及上海发展迅速，考其原因，一是地理因素，二是腹地因素，而这两者的优势，都要靠交通来发挥。

上海现在的交通网络，分水、陆、空三个系统，互相配合，呈立体状。从历史角度看，它经历了一个由水而水陆而水陆空渐次发展的过程。

上海地处长江三角洲，气候湿润，雨水充沛，地势平坦，江河纵横，终年不冻，在以蒸汽为动力的陆路交通工具问世以前，这种地理条件，利于舟而不利车。直到十八世纪以前，上海还是有舟无车。载物渡人，均赖舟楫。陆上短途搬运，靠箩夫、扛夫、挑夫、脚班们手提、肩挑、背扛。他们的脚下，是草莱侵蔓的泥滩小道。

1843年开埠以后，西人东来，租界辟设。要经商，先筑路。西人先在租界以内，然后又越出租界，筑了一条又一条道路。他们把西方市政建设的一套标准、原则与习惯移到了上海。道路的宽度、质地、地面与地下的设施，道路的管理，行路的规则，均有具体的规定。从十九世纪五六十年代起，小车、马车、榻车、黄包车等陆路交运工具先后在上海出现，奔驰于宽阔坦荡的道路上。上海结束了有舟无车的时代，上海的交通进入了水陆并举的时期。

上海陆地交通的内涵在十九世纪末二十世纪初发生了很大变化。其一，铁路在陆地交通中异军突起，1898年由上海至吴淞的淞沪铁路建成通车，1908年上海至南京的沪宁铁路建成通车，1909年由上海至杭州的沪杭铁路建成通车。以后，铁路一直在上海陆地交通中占重要的地位。其二，汽车的出现具有划时代的意义。1901年，上海出现两辆汽车，由匈牙利人李恩时从国外输入。此后汽车陆续增多，由客运而货运，到1911年，公共租界捐照汽车已有217辆。到1936年，上海公共租界与法租界分别有捐照货运汽车1500辆以上。其三，上海公路系统迅速向外扩展。1919年军工路筑成，1921年沪太路筑成，以后，沪闵路、上南路、上川路相继筑成通车，上海近郊、远郊的公路网逐渐形成。到三十年代，

上海与长江三角洲各地的联系，与江浙邻省的联系，已形成水路、铁路、公路三路并举的格局。

1949年以后，上海的交通发展进入一个新的时期，四十几年中虽有曲折，但发展确实惊人。且不说空运、海运、铁路如何发达，不断跃上新的台阶，单以公路而论，其运输线路增辟之快，运输车辆增添之多，运输总量增长之速，一条又一条高速公路的建成，都是历史上任何时期不可比拟的。到1990年底，上海已有民用货运汽车近8万辆，与华东各省的市镇间有客运班车线286条，有跨省市零担、整车货运班车线112条，覆盖了大陆的所有省区。俗语“要得富，先筑路”，大上海的兴旺繁荣，靠的是现代化的交通网络输血给养，疏滞导淤。

现代交通工具的发展，给人们的生活方式、距离观念带来了巨大的影响。三百年前欧洲人来中国要花两三年；一百五十年前欧洲人来中国，要两三个月；现在再来中国，连两三天也不要。世界之所以逐渐变小，就是因为交通和通讯的逐渐变快。在表述社会空间距离时，现代人已开始用时距概念来代替传统的距离概念。比如从徐家汇到松江，不说距离多少公里，而说坐车半小时。现代交通工具的发展，也给市政建设、城市规模、城市生态带来巨大的影响，既带来繁荣和方便，也带来了新的麻烦。道路狭窄、车辆堵塞、废气排放，常令市民生怨、市长头痛。

交通与城市、交通与文化、交通与人，都是现代社会的大题目、大学问。作为中国最大城市的上海，作为在近代交通史上有许多方面开风气之先的上海，在这方面有许多经验与教训值得总结，有许多文章可做。最近读了王敬德等人主编、朱大钧总纂的《上海公路运输志》，深感他们在这方面做了一篇好文章。

《上海公路运输志》是上海一百多部专业志中的一种。全书120万字。从志书的角度看，此书一秉横排门类、纵述史实的原则，首设概述和大事记，次为正文，志后附录若干重要文献，各章之前亦有概述文字，提纲挈领，眉目清晰，颇便读者查阅。书中所附许多插图和统计表，彩色与黑白相间，甚是精美，绝大部分为前所未见。以图表与文字配合，更能全面、直观地反映出上海公路运输发展的历程。

志书正文12章53节，历述上海公路运输设施、运输装卸工具、人力货运、汽车货运、跨省市公路货运、汽车运输经营户、车机修造、行业管理和重要人物等，涵盖了公路运输的各个重要方面。据《编后记》介绍，此书的资料基础，一是上海市汽车运输代理公司的档案，上海市档案馆、各大学图书馆所藏有关档案；二是依据志书的编写要求，在上海市交通运输局下属140多个单位中征集所得，包括一些访问口碑资料，共得原始资料3500多万字。编写人员对此去伪存真，去粗取精，编成资料长编500多万字，最后再在此基础上，钩稽贯串，汰芜去冗，推敲琢磨，成此大书。全书本着述而不论的修志通则，对各项重要事件、设施、制度，溯其源流，述其沿革，状其特点，文字质朴顺畅，不加议论发挥。

志书在处理志内与志外、本志与他志的关系也比较得当。公路运输涉及到路政建设(包括桥梁、涵洞等)、铁路与水路运输及公用事业等很多方面，对这些内容，详写则汗漫无际，不写又背景不清，志书对此采取略事交待、不予展开的方式，这种详内略外、详特略同、有避有让的谋篇技巧，使得此书中心突出，边际清楚。

志书对于古今问题的把握也比较适中。新修方志，每每要强调详今略古，这自有道理，但万事都有度，过详过略都会影响志书的学术价值。对于公路运输这样自古无志的全新门类，对历史部分给予一定的篇幅是十分必要的。本书在描述

运输设施、装卸工具、运输机构等方面时，均不吝笔墨，对有关历史作了具体的交代，对民国年间某些典型的运输企业，如龚福记汽车运输行、华富运输行、宁波搬场公司、安慎兴业股份有限公司，还作了专门的介绍。这可让读者对所志对象获得完整、系统的知识。

人们常说，志书有存史、资治、教化三大功能。对于史学工作者来说，往往最看重的是“存史”。《上海公路运输志》作为上海有史以来第一部公路运输志，跨时一百多年，涵盖公路运输各大方面。作为一个近些年来一直沉浸在上海史料堆里的史学工作者，看了此书，我的感觉真是如行山阴道上，应接不暇。许多宝贵的资料，对研究上海史有非常重要的价值。

比如，十九世纪下半世纪，上海的交运工具是人力车(黄包车、榻车等)与兽力车(马车)的时代，二十世纪初汽车输入以后，上海交运工具进入机器动力时代，在这种情况下，汽车与前两者关系怎样?汽车在哪些方面取代了前两者，哪些方面不能取代?看了此志，我们明白了，汽车在许多方面确实优于人力车、兽力车，如长途运输，速度快、运费省。但是，在许多方面又无法取代。在短程搬运方面，在窄街小巷、乡间小道上运输，小车、榻车、老虎车仍有其优势。近代上海苦力多，劳动力便宜，小车、榻车等制造简单，成本低廉，人力车有很强的竞争力。三十年代，上海汽车大发展，人力车也大发展，1936年在公共租界捐照的小车、榻车、老虎车就有二万多辆。这说明，在上海这样特殊的城市中，交通运输的现代化，有其自己的特色。在相当一段时间里，汽车与人力车平行发展，是那么不协调地共同奔驰在上海道路上，这在世界大城市史上是一种奇迹，但在上海，自有其内在原因。但在另一方面，在汽车大发展的同时，兽力车即马车逐渐衰微了。马车在上海，一度非常风光，“香尘油壁合从容，底事驰驱振辔中。寄语行人须仔细，车如流水马如龙”。西来洋人、富庶士绅、时髦妓女，在十九世纪八九十年代，皆以乘马车为贵为荣。但是汽车盛行以后，马车营业情况每况愈下。根据这本志书，1905年上海有营业和自备马车1595辆，到1915年还有1053辆，到1930年仅剩272辆。书中对马车之所以会被汽车取代的原因，作了要而不繁的说明。事物的新陈代谢，在不同的时间、空间，在不同的历史条件下，其表现方式会千差万别，甚至截然不同。

再如，汽车运输业在1949年以前是民营、外资、国营并存，1949年以后是民营、国营两者并存，1956年以后全部变成国营，1984年以后，又有货运个体户出现，亦有外商和港澳地区商人进入上海运输业，其变化颇有点“分久必合，合久必分”的味道。这些不同所有制机构的运行机制如何、效益如何，其中有些什么经验、教训可以总结?志书对此虽然没有必要分析，但列出了大量的数据和表格，这为史学研究者提供了很好的基础，留下了广阔的天地。

又如，在传统的志书中，普通百姓的生活是很少记载的，此书在此方面作了可贵的努力。书中专辟一节《职工生活》，对公路运输业职工的工资、奖金、劳动保险、医疗保健、困难补助、生活设施、住宅建设、退休生活、文化娱乐等方面，作了全面记载，列有详细的数据。这也是研究社会史的学者极感兴趣的资料。

每次阅读新方志，参加志书评审，脑中常会闪过“投资效益”的问题。这本志书究竟花下多少人力、投了多少资金。我们不得而知。但是，从他们动员二百多人搜集资料、六阅寒暑、数易其稿的辛勤劳动中。峡书弓雾整整两页的鸣谢名单中，从设计提纲，编写长编、撰写志稿、核对资料、规范文字、统一风格等必不可少的诸多环节中，我们不难想象，编写人员付出了多么艰辛的努力。这不能不使读者油然而生敬佩之情。据说，上海交通专业志共有10部，《上海公路运

输志》是其中之一。可以想象，10 部交通志书出全以后，在我们面前展现的，将从历史到现实，从公路、铁路到水路，从设施到管理的一幅全息式的上海交通图景，将会为人们了解上海、研究上海、建设上海提供极为丰富而有价值的资料。对此，我们翘首以待。