

卷 三

交通 铁道 航业 车辆 电信 电话 邮政

铁 道

中国之有铁道，固当以上海淞沪一段为起点，即清同治十三年英国实业公司（即怡和洋行）于上海至江湾筑一铁路，计华里十里。光绪二年更延长至吴淞，名淞沪铁路。其时风气未开，人民少见多怪，且路为外人所办，每多疵议，而该铁路机车适以烟囱爆裂，死伤多人，群起攻讦。旋由沪道刘瑞芬商承江督由政府收买拆毁，此路行驶火车，仅数阅月之命运。其沪站设于北河南路、文监师路转角之南。北河南路所通之桥，俗称铁马路桥，盖由此得名也。后因当局诸公晓然于铁道之功用，乃由清政府派员从事建筑，仍从淞沪入手，其路线一仍其旧。迨光绪二十三年九月始全线开通，即今行驶者是也，于是而沪宁、沪杭亦继起矣。

或谓光绪元年二月某日，举行上海、江湾间试车，人民空巷往观。当时人民已感觉火车之便利，故乘者极多。票价由上海至吴淞头等一元、二等五角、三等二百文，并规定制钱一千二百文作银一元，公司中每星期恒获利二十七镑。忽某日有我国兵士一名沿轨道行，为火车撞毙，于是上海我国当局遂照会英领事转令公司停车，并请清廷与英使交涉（今日视之，不免

为因噎废食，小题大做，然当日之重视民命亦可想见），结果由我国以二十八万五千两购该公司全部产业，迨光绪三年九月十五日该款付清时，即遭工人将铁轨掘起，路基剷平，站房拆毁，而交通上之进步遂受一大打击矣。按此与前段稍有出入，识以俟考。

按光绪六年刘铭传曾有请开铁路以图自强一疏，海内诵之，而北洋李鸿章覆奏亦深言其利。乃刘锡鸿参议方自出使日耳曼还朝，抗疏力争，有势之不可行者八、无利者八、有害者九云云，而铁路之议遂又作罢。甚矣！作始者之不易也。

航 业

沙船 本邑当商埠未辟之前，因地理上之关系，居民操航业者甚多，邑中富户多半由此起家者。其船名曰“沙船”，以其形似鲨鱼也。往来闽、广、鲁、直一带，载南货而北，又载北货而南，一转瞬间获利倍蓰。尤以道光中叶改河运为海运，百万漕粮由沪至津，均以沙船承其乏，一时生涯鼎盛。迨海禁大开，汽船云集，漕粮归招商局承运，沙船生涯日形寥落，以今视昔，不及十之一二矣。

附录 按《癸巳存稿》称：元至元间丞相巴延命上海总管罗璧等以平底船六十，运粮四万六千石于直沽，此后专用海运。明永乐时会通河成，罢海运。清道光六年用殷明略道官雇沙船二，运抵天津百五十万石。七年又行之。其后崇明海口淤小，凡船大者俱南由上海。崇明以南洋深，以北至天津多沙，故用沙船底平也，巴延用平底船六十是也。观此则沙船之制始于元而直创行于上海，崇明口小又俱南由上海，此上海之所以独专其利，而富户之由航业起家以上海为独多也。

汽船 我国汽船公司其最大而资格最老者，首推招商局。

该局创于清同治十一年，初属官办以便运粮。彼时仅有轮船伊敦、永清、福星、利运四号，浦东船埠一处，继由官商合办而扩充之，督办等职由官兼充，美其名曰“官督商办”。及中法一役，乃以兵费问题牵及该局事业，结果竟以银二百五十万两抵押于旗昌洋行，幸为时未久即行赎回。光绪五年“和众”一船曾放至太平洋之檀香山，六年又放至美国之旧金山。另“海琛”一船曾载送北洋水师员弁前往英国，并造“美富”一船开往南洋之新加坡、吕宋等埠，以拓海外之航线，惜未几即止。此外有外商之怡和、太古、日清、鸿安诸公司，开办亦甚早，而宁绍公司之成立，则在前清末叶矣。

附录 窃考招商局虽由当时南、北洋通商大臣奏设，而其发议者实为皖人朱云甫，当时为运漕起见经营航业，其意盖欲收回外溢之权利也。朱没，李文忠挽以联，中有“创中国数千年未有之局”，即此一语，朱氏之功已可概见。继起者有唐景星、徐雨之，唐藉徐之财力，徐藉唐之才力，互相辅助，遂使该局日渐发达，此数人不可谓非该局之功臣也。

车 辆

上海初辟租界时，仅有江北人所推独轮羊角车，即今所称为二把手车，亦曰小车者。迨至同治十年间，始有英人某购得双轮车数十乘，在租界中载客，以一人前曳之而行，故又称“腕车”。或谓上海初开埠时此项车辆由日本人创制，故俗呼为“东洋车”；或云此车盛行于日本故名。拉车者亦均日人，后因言语不通，遂由华人继办，兹勿深考。惟当时车之形式，轮高身阔，可容二人，后因日久弊生，至有男女苟且等事，捕房以事关风化，即行取缔，改小车身，只能容坐一人，相沿已久。后复有泥城桥堍日通公司发明钢丝胶皮轮三湾式车出现，华人因价

贵多不坐，所以专揽洋人生意，其余各马路中则不多见，故旋即闭歇。继有铁轮者竞起，约有八九千辆之多，价亦低贱，至庚戌、辛亥间黄包车出现，其形式与现行者略似，惟用木轮外缘实心橡皮，行时较为平稳，均漆黄色，执照亦不钉车后，故有黄包车之称。继又改为胶皮空气轮，较前更形妥善。捕房又因木轮损伤道路，逐渐取消，后遂无木轮车之踪迹矣。

马车 有双轮、四轮者，有一马、双马者，其式随意构造，宜雨宜晴，各尽其妙。惟昔年租界章程，凡马车之驰于道中，乘车者为西人，始可超前行之车而过之，若为华人，所乘固不能超西人之车，并不能超华人所乘之车，否则拘罚不贷。自民国后此禁已弛，当时华人于每日午后往往争雇马车驰骋静安寺路中，各行车马为之一馨。间有挟妓同车，必绕道福州路二三次，以耀人目，招摇过市，以此为荣，抑何可哂。又十六铺至三茅阁桥又有所谓一种野鸡马车者，每车乘坐四人，每人车资为制钱二十文，先上车者常致枯坐，必待其招足四人然后开行，如有事不及待则给足其车资八十文，亦可即开。嗣三茅阁桥地方禁止停车，致招载诸多不便，于是渐归淘汰矣。

汽车 光绪二十八年，柏医生首先试用。前虽到过二辆，未见功效，至是始渐行矣。

电车 光绪三十三年创行，后又有无轨者。

电 信

同治九年，大北电报公司设立海线通至上海，此为上海通电信之始。中国电报于光绪初年李文忠驻节在沪，始行创办，迄三年五月五日先成一段，仅由行轵通至制造局。及七年十一月而北通天津，九年三月又南达粤东，于是总局成立开始营业。惟西人亦有大北、大东、大德和诸电报公司次第兴设，而

电政主权遂亦不完全矣。

电 话

电话俗称德律风，考其造端之始，实在光绪壬申之夏。时有英人名皮晓浦者设公共电话，自十六铺达正丰街，两端各设一局，凡通话者每次纳制钱三十六文，即可邀人对谈，惟沪人士视为游戏性质，不久遂废。翌年春，天主教司铎能慕谷复由徐家汇架线以达英、法租界各洋行，为预报风雨之用，人咸便之，自是以次推行，由架线而改地线，至今凡百商业之稍具规模者，及居户之稍有余力者，几无不家通户达，脉络相贯矣。

邮 政

邮政于光绪三十四年开办，初附设于江海北关。宣统三年设专局在北京路，并设分局，由税务司兼管。沪上中下等社会往往称邮票曰“人头”，或曰“龙头”，初不知其取义，后问之年老者，始知其得名之由。盖当中国未办邮政以前，外国先有一种书信馆，专为彼邦人交通便利而设者也，其邮票上印其国之元首肖像，故人呼为“人头”。迨前清创行邮票上印一龙，故又呼为“龙头”云。各国书信馆已于年前撤去，吾国邮政今始统一矣。