

“垃圾桥”的前世今生

◆ 薛理勇

浙江路桥是以贯通浙江路而得名的，它还有一个颇“惊悚骇俗”的俗名——“垃圾桥”或“老垃圾桥”，以前，俗名“垃圾桥”的名气或使用率还远远高于它的正名“浙江路桥”，许多人想知道这“垃圾桥”名称的来历，也想知道更多的关于这座桥的历史、故事。

垃圾桥、老垃圾桥、新垃圾桥

旧上海有租界，苏州河南岸是英租界，北岸是虹口美租界，虽然早在1863年两租界合并为“英、美租界”，即后来的“公共租界”，但人们仍习惯称苏州河南岸的租界为英租界，北岸为虹口美租界。一直到1899年前，南岸英租界的西界在泥城浜，就是今天的西藏中路；北岸虹口美租界的西界在今天的河南北路。早期，租界的东部，即靠近外滩的地方相对繁华，泥城浜是租界西界的边缘，相对冷僻，早在1863年，经工部局准许，英商上海煤气公司就在泥城浜与苏州河相汇处圈进30亩地建了一个煤气厂，并于1865年供气，今年，上海应该是有煤气的150周年。生产煤气的原料就是煤炭，于是煤气厂边上有一个面积不小的煤栈，这里的环境一定是很差的。租界的市政建设和人口增长速度较快，每天会产生大量的生活垃圾和建筑废弃物，主要通过船运的方式运到郊外，或作肥料，或作填埋处理，工部局就因势利导，在煤气厂的煤栈边上建立垃圾码头和堆栈，部分城市垃圾在这里集中上船。不过，没过多少年，英租界的全部均成了闹市，垃圾码头放在这里确实不太合适，就统一集中到苏州河北岸的虹口港，而原来的垃圾码头被建为租界关押外国人犯的“西牢”，它的正大门开在厦门路180号，又称“厦门路监狱”，不过，在相当长的一段时期里，上海人仍习惯把这一带叫做“垃圾码头”。

浙江路木桥建于1885年（光绪十一年）前，因为与原本的垃圾码头相近，于是被叫作“垃圾桥”。约1899年，工部局又在“垃圾桥”的西面，相当于现在西藏路桥的东侧再建一木桥，就被叫作“新垃圾桥”，因为出现了“新垃圾桥”，原来的“垃圾桥”也被叫作“老垃圾桥”。由于过往浙江路桥的人流量很大，所以，“垃圾桥”或“老垃圾桥”的知名度比“新垃圾桥”高多了。

泥城浜是苏州河南岸的小支流，在1899年之前是英租界的界河。泥城浜的西面是著名的跑马场（相当于今人民公园和人民广场），工部局在浜上建了南泥城桥（福州路）、中泥城桥（南京路）、北泥城桥（北京路），1914年开始，工部局填泥城浜筑西藏路，由于煤气厂在泥城浜的北端，填浜筑路遇到阻力，南端的工程早已结束，而北段的工程一直拖到20年代才完工，也就是讲，北京路的北泥城桥最后才被拆除，于是，其他的泥城桥被拆后，只有北泥城桥还存在于若干年，上海人就北京路西藏路一带叫作“泥城桥”。直到今天，上海地图中把“泥城桥”作为俗地名标在北京路西藏中路口。所以，西藏路桥可以叫作“新垃圾桥”，但不叫作“泥城桥”，但二者相距很近，不妨碍使用，也不必非弄明白不可。



■ 19世纪初的苏州河浙江路木桥

跨苏州河的外白渡桥与浙江路桥都是钢桁架桥，均于1908年通车，大概是目前上海市中心区仅剩的两座百年老桥，在相当长的时期里，也是上海地标性建筑物。今年春，上海将浙江路桥拆下大修，近日桥身已复位，预计将于年底竣工通车。今天，我们就来看看浙江路桥的那些老故事。



■ 浙江路桥南堍的电车为双轨



■ 浙江路电车轨道是单轨，设“候车区”，如对方有车驶来，须在“候车区”等候



■ 清末，泥城浜与煤气厂

为开通电车而建的垃圾桥钢桥

20世纪初以前，上海城市交通工具主要是独轮车、人力车（即黄包车）、马车。1899年公共租界扩张成功，它的东界伸到杨树浦底，西界伸到了静安寺，东西的直线距离十几公里，传统的人力车已难以适应城市发展和交通出行的需求，于是，租界当局开始规划在上海铺设铁轨，开通电车。最早规划的电车中有从静安寺始发，沿静安寺路（南京西路）、南京路向东，到外滩后向北越过苏州河后驶抵虹口公园的“第1路”电车，有从十六铺始发，沿外滩北行，越过苏州河后向东，沿百老汇路（大名路）、杨树浦路到杨树浦底的“第3路”电车，有多条电车须在外白渡桥过江，所以，外白渡桥设计承重30吨，铺双轨。而就在规划电车建设后不久，中

国自行规划和建设的沪宁（上海至南京）铁路已破土在即，上海火车站（即北火车站）的位置也初步确定，于是，工部局临时增加了一条从北火车站始发，沿“界路”（即今天目东路），向西，到北浙江路向北，在“垃圾桥”越过苏州河继续北行，抵达“东新桥”（今浙江路延安东路口，当时，今延安东路是一条叫作“洋泾浜”的河流，它也是公共租界与法租界的界河，“东新桥”是浙江路跨洋泾浜的木桥。1914-1916年填洋泾浜筑马路，浜上的桥全部被拆，由于“东新桥”设有电车始发站，其作为俗地名一直沿用至今）。于是，必须在“垃圾桥”上增加建设一座钢桁架桥。由于无法预计沪宁铁路的全面通车时间，也难以估计沪宁铁路通车后的客流量，当然也考虑到电车建设（如轨道沿线的动迁费用）和桥梁建设费用，“垃圾桥”的设计要求较低，钢桁架桥长61米，宽14.8米，设计载重15吨，两侧为人行道，只留下6.8米的行车道，因须保证人力车从行车道通过，设计为单轨，也就是讲，同时只能有一辆电车从桥上通过。

当电车规划确定后，工部局即开始招标，据记载有4家海外公司参加竞标，最后，英国的白尔公司（Bruce Peebles & Co）中标。因合同中约定，中标者除了负责电车建设外，还获得上海公共租界电车的21年经营权，于是白尔公司另外组建了上海制造电器公司（Shanghai Electric Construction Co.Ltd），即人们称的“英商电车公司”。浙江路钢桁架桥于1908年通车，不过，上海人仍按习惯称其为——垃圾桥。

垃圾桥设计上的缺陷

规划的“第5路”电车往返行驶于北火车站与东新桥之间，往返的电车都从垃圾桥过桥，但垃圾桥只铺单轨，于是，就在垃圾桥的北堍设“候车区”，就是，南行的电车在将过桥时必须观察对方电车是否上桥才能通行，一旦发现对方电车已经上桥，必须先入“倒车区”，等对方电车驶过后才能上桥，否则，必须倒车进入“候车区”。早期的“第5路”电车均为单车，倒车也不困难。工部局对沪宁铁路的通车时间和通车后的客流量的估计明显不足，沪宁铁路几乎与上海电车同时于1908年通车。而沪宁铁路的客流量很大，要坐电车往返于北火车站与租界的人流量特大，于是，电车公司只得在电车后加挂拖车，而挂了拖车的电车就没有那么方便了。1924年出版人陈伯熙著《上海轶事大观》中说：“癸丑（1913年）秋，余友胡海峰自美界乘电车越垃圾桥而南，是桥两边近堍初基低垂，正中渐高，对面不见，桥仅单线，适同时由南而北之电车亦达单线，彼此始觉，北车则退倒原道（平路双轨），拖车不能自主，误入歧途，正拖被牵制，皆失自由，横亘轨道，乘客已跃下，而南车扳机停顿，桥势倾，莫能遏，互相碰撞，损坏尚不甚巨。”浙江路桥较陡，在桥北的车辆看不到对面驶来的车

辆，一旦进入单轨时发现桥南的车辆也已进入单轨，北面的车辆只能倒退回到双轨上，让对面的车辆通过后再行驶过桥，而当时的电车已增加拖车，拖车不受控制，于是因倒车而引发的事故不断发生。作者还讲：大概一个月后，电车公司在浙江路桥的中间立了一木牌，可以转动，木牌的一面是红色的，另一面是白色的，由专人看管，桥下的司机看到白牌可以通行过桥，而看到红牌，就必须停靠到双轨上，等对方电车通过，红牌变成白牌后才能进入单轨过桥，这也许就是上海最原始的 traffic signal（交通信号）或 traffic light（交通信号灯，俗称“红绿灯”）吧！浙江路桥通车后，便捷的交通促进苏州河两岸经济发展，促进苏州河北岸房地产的发展和人口增长，需求过江的人数日益增长，于是，浙江路桥设计上的缺陷暴露无遗，而只获得21年电车经营权的英商电车公司既不肯放弃电车经营的利益，也不肯出许多的钱重新建设浙江路桥，唯一可行的办法就是对桥梁改造，提升桥的载重，提高通行能力。

1924年，英商电车公司对浙江路桥进行大修和改造，由于原设计的“慢行道”与“车行道”被钢桁架隔离，无法改动，只能将“车行道”中的“慢车道”取消，将原来的单轨改铺为双轨。在浙江路（包括外白渡桥）建设时，水泥在建筑上的使用尚未普及，水泥的价格很高，所以，桥上均为木地板，在这次改造中，原木地板全部被改为“水门汀”（英文 cement 的“洋泾浜语”，旧时又称“洋灰”，即水泥）路面，这又使桥的自重增加不少，当然，该桥原设计承重15吨，只允许一辆不挂拖车的电车通行，改为双轨后，就有可能两辆挂拖车的电车同时从桥上通过，于是，只能用加固基础和改动钢桁架的方式提升桥的载重，所以，我们现在见到浙江路桥与当初建造时的浙江路桥的外观是有明显不同的，只是，人们有一个“熟视无睹”的习惯，不会或不能发现一些小的变化而已。

“原样复建”的垃圾桥

钢是在冶炼过程中加入微量碳而硬化了的铁，如加入铬、镍、锰、钨等稀有金属，那就可以获得品质更优的不同合金钢。钢的冶炼始于19世纪中期，硬度、韧性比原来的铁强多了，但与今日的钢材相比拟，其充其量只能是一种比铁硬的“钢铁”，但是，钢铁的出现改变了世界。19世纪至20世纪初，世界各地利用钢铁建设了跨度更大、载重更重的钢桁架桥，用无数的钢材拼接成桁桥，直接架到桥墩上，目的就是利用桁架增加桥的跨度和载重，并不是为了桥的造型或美观，当人们在建筑材料上有了更多的选择余地后，人们再也不会去花大成本建设钢桁架桥，所以，世界各地城市中的钢桁架桥大多已有百年以上的历史，浙江路桥和外白渡桥也不例外，所以，上海保护浙江路桥和外白渡桥，并不是让它们发挥“余热”，而是保护和传承上海的文化。据我所知，承担浙江路桥的设计单位根据历史图纸和照片，这次大修后的浙江路桥原则上是参照历史资料“原样复建”，如读者发现新桥与老桥在外观上有所不同，千万不要大惊小怪。



■ 北苏州路2号英商上海电车公司

