

张静江与近代浙江陆上交通建设

谭备战

(河南中医学院 思想政治理论教研部, 河南 郑州 450008)

【摘要】南京国民政府建立初期委派一些在中国国民党内有重要影响的人物驻节地方。作为中国国民党元老之一的张静江当时即被任命为浙江省政府主席。张静江从推动浙江现代化经济建设出发对浙江的各项事业进行了一系列的规划,其中尤以陆上交通建设的成就最为突出。杭江铁路的兴建,全省公路网的修筑,均促进了近代浙江各项事业的顺利发展。后人对其评价甚高,认为“在半世纪来的民国历史上,张是浙江省历任省政府首长致力于建设最有成绩的人”。

【关键词】南京国民政府;浙江;张静江;杭江铁路;公路建设

【中图分类号】K262

【文献标识码】A

【文章编号】1000-422x(2011)02-0079-11

张静江(1877—1950),谱名增澄,字静江、人杰,浙江省吴兴南浔人,出身江南丝商巨贾之家。1902年张静江以驻法使馆商务参赞的身份跟随驻法公使孙宝琦出使法国,从而改变了他一生的命运。自1905年8月与孙中山在赴法的轮船上相遇后便成为终身挚友,从经济上赞助其进行革命活动,这为张静江以后进行各项经济建设事业提供了广阔的政治资源。在国民革命期间,张支持蒋介石掌握了中国国民党政权,因此张静江对于中华民国的两位重要人物孙中山与蒋介石均影响甚大,分别被孙中山与蒋介石称为“革命圣人”与“革命导师”^①。在国民政府定都南京之后,张静江分别于1927年7月和1928年10月两次担任浙江省主席之职,虽然两次任职时间均不太长,但是他却对浙江的各项建设事业作出了极其重要的决策规划,在复任浙江省主席的典礼上张静江即表示“将以浙江为实验省全力搞建设”^②。因其两次主政浙江,在任期内,宣布施政方针以“发展交通、开发地方为急务”^③,这一决策影响到后来浙江的各项建设事业的迅速发展。鉴于目前学术界对于张静江在浙江省主席任期内的经济建设活动开展的学术研究活动甚少^④,本文拟以当时的报刊及档案等原始资料为主要依据,对张静江推动浙江的陆上交通建设及其对当地经济的深远影响作一分析,从而阐释南京国民政府初期地方精英能够在国家政局稍微稳定后发展经济建设事业的深层次原因。有不当之处,敬请各位专家学者不吝批评指正。

一、修筑杭江铁路,构成东南铁路网的基本格局

在张静江未主政浙江之前,浙江的各项建设事业较之他省均较为落后。例如,在铁路方面,除了很短的沪杭铁路之外,根本无其它铁路可言。为了改变浙江交通建设落后的局面,1927年7月,张静江首次任浙江省主席后,即首先着手制定了浙江建设的四项方针:“一则先求其大且急者,而他则从缓;一则有者因之而设法改良,无者创之以开物成务;一则增加国货之产销,节制外货之输入;一则定百年之大计,不求一旦之近功”^⑤,交通建设,则是其所言“大且急者”。既可“开物成务”,也可“增加国货之产销,节制外货之输入”。张静江“鉴于国计民生之凋敝,欲以发展交通,建筑铁路,以资救济……欲使两浙平衡发达,遂有建筑浙赣、浙皖两铁路之拟议”^⑥;再者浙赣铁路亦为孙中山先生开发东南铁路的实业计划之一,为实现孙中山建设庞大的全国铁路网遗愿,亦须修筑该路。为此张静江为彻底改变浙省交通不便以致影响经济发展的窘境,首先修筑了贯通浙东与浙西的杭江铁路。杭江铁路是指从杭州钱塘江对岸江边的西兴镇起,经萧山、诸暨、义乌、金华、汤溪、龙游、衢县、江山至江西

基金项目:河南中医学院博士科研基金项目,“建设委员会经济建设活动研究”(课题编号:BSJJ2009—24)。

收稿日期:2010-11-12

玉山的一条铁路，全长 341 公里，另有金华至兰溪的支线长约 23 公里。此路贯穿浙江全省，对浙江省的各项建设事业影响颇巨。

1928 年 10 月，张静江复任浙江省主席，由于计划中的杭江铁路“上通闽赣，下达嘉沪，中包屯歙”^⑧，一些铁路专家认为如能筑成该路，对于浙江省落后的交通局面将大为改观。故张静江到任后迅速将杭江铁路的修筑计划再次提至省政府的议事日程。经过省府会议最后决议，由省府商请建设委员会派土木专门委员、“平生不嗜烟酒，不求享乐，不置产业”^⑨的著名铁路专家杜镇远来浙江复勘杭江铁路，以便能够尽快地修筑该路，迅速改变浙江交通不便的困境。

1929 年 1 月 7 日，杜镇远率杭江铁路勘测队出发，历经 20 日方将该路复勘完毕，随即编制该路报告。翌月 8 日，将杭江铁路编制报告提交浙江省政府委员会第 203 次会议进行议决，请求中央政府资助建设，可是当时中央财政自身亦难维持，何谈支撑地方经济建设？筑路所需经费只好由省府自行筹款。无奈之下，浙江省政府向由杭州中国银行、浙江农工银行、浙江兴业银行及浙江地方银行等四家银行组成的银行团商议借款筹建该路。建设委员会委员长张静江特派勘测杭江铁路的杜镇远与中国银行负责人张家璈商谈筹款筑路事宜，由于张家璈一直对修建杭江铁路存有两点疑虑：“第一，轻轨是否经济；第二，杭兰（指杭州至兰溪）一段对于国防及经济价值，甚为有限”^⑩。正是有此担心，张家璈初期不愿投资该路建设。在张静江的多方劝说下，经过半个多月艰难的商谈，四家银行最终一致同意以月息一分的利息借与浙江省政府 360 万元，并要求浙江省政府以浙江建设公债 388 万元与杭兰段全路财产为担保^⑪。省府另外拨付修筑杭江铁路的经费约 365 万元，才勉强凑足杭兰段铁路的建筑费。3 月 1 日浙江省政府召开第 207 次会议，会上议决正式成立杭江铁路工程局筹备处，以杜镇远、刘貽燕为正、副主任，筹建杭江铁路。6 月 1 日，在经历了三个月的艰难筹备后，设立杭江铁路工程局的时机已经成熟，省府立即撤销杭江铁路筹备处，设立工程局，以杜镇远、侯家源为正、副局长，负责领导修筑该路。根据前期的沿线调查，如“将来路工告成，运输之发达与沿路各地工商业之振兴，正未可限量也……并可将来江西、福建、安徽、各省物品，直接运沪，以利行商”^⑫。经济价值的凸显，使张静江有意将杭江铁路建设成为中国铁路建设的楷模，亦为吸取自清末以来随着路修成而路权丧失的惨痛教训，张静江为该路的修筑确定了四条不可更改的筑路原则：“浙省自办；不借外债；不用外籍工程师；先求其通，后求其备”^⑬。

杭江铁路的领导建设机构虽然已初步成立，但随着筑路工作的开展，各方面的困难也纷至沓来，尤其明显者即为人才缺乏。据杭江铁路工程局长兼工程师杜镇远言：“惟筹办之初，罗致人才，殊感困难”^⑭。不但人才如此缺乏，而且筑路经费亦是捉襟见肘，举步维艰。为节约开支，张静江要求筑路的一切开支，要“力持撙节”，故所有薪俸及支出均以最低限度实施预算。杭江铁路局将全线分为四段，组织四个测量队，进行实测，并循环复测，如此则可以减少测量费用的支出。

经过勘察、测量等一系列的前期筑路准备工作，杭江铁路按照省政府的要求开始分段建设开工。该路基本分为两大段，即杭兰段（杭州至兰溪段）和金玉段（金华至玉山段）。为减少开支与最大限度地发挥修成铁路的作用，杭江铁路采取“建一段，通一段，路修到哪里，车就通到哪里”的修筑方式。首先开工的是杭兰段，从 1930 年 3 月开工修筑，至 1932 年 3 月完工通车，历经约两年时间，约 195 公里。由于张静江、杜镇远等人采取措施得力，结果平均每公里筑路成本仅为 3.7 万元，远比国有铁路的造价低了许多^⑮。

杭兰段铁路修筑完成之后，由于资金缺乏而致使第二段即金玉段的筑路工程停了半年之久。省政府为筹筑路资金，将刚扩建完成的杭州电厂及其电气专营权售与以杭州中国银行为首组织的“企信银团”，除将售款 100 万元转拨应用外，再借其年利高达 1 分的 220 万元，并以即将修筑的金玉段所有财产作为担保。即使如此，筑路资金仍显紧张，杭江铁路工程局只好再次向中英庚款董事会借用国外购料款 20 万英镑，约合国币 350 万元，决定由金玉段的营业收入盈余分期归还^⑯。经过多方艰辛的努力，终于解决了杭江铁路的后期建设资金难题。由于此时曾养甫从建设委员会副委员长调至浙江任省建设厅长，提倡发扬前任省政府主席、同时也是建设委员会委员长张静江所提出的“苦干穷干快干之精神”^⑰以修筑余下的金玉段铁路。1932 年 11 月开工，仅用一年零一个月时间，至 1933 年 12 月底，即提前完成了长达 164 公里的金玉段铁路。

至此，杭江铁路经过全局上下职员三年多的努力建设，终于在 1933 年 12 月 28 日正式完工。为庆贺浙江人自己筹款修筑的杭江铁路的完工，该局举行了盛大的通车典礼。此乃浙江省第一条自己修建的铁路，也是南京国民政府时期省办地方铁路的典

范。

需要特别指出的是，因“建筑费大，省款难筹”等原因，杭江铁路采用 35 磅/码（合 17.4 公斤/米）的轻轨铺筑，“惟对于轨距一层，力矫从前各轻便铁路狭轨之弊，拟采用标准轨距，以便得与沪杭路连接，并留他日改为正式铁路地步”^⑨。因其建设规格不符合铁道部颁布的技术标准，当时未予批准修建，直至 1932 年 3 月杭兰铁路建成后，由于张静江在中国国民党内的元老身份，铁道部才不得不勉强给予批准（后来杭江铁路展筑至江西，易名浙赣铁路时又换用重轨，才最终符合铁道部的筑路技术标准）。

杭江铁路设施虽然简陋，但其良好的服务态度却为全国所少见。杭江铁路通车后，由于铁路沿线人口稠密，旅客众多，运营初期设置了 34 站，分别配置于干线上 32 个，于支线上 2 个，各个站舍颇为简陋，甚至租用民房或庙宇。值得一提的是，杭江铁路三等客车的设备及服务质量，与其联运的沪杭甬铁路经营的三等客车根本无法与之相提并论，车站职工的勤劳服务与和蔼态度，尤为当时社会上所称颂^⑩。1936 年，冯玉祥乘坐杭江铁路时曾对该路有很高的评价，认为杭江铁路的“每个车站不过三五间简单的小房，用一、二个工役。站长睡行军床，从早到晚勤勤恳恳，无事不干。路务办得极好，路轨修得极好，路员多勤劳朴实，很有一番新精神”^⑪，对于张静江所修筑的另一条运煤专线——淮南铁路，张静江的评价也是如此：“芜湖对江裕溪口的一条运煤的淮南铁路，也是简便适用，惠益人民者至大”^⑫。

杭江铁路的建成，不但于国家的整个铁路布局产生了深远影响，而且对于民国时期铁路建设的模式以及对于浙江和整个江南经济的迅速发展也产生了不可低估的作用。

杭江铁路筑成一个月后，蒋介石即要求铁道部将杭江铁路向西展筑以便与整个粤汉铁路相连，形成江南铁路交通的基本脉络。蒋认为此路如能向江西展筑与株萍路相接，可随时替代长江作为东南交通的主要陆上干道，假如能再连接正在修筑的粤汉铁路，使广东、湖南、江西、福建、浙江诸省与京沪连成一片，则不但在交通、内政、经济文化上具有重大意义，而且在国防建设上亦具有巨大作用。况且“杭江铁路虽系轻便铁路，然路基建筑及一部分桥梁墩座，已预留改筑干线标准制之地步”^⑬，因此其后的展筑工作甚为便利，杭江铁路延伸至湖南株洲与粤汉路相连，横贯浙江、江西和福建三省，主支线长达 1013 公里，为东南地区最主要的陆上交通要道，无论在加强国防建设上或促进江南经济的发展上均产生了深刻影响。

杭江铁路改变了清末民初时期那种官办、商办或者官督商办的投资方式，采取了由银行投资与政府共同开发经营的方式，在中国铁路建筑史上开创了与众不同的投资先例。对此，时任中国银行负责人的张家璈认为在该路修筑时，“外国银团借款之途尚未打开，而庚款已经尽数支配粤汉，若中国银行不出担任，则铁路建设将无开始之日”^⑭。著名铁路工程专家凌鸿勋亦认为该路筑成，“为关内地方政府独立担任筑路的积极行动，而中国银行之独立贷款亦打开国内银行界对发展铁路事业之新途径，自是政府与人民及社会对铁路前途新概念的结果”^⑮。故从此意义上而言，杭江铁路的成功修筑对国内铁路建设投资方式的观念也产生了极其深远的影响。

因为杭江铁路“一切公款，皆由浙省自筹，各级工程师，皆选用本国人才，低级干部则设训练班，此可谓开中国‘省办铁路’、‘不用外款’、‘不用外人’之先河”^⑯，因此杭江铁路的修筑，使建设委员会所属的淮南铁路以及张静江私营的江南铁路，除采取重轨铺筑外，在修筑方式、资金筹措以及服务态度等方面基本上均仿照杭江铁路的模式而建。其实稍后的全国所修建的铁路模式，如阎锡山在山西所修筑的同蒲路等，也深受其影响。

杭江铁路的修筑，对浙江和江南地区的经济发展影响亦十分深远。该路的筑成不仅改变了浙东与浙西以前交通不便的历史，使全省的铁路交通面貌大为改观，从而使制约浙江经济发展的交通瓶颈问题方得以解决，而且对东南地区各项事业的发展亦产生了全方位的深刻影响。当该路筑成后，南京国民政府将其换成重轨并延伸至株洲，展筑成浙赣铁路。蒋介石认为该路可“以使东南交通，脉络舒展，打成一片，则大江以南之文化产业，则由是发展，农村由是恢复，设同时湘黔路完成以后，则东南半壁之经济情势，必有极大之变迁，则谓中国复兴，由此发轫，并非过言也”^⑰。足见修筑该路的深远影响。

张静江对于全国修筑铁路的影响也非常明显，因为正是有了杭江、江南、淮南三条铁路的成功修筑，“乃有彭湃全国建设新铁路的运动与人才，与其刻苦耐劳、廉洁服务的风气”^⑨。然而张静江创办杭江铁路之初时却十分艰辛，有论者评价张静江“创建杭江铁路，按照当时的情形，用‘筚路蓝缕，以启山林’来形容，是最恰当无比的”^⑩。

二、修筑以杭州为中心的公路网，奠定全省公路建设的基础

浙江交通向以水运为主，但因公路方便及投资较少而收益较快之故，在张静江主政浙江时期，非常关注全省的公路建设，在全国率先修筑了以省会杭州为中心的全省公路交通网，使全省各地区之间的经济联系得到了明显加强，从而大大推动了全省的物资交流与人员来往，使浙江的经济状况也得到了一定程度的改善。其实南京国民政府成立初期对公路建设并不热心，因从中央政府成立五年来，“差有成绩可以告慰”^⑪，但在中央政局稍微稳定之后，中央政府便开始对公路建设寄予厚望，希望它能够给中国经济带来新的增长点。在1929年3月召开的中国国民党第三次全国代表大会上，中国国民党中央委员会即提出：“吾人今后，必须以全力提倡公路之开辟”^⑫。并且根据道路级别的不同，也采取相应不同的筹资方式，“其进行方法，可分国道省道县道三种：国道由中央筹划经营之；省道由各省自行建筑；县道则由地方人民合力举办；而各县之市街，则由其所在地之县市政府负责修筑之”^⑬。因铁路建设需要资金庞大，一时不易筹资，而“汽车路则比较经济，故为今最善之上策，莫过于建筑大规模之汽车路，以辅佐铁路之不足”^⑭。张静江主政浙江之初，在筹建杭江铁路的同时，也十分注意公路在发展浙江经济建设中的重要作用，并取得了显著成绩。

在张静江主政浙江之前，浙江的公路建设具有一定的基础。民国成立之初，浙江省政府即已提出在全省实施公路建设的计划，只不过实际投入建设较晚而已。1916年8月9日，孙中山在浙江省政府举行的欢迎会上，做了“道路为建设着手的第一端”的讲演，指出了道路建设对浙江经济发展的紧迫性与重要性。是年10月，浙江省长吕公望提出修筑浙江省道的议案，获得省政府会议通过。但因浙江政局一直不稳，且经费无着，致使浙江省的道路建设计划无法实施。1923年，中华全国道路建设协会浙江分会成立，推选浙江督军卢永祥为名誉会长，省道局长周凤歧当选为会长，并出版《浙江道路》杂志，广泛宣传道路建设对于推动浙江经济发展与社会进步的重要性。“其事其功，不在禹疏九河，秦筑长城，隋凿运河之下”^⑮。全省民众在思想上遂逐步认识到道路建设的重要意义。为加强对公路建设的管理，1928年4月，浙江省政府将省道局改为公路局，“公路”的名称亦自此开始。该公路局直属省建设厅，掌管全省公路的建筑修养及行车事宜，其下设立工务处、车务处、总务处、财务处等四处负责各项具体事宜。为考察各路工程及营业状况，复设立视察员及稽查员。上述各项对公路建设的宣传措施和主管机构的设立均为浙江公路发展奠定了一定的思想与组织基础。

1928年10月，张静江复任浙江省主席后，省政府为进一步推动浙江经济的快速发展，提出加快公路建设以带动全省经济发展的方针。12月，任命程文勋为省公路局长。翌年2月，颁布了《浙江省各县修筑道路暂行章程》，对公路干、支线的含义及其宽度均颁布了一系列的规定：“凡由县城通达之要道或直接与省公路衔接之线为干路，其宽度至少需有六公尺，各乡镇往来路线为支路，其宽度至少须有四公尺”。而对各县修筑的公路里数亦有明确的规定：“一等县每年至少须修筑干路支路各100里，二等县各75里，三等县各50里，由建设厅于每届年终考成一次”^⑯。为使全省公路建设做到有法可依，1929年6月省政府又颁布了《公路建筑法规》。上述各项规章制度为浙江省的公路建设提供了一定的法规依据。

1929年5月7日，张静江主持省政府第224次会议，通过了省建设厅制定的全省公路网第一期计划，以杭州、乍浦、宁波、永嘉四地为全省的干路中心，按照计划，共有干线10条，支线40条。制定的干线约有以下10条：1、杭长线，由杭州至长兴，与江苏宜兴相连（1929年9月29日通车）；2、杭平线，由杭州至平湖，与金山相连；3、杭昌线，由杭州至昌化；4、新温线，由新昌至温岭；5、新宁线，由新昌至宁海；6、桐衢线，由桐庐至衢县；7、衢常线，由衢县至常山；8、衢江线，由衢县至江山；9、永温线，由永嘉至温岭；10、永丽线，由永嘉至丽水^⑰。干、支线共计6748公里。根据该计划，干线通往邻省以及省内一些较大城市，支线则遍及全省每一个县，以求公路能够带动当地的经济的发展。为能够按期完成计划，省建设厅编订了浙江省修筑公路计划大纲，确定公路建设的四项原则：“一、划分全省公路为四大部分；二、分为四期修筑，预订六年为期；三、拟先筑土路，减省建筑费；四、发行公路公债250万元”^⑱。为加快各县的公路建设，各县按照省政府的计划，组织了县道设计委员会，具体指导

各个县域的道路建设。为加快建设进程，省政府采取了因陋就简的原则，“路面铺设，凡在运输尚未十分发达稠密之路，第一年可先用次等材料，待之次年营业发展，车辆增多，再逐渐改用上等石子路面”^⑨。可见初期的公路建设难度颇大，不易推进。

因张静江主政浙江时间较短，当时的公路建设范围仅为杭州、嘉兴、湖州、宁波、绍兴一带。1931年6月，将公路局改组为公路管理局，专管公路的保养、营业及运输等业务。至于筑路，则由建设厅负责。翌年，浙江省政府改组，建设委员会副委员长曾养甫调浙江担任建设厅长。曾养甫到任后，把全省公路又根据实际需要与当前现状重新规划为沪杭、京杭、杭徽等九大干线与46条支线，总长达4820.24公里^⑩。曾养甫认为“省县之合作，厥为建设道路之要图”^⑪，并成立公路工程处，由公路管理局长、著名公路工程专家陈体诚担任处长，负责工程的施工事宜。至此，公路建设逐渐开始进入良性发展阶段。据1935年浙江省建设厅第一科科长叶家俊对当时公路建设比较发达的七省进行的比较，发现浙江省的公路建设成就实居于全国前列。关于具体详情，可参见下表：

1935年苏浙皖赣湘鄂豫七省公路通车里程与拥有车辆比较表

省 别	江苏	浙江	安徽	江西	湖南	湖北	河南
已通车里程(公里)	2148	3160	3336	4449	1398	2460	2682
拥有车辆(辆)	163	637	64	420	185	150	60

资料来源：浙江省交通厅公路交通史编审委员会：《浙江公路史》(1)，北京：人民交通出版社1988年版，第117页。

从上表可知，1935年，全国公路通车里程最多者为江西省，这当然主要是因为蒋介石为“围剿”中央红军的军事需要而建，但其拥有车辆数目却不如浙江省多。浙江省的公路通车里程数虽居于江西与安徽之后，居全国第三位，而拥有车辆数却为全国第一位，由此可知，浙江省公路建设的成就之大和公路运输的繁忙，因为拥有车辆数目之多恰恰说明公路的使用效率较高，一定程度上反映出公路建设对浙江经济建设的影响。很明显这与张静江主持浙江省政时期大力倡导发展交通以活跃浙江经济的思路是分不开的。民众对公路建设亦表欢迎，如在苏嘉路(苏州至嘉兴)通车之后，该公路“所经各县、镇、市、村，居民无不喜形于色，大都扶老携幼，沿线参观”^⑫，并鸣放爆竹，以示庆贺公路通车。足见民众对于公路建设的热心。

张静江在主政浙江两年多的时间内，十分注意加强公路建设事业，该时期的公路建设成就颇为明显。

(一)多渠道筹措筑路经费。

张静江主持浙江省政时期正是全省财政紧张之时，因此张上任伊始即采取多种方式筹措款项，积极推进全省公路建设。例如，为了防止不延误县级公路建设的进度，按照《浙江省各县修筑道路暂行章程》，采取以下六种方式筹款筑路：

1. 县款建筑，以县公款或区公款修筑。
2. 募捐建筑，组织筑路募捐委员会，向县内外绅富募集款项修筑。
3. 招商建筑，完全由商人出资，依照规定标准建筑，完工后予以相当营业专利权。
4. 借款建筑，向地方团体或私人借款兴筑，或募集县公债兴筑。
5. 流芳建筑，劝奖地方绅富或私人团体，以资财兴筑某路线之一段，或一桥，即以其私人或团体之名命名其路或桥，或用

别种名誉奖励之。

6. 农余建筑，于冬季闲时，以农余佃力筑路办法或其他征工办法修筑之^⑨。

然而，由于浙江省情况较为复杂，虽有上述六种不同的筹款筑路方式，仍不能及时筹足筑路经费完成公路建设的庞大计划。当时浙江全省各种自然灾害连续不断，因此在筑路过程中，以工代赈便成为推动公路建设的一个重要方式。1929 年浙江省发生蝗灾，受灾面积几乎达到全省的 54%以上，尤以黄岩、乐清两县为重。因而两县县长先后呈请建设厅采取以工代赈的方式提前修筑境内规划的绍温公路。是年 9 月 24 日，省政府主席张静江在省政府第 255 次会议上，根据实际需要决定拨款 50 万元实施以工代赈，兴办绍温公路黄乐线以解决灾民饥荒问题，为此建设厅根据省政府的指示制定了《浙江省公路局修筑黄乐线工赈办法》，并由公路局和黄岩、乐清两县政府及地方赈务机构共同组织黄乐线工赈委员会，专门负责工赈事项^⑩。除此之外，张静江为筹足浙江建设经费，报请行政院批准，又发行浙江建设公债 1000 万元，其中即有杭昌公路公债 58 万元，这样杭昌公路的建设资金问题也得到一定程度的解决。

积极寻求外资亦为张静江筹措公路建设资金的另一特殊方式。1930 年 9 月，在公路局长陈体诚出席在美国召开的第六次国际道路会议之前，陈“曾奉省府主席（指张静江——引者注）面谕，随时探问筑路借款之事”，但当陈体诚等人抵美后，虽数次与美方晤谈借款筑路之事，但是因“中国历年战乱，外人投资，十分危险，故无结果”。陈体诚等人复闻美国上议院组织对华商务委员会，以议员比特门（Senator Pittman）为委员长，准备对华投资。陈体诚与出席会议的凌鸿勋、孙谋、刘景山等人于 11 月 2 日面见比特门，四人将浙江宏大的建设计划向其展示，以寻求美国对华商务委员会对浙江建设的经济援助。但会谈之后，比特门认为“此事将来当由国会请美政府与各方接洽后，再同中国政府商议”^⑪。这样张静江欲用外资帮助浙江建设的计划终无结果，此事深为张所遗憾。

（二）注意与其他省之间的公路联运与旅游景区建设公路。

在张静江开始担任省主席职务时即十分关心京沪杭三市之间的公路联运事宜，以便加强浙江省与首都南京与工业中心上海之间的沟通与联系。至 1931 年 10 月南京至杭州的国道完成后，苏浙两省的公路联运即提到了两省的议事日程，经两省协调，由浙江省公路管理局与张静江所经营的江南汽车公司实施联运，这为其他各省、市之间实行公路联运提供了极好的借鉴，体现了张静江在浙江省建设事业中的商业化经营指导思想。不但如此，张静江还在浙江的一些著名旅游风景区修筑公路，这样既方便了游客出行，免除许多旅途劳累之苦，亦扩大了浙江省在全国的知名度。在旅游路线的建设方面，实际上浙江省也是走在全国其它省份的前列。这在当时实属先见之举。

（三）非常重视公路宣传和国际交流人才培养。

为使全省人民认识到公路建设给人们带来的益处，1930 年 10 月，建设厅印发《造路运动宣传纲要及筑路浅说》等各种宣传公路建设重要性的小册子，广泛宣传，建设厅长程振钧在一次广播讲话中发动号召，指出 1930 年“浙江省各县建设最须努力之事项，第一是造路”^⑫。在国际交流方面，1930 年 9 月 7 日曾派陈体诚赴美参加 10 月 7—10 日举行的第六次国际道路会议，之后考察欧美各国公路，行程 10 国，12 月返回杭州。该会议是一科技性会议，过去由于中国公路技术落后，均为中国外交官代表出席了事，而这次中国出席者均为当时著名的工程专家^⑬。在这次会议上，由于浙江公路建设成绩较为突出，“颇为各国代表所赞许”^⑭。为中国公路建设赢得了国际声誉，也提高了我国的国际地位。

随着公路建设的加快，人才不足问题愈显紧张，1928 年浙江省公路局成立了以培养公路监工人才为宗旨的监工养成所，首期招收学员 40 名，只需符合下列条件者即可报考：“中学毕业生；工业学校毕业生；有中学毕业同等程度而曾任监工职务二年以上得有证书者”^⑮，在经过一个月授课学习后，再由公路局将学员派赴各线工程处两月实地练习后才能授予工程员师，自此之后公路建设的人才缺乏问题才有所缓解。

(四)商营公路建设超过省营公路建设的规模。

1927—1931 年是商办公司投资筑路最盛时期。因浙江省游资甚多，省政府为了劝导鼓励商人投资公路建设起见，1929 年 6 月，浙江省政府公布了《浙江省公路招商承筑规则》，具体规定了商人投资公路建设的一些规则，并在公路完工开始行车营运后给予 30 年营业运输的专利权。但在 30 年的营业期满之后，“所有路工桥梁车站均归公有”^①，以保证公有事业的正常运行。由于商业利益的刺激，浙江商人投资公路建设的积极性十分高涨，在 1928—1930 年底的短短两年时间内，仅商人修筑公路即达 14 条之多。因此时任公路局长的陈体诚即赞誉商人修筑公路的重要作用：“本省公路之得以略具规模者，不能不归功于商办公司之提倡”^②。

张静江主持浙江省政时期，对公路建设成就的影响是巨大的，从而也影响了国人积极修筑公路的热情。故有“吾国公路，浙省开风气之先”^③的评价，亦为稍后的南京国民政府所提出的苏、浙、皖、京、沪五省市的互通公路的计划奠定了一定基础。与此同时，苏、皖等省的公路建设同时有了明显的进步，因为截止 1931 年底，全国公路通车里程已经达到 70899 公里，而苏、浙、皖三省公路的通车里程即有 16120.15 公里，已占全国通车里程总数的 23%^④。目睹公路建设为国家经济发展所带来的机遇，1931 年 10 月成立的全国经济委员会即提出了“以发展全国公路为政府第一急务”的口号，在其内部设立公路处，办理全国公路事宜。随后，在全国经济委员会和上海公用局的合作下，苏、浙、皖、京、沪五省市建设厅分别派员组成了五省市交通委员会，以解决五省市间的互通公路问题。在其制定的五省市互通公路的六条计划主干道内^⑤，其中计有浙江公路干线的四条，即沪杭线、京杭线、苏嘉线、杭徽线，因张静江在浙江任上已将其大致修筑完成，五省市交通委员会只是将其稍加整理即可，由此可见张静江的发展公路建设的远见卓识。

三、张静江取得浙江陆上交通建设成就的原因

张静江主政浙江短短的近三年时间内，为何能取得陆上交通建设的如此巨大成就？综合当时时局考虑与张静江的个人原因，约有以下几个方面的因素。

首先，这与当时浙江以及整个中国的经济形势发展相适应的，是浙江省产业发展的迫切要求。近代以来，由于浙江地处沿海，西化风气早为人们所接受。近代城市化进程中也迫切需要加强沪杭之间与浙江内部各城市间的经济往来联系。另外，不可忽视的是，进入 20 世纪时，发达的美、英、日等工业国均已采用大机器生产，但浙江经营的主要行业——丝绸却仍以家庭加工的方式为主。因此产业的落后与交通不便导致技术、人才和信息的流通不畅。以上因素均使浙江省的政府部门和商民认识到发展交通的重要性，因而积极参与交通事业建设。如在修筑杭江铁路时，沿线需征用农民土地，在地价未付的情况下，浙江省政府只是规定征用铁路建设的土地后剩余土地仍归原业主所有，征用的土地仅支付补偿费^⑥，即使如此，浙江省人民也纷纷表示热烈支持。在公路建设中情况更是如此，商民们为公路建设积极筹集资金。1933 年以前，半数以上公路均为商筑。虽然当时整个浙江省的工商业并不太景气，也缺乏投资渠道，但公路方面的民间投资却明显呈上升趋势，盈利颇丰，足以说明人们对交通运输事业仍充满信心。当然公路建设也很快获利，如开发较早的商营萧绍段公路的经营收入极为可观，盈利竟“为本省长途汽车之冠”^⑦，这的确吸引了很多商人投资公路建设。

其次，张静江有着他人无法与之相比的政治资源与经济实力。张早年追随孙中山参加革命并从经济上多次赞助孙中山领导辛亥革命。孙中山曾言：“自同盟会成立以后，始有向外筹资之举。当时出资最勇而多者，张静江也；倾其巴黎之店所得六七万元尽以助饷”^⑧。在南京临时政府成立初期和“二次革命”时期，张静江一次次地资助孙中山度过经济难关。当孙中山在南方建立革命政府时，张静江又应孙中山之邀赴广州参加国民革命，为国民大革命中的风云人物。他的政治经历，使其获得了他人根本无法与之相比的政治资源。据不完全统计，张静江一生中担任中央级别的中央委员达即达 12 个之多^⑨，虽然有些是不太重要的政治职务，但也足以说明他在中国国民党中的影响力。政治资源的丰富，自然也就为他主持的各项经济建设事业提供了广阔的发展空间，并使其顺利进行。

张静江本人不但具有极为丰富的政治资源，其张氏家族的经济实力亦是他人所无法相比的。张出身南浔丝商巨贾，其祖父张颂贤与外祖父庞云璜均为清末民初的丝商大户，为浙江南浔“四象”之一，与江浙金融财团有着非同寻常的关系。张静江为筹措交通建设事业的款项，总有江浙金融财团从中提供帮助，如杭江铁路的顺利筑成即得益于江浙财团的大力支持。其实张静江本身亦有着出众的经济才能，其早期在法国经营通运公司与后来经营建设委员会的几个附属企业，均能使其运营良好，获利甚丰，即为明证。

最后，张静江在主政浙江时期，要求建设厅每月举行一次建设会议和定期的行政会议，这些会议均为浙江建设事业的顺利向前推进，无疑有着不可低估的重要作用。除此之外，张静江还有一个团结奋进、有建设专家组成的领导班子也是交通建设事业顺利推进的重要因素，甚至有时是最为重要的原因。浙江建设厅成立后，张静江要求建设厅每月举行一次建设会议，讨论全省的各项建设事业，“为讨论及报告一切建设计划或事务，沟通本厅与各附属机关之意旨，并解决各项困难问题，以期达到全省建设事业进行之最高效率”^⑨，建设厅定于每月第一个星期四上午九时召开建设会议，参加者为建设厅厅长、秘书主任、技术主任、秘书科长、技正、各附属机关主任等，讨论本月有关建设事宜。建设厅组织的每月一次建设会议，能够适时地将近期的建设工作准备充分并安排妥当，也能及时处理建设中所遇到的所有难题。这无疑有助于各项建设事业的顺利推进。

为顺利推行浙江的各项建设事业，张静江任命自己的亲信担任重要职务。如在张静江首次任浙江省主席时，即已任命亲信程振钧为浙江省政府秘书长兼建设厅厅长。程振钧(1886—1932)，字弢甫，安徽婺源人，早年中过秀才，1912年在安徽高等学堂毕业后考取留英庚款资助赴英国格拉斯哥大学留学，专攻数学，为同盟会老会员。1917年，31岁的程振钧怀抱实业救国的理想至北京大学任教，担任数学系主任。程在北大任教十年后，于1926年由民国元老吴稚晖介绍至张静江到浙江省政府工作，1927年担任省政府秘书长，并兼任建设厅厅长，为张在浙江省推进建设事业的最为得力助手。自张静江为省长后，程即为建设厅厅长至1932年去世。程一生廉洁奉公，务实能干，事必躬亲，不事张扬，为浙江省交通建设事业出力甚多，故而深受浙人尊重。

为了加强建设厅的领导，1929年10月，张静江将协调工作能力很强的霍宝树调至浙江建设厅任秘书主任，专门协调浙江建设的各项事宜。霍宝树(1895—1963)，字亚民，原籍广东新会，生于上海虹口，少年时期即随家人赴武汉、四川一带经商。1923年赴美国入意大利诺州立大学学习运输管理，后入费城宾夕法尼亚大学深造，获硕士学位。1927年秋返国，任广东省建设厅主任秘书，后任建设委员会担任秘书处处长和会计科长，为张静江在建设委员会的重要亲信之一，也是其在浙江推行建设事业的主要幕僚^⑩。因张调任浙江省主席职，将其调任建设厅秘书主任，辅助规划全盘建设，后张静江去浙江省政府主席之职后又回任建设委员会秘书长。

关于铁路建设事业的人才，则首推杜镇远。杜镇远(1889—1961)，号建勋，湖北秭归人。1907年考入四川铁路学堂，从此和铁路建设事业结下了不解之缘。1910年毕业后考入唐山路矿学堂土木工程系，1917年任京奉铁路实习工程师，两年后受时任交通总长叶恭綽派遣赴美专门研究铁路号志，1920年入美国康乃尔大学土木工程系深造，1922年获硕士学位。翌年任美国匹兹堡铁路公司工程师。1924年以中国交通专员的身份考察欧美各国铁路工程材料，由西伯利亚经中东、南满铁路于1926年归国。不久任京奉铁路京榆号志总段工程师，设计改善铁路行车标志，成绩卓著。1927年任南京国民政府建设委员会土木专门委员^⑪。1928年12月，杜镇远任杭江铁路局长兼总工程师，秉承张静江之意，努力推进浙江省的铁路建设。马寅初在杭江铁路的通车典礼上曾高度评价该路：“最难得的，就是张静江、程弢甫、曾养甫、杜镇远四位先生对于建设这条铁路，都能非常的努力，甚至连睡觉的功夫都没有，这种毅力和苦心，实在是值得我们钦佩的，并且所有参加建筑本路的历任局长，没有一个刮钱的”^⑫，马寅初在杭江铁路通车典礼上的演讲，也反映了建设杭江铁路的艰难与参与建设人员的廉洁。

公路建设事业方面的人才，主要以陈体诚为代表。陈体诚(1893—1942)，字子博，福建闽侯人，当时著名的公路工程专家。1915年毕业于上海交通部工业专门学校(即上海交通大学的前身)土木工程系，获工学学士学位。因成绩优异，交通部派其赴美国卡内基钢铁研究院专攻桥梁构造工程，为留美“中国工程学会”会长。1919年学成归国，初任闽江水利工程师，1928年10月，任浙江公路管理局总工程师兼工务处副处长，1930年1月升任局长^⑬。在其担任公路局长期间，为浙江公路建设事业的发展作出了重大贡献。

从上述可知，具体主持浙江陆上交通建设的人才，均为专家，况正值年富力强，尤其是杜镇远和陈体诚更为铁路与公路建设领域内的佼佼者，两人均有在美国长达四年之久的学习与工作经历。陈体诚因在浙江公路建设方面的杰出成就而在纽约第六届国际道路大会上获得了国际公路建设专家的好评，而杭江铁路无论在路线选勘、建筑设计与筑路程序方面亦堪称典范。在杭江铁路筑成后，山西阎锡山与四川刘湘等均曾学习杭江铁路的建筑模式，在国内掀起了修筑铁路的热潮，推动了抗战前的铁路建设，促进了全国经济的迅速发展，为“黄金十年”经济良好局面的出现奠定了一定的物质基础。

四、结语

由于张静江对浙江陆上交通建设的指导与推动，从而为浙江各项建设事业奠定了一定的物质基础。虽然杭江铁路与全省公路建设受战争影响甚多。如杭江铁路即将通车时，“闽变陡起，是全线未通车，即开始军运矣，……然因军队过多，客车亦多不准，客运既属勉强，货运则完全停顿。因之，杭江铁路之信用，颇有损失”^①。但总体而言，交通事业的推进仍有力地促进了浙江的内外物资与文化交流，“从此，四方交通便利，货物运输，商旅往来，都比往日便利快捷”^②。实际上张静江两次在浙江的任期不及三年，但其建设成就却“为浙江省留下新建设规模”。有论者认为：“在半世纪来的民国历史上，张是浙江省历任省政府首长致力于建设最有成绩的人”^③。虽然张静江的建设成就并无达到他的“拟将浙省建设事业，次第办理，以期成一模范行省”^④的理想目标，但这近三年的陆上交通建设成就在一定程度上改变了浙江省在民国成立以来经济凋敝的状况，为其经济发展奠定了一定的物质基础。张静江任期内的陆上交通建设成就足以使其在浙江民国建设史上占有极为重要的地位，从而成为当时地方精英发展地方经济建设事业的一个极好典型，当然亦从侧面折射了当时地方省政经济建设的艰难与无奈。

注释与参考文献：

① 详见谭备战所撰写的《孙中山与蒋介石心目中的张静江》一文，载于《党史文苑》（纪实版），2007年第10期，第40—44页。

② 何祖培：《张静江事迹片断》，中国人民政治协商会议文史资料研究委员会《文史资料选辑》（24），中华书局1962年版，第284页。

③ 朱雨香：《张静江先生手创杭江淮南江南三铁路》，中国国民党中央委员会党史资料编纂委员会编《张静江先生文集》，台北：中央文物供应社1982年版，第403页。

④ 目前仅见谭备战、谭新喜所撰写的《南京国民政府时期省办铁路的先导——张静江与杭江铁路》一文，载于《杭州师范学院学报》（社会科学版），2008年第1期，第102—107页。其他的关于张静江在浙江所推行的建设事业的论文目前仍不多见。

⑤ 浙江建设厅：《浙江第一期建设计划》，《建设》（8）（计划），1930年7月出版，第53页。

⑥ 侯家源：《张静江先生与浙赣铁路》，（台）《中央日报》，1950年9月16日。

⑦ 徐世大：《浙赣轻便铁道工程计划报告》，《浙江建设厅月刊》（报告）（17），浙江建设厅1928年10月出版，第23页。

⑧ 王健强、胡开寸：《为铁路建设事业奋斗一生的杜镇远》，中国人民政治协商会议嵊州县委员会文史资料研究委员会编：《嵊州文史资料》（4），第37页。

⑨ 张家璈著、杨湘年译：《中国铁道建设》，商务印书馆1945年版，第36页。

⑩ 杭江铁路局：《杭江铁路工程纪略》，杭江铁路局1933年12月编印出版，第23—24页。

-
- ①杜镇远、刘貽燕：《杭江铁路之原起及工作之经过》，《建设》(4)(调查)，1929年7月出版，第16页。
- ②周颂贤：《纪念张静江先生》，《张静江先生百岁纪念集》，台北：世界社1976年版，第19页。
- ③杜镇远、刘貽燕：《杭江铁路之原起及工作之经过》，《建设》(4)(调查)，1929年7月出版，第16页。
- ④金士宣、徐文述：《中国铁路发展史(1876—1949)》，北京：中国铁道出版社1986年版，第450页。
- ⑤杭江铁路工程局：《杭江铁路工程纪略》，杭江铁路工程局编印出版，1933年12月出版，第24—25页。
- ⑥侯家源：《张静江先生与浙赣铁路》，(台)《中央日报》，1950年9月16日。
- ⑦浙江建设厅：《浙江第一期建设计划》，《建设》(8)(计划)，1930年7月出版，第56页。
- ⑧金士宣、徐文述：《中国铁路发展史(1876—1949)》，北京：中国铁道出版社1986年版，第451页。
- ⑨冯玉祥：《我的生活》，哈尔滨：黑龙江人民出版社1984年版，第323页。
- ⑩冯玉祥：《我的生活》，哈尔滨：黑龙江人民出版社1984年版，第323页。
- ⑪中国国民党中央党部国民经济计划委员会：《十年来之中国经济建设》(铁道)，南京扶轮日报社1937年2月出版，第25页。
- ⑫张家璈著，杨湘年译：《中国铁道建设》，商务印书馆1945年版，第36页。
- ⑬中国国民党中央委员会党史资料编纂委员会：《革命文献》(78)，台北：中央文物供应社1979年版，第303页。
- ⑭侯家源：《张静江先生与浙赣铁路》，(台)《中央日报》，1950年9月16日。
- ⑮中国国民党中央委员会党史资料编纂委员会：《革命文献》(89)，台北：中央文物供应社1981年版，第289页。
- ⑯周颂贤：《中国新铁路之父—张静江先生》，(台)《中央日报》，1950年9月16日。
- ⑰朱雨香：《张静江先生手创杭江淮南江南三铁路》，中国国民党中央委员会党史资料编纂委员会：《张静江先生文集》，台北：中央文物供应社1982年版，第406页。
- ⑱中国国民党中央委员会党史资料编纂委员会：《革命文献》(78)，台北：中央文物供应社1979年版，第8页。
- ⑲中国国民党中央委员会党史资料编纂委员会：《革命文献》(78)，台北：中央文物供应社1979年版，第2页。
- ⑳中国国民党中央委员会党史资料编纂委员会：《革命文献》(78)，台北：中央文物供应社1979年版，第2页。
- ㉑麦唐乐：《交通与国家之关系》，《道路月刊》(论著)，第31卷第3号，1930年10月15日出版，第27页。

-
- ⑫凌独见：《修建浙江省道的计划》，《浙江道路》(1)，1923 年出版，第 23 页。
- ⑬浙江省建设厅：《浙江省各县修筑道路暂行章程》，《浙江建设厅月刊》(21)(法规)，1929 年 2 月出版，第 7—9 页。
- ⑭陈言：《浙江省交通计划图说明书》，《浙江建设厅月刊》(26)(专件)，1929 年 7 月出版，第 5 页。
- ⑮黄霭如：《浙江省公路建设之研究》，《浙江省建设月刊》(论著)，第 4 卷 6、7 期合刊，1931 年 1 月出版，第 2 页。
- ⑯浙江建设厅：《浙江第一期建设计划》，《建设》(8)(计划)，1930 年 7 月出版，第 54 页。
- ⑰洪伟冰：《浙江省公路概况》，《道路月刊》，第 50 卷第 2 号，中国道路协会 1936 年 5 月出版，第 38—59 页。
- ⑱省公路局：《省县合作完成省公路干线之初步工作案》，《浙江省建设月刊》(议案)，第 4 卷 11 期，1931 年 5 月出版，第 2 页。
- ⑲《苏嘉路沿途观感记》，(南京)《中央日报》，1933 年 7 月 1 日。
- ⑳浙民：《两年来浙江全省公路建设之概况》，《道路月刊》(论著)，第 28 卷第 3 号，1929 年 11 月 15 日出版，第 23 页。
- ㉑浙江省建设厅：《浙江省公路局修筑黄乐线工赈办法》，《浙江建设厅月刊》(30)(命令)，1929 年 11 月出版，第 14 页。
- ㉒陈体诚：《参观美国道路工程及筑路借款经过》，《浙江省建设月刊》(报告)，第 4 卷第 8、9 期合刊，1931 年 3 月出版，第 3—5 页。
- ㉓浙江省交通厅公路交通史编审委员会：《浙江公路史》(1)，北京：人民交通出版社 1988 年版，第 54 页。
- ㉔参加第六次国际道路会议的中国代表共有六位，铁道部所派代表孙谋、凌鸿勋，安徽省所派代表赵祖康，贵州省所派代表花莱峰，浙江省所派代表陈体诚以及天津所派代表刘景山(注：刘景山以私人资格出席会议)等 6 人。
- ㉕陈体诚：《欧美道路概况及对于本省之公路政策》，《浙江省建设月刊》(论著)，第 4 卷第 8、9 期合刊，1931 年 3 月出版，第 4 页。
- ㉖《浙江省公路局附设监工养成所简章》，《浙江建设厅月刊》(法规)，第 18、19 期合刊，1928 年 12 月出版，第 11 页。
- ㉗《浙江省公路招商承筑规则》，《浙江建设厅月刊》(30)(专载)，1929 年 11 月出版，第 7 页。
- ㉘陈体诚：《欧美道路概况及对于本省之公路政策》，《浙江省建设月刊》(论著)，第 4 卷第 8、9 期合刊，1931 年 3 月出版，第 5 页。
- ㉙程文勋：《对浙江省公路建设的回忆》，《张静江先生百岁纪念集》，台北：世界社 1976 年版，第 89 页。
- ㉚全国经济委员会筹备处编：《督造苏浙皖三省联络公路报告书》，1932 年编印，第 10 页。

⑤本文所述六条主干道，即指沪杭线(上海至杭州)、京杭线(南京至杭州)、苏嘉线(苏州至嘉兴)、杭徽线(杭州至徽州)、京芜线(南京至芜湖)、宣长线(宣城至长兴)。

⑥沈祖德：《奋筑杭甬浙赣两路，形成东南铁路枢纽》，《民国时期杭州》，杭州：浙江人民出版社 1997 版，第 327 页。

⑦黄霭如：《浙江省公路建设之研究》，《浙江省建设月刊》(论著)，第 4 卷 6、7 期合刊，1931 年 1 月出版，第 2 页。

⑧周谷城：《中国通史》(下)，上海：上海人民出版社 1957 年版，第 436 页。

⑨可参考张朋园，沈怀玉合编：《国民政府职官年表》(1925—1949)第一册，台北：中央研究院近代史研究所 1987 年编印出版。

⑩《建设厅会议章程》，《浙江建设厅月刊》(31)(法规)，1929 年 12 月出版，第 19 页。

⑪徐友春主编：《民国人物大辞典》，石家庄：河北人民出版社 1999 年版，第 1511 页。

⑫王健强、胡开寸：《为铁路建设事业奋斗一生的杜镇远》，中国人民政治协商会议嵊县委员会文史资料研究委员会《嵊归文史资料》(4)，第 37 页。

⑬马寅初：《马寅初在杭江铁路通车典礼上的贺辞》，《杭江铁路全线通车典礼速记录》，《杭江铁路月刊》，第二卷第 1 期，杭江铁路工程局总务课编，1934 年 4 月 1 日出版，第 68 页。

⑭中国公路交通史编审委员会：《中国公路史》(第一册)，北京：人民交通出版社 1990 年版，第 607 页。

⑮金士宣：《杭江铁路今后之整理与发展问题》，《杭江铁路月刊》，第 2 卷第 2 期，1934 年 2 月 1 日出版。

⑯侯家源：《张静江先生与浙赣铁路》，(台湾)《中央日报》，1950 年 9 月 16 日。

⑰吴相湘：《张人杰疏财仗义》，《民国百人传》(1)，台北：传记文学出版社 1971 年版，第 433 页。

⑱杜镇远、刘貽燕：《杭江铁路之原起及工作之经过》，《建设》(4)(调查)，1929 年 7 月出版，第 16 页。