

---

# 论张静江与民国浙江交通建设

胡兵

(中共固始县委党校, 河南 信阳 465200)

**【摘要】**交通是人类生产和生活的必要条件, 对人类往来, 物资流通, 繁荣经济等方面有着不可替代的作用。为了保证人员和货物的畅通, 推动地方经济的发展, 张静江主张以发展交通为先务。杭江铁路的兴建, 全省公路网的修筑, 长途电话、市内电话和城镇电话构成的全省电话网的形成, 均促进了近代浙江各项事业的顺利发展。

**【关键词】**张静江; 浙江; 交通建设

**【中图分类号】**K258.9

**【文献标识码】**A

**【文章编号】**1003-6121(2013)01-0052-04

交通是人类生产和生活的必要条件, 尤其对领土广阔, 人口众多, 工商不振, 农业衰微, 富源未开, 风气未辟的近代中国来说, 交通建设更是刻不容缓。有鉴于此, 张静江非常重视发展交通, 认为“非利交通, 不足以资工商之展”,<sup>[1]</sup>为了保证人员和货物的畅通, 推动地方经济发展, 他主张以发展交通为先务, 积极推动铁路、公路、电讯等一系列建设, 完善基础设施, 为经济发展奠定了基础。

## 一、铁路方面

“我国立国之本, 当以建筑铁路为第一政策”,<sup>[2]642</sup>张静江对此深有体会, 并将铁路建设摆在优先发展的地位上。1927年初, 张静江出任政治会议浙江分会主席时, “鉴于国计民生之凋敝, 非厉行建设, 不足以救济, 而建设首要, 端赖交通, 乃建议兴筑铁路”。<sup>[3]</sup>1同年6月, 他派人踏勘路线, 拟有浙赣、浙皖两路线计划, 最后因经费无着暂搁未办, 不久张静江也离浙。1928年底, 张静江再度出任浙江省政府主席, 再次提起兴筑铁路之事, 认为非办不可。主要基于以下两方面原因: 一是浙江省因天然形势分为浙东、浙西两区域, 浙东金衢一带因山岭重叠, 交通不便导致文化落后, 工商业不振, 人民生活贫困; 而浙西因有沪杭铁路, 加上河流交错, 使得往来便利, 经济较为发达, 为实现区域相对平衡发展, 有修筑铁路的必要。二是浙赣线作为总理实业计划东南铁路的一部分, 将来一面可以与东方大港联络, 一面伸展至南昌与南浔铁路衔接而达九江, 一面与株萍铁路接轨而与粤汉铁路沟通, 其地位尤显重要。基于这种考虑, 浙江省政府咨商中央建设委员会派土木专家杜镇远来浙复勘, 翌年初踏勘完毕, 随即组织筹备处, 实地测量, 同年6月成立杭江铁路工程局, 作为兴筑杭江铁路的正式机构。而铁路线路原先采用江左线, 由于与钱塘江水道平行, 徒增竞争, 加上桐严间山岭重叠, 江流宽广, 工程艰巨, 花费较多, 故经省政府委员会最后议决改取江右线, 途经萧山、临浦、诸暨、义乌、金华、汤溪、衢县、江山至江西玉山, 并采用轻轨, 以节资本。1930年3月, 杭江铁路正式动工, 1932年3月完成江兰段, 次年12月全线通车, 全长360公里。鉴于杭江铁路效益显著, 嗣经铁道部与浙赣两省当局、上海银团集议, 改组杭江铁路局为浙赣铁路联合公司, 展筑杭江铁路到萍乡与萍株铁路连接而为浙赣铁路, 于1937年9月10日全线贯通, 以杭州为起点, 株洲为终点, 全长947公里。

较于此前国有铁路而言, 杭江铁路的建设有以下特点。首先, 采用轻轨铺设。轨条每码重量在60磅以上为重轨, 适用标准轨距, 不及60磅的为轻轨, 适用狭轨距。而当时钢轨价格每码重量在36磅以上的, 由钢轨托拉斯统制时价, 不许竞卖, 无法

---

收稿日期: 2012-11-17

作者简介: 胡兵(1975-), 男, 讲师, 硕士研究生, 主要从事近现代经济史研究。

以廉价购得；36 磅以下的则各钢铁厂商可以自由竞卖以低价推销。经省政府研讨，决定采用标准轨距来铺设 35 磅轻轨，实开各国建筑铁路先例。其次，一切建筑和设备按轻重缓急承办。此前国有铁路往往先建筑车站、办公处、宿舍及局所房屋，然后着手路基、桥梁、车辆工程，而杭江铁路则提前建造路基、桥梁、轨道、车辆，钉道完成一段，通车一段。至于车站、办公处、宿舍及局所房屋，因陋就简地利用凡可利用的庙宇和租用民房，等到营业发达后再筹划建筑。再次，力求组织机构简单。路局方面，由局长自兼总工程师，以下分设四科，科内分股办事，不设秘书，并将车务、机务、警务三股统归运输科管辖。所有员工工警名额也在可能范围内尽量减少，务使人无冗闲。如站长、副站长以下的员司，在国有铁路分为客票、行李、货物、电报等司事，各有专司；而杭江铁路则一人须兼做两三件事务，故统称为站务司事。第四，迅速采取货物负责运输和客货联运制度。此前国有铁路建成虽久，而办理货物负责运输只在杭江铁路建成几个月前，至于客货联运，甚至有全线通车多年仍未举办。而杭江铁路在 1931 年 6 月江兰段初通车时，即采用货物负责运输制度，并在 1932 年 10 月与京沪、沪杭甬路办理旅客联运，及次年 7 月办理货物联运。虽然杭江铁路的建设与国有各铁路存在以上不同特色，但并非浙江省政府要标新立异。实鉴于省办铁路经费困难，为节省而灵活采取了一些与国有铁路不同的筑路方式。

杭江铁路江兰段自 1930 年 12 月开始钉道，随铺轨进展的情形逐段通车，在运输工程材料之外，兼办营业，至次年 3 月通车至兰溪后开始正式营业。观其营运状况，1932 年度（自 1932 年 7 月 1 日至 1933 年 6 月 30 日）载运旅客为 97 万余人，载运货物除本路材料 67000 余吨及政府军运 7000 余吨外，商货实共 60000 余吨<sup>[3] 156-157</sup>自江兰段通车以来，客货运输的收入每月平均约 120000 元，而其营业支出每月却不过 70000 元，收支相较，支出仅占收入的 65%，<sup>[4] 3</sup>其效益是显著的。更为重要的是，杭江铁路的开通极大地便利了浙南山区的交通，促使深藏山区的货物源源不断运往外地，加速了两地间人员的相互交流往来，对山区经济流通与发展起到了重要作用。而浙赣铁路的全线贯通，则沟通了长江以南的腹地交通，成为东南交通的大动脉，极大便利了长江以南的交通。原来长江以南的腹地交通在浙赣铁路未筑以前，极为迂回、不便，往来杭州南昌间或杭州长沙间均须绕道长江水运，行程最少须五日或五日以上；倘要从浙赣两省省会往来边境的江山或玉山、萍乡等县，行程尤为迟缓，非用一周或十余日不能到达。自从浙赣铁路逐段通车后，上述各地间的交通，即渐次缩短为两三日或十数小时不等。<sup>[5] 217</sup>这不仅节省了人员往来的时间和金钱，减少了旅途跋涉的艰辛，对国家军队和物资的调遣也非常便利。抗日战争爆发初期，“后方部队经浙赣开往前线增援者逾十万人，迨日寇侵京沪，所有公私人员物资，亦皆假道浙赣，撤退后方，保全国家资财元气，不可数计。”可见，张静江提倡建筑的杭江铁路在经过展筑，成为浙赣铁路后，在促进地方经济发展，便利两地人员交往和支援战争等方面发挥了重要作用。

铁路的重要性固然很明显，但相较于公路，也存在一定局限性。铁道的铺设受坡度和弯道限制在山岭区域建筑不易，而公路的建筑较为简易，且坡度和弯道均可加大，对于行车安全不致有很大影响。此外，建筑公路较铁路迅速，也不像铁路行驶限于轨道，通行范围较广。鉴于此，张静江在积极推进铁路建设的同时，对公路的建筑也是不遗余力。

## 二、公路方面

1916 年至 1927 年为浙江公路建筑的发轫时期，在这 12 年中省筑公路仅有萧绍、嵊新、黄泽三路，计长不过 87 公里，所支经费达 88 万元之巨，平均每公里 1 万余元。同一时期，商筑公路完成路线有杭余、余临、余武、杭富和瓶湖双等 11 条路段，计程约 188 公里，各路平均每公里建筑经费 6000 元左右，整体工程质量难以令人满意。<sup>[6] 1</sup>1928 年 4 月，在原来省道局基础上正式成立浙江省公路局，执掌全省公路建筑、修养和行车事宜。同年 5 月，建设厅内成立公路设计委员会，负责关于公路网的制定，路线里程的调查，分期筑路的计划，路线测设的审核，工程计划及章程的编审，工程经费预算的编审，公路经费筹划等。这些公路行政组织在张静江主浙后充分发挥了其职能作用，加速了浙江公路建设速度。

1928 年以前公路建设多局限于浙西工商繁盛之处，而浙东则甚少修建公路。为促进地区均衡发展及统筹路政，以免将来冲突繁复之弊，1929 年 4 月，浙江省建设厅制订了浙江省公路路线网计划，同年 5 月 7 日经省政府 224 次会议议决通过。此项计划准备建造干线十条，其中六条经线，三条纬线，一条沿海线，共长 2795 公里，通达省内较大城市及邻省，而支线则有四十条，计长 3953 公里，遍及各县，干线和支线总计长 6748 公里。<sup>[7]</sup>按照此计划，在张静江的主持下建成了以杭州为中心的全省公路网，

其中干线主要有杭长线、杭平线、杭徽线与鄞奉线四条。

由于省筑公路进展较快，所以改变了原定省县合作由县负责筑路的规定，而改为省县分工筑路，于 1929 年 2 月经省府 190 次会议通过颁布了《浙江省各县修筑道路暂行办法》。规定重要的线路由省修筑，其他路线由县修筑，包括由各县通往四方的要道，或直接与省公路衔接者为干线(公路)，而各乡镇往来的路线为支线(乡镇道路)。已呈准建设厅备案的路线，各县县长就分别情形按照公款建筑、募捐建筑、招商建筑、借款建筑、流芳建筑或农余建筑等方式兴筑公路。同年 6 月，浙江省政府公布《浙江省公路招商承筑规则》，劝导商人投资筑路。与此同时，建设厅还印发了《造路运动宣传纲要及筑路浅说》，普及筑路知识。

在以张静江为首的浙江省政府的努力下，公路建设取得了较大成效。在 1927 年至 1930 年期间，完成路段有拱三、杭长、杭徽、杭沪、鄞奉等七线，计程约 278 公里，共需经费约 356 万元，平均每公里约 12900 余元。此时的工程建筑类取永固方法，因此质量相对较高。同时，商款建筑完成路线，有杭海、绍曹蒿、常玉等十一路段，计程约 178 公里。但其建筑情形除地势优良者外，其余类多因陋就简，建筑经费远不及省筑公路单价，后来此中收回的各路，均经大加整理。<sup>[6]1-2</sup>两者合计达 456 公里。短短 3 年间能有此成绩，实属不易。相较此前发轫时 12 年所筑省办、商办公路 275 公里，发展可谓迅速。同时，浙江的公路建设也得到了国际社会的认可。1930 年 10 月，陈体诚以省公路局局长名义参加在美国华盛顿举行的第六次国际道路会议，“本省公路成绩，因此次所带印刷品宣传之结果，是以在国际道路会议中颇为各国代表所赞许。”<sup>[8]59</sup>这种赞许不仅是对浙江省公路建设的肯定，也是对中国科学技术发展的认可。

### 三、电讯方面

1876 年贝尔发明电话，加速了人与人之间信息的交流，拉近了彼此间的距离，由此步入人类的通讯革命新时代，而这场革命至今仍未终止。1927 年国民政府奠都南京，张静江来浙主政后，“以电话为交通要政，与社会经济、地方治安，均有密切之关系”。<sup>[9]</sup>他计划兴建本省电话网，既可以传达军情政事，巩固国防，又可以沟通商情市况，便利民众。

在以张静江为首的省政府领导下，浙江省有线电话的建设主要从三方面展开。在长途电话方面，1928 年 3 月成立浙江省长途电话筹备处，此后在张的支持下完成了全省电话八大干线。另外，在电话线路所经区域，视其地理交通及商业情形，分别铺设支线及乡线。又为转接便利起见，将全省划分为七区，以杭州、嘉兴、鄞县、临海、永嘉、丽水、兰溪为区中心局，杭州为转接中心局，全省各县镇大都均有直达线集中于区中心。本区内通话最多转接不过二次，省内各县与任何他县通话最多转接不过四次，线路效率大大增加，等候时间也由此大为缩短。鉴于杭甬、甬温原有干线营业过忙，不敷应用，另装载波设备，以求舒畅。浙江临近上海，使得杭沪间长途电话业务最为繁忙。先是交通部以省际电话应归部办，另筑沪杭话线，通话营业，又由于该区域的营业区在浙江省部分则不免与部线成为并行，在江苏省部分则省际开发营业方面也存在一定困难。后经数度商洽，最终因部方察纳省情，开放浙沪通话，并将全浙电话委由省电话局代办。此项合作方法有利于全国通讯和浙省长途电话业务的发展，也是浙江长途电话发达的关键因素之一。需要指出的是，在涉及长途电话材料来源问题上，提倡用国货。凡本国可以制造的无不尽量规定程式，向国内厂家定制；而必须由国外提供的也经省长途电话局规定程式，分向各国择其优良而价廉的采购应用。长途电话各线先后建成通话后，营业收入 1928 年为 579.50 元，1929 年为 27340.93 元，1930 年为 103503.22 元，<sup>[10]44</sup>相较 1928 年，1930 年的收入增长了 177 倍多。由此可见其发展速度是非常迅速的。就市内电话而言，创始于 1907 年商办铁路公司所经营的杭州电话为商办性质，当时仅有 100 门磁石交换总机 1 台。该电话除为浙江铁路公司内部使用外，也供省、市各衙署和 30 余家商号用户挂号通话。这就是杭州市内电话的开始。1925 年，杭州市内电话逐步扩充，计有交换机 24 座，容量 2500 门，用户 1600 余家。<sup>[11]24</sup>至张静江主浙时，杭州商办电话公司之市内电话因历年营业亏损，请求官办，商洽数月，给予让渡费 44 万余元，<sup>[12]81</sup>遂于 1929 年 12 月由长途电话局接管，是为省办城市电话之始。出于名实相符的考虑，浙江省长途电话局由此更名为浙江省电话局。鉴于市内电话是长途电话的基础，长途电话是市内电话的延伸，加之旧有机件及线路已陈旧而不堪应用，省电话局决定将市内电话公司原有的机线设备进行彻底更新、改装，由人工交换式改为自动交换式，投资 229170 美元，通过中国电气公司向比利时订购 7-A 旋转式 3000 号自动交换机。<sup>[13]293</sup>以 2700 号装设城区惠兴路总局，300 号装设拱宸桥北支局，而闸口南支局则仍沿用磁石机，装有交换机 400 号，于 1932 年 3 月全部落成通话。<sup>[11]24</sup>随着机件的革新，用户也逐渐增多，次年就

---

达到 2300 余家，此项月收入也有 17000 余元。<sup>[14]177</sup>

张静江主浙时期，以长途电话、市内电话和城镇电话构成的全省电话网逐步形成，在便利信息交流，活跃商品经济以及及时传达政令方面发挥了积极作用，为此后浙江省电讯事业的不断发展奠定了基础。

#### 参考文献：

- [1]浙江省政府新任主席张静江及各委员宣誓就职[N]. 申报，1928-11-18(1).
- [2]孙中山. 孙中山文集[M]. 北京:团结出版社，1997.
- [3]杭江铁路工程局工务课. 杭江铁路工程纪略[M]. 上海:中国仿古印书局，1933.
- [4]杭江铁路工程局总务课. 杭江铁路月刊(全线通车纪念号)[J]. 1933(12).
- [5]杜镇远. 浙赣铁路的完成[J]. 浙江省建设月刊，1935(11).
- [6]沈景初. 十年来之浙江公路[J]. 浙江省建设月刊，1937(11).
- [7]浙江省建设厅：《浙江省兴筑公路路线网》，档号 L086-000-0194，浙江省档案馆藏.
- [8]浙江省交通厅公路交通史编审委员会. 浙江公路史(第一册):近代公路[M]. 北京:人民交通出版社，1988.
- [9]全省长途电话限本年度赶筑完竣[N]. 杭州民国日报，1929-7-12(2).
- [10]浙江省情展览会. 浙江省情(第三编)[M]. 杭州:杭州正中书局，1935.
- [11]赵曾珏. 十年来之浙江电讯事业[J]. 浙江省建设月刊，1937(11).
- [12]浙江省通志馆. 重修浙江通志稿(第 98 册)[M]. 杭州:浙江图书馆誊录本，1983.
- [13]《杭州历史丛编》编辑委员会. 民国时期杭州[M]. 杭州:浙江人民出版社，1992.
- [14]实业部国际贸易局. 中国实业志·浙江省(第四册)[M]. 台北:宗青图书公司，1933.