

《实业计划》与浙江现代交通的构想及其实现

丁贤勇

【摘要】 《实业计划》是孙中山绘就的中国经济现代化的宏伟蓝图，交通现代化是其核心内容，也是孙中山研究中最具争议的内容之一。孙中山这一构想在当时社会背景下有其不现实的一面，却是国人现代化梦想的开始。孙中山是当时国内少有的从宏观层面对铁路进行总体规划的专家，并具有世界性的知识眼光和前瞻性的发展理念。他对铁路建设是有研究的，对铁路沿线、沿海各地进行过实地考察和前期论证，及不遗余力的宣传鼓动，以点燃国人心中现代化之希望焰火。民国建立后，孙中山几次来到浙江，均对浙江交通提出希望。“建设之大计，当远测于十百年后，始能立国基于永久。”支撑其宏大构想的基础理念，对以后乃至今天均有指导价值。从孙中山提出三大港计划之初至今，历史行将百年。与全国一样，孙中山关于浙江交通现代化的纸上构想一件件成为活生生现实。

【关键词】 孙中山；实业计划；新式交通；浙江

学界关于孙中山与近代交通的研究中，全国性的总论较多，区域性的尤其是关于浙江的研究较少，而山水相依、背山面海的浙江有着发展各式交通的独特优势，对其研究具有一定的代表性，本文以孙中山之《实业计划》中有关浙江交通尤其是铁路交通现代化的构想、评价和后续实现，将其置于较长时段的百年社会发展进程中，略作分析。

一、闭门现蓝图：《实业计划》之天才构想

作为中华民国的缔造者，孙中山当被迫暂离政治核心的漩涡时，就满腔热情地投身到经济现代化建设的宏伟构想之中。1912年，辞去中华民国临时大总统后的第三天，他就踏上了大规模的全国巡回演说，宣传其伟大的建设计划，足迹几乎遍历当时铁路线所能抵达之地，以实业与商务重建国家之慷慨激昂的演说，在国人心中燃起希望焰火。1918年，孙中山认清了军阀们“南北如一丘之貉”的真面目后，愤然辞却有名无实的大元帅，离开广州，在上海莫里爱路寓所闭门谢客，苦苦深省，著书立说，“以予平生之抱负，与积年之研究所得，定为《建国方略》”^①，其在1919年基本完成的《实业计划(物质建设)》中展现了一幅中国经济现代化的宏伟蓝图，交通现代化构想是其核心，也是后人对孙中山研究中最具争议的内容之一。^②

孙中山的《实业计划》原是用英文写成，曰“*The International Development of China*”，刊于1919年6月号《远东时报》，后编为《建国方略之二(物质建设)》，洋洋十多万言。《实业计划》由六大计划板块共33个部分组成，是孙中山从物质层面对现代化中国的宏大构想，是一份全面发展中国经济的宏伟纲领。在这一总体构想中，发展现代交通是其关注最深、着墨最多的。他在向外界介绍时说：“予之计划，首先注重于铁路、道路之建筑，运河、水道之修治，商港、市街之建设。盖此皆为实业之利器。”^③他提出修建10万英里铁路，以五大铁路系统把中国的沿海、内陆和边疆地区紧紧相连；修建遍布全国的100万英里的碎石马路(公路)网络；开凿、整修和发展全国江河湖海的水运网，并将铁路、公路、水运三大网络复合形成全国性的现代交通运输网络体系。另外，大力发展水力、电力等现代化事业，以及农林渔牧等的现代化发展，等等。

除进行完整的公路设计、内河改造之外，交通建设中孙中山着力最多的是港口与铁路。就浙江而言，孙中山对东方大港的浪漫憧憬和浙江铁路网的天才构想，是其全国蓝图中最具代表性的。

^① 孙中山：《致廖仲恺函》(1921年7月8日)，《孙中山全集》第5卷，中华书局1985年版，第570页。

^② 或以为孙中山只是一个理想主义者，只具建国理想，对治国从未显现出真实能力，他对铁道太感兴趣，在卸任临时大总统之后，作为全国铁路督办，耗费不少，却一事不成。

^③ 孙中山：《中国实业如何能发展》(1919年10月10日)，《孙中山全集》第5卷，第134页。

海港是通往世界之窗口。与铁路的起点往往与政治或者经济中心相连稍有不同,孙中山设计的铁路往往直接与港口相连,将中国与世界紧密相联。以北方大港、南方大港、东方大港为起点,他设计的“西南”“西北”“中央”“东南”“东北”“高原”六大铁路系统的91条线路,东向太平洋,通过海洋与世界相通,并直贯东西,旁及南北,面向北、西、南三面,通过陆路与亚欧非各国相连,从而形成一个内联全国、面向世界的交通网络体系。

《实业计划》之第一、二、三计划分别为在中国的北方、东部和南方建设三个世界级的头等大港,即北方大港、东方大港和南方大港。在沿海港口空间布局和建设,大致上“平均每海岸线百英里,而得一港。”^①除3个世界大港之外,还有4个二等海港、9个三等海港及15个渔业港,共31个港口。在浙江除首选杭州湾乍浦一带的东方大港之外,还有宁波、温州2个三等港和舟山中部之长涂港、三门湾北之石浦港2个渔业港,共5个港口。

关于浙江铁路,有《实业计划》之第四计划的《东南铁路系统》中的全面设计。整个计划是在以长江和东南沿海为两边,上海、广州、重庆为三顶点,形成的一个不规则的三角形区域,共构建纵横交错的13条铁道线路,其中有6条线路经过浙江境内。^②如下表:

东南铁路系统计划(浙江部分) 单位:英里

编号	线路(起讫)	全长	浙江境内经过的主要城市
天	东方大港 重庆线	1200	东方大港、杭州、临安、昌化、安徽徽州
地	东方大港 广州线	900	东方大港、杭州、桐庐、严州、衢州、江西广信
玄	福州镇江线	550	福建福安、泰顺、处州、武义、义乌、诸暨、杭州、德清、湖州、江苏宜兴
宙	温州辰州线	850	温州、青田、处州、宣平、江西玉山
盈	南京嘉应线	750	安徽徽州、开化、常山、江山、福建浦城
昃	东方大港与 南方大港间 海岸线	1100	福建福鼎、平阳、温州、乐清、黄岩、台州、宁海、宁波(杭甬线)、杭州、东方大港

除《东南铁路系统》之外,在《中央铁路系统》中有4条从东方大港出发向北的线路与浙江密切相关:(天)东方大港塔城线、(地)东方大港库伦线、(玄)东方大港乌里雅苏台线以及(藏)霍山芜湖苏州嘉兴线,分别从湖州和嘉兴出浙江境北上。

① 孙文:《建国方略》,第247页。

② 孙文:《建国方略》,第261-265页。

二、大炮弹古陆：好梦开始的地方

诚然，孙中山的构想在当时有其不现实的致命伤。如孙中山天真地希望国际社会共同来发展中国实业，并一厢情愿地设想了实行这一计划的三个步骤：（一）准备投资于中国的各国政府，共同行动，统一政策，组成一国际团，以便开展工作；（二）设法取得中国人民的信任，使其热心配合；（三）与中国政府正式谈判，签订协议，实施计划。^①中国作为一个数亿人口的大国，不立足于自力更生的基点，而主要依赖于国际援助，要想实现现代化的经济腾飞，是不可能的。当然，在此也显示出他不顾客观、不从实际出发的主观。“余现拟进行之计划，规定于今后十年之内，敷设二十万里之铁路，此成[诚]巨大之企图，但余敢申言其必能实现也。”^②孙中山规划建设三大港，10万英里铁路，100万英里碎石路，整治大江大河，全面启动工业建设，并认定十年内即可实现。

作为革命的先行者，孙中山把现代化的目标锁定在厂房林立，机器轰鸣，高楼大厦矗立于城乡，火车轮船穿梭于原野这样一幅动人心魄的现代化社会的美景之上。当辞去大总统后，孙中山曾信心十足地表示要专心致志“办理实业”，迎接“产业勃兴”的到来，并接受袁世凯给予的“全国铁路督办”的头衔，立志要在10年内修建20万里铁路。最令孙中山激动不已的，是其关于在大江南北修建铁路网的构想。他日夜筹划，废寝忘食，钻研铁路工程资料，着手建立机构，考察已有的铁路沿线，亲手绘制了一幅宏伟的铁路建设蓝图。孙中山任临时大总统时的政治顾问澳大利亚人威廉·端纳，面对孙中山拿出一张画满铁路线的中国地图惊讶不已。他描述道：“这位缔造了民国的铁路建筑师每天上午坐在地图前，画了又改，改了又画，一连搞了几天。他沉浸在那种令人怦然心动、热血沸腾的梦想之中，最后，所有省会之间都由干线联接在一起，县城则由较小的线路连接，此外还有四通八达的支线，宛如榕树的枝杈一样。”^③他提醒孙中山说：“十年内修建二十万里铁路。那是办不到的，要花很多的钱，这是其一；第二，我认为三十年内也修不了多少。”孙中山毫不犹豫地回答说：“那很容易。我们会得到所需要的钱，我要用英国资本修建一些铁路，用美国、德国和日本等国的资本再修另外一些。”孙中山正憧憬着一个美好的未来。^④

其实，孙中山并不是一位具体的铁路设计建设方面的专家，只是铁路建设事业的总设计师。人们过分专注于对其蓝图结果的索取，认定其当时历史条件下的不可实现性，从而否定其当时应有的作用。这是顾此失彼的。

从历史层面来说，首先，孙中山对铁路还是有深刻研究的，他是当时中国少有的铁路总体规划方面的专家之一。1912年6月，他提出“交通为实业之母，铁道又为交通之母”之时就说：“之不敏，见识浅薄，然二十年来每有所至，即收其舆图，虽用意颇杂，适用于舆图之计划甚多。但留心比较世界之铁道，实偏有所嗜。故在戊戌以前，内国虽知铁道之利者已多，然能大气包举，谋及于内部重要之干路者卒少。首绘学堂应用之中国地图，精神所注射者，为内部之干路，幸而亦有助于变易时人耳目之小效，于是京汉、津浦、粤汉、川汉等之干路问题，人人视为重要矣。”^⑤孙中山留意、收集各种地图二十多年，他首绘的配有铁路线的中国地图成为学校的教学用图，并提出了起点分别为南海、扬子江口、秦皇岛向内地之三大铁路干线计划。作为一个革命家，1918-1919年的孙中山对中国的前途和前景有过相对冷静思考的时间和过程。“他在彷徨的情绪中退居上海时，创办了《建设杂志》与《星期评论》，去寻找革命真理。”^⑥一个长时期生活在西方世界，而冥思苦想报国救国的革命先行者的国家构想，《实业计划》具有前瞻性的发展理念和世界性的宽阔视野，也是基于他对现代交通事业长期的关注、积累和研究。

其次，如果说孙中山的计划确有其“纸上谈兵”之嫌，也并不能否认其应有的价值。当时并没有帮助他进行计划的科研写作班子、智囊咨询团队，但就其本人而言，确实进行过一些前期的考察论证，对铁路沿线、沿海各地进行过一些实地考察。宋庆龄回忆说，“我的丈夫有很多书，他的起居室里挂满了彩色地图，他有时召集办公室的同志们如朱执信、胡汉民、廖仲恺、邓仲元等一起讨论工作。他晚上爱做的一件事是把各种大地图铺在地上，然后弯下腰蹲在地上用彩笔勾画河道、运河、港口、江河和铁路等

^① 孙文：《建国方略》，第146页。

^② 孙中山：《中国之铁路计划与民生主义》（1912年10月10日），《孙中山全集》第2卷，中华书局1982年版，第490页。

^③ [澳大利亚]端纳口述，泽勒记录：《我在孙中山、张学良、蒋介石身边的日子》，（台北）周知文化事业股份有限公司1994年版，第99页。

^④ [澳大利亚]端纳口述，泽勒记录：《我在孙中山、张学良、蒋介石身边的日子》，第100页。

^⑤ 孙中山：《在上海与〈民立报〉记者的谈话》（1912年6月25日），《孙中山全集》第2卷，第383页。

^⑥ 宋庆龄：《回忆孙中山》（1956年11月11日），《宋庆龄选集》下卷，人民出版社1992年版，第259页。

等。”^①宋又说，“他只要有一点空，就在书房里把大地图铺在地上，手里拿着深色铅笔和橡皮，在上面标绘出铁路、河道、海港等等。他订阅了一种英国出版的航运年鉴，知道很多关于船只吨位、吃水等这一类事情。有一次他乘巡洋舰视察海宁时，告诉大副，航道水浅，把船靠外行驶。但这位大副自以为他更熟悉情况，结果船搁了浅。”^②1916年8月24日至25日，“余因察看象山、舟山军港，顺道趣游普陀山。”^③乘“建康”号军舰至舟山群岛考察，以判断该地有无建港条件。

再次，作为总设计师，其作用更在于当时对交通事业不遗余力之鼓动宣传。一是每到一地他就大谈特谈现代交通给社会带来的种种好处。^④在演说中，孙中山多次强调铁路的重要性，“无论何处，铁路常为国家兴盛之先驱，人民幸福之源泉也。”^⑤“中国如不敷设铁路，则其国家落后之情状，将长此不变也。”^⑥或曰孙中山是一个“铁路迷”，也不是没有道理的。但是，在孙中山的眼中也不是只见铁路不见其他。他认为，铁路要与水运、公路等现代交通相互配套，取长补短，相辅相成。“大家只知道铁道的利益，没有知道道路比铁路更有利益。”^⑦“铁路为国家的交通，为几千里路的交通。若在小的地方，为便利人民交通起见，单这道路，已觉可以。…倘若要造铁路，即使造成，亦须加造马路，有了马路，火车方能发达。所以要中国交通上便利，须从造马路做起。…倘若没有了马路，就是有了铁路，也不能发达的。”^⑧“欲交通便利，必先修治道路，规一国文明与否，可于其道路卜之。盖道路不修，交通不便，货流不畅，行旅维艰，欲求文明进步，岂可得哉？至于道路修治以后，尤以通行迅速为要，吾国昔年有以铁路为危险者，今则已无此观念，然以自动车（汽车）与火车较，则自动车之速率优于火车者远甚。余昔游伦敦，仅一处有自动车，见者颇为奇，今则到处皆有，且可以自动车之多寡，卜其文明之程度。吾国若能赶造铁路，并整修道路，可用自动车代火车，往来尤为迅速。”^⑨

二是辛亥革命后，孙中山几次到浙江，均对浙江交通提出希望。

1912年12月9日下午4时，在杭州法政学堂国民党浙江支部欢迎会上演说，“民生主义四大纲领：节制资本，平均地权，铁路国有，教育普及。”^⑩1916年8月18日下午1时，孙中山在浙江督军吕公望的宴会上的演说，“兄弟于四年前曾到杭州，今日重来，见道路修治，气象一新，足见浙江之进步。…以诸君之力，竭力整顿，必能使浙江为全国之楷模。…今者共和再造，建设之事不能再缓。唯建国大业千头万绪，何从做起，应熟筹之，而交通便利当为第一要着。”^⑪次日下午4时，孙中山在浙江省议会的演说，杭州应“先开放土地，使地价日增。如滨西湖之南北高峰四之地价，每亩过数十元或数百元，若照浙省所计划的先筑环湖马路，则地价必上涨数十元甚至数百元。照英国征收土地税的办法，吾国时尚难实行，但可先从报价抽税办起，每亩报百元者，抽一二元，千元者抽一二十元，将来若该土地收归公有，即照其所报者给价。”^⑫以土地经营与道路修筑来带动城市发展。

1916年8月22日上午，孙中山在绍兴觉民舞台对各界民众演说，“绍兴各界民众勤劳俭朴，很好！…交通上，我们从杭州南星桥专轮渡江，在萧山乘内河小火轮到绍兴西郭上岸，换乘轿子，要轿工辛苦费力，抬到这里。杭、萧一路上既无公路，又无铁路，由于这种交通上落后的关系，以致来往的旅客多费时间，多费金钱。我想绍兴的父老都有同感吧？人民群众有监督政府和协助政府

① 宋庆龄：《我家和孙中山先生的关系》（1981），《党的文献》1994年第5期，第75页。

② 宋庆龄：《孙中山——坚定不移，百折不挠的革命家》（1966年11月12日），《宋庆龄选集》（下卷），第484页。

③ 孙中山：《游普陀山志奇》，中国人民政治协商会议浙江省委员会文史资料研究委员会编：《孙中山与浙江》，浙江人民出版社1986年，第159页。孙中山：《游普陀志奇》（1916年8月25日），《孙中山全集》第3卷，中华书局1984年版，第352页。

④ 如在革命首义之区的武昌，面对露天会场的汹涌人潮发表演讲，提出在长江上修建大桥和在长江下挖掘隧道的计划，并提出了要在长江上游修建一座世界最大最高的水坝等，以激励国人。

⑤ 孙中山：《中国之铁路计划与民生主义》（1912年10月10日），《孙中山全集》第2卷，第489页。

⑥ 孙中山：《中国之铁路计划与民生主义》（1912年10月10日），《孙中山全集》第2卷，第490页。

⑦ 孙中山：《在江阴各界欢迎会上的演说》（1912年10月19日），《孙中山全集》第2卷，第526页。

⑧ 孙中山：《在江阴各界欢迎会上的演说》（1912年10月19日），《孙中山全集》第2卷，第527页。

⑨ 《杭州民国日报》1916年8月19日。

⑩ 《孙中山在杭州的演说》（1912年12月9日），《申报》1912年12月12日。

⑪ 《杭州民国日报》1916年8月19日。

⑫ 孙中山：《在浙江省议会的演说》（1916年8月19日），《杭州民国日报》1916年8月20日。

⑬ 沈季刚、陈于德：《回忆孙中山先生来绍兴》，中国人民政治协商会议浙江省绍兴县委员会文史资料研究委员会编：《绍兴文史资料选辑》第一辑，1983年内部发行，第26页。

的权利和义务,要把工农、文教、交通各方面,都认真改进,有计划有步骤的从事建设,把绍兴来一次革命!十八世纪的迹象,再也不要遗留下去了!”

1916年8月22日下午2时,他在省立第四中学宁波各界欢迎会上说,“鄙人虽初到此地,然宁波为通商大埠,当游历各洲时,已熟闻宁波之名矣。兄弟在杭州时见西子湖畔光复纪念碑巍然独存,想起浙省于光复时,功绩非凡,兄弟所以有今日者,亦全赖有此。”“故兄弟之所最钦佩者,莫如浙江,盖浙江之地位、条件、资格,均适宜于共和,而民心又复坚强,故能有今日之成绩。今观宁波之情形,则又为浙江省之冠。宁波开埠在广东之后,而风气之开通不在粤省之下。且凡吾国各埠,莫不有甬人事业,即欧洲各国,亦多甬商足迹,其能力与影响之大,固可首屈一指者也。… …宁波风气之开,在各地之先,将来整顿有方,自可能为全省之模范。以宁波之位置与人才而言,均具有此资格。”并对宁波提出了三点希望。“宁波人对工商业之经营,经验丰富,而甬江有此良港,运输便利,不独可运销于国内沿海各埠,且可直接运输于外洋,若能悉心研究,努力经营,加以扩充,则母地实业既日臻发达,而甬人之经营于外者,自无不随母地之发展而益形发展矣。此所希望于宁波者一也。”二是希望宁波商务发达,追赶上海。三是希望宁波“市政之最要者,道路之改良、街衢之整洁也。”“宁波人素以善于经商闻,且具有坚强之魄力,… …兄弟今日之希望于宁波者,以宁波既有此土地,有此资力,苟能积极经营,奋发自强,宁波不难成为吾国之第二上海。是在诸君子之努力耳。”^①

三、构想成现实:百年大计今梦圆

孙中山的构想在当时并没能实现,这并不能抹杀其后续重要价值。

首先,就《实业计划》在当时的可行性问题,当时孙中山既有10年内快速实现的“取法乎上”式的号召性的一面,他因此说过“大话”,但他也有冷静思考的一面,有其对建设事业正确预期的客观性的一面。在谈到交通建设时他说,“建设之大计,当远测于十年后,始能立国基于永久。”^②宋庆龄在纪念孙中山诞辰100周年讲话中说,“孙中山是一个有远大目光和深刻预见的人。”但是,“当时的保守派和改良派嘲称孙中山为‘孙大炮’。这只能说明他们自己鼠目寸光,缺乏勇气和信心,缺乏对永远要求进步的人民的同情。我们知道,理想和远见是干革命的必要前提。”^③孙中山在谈到港口建设时也说,“其他规划,亦必或早或晚,或由省营,或由国营,随于民心感其必要,次第采用。”^④时间成为孙中山的现代化构想的检验器。1927年,内战暂时结束,中国开始步履蹒跚地走上经济建设的崎岖山道,孙中山的“纸上谈兵”开始付诸实践。今天,孙中山在其《实业计划》港口、铁路部分的规划,大多已经实现,有的则在实现之中,有的将要实现,有的则是取名不同,可见其远见卓识。当然,计划赶不上变化,他当时所作的一些具体安排与后来的发展及形成的现状有很大出入,但总方向与大框架并无多大变动。1921年双十日孙中山在《实业计划》序言中已论及,“此书为实业计划之大方针,为国家经济之大政策而已。至其实施之细密计划,必当再经一度专门名家之调查,科学实验之审定,乃可从事。故所举之计划,当有种种之变更改良,读者幸毋以此书为一成不易之论,庶乎可。”^⑤

其次,作为一个“大方针”“大政策”性的框架性的构想,其实现的具体内容则有所不同、时间则有所变化、细节则逐步完备。而支撑其宏大构想的基础理念,历久弥新,对以后乃至今天均有指导价值。从孙中山提出三大港计划之初至今,历史行程将近百年。与全国一样,孙中山在浙江交通现代化的纸上构想一件件成为现实。^⑥时至今日,以港口、铁路建设为例,孙中山关于浙江现代交通的具体构想均成为活生现实。

如世界大港计划。在中国北部、中部及南部沿海各修建一个世界级大港,即是孙中山一生孜孜以求的一个宏大目标。其《第二计划》之第一部为“东方大港”。东方大港具体港址选择则有所变化。1912年,他在答《民立报》记者问时说,大致为“扬子江

^① 《孙中山在宁波的演说》(1916年8月22日),《杭州民国日报》1916年8月25日。

^② 孙中山:《在上海报界公会欢迎会的演说》(1912年10月12日),《孙中山全集》第2卷,第496页。

^③ 宋庆龄:《孙中山——坚定不移,百折不挠的革命家》(1966年11月12日),《宋庆龄选集》下卷,第481、482页。

^④ 孙文:《建国方略》,第239页。

^⑤ 孙文:《实业计划(物质建设)》自序,《建国方略》,第160页。

^⑥ 就浙江而言,2008年铁路、公路和水运等运输方式完成货物周转量5385.08亿吨公里,其中铁路、公路和水运分别为339.74、521.71、4523.63亿吨公里;旅客周转量1071.64亿人公里,其中铁路、公路和水运分别为289.76、774.28、7.6亿人公里;沿海港口货物吞吐量达6.5亿吨。(浙江省人民政府:《2008年浙江省国民经济和社会发展统计公报(2009年2月27日)》)。

口”。在《实业计划》中则设定为杭州湾的乍浦等地。他认为上海虽然是当时中国最大商港,但因泥沙填塞等原因,当时的上海港已经成为“僵死之港”“垂死之港”。“苟长此不变,则无以适合于将来为世界商港之需用与要求。”因此,东方大港首选的、最佳的“当在杭州湾乍浦正南之地,……之间”,可以建设“远胜上海”之计划港。^①他认为,宁波尽管在其计划中与温州港一起列为全国9个三等港之一,但对其“有通海路,深水直达此河口”天然优势及其后继发展之认识则是清晰明朗的。他认为,“宁波地方以地位论,其商业之繁盛原不在上海之下,而后来上海商业之一繁盛所以超过宁波者,实在于其为外海之总汇。宁波若能悉心讲究水利,发展海运,其情形未尝不可追踪上海。盖宁波之地位较之杭州、汉口为佳,杭州、汉口水运不能直达外洋,而甬江港口如能加以整理修建,可与各国直接通商。以繁盛之上海,其港口已有淤积之患,欲加改进,颇非易事,而在宁波、镇海口岸修理扩建则较易,若再能将甬江两岸筑平行之堤坝,则永无淤积之患,而吨位极大之轮船,亦可以出入,则宁波之商务自无不发达矣。”^②其实孙中山是略带激励的口吻,指明宁波可能成为世界级大港的期望。他在考察浙江沿海象山、舟山时说,“得此地自开商场,必胜过宁波矣。”^③在孙中山的理念中,因长江流域蕴含的巨大经济、人口优势,在长江口以南、杭州湾一带建立一个“实有种种与纽约媲美之可能”的计划港是理所当然的,其设想也是明确的。历史证明,今天以舟山群岛为中心,左侧翼为上海、右侧翼为宁波的杭州湾海港群落,已发展成为世界第一大港和超级大港。连战2006年4月24日在参观洋山深水港一、二期工程建设现场时激动地说,没想到中山先生90年前写的这个实业计划中的理想,今天由各位变为现实。对此我非常钦佩!^④不包括浙江嵊泗之洋山港,2008年舟山-宁波港的货物吞吐量已排名全国第一。^⑤

与华东沿海港口建设起步迟、成效大稍有不同,浙江铁路建设则经历了漫长的发展过程,但基本上是沿着孙中山的思路,依旧实现了其制订的远大目标,并继续向前大力推进。

浙赣铁路。该线路起于浙江省杭州市,中经江西省南昌市,迄于湖南省株洲市。早在1908年2月,浙江铁路有限公司派工程师对衢、严等上江各处路段进行勘测。^⑥1910年,汤寿潜提出建设从上海直达广州的东南大铁道计划,其中“自衢州、龙游,入兰溪,经义乌、诸暨,山阴西偏,萧山南偏,渡钱塘江至杭州为一段”,作为浙赣本线,并说“浙路公司业经决定,事在必行”。^⑦孙中山在《实业计划》中,把浙赣线作为东方大港通达南方大港的东南铁路系统中的内陆和沿海两大干线之中的内陆线。^⑧1928年11月16日,张静江就任浙江省政府主席,在就职宣言中把“非利交通,不足以资工商之展”作为其“初步之设施”中的主要方面,开始将蓝图变成现实。^⑨1934年1月1日,杭江(浙赣之杭州至玉山段)铁路全线正式通车营业。作为浙境东西交通的大动脉,其对沿线占浙省1/4的面积、人口直接发生影响。间接发生作用的至少还包括原处州府属的大部分地区和严州府属的部分地区。建成以后的杭江铁路与沪杭甬铁路一起构成一条人字形线路,开始取代大运河与钱塘江水上交通主干线的地位。1935年初铁路修至南昌。1937年9月26日,钱塘江大桥建成,“不仅沟通长江以南腹地之交通,调节东南数省之经济,即关于邦国之繁荣,民族之复兴,当亦居重要之一环”^⑩。它成为长江以南唯一的,也是最重要的东西向铁路干线,是东南沿海连接西南腹地的交通大动脉和长三角与珠三角间最快捷的通道。

杭长(宣杭)铁路。在《东南铁路系统》中是“福州镇江线”和“南京嘉应线”的一部分,也是“中国新铁路之父”张静江主

① 孙文:《建国方略》,第180、181、184、185页。

② 《孙中山在宁波的演说》(1916年8月22日),《杭州民国日报》1916年8月25日。

③ 孙中山:《在游览象山群岛时的谈话》(1916年8月25日),《孙中山全集》第3卷,第353页。

④ 洋山深水港位于舟山群岛之洋山,为国家在浙江省嵊泗县新建,行政归属为浙江省宁波-舟山港,但经营管理方面则以上海为主,运能计算也划入上海。

⑤ 2008年,全国货物吞吐量超过3亿吨的五大港依次为:宁波-舟山港5.20亿吨、上海港5.08亿吨、天津港3.56亿吨、广州港3.47亿吨、青岛港3.00亿吨。集装箱吞吐量超过1000万吨的五大港口依次为:上海港2800.64万吨、深圳港2141.64万吨、广州港1100.14万吨、宁波-舟山港1093.37万吨、青岛港1002.44万吨。中华人民共和国交通运输部:《2008年公路水路交通运输行业发展统计公报》(2009年4月29日)。

⑥ 《勘丈上江车路》,《申报》1908年2月12日,第2张第4版。

⑦ 汤寿潜:《东南铁道大计划》,《汤寿潜史料专辑》,政协浙江省萧山市委员会文史工作委员会1993年印行,第494—502页。

⑧ 孙文:《建国方略》,第262页。

⑨ 《张静江就浙主席之宣言》,《申报》1928年11月18日,第3张第9版。

⑩ 《浙赣铁路会计统计年报(民国二十五年)》,浙赣铁路局1936年编印,第3页。

⑪ 江南铁路主要依据孙中山《实业计划》之《中央铁路系统》的东方大港至塔城、库伦、乌里雅苏台等线,经乍浦、湖州、长兴至南京一线设计。

持修筑之江南铁路的一部分。10 杭长铁路北起皖赣线之宣城,经长兴、湖州、德清至杭州,全长 227.5 公里,浙江境内 156.5 公里,是京沪与浙赣两大干线的联络线,有利于分流沪宁、沪杭线的客货运量、缓解沪宁铁路枢纽能力和运程的大大缩短。为解决长广煤矿的煤炭和浙江西北部山区所产竹木粮石外运和生产资料调动,1970 年浙江省自行组织力量续建,1972 年 2 月杭长全线通车。1990 年至 1996 年杭长线进行技术改造,达到 1 级线路标准,成为华北、华中、华南通向华东的第二通道。^①

金温铁路。金温铁路贯穿浙西南腹地,联通沿海港口,填补浙赣铁路以东至沿海大片土地的铁路空白,是浙江内陆通往沿海的交通大动脉。1912 年 4 月,孙中山曾乘舰由沪至粤,途经温州,在《实业计划》中认为,“温州在浙江省之南,瓯江之口。此港比之宁波,其腹地较广,周围之地区皆为生产甚富者,如使铁路发展,必管有相当之地方贸易无疑。”^②在其《东南铁路系统》中之“福州镇江线”“温州辰州线”大致勾画出一幅南连福州、北上处州(丽水)、金华,进而东接杭州,西至玉山的温州铁路网线蓝图。^③北伐战争前后,有识之士曾提出修建金温铁路。1947 年浙江省政府曾计划利用美援兴建金(华)永(嘉)铁路,并进行选线、踏勘和工程估算。1984 年,金温铁路重新被提上议事日程,又因资金问题搁置。香港的乐清籍学者南怀瑾先生提议并出面筹资 4568 万美元,催生金温铁路。1997 年 8 月 8 日,金温铁路全线铺通,全长 252 公里,总投资额为 28.25 亿元,是国内第一条中外合资铁路。^④金温铁路的开通,促进了温州市和浙西南地区经济与社会的发展,并为完善东南沿海铁路路网建设奠定了基础。

甬台温福沿海大通道。1915 年,浙江省长公署向北洋政府报告,要求兴建宁波至温州的甬嘉铁路,并进行了选线踏勘和工程估算。在《实业计划》中,中经温州,连接东方大港和南方大港有两大铁路线,一是走杭州、衢州、广信的内陆线,一是走宁波、温州、福州、厦门、潮州沿海的海岸线。直到进入 21 世纪,沿海铁道建设提上日程。沿海铁路浙江段由甬台温铁路和温福铁路浙江段共同组成,北起宁波,经台州、温州至福建省福州,全长 351.68 公里,在浙江境内设宁波、台州、温州等 19 个车站。2009 年秋开通,杭温只需 3 小时,温福只要 1.5 个小时。沿海铁路浙江段横贯长江三角洲、海峡西部经济区和珠江三角洲“三大经济区”的主要沿海开放城市,将促成各城市之间更加紧密的联系,推动沿海地区的互动发展和整体发展。它途径浙江甬台温 3 市和 17 县(市、区),直接覆盖人口 1890 万人,占浙江的 37%,直接惠及地区的经济规模达到 8353 亿,占全省 GDP 的 39%。并进一步完善浙江铁路路网,使浙江铁路运输格局发生根本性变化——沿海铁路在浙江境内与沪杭线、宣杭线、浙赣线南段、温福线构成“一环四射”的总体格局,形成贯穿浙江沿海的便捷通道。

衢常铁路。在《东南铁路系统》之“南京嘉应线”中,经过徽州进入浙江,途经开化、常山、江山,转入福建省之浦城。衢常铁路于 2007 年 9 月 28 日开通运营,近期主要为货物运输服务,远期为九景衢铁路的组成部分,是我国首条民营资本参建铁路。它途经浙江省境内的常山、开化两县,全长 42 公里,总投资 6.75 亿元。它的建设有利于解决常山、开化两县的物资运输和矿产资源开发等问题,从而加速浙西中心城市衢州市的经济发展,扩大温州港的内陆腹地,加强沿海港口与内地的货物交流。

并且,孙中山当年在神州大地上点与点之间的天才构想,随着时代之进步,越来越证明其符合实际的现实一面。诸如东方大港重庆线的设想,随着铁路修造、机车建造技术进步和建设资金的丰足,铁道线路将越修越直,时速越来越快,两点间的直线距离变得越来越具有可行性和必要性,这对浙江内陆腹地的扩大、区位优势的提升具有极大作用。

当时代经历百年,潮起潮落,激荡往复,回首过去,均匀流逝、一去不返的时间成为一种理论、方法或一份蓝图、事业的试金石。横看成岭侧成峰,当年不以为然甚至倍受争议的,今天已化为具体的物质内容而造福于人类,这或许就是伟人与常人间或多或少的那点区分。

① 《杭州铁路分局志》编委会:《杭州铁路分局志(1906-1995)》,中国铁道出版社 2005 年,第 112-119 页。

② 孙文:《建国方略》,第 245 页。

③ 孙文:《建国方略》,第 262-263 页。《杭州铁路分局志》编委会:《杭州铁路分局志(1906-1995)》,第 130-132 页。

④ 1998 年 4 月全线通车前夕,金温公司董事会尊重南怀瑾先生“功成身退,还路于民”的愿望,将其股权转让给浙江省和铁道部。