

浙赣铁路与浙江中西部地区的发展： 以 1930 年代为中心

丁贤勇

内容提要 铁路交通是近代以来区域社会经济发展的全新条件之一。1930 年代浙赣（杭江）铁路的兴筑，使千百年来自然形成的浙东、浙西社会经济发展不平衡的状态开始改变；浙江中西部地区主要城镇沿钱塘江分布的基本格局出现变化，铁路沿线城镇的区位优势明显提升，并逐步形成这一区域的中心城市；冲破了自然形成的流域交往格局，重新调整了人们的活动范围，拓展了腹地空间。浙赣铁路促使途经区域现代工业和旅游业的兴起，促进了传统农副业和商业的发展，改善了浙江中西部地区人们的出行条件，传播了近代文化，使沿线 300 万人受益。当然，这一切仅仅是一个渐变过程的开端。

关键词 新式交通 浙赣铁路 浙东 1930 年代

1980 年代以来，关于民国铁路史的研究取得了长足进展，主要成果有张瑞德《平汉铁路与华北的经济发展（1905—1937）》（台北，中研院经济研究所 1987 年版）和朱从兵《铁路与社会经济：广西铁路研究，1885—1965》（广西师范大学出版社 1999 年版）、马陵合《清末民初铁路外债观研究》（复旦大学出版社 2004 年版），等等。但是，学界对浙赣（杭江）铁路的研究较少。其实浙赣铁路在民国铁路史上有其重要性和代表性。首先，它是民国时期长江以南唯一建成的东西向交通大动脉，并且“为国府奠都南京以后，首先由国人经营建造的一条铁路。亦即中国自有铁路以来，由国人独力经营的一条铁路。”其次，近代以降，铁路交通作为工业文明的主要产物，在一定程度上改变了几千年来自然形成的区域社会经济的基本格局，体现了人类改造自然的伟大成就。浙赣铁路的修筑，在沟通原本因钱塘江阻隔以及山地平原的不同而自然产生的浙东、浙西两大区域的联系中

参见苏全有《近十年来我国近代铁路史研究综述》，《苏州科技学院学报》2005 年第 2 期。

杭江铁路“因系省办性质，故取在浙境内之两端地名（杭州、江山）以命名。”杭江铁路局会计课：《浙江省杭江铁路二十二年度会计统计年报（民国二十二年七月至二十三年六月）》，该局 1934 年印行，第 35 页。1934 年 5 月 15 日起启用“浙赣铁路局”关防，此后称浙赣铁路，原杭江铁路称杭江段或杭玉段。2006 年 12 月 31 日 18 时起，铁路部门将沪杭线、浙赣线、湘黔线、黔桂线、贵昆线合并，称为沪昆线。

侯家源：《勉“浙赣人”》，《浙赣路》创刊号，1947 年 9 月，第 4 页。

具有重要作用。再次,近代铁路一般是为了沟通两个发达地区间的联系,而浙赣铁路在设计建设之初就抱着使浙东与浙西融合发展、开发欠发达地区的宏愿,从东部沿海平原深入到西部内陆山区,把孙中山之“繁盛之区”通向“疏散之地”的铁路建设理念付诸实践。另外,对浙赣铁路的已有研究主要集中在前期之兴筑过程、意义等,对其与浙江中西部地区社会经济发展的后续影响,至今不见专文研究。本文以 1930年代为中心,通过对浙赣铁路与区域发展的分析,探索浙赣铁路是如何改变千百年来自然形成的浙东、浙西的不平衡状态,以及其在沟通与促进浙东、浙西两大区域发展中的独特作用,在途经区域内对原有城镇格局和腹地空间变迁、社会经济发展和人们生活变化产生的巨大影响。

沟通浙东浙西两大区域

浙赣铁路作为一条前所未有的沟通浙江东西部地区的陆上交通大动脉,其兴筑的目的是多方面的。国民政府主要是为了巩固统治、发展资本主义和镇压革命。而在当时革故鼎新、百废待举的背景下,这一线路为什么不选择经济相对发达的区域,如完成沪杭甬铁路萧曹段,或者修筑杭州到湖州、北接南京的线路,却首先选择“无通邑大都、工商繁盛之区”的浙江中西部地区?无疑,主持者是出于全面发展浙江社会经济之战略考虑,尤其是“欲使两浙平衡发达……藉以谋浙东之发展”。

浙东、浙西的区别与差距是自然形成的,也是传统农业社会背景下历史形成的。

与今天东西南北的空间概念全然不同,浙东、浙西既是地理概念,也是历史概念和文化概念。钱塘江作为一道天然屏障,把浙江大地分为截然不同的东西两边,大致上江之南称为浙东,江之北称为浙西。浙东是多山的丘陵河谷,属钱塘江流域;浙西是多水的泽国水乡,以太湖流域为主。春秋伍子胥曾言,“吴越为邻,同俗并土”。但吴越还是有其差别,就文化而言,钱塘江既是吴越两国天然之分界线,也是吴越两种文化的主要分界线,江之南是越文化,江之北为吴文化。唐代,这一地区属江南东道,设浙东观察使和浙西观察使。宋代,置两浙路,包括今天的苏南、上海和浙江。南宋,分两浙东路和两浙西路,简称浙东路和浙西路。清代,浙江基本上就是今天的区域范围,省下设府(州)、县两级,共设十一府,以江为界,有所谓上八府、下三府之称,大体上江南之宁、绍、台、温、金、衢、严、处为上八府,江北之杭、嘉、湖为下三府。雍正《浙江通志》载:

元至正二十六年,置浙江等处行中书省,而两浙始以省称,领府九。明洪武九年,改浙江承宣布政使司。十五年割嘉兴、湖州二府属焉,领府十一。国朝因之,省会曰杭州,次嘉兴,次湖州,凡三府,在大江之右,是为浙西;次宁波,次绍兴、台州、金华、衢州、严州、温州、处州,凡八

孙中山著,刘明、沈潜评注:《建国方略》,中州古籍出版社 1998年版,第 172页。

主要有尹承国《修筑浙赣铁路始末》(《江西社会科学》1983年第 4期)、李秉成《浙赣铁路设计思想的启示》(《浙江学刊》1987年第 6期),还有台北学者简笙簧《浙江省筑杭江铁道的历史意义》(《中国历史学会史学集刊》第 13期,1981年 5月)和《浙赣铁路展筑与全线总整理(1934—1937)》(《中华民国建国八十年学术讨论集》第 4册,台北,近代中国出版社 1991年版)等。

尹承国:《修筑浙赣铁路始末》,《江西社会科学》1983年第 4期,第 137—138页。

曾养甫:《杭江铁路工程纪略序》,《杭江铁路工程纪略》,杭江铁路工程局 1933年编印,第 1页。

介凡:《浙赣铁路史资料之一(一)》,1947年 10月 8日《浙赣路讯》第 85号,第 3版。

袁康、吴平辑录,乐祖谋点校:《越绝书》,上海古籍出版社 1985年版,第 43页。

府,皆大江之左,是为浙东。

民国时期,民间和官方均以浙东(上八府)、浙西(下三府)对浙江进行大致的区域划分。

浙东浙西,虽仅一江之隔,却有天壤之别,其差异不仅是地理的和历史的,更在于社会经济之发展程度。浙西是江南水乡,肥沃的杭嘉湖平原,水道纵横,有大运河与北方紧密相联,内外交通便利,物产丰富,素称人间天堂。而浙东,山高水长,物资匮乏,交通闭塞,人们生产、生活条件远较浙西为恶劣。宋代王柏说:“两浙概号富饶,而东浙之贫,不可与西浙并称也。”曹聚仁也说,“钱塘江上流的乡村,绝少万金以上的富户,自耕农占十分之八”;“最大的富户,不会拥有两百亩以上的田地;说是靠收租过日子,做一个不稼不穡的地主,我就没见过。所以,“浙西属于资产阶级的天地,浙东呢,大体上都是自耕农的社会。”1927年衢州调查云:

他们的生活品,几乎都是他们自己劳力做出来的,他们是生产者,又是消费者。俗语所说的“开门七件头”,他们倒有六件是他们自己生产的。只有盐要向城中去买的……至于他们穿的衣服,也是破碎不堪,他们要添点衣服,是一件很艰难的大事,因为那里不是棉麻和丝毛生产的地方,一般农人不能自己生产纺织品——布类,他们势非节俭,也是无资格去消费的。

抗日战争时期,浙江政治中心南迁金华、处州,作为民政厅长的阮毅成,从繁华的都市来到偏僻的山乡,也在这一带生活和战斗了八年。他说:

我在处州山中的时候,当地人民有“不起早,不洗澡,不吃饱”的格言……这三不,完全是为了一个“穷”字。不吃饱,是因为没有东西可吃……不起早,是因为没有棉花,只可以等到日上三竿,才行起身,即以太阳作为棉袄。这与沿海产棉花的地方,其衣履的享受,又岂可同日而语。不洗澡,是因为没有换洗的衣服……在山中生长的人,勤劳一年,所收获的还不及在海滨的人,辛苦数日来得多。

杭江铁路的兴筑就是企图改变浙东山区闭塞落后的基本面貌。早在1908年2月,浙江铁路有限公司就派工程师对衢、严等上江各处路段进行勘测。1910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

雍正《浙江通志》第2册,中华书局2001年版,第67页。

历史上的浙东、浙西只是个大致的区分。“浙东、浙西的分别,本就很勉强,界限亦不十分清楚。因为有些县份,跨有钱江两岸,并非完全以江为界。过去所谓浙东,往往以金、衢、严、处四旧府属为代表。”(阮毅成:《浙东西二十五县》,《阮毅成自选集》,台北,黎明文化事业公司1978年版,第215页)当然,如今浙东、浙西已成为一个历史概念和学术概念(如本文中的浙东、浙西,又如浙东学派等),在现实生活中已不再使用,代之以全新的空间概念:杭嘉湖(原浙西)为浙北地区,旧属金、衢、严、处为浙江中西部地区。

王柏:《赈济利害书》,《鲁斋集》(二),中华书局1985年版,第127页。

曹聚仁:《“回农村去!”》,1933年4月27日《申报·自由谈》,第4张第15版。曹聚仁(1900—1972),著名作家、学者、记者,浦江县蒋畈村(今兰溪市墩头镇蒋畈村)人。

曹聚仁:《浙东》,《我与我的世界》,人民文学出版社1983年版,第38—39页。

孤芬:《浙江衢州的农民状况》,《东方杂志》第24卷第16号,1927年8月25日,第57页。

阮毅成:《浙江沿海记行》,《阮毅成自选集》,第202—203页。

《勘丈上江车路》,1908年2月12日《申报》,第2张第4版。

州为一段”,作为浙赣本线,并说“浙路公司业经决定,事在必行”。民国建立之初,浙赣两省曾商议筑路计划。孙中山在《建国方略》中,也把浙赣线作为东方大港通达广州的东南铁路系统中的干线之一。

1927年北伐告成,经济建设提上日程,浙江“交通未能便利,仍不足以广招徕。商务运输,除沪杭铁路外,仅赖钱江舟楫,极为迟缓,故难畅旺,是不可不急图救济之法。”次年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。“为谋浙东启发富源,振兴实业,灌输文化起见,爰有建筑铁路之议。”1933年《杭江铁路工程纪略》之“本路之缘由及沿革”云:

浙省为吾国东南膏腴之区,物产富饶,人烟稠密。全省区域,因其天然形势,分为浙东、浙西。(浙西)毗连江南,港汊交错,铁路、公路次第完成,水陆交通均称便利。浙东,则宁绍温台滨海之区,尚擅鱼盐之利,贸迁有无,赖有轮船;益以甬绍之间,已筑铁路,商旅往来,货物辐辏,亦颇发达。惟金衢一带,则山岭环绕,水流狭隘,交通困难,文化闭塞。同为一省区域,只因限于地势,遂形成此种畸形之发展。为谋全省共同福利,浙赣一线实有先行兴筑之必要,藉以弥此不均衡之缺陷。

1929年2月8日,在张静江提议下,经浙江省政府委员会第203号会议议决,自行筹款修筑自萧山兴江边至江西玉山的轻便铁路。6月1日,杭江铁路工程局正式成立,以杜镇远为局长兼总工程师。次年3月9日开工,1932年3月6日杭州(兰溪)段通车。因“金华与玉山之间,尤无大川巨河可资转运,仅恃崎岖陆路,以通行旅,坐使内地富源,莫由发展……交通不便,军运困难,未能朝发夕至”,决定继续西筑。1934年1月1日,杭江铁路全线正式通车营业。

杭江铁路穿越东北—西南走向的龙门山—千里岗山—怀玉山与会稽山—仙霞岭—武夷山两大列山脉之间,途经浦阳江流域、兰江流域和浙江最大的盆地——金衢盆地,进入鄞阳湖(信江)流域。其中浦阳江流域面积为3450平方千米,兰江流域面积为19350平方千米,共计22800平方千米,约占全省总面积的24%。仅铁路所经之杭州、萧山、诸暨、浦江、义乌、金华、兰溪、汤溪、龙游、衢县和江山11个县市,占当时浙省77县市总数的15%;面积14162平方千米,占浙省总面积的14%;人口333万人^⑩,约占浙省的16%^⑪。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,包括东阳、永康、武义、常山、开化等县。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

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年编印,第494—502页。

丁贤勇、陈浩译编:《1921年浙江社会经济调查》,北京图书馆出版社2008年版,第257页。

孙中山著,刘明、沈潜评注:《建国方略》,第262页。

刘贻燕:《新浙江建筑轻便铁道之我见》,《浙江建设厅月刊》第1号,1927年6月,“论坛”,第1页。

《张静江就浙主席之宣言》,1928年11月18日《申报》,第3张第9版。

《本厅所属建设机关工作概况》,《浙江省建设月刊》第4卷第11期,1931年5月,“报告”,第10页。

《杭江铁路工程纪略》,第1页。

浙江省政府委员会秘书处编:《浙江省政府公报》第532期,1929年2月19日,第22页。

《完成杭江铁路金玉段经济计划书》,《浙江省建设月刊》第6卷第4期,1932年10月,“计划”,第3页。

⑩ 为1937年4月调查数字,参见《浙赣铁路统计年报(1946年)》,浙赣铁路局1947年编印,第3页。

⑪ 当时浙江人口约2000万,参见浙江省情展览会编《浙江省情》,杭州正中书局1935年版,“政”,第2页。

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。

杭江铁路建成后,社会各界对浙东的看法开始变化。“金衢严处则深入堂奥,山重水复,径仄滩纤,交通梗塞,行旅艰辛。自筇篹启而风云可通矣。”1933年1月上海商业储蓄银行总经理陈光甫与下属中国旅行社社长陈湘涛考察杭江铁路后说:“本来浙省交通,以北部杭嘉湖为最发达,文化经济,也随之进步。浙东浙西及内部,因为交通不便,事事落后。今杭江铁路告成,就可以将这个缺陷弥补,农村经济和社会文化,也可以逐渐进步了,这真是值得我们赞美的事。”

杭江铁路的建设也推动了沿线的公路建设。随着铁路的向西延伸,浙江出现一个交通西进的局面。一方面,杭江铁路作为交通干线,为沿线公路的兴筑提供了可能。1931年3月,浙江省建设厅行政会议在杭召开,杜镇远等认为“交通事业,必需联贯,方足以收互相发展事半功倍之效”,会议审查通过“建筑公路及各县修筑县道均以萧常铁路为干线案”。另一方面,主政者极力推动。浙江省建设厅“对于建筑公路,前已积极进行;惟大都偏于浙西,在浙东方面,以限于经济,未能顾及。现在杭江铁路已达兰溪,非多筑公路,不足以资衔接。”公路建设新方案中,分两期20条线路,共计794千米。其中的7条、423千米与杭江铁路有直接或间接的联系。1932年8月建成的商办浦(江)钟(宅)路、义(亭)佛(堂)支线,均与杭江铁路衔接。尤其是曾养甫出任建设厅长以后,“对于全省公路,异常重视,积极筹划,将路线逐渐发展至浙东各部,暨赣闽两省边境,并及本省腹地”。公路是山区最重要的甚至是唯一的新式交通线,与铁路垂直衔接,使新式交通发挥出更佳作用。

杭江铁路的作用还远远超越了省域范围,它使“社会观感,为之一变,往日认铁路为国家事业者,今乃知地方政府及私人团体亦可举办矣。往日认建筑铁路,非借才异邦不可者,今乃知本国人材亦可应付裕如矣。往日认经营铁路,为亏本之事业者,今乃知与其他实业将本求利,并无二致矣。”其建成“足为从事建设者之他山片石,而各省之闻风兴起,次第修筑”。

浙省交通建设似乎是全国的一个缩影:浙省一直偏重于钱塘江以北的浙西杭嘉湖一区,而中国铁路干线也以长江以北为主,当时在长江以南除正赶修中的南北向的粤汉线,尚无一东西走向之干路。杭江铁路,“横贯浙省中部以达江西,于政治上尤有相当价值。将来京粤铁路完成,东方大港计划实现,则东西联接,本路地位之重要更可想见。”其战略地位之凸显,表现在其连接东部与向西延伸。1934年,铁道部联合浙赣两省及银行,组织浙赣铁路联合公司。^⑩次年初铁路修至南昌。1937年9月26日,钱塘江大桥建成,浙东、浙西,公路、铁路贯通。由此,东起杭州,西迄株洲,绵延

莽庐:《旅行浙东记略》,《浙赣铁路月刊》第1卷第3期,1934年7月,第44页。

《编者致词》,《旅行杂志》第7卷第2号,1933年2月。

《浙江省建设月刊》第4卷第11期,1931年5月,“议案”,第6页。萧常铁路即杭江铁路,当初的设计方案之一以萧山、常山为起讫点,故名。

浙江省建设厅:《浙江省建设公路方案》,《浙江省建设月刊》第6卷第4期,1932年10月,“计划”,第1—3页。

叶于元:《浙省商办汽车公司概况》,《浙江省公路管理局汇刊》第3期,1933年印行,“报告”,第82页。

陈体诚:《浙省公路进展状况及经济情形》(1933年5月21日),《浙江省公路管理局汇刊》第3期,1933年印行,“附载二”,第10页。

《浙赣铁路之成因及其所负开发交通之使命》,《浙赣铁路月刊》第2卷第8期,1936年1月,第7页。

曾养甫:《杭江铁路工程纪略序》,《杭江铁路工程纪略》,第1—2页。

《建筑浙省轻便铁路五年计划及营业收入概算》,《杭江铁路工程局月刊》第1卷第1期,1930年5月,“计划”,第1页。后出于“剿共”之需,南京国民政府加紧杭江铁路建设,曾养甫致电蒋介石:“杭江铁路金华至玉山设计长二百八十里,于去年十一月底开工,原定两年完成,后因浙赣交通关系重要,决缩为一年完工。经负责员司早夜努力,已于本月二号通至衢州,现已过江山,预计本月底可通玉山。”《曾养甫关于杭江路电》(1933年11月20日),浙江省档案馆藏,L086/000/0192。

^⑩ 《浙赣铁路联合公司理事会第一次会议记录》(1934年3月14日),浙江省档案馆藏,L078/002/0186。

约 1000 千米的浙赣全线贯通,“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”。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。

城镇布局与腹地空间的改变

如果说兴筑杭江铁路,主要是在浙江省域范围内促进浙东浙西区域间社会经济平衡发展之需,那么其线路走向的安排,则打破了浙江中西部地区内部的城镇空间布局及其发展格局。“浙江交通,向靠水道”,全省原有 1050 个市镇,“大抵均系昔日水道基础之交通网所形成”,“近年公路铁路以次兴筑,交通组织大变”。交通形势变化,导致了城镇布局的变化。近代浙江除了沿海兴起新兴城市以外,铁路沿线城镇也出现飞跃式发展,并逐步取代原先沿河城镇交通中心之地位。汤寿潜《东南铁道大计划》中说,“今则商业大势,由河流贸易时代,一变而为铁道贸易时代”。杭江铁路的设计、兴建,正是把浙江中西部地区的发展,从沿钱塘江发展推上了沿铁路线发展的崭新台阶。

杭江铁路在筹备及勘测过程中,因资金薄弱,屡次变更建设计划。除了轻轨重轨和轨距的论证选择以外,最主要的是江北线抑或江南线这一线路走向的选择问题。杭江铁路从杭州到兰溪的线路走向,当初就有两个方案,“一由钱塘江左岸,经富阳、新登、桐庐、建德,以达兰溪,一由杭州渡江(即用沪杭甬路之码头或桥梁),经诸暨、义乌、金华,以达兰溪,将来实有比较测量之必要”。江北线以沪杭铁路终点站闸口站为起点,沿钱塘江北岸而上,与明清以来浙赣间的驿道官路基本一致,全长 317 千米。因所经地域多大江峻岭,工程艰巨,研究决定改走江南线。江南线以原浙省公路局计划的杭州(诸暨)兰(溪)路为基础,展筑至玉山,全长 334 千米。沿线地势平坦,加上无沿江水陆竞争之弊,“以工程言,以财力言,均较原线为易,此为杭江铁路改趋钱塘江右岸之原因也”。

选择江南线,主要是因资金困难,然而结果却更有利于浙东、浙西社会经济的平衡发展。其一,杭江铁路成为浙江新式交通向内陆纵深发展的标志。与沪杭甬铁路线路走向和运河(大运河与浙东运河)、钱塘江湾大致并行、叠加不同,杭江铁路基本上是在内陆地区独立西进,如杭玉段所经之处与小火轮有强烈竞争的路段仅占总里程的 14%。并且,这一走向沿浙江中部腹地的中心线向西、向纵深突进,直抵浙赣闽三省边界。在穿越金衢盆地中心的同时,把原处州府属的一部分纳入运输范围,更能襟带浙南,其腹地比江北线更为广阔,后续作用也更大。其二,对钱塘江以南的东部相对发达的宁绍地区而言,“江北之线既弃,钱江铁桥就此而建,以贯通杭州”。修筑钱塘江大桥提上议事日程,并以此“将浙东、浙西连成一家”,杭州湾两岸杭嘉湖平原与宁绍平原成为一个有机整体,人们认为“从此两浙精神圆满,七省公路血脉流通,商市之兴盛,人文之辐辏,皆将易如

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

黄明:《浙江省推进农仓业之基础》,《浙江省建设月刊》第 10 卷第 4 期,1936 年 12 月,“论著”,第 73、75 页。

汤寿潜:《东南铁道大计划》,《汤寿潜史料专辑》,第 495 页。

徐世大:《浙江物质建设的讨论(续)》,《浙江建设厅月刊》第 9 号,1928 年 2 月,“论坛”,第 14—15 页。

杜镇远:《杭江铁路之过去与现在》,《浙江省建设月刊》第 5 卷第 11 期,1932 年 5 月,“论著”,第 5 页。

《完成杭江铁路金玉段经济计划书》,《浙江省建设月刊》第 6 卷第 4 期,1932 年 10 月,“计划”,第 8 页。

张时权:《东南铁路系统与本路》,1948 年 5 月 5 日《浙赣路讯》第 259 号,第 5 版。

茅以升:《钱塘江造桥回忆》,学苑出版社 2007 年版,第 3 页。

阮毅成:《浙东西二十五县》,《阮毅成自选集》,第 216 页。

反掌”。此外,还激活了断断续续建了二十多年却一直未能完成的沪杭甬铁路之杭甬段。其三,对钱塘江以南的西部相对欠发达地区来说,在原有钱塘江水上通道的基础上,不仅多了一条从内陆走向东部的第二大通道,也使沿线萧山、诸暨、义乌、金华、龙游、衢县、江山等城镇开始走上了一条与沿钱塘江的富阳、桐庐、建德(梅城)、兰溪等城镇截然不同的发展之路。

杭江铁路沿线城镇后来居上,从整体上改变了浙江中西部地区城镇布局及其兴衰更替。总体上说,沿线城镇兴起和发展,沿江城镇相对衰落,而既沿江又沿线的城镇则喜忧参半。最具代表性的是梅城、兰溪与金华。

梅城,位于钱塘江中上游的富春江、新安江、兰江三江交汇处的交通节点,自古即为江浙通往皖南、赣东、闽北的必经之埠,有1700年县治、1200多年州府治的历史。但因取道金华盆地的杭江铁路的逐段通车,加之1934年杭(州)广(丰)公路的建成,梅城均不在交通线上,而无奈告别往昔的繁华,衰落为一个普通小镇。

较之于梅城,兰溪的境况要稍好些。1929年铁道部调查称,兰溪“为上江交通之中心,全段商业,除杭州外,当以此为最盛”。1933年《中国实业志》把它与杭州、宁波、永嘉、绍兴、嘉兴、吴兴列为浙省七大商埠。张其昀称之为“钱塘江上流中心城市”,素有“七省通衢”之称。据1935年调查,兰溪有商业行业计95种,商店1739家,从业人员6344人,资本额为1350862元,营业额达10477303元。1914年废府设金华道,兰溪为金华道尹驻地(1914—1917),下辖旧属金衢严3府19县。1933年兰溪成为国民政府的实验县,次年设兰溪区行政督察专员公署,管辖金华、东阳等11县。兰溪的繁荣有因交通中心而兴的米市之作用。“在杭江路未通以前,沿线各地之运输,专赖水运。故虽以金华、衢县为府治之地,而其商业之繁盛,实远逊于兰溪……其米市,亦遂为各县粮食集散市场之巨擘。”时兰溪共有米店36家,交易总额约600万元,占商业交易总额(1289万元)之半壁江山。杭江铁路通车,人们预感“金玉段一通,则兰溪变为杭江支路,商业金融地位,恐有渐移金华趋势”。兰溪区位优势下降,米市命运骤变,“沿线米市化整为零,远较以前分散^⑩。原本集中兰溪一地之米谷,被分摊到铁路沿线各个城镇。在1932年的粮食运输中,金华为24万石、兰溪为70万石,至1935年金华增加到55.3万石、兰溪下降为50万石。^⑪随着米市的辉煌不再,兰溪经济逐渐下滑,主因即为“交通中心转移^⑫”。

与人称“小苏州”的兰溪相比,金华在地区经济、交通上的作用要小得多,仅有文化优势,是人

《钱塘江桥开工纪念刊》,钱塘江桥工委员会1934年编印,第34页。

新编《梅城镇志》,梅城镇政府1985年编印,第163页。沿江的桐庐因原不如梅城重要,并与杭州有轮船、汽车相通,境况反倒要好得多。郁达夫说:“桐庐县城,大约有三里路长,三千多烟灶,一二万居民,地在富春江西北岸,从前是皖赣浙交通的要道,现在杭江铁路一开,似乎没有一二十年前的繁华热闹了。”《钓台的春昼》(1932年8月),《达夫游记》,文学创造社1936年版,第52页。

南京铁道部财务司调查科编:《京粤线浙江段经济调查总报告书》,南京铁道部1930年印行,“H”,第86页。

张其昀:《浙江省史地纪要》,商务印书馆1925年版,第87页。

冯紫岗编:《兰溪农村调查》,国立浙江大学1935年印行,第4页。

《兰溪实验县商业概况》,兰溪实验县县政府1936年编印,第3—21页。

孙晓村等编:《浙江粮食调查》,社会经济调查所1935年版,第68—69页。

《京粤线浙江段经济调查总报告书》,“H”,第87页。

华卫中:《金玉游踪》,《旅行杂志》第7卷第3号,1933年3月,第9页。

⑩ 张培刚、张之毅:《浙江省食粮之运销》,商务印书馆1940年版,第11页。

⑪ 张培刚、张之毅:《浙江省食粮之运销》,第30—31页。

⑫ 《对于兰溪实验县的观感》,1935年6月10日《东南日报》,第2张第7版。

称“小邹鲁”的“从前出产哲学家的地方”。即使在 1935 年,金华县工商共 80 业,商店 1044 家,资本额为 992980 元,营业额 4896374 元,仅为兰溪的 46.73%,民间有“小小金华府,大大兰溪县”之谣。但铁路建设让金华看到了曙光,金华居“婺港之滨,在昔车路未通之时,凡婺港流域进出货,均以兰溪为市,与金华无大关系,故商业甚微;乃自本路通车……商货行旅渐改由车运,而以金华为中转之地,故商业日渐发达,将来定更有发展之望。”然而,机遇的降临还有其必然性。“金华的地势,实在好不过。从浙江来说,它差不多是坐落在中央的样子。”并且,两点间以直线为最短,铁路从金华径直往西,要比从兰溪出发近得多,行车时刻和正线里程均可缩短不少,加之地势平坦,选定以金华为出发点是当然的。杭江铁路全长 334.48 千米,金华位于其中心里程 171.63 千米处。全程共设 33 站,只起点、终点和居中的金华三地为一等站。1934 年 6 月 30 日,路局把运输课改设运输段,亦分驻上述三地。1937 年,兰溪撤实验县为普通县,兰溪区改称第四专区,移驻金华。杭江铁路的建成,使浙江中西部的交通中心、经济中心逐渐向金华转移,金华逐渐成为从杭州到浙赣闽边界整个浙江中西部地区的中心城市。

有喜有忧、喜忧参半的城镇以诸暨、临浦为代表。诸暨位于钱塘江以南从西部山区向东部平原过渡的锋面上,金华、浦江、义乌、东阳、永康各县货物如不西走金华江,则须经诸暨陆路北走,再转浦阳江而出。“自杭江铁路成,商业虽见衰落,因内地货物,皆直接运往杭县,不复由诸暨转辗”,水运优势逐渐丢失,但铁路优势却产生更大影响。“其各种产物则因交通便利之故,得能日益输出,此亦未始非失之桑榆,收之东隅也。”不仅如此,绍兴旧属,山重水复,有“柯桥千根撑杆,枫桥千根扁担”之说,与水乡柯桥便捷的水上运输相比,以盛产香榧出名又作为“诸暨内地之商业重心”的山镇枫桥,只能依靠肩挑背扛,承载起东来西往货物运输的重任。1931 年初,枫桥“为求解决本身运输痛苦,遂有枫上路之建筑”,“以为运输沪杭货物转达内地之用”。两年后,枫(桥)上(山头)铁路建成通车。由一个小镇集资自办铁路,这在全国也属罕见。而临浦,1933 年的《中国实业志》列为浙江六大米市之一,“杭江路通车后,临浦又为该路之一站,上江米谷之由陆运而下者,必以临浦为终点,转入内河,又须与柯桥相联络,故绍兴米市,将较前益趋繁荣^⑩。硖石、湖墅之米与上海洋米,由铁路运至闸口过塘后,70%运到临浦,转运浙东各地。其日流量一般在五六千石,多时达万石。民间有“临浦米行老板脚一趄,浙江江西的米价就会抖一抖^⑪”之说。但铁路同样把临浦之米分散到沿线城镇。“临浦米市的形成和繁荣都因水路运输而起,随着公路、铁路的开通,米市也慢

傅东华:《故乡散记》,《东方杂志》第 30 卷第 6 号,1933 年 3 月 16 日,“文”,第 14 页。傅东华(1893—1971),作家、翻译家,金华县(今金东区)曹宅镇大黄村人。

金华县商会编:《金华县经济调查·调查概况》,该会 1935 年印行,第 1 页。

骆憬甫:《浮生手记:一个平民知识分子纪实(1886—1954)》,上海古籍出版社 2004 年版,第 180 页。

《浙赣铁路杭玉段沿线工商业之调查》,《浙江省建设月刊》第 8 卷第 12 期,1935 年 6 月,“调查”,第 8 页。

郁达夫:《杭江小历程》(1933 年 11 月),《达夫游记》,第 14 页。

同样,衢州、江山等城镇也因铁路逐渐兴盛起来。“衢州商业,握江山港常山港流域各县贸易之枢纽,各该地出口货物率先至衢州归行,再运兰溪出口,进口货则多由兰溪输入;惟自本路通车后,商货渐改由车运,情形渐有改变。”(《浙赣铁路杭玉段沿线工商业之调查》,《浙江省建设月刊》第 8 卷第 12 期,1935 年 6 月,“调查”,第 7 页)衢县原为兰溪上游的一处转运码头,现在成了杭江线上一独立之区域中心。甚至“原为浙省边区岩邑”的江山,自“杭江铁路过本邑,至江西玉山,形势大变,一跃而成为华东大都会矣。”(干人俊编:《民国江山县新志稿》卷 7,《江山民国史稿》,政协浙江省江山市文史资料委员会 1991 年编印,第 188 页)

《浙江诸暨之物产及工业原料品调查》,《工商半月刊》第 5 卷第 10 号,1933 年 5 月,第 29 页。

《枫上铁路调查报告》,浙江省档案馆藏, L078/002/0192。

《枫上轻便铁路》,铁道部参事厅第四组编:《铁道年鉴》第 2 卷,铁道部秘书厅图书室 1936 年版,第 1712 页。

⑩ 孙晓村等编:《浙江粮食调查》,第 14 页。

⑪ 《萧山临浦镇志》,浙江人民出版社 1988 年版,第 52—59 页。

慢冷落。”

浙赣铁路的兴筑,一改千百年来浙江中西部地区以钱塘江为中心的运输格局,也改变了该地区经济贸易文化生活交往的中心,使之偏离原先以江河为中心的交往轴线,尤其是切开了传统的流域交往圈,打破了自然形成的流域交往格局。

在自然力的交通条件下,人们生产生活的空间活动范围往往以自然流域或地理单元为主。流域间的货物、人员交往一般要经过河流的交汇点,即主要城镇,相互迂回,从而形成连续蜿蜒的曲线。如钱塘江与鄱阳湖(信江)，“两大河道之源流,虽谷道遥遥相接,而山脉中梗,分流背向,故由浙入赣,或由赣入浙,旧时交通惟恃驿道,以相贯联,即近年汽车公路勃兴,而浙赣两省会间水陆仍无直达途径,不得不作改趋长江作弧形之绕道。”新式交通克服了大山大河大海等自然屏障的限制,不同地理单元间原本不便或不能逾越的障碍逐步消失,高山变坦途,天堑成通途,原本的连续曲线被简短直线所取代,自然形成的流域交往格局开始被突破。浙赣间交通也变得便捷,“两省之货物往来,均舍弃水道而利用铁道,可以直达市场”。如“昔景德镇瓷器运至杭州,每担所需运费,高至一元八角,行程约需四十五日。倘循水路运至鹰潭,转由浙赣路运杭,每担运费只需一元二角七分,行程只需七日。”玉南段通车以后,杭州、南昌“轮轨既接,缩地有方,向之需旬日可达者,今则二十四小时足矣”。浙赣铁路开通后,路局就把发展货运的目光从金衢一带投向邻省。在福建,“浦城之米,崇安之茶叶,每年出口,不在少数,亦应与公路联络,增加货运”。在江西,“竭力吸收赣东货物,改由铁路直达上海”。

在浙江省中西部山区内部,浙赣铁路“路线所经,旧时交通不便,多数是大家公认为封锁的溪谷的腹地,文化经济,都很落后”。作为从钱塘江下游深入到上游的陆上交通干线,浙赣路贯通钱塘江流域内部腹地,横切过浦阳江、东阳江、金华江、衢江等小流域,“打开了几千年艰阻的难关”,形成一条便捷的通道,打破了内部小流域局限,市场随之重组,人员和货物流向改变。杭江铁路通车后,“无论上运下运之米,沿路各站均可上车,不独兰溪之米市黯然销沉,即衢县、金华之米市,亦化整为零……交通大变,各县之米,均可就近输出,不再受水道之束缚,是以一般米市,皆日趋衰落,无一足为重心者。”又如原金华府属最著名的特产——金华火腿运销杭州有两条线路,除陆路经诸暨转浦阳江水路北运杭州之外,主要的是沿东阳江—金华江启程西下,向北东折,经兰江—富春江—钱塘江,合计约一周时间,经上千里的弧形水路,运来杭州,再转运到四面八方。现在只需在临近的火车站装车,约半天时间,经120千米,即可北达杭州。^⑩这两条起点和终点相同,行走方向相反的线路,环绕龙门山脉一整圈,形成一个椭圆,大致上水路占椭圆周长的2/3,铁路占1/3,铁路交通极大地缩短了空间距离和在途时间。

朱冠右口述,吴桑梓整理:《小上海:临浦旧事》,方志出版社2004年版,第16、28页。

《本路未筑以前浙赣两省沿线各地之交通状况》,《浙赣铁路月刊》第2卷第8期,1936年1月,第9页。

朱惠清:《浙赣经济合作方案》,《浙江商务》第1卷第5期,1936年5月15日,“论著”,第88页。

黄绍斌:《浙赣通车与两省经济提携》,《浙江商务》第1卷第5期,1936年5月15日,“论著”,第2页。

《浙赣铁路联合公司总报告第二号(二十四年一月至六月)》,浙江省档案馆藏,L085/002/0590,第73页。

曾养甫:《服务铁路人员应有之认识及今后应具之认识》,《浙江省建设月刊》第8卷第12期,1935年6月,“论著”,第2页。

杭江铁路工程局编:《浙东景物纪》,弘文印书局1933年版,“弁言”。

洛川:《十年以前》,1947年9月2日《浙赣路讯》第54号,第4版。

孙晓村等编:《浙江粮食调查》,第69页。

^⑩当然,由于水运价格较低,水运与车运还是能够长期并存,尤其是原金华府属西侧的各县。如金华县的火腿运输,每百斤到杭州的运价,车运为0.363元,水运为0.107元,水运还是有其价格优势的。朱淑言:《金华县火腿业之调查》,《浙江工商》第1卷第1期,1936年10月,第130—131页。

社会经济和日常生活的进步

杭江铁路总体上促进了浙东—浙江中西部地区社会经济与人们日常生活的进步。据统计,1930年到1937年,杭江段铁路运营收入11030150.62元,营业支出7080370.01元,赢利达3949780.61元,取得了明显的经济效益。在当地,火龙“来往了几次,他们(农民)就都觉得驯熟了,并且敢去用它替自己服务了。于是火龙肚子里逐渐塞满了米箩扁担,这又构成一种惊喜的现象。再过些时,那些火龙暂驻喝茶的棚子里竟有农民在那里服务了。”杭江铁路“首重开发交通,以为凡百事业之先决条件”。其对浙东社会经济和人们生活的影响是多方面的,同时体现出浙西沿海地区对浙东内陆山区社会经济的带动作用,以及现代因素对传统社会的渗入。

(一)现代工业和现代旅游业的兴起

与东部地区相比,浙江中西部地区可以说是一穷二白。1927年的衢州“几乎处于群山包围之中,论工业,除了山中生产的黄纸外,差不多在那里可以说得全没有工业。那里的商业,因无工业的出品和交通的不便,也就自然而然不能发达了。”但交通的进步,加以电力的运用,使附近地区“似乎已经到了工业化的前夕”,为工业发展提供了一些条件。如1935年2月21日厘订运煤特价,有利于煤炭运输。1935年上半年路局与国华火柴盒片厂、金区合作糖厂、大中华火柴公司等5家企业,订立专价合同,为企业降低了运输成本。义乌红糖是沿线知名度仅次于火腿的土特产,其生产一直为牛拉木磨(或石头滚子)的手工榨糖,铁路通车后出现机器榨糖,产量增多。1933年设金区合作糖厂,其销路借铁路运输而扩大,业务亦蒸蒸日上。

现代旅游与新式交通是相伴而生的。浙东风景,“从前因交通梗塞,游踪罕至;迨浙赣铁路杭玉段通车以后,始渐为世人所注意^⑩,”外来游客,日益众多^⑪。1931年8月中旬,有人就急不可待地沿建成不久的杭诸段游览诸暨五泄^⑫。中国旅行社设立金华分社,推出金华、桐庐、杭州火车轮船七日游项目^⑬。1933年,《发展浙江省旅游事业计划》发布,全省分六大游程,其“第五游程”以杭江铁路为主干、沿线公路为支线展开,安排五泄、郑义门、仙华山、方岩、江郎山、仙霞关等12处景点^⑭。同样,作为旅游目的地的沿线各地也因此获益。“浙赣路通车,金华山便成为胜游之地”,双龙洞盘前村的萝卜,因肥大鲜甜,成为当地特产^⑮。“龙游辣椒是有名的,以前浙赣通车时,车至龙

浙赣铁路局编:《浙赣铁路月刊》第1卷第10期,1935年2月,第59页;《浙赣铁路会计统计年报(民国二十五年)》,第235页。

傅东华:《火龙》,《山胡桃集》,生活书店1935年版,第17、22页。火龙为沿线人们对火车之称呼。

《玉南段通车后有国计民生之效用》,《浙赣铁路月刊》第2卷第8期,1936年1月,第91页。

孤芬:《浙江衢州的农民状况》,《东方杂志》第24卷第16号,1927年8月25日,第55页。

蒋梦麟:《民国初年》,关鸿等编:《现代世界中的中国:蒋梦麟社会文谈》,学林出版社1997年版,第56页。

《浙赣铁路局要事记》,《浙赣铁路月刊》第2卷第8期,1936年1月,第142页。

《浙赣铁路联合公司总报告第二号(二十四年一月至六月)》,浙江省档案馆藏,L085/002/0590,第72—73页。

《义乌市红糖产销概况》,《浙江省金区合作糖厂计划及章程》,金区合作糖厂1934年印行,第1页。

《浙江新糖厂之创设与甘蔗之改良》,《浙江省建设月刊》第9卷第1期,1935年7月,“论著”,第42—45页。

⑩ 《浙赣铁路沿线名胜志略》,《浙江之特产》,浙赣特产联合展览会浙江筹备处1936年编印,第132页。

⑪ 浙江省导游局:《整理及开辟全省名胜计划》,《浙江省建设月刊》第9卷第5期,1935年11月,“计划”,第1页。

⑫ 方志超:《游诸暨五泄记》,《旅行杂志》第5卷第11号,1931年11月,第40页。

⑬ 《浙东游程》,《旅行杂志》第8卷第11期,1934年11月,第106页。

⑭ 《发展浙江省旅游事业计划》,《浙江省公路管理局汇刊》第3期,1933年印行,“计划”,第9—10页。

⑮ 曹聚仁:《山水思想人物》,生活·读书·新知三联书店2007年版,第17—18页。

游站上,立刻就有当地人民,拿着一瓶瓶的辣椒,向客人兜售。”此外,萧山杨梅、枫桥香榧、苏溪梨子、衢县橘柚等,均由此打开销路。

(二)传统农副业和商业的发展

踏勘杭江铁路路线报告称,“研究当地之农业生产与需要焉,利用廉价而迅速之运输其他种类之农作物,当能种植获利,且易腐化之果实与蔬菜,亦可于离都市甚远之处生产而获利焉。”金华是肉猪生产大府,除火腿(后腿)、风肉(前腿)外销之外,剩下数量巨大的排肉(腌肉),“此项排肉,易于腐坏,在昔火车未通之时,船运经由金兰至杭,动需六七日,故出口较少;现在铁路通车,运输迅速,一日可达,故出口数量大增,形将成为本区大宗出口之一矣。”龙游是产粮县,人称“龙游种一年,可吃三年”。每年约有二三万吨余粮,“前期多由水路航运,1933年浙赣铁路通车后,因较安全迅速,部分改由铁路运出”。

过去,“浙东内地产品亦因水运迂缓而费用颇巨,未能尽量输出”。铁路运输的便捷、安全和相对低价,推动了沿线商业的发展。1932年,路局对沿线物产进行详细调查,开列出每年价值约6000万元的外销货物清单。前述杭江段1930—1937年6个结算年度营收11030150.62元中,货运为3748784.18元,占33.96%。交通条件的改善也改变了产销的时空间距。“就在那时期,走广东的商人也多起来了(先前的商人,都是走苏杭上海的。乡人口头上所谓‘走广东’,正是走香港之意)。他们把桐油、猪鬃输出,接着又把烟叶输出,这就开了更大的眼界。他们曾经坐过飞机,大轮船自是不必说了。先前第一等客商是卖火腿的,而今他们也让位给这些桐油商了。”商旅活动的范围从传统的苏沪杭地区扩大到了南部粤港地区,并且外销商品的性质发生变化,从土特产转而成为桐油、猪鬃、烟叶等原材料。一些企业抓住发展机遇,如金华姜元昌利用这个有利时机,成为浙东百货业的翘楚。当然,“沿线无大宗出产品,仅少量之农产物及牲畜输出,尚不足与输入之制造品相抵,故货运下行多而上行少。各类货物吨数及进款,亦以制造品为独多,次为农产物及牲畜。”^⑩铁路更便利了都市工业品的倾销。

(三)人们出行条件的改善和出行距离的扩大

与现今新式交通普及不同,当时乘火车出行,是偶尔为之的选择。诸暨、金华至杭州来回票价为2元、5.7元。一年中因春节、夏收或急事往返一两回,还是现实的。^⑪并且,这项选择有其市场

《辣椒》,1947年7月2日《浙赣路讯》第2号,第4版。

韩朴:《本路沿线摊贩零食谱(二)》,1948年7月19日《浙赣路讯》第323号,第4版。

《踏勘杭江铁路路线报告》(1929年5月16日),浙江省档案馆藏,L085/002/3177,第14页。

金士宣:《杭江铁路沿线物产暨水陆运输概况》,《浙江省建设月刊》第6卷第9期,1933年3月,“报告”,第4页。

饶敏卿:《龙游米业和盛极一时的茶圩米市》,《衢州文史资料》第4辑,浙江人民出版社1987年版,第61页。

曾养甫:《浙赣铁路与浙江商务前途》,《浙江商务》第1卷第4期,1936年4月15日,“论著”,第4页。

《杭江路运输设备及沿线物产》,《工商半月刊》第4卷第24号,1932年12月15日,“国内经济”,第21—22页。

曹聚仁:《地盘动了》,《我与我的世界》,第35页。

倪俊:《金华百货业的今昔》,《金华县文史资料》第5辑,政协浙江省金华县委员会文史资料工作委员会1992年编印,第172页。

^⑩ 《杭江铁路工程纪略》,第156页。

^⑪ 据1930年浙江省建设厅对杭州市28个行业262名工人生活状态进行的随意抽查,人均月收入合计为13.83元。(浙江省建设厅:《杭州市工人生活状况》,《浙江省建设月刊》第4卷第4期,1930年10月,“统计”,第97页)另据该厅对杭州缫丝厂全体89名女工之生活状况调查,月均工资加福利补贴共计20.14元。(浙江省建设厅:《杭州缫丝厂女工之生活状况之一斑》,《浙江省建设月刊》第4卷第4期,1930年10月,“统计”,第106页)以上代表了杭州普通和较高的工人工资水平。又据金华县商会1935年对全县10个行业1278名店员薪给调查,月工资总平均9元,这代表了浙江中西部城镇工人的工资水平。(金华县商会编:《金华县经济调查》,该会1935年印行,第81页)如以外出人员月收入14元计,诸暨、金华至杭州的来回票价,分别占年收入的1.19%和3.39%。

基础,张其昀言:“浙东最大之输出品为劳务。”据 1928年调查,东阳出外人数合计 82473人,占全县总人口数(463902)的 17.78%。沿线除杭州市外近 300万人,以 15%计则有 45万人外出谋生,这就是最为固定的客户市场:“本路旅客乘车人数,初以江边与诸暨及苏溪、义乌间为最多。因诸暨旅外人士较众,而苏溪、义乌则为往来东阳、永康、缙云、仙居一带之要道。迨通车兰溪后,兰溪、金华两处人口亦密,上江及赣闽边境人民,亦多至此,舍舟就陆,故旅客人数逐渐增加。”事实上,1932年度杭兰线载运旅客总计 97万余人次,为沿线萧山、诸暨、浦江、义乌、金华、兰溪六县总人口 203万的 48%。杭玉段 1930—1937年客运总营收为 7176736.17元,占全部营收的 2/3,以 1932年度杭兰段旅客每人平均进款 1.03元计,则运送旅客为 700万人次,是杭江沿线 11市县人口总数的 2.1倍。路局在计划收购枫上铁路的调查中,对杭州与枫桥间火车与轮船的费用进行对比,认为“中上等旅客,势必舍舟搭车,已无问题,惟贫苦旅客,限于川资,尚未必能全部吸收”。路局因此采取措施,如开驶减价小工车,“此项小工,均系贫苦之民,昔乘航船,嗣乘汽轮拖船,今杭江虽已通车,而以车价较昂,仍有不能享受其便利,困苦之状,实为可悯。添挂“小工车,附挂于各区间车,不特小工享受其利益,即本路客运,亦必藉以发展也”。仅 1933年元月,客运人数就达 10.5万人。

新式交通一改风餐露宿的行旅生活和“关山难越,谁悲失路之人”的万年长叹。如原衢州交通全赖航运一途,由兰溪达常山、江山,航行需 3至 5日,所费约 6元。1934年,杭玉段江(山)玉(山)第 3次快车,金华至江山行车仅 5小时,三等客车费 2.35元。曹聚仁说:“从我的家乡到杭州计三百六十华里之遥。一位浙东农村的庄稼人要进省城一回,那真是天大的事。一百农民之中,一生中到过杭州的,怕不会有一人,所以浙西的事,跟我们浙东人毫不相干。先父考取了秀才,才到杭州去应乡试。他一生中只到过两次杭州,嘉兴湖州就不曾到过。那些到过上海的商人,一回来就得写‘天方夜谭’了。”^⑩过去杭州到兰溪,轮船到桐庐再换帆船,“在钱塘江上,得过五天行程”;到 1937年秋,“杭衢间交通无论趁火车或公路车,都缩在大半天之中”,“朝发杭州,暮归蒋畈”。^⑪此外,从诸暨到金华的信函,原先的邮程有 289里,邮差近 28小时马不停蹄地奔波在泥泞的乡间小道上^⑫,而火车从诸暨至金华只 110千米,快车仅需 4小时 20分钟^⑬。人们每小时的活动半径从自然力状态下的 5千米,提高到了蒸汽力的近 30千米。^⑭据统计,1932年度杭兰段客运人均里程为

赵懿翔:《东阳县农村经济的三大基础》,《浙江省建设月刊》第 8卷第 10期,1935年 4月,“调查”,第 6—7页。

国立浙江大学社会系编:《浙江八县农村调查报告》,浙江大学农学院 1930年印行,第 25页。原文为 17.77%,在百分比计算中四舍五入后应为 17.78%。

《浙江省杭江铁路》,《铁道年鉴》第 2卷,第 1580页。

《江兰段客运状况一览表》(民国 21年度),《杭江铁路工程纪略》,第 156页。

《枫上铁路调查报告》,浙江省档案馆藏,L078/002/0192。

金士宣:《发展杭江铁路运输营业之计划》,《交通杂志》第 1卷第 6、7期合刊,1933年 4月,第 197页。

《杭江铁路工程纪略》,第 156页。

沈光:《近年来衢属交通概况》,《浙江省公路管理局汇刊》第 3期,1933年印行,“报告”,第 90—91页。

《浙赣铁路客票价目表》,《浙赣铁路月刊》第 2卷第 8期,1936年 1月,“附表”。

^⑩ 曹聚仁:《浙东》,《我与我的世界》,第 39页。

^⑪ 曹聚仁:《地盘动了》,《我与我的世界》,第 33—34页。

^⑫ 据《浙赣路杭玉段未通车以前之沿线邮递情形》,《浙赣铁路月刊》第 2卷第 8期,1936年 1月,第 17—18页。

^⑬ 《浙赣铁路杭玉段行车时刻表》(民国 23年 7月 1日实行),《全国铁路行车时刻票价里程表》,1934年编印。

^⑭ 关于新式交通与人们活动半径的扩大,参见丁贤勇《新式交通与生活中的时间:以近代江南为例》,《史林》2005年第 4期,第 99—109页。

67. 2千米,火车扩大了人们出行的距离。

(四)近代文化与生活方式的传播

民国时期现代因素对乡村社会最具感觉的影响,除无孔不入的工业品之外,主要是具像化的新式交通经过原本平静闭塞的乡村,乡民目睹轰隆而来的火车、汽车、轮船和天空中偶尔掠过的飞机,借此认识到了现代文明的存在,从而改变了对外部世界的感知。原先,封闭的山乡“四周围都被团团卷住”,“找不到一片片报纸,除却吹进来的是哗啦哗啦的风雨外,就只那催粮索命的‘御差’”,但火车来了,一潭静水泛起了阵阵涟漪,通向外部世界的门窗打开了,文明的信息进来了,几年后“还有个穿旧童子军服的中学生做了这村里小学的教师,在早晚你听,琅琅的书声像哗哗的流水一样地悦耳啊!”如民初义乌,流行的只有上海《申报》、《新闻报》、《杭州民国日报》等外地报纸,杭江铁路通车后,沪杭所有报纸都能看到,并且当地也开始办报。

铁路、公路来到了家门口,“水使人通,山使人塞”的传统发生变化,远方都市的生活方式也就更快地渗透到沿线各地。比如在车站,除钢筋混凝土结构的站房,还添设了水泥地面的新式厕所。杭江铁路有专门的厕所设计图,图中除男女分厕以外,男厕中有翻盖式(座式)的抽水马桶、立式小便池、下排污水管等前所未有的卫生设施。在金华的大街小巷,虽然“男人十九还是穿着长袍大褂,甚至穿的多是土布制的衣服,朴质得像庄稼人一样,然而女人都已很普遍地摩登起来了:长得拖地的旗袍,曲得像蓬头鬼一样的头发,以及高跟鞋、黄胭脂,简直是触目皆是”。在山村,“过了一些年月以后,这里女人们的发髻大部分都剪去了,脚也放大了”。在浦江乡下,“有一天,一位小姐,她就在盛夏酷热的夏天,(从上海)一到家中,就邀请亲友来尝新。她带来两只五磅大的热水瓶;她打开了瓶盖,热气腾上。她给每人掏了一小碗粉红色的又似浆糊又带块粒状的东西,这东西给亲友们以意外的刺激,大家哗然以笑,大声叫道:‘西瓜冰淇淋!还是上海南京路冠生园的制品!’”全新的生活方式,逐步改变了浙江中西部地区人们的生活面貌。

余论:仅仅是一个渐变过程的开端

“查浙东交通,向极阻滞,亟宜开发,以便行旅。”但是,杭江铁路建设之初,中央政府和银行对其“不无怀疑之处”,认为“杭兰一段对于国防及经济价值,甚为有限”。通车后的金华,也“并不如我想像中那样变得快,因为我离开它本来不过五年,而一条铁路的效力又未免被我想的太神奇了些。铁路并不曾把应有的紧张带到故乡;故乡依旧保持它固有的雍容风度。”^⑩交通进步并未立即引起经济发展的连锁反应,据路局调查,沿线“通轨未久,地方经济犹未尽量开发,所有工商实业,

《杭江铁路工程纪略》,第158页。

何如之:《火车》,1947年7月23日《浙赣路讯》第20号,第4版。

陈乃照:《民国时期我县新闻事业的片断回忆》,《义乌文史资料》第1辑,政协义乌县委员会秘书处1984年编印,第23页。

《杭江铁路工程纪略》,“插图”,第130—131页。

秦瘦鸥:《杭江路走马看花记》,《旅行杂志》第8卷第3号,1934年3月,第18页。

何如之:《火车》,1947年7月23日《浙赣路讯》第20号,第4版。

曹聚仁:《地盘动了》,《我与我的世界》,第35页。

《浙江省建设厅二十一年度施政成绩报告》,《浙江省建设月刊》第7卷第3期,1933年9月,“报告”,第1页。

张嘉璈著,杨湘年译:《中国铁道建设》,商务印书馆1945年版,第36页。

⑩ 傅东华:《故乡散记》,《东方杂志》第30卷第6号,1933年3月16日,“文”,第12页。

仍囿于旧式,尚无新的发展”。有人甚至认为:“如果一般人民都还不知怎样的利用它,维护它,那么,这种建设非但与内地的农工没有益处,反使外货倾销又多了一个捷径,未受其利,先受其害。”其实,交通对社会经济的影响是一个潜移默化的过程,也是一个相互促进的过程,尤其是在现代经济步履蹒跚和世界经济危机阴影笼罩之下的 1930年代初,浙江城乡经济凋敝,浙赣铁路对沿线社会经济的促进作用不可能是立竿见影的。正如浙江省政府主席张难先 1931年在建设厅演说时说,“一般人民,多半父母妻子都不能养活,那有力量来住洋房,坐汽车;纵然马路修得多,也于平民生计无补。”然而,“火龙冲破农民的静寂了。如今在火龙冲过的地方,一切都是草创,一切都很简陋。但不知为什么,正唯这种草创和简陋使我感动得很深。我觉得这就是生的象征,这就是动的开始。”

浙赣铁路对浙江中西部地区的发展、浙东浙西的融合只是一个良好的开端,是一个需要时间的漫长过程的起点,社会经济的发展更是需要有一个和平稳定的社会环境,但日本帝国主义发动全面侵华战争,强行打断了这一融合发展的进程。“日本军阀南侵之初,即以破坏或封锁我铁路交通为鹄的。”1937年 11月 6日,侵华日军在金山卫登陆,侧翼沿沪杭铁路南侵,12月 24日晨,杭州沦陷。为封锁钱塘江,23日下午 5时许,我守军主动炸毁钱塘江大桥。从此浙东、浙西以钱塘江为界,呈现出沦陷区、国统区隔江对峙之态势。1942年 5月 15日至 6月底,日军为防止盟国空军利用沿线机场进攻日本本土,并为掠夺当地萤石矿,沿浙赣铁路发动了所谓的“铁道作战”。沿线地区饱受浩劫,沟通浙东、浙西的联系更成为水月镜花。直到 1950年元旦浙赣铁路全线恢复通车,才回到浙东、浙西融合发展过程的起点。

作者丁贤勇,杭州师范大学历史系教授。杭州,310036。dxy1936@126.com]

(责任编辑:杨宏)

《浙赣铁路杭玉段沿线工商业之调查》,《浙江省建设月刊》第 8卷第 12期,1935年 6月,“调查”,第 1页。

杜镇远:《弁言》,杭江铁路工程局:《杭江铁路月刊》(全线通车纪念号),1933年 12月 28日,第 4页。

张难先:《建设事业要发展到农村中去》,《浙江省建设月刊》第 4卷第 11期,1931年 5月,“演说”,第 1页。

傅东华:《火龙》,《山胡桃集》,第 24页。

浙赣铁路因日本侵华战争遭受的浩劫及其后续影响,参见丁贤勇《近代战争与新式交通发展:以浙江抗日战争为中心》,《抗日战争研究》2007年第 3期。

龚学遂:《中国战时交通史》,商务印书馆 1947年版,第 4页。