

江南城市与社会研究丛书

陈国灿 主编

以上海为中心：沪宁、沪杭甬铁路与 近代长江三角洲地区社会变迁

岳钦韬 著

中国社会科学出版社

本书受浙江省哲学社会科学重点研究基地浙江师范大学江南文化研究中心资助出版

江南城市与社会研究丛书

陈国灿◎主编

以上海为中心：沪宁、沪杭甬铁路与 近代长江三角洲地区社会变迁

岳钦韬◎著

中国社会科学出版社

图书在版编目(CIP)数据

以上海为中心：沪宁、沪杭甬铁路与近代长江三角洲地区社会变迁 /
岳钦韬著. —北京：中国社会科学出版社，2016. 2

(江南城市与社会研究丛书 / 陈国灿主编)

ISBN 978 - 7 - 5161 - 6101 - 2

I. ①以… II. ①岳… III. ①铁路运输建设 - 影响 - 长江三角洲 -
社会变迁 - 研究 - 近代 IV. ①F532. 9②K295

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 095003 号

出 版 人 赵剑英
责任编辑 任 明
特约编辑 芮 信
责任校对 李 楠
责任印制 何 艳

出 版 中国社会科学出版社
社 址 北京鼓楼西大街甲 158 号
邮 编 100720
网 址 <http://www.csspw.cn>
发 行 部 010 - 84083685
门 市 部 010 - 84029450
经 销 新华书店及其他书店

印刷装订 北京市兴怀印刷厂
版 次 2016 年 2 月第 1 版
印 次 2016 年 2 月第 1 次印刷

开 本 710 × 1000 1/16
印 张 26. 25
插 页 2
字 数 452 千字
定 价 88. 00 元

凡购买中国社会科学出版社图书，如有质量问题请与本社营销中心联系调换
电话：010 - 84083683
版权所有 侵权必究

序

正是考虑到以上这些因素，所以岳钦韬博士在著作的章节安排上颇具匠心；首末两章原为一体，旨在通过上海城市空间结构的演进来考察铁路路线布置与铁路的工程性影响，从整体和纵向的角度对铁路与近代上海的关系进行较为宏观的把握，但作者出于专著的需要而进行了调整，同时增加了不少新的内容。然后从第二章开始通过具体的领域进行深入的分析。

欣闻岳钦韬博士的大作《以上海为中心：沪宁、沪杭甬铁路与近代长江三角洲地区社会变迁》近日行将付梓出版，值得庆贺！这本著作是他在原有博士论文的基础上增补修订而成，更是他十余年来留心交通史特别是近代铁路问题并积累国内外各种史料的呕心沥血之作。现在该著问世，不仅对近代中国交通史的研究作出了贡献，也为学术界的研究园地再添了一支奇花。

近年来，有关近代中国交通史的研究成果不断涌现，举凡轮船航运、航空、公路等等的研究成果不断出现，在近代中国交通运输业中担当主力的铁路运输的有关研究成果，更是令人有目不暇接之感。尤为值得注意的是，这些研究成果大多出于中青年学者之手，这种现象既展示了改革开放后新时期学术界的一派新风，也显示出学术界梯队建设的成效和学术后劲发展之强，不能不令人感到衷心喜悦。

特别是进入新世纪后，随着脱胎于交通社会学的交通社会史这种提法的出现和研究的兴起，^①为过去的交通史研究注入了一股新的清风，学术界的关注点也更为多样化，举凡交通运输与社会生态进程、交通与人口、家庭、

^① 该研究方向最早由现任南开大学历史文化学院院长的江沛教授提出，至今已召开了四届“中国近代交通社会史学术研讨会”，分别在南开大学（2009年）、杭州师范大学（2011年）、复旦大学（2013年）和苏州大学（2014年）举行，其中2014年年会专以“铁路与近代中国社会变迁”为题。

社区、社会心理等方面的关系；交通运输与城市经济、政治、产业组织、制度演变、运输政策与发展；交通运输的社会后果，包括能源和土地运用，运输分布的影响、与社会的互动等方面都逐渐进入研究者的视野。无疑，从历史发展和演进的角度及视野来观察近代中国交通的演进和对社会诸方面的影响及互动，能够更立体和更宽广的展示近代交通业的发展对近代中国的影响和作用。

细心的读者一定会发现，岳钦韬博士的这本著作，很大程度上正是从交通社会史的角度来观察和分析近代铁路对社会各方面的影响的。他的这本著作具有两个非常明显的特点：一是地域集中在近代中国经济最发达的地区——以上海为中心的长江三角洲；二是在交通与社会关系问题的研究中首次提出了“工程性影响”的概念。

何为“工程性影响”？岳钦韬博士认为，铁路从规划到建设再到运营的各个环节大致分为两个部分：一项是铁路的路线布置与工程建设；另一项是铁路部门的运输组织和经营管理，前者对沿线社会所产生的影响即为“工程性影响”。作者认为，当前的交通社会学的分析框架基本上都聚焦于交通的“位移”、“运行”等运营方面的内容，忽视了交通工程的设计、施工等所引起的社会变迁，或者仅仅将线路、设施的负面影响视作“交通公害”，未能对公害和社会两者的关系问题进行深入探讨。针对以上交通社会学往往脱离工程规划和建设这一重要环节的缺憾，岳钦韬博士的著作从历史的角度出发，通过具体分析沪宁沪杭甬两条铁路在长江三角洲地区建设的工程性影响，力图通过史实来分析和论证这一点，并通过这种论证对历史学研究的不足之处进行了弥补。

岳钦韬博士认为，铁路的工程性影响是铁路与经济社会议题中的重要环节，其意义主要有以下三点：

其一：运营性影响对沿线经济社会的促进作用毋庸置疑，但由工程性影响带来的地产纠纷、水利争端、妨碍生产等诸多负面效应也是其中不可分割的一部分。研究铁路建设带来的工程性影响这一领域，有利于纠正严重制约研究者思维空间的认知前提——即铁路作为先进交通运输工具和新的社会生产门类，必然强有力地推动中国的现代化。从而能够更全面的认识铁路在现代化进程中的地位作用和需付出的代价。

其二：既有研究表明，近代长三角地区经济社会变迁的交通主导力量当属水路运输，铁路只是处于从属地位，其本身的作用并不明显。但实际上，

不明显只是体现在运输领域。由于长三角地区历来水网密布，水路运输除港口码头设施外，不需要进行大规模的运输通道建设，因此其工程性影响远低于铁路。但是，在这一地区，正是因为铁路的工程性影响远大于水路运输，其建设中带来的工程性影响所引发的区域经济社会变迁才更有意义，更加需要我们去关注和认识。

其三：从实践层面来看，经济发展中交通改善带来的效应如何，其所引发的社会经济发展成效所占比例如何，因统计数据匮乏，历来众说纷纭，尤其在水运发达地区，研究铁路的经济社会效应更容易莫衷一是和难以确定。但如果从铁路的工程性影响入手，如铁路的路线布置和工程建设影响等方面入手分析该问题，可以发现工程性影响对社会经济的因果性作用更为明显和更为直接。

正是考虑到以上这些因素，所以岳钦韬博士在著作的章节安排上颇具匠心：他首先从上海城市空间结构的演进为中心来考察铁路路线布置与铁路的工程性影响，这一步可说是从整体和纵向的角度对铁路与近代上海的关系进行较为宏观的把握。接着从第二章开始通过具体的领域进行深入的分析。第二章即重点分析沪宁和沪杭甬两条铁路的土地征收及其工程性影响；第三章以上海城市铁路的规划为中心进一步分析铁路改造与土地征收间的诸多事态和矛盾冲突；第四章将关注点转向另一个侧面——铁路建设对太湖流域水利的影响，进而展示了铁路在河湖水网地区修建带来的各种涉及问题和产生的各种利益纠葛。结语章从路线布置、土地征收与城市空间结构的演进；土地征收、工程建设与沿线社会的变迁两条主线进行总结和提炼。著作最后加有五个附录，进一步将读者带入当时的时空社会环境中，能够更贴实的体会到近代上海与这两条铁路建设间的互动关系和激发的一系列社会反响。

我很欣赏的一点是，岳钦韬博士这本著作的各章安排中，并非空泛的从理论出发进行讨论，而基本都是通过论述一系列的具体事件和矛盾冲突来展示该著所要达到的目的。如第三章“铁路改造与土地征收——以上海城市铁路规划为中心”之下设计了四小节，分别是第一节，早期改造：改造铁路平交道的计划与交涉；第二节，超越租界：“大上海计划”中的铁路规划；第三节，战后复兴：铁路规划的继续推进与变动；第四节，现实逆转：1932年京沪沪杭甬铁路联运总站征地风潮。在每一小节下面再具体的将此节所要展示的内容突出重点，条分缕析。其余各章也均是如此。这样一来，呈现在读者面前的场景就并非仅仅是我们此前习见的铁路建成后对该地区的

交通的改变、经济的发展和人口的流动，也并非仅仅是铁路本身的经济运行、管理和效益的状况。这里出现的，是更加立体的多层次的铁路与社会间的多方面联系和互动，是由一个个历史图景串联起来的社会变动图，她更多展现的不是铁路本身，而是铁路出现带来的对整个长三角的冲击和影响，这种影响，不仅远远超出交通本身，而且是持久和长远的作用于社会本身。

值得注意的是，这种影响并非都是正面和积极的，正如岳钦韬博士在该著最后总结的那样：铁路的工程性影响对跨越铁路发展的城市具有阻碍其空间结构拓展的负面效应，并往往淡化了铁路带来的积极影响，进而限制了铁路的经济社会效应；对沿线社会以搅动传统社会秩序、破坏生态环境为影响的主要方面，并且受到这些因素的反制。所以工程性影响在不同的时间和空间上具有不同的正负效应，体现出经济社会欠发展与不发展的各种面向。

以上所举该著的特点，挂一漏万，但读者一定可以发现，岳钦韬博士著作涉及的很多内容和领域，是此前有关交通史的成果中很少涉及或基本没有涉及的，因此也可视为岳钦韬博士的贡献。以岳钦韬博士的年龄，在此著作中所展现出来的功力和丰厚的积累，我们完全有理由相信，在不远的将来，岳钦韬博士还会带给我们更多更具创见的研究成果。

是为序。

朱荫贵

二〇一四年十二月三日于复旦大学历史学系

目 录

序	(1)
导论	(1)
第一节 选题缘起	(1)
第二节 研究意义	(3)
一 对话交通社会学	(3)
二 工程性影响的研究意义和内容	(7)
第三节 研究方法	(9)
一 交通规划学	(10)
二 铁路工程学	(11)
三 重视“人”的作用	(11)
四 明晰社会变迁的理论内涵	(12)
第四节 学术史回顾	(12)
一 中国铁路史的总体研究	(12)
二 沪宁、沪杭甬铁路史研究	(15)
三 铁路工程性影响的研究现状	(22)
第五节 资料简介	(26)
一 档案资料	(26)
二 图书报刊资料	(28)
三 口述采访、私人文稿、实物资料	(29)
第六节 研究思路	(29)
第一章 接轨上海：沪宁、沪杭甬铁路的路线布置与变更	(31)
第一节 由“吴淞”至“淞沪”：长江三角洲地区铁路的起源	(32)
第二节 “接沪”抑或“接淞”：沪宁铁路上海至昆山段路线 之争	(37)
第三节 从“苏杭甬”到“沪杭甬”：江浙间铁路路线的变更	(44)

一	苏杭甬铁路的缘起	(44)
二	规避英方：苏杭甬铁路改线之真意	(48)
第四节	接近铁路：租界扩张的重要目标	(66)
一	高架铁路的最初设想	(66)
二	界浜、界路与界址	(68)
第五节	抵制租界：沪宁、沪杭甬两路联络线的设计与建设	(78)
一	四种路线方案之争	(78)
二	两路联络线的正式实施与租界扩张界线的确定	(88)
本章结论		(95)
第二章	两路与两省：铁路土地征收及其工程性影响	(97)
第一节	制度探源：土地征收问题浅析	(97)
一	土地征收的概念与发展历程	(97)
二	长三角地区铁路土地征收的起源	(99)
第二节	维持生计：反对失地的纠纷	(100)
一	风水迷信	(103)
二	路线布置	(104)
三	墓地纠纷	(107)
第三节	利益使然：补偿问题的争端	(109)
一	补偿制度	(110)
二	各类纠纷	(114)
第四节	政治与经济：铁路土地征收的大范围影响	(133)
一	收回沪宁铁路路权运动与沪杭甬铁路海宁民变	(133)
二	农业生产和铁路土地产权问题	(149)
本章结论		(156)
第三章	铁路与水路：铁路建设对太湖流域水利的影响	(159)
第一节	影像中的历史：“沪杭铁路开通影集”中的沪宁铁路	(160)
一	“沪杭铁路开通影集”考	(160)
二	上海至无锡段的填河与开河	(162)
三	常州、镇江沿线官民的预防措施	(167)
第二节	拆坝筑桥：沪杭甬铁路屠家村港事件的来龙去脉	(168)
第三节	另一起“拆坝筑桥”：松江北姚泾桥的建设与改建	(177)
第四节	跨越清季民国：铁路与水利问题的各种交涉	(184)

一 沪杭甬铁路松江段各大桥的质量问题	(184)
二 农业灌溉与河道通行能力	(186)
三 民国初年的制度建设和预防措施	(191)
四 改造沪杭甬铁路枫泾至硖石段桥涵	(193)
五 渐入佳境：地方与铁路部门的互动	(197)
第五节 各方对铁路与水利关系的认知和辨析	(202)
一 地方官民对铁路与水利关系的总体性认识	(202)
二 与“拆坝筑桥”事件相关的地方表达	(204)
三 铁路部门的处理意见与地方“再表达”	(207)
四 铁路建设对水利影响的辨析	(213)
本章结论	(218)
第四章 路地之争：上海城市铁路改造与土地征收	(220)
第一节 早期改造：铁路平交道的交涉与建设	(221)
一 “栅门”、“旱桥”的拓宽与添建	(223)
二 迁移淞沪铁路上海站	(233)
第二节 超越租界：“大上海计划”中的铁路改造规划	(236)
一 “大上海计划”之前改造铁路的各种设想	(236)
二 谋求蜕变：“大上海计划”中的铁路改造方案	(240)
第三节 战后复兴：铁路改造规划的继续推进与变动	(252)
一 修正“大上海计划”之铁路改造规划	(253)
二 迁移与异化：上海客运总站、京沪沪杭甬铁路联运总站的 初步实施	(256)
三 改“国有”为“市有”：上海市政府接管淞沪铁路计划 ...	(262)
四 式微与中止：改造铁路计划的变动	(269)
五 对“大上海计划”之铁路改造规划的评价	(273)
第四节 现实逆转：1932年京沪沪杭甬铁路联运总站征地风潮 ...	(275)
一 风潮渐起	(275)
二 矛盾深化	(281)
三 事态激化	(286)
四 爆发冲突	(293)
五 矛盾延续	(296)
六 戛然而止	(300)

七 小结	(303)
本章结论	(304)
第五章 因江南而上海：工程性影响与上海城市空间结构的演进 ...	(308)
第一节 两路与三界：铁路对城市空间结构演进的初步影响	
(1908—1937)	(309)
一 火车站对城市空间扩展的推动	(310)
二 铁路路线对城市发展的阻碍	(324)
三 车站与路线的其他问题	(329)
第二节 战争与和平：两种环境下铁路对城市空间结构的再影响	
(1937—1998)	(332)
一 战火摧残：铁路周边城市空间的毁灭	(332)
二 变异的都市空间：棚户区的规模扩张	(335)
三 “蜂腰”地带的形成	(338)
四 从“外环”到“内环”：两路联络线与城市发展矛盾的上升 ...	(342)
本章结论	(346)
结论	(352)
一 路线布置、土地征收与城市空间结构的演进	(353)
二 土地征收、工程建设与沿线社会的变迁	(354)
附录一 商办苏省铁路股份有限公司苏嘉铁路路线勘测报告	
(1906 年)	(356)
附录二 沪宁、沪杭甬铁路两路联络线高架方案 (1910 年)	(357)
附录三 《上海总站兴复计划》节选 (1932 年 6 月)	(359)
附录四 彭浦区村民代表侯选青请求京沪沪杭甬铁路联运总站避让	
该区村庄呈上海市市长吴铁城文 (1932 年 9 月)	(364)
附录五 苏嘉铁路吴江瓜泾港水流流速表	(366)
参考文献	(368)

图表目录

图 1-1	淞沪铁路与 Old Railway Road 位置图	(34)
图 1-2	淞沪铁路上海站与沪宁铁路上海站位置比较	(36)
图 1-3	吴淞铁路与淞沪铁路路线关系示意图	(36)
图 1-4	沪宁铁路上海至昆山段两种路线布置方案图	(38)
图 1-5	1905 年前后长三角地区各铁路路线布置示意图	(47)
图 1-6	英国外交部档案中的苏嘉铁路与沪嘉铁路	(51)
图 1-7	张謇等人勘测苏嘉铁路地点示意图	(54)
图 1-8	商办苏省铁路股份有限公司章程	(57)
图 1-9	1897 年公共租界高架铁路等路线规划方案示意图	(68)
图 1-10	英美租界扩张进程示意图	(70)
图 1-11	界浜与上海站周边道路位置图	(71)
图 1-12	1909 年公共租界扩张计划示意图	(76)
图 1-13	沪宁、沪杭甬铁路联络线各路线布置方案示意图	(80)
图 1-14	纽约曼哈顿高架铁路	(81)
图 1-15	1915 年公共租界扩张计划示意图	(92)
图 1-16	近代上海城市周边铁路路线虚拟 (A) 与实际情况 (B) 比较	(96)
图 2-1	沪宁铁路常州至丁堰段两种路线布置方案。	(104)
图 2-2	杭州各铁路路线布置方案	(108)
图 2-3	沪宁铁路购地局征地补偿登记册	(120)
图 2-4	沪宁铁路上海站选址与各保位置示意图	(125)
图 2-5	沪宁铁路上海廿七保十一、十二图道契地与华人土地补偿费 比较	(127)
图 2-6	沪宁铁路常州至奔牛段三种路线布置方案图	(140)
图 2-7	海宁民变爆发地点位置图	(148)

图 3-1	沪宁铁路镇江至南京间某桥梁施工时堵塞河道的现象	(163)
图 3-2	沪宁铁路上海至昆山段与宣泄河道关系示意图	(164)
图 3-3	沪杭甬铁路松江段与各大干流位置示意图	(169)
图 3-4	北姚泾与原铁路桥位置图	(182)
图 3-5	沪宁铁路桥梁缩减河道、妨碍通航的现象	(189)
图 3-6	沪杭甬铁路杭州附近路段缩减河道图	(194)
图 3-7	沪杭甬铁路枫泾至硖石段改建桥梁涵洞地点示意图	(195)
图 3-8	方维因报告中的铁路桥梁壅水示意图	(211)
图 3-9	苏嘉铁路瓜泾港桥水文地图	(217)
图 4-1	清末民初沪宁铁路闸北沿线地图	(222)
图 4-2	宝山路平交道平面图	(224)
图 4-3	宝山路跨淞沪铁路立交桥设计图	(228)
图 4-4	淞沪铁路上海站航拍图	(234)
图 4-5	1916 年上海浚浦局黄浦江新港区铁路规划	(238)
图 4-6	1922 年张謇设计的吴淞至江湾附近铁路图	(239)
图 4-7	1928 年上海城市铁路改造规划图	(244)
图 4-8	1930 年“大上海计划”中的城市铁路现状（左）与改造 规划（右）图	(245)
图 4-9	1930 年“大上海计划”中的城市铁路改造与城市功 能片区规划图	(247)
图 4-10	连接吴淞新港的规划铁路线	(249)
图 4-11	1932 年淞沪抗战后上海城市铁路改造规划调整方案	(254)
图 4-12	1932 年淞沪抗战后浦东铁路规划调整方案	(255)
图 4-13	京沪沪杭甬铁路联运总站规划位置	(262)
图 4-14	淞沪铁路宝山延伸段规划及吴淞机厂位置图	(266)
图 4-15	淞沪铁路三民路支线图	(273)
图 4-16	京沪沪杭甬铁路联运总站规划范围内各村庄地点 示意图	(280)
图 4-17	京沪沪杭甬铁路联运总站交通路北土地建设项目规划	(284)
图 4-18	京沪沪杭甬铁路联运总站主站区建设项目规划	(291)
图 4-19	彭浦区村民在上海北站内卧轨	(294)
图 4-20	1932 年淞沪抗战被毁前与改造后的上海北站	(302)

图 5-1	交通基础设施与城市空间结构变迁关系图 (城市部分)	(309)
图 5-2	闸北地区城市道路演变图 (1904—1938)	(311)
图 5-3	1937 年上海公交线路图 (部分)	(312)
图 5-4	1928 年上海市人口分布图	(314)
图 5-5	1928 年上海全市工厂分布图	(315)
图 5-6	20 世纪 30 年代初上海市工业区分布图	(315)
图 5-7	1929 年上海市地价等级图	(316)
图 5-8	20 世纪 30 年代初公共租界各区地价图	(316)
图 5-9	20 世纪 30 年代初上海市华界各区地价图	(317)
图 5-10	1925 年公共租界北区道路规划图	(319)
图 5-11	公共租界交通委员会制定的上海功能片区规划图	(320)
图 5-12	1928 年上海市干道系统规划图	(321)
图 5-13	沪南区道路系统规划图	(322)
图 5-14	沪西区道路系统规划图	(323)
图 5-15	1946 年上海全市铁路平交道分布图	(325)
图 5-16	20 世纪 20 年代闸北地区部分铁路平交道位置图	(326)
图 5-17	闸北地区穿越铁路的城市道路规划图	(328)
图 5-18	上海北站前界路上的铁栅栏	(330)
图 5-19	铁路与黄浦江港区关系图	(331)
图 5-20	1932 年淞沪抗战期间闸北地区被毁区域图	(333)
图 5-21	1937 年淞沪会战时期闸北与沪南地区被毁区域图	(334)
图 5-22	1929 年上海全市棚户分布图	(336)
图 5-23	新中国成立前上海全市棚户分布图	(337)
图 5-24	“蜂腰”地带与周边道路示意图	(339)
图 5-25	抗战胜利后中区道路通行状况	(340)
图 5-26	1978 年上海市区车流密集点分布图	(342)
图 5-27	1928 年、1948 年改造两路联络线的方案	(343)
图 5-28	1979 年上海市新村与工厂分布图	(346)
图 5-29	理论意义上的铁路与城市空间演进过程示意图	(347)
图 5-30	1929 年上海城市空间形态与预测图	(349)
图 5-31	1949 年上海城市空间形态	(350)

图 5-32	上海城市建筑面积扩展图 (1840—1982)	(351)
表 0-1	两种交通社会学理论专著的框架结构	(5)
表 1-1	沪宁、沪杭甬铁路联络线高架方案工程估价表	(82)
表 1-2	沪宁、沪杭甬铁路联络线真如至日晖港方案工程估价表	(87)
表 2-1	淞沪铁路征地情况 (1897 年 3 月)	(101)
表 2-2	沪宁铁路上海至无锡段征地进展情况 (1904 年 11 月至 1905 年 2 月)	(102)
表 2-3	沪宁铁路征地补偿情况	(113)
表 2-4	沪宁铁路上海、宝山县境内土地补偿标准	(126)
表 2-5	沪宁铁路路基宽度 (1905 年)	(139)
表 2-6	京沪沪杭甬铁路土地用途及租金价格 (1935 年)	(156)
表 3-1	《沪宁铁路建设影集》内容分类表	(161)
表 4-1	上海市市中心区域各项工程建设费用预算	(250)
表 4-2	上海市复兴战区各项工程市府出资预算	(256)
表 5-1	淞沪会战期间北站、南站被毁情况	(334)
表 5-2	1959 年沪宁、沪杭铁路沿线棚户区分布情况	(338)

导 论

第一节 选题缘起

苏嘉路，贯通了沪杭、京沪两线的苏嘉路在负荷“非常时期”的使命。列车柯柯柯地前进。车头上那盏大灯不放光明，只在司机室的旁边开亮了一盏小灯，远望如一颗大星。原野昏黑而无际，但伴着列车一路的，却有一条银灰色的带子，这便是运河。而这善良的运河不幸成了敌机寻觅苏嘉路最好的标帜。^①

这是文学家茅盾先生回忆1937年10月淞沪会战时期乘火车离开上海后的经历，而笔者研习历史的兴趣正是起源于1996年6月获知曾经存在“贯通了沪杭、京沪两线”的苏嘉铁路的那一刻。18年后的今天，笔者将苏嘉一路扩展到京沪、沪杭甬两路，力图探讨铁路在“非常”与“平常”时期的各项使命，并谨以拙著献给苏嘉铁路！

问题缘起

铁路作为工业革命时代先进的交通运输工具和新的社会生产门类，具有促进产业发展、加速人员流动、重构贸易网络等独特功能，在近代中国经济与社会从传统向现代转型的过程中具有重要影响。那么，这种“重要影响”究竟有多重要？这个问题摆在了每一个研究铁路经济社会效应^②的

^① 茅盾：《非常时期（再续）》，《烽火》第15期，1938年5月，第21—22页。后收录于《茅盾全集》第11卷（人民文学出版社1986年版），改名为《苏嘉路上》。

^② 指铁路对区域经济社会变迁的作用，而不仅仅是铁路本身在运营过程中所取得的经济效益。

学者面前。从现有的研究成果来看，要做到言之有理和避免空洞并不简单。

江沛先生（以下敬称略）已明确指出中国铁路是列强侵略背景下的舶来品，并非完全出自近代中国经济转型的内在需求。在铁路建成后相当一段时间内，线路不成网络，社会经济萧条，战乱破坏以及航运发达等各种制约因素致使许多铁路或难以正常运营，或处于亏损状态，对乡村经济转型、城市化进程的影响有限。正是基于以上历史事实，所以我们在研究过程中需要保持清醒的头脑：必须避免过分强调现代化初期铁路对经济社会变迁的意义，而应既注意到铁路对于经济社会变革的深刻价值，又要将其置于历史场景中去客观评述和把握。^①

要做到这一点，笔者认为不宜直接通过比照铁路通车前后经济社会的发展情况来论证铁路发挥了多大作用抑或究竟有无作用，而应该先深入解析铁路的经济社会效应是怎样产生和变化的，在此基础上再来探讨“重要影响”的深度与广度。简言之，拙著希望通过研究铁路是怎样发挥作用的，来讨论铁路发挥了怎样的作用。

长江三角洲地区^②是中国铁路的发源地——1867年英国一公司首次确定了上海至苏州铁路的走向，1876年作为“近代中国第一路”的吴淞铁路开通运营。而区域内最重要的是1897年开工、1909年基本建成的沪宁、沪杭甬铁路^③（以下简称“两路”），它们将上海与南京、苏州、杭州、宁波等长三角地区的主要城镇连接起来，对抗战爆发前长三角区域的经济社会变迁产生了不可忽视的作用。但据笔者目力所及，中外学界尚缺乏一部具有学术关怀的专题研究论著，补充此项课题的研究能进一步推动

① 江沛：《中国近代铁路史研究综述及展望：1979—2009》，载徐秀丽主编《过去的经验与未来的可能走向——中国近代史研究三十年（1979—2009）》，社会科学文献出版社2010年版，第525页。

② 即铁路沿线的上海、苏州、无锡、常州、镇江、南京、杭州、嘉兴、绍兴、宁波以及非沿线的扬州、南通、湖州等，因此与学界常用的“江南”并不完全吻合。

③ 沪宁铁路西起南京下关，东至上海北站，再由淞沪支线通往吴淞，国民政府定都南京后的1928年改称为京沪铁路，20世纪30年代又建成了下关至浦口的铁路轮渡工程以及南京市内的京市铁路南延伸段，分别与津浦铁路与江南铁路（南京至芜湖）相连；沪杭甬铁路北起上海南站（有联络线与沪宁铁路相连），南迄杭州闸口，支线通向拱宸桥。杭州至宁波段最初仅建成曹娥江至宁波一段，未与沪杭段相连。抗战前，国民政府出于战备考虑兴建了钱塘江大桥衔接浙赣铁路，完成了连接两路、绕开上海的苏嘉铁路，淞沪会战期间杭州至曹娥江西岸段得以贯通。