

第十編 交通

第一章 概說

交通運輸，與國計民生發生密切之關係，是以歐美各國，對於交通建設，不遺餘力。以我國土地之廣，人口之衆，風氣之僻，富源之未能開發，工商業之不振，農村之破產而言，對於交通事業之進行，尤覺刻不容緩。

發展情形

論浙江省之交通事業，在我國尙屬比較發達者；蓋其地勢，一面臨海，境內河港縱橫，在昔爲我國交通便利之區。自清季興修鐵路之風氣起後，於清末築成滬杭甬鐵道，而郵政電報，亦在清季建立基楚。民國之初，又有城鎮電話之設備。至公路之建設，在民國九年之前已有之，自民國十六年以後，省政府建設廳成立，對之倍加注意，先後完成之公路，不下千餘公里，此浙省交通事業發展之大概情形也。

現在概況

就目下之情形論，關於鐵道，則有滬杭甬鐵路在其東北，杭江鐵路在其中部。公路方面最長者，則有京杭路、滬杭路、杭昌路等，長度各在一百公里以上，此外杭紹路及紹曹嵎路係聯絡滬杭甬鐵路之滬杭段及甬曹段者，地位頗爲重要。至於河流，最大者爲浙江，爲甌江，支流雜出，

爲浙省河流之總匯。此外靈江、飛雲江、鰲江等，均通大海，地位亦尙重要，苕溪則爲內河之較長者，幹流經過之地點，不下六七縣之夥。

以上專就運輸而言，至若消息之傳達、包裹之遞寄，與夫銀錢之匯兌，則由郵局電局專司其事。郵局自清季成立，至民國二十一年，局所增至五百四十餘處，全省七十五縣，殆無不通郵件者。電政方面，有有線電報、無線電報、城鎮電話、長途電話、廣播無線電話等設施。有線電報局所散佈幾遍全省各縣，綫條長度達五、〇七九·五一公里。部辦之無線電報則通定海、杭州、鄞縣三處。至於城鎮電話，現在有此設備者爲杭州、金華、蘭谿、海門、嵊縣、鄞縣、紹興、餘姚、吳興、嘉興、永嘉、平湖、硤石、定海、南潯、嘉善、崇德、雙林鎮、海寧等處。長途電話自民國十一年開端，現在可以傳達之城鎮，約有五十處左右。廣播無線電話專爲省政府傳遞消息及使人民娛樂而設，各縣政府咸具備收音機一架。

第二章 鐵道

第一節 滬杭甬鐵路

甲 沿革

英商承辦

廢約交涉

滬杭甬鐵路最初預定由蘇州經杭州以迄寧波止，故有蘇杭甬線之稱，於光緒二十四年九月一日，由督辦鐵路公司大臣盛宣懷與代表銀公司之怡和洋行，訂定借款，草合同四款，蓋本路即准英商承辦五路之一也。至二十九年四月二十八日，盛以英方擱置過久，特商銀公司代表璧利南，限以六個月內，勘路估價，否則廢約。英方猶遲不進行，適浙人李厚祐，呈請集資，自築江干鐵路，一時商辦之議，風靡全國，至此銀公司始重視廢約，催盛議正約，而浙紳則力主廢約，且於三十一年七月，發起籌辦全省鐵路，由商部奏派湯壽潛爲總理，劉錦藻爲協理，積極進行。八月御史朱錫恩等以草約已延七年之久，請飭盛交涉廢約，銀公司不允，光緒三十二年四月銀公司代表濮蘭德與滬寧鐵路大臣唐紹儀磋商，仍持不能作廢之說。唐據實呈報商部，覆以奉諭收回自辦，未便承認草約，且股本已有着落，無須借用外資，議仍無結果。五月十三日，商部批准浙江鐵

借款築路

路章程，並所擬路線。六月十五日英使照會外部，以該線與前約違背，以侵害既得權利爲理由，要求締結正約，屢經交涉，終無成效。至光緒三十三年八月，我政府以廢約勢在難行，乃派梁敦彥與銀公司議定，鐵路由中國自辦，除原有股本儘數使用外，即向銀公司籌借，另指的款抵押，公司不能干預路事，九月十四日批准，借款額爲一百五十萬鎊，然蘇浙兩公司堅不承認，電請由部擔借償還，路局概不負責，後議定以該款作爲部借，由部再轉借於該兩公司爲調停辦法。於光緒三十四年二月初四日，經外部右丞胡惟德，右參議高爾謙，鐵道總局局長梁士詒與漢蘭德訂定借款合同二十四款，即日批准簽押。

批准商辦

浙路先經批准商辦，嗣後蘇路亦經批准。蘇路經勘測之後，決先修滬嘉線，自上海至楓涇鎮間，歸江蘇公司興修。自楓涇至杭州間，歸浙江公司建築。至宣統元年正月滬楓間工竣，五月楓杭間亦告竣工，滬杭全線遂通車。

改歸國有

嗣後蘇路以經營不善，獲利甚微，兼以籌款維艱，無由發展，於民國二年四月召開股東大會時，乃討論鐵路國有問題，用投票表決方法，多數贊成國有。公司即舉代表楊延棟與交通部磋商，由交通總長朱啓鈴與楊代表簽定接管合同十三條，將滬嘉線收歸國有，所有股本六百八十餘萬元，由交部如數歸還，換給有期證券，分五年交清，部派滬寧局長鍾文耀兼充滬嘉局長，先行籌辦接管事務，於民國三年一月一日正式接收，改名滬楓，其贖路款項，由滬杭甬借款項下劃撥，

二月十四日交長與英銀公司代表梅爾思特訂立贖回上海楓涇鐵路條約六條，蘇路遂歸國有，而其實權則操之英人。

蘇路既歸國有，浙路亦以財政竭蹶，維持困難，而交通部又因借款關係，亟欲收回，以資結束，遂互相遷就，於民國三年二月一日，公司開股東大會時，決議國有，當舉代表虞和德，蔣汝霖等向部接洽，四月十一日議定接收合約十三條，以已經營業之杭楓線，江干至拱宸橋線，寧波至曹娥線，未築之杭州曹娥線，及擬築之寧波三北支線，悉數讓歸國有，所有股本債款一千六百餘萬，由部分三年照數還清，先憑股票換給有期證券，同日呈明大總統，並以成績昭著，特獎給湯總理現銀二十萬元，六月二日部派鍾文耀兼署甬嘉局長，接收浙路，取消滬楓甬嘉等名目，正名為滬杭甬鐵路，至民國五年十二月，滬杭滬寧接軌工程完竣，兩路通車。

乙 資金

(一) 國幣 自光緒三十四年至民國十年止，包括償還債款，收回浙路接軌購地購車，及資本支出超過收入之數，由部撥付一三、五九一、二五五·六四元，民國九年總報告載政府長期資金九、七〇一、三四二·二四元。

(二) 借款 光緒三十四年借中英公司英金一百五十萬鎊，九三扣，實收一百三十九萬五千鎊，

按當時市價合銀一五、八三八、〇九〇・七八元。

全路資產價值，據九年總報告爲二九、五一二、〇五二・二〇元。

丙 工程與設備

滬杭甬鐵路，全路自光緒三十三年十一月興工，至民國元年十二月告竣，凡歷六年之久。

滬杭甬鐵路之幹線，本擬由滬至杭，過錢塘江至甬，聯築一條，但杭甬線迄未築成，現在僅特杭紹、紹曹嵎公路聯絡，故實際上滬杭甬鐵路之幹線，分爲二段，一自上海北站經麥根路旗站、麥根路站、梵王渡、上海南站、日暉港、龍華、新龍華、松江、楓涇、嘉善、嘉興、王店、硤石、斜橋、周王廟、長安、許村、臨平、笕橋、艮山門、杭州、南星橋、閘口等處，均係單軌，有車站凡二十四，計長二〇二・六六公里，岔道四五・七六公里，共計二四八・四二公里。自寧波起，經莊橋、洪塘、慈谿、葉家、丈亭、蜀山、餘姚、馬渚、五夫、驛亭、百官、曹娥江等處，均係單軌，有車站凡十三，計長七七・九公里，岔道一五・六公里，共計九三・五〇公里。支線自艮山門起至拱宸橋止，單軌，計長五・八八公里，岔道二・五〇公里，共計八・三八公里。

滬杭甬鐵路幹線支線與岔道，總計長三四九・八六公里。

機 廠

路盤寬十八呎，高自二呎至十八呎，滬楓、杭楓、江墅三段之鋼軌，係漢陽鐵廠之出品，每碼重七十五磅，甬曹段及接軌段，係部定標準式，每碼八十五磅。軌闊四呎八吋半，軌枕在建築時均用日木，接收後多易加拉及蒸松，最大斜度，幹線三分之一，支線二百五十分之一，最小灣徑一千呎。

本路共築鐵橋二十六座，共長五五七五呎，價值二、一五七、八五七·一五元，石橋十四座，共長一五九呎，價值五二、三九六·二元。涵洞二百九十八，共長六百四十三呎，價值一六四、二七七·一七元。

關於機廠，當商辦時原有上海拱宸橋寧波三廠，迄民國六年冬，以滬廠併入拱宸橋，旋因地小器窳，於開口改建總廠，佔面積四十畝，民國七年廠成，將分廠所不用之機器，搬入總廠。

車 輛

關於車輛方面機車附炭水櫃者，有二十三輛，未附者十三輛，共計三十六輛。

客車頭等者三輛，二等五輛，頭二等合併者九輛，頭等餐車一輛，三等五十九輛，頭等三等一輛，二等三等二輛，二等餐車五輛，三等守車二十一輛，四等十八輛，公事車五輛，守車八輛，其他三輛，總計一百四十輛。

貨車有蓋者二百七十九輛，計噸數六千七百零五噸，無蓋者一百零六輛，計噸數二千四百零二噸，其他計一百零六輛，計噸數二千四百九十六噸，總計有貨車四百九十一輛，總噸數一萬一

千六百零三噸。

丁 收支概況

滬杭甬鐵路之營業進款，在民國十年時爲三、二五八、六八九元。民國二十年之營業進款爲七、三八六、八四四元。前後十年間，增加一倍以上。查該路歷年營業進款，逐有增加，其中僅民國十三年，收入較十二年略有遜色，其原因係受江浙戰爭之影響。民國十六年，與民國十五年相較，亦略減退，民國二十一年之統計，雖未完全披露，但在滬戰之後，百業蕭條，進款或不免減少。總之除戰事等特殊原因外，該路之進款，年年激增。

營業進款，大概分爲三項，即客運進款，貨運進款及雜項進款，其中以客運進款最多，貨運次之，雜項更次之。

營業進款，雖年有激增，但歷年支出亦有激增，支出方面約分三類，一爲營業用款，一爲工務維持費，一爲總務費。茲將滬杭甬鐵路歷年收支情形，列表於左：

滬杭甬鐵路歷年營業收支概況表

年次	營業進款	營業用款	工務維持費	總務費（內包括管理及特別費）
民國十年	三、二五八、六八九	二、八八七、八八七	八二七、三四四	四二七、三四六

客
運

民國二十一年滬杭甬鐵路載客之人數總計五、二五二、七四〇人，收入總計四、一三五、四〇五・〇七元。茲將其逐月之情形列一表格如下：

民國十一年	三、六六三、〇〇九	三、一八三、六一三	九二八、四九三	四四一、六六六
民國十二年	四、三三二、八〇八	三、一八二、六七七	八二〇、二九八	四五七、八五六
民國十三年	四、二八七、三五二	二、九四〇、九四五	六五二、三七三	五六九、八三九
民國十四年	四、四二九、二三二	三、一六八、二五三	六二三、二二九	五三七、二三五
民國十五年	四、九七八、六二六	三、五五三、九五八	七六三、〇〇三	六二五、二一二
民國十六年	四、六四六、四二六	三、三一六、六二三	六五六、八六二	六九八、八一三
民國十七年	五、六二二、〇七五	三、八二八、三四八	七五九、二四〇	七七八、五三一
民國十八年	五、九二七、三一五	四、五一四、六〇〇	七五七、二八三	一、二一一、一三九
民國十九年	六、三九六、二三二	四、六八〇、九五九	八八九、八三二	一、〇〇九、九三九
民國二十年	七、三八六、八四四	五、三六七、八四一	一、〇四六、三〇八	一、一一九、四六三
民國二十一年十一月止	五、六九四、七四一	四、四二五、五九七	六四〇、二二九	一、〇一〇、〇三六

『附註』二十一年十二月賬未結故未能將數目加入

人 數 及 收 入 次 份	年
	民國二十一年

一 月 份	人 數	收 入
	四七六、四七二人	三七〇、六一七・三七元

總計		十二月份		十一月份		十月份		九月份		八月份	
收入	人數	收入	人數	收入	人數	收入	人數	收入	人數	收入	人數
四,一三五、四〇五・〇七元	五、二五二、七四〇人	三六八、〇四五・五四元	四九三、二四四人	三三四、五八六・八五元	四四八、四〇四人	三六八、七八二・五五元	四七〇、四〇一人	三五二、七一九・六〇元	四四五、五四六人	三二五、八八五・七〇元	四〇二、七〇四人

一月份	
收入	數量
一一六、九四八・二四元	四一、七八二、七三七公斤

二月份		三月份		四月份		五月份		六月份		七月份	
收入	數量	收入	數量	收入	數量	收入	數量	收入	數量	收入	數量
五、七二〇、〇〇五公斤		二二、九七五、四五九公斤		四三、二〇〇、七五〇公斤		四九、二九一、二三四公斤		三五、二五六、八七九公斤		五四、八一七、三九三公斤	
五、六三一・〇五元		三九、四〇一・一〇元		四九、三〇二・一四元		一一八、三一八・二六元		一〇六、四二三・四九元		一四六、六八七・六五元	

八月份		九月份		十月份		十一月份		十二月		總計	
收入	數量	收入	數量	收入	數量	收入	數量	收入	數量	收入	數量
六四、一四〇、四三一公斤		六五、二三〇、三九三公斤		六七、七三九、五二五公斤		七二、六六五、七四七公斤		六七、二四九、一三四公斤		五九一、〇六九、六八七公斤	
一四九、九九〇・一二元		一五二、三六三・六二元		一五五、八八五・九二元		一四七、二二一・五五元		一三一、三一〇・六八元		一、三二九、〇三三・八二元	

第二節 杭江鐵路

杭江鐵路爲浙省獨力經營之鐵道，由西興江邊迄江西玉山，自民國十八年三月動工，現在由西興江邊通車至蘭谿，共有二十一站，長二百公里，營業收入，每月十萬元左右，金華至蘭谿一

段，僅屬支線，金華至玉山一段，正在續築中。

甲 緣起

浙省自國民政府成立後，省庫雖亦支絀，而民力猶可維持，當局者之努力建設，更為促成本路之最大原因。

最初計劃

變通原因

考建築杭江鐵路最初之動機，為遵照總理實業計劃，自杭州折而西南行，遵錢塘江左岸，經富陽、桐廬、建德、蘭谿、龍游、衢縣、江山、而迄江西之玉山，以通信江，全線約長三百零五公里，為東南鐵路系統內東方大港廣州線之一段。此種計劃早經籌妥，後因國府財政狀況，似非短時期內所能計及，欲謀發展浙省交通，須得先由地方政府出資經營。嗣以杭州經富陽、桐廬、建德至蘭谿一段，既與水路平行，復須跨越大江峻嶺，橋樑山洞，工程艱鉅，一省財力，殊有未逮，乃改由錢塘江左岸西與江邊為起點，經蕭山、諸暨、義烏、金華、湯溪、龍游、衢縣、江山仍迄江西之玉山為止。此段地勢平坦，工程較易，需費尙少，甚易興辦。將來如果收歸國有，一面接通南昌，以達萍鄉，與粵漢接軌，另一面可通福建上遊，仍與總理計劃相符。

乙 資金

節省經費

欲以浙省之財力，興築杭江鐵路，甚感困難，故興辦之初，即以節省爲原則，對於工程設計方面，決定遵照部定標準軌距（寬〇・四三五公尺），採用每碼重量三十五磅之輕鋼軌。至於採用輕鋼軌之原因，亦以節省經費之關係，蓋鋼軌一項，各國聯合成爲定例，其重量每碼在三十五磅以上者，定有標準價格，不得自由競賣，三十五磅以下者，可由鋼鐵廠商，競以廉價出售，以是杭江鐵路所用之鋼軌，雖較國有各路所用之每碼八十五磅者，重量相差過半，但其價值僅及重軌四分之一稍強。

江蘭段借款及支出

然浙江省庫支絀，初擬借征田賦，以供建築費用，嗣覺田賦負擔，偏重農民，未爲平允，改定發行浙江省建設公債一千萬元，以十分之六，充建築江邊至蘭谿段經費。然巨額公債，一時銷售匪易，乃由省政府向滬杭銀行團商洽，即以公債作抵，前後息借資本金三百六十萬元，江蘭段建築設備，始得賴以完成。截至民國二十一年六月底止，江蘭段付出資本總數，總計六百四十五萬九千二百五十九元。

金玉段借款

杭江路蘭谿以下，水運競爭較烈，然路線之建築，如僅抵蘭谿而中止，則營業難期發達，勢須一氣呵成，繼續展築至玉山，營業始能興盛，惟資金又成一問題。據杭江路當局云，預計金華至玉山一段，雖較江蘭段短四十公里，費用必較之爲鉅，一以金價高騰，外洋材料較民國十八年昂貴倍蓰。二以路線須跨越金華江，東躋江等數大川，橋樑工程，需費浩大。三以全線完成之後

，客貨運輸益繁，車輛設備亦當較前稍多，估計經費，似難較江蘭段再少。現在浙江省政府已向管理中英庚款董事會訂約，息借購買倫敦材料費英金二十萬鎊，約合國幣三百六十萬元，又與滬杭銀行團續訂借款合同，息借工程費二百五十萬元，均以金玉段全部財產作抵，分年在收入項下，攤還本息。該段建築費用倘仍有不敷，則由省庫籌撥，至此杭江路全線建築資金，始完全解決。

丙 工程與設備

通車年月
站名
里程

杭江鐵路自民國十八年三月開工，民國二十年六月車通尖山，七月通諸暨，十月通牌頭，十一月通安華，十二月通義烏，二十一年二月通金華，三月通蘭谿。目前總計二百公里，設二十站，一江邊，二蕭山，三白鹿塘，四臨浦，五尖山，六湄池，七直埠，八白門，九諸暨，十牌頭，十一安華，十二鄭家塢，十三蘇溪鎮，十四義烏，十五義亭，十六孝順，十七塘雅，十八金華，十九竹馬館，二十蘭谿。統計快車每次約行九小時。

各站里程表（公里）

江邊	蕭山	白鹿塘	臨浦	尖山	湄池	直埠	白門	諸暨	牌頭	安華	鄭家塢	蘇溪鎮	義烏	義亭	孝順	塘雅	金華	竹馬館	蘭谿
0	八	一七	三三	三三	四〇	五〇	五七	六五	八三	九〇	九八	一〇〇	一〇三	一〇七	一二一	一六三	一六八	一八七	二〇〇

鋼軌

枕木

車輛

橋樑

車站

給水

電務

杭江路之鋼軌，係三十五磅重量之輕軌，照四呎八吋半標準軌距敷設，每條計長三十英尺，鋪枕木十四根，枕木每根寬厚各六英寸，長八英尺（除一部分用本國木材外，餘均購用美松）。

杭江路現有機車九輛，其中三輛，牽引力較小，可拖重二百噸，其餘六輛，牽引力較大，可拖重二百八十噸。客車現有三十輛，內分頭等餐車二輛，二三等車六輛，三等車十六輛，三等廚房車二輛，行李郵政守備車四輛。三等車座位，有四十八座與五十二座兩種，共有座位一二七二個。貨車現有八十輛，內分平車二十輛，多用以運散石碴，十二噸高邊車八輛，十二噸棚車二輛，十五噸高邊車二十輛，十五噸棚車三十輛，內有四輛，多用以裝載行李及包裹者，共計載重一四〇噸。

江邊至蘭谿一段，有橋樑一百零一座，其中不及三十公尺者，計九十二座，三十公尺以上者九座，尤以尖山浣江大陳三橋為最長；尖山橋長一百五十公尺，浣江橋長一百四十三公尺，大陳橋長一百三十公尺。

車站房屋，或簡單建築，或利用民房，除上述之二十站外，三廊廟又設一站，僅係營業，並無行車。至於各站給水，大都暫用手搖式唧水機，聞將來當改裝正式蒸汽唧水機及柴油離心式唧水機。

關於電務方面，沿途設有電話直達線路、長途線路、運務線路各一對，電報線路一條。

貨站

貨棧爲囤存貨物不可少者，且杭江路之貨運，由鐵路負責，尤不可無此項設備，計業已動工者，有江邊、蕭山、臨浦三站，即將動工者，有安華、鄭家塢、蘇溪、義亭、義烏、孝順、金華、蘭谿等八站，如貨運增加，當再分別急緩，次第增築其餘各棧。

水陸轉運
碼頭

本路沿線江河甚多，故凡與水運有關之車站，路局爲便利貨運，發展營業起見，或當建築碼頭，或當辦理接連，現已分別進行，計應辦水陸運輸之站，有江邊、臨浦、義烏、金華、蘭谿等站，其中除江邊站渡江問題較大，須另行解決外，臨浦車站與內河接連碼頭，已經完成，車船可以銜接，外江碼頭至車站通行大路，亦已鋪妥，搬運無阻，蘭谿站貨物直通蘭江江邊，碼頭亦已建築，可與鐵路直接裝卸。金華站原有碼頭，距離車站本不甚遠，往返搬運，毫無困難，義烏站距東陽江之義家山碼頭，僅二公里有餘，其間早有挑運，亦甚便利。

丁 營業概況

營業收入

杭江鐵路自民國二十年六月一日車通尖山，該月營業收入僅二千五百餘元，後以路線迭經延長，營業收入亦隨之增加，茲將通車以後至二十一年底每月營業收入列表于次：

營業收入總表

客
運

年 份	月 份	通車地點	進款總數(元)
二十年	六月	尖山	二、五五六·七九
	七月	諸暨	一五、七五八·九五
	八月	諸暨	一七、四〇七·二三
	九月	諸暨	一五、一三〇·〇五
	九月	諸暨	

二十一年	一月	義烏	七三、二八一·五三
	二月	金華	四八、六四九·七六
	三月	蘭谿	六七、八一五·六七
	四月	蘭谿	六六、四二六·一一
	五月	蘭谿	九九、三三九·二三
	六月	蘭谿	七七、四八六·〇七
	七月	蘭谿	九九、五五〇·一三

合 計	十 月	牌頭	二〇、三七一·六七
	十一月	安華	二四、一九五·二一
	十二月	義烏	三八、三六七·〇〇
			三三、七八二·九〇

合 計	八 月	蘭谿	一〇七、〇四六·三五
	九 月	蘭谿	九六、〇四八·一七
	十 月	蘭谿	九四、五〇五·三〇
總 計	十一月	蘭谿	九二、八五九·八九
	十二月	蘭谿	九七、七八六·三〇
			一、〇二〇、七九四·五一
			一、一五四、五七七·四一

杭江鐵路之營業收入以客運較貨運爲大，大概客運每月之收入，四五倍於貨運，載客價目分爲尋常，公務、優待、游覽四種，在尋常項下，分爲頭等、二等、三等，由江邊至蘭谿，三等票價每次三元，二等加倍，頭等加二倍。茲將民國二十一年七月至十二月客運統計表列下：

民國二十一年下半年客運統計表