

大梦初醒:民国时期普通城市近代交通转型的理想与实践初探

——以江苏省扬州市为例

朱季康

(扬州大学 教育科学学院,江苏 扬州 225001)

摘要:民国时期,作为交通边缘化的普通城市,扬州开始建构其近代交通的理想,在诸多因素的作用下,逐渐推动其近代交通事业的实践。期间的坎坷与进步,也印证着中国普通城市发展近代交通的艰难与坚定。

关键词:扬州;交通;公路;城市;民国

中图分类号:K26 **文献标志码:**A **文章编号:**1673-8039(2020)03-0042-08

清季以来,在太平天国运动以及盐业改制、漕运改道、轮运兴起等综合影响下,号称“大运河第一城”的扬州在交通上的优势逐渐丧失,并被边缘化。辛亥革命后,扬州人面对周边地区近代交通事业的发展态势,在诸多因素的推动下,开始建构其近代交通事业的蓝图,并逐渐付诸实践。

一、民国时期扬州交通管理机构的沿革

辛亥革命后,根据民国政府行政机构的设置规定,当时的交通部路政司负责交通管理业务;各县级政府中设劝业课,其职能包括交通事业的管理。1913年,改路政司为路政局。各县府机构实施裁并,设实业课,以其兼管交通。这一时期,限于各种客观条件,实业科的业务范围与执行能力较弱,似乎没有积极地去涉足公路交通的建设、管理与养护工作。1914年,撤销路政局,改设路政、路工、铁道会计三司。此一时期交通业务管理混乱,呈现多头管理状态。如1922年建成的扬圩线即为建设单位镇扬汽车公司所有,属于该公司自建自养的性质。1926年,扬州至清江公路的宝应段建成后,由半官方半民间性质的江北路政总局管辖,该局在宝应设立了汽车路堤工程事务所,负责道路的日常维

护。

1927年,南京国民政府成立后,开始关注国内交通建设工作。“中国国民党有造路运动之宣传,江苏省建设厅亦有全省公路筹备处之设立。”^{[1]15} 但此时公路交通事务仍未独立,“公路建设事务明令委之铁道部办理”^{[2]146}。民国政府同时将各县实业科改为建设科(局),以交通事业属之。扬州各县纷纷设立建设科(局),仅仅仪征县因为县府年收入经费不达省厅规定指标,未能获批设立建设科。这一时期,扬州境内公路归江北公路分局管辖^①,由各县建设部门兼管各县公路建设事项。次年1月,江苏省政府建设厅设立公路筹备处。11月,该处被改组为公路局,担负主持全省公路工程之规划及实施事宜。

1930年,仪征县的交通建设业务转由江都县建设局代管。次年,国民政府裁撤江苏省公路局,由建设厅第二科主管其事,江北公路局第二分局也随同被撤,并将各县建设局(科)改为建设事务所。1932年,江苏全省实行新的道路分级管理模式。扬州境内的省道归省管理,各县建设局负责各自境内县道事宜。两年后,建设局再度调整改名为技术员室。1933年,江苏省政府成立公路管理处,统管全省省营公路车

收稿日期:2020-04-17

基金项目:扬州市政府重点项目“《扬州通史》(民国卷)”的阶段性成果

作者简介:朱季康(1979—),男,江苏扬州人,历史学博士,教育学博士后,扬州大学教育科学学院教授、博士研究生导师。

① 1927年11月改为归江北公路局第二分局管辖。

务、业务及养路事宜,并监督民营公路之行车事宜。次年,又恢复原先建制。江都县设建设局,高邮设建设科,仪征、宝应交通事宜则各由该县县府第一科兼理。1937年,日军制造卢沟桥事变,发动全面侵华战争。在扬州沦陷期间,交通事业由伪“苏北公路管理处”及各县伪政府“建设科”管理。1946年1月,国民政府重设江苏省公路局,在扬州设江都、仙女庙、高邮、宝应等4个公路管理站,并设江都养路工程处^①、扬泰抢修队。其中江都养路处承担着镇扬路、扬清路及江仙路的管理与养护工作。

在航运管理上,1940年,江都县政府设置了船舶管理处,对轮船、民船的登记、检验及发照等业务进行管理。

二、民初扬州交通的基本情况

扬州地处江苏中部,自邗沟开凿以来,逐渐成为苏北地区的通商巨埠、交通要镇,辖境内“川渠交错道路纵横,交通甚便”^{[3]355}。但民国肇始后,受多种因素影响,扬州城的交通地位日渐下降。商务向称繁盛的扬城,“自鼎革以后,日渐衰落”^{[4]14}。尤其是随着津浦铁路的“擦肩而过”,这座城市“因交通的缘故,既失其原有地位”^{[5]18}。

民国时期的扬州不复为全国盐业总汇、百货辐辏之地,也无法与上海、广州等通商口岸相较,但仍为苏北与苏南通商的要埠。此际扬州出产之重,“当以米麦为大宗,如西山秦栏^②出产尤巨,即在中熟年成,亦足以供给本埠有余”^{[6]1}。“里下河一带所产之米,都由此输出,运销各埠。”^{[4]15}盐业中转销售仍在继续,“盐业维持市面外,余悉呈衰落之象”^{[3]357}。故民国时期,扬州本地出产除米麦等粮食作物外,另以盐为其中转大宗,“连销湘鄂皖赣等处”^{[4]15}。20世纪30年代,扬州交通地位的维持主要赖于转口贸易。“盖扬州四乡,并无大量出产。所赖以维持商务之繁盛者,即江北各地出口货之由此转道也。”^{[7]37}举凡高邮、邵伯、宝应、清江浦各处出口货物,类皆汇集于此。且当时的江苏省会镇江与江苏北部进行联系的第一站即为扬州,所以扬州也“以镇江为总汇”^{[4]15}。

在近代公路出现在扬州大地之前,扬州地区的道路主要是堤塘道路及一些丘陵山道。如境内最重要的通道是京杭大运河的东堤,沟通

着南北向的交通。“道路可分足踏路与人工路二类,江苏之旧有道路属于前者,新辟之公路属于后者。”^{[8]170}至1929年,扬州地区所谓的“人工路”,也仅是由江都县城通往六圩渡口之路,可通行汽车,渡江达镇江,余则均属土路,勉强可通行黄包车。且道路高低不平,一遇雨雪,尤为泥泞难行。

以扬州为中心的江苏中部地区,水道纵横,运河穿插,内河航运较为发达。“(江苏)中部各县之向扬州贩货者,如高邮、邵伯、兴化、盐城、泰州、东台、如皋等县,皆有深阔河道,可供往返,故甚为便利。”^{[9]15}在光绪二十九年(1903)前,扬州的内河水运主要是以风力或人力驱动的帆船为主。多以南京为贩货大宗处所,转口高邮、宝应等里下河地区及南通的如皋等地。这种来往于南京与扬州之间的帆船在沿途各县有固定泊所,实行挨次轮班,定点开行的制度,名曰“班船”。“凡船之往来各地,不专装货,兼渡旅客,且各船之往来迟速,须视风之顺逆,皆无定期。”^{[9]15}在光绪二十九年(1903)后,南通大达小轮公司以小轮船为运输工具,将扬州作为高邮、东台、南通等航线的终点城市,扬州进入了小轮船运输时代。继起者有顺昌、丰和、戴生昌等三家小轮公司^③。截止1927年,经营扬州境内内河运输的小轮船公司已有大达、戴生昌、天泰、招商、泰丰、扬子、利通、福运等八家。各班船来往扬州,按照方向、路途远近,有长短班之分。“最短班如由扬州至镇江之船,约每日售票二次,每次一轮,长班如由扬州至清江,约二日售票一次,亦每次一轮。”^{[9]16}各小轮运输公司“设置小轮,拖带渡船,往来于镇江及淮属各县之间”^{[3]355}。扬州是这些小轮公司沟通南京、镇江、淮安等地航线的中转枢纽。至1936年,扬州境内的小轮船航线主要有:宁扬线(南京至扬州)、运河线(镇江至扬州、邵伯、宝应、清江浦)、镇庙线(镇江至仙女庙)、镇泰线(镇江至泰州,经过扬州)、镇六线(镇江至六合,经过仪征)等^{[8]185}。其时,“水道运河、运盐河、芒稻河、大官河,皆畅通小轮,有南京、六合、清江、高邮、泰州、兴化、南通等班,沿江之霍家桥、八江口等

①当年9月改名江都养路工程段。

②今安徽天长市秦栏镇。

③顺昌、丰和二家小轮公司,因经营不善,相继关闭。

处,则为江轮上下其客之所”^{[10]50}。这些航线大抵为华商所有,少数为英国日本等外国商人经营的。十二圩有太古、怡和等江轮码头,是上海至武汉轮船停靠载客的一个站点。沙头码头位于沙头镇江边,曾开行镇江、泰昌、泰古等轮船公司的班船。

但是扬州境内那些不沿运河或通航河道地区的人民,其出行就很艰难。如宝应县“城乡交通,特为不便。东西乡湖港纷歧,人民往来,多行水道。南北乡多徒步”^{[3]409}。高邮县内不沿运河的地区也同样面临着“交通殊为不便”^{[3]301}的困扰。

民国时期,无论长江上,还是运河上,扬州都没有较大规模的港口。扬州为转口要道,货物多运至镇江装车。但由于长江水道的淤塞,镇江江边车站上落甚感不便,多改就霍家桥装轮出口,“故扬州市面,亦受影响”^{[7]37}。此外,在扬州城区古运河边的便益门、南门、钞关、福运门、东关门等出口处设有码头,其中福运门有两处码头,即所谓“五门六码头”之说。这些码头是扬城居民所需生活物资的集散之地。

在长江水道上,自清末起,扬州至上海等地就有轮船航运线路。张謇所创办的大达公司就经营着扬州霍家桥至上海的航运线路。民国时期,这条航路上的运营公司又有所增加。一时,扬州“邑境轮业颇为发达”^{[11]38}。至1929年,江都县的十二圩、沙头等地码头往来沿江各地,皆有轮船可以通达。扬州瓜洲与镇江间有义渡船只,1933年12月26日,义渡船只失事,死亡无数。高邮人马士杰出资于镇江鸿昌机器厂订造“善济”号轮船一艘,一次性可载客千人,作为载客渡船所用。扬州另有六圩渡口、十二圩渡口、沙头渡口等长江南北渡口。其中六圩轮渡始于1923年8月,为镇扬汽车公司租用运营。还有一些木帆船往来于镇江与沙头之间,也经营载客过江的业务。

扬州境内运河沿线凡是较大的市镇,都设有一些渡口,如施桥、湾头、汤汪、邵伯、车逻、高邮南门、界首、汜水、宝应西门、泾河等渡口。还有一些货运木帆船,来往运输各种货物,按里程计价。由于运货种类的区分而逐渐各成一派,名目繁多。以其中的扬帮船为例,有专门负责为便益门码头一带的“八鲜”行运送菱、藕、芋、虾、蚌、柿、萝卜等生鲜货物的“八鲜帮”。有专

门为黄金坝一带的鱼行送鱼的“鱼帮”。有为福运门一带南货行运送长江以南商品的“南货帮”。从古运河河岸一带向镇江运送蔬菜及猪、牛、鸡、鸭、蛋等货物的“菜划帮”。此外还有“柴草帮”(将江边江芦运至通扬桥北首)、“咸货帮”(在大水湾将扬州酱菜运往上海)、“邵伯帮”及“盐阜帮”(将苏北及里下河地区的粮食运往扬州)。这些所谓的船帮大多为同乡组织,因为谋生而结帮从事一个行业,并不是民间秘密的会道门团体。抗战胜利后,这些船帮除运输货物外,还组织成立了运输商行,如大达、江北、潘文生、薛鸿记等运输商行,经营报关、雇船、结算等业务。1946年,扬州民船同业公会于南河下成立,负责维护这些船帮的利益。

三、民初扬州城的交通蓝图构建

1928年冬,省公路局召开了全省建设局局长会议,这是一场对全省交通建设具有顶层设计意义的会议。会议初步规划建设全省公路网,决定建设省道路线18条,包括瓜鱼、东滁等涉及扬州的线路,还有9700公里的61县县道规划。

20世纪30年代开始,在全国公路建设热潮的鼓舞下,扬州制定了较系统的公路交通建设计划,并将其部分计划付诸于实践。

“欧战告终,全国国民曾感受各种之刺激,于是始上下同心,皆认为有改进道路之必要。”^{[12]113}1931年,有人筹画了江苏省公路建设的初步蓝图,将扬州作为尤关重要者。“江苏省道系统之重要交点,在江以南者,当为南京、镇江、常熟、上海四处。江以北者,则为六合、江都、南通、启东四处。此八处交点之尤关重要者,是为扬州、镇江、南通、常熟,将来贯通南北之干道筑成,车运繁盛之时,则扬镇与常通江面均可造大规模之汽车轮渡,以代桥梁,于是此四交点,将形成一中心圈,为江苏公路运输之‘重心’所在地。”^{[13]67}

1932年,国民政府全国经济委员会成立,该会力谋全国道路建设大局,商请苏皖浙三省当局建设三省联络道路计划。11月,军事委员会在汉口召开了苏、浙、皖、赣、豫、鄂、湘等七省公路会议,规划建设七省联络道路。次年,江苏省根据七省公路会议精神设计并改定了江苏省内的拟建联络道路名称,决定启动“江苏省公路建

设三年实施计划”，共计规划有干线8条、支线37条。其中涉及扬州的干线有两条道路，即浦（口）启（东）线与镇（江）沭（阳）线。浦启线在扬州境内分为六仪段、仪江段、江泰段；镇沭线在扬州境内分为镇扬段、扬泰邮段、邮宝段、宝安段^{[14]25-26}。实施计划中将扬州列为全省第一类交通重要城市：“镇江为省会所在，扬州为江北交通枢纽，同为本省重要城市。故公路路线亦以此为中心，以收畅达之效。”^{[15]15}

扬州有识之士对于建设近代交通亦有急切的渴望与呼吁。扬州乡贤周湘亭曾直言：“扬州交通不便，当从建设方面着手，如省道国道之敷设，皆须民众一致协助，将来北达清江、西接安徽、南通里下河，有广大的道路，可以直达。南面的江，更架^①铁桥，直达镇江，完成总理建设江北市的计划。”^{[16]8} 时人朱泰信曾系统分析扬州在内的江北地区交通状况，他认为公路对于包括扬州在内的江北地区的发展极为重要。“然从全省观之，则尤以江北公路远重要于江以南之公路，盖大江以南，面积较小，轮船与火车之交通，已足够便利，而在江以北，除失修之运河外，便无他路出口长江，以致偌大之土地，原可为商港之‘腹地’者，沦于荒僻，而为盗匪出没之区。其影响于长江商埠出口，及江苏全省经济者，良非浅鲜也。”^{[13]72}

正是在这样的顶层设计与民间期望下，江苏省与江都县都陆续出台了相应的道路建设计划。在这些纸上蓝图中，扬州俨然成为江苏省道路交通的枢纽城市。1936年，江苏省府原拟定全省建设18条省道，其中江北地区有9条省道。后根据交通形势，进行了修订。新的计划继续坚持全省的道路网应以扬州与镇江为枢纽而展开建设。“江北以扬州为中心，江南镇江为中心，各建设若干放射式之路线，向外发展，以收联络之效。”^{[17]11} 有关于扬州地区的省道建设项目为镇扬路（镇江—江都）、扬淮路（江都—淮安）、扬仪路（江都—仪征）、扬泰路（江都仙女庙—泰县）、扬天路（江都—天长）。同年，著名的水利专家沈百先在为《江苏省政建设月刊》作序时，也特意点明江苏的公路建设有两个中心城市：“江南以镇江为中心，江北以扬州为中心。”^{[18]1}

就扬州地方道路建设计划而言，1929年，时为江都县长的陈肇燊主持规划了江都县道路十

二条，期以建设。拟修筑省道114公里，县道164公里，包括江都至仪征、江都至霍家桥、江都至七里甸、江都至大仪、江都至六合、江都至天长、江都至菱塘桥、江都至樊川等线路。这是近代扬州地方政府最为完备的一次道路建设规划，其中的目标也部分得以实现。

有关铁路建设方面，扬州民众亦有不同于清末的保守态度，转而趋向于积极争取扬州铁路的建设。1912年，津浦铁路全线通车。“凡是属在安徽省淮河流域的产物，多集中在蚌埠，转运浦口。扬州和北边的清江、南面的镇江，商业俱受重大影响。”^{[16]8} 津浦铁路的修建极大地刺激了扬州百姓。当时扬州周边的安徽、浙江、苏北、苏南等区域已有津浦铁路、沪宁铁路^②、沪杭甬铁路等，扬州乡贤们深感铁路对于城市的巨大影响，开始不断呼吁修建途经扬州的铁路。同年10月，孙中山先生莅临镇江视察，他主张修筑一条从瓜洲至清江浦的铁路，作为沪宁线的补充。消息传开，扬州舆论沸腾，民心大振，民众发动起来积极推动此议。江苏都督程德全在考虑多方面因素后，亦感扬州、清江间铁路之重要，遂批准招股募款，筹办瓜洲至清江浦之线。当时扬州高等小学所用的地图上已经标记有“瓜清铁路”字样^{[16]8}。就在扬州距修建铁路仅一步之遥之际，时为两淮盐务总理的南通人张謇却提出反对修建瓜清铁路，而倡议修建通州（即南通）至清江浦的铁路。此议一出，引发扬州、镇江两地商民强烈反对。镇江乡绅首先集会，抗议将瓜清铁路改为通清铁路。扬州百姓则推代表在大同歌楼开会，选郑元伯为首，表达扬城百姓民声，反对改线南通。并推选丹徒人士包黎作文，罗列瓜清铁路之重要及不能改线的理由，并报政府备案。客观评价，瓜清铁路无论是从地理区位，还是建设成本，乃至项目效益上，都较通清铁路有一定优势。但随着张謇担任熊希龄内阁商务部长一职，瓜清铁路项目遂被搁置。“此种计划所以未能完成的原因，是以因当时通州张状元主张筑通海铁路，故将此搁置了。”^{[16]8} 此为民国间扬州交通至大憾事，直接影响扬州城市命运百余年。1933年，宝应县县长江辅勤提出提案，再次重提兴办省有瓜

①原文为驾字。

②1929年后，改为京沪铁路。

清铁路,以利交通。他提出瓜清铁路并非一个新议,而是当初省府早已通过的决定:“省政府会议曾以发展江北交通文化经济,应筑瓜清铁路,当经议决兴办在案。”^{[19]38}他建议组建瓜清铁路建筑委员会、发行省铁道公债、招商投资,期待三年内完成瓜清铁路的建设。但该提案未获得什么实际的支持,遂不了了之。

1935年,江苏省政府还就镇江与扬州口岸间合建港埠事宜进行了研究,“目的在便利江南北交通运输”^{[20]6}。当年,全国经济委员会、扬子江水道整理委员会特派工程师黄乐和偕同江苏省建设厅的工程师们沿长江南北两岸进行了勘察。限于当时的政治、经济环境,亦无下文。

四、20世纪20—40年代扬州交通建设实践

20世纪20年代以前,近代交通元素已经在扬州开始萌芽。然而在苏南近代交通事业突飞猛进之际,扬州近代交通的起步就慢人一拍。“政府曾有津镇铁道之图,而未几改线,地方亦有瓜清铁路之请,而迄用弗成,坐视优胜地势,竟无发展之机,此行驶长途汽车之动议所以起也。”^{[21]28}随着津浦铁路的开通与瓜清铁路的夭折,地方有识之士开始构思修建联接扬州南北方向的公路。时为淮扬道尹的宝应人卢殿虎深感扬州交通不便,力主修建从瓜洲至清江的公路。他给当时的江苏督军齐燮元、省长韩国钧呈文,详细阐述了修建此路的理由,认为自瓜洲以达清江,绵亘三百余里,为交通之要道。虽然这一路线上有运河通行小轮交通,但受制于河堤保护等原因,不能常年通行,且以江北幅员之广,取道运河客运之多,而交通阻滞现象若此,并非地利之不彰,而是人事之未尽!他建议只有开建瓜清公路,才能破解扬州交通的困局。为此,他还申请设立江北长途汽车公司,办理扬州至镇江间的客货运输事宜。为了实现他的理想,卢殿虎辞去了淮扬道尹一职,全身心投入瓜清公路事业。

江都县的各项交通运输事业起步于1916年之后。“民五以还,电气事业如电灯电话,始相继创设,汽车亦同时振兴,水路交通既称便利,各种事业,遂得渐以发展焉。”^{[3]357}1918年,卢殿虎等人开始筹资筑路,举办瓜清长途汽车股份有限公司。该公司于1923年改名为江北

长途汽车股份有限公司。1928年,再改名为商办镇扬长途汽车股份有限公司。筹款之后,历经4年,于1922年建成扬州至六圩的土路,全线“自扬州福运门(运河)对岸起至镇江对岸之六圩江口中止,经施家桥、虹桥等处,计长二十九华里”^{[22]111}。全路建有桥梁十余座及涵洞51座,道路两旁栽有行道树,柳树成荫,车行其间,景致颇佳。虽然这一段公路远非卢殿虎原先计划的瓜清全线之宏伟,但也堪称扬州近代交通开天辟地之壮举。这条道路从一开始修建就屡遭阻力。筑路之初,“运河流域非议之传单,遍布于四境矣”^{[21]29}。沿途民众尤以筑路会破坏运河堤岸为由而群起攻之。“乡愚无知,转多误会,致起打击之风潮。”^{[21]29}幸亏公司主事者及社会进步人士积极振奋,努力进行公关运筹,加上投资充足,“旧股纷纷续缴,新股亦源源而来”^{[21]29},给予沿途民众以充分补偿,才复行开工。“江北交通事业之不易创办,有如是者。”^{[21]29}

该路原计划铺设最新式的汽车用钢轨,甚至已经派员到上海向西门子洋行订购25磅之钢轨及行轨汽车车头,用以行驶有轨汽车。一度引发外界舆论,“疑钢轨路即是铁道,殊不知钢轨汽车路为国家所允许,并不与国道抵触”^{[23]5}。但最终该路并未施行钢轨铺设。1923年11月,民国政府交通部“以该公司计划颇大,在钢轨未建设前,宜照土路行车计划,先发执照”^{[23]5},批准给予该公司长字第11号执照,准许瓜清路汽车长途客运业务由该公司经营。次月,该公司即开始营业^{[22]111}。公司还借用通济公司原开瓜镇之轮渡船只,中转接驳乘客由六圩前往镇江。1925年改为租船使用,次年自购渡船,再次年租用定造的新式大轮船为渡船。

20世纪30年代前,江都县境内道路状况如表1。

20世纪20年代中后期至30年代,扬州道路建设步伐明显提速,首先是一批市际公路得以开筑。1924年春,扬州、淮安所属的高邮、宝应、淮阴、淮安、泗阳等8县绅商聚于清江开会,经各地地方政府同意,成立了半官方性质的江北路政总局。不久,该局实施修建扬清(扬州至清江)公路工程。1926年,修通了43公里的清江至宝应段。此后经历数年,陆续开建宝应至界首、界首至高邮、高邮至邵伯、邵伯至仙女庙

段。1933年5月,以上路段相继竣工。1935年,开始建筑邵伯至仙女庙段12.5公里,期间新建了木制活动孔开启式的三元桥。1936年5月21日,历经12年建设,扬清线全线通车。该线全长204公里,为当时江苏省内最长的公路。

表1 1929年江都县道路状况一览表^①

出城方向	终点	可通达邻县何处	道路状况	车辆通行状况	里数
向南	六圩	渡江达镇江	煤屑路	通行汽车	40
向东南	霍家桥		土路	可以通行黄包车	18
向东	嘶马	可以往泰兴	土路	可以通行黄包车	60
向东北	界沟	通泰县	土路	可以通行黄包车	78
向北	露筋镇	通高邮	土路	通小车	71
向北	庙头		土路	通小车	35
向西北	送驾桥	通高邮	土路	通小车	65
向西北	杭家集	通高邮	土路	勉强可通黄包车	60
向西北	大仪集		土路	通黄包车	60
向西	陈家集	通安徽仁和集	土路	勉强可通黄包车	55
向西	移居集	可通六合县	土路	通小车	90
向西	通顺集	通仪征	土路	通小车	40

1933年,扬众长途汽车公司开始修筑扬州至安徽天长的扬天线,因种种原因限制,仅修成宽度勉强可通汽车的土路。1935年,六合至扬州的六扬公路因滁河活动桥、运河活动桥都在建筑中,仅滁河东岸至运河西岸可以通车。同年,横穿扬州东西的浦(口)启(东)公路开工。建筑中途,该线被升格为省道级别,建设标准为当时国民政府所设立的公路标准最高等级^②。江苏省建设厅为配合浦启线建设,在扬州城向东的淮河水道上先后建成了万福桥、头道桥、二道桥及江家桥等桥梁。次年,浦启线与扬清线相会于仙女庙。扬州境内实现了南北、东西交通动脉的十字交叉。

这一时期,除以上较大规模的市际道路工程外,扬州的各县之间或与邻市属县之间也进行了一些道路建设。1937年,泰县政府修建仙(仙女庙)泰(县)线,由上海华利公司出资20余万承建,后因抗战爆发而停止。高邮至兴化之间筑有4.5米宽的土路,仅能勉强通行汽车,抗战前即废。

此外,还建有一些乡镇之间的公路。1932年,江都县政府修筑了扬州至霍桥段的9公里土路。次年,兴扬公司开始运营这条线路,后转给镇扬公司专营。1934年,仪征县修建了仪征至泗源沟的公路,路基宽5米,砂石路面宽3米。1936年,时为江苏省建设厅厅长的王柏龄为了

便于祭扫其祖坟,筑成了扬州至杨庙间的土路。经过20世纪20-30年代的建设,至抗战全面爆发前夕,扬州境内可以通达汽车的道路情况如表2。

表2 扬州可通汽车道路一览表(1936年)^{[17]16}

路名	起讫地点	经过站名或地点	里程(公里)	路面种类	行车机构
镇扬路	扬州至镇江	扬州、施家桥、虹桥、六圩、镇江	23.63	碎砖	镇扬公司
扬霍路	扬州至霍家桥	扬州、徐凝门、宦家桥、高桥、霍家桥	10	碎砖	镇扬公司
扬清路	仙女庙至清江	仙女庙、邵伯、昭关、露筋、车逻、高邮、马棚、界首、汜水、宝应、泾河、平桥、淮安、清江	190	土路	公路管理处
扬靖路	扬州至靖江八圩	扬州、凹子街、万福桥、仙女庙、曹王寺、大桥、嘶马、口岸、泰兴、张家桥、昆卢市、生祠堂、靖江、中桥、八圩	110	土路 煤屑	公路管理处

抗战及解放战争期间,曾对一些公路进行了修复。1942年,日伪江都县政府对浦启路进行改造,铺设砖子路面12.93公里,厚度为12厘米。1943年,日伪政权强迫乡民修建了临泽至沙沟的公路,20公里长,两年后废弃。抗战结束后,曾修复仙(仙女庙)泰(县)线上的桥梁13座,勉强恢复通行。

1946年,江都县政府修建扬州至槐泗间的公路,次年延伸至黄珏,全长17公里,但因其间的桥梁涵洞未能建设,没有能够通车。江都宜陵至武坚间也将乡间小道改建为公路,宽5.5米,省政府将其升格为省道。但因为其中的丁沟桥迟迟未建,未能全线贯通。还翻修了扬仙线的路面10余里。1947年,丁沟至樊川段公路建成,因为丁沟桥没有修建,土路逐渐荒废。1949年春,曾修复扬州至杨庙间的土路,并由合众汽车公司经营,旋路废。仪征至泗源沟的公路在抗战中遭到破坏,于1949年春夏间得以修复。

至中华人民共和国成立前夕,扬州全境的

^①该表以陈肇棠:《江都县县政概况》,《江苏》1929年第34期,第37-38页数据整理而成。

^②虽然是最高等级,但限于当时的经济、技术条件,其建筑标准并不很高,以列为省道的浦启线建设标准为例,全线的桥梁大多是木制结构,只有部分为浆砌块石永久式桥台。

公路里程不足 200 公里,其中仅有 14.5 公里长的扬圩线为砂石路面,其余皆为土路,道路的交通配套设施也十分简陋。

民国时期,为配合道路建设,扬州还兴建了一些重要的桥梁。1922 年,复建了公道桥,共有 29 孔桥梁。9 年后,该桥毁于大水,再由乡绅募捐复建。1934 年,中华兴业公司承担了对被大水冲毁的万福桥进行重建的任务,新的万福桥有 45 孔,下部为钢筋混凝土桩排架墩,上部为二梁式钢筋混凝土桥面,宽 6 米,长 455 米,载重标准为 15 吨,桥下可通行船只。“该桥工程浩大,气势雄伟,名扬省内外。”^{[24][142]}1937 年竣工的二道桥,长 210.5 米,22 个桥孔,桥下部为钢筋混凝土方桩排架墩,上部为木梁结构。该桥设置有活动孔,通过绞车齿轮传动开启活动孔,以供船舶通过。同年还修建了跨越古运河的八孔通扬桥,也为木制桥面,下为钢筋混凝土方桩排架墩。全长 74.28 米,桥面 6 米宽,中间两孔长 24.4 米,是平旋开启式活动孔。该桥造价 4 万余元,于次年通车。1935 年,东亚工程公司以 35159.39 元法币的造价,承建了跨越高水河的引江桥。

扬州城边古运河上的大荣桥也颇有来历。因扬州沿运河的几个城门交通繁忙,仅靠摆渡不敷使用,一度采用渡船连接成浮桥的形式以维持交通。但这种方式留有安全隐患,常年有人被挤落水,民众建桥呼声不断。1947 年 10 月,江都县政府组织了建桥干事会,发文寻求社会人士募捐建桥。在上海经营理发业的扬州人任大荣返乡时听闻此事,毅然捐款法币 1 亿元襄助此事。扬州钱业公会、人力车公会等组织也纷纷出钱赞助。县政府还在轮船、汽车客票中进行了附加征收,共募集三亿元建桥经费,于次年 3 月 3 日建成该桥。为表彰任大荣先生善举,特命名该桥为大荣桥。这是扬州城区第一座专门为行人设置的便桥。

民国政府曾采取多种形式筹集筑路及养护资金。1924—1926 年间,扬州各县附征田赋附加税,每亩加征铜元一枚作为养路费用。1928 年,又实行“筑路亩捐”,每亩另加法币 0.05 元。

这些公路建设之后,养护情况并不理想。除了个别时期部分实行专营的道路之外,其余道路的养护工作多属临时行为。如 1936 年,江都县政府曾动员民众 2958 人,在扬清公路两旁

栽植苗木 13425 株。直至 1937 年,扬州境内公路的总体养护情况才有所改善。江都县政府遵照省令,组建了专职的养路队伍。设有二区“扬靖”“扬六”各一队;四区“扬靖”“扬清”各一队;五区“扬靖”一队;七区“扬清”一队;八区“扬天”一队;九区“扬天”一队^{[25]46}。从制度与编制上为扬州道路的养护工作提供了基本的保障。

抗战期间,扬州各线养护队都自行解散。抗战胜利后,相关工作重新启动。1946 年,江苏省公路局开始征收公路养路费。1947 年,扬州设立了工务总段、工务段等机构,承担道路养护工作。每个工务段有 1—2 个道班,每道班 16 人,人均养护公路里程为 2 公里。其中镇江工务总段第二工务段设于扬州,负责浦启、六圩至天长等地公路的养护。淮阴总务总段第三工务段设于高邮,负责仙女庙至界首、高兴线等。设于泰州的工务总段第一工务段还负责仙女庙至姜堰、仙女庙至口岸等地的公路的养护。

内河航运事业也取得一定的进展。20 世纪 30 年代,扬州运河沿线各县政府曾组织民工,对扬州运河段河堤及运河浅段进行过疏浚与加固。1934 年 2 月,开始新建邵伯新船闸。至 1936 年 11 月,该工程竣工。新船闸位于邵伯镇西的里运河,整个工程包括拦水坝等附属项目,共耗资法币 87.8 万元。船闸闸室长 100 米,门宽 10 米,闸室内有效停船位置净宽 15.8 米。木桩、钢板桩为基础,闸墙为钢筋混凝土材质,人工手摇开关,年通过能力为 300 万吨。1935 年 6 月,导淮委员会开始兴建高邮船闸,该船闸位于高邮城区运河段西岸的越河,上游为里运河,下游为高邮湖。工程共耗资法币 10.7 万元,于次年建成。其船闸室为 30 米长、10 米宽。闸门为钢结构单扇旋转式平板门,年通过能力为 60 万吨。

民国时期,扬州郊区曾有军用机场。抗战前夕,为备战需要,国民政府选择扬州西郊大校场一带作为建设军用机场的地点之一。1935 年,机场开始建设,机场建设用地范围包括葛庄以西、经家圩以东、谢庄以北、大烟墩以南的 1360 亩土地。次年,机场建成,可以停驻军机 30 架,并有专用水泥路从机场直通扬州虹桥、西门。不久,空军第五大队大队长丁纪徐率第 24、25 两个中队由南昌青云浦机场转场进驻扬州机场,有霍克-3 战斗机 18 架。

民国时期扬州近代交通事业的理想与实践,充满着坎坷与进步,也印证着中国普通城市发展近代交通的艰难与坚定。

参考文献:

- [1]江苏省公路实施计划之推进[J].统计通讯,1935(3).
- [2]乔振兴.现在中国公路运输[J].不详.
- [3]江苏省民政厅.江苏省各县概况一览[M].内部资料,1931.
- [4]扬州商业金融调查记[J].银行月刊,1922(6).
- [5]柯达游记:沪宁道上[J].柯达杂志,1933(5).
- [6]各种重要产品:扬州[J].交通银行月刊,1925(2).
- [7]梁玉衡,等.扬州之交通:京沪线负责运输宣传报告之五[N].京沪杭甬铁路日刊,1933(687).
- [8]李长传.分省地志江苏[M].上海:中华书局,1936.
- [9]扬州经济状况[J].中外经济周刊,1927(221).
- [10]殷惟铎.江苏省六十一县志[M].上海:商务印书馆,1936.
- [11]陈肇燊.江都县县政概况[J].江苏,1929(34).
- [12]全家凤.中国交通之发展及其趋向[M].南京:正中书局,1937.

- [13]朱泰信.江苏省公路事业之过去现在与未来[J].中国建设,1931(2).
- [14]江苏省根据七省公路会议改定名称各路线新旧名称对照表[J].江苏建设,1933(1).
- [15]江苏省公路实施计划之推进[J].统计通讯,1935(3).
- [16]周湘亭.复兴扬州的途径和我们应有的认识[J].江都教育,1934(4).
- [17]邱毓珩.江苏省公路事业之过去与将来[J].江苏省政建设月刊,1936(12).
- [18]沈百先.序[J].江苏省政建设月刊,1936(12).
- [19]江辅勤.兴办省有瓜清铁路以利交通案[J].江苏建设,1933(1).
- [20]镇扬口岸间合建港埠之计划[J].航业月刊,1935(6).
- [21]周液芙.镇扬长途汽车股份有限公司述略[J].长途,1936(1).
- [22]扬州至镇江路[G]//交通部交通史编纂委员会.交通史路政编:第18册.南京:交通部交通史编纂委员会,1935.
- [23]镇扬汽车路状况[J].道路月刊,1923(3).
- [24]扬州市交通史志编纂委员会.扬州交通志[M].北京:人民交通出版社,1992.
- [25]扬州组养路队[J].长途,1937(10).

Waking from a Dream: On the Ideal and Practice of Modern Transportation Transformation of Common Cities in the Period of the Republic of China: A Case Study of Yangzhou, Jiangsu Province

ZHU Jikang

(School of Educational Science, Yangzhou University, Yangzhou 225001, China)

Abstract: In the period of the Republic of China, Yangzhou, an ordinary city marginalized by traffic, began to construct its modern traffic ideal. Driven by many factors, it gradually promoted the practice of its modern transportation industry. The frustration and progress also confirmed the difficulty and firmness of the common city developing modern transportation.

Key words: Yangzhou; transportation; highway; city; the Republic of China

(责任编辑 雪 箫)