

沪杭铁路客运业务研究

——以1928—1937年为例

杨玄博

(厦门大学 历史系, 福建 厦门 361005)

摘要: 沪杭铁路是民国时期沟通沪、嘉、杭地区的铁路枢纽, 建成于1909年, 是一条以客运业务为主的铁路。从1928年至抗战爆发前夕, 由于社会环境相对平稳, 沪杭铁路的客运业务得到一定程度的发展。首先, 沪杭铁路确立了以沿线广大贫苦劳工为客运主体的目标, 满足了在那一历史时期下, 农村贫民“进城求生”的需求; 其次, 沪杭铁路在1930年代中还进行了卓有成效的客运业务改进, 提升了出行的效率及安全性, 充分体现了铁路交通的优势性; 最后, 在一系列的内外因素结合之下, 沪杭铁路已然在区域交通竞争中拔得头筹, 成为沪杭区域新式交通的典型代表。

关键词: 1930年代; 沪杭铁路; 客运业务

中图分类号: K 262.9

文献标识码: A

文章编号: 1672-6219(2012)03-0100-06

学界关于近代沪杭铁路研究, 过去主要集中于借款问题、浙路风潮、铁路建设资金筹集、浙路代表人物如汤寿潜等的研究, 但从区域发展角度所进行的研究不多^①。本文以1928—1937年的沪杭铁路客运业务为切入点, 对该时段内区域发展的困境、铁路客运业务的对象群体、铁路客运的优势、铁路客运在区域交通中的地位四个方面进行论述, 力求还原那一时期的铁路客运与区域发展之间的关系。

一、客运主体: 劳动力资源的调配

民国时期有学者认为: “我国农村经济是一个崩溃的过程。”^[1] 例如: “杭县农民, 以租种地亩者居多, 每年所产, 完租以外, 所得无多, 终岁勤劳, 尚不足以期温饱……生活程度, 年见增高, 农民生活, 更有感觉困难之趋势。”^[2]^[62] 在当时的社会形势下, 大量失去土地的农民不得不前往大城市谋生。根据1928年的调查, 上海全市共有22.4万工人, 差不多占到当时总人口的12%^[3]; 再就1930年的调查, 杭州全市共有产业工人28804人, 占当时总人口的6%左右^[2]^[66]。

金士宣博士曾说: “京沪、沪杭甬两路经过区域, 人烟稠密, 旅客运输, 最为重要, 但水路交通亦甚发

达, 故与水道竞争最烈, 铁路为招徕旅客计, 乃设立四等车。其票价按寻常三等收百分之六十五, 几与轮船票价相等……逢站必停, 吸收沿途贫苦工人及农民之运输, 营业异常发达。”^[4]

沪杭铁路自诞生以来就是以客运为主的铁路, 客运比重一般高达60%以上, 客运进款也远远大于货运。到了1930年代, 这种情况更加凸现(详见表1)。铁路客运的兴盛, 就直接提升了沪杭区域间人员往来的频率。据统计, 从1925至1934年这十年间, 除了1927年由于政局动荡而导致客运人数大幅下降外, 沪杭铁路每年客运人数都在5100000以上, 后三年的成绩尤为突出, 1932年, 沪杭铁路一年的客运人数为5250000余人, 1933年为5300000余人, 1934年为5220000余人^[5]。以上数据可以说明, 沪杭铁路在这一时期中在运送人员方面发挥出巨大作用。

在了解到沪杭铁路的历年客运人数后, 我们必须对于其客运的主体来做一定的考察, 进而分析沪杭铁路在劳动力资源分配中所起到的作用。首先, 就客车的比例来看。1933—1934年时, 整条沪杭甬铁路共有客车152辆, 客运用车110辆, 其中三、四等客车共88辆, 占到了客运用车的80%^[6]。而三、四等客车大都

收稿日期: 2012-03-06

基金项目: 浙江省哲学社会科学重点研究基地“民国浙江史研究”课题(10JDMG04YB)。

作者简介: 杨玄博, 男, 厦门大学历史系博士研究生。

是由货车改造而成,票价较廉,车况较差,车内卫生情况极为不佳。单就外观来看,实在令人难以接受。“沪杭甬线所有三等车辆,大半均脱胎于前苏浙路之旧有车辆,形式殊不一致,本极参差……一列车内,车辆高低互见,殊碍观瞻”^[7]。从沪杭铁路的客车种类

分析,可以看得出这些车主要是为广大贫苦劳工、农民服务的;其次,就铁路运载旅客及进款来看。众所周知,沪杭铁路客票主要分为头等、二等、三等和四等。历年以来沪杭铁路的客运重心都在三、四等客运业务上。我们可以试举两年的客运概况来说明。

表1 1929—1935年沪杭铁路的客货运进款数额及比例(单位:元)

年份	客货运进款总数	客运进款	客运进款比重	货运进款	货运进款比重
1929	5439192.51	3832925.22	70.5%	1606267.29	29.5%
1930	5879780.63	4102106.66	69.8%	1777673.97	30.2%
1931	6792464.19	4748273.69	69.9%	2044190.50	30.1%
1932	5785796.21	4217100.51	72.9%	1568695.70	27.1%
1934	6532443.70	4380995.69	67.1%	2151448.01	32.9%
1935	5666066.23	3977079.19	70.2%	1688987.04	29.8%

资料来源:铁道部总务司统计科编:《民国十九年,中华国有铁路会计统计总报告》,南京铁道部总务司统计科1930年版,“说明”第12-13页。铁道部总务司统计科编:《民国二十年,中华国有铁路会计统计总报告》,南京铁道部总务司统计科1931年版,“说明”第11-12页。铁道部总务司统计科编:《民国二十一年,中华国有铁路会计统计总报告》,南京铁道部总务司统计科1932年版,“说明”第28页。铁道部秘书厅研究室编:《中华国有铁路民国二十四年度统计总报告》,铁道部秘书厅研究室1935年版,第27、30页。

表2 1932—1933年沪杭铁路载运旅客统计表

年份	普通				政府	优待	游览	定期票	总计
	头等	二等	三等	四等					
1932	13929	199568	3908260	984732	64518	9273	16483	1185	5197952
1933	17902	201010	3767291	1089208	113791	13770	37378	420	5240770

资料来源:铁道部参事厅第四组编:《铁道年鉴》第2卷第1册,铁道部秘书厅图书室1935年版,第822、874页。

从表2中我们可以看出,1932年沪杭铁路的三、四等旅客人数为4892992,占总运载人数的94.1%;1933年沪杭铁路的三、四等旅客人数为4856499,占总运载人数的92.7%。如此高的客运比重再次说明沪杭铁路的客运业务主要是面向大多数下层劳动人民的。

二、业务改进:铁路交通的优势所在

由于农村经济的破产,数以万计的农民不得不离开他们的家园,进入到周边城市中谋求生计。自1930年代以来,沪杭铁路沿线的贫苦农民进城谋生之风愈演愈烈。于是,改进自身的客运业务,提升客运能力是沪杭铁路在这一时期谋求发展的当务之急。

1. 快捷

首先,列车的开行速度较快。在1930年代,沪杭铁路主要开行三类列车:沪闸特别快车(上海-闸口)、沪闸寻常快车、沪闸三四等慢车,其中沪闸特别快车虽然票价较贵,但是停站很少,例如莘庄、明星桥等小站一律不停,开行速度也较快,从上海北站到闸

口也不过4小时55分(按时刻表准点到达);而沪闸寻常快车则停站稍多一些,但梅陇、明星桥等小站亦不停,从上海北站到闸口需要5小时55分(按时刻表准点到达);而慢车耗时就相对较长,途中每站都停,需要用时7小时25分(按时刻表准点到达)^[8]。即使这样,也远比乘坐轮船耗时1整天,乘坐汽车耗时半天来得要快。

其次,如何减少中途停车时间,亦是铁路客运“快捷”二字的体现。在1932至1933年期间,客车误点的情况仍然比较严重。我们可以选取其中几个月的情况作一简单的考量。

从表3中我们可以看出,一般来说每月客车的误点率大致在20%~45%的区间内,误点时间大都在1~60分钟左右。客车误点是铁路运输非常头疼的问题,但因当时的路局没有办法进行有效改善,于是只得提速来缓解这一矛盾。从1937年1月1日的时刻表来看,沪闸特别快车行完全程只需4小时20分^[9];到了1937年4月4日,沪杭间特快列车行完全程只需3小时55分,相比以前又提高了不少。

表3 1932年7月—1933年4月沪杭铁路的误点情况表

时间	开驶列车 次数	准点列车 次数 %		误点列车误点时间(分钟)								合计 次数 %	
				1~10		11~30		31~60		61~120			
				次数	%	次数	%	次数	%	次数	%		
1932.07	310	188	60.7	78	25.2	22	7.1	15	4.8	4	1.3	122	39.4
1932.11	300	235	78.3	35	11.7	20	6.7	7	2.3	2	0.7	65	21.7
1933.01	372	207	55.7	58	15.6	56	15	29	7.8	12	3.2	165	44.4
1933.04	360	221	61.4	71	19.7	34	9.5	26	7.2	8	2.2	139	38.6

资料来源:吴禄增:《过去一年沪杭干线旅客列车行驶成绩之回顾》,《铁道》第4卷第60期,1933年12月1日,第308-309页。注:不考虑误点时间超过120分钟以上的情况,百分数采取四舍五入计。

2. 安全

首先,铁路警察成了保障旅客生命财产安全的最重要力量。就沪杭铁路来说,1932年7月至1933年6月共有铁路警察326人,在当年处理了2326件违警案件(相当于治安违法行为),破获了239件盗窃案件,收缴了大量毒品,保障了旅客出行安全。在列车运行中难免会发生人身意外事故,当出现这样的情况时,铁路警察会对其施行救济,并将他们就近送往铁路医院进行救治。同年,沪杭铁路警察共救济伤亡达59人^{[10]42}。这些救济行为,也为当时旅客出行带来了保障和安全,使得铁路警察真正意义上做到了“保民”和“致安”。

其次,加强铁路工务和机务的作业,经常维护沪杭铁路的通行顺畅和安全。铁路工务最主要的职能就在于维护和保养铁路线,扩充原有线路及抢修桥梁隧道等,以保证铁路线的畅通^{[11]332}。各铁路管理局都有自己的工务处,下设负责文书案卷及全体人员考绩的总务科;负责施工、备料、考核、测量等事项的工程科;负责修理、装配轨道、号志、机件等事项的工务修理厂等等^{[11]333-334}。在1931年,沪杭铁路的工务维持费支出达到了1046308.39元,占到了当年营业用款总费用的19.5%^{[12]202-203}。而铁路机务,最主要的任务在于检修、保养机车车辆,为列车的正常运行提供动力保证^{[11]341}。同年,沪杭铁路的机务支出为933747.29元,占到了当年营业用款总费用的17.4%^[13],这样机务与工务的费用支出比例总共为36.9%,工务和机务的高比例开支,确实为保证铁路安全运行打下了坚实的基础。在1932年7月至1933年6月的行车事故中,总发生事故259件,其中受伤者48名,死亡者49名^{[10]787},在当时可说呈较良好状况。

最后,为旅客办理人身意外保险,免除其后顾之忧。人身意外保险,又称为意外或伤害保险。是指投保人向保险公司缴纳一定金额的保费,当被保险人在保险期限内遭受意外伤害,并以此为直接原因造成死亡或残废时,保险公司按照保险合同的约定向保险人

或受益人支付一定数量保险金的一种保险。在现代社会中,一般出行大都会附带着人身意外保险,为旅客解决由于出行而带来的意外伤害所遗留的诸多问题。1935年8月4日,铁道部就命令京沪沪杭甬铁路路局试代办铁路旅客意外保险,并妥拟章程。利用现代保险来为旅客的出行安全进行保障,确实是具有进步意义的。

三、力拔头筹:新式交通中的强力竞争者

沪杭铁路在自1928年开始的客运业务繁荣之时,还遇到来自新式水路客运与公路客运的竞争。但在三种不同交通工具的竞争当中,铁路客运表现出了强大的竞争力。

1. 与水路客运的竞争

当时与沪杭铁路竞争最激烈的水路客运,就是杭沪线。杭沪线是早期连接杭州与上海间的一条很重要的水运线路,在经过长时间的发展后,形成了自己的规模。杭沪线路总长216里,其间共设8站,分别为拱宸桥、塘楼(栖)镇、崇德县、石门镇、嘉兴县、嘉善县、枫泾镇、上海市^{[2]29-30}。相对铁路运输来讲,水上运输因不受到固定轨道的束缚,所以可用最短的里程数来完成运输。例如就沪杭铁路来说,从杭州站到枫泾的距离约为180公里,而利用水路运输达到同样的目的地,行驶里程则不到108公里,这就是水路能够“抄近道”的良好优势。但是就营运业绩来看,水运的收入仍然难以与沪杭铁路相抗衡。即使是居全省内河轮船行业之首的钱江商轮公司,在其最兴盛的1928年,总收入也不过15.8万元^[14],因此杭沪线的年营业收入肯定大大低于这个数字。

相较铁路运输而言,内河航运又存在着天然的缺陷性。首先,内河航运的速率比铁路运输要慢。在20世纪30年代的环境下,航行在杭沪线上的轮船时速大都为18~20里左右,要从上海到杭州的话,至少需一日一夜。而如果采用铁路出行的话,沪杭铁路三、

四等慢车的时速一般在 25 公里上下,而快车的速度约为 32~35 公里上下,其速率明显更快;其次,水上运输受天气影响较大。杭沪线为内河航道,无论是遇到恶劣天气,或者是出现一些急流、漩涡,都会使旅客出行的安全性大打折扣。而天气变化对于铁路运输的影响,特别是对客运的影响则要小得多;最后,水路客运的运力也与铁路相距甚远。一般来说,民国时期客轮的载客数大都在 25~28 人^[15],每日运输旅客数常常不足百人。而沪杭铁路上的沪闸特别快车每日往返开行 2 班、沪闸寻常快车每日往返开行 3 班、沪闸三、四等慢车每日往返开行 3 班,一天运输旅客可达上万,这样的运力显然是水路客运所难以比肩的。

2. 与公路客运的竞争

当时与沪杭铁路竞争还有公路客运,就是沪杭公路。沪杭公路实际于 1932 年 10 月 16 日全线通车,初设平湖、乍浦、金山嘴、闵行等 14 站,每天往返于沪杭间共两班^[16]。途中也设立了从乔司到临平等几条与沪杭铁路互通的干路,无论是使用公路出行,还是利用公路转乘铁路出行,都较为便捷^[17]。但即使在竞争下,沪杭甬铁路 1932 年客运进款为 4097750.05 元,1933 年则达到了 4193722.74 元^{[10]874-875}。在沪杭铁路与沪杭公路并行竞争的环境下,铁路客运进款却不降反升,其原因主要有三:首先,沪杭铁路的客票价格相对较为便宜(详见表 4)。

表 4 上海至杭州铁路客票价(单位:元)

		上海北	闸口	杭州
快车	头等	0	7.15	7.05
	一等	0	4.8	4.7
	二等	0	2.65	2.6
特别快车	头等	0	8.35	8.25
	一等	0	5.4	5.3
	二等	0	2.95	2.9
里程(公里)		0	195.83	189.74

资料来源:铁道部联运处编:《全国铁路行里程、票价里程表》,铁道部联运处 1934 年版,“沪杭甬行车时刻表”、“沪杭甬铁路票价及里程表”。

换算一下我们便可知,如乘坐特别快车头等座、一等座和二等座的话,每百公里分别需要 4.26 元、2.76 元和 1.51 元;而乘坐快车头等座、一等座和二等座的话,每百公里分别需要 3.65 元、2.45 元和 1.35 元。京沪沪杭甬铁路路局为了体恤贫民、民工等低收入者,特设了三、四等慢车,其价格更为便宜^{[12]91}。而沪平直通(上海经乍浦至平湖的公路,属于后来修筑的沪杭公路的一段)的票价,每百公里约为 2.10 元左右^[18]。再据《武原镇志》记载:“杭乍公路(为沪杭公

路的一段)通车后……由于票价昂贵,乘客甚少”^[19];其次,在出行时间的比较来看,选择铁路出行更为省时。从 1934 年 7 月 1 日实行的沪杭铁路行车时刻表来看,选择三、四等慢车出行的话,上海北站发车时间为 9 点 35 分,到达闸口车站的时间为 17 点,运行时间共计 7 小时 25 分,行驶距离为 195.83 公里^[9]。如此换算下来,即使是慢车,其时速大约在 26.1 公里。而如使用公路出行的话,当时的客车时速一般只能达到 20~25 公里^{[20]47-51},加之“公路上颇为颠簸,舒适、安全性,均不及铁路”^[21]。这样看来如果普通民众想要出行的话,一般来讲还是会选择相对速度更快、安全性更高的火车;最后,就运力来讲。在当时的客车一般载客数为 20 人^{[20]47-51},按每天发班两趟的频率来算,一天运输的旅客人数不会超过 100 人。而沪杭甬铁路在 1932 年 12 月的客运总人次达到了 493244^{[20]9},其中沪杭段平均每天运输旅客人数都在万人以上。这样明显的运力差距,就直接导致了公路运输在竞争中处于下风。

综上所述,在沪杭铁路切实改善了自身的客运业务之后,即使有水、陆客运的共同竞争,但却对铁路的客运业绩均不构成太大影响。自 1936 年 7 月至 1937 年 6 月间,京沪、沪杭甬两路当年营业进款高达 23840000 元,营业用款的比例下降到了 62.51%。特别是沪杭甬铁路的债券在伦敦市场的价格已达 102 镑,这正是铁路营业收入稳定、信誉良好的有力证明^[22],这也说明了沪杭铁路在区域客运方面有着不可撼动的地位。

四、结论:客运繁荣推动下的区域发展

据统计,在 1914 年,我国利用旧式生产而获得的产值比重竟高达 98.11%,到了 1936 年,利用旧式生产而获得的产值比重仍旧高达 93.65%^[23]。利用旧式生产方式的一大特点是在生产过程中需要大量的劳动力,生产的发展主要来自劳动力投入是否增长。所以说劳动力资源的丰富与否,将直接反映出其生产力发展水平的高低。

沪杭铁路未开通前,往来沪杭间主要依靠水路,但在这一期间,除了太平天国时期战乱以外,鲜有破产的农村劳动力去大城市中谋生,这是因为浙北杭嘉湖一带的农村本就物产丰富,社会稳定,生活相对宽裕一些,所以背井离乡去往上海、杭州两大城市谋生的人并不多。即使到了清末,来往于沪杭区域间的主要也只有两类人:第一类是商人。由于当时的汽船后一般挂有木船,木船中装载着运销去上海的物资,于

是商人们便亲自“押货”去上海;第二类是游客。当时由于水道交通较为便利,所以不乏一些游玩的游客来往两地。在当时,较好的汽轮从杭州驶往上海需16小时,船票加伙食一般不超过5元,使得部分中产阶级人群很容易接受,在1896年,从沪到杭游客为10499人,由杭到沪的游客为9095人^[24]。不过由于城市中劳动力资源的相对匮乏,现代部门的生产力发展水平迟迟得不到提升。

1909年,沪杭铁路正式通车,在历经20年的发展后,沪杭铁路的营运业务已具规模,并凸显特色,为贫苦劳工、破产农民搭建了通往大城市谋生的桥梁。当历史进入1930年代,沪杭铁路的客运业绩更是日趋增长,不断繁荣。通过铁路往来于沪杭区域间的民众越来越多,从破败农村中走到大城市中,并且进入现代部门谋生的劳工人数也越来越多。在当时,沪杭区域的经济景象,诚如费景汉(John C. H. Fei)、拉尼斯(Gustav Ranis)所说的:“农业部门能释放出隐蔽性失业劳动者,使工业部门能有更多的生产性就业。”^[25]这样,工业部门密集和上海和杭州两市,其实间接地得到了因铁路客运发展而带来的好处。

综上所述,沪杭铁路在旧中国算是一条比较特殊的铁路,其特殊性有二:第一,沪杭铁路所经区域大都是物阜民丰的相对发达之地,例如上海自嘉庆以来便已被称为“江海之通津,东南之都会”,杭嘉湖地区历来被冠以“鱼米之乡”,除了大城市对农产品有较强的依赖之外,广大乡村对于进口产品有天然的抵制;第二,沪杭铁路是一条以客运业为主的铁路,每年的客运业收入至少占总业务收入的六成以上。这样一来,沪杭铁路与浙江省另一条铁路——浙赣铁路所反映出的特性,或者对沿线区域所使的力,都是大不一样的^②。将沪杭铁路的客运业务作为一个特殊模型^③来进行考量,是具有一定道理的。正因如此,沪杭铁路在这一区域中所施加之力以“调节”为主,将农村中从事传统部门的劳动力资源,输送到城市现代部门当中,以促进现代部门的发展。沪杭铁路作为有别于传统运输工具的新生力量登上历史舞台,在其客运的刺激之下,切实地加强了农村与城市间的联系,为该区域社会经济的发展提供了有力保障。

现今铁路史(交通史)研究的总体趋势,是将铁路史与城市学、社会学、经济学等多学科进行交叉互动,偏重于论,摆脱了原先铁路史重叙说的研究套路^④。在这一总体趋势的影响下,便要求学者们掌握更多的学科知识及先进理论,为自身的研究“添砖加瓦”。我们在本文中仅说明了客运业务的发展一点,至于客运业务发展与城市工业部门发展究竟有何联系,程度如

何,恐怕是接下来我们所应当探讨的问题。

注 释:

- ① 关于这一问题已有的研究,主要有闵杰的《浙路公司的集资与经营》(《近代史研究》1987年第3期);王道的《汤寿潜“晚以铁路见贤”评析》(《浙江师范大学学报(社会科学版)》2004年第5期);黄文的《晚清沪杭甬铁路对英借款刍议》(《牡丹江师范学院学报(哲社版)》2007年第4期);马陵合的《江浙铁路风潮中代表人物入京问题考评》(《浙江教育学院学报》2008年第1期);陈晓东的《沪杭甬铁路风潮中浙路公司的维权斗争》(《苏州大学学报(哲学社会科学版)》2008年第5期);姚竹明的《晚清沪杭甬铁路的集资研究》(《内蒙古农业大学学报(社会科学版)》2011年第2期);杨玄博的《从商办到国有化:试论清末民初沪杭甬铁路的发展概况》(《湖州师范学院学报》2011年第6期)等。其中徐占春的《中国近代铁路建设与沪宁杭经济带的形成》(《武汉交通职业学院学报》2008年第1期)是一篇研究铁路运输与区域经济联动发展的论文,作者认为铁路运输改变了沪宁杭地区传统的运输格局,优化了这一区域工商业经济的结构,并最终推动沪宁杭经济带的形成。
- ② 关于民国浙江省内另一条铁路——浙赣铁路的研究,可参见丁贤勇《浙赣铁路与浙江中西部地区的发展:以1930年代为中心》(《近代史研究》2009年第3期128—141页)。
- ③ 这一模型大致可以表示为:客运业务发展→农村人口进城→工业部门得到充足的劳动力→工业部门发展→区域经济总量上升。
- ④ 近十年来较具代表性的论文主要有吴宝晓的《清末华北铁路与经济变迁》(《历史档案》2001年第3期);江沛、熊亚平的《铁路与石家庄城市的崛起:1905—1937年》(《近代史研究》2005年第3期);杨文生的《铁路与社会习俗的变迁——以1909—1937年间的平绥铁路为中心》(《华南师范大学学报(社会科学版)》2007年第2期);于春英的《中东铁路与近代牡丹江地区城镇的兴起》(《东北亚论坛》2008年第1期);李丽娜的《铁路与太原城市近代化进程:1907—1937》(《晋阳学刊》2008年第5期);徐占春的《中国近代铁路建设与沪宁杭经济带的形成》(《武汉交通职业学院学报》2008年第1期);秦熠的《铁路与淮河流域中下游地区社会变迁(1908—1937)》(《安徽史学》2008年第3期);丁贤勇的《浙赣铁路与浙江中西部地区的发展:以1930年代为中心》(《近代史研究》2009年第3期);江沛、徐倩倩的《港口、铁路与近代青岛城市变动:1898—1937》(《安徽史学》2010年第1期);马义平的《近代铁路与中原地区农业经济发展探究》(《郑州大学学报(哲学社会科学版)》2010年第2期);林吉玲、董建霞的《胶济铁路与济南商埠的兴起(1904—1937)》(《东岳论丛》2010年第3期);马义平的《铁路与1912—1937年间的豫北工矿业发展》(《史学月刊》2010年第4期);曲晓范、王凤杰的《沈(阳)吉(林)铁路的修建与1920年代奉天、吉林两省东部地区的城市化》(《史学集刊》2011年第2期);张学见的《胶济铁路及其沿线煤炭产销(1920—1937)》(《中国历史地理论丛》2011年第4期);江沛的《清末华北铁路体系初成诸因评析》(《历史教学》2011年第7期)等。

参考文献:

- [1] 朱斯煌. 民国经济史(银行周报三十周年纪念刊)[M]. 上海:银行学会银行周报社,1948:357.
- [2] 铁道部财务司调查科. 京粤支线浙江段杭州市县经济调查报告书[M]. 1931:62.
- [3] 丁日初. 上海近代经济史:第2卷(1895—1927年)[M]. 上海:上海人民出版社,1993:492.
- [4] 金士宣. 铁路运输业务[M]. 上海:大公报馆出版部,1932:76.
- [5] 佚名. 沪杭甬路(统计表)[J]. 统计月报,1932,(3,4月号合刊):99.
- [6] 铁道部参事厅第四组. 铁道年鉴(第2卷第2册)[M]. 南京:铁道部秘书厅图书室,1935:1355.
- [7] 佚名. 京沪杭整顿三四等客运[J]. 铁道,1933(1):20.
- [8] 铁道部联运处. 全国铁路行车里程、票价里程表[M]. 1934.
- [9] 佚名. 中华国有铁路现行行车时刻表(京沪沪杭甬线)[J]. 铁

- 道月刊,1937(11).
- [10] 铁道部参事厅第四组. 铁道年鉴(第2卷第1册)[M]. 南京: 铁道部秘书厅图书室, 1935.
- [11] 李占才. 中国铁路史(1876—1949)[M]. 汕头: 汕头大学出版社, 1994.
- [12] 铁道部业务司. 中国铁道便览[M]. 上海: 商务印书馆, 1934.
- [13] 铁道部总务司统计科. 民国二十年中华国有铁路会计统计总报告[M]. 1931.
- [14] 周峰. 民国时期杭州[M]. 杭州: 浙江人民出版社, 1997: 335.
- [15] 佚名. 浙西航运水利概况[J]. 浙江省建设月刊, 1930(4): 119-121.
- [16] 佚名. 沪杭公路后日营业通车[N]. 杭州民国日报, 1932-10-14(3).
- [17] 铁道部参事厅第四组. 铁道年鉴(第2卷第1册)[M]. 南京: 铁道部秘书厅图书室, 1935: 874-875.
- [18] 浙江省公路局. 一日千里[M]. 杭州: 浙江省公路局, 1929: 41.
- [19] 海盐县武原镇志编纂小组. 武原镇志[M]. 上海: 上海人民出版社, 1991: 229-230.
- [20] 实业部国际贸易局. 中国实业志: 浙江省(第10编)[M]. 南京: 实业部国际贸易局, 1933: 47-51.
- [21] 佚名. 沪杭甬路沿线公路运输概况表(二十二年六月份制)[J]. 京沪沪杭甬铁路日刊, 1933, 727: 150.
- [22] 一个五年间之京沪沪杭甬铁路总务行政[M]. 1940: 176.
- [23] 刘佛丁. 中国近代经济发展史[M]. 北京: 高等教育出版社, 1999: 244.
- [24] 中华人民共和国杭州海关. 近代浙江通商口岸经济社会概况——浙海关 瓯海关 杭州关贸易报告集成[M]. 杭州: 浙江人民出版社, 2002: 726-727.
- [25] 费景汉, 拉里斯. 劳动剩余经济的发展: 理论与政策[M]. 王璐等译. 北京: 经济科学出版社, 1992: 7.

[责任编辑: 刘自兵]

(上接第99页)

但是,侧重于陆地环境及陆地资源保护的传统环境刑事立法,在惩治新型海洋环境危害行为方面,已显得捉襟见肘,某种程度上助长了海洋资源盗窃以及海洋污染的高发态势。因此,在当前中国海洋开发力度日益加大、海洋权益作为国家核心利益地位日益突出的今天,中国要取得海洋开发更加持续的发展,就必须根据海洋现状调整自身刑事政策。与之相适应,中国刑事法律体系也应当进行同步的角色转换,构建打击海洋环境危害行为远近搭配、海陆结合的应对机制,尤其是在司法上构建以维护国家海洋权益为核心的刑事司法理念和执法规则,为海洋开发的可持续发展与环境保护做好法律准备。

参考文献:

- [1] 佚名. 海洋环境[EB/OL]. [2011-10-03]. <http://baike.baidu.com/view/1105700.htm>.
- [2] 李春莲. 康菲漏油事故属明显过错律师称应追究其重大环境污染事故等三宗罪[N]. 证券日报, 2011-09-07(D3).
- [3] 陈阳. 当代国际海洋环境犯罪的概念及其类型[J]. 山东社会科学, 2005(12).
- [4] 佚名. 环渤海“盗砂”事件猖獗 黑社会垄断年赚数亿元[EB/OL]. [2011-02-29]. <http://news.163.com/10/0618/09/69EVT3U2000146BC.html>.
- [5] 张庆申. 中国多地频现盗挖海砂事件 适用罪名存争议[N]. 法制日报, 2010-08-10(004).
- [6] 于冲. 海洋资源盗窃行为的刑法学思考——以“盗挖海砂”现象为背景[J]. 江西警察学院学报, 2011(3).
- [7] 陈浩杰. “砂耗子”疯狂盗采海砂 前海砂层被挖掉20余米[EB/OL]. [2011-02-29]. http://news.bandao.cn/news_html/201006/20100622/news_20100622_947726.shtml.
- [8] 王元晖. 采海砂全面叫停[N]. 厦门日报, 2010-04-28(003).
- [9] 于志刚, 陈强. 网络空间中的帮助违法行为及其入罪化[J]. [J]. 北京人民警察学院学报, 2008(9).
- [10] 蔡岩红. 上千海洋违法案无一受刑事处罚[N]. 法制日报, 2007-09-11(010).
- [11] 赵微, 郭芝. 我国海洋环境污染犯罪的刑事司法障碍及其对策[J]. 学习与探索, 2006(6).
- [12] 阮齐林. 中国刑法上的新类型危险犯[J]. 国家检察官学院学报, 2005(6).
- [13] 魏晓倩, 乔玉英. 中国海洋污染刑事责任追究的立法完善[J]. 大连海事大学学报: 社会科学版, 2009(6).
- [14] 林欣, 李琼英. 国际刑法新论[M]. 北京: 中国人民公安大学出版社, 2005: 65.
- [15] 于阜民, 刘卫先. 海洋生态损害行为刑事责任论[J]. 当代法学, 2009(3).
- [16] 吴占英. 污染海洋罪及其刑法调控[J]. 三峡大学学报: 人文社会科学版, 2005(2).
- [17] 李伟芳. 论我国海洋石油污染中环境损害的范围认定[J]. 政治与法律, 2010(12).

[责任编辑: 马建平]