

原点

鄞慈镇路，在近代宁波人口中亦有鄞慈镇路之名。这条路的历史开篇，可上溯至1921年。那年7月，虞洽卿等甬籍名绅，在上海宁波同乡会商讨“开办长途汽车公司事”，是为鄞慈镇路建设系统性的肇端。据《申报》新闻，在7月3日的会议上，各方赞同虞氏提议，达成了鄞慈镇路营建“路车分离”的大方针。所谓“路车分离”，即将鄞慈镇路的公路辅筑与长途汽车分开各办。为何要作如此切割？答案在于“路权”二字背后暗藏的隐忧。1922年，《道路月刊》收录了虞氏的说明：“创办汽车公司与道路须划分界限。公司乃营业机关，无论何人皆得创办，亦无论何人皆得买收。道路关系地方之主权，应由地方自筑。若混合为一，则将来公司股票被人买收，而道路之主权亦因之丧失，他人得垄断之利，地主无所有之权。是今日之福地方者，异日实足以祸之。”

东风吹来，乘势而上。1921年7月10日，热心其事的旅沪宁波商人决定成立鄞慈镇交通协济会，并按照会议表决通过的《组织法》《经济法》，于上海五马路的长耕里，组织了协济会筹备处，开展前期工作。8月8日，《申报》刊载了《鄞慈镇交通协济会章程》。条款规定协会的任务有六项：“一、规划路线；二、组织公司；三、征求赞助；四、调查业务；五、设计计划；六、联络各界。”在组织方面，《章程》的设计是“设总会于上海，鄞、慈、镇三县地方，得择要设立分会，由就地人士组织之”。

成立之初，鄞慈镇交通协济会便将勘测选线的实务排上了日程。《时事新报》报道称，在7月25日的第二次全体会议上，甬籍沪上商界大亨盛丕华明确提出，本会的初期工作“当从测量入手，否则贸然举行，鲜有不失败者。应先由交通协济会遴派专员，在经过地方，从事测量。既可视地方士绅之欢迎与否，又可促进协济会之进行”。与测绘进程同步，《章程》构想的鄞慈镇交通协济会在宁波本土的分支落地也很快变为现实。《民国日报》消息，1921年8月23日，鄞慈镇交通协济会慈北都部在沈师桥崇寿宫宣告成立。叶崇楣被推为首任会长，另选出陈寿门、韩寿丞等6位副会长。洪荆山代表总会方面，在成立大会上作了主旨演讲，强调协济会慈北部的核心使命，是“保护鄞、慈、镇三邑筑路主权，并招商承办长途汽车公司，力谋三县交通事业之发展”。

囿于资金缺口及时代种种限制，1921年成立后不久，鄞慈镇交通协济会的各项工作便陷入停滞。直至1924年，修筑鄞慈镇路倡议及其配套事宜，才再次见诸报端。据《时报》新闻，当年7月23日，沈任夫、周礼臣从上海赶来宁波，与后来主导鄞慈镇路客货运业务的张申之，讨论了筑路方案，也与原鄞慈镇交通协济会常务理事陈器伯，做了对接交流。沈、周二人此行的一大收获，是自筹经费手中，接收了“鄞慈镇长途汽车筹备处”编绘的鄞慈镇路设计草图。对接完成后，心系修路的旅沪宁波帮人士足够施展空间，1924年的这轮雄心壮志，很快也陷入谷底。

转折点

沉寂已久的鄞慈镇路建设方案，在1928年、1929年间迎来转机。省主管部门的重视，激活了甬北大地上的这幅蓝图。1929年，《新闻报》披露浙江省公路局对鄞慈镇路寄予的厚望：“杭甬线之干路，如能早日竣工，则自慈溪、余姚可径接曹绍、绍甬各段，直达杭州。运输交通之便利，俱足为沪杭甬铁路之辅翼。”

当年5月12日，受省公路局委派，工程师彭清如、周慎余率队来甬，借咸仓内高远东桥教育会场，成立了临时办事处，负责鄞慈镇路选线与初步设计。5月15日，《时报》新闻介绍，拟建公路自“泗州塘工业学校前起，经压赛堰、骆驼桥、小河头而达



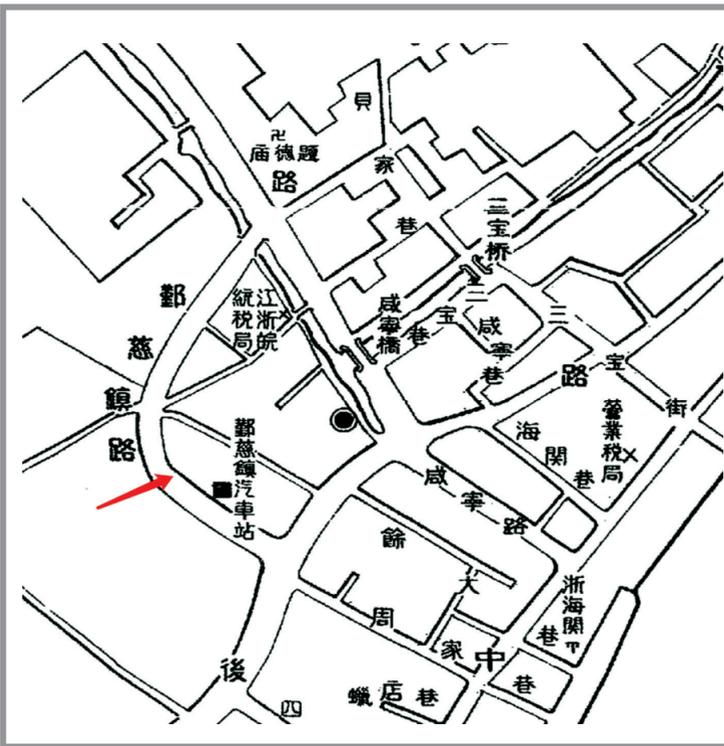
鄞慈镇路路标 (邹曛韬 摄)

镇海，计长八十四里。因中经慈溪县界，故定名‘鄞慈镇汽车路’”，这是公开报道首次明晰解释鄞慈镇路名称由来，也是后来该路建成后确定命名的主要依据。

1929年底，稍早设立的临时办事处，升格为鄞慈镇路工程处。《浙江省公路局汇刊》所载名录显示：在1930年，工程处总负责人为广东中山人郑家斌，副手为广东兴宁人黄山涛。二人之下，工程处总部还有绘图员、练习工程师、收用土地委员各1人，以及配合工作的事务员3人、雇员2人。工程处下设5个标段，分由5名工程司主导，分别是安徽怀宁人江鹏、浙江慈溪人戎思翰、江苏江都人周轮、浙江绍兴人胡迪年、江苏吴县人陈坚。另据《浙江省

同努力劝募，深恐未能于最短期全数购认”。事实也的确如预料一般的艰难。

拐点出现在1929年底、1930年初。1930年1月9日，《新闻报》称鄞慈镇路“全部工程经费，预算四十余万元，经提交省会议通过施行。惟以省库支绌，经费无着，曾与旅甬甬籍虞洽卿商妥，虞氏承诺销公路公债五十万元，以为此路工程经费。定一月底将券款交齐，下月初始动工”。虞洽卿为帮助鄞慈镇路解决工程经费，联合旅沪甬籍绅商，组建了“鄞慈镇公路公债劝募委员会”，核心成员是虞洽卿、方椒伯、秦润卿等16名常务委员。1930年，《浙江省公路局汇刊》详细介绍了虞洽卿等人的筹款模式：50万元拟募集公债，被切分为两批，由浙江省建设厅发行。首



建设月刊》，1932年2月1日，在建设关键期，慈溪人戎思翰担任鄞慈镇路工程处代理主任，主持工作。家乡人建家乡路，无疑是一段善缘。

工程设立前后，外界对鄞慈镇路期待甚高。1929年7月1日，《新闻报》乐观地估计鄞慈镇路建设将高歌猛进：“其路‘地势平坦，易于修筑。故路工竣，实行通车，为期不过数月”。历史不会浓缩地快进，记者甚至诸多政界人士未曾意料：真金白银的经费困难，又一次令鄞慈镇路举步维艰。

痛点

修路的钱从哪里来？关心鄞慈镇路建设的各方人士，都为此大伤脑筋。

早在修路倡议重提的1929年初，鄞县、慈溪、镇海三县政府，及宁波市政府、宁波市总商会五方，就曾发起“鄞慈镇路公债委员会”，办公地点设在鄞县县府。《浙江省建设月刊》所收，罗惠侨、袁承纲、陈宝麟联署呈浙江省建设厅的报告提及，该会筹款思路是“先从本地殷富绅商入手，次及侨居沪上之绅富”。然而，三位官长坦率表示“纵使协

批20万元‘额面银’，交上海四明银行保管。委员会筹集到的资金会注入四明银行，抵消等额债券。首批20万元置换完成后，浙江省建设厅发出第二批30万元公债，仍交上海四明银行按同样模式运作。

在旅沪宁波帮的倾力相助下，“一梦十年”的鄞慈镇路，终于从纸面付诸实施。

然而开工之后，有限的预算不久就显“捉襟见肘”。于是乎，在建设期间，鄞慈镇路又陆续增发了债券。《民报》报道，1932年5月，浙江省公路局批准鄞慈镇路工程发行5万元公债，并牵头联络通运公司，以及沿路的鄞县、慈溪县、镇海县消化分摊。

总体紧张的经费，影响了工程进度。1933年，陆逸志在《浙江省公路管理局汇刊》上总结道：鄞慈镇路“桥梁工程，前曾在杭招商投标。嗣因所开价格过于昂贵，遂决改由就地招小包承做，以资节省。但此地所招小包，大都能力薄弱而工作较逊。且以工具不全，施工时辄因互相移用，致延时日。而各小包又系资本短少，所有材料，须另交他人承办，因此时有工料不能接济，故工作期限，为之延滞不少”。

难关难过关关过。鄞慈镇路，就这样艰难地自“零公里”原点迈步行。

桑梓情怀铸就城建传奇 鄞慈镇路90岁记

邹曛韬

每当穿行宁波大学医学院附属医院与江北区中心小学之间的那条小弄，不少过客，会被路标上稍显冗长又颇为独特的名字所吸引——鄞慈镇路，短短200余米的“羊肠小道”，名字却囊括了宁波3个县级行政区，此路究竟何德何能，又有何来头？且把时钟拨回90年前，这条路建成的日子，它的风光传奇，无疑是宁波城建史上浓墨重彩的一笔。这是一条来之不易的共济之路，一条打通阻塞的希望之路，一条先行先试的近代化之路。

起点

鄞慈镇路的修筑，工程量着实不小。

据《浙江省建设月刊》记录，1929年11月获省公路局肯定的设计方案，主要涉及如下拆、建事项：迁坟2460座、拆屋150间、填土334230立方米、挖土13474立方米、开凿岩石4690立方米、开凿软石2750立方米。涉水方面，有改河工程8000米、宁波四明公所前建石驳岸150米、石木面桥梁46座（总长280米），以及直径60米、48米、24米、12米4种规格的涵洞121座。铺路方面，20厘米厚、3米宽的硬化路面，须铺碎石184500立方米，道路两旁用片石砌筑的，9厘米厚、1米宽的窄道，须铺碎

利修筑与圆满通车，也离不开许多细致的“绣花功夫”。

首先需要协调的，是沿线居民的切身利益。1930年8月，《时报》新闻提到，1930年初，镇海、慈溪镇境内的部分村民，联名上书政府，希望“开挖山地工程，准予展缓，至早晚（稻）收获，再行开工”。鄞慈镇路工程处综合考量后答应了该请求。8月，早稻收割完毕，浙江省公路局遂令工程处在当月15日前开工。至于村民关心的晚稻，则通过经济补偿化解纠纷。

沿线拆迁，也经过了反复协商。1931年4月，浙江省公路局联请宁波市，以及镇海、慈溪二县政府，面向拟动迁居民，发布了“鄞慈镇公路征收办法”及补偿方案。《浙江省建设月刊》记载：沿线拆迁的楼屋、平屋、草屋每幢各补7

起点隆重举行。浙江省政府主席鲁涤平，委派鄞县县长陈宝麟代表致辞。浙江省公路局局长陈体诚，亦代表建设厅厅长曾养甫到会祝贺。为鄞慈镇路修筑做出巨大贡献的虞洽卿，因时间安排冲突，未能亲临现场，由鄞慈镇路通运长途汽车股份有限公司经理张申之代为出席。

8月23日，《上海宁波日报》报道了典礼盛况：“由工业学校校长王诗成夫人剪彩，其时中西音乐齐奏，爆竹声喧，汽笛共鸣”。剪彩仪式后，各方嘉宾登车体验鄞慈镇路旅行。《上海宁波日报》称主办方“布置货车两辆，高悬国旗及通运公司旗帜，分载中西音乐队”在前带头，后随嘉宾客车18辆，包车7辆，参与者500余人。车队“所经各站、各村，附近男女老幼，前来观瞻者，拥于路旁”。抵达龙山后，宾客们参观了虞洽卿宅，并简单享用了慰劳茶点及招待午餐，旋即于下午1时许搭车原道返回宁波。

明暗点

大费周章修成的鄞慈镇路，主要带来了哪些社会经济效应？

最显著的，是便利了沿线百姓的日常出行，极大密切了旧慈溪县、镇海县乡郊区域与宁波核心区的联络。1933年，《上海宁波日报》分析称鄞慈镇路开通后，老百姓“昔日须绕道慈东河头市，或龙山，车船辗转，为时须一日或半日之旅程，今则须臾可达”。由此，奔驰在鄞慈镇路上的客运班车，广受沿线百姓欢迎：“每日下行及区间共计廿班，每班皆拥挤非常。如有三等之邱王小站，每日营业，亦有三二十元之巨。”1994年版《镇海县志》记录，至1935年，鄞慈镇路上的通运公司班车，年运送旅客人数达到69.88万人次。

鄞慈镇路的开通，也为地区交通主干线沪杭甬铁路曹甬段纾解了一定的运力负荷（当然这并非铁路方面所乐见）。1934年，王叔龙在《京沪杭甬铁路日报》上，论析了鄞慈镇路通车给曹甬段铁路客货运造成的影响：“余姚站旅客来自东山头、鸣鹤场、观海卫、沈师桥、五里桥、韩家、柴家等地者，为数颇多。在汽车未行前，率皆乘快船或划船至余姚，乘车赴甬。以上各地距离余姚六十里不等。快船需六小时，划船需七小时。”“自汽车通后，上述各地旅客为求便利敏捷计，当然舍远就近，改乘汽车直赴宁波”。

同样受益于鄞慈镇路的，还有沿线农村的货运。1935年，《京沪杭甬铁路日报》报道，当时通运公司为“提倡农产品出口，救济农村”，决定优惠运输三北棉农种植的棉花，每十市斤/十公里，仅象征性收取七厘运费。此外还推出了为期两月的专项优惠，“凡食米、香烟、牲畜、海味等物，在镇海、宁波、骆驼桥三处，运往三北”等地，“均依原价，对折收费”。这既是通运公司的商业促销行为，也是虞洽卿等甬籍宁波旅沪绅商心系家乡的报恩之举。

鄞慈镇路通车后，曾有经过地官员呼吁新增站点，这是这条路造福一方的生动写照。据《宁波旅沪同乡会月刊》所刊通信，1935年，镇海县金岙乡长曾致信张申之，希望通运公司能在漈浦站、邱王站之间增设“金岙汽车站”，方便本乡百姓日常出行。为表诚意，金岙乡表态承担车站营建，“以乡属洞门庵凉亭，稍行修理，权作车站”。

诚然，受时代条件所限，特别是经费掣肘时，鄞慈镇路工程并不完美。1933年8月全线贯通前夕，《时报》撰稿人实地走访发现：“其路面阔度，与甬奉路大致相同，仅普通汽车两辆并行。路面高出于两旁田地一尺至三尺不等，禁止其他车辆通行，虽自由车亦不许通过。徒步之行人，则可自由往来。乡间孩童不知汽车危险，往往不及趋避。而汽车亦恐误伤人命，时时避让。但苦于路狭，以致车身每每因此冲出路外，反倒于田野之中。暂行通车未满半年，此等情事已屡见不鲜。”但是这条“不完美”的路，作为先导者，打开了宁波城市北向交通的新局面、大格局。

沧桑百年，一条路从理想变为现实。通行九秩，这条路渐渐淡出历史舞台，化作了“不起眼”的城市岔路。它走过的路，是“宁波帮宁波”的一段佳话，它开辟的路，是一段宁波城市向外拓空间、向前发展的复兴之路。

1936年 《鄞县城厢图》上的 鄞慈镇路

鄞慈镇路 上通运长途汽车 公司班车时刻表

通运公司 行驶于鄞慈镇路 的煤气车 (采自 1935年《公路》 杂志)



石123000立方米。此外，全线覆盖电话通信，为此要铺设61公里缆线。

鄞慈镇路主线建设工程，共分5个标段。1930年6月，《时报》逐一介绍了各标段：第一标段自鄞县江北岸起至骆驼桥，约10公里。第二标段延至龙山所城东门外，长12公里。随后至下叶，共12公里长的拟修工程，为第三标段。接下来是起自下叶、终于慈溪虹桥庵的第四标段，长度近17公里。亦有一条副线，即漈浦至镇海县城的“漈镇支线”，长约17公里。5个标段的土方、部分桥梁与涵洞工程，由良工、三星、协兴等3家中标单位分别承建。

从甬江岸边到三北大地，尘土飞扬、机械喧天的修路工地延展开来。1933年，《上海宁波日报》勾勒了鄞慈镇路的“成长史”：“十九年（1933年）秋开工以来，至廿年（1931年）全线土方，始告成功。兹后陆续建筑桥梁、路面。初以路面仅完成宁波至骆驼桥一段，于今年（1933年）三月先行通车，继乃于六月续通至漈浦。”

1933年8月，各方翘首以待的鄞慈镇路主线，全程贯通。

细点

宏大工程之外，鄞慈镇路的顺

热点

修通的鄞慈镇路绵延数十公里，横穿鄞县、慈溪县、镇海县三县辖境。1933年，《道路月刊》描绘了这条通衢的概况：全路共设“宁波、压赛、洪家、团桥、骆驼、清水、觉渡、漈浦、邱王、龙山、施公、漈浦、洋山、裘市、沈师、观海卫”等16座车站，整条公路“用碎石路面，十分平整”。

1933年8月20日上午8时许，鄞慈镇路通车典礼，在江北的全路