

中国公路交通史丛书

中国公路运输史

第一册

中国公路交通史编审委员会

人民交通出版社

540278

中国公路交通史丛书



中国公路运输史

第一册

中国公路交通史编审委员会



人 民 交 通 出 版 社

内 容 提 要

本书记述中国公路运输事业发展的历史。简要记述古代道路运输工具的发明、改进和演变,道路运输的起源、发展和作用;主要记述公路运输事业在各个时期的发展变化以及对当时政治、军事、经济所起的作用;重点记叙了抗日战争时期公路运输状况。史料丰富,记叙详实,是一部较好的专业史书,供史学工作者及有关专业院校师生参考,也是公路交通运输从业人员的职业教育读本。

中国公路交通史丛书

中国公路运输史

ZHONGGUO GONGLU YUNSHUSHI

第一册

中国公路交通史编审委员会

责任编辑 李世华

人民交通出版社出版发行

(北京和平里东街10号)

各地新华书店经销

人民交通出版社印刷厂印刷

开本: 850×1168 $\frac{1}{32}$ 印张: 18.875 插页: 1 字数: 481千

1990年1月 第1版

1990年1月 第1版 第1次印刷

印数: 0001—11000册 定价: 11.20元

ISBN7-114-00896-1

F00093

交通部中国公路交通史编审委员会

主任委员	王展意			
副主任委员	李振江	刘玉更	刘承先	陈在山
	姚新民	蔡维之	董宁	
委 员	杨盛福	张维谟	阎庸	刘以成
	刘良湛	李梦九	王世锐	吴善瑞
	程邦德	张化波	王能何	杨靖
	魏启宇	王唐生	关崇焜	李昌源
	李世勤	丘克辉		
总 编	刘承先(兼)			

《中国公路运输史》编写人员

主 编	陆士井			
副 主 编	伏书林	董素秋		
编 写 人 员	魏仁龙	王敏华	张和中	吴毓梁
	万全喜	陈玮	吴志民	时彦文
	陈宝晖	张轲	王辅华	

总 序

中国是一个历史悠久的文明国家。古代道路交通也有其悠久而光辉的史绩。秦修驰道，汉通西域，史垂千载；隋代赵州桥，金代芦沟桥，知名海外；唐宋以来，驿运站、所遍及全国、运输工具不断更新，行旅商贾之繁盛，世所称颂。这是我国勤劳勇敢的各族人民，为了征服自然和适应政治、经济的需要，在开拓和发展道路交通方面所取得的辉煌成就，对我国古代灿烂文化和物质文明作出了重大贡献。

但是，由于长期的封建制度束缚了社会生产力的发展，我国几千年古老的驿道运输发展为通行汽车的公路交通，则是在清末民初从国外输入汽车以后才开始的，至今还不满百年。

中华民国时期的公路交通史，是半殖民地、半封建社会经济反映的一个侧面。在中华民国的 38 年期间，为适应当时的需要，开创了公路交通并有所发展，对于开发边疆和支援抗日战争，发挥了一定的作用。在公路建设、养护和运输管理等方面，初步建立了一些规章制度。但因连年战争、政治腐败、民生凋敝、生产不振、汽车和油料几乎全从国外进口，致使公路交通的发展受到很大限制。到 1949 年，全国公路仅有 13 万多公里，又因失修失养和战争破坏，能通车的还不到 8 万公里；而且标准低，路况差，分布又极不平衡，多数集中在东北和沿海地区，广大内地和边疆省份的公路为数不多，汽车也很少，全国大部分地区还要依靠人力和畜力运输。

中华人民共和国成立以来，我国进入社会主义革命和社会主义建设的伟大时代，社会生产力得到解放，工农业生产迅速发展，特别是建立和发展了自己的汽车工业和石油工业，使公路交通事业得以较快地发展，取得了巨大成就。许多偏僻闭塞的山区，如今“高路入云端”；不少急流阻隔的江河，现已“天堑变通途”。至1985年，全国公路通车里程比1949年增长了约12倍。以首都北京为中心，连接全国各省会、工矿基地、主要港口以及县乡和边防哨所，四通八达的公路网已经初步形成。公路的技术等级和通行能力较前大有提高，高级和次高级路面从解放前的300公里发展到18万多公里。过去没有公路交通的西藏地区，已初步建成以拉萨为中心，与邻省及友好邻邦相连接的公路网络，使内地与西藏地区的物资交流以及外贸物资运输得以畅通。1949年以前，在长江和黄河上，除兰州有一座由外商承建的黄河钢架桥外，没有一座自己修建的公路桥，车辆行人靠渡船维持交通。现在，已建成几十座大型公路桥梁跨越长江和黄河，其中有些桥的设计理论、结构型式和施工工艺，都是比较先进的。

为适应日益增长的运输需要，全国汽车数量增长很快，1985年的民用汽车保有量为320多万辆，比1949年接收的5万多辆增长约60多倍；公路运输的客、货运量逐年大幅度增长，大件运输和集装箱运输近几年发展也很迅速。与此同时，还建立了具有相当规模和水平的汽车维修工业，安全设施等也有了相应的发展。公路交通在发展城乡经济、改善人民生活、巩固国防以及促进少数民族地区的经济和文化发展等方面，起着越来越大的作用。

自1949年至1985年的36年中，我国公路交通虽然取得较大的发展，但由于缺乏社会主义建设的经验，在规划、组织和管理等方面时有失误，致使公路交通事业在前进中经历了一些曲折，发展速度不够快，特别是高标准公路还修得很少，公路交通至今仍然是我国国民经济发展中的一个薄弱环节。

1978年12月中国共产党十一届三中全会以后，全党工作重点转移到四化建设方面来，党中央总结了过去正反两方面的历史经验，制定了一系列正确的政策和措施，要求经济工作要以提高经济效益为中心，建设有中国特色的社会主义。随着党中央对内搞活经济、对外实行开放政策的实施，商品生产和商品经济蓬勃发展，公路交通不相适应的矛盾愈益突出。近几年来，中央领导同志对加快公路交通的发展，作了许多重要指示。如何贯彻落实党中央指示精神，从我国公路交通的实际出发，按照建设快、质量好、效益高的要求，加快公路交通现代化的步伐，以适应四个现代化建设的需要，已成为从事公路交通事业的各级领导和全体同志的历史使命，也是党和人民寄予的殷切期望。

盛世修史，史以资治。为回顾既往，总结经验，探索规律，策励将来，由交通部和各省(市)、自治区交通厅(局)组织力量，以马克思主义历史观为指导，遵循党的十一届三中全会以来的路线、方针和政策，本着实事求是、略古详今的原则，共同编撰出版一套《中国公路交通史》丛书。希望能给从事公路交通事业的同志们一些帮助，向他们提供可以借鉴的历史经验；并使关心公路交通事业的同志们了解我们事业的历史进程，取得他们的支持，把我国的公路交通事业办得更好。

交通部中国公路交通史编审委员会

1989年8月5日

出版说明

一、《中国公路交通史》丛书是在中华人民共和国交通部的统一领导下由各有关单位编撰的，由人民交通出版社出版，公开发行。

二、这套丛书由全国公路交通史即《中国公路史》、《中国公路运输史》和各省(市)、自治区公路交通史组成，共约百余册。由于台湾省的史料尚未搜集，该省的公路交通史暂缺。

三、这套丛书主要论述我国公路交通事业发生、发展和演变的历史过程和客观规律。由于公路交通的发展与古代道路交通有其不可分割的连续性和继承性，故在丛书中辟有一定的篇幅介绍古代道路交通。

四、这套丛书的体裁以编年体为主，即以时为经，以事为纬，篇章分期，节目分类。对于少数跨度太长而相应的编年体时限难以包容的专题论述，单独成章，列于编年体之后。书末大多附有编年大事记。

五、《中国公路交通史》分公路和公路运输两大类编写，各自成书并各涵第一册和第二册；各省(市)、自治区公路交通史的成书册数不强求统一，一般按公路和公路运输两大部类分开编撰，各以古、近代部分为第一册，现代部分为第二册；也可以两大部类合并，编写成一、二两册；个别地区的古代道路交通也可编写成单行本出版。

六、各册史书的篇目结构大体一致，但不尽相同，一般有章、

节、目或篇、章、节、目等三四个档次。

七、史书中属于解释或说明性的注释采用脚注，当页编码；属于征引性的标注采用通章统一编码，集中于章后标注。

八、由于某些省(市)、自治区的行政区划时有变化，为避免取材重复和叙述雷同，在编撰地区性的公路交通史时规定以现有的行政区划为准。为了使跨省路线互相衔接，各省(市)、自治区在叙述本地区公路路线时可介绍到邻省的第一站(即送一程)。

九、本丛书除引文中必要时使用古繁体字外，均用中华人民共和国国务院 1966 年公布的《汉字简化方案》中的简化字。

十、史书中所用科学技术术语，以有关单位审订的和规范中使用的为准，对于古代使用的一些专业术语，仍保留过去的习惯称谓。

前 言

中华人民共和国的建立,开创了中国公路运输事业的新纪元。自 1949 年 10 月至 1985 年底的 36 年中,公路运输事业突飞猛进,超过以往历史时期。在这一阶段,不仅通车里程增至近百万公里,初步形成了联结城乡、四通八达的全国公路运输网;而且汽车数量增长较快,到 1985 年民用汽车保有量已达 320 多万辆,公路客货运量逐年以较大幅度增长,对发展国民经济、巩固国防和促进文化交流起到了很大的作用。

为了总结公路建设和运输事业的历史经验,探索发展规律,1980 年春,交通部副部长潘琪、公路局副局长刘承先等发起编撰一部《中国公路交通史》;经交通部批准成立中国公路交通史编审委员会,设《中国公路史》和《中国公路运输史》两个编写组(后改为编辑室,分属公路规划设计院与中国汽车运输总公司)。八年来,部编审委员会易历两届,第一届编委会由潘琪同志主持,对组织力量、收集资料、推动编史工作起了很大作用。曾于 1980 年 11 月在北京召开首次编史座谈会,得到各省、自治区、直辖市交通部门、部属单位和工程界、运输界专家们的竭力赞同与支持。其后各地的交通部门也积极响应,先后成立机构,编撰地方公路交通史。第二届编委会,由交通部副部长王展意同志主持,进一步建立健全了编史机构,并将《中国公路史》、《中国公路运输史》以及各省(市)、自治区的公路交通史,定为中国公路交通史丛书;同时,积极进行组织、协调、督促、检查,为完成这部丛书的编

撰任务，做了大量工作。

作为丛书之一的《中国公路运输史》是一部专业史。按时代断限分篇编写。第一篇为中国古代道路运输述要，第二篇为中华民国时期公路运输。合为第一册，从第二册起将随着时间的前进分阶段记述中华人民共和国的公路运输。现第一册业已编竣，并经部编委会审定。现将本书的编撰指导思想、主要内容和有关事项简要说明如下：

指导思想：遵循历史唯物主义观点，实事求是，记述中国公路运输事业的发展进程，供人们借鉴。本书以从事公路运输的工作人员为主要读者对象，兼及社会各方面人士。

主要内容：第一篇《中国古代道路运输述要》的内容，本着“略古详今”的原则，简要记述古代道路交通运输工具的发明、改进和演变，道路运输的起源、发展和作用。第二篇《中华民国时期公路运输》是第一册的主要内容，本着“突出重点，兼顾全面”的要求，主要记述中国公路运输（不包括军事运输）事业在各个历史阶段的发展、变化及其对当时政治、军事、经济和社会生活所起的作用，以及运输组织管理和业务技术的演变史实，重点记述了抗日战争时期公路运输的重要作用。此外，还收列了专题和附录。专题是与公路运输相关的史实；附录是公路运输的大事记和重要规章制度。

《中国公路运输史》第一册在编写过程中，四易其稿，得以成书，是各方面共同努力的结果。除部编委会的直接领导和多次审议外，各地档案馆、图书馆、有关史学家、教授以及公路运输行业的老专家、老同志给予了热情支持和指导；特别是各省（市）、自治区的公路交通史编委会、编辑室提供了大量史料、图片和修改意见，谨向有关单位和同志表示衷心的感谢！

还应说明，公路规划设计院院长顾敏浩副院长金增洪同志在部编委会委员兼秘书长张维谟同志逝世以后，先后承担起其后的

秘书长的实际工作,使史书编撰工作得以继续进行;还有崔万顺、易建屏、阎桂华等同志为编写工作创造了良好的条件,并为此付出了辛勤的劳动,谨在此一并表示感谢!

《中国公路运输史》编辑室

1989年10月

目

录

总 序	
出版说明	
前 言	

第一篇 中国古代道路运输述要

概述·····	3
第一章 先秦时期的道路运输	
(? ~ 公元前 221 年) ·····	6
第一节 车的发明·····	7
一、黄帝、奚仲造车之说·····	7
二、安阳殷墟出土的马车·····	10
三、造车技艺的发展·····	11
四、《周礼》、《诗经》中关于车的记载	
·····	12
五、战车的使用和演变·····	14
第二节 道路运输方式的兴起·····	16
一、路政官职的设置·····	16
二、邮传运输的萌芽·····	17
三、商品贩运的出现·····	19
第二章 秦汉魏晋南北朝时期的道路运输	
(公元前 221 ~ 公元 581 年) ·····	23
第一节 车的改进·····	24
一、秦始皇统一车轨·····	24
二、临潼出土的铜车马和战车·····	24
三、汉墓画像中的双辕车和独轮车·····	28

四、诸葛亮的木牛流马·····	29
五、特种用途车的创制·····	31
第二节 道路运输业务的扩展·····	32
一、路政的分级掌理·····	32
二、驰道的使用·····	34
三、邮驿运输的演变·····	35
四、工程材料和军需运输·····	36
五、漕运和均输调运·····	37
六、抑商政策下的商品贩运·····	39
七、“丝绸之路”上的交通往来·····	41
第三章 隋唐及宋辽金时期的道路运输	
(公元 581~1271 年)·····	43
第一节 车舆的发展·····	43
一、牛车盛行·····	43
二、驴车、轿子增加·····	44
三、车舆名目繁多·····	45
四、太平车出现,独轮车普及·····	46
第二节 道路运输任务的繁重·····	48
一、路政的分工掌管·····	48
二、邮驿运输由乱到治·····	50
三、工程材料和军需运输·····	52
四、粮盐大宗物资运输的改进·····	55
五、商品运输的繁忙·····	57
六、周边互市和外贸运输的兴盛·····	59
第四章 元明清时期的道路运输	
(公元 1271~1911 年)·····	63
第一节 车舆的渐变·····	64
一、乘用车舆分等定制的变化·····	64

二、战车再度使用·····	64
三、畜驮车载方式代代相传·····	65
四、新式交通工具开始输入·····	66
第二节 道路运输范围的扩大·····	67
一、路政机构的变更·····	67
二、驿传运输由盛而衰·····	69
三、商品运输的发展·····	72
四、营建宫殿陵园的木石运输·····	75
五、粮布盐等大宗物资运输的增加·····	76
六、民族地区互市和中俄贸易运输的繁荣·····	79

第二篇 中华民国时期公路运输

概述·····	85
第一章 民国成立至北伐胜利时期的公路运输(公元 1912~1927 年)·····	92
第一节 汽车运输业的初创·····	92
一、汽车开始输入中国·····	92
二、大城市客货汽车运输率先发展·····	95
三、各省市公路长途汽车运输相继开办·····	97
第二节 公路管理机构的前身·····	101
一、中央政府管理公路事务的机关·····	101
二、地方政府管理公路交通的机构·····	102
第三节 张库路汽车运输的始末·····	104
一、张库路汽车运输的历史意义·····	104
二、大成张库长途汽车公司·····	105
三、筹办西北行驶汽车事宜处·····	108

四、张库路汽车运输的衰落	110
第四节 成本和运价的早期形态	112
一、不正规的成本核算	112
二、多种多样的汽车运价	114
第五节 人畜力运输的重要作用	117
一、人畜力运输遍布城乡	117
二、人畜力运输工具的种类	118
三、为人畜力运输业服务的栈店业	130
第二章 北伐胜利至抗日战争前夕的公路运 输(公元 1927~1937 年)	132
第一节 公路管理机构的设置	133
一、中央公路主管机关	133
二、地方公路管理机构	134
三、政府直接举办公路运输	135
第二节 商营汽车运输业的兴盛	140
一、政府鼓励民办公路运输	140
二、商营汽车运输业的经济成分	146
三、商营汽车运输业的组合形式	147
四、商营汽车运输业的经营方式	150
五、商营汽车运输业的劳动工资	152
第三节 城市交通运输的发展	155
一、城市客运出现多样化	156
二、城市货运的特点	159
第四节 华侨对公路运输事业的贡献	162
一、侨办公路运输事业梗概	162
二、侨办公路运输促进侨乡的发展	165
三、侨办公路运输事业的起落	166
第五节 公路联运业务的开办	167

一、制定开办联运办法	167
二、办理各种联运业务	169
第六节 站务管理工作的建立	171
一、设置业务站点	171
二、站务管理工作的基本内容	174
三、制订规章制度	176
四、安装通讯设施	178
第七节 汽车机料工作的起步	178
一、发展汽车修理行业	178
二、建立机务管理机构	180
三、开发汽车代用燃料	185
第八节 成本和运价管理水平的提高	194
一、成本核算要求趋向合理	194
二、政府逐步实行运价管理	198
三、商营汽车的灵活计价方式	199
第九节 交通监理工作的形成	201
一、建立交通监理机构	201
二、统一交通监理工作	203
三、实施省市间互通汽车	205
四、举办公路交通安全运动	208
第十节 中央苏区的陆上交通运输	210
一、设立交通运输机构	211
二、开辟交通运输路线	212
三、中央苏区的重点运输	215
第十一节 “九·一八”后抗日战场的支 前运输	219
一、上海运输工人支援十九路军抗日	219