

中国公路交通史丛书

湖南公路史

第一册

古代道路

近代公路

人民交通出版社

F542-09

2

3:1

中国公路交通史丛书

湖南公路史

第一册

近代公路

34.67/22

人民交通出版社

B 542059

湖南公路史
Hunan Gonglushi
第一册 近代公路

湖南省交通厅 编
责任编辑 石道全
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: 8.5 字数: 197 千

1988年9月 第1版
1988年9月 第1版 第1次印刷
印数: 0001—3,600册 定价: 6.50元

01-202-047-4

ISBN 7-114-00119-3
F·00024

统一书号: 11044·10026

内 容 提 要

本书叙述湖南省的古代干线道路、公路的开始创建和局部发展、路桥的破坏与抢修、复修与省道建设等问题。以丰富的史料为依据,比较详尽地研究了中华民国时期各个阶段公路建设的历史背景和客观规律,介绍了公路由简易到低标准、由逐步改建到比较完善、以至达到省道国道标准的发展全过程。

四顧瀟湘交通
史辰望楚一天
百業興

鍾秉石

辛亥十月五日

編史脩志，繼往開來，
交通先賢，促進文化。

孫方信

壬寅年十一月一日

坚持唯物史观
立柱立好公路史，为
中国交通建设现
代化提供历史借鉴。

张明伦敬题

《湖南公路交通史》编委会

顾问：成从修

主任委员：马 凯

副主任委员：陆德品 向光湖

委员（以姓氏笔划为序）：

马 凯	马其伟	习应祥
史 鹏	向光湖	刘书声
刘甲柱	陆德品	何柱国
李 仁	李瑞奇	林祥威
周宏凯	赵会礼	潘 忠

《湖南公路史》（第一册）

主 编：史 鹏 副主编：蔡克勋

编写组人员：黄小洛 王典同 文良惠
谭稚云

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站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和筑路技术以后才开始的，至今还不过近百年的历史。

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 公里发展到现在的 18 万多公里。过去没有公路交通的西藏地区, 现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, 使西藏地区与内地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，大吨位运输和集装箱运输在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，发展速度也不够快，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，党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，已成为我们从事公路交通事业的各级领导和全体同志的历史使命，也是党和人民寄予我们的殷切期望。

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

1986年11月8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陆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

道路交通，随着人类社会活动的产生、发展而出现。它与各个历史时期的政治、经济、军事、文化等方面密切关联，不断促进社会变革和发展。它的发展是社会进步、文化发达和人民生活水平提高的一个重要标志。

湖南省居长江中游，生产发展虽稍迟于黄河流域，然据有关史籍和出土文物考查，道路交通已有数千年的历史，广大群众素有造桥修路的光荣传统。自古代道路的逐渐形成，以至现代公路的日益发展，源远流长，历史悠久。中华民国2年(公元1913年)开始修筑长沙至湘潭公路(时称长潭军路)，8年后，湖南第一条公路正式诞生。经70余年的努力，至1985年底止全省公路已有5.6万余公里，平均每100平方公里有公路27.4公里，约相当于全国各省、区平均数的三倍。三湘四水之间，今已干支纵横，车辆如织，昔之僻壤穷乡，今已交通称便。此数千年的道路建设历史，悉为劳动人民的血汗结晶，缅怀既往，策励将来，上慰先人，下启后代，亟应有一专著，阐述公路发展历程，总结经验教训，藉以探索客观规律，提高经济效益，使之更好地为实现社会主义现代化服务。

为此目的，湖南省人民政府交通厅根据交通部编写《中国公路交通史》丛书的部署，责成湖南省公路管理局及湖南省交通规划勘察设计院组织专人联合编写《湖南公路史》。

湖南公路建设成就，经历了曲折的发展过程。公路史的主要内容，系着重论述公路建设，包括规划、测设、施工、养护与管

理等方面的发展情况及其客观规律。在收集文献史料时,通过各种渠道,博采旁搜,力求详尽。如查阅(南京)国家第二档案馆,湖南省档案馆、博物馆、文史馆,全国政协文史办公室,北京图书馆柏林寺分馆,首都图书馆以及上海、广西、湖北、湖南等省(市)、自治区图书馆收藏的有关档案资料;并向省交通部门及所属各单位深入调查,摘抄资料;同时,组织地(市)、县级公路交通部门编写地方公路史料;多方访问退休干部,组织撰写回忆录等。在进行编写时,则本“宁精勿滥”之旨,谨严从事,求实存真。

《湖南公路史》(第一册)为编年体,以时为经,以事为纬,即按湖南公路在发展过程各个历史时期分章,再择本时期中主要事类分节。详今而略古,详近而略远,慎重论述史事,以探讨其发展规律。

为了追本溯源,按照交通部《中国公路交通史》编审委员会适当叙述古代道路史的要求,特于本书第一章专叙古代道路,名曰《公路史前的道路》,故本书断限时间为上至先秦,下迄1985年末。全书分一、二两册,其时间的划分,则以1949年8月湖南省会长沙和平解放,建立新的人民政权时为标界。

湖南公路交通专业,,资料原较丰富,然经十年动乱,档案资料多被损毁散失。故在编撰本书时,搜集资料历时数年,整理出千万字以上的素材。劫后遗珠,弥足珍视,为了最大限度地保存史料,决采取“精干详枝”方式。以史为纲,力求精简,在上述两册史书之外,另编《湖南公路史资料辑览》多册,以便与史书双轨并行,对照阅读,彼此印证,相得益彰。

本书编写人员,虽多为从事公路专业数十年者,但限于理论和史学水平,又囿于闻见,错漏之处,在所难免,敬希读者指正。

绪 论

道路交通是社会经济生活的重要组成部分，它对社会的进步，有着重要的推动作用。在近代公路出现以前，我国古代道路的历史至为悠久。就湖南而言，它与中原地区（黄河中游两岸）的交往，最早的传说有炎帝葬于长沙之茶乡^①，舜放驩兜于崇山（今湖南慈利县）等，而流传最广、屡见于史书的则为虞舜南巡，死葬于宁远九疑山^②之说，亦即“洞庭斑竹”、“九疑云物”……等故事和诗歌的由来。范文澜的《中国通史简编》指出：夏禹时曾战败最先进入中原的苗族，迫其退向长江流域；《竹书纪年》有殷商“高宗（武丁）三十二年（公元前1222年）伐鬼方，次于荆”的记载；《诗经·商颂》中亦云：“挾彼殷武，奋伐荆楚，深入其阻。”就是指这次战役。又周宣王五年（公元前823年）八月，方叔率师伐荆蛮，也曾深入楚地。可见中原荆楚之间的道路交通，可以上溯到先秦直至上古时代。此后，秦之通南越道，汉卫飒、郑弘等之凿山通路，开辟峽道，均进一步使湖南成为中原通往岭南之主要孔道，从而也密切了湖南与中原地区的交通。

秦筑驰道，“南极吴楚”，是我国古代道路划时代之大事。其后，此天子御用之驰道，逐渐转化为驿骑驰递、行旅传舍等庶民能用之驿道。历朝沿袭，代有增修，干、支纵横，遍于全国，津

① 茶乡，即今湖南茶陵，初属长沙郡，炎帝葬于茶乡后，始改称茶陵。宋嘉定四年（公元1221年）析茶陵军之康乐、云阳、常平三乡，置酃县，仍属茶陵军。至此，炎陵乃划入酃县境内。

② 九疑山今作九嶷山，下同。