

JINDAI SICHUAN
LUZHENG YANJIU

近代四川 路政研究

赖 伟 著



电子科技大学出版社

JINDAI SICHUAN
LUZHENG YANJIU

近代四川 路政研究

赖 伟 著



电子科技大学出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

近代四川路政研究 / 赖伟著. —成都: 电子科技大学出版社, 2015. 12

ISBN 978-7-5647-3439-8

I. ①近… II. ①赖… III. ①公路运输—交通运输史—研究—四川省—近代 IV. ①F542.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2016) 第 001608 号

近代四川路政研究

赖 伟 著

出 版: 电子科技大学出版社 (成都市一环路东一段 159 号电子信息产业大厦 邮编: 610051)
策划编辑: 谢应成
责任编辑: 谢应成
主 页: www.uestcp.com.cn
电子邮箱: uestcp@uestcp.com.cn
发 行: 新华书店经销
印 刷: 成都勤慧彩色制版印务有限公司
成品尺寸: 140mm×203mm 印张 4.25 字数 110 千字
版 次: 2015 年 12 月第一版
印 次: 2015 年 12 月第一次印刷
书 号: ISBN 978-7-5647-3439-8
定 价: 18.00 元

■ 版权所有 侵权必究 ■

- ◆ 本社发行部电话: 028-83202463; 本社邮购电话: 028-83201495。
- ◆ 本书如有缺页、破损、装订错误, 请寄回印刷厂调换。

目 录

绪 论	1
一、选题缘起与意义	1
二、先行研究	2
三、研究思路	5
第一章 近代四川公路修筑简况	7
第一节 四川古道与近代公路的出现	7
一、四川古道	7
二、四川近代公路的出现	10
第二节 “防区”时代四川公路的修筑	12
一、成渝公路	13
二、井富公路	15
三、川鄂公路简渠段	15
四、成绵公路	16
五、川康公路成雅段	16
六、叙纳公路	17
七、省城及县市城区公路	17
第三节 参谋团入川至抗战全面爆发前四川的公路修筑	19
一、川黔公路	21
二、川陕公路	22
三、川鄂公路	23
四、川湘公路	24

第四节	抗战时期四川的公路修筑	26
一、	川康公路雅安康定段新线	26
二、	康青公路康营段	27
三、	康青公路营歇段	28
四、	川滇东路	28
五、	川滇西路	29
六、	汉渝公路	30
七、	甘川公路	31
八、	专用公路及其支线	31
第二章	近代四川公路管理机构	33
第一节	省级公路管理机构	33
一、	四川省道局	34
二、	四川公路总局	35
三、	四川公路局	35
四、	四川省公路管理局	36
五、	西康省交通局	37
第二节	中央设在四川的公路管理机构	38
一、	行营公路监理处	38
二、	全国经济委员会	39
三、	交通部公路总管理处	40
四、	运输统制局	40
五、	公路总局	41
六、	战时运输管理局	42
七、	中央在川设置的其他公路机构	43
第三章	近代四川公路建筑与养护	45
第一节	公路修筑的技术保障	45
一、	公路测设	45

二、公路技术人员的训练	46
三、公路建筑技术	48
四、技术责任与工程验收	51
第二节 公路的物资与资金管理	51
一、汽车燃料的管理	52
三、汽车配件及公路器材管理	61
四、钢材、水泥和木材的管理	62
五、钾硝和钢铁工具的管理	64
六、公路资金管理	65
第三节 养路费征收与公路养护	67
一、养护组织和养护区	68
二、养路办法	73
三、公路养护的实施	75
四、公路绿化	80
五、行车标、号志	82
六、养路体制的变更	83
七、养路费管理	84
第四节 公路用地与公路安全及其他	89
一、公路用地管理	89
二、公路安全	90
三、牌照管理与司机管理	92
四、公路职工待遇	94
第四章 近代四川公路运输管理	99
第一节 营运管理	99
一、抗战爆发前的四川营运管理	102
二、战时四川汽车营运管理	104
三、战时运输管制	107

第二节 机务管理与路政监督	110
一、机务管理	110
二、路政监督	114
第三节 城市公共汽车管理	117
一、成都市区的公共汽车	117
二、重庆市区的公共汽车	118
结 语	120
参考文献	124

绪 论

一、选题缘起与意义

交通是现代国家的命脉，与国家的军事、政治、经济密切相关。交通的重要性犹如血管之于身体。血管不通，轻则病，重则亡。交通不通，轻则社会经济断难发达，重则国家陷于危亡困境。尤其是在战争时期，交通事关军事、民众疏散、物资迁移等重大问题，是关系战争全局胜败的关键因素之一。

日本侵略者制造九一八事变之后，战争的阴影一直笼罩着中华民族。当时的国民政府为了应对很快就会到来的全面战争，曾就全国交通的改进，特别是对西南各省公路交通的改进做了很大努力。之所以重点放在西南诸省尤其是四川，其中不乏战略考量。在当时的情形下，稍有战略眼光的人都看得出来，中日之间的国力相差非常远，战争初期，日本极有可能迅速夺取中国东部经济和交通发达的地区。作为大而弱的中国，欲取得这场反侵略战争的胜利，必须要依靠西南地区尤其是“天府之国”四川的资源方有可能。四川公路基础本来较差，但经数年建设，公路交通已经初具规模，为抗战期间进行繁重的汽车运输并继续改善公路交通奠定了良好的基础。不出所料，抗战全面爆发后不久相对富裕发达的东部各省相继陷落，航运、铁路运输及空运几乎陷于停顿。军事运输、民营运输及其他重要物资的进出口主要依靠汽车运输和人力畜力运输。因此，加强公路的修筑和管理，以使有限的公路和有限的汽车发挥出最大的效能显得十万火急。

世人皆知，四川人民为抗战胜利做出了杰出贡献。单就影响

抗战大局方面，学界通常认为四川省的兵源、粮物是川人为抗战所做的主要贡献。其实，四川公路的修筑与管理也是至少可以和兵源、粮物齐名的影响抗战大局的事件。随着东部诸省沦为敌手，中国再想通过沿海输入军需物资已不可能。虽然有滇缅公路的开辟、驼峰航线的辉煌，但是外来的重要物资也只能到达昆明。这些物资要想到达重庆，进而输送到抗战前线，显然只有依赖公路。若无四川公路的大修小修、养护管理，迁川的庞大政府机构如何运行，前线将士的后勤补给如何保障，皆大成问题。如此一来，便不会有长沙大捷，不会有正面战场的苦撑待变，也就不会有抗日战争的最后胜利。从这个意义上说，四川公路的修筑与管理具有重大的战略意义，它并非四川一省的地方事件。本研究将有助于呈清此一事实，于理论于现实皆有重要意义。

另外，本研究也可为当今四川的公路建设与管理提供有益的镜鉴。改革开放以来，党和政府对四川公路的建设非常重视。经过多年建设，各式现代公路已经遍布盆地内外，成效显著。四川逐渐摆脱“西部地区”的传统定位，“蜀道难”之说也渐行渐远。不过，四川地域广大，有些地区尤其是川西高原的公路建设还任重而道远。盆地内公路的相关管理也有不少值得进一步改善之处。近代以来尤其是抗战时期四川公路的修筑以及技术、养护、公路用地、物资、资金、公路安全、汽车运输等方面的管理，其经验或教训都可为当下提供有益的镜鉴，为四川社会经济发展做出应有的贡献。

二、先行研究

学界对于四川近代公路的研究尚不为多。不少学者在其论著中也有关于四川近代公路的论述，但多停留在简介四川公路、公路管理机构和运输任务等方面，对公路管理和汽车运输管理却涉及甚少。

2000 年以前,有几位学者对近代四川的公路有所研究。此时期研究的重点,重在考察“是什么”。对近代四川公路的管理研究比较全面的是王立显主编的《四川公路交通史》(上册)。王立显所编的《四川公路交通史》(上册)一书,较详细地论述了从四川第一条公路的修筑和第一辆汽车的出现到国民政府在大陆统治崩溃的这一时期,公路交通的兴衰历程^①。该书偏重于论述四川公路的建筑和政府对于汽车运输的统制,对于路政其他方面的论述,如公路养护、物资管理、机务管理、营运管理等方面则着墨不多。

陆大钺所写的《抗战前的四川公路建设》一文,从筑路目的、筑路组织和筑路成效三方面论述了军委会参谋团入川后在四川的公路建设情况,同时还较详细地介绍了当时四川的各条干线公路的具体情况^②。

新世纪以来,又有几位学者对近代四川公路的建设做了有益探索,不但重事实,还欲对因果缘由进行探索。余晓峰分析了民国时期四川公路建设不尽如人意的原因,认为政局动荡、烟毒泛滥是重要原因^③。杜乐秀梳理了四川汽车运输从无到有的历史进程,对成都市汽车运营情况做了有益探讨,认为此种尝试对四川的现代化有所裨益^④。齐世明则以四川省公路运输公司为例,探讨了抗战胜利以后四川公路运输的情形,重在考察公路运输对四川

① 王立显:《四川公路交通史》(上册),成都:四川人民出版社,1989年。

② 陆大钺:《抗战前的四川公路建设》,收于中国人民政治协商会议重庆市委员会文史资料委员会编:《重庆文史资料》(第33辑),重庆:西南师范大学出版社,1990年。

③ 余晓峰:《论民国时期(1913~1934年)四川的公路建设》,《西南交通大学学报(社会科学版)》,2006年第10期。

④ 杜乐秀:《20世纪20年代成都汽车客运业研究》,四川大学2006年未刊硕士论文。

社会经济的影响^①。

另外，有些学者在论著中多少提到了近代四川公路。郭晓泉的《抗战时期的西南公路交通》对四川路政有简要论述^②。周春的《中国抗日战争时期物价史》^③和吴志华的《抗战时期国民政府汽油问题及其解决》^④对公路运价和汽车燃油问题颇有研究。中国公路交通史编审委员会编写的《中国公路史》（第一册）^⑤和陆上井主编的《中国公路运输史》（第一册）^⑥也对近代四川公路的管理机构、管理方法和公路工程技术有简略论述。

通过对先行研究的梳理，不难发现，已有研究虽然对近代四川公路有所触及，但多有隔雾看花之弊。其一，过于简略，以至于事实尚有未清之处。四川近代的公路到底因何而起，修筑进程又是怎样，如何养护、如何管理，似有重新梳理的必要。其二，视角似有调整的必要。已有研究所呈现的视角，多站在北京或南京政府的“正统”位置之上。此种视角下，近代四川的公路要么陷入不痛不痒的境地，要么成为全国公路建筑与管理之“一隅”。若以四川为中心视角，或可得出不一样的感观，并进而探寻近代四川公路的全国性战略意义。其三，资料运用问题。若仅仅采用

① 齐世明：《四川省公路运输公司（1946～1950）研究》，四川师范大学2010年未刊硕士论文。

② 郭晓泉：《抗战时期的西南公路交通》，收录于四川省中国经济史学会：《抗战时期的大后方经济》，成都：四川大学出版社，1989年。

③ 周春：《中国抗日战争时期物价史》，成都：四川大学出版社，1998年。

④ 吴志华：《抗战时期国民政府汽油问题及其解决》，《甘肃社会科学》，2003年第3期。

⑤ 中国公路交通史编审委员会：《中国公路史》（第一册），北京：人民交通出版社，1990年。

⑥ 陆上井：《中国公路运输史》（第一册），北京：人民交通出版社，1990年。

宏观方面的材料，恐怕难以看清事实的真相。虽然不能将四川公路视为一件“地方情事”，但是近代四川公路修筑与管理的发生地毕竟是在四川，故而本省的档案与报刊当大有用处。此为本研究又一着力之处。

三、研究思路

四川向有“蜀道难，难于上青天”之谓。幸而千年以来四川先民一直着力于开拓通往外界的道路，尤其是近代以来，颇有成效。抗战全面爆发前，四川的运输主要有江河水运、公路汽车运输和民间商人、畜力运输。至于铁路，在整个民国时期四川从未出现过一条真正意义上的铁路。仅在1942年，重庆白庙子、綦江才有两条极短的专门运输煤炭的轻便铁路^①。抗战全面爆发后，四川成为战时后方的主要基地。大量机关学校、工矿机构的迁川，大量兵员和军需物资的运输，使四川原本不发达的运输更为紧张。不过，此一时期由于有中央的直接管理和财政支持，四川公路交通进入了相对繁盛的时期。四川公路有了很大发展，有力地支持了抗日战争。

近代四川公路的修筑不难理解。本文所述近代四川公路的管理主要是指政府的交通主管部门对公路及其用地、设施进行管理和保护的行为，主要包括筑路、养路、交通管理、组织机构等。近代四川公路的管理十分特殊。在各种割据势力混战的所谓“防区”时代，各地所筑公路互不衔接，工程标准、管理办法也没有统一的规定。公路在四川方言中常被称为“马路”。各段“马路”一旦筑成，即被当地割据势力视为私有财产，路政为其驻军把持。除了当地“防区”的军车外，其他机动和非机动车辆均要缴纳所谓“马路捐”才能通行。行驶一次就纳捐一次。这时的所谓路政

① 刘清泉：《四川省经济地理》，北京：新华出版社，1997年，第576页。

主要就是筑路筹款与收“马路捐”。至于对公路、公路用地及公路设施进行管理和保护则极为欠缺。偶有零零星星的路政措施，各公路机构也未能有效地施行。随着四川内战趋于结束，再加上1935年军委会行营参谋团入川，四川路政有了一定程度的改善。

抗日战争全面爆发后不久，国民政府迁往重庆，大量工矿企业、文教单位随之迁川。处于西南一隅的四川顿时成了全国的政治、经济、文化中心。与之相伴，四川公路的修筑与管理也大部分由国民政府控制。于是，抗战时期的四川路政便与之前有所不同。1938年7月，交通部设置路政司和公路总管理处，专司路政。路政司的主要职掌关于铁路的事宜，而公路总管理处则主要职掌关于筹划全国公路建设及工程直接设施事宜以及公路管理、公路器材等事项。后又设相应机构管理路政。

本书欲在已有研究成果的基础上，对抗战前夕及抗战时期四川路政的各个方面进行更全面地探索。其具体思路如下：其一，梳理民国以来四川一省各公路的修筑状况。四川公路在“防区”时代已有一定发展，各种规章制度也开始建立。自国民政府势力入川以来，中央对四川公路投入大量人力、物力和财力，四川公路得到了更快的发展。各条干线相继建成，原有公路也不同程度地得到改善。其二，梳理“防区”时代的公路机构和国民政府在川设置的公路机构。公路虽多，但往往人浮于事，职责不清，故未能发挥出四川公路的最大效能。其三，从技术管理、养护管理、物资管理等方面论述了各公路机构对四川公路的管理。其四，从行政管理、营运管理、机务管理、城市公共交通等方面论述了各公路机构对汽车运输的管理。其五，简要分析近代四川公路的修筑和管理的基本特点、地位作用及经验教训。

本书试图避免后出外来的“后见之明”，力争回到历史的现场，重现近代四川公路修筑与管理的历史事实，以就教于方家。

第一章 近代四川公路修筑简况

第一节 四川古道与近代公路的出现

近代四川的公路并不是凭空出现的，它与四川古道有着密不可分的关系。文明的延续性使巴蜀后人有可能借助先人的探索成果继续前进。在交通方面，巴蜀人民在已有古道的基础上不断改良，直到近代形成一系列相对合理的路线。加上欧风美雨的影响，四川的近代公路便应运而生。

一、四川古道

四川位于我国西南腹地，与湘、鄂、陕、滇、贵等省区相邻，地域辽阔，物产丰富，素有“天府之国”的美誉。但四川盆地四周高山环绕，盆地之中水系众多，又被称为“四塞之国”。四川高处在川西高原，最高海拔甚至超过 7000 米，低处在长江三峡附近，海拔不足 100 米。这种“四塞”的环境使四川的交通自古以来便难称发达。“蜀道难难于上青天”，“两山能对话、相逢走半天”等谚语的广泛流传便是四川交通闭塞的明证。

不过，巴蜀先民从来就没有局限于在盆地之内活动，沟通盆地内外、与外界交通的梦想从来就没有断过，因而巴蜀道路源远流长。早在夏商时期，已有蜀道。后来，巴蜀先民为解决交通困难的问题，采用了绝壁凿孔开辟石梯的办法，创修了“栈道”、“阁道”。栈道交通是巴蜀先民在长期的开山取石、凿孔架木的实践中得到启发而创造出来的一套建设技术。栈道往往依地形山势而定，顺势利导，不拘一格。在战国时期，蜀地便北有“金牛道”，南有

“南夷道”，西有“西夷道”。秦代，蜀民又修筑“五尺道”，后改称“石门道”。栈道历经 2500 余年，久而不衰，对于蜀地与外界的交流起到了巨大作用。巴蜀先民还开辟了由蜀地通往南亚、西亚和欧洲的南方丝路以及通往南海的商道。南方丝路从成都出发，经蜀地之西南，入云南，再进入南亚和西亚，进而到达欧洲。此路成了中外经济、文化交流的国际大道。通往南海的商道自蜀地之南部向正南伸延，入云南与水道相接，通往南海。汉唐以来，蜀地出现驿传。到元明时期，驿递驿运兴盛于蜀中，因驿传有利于各统治者控制蜀地，故得到长足发展。到明代，蜀地已经有了多条的驿道。清代统治者又在原有驿道的基础上调整、裁汰驿道，并建成四川官马大路。

具体而言，四川古道大致形成以下几条重要线路。其一，川陕方向。川陕方向大致分为四条线。一为包含石牛道、金牛道、剑阁道、南栈道在内的川陕西线；二为包含嘉陵道、陈仓道、散关道在内的嘉陵古道；三为包含米仓道、大竹路、巴岭路在内的川陕中线；四为包含荔枝道、洋渠道、洋万涪道在内的川陕东线。

其二，川滇方向。川滇方向大致分为三条线。一为包含零关道、旄牛道、西川道在内的川滇西线；二为包含石门道、乌蒙道、五尺道在内的川滇中线；三为包含纳川道、入蜀西路在内的川滇东线。

其三，川鄂方向。四川盆地前往楚湘方向有长江可以利用。尽管巴蜀先民在征服长江路线时困难重重，但总算开辟了一条颇具传奇色彩的长江峡路。除此之外，还有诸如堵水道、汤溪水道、鸟飞水道、南陵山道之类的非常用的路线。

其四，川黔方向。此方向大致有三条线路。一为梵溪古道；二为依乌江而行的黔江道；三为沿赤水河而行的符关道。

其五，川甘方向。川甘方向主要有三条线路。一为包含阴平正道、白水道在内的景谷道；二为被称为“阴平邪径”的青塘岭

道；三为包含西路和松茂大道在内的西山道。

其六，川藏方向。川藏方向主要有三条线路。一为包含边茶大路、飞越岭道在内的始阳道；二为包含边茶小路、碉门道、马鞍山道在内的和川道；三为包含夏阳道、夹金山小路的灵关道。

其七，盆地互通交通线。四川水系众多，盆地互通，巴蜀先民巧妙利用了水流。盆地内的长江、岷江、沱江、涪江、嘉陵江等水流都是巴蜀先民用于盆地交通的重要通道。不但如此，还依水建成几条重要的盆地互通陆路通道，主要有五条线路。一为广元、苍溪、阆中、芦溪、南充、岳池、合川、重庆一线；二为蓬安、渠县、大竹、岳池、广安、梁平、开县、忠县一线；三为成都、中江、三台、射洪、遂宁、岳池、合川一线；四为成都、双流、眉山、青神、嘉定（乐山）、犍为、宜宾一线；五为成都、龙泉驿、简阳、资阳、资中、内江、隆昌、荣昌、永川、重庆一线^①。

总之，从秦蜀时期“栈道”出现至 20 世纪初四川开始修筑近代公路为止，四川对内对外的陆路运输全部凭借这类古道。有些道路经过历代改善，逐渐成为固定的运输通道。四川古道的发展构成了以成都为中心，贯通蜀地南北，向四方伸延的陆路交通布局。清代的官马大路在选线方面已经比较合理，难度较小，沿线又有许多集市城镇。这为后来修筑近代公路奠定了良好的基础。1914 年，四川辖区内所有驿站均告裁撤^②，但后来的四川近代公路大都是在原有驿道的基础上修筑起来的。究其原因，盆地内的古道已经经过巴蜀先民长期的考察，在路线选择方面至少在该时代具有相对合理性。可以说，四川古道为四川近代公路交通建设

① 蓝勇：《四川古代交通路线史》，重庆：西南师范大学出版社，1989 年，第 1-6 页。

② 四川省交通厅公路局：《四川省公路志》，成都：四川人民出版社，1994 年，第 4 页。

打下了坚实的基础，并可提供有益的借鉴。

二、四川近代公路的出现

今人所言公路，其实是一种舶来品，并非中国固有之物。在晚清民国时期，因种种原因，来自欧美的科学技术、学问思想渐渐由中性的“西学”转为褒义的“新学”。近代公路这一源自西方的新生事物，同样借着“新学”的东风来到中国，来到四川。

四川近代公路的兴起始于民国初年。在湖南修筑长沙至湘潭公路的影响下，时任川边经略使的尹昌衡主张在原驿道基础上进行扩宽，修筑从成都至康定的军路。中国仿学欧美与日本，许多时候都带有“人有我无”的紧迫感，由此而加快了模仿的脚步。尹昌衡之修筑成康军路亦恐有此观念：湖南既有，四川不可不有。不过，从严格意义上说，成康军路不能称为公路，因为它只有很短一段才可以行使汽车。

四川第一条真正意义的近代公路是成都至灌县（今都江堰）的公路。这条路的修筑比较曲折。1913年，四川督军兼民政长胡景伊筹修成都至灌县马路。但因为路款没有着落，而且政局不稳，两路开工不久即停工。仅从灌县起修筑了1千米，成灌马路中途夭折。不久，原来马路中扩宽的部分复为农田。可见，此时近代公路的观念还没被多数人接受。公路修筑只是在一小部分当权者看到了公路的好处而率先提出，并没有得到多数人的支持。一旦这部分当权者失势，公路修筑便无以为继。而当时的四川政局可谓这方唱罢那方登场，没有多少稳定性可言。这时的四川公路不过是昙花一现。1923年，另一位上台的“选手”刘成勋打算再修成灌马路。这位四川省长决心采用欧美方法筑路，情形比尹昌衡和胡景伊时代自有不少改观。除了刘成勋的决心，1922年成立的四川省道局也发挥了重要作用。自湖南修筑公路以来，大江南北皆有修筑公路的风气，“四川不可不有”的心理开始在人心弥漫。