

中国公路交通史丛书

山东公路运输史

第一册

先秦至清道路运输

中华民国时期公路运输

山东科学技术出版社

中国公路交通史丛书

山东公路运输史

第 一 册

先秦至清道路运输

中华民国时期公路运输

山东科学技术出版社

鲁新登字05号

中国公路交通史丛书
山东公路运输史
第一册

*

山东科学技术出版社出版
(济南市玉函路 邮政编码250002)
山东省新华书店发行
山东人民印刷厂印刷

*

850×1168毫米 32开本 8.375印张 4插页 173千字
1992年5月第1版 1992年5月第1次印刷
印数: 1—2500
ISBN 7—5331—1044—7/U·17
定价 9.00元

山东省交通史志编审委员会

主任委员 段璋银
副主任委员 岳志国 顾松年
顾问 叶 莘 杜恒淦 陈 设
委员 郭耀兹 刘元柱 武醒民 姜其德
戴希元 刘博新 张开忠

《山东交通史》

主 编 顾松年
副主编 黄棣侯 陈汉章 徐立川

《山东公路运输史》第一册编写 人员（按姓氏笔画为序）

马瑞君	牛 兵	王育保	司元润	匡子云
曲同斌	许则信	许志刚	朱 辉	陈汉章
李 军	李林夫	李庭栋	李祖铭	李德荣
顾松年	顾济生	郭春富	郭耀兹	崔连荣
韩 琦	静康利	廖子正		

出版说明

一、《山东公路运输史》第一册是《中国公路交通史》丛书之一。根据《交通部中国公路交通史编审委员会1987年2月5日（87）公交史字第01号通知》精神，组织编写了本书，由山东科学技术出版社出版，公开发行。

二、本书体裁采用以时为经、以事为纬的编年体，篇章分期，节目为类。书末列有大事记和附录。

三、本书断限，上至先秦，下至1949年9月中华人民共和国成立前夕。

四、本书统一用第三人称。如称“中国共产党”、“中国人民解放军”等，而不用“我党”、“我军”。

五、本书各章注释，均按注释字码顺序编于章后。

六、本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。

七、本书所有技术术语，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、计量单位，均保留过去的习惯称谓。

八、山东行政区划，历代多有变化。本书是按现有山东行政区划收集史料编写的。

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做出了重大贡献。

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,中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1949~1985年的36年中,中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

序

山东省地处黄河下游，泰山南北，东临大海，西靠中原，为海防前哨、京都门户，地理位置十分重要。山东道路交通的发展历史悠久，传说远古时代，山东居住着东夷人和诸夏部族。他们是道路的开拓者，也是原始运输工具的创造者，大汶口文化、龙山文化的发掘，就是很好的证明。秦始皇筑驰道，三次巡游山东；汉武帝登封泰山，预治道桥；隋唐经山东入海，与朝鲜、日本交往；清代山东官马大路有“使节路”之称。这都说明山东从先秦到清代的道路交通比较发达。但这一时期的道路交通没有显著的跃进发展，各个历史时期突出的交通活动，多见于各王朝的政治往来、军事活动、经济交往等，交通的中心总是随着政治中心的转移而转移。至清朝末年，由于先进运输工具的传入，运输手段的改变，山东公路交通开始出现。到中华民国时期，山东公路交通得到一定发展，但受半殖民地、半封建社会制度的束缚，发展相当缓慢。山东从先秦到清代的道路交通，以及中华民国时期的公路交通，过去虽有一些史料，但多零星分散，不够系统。随着社会的发展，系统地记述山东道路交通和公路交通的发展过程，研究其历史和现状，总结经验教训，从而认识和掌握客观规律，克服盲目性，增强自觉性，为当今改革大业提供借鉴，为建设具有中国特色的社会主义当

好先行，填补山东交通史书的空缺，实属必要。

山东公路交通史（含道路交通史），在交通部统一领导和部署下，由山东省组织力量编写，分为《山东公路史》和《山东公路运输史》两部。根据略远详近的原则，先秦至清代内容较略，中华民国内容较详。由于山东为中国古代文化发源地之一，道路交通占有重要地位，因此先秦至清代部分仍占相当篇幅。经过5年编写、2年审查修改，两书现已问世。这是山东省老一辈交通工作者及广大史志工作人员广征博采、刻苦钻研的丰硕成果，是山东省新中国建立以来两本比较完整的公路交通史，是山东省交通部门的一件大事。

在《山东公路史》和《山东公路运输史》（第一册）编纂过程中，无论是资料的搜集整理、鉴别运用，或者是编写的体例、体裁、结构、方法等，都积累了经验，培养了人才，并为第二册现代史的编写打下了良好基础。

在编写这两部史书过程中，得到了交通部公路交通史编委会和山东省地方志学会副会长靳星五、山东师范大学教授安作璋的具体指导，山东师范大学副教授李宏生、山东社会科学院历史研究所副研究员赵延庆的积极帮助，在收集、查阅图书资料时，又得到了山东省档案馆、山东省图书馆的大力支持，特在此表示感谢！邢芳奎、刁际文同志对具体组织两本书的编写，也做出了积极的贡献。

《山东公路史》、《山东公路运输史》（第一册）的编写，虽然做了很大努力，但由于水平所限，还有许多不足之处，敬请广大读者指正。

山东省交通史志编审委员会

1988年10月

绪 论

山东省历史悠久。沂源县“沂源人”化石是山东发掘最早的文化遗址，距今约有40万年；在泰安县发现的大汶口文化遗址和在章丘县发现的龙山文化遗址也分别距今6000年和4000多年。历代文化的传播，经济的发展，商业的繁荣，特别是大量的政治、军事活动，促进了山东道路运输的发展，使之成为中国古代道路交通比较发达的地区之一。

追溯古代山东道路交通的源头，远在三皇五帝时代，运送物资就用人肩挑、背负和畜驮，并且有了车。“黄帝有熊氏始见转蓬而制车”，夏代开始有了管理车的官员。史载奚仲居薛（今山东省枣庄市西薛城）为夏王朝车正。商代道路运输范围进一步扩大，运输工具也有了进步和发展。西周由镐京、洛邑通往山东齐、鲁等诸侯国的大道上，设有庐、舍、路室、侯馆，备有饮食，官员差旅、贵族出游，“车马有所”，“宾至如归”，非常方便。齐鲁等诸侯国的都邑之间，也有馆舍设施。道路交通的发展，对维护周王朝的长期统治，促进贸易和文化传播起了一定作用。

春秋战国时期，诸侯争霸，战争频繁。各诸侯国在时战时和进行了大量的遣使会盟活动，且有众多游士说客往来于各诸侯国之间。孔子周游列国和孟子出游，以及在征战中大量使用战车，都说明当时山东地区的道路交通较前有所发展。

秦统一全国后，重视交通，实行“车同轨”，拆除内地长城和阻碍道路交通运输的关塞、堡垒，修筑以咸阳为中心向外辐射的驰道，一直通到山东的东部。驰道和主要交通干道都有邮传设置，并制定了严格的管理制度。

汉朝在各地设均输官，掌握农业和手工业产品的收购、储存及销售，调剂丰歉余缺，促进了道路运输的发展。汉朝后期出现了双辕马车和独轮人力车。独轮车很适应山地运输和农业生产需要，拓宽了车辆的使用范围。两汉的邮驿设置和管理，比秦代更有发展。

唐朝是中国封建社会一个繁荣强盛的朝代，道路运输兴盛发达，在开展水陆连接运输、沟通域外运输、发展商品运输等方面，都有丰硕成果。山东的陆驿官道上，每30里设驿1处。驿有驿长、驿夫，配有车、马等邮驿工具，为过往军政官员、驿使或王公贵人提供工具及食宿。

宋朝为了方便军政官员差旅，及时递运官府机要文书，运输税赋、贡品等物资，在官道沿途设置了递铺，使驿递分设，并在干线大路沿途设急递铺。山东的域外运输也有很大发展。但在南宋时，陆驿和域外运输都比前衰退。

元朝是中国历史上驿站邮驿的极盛时期，以北京为中心的驿道通向全国各省。站赤(即驿站)和急递铺遍设全国各地，其中山东境内就有54处。还开通京杭运河山东段，开展陆水连接运输。

明朝在全国各地修筑的驿道、大道上，设置马驿、水驿、递运所和急递铺等驿传机构，特别注意发展粮、棉、食盐和商业运输。

清朝的官马大路，以京师为中心通向各省。省内有官马支

路通往各重要州镇。山东按察司下设道，分驻济州和兖州。清代驿站设置更加普遍。山东驿站139处，急递铺1026处。随着经济的发展，加之中国与中欧的交通沟通，山东道路运输渐趋繁盛。清朝末期，成立邮传部，山东公路运输兴起，开始取代驿传，驿传作用已近消失。

道光二十年（1840年），鸦片战争以后，中国开始沦为半殖民地半封建社会。光绪二十三年（1897年），德帝国主义借口曹州教案，强租胶州湾。约在光绪二十六年（1900年）前后，德皇赠给驻青岛的胶澳总督2辆自用小汽车，是山东出现汽车之始。光绪三十三年（1907年），德商弗·理查德商行首先在青岛经营市区到崂山柳树台的客运业务，此为山东汽车运输的开端。

中华民国成立至民国16年（1912~1927），是山东公路运输业的兴起阶段，而且商营早于官营。在全省十几家运输公司中，烟潍汽车公司的经营管理比较完善。

民国16~26年（1927~1937），在省建设厅统一领导下，全省先后实行了干线设局制、分区设局制、全省设局制，分别管理干线、区内和全省公路运输业务。至这一时期末，全省公商营汽车总数达2000多辆，营运里程发展到7900多公里。

民国26年7月至民国34年（1937~1945年）抗日战争时期，日本侵略者推行“大陆交通一元化”政策，企图严密控制山东的交通。全省各抗日根据地和游击区的军民，在中国共产党的领导下，为夺取抗日战争胜利做出了积极贡献。

在1945~1949年的解放战争时期，国民党政府为抢夺人民抗日战争的胜利成果，在美帝国主义的支持下，抢先接收日伪公路运输机构和车辆，用以进攻解放区。但随着解放战争的节

节胜利，运输机构又回到人民手中。解放区的公路运输业也迅速扩大发展起来。

由上可以看出，山东道路运输较为发达，对于历代政治、军事的运输需要，经济、文化的交流，都起到了重大作用。山东驿传运输的成败，为公路运输的发展提供了有益的借鉴。山东公路运输业是在帝国主义入侵中出现的。中间虽遭军阀战争和日伪的破坏，遇到各种困难和障碍，但总的趋势是发展的。它的发展，必然促进了全省社会生产力的提高，并且随着革命战争的胜利而不断壮大、完善，为建立服务于社会主义建设的公路运输事业，创造了必要的先决条件，奠定了可靠的物质基础。

目 录

出版说明
总序
序
绪论

上篇 先秦至清道路运输

(先秦至公元1911年)

第一章	先秦时期道路运输 (先秦至公元前221年)	3
第一节	古人类社会经济活动与道路运输	3
第二节	邮传运输的兴起与发展	6
一、	周道始兴路室、馆舍	7
二、	邮传运输的管理	8
第三节	邮传运输的作用	9
一、	诸侯会盟遣使朝聘运输	10
二、	孔孟周游列国与道路运输	13
三、	统治集团的社会活动与邮传运输	14
第四节	诸侯国营与民间私营运输	16
第五节	车辆演变与运用	19
一、	造车的传说与发展	19
二、	战车与车战	22
第二章	秦汉和魏晋南北朝时期的道路运输 (公元前221年至公元581年)	25
第一节	邮驿的设置和管理	25
一、	邮驿的普遍设置	25

二、邮驿管理制度的建立和执行	27
第二节 官办运输和私营运输旅舍业	29
一、粮食运输	29
二、盐、铁、纺织品运输	30
三、推行均输和平准法	31
四、私营运输、旅舍业	32
五、运输促进商都繁荣	34
第三节 帝王封禅和东巡山东	34
一、秦皇封禅和东巡山东	35
二、汉代帝王封禅	37
第四节 车辆的改进	39
一、秦王朝统一造车标准	39
二、汉代牛车及车的改进	40
三、木牛流马	42
第三章 隋唐宋时期的道路运输（公元581~1279年）	45
第一节 邮驿改革	45
一、邮驿机构设置	46
二、邮驿管理	49
第二节 连接、域外、商品运输	52
一、开办陆水连接运输	52
二、沟通域外运输	53
三、发展商品运输	55
第三节 封禅与道路运输	57
一、唐代帝王封禅	57
二、宋真宗封禅	59
第四节 车舆改进与创新	60