

《中国公路交通史》丛书

山东公路史

第一册

(送审稿)

山东省交通史志编审委员会

一九八八年十一月

山东省交通史志编审委员会

主任委员	段璋银				
副主任委员	刁际文	岳志国	顾松年(兼总编)		
顾问	叶莘	杜恒淦			
委员	郭耀兹	刘元柱	邢生文	刘波新	
	张开忠	姜其德	戴希元		

《山东公路史》第一册编写组

主 编	寅 禄 侯				
编 审	陈 设				
编写人员	陈汉章	周世福	冯扩仁	陈 揆	
	张法银	阎兴广	杨永顺	王文洪	
	张怀民				

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运制度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，广大内地和边疆省分的公路为数不多，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

• 3 •

序

山东省陆路交通的发展，历史悠久。齐鲁大地位于黄河下游，泰山南北，东临大海，西靠中原。在这块气候适宜，肥田沃土之上，三四万年以前，就有原始社会的踪迹。远古时代，山东地方传说居住着东夷人和诸夏部族，他们为中华民族的灿烂文化做出重大的贡献。原始社会的先人是道路的开拓者，运输工具的创造者。大汶口文化、龙山文化的发掘，就是历史的见证。山东远古人们在河道两岸繁衍生息，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、日本交经，清代山东官马大路有“使节路”之称。山东的丝织品运经洛阳、长安直输“丝绸之路”，历代山东农民起义与统治者进行抗争等等，说明山东古代道路的发达。但山东古代道路交通历史，由于交通生产技术发展缓慢，没有显著的阶段性的跃进发展，反映在各个历史阶段内显著而突出的交通活动，多见诸于各王朝的政治往来、军事行动、经济交往等。交通的中心总是围绕政治中心的转移而转移。至中华民国时期，虽然由于先进运输工具的输入，运输手段的改变，但限于半殖民地半封建社会制度的束缚，决定了公路交通的发展进程。而在抗日战争中，革命根据地军民展开公路破袭战，解放战争中山东人民支前运输，“车轮滚滚”，对抗日战争和解放山东支援淮海战役、渡江战役起了重大的作用。对山东古近代的公（道）路交通历史，过去，虽有一些记述，但都是零散的片断，缺乏系统记载。随着社会的发展，交通运输要先行，公路交通系统地记叙山东省公（道）路交通的发展过程，研究历史和现状，总结其经验，揭示其

发展规律，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社会咨询服务，发挥史书“存史、资治、教化”三大功能，填补山东交通史书的空缺，实属必要，意义是十分重大的。

山东公路交通古近代史，在交通部统一部署和领导下，经我省组织力量，根据山东的特点，分公路和公路运输两大部编写，以利于各详其特，从各自的发展中揭示规律。史书经过五年的编写，二年的审修，《山东公路史》、《山东公路运输史》第一册已经降生。这是山东省老一辈交通工作者的支持和提供史料，广大史志工作人员广征博采，刻苦钻研的丰硕成果，是我省建国以来第一部比较完整的公路交通史，所以这一创举，堪称是山东省交通部门的一件大事。

《山东公路史》、《山东公路运输史》第一册，经历了编写、审稿至出版的全过程，无论在资料的搜集整理、筛选应用，编写的体裁结构、方法，和从理论到实践的结合中，积累了经验，培养了人才，这也为第二册现代史的编写工作，提供了有利的条件。

在编写过程中，得到各方面的热情支持和具体指导，特别是山东师范大学安作璋教授、山东省地方志学会靳星五副会长、山东社科院历史研究所赵延庆副所长的指教，在此敬向所有作出贡献的同志，表示感谢！

我们尽管在编写过程中作了很大努力，但由于水平所限，《山东公路史》、《山东公路运输史》第一册还有许多不足之处，对此，敬希党政领导和广大读者指正。

山东省交通史志编审委员会

1988年10月 . 2 .

前

言

为了阐述山东古代道路和近代公路的演变情况，揭示其发展规律，做到古为今用，承前启后，鉴往知来，为我国社会主义现代化建设服务，根据中华人民共和国交通部的部署，我们编写了《山东公路史》第一册。

山东是我国古代文化发源地之一，道路占有重要地位。近代公路是在古代道路的基础上发展起来的，因此，本书共分两篇，第一篇古代道路，第二篇近代公路。

本书是按编年体写的，第一篇古代道路分先秦、秦汉、魏、晋、南北朝、隋唐、宋、元明清时期四章。第二篇近代公路，分北洋政府、南京政府、抗日战争、解放战争时期四章。每一章的内容主要按时间先后叙述，同时包括一些贯穿整个时期的专节。另外附古代道路和近代公路大事记。

古代截止清朝末年。山东在清朝末年已有公路萌芽，但较大规模修建公路是自中华民国时代开始的。

根据略古详今的原则，古代道路内容较略，近代公路内容较详。由于山东古代道路地位重要，因此仍占相当篇幅。

《山东公路史》第一册编写组

1988年10月

发展规律，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社会咨询服务，发挥史书“存史、资治、教化”三大功能，填补山东交通史书的空缺，实属必要，意义是十分重大的。

山东公路交通古近代史，在交通部统一部署和领导下，经我省组织力量，根据山东的特点，分公路和公路运输两大部编写，以利于各详其特，从各自的发展中揭示规律。史书经过五年的编写，二年的审修，《山东公路史》、《山东公路运输史》第一册已经降生。这是山东省老一辈交通工作者的支持和提供史料，广大史志工作人员广征博采，刻苦钻研的丰硕成果，是我省建国以来第一部比较完整的公路交通史，所以这一创举，堪称是山东省交通部门的一件大事。

《山东公路史》、《山东公路运输史》第一册，经历了编写、审稿至出版的全过程，无论在资料的搜集整理、筛选应用，编写的体裁结构、方法，和从理论到实践的结合中，积累了经验，培养了人才，这也为第二册现代史的编写工作，提供了有利的条件。

在编写过程中，得到各方面的热情支持和具体指导，特别是山东师范大学安作璋教授、山东省地方志学会靳星五副会长、山东社科院历史研究所赵延庆副所长的指教，在此敬向所有作出贡献的同志，表示感谢！

我们尽管在编写过程中作了很大努力，但由于水平所限，《山东公路史》、《山东公路运输史》第一册还有许多不足之处，对此，敬希党政领导和广大读者指正。

山东省交通史志编审委员会

1988年10月 . 2 .

录

• 1 •

第四节 秦汉魏晋南北朝时期的桥梁·····	33
第三章 隋唐宋时期·····	35
第一节 隋和高丽、日本的交往与山东道路·····	35
第二节 唐代山东道路规模扩大·····	37
一、唐代山东道路在中外交通中的作用·····	37
二、唐代驿道的管理·····	41
第三节 宋代山东主要道路的变化·····	43
第四节 隋唐宋时期的桥梁·····	45
第四章 元明清时期·····	54
第一节 元代的驿道及其管理·····	54
第二节 明代山东的道路·····	57
第三节 清代山东的官路和大路·····	60
第四节 元明清时期的桥梁·····	66
第五节 清末山东公路的出现·····	81
第二篇 近代公路·····	89
第一章 北洋政府时期·····	89
第一节 公路建设的初步发展·····	89
第二节 烟潍路·····	96
一、施工过程·····	97
二、路线路基·····	98
三、桥梁涵洞·····	99
第二章 南京政府时期·····	101
第一节 公路机构的更迭·····	101
第二节 公路建设进一步发展·····	103

第三节 桥梁建设.....	122
一、潍县白浪河桥.....	123
二、临沂沂河桥.....	125
第四节 公路养护与管理.....	131
一、公路养护.....	131
二、栽植和保护行道树.....	133
三、路政管理.....	135
第三章 抗日战争时期.....	139
第一节 日军占领、修筑和利用公路进行侵略.....	139
一、日本侵略者强行修筑公路和桥梁.....	140
二、日伪对公路的养护.....	150
三、日伪对公路的管理.....	153
第二节 抗日军民开展公路破袭战.....	156
第三节 抗日民主根据地的公路交通.....	161
第四章 解放战争时期.....	165
第一节 解放战争初期,解放区迅速修复公路.....	165
第二节 国民党军强占和抢修公路.....	170
第三节 解放区军民对公路的破袭与抢修.....	178
一、几次重大战役中的破路与抢修.....	178
二、解放区修复和新建公路.....	181
三、建国前夕公路的整修.....	185
第四节 解放区的公路管理.....	194
一、公路管理机构的建立与健全.....	194
二、公路修建、养护管理.....	196

三、路政管理	202
四、养路费征收	204
附录 1 山东省政府关于新辟公路使用民田及损坏 麦苗暂行补偿办法	206
附录 2 山东省政府关于各公路沿线养路小组暂行 办法	208
大事记	210
后记	

概 述

山东位于太行山东，黄河下游，濒临渤海、黄海，泰山雄峙其中，自古为兵家必争之地。又为北京门户，地位十分重要。文化发达，为齐鲁之邦，孔孟故里。人民勤劳勇敢，富于革命精神，历代许多农民起义，发生在山东。山东古代道路随着历史的兴替，有发展迅速与缓慢时期，但总是向前发展的。

先秦至西周道路已初具规模。西周王朝不断向周围地区扩大疆土，加强了道路建设。山东被作为战略要地，开辟了许多直接与国都镐京（今西安西北）相连的大道。武王伐纣与周公东征后，从镐京经洛邑、鲁都（今曲阜）直达齐都（今临淄）建立了东西大道，即周道。周道为军用大道，是西周王朝加强对东方各民族统治的工具。灭奄建鲁后，以鲁都为中心，开辟了几条道路。据《周礼》记载，周代有司空专管道路，按时对道路、桥梁加以修治，“雨毕而除道，水涸而成梁”^①。道旁植有树木，还提出了田亩、灌溉与道路的综合治理。春秋战国时期，山东境内的会盟征战与道路有着密切关系。既会盟就要选择道路交通便利的地点。同样，各国的战争也促进了道路的发展。春秋时齐晋鞌之战，齐鲁长勺之战，战国时齐魏马陵之战，燕将乐毅破齐，以及战国时有名的午道，也都在山东。

秦汉魏晋南北朝时期，秦汉道路有了较大发展。秦统一中国，修治驰道，“东穷燕齐，南极吴楚”^②。山东境内的东西驰道，经过定

① 《国语·周语中》。

② 《汉书》卷五十一《贾邹枚路传第二十一》“贾山至言”。

陶、曲阜、历城、临淄、东莱、之罘、成山，是秦王朝的一条政治、经济军事大动脉，是秦始皇巩固政权的重要工具。秦始皇5次出巡，3次到山东。秦从齐国、燕国输送财富到咸阳，主要利用这条道路。

汉代为了开拓疆土，开辟了许多道路。这时，海内为一，开关梁，弛山泽之禁，富商大贾可以周流天下，道路所经的定陶、临淄，成为全国性的商业大都会，道路交通促进了商业的发展。

西晋时，由于新修广固城（今青州西南）取代了临淄的地位，山东东西大道由长山转向东南，不经过临淄，而经过青州。

隋唐宋时期，唐代是古代道路鼎盛时期。隋唐与高丽、日本交往频繁，尤其是唐朝与我国边疆渤海①，以及与朝鲜和日本，都有过极为密切的关系。山东东西大道成为日本“遣唐使”和中国派往日本、朝鲜和平使者的往还路线。当时由长安经洛阳到山东的主要路线，是由曹州（今定陶）、兖州、淄州（今淄川）、青州、莱州到登州（今蓬莱）的东西大道。而山东各州之间都有道路相通。山东的丝绸织品，经过这些道路集中到东西大道上，然后运往洛阳、长安直至丝绸之路。山东东西大道成为当时的重要经济命脉。

北宋建都汴京（今河南开封），道路主要由汴京向四周辐射。通过山东道路运往汴京的土特产品，络绎不绝。南宋时，金人据有山东北方，由青州向莱州、登州的路线，为青州至密州（今诸城）的路线所代替，密州的板桥镇（今胶县境）设有市舶司，为重要通商口岸。

元明清时期，道路进一步发展。元代是中国历史上驿传制度全盛时代。元代定都大都（今北京），道路由大都向外辐射。山东在元时

①唐代我国东北以靺鞨粟末部为主体，结合其他粟末诸部和部分高句丽所建政权，是唐王朝隶属下一个区域性地方政权。

属腹里（京都附近的意思），从腹里驿站的星罗棋布，可以看出元时山东道路的四通八达。

明代起初定都南京，明成祖迁都北京，仍置两京。由于元明以来改变了过去许多朝代建都中原的情况，因此道路也由以东西大道为主变为南北大道为主。由于贡赋和粮食仰给南方，两京之间经过山东的道路，一由德州经济南、泰安、兖州至徐州，一由德州经高唐、东阿、东平、兖州至徐州。原来的东西大道仍不失为主要道路。除这些主要道路外，明代各府、州、县之间，都有大道相通。

清代道路主要为官马大道。经过山东的为福州官路和广东官路。广东官路明代即为重要驿道，而福州官路由泰安经新泰、临沂、郯城、红花埠一段，则是清代才成为官马大道的。清初，山东东西大道由于通王村道路的开辟和周围商业的兴起，其路线走向改由王村经周村到张店。清代除官马大道外，各府、州、县之间，亦有道路相通。

清末，由于德帝国主义侵占胶州湾，在青岛郊区修筑公路，光绪三十年（公元1904年）修筑了山东第一条公路，台东镇至柳树台公路，成为山东修筑公路的开端。

古代桥梁，最初以砾石或石块铺成石蹻，以渡步行人。秦筑驰道，蜚山、堙谷，在河流溪谷之间，造了不少桥梁。晋代杜预善于建桥，他在山东也造过桥。隋代造桥技术达到了较高的程度，山东东平清水河桥，《元和郡县志》称“与赵州桥相埒”，于宋时黄河改道淤没。宋代益都牢城废后修建虹桥，为全国首创，曾经在300里六河上推广，在山东古代建桥史上写下了光辉的一页。兖州屯头村发现的《信女桥碑》，上面刻着李自成“大顺国”国号和“永昌元年”年号，证明为崇祯十七年（公元1644年）李自成建立农民革命政权时所修。

山东现存古桥，最早见于宋代，元明清各代桥梁，至今保存不少。这些桥梁以石板桥和石拱桥，清初开始出现钢筋混凝土桥梁。有些至今仍在继续使用。

山东古代道路和桥梁，无论数量和质量标准，发展都比较缓慢，但都经过由原始，低级到比较高级的过程。后一时期的道路，都是在前一时期道路基础上发展起来的。近代公路大都是由原来的官路、大路、大车道改建而成。

近代山东自行修建公路，始于北洋政府时期的民国9年（公元1920年）。当时水旱灾情遍及多县，美红十字会、华洋义赈会募款救灾，以工代赈，先修5条公路。同时，北洋政府交通部派人来省，亦以工代赈，修建烟台至潍县公路，民国11年（公元1922年）3月建成通车，和张家口至库伦、长沙至湘潭公路一样，采用新的筑路方法，是当时全国修建质量较好，桥涵较多的公路。以后逐年有所增修。所修公路数量虽不少，但多由大车道改建而成。

南京政府时期，军阀混战，国民党在南方“围剿”苏区，日本侵略者先侵占东北，山东获得短暂的安定，因此在前一时期微薄的底子上，增修了不少公路，但公路修筑前，很少经过正规测量，只在原有土路大道上，展宽加高路基。未铺筑路面，不能晴雨通车。且分布不合理，仅略为顾及沿海和接通铁路、城市的路线，广大山区和农村腹地交通闭塞。至于桥梁，只在少数河流上架设简单木桥和漫水路，数量少，标准低，质量差，易于毁坏，经常影响汽车通行。这一时期，以修建台儿庄至潍县公路为最有名。民国22年（公元1933年）加征国防道路特捐，征雇当地民工，全线同时修筑，当年完成土方工程。修建桥涵漫水工程多处。