

06
中国公路交通史

辽宁公路交通史

第一册 讨论稿

《公路交通史料》总第五辑史稿专刊

1984.8

辽宁省公路交通史编审委员会编辑



目 录

第一章 概述

- 第一节 辽宁的地理概况…………… (1)
- 第二节 辽宁的建置沿革…………… (3)
- 第三节 辽宁古道交通发展演变概况…………… (5)
- 第四节 近代公路交通的兴起与发展…………… (9)

第二章 古道交通

- 第一节 辽宁初通中原大道的开拓…………… (12)
- 第二节 以辽阳为中心道路网的形成…………… (14)
- 第三节 辽金元古道交通的变迁…………… (27)
- 第四节 古代道桥技术之发展…………… (35)
- 第五节 辽宁古车…………… (41)
- 第六节 辽宁地区驿传的兴起与发展…………… (46)
- 第七节 通向黑龙江流域水陆联运路线的开辟…………… (57)
- 第八节 叠道的兴建与以沈阳为中心道路网的形成…………… (62)
- 第九节 明清的桥渡…………… (67)
- 第十节 明清驿站的变化…………… (76)
- 第十一节 帝国主义的入侵与古代交通的衰落…………… (90)

第三章 近代公路交通的兴起

- 第一节 北洋政府时期辽宁地区公路交通概貌…………… (92)
- 第二节 民国时期交通管理机构…………… (95)
- 第三节 大修官道…………… (97)
- 第四节 近代公路交通的萌芽与发展…………… (107)
- 第五节 东北易帜后辽宁公路交通的发展…………… (127)
- 第六节 人力车兽力车与马铁…………… (131)

第七节	公路运输工业·····	(141)
第八节	“关东州”的交通·····	(146)

第四章 殖民地公路交通的发展

第一节	伪满洲国时期辽宁地区的公路交通概貌·····	(166)
第二节	交通管理机构·····	(168)
第三节	公路建设·····	(174)
第四节	未建成的哈大高速公路·····	(191)
第五节	桥梁建设·····	(198)
第六节	公路管理及养护·····	(204)
第七节	技术人员的来源、科研与学会·····	(208)
第八节	汽车运输业的管理·····	(215)
第九节	官营与民营汽车运输企业·····	(230)

编后记·····	(255)
----------	---------

中国公路交通史

辽宁公路交通史

第一章 概 述

第一节 辽宁的地理概况

辽宁位于我国东北地区的南部。地处东经118度53分至125度46分，北纬38度43分至43度26分。西南接河北，西北邻内蒙古，东北与吉林接壤，东南隔鸭绿江与朝鲜民主主义人民共和国相望，南临大海，辽东半岛插入渤、黄二海之间与山东半岛遥遥相对。全省行政区划为十二个省辖市，市下辖48县。区域面积为14.57万平方公里，人口3,572万（据1982年统计）。

辽宁东部和西部为山区，中部为平原。西部由努鲁儿虎山、松岭与医巫闾山等几条东北至西南走向的山岭组成。海拔高度300至1,100米。努鲁儿虎山、松岭两山脉与辽东湾西海岸平行，走向自西南向东北延伸，医巫闾山自北而南横亘于义县之东。辽东湾西海岸与松岭南麓之间形成辽西天然走廊，为辽宁与华北的重要交通孔道。开原、铁岭、抚顺、辽阳、海城、盖县一线以东为长白山地及其支脉千山山脉所形成的东部山区，海拔高度300—1,300米。千山山脉自东北向西南一直延伸到辽东半岛南端。中部为辽河冲积平原，地势南低北高，海拔高度20—100米，土壤肥沃，适于耕耘。

辽宁河流纵横交错，流域面积在5,000平方公里以上者有十条之多。古代，辽河、鸭绿江、浑河、太子河上舟楫相接，水运繁忙。辽河自昌图县西北境流入省境，纵贯辽宁中部南注辽东湾，流域面积6.92万平方公里，占全省面积百分之四十七点五，为境内流域面积最大的一条河流。大凌河发源于凌源，沿努鲁儿虎山与松岭两山脉之间向东北流，经朝阳、北票于义县转南注入辽东湾。大凌河谷是

古代辽宁与中原交通往来的重要通道，在现代交通上也占有重要地位。六股河发源于松岭轿顶山，南流经绥中入渤海，古代出渝关至营州（今朝阳）曾溯此河而上。清河、浑河、太子河、海城河自东部山区西流，于中部平原汇入辽河，草河自本溪南流经凤城与暖河相汇，南经丹东九连城注入鸭绿江，大小洋河经岫岩于大孤山入海，这些河流与开拓发展辽宁东部山区的交通，都有密切联系。古代通往朝鲜半岛的主要干线，就是沿着太子河、草河、暖河流域而跨越鸭绿江的。

全省海岸线曲折，东起鸭绿江口，南绕辽东半岛，西至绥中万家屯，长达2,173公里。大小鹿岛、石城岛、长山群岛、小龙山岛、西中岛、长兴岛等近海岛屿环列于辽东半岛周围，葫芦岛、菊花岛背靠辽东湾西海岸，沿海渔盐业的繁荣景象，已见之于古代。辽东半岛南端的大连旅顺是古代海路与陆路交通相衔接的枢纽，旅顺黄金山下迄今还留有唐鸿胪卿崔忻出使渤海王国刻石凿井的遗迹，大连湾北岸的大黑山上，尚存古卑沙城遗址，说明旅顺大连一带是古代由山东航海到辽宁的登陆必经口岸。

辽宁属温带大陆性气候，冬冷夏热，冬季受寒潮影响，有“三寒四温”的气温特征。最高气温零上36摄氏度，最低气温零下28摄氏度。大地冻结深度0.8至1.2米，春季大地翻浆现象严重。康平、彰武、北票、凌源一线以北为温带半干旱区，东部山区为温带湿润区，辽东半岛、辽西南部与辽河平原南部均为暖温带半湿润区。年降水量多集中于五至九月份，降水分布不均衡，东部山区为600至900毫米，中部平原与辽东半岛为450至600毫米，辽西大部分地区和辽北地区在450至500毫米之间，西北半干旱区在450毫米以下，朝阳、阜新地区常受干旱威胁。

辽宁地区虽经历代开发，但在清代以前人口的增殖却很缓慢，清嘉庆十七年（公元1812年）全省人口才只有94万人。十九世纪初，清政府鼓励到辽宁开垦，河北、山东等省受灾农民大量向辽宁迁徙，到清宣统三年（公元1911年）人口由94万人骤增至1,102万人，在九十九年内增长了将近十一倍，往昔地广人稀的景象为之改观。“九·一八”事变后，据日伪于1933年统计，全省人口为1,646

万人，经日伪十四年残酷统治，到1949年建国前夕，全省人口才达1,831万人，人口增长甚微。建国后在党的正确领导下，三十三年内辽宁人口翻了一番，1982年全省人口普查为3,572万人。由于在民族融合过程中的多次民族迁徙，以及历代实行戍边、屯田、移民等原因，辽宁形成了多民族的省份，现有汉、满、回、蒙古、朝鲜、锡伯等40个民族，其中汉族占百分之九十以上。

第二节 辽宁的建置沿革

辽宁的建置始于战国时期。

燕国昭王十二年（公元前300年）破东胡攻朝鲜，在今大凌河上游从南与六股河以西置右北平郡，在医巫间山与大凌河下游以东置辽东郡，于右北平、辽东两郡之间置辽西郡，辽东郡治在襄平（今辽阳市），辽西郡治在阳乐（今义县西南古城子）。辽宁从此置郡建立地方政权。

秦统一中国，分全国为三十六郡，辽宁属辽东、辽西两郡。

西汉因袭燕、秦仍置辽东、辽西两郡，隶属幽州。汉武帝元封三年（公元前110年）平朝鲜，在今抚顺、本溪、丹东以东地区置玄菟郡。燕、秦以来中原人不断迁入辽宁，人口增加很快，据《汉书·地理志》载，汉时辽西郡已有35万人，辽东郡已有37万人，为加强地方政权，西汉在郡下置县，辽东郡领18县，辽西郡领14县，辽宁从此实行郡县两级制地方政权。

东汉安帝时，玄菟郡受高句丽进逼，内移至辽东郡境内，划辽东郡高显（今铁岭）、侯城（今沈阳市）、辽阳（今辽中茨榆坨偏堡古城）三县改属玄菟郡。安帝建光元年（公元121年）又为羁縻内附的乌桓鲜卑族，于辽东郡西部和辽西郡东部各划三县置辽东属国，治所置于昌黎（今义县），其辖境相当于今大凌河中下游与双台子河一带。东汉末期公孙度割据辽东，自号平州牧，置治所于襄平，改辽东属国为中辽郡，与辽东、辽西郡同隶平州。

三国时期魏景初二年（公元238年）司马懿灭公孙氏，废平州恢复东汉建置，辽宁重归幽州辖属。魏正始五年（公元244年）改

辽东属国为昌黎郡。

东晋成帝咸康元年(公元375年)慕容廆建前燕,都龙城(今朝阳),时辽西郡已西移河北境,前燕于辽西置西乐郡,并仍置辽东郡及昌黎郡。东晋安帝义熙三年(公元407年)高云于龙城建北燕,改西乐郡为建德郡,仍置昌黎郡,时辽东已为高句丽所据。

南北朝时期,北魏置营州,治所在今朝阳,领昌黎、建德两郡,辽东仍为高句丽所据。

隋于大凌河中下游以西置柳城郡,治所在今朝阳,在辽河以西大凌河中下游以东置燕郡,治所在今义县,辽河以东仍为高句丽所据。

唐高宗灭高句丽,于今辽河以东置安东都护府,治所初在平壤,后移治于辽东城(今辽阳市),辖境相当于今辽河以东,吉林西南部与朝鲜半岛北部。都护府下置州,在辽宁置有新城、盖牟、木底、建安、积利等州。并于辽河以西地区置营州,治所在柳城(今朝阳)。

五代十国时期,契丹占据辽宁地区,置辽阳府与安边府,以及铁、苏、辽、锦、霸等州。

辽代于大凌河下游以东置东京道辽阳府,治所在今辽阳市,府下置州。大凌河下游以西地区属中京道大定府与兴中府的东郡各州。

金代于大凌河下游以东置东京路,治所在今辽阳市,路下置辽阳、广宁府及婆速府路、曷苏馆路。大凌河下游以西地区属北京路东部各州。

元代至元二十四年(公元1287年)置辽阳行省,治所在东京路(今辽阳市),辖境西起滦河,南及朝鲜半岛东北地区,东至海,包括乌苏里江以东黑龙江以北广大地域。行省下置路,辽宁属辽阳、沈阳、咸平、广宁与大宁等路。

明洪武四年(公元1371年)废元制,于辽宁地区置定辽都卫,洪武八年改称辽东都司,治所在定辽中卫(今辽阳市),都司下置卫,卫下置所。

清世祖顺治元年(公元1644年)废都司及卫所,以盛京(今沈阳)

为留都，置镇守将军，在辽河以东置奉天府，府治在今沈阳市，在辽河以西置锦州府，府治在今锦州市，阜新、建昌、朝阳等地属承德府。府下置厅、州与县。顺治十四年设奉天府尹，行巡抚事，统辖辽宁地区的各府厅州县。清德宗光绪三十三年（公元1907年）裁将军改置奉天省，省治仍在奉天府。光绪二十三年（公元1897年），帝俄侵占旅大，始称旅大地区为“关东州”。光绪三十一年（公元1905年）日俄战争结束后，日本帝国主义霸占了“关东州”，旅大沦为殖民地。

辛亥革命后，沿袭清制仍置奉天省，民国三年（公元1914年）废府厅州制，改全省为三道，道下设县。辽沈道辖22县，东边道辖20县，洮昌道辖15县。民国十四年增设清原县，民国十五年增设金川县。民国十八年东北易帜改称辽宁省，并废道制，省直辖各县。当时辽宁省共有59县，1949年新中国成立后，划24县改属内蒙古与吉林，另由原热河省划入7县，并收回旅大地区，成为现在辽宁省行政区域之一。

“九·一八”事变后，日伪为便于掠夺统治，于伪康德元年重新划省，在辽宁置奉天、安东、锦州市，划开原、昌图、西丰等县属四平省，划凌源、建昌、建平等县改属热河省。安东省辖境相当于今丹东市地区，锦州市辖境相当于今锦州、阜新两市和朝阳地区。“九·三”抗战胜利后废除日伪行政区划，并恢复辽宁行政区划，改奉天省为辽宁省。

第三节 辽宁古道交通发展演变概况

辽宁的古道交通，历史悠久，发轫较早。

自古以来，辽宁就是中国的疆域，汉族与各兄弟民族，在这个地区共同生息。在长期开发辽宁的过程中，各民族也都对辽宁的古道作过贡献。可以说，辽宁古道交通的发展，是汉族与各兄弟民族共同努力的结果。

《竹书纪年》有肃慎氏朝贡帝舜的记载，肃慎氏居于长白山地区，西去中原朝贡必路经辽宁，可见早在五千年以前新石器时代晚

期，辽宁就已经有了通中原的事迹。

公元前十一世纪，周武王灭商，封箕子于朝鲜，箕子率殷民五千携诗书礼乐百工长途迁徙，这无疑是古代一次规模壮观的交通活动。当时已经有了车，箕子去朝鲜必然有车辆随行，并且有可通之路，从辽西地区出土的重150斤饗饗纹大鼎和大批商周文物，足可印证这一史实。说明我省早在商周时期古道已初具雏形了。

燕、秦开拓了中原通往辽宁的大道。公元前三世纪，战国燕向东用兵，破东胡攻朝鲜，当时辽宁还是地广人稀生产落后的地域，粮秣军需全靠燕地供应，取地之后筑长城修障塞^①，也须由燕地供应工料器材。燕为推行其拓土开疆的政策，从西向东开辟一条自燕京蓟（今北京西南）起，东经无终（今天津市辖的蓟县）出卢龙塞（今长城喜峰口），溯滦河进入大凌河谷地，过阳乐（今义县西南古城子）襄平（今辽阳市）至朝鲜半岛的道路。此路与燕之长城障塞平行，它既是战争的供应干线，也是戍边布政的重要通道。因路出卢龙塞，称此道为“卢龙道”，后人也有称此道为“辽西道”的。从辽阳汉墓出土的壁画来看，汉时辽宁车辆的轨距与中原相同，可见秦的“车同轨”措施已推行到辽宁，对古道的路幅标准起了统一的作用。

汉、魏是辽宁古道交通的发展时期，两汉四百二十余年，通过陆路或海路开发辽宁经略东北，朝鲜半岛与东北各部族畏服。中原人在燕、秦时期就多次大批向辽宁迁徙，辽宁在中原文化和先进生产技术的影响下，社会经济有了发展，生产力有所提高，出现繁荣局面。由于汉武帝平朝鲜、曹操征乌桓、公孙康与毋丘俭分别征高句丽、司马懿灭公孙氏等战争，中央政权对辽宁的统治益为巩固，辽宁的古道交通有了很大发展，已初步形成以襄平为中心的交通网。因此也改变了辽宁在历史上的地位，成为西通中原、东控边疆的战略重地。汉时对筑路也有卓越的贡献，1951年在辽阳三道壕考古发掘中发现，宽7米，厚35厘米，并有双排并行轨迹的西汉砾石路面，它比西欧十八世纪发明的马克当路面（即碎石路面）要早两千多年，古人这一创造成就，给我国古代文明增添了光辉。

东晋、南北朝时期，政局混乱，高句丽割据辽东，辽东与辽西

的交通湮阂不通，辽宁去中原的交通重心遂由襄平转移至龙城（北燕都城，今朝阳）。历时二百六十余年，龙城成为库莫奚、契丹等族朝贡中原贸易往来的交通枢纽，此期开辟的“黄龙道”，可北通扶余等地。

隋唐时期，由于战争开拓了道路，辽宁形成了以辽东城（今辽阳市）为中心四通八达的古道交通网。隋开元十八年（公元598年）至唐总章元年（公元668年），七十年之间，隋唐先后征高句丽共十次，每次战争都对道路有所开辟。尤其是对辽宁东部山区的道路开辟更多，为改变山区交通闭塞，创造开发山区条件，作出了重要贡献。唐自汝罗守捉（今北镇县）分兵进攻辽东城，用“剪草填道”，“以车为梁”，“布土为桥”的措施，越过葑泥洼下不受车马的辽泽（今柳河、绕阳河下游与辽河以西的沼泽地）天然障碍，是解决通过沼泽地区的先例，为后人提供了借鉴。十次征高句丽的陆路出兵路线，都自渝关（今河北抚宁县渝关镇）东出，溯六股河北上进入大凌河谷地至营州（今朝阳）再东进，使中原通辽宁的孔道有了新的增改，更有利于交通。唐中期为加强渤海王国的政治联系和贸易往来，开辟“营州入安东道”和“登州海行入渤海道”两条干线通渤海王城（今黑龙江省宁安县西南七十里东京城），对发展东北地区的交通有较大的贡献。据宋人周公亮所著《北番地理志》记载，唐时在辽宁已有驿站设置，唐置“堠”②以标道路里程。管理道桥，设有专职，对采伐路树，布有禁令，说明唐时已开始有路政管理了。

辽、金、元时期，辽宁的古道交通开始有了重大演变。辽东京（治所在今辽阳市）与中京（治所在今内蒙宁城县大明城）政治军事关系密切，两京往来频繁，自东京至霸州（今朝阳）沿用“辽西道”，自霸州以西离开古道，经今宁城直去中京。去中原也都路经中京，过古北口进入河北，不再走“卢龙道”或“营州道”，改变了中原与辽宁的通道。金建国后，于公元1125年北宋联金灭辽，使臣往来频繁，为取捷径，宋使自渝关潜出，东行穿过北山南海荒无人烟的狭长地带进抵锦州，而后至沈州（今沈阳市）北去金都上京会宁府（今黑龙江阿城县南），从此北宋打开了辽西天然走廊，

中原通往辽宁的道路为之大变，今京沈南线仍大体沿用此路线，是北宋一大贡献。史称此路为“山海关外傍海道”。

元代为军事大国，疆域广阔，为加强其统治，以驿站来通达边情，布宣号令。驿站蒙语为“站赤”，因此元代的驿站就用这个音译的名称了。驿在地方属府路管领，在中央归通政院、兵部统辖，组织严密，制度健全，按路置驿，便利了交通往来。金代在货运方面已经有了运价规定，水路运价称“脚直”，陆路运价称“捆直”，根据货物类别、道路、季节和途程不同，分别计算运价，具有进步意义，对发展货运起了推动作用。

明、清时期，辽宁的古道交通开始逐渐衰落。明初西部兀良哈三卫的蒙古族南侵，东部建州卫女真族西扰，成为明之东北边患，明英宗正统七年（公元1442年）为此边患从山海关（明洪武十四年建关，在渝关东北三十里）起向东北，经松岭门、白厂门、法库门至开原，然后折向东南经抚顺、赛马至凤凰城修筑一条弧形边墙，称为“明代辽东边墙”。辽宁古道交通网的两条主要干线从此被边墙截断，西通中原的道路唯余“山海关外傍海道”一路，东通吉黑两省的干线也止于抚顺。同时东部山区的许多道路划在边墙之外，辽宁古道交通的盛况已渐衰落。但在解决军粮北运奴儿干都司时，开辟自开原往东陆运至吉林，再自吉林顺松花江水运至奴儿干都司的水陆联运路线，却使东北地区的交通运输有所发展。后金（即后来的清）建国以辽阳为都，天命十年（公元1625年）清太祖努尔哈齐迁都奉天（即今之沈阳）改称盛京，辽宁道路中心也随迁都移至沈阳了。清为取捷路进攻明军，从沈阳修筑叠道120里至巨流河，入关的道路从此改走新民、北镇、锦州穿辽西走廊进山海关，由于修筑叠道，路线弃迂取直缩短很多里程，辽泽天然障碍也为之彻底解决了。公元二十世纪初，东清铁路南满支线、安奉铁路、北宁铁路与沈抚铁路相继建成通车，这些铁路都与古道干线并行，贯通辽宁大部重要城市。由于铁路具有运量大，速度快，运价低的先进性，因而使几千年来的传统交通体制为之解体，古道运输，已降至为铁路、港口集散客货服务，铁路沿线的古道也随之日益荒废，畴昔的交通盛况已成了历史陈迹。

第四节 近代公路交通的兴起与发展

近代公路交通，兴起于民国时期，发展于“九·一八”事变之后。

民国二年（公元1913年）在大连首次出现有牌照的汽车，随后奉天、普兰店等地也相继有了汽车，但都是自用汽车，并未从事营业。民国六年以后汽车开始逐渐增多，才由自用向营运发展。先是在大城市内客运，而后逐渐向市区外发展客货运输。民国六年旅大殖民区已有两家汽车公司开业，在大连和普兰店至皮口路线上营运，民国十三年（公元1924年）沈辽长途汽车公司开始营业，在沈阳至辽中之间经营客货运输，当时有客车6辆、货车2辆，该公司是省内汽车运输企业的第一家。此后，大连、奉天、安东等地竞相成立汽车公司，到“九·一八”事变前夕，省内汽车运输公司发展达到66家，有营业汽车251辆，旅大殖民区的汽车运输公司发展达到82家，有营业汽车515辆。辽宁的近代公路交通才逐渐兴起。但省内的汽车运输，由于都是在土路上行驶，路况不佳，每逢夏季道路泥泞难行时期，都得暂停营业。汽车营运还处于季节运输的落后状态。

民国初期，辽宁是军阀统治时期，财政收入多用于连年混战，民国十一年第一次奉直战的军费，占全省财政支出的百分之八十一，民国十五年张作霖在北京组织“安国军政府”，耗军费竟高达全省财政支出的百分之九十五，再加与南满铁路争夺利权，修建大虎山至通辽铁路，又耗资甚巨，因此财政支绌，无力他顾。民国十一年第一次奉直战失败后，奉天军阀深感实力不足，提倡发展交通振兴实业，以便积蓄力量再战。代省长王永江遂于同年冬开始发动全省民众出工大修道路，并严令各县遵办，到民国十三年止，共完成整修道路25,280华里。这次整修道路，由于目的在于繁荣城乡经济，扩大军费来源，因此，也就不可能考虑到交通发展的趋势和远景，着眼于汽车行驶的需要，所以仍以通行马车为主，修道的标准很低，只是在老路基础上略加裁湾加宽，土道上再填土而已。虽然对繁荣城乡经济起了一定作用，但就发展近代公路交通来论，却是补益不大。

民国十三年，旅大殖民区的道路，由于自民国元年以来就大力

营建，经过十三年努力建设，全区已形成了公路网，公路总里程已达2,861公里，平均每平方公里就有820米公路，要比省内土路的密度还要大得多。公路网的五条干线上都实行汽车与马车分道行驶，汽车道全铺有5.5至9米宽的碎石或砾石路面，桥涵构造物已改建成混凝土永久式结构。尤其是旅大南线的汽车道，全铺装了黑色路面，并修建了两处总长418.2米的隧道。它是我省第一条近代黑色路面公路。

民国十八年（公元1929年）东北易帜后，张学良将军主政，结束了军阀割据局面。张将军励精图治，发奋自强，在发展近代公路交通方面作了两件大事：一件是成立建设厅，制订公路建设规划，大力提倡、鼓励发展民营汽车运输公司。公路建设规划虽未实现，但民营汽车运输业却有很大发展。到“九·一八”事变前夕，已有汽车营业66家，251辆汽车在营运；第二件是抵制汽车进口，摆脱帝国主义垄断和控制，自行制造汽车，于民国十九年拨款75万元，责成迫击炮厂试制“民生牌汽车”，民国二十年八月试制成功一台65马力，载重4,000磅型汽车，在沈阳开会庆祝，并沿街试车游行，大长了中国人的志气。

国家的统一，民族的觉醒，是日本帝国主义推行大陆政策的严重威胁。因此，迫不及待地发动了“九·一八”事变，日军在蒋介石不抵抗政策的纵容下，侵占了东北，并建立了伪满洲国傀儡政权。

伪满洲国的交通运输，是受日本关东军特务部直接控制的，在建国之初即遵照关东军的意图，将铁路和主要汽车营运路线一并委托“满铁”经营，并于伪国务院设国道局，在沈阳设国道建设处，在奉天、安东、通化、承德等地设国道建设事务所，主管军用道路的修建。从大同元年（公元1932年）至康德三年（公元1936年），以抢修警备道为重点，在辽宁东部山区，辽东半岛东部与辽河下游，沿着乡道或大道扩建了很多围剿东北抗日武装力量的警备道路。康德四年（公元1937年）至康德九年（公元1942年）日本帝国主义鉴于统治东北的基础已渐巩固，开始转入掠夺资源，道路建设也随之转向所谓产业开发，并于康德七年开始筹建“哈大高速公路”，北由哈尔滨起，经伪新京（今长春市）、沈阳、鞍山至大

连，全长1,039公里，路基宽30米，四车道，道路相交均为立体交叉，设计时速120公里。从1932年至1942年，十年之内使辽宁道路的落后状态有了改变，近代公路交通网开始形成，并在辽宁的大河巨川上修建了20座，总延长5,790米的永久性大桥，使公路干线畅通无阻，这是辽宁近代公路的重要发展时期。1942年太平洋战争爆发后，日伪由于财力物力短缺，公路建设陷于停滞不前状态，“哈大高速公路”在沈阳至鞍山段虽勉强开了工，但到1945年日本投降为止，却只完成了土方和小桥涵工程。

公路汽车运输方面，大同二年（公元1933年）日本关东军特务部制定了《汽车交通事业统制方案》，推行“国主民从”政策，把主要汽车运输路线和营运都委托给“满铁”经营。在“满铁”的垄断下，民营汽车运输业无利可图，投资日渐消极，不仅没有发展，反而有所下降。康德五年（公元1938年），日本关东军又制定了《满洲国汽车运输事业扩充统制纲要》，辽宁地区既有“国主民从”又有“民主国从”地区。同年交通部又制定了《民营汽车运输事业整顿纲要》，这项政策的实施，给日本人吞并中国人的民营汽车业制造了条件，全部中国人的民营汽车运输公司均被日人吞并，组成了六个交通株式会社，日本帝国主义对汽车运输的殖民统治为之加强。到康德七年（公元1940年），六个交通株式会社的营业汽车达到852辆，其中客车706辆，货车146，营运里程5,061公里。1942年太平洋战争爆发后，汽车运输业受战时体制影响，未再发展。

伪满时期辽宁的近代公路交通有了很大“发展”，但这个“发展”却凝聚着中国人的血和泪，不知多少抗日爱国军民，因此“发展”而牺牲流血，更不知有多少民众，为此“发展”而沥尽血汗，受尽苦难，中国人对取得这个“发展”付出了巨大的代价。“九·三”抗战胜利后，日伪时期所建的道路桥梁，以及汽车运输设施等都回到了人民手中，成为人民的财富。

注释

①障塞：其规模比长城小，类似明代的辽东边墙。

②墩：古代以土堆计里程，土堆叫墩。

（李镇执笔）

第二章 古道交通

先秦至清末（公元1911年）

第一节 辽宁初通中原大道的开拓

（一）燕将秦开初辟辽西道

周赧王十五年，燕昭王二十年（公元前300年），燕昭王擢用名将秦开大破东胡，“东胡却地千余里”①之后，又以“朝鲜梗命于东方，乃乘战胜之威，攻其西方之地两千余里，而大同江以西之地，尽入于燕”②。于是燕乃设上谷，渔阳、右北平、辽西、辽东五郡，这是辽宁地区建立直属中原政权郡县之始。

秦开兵达朝鲜半岛的大同江，说明中原至朝鲜半岛已有一条横穿辽宁地区的通道。

秦开经略朝鲜后，燕在箕氏朝鲜及附属国的边境上，派边臣卫满经营并筑有障塞。③朝鲜半岛上的真番、朝鲜等国产皮毛、牲畜等，而燕之上谷至辽东，“有鱼盐枣栗之饶”，④因而辽东与朝鲜半岛各民族间早有贸易往来。

据考古发现，西起大凌河流域，东至辽河流域。在辽宁广大地区发现了大批燕秦汉时代的古城址。在大凌河流域的安杖子（汉之方城县）⑤，黄道营子（白狼城）、袁台子（柳城）、义县大凌河畔，⑥以及太子河畔辽阳三道壕等古城址，都发现了大批战国中后期的燕国布币和刀币，还有青铜戈、铁制工具、陶器等。在朝鲜全罗南道出土的文物中，也有燕国的货币，并与辽宁出土之燕国货币相似。

这些都说明早在战国时期中原地区已和辽宁、朝鲜半岛存在较密切的交往。

（二）、“书同文、车同轨”达于辽宁

秦始皇二十一年（公元前226年），秦破燕，在拔燕都蓟（今北京市）后，燕王喜逃奔辽东，将都城迁至襄平（今辽阳市）。过了四年，秦将王贲取辽东，虏燕王喜。秦袭燕制，仍设辽东、辽西二郡。

秦始皇统一天下后，兴建了著名的万里长城和驰道。秦修万里长城已达辽东，据《史记·蒙恬传》：“秦已并天下，乃使蒙恬将三十万众，北逐戎狄，收河南，筑长城，因地形用制险塞，起临洮至辽东，延袤万余里”。朝鲜畏秦攻，乃服于秦，属辽东外徼”⑦。

秦为加强统治，布宣政令，传递军情，在原来各国车马道路之基础上，修筑驰道和直道，做为陆路交通干线辽宁既为其属郡，朝鲜又为辽东外徼，必有大道相通。

考古工作者在今辽河上游之赤峰、敖汉等地都发现了带有始皇“诏板”的陶量器和铁权⑧在辽阳三道壕、沈阳伯官屯⑨，内蒙哲盟奈曼旗、辽宁阜新县等⑩，燕国北长城的古城、城堡、关隘、烽燧址等处均发现大量的秦代双耳壶、钵、豆、瓮、釜、还有两件量器，一件为秦斗、另一件比秦斗大，刻有秦始皇廿六年统一度量衡的诏书铭文。尚存“□六年，□帝并兼有天下诸侯”字样。此外还有大量的生产工具，刀、镰、锄、镢、铤、铲等。

在朝鲜平安北道还曾发掘出秦始皇二十五年（公元前222年）造的秦戈。

这些考古发现，均可说明秦代颁行的“车同轨，书同文”的政令，不仅南逾五岭，而通“百越”，而且北过长城，达于今辽宁全境以及朝鲜地区。

秦末陈项起义，天下大乱，中原人民经辽宁逃至朝鲜避难，“避地朝鲜数万口”⑪，“不仅避地于朝鲜，且经避地于辽东。”这说明：中原通往辽东之大道，不仅军旅通行，而且平民也可长途跋涉，越数千里而达辽东、朝鲜。可见中原至辽宁地区，当时已有大道相通，并已达于朝鲜半岛。

注①《史记·匈奴传》

②《东北史纲》第一卷

③《史记·朝鲜列传》

④《史记·货殖列传》

⑤《社会科学战线》1982年第1期载《大凌河水系历史地理》

⑥《东北通史》上编53页

⑦《东北史纲》第一卷

⑧《公路交通史料》总第3期第4页

⑨《考古》第11期《沈阳伯官屯汉魏墓葬》

⑩《社会科学战线》1918年第3期载《吉林省西南部的燕秦汉文化》

⑪《东北通史》上编67页

(张世杰执笔)

第二节 以辽阳为中心道路网的形成

(一) 汉武帝平朝鲜

汉初建置仍沿袭秦代，汉武帝元封二年（公元前109年）秋，武帝出兵朝鲜，这是古代辽宁交通史上的一件大事。因为出兵的主要原因是朝鲜国王右渠一方面引诱汉人逃亡，另一方面“真番旁众国欲上书见天子，又拥阏不通”^①，阻碍朝鲜地区人民与汉朝水陆两路的交往，导致了汉朝与朝鲜的矛盾加深。汉武帝兵分两路击朝鲜，一路遣楼船将军杨仆统兵五万，由今山东半岛渡渤海，径取王险城（今平壤）。一路遣左将军荀彘，率辽东兵，出今辽阳以趋浞水，围攻王险城。^②行军之路即是燕秦以来从辽东通往朝鲜的道路。

元封三年（公元前110年）夏，朝鲜宰相参斩其王右渠降汉。^③汉遂以其地建乐浪、^④真番、^⑤临屯、^⑥玄菟、^⑦四郡，打通了因朝鲜作梗，而“拥阏不通”之路，使朝鲜半岛经辽东而达中原，“朝鲜半岛北境之部族皆率服及南境之三韩皆入贡”。^⑧汉朝为了加强对这些地区的统治，常派官遣吏，宣达政令，抚恤民情，因此，贡使往来不断。

据《日本交通史》^⑨载：“中日之交通路线，似由海北道中渡辨韩沿马韩海岸逐渐北上，到乐浪郡之中心地朝鲜县（即古朝鲜之首都王险城，在今之平壤附近）。当时朝鲜县，为汉之极东互市场，秽貊、韩、倭人等远近诸民族，似多集于此。自乐浪郡至洛