

中国公路交通史丛书

江苏公路交通史

第一册

古代道路交通

近代公路

近代公路运输

人民交通出版社



中国公路交通史丛书

江苏公路交通史

第一册

古代道路交通
近代公路
近代公路运输

人民交通出版社

中国公路交通史丛书

江苏公路交通史

第一册

古代道路交通

近代公路

近代公路运输

江苏省交通史志编纂委员会 编

责任编辑 刘照华

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

开本: $850 \times 1168 \frac{1}{32}$ 印张: 13 插页: 6 字数: 302千

1989年2月 第1版

1989年2月 第1版 第1次印刷

印数: 0001—6,000册 定价: 6.95元

内 容 提 要

《江苏公路交通史》是一本论述江苏交通历史的学术专著。该书立论有据，以丰富可靠的史料，系统阐述了江苏古代道路交通、近代公路建设和近代公路运输的兴衰演变过程。该书可作为研究江苏经济史的一本很好的参考书。

江苏省交通史志编纂委员会

名誉主任委员 周赤民
主任委员 沈 沛
副主任委员 徐华强 施 因
委 员 陆维让 黄远威 吴浩良 金 勤
张纪成 朱连礼 谢长怀 钟文勤
张崇杰 王昌保 陈小桐 崔志仁

《江苏交通史》

主 编 张纪成

《江苏公路交通史》第一册编写组

主 编 刘荫棠
副主编 龚 捷 周钟鹤
编写人员 张纪成 刘荫棠 龚 捷 潘 玲
江一帆 吴德宁 沈 峯

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，使内地与西藏地区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

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道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、《中国公路交通史丛书》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；也可以两大部类合并，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。

序 言

江苏地处东南沿海，自然条件和地理环境得天独厚，随着先人的艰苦创业，后人的不断开拓，物换星移，遂成为物华天宝，商旅畅流的繁华之地。

交通运输是国民经济的重要组成部分，国家的重要基础设施，国防建设的必要条件。交通运输与社会经济、政治文化、国防建设及人民生活紧密相连，休戚相关。马克思曾经说过“人类历史始终是和产业史交通史关联着”，不同的社会形态，有与之相应的不同的交通方式。我省陆路交通由原始部落间的道路，经过驰道、驿道、大道而发展为公路；运输工具也由人力的肩挑人抬，经过人力车、畜力车而发展为汽车、火车。总的说，陆路交通的发展是与社会经济的发展同步前进的，但由于社会发展的阶段性，不同地域的特殊性，交通运输的发展，也往往呈现出阶段性和地域性。在某一地区，某一阶段，陆路交通的发展除符合宏观的规律外，还有自己的发展轨迹。江苏是个水网地区，陆路与水路的关系十分密切，不少地区通过水陆结合，综合利用，综合治理，于是产生了一批具有江苏特色的圩堤道路、河堤道路、海堤道路，以及众多的古桥、古渡。近代江苏公路以长江为分界，形成了在布局上南密北疏，在质量上南优北次的不平衡状态，以及新中国成立后这种不平衡的逐步消除。江苏经济发达，特别是改革开放以来，乡镇企业发展迅猛，曾连续四年夺得工农业总产值的全国桂冠，商品经济的发展，对交通运输的发展，也提出了新的要求。江苏工业的原料和经济市场“两头在外”，交通运输要适应外向型经济的发展，为外运物资大进大出服务，就要建立以开放港口和

中心城市为依托，以高等级公路、航道为骨架，天上、地上、水上的各种运输紧密衔接，内外两个扇面相结合的、四通八达的综合运输体系等等。这些都反映了江苏陆路交通发展的特殊规律。

我国素有编史修志的传统，历代相传的史籍可谓汗牛充栋，遗憾的是记载交通发展的专史却寥若晨星。因而，编写《江苏公路交通史》，总结、研究、揭示江苏地区公路交通（包括古代的道路交通）发展的普遍规律和特殊规律，具有重要的现实意义和历史意义。通过参与此项工作的同志们几年的辛勤劳动，交通部门不少老同志，老领导的关心支持，以及本省各市交通局、公路管理处、汽车公司编史办、南京市公交公司编史办，中国第二历史档案馆、江苏省档案局、浙江省档案局、上海市档案局、南京图书馆、上海图书馆等单位的大力协助，东南大学的方福森、方左英、徐吉谦教授，江苏省社会科学院历史研究所王家典所长，南京博物院李慰然研究员，南京师范大学历史系施和金副教授，江苏省地方志办公室总纂室吕武进主任，南京军区大百科全书编审室朱清泽副主任，原南京军区后勤部副部长缪嘉等同志参加了本书的审稿工作，交通部中国公路交通史编审委员会、《公路交通编史研究》编辑室的同志对本书提出了许多有参考价值的意见和建议。经过广泛征求意见，五易其稿，使这部史书终于问世了。

古人云：“推古验今，所以不惑”，历史上大凡著名的政治活动家、思想家、军事家、经济学家以及立志于事业有所成就的人，莫不重视借古鉴今，从历史中吸取教益，指导实践。近几年来，我省各地方交通部门正在编史修志，从中总结多年来交通滞后发展的教训，寻求适应甚至超前发展交通运输事业，实施沿海地区经济发展战略的对策，继往开来，更好地开创江苏交通事业的新局面。

江苏省交通厅

1988年8月

绪 论

江苏地处长江、淮河下游的东部沿海地区，东濒黄海，南与浙江省、上海市相连，西毗安徽省，北邻山东省。总面积为 10.2 万余平方公里。境内地势平坦，北有黄淮、江淮平原，南有长江三角洲平原。平原地区川渠交错，纵横相通，长江、淮河、京杭运河和太湖、洪泽湖等水系交织成稠密的水网，水域面积占全省总面积的 17%。惟北部和西南部近鲁皖省边境，峰峦起伏，形成丘陵低山地区，以连云港市的云台山为全省最高峰，海拔 642 米。丘陵山地占全省总面积的 5%。江苏地属温带与亚热带之间，境内气候温和，雨量适中，四季分明，年降雨量在 800~1200 毫米之间，自南向北逐渐递减。

江苏地区是中国远古人类起源地之一，人文历史源远流长。省境已发现的古文化遗址有大墩子文化、刘林文化、青莲岗文化、龙山文化、良渚文化、湖熟文化等，说明早在公元前四千多年的新石器时代，江苏地区就有人类活动。

江苏据海疆，扼长江，形势冲要。北部徐州市为津浦、陇海铁路交会之地，自古以来为兵家所必争。南京是中国四大古都之一，依山面水，龙蟠虎距，地势险要。

江苏的政区，夏商之际较难考证。《尚书·禹贡》记载，禹治水后，分天下为冀、兖、青、徐、扬、荆、豫、梁、雍九州，江苏的淮河以北地区属徐州，淮河以南地区属扬州。但《禹贡》的记载只是作者的一种推测和假托，反映当时人们对全国地理区划

的方案，并非是夏代的实际政区^①。春秋时期，江苏分属吴、越、楚、鲁诸国，战国时属楚。秦始皇统一中原时，江苏分属会稽、泗水、琅邪、薛、郟诸郡。汉朝为扬州、徐州之地。三国时扬州属吴，徐州属魏。东晋和南朝四代都建都建康（今南京市）。隋改为丹阳、江都、毗陵、吴郡、彭城、东海、下邳等郡。唐属江南道及淮南道。宋分属江南、淮南、两浙等路。元分属河南、江浙行中书省。明初定鼎建康（今南京），改集庆路为应天府，建为京师。永乐二年，改建北京为京师，以应天府为南京，置苏、松、常、镇、扬、淮六府，皆在南京直隶内。清初改置江南省，康熙六年（1667年）改为江苏省。乾隆年间设江南监法道、苏松太道、镇常通海道、淮扬海道、徐州道。道下分设江宁、苏州、松江、常州、镇江、扬州、淮安、徐州八府和直隶通、海、太仓三州及海门厅。全省共设62县。

1911年辛亥革命推翻了统治中国二千多年的封建君主专制制度。1912年1月1日中华民国南京临时政府成立后，设金陵、沪海、苏常、淮扬、徐海5道，道下设县，全省共设60县。1925年1月，置淞沪特别市，辖上海县城区及宝山县之吴淞镇和附近地区。1927年4月，国民政府定都南京，实行省、县两级政区制，废除5道建制，全省设61个县。同年6月，南京特别市成立。7月，上海特别市成立，辖上海县10个区及宝山县6个区。两特别市均直隶国民政府行政院。1929年，江苏省会自南京迁至镇江。1933年江宁县改为自治实验县，直隶中央。1934年，全省划分溧阳、无锡、松江、南通、江都、盐城、淮阴、东海、铜山9个行政督察区。抗日战争期间，沦陷区分属伪江苏省和伪淮海省。苏南、苏中、苏北各抗日根据地成立了中国共产党领导下的抗日民

^①《周礼·职方》分天下为扬、荆、豫、青、兖、雍、幽、冀、并九州，江苏属扬州。两种记载略有差异，《周礼》较《禹贡》多幽、并二州，少徐、梁二州，同样也是一种地理区划方案，非实际政区。

主政权。抗日战争胜利后，恢复战前政区建制。1945年9月至1946年9月，苏北淮阴等地为中国共产党领导下的解放区人民民主政权—苏皖边区政府所辖。1948年4月，江苏省下又改设9个行政督察区，徐州、连云港两个省辖市，61个县，1个设治局。淮海战役后，苏北地区解放，1949年4月，苏南地区先后解放，苏北区行政公署和苏南区行政公署相继建立。

江苏交通的历史悠久漫长，有文字记载和实物考证的陆路交通发展史，远可追溯至距今3000余年前的商朝。

商朝的活动中心在今山东、河南省境内的黄河两岸，但江苏的徐州、淮阴、连云港等地已发现多处商朝遗址，可见这些地区亦在商王朝的势力范围之内。这一时期，农业和畜牧业有所发展，青铜被用于制作生产工具，铁被发现和使用。江苏淮阴和徐州地区的殷墟中发掘出的“田车”、“乘车”和“猪架”、“牛架”，表明商朝江苏北部地区已有了“车”和供“车”行驶的道路，并且随着畜牧业的发展，出现了畜力车。周武王灭商（公元前1066年）后，采取了“封邦建国”的统治方式，西周鼎盛时的势力范围，南方跨过了长江。周朝有关道路的划分、规定，对江苏地区北部的道路发展有较大影响。周朝为了军事装备的需要，车的制造技术发展很快，江苏北部也出现了有辐条的两轮马车。

公元前1122年，太伯、仲雍二人南奔，在被称为“荆蛮之地”的江南创建吴国，带来了北方先进的农业生产技术和新的作物品种，推动了苏南经济的发展。至春秋时期，吴国成为诸侯强国，开始了与中原北方诸国的交往，陆路交通北达中原，西至楚国，南通越国，已具有一定规模。从秦到南北朝的800余年中，社会生产力总的来说得到很大的发展。特别是苏南地区，秦汉时期尽管已有驰道通达，但社会经济还仅仅是凭借“地势饶，食无饥谨之患”⁽¹⁾而处在火耕水耨的落后生产方式下，“无冻饿之人，亦无千金之家”⁽²⁾。至两晋时代，已是“农祥辰正，平秩东作，荷锄羸

粮，有同云布。……，谷帛殷阜，几乎家给人足”⁽³⁾。都城建康出现了“商贾骈坌”，“交贸相竞”⁽⁴⁾的情景。农业经济和商品贸易都得到长足进步。随着水利工程的兴修、河渠的开凿、造船业的发展和陆路交通的开拓，江苏在全国的经济地位日显重要。隋朝，全国经济中心逐渐南移，为将江苏和南方地区的财富运往北方，统治者动用了大量民力，开挖和疏浚了江淮运河等河道，并利用开挖出来的河泥，沿河修筑了河堤道路。唐代，江苏的城市日益繁荣，扬州为长江南北的贸易中心，是漕粮和盐铁的重要转运点。农业上采取“均田制”后，人们围湖造田，引水灌溉，利用圩埂修筑了不少圩堤道路。海边的住民为了生存，筑堤捍海，形成了海堤道路。宋代江淮流域和徐州地区的农业又有发展，徐淮地区有“一熟可资数岁食用”之说。在唐代的基础上，人们继续在湖泊地大量开辟圩田。圩田的周围筑有堤岸，每一围方数十里，中有河渠，外有门闸，“旱则开闸引江水之利，涝则闭闸拒江水之害”。范仲淹在任泰州西溪盐官时，曾组织群众大规模修理了北起阜宁、南至海门的范公堤，堤内种庄稼，堤外引海水煮盐。江南地区形成“刈麦种禾，一岁两熟”的轮作制度，成为全国产米最盛之地。因而后来有“苏湖熟，天下足”的谣谚。太湖流域形成了“七里一纵浦，十里一横塘，田连阡陌，位位相承，水患罕见”的灌溉系统。由于造农田，兴水利，捍海潮而形成的河堤道路、圩堤道路、海堤道路成为隋、唐、宋时期江苏道路的一大特色，并一直影响着江苏道路的发展。

元朝是我国疆域最大的一个王朝，统治者比以往任何一个朝代都更重视道路交通建设。据《元史》载，江浙行中书省有驿站（陆站）180处，河南江北行中书省有驿站（陆站）160处。元朝还修了从杭州经江苏、山东、河北直达大都（北京）的京杭大运河，江苏境内沿大运河的堤岸道路成为一条沟通南北的重要陆路交通线。