

《中国公路交通史》丛书

浙江公路运输史

第一册

近代公路运输

人民交通出版社

中国公路交通史丛书

浙江公路运输史

第一册

近代公路运输

人民交通出版社

内 容 提 要

本书以翔实的史料和丰富的图表、照片，回顾了浙江省的公路运输在近代艰难发展的历程，探讨了其兴衰的社会原因和经济原因，是研究中华民国时期浙江经济史的一部很好的参考书

中国公路交通史丛书

浙江公路运输史

第 一 册

近代公路运输

浙江省汽车运输总公司编史组 编

责任编辑 刘照华

人民交通出版社出版
新华书店北京发行所发行
各地新华书店经售

人民交通出版社印刷厂印

开本：850×1168 1/32 印张：6.625 字数：151千

1988年5月 第1版

1988年5月 第1版 第1次印刷

印数：0001—3,710册 定价：4.35元

ISBN 7-114-00047-2

F·00002

01-192 073 3

统一书号：11044·10018

《浙江公路交通史》编写委员会名单

主任委员：张先辰
副主任委员：蔡体楞 黄湘柱 葛辰生
 朱连德 胡 侠 叶芋爽
委员：胡水根 张永诚 应树登
 张治中 鲍樟根 朱大鹏
 蔡维元 郎雄冠 童 力
 徐 林
顾问：吕树本 王煊城
主编：张涤铭
副主编：钱绍宗
编写人员：叶自修 余显卿 秦汝鹏 张云从

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，驰名海外，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，至今还不过几十年的历史。

中华民国时期的公路交通史，是半殖民地半封建社会经济的反映的一个侧面。在中华民国的 38 年期间，为适应当时的需要，公路交通有所发展，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过能力较前大有提高，高级和次高级路面从300公里发展到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，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，还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。

1979年党的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。每册书末大多附有编年大事记。

五、全国公路交通史分公路和公路运输两大类编写，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；

属于指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。

九、史书中除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

浙江省以境内钱塘江旧称浙江得名，地处东南沿海，历史悠久，物产富庶，人文素著，风光秀丽。三十多年来，我省在社会主义经济建设中，由铁路、公路、航空、内河、航运和海运所组成的交通运输网有了迅速发展，对开发浙江、促进社会经济发展，振兴中华，起着日益重要的作用。

公路运输在我省占有重要地位，它在便利人民往来，沟通城乡经济联系，繁荣经济和传播文化等方面，日益成为一种不可缺少的运输方式，尤其是在生产日益发展、人民生活日渐提高的今天，对它的要求就更为殷切。正确总结公路运输的演变过程，从中寻找规律，汲取经验教训，这对推动我省公路建设和公路运输工作的发展，必将提供有益的借鉴。编写省公路交通史的同志们，勇于探索，搜集整理了大量资料，编成这部专著，确为我省交通界作出了可贵的贡献。

盛世修史，史以资治，向来为历代政府和文人学士所重视，过去浙江历史著述虽多，但属于公路交通方面的专史，尚未曾见。这部史书的完成，不仅填补了我省历史文库中的一项空白，为今后我省交通史的继续编写闯出了一条道路；而且将对祖国的四化建设，特别是我省的交通建设产生积极影响。值兹出版之际，特为之祝贺。

马 立 亭

· 1986年8月

绪 论

浙江省位于我国东海之滨，西与皖、赣交界，南邻福建，北倚太湖，与江苏、上海接壤。境内地势多山，以仙霞、雁荡、括苍、天台、四明、会稽、天目等山脉形成的丘陵和山地，约占全省总面积的70%。主要河流有苕溪、钱塘江、曹娥江、甬江、灵江、甌江、飞云江、鳌江以及人工开挖的京杭大运河等，构成了“七山一水二分田”的地理面貌。省内气候温暖湿润，四季分明，年平均气温在15~18℃之间，东南沿海无霜期达270天以上。浙江省人杰地灵，物产丰饶，在我国的社会经济中历来发挥着重要的作用，特别是在明清时代。

19世纪末20世纪初，浙江开始兴起了一些以丝织、棉纺为主的轻纺工业，大多集中在杭州、湖州、绍兴、宁波等几个主要城市。杭嘉湖和宁绍平原地区，由于河道纵横密布，土地肥沃，水源充沛，农副产品及水产品都很丰富。农产品以稻米、棉花、油菜、黄麻为主，蚕丝、茶叶是两大特产，蚕丝产量约占全省总产量的80%，茶叶以杭州“西湖龙井”最负盛名，为我国四大名茶之一。淡水养殖非常普遍，盛产鱼虾，富春江鲥鱼是脍炙人口的美味。故浙江久已享有“丝绸之府，鱼米之乡”的美誉。然而，自鸦片战争以来，中国深受帝国主义的宰割掠夺，浙江和其他各省一样，民族工业受到压抑，农村经济也停滞不前。

明洪武九年(1376年)，浙江始置承宣布政使司，领11府1州共75个县。浙江版图从此少变。11府的名称亦由此确定，沿袭至清代。清康熙初年，浙江设行省，辖11府、1州、2厅、75个

县，省与府之间设杭嘉湖、宁绍台、金衢严、温处4道。中华民国成立后，废府、州、厅制，代以道制。在清杭嘉湖、宁绍台、金衢严、温处4道基础上设钱塘、会稽、金华、瓯海4道，75个县。1927年，又废道制，实行省县两级制，同年增设杭州市，1939年增设磐安县，1946年增设文成县，至此，浙江共为1市77县。

沿至晚清期间，浙江陆上交通路线，仍是由江苏吴县进入浙江，经嘉兴、杭州、严州、衢州四府与福建的原京闽（北京—福州）大路相接；以及由杭州府往北至湖州府；往东经绍兴府至宁波府，中经曹娥附近往南，经台州府至温州府；由京闽大路中之兰溪，往东南经金华府、处州府至温州府的4条支路（干线）；和各府至县的小路（支线）组成。客货运输，主要是依靠人力、兽



图 0-1 旧式运输工具骡马、独轮车、小轿

力运输。至于近代陆上交通建设，只是在清末洋务运动中，才有所提倡，并着手兴修铁路。清宣统元年（1909年）沪杭铁路通车；1914年，杭甬铁路的宁波至百官段通车。辛亥革命后，浙江军政府民政司工程事务所，在杭州城站、旗营（湖滨一带）拓建了少许马路。当时的交通工具，除上述两段火车外，在杭州城内，还有些北方人以养马出租为业，供富家子弟沿湖乘骑。另有当地人开设的轿行20余家，有黑色小轿和藤轿二百余乘，多为富有游客上山涉涧、浏览风光时所享用。此外，约有黄包车（人力车）400余辆，奔跑于大街小巷载送一般乘客；为数不多的木轮、铁轮人拉板车，在市内水陆码头承运货物。全省绝大部分地区，除有很少的骡马和手推独轮小车可以用来乘人载货外，都还要步行肩挑。长期以来，旅客来往，物资流通，藉江河之便，使用木船竹筏为多。

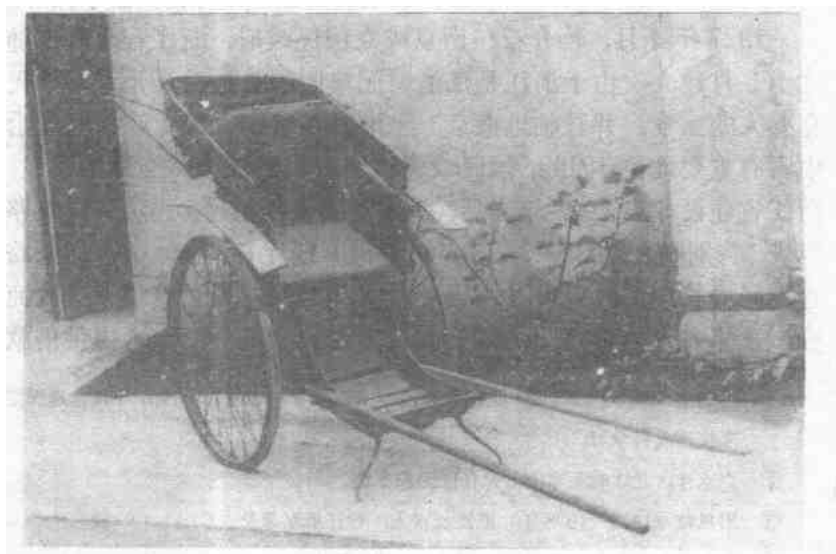


图 0-2 黄包车

1916年，吕公望^①主政浙江时期，曾拟订修建近代公路的具体规划，并经省议会通过咨复筹备实施。因浙江军队派系之间发生权力斗争，吕氏被迫辞职，规划未能实现。在皖系军阀卢永祥^②执政期间，为迎合社会舆论，以图长期控制浙江，乃将吕氏提出的修路规划再次提经省议会议决，于1921年1月正式设置省道筹备处，委任周凤歧^③为处长。次年3月，改省道筹备处为省道局，仍由周任局长，用官商共同修筑和谁筑谁营运的办法，开始了近代公路交通的建设。然因当时军阀连年混战，政局动荡，进展极为缓慢，直至1927年北洋军阀统治结束时，全省只筑成通车营运路线335.29公里。由省道局通车营运的只钱江南岸江边至绍兴一段48.58公里，其余85%以上的路线都是靠商人投资经营。但是，在这一时期，省道局颇为重视汽车专业人员的培训，曾请准省府，自办司机及车务人员养成所，为浙江公路运输的发展积蓄了人才。

1927年4月，蒋介石在南京成立国民政府，浙江省政府也随之于5月建立。由于浙江是江浙财阀集团的基地，又是许多国民党要人的家乡，并且临近南京、上海，在巩固国民党政权的统治中占有重要地位，因此，国民政府极为重视浙江公路交通的建设。浙江省建设厅自1928年之后，就采取了多种措施，逐步加快筑路步伐。特别是在1932~1935年曾养甫^④任厅长、陈体诚^⑤任公路管理局局长期间，进展尤为迅速。在此期间，为更有利于吸收商资，还将商人投资筑路的政策改变为路归省筑，商人可提供借款

① 吕公望(1879-1954年)浙江永康人。1905年参加光复会，1907年被选送保定军校速成科学习。

② 卢永祥，北洋皖系军阀，原任淞沪护军使。

③ 周凤歧(1879-1938年)浙江长兴人，曾任浙军师长。

④ 曾养甫，广东人，曾任国民政府交通部常务次长。

⑤ 陈体诚(1894-1942年)，福建闽侯人。1915年毕业于上海交通部工业专门学校土木工程系，由交通部派往美国专攻桥梁工程，曾任福建建设厅长。

及保证金，向省府承租路权，经营汽车运输。这一政策的转变，不仅解除了商人投资筑路专营期满就被无偿收回的顾虑，推动商人继续投资于公路事业，而且使全省公路的修建能按统一计划进行。从1928~1937年的近10年间，建成通车的公路有3307.38公里，连同1927年以前建成的335.29公里总长达3642.67公里。省内有近90%的县市可通汽车，并沟通了与上海、南京、安徽、江西、福建、江苏6个省市的公路交通。这一阶段还继承了省道局时期注重培训和罗致人才的传统，不断提高经营管理水平。无论省营、商营运输，在改善车辆设备、开展联运和旅游服务以及健全各项有关规章制度等方面，都取得了较好的成绩。此外，省公路管理局还逐步加强对车辆状况和驾驶人员技术的检考以及行车安全的监督管理。这段时期是中华民国时期浙江公路运输事业发展的最盛阶段，省营路线由原48.58公里增加到2303公里（不包括官商合营的缙丽线的41.85公里），增长近46.5倍，拥有大小客货汽车370辆；各商营汽车公司经营的路线，也由原286.71公里，增加到1297.82公里，有大小客货汽车345辆。

然而，在这一阶段，由于国民党推行“攘外必先安内”的政策，全力进行“剿共”内战，对日本军国主义的侵略却妥协退让，致使外患日亟，民族工商业面临危机。汽车运输所需要的车辆、配件、燃润料均须依赖国外进口，并且当时的汽车载重量小，消耗大，成本高，运价贵，在商品流通不多，水运价廉的情况下，公路运输业务受到很大限制，因而造成了当时公路运输的特点是：多以客运为主，货运则寥寥无几。

1937年7月7日，日本帝国主义发动了全面侵华战争，军民奋起抗战，浙江的公路运输事业，也随之纳入战时体制，征调大批车辆担负支前军运、公用、民用物资和旅客的正常运输，因车辆减少呈现紧张状况。11月，日军在杭州湾金山卫登陆，12月24日，省会杭州沦陷。原属浙江公路运输发达地区的杭嘉湖、宁绍

一带的公路，或被侵占，或实施破坏，失去营运路线 1614.03 公里，车辆及厂站等设施也损失颇巨。

杭州弃守，省府南迁。省政当局鉴于战时交通的重要，设立省交通处，由省建设厅长伍廷颺^①兼任处长，军事委员会后方勤务部驻浙办事处主任魏思诚^②兼任副处长。省交通处直隶浙江省政府，统筹全省军、公、民用水陆交通运输。同时，为了补充汽车运力不足，将省建设厅所购手车及先后征用的大批民间手车施以军事编制，组织手车队参加各种物资运输。至于当时公路的普通客货运输，仍归省公路管理局直接负责办理，但受省交通处节制。

省公路管理局于 1938 年 1 月迁抵丽水后，即致力于整顿因受杭州沦陷军民后撤影响而失常态的浙东、浙南地区公路运输秩序，并暂时取消专线专营的区域限制，开放货物运输。当时以金华、丽水、衢县、嵊县、新昌一带 2028.64 公里公路及浙赣铁路诸暨至南昌段、新安江、金华江、瓯江组成的水陆运输网，担负着浙西南及皖、赣、闽各省物资经宁波、温州两海口外输和进口生产和生活必需品的任务。由于商贸增多，人员来往频繁，浙东、浙南地区出现了从未有过的运输繁忙景象。1939 年 9 月，省主管当局为适应这一新的情况，将省公路管理局经办的运输业务划出，另行组设浙江省公路运输公司，实行企业化管理，专责经营汽车及手车运输，以期提高效益。但因战局不时变化，运输业务始终是淡旺无常。

1940 年 1 月，日本侵略军抢渡钱塘江，次年 4 月宁、绍失守，宁波、温州两个海口均被封锁，部分公路实施破坏，营运路线缩减，客货运量急剧下降。汽车所需燃料、配件来源中断，公路运

① 伍廷颺，广西人，曾任国民党挂系师长。

② 魏思诚，浙江诸暨人，曾任浙江省保安处上校参谋，浙江省公路管理局局长，浙江省田粮管理处处长。

输逐渐难于维持。1942年5月，日军沿浙赣铁路再次南侵金华、衢县、丽水等地。当时仅剩龙浦路93公里一段路线由省勉强通车，其余省营、商营路线，均因实行破坏而停止营运，车辆、器材等损失惨重，从业人员大半被裁，故当时有“一条公路，两辆破车”之说，真实地反映了浙江公路运输事业的困境。直至抗战胜利前夕，营运路线只有579.64公里，客运班车极少。

整个抗战期间，浙江的公路运输员工，为争取抗战最后胜利，完成战时军、公、民用运输任务，不畏艰辛，不惜牺牲，尽力合理组织运输，提高车辆运用效率，千方百计利用和修复旧件，克服材料奇缺的困难，使用各种代用燃料维持行车，对抗战作出了很大贡献。

1945年8月，历时8年的抗日战争胜利结束。浙江的公路运输，在饱受日本侵略军摧残后，几近瘫痪，被破坏的近3000公里公路有待修建以恢复运输。省公路主管当局既无经费，又缺乏车辆设备，在极为困难的情况下，勉强先将原属省营的部分主要路线抢修通车，用临时租用商车，出租商营，和交通部公路总局第一运输处合办运输等办法，暂先维持交通。对战前商营路线，则严令各原承营公司，尽速设法复业通车。同时，为便利物资流通，继续执行在战时就已实行的货运开放政策，允许零散商车随意营运。经过近两年的实践，浙江的公路运输状况渐有起色。然因国民党政府置人民渴望和平休养生息的愿望于不顾，再次发动反共内战，造成社会动乱，物价暴涨，运输成本激增，多数汽车运输事业亏赔累累，濒临破产。至1949年5月初，公路运输各部门由中国人民解放军军管会接管前，全省通车营业里程只有2643公里，仅及抗日战争前的72%，而且路况很差，一切行车必备设施也都简陋不堪。

从1921年开始，中华民国时期的浙江公路运输事业经过了近30年的坎坷历程，其间广大从业人员为了办好这一利国便民事