

中国公路交通史丛书

山东公路史

第一册

古代道路

近代公路

人民交通出版社

中国公路交通史丛书

山东公路史

第一册

古代道路

近代公路

人民交通出版社

中国公路交通史丛书
山东公路史
SHANDONG GONGLUSHI

第一册

古代道路

近代公路

责任编辑 杨捷

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刷

开本: 850×1168 1/32 印张: 6.75 插页: 5 字数: 155 千

1989年9月 第1版

1989年9月 第1版 第1次印刷

印数: 0001—4370册 定价: 4.75元

ISBN7-114-00810-4

F·00090

内 容 提 要

本书在汇集了山东从远古到 1949 年的道路、公路史料的基础上，记述了齐鲁之邦修筑、养护、管理桥梁、道路和公路的历史过程，并力图从中发掘公路发展的历史规律。它是研究中国经济技术史，特别是山东地方史的重要参考书。

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	邢生文	
	姜其德	戴希元	刘波新	
	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

《山东公路史》第一册编写组

主 编	黄棣侯		
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

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 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

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。

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

山东地处黄河下游，泰山南北，东临大海，西靠中原，为海防前哨，北京门户，地理位置十分重要。齐鲁之邦，孔孟故里，文化发达，人民勤劳勇敢。

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，运输工具的创造者。大汶口文化、龙山文化遗址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，清代山东官马大道有“使节路”之称，都说明山东古代道路交通与全国其他地区相比尚称发达。但由于生产技术的落后，山东古代道路交通没有显著的阶段性的跃进发展。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输入，运输手段的改变，山东公路交通有了萌芽。到中华民国时期，山东公路交通才有了发展。但受半殖民地半封建社会制度的束缚，那时的公路交通发展不快。

山东古近代公（道）路交通史料，过去虽有一些记述，但多零星分散，不够系统。随着社会的发展，系统地记述山东公（道）路交通的发展过程，研究其历史和现状，总结经验，揭示发展规律，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咨询服务，发展史书“存史、资治、教化”三大功能，填补山东公路史书的

空缺，实属必要。

山东公路交通古、近代史，在交通部统一领导和部署下，经过我省组织力量，分《山东公路史》和《山东公路运输史》两部编写。根据略远详近的原则，古代内容较略，近代内容较详。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，因此古代部分仍占相当篇幅。经过五年编写、二年审查修改，两书已经问世。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，是我省新中国建立以来两本比较完整的公路交通史。这一创举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，或者是编写的体裁、体例、结构、方法等方面，都积累了经验，培养了人才。这也为第二册现代史的编写，打下了良好的基础。

在编写过程中，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、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等同志，给予了热情支持和具体指导，特在此表示感谢！邢芳奎、刁际文同志先后具体组织了两本书的编写，作出了积极的贡献。

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

山东省交通史志编审委员会

1988年10月

绪 论

山东道路自古就很发达。先秦至西周道路初具规模。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，开辟了许多直接与都城镐京（今陕西西安西北）相连的大道。武王伐纣与周公东征后，从镐京经洛邑、鲁都（今山东曲阜）直达齐都（今山东临淄）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。据《周礼》记载，周代有司空兼管道路，按时对道路、桥梁加以修治，道旁植有树木。春秋战国时期，山东境内的会盟征战与道路有着密切关系。秦汉时期道路有了较大发展。秦统一中国，修驰道，“东穷燕齐，南极吴楚”。山东境内的东西驰道，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。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（今山东青州西南）取代了临淄的地位，成为商业和手工业发达的城市，山东东西大道由长山转向东南，不经过临淄，而经过青州。

隋唐时期，隋唐王朝与高丽、日本，唐朝与渤海交往频繁，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。山东各州之间也都有道路相通。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。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。宋时,由青州向莱州、登州的路线,为青州至密州(今山东诸城)的路线所代替。

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。山东在元时属腹里(京都附近的意思),从星罗棋布的腹里驿站可以看出,元时山东道路是四通八达的。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,北京与南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。但是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村商业的兴起,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。

古代桥梁,最初以砾石或石块铺成石磴,以渡涉行人。秦筑驰道堑山堙谷,在河流溪谷之间,造了不少桥梁。山东出土东汉墓石有梁桥和梯桥石刻。晋代杜预善于建桥,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”,惜于宋时因黄河改道而淤没。宋代益都牢城废卒修建虹桥,为全国首创,曾经在 800 里汴河上推广,在山东古代建桥史上写下了光辉的一页。山东现存古桥,最早者为宋代所造,元明清各代桥梁,保存不少,这些桥梁多为石板桥和石拱桥,清末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发展都比较缓慢,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。山东近代公路始于清光绪三十年(1904年)德国侵占青岛时修建的台东镇至柳树台公路。中华民国时期公路有了发展。民国9年(1920年),水旱灾情遍及多县,美国红十字会、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。这是当时全国修建质量较好、桥涵较多的公路。以后,山东公路逐年有所增修,数量不少,但多由大车道改建而成,状况不佳。

南京政府时期,国民党在南方“围剿”苏区,日本侵略者先侵占东北,山东获得暂时的安定,因此在前一时期微薄的底子上,增修了不少公路。但修路前,很少经过正规测量,只在原有土路大道上,展宽加高路基,也未铺筑路面,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依然交通闭塞。至于桥梁,只在少数河流上架设简单木桥和漫水桥,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(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,修建桥涵工程多处。

抗日战争时期,日本侵略军利用公路对山东人民进行“扫荡”、“蚕食”和“封锁”。山东人民在中国共产党领导下,积极开展反“扫荡”、反“蚕食”、反“封锁”斗争,开展公路破袭战,切断敌人后方联络与供应,粉碎其分割、封锁抗日根据地的阴谋。从局部反攻到全面反攻,抗日军民一方面破袭公路,切断敌人交通运输;一方面展开支援前线工作,迅速抢修公路,恢复交通,便利军事运输,保证了抗日战争在山东的胜利。

日军占领期间,为了侵略和掠夺,在山东也整修了一些公路。有的经过正规测量,线形较好;有的铺有简易碎石路面。桥梁除木桥、石桥外,也修建了一些钢筋混凝土桥。

解放战争时期，在国民党军队进攻时，山东军民对公路加以破坏，切断其交通线，从而歼灭其有生力量。在人民解放军前进时，一方面迅速抢修公路，以资运动部队，运输粮食、弹药，支援前线；另一方面破坏国民党军队所控制的公路，切断其联系，阻碍其撤退，扩大歼敌战果。随着解放区日益扩大，山东军民普遍整修了公路桥梁，对支援淮海、渡江战役，解放全中国，起了重要作用。与此同时，初步加强了公路维修养护、路政管理、公路绿化、公路养路费征收，并制定了一些公路建设的规定和办法。

山东古代道路和近代公路，是劳动人民力量 and 智慧的结晶，历代统治者的倡导也起了一定作用。但无论怎样，在漫长的历史长河中，道路和桥梁技术还是在缓慢地发展着，桥梁从用砾石或石块做石蹬，以渡涉溪流小河，至独木桥、木桥、舟桥、石板桥、石拱桥，由小跨径到大跨径。到了近代，由于采用先进技术，进行公路、桥梁测设和施工，建设速度加快，公路质量标准逐渐提高，出现了简易碎石路面、钢筋混凝土桥。但是，在旧社会，公路、桥梁技术的发展受到严重的制约。中华人民共和国建立后，公路建设才进入一个崭新的历史时代。