

站員教育叢書第十種

中國近世道路交通史

全一冊

泰和楊得任編

中國近世道路交通史

魏武英著

中國近世道路交通史序

夫修史豈易言哉。以馬班之才。殫畢生精力。始有史漢之成。然個人事業之休咎。及一朝政治之變革。尙有實績可誌也。在按其事跡。紀其已往。求其精確無遺而已。若道路交通。在數十年以前。猶無何等顯著之效用。並不知所以利用之道。吾國閉關自守。老死不相往來。利用阻障。以爲天塹。固無道路交通可言。雖歐美各國。斤斤然惟鐵路運送發達之是求。亦罕有注意於道路交通者。是道路交通史之難修。固非獨吾國爲然。而吾國難之又難。則更昭然若揭。豈僅恃墨飛筆舞之餘技所能企其成者乎。雖然。以吾國道路交通狀況之惡劣。史固綵難難修。無若何重視之價值。然立國亞洲大陸。無論何時何地。所有物資之移轉。均以道路爲主要。而道路利用率之大小。又以時代及環境之關係而變遷。其所以有今昔之殊者。亦

以此耳。則吾國道路交通史。豈可因記述之難。卽任其堙替而翹然置之乎。且處現今道路交通磅礴之時。迥非數十年前可比。鑒已往之得失。策將來之進步。亦屬重要之圖。吾國更不可不有道路史之修撰。以爲研求補救之助者矣。同學楊君志伊。學問淵博。識見特卓。銳意於鐵路運送之攻究外。復研研然於道路交通之探討。蓋有慨乎吾國陸上交通之阻塞。非鐵路與道路相輔而進。不足以濟其窮。欲以其所得。貢獻於國家社會。而促成道路普及之業也。其用心固良苦矣。茲不顧其難。將吾國近世道路交通之狀況。窮原竟委。索隱鉤玄。彙爲鴻篇巨帙。顏曰中國近世道路交通史。以餉於世。其探究之精詳。指導之完密。誠足以爲吾國道路界之懲前毖後。而有以啓其新進之機矣。則此書影響於吾國道路界者。豈獨有供於將來。欲以其而已哉。余傾忱欽佩。故承命作序。竟不揣譎陋。而欣然奮筆焉。

戊辰暮春三月望日同學弟黃篤植謹識

序文

三

中國近世道路交通史凡例

一、是書係參考馬場秋太郎氏所著之『支那經濟地理誌』及『道路月刊』并其他有關係之書類所編成

一、是書初稿成於民國十二年夏季曾分登於『道路月刊』嗣又刊載於『道路叢刊』中至民國十六年冬復訂正發表於編者所創辦之『鐵路研究』雜誌中此次復再修正印成專書藉資研究

一、鐵路與道路互有密切之關係本書第五章中已詳細論之故編者特將是書列入站員教育叢書之內望讀者其再三留意焉

一、是書與編者所著之『居仁文存』及『福特汽車大王之事業觀』互有連帶之關係願讀者請備而參考可也

一、編者學識淺陋各章所載不免有疏漏錯誤之處萬望

宏博諸公不吝金玉賜惠教言俾臻完善則幸甚幸甚

中國近世道路交通史目次

	頁數
第一章 總論	一
第二章 我國從來道路交通之狀況	四
第三章 我國道路交通之設備	二九
第四章 我國道路之交通機關	三六
第五章 我國道路與鐵路之關係	四五
第六章 我國近世汽車道路之狀況	六六
第七章 我國近世汽車輸入之狀況	九七
第八章 貫通全國汽車道路之計劃(附圖)	一一一
第九章 修築南北統一國道之計劃(附圖)	一三五
第十章 結論	一六二

附錄修治道路各項法令及規章

(甲)修治道路條例

(乙)修治道路條例施行細則

(丙)修治道路收用土地暫行章程

(丁)國道委員會章程

(戊)長途汽車公司條例

(己)長途汽車公司營業規則

(庚)長途汽車公司發給執照規則

(辛)商辦道路規則

(壬)商辦橋梁規則

(癸)滬閔長途汽車股份有限公司章程

中國近世道路交通史

泰和楊得任編

第一章 總論

我國面積廣大。物產豐富。而今日仍有經濟澀滯。民窮財盡之憾。凡稍知國情者。莫不曰。交通機關之不完備。不能發展天然出產與商務。有以致之耳。雖然。今欲便利我國交通機關。發展我國天然出產與商務。其進行之手續。與適當之方法爲何。國人皆曰。於陸須多建鐵路。以暢運輸。於水宜疏通河道。以利舟楫。於海當遍設航路。以廣貿易。此理甚當。固無異議。惟反心自問。我國今日之財政政策若何。工業人材若何。交通機關之程度若何。國家社會危急之狀況又若何。衆勢昭然。諒能了解一切。故我國鐵路之必須急謀推廣。河道之必須急謀疏通。航路之必須急謀增設固

矣。然以鐵路建築費之高昂。河道疏通時間之長久。航路增設競爭之困難。勢必不能於最短時期內。建築二三十萬英里之鐵路。或疏通全國各江河之水道。及增設黃海東海太平洋諸航路。而回顧我國家社會狀況之危急。對於我國固有天然出產及商務之有賴於良好而便利之運輸者。又刻不容緩。然則如之何而後可。曰勢必先其所急。當選其工事快而易。建築費低而廉。運搬速而便。運價輕而少者。極力進行之。則我國天然出產與商務。方有一日千里之概矣。然則此種交通機關。屬於何類。其進行方法又爲何。曰。建設道路機關是也。道路者。補助鐵路河道等運輸之所不逮。以救目前之危急。而爲日後建築鐵路之預備路線者也。其進行方法。須統計全國之需要。酌定道路之等次。其關係全國通過數省區者。則定爲國道。關約五十英尺至八十英尺。以國家經費建築之。其關係一省通過數縣者。則

定爲省道。闊約三十英尺至五十英尺。以省經費建築之。其關係一縣而通過數市鄉鎮者。則定爲縣道。闊約二十英尺至三十英尺。以縣經費建築之。分途規畫。尅期告竣。則他日全國天然出產之豐富而商務前途之旺盛。國家經濟之裕如。人民資財之充足。誠未可限量也。

道路之關係於我國。其重且大。既如上述。宜乎西哲有云。『善良公道』之保全或建設。爲社會政治上及經濟上。發達不可缺之要素。誠不誣也。

我國爲文明古國。從來陸運機關。並不亞於他邦。試考昔日之官馬大路或大路之建築。其善良與西洋所謂之 Highway (公路) 實相伯仲。迨乎近世。國人多習浮華。國本國粹。罔加研究。委於荒廢。亦不足惜。幸歐戰勃興。海外投資野心家。不能源源而來。鐵路建築事業一時中止。於是始有輕便汽車道路建設之計畫。今日者。我國陸路交通。居然漸次改良。將有大

放光明之道程。得任爲祖國交通界職員中之一份子。鑑已往之陳跡。祈將來之希望。不禁有所感。感而起興。遂不揣愚昧。於公務之餘。編『中國近世道路交通史』一冊。藉供同好。固不敢稱爲熱心路事者之參考資料。惟望一般讀者。對於我國近世道路交通一端。略識其底蘊耳。

第二章 我國從來道路交通之狀況

在昔我國之主要道路。因首都地址。隨世代變遷之故。乃隨其移動之位置。而擴張其主要之道路。前清交通道路之最主要者。則以北京爲中心點。向四方而達於各省省城。此卽所謂官馬大路是也。官路係其略稱。又有稱爲北京官路者。名稱雖不一致。而其總延長約及二千官里。此外各省省城。亦設有官路之支線。以爲通地方主要都市之交通路。此種卽所謂大路是也。官路及大路。均爲當時之重要通商路。地方各村落間。又另築小路與

官路及大路連絡。而現今所開通之鐵路。及將來應佈設之預定鐵路。多牛沿此種官路及大路而設。從來運搬貨物之勞働者。專求其比較不甚困難之途。闢爲通路。近時測量線路之工程師。亦彷彿此理。而求其鐵路之預定線路。又沿其通路而能觀察其商業發達之情形。則更不待言。是以從來運搬貨物之勞働者。及現今測量線路之工程師。其思想實同出一轍也。

實考我國古來官路及大路之主要者如次。

一・官馬北路

甲・奉天官路

乙・奉天官路齊齊哈爾（龍江）延長線

丙・北京海拉爾（呼倫）間

丁・北京恰克圖間

二・官馬西路

甲・蘭州（皋蘭）官路

乙・四川官路

三、官馬南路

甲、雲南官路

乙、桂林官路

丙、廣東官路

丁、福州（閩侯）官路

一 官馬北路

官馬北路。係從北京經通州（通縣），永平（盧龍），山海關而至奉天（瀋陽）。所謂奉天官路中之主要路者是也。更由奉天而達於齊齊哈爾之延長綫。及從北京至海拉爾。並恰克圖之通路。均爲交通上之要路。

奉天官路。由北京至通州約有十英里。均係用平石敷設。至一千九百十八年時。始撤去其平石。今則成爲汽車道路矣。從此經永平而出山海關。越過萬里長城而達於奉天。爲古來連絡滿洲及我國本部之重要通商路。現今之京奉鐵路。在山海關以北。略與此商路相通。

齊齊哈爾有一枝路。從奉天至伯都納而達於吉林。其本路係由奉天至齊齊哈爾。與墨爾根（嫩江），瓊瑋二商路聯絡。錦瓊鐵路豫定綫。大部分係沿該通路而測定者也。

從北京至海拉爾之通路。係經由多倫諾爾（多倫）者。北京多倫諾爾間有二路。一爲通過熱河（承德）者。一爲經由張家口（張北）者。現今北京張家口間鐵路。乃依此通路而設。

從張家口經薩伊爾烏蘇至於庫倫。爲達恰克圖之重要通商路。俄皇彼得。曾用爲從北方至北京之重要交通路。且由北京至貝加爾湖以南之駱駝商隊。亦均走此通路。現今張家口庫倫間。雖有汽車往來。然由蒙古及西伯利亞來之商隊。其大部分。多由張家口鐵路送貨至北京。又張家口尙有一重要商隊路。卽從歸化城（歸綏）。至塞雷巴拉敦之通路是也。今因鐵路從張

家口經豐鎮而達於綏遠城。故一般商隊。有利用此通路之傾向。前記恰克圖路。由薩伊爾烏蘇之一分派枝路。係經烏里雅蘇台而至於科不多。再遇阿爾泰及唐努鄂拉山脈之峽谷。而達於額爾齊斯河高原之密塞巴拉敦者。恰成爲從北京至俄國中央之直線路。但由齋桑怕而達於長江流域。大約有二千五百英里。並無非常困難之感。馱車不過走一百四十日。即可達到目的地。然而經恰克圖而達於北京。則需時二百日云。

二 官馬西路

官馬西路。爲聯絡黃河及長江西面之交通路。從前我國首都。多半依黃河流域而移動。且我國與西方諸國通商最早。通過中央亞細亞高原。故於黃河溪谷間。從其中心地。生出許多道路。而與中央亞細亞。小亞細亞等之中心市場相連絡。卽由北京分而爲二。一爲達於甘肅省蘭州。更向西方延