

中国公路交通史丛书

四川公路交通史

(上册)

四川人民出版社

中国公路交通史丛书

四川公路交通史

(上册)

1982.12

四川人民出版社

代道路到近代公路交通的发展过程，则至今尚无专著，还是历史学科中的一个空白。为改变这种状况，从1980年以来，我们抽调人员，建立专门机构，在交通部编委统一布署下，从事《四川公路交通史》的编写。几易寒暑，历尽艰辛，现本书上册已脱稿交付出版。

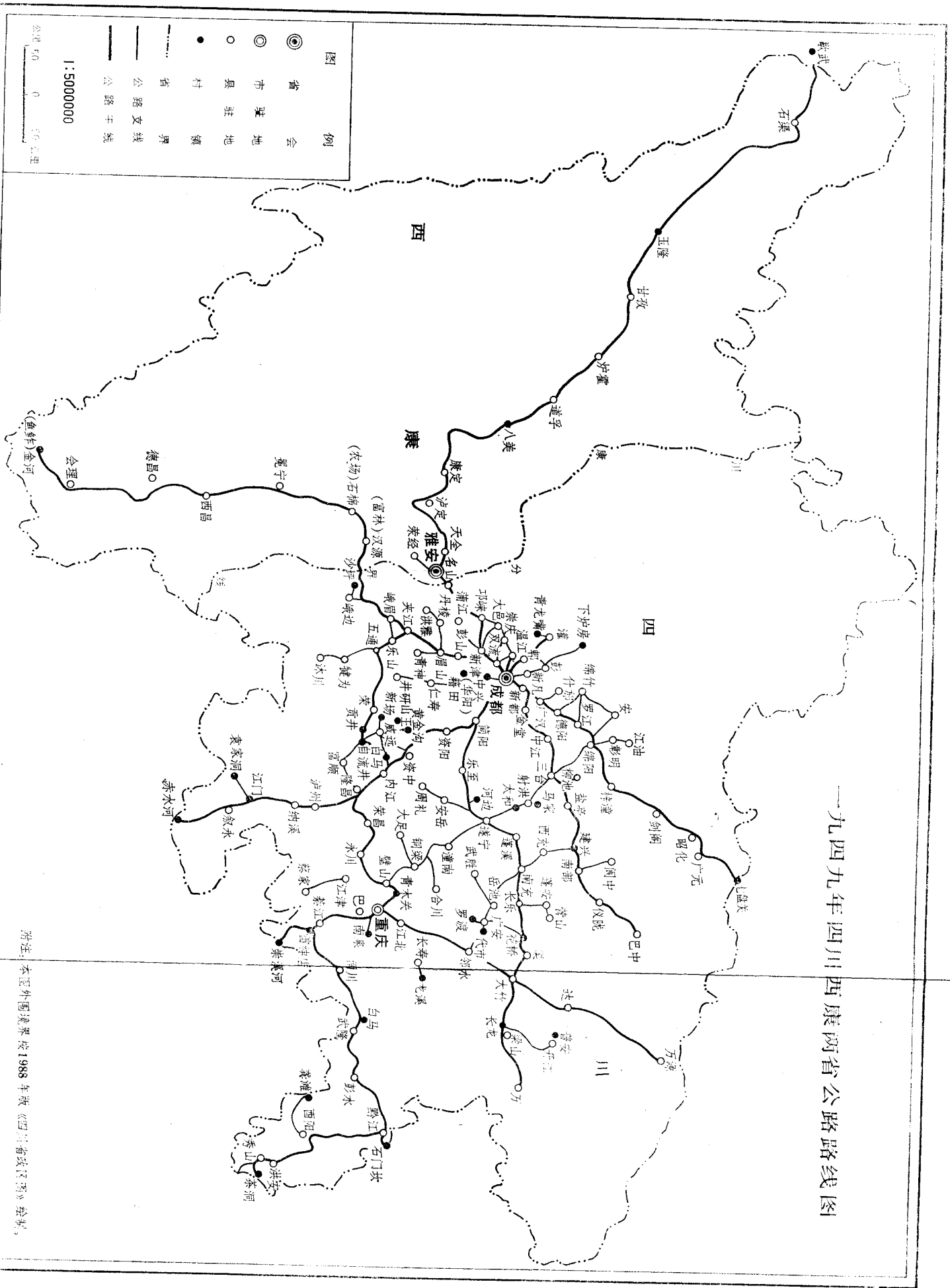
《四川公路交通史》上册，主要记述四川从建第一条公路起，到解放前夕这一时期公路交通从无到有的发展过程。同时鉴于四川古代道路的演进，历史悠久，并和近代公路的兴筑，有一定的渊源，因而也作了必要的追溯。过去公路的发生、发展的进程，已成为历史。今日的现实，也必将成为明日的历史。探索公路交通发展的客观规律，吸取历史的经验和教训，为振兴四川交通服务，是我们编写本书的目的。“前事不忘，后事之师”，让我们用历史这面镜子，对照、借鉴和学习吧！

本书在编写过程中，得到有关方面和许多热心人士的大力支持，尤其是当年参加公路建设和从事汽车运输的前辈们，给我们提供了书面和口头的珍贵资料，借本书即将出版的机会，谨致衷心的感谢。

编写社会主义地方专业史，对我们是一个新的事业。我们的学识和经验不足，资料不全，参加此书编写者，又非历史专业人员，虽已竭尽全力，但力不从心，错误在所难免。敬请专家、学者和读者们指正。

陈 铃

一九四九年四川西康两省公路路线图



附注：本图外圈境界按1988年版《四川省行政区划图》绘制。

内 容 提 要

《四川公路交通史》上册，为中央交通部组织编写的《中国公路交通史》丛书之一种。本书从四川第一条公路的修建和第一辆汽车的出现，到新中国成立前公路交通的兴衰历程，若干条重要公路的具体建设管理情况，以及各个时期汽车担负的运输任务和与社会生活的密切关系，均作了实事求是的撰述。同时对古代道路交通诸如古蜀道产生的地理环境、栈道的创始和运用、南方丝路的开拓、驿道驿运的兴起和四川官马大道的形成、古代桥梁的风格等等，都进行了必要的回顾。史料翔实，内容丰富，文笔流畅，富有知识性和可读性。是广大交通从业人员、史学工作者、旅游爱好者的良友。

《四川公路交通史》上册编审人员名单

编委主任	陈 铃		
编委副主任	陈贤进	黄登明	
编委委员	肖黎明	刘德祥	王绍荃
	王世林	张正先	
主 编	王立显		
编写人员	王立显	徐争青	
	王效信	周 濂	

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，我国几千年古代的驿运制度发展为通行汽车的公路交通，则是在清末民初从国外引进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，是半封建、半殖民地经济反映的一个侧面。在民国的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，取得了巨大的成就。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结全国各省会、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、施工工艺和通行能力，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，把我们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

序 言

四川向以“蜀道难”著称。剑阁之险，夔门之雄，人所共识。更有大巴山、大凉山、大娄山和巫山环抱盆地四周，层峦叠嶂，山高水险。在漫长历史时期生产力低下时，凿山开路，跨水架桥，至为艰难。

勤劳聪慧的四川人民，素有治山治水的传统，在长期与自然斗争中，在发展道路方面，创造出举世瞩目的业绩。据考古资料证明，从距今约5000年的新石器时代，以及稍后的商周时期，四川的道路交通就有所开拓。巴蜀与中原、西北等地建立了频繁的联系。“武王伐纣，蜀亦从行。”（《华阳国志·序志》）进入战国时期，更有一个较大的发展。巴蜀先民因地制宜，就地取材，创建了“栈道”、“索桥”等交通设施，出现了“栈道千里，通于蜀汉”和汉民族与兄弟民族地区“犬牙相入，声息相通”的局面（王夫之《续通鉴论》）。当时，北有“金牛道”，南有“南夷道”，西有“西夷道”。在发展道路的同时，建桥方面也颇多创举。如古代的“栈桥”、“溜索”、“交桥”、“弓弓桥”等，通过历代能工巧匠建造的各型桥梁，多姿多采。灌县的

安澜桥（亦名夫妻桥），泸定的铁索桥，以及编入世界桥梁史的汶川太平索桥等，成为祖国文化宝库里的珍贵遗产。在运输工具方面，与道路和生产水平相适应的挑筐、背篓、肩舆、滑竿、鹿车、“木牛流马”相继出现，反映出四川人民的巧思和创新精神。

四川近代公路交通的出现，是在本世纪初。当全国第一条公路在长沙至湘潭间修建时，当时的川督兼民政长胡景伊倡修成都至灌县马路。惟因政局不稳，民穷财竭，历时12年，到1925年才建成土路通车。此为“采用欧美筑路方法，修筑通行汽车之公路”的开始。其时，四川处于军阀割据，在推行“新政”的名义下，出现了第一次筑路热潮，前后10余年间，修筑公路2000余公里，其特点是耗费大、质量低，一条成渝干线公路，由四个防区分筑，虽经多次整治，行车仍然不畅。迨国民政府势力入川，实行“公路协剿”政策，在两年多时间里，修筑了川黔、川陕、川湘、川鄂等省际干线公路1300余公里。其建成得力于强制推行义务征工，人民深受其苦，视修路为筑长城。抗战军兴，四川乃战时后方，处于重要战略地位，公路交通成为陆上惟一可依赖的运输手段。因而在新建和改善已成公路方面，颇有成就。然至解放战争时期，社会动荡，民生凋敝，通货膨胀，没有财力进行公路建设和养护，而喧嚷一时的“设防”公路计划，也多停留在纸上。公路交通处于衰退时期。

四川公路交通，在新中国建立前的数十年里，属创始和初步发展阶段。所修公路，或限于财力，或属于赶修，大多草率而成，“设计不周，工程不合。”先天不足，后天失养，虽有公路8000余公里，实际能通行汽车的不足一半。受客观条件所限，在长江、嘉陵江、乌江、渠江等干流上，还不能建桥，汽车过渡，

以人力、木船为主。全省当时建制170个县城，尚有59个不通公路，特别是通往边远山区和兄弟民族地区的公路，屈指可数。全省仅有汽车4917辆，汽车运输畸形发展，一开始，即成为欧美等国倾销汽车的市场，油料配件等仰赖于外。官僚资本汽车运输业，受到扶持；而私营商车，常处于风雨飘摇之中，受多种压迫，朝不保夕。公路交通明显地打上了半封建、半殖民地社会的烙印。

今昔相比，天壤之别。新中国成立后，四川公路交通事业有了较大的发展，到1987年底全省已有公路9.3万余公里，民用汽车23.7万余辆。特别是在改革开放的新形势下，商品经济的发展，新技术的推广，公路交通正在发生质的变化。四川最早建成的成灌公路，已改建为二级公路（超二级），成都——重庆间的高级公路已于1988年兴工修建，竣工后的里程将比现有的成渝公路缩短近100公里。

以上历史进程说明，道路随人类进化而演变，有了车辆，必然要求与之相适应的道路。开始的人行小径，逐步辟为平坦大道，进而成为公路。随着科学技术的发达，汽车速度加快，行车密度增大，高速公路成为必然的趋势。

实践证明，国家的统一，社会的安定，经济的繁荣，是公路交通赖以发展的前提。四川防区时代修筑公路，人民群众持保留和怀疑态度，提出“军阀不打倒，公路修不好。”一句话道出症结。现在国运昌盛，拥有一定的工业基础和先进的科学技术，又有正确的方针政策，具备了发展公路交通事业的条件。我们要珍惜安定团结的大好形势，努力奋发，把四川的公路建设得更好，为振兴经济、利民致富，做出应有的贡献！

如今，公路交通的重要作用，已广泛被人们认识。但是从古

目 录

绪 论

- 四川古道概述 (1)
- 一、蜀道溯源 (3)
 - 1. 蜀道产生的地理环境 (4)
 - 2. 早期蜀道的形成 (4)
 - 3. 早期蜀道的第二阶段 (6)
- 二、栈道交通的创举 (8)
 - 1. 栈道出现的时代 (8)
 - 2. 栈道的发明和构造 (10)
 - 3. 栈道交通的沿革和演变 (11)
- 三、南方丝路和通海商道的开拓 (16)
 - 1. 丝路和通海道出现的历史背景 (16)
 - 2. 南方丝路的走向及其国际影响 (17)
 - 3. 通南海商道的运输来往 (21)
- 四、驿道驿运在四川的兴起 (22)
 - 1. 西汉四川驿传制度的建立 (23)

2. 唐代四川驿运的发展	(25)
3. 元明清时四川驿制的兴衰	(27)
五、四川官马大路的形成	(31)
1. 旧路的大规模改造	(32)
2. 四川官路的贯通	(33)
3. 省内大路的布设	(34)
六、四川古代桥梁	(36)
1. 古桥的演变	(36)
2. 几种独特的桥型	(37)
3. 遗存的几座著名古桥	(39)
4. 具有民族风格的几座古桥	(41)

公 路 篇

第一章 四川公路的兴起 (公元1913—1934年)	(49)
第一节 修筑公路的创始阶段	(49)
一、道路协会的鼓吹	(50)
二、省道局的设置	(50)
三、第一条公路——成灌路兴建始末	(51)
第二节 防区时代的筑路活动	(54)
一、跨四个防区的成渝公路	(54)
1. 议修成渝公路	(54)
2. 路线勘测	(56)
3. 经费筹集	(58)
4. 施工经过	(59)
二、川康路成雅段由军路到马路	(62)
三、分防区逐段修筑的川鄂路简渠段	(64)

四、分段接通的成绵路·····	(65)
五、黔军修筑叙纳公路·····	(66)
六、耗资惊人的井富公路·····	(66)
七、省城及县市城区马路·····	(68)
八、防区时代的筑路成果·····	(70)
第三节 筑路劳务制度及劳工生活·····	(72)
一、劳动力来源·····	(72)
二、劳动的管理·····	(73)
三、劳工生活·····	(75)
第四节 马路捐的征收及其弊端·····	(76)
一、名目繁多的马路捐·····	(77)
二、马路捐的弊端·····	(78)
三、马路捐的纠纷·····	(80)
1. 占地方面的纠纷·····	(80)
2. 提卖官公庙产方面的纠纷·····	(81)
第五节 路政趋于统一·····	(82)
一、四川公路总局的设置·····	(82)
二、《四川陆上交通规划书》的制定·····	(83)
三、已成公路的养护与管理·····	(84)
第二章 省际间干线公路的修建(公元1935—1937年) ·····	(90)
第一节 统一路政与公路建设·····	(90)
一、推行公路“协剿”政策·····	(90)
二、四川公路局的改组·····	(91)
三、行营对四川路政的控制·····	(91)
四、统一工程技术标准·····	(92)

第二节 赶修四大公路干线·····	(93)
一、川黔公路·····	(93)
1.路线勘测·····	(94)
2.军人监督下的施工·····	(95)
3.征工筑路及其管理·····	(97)
二、川陕公路·····	(98)
1.勘测及选线·····	(99)
2.实行“义务征工”筑路·····	(102)
三、川湘公路·····	(105)
1.路线勘测及预算·····	(105)
2.沿线人民对修路的反应·····	(106)
3.征工及施工经过·····	(107)
四、川鄂公路·····	(110)
1.路线勘测·····	(110)
2.施工经过·····	(110)
3.修通黔石路·····	(112)
第三节 “义务征工”和人民的反抗·····	(113)
一、“义务征工”筑路办法·····	(114)
二、“义务征工”给人民带来的苦难·····	(115)
三、对“义务征工”的反抗·····	(117)
1.川西北人民的斗争·····	(117)
2.川湘公路白腊园事件·····	(118)
第四节 已成公路的整修与养护·····	(121)
一、整修已成公路·····	(121)
二、养护体制的建立·····	(123)
1.设置机构·····	(123)