

中国公路交通史丛书

福建公路史

第一册

福建科学技术出版社

责任编辑：叶顺利

中国公路交通史丛书

福建公路史

第一册

福建省公路局编辑组 编

*

福建科学技术出版社出版

(福州得贵巷27号)

福建省新华书店发行

福建新华印刷厂印刷

开本850×1168毫米 1/32 11.75印张 9插页 260千字

1987年2月第1版

1987年2月第1次印刷

印数：1—10,400

书号：15211·97 定价：5.00元

总结历史经验
记述发展历程
服务四化建设
振兴福建交通

王展志

一九八六·五

王展志 交通部副部长、中国公路交通史编审委员会主任

总结历史经验
加速公路建设

张格心

一九八六年六月

张格心 中共福建省委顾问委员会副主任、福建省地方志编纂委员会顾问

大力发展公路
加强运输繁荣经济
为人民服务

贾久民 元六·五

贾久民 原福建省交通厅厅长、副省长

福建省地方交通史志编纂委员会

- 主任：凌家榆 省交通厅副厅长
- 副主任：谢 明 原省交通厅副厅长
刘荣喜 原省交通厅办公室主任
陈 元 原航管局党委书记
邱祖应 省交通规划设计院院长
谈华生 省公路局副局长
郑宗忠 省交通监理所副主任
黄兆贤 省汽车运输公司副经理
沈其钧 福州港务局副局长
邢 寿 厦门港务局党委副书记、副局长
- 委员：林金水 省交通厅计划处副处长
钱 鹏 省交通厅运输处副处长
史子云 省交通厅教育处处长
倪明元 省交通科研所副所长
许贞铎 省交通厅计划处工程师
- 联络员：程秋榜
-

办公室主任： 邱祖应

副主任： 刘荣喜 倪明元

常务副主任： 陈琼琳

副主编： 黄中砥

顾问： 郑 彬 吴湘泽

福建省公路局公路史编辑组

组 长： 谈华生

主 编： 郑 彬

副主编： 陈达群 李祖彰

特约编辑： 陈屏侯 施寿岗 陈勋 陈鑑培

编 辑： 赖锜涛 庄安徽 林碧如

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、半封建经济反映的一个侧面。在民国的三十八年期间，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。到一九四九年，全国公路仅有十三万多公里，又因失修失养和战争破坏，能通车的还不到八万公里，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”。至一九八五年，全国公路通车里程比一九四九年增长了约十二倍。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三百公里发展到十八万多公里。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，使与西藏地区的物资交流得以畅通。一九四九年以前，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，一九八五年的民用汽车保有量为三百二十多万辆，比一九四九年接收的五万多辆增长约六十多倍；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。

自一九四九年至一九八五年的三十六年中，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。

一九七八年十二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

一九八六年十一月八日

序 言

交通史是经济史的重要部分。交通和各部门经济的关系，特别和商品经济关系，极其密切。交通发达，是地区经济发展的有利条件和必要条件。如果该地区交通闭塞，无水陆道路可通，即使矿藏和森林等资源很丰富，也无从利用，就是开采出来，但运不出去，便会造成浪费。古人有言：“货恶其弃于地也”，司马迁和《汉书》编者已认识到最简单的经济原理。前者说：要满足人民各种物质生活的需求，必“待农而食之，虞而出之，工而成之，商而通之”。^①后者说：“食足货通，然后国实民富而教化成。”要避免货弃于地，使商业发达，货财流通，交通是必不可少的重要条件。

交通问题不仅与国计民生息息相关，它同文化、政治、军事也有很密切的关系。交通发达，大大便利于各地区之间的人员来往、文化交流和新知识（包括科学技术）的传播。要维护广土众民的统一局面，没有相应发达的交通条件，是不可能达到的。这也是秦始皇大修驰道的主要目的。至于交通和军事的密切关系已为两千多年来许多战争实践所证明。古代战争中，先锋部队往往负有逢山开路，

^① 《史记·货殖列传》。

遇河搭桥的任务,实际上就是后代的工兵。断绝敌人的粮道,往往成为很重要的军事手段。黄巢领导的起义军进兵福建时,开山路数百里。蒋介石为了围攻红军,命令福建、江西各省,抢修军事公路。在抗日战争中,我方游击队大力破坏敌后交通,给日寇很大的威胁和打击。类似的例子不胜枚举。

交通分水、陆、空三大部分。然而,即使在航空和水运非常发达的今天,陆路交通,包括公路和铁路,仍然占着很重要的地位,在我国尤其如此。

对福建省来说,交通问题更为突出。

福建多山,平原只限于沿海狭长的地带。境内崇山峻岭,连亘不断,开山修路,非常艰难。在古代限于生产工具和科学技术的水平,困难尤甚。福建虽有闽江、九龙江、汀江、晋江等水系,大多水流湍急,能通航的河段不长。

秦汉以后,福建陆续修筑一些官路,与浙江、江西相通。自宋至清,陆路交通和海运都有较大发展。然而,海运限于沿海港口市镇,至于内地广大地区,多半只有小路相通,虽有官路,山路崎岖,难以行车,骡马又少,民间往来,徒步跋涉,翻山越岭,行路维艰;货物运输,肩挑背负,费时费力。这都严重地阻碍了内地的开发。明清时期,福建经济虽有较大发展,但仍不能与江南以及珠江三角洲等地相比,内地比沿海尤为落后。交通不发达是其重要原因。

辛亥革命后不久,福建省即筹备修筑公路,行驶汽车,是较早兴筑公路的省份之一。因为它是本省各阶层人士的迫切要求。初期,以华侨出力较多,贡献较大。福建是侨乡,华侨爱国,关心乡土的建设开发,积极投资。但在军阀黑暗统治之下,公路运输事业受到种种限制以至打击,发展不大。

1927——1937年是福建公路运输的大发展时期,修筑了浙粤、闽粤、闽赣、闽湘及京闽(一部分)等省际公路干线,省内公路网也初具规模。尽管某些公路的修筑出于蒋介石政府围攻红军的反动政治目的;或者由于当时财力、物力以及生产力量和技术水平的限制,在某些线段的勘测、取线、坡度、弯度、路基、路面、桥梁等方面,或有不尽合理之处,但这些公路的建成,对于福建陆路交通来说,是一个飞跃。它对于地方经济的发展,有着深远的影响;在抗日战争期间,发挥了它的难以估计的作用;对于建国后福建公路交通运输的进一步发展,奠定了相当的基础,其中包括培育了大批技术人才和管理人才,积累了许多经验以及教训。今后也还有可借鉴之处。

如前所述,交通问题是历史发展中的一个重要方面。但对交通史的研究却是我国历史领域中的一个薄弱环节。关于中国古代交通,一些通史或断代史,经济史著作,间或涉及,但多语焉不详,也有几本交通史专著,又都非常简略。至于近代公路交通史的研究,几乎是空白。因为公路交通,毕竟关联到许多专门技术问题,史学界同志对此

不免有外行之慨。近十多年来，正大力开展中华民国史的研究与编写工作。倘若缺少公路交通这一重要部分，实是一大缺憾。

福建省交通厅响应交通部提倡与号召，专门成立了编写福建省地方交通史的机构，组织大批工程技术与汽车运输的专业人员，进行编写工作，其中不少是已属高龄的老工程师。他们前后花费了三年多的时间，经过几次讨论修改，编成《福建公路史》第一册约三十万字。

阅读之后，深感本书有很多优点。全书资料丰富，考证详尽，可见诸编辑用力之勤。同时也说明福建省保存的地方档案和资料非常丰富，且较完整，这是很难得的，对于研究福建地方史，是非常有利的条件。近年各省市都在分别编写地方公路交通史。据我所知，有些省市苦于文献阙略，有关修建公路与汽车运输等档案大多散失，情况不明，难于下笔。与此相比，福建省可谓得天独厚了。然而资料浩如烟海，需要编者去搜集、查阅、整理、分析，这就要归功于本书编者的劳绩了。

本书对于公路兴建中的一系列技术问题，以及路政管理各方面，都结合当时的政治、军事和经济的关系，进行具体的叙述和分析，有批评，有肯定，对于有关重要人物也作了实事求是的评价。不是单纯的现象罗列。

本书附列有关规章制度和统计表，初看似嫌枯燥，但却便于参考时检索，有其作用。所附图片，也为本书生色不浅。

本书的编辑与出版,对于今后进一步发展福建省公路交通建设,有很大的参考价值,自不待言。我们似应进一步看到,本书是福建近代地方史的一个组成部分,它对于研究近代史,例如研究第二次国内革命战争——围攻与反围攻的战争,抗日战争,近代福建地方经济的开发与发展等,也都有其不可忽视的参考价值。所以本书的出版,不仅是交通界的一件大事,也势将引起史学界的重视。

遵编者嘱托,写了以上几点,姑且作为《序言》。其中容或有不妥或引起争议之处,希各界同志批评指正。

中国人民大学教授 郑昌淦

一九八四年十二月

前 言

中国是世界上有几千年历史的文明古国,自古以来,为了生活中“行”的问题,广大劳动人民就逢山开路,遇水搭桥,具有修桥铺路为人民做好事的光荣传统。随着社会的不断发展,道路交通对政治、军事、经济、文化的关系愈加密切,更起着相互促进的重要作用。在工程技术上,古代桥梁建筑更有杰出的创造发明,曾列世界前茅。辛亥革命以来,由于汽车的输入,中国出现了公路,交通事业便起了质的变化。为了“古为今用、推陈出新”,认真总结历史经验,作为今后公路交通事业发展的借鉴,编写一部能够全面记载和反映公路交通事业发展的公路专业史,是很有意义的。

公路交通史属于社会科学范畴,是经济史的一个部分,又是专业史。根据交通部中国公路交通史编审委员会的统一部署,本书分第一、第二两册。第一册包括古代篇和近代篇,第二册为现代篇。断代时间,古代起自先秦至清末,近代起自中华民国成立至中华人民共和国的建立(1912~1949年)。现代自1949年至1985年为止,1985年以后留待今后继续编写。

本书编写体裁,以编年体与纪事体相结合,其中大事