

中国公路交通史丛书

# 山西公路交通史

第一册

古代道路交通

近代公路交通

人民交通出版社

F542-09  
3  
2:1

中国公路交通史丛书

# 山西公路交通史

第一册

古代道路交通  
近代公路交通

人民交通出版社

**B** 580057

中国公路交通史丛书  
山西公路交通史  
Shanxi Gonglu Jiaotongshi

第一册

古代道路交通

近代公路交通

山西省交通厅公路交通史志

编审委员会 编

责任编辑 石道全

人民交通出版社出版

本社发行

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: 9.875 字数: 222 千

1988年12月 第1版

1988年12月 第1版 第1次印刷

印数: 0001—9000册 定价: 6.55元

ISBN7-114-00214-9

---

F·00045

## 内 容 提 要

本书是中国公路交通史丛书之一种，是一部地方专业史书，作者用翔实的史料，简洁的文字，记述了上自先秦，下至公元 1949 年数千年间山西道路交通发生、发展的历史。对道路交通在山西社会发展史中的地位和作用，在不同历史时期的兴衰演变，特别是对近代公路在山西兴起的内在因素和外在动力及其在发展过程中所呈现的特点与规律作了探索与论述，具有一定的学术价值。是一部研究地方史的重要参考书。

# 山西省交通厅公路交通史志编审委员会

主 任 任贵仁  
第一副主任 鄂俊太  
常务副主任 吕荣民  
副 主 任 (以姓氏笔划为序)  
牛致远 卢光权 刘大元 李林昌  
李玉栋 孟肇祥 张殿贺  
委 员 (以姓氏笔划为序)  
王雨琴 牛致远 卢光权 刘大元  
任贵仁 吕荣民 李林昌 李玉栋  
李文靖 杨中杰 孟肇祥 张殿贺  
徐尤龙 唐树中 阎生荣 鄂俊太  
虞文景

## 《山西公路交通史》第一册

主 编 吕荣民  
副 主 编 刘光汉  
编写人员 (以姓氏笔划为序)  
石麟章 刘大元 吕荣民 狄解民  
吴润生 李承权 孟肇祥 张广烜  
姚昌寿 黄土诚 詹克灿  
制 图 王明轩

## 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，金代卢沟桥，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公里发展到现在的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络，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，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。

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，党



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陆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陆路交通。

四、这套丛书的体裁以编年体（即以时为经，以事为纬，篇章分期，节目分类）为主，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。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，各自成书并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。

## 前 言

1980年7月，交通部主持编写《中国公路交通史》丛书，并于同年11月在北京召开第一次编写工作会议，将编写任务布置到各省、市、自治区交通厅（局）。山西省交通厅于1981年4月成立山西省公路交通史志编审委员会，设立编写办公室，着手进行此项工作。几年来，在交通部中国公路交通史编审委员会和山西省交通厅党组的领导和关怀下，经过全体编写人员6年多的辛勤工作，《山西公路交通史》第一册终于和广大读者见面了。

《山西公路交通史》原计划分为古代、近代、现代（下限至1985年）三部分，公路和运输各自成篇，分别编写，单独成册。1985年春，近代部分初稿脱手，主编曾组织编写人员对此稿进行自审，认为公路和运输分篇编写，背景材料的叙述多有重复，篇章结构也不尽严谨，于是决定对整体结构进行调整，将公路和运输揉合在各章中叙述，于1986年6月完成第二稿。同年7月13日，在山西大同市召开审稿会，经交通部《中国公路交通史》编审委员会、人民交通出版社、省内史学界人士以及交通部门的有关同志审议，提出了许多宝贵意见，我们根据这些意见又作了修改补充。

此时，古代部分也已编撰修改脱稿。发现史料缺口较大，不宜单独出书。于是修改原成书计划，将古代和近代部分合并成两篇，定名为《山西公路交通史》第一册。现代部分（1949年到1985年）为《山西公路交通史》第二册。以后续写，按第三册、第四

册出书。由于这一变更，对古代部分的初稿和近代部分的第二稿再次进行结构上的调整，于1986年底完成第三稿。1987年1月由人民交通出版社责任编辑在太原审稿，根据提出的意见，又进行了两次修改，应该说现在这个稿本已是第五稿了。

本书第一篇初稿由孟肇祥、刘大元、狄解民、詹克灿、吴润生、张广烜、李承权分工执笔，后由张增荣对其中一些章节作了删节、合并；第二篇初稿由石麟章、姚昌寿分工执笔，后由吴润生、黄土诚分工作了全面的调整、增删和改写，完成第二稿。至第三四稿又由吴润生、黄土诚根据修改后的篇目，作了结构上的调整和增删。绪论由吕荣民执笔，大事记由张广烜整理。最后由吕荣民、刘光汉核实史料，全面修改、加工，总纂成书。

由于参加本书写作的都是从事公路、运输业务和技术工作的干部，缺乏史学知识，几年来一直在学习中摸索前进，走过不少弯路，尝到了许多甘苦。现虽已成书，但其中的不当甚至谬误之处在所难免，恳请专家和广大读者提出批评、指正，以便再版时修正。

在编写本书过程中，得到山西省档案馆、山西省图书馆、山西大学图书馆、山西文物管理局、山西省公安厅以及北京、上海、南京、大连等地图书馆的大力协助，为我们提供了大量文献资料，曾在山西公路交通部门工作过的老前辈，多次向我们提供情况，对工作给予指导，有的还撰写了一些资料性的文稿，特别是美国友人南希·史迪威·易斯特布鲁克(Nancy·stilwell·Esterbrook)女士，寄来了她保存多年的其父约瑟夫·沃伦·史迪威1921年在山西修建公路时的日记和照片，为本书增添了珍贵的史料。对此，我们表示衷心感谢。

编 者

1987年11月

## 绪 论

自从有了人类，便有了原始的自然道路。人类最初的道路是因生活的需要，在他们经常出入的地方，反复践踏而逐渐形成的。随着人类认识和改造自然能力的提高，逐步有了人工开拓的道路。

车的制造，是人类道路交通史上第一次大变革。这次变革使人类开始摆脱繁重的担、扛、背运，而进入到使用运载工具进行长距离负重运载的新时期。从此，车广泛应用于生产、生活和战争等各个领域。这一变革，对推动人类生产的发展起了重要作用。

此后，在漫长的奴隶社会和封建社会里，社会生产力经历了一个缓慢的发展阶段，道路交通也一直在同一个发展层次上徘徊。直到近代出现了汽车和与之相适应的公路，才实现了人类道路交通史上的第二次变革。这次变革预示了人类几千年单靠畜力拉车历史的结束，标志着道路交通进入了机械化的崭新时期。此后，随着社会生产力的飞跃发展，汽车不断更新换代，促进了公路向宽、平、直和高级路面发展，为加速社会生产和商品流通，提供了快速、便利的交通条件。

山西的古代道路交通，发展较早，在中国的道路交通发展史上，也是最早实现第一次大变革的地域之一。

远在旧石器时代，山西南部 and 西南部沿黄河、汾河一带，由于土地肥沃，气候温和，草木丛生，而成为我们祖先居住和从事渔猎、采集活动的地方。1961年至1962年在山西芮城县匭河村附近的西侯度发现的旧石器时代早期遗址，经初步测定，距今至少180万年。说明山西的南部，在那时就有了古人类的活动。另在晋

南襄汾县发掘的丁村人文化遗址,说明早在 10 万年前,丁村人已在汾河下游生息繁衍,形成了原始氏族。这一带便成为山西道路交通兴起最早、发展较快、密度较大的地区。并且由于集居于晋南的先进的华夏族向落后的少数民族杂居的晋中以北发展,中、北部文化落后的少数民族也逐步向物产丰富、水草茂盛的晋南转移,而促进了贯穿山西南北大道的开通。

战争对推动山西古代道路交通发展起过重要的作用。从公元前 1027 年周武王灭商建立西周,到公元前 221 年秦始皇统一六国的 800 年间,战争频仍,许多重要的战争发生在山西境内,这与山西的特殊地理条件及其战略地位有密切关系。《读史方輿纪要》对山西的地势,有一段精辟的文字概括:“山西之形势,最为完固……。其东,则太行为之屏障。其西,则大河为之襟带。于北,则大漠、阴山为之外蔽,而勾注,雁门(勾注山,雁门关)为之内险。于南,则首阳、底柱、析城、王屋诸山(均在山西南部,统称中条山),滨河而错峙。又南则孟津、潼关皆吾门户也。汾、浍(汾河、浍水)萦流而右,漳、沁(漳河、沁水)包络于左,则原隰(低下的平原地带)可以灌注,漕粟可以转输矣。”山西凭借这种优越而险要的地理形势,对内可以致力发展生产,对外可以攻守兼备。春秋时的晋国之所以能从小国发展成五霸之一,长期称雄中原,在黄河流域打了几十次大仗,先与楚国争霸中原,后又与秦国抗争 70 余年,这与晋国所占据的有利地势是有关的。

战争中的进军和运输粮草,都需要整修、加宽和不断开辟新的道路。到战国末期,山西境内的南北、东西大道以及从东西南北各方通向现今河北、陕西、河南、内蒙古各邻省、区的道路均已形成。战争中作为战斗、运输工具的战车,也有了发展。公元前 632 年,晋国在城濮之战中,就出动过战车 700 辆,可见当时晋国的造车能力已具有相当的规模。

秦始皇统一中国之后的各个主要朝代,山西虽未成为全国的

政治、经济中心，但仍因其优越的地理条件和战略位置而为历代王朝所重视。这是因为许多朝代都把防御北方民族的入侵作为防患的重点。秦建都咸阳，西汉建都长安，东汉、魏、晋建都洛阳，唐建都长安，北宋建都开封，明清建都北京，山西都是防范外族的前哨，对各朝京都具有屏障和支撑作用，失去山西，即直接威胁到京都的安全。所以秦朝把原赵国、燕国在北部修的长城连接起来。秦始皇几次巡游，都到过山西。西汉在太原、云中、定襄郡（今山西右玉县以北）都驻有重兵。汉高祖刘邦还亲自带兵在山西北部与匈奴作战。东汉时期，为防御匈奴侵犯，在山西的北部、西北地区，“筑亭侯”，“建烽燧”，用6000名囚徒修飞狐道，以打通河北平原和山西北部高原的道路。到汉元帝，以“王嫱和番”，恢复了与匈奴的友好往来，更加强了京都经山西与北方匈奴的交通联系。此后的魏、晋、南北朝、隋、唐、宋、元各个时期，也都十分重视山西的防务和道路建设。其间北魏建都平城，山西北部的交通建设更受到重视，道武帝拓跋珪曾发兵万人修直道，从望都（属河北省）越过恒山，一直修到大同，长500余里。

以后，西汉末年，刘秀与王莽的战争，隋末李渊兴唐的战争，唐的安史之乱以及宋、辽战争等，山西都曾作为古战场。由于战争和防务的需要，古代传递军情、公文的驿道交通也随之得到发展。

促进山西古代道路交通发展的另一个重要因素是山西丰富的矿产资源。

山西运城盐池的“河东盐”，早在西周即被开发利用。战国时有了发展。到唐、宋时期，河东盐已运销到今河北、陕西、河南、湖北、安徽、四川等地。随着河东盐的运销，山西本省和通向外省的道路交通也得到发展。

山西煤炭驰名中外。煤的开发始于春秋战国时期。到了唐代，开采的规模已较普遍。在古代，山西煤炭还不可能大量外运，但



在本省范围的运销，也在一定程度上促进了道路交通的发展。

山西还蕴藏着丰富的铜、铁矿。早在春秋时期，山西就有了铜、铁的冶炼。战国时期，山西境内炼铁的技术和规模都有了发展，已能锻造锋利的剑戟。而铁制工具的生产，无疑加速了道路、桥梁的修筑和车辆的制造。

在道路建设得到发展的同时，山西的筑路养路技术也进步很快。在距今 2600 多年前，晋国已懂得“以时平易道路”，即按季节的特点合理安排道路的修建和养护并初步掌握了简单的道路选线技术。

随着道路的发展，桥梁也发展起来。早在春秋战国时期，山西人民就已在汾河、黄河上架设浮桥、木梁桥。如在汾河上架设的豫让桥、永济县蒲州镇附近黄河上的蒲津桥(浮桥)，距今已有 2500 多年。在此之前的春秋时期，还在山西潞城出现了石梁桥。位于山西名胜区晋祠的“鱼沼飞梁”，距今已 1500 余年，是我国现今仅存的一座石柱、斗拱、木梁等构成的古十字形桥，造型奇特优美，世界罕见。石拱桥的出现，是人类造桥史上的重大突破。山西现存的最早的桥梁是金代修建的晋城景德桥，是一座敞肩石桥。这一时期建造的石拱桥，在造型结构、施工工艺和艺术装饰上都已达到相当成熟的阶段。位于山西右玉县兔毛河的万全桥，是明代万历年间，为万里长城跨越河流而建造的一座特殊桥梁，城墙和桥合为一体，亦为世界罕见。

在道路、桥梁建设发展的同时，山西古代的道路运输也发展起来，特别是到明清以后，随着商品经济的发展，山西商贾组织起马帮、骆驼帮从事商品长途贩运，足迹遍布长江南北、长城内外，甚至远达现今的苏联。山西的“商人精神”闻名遐迩。

由于山西的特殊历史条件，古代道路交通的发展，曾经走在全国的前列。从唐代形成的以太原为中心的道路网，至今仍是山西公路布局的框架。但是，当西方爆发了轰轰烈烈的产业革命，