

中国公路交通史丛书

广东公路交通史

第一册

古代道路交通

近代公路交通

人民交通出版社

F542.9
5
7:1

中国公路交通史丛书

广东公路交通史

第一册

古代道路交通
近代公路交通

1977/11



人民交通出版社

B

628769

中国公路交通史丛书
广东公路交通史
第一册

古代道路交通

近代公路交通

人民交通出版社出版发行

(北京和半里东街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: 7.5 插页: 2 字数: 170 千

1989年9月 第1版

1989年9月 第1版 第1次印刷

印数: 0001—2500册 定价: 6.00元

ISBN 7-114-00768-76

F·00085

内 容 提 要

本书是一部专业经济史书。全书分上下两编，上编为古代道路交通，阐述广东古代道路交通的开辟和发展，以及道路交通网的形成；下编为近代公路交通，阐述中华民国时期广东公路交通的兴办、发展、破坏和衰落的全过程。



广东省交通厅公路交通史志 编审委员会

主任委员	孙民权			
副主任委员	陈光华	李煌生	翁绍练	周佳
	吴嘉启	谢瑞振		
委员	张省忠	黄良然	凌子如	吴四端
	郭振东	岑炳尧	郑启瑞	李凤乡
	邓健今	郑木钦	陈连生	

《广东公路交通史》第一册

主编	邓健今			
编写人员	李启智	陈洵	于载纳	边信旺
	费舜沅	彭传锬	龙海勋	

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，驰名海外；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输入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，是半殖民地、半封建社会经济的反映的一个侧面。在中华民国的38年期间，为适应当时的需要，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，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。

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，公开发行的。

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；个别地区的古代陆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。

绪 论

广东位于祖国的最南方，逶迤的五岭山脉，横亘东西，阻截南北，成为分隔广东与中原地区的天然屏障，也是长江、珠江两大水系的分水岭。东、南面临浩瀚的南海，海岸线绵长曲折，沿海岛屿林立，其中有我国第二大岛海南岛。广州自古以来就是祖国南方最大的贸易港口。

全省地势北高南低，地形复杂，山川纠结，地多丘陵，滨海地区有分散的平原，是广东农业生产的重要基地，素称鱼米之乡。境内河流纵横，珠江为省内最大的河流。

广东古称岭南，是古代百越民族聚居的地方，春秋战国时属楚国，与浙江、福建、广西等地统称为百越地。秦朝时设置南海郡、桂林郡和象郡，广东大部分地区属南海郡，雷州半岛和合浦地区属象郡。南海郡的郡治设在番禺（广州），辖县有番禺、博罗、龙川、四会、揭阳等县，每县辖地都十分辽阔。秦末汉初，赵佗为南海郡尉，击并桂林郡和象郡，建立南越国，辖地包括今广东、广西全部，越南北部和贵州的一部分。南越国建立 94 年，至西汉武帝元鼎六年（公元前 111 年）而亡。

自汉武帝平定南越国后，设置南海、郁林、苍梧、合浦、九真、日南、交趾、珠崖、儋耳 9 郡。东汉时废去珠崖、儋耳两郡，并入合浦郡，设交趾 7 郡，属交州。粤东、粤中地区属南海郡，粤北的曲江、连县等地属桂阳郡，南雄等地属豫章郡，粤西的封开、高要等地属苍梧郡，雷州半岛和茂名、吴川以及合浦等地属

合浦郡。三国时期，吴国孙权把交州划分为二，合浦以南归交州，合浦以北归广州。

唐朝分天下为 15 道，广东、广西同属岭南道。宋朝划分全国为 15 路，以广信县（今封开县）为界，将唐朝时的岭南道分成广南东路和广南西路，简称广东路和广西路。广南东路包括粤北、粤东、粤中地区和广西的贺县地区，而化州、高州、雷州、海南岛及合浦等地，则归广南西路管辖。

元朝将广东划归江西行省管辖，在广东设置宣慰使司、都元帅府等行政、军事机构。明洪武二年（公元 1369 年），改广东为布政使司，建制为 9 府 2 州。清承明制，没有多大变动，设 9 府 4 州 87 县。

民国初年，全省设 94 县。

自古以来，广东各族人民就在这块广阔富饶的土地上休养生息，辛勤耕耘，创造出了包括道路交通在内的灿烂文化。

道路交通是人类进行生产和生活的不可缺少的物质手段，也是构成社会经济的一个重要的组成部分，它的开辟、发展和盛衰，受当时的社会经济和政治军事文化等条件的制约和影响，反之，也对社会经济等起着一定的促进或阻滞作用。秦始皇统一六国，进军岭南，开辟了通岭南的道路，打通了中原地区与岭南地区的交通，对开发和发展岭南地区的经济文化起了巨大的作用。经过两汉时期的经营，岭南地区与中原地区的道路交通逐步发展，岭南地区的经济文化取得较大的进步，逐步跟上了中原地区的发展步伐。

唐宋时期，广州是祖国南方最大的港口，中外贸易频繁，促使广东与中原地区的道路交通进一步发展，南北物资运输源源不绝，来往客商官民络绎于途。

明清时期，广东社会经济迅速发展，成为祖国的重要经济基地，省内外的道路交通有了很大发展，以广州为中心的官马大道

与乡村小道四通八达，初步形成了一个道路交通网。

中华民国建立后，在清朝道路交通的基础上修建公路，兴办和发展现代化的公路交通，至抗战前夕达到最兴旺的时期，公路里程占全国首位，汽车数量也列前茅。但是，在民国政府的腐败统治下，社会经济陷于凋残衰落境地，人民生活困苦，公路交通得不到应有的重视和发展。

抗日战争爆发后，全省公路实行大破坏，仅剩粤北、粤东的一些路线，汽车运输局限在几条公路干线上。

抗战胜利后，国民党反动派发动了大规模内战，造成物价飞涨，经济崩溃，民不聊生，导致公路支离破坏，汽车运输苟延残喘，整个公路交通濒临绝境，直至全省解放才获得新生。

回顾广东省道（公）路交通发展的历史，探索其发展规律，揭示它在历史发展中的作用，及其与社会经济、政治、文化诸方面的错综复杂的关系，实有重大的意义，对当前公路建设也会有一定的借鉴作用和现实意义。

目
录

总 序
出版说明
绪 论

古代道路交通

(先秦~清末)

第一章 秦汉时期广东道路交通的开拓和初步 发展	1
第一节 先秦时期道路交通的萌芽	1
第二节 秦始皇开辟通南越道路	4
一、秦始皇平定南越开辟通道	4
二、四条通往南越的道路	6
三、从咸阳至番禺的道路	8
第三节 两汉时期道路交通的进一步开辟	10
一、汉朝与南越开展关市贸易	10
二、汉武帝五路进军平定南越	11
三、卫飒开辟曲江至郴州道路	15
四、马援进军合浦	16
五、郑弘开零陵、桂阳峽道	16
六、岭南向汉朝廷的进贡	17
七、岭南地区与长江流域的交通	17

第四节	秦汉时期的运输工具和交通管理	18
第二章	唐宋时期广东道路交通的发展	23
第一节	全国驿道交通的发展	23
第二节	张九龄开凿大庾岭路	25
第三节	广东境内交通的开辟	27
第四节	两宋时期广东与首都的驿道交通	30
第五节	两宋时期广东的道路建设	31
第六节	宋代广东境内道路交通的发展	33
第三章	元明清时期广东道路交通网的形成	36
第一节	驿道交通的大发展	36
第二节	元代广东至京都的交通	38
第三节	明代广东的驿路交通	40
一、	广东至京都的驿道干线	40
二、	广东境内的驿道路线	41
第四节	明清时期民间大修道路	54
第五节	清代广东道路交通网的形成	56
第六节	元明清时期的交通管理和运输工具	60

近代公路交通

(公元 1912~1949 年)

第四章	北洋政府时期广东公路交通的兴办和初步发展	65
	(1912~1926 年)	
第一节	广东近代经济和交通运输的发展	

.....	65
一、半殖民地半封建社会经济的加深	65
二、广东民族资本主义经济的发展	66
三、辛亥革命前后的广东交通运输	68
第二节 筑路倡议与筑路机构的建立	69
第三节 第一条公路和第一个长途汽车公司	72
第四节 奖励商民集资筑路和兴办汽车运输政策的推行	74
第五节 培训工程人员与制订筑路法规	78
一、设立工程生讲习所和工程学校	78
二、颁布《修筑公路建筑法则》	79
第六节 商民集资筑路和兴办汽车运输	82
第七节 政府筹资修路	86
第八节 公路交通的初步发展及其特点	91
第五章 南京政府时期广东公路交通的蓬勃发展	94
(1927~1937年)	
第一节 调整机构, 加速筑路	94
第二节 修订筑路行车法规	98
第三节 制订筑路计划	104
一、1926年制订省道干线修建计划	104
二、1929年修正省道干线修筑计划	106
三、修建八条军事路线计划	107
四、实施三年公路建设计划	107
第四节 全省大筑公路	111
一、商民踊跃集资筑路	111
二、政府投资修筑军事路线	115