

中国公路交通史丛书

# 天津公路运输史

第一册

古代道路运输

近代公路运输

人民交通出版社

F542  
21  
3:1

中国公路交通史丛书

# 天津公路运输史

第一册

古代道路运输  
近代公路运输

BR 67/20

人民交通出版社

443892

中国公路交通史丛书  
天津公路运输史

Tianjin Gonglu Yunshu Shi

第一册

古代道路运输

近代公路运输

人民交通出版社出版发行

(北京和平里东街10号)

各地新华书店经销

顺义县向阳胶印厂印刷

开本: 850×1168  $\frac{1}{32}$  印张: 10 字数: 238千

1988年9月 第1版

1988年9月 第1版 第1次印刷

印数: 0001—6600册 定价: 5.50元

01-202-046-6

ISBN 7-114-00149-5

---

F·00030

## 内 容 提 要

本书主要介绍天津古代道路运输和近代公路运输状况。包括：先秦至清末道路运输的溯源、驿传制度的形成和发展，以及运输工具的改进和完善；中华民国时期公路运输的兴起，抗日战争时期公路运输的畸形发展以及抗战胜利后公路运输的复兴和衰退过程。

以史为鉴 发展交通  
开拓前进 振兴天津

李瑞环  
题津浦

总结历史经验  
天津公路运输  
现代化服务。

李

一九八二年  
六月

总结经验

发展交通

锐意改革

当好先行

题天津市公路运输史

清琪

发展公路运输

繁荣农村经济

张百田



# 天津市交通局天津公路运输 航运史编写委员会

主任 刘立德  
副主任 张子秋 王广甲  
委员 刘立德 于国源 田国福 张子秋 王广甲  
          高效琨 耿捷 吴志民 章思奇 时彦文  
          赵学儒 吴维琪 刘永贵 马占朝 朱松南  
          李振亚 余祚安 孙晋和 刘庆海 任宏仁  
          马献青 李兰阁  
顾问 李益 刘墨林 宋锦章 李金铭  
      李士和 左建 梁占鳌 翟乾祥  
      郭璞 谭作舜

## 《天津公路运输史》第一册

主编：耿捷

编写人员：

王德春 吴志民 陈望劼

阎润芝

## 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。秦修弛道，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。

## 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道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道路交通。

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、《中国公路交通史》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。为了使跨省路线互相衔接，各省、市、自治区在叙述本地区公路路线时可介绍到邻省的第一站（即送一程）。

九、本丛书除引文中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年底,按照交通部的部署,天津市交通局着手进行《天津公路运输史》的编撰工作。翌年初,局编写委员会成立,下设编写组,具体承担这项任务。

《天津公路运输史》分为一、二两册,先秦时期至1949年1月天津解放前为第一册,1949年1月天津解放时起至1985年为第二册,主要阐述天津市、郊和静海、宁河、蓟县、宝坻、武清五县的今天津地区古代道路运输、近代公路运输和天津解放后、特别是中华人民共和国成立后30多年来公路运输的发展状况和发展规律。

编撰《天津公路运输史》,是一项“上慰先祖,下启后世”的重要工作,必须以马克思主义、毛泽东思想为指导,本着实事求是的科学态度,用可靠的史料,如实地反映天津道路和公路运输发展的基本过程,揭示其发展规律,全面地总结历史经验,从而起到历史借鉴作用,促进公路运输事业的进一步发展,为社会主义物质文明建设和精神文明建设服务。

在交通部《中国公路交通史》编审委员会和天津市交通局党委的领导下,通过全体编写人员的共同努力,于1984年5月完成了《天津公路运输史》第一册(初稿)。1985年8月召开审稿会议,广泛汲取历史学家和公路运输业专家的意见,进行了较大修改。嗣后,又请天津市地方史志编修委员会总编室副主任、天津市政协文史资料研究委员会副主任杨大辛审阅,根据所提意见修改后,报送部编审委员会和人民交通出版社审核,并进行加工修改而成目前这本《天津公路运输史》第一册。

在编撰《天津公路运输史》第一册的过程中,曾经得到北京市交通局《北京公路交通史》编审委员会、河北省交通厅史志编纂委

员会和天津社会科学院历史研究所、天津历史博物馆、天津档案馆、天津图书馆、天津市政协文史资料研究委员会、南开大学、天津师范大学、天津市公用局、天津市市政工程局《天津公路史》编写委员会等单位的大力支持和热情帮助，在此谨致衷心的感谢。

《天津公路运输史》第一册，起初系由吴志民、阎润芝、陈望劫、王德春分工执笔编撰；张中和曾做过部分修改；最后由耿捷负责全书的总纂工作。由于编写人员政治思想水平不高，历史知识有限，史料收集得也不够齐全，因而书中不免有许多疏漏和谬误之处，敬请广大读者指正。

**天津市交通局天津公路运输  
航运史编写委员会**

1986年11月30日



## 绪 论

天津是中国三大直辖市之一。它地处华北平原的东北部,东临渤海,北依燕山,西与南同河北省相连,从市中心沿海河东南至渤海约 70 公里,西北距北京 137 公里。海河水系的永定河、北运河、大清河、南运河、子牙河等五大支流于三汉口处交汇后,经海河至大沽口入渤海。全地区地势西北高、东南低,有低山丘陵和坦荡平原两种地形,其南北长约 186 公里,东西宽约 101 公里。境内自然资源丰富,经济条件良好,铁路、公路、河道通达腹地。天津居首都之门户,当水、陆之要冲,在漫长的历史年代里,系南粮北运、北盐南运的交通枢纽和运销中心,为中国经济发展和物资交流,曾经发挥过重要的作用。

远古时代,天津地区是一片茫茫大海。后来随着它的逐渐成陆,人类早期聚落才不断形成。夏商之时,天津地区属于冀州。在周朝,为幽州之地。春秋、战国时期,属于燕国。秦始皇统一中国后,天津海河南部属巨鹿郡,海河北部属渔阳郡和右北平郡。汉代,为章武、东平舒、文安和泉州、雍奴、无终县地。唐时,分属蓟州、沧州、幽州。宋、辽期间,天津海河南、北之地,分别由宋代河北东路之清州、沧州和辽代南京道之析津府所辖。在金朝,天津称直沽寨。到了元代,改称海津镇,属静海县地。明朝永乐年间,置天津卫和左、右卫于此,清初因之。雍正年间改卫为州,把武清、静海、沧州等地归属天津州治下。不久,又改设天津府,下领沧州及天津、青县、静海、南皮、盐山、庆云等 1 州 6 县,天津县为府治。此后,直隶总督移驻其地,天津镇总兵亦驻于此。中华民国成立后,废天津府留天津县。民国 17 年(公元 1928 年),设天津特别市。民国 19 年(公元