

《中国公路交通史》丛书

浙江公路史

第一册

近代公路

人民交通出版社

中国公路交通史丛书

浙江公路史

第一册

近代公路

人民交通出版社

内 容 提 要

本书主要介绍中华民国时期浙江省的公路建设,全书分省道建设的开端、省县合作建设公路网、抗日战争中公路的破坏与维护、抢修复员路线与公路的衰落等四章,并附有必要的统计图表,可供公路从业人员和史学工作者参考。

浙 江 公 路 史

Zhejiang gonglushi

第一册 近代公路

浙江省交通厅公路交通史编审委员会 编

责任编辑 石道全

人民交通出版社出版

新华书店北京发行所发行

各地新华书店经售

人民交通出版社印刷厂印

开本: 850×1168 1/32 印张: 9.75 字数: 232 千

1988年4月 第1版

1988年4月 第1版 第1次印刷

印数: 0001—3,790册 定价: 5.85元

01—192—072—5

ISBN 7—114—00027—8

F·00001

统一书号: 11044·10017

《浙江公路交通史》编审委员会

主任委员：张先辰
副主任委员：蔡体楞 黄湘柱 葛辰生 朱连德
胡 侠 叶芋爽
委 员：鲍樟根 朱大鹏 胡水根 张永诚
徐 林 应树登 张治中 郎雄冠
童 力 蔡维元
顾 问：吕树本 王煊城

《浙江公路史》编写组

负 责 人 徐望法 周振麟
成 员 王家骝 吕锡文 李新慧 夏乃申
夏芳玉 蔡迪红

《浙江公路史》第一册

主 编 徐望法
编写人员 吕锡文 李新慧

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质运输得以畅通。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

一九八六年十一月八日

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。

序

浙江省以境内钱塘江旧称浙江得名，是我国沿海的一个重要省份，历史悠久，物产富庶，风景秀丽。近年来，我省在社会主义经济建设中，由铁路、公路、航空、内河、外海所组成的交通运输网，有了飞速发展，为建成具有中国特色的社会主义，振兴中华，振兴浙江，起着日益重要的作用。

公路交通在我省占有重要地位，它在便利人民往来，物资流通，繁荣经济，以及文化传播等方面，已成为一种不可缺少的运输方式，尤其在生产日益发展，人民生活日趋改善的今天，对它的需求更为殷切。如何正确总结它的发生、发展和演变过程，从中寻找规律，吸取经验教训，对进一步推动我省公路建设工作的进展，必将提供有益的借鉴。省公路交通史编写组的同志们勇于探索，搜集整理大量资料，编成这部专著，确为我省交通事业作出了可贵的贡献。

盛世修史，史以资治，历来为政府和人民所重视。过去浙江历史著述虽多，但属于公路交通的专史，尚未曾见。这部史书的完成，不仅填补了我省历史文库中的一项空白，为今后交通史的继续编写闯出了一条道路；而且将在贯彻“古为今用”中，对祖国四化建设，特别是我省的交通建设，产生积极影响。值兹出版之际，特为之祝贺。

马 立 亭

1986年8月

目 录

总 序

出版说明

序

绪 论

第一章 省道建设的开端12

第一节 省道的计划和筹备12

一、提出省道计划的历史背景12

二、省道计划的梗概14

三、省道建设经费的筹划18

第二节 省道的建设和养护18

一、成立省道局18

二、工赈筑路和兵工筑路19

三、省建萧绍、嵊新段22

四、加强组织机构及部署养路工作24

五、筹建省道基本线25

第三节 商资筑路的兴起27

一、第一条商资修筑的路线27

二、商资筑路的发展30

第二章 省县合作建设公路网36

第一节 省道改称公路并开展公路建设36

一、省道改称公路及修建部署36

二、省建六项工程41

三、开展公路养护工作50

第二节 第一次公路路线网计划及其实施 52

一、制订公路路线网计划52

二、省建三项公路工程	55
三、浙江省公路建设在第六次国际道路 会议上得到好评	58
第三节 三省联络公路和“边防路”	62
一、全国经济委员会督造三省联络公路	62
二、修筑“边防路”	67
三、省县合作加紧公路建设	70
四、养路工作的变化	75
第四节 商资筑路政策的变化	80
一、商资筑路的最盛时期	80
二、商资筑路收归省办	84
三、借款筑路出租营业	86
四、商办公司的养路工作	89
第五节 七省联络公路及第二次公路路线 网计划	91
一、七省公路会议及联络路线计划	91
二、制订第二次公路路线网计划	95
三、九条公路干线及支线工程	101
四、沿海国防路及风景区支线	114
第六节 调整管理体制及续建新路	118
一、实行分区管理	118
二、工赈筑路及续建新路	121
三、改分区管理为分段管理	129
四、进入抗日战争准备阶段	133
第三章 抗日战争中公路的破坏与维持	148
第一节 日军侵浙和公路破坏	148
一、抗战前期破坏的公路	148
二、抗战后期破坏的公路	149

三、破路的损失	150
四、破路的方式	155
第二节 战时公路机构的变迁	157
第三节 新建、抢修及改善工程	160
一、前期工程	160
二、后期工程	168
三、工程管理	171
第四节 公路维修养护	172
一、公路养护里程的变化	172
二、前期养路工作概况	174
三、后期养路工作概况	180
四、水毁工程	181
第五节 日占区的公路	182
一、日占区的公路机构	182
二、日占区的公路概况	183
第四章 抢修复员路线与公路的衰落	188
第一节 抢修破坏公路及工赈筑路	188
一、第一、二期复员路线	188
二、一般路线的修复	192
三、工赈筑路	193
第二节 “戡乱筑路”和军事抢修	194
一、“戡乱筑路”的计划及经费筹措	194
二、“戡乱筑路”工程的实施情况	196
三、紧急军事抢修工程	199
第三节 划分国道、省道、县道和国道	
三线的管理机构及其所办工程	207
一、划分国道、省道、县道	207
二、制订公路工程技术标准	209

三、浙境国道管理机构的设置	211
四、国道与地方的关系	212
五、国道三线的改善及养护工程	213
第四节 省公路机构及其养护工作	215
第五节 商办汽车公司的复路和养路工作	225
一、商办公司修复的路线	225
二、商办公司的养路工作	228
 结束语	237
编后记	240
参考文献	242
大事记	245
附 录	261
一、浙江省历年筑路里程及可通车里 程对照表	261
二、浙江省九条干线公路概况表	268
三、浙江省商办公路路线表	278
四、浙江省公路主要桥梁表	288
1. 钢筋混凝土桥梁简表（长度 30 米以上）	288
2. 钢桁架桥简表	289
3. 利用改造老桥简表（长度 30 米 以上）	291

绪 论

交通是人类生产、生活活动的必要条件，是随着社会生产力的发展而发展变化的。水陆交通及道路网络布局，与当地的地理条件，经济、政治、文化及军事需要等诸因素有密切关系，并随着人类活动的扩展而逐步发展完善起来。我国二千几百年的封建社会，形成了一个庞大的水陆结合的古代道路系统及完备的邮驿制度，公路就是在古代道路的基础上逐步建设起来的。因此，在本书《绪论》中，有必要简略叙述浙江古代交通的演变及古代道路概况。

浙江的交通，自古以来以水运为主。浙江东濒大海，有漫长的海岸线，港湾林立，海运发展较早。境内有苕溪、钱塘江（又名浙江）、曹娥江、甬江、椒江、瓯江、飞云江、鳌江等八大水系及大运河，干支流遍布全省，特别是东北部平原（即杭州、嘉兴、湖州及宁波、绍兴平原），河道纵横密布，向有“水乡”之称，水运比较发达。浙江境内陆续发掘出来的原始遗址颇多，余姚河姆渡是距今约六七千年前的母系氏族遗址，其中就发现有捕鱼用的独木舟。距今约四千年前的杭州水田畝遗址，属良渚文化，其中一条水沟里就发现有船用木桨四支，可见当时已有水上交通工具——船。值得注意的是，在众多的遗址中，还没有发现陆上交通工具——车。《周书》载有周成王时“于越献舟”^[1]。《慎子》载有“行海者，坐而至越，有舟故也”^[2]。由此可见，在西周、东周时代，位于浙江境内的越国就有较高的造船和航海技术，越国的

船舶已从海道航行到我国北方。春秋时代的越王勾践说：“越人水行而山处，以舟为车，以楫为马，往若飘风，去则难从。”^[3]。因为越国境内河道很多，水行无阻，而陆行则为河道所阻，不及水行迅速。但越国也有一条主要的陆路贯穿于东北部平原，北通吴国都城（今江苏吴县），东通甬东（今宁波）。从春秋到战国时代，这条道路都是从北方通到浙境的主要道路。

秦、汉国内统一，重视陆路交通的开拓，但当时浙江境内还比较落后，离京都甚远，地区偏僻，人口稀少，商业不发达，从全国政治、经济等方面来说，境内陆路交通并不重要。秦、汉时浙江境内所置的县，多数在东北部平原及其邻近之处，水运方便。秦始皇二十七年（公元前 220 年）筑驰道，通到各郡郡治，而会稽郡治在吴县（江苏境内），浙江境内并无修筑驰道的明确记载。秦、汉推行邮驿，由京都至各郡的陆路要道，沿途设置驿和传，驿有马，传有车，接送使节和官员，传递皇帝诏命及军报。次要的道路，则设置亭和邮，有邮人步行传送文书。浙江境内的道路，属于郡以下的交通，因此只有亭，而无驿、传的记载。秦始皇于三十七年（公元前 210 年）十月，东巡会稽，“以正月甲戌到大越，留舍都亭”^[4]。大越指春秋越国都城，秦时置山阴县，都亭指县城内的亭。山阴是当时浙境最重要的县城，秦始皇留宿都亭，可见并无驿、传。西汉也是如此。

东汉时，吴郡与会稽郡分治，会稽郡治在山阴（今绍兴），山阴成为钱塘江以南各县的政治、经济中心，浙江境内的陆路交通也开始重要起来。浙江有关桥梁建设的记载，最早是东汉。由此说明，陆路行人增多，原有的渡船或简单的木桥已经不能适应，同时也有了修建石桥的技术。但分布不广，仍集中于东北部平原及其附近地区。

三国时期，浙江属吴国辖地，境内人口有所增加，增置了四个郡和较多的县。东汉末叶，孙策据有江南，多次攻闽，从会稽