

中国公路交通史丛书

贵州公路史

第一册

古代道路交通
近代公路

人民交通出版社

内 容 提 要

本书系统介绍了贵州地区古代道路交通和近代公路建设兴衰起伏的发展过程,探讨了贵州陆路交通发展演变的历史规律。本书可作为史学工作者研究贵州古近代经济史的本很好的参考书。

中国公路交通史丛书 贵 州 公 路 史 第 一 册 古代道路交通 近 代 公 路

贵州省交通厅交通史志编审委员会编

责任编辑 刘照华 李世华

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

人民交通出版社印刷厂印刷

开本: 850×1168 1/32 印张: 8.375 插页: 5 字数: 193 千

1989年2月 第1版

1989年2月 第1版 第1次印刷

印数: 0001—5 000 册 定价 5.25 元

ISBN7-114-00432-X

F·00062

贵州省交通厅交通史志编审委员会

主 任	杨守岳				
副 主 任	邓时恩	卢万里			
顾 问	卢绍善	周光明			
委 员	唐治文	陈朝荣	夏润泉	夏鹤鸣	
	孙国锐	董寅午	刘书年	梁乃敬	
	李立国	张敦嘉	龙瑞坤	周平生	
	冯朝俊				
特聘顾问	王燕玉	周春元			

《贵州公路交通史》

主 编	邓时恩
副 主 编	唐治文

《贵州公路史》 第一册

主 编	夏润泉				
副 主 编	陈朝荣	丁培孝			
编写人员	姚礼和	林慧军	钟 诚	罗文娟	
	李 路	叶宗茂			

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，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。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

贵州道路由古驿（大）道发展为公路，历时 2200 余年。其发展情况，至今无专门著述，是专业史的一项空白。十一届三中全会以来，随着经济的改革、繁荣和科学文化事业的蓬勃发展，编史修志已成为各行各业及各地方的一项重要工作。为发挥历史学在“存史、资治、教化”方面的作用，探索道路发展的规律，1981 年 3 月，贵州省交通厅调集人员，建立编史机构，开始编撰贵州省公路交通史。

《贵州公路史》（第一册）由古代道路交通史及民国时期公路史组成。贵州古代驿（大）道自战国至清末，道路结构无变革，故古代道路交通史断限时间由战国至清末，民国时期公路史断限时间由 1911 年辛亥革命至 1949 年 9 月中华人民共和国成立前夕。为避免一些重复的编写工作，将古代道路与古代运输合为一篇，定名《古代道路交通》篇。在述及贵州未建省级区划前之史事时，用“贵州地区”以表达今贵州疆域。

限于水平，错误在所难免，请读者指正。

绪 论

战国至汉初, 贵州地区大部属夜郎国的领域, 汉武帝通西南夷后, 分属牂柯、犍为、巴、武陵四郡; 晋及南北朝属宁州; 唐代分隶黔中、剑南、岭南三道及牂柯国; 宋代分属夔州路、潼川府路、荆湖北路及广南西路; 元代分属云南、四川、湖广3个行省; 明成祖永乐十一年(公元1413年), 设立贵州布政使司, 是贵州地区作为省一级建制之始, 但还有不少边区仍隶上述三省, 清代雍正年间(公元1723年~1735年)经过4次调整, 形成今贵州疆界。

贵州居民有汉、苗、布依、侗、彝、仡佬、水、回、壮、傣、土家、白等民族。

贵州省位于中国西南部, 在北纬 $24^{\circ}30'$ ~ $29^{\circ}13'$ 、东经 $103^{\circ}31'$ ~ $109^{\circ}30'$ 之间, 面积176108平方公里。东接湖南, 北连四川、南邻广西, 西界云南, 隆起于四川与广西盆地之间, 属云贵高原的东部。全省山峦重叠, 溪涧纵横。西部黔滇间有乌蒙山脉, 北有娄山山脉, 苗岭山脉横亘于中部, 武陵山脉斜插于东北。地势西部较高, 中部稍低, 逐渐向东及东南下降, 平均海拔约1000米。水道分属于长江水系与珠江水系, 以苗岭山脉为分水岭, 岭北较大河流有乌江、赤水河、綦江等, 入四川省境汇注长江; 锦江、清水江、沅阳河等流入湖南的沅江, 经洞庭湖汇入长江。岭南较大河流有都柳江, 南、北盘江等, 均流入广西的西江, 汇入

珠江。这些河流虽然通航里程较短，但都对促进贵州水陆交通的发展起了一定的作用。贵州的农业产品、林业资源、动物资源丰富，矿产资源品种繁多，汞、铝、锰、铅、煤炭与磷肥等储量较大。1960年周恩来总理视察贵州时，曾称赞贵州“山川秀丽，气候宜人，物产丰富，人民勤劳。”自古迄今，贵州美丽的山川，滋养着勤劳、勇敢、智慧的各族人民，他们在这块土地上繁衍生息，辛勤劳动，创造了历代贵州的灿烂文化。

贵州古道，多从统一、平叛、反抗的历次战争中逐步开发。战国末期，楚国为扩张领域，派将军庄蹻略巴、黔中以西，开辟由黔入滇的东西大道；秦为控制西南，修建五尺道；汉因征讨南粤，修通夜郎的石门道；三国时期，蜀相诸葛亮南征，建成以成都为中心，通建宁（今云南）、牂柯（今贵州大部）的大道网络；东晋时期，割据西蜀的李雄势力侵占夜郎、兴古两郡，广州刺史邓岳派兵收复，连通由邕州通兴古、夜郎的大道；南诏反唐，两入黔州，由邕州至黔州、播州的大道因以贯通。元代进军云贵，开通由平溪经播州（今遵义）至乌撒（今威宁）及泸州经永宁至乌撒的大道，讨伐四川平章政事囊嘉特的反叛，联通由四川重庆经播州（今遵义）至贵州（今贵阳）的大道；为缓和运输紧张状况，开拓由云南曲靖经普安（今盘县）、贵州（今贵阳）至镇远的驿道，并设驿站。明清两代建立初期，为镇压残存反抗势力，进军云贵，大力整修道路桥梁，增辟州县间的大道。至清代晚期，建成以贵阳为中心，以驿（大）道为主干，县乡道路为分枝的邮传网。清末民初，邮电机机构分别建立，继而兴建公路，开办汽车运输，驿政衰落。

辛亥革命至1926年，割据贵州的军阀派系之间明争暗斗，战火频仍，政局动荡，无力从事道路建设。1923年，袁祖铭任贵州省省长，设交通筹备处，筹措修路经费，并在上海聘请工程司陈树堂来黔协助，适滇军第2次入黔，袁祖铭出走湖南，筹划中断。

1925年彭汉章主黔政，前省长卢焘^①曾建议修建通广西公路，未被采纳。

1926年6月，周西成就任贵州省省长，东窥湖南，南联粤桂，西拒云南，北略巴蜀，踌躇满志，因政治经济上的需要，采纳卢焘的建议，创建公路。成立路政局，直隶省长，管理全省路政。制定《贵州全省马路计划大纲》（以下简称《大纲》），以为修建公路的纲领。印发《路政周刊》宣传筑路意义，号召全省共同赞助。周氏任内，经济情况较好，每年税收都在1000万元以上，3年拨给各县路政经费45万余元，勘测路线2500余公里，40余县公路分别动工，修通贵阳至安顺、贵阳至桐梓两段公路共315公里。

1929年，周西成战歿，毛光翔、王家烈先后继任省主席，公路建设虽仍按《大纲》实施，终因战争迭起，政局多变，民生凋敝，税收减少，经费支绌，公路建设进展减缓。迄1935年4月王家烈辞去省主席止，共修通公路1045.6公里。除贵阳往南与广西联通外，其他路线只可通往省内的桐梓、黄果树、毕节、定番（今惠水）、麻江下司等城镇。

1935年，国民政府统一西南，军事委员会委员长行营（以下简称行营）成立公路处，负责黔湘、黔滇、黔川三路续建及整修事宜。后设立军事委员会委员长行营川黔二省公路监理处于成都，监督公路修建及核拨工款等事宜。在行营严令督限下，联通黔川（贵北）、黔湘（贵东）、黔滇（贵西）三条干线，加上黔桂（贵南）线统称“四大干线”。黔湘、黔滇为京（南京）滇公路的末段，两段联通后，从云南、贵州乘汽车可直达首都南京。

^① 卢焘，壮族，清光绪八年（公元1882年）出生于广西环江（原宜北）县，护国护法之役中，随黔军出征。1921年，任黔军总司令兼贵州省长。1925年，彭汉章主黔，卢焘向彭汉章建议修建贵州至广西公路。次年冬，周西成主黔政，又向其倡议修公路被采纳。1949年11月，临贵州解放前夕，贵阳各界人士选卢为临时治安委员会主任委员，同月14日被国民党特务杀害。贵阳解放后，人民政府追认他为烈士。

1937年7月7日，抗日战争爆发，战局急剧演变，沿海港口沦陷殆尽，西南地区成为抗日后方基地。铁路运输范围日益缩小，交通运输多由公路承担，但受西南省区管辖范围的限制，极不适应抗战的需要。为统一和改进公路交通，行政院批准贵州省主席吴鼎昌等的报告，设西南公路运输总管理处，统管黔省四大干线及川、滇、湘、桂部份干道，拨款改善桥渡险路，翻修路面。11月，国民政府迁都重庆，贵州公路干线已成为联系江南半壁河山的纽带，军需供应、生活及外贸物资运输均赖以进行。随着战局的发展，国民政府投资修建川滇东路、黔桂西路、玉(屏)秀(山)公路、桂(林)穗(三穗)公路等干道。贵州省投资修建遵(义)思(南)、陆(家桥)三(都)、兴(义)江(底)、贵(阳)开(阳)等省道，以及遵(义)绥(阳)等县道14条，共计1900余公里，贵州公路建设盛极一时，对支援抗日战争发挥了重要作用。

抗战期间，全国公路、铁路的许多工程技术及管理人员云集贵州，从事公路建设及养护工作。在经费少材料缺的困难情况下，他们发挥聪明才智，或精心设计，提高工程质量，或日夜抢修被日机炸毁的桥路，或改进管理，加强养护，为保障抗日后方的西南交通作出了重大贡献。

抗战胜利后，国民政府忙于沦陷区的接收，继而发动大规模内战，对西南公路交通勉强维持残局。黔省修建公路，亦因通货恶性膨胀，民不聊生，筹款征工均很困难，故而进展极微。公路路况下降，国道仅能维持通车。省道养护机构时兴时废，道工聚散无常，困难尤甚。解放前夕，省县道除清(镇)毕(节)、贵(阳)惠(水)两线尚有部份道班外，其余路线无人养护，水毁坍塌，桥断路阻。迨至1949年9月，贵州公路里程虽有3900余公里，55县通公路，但能维持通车者仅2037公里。1949年11月贵州解放，国民党溃军败退时，破坏了公路桥梁，经过抢修恢复通车里程1950公里，能通车的县不到全省的1/3。

综观贵州道路发展情况，归纳以下三点：

一、古驿道与公路发展缓慢。贵州地处云贵高原边远山区，奴隶制及其残余土司制与封建制的小农经济长期存在，跨入近代，又遭受帝国主义、封建主义与官僚资本主义三座大山的残酷剥削和阶级压迫，严重束缚生产力的发展，人民贫穷，经济落后，古代驿道和近代公路都发展缓慢。

二、政治与经济是促进贵州道路发展的主要因素。从战国庄蹻入滇至元、明、清三代进军云贵所开辟的驿（大）道，主要是出于政治上的需要。民国时期省长周西成及其继任者，为谋政治经济发展而兴建公路；蒋介石为阻止红军北上，连通黔川、黔湘、黔滇三大干线；抗日军兴，为适应抗日需要，兴修四条战略公路；为活跃城乡物资交流，修建若干县乡道路。道路开辟原因，虽各有不同，但只有经济繁荣才能赋予承担物资交流使命的道路以持续的生命力。贵州驿（大）道与公路一般都具有战时能完成军事任务，平时能承担经济交流的作用，所以能长期保存下来。

三、贵州的道路，是由于道路交通技术的引进而引起变革的。邮电设施的建立，汽车和筑路技术的引进，促进古道变革与公路发展。抗日战争时期，大批交通专业人员云集贵州，为公路建设提供了人才条件。大量汽车涌入贵州，贵州公路在量与质的方面，已不适应形势需要，从而加速了原有公路的改善与公路建设的发展。

目

总序	1
出版说明	
前言	
绪论	

录

古代道路交通

(先秦~公元 1911 年)

第一章 战国至唐宋时期的道路交通	1
第一节 战国至秦汉时期开通的道路	1
第二节 三国至唐宋道路交通的发展	4
第三节 唐宋时期陆路运输概况	11
第二章 元代新辟道路与驿站设置	13
第一节 东西、南北干道的开拓 与驿站的建立	13
第二节 在驿政管理上对民族地区 与边区的优惠办法	18
第三节 畜力运输与水陆联运的发展	18
第三章 明代驿传干道网的形成与驿政	20
第一节 驿(大)道的整治和开拓	20
第二节 驿传网的路线、驿站 及其配备	25
第三节 驿道专管机构的设置	