

中国公路交通史丛书

湖北公路史

第一册

古代道路
近代公路

人民交通出版社

内 容 提 要

本书是一部专业史书，详细记述了湖北古代道路，尤其是近代公路的发展历程，认真总结了公路建设中的经验教训。本书内容翔实，资料丰富可靠，可供史学界和有关专业人员阅读参考。

责任编辑 刘照华

封面设计 孙立宁

中国公路交通史丛书

湖北公路史

HUBEI GONGLU SHI

第一册

古代道路

近代公路

湖北公路史志编审委员会 编

正文设计 刘晓方

责任校对 张莹

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刷

开本：850×1168 $\frac{1}{32}$ 印张：7 插页：1 字数：168千

1990年5月第1版

1990年5月第1版第1次印刷

印数：0001—3500册 定价：7.15元

ISBN7-114-00974-7

F·00101

湖北交通史志编审委员会

主任委员 章德麟
副主任委员 林学民
委员 秦安昌 魏春成 徐 诚
蔡 潮 梁僖亭 赵凯义
董风云 彭荣洲 涂前树
岳启富 石阶池

湖北公路史志编审委员会

主任委员 任必年
副主任委员 蔡 潮 秦安昌
委员 赵凯义 李明泉 杨清国
梅光祖

《湖北公路史》第一册

主 编 赵凯义
副主编 梅光祖
编写人员 曾 平 董风云 唐运炳

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道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以后才开始的，至今还不满百年。

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18万多公里。过去没有公路交通的西藏地区，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，大件运输和集装箱运输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

1989年8月5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，一般有条、章、节、目。

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。

序 一

交通，是人类经济生活、社会生活以至一切文化生活的**基础**，是人类生活进步必不可少的条件。交通发展的历史，从一个侧面反映着人类社会发展的轨道。

论交通，湖北地处祖国中部，居长江中游，扼京广、焦柳两大铁路干线中段，境内河湖星罗，公路纵横交错，在全国运输网上起着联接东西、贯通南北的作用。讲历史，湖北交通源远流长，早在五千年前的新石器时代，生活在江汉平原的氏族部落，就开始有了原始交通。随后，繁衍生息在这块土地上的先世，在创造湖北璀璨文化的过程中也创造了历代交通。几千年来，有关湖北交通的史事只散见于各类典籍之中，全面系统记述湖北交通发展历史的专著尚无。

今天，我们已进入社会主义现代化建设的新的历史时期，湖北“在中部崛起”正呼唤交通现代化建设要加快步伐。怎样加快湖北交通的建设步伐，这里要做大量的多方面的扎实的工作，其中就包括正确总结历史经验的工作。为此，我们按照交通部的统一部署，从1980年起，在省交通厅、省公路管理局、省公路运输管

理局、省航务管理局以及地、市、州交通局，设立了交通史志机构，开始了《湖北公路史》、《湖北公路运输史》、《湖北航运史》的编写工作。其目的是要以马克思列宁主义、毛泽东思想为指针，用辩证唯物主义和历史唯物主义的观点、方法，科学地系统地记述湖北公路、公路运输和内河航运的发展历程，努力探索其发生、演进的客观规律，为本省交通部门各级领导的科学决策提供历史信息，为交通系统进行爱国主义教育提供辅导材料，以便进一步激励广大职工的斗志，坚定信心，奋发图强，用实际行动，振兴湖北交通。

编撰交通史是一项科学性很强的艰苦工作。参加这项工作的同志，原大都从事交通管理、业务技术工作，其困难之大自然不待言。数年来，他们不畏艰难，勤学苦练，不求名利，辛勤耕耘，如今已结出了丰硕成果。这些同志筚路蓝缕之功，是要载入交通史册的。

湖北交通史的编撰工作，一直是在交通部中国公路交通史编审委员会、中国航海史研究会的领导下进行的。在编写过程中，得到了省内外史志界专家、学者及同仁们的帮助。在此一并谨致谢忱。



1990年4月

序 二

湖北省位于全国南北陆路交通和东西水陆运输干线交汇之处，自古以来交通地位十分重要，素有“九省通衢”之称。湖北道路发展的历史源远流长，近代出现公路亦逾 60 余年。以马列主义、毛泽东思想为指导，用辩证唯物主义和历史唯物主义的观点全面客观地追溯其发展进程，阐述其与政治、经济、军事、文化诸方面的关系，揭示其发展规律，鉴知既往，策励将来，是精神文明建设的一项重要内容。《湖北公路史》的编写遵循上述原则，着力进行了一定广度和深度的探索，它的出版填补了湖北省公路专业史书的空白。

《湖北公路史》第一册是记述中华人民共和国成立以前湖北道路特别是公路形成、发展的专业史著，历史跨度大，涉及内容广，力求融思想性、科学性、资料性和地方性为一体，对于从事和关心公路事业的同志们，了解湖北公路的历史，研究公路建设的发展规律，具有一定的参考价值。鉴知既往，隋唐时期适应南方经济发展的需要而在湖北境内形成的三角骨架驿道；明清两代由民间集资建造桥梁的方式；民国初年黄陂县道局测量全县地形的技术储备工作；全省第一条汽车路先集资后踏勘，先试筑一段再全线修筑的施工程序；20 年代末开展公路技术人材培训；30 年代实行路警护路；抗战期间，抗日军民修筑巴柯人行道的忘我精神等等，对策励将来，指导公路建设，使湖北实现“中部崛起”的战略目标，都是大有裨益的。

在中国公路交通史编审委员会的指导和湖北省交通史志编审委员会的领导下，由湖北公路史志编审委员会主持编写的《湖北公路史》第一册，凝聚着编撰者和有关人员的心血和汗水，他们付出的艰辛及所持的严谨科学态度值得赞许。在本书出版之际，我们对共同为湖北公路事业创造了可贵精神财富的同志们及在本书编撰出版过程中给予极大帮助和支持的各方人士，一并致以衷心的感谢。

任必年

1988年12月20日

概 论

湖北省位于长江中游，洞庭湖以北，简称“鄂”。全省面积18.59万平方公里，人口4930.97万。地势西高东低，东、西、北三面环山，向南敞开，略呈一个不完整的盆地。山地丘陵约占全省面积的70%，平原不到30%，江河纵横，湖泊密布，素称“千湖之省”。

全省土地肥沃，气候湿润，物产丰富。江汉平原为主要稻麦产区，经济作物以棉花、芝麻为主，鄂东南的苎麻产量居全国前列。淡水养殖业发达，有鱼、菱、藕、水禽、珍珠等主要产品。鄂西北山区有面积广大的原始森林，神农架的冷杉、中国鸽子树——珙桐、鄂西南的水杉均为世界仅存的名贵树种。来凤的桐油、恩施的毛坝漆、保康和房县的木耳、咸宁的桂花、鄂西南的红茶等土特产品驰誉中外。

长江横贯全省，境内约长1053公里。汉水自西北而趋东南，在武汉汇入长江。自古以来全省交通以水运为主。随着社会经济的进步，与水运相互衔接、补充的陆路交通日渐发展，自汉、唐至清末，逐步形成了四通八达的驿道网，在运输上起着重要作用。民国初期，由于公路交通有投资少、快速、灵活等优点，全省驿道迅速为公路取代。

湖北的道路交通可以上溯到先秦时期。

在旧石器时期，湖北境内即有人类活动。1954年发现于京山县屈家岭的古代文化遗址被命名为“屈家岭文化”，随后又陆续在

鄂东、鄂东南、鄂西、鄂北和鄂中的许多地区发现具有这种文化性质的遗址。这些发现说明早在 4000~5000 年前，湖北境内的氏族部落虽然处于自然经济状态，但各氏族之间存在着联系往来，这种联系促使他们开拓了适合人类通行的自然道路。

殷商时期，商王武丁征伐荆楚，在湖北境内使用战车作战，这是湖北境内最早出现的原始车辆。车辆的出现促进道路发生质的变化，自然道路演变为车马大道。春秋时期，湖北境内诸侯国甚多，其中以“千乘之国”、“万乘之君”的楚国最为强盛。楚国在纪郢建都 400 多年，由于征战和经济的需要，建成了以纪郢为中心通向辖境各方的水陆交通网。楚国道路为湖北道路的发展奠定了基础。

秦统一全国后，湖北境内建立了郡县。秦修驰道，规模宏大，其中通向东南的驰道直至江陵，是在楚国开辟的南北大道的基础上拓宽整修的。从汉魏六朝至唐共 800 余年，湖北境内的道路除原有的南北大道外，还有从襄阳、江陵、江夏分别向四周延伸和联通的许多道路，从而形成以这三个城市为枢纽的驿道骨架。

元明清三代建都北京，全国政治中心北移。此后，从北京通往南方的驿道遂以江夏为枢纽，其重要性超越过去与之比肩的从襄阳和至江陵的驿道。

由于政治、经济等因素的制约，延续数千年的驿道始终没有发生质的变化，仅在数量上有所增加。据民国 10 年版《湖北通志》记载，清末全省有从北京通南方各省经过湖北的官路和以省城江夏为中心通向各府、州、县和重要集镇的大路共 17992.6 里。这些道路为尔后公路的发展奠定了基础。

湖北的古代桥梁有绚丽多姿的历史。长江是我国的最大河流，江宽水深，建造桥梁困难较大。早在东汉时期，割据益州的公孙述为抵御东汉军队，在湖北境内的长江上架设了第一座浮桥。清咸丰二年（公元 1853 年），太平天国起义军在长江和汉水上架设

4座浮桥（3座跨长江，1座跨汉水），这在我国古代浮桥架设活动中是规模最大的。跨越小河沟渠的古桥，全省比比皆是。现存建筑年代较早的有建于南宋景定元年（公元1260年）的通城招贤桥和建于元至正九年（公元1349年）的武昌南桥。明清两代的许多桥梁至今仍可通行机动车辆。这些古代桥梁造型精巧、结构合理，充分显示了先辈们的智慧和才能。

从1911年辛亥革命成功到1949年中华人民共和国成立，湖北公路经历了兴起、发展、破坏与抢修交替三个时期。

湖北公路出现于民国初期，比我国公路兴起最早的地区约晚10年。民国11年，省内部分绅商筹集资金，创建长途汽车运输公司，开辟全省第一条汽车路——襄阳至沙市汽车路。它虽然仅仅是在旧有驿道基础上填挖培修的低标准汽车路，仍不失为开湖北公路建设先河之举。

在当时落后的社会经济条件下，公路交通这个新兴事业的出现，打破了几千年来陈旧的交通运输模式，成为陆路交通最时髦、最先进的生产方式。襄沙汽车路筑成通车后，省内各地继起修筑了襄阳至花园、汉口至新沟等汽车路。从民国11年开始创建汽车路到民国17年的6年时间内，湖北省的汽车路发展到831.56公里。在当时政府无力兴办，工程技术力量薄弱，筑路资金和技术事宜全由绅商筹措的情况下，尚能有如此成绩，说明公路交通是历史发展的必然产物并具有强大的生命力。

湖北的早期汽车路属官督商办性质。在其修筑过程中，旧中国的官僚、地主、资本家三位一体，单纯以牟利为目的，因此当时的汽车路基本都是利用原有驿道稍加裁直拓宽，以土路木桥通车。建成后，由于各自经营，管理紊乱，加之忽视养护，各路弊窦丛生，给公路的继续发展留下重重隐患。

民国17年秋，湖北省政府为便于统一管理，将几条主要商办汽车路收归国有，由省建设厅管辖。商办汽车路收归省管以后，