

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

PHILOSOPHY DEPARTMENT

PHILOSOPHY 101

PHILOSOPHY 101
PHILOSOPHY 101

PHILOSOPHY 101

贵州公路运输史

第 一 册

近代公路运输

贵州人民出版社

黔新登字 01 号

中国公路交通史丛书

贵州公路运输史

第一册

贵州人民出版社出版发行

(贵阳市中华北路 289 号)

贵州省志办激光照排部激光照排

贵阳实验小学印刷厂印刷

850×1168 毫米 32 开本 7.5 印张 2 插页 205 千字

1993 年 8 月第 1 版 1993 年 8 月第 1 次印刷

印数：1—2000

ISBN7-221-03189-4 / K · 238 定价 16.5 元

内容提要

本书系统介绍贵州省中华民国时期公路运输开创与兴衰的历史，其中对抗战时期公路运输的发展和所起的重要作用，做了较为详实的记述，透过史实，探讨了贵州近代公路运输发展演变的规律，可供史学工作者研究贵州近代经济史参考，也是公路交通从业人员的职业教育读物。

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
顾 问 卢绍善 周光明
委 员 唐治文 陈朝荣 夏润泉 孙国锐
卫祖森 刘书年 李立国 张敦嘉
龙瑞坤 邓绍虞 冯朝俊
特聘顾问 王燕玉

《贵州公路交通史》

主 编 邓时恩
副 主 编 唐治文

《贵州公路运输史》第一册

主 编 罗镜明
副 主 编 何崇统 林慧军
编写人员 杨海峰 王耀南 赵 骥 周凯莉
工作人员 钟 诚 张百萍 陈宽敏

发展交通
兴黔富民

祝贺贵州公路运输史

第一册出版而题

王朝文



一九九三年八月八日

总结历史经验

发展贵州交通

楊守令

一九三七年七月卅一日

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，公路交通有了一定发展，对促进物资交流和支援抗日战争，发挥了一定的作用。在公路建设、养护和运输管理等方面，还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，全国公路总里程最多仅为 13 万公里。到 1949 年，因战争破坏和失修失养，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”。到 1990 年，全国公路通车里程达到 102.8 万公里，比 1949 年增长了 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基本形成。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 公里发展到现在的近 26 万公里。以沈（阳）大（连）线为代表的 500 多公里高速公路的建成，标志着我国的公路交通事业进入了一个新的发展阶段。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，没有一座中国人自己修建的公路桥，车辆行人靠渡船维持交通。现在，

已有几十座大型公路桥跨越在长江和黄河之上，其中有些桥的设计理论、结构形式和施工工艺，都达到了较高的水平。

为适应日益增长的运输需要，全国汽车数量增长很快，1990年的民用汽车保有量已达550多万辆，比1949年增长100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1990年41年中，我国公路交通取得了巨大发展。但由于我们对社会主义建设还缺乏经验，也曾有过短暂的失误。1978年12月中国共产党十一届三中全会以后，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。党中央和各级政府对公路交通也更加重视和关心。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，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职工的历史使命，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

1992年6月11日

前 言

《贵州公路运输史》（第一册）是根据交通部《中国公路交通史》编审委员会的统一部署，由贵州省交通厅公路交通史志编审委员会组织编写，是《中国公路交通史》丛书的组成部分。

《贵州公路运输史》记述贵州公路运输事业在各个时期的发展变化，以及对当时政治、军事、经济所起的作用。第一册自公元1927年贵州创办公路运输至1949年11月贵州解放前夕，重点记述抗日战争时期公路运输状况；简要记述陆上驿道运输工具和运输的发展变化及其作用。第二册自贵州解放时起至1990年，记述中华人民共和国建立以来贵州公路运输发展的史实。清末前贵州古（驿）道交通，已由1989年2月出版的《贵州公路史》第一册记述，本书不再重复。1912年至1926年的贵州驿运在本书第一章第五节中予以追述。

《贵州公路运输史》第一册的编撰，遵循唯物史观和实事求是的原则，力求根据史实总结贵州公路运输发展的特色和规律。体裁以编年体为主，篇章分期、节目分类。全书分3章20节。内容包括：机构沿革，汽车运输与维修保养，陆路驿运及交通监理等。全篇之后为大事记，并附录贵州及西南公路运输的重要规章制度。希望《贵州公路运输史》第一册的出版发行，能够帮助广大公路运输工作人员和社会各界人士，了解

贵州公路运输史

我省近代公路运输发展变化的史实，从中获得一些可以借鉴的历史经验，在振兴贵州公路交通事业中，起到史以资治的作用。

贵州省交通厅交通史志编辑办公室

1993年4月

绪 论

贵州简称“黔”，明代永乐 11 年（公元 1413 年）设立贵州布政使司，成为行省。清代雍正年间（公元 1723 年至 1735 年）经过 4 次调整辖区，形成今贵州疆界。

贵州位于云贵高原东部，隆起于四川盆地、湖南丘陵和广西丘陵之间；东接湖南，北邻四川，西连云南，南界广西。地势西高东低，从中部向北、南、东三面倾斜，境内山峦起伏，平均海拔 1100 米，最高地区 2800 米，最低地区不到 300 米。全省面积 176128 平方公里，山地占 87%。河流多源于西部和中部山地，顺地势向北、东、南三面分流，汇注长江与珠江。河流落差大，滩险多，通航河流多位于省境边远地区。贵州属亚热带湿润季风气候，大部地区冬暖夏凉。贵州为多民族地区，居民中有汉、苗、布依、侗、彝、水、仡佬、土家、回、白族等。人口 1949 年为 1416.4 万。省会贵阳，简称筑，位于贵州中部，是全省政治、经济、文化的中心，又是西南的重镇。

贵州古代驿道运输发展缓慢，古道交通的修建，无不出于当时政治、军事上的需要，也带动了地域经济、文化的发展。楚庄蹀入滇，连通东西大道；汉通夜郎，筑成南北大道；三国时期，建成成都通牂牁（今贵州大部）的大道；元代进军云贵，开通平溪经播州（今遵义）至乌撒（威宁）及泸州经永宁

至乌撒的大道，连通重庆经播州至贵州（今贵阳）的大道；明清设驿站，形成以贵阳为中心通往邻近各省及省内各府、州、县的驿传网络。

鸦片战争后，列强势力逐步渗入贵州地区，贵州的自然经济开始解体。外商倾销的洋纱、洋布，省外食盐、百货的输入源源不断；省内土特产和农副产品五倍子、桐油、木材、丝绸，以及多种矿产资源汞、铜、铁等也得以运销省外。商市西路以安顺为集散地，北路以遵义为集散地，东路以镇远为中心，黔西南贸易以兴义为基地，均循驿道或水路运输。水陆运输有所发展。但古老的驿道、天然水道的航行和以人畜力为动力的落后运输方式，又阻滞着贵州工农业生产和商品经济的进一步发展，并给客商行旅带来极大的不便。清光绪年间兴办邮电，清末民初贵州驿站撤销，邮电逐渐取代官办铺递，驿运由民办运输承担。

辛亥革命后，贵州长期军阀混战，给全省各族人民带来深重灾难，社会动荡，经济萧条，财政枯竭。道路交通状况较之清末民初无大变化。周西成主政期间（1926年6月至1928年10月），政令统一，实施一系列新政，社会相对稳定，生产有短暂的复苏，遂买进汽车，创办公路运输。1926年7月，省政府设立专事修建公路的路政局，揭开了贵州公路运输历史的序幕。

中华民国时期贵州公路运输的创办与发展经历三个阶段。

第一个阶段，贵州开始修建公路和兴办汽车运输。1928年，省建设厅首次购进汽车，用于军公运输，兼办小量客货运输，不久停办。同时，开放民营，实行“官督民办”体制，允许商车自由经营。1928年首批商民筹资购买汽车12辆，投放营

运，缴纳车捐后，即可自由行驶公路各线，一时获利甚厚，迅速吸引一批商民投资经营汽车运输业。至1935年，商营汽车运输公司（车行）共52家，商车73辆。汽车公司、车行拥有营运汽车不多，最早成立的先导、义合等少数较大公司（车行），各有商车三、五辆，其余不过一、二辆，多由车主自驾自营。贵州商车小规模经营的特点，反映了地方民间资本的微弱和社会经济的分散与落后，贵州商营汽车运输初期发展速度相对较快，是由于先进的汽车运输效率是人背马驮所不能比拟的，它首先适应地主、官僚、商绅等富有阶层行旅与商运的需要，又无官办运输与之竞争，同时政府实行开放民营的政策。

随着商车逐年增加，行业竞争加剧，而公路管理部门缺乏严格有效的管理，运输市场趋于混乱，车行（公司）兼并、解体、歇业和倒闭情事不断发生。后省政府组织商车联营，矛盾得以缓和，运输秩序有所改善。

1935年，中国工农红军长征北上抗日，经过贵州。省主席王家烈奉命部署“助剿”，征调商车军运。国民党军队藉“追剿”红军，进入贵州，最终控制与统一全省。同年，省政府急筹专款，购入汽车26辆，举办公营运输。将最具政治、军事和经济意义的黔川公路及其他各公路陆续收归公营，对商营运输实行限制政策。这一措置遭到商车界的反对，于是，公商之间争取营运权益的斗争持续不断。至1937年7月，贵州省政府取消对商营的限制，准许商车缴纳车辆通行费自由行驶省境公路。

这一阶段，汽车运输初步兴起，全省人民群众交通往来、城乡物资交流和商品集散，主要仍靠人畜力运输。交通监理工作，从无到有，省自为政；法规的制订，业务的开展，多借鉴