

中国公路交通史丛书

福建公路运输史

第一册

近代公路运输

人民交通出版社

中国公路交通史丛书

福建公路运输史

第一册

近代公路运输

人民交通出版社

内 容 提 要

本书是闽省第一部论述该省近代(中华民国时期)公路运输发展过程的史书。该书资料丰富,考据翔实,是研究福建近代经济史和交通史的一部很重要的参考书。

中国公路交通史丛书
福建公路运输史
第一册
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
人民交通出版社印刷厂印刷

开本: 850×1168 1/32 印张: 8.75 插页: 1 字数: 189 千

1988年7月 第1版

1988年7月 第1版 第1次印刷

印数: 0001—3,750册 定价: 6.10元

01-203-119-1

ISBN 7-114-00096-0

F·00018

统一书号: 11044·10023

福建省地方交通史志编纂委员会

主任：凌家榆
副主任：谢明 刘荣喜 陈元
邱祖应 谈华生 郑宗忠
黄兆贤 沈其钧 刑寿
委员：林金水 钱鹏 史子云
倪明元 许贞铎 林德成
林威振

《福建公路运输史》（第一册） 编写组成员

主编 杨杞栋
副主编 黄中砥 阮家禎 陈琴心
编写人员 廖天旭 郭则斌 林成忠 陈云
陈仲英 邹宝璋 林其椿 高其启

目
录

总 序	1
出版说明	5
序 言	7
绪 论	11
第一章 福建公路运输业的兴起和苏区交通概况 (1912年—1934年)	1
第一节 福州延福泉汽车公司的创办及其 改组	2
一、延福泉汽车公司的诞生	2
二、延福泉汽车公司的改组经过	6
第二节 第一家长途汽车公司的创办和演变	7
一、最早通行汽车的公路——漳码路	7
二、漳码马路始兴公司的创办和路线发展	8
三、始兴公司专营路线转为多家经营	13
第三节 华侨投资兴办福建公路运输业	15
一、陈清机创办泉安汽车路公司	15
二、同美、安溪与全禾汽车公司的兴办	21
三、经营泉永德公路运输的汽车公司	24
第四节 官方监督下的商营汽车运输业	30
一、官方对商营汽车运输业的管理和监督	30
二、公路交通管理的萌芽	34
三、商营汽车运输业在官方制约下发展	36
四、各商营汽车公司之间的竞争和倾轧	37
五、商营汽车公司备受摧残	38

第五节 铁路公司经营汽车运输	41
一、漳厦铁路改营有轨汽车	41
二、程漳轻便铁路兼营汽车路	43
第六节 闽西“苏区”交通	44
一、交通管理和交通建设	46
二、苏区的经济运输与反封锁斗争	48
三、苏区的军事运输	50
第二章 官营运输的创办和商营运输的整顿 (1934年—1937年)	57
第一节 官营汽车运输机构的设立	58
一、“统一全闽公共汽车筹备处”的成立	58
二、成立福建省汽车管理处	60
第二节 福泉厦漳路线开办官营客运	63
一、福泉路客运收归官营	63
二、开行福泉厦、福泉漳联运直达客车	64
第三节 闽北汽车运输业的开拓	67
一、闽北公路的开筑和通车情况	67
二、延建邵路的运输经营	69
三、延沙永连路及永大路的运输经营	70
四、办理水陆联运与省际客运	71
第四节 闽西公路开办商营运输	72
一、闽西公路的开筑和汽车运输业的兴起	72
二、岩潮和龙峰汽车公司的创建	74
三、龙连汀汽车公司和民行、民兴行 公司的创办	77
第五节 省会福州毗邻公路交通的发展	78
一、福马公路交通	79

二、福长、福永公路交通	81
第六节 官营公路运输的管理	82
一、站务管理	82
二、车辆维修工作与厂场建设	84
三、全省公路交通管理制度的建立	86
四、公路运输的电讯设施	88
五、培训技术、业务人员	89
第七节 对商营汽车公司的整顿及其成效	91
一、商营汽车公司业务衰退的原因和情况	91
二、对商营全禾等汽车公司的整顿经过	92
三、整顿福泉漳厦交通	94
四、整顿工作的初步成效	95
第三章 公路运输业在抗日战争中的盛衰演变 (1937年—1945年)	102
第一节 战时运输统制	102
一、成立省汽车总队部	103
二、第三战区设立水陆联运管理处	105
三、设立战运局东南办事处与东南公 路线区司令	106
第二节 战时官营运输的盛衰	108
一、官营运输机构的演变	108
二、官营运输业务的推进	114
三、拓展省际联运业务	118
四、官营运输业务陷入困境	123
第三节 战时驿运	126
一、战时驿运的创办与机构变化	127
二、驿运路线的开辟和调整	132

三、开办驿运业务的成效	133
四、驿运管理	138
第四节 战时的商营运输状况	140
一、战时商营汽车公司的经营状况	141
二、汽车货运联营处经营概况	143
第五节 汽车代用燃料的研制与推广	145
一、炼制松汽油、松柴油	145
二、推广车用代燃料	147
第六节 公路交通监理工作的开展	148
一、建立健全交通监理机构	148
二、公路交通监理制度的统一	151
三、行车肇事处理	152
四、通行公路的人力、兽力车辆管理	155
第七节 战时公路运输的电讯管理	156
一、抗战初期的行车电话管理	156
二、省电话总局代管行车电话情形	158
三、省交通局自办行车电话	159
四、公路运输电台的管理	161
第八节 抗日战争对福建公路运输业的影响	162
一、公路、车辆及财产毁损情况	162
二、运输业务萎缩	164
三、运输从业员工的苦难	165
第四章 战后公路运输业的恢复和衰败	
(1945年—1949年)	170
第一节 战后官营公路运输的恢复	171
一、复员计划与复员运输	171
二、官营公路运输业务的恢复	173

三、公路交通监理的整顿	176
四、公路运输电讯的恢复	179
第二节 交通部公路总局直辖运输处入闽	182
一、第二运输处进发东南	183
二、第一、第三运输处入闽	186
第三节 福厦公路运输	187
一、福厦公路运输的恢复经过	188
二、福厦公路公营运输公司的建立	189
三、福厦公路商营汽车公司的筹办	193
第四节 福州地区商营公共汽车	195
一、福州市区公共交通的开办、复办经过	195
二、复峡联合办事处接受合营经过	198
三、复峡联合办事处争营福峡路段	199
第五节 战后的商营公路运输	200
一、商营汽车公司的复业	201
二、运输权益之争	204
第六节 官营公路运输面临困境	206
一、运输基本条件丧失	206
二、营业收支入不敷出	210
三、运输业务徘徊不前	212
第七节 解放前夕的福建公路运输	214
一、公路交通秩序混乱	215
二、溃军洗劫运输车辆器材	217
第八节 运输员工奋起斗争	218
一、各地罢工、怠工斗争相继而起	218
二、为配合全国解放战争的进展而斗争	220
附录：大事记	223

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

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。

序 言

交通史属于经济史的范畴。交通和各部门经济的关系，特别是和商品经济的关系有着极其密切的联系。交通发达，是一个国家或地区经济发展的有利条件和必要条件。如果一个地区交通闭塞，无水陆道路可通，即使矿藏和森林等自然资源很丰富，也无从利用。就是开采出来，运不出去，也会造成浪费。古人云：“货恶其弃于地也”。汉代的司马迁和班固已认识到这一最简单的经济原理。前者说：要满足人民各种物质生活的需求，必“待农而食之，虞而出之，工而成之，商而通之”。后者说：“食足货通，然后国实民富而教化成。”要避免货弃于地，使商业发达，货财流通，交通是必不可少的重要条件。

交通问题不仅与国计民生息息相关，它同文化、政治、军事也有很密切的关系。交通发达，大大便利于各地区之间的人员来往、文化交流和新知识（包括科学技术）的传播。要维护广土众民的统一局面，没有相应发达的交通条件是不可能达到的，这也是秦始皇大修驰道的主要目的。至于交通和军事的密切关系，已为历来许多战争实践所证明。古代战争中，先锋部队往往负有逢山开路、遇河搭桥的任务，实际上就是现代的工兵。断绝敌人的粮道，往往成为很重要的军事手段。黄巢领导的起义军进兵福建时，开山路数百里。蒋介石为了围攻红军，命令福建、江西各省抢修军事公路。在抗日战争中，我方游击队大力破坏敌后交通，给日本侵略者很大的威胁和打击。类似的例子不胜枚举。

交通分水、陆、空三大部分。然而，即使在航空和水运非常

发达的今天，陆路交通，包括公路和铁路，仍然占着很重要的地位，在我国尤其如此。

对福建省来说，交通问题更为突出。

福建多山，平原只限于沿海狭长的地带，境内崇山峻岭，连亘不断，给开山修路造成了很大困难。在古代限于生产工具和科学技术的水平，困难尤甚。本省虽有闽江、九龙江、汀江、晋江等水系，大多水湍流急，而能通航的河段也不长。

秦汉以后，福建陆续修筑一些官路，与浙江、江西相通。自宋至清，陆路交通和海运都有较大发展。然而，海运限于沿海港口市镇，至于内地广大地区，多半只有小路相通，虽有官路，山路崎岖，难以行车，而骡马又少，故民间往来，多靠徒步跋涉，翻山越岭，行旅维艰；货物运输，则多靠肩挑背负，既费时又费力。这都严重地阻碍了内地的开发。明清时期，福建经济虽有较大发展，但仍不能与江南以及珠江三角洲等地相比。内地比沿海尤为落后，交通不发达是其重要原因。

辛亥革命后不久，福建省即筹备修筑公路，行驶汽车，是较早兴筑公路的省份之一。因为它是本省各阶层人士的迫切要求。初期，以华侨出力较多，贡献较大。福建是侨乡，华侨爱国，关心乡土的建设开发，积极投资。但在军阀黑暗统治之下，公路运输事业受到种种限制以至打击，发展不大。

1927~1937年是福建公路运输的大发展时期，修筑了闽浙、闽粤(即浙粤干线)、闽赣、闽湘几条省际公路干线，省内公路网也初具规模。尽管某些公路的修筑出于蒋介石政府围攻红军的反动政治目的；或者由于当时财力、物力以及生产力量和技术水平的限制，在某些线段的勘测、取线、坡度、弯度、路基、路面、桥梁等方面，或有不尽合理之处，但这些公路的建成，对于福建陆路交通来说，是一个飞跃。它对于地方经济的发展，有着深远的影响；在抗日战争期间，发挥了它的难以估计的作用；为建国