

中国公路交通史丛书

018303

湖南公路运输史

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

湖南公路运输史

第一册

近代公路运输

人民交通出版社

内 容 提 要

本书主要记述 1949 年以前湖南公路运输发展的历史，分为开创、发展、紧缩、短暂复兴四个时期。对古代道路运输略有追溯。通过汽车运输、车辆状况、运输管理、机构设置以及其他有关公路运输诸方面，反映湖南公路运输在各个不同历史时期的基本面貌，总结出运输业发展的规律和经验教训，以供学者与建设者参考。

湖南公路交通史 编委会

顾	问	成从修			
主	任	马 凯			
副	主	陆德品	向光湖		
委	员	(按姓氏笔划)		马奇伟	习应祥
		史 鹏	刘书声	刘甲柱	何柱国
		李 仁	李瑞琪	林祥威	周宏凯
		赵会礼	潘 忠		

《湖南公路运输史》第一册

主	编	周宏凯
副	主 编	肖乃申

2

湖南公路交通史 编委会

顾	问	成从修			
主	任	马 凯			
副	主	陆德品	向光湖		
委	员	(按姓氏笔划)		马奇伟	习应祥
		史 鹏	刘书声	刘甲柱	何柱国
		李 仁	李瑞琪	林祥威	周宏凯
		赵会礼	潘 忠		

《湖南公路运输史》第一册

主	编	周宏凯
副	主 编	肖乃申

2

目
录

总 序	
出版说明	
前 言	
绪 论	
第一章 湖南公路运输的创办时期 (1922年~1929年)	14
第一节 最早的两家长途汽车公司	14
一、第一家商办汽车运输公司——龙骧长途汽车公司	14
二、第一家官办运输公司——潭宝长途汽车公司	16
三、旅客运输的经营概况	18
第二节 “官督民办”的三个汽车路局	20
一、“官督民办”路局的组设	21
二、营运路线的增长和经营概况	22
三、“官督民办”路局的结束	24
第三节 初期的营运管理与汽车修理	27
一、早期的营运管理	27
二、初期的车辆管理	28
三、初创的汽车修理业	29
第二章 湖南公路运输的发展时期 (1929年11月~1937年)	31
第一节 湖南全省公路局的成立	31
一、建立专业机构, 实行统一管理	31

3

二、统一全省各线的客、货运规程	33
三、建立报表制度	37
第二节 加强经营管理, 发展客货运输	38
一、加强站务建设和设立轮渡	40
二、改善客运条件, 发展旅客运输	43
三、发展缓慢的货物运输	50
四、公路沿线的货物集散	52
五、专门从事理货、装卸业务的转运公司	54
第三节 走自力更生道路, 加强技术管理	59
一、培训技术人员, 设立保修厂、场	59
二、建立车辆管理制度	63
三、试用汽车代用燃料	66
四、加强物料管理	72
五、自制汽车配件	76
第四节 交通安全管理与运输通讯设施	78
一、交通安全与行车事故的处理	78
二、运输通讯设施	82
第五节 湖南公路局司机、技工的罢工斗争	84
第三章 湖南公路运输的紧缩时期 (1937年~1945年)	87
第一节 抗战期间的公路运输机构	87
一、湖南省公路运输机构的变革	87
二、中央驻湘运输机构的设置	89
三、驿运管理机构的设置	90
第二节 客、货运输的变化	91
一、内迁运输	91
二、官营汽车运输的紧缩与商营汽车运输的发	

展	95
三、多家经营的湘西客货运输	98
四、驿运的恢复与停办	101
第三节 汽车燃、材料缺乏与技术管理的改变	107
一、木炭代燃的全面推广	107
二、加强车辆的管理、调度, 实行驾修技工暂 行办法	110
三、战时保修厂、场的变迁	116
第四节 建立公路监理与商车管理	117
一、初期的公路监理	118
二、商车管理的加强	122
三、运输通信的改变	124
第五节 抗战期间的民间运输	125
一、民间陆路的货物运输	125
二、民间陆路的旅客运输	128
第六节 湖南汽车运输工人两次北上抗日	132
第四章 湖南公路运输的短暂复兴时期 (1945年 ~1949年8月)	135
第一节 复员后的运输机构	135
一、湖南公路局迁回长沙后的机构变革	136
二、交通部第二运输处的设立	137
三、交通部第十运输处的驻湘机构	139
第二节 敌伪车辆的接收、处理	140
一、接收与分配	140
二、利用与出租	141
三、整修与出售	143
第三节 客、货运输的恢复与竞争	146


一、积极开展复员运输	146
二、旅客运输的竞争	149
三、长南特快客车的试开	156
四、货运业务的开展	158
五、复员后的城市交通	163
第四节 行车管理的变革与保修厂、场的恢 复	165
一、汽车发包驾修办法的演变	165
二、车辆保修厂、场的恢复	168
三、材料供应与配件制造	173
第五节 复员后的公路运输管理	178
一、复员后的公路监理	178
二、战后的商车管理	180
三、运输通讯的恢复	185
第六节 抗战胜利后湖南汽车运输行业的几 次较大的斗争	186
一、第二运输处司机的罢工斗争	186
二、长沙市人力车工人的斗争	188
三、反迁移、反破坏的保保护厂斗争	189
编年大事记	191

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，从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

6

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

交通运输与社会的经济发展、文化传播、政治变革的关系，至为密切。湖南自本世纪初开始修建铁路、公路、并逐步使用现代交通工具以来，到现在不过几十年的时间。公路运输在现代的交通运输中，又因其灵活、方便、深入的多种特点，对社会的影响更大，致其发展速度也较其他运输方式为快。

湖南公路运输开始于本世纪20年代，当时仅有公路90多公里，汽车不过10辆。到30年代，由于湖南全省公路局积极经营，改善管理，取得了一定的成效，一跃而进入全国的先进行列。中华人民共和国成立以后，湖南公路运输更以新的面貌高速发展。1949年，全省通车公路仅2000多公里，至1985年已近6万公里；1949年，全省大型客、货汽车只900余辆，到1985年全省已有大型客、货汽车8万多辆，其发展之快，更属惊人。为了总结历史经验，探索湖南公路运输发展的规律编写一部具有湖南特色的公路运输史书，为社会主义现代化建设提供借鉴，是一项具有重要意义的工作。1980年交通部着手筹编《中国公路交通史》丛书，湖南省交通厅根据部编委的部署，责由我们负责编写《湖南公路运输史》。

《湖南公路运输史》上溯古代道路运输，以至1985年间的公路运输。以1949年中华人民共和国成立为界，分第一、二册编写。鉴于古代道路运输，在运输工具和运输管理上变化不大。其道路发展，公路史已有介绍，为免重复起见，本书只就湖南古代陆路运输及其运输工具，在绪论内略加叙述，以资承启。中华民国时期的史料，几经战乱，大多散失，我们曾组织大批人员分赴省内外各档案馆、图书馆进行搜集，但仍不齐全、系统，后又走访当

年从事本业工作的老职工，请其回忆介绍，以补遗漏，藉资核实。

本书按编年章节体编写，几经修改，于1987年4月脱稿，由于我们的学识谫陋，水平有限，尤其我们都是本行业工作人员，在选择资料和认识事物等方面，可能还带有一定的主观局限性，本书是否正确地认识和反映了客观事物的发展规律，尚有待于广大读者的鉴裁。热切希望史学专家和运输界人士，给予指正。

本书在第一次试写时，曾有一些同志参加搜集、整理资料或试写章、节，他们是：李志澄、梁吉祥、黄振威、龙士澄、童文岩、何道曙、陈继善、**彭超凡**，在此致谢。

编 者

1987年4月