

中国公路交通史丛书

018302

天津公路运输史

第一册

古代道路运输

近代公路运输

人民交通出版社

中国公路交通史丛书

天津公路运输史

第一册

古代道路运输

近代公路运输

人民交通出版社

内 容 提 要

本书主要介绍天津古代道路运输和近代公路运输状况。包括：先秦至清末道路运输的溯源、驿传制度的形成和发展，以及运输工具的改进和完善；中华民国时期公路运输的兴起，抗日战争时期公路运输的畸形发展以及抗战胜利后公路运输的复兴和衰退过程。

以史为鉴 发展交通
开拓前进 振兴天津

李瑞珉

无岸河

总结历史经验为
天津公路运输现
代化服务。

李光前
一九六六年
六月

总结经验

发展交通

锐意改革

当好先行

题天津市公路局

洪 琪

发展公路运输

繁荣农村经济

张百田

天津市交通局天津公路运输 航运史编写委员会

主任	刘立德				
副主任	张子秋	王广甲			
委员	刘立德	于国源	田国福	张子秋	王广甲
	高效琨	耿捷	吴志民	章思奇	时彦文
	赵学儒	吴维琪	刘永贵	马占朝	朱松南
	李振亚	余祚安	孙晋和	刘庆海	任宏仁
	马献青	李兰阁			
顾问	李益	刘墨林	宋锦章	李金铭	
	李士和	左建	梁占鳌	翟乾祥	
	郭璞	谭作舜			

《天津公路运输史》第一册

主编：耿捷

编写人员：

王德春 吴志民 陈望劫

阎润芝



天津市交通局天津公路运输 航运史编写委员会

主任	刘立德				
副主任	张子秋	王广甲			
委员	刘立德	于国源	田国福	张子秋	王广甲
	高效琨	耿捷	吴志民	章思奇	时彦文
	赵学儒	吴维琪	刘永贵	马占朝	朱松南
	李振亚	余祚安	孙晋和	刘庆海	任宏仁
	马献青	李兰阁			
顾问	李益	刘墨林	宋锦章	李金铭	
	李士和	左建	梁占鳌	翟乾祥	
	郭璞	谭作舜			

《天津公路运输史》第一册

主编：耿捷

编写人员：

王德春 吴志民 陈望劫

阎润芝



目
录

总 序
出版说明
前 言
绪 论

第一篇 古代道路运输
(先秦时期~公元 1911 年)

第一章 先秦时期道路运输溯源.....	1
第一节 天津地区的成陆和早期聚落.....	1
第二节 道路运输的起源.....	4
第三节 道路运输工具的应用.....	6
第四节 驿传制度的开创和商办运输、民间 搬运的兴起.....	9
一、驿传制度的开创	9
二、商办运输和民间搬运的兴起.....	11
第二章 秦、汉至宋、辽、金时期道路运输的开 拓	14
第一节 道路运输线的沟通与开拓	14
一、贯通天津南北的运输干线.....	18
二、联络河北、河南诸郡的运输路线	18
三、通达辽西、辽东的运输路线	19
第二节 驿传制度渐趋完善	22
第三节 官办、商办道路运输和民间搬运的	

发展	27
第四节 道路运输工具的演变	38
第三章 元、明、清时期道路运输的发展	43
第一节 天津城市的形成和行政机构的 扩大	43
第二节 道路运输线的进一步开拓	48
一、纵贯全境的南北干线	49
二、北部地区的运输干线	49
三、东部地区的道路运输线	49
四、西部地区的道路运输线	50
第三节 驿站的设置与驿运的发展	56
第四节 道路运输工具的发展	62
第五节 道路运输和水、陆接运状况	72
第四章 清末道路运输向近代公路运输的转 化	80
第一节 西方资本主义的入侵和天津开埠	80
第二节 第一辆汽车输入天津	85
第三节 公路运输线的开拓	87
第四节 市内公共交通的初创和驿站交通 的终结	90
 第二篇 近代公路运输 (公元 1911~1949 年) 	
第一章 民国初期公路运输的兴起	95
第一节 汽车运输业的初步形成	95

第二节	公路运输管理机构的建立	99
第三节	城市公共交通的发展	101
第四节	外商汽车行及其附设的 汽车修理部	103
第五节	民间搬运业的缓慢发展	107

第二章 南京政府时期公路运输的

	艰难成长	113
第一节	管理机构的演变和汽车运输的缓 慢发展	113
第二节	日营华北汽车公司对天津汽车运 输业的渗透	118
第三节	城市公共交通的进一步壮大	128
第四节	汽车修配业的组成类型和早期的 修理技术	131
	一、汽车修配业的组成类型	131
	二、汽车修配业的配件供应和有关的加 工行业	134
	三、早期的汽车修理技术与工人	138
第五节	民间搬运业的发展变化	139

第三章 抗日战争时期公路运输的

	畸形发展	144
第一节	日本军国主义的“汽车交通统制 一元化”政策	144
第二节	日伪统治下天津的汽车运输和 修配机构	147
	一、日本军国主义直接掌管的 主要机构	147
	二、伪华北工务总署及其在天津的所属	

6

机构	165
三、日本军国主义汽车运输、修配机构的 共同特点	167
第三节 岌岌可危的民族商营汽车运输、 修配业	170
一、民族商营汽车运输业的经营状况 ...	170
二、民族商营汽车修配业的经营状况 ...	173
第四节 天津交通股份有限公司垄断城市 公共交通	174
第五节 在日伪统治下的民间搬运业	176
第六节 公路运输工人及沿线民众的反抗 斗争	181
第四章 抗战胜利后至解放前夕公路运输的 复兴与衰退	187
第一节 接收前的机构设置和 主要任务	187
第二节 对日伪汽车运输、修配机构的 接收	194
一、接收的准备与实施	194
二、接收后的处置	200
第三节 国民政府建立的汽车运输、修配 机构	208
一、交通部公路总局所属机构	208
二、天津市政府所属公共交通运输 机构	217
三、其他有关的一些机构	227
第四节 官办长途汽车运输的经营 状况	229
一、营运车辆与营运路线	229

二、运输业务、营业收支与运价·····	234
第五节 商营汽车运输、修配业的经营状 况·····	240
一、商营汽车运输业的兴衰过程·····	240
二、汽车商业同业公会的主要活动·····	245
三、商营汽车修配业的艰难经营·····	247
第六节 天津脚行的内部组织和把持 方式·····	251
一、脚行的产生与变迁·····	251
二、脚行的内部组织状况·····	254
三、脚行的把持方式与剥削、勒索手段 ·····	258
四、历届政府和帝国主义对脚行的扶植与 利用·····	268
第七节 在脚行把持下的天津民间 搬运业·····	270
第八节 市内公路运输工人的斗争和解放 区人民的“破交战”·····	275
一、市内公路运输工人的反抗斗争·····	275
二、解放区人民的“破交战”和公路运输 状况·····	280
三、郊、县人民的支前运输·····	285

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

8

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。随着共产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、古为今用的原则,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