

中国公路交通史丛书

# 中国公路运输史

第一册

中国公路交通史编审委员会

人民交通出版社

中国公路交通史丛书

# 中国公路运输史

第一册

中国公路交通史编审委员会

人 民 交 通 出 版 社

## 内 容 提 要

本书记述中国公路运输事业发展的历史。简要记述古代道路运输工具的发明、改进和演变,道路运输的起源、发展和作用;主要记述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;重点记叙了抗日战争时期公路运输状况。史料丰富,记叙详实,是一部较好的专业史书,供史学工作者及有关专业院校师生参考,也是公路交通运输从业人员的职业教育读本。

中国公路交通史丛书

中国公路运输史

ZHONGGUO GONGLU YUNSHUSHI

第一册

中国公路交通史编审委员会

---

责任编辑 李世华

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:  $850 \times 1168 \frac{1}{32}$  印张: 18.875 插页: 1 字数: 481 千

1990年1月 第1版

1990年1月 第1版 第1次印刷

印数: 0001—11000册 定价: 11.20元

ISBN7-114-00896-1

F00093

## 交通部中国公路交通史编审委员会

|       |        |     |     |     |
|-------|--------|-----|-----|-----|
| 主任委员  | 王展意    |     |     |     |
| 副主任委员 | 李振江    | 刘玉更 | 刘承先 | 陈在山 |
|       | 姚新民    | 蔡维之 | 董 宁 |     |
| 委 员   | 杨盛福    | 张维谟 | 阎 庸 | 刘以成 |
|       | 刘良湛    | 李梦九 | 王世锐 | 吴善瑞 |
|       | 程邦德    | 张化波 | 王能何 | 杨 靖 |
|       | 魏启宇    | 王唐生 | 关崇焜 | 李昌源 |
|       | 李世勤    | 丘克辉 |     |     |
| 总 编   | 刘承先(兼) |     |     |     |

## 《中国公路运输史》编写人员

|         |     |     |     |     |
|---------|-----|-----|-----|-----|
| 主 编     | 陆士井 |     |     |     |
| 副 主 编   | 伏书林 | 董素秋 |     |     |
| 编 写 人 员 | 魏仁龙 | 王敏华 | 张和中 | 吴毓梁 |
|         | 万全喜 | 陈 玮 | 吴志民 | 时彦文 |
|         | 陈宝晖 | 张 轲 | 王辅华 |     |

# 目

总 序  
出版说明  
前 言

# 录

## 第一篇 中国古代道路运输述要

|                      |    |
|----------------------|----|
| 概述                   | 3  |
| 第一章 先秦时期的道路运输        |    |
| (? ~ 公元前 221 年)      | 6  |
| 第一节 车的发明             | 7  |
| 一、黄帝、奚仲造车之说          | 7  |
| 二、安阳殷墟出土的马车          | 10 |
| 三、造车技艺的发展            | 11 |
| 四、《周礼》、《诗经》中关于车的记载   | 12 |
| 五、战车的使用和演变           | 14 |
| 第二节 道路运输方式的兴起        | 16 |
| 一、路政官职的设置            | 16 |
| 二、邮传运输的萌芽            | 17 |
| 三、商品贩运的出现            | 19 |
| 第二章 秦汉魏晋南北朝时期的道路运输   |    |
| (公元前 221 ~ 公元 581 年) | 23 |
| 第一节 车的改进             | 24 |
| 一、秦始皇统一车轨            | 24 |
| 二、临潼出土的铜车马和战车        | 24 |
| 三、汉墓画像中的双辕车和独轮车      | 28 |

|                       |    |
|-----------------------|----|
| 四、诸葛亮的木牛流马·····       | 29 |
| 五、特种用途车的创制·····       | 31 |
| 第二节 道路运输业务的扩展·····    | 32 |
| 一、路政的分级掌理·····        | 32 |
| 二、驰道的使用·····          | 34 |
| 三、邮驿运输的演变·····        | 35 |
| 四、工程材料和军需运输·····      | 36 |
| 五、漕运和均输调运·····        | 37 |
| 六、抑商政策下的商品贩运·····     | 39 |
| 七、“丝绸之路”上的交通往来·····   | 41 |
| 第三章 隋唐及宋辽金时期的道路运输     |    |
| (公元 581~1271 年)·····  | 43 |
| 第一节 车舆的发展·····        | 43 |
| 一、牛车盛行·····           | 43 |
| 二、驴车、轿子增加·····        | 44 |
| 三、车舆名目繁多·····         | 45 |
| 四、太平车出现,独轮车普及·····    | 46 |
| 第二节 道路运输任务的繁重·····    | 48 |
| 一、路政的分工掌管·····        | 48 |
| 二、邮驿运输由乱到治·····       | 50 |
| 三、工程材料和军需运输·····      | 52 |
| 四、粮盐大宗物资运输的改进·····    | 55 |
| 五、商品运输的繁忙·····        | 57 |
| 六、周边互市和外贸运输的兴盛·····   | 59 |
| 第四章 元明清时期的道路运输        |    |
| (公元 1271~1911 年)····· | 63 |
| 第一节 车舆的渐变·····        | 64 |
| 一、乘用车舆分等定制的变化·····    | 64 |

|                         |    |
|-------------------------|----|
| 二、战车再度使用·····           | 64 |
| 三、畜驮车载方式代代相传·····       | 65 |
| 四、新式交通工具开始输入·····       | 66 |
| 第二节 道路运输范围的扩大·····      | 67 |
| 一、路政机构的变更·····          | 67 |
| 二、驿传运输由盛而衰·····         | 69 |
| 三、商品运输的发展·····          | 72 |
| 四、营建宫殿陵园的木石运输·····      | 75 |
| 五、粮布盐等大宗物资运输的增加·····    | 76 |
| 六、民族地区互市和中俄贸易运输的繁荣····· | 79 |

## 第二篇 中华民国时期公路运输

|                                           |     |
|-------------------------------------------|-----|
| 概述·····                                   | 85  |
| 第一章 民国成立至北伐胜利时期的公路运输(公元 1912~1927 年)····· | 92  |
| 第一节 汽车运输业的初创·····                         | 92  |
| 一、汽车开始输入中国·····                           | 92  |
| 二、大城市客货汽车运输率先发展·····                      | 95  |
| 三、各省市公路长途汽车运输相继开办·····                    | 97  |
| 第二节 公路管理机构的前身·····                        | 101 |
| 一、中央政府管理公路事务的机关·····                      | 101 |
| 二、地方政府管理公路交通的机构·····                      | 102 |
| 第三节 张库路汽车运输的始末·····                       | 104 |
| 一、张库路汽车运输的历史意义·····                       | 104 |
| 二、大成张库长途汽车公司·····                         | 105 |
| 三、筹办西北行驶汽车事宜处·····                        | 108 |

|                                                |     |
|------------------------------------------------|-----|
| 四、张库路汽车运输的衰落 .....                             | 110 |
| 第四节 成本和运价的早期形态 .....                           | 112 |
| 一、不正规的成本核算 .....                               | 112 |
| 二、多种多样的汽车运价 .....                              | 114 |
| 第五节 人畜力运输的重要作用 .....                           | 117 |
| 一、人畜力运输遍布城乡 .....                              | 117 |
| 二、人畜力运输工具的种类 .....                             | 118 |
| 三、为人畜力运输业服务的栈店业 .....                          | 130 |
| 第二章 北伐胜利至抗日战争前夕的公路运<br>输(公元 1927~1937 年) ..... | 132 |
| 第一节 公路管理机构的设置 .....                            | 133 |
| 一、中央公路主管机关 .....                               | 133 |
| 二、地方公路管理机构 .....                               | 134 |
| 三、政府直接举办公路运输 .....                             | 135 |
| 第二节 商营汽车运输业的兴盛 .....                           | 140 |
| 一、政府鼓励民办公路运输 .....                             | 140 |
| 二、商营汽车运输业的经济成分 .....                           | 146 |
| 三、商营汽车运输业的组合形式 .....                           | 147 |
| 四、商营汽车运输业的经营方式 .....                           | 150 |
| 五、商营汽车运输业的劳动工资 .....                           | 152 |
| 第三节 城市交通运输的发展 .....                            | 155 |
| 一、城市客运出现多样化 .....                              | 156 |
| 二、城市货运的特点 .....                                | 159 |
| 第四节 华侨对公路运输事业的贡献 .....                         | 162 |
| 一、侨办公路运输事业梗概 .....                             | 162 |
| 二、侨办公路运输促进侨乡的发展 .....                          | 165 |
| 三、侨办公路运输事业的起落 .....                            | 166 |
| 第五节 公路联运业务的开办 .....                            | 167 |

|                                 |     |
|---------------------------------|-----|
| 一、制定开办联运办法 .....                | 167 |
| 二、办理各种联运业务 .....                | 169 |
| 第六节 站务管理工作的建立 .....             | 171 |
| 一、设置业务站点 .....                  | 171 |
| 二、站务管理工作的基本内容 .....             | 174 |
| 三、制订规章制度 .....                  | 176 |
| 四、安装通讯设施 .....                  | 178 |
| 第七节 汽车机料工作的起步 .....             | 178 |
| 一、发展汽车修理行业 .....                | 178 |
| 二、建立机务管理机构 .....                | 180 |
| 三、开发汽车代用燃料 .....                | 185 |
| 第八节 成本和运价管理水平的提高 .....          | 194 |
| 一、成本核算要求趋向合理 .....              | 194 |
| 二、政府逐步实行运价管理 .....              | 198 |
| 三、商营汽车的灵活计价方式 .....             | 199 |
| 第九节 交通监理工作的形成 .....             | 201 |
| 一、建立交通监理机构 .....                | 201 |
| 二、统一交通监理工作 .....                | 203 |
| 三、实施省市间互通汽车 .....               | 205 |
| 四、举办公路交通安全运动 .....              | 208 |
| 第十节 中央苏区的陆上交通运输 .....           | 210 |
| 一、设立交通运输机构 .....                | 211 |
| 二、开辟交通运输路线 .....                | 212 |
| 三、中央苏区的重点运输 .....               | 215 |
| 第十一节 “九·一八”后抗日战场的支<br>前运输 ..... | 219 |
| 一、上海运输工人支援十九路军抗日<br>.....       | 219 |

## 二、湖南汽车运输队北上长城支前 …221

### 第三章 抗日战争时期的公路运输

(公元 1937~1945 年)……………222

#### 第一节 公路运输管理机构的更迭 ……223

一、中央公路运输主管机关 ……223

二、中央公路运输直属机构 ……227

三、地方公路运输管理机构 ……235

#### 第二节 中央直属公路运输的崛起 ……236

一、发展中央直属公路运输事业 ……236

二、兴办机关厂矿所属运输机构 ……241

三、组织东南沿海和大后方联运 ……245

四、加强中央直属单位车辆调度 ……249

#### 第三节 公商车辆在战时运输中的贡献 …252

一、公商汽车为战时运输服务 ……252

二、公路运输实施战时管制 ……256

三、公商汽车遭受严重损失 ……258

#### 第四节 华侨支援祖国抗战运输 ……262

一、侨工应召回国服务 ……262

二、组建华侨运输大队 ……263

三、抢运缅境进口物资 ……266

#### 第五节 战时国际公路运输的演变 ……268

一、粤港运输 ……269

二、中越运输 ……270

三、中缅运输 ……272

四、中印运输 ……280

五、中苏运输 ……289

#### 第六节 站务管理工作的改进 ……291

一、站点分布依据的改变 ……291

|                         |     |
|-------------------------|-----|
| 二、站务工作要求的提高 .....       | 293 |
| 三、客货规章制度的修订 .....       | 296 |
| 四、电讯联系设施的增加 .....       | 297 |
| 第七节 汽车机料工作的加强 .....     | 297 |
| 一、扩充机务管理机构 .....        | 297 |
| 二、建立汽车保修制度 .....        | 305 |
| 三、统筹汽车配件供应 .....        | 309 |
| 四、强制使用代用燃料 .....        | 316 |
| 第八节 运价和物价的背离 .....      | 321 |
| 一、物价上涨成本激增 .....        | 321 |
| 二、运价限制与调整 .....         | 323 |
| 第九节 交通监理工作的统一 .....     | 329 |
| 一、成立中央监理专业机构 .....      | 329 |
| 二、设置公路交通巡察总队 .....      | 330 |
| 三、实施交通监理统一法规 .....      | 331 |
| 四、推行统制运输政策 .....        | 338 |
| 五、规定行车肇事处理办法 .....      | 342 |
| 第十节 驿运对战时运输的作用 .....    | 344 |
| 一、开展人畜力车驮运输 .....       | 344 |
| 二、成立驿运管理机构 .....        | 346 |
| 三、加强驿运业务管理 .....        | 349 |
| 四、建立驿运规章制度 .....        | 351 |
| 五、驿运的停办 .....           | 352 |
| 六、驿运在战时的贡献 .....        | 355 |
| 第十一节 抗日根据地的陆上交通运输 ..... | 357 |
| 一、根据地的交通管理机构 .....      | 358 |
| 二、根据地的运输方式 .....        | 359 |
| 三、根据地的支前运输 .....        | 367 |

|                                                |     |
|------------------------------------------------|-----|
| 第十二节 日伪占领区的公路运输 .....                          | 369 |
| 一、“满铁”统制的东北地区公路运输 .....                        | 370 |
| 二、华中振兴会社独占的华中地区公路运输 .....                      | 380 |
| 三、华北开发会社控制的华北地区公路运输 .....                      | 385 |
| 四、日伪经营的华南地区公路运输 .....                          | 392 |
| 第四章 抗战胜利至中华人民共和国建立前的公路运输(公元 1945~1949 年) ..... | 394 |
| 第一节 公路运输管理机构的调整 .....                          | 395 |
| 一、中央公路运输主管机关和直属机构 .....                        | 395 |
| 二、地方公路运输管理机构 .....                             | 399 |
| 第二节 官办公路运输事业的兴衰 .....                          | 400 |
| 一、扩充官办公路运输能力 .....                             | 400 |
| 二、增设机关厂矿运输机构 .....                             | 404 |
| 三、承办战后军民复员运输 .....                             | 406 |
| 四、开辟多式旅客直达联运 .....                             | 409 |
| 五、公路运输单位处境艰难 .....                             | 412 |
| 第三节 商营汽车运输业的起落 .....                           | 414 |
| 一、商营汽车再度发展 .....                               | 414 |
| 二、商车运输地域变化 .....                               | 418 |
| 三、商营汽车困难重重 .....                               | 419 |
| 第四节 汽车机料工作的转变 .....                            | 423 |
| 一、增设汽车保修网点 .....                               | 423 |
| 二、整修日伪遗留车辆 .....                               | 430 |

|                        |     |
|------------------------|-----|
| 三、建立配件供应体系 .....       | 431 |
| 四、推广各种代用燃料 .....       | 432 |
| 第五节 通货膨胀下的运价调整 .....   | 433 |
| 一、成本核算项目基本统一 .....     | 433 |
| 二、客货运价调整频繁 .....       | 436 |
| 三、运输行业严重亏损 .....       | 438 |
| 第六节 交通监理工作的变革 .....    | 440 |
| 一、接管收复区的交通监理工作 .....   | 440 |
| 二、改建全国交通监理机构 .....     | 441 |
| 三、实行全国车马改靠右行 .....     | 442 |
| 四、修改交通监法规 .....        | 443 |
| 五、强化交通安全管理措施 .....     | 448 |
| 第七节 台湾公路运输事业的交替 .....  | 451 |
| 一、接管台湾公路运输事业 .....     | 453 |
| 二、开展官办公路运输业务 .....     | 453 |
| 三、整顿商营汽车运输行业 .....     | 456 |
| 第八节 解放区公路运输事业的扩展 ..... | 460 |
| 一、建立公路运输管理机构 .....     | 460 |
| 二、组成华北各地马车运输公司 .....   | 463 |
| 三、壮大汽车运输队伍 .....       | 467 |
| 四、参加解放战争支前运输 .....     | 471 |
| 专题 江南汽车公司的经营之道 .....   | 480 |
| 一、公司创办的前前后后 .....      | 480 |
| 二、瞄准江南一带长途客运 .....     | 481 |
| 三、争夺市区公共汽车承办权 .....    | 482 |
| 四、关键在于切实的科学管理 .....    | 486 |
| 自办汽车制造工业的尝试 .....      | 489 |
| 一、辽宁民生厂自制第一辆载重         |     |

|                        |     |
|------------------------|-----|
| 汽车 .....               | 489 |
| 二、山西省汽车修理厂制成载重         |     |
| 汽车 .....               | 491 |
| 三、中国汽车制造公司试制柴油         |     |
| 汽车 .....               | 492 |
| 四、平津区汽车修配总厂制成飞鹰牌       |     |
| 三轮汽车 .....             | 493 |
| 附录 中华民国时期公路运输大事记 ..... | 496 |
| 中华民国时期公路运输重要规章         |     |
| 制度(选编) .....           | 518 |
| 长途汽车公司条例 .....         | 518 |
| 各省市公路联运办法 .....        | 521 |
| 各省市互通汽车章程 .....        | 523 |
| 战时公路军事运输条例 .....       | 526 |
| 战时公路运输实施规则 .....       | 528 |
| 中华民国公路汽车载客通则 .....     | 532 |
| 中华民国公路汽车运货通则 .....     | 552 |
| 汽车管理规则 .....           | 570 |
| 汽车装载行驶实施细则 .....       | 575 |

## 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。

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