

中国公路史话丛书

河南公路运输史

第一册

古代水路运输

近代公路运输

人民交通出版社

中国公路交通史丛书

河南公路运输史

第一册

古代道路运输
近代公路运输

人民交通出版社

(京)新登字 091 号

内 容 提 要

本书主要叙述 1949 年以前河南古代道路运输、近代公路运输发展的历史。通过对一些史实的记载,反映历代道路交通对社会政治、经济、文化所起的作用,以及受社会条件和自然条件的影响和制约,河南公路运输业在各个不同历史时期的兴衰起伏的发展规律,以供相关专业的学者、建设者参考。

责任编辑 李世华

封面设计 孙立宁

中国公路交通史丛书

河南公路运输史

Henan Gonglu Yunshu Shi

第一册

古代道路运输

近代公路运输

河南省交通史志编纂委员会 编

插图设计:孙立宁 正文设计:刘晓方

责任校对:张 莹

人民交通出版社出版发行

(100013 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: 9.5 字数: 249 千

1991 年 8 月 第 1 版

1991 年 8 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数: 0001—3000 册 定价: 15.70 元

ISBN7-114-01127-X

F · 00127

河南省交通厅交通史志 编纂委员会名单

名誉主任：曾锦城

主任委员：张圣城

副主任委员：孙玉泰 周明新 陈守敬

委 员：于营中 王四辈 刘家强 孙玉泰

张圣城 陈守敬 陈再旭 钟书楷

周明新 贾鸿钧 程贵新 隋鸿奎

曹 崑 顾雪明

主 编：张圣城

副 主 编：顾雪明 周明新

《河南公路运输史》第一册

主 编：杨克坚

副 主 编：何 敏

工作人员：夏玉轩 戴子明 钱运泰 李 清

周保全 余怀贞 张松火 董金华

杨一寒 郭红莉 卢跃琛 马登龙

目 录	总 序	
	出版说明	
	序	
	前言	
	绪 论	1

第一篇 古代道路运输

(公元前 21 世纪至 1911 年)

第一章 先秦时期的河南道路运输	7
第一节 传说中的河南道路运输	7
第二节 以洛邑为中心的交通运输	10
一、洛邑的政治交通地位	10
二、洛邑通往各封国之间的交通线	11
第三节 会盟、征战形成的交通运输	12
一、主要会盟、征战区域与路线	12
二、孔子周游中州列国的路线	15
三、商业运输相应发展	16
第四节 邮传的兴起与发展	17
第五节 道路运输工具的产生与发展	19
一、造车的传说与出土文物	19
二、车的种类增多制作精巧	21
第二章 秦汉时期的河南道路运输	29
第一节 以洛阳为中心的道路运输	30

一、从洛阳辐射出的运输线	30
二、秦始皇五次出巡四经河南境内	31
三、汉武帝推行均输平准实行官方运输	33
第二节 东西方的贸易交往	34
一、中原同西域的交往与丝绸之路	34
二、与日本国的交往	36
第三节 驿运制度的确立与发展	37
一、驿运机构的设置与职能	37
二、驿传交通工具与驿传管理	38
三、私人驿馆	40
第四节 运输车辆的种类与车舆制度	40
一、车辆种类和车制	40
二、独轮车的出现	43
三、牛车的普遍使用	43
第三章 三国两晋南北朝时期的河南道路运输	45
第一节 战乱中的中原交通运输	46
一、东汉迁都许昌后的交通建设	46
二、几经战乱的洛阳交通枢纽	47
三、商业运输的兴旺	48
第二节 与东西方的交往和佛教传播对 交通运输的影响	49
一、中日国际交往和贸易	49
二、通往西域丝绸之路的新发展	50
三、佛教盛行对交通运输的促进和影响	51
第三节 政权迭变中的河南驿运	53
一、驿运组织机构及特点	53
二、驿运职能与驿运方式	54
第四节 沿袭前朝的运输工具	56

第四章 隋唐宋时期的河南道路运输	59
第一节 以洛阳、开封为中心的道路运输	60
一、洛阳、开封辐射四方的交通线	60
二、官办洛（阳）陕（县）陆路运输	62
三、王安石推行均输法	63
第二节 频繁的国际交往与贸易	63
一、隋唐与西域各国的交往	63
二、唐与朝鲜、日本国间的交往	65
三、北宋开封的商业和对外贸易	65
第三节 岳飞抗金转战中原路线	66
第四节 驿运的设置与管理	68
一、驿运组织	68
二、驿运管理制度	70
三、驿站与驿运路线	72
第五节 道路运输工具的演变	77
第五章 元明清时期的河南道路运输	83
第一节 贯穿东西南北的交通运输线	83
一、主要运输线路	83
二、主要商品运输	86
第二节 关隘设置	90
第三节 驿运由盛至衰	91
一、驿运组织	92
二、管理制度	93
三、递运所	94
四、驿站的设置与网路	96
五、清代驿运的衰落	101
第四节 道路运输工具的变革	104
一、马车	104

二、牛车·····	105
三、太平车·····	106
四、轿车·····	106
五、独轮车·····	107
六、黄包车·····	108
七、驮子·····	108

第二篇 近代公路运输

(1912~1949 年)

第一章 北洋军阀割据时期的河南公路运输

(1912~1927 年) ·····	113
第一节 汽车运输业的兴起·····	113
一、初期试办汽车公司·····	113
二、清济黄校汽车公司·····	117
三、南阳利康汽车公司·····	120
第二节 城镇短途运输与搬运装卸·····	120
一、搬运装卸业的形成·····	120
二、城镇短途运输的发展·····	122
三、货栈、骡马店和车行·····	123
第三节 运输管理机构·····	124

第二章 国民政府奠都南京至抗战前夕的河南

公路运输 (1927~1937 年) ·····	128
第一节 私营汽车运输的发展·····	129
一、组建私营汽车公司的规定·····	129
二、私营汽车公司的发展·····	132
三、私营汽车运输的运价·····	134

第二节 官商合办长途汽车公司·····	135
一、官商合营长途汽车公司的创建·····	135
二、官商合办长途汽车公司的规定·····	136
第三节 官办长途汽车营业部·····	137
一、营业部的诞生及其组织机构·····	137
二、营运路线及车站车辆·····	139
三、旅客运输·····	146
四、货物运输·····	151
五、客货营运收入·····	156
六、车辆管理与保养·····	158
七、稽查与公路警察·····	162
第四节 木炭代油炉汽车·····	164
一、汤仲明与中国第一辆木炭代油炉汽车·····	165
二、木炭代油炉的构造原理及推广使用·····	169
第五节 城镇运输和运输工具的演变·····	171
第六节 初期的安全监理·····	174
一、对铁木轮车的限制·····	175
二、最早的监理法规·····	176
第三章 抗战时期的河南公路运输	
(1937~1945 年) ·····	179
第一节 抗战初期的公路运输及机构变迁·····	179
一、组织汽车运输支援抗日战争·····	179
二、撤退运输与营业部机构的变迁·····	180
第二节 以洛阳为中心的汽车运输·····	181
第三节 豫陕联运·····	184
第四节 抗日战争时期的驿运·····	185
一、驿运的组织机构·····	185
二、驿运工作的开展·····	188

三、驿运线、站及运量·····	189
四、客运与盐运·····	191
五、驿运管理制度·····	192
六、驿运的终结·····	194
第五节 河南沦陷区的交通运输·····	195
一、日伪交通机构·····	196
二、日本自动车营业所·····	197
三、沦陷区的民间运输·····	198
第六节 抗日根据地的交通运输·····	200
一、从地下交通站到交通局·····	202
二、抗日战争时期的特殊运输方式·····	203
三、支前运输·····	208

第四章 抗战胜利后至中华人民共和国成立前的

河南公路运输（1945~1949年）·····	211
第一节 恢复组织建立机构·····	212
第二节 官办汽车运输的恢复·····	214
一、恢复营运路线和车站·····	214
二、客货运输的恢复和运价调整·····	217
三、汽车管理与维修·····	219
第三节 商车的发展与管理·····	220
一、商车的经营管理·····	221
二、商车同业公会·····	223
第四节 人、畜力车及驮运·····	224
第五节 安全监理·····	227
一、监理机构的演变·····	227
二、机动车登记、检验、发照·····	228
三、驾驶人的考验、发照、管理·····	232
四、技工的考验、发照、管理·····	234

五、交通安全规定·····	235
六、汽车肇事处理·····	239
第六节 解放区的公路运输·····	240
一、运输管理机构·····	241
二、汽车运输的发展·····	244
三、解放区的交通管理·····	251
四、支前运输·····	254
附 录·····	264
一、古代道路运输大事记·····	264
二、近代公路运输大事记·····	267

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，金代卢沟桥，驰名海外；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与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过能力较前大有提高，高级和次高级路面从 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，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，还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。

1979 年党的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个方面的历史经验，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，把我们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。