

中国公路交通史丛书

湖北公路运输史

第二册

现代公路运输

湖北人民出版社

中国公路交通史丛书

湖北公路运输史

第二册

现代公路运输

湖北人民出版社

内 容 提 要

本书是一部经济类公路运输专业地方史书,记述的是中华人民共和国成立后 41 年湖北公路运输事业发展历史,反映了现代公路运输对社会政治、经济、军事、文化诸方面所起的重要作用。本书资料翔实,观点明确,文体简朴,具有较高学术和资料价值。

湖北公路运输史·第二册

涂前树 主编

出版: 湖北人民出版社
发行:

地址:武汉市解放大道新育村 33 号
邮编:430022

印刷:仙桃市新华印刷厂
开本:850×1168 毫米 1/32
字数:457 千字

经销:湖北人民出版社
印张:18.25
插页:7

版次:1996 年 11 月第 1 版
印数:1—2 600

印次:1996 年 11 月第 1 次印刷
定价:28.00 元

书号:ISBN 7-216-01991-1/F·322

鄂新登字 01 号

湖北省交通厅史志编审委员会

主任委员 章德麟
副主任委员 林学明
委员 秦安昌 魏春诚 徐 诚
蔡 潮 梁僖亭 赵凯义
董风云 彭荣洲 涂前树
岳启富 石阶池

湖北公路运输史志编纂委员会

主任委员 徐佑林
副主任委员 张世杰 陆再喜 胡金洲
刘智慧 吴建章 彭柏生
委员 涂前树 韦长仙 黄代红
王阳红 罗元莉 陈国栋

《湖北公路运输史》第二册编写人员

主 编 涂前树
副主编 韦长仙 陈国栋
编写人员 陈国栋 吴厚春 黄树忠
黄 鹮 涂前树 张席珍
田红林 邵永锋
资料员 王 鸿 黄 斐 陈慕屏

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,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,我国几千年的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,至今还不满百年的历史。

中华民国时期的公路交通史,反映了半殖民地、半封建社会经济的一个侧面。在中华民国的 38 年期间,为适应当时的需要,公路交通有了一定发展,对促进物资交流和支援抗日战争,发挥了一定的作用。在公路建设、养护和运输管理等方面,还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,全国公路总里程最多时仅为 13 万公里。到 1949 年,因战争破坏和失修失养,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”。到 1990 年,全国公路通车里程达到 102.8 万公里,比 1949 年增长了 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基本形成。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 公里发展到现在的近 26 万公里。以沈(阳)大(连)线为代表的 500 多公里高速公路的建成,标志着我国的公路交通事业进入了一个新的发展阶段。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,没有一座中国人自己修建的公路桥,车辆行人靠渡船维持交通。现在,已有几十座大型公路桥跨

越在长江和黄河之上,其中有些桥的设计理论、结构形式和施工工艺,都达到了较高的水平。

为适应日益增长的运输需要,全国汽车数量增长很快,1990年的民用汽车保有量已达550多万辆,比1949年增长100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1990年的41年中,我国公路交通取得了巨大发展。但由于我们对社会主义建设还缺乏经验,也曾有过短暂的失误。1978年12月中国共产党十一届三中全会以后,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。党中央和各级政府对公路交通也更加重视和关心。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,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职工的历史使命,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。

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,由出版社公开出版发行。

二、这套丛书由《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,故在丛书中有了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、《中国公路交通史丛书》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、目等三四个级次。

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。

九、本丛书除引文中必要时使用繁体字外，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用术语，仍保留过去的习惯称谓。

序

湖北古属楚地。湖北人民在创造璀璨楚文化的同时,也发展了湖北的交通。湖北的交通,源远流长。但几千年来,有关湖北交通运输的史实,只散见于各类典籍,尚无系统记述湖北交通运输发展历程的专著。湖北公路运输管理局根据交通部中国公路交通史编审委员会的统一部署,编写的《湖北公路运输史》,填补了这项空白。《湖北公路运输史》分第一册和第二册。第一册,记述了湖北地区上起先秦,下迄民国,5000多年的道路(公路)交通运输的发展过程。本书第二册,所记述的是新中国成立至1990年,湖北公路运输的发展历程。史书采用“以时为经,以事为纬”,篇章分期,节目分类的编年章节体。全书结构合理,详略得当,行文流畅,有史有论,史论结合,用历史唯物观,阐述了湖北公路运输与政治、经济、军事、文化等方面的相促进、相制约的关系,探索和揭示了公路运输的一般发展规律。内容十分丰富。

“以镜为鉴,可以正衣冠;以人为鉴,可以知得失;以史为鉴,可以知兴替。”修史的目的不惟在于存史,更在于资治与教化。编修《湖北公路运输史》第二册的目的,是为了如实记述湖北公路运输的业绩,使其不至湮灭;是为了给本省交通部门各级领导的科学决策提供历史借鉴;是为了对交通职工进行社会主义、爱国主义教育提供辅导教材;是为了交通职工学习历史和业务知识,激励斗志,奋发图强,振兴湖北交通。同时,为史学界、经济学界的专家、学者从事有关的科学研究提供宝贵的资料。《湖北公路运输史》第二册

的付梓问世,定能为湖北的交通发展起到积极的作用。

编修史志,是一项科学技术劳动,工作是十分艰苦的。参加这项工作的同志,不畏艰苦,不求名利,十年如一日,寒灯冷凳,辛勤耕耘,这种奉献精神十分可贵,他们的功劳,广大的交通职工定会铭刻心中。

《湖北公路运输史》第二册,是在交通部中国公路交通史编委会的领导下进行的,在编撰过程中得到了省内外史志界专家、学者及同仁的帮助,在此一并致以衷心的感谢。史书为众手成书,而资料浩瀚,故疏漏错误难免,敬请读者教正。是为序。

李传麟

序 二

《湖北公路运输史》第二册与读者见面了。

这部书是在交通部、省交通厅各级领导的关怀下,在中国公路交通史编审委员会和湖北省交通史志编审委员会的指导下完成的。从 1992 年开始,我局史志办组织十多位编者,辛勤笔耕,寒暑不辍,终于在《湖北公路运输史》第一册出版四年之后完成了第二册的编纂,并奉献给广大读者,这是湖北公路运输史研究领域的一件盛事,也是全省运管、征稽系统和运输行业值得庆贺的一件大事。

《湖北公路运输史》第二册的内容紧承第一册。该书全面系统地记载了中华人民共和国成立至 1990 年间湖北公路运输、公路规费征稽事业的发展历程,也记录了建国以来直到 1987 年间湖北交通监理事业发展变化的历史沿革,第二册与第一册组成有机整体,完整系统地反映了上自先秦楚国道路运输之滥觞下迄本世纪 80 年代湖北公路运输发展的历史全貌,具有一定的史料价值和学术价值。

建国以来,在党和政府、交通主管部门的领导下,公路运输业取得了突飞猛进的发展,成为湖北经济的重要支柱产业之一。经过 41 年的发展,湖北已建成客运、货运以及装卸搬运、运输服务、汽车维修等运输门类和支持保障系统齐备的运输体系,形成大、中、小型配套,专用、特种车齐全的运力结构。特别是中共十一届三中全会以来,运输市场逐步向社会和个体适度开放,公路运输企业管

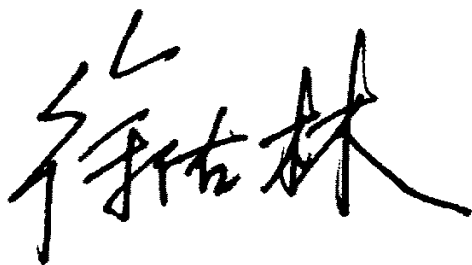
理发展成为面向社会的行业管理,运输主体形成国有、集体、个体三者并存、相互竞争的互补结构,运输市场开始发育,运输市场经济开始萌芽。当然,该书也真实地记录了公路运输所受到的挫折,为后来者留下了可资借鉴的经验和教训。

公路运输的史料非常丰富,可谓汗牛充栋,编写人员以辩证唯物主义和历史唯物主义世界观为指导,在浩繁的史料中披沙拣金,拨芜去冗,梳理出公路运输业发展和运输管理、规费征稽机构演变的清晰脉络,整理提供了大量珍贵的数据资料,科学地阐明了公路运输与政治、经济、军事和文化发展的相互关系。编写人员历四载寒暑,苦心孤诣,甘辛备尝,他们默默无闻的奉献,可谓功在当代,泽被后世。

盛世修史,旨在存史、资治、教化。全省运管征稽系统、运输行业的广大干部职工,要很好地学习利用这一史学成果,继承和发扬运输行业的优良传统和创业精神,在新的历史时期中,积极开拓进取,推进湖北公路运输的改革开放,为湖北公路运输、征稽事业的腾飞贡献自己的智慧和力量。

本书的编纂、出版得到交通部、省交通厅以及全省交通系统的领导、同仁们的鼎力襄助和指导,受到武汉大学、华中师范大学、武汉社科院等院校的专家、教授的教正,值本书面世之际,特向各位专家、教授、领导、同仁们,向关心支持本书出版的同志们致以诚挚的感谢!

是为序。

A large, stylized handwritten signature in black ink, reading '徐桂林' (Xu Gulin). The signature is written in a cursive, flowing style with varying line thickness.

1996年7月3日

前 言

《湖北公路运输史》是根据交通部中国公路交通史编审委员会统一部署,在湖北省交通史志编审委员会领导下,由湖北公路运输史志编纂委员会组织编写的《中国公路交通史》丛书之一,前冠有交通部中国公路交通史编审委员会的总序。本书为《湖北公路运输史》第二册,即湖北现代公路运输。

我们在编写中,以马列主义毛泽东思想和邓小平建设有中国特色社会主义的理论为指导,坚持辩证唯物主义和历史唯物主义的观点,紧紧把握《党内若干历史问题的决议》中的有关精神,以历史事实为依据,实事求是地编写建国 41 年湖北省公路运输发展的历程,藉以总结经验教训,揭示其发展规律,以策励将来,为推动改革开放,发展湖北公路运输事业起“存史”、“资治”、“教化”作用。

本书所用资料,均系档案资料和各地(市)公路交通部门报送资料,一般不采用注释,个别确需解释的随文用括号注明。由于湖北省行政区划、机构称谓多变,为尊重历史,均以时序记述当时的区划和机构称谓。

本书在搜集资料、编写、审稿的过程中,湖北省档案馆、图书馆,武汉市档案馆、图书馆,北京第一历史档案馆,南京第二历史档案馆,湖北省志部分专业志编辑室,各地(市)、公路交通部门等单位给予了大力支持。华中师范大学教授景才瑞、武汉大学历史系教授朱雷、省方志办公室副主任兼总编室主任刘登轩、武汉社会科学院副研究员田源、交通部编委会常务副主任蔡维之和审稿组组长杨肇杰、秘书龚灿碧、人民交通出版社副社长米增福以及省交通规

划设计院副编审赵凯义等,都给予了热情的帮助和指导,在此一并致以深切的谢意。

本书在编写中,由于我们水平有限,难免有错误或不妥之处,诚望广大读者批评指正。

绪 论

湖北的山川、地形,形成境内交通特色。东西以“得水”之利形成心状水系,水运发达,南北以道路相衔接,陆运繁忙。水陆交错构成交通网络,在全国运输网上起着连接东西,贯通南北的作用。

近、现代社会,蒸汽机、内燃机的普遍使用,以机械为动力的车辆,逐渐代替以人、畜力为动力的运输工具。驿道干线修铁路、筑公路,古老的驿运被铁路、公路运输和邮电所代替,湖北的道路交通发生了质的飞跃。襄沙、襄花公路的先后建成,汽车由大城市驶往乡镇,公路运输兴起。然而,在半殖民地半封建制度下,战争连年,公路时兴时毁,交通时盛时衰,公路运输业步履蹒跚,发展缓慢。中华人民共和国的诞生,为公路运输事业的发展开辟了广阔的前景。在中国共产党的领导下很快医治了战争创伤,开始了社会主义经济建设,经过7个五年计划的建设,已建成初具规模的社会主义现代化公路运输事业。

(一)

建国后,中国共产党和人民政府十分重视公路运输事业,始终作为经济建设的重点,给予大力支持和帮助,经过41年的努力,湖北的公路运输取得过去任何时期都无可比拟的巨大成就。

1990年全省通车里程已达到47511公里,占全国第五位,比1949年增长14.8倍。其中等级路占51%,高级、次高级路占