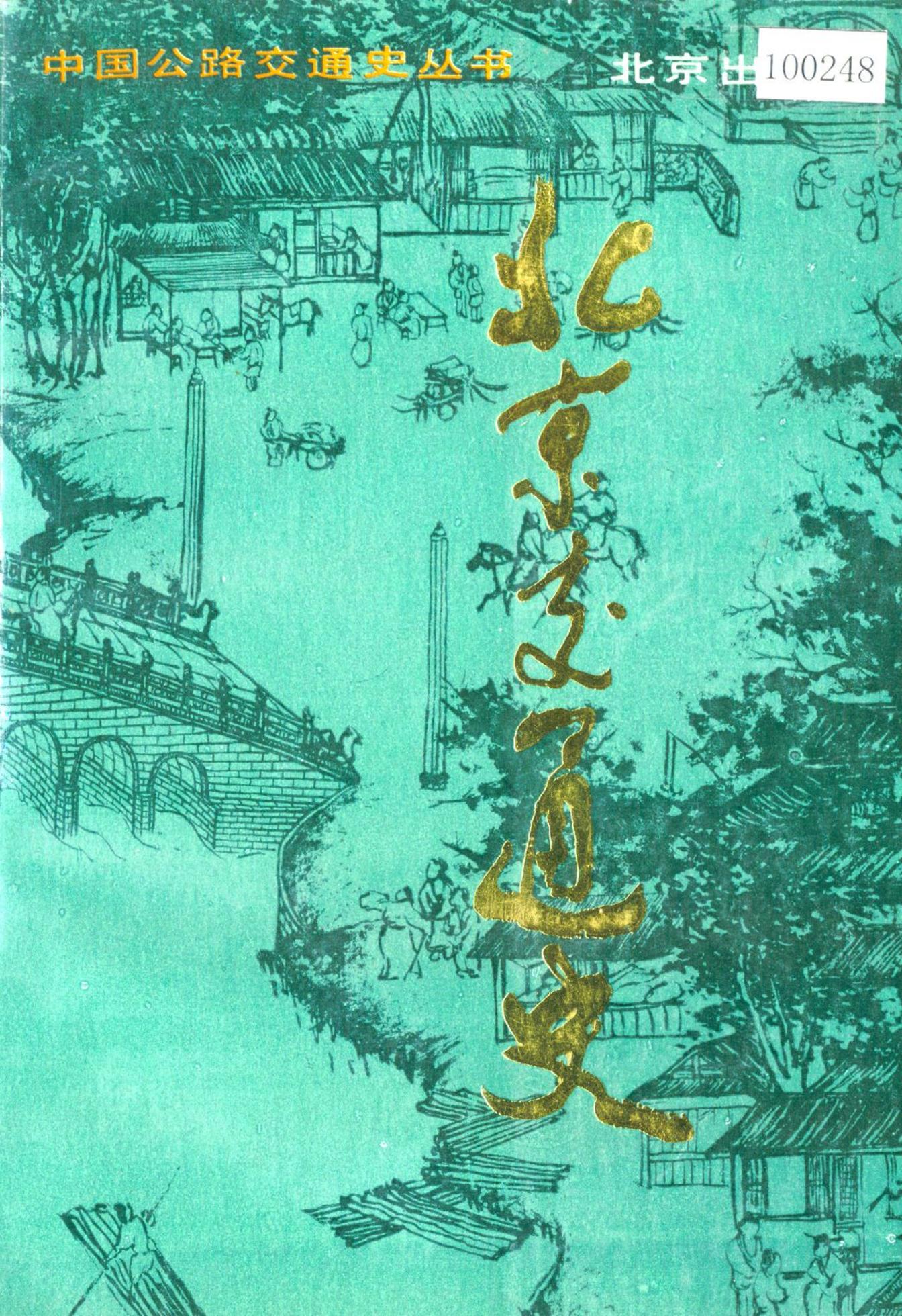


中国公路交通史丛书

北京出100248

北京交通史



中国公路交通史丛书

北京交通史

北京市公路交通史编委会

北京出版社

發展首都現代
化交通事業

趙鵬飛

鉴古知今

发展交通

服务首都

当好先行

题北京交通史

洪 浩

总结历史经验，借
鉴过去，放眼未来，
把北京市的公路交
通事业搞得更好。

王广意

從史料中汲取

當予修好古路
身衆文通
後濟造福人民。

賈二平

七月

中国公路交通史丛书

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，我国几千年古老的驿运制度发展为通行汽车的公路交通，则是在清末民初从国外引进汽车和筑路技术以后才开始的，至今还不过几十年的历史。

中华民国时期的公路交通史，是半封建、半殖民地经济反映的一个侧面。在民国的三十八年期间，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，广大内地和边疆省分的公路为数不多，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，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，使与西藏地区的物资交流得以畅通。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、施工工艺和通行能力，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年的三十六年中,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希望。

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

序

古代伏羲象形画卦，神农结绳记事，仓颉从而制作书契。自此以后，我国有了文字记载。历史是事物发展过程的记录。全面而系统地记录历史者，始于西汉武帝太史公司马迁《史记》，其后所谓“正史”的纪传史书，历代撰述不绝。公私史书种类繁多，《四库全书》总分十五类。卷帙浩如烟海，数量十分惊人。史书记载着中华民族所创造的灿烂文化和先贤的丰功伟绩，使读者缅怀先烈的功勋，感发兴起，团结进步，也是维系人心的纽带。生存在祖国大地至少已有250万年之久的中华民族，今日仍巍然屹立于世界，日臻文明昌盛，不能不归功于先民积累下来的大量史书。历代盛世修史，实为中国的一种优良传统。党中央对修史一向十分重视。早在1941年8月《关于调查研究的决定》中就谈到关于收集资料的方法，1980年5月，党中央发出第16号文件，要求各地编史修志，十一届六中全会通过《关于建国以来党的若干历史问题的决议》，号召我们“大大加强对马克思主义理论的研究，对中外历史和现代的研究，对各门社会科学和自然科学的研究”，以为作好修史工作的准备。交通部体会中央意图，通知各省、市、自治区编写交通史，以推动交通事业，很是必

要。

北京是新中国的首都，地处古幽燕之地，是军事重镇，辽金以来为王朝都会。辛亥革命以来的十六年中，也是京师所在地。多年以来，北京在政治、军事、经济、文化上以至交通运输上，都居重要地位，1981年北京市交通部门按照交通部指示由市公路交通史编委会编写交通史。数年来，在上级直接关怀和交通部公路交通史编审委员会具体指导以及有关专家学者、机关团体赞助下，编纂成书。编委会在图书馆、档案馆和博物馆翻阅有关纪传史籍、地理方志、文牍档案、历史文物、专业期刊等大量资料，访问交通界老前辈，考查古迹形胜，因而写成这部体例完善、内容丰富的《北京交通史》。这部书叙述了北京地区1949年以前的交通历史，分为五章，首论北京交通的三大特色；次述驿运与桥梁、渡口；又次述车舆驮骑；再次述水运、运河；最后述近代铁路、公共交通、公路运输、民用航空。井然有序，系统地阐述北京地区的自然地理与交通的关系，并阐述交通发展与地区经济发展的关系以及与政治、军事、经济、文化等方面发展的关系。总结出这一地区已往的交通规划、交通经营作用及其利弊得失，可藉以考求交通发展的规律，而为建设现代化首都提供了珍贵资料。这是一部既具有地方特色，又具有实用价值的良史。对今天编写专业史也有可供参考之处。

本书既采用了广博的文字资料，还辅之以图表照片，使观者得到深切印象，也节约了不少繁文。书中穿插以宋代出使辽金文人的有关诗文，生动感人。书中既肯定古代

交通运输富国利民的作用，也揭露了不少封建社会、半封建半殖民地社会的弊窦和秕政。所述民国以来的交通不良情况，更是动人心魄。如1913年袁世凯与中法实业银行签订的《五厘金币借款合同》中，附有多条侵犯我国主权的条款，其中之一是允许法国独家经营北京有轨电车，这事曾引起市民群起反对，终获胜利，改由官商合办。又如京东河道督办处及顺直水利委员会拨款250万元由美国工程师设计施工的顺义“苏庄洋桥”，因偷工减料而使农民遭受损失。民国初年汽车行业也是由外国开设公司，这些公司推销外国汽车，垄断汽车修理事业。当时的汽车修理工人，白俄人月薪二三百元，华工仅给二三十元。又如解放前夕，北京公路少，技术标准低，质量差，且忽视养路。日本投降后，公路忙于转运军事人员和物资，接收敌伪交通器材，接收大员往往舞弊盗卖，更抽调车辆，从事内战。又如自“九·一八”事变后，日本侵略军即指令“南满洲”铁道株式会社在华北筹划华北汽车公司，为其侵略我国服务。为了“以战养战”在北京拉夫筑路，并于京石路上置据点，设岗楼，以巩固伪政权，甚至在京奉交通要冲的通县白庙木桥上设卡勒索收税，“雁过拔毛”。又如，北京市内有轨电车车辆老化，营业亏损，交通瘫痪，时时停驶，甚至经营无方，管理不善，乘客破窗而入，或攀登车外，当时有候车“望眼欲穿脖梗直，好似婴儿盼奶吃”之谣，本书绘形绘声，真如“跃然纸上”。第五章论有轨电车公司的情况，数语切中根本原因，说“在帝国主义、封建主义和官僚资本主义的摧残下，北平有轨电车惨淡经营

二十八年，临近北京解放时，由于公司连年亏损，全部资产已向银行抵押一空，濒临破产，奄奄一息”。有轨电车如此，铁路、公共交通、公路运输、民用航空等等也是如此。北京如此，全国也无不如此。诚然，若不打倒骑在人民头上的三座大山，国民经济将永无复苏之望，人民也得不到翻身。中国共产党领导全国各族人民推翻了反动统治这一革命胜利真是来之不易！本书于此，一再致意。这也是一部对人民具有深远教育意义的书。

我国前贤修史，约分三体。一为编年体，如左丘明《春秋左氏传》、司马光《资治通鉴》之类。编年纪事，“其事形于目前，理尽一言”，惜粗举大纲，而简于叙事，皇甫持正所谓“多阙载，多逸文”。二为纪传体，如司马迁《史记》、班固《汉书》之类，综合本纪、表谱、书志、列传为一史，记事详备而颇有重复。三为纪事本末体，如袁枢《通鉴纪事本末》之类，每事一编，详述始末，远因近果，大都可见，章学诚谓其“文省于纪传，事豁于编年”。近人修史，多采用篇章节目之体，既可说是纪事本末之体，也可说是仿自纪传体中书志之例，刘知几以为“首尾具述，源流毕彰”。北京交通史即取此法。我以为编写历史，可以因事制宜，不拘一格，择适而从，不限旧规。只要叙述详明，揭示其发展规律，能资当今建设的借鉴，可以信今而传后，就达到了作史的要求。百家争鸣，正是昌明学术繁荣科学研究的好办法。

1922年我来北京求学，除解放前十年之外都在北京工作，北京可说是我的第二故乡，谊同桑梓，感情深浓，今

观此书编成倍觉欣幸，故遵嘱而序其编纂经过和个人观感如此。

傅振伦

序于中国历史博物馆

前 言

历史悠久的古都北京，位于华北平原的西北边缘，东南距渤海150公里。全市共分十八个区县，面积16807.8平方公里，人口987万人。地势西北高东南低，西部和北部是连绵不断的群山。西部山地，南起拒马河，北至南口附近的关沟，总称西山，属太行山脉；北部山地，统称军都山，属燕山山脉。一般海拔1000至1500米左右，与河北省交界处之东灵山山峰高达2400米，为北京的最高峰。东南部是一片缓缓向渤海倾斜的平原。山地约占全市总面积的62%，平原约占38%。主要河流有永定河、潮白河、拒马河和洵河等，均属海河水系。永定河是流经北京的最大河流，在三家店以下进入平原，向东南流至天津入海河，北京城区就建立在永定河冲积扇的背脊上；潮白河上游是潮河与白河，汇合后经通县向东南流入海；北运河上游叫温榆河，到通县以下称北运河，向东南流到天津入海河；拒马河经房山县境流入河北省涿县；洵河自平谷县境流入河北省境的蓟运河入海。地理坐标在东经 $115^{\circ}20'$ 至 $117^{\circ}32'$ ，北纬 $39^{\circ}23'$ 至 $40^{\circ}05'$ 之间。气候属暖温带地带，夏季炎热多雨，冬季寒冷干燥，年平均气温为 $8-12^{\circ}\text{C}$ ，绝对最低温度 -22°C ，绝对最高气温为 40°C 以上，年平均降

水量为六百多毫米。

在这块壮丽富饶的土地上发展起来的北京，曾是古代郡、州、府的治所和军事重镇，辽、金两朝的都城，元、明、清三朝的首都，一度为中华民国的首都，也是我们伟大的社会主义祖国的首都。北京历史悠久，文物丰富，建筑宏伟，亭园秀丽，古迹遍布城区和郊外，山川湖泊、宫殿楼阁、寺院、长城，举世闻名。古都北京交通运输历史与北京建设发展的历史一样，具有辉煌的业绩，显示了我国人民的聪明智慧和辛勤劳动的丰硕成果。中国的军事重镇与交通枢纽；五朝的古都与全国交通中心；棋盘街道通城门，衔接干路达各地，是古都北京的交通特征。五条驿道干路和许多支线相连接，变天堑为通途的中外闻名的卢沟桥等石拱桥，以及沟通北京至杭州的大运河，构成北京地区内外四通八达的交通运输网。古代各式各样的车舆驮骑等交通运输工具的运用，以至清朝末年和民国时期，铁路、公共交通、公路运输、民用航空等的相继创始和发展，都表现了从事北京交通运输的劳动人民，在北京交通运输史上的光辉灿烂的业绩。

我们编写这部《北京交通史》，就是要把劳动人民创造的古都北京的交通运输史，以及鸦片战争以后，帝国主义列强利用交通事业侵略我国的历史，实事求是地记录下来，介绍给人民，以激发爱国热情。为振兴中华，全面开创北京现代化交通运输事业，起到“古为今用”的作用，使北京交通运输早日跨进世界先进行列。