

卷十 交通邮电志

第一章 交通运输

秦汉时,咸阳——上郡肤施(今鱼河一带)——九原郡(今包头麻池古城)的南北驰道通过境内,“秦直道”通过境内尚未定论。隋代,沿古驰道辟为驿道。宋、元、明时代,本境为内地连接西北地区交通枢纽地带,南北道路通达。清代,四方商路形成。民国时期,交通事业落后。1949年底,县内仅有咸榆、榆札两条全长 153.5 公里颠簸不平的简易公路,有公路小桥 2 座共长 59.3 米,勉强断续通车;仅有接收原国民党驻军破烂不堪大小汽车共 9 辆,其中 6 辆已报废。

新中国成立后,交通运输事业不断得到发展。到 1993 年全市公路通车总里程 2346 公里(其中乡村公路 1721 公里),是 1949 年的 15.2 倍;有等级公路 624.9 公里,其中 210 国道(西包公路)1 条,境内长 156 公里,省道 4 条,境内长 107.5 公里,市道 4 条长 361.4 公里。干线公路有大小桥梁 23 座,总长 370 多米。全市各乡镇及 86% 的行政村都通有公路,以榆林城区为中心,连接邻县及省(区)、辐射市各乡镇的公路网络四通八达。具有现代导航设施的榆林三级机场定期有往返西安的航班。1993 年市内拥有载客汽车 309 辆,载货汽车 631 辆;客运量 17.61 万人、周转量 1552 万人/公里;货运量 28.81 万吨、周转量 4409.8 万吨/公里。

进入 80 年代,运输业由过去国营、集体发展为国营、集体、个体 3 种经营竞争的局面。1993 年个体、或个体承包国营、集体单位车辆从事运输业的占到 80% 以上。

第一节 古 道

秦直道 《史记·蒙恬列传》载:“始皇欲游天下,道九原,直抵甘泉,乃使蒙恬通道,自九原,抵甘泉,蜚山堙谷千八百里,道末就。”这条古道的路线,史书只记载了起迄地点。近年来,许多历史学家对此古道进行实地考察。1975 年著名史学专家史念海考察后认为:秦直道南起淳化,经旬邑、马栏、黄陵西的兴隆关,然后由兴隆关沿子午岭正北向西北进入甘肃境内,再抵定边县折向东北经鄂尔多斯草原至九原郡(今包头市)。此后,延安地区有不少人实地考察,查阅地方志书、碑文,认为秦直道的走向大体是经旬邑和黄陵县交界处到兴隆关即转向正北经富县、甘泉、安塞的镰刀湾,过靖边县而入内蒙境内。画家靳之林实地考察达 3 月之久,认为直道从安塞沿子长县北,到榆林市西至内蒙境内。1986 年省交通厅孙相武等组成直道考察队,从咸阳至内蒙包头进行全程考察,在毛乌素沙漠中实地探寻,声称发现了秦直道在榆林境内的遗迹。在此基础上,榆林市贺清海实地考察后称,直道由安塞县鸦行山入靖边县,经青阳岔、张家村等地进入横山县,经双城、横山县城、威武堡东的羊路塄、康梁等地入榆林市境,经本境芹河、

小纪汗、岔河则、耳林等乡及神木县昌鸡兔等地入内蒙境,经伊金霍洛旗红庆乡、东胜市刘奴渠等地,最终抵秦汉时九原郡治所(今包头市麻池古城)。这一秦直道走向,目前继续在考察论证。

驿道 隋代,境内沿无定河谷、榆溪河川在秦汉时辟为从咸阳通往九原郡等地的驰道成为驿道。历史上,中原王朝与西北游牧部族争战时,军旅往来多用此道;烽烟暂息时,这一通道上设有榷场、驿站,如宋代绥德设榷场、境内碎家驿也设榷场;元代设榆林驿(即今榆林城),此道又是商贸往来之路。据现存镇川寺沟庙内元大德十年《重刊长春观碑铭》载,时该道已称为官路。沿至清初,这条道路已成为贯通南北(关中至河套)蒙汉贸易往来的主要通道。民国年间,在这条道路大体走向上先后改修咸榆、榆札公路。

大道 明成化七年(1471)榆林成为“九边重镇”之一后,除东起府谷黄河岸,西至定边、盐场堡修筑边墙(明长城)外,同时以榆林城为中心辟东、西路大道(亦称马路)。

东路大道:起榆林城东门,经常乐堡、高家堡、神木城等边墙各堡城抵府谷城。明正德十三年(1518)武宗皇帝到榆林城和清康熙三十六年(1697)康熙帝西征葛尔丹路经榆林都行过此道。新中国成立后,大部路段改修公路。

西路大道:在境内有两条,均起榆林南门,一条过城西南榆溪河水济桥,经尤家峁等地到波罗堡;一条沿旧时称南官路过归德堡大桥经响水堡,再经波罗堡、横山城、靖边城、安边堡、定边城,可延至宁夏。过去这两条道路驼队、商客往来频繁。1955年榆定公路畅通后,这两条大道渐渐失去往日重要作用,成为普通乡间道路。

榆佳大道:明成化年间已辟通,起榆林城南,经青云、刘千河,沿毛国川南下经方塌、王家砭、通镇(宋代建,旧称通秦寨,说明当时此处有一条通往西北边地的通道)抵黄河岸西佳县城。旧时商旅不绝,是榆佳重要通道。新中国成立后,大部分路段修为公路。

草路 清代,在榆林长城以北辟通往神木、定边、宁夏及鄂尔多斯草原上各旗的通道,本地习惯称之为“草路”,也称马路。较大的草路有5条,故有五马路之说,如榆林城——乌审旗城川——定边称四马路,榆林城——乌审旗——鄂托克旗称三马路。清、民国时代,这些草路上驼队、边客商旅往来络绎不绝。驼队多在夜间行路,白天拉驼人在路边驻宿,骆驼放牧。新中国成立后,这些草路部分修为简易公路,部分成为乡间道路。

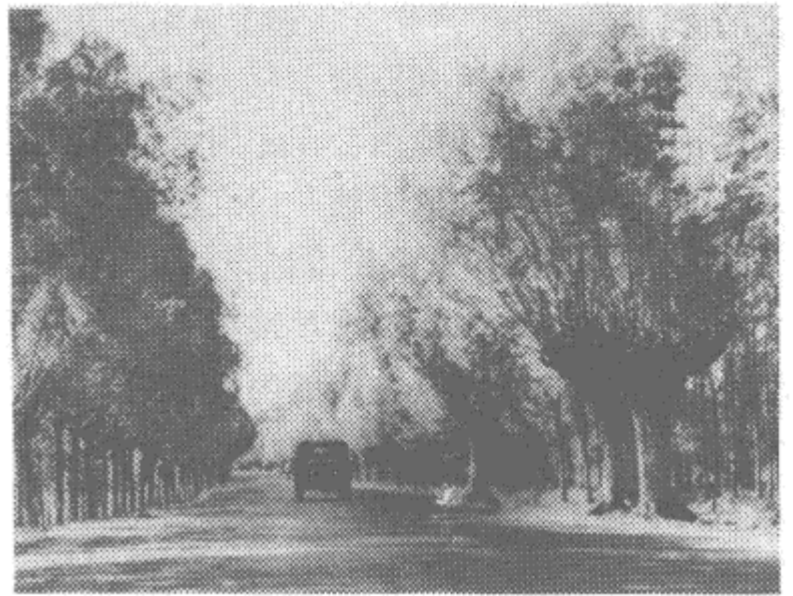
第二节 公路

民国24年(1935)10月中央红军到达陕北后。次年4月,国民党13军军长汤恩伯率军驻守绥德督师围剿陕北红军,出于军事等需要,征民工同驻军开修绥榆公路,同年10月筑成通车。抗日战争爆发后,这段简易公路扩修为咸榆公路。民国36年(1947),驻榆国民党22军出于军运,动员榆林、神木军民修通榆林至札旗勉强可通汽车的简易公路。新中国成立后,50年代,先后修通西包、榆定、榆府干线公路。此后又相继修筑了榆佳、榆乌、榆补、镇清、鱼董等市乡公路和乡间公路。至1993年,市内有国道1条,境内长156公里,省道4条,境内长107.5公里,市道4条长361.4公里。市乡、乡间公路和简易公路共140多条,总长1721公里,其中四级公路124.1公里,等外公路371.4公里,其余为简易公路;晴雨通车为88.3公里,公路绿化260公里,无路面里程为299.5公里,简易公路均可通车。

一、国道、省道

境内有国道1条即西包公路,省道4条即榆府、榆定、榆佳、榆乌公路。

西包公路(即 210 国道) 由西安市经铜川、延安、绥德、榆林到包头的省际公路干线,总长 1038 公里,纵贯本市南北长 156 公里。1952 年冬,陕西省交通厅决定全线修复咸榆(咸阳至榆林)公路。当年拨款修复夏绥榆一段。1955 年又修复了榆林至札旗一段,1956 年从西安至包头全线通车,境内全是砂砾或沙土路面。70 年代,境内榆林城以南相继铺为黑色路面,长 66 公里,达国家三级公路标准。1983—1993 年,榆林城至孟家湾一段陆续铺为黑色路面,长 34 公里,达三级公路标准。现境内孟家湾以北



西包公路

50 余公里仍为土路和沙路,风沙季节需铺垫柴草才能通车,故这段有柴草路俗称。从 50 年代开始在公路两旁植树,多为洋槐、柳、杨树,境内大部路段已成林荫道。西包线公路在境内有大小桥梁 23 座,涵洞 31 个,除孟家湾以北一段土路面外,全线晴雨通车,成为南北交通大动脉。

榆府公路 榆林至府谷公路。旧线公路:1955 年开始修建,次年建成通车,从榆林城起沿西包路北至头道河则向东经常乐堡到神木马家滩过秃尾河,经高家堡、神木城、府谷县新民、孤山,到府谷城,全长 219 公里。原为粘土路面,晴通雨阻。新线公路:1985 年开始改建榆府新线公路,1987 年建成通车,从榆林城起沿西包路北至牛家梁北郭家伙场折东经金鸡滩到神木县大保当,过秃尾河、窟野河到神木城,再沿窟野河北上至店塔折东与府新公路(府谷至内蒙伊金霍洛旗新街)重合。全长 234 公里,均为二级标准,路基宽 12 米,路面宽 7 米,以黑色路面为主,可晴雨通车。本境内长 28 公里,有涵洞 47 个。

榆定公路 榆林至定边。1953 年开始分段修筑,1955 年全线修成通车。从榆林城至鱼河堡与西包公路重合,鱼河堡折西过无定河大桥,经横山到靖边与吴定公路(吴堡至定边)重合。鱼河至靖边长 145 公里,境内仅 3 公里多。

榆佳公路 榆林至佳县。1964 年在原简易公路上建成通车,后逐年改修。从榆林城起经青云、刘千河到康家湾出境,沿毛国川至佳县城,至 1990 年总长 95 公里,本境内长 33 公里,有永久性桥 8 座,涵洞 69 个,属四级公路,部分路段为黑色路面。

榆乌公路 榆林至内蒙乌审旗。1958 年在原简易公路基础上修复通车。榆林城至牛家梁乡马家圪堵一段与西包公路重合,从马家圪堵折西经岔河则、马合等地到乌审旗。境内长 44.6 公里,多属沙土路面,冬春风沙季,一些路段需铺垫沙蒿、柳柴通车。晴通雨阻,有时大风天路面集沙堆也受阻。

二、地方道路

1993 年本市有地方县际、市乡公路共 13 条,其中属市管的有旧榆神路、镇清路、榆补路、巴红路 4 条。

旧线榆神公路 1987 年,新线榆府公路建成通车后,旧榆神公路在境内长 56 公里路段于 1989 年交地方管理,该路段经本市麻黄梁、大河塌仍通神木、府谷,也是榆林唯一通安崖乡的路段,路面为粘土,境内有桥 1 座,涵洞 56 个,晴通雨阻。

榆补公路 榆林至补浪河。1958 年开始在原大车道上分段修筑,当年修通至巴拉素段简易公路,后又从巴拉素修至补浪河。经多年整修,至 1993 年全长 79.6 公里,其中砂石路面 25

公里,无路面 54.6 公里;全程有桥 11 座,长 82.2 米,涵洞 229 个;属四级公路 45.5 公里,等外路 34.1 公里;绿化 63 公里,晴雨可通车 25 公里。

巴小公路 巴拉素至横山县无定河小河畔。1958 年开始在原大车道上分段修筑,次年修通至红石桥简易公路,随后修通至小河畔。经多年整修,至 1993 年全长 31.7 公里,有永久性小桥 2 座,桥长共 101.5 米,涵洞 40 个;风化石路面为 5 公里,无路面 26.8 公里;属四级公路 17 公里,等外路 14.7 公里;绿化 25 公里,晴通雨阻。其中巴拉素至红石桥一段 17 公里称巴红公路,属市管理。

镇补公路 由西包线上镇北台至马合乡小补浪河(在此并入榆乌公路)。1958 年在原大车道上修成简易公路,贯通小纪汗乡,全长 31.2 公里均无路面,有涵洞 29 个,部分路段需铺柴草通车,地下水位高,许多路段常出现翻浆,属等外路,绿化 28 公里,晴通雨阻。

小刀公路 小河畔(横山境内)至小壕兔乡刀兔。经红石桥、补浪河、可可盖、马合、岔河则、耳林、小壕兔乡,全长 123.1 公里,其中小河畔至补浪河一段是 60 年代初修成,其余段均在 70 年先后修成,沿途有涵洞 7 个,无路面 123.1 公里,属等外路,绿化 42 公里,晴通雨阻。

长可公路 芹河乡长海则至可可盖。1989 年修成通车,经小纪汗乡全长 31.2 公里,有涵洞 7 个,沙土路面,属四级路,绿化 5 公里,晴通雨阻。

中耳公路 孟家湾乡中营盘水库至耳林。1989 年修成通车,全长 20 公里,沙土路面,有涵洞 6 个,属四级公路,绿化 2 公里,晴通雨阻。

大安公路 由旧线榆神公路大河塌乡石窟则至安崖。1962 年修成通车,全长 161 公里,有大桥 1 座长 38 米,小桥 2 座共长 29.5 米,涵洞 29 个,无路面 16.1 公里,属等外路,绿化 13 公里,晴通雨阻。

三余公路 由西包线上三岔湾至余兴庄。1982 年在原简易公路基础上改修成通车,全长 21.8 公里,土路面,有永久性小桥 5 座,总长 107.6 米,涵洞 21 个,属四级公路 13 公里,等外路 8.8 公里;绿化 18 公里,晴通雨阻。

鱼董公路 由西包线上鱼河峁至董家湾。1958 年修成通车,长 5.3 公里,有小桥 1 座长 16.6 米,涵洞 5 个,属等外路。后经拓修,至 1970 年延伸简易公路至本乡谢家峁,全长 15 公里,砂砾和黄土路面,晴通雨阻。

1993 年开始改修三岔湾——余兴庄——董家湾——鱼河峁公路,1994 年正在修筑基本可通车,全长 39 公里,并易名为三鱼公路。

鱼桐公路 鱼河峁至桐条沟。1964 年修成简易公路通车,鱼河峁至东岔一段与鱼董公路重合。经多年整修全长公路达 15.5 公里,建小桥 3 座共长 84.6 米,涵洞 5 个,属等外路,绿化 15 公里,亦是桐条沟水泥厂的专用公路。

镇清公路 由西包线镇川至清泉。1970 年在原简易公路基础上修成通车,全长 24.4 公里,有小桥 6 座共长 126.8 米,涵洞 41 个,黑色路面 2.3 公里,其余为砂砾路面,属四级公路,晴雨通车。

高沙公路 由西包线镇川高粱村至米脂县沙家店。1960 年修成简易公路。1965 年调集镇川、沙家店两公社民工扩修,完成土石方 17 万立方米,国家补助 12 万元。全长 12.6 公里,在境内 4.6 公里,有小桥 2 座共长 31.4 米,涵洞 21 个,属四级公路,绿化 2 公里,晴雨通车。

1977 年镇川河神庙无定河大桥建成后,原米龙公路(米脂至龙镇)由无定河西改道沿西包公路,经本市镇川、河神庙大桥、下盐湾街上和张岭等地,在境内河神庙大桥以西一段有 2 公

里,晴雨通车。

1971—1985年,本县农村各乡镇(公社)大兴修路,全县先后扩修改造和新修乡间、村间公路及简易公路共130多条,总长1321.4公里,均可通解放牌汽车。1972年全县26个公社(乡)通车23个,有乡村公路仅55公里。1977年全县乡乡(公社)实现通车,乡村公路发展349公里。1986年增至1416公里,是1972年的25.7倍。

1987—1993年,市内利用“陕建”补助资金及群众集资和投工新修乡村简易公路218公里,先后改造三岔湾——余兴庄——董家湾——鱼河峁等乡间公路85公里,新建大安公路胜利桥、刘官寨乡西沟桥等大小桥20多座(总长568米),涵洞127道(总长718米)。至1993年全市乡村公路发展达1721公里,全市480个行政村通公路率达86%,1606个自然村通车率达68%,尚未通车的村庄主要在安崖、大河塌、刘千河、余兴庄等偏远山区。

1949—1993年榆林市公路发展情况

年 份	新修公路 (公里)	新修桥梁		公路里程(公里)			通车村镇(个)		
		桥数 (座)	长度 (米)	合 计	国道、 省道	市道	乡村公路	乡、镇数	村 数
1949		1	49.3	153.5	153.5			4	
1956	58.5	3	61	212.0	212.0			9	28
1958	59.1	1	54.1	271.8	256.5	15.3		11	39
1965	51.1	4	67	322.9	289.5	33.4		18	82
1966	139.4	2	37	462.3	289.5	172.8		18	145
1970	21.8			484.1	289.5	194.6		21	256
1972	55.0	1	14.8	539.1	289.5	249.6	55.0	23	410
1975	31.2	4	62.1	714.8	289.5	296.3	129	25	819
1980	343.5	2	30	1603.8	289.5	343.3	971	26	886
1985	80.1	6	75.8	1994	289.5	383.1	1321.4	28	989
1987	2	2	86.5	2043	263.5	361.5	1418	28	1002
1989	38.5	5	73.6	2201.1	263.5	361.5	1576.2	28	1013
1990	40	3	26.3	2241	263.5	361.5	1616	28	1046
1993	65.8	4	37.6	2346	263.5	361.5	1721	28	1092

注:1985年起本市由原26个乡镇改设28个。1987年新线榆府干线公路修成通车后境内里程缩短,市管公路亦调整减少。这年乡村公路增长里程实际为1986年调整增长数。

第三节 桥 梁

明、清年代,主要在榆林城附近建桥,如明代成化年始建的榆阳桥(即今城南门外榆阳旧砖拱桥),清波桥(在城西门外榆溪河上,清康熙初年重建改称碧浔桥,清道光末被大水冲毁),响岔桥(在城西南榆溪河上,清代多次整修,咸丰十年(1860)此桥向南移建后改称永济桥,现存),清代雍正二年(1724)建的普渡桥(在红石峡雄山寺榆溪河上,道光十三年(1833)重修,后被大水冲毁),乾隆年建的归德堡桥(在归德堡西榆溪河上,清、民国年多次重建,现犹存),清同治年建的普济桥(在红石峡北头榆溪河上,也称北桥,1956年建红石峡水库时毁)。民国年,修咸榆

公路时,镇川堡建公路石拱桥有南门滩桥、万善桥,其万善桥为街道、公路兼用单孔洞涵,宽达200多米。现尚存古桥有榆阳桥、永济桥、归德堡桥,已列为市文物保护单位(详见文物志)。

建国后,随着交通事业的发展,新建起许多桥梁,至1993年,全市建有大小公路桥梁113座,总长2825.2米,其中干线公路桥44座总长1210.3米;地方道路桥梁65座(包括榆林城区新建榆阳、胜天、榆兴大桥)总长1614.5米。较大型桥梁:

鱼河堡无定河大桥 是榆定公路大型桥梁,位于鱼河堡西、党岔之间无定河上。1956年建成通车,长520米。桥为两部分,中间正桥为12孔石墩木梁板桥,长80米,正桥两边为过水引桥,发大洪时,除正桥洞过水外,洪水还可以从两边引桥上流过。根据这段无定河床面宽,发洪时河道多变,而建成的此桥,可称无定河上设计奇特的大桥。1972年改建为13孔跨径7米的钢筋混凝土T型桥,桥高6.5米,宽8米,长112米。

鱼河峁大桥 是西包公路大型桥梁,位于鱼河峁村北峁河河上。1969年建成通车,为11孔跨径11.5米钢筋混凝土T型桥,高5.7米,宽8米,长141.6米。

镇川小川沟大桥 是西包公路大型桥梁,位于镇川街北1.5公里的小川沟河上。1971年建成通车,为8孔跨径15米钢筋混凝土结构双曲拱桥,高7米,宽8米,长152米。

高粱金鸡河桥 是西包公路中型桥,位于镇川高粱村南金鸡河上。1971年建成通车,为双孔跨径15.6米的石拱桥,高5.6米,宽7米,长54米。

镇川河神庙无定河大桥 是通往米脂龙镇、横山武镇的大型桥梁。1977年7月建成通车,为11孔跨径12米的石拱桥,高7.5米,宽7米,全长160米。

榆溪桥(原名胜天桥) 位于榆林城西榆溪河上。明代成化年间在此始建清波桥,清康熙初年重建改称碧当浔桥,后屡修屡毁。1974年在此再建成新桥称胜天桥,为9孔跨径8米钢筋混凝土结构T型桥,高3.5米,宽7.5米,长82米。此桥现改称榆溪桥,是连接榆林老城与西沙新城区的桥梁,也是通往芹河、巴拉素等乡镇的主要桥梁。

榆阳大桥 位于榆林城南外榆阳河上,与古榆阳桥并列。新大桥于1984年建成通车,为3孔跨径10米钢筋混凝土结构T型桥,高9.5米,宽12米,长48.4米。是西包公路上的中型桥。

榆兴大桥(又称榆溪南大桥) 位于榆林城西南不到1公里的榆溪河上。1986年建成通车,为6孔跨径15米钢筋混凝土T型桥,高6.5米,宽10米,长96.6米。是连接榆旧城与西沙新城区的桥梁。

白河大桥 是榆乌公路中型桥梁,位于岔河则白河村口。1980年建成通车,为双孔跨径12米钢筋混凝土T型桥,高5.5米,宽8米,长26米。

乡村道路小桥 旧时乡村道路桥多由木椽柴草架设。70年代以来,群众集资修建了不少小石拱桥,1990年统计全市有这类石桥600多座。此外,由于公路改道,有不少弃旧公路桥改为乡村道路桥,如归德堡旧公路桥、许家崖旧公路桥等。

过去镇川刘兴庄(大队)每年秋季募资钱粮在河神庙无定河上修建一次木椽大桥,人们过桥时须向守桥人交过桥钱,到次年春木桥即拆除。1977年河神庙大桥建成后此种情况不存。

第四节 公路养护

管理机构

榆林公路管理段 鱼河养路工区。1953年设立,隶属绥德公路管理段,负责养护咸榆公路榆

林段公路。1956年鱼河养路工区改为榆林公路管理段,除负责路政检查、管理宣传外,下设养路道班,修筑养护干线公路,隶属榆林地区公路总段。1993年榆林公路段下设养路道班22个,养路工260多人,管理养护国道、省道干线公路共263.5公里。

榆林市地方道路管理站 1980年成立,隶属市交通局和榆林地区地方公路管理处双重领导,负责本市地方公路建设、管理、养护等。1993年全站有职工23人,下辖市地乡道路道班23个,分别养护市乡有关公路段落,共有养路工212人。

公路养护

50—70年代初,境内公路尽是砂石土路,路况较差,多数没有路面。50年代初无固定养路工,公路日常养护由养路工区临时雇用人员组成养路队对坑洼不平路面铲铲填填。1959年在西包干线公路上建立养路道班,过去养路队临时雇用人员转为国家养路工,常年负责公路养护。每逢雨季公路内被暴雨大面积冲坏,交通部门会同公社动员沿路各公社生产队社员突击抢修。(交通部门给公社补助伙食、工具等费用,修路社员在生产队记工分,公社统一以建勤工拉平发给生产队补助款)。80年代初,境内干线公路大部分铺建成黑色路面,各道班相继添置一些小型翻斗车、四轮小拖拉机,压路机等设备,提高养护道路的能力。1993年榆林段设有养路道班22个,职工260多人,养护干线公路263.5公里(其中黑色路面90.9公里),大部为三级以上标准公路,好路率85.8%,公路绿化率为60%。

70年代后,随着市乡公路的发展,成立市地方道路管理站。地方道路管理有两种类型:市到乡公路,由市乡两级选派固定养路道工,组建成立地方道路养路道班,道班工的粮户关系仍留农村,工资由国家建勤补助款内拨付部分,地方财政拨付部分;乡村道路,无固定养路道工,群众自修自管,一般每年春夏季节组织辖区内群众突击整修一、两次,勉强通车。1989年,本市有地方道路道班23个,道工212人(其中工程师2名、技术员3名),养护市乡公路里程361.5公里,其中养护优等里程45公里,良好里程73.7公里,好路率达到93%。1993年市乡公路好路率为83%。

近年来,由于部分乡镇放松对乡村公路的管理和养护,一些乡村公路常年得不到养护。1994年仅余兴庄、古塔、刘千河、清泉、镇川5个乡镇就有13条乡村公路一度不能通车。

第五节 客 运

旧时,境内人们长途旅行,多数人步行,雇乘脚户骆驼、骡马旅程的亦不少,少数官绅、富商则雇乘“驾窝子”(由2匹骡马前后驮行的长形轿子,内设卧铺可坐可躺)行旅。民国26年(1937)春,首开通榆林—绥德—宋家川客运汽车,有客车2辆,发车日不固定,一般车票卖足发车。当时榆林城义合店内设有长途汽车运输社,经营客运,主任雷润生,每公里客票价时币4分。抗日战争爆发后不久,因“国共分治”榆林客运停止。

1953年6月,榆林至绥德开始用美国造“大道奇”卡车运客,客货混载,每日对开1个班次,雨天停发车,时县内仅设有榆林汽车站。1955年先后增设镇川、鱼河汽车站。1957年,榆札、榆定、榆府等干支线上开放定期班车(多为卡车载客)。此后,随着公路建设的发展,车辆逐年增多,到70年代初,用于客运的车辆都实现了轿车化、国产化,以榆林为中心的长途客运网已形成。每日榆林汽车站发放长途客车20余辆,榆林站日发班车除到榆林地区各县城的长途班车外,跨区、省的长途客运线路:榆林—延安—西安(每日两班次)、榆林—银川、榆林—

乌审旗——鄂托克旗、榆林——东胜——包头(每日两班次)、榆林——介休、榆林——太原等。1972年,榆林县公共汽车公司成立,除承担县城至刘官寨、县城至牛家梁等处短途公共汽车(每日6—18时运行,每隔1小时放1趟,县城至刘官寨15公里路程设站15个)客运外,还定期发放到境内清泉、余兴庄、安崖、小壕兔、补浪河、红石桥等乡镇的班车。

1984年以来,私人、集体购买轿车经营客运户越来越多,至1993年仅榆林城区和镇川有30多家,形成国营、集体、个体及联户多种成份经营客运的竞争局面。个体户客运初兴时,服务态度良好,受群众欢迎。近年来服务质量、安全行车等存在不少问题,抢客、中途改变行程让旅客转换车辆的现象屡见不鲜。国营客运在激烈竞争情况下,更换新车、增加班次,改进服务质量。1990—1993年,榆林地区运输公司先后购回“龙江”大轿车100多辆及一批卧铺新式轿车,拥有客轿车共达332辆,在境内经常营运的车辆达70%左右。并相继新开榆林——石家庄日班客运线路、榆林——西安卧铺夜行班次。此外个体、联户开办有不定期“北京十日游”、“成陵一日游”客运旅游线路。

1970年本县有载客汽车1辆(不包括地区运输公司载客车,下同),1972年增为4辆,1980、1983年分别为17辆、25辆。1984年后私人购买轿车逐年增多,1988、1990、1992、1993年,本市拥有载客大小汽车分别为54辆、46辆、88辆、309辆,其中大部分为个体或联户拥有。1993年全市有309辆载客车中营运客车为76辆。

1977年全县汽车客运总量10.47万人,客运周转量354.8万人/公里,1982年分别为10.31万人、574.9万人/公里,1984年分别为16.81万人、669.88万人/公里,1988年分别为20万人、1702.9万人/公里,1990年分别为42万人、680万人/公里,1993年分别为41.5万人、950万人/公里。

第六节 货 运

畜力运输 至50年代初,县内大量皮毛、百杂货、炭、盐等货运仍主要靠骆驼、骡、驴等畜力驮运或用牛拉木轮车、骡马拉胶轮大车运输,以及靠人力背、挑。抗日战争时期,仅榆林城及附近的三岔湾、赵庄、郑家川、牛家梁、米家滩、高家伙场等村有骆驼脚户70多家,养骆驼多达6000多头从事货运。当时以养驼大户盛振唐(榆林城人)、郑宽义(郑家川人)、关虎羔(牛家梁人)等为首成立“驼行”组织,主要向各养驼脚户摊派赋税、差事等。此外城内有杨刘成、侯二鞑子、高课义等10多家“骡柜”,养骡子、雇“脚户”从事运输,也成立“骡行”向各骡柜及其脚户们摊派赋税等。1951年12月,政府将榆林城区的一些个体脚户组成“群众运输队”,并立有章程发给队员证,从事县贸易公司等部门的货运。起初参加运输队的脚户30多家,共有骡子19头、骆驼77头,到1953年城附近三岔湾、牛家梁等村的脚户也有不少人参加,运输队发展有骡马160匹、胶轮大车15辆、骆驼676头。1956年又将在城内居住运输队的人员组成城关运输合作社(即今市搬运公司前身),全社共118人,有胶轮大车5辆,平板车118辆,主要搞短途运输;在农村居住运输队的人员分别入当地农业社。这年,因牛拉木轮车破坏公路路面,禁止在公路上通行,大部分木轮牛车被淘汰。1953—1956年,“群众运输队”长途运货量共达219.3万吨/公里。1957年全县从事运输业者共310人(包括农业社的运输业者),人力架子车、畜力大车架子车、运货量畜驮共4.8万吨,周转量88.5万吨/公里。60、70年代,民间运输仍主要靠人力架子车和畜力架子车胶轮大车。1975年全县拥有畜力胶轮大车400辆、架子车2.08万辆,1977

年分别有 447 辆、2.53 万辆。进入 80 年代,畜力胶轮大车逐渐淘汰,用畜力架子车从事短途运输煤炭、砖瓦者也越来越少。

机动车运输 抗日战争初期,榆林——绥德——宋家川公路开通,境内始有汽车货运。但因道路质量差,汽车少及“国共分治”等原因断断续续营运,不长时间即停运。民国 36 年(1947)10 月,榆札公路通车后,只有驻榆国民党 22 军几部汽车运输军需物资。到 1949 年 6 月,人民解放军接收该部汽车连时,有“道奇”、“福特”、“吉普”大小汽车共 9 辆可用。

1952 年咸榆公路修复,汽车货运投入营运。之后随着干线、支线及地方公路建设的不断发展,汽车、拖拉机等机动车辆逐年增多,货运量逐年增长。

1961 年本县拥有载货汽车 2 辆(不包括榆林地区运输公司车辆,下同),各国营农场有大中型兼运轮式拖拉机共 27 辆。到 1969 年汽车发展为 20 辆,兼搞运输的拖拉机 24 辆,始引进手扶拖拉机 11 辆。70 年代,农村一些社队也购置手扶拖拉机、轮式大中型拖拉机及汽车搞运输。1972、1977、1980 年,全县拥有各种载货汽车、营运大中型拖拉机和手扶拖拉机分别为 18 辆、52 辆、97 辆;65 辆、158 辆、644 辆;144 辆、251 辆、983 辆。境内拖拉机运输所占比例很大。1981 年后,私人购置货运卡车及小四轮拖拉机等机动车辆投入商业营运逐年增多。1983 年,本县共有营运载货汽车 34 辆,其中个体占 17.6%;大中型轮式拖拉机 203 辆,其中个体占 47.3%;小型拖拉机 1450 辆,其中个体占 90.9%。1988 年本市拥有营运载货汽车 377 辆,个体车辆及个体承包国有车辆营运占 71%;营运大中型拖拉机有 247 辆,个体占 88.2%;小型拖拉机 3509 辆,个体占 98.5%。1990 年市内拥有营运载货汽车 568 辆,个体车辆及个体承包国有车辆营运占 85.7%;有营运大中型拖拉机 255 辆,个体占 86.7%;小型拖拉机 4180 辆,个体户 97.5%。1993 年本市拥有营运载货汽车 631 辆,大部分为个体拥有,个体营运占 98%;营运大中型拖拉机 150 辆,个体占 84.6%;小型拖拉机 4381 辆,个体占 97.3%。1983 年后,运输市场由过去“货大于运”变为“运大于货”,形成国营、集体、私人个体户及联户竞争的局面。80 年代以来,境内短途砖、煤炭等运输基本由小型拖拉机运送。

汽车货运量 50—60 年代,县内汽车货运量主要是榆林地区运输公司(1952—1958 年称延安运输公司汽车二队,1964 年 4 月—1968 年称陕北运输公司榆林汽车队)。1953 年底该公司在境营运大道奇、吉斯货车 24 辆,1957 年夏新增解放牌汽车 6 辆,1958 年营运车增 40 辆,1968 年增至 52 辆,至 1991 年增为 274 辆,多年来 50% 的车辆在境营运。1962 年汽车货运量为 2.1 万吨、周转量为 6.1 万吨/公里。1965 年分别为 3.1 万吨、8.1 万吨/公里,1968 年分别为 1.9 万吨、4.9 万吨/公里,1970 年分别为 1.9 万吨、4.8 万吨/公里。

70 年代县各商业、工业企业拥有汽车数逐年增多。进入 80 年代市各事企业、机关单位,以及私人、联户个体车辆越来越多,货运量及周转量逐年上升。1972 年汽车货运量和周转量分别为 0.68 万吨、86.9 万吨/公里(不包括地区运输公司数,下同)。1976 年分别为 1.64 万吨、155.1 万吨/公里,1980 年分别为 7.1 万吨、121.8 万吨/公里,1985 年分别为 24.5 万吨、3455 万吨/公里,1986 年分别为 75.7 万吨、3374 万吨/公里,1988 年分别为 25.4 万吨、3460 万吨/公里,1990 年分别为 27 万吨、3939 万吨/公里,1993 年分别为 28.8 万吨、4409.8 万吨/公里。

境内货运业总产值 1984 年为 911.9 万元,其中省地属 421.89 万元,市及市以下共 872.4 万元(全民、集体、个体分别为 75.15 万元、414.86 万元、382.39 万元)。1986 年货运总产值 1744.44 万元,其中省、中央属 174.27 万元,地属 301.69 万元,市及市以下共 1268.48 万元(全民、集体、个体分别为 100.8 万元、1155.78 万元、11.89 万元)。1988 年货运总产值 1740.4

万元,其中省、中央属产值 248.2 万元,地属 484 万元,市及市以下 1008.2 万元(全民、集体、个体分别为 124.6 万元、797.6 万元、86 万元)。1990 年货运总产值 3587.98 万元,其中省、中央属 348.18 万元,地属 2531.4 万元,市及市以下 708.4 万元(全民、集体、个体分别为 359.5 万元、261.6 万元、87.3 万元)。1993 年货运总产值 2467 万元,其中省、中央属 785 万元,地属 296 万元,市及市以下 1386 万元(其中全民 307 万元)。

货运净产值 1984 年全市境净产值共 516.6 万元,物质消耗占总产比重 43.39%,净产值占总产值比重 56.61%。1986 年净产值共 865.64 万元,占总产值的 49.62%。1988 年净产值共 921.2 万元,占总产值的 52.9%。1990 年净产值共 1655.53 万元,占总产值的 46.15%。1993 年增加值共 1342 万元,占总产值的 54.4%。

第七节 交通安全管理

管理机构 50 年代,县内建立公路管理段,既负责公路养护,又负责交通安全、车辆管理等路政管理。此外成立有县民间运输管理站,对各畜力运输队(社)进行调度、货源分配、代征畜力车养路费等项管理。60 年代以来,先后成立过榆林地、县交通监理所、站,县机关企事业车辆管理办公室(简称“三统办”),县交警队等管理机构。几经变易,现境内除设有地级相应的管理机构外,市级管理机构有:

市交通警察第一大队 前身为县交通监理站。1956 年县公路管理段始开展车辆登记、检查审验、驾驶人员考核、交通安全检查、交通事故处理、养路费征收等业务。1972 年县监理站成立后取代此业务。1987 年 9 月县交通监理站改为榆林交警第一大队,归榆林地区交警支队辖,至 1994 年有交警 70 多人,内设车辆管理所等机构。

市交通征费稽查所 1988 年由原县交通监理站分设,隶属地区交通征费稽查处。1993 年有工作人员 30 多人。

市交通警察第二大队 即原县公安局交警队,1974 年成立,主要负责维护榆林城区交通秩序、指挥城区街道车辆通行等。1989 年改称榆林市第二交警大队,归榆林地区交警支队辖。至 1993 年市第二交警大队有交警 40 多人,在城区下设指挥岗楼 4 个。

市交通运输管理站 即原“县三统办”1974 年成立,起初负责县内社会车辆统一调度、统一货源、统一运价管理。1979 年三统办改称县交通运输管理站后,主要征收拖拉机机动车辆交通费等。至 1993 年该站有职工 29 人。

市农机安全监理站 1984 年成立,主管拖拉机等机动车辆检查审验,驾驶人员培训考核,及其交通安全等业务,1993 年职工 30 多人。

另外,市交通局、市地方公路管理站也经常开展交通安全宣传、上路对各种车辆进行交通安全检查和路政管理。

车辆安全管理 50—60 年代,县境各公路段行驶机动车辆较少,交通安全问题不突出。70 年代以来,市内各种车辆逐年增多,交通安全问题日益突出,加之一些机动车辆驾驶员缺乏严格训练,每年都有车肇事故发生。为了减少事故发生,防患于未然,各管理部门经常上路进行安全检查、整顿,维护交通安全秩序。70 年代平均每年路检路查 7610 人天次,80 年代平均每年路检路查 11200 人天次。1974、1980、1985、1990、1993 年,纠正违章行车分别为 615 台次、719 台次、1630 台次、1761 台次、1987 台次。1993 年罚款 5.8 万元。1972 年县成立防事故指挥部,大

抓交通安全,在西包线、榆府线、榆佳线上设立补换安全标志 180 多处,办安全宣传栏 8 块,书写安全标语 400 多条,利用群众集会宣传交通安全知识、法规 150 多次,散发有关传单 13000 余份,处理事故 26 起。1974 年在公路沿线建立安全监督站、点 31 处,选拔安全监督员 120 多人,制作固定安全标语牌 200 多块,集会出动安全宣传车 16 次,利用电影、幻灯进行宣传 26 次,散发传单 5000 份,召开安全教育现场会 4 次。这类宣传活动至 1985 年几乎年年搞,之后交通事故较前逐渐减少。从 70 年代起,每年对市内机动车辆进行审验,对驾驶员进行技术等考核形成制度。1980 年机动车辆合格率、驾驶人员合格率分别为 89%、78%,1990 年分别为 92%、96%。

1985 年开展“安全月”、“百日安全无事故”活动,交通事故明显减少,事故较上年减少 76%,肇事死亡数由 8 人下降到 5 人。1992 年一度放松交通安全管理,榆林城区仅 4 月份连续发生车肇事故 4 起,死亡 3 人。

第八节 航空运输

榆林南郊飞机场 民国 25 年(1936)在榆林城南门外辟建成 500 多米的飞机简易跑道,当年张学良、杨虎城乘机来榆时就用此跑道。35 年(1946),南京政府多次电令榆林军政扩建此机场,当局动员榆林城区市民、职员、学生等及征用民众奋力修筑,先后征用民工 18266 个,修成长 1250 米、宽 40 米的机场跑道,周围渠道以砖石砌护,可降落小型飞机,只供军用。1959 年,陕西省决定在榆林开设民航,将原机场加以整修,新建民航站及一切通讯等设施。从 1959 年起榆林至西安开放定期或不定期民航班机,主要是“安 2 型”飞机,每班仅运乘客 12 名,每年飞行 100 架次左右,运送旅客 1000 余人,货物 15 吨。另外,承担榆林的飞播种草任务。榆林西沙飞机场建成后该机场废弃。

榆林西沙机场 经国务院和中央军委批准,由西北民航局和榆林行署具体负责筹建。该机场于 1986 年 5 月 8 日开工,至 1988 年 10 月竣工,12 月 4 日正式通航,直通西安航班,为三级民用机场,可起落安—24 英制 Be、Ae 及运七型客机。机场在榆林城西(过榆溪河)1.4 公里处,候机大楼等建筑面积共 4925 平方米,总占地 1100 亩,共投资 1384.7 万元,其中民航投资 1100 万元,省交通厅投资 100 万元,本区投资 184.7 万元。1990 年榆林至西安每周三、周日放两班次,运客 2500 多人,运货 40 多吨。

第二章 邮电通信

古代设驿站传递官府文书、军情、塘报。普通文书、塘报由驿卒逐站传递,密件或军情急报则由专使直送,专使在驿站换乘马匹,昼夜兼程。各驿站也负责接待往来信使、官员、差人,安排他们食宿或换乘马匹。

唐代,从长安(今西安)经延州(延安)、绥州(绥德)、银州(治所在今横山党岔)至夏州(治所在今靖边)的驿站经过本境。

元代,本境设榆林驿(在今榆林城区)。明天顺八年(1464)开设榆林驿衙门,摘拨绥德卫操

备马队官军一百名“专一在驿走递”，时境内设榆林、鱼河两个驿站。明成化年起，榆林——鱼河驿路增设归德堡驿（腰站），鱼河——银川驿路（银川驿在米脂城）增设碎金驿（腰站）。境内碎金驿北与鱼河驿、榆林驿，南与银川驿、青阳驿（绥德城内）等驿站沟通邮传。另外，沿边墙（长城）东、西路各堡城均专设有转递塘报、文书募夫两名，配驴一头专事传递。明代榆林、鱼河驿均设驿丞，掌管驿站事务。榆林驿设驿卒马夫二十人，驿马二十匹，驴三十头，支应驿差。其他驿站设马夫、马匹等较少，配额不等。到清康熙末年，先后又增设常乐堡、牛角湾（今麻黄梁乡内）、建安堡、刘千户河、王家砭 5 个驿传站，沟通至神府、佳州邮传，归德堡驿沟通波罗堡驿西至定边、宁夏邮传。清末取消驿站，改办大清邮政，始有面向民众的邮政业务。进入民国年办中华邮政。民国 15 年（1926）县内开办电信。直至 50 年代初，电信多供军政及事企业单位使用，大部分邮路为步班，邮电设备简陋。1953 年仅开设榆林城内电话，交换机总容量只 50 门，函件、包裹、汇兑、报刊征订营业额很小，共 15.7 万件，其中发行报刊 332 份，其余均为函件和包裹邮递。经过 40 年发展，到 1994 年，市内有现代化通信设施的邮电大楼，延安——榆林——府谷数字微波电路全线贯通，榆林城区电话总容量达 11340 门，农话由 1955 年的 1 户发展交换机总容量达 1296 门，其中程控 616 门，实占 548 门；数汉兼容无线寻呼实现了榆林全区联网。邮电支局所由 1953 年 3 个发展为 30 个，邮电系统职工由 52 人发展为 583 人（其中地方国营 50 人）。营业总收入由 1953 年 5.2 万元增至 999 万元（其中地方国营 136 万元）。

第一节 邮电机构

清光绪三十二年（1906）十月九日，设立榆林府邮局（二等甲级），随之撤销驿站。民国元年该邮局改称榆林邮政局，至 10 年（1921）有局长 1 人，信差 2 人（其中从事营业、分拣、封发 1 人，在城内投递 1 人）邮运差人 10 余人，分别在东、西、南 3 路挑运邮件。15 年（1926）3 月，在镇川堡蔚泰厚商号开设邮寄代办所，20 年（1931）在鱼河堡永丰公、上盐湾沅盛长店设信柜代办邮寄。23 年（1934）镇川堡邮寄代办所改为三等邮政局。29 年（1940）榆林邮局管辖横山响水堡邮寄代办所和韩家岔信柜。至 35 年（1946）7 月，榆林邮政局先后又增设了牛家梁、乌审旗、三岔湾等代办所和信柜共 5 个，时榆林邮局有员工 36 人，其中邮差 19 人。抗日战争时期，榆林城先后设立榆林邮政储备局（1941 年设）和 304、96 两个军邮局（均于 1942 年设）。榆林邮政储备局主要负责包括晋西北、绥远等地邮局的现金、票券、火漆等邮政用品供应。两个军邮局专办驻军邮务，抗战胜利后均撤销。

民国 15 年（1926）8 月成立榆林电报局（起初在今钟楼上设），共有职工 8 人。23 年（1934）改为电信局。民国 22 年（1933）镇川堡利用榆林——绥德电话线路开办长途电话业务，设报话营业处，24 年（1935）改设为电信局（五等局），有职工 3 人。32 年（1943）裁撤。

1946 年 10 月镇川等地解放后，陕甘宁边区榆横分区政府接收原镇川中华邮政业务，开办边区邮政（即人民邮政），设镇川邮政局。1949 年 6 月 1 日榆林和平解放后，军管会接管了原榆林中华邮政和榆林电信局，相继成立了榆林邮政局、电信局，各有职工 18 人、40 人。1951 年 10 月榆林邮政、电信局合并为榆林邮电局，职工 67 人（其中电信职工 26 人）。同年 11 月属省邮电管理局之镇川邮局也与本年 3 月成立的镇川电信营业所合并，改称镇川邮电局，有职工 13 人。1953 年 3 月，镇川邮电局改为邮电营业处，划归榆林邮电局管辖，此外还辖有鱼河、清泉、上盐湾、龙镇（今属米脂）、武镇（今属横山）5 个邮政代办所，共有职工 74 人。次年 2 月榆林邮电局

改为榆林中心邮电局。1955年12月榆林邮电中心局改为榆林县邮电局(五等局),同时设督察员1人、检查员3人驻榆林县邮电局领导本区各县邮电工作。1956年,镇川邮电营业处改为邮电支局,鱼河、清泉、上盐湾、牛家梁4个邮政代办所改设为邮电所,增设巴拉素、孟家湾等4个邮电所和1个代办所,全县有邮电局、支局、所共10个,职工120人。1959年8月撤销榆林县邮电局及督察员、检查员,成立榆林专区邮电局,兼管本县各公社邮电支局、所。1961年9月又撤专区邮电局,改设为榆林县邮电局,下辖公社邮电支局、所共23个。同时再成立榆林专区邮电督察处,督导全区12个县邮电局的工作。1965年6月8日,榆林专区邮电督察处与榆林县邮电局合并成立榆林专区邮电局,此后本县各邮电支局、所一直由榆林邮电局(地区级)兼管。1969年11月,榆林邮电局分设为邮政局和电信局,本县公社邮电支局、所统归榆林邮政局管理,电讯业务归榆林电信局指导。1973年9月,榆林邮政局、电信局合并为邮电局,所管本县公社各邮政和电信支局、所同时合并,县内设榆林邮电局1个,镇川、鱼河2个支局,邮电所共19个(除马合、小纪汗、金鸡滩、芹河公社不设邮电所外,其他公社均设),职工共397人。1979年10月成立榆林南郊邮电所,1984年10月成立榆林城区新建路北街邮电所,1985年5月成立榆林西沙邮电所,并增设马合、芹河邮电所。至1994年市内设榆林邮电局及各乡镇邮电支局、所共30个,职工共533人,其中邮政职工262人、电信职工271人。职工总数中有工程技术人员56人,其他工作人员129人。此外,地方国营邮电通信业者有50人,其中工程技术人员9人。

第二节 邮路邮递

一、邮路

清光绪三十二(1906)设立榆林府邮局,即将西安经耀州(耀县)、肤施(延安)、绥德、至榆林的驿路变为邮路。民国初年先后开办榆林至山西保德、榆林至横山等邮路。27年(1938)开办榆林至札萨克旗邮路,33年(1944)开办榆林至乌审旗邮路。这些邮路均为步班,邮运靠人背肩挑,步行传递邮件。少数有条件的路段,使用骡、马驮运邮件,称骡班。解放战争时期,一度榆林只通札萨克旗、乌审旗2条邮路。建国后,除对过去干线邮路延伸外,不断开辟市乡邮路,干线邮路逐步改为用汽车运邮件,并对各邮路按不同方式办理,主要分为自办和委办两种。自办即邮局组织人员、配备交通工具、划定路线、班期、交换点进行邮件传递;委办即委托运输单位传递邮件。按投递方式分为步班、汽车、航空、市内、乡村5种。

市境跨县、区、省邮路:

榆林——绥德——延安 清光绪三十二年(1906)始办西安经耀州(耀县)——肤施(延安)——绥德——榆林邮路。民国10年(1921)榆林——绥德为昼夜兼程步班,单程120公里,往返6天。34年(1945)榆林——延安为昼夜兼程步班,单程长360公里。1951年榆林——绥德改为逐日昼夜骡班,往返4天。1954年榆林——延安改委办用汽车运邮。1958年5月榆林——绥德改为自办邮车运邮。1959年8月榆林——延安改由延安邮车运邮。途经镇川、绥德、清涧、子长。

榆林——神木——府谷 民国10年(1921)开办榆林——山西保德邮路,单程225公里,间日步班往返16天。1951年1月改为逐日班,往返13天。1956年5月取消榆林——山西保德步班邮路,改为榆林——府谷委办自押汽车邮路,时榆林——神木为自押汽车运邮,新民

——府谷用自行车运送邮件。1966年汽车运邮延伸到府谷。

榆林——横山——定边 民国10年(1921)开办榆林——横山步班邮路,单程105公里,往返4天。1949年延伸至定边,途经靖边、安边,榆林至定边单程328公里,往返16天。1951年改为到靖边交班,往返9天,间日班。1954年榆林运横山的邮件从榆林委办自押汽车运到鱼河堡,再由步班传送到横山,榆林——定边的邮件则全程委办自押汽车运送。1957年榆林——横山步班取消,也改自押汽车运邮。1959年8月榆林——横山——定边改为自办邮车运邮。1962年邮车站撤销,恢复委办自押汽车运邮。1976年11月榆林到靖边、定边邮件改由榆林——延安邮车运到绥德,再由绥德邮车运往靖边、定边。同年12月榆林——横山邮路开始自办邮车运送,单程106公里,当天往返。

榆林——佳县 1971年开设委办自押汽车邮路,当日往返,单程95公里。1976年12月改为自办邮车运邮。

榆林——内蒙东胜 民国27年(1938)开办榆林——札萨克旗步班邮路,单程150公里,往返8天,间日班。1963年5月取消步班邮路,改委办自押汽车运邮。1974年5月延伸到东胜,单程219公里,间日班。

西安——榆林航空邮路 1959年6月1日,西安——榆林飞机通航,随之开办西安——榆林航空邮路,只限运送报纸和航空邮件。1983年西安——榆林停航,航空邮路停办。

市内邮路:

榆林城区 1949年全城只设市内邮路1道。1951年10月开办钟楼以北、以南两段道。1965年城内开设有4个段道,新增南郊段道,共5个段道。80年代,榆林城区规模不断扩大,工厂、机关、学校、居民区逐年增多。1984年增设西沙区和东郊区两个段道,成为9个段道。1986年增为10段道,其中城内6段道(邮路共长120公里)、城郊4段道(邮路共长121公里),各段道每日各出1班。

另外,镇川从1949年起设本市邮路1段道,1970年后延伸到当地飞机场,邮路长7公里,日出1班。

乡村邮路 建国初期,县内有榆林——鱼河——镇川、榆林——牛家梁两条邮路,均是干线邮路必经之路,未派乡邮员走班。1956年,随着农业合作化运动的发展,兴建乡村邮路17条,全程长1045公里,共27名乡邮员走班,村通邮率43.3%。其中,榆林——赵元湾首创自行车逐日邮路,单程为27公里。1963年5月,对全县农村邮路进行全面调整后,乡村邮路增至32条,总长达1312.4公里(包括投递路线,下同)。其中,自行车班邮路8条,长311.8公里,步班邮路24条,总长1015公里,仍由27名乡邮员走班。1968年,开办首条榆林——马合摩托车班邮路,沿途牛家梁、孟家湾、岔河则,单程为61.5公里。1970年榆林——巴拉素改办为摩托车班邮路,全县农村邮路总长2299公里,其中自行车班712.5公里,摩托车班111.5公里,步班1475公里。1973年榆林——余兴庄、榆林——十八墩改办为摩托车班邮路,全农村邮路总长增为2795.2公里,其中自行车班607.5公里,摩托车班177.2公里,其余为步班。1976年原榆林至巴拉素、摩托车邮路分别延伸至红石桥、补浪河。1979年农村邮路总长度2520公里,其中自行车班1682公里,摩托车班320公里,步班518公里,全县生产大队都通邮。到1988年全市乡村邮路有62条,总长2619公里,其中:干线邮路7条长403公里,自行车班136公里,摩托车班267公里;农村投递路线55条长2216公里,自行车班1943公里,步班273公里。全市98%的村庄通邮。1992年市内邮路单程总长977公里(包括跨县、区和省在境邮路),农村单程投递

路线 2236 公里。

1956—1986 年榆林县农村邮递情况表

年 份	1956	1966	1976	1979	1982	1983	1985	1986
全县乡、镇(公社)总数	47	19	26	26	26	26	28	28
行政村(生产大队)	362	315	472	430	430	473	480	480
村民小组(生产队)	—	—	1610	1552	1552	2047	1878	1878
设有局、所的乡、镇	10	16	24	24	24	24	24	24
邮 件 报 刊 投 递 频 次	每天一次的乡、镇	22	17	25	25	25	26	27
	每天一次的行政村	—	—	105	99	99	110	112
	每天一次的村民小组	—	—	276	173	173	173	200
	每二天一次的乡、镇	18	2	1	1	1		1
	每二天一次的行政村	—	—	131	139	139	172	182
	每二天一次的村民小组	—	—	381	408	408	408	581
	每三天一次的乡、镇	7	—	—	—	—	—	—
	每三天一次的行政村	—	—	201	192	192	175	168
	每三天一次的村民小组	—	—	459	440	440	440	474
	每四天一次及以上的乡、镇	—	—	—	—	—	—	—
	每四天一次及以上的行政村	—	—	33	0	0	13	16
	每四天一次及以上的村民小组	—	—	64	0	0	238	23
主 要 报 纸 订 阅 传 递	订有人民日报的乡、镇	—	—	26	26	26	28	28
	订有人民日报的行政村	—	—	472	310	310	166	47
	订有省报的乡、镇	—	—	26	26	26	28	28
	订有省报的行政村	—	—	54	94	94	275	343
	第二天看到省报的乡、镇	—	—	4	4	4	—	—
	第三天及以上看到省报的乡、镇	—	—	22	22	22	26	28

二、邮 递

从清末至民国年间,邮差多以步行肩挑运递邮件。民国年邮差“跑邮”时,身穿前后分别印黄色“邮”、“差”字样的绿坎肩,邮件用印有“中华邮政”字样防水油布包扎,邮担挂有铜铃、灯笼,故人们称:“邮差灯笼夜里明,十里路上铃声听得清”。当时邮件多投递到交通要道城镇的店栈商号,由亲朋好友代领转交收件人。50年代初,仍使用步班邮递或驮运。1954年全县仅使用自行车4辆,骡子5匹投递,绝大部分邮件靠人步行投递,设投递信箱12个。60年代起,凡能骑自行车的线路,均以车代步,用摩托车投递也逐渐增多。1968年全县使用自行车27辆、摩托车1辆投递。到1986年使用自行车50辆、摩托车10辆投递,已有邮运汽车5辆。之后市至乡投递全部使用摩托车。1994年拥有邮运汽车12辆。

1983年后,由于放松管理,农村一些邮递员不按规定投递班次出班,往往托人捎转邮件报刊,加上其他原因邮政通信延误差错率呈上升趋势。1986年延误差错率为0.041%。1990年上

升为 0.064‰。

第三节 邮政业务

邮 政 清末、民国初期,本县邮政仅办理平常信件、挂号信函及小量印刷品。民国 10 年(1921)增办小款(20 元以内)汇兑、小包裹邮寄及代售印花税票。19 年(1930)和 20 年(1931)分别邮递进口出口平常信件 12516 件、13854 件,挂号函件 10704 件、12085 件,包裹 451 件、494 件,汇兑银币 19122 元(办理汇票 487 张)、34156 元(办理汇票 641 张)。23 年(1934)业务增加了人寿保险、收寄货样等。33 年(1944)10—12 月,榆林邮局邮递进口出口平常信件共 1666 件、挂号信函 1565 件、包裹 153 件,发国内各类汇票款 4187.2 万元时币,兑付国内各类汇票款 869 万元时币。解放战争时期,邮政业务基本歇业。

1950 年起,邮政业务范围包括平常信函、单挂号、双挂号函件、印刷品、普通包裹、快递小包、汇兑、邮票出售、报刊杂志征订发行。1957 年 4 月接办党、政、军县团级以上部门机要函件。1981 年榆林邮电局营业部开办报刊零售业务。1982 年 11 月设立集邮门市部,开办集邮业务。1986 年 6 月起各邮局开办邮政储蓄业务。

函件分信函、明信片、印刷品和盲人读物 4 种。其收寄规格大小、长短、重量、资费,均按国家统一规定。用户可根据需要使用平常或挂号、特挂或保价、航空或普通、本埠或外埠、国内、国际交寄。1950 年 2 月,西北邮政总局对所辖西北 5 省邮区邮件规定,中国人民解放军第一野战军与军团、师部在普通邮局交寄平信一律免费,第一野战军各部门因公在普通邮局互寄挂号公文免费,军属信件免收信函费。1950 年 6 月,开办一定数量的装钞保价信函(后因汇兑业务逐步遍及城乡,于 1961 年 8 月停办)。1955 年,实行银行专用信封制度,即在红色信封右上角印银行挂号信字样。1957 年,规定解放军战士交寄平信加盖军人免费三角戳记免费寄投(后于 1969 年停止)。1958 年 1 月 1 日,开办国内保价印刷业务。1960 年 10 月 1 日,开办特种挂号信函,便于用户交寄粮、油、布票和户口迁移证、粮食转移证、党团组织关系等。“文革”中,1969 年,在所谓破除不合理规章制度的名义下,取消了邮件“存局候领”等做法。1978 年后邮政业务逐渐正规,恢复办理邮件回执、邮件撤回更改申请费、存局候领、代收货价、代发广告等业务。

1957 年 3 月前,机要通信由榆林专署机要通信组办理。1957 年 4 月 1 日,榆林专署机要通信组与榆林邮电局合并,邮电局设机要组承办县团级以上党、政、军部门机要通信业务。

包裹分为普通包裹、保价包裹、快递小包。1950 年 9 月,恢复开办快递小包、代收货价包裹。1953 年 2 月,小包计费改为以 500 克为单位。1957 年 4 月,包裹和快递小包起重计费单位改为 100 克。快递小包以信函程序处理,按址投递,限重 500 克,整件不能分析者可寄 1 公斤。1979 年 7 月,实行乙类保价包裹邮递,凡价值超过 30 元的包裹,收 1% 保价费,若有损失按保价金额补偿。1986 年 7 月恢复收寄商品包裹和纸质包裹业务,包裹业务量由 1952 年的 0.14 万件增加为 1.45 万件。1994 年投递包裹共 44248 件,其中国际 28 件。

汇兑分国内普通汇票、代收货价汇票、国际汇票、航空汇票、电报汇票。1954 年前,邮政汇兑资金由邮政本系统管理,调拨盈亏。1954 年,实行银行开立专户经办法,当日兑汇额均在专户内提存。每月兑、汇额经核准后划拨上级银行,由省邮电管理局汇兑稽核科统一结算。1981 年 7 月前,汇兑只限于私人汇兑和 30 元以下的公款汇兑,每张汇票汇额最高不得超过 300 元。1981 年 7 月 1 日,每件汇票面额提高至 3000 元为限。电报汇票,建国初期只限于少数备有密

押的局,1958年后电汇全国各局都可通汇。汇票开发张数由1957年的1.05万张到1986年增加为4.55万张。1994年增为9.2万张。

80年代,本市邮递国际、港澳函件、包件、汇票逐渐增多。1990年邮递国际及港澳函637件。1992年出口函件、包件汇票中有国际及港澳的分别为969件、6件、316张。1994年出口函件、包件中有国际及港澳的分别为1338件、28件。

报刊征订投递 1949年12月,县内各邮局按全国邮政会议和报纸经理会议决定办理报刊的收订、运输、投递等业务。1951年6月,报刊随时预订改为报纸按月、杂志按季预订。1953年10月1日,榆林邮电局与《榆林报》社签订发行合同,《榆林报》由榆林邮局订发。这年,因纸张供应不良,报刊按定额计划订发。1957年5月,取消报刊发行定额,机关、学校、厂矿等事企业单位建立报刊订发站,设点跑面扩大零售,延伸城乡投递路线,报刊投递遍及城乡,发行量迅速增长。“文化大革命”期间,许多报刊杂志停办,订发量大减。1964年报纸期发量6254份、杂志期发量6503份,到1968年报纸期发量4200份、杂志期发量200份。1975年后,报纸杂志大量复刊创刊,发行量不断增加。1975年报纸期发量9976份、杂志期发量7887份,到1986年报纸期发递量增为3.3万份、杂志期发递量增为3.34万份。90年代初,由于各机关、学校经费拮据,征订量较80年代中期减少。1990年进口报刊杂志期发递量分别减为3.21万份、1.96万份。1994年由于市内工厂、事企业、机关等单位增多,加之《榆林报》出口发递量增加等原因,报刊发递量上升。

邮票销售 1946年10月,陕甘宁边区榆横分区接管镇川堡中华邮局。当时政府和军队交寄文件不贴邮票,群众和商号寄边区的信件贴边区发行的邮票。边区发行邮票有1元、5元、10元、50元、100元5种。平信寄本埠5元、外埠10元、挂号费10元,双挂号连平信费为30元(均边币)。1950年10月15日,陕西省邮政管理局批准榆林邮政管理局设立邮政代售处,销售人民邮政发行的各种邮票,这年预付邮票8万元。邮票售发量:1957年1.05万张,计0.97万元;1960年2.96万张,计2.81万元;1966年2.60万张,计2.40万元;1970年2.21万张,计2.10万元;1975年2.52万张,计2.27万元;1980年3.01万张,计2.90万元;1986年4.55万张,计4.16万元。

1980年全县邮政业务总量(出口)33.2万元,占邮电业务总量(出口)72万元的46.1%。1986年邮政业务总量51.6万元,占邮电业务总量105.5万元的48.9%。1990年邮政业务总量60.4万元(1990年不变价为129.63万元),占邮电业务总量231.88万元(1990年价格为361.97万元)的26.1%。1994年邮政业务总量223.54万元(1990年不变价,下同),占邮电业务总量930.1万元的24%。

多年来,一般年份邮政进口业务量大于出口业务量。1990年函件、包件、汇票、报刊等出口共843.28万件(张),进口、转口共935.85万件(张),比率为52.6%。近年来由于电信业发展,人们用电信设备通信增多,故函件等出口业务量较前减少,1994年较1990年仅函件减少了28.5万件。

历来,本市各邮局均按国家各个时期有关邮政规定开展业务,各类邮资收费按国家规定标准计收。

邮政通信质量 1979、1980、1982、1986年平均包件延误差错率0.23‰、损失率0.035‰(主要为1982年和1986年数),给据邮件延误差错率0.39‰、损失率0.39‰,平常邮件延误差错率0.18‰,损失率0.06‰,无报刊短缺、延误差错率0.27‰,无机要文件延误差错率、无失