



---

中国公路交通史丛书

# 内蒙古公路交通史

第二册

(现代公路运输)

1947~1990年

远方出版社

责任编辑：戈 忍

内蒙古公路交通史

第二册

内蒙古公路交通史志编审委员会 编

远方出版社出版发行

(呼和浩特市新城区老缸房街15号)

内蒙古新华书店经销 内蒙古新华印刷厂科技印刷分厂印刷

开本：850×1168 1/32 印张：13 字数：326千 插页：31

1997年6月第1版 1997年6月第1次印刷

印数：1—3 000册 定价：28.00元

ISBN7-80595-319-8

U·5

## 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，至今还不满百年的历史。

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，全国汽车数量增加很快，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标精神，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

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  
一九九二年六月十一日

## 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，公开发行人。

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，即以时为径，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、本丛书除引文中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。

## 序

盛世修史，史可资治。在全区上下欢庆自治区成立 50 周年的喜庆日子里，幸由我厅史志编辑办公室的同志们编撰的《内蒙古公路交通史》（现代部分）成书面世。数十万言，比较全面、系统地记载了内蒙古从自治区成立时的畜力车、人背马驮，到 1990 年现代公路、航道建设和运输事业发展的整个历史进程。这部史书的完成，不仅填补了我区现代历史文库中一项空白，而且在“存史、资政、辅治、教化”方面，对进一步研究全区公路交通历史，探索其发展规律和经验教训，加快交通现代化建设步伐，都将起到重要的借鉴作用。

在内蒙古交通战线，我既是个新兵，也是个老兵。1968 年参加工作后，几乎一直跟交通打交道，30 年目睹了自治区公路交通事业由小到大的历史性巨变。在写这篇序言的时候，回忆往昔，环顾今朝，展望未来，不禁心潮起伏，思绪万千。

内蒙古自治区地处祖国北疆，有“东林西铁、南粮北牧，遍地矿藏”之美称。在 118.3 万平方公里土地上，生息着 49 个民族，2300 多万各族人民。从 1947 年获得新生以来，在党的民族政策光辉照耀下，蒙汉各族人民高举团结、科学、建设的旗帜，各条战线呈现出欣欣向荣的繁荣景象。交通事业与其他行业一样发生了翻天覆地的变化。

自治区成立前，内蒙古交通十分闭塞，人们行旅艰难。多少

年来，草原人民一直沿用着老祖宗留下的勒勒车，汉板车、骆驼等民间传统运输工具。1947年建区时，全区能勉强通车的公路仅十几条，全长1974公里，且大多数是在驿道和草原自然路的基础上或是由日伪、旧政权为军事目的修筑的，质量低劣，没有路面，缺桥少涵，历经战事沧桑，失修失养。当时仅有86辆破烂不堪的“万国牌”汽车，从业人员不足200人，营业里程只有1021公里，汽车客运班车线路只有256公里，基础差，底子薄，交通相当落后。一旦遇到灾害，出进不便，无力抵抗，人民渴望交通事业的进步和发展，渴望借助交通征服空间，赢得时间。

自治区成立后，内蒙古公路交通事业翻开了历史的崭新一页，迎来蓬勃发展的春天，在党中央和国家交通部等有关部门的关怀支持下，几代交通人在四野荒芜的内蒙古高原上，披荆斩棘，惨淡经营，逢山开路、遇水架桥，战沙尘、斗雪阻。特别是改革开放以来，公路交通发展突飞猛进，公路和运输比翼齐飞，公路建设与养护经过恢复、发展、提高，布局日趋合理，路况逐步提高，条条公路正向草原腹地延伸，座座桥梁正使天堑变通途，车轮滚滚，正在初步形成货畅其流，人便于行的四通八达的公路运输网。到1996年底全区公路通车里程达到45744公里，比1947年增长23倍多，100%的旗县市区，88.9%的乡镇苏木和62.8%的行政村（嘎查）通了公路；公路的技术等级和通行能力也有很大提高，等级公路占81.9%，高级、次高级路面达到8697公里，公路桥梁建设速度、设计理论、结构形式和施工工艺都达到一定水平。全区公路桥梁已达到4344座/121356延米。全区民用汽车达到22.5万多辆，比1947年的86辆增长2616倍。独特的自然地理，历史布局因素，使公路交通成为自治区国民经济发展的动脉，具有极其重要的地位，在各种运输方式中，公路运输已承担了自治区全社会客运量的83.6%和货运量的74.5%，处于主体地位。尤其是国有运输企业都有自己辉煌的历程，在保家卫国、巩固边防、加

强民族团结、抢险救灾、重点物资运输等方面起过不可磨灭的作用。

令人欣慰的是，九五及今后 15 年，国家继续把加快包括公路交通在内的各种运输方式的发展，做为国民经济发展的战略重点，加大政策倾斜，公路交通在自治区经济社会发展中的先行地位和支撑作用，越来越受到全区上下各级领导、广大人民群众的高度重视，“要想富，先修路”逐步成为大家的共识、社会的要求。1995 年，我们在充分认识把握自治区区情的基础上，从自治区交通现状出发，制定了“三横九纵十二出口”和“一个市场，二个体系，十二枢纽，三个循环”的“九五”到 2010 年公路交通远景目标规划，这个规划已经得到了广泛的社会认可，未来的 15 年内，我们将以这个规划为蓝本进行建设。

可以预料，再过十几年，必将基本解决盟市经济出口的“瓶颈”问题，明显提高横贯自治区东西部大通道的通行能力，逐步打通国省道断头路，改善国省干线穿越中心城市的不适应状况，建成呼包东经济区的干线公路网络，按计划完成边防公路、扶贫公路建设任务，稳定和提高路况质量，实现公路建设和养护管理的协调发展。切实提高公路运输生产力，最大限度地满足自治区实现两个提高，完成两大历史任务的运输要求。

鉴往而知来，读史以明志。这部历时数年时间收集、整理资料、几易其稿，终于集腋成裘，得以付梓问世的史书，是全区交通系统的一件盛事。这部交通专史，基本达到资料丰富，内容翔实，图文并茂，文字通顺，可读性很强。一卷在手，尽览内蒙古现代公路交通的演变过程，从中寻找规律，汲取经验教训，对推动全区公路建设和运输事业的改革发展，必将有大益之处。做为一名交通战士，对《内蒙古公路交通史》（现代部分）的出版，表示热烈祝贺，并向作者、编者，特别是几位花甲之年的老同志，致以崇高的敬意，对关心支持这部史书编写出版的有关单位、领导

---

和同志们，表示衷心的感谢。

内蒙古交通厅党组书记、厅长 郝继业

一九九七年四月八日

目  
录

总 序	
出版说明	
序	
概述	(1)
第一章 内蒙古自治区及中华人民共和国 成立初期公路运输业的创办 (1947~1957年)	(7)
第一节 内蒙古自治区成立初期的公路运 输	(8)
一、自治政府组织的兵站及其任务	(9)
二、各盟筹办的运输组织和营运业务	(11)
第二节 绥远省和平解放初期的公路运输	(15)
一、原有商营车行维持营运	(15)
二、畜力车驮恢复城乡交通运输	(16)
第三节 国营运输企业的筹建及其营运业务	(18)
一、自治区运输公司及各盟运输公司的 成立	(19)
二、区运输公司汽车修理厂的组设	(24)
三、绥远省运输公司及所属机构的设置	(26)
四、锡察盟运输公司的创办	(29)
五、盟市运输企业的发展及营运线路分 布	(33)
六、加强学习提高技术管理水平	(41)

第四节	运输管理制度的贯彻执行 .....	(44)
一、	实行“三统”、管理运输市场 .....	(44)
二、	加强管理、推行计划运输 .....	(47)
三、	运价管理与调整 .....	(49)
第五节	私营运输业的社会主义改造 .....	(53)
一、	私营汽车实行公私合营 .....	(53)
二、	私营畜力运输业组织运输合作社 .....	(55)
三、	建社中的问题及整顿 .....	(57)
第六节	交通监理工作的开展 .....	(60)
一、	监理机构的设置与人员培训 .....	(60)
二、	汽车监理业务的开展 .....	(62)
三、	交通安全教育及管理 .....	(64)
<b>第二章</b>	<b>“大跃进”与国民经济调整时期公路运输业管理水平的提高</b> <b>(1958~1965年)</b> .....	(67)
第一节	运输管理体制下放与机构设置 .....	(69)
一、	国营运输企业下放盟市管理 .....	(69)
二、	运输体制下放后的交通建设 .....	(71)
三、	厅直属车队的组织及撤并下放 .....	(74)
第二节	“大跃进”高指标、超负荷对公路运输的影响 .....	(77)
一、	大造挂车中出现的浪费 .....	(78)
二、	汽车运输“列车化”的超重超挂 .....	(80)
三、	“车吨月产万吨公里运动”的开展 及其影响 .....	(82)
四、	车辆损坏严重技术状况下降 .....	(84)

---

第三节	公路运输在调整中发展	(87)
一、	调整国营运输布局	(88)
二、	恢复管理制度合理使用车辆	(91)
三、	支农转轨客货运服务工作的改进	(94)
四、	充实维修力量加快修复车辆	(96)
五、	专业汽车修理厂的调整及建设	(99)
六、	内蒙古汽车配件公司的成立	(104)
七、	组织车队参加支边运输	(107)
八、	公路运输职工培训工作的 发展	(109)
第四节	学习先进经验提高管理水平	(112)
一、	汽车保养修理经验的推广	(113)
二、	保养修理工具革新经验的推广	(115)
三、	汽车运输站务管理工作的提高	(118)
四、	运输企业技术管理工作的提高	(121)
第五节	机关企事业单位自备运输工具的 发展	(125)
一、	非公路交通部门自办汽车运输	(125)
二、	厂矿企业自备车迅速增长	(127)
三、	机关企事业自备车的维修及其问题	(130)
第六节	集体运输业向国营过渡及其退转、 调整	(133)



一、运输合作社向国营过渡·····	(133)
二、集体运输业过渡国营后的困境与退 转·····	(135)
三、集体运输业的调整与发展·····	(137)
第七节 公路交通监理工作的调整与加强 ·····	(139)
一、调整监理机构充实监理人员·····	(139)
二、车辆管理与驾驶员管理·····	(141)
三、安全管理与宣传教育·····	(144)
<b>第三章 “文化大革命”时期公路运输业的     曲折发展 (1966~1976年) ···</b>	<b>(147)</b>
第一节 “文化大革命”对运输生产的冲击 ·····	(149)
一、1966年公路运输工作要点及经营 实况·····	(149)
二、公路交通机构的频繁变动与混乱 情况·····	(150)
三、公路运输企业遭受严重损失·····	(154)
第二节 公路运输部门生产形势的逐步好转 ·····	(159)
一、组建自治区直属战备汽车团·····	(159)
二、全区运输企业逐步恢复生产秩序 ·····	(161)
三、交通部门组织的公路、铁路联合运 输·····	(167)
四、旗县运输企业的建设与发展·····	(170)
第三节 公路运输部门维修企业在曲折中发 展·····	(173)