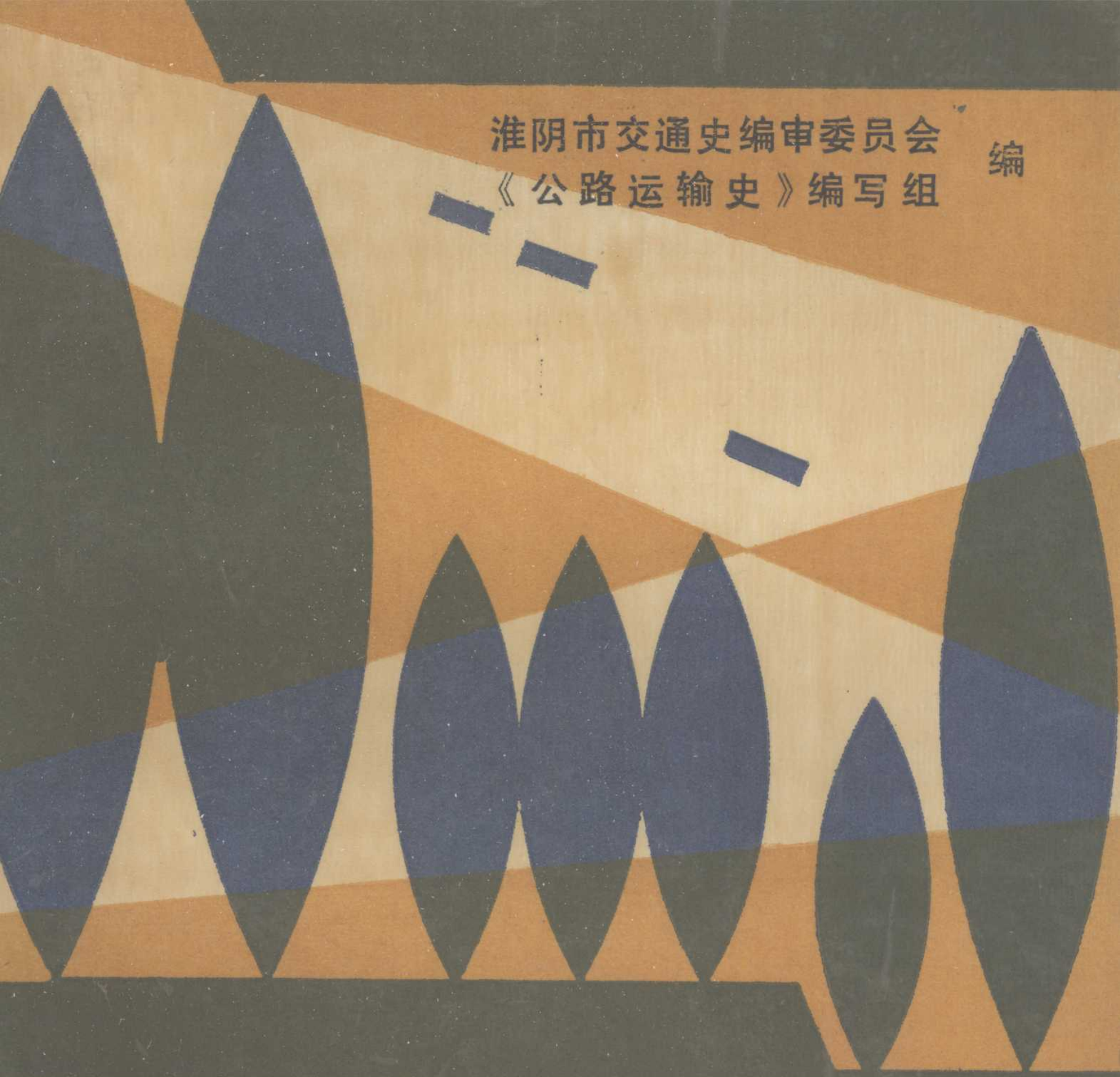




淮阴市交通史编审委员会
《公路运输史》编写组

编

淮阴公路运输史

（现代部分）

南京大学出版社

淮阴公路运输史

现代部分

(1949—1985)

江苏省淮阴市交通史编审委员会

《公路运输史》编写组

编

样本书



淮阴师院图书馆1273759

馆藏

南京大学出版社

1989·南京

淮 阴 公 路 运 输 史
现代部分
(1949—1985)

江苏省淮阴市交通史编审委员会 编
《公路运输史》编写组

南京大学出版社出版
(南京大学校内)

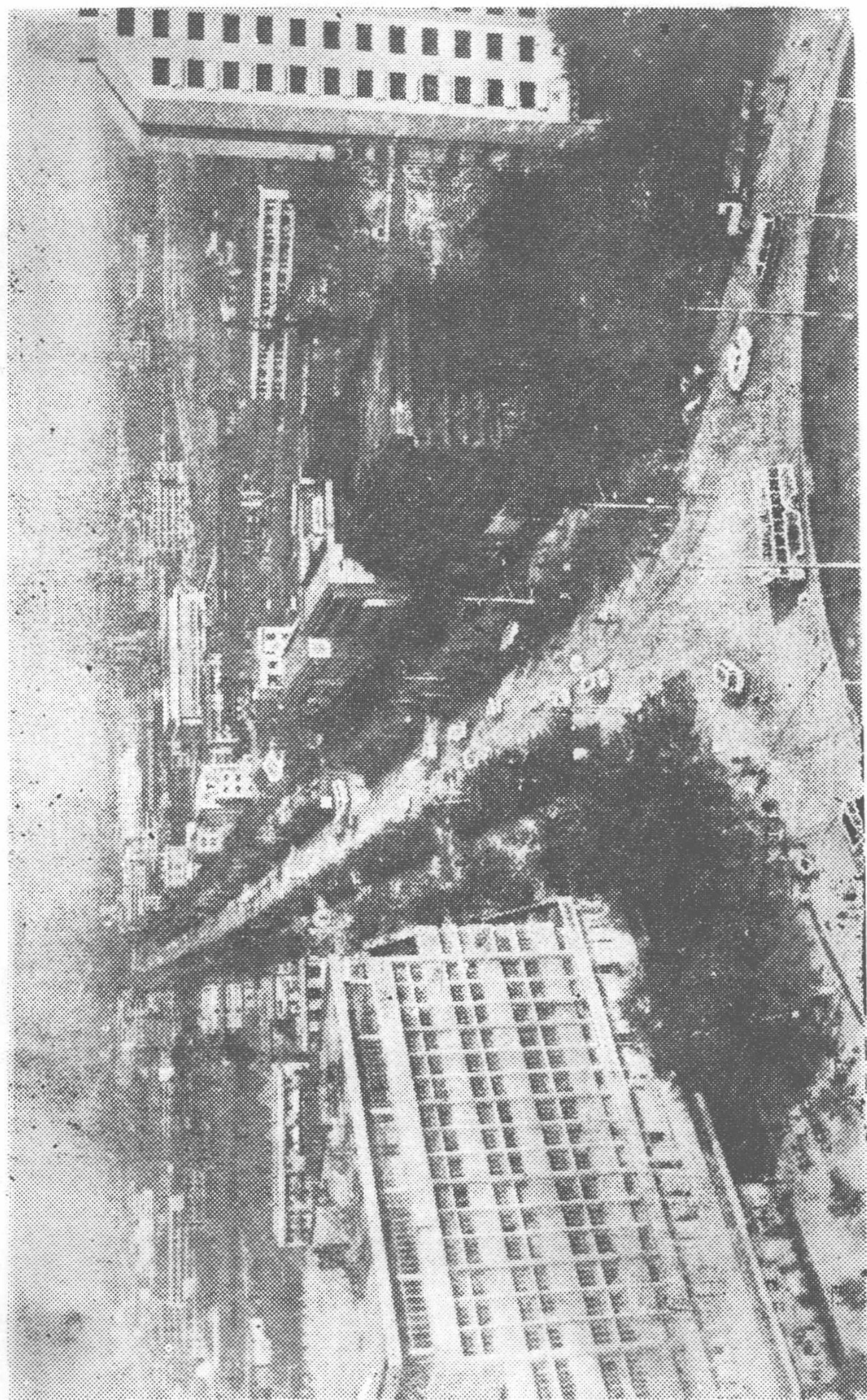
江苏省新华书店发行 江苏淮安印刷厂印刷
1989年8月第1版 1989年8月第1次印刷
开本850×1168 1/32 印张5.5 插页4

字数138千 印数1—1600

ISBN 7-305-00430-8

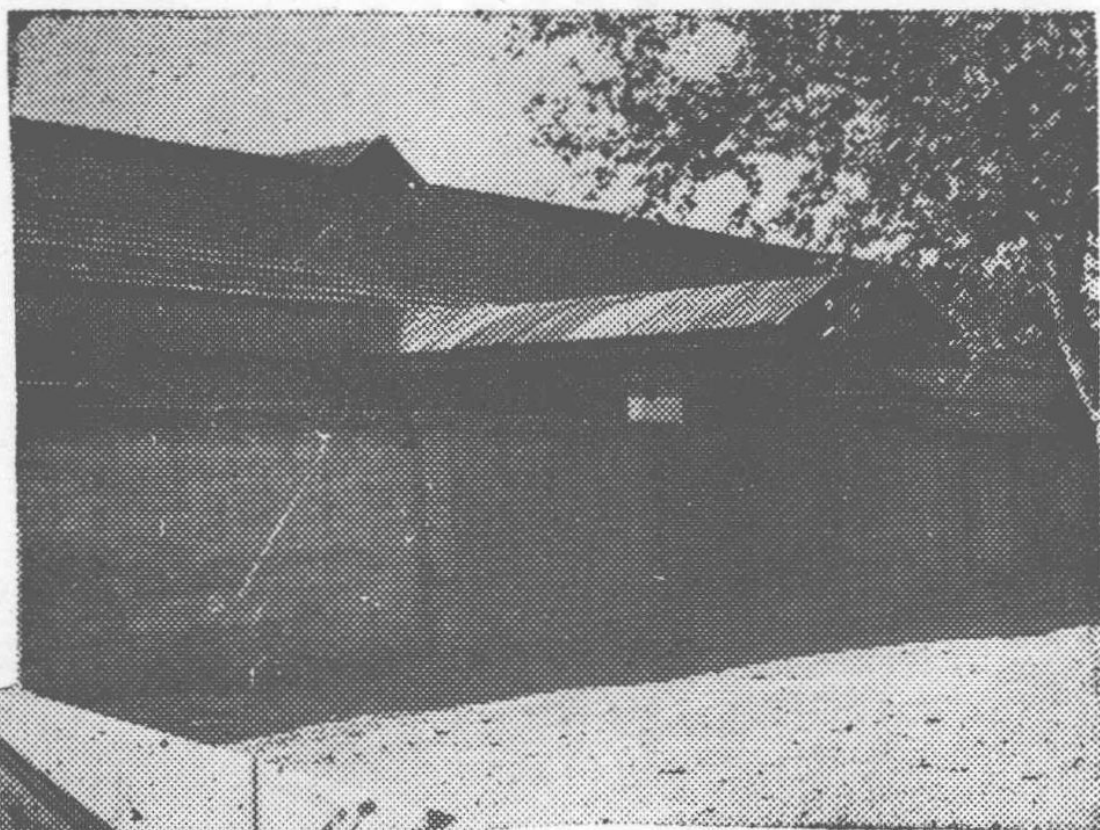
K · 49

定价：3.70元



市区淮南北路

图一 原清江汽车站旧址。



人们露天作业时的情景。
汽车保修厂建立，图为工
图二 一九五三年秋，淮阴



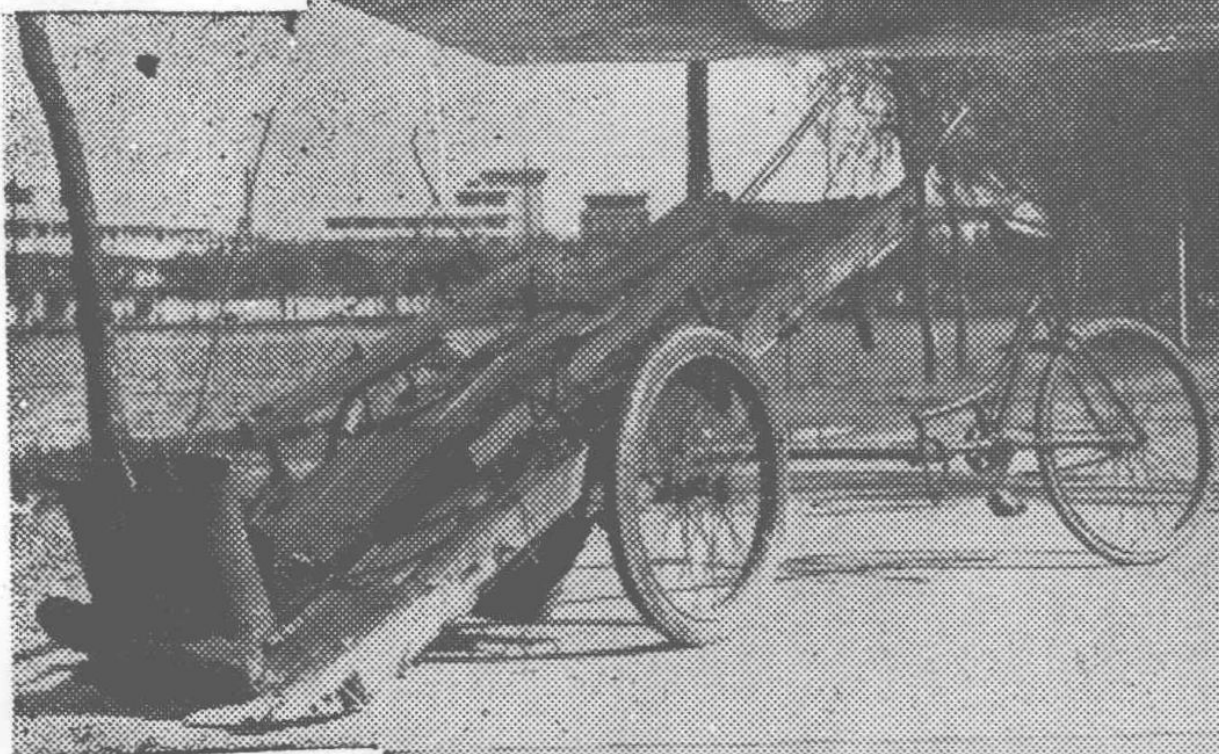
——新安线路上。
一辆客车，首次用于淮阴
图三 建国后，淮阴地区第



► 图四 双层装猪车。



◀ 图五 三轮脚踏平车。



► 图六 淮阴汽车站。



图七 淮安汽车站外景。



队零担货场一角。

图八 江苏省第六十七车



行集装箱运输。

图九 江苏省六十七车队在进

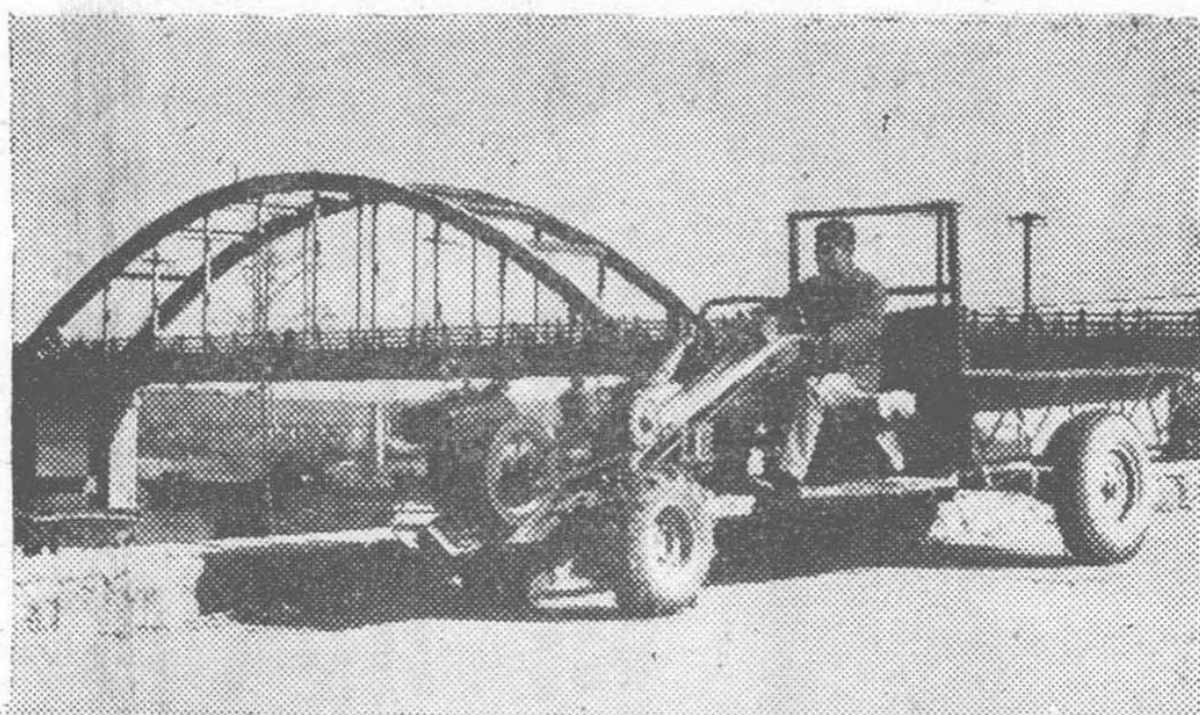


◀ 图十三 公共汽车在市区运行



▲ 图十四 淮阴市汽车改装厂生产的“解放”牌半挂车。

扶拖拉机进行运输。
图十 运河桥畔，农民用手



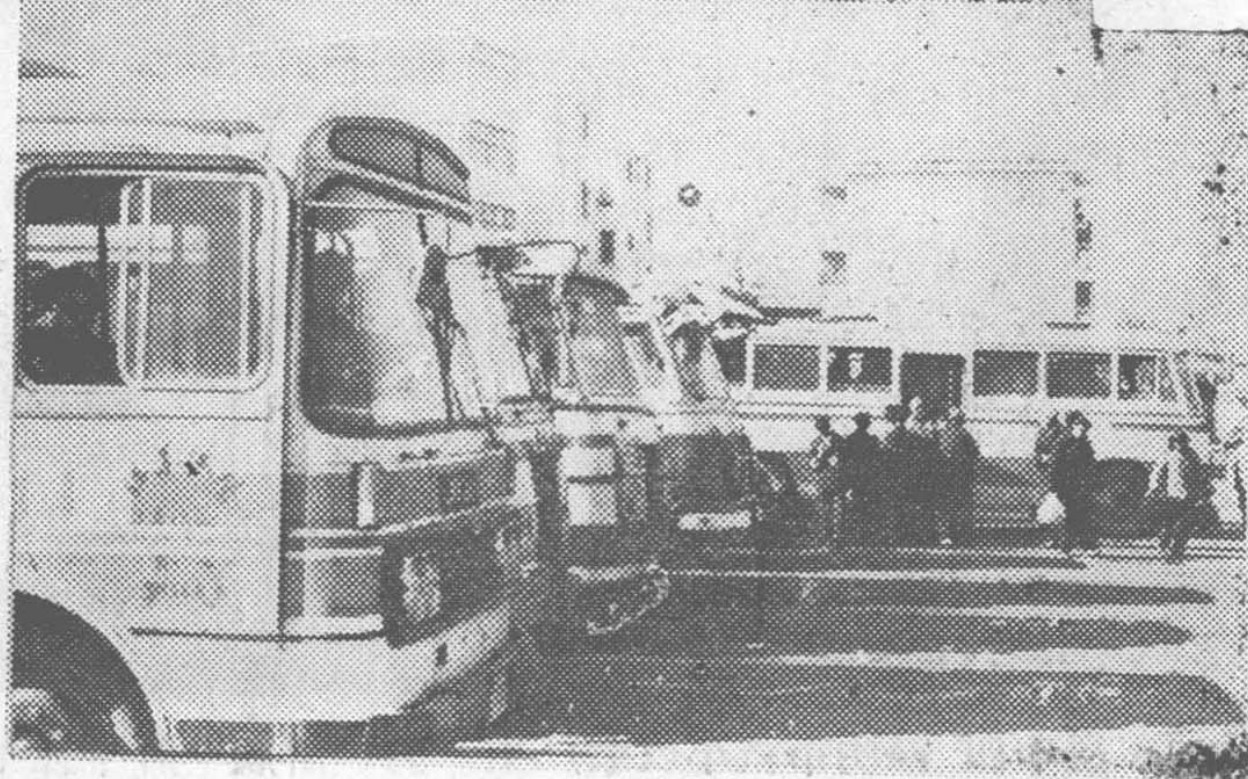
前的出租轿车。

图十一 中北公司在车站广场



汽车客运。

图十二 位于四招内的个体户



前 言

交通是人们社会生活中衣食住行四大要素之一，是发展国民经济的“先行官”。研究建国以来淮阴交通运输的发展过程，探索其发展规律，总结其经验教训，对加强现代化交通建设，实现“富民兴淮”的目标，有着积极而深远的意义。

《淮阴公路运输史》现代部分，依据搜集到的各类史料，比较全面地记载了新中国成立后淮阴公路运输事业的发展历史，并力求运用辩证唯物主义和历史唯物主义的立场观点，对其成功的经验和失败的教训进行阐述。全书采用编年体例，共分4章18节58目，并附图、表、照片若干。以史实记述为主，采用史论结合的方法，客观地反映了淮阴公路运输的演变过程和发展规律。

编史修志对我们是一项新的工作，由于缺乏经验，书中的错误和不足之处在所难免，欢迎专家和读者不吝赐教。

江苏省淮阴市交通史编审委员会

1987年12月

概 述

淮阴，地处江苏北部、淮河下游，东临盐城，西与安徽接壤，南下扬州，北连徐州、连云港，京杭大运河从市区穿城而过。淮阴市辖淮阴、淮安、涟水、泗阳、宿迁、沭阳、灌南、金湖、盱眙、泗洪、洪泽11个县和清河、清浦两个区。全市面积19700平方公里，人口903.8万（1985年普查数）。

全区位于苏北中部平原，废黄河以北属黄淮平原南缘，地势平坦，公路干支线较密，具有发展公路运输的优越条件。中华人民共和国成立后，淮阴的经济和社会事业得到迅速发展，公路运输事业也发生了很大变化。随着全区经济建设的发展，公路运输的重要地位日益突出，成为生产和流通的桥梁，在沟通城乡、工农、地区之间的经济、文化联系等方面起着纽带作用。

在社会主义改造时期，淮阴地区的公路运输事业，以医治战争创伤、迅速组织和恢复生产、整修原有公路和提高运输能力为主。华东运输公司徐州分公司两淮转运公司从军运转为企业经营，运输能力逐步提高。民间运输方面，1950年对搬运行业进行民主改革，废除了封建把持制度，建立搬运组织，业务上实行“三统”管理，并进行了运价和工资计酬制度等一系列改革，成为运输行业的一支重要力量。1953年成立了淮阴汽车保修场，为发展客货运输事业提供了保障。这时期，全区完成了对私营运输业的社会主义改造，成立了一批兽力车和平板车运输合作社；商

车联营处的私营汽车也全部并入国营汽车公司，运输生产基本上纳入了国家计划经济轨道。随着运输队伍的扩大，公路营运线路得到相应的开辟。至1956年底，全区通行班车的公路有20条，长900多公里，为公路运输事业的进一步发展打下了基础。

1957年至1966年，淮阴人民开始转入全面建设社会主义时期，公路客货运量猛增。1958年市区首次开办了公共汽车；1959年底全区能够运行汽车的公路有2000多公里，11个县市全部实现了晴雨通车；各县相继建立了汽车运输组织，至1966年，全区共有汽车492辆，比1956年增加了3倍多。与此同时，车辆修理和汽车改装能力也初步得到提高。民间运输事业在这一时期得到进一步发展，运输工具和人员不断增加和壮大，对运输装卸工具进行了一系列革新，开展了多种形式的运输活动，有力地支援了地方建设。全区的公路运输事业在这一时期取得一定成绩，但由于忽视经济规律，指标过高，规模过大，出现了不少失误，也造成了一定的损失。1961年后，贯彻了以调整为中心的发展国民经济的八字方针，公路运输事业逐步恢复了元气。

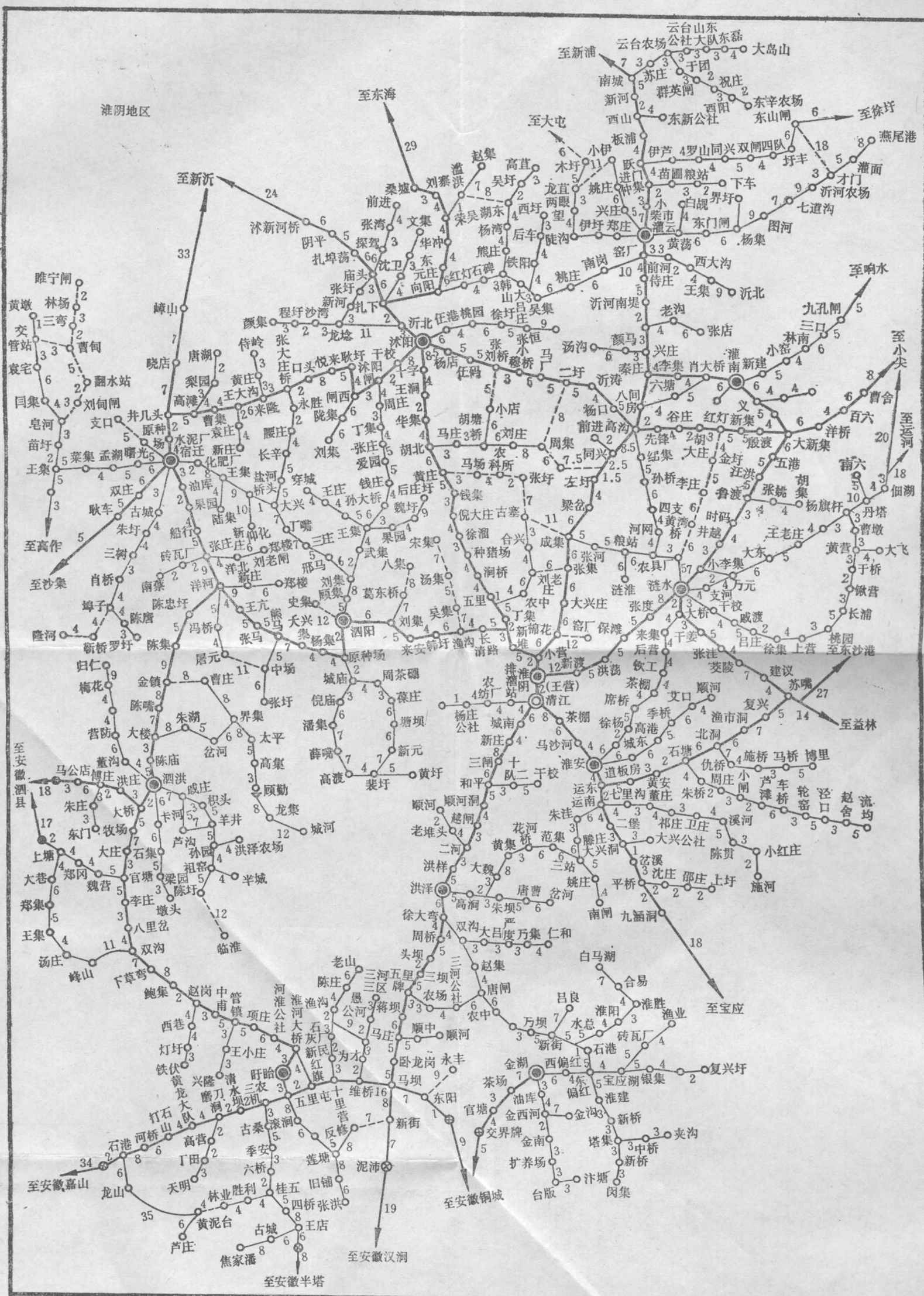
“文化大革命”期间，由于广大职工的共同斗争，公路运输战线排除干扰，限制了破坏程度，仍然取得了一定成绩。至1976年，全区拥有各类型汽车2253辆，比1966年增加近4倍。全区农村公共汽车在这一时期得到较大发展，85%以上的人民公社通了汽车，对于支持农业生产，提高农民物质文化生活，改善农村交通条件等都起了重要作用。零担货运有了新的发展，全区公路干线零担货运网初步形成，县县开办了零担货车，一些地方还办理了铁路、公路、水路联运业务，扩大了区内外的物资联系。煤炭、钢铁、粮食等重点物资的运输有了一定的加强。陆运工业在这一时期兴起，工厂增加了近一倍。但这一时期，全区公路运输在生产水平、建设规模和发展速度上是不平衡的，特别是在“文革”初期受到了严重的干扰和破坏。可以肯定，如果没有“文化

大革命”的影响，淮阴地区的公路运输事业一定会发展更快。

1976年10月粉碎“四人帮”反革命集团后，全区公路运输事业通过拨乱反正，进入了转折与改革的新的历史发展时期。运输工具迅速增长，运输能力、公路通过能力和交通基础设施都发生了根本性变化。1977年，市区淮海北路新建一座占地5万平方米的苏北最大的客运中心“淮阴汽车站”，每日迎送旅客在万人以上，是淮河下游最大的公路交通枢纽。次年，我国最长的公路、油管两用桥——淮河大桥在区内建成通车，对改善苏北公路交通起了重大作用，苏北公路网的南北干线又增加了一条。1978年以后，随着国家“改革、开放、搞活”政策的逐步实施，全区公路运输结构发生了重大变化，开发了多层次多渠道的运输方式，运输专业户和联户大量涌现，社会车辆猛增，至1985年，全区已有各种车辆8981辆，比1976年增加了近3倍，其中社会车辆占总数的80%以上，形成了“国家、集体、个人三者一起上”的公路运输新格局。陆运工业方面，汽车改装和修造已形成一定的生产能力。公路营运上，至1985年底，全区公路通车里程近4000公里，汽车运输可直达省内外50多个大中城市。

随着苏北地区经济开发和对外开放搞活的深入发展，公路运输事业将会得到进一步发展。

淮阴地区公路营运线路示意图



目 录

前 言	(1)
概 述	(1)
第一章 公路运输的复苏与运输业的社会主义改造 (1949年—1956年)	(1)
第一节 初期发展阶段的汽车运输	(1)
一 新中国成立初期公路运输业状况	(1)
二 客运线路的开辟及站点设置	(2)
三 商营汽车的经营	(7)
四 初期车辆的维修与保养	(8)
五 积极完成救灾治水等物资的运输	(11)
第二节 民间运输的整顿和发展	(14)
一 新中国成立初期的民间运输业	(14)
二 搬运组织的建立	(15)
三 民间运输业的经营与管理	(17)
四 运价与力资的调整及工资改革	(21)
第三节 私营运输业的社会主义改造	(24)
一 私营汽车并入国营汽车公司	(24)
二 平车、马车组成合作社	(26)
第四节 公路运输的安全管理	(28)
一 安全管理及驾驶员年审	(28)
二 行车事故及教训	(30)
第二章 公路运输的发展与调整 (1957年—1966年)	(31)
第一节 “大跃进”期间的公路运输	(31)

一	“全民办运输”的兴起.....	(31)
二	“一条龙”运输的开展.....	(34)
三	拖挂运输的推广.....	(36)
四	公路运输由“跃进”到调整.....	(39)
第二节	汽车运输的发展.....	(44)
一	多家经营汽车运输.....	(44)
二	营运线路的延伸和新线开辟.....	(46)
三	零担货运的发展.....	(48)
四	保修力量的建立.....	(49)
第三节	民间运输的发展.....	(51)
一	工具的增长和技术革新.....	(51)
二	短途运输的加强.....	(54)
三	民间运输业的调整.....	(56)
第四节	支边救灾运输.....	(58)
一	支边人员的运输.....	(58)
二	救灾物资的运输.....	(58)
第三章	公路运输的跌宕起伏 (1967年—1976年10月)	
		(61)
第一节	“文革”对公路运输的影响.....	(61)
一	“文革”初期的运输状况.....	(61)
二	运输生产徘徊不前.....	(62)
三	“七·二四”停车事件的风波.....	(63)
四	批“唯生产力论”对县内运输造成的危害.....	(64)
五	管理制度的废弃使行车事故增多.....	(66)
第二节	公路运输在曲折中前进.....	(67)
一	大力开办农村公共汽车.....	(67)
二	积极发展跨省跨区旅客运输.....	(68)
三	城市公共汽车的维持和发展.....	(69)
四	保证重点物资的运输.....	(70)
五	联合运输的继起与零担货运的发展.....	(73)

六	“民管”机构的恢复和收益分配制度的改革·····	(75)
第三节	陆运工业的兴起·····	(77)
一	清江市汽车修配厂的演变和发展·····	(77)
二	县属汽车修理厂的建立·····	(78)
三	修造能力的不断提高·····	(79)
第四章	公路运输的转折与改革(1976年10月—1985年)···	(81)
第一节	拨乱反正,整顿企业,推行经济责任制·····	(81)
一	拨乱反正,开创运输新局面·····	(81)
二	运输企业的整顿·····	(83)
三	经济责任制的推行·····	(85)
第二节	扩大旅客运输 改进站务工作·····	(87)
一	客运业务的进一步发展·····	(87)
二	车站设施的改善·····	(89)
三	站务工作的改进·····	(92)
第三节	开发多种形式的运输·····	(94)
一	联合运输的发展·····	(94)
二	零担货运的振兴·····	(97)
三	集装箱运输的开拓·····	(99)
第四节	公路运输结构的变革·····	(102)
一	专业运输队伍的扩大·····	(102)
二	拖拉机运输的兴起·····	(106)
三	集体、个体运输业的勃发·····	(108)
四	城市交通的新发展·····	(112)
第五节	汽车修造业的发展和技术改进·····	(113)
一	发展中的汽车修造业·····	(113)
二	车辆的更新改造·····	(117)
三	增产节约运动的开展·····	(119)
第六节	加强公路运输管理·····	(121)
一	车辆管理的加强·····	(121)
二	安全管理工作的开展·····	(123)