

中华人民共和国地方志丛书

陕西省志

陕西省地方志编纂委员会 编



第二十六卷（一）

公路志

陕西人民出版社



中华人民共和国地方志丛书

陕 西 省 志

陕西省地方志编纂委员会编

第二十六卷(一)

公 路 志

陕西人民出版社



(陕)新登字 001 号

图书在版编目(CIP)数据

陕西省志·公路志—西安:陕西人民出版社,2000
ISBN 7-224-05404-6

I. 陕... II. III. ①地方志—陕西②交通运输经济—
经济史—陕西 IV. K294.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2000)第 04081 号

中华人民共和国地方志丛书
陕西省志
陕西省地方志编纂委员会 编
第二十六卷 (一)
公 路 志
陕西省交通史志编写委员会主编
陕 西 人 民 出 版 社 出 版 发 行
(西安北大街 131 号)
西北工业大学印刷厂印刷
787×1092 毫米 16 开本 52 印张 15 插页 926 千字
2000 年 5 月第 1 版 2000 年 5 月第 1 次印刷
印数:1—4000
ISBN 7-224-05404-6/K·897
定价:106.00 元

新
华
书
局
PDG

陕西省地方志编纂委员会

主 任	程 安 东	省 长
副 主 任	贾 治 邦	常务副省长
	贾 湘	省政府副秘书长、办公厅主任
	滕 云	省地方志办公室主任
委 员	鲍 澜	省地方志办公室副主任
	董健桥	省地方志办公室副主任
	冯在才	中共陕西省委副秘书长、办公厅主任
	刘文义	中共陕西省委宣传部副部长
	陈富深	省人大常委会委员
	冀 东 山	省新闻出版局局长
	丁全德	省财政厅厅长
	郭开民	省人事厅副厅长
	王正典	省政协常委
	杨志忠	省档案局局长
	武复兴	省图书馆名誉馆长
	霍松林	陕西师范大学教授

陕西省交通史志编写委员会

主任委员 许瑞林

委 员 马世猷 杨永华 白宗孝 王 践 周治敦
王 开

《陕西省志·公路志》编辑人员

主 编 王 践(总纂)

分组主编、副主编 古代组 王 开

公路组 周治敦 王新安 林宝龄

编 辑 (按姓氏笔画)

丁 晨	王万泰	王 开	王树中	王冠劲
王 践	王新安	冯 葳	安进之	孙云程
孙世珍	李孔学	李 进	李孝希	肖 初
何昌龄	周治敦	林宝龄	郑丽丽	赵川海
项德祥	高万福	唐幼初	郭光英	雷京全

审 定 单 位

初 审 陕西省交通史志编写委员会

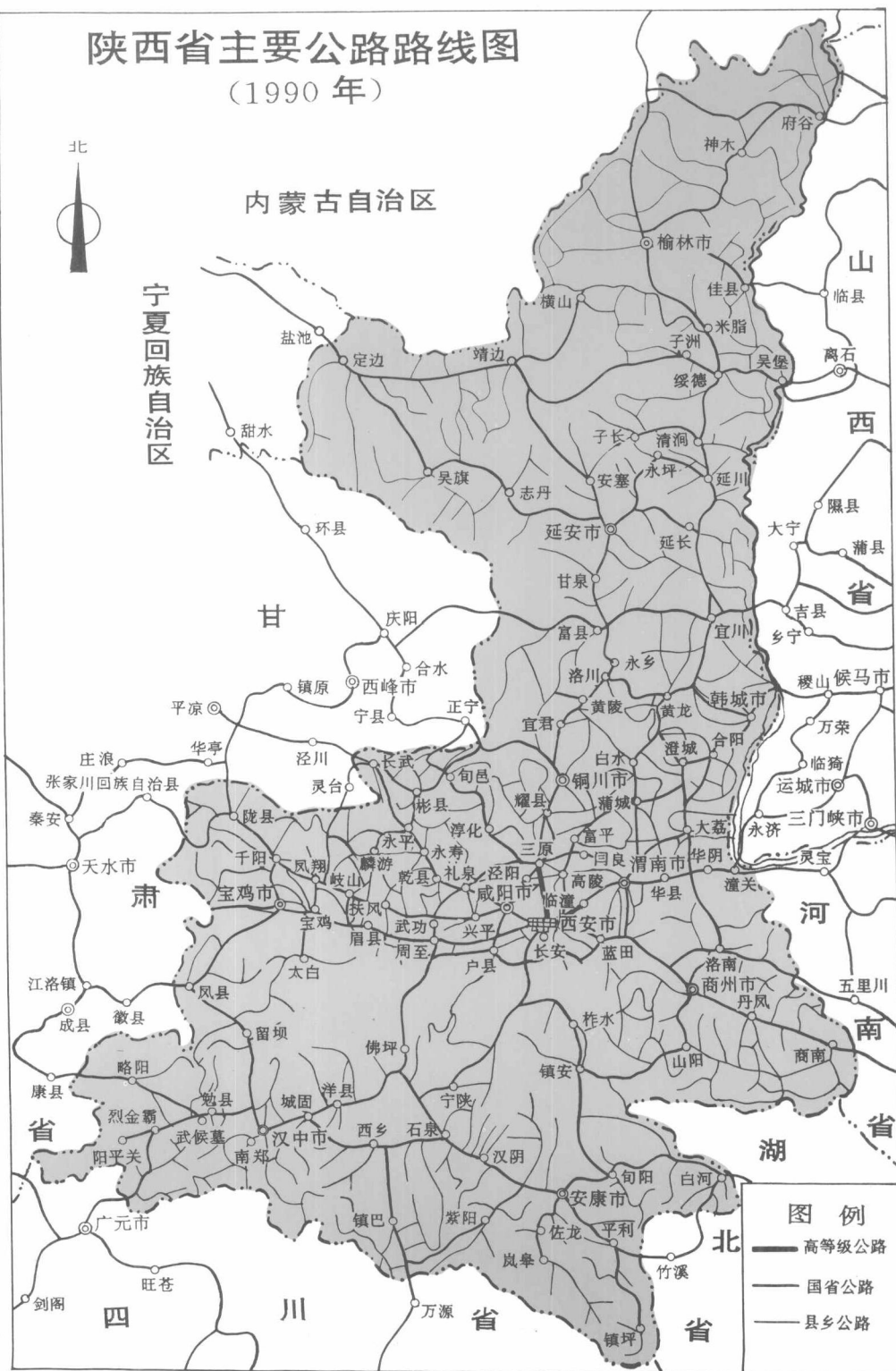
终 审 陕西省地方志编纂委员会

(1990 年)



内蒙古自治区

宁夏回族自治区



序

《陕西省志·公路志》是反映陕西道路交通历史与现状的专业志书,也是陕西有史以来第一部统合古今的道路交通著述。这部志书的编纂成功,为陕西人民留下了珍贵的道路交通史料,是一件“有益当代,惠及后世”的盛事。我从事道路交通工作多年,由衷地喜悦,特为作序,以示祝贺。

陕西是中华文明的发祥地之一,号称“八百里秦川”的关中平原,曾是中国开发较早的一个经济区。从公元前11世纪起,先后有13个王朝在陕西建都。秦、汉、隋、唐时期,这里曾是经济繁荣的富庶地区,全国的政治、文化中心和交通枢纽。汉唐盛世,京师长安不只是国内最大的都会,而且是“四夷宾客荟萃,殊方异物聚合”之地,在中外交通上具有特殊地位。历史上在陕西的诸多道路交通建树,有力地促进了地方的经济发展和社会进步。陕西又是中国新民主主义革命的重要根据地,陕甘宁边区人民在极端困难条件下所进行的道路交通建设,对发展边区经济,改善人民生活,巩固政权,赢得抗日战争和解放战争胜利发挥了重要作用。边区人民所培育的自力更生、艰苦奋斗的延安精神,在陕西道路交通建设中曾有过重大影响。

现代公路交通,其所具有的机动、灵活、快速、便捷的特点以及在社会经济活动中的重要地位和作用,日益为人们

认识与重视。中华人民共和国成立后,陕西人民依照国家的统一部署,在中共陕西省委和陕西省人民政府的领导下,大力发扬人民群众修路建桥的优良传统和延安精神,坚持不懈地进行道路交通建设,道路交通条件发生了根本变化,公路运输遍及城镇、山区和农村,已成为陕西最主要的运输力量,在陕西社会经济生活中发挥着日益重要的作用,所取得的伟大成就,是任何历史时期都无法比拟的。

陕西道路交通在数千年漫长的历史发展中,积累了丰富的成功经验,也有过发人深省的教训。《陕西省志·公路志》以翔实的资料,系统记述了各个历史时期陕西道路交通发展的盛衰起伏,以较大篇幅重点展现了新中国成立后陕西道路交通的发展历程,讴歌了陕西人民和专业工作者在改造自然、进行道路交通建设中涌现的动人事迹。“历史是过去与现在的对话”。这部志书的出版问世,将为人们了解陕西道路交通的历史,认识陕西道路交通的现实,探索建设陕西道路交通的未来,起着“存史、资治、教化”作用。陕西道路交通工作者,必将从这部志书中得到启迪,更好地继承和发展前人的伟大业绩。陕西道路交通事业将继续沿着建设具有中国特色社会主义道路,不断创造出更加辉煌的成就。

胡希捷

1996年6月

凡 例

一、《陕西省志·公路志》以马列主义、毛泽东思想为指导,用辩证唯物主义和历史唯物主义观点,记述陕西古今道路交通的历史与现状。上自西周王朝,下迄 1990 年(个别重大事件下延)。重点记述中华人民共和国成立以来陕西公路交通的发展历程。

二、按专业志书内容界定,全书由概述、大事记、道路篇、运输篇、管理篇、陕甘宁边区交通运输篇以及序、凡例、附录和编后记组成。图表随文插入。与其他专志相交叉的内容从简记述或不记。

三、书中除概述、大事记外,其他篇章均横排竖写。篇目结构分篇、章、节,按事类归属层层相辖。

四、文体为语体文,记述体,除引用古籍原著用文言文外,正文均用语体文记述,述而不作,寓观点于记述之中。

五、历史朝代、名称、官职、地名等均沿用历史称谓。中华人民共和国成立前、后,简称新中国成立前、后。

本省县名中的生僻字,1964 年 9 月经国务院批准改为常用字。本志为行文方便,自新中国成立时起一律使用改定的县名用字,每章首次出现时括注原生僻字;新中国成立前一仍其旧。为便于读者阅读,随文酌情括注今县名用字。

六、历史纪年,清及其以前用汉字,中华民国用阿拉伯字,并在括号内加注公元纪年。陕甘宁边区及中华人民共和国用公元纪年。

七、书中的度量衡单位,按历代定制记述,必要时换算为通用计量单位。

八、书中资料主要选自正史、地方志、专著、档案、考察及有关人士口碑等。

九、新中国成立前的数据以原文记载为准,遇有牴牾经校定后记述。新中国成立后的数据以陕西省统计局或陕西省交通厅统计资料为准。凡统计资料缺载的数据,以有关资料记载为准。抗日战争、解放战争时期全省统计数据,不含陕甘

宁边区的陕西部分。

十、书中注释统一编码,收入附录。

目 录

序	(1)
凡例	(1)
概述	(1)

第一篇 大事记

大事记	(17)
-----------	------

第二篇 道 路

第一章 主干驿道	(65)
第一节 潼关道	(68)
第二节 武关道	(72)
第三节 褒斜道	(78)
第四节 散关道	(86)
第五节 金牛道	(92)
第六节 邠州·萧关道	(98)
第七节 陇州·陇关道	(102)
第八节 延州道	(106)
第二章 其他古道	(110)
第一节 秦直道	(110)
第二节 子午道	(117)
第三节 蒲津关道	(123)
第四节 倪骆道	(127)
第五节 文川道	(133)

第六节	米仓道(大竹路)·····	(137)
第七节	南由路·····	(140)
第八节	库谷 义谷 锡谷道·····	(141)
第九节	箕谷 绥阳谷道 ·····	(143)
第十节	都城道路·····	(144)
第三章	公路路线·····	(148)
第一节	国道与省道公路划定·····	(152)
第二节	国道与省道公路主要路线修建·····	(161)
第三节	县乡公路·····	(187)
第四节	专用公路·····	(197)
第五节	旅游公路·····	(206)
第六节	国内外援建筑路·····	(214)
第四章	桥梁 隧道 渡口·····	(216)
第一节	历史名桥·····	(217)
第二节	公路大型桥梁·····	(225)
第三节	中小型桥梁·····	(245)
第四节	隧道·····	(247)
第五节	渡口·····	(257)
第五章	公路勘测设计·····	(264)
第一节	路线测设·····	(266)
第二节	大桥测设·····	(276)
第三节	设计标准、勘测规程和测设仪器 ·····	(284)
第六章	公路施工·····	(292)
第一节	施工管理·····	(294)
第二节	筑路技术·····	(301)
第三节	建桥技术·····	(308)
第四节	施工机械·····	(316)
第七章	公路养护·····	(319)
第一节	小修保养·····	(320)
第二节	水毁抢修·····	(326)
第三节	公路绿化·····	(333)
第四节	养路机具·····	(342)

第三篇 公路运输

第八章 人力畜力运输工具	(347)
第一节 人力运输工具	(347)
第二节 畜力运输工具	(352)
第九章 驿运	(357)
第一节 驿站设置	(359)
第二节 驿运制度	(366)
第三节 驿运管理	(372)
第四节 官物运输	(378)
第五节 战时驿运	(382)
第十章 民间运输	(392)
第一节 普通客货运输	(393)
第二节 军输差徭	(402)
第三节 工程运输差徭	(406)
第四节 灾粮与其他运输差徭	(408)
第五节 运价	(410)
第六节 群众运输	(412)
第七节 集体运输	(419)
第十一章 机动车运输	(430)
第一节 官办汽车运输	(433)
第二节 私营汽车运输	(438)
第三节 国营汽车运输	(442)
第四节 机关企业汽车运输	(451)
第五节 个体汽车运输	(460)
第六节 拖拉机运输	(465)
第七节 城市公共汽车	(468)
第十二章 汽车运输经营	(474)
第一节 营运路线与站点设置	(474)
第二节 旅客运输	(483)
第三节 货物运输	(495)
第四节 公路汽车运价	(509)
第五节 运输成本	(531)

第十三章 汽车保养修理	(537)
第一节 机务体系与维修网点.....	(538)
第二节 汽车维修.....	(545)
第三节 汽车技术革新与降低消耗.....	(556)
第四节 配件、挂车制造与汽车改装	(563)
第十四章 搬运装卸	(568)
第一节 组织演变.....	(568)
第二节 搬运装卸生产力.....	(572)
第三节 费率.....	(574)
第四节 收益分配.....	(580)

第四篇 公路交通管理

第十五章 管理体制	(583)
第一节 行政管理.....	(583)
第二节 省道、国道分管体制	(587)
第三节 公路、运输分管体制	(592)
第十六章 交通运输管理	(596)
第一节 路政管理.....	(597)
第二节 交通监理.....	(602)
第三节 交通管理.....	(612)
第四节 运输市场管理.....	(623)
第十七章 建设资金	(631)
第一节 国家基本建设投资.....	(632)
第二节 民工军工筑路.....	(635)
第三节 养路费投资.....	(638)
第四节 以工代赈与贷款.....	(639)
第五节 集资.....	(640)
第十八章 公路交通职工	(643)
第一节 职工队伍.....	(643)
第二节 职工教育.....	(652)
第三节 工资与福利.....	(660)
第十九章 交通人物	(679)
第一节 个人事迹简介.....	(679)

第二节	先进集体事迹简介·····	(698)
第三节	先进个人名录·····	(706)
第四节	先进集体名录·····	(717)

第五篇 陕甘宁边区交通运输

第二十章	交通管理机构·····	(723)
第一节	边区疆域·····	(723)
第二节	管理体制·····	(725)
第二十一章	道路建设·····	(726)
第一节	公路·····	(727)
第二节	大车路·····	(732)
第三节	驮道·····	(737)
第四节	养护管理·····	(739)
第二十二章	区外交通·····	(742)
第一节	区外交通路线与国民党的包围封锁·····	(743)
第二节	隐蔽式交通·····	(743)
第三节	“合法”运输·····	(745)
第四节	“地下”运输·····	(748)
第二十三章	区内运输·····	(751)
第一节	集体合作运输·····	(752)
第二节	公有运输·····	(753)
第三节	汽车与运输·····	(755)
第四节	食盐督运·····	(757)
第五节	战勤运输·····	(763)

附 录

陕西省公路交通工作主要指标在全国的名次·····	(767)
陕西省公路路政管理办法·····	(768)
陕西省道路运输业管理办法·····	(771)
陕西省公路交通部门地(市)县属运输企业基本情况·····	(775)
陕西省公路主要大型桥梁表·····	(782)
注释 引文·····	(808)

编后记 ·····	(819)
-----------	-------

概 述

道路交通是人类社会的重要组成部分,人们的生产社会活动都离不开交通。

陕西的道路交通伴随着陕西社会政治、经济、军事、文化的发展,走过了漫长的发展道路,经历了不同的发展阶段,有起有伏,有盛有衰,不断由低级走向高级,不断发展完善,创造了世人瞩目的光辉业绩,促进了陕西社会经济的不断发展。

陕西道路交通以各个时期所使用的主要交通工具及其相应的道路和运输方式划分,大体上可分为人力负载、畜力车驮、机动车交通三个不同阶段。

陕西地处祖国腹地,南有重峦迭嶂的秦、巴山脉,北有逶迤连绵的黄土高原,中有富庶的八百里秦川;在关中和陕南,有泾、渭、洛、汉诸水之利,气候温和,“沃野千里”。优越的自然条件,使得先民很早就在这里繁衍生息,辛勤创业。关中平原、汉中盆地、陕北高原发现的诸多仰韶文化、龙山文化遗址,说明早在 6000 年前,在泾、渭、洛、汉诸水谷地和长城沿线就密布着原始人群。这些先民们在进行狩猎、采集、生活和交往中“践草为径”,开拓出一条条原始道路,以最简单的交通工具,进行着原始的交通运输。这一时期,人们全是徒步行走,最常用的交通工具是木棍,它既是采集或狩猎的器械,行走的拐杖,也是背抬物品的工具。运送物品一般是手提或负载。不同的自然环境,采用不同的运输方法,平地适合背、挑、扛,陡坡急弯地段只能背负。运送物品,或直接提拿,或以兽皮、树皮、枝条制成布袋、篮筐装拿。先民仿照葫芦制作的尖底陶瓶,既用以汲水储水,也是提拿运水的工

具。拉运东西多以绳索直接拴系或利用树枝为架,两杈之间拴置横木,其上载物,由人力拽引而行。搬运笨重物品,往往将圆木柱垫在重物之下,人力推拽,借其滚动而搬移。这种完全依赖人力的交通运输方式,大约延续了数十万年。

车的出现,牛马等大牲畜经过驯化,供人使役,用以挽车或驮载,使交通运输进入了畜力车驮的新阶段,这是人类交通史上的第一次飞跃。牲畜挽车或驮载,与人力背挑比较,荷载量增大数倍至数十倍,能远行,速度快,并为进行长距离运输创造了条件。

史载,陕西距今 4000 多年前就有车。夏禹治水,“治梁及歧”,“陆行乘车”^[1]。商周时期,车辆已成为陕西陆路交通普遍使用的运载工具。天子巡狩,诸侯会盟,征战讨伐,出车动辄千百辆。考古资料证实,西安东郊老牛坡出土的殷代车辆,“沔西车马坑”出土的周代车辆,做工都较精细,分别由两马或四马驭挽。早期的车是单辕,后由单辕发展为双辕,是车的一次重大革新。双辕车一头牲畜即可驭拽,较之单辕车节省畜力,便于普及。春秋战国时之秦都雍城遗址出土的陶制双辕牛车模型,“是迄今所知中国最早的双辕车”^[2]。在陕西凤翔战国秦墓中,也发现了双辕车模型。西汉及其以后,双辕车逐步取代了单辕车,后又因其用途各异,逐步发展成为或适于载重,或利于行速的铁(木)轮大车、轿车、胶轮大车等。这种以畜力拖拽的车,作为陕西陆路最主要的交通工具,一直沿用至 20 世纪。其中,三国时期发明的“木牛”——独轮车,把车的使用范围由车行大道扩展至山间小道。

畜力用于挽车或骑驮,一说“先是供人骑、驮东西,挽车是很晚才产生的”^[3]。一说牲畜用于乘骑在春秋后期。春秋时期使用乘骑只是个别现象,并未广泛用于交通。“战国末期秦国的兵种已有步、弩、车、骑之分”^[4]。说明此时乘骑已用于军队,驿传交通仍为传车。至两汉时期,用于交通的传车才演变过渡为乘骑。“西汉时期既采用继承前代的传车制度,又采用逐渐盛行的驿骑制度。”^[5]

车、驮用于交通运输,引起了道路的变革。西周时期(约前 11 世纪~前 771 年),“匠人掌治道之事”,王城道路九经九纬,皆容九轨(折今 16.56 米);城郊环涂容车七轨(折今 12.88 米);王畿二百里内的野涂容车五轨(折今 9.2 米);诸侯国的道路比王城次一等,各递减二轨。西周以宗周为中心,行驶车辆的道路通达各诸侯国,道直如矢,列树以表道。春秋战国时期,车路修筑开始向山岭地区发展,并在峭崖深壑路段修建栈道。秦始皇统一六国后,大修驰道、“直道”,建成以咸阳为中心连接各郡国的全国道路系统,“道广五十步”。同时实行“车同轨”,规定车轨宽六尺,使车辆可畅行全国。汉、隋、唐各代继续拓展道路,以长安为中心的车马大道四通八达,遍及全国州、县。李白诗赞:“长安大道通九天”。唐以后,