



新中國的 交通運輸事業

生活·讀書·新知三聯書店出版

351
4455

新中國的交通運輸事業

韓托夫、丘克輝、岡森編著

生活・讀書・新知

三聯書店



版權所有

生活·讀書·新知三聯書店出版

北京東總布胡同10號

*

1953年5月在北京印造初版

31''×43''1/32·82定價頁·總號1016·分號Q566

00001—10,000冊·定價2,200元

*

·總經售·

中國圖書發行公司

4455

16Q566

價 2,200 元

目次

第一章 一般情况	一
一 中國交通的地理環境	一
二 舊中國交通的半殖民地性質	三
三 新中國交通運輸事業的成長	六
第二章 公路建設	九
一 通車里程的增加	九
二 築路技術的革命	一三
三 養護工作的改進	一六
第三章 公路運輸	一九
一 汽車運輸事業的恢復和發展	一九
二 羣衆運輸組織的加強和發展	二四
第四章 航務建設	二七

一	巨大的港埠建設工程	二七
二	航道和助航設備的建設	三〇
三	船舶的打撈、修理和製造	三三
四	航道的勘查和設計	三六
第五章	海上運輸	四〇
一	人民海運事業的成長	四〇
二	人民海運事業的改進	四四
第六章	內河航運事業	五〇
一	內河航運的恢復	五〇
二	發展中的內河輪船運輸業	五三
三	組織起來為國家建設服務的本帆船	五六
第七章	結語	五九
一	新中國交通運輸事業的成就	五九
二	獲得成就的主要原因	六〇
三	新中國交通運輸事業的前景	六三

第一章 一般情況

一 中國交通的地理環境

中國的位置，在歐亞大陸的東南部，太平洋的西岸。地形大體是西部倚山，東南臨海，從西向東逐漸傾斜，形成各種各樣的地形，規模也很宏大，因而中國既不像英、日等海洋國家，也不是內陸國家，而是一個海陸兼而有之的國家。

這樣複雜的地形，促成了中國各式各樣交通運輸工具的發展，從現代化的航空、鐵路、輪船、汽車到落後的木帆船、大車、牛車、手推車、駱駝隊等，應有盡有。在平原或盆地區域，河運、鐵路和公路，可以構成縱橫交錯的交通網，其發展前途異常遠大；東部的太平洋，又是世界最大的海洋，對於人民海運事業的發展，也是極其有利的。

就是在高原、山岳上，或者在峽谷、戈壁裏，偉大的中華民族早在古代就開闢了交通路線，車馬道和人行道密佈全國。以大道而論，東北可達齊齊哈爾，西通迪化、拉薩，西南直至昆明、八莫（屬緬甸）。這些前人所創造出來的大路，全國人民正接受這個遺產改建成公路或鐵路。今天，勤勞的中國人民又在毛澤東旗幟下，克服了一切自然

天險，創造了在高原開築公路的世界紀錄。西北公路解放後即恢復通車至迪化，現正向塔里木盆地進軍；入藏公路已通車至昌都；由西南區通往西北區的公路，也正在修築。這些艱巨而偉大的工程，都是前所未有的創舉。

在這個遼闊的國土上，西北高原和無數的山谷，形成了許多長流巨川，特別在東南部和東北地區，河川密佈，航路四達，主要的河流有：長江、黃河、黑龍江和珠江——都是由許多支流匯合成的，直接注入中國的海洋。此外，還有歷史上聞名的人工大運河，和橫貫新疆中部的塔里木河。次要的河流有：海河、淮河、閩江、錢塘江、遼河、鴨綠江（中、朝國界）等。全國通航的里程達八萬多公里，其中通航輪船的有二萬一千公里。就通航長度來說，比美國多三萬餘公里，比英國多十餘倍；拿自然條件對人類生活的作用來說，長江也比美國的密士失必河優越得多。

中國的大江河，多流經廣大肥沃的平原，那裏物產豐盛，交通便利，故大部分工商業城市都位於大江河沿岸。這些城市，又成為重要的港口，比較著名的有南京、漢口、重慶、哈爾濱和梧州。

中國的東部是太平洋，海岸綫東北起自遼東省的鴨綠江口，西南迄於廣西省的北崙河口，總長約一萬一千餘公里，加上台灣和其他島嶼的海岸綫，長度那就更可觀了。中國的海岸和太平洋之間，形成了南海、黃海和東海，山東半島及遼東半島在黃海、渤海之間的突出，幾乎把渤海變成一個內湖。沿海岸有很多優良的港口，如大連、天津、青

島、上海、廣州，都是世界有名的大商港。在錢塘江以南的海岸，大部分都是地層下降所形成的岩岸，山多迴環，島嶼紛錯，可以建設很多良好的港灣。聯結着這些港灣的是沿海和內河的航綫，這些航綫又是人民經濟發展的重要動脈。

這些偉大而優越的自然條件，對於交通運輸的發展是很有利的。可是，在帝國主義和反動國民黨統治下的舊中國，交通運輸事業不但不能發展，而且變為壓迫和剝削中國人民的工具，變成帝國主義的附屬品。

二 舊中國交通的半殖民地性質

中國遠在數千年前就發明了指南針，早在五百四十多年前，便有鄭和太監率領商船到南洋去；但由於過去反動統治的無能，航業一直沒有發展。自從鴉片戰爭發生，帝國主義用軍艦、洋船衝開了中國的沿海門戶，從此古老的中國淪為半殖民地。帝國主義為着加強對中國人民的剝削乃開始在中國採用新式交通工具，並開始作了一些規模不大的交通建設。

這一時期，是中國交通歷史的轉折點，它的特質：

(一) 交通綫是帝國主義輸入「剩餘」商品、資本和輸出中國資源的大動脈，港口成為外商及國內官僚資產階級經營物資的集散場所。

(二) 大部分新式交通工具都掌握在外商手裏，國內的官僚買辦資產階級也掌握了一小部分，民族資本經營的運輸業則微乎其微，而且得不到發展，舊式的交通工具，也被摧殘得奄奄一息。

(三) 英、美、法、德、日等帝國主義，分別控制了中國的交通運輸業，作為政治上、經濟上瓜分中國的重要媒介。

總的說來，這一時期的中國交通運輸業，是被帝國主義及其附屬的反動統治集團用來壓榨人民，不是為發展國民經濟而興起的，它在起着加速中國半殖民地化的作用。

拿公路來說：反動統治集團為了壓榨勞動人民和便利帝國主義勢力深入中國的腹地，從一九一七年開始修築長沙至湘潭的公路，至一九二七年將許多大道改成公路，那時全國公路總長將近三萬公里。當蔣介石背叛人民進行內戰的時候，為了軍事上的需要，大修公路，至一九三五年新綫便增加了四倍以上。以江西、福建、廣東、湖南、湖北、貴州、陝西等省發展得特別快，其中廣東一省就佔去十分之一左右。這些公路都是蠻橫無理地沒收農民的土地作為路基，並強迫勞動人民修築的。其中四分之三的公路是沒有路面的泥路，四分之一鋪了最低級的沙石路面，雨水多時泥濘不能通車，而且有許多公路早已野草叢生。事實上真正可通車的里程，是不足五分之三的。

反動統治集團大修公路的另一個原因，是為了推銷帝國主義過剩的汽車和汽油，是為了使帝國主義五花八門的商品能大量傾瀉到廣大的農村中去，向農民進行超額的剝削。

結果，加速了廣大農村的破產。

航運業的半殖民地性質，那就更爲明顯了。不但遠洋航運由帝國主義一手包辦，即內河航運，帝國主義也在操縱着。根據一九三三年的調查，內河及沿海輪船共有五七九、一二九噸，外商佔百分之六四，華輪只有百分之三六。抗日戰爭結束後，華輪驟然增加到一、一五九、三五七噸，其中由美帝國主義供給的佔百分之五二，這一時期，美帝國主義已獨佔了中國的航運業。至一九四八年，蔣介石爲首的反動統治集團，竟把沿海、內河的一切航行權出賣給美國。

抗日戰爭結束後，官僚資本經營的招商局在美帝國主義扶植下腫脹起來，控制了一大部分輪船，但這些船舶主要用在反革命的內戰和壓榨人民這方面。根據一九四七年的調查：客運中有百分之五七是運反動軍隊，貨運中有百分之一二·五是運軍需品，百分之四八·三是運官僚資本獨佔的物資，百分之一〇·六是運美帝國主義的侵略物資。

至若中國的門戶——沿海港口，帝國主義早就利用特權佔據着。以上海一港爲例：帝國主義所佔的碼頭竟佔全上海碼頭長度的百分之七六；躉船佔總噸數的百分之五四。帝國主義又和國內封建勢力勾結，造成碼頭的封建割據，各霸一方，致甲碼頭工人不能到乙碼頭工作，煤炭裝卸工人不能裝卸雜貨。並在各港口遍設關卡，隨意剝削商旅。以天津一港爲例：過去一條船出入一次，須要向三十七個單位辦手續，其手續有六十六種之多；收費單位有十個，費目五十種。來往的商旅都說：這是過「閻王關」！

帝國主義還通過他們所控制的海關，掌握航標設置、航道測量、氣象觀測、航道疏濬、碼頭修建、船舶檢丈、船員考驗、以及領港人員選用等工作。

一句話，解放以前的一百多年，中國的交通運輸業，一直爲帝國主義及反動統治者所控制，成爲壓迫與剝削人民的工具。

三 新中國交通運輸事業的成長

全國人民在偉大的毛主席和中國共產黨領導下，打垮了以蔣介石爲首的反動統治，趕走了帝國主義的侵略勢力，建立了人民自己的民主政權，摧毀了半殖民地性質的交通制度，把過去被帝國主義、國內反動統治用作侵略、戰爭和壓榨人民的交通工具，改變爲服務於人民的交通運輸事業。

由於舊中國的交通運輸事業的複雜、分散和落後，使我們在恢復和改建過程中，遭遇到很多困難。中央交通部根據共同綱領的基本方針，在國營經濟的領導下，採取組織起來和廣泛進行民主教育的辦法，發展了人民交通運輸事業。這三年多來，無論在支援前綫、恢復和建設、以及完成任務各方面，都有了很大的成績。

新中國的交通運輸事業，是在戰鬥中成長的，隨着解放戰爭的發展，勝利而日益鞏固和強大起來。解放戰爭時期，我們曾動員數以千萬計的民工、運輸隊和担架隊，大力

支援前綫，在解放戰爭中，他們創下了許多英雄偉大的事蹟。

「解放軍進到那裏，公路就修到那裏」，這是當時響亮的口號，也是最主要的任務。汽車運輸部門也一面整修從敵軍手裏繳獲的破舊汽車，一面組織汽車隊搶運糧械，支援前綫。航運部門也動員木帆船協助大軍渡江，特別在解放沿海諸島和海南島的戰役中，起了很大作用。人民的交通運輸事業，是在解放戰爭中經過考驗，是在百鍊中成長起來的一支為發展工農業生產所不可缺少的力量。

一九五〇年春，中央人民政府政務院曾作出英明的決定：一九五〇年的交通運輸任務，是繼續支援解放戰爭，爭取全國徹底勝利，並有重點的修復公路、航道和港口，把原有的交通工具加以組織整修，提高其運輸力，為恢復和發展生產服務。

中央交通部根據這個決定，把許多被國民黨反動政府破壞了的公路，修復通車；把年久失修而運輸效率低的路綫，加以整理，並加強公路的養護工作。同時，組織國營汽車運輸公司，組織羣衆運輸，創立聯運事業，為城鄉物資交流服務，為發展工農業生產具備了條件。

在航務方面，大力清理航道、打撈沉船，並恢復全國二十幾個港口的作業，把所有碼頭、倉庫及其他設備，均先後動工修建。同時，沒收官僚資本經營的招商局，在這個基礎上組織國營輪船公司，領導私營航業，開展內河及沿海的運輸。上海解放之初，航運部門曾搶運大批煤糧，安定了上海幾百萬市民的生活，並保證了上海工廠的正常生

產。在治淮工程、荊江分洪和其他重要工程上，航運部門及時地供應物料，對於這些工程的提前完成任務，是有很大的關係。

這三年多來，人民的交通運輸事業會和帝國主義、封建主義以及官僚資本主義作過堅決的鬥爭，配合抗美援朝、鎮壓反革命和民主改革，特別是經過三反、五反運動以後，人民的交通運輸事業已經發展起來了。不但這三年多來基本上按計劃完成了任務，而且爲今後大規模的經濟建設創造了條件。

第二章 公路建設

一 通車里程的增加

人民公路建設，三年來在中央人民政府的正確領導下，經全體公路工作人員和全國人民的一致努力，戰勝了重重困難，基本上完成了整修和恢復工作；並進而重點完成了基本建設中舊綫的改建與新綫的建設。這對鞏固國防、發展經濟、促進城鄉物資交流和改善人民生活各方面，都起了重大作用。

三年多來全國公路建設所完成的工作總量，是相當巨大的。僅就中央投資的部分計（地方投資的數量也相當大，但現尚沒有完全的統計），即完成了土石方四千七百餘萬立方公尺，如按一公尺高一公尺寬將其連接起來，可環繞地球三週；完成了橋樑六萬一千餘公尺，折合六十餘公里，以長度計，幾等於在南京和鎮江之間搭了一座天橋；完成了涵洞一萬餘座，路面一千七百餘萬平方公尺；並勘測了七萬四千餘公里的路綫，打下了今後大規模建設的基礎。

上面已經說過，中國的公路建設是從一九一七年開始的。但是在軍閥官僚和國民黨

反動派統治時期，修築公路的目的，是爲着便於壓迫和剝削人民，給人民帶來的是苦痛和災難。修築時徵工徵地，築好以後，軍隊就來騷擾，使得沿綫人民對公路發生強烈的反感。並且反動政府在修築公路中，大小官僚均貪污中飽，造成工程質量很低，加以不注意養護工作，許多路綫實際上已不能行車，僅在地圖上虛畫着一些紅綫而已，一九四八年，全國公路實際上能够行車的也祇有七萬五千里，並且其中還有許多是不能長年行車的。解放前夕，蔣匪幫爲了延緩解放大軍的追擊和阻礙人民經濟的發展，又將公路上許多重要構造物破壞，約有五萬餘公里就因此不能通車，也就是說，當時能够行車的公路，一共不過兩萬五千里了。

解放以後，爲了促進人民經濟的恢復和發展，各地交通部門遵照上級的指示立即對公路展開了整修工作；因此全國的通車里程，就不斷地增加了。

這裏，需要特別提出來的，是羣衆對於公路建設的熱情支持，曾在整修工作中發揮着巨大的作用。廣大羣衆從自己的生活實踐中認識了今天的公路是促進物資交流、改善人民生活的重要工具，與反動統治時期有着本質上的差別，都自動地參加了公路的整修工作。譬如：廣東省在一九五〇年號召農民參加整修工作時，即有數十萬人自動報了名，熱烈地展開了全省公路的大普修運動；河北省三年來共有數百萬農民自覺地響應了政府的號召，利用農閒時期整修了兩千多公里的公路。

依靠羣衆、整修公路的方針就是建立在廣大人民這樣熱情支持的基礎上的，而經過

大力的宣傳和組織，這一方針乃在全國各省都普遍的貫徹了。

由於各級領導以及全體技術人員和廣大工人的努力，在整修公路戰綫上就展開了迅速有力的大進軍，使全國公路的通車里程急劇地增加了：一九四九年年底即從原來的二萬五千里增加到七萬五千里。這就是說，僅在半年左右的時間內，就將國民黨匪幫所破壞的公路都修復起來了。一九五〇年再增加到十萬零二千八百公里；一九五一年又增加到十萬零七千四百餘公里；而到一九五二年年底則更進一步增加到十二萬公里以上，其所恢復通車的里程，比剛解放時已增加了百分之三八〇。這是羣衆、政治和技術各種力量互相結合而獲得的巨大的成果。

三年多來，各級交通部門不僅整修和改建了舊有的路綫，而且也在全國各地特別是山地、邊區和少數民族區域新建了許多新型的公路。截至一九五二年年底止，一共新建了一萬一千多公里。

一九五〇年，爲了迅速解放西藏和發展少數民族區域及邊區的工農業生產，中央人民政府就籌撥了巨額的款項開始興建康藏公路和雲南省的銅礦公路。並在華東、西南、西北等地區開始了有計劃的公路建設。

這些新建路綫的工程都是異常艱巨的；但由於廣大工人羣衆的熱情和高度的工作積極性，終於克服了許多難以想像的困難，順利地完成了任務。

以康藏公路馬尼根果草地至昌都一段爲例：這一段路約長四百四十六公里，中間經