

宝鸡市公路交通志



宝鸡市交通史志编写办公室编

序

《宝鸡市公路交通志》记述了大半个世纪以来宝鸡公路建设事业变迁的史实，集区域性、科学性、思想性、资料性于一书，这对于了解宝鸡公路建设，发展交通事业，繁荣城乡经济，都是十分有益的。

宝鸡地处陕西西陲，战略地位重要，生产条件优越，自古就是交通咽喉，为兵家争夺的要塞。民国时期，辖区虽有陇海铁路及宝平、宝汉、西宝、长益四条公路横贯全境，多因缺桥少涵，坡陡弯急，路况低劣，时通时阻；解放前夕，又遭国民党军队溃逃时大肆破坏，几近不能通车。1949年7月14日宝鸡解放后，在中国共产党和人民政府领导下，迅速医治了历史遗留下的创伤，公路交通事业发生了根本性的变化。现在陇海、宝成两条铁路从市区交叉通往祖国西北、西南；四条公路干线以市区为轴心，向四面八方辐射，形成一个百分之九十五的乡镇通公路，百分之九十四的乡镇通班车的交通网络。昔日狭小闭塞的宝鸡，今天已经发展成为一个工业基础比较雄厚，经济繁荣，交通畅达的新兴工业城市。市交通局在省、市编志办的领导下，本着解放思想，勇于探索的精神，组织编志办和各县区交通局的同志，共同努力，广征博采，收集整理了大量的历史资料，认真地编写了这部内容丰富，资料翔实的专业志书，为宝鸡人民作了一件好事，对于建设社会主义物质文明和精神文明，都具有重要的现实意义和深远的历史意义，是值得庆幸的。

无论是古代或近、现代，宝鸡人民在开发交通上的建树，都是十分卓越的，为世人留下了丰富的遗产，急待我们搜集整理，总结经验，探索规律，写进史册。在振兴中华，建设四化，宝鸡要腾飞，交通大发展之际，《宝鸡市公路交通志》的成书，不仅为“资治、教育、存史”提供了可靠的历史依据，而且对加速公路交通现代化步伐，促进城乡一体化建设，繁荣国民经济，必将发挥其“经世致用”的积极作用。

柏万文

1988年8月8日

《宝鸡市公路交通志》编写领导小组

组	长:	田希哲			
副	组	长:	张杰	丁登章	赵万林
成	员:	赵明琅	何彦栋	杨自强	程俊峰

《宝鸡市公路交通志》编写办公室

主任兼总编:	杨自强			
编	辑:	张少东	李义	凤鹏
资	料	员:	张俊廷	林崇禄
			翟尚武	冯占元
			武立清	李培英
			黄滨	李玉凤
			王居良	王逢林
			张文斌	李唐
			李华章	阎向贤
审	定	单	位:	宝鸡市地方志编纂委员会

《宝鸡市公路交通志》各篇主笔

概	述:	张少东	李义	凤鹏
大	事	记:	孟庆荣	
机	构	沿	革:	杨自强
第	一	篇:	张少东	
第	二、三、四	篇:	李义	
第	五	篇:	凤鹏	
人	物:	孟庆荣		
附	录:	合编		
凡	例	编	后:	杨自强

凡 例

一、《宝鸡市公路交通志》在编纂中，坚持以马克思历史观为指导，遵循党的十一届三中全会以来的路线、方针和政策，本着实事求是的原则，详尽地记述了民国以来宝鸡公路交通发展的史实。

二、本志记述，上起民国元年（1912），下迄1987年底。

三、本志按交通门类横分竖写，以类系事，时类并举，纵横结合，以横为主；采用记事本末体、语体文编写，重在记述，叙而不议，寓观点于记实之中。

四、全书设篇、章、节、目、子目五个层次编排；分述、记、志、图、表、照、录七体编纂；彩照集排封面，图、表插于文中。

五、民国纪年统用汉字，括号内换算公元纪年；新中国成立以后，以公元纪年；文中写到的解放前、后，系指1949年7月14日宝鸡第二次解放。

六、志书中涉及的计量单位，采用公制，用汉字表示，记数均用阿拉伯字；引用历史文献中的数据，仍用原文中的度量名称及数字。

七、遵循“生不立传”的惯例，对在世的省级以上“劳模”只作简介；地、市级“劳模”列名表彰。

八、无须写进正文，而又有历史价值的资料，均收归附录之中。

概 述

宝鸡市地处关中西部，东与咸阳地区毗邻，南入秦岭与汉中地区接壤，西、北和甘肃省天水、平凉地区联姻。现辖两区（金台、渭滨）十县（宝鸡、凤翔、岐山、扶风、眉县、千阳、陇县、麟游、凤县、太白），总面积1.8万平方公里，人口302.28万人。辖区地貌复杂，有山、川、岭、原，河溪纵横。北部千山山脉丘陵密布，南部凤县、太白处于秦岭山中，向有“秦蜀咽喉，汉川锁钥”之称，今之宝成铁路贯串于重山峻岭之中，中部属关中盆地，渭水和陇海铁路横贯东西。境内土地肥沃，山环水贯，资源丰富。尔今公路四通八达，交通便利，由于它优越的地理条件和战略位置，自古到今都是交通枢纽。

宝鸡地区第一条公路西（安）凤（翔）公路，于民国十二年（1923）在大车道的基础上开始拓宽修建，逐年改善提高。民国时期出于政治、军事、经济的目的，接着修建的有凤陇、西汉、宝平、长益等8条公路，宝鸡辖境共长610.23公里。属于国道的川陕公路（今宝汉线），测施正规，标准较高，晴雨通车，由第七区公路管理局宝鸡工务段养管。西凤、宝平、长益公路，标准低、质量差、缺桥少涵，晴通雨阻，由陕西省公路局先后在凤翔、千阳设养路机构管护。这几条公路在当时成为省、县际之间的联络要道，对促进经济发展和抗日战争、解放战争时期的军运工作，均起到很大的作用。

1949年7月14日宝鸡解放，在共产党和人民政府的领导下，组织力量抢修被胡宗南、马鸿奎溃军破坏的公路和桥梁，恢复交通，便利军运，支援解放军前进。1950—1952年公路建设任务是对原川陕、宝平、长益、西凤宝公路进行全面恢复通车和重点整修改善，川陕、华双公路以道班养护为主，宝平公路以群众养护为主，道班养护为辅，组织群众养路队，其余公路组织沿线乡村农民划段整修。1953年第一个五年计划开始，根据1951年政务院《关于民工整修公路暂行规定》，宝鸡专署采取普修原有公路，重点建设道路。1956年“陕西省地方道路修建标准（草案）”下达后，各县（市）修建简易公路、大车道、驮运道，同年，陕西省人民委员会根据国务院《关于改进民工建勤养护公路和修建地方道路的指示》精神，制订的《陕西省民工建勤养护公路和修建地方道路试行的办法》，有力的促进了宝鸡地区公路建设。1957年虢沮公路建成通车，便利了终南山区交通，救活了太白的四个财神（木材、药材、农副产品和山货土特产）。在修建道路的同时，加强公路养护，贯彻“依靠群众，就地取材，以养好路面为中心，加强全面养护，重点整修，分期改善，逐步提高”的方针，宝鸡市（县）、武功、扶风、岐山、凤翔、眉县、千阳、陇县逐段整修咸宝、凤千、长益、宝平公路，动员民工建勤拉运砂石，改善路面，宝鸡县、凤县发动群众给宝汉线拉运砂石，由道工铺筑路面。并修建咸宝路纸房桥、虢凤路八旗屯桥等。1958年，随着农业合作化高潮的出现，在“鼓足干劲，力争上游，多快好省的建设社会主义”总路线的指引下，为适应当时的形势和大炼钢铁的需要，公路建设按“依靠地方，依靠群众，普及提高，以普及为主”

的交通建设方针（简称地、群、普方针），“修路、养路并重”的原则和先修通往矿区、林区的道路为主，结合修建其他道路的精神，在钢铁是元帅，交通是先行的口号下，面向山区、面向钢铁生产基地，面向广大农村，发动群众大办交通，采取农忙小搞，农闲大搞，专业筑路队与短期突击相结合的方法，修桥修路，层层下达跃进指标，其项目有新建公路、改建公路，要求晴雨通车里程、大车架子车道路、一般轨道、索道和溜槽的具体任务。1960年又提出以养好路面为中心的公路六化（即路面平整整洁化、公路晴雨通车化、路线适应列车化、桥渡安全通车化、养路机械半机械化、道路绿化园林化）红旗竞赛活动。

在“大跃进”中，提出脱离实际的口号和做法，使公路建设遭受损失：公路建设缺少投资，对土地、劳力一平二调（后来纠正时仅对沿干线公路的一些公社进行了补偿）；把养路机构撤消，道班下放公社（当时大公社），一整套完整的管理制度被取消，技术资料散失；公路建设统一规划、规章制度、技术标准、定额管理、队伍建设等均形成自流，管理工作受到削弱；公路数量增加，质量与技术标准很低，造成后来改线等遗留问题不少，浪费较大。1961~1963年根据国民经济“调整、巩固、充实、提高”的方针，宝鸡地区公路建设贯彻“切实整顿，加强养护，积极恢复，逐步改善”的方针，主要提高现有公路质量。1964~1976年，开始公路建设形势较好，尤其是1965年春，当时任西北局第二书记、陕西省委第一书记的胡耀邦同志到凤县视察工作，了解到该县还有平坎、崖湾等6个公社不通公路，一切仍靠人背、畜驮时，指示凤县带头发动群众，当年修通各公社公路，在省交通厅支持下，凤县采取大会战方法，组织力量，修建公路，于当年8月底全县13个公社都通了公路，接着陕西省在凤县召开了全省性的山区道路建设现场会，这次会议有力的促进了宝鸡地区公路建设，当年宝鸡专署结合农村群众生活安排，曾采取以工代赈的办法修建公路和马车、架子车路。在“文革”大动乱中，公路建设受到挫折，工地停工造反，派性之间所辖的公路不能畅通，武斗严重时期，一些路段被破坏，一些路段设卡站岗，使运输受到严重阻碍。在“文革”中，正是由于党和广大人民群众对“左”倾错误的抵制和坚持对林彪、江青反革命集团不断进行曲折的斗争，使破坏受到一定程度的限制，加之当时战备公路建设任务急迫，公路交通又涉及千家万户，因而公路和桥梁建设，仍有一定的发展。1972年以后开始全面铺筑渣油路面，大地园田化高潮中，根据“三端一平”（路端、渠端、树端，地平）和“林、渠、路”三结合的要求，对乡村和田间机耕道路，按简易公路标准（5~7米）进行修建，有的县把原有的县乡公路也作了裁弯取直和加宽。1977~1987年，初期主要是制定规划，对公路改善提高，桥路配套。中共十一届三中全会以后，公路建设又开始稳步发展，根据山、水、田、林、路综合治理原则，抓公路施工技术管理，精心设计施工，坚持标准，对旧公路改造要求按四级和三级标准设计施工，并铺筑路面。在实行养路费超收分成的年代里，宝鸡市从1975~1980年共分成527.79万元，宝鸡市交通局利用分成资金，当年及时解决公路建设的急需资金。1985年党中央、国务院“关于帮助贫困山区尽快改变面貌的通知”下达后，太白县和凤县被列为秦巴山区，拨给粮食2106.4万斤、棉花4246.4担、棉布105.6万米、现金127.5万元，以工代赈修建公路和桥梁。同年，宝鸡市委、市政府“关于加强公路交通建设的决定”中，要求县（区）和乡镇党委、政府都要把交通建设列为经济建设的重点之一，

要制定本区域公路交通建设总体规划，各县每年要修建和改造一、二条县乡公路。随着农村商品生产的发展，尤其在山区“要想富先修路，公路通百业兴”，公路交通在国民经济中的地位和作用，为更多人所认识，各县（区）根据所辖境内交通实际情况，修建、改建公路和桥梁。经过三十八年的艰苦努力，宝鸡市辖县的公路交通发生了翻天覆地的变化，有了很大的发展，截止1987年，宝鸡市辖区共有公路3434.46公里（不含乡村公路3559.5公里）为1949年的5.63倍，其中国道171.43公里，省道638.7公里、县公路1332.94公里，乡镇公路563公里，林区、厂矿企事业单位专用公路728.39公里，平均每百平方公里有公路19.08公里。列入陕西省县公路网的县公路有40条，入网里程1226.9公里。全市公路现有永久性、半永久性桥梁408座15538米。养路机械从无到有，已具初步规模，干支线公路现有各种养路机械475辆（台），公路绿化1547.26公里。全市188个乡镇有179个通了公路。渭河渡口20处木船28隻。

1981年公路实行统一领导，分级管理，宝鸡公路管理总段所管公路交陕西省公路局，并成立宝鸡市地方道路管理处和各县地方道路管理站，养管县乡公路，截止1987年宝鸡公路总段在县（区）设有11个公路管理段、91个专业养路道班，道工733人，养护公路902.73公里（包括列养公路）；宝鸡市公路管理处下属10个县公路管理站，组织群众养路队135个1341人，常年计划养护县公路1323公里。干支线公路中，按技术等级分有二级路31.35公里，三级路1159.74公里，四级路1543.74公里，等外路388.4公里。按路面种类分有路面里程2462.83公里，其中高级路面2.57公里，次高级路面1000.74公里，中级路面906.62公里，低级路面552.9公里。养护单位在贯彻“全面规划，加强养护，积极改善，重点发展，科学管理，保证畅通”方针指导下，不断深化养路改革，1982年宝鸡公路总段在陇县等10个养路道班，进行经济责任制试点工作，1983年制订“经济责任制试行办法”，在县段、道班开展双文明竞赛活动，对公路实行责、权、利结合的计划管理、目标管理，统一计划，分级管理，指标分解，分项核算，逐级承包，有奖有罚。推行联路计酬、浮动工资、划段包干、责任路段、定额承包、计件工资等，因而优良路等上升、次差路等下降，在1986年和1987年连续两年获得了陕西省公路系统“金杯奖”，1986年陕西省公路局授予“双文明建设先进单位”牌匾表扬，1987年又被陕西省委、省政府命名为先进集体。

宝鸡市公路管理处新建的县乡公路，在市交通局的领导下，本着“民办公助”、“民工建勤”的方针，采取多层次、多渠道、上下结合等办法，不断的改革、制订养护质量考核办法，实行路况升等责任制，定计划任务、定经济技术指标，包干使用经费，与各县公路站签订经济责任合同，把责任、质量、奖罚挂钩，对县站实行目标管理，1987年优良路700.4公里，好路率占省计划任务的52.9%，文明路段471公里，累计建成文明公路站2个，文明养路队51个，当年获得了陕西省公路系统县乡公路“铜杯奖”。

林区公路21条299.82公里，工矿等企事业单位的公路49条428.57公里，这些专用公路由单位自己养管。乡村公路972条3559.5公里，由乡村负责整修。

宝鸡地区的公路运输，从人力背挑和畜力驮拉到汽车载运经历了漫长的岁月和艰难曲折的里程。民国时期，宝鸡地区经济贫穷落后，依赖农民乘农闲之隙分散兼营人、畜力运输。在群山纵横，道路崎岖的山区和半山区，全赖人力背挑和畜驮，运输十分困

难。在大络联接的川原地区，则以畜力车运为主，运输较为方便。其运输工具陈旧笨重，负重少，运行慢，故运效低下。民国二十年（1931）初，陕西省公路局于凤翔设汽车站，经营省道官办汽车运输，后虽西展陇县等地，但因业务清淡，收不敷支，仅历时数载停运。民国二十四年（1935）宝鸡始有私人汽车，招揽于商行、货栈，因货源甚寡，运输亦不景气。民国二十五年（1936）西北公路局于宝鸡、双石铺设站，从事国道官办汽车运输，车辆往来亦少。抗日战争爆发前，外地有资者云集宝鸡兴办工、商各业，随之物资集散剧增。流入宝鸡的私人胶轮马车和汽车日见增多。抗日战争开始后，宝鸡的军公物资运输紧迫，私人马车、汽车全部军管，统制征用。民国二十八年（1939）宝鸡商（征）车大队组成，征集私人汽车120余辆，从事军公物资运输。在抗日战争紧要关头，因汽车运力不及，国民政府采取应急措施，再兴全国驿运事业。民国二十九年（1940）初，川陕干线驿运管理机构于宝鸡设立，征雇民营人、畜力运输工具组织运输。民国三十年（1941）宝鸡又组织起抗日征车队，司机、助手40余名驾驶商车20多辆，赴西安一战区后勤部接受调遣，向抗日前线运输物资。抗日战争胜利后，驿运撤销，私人车辆解除管制，宝鸡的人、畜力运输仍复旧辙，每况愈下。惟私营汽车运输公司竞相立案，招揽过户私人汽车营运。初只惠民汽车运输公司一家，后增至十余家，其过户汽车多时达500余辆。民国三十六年（1947）初，陕西公路局接管省田粮处在宝鸡的18辆汽车，成立宝鸡办事处，承担陕南向宝鸡运粮任务，但因赔累甚巨，不久车辆交回。同年八月省公路局派汽车10辆驻宝鸡，开辟宝鸡经千阳至陇县的客货运输，营运时断时续亦不景气，延至解放前夕，宝鸡境内营运的官办汽车全部撤走，私营汽车、马车亦大多流往异地。1949年7月宝鸡地区解放濒临，社会经济十分贫困和单一的私营运输经济，运力分散薄弱，经营衰败混乱。在各级党政的重视领导下，根据“发展生产，繁荣经济，公私兼顾，劳资两利”的政策，认真贯彻执行了“统一管理，多家经营，分工合作，各得其所”的方针，调动了社会多方集资办运输的积极性，出现了国营、联营、私营多种运输经济协调发展的势头。仅三年时间运力增长了1.3倍，运量和周转量分别增长了1.6倍和1.25倍。专业运输从无到有，而且国营运输一出现就在政府的支持下掌握了运输市场的领导权。私营、联营运输由国营运输实行三统管理，并划定地区和作业范围以合同或分配形式进行营运。由于多种运输经济共同发展，各得其所，因而对促进物资交流，恢复和发展经济起了重大作用。相继在各级政府的支持下，为了理顺公私关系，端正营运方向，发展运输生产力，对私营联营和个体运输者采取不同形式进行社会主义教育，积极引导，加强管理，组织私营汽车编队，吸收私营人、畜力车参加专业运输组织，为逐步变私有制为公有制创造条件。在保持私有制基本不变的条件下，既保护了私营联营运输独立经营的特点和积极性，又巩固与扩大由个体分散经营向统一联合经营的方向发展，使全区的运输生产力又走过了一个较快的发展阶段。1955年比1952年有组织的私营联营马车由925辆增至1450辆，私营汽车增至160多辆，国营运输的马车60辆，汽车由1辆增至23辆。全区专业运输生产的运量和周转量分别增长了2.38倍和3.8倍。国营运力虽在数量上处于劣势，但已稳操运输市场的领导权，成为有力地组织者。1956年宝鸡市区的公共交通客运和宝平路及部分宝汉路段的长途旅客运输由国营宝鸡运输公司（今市一运司）经营。在社会主义改造高潮中，除43辆汽车和76辆畜力大车及其从业人员，以

公私合营方式并入国营宝鸡运输公司外，又有391辆畜力大车和1030辆架子车，分别成立了初级和高级运输生产合作社，使运输生产资料实行了社会主义改造。

1958年起，由于轻率地发动了“大跃进”和人民公社化”运动，在“一大二公”的左倾思想指导下，宝鸡地区将刚刚实现公有制的一部分运输合作社合并，盲目扩大规模和核算单位，并借鉴国营运输企业的作法，在分配上搞平均主义和“大锅饭”。同时又匆匆忙忙将经营管理尚不完善的六个运输企业，计2068人，畜力大车382辆，架子车1040辆由集体所有制转为全民所有制，从而在全区范围内消灭了运输经济的私人占有制，堵塞了私人集资办运输的路子，实现了以全民所有制为主体，集体所有制为补充的大一统公有制运输经济体制。这就超越了生产力的发展水平和社会化程度以及人们的思想觉悟程度，阻碍了运输生产力的发展。在保证“全民大炼钢铁”用煤中，国营宝鸡运输公司大部分汽车调赴铜川突击运煤，一味追求高产指标，大放“卫星”，使车况下降，16辆汽车严重损坏。接着在轻率开展的汽车“车吨月产万吨公里”，民间运输工具“双革”和马车“车吨月产千吨公里”，架子车“车吨月产八百吨公里”的群众运动中，国营宝鸡运输公司挑选最佳车况汽车50辆，采取一车多挂，总成互换，换人不停车的办法，使车辆昼夜高速运行，造成车况再次下降，商务事故多有发生，50辆拖车报废的严重损失。宝鸡市运输公司（今市二运司）改制的近两千件人畜力车和装卸工具，不但质量差，使用中多有损坏，而且马拉列车和多轮车过于笨重，运行缓慢，畜力不能承受，使部分牲畜致残死亡。既浪费了大量的人力、物力和财力，又破坏了运输生产力，职工的积极性也被严重挫伤，损失严重，教训惨痛，得不偿失。1961年比前两年，国营宝鸡运输公司的货车减少26%和31.2%，货运周转量减少61.5%和59.5%；宝鸡市运输公司的马车减少30%和39%，人力车减少43.9%和48.9%，货运周转量减少53.3%和40%。在贯彻执行国民经济“整顿、巩固、充实、提高”的方针中，宝鸡地区为改变“大跃进”以来在公路运输方面造成的严重浪费和运输生产秩序混乱的被动局面，进行了相应的调整。在所有制结构上，确定国营、集体、个体三种所有制经济同时并存，将原属集体所有制转为全民的六个运输企业于1962年全部退为集体，城镇的个体运输业允许存在和发展，使运输体制恢复到以前的格局，为恢复运输生产创造了条件。在国民经济暂时困难趋于好转的情况下，随着集市贸易和商品生产的恢复，一些集镇和火车站的个体运输业也相应的有所发展，运力紧张的状况得以缓解。至1965年全区专业运输有人、畜力车1200多辆，客、货汽车232辆，综合运量196.63万吨，综合周转量2502.1万吨公里，比1956年人、畜力车减少64.7%，汽车增长132%，综合运量和周转量分别增长20%和1.2倍。1966年“文化大革命”运动开始后，宝鸡地区的公路运输事业遭受了更为严重的损害。在“罢官”、“夺权”中，交通管理部门和各运输企业的领导班子普遍瘫痪，行政管理和运输经营等的领导权被一些坏分子篡夺。他们利用窃取的权力，制造事端分裂运输队伍，挑起派性斗争，多次动用车辆，大搞打、砸、抢、抄、抓，制造流血事件，使不少无辜的革命干部和职工惨遭迫害。在清除“二月逆流”、“批林批孔”、“唯生产力论”和反击“右倾翻案风”等大批判中，使运输生产秩序屡遭破坏，造成了难以计算的严重损失。国营宝鸡运输公司仅“罢官”、“夺权”就达一月之久，其历时6天的“罢官”就造成经济损失1.2万元。不仅如此，还于1967年8月动用汽车数十辆去陇

县参加武斗，仅内部武斗就损失工时达6万多个。“文革”期间，对恢复不久的个体运输业，被作为“资本主义尾巴”和“地下黑运输”遭到了取缔，再次堵塞了个体运输业的发展，使运输经济体制结构又沦于破坏。但在“文革”期间，由于广大运输职工对运输事业的关心与热爱，在社会各方的支持下，迎着各种艰险与困难，坚持营运生产，才使损失受到了一定限制，并且随着各项社会经济建设的不断发展，公路运输事业也有了一定的发展。至1976年，宝鸡地区除社会车辆运输有了较大发展外，专业运输比1965年，人畜力车减少63.67%，汽车增加了1.9倍多，综合运量和周转量也分别增长了93%和1.45倍。若不是十年浩劫的干扰破坏，宝鸡地区的公路运输事业，将会取得更加显著的成效。

十年动乱结束后，宝鸡地区的公路运输，在各级党政的领导下，致力于拨乱反正之中。除肃清林彪、“四人帮”反革命集团的流毒影响外，对策划打、砸、抢、抄、抓罪行严重，民愤又大的坏头头进行了处理，把被一些坏分子篡夺的领导权重新夺了回来。同时通过企业整顿，对各单位的领导班子，按“四化”标准要求进行了调整。把曾被废除而经实践证明行之有效的有关规章制度，重新修改与建立健全起来，使运输生产秩序恢复正常。在不断加强思想政治工作的基础上，把广大职工引导到为实现四个现代化建设的总目标上来。党的十一届三中全会后，在贯彻“改革、开放、搞活”的方针指导下，宝鸡地区于1983年全面开放了运输市场。在国家政策的鼓励和支持下，城乡个体运输专业户又以顽强的生命力出现，成为社会主义运输经济的重要补充。至1987年短短五年时间，个人和联户集资购买客、货汽车已达970辆，为专业运输近40年发展的93.45%。长期以来社会性的货运难、乘车难的问题迅速缓解。一个以全民所有制为主体、集体所有制为辅助，个体所有制为补充的多层次、多形式、多渠道的运输格局已经形成，为全区的改革、开放和经济发展正在发挥重要的作用。运输市场开放后，打破了公路运输部门原来的陈规陋习。在市场竞争日益加剧的情况下，专业运输为了适应新的形势变化，不断转化观念，改进企业经营管理，以信誉至上，用户第一为宗旨，以提高社会效益和经济效益为目标，开展了优质运输服务。同时随着经济改革的不断深化，逐步完善了企业内部岗位责任制。相继推行了承包经营，改革分配制度，把职工的工资、奖金和企业的经济效益紧密挂勾，从而打破了“铁饭碗”和分配上的平均主义弊端，开创了运输工作的新局面。个体运输从1984年又向联合营运的轨道发展。社会车辆运输，从1986年起不少单位也面向社会经营客、货运输。由于多家经营公路运输，因而促进了全区的物资交流和各项经济建设事业的进一步发展。至1987年全区汽车客、货运输的综合运量为1474.5万吨，综合周转量为40280万吨公里。其中：行业单位分别占总数的60.63%和40.6%，个体联户占8.86%和11.88%，交通运输部门占30.51%和47.52%。比1976年专业运输的车数增长了58%，综合运量和综合周转量分别增长37.38%和2.12倍，旅客运输线路四通八达，日发客车764班次，夜宿农村客车49辆，188个乡镇中177个通了班车，占总数94.15%。总之，解放后宝鸡地区公路运输事业发展的历程是艰难曲折的，但其速度之快，规模之大，分布之广均为可观，实属今非昔比。

宝鸡地区的汽车修理，民国二十五年（1936）由私营修理厂和西北公路运输管理局汉中线区宝鸡和双石铺修车所承担。其私营修理厂的设备、技术力量甚少，多承修汽车

另件、电器等。两修车所主要承修本部门车辆，但初期设备和技术力量缺乏，只承担小修保养业务，后设备、技术力量增多，始可大修汽车。解放后，褒城修理厂迁并宝鸡保养场改为宝鸡修理厂后，设备较多，力量较强，可承担汽车大修、中修、整修等任务。而私营修理厂，因条件限制，修车质次价高，竭业有增无减，所余五家于1956年进行了公私合营。1957年陕西省宝鸡汽车修理厂迁去汉中，宝鸡地区的汽车修理处于困境。1958年除国营宝鸡运输公司（今市一运司）兴建修理厂外，原设之保养场因设备、技术力量缺乏，修理车辆困难。因此在汽车不断增多的情况下，修车难的问题日趋突出。1968年宝鸡地区着手筹建，并于1972年建起了宝鸡市汽车修配厂，基本适应了专业运输车辆修理的需要。行业单位随着自有汽车的不断增加，亦成立起汽车修养组织，实现了自车自修。党的十一届三中全会后，在放宽、搞活的方针指导下，专业运输、行业单位和个体汽车修理、保养组织比比皆是。但有的经营范围与证照不符，有的设备、技术力量不够条件，不能保证修理质量，甚至有的既无场地、设备，又无技术力量和证照，自行其是，致汽车修理，保养经营混乱。针对此种情况，宝鸡地区在实行汽车归口管理中，通过登记和实际考察进行了整顿。根据陕西省地方标准《汽车维修企业开业技术条件》逐一进行审查，对符合条件的发证；设备、力量不足的限期整顿增添后，再行验收发证；对根本不具备条件的则予取缔。同时制定了《宝鸡市汽车、摩托车、轻骑行业管理实施细则》，编印了宝鸡市维修企业分布图和宝鸡市维修企业名录，公布全市。还成立了宝鸡市汽车维修质量监督检查站，对维修质量进行监督检查。通过实施《陕西省汽车维修行业管理暂行办法》和《质量管理条例》，使汽车维修企业实行归口管理和宏观控制，并统一了工时定额、收费标准和专用票据，使其有章可循，协调发展，相互促进，提高了修理质量。至1987年全市共有280家维修企业，其中交通部门18家，行业单位92家，个体170家；其具备大修条件的13家，高级和低级维护（保养）企业57家，综合和专项小修企业210家。

民国时期宝鸡地区无一汽车配件生产工业。民国二十五年（1936）始有两家汽车配件销售行（店），至解放前夕增至14家。解放后，宝鸡的私营配件行仍有发展，至1956年初对26家私营配件行进行了公私合营。接着汽车配件供应由宝鸡市五金交电公司兼营，因品种缺，数量少，不能满足汽车增多的需要，致供求矛盾日趋严重。嗣后按照上级通知，于1961年上半年成立了宝鸡市汽车配件门市部，专营汽车配件供销业务，并按合同组织进货，进行计划供应。虽然也曾坚持走访用户，解决急需，定期组织余缺调剂和交旧购新，修旧利废等，但由于配件来源少，汽车数量不断增多，因而供需矛盾越来越大。七十年代初宝鸡市金台、渭滨两区，坚持自力更生，分别办起了三个集体小厂，生产汽车水箱、油箱和蓄电池等产品。相继宝鸡市汽车修配厂和宝鸡市轴瓦厂分别生产解放型汽车曲轴皮带轮、发动机皮带轮14种配件和解放、跃进型汽车偏心瓦连杆瓦各10个规格的轴瓦，从而解决了这些配件供应的货源不足。但汽车的主要配部件仍无保证，供求矛盾依然严重。自党的十一届三中全会后，由于贯彻执行了放宽、搞活的方针，开放了汽车配件销售市场，取消了地区限制和计划供应办法，允许生产厂家、行业单位和个体户多渠道经销汽车配件，加之按国家财政要求对有车单位的维修费用实行指标控制，因而使长期存在的配件供需矛盾终于解决。汽车配件社会经营网点出现后，在多家经营，互相竞

争，以竞争求生存的新形势下，大大促进了专业经销单位的经营管理和经济改革工作。宝鸡市汽车配件公司为了改变“官商”作风适应新的形势，以信誉至上，用户第一为宗旨，以提高经济效益为目标，不断改善服务态度，提高服务质量，开展了优质、文明服务。同时不断转化观念，深化企业改革，在不断完善企业人员岗位经济责任制的基础上，实行了经理任期目标制，进而实行了经营、利润基数包干，超额分成的承包合同制，把企业的经济效益和职工的个人收入紧紧地捆在一起，从而调动了职工的积极性，使企业经营基本保持了购销两旺的势头。至1987年汽车配件生产除宝鸡市汽车修配厂较为正常外，区属集体企业因自有资金匮乏，产品销路不畅，产量下跌。全市40个汽车配件经销网点中，国营专业经销企业1家，行业单位经销企业34家，个体经销户5家，年销售额1202万多元。其中：国营专业销售额560.56万元，占总额的46.6%；行业单位销售额593万元，占49.3%；个体经销48.5万元，占4.1%。

宝鸡地区公路运输市场管理，在抗日战争爆发前处于自由状态，没有统一的市场管理机构，无既定章程和统一运价。在抗战紧要关头，为增强战时物资运输，交通部于民国二十九年（1940）五月，在宝鸡成立公商车辆管制所，办理辖区内一切公商民车辆之统制事宜。抗日战争胜利后该所撤销，运输市场由汽车和马车同业公会管理，名为对运输市场管理，实际上被封建霸头操纵，霸持运输行业，进行残苦剥削，使运输行业存在着“官营、商营、民营”三种形式。形成“官营吃商营，商营吃民营，官营更吃民营”。弱肉强食，互相排挤的局面。1949年7月14日，宝鸡解放后，党和人民政府采取“原封不动，先管后接”的方针，没收了官办转为全民所有，对私营商车组织合营管理；对民营采取政府贷款扶助，组织发展胶轮马车。由于接管国民政府遗留运输机构，营运业务恢复很快。1951年4月，为改革旧的运输管理和废除搬运事业中的封建霸持制度，调整公商关系，加强统一领导，成立了西北公路营运联合管理委员会宝鸡支会，开始对运输市场进行全面管理。1953年成立宝鸡地区公路交通运输委员会，本着发展生产，繁荣经济，公私兼顾，劳资两利的政策，以发展国营运输为主导，组织联营，加强民营领导，贯彻执行了西北公路局关于“统一承揽货源、统一运价、统一调配运力”的三统管理。1954年开始，对公路运输市场实行计划管理。1958年在“一大二公”的“左”倾思想指导下，大跃进，人民公社化和大炼钢铁运动来势迅猛，人为的紧张形势给交通运输带来繁重的任务，造成运输市场运力严重不足。为适应形势需要，成立了宝鸡市交通运输指挥部。组织征用了机关、学校、企事业单位、市区民间和郊区农业社所有运输工具，行成在组织管理上的瞎指挥，生产任务上拼人力拼工具的浮夸风和盲目冒进，使运输工具遭到严重破坏，给运输市场管理带来极大的困难。1961年以来由于大跃进浮夸风的危害，给人民生活带来暂时困难。人们为找生活出路，随意设立运输机构，经营运输业务，哄抢货源，互相排挤，不执行“三统”管理，造成运输市场的极度混乱。为扭转混乱局面，经宝鸡专署决定，成立了宝鸡地区交通运输指挥部，市区内经宝鸡市人民委员会批准，颁发了“宝鸡市运输市场管理办法”，加强了市场管理。“文革”十年动乱，使运输市场行之有效的管理规章遭到践踏，市场管理机构有名无实，处于瘫痪状态，极为混乱。党的十一届三中全会以后，通过调整改革，贯彻“多家办，一家管”，放宽搞活与积极管理相结合，协调发展的方针，允许个体专业户和私营联合体

自购车辆参加营运，形成国家、集体、个人一齐上的新局面，使运输市场由管理机关企事业单位车辆及民间运输转向全行业管理，实行凡参加营运者，都可自行组货运输，货主可择优托运。到1987年纳入市场管理的运输工具，汽车4860辆，拖拉机19026台，运输联合体34个，个体专户964户，汽车970辆。专职管理人员由1977年10人左右增加到238人，对繁荣城乡经济和富民强国起到先行作用。

宝鸡地区公路交通管理，始于民国二十年（1931）西凤路和民国二十五年（1936）风汉宁路先后通车，起初均由沿路汽车站统管。民国二十八年（1939）西北公路局于宝鸡姜城堡设立公路交通检查站负责公路交通管理。民国三十年（1941）改检查站为姜城堡管理站，直至1951年11月移交陕西省交通厅领导。民国三十四年（1945）三月陕西省公路局改西凤路沿线汽车站为运输站，统管交通安全。民国三十五年（1946）六月，又改运输站为管理站，从此交通管理站成为宝鸡公路交通管理所职能机构。解放后，人民政府非常重视公路交通管理，除发动群众管理和经常进行安全宣传外，针对宝鸡实际制定了各个时期的管理法规。为加强领导先后成立了行车反事故委员会，川陕公路宝鸡交通安全委员会，宝鸡交通安全领导小组，交通安全委员会等领导机构，负责交通管理工作。

机动车辆和驾驶员的管理，始于民国二十九年（1940）军事委员会统制局汽车牌照管理所时期，将宝鸡季捐征收所改组为宝鸡办事处，开始办理宝鸡区省道汽车监理业务。民国三十二年（1943）豫陕区监理所时期，又将宝鸡办事处改为豫陕区监理所宝鸡办事处，办理宝鸡区省道及国道监理业务。民国三十四年（1945）在此基础上成立了宝鸡监理所对机动车和驾驶员实行全面管理。宝鸡解放后于1950年11月，陕西省公路局重新建立了宝鸡监理所，监理业务涉及关中、陕南和甘肃、四川的部分车辆。从1952至1958年主要经办关中地区监理业务。1959年经办宝鸡、咸阳地区监理业务。1962年7月以后，宝鸡监理所负责本区监理业务。1950年宝鸡仅有汽车155辆，驾驶员526人，监理人员4人。1987年有机动车62288辆，驾驶员64041人，监理人员175人。

大 事 记

1912——1987

民国十二年（1923）

陕西省长督军公署令城西各县知事在原大车道基础上，开始修建西汉公路。

民国十八年（1929）

陕西大饥，国内外各慈善团体，纷纷来陕赈灾。募赈款万元，在益门修五孔石墩砖拱桥。因方案、桥址不当，当年九月工未完，即被水冲。

民国十九年（1930）

由陕西省建设厅主持，征集民工、兵工，拓宽咸阳至凤翔原大车道，勉行汽车。

民国二十年（1931）

二月，西凤公路通车，陕西省公路局于凤翔设立汽车分站，经营省道官办汽车运输。
三～五月，在西凤路组建养路工警队。

民国二十一年（1932）

八月，宝鸡益门桥建成。

民国二十二年（1933）

十月，陕西省建设厅第二科张介承奉命组织凤陇公路测量队，测量凤翔至陇县公路。

民国二十三年（1934）

四月，经济委员会工程师孙发端、张昌华，国联顾问敖京斯基，陕西省建设厅技正郭显钦由西安出发勘察西汉公路。

六月，西汉公路宝鸡至汉中路段由总工程师吴必治负责组成三个测量队，分段测设。

八月，陕西省建设厅成立凤陇公路工务所，张介承任总工程师，开始修建凤陇公路。

九月，在宝鸡成立西汉公路工务所，先后由孙发端、吴必治任总工程师负责施工。

民国二十四年（1935）

四月，凤陇公路竣工，四月十五日举行通车典礼，陕西省主席邵力子参加并剪彩。

五月，省道官办汽车运输自凤翔延至陇县，后又展伸至马鹿镇等地。

十二月，西汉公路宝鸡至汉中段初步打通试车，汉中行政督察专员张笃伦向蒋介石报功。

宝鸡墩仁堡黄呈仙购汽车一辆，由其弟黄寿仙驾驶从事货运。

民国二十五年（1936）

西北公路局于宝鸡、双石铺设立汽车站，经营官办汽车运输。

五月，西汉公路宝鸡至汉中段正式通车，成为西南、西北的重要交通要道。

六月，西汉公路工务所组成测量队，将凤翔经陈村、贾村原到宝鸡的新建公路测竣并施工。

十月，新建的风翔至宝鸡公路竣工。

车主曹礼泉等组织起凤汉宁商车办事处，开始私人汽车联营。

民国二十六年（1937）

八月，中国工业合作协会宝鸡办事处成立后有汽车10辆居早，主要向所属企业运送原料和将在宝鸡生产的军用毛毯和大衣等运供八路军抗日战士。

宝鸡始有胶轮马车和黄包车。

民国二十七年（1938）

陕西省建设厅修建完成双石铺至杨家店陕境路段。

民国二十八年（1939）

三月，南洋华侨将26部汽车的战时物资从云贵由川陕路运送到宝鸡八路军兵站。

宝鸡私人汽车实行管制征用后，以程懋生为首组织起宝鸡商（征）车大队，征集私人汽车120多辆，归线区司令部管辖运输军公物资。

民国二十九年（1940）

元月，国民政府军事委员会命令陕、甘两省迅速修通宝鸡至平凉公路。

二月，于宝鸡成立川陕车驮运输所，再兴驿运，后几经改组为川陕干线驿运管理分处，民国三十四年（1945）元月后撤销。

五月，交通部为适应战时军事交通运输需要和增强当时后方运输效能，在宝鸡成立公商车辆管理所，办理辖区内交通运输之一切统制事宜。

七月，陕西省建设厅组成的测量队将宝平公路陕境路段113公里测竣。并在陇县组成宝平公路工程处，下设三个工程段负责施工，李连枝为主任工程师。

十月，宝平公路陕西路段正式动工修建。

军事委员会统制局汽车牌照管理所将宝鸡季捐征收所于同年12月1日改组为陕西省公路局宝鸡办事处，负责办理汽车监理业务及季捐征收工作。

民国三十年（1941）

五月，宝鸡抗日征车队组成，车主李悦成等40多名司助，自驾私人汽车20多辆赴西安接受一战区后勤部调遣，向抗日前线运输物资，至抗日战争胜利后解散。

西北公路工务局设立宝鸡工务段，养护川陕公路和宝鸡至凤翔公路。

十二月，陕西省建设厅测修完成眉县到宝鸡益门镇路段后，取名长益公路。

民国三十一年（1942）

七月，西北公路工务局设立宝鸡工务所。

八月，宝平公路陕境路段竣工。

民国三十二年（1943）

交通部公路总局豫陕区监理所，将陕西省公路局宝鸡办事处，改为豫陕区监理所宝鸡办事处。

宝平公路移交西北公路工务局，该局设千阳工务段，陇县工务段，养管隶属宝鸡工务所，后又将千阳、陇县两工务段合并为千阳工务段。

民国三十三年（1944）

十一月，宝鸡至凤翔公路由西北公路工务局移交陕西省公路局接管。

民国三十四年（1945）

国民政府战时运输管理局在豫陕区监理所宝鸡办事处基础上成立了宝鸡监理所。

民国三十五年（1946）

七月，西北公路工务局将宝平公路移交陕西省公路局接管。

民国三十六年（1947）

三月，国民政府交通部批准第七区公路工程管理局设计的宝鸡渭河钢筋混凝土大桥方案，成立宝鸡渭河桥工所，开始办公。

八月，宝陇路通车，由陕西省公路局经营汽车运输。

交通部决定将监理业务交由省（市）领导，宝鸡监理所从此归陕西省公路局领导。

民国三十七年（1948）

十一月，宝鸡渭河桥工所改为宝鸡渭河桥工程处，派主任督察工程师刘承先任处长，督察工程师梁锡伯任副处长。

十一月，宝鸡渭河桥正式动工修建。

民国三十八年（1949）

五月，宝鸡渭河大桥举行通车典礼。

七月，宝鸡解放前夕胡宗南溃军南逃时炸毁宝鸡渭河大桥7孔。

七月十四日，宝鸡解放。

七月二十日，陕甘宁边区宝鸡分区督察专员公署指示各县（市）迅速整修恢复被敌人破坏的公路、桥梁。以村镇为单位组织群众护路、护线（电线）队。

七月，陕西省公路局派员接管川陕公路宝鸡工务段。

七月，由军代表艾云峰、赵铮先后接管了宝鸡办事处和宝鸡管理站（即五里庙管理站），留用了全部人员。

八月三日，陕西省公路局训令：宝鸡工务段管辖路段应延伸平凉一带，并加派飞班

整修公路。

八月十五日，陕甘宁边区政府委任白玉印为宝鸡专署第四科科长（兼管交通）。

十二月十三日，宝鸡渭河大桥修复完工，并举行通车典礼。

是年，宝鸡市建立公商车辆统一调配委员会，负责承运部队复员任务。

1950年

二月，成立宝鸡市搬运工人筹委会，下设十个搬运队，王天运任主任。

三月，在搬运工人筹委会的基础上，组建宝鸡市搬运工会，卫养卿任主席。

五月一日，西北军政委员会交通部指示，西北首届交通会议决议：1950年计划重点修复华（家岭）双（石铺）、川陕两条公路。

六月，济大公司汽车司机富文驾驶2—0511号客车，在川陕公路112公里处翻车，死4人，伤32人。

十一月，宝鸡监理所正式成立，周克刚为代所长。

1951年

春季，宝鸡专署通知，组织群众整修干、支线公路。

四月一日，成立西北公路营运联合管理委员会宝鸡支会，由宝鸡专署专员郭廷藩兼主任委员。

四月三十日，宝鸡市人民政府制定《宝鸡汽车、马车行驶管理规则》。

五月十日，在搬运工会基础上，成立地方国营宝鸡市搬运公司。

七月二十八日，白玉宽接任宝鸡专署建设科科长。

七月，省交通厅派余影等同志来宝鸡通过市联社组织私营马车于8月31日成立个体联营的宝鸡市群众运输合作社，市二区区长李春华兼主任。

十一月，宝鸡专署先后接管了西兰、川陕、宝平等公路各工务段、管理站、汽车监理所。

1952年

春季，西关联运公司用汽车抵交运费，价拨给宝鸡市搬运工会小道奇汽车一辆，从此，市搬运工会始有了第一辆汽车。

三月十四日，宝鸡专署规定在查田定产中，必须留出公路以外两公尺地段，保持路基宽度；修建乾县至兴平大车道。

四月三十日，宝鸡市人民政府29号布告公布了《宝鸡市交通管理规则》；同日宝鸡市公安局公布了《宝鸡市汽车、马车交通管理规则》。

十二月十三日，成立宝鸡公路运输反事故委员会，由宝鸡专署专员严崇师任主任委员。

1953年

五月二十九日，西北局决定蒙桂芳任宝鸡专署建设科科长。

五月，修通了虢镇至太白咀头镇的驮运道。

六月一日，成立宝鸡地区公路交通运输委员会。

七月，宝鸡、褒城工务段统归陕西省交通厅领导，定名为川陕、宝平公路宝鸡养路段。