

中国公路交通史丛书

陕西公路史

第一册

近代公路

人民交通出版社

7542
15
3-1

中国公路交通史丛书

陕西公路史

第一册

近代公路

152/3

人民交通出版社

B 441387

内 容 提 要

《陕西公路史》(第一册)介绍中华民国时期陕西省的公路建设历程,内容包括驿道的废弃和公路的兴起、公路的延伸和公路网的初步形成、公路的改善和提高、主要干线公路的破坏与抢修,并以一章的篇幅叙述陕甘宁边区的公路建设。史料翔实,图文并茂,可供公路职工和史学工作者研究和参考。

陕西公路史 SHANXI GONGLUSHI 第 一 册 近代公路

陕西省交通史志编写委员会 编

责任编辑 石道全

人民交通出版社出版发行

(北京和平里东街10号)

各地新华书店经销

人民交通出版社印刷厂印刷

开本: 850×1168 $\frac{1}{32}$ 印张: 7.75 插页: 8 字数: 178 千

1988年11月 第1版

1988年11月 第1版 第1次印刷

印数: 0001—8 000册 定价: 5.65元

01-212-285-9

ISBN7-114-00395-1

F·00056

陕西省交通史志编写委员会

主任委员 张修仁

副主任委员 杨巨盛

委 员 张修仁 杨巨盛 许瑞林 贺汝模
王 践 周治敦

《陕西公路交通史》

主 编 杨巨盛

副主编 王 践 周治敦

《陕西公路史》第一册

主 编 周治敦

编写人员 王冠劲 孙世珍

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站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和筑路技术以后才开始的，至今还不过近百年的历史。

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，开创了公路交通并有所发展，对于开发边疆和支援抗日战争，发挥了一定的作用。在公路建设、养护和运输管理等方面，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。到 1949 年，全国公路仅有 13 万多公里，又因失修失养和战争破坏，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”。至 1985 年，全国公路通车里程比 1949 年增长了约 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初步形成。公路的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 18 万多公里。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，没有一座自己修建的公路桥，车辆行人靠渡船维持交通。现在，已建成几十

座大型公路桥梁跨越长江和黄河，其中有些桥的设计理论、结构型式和施工工艺，都是比较先进的。

为适应日益增长的运输需要，全国汽车数量增长很快，1985年的民用汽车保有量为320多万辆，比1949年接收的5万多辆增长约60多倍；公路运输的客、货运量逐年大幅度增长，大吨位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1985年的36年中，我国公路交通虽然取得较大的发展，但由于缺乏社会主义建设的经验，在规划、组织和管理等方面时有失误，致使公路交通事业在前进中经历了一些曲折，发展速度不够快，特别是高标准公路还修得很少，公路交通至今仍然是我国国民经济发展中的一个薄弱环节。

1978年12月中国共产党十一届三中全会以后，全党工作重点转移到四化建设方面来，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。近几年来，党

中央领导同志对加快公路交通的发展，作了许多重要指示。如何贯彻落实党中央指示精神，从我国公路交通的实际出发，按照建设快、质量好、效益高的要求，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，已成为我们从事公路交通事业的各级领导和全体同志的历史使命，也是党和人民寄予我们的殷切期望。

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、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

1986年11月8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的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。

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，即以时为经，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、二两册；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。

前 言

《陕西公路史》第一册是《陕西公路运输史》第一册和《陕西古代道路史》的姊妹篇。遵照交通部的决定，在陕西省交通厅党组和陕西省交通史志编写委员会的领导下，以及交通部中国公路交通史编审委员会的指导下，从1981年第2季度开始搜集资料，缀成初稿，经审核修琢，于1987年10月份始完成《陕西公路史》第一册的编写定稿工作。

这本书是叙述中华民国时期（1912~1949年）陕西公路建设事业发展的主要历程的。全书系按编年章节体的结构编写，内容除绪论和附录以外，根据陕西当时公路建设事业发展的阶段性和转折点共分五章：第一章：驿道的废弃和公路的兴起；第二章：公路的延伸和公路网雏形的初现；第三章：新建和改善并重，公路数量增加，质量提高；第四章：公路的局部发展和大部分路线的破坏；第五章：陕甘宁边区的道路建设。

史书的资料，由蔺继春、杨增耀、陈明杰、赵继堂、朱绪辉搜集，并在1983年6月按照业务分类、记事本末的原则整理成讨论稿。这次成书系经过重新编目后，由周治敦、王冠劲、孙世珍分工执笔，并由周治敦统稿。

在搜集资料和编写过程中，得到南京中国第二历史档案馆，上海藏书楼，北京图书馆，陕西省图书馆、档案馆、文史馆和省内外一些大、专院校图书馆，以及西北五省、区交通史志编办的同行们的鼎力协助。特别是在史稿的审改过程中，全国和省内公

路界专家和一些老前辈，如上海市前副市长赵祖康、交通部公路局原副总工程师刘承先、上海市政工程局总工程师张佐周、西安公路学院公路系教授周楫、陕西省公路局原总工程师陶炳麟、副总工程师张希拭等，或提供资料，或匡正史实，为本书增益不少。在此，谨表示诚挚地感谢！

由于编写人员历史知识浅鲜，专业素质不高，加之，搜集资料和编写又易人进行，对资料的消化往往不够充分，因而疏漏和讹误之处在所难免，敬希广大读者不吝指教。

陕西省交通史志编写委员会

1987. 10

绪 论

陕西地处中国中部偏东靠北，面积约 20.6 万平方公里，北部为黄土高原，中部为关中平原，南部为秦巴山区，面积分别为全省总面积的 45%、19% 和 36%。秦岭是陕西境内最大的山脉，横贯全省东西，以北属黄河流域，以南属长江流域，分别占全省总面积的 65% 和 35%。秦岭有许多海拔 2000 米以上的高峰，巍峨险峻，坡陡沟深，给全省南北交通造成了极大的困难。

陕西是一个内陆省份，长期处于封闭状态，各方面的发展，特别是公路交通的发展，较之我国东南沿海和东北地区迟缓得多。

(一)

公路的出现和公路（汽车）运输的兴起，对一向以肩挑畜驮的陆运方式来说，无疑是运输方式的一大革新，对发展经济和提高人民物质文化生活有着重大的意义。正如孙中山先生所说：“道路（即公路）者文明之母也，财富之脉也，试观今日文明之国，即道路最多之国。”对一个地区也是如此，可以说，道路交通是一个地区经济发达的象征，是人民精神和物质文明的重要标志之一。但是，在中华民国初期，陕西的政局一直动荡不定，各派政治力量的较量和各军阀之间的战争连绵不断。他们热衷于争权夺利，贪私中饱，不关心人民疾苦，加之水旱灾害频发，生产迟滞，经济落后，城乡贫困，因而对公路交通的发展漠不关心，致使陕西的公路建设与我国发达地区相比竟晚了大约 15 至 20 年，而陆路

交通仍然停留在古老的驿道（官马大道）水平上。

（二）

在兄弟省公路交通大幅度发展的情况下，公路交通的优越性已经充分显示出来。省内开明人士和军政当局也认识到公路交通对商贸运输和军需供应有其不可比拟的先进性并有利可图，遂于民国 11 年（1922 年）在原有驿道的基础上修建了陕西的第一条公路——西（安）潼（关）公路，使得陆路交通开始了由驿道驮运向公路运输发展的质的变化。

到民国 20 年（1931 年）前后，西安地区周围和关中西部又陆续修建了几条主要公路，使省会附近平原地区的公路建设有了较大的发展。此后，国民政府把发展公路交通列为开发西北的重点，而陕西地处西北，又是中原联系西北边陲和西南地区的交通枢纽，因而先后修建了一些通往邻省（区）的主要公路。

此外，在民国 23 年（1934 年）中国工农红军进入陕南和民国 24 年（1935 年）中国共产党领导的中国工农红军第一方面军经过二万五千里长征到达陕北以后，陕北成为中国人民解放战争的总后方，国民党政府出于“围剿”或限制共产党活动范围的需要，又修建了一些带有军事性质的公路。

截至抗日战争爆发前的民国 25 年（1936 年）止，全国经济委员会以陕西的公路建设为重点，拨出相当数量的资金并集中当时全国公路工程方面的主要技术力量，先后修建了西兰（西安至兰州）、西汉（西安经凤翔、宝鸡至汉中）、汉宁（汉中经褒城、沔县至宁强棋盘关）、咸榆（咸阳至榆林）、绥宋（绥德至宋家川）、西荆（西安东豁口至河南、湖北交界的荆紫关）等几条主要干线公路，出现了陕西公路发展史上的第一个高潮。

(三)

抗日战争期间，陕西成为华北和中原战场的主要补给基地，又是苏联援华军用物资的中转、疏运通道。同时，陕甘宁边区的延安又是中国共产党中央的所在地，所以国民党政府对陕西的公路交通倍加重视。因此，这期间除对前期修建的公路继续进行改善养护外，又加紧修建汉白公路（汉中经安康至白河）以连接中原；修建宝平公路（宝鸡经陇县至平凉）以连接宁、绥；修建长益公路（西安经周至、眉县，至宝鸡渭河南岸益门镇）以增强西安与宝鸡的联系；修过韩宜（韩城至宜川）、洛宜（洛川至宜川）等几条公路，以包围、封锁陕甘宁边区。至此，全省东、西、南、北的公路已基本贯通，与毗邻各省也有公路相通，公路网的格局已基本形成，对物资的集散和中转发挥着重要作用。例如，苏联援助我国的抗日军用物资，通过我国新疆运到兰州后，经西兰公路运抵西安，然后转运华北和中原战场前线；随后又将大批物资从华（家岭）双（石铺）公路运陕，经川陕公路运抵四川，转输西南。咸榆公路连通绥宋路以后，成为向华北运送军队和军用物资的补给线。汉白、西荆公路成为湖北、河南抗日前线与后方联系和运送补给品的主要通道。

民国 32 年（1943 年），河南一带发生特大旱灾，在往新疆移民垦荒的工作中，由西安起程，经西兰公路运抵兰州，再转兰新公路运送到星星峡的垦民共达 8000 余人。

(四)

抗日战争胜利不久，国内第三次革命战争爆发，中国共产党中央所在地的延安及其附近地区发生过一系列重大攻防战争。出于军事目的，抢修过几条短途公路和联络线，如原庆公路的三原至庆阳段和三原至淳化段；洛（川）黄（龙）公路，白（水）窑

(禾)公路,户(县)崔(村)公路,王(曲)子(午镇)公路和岐(山)蔡(家坡)公路等。对西(安)潼(关)公路、西(安)兰(州)公路、川陕公路、咸榆公路、西荆公路、渭宜公路、西宝公路也进行过一些零星改善工程。

但是,在内战期间,更多地是双方军队对这些公路的破坏,尤其是国民党军队溃退时对重要公路和桥梁的破坏十分严重,使大部分公路基本上处于瘫痪状态。

(五)

中华民国时期,陕西省修建的公路,因受当时整个社会生产力水平低的限制,除少数山区公路以外,平原和丘陵地区大都系在原车马大道的基础上因陋就简改建而成。在公路建设初期,基本上没有进行测设,更无明确的技术标准可言;中期开始,虽有一定的标准可循,也进行一些测设工作,但大多由于军用在即,采取边测设、边施工的方式,仓促抢修而成;加之,资金严重不足,技术力量薄弱,没有专业施工队伍,工程施工系调派兵工或征用民夫,或招商承包完成。所以,民国时期修建的5021公里公路(不包括陕甘宁边区修建的408公里),一般都标准低,质量差,各项设施残缺不全。

公路路基宽度除平原区为8米外,其余大多为4~6米;最大纵坡不少路段超过10%;平曲线半径最小的不足10米;仅少数公路(路段)铺有碎、卵石或砂砾简易路面,绝大多数为土路,晴天尘土飞扬,雨天泥泞难行。

公路桥梁包括新建和利用原有的古桥在内,共计694座,总长1.44万延米,其中永久式占42%,半永久式和临时式占58%。新建的桥梁中,大约70%是民国21年(1932年)至民国25年(1936年)修建的。桥梁载重量:永久式为15吨,多数为中、小型砖石拱桥,钢筋混凝土或钢结构的桥梁为数很少;半永久式为

7.5~10吨；临时式为5~7.5吨。

最早修建的单跨最大的石拱桥为民国20年(1931年)由陕西省建设厅修建的26.2米的宝鸡益门镇桥。单孔最大的钢构桥为民国26年(1937年)由西汉公路工程处修建的45.7米的鸡头关曲弦钢桁架穿式桥。最长的钢筋混凝土桥为民国38年(1949年)由第七区公路局修建的72孔、孔径8米、全长576米的宝鸡渭河排架连续梁桥。

半永久式桥梁多为石台、木梁、木面或钢梁木面。民国时期全省最大的为8孔、孔径19米、全长152米的褒河石台钢梁木桁架桥。临时式桥梁均为木柱、木梁、木面结构。

在民国元年至38年(1912~1949年)这段期间，陕西省的公路建设，相对来说虽不如经济发达的兄弟省那样快速，质量也较差，但是已经建成的5000多公里公路对于促进地区工农业生产的发展、城乡物资交流，特别是抗日战争时期保证国际军援物资的中转和后方军用物资支援前线起到了重要作用，同时也为解放后陕西省公路建设的大发展打下了良好的基础。