

吉林省部门史

省交通厅卷

JILINSHENG BUMENSHI



吉林人民出版社

吉林省部门史

省 交 通 厅 卷

JILINSHENG BUMENSHI

江苏工业学院图书馆
藏书章

吉林人民出版社

吉林省部门史(省交通厅卷)

主 编:李晓明

责任编辑:尹峰文 谷艳秋 封面设计:尹怀远

吉林人民出版社出版 发行(长春市人民大街7548号 邮政编码:130022)

印 刷:长春容大印务有限公司

开 本:787mm×1092mm 1/16

印 张:29.375 字 数:628千字 插 页:40页

标准书号:ISBN 978-7-206-05846-2

版 次:2009年4月第1版 印 次:2009年4月第1次印刷

印 数:1-1 000册 定 价:180.00元

如发现印装质量问题,影响阅读,请与印刷厂联系调换。



吉林省干线公路图



《吉林省部门史》编委会(首批)

主 任 王儒林

副主任 房 俐 王云岫 刘殿明

委 员 (以姓氏笔划为序)

王化文 王树森 朱克民

卢连大 李凤忠 李志深

李殿富 关德伟 陈双喜

柳 青 林 君 邹海峰

徐建一 徐学海 张 晶

张德新 臧忠生

总 编 刘殿明

副总编 郭红婴 王德春(常务)

吉林省交通厅史志编纂工作组织机构

编委会

主任:王树森 刘克志(曾任) 张 勇(曾任)

副主任:李晓明 丁维东(曾任) 房崇河(曾任)

王 力(曾任)

委员(按姓氏笔划排序):

丁海发 王兴海 王志伟 王晓珂 王朝利

冯中华 纪景义 刘占新 闫长文 闫秋波

闫澜波 朱韶星 李光伟 李彦文 李春福

李新春 杨 光 宋秋江 周晓龙 张业岩

张 跃 张瑞霞 武 双 赵 静 胡 珊

陶志政 韩增义 聂 冲 崔静华 葛双平

彭今海 臧宿成

编辑部

主 编:李晓明 房崇河(曾任) 王 力(曾任)

副主编:张业岩 王兴海 王志伟(执行)

编 辑:郑树森 李 英 焦金伟

出版说明

《吉林省部门史·省交通厅卷》编纂工作是根据中共吉林省委的统一部署进行的。根据中共吉林省委的要求和《吉林省部门史》总编室的总体规划意见,对《吉林省部门史·省交通厅卷》的编写和出版作如下说明:

一、本书反映中国共产党执政以来,吉林省交通部门在各个历史时期,贯彻执行党的路线、方针、政策的实践过程和经验教训。记述的上限为在中国共产党领导下成立该部门的时间,下限为中国共产党十六大召开,即 1946 年至 2002 年。

二、本书记述内容涉及吉林省区划的,按现行吉林省区划;机构经多次撤、并、分、改的,按现机构及职能记述。

三、本书编写的指导原则,遵循中共中央《关于建国以来党的若干历史问题的决议》。

四、本书的历史分期,原则上参照中国共产党党史正本和中共吉林地方党史正本的分期,同时结合吉林省交通工作的实际及发展的阶段性而划分。

五、本书在编写过程中,采用章节体。设章、节、目三级标题。

六、本书中的数字用法,统一按国家语言文字工作委员会等 7 部门 1978 年 1 月 1 日公布的《关于出版物上数字用法的试行规定》行文;度量衡单位用法,统一按 1984 年 3 月 4 日颁布的《中华人民共和国法定计量单位》中的规定行文;人物一律不用“同志”、“先生”之类称谓,为明身份,在姓名前加上职务。

七、本书注释采用夹注和页下注。

概 述

吉林省位于北纬 $40^{\circ} 52'$ 至 $46^{\circ} 18'$ ，东经 $121^{\circ} 38'$ 至 $130^{\circ} 19'$ 之间。位于中国东北地区中部，南接辽宁省，西接内蒙古自治区，北方与黑龙江省相连，东与俄罗斯联邦接壤，东南与朝鲜民主主义共和国隔图们江、鸭绿江相望。总面积 18.74 万平方公里。吉林省地势东高西低，东北第一高峰长白山白云峰耸立在东南边界。境内山地、台地、平原各占三分之一。境内有 2 000 多条河流，分属松花江、鸭绿江、辽河、图们江、绥芬河五大水系。属于温带大陆性季风气候，夏季温暖潮湿，冬季寒冷多雪。优越的自然环境和丰富的物资资源，为人类生存和发展提供了基础条件。伴随人类活动的足迹，吉林省的交通经历了漫长的发展和演变历程。

一、缓慢发展的古代吉林交通

据考古证明，早在 5 至 1 万年出现的“安图人”、“青山头人”、“榆树人”是吉林古人类文明形成的重要标志。吉林境内的人类在长期的相互接触和影响中，逐步形成了肃慎、秽貊、东湖三大族系。远在舜、禹时代，吉林境内的古代民族就与中原王朝建立了隶属性质的贡纳关系，成为中华民族的重要组成部分。周景王曾明确说过“肃慎、燕、亳吾北土也”。《山海经·大荒山经》记载居住“不咸山”（今长白山）的息慎（即肃慎族）人，已遣使周朝进献“楛矢石弩”。吉林境内的古代民族与中原王朝的交往，产生了吉林早期的交通。

大约在公元前 200 年，活动在吉林境内嫩江中游一带的秽貊人建立了扶余国，历时 600 多年。公元前 37 年，扶余国的一支在鸭绿江流域建立了高句丽国。高句丽国存在 700 多年（前 37 年——668 年），其中，有 427 年的时间，建都在今吉林省集安市。扶余国与高句丽国都是活动在吉林及东北的少数民族地方政权，接受中原王朝的册封，与中原王朝有着密不可分的联系。他们与中原王朝的联系通道，陆路主要通过辽西至

内地；海上通道则主要经鸭绿江，渡渤海到山东半岛。由于古代辽西一带为沼泽之地，夏秋之季一片汪洋，“浅不通车，深不载舟船”，只好绕道北路进入中原。但这条道多高山峻岭，十分艰难。东汉末年，曹操北伐乌桓，出于军事需要，对这条道进行了整修，“从卢龙口越白檀之险”，“堑山堙谷五百里”，修筑了从卢龙（今河北喜峰口）到达柳城（今辽宁朝阳境内）的“卢龙塞道”，也号称“北道”，这是吉林通向中原唯一陆路通道。但曹魏对“卢龙塞道”的开拓，纯属军事需要，时间短，修筑草率。因此，交通仍未称便。南北朝时，前燕进入中原。元玺二年（353年），燕重修“卢龙塞道”，“焚山刊石，令同方轨”，这是对“北道”第二次修筑，规模和水平都远远超过曹魏的第一次修筑。“卢龙塞道”长期以来成为东北与内地商旅往来的必经之路。居住在吉林境内的北方民族利用“卢龙塞道”作为与中原联系的主要通道，开辟了一条自松花江下游乘船上溯，进入洮儿河中游后，弃船登岸，南出陆行，沿今内蒙古东部，渡过西喇木伦河，从契丹西境到达辽西，再经“卢龙塞道”到达中原的交通通道。随着扶余国和高句丽的不断开拓发展，吉林境内的水陆交通也有了相应的发展。扶余和高句丽分别活动在吉林中西部和东南部。他们建立了大批城堡和居住点。考古发现，仅高句丽建立的城堡就有170多座。其中，大多数分布在今吉林境内。这些城堡之间建有相应的道路，纵横贯通，形成便利的交通网络。吉林境内出土的大批扶余及高句丽时代的车具和宽阔的石铺大道便是明证。

扶余国和高句丽国相继消亡后，代之而起的是靺鞨人（即肃慎人）建立的渤海国。渤海国建立于公元698年，926年被辽所灭，存在200多年。渤海国接受唐朝册封，“恭谨事唐”，与大多数邻国也都友好相处，曾经盛极一时，号称“海东盛国”。吉林地方位于渤海国腹地。渤海国曾设五京，其中，三京在吉林境内，分别在敦化、大蒲柴河、珲春。渤海国与唐王朝关系密切，互派使者，朝贡不断，交往频繁；或取陆路经“卢龙塞道”到长安，或取水路经鸭绿江，渡渤海到山东再到长安。渤海国与新罗、日本等周边国家友好往来。这就促使海上交通日趋兴旺发达。渤海国曾一百多次派使者渡海到日本，公元711年一次就派357人驾船17只出使日本，足见其造船水平之高和航海能力之强。

宋朝时期，吉林地方先后为辽、金属地。契丹人建立的辽国（907年至1125年）和女真人（亦肃慎人后裔）建立的金国（1115年至1234年）都是强悍的少数民族政权，称雄一时，创造了辉煌的文化，其交通也堪称发达。辽朝建立后，随着东北疆域的拓展和五京道府州建制及辽宋交聘的增多和与中原关系的加强，陆续开辟了以上京（今内蒙赤峰巴林左旗）和东京（今辽宁辽阳）为中心的交通网络。尤其是辽中京（今内蒙赤峰境内）建立后，以此为起点，至辽南京（今河南开封）的交通线日益频繁使用，代替了汉以后的“卢龙塞道”成为连通中原的又一通道。吉林地方的主要交通线是辽上京至今黑龙江一带在吉林境内的道路，又称“鹰路”。这条交通线分为西、南两

路：一是从辽上京经长春州（今吉林前郭县）到达生女真和五国部（今黑龙江境内），为西路；一条是从上京沿西辽河、东辽河东行经信州（今吉林省公主岭怀德镇）、黄龙府（今吉林省农安县）到生女真和五国部。金朝统治时期，吉林地位尤显重要。金开国皇帝阿骨打起兵反辽就在今扶余境内。今吉林地方分属金上京路、东京路和北京路。吉林省境内的农安、怀德、洮南等地都是府州建制所在，既是重要的政治、军事重地，也是主要交通枢纽。考古发现的大批车馆、车辖及车轮表明，金朝时马车已广泛使用，成为重要交通工具。

崛起于 13 世纪初，并于 1206 年建立的蒙古帝国——元朝，统治中国一百多年。元在全国实行行省制，东北为辽阳行省，吉林隶属辽阳行省。在中国交通发展史上，元朝作出了历史性的贡献，具有里程碑的地位和意义。元朝改造了大运河，自大都（今北京）直达杭州，连接黄河、淮海、长江、钱塘江，成为贯通南北的水上大通道；开发了从长江口入海，连接东海、黄海、渤海、日本海的海上航线；建立了遍布全国 10 个行省，密如蛛网的路上交通网络；设立了总数达 1 500 多个“有堂、有食、有庖”供应食宿及交通工具的“站赤”（即驿站），使交通网络的设施更加健全，制度更加规范，管理更加周延，运行更加通畅。此间，东北地区的交通也进入了空前发达的时代。黑龙江、松花江、辽河、大小凌河的内河航运得到进一步开发；从渤海经黄海、东海到长江口实现海运沟通；北至黑龙江，南到朝鲜半岛多达 200 多个站赤的建立，为加强中央和地方的政治联系、军事控制、经济沟通、文化交流及民族关系的发展，起到了重要作用。为了加强与中原的密切联系，元朝于元统二年（1334 年）集中整治辽西连接中原的通道，“农事已毕，鸠集众人，凿险除荒，填沟补堑”，使这一段山道变成了“坦路”，“使民负重远者，悉无覆车牵鞅之患”。经过多年建设，东北地区以今辽宁省开原为中心，沟通东西南北的干线交通线多达 23 条。这些交通线或首尾相接，或交叉错落，密如蛛网，十分通达便捷。其中经过吉林地方的交通线主要是咸平（今辽宁开原）至建州（今吉林省吉林市）；咸平至聂延（今黑龙江省拜泉县）；庆云（今辽宁省康平县）经西祥州（今吉林省农安县）至合里宾（黑龙江下游河口）等陆路通道。以狗拉爬犁作为冬季雪地运输工具，是东北少数民族巧妙运用自然条件化弊为利的一个创举，早已有之。但将其纳入国家的交通网络，实施正规的管理则是元朝对东北交通的一个贡献。元朝在东北北方设有多个狗站，配有专职人员和役犬从事雪上运输。元朝充分利用吉林地区河流多的条件，重视内河运输。元时，吉林市已成为造船中心，仅至和 21 年（1284 年）就曾造船 100 多艘，用于松花江、黑龙江的航运。

明朝建立以后，在东北置辽东、大宁及奴尔干都司，以卫所为基层政权机构。吉林地区属奴尔干都司管辖。明王朝为了沟通内外联系，传达中央政令，巩固对边疆的统治，不能不重视东北的交通建设。明代东北的驿站是在元代辽阳行省“站赤”的基础上建立起来的，只是在总体规模上不如元代站点多，线路也没有元代的长。伴随明

代统治力量由南向北的推进，驿路交通也自南向北逐步恢复。吉林地区的驿站多设于永乐七年（1409年）之后，驿道基本是以大宁、广宁、辽阳、开原、海西为枢纽，向周围地区辐射，总计有16条路线。其中与吉林地区相关的主要是从辽宁开原经昌图、梨树、怀德到扶余并与到海西女真的路线相接的开原北路。这是海西女真及西北蒙古各部入市和朝贡的必由之路；以开原为起点，经伊通、盘石、桦甸、延吉、珲春到达朝鲜北部的开原东部；从开原东部的纳丹府偏北分出，经蛟河、敦化、延吉、图们直通牡丹江、绥芬河流域的开原东路支线。

清朝建立以后，吉林地区先是隶属于盛京将军。顺治十年，清廷设置宁古塔（今黑龙江宁安）将军，这是吉林设置之始，管辖范围包括现在吉林省和黑龙江、乌苏里江流域广大地区。康熙十五年（1676年），宁古塔将军迁至吉林城；康熙二十二年（1683年），黑龙江将军设立，至此东北三省建制确立。清廷视吉林为“龙兴之地”，从清初开始直到清中叶长期实行“封禁”致使吉林地区人口稀少，田地荒芜，经济萧条，交通状况自然要受到影响。但是，由于吉林是清王朝重要土特产供应地，设立达牲乌拉衙门，专事扑捞鲤鱼，采扑东珠，寻挖山参等珍贵特产，以供应王室贵族享用。这就需要通畅的交通条件。特别是沙俄屡犯边境，吞食北方领土。出于抵御沙俄入侵，巩固东北边界，强化对地方的统治的需要，清廷对东北的交通建设仍然比较重视。早在清入关之前，天命六年（1621年）努尔哈赤即重修了盛京（今辽宁省沈阳市）至山海关路线，选择沈阳以西“命旗厂修除垒道，广可三丈”。从此，入关的通道不必再绕经沈阳牛庄，广宁，大大缩短了行程，“由辽河一百二十里直达沈阳，平坦如砥，师旅出入便之”。宁古塔将军移驻吉林前，至鹦哥关再到盛京驿路，为清初从北京、盛京通往宁古塔的唯一交通动脉。但这条路穿行哈达岭、龙岗山脉，经张广才岭、潭河岭、老爷岭诸山之间，并需穿过浑河、辉发河、松花江及牡丹江，十分艰险。康熙九年（1670年）盛京至开原驿路开通后，该路渐被荒废。宁古塔将军移驻吉林城，乃至黑龙江将军设立后，东三省格局形成。吉林位于东北腹地三省中心，处于连接南北，承东启西的地位，吉林城成为重要的交通枢纽。于是清廷相继开辟了宁古塔至吉林，吉林至开原线路。这条驿路的开通，大大改变了吉林地区的交通状况。康熙二十五年流人方式济镒戍黑龙江，沿此路而行，曾留诗：“柳条边外九十里，叶赫河头道如砥”，“漫道无城郭，相看有驿亭”，形象地反映了当时的道路状况。清廷又相继开辟了吉林至伯都纳，吉林至三姓，宁古塔至珲春等路线。此外，在吉林西部还有一条从哲里木盟科右前旗扎萨克的南沿洮儿河东岸经平安镇，再走科右中旗东部通往北京的大道，其中从王爷庙（今乌兰浩特）至洮儿河北岸约120公里路段，路宽三丈六，号称为“三丈六大道”，是蒙古王室进出京的重要通道。清代，吉林的内河航运仍较通畅，其船舶制造仍以吉林船厂为基地。从顺治十四年（1657年）已开始造船。康熙十三年（1674年），设吉林水师营，负责吉、黑两省所需船只的建造，《宁古塔山水记》记述

当时的情景：“沿巨舰，练水师，因利来便，于是立船厂，鸠匠作，设库房置器物踵至春以六百户计”，可见当时吉林的水运甚为通畅。清廷多次通过水运，从伊通河经松花江向黑龙江运送军粮，为支援边境军民做出了重要贡献。在交通管理上，吉林驿站直接“统于将军”，将军衙门总管各驿站的财政支出，粮草供应及牛马车员补给。嘉庆、道光年间，吉林境内共有驿站 40 处，各站均配有 20—40 名壮丁，各驿站均建有砖瓦结构的站房及仓库，配有固定的车辆和役畜。驿站外挂有“驿站”的大红灯笼。尚称通畅的交通在保卫边境，沟通各民族人民之间的往来，传递中央和地方之间的信息方面起到了不可或缺的重要作用。这种交通状况一直延续到清末。

二、近现代交通的出现与曲折发展

鸦片战争以后至中华人民共和国成立的近百年，吉林地区经历了清末、民初、东北沦陷及解放战争等几个历史时期。在这近百年的历史时期，吉林的社会发生了巨大的变化。吉林的交通，也开始了从以畜力车、木制船为主要交通工具的原始交通向以蒸汽机、内燃机为车船动力的近现代化交通的历史性转变。

吉林交通的这种转变是吉林的社会、经济发展的必然产物和客观要求。清中叶以后特别是清末，吉林社会最大的变化是封禁政策的冲破。满清王朝视吉林为“龙兴之地”，对吉林实行了长达 200 多年的封禁。康熙七年（1668 年）清廷下令“辽东召民授官永著停止”，此为对东北实行封禁之始，至乾隆三十七年（1772 年）终于对东北地区实行了全面封禁。封禁政策的实行严格限制了人员的往来，对经济的发展、文化的交流无疑也是严重的桎梏。封禁政策的被冲开，经历了漫长的过程。自封禁政策实行以来，封禁与反封禁的斗争一直没有停止过，特别是广大汉民族一直坚持反封禁斗争。中原地区的汉民族不顾朝廷的禁令，成群结伙，冒险闯关东。居住在东北的民众也希望关内的流民的到来，帮助他们开发居住地，而当地的官员也乐见其成，暗中相助。清廷对此只好睁一只眼闭一只眼，要求地方官“酌情处理，可禁则禁之，可弛则弛之，唯恐失宜，激起民变”。鸦片战争以后，面对东北边境递次被割让，国力衰竭，一些有识之士深感边防不固，饷源难济，兵员不足，流民难慰，呼吁开禁实边，力保国土。许多人接连不断的上奏朝廷，一再陈疏移边实民之利，封禁之害，要求开禁。在各方面的巨大压力下，咸丰朝只好允诺局部开禁。之后，河北、山东一带流民如潮，大批涌入东北。同治七年（1868 年），实行了近 200 年的封禁政策终被彻底冲开，东北地区全部开放。封禁政策的逐步松弛直至废除，使吉林地区人口剧增，出现了一批新的居民点与城镇。道光年间，吉林将军富俊大力倡导屯田，有计划移民，并相继在延吉、珲春、汪清、和龙等地设立招垦局。至光绪年间，吉林境内人口已达 77 万，放荒地已达 130 多万垧。粮食产量提高，农业经济有了长足发展。与此同时，酿酒业、榨油业、

纺织业、采矿业、造船业等具有资本主义性质的工商业也日趋兴旺。人口的急剧增长、农业、商业的快速发展，已使原来以加强对边疆各民族统治的政治目的和以抵御列强入侵的军事需要而建立起来的驿道交通相形见绌，显然满足不了人们交往和经贸交流的需要。辛亥革命以后，民国初年，吉林的社会状况进一步发生变化，以内燃机为动力的采矿、制粉、榨油等民族工商业趁势而兴；吉林、长春、四平、公主岭、通化、延吉等地一批中心城市迅速崛起，出入口贸易急剧增长。交通运输的落后已经严重桎梏了经济的发展。改变落后的交通状况，迅速建立以火车、轮船和汽车为运输工具的近代交通已经是社会经济必然趋势和客观要求。

帝国主义列强从侵略和掠夺目的出发，强行修整港口，建设铁路的侵略行为也在客观上促进了吉林近现代交通的产生与发展。鸦片战争以后，帝国主义列强为了在瓜分中国东北的竞争中“捷足先登”，都把开放海禁，筑港修路，从而控制中国的交通大动脉作为实施侵略的首选目标。1858年，中英《天津条约》签订，营口港开放。1898年，沙俄强租旅顺港并开始建设大连港。沙俄又通过中俄密约取得了在中国东北的筑路权。1903年建成了连接西伯利亚大铁路，经过吉林并贯通东北地区的中东铁路。日俄战争后，日本从俄国人手中夺取了南满铁路的控制权，日本还通过建立南满铁路支线的做法，修建了若干条路线，取代沙俄，几乎控制了全东北的铁路权。到1911年，日本在东北拥有控制权的铁路已有1100多公里。帝国主义的侵略使清政府内的有识之士看到了掌握交通命脉的极端重要性。在李鸿章等洋务派大臣的一再吁请下，清廷通过贷款形式，从1851年到1912年用20年时间，修筑了从北京到沈阳的京奉铁路。之后又修建了从吉林到长春的吉长铁路。到清末，东北地区的铁路已达3538公里，占当时全国铁路总里程9417公里的37%。民国以后，吉林省境内又相继修建了四平至洮南、沈阳到海龙、海龙到吉林等铁路。吉林省已成为全国铁路密度最大的省份之一。在短短的20多年时间里，铁路已在各种运输方式中占有主导地位。正是这种内有社会经济发展的客观需求，外有海运、铁路等快速兴起的竞争压力的情况下，吉林具有近现代意义的公路运输和内河航运也艰难起步。1914年，吉林省有了第一辆汽车。到1929年，经过15年，吉林省已有汽车公司180家，共有汽车1510辆。吉林省45个县已有23个有了汽车运输业。适应汽车运输的需要，以清代东北各城市之间的公路为基础，一些地方着手修建一年四季可通行汽车的公路。1920年，吉林省修建了四平到梨树县城14公里晴雨通车的公路，这是吉林省近代公路建设的开篇之作。1931年，吉林省政府提出在全省修建9条共9765公里的公路建设计划，因九一八事变发生而未及实施。

在水运方面，中俄《璦琿条约》和《北京条约》相继签订后，东北边疆一百多万平方公里土地被割让，吉林省从临海省变为内陆省。曾经繁盛一时的琿春海运逐渐衰落。1886年，在中俄琿春勘界会晤中，由于吴大澂的据理力争，保留了中国船只自由

出入图们江的权力。在内河运输上，清末，在松花江上已出现了新式汽轮。1925 年成立了东北船务局，松花江的船运获得生机。到 1926 年，在松花江上航行的客轮已有 49 艘，拖船 69 艘。航行北至三江口，西至齐齐哈尔，中游到陶赖昭。1931 年，松花江、黑龙江两流域共有官商船运公司 41 家，轮船 102 艘，拖、风船 139 艘。

九·一八事变后，吉林沦为日本帝国主义的殖民地，吉林的交通运输完全成为日本军国主义的侵略工具。1932 年，日本侵略者在奉天召开专门会议讨论公路建设。同年 3 月，将公路建设事宜“委托”日本关东军特务部负责，后来，又成立了国道局。在这年制订的《满州国经济建设纲要》中，规划在 14 年内，在全“满州国”修建 6 万公里公路，分两个五年计划完成。由于资金不足，这个计划并未实现。在日本帝国主义的 14 年统治中，先后在吉林修建“国道”、“县道”21 条、1925 公里；地方道路 101 条、3 136 公里。此外，为围剿抗日武装，还强迫农民修建了一批“警备道”。这些公路主要为日本帝国主义运送战争物资，掠夺吉林地方资源，围剿抗日武装，强化殖民统治服务。多数道路质量低劣，晴通雨阻，坡陡弯急，为以后的改造留下了许多困难。

1945 年，八一五光复后，日伪政权灭亡，殖民经济解体。1946 年，国民党发动内战，在国民党统治区公路遭到破坏，运输业日益萎缩。而在共产党控制的解放区，党和政府积极恢复交通，支援战争，促进生产，交通运输业为解放战争的胜利做出了重要贡献。1946 年，吉林省人民政府在延边成立吉东汽车管理局，局长由省主席周保中兼任，建立了人民政权的公路运输主管机关。吉东汽车管理局成立后，接收了吉东军区后勤部汽车队，组建了战勤车队，有 10 余辆汽车从事战勤运输。1947 年 5 月，在解放区由东北航务局调运一批机动船，组建松花湖江运司令部，建立水陆联运军事供应线。支前物资由哈尔滨经铁路绕行牡丹江、图们、延吉运抵蛟河，再由水路运抵桦树林子、桦甸，然后再经陆路运抵辽南前线。1948 年，吉林省全境解放，省政府交通主管机关组织广大人民群众维修公路，大力开展支前运输，吉林省境内公路运输也得以迅速恢复。

三、吉林交通在历史新时期的快速发展

中华人民共和国成立之初，百业待举，恢复生产成为中心任务。吉林省人民政府动员人民群众开展公路恢复整修工作。吉林省人民政府提出有计划地恢复与发展无铁路地区的公路交通，以及行政、经济上必要之路线。在恢复公路的同时，对公路养护进行了探索，组建专业道班对吉林至长春公路实行常年养护。1950 年 10 月，为支援抗美援朝战争，东北人民政府要求吉林省 1 个月内修通吉林至图们公路。吉林省组织沿线广大干部、民工昼夜奋战，在 25 天内将这条路修通，保证了抗美援朝军需物资运输。在三年经济恢复期间，吉林省的公路运输也得以发展。1952 年末，吉林省公路达

84 条 7 728 公里,专业运输车辆有汽车 336 辆。

第一个五年计划(1953~1957 年)期间,吉林省成为国家工业建设重点地区。大规模的经济建设对交通基础设施建设提出更高要求。伴随着大规模的经济建设,吉林的公路交通得到快速发展。1954 年,随着行政区划的改变,吉林省公路增至 170 条、11 724 公里。1956 年,私营运输业进行了社会主义改造,成立了 115 个运输合作社和 4 个航运社。

国民经济建设第二个五年计划及三年国民经济调整时期(1958~1962 年),交通工作有了全面发展。这期间公路建设掀起了高潮。1958 年 6 月,中共吉林省委推广延吉县白金、明东两乡发动群众修建地方道路、发展山区经济、改善人民生活的经验。此后全省掀起公路建设高潮。这期间桥梁建设有了质的变化;路面铺装采用了新材料;公路运输业能力增强;汽车修理业快速发展;交通工业、交通科技教育开始起步;内河运输与造船业得以恢复和发展。但是,由于 1958 年的“大跃进”,给公路运输也造成一些不利的影响。

1966 年“文化大革命”开始后,正常生产秩序被打乱。1967 年吉林省交通主管机关被夺权,厅机关及直属各单位一度瘫痪,但广大职工仍坚守岗位,公路建设仍坚持进行。“内乱”持续的十年中,尽管“四人帮”的倒行逆施造成了极大的破坏,但吉林省公路建设与公路运输仍有一定的发展,其原因主要是国家出于战备的需要,加大了国边防公路建设的投资;省内用于交通基本建设的投资亦有大幅度增加,投资额由 1.35% 上升至 3.0%;由于机动车的增加,养路费收入增加,使公路建设有了更多的资金来源;新材料、新工艺、新技术得到广泛应用。1970 年后,每年铺设渣油路 300 余公里。

1976 年,粉碎“四人帮”反革命集团以后,经过拨乱反正,吉林省交通工作在改革中得以恢复和提高。加快了干线公路的改造步伐;放开运输市场,允许农民搞运输,公路运输出现了“国营、集体、个人”一起上的大好局面;交通工业有了较快的发展;科研教育逐步恢复正常秩序并步入正常发展轨道;内河运输出现新的转机,企业的效益有所好转,航运的发展也带动了造船业的发展;交通工作的各项改革在不断摸索中进行,企业实行了经营承包等多种形式的责任制。这一切都说明吉林省交通工作正在向以经济建设为中心的轨道上转移。在党中央和中共吉林省委的一系列战略决策指引下,在改革、开放方针指引下,以市场经济为导向,坚持改革,并逐步走上健康发展的道路。

四、吉林交通在新的历史时期实现跨越式发展

1992 年,党的十四大召开以后,在其各项方针政策指引下,吉林省交通工作的各项改革逐步深入,并步入一个新的历史发展时期。自 1993 年起,吉林省交通厅新一届党组带领全省交通系统职工,开始了新一轮的创业历程。吉林省交通事业在实践中大胆创新,在改革中奋力前行。改革与开放为交通事业注入了巨大的活力,行业管理步步深入;创立并构建了“公路建设市场、公路养护市场、公路运输市场”;提出了“依法治交通”、

“科教兴交通”、“以人为本”、“文明在交通”等交通发展战略措施，为交通事业的发展提供了法律依据、思想保证，提供了动力和智力支持，促进了生产的尽快发展和提升。至2002年，吉林省交通工作在现代化的进程中，实现了跨越式的发展。

在10余年的时间里，全省交通事业发展总投入达到534亿元（其中，1998至2002年投入398亿元，是前5年的2.9倍）。全省新增加公路里程13903公里，总里程达到41095公里。其中，建成高速公路542公里，一级公路1120公里，二级公路4918公里，二级以上公路达到6580公里，占总里程的比重达到16%，高于全国平均水平1.9个百分点，比1992年末提高11.7个百分点。公路密度达到21.9公里/百平方公里。按公路交通12项主要指标综合排序，2002年吉林省在全国排第10位，比1992年末前移9位。建成客运站211个，货运场站46个。

2002年，公路客货运输量在综合运输体系所占的比重达到79.5%、72.3%，主导优势更加明显；农村客运网建设快速发展，全省所有乡镇和99.6%的行政村通了客车。

（一）交通事业的跨越式发展

20世纪90年代初，随着改革开放和商品经济的发展，落后的交通状况已经不适应经济发展的需要，成为严重制约国民经济快速健康发展的“瓶颈”。吉林省交通厅党组顺应时代的发展和人民的要求，积极忠实地履行了职责，紧紧抓住国家加大交通基础设施建设投入的机遇，克服人才、技术短缺，资金、设备的匮乏，以及外部环境的艰辛和前期工作超极限运转等重重矛盾和困难，围绕构筑畅通快捷、优质安全、经济方便的现代化运输体系，始终记住“发展是硬道理”这一时代主题，发扬“孺子牛”的精神，脚踏实地，埋头苦干，全力推进交通事业跨越式发展。

1. 科学制定并全面实施跨越式发展总体规划

针对吉林省交通发展的公路建设重点不突出，形不成规模效益等问题，省交通厅把交通发展规划作为一项具有前瞻性、战略性的基础工作来抓。1993年，在对全省公路交通状况进行实地调查后，在专家论证的基础上，制定了30年路网建设规划。即《四纵三横两环出口成网公路发展总体规划（1990~2020年）》，确定了“分级负责、分期建设、突出重点、注重效益”的实施原则，并经省政府常务会议审查通过。根据这个规划又先后制定实施了1995~2000年6年路网建设计划和交通发展“九五”、“十五”计划。提出到“十五”期末，省到市达到一级以上公路标准，市到县达到二级以上公路标准，县到乡达到三级以上公路标准，“村村通公路，路路通汽车”的目标。依据科学的规划和目标，省交通厅集中力量，本着加快建设和适当超前的原则，对事关经济发展和交通战略有全局影响的大项目实施了重点突破。

1994年4月10日，吉林省第一条高速公路—长春至四平高速公路破土动工，标志着吉林省公路建设进入了一个新的历史发展时期。1996年9月建成，结束了吉林省没有高速公路的历史。