

中国公路交通史丛书

# 陕西公路运输史

第一册

近代公路运输

人民交通出版社

中国公路交通史丛书

# 陕西公路运输史

第一册

近代公路运输

人民交通出版社

## 内 容 提 要

本书以翔实的史料、丰富的内容，系统介绍了陕西省民国时期汽车运输行业的兴衰，以历史唯物主义观点探讨了该行业的发展演变规律。本书对于研究陕西省近代经济发展的历史颇有裨益。

## 陕西公路运输史

### 第一册

### 近代公路运输

陕西省交通史志编写委员会 编

责任编辑 刘照华

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 1/32 印张：7.375 字数：168千

1988年11月 第1版

1988年11月 第1版 第1次印刷

印数：0001-8000册 定价：3.90元

01-212-286-7

ISBN 7-114-00394-3

F·00055

## 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 许瑞林 贺汝模 杨巨盛  
           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

### 《陕西公路运输史》

主 编 安进之  
 编写人员 高万福 何昌龄 郭 涛 郝景义  
           张云飞 李立德

## 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

本世纪初汽车输入我国。1915年，陕西出现了汽车。1922年初，西安至潼关公路初步修成，初称汽车路，后称公路。同年8月，开办汽车运输，揭开了陕西汽车运输的序幕。1931年以后，汽车逐渐成为公路运输中的主要力量。前事不忘，后事之师。为了了解陕西公路运输的昨天，总结历史经验，以史为鉴，我们在交通部中国公路交通史编审委员会和陕西省交通厅的领导下，搜集汇编了约140万字的《资料汇编》，编写了《陕西公路运输史》第一册（中华民国时期）。在编写中，我们力求运用历史唯物主义和辩证唯物主义的观点，实事求是地表述和揭示陕西公路运输的历史概况和规律。

全书按陕西公路运输的发生、发展和变化的特点分为四个时期记述，陕甘宁边区的运输另设一章专述，共设五章。这样分期立章，目的是力图突出陕西公路运输的地方性、时代性和专业性的特点。

《陕西公路运输史》第一册是集体编写的，从1981年初抽调人员、搜集资料、拟定篇目到书稿草成，曾五易其稿，历时近7年。参加编写初稿的人员有王践、高万福、何昌龄、张云飞、李立德、郭涛、郝景义、安进之等同志，参加修改的有安进之、高万福、何昌龄等同志。编写中得到了中国第二历史档案馆、北京图书馆、社会科学院近代史研究所、陕西省档案馆、陕西省图书馆、八路军西安办事处纪念馆等单位及陈元方、丁玲、张明远、

刘鼎、梁国栋、吴宗汉、贺生祥、李金元、孙铭九、刘安国、李之勤、党军、郭长江、李凝等同志以及兄弟省、市交通史编办和公路交通运输界老前辈们的大力帮助和支持,特表示衷心的感谢!

由于我们水平所限,不足和错误之处在所难免,热忱欢迎专家和读者们批评指教!

陕西省交通史志编写委员会

1987年12月

## 绪 论

### 一、民国初期陕西陆路运输概况

陕西位于我国的中部略偏东靠北，属内陆省，与甘、宁、青、新四省(区)统称为“西北地区”。陕西处于西北地区的东部，居承东启西的重要位置。全省地形南北长，东西窄，秦岭山脉横贯其中，形成了陕北、关中和陕南3个地区。陕北属黄土高原，村落稀少，丘陵广布，沟壑纵横，长城以外多沙漠盐碱滩地，交通不便，运输艰难。陕南多山，沟涧交叉，道路崎岖险阻，客货运输更为艰难。关中习称“八百里秦川”，泾、渭二河横穿其间，又称“渭河平原”，土地肥沃，气候也较温和，道路以西安为中心，辐射四方，运输工具种类较多，交通运输比较方便。

陕西经济长期以农业为主，由于三大自然区的地理、经济、道路及人们的生产、生活习俗差异较大，交通条件、运输方式也就各具特点。辛亥革命推翻了二千多年的封建帝制，建立了中华民国，但中国半殖民地半封建的社会性质并未得到改变。新政权诞生不久，大小军阀割据纷争相继而起。由于陕西东连豫、晋，西毗甘、宁，南接川、鄂，扼西北、西南与中原各省的交通要冲，各派军阀争相割据，战争不断，兵燹连年，各种差役运输十分浩繁。而交通运输旧制废弃，新制又尚未建立，在这种情况下，一方面，多数县衙仍援旧例设置了临时的运输机构或相应的组织，如车务局、里民局、底车局等等，备车设夫支应各种差役运输，

但多因时局动荡，政权不稳时立时废。至1919年，省、县官府所设的各种运输机构和组织已基本不复存在；另一方面，民间的商旅往来和物资交流则是社会经济发展的需要，时刻不能间断，所以，民初陕西的民间运输工具和运输方式虽然落后，仍然是城乡之间、村镇之间、区域之间客货交流的主要纽带和经济发展的主要支柱。尽管在1922年关中东部有了汽车运输，但关中大部分地区仍然是以畜驮和畜力车运输为主，陕北地区仍以毛驴和骆驼运输为主，陕南仍以人背肩挑为主。陕南的一些山区甚至人背人、人抬人的落后运输方式仍屡见不鲜。为适应民间运输的需要，道路沿线自然产生的客栈、车马店，则成为民间运输的歇脚点和食宿站，构成民间运输中的一个不可缺少的有机组成部分。

民初，陕西的这种落后的交通运输状况，反映了当时陕西社会经济的落后面貌。

## 二、陕西公路运输的开端

民国初期，陕西工业落后，农产品虽多，但物弃于地，货不畅流，人民贫穷落后，究其原因，主要是交通不便、运输艰难所致。1919年，全国进口的汽车数量增多，一些省区相继出现了汽车运输，陇海铁路的修筑也接近了陕境，先进的交通运输给人们带来了方便，进一步开阔了人们的视野，军政各界一些官绅开始酝酿集资筹办汽车运输，后因政局动荡，未能成功。1921年，冯玉祥督陕，认为汽车运输已是众人所望，势在必行，始设立长潼汽车局（后改为陕西长潼汽车公司），大力倡办汽车运输。1922年，关中东部主要通道——西安至潼关公路已能通行汽车，初称汽车路，后称公路。8月，开办了汽车客货运输业务，陕西的公路汽车运输自此始。次年初，陕西长潼汽车公司又开办了西安城内的环城汽车运输，此即西安公共汽车之始。

汽车运输在陕西的出现，使陕西的运输事业跨入了一个新的

时期。

### 三、民国时期陕西公路运输的发展变化 及其在国民经济中的地位

陕西东通中原的西潼公路开办汽车运输后，商旅往来、货物输送较前既省时间又节约资金，人们甚感方便，但因政局不稳，油、材料短缺，道路状况也不适应，办办停停，不到5年即告夭折。1929年，军办、官办、商办的汽车运输组织相继建立，开展运输业务，并向关中西部发展。时值陕西大旱，农田减产，汽车运输事业的发展受到阻碍。次年，灾情初步缓解，私营汽车运输异军崛起，发展很快，三年之中西安即有私营汽车运输行62家，拥有客货汽车130余辆，关中西公路干线上普遍都有了汽车运输，不仅担负着民用，而且还承包了全部公路干线上的邮政运输。汽车运输在关中成了公路运输中的主要力量。

1932年，胶轮大车诞生，不及5年，发展到8000余辆，遍及全省，与汽车并行不悖，也是公路运输中的一支劲旅。

公路运力的迅速增长，特别是汽车数量的增多，一度出现了车多货少的局面。1934年，私营汽车开始由经营长途运输转向短途运输，西安出现了城厢汽车行，经营城内和城郊的短途客货运输业务，西安始有出租汽车。1937年初，陕北的榆林至绥德有了营业性质的汽车运输。不久，陕南的汉中至安康之间也办起了汽车运输。民国中期，陕西的水运不振，航空仅有上海至兰州一条过路航线，铁路虽已有了潼关至宝鸡一段，但系初通，全长仅300余公里，所以大量的客货运输主要依赖于公路。

1937年7月7日，抗日战争爆发，全国的形势急剧变化，西南、西北成了抗日的后方基地，华北、华东等地的许多机关、学校、工厂相继迁入，川陕、西兰两大公路干线又在陕境交汇，陕西的战略地位愈显重要，公路运输遂由民用转为以国际运输和军事运输为主，全部汽车实行了军事统制，一切为了抗日。这时，

陕西境内的人员和物资运输十分繁忙，公路运输不仅成了国民经济的命脉，而且关系着战争的胜败，因此，公路大量修筑，汽车大量增加，公路运输出现了一个大的发展时期。1940年10月，日英签约封闭了滇缅公路，我国西南的国际交通运输线路中断。不久，太平洋战争爆发，依靠进口的汽车及其配件、燃料的来源几乎断绝，汽车运输遇到了很大困难。陕西一方面动员组织了民间的一切运输工具，举办了驿站运输，以弥补汽车运力的不足；另一方面还推广了代燃汽车，特别是木炭代油炉汽车、酒精代燃汽车，克服困难，度过了难关。在八年艰苦的抗日战争中，陕西的公路运输有了较大的发展，尤其是汽车运输发展较快，到战争结束时，营业汽车和汽车的营运里程都比战前增长了一倍以上，不仅为抗日战争作出了较大的贡献，同时也促进了社会经济的发展。

抗日战争胜利后，全国人民渴望和平，渴望重建家园，医治战争造成的创伤，建立独立自主富强的新中国。可是，国民党当局挑起了反人民的全面内战，延安是中国共产党和解放军总部的所在，自然成了进攻的重点。国民党当局调集重兵对陕甘宁边区实行包围、封锁，南北曾设五道封锁线，动员兵力多达50余万，南边的三道封锁线主要在陕西关中北部，以胡宗南的两个集团军为主力，几十万官兵的粮秣运输悉赖于公路，汽车、马车等运输工具终日不绝于路。1947年，仅胡宗南就调动了16个旅23万余兵力向延安和陕甘宁边区发动了进攻，全省的公路运输被国民党纳入了内战的轨道。各路客货汽车首先要满足军事运输的需要，同时，关中渭北各县民间的各种运输工具，特别是胶轮大车，大部被征调，用于军事补给品的运输。内战导致了经济凋敝，通货恶性膨胀，物价暴涨，公路运价也扶摇直上，从战争开始到1949年4月，不及3年，全省的汽车客货运价分别增长了70倍和57.7倍。官办汽车由民用转为军用为主，收入下降，入不敷出，靠典当财产度日。私营汽车运输业也是在惨淡经营中苟延残喘。



1947年8月，西北人民解放军由内线防御转入内线反攻，取得了几个战役的胜利后，于次年夏转入了外线进攻，国民党军队溃不成军，败退中到处拦车、扣车，公路客货运班车不能正常开行，营运路线缩短，班次减少。1939年5月初，国民党陕西省政府密令省公路局扶持人员、物资、车辆、档案南逃，广大员工进行了抵制，开展了护厂、护车斗争。5月20日，西安解放，自此，陕西的公路运输事业回到了人民手中。

#### 四、民国时期陕西公路运输市场的管理

公路运输市场管理的主要作用是保证运输工作的正常进行。1922年，陕西有了营业性质的公路汽车运输，到1928年，汽车的数量不多，营运路线也少，且多为独家经营，运输市场虽有问題，但尚不突出，同时线路上还设有汽车站管理市场，配有路警维持治安。1929年开始，军公商各种汽车不断增多，特别是私营汽车增加较多，而且外省进入营业的汽车每天也都在30辆左右，运输中出现了竞争局面。竞争固然给经济的发展带来了活力，但同时也出现了许多新的问题。如争路线、抢货源、哄抬和降低运价、交通事故增多、交通运输秩序混乱等等，公路运输市场的管理急需加强。同年11月，陕西首次给汽车发放号牌及线路通行证，汽车运行凭牌，司机持证。1930年，陕西省汽车管理局、公路管理局先后成立，在西安设立了汽车总站和4个车务所，对各种营业汽车实行分线管理，统一领导，公商营业汽车一律凭车务所签发的路签运行，军车利用空车装载客货也不例外，同时还建立了一些规章制度，制订了各种费率，有章可循，秩序有所好转。同年冬，对军车也开始发放号牌。此后不久，对车辆行驶速度、装载、会车等又做了规定，管理的范围、内容逐渐增多，方法也不断改进。

当时，官办汽车运输机构初建，汽车尚少，竞争不过商车，