

中国公路交通史丛书

内蒙古公路交通史

第一册

近代公路交通

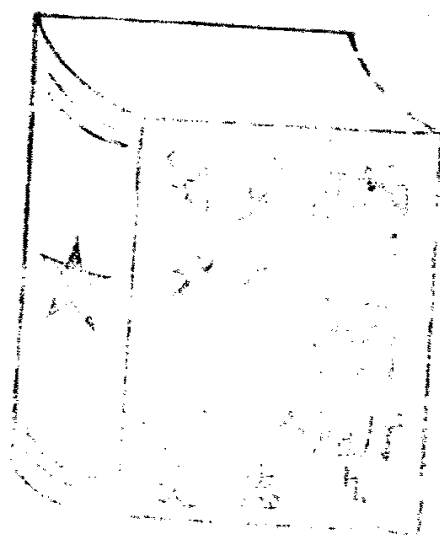
人民交通出版社

中国公路交通史丛书

内蒙古公路交通史

第一册

近代公路交通



人民交通出版社

(京)新登字 091 号

责任编辑 李世华

封面设计 孙立宁

内蒙古公路交通史

NEIMENGGU GONGLU JIAOTONG SHI

内蒙古自治区公路交通史志编审委员会编

插图设计: 孙立宁 正文设计: 刘晓方

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号)

各地新华书店经销

北京桦星电脑技术应用部激光照排

北京四季青印刷厂印刷

开本: $850 \times 1168 \frac{1}{32}$ 印张: 11.25 字数: 300 千

1993 年 4 月 第 1 版

1993 年 4 月 第 1 版第 1 次印刷

印数: 0001—5000 册 定价: 14.50 元

ISBN7-114-01562-3

F · 00179

内 容 提 要

本书主要记述清末至民国时期内蒙古公路交通发展的历史。从公路建设、汽车运输以及民间运输的兴衰变化中揭示了内蒙古公路交通业发展的特点和规律。本书史料详实，对地方经济的研究和发展具有一定参考价值。

内蒙古自治区公路交通史志 编审委员会

主 任 冯世泽
副 主 任 唐振声 赵士钦 周永春 (兼史志办主任)
委 员 (以姓氏笔画为序)
韦胜章 关世光 毕秋长 李连城
张运绵 岑桂宝 姜时俊 黄耀林

《内蒙古公路交通史》(第一册)

主 编 韦胜章
副 主 编 彭成斌 王光汉
编写人员 孙 忍 张晋钺

目 录

总 序

出版说明

序

概 述..... (1)

第一章 民国初期道路交通的延续及变化..... (7)

第一节 清末民国初道路交通的变化..... (8)

一、驿路的废存..... (8)

二、铁路出现后促进道路发展..... (9)

三、多伦交通的盛衰 (11)

第二节 各地车马大道的分布 (12)

一、以归绥、包头为中心的道路 (12)

二、阿拉善、额济纳二旗的驼运路 (17)

三、海拉尔、西布特哈的道路 (20)

四、赤峰、通辽至周邻旗县的道路 (24)

第三节 畜力运输的延续 (30)

一、运输工具种类 (30)

二、城乡畜力运输及车驮店、镖局业 ... (35)

三、农副业车辆季节性运输与旅蒙商集运 (37)

四、绥蒙和绥新驼运 (40)

五、盐碱外运和其他运输 (43)

第二章 早期公路交通的创办与建设 (51)

第一节 早期开办的汽车运输业 (52)

一、张库汽车路和滂江站 (52)

二、绥远西北汽车公司的创办和停业 ... (56)

三、绥西开办汽车军运	(59)
四、呼伦贝尔汽车营运兴起	(60)
五、哲里木盟各地开办汽车运输业	(64)
六、赤峰周围开办汽车运输业	(68)
第二节 低标准公路萌生	(70)
一、绥远开始调查道路交通问题	(70)
二、军工修筑包宁汽车路	(71)
三、蜈蚣坝路的整修及管理	(73)
四、通辽普修车马大道	(74)
五、昭乌达盟各旗县赶修境内公路	(77)
六、纳入东三省公路网的路线	(80)
第三节 绥远省设建设厅并拟订修路计划 ...	(82)
第四节 绥西河套公路的修筑	(89)
一、包乌汽车路的修筑及管理	(89)
二、河套驻军修筑五渡路	(98)
三、包头南北路线的整修.....	(100)
第五节 归绥周围各路的修筑.....	(102)
一、整修归托路和归清路.....	(103)
二、整修归凉路及石匣沟.....	(105)
三、整修归武路及蜈蚣坝.....	(109)
第六节 绥东察北各路的修筑.....	(115)
一、各县以工代赈修筑公路.....	(115)
二、集陶路及霸王河桥的修建.....	(116)
三、绥东察北各路初步修成.....	(118)
第七节 绥远省发布修路规章制度.....	(121)
第八节 绥远省发布汽车运输章程办法.....	(128)
第九节 绥远省各地开办商营汽车运输.....	(132)
一、河套地区的干线运输.....	(132)

二、归绥南北汽车运输相继开办·····	(135)
三、绥东各县开办的运输·····	(138)
四、绥远全境营运路线初步形成·····	(139)
第十节 绥新汽车运输的开办与停业·····	(146)
一、绥新汽车运输的筹划·····	(146)
二、绥新汽车公司的成立及其营运计划 ·····	(148)
三、经营状况与运输效果·····	(153)
四、绥新汽车运输的历史作用·····	(161)
第三章 日军人侵后公路交通的破坏与恢复 ·····	(166)
第一节 伪满加强交通统治·····	(167)
一、伪满制定的道路政策与《公路建设纲要》 ·····	(168)
二、战略公路与重点路线的整修·····	(172)
第二节 伪蒙疆政府赶修辖境道路·····	(178)
一、强征民工普修道路·····	(179)
二、加速赶修军用要道·····	(183)
三、“兴蒙国道”的修筑 ·····	(186)
第三节 日伪警备道的开设·····	(188)
一、伪满警备道与开拓道路的修建·····	(188)
二、伪蒙疆政府建立的警备道·····	(190)
第四节 伪满策划《汽车交通事业统制方案》 ·····	(194)
第五节 满铁垄断“特殊路线”排挤商营运输 ·····	(197)
一、铁路总局独占“特殊路线”运输 ·····	(197)

二、赤峰、通辽商营汽车与“国营”的竞争	(201)
三、海拉尔商营汽车运输业的变化	(204)
四、满铁对短途运输的垄断	(206)
第六节 日伪对察北交通的控制利用	(207)
第七节 伪蒙疆政府对汽车运输的垄断	(210)
一、发布管制运输的章则办法	(210)
二、蒙疆汽车公司独占汽车运输业	(211)
三、蒙疆汽车营业所的运输活动	(215)
第八节 绥远当局据守绥西抢修损毁公路	(221)
一、五原战役后河套公路的修复	(221)
二、成立公路整理处加强公路管理	(225)
第九节 建设以陕坝为中心的河套公路	(231)
一、绥宁公路三石段改线黄河东岸	(231)
二、修筑北通狼山各支线公路	(236)
三、全面整修绥宁公路	(239)
第十节 绥远省勉强维持战时公商运输	(242)
一、沦陷区运输业处境困难	(242)
二、畜力车驮承担河套公商运输	(244)
三、开办绥宁二省间的汽车客运	(245)
第四章 抗战胜利后公路交通的恢复与阻滞	(250)
第一节 绥远省抢修“收复区”公路	(251)
一、公路管理机构的调整与扩充	(251)
二、绥宁路的抢修	(254)
三、归绥南北各路修复通车	(259)
四、随军抢修绥东察北各路	(262)

五、划定绥远境内国道路线·····	(268)
第二节 绥远军政机关严令抢修军运道路 ·····	(271)
一、重点抢修军运路线·····	(271)
二、公路抢修经费的分配·····	(275)
三、拨专款加紧赶修包榆路·····	(278)
第三节 绥远起义前夕公路的阻断与维护 ·····	(281)
一、路线受阻，中、东部交通中断·····	(281)
二、养路经费困难，缩减公路管理机构 ·····	(283)
第四节 绥远各地畜力运输恢复营运·····	(289)
第五节 绥西汽车运输的恢复与竞争·····	(292)
一、包头河套恢复汽车营运·····	(292)
二、军车抢运客货谋取私利·····	(294)
三、外地商车流入营运竞争剧烈·····	(296)
第六节 绥南绥东汽车营运的恢复与阻停 ·····	(299)
一、归绥南北各路恢复营运·····	(299)
二、绥东汽车勉强开行·····	(300)
三、汽车营运路线相继阻停·····	(301)
第七节 物价暴涨中的汽车运价·····	(305)
第八节 绥远省汽车监理所的成立·····	(308)
第九节 东部地区公路交通的破坏与恢复 ·····	(311)
第十节 自治政府交通机构的设立及其修建任务 ·····	(314)
附 录 大事记·····	(318)

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道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以后才开始的，至今还不满百年的历史。

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18万多公里。过去没有公路交通的西藏地区，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，大件运输和集装箱运输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个方面的历史经验，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，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，遵循中共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。

序

《内蒙古公路交通史》（第一册）历经八年搜集资料、校核史实、广征博议、反复修改，现已成书问世。本书主要记述民国时期（1912至1949年）内蒙古地区（按现行政区划）公路交通萌生创始以来的发展历程，与将要出版的《内蒙古古代道路交通史》、《内蒙古公路交通史》（第二册）同属中国公路交通史丛书的组成部分。

民国时期内蒙古地区同全国一样，处于半殖民地、半封建社会，同时又是经济落后的边疆少数民族地区，历史上有其特殊性。内蒙古是帝国主义侵略魔爪最早伸入的边疆地区之一。早在19世纪末，沙皇俄国便在内蒙古东部掠取了使用驿站通道、享受免税贸易和领事裁判等特权，并不断向我满洲里、海拉尔、扎兰屯等地移民扩张。1904年日俄战争后，日本帝国主义者逐渐取代沙俄在东蒙的“瓜分”地位，1931年“九·一八”事变后，内蒙古东部地区与东北三省先后沦陷，被划为伪满洲国兴安四省。1937年“七·七”事变后，日本侵略军占领内蒙古西部大部地区，随即拼凑成立伪蒙古联盟自治政府。一方面建立傀儡政权，强化殖民统治，另一方面勾结蒙古王公，实行民族压迫和封建剥削。在此期间，内蒙古大部分地区既是帝国主义的殖民地，又保留着封建制度，生产力遭受严重破坏。在残酷的殖民掠夺和封建剥削下，牲畜减少，农业下降，民族工商业衰微，经济萎缩，蒙古族及其他少数民族人口锐减，原已凋蔽的民生更为贫困。内蒙古公路交通就是在这样的政治、经济背景下起步的。

做为现代公路交通标志的汽车运输，在内蒙古，最初是从20世纪20年代开始经营的。继而多为帝国主义商社所垄断，为其殖