



中国公路交通史丛书

# 陕西公路史

第二册

现代公路

西北大学出版社

## 内 容 提 要

《陕西公路史》第二册，记述了1949年5月20日西安解放和10月1日中华人民共和国成立后，到1990年的40多年陕西公路事业走过的主要历程和发展演变规律。本书观点正确，史料翔实；条理清晰，图文并茂，可供公路职工和史学、经济学工作者研究和参考。

# 陕西省交通史志编写委员会

主任委员 许瑞林  
委 员 许瑞林 马世猷 杨永华  
白宗孝 王 践 王 开  
周治敦

## 《陕西公路史》第二册

主 编 周治敦  
编写人员 周治敦 张小华

# 陕西省交通史志编写委员会

主任委员 许瑞林  
委 员 许瑞林 马世猷 杨永华  
白宗孝 王 践 王 开  
周治敦

## 《陕西公路史》第二册

主 编 周治敦  
编写人员 周治敦 张小华



# 陕西省公路路线示意图

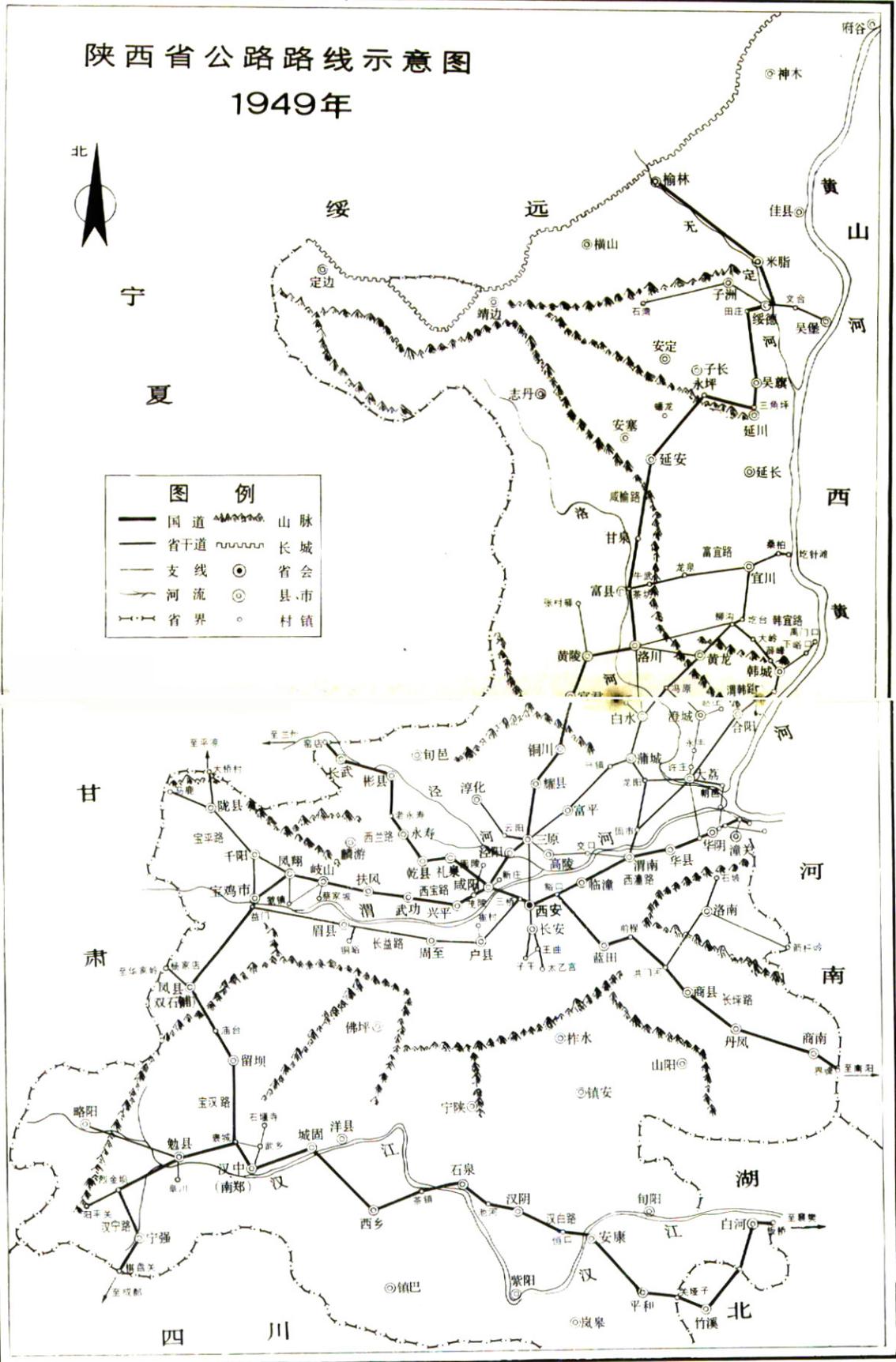
## 1949年

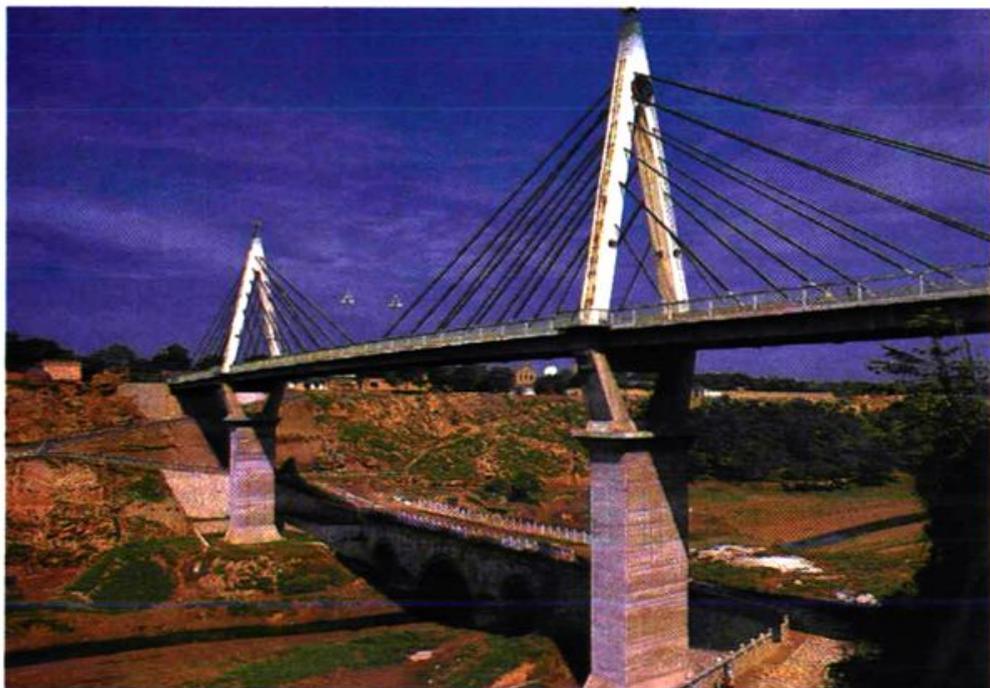


宁

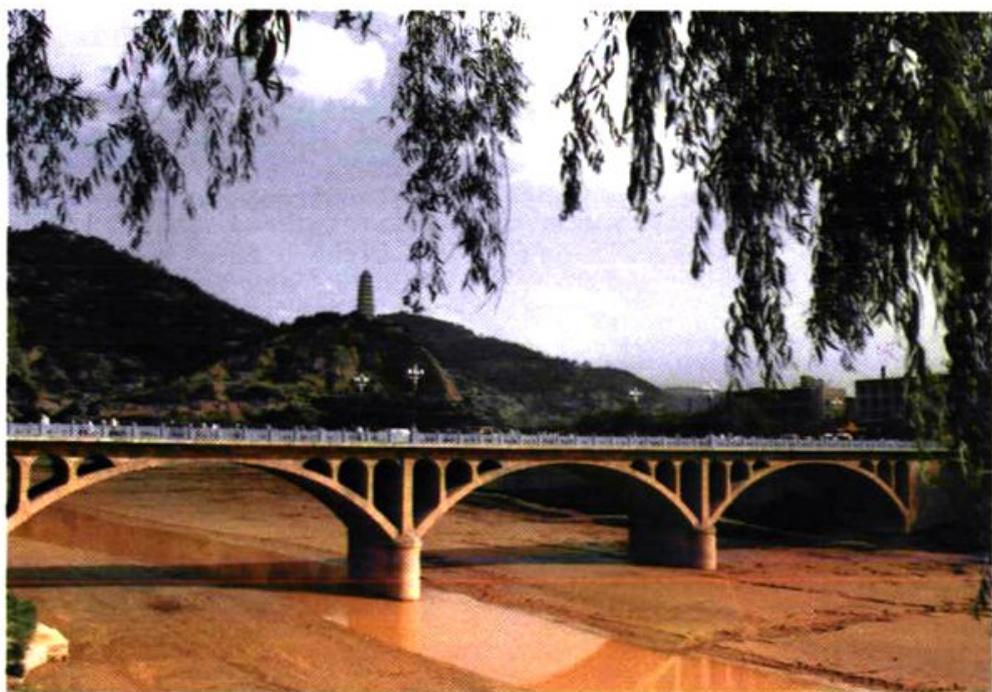
夏

图 例	
— (thick line)	国道
— (medium line)	省干道
— (thin line)	支线
— (dashed line)	河流
— (dotted line)	省界
— (wavy line)	山脉
— (zigzag line)	长城
⊙ (large)	省会
⊙ (medium)	县、市
⊙ (small)	村镇

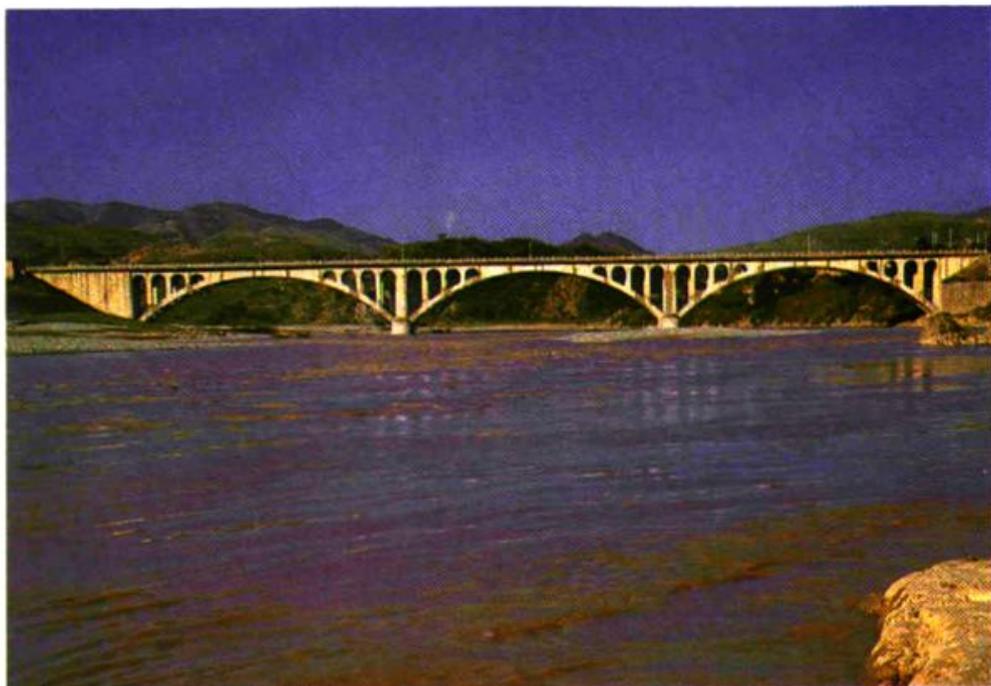




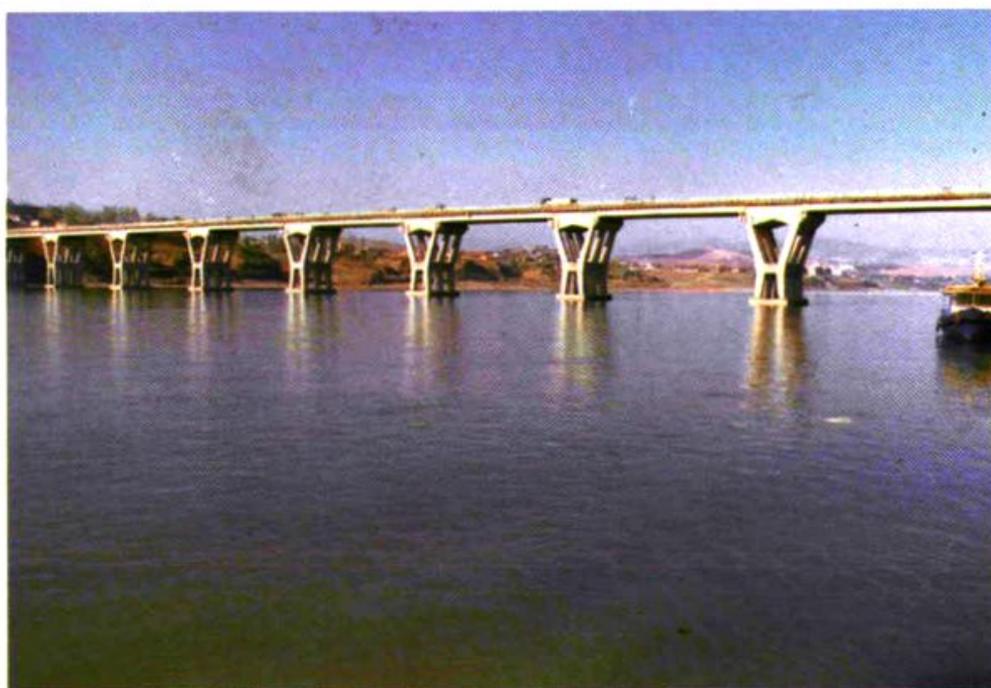
1. 三原清水河新龙桥



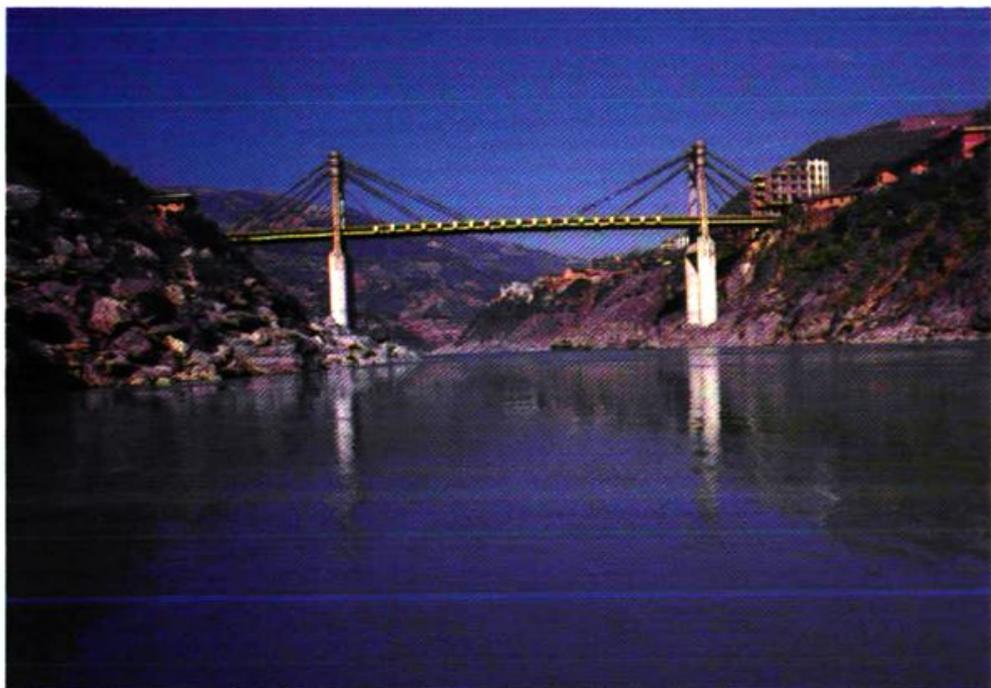
2. 延安延河大桥



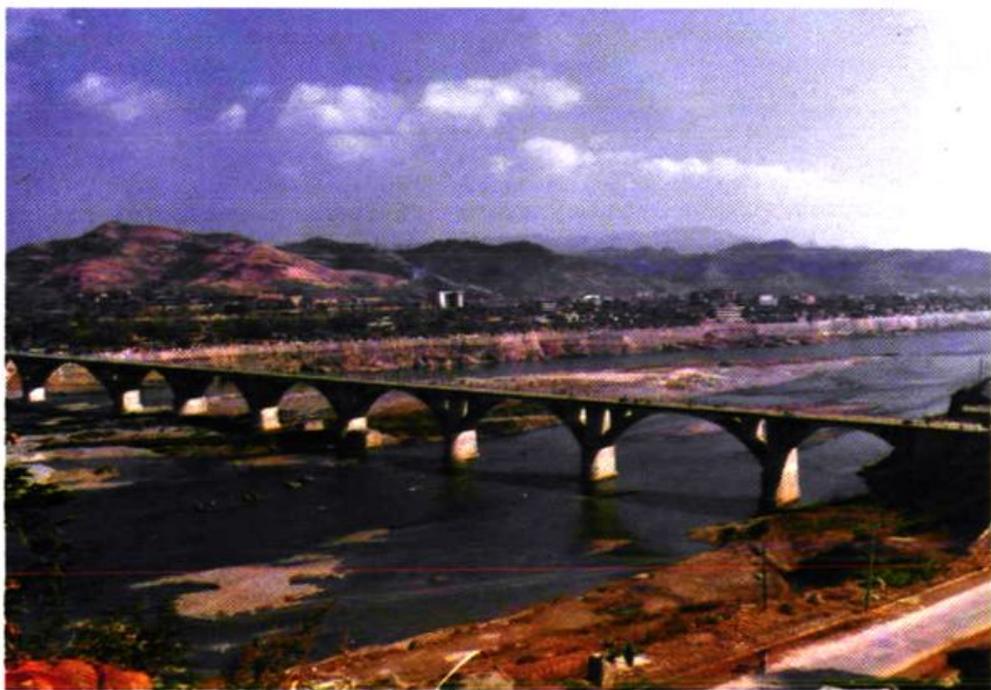
3. 阳平关嘉陵江大桥



4. 安康汉江大桥



5. 安康火石岩斜张桥



6. 石泉汉江大桥



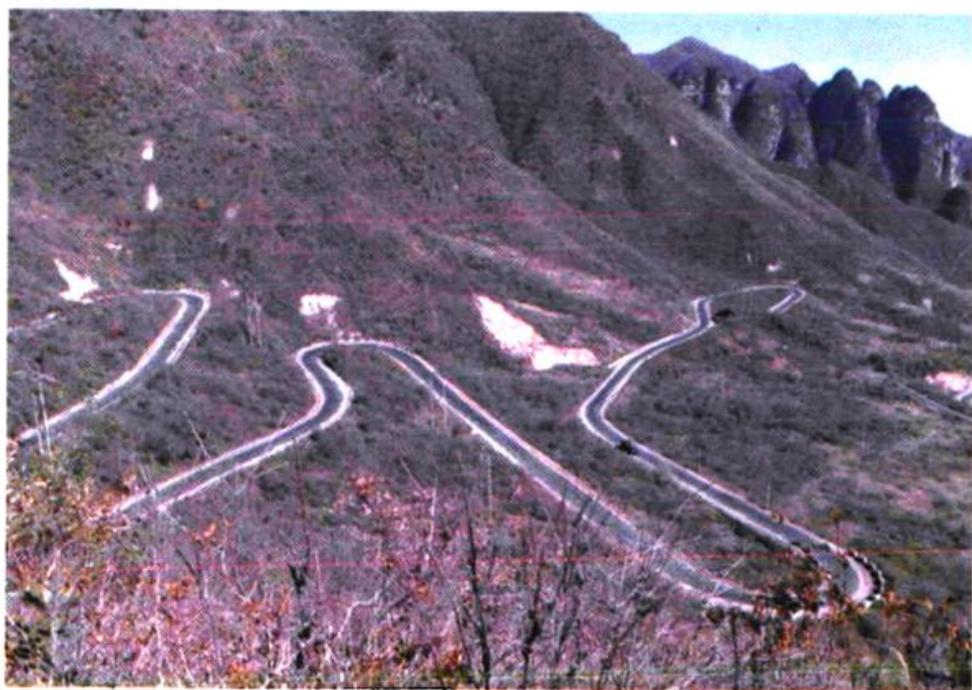
7. 宝鸡渭河胜利大桥



8. 西三一级公路



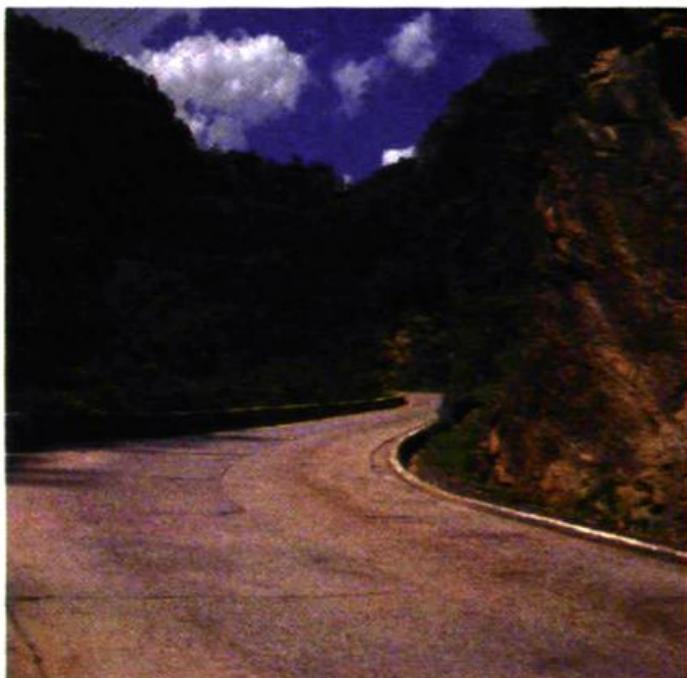
9. 西临高速公路



10. 宝汉公路秦岭盘山线



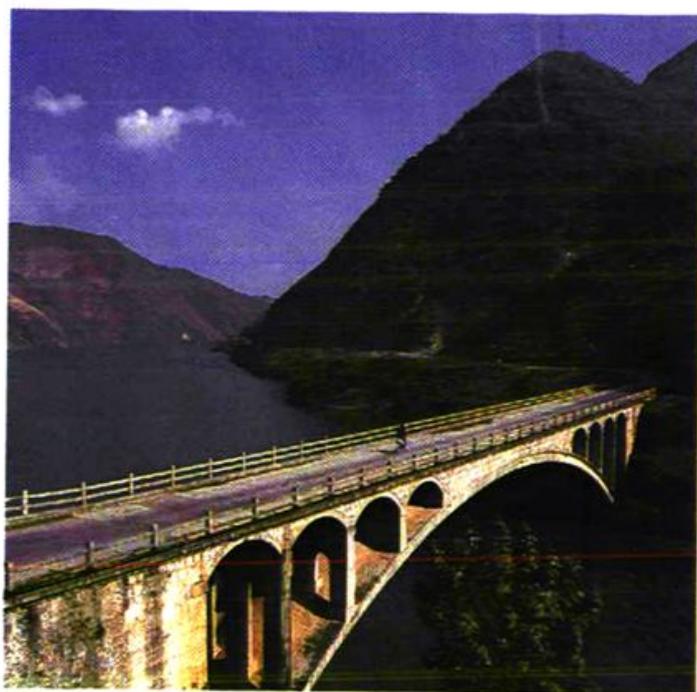
11. 西界公路秦岭盘山线



12. 西万公路肠子峡路段



13. 宝汉公路马道道班



14. 汉白路三岔河桥

## 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，公路交通有了一定发展，对促进物资交流和支援抗日战争，发挥了一定的作用。在公路建设、养护和运输管理等方面还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，全国公路总里程最多仅为13万公里。到1949年，因战争破坏和失修失养，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”。到1990年，全国公路通车里程达102.8万公里，比1949年增长了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基本形成。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公里发展到现在的近26万公里。以沈（阳）大（加）线为代表的500多公里高速公路的建成，标志着我国的公路交通事业进入了一个新的发展阶段。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，没有一座中国人自己修建的公路桥，车辆行

人靠渡船维持交通。现在，已有几十座大型公路桥跨越在长江和黄河之上，其中有些桥的设计理论、结构形式和施工工艺，都达到了较高的水平。

为适应日益增长的运输需要，全国汽车数量增长很快，1990年的民用汽车保有量已达550多万辆，比1949年增长100多倍；公路运输的客、货运量大幅度增长，大件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1990年的41年中，我国公路交通取得了巨大发展。但由于我们对社会主义建设还缺乏经验，也曾有过短暂的失误。1978年12月中国共产党十一届三中全会以后，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。党中央和各级政府对公路交通也更加重视和关心。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，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职工的历史使命，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