

抗战时期西北地区的公路运输管理

杨洪¹, 张帆²

(1. 西北大学 应用社会科学系, 陕西 西安 710127;
2. 安徽科技学院 生命科学学院, 安徽 蚌埠 233100)

摘要:在前人相关研究的基础上,结合大量文献资料分析了抗战时期西北地区公路运输管理体制及其运营机制。分析表明:抗日战争时期,随着西北地区战略地位的空前提高,西北公路交通获得了一个难得的发展机遇,公路建设里程增长迅速,公路运输车辆大幅度增加,汽车运输站点分布扩大等。为了有效提高西北公路交通的运输能力和运输效益,国民政府分别从宏观、微观两个层面加强西北公路运输管理体制建设。西北公路运输管理体制的加强和完善,一方面推动了西北近代公路交通的科学化、制度化和技术化运营管理;另一方面提高了以兰州为中心的西北公路交通网的运输能力,为夺取抗战胜利和区域经济社会发展发挥了重要历史作用。

关键词:抗战;西北公路;运输管理;历史作用

中图分类号:U12/18

文献标志码:A

文章编号:1671-6248(2009)02-0024-06

抗战时期是西北近代公路交通事业发展的一个重要时期。在这一时期,由于西北地区是重要的抗战后方战略基地和苏联援华物资输入的重要陆路通道,加之华北、华东部分机关、文教事业单位、工商企业、难民相继迁入西北,西北公路运输任务空前艰巨。为了缓解运输压力,进一步建设国防和开发建设西北,国民政府采取措施大力加强西北公路基础设施建设。在国民政府和西北军民的共同努力下,西北公路运输网络逐渐形成,汽车数量快速增长,公路运输服务站点日益增多。

西北公路交通基础设施的扩建和改善,必然要求进一步提高公路运输管理水平和改善公路运输管理体制,以提高整个西北公路交通网的运输能力。为了进一步整合西北公路运输资源,发掘公路运输潜能,提高公路运输效率,国民政府还通过调整西北公路运输管理机构,完善营运机制以及加强车务、机料管理和交通监理工作等途径,不断加强和改进西

北公路运输管理工作。因此,西北近代公路事业在抗战时期的发展和进步,不仅表现在公路建设的里程和汽车数量等物质设施的增长上,还体现在公路交通运输管理体制的构建与管理水平的提高等方面。对于前者,学界已经作了较为全面和深入的探讨,并取得了一些较为喜人的成果。而对于后者,学界则鲜有论述。因此,本文主要就抗战时期西北地区的公路运输管理体制及运营机制进行论述。

一、抗战时期西北战略地位的提高和公路基础设施的扩建

由于中国西北地区独特的地区环境(地域广大、背靠苏联、农牧业发展水平较高)和丰富的资源条件(如石油、煤、钨、锌、锑、皮毛等),早在全面抗战爆发以前,国民政府就将西北地区作为长期抗战的战略后方基地之一,并对其进行了积极的开发

(如加强西北交通建设、开发西北矿产资源、发展西北地区工商业等)。全面抗战爆发以后,随着海上和西南陆路国际援华渠道的相继断绝,起自苏联的阿拉木图车站,穿越中国新、甘、陕三地直达四川的西北国际公路运输线,就成为输送苏联援华物资的主要通道。加之华北、华东部分机关、文教事业单位、工商企业、难民人口相继迁入西北,致使西北地区的运输任务空前艰巨。西北地区战略地位的提高和运输任务的艰巨,促进了西北公路交通事业的进一步发展,西北因此获得了自近代以来前所未有的发展和进步^[1]。

为了缓解运输压力和进一步建设国防、开发西北,国民政府在西北地区大力发展公路交通运输事业。国民政府首先通过扩建新线和整修既有路线,推进西北公路建设。据统计,抗战时期,西北五省区(陕、甘、青、宁、新)完成新建公路 5 694 km(其中陕西 430 km,甘肃 2 212 km,新疆 885 km,青海 1 873 km,宁夏 294 km)^[2],并完成了西兰(西安—兰州)、甘新(迪化—兰州)、川陕(川陕段主要是由西汉公路和汉宁路组成)、迪霍(霍尔果斯—迪化)等重要公路段的改造工作,至 1945 年底,西北公路运输管理局的营运里程已达 5 126 km^[3]。

抗战期间,西北公路建设的最大成就就是打通了一条横贯西北的国际公路运输线。该运输线在中国西北境内主要包括:迪霍段、甘新段、西兰段、川陕段、华双段(华家岭—双石铺)。西北国际公路运输线在抗战爆发前已略具雏形,全面抗战爆发后,国民政府对其进行了整修。经过整修的西北国际公路运输线,路况明显改善,运输能力提高。如西兰公路和川陕公路当时基本上能保证晴雨天正常通车。至此,西北地区形成了以兰州为中心,以陕甘新线为主干,西达中苏边界霍尔果斯,东到鄂陕边界的白河,北到内蒙古陕坝,南到四川广元,并连接西北各省重要城镇的西北公路交通运输网。

随着公路通车里程的增加和西北公路运输网辐射范围的扩大,西北地区的汽车保有量和公路运输服务站点也相应地快速增加。1936 年 4 月,西北公路运输管理局共有车辆 124 辆,到 1942 年底,所属车辆增至 1 383 辆^[3]。随着营运线路里程的增加和运输车辆的增多,西北公路运输管理局又增设了许多公路运输站点。至 1945 年底,西北地区共有公路运输站点 70 个,代办站 1 个,其中设在甘肃境内的有 30 个^[4]。

以公路和汽车为重点的交通基础设施的迅速扩

建和完善,必然要求进一步改善公路运输管理体制和提高公路运输管理水平。同时,西北国际公路运输线在抗战时期的重要战略地位以及运输资源的匮乏(汽车在战争中的损毁和汽车配件器材的严重短缺,导致西北公路运输能力严重不足),要求国民政府必须强化西北公路运输管理,把有限的公路运输资源统筹和协调起来,以便更好地为战争和社会经济发展服务。为了改善西北公路运输管理体制和提高西北公路运输管理水平,国民政府采取了一系列的政策和措施完善和加强西北公路运输管理体制。

二、抗战时期西北公路运输管理体制存在的问题及其对策

良好的交通运输管理,是整合运输资源、挖掘运输潜能、提高运输效率的有效手段。在内外交困的战争环境下,如何以有限的运输资源完成艰巨的运输任务就成为国民政府加强公路运输管理的内在动因和目标追求。为了提高西北公路网的运输能力和运输效率,国民政府分别从宏观和微观两个层面就战时运输政策制定,交通运输管理机构设置,运务、机料、监理工作机制完善等方面加强了对整个西北公路运输的控制和管理。

(一) 西北公路运输管理体制中存在的问题

由于受战时各种因素的影响,西北公路运输管理体制以及运营机制还存在许多不足和局限。例如,随着抗日战争的不断深入和日军的疯狂进攻,造成各种运输车辆损毁严重,这对于汽车和汽车材料、燃料等都严重依赖进口的中国来说,在短时间内根本无法补充,严重影响了公路运输效能的发挥。根据西北公路运输管理局对 1942 至 1946 年的车辆使用状况统计,车辆完好率最高的年份为 1946 年的 33.51%(其中汽车总量 1 328 辆,完好车辆为 445 辆);1943 年该运输局所属的车辆完好率仅有 22.12%(汽车总量为 1 338 辆,完好车辆为 296 辆)^[3]。此外,由于西北公路整体质量不高,存在着不同程度的问题,如部分路线坡度偏高,路线平曲线半径低于规定标准,部分路段未铺设路面,即使铺设过的路面也多采用石子、沙砾、煤屑,已建成的公路桥梁由于桥面过窄,或为木质结构等,承载能力非常有限。运力的不足和低品质的的路况严重影响了西北公路运输效率。西北公路运输管理局以每月行驶 1 500 km 作为考核车辆运输效率的标准,以陕西

线区为例,1938年由于新车多,车况好,月平均行驶公里达到1 381 km,也仅完成规定指标的92%。1942年平均每车月行驶303 km,仅达指标的20%^[5]。

另外,由于国民政府实行优先保证国际、军事、公务、特殊运输的战时公路运输体制,尤其是当军事运输与普通客货运输发生冲突时,在运力严重不足的战争环境下,普通的客货运输往往被迫停止营运,这就影响了西北公路运输的经济和社会效益的发挥。以抗战时期的陕西为例,由于公商车辆被西北公路局统制,民间商用车辆严重缺乏,造成陕西境内的民用客货运输基本停滞,“全省的民用公路客货运输就‘仅赖残余之商营客车20部,分任各路之客运,至货物运输,则全恃胶皮轮车,聊供维持’”^[5]。

(二) 完善西北公路运输管理体制的措施

1. 制定战时公路运输法规

为了保证公路运输优先为军事服务,为国家公务服务,国民政府有关部门先后出台了一系列法规和条例。如军委会及其直辖机构曾先后出台《战时公路军事运输条例》、《战时公路运输实施规则》、《运输统制局管理商车办法》、《各路所、管理站管制公商车辆办法》等。交通部及其直辖机构先后公布了《公路商车联营处组织办法》、《公路商车联合营运处所属车辆管理办法》、《调整并加强汽车运输各业同业公会组织实施办法》、《调整商车办法》等。这些法规和条例主要规定:所有军车、公车、商车由国家有关部门统一管制和调度,所有公私车辆首先应为战时军事运输服务和国家公务服务。战时公路运输法规的制定与颁布,为政府管制交通运输提供了法律依据和制度保证。

2. 设置西北公路运输领导机构

鉴于西北公路运输在抗战中的重要作用,为统一管理西北公路运输,国民政府在兰州先后设立了直属于中央的公路运输领导和管理机构,如西北公路运输处(隶属经委会)、陕甘运输管理局(经委会、交通部)、西北公路运输管理局(交通部、军委会运输统制局)、西北公路运输局(交通部)、西北公路管理局(军委会战时运输统制局)等机构(本文未对这些机构作详细区分)。这些主管西北交通运输的机构名称虽然几经变化,隶属关系也几经更改,但一直都受中央有关部门的直接管制。统一管理西北公路运输机构的设置及其地位的提高(隶属中央),反映了中央对西北公路运输的重视,有助于统一掌管、配

置、调派西北公路运输资源,以保证各种运输任务的完成。

3. 构建灵活多样、行之有效的运营管理机制

国民政府西北公路运输管理部门根据抗战期间运输情况的变化和所掌管的运输力量,逐渐探索出一套行之有效,并能最大发挥运力的运营管理机制。

(1) 优先保证国际、军事、公务运输任务的完成。抗战时期,这些重要的运输任务既有事先商定的,又有临时安排的,为了完成这些运输任务,西北公路运输主管机构根据不同情况开展运输业务。如1938年11月,为了满足中苏国际运输需要,西北公路运输管理局抽调300辆汽车,按军事编制组成汽车运输总队,专门承担这一运输任务。到1939年底,共转运物资14批。同年,该管理局受命承担成吉思汗灵柩运输任务,前后共派车数百辆。1943年8月,该管理局受农垦部委托,在局内设立移民运输事务组,专司办理移民入疆运输。从1943年8月25日开始输送,日发1车,9月2日增至2车,人多时随时增车,共运送移民8 000多人。1944年,该管理局为运送入新(疆)部队,分别于3月22日至5月10日、6月1日至7月中旬共派出汽车1 239辆次,行驶411多万千米。

(2) 开展普通客货运输。西北公路运输管理局除了调派运力优先完成国际、军事、公务以及紧急运输外,还努力维持正常的普通客货运输。全面抗战爆发前后,随着华北、华东迁入西北的机关、学校、工厂及人口的增多,西北地区的客货运输任务非常繁重。为了维持区域内正常客货运输需要,该运输局根据运输任务,不断地对客货运输班次进行调整,各路班次较前增多。以其下辖的陕西线区为例,西兰线增开了西安至彬县客车,每周一、四各对开1辆。川陕路宝鸡至汉中、宝鸡至广元,在维持原客运班次之外,还增开了汉中至广元(每天对开4辆)、汉中至勉县(每天对开2辆)^[6]。该运输局根据国家公路汽车载客和运货通则,总结以往运输经验,结合西北实际运输情况,逐步建立了较为系统的营运规章制度和有关报表制度,形成了一套行之有效的营运机制。

(3) 开辟联运业务。为了方便省际长途客货运输,西北公路运输管理局积极开展联运业务。早在陇海路西延至宝鸡后,西北公路运输管理局与四川公路运输管理局共同商议,决定于1937年4月14日起举办宝蓉段(宝鸡—成都)客货联运,一次售票,行包一次交运,双方在宁强县教场坝交接。1940

年 2 月,西北公路运输管理局奉命与欧亚航空公司及陇海铁路局开办自重庆经汉中、宝鸡至西安的陆空联运。其中渝汉段(重庆—汉中)为空运,汉宝段(汉中—宝鸡)为汽车运输,宝西段(宝鸡—西安)由火车接运。联运开办后,商旅称便。1943 年 3 月 1 日,交通部川陕汽车联运处成立后,先后开办重庆至宝鸡、重庆至迪化(乌鲁木齐)、重庆至老河口、重庆经宁夏至绥远等联运业务(表 1)^[5]。

表 1 西北公路运输管理局开展联运路线

线别	起讫点		里程/ km	班次及车数	行程 天数
	起点	讫点			
渝兰	重庆	兰州	1 568	每月 2、12、23 日由兰州, 8、18、28 日由重庆各开 1 辆	9
渝宝	重庆	宝鸡	1 064	隔日各对开 1 辆客车,每月 8、18、28 日各对开包裹车 1 辆	5
渝老	重庆	老河口	1 608	每星期四各对开 1 辆, 1944 年 5 月起改由每月 5 月 25 日对开 1 辆	13
渝迪	重庆	迪化	3 594	每月 11 日由迪化,17 日由重庆各开 1 辆(1 944 年 4 月起开始)	23
渝宁 绥	重庆	陕坝	2 099	每月 10、16 日由重庆,7、23 日由陕坝各开 1 辆(1944 年 4 月起开行)	14

4. 不断改进和加强车务、机料管理和交通监理工作

合理有序的运务、机料管理和交通监理工作是维持和增强运力,提高运输效率的保障措施。为了确保和提高运输效率,完成各种运输任务,西北公路运输管理局努力改进车务、机料管理和交通监理工作水平。

(1)不断改进和加强车务工作。在车辆调度方面,该运输局先是在 1940 年 11 月成立兰州、西安、广元等办事处,实行分区车辆调度。1942 年 2 月,该运输局鉴于分权式的调度方式“有失统一之弊”,将上述办事处撤销,车辆又统一调度,逐渐形成集权与分权有机结合的调运方式。在规章制度建设方面,该运输局先后制定了《调派车辆司机办法》、《行车路单实施办法》、《签发车辆临时出差记录单简则》、《修正车辆调度简则》等规章制度,推进了调度工作的规范化和有序化运作。为了进一步提高运务工作的效率和效益,该运输局还在西北公路网的各

重要车站增设无线电台、电话室等先进的通讯技术设备,以便及时了解各站点、路段的运力和运输情况。据统计,到 1942 年,建有无线电台 25 座,并在兰州设有电话室,装置 60 门及 20 门总机各一部;天水、汉中、广元、酒泉电话室各装有 10 门总机一部;其他凡设有无线电台的车站,一般都有电话机^[4]。

(2)提高机料管理工作水平。该运输局对汽车材料、燃料实行统一管制。由于旧中国汽车运输业发展较为落后,因而旧中国公路运输中所需的汽车和汽车配件、燃料等基本上依靠进口。抗战时期,随着对外联系通道的日益减少,公路运输所需要的汽车、汽车材料和燃料日益困难。为了使有限的汽车材料、燃料得到有效的使用,对汽车材料和燃料实行了统一管制政策,即统一采购、管理、使用等。该运输局十分重视汽车的材料、燃料的供应和汽车保修,以保障正常的公路运输需求。该运输局在所辖的西兰、兰猩、甘青、凤汉宁等主要干线公路上的 28 个车站内,设立了 25 个加油站,规定车辆必须到指定加油站按规定标准加油^[3]。该运输局还根据所辖路线的用料数量,分别在兰州、西安、汉中三地设有储量较大的材料库,在平凉、天水、宝鸡等地的修车厂、所内设置材料工间,并根据实际需要随时转移和调整库存数量^[3]。为了加强汽车保修工作,1944 年该运输局共设有 1 个制造厂和 6 个修车厂(兰州、平凉、天水、酒泉、褒城、广元等),厂下设有汽车保修、救济场、站、所等 28 处^[3]。这些举措对保证西北公路运输的正常运行起到了重要的作用。该运输局通过制定和完善各种规章制度,努力推进机料管理工作的规范化、制度化建设。《车辆保修大纲》、《各段、厂赶修车辆及奖励办法》、《厂、场、站报告车辆办法》、《汽车修理竞赛奖惩暂行办法》、《各厂、场领用材料、燃料及规定修车时间办法》、《转运材料暂行办法》、《行车用油办法》、《管理油料人员奖惩办法》、《司机用油奖惩办法》等一系列规定和办法的出台,促进了机料管理工作的规范化和制度化建设。该运输局通过统一管制汽车材料、燃料,设置合理的汽车保修站点和材料、燃料站点,推进机料管理工作的制度建设等途径,逐渐探索出一套行之有效的机料工作管理机制。

(3)重视公路交通的监理工作。抗战时期,西北地区的交通监理工作逐渐实现了由各地自发分散管理到统一、规范管理的重大转变。这种转变体现在正式监理机构和监理队伍的组建,也体现在交通监理法规的制定。抗战时期的西北公路交通工作主

要分为汽车监理(包括汽车的检验、登记核发牌照以及驾驶员、汽车技工的考核、发照等工作)和交通监理(包括处理交通纠纷、维护交通秩序等)。汽车监理和交通监理工作的实施与改进,有助于维护行车秩序、提高运输效率以及确保战时运输法规的实施和运输任务的完成。

综上所述,抗战时期国民政府通过制定战时运输法规,设置统一的西北公路运输领导和管理机构,构建灵活多样、行之有效的营运机制以及不断改进和加强车务、机料管理和交通监理工作等途径,建立了一套既能较好适应重要及紧急运输任务又能维持日常客货运输任务的战时运输管理体制。

三、抗战时期西北公路运输的作用

抗战时期,随着西北公路运输管理体制的改进和加强,其运输能力和效益明显提高。据西北公路运输管理局统计,在1938至1940年3年间,货物运输周转量由1 947 t增加到3 350 t,增长72%;货物运输周转量由1 104 623 (t·km)增加到1 555 105 (t·km),增长40.7%;旅客运输量由74 645人增加到205 931人,增长近3倍;旅客运输周转量由17 985 033 (人·km)增加到45 503 344 (人·km),增长1.5倍^[6]。西北公路交通网运输能力和效益的提高,对夺取抗战胜利和促进区域经济社会发展具有重要历史作用。

第一,输送大批苏联援华物资,增强了中国抗击日军的能力。抗战前后,随着中苏关系的改善,中国与苏联达成贷款协定,共计2.5亿美元,贷款主要用于购买苏联武器及其他军事战略物资;中国则以钨、锡、锌、水银、桐油等战略物资和毛皮、丝、茶、鬃等商品偿还苏联的贷款本息。据统计,从1937年10月至1939年9月,中国向苏联购买的985架飞机、82辆坦克、1 300多门火炮、14 000多挺机关枪及弹药、设备和装备,都是经由新疆通过西北国际公路运送到内地抗日前线的。在萨雷奥捷克至兰州的公路上,担任向中国运送军事物资的汽车多达5 260辆^[7]。抗战时期,苏联的这些军事物资对外援日益困难的中国来说有着特别重要的意义,直接支援了中国战场,增强了中国抗击日军的能力。

第二,促进了西北地区经济的发展。在中苏往来贸易中,中国方面由资源委员会负责统购矿产品,贸易委员会领导下的复兴、富华、中国茶叶三大公司

负责收购农副产品,以偿还苏联贷款。据统计,在1938至1941年间,中国经新疆共向苏联输送钨砂14 664 t、锡7 385 t、水银150 t、锑4 075 t、锌393 t、桐油7 768 t、羊毛10 500 t、猪鬃6 340 t、生羊皮1 315 000张^[6]。在这些物资中,绝大部分的农副产品以及部分矿产品是在西北地区收购的。此外,中国还通过新苏地方贸易向苏联出口了350多万头羊、1 039万张羊皮、29 413 t羊毛和其他产品^[6]。中苏往来的这些货物大部分都是经由西北公路交通网运输的。国民政府在西北大量统购矿产资源和农副产品,以及新苏贸易的开展,促进了西北地区农业、畜牧业、采矿业的发展。此外,西北公路交通网的形成,方便了西北地区的各种资源和产品的跨区流动,从而推动了西北经济的进一步发展^[8]。

第三,有利于保障边疆安全和维护国家统一。公路交通运输效率的提高,一方面密切了各地之间的经济、文化联系,也便利了军事运输,使政府能够及时应付地方上出现的不稳定因素,从而有助于维护国家的领土完整和国防安全。1944年,国民政府曾两次运输部队进入新疆,当时共派出车辆1 239辆次,行车里程达400余万千米^[4]。国民政府在新疆的大量驻军,加强了对新疆地方势力的控制和威慑,也打击了苏联的大国沙文主义和新疆的地方分裂势力。

第四,便利了大后方民众的日常生活,促进了西北民众思想观念的更新。抗战时期,西北公路运输管理局除开展国际、军事、公务运输外,还努力开展普通客货运输和省际联运业务。根据统计资料,1938年至1940年共完成旅客运输量483 792人,周转量108 975 197 (人·km);货物运输量8 252 t,周转量3 786 723 (t·km)^[3]。这些客货营运业务的开展,有利于货物的流通和人员的流动,方便了大后方民众的日常生活。交通流不仅是客货物流,而且是重要的信息流,因为近代汽车运输方式以及沿海、沿江发达地区的众多人群、商品货物等都是新的信息载体,它们在西北地区的流动,一定程度上有利于改变西北地区民众的传统思想观念。此外,西北公路网的修建及其运输业务的扩展,还带动了新式旅馆业、餐饮业、货物储存业等在西北地区的兴起,这些都有利于西北地区社会风气的开放和社会文明程度的提高。

四、结 语

抗战时期,国民政府通过种种努力逐步在西北

地区建立了一套适应战时需要的公路运输体制,当时建立这一体制是为确保战时重要运输任务和特殊运输任务的完成(如国际运输、军事运输、公务运输等),在运力有余的情况下兼及普通客货运输。这种战时交通运输管理体制建立的过程,也是西北公路运输管理工作不断规范化、制度化和现代化的过程,从而有效整合了公路运输资源,挖掘了运输车辆的潜能,提高了运输效率。由此可见,抗战时期西北公路交通运输管理体制的加强和完善,不仅促进了西北近代公路运输的现代化建设,更为重要的是大批国内、国际军用物资及人员通过西北交通运输线被运往抗日前线,对支援抗战发挥了重要作用。

抗战时期,由于受各种客观条件的限制(资金、人才、技术、配套设施等严重缺乏),以及国民政府对西北交通建设事业缺乏长远规划,各级交通运输管理机构整体水平的相对低下,严重影响了西北公路交通运输效能的充分发挥,制约了西北交通建设事业的进一步发展,这也是导致抗战胜利后西北地

区交通运输事业逐步衰落的主要原因之一。

参考文献:

- [1] 李云峰,曹敏.抗日时期的国民政府与西北开发[J].抗日战争研究,2003,13(3):51-78.
- [2] 国史馆中华民国史内政志编纂委员会.中华民国史交通志[M].台北:国史馆,1991.
- [3] 甘肃省公路交通史编写委员会.甘肃公路交通史:第1册[M].北京:人民交通出版社,1989.
- [4] 中国公路交通编审委员会.中国公路运输史[M].北京:人民交通出版社,1990.
- [5] 陕西省交通史志编写委员会.陕西公路运输史:第1册[M].北京:人民交通出版社,1988.
- [6] 魏永理.中国西北近代开发史[M].兰州:甘肃人民出版社,1993.
- [7] 罗志刚.中苏外交关系研究(1937—1945)[M].武汉:武汉大学出版社,1999.
- [8] 杨洪.试论陕西近代交通建设及历史作用[J].长安大学学报:社会科学版,2005,7(4):18-23.

Highway transportation management in the northwest during the anti-Japanese war

YANG Hong¹, ZHANG Fan²

- (1. Department of Applied Social Science, Northwest University, Xi'an 710127, Shaanxi, China
2. School of Life Science, Anhui Science and Technology University, Bengbu 233100, Anhui, China)

Abstract: Through the examination of those historical documents, the research finds the operation mechanism of that transportation management in the northwest region during the anti-Japanese war. The paper indicates that with the improvement of northwest strategic position in China during the anti-Japanese war, road traffic in the northwest had a good opportunity for development. The mileage of highways needed to be increased, there needed to be more vehicles and more stations. In order to effectively improve the traffic capacity and efficiency of transport, the government then strengthened the construction of the highway traffic management system in the northwest. And this improvement brought many benefits for the northwest area. On the one hand, it promoted scientific, institutional, and technical operation of the modern road traffic in the northwest, on the other hand, it improved the road network transportation capacity, with Lanzhou as the center and also played an important and historical role in the anti-Japanese war and regional economic and social development.

Key words: anti-Japanese war; northwest highway; transport management; historical role