

《甘肃公路交通史志》丛书

白银市公路交通史

人民交通出版社

绪 论

白银市地处西北黄土高原和腾格里沙漠边缘,座标在东经 $103^{\circ}33'$ ~ $105^{\circ}32'$ 和北纬 $35^{\circ}25'$ ~ $37^{\circ}38'$ 之间。东依宁夏回族自治区和甘肃平凉地区,南界定西地区,西邻省会兰州市,北靠内蒙古自治区及甘肃武威地区。1985 年再次建市后,全市共辖会宁、靖远、景泰 3 个县和平川、白银 2 个区;有汉、满、回、藏、东乡等 25 个民族,总人口 144.56 万人;辖地面积 2.12 万平方公里。境内沟壑纵横,丘陵起伏,山、川、峁、塬交错,黄河西南,东北方向流经境内,长 214 公里,把市辖境分为河东、河西两大部分,全市属于甘肃中部干旱地区。

一、历史文化与物产资源

白银市历史文化悠久,据考证,早在距今 4500 年前的新石器时代就有人类在这里繁衍生息,尔后世代相继,在历史发展和社会变迁中,羌人、匈奴、党项、吐蕃等古老民族和现代各族人民,在这片土地上,用勤劳、智慧、双手和血汗,创造了灿烂、光辉的历史文化。现已发掘出新石器时代的文化遗址 16 处,汉墓群及北魏、唐、宋以来的石窟艺术和城堡建筑遗址遍及全市辖境各地。其中被列为省级文物保护单位的就有 6 个,县级文物保护单位 50 多个。

今白银市辖区内的经济发展较早,农、林、牧、矿业的开发和生产自西汉以来,各朝代的史料中多有记载。其中尤以矿产资源的开发最为著名。传说和矿山遗迹遗物考证,始于汉朝,有文字记载的

在明朝洪武年间。《兰州府志》和《皋兰县志》均载有：“松山之南、矿炉二十座”，“矿工三、四千人”，在繁盛期有“日出斗金”之说。中华人民共和国成立后，把白银矿山资源列为重点，在 1953 年开始的国民经济第一个五年计划中，国家投资 5.37 亿元进行开发和建设。从此，成千上万的铜城开拓者和建设者，从祖国的四面八方云集白银，掀起了以开发矿山资源为主的第一次建设高潮。1958 年白银市成立后，以军工企业内迁为主进行了第二次大规模建设。“七五”期间，国家又投资 24.6 亿元，掀起了以有色金属、能源、化工为重点的第三次建设高潮，大大加快了白银市工业化建设的进程。到 1990 年，已经形成以有色金属、化工、煤炭、电力为主，建材、机械、轻纺等具有相当规模的独特的经济结构。使一个“风刮石头跑，夜晚野狼嚎”的荒原，建设成为甘肃省大中型企业密集地区之一，17 个实力雄厚的中央和省属企业集中了白银市 90% 的工业生产力，出产全国生产市场紧缺的铜、铝、铅、锌、稀土等一大批拳头产品，是西北黄土高原，欧亚大陆桥上一座新兴的工业城市。

二、道路交通的起源、开拓和发展

白银市道路交通发展的历史源远流长。据史书载：公元前 112 ~ 107 年，汉武帝曾两次巡幸甘肃，其中一次就是由平凉地区进入今白银市辖境内，再沿祖历河西行到靖远，然后返回长安。西汉开拓的“通西域路”（后称“丝绸之路”），到隋唐时期出现了畅通和繁荣的盛况。这条世界闻名的和平之路——“丝绸之路”东段陇右段北线，即是由平凉地区的静宁县和宁夏回族自治区进入今白银市辖境后，或沿祖历河（在今会宁、靖远县境内）经会宁至今靖远县城，或由海原（在今宁夏回族自治区境内）经水泉，到今靖远县境内，再分别由黄河的鹳阴渡口、石门乡小口子渡口过河进入景泰县境，沿景泰的芦阳、红水，西行至河西走廊。据《水泉堡碑》记载：“兵响之飞速转运，边商之蚁攘蜂熙，咸于此假道托宿，还送奔驰者苦无宁

日”。说明今靖远县水泉堡是交通要冲。为了保障“丝绸之路”的畅通,地方官府曾动员民众,在黄河两岸修浮桥、置津渡。唐宋时期,在黄河上修筑的乌兰桥、莎桥等现虽无存,但在当时“丝路”的畅通中确起到了重要作用。元、明、清时期,境内已有宁夏、固原大边道和陕甘、兰宁驿道通过今会宁、靖远、景泰境内。在驿道沿线设有青家、郭城、甘沟、水泉等驿站多处。靖远县石门小口子村的黄河索桥和渡口则成为官津要渡。桥南岸的哈思吉(蒙语为玉)村,则是过往食盐、茶叶、皮货、粮食、药材等大宗物资的集散地。据《靖远县志》载:“商旅往来,输轴辐辏,盛极一时”,可见交通之繁华。但是,道路交通的发展,与人类社会文明、进步,社会经济的发展息息相关,受社会制度和生产力水平的制约。随着历史的发展和社会变迁,“丝路”与驿道历经沧桑,几度枯荣,只给人们留下一些坎坷不平的遗址和残迹。

三、公路交通的兴起

今白银市辖境内兴修公路始于民国 13 年(1924 年),筹建的甘肃第一条公路是西(安)兰(州)路,即今国道“312”线。这条公路通过市辖境内会宁县南部的 6 个乡,长 88 公里,于民国 24 年(1935 年)5 月 1 日通车。第二条公路是民国 17 年(1928 年)甘肃省建设厅征雇民工整修的兰(州)宁(夏)汽车路,即今国道 109 线。这条公路在民国 35 年(1946 年)通车时,横穿白银市全境,长 181 公里。民国 35 年(1946 年)10 月至 36 年(1947 年)7 月,又增修了吴(家川)靖(远)公路,长 21 公里。民国时期,国民政府还有过多次修路的设想和计划,如在民国 22 年(1933 年)和 36 年(1947 年),甘肃建设厅两次拟定的公路建设规划中,都曾列有会宁至界石铺、定西至会宁、古浪至景泰、海原至打拉池等公路的建设规划,终因投资和技术力量无着等原因未曾实施,公路建设处于落后和缓慢发展的状态。

四、新中国成立后公路事业的蓬勃发展

1949年10月,中华人民共和国成立后,白银市公路交通事业的发展,揭开了崭新的篇章。1954年9月28日,白银厂有色金属公司(后改白银有色金属公司)成立后,为了开发矿山资源,建设白银,立即进行了矿山铁路、公路专用线的建设。1957年银山站至露天矿东厂沟的铁路主干线通车。1958年白银市成立,在省、市人民政府和公路交通部门的重视下,公路建设得以迅速发展,到1963年底,境内兰包、狄家台至白银厂铁路先后建成通车;兰包、西兰两条干线公路自1951年由省交通厅公路局列入计划后,进行了整修和改善。1952年会宁至定西公路修通,1956年靖远至会宁公路修通,1957年靖远至宝积山煤矿的专用公路也投入使用。在此期间,为了适应白银有色金属公司的建设和白银市工农业生产及人民生活的需要,白银市、区人民政府和各工矿企业还修建了水原至魏家店、局家台至金沟口、崖渠川至白银厂区的简易公路3条,长130公里。1958年,中共八届二次会议提出“鼓足干劲,力争上游,多快好省地建设社会主义”的总路线以后,交通部提出了“依靠地方,依靠群众,以普及为主”即“地、群、普”发展公路的建设方针。在“地、群、普”方针指引下,“全党全民办交通”的高潮迅速兴起,公路建设得到较快发展,县乡公路得到普及。

1963年白银市建制撤销,市属县、区分别划归定西、武威、兰州管辖,直到1985年。在这23年里,公路建设在省人民政府和省交通厅以及定西、武威、兰州等地、市人民政府的领导下,经历了国民经济调整和“文革”十年动乱时期。

1963年白银市撤销时,正值国民经济调整时期,公路部门遵照交通部提出的“切实整顿,加强养护,积极恢复,逐步改善”的方针,放慢了建设速度,认真贯彻了公路养护条例,恢复和健全了公路管理制度,加强了公路管理和养护工作。各县人民政府采取教育

群众爱路、护路,制定有关路产路权保护奖励办法等措施。公路技术状况得到普遍提高。

60年代末和70年代初,甘肃修建的皋营、宜兰两条战备公路,均通过今白银市辖境内,计长230公里。其中1969年12月20日开工,1970年5月20日竣工的皋(兰)营(盘水)公路,长165公里,在今白银市辖境内104.9公里。70年代初开工,1981年建成的宜(川)兰(州)公路,长540.3公里,在今白银市辖境内126公里。1976年10月,国家进入了新的历史发展时期以后,公路建设贯彻执行了全面规划、加强养护、积极改善、科学管理、保证畅通和普及与提高相结合以提高为主的方针;在抓好重点提高的同时,依靠区、县政府,充分发动群众,多渠道筹措建设资金;采取发放粮、棉、布“以工代赈”和“民工建勤”等办法普及县乡公路建设,市辖境内的公路建设规模、质量等都有很大的提高。到1984年底,市辖境内公路通车里程已达1911.43公里,其中省养公路725.1公里,地养公路1186.33公里。

1985年8月,白银市恢复建制后,市委、市人民政府把公路建设摆在了重要议事日程,提出“振兴白银,交通先行”的口号,市交通局在较短的时间内完成了与定西、武威、兰州3地、市的交接工作,并根据把公路建设的重点要放在经济发达区,以经济中心向外辐射的原则制定了本市在“七·五”期间的建设规划。经过5年的艰苦奋斗,先后完成了国道“109”线白银至靖远段长114.2公里按二级公路改建的任务;修通了以白银区为起点向东、西、南、北四面辐射的出口路段,并用国家拨给的粮、棉、布和中低档工业品“以工代赈”,新建县乡公路长228.14公里,改建公路351.03公里;修建桥梁41座,长1350.38米,共完成投资3300万元。使8个原来不通班车的乡通了班车,28个晴通雨阻的乡实现正常通车,有49个乡的交通状况明显改善,367个自然村,53万群众行路难,乘车难的问题得以解决。到1990年底,全市公路通车总里程已达2355.02

公里,其中省养公路 735.93 公里,市养公路 1619.09 公里。

五、新中国成立后公路运输业的蓬勃发展

1949 年中华人民共和国成立前后,白银市没有注册汽车,汽车运输业务十分有限,50 年代初期,民间运输仍占主导地位。到 1958 年白银市成立时,全市民用汽车有 499 辆,其中白银市交通运输管理局有营运货车 96 辆,虽然汽车增长的速度不算慢,但当时运量大于运力的矛盾仍十分突出。为了适应国民经济和工农业生产发展的需要,各县人民政府都动员组织了大量的民间运输工具支援矿山建设。1961 年 10 月,白银市交通运输管理局汽车队与定西专属交通运输管理局第 4 队合并,成立了甘肃省白银市汽车运输公司,有营运货车 162 辆,轿车 1 辆,主要承担白银市的重点物资运输任务。1963 年白银市撤销时,白银汽车运输公司同时撤销,分别并入兰州、武都运输公司。白银市成为区级建制归兰州市管辖,兰州运输公司第 5 车队常驻白银(后划归兰州市运输公司改称第二车队)。1969 年 5 月 17 日,经省革委会批准交通部第一汽车运输总公司第九分公司(以下简称九公司)在白银区筹建,有营运汽车 65 辆,九公司边建设边投入营运,到 1970 年有了经济效益,当年实现利润 102 万元。1971 年 3 月,九公司下放给甘肃省改称“甘肃省汽车运输二团”,1972 年又改称“甘肃省第二汽车运输公司”,1976 年营运汽车增到 310 辆。1978 年 10 月又改称“甘肃省白银汽车运输公司”。同年兰州市汽车运输公司第二车队合并给白银汽车运输公司,共有营运汽车 327 辆。九公司是为适应战备的需要而组建的,自成立后,始终坚持“保主保重”的运输原则,行车遍及西北各省、区,承担煤炭、木材、矿建和救灾等重点物资运输任务,为白银、兰州乃至甘肃的工农业生产和经济建设做出了贡献。

随着国民经济和公路运输事业的不断发展,各县(区)自 60 年代末、70 年代初先后组建和发展了国有汽车运输企业,随着营运

汽车的逐渐增多和汽车客运业务的开展,汽车运输逐渐代替了民间运输。自 1978 年 12 月,中共十一届三中全会,国家实行改革开放政策以后,公路运输首先从放宽搞活起步,根据交通部 1981 年提出的有河大家走船,有路大家行车的要求,提倡多家经营,鼓励竞争,支持个体、联户和自备汽车参加营业性运输。一时,机关、厂矿、企事业单位自备汽车增加很快,形成一个多层次、多渠道、多家经营的运输格局,客、货运输得到很大发展。截止 1990 年底,全市拥有民用汽车 7665 辆,其中公路交通部门营运汽车 355 辆,机关企事业单位自备汽车 6521 辆,个体户汽车 789 辆。拥有拖拉机 27786 台,其中大中型拖拉机 2693 台,小型拖拉机 25093 台。年完成货运量 344.73 万吨,货运周转量 22494.54 万吨公里;客运量 310.05 万人,旅客周转量 17558.39 万人公里。

与公路运输业的发展相适应,公路交通监督管理工作也在不断提高。业务从简到繁,队伍从小到大,检测手段由耳听、口问、眼看发展到科学综合检测和微机收费及高频率的通讯联络等,对减少行车事故,加强技术管理,提高运输效益,起到了监督和保证作用。

六、总结历史经验,促进公路交通事业继续前进

纵观 40 年,白银市的公路交通事业发生了巨大变化,为振兴白银,发展国民经济起到了重要作用。但是,在公路建设的布局、质量和运输的管理等方面,还存在不少问题。尤其改革开放以来,随着商品经济的发展,城市、乡村之间物资交流,群众往来频繁,中短途、小批量、门到门的货运量增加,旅客运输量逐年上升,交通量向国道干线集中的趋势十分明显,而许多公路的设计能力已不适应实际通过量的需求。在运输管理体制中的横向纵向关系有待于进一步理顺,调控监理手段,法制建设有待进一步加强,公路交通仍然是白银市经济发展中的一个薄弱环节。

中国共产党第十二届代表大会提出:“当前交通运输的能力同

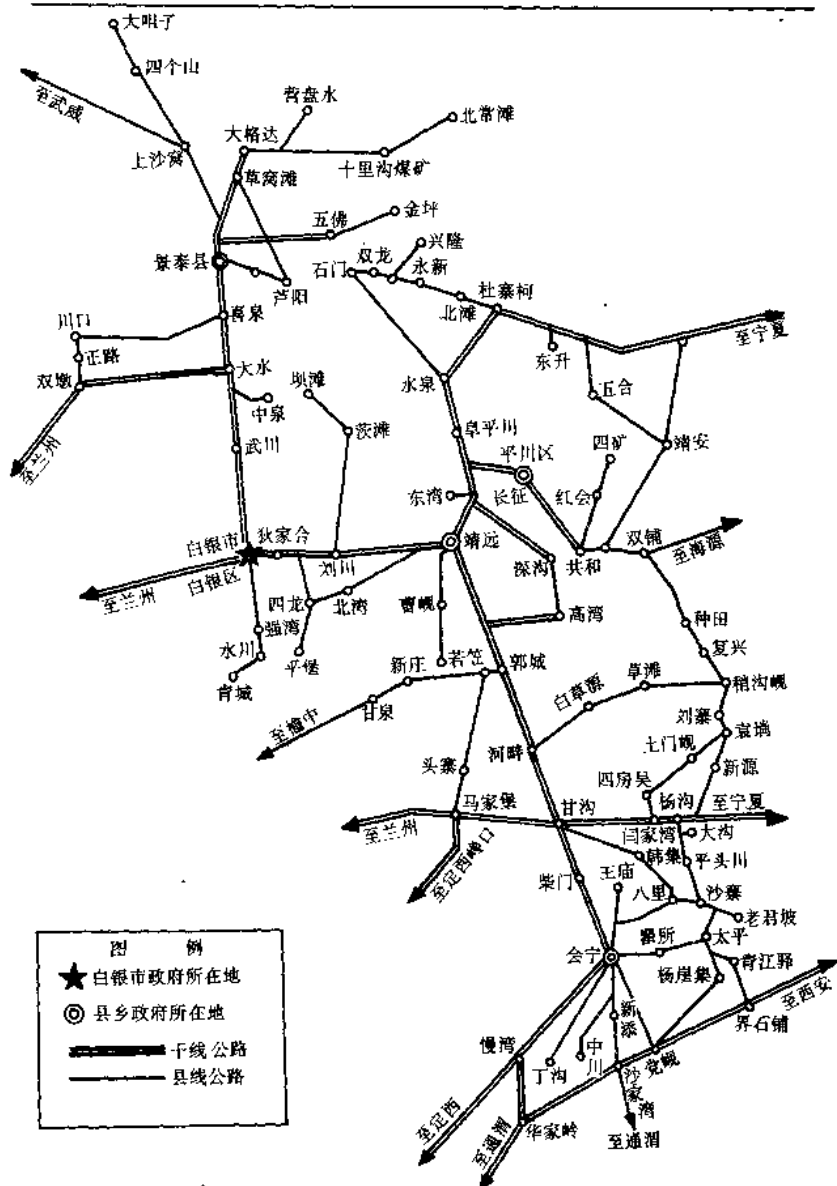


图3 白银市公路营运路线示意图

运输量增长的需要很不适应,交通运输已成为制约我国经济发展的要素”。因此,必须认真总结历史的经验,特别是吸取新中国成立以来的经验教训,继往开来,坚持实事求是,科学性和革命性相结合的精神,坚持党在社会主义初级阶段的路线、方针、政策;力争在白银地区建成一个与经济发展相适应、规划合理、四通八达、具有先进技术装备的公路交通体系,使全市的公路交通事业沿着有中国特色的社会主义道路继续前进。

第 一 篇

中华人民共和国成立前 白银市的道路交通

(约公元前 21 世纪~1949 年)

第一章 道路交通的起源和开拓

(约公元前 21 世纪~581 年)

黄河流域是中华民族的发祥地和摇篮，她孕育了伟大而灿烂的华夏文化。黄河自市境内白银区的两峡口入境，流经白银区和靖远、景泰两县，由景泰县的北长滩流入宁夏回族自治区，全长 214 公里。据会宁、靖远、景泰县境内出土文物考证，距今 4500 年前的新石器时代，这里就已有原始人类繁衍生息。古代道路是随着“氏族部落集团或联盟的移动^[1]”逐渐形成和开拓的。白银市辖境内的文化遗址和文物属“仰韶文化半山类型”，它“是由河南而至甘肃的^[2]”，足见白银地区同省内和中原已有了道路。但是，古代道路、桥渡的兴废通阻，运载工具的改进，运输方式的演变，管理设施的因袭、完善等，不仅受社会生产力和技术水平的制约，而且同政治制度、军事争战、商业贸易、经济实力等密切相关。传说中的三皇五帝时代，伏羲、黄帝、尧、禹等部落首领都曾在天水、平凉、武威、定西等地有过涉足活动，这些地区同白银市相邻，受其影响当无所疑。严狁、鬼方^①等古老民族，在殷商时期居住在会宁县东部的高平（今宁夏回族自治区固原县）一带，所谓：“鬼方无道，武丁伐之，三年乃克，自是内外无患，而殷道复兴”，说明殷商的统治势力也已涉及到了今白银市辖境内。西周至

① 据王国维：《鬼方昆夷严狁考》记载：“……严狁即严狁，亦即大戊、在丰、镐京、固原、泾阳一带”，戴震：《毛郑诗考证》“严狁居焦获，及侵镐京，至于泾阳……。泾阳，安定郡之泾阳，今平凉也，太原即高平，今固原也。”

战国时期,辖境内的会宁县属北地郡,景泰有羌方,秦汉时期,境内已有祖厉、鹑阴、媯围等县的建制,同安定、金城、武威等郡治,同中原已有通行的道路,尤其靖远、景泰县黄河沿岸的鹑阴、石门、五佛等地,已是甘肃东西交通的要冲和重要渡口。“汉通西域^①路”,即“丝绸之路”开通后,从长安至河西走廊这一段,在甘肃境内有南、北、中3条路线,其中北线,又称“丝绸之路”陇右段北线,就有两条路由靖远县城附近的鹑阴和北部的石门渡过黄河,再经景泰县至河西走廊。公元前112~107年,汉武帝曾两次巡幸甘肃,其中第一次由平凉地区进入今白银市辖境内,沿祖厉河西行,经会宁到靖远。随着“丝绸之路”的开通和中西政治、经济和文化交往的频繁,今白银市辖境内的道路交通得到进一步开拓。

第一节 文化遗址与道路交通的起源

一、文化遗址与道路交通的起源

白银地区具有悠久的历史,据出土文物考证,早在新石器时代,这里就有入类活动。白银地区已发现新石器时期的遗址有16处之多。主要有“仰韶文化半山类型”的彩陶壶、瓷、罐、钵、盆和“齐家文化”的细颈侈口蓝纹红陶罐、夹沙划纹单耳红陶罐和高颈双耳罐,以及多种磨制石器。还发现有汉墓群及北魏以来石窟艺术,城堡建筑遗迹散布各地。其中,会宁县境内的牛门洞,景泰县境内的张家台、营盘台、寺滩、喜集水等地出土的陶器、陶片、石器、骨珠、细石器等,均属“新石器时代半山类型”文化的遗存,还有靖远县境内北城滩城堡等遗迹。此外,市境内还有

^① 西域即玉门关(在敦煌县西北)、阳关(在敦煌县西南)以西的中亚,西亚乃至欧洲,汉时统称西域。

反映各个历史时期的文物 3000 多件，文物点 253 个，古墓葬 39 处，古遗迹 60 余处，古建筑 71 处，古石刻石窟 16 处。在同白银市接壤的兰州、静宁、武威等县境内的“齐家文化”墓葬中，发现了松耳石和大理石石镯等实物。

根据考古学家关于“仰韶文化是由河南而至甘肃^[3]”的推定，白银的劳动人民，远在约公元前 4500 多年前，就已同省内各地和中原以及新疆等省、区有了往来。至少从那时起，白银，作为甘肃东西交通的要冲，以黄河渡口连结东西交通孔道的重要地位已显示出来。

二、道路的雏形和走向

据《甘肃通志》记载：“秦凉之地先有成纪，其后崆峒，流沙等均为古代声教所及。唐虞夏后以来昧谷、积石、猪野、河滨均属雍地。成汤时期，羌氏来王复沦为夷狄”。传说中的三皇五帝时代，伏羲、黄帝、尧、禹等部落首领都曾到天水、平凉、定西、武威等地涉足活动过，白银地区同天水、平凉接壤，又地处中原至河西走廊的必经之地，因此，传说中的部落首领从中原到甘肃的活动，对白银地区道路交通的开拓是有影响的。

相传伏羲氏的祖先最早居在陕西蓝田一带，后来迁到甘肃的秦安。“太昊庖牺氏……。母居于华胥，履大人迹于雷泽，而生庖牺于成纪”^{①②}。伏羲部落发展壮大以后，从西北到中原作都于陈（今河南淮阳县），并在那里定居下来。

中华民族的始祖黄帝统一各部落以后，曾两次从中原到甘肃平凉的崆峒山向广成子求教治国之道。所谓“居崆峒^③之山，石室之中，黄帝闻而造焉”^④；“黄帝游乎赤水^⑤之北，登乎昆仑之

① 成纪，在今秦安县东北。

② 崆峒，即崆峒山，在今平凉市境内。

③ 赤水，在今武威县境内。

丘”^[6]；“西至崆峒、登鸡头”^[7]。这些传说性的史料都说明黄帝从中原到过与今白银市相邻、相近的平凉、天水、武威等地区。

商的统治势力也伸展到了会宁东部的固原一带。“鬼方无道，武丁伐之，三年乃克，自是内外无患，而殷道复兴”^[8]。商既平定鬼方，其统治势力自然已达到甘肃中部地区，其道路也应延伸到今白银市境内。

以上传说表明，商代及商代以前，地处甘肃中部地区黄河岸边的白银已有道路交通，其走向为：以靖远为起点北渡黄河，西北行经景泰至武威，或由景泰南行到金城；自靖远西南行经皋兰至榆中，南行经会宁、静宁至平凉、天水。道路已具雏形，同中原的道路交通已初步开通。

第二节 “丝绸之路”的开拓和 境内的主要路段

一、汉武帝西巡与回中^①道在境内的走向

西汉文帝十四年(公元前166年)，匈奴老上单于率部骑14万众，从朝那(今平凉西北)、萧关攻入北地郡，并杀北地郡郡尉。其前锋部众走回中道到了雍(今陕西凤翔南)，火烧回中宫，汉王朝大惊，调10万大军保卫长安，并发车骑抵御匈奴。西汉元鼎五年至元封四年(公元前112~107年)，汉武帝为了加强西北边防，阻止匈奴的进犯，曾两次巡行甘肃，都曾走回中道。西汉元鼎五年(公元前112年)冬，汉武帝“行幸雍祠五畤，遂逾陇登崆峒(即崆峒山)，西临祖厉河而还”^[9]。西汉元封四年(公元前107年)冬十月，汉武帝二次西巡，再次到甘肃。汉武帝“行幸雍、祠

^① 回中，地名，一说在陕西凤翔县北，一说即指泾川县附近的回中宫。