

宁夏公路交通史丛书

宁夏交通史

先秦—中华民国

宁夏人民出版社

中国公路交通史丛书

宁夏交通史

(先秦——中华民国)

宁夏回族自治区交通厅编写组 编

宁夏人民出版社

一九八四年

中国公路交通史丛书

宁夏交通史

宁夏回族自治区交通厅编写组 编

宁夏人民出版社出版发行 宁夏新华印刷厂印刷
(银川市解放西街105号)

开本: 850×1168 1/32 印张: 12.5 字数: 250千 插页: 6

印数: 1—2,000册

1988年8月第1版

1988年8月第1次印刷

责任编辑: 沈克尼 责任校对: 沈 斌 徐 婧
封面设计: 项玉杰 版式设计: 李茂华

ISBN 7-227-00269-1/K·26 定价: 5.60元

西周车马部件（1981年固原县中和乡出土）



车轴饰。



车轴和车辖。



车轴饰。



车轴饰。

马镳、马衔。





波斯银币



产于阿富汗的镶
有蓝宝石戒指

产于伊朗北部吉兰地
区古窑的玻璃碗



《丝路》文物 一九八三年底在固原发掘北周李贤夫妇墓，出土了几件南北朝时期传入的波斯文物：



鎏金铜质女像上端饰有
的人头像。

波斯萨珊王朝的
工艺品鎏金银壶





民國時期寧夏第一個交通管理機構成立典禮

寧蘭公路青銅峽改築工程正在施工



1947年11月18日竣工的寧蘭公路長山頭橋



- (一) 工程名稱：長山頭橋
地點：蘭家路 310 公里長山頭
建築經過：該處原無橋樑來往車輛咸均涉水而過嗣於 36 年 7 月 1 日開工興建此橋於同年 11 月 16 日竣工
+ 工程概況：橋長 58.4 公尺墩重 15 公噸為四孔 6.5 公尺四孔 7.2 公尺鋼筋混凝土橋架連續板橋



果川平原的牛車

旅客拉汽車過六盤山



穿越騰格里沙漠的駝隊

大型平拖，載貨10噸，亦可稍運旅客



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运制度发展为通行汽车的公路交通，则是在清末民初从国外引进汽车和筑路技术以后才开始的，至今还不到几十年的历史。

中华民国时期的公路交通史，是半封建半殖民地经济反映的一个侧面。在民国的38年期间，为适应当时的需要，公路交通有所发展，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，分布又不平衡，多数集中在东北和沿海地区，广大内地和边疆省分的公路为数不多，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过能力较前大有提高，高级和次高级路面从300公里发展到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，使与西藏地区的物资交流得以畅通。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，还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、施工工艺和通行能力，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，还建成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、改善人们生活、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。

1979年党的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

序

宁夏回族自治区位于我国大西北的东部，居黄河上游的河套地区，与陕西、甘肃、内蒙古等省（区）为邻。面积6.64万平方公里，人口410多万，其中回族约占三分之一。因有黄河灌溉之利，物华天宝，地灵人杰，1300多年前即有“塞北江南”之美誉。这里农业发达，盛产水稻、小麦、玉米、大豆、糜子和瓜果，更有红、黄、蓝、白、黑“五宝”（枸杞、甘草、贺兰石、二毛皮、发菜）驰名中外；这里矿产资源丰富，石膏、煤的储量在全国各省（区）中位居前列。党的十一届三中全会后，全自治区回汉人民掀起了四化建设的新高潮，各项经济建设事业都在腾飞。在这种新形势下，人们都有一个共同感觉：交通运输的落后，成了宁夏经济发展的制约因素。中国共产党第十二次全国代表大会及时地提出：当前应把交通问题作为经济建设的战略重点。如何解决好这个战略重点，促进四个现代化建设，已是我们交通战线广大职工责无旁贷的任务。

我们中华民族，有古老的文化，悠久的历史。我们的祖先，一直把解决好交通问题放在重要地位，为交通事业的进步和繁荣作出了不可磨灭的贡献。两千多年前，宁夏就已有车马大

道。举世闻名的丝绸之路不但经过宁夏，而且沿用了两千余年。宁夏境内一段黄河，在1530多年前就开始了大规模水运，曾经一冬造船200艘，将引黄灌区的粮食外运。延至近代，由于晚清、民国政府的腐败，加上地方军阀的反动统治，使宁夏现代化交通方式发展速度延缓。直到1949年中华人民共和国成立，宁夏没有一条铁路，没有一艘轮船，民航才在试办之中。仅有的1167公里公路，也都是土路面，只行驶着38辆民用汽车。中华人民共和国成立后，这种落后的交通状况才有了较大的改善。

历史在发展，人民要前进。为了总结交通发展的进程，探索其中的固有规律，从中寻求借鉴，以指导社会主义新宁夏的交通建设，迫切需要编写一部宁夏地方交通史。1980年7月8日，中华人民共和国交通部决定，各省（区）都应立即组织编写和出版《公路交通史》。两年后，又下达了水运史的编写任务。我们于1980年12月开始组建编辑班子，并成立了编审委员会。于1982年底完成了征求意见稿。此后四年多，又经不断充实、修改，终于定稿。由于宁夏面积小，要叙述的内容不多，1949年前又无铁路，其余古代、水运、公路交通部分难以各自成册，故最后定书名为《宁夏交通史》，上起先秦，下至民国，总揽水陆、古近代交通为一册，计20余万言。

中国史籍浩如烟海，但要查找有关宁夏交通的史料，恰似大海捞针，殊非易事。更兼民国时期有关宁夏交通的档案资料多数已毁，给史料搜集工作带来了很多困难。但参加编写本书的同志克服重重障碍，遍查史书、档案，调查走访当事老人，

求教于专家学者，终于使《宁夏交通史》付印出版。

这部《宁夏交通史》，对于我们有批判地继承历史，借古鉴今，指导工作，以及对青年进行历史知识，传统教育等等，都将有裨益。值本书出版之际，特为之序。

宁夏回族自治区交通厅副厅长 安良

1987年8月25日

凡 例

一、《宁夏交通史》坚持实事求是，言必有据，并力求思想性和科学性的统一，使之成为探索交通发展规律，反映宁夏地方特色的史书。

二、全书由先秦写至民国。采用编、章、节结构。上编为古代交通，以若干朝代为一章；下编为民国时期交通，按宁夏交通发展的历史进程分章；因民间运输贯穿于整个民国时期，水运及民航也须兼顾，故在下编亦各为一章。两编之外，附录大事记及图、表若干。

三、数字的使用，除古代部分遵从史书惯例外，其余一律以国家语言文字委员会等七单位制订的《关于出版物上数字用法的试行规定》为准。

四、古代计量单位变化很大，各不统一，折算起来十分复杂，而且难免有误。因此，对古代的长度计量单位如里、丈、尺，一般不予折算公制。古代出土文物及民国时期的计量单位则一律用国际单位制。

五、注释用页下注。凡属参见二十四史的注释，均照中华书局点校本标注页码，不再注明版本及作者。绪论部分的内

容，凡属在正文中已有叙述的，均不作注释。大事记一律不作注释。

六、关于称谓。历史朝代一律用通称，如“清”、“中华民国”。各历史时期的政权机构、职官，均用当时的称呼，如“中华民国交通部”，“宁夏省国民政府”。人物或直书其名，或冠以职务，如“马鸿逵”、“三边总制尚书王琼”。

七、插页中的交通线路图均为示意图，但制图时仍照比例绘制。图中地名，凡有括号者为今名，无括号者为所处朝代名。图中标“省界”，系指今宁夏回族自治区界。

八、编写本书的地域范围一律以宁夏回族自治区1986年的疆界为准。属疆界内的，详写；疆界外的，如系宁夏延伸出去的交通线路，采取“送一程，延至终点”的办法略写。

九、附录中的大事记采用编年体。

绪 论

(一)

交通运输，是人们“衣食住行”的一个方面。任何人，只要是生存在地球之上，就离不开交通。可以这样说：有了人类、便有交通；交通史是和人类社会发展史并存的。

中国是一个伟大的统一国家。中华民族，是世界上伟大的民族。这个统一国家、伟大民族的形成，也与交通有十分重要的联系。斯大林曾给民族下过一个定义：“民族是人们在历史上形成的一个有共同语言、共同地域、共同经济生活以及有表现于共同文化的共同心理素质的稳定的共同体。”“这些特征只要缺少一个，民族就不成其为民族。”^①中国的统一始于秦。在“车同轨、书同文、行同伦”这个统一措施中，交通问题（车同轨）放在首位。范文澜在《中国通史简编》一书的绪言中说“‘车同轨’可以了（理）解为相当于‘共同经济生活’、‘经济的联系’这个特征。”《孟子·公孙丑》列举五条王天下之道，其中招商、通商占了两条。在奴隶制社会，如果没有交通，人们“老死不相往来”，自然无法形成民族，更不能形成

^①《马克思主义和民族问题》，《斯大林全集》第2卷。