

《甘肃公路交通史志》丛书

兰州市公路交通史

人民交通出版社

《甘肃公路交通史志》丛书

兰州市公路交通史

人民交通出版社

内 容 提 要

本书为兰州市公路交通史专著。它上自先秦，下至1985年记载了兰州古代道路交通的开拓、形成以及公路交通的产生、发展的历史。书中运用大量史料说明了道路与公路交通在兰州地区经济、发展中的作用，以及各个时期政治、经济形势对交通发展的影响，对研究地方专业史有一定的参考价值。

责任编辑 李世华

封面设计 孙立宁

《甘肃公路交通史志》丛书

兰州市公路交通史

Lanzhoushi Gonglu Jiaotongshi

兰州市公路交通史志编写组编

插图设计：孙立宁 正文设计：刘晓方

责任校对：周岫岩

人民交通出版社出版发行

（北京和平里东街10号）

各地新华书店经销

北京百花印刷厂印刷

开本：850×1168 1/32 印张：16.125 字数：398千字

1990年12月 第1版

1990年12月 第1版 第1次印刷

印数：0001—1500册 定价：19.40元

ISBN 7-114-01057-5

F · 00112

《甘肃省交通史志年鉴》编写委员会

主任委员：胡国斌

副主任委员：张玉堂 陈琦 伊国清

委 员：胡国斌 张玉堂 陈琦

伊国清 岳凤翔 王坚

王兆泽 李双聚 李自治

高更新 唐明宝 李兴民

吕振铎 吴国平 陈文长

李文彬

顾问：杨建新

总编辑：陈琦

副总编辑：伊国清

兰州市交通史志编纂委员会

主任委员：王雁宾

副主任委员：陈时艾 余正雷

委 员：（以姓氏笔划为序）

马志良 王雁宾 王宝元

任 信 刘骏武 余正雷

何正义 陈时艾 张积育

《兰州市公路交通史》编写组

主 编：刘骏武 张 俊

编写人员：张 俊 徐学力 马新升

陶启江 王培文 冯光清

胡晓梅 韦秀英



為兰州市交通史題

金城交通史

悠久今昌鉞

史筆聚精華

共繪黃河春

一九八九九月

王秉祥



交通史誌記矣昨天改進今天
創造明天它是一部總往升
平的史詩歷史部史誌而促進
亦有經濟教學系發展交通事
業做出貢獻

任康英

一九九〇年
九月



1 兰州市中心区鸟瞰

2 省领导视察七道梁隧道，
前排左一李子奇，
左二王世泰，左三吴坚，后排左一秦中一



3 市委书记王金堂在青城黄河吊桥通车典礼上剪彩

4 市长柯茂盛在杨家湾黄河吊桥通车典礼上讲话





5 兰州市三县五区公路部门部分职工与省、市公路主管部门领导研讨工作后留影



6 兰州市公路交通史志编纂委员会审稿会议



7 兰州市公路交通史审稿会议全体代表 前排左起：
何正义 桂海兴 余正雷 薛含庆 华连 陈琦 沙智秀
王振军 胡国斌 王秉祥 任震英 王雁宾 杨建新 伊国清
陈时艾 苏树科 任信 马志良 张积育 王宝元



8 兰州市
交通技工学校
成立大会

9 兰州市
交通局首届思
想政治工作研
讨会



授予吴志英同志全国交通系统优秀政工干部称号大会



10 兰州市交通局授予吴志英同志全国
交通系统优秀政工干部称号大会

总 序

甘肃地处祖国中心，西北腹地，道路交通的发展有着悠久而光辉的历史。据我国古籍记载，伏羲生于成纪而东展于中原，黄帝出于寿丘而问道于崆峒，颡顼西至于流沙，尧放三苗于三危，大禹导河于积石，这些传说生动的说明，远古时期的甘肃就与中原有密切的交通来往，周秦时期，不窟西奔，公刘东返，穆王西游，西戎东迁，及至秦始皇帝，开驰道，修长城、亲巡陇西，甘肃交通大开，与中原连成一片。西汉之时，张骞出使，四郡开设，具有世界历史意义的丝绸之路得以畅通，中西经济文化交流得到长足发展。此后历经隋唐盛世至于宋元明清，甘肃驿道交通四通八达，成为大西北交通必经之道；隋炀西征于河西，玄奘取经于天竺，文成和亲于西藏，马可东行于中原，皆取道甘肃，及至晚清，左公整道植树，驿运昌盛。甘肃道路交通已成为沟通中国与外国、联结中原与边疆的枢纽；成为发展国内经济、促进各民族团结，巩固祖国统一的大动脉。

民国初期，国家规划交通，均以兰州为中心，经经纬线，遍及全国，虽未实现，但对甘肃公路交

通之发展，起到了推动和促进作用。30年代，国人倡导，开发大西北，“以工代赈”，首修西安至兰州公路，并于1935年正式通车，沟通了陕甘两省及甘肃通往内地之现代交通。1937年抗战军兴，西北公路运输顿为国内运输之主线，国际运输之重衡。是时，政府对西北公路运输之建设与发展较为重视，兰州已成为西北运输之枢纽。西兰、甘新公路已成为西北运输之要道，华双公路又是连接西北和当时国民政府所在地西南地区的主要通道。俟后，甘川、兰宁、甘青及河西三支线公路等相继修筑，汽车数量也迅速增加。公路运输在发展甘肃经济，支援抗战等方面均发挥了一定的作用。抗战胜利后，公路运输之重点，随着政治、经济的东移，也发生了较大变化，甘肃公路交通发展变慢，汽车运输车辆有所减少。到1949年解放时，甘肃共修建公路34条，计长5161.1公里，在册汽车1866辆。由于大多数公路系原大车道局部改善而成，标准太低，加以长期失修失养和战争的破坏，路况极差，可以勉强通车的只有19条，计3279.8公里。汽车因全系进口、车型杂，加上配件、汽油奇缺、保修能力不足，管理不善等原因，能正常运行的寥寥无几。广大的农村山区，主要依靠人力和畜力运输，交通十分不便。

新中国成立以后，全省各级党政，对公路交通建设和发展都十分重视。在经济困难的情况下，安排一定的投资，贯彻民工建勤、民办公助的方针，多次动员群众掀起筑路和大办运输的高潮。在优先修建和改造提高干线公路的同时，依靠地方，依靠群众，大修县乡公路，帮助厂矿企业修建专用公路。贯彻全民大办运输的方针，交通部门和各行各业办运输并举，发展公路运输，为工农业生产和人民生活服务。经过几十年不断的艰苦努力，到1985年公路通车里程达到32870公里，为新中国建立初期通车里程的10倍，公路上缺桥少涵的状况，已得到彻底的改变，且桥涵基本实现永久化，高级次高级路面已达到9160公里，占通车里程的27.85%。干线公路可通全国各地，以兰州为起点，向东可通过西兰、宜兰公路通往八百里秦川和中原、华北及长江中下游；向东北可通过兰包公路达到宁夏平原和内蒙古牧区以至京津地区；向南可通过甘川、兰郎公路达四川盆地和云贵高原；向西南可通过甘青、红当公路达青藏高原，向西北可循古丝路而行穿越河西走廊之甘新公路进入新疆腹地。在全省1519个乡中，已有1511个通了汽车，1090个通了班车。许多偏僻闭塞的山区，如今“高路入云端”，不少湍流阻隔的

江河，已“天堑变通途”，初步建成了以兰州为中心，干支相连，城乡相通四通八达的公路网。

到1985年，全省民用汽车已达到65951辆，为新中国成立初期的35倍多。全省已建成一个多层次、多渠道、多成份的公路运输力量。各地、县均设有国营运输公司或汽车队，各大厂矿企业都有一定的运输力量，还有个体运输户汽车5000多辆，以补国营运输之不足。另外，乡镇农村还有10多万辆大小拖拉机参加长年或季节性的运输。大多数车辆得到更新，技术状况基本良好，保修网点遍布全省，运力基本上可以适应各方面需要，客运车辆猛增，且正朝着舒适性方向发展。

自1949年至1985年的36年中，甘肃的公路交通虽取得了较大的发展，但由于缺乏社会主义建设的经验，在规划、组织、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。特别是在公路的质量标准和运输的管理、布局中，还存在不少的问题，公路交通仍然是我省国民经济发展中的一个薄弱环节。

中国共产党十一届三中全会以后，中共中央总结了过去正反两方面的历史经验，制定了一系列的正确政策和措施，我们必须坚决地贯彻这些政策和

措施，结合甘肃公路交通的实际，努力工作，把公路交通事业办得更好。

为了回顾既往，总结经验，探索规律，策励未来，由省交通厅和各地、州、市组织100多人的史志编撰队伍，搜集13000多万字的史料，以马克思主义的历史观为指导，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《甘肃公路交通史志》丛书，以供从事公路交通事业的同志们参考、借鉴。这套丛书已陆续出版，献给读者，请同志们大力支持，并提供宝贵的意见。

甘肃省交通史志及年鉴编写委员会
1989年6月

序

兰州是甘肃省的省会，是我国西北交通的枢纽之地。

兰州，古属雍州，汉称金城，隋文帝开皇元年定为兰州，设总管府。以后诸朝代，兰州名称几度变更，到民国30年设置兰州市。

兰州自古以来就是中原通往西北地区的交通要冲，历代封建王朝都比较注意兰州交通的建设。汉代在兰州至河湟地区的驿道上修建各类桥梁70余座。隋、唐、宋诸代，在兰州境内黄河上架浮桥，修关隘。到了元、明、清之际，以兰州为中心，向甘肃东、西、南、北、幅射的驿道网络基本形成。尤其晚清期间，纺织工业开办，兰州官马大道和甘新大驿道整修以后，运输工具不断改进，公路运输得到一定发展。但由于受生产力的制约，兰州古代道路交通，包括道路、桥渡、运载工具、运输方式和管理设施等的发展规模十分有限，其发展速度也是非常缓慢的。到了民国时期，兰州道路不畅，运输不便，经济困难，文化落后，群众贫苦成为当时重要的社会问题。

兰州的现代公路交通起步是比较迟的。1921年兰州有了第一辆汽车。1924年开始兴修西安至兰州第一条公路。到1949年8月兰州解放为止，全市仅有西兰、甘新、甘青、兰宁、甘川等5条主要干线公路，全长371.3公里，除西兰公路铺有泥结碎石路面外，