

中国公路交通史丛书

青海公路交通史

第一册

古代道路交通

近代公路交通



人民交通出版社

中国公路交通史丛书

青海公路交通史

第一册

古代道路交通

近代公路交通

人民交通出版社

内 容 提 要

本书是第一部记述青海公路交通发展全貌的专业史书。通过对先秦至中华人民共和国建立前夕青海古代道路交通、近代公路交通状况的真实记载和客观论述,反映了道路与公路交通在多民族聚居的青海高原所产生的重大历史作用及其地方特色。史料丰富,考据翔实,对研究青海地方史具有重要的参考价值。

中国公路交通史丛书

青海公路交通史

第 一 册

古代道路交通

近代公路交通

青海公路交通史编委会编

责任编辑 李世华

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

人民交通出版社印刷厂印刷

开本: 850×1168 1/32 印张: 12.125 插页: 1 字数: 281千

1989年7月 第1版

1989年7月 第1版 第1次印刷

印数: 0001—4000册 定价: 7.95元

ISBN7-114-00729-9

U·00081

高原筑通途
古道焕新貌

為青海公路交通史題

一九五九年十月

廖正興



图1 上孙家寨出土的舞人彩陶（马家窑文化）



图2 湟源县城东南古青海路上的西汉临羌古城遗址



图3 东汉和罗谷口（今化隆群科）黄河渡口



图4 上孙家寨出土的古代安息（波斯）饭壶，是东汉匈奴人与波斯人文化交流的见证



图5 西平张掖道上的祁连山右隘

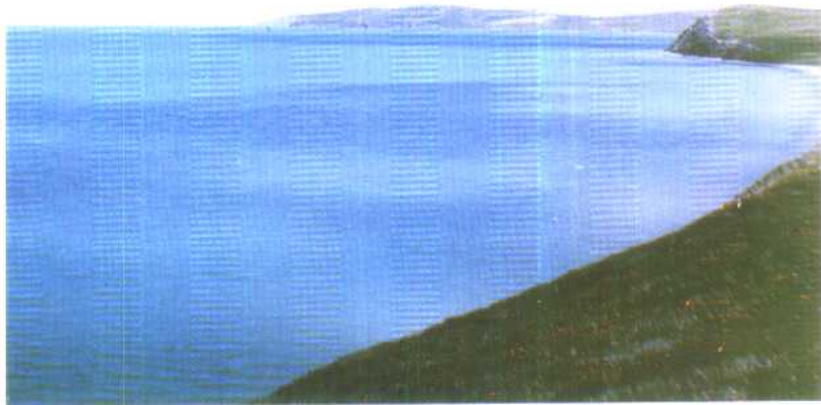


图6 黄河源的杜陵湖（古称柏海）



图7 唐代赤岭—日月山



图8 唐蕃古道上的大非川切吉古城遗址



图9 唐蕃古道驿站—婆驿（今玉树杂多县子野之松多）



图10 文成公主入日月山图

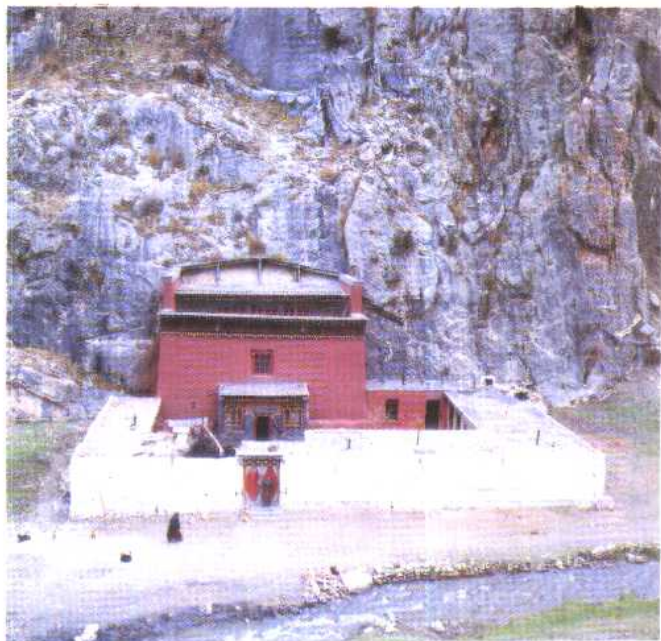


图 11 玉树结古白都满沟文成公主庙



图 12 古代东部入青通道
之一—冰沟故道



图 13 交通枢纽地—青海湖

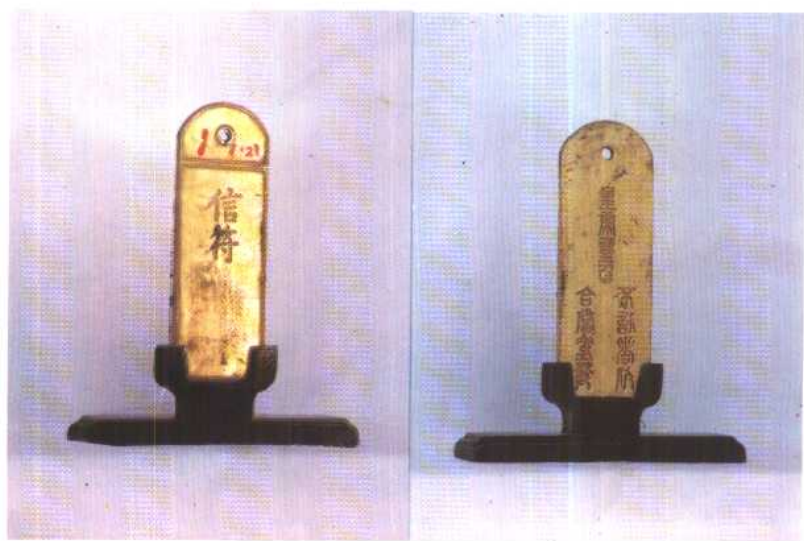


图 14 明代茶马互市铜信符



图 15 草原赛马图



图 16 屹立于老鸦峡口湟水道口的鲁班亭

《青海公路交通史》编审委员会

主任 戴承梁
副主任 臧恩穆 欧华国
委员 (以姓氏笔划为序)
刘申二 李方根 何 思 吴福尧
汤予儒 杨宗义 欧华国 高素云
赵国丰 蔡靖远 臧恩穆 戴承梁

《青海公路交通史》第一册编写组

主 编 欧华国
编写人员 (以姓氏笔划为序)
刘秉德 吴兴元 罗扬九
欧华国 戴明义

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，行旅商贾之盛世，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，对中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，中国几千年古老的驿站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和筑路技术以后才开始的，至今还不过近百年的历史。

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，开创了公路交通并有所发展，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、

汽车的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络，使内地与西藏地区的物资交流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、结构型式和施工工艺，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1985年的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。

1978年12月中国共产党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。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。如何贯彻落实党中央指示精神，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