

新疆交通史志资料选辑

《中国公路交通史》西南、西北地区经验交流会专刊

新疆交通史志编纂委员会编辑室

编 者 的 话

为了更好地交流编写新疆公路交通史和交通志的经验，推动我区公路交通战线的编史修志工作，从今天起，我们将不定期编辑出版《新疆交通史志资料选辑》，供广大编史修志工作者和各级领导干部以及关心这项工作的读者阅读参考。

《新疆交通史志资料选辑》主要刊载我区公路交通战线有关编史修志的经验介绍、学术论文、专题文稿以及工作动态等。对上级和有关部门下达的关于编史修志的指示、决定、通知等，也将有重点地刊载，便于组织学习研究贯彻。希望读者踊跃投稿。来稿一经选用即寄付稿酬。

由于我们水平有限，经验不足，错误和缺点一定不少。欢迎批评指正。

本期目录

开幕词.....	新疆维吾尔自治区交通厅党组付书记、付厅长	孙杰	(1)
新疆维吾尔自治区人民政府付主席托乎提·沙比尔的讲话.....			(3)
张维谟同志在《中国公路交通史》西南、西北地区经验交流会上的讲话.....			(6)
门外谈史.....	新疆维吾尔自治区地方志总编室主任、总编	钟英	(9)
按照历史自身真实过程编写建国后的公路交通史			
.....	四川	徐争青	(14)
指导思想点滴谈.....	陕西	王践	(21)
云南公路发展的地方特点.....	云南	谢自佳	(24)
浅议编写公路交通史二册的问题.....	新疆	樊金林	(26)
怎样评价重大历史事件和重要历史人物.....	陕西	王开	(30)
正确评价历史事件和历史人物.....	四川	南天 高文潮	(35)
甘肃省公路交通史二册资料搜集情况的汇报.....	甘肃省公路交通史编委会		(37)
关于如何统一跨省史料的刍议.....	湖南	周玄凯	(40)
第二册史料搜集工作的进展情况及存在问题.....	宁夏公路交通史编办		(41)
关于编写石油工业部运输公司发展史的情况汇报			
.....	石油工业部运输公司编史办公室		(45)
编写贵州公路史二册的两点意见.....	贵州交通厅交通史志编办		(49)
坚持实事求是的原则写好建国后的公路交通史			
.....	青海交通厅公路交通史编办		(54)
关于江苏公路交通史第二册资料搜集工作的方法和体会			
.....	江苏交通厅编委办公室		(59)
浅议公路交通史第二册的资料收集.....	云南	胡文义	(63)
关于交通运输史编写情况的汇报.....	乌鲁木齐市交通局编办		(65)
收集建国以来公路史料的点滴体会.....	新疆公路管理局编史办		(69)
浅谈专题写作.....	青海公路交通史编办		(72)
《中国公路交通史》西南、西北地区经验交流会会议纪要.....			(76)
陕西省交通史志机构设置等情况			
.....	陕西交通厅顾问、编委会主任	张修仁	(79)
闭幕词.....	新疆交通厅党组付书记、付厅长	孙杰	(82)

附:

①会议领导小组成员.....	(83)
②会议代表及工作人员.....	(87)

开 幕 词

新疆交通厅党组付书记、付厅长 孙 杰

各位代表

各位领导

各位专家学者同志们：

《中国公路交通史》西南、西北片区经验交流会今天开幕了。首先，我代表新疆维吾尔自治区交通厅党组热烈祝贺这次会议的胜利召开！向远道而来的各兄弟省、市、区的代表和亲临会议指导的领导及专家学者表示热烈欢迎！

这次会议是根据今年元月西南、西北地区成都会议研究决定，复经今年六月天津全国编史工作会议期间西南、西北两区带队同志进一步商榷，并经部编委领导同意召开的。会议的中心议题是，讨论交流公路交通史二册（建国后部分）的编撰工作，其中包括编写的指导思想，篇目结构，材料的收集整理以及编写中的经验体会和遇到的问题等。

这次会议的召开，标志着《中国公路交通史》一册的编撰工作，在交通部党组的领导下，在部领导和部编委的关怀指导下，已经取得了显著成果，积累了丰富经验，公路交通史将重点转入二册的编撰，编写好公路交通史二册，具有更加重大和深远的意义。我们虽然已经有了编撰一册的经验，但编写好二册仍然是一项十分艰巨的任务，还必须进行深入地探讨和研究，在实际编写的过程中不断探索和总结新的经验。西南、西北两大地区，地理位置毗邻，历史渊源深远，在公路交通的发展历程中有着许多相似之处。现在我们聚集一堂，交流经验，进一步讨论二册的编写工作，推动两区公路交通编史工作朝着新的深度和广度发展，是完全必要和十分有益的。这次会议采用大小会结合，以大会交流为主，小会讨论为辅的方法。希望两区代表本着共同的目的，能以兄弟相见，畅所欲言，开诚交流，以期会议收到圆满的效果。

我们受西南、西北片区组长省四川、陕西的委托，组织筹备这次重要会议感到荣幸！但是我厅的编史工作与兄弟省、市、区相比，差距很大，因而对充当这次会议的东道主，深感有负众望。然而我们又期待和欢迎这次会议在我区召开，因为出席这次会议的有部编委的领导，西南、西北各省区的代表，特别是辽宁、江苏、湖南、北京、天津（未到）、上海六省市的代表，不远万里来疆传经送宝，这对我们来说，是一次极好的学习机会，也是莫大鼓舞和促进。我们一定虚心学习兄弟省市区的先进经验，取你们之

长。补我们之短，奋起直追，迎头赶上全国先进水平。

为了开好这次会议，我们还特邀自治区党委宣传部、经济工作部，自治区人民政府办公厅，自治区民委、计委、经委，新疆社会科学院，自治区地方志总编室，历史研究所，考古研究所，新大历史系，新疆日报社，新疆广播电台、乌鲁木齐晚报等单位光临指导。

各位代表，对于你们的来临，我们是十分高兴的。本应为开好这次会议给同志们创造一个比较好的条件，但因新疆地处偏远，条件较差，心有余而力不足；又加筹备仓促，准备不够，安排不周之处甚多，特别在接待服务工作方面，一定会有不少缺点，诚请批评指教。我们相信，有上级领导和片区组长省的直接帮助指导，经与会同志的共同努力，会议一定能达到预期的目的。

预祝会议圆满成功！

祝代表同志们身体健康！

在《中国公路交通史》西南、西北地区 经验交流会开幕时的讲话

新疆维吾尔自治区人民政府付主席 托乎提·沙比尔

(根据记录整理, 未经本人审阅)

同志们:

今天西南、西北地区经验交流会开幕了。首先我代表自治区党委、自治区人民政府祝贺这次会议的召开, 向远道而来的代表同志们表示热烈欢迎!

《中国公路交通史》现在已经开始编写现代史了。编写好公路交通史是一件非常重要的事情, 召开这次会议也是很必要的。大家知道, 自古以来, 盛世编史修志, 这是我们国家的优良传统。党的十一届三中全会以来, 在党中央的领导下, 我国的社会主义现代化建设事业正在日新月异地向前发展, 社会主义“两个文明”建设呈现出一派崭新的局面。现在在全国范围内兴起了一个前所未有的编史修志的热潮, 各行各业都在编史修志。编写历史, 是为了总结历史经验, 借鉴历史经验, 是为了推动现今各项事业的发展; 我们不是为了编史而编史, 而是为了前进, 不是为了后退; 总结过去, 为了未来。我们新疆更要很好地编写公路交通史。因为新疆是一个以公路为主的地区。刚才交通部张维谟同志讲了代表们报到的佳音, 我就想了一个问题, 现在还有几个省的代表没有到。我看如果在三十年以前这么短的时间你们都到不了, 连我们新疆的代表也到不了。那时候公路基本上没有。现在有了火车, 有了飞机, 从北京到这里, 买上飞机票几个小时就到了, 坐上火车四天四夜, 或四天三夜就到了。最近我到下边参加了几次活动, 都是交通问题。八月二十六日到伊犁验收伊犁机场。那里原来有个飞机场, 是个小飞机场, 大飞机不能落。从四月份动工扩建, 四个半月完工, 现在中型的三叉戟可以下了。二十八号下午回来, 晚上又乘火车到库尔勒, 是南疆铁路(吐鲁番到库尔勒段)剪彩, 也是交通问题。难度这样大的铁路, 全国也不多的, 可能云南省有这么一段。从吐鲁番到库尔勒四百七十里路, 有些地段的难度是难以想象的。那里的隧道不同于一般的隧道, 为了解决坡度问题, 隧道的进口从这个山的下部进去, 火车在山里转了一圈, 又从那一个山上部出来, 有的隧道山下进去, 山上出来, 从南疆来的火车, 从山的上部进去, 到这边又从山的下部出来, 在山里转了六公里多, 这样的地段有三处。修建这样的铁路造价是很高的, 最高造价一公里达三百多万元, 平均每公里造价达二百三十五万元, 而一般的铁路造价每公里不过是一百二十万元左右。我们新疆就是有铁路, 也就是那么一点点。民航, 目前我区有十三个机场, 将来也可能每一个县都修飞机场。新疆是个发展民航的地区, 但投

资是很大的。我看，将来就是铁路事业，民航事业再发展，也是离不开公路交通的，而且公路交通要有更大的发展，需要搞的事情更多。我们新疆公路干线只有三万多公里，黑油路面才有八千多公里。现在有的县与县之间，公社与公社之间还没有通汽车，有些偏僻的地方还没有人去呢，因为路还不通。我们理解，交通不到，那个地方的经济、文化就发展不起来；交通到什么地方，文化到什么地方，现代化到什么地方；尤其是现在，一个地方交通不到，现代化就不会到。不管公路交通也好，水路交通也好，铁路交通也好，都一样。库尔勒地区原来是一片戈壁滩，火车一到，带来了一系列的东西，促进了一系列的发展。现在象库尔勒这样密集的城市，在全疆各地区还是不多的。伊犁飞机场，现在大飞机一下，原来的跑道、候机室象个小窝窝子就不适应了，重修了跑道，修了一个很漂亮的候机室，面貌一下子变了。就汽车来讲，平时没有人去的地方，汽车一到，很多东西都到了，工业品到了，文化事业发展了……所以，为什么说交通是先行呢？研究公路交通史的同志都会懂得这个道理。我们在火车上开了个会，我和铁道部陈璞如部长说，南疆的铁路还要往前修到阿克苏，修到喀什，北疆这边也要修，要从乌鲁木齐修到乌苏。因为我们有这个计划，所以我和他谈这个问题。铁路一到，四个现代化就到了。但是，很偏僻的地方铁路到不了，还是要靠汽车去的。“丝绸之路”大家都知道，那个时候只能靠骆驼，骆驼也是交通嘛！靠骆驼拉来拉去，东西方之间的经济、文化，许许多多的东西就交流了。那个时候，没有骆驼就交流不了。总起来讲，我的意思是说交通很重要。我们编写公路交通史，古代近代的基本搞完了，现在要编写建国三十多年来的公路交通史。写好现代史更重要，通过编史，要总结出好的经验，也要总结出失误的教训，为未来的公路交通建设作出贡献。所以我说开这个会很必要，各位专家，学者一块在这里研究这项工作很重要。这是我讲的第一点。

我讲的第二点，要从各地的实际情况出发，新疆就要从新疆的实际出发。在党的十二大精神的指引下，我们正在建设有中国特色的社会主义，这就要求我们必须从中国的国情出发。新疆幅员辽阔，资源丰富。胡耀邦总书记、赵紫阳总理都亲自来疆考察，党中央运筹决策，二十一世纪我国将重点开发建设大西北，而我们新疆在整个大西北又有其特殊的战略地位，是开发大西北的重点。党中央要求我们八十年代做开发建设的准备工作，九十年代加快建设的步伐。我看编史修志就是一项不可忽视和缺少的重要准备工作。抓紧编写好新疆的史志，其中包括公路交通史志，总结历史经验，把各方面的情况摸准摸透，汇集起来，作出科学论证和综合评价，这样就作到心中有数，把中央的正确路线和新疆的具体情况结合起来，就可以避免失误，更好地实现中央提出的重大战略决策。

建国以来，新疆的公路交通获得了巨大发展，成绩必须充分肯定。但从新疆的实际来看，今后新疆公路建设的任务还很大。我们虽然修了那么些路，但从质量上来讲还谈不上。真正好的，我看就是南北疆干线公路稍为好一些。很多地方有了公路，也只能说这是公路，这些路是什么等级的？也说不上。还有许多地方没有公路，只有些小便道，只能走毛驴车和马车。没有路怎么开发建设新疆？根据党中央开发建设新疆的战略决策，自治区党委提出，到2000年，我们的工农业年总产值要翻两番半，到二十一世纪把新疆建设成为我国经济发展的一个重要基地。我们反复研究，认为如果交通跟不上，这

个目标是无法实现的。交通一个是说铁路，一个是说公路。新疆是个有一百六十多万平方公里的地方，都要打通，那要修好多路？修这些路如果全国靠国家拿钱，那要到哪年哪月去了？我看我们这一代是不行的。我们应当采取好的办法来解决这个问题。兄弟省区有好的经验，希望在这次会上能介绍，我们应结合新疆的实际来学习。

现在新疆好多地方的老百姓有些东西买不到，这个买不到，哪个买不到，就叫什么“三难”呀“四难呀”，还有什么“五难”呀。城里的许多商品又积压着卖不出去。什么问题？就是个交通问题。有的地方的老百姓想买汽车，没有公路，不能买。编写公路交通史，要从自己的实际情况出发，一方面要提供历史借鉴和现实依据，另一方面要进一步明确方向，实现奋斗目标。

今天我就讲这么一些。

预祝会议圆满成功！
祝代表同志们身体健康！

张维谟同志在《中国公路交通史》 西南、西北地区经验交流会上的讲话

(根据记录整理, 未经本人审阅)

各位代表:

同志们:

我受交通部《中国公路交通史》编审委员会的委托, 与王能何、张希凡等同志一道来参加西南西北地区编史经验交流会。我过去在公路局工作时对编史工作管得不多, 情况也不熟悉。离休以后部领导要我参与编委会的工作。这次来参加西南西北地区的会议, 对我来说是一次学习的好机会。

西南、西北地区的编史工作进度是比较快的, 大多数省区是走在前边的。

从全国的编史工作情况来说, 三年多来各省、市、区交通厅、局都经过了组建机构, 调配人员, 搜集整理大量资料, 通过对资料的调查研究, 整理选辑, 进行了艰巨的编写工作。先后进行了多次片区经验交流和学术讨论, 听了不少专家、学者的报告。同时, 我们委托湖北省交通厅办了一个《公路交通编史研究》刊物, 集中介绍各地的经验, 探讨理论。通过这些工作, 到天津会议时, 绝大多数省、市、区都已经完成了第一册初稿, 现正进行最后的修改, 审核、定稿, 准备出版。还有不少省对第二册进行搜集、整理资料。有的省、市进度比较快一些, 已在试写部分章节。总之, 成绩是显著的。今年一月在四川召开了西南、西北地区会议, 交流了经验, 进行了学术讨论。这些经验, 对全国编写公路交通史起了推动和促进作用。经过八个月的努力, 西南、西北各省区的编史工作, 在各级党政领导下, 又有新的进展, 积累了一些经验, 特别是有关第二册的编写经验。新疆维吾尔自治区党委和人民政府, 对编写《新疆公路交通史》和召开这次会议是很重视的。自治区人民政府副主席沙比尔同志百忙之中亲自来参加会议(昨天刚从外地回来, 顾不上休息)并作了很重要的讲话。新疆交通厅约里厅长, 孙杰副厅长也都到会讲了话。新疆历史研究所的所长也将在今天下午来作报告。所有这些, 都是对我们全国编史工作的很有力的鼓舞和促进。

这个会原计划在十月份召开, 在天津会议期间, 我们同新疆的同志交换意见, 争取提前召开, 不一定等待安排宾馆, 即使在公路局招待所开也可以, 现在经自治区人民政府批准, 还是安排在宾馆, 给我们提供了很好的条件, 使会议得以顺利召开, 对此, 我代表部编委和参加会议的各地代表, 表示衷心的感谢!

大家都知道, 新疆是我们祖国的好地方, 为了贯彻中央对外开放, 对内搞活经济和开发大西北, 建设大西北, 建设新疆的指示精神, 各省、市、区交通厅的编史同志也是

来向新疆自治区学习的，学习建设新疆的好经验。

新疆公路交通史编委会在交通厅党组领导下主持召开的这次会议。重点是研究、总结、交流建国以来公路交通史（即第二册）编写方面的经验。这对全国编写《公路交通史》第二册具有重要的推动作用。这次会议，除了西南、西北两大区的省、区外，还有中南、华东、东北等地的同志参加。《公路交通编史研究》编辑室也有两位同志参加。目的是尽快利用我们的这个刊物，及时交流这次会议的经验，使全国编写第二册的工作少走一些弯路。

我们部编办的同志，在贯彻天津会议时，遇到了一些问题，我们打算也想向大家汇报一下，借这次会议的机会，听听大家的意见。天津会议已经讲到，我们编史工作中的问题是：机构不固定，人员不稳定，变动比较大，力量比较薄弱，编史人员福利待遇有的地方不落实，还有出版发行方面的一些问题。

上述问题天津会议之后已经引起各地的重视，有的地方已有行动。交通部于八月十三日发了一个“关于进一步抓好《中国公路交通史》编写工作的通知”，对当前编史工作仍存在的一些实际问题，要求认真研究，尽快解决，否则将影响编史工作的进度和质量。这个通知估计多数同志还没有看到，我顺便在此向大家说一说，通知提到的几个问题是：

1. 请各厅（局）把编史工作纳入领导议事日程，切实加强领导，经常督促检查，要有一位厅（局）领导分工抓这项工作。

2. 建议尚未设立编史常设机构的，尽快设立，并充实调整厅（局）编委委员，使其真正发挥作用。

3. 在编史人员配备方面，尽量增调一些具有一定水平，能胜任编史工作的人员，并注意相对稳定，以保持和适应编史工作的延续性。

4. 对编史人员在政治上要给予应有的关心，在生活上要给予必要的照顾，有关评定职称、晋级、奖励、福利待遇等，不应因参加编史工作受到影响。

以上意见，请各省市自治区交通厅（局）认真研究，结合实际情况参照办理，把编史工作进一步抓好。

天津会议后，有些省、市区正在逐步解决这些方面的问题。安徽建立了常设机构，辽宁、内蒙也在建立，陕西在这方面解决的比较好，全省确定编史人员约有200人，省厅30人，每个地区3人，县1人，编史经费按每人每年1500元计算，全部由厅包下来。这样机构、人员、经费都有了保证，这个办法是好的。

新疆交通厅编办现有8人，公路局4人，运输局4人，共16人。

关于离休、退休老同志参加编史工作的待遇问题，各地都在注意解决，多数省规定聘请离休退休干部参加编史工作，对退休的同志，除发给工资补差外，同在职干部一样发给奖金。但是被聘同志对这个问题有些意见。我们在北京也遇到这个问题。很想利用这次会议了解各地的经验，以便搞出几条办法供各地参考。陕西省最近搞了一个办法，比较具体，被聘参加编史的人员，凡能坚持正常上班每月二十天以上者，发给编辑补贴30元，报销月票，年终发给和在职干部一样的节约奖。对于不能坚持上班的，可以承包某些章节或专题、史料，按照质量给予报酬。山东省具体规定，退休干部参加编史工作，

除补差外，福利待遇可以参照当地规定协商解决，如不能参加正常工作，可根据情况给予补助。

陕西的办法，将在会议上向大家介绍。

为了加强和稳定编史工作人员，调动他们的积极性，是要考虑有一个适当的办法，以利编史工作的顺利进行。其他省、区在这方面还有什么好的办法，也希望在这次会议上予以介绍和交流，采取个别访问、交谈，或者把材料给我们，以便转发各地参考。因为大部分地区还缺乏这方面的经验和办法。

对于第二册的编写工作，有的省、市、区提出准备采取承包的办法。这种承包办法到底行不行？我们也不想搜集一些这方面的经验，希望在这次交流会的座谈中介绍这方面的经验，以便考虑和研究。因为这个问题很复杂，涉及到离休、退休，在职的各种情况。

关于审查、出版和发行的问题：天津会议确定仍按石家庄会议的决定，由人民交通出版社公开发行。我们和人民交通出版社商量后，他们提出了若干问题。主要问题是：（1）编辑力量不足，他们专门负责公路方面的编辑只有四个同志，审稿定额每人每年80万字。每年共审320万字。而我们的第一、二册预计共约4000万字，如不增加编制就得十年，至少八年才能完成。否则就得增加编辑十人。（2）史书质量要符合出版要求，不符合要求的，出版社有权删改或退稿。（3）关于费用，出版社要求，不论出版数量多少，要保证出版社有适当的利润。上述问题确实值得研究。待部研究后再定。我们考虑，史书出版问题是否非统一由人民交通出版社出版？各省、市、自治区，可否自行审核或定稿，并自行出版？当然书名还是要统一的，仍按天津会议纪要执行。此外，还有什么更好的办法，希望大家座谈时谈一谈，否则我们的书要拖十年才能出齐，实在不好。对于少数自行出版有困难的省、市、自治区，还是由交通出版社出版。这个问题想听听意见后向部汇报。

这次会议准备比较充分。将有十多篇发言，都是针对编写第二册的问题，这将对第二册的编写起重要的借鉴和推动作用。希望在大会、小会中交流好！

预祝大会圆满成功！

祝同志们身体健康！

门 外 谈 史

新疆维吾尔自治区地方志总编室主任、总编 钟 英

《中国公路交通史》西南、西北地区经验交流会今天结束了。这次会议就公路交通史当代部分编写问题进行了充分地讨论。讨论中，有理论、有实际、有经验、有计划设想，是个学术水平很高的会议。会开得很成功。各位代表来新疆传经送宝，使新疆的同志受到很大教益。我代表新疆维吾尔自治区地方志编纂委员会向大会的成功表示热烈的祝贺！对于大家给我们提供了这样一个极好的学习机会表示衷心的感谢！

我们新疆的地方志工作虽然搞了一年了，但是进展很慢，现在还处于草创时期，还谈不上有什么经验。在这个会上，新疆交通厅领导同志一定要我发言，我就我所理解的有关史学方面的问题，谈一点看法。如果说一定要有个总题目的话，就叫“门外谈史”吧，因为我只是史学的一个门外汉。

一、历史科学发展的新阶段

历史科学有一个分支，叫做史学史。它是研究和阐述史学本身发展的历史学科。马克思主义史学史，要研究以历史唯物主义的观点来探索史学本身发展的规律。

历史学从古至今都是为现实服务的。在我们国家可以把历史学划分为封建史学、资产阶级史学、马克思主义史学三个阶段。党的十一届三中全会以后，我们国家的史学应当认为进入了一个新的发展阶段。我国长期都是封建史学，1840年以后，兴起了资产阶级的史学，对封建史学是一个否定、一个突破。在“五四”时期，也就是1919年以后，随着新文化运动的发展，马克思主义史学在中国兴起，以唯物史观揭示历史发展的规律，它同历史上的旧史学有本质的区别。这对于旧史学来说，是又一次否定。近几年来，历史科学的发展具有空前的规模，形成了历史科学发展的新的阶段。

我们国家是历史悠久的文明古国。有些字如“册”、“史”，在甲骨文、金文里就有，说明在殷商时代我们国家就有了史书，但是殷商时代的史书，没有留传下来，现在保留比较早的历史书籍要数《尚书》、《春秋》、《左传》、《竹书纪年》等。在《史记》以后，历代修史，形成了《廿四史》，它有三千二百多卷，四千多万字。在我国历

史上，只有一两个历史学家曾经全读过《廿四史》。可见我国史籍的丰富。中国历史书籍除了它的极为丰富这一特点之外，还有其它特点，如它的连续性、完整性、形式多样化，这是世界上没有那一个国家能比得上的。我们这个国家，自古以来就重视历史。古代的史官有很高的地位，他们要“寓褒贬、别善恶。”。据说孔子作《春秋》，“而乱臣贼子惧”。可见写史是维护当时的统治阶级利益的，它是为当时的政治服务的。司马迁是一个伟大的历史学家和文学家。他提出总结历史经验，向历史学习这样一个任务。他从秦的兴亡史来观察汉代的统治。他认为“物盛而衰”，主张“通古今之变”。宋代司马光修了一部《资治通鉴》，“资治”两字充分说明了它的中心思想。我国封建史学，应当如实地被看作是封建统治阶级的御用工具。1840年鸦片战争以后，帝国主义的大炮轰开了中国的大门，揭开了中国近代史的篇章。清代搞文字狱，有很多人不敢写文章，就搞考据学，史学家在故纸堆里找资料，搞烦琐的考据。1840年以后，帝国主义的侵略也带来了西方资产阶级的文明，所谓西风东渐，西方资产阶级研究史学的方法随之进入中国。当时的代表人物有梁启超、王国维这些人。梁启超对中国封建史学曾经宣判了四大罪状。他认为《廿四史》都是为帝王将相立的家谱，写的墓誌铭，所以他主张新的历史学应经世致用，应探求各种历史活动的相互作用，来找出历史发展的因果关系，阐明历史本身的规律。梁启超这一观点，是对旧的历史学的否定，是一个很大的进步。王国维只活了五十一岁，是一个很有才华的人，晚年只搞了几年史学，却有很大的贡献。他把考古学的成就运用到史学研究领域里来。比如说，他把甲骨文、金文的某些内容和《史记》的《殷本纪》加以印证，证明司马迁的《殷本纪》中大部分资料是可靠的。资产阶级史学，在那个时代是为中国朝野寻找出路而服务的。但是因为它所运用的实用主义、实证主义的史学方法，是唯心史观，不可能真正阐明历史发展的规律。1919年“五四”运动以后，马克思主义的史学在我们国家发展起来，使我国历史学发生本质的变化。在中国第一个用马克思主义史学观来研究历史的是李大钊，接着是郭沫若，还有其它的老一辈马克思主义历史学家。马克思、恩格斯运用历史唯物主义观点，研究人类社会发展的历史，认为经历了从原始社会、奴隶社会、封建社会、资产阶级社会的发展过程，将来必然要走向社会主义、共产主义。这个原理，是否符合中国的历史的实际？中国是否也经历过原始氏族制、奴隶制、封建制等社会阶段？这是一个至为重要的问题。郭沫若的《中国古代社会研究》一书，对此作了肯定的回答。这个历史科学研究的成果，对于我们新民主主义革命运动，对于中国无产阶级思想家、革命者的思想革命化起了很大的作用。五十年代初期，许多知识分子以及年青人学习政治，首先学社会发展史。社会发展史和我们中国历史相印证，证明社会主义是中国人民的必由之路。从三十年代后期起，史学界还曾经展开了中国社会性质的论战，辨明了我国在1840年以后，已沦为半殖民地、半封建的社会。可见，马克思主义历史学在我国的兴起和发展，完全适应了新民主主义革命运动发展的需要。近五六十年，历史科学在中国是一个迅猛发展的时代。我们只要看看史学方面书籍的丰富，几十年来历史领域各个方面的进展，大家就心中有数了。

党的十一届三中全会以来，兴起了编史修志的高潮，规模之大，探索之深，方面之广，不论在我国历史上，在世界历史上都是空前的。我认为十一届三中全会以后历史学

的发展进入一个新的阶段。这个阶段，历史学有这样几个特点：

第一，它从历史学家的书斋走出来，成为成千成万的人从事的科研工作。在座的很多同志过去大都不是搞历史科学的，现在正在从事历史科学的研究。山东直接从事地方史志工作的超过八千人，我们新疆也会有几千人，全国算起来，就是几十万人。再从将来成书的情况来看，现在一个县志，如《哈密县志》初稿，有六十五万字，全疆八十多个县志以四十万字估算，就有三千二百万字，十几个地、州、市，每个地、州、市志一百万字，就是一千四百万字。《新疆通志》我只打算一千五百万字，这样，到1990年左右，仅新编地方志，全新疆就有六千万字。这是《二十四史》的一点五倍。就全国来说，成书的规模就更大了。有哪个国家，哪个朝代，有过这样编史修志的规模？现在已经开始运用现代化的研究手段，更是过去所没有的。所以说现在历史学的发展，已从原来少数历史学家在书房中写书的情况下走出来了，达到群众性的规模。

第二、当前史学研究所涉及的面极为广阔。过去的历史学，大多偏重于政治史，现在由于地方志的编纂，地方志是百科全书性的书籍，内容包括一个地方的各行各业、各个领域。我们叫做“无所不载”。这就推动各行各业都来研究本身历史发展的规律。这是这个时期历史学科发展的另一个新特点。公路交通史的编纂，公路交通志的编纂，也是空前的。现在有这么多的同志动手研究，这么大的范围，来钻研公路交通史的理论与实践问题，准备将来写出长篇巨著，这在过去历史上有过吗？《新疆通志》的编纂方案有六十部专业志，交通方面的就包括铁路、民航、公路、邮电。现在有的单位要求单独成志。如物资局要求单独写《新疆物资志》，供销社提出要单独写《供销志》。志中有史，史学的触角越伸越广。

第三，历史科学为当前社会主义四个现代化建设服务。这个思想各行各业编史修志的同志都比较明确，这是当前突出的特点。过去封建史学家、资产阶级的史学家，他们不一定承认是为统治阶级服务。我们现在则明确地宣布，当前编史修志为当前政治、为四化建设服务。历史科学为当时的政治服务，是历史的必然。

我们在这里只是讲史学发展进入了一个新的阶段。然而，我们是马克思主义者，马克思主义史学用唯物史观观察人类历史，研究阐明人类历史发展的规律，观察我们的各行各业发展的历史，这是不变的。

二、史与志

史和志是一个争论不休的问题。去年九月，在《新疆通志》讨论会上，对史和志的争论，我念了宋代诗人的诗：“梅雪争春未肯降，骚人搁笔费评章，梅须逊雪三分白，雪却梅花一段香。”，这是把史与志争论，比作梅雪争春，现在觉得这比方不太合适。对史和志，我看应该是“横看成岭侧成峰，远近高低各不同。”。我有个观点：史志基本一家。我是搞志的，但是非研究史不可，你研究史的，也得研究志。我们是一家人，一家人不说两家话。我着重强调史志共同之点。有人说，史是纵写，志是横写，我们现在修《新疆通志》，这是社会主义的第一个新的阶段。然而，我们是马专业都从本行业开天辟地写起，从新疆有第一盏电灯开始研究阐明人类历史发展的规律写《铁道志》。新疆

的《建置志》，应从西汉宣帝神爵二年（公元前六十年）写起。我们主张统合古今，时间跨度这么大，怎么写志也离不开写史。现在我们说“详今略古”。“今”就是1949年新疆和平起义以后。我们要以主要篇幅写建国后的三十五年。这三十五年历史的跨度也不小，这不也是写史吗？从另一方面来说，即使只写建国后的三十五年，写三十五年的横剖面，是修志的任务。那么把历史拉长来看，从历史的宏观角度来看，现在写的《新疆通志》下限到1985年。十五年后，到2000年续修志书，以后每过十年续修一次，千年万代修下去，把每一部所记述的横剖面当成一个点，把这些点连起来，不就是历史吗？所以说志就是历史。从时间的跨度来说，要把史与志绝对分开，是不可能的。再如，有人说历史是反映历史规律的，志是积累资料的，我对这个说法，不完全同意。社会主义的新方志，如果仅仅是个资料汇编，那不能叫志，就叫资料汇编好了。编修新方志，要广泛地收集资料、考证资料、鉴定资料，把能够代表事物本质的资料，提炼出来，然后进行著述。既然如此，这种著述，就不能不体现事物发展的规律性。还有人说当代修志，隔代写史。你们现在搞公路交通史，当代部分，不是当代编史吗？我们实际上既写当代，也写隔代，区别不了。还有人说，史应当有论，志述而不论。这也不完全。地方志一般情况下是述而不论，但是，有些事件是必须作出评价的。比如，对“文化大革命”，对某些同志错误批斗，必须有所论断，不能纯客观地记述。当然，也不能长篇大论。

从这以上几个方面来看，史和志是一家人。但是，我又认为史与志，还是有区别的。首先是体例上有别，方志着重分类分期，而史着重分期分类。其次，是任务有别，方志的记述，体现规律，侧重资料性；史探寻规律，侧重总结经验。因此，史只要写出历史发展的主要脉络，专业史应反映本专业发展的规律，应当反映成就，总结历史经验，研究社会主义条件下专业发展的规律的这条主线。我们的目的，是要建设一个没有剥削、没有阶级的光辉灿烂的社会主义社会。写史就是要从历史经验中总结如何以最快的速度达到这个理想的境界。交通是先行官，要逢山开路、遇水搭桥。你们先行官走到什么地方，我们四化建设就走到什么地方。找出这条路，找这个规律，找捷径，这就是我们公路交通史的任务。就各省来说，有各省的特殊情况，比如贵州和新疆各有不同之点。交通事业的发展，共性之下，必有个性，有不同之处。贵州和新疆的公路交通史必然有各自的特点。既然如此，我认为写史应是粗线条，不应当写得太细，比如公路方面的财务管理与总结历史经验这条主线，无关的就不写，可以舍弃。我和一个写党史的同志讲，写党史要写主要的。例如某一次党代会、党委会，对全县经济发展作了某项决议，收到效果，写到这样就行了。至于是否采用良种小麦等等就不要写。如果把过分详细的材料都写进去，历史规律的主线，就会淹没在烦琐的细节中，这不是史学的方向和任务。

方志有百科全书的特性，应继承旧志“无所不载”的传统，它应当包罗得更广泛一些。就一个县、一个地区来说，它应当包括各行各业。就专业志来说，应包括有关专业的各个方面。它和史书应当有个分工。我们说：“无所不载”，把什么东西都收集进去，也是不行的，实际上还是“有所不载”。史志一家，但是两者体例不同，任务不同，因而内涵不同。我主张要有公路交通史，也要有公路交通志。

三、做新时代的太史公

我们现在正站在历史的高峯上。什么历史高峯？据说地球从形成到现在，已有四十六亿年，人类社会如果从周口店北京猿人算起，在中国土地上只不过四五十万年。四五十万年中，长时期是野蛮时期，人类真正的文明史应该从有阶级的社会算起，那么也不过四五千年。在中国这个九百六十万平方公里土地上，只经过四五千年的阶级社会，我们建设了社会主义。据说地球正处在它的中年时期，今后日子有多长？已经过去了四十六亿年，至少今后还有四五十亿年，日子还长着呢！过去的四五千年不过是人类的一个短暂时期，今后四十六亿年才是真正人类的光明历史。从1949年到现在三十五年，我们把半殖民地、半封建的社会改造成社会主义社会。这三十五年是今后几十万年没有阶级社会的起点，这可算是社会主义的黎明时期。我们就站在这样一个历史的高峯上，回头看四五千年，向前看子孙后代万万年。晋代文学家左太冲有一句诗：“振衣千仞岗，濯足万里流。”我们是站在千仞的历史高峯上振衣，在人类历史的万里长河中濯足。我们亲身经历了这一历史巨变，应当说是生逢其盛极为宝贵。解放初期，有些年轻人说他为什么不生长在红军时代，参加二万五千里长征，那该多么光荣。我说你现在参加土改，改革封建制度，我们的子孙也会羡慕你们。我们既然生逢这一伟大历史巨变的时期，我们就有任务纪录这一时期，如果我们不纪录这一伟大历史巨变时期各方面的资料，总结各地区、各行各业各部门各方面发展的规律，我们的子孙后代将来就要考古，后人就要骂我们。我们国家从奴隶社会到封建社会，这一社会变革，是在什么时候，有各种各样的学说。大多数人认为从战国到秦。但还有不同的看法：有的认为在西周，有的认为在东周，有的认为在汉，甚至有人认为在晋代。相差那么多年，那么多朝代，为什么？因为没有详细记录，这个历史转变时期，没有很好地记录下来，还得依靠新的资料出现来进一步验证。司马迁《史记》记述鸿门宴项羽赐樊哙一只羊腿，樊哙拿起就大口大嚼，我们才知道汉代就吃手抓肉。那末汉代吃饭是否吃大米饭炒八个菜？不知道，因为没有记载。这只是讲日常生活。那时的生产力发展到什么程度，一亩地产多少粮食，生产关系怎样变化，更无详细记载。从有阶级社会到无阶级的三十五年，如果我们不记载，后人就必然要骂，不是一年两年，而是千年万载地骂下去。我们现在搞历史，不管是公路交通史，搞地方志都是记载伟大历史巨变时期各方面的发展状况，如果我们不记载，对不起古人，对不起后人，也对不起当代伟大的历史巨变时期作过贡献的所有的同志。我们这些能摇笔杆的同志有义不容辞的历史责任，努力记述我们这个伟大的时代。

其次，现在全世界都在议论新的技术革命。新技术孕育着生产的新发展、新突破。我们国家正在采取各种措施迎头赶上技术革命新时代，使我们的社会主义建设在新技术的基础之上。比如现在这里有一座土房子，我们准备推倒，盖一座几十层高的大楼。我希望在推倒土房子之前，拍个照片，等大厦建起后，也拍个照片，把两幅照片同时陈列在进门的第一个大厅里。两个照片对比鲜明，立此存照，是一个活生生的教材，我们的后代会从中受到教益。现在我们就处于这样一个时期，

（下转第68页）

按照历史自身真实过程编写建国后的 公路交通史

——兼谈编拟《四川公路交通史》第二册目的 主导思想

四川 徐争青

建国以后四川公路交通的发展，具有鲜明的时代特点。它伴随着中华人民共和国的成立，进入了社会主义经济时期公路交通发展的新阶段，终结了半殖民地、半封建经济时期公路交通的发展过程；并在新的社会经济形态下，谱写出自己发展的历史新篇章。

建国后和建国前的公路交通，无论是建设或是发展，都有着本质上的区别。编写公路交通史的本身，也就是研究这一历史和对历史经验进行总结的过程。作为国民经济的一个组成部份的公路交通，同所有的经济现象一样，在新的经济条件的基础上，必然产生新的运动规律。研究建国后的公路交通发展史的目的，就在于认识它的发展规律的客观要求及其作用的范围和方式。

公路交通的发展规律，是按照本身所固有的要求起作用，不以人的意志为转移。建国后公路交通的建设和发展，从全国范围看，都是在党和国家的一元化领导下进行的，执行着统一的方针政策，受整个计划经济的制约，同时经历了社会主义的不同时期，也经受了各种因素的干扰，出现过曲折过程；党的十一届三中全会和十二大以来，在开创社会主义现代化建设新局面的形势下，公路交通事业更加欣欣向荣。但这一切，绝不影响公路交通发展规律的客观性。正象斯大林所说：“有人援引苏维埃政权在建设社会主义方面的特殊作用，仿佛这种作用使苏维埃政权有可能去消灭现存的经济发展规律，并“制定”新的经济发展规律。这也是不对的。”^①对于公路交通发展规律的客观性质，在任何时期都是一样。

就一个省来说，由于地区性的差别，经济条件不完全相同，技术水平也不是同等的，采取的措施也不一样，因此，公路交通的发展程度，在省与省之间、地区之间，存在着较大的不平衡性。探求在社会主义条件下，公路交通发展的新特点，和它自身过程中所特有的规律性，就成为我们编写中华人民共和国时期四川公路交通发展史（即《四川公路交通史》第二册）的主要任务。

从这一前提出发，如何编写好建国后的公路交通史，我觉得在研究的对象和范围、内容的重点、以及具体方法上，都需要作进一步探讨。试从以下三个方面，谈谈个人的粗浅看法：