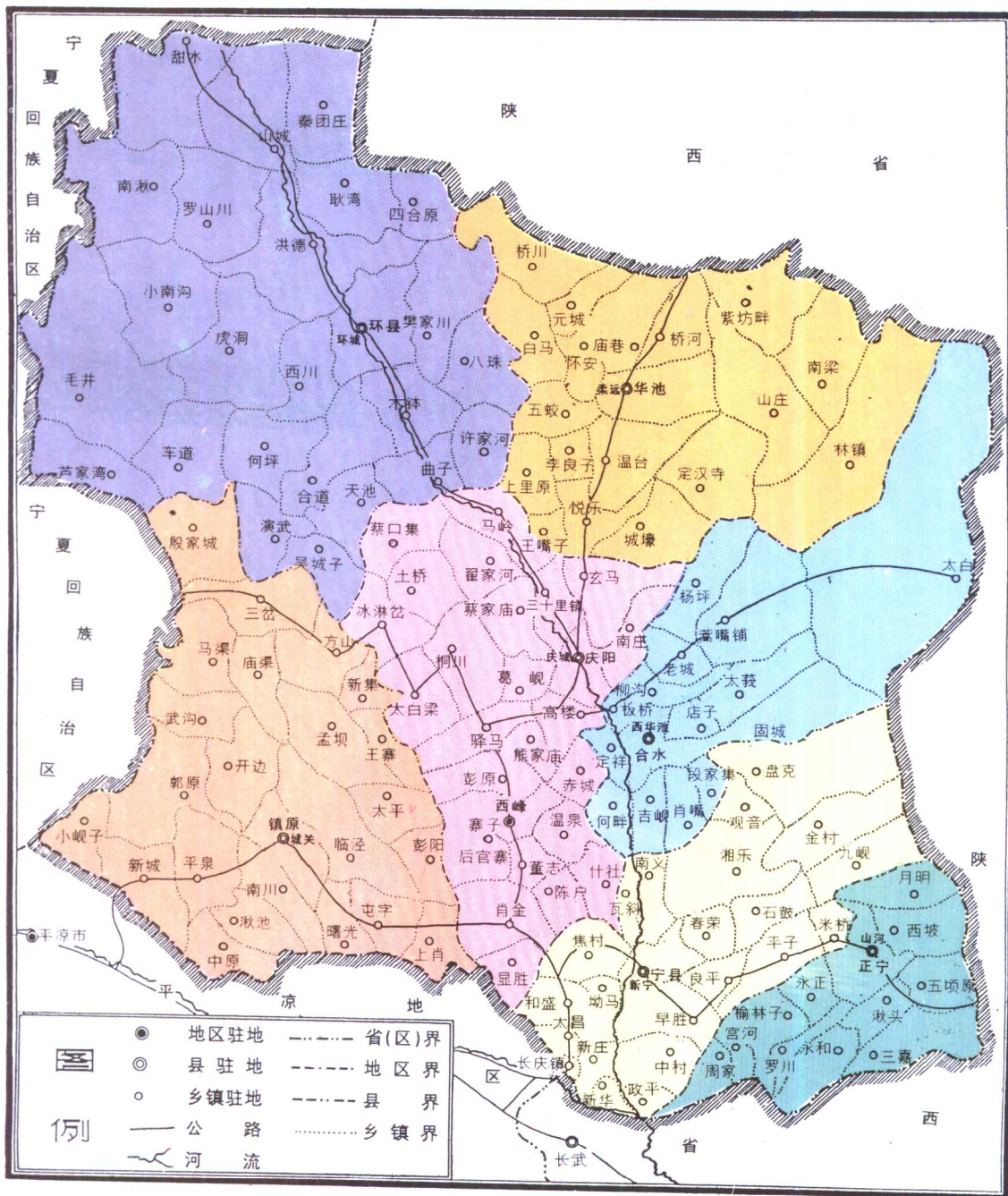
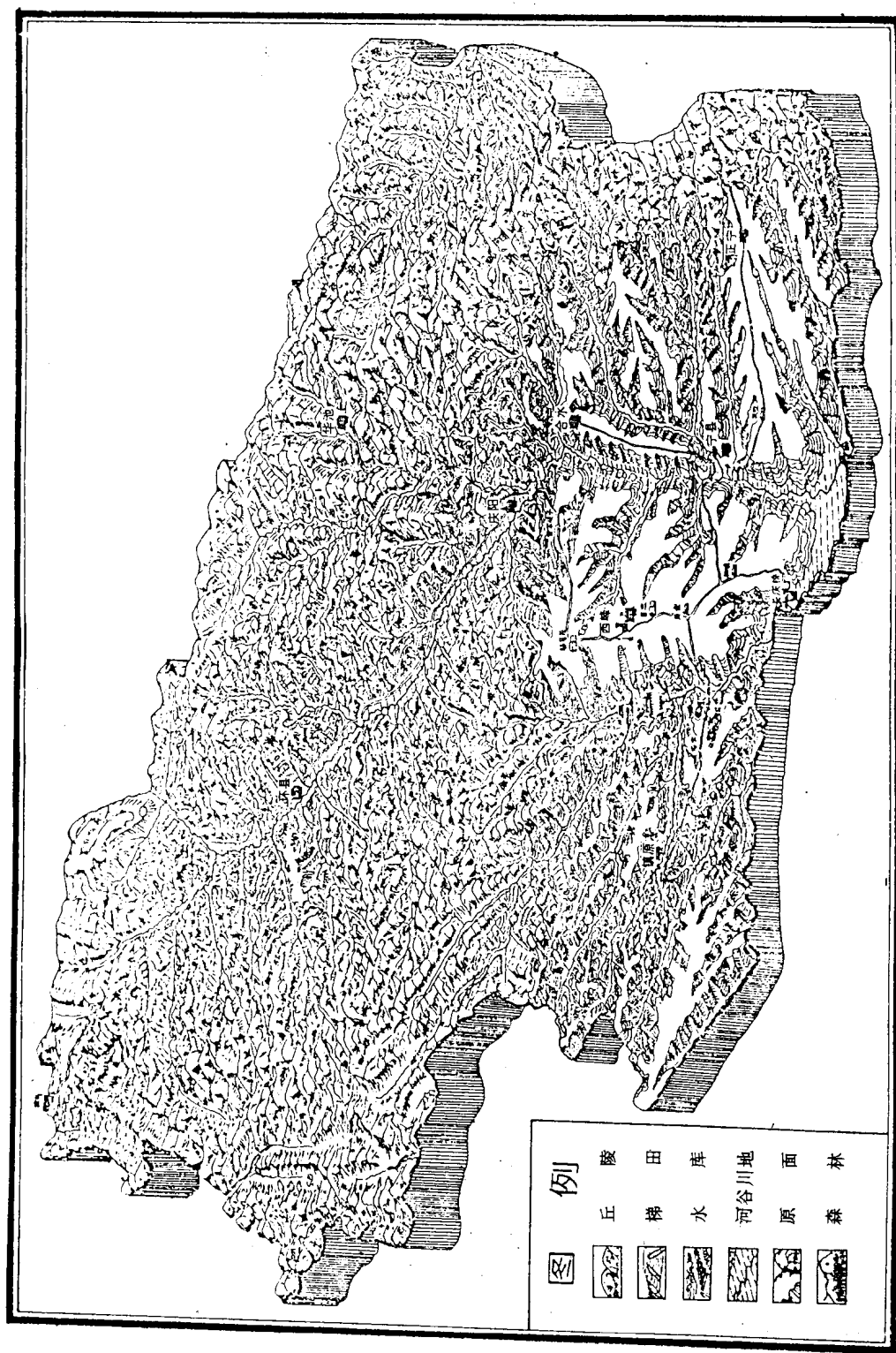


责 任 编 辑	杨效杰	魏国璋等
封 面 设 计	乔旺堂	
图表绘制和审定	范贵荣	王 静 刘天保
责 任 校 对	路 笛	

康阳地产集团



庆阳地区地貌立体图



《庆阳地区志》编纂委员会

主 任 马西林

副主任 张继武 王生金

委 员 马西林 张继武 王生金 钱效琦 苏国虎

卢造钧 王文武 董福俊 任君常 张世卫

傅宏民 张巨心 陆印全 吴 耕 郑汉祯

顾 问 李世俊 侯宗儒

总 编 卢造钧

副总编 傅宏民 刘得祯 慕思恭 路 笛 张永年

编委办公室编辑及工作人员

傅宏民 刘得祯 慕思恭 路 笛 张永年

罗自祥 潘正东 姚自昌 阎庆玲 韩士文

刘旭义 刘宗鹏 杨凤娟

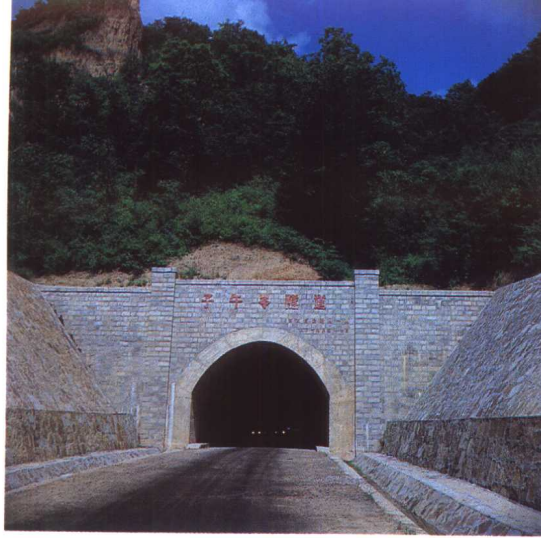
照片摄影及编辑 乔旺堂

《庆阳地区志》审稿委员会

主 任 张继武

副主任 王生金

委 员 张继武 王生金 苏国虎 王富金 王文武
周特祥 董清治 赵思梁 李仲立 任愚公
冯一心 贾映岫 高恒学 李加宽 张耀民



子午岭隧道



宁县政平渡口

庆阳机场





312 国道董志路段

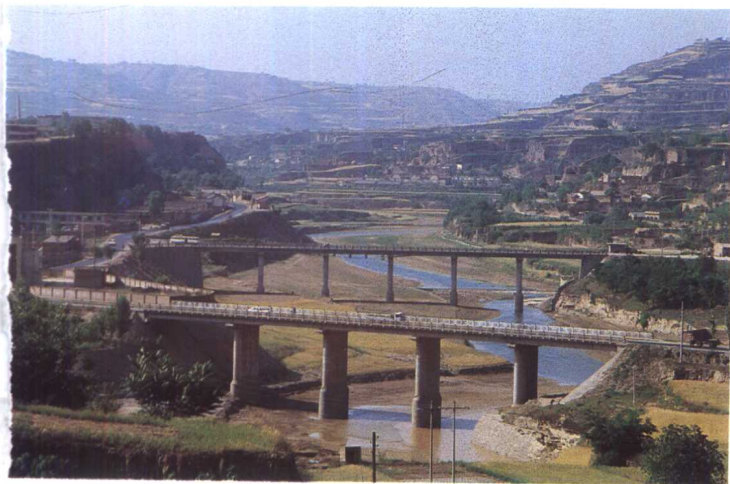


312 国道行道树(1980 年摄)

雷家峁子



312 国道穿越董志原(1980 年摄)



庆阳县城东、西河桥



华池县悦乐桥(1982 年摄)



兰宜公路——庆阳段



西峰汽车站(1985 年摄)



秦直道遗址——正宁县雕岭关



镇原县境内县乡公路

第二卷 目 录

交通志·····	(1)—(178)
邮电志·····	(179)—(246)
城乡建设志·····	(247)—(474)
环境保护志·····	(475)—(522)
财政志·····	(523)—(660)
税务志·····	(661)—(780)
金融志·····	(781)—(884)
商业志·····	(885)—(984)
供销合作社志·····	(985)—(1074)
对外经济贸易志·····	(1075)—(1118)
物资志·····	(1119)—(1164)
粮油管理志·····	(1165)—(1296)
工商行政管理志·····	(1297)—(1371)

交 通 志

编写领导小组

组 长 张崇俭
副组长 尚彦儒
成 员 韩凤廷 罗克强 梁国权

主 编 罗克强

目 录

综 述	(5)
第一章 道路	(7)
第一节 古道	(7)
第二节 驰道	(11)
第三节 大道	(14)
第四节 驿道	(18)
第五节 大车道	(19)
第二章 公路	(24)
第一节 公路建设	(24)
第二节 公路分布	(35)
第三章 桥涵	(51)
第一节 桥梁	(51)
第二节 隧道、涵洞、渡口	(72)
第四章 道路运输	(76)
第一节 驿运	(76)
第二节 民间运输	(84)
第五章 公路运输	(104)
第一节 运输形式	(104)
第二节 地区专业运输	(109)
第三节 县属专业运输	(125)
第四节 机关汽车运输	(131)
第五节 石油汽车运输	(138)
第六节 自营汽车运输	(141)
第六章 其它运输	(143)
第一节 拖拉机运输	(143)
第二节 航空运输	(146)
第三节 公铁联运	(146)
第七章 交通管理	(148)
第一节 道路管理	(148)
第二节 公路管理	(152)
第三节 运输管理	(164)
第四节 交通监理	(168)

综 述

庆阳地区远在 10 万年前,居住在马莲河、蒲河、四郎河流域的先民,在觅食、找水、采集果实、狩猎等生产活动中,走出了原始古道。夏、商、周时期,区内同沿海地区就有交换往来,对外交通已经开拓。周人先祖不窋,西奔戎狄,开辟了渭水中游通往庆阳的道路。秦昭王灭义渠、置北地郡,修通关中至北地古道。秦始皇开驰道,巡北地、陇西,庆阳交通大开,特别是沿子午岭山脊修筑的关中至塞北的直道,沟通了南北交通。汉代,区内先后开通了汉北道、安潼古道、古岭道,使长安去西域的大道得以畅通。隋唐时代,区内修有灵州道、泥阳道,拓宽驮运大道,建成大道网络。北宋,庆阳地处宋、夏对峙的边防,筑军道,修城堡,运粮草,促进了边境贸易。元、明、清,庆阳驿道四通八达,贯通全境。桥梁、涵洞已很普遍,沟通了山丘、川道、河谷之间的交通,成为维持官方交通的主要方式。民间运输以分散、自发、简单、自由和人担畜驮的落后方式,伴随着小农经济,在自然状态的古道上徘徊。

民国时期,修通了泾川至西峰的第一条简易公路。1936 年后,陇东解放区人民义务修路建桥,开展支前运输,进一步改善和发展了庆阳交通运输事业。

中华人民共和国成立后,庆阳地区交通运输事业,进入了一个新的发展时期。至 50 年代末,全区新修和改建公路 27 条,长 1827 公里,通车里程 1378 公里,并修建了长庆桥、庆阳西河桥、宁县马莲河桥和镇原茹荷大桥。

60 年代,公路建设稳步发展,新修正铜公路 42 公里,改造干线公路 6 条 595 公里,修通兰宜公路土路基 222 公里;国家投资 283 万元,以民工建勤方式,修建县社公路 15 条,375 公里;重建改造县社公路 29 条,500 公里;新修社队公路 287 公里;干线公路铺筑渣油路面 421 公里;公路绿化 1500 公里。全区有 107 个人民公社通了公路。1970 年全区有汽车 439 辆,其中货车 385 辆,客车 34 辆,其它汽车 20 辆,完成客货换算周转量 9602 万吨公里,货物周转量 9094 万吨公里,旅客周转量 5080 万人公里。

70 年代,完成兰宜公路修建任务,县社队公路不断延伸。期末全区干线公路达到 1750 公里,县级公路 158 公里(其中石油区公路 515.35 公里),乡村公路达到 1524 公里,铺设渣油路面 565 公里;建成合水铁李川、板桥、华池新堡、庆阳马岭、正宁秦家店、镇原田园子等大桥。汽车发展到 1676 辆,其中货车 1317 辆,客车 91 辆,其它汽车 268 辆,汽车运输货运量 55.70 万吨,货物周转量 9459.75 万吨公里。客运量达到 219.74 万人,旅客周转量 14607.53 万人公里。

80 年代,区内交通运输事业发展速度加快,油路和绿化线路大量增加。至 1985 年底,全区共完成公路投资 1.77 亿元,修筑公路 184 条,通车里程 4154 公里,渣油路面 967 公里,宜林公路全部绿化。以西峰为中心,干支线结合、内外地相连、纵横交错、四通八达的公路网初步形成。8 条干线通达陕甘宁 3 省区的 10 多个城市,67 条县乡公路联结全区 140 个乡镇,110 条专用公路沟通了长庆油区、子午岭林区和市镇的交通。全区 5 条大河、27 条

支流上修建永久性桥梁 250 余座,涵洞 3143 道,保证了公路畅通,提高了车辆运输通过能力。全区汽车发展到 6254 辆(长庆油田 3622 辆,地方 2632 辆),地方营运车辆中有货车 1857 辆,客车 138 辆,其它汽车 637 辆。1985 年全区汽车完成客货换算周转量达 17872.9 万吨公里,是 1970 年的 1.8 倍;货物周转量达到 15620.00 万吨公里,旅客周转量 22529.00 万人公里。出现了国营、集体、个体各种形式各种运输工具一齐上,多渠道、多层次、多种经济成份并存的局面,使全区交通运输事业上了一个新台阶。

第一章 道 路

公元前 4000 年前,居住在庆阳一带的先民,沿马莲河、四郎河、蒲河流域,开通了线型基本固定的三条原始古道。

夏代,周祖不窋西奔戎狄,开辟了通往庆阳的道路。周文王“西攘混夷”,周宣王逐玃狁,开通了横贯庆阳南部境内的古战道(车马道)。秦昭王设置北地郡、筑长城、修战道,初步形成以北地郡治义渠为中心,南联关中,西结陇西,北通长城各堡寨的古道网络。

公元前 221 年,秦始皇统一全国,筑驰道横贯庆阳境域,修直道纵穿子午岭。

西汉、魏晋、南北朝时期,为了实行移民屯边,开展中西贸易,逐步修筑了境内南去长安,北抵河套,西达西域的驮运及车马大道。两汉期间,因西去道路受阻,庆阳成为中原通过河套西去西域的交通要塞,道路畅达一时。

隋、唐时期,经济繁荣,大道成网,四通八达。北宋时期,由于庆阳地处宋、夏对崎的边防,筑军道、修城堡,艰巨的军需运输和兴隆的茶马交易,促进了道路的发展。

元、明、清时期,修驿道、建驿站,道路设施趋于完善。明代驿运事业尤为兴盛,到晚清仍有五条平坦、畅通的驿运大道贯通境内。

民国时期,因战争需要,只在原驿道旧迹上修建了一些大车道,维持交通。

1935 年,中央红军到达陕北后,陕甘宁边区政府和陇东解放区军民,艰苦创业,筑路建桥。自 1938 至 1947 年,边区政府共投资 72.9 万元(边币),群众义务投劳 12 万人次,修建了庆阳至定边等 8 条大车道,全长 871 公里;12 条驮运大道,全长 1080 公里;整修了境内 11 条旧道路,全长 539 公里,改善了边区交通。

第一节 古 道

一、原始古道的分布

夏代以前,区内的原始古道多分布在马莲河、蒲河、四郎河流域,主要有 3 条:

- (一)由陕西旬邑,沿四郎河到正宁,经宁县湘乐至宁县县城,再经董志到镇原的彭阳。
- (二)由陕西长武沿马莲河,经宁县政平、宁县县城、合水固城、老合水(城关)、庆阳县城到环县。
- (三)由镇原彭阳沿茹河川西经马渠、庙渠、三岔至环县的演武。