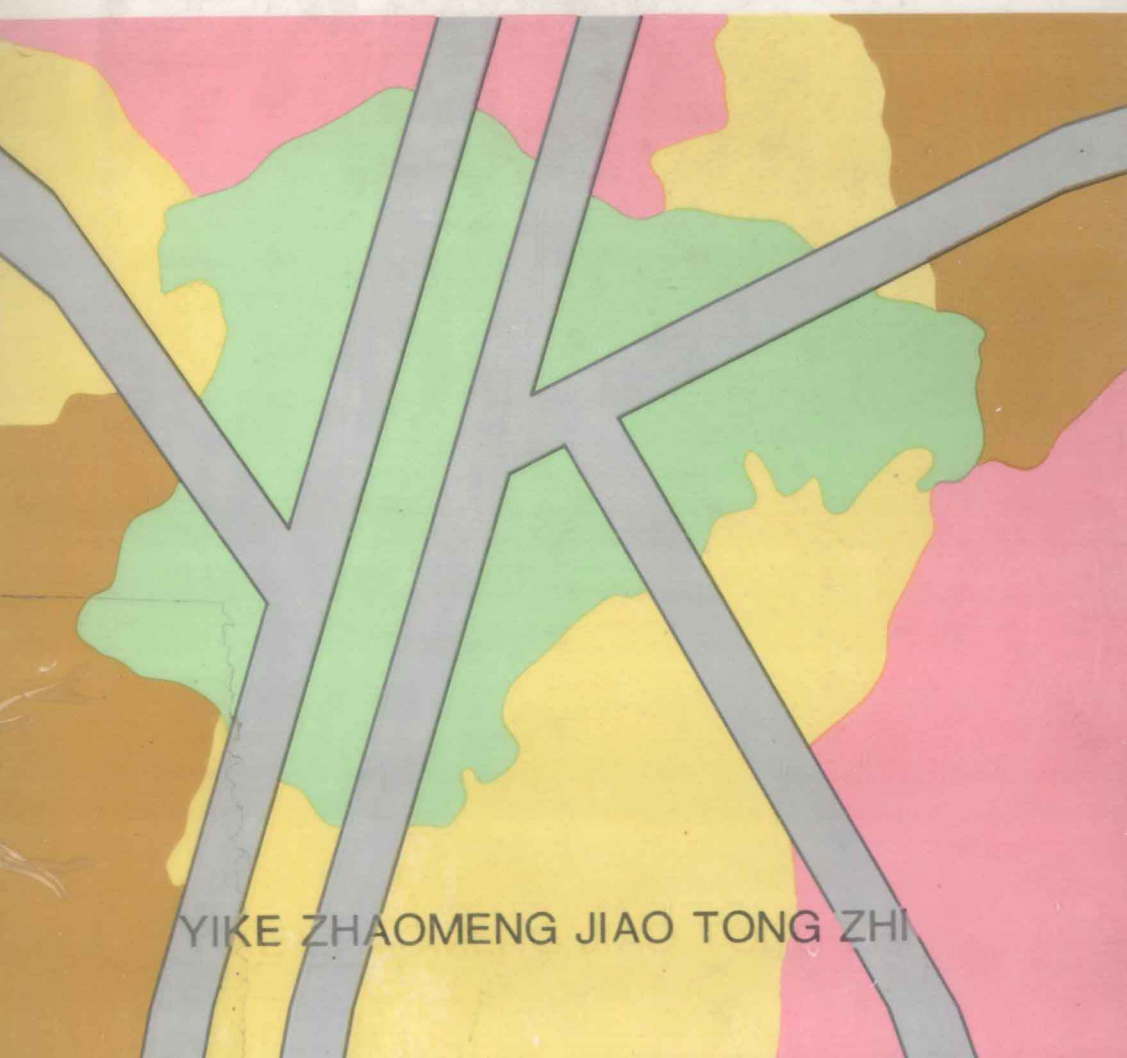


伊克昭盟交通志

《伊克昭盟交通志》编委会

内蒙古人民出版社



YIKE ZHAOMENG JIAO TONG ZHI

伊克昭盟交通志

《伊克昭盟交通志》编委会



内蒙古人民出版社

责任编辑:武连生

封面设计:毅 鸣

伊 克 昭 盟 交 通 志

《伊克昭盟交通志》编委会

*

内蒙古人民出版社出版发行

(呼和浩特市新城西街 20 号)

内蒙古地矿局地图印刷厂印刷

开本:850×1168 毫米 1/32 印张:8.125 字数:180 千 插页:18

1997 年 5 月第一版 1997 年 5 月第一次印刷

印数:1—2000 册

ISBN7-204-03457-0/K·270 定价:35.00 元

目 录

概 述	(1)
第一章 道路	(4)
第一节 古道	(4)
第二节 近代道路	(19)
第三节 国道	(33)
第四节 自治区道	(48)
第五节 旗县道	(52)
第六节 乡镇道	(95)
第七节 专用公路	(107)
第二章 桥涵	(110)
第一节 桥梁	(110)
第二节 涵洞	(121)
第三章 公路测设	(135)
第一节 测设队	(135)
第二节 初期测设	(136)
第三节 沙漠选线	(138)
第四节 分水岭路线	(139)
第五节 近年测设	(140)

第四章 公路施工	(143)
第一节 施工队伍	(143)
第二节 初期施工	(145)
第三节 近年施工	(147)
第四节 沙漠筑路	(148)
第五节 自制施工机械	(150)
第六节 挖孔桩的使用	(150)
第五章 公路养护	(152)
第一节 群众护路	(152)
第二节 道群共养	(154)
第三节 道班建设	(158)
第四节 公路沙害及治理	(159)
第五节 公路绿化	(162)
第六节 公路管理	(163)
第七节 民工建勤修养公路	(166)
第八节 公路路政管理	(176)
第六章 汽车修配	(178)
第一节 伊盟汽车修理厂	(178)
第二节 汽车配件制造	(180)
第三节 定点配件和定点修理	(180)
第四节 配件销售	(182)
第七章 运输管理	(183)

第一节	畜力车	(183)
第二节	交通运输市场管理	(184)
第三节	营业审批手续	(185)
第四节	旅客运输管理	(185)
第五节	货物运输管理	(186)
第六节	营业性交通运输管理	(187)
第七节	管理费征收	(188)
第八节	交通管理的任务	(189)
第九节	抗灾运输	(190)
第十节	交通流量流向	(191)
第十一节	交通监理	(195)
第八章	航运	(201)
第一节	航道	(201)
第二节	渡口	(203)
第三节	船舶	(207)
第四节	水运	(208)
第五节	航运管理	(212)
第六节	水运安全管理	(213)
第九章	伊盟汽车运输公司	(215)
第一节	简况	(215)
第二节	安全技术管理	(216)
第三节	财务管理	(222)

第十章 机构	(231)
第一节 交通处	(231)
第二节 运输公司	(234)
第三节 公路总段	(240)
第四节 交通运输管理处	(243)
第五节 公路征费稽查处	(244)
第六节 汽车工业贸易总公司	(245)
第七节 汽车大修厂	(247)
附录	(249)
高级专业技术人员名录	(249)
英模名录	(250)
先进集体名录	(251)

概 述

伊克昭盟的地理位置座标为东经 $106^{\circ}42'$ 至 $111^{\circ}27'20''$ 之间,北纬 $37^{\circ}35'24''$ 至 $40^{\circ}51'40''$ 之间。在古代,这个位置恰好是长期建都于陕西省西安市一带的中原民族与北方众多少数民族群雄逐鹿的要津之区。他们的交往、联系、战争,都无法离开当时的道路交通。正因如此,秦始皇统一中国后,首先修建了纵贯伊克昭盟南北的“直道”。初次显示了这一地区历史交通的辉煌。但是,公路交通作为一项社会事业得到长足发展,应该说始于中华人民共和国建国初期。1949—1952 年,为伊盟公路交通的创建阶段。当时的工作重点是,对原有道路进行恢复和重点整修,以达到简易通车为目的。在全盟范围内动员民工,整修包头至扎萨克旗新街镇(当时新街镇为伊克昭盟首府所在地)。还整修了包头经桃力民至石嘴山的公路。到 1952 年底,全盟恢复通车 385 公里。

1953—1957 年,伊盟公路建设将重点放在沟通全盟各旗、县的公路上。其间,修通了包(头)—东(胜)、东(胜)—乌(审旗)、东(胜)—准(格尔旗)等主要干线公路。使伊盟公路建设队伍受到锻炼,得以发展。并陆续建立各项规章制度和技术规范。公路建设的各项工作逐步步入正规。公路通车里程由 1955 年的 505 公里发展到 1956 年的 1 190 公里。

1958—1966 年,简易公路通车里程迅速增长,但质量标

准较低。全盟公路通车里程发展到 3 253 公里。1962 年,调整健全公路管理机构 and 建设队伍。1958 年,组建了伊盟汽车运输公司。1966 年,开始在包—东公路试验渣油路面。公路建设的施工和养护方式,从主要依靠民工建勤,以工代赈形式开始向专业化方向发展。

1973—1974 年,建成拉僧庙—察汗淖三级油路;1975 年 10 月,包—东公路三级油路工程竣工;1978—1990 年,建成包(头)—府(谷)二级油路,该路在伊盟境内长 150 公里;为开发准格尔煤田的重要前期工程,矿区一号公路长 29.2 公里,1988 年 10 月建成通车;东胜煤田矿区忽鸡图至霍洛 31 公里三级油路,与 210 国道在霍洛相接,于 1986 年建成通车。

从 1977 年开始,交通部门采取不同形式的经济承包,以“多方集资、民工建勤、民办公助、以工代赈”等办法,加速伊盟公路建设步伐。1949—1990 年,国家在伊盟的公路建设投资达 1 亿元,其中 90% 的资金投放在 1984—1990 年间。1985 年以来,全盟使用以工代赈方式,修建了 1 100 多公里的旗、乡道路。

1990 年,伊盟公路拥有里程从 1949 年的 208 公里发展到 4 976 公里,有国家、省道干线 1 290 公里。全盟 90% 的乡、苏木通汽车。包头至南宁的 210 国道和北京至拉萨的 109 国道,在伊盟境内呈十字交叉。另有呼和浩特市至伊盟准格尔大饭铺、东胜至陕西省府谷县、伊盟鄂托克旗察汗淖至宁夏回族自治区银川市等省道。南部向外省区宁夏自治区的陶乐县、盐池县,陕西省的靖边县,山西省的河曲县等,均有县道可通。在东、北、西三面环绕的黄河上,已建成下城湾、喇嘛湾、包头、三

盛公、乌海、石嘴山 6 座黄河大桥和境内 55 座公路桥梁。1990 年,全盟拥有客运汽车 300 多辆,载货汽车 4 000 多辆,轮式大型拖拉机 2 000 多辆。年完成客运量 299.7 万人,客运周转量 25 244.9 万人公里;货运量 353.3 万吨,货运周转量 35 998.4 万公里。黄河流经伊克昭盟的鄂托克、杭锦、达拉特、准格尔四旗,全长 715.5 公里,长航和渡运的运输方式有着悠久的历史。1990 年有大小渡口 90 处,在运输及交通方面发挥了重大作用。

第一章 道 路

第一节 古 道

伊克昭盟是“河套文化”和“鄂尔多斯青铜文化”的发祥地，早在约三万五千年以前，“河套人”就在鄂尔多斯生息繁衍。在漫长的历史发展中，伊克昭盟处于北方少数民族和中原汉族频繁交往的自然通道和畜牧经济与农业经济贸易交换的重要市场；它有着得天独厚的地理位置。同时，伊克昭盟也是历代中原王朝与北方少数民族在军事、文化上取得联系的必经之路。正是这种政治、经济、军事和文化的联系与往来，形成了鄂尔多斯的古道。

一、先秦时期的道路

早在三万多年前，被称为“河套人”的鄂尔多斯先民生活在鄂尔多斯南侧的萨拉乌苏河（即无定河，又叫红柳河）的两岸。那时候，氏族部落的交往是循河觅道，往返于河流两旁的谷地。河滩、河谷即是人们往来的天然通道。到了新石器时期，鄂尔多斯地区人类活动的范围更加广阔，大量发现的新石器时代的文化遗物记录着“河套人”发展和进步的足迹。迄今已发现的几十处新石器遗址，遍布伊克昭盟的各个旗市。这些遗

址有力地证明人类的频繁交往,已经在鄂尔多斯地区形成了小径似的道路。这些道路不是人工修筑的,而是由于自然往来逐渐形成的,所以又称作“自然通道”。

其后,随着鄂尔多斯青铜文化的形成和传播,活动在这一地区的 猃狁、鬼方、林胡、楼烦、白狄、赤狄、胸衍、熏育以及匈奴等古老民族与中原华夏族有了广泛的交往、接触,存在着密切的经济、文化联系,这意味着鄂尔多斯道路交通的历史已经开始。鄂尔多斯的青铜文化,以交通为依托,向中原地区、大漠南北及伊克昭盟各地传播,使鄂尔多斯和中原的道路,不仅已经通达,而且作为连结漠北欧亚的要道,其道路交通的重要地位已经显示出来。

公元前五世纪末,匈奴族活动于鄂尔多斯的西部地区及其以北的阴山一带,与中原诸侯国相抗衡。为此,秦国在占据了鄂尔多斯大部分地区后,秦惠文王亲自率兵进入鄂尔多斯地区。秦昭襄王时,曾“筑长城以据胡”。这道长城为南北走向,起自甘肃岷县,中经临洮、固原、陕西省靖边县,由神木县以北窟野河流域进入鄂尔多斯地区。鄂尔多斯高原东部战国时的秦长城是循窟野河北,经束会川西岸至纳林塔附近,北向趋铎尖,再至敖包梁,然后折向东行,经巴龙梁、神树沟、德胜梁,而北至坝梁,又折向东,至点素敖包,最后到达十二连城黄河侧畔。

赵武灵王为了防御匈奴南下,凭借阴山之屏障,在南麓修起一道长城,从山西北部,沿阴山山脉,一直到今五原以北狼山石兰计山口的地方(古称高阙)。

这两道长城都是为了防范匈奴进犯而筑,长城内侧就有

军事交通线路,从而形成了从陇西经北地、上郡北行进入鄂尔多斯,沿窟野河、束会川河谷川道上梁东行,至十二连城黄河渡口有一条南北走向的道路;沿边的九原、云中有一条东西走向的道路。在秦、赵割剧的各郡与各自的都城的联系也很紧密。长城上的每一个小据点又互相连接,构成了纵横交错的交通网。

鄂尔多斯地区在先秦时期,已凭借它在政治、经济、军事、文化等方面所占据的有利条件,形成了连通欧亚与中原的道路交通,开辟了鄂尔多斯地区的交通道路,使中原民族与北方少数民族相与出入,交互杂居,共同创造了鄂尔多斯的古代文化,促进了各民族的融合。

二、秦汉时期的交通

公元前三世纪,匈奴兴起于大漠南北,成为一支可与中原抗衡的力量。此后,伊克昭盟一直是汉、匈相争的地区。秦王朝在这里设置了郡县;匈奴势力也统治过这块地盘。匈、汉之间的频繁战争,人口的迁徙和商品的交换,使地近中原,又处于大漠草原最南端的伊克昭盟(当时称河南地),成为中原内地通往大漠草原的必然通路。

公元前 215 年,秦始皇巡北边。其行迹涉及到伊克昭盟及相邻地区的道路有:从九原经固阳道通漠北;从云中沿赵、燕长城之南的雁门、代郡、上谷至渔阳;从上郡至咸阳;出云中向东南,经雁门至太原。秦时伊克昭盟地区的道路交通已四通八达,南北纵贯,并与东西连通。秦始皇的北巡,对伊克昭盟道路交通的发展产生了很大的影响,直道就是在秦始皇巡视北边前后修筑的。

在这一时期,经伊克昭盟中部的通道,出上郡(今陕西榆林南),经虎猛(今伊金霍洛旗红庆河)、增山(今东胜市西北),到达五原郡(今包头市西)。《汉书·地理志》载:“五原郡,秦九原郡。武帝元朔二年更名。”五原郡辖有著名的五原塞,光禄塞和固阳塞。它们是阴山下长城沿线重要关隘。由此可直达漠北草原。

伊克昭盟东道有两条路线。一是顺黄甫川北行,沿正川河谷(纳林河)到达美稷县(故城在今准格尔旗东部),从这里可直达十二连城渡口,过黄河即可达云中郡(今呼和浩特市西南)。

美稷县镇守其间,所以这里为南北往来通道。

另一条路线是,沿暖水川北上,达榆树壕,越过分水岭敖包梁,即北抵黄河。这也是秦汉时期由关中抵达阴山和漠北的重要交通路线之一。在这条川道附近窟野河上游,有一座秦汉古城广衍县。顺流而下,它的南面伊旗新庙又有东汉古城;逆流而上,它的北面榆树壕也有一座东汉古城。早在战国秦昭襄王时修的长城,就由新庙以东进入伊克昭盟境内,经纳林塔再东行暖水北,经坝梁至十二连城。《榆林府志》中也有草原游牧民族南下“必由川道而来”的记载。

在伊克昭盟西北部,有一条匈奴南下的通道,出高阙塞(今临河西北石兰计山口),在乌兰布和沙漠一带越黄河进入伊克昭盟。早在战国时,越武灵王就控制了这一地区。在今杭锦旗北部设朔方郡。今乌兰布和一带设临戎、三封县城。其战略意义是切断匈奴活动的这条通道。公元前127年,汉朝名将卫青率军对匈奴征伐的河南战役(今伊克昭盟一带)就是从云

中出发,向西经过高阙,然后再往南迂回,打败了匈奴,收复了秦将蒙恬开发的河套地区。

由以上这些主要的交通干线,分出岐路即可到达附近草原各处。朔方郡下辖五个县,位于伊克昭盟的西北部;五原郡下辖四个县,位于高原的西北部;云中郡的一个县,位于高原的东北部;上郡的五个县,位于高原的南部;西河郡的七个县,位于高原的南部。这些城郭大都集中在这一地区的交通枢纽位置。城与城相连,即形成了秦汉王朝通往大漠草原的捷径和便利的交通道路。这一历史时期汉匈之间的战争,两族人民之间的相互往来和商品交换,又进一步发展了伊克昭盟地区的交通。

(附鄂尔多斯自然通道图)

三、秦直道

公元前 221 年,秦始皇灭掉六国,建立了我国历史上第一个统一的封建国家。秦统一后,在新占据的今伊克昭盟地区建立三十四座县城,并从内地迁徙人口,充实边疆。为了保持国都咸阳与全国各地密切的交通联系,保证朝廷命令的迅速下达,以及便于统一管理,交流物资,调动军队,维护国家的统一,于秦始皇二十七年(公元前 220 年)开始了大规模的交通道路建设。当时所修建的道路有驰道和直道。驰道是以国都咸阳为中心,通向全国各个重要地区的道路。直道只有一条,由云阳县的甘泉山通到九原郡。云阳县在今陕西淳化县北,距咸阳不远,九原郡在阴山山脉南麓,南北遥遥相对,有直达道路之意,故称为直道。直道从子午岭经陕北黄土高原,再往北行,就到了伊克昭盟地区。直道很长一段路程修筑在鄂尔多斯

草原上。由今包头市西南秦时九原郡渡黄河,即是今伊克昭盟达拉特旗昭君坟附近的古城,由此一直南行,过东胜西南,再由伊金霍洛旗红庆河西南到陕西府谷县。全长 1 800 里(合今 752 公里。)

在今伊克昭盟境内仍可见秦直道遗迹。距东胜市西南 45 公里漫赖乡二顷半的直道遗迹,当地老乡称之为“古路豁子”。遗迹两端已断切下陷,残留可见的长度仅有百米左右。路面残宽 22 米。路基断面暴露极为明显,现高一米左右,为当地红沙岩土填筑。那时筑路已用铁锥。《汉书》载:“秦始皇为驰道,道广五十步,三丈而树,厚筑其外,隐以金锥。”伊金霍洛旗阿腾席热镇西南 11 公里处掌岗图的秦直道遗迹,从岗顶的豁口以缓坡向北伸延,距豁口约 200 米处,被雨水冲蚀成沟壑,将直道遗迹断为南北两截,断面的填方和铺垫的卵石清晰可见。两处遗址南北顺直,由北而南成坡状伸延,直到伊金霍洛旗红庆河。

直道的修筑始于秦始皇三十五年(公元前 212 年),到三十七年,秦始皇死后的灵车由直道回到咸阳。修筑直道选线、施工等项艰巨的工程在两年之内就全部完成,这是 2000 多年以前,我国劳动人民在鄂尔多斯高原上创造的一项交通奇迹。

司马迁在《史记·蒙恬传·赞》中说:“吾适北边,目直道归。行观蒙恬所为秦筑长城亭障,堑山堙谷,通直道,固轻百姓力矣。”这是古代史学家亲自踏查秦直道的最早,也是唯一的记载。但对秦直道本身却记载简略。

学界对秦直道的具体走向探寻的过程中,产生了诸多意见分歧。其中有史念海教授、靳之林教授、《中国史稿地图集》。