

013869

中华人民共和国地方志丛书

张掖交通志

甘肃省张掖市经济委员会编纂
中国城市出版社出版

中华人民共和国地方志丛书

张掖交通志

甘肃省张掖市经济委员会编纂
中国城市出版社出版

《张掖市交通志》编辑领导小组

组 长：郝耀山

成 员：刘玉林 高振文 莫远钿 杨 杰

舒明林 李 纯 魏建国 于国泰

主 编：杨 杰

编 辑：张金荣 彭承兆 蒙 济 保芳年

资料员：张忠功 龙碧涛 马惠芝

序

郝耀山

《张掖市交通志》的编纂工作，从1987年2月开始拟订篇目，征集资料，组织编写，1992年4月完稿。经行家们的论证和评议，自上而下广泛征求意见，又经编辑人员的多次修改，终于杀青、付印，这是我市交通运输业和文化建设的一项重要成果，特向编辑人员表示祝贺。

张掖又名甘州，是河西走廊的重镇之一。古代为南北交通“龙城古道”和东西交通“丝绸大道”的交汇点，历史上张骞、班超通西域，霍去病开辟河西四郡，著名高僧法显、玄奘取经于天竺，均途经张掖。隋炀帝西巡到张掖接受了27国国王、使臣的朝谒。古丝绸上过往的波斯、阿富汗、印度等国的商贾、僧侣、留学生等也是经张掖而到长安各地的。这些历史记载充分显示了张掖在河西交通中的特殊地位和作用。

这部志书系统地记述了张掖古道的形成，驿道的开辟，丝绸之路的繁荣，管理机构的沿革，现代公路的建设与发展，交通运输工具的演变，公路设施的改善和交通运输业的历史与现状；还记述了张掖的铁路建设与运输，航空事业的起始与变化，水路运输的试办等交通运输业的发展历史过程与取得的成就，对了解、认识张掖交通事业的兴衰变化与经济建设的关系，对今后发展公路交通事业提供了重要的历史借鉴和科学依据。

编辑人员从浩如烟海的历史书籍、文书档案、报纸杂志、口碑资料中，经过精心筛选、考证鉴别，整理了1400余万字的珍贵资料，以新的观点、新的方法、新的体例编纂了这部《张掖市交通志》，共分19章、72节，约34万字。全志以文为主，以表、图和照片为辅，图文并茂。本着“略古详今、突出重点”的原则，本志对古代部分作简要记述，对近代部分作较详细的记载，对现代部分则作为重点内容详细叙述，具有很重要的存史价值。

编写《张掖市交通志》在于“上慰先人，下启后代”。让我们继承、发扬前人的成功经验，勇于探索，开拓前进，为推动我市交通运输事业的发展，为建设新张掖努力奋斗！

前 言

《张掖市交通志》在市委、市政府的部署下和市志编修委员会的指导下，自1987年2月开始由市经济委员会组织编纂。编者广采博收资料，对摘录的文字和口碑资料，进行去伪存真、筛选分类，整理装订了97卷资料汇编，约1400余万字，在此基础上，制定篇目，进行编写。志中所列数据大部分来源于地、市档案局和地、市统计处(局)，其不完备处据交通企业财务年报补足。全稿于1992年10月完成，共分19章、72节，约34万字。

本志的内容是全面记述张掖道路交通运输业的发展历程和取得的成就。时间跨度上起先秦，下迄1990年底。编写方法是“纵述历史，横排门类”，以时为经，以事为纬，综合叙述，专题详述，有纵有横，纵横结合。

本志在编写过程中，曾得到甘肃省地方史志编纂委员会、张掖地区交通处、张掖地区公路交通史编写组、地区汽车运输公司和地区公路总段以及市属运输企业等有关部门的支持与协助。张掖地区档案局、市档案局、地、市统计处(局)，为本书提供了丰富、翔实的资料和可靠的数据。张掖市公路运输管理所、市乡公路管理站，为本书提供了良好的编写条件和环境。曾在张掖公路交通部门工作多年的胡根铭、钱卫东、郝耀山、刘玉林、王学铭、周建华、陈洪生、马成功、盛瑛、张文卿等同志，对本志的编写工作进行了多方面的指导。市人大副主任刘文浩、市志办主任马伯寿、公路总段工程师张中式、市志编辑部编辑徐万和等同志，对本志篇目设计和有关章节的修改提出过宝贵意见。中国石油化工总公司人事教育部高级讲师梁国仁同志对本书出版作过校正工作。所有这些，都是本志得以顺利完成的重要保证。在此，谨向上述单位和个人致以衷心的感谢。

本志的记述重点是现代。编者努力使本志能体现出时代特点，成为一部承上启下、继往开来、服务当代、有益后代的志书，但限于编者的水平，尚多有不尽人意之处，敬请读者不吝赐教，以便改进。

编 者

1992年11月1日

凡 例

一、本书记述了自古至今张掖市交通业发展的历史情况。时间上起 4000 年以前，下迄 1990 年底。部分内容有下延。

二、本书采用志书体，横排门类，纵写史实。全书设 19 章 72 节，共 34 万字。

三、本书采用述、记、志、图、表、录等形式，概述全貌，以志为主；图表相辅，附录为补。

四、本书编纂范围包括：在张掖市境内的公路、铁路、航空交通及运输企事业单位、交通工具等。

五、本书记述古代交通情况，参考古代有关文献记载；记述近代、现代交通情况，参考地方志、历史文书档案、图书报刊以及各企事业单位的有关资料。统计数据以统计部门公布的数字为准，部分数据为单位上报数字。

六、本书所用专业技术术语、名词，均以有关专业的统一规定为准，无统一规定者从习惯称谓。

七、书中计量单位，当代部分采用国际单位制，其它部分以历史习惯记述。所有数据均以阿拉伯数字表示。

八、书中的人民币币值面额均以 1955 年币制改革后的面额为准；1955 年以前的币值面额未折算的，加注释说明。

九、书中注释采用页下注释的方式。

十、书中历代地理名称、历代政权和官职，均用当时的称谓。书中的古地名加注今名，历代纪年加注公元纪年。

十一、本书记述的张掖市行政区划，以 1990 年底行政区划为准。

目 录

序	1	一、胜利桥	15
前言	1	二、山丹河桥	15
凡例	1	三、贼沟桥	17
概述	1	四、新西干渠桥	17
第一章 古道	3	第三章 公路建设	18
第一节 丝绸之路	5	第一节 干线公路建设	20
第二节 居延古道	7	一、甘新公路	20
第三节 甘漠大道	7	二、张青公路	21
第四节 漠北古道	7	三、张肃公路	23
第五节 张包驼道	8	四、张火公路	24
第六节 大车道	8	五、张莺公路	24
一、张武大车道	8	第二节 专用公路	25
二、张酒大车道	8	一、张大公路	25
三、张青大车道	8	二、平原公路	26
四、张转大车道	9	三、平物公路	26
五、张六大车道	9	四、火联公路	26
第七节 黑河水道	9	第三节 市(县)乡公路	27
第二章 桥梁	11	一、乌江公路	27
第一节 古桥梁	11	二、党寨公路	27
一、四善桥	11	三、小龙公路	28
二、沿河墩黑河桥	11	四、明永公路	28
三、南津桥	11	五、二十里堡公路	28
四、沙渠桥	11	六、碱滩公路	29
五、大满桥	11	七、三闸公路	29
六、北津桥	12	八、张靖公路	29
七、通局桥	12	九、安阳公路	30
八、新建桥	12	十、西洞公路	30
第二节 干线公路桥梁	12	十一、花南公路	31
一、甘新公路黑河大桥	12	十二、盈科干渠公路	31
二、张肃公路黑河大桥	14	十三、平山湖公路	32
三、西干渠桥	15	第四节 乡村道路	32
第三节 县乡公路桥梁	15	第五节 城市道路	33

第四章 公路养护	35	第一节 古代交通工具	59
第一节 公路养护机构	35	一、“沙漠之舟”——骆驼	59
一、张掖公路总段	36	二、牦牛	60
二、张掖公路段	38	三、毛驴	60
三、机运队	39	四、骡马	61
四、工程队	39	五、铁木车辆	62
五、地区县乡公路养护工程队	40	第二节 畜力人力车	63
六、市乡公路管理站	40	一、胶轮皮车	63
第二节 公路养护	41	二、架子车	64
一、干线公路养护	41	三、三轮车	64
二、市(县)乡公路养护	43	四、推车子	64
第三节 公路绿化	44	五、自行车	64
第四节 民工建勤	45	第三节 现代机动车辆	65
第五章 铁路	48	一、汽车	65
第一节 兰新铁路	48	二、拖拉机	66
第二节 铁路专用线	48	三、摩托车	67
一、南滩机场专用线	48	第九章 运输	69
二、百货站专用线	49	第一节 道路运输	70
三、王家墩粮库专用线	49	一、丝绸运输	70
第六章 航空	50	二、茶叶运输	73
第一节 民用航线	50	三、军粮运输	74
第二节 军用航线	50	四、商业运输	74
第七章 车站、机场	51	第二节 公路运输	75
第一节 古代驿站	51	一、工业原材料运输	75
第二节 汽车站	53	二、救灾粮运输	75
一、西关汽车站	53	三、机关车辆运输	77
二、南关汽车站	55	四、支农运输	78
第三节 火车站	56	五、援藏运输	79
一、张掖车站	56	六、客运	80
二、西屯车站	57	第三节 铁路运输	80
三、太平堡车站	57	一、客运	81
四、乌江堡车站	57	二、货运	83
五、平原堡车站	57	第四节 国营汽车运输企业	83
六、沙井车站	57	一、市汽车运输公司	83
第四节 机场	58	二、市第四汽车运输队	85
一、大满机场	58	三、市第二汽车运输队	88
二、南滩机场	58	四、地区汽车运输公司	89
第八章 交通工具	59	第五节 市属集体运输企业	92

一、市第三汽车运输队	92	一、道路交通安全管理	118
二、市民间运输队	94	二、机动车辆安全管理	131
第六节 机关企事业汽车运输队	96	三、非机动车辆安全管理	132
一、市粮油汽车运输队	96	四、公路行人安全管理	133
二、地区水电处汽车队	96	五、行车事故处理	133
三、张掖糖厂汽车队	97	第三节 机动车驾驶员管理	136
第七节 私营汽车运输业	97	一、驾驶员行车管理	137
一、货运	97	二、市区行车管理	137
二、客运	97	第四节 技术管理与技术培训	138
第十章 汽车修理业	101	一、驾驶员技术管理	138
第一节 国营汽车修理业	101	二、驾驶员技术培训	139
一、地区汽车修理厂	101	第十四章 运输管理	142
二、市汽车修理厂	103	第一节 运输计划管理	142
三、地区小汽车修理厂	104	一、计划编制	142
第二节 集体汽车修理业	104	二、计划执行	143
第三节 个体联办汽车修理业	104	第二节 经营管理	143
第十一章 交通管理机构	106	一、开、停业管理	143
第一节 古、近代交通管理机构	106	二、货物市场管理	143
第二节 现代交通管理机构	106	三、运力管理	144
一、地区交通处	106	四、货源管理	144
二、市交通科	107	五、危险货物运输管理	144
第三节 现代交通管理机构	108	六、禁运与限运货物运输管理	145
一、地区运输管理处	108	七、市场行为的监督检查	145
二、市公路运输管理所	108	八、汽车维修管理	146
三、地区汽车监理所	109	九、搬运装卸管理	147
四、县农机监理站	109	第十五章 财务管理	149
第四节 路政管理	110	第一节 固定资金管理	149
第十二章 养路费的征收与使用	112	一、固定资金的来源	149
第一节 养路费征收	112	二、固定资产的折旧与更新	150
一、汽车养路费	113	三、固定资金管理 with 使用	151
二、拖拉机养路费	114	第二节 流动资金的管理	152
第二节 养路费的使用	115	一、流动资金的来源	152
第十三章 安全与技术管理	116	二、流动资金的管理	154
第一节 安全管理机构	116	三、流动资金使用效果的考核	154
一、地区交通警察支队	116	第三节 专项资金管理	155
二、市交通警察队	116	一、更新改造资金的来源	156
三、市自行车管理所	117	二、更新改造资金的使用范围	157
第二节 安全管理	118	三、更新改造资金的管理	157

四、大修理基金的使用与管理	158	三、企业升级审定结果	190
五、职工福利基金的使用与管理	159	第十七章 党群组织	192
六、职工奖励基金的管理	160	第一节 党的组织	192
七、生产发展基金、后备基金 的管理	161	一、组织沿革	192
八、专用拨款和专用借款的管理	162	二、组织建设	192
第四节 货币资金管理	163	三、政治教育	193
一、库存现金管理	163	四、党对公路运输企业的领导	193
二、银行存款管理	165	第二节 职工代表大会与民主管理	194
三、银行结算管理	165	一、职工代表大会	194
第五节 运输成本管理	167	二、民主管理	194
一、成本开支范围	167	第三节 工会工作	195
二、成本基础工作管理	169	一、工会沿革	195
三、成本核算	170	二、组织建设	195
四、成本控制	171	三、职工教育	195
第六节 营业收入与票据管理	175	四、职工福利	196
一、营业收入	175	五、劳动保护	197
二、营业收入票据的使用与管理	176	第四节 共青团工作	197
第七节 运价的制定与管理	179	一、组织建设	197
一、公路运价	179	二、团的活动	198
二、公路运价管理	183	第五节 妇女工作	198
三、公路运价监督	184	一、女工保护	198
第十六章 基础管理	185	二、计划生育工作	198
第一节 标准化管理	185	第六节 民兵工作	199
第二节 计量管理	187	一、组织建设	199
一、计量沿革	187	二、政治教育与军事训练	200
二、计量管理机构	187	第十八章 先进单位和先进个人	201
三、计量工作的定级、升级	188	第一节 先进单位	201
第三节 企业晋等升级	190	第二节 先进个人	203
一、企业升级标准	190	第三节 安全行驶先进生产者	206
二、企业升级的审定	190	第四节 省级以上模范人物简介	210
		第十九章 大事记	213

概 述

张掖南通青海，北接内蒙，扼河西交通之中枢，是历代政权在河西的军事、政治、经济、交通重镇。它以丰富的农林水牧资源、繁荣的工商业，为交通、为运输业的发展提供了物质基础。

早在四千多年前，随着人类的活动，这里出现了原始道路。西周至春秋战国时期，居于河西走廊一带的西戎、月氏、乌孙等游牧部族频繁迁徙；秦汉之际，匈奴沿弱水（今黑河）南下；西汉建元三年（公元前138年）和元狩四年（公元前119年）张骞两次出使西域，相继开通了居延道、汉通西域道（即“丝绸之路”），觐得（汉县名，属张掖郡）遂成为河西交通重镇、“丝路”咽喉。“驰命走驿不绝于时月，胡商贩客日欵于塞下”。隋大业五年（公元609年），隋炀帝经大斗拔谷（今民乐扁都口）西巡至张掖，召见了西域廿七国国君、使臣，使张掖的交通和贸易更趋繁荣。唐时，张掖境内各条驿路上每四、五十里即设有驿站一处，贸易运输甚为繁忙，道路运输则以马、牛车、畜驮为主。唐末至西夏时，因战乱不已，丝路交通时通时阻。元明清时期，以甘州为中心的河西驿道网络已相对稳定，而“丝绸之路”渐废，当时以张掖为起点的主要道路有甘新驿道、甘青驿道、甘州通包头道、甘漠驮道、纳怜站道等。清代因新疆战事对甘新驿道进行了整修，并在张掖河（今黑河）创办航运，但不久即废。

民国初期，张掖县境内的交通路线仍以驿道、大车道、驮道为主，运输以畜力大车为主。民国廿四年（1935年），甘新驿道经过整修，改称“兰肃汽车路”，张掖始有过境的汽车运输。民国廿六年（1937年），张掖境内的干线驿道和大车道又有整修。民国廿七年（1938年），西北公路运输管理局在张掖设立汽车站，开办了汽车客货运输业务，但时运时停；后又兴修了甘新、张青两条公路，因质量差、标准低，晴通雨阻，养护艰难。其时连年战争，政治腐败，民生凋敝，生产不振，交通运输发展缓慢。至1949年，张掖县仅有畜力大车（主要是牛车）4820辆，虽然还有过境汽车承担军需物资运送和旅客运输，可运量也很小，且不时停运。

1949年10月中华人民共和国建立后，张掖交通运输事业发展迅速。1955年，兰新铁路通车至张掖；1956年，修建了张大公路和部分县乡公路，全县运输业由50年代初的几个小合作社发展到5个运输队；接着还修建了大满机场和南滩军用机场。1959年，市境内计有公路35条，长274公里，拥有汽车25辆，胶轮大车112辆，完成货运量60.2万吨，货运周转量达1052.03万吨公里。1960年末至1961年，市内各运输企业为运送救灾粮做出了贡献。1963年后，又开辟了数条农村客运线，使农村交通条件得以改善，并建成了一批桥梁、涵洞及公路，公路运输量大增。1965年，县属汽车运输企业完成客运量14.2万人，货运量14.3万吨。

“文化大革命”（1966年至1976年）期间，在改建和改善主要公路的同时，大力铺筑油

路，提高了公路质量，并修建了张青、张肃等战备公路；公路运输与铁路运输事业仍在曲折中得到了发展。在大办“五小”工业的热潮中，运输业发展较快。至1976年，全县共有客货运汽车212辆（其中张掖地区汽车运输公司172辆，县属交通运输企业26辆，工矿企事业单位14辆），柴油机动三轮车60辆，胶轮大车89辆；年完成客运量177.8万人，客运周转量5870.7万人公里；货运量113.5万吨，货运周转量3843.4万吨公里。

1976年至1979年，县乡公路发展尤快，共铺筑了10条计100公里次高级路面，使全县实现了乡乡通油路，并建成了一批大中型永久性桥梁，运输企业更新了一些运输车辆，部分厂矿单位先后成立了内部车队。1980年后，随着改革开放的深入，张掖公路交通事业以上等升级为目的，加速了干线公路的改善和改造，修建延伸了一批县乡公路，并注重提高公路路况，改善养护、绿化工作，基本实现了路面黑色化、桥涵永久化、路树林荫化、养路机械化、线路标准化。同时，对城市街道进行了整修、绿化，铺筑了高级次高级路面。交通运输仍以公路为主，铁路承担大宗、长距离运输。公路运输业出现了国营、集体和个体一齐上的新局面，拓展了跨省、跨地区的运输业务。道路交通管理工作日趋完善，汽车修理业得到了较快的发展。1990年，市境内铁路通车里程56.3公里，完成客运量23万人，其中旅客发送量10.8万人；货运量44万吨，其中货物发送量28.8万吨。共建有公路18条，计390.7公里，其中高级次高级路面312.5公里，建成了城、乡、村三级公路交通网。建有张肃公路黑河大桥、312线黑河大桥等大中小型桥梁56座，计1407.4米。涵洞827道，计8816米。实有城市道路44.1公里，其中高级次高级路面34.5公里。全市拥有各类汽车2771辆，其中交通运输企业拥有客货汽车289辆，个体373辆；还有各种类型的拖拉机5866辆（台）。市境内有张掖地区汽车运输公司、张掖市汽车运输公司、市第三汽车运输队、市第四汽车运输队、市民间运输队等5个专业交通运输企业，年完成客运量303.4万人，客运周转量24729.7万人公里；货运量86.2万吨，货运周转量4285万吨公里。其中，市属4个交通运输企业完成客运量64.14万人，客运周转量3973.9万人公里。汽车修理行业有地区汽车修理厂、市汽车修理厂、兰州小汽车修配厂张掖分厂等企业以及交通运输企业办的修理部13个，个体、联办修理部26个，从业人员达387人，年完成工业总产值401万元。

第一章

古道

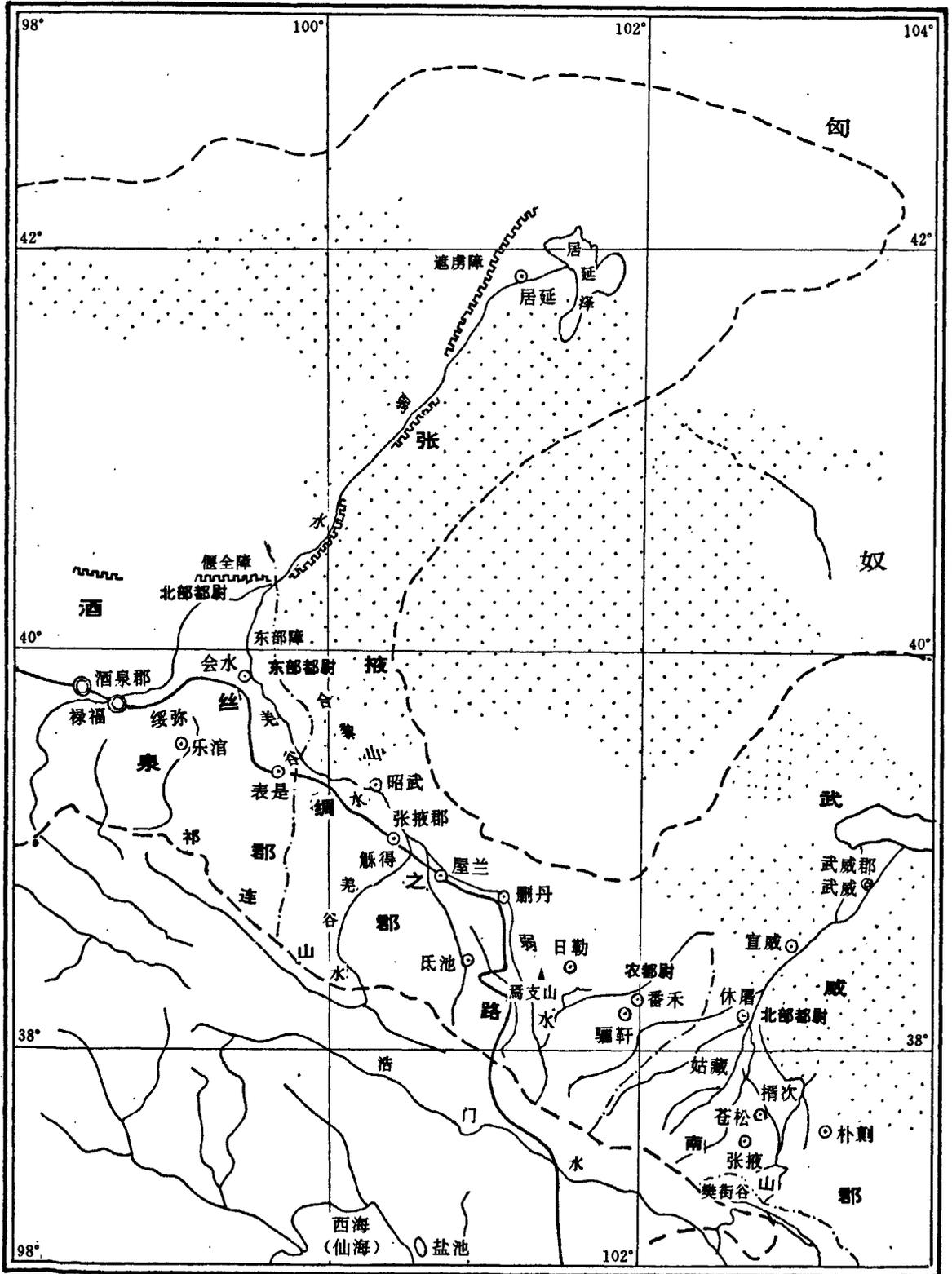
张掖道路交通发展历史源远流长。史书记载：“唐虞夏后以来，昧谷、积石、猪野、河滨均属雍地。成汤时期，羌氏来往，复沦夷狄”。《甘肃通志》说：“三皇五帝”时代，河西走廊就是黄帝、尧、禹等氏族部落首领涉足活动的地方。《林屋秘书》载：“黄帝访广成，初到北崆峒，不遇，乃西行，经徒雪山，过山丹，直至西崆峒，峰岭似鸡头，为今黑山，登山见合黎弱水，实黄帝圣迹所经处”。《庄子·天地篇》说：“黄帝游乎赤水之北，登昆仑之丘”。《尚书·禹贡》记载：“导弱水(又名鲜卑水、羌谷水，即今黑河)至于合黎，余波入于流沙”。《西陲记略》说：合黎起于山丹，止于镇夷(即天城)峡口，延长三百余里。石峡山壁有斧凿痕迹，传为禹王开山留下的遗迹。《史记·五帝本纪》载：陶唐时，舜受尧旨，“迁三苗于三危，以变西戎”。

岑仲勉的《西北史地》载：距今约3000年前，西周王朝的第五代君王周穆王姬满，曾乘坐8匹骏马牵引的车，由著名的驭手造父、离裔驾车，率六师之众西巡，“宿于昆仑之阿，赤水之阳，观黄帝之宫”，还在西王母处作客，“觴于瑶池之上，乐而忘返”。

据《禹贡》、《后汉书·东夷传》记载：月氏(ròu zhī)大约在公元前五、六百年时，沿黄河两岸西迁，其中一支经河套地区迁到张掖，称为“禺知”或“月氏”，生活在“敦煌祁连间”，强盛时占据整个河西走廊。战国末期，乌孙族在河西一带与月氏杂居。汉初，月氏强大，击败乌孙。后来匈奴单于控制了乌孙，冒顿(mò dú)时期，月氏又败于匈奴，大部分迁至伊犁河流域。至此，河西一带由匈奴、乌孙占据。到公元前165年左右，乌孙昆莫在匈奴的支持下，举族两次袭击已迁住塞地的大月氏，迫使大月氏南徙，乌孙占领塞地。汉武帝先后两次令张骞出使西域，游说西域诸国孤立匈奴，同时多次组织抗击匈奴的战争，特别是西汉元狩二年(公元前121年)河西之战击败了占据武威的休屠王和张掖的浑邪王。公元前119年，汉廷为“断匈奴右臂”，派张骞通乌孙，并将宗室女细君公主和解忧公主嫁与乌孙王昆弥，以和亲的办法联合乌孙共击匈奴。公元前116年，匈奴受击后，通过居延地区，循额济纳河流域的天然通道，过镇夷峡口，入据河西走廊。后来，匈奴冒顿单于灭东胡，击走居于祁连山麓的月氏，建立了有“控弦之士30万”的奴隶主军事政权，经常骚扰侵略汉境。另一部分由单于率领经漠北西迁安候河定居。

自远古至西汉，经过月氏、乌孙、匈奴等民族的频繁迁徙，开拓了以张掖为中心的东西南北通路。向东过山丹，经武威通往长安；向西过高台，经酒泉通往西域；向南过大斗拔谷通往西宁；向北过镇夷峡，经居延通往漠北。所以，西汉时期张掖已成为主要的交通要地。

西汉时期丝绸之路张掖走向图



第一节 丝绸之路

丝绸之路，是由古代各族人民共同开辟的。后来，西汉王朝为联合月氏、乌孙夹击匈奴，保证东西交通的畅达，汉武帝于建元三年(公元前138年)和元狩四年(公元前119年)两次令张骞率使团出使西域，张骞一行跋山涉水，历经千辛，受拘禁、劳役之苦，为开拓这条道路建立了不朽的业绩。后来这条路线成为通往西域和中西亚国家的交通要道，史称“汉通西域道”(见图1-1)。

东汉时期与西域以丝绸为主的商业贸易渐趋繁荣，丝绸成为这条大道上的主要运输物资，因此后人称为“丝绸之路”。

这条交通大道以长安为起点，经榆中到炳灵寺过黄河，进入青海过养女山、土楼山(今合称西宁北山)，到大斗拔谷通道，出扁都口经永固，东渡童子坝河到八卦营，再北上到山丹，沿山丹河西进到祁家庄子，经大桥寨、东乐、西屯，从架子墩进入张掖市境，经东古城、二十里堡、八里铺到长沙门进入城区，然后，从沿河墩过黑河，经西城驿到沙井出张掖，到沙河驿北上，经黑泉、盐池、双井(今双丰)，到界牌墩进入酒泉，西行到敦煌向西出玉门关。

隋唐是丝绸之路的繁荣时期，隋炀帝于大业元年(公元605年)派吏部侍郎裴炬到张掖主持隋王朝与西域各国的通商贸易，管理交通事宜。大业五年(公元609年)三月，隋炀帝根据裴炬的奏章，率众从长安出发，沿渭河出陇西，由临津关渡黄河，进入青海沿羌中道出扁都口，经永固、霍城，沿山丹河至张掖，会见了二十七国使臣，使隋与中西亚、西域各国的经济贸易更趋繁荣，史称“隋氏之盛，极于此矣”。

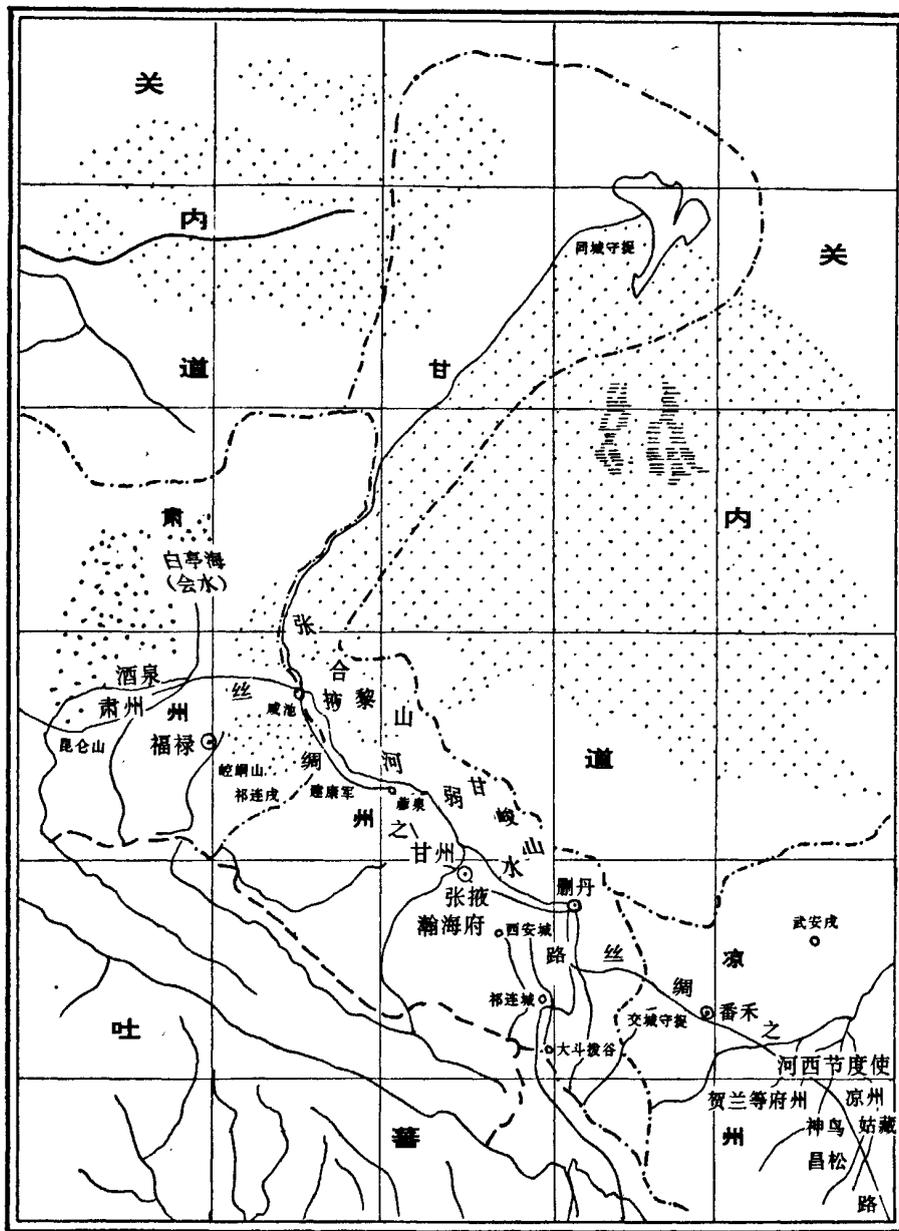
唐代随着丝绸贸易的发展，丝绸之路开辟了新的路线，从长安起经甘肃的榆中到金城，然后从金城关过黄河，经红城子、永登，翻越乌鞘岭，沿大靖峡到武威，经水磨关(今永昌县水磨弯)、泽索谷(今绣花庙)、丰城堡、硃口驿、新河驿，到山丹与汉代开辟的丝绸之路复线进入张掖城。到回鹘时期，丝绸之路从张掖北上12里过山丹河，经靖安到板桥过黑河，至黑泉驿入汉代开辟的丝绸之路复线。唐贞观三年(公元629年)，高僧玄奘从长安出发，沿丝绸之路经张掖西去天竺(印度)，历经艰辛，取经求法，驰名中外。到贞观十四年(公元640年)，在西域设置都护府，“丝路”沿途设置驿站，供行人商旅食宿，道路畅通无阻，而且毫无劫掠之患(见图1-2)。

公元960年，北宋建立，都城移置开封，到公元981年，宋通西域改从开封出发，向西北经山西、陕西到乌审旗(今内蒙古境内)，过合罗川、马鬃山，进入哈密到高昌。

公元1279年，忽必烈灭南宋统一全国，定都大都(今北京)。元朝疆域辽阔，《元史·地理志》记载：“元有天下，藻海内外，人迹所及，皆置驿传，使驿往来，如行国中”，说明元代水陆交通发达的盛况。元代新开辟以大都为起点，经纳怜(在内蒙古自治区境内)、玉门、肃州等23站至甘州路。然后沿丝路东行到达长安。

明清时期，丝绸之路所经州、县根据不同的需要进行改线、取直或延伸，其走向大都沿古长城内侧形成。明代开通的路线有从青海起，经马蹄寺、南古、羊坊(今杨坊)、李寨，穿

唐朝时期丝绸之路张掖走向图



过石岗墩进入张掖县境，经新沟、马站(马掌)，从饮马桥进入张掖城。

第二节 居延古道

居延古道起于甘州，止于内蒙古额济纳旗境内的居延海。这条古道早在商周时期已形成，据《穆天子传》记载：周穆王从长安出发，过漳水，历华亭西北的研山，经水正漳沱，固原南部，至于张掖河(即黑河)流域，居延附近。莫任南的《穆天子传》和希罗多的《从历史看春秋时期的中国交通》中记载：“汉武帝开河西走廊，建武威、张掖、酒泉、敦煌四郡之前，商旅难以直西而去，当抵至武威、张掖后，须先北上至居延，再折向西行”，阐述了居延古道的开辟时间和大致走向。张掖历代通过这条古道，与内蒙古、青海进行物资交流和开展贸易活动，对张掖的经济发展起了极其重要的作用。

第三节 甘漠大道

甘漠大道起于汉代，是河西通往内蒙古的一条古道。它从甘州北渡弱水(即黑河)西北行，经高台、罗城、天城(镇夷峡)，出合黎山峡口，傍河东北行，曲屈千里有宁冠军，东北至居延海，再向北行进入今蒙古人民共和国。据《新唐书》记载：唐武后垂拱二年(公元686年)，刘敬同北讨铁勒，就是沿这条路线进军的。北宋王延德出使高昌也是循这条路线前往的。元代在这条路线上设站赤，驻兵护路，内蒙古和河西地区经贸关系，大多通过这条大道进行。特别是张掖的驼运商行通过这条路线开展商品和畜产品交易活动。

第四节 漠北古道

漠北古道在战国时期以前已形成。这条古道是张掖古代的南北通衢，自张掖南出扁都口，至唐蕃古道，直达西藏，自张掖向北直达北京，在古代是一条通往京都的捷径。这条路线的具体走向是，从张掖向北，自天城出镇夷峡，顺弱水而下，过鼎新后，沿巴丹吉林沙漠西缘到达额济纳旗，再折向东，沿巴丹吉林和腾格里沙漠北缘到达八音毛道，是为漠北古道。然后向北通往北京。早期活跃在漠北古道上的是匈奴人。汉代霍去病率领北路军进行第二次河西战役，进入漠北后，便是沿着这条路线行军作战，胜利到达祁连山的。汉代在这条路线筑城设障，驻兵守护。

元代在这条路线设立站赤分段管理，自甘州到亦集乃(今额济纳旗)为一段，设七站，连接自大都(今北京)通往欧洲的古道，更加强了张掖南北交通的地位。清代称漠北大道为北大路，是自康藏通往北京的要道。朝廷官员前往西藏，达赖喇嘛和班禅大师进京朝见皇尚，走的都是这条路。张掖城北的十里行宫，便是接送南来北往嘉宾的地方。至今在巴丹吉林沙漠西缘、弱水两岸，有烽燧遗址77处，城障遗址15处。在这些城障遗址里，发现大量钱币、