

《甘肃公路交通史志》丛书

# 张掖地区公路交通史

人民交通出版社

《甘肃公路交通史志》丛书

# 张掖地区公路交通史

人民交通出版社

责任编辑 孙起运

封面设计 孙立宁

《甘肃公路交通史志》丛书

张掖地区公路交通史

Zhangye Diqu Gonglu Jiaotong Shi

张掖地区公路交通史编写组 编

插图设计: 孙立宁 正文设计: 刘晓方

责任校对: 张莹

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: 13.25 插页: 2 字数: 360千

1991年4月 第1版

1991年4月 第1版 第1次印刷

印数: 0001—2000册 定价: 18.00元

ISBN 7-114-01117-2

F·00125

# 甘肃省交通史志年鉴编写委员会

主任委员	胡国斌			
副主任委员	张玉堂	陈琦	伊国清	
委员	胡国斌	张玉堂	陈琦	伊国清
	岳风翔	王坚	王兆泽	李双聚
	李自治	高更新	唐明宝	李兴民
	吕振铎	吴国平	陈文长	李文彬
顾问	杨建新			
总编辑	陈琦			
副总编辑	伊国清			

## 张掖地区公路交通史志编写委员会

主    任    董永和  
委    员    董永和    高俊卿    冯育民    宋来源  
            杨鸿昌

## 张掖地区公路交通史编写组

主    编    董永和  
副  主  编    钱卫东    杨鸿昌  
编  写  人  员    钱卫东    杨鸿昌    董永和    张思孟  
                    关维寿    杨  霞    刘立军    赵  奎

## 内 容 提 要

本书是《甘肃公路交通史志》丛书之一，比较系统、全面地研究了张掖地区古代道路交通和近、现代公路交通的发展历史，阐述了道路交通特别是公路交通在发展地区经济、文化事业中所起的重要作用。全书溶地方性、科学性、专业性、趣味性为一体，史料翔实，内容丰富，可供本地区、全省以及全国有关省、自治区广大公路交通从业人员和史学工作者阅读、参考。

## 总 序

甘肃地处祖国中心、西北腹地，道路交通的发展有着悠久而光辉的历史。据我国古籍记载，伏羲生于成纪而东展于中原，黄帝出于寿丘而问道于崆峒，颡顛西至流沙，尧放三苗于三危，大禹导河于积石，这些传说生动地说明，远古时期的甘肃就与中原有密切的交通来往。周秦时期，不窟西奔，公刘东返，穆王西游，西戎东迁，及至秦始皇帝，开驰道、修长城、亲巡陇西，甘肃交通大开，与中原连成一片。西汉之时，张骞出使，四郡开设，具有世界历史意义的丝绸之路得以畅通，中西经济文化交流得到长足发展。此后历经隋唐盛世至于宋元明清，甘肃驿道交通四通八达，成为大西北交通必经之道；隋炀西征于河西，玄奘取经于天竺，文成和亲于西藏，马可东行于中原，皆取道甘肃。及至晚清，左公整道植树，驿运昌盛。甘肃道路交通已成为沟通中国与外国，联结中原与边疆的枢纽；成为发展国内经济、促进各民族团结、巩固祖国统一的大动脉。

民国初期，国家规划交通，均以兰州为中心，经线纬线，遍及全国，虽未实现，但对甘肃公路交通的发展，起到了推动和促进作用。30年代，国人倡导，开发大西北，“以工代赈”，首修西安至兰州公路，并于1935年

正式通车，沟通了陕甘两省及甘肃通往内地之现代交通。1937年抗战军兴，西北公路运输顿为国内运输之主线，国际运输之重衡。是时，政府对西北公路运输的建设和发展较为重视，兰州已成为西北的运输枢纽。西兰、甘新公路已成为西北运输要道，华双公路又是连接西北和当时国民政府所在地西南地区的主要通道。俟后，甘川、兰宁、甘青及河西三支线公路等相继修筑，汽车数量也迅速增加。公路运输在发展甘肃经济、支援抗战等方面均发挥了一定的作用。抗战胜利后，公路运输的重点，随着政治、经济的东移也发生了较大变化，甘肃公路交通发展变慢，汽车运输车辆有所减少。到1949年解放时，甘肃共修建公路34条，计长5161.1公里，在册汽车1866辆。由于大多数公路系原大车道局部改善而成，标准太低，加之长期失修失养和战争的破坏，路况极差，可以勉强通车的只有19条，计3279.8公里。汽车因全系进口，车型杂，加上配件、汽油奇缺，保修能力不足，管理不善等原因，能正常运行的寥寥无几。广大的农村、山区，主要依靠人力和畜力运输，交通十分不便。

新中国成立以后，全省各级人民政府，对公路交通建设和发展都十分重视。在经济困难的情况下，安排一定的投资，贯彻民工建勤、民办公助的方针，多次动员群众掀起筑路和大办运输的高潮。在优先修建和改造提高干线公路的同时，依靠地方，依靠群众，大修县乡

公路，帮助厂矿企业修建专用公路。贯彻全民大办运输的方针，交通部门和各行各业办运输并举，发展公路运输，为工农业生产和人民生活服务。经过几十年不断的艰苦努力，到1985年，全省公路通车里程达到32870公里，为新中国建立初期通车里程的10倍，公路上缺桥少涵的情况已得到彻底的改变，桥涵基本实现永久化，高级、次高级路面已达到9160公里，占通车里程的27.85%。干线公路可通全国各地，以兰州为起点，向东可通过西兰、宜兰公路通往八百里秦川和中原、华北及长江中下游；向东北可通过兰包公路达到宁夏平原和内蒙古牧区以至京津地区；向南可通过甘川、兰郎公路达四川盆地和云贵高原；向西南可通过甘青、红当公路达青藏高原；向西北可循古丝路而行穿越河西走廊的甘新公路，进入新疆腹地。在全省1519个乡镇中，已有1511个通了汽车，1090个通了班车。许多偏僻闭塞的山区，如今“高路入云端”；不少湍流阻隔的江河，已“天堑变通途”，初步建成了以兰州为中心，干支相连，城乡相通，四通八达的公路网。

到1985年，全省民用汽车已达到65951辆，为新中国成立初期的35倍多。全省已建成一个多层次、多渠道、多成份的公路运输体系。各地、县均设有国营运输公司或汽车队，各大厂矿企业都有一定的运输力量，还有个体运输户汽车5000多辆，以补国营运输之不足。另外，乡镇农村还有10多万辆大小拖拉机参加长

年或季节性的运输。大多数车辆得到更新，技术状况基本良好，保修网点遍布全省，运力基本上可以适应各方面的需要，客运车辆猛增，且正朝着舒适性方向发展。

自 1949 年至 1985 年的 36 年中，甘肃的公路交通虽取得了较大的发展，但由于缺乏社会主义建设的经验，在规划、组织、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。特别是在公路的质量标准和运输的管理、布局中，还存在不少的问题，公路交通仍然是我省国民经济发展中的一个薄弱环节。

中国共产党十一届三中全会以后，中共中央总结了过去正反两方面的历史经验，制定了一系列的正确政策和措施。我们必须坚决地贯彻这些政策和措施，结合甘肃公路交通的实际，努力工作，把公路交通事业办得更好。

为了回顾既往，总结经验，摸索规律，策励未来，由省交通厅和各地、州、市组织 100 多人的史志编撰队伍，搜集 13000 多万字的史料，以马克思主义的历史观为指导，遵循中共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《甘肃公路交通史志》丛书，以供从事公路交通事业的职工参考、借鉴。这套丛书已陆续出版，献给读者，请同志们大力支持，并提供宝贵的意见。

甘肃省交通史志年鉴编写委员会

## 序 一

《张掖地区公路交通史》在交通运输部门的大力支持下，经过编写人员6年的艰辛努力，现已正式出版发行与广大读者见面了。

这部史书比较系统、全面地研究和阐述了我区古代道路交通和近、现代公路交通的发展历史。它的出版和发行，是我区公路交通系统和史学界、科技界的一件大事，是值得庆贺的。它对张掖地区工业、农业、交通运输和文化教育等事业的发展，都是大有裨益的。

张掖地区位于河西走廊中部，东过武威通兰州，西经酒泉达新疆，南经扁都口越祁连山到青海，北越戈壁到包头，是处在东西南北十字路口上的交通枢纽。在漫长的历史进程中，我们的祖先就生息、繁衍在这块土地上，不仅创造了光辉灿烂的历史文化，而且开拓发展了道路交通。不论是汉、唐时期东西通衢的丝绸之路，元、明、清时代繁忙的驿站大道，还是近代修建的甘新公路、张青公路，都是从这里通过的。道路交通的发展，为开发河西和发展、繁荣张掖地区的经济、文化事业发挥了重要作用。

张掖古时属雍州，历史悠久，是一个多民族聚居地区。历史上战争频繁，造成了多次民族的大迁徙。这虽然为道路的开拓和形成起了一定作用，但给各族人民带来了灾难和困苦。1949年中华人民共和国成立后，人民安居乐业，公路交通同其他事业一样，获得了新生，走上了为国民经济建设服务的正确轨道。特别是中共十一届三中全会以来，随着改革开放政策的实施，全区商品经济蓬勃发展，促进了公路交通建设的进一步发展。经过广

大公路职工和全区人民的共同努力，截至1985年底，全区有干线公路18条，全长836.9公里；有县乡公路68条，全长1311.9公里，实现了县县有油路，乡乡通公路。公路运输出现了货畅其流、人便于行的崭新局面，为满足国民经济建设的需要提供了可靠的保障。

为了回顾既往，策励未来，上慰先人，下启后代，地区公路交通史编写人员以求实探索、开拓创新的精神，“行千里路，翻万卷书”，从浩如烟海的历史书籍、文献档案中搜集整理，精心筛选了大量珍贵资料，经过去粗取精、去伪存真的工作，终于完成了内容丰富、史料翔实的《张掖地区公路交通史》一书的编写任务。可以相信，这部溶地方性、科学性、专业性、趣味性为一体的交通史书，必将起到“资治、存史、教化”的作用。

周明辉

1990年10月

## 序 二

《张掖地区公路交通史》经编写组诸同志勤奋笔耕数年后，终于杀青付印。这是张掖交通事业和文化建设中的一件大事，特向参与这项工作的所有同志表示敬意和祝贺。

甘肃人经常说：“金张掖，银武威”。这句俗语实际是对整个河西走廊的称赞，当然也是对张掖地区的称赞。这种称赞是反映了历史和现实的实际情况的。

河西走廊在中国的历史发展中有过重要的地位和作用。尤其从交通的角度来看，它对沟通中原与西部边疆、中国与西方诸国之间的交往是桥梁，对加强汉族与西北其他各少数民族之间的联系和团结是纽带，对巩固西部边疆、加强国防建设是基地。河西对甘肃的历史来说，那就更占有重要的地位。它是甘肃的门户、粮仓和畜牧地，是甘肃政治、文化的中心，就连甘肃的省名，也是由甘州（州治今张掖县境内。甘州设于西魏，以甘名州，到元朝，设甘州路，甘州始成为地名）和肃州（州治今酒泉县境内。肃州设于隋朝，以肃名州，元朝设肃州路，肃州始成为地名）这两个河西地名组合而成的。今天，时代和条件虽然与古代都有根本性的变化，但河西在甘肃社会发展中的地位和作用，仍然是突出的，它是甘肃的粮、棉基地，是甘肃，也是我国生产稀有金属的基地，是甘肃的钢铁工业基地，是甘肃人引以自豪的我国最早的航天基地，是甘肃最具吸引力的国际文化旅游胜地，是联结我国半壁河山的陇海、兰新大动脉的咽喉要道，并即将成为联结第二亚欧大陆桥国际大动脉的咽喉要道。河西走廊以其重要的地理位置、丰富的物产资源和天然孔道的作用，在甘肃乃至中国历史

上占有重要的一席之地。

在长达 1000 公里的河西走廊上,从交通的角度看,张掖是十字路口,是南通青藏、北连蒙古高原的最主要的交通要道。正因为如此,隋炀帝曾命裴矩在张掖主持丝路贸易。炀帝还亲至张掖会见西域“二十七国”国王、使臣。可见,张掖在丝路极盛时期的隋、唐,是河西地区的中心,是河西的首埠。著名的意大利旅行家马可·波罗,于 13 世纪随其父、叔由欧洲进入中亚,由新疆来到甘肃后,在张掖留居达一年之久,然后由张掖北上进入蒙古。这些历史记载都显示了张掖在河西交通中的特殊地位和作用。本书的作者们对张掖在河西交通中的上述作用和地位,作了概括而全面的介绍和勾画,为我们了解张掖古代交通提供了系统而完整的知识。

这部著作还有一个特点,就是它的作者们,为了探讨张掖古代道路交通的路线,还曾组织人力,对许多湮没了的古道路进行了实地考察,搞清了许多只靠书本所无法搞清的问题,提供了许多没有文字记载的情况,这种治学态度也是值得提倡和称道的。

总之,在古代甘肃的交通发展中,张掖的作用和地位都是十分重要的。对关心甘肃公路交通发展的人来说,能看到反映张掖地区公路交通发展的专著,无疑是一件大事和快事。我希望这部书问世后,能对我们认识张掖,甚至认识整个河西地区交通事业的兴衰、变化起到作用,对公路交通事业的发展与地区经济、文化事业发展的关系,有更具体、深入的了解和认识,从而促使和提醒人们给予公路交通事业以更多的注意和关心,推动我省交通事业更快、更大的发展。

杨建新

1990 年 10 月

## 前 言

《张掖地区公路交通史》是根据交通部中国公路交通史编审委员会的部署，在甘肃省公路交通史志年鉴编写委员会领导下，由张掖地区行政公署交通处负责，张掖地区公路交通史志编写委员会组织编写的，是《甘肃公路交通史志》丛书之一。

1984年3月，张掖地区公路交通史志编写委员会成立，下设办公室，由行署交通处、张掖汽车运输公司、张掖公路总段、张掖交通监理所等单位抽调专人组成。自当年3月开始搜集资料起，到1986年底，先后从有关文书档案、书籍中，查找翻阅了大量历史资料，抄录整理了约600万字的资料。与此同时，又调查走访了长期在张掖公路交通部门工作过的“老交通”，并实地考察了全区公路交通现状、交通路线和古近代道路交通遗迹。在此基础上，从1987年元月至10月进行资料的考证研究及史书体裁体例和篇目的制定工作。经过分析研究、去伪存真、去粗取精、筛选汇总，按史书篇目编纂了约114万字的《资料汇编》，经全省公路交通史志工作会议审议通过。从1988年6月开始撰写史稿，1989年10月缀成初稿，经审核修琢，于1990年5月完成《张掖地区公路交通史》送审稿。1990年7月初召开审稿会议，省交通厅和各地区以及有关高等院校的专家、学者和长期从事公路交通建设的老同志等70余人，对史稿提出了不少宝贵的意见。经再次修改，现正式定稿。

《张掖地区公路交通史》分“中华人民共和国成立前张掖地区的道路交通”、“中华人民共和国成立后张掖地区的公路事业”和“中华人民共和国成立后张掖地区的公路运输业”3篇，共12

章 75 节；书后附有附录。本书采用“以时为经、以事为纬、篇章分期、节目分类”的编年章节体辅以纪事本末体编写而成。

全书的史料，由张中式、杨鸿昌、康万有、单修志、王志福、刘高年、杨霞等搜集整理，由张中式、杨鸿昌、张思孟、杨霞完成《资料汇编》。送审稿和最后的审定稿，由董永和、杨鸿昌、钱卫东、张思孟分工执笔，关维寿校核，董永和最后统稿。

本书在搜集资料和编写过程中，得到全区公路交通系统的大力支持。甘肃省历史文献部、兰州大学历史系、《西北史地》编辑部、西安公路学院、宁夏和青海公路交通史编委会、张掖师范专科学校以及酒泉、武威、张掖三地区交通史编委会、图书馆、档案馆，张掖报社，张掖地区各县的交通局、县志办、档案馆，都给予了热情帮助。特别是在史稿的审改过程中，省内一些专家、学者和交通战线的老同志、工程技术人员，如陈琦、伊国清、杨建新、常一等，或从学术上给予指导，或提供资料，或匡正史实，使本书受益不少。在史稿写作过程中，还得到刘德华、朱长忠，张娥玲、李树德、于晶美的大力协助，在此一并表示诚挚的谢忱！

《张掖地区公路交通史》的编写是一项新的工作，由于编写人员历史知识和专业知识有限，疏漏和讹误之处在所难免，恳请专家、学者和广大读者斧正。

张掖地区行政公署交通处

1990年10月

## 凡 例

一 《张掖地区公路交通史》上限为公元前 21 世纪，下限为 1985 年底。为了叙述公路交通的全过程，部分内容有上溯和下延的情况。

二 全书采用篇、章、节、目的编写形式，共分 3 篇 12 章 75 节 149 目，书后附有一个附录。

三 业务技术术语、名词，均以交通部颁发的公路运输、公路工程、桥梁工程、公路养护、财务会计等制度和统计指标的规定为准，未规定的从习惯称谓。

四 所使用的数字和计量单位，均以公路交通系统和省、地统计部门的数字和称谓为准。

五 书中的币制面额，均以 1955 年币制改革后的面额为准，1955 年以前的币制面额未折算的加注释。

六 书中记述的机关企事业单位汽车和民间运输业所完成的运量、周转量，均指由交通部门已组织的运输工具所完成的部分。

七 书中所有数字，一律用阿拉伯数字表示。

八 注释采用集中章后征引和页下注释的方式。

九 书中记述张掖地区行政区划，均以 1985 年底行政区划为准。