

《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。