

006214

吴忠市交通志编委会

吴忠市交通志

宁夏人民出版社

吴忠市交通志

吴忠市交通志编委会 编

宁夏人民出版社

《吴忠交通志》编纂委员会成员

主任委员
副主任委员
委员

李树林
胡贤
吴光钧
何让
陈德伦
勇常胜
郑子荣
曹沪涛
刘中洁
王进东
孙继庆
叶高锦
马国成

陈元其
杨毅
高鸿云

周宁海
勇常胜

主编
编写人

编员

曹沪

王洁

制摄影
校资料

图影对员

李晋盈
李竹贤
周贵泉

崔俊山
张炯
王生贵

目 录

序	(1)
凡例	(1)
概述	(1)
大事记	(6)
第一章 交通机构	(1)
第一节 市属交通党政机构	(1)
第二节 市属交通事业机构	(5)
第三节 市属交通企业机构	(10)
第四节 区、地驻吴交通企事业机构	(15)
第五节 其它部门运输机构	(21)
第二章 交通线路	(26)
第一节 大车道、驿道	(26)
第二节 国省干线公路	(33)
第三节 市级公路	(41)
第四节 乡镇公路	(49)
第五节 运输管道	(54)
第六节 黄河航道	(58)
第三章 桥涵渡口	(61)
第一节 干线公路主要桥涵	(61)
第二节 市乡公路主要桥涵	(72)

7

第四章 交通工具	(84)
第一节 陆上民间运输工具	(84)
第二节 汽车	(90)
第三节 其它机动车	(93)
第四节 船筏	(97)
第五章 交通运输	(100)
第一节 民间运输	(100)
第二节 公路客运	(103)
第三节 公路货运	(106)
第四节 搬运装卸	(120)
第五节 水运	(125)
第六章 交通工业	(131)
第一节 车辆修造	(131)
第二节 配件产销	(144)
第三节 船舶修造	(145)
第七章 交通管理	(147)
第一节 公路管理	(147)
第二节 交通监理	(184)
第三节 运输管理	(195)
第四节 航政管理	(202)
第八章 当代人物	(205)
第一节 人物小传	(205)
第二节 人物简介	(208)
第九章 荣誉	(216)
第一节 先进集体	(216)
第二节 先进个人	(221)
附录	(229)

一、清代灵宁厅（今金积）各桥	(229)
二、会议纪要	(230)
三、调查报告	(233)
四、通告	(240)
五、吴忠市人民政府文件	(250)
编后记	(258)

子

序

《吴忠市交通志》是本市第一部记述交通发展概貌的专志。修志人员在资料缺乏、经验不足的情况下，多方请教专家、走访群众、查阅古今文献、征集口碑资料，手抄笔录，反复考证，实事求是，秉笔撰文，八改篇目，四易其稿，历尽两年之余，终于脱稿问世。

吴忠市地处宁夏回族自治区银川平原南部，位于塞外江南腹地。东通陕西定边、榆林，南达甘肃平凉、兰州，西近包兰铁路，北临黄河，向北达自治区首府银川。农业发达，物产丰富，经济繁荣，商业兴旺，银平、银西等干线公路贯通其境，交通事业为历代有识之士所重视。建国后，本市交通事业更有了日新月异的发展。特别是党的十一届三中全会以来，交通事业发生了巨大的变化。我们做为当代人，有责任把这些史实记载下来，使之流传后世。因此，编写这样一部具有交通行业特点和吴忠地方特色的交通专志，使我们从中了解历史、认识现状、把握未来，承前人之业绩，启后人之开拓，为子孙后代留下一份宝贵的历史遗产。为建设宁夏、振兴吴忠，做出新的贡献，其意义十分重大。

从总体看，本书内容比较丰富，资料比较翔实，地方特色比较鲜明。编写者详今略古，突出重点，融思想性、科学性、资料性于一体，体例上横排纵写，事以类从，结构合理，图文

并茂，言简意明，通俗易懂。可以说，基本上是一部朴实、严谨、科学的专志。它将为我市交通事业的发展、精神文明的建设，提供有益的借鉴和启迪。

本书成稿，自始至终得到了自治区交通厅编史办、吴忠市志办和交通系统领导与职工以及社会各界的热情支持和大力协助。借此谨致以诚挚的谢意。

编史修志，困难甚多，加之水平有限，时间仓促，本志有许多不尽人意之处，敬请专家、社会各界批评指正。

李树林

1991年4月

凡 例

一、《吴忠市交通志》是一部经济性专业志书，本书记述一般上起公元1928年，下限公元1990年，个别事项记载追述稍远。

二、本书按交通门类横排竖写，以横为主，纵横结合，分章、节、目、子目四个层次编排。

三、全书为概述、志文、附录三大部分，按述、记、志、图、表、照、录七体编纂，卷首冠以概述，卷尾有附录，照片集中放在志书正文之前，图表穿插于正文之中。

四、本书中的数字表述方法，均按照国家语言文字委员会等七部门联合颁布的《关于出版物上数字用法的试行规定》处理。

五、本志书中的字体一律采用1956年国务院公布的《汉字简化方案》中的简化字。

六、本书中建国后记事采用公元纪年，古代、近代用朝代帝号加注公元纪年。

概 述

吴忠市地处宁夏回族自治区银川平原南部，地势南高北低。南部为牛首山（古称艾山）及罗山余脉汇合而成的黄土丘陵地带；北部为黄河冲积平原；中部为风积沙地和苦水沟、双吉沟、扁担沟冲积平原。地理位置：东经 $106^{\circ}05' \sim 106^{\circ}22'$ ，北纬 $37^{\circ}00' \sim 38^{\circ}08'$ 。市境南北长约70公里，东西宽24公里，呈长条形，总面积1112平方公里。总人口25.2017万人，其中回族141455人，汉族109621人，其他民族941人。市辖3镇13乡，市政府驻地吴忠镇。

吴忠物产丰富，农业发达，商业繁荣。黄河流经西北境内，水陆交通四通八达，历来为水陆交通要冲，有“水陆码头”之称，交通事业为历代有识之士所重视。

早在秦汉时期，当时的北地郡驻地富平县（在今吴忠市西南），就已经成为宁夏北方的政治、军事、文化、交通中心之一。汉武帝时期从山东移民70万至“新秦中”，使富平一带人口大增。“移民实边”政策的推行，促进了北地郡道路的建设，对以后吴忠地区的交通布局有较大影响。南北朝时期，在今日宁夏境内设有两个重要军镇，在吴忠境内的是薄骨律镇。北魏时期，薄骨律镇将刁雍造船运粮，黄河大规模水运由此开始，并延续至今。陆路交通以薄骨律镇为中心向各地辐射，北通沃野镇（在今内蒙古五原县），东通统万镇（在今陕西靖边县）。

南通安定（在今甘肃镇原县）、长安，西通姑藏（在今甘肃武威）。薄骨律镇成为当时北方交通中心之一。

隋朝实行郡县制，在宁夏设二郡，其中灵武郡治回乐县（在今吴忠境内），灵武道成为隋朝防御突厥的重要道路。唐朝朔方郡治灵州，到天宝年间，灵州一度成为关内道北部交通中心。唐高祖曾在灵州设舟师（即水军），命人招大批江南船工在灵州造舰，后改民用，水运亦十分发达。

北宋初年，党项族首领李继迁借助辽国的势力，与宋朝分庭抗礼。后称帝号为大夏（史称西夏）。西夏政权建立后，银川平原的政治经济、军事交通中心逐渐由灵州移至兴庆府（今银川市）。

明朝建立后，由于军事需要，灵州一带地位日趋重要。洪武至嘉靖年间，灵州城因受河水威胁，先后三迁，为保护灵州新城，河东兵备道张九德命人从青铜峡顺河运载石头筑防洪大堤，最多时每天达800船，可见水运之便。至清代，吴忠一带基本处于和平时期，商业逐步兴旺，水路交通运输有了较大的发展，秦坝关、古城湾成为西北重要的水旱码头，向北可达石嘴山、包头，向南可通兰州。陆路交通东面可达山西汾阳、太原，北面可达包头、归化（今呼和浩特），南可达固原、平凉、西安。民国时期，吴忠地区成为陕西、甘肃、内蒙在宁夏进行贸易的中心之一，故有“小天津”之称。

建国后，吴忠一直是银川平原南部的政治、经济、文化和交通中心，经过三十多年的建设，吴忠已成为宁夏南来北往的交通枢纽。西临包兰铁路和黄河，307、211两条国道和银平公路一条省道，横穿市境，北通内蒙古，南达甘肃。吴青公路通往青铜峡火车站，与包兰铁路相连。吴灵公路经灵武与岐银公路相通，可至陕北、山西。银西公路可抵甘肃环县、庆阳。

吴忠地区昼夜车流量平均1869车次，最多时达5000车次。

随着交通事业的发展，市乡道的建设初具规模，金积~廖桥，吴忠~黄沙窝，吴忠~古城等公路沟通乡镇，与各公路干线相连，基本上达到了乡乡通公路，村村通汽车。公路密度为28.19车次/公里，现在市境内有省（区）级公路3条，市养公路7条，乡养公路20条，总里程204公里，大中型桥梁18座，全长1145.5米，涵洞442道。

路政管理，公路养护在改革开放中得到了重视，1984年以后，市政府组织有关部门强化管理手段，配备路政管理干部，划定公路路界，进行路产登记，清除路障设置界桩，对违反公路管理规定的行为及时纠正处理。近十年来，在公路建设和养护方面共投资502多万元，其中用于公路养护的费用61.5万元，拓建工程78.2万元，支持乡道建设46.3万元，兴建公路270万元，修建桥涵、公路绿化、工路保养等46万元。

近年来，交通运输事业出现了国营、集体、个体一齐上的新局面，截止1990年底，全市共有各种机动车8431辆，其中各种拖拉机3912辆，大小客车556辆，货运汽车1510辆（其中私人汽车670辆），特种车78辆，客货两用车77辆，各种摩托车2298辆。自行车16.8多万辆。另外，尚有汽车挂车450多辆。全社会公路客运量271万人。年客运周转量12677万人公里，公路货运量43.5万吨，货运周转量4149万吨公里。私营运输企业发展到3个。

黄河水运也有一定发展。1984年全市共有各种船舶62艘，总吨位595吨，其中机动船3艘，总吨位75吨，采砂船29艘，总吨位174吨。1987年，大部分非机动船改建成挂浆机船，机动船增加到37艘。主要分布在黄河沿岸的秦渠、早元、陈袁滩各乡村，从事采砾，承运石料、柴草、木料、粮食、陶瓷等。长途

货船可直达陶乐、石嘴山及内蒙古的海渤湾、新地、临河。交通运输行业管理逐步走上了规范化、制度化的管理轨道。1986年以来，共开办客运市场两处，开辟客运营运线路22条。参加营业性运输的客车已达137辆，出租车34辆。全市16个乡镇，全部都通了班车。货运车辆，通过整顿市场，审验营运证照，核发经营许可证，将其纳入正常管理轨道。对汽车维修市场也加以整顿，通过对经营资格的审查，技术工人的培训、技术检验合格证的核发使用、票据的统一管理、工时定额的核定，有效地控制了滥收费和修理质量低劣等不良现象，提高了修理质量，统一了收费标准。到目前为止，全市共有修理厂、修理部67家，其中中小型修理保养厂18家，集体、个体维修部49家。从业人员418人，其中六级以上技术修理工人52人，地市级企业的23人。

城市交通管理方面，1973年以前，由于机动车辆较少，交通安全监督管理均由吴忠交通管理站负责。1973年8月，交通部在长春召开全国交通工作会议，吴忠县根据这次会议精神，相应地成立了交通安全委员会，设立了交通安全办公室。由公安、交通抽调工作人员联合办公，负责城镇内的交通安全管理和事故处理。由于吴忠地区交通流量急剧增大，交通堵塞经常发生，交通事故大量上升，对市区居民生活和职工上下班造成极大不便，为扭转市区交通混乱的被动局面，1979年5月30日，吴忠县政府以吴政发(1979)56号文件批准决定在城区设置交通管理人员。管理人员的服装由公安局按交通民警待遇核发，经费由交通局核拨。1981年7月，又在城镇内兴建交通指挥岗亭两座。1984年，经区公安厅批准，在原有交通管理人员的基础上，成立了交通民警队。1986年底，交通民警队和交通监理站合并，全市交通事故处理、安全宣传教育、车辆年度检

审验、路检路查、纠正违章等实行统一监督管理，依法治理交通取得了显著成效。

养路费征收方面，建国初期至六十年代末，征费工作均由交通管理站负责。七十年代初，民间运输管理站成立，大胶车和拖拉机的征费由民管站负责，汽车征收仍由交通管理站负责。年征费额，大胶车和拖拉机不超过4万元，吴忠和灵武两县汽车征费91.9万元。进入八十年代后，车辆大量增加，征费率提高，征费额有了大幅度的增长，到1985年，交通运输管理站（原民管站）征收的拖拉机养路费达到8.3万元。交通监理站（原交通管理站）征收的汽车养路费增长到366万元（吴忠辖区范围内）。1986年，设置专职机构，增加征费人员，拖拉机养路费由原运输管理站代征代收改为由各乡人民政府负责征收，交通运输管理站检查监督，交通局负责监督各乡使用。由于调动了各方面的积极因素，各乡都配备了拖拉机养路费专职征费员，交通运输管理站还成立了拖拉机养路费稽征队，负责路检路查，进行监督检查。到八十年代末，年征费额突破35万元大关，为乡镇道路建设筹措资金做出了贡献。汽车养路费在原交通监督站负责征收期间，只有一人负责此项工作，1986年交通监理站移交公安机关后，交通厅在吴忠设置汽车养路费稽征站，编制五人，配备专用稽查交通工具和设备，1990年征收额达到769万元。

建国四十年来，吴忠经济建设发生了巨大变化，这与交通状况的改善有密切关系。交通是国民经济的脉络，是社会进步的标志。吴忠是一个正在发展和建设的新兴工农业城市，交通建设的任务还相当艰巨，为达到本世纪末乡乡通柏油公路，为继续开发南部新灌区，为振兴吴忠经济，全市回汉各族人民将继续团结奋斗，谱写吴忠交通发展历史新篇章。

大事记

秦（公元前221年～前206年）

秦始皇三十三年（公元前214年），派大将蒙恬北征，置富平县（今吴忠境西南）神泉障，驻重兵戍守，兴修水利和道路。

西汉（公元前206年～公元8年）

汉高祖元年（公元前206年），汉承秦制，在吴忠境内置富平县，属北地郡。神泉障和北部都尉均治富平，开拓交通道路，筑卫朔方。

汉武帝元狩三年（公元前120年），移民70万，使富平一带人口大增。

东汉（公元25～220年）

建武八年（公元32年），北地郡治由马岭（今甘肃庆阳北）迁到富平县（今吴忠西南）。

永初五年（公元111年），因羌族势力逐渐强盛，北地郡、富平县移治池阳（今陕西省泾阳城西北）。

永建四年（公元129年）九月，汉顺帝下诏恢复北地郡和富平县建置。郡、县治所迁回原地。北地郡辖灵武、廉县、灵州、富平四县，均有道路相通。

永和六年（公元141年），羌族势力复盛，富平县迁至冯翊（今陕西省大荔县）。

南北朝（公元420~589年）

太平真君元年（公元439年），薄骨律镇（今吴忠西北河湟上）成为宁夏北部川区的军事重镇和交通中心。

太平真君七年（公元446年），魏太武帝拓跋焘下诏令薄骨律镇将刁雍调高平镇、统万镇等镇牛车5000辆，将河西屯谷50万斛（石）运至沃野镇（今内蒙古五原西），以供进击柔然之用。刁雍上表请改水路，于牵屯山（待考证）河水之次造船200艘。从三月至九月共运送60万石粮食。

大统二年（公元536年）正月，灵州刺史曹泥叛归东魏，高欢遣阿至罗率骑3万至灵州护迎。曹泥部众及居民5000户沿灵州~盐州大道东行至隰城（今山西省汾阳县城关）。

隋（公元581~618年）

开皇十八年（公元598年），突厥达头可汗犯塞，隋以杨素为灵州道行军总管讨之。

开皇二十年（公元600年），诏命晋王杨广及杨素出灵州道出击突厥。

大业八年（公元612年）春正月，隋分西突厥为三部。令处罗可汗之弟阙度设率老弱万余口，长途跋涉至灵州鸣沙县畜牧。

唐（公元618~907年）

武德七年（公元624年），高祖李渊命于灵州、五原设舟师御突厥，命将作大匠于筠召江南船工制造战舰。

贞观十六年（公元642年），薛延陀真珠可汗夷男遣其叔到长安请求通婚，献马3000匹，貂皮38000张，路出灵州。

贞观十七年（公元643年）薛延陀派其侄入长安再次请婚。献马5万匹，牛、骆驼万余头，羊10万只，路经灵州。唐太宗许以新兴公主嫁之，令薛延陀可汗携聘礼到灵州迎娶。

贞观二十年（公元646年）九月，唐太宗由长安经淳化、泾州，越陇山，在西瓦亭观马，继后沿蔚茹水（今清水河）北至灵州。勒敕九姓各部到灵州诣降。

开元九月（公元721年），唐玄宗在灵州设置朔方节度使。领单于都护府、夏、盐等州，定远、丰安二军，三受降城。

天宝十五年（公元756年）七月辛酉，李亨在灵州登基称帝，是为肃宗。此时灵州宣召达于四方，郭子仪、李光弼率朔方兵5万由河北、山西一带返回灵州护驾。

贞观八年（公元792年），郑克均任灵、夏二州运粮使，自夏州往灵州以牛运粮6万石，不足，又从东胜州（今内蒙古东胜市）逆河上运到灵州。

大中三年（公元849年）七月，彬宁节度使白敏中规度萧关县（今固原县李旺乡东南）到灵州的大道。

大中十年（公元856年）十月，唐派遣使臣去安西抚慰回鹘，使者行至灵州遇回鹘贡使，时灵州去西域道路已经辟通。

五代（公元907~960年）

天成四年（公元929年），后唐开始大量收购党项、回鹘马匹，往来馆给，络绎不绝。

是年九月，康福赴灵州任朔方节度使，于灵州道上击败党项。

长兴三年（公元932年）正月，河西回鹘朝贡中国，灵州、庆阳一带党项族经常劫击之，将使臣卖到他族以换马。唐明宗命令康福、药彦稠率步骑七千讨之，缴获被劫贡物无数。

天福三年（公元938年），冯晖任朔方节度使，对党项族推以恩信，止息侵夺，又在灵州道上建造仓库，亭馆千余区。

宋、西夏（公元960~1279年）

乾德二年（公元964年）四月，灵州发生饥荒，百姓食树