

005426

阿拉善盟 公路交通志

A LA SHAN MENG GONG LU JIAO TONG ZHI

主编：石有田

人民交通出版社



阿拉善盟公路交通志

阿拉善盟公路交通志编纂委员会 编

人民交通出版社

内 容 提 要

本书以翔实的史料记述了阿拉善地区千百年独具特色的沙漠道路及骆驼运输的悠久历史,尤其以浓重的笔墨,丰富的史料记述了新中国成立后阿拉善地区公路建设、汽车运输、行业管理、交通科技等诸方面的发展历程,对研究阿拉善少数民族地区的历史和推动未来经济发展具有较强的参考价值。

《阿拉善盟公路交通志》编纂委员会

顾 问：道尔吉 苏 和 冯贵林 周 杰
主 任：陶克图
副主任：达 西 姜永纪 石有田
委 员：（按姓氏笔划为序）
 马玉贵 马正毓 王德胜 张文惠
 张宽治 邱鸣美 洪 昶 赵云生
 温志荣

《阿拉善盟公路交通志》编写人员

主 编：石有田
副主编：王俊卿 包向红
编 辑：洪 昶 王明忠 陆 浩
 白·那音太 杨宪忠

《阿拉善盟公路交通志》编纂委员会

顾 问：道尔吉 苏 和 冯贵林 周 杰
主 任：陶克图
副主任：达 西 姜永纪 石有田
委 员：（按姓氏笔划为序）
 马玉贵 马正毓 王德胜 张文惠
 张宽治 邱鸣美 洪 昶 赵云生
 温志荣

《阿拉善盟公路交通志》编写人员

主 编：石有田
副主编：王俊卿 包向红
编 辑：洪 昶 王明忠 陆 浩
 白·那音太 杨宪忠

序

《阿拉善盟公路交通志》从资料搜集整理到编纂付印，历经十余载。它是阿拉善地区第一部较为全面反映阿拉善公路交通和运输发展过程的权威性专业志书。这部专业史志的完成，将在阿拉善交通史上起到承前启后的作用。

纵观古今中外，社会的进步、经济的发展、文化的繁荣，无一不与交通事业的发展紧密相连。从某种意义上讲，交通史可以说是社会历史的缩影。

阿拉善地处内蒙古自治区最西部，地域辽阔，居住分散，是以畜牧经济为基础、以蒙古族为主体的边疆少数民族地区。自清王朝将阿拉善和硕特与额济纳土尔扈特两部设旗，到中华人民共和国成立时的 250 多年间，阿拉善地区没有一条通畅的公路。长期以来，人们赖以生产、生活的运输工具主要是骆驼，从而形成了阿拉善独特的运输方式——驼运。

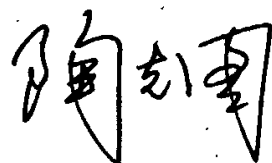
中华人民共和国成立后，在党的民族区域自治政策的指引下，在各级党政军高度重视和关怀下，全盟公路交通事业得到快速发展。交通战线的广大干部职工发扬自力更生、艰苦奋斗精神，因地制宜，在浩瀚的大漠戈

壁中进行大规模、高速度的公路建设。到1995年，全盟共建成各级公路48条，4411.18公里，以“X”型省干线为主骨架，联通苏木镇道路、专用公路以及边防公路支线的四通八达的公路网络基本形成，交通运输状况明显改善。

《阿拉善盟公路交通志》遵循广收博采、略古详今的原则，全面真实地记载了阿拉善地区公路交通运输演变的历史，重点记述了新中国成立以来公路交通运输事业飞速发展的历程。如果把一条条公路和飞驰的车辆比作一首雄浑乐章的曲调和音符的话，那么，奋战在全盟公路交通战线上的广大干部职工则是这一乐章的作者和演奏者。他们的业绩和默默奉献的“骆驼”精神值得大书、特书，流芳百世，激励后人。

《阿拉善盟公路交通志》内容丰富，资料翔实，以资治、教化、存史为目的，坚持立足当代，纵论古今。它对于详细了解各个历史时期阿拉善地区公路交通运输事业的发展以及总结历史，规划未来，促进阿拉善经济、文化的发展，将大有裨益；同时也为后人留下一份宝贵的精神财富。因此，我感谢参加本书编纂的工作人员；感谢支持关怀这一工作的各级领导、自治区交通厅编审委员会、盟地方志编写办公室、人民交通出版社的各位专家学者；感谢提供有关原始资料和回忆记述的老前辈；感谢为《阿拉善盟公路交通志》的编辑、审核、校对、出版做出无私奉献的同志们。

编纂《阿拉善盟公路交通志》是一项艰巨的工作，由于历史的局限、编者水平和人力物力所限，疏漏谬误之处在所难免，谨请广大读者给予指正。



1998年5月5日于巴彦浩特

凡 例

一、本志采取章、节、目结构，横排竖写，横分门类以囊括全局，纵向记述以串连古今。概述、大事记不入章节。

二、本志志限：时限，上限追溯道路交通之发端；下迄 1995 年，对个别重要事项，为记述完整延续到 1996 年。域限，以今阿拉善盟行政区划为地域范围。

三、本书纪年：中华人民共和国成立以前用历史纪年，以括号加注公元纪年，中华人民共和国成立以后均用公元纪年。

四、本志以文字记述为主，辅以图、表、录、照。文体为语体文、记述体，文风力求严谨、朴实、简炼。志中所用科学术语、名词、名称，除少数有特定含义的用繁体字外，均使用国家统一规定的简化字。

五、本志数字表述除引用古籍外，均以国家技术监督局 1995 年发布，1996 年 6 月 1 日实施的《出版物上数字用法的规定》书写。

六、本志计量单位均用国务院 1994 年发布的《中华人民共和国法定计量单位》。历史资料中的度量衡和货币单位，一般按原单位记载。

七、本志所用资料来源广泛，经鉴别后入志，一般不注出处。凡引用原文者，采用文中注或页末注。

八、为记述方便，1980年5月阿拉善盟成立以前，阿拉善左旗、阿拉善右旗、额济纳旗统称为阿拉善地区。

概 述

阿拉善盟地处内蒙古自治区最西部，其地理位置在东经 $97^{\circ}10'$ 至 $106^{\circ}52'$ 、北纬 $37^{\circ}24'$ 至 $42^{\circ}47'$ 之间。东南与宁夏回族自治区相连，南部和西部同甘肃省交界，东北和巴彦淖尔盟、乌海市毗邻，北部与蒙古国接壤，国境线长 734.705 公里。全盟东起贺兰山，西至马鬃山，宽约 831 公里，北起嘎顺淖尔，南至腾格里沙漠南缘，长约 598 公里，总面积 269885 平方公里，占内蒙古自治区总面积的 22.8%。

阿拉善盟现辖 3 旗 8 镇 48 个苏木，是以蒙古族为主体的多民族聚居区。1995 年末，全盟总人口 16.79 万人，其中蒙古族 43257 人，占全盟人口的 25.75%。

阿拉善盟处于内蒙古高原阿拉善台地，地势南高北低。世界著名的乌兰布和、腾格里、巴丹吉林三大沙漠（统称阿拉善沙漠）横贯全境，总面积 7.8 万平方公里，占全盟总面积的 29%。境之东南和西南部有贺兰山、合黎山、龙首山及马鬃山连绵环绕，形成天然屏障；位于中部的雅布赖山则由东向西南插入，将全盟大体一分为二；而境之北部则为浩瀚的戈壁，其面积占全盟总面积的 33%。全盟海拔高度一般在 900 米~1400 米之间，贺

兰山主峰达郎·浩绕（亦称马蹄坡）为全盟最高点，海拔 3556.1 米。

阿拉善地区远离海洋，属温带荒漠干旱区，为典型的大陆性气候。境内干旱少雨，风大沙多，冬寒夏热、昼暖夜凉，气温变化剧烈，年平均气温 8.3℃，最低气温 -26.7℃，最高气温 41.7℃。年降雨量在 50 毫米~200 毫米之间，而年蒸发量却高达 4000 毫米，每年都有部分地区受旱，故有“十年九旱”之称。

境内河流稀少，唯中国第二大河流——黄河从盟境东部边沿流过，流程 85 公里；西部额济纳河源于祁连山，属季节性内流河。该河经巴彦宝格德水闸后分东西二河，东名鄂木纳高勒，西称木仁高勒，而后于达来呼布附近再分支 19 条，最后分别注入苏泊淖尔和嘎顺淖尔（居延海）。除此，在贺兰山、雅布赖山等山周围形成一些季节性河流或冲沟，成为阿拉善盟公路桥涵布设建造的依据。

阿拉善盟虽地理条件差，但资源却十分丰富，现已探明的矿点 416 处，54 个品种。其中尤以盐、煤为最丰，仅吉兰太、雅布赖两大盐湖已探明储量达 1.6 亿多吨，烟煤和无烟煤储量达 14 亿吨，是为阿拉善盟外运量最多的物资。

阿拉善地区，1961 年前实为两旗，即阿拉善旗和额济纳旗。清朝、民国时期，阿拉善和硕特旗、额济纳土尔扈特旗分别作为“特别旗”而直属清朝理藩院和中央行政院蒙藏委员会。

中华人民共和国成立后，两旗政区归属多变，时同时异。1949年9月23日，阿拉善和硕特旗和平解放。同年9月27日，额济纳土尔扈特旗和平解放，并分别成立了“阿拉善和硕特旗人民政府”和“额济纳土尔扈特旗人民政府”。1950年，阿拉善旗归属宁夏省，额济纳旗归甘肃管辖，并分别改名为“宁夏省阿拉善自治区人民政府”和“额济纳旗自治区人民政府”。1952年额济纳旗转归宁夏省。1954年9月，宁夏省建制撤销，阿、额两旗同归甘肃省，阿拉善旗更名为“甘肃省蒙古自治区”，额济纳旗则更名为额济纳自治旗。1955年，阿拉善旗再次更名为“甘肃省巴音浩特蒙族自治州”。1956年两旗划归内蒙古自治区并设巴彦淖尔盟（盟府巴彦浩特，设盟时改“巴音”为“巴彦”）。1958年，盟府迁至三盛公（巴彦高勒），但两旗归属未变。1961年4月，将阿拉善旗划分为阿拉善左旗和阿拉善右旗。1969年，额济纳旗复归甘肃省酒泉地区；阿拉善右旗划归甘肃省武威地区；阿拉善左旗及阿拉善右旗的部分公社划归宁夏回族自治区。1979年7月，三旗重归内蒙古自治区。1985年5月1日成立阿拉善盟。

阿拉善与额济纳历史悠久。

“阿拉善”系由“贺兰山”音转而得名。贺兰山亦称“阿拉山”或“阿兰善山”，皆语音之转。而“贺兰”（或贺赖）乃匈奴一部落名。《圣武记》（卷三）记载：“贺兰山厄鲁特者，俗称阿拉山蒙古也，阿拉山即贺兰山，亦

名阿兰善山，皆语音之转，地在河套以西。”

“额济纳”，史册中一直称其为“居延海”或“居延泽”。“额济纳”之名的由来，元时在此置“亦集乃路”，故音转为“额济纳”。

据我国地质学家杨钟键考证，额济纳地区在旧石器时代已有人类活动。

先秦时称额济纳河为“流沙”或“弱水流沙”。秦始皇时，阿拉善地区置北地郡。

汉时，阿拉善地区属北地、武威、张掖三郡，额济纳则称“居延”，同为匈奴牧地。汉武帝元狩二年（公元前121年）汉将霍去病入居延，收河西。太初三年（公元前102年），路博德筑外长城于居延，并在额济纳河沿岸设亭筑障，以传递军情。同年，发戍卒18万到河西，开辟了一条南北塞道——居延塞道。汉献帝建安末年改立西海郡。

唐代，阿拉善属河西节度使。额济纳改属甘、肃二州（今张掖、酒泉），并设“宁寇军”于此。统领居延军务。安史之乱时，河西走廊被切断，居延便成了长安通往西域的主要途径，即“丝绸北道”。成为使团往来、商贾贸易的繁忙通道。

宋景德中，阿、额两地同属西夏，并分设“贺兰山防区坚军”和“黑山威福军司”，筑“威福军城”（即黑城，亦称哈拉浩特）。

元代，额济纳置亦集乃路，与阿拉善同隶甘肃行中

书省。元朝为巩固其统治地位，遂开辟了东起东胜州（今托克托古城）渡黄河西行，沿甘肃行中书省北（阿拉善戈壁地区），中经亦集乃路（额济纳黑城），尔后北行经大漠而达岭北行中书省哈喇和林（今蒙古国杭爱省厄得尼北）的军事专用道路，即元纳怜站道。

明代，阿拉善为蒙古族游牧地部落。明将冯胜攻克亦集乃路后，将额济纳地区变为甘、肃二州边外地。

清康熙三十六年（公元1697年），置阿拉善和硕特旗，乾隆十八年（公元1753年）设额济纳土尔扈特旗，两旗均以“特别旗”直属清朝理藩院。并从此开辟了西起定远营（今巴彦浩特），北行至磴口，再东渡黄河经鄂尔多斯（或包头），长约5000余里的进京贡道。

清康熙四十三年（公元1704年）阿拉善第一代札萨克和罗理之子阿宝尚（娶）和硕格格为妻，授和硕额駙。康熙四十八年（公元1709年）继承父王爵位。

乾隆十五年（公元1750），阿宝之子，阿拉善第三代王爷罗卜藏多尔济尚（娶）多罗格格，授多罗额駙，并奉命西征准噶尔诸部。由于战功卓著，于乾隆二十二年（公元1757年）晋封多罗郡王，被授议政大臣，乾隆三十年（公元1765年），晋爵和硕亲王，诏“世袭罔替”，建駙马府于京师，成为阿拉善和硕特旗知名度最高的一代王爷。由于阿拉善两代王爷先后联姻清室，因此，不仅其地位居其他盟旗王公之上，倍受恩宠，而且，亲情往来也更加频繁，贡道与进宫之道也就合二为一，兴盛

一时了。

民国时期，阿拉善与额济纳两旗仍作为特别旗，直隶中央行政院蒙藏委员会。其时，随着阿拉善地区各大盐池的大量开采和地区之间商贸往来的增多，以盐运为主兼之粮杂百货、皮毛等物品运输的驼道四通八达。

民国 17 年（1928 年）旧历闰 3 月，宁夏国民革命军西北联军总司令冯玉祥派人乘车前来调解“小三爷”事件时，所乘车辆被人拦截、烧毁在旗府以南约 20 公里的南寺附近，此为汽车在境内出现之始。民国 21 年（1932 年），为迎接九世班禅额尔德尼来旗，始对宁定（宁夏至定远营，今巴彦浩特）畜力车马大道进行简单整修。事后，尽管道路崎岖、坎坷不平，但已是阿拉善地区唯一一条可勉强通行汽车的“公路”了。民国 35 年（1946 年），旗政府拥有汽车后（俄国造卡车，因经常拉运羊毛，俗称“大羊毛车”），遂对宁定大道定远营至头关路段再次进行整修，但因人、财、物以及技术力量的不足，路况改善不大。同年，为国防计，酒泉工务段勘建了酒泉至建国营公路，境内长度 242 公里。因多未修筑路面，行车艰难。

中华人民共和国成立初期，阿拉善地区物资进出仍以驼运为主。1956 年 6 月巴彦浩特养路段成立，阿拉善才有了公路养护机构和人员，并不断发展壮大。从此，公路广大职工在地方党政及上级交通主管部门领导下，自力更生，艰苦奋斗，因地制宜地开始了简易公路建设、养护和木桥的建造。1958 年，为改变吉盐外运条件，建成阿

拉善地区第一条等级公路——全长 126 公里的三道坎至吉兰太公路。此后,随着经济发展及国防建设的需要,不断加强公路养护和加快公路改建步伐,到 1979 年末,阿拉善地区已有不同等级公路 18 条,2522.1 公里。

党的十一届三中全会以来,随着改革开放进一步深入,经济发展迅速,商品流通量急剧增加,对公路交通的要求也越来越高。为适应大交通量、大吨位运输的需要,公路部门在不增加资金或给予少量补贴的情况下,通过挖掘内部潜力,对盟内 6 条自治区(省)级干线公路加快了改建、技术改造和城镇出口路的拓宽、铺油进程。同时,采取以工代赈、投资投劳、义务劳动等方式修建旗(县)苏木(乡)公路,使公路逐步向农牧区延伸,公路通车里程、等级路里程、好路率、畅通率不断增长,通过能力明显提高;公路测设、公路施工、公路交通科技研究与新技术应用得到重视和发展,特别是公路防沙、治沙成绩显著。公路桥涵全部改建成永久式桥涵,并向多结构、多式样、大跨度发展。到 1995 年末,全盟共有公路 48 条(段) 4411.18 公里,其中,二级(出口)路 6.1 公里,三级路 602.4 公里,四级路 1758.58 公里,自然路 2044.1 公里。在公路总里程中,有路面里程 2372.48 公里,其中,高级次高级 294.7 公里,中级 185.5 公里,低级 1892.28 公里;无路面里程 2038.7 公里。有桥梁 97 座 2018.68 延长米,涵洞 976 道。全盟 48 个苏木(乡),已有 45 个苏木通了公路和汽车,占 93.8%。基本形成了以自治区(省)干