

中国公路交通史丛书

006198

宁夏交通史

先秦—中华民国

宁夏人民出版社

中国公路交通史丛书

宁夏交通史

(先秦——中华民国)

宁夏回族自治区交通厅编写组 编



宁夏人民出版社

总 序

中国是一个历史悠久的文明国家。古代道路交通也有着悠久而光辉的史绩。秦修驰道，汉通西域，史垂千载；隋代赵州桥，金代芦沟桥，知名海外；唐宋以来，驿运站、所遍及全国，运输工具不断更新，行旅商贾之繁盛，世所称颂。这是我国勤劳勇敢的各族人民，为了征服自然和适应政治、经济的需要，在开拓发展道路交通方面所取得的辉煌成就，对我国古代灿烂文化和物质文明作出了重大贡献。

但是由于长期的封建制度束缚了社会生产力的发展，我国几千年古老的驿运制度发展为通行汽车的公路交通，则是在清末民初从国外引进汽车和筑路技术以后才开始的，至今也不过几十年的历史。

中华民国时期的公路交通史，是半封建半殖民地经济反映的一个侧面。在民国的38年期间，为适应当时的需要，公路交通有所发展，对于开发边疆和支援抗日战争，发挥了一定的作用。在公路建设、养护和运输管理等方面，初步建立了规章制度。但因连年战争、政治腐败，民生凋敝，生产不振，汽车和油料几乎全从国外进口，致使公路交通的发展受到很大限制。

到1949年，全国公路仅有13万多公里，又因失修失养和战争破坏，能通车的还不到8万公里；而且标准低，路况差，分布又不平衡，多数集中在东北和沿海地区，广大内地和边疆省分的公路为数不多，汽车也很少，全国大部分地区还要依靠人力和畜力运输。

中华人民共和国成立以来，我国进入社会主义革命和社会主义建设的伟大时代，社会生产力得到解放，工业生产迅速发展，特别是建立和发展了自己的汽车工业和石油工业，使公路交通事业得以较快地发展，取得了巨大成就。许多偏僻闭塞的山区，如今“高路入云端”；不少急流阻隔的江河，现已“天堑变通途”。至1985年，全国公路通车里程比1949年增长了约12倍。以首都北京为中心，连接全国各省会、工矿基地、主要港口，以及县乡和边防哨所，四通八达的公路网已经初步形成。公路的技术等级和通过能力较前大有提高，高级和次高级路面从300公里发展到18万多公里。过去没有公路交通的西藏地区，现已初步建成以拉萨为中心，与邻省及友好邻邦相连接的公路网，使与西藏地区的物资交流得以畅通。1949年以前，在长江和黄河上，除兰州有一座由外商承建的黄河钢架桥外，还没有一座自己修建的公路桥，车辆行人靠渡船维持交通。现在，已建成几十座大型公路桥梁跨越长江和黄河，其中有些桥的设计理论、结构型式、施工工艺和通行能力，都是比较先进的。

为适应日益增长的运输需要，全国汽车数量增长很快，1985年的民用汽车保有量为320多万辆，比1949年接收的5万

多辆增长约60多倍；公路运输的客、货运量逐年大幅度增长，大吨位运输和集装箱运输在近几年发展也很迅速。与此同时，还建成了具有相当规模和水平的汽车维修工业，安全设施等也有了相应的发展。公路交通，在发展城乡经济、改善人们生活、巩固国防以及促进少数民族地区的经济和文化发展等方面，起着越来越大的作用。

自1949年至1985年36年中，我国公路交通虽然取得较大的发展，但由于缺乏社会主义建设的经验，在规划、组织和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，发展速度不够快，特别是高标准公路还修得很少，公路交通至今仍然是我国国民经济发展中的一个薄弱环节。

1979年党的十一届三中全会以后，全党工作重点转移到四化建设方面来，党中央总结了过去正反两方面的历史经验，制定了一系列正确的政策和措施，要求经济工作要以提高经济效益为中心，建设有中国特色的社会主义。随着中央对内搞活经济、对外实行开放政策的实施，商品生产和商品经济蓬勃发展，公路交通不相适应的矛盾愈益突出。近几年来，中央领导同志对加快公路交通的发展，作了许多重要指示。如何贯彻落实中央指示精神，从我国公路交通的实际出发，按照建设快、质量好、效益高的要求，加快公路交通现代化的步伐，以适应四个现代化建设的需要，已成为我们从事公路交通事业的各级领导和全体同志的历史使命，也是党和人民寄予我们的殷切期望。

盛世修史，史以资治。为回顾既往，总结经验，探索规

律，策励将来，由交通部和各省、市、自治区交通厅（局）组织力量，以马克思主义历史观为指导，遵循党的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《中国公路交通史》丛书。希望能给从事公路交通事业的同志们一些帮助，向他们提供可以借鉴的历史经验；并使关心公路交通事业的同志们了解我们事业的历史进程，取得他们的支持，把我国的公路交通事业办得更好。

交通部中国公路交通史编审委员会

1986年11月8日

序

宁夏回族自治区位于我国大西北的东部，居黄河上游的河套地区，与陕西、甘肃、内蒙古等省(区)为邻。面积6.64万平方公里，人口410多万，其中回族约占三分之一。因有黄河灌溉之利，物华天宝，地灵人杰，1300多年前即有“塞北江南”之美誉。这里农业发达，盛产水稻、小麦、玉米、大豆、糜子和瓜果；更有红、黄、蓝、白、黑“五宝”（枸杞、甘草、贺兰石、二毛皮、发菜）驰名中外；这里矿产资源丰富，石膏、煤的储量在全国各省（区）中位居前列。党的十一届三中全会后，全自治区回汉人民掀起了四化建设的新高潮，各项经济建设事业都在腾飞。在这种新形势下，人们都有一个共同感觉：交通运输的落后，成了宁夏经济发展的制约因素。中国共产党第十二次全国代表大会及时地提出：“当前应把交通问题作为经济建设的战略重点。如何解决好这个战略重点，促进四个现代化建设，已是我们交通战线广大职工责无旁贷的任务。”

我们中华民族，有古老的文化，悠久的历史。我们的祖先，一直把解决好交通问题放在重要地位，为交通事业的进步和繁荣作出了不可磨灭的贡献。两千多年前，宁夏就已有车马大

道。举世闻名的丝绸之路不但经过宁夏，而且沿用了两千余年。宁夏境内一段黄河，在1500多年前就开始了大规模水运，曾经一冬造船200艘，将引黄灌区的粮食外运。延至近代，由于晚清、民国政府的腐败，加上地方军阀的反动统治，使宁夏现代化交通方式发展速度延缓。直到1949年中华人民共和国成立，宁夏没有一条铁路，没有一艘轮船，民航才在试办之中。仅有的1167公里公路，也都是土路面，只行驶着38辆民用汽车。中华人民共和国成立后，这种落后的交通状况才有了较大的改善。

历史在发展，人民要前进。为了总结交通发展的进程，探索其中的固有规律，从中寻求借鉴，以指导社会主义新宁夏的交通建设，迫切需要编写一部宁夏地方交通史。1980年7月8日，中华人民共和国交通部决定，各省（区）都应立即组织编写和出版《公路交通史》。两年后，又下达了水运史的编写任务。我们于1980年12月开始组建编辑班子，并成立了编审委员会。于1982年底完成了征求意见稿。此后四年多，又经不断充实、修改，终于定稿。由于宁夏面积小，要叙述的内容不多，1949年前又无铁路，其余古代、水运、公路交通部分难以各自成册，故最后定书名为《宁夏交通史》，上起先秦，下至民国，总揽水陆、古近代交通为一册，计20余万言。

中国史籍浩若烟海，但要查找有关宁夏交通的史料，恰似大海捞针，殊非易事。更兼民国时期有关宁夏交通的档案资料多数已毁，给史料搜集工作带来了很大困难。但参加编写本书的同志克服重重障碍，遍查史书、档案，调查走访当事老人，

求教于专家学者，终于使《宁夏交通史》付印出版。

这部《宁夏交通史》，对于我们有批判地继承历史，借古鉴今，指导工作，以及对青年进行历史知识，传统教育等等，都将有裨益。值本书出版之际，特为之序。

宁夏回族自治区交通厅副厅长 安良

1987年8月25日

8

凡 例

一、《宁夏交通史》坚持实事求是，言必有据，并力求思想性和科学性的统一，使之成为探索交通发展规律，反映宁夏地方特色的史书。

二、全书由先秦写至民国。采用编、章、节结构。上编为古代交通，以若干朝代为一章；下编为民国时期交通，按宁夏交通发展的历史进程分章；因民间运输贯穿于整个民国时期，水运及民航也须兼顾，故在下编亦各为一章。两编之外，附录大事记及图、表若干。

三、数字的使用，除古代部分遵从史书惯例外，其余一律以国家语言文字委员会等七单位制订的《关于出版物上数字用法的试行规定》为准。

四、古代计量单位变化很大，各不统一，折算起来十分复杂，而且难免有误。因此，对古代的长度计量单位如里、丈、尺，一般不予折算公制。古代出土文物及民国时期的计量单位则一律用国际单位制。

五、注释用页下注。凡属参见二十四史的注释，均照中华书局点校本标注页码，不再注明版本及作者。绪论部分的内

容，凡属在正文中已有叙述的，均不作注释。大事记一律不作注释。

六、关于称谓。历史朝代一律用通称，如“清”、“中华民国”。各历史时期的政权机构、职官，均用当时的称呼，如“中华民国交通部”，“宁夏省国民政府”。人物或直书其名，或冠以职务，如“马鸿逵”、“三边总制尚书王琼”。

七、插页中的交通线路图均为示意图，但制图时仍照比例绘制。图中地名，凡有括号者为今名，无括号者为所处朝代名。图中所标“省界”，系指今宁夏回族自治区界。

八、编写本书的地域范围一律以宁夏回族自治区1986年的疆界为准。属疆界内的，详写；疆界外的，如系宁夏延伸出去的交通线路，采取“送一程，延至终点”的办法略写。

九、附录中的大事记采用编年体。

绪 论

交通运输，是人们“衣食住行”的一个方面。任何人，只要是生存在地球之上，就离不开交通。可以这样说，有了人类，便有交通；交通史是和人类社会发展史并存的。

中国是一个伟大的统一国家。中华民族，是世界上伟大的民族。这个统一国家、伟大民族的形成，也与交通有十分重要的联系。斯大林曾给民族下过一个定义，“民族是人们在历史上形成的一个有共同语言、共同地域、共同经济生活以及有表现于共同文化的共同心理素质的稳定的共同体。”“这些特征只要缺少一个，民族就不成其为民族。”^①中国的统一始于秦。在“车同轨、书同文、行同伦”这个统一措施中，交通问题（车同轨）放在首位。范文澜在《中国通史简编》一书的绪言中说“‘车同轨’可以了（理）解为相当于‘共同经济生活’、‘经济的联系’这个特征。”《孟子·公孙丑》列举五条王天下之道，其中招商、通商占了两条。在奴隶制社会，如果没有交通，人们“老死不相往来”，自然无法形成民族，更不能形成

^①《马克思主义和民族问题》，《斯大林全集》第2卷。

10

国家。在封建社会，商品经济不断发展，需要扩大流通渠道，如果交通不向前发展，其经济基础就要动摇，而封建社会的上层建筑——中央集权统治也就难以维持。因此，交通既是一个民族形成的必要条件（斯大林说的共同经济生活），也是一个国家的立国的必要条件（孟子说的王天下之道）。

历史唯物主义认为，社会历史的发展，有着自身固有的客观规律。交通史亦然。从原始社会氏族的游猎线路，到今天的铁路、公路、水上与空中航线，其间必有内在规律。但是，这种规律，至今还很少有人去总结。尤其是宁夏的交通发展史，更是无人问津。毛泽东同志说：“我们不应割断历史。从孔夫子到孙中山，我们应当给以总结，继承这一份珍贵的遗产。”^①当前，宁夏四百多万回汉族人民在中国共产党领导下，正朝着社会主义现代化的宏伟目标前进。社会主义现代化，当然也包括交通运输现代化。中国共产党第十二次全国代表大会，已决定把交通问题作为我国经济建设的战略重点来抓。为了落实这一决定，也需要总结和承继交通史这一份珍贵遗产。

因此，总结和探索交通发展的规律，从中寻求借鉴，以指导社会主义现代化建设中的交通运输工作，是编写本书的主要宗旨。

^①《中国共产党在民族战争中的地位》，《毛泽东选集》第2卷。

(二)

马克思主义以前的史学家，总是把帝王将相作为历史舞台上的主人公。各种旧史书对交通问题的描写，都过分强调了杰出人物以及帝王将相的作用，广大劳动人民连陪衬的地位都占不到。例如轮式车的发明者，有的史书说是奚仲，有的则说是轩辕皇帝。事实上，这种划时代的发明创造，不可能由某一个人去完成，只能是许多人从“转蓬”受到启发，不断模仿、不断改进，最后由奚仲或轩辕集中集体的智慧，制造出比较理想的木轮车来。而在奚仲（或轩辕）之后的数千年，这种改进工作仍在继续进行。从旧史书的记载看，对交通发展起决定作用的，似乎都是帝王将相，如秦始皇筑驰道、汉武帝通回中道、张骞通西域……但是，在这些重大事件的背后，真正起主导作用的是两条：劳动人民推动历史向前发展，生产力的进步，社会的进步，使这些重大事件成为必然；劳动人民的辛勤劳动，使这些重大事件得以实现。离开了这两条，帝王将相的任何决策都无法实现。因此，完成驰道、回中道大业的，是千千万万劳动人民。

历史唯物主义认为，人类历史既是生产发展的历史，也是人民群众的历史，而不是帝王将相的历史。这个观点，并不否定历史上杰出人物的作用。汉武帝下令开回中道，唐太宗的灵州之行，康熙“亲征”噶尔丹到宁夏，冯玉祥部署国民军入甘修成宁夏第一条汽车路……都对宁夏交通有较大影响。他们

的作为，有时是历史发展的必然趋势，有时是代表了劳动人民的意愿。例如冯玉祥命令部下在大车道的基础上整修成包头至宁夏的汽车路，是因军队奉命进入甘肃，必须要修路。如果没有这个因素，冯玉祥个人决不可能有此举。退一步说，如果没有冯玉祥，也会有另一个人来做同样的事。因为第一条“汽车路”总是要在这个时期出现的，这是交通事业前进的必然。

从现象上看，一些逆历史潮流而动的人物，似乎也曾对交通的发展起过积极作用。如马鸿逵就曾开办宁夏汽车运输业，下令打通青铜峡傍山公路。马鸿逵主持的宁夏省国民政府，采纳了工程技术人员的建议，在公路一侧另辟畜力大车道，治理了混合交通的弊病，使当时的宁夏公路路况，比邻省要好一些。对于类似的史实，应当给予客观评价。但要注意的是，不能让现象掩盖了本质。马鸿逵及所主持的省政府注重交通，目的是为了维护本阶级的统治。如打通青铜峡公路，一个重要原因就是为进攻中国共产党领导的陕甘宁边区，其动机是反动的。当时的其他公路，也都是劳动人民用血汗凝筑而成，但受益的却是达官贵人。乘坐汽车的乘客中，很少有贫苦农民。这是事情的一个侧面。我们还应当看到交通发展的全过程：中国古代的交通是发达的，如果不是晚清、中华民国政府的腐败，宁夏以至全中国的交通事业，绝不会远远落在世界列强之后，绝不会形成宁夏“远介朔陞，交通梗阻”的局面。直到1949年，宁夏的物资运输，绝大部分仍然沿用人背肩扛、牛车载畜力驮的落后方式，公路只有1167公里，而且全部是土路面，民用汽车仅有38辆，而军用车却多达320多辆，水运工具全是落

后的木帆船、皮筏，没有一条铁路，民用航空也是时断时续……所有这些，都应归罪于腐朽的清政府、国民党政府及其所代表的反动统治阶级。

(三)

研究交通发展的历史，会发现这样两个主要规律：

第一，生产力是交通发展的决定力量，而科学技术的进步是引起交通变革的直接动力。历史唯物主义认为，生产力是生产方式从而也是整个社会发展的最终决定力量。而科学技术本身也是生产力，可以直接作用于交通事业，使其飞速发展，甚至产生变革。在原始社会中，生产力水平十分低下，交通道路属于原始自然型，即所谓“走的人多了，也便有了路”。因为当时还没有商品交换，也就无需载重多，运距长的交通工具。进入奴隶制社会后，由于生产力水平有所提高，产生了商品交换，原来人背肩扛的运输方式已不适应，需要有流通的渠道（道路）及运载工具，于是就出现了有轮子的车和与之相适应的道路。这是交通发展史上的第一次大变革。进入封建社会后，商品更加丰富。商品流通对道路、运输工具的要求更高，驰道、大车道相继出现。尤其是指南针的发明，使航海技术实现了飞跃。资本主义制度在西欧一些国家建立后，生产力不断发展，科学技术不断更新。十八世纪蒸汽机、内燃机相继问世，并作为火车、轮船、汽车的动力，刺激了铁路、公路的大发展。这是交通史上的第二次大变革。

当汽车、火车在欧美开始普及时，我们中国尚处于半封建、半殖民地社会。生产力水平的低下和科学技术的落后，使中国现代交通方式的兴起比资本主义国家落后了数十年。而处于边远、贫困地区的宁夏，又比沿海和内地落后三四十一年。

第二，交通的发展，要与经济、社会的发展相适应。交通和政治、经济、军事、文化有紧密的联系，或者相互促进，或者相互制约。政治上的稳定，会带来经济、文化上的繁荣。经济、文化的繁荣，必然要求交通与之适应。秦汉时期，秦始皇、汉武帝派兵击败匈奴，使宁夏地区获得了政治上的安定；而“移民实边”政策的推行，又发展了这里的畜牧业及农业生产。这一时期的宁夏经济和交通道路同处于开拓之中。著名的丝绸之路的走向基本固定下来，回中道、鸡头道、灵州道，也相继辟通。南北朝时，北魏统治下的宁夏地区比较稳定。刁雍到薄骨律镇任镇将，首先发展水利、修复艾山渠。两年之后，粮食有了富余，接着一个冬天造船200艘，开辟了宁夏到内蒙古中部的规模黄河水运，以便将粮食运出去。盛唐经济分外繁荣，灵州兵食富足，人口巨增，特在朔方节度使之下，专设管理交通的机构——六城水陆转运使。唐末到五代十国时期，中原内战不休，政治很不稳定，经济出现大倒退，而宁夏地区的交通随之倒退：六盘山区的许多交通线路被废弃；丝绸之路的传统线路——长安至凉州北道完全中断；新的中西交通线——灵州西域道也是时断时通，一度发展到“商旅行必以兵”保护。

宁夏历来是古战场，交通对于军事的利害关系极大。隋以