

历程

陕西省公路局建局100周年纪念文集

陕西省公路局 编

陕西新华出版传媒集团
陕西人民出版社

历程

陕西省公路局建局 100 周年纪念文集

陕西省公路局 编

陕西新华出版传媒集团
陕西人民出版社

图书在版编目(CIP)数据

历程：陕西省公路局建局100周年纪念文集 / 陕西省公路局编.
— 西安：陕西人民出版社，2019
ISBN 978-7-224-13390-5

I. ①历… II. ①陕… III. ①公路运输—交通运输史—陕西—纪念文集 IV. ①F542.9-53

中国版本图书馆CIP数据核字(2019)第220689号

责任编辑：石继宏

封面设计：谈瑾轩

历程

——陕西省公路局建局100周年纪念文集

编者 陕西省公路局

出版发行 陕西新华出版传媒集团 陕西人民出版社
(西安北大街147号 邮编：710003)

印刷 中煤地西安地图制印有限公司

开本 787毫米×1092毫米 1/16

印张 27.75

插页 2

字数 473千字

版次 2019年9月第1版

印次 2019年9月第1次印刷

书号 ISBN 978-7-224-13390-5

定价 78.00元

如有印装质量问题，请与本社联系调换。电话：029-87205094

《陕西省公路局建局 100 周年纪念文集》

编辑委员会

主 任：万振江

副 主 任：刘孟林 张宇辰

委 员：张亦欣 马云祥 史罕明 金宏忠 韩 艳
李庆达 李鼎乐 晁凤年 雷春林 寇军平
王自茂 高应虎 马润前 康 壮 唐新成
杨新友 侯亚民

编写组

主 编：安红星

副 主 编：祁阿辉

执行主编：蒲力民

编辑人员：邱峰涛 高 丽 李 婷 刘 磊 段晨红
马璐璐 张 乐

序

峥嵘岁月，世纪回眸。2019年，陕西公路迎来了百年庆典，重温一百年走过的风雨历程，我们感到无比骄傲和自豪。

位于中国内陆腹地的陕西，是中国经纬度基准点大地原点和北京时间国家授时中心所在地，是我国毗邻省（区市）最多的省份，纵跨黄河、长江两大水系，具有承东启西、连接南北区位优势。陕西地形复杂，多原多山，由北向南依次为黄土高原、关中平原、秦巴山地，昔日道路交通的不便，严重影响着人民群众的生产生活，阻滞着社会的发展和进步。1919年10月，“西堂汽车公司筹备处”在西安成立，并拟定了《租路修路简章》，揭开了我省现代公路建设的帷幕，陕西公路管理机构自此建立。随着社会经济发展对公路交通的迫切需求，陕西公路管理机构后称为路工局、长潼汽车局、省道局。1930年更名为陕西省公路局，负责全省公路和汽车运输业务。1944年新增了交通监理和西安市公共汽车管理业务职能，直到1949年。

1949年10月1日中华人民共和国成立，陕西省公路局回到人民怀抱，负责全省公路养护管理的发展政策、规划、计划和对各地市交通公路部门实行业务领导。

一百年来，陕西省公路局虽几易其名，历经变化，但为发展三秦公路交通的初心宗旨和使命担当接续传承，为陕西经济发展和社会进步做出了应有的历史贡献。历经岁月的洗礼，一代代公路人薪火相传，用为民开路的大爱与敢为人先的豪情，筚路蓝缕，以启山林，托举起打造三秦通衢大道的铮铮誓言，用鲜血和汗水书写出百年陕西公路波澜壮阔的辉煌历史，用条条坦途在三秦大地镌刻了一座座砥砺前行丰碑，成为中国特色社会主义事业发展进程中拼搏进取的实践者和建设西部大开发的先行者。正所谓，小小铺路石，承载着川流不息的人流物流；平凡公路人，踏响了时代迈向文明富裕的铿锵足音。时至今日，公路人打造的“铺路石精神”已成为行业文化的重要组成部分，闪烁着公路人不畏艰辛、不怕牺牲，任劳任怨、无私奉献，执着守业、拼搏创业的精神之光。

2019年，历史与未来在此刻交汇，陕西公路人驻足、回首、凝望走过的一百年。忆往昔峥嵘岁月，叙深情共谋发展。时值喜迎新中国成立70华诞暨陕西公路百年庆典之际，我局精心组织编撰完成了百年纪念文集，期望透过每一位作者的笔端，窥探社会大众眼中的陕西公路时代变迁，寻觅被历史尘封的如烟往事，触摸巍巍百年陕西公路沉淀的厚重历史。自2018年初文集征稿活动启动以来，获得行业内外广泛、热烈的响应，公路职工、媒体人士、文化名流等来稿达百篇五十余万字，文体多样，内容丰富，穿越近现代发展时空，纵览百年沧桑巨变，既有记述陕西公路战线老领导、老前辈、先进英模、一线普通职工之宏篇，也有反映陕西公路重点项目工程、重大事件、重要节点之力作，在浓墨重彩勾画三秦风景线的同时，也细微刻画了大时代背景下个人之心路历程。经编委认真评阅审视，最终69篇入选文集。几经编辑人员辛勤编审校对，最终呈现出这本对陕西公路发展百年历史具有见证意义的作品合集。真诚期待文集成为陕西百年公路事业发展进步的生动写照，期待读者从中领略陕西百年公路“大道为公、甘当路石、筑路为民、无私奉献”的深厚底蕴。借此《历程》出版，凝聚八方情谊，汇聚各界力量，共襄公路发展之千秋大业。

历经百年沧桑巨变，陕西公路事业始终与国家、民族和人民的命运紧紧相连。站在新的历史起点，在“一带一路”推动下，陕西积极构建综合交通大枢纽，成为带动三秦大地发展新的强劲引擎。“雄关漫道真如铁，而今迈步从头越。”在建设中国特色社会主义伟大进程中，在实现中国梦这一崇高使命面前，走过百年风雨历程的陕西公路事业将以习近平新时代中国特色社会主义思想为指引，秉持初心，继往开来，弘扬百年底蕴，再创新时代辉煌！

陕西省交通运输厅党组成员、陕西省公路局局长



二〇一九年九月

目 录

峥嵘岁月 历史篇

- 西汉公路修建始末 王 蓬 /3
- 千年沧桑三秦路 丁 晨 /8
- 百年沧桑公路人 朴 实 /33
- 镇坪古盐道 穿越历史的生命线 邹卫鹏 /41
- 从来只有情难尽 丁 晨 /46
- 古渡记忆 王丽红 /55
- 赵祖康题词碑背后的故事 刘贵成 /58
- 百年宝汉路 刘正荣 /60
- 西秦第一关 王丽红 /64
- 长征路上看变迁 延安公路管理局 /68
- 路桥纵横黄河岸 敢教日月换新天 曹汉秀 /72
- 百年公路 百年精神 康立宏 /76

大道通衢 纪实篇

- 改革开放四十年 胡希捷 冯明怀 /83
- 干线公路新天地 朱文杰 /91
- 补天之石 商子秦 丁 晨 /135
- 风雨沧桑大路歌 商子秦 朱文杰 丁 晨 /146

- 航拍西三线 周仪杰 /166
大道如虹贯四方 路网如织续辉煌 西安公路管理局 /169
铜川的路 刘新中 /177
大枢纽 大通道 王 惠 /182
挺进毛乌素的榆靖高速公路 祁阿辉 /189
千里大驰援 张智勇 /193
坦途穿越毛乌素 王玉平 /198
高原贯长虹 祁阿辉 丁 晨 殷西林 /208
乡村振兴 从路开始 王 惠 赵 进 乔 茜 /215
百年庆典话改革 杜润生 /222
勉宁：擎起陕南第一路 祁阿辉 唐燕平 /225
沿黄公路建设纪实 周迎春 王 惠 /236
公路一兵赞歌 邓家驹 /249
“铜川第一路”礼赞 宋 娟 /254
大秦直道的前世今生 于 岗 /259
打造“五美路” 助力攻坚战 薛政春 /263
312 国道商洛段的变迁 李 军 /268
不忘初心养好路 牢记使命保畅通 姜德军 /273

路石采风 人物篇

- 永不沉没的路魂 常 安 /287
牢记前辈创业难 传递革命薪与火 宋 斌 /297
父亲那些珍贵的往事 孟玉山 王君侠 /301
他把名字写在路上 冯 晓 /305
崇高的坚守 马璐璐 /308
科技创新的领军者 段晨红 /312

长年累月护路保畅 一腔真情敬业奉献	渭南公路管理局 /316
治超英雄陈更锁	张周超 李九成 /319
“路二代”不屈才	龚文文 /323
汗洒征途终不悔	商洛公路管理局 /327
老班长	刘骥良 /333
高长厚——“公路线上的老卫兵”	榆林公路管理局 /337
以公路为荣 以道班为家	榆林公路管理局 /341
守望平凡	马 卉 /345

秦道掬浪 随笔篇

公路散记	莫 伸 /351
公路畅想	莫 伸 /357
无路难 修路难 养路更难	商子雍 /361
金牛古道新景	王 蓬 /365
大道无言	朱文杰 /370
高原 大河 长路	王 平 /378
领导“奖”给我一个西红柿	李成才 /394
难忘商郾路	商 竹 /396
能不忆商山	商 竹 /400
我记忆里的那个段长和那双鞋	王延涛 /403
访昔日秦之直道 观今之铜黄高速	李 婷 /405
通村的路	郑雅莉 /409
我的“炒拌台情结”	张福涛 /412
公路缘 交通梦	孙贤丽 /415
从庙岭到北京	李虎山 /417
路 口	许晨冰 /421

- 从人工铲草到机械打草 祁军平 /425
三代人公路情 杨建全 /428
公路人见证变迁四十年 张 科 /432
栉风沐雨四十年 奉献社会情弥坚 尤成龙 /434
养路女工赞 麻艳霞 /437

峥嵘岁月

历史篇

“越鸟巢边溪路断，秦人耕处洞门开。”秦路初建，满目疮痍，举步维艰。百年公路的沧桑历程中，早期公路建设中有多少可歌可泣的事迹与传承。虽经岁月洗礼，然历久弥香。

西汉公路修建始末

王 蓬

事情要追溯到整整 70 年前。

要明白其中的全部意义，有必要把当时的社会背景略做回顾：修建西（安）汉（中）公路首议于 1931 年。其时距辛亥革命刚 20 年，封建帝制被推翻，随其延数千年之久、包含邮件、军递、接待、食宿诸多功能的邮驿制度也随之土崩瓦解。

时处军阀混战与大旱之中的陕西在杨虎城将军主政下，于 1929 年成立省公路局。1931 年，柳民均被派为总工程师，勘察西安至汉中公路，终因经费等诸般问题搁浅。

1932 年，第一次淞沪抗战爆发。著名军事家蒋百里（科学家钱学森之岳父）提醒蒋介石：中日必有一战，要警惕日寇模仿 800 年前蒙古铁骑灭南宋的路线，由山西打过潼关，翻越秦岭，占领汉中再攻四川与湖北。彼计若成，亡国无疑。必须将抗战军力“深藏腹地”，以陕西、四川、贵州 3 省为核心，以甘肃、云南、新疆为根据地，拖住日寇，打持久战，等候英美参战，共同对敌，方能最后胜利。

史如明镜，高悬可鉴。修筑宝汉公路实为建设后方抗战核心的根本之举，且迫在眉睫。于是，由中央直接拨款修建，这在全国尚属首次。工程人员也由全国政协经委会公路处长赵祖康亲自挂帅，从全国数省工程局调集在公路界崭露头角的一批人员：吴必治、孙发端、张昌华、张佐周、张鸿逵、鲍必昕、李树阳、李善梁、刘承先、刘树升等，他们或有修筑沪杭、杭徽等多条干线的施工经验，或刚从欧美留学归来，英姿勃发，满怀一腔报国激情。一时间，真可谓老少咸集，群贤毕至，人人握灵蛇之珠，家家抱荆山之玉，称雄数千年的古栈道将从他们的手中进入一个划时代的阶段。

由于西安至宝鸡原有可行马车的大车道可资利用，实际修筑为宝鸡到汉中的道路。宝汉公路，全程 254 公里，除宝鸡至益门镇 5 公里与褒谷口至汉中 15 公里为平路外，其余 234 公里皆在秦岭崇山峻岭之中，工程之艰巨可以想见。

首战为测量、设计、放线。全国政协经委会公路处长赵祖康升帐点将，任命吴必治为宝汉公路总工程师，下辖 3 段。1934 年 6 月 23 日，由宝鸡渭河南岸施测，在杨家湾渡河，直指秦岭，拉开了这场攻坚战的序幕。

时值酷暑，风云多变，非雨即雾，频发障故。测设虽基本沿早年驿道进行，但驿道狭窄，多年失修，且多沿溪而上，即便陡险，人马亦可攀缘。公路则需宽阔平整，上山纵坡一般不超过 5%，故需盘旋而上，完全离开驿道，进入丛林，其艰难险阻非身临其境不可体会万一！

1934 年 7 月 5 日，第 3 测设队在张昌华、张佐周、刘承先带领下，正式从留坝西门实施测定放线，基本沿发源于紫柏山的紫荆河前进。沿途虽无大的山岭翻越，但需经画眉关、武休关、灰涧沟、观音碛、鸡头关等多处关隘。

如何避开这些雄关溪涧，选择最佳路线，颇费斟酌。实测不久，即出矛盾。该队工程师兼队长张昌华系留美学生，但实际经验不足，设计的路线多次过河，数处架桥，加大费用，遭到总工程师吴必治指责，张昌华遂借口婚假离去，吴必治也被调回浙江。咋办？最终赵祖康拍板决定：任命曾任杭徽公路总工程师的孙发端为宝汉公路总工程师。

孙发端不仅是当时全国公路界公认的高手，学识渊博，经验丰富，而且人品高尚，廉洁奉公，堪为表率。由他出任总工，上行下效，保证了整个工程的顺利进展。至于张昌华遗留下来的留坝至汉中的测量、设计、施工的重任，赵祖康则毫不犹豫地交给了当时仅 24 岁的张佐周。

临阵易将，因迫不得已，临危受命，亦非轻易入围。年轻的张佐周之所以被委重任，独当一面，绝非偶然！

张佐周出生在河北保定一个书香世家。从小受私塾教育，使张佐周打下古文基础，对古代历史文化的兴趣使他终身受益匪浅。五四运动中，父亲受“科技救国，实业救国”的感召，去天津开办了一个实验农场，自任场长，并在张佐周 11 岁时，把全家由保定接往天津定居。

张佐周从小用功且好胜心强，但凡考试，必为人先。连跳几级，争取了时间，年仅 16 岁就读完全部中学课程，考取北洋大学，就读土木工程。1932 年，22 岁的张佐周从北洋大学毕业，经过考试进入全国政协经委会公路处。其时，中国公

路交通刚刚起步，经委会出台的的第一个方案是兴办江苏、浙江、安徽三省连接的交通干线。

踏出校门的张佐周立即有了用武之地，直接被派往施工第一线，从测量、设计到施工，全方位地接触实际。他从头至尾参加了从上海至杭州的沪杭公路、从杭州到徽州的杭徽公路的兴筑。在此期间，张佐周还作为工程技术人员代表，跟着赵祖康去武汉参加了苏、浙、皖、鄂、赣、豫等七省公路会议。

这是一次被载入中国公路史的重要会议。因为是首次省际公路界联席会议，为各省注目，蒋介石及许多军政大员亲临会议讲话。会议对七省公路干线、技术标准、施工措施、路规管理做了详尽统一规定。后为各省仿效，对推进全国公路修筑起了很大作用。张佐周刚踏出校门不久，就参加这样高规格的会议，了解到国家公路现状及规划远景，颇有茅塞顿开之感，眼界、心胸也顿上台阶。

当年，张佐周便是带着这样的经历来到大西北，来到秦岭深处参加西汉公路兴筑的。临危受命，年青的张佐周十分激动，他明白当务之急是吃透情况，把整个留坝至汉中 80 公里沿线山水溪流，涧崖坡岭摸透，真正做到胸有成竹，兼顾得失，重新拿出一个科学、合理、省工、省钱的最佳方案。

但遇着的却是一件棘手的事情。

宝汉公路从留坝施测一直沿着褒水西岸，与石门恰在同岸。石门是汉代开凿，那时的古道多在临河山崖凿孔，下用立柱支撑，再铺架木板为道。诚如诸葛亮所说：“其梁阁一头入山腹，一头立柱于水中。”这种空中阁道，即屡见于史的栈道。

由于立于水中的立柱不可能太长，所以栈道距水面常在 5—7 米，石门正在这一高度，而目下兴筑的宝汉公路恰与秦汉时期的栈道处于同一水平线。若开山辟路，石门古迹注定被破坏殆尽，荡然无存。而且还无法回避：首先不可能让公路低于石门，那样易被洪水冲毁；也不可能高于石门，此处全为笔立的悬崖，且不说无法使路面骤然升高，即便升高，开山炸石也必然危及石门！

这当然是张佐周绝对不希望出现的事情。他产生的第一个念头就是：石门绝不能去碰！但公路也不能耽误！事关重大，必须向上反映。但至少自己得先拿出一个初步的方案……

那些天，年轻的工程师心里像坠了块石头，烦躁沉闷，坐立不安。他反复查看谷口地形，一个大胆的念头突然闪过：要保护石门古迹，只有在上游改道，把公路由河西移至河东。他立即向总工程师孙发端与主持兴筑宝汉公路的赵祖康汇报，引起两人高度重视，同时来到现场考查，并对张佐周提出的方案做了许多完



善和补充，最后一致同意架桥改线，保护石门。

至此，公路测设由河西移至河东，完全避开了石门古迹。而且，赵祖康、孙发端也完全采纳了张佐周的建议，在石虎、翠云屏等石峰开凿通车连环 3 洞，总长度 66 米，约 4 倍于古石门，这使张佐周深感欣慰。

鸡头关大桥当时有两套方案可供选择：一是国联派来的桥梁专家，法国人顾桑设计的三链式钢筋混凝土大桥；二是中国工程师钱予格、郭增望设计的曲弦式钢桁大桥。后经各方专家慎重讨论，比较优劣，最后决定采用中国工程师钱予格、郭增望设计的曲弦式钢桁

大桥。鸡头关大桥处于褒谷险要地段，两岸山谷虽狭，但水流湍急，洪水与枯水相差竟高达 9 倍，无疑增加了施工难度，工程师由谁出任颇费斟酌。赵祖康、孙发端最后取得一致意见：鉴于张佐周在测设中的出色以及他对这段路的熟悉，由他出任鸡头关大桥工程处主任，工程师刘承先为其副手。大桥所需钢筋材料为国内公司中标，在上海预制。时陇海铁路已通，由火车运至宝鸡，再由汽车运往现场安装。由于缺乏吊装设备，只好土法上马，采用人字架，人工绞车的办法吊装。施工现场地处狭谷，上仅见狭窄的一片蓝天，下临深渊湍流，每件钢梁重达数吨，稍不留意便会发生事故或留下隐患。作为大桥工程处主任的张佐周与副手刘承先紧密配合，不敢稍事懈怠。每临起吊，两人各把一关，全神贯注，有时一连十几小时神经高度紧张，汗水不仅湿透衣衫，连站的地方也打湿了……

1937 年 6 月，鸡头关大桥全部竣工，顺利通过质量检验。这可以说是中国近代桥梁史上第一座由中国人自己设计制造的大型公路桥梁。整座大桥长 45.7 米，宽 6 米，可并排行驶两辆汽车。最具特点的是中不设墩，一孔跨地，上部有曲线

钢梁悬吊，造型美观，舒展大气，无论质量和外观在当时都堪称一流。大桥建成，备受各方称赞，不仅在中国现代桥梁史上占有一席之地，还见于数种桥梁教科书，新中国成立初期的地理教科书中也有刊载。

至此，宝汉公路彻底完工。纵观有史以来第一次穿越秦岭的这条现代化公路，充分利用地形，挖高填低，纵向合理；沿溪拓展，起伏有致；翻越山巅，则显逶迤之美，深受各界称赞。竣工之际，赵祖康专门请当时公路界资深元老叶恭绰题写了“新石门”镌刻岩石，与古石门遥相呼应。赵祖康则在公路历经的大散关、酒奠梁、柴关岭等处挥笔题字，至今雄碑犹存。

张佐周内心委实激动。从1934年7月至1937年7月，他已在秦岭施工整整三年，褒谷古道、石门石刻给他留下了毕生难忘的印象。不过，也正是这片热土值得他毕生自豪。他不仅主持修建了陕西第一座公路大桥，还干了一件既抚慰自己也久被称颂的事情：利用修大桥的剩余木材，在古石北口依据原栈道孔修建了一段栈道，并在巨石上修建了一座仿古亭楼。栈道亭楼巍然屹立于褒水之上，为这千年古迹增添了最后一幅壮丽的画面。

（王蓬，国家一级作家，曾任陕西省作协副主席）