

## 概 述

西宁历史悠久。公元前 111 年，西汉武帝时建西平亭，东汉建安中设西平郡置西都县。唐设鄯城，北宋定名西宁州。元仍称西宁州，明改西宁卫，清为西宁县。公元 1929 年青海建省，定西宁县为省会，1946 年成立西宁市。在两千多年的历史沧桑中，西宁一直是河湟地区乃至青藏东部一带广大地域内的政治、军事、经济、交通、文化的中心。四周与湟中、大通、互助、平安四县毗邻接壤。东出兰州可达内地各省、市。西去柴达木盆地可通西藏、新疆。北连河西走廊，南接河南（黄南）古道，历来是连接中原与青藏高原的枢纽，向有“海藏通衢”之称。

西宁居住着 30 多个民族，是一个富有多民族色彩的城市。来自天南地北、五湖四海的各族兄弟，虽然风俗习惯不同，宗教信仰各异，但他们世代同地共居，为建设新西宁都做出了贡献。

战国初期，周贞定王时，被俘到秦国的羌人无弋爰剑逃回青海东部的河湟地区，带来了较先进的生产技术，将秦地的文化传入河湟流域。当地先民羌人开始牧畜、农耕、役使牛马。骑驮车载，沿湟水两岸部落之间，出现了原始道路。

秦、汉开始，中原王朝在抗击北方匈奴南侵中，为“断匈奴右臂”兵进河湟，继建郡县，军屯戍边，辘运频繁。经过四五百年

开拓，形成了羌中河湟古道。河湟地区与秦陇间交通运输，新建的亭燧、驿站、铺传、桥渡等交通设施，得到了空前发展。

魏晋南北朝时期，徙居青海地区的鲜卑族吐谷浑政权与南北两方政府平行交往。交通上由于贡使往来，中西僧侣往还，河湟道从西平（今西宁）延伸至西海（今青海湖地区），进而北达敦煌，西通若羌，又有西平张掖道的开通，西宁成为丝绸南路上的中间转运站和交通枢纽，是中原与西域诸国东西方贸易及文化交流的通道。

隋、唐两代，今西宁地区接近吐谷浑和吐蕃控制地区，隋炀帝西巡西平，唐文成、金城及弘化公主西嫁吐蕃和吐谷浑。迎送亲大队过境、信使多次往还，将河湟古道发展成为自京城长安，经兰州或枹罕（今甘肃临夏），过鄯城（西宁），远至西藏逻些（拉萨）四千多里的唐蕃大道。

北宋时由于河西通道被西夏阻隔，以青唐城（西宁）为中心的确厮啰政权，采取对过境商旅友好相待，加以保护的政策。当时除军运浩繁外，茶马互市早已开场，西域各国商旅云集，青唐城成为河湟地区东西方商贸的中心，交通运输业再次兴盛。

元、明、清时期，西宁为西陲重镇，朝廷为控制西藏、联结新疆，多以西宁为军事指挥中心而频繁用兵，兵站迭增，长途军辎运输更为繁重。清朝中央几次通过西宁迎送班禅、达赖出进西藏，西宁已成为在河湟古道、唐蕃大道的基础上形成入藏官马大道上的“海藏咽喉”。

明代，在元西宁州城的基础上，建成了西宁卫城，四门贯通，城市交通道路基本形成。

自汉以来的两千多年的历史变迁中，西宁交通虽屡遭战争的破坏，然而由于社会生产力不断发展的需要，交通道路不断得到新的发展，逐步形成了以西宁为中心的羌中河湟道、西平张掖道、鄯城逻些道、西平西海道、西平山南道、西平枹罕道等古道的连接。西宁已是环形网状交通道路的中心，八方辐辏的枢纽。各条道路通过

的西宁城外湟水及其南北支流上，历代都建有桥梁及渡口。

西宁的交通运输，秦汉以军辎为主；魏晋时以丝绸中西远程商贸为重；隋唐宋时以与吐蕃和亲友好、贡使封赐往来及茶马运输为繁；元明清时以茶马互市及民贸商运为盛。

西宁以西为高原牧区，交通运输以牛驼驮运为主。以东为农业平原区，则以骡马车载为主。

西宁地区内有湟水顺流而东入黄河。自两汉以来，就利用水力，用皮筏、木排、船只等进行水上运输。

民国时期，西宁是马氏（马麒、马麟、马步芳）家族统治青海的中心地区。民国 18 年（1929）青海建省，国民军将领孙连仲首任青海省政府主席，田镇南为省府交通处长。该处曾拟定了第一个全省修筑公路的计划，但未及实施，孙军便东调。马步芳任省主席时，于 1936 年后，把修筑公路列为青海施政政纲《六大中心工作》之一。此后的十多年中，省政府动员全省军政人员、民众及学生修筑甘青公路、西宁环城公路，拆除东门瓮城，拓修城内东西南北大街，铺筑砂石路面，砖砌直线阳沟，从城外引水长流。其间，厉行了兵工筑路政策。在筑路的同时，先后修建了湟水上的惠宁桥、广济桥及乐家湾桥、玉带桥等木石结构的桥梁，又在各条公路两旁一律栽植行道树数万株。由于年年修路栽树，几年间使西宁地区内外公路联络成网，树木葱荫成行。

西宁所修筑的公路，全部是在原有骑驮道与车马大路的基础上拓宽改建完成的。由于受经济技术的限制，路面标准低，交通设施不健全，公路的养护是按省政府制定的规章，由各沿线的县、乡政府组织壮丁随时养护。

抗日战争后期至 1947 年，为加强西北国防的需要，国民政府令青海省政府，先后动员军民数万人，以西宁为起点，修筑青藏公路至玉树结古、青新公路至海西茫崖，同时改善了甘青公路西宁至享堂段的路况。此三条国道干线公路和以前十多年中所修筑的宁张

(掖)宁互(助)宁临(夏)宁贵(德)宁鲁(鲁沙尔)等公路，是青海各族劳动群众历尽艰苦，流血流汗完成的，后来这些公路因行驶汽车极少，再加水灾侵害，养护失时不力等原因，大部逐渐荒废。甘青公路在解放前夕又遭到青马溃军的破坏。因而，至新中国建立时，全省能勉强通行汽车的公路只有 472 公里。

西宁地区的马车路改建为低级公路，运输上由畜驮、木车畜力载运到汽车运输，比内地各省迟缓了 20 余年。虽然民国 13 年(1924)自甘边宁海镇守使马麒从天津购进第一辆美制小轿车，在西宁城区行驶开始，到 1940 年前后，省军政机关，班禅驻宁办事处置有汽车十多辆。1939 年首次从兰州向西宁开通单班汽车客运业务。修筑青新公路时，国民政府行政院又调给青海百辆工程用汽车，在陕、甘、川省区从事官商运输。解放前两年，又全部投入军运。期间在兰州至西宁、西宁至鲁沙尔、湟源、大通等路线上开通间断客运。但是直到解放前汽车客货运输，在西宁地区并未形成主要的社会运输力量，运输仍然以人畜力为主要运输形式。

新中国建立后，省、市人民政府为剿匪建政的需要，大力调动军民，首先修复甘青公路，以保障军民生活供应及军辎运输。1950 年 4 月，西北军政委员会主席、西北军区司令员彭德怀来西宁视察，命令驻宁的第一军部队抢修公路。在省人民政府的努力配合下，先后修通了宁张公路，青藏公路的西宁玉树段，同时改善了甘青公路，汽车运输得到了新的发展。

第一个“五年计划”时期，为支援西藏，开发柴达木盆地的资源，推进西宁的城市建设，为改善道路交通，省、市人民政府投入大量人力、财力、物力，省、市交通主管部门进行了艰苦细致的组织施工。经过交通战线上全体职工的艰苦劳动，逐年改建提高了以省会西宁为中心的各条公路的路基路面。之后的 36 年间，西宁市区内外的公路及街道，都逐步实现了黑色化。到 1985 年甘青公路建设成为国家二级公路标准的 109 国道的一段。全省公路里程共达

15933 公里，比解放初的 472 公里增长 33 倍。

随着全省公路的建设，西宁地区城市交通道路的开拓建设也出现了空前的发展变化。20 世纪 50 年代是拆除城门，扩修街道。60 年代是铺装沥青道面，新建永久式桥梁。随着市区面积的扩大，新辟和延伸街道十几条。到 1985 年，市区公路长度达到 175 公里，而且全部铺装为高级路面。新建永久式桥梁大小 35 座，一切交通道路设施，基本达到现代化城市的标准。

解放初，西宁军管会只接收原青海省政府破旧汽车 21 辆，能行驶的只有 4 辆。新中国建立后，在全省公路建设逐年发展的同时，作为省会，西宁的汽车运输发展也是空前的。30 多年来，通过国家调拨、整队调进、部门调入，70 年代开始本省自制汽车等多种渠道，进入青海省内行驶的各种牌型的国产及进口汽车，累计超过 3 万多辆。仅 1977 至 1979 三年共增车 4819 辆。这种迅猛的发展势头，引起了省内汽车运力大于运量的矛盾。西宁地区运行的省、市、区三级各系统的汽车总数超过了万辆，全省 28000 多辆汽车，实际上大多数在西宁地区行驶，还有 3000 多辆拖拉机也在市区内进行民间运输，1985 年市属汽车运输企业共完成货运量 111.3 万吨，货运周转量 2647.1 万吨公里。

在西宁的汽车运输蓬勃发展的同时，省市人民政府对在西宁历史上存在了几千年的人畜力车载运输，由交通主管部门于 20 世纪 50、60 年代进行过组织动员，那时有三五千辆民间运输的马车，常年参加市区运输，为西宁的社会主义建设做出过很大贡献，到 70 年代后期，畜力运输逐年由汽车运输所取代，这是西宁社会经济进步的标志之一。

为了发展省会城市的城市交通运输事业，在省市政府的重视下，1955 年以两部旧客运汽车起步，开辟了市内公共汽车客运业务。经过 30 年的发展历程到 1985 年，西宁市公共交通公司已拥有 193 辆国产大客车在市区运营。从事城市公交的职工队伍扩大到 2036 名，

运营的市内线路 10 条，市郊线路 9 条，运营里程共计 467 公里，当年总行驶里程 937.4 万公里，总收入 854 万元，客运量 14832 万人次，客运周转量 37124 万人公里，公司的固定资产总额为 1421 万元，累计实现利润 357 万元。公司兼管的集体企业性质的小汽车出租公司有各型小车 29 辆。市区各单位自用通勤大轿车 339 辆，另外有开始营运的个体客车 12 辆。西宁与省内各州县间长途客运业务，一直由省运输公司一场经营，1985 年有大客车 200 辆，运营长途线路 30 条，年客运量 215 万人次。这些客运汽车的运行，基本上满足了 60 多万市民日常来往交通的需要。市内还有摩托车 3000 多辆，自行车 20 多万辆，组成了市区多彩的交通网络。

西宁地区的汽车运输在取得长足发展的 30 多年间，为了保障汽车运行中的车辆完好率，省市交通主管部门花费了巨大的人财物力，组建起了一批省市两级管理的汽车维修、改装工业企业。到 1985 年共有国营、集体、个体从事汽车改装、配件生产，大、中、小修作业，单项修理等业务的厂家 40 个，从业职工约 15000 名，年大修汽车能力近万台。另外，有百多个个体业户开始兴起，在全市分布为 164 个汽车维修服务网点。这个庞大的汽车维修市场，几十年里，在很大程度上保证了西宁地区汽车运输市场的正常运转。

西宁市公路交通运输事业，在 36 年的发展中，建立和壮大了一支运输队伍。市交通局系统的职工 1985 年达到 4600 多名，其中汽车驾驶员 800 多名，他们都是市交通局系统经过半年以上专业培训合格后上岗的青壮年职工。市交通局系统内有百名专职运政管理人员，根据国家关于公路运输的政策、法令、法规进行着有效的汽车运输市场和汽车修理市场的管理工作。

西宁的铁路运输事业，与全国各省会城市比较，最为落后。直到 1949 年西宁解放，尚没有一寸铁路。新中国成立后，国务院于 1958 年决定建设兰青铁路。由铁道部第一勘测设计院设计，苏联专家帮助航测选线。铁道部第六工程局组织 3 万多名职工承担施工任

务。在青海省党政军各方的支持下，动员全省全民筑铁路。自民和至海晏 200 公里全线展开。西宁市组织 10 万人参加全民筑路，修筑从小峡口至西川银疙瘩间 46 公里铁路路基的土石方工程。经过一年多日夜艰苦奋斗，于 1959 年 10 月 1 日国庆十周年之际，在西宁火车站举行了兰青铁路通车典礼。从此结束了青海没有铁路、火车的历史。兰青铁路河口至西宁段共长 188 公里，修筑该段铁道共耗资 1.8 亿多元。西宁火车站为二等客货站，附设有相应的货场，耸立在湟水北岸的西宁火车站雄伟的主楼颇为壮观。

铁道部在兰青铁路建成通车投入运营之后，即决定继续建设青藏铁路。相继投入铁道部队三个师，数万战士与铁路职工并肩苦战。铁路建设技术人员发挥高度智慧，解决了在海拔三四千米的青藏高原上建筑铁路的多项特殊技术问题。经过 17 年的艰苦奋斗，于 1985 年 5 月 1 日建成通车至海西格尔木市。西宁至格尔木铁路全长 845 公里，修筑此路共耗资 11 亿多元。与此同时，还建成了大通、茶卡等四条支线，全长 136 公里，耗资 5760 万元。此后，又陆续建成了西宁钢厂、青海铝厂等 58 条厂矿专用线。

1985 年底，西宁铁路分局管界，从甘肃省的海石湾站至海西州格尔木市南山口站。兰青、青藏两大干线全长 1033 公里，管大小车站 71 个。分局有内燃、蒸汽机车 71 台。发出列车 10 对，出省至北京、上海、青岛、西安、天水、兰州 6 对；省内至大通、格尔木 4 对。当年旅客发送量 313.2 万人次，比 1959 年增长 11.2 倍；货物发送量 584.6 万吨，比 1959 年增长 42.5 倍。西宁铁路开始运营 26 年来，对推进西宁地区社会经济的繁荣起到了很大的作用。特别是对汽车运输向全省基层州县发展起到了巨大的推动作用。

为了填补青海境内“东西一条线，南北尚空白”的铁路网络布局的不足，在建设青藏铁路的同时，兰州铁路局勘测设计出了宁张（掖）阳西（西宁至陕西阳平关）青新（格尔木至南疆库尔勒）青藏（格尔木至拉萨）四条勘定线的施工图，为青海西宁的交通进一

步发展绘出了充满希望的蓝图。

西宁的民航事业，与全国各省会城市比较，也是最为落后的。一直到 20 世纪 30 年代初，国民政府指示青海省政府，才征派军民开辟了西宁乐家湾飞机场，军民合用 20 年。1949 年，国民政府行政院救济总署民航大队大队长美国人陈纳德率领的飞行大队，在西宁设立办事处。利用该机场，根据与省政府的协议，向外运输过青海的皮毛等物资，也带运过邮件。最后，帮助马步芳父子及其亲属，运出金银等贵重物资并飞逃重庆。

新中国成立后，于 1956 年 4 月，在乐家湾机场成立民航西宁站，归兰州民航管理局领导，空中飞行由兰州军区空军指挥控制。1957 年 1 月 4 日，使用伊尔—14 型飞机开辟了北京至包头至兰州至西宁航线。1958 年 2 月 1 日，开放西宁至兰州航线。1960 年 2 月西宁站扩建为青海省民航局。1974 年 8 月，增设民航格尔木站，11 月 2 日西宁至格尔木航线正式通航。

西宁民航自建站以来的 30 年中，乐家湾机场的跑道扩修到长 2550 米、宽 60 米，只能是西起东降的单向跑道，净空条件又差，所以到 1985 年仍为只供安—24 型以下机型起降的三级机场。始发到西宁机场的飞机机型有立二、运五、伊尔—12、14、16、18 等几种。使用的航线只有西宁至北京、西安、兰州三条。航线由建站初的 1707 公里延长到 4740 公里。截至 1985 年，累计放行 5600 架次，旅客货邮始发量分别为 4343 人、67 吨。当年空运收入 69.2 万元，比 1957 年的 12.9 万元增长 4.3 倍。西宁民航在开航至 1985 年的 30 年中，累计完成的始发客运量、货邮运量、收入分别为 84816 人次、3224 吨、925.5 万元。

为了青海省经济的发展，以西宁乐家湾机场为基地，进行过航测摄影，飞播植林植草，灭蝗灭蚊灭鼠，人工降雨，抢险救灾等多种通用航空项目。每年飞行近 100 小时。这多种科学的工农业生产先进技术措施的实施，为发展青海经济取得了巨大的经济效益和社

会效益。

为进一步促进西宁经济、文化、科技的发展，开展旅游事业已成为紧迫的课题。经过青海省党政领导、兰州民航管理局及省民航局的共同努力，经国务院、中央军委批准，决定青海省新建西宁曹家堡机场，按二级机场标准设计，中央和青海省预算合并投资 1.3 亿元。1985 年该机场的初期测丈土地、勘察地基、总图设计、水、电、路方案等基础工作，已在省市建设、交通、电力、银行、城建等厅局系统的同力协调中，全面展开。经过机场建设者的努力，西宁人民将会拥有一个面向全国开放的多彩空中窗口。

自新中国建立到 1985 年，经过 36 年的社会主义建设，标志西宁社会进步之一的交通运输事业发生了根本变化。纵向比较，维持了几千年的人畜力运输形式在市区内基本上被淘汰，现代化的公路、铁路、机场基本交通设施相继建设起来，汽车、火车、飞机现代运输工具已交汇织成了运输网。36 年过去，弹指一挥间，可谓是旧貌变新颜。然而横向比较，与内地各省市交通事业发展的新形势差距较大，西宁尚未建设起立体交叉的交通体系，行路难的问题仍比较突出。

今后，要在省、市政府的领导下，坚持交通先行原则，加快网络化进程和基础设施建设，公路运输上加大改革力度，提高公路密度、技术等级，促进交通运输业的健康发展；铁路上加大资金投入，促进技术改造，扩大运输能力；航空运输上扩建西宁机场，完善服务，增辟新航线，扩大客货运输量。

西宁各族人民只要继续奋发图强，锐意改革，坚定地沿“改革开放”的大道阔步前进，必将谱写出西宁市交通运输事业发展的新篇章。



# 大事记

公元前 468～前 440 年间

羌人无弋爰剑从秦国逃到今青海东部河湟间，带来了较先进的生产技术，教民田畜，役使牛马，并成为部族首领。他带来的秦地文化，使羌人会用了以牛马为骑驮的运输工具。

公元前 111 年（汉元鼎六年）

西汉将军李息、徐自为击败羌人对令居（今甘肃永登）、枹罕（今甘肃临夏）的进攻，羌人退到青海湖西南，汉朝修堡寨，在今西宁市与湟源县境内分别设置西平亭与临羌县，设护羌校尉。

公元前 61 年（汉神爵元年）

西汉后将军赵充国率兵进击羌人，在湟水流域实行屯田“治湟峡（今西宁市东大峡、小峡）以西道桥七十所，令可至鲜水”。赵充国与先零羌作战，一次便俘获车 4000 余辆，可见当时车的使用已有相当规模。

公元 58 年（东汉永平元年）

派马武和窦固率兵 4 万征羌，羌人向黄河流域方向退却，因而发展了湟水流域以南的交通，汉军在追击中开辟了西平至山南的道路。

**90年**（东汉永元元年）

张掖太守邓训率兵从湟水流域向南攻击羌人，制皮、木筏子以渡黄河。

**115年**（东汉元初二年）

汉阳太守庞参代护羌校尉以恩信招羌人，还居令居，复通河西道屯田于河湟地区，兼“缮城郭，置候驿”开展交通。

**222年**（三国魏黄初三年）

凭倚西平亭，增筑南、西、北三城，以为郡治，与此同时，修筑了城市街道。

**4世纪末**

河西走廊东段因战乱影响交通，湟水流域和祁连山南麓成为“丝绸之路”的重要交通孔道，西宁为孔道的咽喉。

**399年**（东晋隆安三年）

僧人法显经今兰州、西宁、大通、门源，越祁连山，过张掖，赴印度求经。

**420年**（南朝宋永初元年）

僧人昙无竭（法勇）西行求经，经今乐都、西宁、海晏和柴达木盆地。

**457年**（南朝宋大明元年，北魏太安三年）至公元**483年**（南朝齐永明元年，北魏太和七年）

这一时期的波斯银币于1956年在西宁出土，结合吐谷浑人曾获得波斯马传说，吐谷浑与西域和南朝有经常性的商业往来，证明了青海西宁地区在当时东西交通，贸易与文化交流上的重要地位。

**519年**（北魏神龟元年）

僧人宋云等赴西域，经今乐都、西宁、湟源，越日月山，穿柴达木盆地而至今新疆鄯善。

**559** 年（北周武成元年）

乾陀罗阁那崛多东来中国 经今新疆和田 进入柴达木盆地 到今西宁、乐都，然后东行长安。

**609** 年（隋大业五年）

隋炀帝亲率官兵西征，从狄道（今临洮）出临津关，渡黄河至西平（今乐都）过今西宁经长宁谷（今西宁北川）星岭 败伏允于覆袁川（今祁连永安河谷一带）出大斗拔谷（今扁都沟）趋张掖而后返长安。

**625** 年（唐武德八年）

唐朝廷派李安远到青海与吐谷浑达成互市协议，大批牛、马被交换到内地，西宁为中转站口。

**635** 年（唐贞观九年）

唐派西海道大总管李靖，积石道行军总管侯君集等沿湟水过西宁，征讨吐谷浑。北路沿今青海湖达布逊湖直至新疆罗布泊，南路到达柏海（今扎陵、鄂陵湖一带）这次行军为开辟青海腹地的交通线奠定了基础。

**641** 年（唐贞观十五年）

文成公主经今青海西宁、湟源、玉树入藏和亲，随带大量人员、物资、嫁奁、书籍等，是一支庞大的长途运输队伍。

**670** 年（唐咸亨元年）

唐派右威卫大将军薛仁贵入青海征吐蕃兵经鄯州（今乐都县）、鄯城（今西宁）越赤岭（日月山）至大非川（今大河坝）因副将郭待封被吐蕃邀击，失去军粮辎重而失败。

**710** 年（唐景云元年）

金城公主经今甘肃岷县、临潭县一带过鄯城（西宁）入藏和亲。

**734** 年（唐开元二十二年）

唐与吐蕃遣使于赤岭划界立碑，定点互市。

**741**年（唐开元二十九年）六月

吐蕃攻承凤堡（今贵德千户庄）至河源军（今西宁市）西抵长宁桥。

**11**世纪

西夏占据河西走廊并与宋连年战争，西域至宋都城开封的贡使、商人大多取道青海，青唐城（今西宁市）成为交通枢纽和贸易中心之一。

**1016**年（宋大中祥符九年）

占据青海东部地区的吐蕃族唃廝囉部一次向宋朝廷“贡马”582匹，换回金属器币、茶叶、药材等，价值黄金1.2万两。

**1077**年（宋熙宁十年）

唃廝囉以“贡”的方式给宋一批马、珍珠、象牙、玉石、乳香等，宋则以“赐”的方式还报以略超过等价的茶、衣料、药材、金银铜等贵重金属。

**1099**年（宋元符二年）

宋将高永年率兵开凿省章峡（今甘青公路上大、小峡）西宁以东河湟道路更为贯通。

**1100**年（宋元符三年）

宋军进入青海东部后，下令把甘肃东部各处的存茶集中到湟州（今乐都）以供换取蕃马之用，湟州成为茶马市易重地。

**1105**年（宋崇宁四年）

西夏出兵助唃廝囉贵族溪赊罗撒进攻宣威城（今大通长宁）并焚烧大通河桥。

**1131**年（南宋绍兴元年，金天会九年）

金将宗弼（即兀术）进军青海东部，占领今西宁、乐都等地。

**1227**年（南宋宝庆三年，蒙古成吉思汗二十二年）

成吉思汗亲率军队经今甘肃临洮入青海境攻占西宁州（治今西

宁)。

### 13 世纪中叶

元朝 设站赤(即驿传)和铺兵(即驿卒驿夫),青海东部地区亦有驿传,当时每 10~25 里设一“递铺”,每铺设铺兵 5 人,十铺设一邮卡,铺兵昼夜值班,“一昼夜行四百里”传递公文。

#### 1371 年(明洪武四年)

明沿袭宋制,在秦州(今甘肃天水市)等地设茶马司,专管以内地茶叶换取西宁等地马匹。

#### 1386 年(明洪武十九年)

明沿袭前制,普设驿站、递铺。在西宁卫设马驿七处、递运所五处、铺十四个。

明朝派长信侯耿炳文率陕西诸卫军士来西宁卫构筑西宁城墙,明西宁卫城的筑成,奠定了明清西宁市街道的格局。

#### 1397 年(明洪武三十年)

明朝廷在西宁设茶马司。

#### 1447 年(明正统十二年)

征西宁、罕东、安定、阿端、曲先(后四者均在今柴达木盆地西北部)五卫蕃民马 2446 匹,给茶 125430 斤。

#### 1594 年(明万历二十二年)

西宁兵备副使刘敏宽主持在西宁城西、碾伯城南、老鸦城东修筑桥梁。

#### 1643 年(明崇祯十六年)

农民起义军李自成部将贺锦由张掖经扁都口进入青海地区,次年攻占西宁,活动范围自青海东部至青海湖一带。

#### 1645 年(清顺治二年)

清承袭明制,设西宁茶马司。

**1652年**（清顺治九年）

达赖五世由西藏经青海西宁赴北京，次年返回。

**18世纪初**

大通煤矿雇用工人采煤转运至西宁、贵德等地出售。

**1725年**（清雍正三年）

川陕总督年羹尧驻西宁，平定罗卜藏丹津之乱后，疏请恢复茶卡盐池，决定依前例由蒙古人驮载至湟源，交换粮布等物。

青海诸部落，先在那拉萨拉（日月山）后在丹噶尔（湟源）进行贸易，西宁为转运枢纽。

**1732年**（清雍正十年）

建西宁城西通济桥（即南川河桥）

**1735年**（清雍正十三年）

裁撤西宁等茶马司，自唐以来延续千年的茶马互市制度告终。

**1738年**（清乾隆三年）

西宁道佥事杨应琚主持重修小峡口河励桥。

**1739年**（清乾隆四年）

设西宁城关粮马市。

**1740年**（清乾隆五年）

修西宁城西湟水上的坤多洛桥。

**1746年**（清乾隆十一年）

建西宁城西郊惠民桥。

**1791年**（清乾隆五十六年）

西宁设立专管传递西北两路军报的军台。

**1818年**（清嘉庆二十三年）

西宁城西通济桥被水冲毁后又修徒杠（步行木桥）。

**1846年**（清道光二十六年）

林则徐谪戍新疆回归，从张掖经西宁北川来西宁，以三品代署

陕甘总督，安抚西宁地区。

1865年（清同治四年）九月

陕甘总督署派员赴青海探路，至西宁东小峡口返回。

1872年（清同治十一年）

小峡口河励桥在“河湟事件”中被拆毁。

1875年（清光绪元年）

重修小峡口河励桥，次年重修西宁通济桥。

1889年（清光绪十五年）

重修西宁通济桥。

1892年（清光绪十八年）

英商设在天津的“新泰兴洋行”到西宁等地购运羊毛、皮张。

1894年（清光绪二十年）

小峡口河励桥被大水冲毁。

1898年（清光绪二十四年）

重修小峡口河励桥及西宁城西通济桥。

1900年（清光绪二十六年）

外商开始在西宁、湟源等地设洋行，经营羊毛的贸易运输。

1906年（清光绪三十二年）

八月十七日，西宁府邮政代办分局在莫家街正式成立，代替了原来的驿站。

1911年（清宣统三年）

陕甘总督长庚，曾派兰州知府张丙华造船九只，试办从皋兰循湟水，经碾伯至西宁航运，通航无阻。

1912年～1914年（民国元年～3年）

青海羊毛开始被商贩以车、驮或用皮（木）筏从西宁运至包头转火车运到天津，直接售给外商洋行。