

河南省交通志丛书

开封市交通志

人民交通出版社

河南省交通志丛书

开封市交通志

开封市交通志编纂委员会 编
河南省交通史志编纂委员会 审

人民交通出版社

(京)新登字 091 号

河南省交通志丛书

开封市交通志

KAIFENG SHI JIAOTONG ZHI

开封市交通志编纂委员会 编

正文设计：刘晓方 责任校对：刘素燕

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号)

北京顺义振华印刷厂印刷

开本：850×1168 $\frac{1}{32}$ 印张：12.125 插页：5 字数：320 千

1994 年 3 月 第 1 版

1994 年 3 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数：0001—2000 册 定价：25.50 元

ISBN 7-114-01771-5

F·00212

序

“前有所稽，后有所鉴”。

《开封市交通志》经全省同行评议。由河南省交通厅史志编纂委员会审定，付梓出版了，这是开封市的一件喜事。

开封市是一个文化古都，历史悠久，文献典籍，汗牛充栋，诸子百家，七十二行，无不载册。唯交通一门，尚属空白。而今开封市交通局组织人力物力，搜集古今交通史料，用社会主义的新观点，新方法，编纂出一部系统而全面的《开封市交通志》。为开封人民做了一件好事，给开封文化事业增添了光彩，填补了专业志上的一项空白。

《开封市交通志》立足本行，着眼全书。囊括古今。内容丰富，编排合理，体例适宜，是一部专业经济类的好书。

《开封市交通志》记述了战国以来到1989年的交通历史，用大量史实讴歌了劳动人民建设开封的英雄事迹。弘扬了爱国精神，为认识开封、热爱开封、建设开封、振兴开封交通事业。提供了历史借鉴和现况依据，为鼓励爱国热情，开拓发展开封交通事业，提供了丰富的知识和经验。它将对全市400万人民沿着社会主义道路坚定不移地继续改革开放。发展现代化交通事业发挥积极作用。值《开封市交通志》出版之际，赘言以贺，愿共勉旃。

开封市副市长 周庆根

1993年11月

凡 例

一、本书为综合性交通专业志书。包括公路、水路、铁路、邮电等交通运输方式及其交通工业、科教、机构、人物诸方面；以展现开封市交通行业的全貌。

二、本书所记的地域范围以开封每一历史阶段的实际管辖区域为准，境内详记，境外略表。

三、本书体例依交通专业特点，横排竖写，纵横结合。分述、纪、志、图、表、照、录 7 体编纂。

四、本书纪年以中华人民共和国成立为界划分，前为朝代年号括注公元纪年，后为公元纪年。

五、本书所用计量单位，采用法定计量单位制，使用历史文献资料遇有古制计量单位，仍用原制。

六、本书征到各种文献资料，均列在参考文献书目中。

前 言

开封市是中华民族的发祥地之一。是历史上的七朝古都。也是华夏七大古都之一。已有 2700 多年的文明史。从这座城市诞生起。“交通”就在其中担负着社会交往、物资交换、文化交流，以及为工农业生产和军事活动服务的繁重任务。它对古代开封的生产力发展和社会进步，都曾做出了重大的历史贡献。根据史料记载和《清明上河图》得知。北宋建都开封后，经过 160 多年的精心经营。水陆交通达到登峰造极的繁荣程度。当时的开封，城里城外。官船贾舶相衔。大街小巷，车辆往来击毂；铺度买卖。商品种类繁多。可谓“沉沙栖陆，异域所至。殊形妙状，目不给视”。然而，由于旧中国长期受封建及半封建、半殖民地统治的种种束缚和禁锢，闭关锁国。技术守旧。经济落后，加之屡遭兵燹。致使开封的交通业步履蹒跚，发展迟缓。

中华人民共和国成立后，开始了历史的新纪元。在中国共产党和人民政府的领导下，开封（包括 5 县 1 郊）的 400 万人民团结一致。同心同德，为建设开封，振兴开封，努力开拓交通事业，艰苦奋斗了 40 个严寒酷暑。初步形成了一个以公路、铁路、水路、邮电为主体的各种运输方式和通讯方式综合配套的立体交通网络。天上地下，四通八达，人便其行，货畅其流，千里书信。指日可至；万里新闻，立现声像；四海游人云集。五洲商品斗艳。这些都是旧社会梦想不到的成就。

最近，中央提出要加强交通、通讯等基础工业和基础设施的建设。我们深信，今后交通事业必将有更大的发展。为了“继承

历史。研究现状，服务四化，启迪后世”。在省交通厅史志编纂委员会和开封市地方史志编纂委员会的领导下，并得到河南大学赵宝俊教授的指导。搜集古今交通史料。以辩证唯物主义和历史唯物主义的观点。严肃考辨，认真筛选。科学归类，以高原同志为主笔的史志办的同志们付出了艰辛的劳动，撰成《开封市交通志》一书。

《开封市交通志》择要记述了从战国至中华民国时期的交通概况。重点记载了中华人民共和国成立以来开封交通事业的新发展。新面貌。主要包括公路建设、汽车运输、铁路建设、铁路运输、航空建设、水路运输、邮政建设、电讯建设、交通机构、交通基础设施、交通监理、交通工业、交通科技，以及对交通事业有过重大贡献的英模人物……等等。都如实地作了辑录。但愿它在建设有中国特色的社会主义事业中，能起到借鉴历史和发展创新的作用。

李玉玺

概 述

开封市位于河南省东部，华北大平原西部，地理座标为东经 $113^{\circ}52'$ $\sim 115^{\circ}02'$ ，北纬 $34^{\circ}12'$ $\sim 35^{\circ}01'$ ，正处中原十字路口，史称“天下要冲，九州咽喉”之地。在中华民族发展史上开封先后为战国的魏、五代的后梁、后晋、后汉、后周以及北宋和金朝的京华，为当时全国政治、经济、文化中心之一。元朝以后，历明、清、中华民国，直至中华人民共和国成立初期，开封均为河南省的省会所在地。

开封市辖 5 区 5 县，人口 400 余万，领域 6400 平方公里，东与菏泽、商丘地区为邻，南与周口、许昌地区接壤，西毗省会郑州，北与新乡地区隔河相望。境内一马平川，地势坦荡，水量充沛，资源丰富，气候温暖，四季分明。京广公路纵贯南北，连天公路和陇海铁路横穿东西，黄河依城东去，沟通渤、黄二海、水陆交通十分便利。

开封的公路交通是由低级到高级、逐步发展而来的。公元前 361 年魏惠王迁都大梁（开封）后。为了驰骋中原，建立霸业，着重开发午道交通。当时以大梁（开封）为中心，四外辐射的午道，可谓纵横交织，东通齐国的临淄，西通韩国的新郑，南通楚国的宜城，北通赵国的邯郸，“马驰人趋，不待倦而至”。秦始皇统一中国后，在午道的基础上，平整加宽，拆除关隘，发展成驿道（也称驰道），更为通畅。隋朝统一南北后，在相对安定的局面下，耕地面积扩大，人口猛增，生产力有所提高，社会经济有较大发展。开封的驿道交通，西通长安，东通徐州，东北通兖州和登州。

开封驿道交通最发达时期是在北宋。当时以东京（开封）为中心，四外辐射的驿道有：往北经大名，通北方军事要地幽燕；往南历武关，通洞庭流域；往西出潼关，通关中地区；往东过徐州，通长江下游扬州；西南经方城，过南阳，通军事重镇襄阳和樊城。四通八达的驿道，使北宋王朝四外用兵召挥自如，飞台輓粟，不失时机，政令颁布，下情上达，息息相通，无远弗届，给开封带来了空前的发展与繁荣。城市人口达“百万以上”，商民资产“达百万者甚多，十万以上，比比皆是”，成为当时甲天下的商业大城市。元、明时期，开封的驿道多沿宋代驿道走向，变化不大，清代驿道，亦称官马大路。并有国道、省道之分。开封的国道有东西两路，东路经陈留，过杞县，通安徽省的宿县，西路经中牟、过郑州、直通关陕，此为全国东西一大干路，“天下有事，此路无幸免者”。省道以开封为中心，四外辐射，主要有开封至许昌、开封至洛阳、开封至临汝。开封至汝南、开封至潢川、开封至安阳、开封至汲县、开封至沁阳。民国时期，随着汽车的进入，在客观上要求必须有适应汽车通行的道路。民国 11 年（1922 年）首先修成开封至周口公路（当时称汽车路），以后，陆续修成开杞（开封杞县）、开尉（开封尉氏）、开兰（开封兰考）、开柳（开封—柳园口）4 条公路，全长百余公里，无论路面宽度和平整度都超过了古代的午道和驿道。

中华人民共和国成立后，开封的公路交通加速改观，就通车里程而言，从 1949 年至 1989 年，先后修成公路 1952.4 公里，其中国道 216.4 公里，省道 316 公里，县道 420 公里，乡道 965 公里，专用公路 29 公里。就质量而言，按部颁标准，二级公路占 9.5%，三级公路 29%，四级公路占 57.5% 等外公路 4%。就网络而言，开封境内 5 区 5 县，93 个乡，乡乡通公路，晴雨畅通的沥青路面占 90.3%。通过这些公路，不但构成开封与省内各市县之间的交通网络，而且还构成了开封与山东、江苏、安徽、湖北、山

西、河北等省际间的交通网络，为了保持公路畅通，在修建每条公路的同时，还特别重视公路桥梁建设。据《公路桥梁工程年报》记载，从1949年至1989年共修建钢筋混凝土永久性大中型公路桥梁421座，总长1.4万多米。其中最大的桥梁是开封黄河公路大桥，长4479.05米，从设计到施工，都是按照现代的技术标准进行的，全部造价1.24亿元。这座大桥的建成，实现了自古以来人们梦寐以求的南北畅通。

公路和桥梁的畅通，促进了汽车运输的发展。开封的汽车运输始于民国10年（1921年），到民国37年（1948年）公、私营汽车51辆，总载重127.5吨。到1950年，除转籍、报废外，开封仍有31辆商营载货汽车，总载重77.5吨，时而在开封，时而在外地，流动营运。开封辖区大量的公路运输任务仍靠各种人力车和畜力车。1953年在省交通厅的支持下，开始发展汽车运输，到1976年已有客货汽车1545辆，其中载客汽车205辆，7175个座位，载货汽车1340辆，总载重4960吨。1978年以后，随着改革开放政策的实施，开封的汽车运输有了长足发展。1989年客货汽车增至13076辆，是1976年的8.5倍。经营汽车运输的骨干企业17家，职工队伍达1.5万余人。当年完成客运量3898万人，旅客周转量121759万人公里。完成货运量1558万吨，货物周转量65504万吨公里。汽车运输对两个文明建设做出了积极的贡献。

开封的水路交通至少要追溯到战国时期的鸿沟航运。据《战国策》记载，鸿沟直接沟通了今山东、江苏和安徽等省之间的水路航道，在黄淮平原上形成一个庞大的水路交通网。开封是这个交通网的总枢纽，通过鸿沟的各条航道，每年输入大梁（开封）的“粟米漕庾，不下十万（石）”魏晋南北朝时期，黄河流域建立几十个政权，各据一方，长期争战。开封的水路交通被割据势力分截，相互以邻为壑，长年失治，成段淤塞。这期间只有曹魏和刘宋因一时军事急需，曾疏浚过汴河，还是用后即废。隋朝统一南

北后，为了加强中央对地方的统治，搜刮各地财富，特别是江南的财富，征发百姓，开凿了南北大运河。这条运河南起余杭（浙江杭州），中经江都（江苏扬州），洛阳，北到涿郡（北京），长达2000多公里，是当时南北交通的大动脉。而紧临汴州的通济渠正是这条大动脉的主干，当时所有江南、淮南、岭南、黔中以及蜀汉的粮米布帛，都必须经过汴州（开封）西转北运，汴州一时成为全国水陆中转码头。北宋时期，开封的水路交通空前发展，主要航道有汴河、蔡河、五丈河，这几条运河分别与黄河、淮河沟通，形成了以东京（开封）为中心的水路交通网。当时，江南、淮南、两浙，荆湖诸路租粟，靠汴河运进东京；陕西诸路菽粟，靠黄河引入汴水运进东京（开封）；京东十七州的粟米靠五丈河运进东京；至于陈、颍、许、蔡、光、寿六州百物，靠蔡河运进东京。其他如河北卫州以及广南和四川等地物产，也主要靠水运供应京师。《汴都赋》中说：“舳舻相衔，千里不绝”，可见当时水路交通的兴盛。元朝以后，由于黄河屡次决口，汴河、蔡河、五丈河诸航道相继淤塞，开封的水路交通从而衰落，到民国末年，基本上只剩下几个民间渡口。

中华人民共和国成立后，随着国家对黄河的治理，开封的水路交通又得到恢复。1951年至1958年期间，先后开辟了黄河、惠济河和贾鲁河航道，全长1158公里，打通了开封与山东、江苏和安徽等省水路交通。按照国家改造私营运输业的政策，将民间个体经营的木帆船组织起来，纳入集体轨道，开展了水路运输活动。1959年开始组建国营船队，并积极发展机动船，1960年已有机动船7艘，450千瓦，载重65吨。完成货运量17.8万多吨。周转量1567万吨公里。1961年因水源不足，惠济、贾鲁两河停航，开封的水运集中于黄河。到1981年黄河中的机动船发展到35艘，1817千瓦，载重2055吨，370个客位，当年完成货运量804957吨。1982年黄河水位下降，航道滚烂，行船困难，大批物资改走公路，航

运业务骤减。1984年黄河水位继续下降，开封的水路交通已完全处于有河道无航路的局面，部分船只流入外省，借河营运，少数船只维持渡口交通。1989年开封黄河公路大桥落成通车，渡口停摆。开封的水路交通能否东山再起，有待国家对黄河的治理情势而定。

开封的铁路交通始于陇海铁路的汴洛（开封—洛阳）段。清光绪三十二年（1906年）修成开封至洛阳铁路。当时称汴洛铁路。光绪三十三年（1907年）开封至郑州段通车，光绪三十四年（1908年）开封至洛阳全段通车。民国2年（1913年）从开封往东展修至徐州，民国4年（1915年）开封至徐州段通车。民国5年（1916年）通过开封的客车已有3对。

民国27年（1938年）日本侵略军占领开封，陇海铁路中断。民国28年（1939年）日本侵略军为了军事需要，修一条汴新（开封—新乡）铁路和平汉（北平—汉口）铁路接轨通往北平（北京）。民国34年（1945）日本侵略军投降。陇海铁路恢复通车，1947年汴新铁路拆除。

中华人民共和国成立后，开封的铁路交通仍以陇海铁路为主。其主要变化是：1951年为支援治黄工程，从陇海铁路兰考车站修1条兰坝（兰考—东坝）支线，正线长15公里，1979年陇海铁路郑州至徐州间建成复线，开封境内正线长178公里。线路为一级干线，站场电气集中，复线自动闭塞，配套设施齐全。除此之外，为适应本地区经济发展需要，新建了开柳（开封—柳园口）、登杞（开封—杞县）、竖开（竖岗—开封）3条地方铁路，正线全长193公里。据1989年统计，开封铁路客运近600万人次，国家铁路承担96%，货运近200万吨，国家铁路承担85%。

开封的邮政源远流长。战国时期大梁（开封）已有专为官府传递文书和财物的邮驿，其办事机构称驿站或传舍，可以认为是开封最早的邮政事业。秦汉以来，直至清朝，开封都设有主持邮

驿的官员。

光绪二十二年(1896年),北京成立大清邮政总局。光绪二十六年(1900年),大清邮政总局决定成立开封邮政分局。因当年八国联军入侵中国,清政府一片混乱,开封邮政分局拖至光绪二十七年(1901年)才正式开业。光绪二十九年(1903年)开封邮政分局升格为开封邮政副总局,宣统二年(1910年)又升格为开封邮政总局。

民国元年(1912年)废除大清邮政,建立中华邮政,设开封邮务管理局。民国27年(1938年)日本侵略军占领开封,设华北邮电开封管理局,民国34年(1945年)抗日战争胜利,中华邮政开封邮务管理局复员开封,恢复业务。从光绪二十七年(1901年)开办大清邮政起,到1948年废除中华邮政,前后47年,开封邮政是在外国人主持下办理的。一切邮务、财务、人事统由外国人掌管。邮政机构多设在较大城市或交通比较便利的商埠,营业设施简陋,交通工具落后,所有信函及大小包件,全靠人背畜驮。步班投递,百里路程常需数日跋涉,方能递达,至于偏僻乡镇的信函包件,则拖的时间更长。

中华人民共和国成立后,开封辖区各级人民政府所在地和较大的集镇,都设有人民邮政机构。在投递工具方面,50年代初期就用自行车取代了历史上人背畜驮的步班投递,60年代投递工具已用上摩托车和汽车,1980年以后邮政事业发展更快。到1989年开封辖区共建立邮政局(所)120多处,开辟邮路1.5万公里,县以上的邮(支)局都配有摩托车或汽车,农村邮路普遍使用自行车。投递速度空前提高,市区和各县城关基本上都能看到当天的《开封日报》和《河南日报》。

开封的电报通信始于光绪十四年(1888年),当年,为加强黄河防务,从开封府至济宁州架通1条电报线路。用单工莫尔斯人工报机供两地通信。宣统三年(1911年),清政府为便于掌握中原

军政情势，以开封为中心，架通开封至漯河、开封至商丘、徐州、开封至郑州、洛阳，开封至安阳，开封至曹县等电报线路。不久，毁于辛亥战火。

中华民国成立后，开封为河南省会，军政机关猬集，电报通信更为当局重视。到民国 19 年（1930 年），开封至郑州、开封至洛阳、开封至兰封（兰考）、开封至商丘、开封至徐州、开封至曹县等地的电报线路已陆续开通。民国 27 年（1938 年）日本侵略军进犯中原，电报线路又毁于战火。在日本侵略军占领期间，开封的电报线路有北平（北京）、郑州、洛阳、新乡、商丘、徐州。民国 34 年（1945 年）日本侵略军投降后，河南省政府复员于开封，开通的电报线路有开封至郑州和开封至商丘。

中华人民共和国成立后，开封电报通信事业本着服务国防便利人民的原则，不断更新设备，开辟线路，积极向现代化发展。到 1989 年，有线电报畅通全国各大、中、小城市和重点乡镇，无线电报保持了开封与郑州、尉氏、通许、杞县、兰考和开封县的经常联系。此外，由于政府对无线电报使用范围的放宽，个别较大的事业，企业单位安装了小功率短波单边电台。

开封的电话起步较晚。光绪二十六年（1900 年）始安西门子磁石式交换机 1 台，容量 20 门。用架空明线供军政机关通话，不准商民使用。直到宣统元年（1909 年）交换机容量增至 70 门，才允许商民装机使用电话。民国期间，开封的电话比清代有较大发展。据民国 37 年（1948 年）初统计，市内电话交换机总容量已发展到 400 门，用户 201 家，其中军政机关占 82%，学校和社会团体占 15%，工商企业占 3%。各县电话（当时称环境电话）交换机容量多数为 5 门，最大的容量 15 门，用户是县署、警察局和区公所。

中华人民共和国成立后，开封的电话努力向自动化发展，市内电话自 1972 年安装纵横式自动交换机，实现 4 位数自动拨号，

从此结束了磁石式手摇电话。1983年市内电话由单局制向多局制发展。自动拨号由4位数进入5位数。到1989年市内电话自动交换机总容量已达6000门，用户5800家。除此以外，尚有机关部队、学校团体，以及较大的工厂企业还安装了自己的交换机，总容量达1.6万多门，用户单机1.2万多部。长途电话从50年代初期就开通了开封至省内各市县的电路。60年代开通省际间电路。70年代开通国际和港澳地区电路，1989年开封共开通省内外（包括国际和港澳地区）长途电路171条，还开办了长途直拨业务，可拨全国各地自动电话。在农村，50年代已有95%的区乡政府通电话，60年代有93%的生产大队通电话。到1989年，农村电话已有交换机89台，总容量6000门，开通电路260多条，安装话机2000部，基本上实现了乡乡村村（行政村）通电话。

航空交通起于民国17年（1928年），开封修建飞机场，兴办航空运输。但由于屡遭战火破坏，到解放前夕，机场除残留几条跑道外，各种设施破坏殆尽。中华人民共和国成立后，经过40年的精心经营，已建成设施齐全、技术先进的机场，目前尚未开放经营。随着国家改革开放政策的进一步发展，开封机场，为民航服务已为期不远。

开封的交通工业。早在北宋时期就有了制造车船的官营手工作坊。从《清明上河图》看，当时的车、船造型，已有相当高的技艺水平。熙宁年间（1068~1077年），开封的金明池大澳（船坞）已能修造长20多丈，上为宫殿层楼的大型龙舟，这比英国1495年在朴茨茅斯建造的第一个船坞要早400多年。宋室南迁以后，直至民国时期开封的车船制造，皆无官办作坊，而是由散居在民间的一家一户的手工匠承担社会上各种交通工具的制造和维修。

中华人民共和国成立后，开封的交通工业随着运输业的发展而发展起来。1954年建成工茂汽车修理厂，1958年建成开封黄河

造船厂，60年代初已能制造汽车和机动船舶。到1989年从事制造汽车、电瓶车、机动三轮车、轮船、汽车发动机，以及生产汽车配件的厂家已达11家之多，从业人员7000多人，拥有各种金属切削机床和锻压起重设备1000多台。各种产品从设计到投产，从组装到检测，都能独立完成，且合乎国家规定标准。开封汽车修配厂制造的大小客车、零担货车、客货两用车深受市场和用户称赞。开封黄河造船厂制造的双体客货渡轮和150吨级甲板驳船，是省内航运系统的佼佼者。开封汽车配件厂生产的耐久牌CA10B型后半轴，列为国家名优产品，远销东南亚地区。

纵观古今，揆诸史实，开封的交通事业历尽沧桑，为开封和中原地区的物质文明和精神文明建设作出了积极贡献！而今，开封400多万人民，正以新观念、新技术、新姿态，向新的领域——交通建设立体化高等级。交通管理现代化、高科技，开拓前进！

大 事 记

战国·魏惠王六年（前 363 年）

魏国为避秦国之威胁，且图争霸中原，将国都自安邑（山西安邑）迁至大梁（开封）。

战国·魏惠王十年（前 360 年）

凿鸿沟，从荥阳导黄河水入圃田泽，再由圃田泽往东，经大梁（开封）城北转向东南入淮。至魏惠王三十年（前 340 年），鸿沟凿成，开封通漕运。

隋·大业元年（605 年）

三月，为沟通洛阳至东南的水运交通，隋炀帝征发民夫百万，开凿通济渠（亦称汴渠）通漕运。

后晋·天福五年（940 年）

改上源驿为都亭驿于景阳门外，亦称班荆馆。

后周·显德四年（957 年）

二月，导汴水入蔡河，开封至淮阳、阜阳通漕运。

四月，导汴水入五丈河，以利开封至山东漕运。