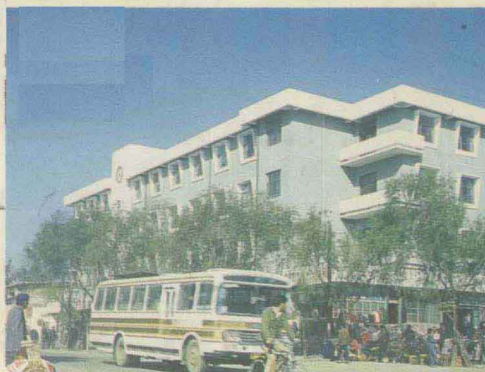
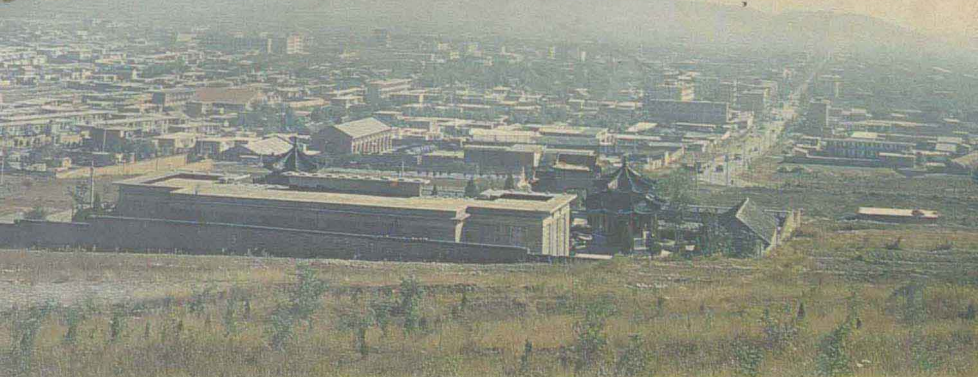


登封縣交通誌



登封县交通志编纂领导小组

组 长：董延彬（1983.5） 李三友（1984.5）
副 组 长：景保顺（1983.5） 李同亮（1984.5）
成 员：高明贤 李云道 郭松福 梁根科
 景国钦 杨松茂 崔泽军 王长春

编 纂 办 公 室

主 编：崔泽军 陈素娟
编写人员：董延彬 郝贯春 王长春 杨俊生
 郭金山 郭松福 刘琪 郝崇民
绘 图：朱忠贤
摄 影：冯增欣
封面题字：登封县人民政府县长：孙太根
题 词：1. 中共登封县县委书记：宣宙
 2. 登封县人民政府副县长：岳振邦

发展交通
促进流通

宣定 1987/10

十二、中外、区域流通有其特点，

社会供求、经济关系、文化、

商品、人民生活、经济、都、

发展、交通、密切、关系、总结、人、经验、

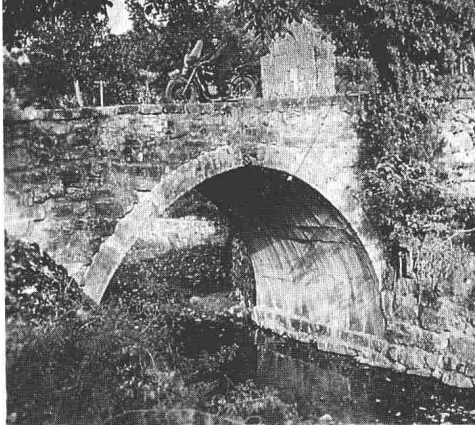
、经济、关系、存在、对于、经济、

必将、发挥、作用、。

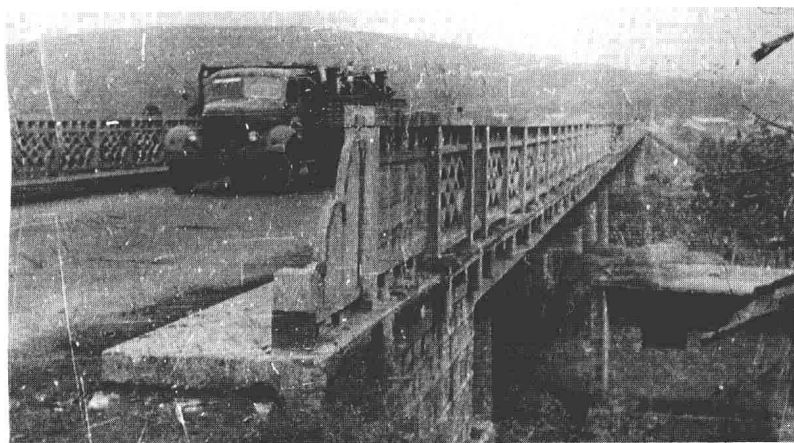
马、振、邦
86-12/11



古轘轅关

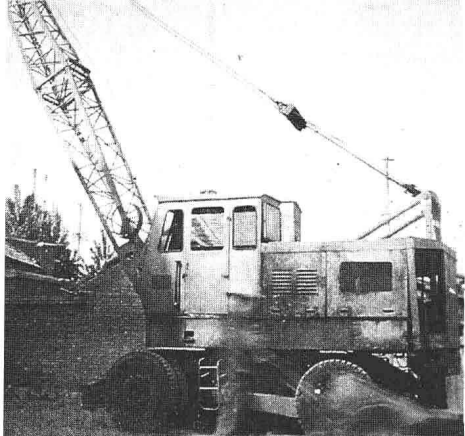


少阳石拱桥



大金店颍河大桥





16吨吊车



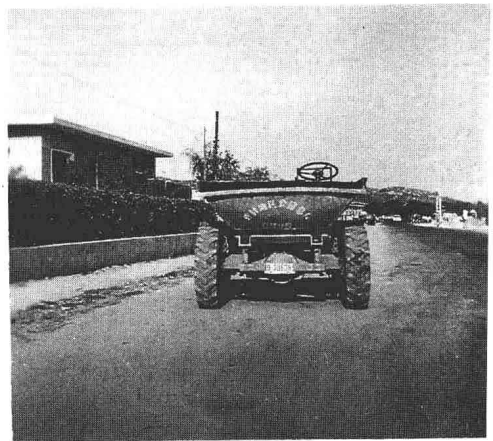
新登、告公路施工



中岳大街东段施工



太子沟隧道



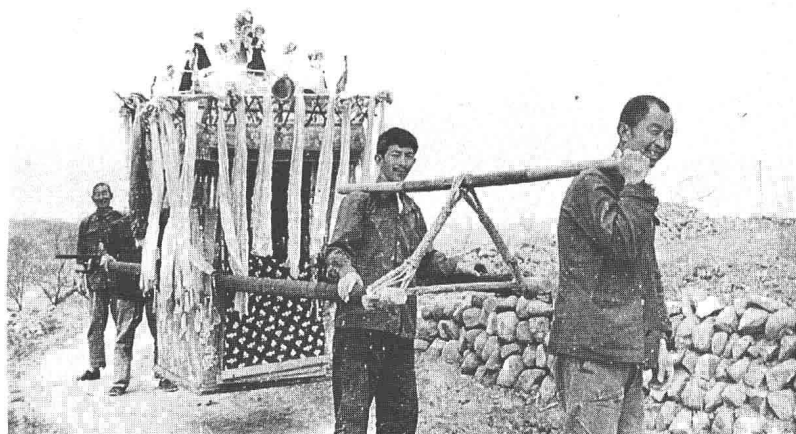
翻斗养路车



驮 运



手 推 车



花 轿



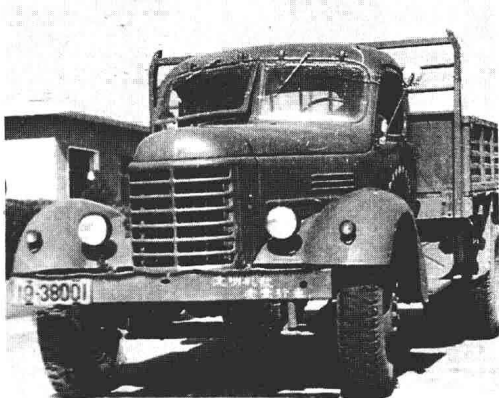
铁轮牛车



胶轮马车



东风140自卸货车



解放牌货车



东风663客车



北京吉普车



上海小轿车

前 言

《登封县交通志》是在县人民政府的领导下经过三年多时间编写出来的，这是登封县有史以来第一本交通专业志书。

登封县地处豫西山区，中岳嵩山之阳，古刹少林之乡，名胜古迹遍布全境，驰誉中外，但因群山耸立，丘岭起伏，沟壑纵横交通闭塞，历代统治阶级不重视发展交通事业，致使丰富的矿产资源得不到开发，经济得不到发展，地瘠民贫，经济文化十分落后。

新中国建立后，在中国共产党和人民政府的领导下，经过三十多年的努力，登封的交通运输事业迅速发展，成绩辉煌，截止1985年，全县14个乡镇293个行政村全通汽车，公路成网，四通八达，车便于通，人便于行，货畅其流，欣欣向荣。

交通运输事业的发展，促进了工农业生产的振兴，经济的繁荣，又推动了交通运输事业的发展，基本改变了行路难，运货难发展生产难的落后状况。

“治天下以史为鉴，治郡邑以志为鉴”。盛世修志，既是历史的需要，建设“四化”的需要，也是全县人民和交通系统广大干部的心愿。既可以把登封人民发展交通运输事业的丰功伟绩载入史册，又可为我县各级领导建设新登封提供历史借鉴，又为子孙后代留下一份珍贵的历史资料。但限于我们的业务文化水平，加之资料不足，故遗漏和讹误之处在所难免，恳请读者提出宝贵意见。

编 者 1986.8

凡 例

一、《登封县交通志》按照“详今略古”的原则编写。本志上限时间不拘，下限为1985年。

二、内容：本书主要记述了登封县交通运输的发展历史和现状，也兼顾其它方面，但着重写了公路建设和公路运输。

三、资料：主要来源于县交通局档案室、县档案馆，人事任免方面以县委组织部和县人民政府人事局档案为准。另外，我们又查阅有关历史资料、碑文，组织交通系统的老同志开座谈会以及走访过去主管交通工作的老干部。

四、本志书分章、节、目、子目四个档次编排。全书共分八章22节，48目，约10万字。共收入交通系列图2份，照片40张，表格9份。行文是按照以横为主，纵横结合，时经事纬的原则编纂。图表随文编排，以便读者查阅。

五、本志书吸收了部分考古发现和传说的远古时期登封的交通运输情况。

六、人物章遵循一般“生不立传”的通例，仅记载对登封交通运输事业贡献较大，受地、市以上表彰的先进单位和先进个人的事迹且多以列表显示，仅个别作了事迹简介。

七、其他：凡章中不便安排而又确需记载者，统入附录章以存史料。

八、新中国建立前，以朝代年号或民国纪年，括号内换算系

公元纪年。新中国建立后，均按公元纪年。组织、职务名称，皆用当时称谓。

九、表示近代、现代路、桥涵、运输等度量单位，均采用现代公制，用汉、阿拉伯数字加分节号（如10,000、1,000、100、10、1、公里、米、厘米、公斤、吨、吨／公里、人／公里等）。货币数字均以元为单位，除票价外，一律不用小数点。

第一章 概 述

登封地处中岳嵩山之阳，箕山之阴，与郑州、洛阳成鼎足之势。东临密县，西接伊川，南和临汝、禹县交界，北与偃师、巩县为邻。东西长56公里，南北宽28公里，面积1,570平方公里，四面群山环抱，地势西高东低，境内丘岭起伏，山脉属伏牛山系，河流属淮河水系。

登封历史悠久，文物繁多，据河南考古队1978年调查，证实六千多年前，先人已在此繁衍生息，过着定居的农业生活。据历史记载，夏禹在这里凿山疏水（1），秦始皇在这里修筑驰道，唐高宗李治在轘辕关凿山开道。明、清两代先后修筑了登临大道，登密大道和重修了轘辕关古道。又据修中岳庙碑记载，清乾隆十五年至四十八年，中岳庙全部增修的三十多年间，偃、登、巩三县全部修路运料，可见登封古道之盛况（2）。又据汉代的太室阙和少室阙（3）上雕刻的《车马出行图》和1978年2月在颍阳发掘出土的西晋陶牛拉车（随葬品）（4），都证明了早在一千多年前，登封就有了轿子和牛车这些简单的运输工具了。

用历史唯物主义的观点，看登封古代的交通运输发展状况，可以断言，这里是路面宽广，四通八达。一则曾为夏代都城（5），并且历史上登封境内曾有二十四古城（6）。二则地处九朝古都洛阳近郊。属畿内之地。三则地处中原，山势险要，是兵家必争之地（7）。战国时期，路为三轨（每轨为八尺）。韩伐郑占领阳城（今登封县告成一带）。秦伐韩攻取阳成（8）。当时，兵马

战车，辐辏云集，可见并非均为羊肠小道。四则古代高大建筑颇多，如少林寺藏经阁石柱，嵩阳书院（9）十几吨重的唐碑和中岳庙大殿内的大木梁柱等。古代没有先进的运输工具，必有宽广的大道，否则，这些庞然大物是运不进来的。

辛亥革命后，军阀纷争，战乱频繁。兵灾匪祸，亘古未有。登封仅有的山路古道，也不能畅通，商品输入极为困难，致使盐贵如金，民不聊生。直到1936年，县长毛汝采借蒋介石游登封之机重修了从参驾店到登封城15公里可通卡车的土路，重点扩建了萆岭口的十八盘山道，后又修登封至密县界公路长18公里，此路对登封的生产发展曾一度起过促进作用。

新中国建立后，登封的公路建设才得到迅速发展。先后修筑了登封至临汝，登封至偃师，登封至巩县，登封至密县，登封至禹县，五条干线公路，15条县道和近200公里深山区公路。截至1985年底，共新建与扩建各类道路224条，1,030.9公里，其中黑色路面173.5公里。1976年，修通了西起朝阳沟经大冶到密县的地方窄轨铁路16.5公里。现在，全县293个行政村都通了汽车或拖拉机。登封目前是公路成网，纵横交织，车辆行人，络绎不绝，呈现出一派繁荣景象。

巍巍嵩山横卧于登封境内，居全国五岳之中，闻名中外，是全国44个重点旅游风景区之一（10）。整个登封境内共有景点140多处，是全国拥有可供旅游观赏的景点最多的县。其中五处是国家级保护单位，13处是省级保护单位（11），10处是市级保护单位。为了贯彻执行中央“对外开放，对内搞活”的政策，登封县人民政府非常重视发展旅游事业，截至1985年，先后修建了五条旅游专用公路和3条登山道路。仅无极洞（12）至峻极峰（13）登山道就有3848个石台阶，总长3095米，由山脚曲折蜿蜒直

达山顶，险峻壮观。

新中国建立前，登封人民的运输方式，基本上是在山间小路上肩挑畜驮。1956年以前，还是以手推独轮车，铁轮牛车，胶轮马车为主要运输工具。1958年开始，登封有了第一辆汽车，到1985年，已发展到30多种车型，各类汽车1506辆，其中大型载货汽车1177辆，大型客车142辆，小型乘坐车157辆，特种汽车30辆。另有大、中型拖拉机55台，手扶拖拉机1805台，各类摩托车399辆。党的十一届三中全会以后，随着经济体制的改革，促进了登封交通事业的发展，仅1978年到1985年8年间，全民、集体、个体运输专业户，共购置各种汽车1321辆，比1977年前猛增了7.14倍。

旅客及货物的运输方面，1954年，成立了登封县机动运输站，开始办理客、货运输业务。1958年，建立了登封县汽车队。1963年，登封县汽车队站、队分设，实行了客运专业化。1981年元月，正式建立了登封县汽车站。随着经济体制改革不断深入，集体、个体运输事业发展迅速，1985年止，共有全民、集体、联户、个体运输企业956个，其中仅联户、个体运输企业901个。登封县乘车难的问题基本解决。大量的煤炭，铝矾土，烟叶，粮食等得以及时外运。年货运量达266万吨，客运量达811.7万人次。连人民的婚丧嫁娶大都使用汽车。登封运输事业的发展，为振兴登封工农业生产，提高人民生活水平，发挥了应有的作用。

随着交通运输事业的发展，交通系统的机构、干部、工程技术人员和管理人员也不断增加。新中国建立初期到1956年，交通运输和水利、邮电，统归县人民政府实业科负责。1952年，曾改名为建设科。1956年，正式设立县人民政府交通科。1958年，改交通科为交通局。1985年，交通局工作人员由1972年的14人增加到93

人。县公路段由1956年建段时的3人增加到275人。

公路与车辆不断增多，旅客运输量与货物运输量不断增长，安全监理与公路养护工作也需要相应地发展。1975年，正式成立登封县车辆监理站。1985年底，县公路段已有15个道班，养护人员202人，组成了一个专业和群众相结合的公路养护队伍。在管理方法上，推行了责任制，改掉了吃大锅饭的弊病，扩大了企业自主权，提高了运输生产的经济效益，搞活了交通，更好地为发展国民经济和四化建设服务。

交通运输事业是整个经济流通的纽带。要想富，先修路，商品经济的发展，交通运输必须先行。交通运输的发展，又能极大地促进商品生产的发展和流通，党的十一届三中全会以来，各项政策顺乎民心，激发了广大干部群众大办交通事业的积极性，交通战线出现了团结战斗锐意改革的新局面。忆往昔，道路崎岖运输难；看今朝，高山峡谷变通途；望将来，交通事业展宏图。

第二章 大事记

650—683年

唐高宗李治屡入嵩山，治轘辕道如车箱（14）。

1215年

宋宁宗嘉定八年，元军攻潼关不下，仍由轘辕关入嵩山小路至汝州，遇山涧辄以铁枪相连，锁接为桥以渡。

1528年

明世宗嘉靖七年，登封知县候泰，为沟通与临汝的交往，将嵩山小路险道处的峻嶒坡沟筑石阶，加宽路面（15），使险道变为大道（16），又东修登密大道，并在卢店镇的景店村建官亭，修大道入密县。

1715年

清康熙五十四年，修大萁岭口山路，宽丈余，长五百多丈。

1736—1796年

清乾隆年间，除修登密大道东通密县外，又从卢店镇修大道经犬冶通密县。

1902年

清光绪二十八年九月，河南府正堂文开，修筑登封轘辕关车道，即“古轘辕关”西，大萁岭口，群众刻石立碑誉美（17）。

1927年

国民政府在南京成立后，登封县设建设科。兼管交通。

1932年

国民政府在武汉召开的七省公路会议上，将北洋军阀吴佩孚于1924年拟建的洛（阳）韶（关）公路，决定为七省联络干线之一，并在当年由登偃界经登封城、告成镇至登禹界，修了一条简易公路，为洛界（即界首）路。

1935年

登封县长毛汝采用一百块银元从上海买了一辆英国造飞利浦牌自行车，这是登封县历史上私人第一辆现代交通工具（18）。

1936年

9月，县长毛汝采接河南省第十区洛阳行政督察专员王泽民密令，为蒋介石11月在洛阳庆祝五十寿辰后游登封抢修公路。毛调集五千民工，以工代赈，于10月中修好了自登偃交界经登封城至中岳庙的一段公路。毛又趁河南省建设厅厅长张静愚随蒋游登之机，向张建议，扩修郑州经登封至洛阳的道路，张表同意，后拨款并组成郑洛工程处。我县境内扩修了登密交界处起至萆岭口的37公里公路。

1944年

5月日本侵略军侵占登封时与日维持会长胡玉峰强征三万余民工，在登封县城西南黄沙岭修建飞机场。8月14日，皮定均司令员率豫西抗日先遣支队，奇袭飞机场，解放了苦难的民工（19）。未建成的飞机场现在作为汽车驾驶员的训练场和供停落直升飞机用（20）。

冬季，根据地人民政府在颍南动员二千人，从白坪的毛岭到临汝的大峪店修路14公里，供支前运粮草之用。

为了抗日，再兴驿道（当时只有登禹一条，登临一条），当年成立“军运代办所”，即驿道管理站。