

安阳地区公路简史

(一九四九—一九八三)

(初稿)

下册

安阳地区公路管理总段编

二、重要地方道路

1、汤阴至内黄公路：

汤阴至内黄公路，起自汤阴县城西北角，京广西线汤河桥头南堤，与京广西线成丁字交叉，顺汤河南堤向东延伸，至张庄北地转向东南方向，在东门外与进城老路相接，直向东前进，经白营、古贤、菜园、任固，在任固东跨越卫河进入内黄境，经旧县、西也庄、东庄，直奔内黄城，在内黄城西南角与楚台、汛内、内中公路三者相交，重点楚台线终止到城东南角河桥处。全长53.87公里，其中：内黄21.67公里，汤阴32.20公里。

甲、汤阴至内黄的演变过程：

(一) 汤阴境：

原有公路为汤阴至任固公路，全长24公里，起自汤阴火车站经城内东西大街，出东门经白营、古贤、菜园街至任固。是在解放前大车道的基础上逐步发展起来的，经58年大跃进整修，改线逐步形成了7—8米的公路，路面为历年民工建勤采备天然砂砾料通过养护，成为简易的砂砾料路面，建勤代表工养护。

由于交通事业的发展，鹤壁市煤矿及五小工业的需要，开通内黄至汤阴间的公路，西能至矿区，东可达清丰、濮阳、范县、台前及山东等地。对减轻安阳至楚旺间的交通拥挤起到了积极作用，同时缩短运输里程达20公里，可大大节约运力和能源。

1975年养路费收支计划安排城关、菜园改线，新建任固段后使汤内公路汤阴境内连成一线。城关改线，由城内改至汤河桥南岸，改线长2.3公里。目的是使通往鹤壁的车辆，不再通过汤阴城。菜园改线长2.0公里，因菜园街内狭窄经常阻车，二是计划安排安濮南线从菜园西地通过，故重合在一起，修建一座菜园桥即可。任固至卫河段原无公路，从任固西门外开始，绕任固村南通过，长4.3公里。三段改线共计8.6公里。计有土方工程77876立方米，小桥三座，排涵10道，~~次~~涵24道，自75年春季3月份开工。当时未正式批复设计及预算，直至1975年10月3日地区段才以安段(75)107号批准文件，三段改线除菜园桥两头接线600米，因重合路线按二级公路标准施工，路基宽12米，其余均按三级公路标准施工，路基宽8.5米，小桥涵与路基同宽。桥涵载重标准汽—15、挂—80。

三、段路线测设由汤阴县公路段负责，批准预算为184.340.80元。由汤阴县交通局组织指挥部，县公路段具体施工。1975年底基本完成了城关及任固的土方工程，小桥涵并未竣工，菜园段也断断续续开工，桥涵材料丢失严重。后因材料款耗尽，无力购料，1976年底只完成城关、任固改线的工程，菜园段改建其不成路型。其原因，县局领导独断专行，不发挥县公路段的作用，再者菜园公社和大队，确也阻绕多端，过份的要求，不易达到，故停了下来。地区段拨款16.5万元，1976年县局又指示县公路段截留养路费2万元，

将城关、任固两段路收尾工程搞到基本通车，本工程无决算。

汤阴至内黄公路内黄境内已于1976年全线通车。汤阴县交通局公路段的主要领导人已变动。后因新来的领导多次要求和该路的具体情况，地区公路总段又于1980年4月9日以安段(80)132号文批准汤内路菜园改建工程，设计与施工均由汤阴县公路段负责。此改线按二级公路标准。计土方27800立方米，涵洞20道375.11米，载重标准为汽—15，挂—80。民工建勤共动用劳力27.400工日。1980年5月开工，10月竣工。工程决算为184.928.18元。至此汤阴境内工程暂告一段。

(二) 内黄境

汤内公路，内黄境内原为内黄至高堤公路属县社公路，自内黄西门出城，经过东庄街，西也庄到高堤，线型弯曲，原有乡间大车道，经多次民工建勤整修，能维持通车，根本达不到等级公路。

1974年地区段安排汤内公路内黄境改建，其标准按三级公路平原微丘区，路基宽8.5米。桥面宽为净—7，涵洞与路基同宽，载重标准为汽—15，挂—80。由内黄县公路段测设。1974年9月至11月在西安公路学院实习队部分学生的支援下完成了设计任务。

路线基本概况：0+000~1+900因处于街道，路基宽12米，其余均为8.5米。经东庄北地，东西也庄北地，串过砂岗，东林到侯留村西南地，在东庄、高堤两公社的交界处路线左偏，串过²东林，奔卫河。全线共计弯道9处，只有起点弯道半径为25米，其余均在500米

以上，全长21.641公里。路线经过沙丘，~~有~~_有林但地形基本平坦，起伏不大。

地区公路段1974年12月11日以安段(74)119号文批准内黄境路基工程，路基土方16万立方米，采用民工建勤加补助施工，共补助款20.9万元，占用耕地582亩，砍果树1159棵

内黄县成立了修路指挥部，发动群众，大搞群众运动，于1974年12月29日开工，1975年1月10日结束，共完成土方18.9万立方米，使用6万工日。

1975年经协商，对汤阴至内黄公路，内黄境的桥涵工程在保证数量与质量的前提下，采用包干办法修建，地区补助投资40万元。自1975年5月上旬开工，11月10日竣工。共完成中桥一座长40.7米，小桥4座共长53.4米，涵洞23道共长26.289米，灌溉涵倒虹吸42道，共长509.29米，财务开支356.155元，节余43845元，用于内黄至井店公路的修建。经检查质量符合要求。1975年完工后，排灌涵洞未增加数量，说明原设计是合理的。1977年农田规划建设时，内黄县革委部分领导受左的思想影响严重，搞经济线公路规划，提出废掉汤内公路另开一条基本平行原路一弯不设的一条绝对直线公路，直达高堤桥。县公路段1977年11月17日向地区公路段报告此事，地区段于11月30日派人前往内黄了解情况。地区段遵照安革(77)92号文精神，考虑

到汤内公路内黄境线型是符合二级公路标准的。公路才修好二年时间，耗资60.9万元，投工近10万个。废掉此路会在群众中造成不良影响，故此地区公路段遂于1977年12月6日以安段(77)163号文答复内黄段此线不同意废掉。如有擅自中断汤内公路交通的，按省革委予革(1977)36号文规定办理。才制止了这股邪风。

(三) 关于汤内路的大中修

① 菜园桥

汤内公路菜园桥，位于汤河菜园西门外，3孔15米工梁与微弯板组合梁桥，全长51米，净一9，两侧各设1.0米人行道，两台为钻孔灌注桩，中孔为钢筋混凝土沉井基础，双柱式。地区公路段工程队施工，1975年6月开工，1976年6月完成(不包括接线)。投工10万个，决算投资15万元，该桥设计载重标准汽一15、挂一80

② 卫河高堤木桥

鉴于王庄、元村两桥，已于1967年及1973年先后改建钢筋混凝土永久式桥梁，原木桥已无作用，故地区公路段多次向地革委报告，要求拆除两木桥，利用部分木料在内黄高堤建造一座木桥。经地革委同意，于1974年春将旧木桥拆除在内黄高堤建造了一座木桥，载重为汽一8级，跨径为 $5.5 \times 5 + 7 \times 2 + 15.6$ ，全长81.82米，投资9.75万元，由总段工程队施工，1974年5月动工，10月全部竣工。可维持解放牌车正常通行。由于使用旧木料，该桥1977年5月发现下沿和中孔桁架下，随即限速，限重通过。1980年新

桥已建成通车，木桥完成了历史使命，待拆除。

③卫河高堤钢筋混凝土桥

汤内公路32+400处，为内黄高堤大桥，设计荷载重汽-15
·挂-80，桥面净-7米，人行道2×0.75米，全长400米
·共33孔，中为3孔20米跨径的T型梁，边为6孔16米跨径^和
4孔10米跨径的^{工字梁}微弯板。下部结构为钢筋混凝土钻孔灌注桩双柱墩。
设计流量2000立方米/秒。有关高程（黄河标高）。桥面：58
·5~57.91米纵坡 $i=0.53\%$ 洪水位55.88米^{1/100}水位：52.59，
堤顶57.38，^{1/100}滩地：53.8，大槽河底46.24，子槽河底
：44.74。

1978年5月安阳地区卫河指挥部作出技术设计，1978年7
月25日水利部第十三工程局126号文批准，施工单位为地区水利局
施工队，1978年12月22日动工，1980年5月30日完成。

批准投资104.31万元，其中：桥梁主体73.08万元，其
他季节及调迁费25.0万元，机械购置费2.63万元，路面工程
3.6万元。完成工程量：钢筋混凝土2945立方米，砌石372
立方米，挖填土7080立方米（不包引道土方）。

1980年6月10日：卫河指挥部曾邀请地区公路段，县交通
部门领导及技术人员到该桥检查，並提了意见。

同年6月20日组织验收时，未邀地区交通局及公路总段，並在报
告上写着交交通部门使用管理，此属单方验收，地区公路总段不予承

认。但此事又无人管，遗留了桥头接线及护坡等工程，实属欺人之势。

单方验收鉴定经过

质量鉴定：上部构造中T梁、工梁及微弯板，在施工时取混凝土试块18组，试压强度均超过设计标号。钢筋制作和构件安装，符合设计要求。有一根梁运输时翻倒产生裂缝，作补强处理后，安装为第15孔的上游边梁。

下部钻孔灌注桩，灌注混凝土，根据施工队记录和汇报，深度和直径符合设计要求，质量量较好。中孔灌注桩系池灌注，河槽开挖后出现16、17、18号墩，桩柱倾斜，並局部露筋，经处理加固亦满足规范和设计要求。

结论：工程质量符合设计要求，可交付管理单位按设计标准正常使用。

此验收书未经接管单位签字。实属荒唐。

④内黄南河桥：设计载重汽—15，挂—80，5孔8米矩形板，台均为钢筋混凝土灌注柱双柱式，行车道宽为净—9米，两侧各设一米的人行道。全长41.7米。施工日期为1975年5月至10月。

自1974年12月开工至1980年5月30日汤阴至内黄公路，全线均建为永久性桥涵。土路面通车。

2、铺筑渣油路面

1981年汤阴至内黄公路铺筑为渣油路面，是汤阴、内黄及东部各县各级领导及广大群众的多年愿望。地区公路总段根据1980年养

路费结转资金情况，报请行署批准列入计划进行修建。

①改建标准

全线均按二级公路布置线型，其它部分按三级公路标准，最小平曲线半径为250米。路基宽为8.5米，路面宽7米，新建桥涵载重标准汽—15，挂—80。路面结构为石灰土底层，厚20厘米（设计计算厚27厘米）渣油碎石表处面层厚2—2.5厘米（实际施工批复为1.5厘米），设计交通量为3000辆/昼夜。内黄境由内黄公路段测设。汤阴境由于工程量大，地形较复杂，测设由汤阴公路段组织，地区公路段派人作技术指导，并抽调了地方铁路局四位同志协助。1981年4月份开始，6月底完成设计，汤阴境32.20公里，内黄境施工里程17.68公里，共计49.88公里。

②汤阴县境施工过程

测设文件交付施工较晚，地区公路总段于1981年7月批复了汤阴县施工预算。投资采用民工建勤加补助，汤阴县组织施工，承担任务的城关、白营、古贤、菜园、任固公社分别把民工组成专业队施工，各自负责其境内的工程，1981年7月23日组织就绪，8月31日全线开工，地区公路总段支援压路机六台，力争上冻前全线完工，由于各公社密切配合，县里加强了工程指导，至11月底完成了路面26公里，整修路基及新建涵洞全部完成，因气温下降被迫停工。1982年4月1日开工，到6月15日除古贤486米路面未完，
该路一直拖到1982年11月底才完成。
全线竣工，古贤要求条件太高，汤阴县共计完成整修桥涵97处。

新建涵洞57道，新建路面32.2公里，投资1.697.720元

③内黄施工

根据地区公路总段1981年7月18日口头通知，于7月28日全线完工。县修路指挥部原计划修建10公里路面，后地区要求全部搞完，故从9月27日划为三段齐头并进，东庄以东为一段，高堤桥终点向东为一段，东庄向西为一段。直到1981年12月10日，完成了渣油路面16公里，因天寒地冻停工，但灰土底层已完成，为了防止灰土冻毁用土覆盖过冬。1982年5月将其剩余1.68公里铺完表处。完成工作量783.280元。

1982年8月至11月3日，完成了高堤桥头接线路基及路面工程1.897公里，投资为17.4万元。

至此汤阴至内黄公路从1974年开工以来陆续修建了八年时间，终于全线建成了晴雨畅通的渣油路面。总计投资477.45万元，投工80万工日，其中水利部门投资104.3万元。

(三)对工程总的评价

经过八年的陆续施工，改建线型是合理的，全线桥涵建筑物配套齐全，载重标准统一，均为汽—15，桥涵已全部为永久式建筑。路面工程平整度，及纵向坡度适中，无明显的不平，其中尤以汤阴境2+000~28+000为最佳。1981年汤阴修此段工程时，加强了管理，质量最好。

由于投资限制，路面工程未按设计施工，路面承担的交通量可达

1000辆/昼夜。养护部门应根据交通量发展情况，采取措施，以提高承载能力。

（四）经验和教训：

①本工程于八一年改建将用投资包干，县里采用定额包工，提高了工效，加快了施工进度，工程不超支。

②内黄县石灰、石料采用工地收方，保证了材料不脱吨，减少浪费。

③施工计划下达过后，同时要求进度过急，没有很好掌握施工季节，造成了部分工程质量差，甚至返工。内黄县翻浆4.8公里，又重新罩面，浪费投资4万元。

2、淇县至滑县公路

淇县至滑县公路，起于淇县城西北角与郑州至石家庄公路丁字相交处，经桥盟公社，城北关向东延伸，经张近街，至西岗公社的纸房大队北地，直奔淇河，经河口大桥进入浚县境，穿过卫贤、小河、黄庄店，行进4公里到滑县境，跨过卫河走道口镇大街，在道口镇跃进门处与汤阴至上官村公路丁字相交终止。全长32·452公里，其中淇县境2·8公里。沿途跨三条大河、淇、浚交界的淇河，建有3孔30米双曲板一座，载重标准为汽—15，挂—80，浚县境的共产主义渠大礮桥，载重标准为汽—8，滑县境的卫河东方红大桥为3孔30米双曲拱桥。载重标准汽—13，拖—60。截止到1982年8月全线完成渣油路面的铺筑。

(一) 淇县至滑县公路形成过程：

淇县和浚县由于淇河相隔，形成了公路交通的天然障碍。多少年来两县交界处群众往来依赖于河口的摆渡过河，遇有大风或浚期涨水，交通中断，给两岸群众生活上带来了极大的不便。建国以后由于交通事业的发展，淇县去浚县，滑县均要绕道高村桥，从东高村过淇河经大辛庄、巨桥、白寺至浚县城，再绕道去滑县道口等地。比现行路线要多走20余公里。所以开通此路是广大群众的要求和愿望，也是工农生产发展的需要。

(1)淇县至河口公路，由于行政区划，淇县至河口公路是在原乡间大车道发展起来的。淇河在河口村一带，河床不稳定，是浚期防浚的

險工地段，所以淇县就开通了此路，方便了运输，支援浚期防浚，后经改建为天然砂砾石路面，路基宽6·9—7·5米。

(2)浚县至卫贤公路，卫贤公社是浚县最西边紧靠淇河的村镇，1958年大跃进时期由浚县经小河至卫贤修建县社道路，路基宽7~8米，天然砂砾料逐年养护而成路面。

(3)道口至浚县的黄庄店段，原道口至浚县小河口，卫河相隔，没有公路桥通行。1969年，滑县为了开通至淇县的公路交通，以便滑县的外来物资到淇县火车站下货，节省运费而修建卫河道口东方红3孔30米双曲拱公路大桥，省交通局补助投资30万元。桥建成后活跃了沿卫河西岸的经济，方便了群众的往来。道口镇至浚县黄庄店段与浚县至小河公路在黄庄店相交，全长6·9公里，其中1·6公里是道口街，过卫河1·2公里属滑县境，4·1公里是浚县境。该段公路是卫河东方红大桥建成后，1971年至1972年滑、浚两县组织民工建勤，初步整修了路基，桥涵工程不配套。1974年修建汤阴至上官村公路时，作为绕道通车路线，地区总段又补助3000元，以作维持通车之费用，再次整修了路基。

(4)淇河河口大桥：

淇、浚两县自明朝以来就因淇河的泛滥，经常引起纠纷。解放后在共产党的领导下，虽有好转，矛盾並未完全消除，仍有本位主义的表现。所以两岸交通也一直未能很好解决，经地区行署多次调解。1964年省交通厅曾拨款20·000元，在河口渡口处拟建一低水

位桥。未能如愿。直拖到1966年。桥梁已予制好。由于十年混乱。而被迫停工。予制板被挪作他用。桥未建成。

1973年地革委领导曾多次指示。在河口建桥。地区公路段组织人员。测量桥位。并编制设计文件。1973年12月8日又由地革委生产指挥部王英付部长。召集淇、浚两县生产指挥部负责人。地、县交通、水利部门共同勘察桥位。才算最后确定。修桥地点（详请。见附件）。

1974年5月由地区公路段工程队。承担施工任务。1975年8月完成吊装及主体工程。8月淇河水排洪量达 $2400\text{ m}^3/\text{秒}$ 时。中孔拱肋刚安装。尚未装好横向拉杆。支架被冲跨。拱肋倒塌。（该河流量超过设计排洪流量 $2000\text{ m}^3/\text{秒}$ ）。经抢救恢复正~~常~~施工。

该桥拱肋及拱波吊装。采用索道吊装。西安公路学院73级路班。由张月中老师带领。曾到该桥实习月余。对吊装方案及搭架计算等均提了建设性意见。对保证工程进度和质量。都起了积极的作用。

由于施工期间。正是十年动乱之时。社会秩序比较混乱。故本桥的拱上填料及桥面均于1976年6月才告完成。正当工程队准备两岸砌筑护坡和桥头填筑路基之时。工地发生轰抢事件。群众要求赔偿的价格也朝朝变更。地区段与地区交通局领导研究。并通知两县。遗留工程由所在县负责完成。总段工程队就仓促撤离了工地。

该桥由于工期拖长，民工工资按顾工对待，增加了开支。共耗资45万元。建成了一个独立孤单的大桥置于淇河之上。桥是建成了，但由于两头接线土方未搞，仍不能使用，两岸群众自发的填了一些土，行人及非机动车辆勉强可过。1977年经地区公路段做工作，浚县接受任务将路基完成，补助投资2.5万元。淇县岸由于河口大队的护岸未得到解决，县交通局、公路段不敢承担修建任务。桥建成后四年而不能通车，实为痛心。几年来由于桥头接线未搞好造成不少事故，並有一马车翻到桥下，死了一匹马。

王英指挥长1974年调离安阳地区去邢钢基地工作。1978年回安阳任地委书记，~~他~~问河口桥的情况，实为可惜。时隔不久，于1979年2月24日召集淇县和地区交通局、公路段负责人，汇报情况，並决定1979年4月通车，要求公路段迅速批复文件交淇县施工。对淇县河口大队无理要求2万元的资金是坚决不能容许的，並通知当时的淇县县委书记。要认真抓好此事。

会后地区公路段以安段（79）39号批准投资62.645.12元，完成71米的接线土方及1—4米涵洞一道和路基两侧护坡。淇县公路段1979年3月9日开工，四月基本完成任务通车。两侧护坡未搞，经检查施工与设计工程数量不尽相符。但从工程拖了四年之久看，总算达到了通车的目的，未追究淇县的责任。

（二）改建油路的过程：

淇县至滑县公路，里程虽然不长，但前后经过六年时间才建成渣

油表处路面。从修建的顺序分述如下：

(1)浚县城至小河改建。其中利用了黄庄店至小河段3·65公里。1977年8月23日以安段(77)73号文。批复了浚县至小河段的改建油路任务。投资标准地区按1·5元/m²计算。测设由浚县公路段承担。按三级公路平原微丘区标准。路基宽8·5米。路面宽6米。石灰土底层。厚15厘米。渣油表处厚1·5—2·0厘米。组织民工建勤施工。合计投资32·850元。浚县成立了指挥部。材料运输吨公里补助5分钱。1977年9月开工12月底完成了路基整修。修桥建涵和采备土。由于气温下降而停工。1978年4月继续施工。6月中旬完成了路面铺筑任务。路面施工过程中。底层灰土压实厚度为18厘米。堆放粘土一侧。路基碾压不够坚实。

(2)道口镇至黄庄店段6·9公里。根据滑县、浚县交通部门的多次要求。地区公路段受地区交通局的委托。批准了滑、淇公路改建工程。並以安段(78)212号文于1978年12月25日批复。文称：该改建任务。仍由滑、浚两县负责其境内的工程。並完成测设工作。按三级公路改建。路基宽8·5米。路面宽6米。石灰土底层厚18厘米。每公里补助投资1·5万元。浚县境4·1公里。投资6·15万元。滑县境1·2公里。列入1979年年度计划路基补助0·8万元。路面补助1·8万元。共投资2·6万元。浚县组织了修路指挥部。于1979年9月底开工。11月15日完成路面铺筑。共计完成土方2万立

方米，整修小桥涵7座，完成路面4·1公里。滑县仅在1979年底完成整修路基土方8000立方米，耗资1·2万元。1980年完成油路铺筑，耗资2·6万元，滑县1·2公里共投资3·8万元，比计划投资超支1·2万元。其主要原因，滑县对此项工程领导不力，又处道口镇，民工建勤不好动员，拖延了工期，造成经济超支。

(3)小河至卫贤河口桥头

淇、滑公路小河至卫贤段，是浚县公路段最后完成的一段淇、

滑公路，全长包括卫贤街800米，计14公里。1980年3月总段以安段(80)92号长批复浚县报告，批准改段按三级公路改建，路基宽8·5米，路面结构采用石灰土稳定基层，厚15至18厘米，加铺渣油表处厚1·5—2·0厘米，宽6米。每公里补助投资1·5万元，共补助款21万元，整修桥涵37道，补助投资7·3万元。(省大中修款)，测设工作由浚县公路段完成

浚县成立了修路指挥部，施工任务分配给沿线的小河、卫贤两公社承担。整修路基及各料，采用了群众运动，共计完成土方52000立方米。路面施工以公社为单位，组织民工专业队。1980年4月开工，7月全部完成。经1980年底全区公路质量检查，从挖试、丈量的数据看，其路面强度高，外观整齐，均列全区改建工程之首，受到地区的好评。

(4)淇县至河口段的施工