

新乡市交通志

(送审稿)

新乡市交通局编纂委员会编辑室

一九八八年五月



编写说明

一、遵照河南省交通厅交通史志编纂委员会、新乡市志编纂委员会对编写《新乡市交通志》的意见，于1987年5月，调整加强此工作。这次《新乡市交通志》油印稿，分两种本，即15章本报省交通厅；11章本报市志，作为送审稿。

二、坚持马列主义、毛泽东思想，坚持实事求是原则为指导思想，实事求是记载新乡市的交通。

三、立足当代，详近略远。一般上限始1840年，下限止1985年。部分章、节上溯或下延并述新乡的历史和现状。

四、志稿结构，采用“多章多节”形式。全志包括目录、交通图和概述、大事记、道路、桥梁渡口、公路运输、铁路一、铁路二、水运、邮电、航空管道、交通管理、交通工业、科技教育、人物、交通机构，共15章。分章、节、目3个档次。横分竖写，以横为主，纵横结合，时类并举，横分门类以囊括史实，纵向记述以统合古今。

五、志体采用述、记、志、传、录五体，图、表、照片分别穿插其中。

六、规范：章、节、目以事命题。章前采用无题小序，章的标题居页首上端，节的标题居页中间，目的标题按另一行规格书写。

名称过长，第一次使用后，括号注明所用的简称，如中华人民共和国

和国前、后，称建国前、后。

建国后的历史纪年用公历；建国前历史纪年用汉字注有公元纪年。

记数与计量，包括正负整数、分数、小数、百分比等，用阿拉伯数字。

表格采用开放式。

七、众手成志。《新乡市交通志》由樊世德、尚学义、王新军璐顺编纂，鲁仲文、刘应平、支祥湖审稿，参加撰稿的不樊世德、尚学义、王新军、计如明、龙文、刘锡珏、刘桂英、赵清贵、范望浙等同志，章节末尾，书有姓名，以示负责。章前序均由樊世德撰，史志办李绍富、宋志杰、董玉珍、阎清芬、王庆珑、石玉凤、高绍东、原中爱等同志，在征资、缮写、校对方面，作了许多工作。王化勤、樊道生、赵振海审阅部分章节，深表致谢。

八、编纂者阅历、笔力和政治思想水平有限。志趣结构、语言、资料运用，阴差阳错，繁简失当之处不少，敬祈阅者不吝赐教，以便再行修改。

编者

1988年5月

目 录

第一章 概 述	1
第二章 大事记	3
第三章 道 路	41
第一节 古 道	41
一、西 路	42
二、东北路	43
三、东南路	44
四、南 路	44
五、西南路	45
六、北 路	46
七、关 隘	47
第二节 公 路	48
一、国 道	48
二、省 道	57
三、县 道	65
四、乡村道	67
五、市区街道	73
第三节 路 面	81

第四章 公路管理	83
一、机构	83
二、养护	89
三、绿化	91
四、路政	92
五、养路费	93
六、交通量	97
七、筑路机械	99
第四章 桥梁、渡口	101
第一节 古近代桥	101
一、现存古桥	101
二、原有古桥	104
第二节 公路桥	108
一、卫河诸桥	108
二、共产主义渠诸桥	111
三、人民胜利渠诸桥	114
四、孟姜女河诸桥	117
五、其它桥	119
第三节 铁路桥	131
第四节 立交桥	133

一、新行铁、公路大立交	133
二、京广铁、公路立交	133
三、其它立交	134
第五节 地方窄轨铁路桥	135
第六节 渡口	137
第五章 公路运输	141
第一节 搬运装卸	141
一、搬运业务	141
二、职工队伍	143
三、装卸工具	146
四、搬运公司	149
五、力资分配	159
第二节 旅客运输	162
一、市内客运	162
二、长途客运	169
第三节 货物运输	182
一、人力	182
二、畜力	186
三、机动车	191
第四节 工具	223

一、人力车	223
二、畜力车	225
三、机动车	227
第六章 铁路—(国家铁路)	233
第一节 线 路	233
一、京广线	233
二、新焦线(含道清铁路)	235
三、新荷线	236
四、新开线	237
第二节 车 站	237
一、新乡车站	237
二、新乡北站	239
三、新乡西站	240
四、新乡南站	241
五、新乡东站	242
六、道清三车站	242
第三节 营 运	244
一、客 运	244
二、货 运	253
第四节 电 务	260

第五节 机 务	262
第六节 工 务	267
第七节 机 构	271
第七章 铁路二(地方铁路)	275
第一节 下河支线	275
一、线路修建	275
二、服务范围	277
三、线路管理	279
四、机 构	280
第二节 窄轨铁路	289
一、线路建设	289
二、客货运输	295
三、机车设备	301
四、企业管理	302
五、机 构	305
第三节 专用线路	307
一、准 轨	307
二、窄 轨	308
第八章 水 运	313
第一节 河 道	313

一、卫河	313
二、共产主义渠	314
第二节 治理卫河	314
一、疏浚航道	314
二、清淤	315
第三节 航运	317
一、货运	317
二、客运	319
三、运价	323
第四节 港航管理	324
一、码头	324
二、航监	325
第五节 船舶修造	326
第六节 机构	327
第九章 邮电	331
第一节 邮政	331
一、邮驿	331
二、邮政网点	332
三、业务	333
四、邮路	333

五、投 递	343
六、邮 资	343
第二节 电 信	347
一、有 线 电 报	347
二、无 线 电 报	349
三、长 途 电 话	352
四、市 内 电 话	357
五、电 力 设 备	364
第三节 经 济 收 支	365
第四节 机 构	369
十章 航 空、管 道	377
第一节 航 空	377
一、机 场	377
二、救 灾	381
三、客 运	383
四、专 机	384
第二节 管 道	384
一、线 路	384
二、泵 站	385
三、机 构	386

第十一章 交通管理	389
第一节 运输管理	389
一、市 场	389
二、运 价	394
三、设站检查	398
第二节 车辆监理	401
一、车辆管理	402
二、驾驶员管理	404
三、安全管理	405
四、事故处理	406
第十二章 交通工业	417
第一节 车辆修配	417
一、平 车	417
二、汽 车	417
三、社会修理	427
第二节 车辆制造	428
一、简易车	428
二、客 车	431
三、自行车	431
第三节 汽车配件	432

第四节 其 它	433
第十三章 科技、教育	453
第一节 成 果	453
一、公 路	453
二、铁 路	455
三、邮 电	459
第二节 教 育	460
一、交通教育	460
二、铁路教育	461
三、邮电教育	461
第十四章 人 物	464
第一节 传 记	464
第二节 英 赞	467
第十五章 交通机构	475
第一节 省 级	475
第二节 地、市级	476
一、地区交通局	476
二、市交通局	482
第三节 县(区)级	489

第一章 概 述

新乡面对黄河，背靠太行，古为商纣南郊牧野；周·郑国；春秋卫地；隋开皇六年（公元586年）置县。1949年在县城建市。曾为平原省省会。市区，人口54.04万，面积186.86平方公里。大地坐标：东经 $113^{\circ}50'$ ，北纬 $35^{\circ}21'$ ，海拔72米左右。南距省会郑州80公里，为黄河北岸豫北重镇。扼晋东南门户，控制豫北平原，披山带河，形势险要，历代为兵家必争之地。武王伐纣，著名的牧野之战，其主要战场就从市郊牧野乡一带开始。现为豫北地区重要的工业城市之一。是新乡所属县的政治、经济、文化中心。

市区中心，纵有京广铁路穿越其间，横有新焦支线与太焦、焦枝铁路连接，新荷铁路交汇京广铁路与京沪、兖日铁路相连，构成铁路纵横的大动脉，是晋煤外运的重要通道；地方铁路从1953年始建，有10处专用线从京广铁路出轨伸向各工业区，全长34.72公里；地方窄轨铁路，始建于1959年，可通往原阳、延津、封邱、长垣、辉县，正线全长215.8公里，形成以新乡市为中心的枢纽铁路运输网络，营运里程居全国各市之首。当今的新乡，铁路纵横，巨龙奔驰，铁路运输繁荣兴旺，对振兴

新乡作出巨大贡献。

新乡的公路交通也源远流长，早在原始社会，人群在这里采集渔猎，繁衍生息，出入往返，反复践踏而出现了最早的道路，从市区鲁堡、孟营两文化遗址看，在原始社会中期，全市已进入仰韶、龙山文化时期，即有了初期的水陆交通。公元前1057年，周武王率诸侯伐商，戎车三百乘，驱驰彭彭，战于市郊牧野，殷前徒倒戈于红土岗（今御寨村）追兵破阵，攻入紂城，遂灭商，可见当时新乡之交通。武王灭殷，封管叔于邶（今市西大家店村），建立邶国，路与卫、共、凡、宁、邢、胙诸国相通。隋开皇六年，划汲、获两县地取新新乡首尾二字，置县治。唐武德元年（公元618年）始筑县城，城区辟崇化（东大街）、归德（南大街）、絳歌（西大街）、安仁（北大街）、明弘治开临川街等街道，絳歌、崇化为东西重要驿道。到了近代，随着交通工具的进化，民国九年（1920）十月，始建的由潞王坟车站（今北站）经孟坟至辉县百泉东华门外的马路（即公路），民国十年一月告成；是年，建成市区西站马路，由挹爽门经石榴园、姜庄达火车站。为河南公路建设较早的路段之一。在新乡解放前的三十多年间，仅有45条街巷道路，全长11.47公里，皆是土路，路面狭窄，时通时坏。中华人民共和国建立（下称建国前后）三十六年来，建设了以东、西、南、北四干道为主体，连接纵八横九17条大

道，贯通 4 4 条国、省、县、乡道路及市区 447 条街巷，干支道路纵横交错，布局合理的城市道路网。通车里程 313.6 公里（不含区、街巷），其中列养公路 136.3 公里。为建国前的 26.5 倍。质量的提高尤为显著，不仅 95 % 以上的道路铺了柏油路面，而且高级、次高级路面占 90 % 以上。国道北京至深圳公路纵穿市区中心，省道新乡至濮阳、长垣、原阳、郑州、济源、林县等公路，伸向四面八方。县、乡公路环绕市郊交织成网，村村通柏油路。公路建设正向宽路基、大吨位、高速度的方向发展。

桥梁是连接道路的纽带，也是保持道路畅通的重要环节。市区中心，横有卫河、共产主义渠平行东流，纵有人民胜利渠、西孟姜女河注入卫河。历代在新乡市区河渠上兴建的各类桥梁有 10 余座。新乡最早的桥，据新乡县旧志，宋·《郑滂邵公桥记》：宋·政和元年（公元 1111 年），建石桥，名曰“邵公桥”，桥长 14 丈，宽 2.1 丈。桥 5 孔行水。中孔 1.8 丈，桥高 2 丈有奇。明、清重修。民国三十二年（1943 年），日伪当局将石桥拆除。改建 7 孔石墩，上架木梁。建国后改名“大众桥”。历经沧桑多变，古桥现存无几，多被钢筋混凝土桥梁代替。1952 年以来，桥梁建设大发展。目前，市区共有各种桥梁 74 座，长 2,479 米，涵洞 92 座，全部为永久性桥涵。昔日的古廊桥，在市郊西北行洪区内，新河（林县河口村）公路上，石板作面 2 孔，不足

10米。1959年，相继在共产主义渠、公利渠建成两座钢筋混凝土桥，后在两渠间建曲线刚架拱桥，3桥相连。全长492米。京广铁路从北向南将新乡分割成东西两部分，1969年先后在人民路、北干道、北站区建成立交桥。1985年建成新荷铁路飞越新焦支线、京广铁路、公路2座，计443孔，长3969.26米的特大立交桥，其气势宏伟壮观。这对沟通全市公路交通发挥重大作用。

新乡的交通运输，由手提、背扛、肩挑、畜驮、人力车推、畜力车拉，到汽车运输、管道运输，经历了几千年的漫长历程。民国十七年（1928年），新乡至辉县百阜站通汽车。民国十八年（1929年），民国政府与商人在新乡先后开办“汴辉汽车公司”、“仲明汽车公司”，分别经营由新乡经延津、封邱至开封柳园口，新乡至辉县董壁镇客运。抗日战争时期，日军在新乡设立汽车营业所，经营新乡至浚县，新乡经阳武至封邱，新乡经延津至封邱客、货运输。1946年，新乡设立商车联合办事处，有8家私营汽车运输修理公司，拥有汽车12辆。1947年，河南省公路局在新乡开办汽车营运，经办新乡至开封、新乡至焦作、新乡至道口3条客运路线，时断时续。由于战争的创伤，建国初期，全市公、私营汽车仅有23辆。这样，当时完成客、货运输或支前任务主要是靠人、畜车担负。随着工农业生产的不断发展，

汽车运输工具猛增。到1970年底，市区载重汽车发展到1,988辆。党的十一届三中全会后，在“改革、开放、搞活”政策指引下，社会车辆特别是个体户车辆的发展与日俱增，至1985年底，全市有各种机动车14,895辆。这一年完成货运量479.95万吨，周转量99,422.9万吨公里。市内容运比货运发展得更快，1949年，平原省汽车运输公司用代客车（货车），只经营1条新乡至濮阳125公里客运路线。1958年，市内开辟公共汽车。至1985年底，全市有营运客车775辆，31,853个座位，其中交通部门225辆，10,125座位，个体户315辆，12,600个座位，厂矿企业111辆，4,400个座位，公交公司124辆，4,523个座位。经营路线262条，其中跨省线路9条，跨地、市线路169条，辖区内线路84条。日发班车次624个，95%的乡镇通了班车，日运客量5万余人次，这一年完成客运量2,228万人次，周转量81,803.5万人公里。

市区内有卫河。共产主义渠平行东流达天津注渤海。明·新乡县志载：“卫河流北门之外，黄河经南野之滨”。所以，新乡的水运交通历史悠久，隋大业四年（公元608年），开辟粮运航道，金代卫水通苏门（今辉县）、获嘉、新乡、卫州（今汲县）、黎阳（今浚县）诸地。元、明代在新乡八柳树村设广盈仓。清代漕运至临清抵天津。1902年后，道清、平汉铁路经新乡建成通车