

汝阳县交通志草稿

汝阳县交通局编

一九八四年五月

目

前 言	1
第一篇 概述	3
第一章 汝阳县自然概况	3
第二章 汝阳县交通发展概述	6
第一节 解放前后交通状况	7
第二节 交通与国民经济	8
第三章 交通管理机构沿革	11
第四章 交通大事记	17
第二篇 公 路	24
第一章 解放前后公路概况	24
第一节 公路修建情况	34
第二节 油路修建	43
第三节 汝河大桥	46
第二章 公路养护	49
第一节 养护组织变化情况	49
第二节 土路面的养护	52
第三节 渣油路面和砂石路面的养护	53
第四节 设置公路标志	59
第五节 养护机械的演变	60

第三章	公路绿化	64
第四章	路政管理	69
第五章	养路费的征收	72
第六章	铁路	76
第一节	铁路修建情况	76
第二节	高河大桥修建情况	77
第三节	建站情况	78
第三篇	运输	83
第一章	公路运输	84
第一节	解放前后运输工具的变化、运价的变化及管理	84
第二节	解放前后运输状况的对比及对国民经济的影响	92
第三节	货物运输	96
第四节	旅客运输	101
第五节	汽车运输经济和技术指标	111
第六节	专业运输单位	114
第二章	民间运输	124
第一节	解放前民间运输概况	124
第二节	解放初期民间运输情况	125
第三节	组织群运和三统政策的贯彻执行	127

第四节	联合运输组织的建立和发展	139
第三章	搬运与装卸	152
第一节	初期组织和经营方式	152
第二节	汝阳县搬运机构的正式成立	153
第四章	交通运输工具的维修	165
第一节	汝阳县汽车大修厂的建立	165
第二节	国营九六八九厂概况	168
第五章	水运	171
第一节	水运的起源	171
第二节	解放后的水运	172
第三节	渡口	173
第四节	盐山大寨	176
第四篇	交通安全与监理	177
第一章	交通监理机构	177
第一节	建站前的安全工作	177
第二节	汝阳县交通安全监理站	179
第二章	交通工具及驾驶员的管理	182
第一节	交通工具的发展及管理	182
第二节	驾驶员的培训、考核和管理	183
第三章	机动车及驾驶员检审	187
第一节	组织领导	187

第二节 具体实施.....	187
第四章 交通事故.....	189
第一节 交通事故的根源及特点.....	189
第二节 处理肇事.....	190
第三节 安全措施与交通安全宣传.....	190
附：交通系统历年来先进集体、个人（简介）.....	196
编 后 语	202

前 言

交通，是国家的动脉，是国民经济的先行官。从古到今，不论在政治、经济、军事上都占有相当重要的地位，起着促进社会发展的推动作用。

交通，是连结政治、经济、文化中心的必要环节。过去交通不发达，实质上阻碍了社会的发展、人类的进步，也束缚了人们的视野，把人类局限在有限的空间里，把时间白白地消磨在漫漫的征程上。

今天，我们搞四个现代化，党和国家把发展交通作为战略重点，足见意义重大。

汝阳县位于河南省洛阳地区南部。属伏牛山区，黄、淮河系。古称伊川，后改伊阳，一九五九年八月经国务院批准改为汝阳。

汝阳县虽历史悠久，但因处山区，过去贫穷落后，交通闭塞。解放前数百年的发展，远不及现在几年的迅速。建国后，交通事业的发展迅速异常，涌现出许许多多值得记载的史实。为了总结交通

发展的历史经验，吸取其教训，承前启后，继往开来，给四化建设、给后人提供历史借鉴，特编此志。

本志在广泛搜集资料、调查研究询问的基础上，坚持历史唯物主义为指导思想，尊重史实，秉笔直书。限于篇幅，限于时间，本着详今略古、详近略远的方针得出其稿，又到有关部门征求意见，几经修改得出此志。

本志共分 篇 章 万字。上限 年，

下限1983年。志中各种单位的使用，除引用原文外，一律采用现行国家通用的基本标准单位；统计数字一般采用小数点后一位小数四舍五入；并采用现在调查核实的数值。铁路部分从略下笔。志中空缺的年份因资料和其他因素的影响而略去。

编写《交通志》是一项新的工作，千虑之一得，虽资料万千，但限于水平，遗漏和错误在所难免。恳请指正，以求完善。

《汝阳县交通志》编纂小组

1984年元月

第一篇 概 述

第一章 汝阳县自然概况

汝阳县地处伏牛山区。黄、淮河水系。山脉起伏。河流纵横。四邻有：北伊川，南鲁山，东临汝，西嵩县。全县平均海拔高度332米，最高山峰海拔1662米，最低洼地海拔220米。上千米的山峰十八座，著名的山峰是鸡冠山（1603米）、岷山（1168.8米）、大青山（1112米）、南天垛山（1390米）、狮子垛山（1289米）。由于这些山峰的影响，造就了全县呈南高北低、西高东低的地形。纵观其势为北平、中丘、南深山。南部峰峦起伏，沟壑纵横；中部山川道道，丘陵重重；北部平平坦坦，一望无际。全县总面积1381.1平方公里，其中山林面积占69.8%，海拔在500—1250米；丘陵面积占20%，海拔在300—600米；平原面积占10.2%，海拔在270—332米。

汝阳县境内河流共21条。属黄河、淮河二大水系。属黄河水

系的面积108.4平方公里，属淮河水系的面积1272.7平方公里。汝河是最大的河流。发源于鲁山县的天息山，由西向东流经县内五个公社，至小店公社出境，经临汝、~~郏~~县、襄县与沙河汇流注入淮河。汝河的主要支流有：斯村河、斜纹河、疙瘩河、浑椿河、桂流河、马兰河、二郎河、板棚河、柏树河、漫流河等17条。汝河全长40公里。

山北的杜水（也叫康水，又叫刘伶河）在下游注入伊河，汇入黄河。

汝阳县属暖温带大陆性季风气候。四季分明。春季干旱，风较多；夏季炎热，雨适量；秋季凉爽，雨较足；冬季干冷，西北风多。全年平均气温13℃左右。最冷时节在元月，平均气温-4℃左右，最冷气温-10℃左右；最热时节在七月，平均气温29℃左右，最热气温38℃左右。全年降水量700余毫米，且多集中在七八月份。由于多流汇集，汝河常山洪暴发，水势凶猛，紫罗口最大流量达7050米³/秒。

汝阳县南北长70余公里，东西宽20公里。山水相连，汝水贯穿。沿河两岸，土地肥沃，人口稠密。这里不仅适合农作物的生长，而且土特产、矿藏丰富。那些横卧的山峰，气势雄伟。巍巍的大山上，生长着较为茂盛的树木，防护林、水保林、用材林及宛如星河的花草美化着大自然。这里每年出伐着大批的生活用材及煤矿用的坑木等。茫茫的深山中埋藏着丰富的煤、萤石和铁、铜、锰等矿石。有着核桃、木耳、桐籽、金针、黄花菜等土特产及血参、百合、菊花等中药材。这里盛产小麦、玉米、红薯、花生、大豆、棉花等农作物；盛产驰名中外的杜康酒；还盛产萝卜、白菜、葱、姜、蒜等菜蔬。此外还出产山羊、兔、猪等畜类，生产水泥、化肥等工业品……

汝阳县共有2364个自然村，69255户，333086口人，设14个公社（镇），城镇人口占4.5%。过3万口人的公社7个，人口分布南稀北密（按第三次全国人口普查资料）。城关位于县中心偏北，是县城所在地；王坪、靳村、付店是边远公社，山重重；

十八盘属中部，川纵横；刘店、三屯、上店、竹元、柏树公社丘连绵；小店、陶营、内埠、蔡店较平坦（参阅汝阳县地图）。

第二章 汝阳县交通发展概述

汝阳县历史悠久，设县的历史已有五百余年了。从古到今，交通的发展，经历了漫长的过程：从兴起、萧条、复兴到今天的兴旺发达。有据可查的史实，反映了人们同大自然作斗争的智慧和力量。

古时候，汝阳县的交通状况如何呢？宋代欧阳修《伊川》诗说：“绿树绕伊川，人行乱石间。寒云低晓日，白鸟向青山……”。从这可以看出，那时几乎无路，只不过是一些弯弯绕绕、崎岖不平的山道罢了。道路如此，运输就可想而知了。“旦别河桥杨柳风，夕卧伊川桃李月”（唐、宋之间），区区百余里，需用一整天，这正是当时的写照。

清代，为供传递政府文书的官兵中途更换马匹或休息住宿，设

立了驛站，当时只有二人二马。为保证官府紧急文书迅速、顺利地传递，除颁布各种禁令和修筑桥梁外，还修了不少的“桥”，拓宽了不少路（如小辛店桥），立了不少令。无疑，此举促进了社会交通事业的发展，但很轻微。

第一节 解放前后交通状况

解放前的若干年，人们在乡村小道上，肩扛、人担、畜驮进行短途的贩盐、煤等和生活必需品的交流运输。后来出现了畜力铁轮车、手推独轮车，这二种车的出现，显然是我县运输史上的一大发展。该期，天然的汝河水中放筏也兴旺了。

解放前夕，我县出现了胶轮马车。但毕竟还是稀的东西，只有官方或大户人家以及财主们才拥有。一般的人们是购买不起也享用不起的。由于人们生活水平和生产力低下，无能力运出土产品和运入生活品，加之官府黑暗，战争不断，匪盗横行，劫掠严重，以致人心惶惶，民不聊生。在生活不能保障、人身不能安全、人民贫困、交通闭塞情况下，很少有人搞长途贩运，导致了运输业的萧条：

一斤盐要用六十多斤粮来换！（参阅伊川县志）

解放后的几年，手推独轮车，畜力独轮车及胶轮马车充斥着运输市场。人担、肩扛、畜驮逊色多了。为了适应社会的需要，县成立了马车队。至此宣告了专业运输业的成立。他们运出山区的坑木、土特产，运回煤、盐、小百货等并用其代步拉客。但是，由于是山区，毕竟还是落后的。从县城往四边去，都要翻山越岭。往东唯一的一条牛车路，还要通过紫罗坡，若有车过，需得几人合伙才能过去的。

第二节 交通与繁荣经济

五十年代末六十年代初，县有了汽车，并且短短几年的时间发展到20辆。使马车、人担步行的状况改变为汽车代替。干线公路修到山村，山货、宝藏不断运出，生产资料、工业产品、日用杂物繁忙运进。有力地支援了工农业生产以及抢险救灾，服务党的中心工作等，改善了人民生活，沟通了城乡交流。在此期间，交通管理机构、交通监理以及钢厂车队、运输站、县汽车队、公路段、搬运

队等相继成立了。汝水放筏更频繁了。

七十年代，社会迅速发展，人民越来越需要交通事业。民办公助的修路热潮掀起了。一座座大大小小的桥涵完成使用，一条条公路相继竣工通车。路基由窄到宽，油路从无到有。汝河大桥的建成，沟通了城南九个公社，为发展全县交通事业奠定了基础。此后，竹元公社人民为了改变行路难的状况，自发地组织起来修路。可贵的精神，可喜的行动，带来了上级的支援。很快，通往竹元公社的道路也畅通了。

千年的羊肠小道，变成了平坦的汽车通途。这时期，运量大，运力日见紧张。为相适应，各单位竞相购买和拼装车辆，致使一九七七年发展到130余辆。社会的发展带来了交通事业的发展，而交通事业的发展又大大促进了社会的发展。这时期，粮局车队，二化车队、杜康酒厂车队、汽车大修厂、大队的机修店等也竞相成立了。社会车辆与日俱增，出现了交通事业大繁荣。此期，焦枝铁路也修入了汝阳县境，建立汝阳县站并投入使用。

八十年代，随着公路的延长，公路路面质量的提高，交通状况不断改变。八二年底时，公路通车里程407公里，其中晴雨通车里程达232公里，渣油路33.7公里，交通占地为总面积的1.1%。拥有汽车三百余辆，轮式拖拉机二百余台，手扶拖拉机三百五十余台，大功率、多性能、优质量、长寿命、高吨位、杂厂牌的机动车充斥社会运输市场。

沟通郑州、洛阳和周围几县，沟通全县各个公社大部分大队。初步形成了以县城为中心的交通网络。公路延伸四方，汽车来往不断。辛勤的建设者们正日日夜夜地筑建、养护公路，驾驶、维修车辆。源源不断地开拓进军，繁忙地进行城乡交流，日益满足人们的探亲访友、业务往来、物资交流、基本建设等需要。

交通事业虽然发展了，但中国人流传的“好出门不如赖在家”等俗语还应验着。这其中就有说交通事业还落后着（当然与全社会各部门有关），交通事故时时发生着。

现在，汝阳县还没有二级公路，中级以下的路面占的比例还很

大；晴雨通车里程比例还很小；还有部分村镇没有公路。公路多是依山傍河，有的就在河滩上……，一直是路窄路险路陡路弯。每遇汛期，山洪暴发，车辆受阻，部分路段，久日不通。一九八二年八月份由于大雨，山区道路全部受阻达五天之久，出动人员抢修后，第六天勉强到西局，第八天才能通往付店。很长时间发不到太山，靳村、王坪、刘店东路车难通行。汝蔡路一直停发，就连三屯也停发多日。

随着社会的发展，形势的需求，人类的进步越来越需要交通事业。运量日益增大，车辆逐年增多，四个现代化促使着我们向新的目标挺进。

第三章 交通管理机构沿革

一、建设科（一九四九年十月至一九五五年十二月）

一九四九年十月，汝阳县人民政府正式成立建设科，科内设一专人负责交通运输事业。下设运输站（一九五五年二月廿五日成立）。

二、交通科（一九五六年一月至一九五八年四月）

一九五六年一月，撤销建设科，正式成立交通科，下设单位有

运输站，公路段（一九五六年三月成立），搬运队（一九五七年成

立）

三、交通局（一九五八年五月至一九六三年四月）

一九五八年五月，为适应形势发展，撤销交通科，成立交通局，

内设公路、运输、人秘三个股。下设运输站、搬运队、三统办公室、

县营联会汽车队。另有城关、上店、付店、三屯、玉马、小店、内

埠、蔡店八个交通运输管理站。

一九五九年成立了交通运输指挥部，后改为联运办公室。

四、工业交通局（一九六三年四月至一九六七年三月）

一九六三年四月，撤销交通局，成立工业交通局，下属有公路

段、运输站、搬运队、汽车队、马车运输合作社（一九六四年一月

建立）、联运办公室六个单位。

五、工交办公室（一九六七年三月至一九六八年一月）