



代县志初稿

交通邮电志

(第九卷)

代县县志办公室编印

一九八三年

本卷责任编辑 黄培业
执 笔 牛月照
参于修订 侯雨亭

王 功

韩贵斌

吕楚珩

陈 彰

校 对 李述权

代县教育局印刷厂承印

目 录

交通、运输

第一章 古代交通

关隘	2
驿道	3
津梁	3
交通工具及运输	3

第二章 现代交通

第一节 民国年间的交通状况

机构概况	4
铁路	4
公路	4
桥梁	5
交通工具及运输	5

第二节 建国后交通事业的发展

组织机构	6
铁路	9
公路	10
附：代县境内主要公路里程表	14
桥涵	15
附：铁路桥梁统计表	16
公路桥梁统计表	17
各种车辆拥有量及客货运输量	18
附：建国后公路客货运输量统计表	19
附录 重大交通事故简介	20
附照 肇事现场	20

邮 电

第一章 古代邮驿

驿站	2 2
铺递	2 2

第二章 现代邮电

第一节 清末民初现代邮电的兴起

邮务局与代办所	2 3
电报局与电话局	2 3

第二节 抗战时期的交通站

第三节 建国后邮电事业的发展

机构概况	2 4
邮政事业	2 6
电信事业	2 6
附：建国后邮电事业基本情况表	2 9

交 通、运 输

第一章 古 代 交 通

代县北部为恒山山系，勾注山蜿蜒起伏，连绵不断。南部属五台山山脉，峰峦对峙，山高谷深。中部为狭长平川地带，滹沱河横贯其间。古时交通皆因地就势，辟路而行。山川扼要处，设有关隘，河流上架有固定桥梁和季节性简易桥梁。

代县地处要塞，历代为戍守重地。交通的发展与其所处的战略位置和战事有着密切的联系。而汉初，汉高祖刘邦封韩王信为代王，守雁门，防御匈奴入犯。那时，国内广设传舍，传递文书。广武县（今代县）亦设传舍，与国都长安（而安）联系。据《读史方輿纪要》记载，太元二十一年（396），北魏帝王拓跋圭率四十万大军进击后燕（河北定县），南出马邑（朔县）逾勾注（雁门关）而进入河北。可见，当时由于大规模的军队调动，广武县已有可通车马的道路。《山西资料汇编》载，隋炀帝三年（607），由于战争的需要，因而修筑了太行山道路，从河北通晋北，这时，雁门县（今代县）已可从官道进入河北。《读史方輿纪要》又载，天宝十四年（755）唐朝将领郭子仪“围云中（大同），拔马邑，道开东陉关（峪口）”，越过杨林岭（代县、五台交界处）入井陉（关名）到达河北。这说明，唐代就开辟了由雁门县进入河北的这条山路。根据《山西资料汇编》记载，到唐代，雁门县已可道过驿道通往开封和长安。到了清代，即形成了以雁门驿（设代州）为中心的初具规模的交通网。

关 隘

雁门关，在城西北二十公里处。为历代交通要道。据光绪《代州志》记载，唐置关，古称太和岭道。它从城西北十二点五公里的太和岭口入，经富拉沟、城上、石墙沟、吴家窑、黑石头沟、盘上铁裹门（海拔1601米）达雁门关。北下赵庄、白草口、柳林、油房、出旧广武。

明代又移筑关城于今址，亦唐以前北出的通道。它自城北上南口，经前腰铺、红窑、富家坪、烧红庙湾，即上雁门关（海拔1683米），北下雁门关村、后腰铺，出新广武。《北史》称：“今关道，尽太和岭路干而多峻岭，稍夷而多激湍。入冬则坚冰塞途，车马蹭登不易度也”。

东陉关（峪口），在城南十公里处。入口经滩上、双柴树越岭西下，可通往五台。

白草口、水峪口、胡峪口。清光绪《代州志》记载，雁门十八隘自宋代而设，到了明代皆建立城堡，在代州境内有白草口、水峪口、胡峪口三隘。光绪《山西通志》记载，北出白草口可通马邑。水峪、胡峪二口为夏屋山麓，北通山阴。

峨口，在城东南二十五公里处。接繁峙界，道通五台。

中解口，古也称西峨口，在城南七点五公里处，道通五台、定襄。

驿 道

驿道是我国古代为传递公文、信件而开辟的道路，也是当时的主要交通大道。清代，代州城设有雁门驿，东至沙河驿（繁峙界内）一百二十里，西至原平驿一百里，北到广武站七十里，南

去滩上五十里。

津 梁

普济桥。是一座固定桥梁，座落在城南门外滹沱河上。乾隆《代州志》记载，桥建于明代正德年间，万历十三年重修。长二百二十五米，宽二点四米，土木结构，可通车马，清末毁。

滹沱河及其支流的时令桥。据光绪《代州志》记载，滹沱河时令桥由东向西有聂营桥、沱阳桥、圪塔桥、东斜桥、正南桥、西斜桥。支流时令桥有峪河桥、峨河桥、泊水桥、羊头河桥。

吊桥。明洪武二年重修州城时，在城外四围挖有护城河，深宽各六米，并于东西南北四门之外建吊桥，以通车马人行。明嘉靖年间护城河被淤平，吊桥遂废，后东西两门重修三孔石拱桥，东门外为沙河桥，西门外为香圪沱桥，光绪初年被水冲毁。

交通工具及运输

民国以前，一直靠人力、畜力进行运输。马车、牛车成为平川区交通运输的主要工具。马车有两种，一种为轿车，用于载人，一般服务于少数达官贵人、富豪大贾。一种为敞篷车，用于载货，大部分服务于商人外出采办货物。南、北山区则要靠驮骡、驮驴或人背肩挑。清代，代州造车业已很繁盛，所造敞车、轿车销往邻近地区和绥远（呼和浩特）一带。

第二章 现代交通

第一节 民国年间的交通状况

民国年间，县境内开始兴修铁路、公路，并有了火车、汽车等现代交通运输工具，从而打破了几千年来靠人、畜运输的局面，揭

开了交通现代化的序幕。但是，落后的交通运输状况并没有得到根本改善，古老的交通运输工具仍然占据着主要地位。

机 构 概 况

民国六年（1917），代县县公署设实业技士一人，兼管交通事务。民国二十年（1931），设立建设科，设专人分管交通事务。建设科除组织领导开设新路、扩展维修旧路外，还管理造车、交通工具改革等事宜。

铁 路

辛亥革命后，军阀混战，割据一方。阎锡山闭关自守，在晋地铺设窄轨铁路。二十五年（1936）修建同蒲北段原阳（原平—阳明堡）支路，在代县境内由大茹解到阳明堡长约五公里。因“七、七”事变爆发，未正式通车，后废。

公 路

民国十一年（1922），阎伪政权开始修筑太同公路，这是当时省内的一条重要的国防、经济干线。在代县由大茹解入境抵阳明堡。十二年（1923）又由太和岭口入雁门关达广武，至老羊寨北出境。这一段路西至崞县界，北至山阴界，经过县境内总长六十五公里，路基宽四米。民国二十八年（1939）山西省建设厅拨款六千九百元，对太和岭村至关顶一段路面及涵洞进行了维修。

民国二十四年（1935），代繁西县合修阳大（阳明堡—大营）支路，路基宽四米，可通汽车，县境内西起至阳明堡，东至东留属，全长三十四公里。

民国二十六年（1937），县建设科领导修筑了阳南（阳明

堡一南口)支路,全长十公里。代五支路,由县城东南入峪口沟,经阳花村达五台界,全长四十公里,路基宽二米一,为人畜通行道。

桥 梁

民国年间,滹沱河上已无固定桥梁。河米的天然阻隔,造成了南北交通往来的极大困难,沿河两岸居民年年筹款自建起秋搭春拆的时令桥,以通往来。

正南桥,建于普济桥旧址,由中解等三十余村联合营建。民国二十八年(1939),日寇为了扫荡我南山抗日根据地,在正南桥旧址营建了一座土木结构的固定桥,三年后被洪水冲毁。

东斜桥,位于胡家沟北,距正南桥一公里,由金盂等十余村联合营建。

西斜桥,位于七里铺、张家堡之间,距正南桥五公里,由赵村等九村联合营建。

圪塔桥,位于圪塔村西至下平城之间,距东斜桥五公里,由选仁等十余村联合营建。

聂营桥,亦称普济桥。位于沱阳、聂营二村之间,由聂营、峨口两地营建。

交 通 工 具 及 运 输

大同公路的建成,大大改善了代县的交通运输状况。民国十三年(1924),阳明堡设汽车站,每天有班车通往太原、大同两地。民国二十六年(1937)日寇侵占代县后,阳明堡汽车站停止运营。日寇在城内设汽车站,每天亦有班车开往太原、大同两地。

县境内大部分地区交通运输很落后。南北两山仍是人背畜驮，平川地区，马车、牛车还是主要的交通运输工具。传统的造车业依然存在，据民国二十三年（1934）统计，所造大车、轿车数百辆外销。

第二节 建国后交通事业的发展

建国后，随着国民经济的飞速发展，代县的交通运输事业发生着日新月异的变化。一九五二年以来成立并不断健全了各级交通运输机构，相继兴建了铁路、公路，火车、汽车、拖拉机等现代化交通工具逐步代替着古老的人畜运输工具。在滹沱河上修建的座座钢筋水泥大桥飞跨南北，彻底结束了滹沱河水阻碍交通的时代。截至八二年底统计，全县修建了县级公路七条，社队级公路一百零一条，在四百个大队中，通公路的二百六十九个，通车不通路的五十一个，不通公路的八十一个，基本上形成了一个以县城为中心的县、社、队三级交通两路。

组 织 机 构

交通局：

一九五二年由农林水利局设专人分管交通工作。一九五四年，设立交通科。一九五八年，繁代合县，成立繁峙县工业交通局，代城设车队，有苏式汽车两部，进行客货运输，全年可完成客运量一万余人次，货运量三千吨左右。一九六一年繁代分县，成立代县工业交通局，仍设车队。一九六九年改称交通局。一九七三年车队划归运输公司。一九七九年，交通体制改革，交通局除领导运输社外，还下设运输管理站、道路组和新高、金盘、聂营、峨口、岗上、滩上、八塔、青社、胡峪、分水岭十个养路队。截至八二年底统计，

共有行政人员六人，道路事业人员二十四人，养路队代表工一百零五人，养护着城滩、枣分、高柴、沿木四条县道九十八公里。

运输公司：

前身是汽车站。一九五二年，省交通局将太原私营汽车公司的一部分汽车分散各地，在原平设站、代县、大营设分站，实行业务联营的办法，由原平站分派任务，进行客货运输。运输线始于原平经代县到大营，称原太线。一九五五年，实行公私合营，私营汽车公司解体，汽车站撤消。一九七三年，运输公司正式成立，接管交通局车队。本县客车通往滩上、峨口、原平。全年可完成客运量六万余人次，货运量六千余吨。一九七九年，运输公司划归山西省运输公司统一管理，截至一九八二年底，共有职工三十九人，汽车十部，其中客车四部，货车六部，客运量十五万人次，货运量二万吨。

运输社：

一九五五年由个体运输户组成，是集体所有制单位。始有畜力平车二十辆，职工二十多人。经一九六二年的精简压缩和历次政治运动的冲击，到一九六九年只剩八人八车。一九七四年扩太组织，人员又增至二十三人，同时购进四十马力拖拉机四台，全年可完成货运量一万五千余吨。一九七六年增汽车一部，货运量共达二万余吨。截至一九八二年底，共有职工五十人，汽车一辆，拖拉机两台，小四轮两台，下设机车、装卸、修理、平车、后勤五个组，完成货运量二万八千吨。

公路养护段：

前身是公路管理站，为地区公路修护段的派出机构。一九五一年初建于阳明堡，有职工三人。一九五四年设阳明堡、磨坊两个道班，养护里程七十公里。一九五八年，繁代合县，公路站改由繁峙

县工业交通局领导，职工增至二十人。一九六一年，恢复代县后，又增设西留属道班。一九六九年公路站由阳明堡迁往平城，称代县公路站，属县交通局管辖。下设东留属、段村、平城、阳明堡、石墙沟五个道班，有道工四十二人，养护里程一百零八公里。一九七三年，公路站收归地区领导。下设东留属、段村、平城、阳明堡、石墙沟、后腰铺六个道班和峨口、下庄、新高、滩上、八塔、五个养路队，养护里程一百七十八点五公里。一九七九年，公路实行分级管理，干线公路划归公路站管理，县社道路划归交通局管理。公路站改称公路养护段。截至八二年底统计，下设峨口、东留属、段村、城关、阳明堡、石墙沟、雁门关、后腰铺八个道班和一个机械班，配备汽车一辆、拖拉机两辆、小四轮四辆、压路机一台，共有道工一百零三人，其中协议工六十六人，养护着下白泉——太原线三十九公里，得胜口——阳明堡线二十九公里，五台——西留属线七点五公里。

监理站：

一九七八年成立，共有干部、职工四人，为地区交通监理所的派出机构。负责征收养路费，监督执行交通规则。据统计，一九七九年至一九八二年共征收养路费一百一十四万元，处理交通事故七十起。

火车站：

代县车站，由太原铁路分局原平车务段管辖，位于县城东二点五公里处，为四等站。始建于一九五九年，一九六一年正式开办运营，有职工十二人，全年客运量三万六千人次，货物发送量二万吨左右，运营收入可达十二万元。一九七二年，京原铁路全线通车，人员增至十六人，全年运营收入可达三十六万元，截至一九八二年

底，共有职工三十二人，全年客运量十万人次左右，货物发送量五万六千吨，运营收入九十五万元。站内已实现载波通讯和电信、扳道叉电器半自动化。

枣林车站，由太原铁路分局原平车务段管辖，位于县城东十五公里处，为四等站。该站始建于一九五九年，一九六一年开办运营。通往太钢峨口铁矿专用线通车以来，货物发送量年均五十万吨左右，运营收入年均一百三十余万元。截至一九八二年底，共有车段职工五十六人，另有通信、信号、工段、桥梁、给水、电力、建筑、列检等职工一百三十余名。站内有倒发线六股，担负编组始发列车，已实现载波通讯和电信、扳道叉电器半自动化。

阳明堡车站，由太原铁路分局原平车务段管辖，位于县城西十公里处，为四等站。始建于一九五九年，一九六一年正式开办运营，有职工六人。全年客运量一千余人次，货物发送量一千五百余吨，运营收入达一万余元。一九七二年扩大组织，全年客运量一千五百余人次，货物发送量一万五千余吨，运营收入二万余元。截至一九八二年底，共有职工十八人，全年客运量一万八千余人次，货物发送量一万五千余吨，运营收入九万余元，已实现载波通讯和电信、扳道叉电器半自动化。

下社车站，由太原铁路分局原平车务段管辖。位于县城长二十五公里处，为四等站。始建于一九七零年，一九七二年开办运营。截至一九八二年底，共有职工二十二，全年运营收入一万余元，已实现载波通讯和电信、扳道叉电器半自动化。

铁 路

京原铁路，东起首都北京，西于原平连接北同蒲铁路，为华北

地区重要铁路干线之一。一九五八年由国家投资修筑，一九六一年原平至枣林段建成并通车运营，一九七二年五月一日全线建成通车。县境内，由高陵村入至小茹解出，横穿本县中部，全长三十二公里。设正下社、枣林、代县、阳明堡四个车站。

太钢峨口铁矿专用线，由枣林车站至官地，全长二十公里。设峨口、官地两个货运站。

军用物资专用线，由代县站出与京原线平行向西沿伸一点三公里。

公 路

国道：

下白泉—太原线（京原公路）

为华北重要横向公路之一。一九六六年秋季由国防经费投资，将原旧土通加宽改建，一九六九年全线竣工。路基宽八点五米，路面宽六米，黑色渣油表面处治，达简易二级公路标准。

县境内由东留属起至大茹解止，位于滹沱河北岸，南面和京原铁路平行，横穿阳明堡、城关、枣林三个平川公社，全长三十九公里。于阳明堡466+900处和得胜口——阳明堡线交汇，于西留属437+000处和五台——西留属线交汇。

得胜口——阳明堡线（太同公路）

为山面省南北交通的重要干线。一九七零年将民国年间所修旧道加宽改建，一九七一年全线竣工，路基宽七点五米，路面宽五点五米，黑色渣油表面处治，达简易二级公路标准。

县境内由阳明堡至后腰铺，全长二十九公里。终点阳明堡于下白泉——太原线466+900处交汇。一九五六年、一九六九

年，一九七九年代县公路站对该路段进行了三次大维修。

五台——西留属线（五西公路）

为忻县地区通往五台干线之一。一九五四年以来在解放前马车道的基础上逐渐整修，一九七一年大修通车。路基宽七点五米，路面宽六米，砂石路面，四级标准。

县境内由木阁至西留属，全长七点五公里，终点西留属于下白泉——大原线交汇。

县道：

代县——滩上线

起于县城，城东接下白泉——太原线 $458 + 960$ 处，止于滩上村，全长二十七公里。为代县南北交通主要干线。一九五六年由人行小道改建，一九五八年修成等外公路，一九七零年达到四级公路标准。路基宽六点八米，路面宽五米，县城至王家会为黑色渣油表面处治，王家会至滩上为土石路面，胡家沟至金盘 $1 + 200$ —— $4 + 200$ 段与沿木线 $14 + 000$ —— $17 + 000$ 段相重复三公里。

沿村——木角线

起于沿村与正华之间小河，接苏龙口——沿村线 $4 + 430$ 处，止于木角，全长四十公里。跨新高、下庄、聂营、峨口四个平川公社，是滹沱河南岸横贯代县东西的重要干线。一九六九年由新高、下庄、聂营、峨口四个公社同时组织各村对原有等外公路进行大整修，达四级标准。路基宽六点五米，路面宽四点五米，简易改善土路。于胡家沟 $14 + 000$ 处和代县——滩上线的 $1 + 200$ 处相交，重复三公里后在 $17 + 000$ 处（全盘）同代县——滩上线 $4 + 200$ 处相分。

枣林——分水岭线

起于枣林东村，北接京原线 $440 + 650$ 处，止于分水岭公社，一九七二年修成，长二十二公里。一九七九年改线重修，现全长十八公里，路基宽六米，路面宽三点五米， $0\text{ km} - 14\text{ km}$ 段为四级标准。

高凡——柴树沟线

起于高凡，接城滩线 $25 + 000$ 处，止于柴树沟村上垭口，全长十八公里。路基宽六米，一九六八年动工修建，一九六九年完工，达四级标准。

磨坊——胡家滩线

起于磨坊，接京原线 $452 + 685$ 处，止于胡家滩，全长二十一公里。路基宽五米，简易改善土路。一九七二年与一九七六年先后由磨坊公社、胡家滩公社分别修建。

刘家圪洞——赵家湾线

起于刘家圪洞村桥头，接沿村——水角线 $9 + 000$ 处，止于赵家湾村，全长十六公里。路基宽五点四米，简易改善土路。一九七一年动工修建，一九七五年全线修通。

岩头——西窖线

起于岩头村，接五台——西留属线 $51 + 800$ 处，止于西窖，全长五点五公里。路基宽五点六米，简易改善土路。一九七三年修建，一九七五年完工。

社队道：

全县社队公路一百零一条，总长三百二十公里。其中标准较高的有：

滩上——阳花公路十公里。路基宽四米，一九七七年修。

滩上——化嘴公路七点五公里。路基宽五米，一九七七年修。

段村——东平安公路五点五公里。路基宽六点三米，一九七二年修。

峪口——东章公路四点五公里。路基宽六米，一九六九年修。

上平城——水峪公路五点六公里。路基宽六米，一九七四年修。

代县——上田公路七点七公里，路基宽六点五米，一九七七年修。

廿里铺——任家庄四点一公里，路基宽五点八米，一九七三年修。

楼街——正下社公路三点二公里，路基宽六点五米，一九七八年修。

专用道：

大保（接五合一繁峙线57+220）至上近荒公路十二公里。路基宽八点六米，路面宽六米，黑色渣油表面处治，四级标准，一九七五年由太钢峨口铁矿修建。

峨口——正下社公路三公里，简易改善土路，太钢峨口铁矿修建。