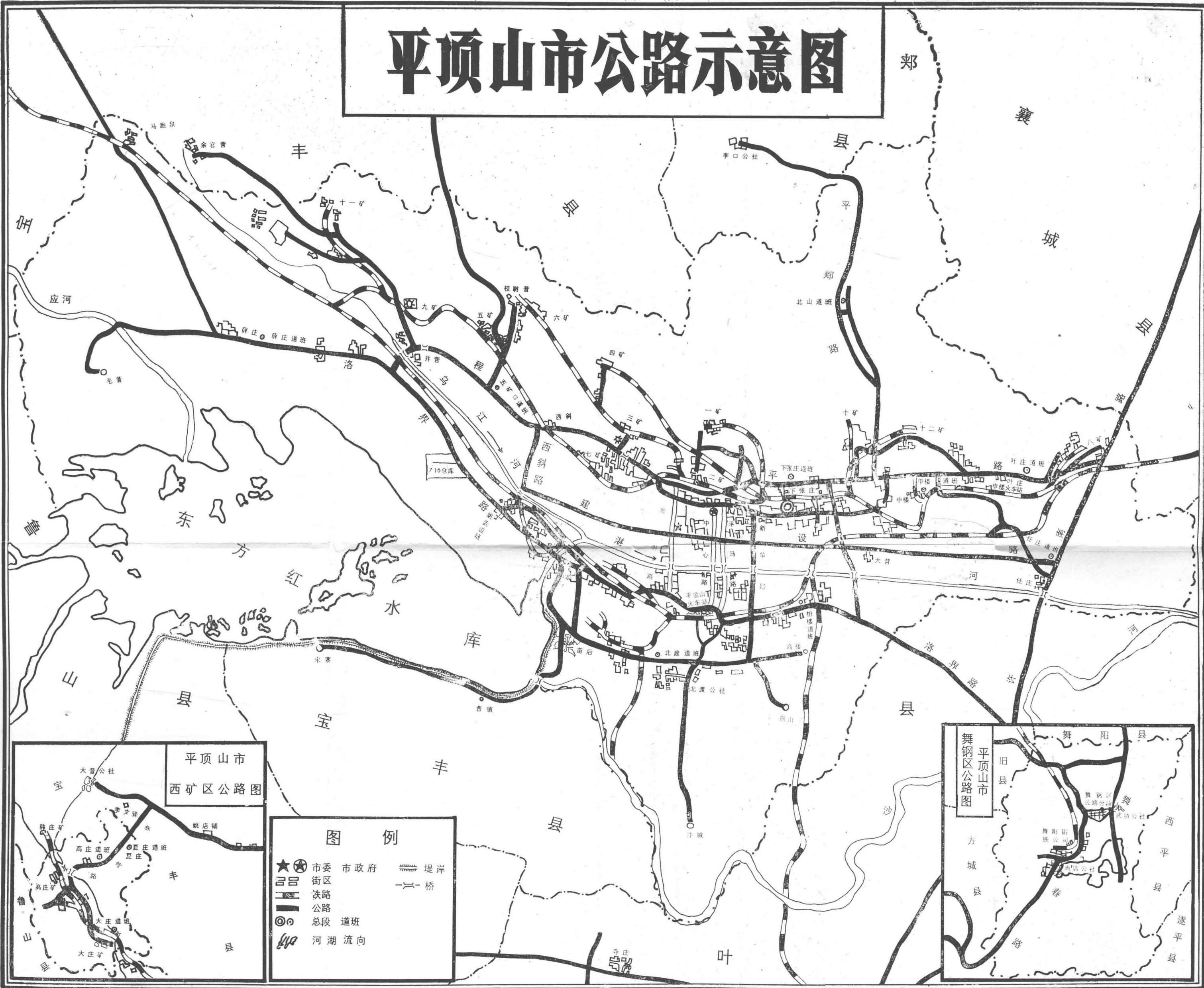


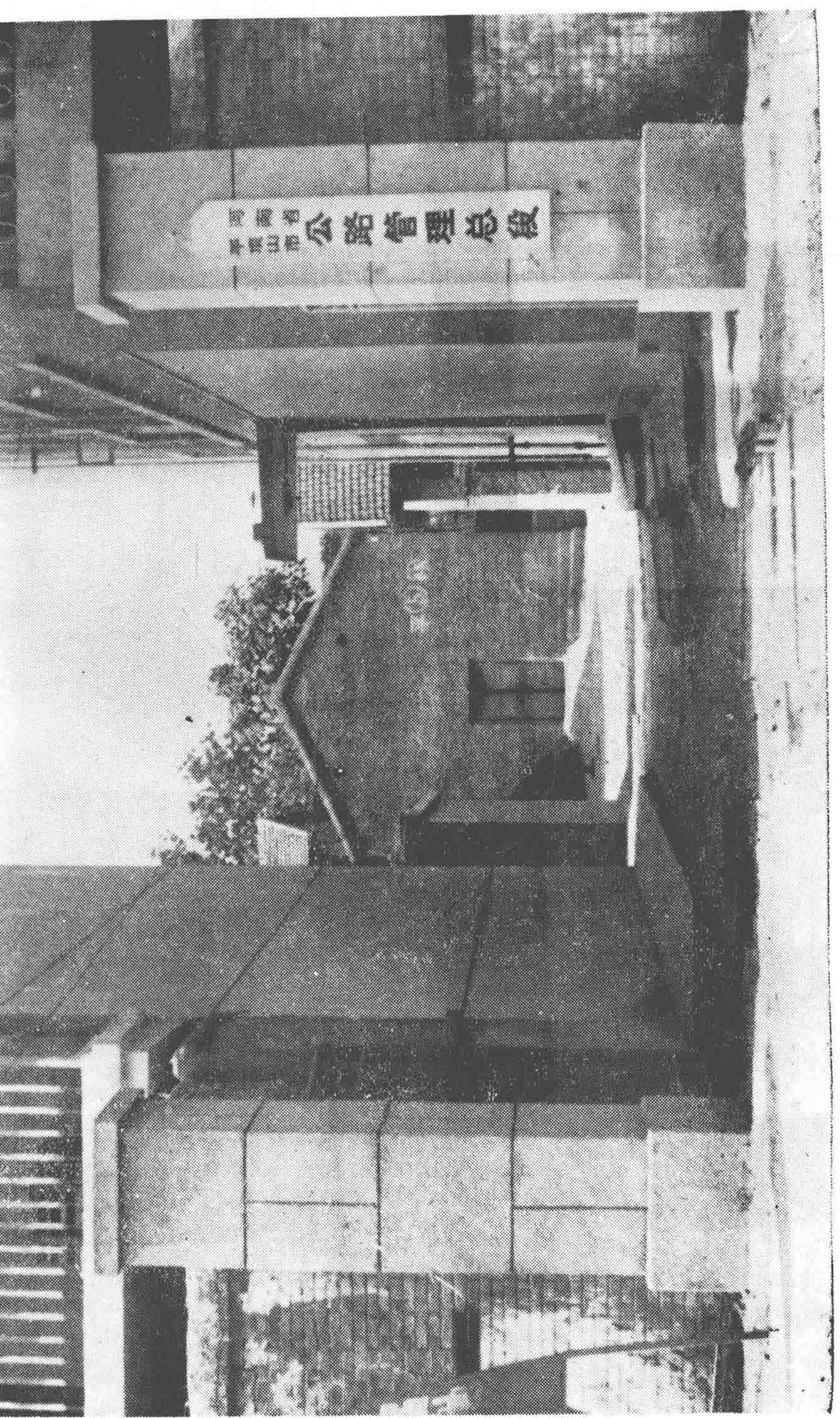
POSSIBLES

平顶山市公路史

平顶山市公路管理总段编

平顶山市公路示意图





平顶山市公路管理总段

序 言

公路是我国古代优秀文化之一。在近代又是一个国家昌盛文明的标志。进入八十年代我国国民经济高速发展的今天、公路交通已经成了整个国民经济的命脉。所以，编写公路史是时代的需要，是“古为今用，今为后用”的需要，是一项“上慰先人，下启后人”的工作。

平顶山市公路史，属于地区性专业经济史书，是中华人民共和国交通史的一个组成部分。本书记述了从一九四九年至一九八一年平顶山市公路的起因、发展、沿革、变迁的全过程，尽量作到大事疏而不漏。

由于公路的发展具有历史前进性质的运动和变化，是由低级到高级地向前发展着，因此它也就永远不会停留在一个水平上，但是如果历史地加以考察，公路的发展在一定的时期，是只能达到一定水平的，同时它又体现了这一不同历史时期生产力的 高低。这说明公路的发展有其自身的规律性。为此，我们全体编史人员，在编写时为了避免堆砌材料、罗列现象和谈空头议论，坚持以马列主义、毛泽东思想为武器，坚持历史唯物主义和辩证唯物主义，坚持正确的世界观和方法论，探求其规律，从中归纳出经验和教训。

在编写过程中，还有一点要交代的，就是：凡是实过程能说明清楚，读者能领会其意的、凡一般夹叙、夹议能展示问题的，就不再多议论。另外为了达到史书的翔实、议论精当、论从史出、画龙点睛的目的，一般章节末尾都有评价性的论述。

我们的前人称史书为“信史”，要使史书真正成为一部“信

史”，我们认为，仅做到“实事”是不够的，其中还有一个“求是”的问题，也就是说仅凭老实人办老实事的主观愿望是不够的，还有一个除世界观方法论外的立场、观点问题、知识阅历和思想水平问题，也有客观条件问题。要坚持全面的看问题，把握住事物的发展规律，殊非易事。但借此要声明一句的是，我们全体编史人员在这方面确实付出了巨大努力和艰苦的劳动，是勿庸置疑的。

最后再啰嗦一点：①由于资料有限，给编写工作带来了很大困难。②尽管我们编史人员水平低，知识有限，所编的书质量不高，但还是寄希望于我们广大公路工作者，不妨读一读，这对更加热爱公路工作、进而干好本职工作、对开创社会主义建设新局面，服务于物质文明和精神文明建设是有所裨益的。

凡 例

平顶山市公路史，采用的是编年体、记事本末体、记述体相结合的体裁，而以编年体与记述体为主。即以概论为首，根据平顶山市的具体情况，接着划分为六个时期，分四章九节。每章以本时期政治、经济形势和党与国家关于公路建设的方针政策为主导，以本期公路建设包括路线、桥梁、路面养护、绿化为主体。要求有统计数字，有概括情况，还有一些典型事例，并实事求是的反映存在问题，力求写出公路建设的规律及其修建中的经验教训。本书除第一章概论外，第二章写了各个时期的公路论述设有节、并立有小标题、较为概括。第三章是写公路业务分项论述，设有目与子目，较详尽。第四章是专题论述，技术性较强，由于缺乏资料的原因，论及的特色无多。编年大事记及各道班简介放在末尾，是按编年体写的。同时附有图表、照片，这样可以有纵有横，图文并茂。其余的细节，在这里不作详细介绍，因为聪明的读者、一看就懂的。

目 录

序 言 凡 例

第一章 概 论

第二章 各个时期的公路论述

第一节 1949年—1955年时期的公路

第二节 1956年—1958年时期的公路

- (一) 修建主要工程..... (5)
- (二) 主要专用公路工程..... (6)
- (三) 桥梁..... (7)
- (四) 体制沿革..... (7)
- (五) 养护情况..... (7)
- (六) 绿化及征收养路费情况..... (8)

第三节 1959年—1963年时期的公路桥梁

- (一) 公路、桥梁..... (8)
- (二) 修建主要工程..... (9)
- (三) 专用公路..... (9)

(四) 桥梁工程.....	(10)
(五) 养护、绿化概况.....	(10)
(六) 收养路费.....	(11)

第四节 1964年—1967年时期的公路

(一) 公路、桥梁.....	(11)
(二) 修建主要工程.....	(12)
(三) 养护概况.....	(12)
(四) 绿化概况.....	(12)

第五节 1968年—1976年时期的公路

(一) 改建主要工程.....	(14)
(二) 主要公路加宽工程.....	(16)
(三) 修建主要专用公路工程.....	(17)
(四) 桥梁工程.....	(17)
(五) 养护概况.....	(18)
(六) 养路费情况.....	(19)

第六节 1977年—1981年时期的公路

(一) 公路、桥梁的发展情况.....	(19)
(二) 修建主要工程.....	(20)
(三) 修建主要专用公路.....	(21)
(四) 改建工程.....	(21)
(五) 桥梁工程.....	(22)
(六) 公路养护概况.....	(22)
(七) 舞钢区概况.....	(23)

(八) 养路费情况.....	(24)
(九) 机械管理.....	(24)

第三章 公路业务分项论述

第一节 公路管理体制的沿革

(一) 市公路管理机构.....	(25)
(二) 工区的建立与撤销.....	(27)
(三) 道班的建立与发展.....	(27)
(四) 机械化施工队.....	(28)

第二节 法令 政策 规章

(一) 民工建勤政策的执行.....	(29)
(二) 副业队的起用.....	(31)
(三) 养路奖励制度.....	(32)
(四) 机械管理制度.....	(33)
(五) 养路费留成制度.....	(33)

第三节 计划及勘察设计

(一) 年度计划的编制和执行.....	(34)
(二) 测设组织及主要成果.....	(35)
(三) 设计文件的编制、审批.....	(36)

第四节 公路路线工程

主要干线公路

(1) 程平公路..... (36)

(2) 洛界公路 (市辖段) (38)

(3) 许南公路 (市辖段) (40)

(4) 申韩公路..... (41)

(5) 平郊公路..... (43)

(6) 水库公路..... (43)

(7) 建设路..... (44)

(8) 主要专用公路和社队道路..... (46)

(9) 大吴公路..... (47)

(10) 程平公路改建工程..... (48)

(11) 改建西斜公路工程..... (50)

第五节 路面工程技术发展情况

(一) 过渡式路面..... (51)

(二) 渣油表处的路线处理..... (52)

(三) 渣油、石料准备..... (53)

(四) 铺筑..... (53)

第六节 施 工

(一) 施工准备..... (55)

(二) 施工计划..... (55)

（三）预、决算.....	（ 56 ）
（四）工程验收.....	（ 57 ）

第七节 公路养护

（一）概况.....	（ 58 ）
（二）养护组织.....	（ 59 ）
（三）养护技术.....	（ 60 ）
（四）水毁预防及修复.....	（ 61 ）
（五）绿化工作.....	（ 61 ）
（六）路政管理.....	（ 62 ）
（七）养路费的征收和使用.....	（ 63 ）

第八节、综合管理

（一）计划管理.....	（ 66 ）
（二）技术管理.....	（ 67 ）
（三）财务管理.....	（ 68 ）
（四）材料管理.....	（ 69 ）
（五）结论.....	（ 70 ）

第九节 其 它

（一）职工福利.....	（ 70 ）
（二）职工住房的改善.....	（ 71 ）
（三）医疗、卫生、计划生育.....	（ 72 ）
（四）职工食堂、其它福利设施.....	（ 72 ）

(五) 文化生活.....	(73)
(六) 评比活动.....	(73)

第四章 专题论述

渣油路面的推广

(一) 概况.....	(75)
(二) 组织领导.....	(76)
(三) 渣油厂的建立.....	(77)
(四) 经验总结.....	(77)

附:

(1) 编年大事记.....	(95)
附表01 平顶山市公路管理部门历届领导人名单.....	(79)
附表02 平顶山市公路管理机构沿革图.....	(83)
附表03 历年公路里程增长一览表.....	(87—88)
附表04 平顶山市公路管理总段职工人数分期比较图...	(89)
附表05 一九八一年大中小桥一览表.....	(91—92)
附表06 历年养路费收支统计表.....	(65)
(2) 各道班简介.....	(93)
编后记.....	(116)

第一章 概 论

平顶山地区，古属豫州地，明清分属汝州和河南府。地处河南省中南部襄、宝、郏、叶四县之间，西背伏牛山脉，东接黄淮平原，地势北高南低，属丘陵地貌。市区逐年扩大，现东西长70公里（跨宝丰县境至西区），南北宽17公里，总面积约 345平方公里，人口约473000人，其中职工176900人。漯宝铁路横穿市区，东与京广铁路相接，西与焦枝铁路相连。沙河、湛河、应河、乌江河流经市郊。市西南白龟山水库，盈盈浩淼，碧波粼粼，总面积10万亩，除灌溉养殖之利外，还是城市生产，生活用水供用地。公路有许南、程宝、洛界三条干线，可通许昌、郑州、南阳、洛阳等地。经济上是“能源基地”，为我国十大煤炭基地之一，有中州“煤城”之美称。军事上是三线门户，战略地位十分重要。

本市以盛产煤炭为主，从1957年建市以来，经过25年的建设已逐步发展成具有化纤、水泥、轻纺、电力、化肥、机械、食品等部类的综合性城市。

解放前，这里原是一片荒山旷野，地瘠民贫，土匪出没，汤匪骚乱，民不聊生，解放初期，只有当地土豪开办的两个小煤窑。

交通运输是国民经济的命脉，关系人民生活至为密切。尽管我国人民素有修桥铺路的传统，但历代反动统治阶级对人民疾苦漠不关心。因此，解放前夕，平顶山地区交通十分闭塞。

1953年经勘察探明，这里蕴藏着丰富的优质煤炭，国家随即组织人力，物力，着手开采。随着煤炭工业的发展，全市公路建

设相应发展起来。其发展大体上可分为六个时期。1955年至1956年为初建时期，着重修建了程平公路和大吴公路。1956年至1958年进入发展时期，共修建专用公路20条，总长78.206公里，并修建了一定数量的社队公路。但这一时期，所建公路多为简易公路，故质量标准低，桥梁也都是木面结构。同时，公路管理部门尚未建立，市矿务局虽成立有“自营队”，但没有管养经验。加上原设计未作长远打算，路面桥涵又失修失养，致使路面坎坷，桥梁腐朽。市公路段接管以后，疲于修补，但积重难返。所以，从1969年至1970年，原建桥涵几乎不得不全面改建。

1959年以后，国家经济严重困难，公路建设投资很少，这个时期主要是维持现状，着重养护，偶有建树，也仅限于涵洞改建和小修小补。1962年建立公路段，并着手建立健全公路管理体制及各项规章制度。1963年以后，国民经济开始好转，但在公路建设方面，仍是“以养为主”，主要是提高已有公路质量，改善其通过能力，仅有少量新线建设。1966年“文化大革命”开始，公路工作遭受重大破坏，管理混乱、路况不佳、工程造价偏高、质量低劣。历史发展的进程是不可抗拒的，在1970年以后，平顶山地区新建工程项目增多，交通运输量日益增加，提高公路技术标准及行车速度，已势在必行。这个时期，重点是铺筑黑色渣油路面及加强养护管理，以适应交通运输需要。本期着手改建了我市重要干线公路一程平公路和洛界公路，部分厂矿专用公路也相继开始改建。公路养护方面，至1976年末，随着整顿组织，规章制度的建立健全，公路养护也为之一变，主要是由建国初期的群众养护，发展为以专业道班为骨干，建勤代表工为重要力量的较专业性养护。但总的来看，建国以来我市地区公路养护工作，其基本形式就是群养、道养、道群共养三种。1981年末全段设有三个工区，共13个道班，有正式工174人，建勤代表工198人，养护里程由1962年的36.766公里，增加到1976年的73.486公里，且好路率逐年增加。1981年底，全市通车里程增加到184.372公里。全市

五个公社已达到社社队队通汽车，形成了以主要经济干线为主，以专用公路和社队公路为支线的全市区交通网。

建市二十多年来，公路建设事业的巨大成就，是我市广大职工和人民群众在中国共产党的正确领导下，发扬“自力更生，艰苦奋斗”精神和修桥铺路的光荣传统，坚持贯彻民工建勤修路的方针，为开发煤炭资源，支援国家建设，努力奋斗而创造出来的光辉业绩。

在二十多年的公路建设和养护管理的实践中，我们既积累了成功的经验，也有失败的教训。1958年前后，大搞群众运动，“全民办交通”，大轰大嗡，修公路不讲质量和经济效益。“文化大革命”时期，打倒一切，废弃规章制度，管理混乱，歧视知识分子和技术人员，工程质量差、工期长，造成了重大损失。这些均作为历史教训，以儆将来。

总之，正确的总结正反两方面经验，今为后用，并为子孙后代留下一部“前有所稽，后有所鉴”的历史遗产。乃编纂公路史之基本目的。

第二章 各个时期的公路论述

第一节

1949年—1955年时期的公路

解放前，平顶山地区只有许（昌）南（阳）公路、洛（阳）界（首）公路通过这里，路况甚差，又经过抗日战争、解放战争，公路长期失修失养，以致千疮百孔。到解放前夕，几乎不能通行车辆了。

许南公路全长174公里，一九七七年移交我市管理4.5公里。据襄县县志载，这条公路原是清朝官道。解放后改建成简易公路，土路面，路线弯曲，很不规则。一九五四年从襄县境内的文化河至叶县境的汝坟桥进行了5.5公里的取直改线。原线路凡经河流处均有木结构桥梁（也有为数很少的永久式桥梁）。抗日战争时期，被焚毁。所以，解放前的许南公路上，比较大的流河几乎均无桥梁。来往车辆只能爬河滩、或走临时性浮桥通过。据查证一九五二年，从许昌至南阳需走两天时间，不通票车。

洛界公路，我市管理为35.3公里，分别于一九五八年、一九七一年由叶县、宝丰两县移交市公路段。据调查，洛界公路始建于民国二十五年，民国二十八年又改建成石子路面，路线颇规则。但所有桥涵均系搭四块石板而成，勉强能通行汽车，当地群众管它叫“花眼桥”。解放初期，路面晴通雨阻，行车效率很低。由于战争创伤，许南公路和洛界公路都遭受到严重破坏，路面坎坷不平，雨后泥泞积水，汽车行驶在公路上弹跳尺来高。当时，公路

管理部门又尚未建立，由当地县区政府组织公路沿线群众义务修养，以养护为主。为了保护路面免被破坏，在主要公路上设闸，雨天停止通行，雨后放行。

建国初期百废待兴，对于偏僻地区国家尚无顾及之力量。所以，本期内仅建成程平公路16.966公里，且质量标准很低。

第 二 节

1956年—1958年时期的公路、桥梁

一九五六年社会主义改造基本完成以后，全国开始转入大规模的社会主义建设时期。当时，平顶山尚属初开发地区，但担负着煤炭能源供应的重任。为了更好的开发煤炭资源，于一九五六年成立了矿区政府，一九五七年三月经国务院批准设为省辖市。

一九五八年国家提出建设社会主义总路线，发动“大跃进”，号召大办钢铁、兴水利、办煤炭。平顶山市是煤炭工业城市，占有举足轻重的地位。为适应煤炭工业的需要，公路建设得到了迅速发展。继一九五五年修建公路16.966公里后，一九五六年又建22.85公里。一九五七年修建2.53公里，一九五八年修建35.86公里。据年末统计，全市共修建公路21条：其中干线公路一条长18.5公里，各厂矿企业自建专用公路20条，共78.206公里，并有桥涵82座（道），总长771.6米，通车里程达98.906公里。交通运输管理局养护里程为9.3公里。全市四个公社已有20个生产队通车，公路建设已初具规模。

（一）修建主要工程

（1）程平公路一九五五年完成16.966公里，一九五六年春，东起张全庄西止井营又完成6.5公里泥结碎石路面。总投资285800元。