

朝陽古今交通

辽宁大学出版社



目 录

朝阳市公路交通概况.....	1
----------------	---

道 路 编

红山文化与辽西古道.....	9
辽宁省朝阳地区古代入中原道路考.....	14
热河沦陷前,朝阳地区公路的修筑与管理.....	41
京沈北线横贯朝阳.....	79
凌绥古道 沧桑巨变.....	86
穿山越岭庄林线.....	101
京沈中线朝青路.....	107
锦赤公路经朝阳.....	120
小市至小塔子公路的兴建.....	133
北金公路通敖汉.....	136
炮宝公路连奈曼.....	139
北和公路的始建与发展.....	142
老哈河畔叶哈路.....	144
山谷要道叶老线.....	150
叶敖公路的始建与发展.....	154
北三公路的兴建.....	161
大凌公路的形成与发展.....	166

凌百公路的始建与发展·····	169
四百公路的始建与发展·····	173
通往汤池凌热路·····	180
宋榆公路的始建与发展·····	185
连接建青喇龟路·····	187
专用公路叶梨线·····	190
长宝社道的兴建·····	192
北票至巴图营子环路的兴建·····	196
凌源西南三沟路·····	199
大南公路的形成与发展·····	201
朝大公路喀左段的兴建·····	205
朝北线北票段渣油路面的铺筑·····	211
北三线、京沈北线(喀左段)渣油路面的铺筑·····	214
黑水苗圃的建立与发展·····	219
公路绿化的新局面·····	222

桥 梁 编

天盛号石拱桥·····	226
闹龙桥兴建始末·····	228
蒙古营子木桥兴建始末·····	231
姜家窝铺桥·····	233
四官营子桥·····	236
药王庙桥·····	238
凌源东门外桥·····	242
奎德素桥·····	246
小营子筒拱桥·····	250
塔城双桥·····	252
大乌兰桥·····	255
官山咀桥·····	257

古迹营子桥.....	261
窟窿山桥.....	267
车户沟桥.....	270
菜园子桥.....	272
忙牛河桥.....	274
陈美营子桥.....	282
朝阳北桥.....	287
老哈河桥.....	291
依靠群众创“百桥县”.....	297

运 输 编

朝阳客运事业的兴起与发展.....	301
北票县运输公司的由来与发展.....	354
从小扛队到货运公司.....	359
凌源县货运公司的形成与发展.....	363
朝阳汽车修配厂始建与发展.....	371
建昌县运输市场的管理.....	382
白手起家实现装卸机械化.....	387
凌源地区公铁联运.....	391
梨果业的发展与公路运输.....	398
唐山地震的救灾运输.....	402
朝阳130型载重汽车的诞生.....	407
制动鼓光削机的诞生与发展.....	410
曲轴制造始末.....	414
汽车远红外烤漆炉的诞生及应用.....	420

科 技 编

水结天然砂砾石基层的报告.....	424
国内第一条现代汽车检测仪.....	444

机油不变黑经验的由来与发展.....	453
--------------------	-----

人 物 编

以身殉职 英名永存	
——原喀左县交通科长赵清秀传略.....	460

附 录

兴中州平治道途碑.....	466
通济桥记.....	467
重修蟒挡坝岭碑记.....	469
重修蟒挡坝岭桥碑记.....	470
修响水河岭碑记.....	471
凌源县政协委员杨桂芳先生谈话记录.....	472
“六五”期间，朝阳地区公路交通战线成就显著.....	477

编 后 语

朝阳市公路交通概况

一、建国前朝阳地区交通简述

朝阳位于辽宁西部，地处祖国东北通往华北的咽喉地带，陆路交通地位非常重要。历史上，朝阳不仅是兵家必争之地，而且是东北各民族与中原友好往来的重要纽带。

早在新石器晚期，位于努鲁尔虎山和大青山之间的天然孔道已被人类所利用。

春秋时期，居住在大凌河流域和老哈河上游的山戎部族长途跋涉越燕而伐齐，以及齐桓公伐山戎斩孤竹而南归的行军路线，主要是大凌河与青龙河的河谷通道。

两汉时期，卢龙、平冈等著名古道也从朝阳地区通过。东汉辽西太守赵苞遣使迎母及妻子“垂当到郡，道经柳城”，以及建安十二年（公元207年）曹操征乌桓的行军路线，主要是经过卢龙道。

东晋十六国时期，慕容皝都龙城之后，朝阳在当时已经成为东北的政治和经济中心。这一时期，慕容氏不仅整治了卢龙道，而且开通了北连东蒙的黄龙道。柳城南下，沿六股河而去中原的道路也非常显著。

隋唐时期，京师长安经过朝阳而达于辽东的著名营州道为当时连结边州的七条干线道路之一。

辽金时期，随着大凌河流域一些都市的不断兴建，朝阳经古北口和喜峰口入中原的道路交通日趋繁忙。现已发掘的天盛号石拱桥（公元1170年修建）及尚待发掘的董杖子石拱桥，不仅说明了朝阳地区交通地位非常重要。而且证明了塞外人民在

当时已经应用了中原地区先进的造桥技术。

元明两代，朝阳地区的交通地位虽不及前代，但人民群众修桥补路的业绩已载入史籍文献。《塔子沟纪略》记载的修筑青鸾岭（即今青沟梁）的碑文以及地方文献未曾收入的通济桥石碑，可见这一时期交通状况之一斑。

清代，避暑山庄承德经平泉、凌源、朝阳东去沈阳的路线系清帝东巡的主要御道之一。

民国时期，朝阳地区干线公路主要有两条，即热辽（承德至北票）省公路和凌绥汽车路。此外，还有凌源至冷口、凌源至干沟子、凌源至锦州、建平至凌源、建平至绥东、朝阳至阜新、朝阳至凌南、朝阳至建平、北票至开鲁、凌南至兴城等县道。所谓县道，也都是简易土路，无铺装路面，缺桥少涵，没有一座永久性公路大桥，由于经济条件所限，当时只能修建一些冬搭夏拆的木便桥。

1925年，凌源粮秣处以官发粮秣款购买3辆汽车经营运输，为朝阳汽车运输业之始。

1933年3月，热河全境沦陷后，日本侵略者为了维护其反动统治，强迫中国人民在各县警察署通向警察所及重要的军事据点修筑了警备道。日伪统治时期，经过朝阳地区的国道有9条，即：北票至承德、沈阳至承德、朝阳至赤峰、葫芦岛至多伦、北票至开鲁、锦州至朝阳、叶柏寿至开鲁、凌源至冷口、葫芦岛至叶柏寿。重要的警备道有5条：朝阳至六家子、巴图营子至上园、黑水至哈拉道口、凌源至沟丘梁、建昌至干沟子。为了适应太平洋战争的需要和加紧对我国进行经济掠夺，日本侵略者于1942年，在朝阳街南5公里大凌河上修建了一座钢筋混凝土大桥。该桥全长305米，宽5米，于1949年被洪水冲毁一半，后经多次修复，虽可继续使用，但已成为险桥。

日军占领热河后，加紧控制公铁运输。1933年秋，“满铁”开始修筑锦承线金岭寺至承德段铁路，日本人金井竹经营10辆

载货汽车承担建设用料的运输任务。“满铁”在接受关东军委托经营国营汽车的指令后，北票至朝阳间的45公里路线随即开始营运。同年底，关东军司令官菱刈隆以关参一发第1072号向“满铁”发出汽车运输令，第一批开通国营汽车营运路线17条。其中朝阳地区有两条，即：朝阳至赤峰、凌源至冷口。1936年，锦州铁路局在朝阳设立自动车营业所，当时有同合、卜辛库、福特等厂牌客货汽车10余辆，其后逐年增加。到光复前，客车达20余辆，货车20辆。此间，日本人从1938年开始在朝阳成立协和汽车商会，私人购买汽车随之出现。祖国光复时民营货车达24辆，客车1辆。此外，建平县公署、旗公署、鸦片组合，建昌蒙民议事会、协和会等机构还经营汽车13辆。到1944年底，朝阳共有汽车79辆，其中客车23辆，货车56辆。

解放战争时期，冀热辽军区和热河省人民政府对战时交通非常重视，为了支援前线保证军运的顺利进行，曾多次动员并组织群众抢修公路，朝赤、朝建、凌绥、凌朝、北阜等公路为当时抢修之路线。朝阳地区广大人民踊跃参加支前运输出动担架10360付，大车2589辆次，驴驮子9022头次，运输军粮10897吨，军鞋298000双，为支援辽沈战役顺利进行和解放全中国做出了重大贡献。

二、建国后公路建设的巨大成就

新中国成立后，以往行路难、过河更难的局面逐渐改变。目前，通过朝阳地区的国省公路有京沈、绥克、庄林、锦赤、朝青、小小、北羊等7条干线，总长832.423公里（净长）。一个东连沈阳、本溪，西通承德、北京，南到兴城、绥中、秦皇岛，北达赤峰、奈曼、克旗的公路交通网已经形成。

截止1984年底，全地区有县级以上公路32条、专用公路8条、乡级公路79条，各级公路总里程达3245（净长）公里。公路状况明显提高，二级路达47公里、三级路736公里、四级路2035

公里，等外路427公里。有路面里程2681公里，其中次高级路面393公里、中级路面298公里、无路面里程564公里，晴雨通车里程752公里。公路密度为13.8公里/百平方公里。1949年，全区虽然有各级公路968.6公里，但是由于缺桥少涵、路面无铺装，只能晴通雨阻，季节性通车。现在有的乡级公路都比那时的干线公路好得多。全区有大中小桥568座26374延米，其中：特大桥3座1946延米，大桥61座12360延米，中桥88座5510延米，小桥416座6558延米。县级以上公路的构造物基本齐全，各项设施比较完备。仅永久性桥梁就达26300米(564座)，为解放前的86倍。建国初期，全区汽车最高平均时速24公里；八十年代的最高平均时速达56公里，为建国初期2.3倍，通过能力显著提高。

建国初期，公路养护主要靠各级政府发动群众，每年春秋两季进行公路大整修。1961年各县相继成立了专业养护队伍即养路段。目前全地区有养路段7个，工区33个，中修工程队6个，道班169个。为了适应新时期公路建设需要，经朝阳行政公署批准，于1980年成立朝阳地区公路管理处，隶属于地区交通局领导，对全区公路建设管理事业实行业务指导，辖公路机械队1个。

七十年代以来，养筑路设备逐年增多。各县除备有汽车、大中小型拖拉机、推土机、碎石机、抽水机、混凝土搅拌机外，还改装了洒水车、沥青洒布车、回砂器等300多台。目前，全区基本上达到机械化及半机械化养护。平均每10公里1台拖拉机。人担、人工夯实和碾压的笨重养护时代已经成为历史。近两年来，在开展文明道班建设活动中，全区创省厅级文明道班9个，市政府级22个；文明路4条213.6公里，年平均好路率达80.2%。

全区绿化里程达1276公里。建国以来，共植树646.3万株。五十年代初期，主要是各级政府发动群众采取杨柳埋干的办法

绿化公路。六十年代后期，沈承、朝青公路相继建成之后开始在公路两旁栽植苗木，进行绿化。1967年春，全区公路植树掀起了高潮，栽植乔木45万株，灌木46万余株，绿化里程达485公里，居历年之首。十一届三中全会以后，全区公路绿化开创了新局面，6年间栽植路树达178.3万株，为前6年的3.2倍。新植路树成活率和保存率平均80%以上，一排排挺拔的白杨，一株株婀娜的翠柳把平坦笔直的公路装点得更加美观。北票县的公路绿化已跨入全省先进行列。

公路建设的基本资金来源于向机动车征收的养路费，按着“取之于路，用之于路”的原则，各县于1952年开始陆续成立养路费征收管理站和征收点。1953年，养路费收入很少，有的县一年收入只有50元，收入多的县也不足千元。1966年收入140.9万元，1979年养路费收入猛增到1001.9万元。近几年，随着工农业的迅速发展，车辆逐年增加，养路费收入不断增多。1966年到1984年养路费总计征收13194万元，总支出14535万元，收不抵支，省拨付1342万元，可见省政府对朝阳地区公路建设非常重视。1984年，养路费收入为1683.62万元，是1953年的数百倍，是1966年的13倍，由此可以看出朝阳市交通运输事业的迅猛发展。

全区公路系统在册职工2621人，其中工程师15人，技术人员74人。三中全会以来，一个努力学习科学知识，注重技术更新的良好风气正在形成。技术力量不断壮大。在改造路面过程中创造了水结天然砂砾底层的经验，为国家节省了大量资金。五十年代，只有喀左县能够独立设计并组织施工大型桥梁。现在，全区各县都能修建各种结构的大桥，一般性的公路工程都可以承担，基本上适应当前公路建设的需要。

1984年，对全市公路进行了全面规划。现已开始对旧路进行全面技术改造，喀左县已经将各级公路全部加宽到12米和8.5米以上，各县都在大力加强乡村道路建设。到1990年，村村通

汽车的设想基本可以实现。

三、建国后公路运输的迅速发展

朝阳解放后，广大人民群众纷纷置车买马，民间运输呈现一派繁忙景象。当时，一些农民充实季节性运输，国营企业任务完全由贸易公司自有车辆承运。

1950年8月1日，热河省运输公司成立后，在朝阳、凌源两县设立分公司，在北票设立运输站。1951年和1952年各县相继设立运输站，并在重点区建立了运输营业所，经营汽车运输业务。当时有国营汽车6辆，组织社会汽车3辆。

经济恢复时期，国营运输发展很快。1952年国营专业汽车已达37辆，专业职工拥有323人。

到“二五”末年1962年，国营专业汽车增加到225辆，其中客车28辆，货车197辆，分别完成客运量68万人次；货运量14万吨。职工人数达962人。由于车辆老旧，厂牌复杂，缺乏配件及管理经验等，使运输成本偏高，客运千人公里为26.06元，货运千吨公里为307.19元。1962年全年亏损47.1万元。

“四五”末年1974年，专业汽客车达到113辆，货车256辆，职工人数为1986人。分别完成客运量491万人次，货运量65万吨；客运周转量12891万人公里，货运周转量5097万吨公里。运输成本客运千人公里降到22.96元，货运千吨公里降到155.92元。全年上缴利润224.4万元。随着工农业的迅速发展，国营专业车辆尽管逐年增加，但仍不能满足运量的需要。在这种情况下，社会车辆日益猛增，较大厂矿均自行组建汽车队籍以完成本单位的运输任务。

1984年末，全区机动车辆总计20760台。其中：大型货车5084台，小型货车418台，大型客车453台，小型客车883台，轮式拖拉机4694台，手扶拖拉机4867台，摩托车2502台，特种车558台，汽挂车1301台。1984年汽车拥有量是1952年的200

倍。市运输公司有汽客车164辆，货车273辆。为建国初期的73倍。职工人数为2605人，是建国初期的8倍。十一届三中全会以后，个体车辆迅速增加。到1984年末，个体客车达14辆，货车567辆。国营专业汽车完成客运量866万人次，货运量57万吨，客运周转量29407万人公里，货运周转量4970万吨公里。客运成本千人公里为18.78元，货运成本千吨公里为163.89元，上缴利润250.9万元。截止1984年底，客运路线已由五十年代的31条增加到110条，客运里程已由五十年代的3746公里增加到24950公里，为建国初期的6.6倍，基本实现乡乡通客运班车。开辟了朝阳到营口，朝阳到赤峰，喀左到唐山，北票到奈曼，建昌到锦州，凌源到承德，朝阳到沈阳等长途客运路线，其中最长的客运路线为323公里。

为适应形势发展的需要，同时加强了汽车的保修能力和科学管理工作，市内设有国营专业运输机构朝阳市运输公司，下属五个县运输分公司和一个市内货运车队及客运站、修配厂各一个，拥有固定资产2200万元。此外，市内还有搬运公司（集体），县运输公司（集体），双塔区运输公司（个体）等中小型专业汽车队。由于管理工作的改进，汽车各项效率逐年提高。1984年，朝阳市运输公司专业客货车辆的完好车率分别达到93.1%和92.8%，在技术管理中也取得一定成就，利用现代化检测技术取代了眼看、耳听、手摸的老旧方法，建立了具有国外七十年代水平的国内第一条汽车不解体检检测线，每年检测能力22000辆。使用现代检测仪具能准确、迅速检测90项汽车故障，可提高保修质量，节省工时，降低保修成本。为延长发动机使用寿命，节约机油，曾创造了过滤性能强的“纸浆锯末滤芯”，已在全国推广，获得国家重大科技成果奖。

在保养修理能力上，全市已有157个修理场点。最大的汽车修理企业朝阳市运输公司汽车修配厂始建于1959年，职工人数由建厂初期的70人发展到500人，设备从3台增加到140台，年大

修能力从10辆增加到300辆,可承担全市所有车辆的大修任务,还能制造曲轴等汽车配件和保修工具制动鼓光削机,产品供销省内外。该厂曾在1970年生产出两辆130型载重汽车。为保证修车质量,曾改制活塞环作业台等专用修理设备及自行设计的远红外烤漆炉。上述革新不仅缩短了厂车日还节约了资金。该厂修车质量在省内居先进水平。

道路编

红山文化与辽西古道

一、红山文化分布范围

何谓红山文化？著名的考古学家尹达在《关于赤峰红山后的新石器时代遗址》一文中介绍说：“1935年，日本的考古学者（由滨田耕作率领）尾随着日本法西斯军人，在当时的热河东北的红山附近作了考古发掘，发现了位于红山的高出河床100至180公尺的山坡上的新石器时代遗址，1938年发表了这次的发掘报告——《赤峰红山后》。”①

考古学上所说的红山文化，为新石器时代晚期的文化遗存，距今已有五千多年的历史。其分布范围，主要在长城以北，燕山东北尤较集中。近几年来，考古工作者在西起内蒙的克什克腾旗，东至辽西走廊的锦西，北抵昭盟乌尔吉木伦河流域，南达朝阳地区这一广阔地域内，发现了多处红山文化遗址。

1979年，辽宁省开展了文物普查试点，最先在喀喇沁左翼蒙古族自治县东山嘴发现了一处原始社会末期的大型石祭坛遗址并出土两件无头孕妇裸体陶像。被国外称为“早期维纳斯”的塑像在我国是首次发现。这一发现启发考古人员在邻近地方寻找类似的宗教性遗迹。几年之后，果然在距东山嘴50公里的建平、凌源两县交界处的牛河梁，相继发现了一座女神庙，数处积石冢群，以及一座类似城堡的方型广场的石砌围墙遗址

并出土了一个如真人一般大的彩色陶制女神头塑，女神的眼睛为碧绿的玉石磨制镶嵌而成，还发现了大小不等的成批女性裸体泥塑残块及磨制的动物玉饰、石饰。有勾云形玉佩、玉雕猪龙饰、玉雕泉鸟饰、马蹄形斜口玉器、精美的玉镯等。做为远古族徽龙的图腾形象，为考古界首先发现。中国考古学会副会长苏秉琦教授认为：“这些考古发现说明了我国早在5千年前，已经产生了植基于公社，又凌驾于公社之上的高一级的社会组织形式，在我国其它地区还没有发现相应时间的类似遗址，这一发现把中华文明史提前了1000年”。②牛河梁红山文化遗址的发现，证明了以燕山南北、长城地带为重心的北方古文化在我国古代文明缔造史上具有特殊地位和作用。现今史学界“一般把‘文明’一词用来以指一个社会已由氏族制度解体而进入有了国家的阶级社会阶段。”③考古学专家们一致认为红山文化相当于黄河流域仰韶文化晚期、龙山文化早期，距今5至6千年前的原始社会末期，正是我国上古史中社会激烈变化、氏族社会等级划分相当严格的时代，已进入高一级的文明社会阶段。过去一提起古文明，人们往往联想到黄河流域的中原文化，现在史学界已经开始改变了这种看法。中国古文化起源不是由一个地方向外批发，至少存在着中原古文化和北方古文化两大区系，其中，北方古文化是由红山文化和河套文化组成。牛河梁红山文化是在多种文化交互影响，以自身发展为主而迸发出的文明星火。

辽西地区现已发掘的红山文化遗址主要分布在大凌河中上游河谷台地、老哈河沿岸以及努鲁儿虎山与大青山之间的狭长谷地。

二、红山文化与辽西古道交通

从已发现的红山文化遗存，可以看出早在5千多年以前，大凌河谷、老哈河沿岸、努鲁儿虎山谷地已经有了以农业为主

的先民居住。努鲁儿虎山为蒙古高原东部之边陲，该山以北和以西地势较高，以南和以东地势低缓，辽西地区著名的大青山，属努鲁儿虎山山系，两山互相平行。努鲁儿虎山与大青山之间的狭长谷地，现已发现多处红山文化遗存。从凌源的三官甸子沿努鲁儿虎山山谷东北行，牛河梁、张福店、敖吉、大甸子等红山文化遗址已经和正在被发掘，从发掘出的陶器、玉器、石器可以看出在加工和其它方面都表现了明显的承袭关系，许多遗物几乎出于同一模式，这就不难看出，当时分布在这条600华里的天然孔道上的村落之间有着密切的来往，这条天然良道早在5千多年前便已踏成了。

据昭盟考古工作者介绍，位于老哈河上游的喀喇沁旗和赤峰一带已发现许多处类似牛河梁的积石冢群。从燕山东北麓的努鲁儿虎山与七老图山之间的山口，溯老哈河谷向北经过西喇木伦河，再向北进入乌尔吉木伦河流域，红山文化遗址基本联成一线，这也是后来的山戎、东胡等部族多次迁徙和频繁南进的主要通道。这一地区红山文化遗址出土的陶器多为泥质红陶和夹砂褐陶，石器一般都是细石器、打制石器和磨制石器共存，与喀左东山嘴、凌源牛河梁的文化器类都很相似。这种文化遗存的共同之处，是群落之间互相交往的结果。

据凌源县玉器厂的有关人员介绍，牛河梁出土的玉器至今在凌源县尚未发现，斜口玉器和勾云形玉佩等玉器质料为岫岩玉。另据建平县文化馆考古工作者介绍，牛河梁积石冢的石头也不是本地的，大多是据牛河梁以北50余公里的三家子乡所产，以上情况虽有待于进一步研究，但至少说明，居住在牛河梁的先民，其活动范围比较广，道路沟通也比较远。无论是从辽东的岫岩取回玉石，还是从三家子运回石料，都需要有道路可行。当然，这种道路主要是以行人为主，一般是自然踏成，也可能为了方便畜力驮运稍事修整。这一时期是否有车，尚不能确定，有待于进一步发掘证实。

晚于红山文化的夏家店下层文化遗存，在西喇木伦河、老哈河、大凌河流域发现很多，仅昭盟和辽西地区发现这一文化遗址竟达3000余处，1960年中国科学院考古研究所内蒙古工作队发掘了赤峰夏家店等遗址，根据所获得的两种不同文化类型的相叠压的地层关系，分别命名为夏家店下层文化和夏家店上层文化。④夏家店下层文化属于早期青铜文化遗存，分布区域比较广，北到内蒙古西喇木伦河，南跨河北拒马河，经历的时间相当长，大致从龙山文化晚期到西周初，延续了上千年。至于夏家店上层文化遗存（相当于春秋战国时期），其分布，在青龙河与大凌河流域更为广泛。

从辽西地区现已发掘的红山文化遗址与夏家店下层文化遗址可以看出，存在着文化类型相迭压的地层关系。如：凌源县三官甸的红山文化石棺墓叠压在夏家店下层文化的堆积之下。在老哈河上游和努鲁儿虎山谷地发现的红山文化遗址普遍存在类似现象。

夏家店下层文化是在老哈河和大凌河流域形成发展起来的。建国以来，在河北省的迁安、卢龙县和辽宁省朝阳、建平、北票等县，曾先后出土过一批商代早、晚期的青铜器。这些青铜器集中出土的地点，则在今喀左县内。同时，在这些青铜器出土的地方，多数都有商代早期文化遗存发现。其中许多青铜器珍品属于中原类型。可见，早在商代初期，青龙河流域和大凌河流域与中原地区已经有了密切交往，汉之卢龙道的形成可以追溯到这一时期。青龙河沿瀑河河谷而上进入老哈河流域的古道，早在商代至晚在春秋时期就已经形成，这就是《汉书》记载的平冈道。瀑河和老哈河谷地分布密集的夏家店上、下层文化遗存有力地证明了这一点。

老哈河、大凌河流域不仅是我国北方古文化分布的中心区域，而且是中华文明的主要发祥地。苏秉琦教授分析认为：“距今4000年前后，是辽西地区社会发展，文明昌盛的时期”。