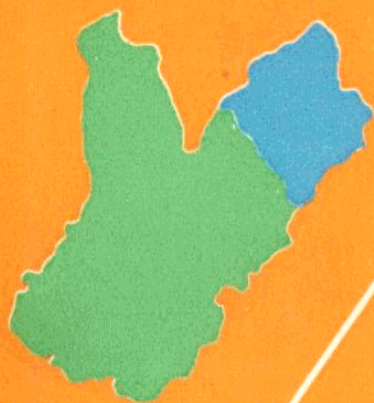


朝阳地区交通志丛书

北票市交通志



辽宁大学出版社

PDG

目 录

概 述	1
大事记	5
第一编 公 路	21
第一章 古、近代道路	21
第一节 古代道路	21
第二节 近代道路	29
第二章 现代公路	32
第一节 国级公路	33
第二节 省级公路	35
第三节 县级公路	36
第四节 乡级公路	43
第三章 桥 梁	49
第一节 木结构	49
第二节 石拱结构	50
第三节 钢筋混凝土T型梁结构	51
第四节 二铰板拱结构	52
第五节 双曲拱结构	53
第六节 空心板桥	54
第四章 公路测量设计	66
第五章 公路养护	69
第六章 公路绿化	82
第二编 运 输	88
第一章 古、近代运输	90

第一节	古代运输	90
第二节	近代运输	90
第二章	运输工具	94
第一节	人力车	94
第二节	畜力车	94
第三节	机动车	95
第三章	旅客运输	97
第一节	国营旅客运输	97
第二节	通勤车	107
第四章	货物运输	112
第一节	国营货运企业	113
第二节	集体货运	118
第三节	个体运输	123
第四节	社会运输	124
第五节	特殊运输	129
第五章	装卸与搬运	131
第一节	装卸队伍	131
第二节	装卸工具	131
第六章	车辆保养与维修	133
第一节	大修	133
第二节	小修保养	134
第三节	革新设备	134
第四节	社会车辆维修网点	136
第三编	管 理	138
第一章	公路管理	138
第二章	交通财务管理	145
第三章	养路费征收管理	151
第四章	运输市场管理	157
第五章	交通监理	167

第六章 运输企业管理.....	181
第四编 交通科技	186
第一章 桥梁.....	186
第二章 公路建设.....	189
第三章 汽车四大部件技术改造.....	191
英模录	195
附 录	207
一 机构沿革.....	207
(一) 行政机构.....	207
1 清朝时期.....	207
2 民国时期.....	207
3 日伪统治时期.....	207
4 解放后的交通机构.....	208
(二) 管理机构.....	213
(1) 运输管理站.....	213
(2) 交通监理所.....	214
(三) 企事业单位.....	214
1 北票县公路段.....	214
2 北票汽车运输分公司.....	215
3 北票市运输公司.....	217
二 历史文献.....	220
(一) 热河省热辽区行政督察专员公署令.....	220
(二) 热河省为苏联催调谷种.....	222
(三) 北票公路绿化呈现新局面.....	224
(四) 抓好安全网和路检路查确保交通安全.....	228
(五) 加强乡道建设, 振兴北票经济.....	235
(六) 客运服务管理规定.....	240
(七) 旅客须知.....	242
三 一九八九年北票市交通系统基本情况.....	245

(一) 1989年各级公路里程表.....	247
(二) 1989年公路养护情况表.....	248
(三) 1989年道班及好路率统计表.....	249
(四) 1989年养路费征稽和运输管理费收入情况表	250
(五) 1989年养路费支出情况表.....	250
(六) 1989年末各种车辆统计表.....	251
(七) 1989年运输任务完成情况表.....	252
编后记.....	253

概 述

北票地处辽宁西部，界于北纬 $41^{\circ}21'$ — $42^{\circ}30'$ ，东经 $120^{\circ}16'$ — $121^{\circ}20'$ 之间，距省会沈阳市321公里。东邻阜新，西接朝阳，南与义县、锦县毗邻，北和西北与内蒙古的敖汉旗、奈曼旗接壤。南北129.5公里，东西83.25公里，总面积为4545平方公里，总人口近61万。努鲁尔虎山脉横于北部，位于东官营境内的大黑山为最高峰，海拔1074.7米，南部为松岭山脉，全境群山环绕，形成北西高、中南低的低山丘陵区。主要河流有大凌河、牯牛河。因受季风影响，一年四季冬夏长、春秋短，具有明显的大陆性气候特点。年平均气温 7°C — 9°C ，最高气温达 40.7°C ，光照充足，雨量偏少，年降雨量平均500毫米，无霜期为130天至150天。自然条件为动植物生殖和繁衍提供了良好的条件。

北票历代属朝阳管辖，历史悠久，沿革多变。战国时期，属东胡、山戎居地。秦汉时期，属辽西郡柳城县。西晋属昌黎郡龙城，东晋十六国时期仍属龙城。北齐天保元年属营州。隋代属柳城县。唐属辽西郡，天宝元年（公元742年）改营州治所在柳城。辽代属中京道，北票境内设川州，辖咸康、弘理、宜民三县。金代属北京路兴中府宜民县。元代属大宁路川州。明为兀良哈牧场。清代前期，属塔子沟厅东境，后属三座塔、朝阳府。中华民国时期，属于朝阳县辖。

北票自古以来就是关内外通道的必经之地，早在秦汉时已有平冈道、卢龙道之称。古道由今北京越长城，经古北口，喜峰口、冷口，逆瀑河、青龙河谷而上，再由大凌河之源沿流而下，经朝阳、义县、北镇抵辽东。盛唐时军事路线曾记有：

“营州道”以及“营州入安东道”，其走向为渝关至松岭山脉西麓，沿大凌河而下至今之朝阳，再沿大凌河东北行，经牯牛营子、上园、至九官台门去义县、北镇、海城，到抚顺英额门出省。古道为军事和地方朝贡所用，残破陈迹尚存。辽金时期重农耕，建城镇，北票境内曾建过一州三县，交通较前代有很大发展，辽中京通往东京以及通往东北腹地的道路皆从北票经过。明清时期，随着经济、文化逐步发展，集镇不断增多。清朝，北票已有通达清河门、阜新、下洼、朝阳、义县等各条道路。东北沦陷时期，日本帝国主义为了加紧掠夺东北的财富，强迫人民修建“国道”，在北票境内还修建了4条警备道，长达100余公里。这些历史上的道路原为统治者的利益所建，但对发展北票的经济文化也有一定的影响。

新中国建立后，党和人民政府十分重视交通事业的发展，1951年1月北票县成立了交通科，各区设有交通助理。1985年交通局下设办公室、党办、乡道科和公路段、运输管理站、运输公司、监理所等办事机构和管理部门，全系统职工达1474人。

建国三十六年来，北票县的公路建设取得了巨大成就。建国初期，主要恢复原有公路。进入第三个五年计划时期（1966—1970年），随着国民经济力量的壮大，加快了公路建设步伐。到1971年底，建有干线公路3条，合计154.1公里。“四五”期间北票公路开始大规模建设，国、省、县和乡级公路齐头并进，公路建设呈现新局面。截止1985年底，北票境内县级以上公路有9条，里程为336.7公里；乡级公路23条，里程为458.8公里。各级公路总里程为795.5公里，全县公路密度已达每百平方公里有公路17.5公里，每万人平均12.87公里，绿化里程448公里，绿化路段占宜林里程556.8公里的80%。

从六十年代开始，陆续修建了一批永久性公路桥梁。1985年，全县境内共有公路桥梁122座，其中大桥17座4116.48米；

中桥27座1479.96米。小桥78座1357.67米，修建涵洞1071道。牯牛河大桥是境内京沈线上的特大桥梁，为钢筋混凝土 T型梁结构，位于北票东北24公里，建于1966年，全长693.8米。此桥位于县内东半部的通衢大道。1978年修建的窟窿大桥为双曲拱结构，全长583.1米，是连接南部5个乡的唯一公路通道。这两座大桥的建成，对北票经济文化的发展提供了极其有利的条件。

北票公路运输发展较快，到1985年底，境内共有18条客运路线，营运里程1800公里，客运周转量为58893千人公里，为1966年的7.7倍，境内70%的自然村都通了客运班车。货物运输能力迅速提高，1985年共完成货运周转量36221.7千吨公里（含社会运力），为1966年的4倍。

随着交通事业的发展，管理工作逐步加强。公路管理设立专业道班，实行分段包干养护作业，定期检查，有奖有惩。路政管理逐步完善，财务管理制度健全。养路费实行“统收统支”、统一管理、以路养路、专款专用。运输市场管理统而不死，由限制个体车辆发展到放宽政策，使社会车辆不断增加，运输能力大幅度提高。交通监理工作日益加强，交通秩序不断好转，逐步向科学化、现代化方向发展。

北票地域广阔，矿产资源丰富，工农业生产发展迅速。这些有利因素为进一步发展交通事业提供了雄厚的实力和充足的条件。为适应经济形势迅猛发展的需要，县交通局制定了切实可行的远景规划。2000年以前，北票县公路里程可达1355公里，公路密度每百平方公里可达30公里，乡以上公路全部实现绿化。其中：国级公路庄林、京沈干线路面全部黑色化。改造省级公路8.7公里，改造县级公路5条159.3公里。乡级公路总里程达到926公里，修筑村屯道路1000公里，达到村村通汽车。不断提高养护质量，县以上公路好路率达85%以上，乡级公路好路率达60%以上。通过新建改建后，北票市实现12条较好的

环形路和12个与邻县的出口路，加强与外界的联系。社会运输车辆实现10000台，其中：专业运输车辆增加70台，建设农村乡级客运站8个。2000年以后，北票公路交织成网，内外通达。

交通是经济建设的命脉。在改革开放的有利形势下，经过全市人民的共同努力，交通事业必将为北票的经济腾飞和人民生活向小康水平迈进起到先行的作用。

大 事 记

1926年（民国十五年）

12月2日 热河督统公署指令第4368号，批准朝阳县绅姜乃震等呈请创设朝票长途汽车公司一同德汽车公司，该公司有汽车3辆。

1929年（民国十八年）

3月 热河省朝阳县成立建设局，建设局将旧有“官道”划分为省公路、县公路、村镇公路。北票—朝阳，北票—阜新两条公路当时属县道。

1931年（民国二十年）

1月 朝阳县建设局局长张子新向省建设厅呈送朝阳道路调查表。7月，朝阳县建设局派技术员唐如浚，苏良果赴朝阳至北票路线进行实地测勘。

1932年（民国二十一年）

北票至朝阳列为省道修建，里程为39.4公里，是四季通行的营运路线。

1933年（民国二十二年）

2月25日 日本侵略军占领北票，3月热河全境沦为日本帝国主义的殖民地。秋季，“满铁”开始修筑金承线铁路（金岭寺—承德段），日本人金井组经营10辆载货汽车，承担材料运输任务。

1936年（民国二十五年）

锦州铁路局在朝阳设立自动车营业所。1月1日伪警察厅第47号令规定公路设置交通路标。伪满时期施行“左侧通行制”。

1938年（民国二十七年）

朝阳成立协和汽车商会。

1940年（民国二十九年）

7月 伪满当局将北票划为吐默特中旗。

1944年（民国三十三年）

伪满交通部内设交通运输公司和土木总局，各省建设厅改为交通厅，没设厅的省增设交通科，重要的市、县（旗）还设置运输科。

1945年

8月8日 苏联政府对日宣战。

8月10日 苏联红军一部由奈曼经下洼、宝国吐，沿北奈线进入北票。

12月 晋察冀边区冀热辽区第十八行政专员公署在建昌境内成立，撤消热东地委。同年，在北票设立县的建制，正式成立北票县。

1946年

1月 朝阳地区各级人民政府和武装力量，遵照毛主席提出的“让开大路，占领两厢”，建立巩固的东北革命根据地这一伟大战略方针，主动撤退，转移农村，深入敌后。从此，冀热辽地区人民武装力量，开始了游击战争。

在热河省热辽区行政督察专员公署的领导下，人民武装力量和广大劳动人民向国民党反动派进行了英勇坚强地斗争。为了配合四平战役，牵制敌军主力，东北民主联军热辽军分区独立三团于1月16日，再次进攻北票守敌，当时广大人民群众踊跃支前，共出动担架80余付、大车80余辆、毛驴94头，配合主力部队作战。

4月 为了开展人民自卫战争，朝北县人民政府在北票县境内成立。

1947年

2月16日 热河省热辽区行政督察专员公署和人民武装委员会为了适应战争需要，联合通令各县（旗）立即在各主要交通干线上设立交通站，专门负责战勤担架运输。决定：北票至新东县在北票境内建立奇金台、板达营、黑城子、房申、保国老五处交通站。

3月 东北民主联军热东部队开始反攻。

6月27日 东北民主联军十三、十七旅又一次进攻北票守敌。参加支前区村干部237人，担架1500付（次）。

7月13日 热河省人民政府向全省发出了紧急动员及保护公路的指示，这是解放战争时期热河省人民政府关于公路交通工作的第一个指导性文件，指示中说：目前本省公路干线已为人民所控制者已达2130华里，唯因敌人破坏及雨期已届，道路时被冲毁，如不及时保护并加以修整，则随时有发生危险与断绝交通处，对商民及军事运输已受并将受到莫大的影响。各级政府必须动员群众进行宣传教育，使群众认识到公路对自己战争及人民生活的重要性，组织起来，随时修整使之经常保持通车，以免贻误战机。

8月21日 冀察热辽十八专区战争动员委员会发布第三号命令，指出：根据目前形势发展，热东地区将成为冀察热辽大

反攻中主要战场，为了更有利的支援前线、保证军运畅通，各县必须于8月底修复本县辖境内的主要军运公路。要求路心必须稍高一点，并尽量铺碎石细砂，以防雨时泥泞，河滩要将出入口修平，能便于上下。如有被山水冲成沟者，要以大石架设水道，然后以碎石垒平，以防大雨时冲毁。北票县人民政府按此精神，发动群众，整修了境内公路。

10月23日 程子华指挥东北民主联军歼灭盘踞在朝阳的国民党守军，其残敌沿大凌河经北票县金岭寺、上园、向义县方向逃去。

1948年

3月1日 冀察热辽军区和热河省政府发布一号命令：为便于掌握全省电话交通，节省开支，增加工作效能，决定各县电话局统由省交通局接收管理。28日，为了适应战争需要，使战时交通密切配合后勤工作，热河省人民政府命令：交通局系统划归冀热辽军区后勤司令部领导。

热河省热辽区行政督察专员公署战字第一号命令：各旗、县长：兹将分局一昼夜三电，均系严催给前方急运战粮，各旗、县对此虽有成绩，但距满足需要相差太远，为此特作紧急决定如下：各旗、县应立即改变过去分工负责的精神，集中一切人、畜力，由旗县负责同志亲自掌握催收、装卸、开支等项，保证每天运到七里河子20—25万斤粮食。北票县每天送到刘龙台20—25万斤粮食。

8月10日 热河省人民政府、热河省军区，鉴于本省公路修补潦草，影响军运甚大，严重妨碍战争，命令各县（旗）境内公路一律自己负责，并限于9月15日前修补完整。北票县根据这一命令，立即发动群众整修公路，按上级规定标准：路基最窄处不小于7.5米，两侧挖宽2尺，深3尺的排水沟，桥梁载重力10吨以上，所坏之处立即修复，保证了交通运输畅通无

阻。

11月2日 辽沈战役胜利结束。23日，北票县委、县政府、县农会鉴于东北解放军要大批进关配合兄弟部队作战的形势，根据上级指示，向各区发出紧急通知，要求配合兵站发动群众赶快修路建桥及在路口设指路牌。道路的修法，即：将路旁壕沟填平，以便夜晚汽车通行，修补的桥梁要保证通行15吨重量的汽车，不坚固者及时修补，交通路口要设较大的指路牌，写明方向、地址、里程。当时，凡由清河门至朝阳路经北票之公路均由沿线各区村立即分段进行了补修，使南下大军通行无阻。

1949年

8月21日 县政府向各区发出指示：区、村组建养路委员会。村长及民政、公安、武装委员为委员，并建立了养路小组。11月24日，热河省公路管理局呈东北公路总局的全省公路调查概况中，关于热东一带有国、省、县级公路17条。其中北票县有朝阳至北票国道一条，有北票至下洼(经宝国吐)、北票至固山贝子府县道两条。11月26日，热河省人民政府奉东北人民政府令，为搞好国际贸易决定由热东地区支援苏联上等谷种2000吨，其中有北票县450吨。各县一律运往北票火车站集中发运。

1950年

5月25日 热河省公路局转发“东北公路暂行办法”28条细则。10月20日北票县人民政府奉省政府指示，利用秋收后结冻前发动群众义务整修公路一次。朝北线、北义线、北阜线、北下线、北金线和朝阳至锦州路线均进行了全面整修，达到路面平坦，边沟畅通。

1951年

5月13日 中央人民政府政务院总理周恩来签发：“关于1956年民工整修公路暂行规定的命令。6月23日北票运输公司成立后，热河省财政厅为填补运输工具拨款1200万元（折人民币12000元），购马拴车，派人去吉林省范家屯买骡马300匹，回来拴车100台，成立3个运输队，由赵宝山担任队长。

12月21日 为适应国民经济发展的需要，热河省运输公司发出：《为进一步加强组织群众运输的通知》，北票县组织胶、铁木轮车150台。

1952年

春季开始，公路科在朝北线发动群众，进行一次公路大整修，组织民工22000人，整修公路45华里，修建小木桥一座，过水路面3处，修整翻浆地段一处，植树1550棵。

11月28日 县政府发出通知，为保证公路行车安全，避免人民生命财产的损失，做出规定：禁止在公路两侧及公路上放牲畜，严禁破坏公路沿线之树木，禁止横越公路，挖掘水沟，或利用边沟引水压肥，更不准在公路上堆放粪土和其它障碍物，以免堵塞交通，阻碍流水影响行车速度和安全。

1953年

春季，县政府发动对北票一朝阳、北皋—奈曼、北票—阜新、北票—敖汉等输出输入的主要干线，收回了公路两侧用地，加宽了路基，疏通了边沟，降低了坡度。

2月初 北票县运输公司组织北票矿务局货运班车一台，正式通往黑城子。

10月21日 北票县人民政府向各区发出秋季整修公路的通知。到11月中旬，全县共整修5条路线，全长250公里，治理

翻浆路一处，使县内公路基本上达到路面平坦坚实。同日，热河省公路管理局、省财政厅发出通知，拨给北票县修建桥涵款565万元（旧币）用这些款修建了桥涵21座，便利了交通。

1954年

1月8日 热河省运输公司批准北票管理站国营汽车开通北票至下洼定期客货混合班车，10月即延伸到奈曼旗（属哲盟），全程146公里。

8月7日 县政府发出通知：要求各区利用挂锄期间补修公路，将朝北、北奈、北旱、北敖和北和等5条路线列为补修重点。各区根据通知精神，认真补修，月末按要求修完，达到整修标准，便利了运输。

10月8日 县政府向各区发出通知，要求各区积极补修公路和抢修桥涵，同时组织成立抢修公路领导班子，县长、交通科长为主任和副主任。各区均成立了修路委员会，组织干部深入沿线公路发动群众整修公路。由于上下一齐动，在全县掀起了修路高潮，十天内全县完成了整修任务。通过评比，表彰了八区、四区、十三区，由县政府发给修路最好的八区锦旗一面。根据县政府拟定的修路奖励办法，对先进区村及个人进行了奖励，调动了整修公路的积极性，路面质量显著提高。

1955年

2月25日 热河省交通厅通告各县（旗）交通科：中央规定在本年3月1日开始发行新人民币，原发行的旧人民币停止流通，新人民币一元折旧人民币1万元。

3月21日 热河省交通厅在承德召开热河省交通系统第一次劳动模范代表大会。

7月 北票县交通科在北票至黑城子路线上，整修了四万贯、姜家沟北梁、蒙古营北梁等山岭路段，加宽了付仗子河南

至铁营子公路路基1000延长米。

8月10日 热河省人民委员会批准交通厅颁发《热河省公路（包括市内）运输计划托运暂行办法》。

1956年

2月4日 辽宁省交通厅颁发《对私人运输业进行社会主义改造规划方案》。

3月 北票县胶车运输合作社成立，购买城子地村土地15亩、盖了52间房子，即办公室9间、马棚21间、厂房14间、仓库9间、自筹资金65000元。翌年11月正式迁入新房办公。

同月 县交通科组织民工成立两个筑路大队，共230人。筑路队对大黑山和三道梁子路进行降坡和加宽，完成土石方量56000立平米，整修道路7公里，使用人工9100个工日。整修后，路面宽度达6米，行车比较顺适。

4月1日 辽宁省交通厅勘测设计的北票县北河套过水路面工程开工，6月末全部竣工。工程全长70米，其中有跨径5米和3米的钢筋混凝土板涵各一道，造价12000元。这项工程于1957年被大水冲毁。其原因是：设计不合理，部份砌体砌筑不严密。

4月25日 锦州专员公署下发“关于抽调农村运力，支援国家重点建设的通知”，决定抽调北票胶车150台。

10月18日 辽宁省交通厅组织43个市、县、旗交通科长等61人的公路观摩团到北票县土城子参观访问。

1957年

5月21日 蒙古营木桥开工，于11月2日竣工通车。

6月4日 修建柴家洼子木桥一座，于11月2日竣工通车。

12月 阜新地区运输公司拨给北票运输站汽车3台（日产）。