

002012

万荣县交通志

人民交通出版社

万荣县交通志

万荣县交通局交通志编纂委员会 编

人民交通出版社

一九九三·北京

(京)新登字091号

内 容 提 要

本书依据丰富翔实的历史资料，系统地记述了万荣县交通运输事业的历史和现状。总结了交通史的经验。全书共分三编：陆路运输；水路运输；交通管理。

本书可供交通部门职工，历史、地理、经济、地方史志研究工作人员以及大专院校有关专业师生参考。

责任编辑 王应荣

封面设计 孙立宁

书名题字 智玉莲

万荣县交通志

WANRONGXIAN JIAOTONG ZHI

万荣县交通局交通志编纂委员会 编

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街10号)

各地新华书店经销

运城报社印刷厂印刷

开本：850×1168 1/32 印张：7.45 插页：5 字数：160千

1993年9月 第一版

1993年9月第一版第一次印刷

印数：1—1000册 定价：18.90元

ISBN7-114-01879-7

F·00229

发展交通
搞活流通

吉炳南
九三·七

中共万荣县委书记吉炳南题词

瓊島
分產
小康
百世
共興

安德天
九三年夏

万荣县人民政府县长安德天题词



万荣县交通局办公楼



运万线二级路面路段



聚西线路段



万临线绿化路段



万荣县运管客运站

北张户村道油路



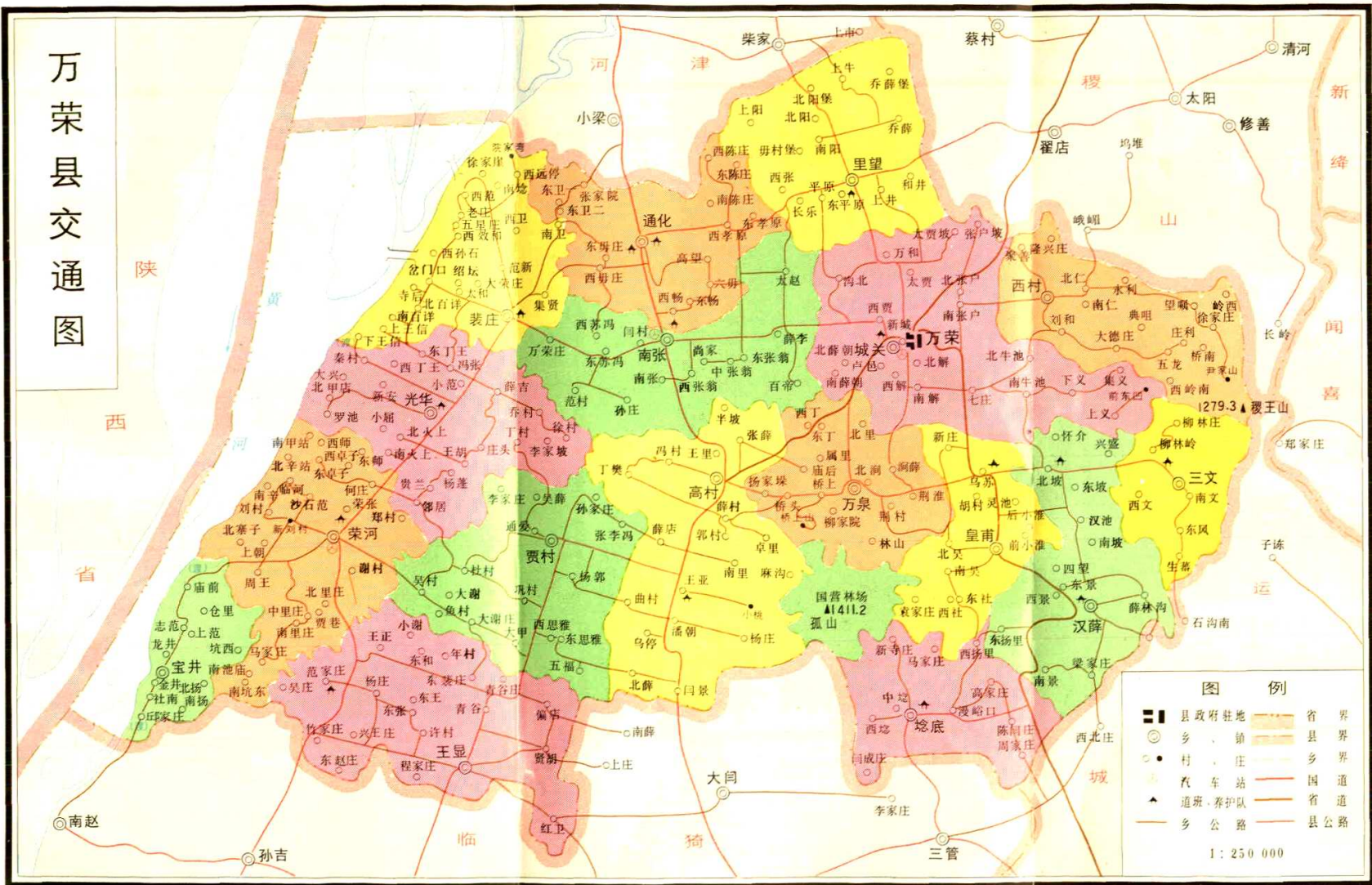
西孙石汾河大桥





万荣县交通建设大会会场

万荣县交通图



图例

■	县政府驻地	—	省界
○	乡、镇	—	县界
●	村、庄	—	乡界
⊙	汽车站	—	国道
▲	道班、养护队	—	省道
—	乡公路	—	县公路

1:250 000

万荣县交通局交通志编纂委员会

名誉主任：杨如林

主任：卫志高

副主任：张福庆 岳国栋

委员：（以姓氏笔画为序）

王绍武 田天才 孙千林 李跃

李鼎全 陈汝宽 杨同义 杨振泉

范锋利 贺宗岳 贾敬翼 黄万年

黄向珍 曹树珍 梁天海 解光耀

薛焦管

顾问：董天良 潘国斌 孙贞 贾普云

李荣

《万荣县交通志》编审人员

主编：卫志高

副主编：李跃 陆峰波

摄影：赵彦堂 李廷玉 畅舒

制图：申铁巷

审定：贞创生 宁雪瑞

万荣县交通局交通志编纂委员会

名誉主任：杨如林

主任：卫志高

副主任：张福庆 岳国栋

委员：（以姓氏笔画为序）

王绍武 田天才 孙千林 李跃

李鼎全 陈汝宽 杨同义 杨振泉

范锋利 贺宗岳 贾敬翼 黄万年

黄向珍 曹树珍 梁天海 解光耀

薛焦管

顾问：董天良 潘国斌 孙贞 贾普云

李荣

《万荣县交通志》编审人员

主编：卫志高

副主编：李跃 陆峰波

摄影：赵彦堂 李廷玉 畅舒

制图：申铁巷

审定：贞创生 宁雪瑞

序 一

万荣县有史以来的第一部交通专志，历经数载，两易其稿，终于付梓问世。

万荣县位于山西省西南部，控黄、汾之汇，枕秦、晋之交，面积1081.5平方公里，人口39.2万余人，有汉、蒙、回、彝、壮、满、侗族等7个民族，素以物华天宝、人杰地灵、历史悠久、文化发达而著称。境内土地肥沃，光照充足，资源丰富，盛产粮棉，是国家确定的小麦商品粮基地县之一，也是闻名全国的五大黄牛基地县之一；有着得天独厚的自然资源和地理环境，这就为发展独具特色的农副产品加工和高、精、尖科技产品提供了广阔的前景。万荣文物荟萃，后土庙吸引海外华人寻根问祖，秋风楼名扬神州，飞云楼以奇特结构在全国独树一帜，东岳庙、稷王庙、薛宣庙……不胜枚举的文物古迹，为我们提供了赏心悦目的旅游圣地。万荣应该是一个经济大县，可惜的是，至今仍居于贫困县之列。在改革开放大潮的冲击下，我们终于发现，贫穷的一个重要原因，是公路不畅、交通滞后。80年代末期，全县境内仅有沥青路面121公里，砂砾路面66公里，道路不通，车流不畅，严重制约了国民经济的发展和商品经济的流通，使本来就应该繁荣兴旺的万荣，怎么也荣不起来。

2 序

党的十一届三中全会以后，随着党的改革开放政策的落实，形成了一个国营、集体和个体办运输的新格局，乘车难、运货难的问题得到初步缓解。尤其是邓小平同志南巡讲话以后，从中央到地方出台了一批优惠政策，由“要我修路”变为“我要修路”，过去讲“要想富，先修路”，现在讲“小路小富、大路大富、高速公路快富”，已形成了社会共识。从20世纪90年代第一春起，县委、县政府动员全县人民，先后开展了“飞云杯”、“道路杯”、“大路杯”和“兴路杯”义务修路竞赛活动，在这块干旱贫瘠的黄土地上，勤劳的39万人民踏着历史的节拍，响应县委、县政府的号召，发扬“万荣”精神，依靠自己的智慧，展开了一场大办交通的人民战争，上自书记、县长，下至普通群众，上干下也干，官干民也干，涌现了一批可歌可泣的动人事迹。全县整修乡村简易公路403条，1841公里，其中硬化340公里，实现了村村通机动车，油路里程延伸到166.5公里，基本实现了乡乡通油路，“井”字形的网络主骨架在我县已粗具规模。

盛世修史，史以资治。为回顾既往，总结经验，探索规律，策励将来，由县交通局组织力量，本着实事求是，详今略古的原则，编纂成《万荣县交通志》。本志较全面地反映了本县交通事业发展的历史，为后人进一步发展我县交通事业提供了宝贵的借鉴。在编写本志的同时，得到了社会各界同仁志士的关怀和支持，尤其是交通系统历任领导的辛勤努力和全体干部职工的无私奉献，为本志编写提供了可贵的历史资料，希望能给从事公路交通事业的同志

们一些帮助，提供可以借鉴的历史经验，并使关心公路交通事业的同志们了解我们事业的历史进程，共同把我县的公路交通事业推向新的台阶。

万荣县人民政府副县长

杨少林

一九九三年六月

序 二

三度春秋筑桥铺路，三度寒暑导河设渡，几多风雨坎坷，几多汗水心血。然使“井”字形的公路主骨架和纵横交错的公路网络粗具规模，庙前古渡亦重新焕发出青春活力，使我进一步认识到“人生路处处风雨阻，莫畏难有志事竟成”这句格言里的深刻哲理。三年拼搏，赢得了交通的发展，任重道远，为兴“万”富民继续拼搏！

万荣县控黄、汾之汇，枕秦、晋之交，是中华民族的发祥地之一。其交通事业历史悠久。从“秦渡河取魏汾阴”（《中国历史年表》），到汉武帝济河祀后土；从河东潞盐经汾阴渡（今庙前渡）入秦运销，到秋风楼、飞云楼的数次建筑，都促进了交通事业的发展。勤劳勇敢的先辈们筑桥铺路、导河设渡的事迹虽不乏记载，但由于落后的封建专制统治束缚了社会生产力，窒息着社会的进步，使交通事业在漫长的年代里得不到应有的发展。无论是道路修筑，还是运输方式，在本世纪20年代前，始终没有根本的变化。路面以沙土为质，运输仰赖于人、畜力；水运靠天然航道，赖以拉纤撑篙。民国15年（1926年），本县虽揭开了公路建设的帷幕，但是，社会动荡，政治腐败，经济萧条，民不聊生，交通事业在频仍的战争破坏下，更

难以得到发展。至建国前的1949年，全县交通还处于“水乏舟利，陆无坦途”的落后状况。

中华人民共和国成立40余年来，我县交通系统的广大干部职工认真贯彻执行党和政府的各项方针和政策，发扬艰苦奋斗、勤俭建国的精神，使交通运输事业取得了一定成绩。但是，本县地处高垣，工业基础薄弱，自然资源匮乏，既无铁路，且水运不畅，其国民经济的发展只能依靠单一的公路运输方式。为此，从20世纪90年代的第一年起，全县先后开展了“飞云杯”、“道路杯”、“大路杯”、“兴路杯”义务修路竞赛活动。到目前为止，全县公路通车里程254公里，其中油路163.5公里，仅剩1个乡不通油路。同期，整修乡村简易公路403条，1841公里，其中硬化340公里，实现了村村通机动车。全县有民用汽车1100多辆，拖拉机3396台，年完成客运量62万人次，旅客周转量1770万人公里；货运量74.3万吨，货物周转量7480万吨公里。然而，面对90年代世界新技术革命浪潮的挑战，县政府颁发了“关于我县交通建设上新台阶的实施方案”。“要想富，先修路；公路通，百业兴”，已初步成为广大干部群众的共识。他们在使命感、责任感、紧迫感的驱使下，正在为振兴交通、兴“万”富民进行不懈的努力。

为了总结历史经验及科学技术成就，探索交通事业发展的规律，我们根据省交通厅和县委政府的有关指示，编纂成本志。一则为子孙后代留一份“前有所稽，后有所鉴”的历史资料，藉以告慰曾为万荣交通做出贡献的列祖列宗；再则教育人民弘扬中华民族筑桥铺路、导河设渡的传统美