

005092

阿城市公路交通志

阿城市交通局

阿 城 市
公 路 交 通 志

阿 城 市 交 通 局

《阿城市公路交通志》编纂委员会

主任 高文华
副主任 李寒松 杨富万
委员 李才 李伟 吴正宝 郭学义
金云成 姜占春 高文华 李寒松
杨富万

《阿城市公路交通志》编纂人员

主编 于延珂
副主编 杨富万
编辑 姜占春 李云超 赵铎
摄影 吴正宝

《阿城市公路交通志》编纂委员会

主任 高文华
副主任 李寒松 杨富万
委员 李才 李伟 吴正宝 郭学义
金云成 姜占春 高文华 李寒松
杨富万

《阿城市公路交通志》编纂人员

主编 于延珂
副主编 杨富万
编辑 姜占春 李云超 赵铎
摄影 吴正宝

序 言

编史修志,是盛世之举,它标志着国家的长治久安和繁荣富强。中国共产党第十一届中央委员会第三次全体会议之后,政通人和,百业俱兴,编史修志亦有组织、有领导地在各地开展起来。1981年12月,根据中共阿城县委、阿城县人民政府的部署,我们曾担负为《阿城县志》撰写、提供公路交通运输基础资料的任务,当把资料整理完毕交稿后即搁笔。1987年10月,贯彻省和哈尔滨市交通史志工作会议精神,为编写出一部能够较为系统、全面反映本地公路交通的历史与现状的专业志,我们重新选拔人员,组成班子,拟定篇目,搜集资料,开始对志稿进行编纂。3年多来,在黑龙江省交通厅、哈尔滨市交通局史志办公室的帮助指导下,在阿城市各有关部门的大力协助下,在交通系统广大职工干部的热情支持下,经过修志人员的积极努力和辛勤劳动,终于完成了这部计5篇、21章、69节、约22万字的《阿城市公路交通志》。

《阿城市公路交通志》运用大量而又翔实的资料,上溯古代,下至当今,展现了公路交通的开拓、发展的历史,特别是着重记载了中华人民共和国成立以来公路交通的新成就。这部志书的出版,可供本市交通系统各级干部了解历史,借鉴过去,总结经验教训,正确指导实践;可以做为向交通战线职工进行爱国主义教育、革命传统教育和行业发展史教育的教材;可以给予子孙后代留下一份有价

值的历史资料。总之,它将在资政、存史、教化等方面发挥作用。

在编纂过程中,我们力求史实准确,结构合理,语言精炼,符合规范,但是由于编辑水平所限,加之缺乏修志经验,因而这部志书可能存在一些缺点和错误,恳请读者批评指正。

阿城市交通局局长、党委书记 **高文华**
公路交通志编纂委员会主任

凡 例

一、《阿城市公路交通志》为阿城有史以来第一部公路交通专业志书。上限起于1115年(金朝建国),下限止于1988年。本着立足当代,详近略远,详今略古的原则,记述了阿城现行区域内公路交通的兴衰和演变。

二、本志编纂是以马列主义、毛泽东思想为指导,以中共十一届六中全会通过的《关于建国以来党的若干历史问题的决议》为准绳,运用历史唯物主义和辩证唯物主义基本原理,在坚持四项基本原则的基础上,实事求是,秉笔直书。

三、运用述、志、记、表、图等体裁,进行志稿撰述。前由概述统领,后辅以大事记,中间设篇、章、节、目,横排门类,纵述史实,因事系人。

四、资料来源以文献档案为主,兼采口碑资料。凡引用史籍的均按原文词意,必要时在篇末注释。

五、年代记述,清代及其以前各朝,皆写明朝代、年号、年代。年代用汉字书写,后加括号用阿拉伯数字注明公元年代。民国元年以后的年代,统用阿拉伯数字书写。

六、统计数字,均按国家语言文字工作委员会、国家出版社等7个单位公布的《关于出版物上数字用法的试行规定》书写。度量衡单位除个别引用、转抄资料外,统用《中华人民共和国法定计量单位》表述。

七、机构、会议名称,除第一次出现时使用全称外,其余均用简称。用古地名时注明今地名。对于人物,直书其名,不加褒贬。

概 述

阿城市地处张广才岭西麓和松花江平原接壤地带,位于黑龙江省南部,市区在省会哈尔滨市东南 28.5 公里处。地理位置东经 $126^{\circ}42'00''$ — $127^{\circ}39'00''$,北纬 $45^{\circ}12'00''$ — $46^{\circ}00'00''$ 。东与宾县为邻,南与尚志市、五常县毗连,西与双城市接壤,西北与哈尔滨市连接,北临松花江,与呼兰县隔江相望。全市为五山半水四分半田,总面积 2 680 平方公里,南北长最大距离约 84 公里,东西宽最大距离约 75 公里。1988 年全市有 4 街 8 镇 11 乡,210 个行政村,987 个自然屯,总户数 13 万余户,人口 59.2 万人。

境内地势东高西低,东北为山区、半山区,属张广才岭西麓的大青山山脉。西北为低丘陵及平原区。全市平均海拔为 400 米。在连绵起伏的山地和丘陵中间有阿什河、蜚克图河、海沟河等十几条河流皆汇入松花江。境内属温带大陆性季风气候,春季多大风、干旱,夏季炎热多雨,秋季多早霜,冬季漫长而寒冷。1 月份最低气温为 -40°C ,7 月份最高气温为 36.5°C 。日照充足,年平均日照为 2 657.8 小时。年平均无霜期为 146 天。

阿城市山区面积广阔,矿产资源丰富。金属矿产有铁、铜、钼、钨、铅、锌等,矿床点星罗棋布;非金属矿产及建筑材料有以质纯而著称的大理石、莹石及各种石材的储量颇多,阿什河流域的工程砂、河流石总储量有 1 800 万立方米,已形成冲积——生产——冲积的循环,可谓取之不尽的资源。泥炭资源也正在开发和利用。林地面积为 114 070 公顷,占总面积的 41.6%,天然林蓄积量 425.48 万立方米,人工林蓄积量为 35 万立方米。境内土质肥沃,适宜种植大豆、玉米、水稻、谷子、高粱、小麦、线麻、向日葵、亚麻、黄烟、

甜菜等作物。

阿什河流域,早在旧石器时代晚期,就有原始人类活动;先秦时期,是肃慎人(又称息慎、稷慎)居住和活动地区;北朝末年至隋朝,先后有勿吉的七部之一——安车(居)骨人劳动、生息;唐代中期,是海东盛国——渤海的属地;辽天庆五年(1115年)定居安出虎水(今阿什河)之侧的生女真之一部的完颜部首领阿骨打称帝,国号大金,年号收国,奠都会宁(今白城,在阿城市区南2公里许)。

从金太祖莫都至海陵王迁都于燕京(1115—1153年)的38年期间,随着政治、经济、军事的发展,道路交通也有相应的发展。天会二年(1124年)以上京会宁府为中心,先后开辟上京——雄州、上京——泰州2条驿道。还开辟了由上京会宁府通往蒲与、胡里改、恤品、合懒、肇州、冷山、五道岭、辽阳府等8条道路。且有安出虎水、运粮河(俗称金兀术运粮河)2条水路,舟楫由上京城循安出虎水、运粮河进入混同江,顺江东去可达胡里改和黑龙江中下游等地区;逆水西行可到肇州、长春州、泰州。基本形成了以上京会宁府为中心通向四方的交通网络,并为以后的元、明、清朝所沿用。金朝是阿城古代道路发展的重要时期。

元朝在黑龙江地区的驿道有北路、西路、东路、东南路和中路5条。其中东路是由大都(今北京市)起,经西祥州至努儿干城的驿道,它从阿城南至东北过境,在境内设上京、海歌、鹿鲁吉站。

明朝永乐七年(1409年)设置海西东水陆城站,是由中原地区通往努儿干都司的一条重要道路。上京城站是海西东水陆城站通往努儿干的重要陆城站之一。

清朝视阿勒楚喀为“东北最要咽喉”。乾隆二十四年(1759年)吉林将军在阿勒楚喀境内设立驿站,并把此地作为禁止汉族人流入的重点。咸丰十年(1860年)始弛招垦之禁,关内大批汉族人沿吉林至三姓的驿道,进入阿勒楚喀等地,建立村屯,开荒垦田,促进

了这个地区道路交通的发展。据史料记载,光绪十七年(1891年)在阿勒楚喀城内及周围建有7座木桥和石桥(这些桥梁今已不复存在)。光绪二十九年(1903年)东清铁路(民国初年改称中东铁路)建成通车后,阿城商业贸易开始兴盛,境内民间大车道已发展到9条,并成为拉林、五常、双城、宾县、方正等地输出输入物资的集散地。

民国时期,阿城通往拉林、五常、榆树、双城堡、哈尔滨、宾县、绥远等地的大车道达11条,总里程1385.5公里。同时修建了4座桥梁。其中普济善缘桥是石拱构造,至今犹存。陆路运输以畜力大车为主,民间多利用冬春季节从事长途运输,装载粮食、油料、白酒、豆并等运往富锦、佳木斯、齐齐哈尔、营口等地,运回布疋、棉花、杂货、海盐等生活资料。民国17年,商办通利汽车公司购进汽车4台,从事火车站——城里的客货运输。

东北沦陷时期,日本侵略者出于政治统治、经济掠夺的目的,在县内修筑了一些道路和桥梁。据康德4年(1937年)统计,全县有过境国道3条,县道5条,保甲道(乡村道路)6条,共计14条,总长444.5公里。国道为简易路面,木桥涵,标准低,是晴通雨阻的低级公路;县道和保甲道均为土路,低洼狭窄,缺桥少涵,雨天泥泞,人车难行。全县共有桥梁33座,多数是小型木结构。公路货运,靠畜力大车和斗子车,汽车却很少。公路客运,有日本人经营的哈尔滨至宾县的客运汽车,从县境内永增源、蜚克图通过。县城内有满洲铁道总局阿城营业所经营的开往哈尔滨、拉林、周家、蜚克图等地的客运汽车。哈尔滨也有往复阿城、巨源昶、蜚克图的私营小汽车。城里至火车站运送旅客的多数是四轮大马车、斗子车和少数小汽车。当时,因路况不佳,客货运输时断时续。到1945年9月3日日本侵略者投降时,公路破损严重,桥梁涵洞颓圮不堪,全县境内没有一条能够晴雨通车、完好的公路。

中华人民共和国成立以来,阿城市交通系统广大职工在中国共产党和人民政府的领导下,发扬自力更生、艰苦奋斗的精神,积极地恢复和发展公路交通事业,在促进国民经济建设中发挥了重要作用。

从第一个五年计划开始,国家对阿城投放了大量人力、物力和财力,用于改造和维修旧路、旧桥,拓展新路、新桥,使公路和桥梁的数量和质量都发生了巨大变化。特别是中共十一届三中全会以来,路桥建设向着高标准发展。已形成了以市区为中心向外辐射四通八达的公路网。1988年,全市有乡镇以上公路20条,总里程526.5公里,其中水泥混凝土和黑色路面96.2公里,占公路总里程的18.3%;晴雨通车的路面447.5公里,占公路总里程85%。共有桥梁131座,总长3025.26延长米。其中石拱、钢筋混凝土永久性桥梁127座,占桥梁总数的96.9%;长度2979.86延长米,占桥梁总长度的98.4%。全市列养公路16条,其中干线公路6条,地方公路7条,专用公路3条。养护里程442.5公里,占公路总里程的84%。干线公路好路率达到77.4%。绿化乡镇以上公路15条,338.22公里,占养护里程的76.4%,植树130.14万株。

随着国民经济的发展,阿城境内汽车逐年增加,相继开辟了通往各地的运输路线。到1979年,19个农村公社全部通了客车,还辟通了阿城至哈尔滨、宾县、双城、拉林等地的客运路线。1988年,全市参加公路客运的大汽车共有76台(其中国营39台,集体1台,厂企16台,个体20台)、小汽车96台(全为个体),已有客运站4处,停靠站点75个,营运线路13条、637公里,日发班车193次。年客运量711.1万人次,客运周转量10142.4万人公里。货运汽车已达1218台(国营13台,集体56台,厂企905台,个体244台);年货运量210.5万吨(国营2.8万吨,集体30.8万吨,厂企85.4万吨,个体91.5万吨);货运周转量8890万吨公里(国营

278 万吨公里，集体 1 535 万吨公里，厂企 3 416 万吨公里，个体 3 661 万吨公里)。

公路交通事业不断发展，交通管理机构也相应加强。1988 年阿城市交通局机关干部由 1949 年的 3 人，增到 28 人。并且设有二级管理单位 5 个，分别负责客货运输、公路建设与养护、规费征收和公路交通治安管理等工作。下属交通运输企业有国营运输公司 1 个，集体运输公司 5 个，综合服务公司和采石场各 1 个，全系统职工已达到 1 030 人。中共十一届三中全会以来，交通安全管理工作不断加强，充实监理队伍，开展宣传教育，增添安全设施与仪器，运用先进监测手段，实行科学管理，有效地控制了交通事故发生，四项考核指标明显下降，受到省交通厅的表彰。交通规费征收也超额完成计划。据 1979—1988 年 10 年时间统计，养路费征收计划为 2 862.2 万元，实际完成 3 588.1 万元，超计划 25.3%。

阿城市公路交通事业，经过 39 年的建设，沧桑巨变，实属史无前例。但是，从全市各项经济建设的需要来衡量，仍然很不适应。今后，要在开放改革中，进一步加强和改进公路交通工作，当好先行，为社会主义现代化建设做出新的贡献。

目 录

序 言	.....	(1)
凡 例	.....	(1)
概 述	.....	(1)

第一篇 古 道

第一章 驿 道	.....	(2)
第一节 金代驿道	.....	(2)
第二节 元明时期驿道	.....	(5)
第三节 清代驿道	.....	(6)
第二章 民间道路	.....	(8)
第一节 金代民间道路	.....	(8)
第二节 清代民间道路	.....	(11)
第三章 水 路	.....	(16)
第一节 阿什河水路	.....	(16)
第二节 运粮河水路	.....	(18)

第二篇 公 路

第一章 公路沿革	.....	(22)
第一节 民国时期公路	.....	(22)
第二节 伪满时期公路	.....	(25)

第三节	新中国公路	(29)
第二章	公路路线	(36)
第一节	国家公路	(36)
第二节	省级公路	(39)
第三节	县级公路	(41)
第四节	专用公路	(45)
第五节	乡级公路	(46)
第六节	村屯道路	(49)
第三章	公路 桥梁施工	(51)
第一节	施工队伍	(51)
第二节	勘察设计	(53)
第三节	施工设备	(55)
第四节	公路建设投资	(57)
第四章	公路养护	(61)
第一节	养护组织	(61)
第二节	养护设备	(62)
第三节	养护概况	(69)
第四节	病害处置	(77)
第五节	养护经费	(82)
第五章	公路绿化	(88)
第一节	公路绿化述略	(88)
第二节	干线公路绿化	(90)
第三节	乡镇公路绿化	(93)
第四节	村屯道路绿化	(97)
第五节	苗圃建设	(99)
第六章	桥梁 涵洞 渡口	(101)

第一节	清代 民国 伪满时期桥梁	(101)
第二节	新中国桥梁	(104)
第三节	涵 洞	(129)
第四节	渡 口	(133)

第三篇 公路运输

第一章	运输企业	(137)
第一节	国营运输企业	(137)
第二节	集体运输企业	(141)
第三节	厂企运输企业	(150)
第二章	客 运	(157)
第一节	畜力车客运	(157)
第二节	小汽车客运	(158)
第三节	大汽车客运	(166)
第三章	货 运	(191)
第一节	畜力车货运	(191)
第二节	汽车货运	(202)
第四章	搬运装卸	(222)
第一节	机构沿革	(222)
第二节	经营管理	(223)
第五章	汽车修理	(224)
第一节	国营汽车修理企业	(224)
第二节	集体汽车修理企业	(228)

第四篇 交通管理

第一章	管理机构	(230)
-----	------	-------

第一节	阿城市交通局.....	(230)
第二节	二级管理单位.....	(236)
第三节	临时机构.....	(242)
第四节	驻阿单位.....	(244)
第二章	路运管理	(246)
第一节	路政管理.....	(246)
第二节	货运管理.....	(248)
第三节	客运管理.....	(250)
第四节	汽修管理.....	(252)
第五节	企业整顿.....	(255)
第三章	交通监理	(257)
第一节	监理机构.....	(257)
第二节	安全管理.....	(258)
第三节	车务管理.....	(264)
第四节	规费征收.....	(272)

第五篇 职 工

第一章	职工队伍	(279)
第一节	职工来源与发展.....	(279)
第二节	职工素质.....	(282)
第二章	职工教育	(284)
第一节	教育机构.....	(284)
第二节	文化补习.....	(285)
第三节	技术培训.....	(286)
第四节	干部培训.....	(288)
第三章	工会与福利	(290)

第一节	工会组织.....	(290)
第二节	职工福利.....	(291)
第四章	先进人物 先进单位	(296)
第一节	先进人物.....	(296)
第二节	先进单位.....	(302)
大事记	.....	(306)
编 后	.....	(329)