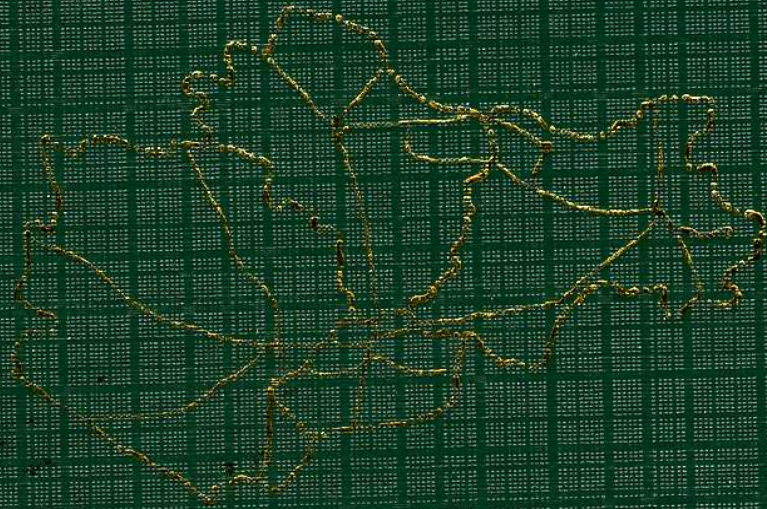


012623

蚌埠市公路志

國家備案公路志系列書之二



安徽人民出版社

蚌埠市公路志

安徽省公路志系列书之二

安徽人民出版社

安徽省公路志系列书编审委员会

主任委员：周文华

副主任委员：陈有志 周昌柏

委员：(以姓氏笔划为序)

王发明	朱道凡	李兆槐	宋玉平
吴芝友	吴锡鹤	陈有志	陈凤莲
陈炳坚	周文华	周昌柏	张泽麟
屠士镒	陶传凤	霍道来	戴 颀

总 编 辑：周昌柏

副 总 编 辑：朱道凡

5

蚌埠市公路志编纂委员会

主任：宋早明

委员：(以姓氏笔划为序)

于方清 王宗金 刘济民 金学志

胡长林 袁象华

蚌埠市公路管理局公路史志编纂办公室

主任：刘济民

主编：刘济民

编辑：胡修征

摄影：王传鹏

校对：王春光

蚌埠市公路志编纂委员会

主任：宋早明

委员：(以姓氏笔划为序)

于方清 王宗金 刘济民 金学志

胡长林 袁象华

蚌埠市公路管理局公路史志编纂办公室

主任：刘济民

主编：刘济民

编辑：胡修征

摄影：王传鹏

校对：王春光

安徽省公路志系列书凡例

- 一、安徽省公路志系列书由安徽省公路志和各地市公路志组成，属公路专业志。系列书以《安徽省公路志》为1号，其余各册按出版先后顺序编号。
- 二、系列书上限依事上溯，下限断于1989年。个别事物的记述，为保持其完整性和连续性，可适当顺延。
- 三、系列书按志体的基本要求，横排纵述，注重记实，一般不加评议。对涉及的人物，主要采取以事系人的方法记述，也可设传记、名录。
- 四、纪年统一用阿拉伯数字记载。中华人民共和国成立前，采用当时朝代年号，或民国纪年，并在括号中加注公元纪年；中华人民共和国成立后，统一用公元纪年，并省略“公元”二字。
- 五、系列书以第三人称记述，如称“中国共产党”（或“中共”）、“中国人民解放军”，而不用“我党”、“我军”；行文中除必须使用繁体字外，一律采用经国务院批准1964年公布的简化汉字；计量单位一律采用安徽省标准计量局印发的法定计量单位和符号。
- 六、中华人民共和国成立前的各级政府，统称“某某政府”（其中日伪设立的各级傀儡政府，统称“汪伪某某政府”）；中华人民共和国成立后的各级政府，称“某某人民政府”。
- 七、对有差异的数据，以国家统计局部门的统计数据为准，对实测或经考证确实的数据，可附注出处，作为补充；公路里程、桥

梁长宽数据均取用一位小数。

八、公路桥梁、涵洞的数量,均包括水利、农林、城建、煤炭、铁路、军事等部门投资兴建的全部桥涵;次高级路面的粘结料大都是国产渣油,少数使用煤焦油和其它沥青材料,故统称“渣油路面”。

序 一

蚌埠市公路管理局根据安徽省公路管理局的统一部署，在各方支持下，经过编写人员两年多的辛勤劳动，率先完成了《安徽省公路志系列书》中的第一本书——《蚌埠市公路志》。这是一件值得庆贺的事。

说起蚌埠市的公路，我倒回忆起少年时代的一桩往事：当时五河办起一个汽车公司，来往于五河与泗县之间，运送客货，现查这是安徽省最早通车的商办公路；但是汽车运输夺了黄包车夫的生意，于是黄包车夫团结起来加以反对，以至把汽车翻倒在地。史料记载这条公路始建于1920年，是蚌埠地区最早通车的公路，而过去不过是一条坑坑洼洼的土路，战争年代我曾多次步行于此间。现在这条路已成为北京至福州国道的一段，且与五河淮河大桥相连接，对促进五河和蚌埠市的经济发展起着十分重要的作用。

蚌埠自津浦铁路通车以来，从一个普通的小渔村发展成为交通、贸易中心，公路交通的发展，对蚌埠的进一步建设与繁荣起着很大作用。解放之初，由于淮河上没有公路桥，大大妨碍公路的交通。蚌埠淮河闸桥的建成发挥过并将继续发挥作用，继之有五河淮河大桥的建成。然而对蚌埠市的发展更有直接意义的，则是蚌埠淮河公路桥的建设。这样，以蚌埠为中心的皖北交通中心，健全了，发展了，而与此相配套的，还有蚌埠市所属三县公路网络的形成。公路所到之处，不但对物资运输有着巨大作用，对广大农村机械化、现代化的发展也提供了有利条件。当然这个公路

交通网络还不能说已经完备了,因为有的农村公路交通仍未解决,空白点和死角依然存在,有待于今后的继续努力。

这本志书内容丰富,资料翔实,观点正确,体例得当,编写同志运用历史唯物主义的观点,以充分的事实,着重说明解放后蚌埠辖区广大劳动人民在中国共产党的领导下,为支援解放战争、恢复发展生产、改善人民生活、促进改革开放、搞活经济而修建了数千公里的公路,体现了人民群众的伟大作用,也表明了公路对各项建设事业所起的先行作用。

这本志书还记述了蚌埠市群众集资修路,向市、县银行贷款修建大桥,发行有奖有息建桥债券等多方集资的办法,体现了蚌埠市区域性公路的特色和经验。我希望这本志书出版后,不但对蚌埠市公路建设起到鉴古资今作用,而且能带动全省各地市公路志编写工作加速进行,取得丰硕成果。是为序。

欧 远 方

1991年10月于合肥

序 二

《蚌埠市公路志》是安徽省公路志系列书的一卷。它的成书问世，是编写人员辛勤笔耕、有关部门协同支持而共同取得的成果，是蚌埠市公路系统精神文明建设中的一件大事。

盛世修志，鉴往知来。本志书以较为全面、系统、翔实的资料，记述了蚌埠辖区公路的创建和发展的历史过程，展现出中华人民共和国成立后，尤其是中国共产党十一届三中全会以来，蚌埠公路建设所取得的历史性成就。沿着蚌埠公路事业发展的历史轨迹，我们深切感受到公路事业的发展，受到经济和生产发展水平的制约，人民群众是推动公路建设不断发展的强大动力，“人民修公路，修路为人民”，是社会主义条件下公路事业特有的风貌。在建设具有中国特色的社会主义事业中，公路交通肩负重要的历史使命。为了不辜负历史的重托，我们不但需要认识现实的公路工作，而且需要懂得公路工作的历史，继承和借鉴历史经验，更好地为现实服务，这就是我们编写公路志书的出发点和宗旨所在。我相信这本志书将成为蚌埠公路系统广大职工极有价值的案头书，并愿与全体职工一起，回顾过去，展望未来，求实开拓，团结拼搏，为振兴蚌埠市的公路事业，作出新的贡献。

宋 早 明

1991年12月于蚌埠

目 录

安徽省公路志系列书凡例.....	1
序一.....	1
序二.....	3
概述.....	1
第一章 路线	7
第一节 国道	8
一、104 国道蚌埠段	8
二、206 国道蚌埠段	11
第二节 省道	15
一、合(肥)蚌(埠)路蚌埠段	15
二、蚌(埠)宿(县)路蚌埠段	17
三、蚌(埠)阜(阳)路蚌埠段	20
四、蚌(埠)五(河)路	23
五、五(河)固(镇)路	26
六、灵(璧)固(镇)路蚌埠段	27
七、凤(阳)淮(南)路蚌埠段	28
第三节 县道	29
一、固(镇)泗(县)路蚌埠段	29
二、怀(远)潘(集)路蚌埠段	32
三、刘(桥)濉(溪)路蚌埠段	33

四、方(店)前(台)路蚌埠段	34
五、蚌(埠)刘(府)路蚌埠段	34
六、新(集)安(子口)路	35
第四节 乡道	36
一、公路部门管养的乡道	36
二、县交通局管养的乡道	37
三、区乡管养的乡道	39
第二章 桥涵渡	44
第一节 特殊大桥	45
一、五河淮河大桥	45
二、蚌埠淮河公路桥	48
第二节 大桥	52
一、怀远涡河桥	52
二、蚌埠淮河闸公路桥	55
三、五河浍河桥	56
四、固镇濉河桥	57
五、固镇浍河桥	57
六、怀远上桥闸公路桥	59
七、蚌埠闸分洪桥	60
第三节 中桥	61
一、固镇何集桥	64
二、固镇沱河桥	64
三、五河沱河桥	65
四、怀远万福桥	65
五、蚌埠新河桥	66
第四节 小桥、涵洞	66
第五节 渡口	69
一、怀远淮河渡口	69
二、蚌埠三号码头渡口	70

三、固镇湖沟渡口	71
四、固镇九湾渡口	71
第三章 养护	84
第一节 养护形式	85
第二节 养护方法	87
第三节 养护机械	90
第四节 公路绿化	91
第五节 水毁抢修与防治	93
第四章 管理	96
第一节 工程管理	96
第二节 路政管理	100
第三节 机料管理	104
第四节 财务管理	106
第五章 机构与队伍	110
第一节 机构	110
第二节 队伍	119
大事记	124
附录一 古道、古桥、古渡	139
一、古道	139
二、古桥	144
三、古渡	148
附录二 蚌埠市公路总站干线油路小修费管理改革办法	150
编后记	157

概 述

蚌埠古为淮河岸边采蚌捕鱼之地，明清时形成渔村小集。清宣统三年（1911年）津浦铁路通车。民国2年（1913年）安徽督军公署设于蚌埠，蚌埠集一跃而为皖北水陆交通中心和军事重镇。民国15年（1926年）蚌埠为安徽省政府所在地，民国27年（1938年）11月，汪伪安徽省政府也设在蚌埠。民国36年（1947年）1月，国民政府内政部批准设市。1949年1月20日，中国人民解放军解放蚌埠，4月21日，蚌埠定为皖北行署直辖市。1952年8月，定为省辖市。1956年1月至1961年3月改为蚌埠专区辖市。1961年4月13日，恢复为省辖市。1983年7月1日，实行市管县体制，怀远、固镇、五河3县由宿县地区划归蚌埠市管辖。

蚌埠位于皖北，淮河横贯市县，东联嘉山县和江苏省泗洪县，南接淮南市和凤阳县，西临蒙城县和濉溪县，北连宿县、灵璧县和泗县。界于东经 $118^{\circ}04'$ ~ $116^{\circ}40'$ 与北纬 $32^{\circ}44'$ ~ $33^{\circ}30'$ 之间，东西长135公里，南北宽86.5公里，总面积5917平方公里，人口279万。平原面积约占总面积的86%，主要分布在沿淮及淮河以北，是黄淮冲积平原的一部分，属半湿润的暖温带季风气候，年平均气温 15.1°C ，年平均降水量839.4~905.4毫米，年平均无霜期201~217天。沿淮及淮河以北为砂性土壤，其余为粘性土壤。

蚌埠辖区公路创建于民国9年（1920年），时泗县士绅筹办汽车公司，利用原大车道稍加整修即通行汽车的五（河）泗（县）路是辖区第一条公路，也是安徽最早的汽车路。随后，相继建成蚌

埠至怀远、蚌埠至长淮卫、蚌埠至刘府、怀远至蒙城、五河至临淮关、蚌埠至宿县和灵璧至固镇等7条公路，总里程为259.4公里。但这些公路多为土路，标准很低，缺桥少涵，抗日战争爆发后，国民政府通令“破路阻敌”，辖区公路被破坏。抗日战争胜利后，国民党发动内战，为适应军事需要，公路又几经抢修与破坏，至中华人民共和国成立前夕，勉强通车的里程仅89.2公里。

1949年至1957年，贯彻“依靠群众，就地取材，通车必养，有路必护”的方针。1951年蚌埠辖区第一个养护道班——怀远道班成立，负责养护蚌（埠）阜（阳）路蚌埠至曹店段。1955年，怀远至曹店段铺筑厚8厘米级配碎石路面，成为辖区第一条晴雨通车公路。到1957年底，共整修恢复公路110.8公里，其中铺筑泥结碎石路面88.2公里，设置6个养护道班正常养护。同时新建灵（璧）固（镇）路沱河木桥、五（河）泗（县）路五河浍河和沱河木桥以及怀（远）固（镇）路固镇何集桥，共长353.8延米。蚌埠淮河三号码头公路渡口也建成使用。

1958年至1965年，在“依靠地方、依靠群众、普及与提高相结合、以普及为主”方针指导下，公路发展较快。1965年底，辖区公路通车里程增至378公里，比1957年增长3.4倍，但由于“大跃进”的影响，所建公路质量大都较差。公路桥梁建设也取得较大成绩。1961年，安徽省最大的闸带桥——蚌埠淮河闸公路桥建成交付使用。在1963年全省开始的“干线木桥歼灭战”的推动下，至1966年底，蚌埠辖区共新建改建桥梁25座，长1484.2延米，基本上消灭了临时式木桥。其中省内第一座大跨径石拱桥——蚌（埠）阜（阳）路怀远涡河桥于1964年底竣工，根本改变了以渡代桥的状况。1965年蚌（埠）阜（阳）路蚌埠至怀远段首次试铺渣油路面18公里，拉开了辖区公路路面向次高级发展的序幕。这一时期的公路养护工作主要采用道班养护和群众包养两种形式。

1966年至1978年，辖区公路在曲折中有所发展。文化大革命

初期机构撤销，组织瘫痪，制度废弛，无人管理，施工停顿，养护中止，公路损坏严重，路况急剧下降。但多数公路职工热爱公路事业，在“备战、备荒、为人民”的战略方针指导下，排除干扰，坚守岗位，逐步恢复施工和养护，在极端困难的条件下，灵（璧）固（镇）路固镇沱河桥于1967年建成；1973年建成2座钢筋混凝土双曲拱桥——蚌埠淮河闸分洪桥和怀远万福桥；1975年又建成一座大型闸带桥——怀（远）潘（集）路怀远上桥闸桥；1977年10月，皖境淮河上第一座特大公路桥——五河淮河大桥建成通车；1978年底，辖区通车里程582.9公里，其中渣油路面229.8公里，设38个道班负责养护。

1979年至1989年，在中国共产党十一届三中全会正确路线指引下，贯彻“全面规划、加强养护、积极改善、重点发展、科学管理、保证畅通”的公路工作方针，依靠地方政府，坚持民工建勤，多层次、多渠道筹集公路建设资金，逐步改造干线公路，兴建大跨径、新型桥梁，普及发展乡村公路，使辖区公路有较大的发展和提高，超过了历史上最好水平。这一时期按二级路标准改建国、省道109.8公里，农民集资投劳修建乡道2830.1公里，其中有路面公路占47.4%。固镇县首次向银行贷款建成蚌（埠）宿（县）路濉河桥。由交通部和省、市共同投资的全省第一座预应力钢筋混凝土斜拉桥——蚌埠淮河公路桥，于1989年10月建成，主孔跨径224米，全长752米。该桥的建成极大地改善了蚌埠公路交通面貌，促进了经济的发展，同时还为全省兴建大跨径、新型桥梁提供了经验。

到1989年底，辖区公路通车里程达3744.8公里，实现乡乡通公路，公路密度达每百平方公里63.2公里，比全省公路密度高2倍多。公路部门和县交通局管养的公路中，已无等外路，其中二、三级路占58.8%，高级、次高级路面518.9公里，占56.7%。共有公路桥梁170座，长8036.4延米，其中特殊大桥2座，长

1783.3 延米，居全省地市之冠。大桥 7 座、中桥 22 座、小桥 140 座、涵洞 1402 道、公路渡口 5 处。共设 63 个道班担负经常性养护。1983 年开始推行公路养护经济承包责任制，并开展“文明公路和文明道班”建设。1987 年 5 月，蚌埠公路总站制定并实行“干线小修费管理改革办法”，调动了养路职工的积极性，路况逐年好转。干线好路率由 1984 年的 69% 提高到 1989 年的 79.8%，平均每年提高 2.2%。一个以国、省道为骨架连接县乡道的公路网已基本形成，改变了以往“东西靠淮河、南北靠铁路”的交通格局。公路交通的优势和综合效益日益显著。公路在发展蚌埠经济中的战略地位更为重要，也越来越受到各方面的关注。

蚌埠辖区公路事业经过近 70 年的演变和发展，特别是中华人民共和国成立 40 年来，公路建设取得了巨大成就，积累了有益的经验，同时也体现了本地区的特色。

依靠地方人民政府发动民工建勤，建养公路，符合蚌埠市情，推动了公路事业的发展。中华人民共和国成立 40 年来，在蚌埠辖区公路建设中，民工建勤达 450 余万工日，完成土石方计 1100 万立方米。如 1949 年 1 月，固镇市^①人民政府动员民工 1.5 万人次，抢修支前公路 3 条 90 多公里，完成土方 15 万立方米，这是辖区民工建勤修建公路的开端。1951 年政务院《关于民工整修公路的暂行规定》和 1955 年国务院《关于改进民工建勤养护公路和修建地方道路的指示》发布后，辖区各级人民政府动员民工整修公路。年复一年，从未间断，至 1957 年，民工建勤计 100 万工日，完成土石方 240 万立方米。1958 年至 1978 年，民工建勤计 150 万工日，完成土石方 340 万立方米。1979 年至 1989 年，民工建勤计 200 万工日，完成土石方 520 万立方米。此外，在公路的养护备料和水毁抢修中，民工建勤都起到不可替代的作用。

^① 1948 年 11 月 13 日固镇解放后，设区级固镇市，属五河县。