

012683

阜阳地区交通志

《阜阳地区交通志》编纂委员会 编

阜阳地区交通志

《阜阳地区交通志》编纂委员会

《阜阳地区交通志》编委会成员

主任：杨国保

第一副主任：王家遨

副主任：邵光先 徐文义 朱 绵

委员：毛金敖 王 稹 王进友 李永真

张 献 张西勤

《阜阳地区交通志》编审成员

主编：王 稹

编审：吴敬人 王家遨 张 献 张西勤

校对：王 稹 管坚红

《阜阳地区交通志》编委会成员

主任：杨国保

第一副主任：王家遨

副主任：邵光先 徐文义 朱 绵

委员：毛金敖 王 稹 王进友 李永真

张 献 张西勤

《阜阳地区交通志》编审成员

主编：王 稹

编审：吴敬人 王家遨 张 献 张西勤

校对：王 稹 管坚红

序 一

《阜阳地区交通志》是阜阳市(地区)交通局在省、市修志部门指导下新编的阜阳地区首部、也是唯一的一部地区交通志。此志编纂工作始于1989年,完稿于1998年,历时10年。可谓:十年笔耕付辛劳,一朝出版喜收成。

由于多方面原因,《阜阳地区交通志》时间下限仅至1989年,而下限以来近10年的资料未能补入。恰恰在这10年,特别是1996年阜阳撤地设市以来4年,正是阜阳交通事业在改革开放中迅猛发展的黄金时段。这期间,阜阳交通发展范围之广,投资之巨,项目之多,速度之快,均堪称历史空前。京九铁路全线贯通,京九线最大的阜阳编组站建成使用,使阜阳成为五线引入的铁路大枢纽。阜阳机场建成并正式开航,又使阜阳成为八方交汇的航空大枢纽。仅1998年,阜阳市公路建设总投资达8亿元,新建和改造国道、省道干线130多公里,改造县乡公路400公里,“快速通道”工程快速进展,阜阳城区主干公路全部铺设了水泥路面。阜阳水运事业亦获高速发展,水道航运通淮河、长江,达上海、苏杭。如今的阜阳市已成为公路、铁路、航空、水路俱全的立体交通大枢纽,开创了阜阳交通事业的全盛新局面。交通事业的发展,大大促进了阜阳城乡的经济发展。在此志即将出版问世之际,受编者委托为志作序,感到有必要作上述补充说

明,并强调 1989 年以来的 10 年,是阜阳交通史上最辉煌的 10 年!

江泽民总书记指出:“编纂社会主义新方志是两个文明建设的组成部分,是社会主义文化建设的系统工程,是承上启下,继往开来,服务当代,有益后世的千秋大业。”笔者以为,《阜阳地区交通志》出版问世,可以向人们展现阜阳交通发展的历史,由此可以明告世人:只有在中国共产党领导下,只有坚持改革开放,才会有阜阳交通事业的今日辉煌,也才会有阜阳交通事业明天的更加辉煌!

阜阳市交通局局长 杨国保

一九九九年元月十日

序 二

《阜阳地区交通志》经过数年努力笔耕，终于编纂成功了。这是继承中华民族“盛世修志”的优良传统，运用新的资料、新的观点、新的方法编纂的第一部阜阳地区交通志，诚为可喜可贺！

阜阳地区位于淮北平原以西、安徽省西北部。西、北边与河南省为邻，东边与淮北、蚌埠两市相连，南边与淮南市、六安地区相接。全区有三市八县，总面积 18169 平方公里，人口 1100 多万，气候处于亚热带向北温带渐变的过渡带。在历史上，阜阳地区“襟带长淮，控扼陈蔡，东连三关，南引荆汝，其水洄曲，其地平舒，梁宋吴楚之冲，齐鲁汴洛之道，淮南内屏，东南枢辖”（明李宜春主修《颍州志》上卷），地理交通位置十分重要。

但是在中华人民共和国成立前数千年的漫漫岁月里，由于生产力低下，自然天灾人祸连绵不断，地区交通基本处于“旱路羊肠小道步行肩挑，水上木船小划拉纤手划”的原始状态。直至新中国建立前夕，这里的交通条件仍极为落后。仅有的几条公路全系土路，而且断续不连，坎坷不平，每逢阴雨天，路上泥泞不堪，难得看见的过往汽车只有“抛锚”停驶。

新中国建立后，在中国共产党领导下，阜阳地区的交通事业发生了地覆天翻的变化。特别在中共十一届三中全会之后，交通事业迅猛发展，成绩卓著。如今，阜阳地区已建成了以公路为主的水陆空立体交通网络，民航班机往返于阜阳、合肥之间；平坦的柏油公路通往全区各县、市和大多数乡镇；涡河、泉河、颍河、淮河、茨淮新河的

水运事业有了进一步发展；潍阜、商阜、阜淮、漯阜铁路与正在修建中的京九铁路穿境交织成“米”字型，五路交汇，阜阳市即将建成京九线上的特大型枢纽站，将使之变成皖西北的交通中心。全区交通事业确实“旧貌换新颜”！

地区交通志以翔实的资料，真实地再现了阜阳地区交通的历史和现状。笔者看此志观点正确，内容丰富，体例得当，文风朴实，反映了时代和地方特色，不失为一部成功之作，这当然归功于编者长期不懈的辛勤笔耕。借此之机，谨向为这部志书付出心血者们表示感谢！

志书具有“资治、教化、存史”的社会功能，愿此志问世之后，读者喜爱它，从中吸取所需，使之发挥应有的社会功能。

当前改革开放不断深化，国民经济高速度发展，正是交通事业大发展的难得机遇。相信盛世之年，在中国共产党领导下，有各级政府的重视和支持，交通系统的广大职工同心同德，勤奋开拓，扎实苦干，就一定能谱写出更加辉煌的新篇章！

受编者重托，写了以上文字，是以为序。

阜阳地区交通局副局长 王家遨

一九九五年元月二十二日

皖非正式出版阜新书准字99062号

责任编辑：王家遨

责任校对：张西勤

封面设计：王家遨

阜阳地区交通志

*

《阜阳地区交通志》编纂委员会 编

安徽省地方志印制中心激光照排

八三四〇四部队印刷

开本：789×1092 1/16 印张：23.75

字数：320千 1999年8月印刷

印数：1—1000

工本费：158.00元

目 录

序一	1
序二	3
凡例	1
概述	2
大事记	9

第一篇 公路

第一章 线路	62
第一节 干线	62
第二节 支线	82
第二章 桥、涵、渡口	113
第一节 桥、涵	113
第二节 公路渡口	196
第三章 公路养护	199
第一节 专业养护	200
第二节 道群养护	201
第四章 路政管理	203
第一节 产权管理	203

第二节 养路费征收	205
第五章 交通监理	209
第一节 安全监理	209
第二节 驾驶员管理	212
第六章 机构队伍	216
第一节 机构	216
第二节 队伍	220

第二篇 公路运输

第一章 运输工具	223
第一节 专业车辆	223
第二节 社会车辆	225
第二章 客运	227
第一节 客运路线	227
第二节 客运实绩	231
第三章 货运	233
第一节 流向流量	233
第二节 货运实绩	235
第四章 联运	238
第一节 管理机构	238
第二节 营运业务	238
第五章 运输管理	241

第一节	管理机构	241
第二节	三统管理	241
第三节	运价管理	242
第四节	票证管理	243
第五节	客运管理	243
第六节	货运管理	245
第七节	汽车维修管理	245
第八节	安全管理	246
第六章	公路运输管理机构队伍	248
第一节	机构	248
第二节	队伍	249

第三篇 水运

第一章	航道港口渡口	2451
第一节	航道	251
第二节	港口	266
第三节	渡口	279
第二章	水路运输	283
第一节	木帆船运输	283
第二节	货运	284
第三节	客运	297
第四节	水运工具	301

第五节 水运企业	302
第三章 造船企业	306
第一节 国营铁工造船企业	306
第二节 集体造船企业	310
第三节 造船工艺	314
第四章 水运管理	316
第一节 运政管理	316
第二节 航政管理	317
第三节 港口管理	318
第四节 航道管理	319
第五节 管理机构	323

第四篇 铁路

第一章 铁道线路	326
第一节 国营铁路	326
第二节 地方铁路	331
第二章 铁路桥涵涵洞	333
第一节 铁路桥梁	333
第二节 铁路涵洞	340
第三章 火车站	341
第一节 阜阳火车站	339
第二节 其他铁路火车站	342

第三节 铁路运输	342
----------------	-----

第五篇 航空

第一章 航线机场	346
第一节 航线	346
第二节 机场	347
一 建国前的机场	
二 建国后的飞机场	
第二章 航空运输与管理	351
第一节 运输	351
第二节 管理	354

附 录

一 张凯之传	355
二 阜阳县人民委员会关于收购砂姜的通知	359
三 淮北平原的砂姜公路	362
四 我国第一条砂姜公路	364
五 关于建国三十多年来我区公路建设情况总结和今后 县社公路建设规划的意见	366
编后记	372

凡 例

一、《阜阳地区交通志》以马列主义、毛泽东思想为指导,运用辩证唯物论和历史唯物论的原理、观点和方法,如实记述阜阳地区交通的历史及现状,着重反映中国共产党十一届三中全会以来取得的巨大成就。

二、全志总体结构以类系事,事以类从,横排门类,纵写事实,分编、章、节、目四个层次;坚持文图表并用,以文为主。

三、此志的章法只记事实,不加评论,杜绝空话,寓褒贬于记事之中。文风力求朴实简明。

四、此志纪年以新中国建立时为界,此前先写朝代年份,后加括弧注明公元年份;此后一律按公元纪年。

五、此志所采用的名称,依照当时的称谓。

六、此志有关度量衡单位,使用公制标准,数字均使用阿拉伯数字,以统计局数字为准。

七、此志的专业术语,依照国家统一规定的标准。

八、此志采用语体文,行文以第三人称。

九、此志上限依事上溯,下限断至1989年。

。言 誌 小

融 匯 融 共 , 革 勢 土 以

概 述

阜阳地区辖八县三市,位于安徽省的西北部,黄淮平原腹地,东临沿海,北靠中原,北部和西部与河南省的商邱、周口、驻马店、信阳相毗邻,东部与本省的淮北、蚌埠、淮南市相接壤,南部以淮河为界与本省的六安地区隔河相望。地处东经 $114^{\circ}52'$ ~ $116^{\circ}49'$,北纬 $32^{\circ}25'$ ~ $34^{\circ}04'$,南北长182公里,东西宽180公里,面积18169平方公里,1989年底,人口达1100余万,面积和人口均居全省首位。地势西北高而东南低,属大陆性气候,气候温和,温差大于长江流域,夏季平均气温 27° ~ 28°C ,冬季低到零度上下,年平均降雨量在820~950毫米之间,夏季降雨量占全年的一半以上,地下矿藏和水利资源丰富。区内从南向北有淮河、濠河、泉河、沙颍河、茨河(其中泉河、茨河在阜阳汇入颍河后入淮河)西淝河、涡河,茨淮新河横贯东西,县市所在地多靠近通航河流,如阜南临濠河、临泉滨泉河,界首、太和、阜阳、颍上靠沙颍河,亳州、涡阳、蒙城接涡河。阜阳是行署所在地,是政治、经济、文化中心,居颍河右岸,古为颍州,是历史名城,干支交汇,商贾云集。行署北辖历史名城亳州,是华陀、曹操家乡,历史上盘庚曾三迁于亳,三国时,曹操水军自涡入淮,至隋唐已通漕运,交通便利;东辖蒙城(漆园)、颍上(慎城)分别是庄周、管夷吾家乡。黄河由于东下流入平原,泥沙淤积,河床升高,夺河改道,中下游受其害,民国时期,两次扒开黄河花园口,淮河、涡河、颍河等黄水泛滥成灾,航道淤积弯曲,浅滩又多,加之官卡匪抢,霸头压榨,船民苦不堪言。建国后,政府对船民、船只进行定港和民主改革,并疏通航

道,改建码头,使其投入治淮和国家重点物资运输;随着形势的发展,对木船结构和动力进行改造,航运事业发生了地覆天翻的变化,从顺风扬帆,逆水摇橹拉纤,发展到钢质拖队,一条龙拖带化运输和挂浆机船舶运输方式,甩掉了背在船民身上的纤板。水泥船、钢壳船,改变了“无木不成舟”的千年古训,运输量逐年增长。1952年客运量为4.99万人次,409.76万人公里;货运量达26.2万吨,3166万吨公里。1975年,客运量达61.5万人次,1590.43万人公里;货运量124.9万吨,20576万吨公里。由于社会经济的发展、公路建设里程不断增加。汽车运输以其时间短、速度快的优势迅猛发展。客货运输逐渐由水运转为陆运,对水运形成冲击,同时由于水上建节制闸没能同时建过船闸,造成闸坝碍航。如颍河上游马湾、周口、沈丘建闸切断了两千多年豫皖两省的水上东西通道。自1981年颍上建成节制闸后,阜阳至正阳关客运停航,1985年全部客运停班,轮船外调。1985年货运量下降到108.4万吨、53965万吨公里,港站34处,年港口吞吐量1470万吨,到1989年底货运量153.4万吨,8.5亿吨公里,全区通航里程739公里,其中水深1米以上的航道562公里,港口吞吐量249.8万吨。

1989年水路运输工具:各类船舶4199艘,283089吨位,58220千瓦;货驳809艘,载重66224吨位,年底货运量153.4万吨,84489万吨公里。

阜阳地区的陆路交通是在古驿道和大车道基础上发展起来的,现在仍有驿道遗迹;如亳颖西道的十八里铺、旧县舍甫;阜临路的驿堂店;阜颖路的卅里铺、四十里铺……名称迄今仍然沿用。

民国11年,国民政府用红十字会救济款,修了亳州到宋彦集和亳州经太和到阜阳两条土公路。安徽省公路局副