

005760

包头市地方志丛书

包头公路交通志



内蒙古人民出版社



包头公路交通志

主 编：张洪川

付主编：张福星 张 杰



内蒙古人民出版社

《包头公路交通志》编纂委员会

主 任 王德明
副 主 任 狄 禹
委 员 张良玉 张万录
 白国贵 张中礼
 张福星

《包头公路交通志》编纂办公室

主 编 张洪川
副 主 编 张福星 张 杰
撰 稿 人 员 黄先有 刘慧民 张 杰
 张 俊 于子和 陈德海

《包头公路交通志》编纂委员会

主 任 王德明
副 主 任 狄 禹
委 员 张良玉 张万录
 白国贵 张中礼
 张福星

《包头公路交通志》编纂办公室

主 编 张洪川
副 主 编 张福星 张 杰
撰 稿 人 员 黄先有 刘慧民 张 杰
 张 俊 于子和 陈德海

参与《包头公路交通志》编纂人员名单

秦志勇	于祥甫	杨玉标	刘树生
胡跃东	李文壁	王艳梅	段启耀
刘汝章	马廷浩	杨玉灿	谢启铭
邢显宗	崔德荣	张东升	

序

古今中外,社会经济的繁荣、文化的昌盛、人民生活的富足,都与交通事业的发展密切相关,已成为社会进步的重要标志。

为全面系统地反映包头交通历史及现状,市交通局编纂出版《包头公路交通志》,它对我市交通事业的发展将起到积极作用。

该志书突出反映包头市交通系统公路、运输、汽车修理、交通管理等行业的优势和特色;展示公路、运输事业日新月异发展的新面貌;真实地记录为交通运输事业拼搏、奉献的建设者的伟大创业精神。从而有力地说明了公路交通在包头市经济建设中的地位和作用。同时,《包头公路交通志》还有助于社会各界了解并关注公路交通运输事业的发展;为各级领导机关、经济部门和一切有志于研究公路交通事业发展的士提供切实可靠的资料和依据。由于全面翔实地记述我市公路运输从古自今的发展变化,特别是40年来交通运输事业建设的巨大成就,更使该书成为进行热爱祖国、热爱家乡、宣传社会主义制度优越性教育的一部好教材,愿本书能为促进包头改革开

放、繁荣经济起到一定的作用。

编修《包头公路交通志》是一项艰巨的文化建设工程。编纂人员为全面、准确、系统地占有资料，曾奔赴包头各区、旗、县及外省市进行采访和征集，在编纂中又夜以继日辛勤耕耘，反复修改，数易其稿。为此我们谨向参与、关心、支持《包头公路交通志》编纂出版的各级领导、单位和个人表示衷心的感谢！

编纂《包头公路交通志》是一项开创性的工作，由于编者水平和历史的局限，疏漏谬误之处在所难免，欢迎读者指正。

王德明

凡 例

一、《包头公路交通志》以马克思列宁主义、毛泽东思想为指导，坚持辩证唯物主义和历史唯物主义的观点，坚持实事求是、详今略古的原则，力求思想性、科学性、资料性的统一，反映包头公路交通事业的特点和概貌。

二、本志记事，上限尽可能追溯事物之发端；下限一般截止于1990年，个别内容的下限适当延伸。

三、本志采用章、节、目结构，共设5章19节。概述、大事记、附录不入章节。

四、本志采用语体文、记述体。文风力求严谨、朴实、简洁。

五、本志纪年，1949年以前采用历史纪年，以括号加注公元纪年。1949年以后一律用公元纪年。

六、本志数据的表述，除引用的古籍资料外，一律以国家语言文字工作委员会等七个单位联合颁布的《关于出版物上数字用法的试行规定》书写。

七、本志所用资料来源广泛，经鉴别后入志，一般不注出处。

八、包头地区的古代道路、驼运商路曾在历史上发挥过不可低估的作用,因与现代道路内涵不同,且二者之间缺少必然的联系,故以附录置于志末。

目 录

序	1
凡 例	1
概 述	1
第一章 公 路	7
第一节 路 线	9
一 国 道	9
二 自治区道	19
三 区、旗、县道	23
四 乡镇道	44
五 专用公路	44
第二节 桥涵与渡口	48
一 大 桥	48
二 中 桥	54
三 小桥、涵	57
四 渡 口	58
第三节 修建与养护	63
一 公路修建	63
二 公路养护	73
三 公路绿化	81
第二章 运 输	83

第一节	客 运	84
一	市内客运	84
二	长途客运	88
三	旅游客运	96
第二节	货 运	97
一	非机动车运输	98
二	机动车运输	109
三	重点物资运输	119
第三节	公路、铁路、搬运联合运输	123
一	联运组织	123
二	联运业务	124
第四节	搬运装卸	131
一	组织管理	131
二	服务项目	133
第五节	专营运输企业	134
一	国营专业运输企业	141
二	集体专业运输企业	154
三	个体专业运输户	162
第三章	交通工业(修理制配)	163
第一节	车辆修理	163
一	专业修理厂	164
二	兼营修理厂	170
三	修理服务网点	172
第二节	车辆制造	173
一	挂车制造	174

二	翻斗车制造	176
三	简易汽车制造	177
四	客车制造	178
五	货车制造	179
第三节	汽车配件生产和销售	180
一	总成生产厂	181
二	零件生产厂	182
三	配件销售	185
第四章	交通管理	190
第一节	管理机构	190
一	包头市交通局	191
二	区、旗、县交通局(科)	192
三	包头市公路总段	193
四	包头市交通征费稽查处	194
五	包头市交通运输管理处	200
六	临时机构	204
第二节	路政管理	205
第三节	运输管理	209
一	市场管理	210
二	运价管理	216
三	汽车维修行业管理	223
四	汽车配件经销行业管理	227
第四节	规费管理	229
一	养路费	229
二	公路运输管理费	237

三	附加费	240
第五节	交通监理	242
一	安全管理	242
二	车辆管理	244
三	驾驶员管理	247
第五章	职工 教育 科技	249
第一节	职工	249
一	工人队伍	255
二	干部队伍	261
第二节	教 育	263
一	专业教育	264
二	业余教育	266
三	干部岗位教育	271
第三节	科 技	273
一	技术推广	273
二	技术革新	279
三	科技活动	286
英模录	290
大事记	297
附 录	328
一	古 道	328
二	驼运商路	430
三	包头市公路交通系统离休后享受地级及县 级待遇名录	435
	包头市公路交通系统高、中级科技人员名录	

.....	440
四 包头市人民政府部分路政、运政法规文件	
.....	448
编纂始末	504

概 述

包头市地处内蒙古自治区西部、蒙古高原南端。南临黄河,东西两侧有沃野千里的土默川平原与河套平原,北境插入内蒙古大草原,阴山山脉横贯中部。东西最宽处为 145 公里,南北最长处为 140 公里、总面积 9991 平方公里,人口 180 万,是内蒙古自治区最大的工业城市,也是联结我国华北、西北地区的重要交通枢纽。

包头是中原联接塞外和通往大西北的要道。秦始皇统一六国后,公元前 212 年(秦始皇 35 年),调动近百万民众,修筑了长 700 多公里的秦直道,终点在五原(包头市西北)。路面宽 34 米至 36 米,是联接中原与塞外地区的主要通道。西汉建国初期,对匈奴展开反击战,开辟了汉朔阳道。此道经朔阳城(包头古城湾古城)过石门水(包头昆都仑河),到匈奴政治中心龙城(蒙古国阿尔浑河上游西)。从汉代到北魏的 700 多年里,在中原王朝的政权巩固和友好时期的经济贸易、文化交流等都起了重要作用。唐代的中受降城道、金夏商路以及元代北“丝路”与明代以大板升城为中心的道路网络等,都在包头留下了遗迹。清代包头的道路渐多起来,成为通往西北、漠北和中原的交通干线。清康熙为了征伐准噶尔将五路贡道安设驿站,包头处在东路驿站道上;又因西北战事的需要,在杀虎口至察汗瘦尔设置 47 台兵站,其中第五、六、七台兵站就在包头地区。清末,随着对西北部边疆统治的加强和商业的兴起,以畜力车和骆驼、骡驴驮运为主,与黄河水运共同

组成了通往漠北大草原和甘肃、青海、宁夏、新疆等省区的交通网络。此时的归(绥)包(头)大道、包(头)五(原)大道、包(头)安(北)大道、包(头)石(拐)大道、包(头)固(阳)大道、包(头)东(胜)大道等,成为包头近代交通的主要运输道路,其中有的是古道的延续使用,有的是伴随城镇商业的兴起而形成的。驼运商路是这个时期重要的运输道路,由于驼运在沙漠、草原地区运输上的特殊作用,故成为通向西北沙漠及蒙古地区唯一得力的运输工具,它为发展包头的贸易、促进内蒙古和西北地区的经济发展作出了贡献。驼运商路的路线共有7条,最长的线路有2500多公里,最短的线路也有300多公里。

1921年,由归绥开往包头的营运汽车揭开了包头汽车运输的序幕。包头地区的汽车营运由当地驻军和商号兼营开办,主要以客运为主。

1925年,西北边防督办冯玉祥派所属部队,整修包头至宁夏道路。包头至五原间有载重 $3/4$ 吨和 $5/4$ 吨道济牌汽车不定期营运。

1929年,包头至乌拉河道路竣工,并成立包乌汽车路管理局。绥远省建设厅开始整顿汽车运输业,包头有汽车行12家,汽车16辆。1930年,包西长途汽车同业公会成立,入会的汽车行有16家,汽车26辆。1934年,闫锡山派太同汽车公司50辆汽车,来包头协助孙殿英部队军运,事毕,留下汽车27辆在包头营运。1937年10月日军侵占包头,个体运输,民间运输,纷纷停止。日军为战争和掠夺物产资源的需要,修建“兴蒙道”和“警备道”,主要为日军所用,封锁黄河沿岸的渡口,黄河水运基本中断,驼运商路也濒于断绝。从1939年起,伪蒙疆政府颁布了一系列

汽车运输的政令,1940年,日商在包头开设修理业务,修理技术和专用设备同时出现。

1945年8月,日本宣告无条件投降后,国民党第十二战区司令部电令绥远省公路整理处立即修五原至包头的公路,并整修包宁、包榆、包石、归包等公路,抢占胜利果实。包头汽车运输进入恢复时期,先后成立包头市汽车运输合作社、第七区公路工程管理局包头运输站、公路管理处包头汽车运输站、北方运输公司包头办事处、北平商车联营社、绥兰汽车合作商行等官办、联营、合作和个体的运输机构。营运车辆的增加,汽车修理行业应运而生。主要有大轮汽车修配厂和天昌铁工厂以及一些电瓶修理、板焊等小门市。修理工艺可以承担汽缸镗磨、曲轴磨削、车身修补等。到1949年,包头只有4家运输行社。有土路面简易公路和自然道路214公里。

1950年国营绥远省运输公司在包头成立,组织联运、客货运输,运输业逐步走向正规。1951年7月,包头市人民政府在取缔运输行业封建把头的基础上,成立包头市搬运公司,并对运输业实行“三统”,遏制运输市场的混乱状况。1952年,包头区公路管理段更名为包头养路段,并代办车辆监理业务。三年经济恢复时期,包头公路交通由混乱走向正规,进入稳定发展阶段,到1952年,全市有载货汽车86辆,载客汽车5辆,畜力车4017辆,完成货运量12.78万吨,货运周转量937.1万吨公里,为第一个五年计划在包头公路交通的实施打下坚实的基础。

第一个五年计划的重点项目包钢、内蒙古一机厂、二机厂等大型厂矿企业在包头的建立,交通也相应地发展起来。1954年,建立包头市交通运输管理局,同时扩建包