

右玉县交通志

山西省右玉县交通局 编印



右玉县交通志

李淑彦主编

山西省右玉县交通局编印

一九八九年十一月

中共右玉县委书记袁浩基题词

勸負起來
艱苦奮鬥
領導帶頭
築好公路

袁浩基

一九八九年
九月二十日

右玉县交通志编纂领导小组

组 长:	杨万林		
副组长:	邢志成	梁 义	任 忠
	陈彦文	夏生勇	霍鹏魁
成 员:	刘道德	徐永夫	时孝勤
	邢 玉	郝振中	牛建山
	张天恩	解凤枝	马 飞
	赵 文	王秀玲	董 恒
	任 杰	宋才有	楚玉梅

编 辑 人 员

责任编辑	李淑彦			
资料提供	邢 玉	马 飞	郝振中	陈彦文
	任 杰	张天恩	徐永夫	
执笔编写	李淑彦			
审 稿	杨万林	郝振中	曹满荣	
封面设计	曹孝诚			
封面题字	吕志贵			
校 对	文 斐	李枫林		
印 刷	右玉县印刷厂			

序 言

右玉县人民政府 县长 姚焕斗

右玉县自古为我国北方要塞，是个历史悠久的古城。就交通而言，这里也有其悠久而光辉的史绩：秦修驰道，直通塞外；汉置雁门，郡治所在；唐宋以来，军行马驰，战火硝烟，史书可见；元明时代，传檄运粮，民族往来，更显其要。清之一统，右玉曾为朔平府治，行旅之多，商贾之盛，为世所称颂。且有御驾龙行，驻骅过往，皆书志中。这些都是勤劳勇敢的各族人民，为了征服自然，适应政治、经济的需要，在开拓和发展交通方面所取得的辉煌成就。

到了民国年间，随着铁路运输的发展，特别是京包线的开通，右玉渐渐失去了塞内外交通要塞的地位，变为偏僻之乡。但是，右玉人民并没有为此而气馁，为此而颓丧，而是以不屈不挠的气概，顽强奋发的精神，生活在这里。抗日战争和解放战争中，右玉人民以交通不便变为战斗之便，在广阔的山区游击战中，打击了敌人的疯狂气焰，赢得了抗日战争和解放战争的全面胜利。

新中国建立以后，右玉人民在党和政府的领导下，为了发展山区生产，改变交通落后的闭塞状态，以主人翁的姿态，无私奉献的胸襟，克服了种种困难，整修了条条道路。四十年来，右玉人民边修路，边改造，边养护，从而使道路畅通，桥涵永固。现在，山和线纵贯南北，大清线横穿东西；县乡公路交错纵横，连乡过村。从而结束了这里“行路如同上天难”的历史，为山区的经济发展创造

了条件，也为交通设施的进一步发展、完善奠定了较好的基础。

随着道路的畅通，经济的繁荣，右玉的交通运输工具也随着时代的推移，在日益增长和改变着。现在，延续使用几千年的牛拉“旱板车”已不存在，就是建国初期右玉极为先进的交通工具“胶轮车”，也在逐渐被历史所淘汰。特别是党的十一届三中全会以来，右玉的汽车数量增长很快，1988年的汽车拥有量为509辆，是六十年代末的50.9倍，七十年代末的5.2倍。与此同时，还建立了具有相当规模和水平的汽车运输公司、车队以及汽车维修企业。汽车运输事业的发展，为发展城乡经济、改善人民生活、巩固国防以及促进与外地经济、文化的联系，起着越来越大的作用。近几年来，党中央领导同志对加快公路交通的发展，作了许多重要指示。如何贯彻落实党中央指示精神，从我县公路交通的实际，按照建设快、质量好、效益高的要求，加快公路交通现代化的步伐，以适应四个现代化的需要，已成为全县人民的历史使命，也是党和人民寄予从事交通建设工作的干部、职工的殷切希望。

盛世修志，志以资治。为回顾既往，总结经验，探索规律，策励将来，右玉县交通局组织力量，收集资料，核对数字，征询意见，并邀请对编志比较熟悉的同志，整理资料，编撰成志。

《右玉县交通志》，以马克思主义历史观为指导，遵循党的十一届三中全会以来的路线、方针和政策，本着实事求是、略古详今的原则，比较系统地介绍了右玉的交通状况。所以，我们认为这是一件大好事，它将向人们提供可以借鉴的历史经验，使全县人民了解右玉交通运输事业的历史进程，从而促使我们把交通运输事业重视起来，办得更好。

目 录

序 言

前 言

凡 例

概 述..... (1)

第一章 古代交通设施..... (8)

第一节 古代道路..... (9)

第二节 古代桥梁..... (13)

附一 请修兔毛河桥详议..... (16)

附二 杀虎堡通济桥记..... (18)

附三 平治甸城山谷道路碑..... (19)

第二章 近代交通设施..... (21)

第一节 近代道路..... (21)

第三章 现代交通设施..... (25)

第一节 干线公路..... (26)

第二节 干线公路桥梁、涵洞..... (53)

第三节 县乡公路..... (63)

第四节 县乡公路桥梁、涵洞..... (76)

第四章 古代和近代运输..... (87)

第一节 运输工具..... (87)

第二节 客 运..... (90)

第三节 货 运..... (92)

第五章 现代交通运输	(94)
第一节 运输工具	(94)
第二节 现代客运	(105)
第三节 现代货运	(109)
第六章 运输和安全管理	(113)
第一节 管理机构的演变	(113)
第二节 运输管理	(114)
第三节 安全管理	(116)
第七章 交通设施的改造和养护	(121)
第一节 道路的改造	(121)
第二节 公路养护	(127)
第三节 道路绿化	(129)
第四节 道班建设	(130)
第五节 养路机械	(133)
第八章 交通机构	(134)
第一节 交通系统党组织	(134)
第二节 交通局	(136)
第三节 监理站和征费所	(140)
第四节 汽车站	(141)
第五节 公路管理段	(142)
第六节 运输公司	(143)
第七节 运输管理站	(145)
第八节 拖拉机征费站	(146)
第九节 第二运输公司	(147)
第十节 交警队	(147)

第十一节 汽车租赁公司	(147)
第九章 人 物	(149)
第一节 已故名人	(149)
第二节 技术人员	(150)
第三节 获奖人物	(151)
第十章 传说 轶闻.....	(154)
右玉交通大事记	(164)
编 后 记	(171)

前 言

《右玉县交通志》的编撰，既是上级的指示，也是我县交通系统所有同志的多年夙愿。为了完成这一工作，我们交通局曾三次组织力量，抽调人员，安排撰写。1981年，我局邢玉同志曾写出一些有关资料，但未能编章论节，得以成书。去年，我们又专门邀请有编志经验的李淑彦同志为主编，经过一年多的搜集、整理、撰写，方使《右玉县交通志》得以和广大读者见面。

《右玉县交通志》约计十多万字，较为详细地记述了我县古代、近代、现代的交通运输状况，同时还通过图表对比，反映了我县交通运输事业的发展与变化，为编写县志提供了必要的参考。

在《右玉县交通志》的编写过程中，交通部门的广大同志都做了很多的工作，特别是霍鹏魁、陈彦文等老同志，不仅亲自参加讨论，而且积极提供资料；还有邢玉、郝振中、牛建山、王有儒、时孝勤、马飞等同志，也主动提供资料，帮助搜集，才使本书得以迅速完成。为此，我代表交通局向对编志给予大力支持的同志们致以亲切的感谢！

《右玉县交通志》虽已完成，但由于我们以前对有关资料保存不全，致使许多地方残缺不全，不能尽如人意。因此，希望广大读者批评指正，提供删改资料，以便再版更正。

右玉县交通局局长 杨万林

凡 例

一、《右玉县交通志》以详今略古、记载有据、事实无虚为准则，力求具有系统性、资料性和可读性。

二、本志编写方法以时为经，以事为纬，横排竖写，分章有节。同时，分古代（清代以前）、近代（清末至新中国建立前）、现代（新中国建立后）三个时间界限，进行分段记述。

三、本志记述断限：上限以其发生年代为准，下限一律至一九八八年。

四、本志所记人、事，均以记述为主，不加评论。对于人物称谓，一概直书其名。

五、本志表中所列项目，均经核实；凡不实处，表中以白格空出，以备补正。

六、本志所记传说、轶闻，均用简单记述之法，部分亦有传闻不广，鲜为人知者。

七、本志附录之古文，皆已校点；正文记述以白话体例撰写。

八、本志人物传记，只记已逝名人，在世者均不作传。

九、碑文缺字以○代。

概 述

右玉县位于山西省的西北边。据清代所撰之《朔平府志》记载：“县境东至云阳堡六十里交左云界，南至鹿角湾铺九十里交平鲁县界，西至云石堡五十里交平鲁县界，北至杀虎口二十里交口外界，广一百一十里，轮一百一十里。”几经疆域变化之后，现在县的北和西北以长城为界与内蒙古自治区的凉城县、和林格尔县毗连，西南与平鲁县相邻，南与山阴县接壤，东与左云县相接。地理座标介于东经 $112^{\circ}06'33''$ —— $112^{\circ}38'35''$ ，北纬 $39^{\circ}41'18''$ —— $40^{\circ}17'54''$ 之间，南北长67.7公里，东西宽45.7公里，总土地面积为1964平方公里。

右玉属黄土丘陵缓坡风沙区。境内，四周环山，主要有东团山、马头山、卧羊山、牛心山、大南山、碑堰山、洞儿山、鹰王山等；最高峰红家山，海拔1969.3米。中部是黄土丘陵沟壑及丘陵缓坡区，苍头河由南向北纵贯全县，沿河有狭长的平川地带，形成梁家油坊、威远、右玉三个小盆地，整个地形南高北低，平均海拔1400米，最低处杀虎口栅子外，海拔1230米。

右玉地处塞北边陲，境内山丘林立，道路崎岖，既无铁路，又无航道，因而交通十分不便，人称“偏僻山区小县”。

但是，在中国古代的历史上，右玉曾是南北往来的通道大道。既是民族战争的出兵要路，又是经济贸易的必经之地。据有关资料记载：战国时期，赵武灵王胡服骑射，北破林胡、楼烦，而置云中

(今内蒙托克托一带)、雁门(右玉城关)、代郡(今河北蔚县一带)。《史记·赵世家》中记述:“北地方从,代道大通”。秦时,秦始皇第六次出巡,视察了北边六郡,包括雁门、代郡。两年以后,始皇死于第七次出巡途中。次子胡亥,为争夺皇位,与赵高、李斯合谋,拉着始皇的尸体,从沙丘平台出发,经太原、雁门、九原郡而返咸阳。汉时,高祖刘邦北征匈奴,入雁门郡适逢寒流,士卒冻掉手指者十之二、三。在两汉时期,雁门郡(今右玉城关为郡治)已是南北往来的重要通道。其时,从西安或洛阳出发,经过太原北上,过勾注陁,抵阴馆城;再经马邑,穿越武州塞(今左云),过中陵(今右玉县威远古城),善无(今右玉城),盛乐(今内蒙和林格尔),直达龙庭(今呼和浩特一带)。这条北方大路,就是历史上著名的“通塞中路”。汉元帝时,后宫待诏王昭君奉命出塞和亲,就是从此路直达匈奴境内。汉献帝时,蔡文姬归汉途中,曾饱尝了雁门古道的尘土云月,故而吟成胡笳十八拍。

在古代,右玉不仅是中原通往西北边疆的重要通道,而且是当时民族战争的重要战场和行兵要路。据考证,历史上发生在这里的战争和出兵北征不下数千次。据《史记·李将军列传》记载:“后汉以马邑城诱单于,使大军伏马邑旁谷,而广为骁骑将军领属护军将军。是时单于觉之,去,汉军皆无功。其后四岁,广以卫尉为将军,出雁门击匈奴。”唐时,回纥军入寇云朔,唐振武节度使刘沔奋力抗击。第二年,刘沔出云州(大同),走马邑,以奇兵突击之势,闯入敌军营垒,给予惨重杀伤。乌介特勒率众仓惶出逃,至杀虎口一带被刘沔、石雄围歼,降其众数万,缴获大量辎重武器。明时,嘉靖三十六年,鞑靼头领俺答曾大举南下,经杀虎口而入,包围右玉城,历时六个月,终未攻破。这是明代有名的“右玉城保卫

战”。清时，康熙三十五年，曾有噶尔丹之乱。康熙皇帝曾亲统大军，出杀虎口，登天山，过瀚海，直达昭莫多地区，重创敌军。

上述记载，对于右玉古代之战略交通可略见一斑。此外，在《读史方輿纪要》中写道：右玉“孤悬西北，向来寇骑突犯，辄当其冲。”杀虎口“堡逼近寇巢，兔毛河直通塞外，川原平衍，便于长驱，往往由此入犯。”在《绥远城防志》的注释中，对杀虎口亦有记述：“杀虎口：地名。在凉城县东南，右玉县西北，亦称‘西口’。古名‘参合口’。乱嶂重迭，峡路险恶，自古倚为要塞。明朝嘉靖年间，在长城附近筑杀虎堡，就涧壑以启门户，遂为蒙汉出入之孔道，陕、晋、绥等省商货流通，亦多以此为栈道，输入皮毛称‘西口货’，甚著名。”

在历史上，右玉不仅是行兵要路，而且也是北蕃朝贡，南北经济往来的重要通道。据《朔平府志》记载：“朔平当边塞之冲，北蕃朝贡取道于此者居多。”在呼和浩特长期保存的“俺答汗贡马表图卷”中，有“荷蒙大明隆庆仁圣皇帝封臣王位，准臣每年春月，率各子侄孙男部落进贡一次，该马五百匹；河套臣兄吉囊子孙进贡一次，该马二百匹。容令夷众，于各镇随便互市。”这里所说之“互市”，当时有贡市、马市、民市、月市、小市等几种形式。文中所谈“各镇”，是指宣府、大同、山西、延绥、宁夏、甘肃六镇。到万历八年，沿长城一线设市场多处，其中较大者就有杀虎口。这一事实，在《卢象升疏牍》中就可找到证明：“谨照杀虎口马市，虽在云镇，而京边马匹，自当通融市买，以求挹伐之需……近日传府山西、蓟辽、山海、通昌等处，无不委官赴买，差使鳞集辐辏。”通过这些记载，当时南北贸易之繁荣，足可思而见之。到了清代雍正三年，右玉设朔平府，为附郭首县，其经济贸易之繁荣，处于极盛

时期。《朔平府志》在序言中记述：“长城内外，蒙古诸蕃，部落数百，种分四十九旗，臣其酋长，而抚其民人，其通贡往来，必道于边关。而杀虎口乃直北之要冲也，其地在云中之西，扼三关而控五原，自古称为险塞。”其时，商旅云集，行人不断，南北贸易均由此口经过。故清代杀虎口的关税收入有“日进斗金斗银”之说。

在民间，经右玉而直达归绥，乃至远行外蒙古乌兰巴托经商的，也是大有人在。其中，在内蒙颇具盛名的“大盛魁”，就是山西太谷人和右玉杀虎口人联合经营的。他们最初以杀虎口为基地，向西北推销内地产品。后来，才以归绥为中心，成为旅蒙的山西商人。当时，外出经商多以驼运为主，因而右玉驼运队甚多。特别是右玉回民中，多数以此为业。除此而外，蒙族人民到五台山朝佛，都是经此而来，过此而归。

从古代到清末，右玉一直是南北民族往来，经济贸易的交通要冲，枢纽地带，为民族团结、民族互助、民族融洽起过巨大的推动作用。同时，也在古代交通史上留下了光辉的一页。

1905年至1922年京包铁路分段修通以后，这条曾经沟通南北往来的交通要道，从此失去了他的价值和地位，随着商旅减少，行人渐稀，右玉遂成交通不便的偏僻之乡。民国中叶，民国政府曾拟修筑“朔右公路”，以改变其落后状况。据《中国实业志》记载，朔右公路为广保北横干线的支线，共长260华里。但这一计划并未付诸实施，也未见实现。因而这一时期内，右玉通往外地的交通线路，只有马车道、人行道。北上、可出杀虎口，经闻之色变的“石匣沟”而抵凉城、归绥；南下，可出云阳堡，过左云，登高越岭，而至云岗、大同。

1937年日军侵占右玉后，鉴于侵略、掠夺和镇压中国人民

抗日活动的需要，曾在曾子坊、上堡、高家堡、杀虎口、云石、威远、破虎堡等处设立关卡，时称“卡子”。并且还以右玉城、左云城为中心，分别向各处关卡修筑了简易公路，有些地段还铺以砂石。从而，勉强开通了可行汽车的公路，其总长度约为123公里。

日本投降以后，这些简易公路因年久失修，路面狭窄（只有4米左右），失去了它的原有价值，实际变成了牛车路、马车路。只有通往左云、呼市的简易公路，在解放战争中，曾有军用车辆勉强行走，其余均无汽车通过。其时，境内大车路基本四通八达，纵横交错，沟通了县内大部分城镇和农村的交通。在对外交通方面，有远行归绥、大同的胶轮车，常年往来其间。其余铁木轮车，大都在县境内行走，主要用于农业生产。据统计，当时的铁木轮车、牛车、胶轮车约为530多辆。

建国以后，党和政府十分注重交通道路的修建。据现存档案资料记载，1950年至1951年，主要以临时修补为主；1952年开始修建了由杀虎口到山阴墩祥五沟，右玉城到左云，梁家油坊到高家堡的车路，全长260公里，其中还修建小型木桥10座，大桥1座（1952年右玉县委总结报告）。1954年，首先在右玉城南建筑15——4m的木桥一座，整修了右玉——大同的公路。1955年，右玉——大同正式通车，由雁北运输公司承担了往来的客运任务。其时，道路不平，行路艰难，每天只有一辆客车过往。以后，逐年架桥、修路，修通了右玉——左云，右玉——平鲁，右玉——山阴，右玉——和林、呼市的主要干线公路。到目前为止，全县境内共有干线公路118.42公里，其中油路15公里；县乡公路130.368公里，其中养护线路81公里。在

这些公路上，建筑干线桥梁23座／897.86米，县乡桥梁16座／662.85米。

1961年以前，右玉县最先进的运输工具就是胶轮车。据统计，当时全县有胶轮车85辆，铁木轮大车980辆。从1961年开始，县交通局才备有汽车4辆，到1969年增加为10辆；而胶轮车则增加为688辆，铁木轮大车减为241辆。现在，全县共有各种汽车509辆，其中：大客车21辆（专业运输公司12辆，国营单位1辆，私人8辆）、大货车394辆（专业运输公司68辆，国营集体单位203辆，私人123辆），小车86辆（私人3辆）、特种车8辆。同时，还有各种拖拉机909辆，胶轮马车225辆。

本县的机动车辆，担负了全县大部分客货运输任务。1969年，全县共完成货运量0.7794万吨，货运周转量59.7684万吨公里。1988年，全县共完成货运量73.41万吨，货物周转量为4226.76万吨公里。两者相比，货运量增长了93倍，货物周转量增长了19.9倍。1977年，全县客运量为6.80万人，客运周转量为163.26万人公里。1988年，客运量为103.48万人，客运周转量为3463.57万人公里。两者相比，客运量增长了14.2倍；客运周转量增长了20.2倍。现在，全县十六个乡镇，已有十五个乡镇通了客车，能够通行车辆的村庄，已达321个，占全县村庄总数的87.9%。交通方便，已达到了前所未有的景况。据统计，目前交通日流量达到1200车次。

随着交通运输事业的迅猛发展，各种与之相适应的部门，也应运而生。解放初期，县里只有交通科，设干部2人代管工作，以后