

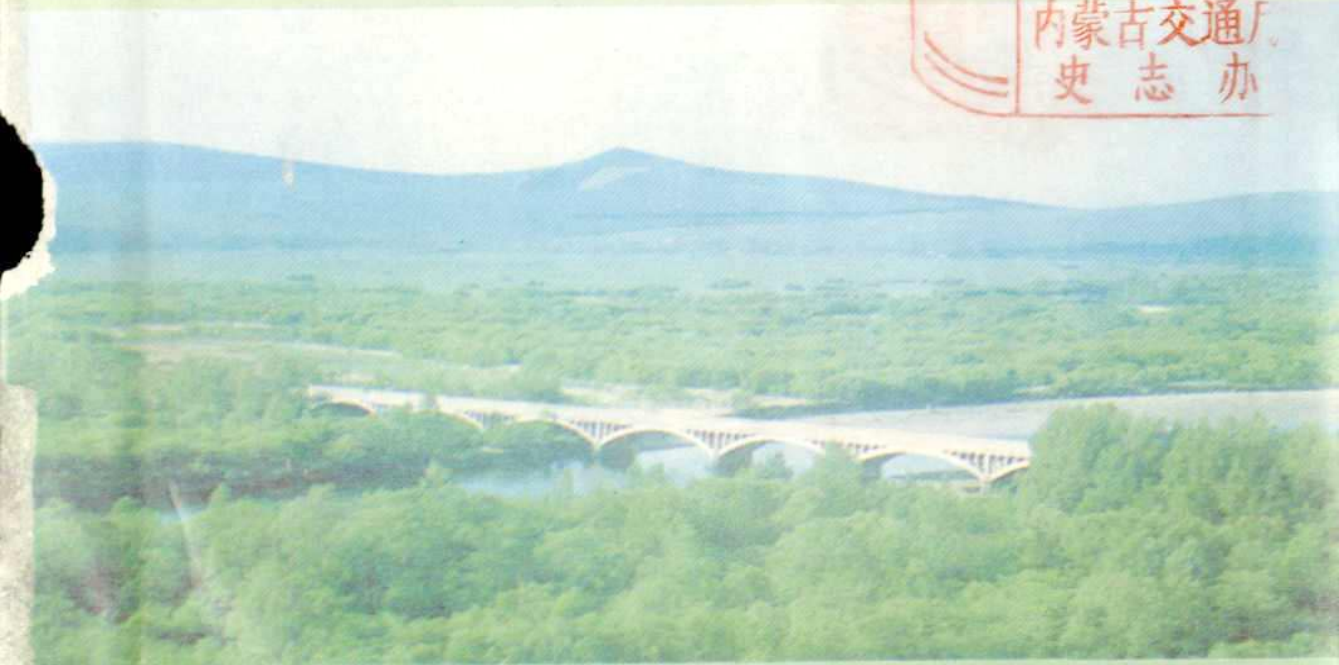
005790

呼伦贝尔盟 公路交通志



内蒙古文化出版社

呼伦贝尔盟 公路交通志



内蒙古文化出版社

海拉尔·1997

B313-1

序 言

呼伦贝尔盟
交通局局长 于耀祖

在内蒙古自治区成立 50 周年之际，作为呼盟有史以来第一部公路交通行业志——《呼伦贝尔盟公路交通志》出版面世了。这是呼盟交通战线精神文明建设的一项丰硕成果，是为内蒙古自治区成立五十周年献上的一份厚礼，是一件非常值得可喜可贺的盛事。

呼伦贝尔地区是我国北方少数民族成长的历史摇篮，有着悠久的历史 and 灿烂的文化。早在汉代，这里就与中原地区保持着道路交通往来。此后，这里驿站交通和卡伦交通一直较为发达。本世纪初，随着东清铁路的建成通车，呼盟逐渐形成以海拉尔为中心的道路网络。民国初期，由于政局动荡，道路交通一度处于萧条的状况。东北沦陷时期，日军出于侵略扩张的目的，修筑了一些交通设施。

直至1949年以前，呼盟的公路交通仍很落后。全盟公路不仅数量少，而且标准低，路况差，汽车也很少，主要靠畜力车运输。

中华人民共和国成立后，特别是党的十一届三中全会以来，呼盟的交通事业同其他各项事业一样得到迅速发展。1988年1月呼盟开始进行试验区建设后，为改善呼盟投资环境，国家加大了对交通的投资，使呼盟的交通基础设施建设有了很大进步。至今，全盟已经形成以国道、区道干线公路为骨架，以旗县公路、乡镇道路、森林公路、边防公路为脉络的公路交通网。水路运输也有了一定发展。多年来，呼盟公路交通系统的广大职工发扬艰苦奋斗、无私奉献的精神，为呼盟公路交通事业的发展作出了突出的贡献，创造了可歌可泣的英雄业绩。《呼盟公路交通志》对此做了如实的记载，使这些英雄的业绩和辉煌的成就在这部史册的字里行间闪闪发光。

国内外的经验证明，交通运输是国民经济的先导产业，可以说没有交通就没有流通，没有交通的发展就不可能有一个地区、一个国家经济的发展，没有交通的现代化就不可能有整个国民经济的现代化。从一定意义上说，交通事业发达的程度是一

个地区富强、文明和现代化的标志之一。交通运输事业的发展,必将带动国民经济各业的兴旺发达。由此,必须要把交通运输事业放在优先的位置加快发展。

前事不忘,后世之师。当前呼盟经济体制改革试验区建设已经进入新的历史发展阶段,呼盟交通系统广大职工积极响应盟委、盟行署的号召,坚持以“两个转变、两个提高”统揽工作全局,坚持“一开三促方针”,为呼盟交通事业的升位达标,为推动全盟两个文明建设而努力工作。可以说呼盟交通系统的广大职工任重而道远。为了完成时代赋予我们的使命,就必须详尽的了解历史,认识现状,以便更好地把握未来。一部40万字的交通志,以完备的体例、严谨的结构、简洁流畅的行文对呼盟交通事业的方方面面作了详细的记载和介绍,为人们认识呼盟交通事业的昨天和今天提供了翔实准确的资料,相信这本志书定会成为人们认识呼盟交通事业的致用便览的百科全书,也是对交通战线广大职工进行艰苦奋斗、热爱交通工作教育的最好教材。随着时间的推移,越会显示出这部志书的历史价值。

《呼伦贝尔盟交通志》的编纂始于1981

年。当时,根据自治区交通厅交通史编审委员会的统一部署,呼盟交通局成立了首届呼盟交通史编辑委员会,并抽调人员开展交通史资料搜集工作。1987年,根据中共呼盟委、呼盟行政公署的要求,开始组建交通志编纂班子。此后,盟交通局几届班子对修志工作都给予足够的重视,盟史志办公室有关人员也对本志编修工作给予积极的指导和帮助,编辑人员自甘寂寞,淡泊名利,笔耕不辍,历经10余载,终于使这部志书初步成型。在本志评审阶段,自治区交通厅编史办、盟档案史志局及本局各科室和所属三级单位的有关同志都提出了许多宝贵的意见,可以说一部《呼盟公路交通志》是集体劳动的成果,众人智慧的结晶。

值此志书出版之际,谨向为《呼伦贝尔盟公路交通志》编纂、出版做出贡献的人们表示最诚挚的谢意!

1995年5月1日

凡 例

一、《呼伦贝尔盟公路交通志》以马列主义、毛泽东思想为指导，坚持“存真求实”和为两个文明建设服务的原则，系统地记述呼盟公路交通事业的历史和现状。

二、本志遵循横分门类、纵写历史的志书体例，按公路交通事业的行业分类，设编、章、节、目等4个层次；以志为主，辅之以记、图、表、录。

三、本志的上限不限，据实上溯，起于某项事业的发端；下限一般断至1991年，个别章节延至1992年；对部分交通重要事项延续到1996年，以专题载于“附录”内。

四、本志采用的统计数字，新中国成立前依据历史资料实录；新中国成立后以盟统计部门的数字为准，统计部门没有的由业务部门提供。

五、本志所用资料来源广泛,经鉴别后入志,一般不注明出处。

六、本志的时间记述,1912年以前使用朝代年号,附括号加注公元纪年,1912年以后使用公元纪年;度量衡单位除部分采自历史资料不便换算外,均采用公制。

七、本志对行政区划名称使用简称。内蒙古自治区简称内蒙,呼伦贝尔盟简称呼盟;13个旗市除阿荣旗外,依次为:海拉尔市为海市,满洲里市为满市,牙克石市为牙市,扎兰屯市为扎市,莫力达瓦达斡尔族自治旗为莫旗,额尔古纳左旗为额左旗,额尔古纳右旗为额右旗,鄂伦春自治旗为鄂伦春旗,鄂温克族自治旗为鄂温克旗,新巴尔虎左旗为新左旗,新巴尔虎右旗为新右旗,陈巴尔虎旗为陈旗。

目 录

概 述	(1)
第一编 道路	
第一章 古近代道路	(8)
第一节 元代驿道	(8)
第二节 明代海西西陆路	(9)
第三节 清代道路	(9)
第四节 车马道路	(17)
第二章 公路	(21)
第一节 国道	(28)
第二节 自治区道	(46)
第三节 县级公路	(56)
第四节 乡镇公路	(68)
第五节 边防公路	(78)
第六节 森林公路	(84)
第三章 桥梁与渡口	(92)
第一节 临时式木桥及半永久式桥梁	(93)
第二节 永久式桥梁	(98)
第三节 渡 口	(109)

第四章 公路建设与养护	(116)
第一节 公路建设	(116)
第二节 公路养护	(121)
第二编 运输	
第一章 公路运输	(148)
第一节 运输工具	(148)
第二节 旅客运输	(170)
第三节 货物运输	(189)
第四节 涉外运输	(235)
第二章 水路运输	(250)
第一节 河流	(250)
第二节 船舶	(251)
第三节 航道航标	(260)
第四节 内河运输	(264)
第五节 涉外水路运输及口岸	(269)
第三章 港航监督	(270)
第一节 概况	(270)
第二节 安全监督	(272)
第三节 船员管理	(273)
第四节 船舶检验	(274)
第五节 航道建设	(275)
第三编 交通工业	
第一章 汽车修理	(280)
第一节 概况	(280)

第二节	专业汽车修理	.....	(283)
第三节	社会汽车修理	.....	(291)
第四节	小修服务点	.....	(293)
第二章	加工制造	.....	(293)
第一节	配件加工生产	.....	(293)
第二节	挂车生产	.....	(294)
第三节	自卸车改装	.....	(294)
第三章	配件经营	.....	(297)
第一节	概况	.....	(297)
第二节	专业销售公司	.....	(298)
第四编	管 理		
第一章	管理机构	.....	(306)
第一节	行政管理机构	.....	(306)
第二节	公路管理机构	.....	(320)
第三节	运输管理机构	.....	(326)
第二章	运输管理	.....	(328)
第一节	市场管理	.....	(328)
第二节	价格管理	.....	(339)
第三章	养路费征收与路政	.....	(389)
第一节	养路费征收	.....	(389)
第二节	路政	.....	(392)
第五编	职工教育科技		
第一章	职工	.....	(394)
第一节	概况	.....	(394)

第二节	职工来源.....	(398)
第三节	职工素质.....	(399)
第四节	英模人物.....	(401)
第二章	教育	(402)
第一节	专业教育.....	(403)
第二节	岗位培训.....	(406)
第三节	职工教育.....	(407)
第三章	科技	(410)
第一节	新技术应用.....	(410)
第二节	科研成果.....	(411)
第六编	大事记	
大事记		(414)
附 录		
一、301国道牙克石至满洲里(国门)段工程		(446)
二、海拉尔至拉布大林至黑山头口岸公路工程		(448)
三、拉布大林至伊木河边防公路工程		(450)
四、满洲里至新右旗公路建成通车		(451)
五、呼伦贝尔盟道路集团总公司成立		(451)
六、道路运输市场改革开放		(452)
七、口岸涉外运输		(454)
八、额尔古纳河开发		(454)
《呼伦贝尔盟公路交通志》历届编纂委员会成员名单.....		(457)
《呼伦贝尔盟公路交通志》历届编辑办公室成员名单.....		(458)
后 记		(459)

《呼伦贝尔盟公路交通志》

编纂委员会成员名单

主任	于耀祖		
副主任	启葆辉	李海江	郑天玺
	顾志远(常务)		高文义
委员	王登安	刘懋	朱洪国
	朱敏方	吕富起	郝万喜
	赵云林	张维雄	贾守君
	贾振东	滕洪顺	

《呼伦贝尔盟公路交通志》

编辑办公室成员名单

主任兼主编	赵云林		
编辑	黄雅娟	李	珍
特邀编审	包正清		

333-1

《呼伦贝尔盟公路交通志》

编纂委员会成员名单

主任	于耀祖		
副主任	启葆辉	李海江	郑天玺
	顾志远(常务)		高文义
委员	王登安	刘懋	朱洪国
	朱敏方	吕富起	郝万喜
	赵云林	张维雄	贾守君
	贾振东	滕洪顺	

《呼伦贝尔盟公路交通志》

编辑办公室成员名单

主任兼主编	赵云林		
编辑	黄雅娟	李	珍
特邀编审	包正清		

333-1

概 述

呼伦贝尔盟位于祖国北部边疆,内蒙古自治区东北部,东连黑龙江省,南接兴安盟,北及西北以额尔古纳河与俄罗斯为界,西与西南同蒙古国接壤,是我国内地及边疆地区连接俄罗斯乃至欧洲的桥梁和纽带。全盟土地总面积 25.3 万平方公里,占内蒙古自治区总面积的 21.2%。

呼伦贝尔盟属于高原型地貌,形成了大兴安岭山地、河谷平原低地、呼伦贝尔高原三个较大的地形单元。大兴安岭山脉贯穿呼盟中部,是构成呼盟地块的主体,是呼伦贝尔盟高原和松嫩平原的天然分界线,也是额尔古纳河和嫩江的分水岭。境内河流众多,分属嫩江、额尔古纳河水系,绝大部分为同区源头河川,河道狭窄弯曲,水流急湍,可通航的河流甚少,其中额尔古纳河、嫩江、呼伦湖等部分区段可开发通航设渡。气候特点是冬季寒冷漫长,夏季温凉短促,春季干燥风大,秋季气温骤降霜冻早。

1948 年 1 月 1 日,呼伦贝尔地方自治政府改称呼伦贝尔盟政府,隶属于内蒙古自治区。1949 年 4 月 11 日,呼伦贝尔盟和纳文慕仁盟合并,称呼伦贝尔纳文慕仁盟(简称呼纳盟),盟政府设在海拉尔市。1969 年 8 月 1 日,呼伦贝尔盟划入黑龙江省,1979 年 7 月 1 日,划归内蒙古自治区。1991 年呼伦贝尔盟辖九旗四市:海拉尔市、满洲里市、牙克石市、扎兰屯市、新巴尔虎左旗、新巴尔虎右旗、陈巴尔虎旗、鄂温克族自治旗、额尔古纳左旗、额尔古纳右旗、鄂伦春自治旗、阿荣旗、莫力达瓦达斡尔族自治旗。

1991 年末,全盟人口总数 259.8 万人,其中蒙古族占 6.8%、汉族占 84.8%、其他少数民族占 8.4%。

呼盟地区古代是中国北方游牧民族成长的历史摇篮。东胡、匈奴、鲜卑、室韦、契丹、女真等民族都曾在这里游牧。这些游牧民族一直与中原王朝保持着交通往来，定期朝贡。

元代，呼伦贝尔属岭北行省管辖，曾设立东连松嫩平原，西接蒙古高原千余里长的交通驿道。这是呼盟历史上第一条正规的官设驿道，为以后本地区交通运输业的发展奠定了基础。

明初，呼伦贝尔地区呈现封建割据的局面，战乱频仍，与内地交通往来时断时续，保持着各游牧部落向明王朝进贡的驿道，称“海西西陆路”，由黑龙江省肇州向西，大体沿今滨洲铁路走向，直达满洲里。

清雍正五年(1727)，在边境地区设立 59 处“卡伦”——边防军队驻扎地，呼伦贝尔境内有 12 处，轮派官兵戍边，受黑龙江将军统辖，为巡边、开垦和传递往来公文等，形成了“卡伦交通”。为加强对呼伦贝尔地区防务，于清雍正十年(1732)辟设了一条由齐齐哈尔到达海拉尔的驿路——龙海驿路。

随着呼伦贝尔建城(今海拉尔)地区经济的发展，吸引了东北三省和京津一带商家，每逢甘珠庙会集市前来交易，或由骆驼车和勒勒车组成的商队到牧区行商，形成了“旅蒙商”这种本地区独特的运输形式。由于移民的大量迁入，到十八世纪末，这种运输形式得以迅速发展并具相当规模。旅蒙商的行商路线主要有多伦、张家口向呼伦贝尔地区和由海拉尔城向呼伦贝尔草原两条主线，由此而扩展的路线遍布草原各地。旅蒙商自清雍正年间始经历了二百多年，对于促进呼伦贝尔地区交通运输事业的发展，意义重大。

清光绪二十九年(1903)，中东铁路建成通车。清代以来的“卡伦交通”、“驿站交通”及“旅蒙商”运输，逐渐被以车马大道为主要形式的交通运输体系取而代之，形成以海拉尔城为中心，向外辐射的道路交通格局。

民国初年，呼伦贝尔政局动荡，道路交通一度处于萧条的局面。

1932年日本侵占呼伦贝尔后,为实现其军国主义扩张野心和掠夺侵略计划,强迫大批民工筑路建桥,改造交通设施,发展汽车运输。修建大铁桥、伊敏桥、呼大罕桥、呼伦桥、兴安桥以及修筑满洲里至哈尔滨公路等。

1945年8月日本投降。1946年10月后呼盟交通运输事业开始走上逐步发展的道路。

从50年代初开始,全盟各地组织动员民工建勤修筑公路,恢复交通。60年代除开辟新线外,对原有线路进行改造,改善路况,提高标准。进入80年代,全盟公路质量稳步提高,好路率逐年递增。为改变贫困地区交通状况,1985年国家利用“粮、棉、布”和“以工代赈”修建公路。“301”国道牙克石至满洲里段改建工程于1988年正式施工,建成该段海拉尔北大桥一号、二号两座大桥,“111”国道腾克至加格达奇段为终端断头路,于1987年修建。桥梁建设在70年代前多为临时式木桥及半永久式桥梁,以后开始修建永久式桥梁,先后建成激流河、四方山、乌江、拉布大林等较大的双曲拱桥。进入80年代,桥梁建设向空心板梁、钢桁架、预应力等结构形式发展,先后建成黑山头桥、红旗桥、宝山大桥等大中桥梁,并培养出一支专业化建桥队伍。

民间运输业从50年代中期蓬勃兴起,向社会主义合作化的集体所有制企业过渡。到70年代中期,集体运输企业均改为第二运输公司,以承担全盟短途货运为主,成为呼盟交通运输行业中一支中坚力量。进入80年代,二运公司受社会运输的冲击,开始解体或转产,到90年代初,全盟二运公司基本解体。

1951年呼纳盟国营运输公司成立,之后各旗市运输公司相继成立,运输市场管理实行“三统”政策,国营企业占据公路运输的主导地位,发挥着骨干作用。1978年12月党的十一届三中全会以后,运输市场由交通部门独家经营转为国营、集体、个体一齐上,形成多种经济成份、多种经营方式、多种运输形式并存的运输市场新格局。运输市场繁荣,出现“货畅其流,人便于行”的运输新形势。运输市场放开