

山西省交通史志丛书

阳泉公路交通史

主编 丁世福 史晋阳 执笔 史晋阳

山西科学技术出版社

阳泉公路交通史

阳泉市交通局 编

山西科学技术出版社

(晋)新登字5号

阳泉公路交通史

主编 丁世福 史晋阳 (执笔)

*

山西科学技术出版社出版发行 (太原并州北路十一号)

山西人民印刷厂印刷

*

开本: 850 × 1168 1/32 印张: 12.75 字数: 850千字

1992年1月第1版 1992年1月山西第1次印刷

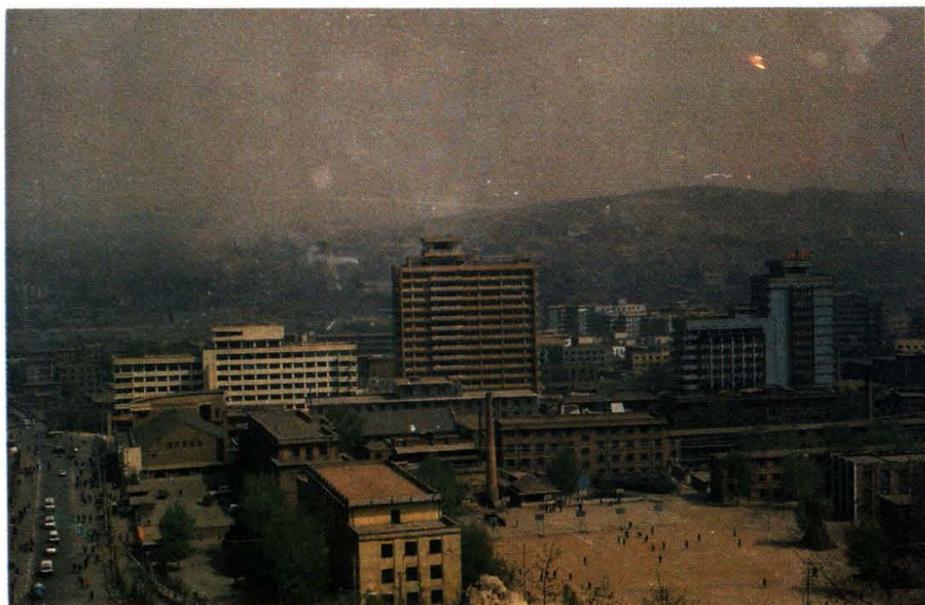
印数: 1—1 000册

*

ISBN 7-5377-0525-9

U·1 定价: 45.00元

煤乡阳泉鸟瞰



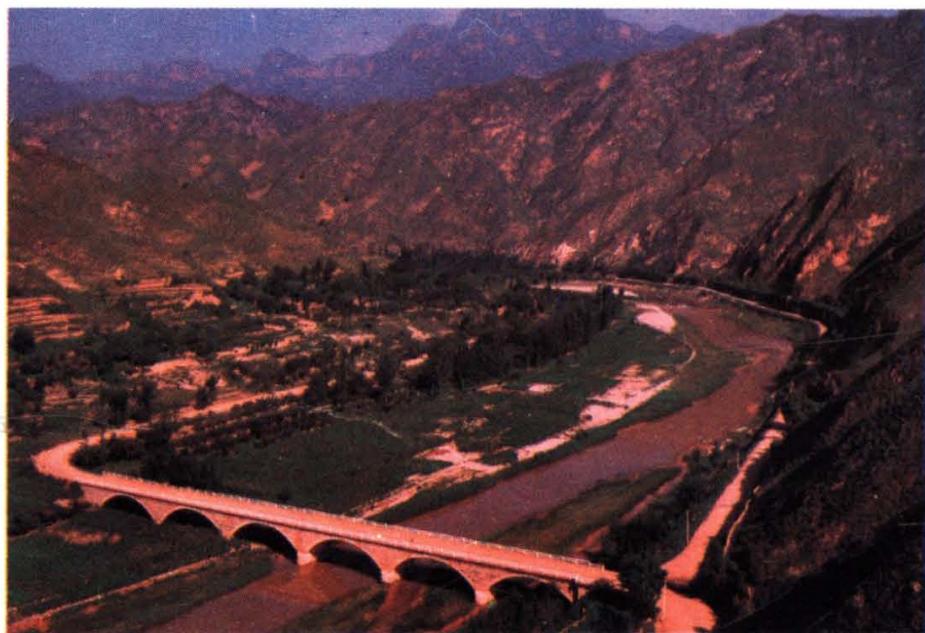
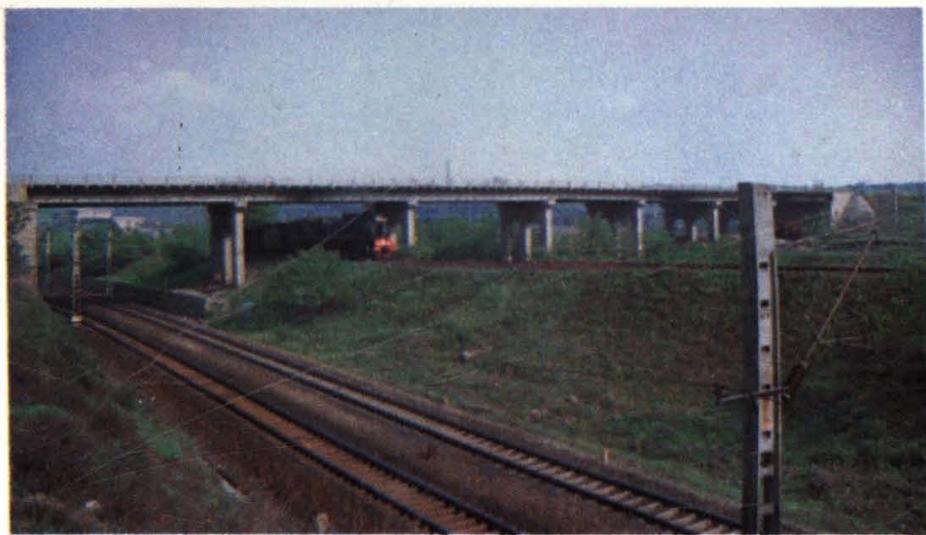
80年代修建的交通
局机关办公楼



1985年荣获山
西省交通厅『文明
交通局』称号

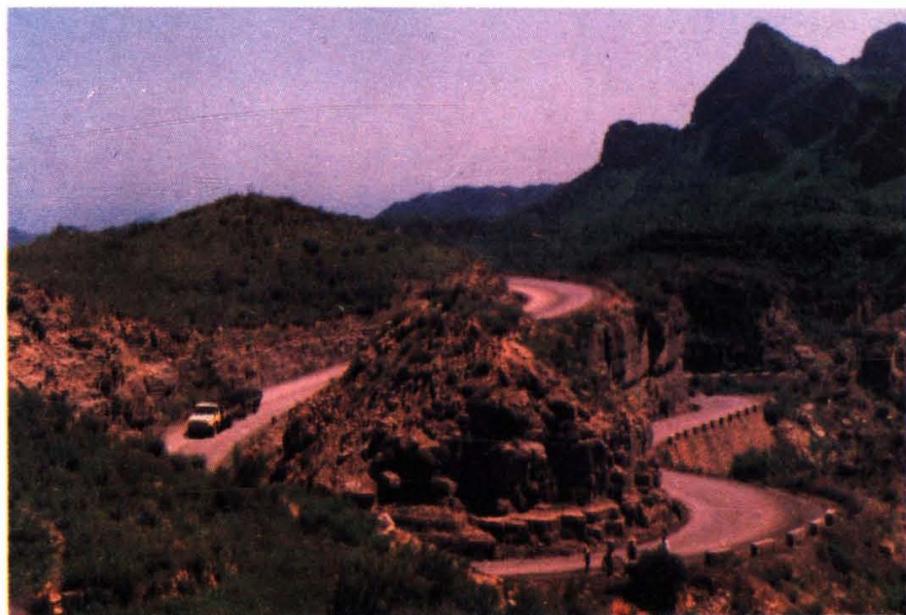


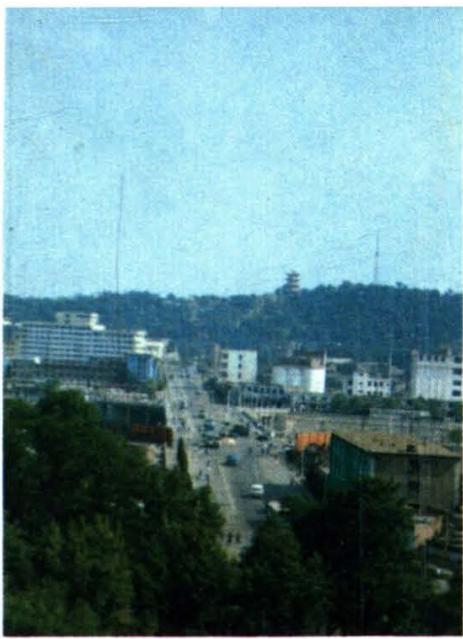
阳泉市交通局自行设计施工建成的公路、铁路立交桥——白洋墅大桥



孟县境内的主要公路桥梁——青口头大桥

孟县十八盘公路





← 市内主要交通要道
泉中路



笨重的体力运输——人工装卸



← 解放前使用的原始运输
方式——驮骡



← 古老的运输工具
—— 客货运输木轮马
车

→ 改造后的
胶轮马车



← 改进设计制造的YZ 425
型轮胎式装载机



← 改进设计制造的轮胎式叉车

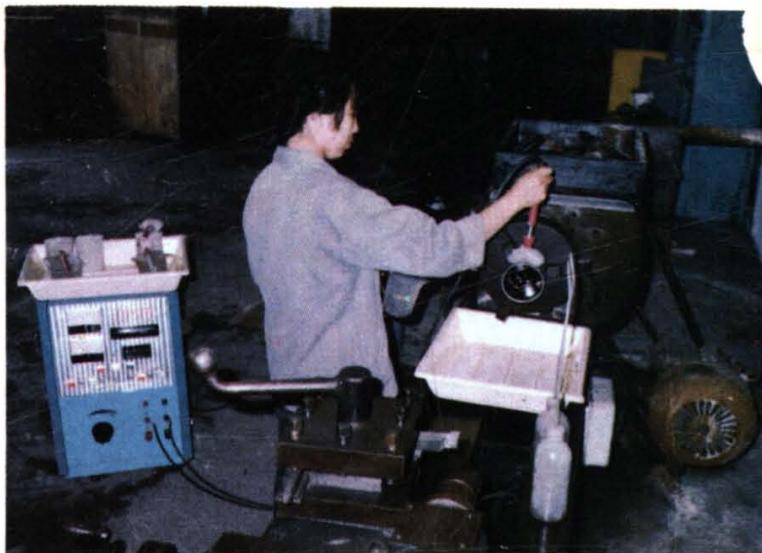
↓ 阳泉市汽车修理厂试制成功Z-801型装煤机, 荣获阳泉市科技成果三等奖



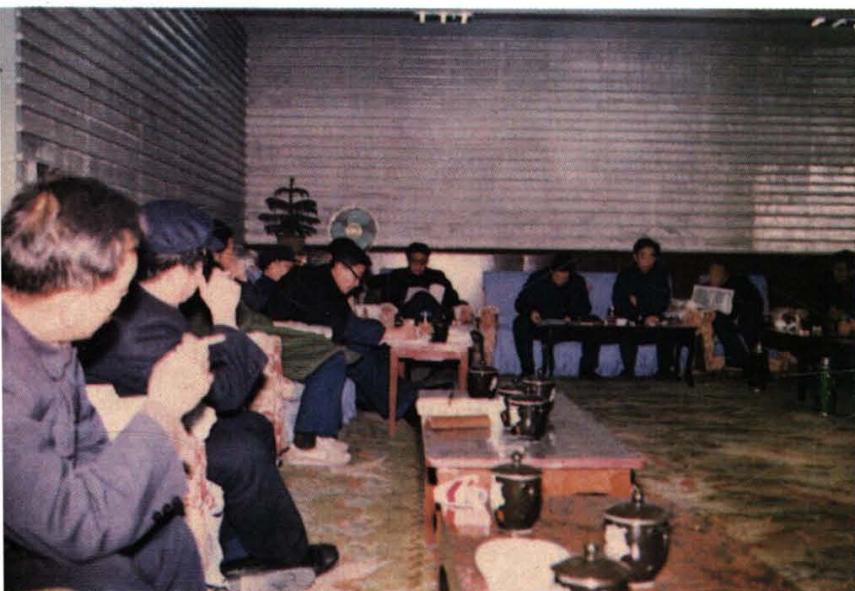
术。目之一——『六五』计划推广项
金属热喷涂技



→ “六五”计划推广项目之一——金属涂镀新技术。



↓ 1988年11月由省交通厅公路局、交通研究所、公路设计院及阳泉、忻州、太原、晋中等交通局参加的五台县东冶镇至寿阳县太安驿国防公路可行性研究会议在阳泉召开。图为省厅杨继刚副厅长等领导在听取汇报。

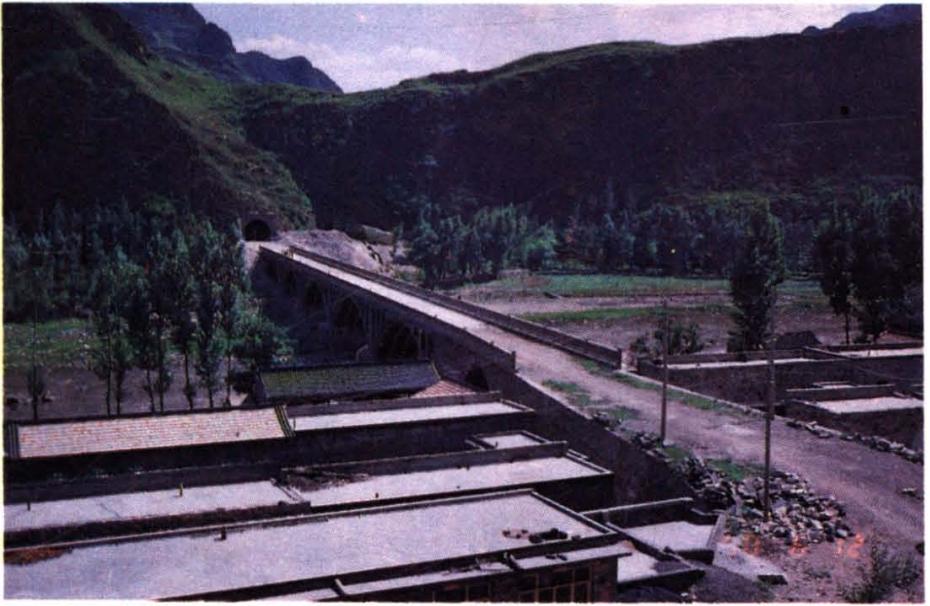


→ 由孟县交通局设计建成的梁家寨乡御枣口公路大桥





阳泉市交通局
自己设计建成的五
渡大桥

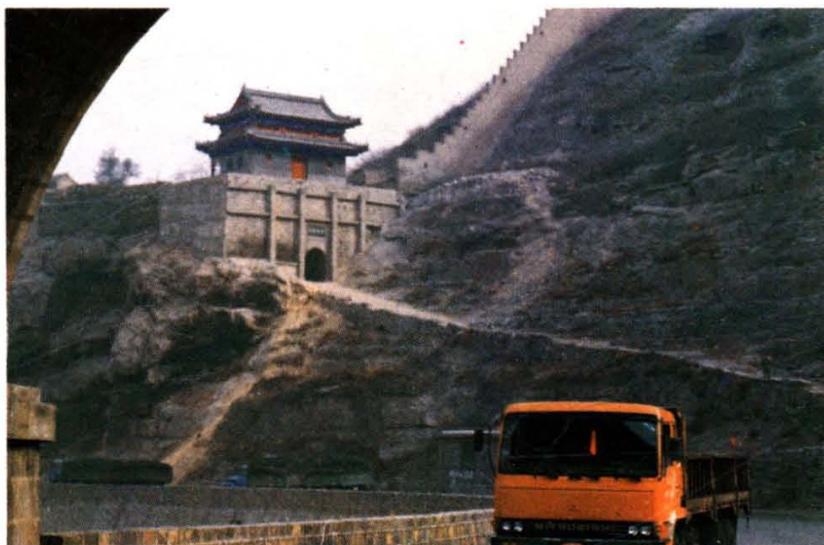


孟县夫城
口大桥及隧
道



阳泉市郊区
荫营段公路
改通车典礼

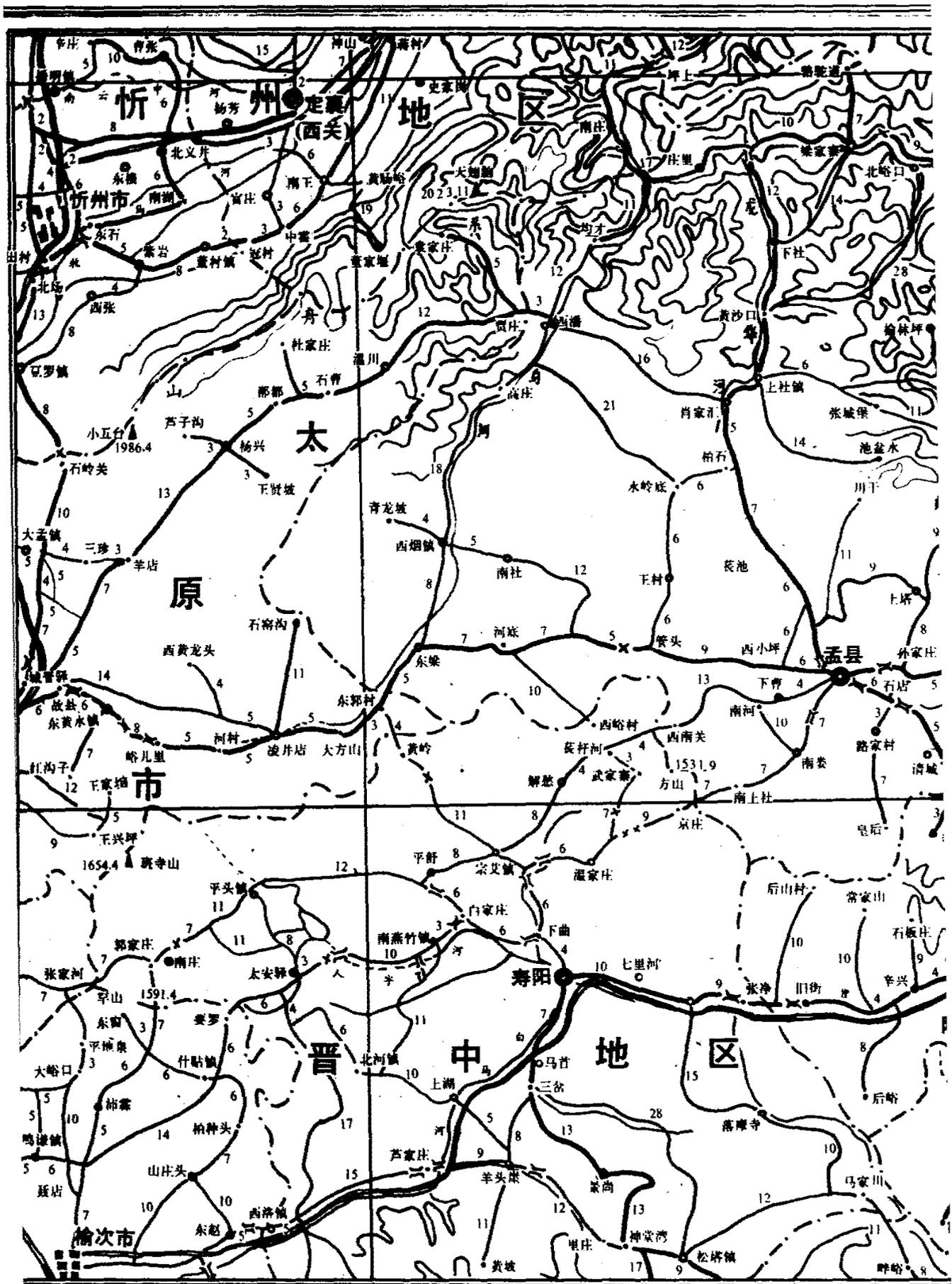
娘子关
道、山西的东大门——
晋煤外运的主要通



冀晋两省交界——
阳井线公路



80年代在天津建成
的四号专用煤码头



阳泉市

比例尺 1:400000

公里 4 0 4 8 12 16公里



序 言

山西地处黄河流域，曾为先秦数朝古都，在政治、军事、经济诸方面起过重要作用，成为中华民族的发祥地之一。山西的交通事业历史悠久，源远流长，从诸侯争霸的城濮之战，到秦王嬴政的数次北巡；从汉元帝时王嬙和蕃，到汉末曹操苦行羊肠坂；从河东盐的远销，到佛教圣地五台山、云岗石窟的兴筑，历史上每个重大事件和变革，常常促进着交通事业的前进。豫让桥，秦驰道，版筑修路，夏商造车，我们祖先这些智慧和血汗的结晶，同古代中国的灿烂文化一起都受到世界的公认。

但是落后的封建专制统治束缚了社会生产力，窒息着社会的进步，使山西公路交通事业在漫长的年代里得不到应有的发展。无论是道路修筑，还是运输方式，在本世纪二三十年代，始终没有根本的变化。路面以沙土为质，运输以人力、畜力为主，水运只能顺游漂筏，有去无回……。1920年山西引进汽车，公路建设和汽车运输业得以萌发。然而，当时社会动荡，政治腐败，经济萧条，民不聊生，交通事业在频仍的战争破坏下，更难以走上正规。到建国前的1949年山西仅有公路12条1288公里，其中晴雨通车里程仅14公里，占总通车里程的1.1%。有民用汽车210辆，百公里公路平均有汽车16.3辆，年公路货运量7万吨，货物周转量569万吨公里，客运量10万人，旅客周转量816万人公里。

中华人民共和国成立以来，社会主义制度极大地解放了社会生产力，工农业迅速发展。在自力更生方针下建立的我国汽车和石油工业，促使公路交通事业大踏步地前进。四十年来，在省

委、省政府的领导下，我省交通系统广大职工认真贯彻党和政府的各项方针、路线和政策，发扬艰苦奋斗、勤俭建国的精神，取得交通运输事业的优异成绩。特别是1978年12月党的十一届三中全会以来，我们根据党的改革、开放总方针，围绕山西能源重化工基地建设，从1983年起集中投资，集中技术力量，改革施工管理体制，采取公开招标和地（市）县承包的办法，陆续修建了10条晋煤外运公路，为全国的现代化建设起了积极的作用。到1989年全省公路总通车里程达30193公里，在县县通油路的基础上97.9%的乡通了公路，95.4%的行政村通了机动车。全省有民用汽车18万辆，年公路货运量24447万吨，货物周转量1030034万吨公里，年客运量13182万人，旅客周转量596200万人公里，各项可计指标均比建国初有了几百倍的增长。

为了总结历史经验，探索交通事业发展的规律，我们根据交通部和省政府的有关指示，从1981年起在全省范围内，开始了编撰山西交通史志的工作。广大史志工作者本着实事求是、详今略古的原则，刻苦学习，埋头实干，严肃考证，辛勤笔耕，终于把这册专业史志书籍奉献给广大读者。在这册专业史中，凝结了他们多少心血和智慧。在此，我谨向致力于交通史志编撰工作的同志表示衷心的感谢。他们的辛勤劳动，将同党的事业一样功垂青史。

当然，编修地方交通史志，我们还是第一次，还缺乏经验。书中倘有不足，以至错误之处，请大家批评。编者殷切希望本书能给从事交通事业的同志一些有益的帮助，向他们提供可借鉴的历史经验和教训，为后人留下一份宝贵财富。我相信他们的这种愿望一定可以实现。

山西省交通厅 副 厅 长
杨继刚
厅公路交通史志编审委员会主任

1990年7月

前 言

交通是人们赖以生存、发展的四大基本要素之一，它与社会的经济、文化、政治等诸方面构成了极其密切的联系。公路交通作为交通系统的一个重要组成部分，在整个国民经济的发展中有着极其重要的作用。

自从有了人类，便有了原始的自然道路。随着生产力的发展，各类人力、畜力运输工具的使用，提高了人类认识和改造自然的能力；汽车的发明与随之形成的公路发展，开辟了近代公路机械运输的新方式，有力地促进了社会发展的进程。

阳泉——这个精干的工业城市，位于三晋中部，四面群山环绕，腹地桃水贯通，背倚狮峰，东临冀壤，如同一颗绚丽的明珠，镶嵌在太行山麓。悠久的历史文化，哺育着勤劳勇敢的阳泉人民；丰富的矿产资源、特殊的地理条件，促进了这个工业原料基地公路交通的发展。

在漫长的封建历史时期，阳泉的交通运输发展十分缓慢，一直处于肩挑、驴驮、车拉的人畜力运输阶段，直到清光绪三十一年（公元1905年）正太铁路修通至阳泉，随着近代工业的兴起和技术进步，近代交通在阳泉才逐渐萌芽发展。

抗日战争中，发轫于太行山根据地的人民交通，迅速壮大，有力地支援了人民革命战争，为战后恢复和重建阳泉的交通事业，创造了必要的条件。

新中国诞生以后，阳泉的公路交通运输事业蓬勃发展，取得了巨大的成就。无论在交通布局、基础设施、运输技术装备诸方

面都发生了显著变化，基本形成了以干线为主体、四通八达的公路交通网络。

党的十一届三中全会以来，阳泉交通战线职工，锐意改革，奋发进取，使城乡运输形式发生了可喜的变化，乘车难、运输难的局面已基本解决，公路交通运输成为晋煤外运的主渠道之一，对促进国民经济发展、改善人民生活，发挥着越来越重要的作用。

交通运输对社会生产发展和商品交换，有互相促进和互相制约两个方面的作用。如何找出它的发展规律，使公路交通更好地为社会主义现代化建设服务，是一项极为重要的工作。整理出一部比较系统的完整的公路交通史，是我们研究、制定公路交通发展规划方针、政策的历史借鉴，也是向广大职工和青年一代进行爱国主义、革命传统教育，加深对伟大祖国的热爱，激发建设家乡交通事业的主人翁责任感的历史教材。

党的十三大确定了建设社会主义现代化强国的宏伟目标，做为战略重点的公路交通运输，必须跟上时代的步伐。为此，我们一定要继续坚持搞好改革，调动一切积极因素，加速现代化交通建设，为振兴阳泉做出更大贡献。

刘树德

1990.3.26.