

开封市志

(第三册)

开封市地方志编纂委员会编



北京燕山出版社

开封市志

(第三册)

开封市地方志编纂委员会编

北京燕山出版社

一九九九年十月

总 编 审	张家顺	
总 编 纂	孙富山	
副总编纂	李 俊	吴治安
主 编	赵道山	郭书学

凡 例

一、本志以马列主义、毛泽东思想和邓小平理论为指导，坚持辩证唯物主义和历史唯物主义观点，实事求是，全面、系统、科学地反映开封的历史和现状。

二、详今略古，详近略远，立足当代，是本志的编纂原则。全面记述，重点突出，力求反映开封自古以来各方面的变化，重点记述中华人民共和国建立以来，特别是1978年改革开放以来各项事业的发展状况。突出记述经济内容，注重体现地方特色。

三、本志上限不等远，原则上自各专业（系统或行业）发端时记起，下限一般断至1985年。部分章节有所延伸。

四、本志所记地域范围，建国（指中华人民共和国建立）前是指府、州、县治和国都、省会所在地开封；建国后除特别注明者外，按不同时期的市辖区域而定。1983年10月实行市带县体制以前，市区指城区四区，全市指五个行政区。1983年10月以后，市区指五个行政区，全市指五区五县。

五、本志采用“多卷多章”结构，内容分总纲（综述、大事记）、专业志和附录三部分，卷为最高层次，一级并列；卷下依次是章、节、目等。

六、本志采用述、记、志、传、录五种体裁，外加照片图表。述指卷首之综述和各专业志之概述（或无题概述），宏观叙述全市或某项事业的全貌；记指大事记，采用编年体，辅之纪事本末体，简要记述发生在开封或对开封有较大影响的大事；志指按科学分类兼顾社会分工设立的专志，为全书的主体，采取横分门类纵述始末的方志文体；传指人物

传，以人系事，重点记述 1840 年以来对开封有较大贡献或影响的已故开封籍、或在开封长期工作的外籍人物；录指设在卷末的附录，附记与本志有关的内容。

七、1983 年 10 月实行市带县体制后，原开封地区所属的开封、兰考、杞县、尉氏、通许五县划归开封市管辖。为弥补五县内容之缺欠，特设五县概况一卷。

八、本志采用规范化文体。使用简化字以国家文字工作委员会 1986 年 10 月 10 日重新公布的《简化字总表》为准，使用专业名词、符号、代号等，均采用国家的统一规定。

九、本志人名直书其姓名，不用褒贬词，必要时冠以职务、职称。地名采用当时名称，括注今名。所有称谓首次使用全称，以后用简称。

十、数字参照国家语言文字工作委员会等七部委 1986 年 12 月公布的《关于出版物上数字用法的试行规定》书写，阿拉伯数字和汉字数字在不同情况下分别使用。

目 录

第九卷 交 通

概 述	(3)
第一章 公路交通	(5)
第一节 城市道路	(5)
第二节 古代干道	(10)
第三节 公 路	(12)
第四节 桥 梁	(19)
第五节 公路管理	(24)
第六节 运输工具	(28)
第七节 城市道路运输	(30)
第八节 公路运输	(35)
第九节 交通监理	(43)
第十节 运输管理	(46)
第二章 内河航运	(53)
第一节 航道与港口	(53)
第二节 船 舶	(57)
第三节 运 输	(59)
第四节 港航监理	(61)
第五节 运输管理	(63)
第三章 机构设置	(65)
第一节 交通局机构	(65)
第二节 公路机构	(70)
第三节 运输机构	(71)
第四节 航运机构	(74)

第十卷 铁 路

概 述	(77)
-----------	------

第一章 汴洛铁路的建造	(78)
第二章 开封火车站	(80)
第一节 机构设置	(80)
第二节 客 运	(81)
第三节 货 运	(84)
第四节 装 卸	(85)
第五节 站场设备	(87)
第六节 信号设备	(94)
第七节 行 车	(97)
第八节 运 输	(100)
第三章 开封车务段	(111)
第一节 机构设置	(111)
第二节 客 运	(112)
第三节 货 运	(115)
第四节 装 卸	(119)
第五节 车 站	(120)
第四章 开封工务段	(132)
第一节 机构设置	(133)
第二节 线路修建	(135)
第三节 道 口	(140)
第四节 桥 涵	(141)
第五节 养路机械	(148)
第六节 防 洪	(150)
第五章 开封电务段	(152)
第一节 机构设置	(152)
第二节 信号设备	(153)
第三节 通信设备	(154)
第四节 企业管理	(154)
第五节 设备维修	(156)
第六章 地方铁路	(160)
第一节 开柳铁路	(160)
第二节 登杞铁路	(161)

第三节 竖开铁路	(162)
第四节 运 价	(163)

第十一卷 邮政电信

概 述	(167)
第一章 邮 驿	(172)
第一节 驿 路	(173)
第二节 驿 站	(174)
第二章 机构设置	(176)
第一节 建国前的邮政局	(176)
第二节 建国前的电信局	(178)
第三节 建国后的邮电局	(181)
第三章 邮 政	(187)
第一节 邮 路	(189)
第二节 投 递	(194)
第三节 业 务	(197)
第四节 设 备	(219)
第四章 电 信	(223)
第一节 电 报	(224)
第二节 长途电话	(242)
第三节 市内电话	(256)
第四节 移动通信	(271)
第五节 农村电话	(273)
第五章 企业管理	(278)
第一节 管理体制	(278)
第二节 领导体制	(279)
第三节 业务管理	(280)
第四节 技术管理	(286)
第五节 质量管理	(289)
第六节 计划管理	(291)
第七节 财务管理	(293)
第八节 整顿与改革	(298)

第六章 通信行业管理	(299)
第一节 邮政行业管理	(300)
第二节 电信行业管理	(300)
第三节 用户交换机	(301)
第四节 社会无线寻呼台	(302)
第七章 邮电建设	(304)
第一节 民国时期的邮政建设	(305)
第二节 建国后的邮电建设	(305)
第三节 80年代后的电信建设工程	(306)

第十二卷 金 融

概 述	(313)
第一章 货 币	(318)
第一节 制 钱	(318)
第二节 银 两	(319)
第三节 银 元	(320)
第四节 铜 元	(322)
第五节 旧纸币	(324)
第六节 人民币	(328)
第二章 信 用	(337)
第一节 私营银钱业的主要业务经营	(337)
第二节 旧银行的信用	(341)
第三节 国家银行的信用	(344)
第三章 结 算	(366)
第一节 人民银行会计结算	(366)
第二节 人民银行同城结算	(368)
第三节 人民银行异地结算	(369)
第四节 农业银行结算	(370)
第五节 建设银行结算	(373)
第六节 中国银行结算	(374)
第四章 典当业和高利贷	(374)
第一节 典当业	(374)

第二节 高利贷	(377)
第五章 代理财政金库	(381)
第一节 旧银行代理金库业务	(381)
第二节 中国人民银行代理国库业务	(381)
第三节 代理发行债券业务	(383)
第六章 现金管理和工资基金管理	(385)
第一节 金银管理	(385)
第二节 货币管理和现金管理	(387)
第三节 工资基金管理和奖金管理	(389)
第七章 保 险	(390)
第一节 建国前开封的保险机构	(390)
第二节 开封市保险公司	(391)
第八章 建国前的金融机构	(396)
第一节 私营银钱业机构和管理	(396)
第二节 国家银行在开封的分支机构	(405)
第三节 地方银行	(409)
第四节 商业银行和信用合作社	(419)
第九章 建国后的金融机构	(422)
第一节 中州农民银行开封市分行	(422)
第二节 中国人民银行开封分行	(422)
第三节 中国农业发展银行开封分行	(424)
第四节 中国工商银行开封分行	(426)
第五节 中国农业银行开封分行	(428)
第六节 中国建设银行开封分行	(431)
第七节 中国银行开封支行	(435)
第八节 开封市商业银行	(437)
第九节 中国人民保险公司开封分公司	(439)
第十节 开封市信托投资公司	(441)
第十一节 开封证券公司	(447)
第十二节 其他金融机构	(448)
第十章 金融管理	(452)
第一节 财务管理和经济核算	(452)

第二节 工业信贷	(460)
第三节 商业信贷	(463)
第四节 农业信贷	(464)
第五节 促使企业挖潜革新	(466)
第六节 柜面监督	(467)
附录: 日军占领开封期间的金融概况	(471)
附录: 中国人民银行陈留专区中心支行	(476)
附录: 中国人民银行开封地区中心支行	(479)

第十三卷 财政税务

概 述	(485)
第一章 机构设置	(487)
第一节 财政机构	(487)
第二节 税务机构	(488)
第二章 财政预算	(491)
第一节 预算管理体制	(491)
第二节 预算内收支	(494)
第三节 预算和决算	(503)
第四节 预算外资金	(504)
第五节 债 券	(512)
第三章 财务管理	(514)
第一节 企业财务管理	(514)
第二节 农业财务管理	(533)
第三节 行政事业财务管理	(536)
第四章 财政监理	(551)
第一节 财政纪律	(551)
第二节 财政监督	(553)
第三节 控制社会集团购买力	(553)
第五章 税务制度	(555)
第一节 建国前的税制	(555)
第二节 建国后税制的建立与发展	(556)
第六章 税 种	(563)

第一节 商品流通类	(563)
第二节 非商品流通类	(569)
第三节 收益类	(572)
第四节 涉外税收	(575)
第五节 其 它	(576)
第七章 稽征管理	(578)
第一节 稽 征	(578)
第二节 管 理	(584)
第三节 监交利润	(589)
第四节 促产增收	(590)
第八章 计划、会计与票证管理	(592)
第一节 税收计划与统计	(592)
第二节 税收会计	(593)
第三节 票证管理	(596)
第九章 税源与税收	(598)
第一节 税 源	(598)
第二节 税 收	(602)

第十四卷 经济管理

第一章 计 划	(609)
第一节 综合计划管理	(610)
第二节 专业计划管理	(616)
第二章 物 价	(628)
第一节 农副土特产品价格	(630)
第二节 主要副食品价格	(634)
第三节 轻工业产品价格	(639)
第四节 燃料与电力价格	(645)
第五节 农业生产资料价格	(648)
第六节 自来水价格及房租收费	(651)
第七节 饮食业价格和生活服务收费	(653)
第八节 价格管理	(659)
第三章 物 资	(667)

第一节 机构设置	(669)
第二节 物资管理	(671)
第三节 经营管理	(689)
第四节 生产加工	(696)
第四章 劳动力管理与保护	(698)
第一节 劳动就业	(670)
第二节 劳动力管理	(718)
第三节 工 资	(727)
第四节 保险福利	(739)
第五节 劳动保护	(748)
第五章 工商行政管理	(756)
第一节 历史沿革与机构建置	(756)
第二节 工商团体	(759)
第三节 工商企业登记管理	(770)
第四节 市场管理	(776)
第五节 经济检查	(784)
第六节 经济合同、商标和广告管理	(791)
第七节 个体工商业管理	(792)
第八节 对私营工商业的社会主义改造	(794)
第九节 工商业社会主义改造	(797)
第六章 统 计	(801)
第一节 机构设置	(801)
第二节 日常统计工作	(802)
第三节 普查工作	(804)
第四节 统计手段	(809)
第七章 审 计	(810)
第一节 发展沿革与组织机构	(810)
第二节 审计业务	(813)
第八章 技术监督	(822)
第一节 机 构	(822)
第二节 标 准	(823)
第三节 计 量	(827)

• 第九卷 •

• 交 通 •

概 述

战国时期，魏惠王迁都大梁（开封）后，为了建立霸业，着重开发午道交通。当时以大梁为中心，四外辐射的午道纵横交织。东通齐国的临淄，西通韩国的新郑，南通楚国的宜城，北通赵国的邯郸，“马驰人趋，不待倦而至”。秦始皇统一中国后，在午道的基础上，平整加宽，拆除关隘，发展成驿道（也称驰道），更为通畅。隋朝统一南北后，开封的驿道交通，西通长安，东通徐州，东北通兖州和登州。开封驿道交通最发达时期是在北宋。当时以东京（开封）为中心，四外辐射的驿道有：往北经大名，通北方军事要地幽燕；往南历武关，通洞庭流域；往西出潼关，通关中地区；往东过徐州，通长江下游扬州；西南经方城，过南阳，通军事重镇襄阳和樊城。四通八达的驿道，使北宋王朝四外用兵召挥自如，飞乌转粟，不失时机，政令颁布，下情上达，息息相通，无远弗届，给开封带来了空前的发展与繁荣。城市人口达“百万以上”，商民资产“达百万者甚多，十万以上，比比皆是”，成为当时甲天下的商业大城市。元、明时期，开封的驿道多沿宋代驿道走向，变化不大。清代驿道，亦称官马大路，并有国道、省道之分。开封的国道有东西两路，东路经陈留，过杞县，通安徽省的宿县，西路经中牟、过郑州，直通关陕，此为全国东西一大干路，“天下有事，此路无幸免者”。省道以开封为中心，四外辐射，主要有开封至许昌、开封至洛阳、开封至临汝、开封至汝南、开封至潢川、开封至安阳、开封至汲县、开封至沁阳。民国时期，随着汽车的进入，在客观上要求必须有适应汽车通行的道路。民国 11 年（1922 年）首先修成开封至周口公路（当时称汽车路），以后，陆续修成开杞（开封杞县）、开尉（开封尉氏）、开兰（开封兰考）、开柳（开封柳园）4 条公路，全长百余公里，无论路面宽度和平整度都超过了古代的午道和驿道。

建国后，开封的公路交通加速改观，就通车里程而言，从 1949 年至 1989 年，先后修成公路 1952.4 公里，其中国道 216.4 公里，省道 316 公里，县道 420 公里，乡道 965 公里，专用公路 29 公里。就质量而言，按部颁标准，二级公路 9.5%，三级公路 29%，四级公路 57.5%，等外公路 4%。就网络而言，开封境内 5 区 5 县，93 个乡，乡乡通公路，晴雨畅通的沥青路面占 90.3%。通过这些公路，不但构成开封与省内各市县之间的交通网络，而且还构成了开封与山东、江苏、安徽、湖北、山西、河北等省际间的交通网络。为了保持公路畅通，在修建每条公路的同时，还特别重视公路桥梁建设。据《公路桥梁工程年报》记载，从 1949 年至 1989 年共修建钢筋混凝土永久性大中型公路桥梁 421 座，总长 1.4 万多米。其中最大的桥梁是开封黄河公路大桥，长 4479.05 米，从设计到施工，都是按照现代的科学技术标准进行的，全部造价 1.24 亿元。这座大桥的建成，实现了自古以来人们梦寐以求的南北畅通。

公路和桥梁的畅通，促进了汽车运输的发展。开封的汽车运输始于民国 10 年（1921 年），到民国 37 年（1948 年），公、私营汽车 51 辆，总载重 127.5 吨。到 1950 年，除转籍、报废外，开封仍有 31 辆商营载货汽车，总载重 77.5 吨，时而在开封，时而在外地，流动营运。开封辖区大量的公路运输任务仍靠各种人力车和畜力车。1953 年在省交通厅

的支持下,开始发展汽车运输,到1976年已有客货汽车1545辆,其中载客汽车205辆,7175个座位,载货汽车1340辆,总载重4960吨。1978年以后,随着改革开放政策的实施,开封的汽车运输有了长足发展。1989年客货汽车发展至13076辆,是1976年的8.5倍。经营汽车运输的骨干企业17家,职工队伍达1.5万余人。当年完成客运量3898万人,旅客周转量121759万人公里。完成货运量1558万吨,货物周转量65504万吨公里。

开封的水路交通至少要追溯到战国时期的鸿沟航运。据《战国策》记载,鸿沟直接沟通了今山东、江苏和安徽等省之间的水路航道,在黄淮平原上形成一个庞大的水路交通网。开封是这个交通网的总枢纽,通过鸿沟的各条航道,每年输入大梁(开封)的“粟米漕庾,不下十万(石)”魏晋南北朝时期,黄河流域建立几十个政权,各据一方,长期征战。开封的水路交通被割据势力分截,相互以邻为壑,长年失治,成段淤塞。这期间只有曹魏和刘宋因一时军事急需,曾疏浚过汴河,但用后即废。隋朝统一南北后,为了加强中央对地方的统治,搜刮各地特别是江南的财富,开凿了南北大运河。这条运河南起余杭(浙江杭州),中经江都(江苏扬州),洛阳,北到涿郡(北京),长达2000多公里,是当时南北交通的大动脉。而紧临汴州的通济渠正是这条大动脉的主干。当时所有江南、淮南、岭南、黔中以及蜀汉的粮米布帛,都必须经过汴州(开封)西转北运,汴州一时成为全国水陆中转码头。北宋时期,开封的水路交通空前发展,主要航道有汴河、蔡河、五丈河,分别与黄河、淮河沟通,形成了以东京(开封)为中心的水路交通网。当时,江南、淮南、两浙,荆湖诸路租粟,靠汴河运进东京;陕西诸路菽粟,靠黄河引入汴水运进东京(开封);京东十七州的粟米靠五丈河运进东京;至于陈、颍、许、蔡、光、寿六州百物,亦靠蔡河运进东京。其他如河北卫州以及广南和四川等地物产,也主要靠水运供应京师。《汴都赋》中说:“舳舻相衔,千里不绝”,可见当时水路交通的兴盛。元朝以后,由于黄河屡次决口,汴河、蔡河、五丈河诸航道相继淤塞,开封的水路交通从而衰落,到民国末年,只剩下几个民间渡口。

建国后,随着国家对黄河的治理,开封的水路交通又得到恢复。1951年至1958年,先后开辟了黄河、惠济河和贾鲁河航道,全长1158公里,打通了开封与山东、江苏和安徽等省水路交通。按照国家改造私营运输业的政策,将民间个体经营的木帆船组织起来,纳入集体轨道,开展水路运输活动。1959年开始组建国营船队,并积极发展机动船,1960年已有机动船7艘,450千瓦,载重65吨。完成货运量17.8万多吨。周转量1567万吨公里。1961年因水源不足,惠济、贾鲁两河停航,开封的水运集中于黄河。到1981年黄河中的机动船发展到35艘,1817千瓦,载重2055吨,370个客位,当年完成货运量804957吨。1982年黄河水位下降,航道滚烂,行船困难,大批物资改走公路,航运业务骤减。1984年黄河水位继续下降,开封的水路交通已完全处于有河道无航路的局面,部分船只流入外省,借河营运,少数船只维持渡口交通。1989年开封黄河公路大桥落成通车,渡口停摆。

航空交通起于民国17年(1928年),开封修建飞机场,兴办航空运输。但由于屡遭战火破坏,到解放前夕,机场除残留几条跑道外,各种设施破坏殆尽。中华人民共和国成立后,经过40年的精心经营,已建成设施齐全、技术先进的机场,目前尚未开放经营。

开封的交通工业,早在北宋时期就有了制造车船的官营手工业作坊。从《清明上河图》看,当时的车、船造型,已有相当高的技艺水平。熙宁年间(1068~1077年),开封