

015538

東平縣交通志



東平縣交通誌

(内部发行)

山东省东平县交通局编

一九八七年七月

序

编史修志，是我国延续不断的历史传统。新编地方志，是顺乎时代潮流，势在必行，众望所归的千秋大业。我们党历来十分重视地方史志的研究和编纂工作。特别是近几年来，由于党中央的正确领导，国泰民安、政通人和，这项崭新的事业又复振兴。《东平县交通志》就是在这个新形势下编辑出版的。

东平县位于山东省西部，大汶河下游，有着悠久的文明历史。交通事业的发展，是我县文明史的重要组成部分。自古以来，我县就是水陆交通发达的地区之一。在漫长的历史岁月中，由于社会政治经济的发展变化和自然条件的变迁，我县的交通事业也随之经历着盛衰起伏的发展过程。今天，我们总结前人的历史经验，把东平县交通事业独有的特点和丰富的内容，立志成书，“据过去以推知未来”，为全县各级领导和人民了解我县交通事业的发展，做好工作提供历史借鉴；为教育交通工作者热爱本职工作，增长专业知识，提供全面而系统的专业史料；为教育子孙后代和启迪人们热爱家乡，热爱祖国，热爱党，热爱社会主义，更好地为“四化”建设服务，提供教材。

编纂社会主义新志书，是一项新的工作。整个编纂工作是在县志办公室的具体指导和帮助下进行的。其间几经讨论修改，编志组的同志付出了辛勤的劳动。这部志书虽已出版，但由于编辑水平有限，难免有漏、缺、谬、讹之处，恳请读者批评指正。

中共东平县交通局委员会书记 张新泉
东平县交通局局长

1987年6月20日

前 言

《东平县交通志》从1984年6月开始动笔，经过两年多的广征博采和精心撰写，现已出版问世。

此志之编写，其目的就在于通过揭示它产生与兴衰的社会历史和自然环境条件，研究它在兴衰各个阶段的特点，进而探讨每一阶段的兴衰所产生的历史影响，找出其规律，继承和发扬中华民族在发展地方交通方面的宝贵遗产，以达到古为今用，推陈出新的目的。这不仅对提高民族自尊心，加强爱国主义教育意义重大，而且对科学文化的发展，对社会主义精神文明和社会主义物质文明的建设，对实现党的十二大提出的国民经济发展的总任务、总目标，促进地方交通现代化建设，都具有重要的意义。

《东平县交通志》的编纂，以马克思列宁主义、毛泽东思想为指导思想，运用辩证唯物主义和历史唯物主义的基本原理，坚持实事求是，详今略古的原则，在深入调查研究，掌握大量资料的基础上，重点记述了我县交通事业自1840年到1985年的历史和现状，特别是建国三十多年来所发生的巨大变化。内容丰富，资料详备。突出了地方特点和时代风貌。

《东平县交通志》在编写过程中，县志办公室、泰安市公路段、县档案馆、县水利局、县统计局、济宁市文物管理局、曲阜市交通局以及本系统所属单位和许多老领导、老同志都给提供了大量宝贵资料。县志办公室副主任梁瑛同志给予热情指导，并认真阅稿。为此，借《东平县交通志》出版之际，特一一表示感谢。

《东平县交通志》编辑组

1987年6月20日

7

凡 例

一、指导思想：

本志以马克思列宁主义、毛泽东思想为指导思想，运用辩证唯物主义和历史唯物主义基本原理，真实地反映东平县交通事业的历史和现状。力求做到思想性、科学性和资料性的统一，使它真正起到现实依据和历史借鉴的作用。

二、体 裁：

本志采用志、记、图、表、录、照片等六种体裁。

“志”，为全书主体；

“记”，按编年的方法，记述本系统的大事；

“表”，汇总了各种统计数字，以补文字叙述；

“图”，标示全县公路、桥梁、河流、客运站点分布及位置；

“录”，摘录了历史上对东平交通建设有价值的记述；

“照片”，直观而形象地反映交通系统的概貌和发展状况。

三、资料来源：

一是采访、信访，进行了广泛深入的社会调查；二是查阅大量历史文书档案、统计报表及会议记录；三是查阅旧志书、图书。凡用于本志的资料，均经多方考证，反复推敲，认真鉴别，文中不再注明出处。

四、结 构：

本志结构形式，皆以章、节、目、子目四节出现，以避免志稿编排中的杂乱。

五、断 限：

本志断限时间，上限自1840年，下限到1985年。个别章节因事而异上溯。

六、文体与文风：

本志采用语体文、记述体。全书共分8章26节40目。各类目以时间为经，以事为纬，经纬结合，贯通先后。志书中所反映的观点，均寓于记述之中。

文风上力求严谨、朴实、简明、流畅，通俗易懂，力戒夸张和滥用形容词及大话、空话、套话、假话。

18

七、称 谓：

各个时期的政治机构，职官姓名，以当时的历史习惯称谓，不另加政治性定语。对人物直书其姓名，除必要时可用职称外，不加“同志”、“先生”、“反动”、“腐朽”等褒贬定语。

八、名 称：

凡历史沿革中所涉及的地名，一律按当时的地名。如现州城镇仍按1982年前的名称为“东平”或“县城”。公路图、客运图则按现时的新地名。

九、纪 年：

纪年，一律采用公元纪年。凡1949年建国以前，采用中国历史纪年法，先用阿拉伯数字书写公历纪年（“公元”二字只在本志书中出现一次），用汉字在括号内注明当时朝代名称及历史年号。对1949年建国以来的纪年，一律采用公历，用阿拉伯数字书写。

十、数 字：

凡习惯用语中的数字、固定词组中数字、表述性语言中数字及数字专门名称，一律用汉字表示。如“三中全会”、“七十年代”等等。凡统计数字及表格数字，一律用阿拉伯数字表示。

十一、度量衡单位：

度量衡单位的使用，因时因事而定。如历史上的旧计量单位：石、丈、尺，予以加注或换算。建国后的计量单位，按标准的公制和市制使用。记述公路里程，通用“公里”。

十二、用 字：

一律使用简化汉字。以国家文字改革委员会1964年公布的《第一次简化汉字总表》为准。

标点符号，按《新华字典》附载的《常用标点符号简表》使用，力求准确。

目 录

大事记	(1)
第一章 概 述	(5)
第二章 交通机构与沿革	(7)
第一节 交通局	(7)
第二节 东平县民间运输联合社	(13)
第三节 辖属单位	(14)
一、运输管理所	(14)
二、交通运输管理站	(14)
三、东平县公路站	(15)
四、东平县运输公司	(22)
五、东平县航运公司	(30)
六、东平县交通监理站	(38)
七、彭集交通检查站	(39)
第四节 外地驻县运输单位	(40)
第三章 陆 路	(41)
第一节 官道	(41)
第二节 大道	(42)
第三节 公路	(45)
一、干线公路	(45)
二、县乡公路	(49)

9

三、专用公路	(53)
四、公路养护	(53)
五、公路绿化	(61)
六、公路养路费征收	(63)
第四节 桥 梁	(65)
一、清水石桥	(65)
二、席桥	(66)
三、永济桥	(66)
四、状元桥	(67)
五、东平流泽漫水桥	(67)
六、东平流泽大桥	(68)
七、东平大桥	(69)
八、蒋口公路桥	(70)
九、丁坞公路桥	(70)
十、席桥公路桥	(71)
附记“洋桥”	(71)
第五节 陆运工具	(77)
第六节 运 输	(86)
一、客 运	(86)
二、货 运	(91)
三、企业经营管理	(95)
四、重点运输	(95)
第四章 交通监理	(98)
第一节 交通监理机构	(98)

第二节	交通安全管理	(98)
一、	组织领导	(98)
二、	宣传教育	(98)
三、	安全措施	(99)
第五章	水 路	(101)
第一节	航道及变迁	(101)
一、	航 道	(101)
二、	航道变迁	(102)
第二节	渡 口	(102)
一、	分布状况	(102)
二、	公路渡口	(103)
第三节	船 舶	(106)
一、	船舶状况	(106)
二、	船舶技术改造	(112)
第四节	航 运	(113)
一、	漕 运	(113)
附记	戴村坝	(115)
二、	运 输	(116)
三、	企业经营管理	(118)
四、	重点运输	(119)
附记	建国前船工苦难生活	(120)
第六章	专题分述	(121)
第一节	中国共产党组织	(121)
第二节	中国共产主义青年团组织	(121)

第三节	工会工作委员会	(122)
第四节	民兵组织	(122)
第五节	职工代表大会	(123)
第六节	计划生育与卫生保健	(123)
第七节	职工教育与文化生活	(124)
第八节	职工生活与福利设施	(125)
第七章	交通运输在革命战争中的作用	(126)
第一节	抗日战争时期的“公路破袭战”	(126)
第二节	解放战争时期的支前运输	(128)
第八章	附 录	(131)
	编 后	(140)

大事记

公元前202年（汉高祖五年），刘邦北伐齐燕，经东平。

公元72年（东汉永平十五年），农历三月，明帝刘庄东巡，驻东平无盐。

公元85年（汉章帝元和二年），刘烜东巡，驻东平祠宪王陵。

601年（隋仁寿元年），清水石桥建成。

1008年（宋大中祥符元年），宋真宗往泰山降香封禅，辇经席桥村，重修席桥。

1283年（元至元二十年），农历八月，济州河成。

1287年（元至元二十四年），开汶、泗二水，以济漕运。

1289年（元至元二十六年），六月，会通河竣工。

1293年（元至元三十年），会通河开始建闸。

1391年（明洪武二十四年），黄河决口原武，水漫安山湖（今东平湖）以东。会通河淤。

1409年（明永乐七年），明成祖朱棣驻东平，遥祭泰山。设驿站、铺递。

1411年（明永乐九年），尚书宋礼用汶上老人白英之策，在东平戴村筑坝，引汶济运，运河畅通。

1757年（乾隆二十二年），高宗爱新觉罗弘历南巡，游东平城南凤凰台，题诗志胜。

1855年（清咸丰五年），黄河自兰阳铜瓦厢决口，改道由山东利

津入海，运河东平段漕运停顿。

1902（清光绪二十八年），运河废止，漕运告终。

1926年（民国十五年），东平第一辆自行车出现。

1928年（民国十七年），东平始有黄包车。

1929年（民国十八年），县政府修县道5条。

1930年（民国十九年），省立长途汽车总局在东平县城设客运分站。时为东平汽车客运之始。

1938年6月，郑州花园口黄河大堤决口，黄河改道南下。东平湖干涸，内河运输中断。

1946年，黄河回归故道，东平湖航运恢复。

1950年3月，宿城汽车站建立。

1952年，东平县公路管理站建立。

东平汽车站建立（今州城汽车站）。

1956年3月，东平县人民政府设交通科。

北桥渡口被接收为全民单位。

北桥、城关、宿城搬运合作社和宿城马车合作社建立。

1957年7月，东平县航运管理站建立。

1958年5月，东平县流泽漫水桥建成。

东平湖水库建成，运河河道废。

1958年10月，东平县运输公司、航运公司建立。

1959年1月，县交通科撤消，设县交通局。8月，各公社交通运输管理站建立。

1959年10月至1961年底，东平县建制撤消。

1962年1月，恢复东平县建制。

东平县第1艘机动船出现。

1964年，各公社交通运输管理站隶属县交通局领导。

1965年，后屯汽车站建立。

1967年，县运输公司购进第1辆解放牌汽车。

1969年3月，北桥渡口设置机器牵引摆渡。

同年，我县第1辆机动三轮载货车试制成功。

1970年4月，县航运公司135马力拖轮下水，并首次进入黄河运输。

同年，县运输公司由东平城里（今州城镇）迁往后屯。

1971年，县航运公司第1艘百吨货轮建成下水。

1972年，县航运公司水泥船试制成功，并在全省水泥船制造东平现场会展出。

同年，北桥渡口安装操舟机成功。

1973年9月16日，东平县交通系统第一次党员代表大会召开。选举产生了中共东平县交通局总支委员会。

同年10月20日，共青团东平县交通系统第一次代表大会召开。选举产生了共青团东平县交通局总支委员会。

1973年12月1日，东平流泽大桥竣工通车。

1974年5月，平（阴）徐（州）干线路面沥青表面处治开始，同年10月竣工。

1975年，东平县交通监理站建立。

同年，县航运公司第1艘200吨位货轮建成下水。

1977年7月1日，东平大桥竣工通车。北桥渡口撤消；

同年，泰安地区运输公司东平汽车四队在后屯建立。

1978年，县交通局由东平城里（今州城）迁往后屯，

同年4月，水河汽车站建立；7月20日，对肥（城）梁（山）干线双塔至常口段路面进行沥青表面处治。

1979年7月31日，东平蒋口公路桥竣工通车。

1981年12月，东平丁坞大桥竣工。

1984年5月26日，中共东平县交通局委员会成立。

1985年10月，泰安市彭集交通检查站建立。

10月30日，毛窝——王立屯段公路展宽、油路工程竣工。

12月，东平县公路站被省交通厅授于“好路站”、“文明公路站”称号。

第一章 概 述

东平，东邻肥城，南毗汶上，西连梁山，北接平阴，黄运经纬其间。自秦汉以至唐宋，历千百年，为东西南北陆上交通要道。自1283年（元至元二十年）农历八月，运河通航，漕米北运，水路畅通达六百余年。岁运漕米高达四百万石^①。民国二十五年《东平县志》载：“在昔运河畅通，漕运兴旺之时，帆樯林立，商船汇集”。东平航运之发达，可窥见一斑。东平驿道，自汶上入境至平阴县王古店出界，系苏皖各省往来北京南北通衢，为历代帝王辇经之地。前清时“终年车马辐辏，络绎不绝”，向有“九省御道”之称。1902年（清光绪二十八年），漕运告终，津浦铁路通车，河道淤塞，陆道失修，水陆并衰，交通日蹙。

民国时期，政局动荡，战乱连年，灾荒频仍，民生凋敝。初期，政府对道路不予过问。三十年代后，虽几次修路，但成效不著。

中华人民共和国建立后，党和人民政府对交通事业十分关怀和重视，历年拨付大量的资金和物资，以加速东平县交通事业建设的步伐。1950—1957年期间，有重点地整修了县乡道路和桥涵；对私营运输业和民间渡口进行了整顿、改造和接收；设立了运输管理站。1958年—1965年期间，加强了县内公路干线的修建养护，增建了桥涵，整修了县乡道路。水陆专业运输以支援农村、灾区为

^①石，shí，重量单位。每石一百二十斤。《汉书·律历志上》：“三十为钧，四钧为石”。

主，增大了短途运输。1966—1975年期间，公路建设狠抓桥涵的配套工程和干线沥青表面处治工程，增加了晴雨通车里程；水陆专业运输企业大力开展技术革命和技术革新，走上机械化运输的道路。1976—1985年期间，整顿了运输市场秩序，积极开展联合运输。狠抓了交通安全。公路管理加强了全面养护，提高了道路通过能力。专业运输企业狠抓以生产为中心，以经济效益为目的，加强货源组织，不断提高运输质量、服务质量和竞争能力，企业不断发展壮大。1984年后，为促进农村商品经济的发展，对农村交通运输放宽了政策，出现了个人、集体、国家三个一起上的兴旺局面。

1985年底，全县共建公路20条（省道3条，县乡道路17条），长249.8公里，晴雨通车路占77%。各种机动车2,377辆，非机动车20.06万辆。年货运量达150.3万吨，周转量3,479.1万吨公里。全县设有汽车站3处，代办站5个，开通客运线19条。年客运量达102.34万人次。各种机动船17艘，木帆船3,972艘。年货运量3.16万吨，周转量374.5万吨公里。

第二章 交通机构与沿革

东平县水陆交通历史悠久。清朝前，各朝都设有专管交通的官吏。清朝，交通管理进一步完善，其中尤以漕运管理分工严细。漕运自1283年（元至元二十年）过东平境始，沿运河航线设官吏防治。东平段河工职官：靳家口闸、安山闸、戴庙闸设闸官；州衙内设漕房，专管漕米征运；武职官：设东平汛把总、捕河汛戴村坝把总等。陆路交通由“工房”管理。1902年（清光绪二十八年），漕运告终，东平水陆交通既无专门管理机构，改由其他部门代管。清末民初，东平县交通运输由旧政府“工房”主管。1930年（民国十九年）改组县政府，由县政府建设局分管。1933年（民国二十二年）旧政府裁局改科，由县政府建设科主管。1939年，东平县抗日民主政府成立后，交通由县抗日民主政府实业科主管。1951年，县人民政府成立后，又由建设科主管。

第一节 交通局

东平县交通局的前身是东平县人民委员会交通科，建立于1956年。时有科长1人，办事员2人。1959年1月，县交通科改名为“东平县交通局”。共有干部职工17人。1959年10月，撤消东平县建制。1962年1月1日，恢复东平县建制，复设交通局。时有干部、办事员8人。址在县城（今州城镇）西栅门里路南。

1966年下半年，“文化大革命”开始后，于1967年1月，又改名为“东平县交通运输革命委员会”。成员由下属单位“革命委员