

左权县交通运输志

张保伟 / 主编



山西出版集团
山西人民出版社

左权县交通运输志

张保伟 主编



山西出版集团
山西人民出版社

图书在版编目 (C I P) 数据

左权县交通运输志 / 张保伟主编. —太原: 山西人民出版社, 2011. 6

ISBN 978-7-203-07299-7

I. ①左… II. ①张… III. ①交通运输志—左权县
IV. ①F512.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 090413 号

左权县交通运输志

主 编: 张保伟
责任编辑: 阎卫斌 徐兴梅
装帧设计: 崔东

出 版 者: 山西出版集团·山西人民出版社
地 址: 太原市建设南路 21 号
邮 编: 030012
发行营销: 0351-4922220 4955996 4956039
0351-4922127 (传真) 4956038 (邮购)
E-mail: sxskcb@163.com 发行部
sxskcb@126.com 总编室
网 址: www.sxskcb.com

经 销 者: 山西出版集团·山西人民出版社
承 印 者: 山西百花印刷有限公司

开 本: 889mm×1194mm 1/16
印 张: 44
字 数: 850 千字
印 数: 1-1000 册
版 次: 2011 年 6 月 第 1 版
印 次: 2011 年 6 月 第 1 次印刷
书 号: ISBN 978-7-203-07299-7
定 价: 450.00 元

如有印装质量问题请与本社联系调换

前 言

《左权县交通运输志》是左权县交通局根据山西省交通厅统一部署,于新世纪初开始组织编写,历经五度春秋,三易其稿,最终在晋中市交通运输局、晋中市史志研究院与左权县志办公室同志们热心指导和左权县交通运输局基层领导鼎力协助下完成的。

“盛世修志,志载盛世。”《左权县交通运输志》是在全县路网建设超常发展,左权县交通运输事业实现历史性跨越的新时期问世的。本志如实记载左权县上迄先秦时期践草为径道路交通形成历史,下述当今的公路、铁路、高速公路发展历程,全面反映了全县公路建设与交通运输事业的历史和现状。对于追寻了解、研究探索左权县交通运输事业变迁轨迹,进一步推动本县交通运输事业发展,促进县域经济快速增长都是极其有益的。

《左权县交通运输志》是一部以翔实的资料记述本县交通运输事业发展的专业部门志。历经 1995 年、2007 年、2010 年三个编写阶段,出自众人之手,书中疏漏瑕疵在所难免,希望知情者与各界同仁不吝赐教。

《左权县交通运输志》编委会

2011 年 4 月

序(一)

欣逢盛世

盛世修志,志载盛世。编辑出版《左权县交通运输志》是左权经济快速发展、人民生活质量大幅度提高的重要标志,更是左权交通运输事业跨越发展的见证。回顾过去,展望未来,可以说我们赶上了这个发展成就辉煌、未来前景美好的“盛世”。

左权县是典型的边远山区,素有“晋疆锁钥、山西屏障”之称,自古以来人们深受交通闭塞之苦。这里沟壑纵横、地势险要,是军事要隘。抗战时期,八路军总部等首脑机关在此驻扎,成为当时华北抗日的领导中心。新中国成立后,在战争废墟上恢复整修和开通简易公路,逐步实现了县通油路、社通公路、队通机动车的目标。改革开放以后,“要想富、先修路”成为全县人民的共同心声,全民义务修路高潮一浪高过一浪,尤其是1996年“8·4”特大洪灾致使左权公路遭受严重水毁,县委、县政府带领全县人民发扬艰苦奋斗的太行精神,攻坚克难,奋勇拼搏,全面开展公路恢复重建。特别是进入新世纪以来,左权交通条件发生了翻天覆地的变化。由过去的泥泞土路,到现在的宽阔柏油路;由过去的农村不通客车,到现在的村村通客车。2000年至2010年累计投资16亿多元,境内国省干线公路全部改造为平微二级或山重二级路,县公路80%以上达到山重二级技术标准,乡公路实现了等级化,率先实现了所有行政村通水泥路和公交车“双通”目标,全县公路通车总里程达到1287.172公里,公路密度达到63.4公里/百平方公里。在抓公路提档升级的同时,不断优化公路运输网络。总投资1117万元的左权县城二级汽车站于2009年底投入营运,使客运生产和安全管理达到了自动化、智能化、现代化,实现了长途班车直达化、短途班车公交化的目标。伴随着这种交通运输事业的巨变,我们每一位左权人亲身感受到了交通发展的“盛世”。

还有一种“盛世”正在左权人头脑中涌动——从在建的项目或者说正在做的努力中所看到的左权交通前景。目前,和(顺)榆(社)高速、阳(泉)黎(城)高速公路左权段正加紧建设,县境内共留有五个出口,预计高速路在 2011 年将实现左权西通车(左权至榆社段)、2012 年实现北通车(左权至阳泉段)、2013 年实现南通车(左权至黎城段)、2014 年实现东通车(左权至邢台)。全部建成后,和榆高速横穿县境东西,阳黎高速纵贯县境南北,以县城为中心基本形成了“十字框架”,成为左权未来交通的主骨架。为与高速公路相对接,计划改造一级路 4 条、二级路 3 条、三四级路 42 条。届时,左权公路交通将实现大提速,基本达到乡镇所在地半小时左右上高速、乡镇所在地半小时左右到县城、乡镇所在地之间一小时左右通达的目标,初步形成“县境内一小时交通经济圈”。在高速公路建设顺利推进的同时,可喜的是和(顺)邢(台)铁路将途经拐儿一带,县委、县政府正紧抓这一机遇,争取实现该铁路对左权效益的最大化。

谈及左权交通运输事业发展,必然会想到为左权交通运输事业发展默默付出心血和汗水的人们。不论是过去左权交通运输事业发展所取得的辉煌成就,还是未来左权交通发展的美好明天,都是一代又一代、千千万万的交通人艰苦奋斗和勇于拼搏的结果,是广大人民群众理解、参与和支持的结果,是上级党委政府和有关部门对老区发展重视、关怀和支持的结果,是历届县委、县政府英明决策和不懈努力的结果。所有这些同志,以及关心、支持、帮助和参与《左权县交通运输志》编纂的同志,都使我们肃然起敬。正是他们的共同努力才铸就了左权交通的盛世宏图。

左权县人民政府副县长 高儒林

2011 年 4 月

以志为鉴

左权县位于山西省晋中市东南边陲,太行山主脉西侧。境内沟壑纵横,峰峦叠嶂,地势险要。自古以来,道路崎岖蜿蜒,交通极为不便,素有“晋疆锁钥”之称。“交通乃文明之舟,产业之母”。在新中国 60 余年的文明演绎中,纯朴好善的左权人民逢山开路,遇水架桥,历经艰苦卓绝的奋斗,开通出境路,建设等级路;特别是本世纪初创建了在晋中乃至全省率先实现村村通公路的辉煌业绩。突飞猛进的农村公路建设,为促进县域经济发展,构建和谐社会,建设山川秀美的新左权提供了强有力的保障。

民国 10 年(1921 年),平(定)辽(县)公路虽已开通,但境内仅有 20 公里,依然是路窄车稀,晴通雨阻。抗日战争时期,解放区军民毁坏公路,打击和干扰日军利用公路的军事侵略行动,县域公路不仅没有延长,反而原路况也难以维持。

新中国成立后,公路建设率先在战争废墟上兴起。全县人民在县委县政府领导下,按照“先求其通,再求其好”和“依靠民力,就地取材”的方针,采用“义务建勤、政府补贴”方式,首先对平辽公路左权段恢复改造。随即陆续开通县城至麻田、拐儿、羊角及通往榆社的大车路和简易公路。至 1959 年 7 月,全县简易公路已达 170 公里,大车路 180 条,365.5 公里。基本形成阳(泉)左(权)线接左(权)麻(田)线与左(权)拐(儿)线接左(权)榆(社)线十字架基础公路框架。

1963 年 8 月 1 日至 9 日,接踵而来的暴雨洪灾,致使初具雏型的几条公路,遭受严重摧毁。1964 年以来,伴随农业学大寨运动的展开,全县“山水田林路综合治理工程”全面铺开。全县有阳左、榆左干线公路 45 公里,县社、社队简易 178 公里。1967 年 10 月动工兴建城南西清漳河 20 米 /6 孔,全长 138.5 米双曲拱永久性大桥一座,西沙河、川口河

等多处新型桥梁。开创了左权县公路建设史上桥梁建筑新纪元。进入 20 世纪 70 年代,在省交通厅提出的“三通”(县县通油路、社社通公路、队队通机动车)公路建养方针指引下,1973 年建起了全长 188.5 米的 25 米 /6 孔双曲拱芹泉大桥;1975 年大(林口)涉(县石门村)线四级公路建成通车。1977 年县城至榆社界公路改扩建后线形顺畅,平坦宽阔,达三级标准。期间交通部组织全国公路分片检查时,华北检查组对本县公路建设给予表彰。1978 年 5 月全国交通工作会议在北京召开时,本县被授予“发展交通,当好先行”锦旗一面。

中共十一届三中全会胜利召开之后,改革开放的强劲东风吹绿了太行山巅山川秀美的左权大地,吹醒了深受交通制约的左权人民。特别是 20 世纪 90 年代,县委、县政府及时筹谋,积极运作,一个接一个的全民义务修路高潮助推了全县公路建设的迅猛发展,截至 1995 年底,全县通车里程已达 1116 公里,其中国道 57 公里,省道 103 公里,县道 169.7 公里;乡道 217.98 公里,村道 568.32 公里。境内基本实现货畅其流,人便于行,内外衔接,路线畅通的以县城为轴心,国省道为骨架,县公路为驱动,乡公路为辐射连接点的“梅花状”公路网络,实现了 15 个乡镇通公路,379 个行政村通汽车的目标。

1996 年百年不遇的“8·4”洪涝灾害对全县公路造成了毁灭性的损毁。“九五”期间,在道路严重损毁的情况下,中共左权县委、左权县人民政府向全县人民提出了“大灾出大智,大难促大干”的行动口号,把抓公路建设提到工作重中之重,为全县水毁公路的快速恢复,方便人民群众早日恢复通车,县交通局积极贯彻落实县委县政府的决策,以不畏艰险,攻坚克难的英雄气概和求真务实,奋勇争先的拼搏精神,一年建起总投资 1491.99 万元,总长 326.25 米的 25 米 /12 孔麻田 2 号大桥。1998 年铺开公路建设工程 36 项,县乡公路铺油工程 2 项,铺筑沥青路面 31.687 公里。建成一大五小六循环公路网络框架。2000 年完成客运量 64.6 万人次,旅客周转量 5120 万人公里;货运量 242 万吨,货运周量 28058 万吨公里。

2002 年,左权县委、县政府在全市率先提出“百村百公里”农村水泥路建设目标。县交通局领导班子全力以赴真抓实干,带领全县人民迅速掀起了村通水泥路建设高潮。各乡(镇)、村科学组织,村民积极投工投劳,历时 5 个月,完成 124 个行政村,125 公里水泥路铺通任务,一跃成为晋中乃至全省时间最早、质量最好实施村通工程和养护规范化的县份之一。2007 年,紧抓全省县际公路及农村路网提挡升级的契机。按照“打通出境路,发展旅游路,建设扶贫路”的总体思路,交通系统领导职工齐心协力,共谋发展。完成高黄线(高家井至黄泽关)、下下线(下其至至下庄)、松店线(松烟至店街)文明示范路二级改造 47 公里。坚持建养并举,立足山区特点,科学合理规划,使全县公路路基坚实稳定,路面平整完好,路旁因路绿化,整齐美观的道路,成为真正意义上的“绿色通道”。2008 年积极推进“交通率先发展”“交通又好又快发展”战略,突出项目抓建设,全年新增公路里程 59 公里,全县通车里程实现 1266 公里,公路密度一举攀升至 62.43 公里 / 百平方公里。2009 年是国务院确定的“安全生产年”,交通系统干部职工以服务人民,奉献社会的创新思维,

在一如既往认真抓好“安全生产专项整治”的同时,把“讲卫生、促养护、保安全、创环境”全面推进活动,作为不断提高养护质量与管理水平,更好展示地方公路“畅、洁、绿、美、安”行车新环境的重要举措,全面清理县、乡、村公路沿线两侧视觉污染,清除乱堆乱放垃圾杂物,加强公路养护,强化路政管理,确保行车安全畅通,对于发展县域经济,优化人居环境,提高人民群众生活质量、健康水平和文明意识确实从根本上起到保障作用。“车在景中行,人在画中游”。靓丽的交通运输风景线,为太行山明星城市——左权县展现了魅力。“十一五”期末,在国、省、县、乡、村公路超常发展的同时,阳涉铁路正常运营,榆和高速建设如火如荼,阳黎高速快速推进,基本形成公路、铁路、高速公路全方位、立体化综合发展的交通格局,老区人民终于实现了“家闻汽笛声,出门靠车轮”的夙愿,迎来了以交通运输促动经济发展的新时代。

盛世修志,志载盛世。《左权县交通运输志》在喜迎中国共产党诞辰 90 周年之际,将出版发行。该志本着详今略古,详近略远的原则,实事求是地记载了我县交通在建国 61 周年,特别是改革开放 32 年来,道路建设和交通运输事业取得的辉煌成就。这部交通运输专业志,观点正确、资料翔实、文字严谨、数据准确、体例得当、内容丰富,追寻了交通运输事业发展轨迹,反映了时代风貌和地方特色。可供存史、资政、教化,从而以志为鉴,用科学发展观统领交通运输事业又快又好发展;是我县物质文明和精神文明建设重要组成部分。此项浩瀚的文化工程,对于我县交通运输事业及全县经济的发展必将起到服务当代,裨益后世之重要作用。

左权县交通运输局局长 张保伟

2010 年 12 月 20 日

凡 例

一、《左权县交通运输志》以马克思列宁主义、毛泽东思想、邓小平理论和“三个代表”重要思想为指导,认真贯彻落实科学发展观,坚持实事求是的原则,运用辩证唯物主义和历史唯物主义的立场观点和方法,力求全面、系统、客观、真实、准确地反映左权县交通运输事业的发展历史与现状。

二、本志记事一般由清末民国记起,个别事项溯至发端,下限迄于 2010 年底,部分内容延至完稿印书之前。

三、本志述、传、志、记、图、表、录、照诸体并用,以志为主,力求图文并茂。

四、本志根据交通运输专业,横排门类、纵述史实,横列门类以囊括资料,纵向记述以贯通古今。设置编、章、节、目、子目五个层次,以语体文记述。

五、本志人物坚持“生不立传”,设传记、简介、名录三类。

六、本志大事记采用编年体(顺时体),记述秦(公元前 236 年)至 2010 年的大事、要事。

七、本志运用规范化现代汉语和标准简化字。数字按照国家语言文字工作委员会等七单位公布的《关于出版物的数字用语试行规定》书写。

八、本志采用历史年号(括注公元纪年)和公元纪年。中华人民共和国成立以前年份用历史年号(括注公元纪年);之后使用公元纪年。地名、机构等名称,均以纪事年代称谓为准,容易产生异义的,括注现名。

九、本志资料来源,远古年代以旧志或口碑资料为依据,近代和现代均以县政府、县档案局、统计局和本系统交通运输局、征稽所、公路段、交警队、运管所等档案资料与文字资料及经过核定的部分口碑资料为依据。

十、本志所用数据除近期部分引用县交通部门有关资料或实地勘测外,一律以县统计局数据为准。

目 录

概 述	1
大事记	13
第一编 道 路	89
第一章 古 道	91
第一节 州道	91
第二节 乡村古道	93
第三节 城乡古街道	102
第四节 驿道邮路	108
第五节 关隘	109
第二章 公 路	112
第一节 国道	135
第二节 省道	140
第三节 县道	148
第四节 乡公路	169
第五节 村公路	184
第六节 县城道路	205
第七节 专用道路	210
第三章 桥 梁	215
第一节 古桥	216
第二节 现代桥梁	218
第四章 铁 路	236
第一节 阳涉铁路	236
第二节 墨左铁路	242
第五章 高速公路	248
第一节 榆和高速公路	248
第二节 阳黎高速公路	250

第二编 运 输	253
第一章 人力运输	259
第一节 背负肩挑	259
第二节 人力车	260
第二章 畜力运输	263
第一节 畜力驮运	263
第二节 畜力车运	265
第三章 动力运输	266
第一节 轻便机动车	266
第二节 汽车运输	267
第三节 拖拉机运输	272
第四章 运输企业	274
第一节 专业运输	274
第二节 企业运输	288
第三节 个体运输	290
第三编 管 理	291
第一章 管理机构	293
第一节 左权县交通运输局	297
第二节 左权公路管理段	315
第三节 左权县道路运输管理所	322
第四节 左权交通征费稽查所	325
第五节 左权县交通规费征收稽查所	327
第六节 左权县交通战备办公室	329
第七节 左权县公安交通警察大队	336
第八节 左权县农业机械化服务中心	338
第二章 公路管理	341
第一节 公路养护	343
第二节 路政管理	385
第三节 公路绿化	395
第三章 运输管理	398
第一节 客运管理	403
第二节 货运管理	408
第三节 运价管理	413
第四节 汽车维修管理	431
第五节 驾驶员管理	435

第四编 交通监理稽查	441
第一章 交通监理	443
第一节 交通安全管理	444
第二节 交通安全宣传教育	449
第三节 车辆管理	454
第四节 交通事故处理	459
第五节 重特大交通事故	460
第二章 规费征收	473
第一节 车辆养路费	473
第二节 车辆购置附加费	479
第三节 公路货运附加费	482
第四节 新增车辆费	484
第五节 拖拉机养路费	485
第六节 运输管理费	487
第七节 客运附加费	488
第八节 车辆建勤费	489
第九节 铁路道口费	489
第十节 车辆通行费	490
第五编 人物 荣誉	493
第一章 人物	495
第一节 功臣传略	495
第二节 人物简介	504
第三节 县籍交通闻人	533
第二章 荣誉	538
第一节 集体荣誉	538
第二节 个人荣誉	546
附 录	557
一 文件	559
二 文萃	624
三 重点工程简介	668
四 汇报 讲话	674
跋	689
编后记	690

概 述

左权县位于山西省东南边陲,太行山脊中段西侧,位居要隘地形险恶。地理坐标为北纬 $36^{\circ} 45'$ — $37^{\circ} 17'$, 东经 $113^{\circ} 6'$ — $113^{\circ} 48'$ 。周边以山为界,东越十字岭山脉与河北省邢台、武安二市相望;南跨界石岭与河北涉县及本省长治市、黎城县为界;西靠武乡岭与长治市武乡县及本市榆社县接壤;北与和顺县毗邻。轮廓为西北至东南窄长,略呈椭圆形。南北最长处约 63 公里,东西最宽处约 33 公里,总面积为 2028 平方公里。

左权县历史悠久,邑地古远。据 1986 年城北文化遗址出土的石斧、陶片和 1988 年桐峪镇马家坪村黄龙洞出土的新石器时代的骨质箭镞考究表明,4000 多年前即有人在此繁衍生息。夏、商、周属冀州之域,春秋属晋,战国时期先属韩后属赵。秦代属上党郡,北魏称辽阳,属乐平郡。隋代始置辽州,下辖辽山、交漳二县。唐代州治曾在乐平县,公元 623 年迁回辽山县后,县名均为辽山。州名于公元 625 年、712 年分别改名箕州、仪州。五代十国时期更名辽州。1074 年曾废辽州降平城、和顺二县为镇并入辽山县。1151 年复名辽州。元代辽州属晋宁路。明洪武元年(1368 年)裁辽山并入辽州,升辽州为直隶州,辖榆社、和顺二县。清雍正九年(1731 年)山西恢复道制,辽州属冀宁道。民国元年(1912 年)废辽州改名辽县,隶属冀宁道。民国 16 年(1927 年)废道,直隶山西省政府。民国 26 年(1937 年)抗日战争爆发后,辽县属第三行政公署。民国 28 年(1939 年)7 月 5 日,日军侵占县城,辽县抗日政府迁居西黄漳村,隶属太行三专区。民国 30 年(1941 年)9 月,晋冀鲁豫边区政府决定,以平辽路为界,划县境西北部设置辽西县。民国 31 年(1942 年)9 月 18 日,为纪念八路军副总参谋长左权将军殉国,辽县易名为左权县。民国 34 年(1945 年)4 月 26 日县城解放,隶属太行二专区。民国 38 年(1949 年)9 月 1 日,山西省人民政府成立,隶属榆次专区。1958 年 11 月,左权与和顺并县,榆次专区更名为晋中专区,隶属晋中专区。1959 年 6 月左和分县后,左权县设 15 个人民公社。1992 年晋中专区改设晋中市后,隶属晋中市。同年撤乡并镇后形成栗城、羊角、龙泉、石匣、寒王 5 乡,桐峪、麻田、拐儿、芹泉、辽阳 5 镇及一个辽阳社区管委会,总人口约 16.1 万人。县城位于县境中部偏西北之辽阳镇。西北距晋中市委、市政府所在地榆次和山西省省会太原市分别为 120 公里和 150 公里;南距长治市 150 公里,东距河北省邢台市 152 公里,北距阳泉市 130 公里,东北距河北省会石家庄和首都北京分别为 200 公里和 520 公里。

本县境内山峦起伏、沟壑纵横,地形为山岭重丘区,地貌以山地丘陵为主。总体地势



为西北高东南低,县境最高峰为县城东部香烟岭的孟信垴,海拔为 2174 米。最低处为县境东南清漳河出境处云头底村的黑虎口,海拔仅有 615 米。平均海拔高度 1200 米。东部深石山区苍松翠柏郁密成林,中南部山地丘陵之间分布着拐儿、芹泉、桐峪、麻田等山间河川和大小不等的小块盆地。本县处于太行山腹背西翼和沁水煤田中段,二者以太行山大断裂带为界。主要有数十亿年前形成的太古界五系上赞皇群地层、上古界长城系地层,出露表层地质为石灰岩,其次是数亿年左右形成的下古界寒武系、玄武系岩层,出露表层地质为火岗岩、红石岩。错综复杂的地质地貌自古以来是左权县交通运输的天然屏障。

本县地处清漳河上游,境内大小支流 2260 余条。最大河流为清漳河,上游分清漳西源、清漳东源,分别发源于和顺县八赋岭与昔阳县白虎山,均为太行山脊。清漳西源由石匣乡蒿沟村入境后,吸纳白垵川、前后沟、小岭底沟、柳林沟、黄土沟、马家庄沟、城北枯河流域、龙沟流域、紫阳沟等分支溪流,过石匣乡、辽阳镇、县城、栗城乡至芹泉镇下交漳村与清漳东源汇合。流经县境全长 60 公里,河谷最宽处 400 米,最窄处不足 100 米。主流河床 50 米~100 米,平时水宽 20 米~40 米,水深不过 1 米,洪水期河床宽 70 米~80 米。清漳东源由拐儿镇骆驼村入境后,吸纳上西沟河、下西沟河、东沟河等季节性河流,出拐儿镇至芹泉镇下交漳村与清漳西源汇合成清漳河。境内全长只有 30 公里,但流域为纯石山区,两岸高山对峙,沟谷河床狭窄。平时最宽不过 100 米,水深不过 1 米;汛期水宽可达 100 米以上,水深可升至 3 米余。

本县属四季分明的温带大陆性季风气候区。春季少雨多风旱,夏季炎热雨频繁,秋季凉爽多雾天,冬季降雪冻冰寒。年平均气温只有 7.4℃,七月份最高平均气温 21.3℃,极端最高气温 36.3℃,一月份极端最低气温 -33℃,昼夜温差 16℃~20℃。全年无霜期一般为 150 天。全年降水量的 63%多集中在夏季。境内地下矿源丰富,已探明的有煤炭、铁矿、铜矿和非金属云母、蛭石、石英、红石板等 20 余种矿藏,尤以煤铁储量最大,主要分布于县境 207 国道两侧。农作物瓜果、蔬菜主要盛产于土地肥沃的东南乡,特别是核桃、花椒、柿饼等土特产品在中外市场享有盛誉。

本县雄居太行腹地,群峰环绕,峭壁林立,险恶的交通环境成为历代兵家必争之地。由于地处晋冀豫三省交界处,故称之为“三晋屏障、晋疆锁钥”。民国 14 年(1925 年)农历十月下旬,河南豫军樊钟秀部 13000 余人,沿黄泽关一线北上,偷袭峻极关,由摩天岭入境经关滩、栗城长驱直入,直奔县城与晋军蔡荣寿旅激战数日。民国 29 年(1940 年)11 月,八路军总司令部、中共中央北方局等十余个单位进驻本县。现今留存的小寨、岑鹏寨、马武寨等古战场与黄泽关、峻极关、黑虎关等古关隘、古栈道及煤窑沟、洪都、小岭底、麻田、十字岭等抗日战争旧址均为本县军事文化及当时道路交通的真实写照。

道路与自然地理、兵战灾疫紧紧相连,交通运输与人民生活息息相关。过去是道路不通,祖祖辈辈难以摆脱贫穷;如今交通便捷,左权人民进入小康社会快车道。其间道路交通的演变,经历了几代人艰苦卓绝的奋斗。

历史上 道路建设 速度缓慢

夏、商、周时期,本县属冀州。周穆王出巡,西越太行循漳河河谷北上,经本县、和顺、昔阳达平定“盘石”。春秋时期,本县属晋。晋国“以时平易道路”,即是按季节进行简单道路修养。公元前 627 年 8 月,晋国大将先轸率军大败狄军于箕(今左权县芹泉镇箕山村一带)最后与狄军肉搏死亡,葬于城南 2 里处。秦灭六国后,华夏归于一统;统一郡县制、文字、货币、度量衡;交通实行“车同轨”大修直道、驰道。山西境内均属并州管辖,下设太原、上党、河东、雁门四郡,本县属上党郡。据史料记载,各郡之间曾有畜力车路。明清时期,专为官吏使者提供方便的驿站,在各个朝代的基础上有所完备,开始负有安全保卫、巡路稽查、公文信息及少量官物的传递。黄泽关、峻极关等驿站常驻有守军,所辖道路交通担负着军情传递、军需供给等。民间大村之间多为驮运路,宽阔地段尚可通行铁轮车,小村与山庄窝铺均为人行路或翻山越岭的羊肠小路。至今留有遗迹的“岔山天梯”栈道和桐峪申家蛟一段“曲池栈道”,为太行腹地左权老区行路之难的典型代表。

民国 2 年(1913 年)裁驿归邮,直接服务于交通的主要道路沿线的私人旅店,逐步开设为车马店,骡马毛驴驮运贩货买卖兴起,东出邢台武安、西达榆太地区,将境内山货送出,日用必需品购进,一时期商路畅通。民国 9 年(1920 年)华北大旱,美国红十字会以捐款赈灾形式修筑的平辽公路,为山西省第二条公路,为本县第一条公路,公路全长 121 公里,本县境内长 21 公里。次年 10 月落成庆典时实现小型汽车通行。但因设计标准低,工程质量差,既未投入正常营运,也未列入日常养护。阎锡山统治时期,山西省内主要以“兵工筑路”、“募工修建”、“以工代赈”、“地方集资”四种形式修筑公路。本县东乡下庄一带和南乡方向岭一带均以“地方集资”方式修筑出境路,西乡竹宁和城东黄家会分别以个人捐资和众人集资形式进行修桥修路和修筑栈道。

抗日战争爆发后,为抵御日本侵略者的疯狂进犯,境内民众积极抗日。八路军 129 师司令部、中共冀豫晋省委随即进驻本县,开辟创建敌后抗日根据地。中共辽县县委和抗日政府在蓬勃开展的抗日救亡运动中相继建立。其后,八路军前方总司令部、中共中央北方局和众多首脑机关相继在本县驻扎。朱德、刘少奇、邓小平、彭德怀、杨尚昆、刘伯承、陈毅、徐向前、左权、罗瑞卿等老一辈无产阶级革命家在这里战斗生活长达五年多时间。辽县成为中国共产党及其领导下的八路军坚持华北敌后抗战斗争的政治、军事、文化中心。期间,日军数十次调集重兵,采用 3 路、6 路、9 路围攻,妄图合击八路军首脑机关,聚歼八路军主力部队,对抗日根据地进行毁灭性“扫荡”。在中国共产党和毛泽东主席的英明领导下,驻军齐心协力,军民团结一致,同仇敌忾,浴血奋战,在本县境内进行大小战斗 3200 余次,歼灭敌伪 31 000 余名。9 万余人参加战斗,有万余人血洒疆场,为中国人民的解放事业献出了宝贵的生命。当时根据地军民压倒一切的任务就是集中一切力量,粉碎和打垮日本侵略军的“扫荡”和侵略,保卫、巩固、发展、壮大根据地,进而将日本侵略者赶



出全中国。在这一切服务抗战的非常时期,交通工作首当其冲,在为抗战工作传递信息,收发情报,搞好联络的同时,努力搞好经济流通,打破敌人封锁,设法支前运输,保障军需民用。更为重要的是数条乡村道曾是护送上级领导干部通过敌人封锁的红色交通线。平时沿路各村站岗放哨,保护根据地,战时破击道路,阻止侵略军进犯,给日伪以沉重打击。由于本县政治地位特殊,先后曾为晋冀鲁豫边区的中心县、模范县、实验县。为此在燃遍抗日烽火的这片红色土地上,民族民主革命斗争波澜壮阔,风起云涌;自上而下成立交通局,建立交通站,设立交通岗,传递书报信件,军事情报,安全护送上级领导,及时破击公路,随时炸毁日军汽车,以交通战、破击战,有力打击了日本侵略者向根据地长驱直入大举进攻的嚣张气焰。民国 28 年(1939 年)8 月,为加快图书、报刊、杂志、信件的投递,中共辽县县委、辽县抗日政府决定成立辽县交通局。同时在下其至设立《新华日报》(华北版)转运站,担负辽东、辽西、和顺、榆社等地的发行转运工作。各区设立交通干事,各村有交通员。民国 32 年(1943 年)在寺坪村、梁峪村设立分站。辽西县分置后,成立交通局,各区设立转运站,专人负责,各村都有交通员。以蒿沟村为中心,开辟了三条红色交通线路,不仅担负了通讯联络,而且担负了军需民用物资的转运,打破了日军的囚笼政策和经济封锁。更为重要的是多次接送党和国家领导人安全通过封锁线。与此同时,日军侵略者,驱使敌伪人员,荷枪实弹,强迫群众抢修平辽公路和榆辽公路,并在公路沿线修筑炮台据点。榆辽汽车路东起马厰山梁,经狼牙山,过红都、管头;西至榆社境内,中间筑有红都、小岭底等数座炮台的沿山梁高岗汽车路,专为运送侵略军和军需物资。据亲历者说,榆辽汽车路最多一次曾接连过敌伪汽车百余辆。民国 34 年(1945 年)4 月 26 日,在八路军和辽县地方武装的猛烈进攻下,三陷敌手的县城光复,县境解放。党政机关迁回县城,中心工作立即进入民主建政,恢复发展阶段。解放战争开始后,本县千余名青年踊跃参军,独立营扩编为独立团。13 000 余人参加正太战役,并组织大批畜力、人力不分昼夜整修道路,运送物资弹药。晋中战役中,本县曾动员民工 5525 名,调集担架千余付,驮运畜力 1500 余头。支援太原解放战斗中,分别在石匣、川口设立粮食转运站,出动驮运驴骡近万头。民国 37 年(1948 年)6 月,本县对左(权)—武(乡)公路县境内占地进行调查统计。11 月 4 日发出《在地冻前完成公路桥梁修筑并严格管理的通令》,中旬颁布了《公路占地办法的通令》,对左(权)—榆(次)、左(权)—黎(城)两条干线公路所占土地进行登记付款,两个通令为改变本县道路交通状况发挥了积极作用。1949 年 10 月 1 日,中华人民共和国成立后,交通、邮电、通讯实行专业分类,县人民政府农业科内配备专职科员分管交通工作。11 月,平辽公路改称阳左公路。年底,交通统计数字为:有小路 24 条,高脚路 18 条,畜力铁轮车 51 辆,驮力 2450 头,运货量 54 350 吨,运输周转量为 492 250 吨公里。