

012613

# 马鞍山市公路志

安徽省公路志系列书之四



安徽人民出版社

# 马鞍山市公路志

安徽省公路志系列书之四

安徽人民出版社

## 安徽省公路史志编审委员会

主任委员：韩风华

副主任委员：张世灿 陈有志 朱道凡

委 员：(以姓氏笔划为序)

王运禔	朱道凡	江梦泽
陈有志	陈凤莲	张世灿
吴锡鹤	吴芝友	李德珍
沈国华	何 光	邱丽梅
周昌柏	周萌芽	徐金堂
陶传凤	韩风华	傅建平
霍道来		

总 编 辑：朱道凡

副 总 编 辑：邱丽梅

## 马鞍山市公路志编纂委员会

主任委员：丁德岩

副主任委员：李世聪 朱才根

委 员：（以姓氏笔划为序）

丁德岩 邓文华 朱才根

孙邦俊 纪云祥 刘家金

李世聪 张仲浩 张大胜

陶立群

## 马鞍山市公路志编纂办公室

主 任：李世聪

主 编：陶立群

副 主 编：胡先恒

工 作 人 员：魏向银 赵伟琴

## 马鞍山市公路志编纂委员会

主任委员：丁德岩

副主任委员：李世聪 朱才根

委 员：（以姓氏笔划为序）

丁德岩 邓文华 朱才根

孙邦俊 纪云祥 刘家金

李世聪 张仲浩 张大胜

陶立群

## 马鞍山市公路志编纂办公室

主 任：李世聪

主 编：陶立群

副 主 编：胡先恒

工 作 人 员：魏向银 赵伟琴

## 安徽省公路志系列书凡例

一、安徽省公路志系列书，属公路专业志，包括安徽省公路志和各地市公路志，一志一卷。《安徽省公路志》为首卷，其余各卷按出版时间先后依次编号。

二、按照专业志体例，各卷分章、节、目三个层次，个别章节可设子目，标次第序码。上限依事上溯，下限断于1989年。以第三人称记述，横排竖写。对涉及人物，采取以事系人方法，并设人物传记、简介和名录。先进人物记述范围，限于从事公路工作、地市级以上领导机关表彰的人员。

三、文体为记述体，一律用现代汉语书面语。统一使用国务院1964年公布的简化字。古地名、古人名、古文献使用简化字易引起歧意时，可使用繁体字或注释。

四、名称表述：人物一般直书姓名，不冠“同志”、“先生”（引文除外）；以事系人时，可冠以当时职称、职务，以表明身份。地名以当地民政部门（地名办公室）核定为准。古地名按当时名称，并括注今地名。科技和工程术语、名词、名称，以有关方面核定为准。未经审定和统一的，从习惯。文件、会议、公报、组织机构名称一律用全称，如名称过长，首次使用全称，括注后用简称。历史朝代、政府机构、官职，均采用当时称谓。日伪傀儡政府称“日伪政府”（含“维新政府”），单指汪精卫政权称“汪伪政府”。中华人民共和国的各级政府，均用当时机构的全称。志书中的“解放前（后）”，特指具体区域中国人民解放军解放的时间。

五、纪年、时间：清代及清代以前用当时朝代、年号；民国时期用民国纪年，采用阿拉伯数字书写并括注公元纪年；1949年10月1日中华人民共和国成立后，一律用阿拉伯数字记述公元纪年。

六、数字书写，除惯用汉字外，一般均用阿拉伯数字，保留一位小数。分数、倍数、成数用汉字表示，百（千）分比和比例用阿拉伯数字表示。

七、统计数据采用统计部门核定的数据，对经过实测、考证的数据加注出处。计量单位，1984年以后的按国务院1984年2月27日发布的《中华人民共和国法定计量单位》执行；1984年以前的计量单位按原称原额书写。

八、统计表由表序、表题、横标目、纵标目、分格线、数字、表下注等要素构成，一律采用“开口式”。

九、注释采用脚注方式，当页编码，不编通码。

十、路线、桥梁、涵洞数量包括公路部门以及其它部门投资兴建的。黑色路面粘结料有渣油、煤焦油、沥青，其中以渣油居多，故统称“渣油路面”。

## 序 一

路和桥的重要性及其作用，从许多谚语中就足以表明：

“逢山开路，遇水搭桥。”——除了说明搭桥与开路的重要，还蕴涵其劳作的艰辛；

“架桥铺路，为民造福。”——反映出人民群众对桥和路的渴望；

“要致富，先修路。”——这是随着市场经济的发展，人们对路的新认识。

正因如此，人们以极大的热情赞扬铺路石精神。马鞍山市公路部门的广大职工，以及为公路建设作出贡献的各部门的科技人员和工人同志，就是这样的不畏艰辛、无私奉献的铺路石；马鞍山市已建成的每一条路、每一座桥，都是他们智慧的结晶、汗水的凝聚。对此，《马鞍山市公路志》作了如实的记载。

我们的道路将越走越宽广。

苏 平 凡

1993年10月14日

于雨山湖畔



## 序 二

解放前，今马鞍山市所在地的金家庄只是一个满目荒凉的村庄，如今一跃成为以钢铁工业为主体的新兴工业城市、全国九大钢铁基地之一。公路是城市的动脉，马鞍山的发展与公路建设息息相关。

《马鞍山市公路志》分门别类地记载了马鞍山市的公路从无到有、从低级到高级的发展历程。新中国成立以后的40多年，在中国共产党和各级人民政府的领导下，公路战线广大干部职工同全市人民一道，自力更生，艰苦奋斗，从根本上改变了马鞍山市公路交通的落后面貌。偏僻、闭塞的山区、圩区基本通了公路，厂矿专用公路纵横衔接，以市区为中心的公路运输四通八达，为全市发展工农业生产、促进城乡物资交流、改善人民生活、抗洪抢险、开发资源、发展旅游事业提供了较好的交通条件。

随着国民经济的发展，公路交通肩负的任务愈益繁重。马鞍山背靠两淮，临江近海，地处长江经济带和沪、宁、杭经济发达地区的边缘，是商品信息、技术交流的窗口和安徽对外开放的前沿，公路交通地位十分显要。我们公路战线上的广大干部职工要继续发扬艰苦奋斗的光荣传统，继承和借鉴历史经验，扬长避短，以开拓求实的精神锐意进取，为马鞍山的公路建设事业写下新的篇章。

丁 德 岩

1994年元月

## 序 三

值此政通人和、百业俱兴之际，《马鞍山市公路志》的问世，既是我市公路部门的一大盛事，也是我市社会主义精神文明建设的又一丰硕成果。

市公路局史志办公室的同志广征博采，披沙拣金，数历寒暑，潜心编纂，终于完成了这部专志。在此，谨向那些默默无闻、呕心沥血的编写者和为修志做过贡献的同志，致以深切的谢意。

盛世修志，鉴古知今。《马鞍山市公路志》坚持实是求事的科学态度，较为系统翔实地反映了本地区自公路兴建以来的历史和现状，记载了公路战线广大干部职工努力奋斗的业绩，是一部统合古今、详今略古的公路专业志书。它将为我市公路事业的发展提供有益的借鉴，亦是现在和将来从事公路事业的一代又一代建设者的宝贵教材。

回顾既往，总结经验，探索规律，策励将来。中国共产党第十一届三中全会以来，公路建设迅速发展。当前正是振兴公路事业的关键时期。我市公路战线上的广大干部职工将继续不懈的努力，把公路建设事业推向更高的水平。

李世聪

1994年元月

# 目 录

概述.....	1
<b>第一章 路线</b> .....	7
第一节 国道.....	8
第二节 省道 .....	12
一、当（涂）溧（水）路马鞍山段 .....	13
二、马（鞍山）向（山）路 .....	16
三、向（山）丹（阳）路马鞍山段 .....	17
四、马（鞍山）和（县）路马鞍山段 .....	18
第三节 县道 .....	19
一、采（石）佳（山）路 .....	19
二、澄（心寺）梅（山）路 .....	20
三、马（鞍山）濮（塘）路 .....	21
四、新（桥）马（桥）路 .....	22
五、青（山街）大（陇）路 .....	24
第四节 乡道 .....	24
一、跃（进桥）荣（村）路 .....	25
二、濮（塘）横（溪）路 .....	25
三、窑（厂）佳（山）路 .....	26
四、和（尚桥）向（山）路 .....	26
五、双（沟）黄（池）路 .....	26
六、幸（福）新（丰）路 .....	27

第五节 专用公路 .....	30
一、厂区专用公路 .....	30
二、矿区专用公路 .....	31
<b>第二章 桥、涵、渡 .....</b>	<b>35</b>
<b>第一节 大桥 .....</b>	<b>36</b>
一、当涂姑溪河大桥（老桥） .....	36
二、当涂太白桥 .....	38
三、当涂丹阳东新桥 .....	38
四、当涂釜山大桥 .....	39
五、当涂塘沟大桥 .....	40
六、当涂湖阳大桥 .....	40
七、当涂姑溪河大桥（新桥） .....	41
<b>第二节 中桥 .....</b>	<b>43</b>
一、马鞍山慈湖桥 .....	43
二、马鞍山外桥 .....	43
三、当涂杨塔桥 .....	44
四、马鞍山昭明桥 .....	45
五、马鞍山冯桥 .....	45
六、马鞍山跃进桥 .....	45
<b>第三节 小桥 .....</b>	<b>48</b>
一、马鞍山杜塘桥 .....	48
二、马鞍山平湖桥 .....	48
三、马鞍山西村桥 .....	48
四、马鞍山采石桥 .....	49
五、当涂城西桥 .....	49
<b>第四节 涵洞 .....</b>	<b>55</b>
<b>第五节 渡口 .....</b>	<b>55</b>

<b>第三章 养护</b> .....	58
<b>第一节 养护形式</b> .....	59
一、道班养护 .....	60
二、道群共养 .....	63
三、群众养护 .....	65
<b>第二节 养护方法</b> .....	66
一、泥结碎石路面养护 .....	66
二、渣油路面养护 .....	67
<b>第三节 养护机具</b> .....	68
<b>第四节 水毁抢修与防治</b> .....	70
<b>第五节 公路绿化</b> .....	73
<b>第四章 管理</b> .....	76
<b>第一节 工程管理</b> .....	76
一、工程计划管理 .....	76
二、施工管理 .....	77
三、养护质量管理 .....	79
四、交通量调查 .....	79
<b>第二节 路政管理</b> .....	80
<b>第三节 养路费征收管理</b> .....	82
<b>第四节 机料管理</b> .....	85
一、机具管理 .....	85
二、材料管理 .....	89
<b>第五节 财务管理</b> .....	91
一、养路费收入管理 .....	92
二、养路费支出管理 .....	92
三、固定资金管理 .....	93
四、流动资金管理 .....	94
五、专用基金管理 .....	94

六、工程成本管理 .....	95
<b>第五章 教育与科技 .....</b>	<b>97</b>
第一节 职工教育 .....	97
第二节 科技应用 .....	99
一、“二灰”路面基层 .....	99
二、“二灰”碎石路面基层 .....	100
三、“二灰”结矿渣路面基层 .....	100
四、粉煤灰填塘 .....	101
五、粉煤灰填筑路堤 .....	101
<b>第六章 机构与队伍 .....</b>	<b>105</b>
第一节 机构 .....	105
第二节 队伍 .....	109
<b>大事记 .....</b>	<b>113</b>
<b>附录一 古道、古桥、古渡 .....</b>	<b>124</b>
<b>附录二 马鞍山市市区道路 .....</b>	<b>138</b>
<b>编后记 .....</b>	<b>144</b>

## 概 述

马鞍山市因境内马鞍山而得名，位于安徽省东部、长江下游南岸，介于东经  $118^{\circ}24'37''\sim 118^{\circ}41'41''$ 、北纬  $31^{\circ}36'05''\sim 31^{\circ}46'42''$  之间。秦属丹阳县治，隋以后为当涂县所辖，历宋迄清，相沿未变。民国时期，今市区所在地的金家庄，时属当涂县第二区和第三区。1949年4月24日，中国人民解放军解放马鞍山，1954年始设马鞍山镇，1955年成立马鞍山矿区人民政府。1956年10月，国务院批准设置马鞍山市。1957年3月，正式建为省辖市。1983年6月，实行市辖县体制，当涂县由宣城地区划入。现辖当涂县、向山区（郊区）及金家庄、花山、雨山3个城区。总面积1684平方公里，人口102.97万，其中，市区面积285平方公里，人口41万。

辖区地势东高西低，东部是丘陵地区，间有山谷平地；西部是沿江低丘阶地与河漫滩；中部是平坦宽阔的冲积平原，河渠纵横，湖塘密布。土壤从东向西依次为黄棕壤、水稻土、潮土、粗骨土与黄棕壤交错相嵌分布。气候温和湿润，四季分明，具有亚热带季风气候特征。年平均气温  $15.8^{\circ}\text{C}$ ，降水量1023毫米，无霜期234天。

马鞍山以盛产铁矿著称。1965年，马鞍山钢铁公司即跨入全国冶金战线先进行列，被誉为“江南一枝花”。现已成为全国特大型钢铁联合企业。马鞍山市也成为以钢铁工业为主体的新兴工业城市。所辖当涂县，水产资源丰富，素称江南鱼米之乡。

马鞍山市临江近海，距离长江入海口 400 余公里，扼南北交通之孔道。北与南京接壤，有金陵西南屏障之誉；南连芜湖，有皖南交通要冲之称；东与江苏溧水、高淳毗邻；西与和县隔江相望，为安徽东部门户。自秦汉开始，即形成以古镇采石为中心的水陆交通枢纽；明、清时已是“驿道长衢四达，别道纵横交错”。古代交通，堪称便利。

民国时期，国民政府定都南京后，马鞍山以其邻近南京的地理优势，成为苏、皖两省公路的过渡地带，是安徽公路建设的重点和起步较早的地区之一。民国 18 年（1929 年），安徽省建设厅募集公债，兴建京（南京）芜（湖）公路，区段长 43.9 公里，是横贯区境南北的第一条公路。民国 27 年（1938 年），当（涂）博（望）公路建成，成为贯穿区境东西的公路。当时辖区计有公路 90.7 公里。宁芜路姑溪河大桥未建，采用组合渡船渡运汽车，维持交通。其设施虽然简陋，但仍不失为现代轮渡的“先驱”。民国时期建成的公路，建设标准低，多为土路或简易路面，缺桥少涵，历经战乱，修而复毁，到马鞍山解放前夕，通车公路仅有 43.9 公里。

辖区解放后，1950~1951 年，主要是整修公路，恢复通车。1953~1957 年，辖区时属当涂县和马鞍山市，各自单独建制，行政区划尚未统一，其公路建设也因地制宜，分别进行。马鞍山市公路建设以发展钢铁生产、支持和服务马钢为目的；以扩建、新建城区道路及厂矿专用公路为主。1957 年，马（鞍山）向（山）路建成通车，担负矿区运输及城区交通，成为马鞍山建市后新建的第一条公路。当涂县在养护现有公路的同时，建设了部分县、乡公路。是年底，辖区公路通车里程已达 112.4 公里，比解放时增长 1 倍以上。

1959~1960 年，宁芜路姑溪河大桥建成通车，废渡设桥，提高了车辆通过能力。1963 年，按照全省统一部署，辖区开展“木



桥歼灭战”，将主要干线上的临时性木桥改建为永久式桥梁。1965年，首次试铺渣油路面取得成功，并逐步在干线推广。至1965年底，通车里程增加到206.8公里，新、改建桥梁16座，总长434.8延米。

1966~1978年，其间经历了“文化大革命”的动乱干扰，公路“建、养、管”曾一度处于瘫痪状态；但辖区公路部门职工坚持“备战、备荒、为人民”的战略方针，排除干扰，在极其困难的条件下，坚持公路建设，先后建成省道向（山）丹（阳）路、县道新（桥）马（桥）路、青（山）大（陇）路、澄（心寺）梅（山）路、马（鞍山）濮（塘）路以及13条乡道，铺筑渣油路面51公里。尤其是新马路的建成通车，使享有江南首圩之称的大公圩地区，从此有了公路，结束了四面环水、天然阻隔的历史。同一时期，辖区还建成了太白桥、塘沟大桥、釜山大桥、丹阳东新桥等4座桥梁。到1978年底，辖区公路通车里程已达397.1公里，新、改建桥梁66座，总长1755.9延米。

1979~1989年，辖区公路建设按照以城带乡、以乡促城、实行城乡经济共同繁荣的发展思路，城乡道路建设一齐抓。公路建设的重点是改善过境线和城市出入口道路，提高干线公路的技术等级和通过能力。1985年10月，马和公路及马和轮渡的建成使用，在省境长江上又增添一条南北水上通道，沟通了区境大江南北的公路交通，使马鞍山通往省会合肥的公路便捷直达，比原有通往合肥的路线缩短了里程。辖属当涂县已建成以县城为中心的公路网。到1986年，国道205线宁芜路区段历经多年改造，建成二级路。省道以上路线已全部实现路面黑色化。为适应大吨位、大交通量的需要，宁芜路姑溪河已另建新桥。1989年底，辖区公路通车里程已达579.2公里，公路密度每百平方公里为29公里，高于全省公路密度7个百分点。其中专用公路占公路总里程22.7%，乡道占45%，展示出钢城公路组成类型的不同特点。在