第一章　概述

一

新密市位于河南省中部伏牛山系的嵩山东麓，东临新郑，西与登封接壤，南傍禹州，北和荥阳毗邻，东北与郑州市区搭界，西北跟巩义市相依。地理坐标为东经 113°9′—113°41′,北纬 34°19′—34°40′ 。东西长 46.2 公里,南北宽 32.4 公里,总面积 1 001 平方公里。

新密市历史悠久。超化莪沟北岗文化遗址发掘出土的文物证明，早在 8 000 年前，先民们在这里已过着以锄耕为主的定居生活。轩辕黄帝曾在黄帝宫一带练兵讲武,研创八阵兵法。黄帝统一中原后,在新密东部,建城立都,古称轩辕丘（即今曲梁乡古城寨城址）。三皇时期，古密地为补国。五帝时，密县属豫州。西周为密国、郐国地。秦属三川郡。汉王刘邦二年（公元前 205 年)置密县,县址在今大隗镇。隋大业十二年(616 年),因水灾,县址由古城大隗迁址法桥堡(今市区老城)。1979 年，新密在青屏山下建立新县城。 1994 年 4 月,经国务院批准,撤销密县,设立新密市。新密市距省会郑州 38 公里。北有 S315 郑少高速公路,南有 S316 线公路穿市而过。

2004 年,全市总人口 754 687 人,总耕地面积 660 140 亩,人均耕地 0.82 亩,总人口中农业人口 652 763 人,占总人口的 86.5% ,非农业人口 101 924 人,占总人口的 13.5% ，人口密度为每平方公里 753.9 人,辖城关、超化、大隗、白寨、平陌、米村、牛店、苟堂、刘砦、岳村、来集、关口等 12 个镇,曲梁、袁庄、尖山 3 个乡,青屏大街、新华路、西大街等 3 个办事处,303 个行政村,3 192 个村民组。居民多为汉族和回族,另有侗族、壮族、彝族、土族、藏族、蒙古族等 9 个民族。

新密市属浅山丘陵地区,地势西高东低,西、北、南三面环山,中部丘陵绵亘,沟谷纵横，东部为平原，形如簸箕。山地、丘陵和平原面积分别占全市总面积的 21.2%、57.3% 和 21.5% 。全境有大小山峰、岗岭 800 多座。大小河流沟溪

5 000 多条,常年有水流的 30 多条。河流多属淮河水系，西北山区部分水流注入黄河。主要河流有洧水、溱水和绥水。洧、溱二水流量较大,其他则为小溪,属淮河水系；汜水河流入黄河，属黄河水系。境内山脉共分南北两支，北支西起五指岭,东至老锅岗 南支南经香山到七敏山止。北支有五指岭、斗牛山、鸡冠山、小顶山、伞盖山、开旸山、青屏山、战鼓山、云蒙山、摩旗山、分山、老锅岗等 南支有香山、承云山、火门山、七敏山、大鸿山、石楼山、具茨山、风后顶等。山区约占总面积的 60% ，中部属丘陵地带，约占总面积的 29% ,东部较平,约占总面积的 11%。新密境内的最高点为新密、巩义、登封、荥阳四市交界处‘ 五指岭 ’的东麦熟堌堆,最高海拔为 1 108.5 米,最低为曲梁乡交流寨,海拔 114 米,新密市地处东亚大陆内部的豫西山区,属暖温带大陆性季风气候,冬季严寒,夏季炎热,气候干燥,雨雪较小,四季分明,季风转换明显。年平均气温 14.3°C,7 月份极端最高气温为 42°C,1 月份极端最低气温为 -14.3°C。主要灾害天气类型有干旱、干热风、暴雨、冰雹等,尤以干旱为最,干旱几率高,十年五遇,春季较多,伏旱次之。

新密市资源丰富,有植物 146 科、932 种,动物 130 余种。地下矿藏种类繁多,储量较大。主要有煤、铝矾土、石灰石、耐火土、天然油石、磷矿石、大理石、水晶石、石棉石、硅石等 25 种之多,以煤炭、石灰石、硅石储量最为丰富。煤炭的地质储量达 50亿吨,煤田遍及全境,有‘ 乌金之乡 ’美誉,为国家首批重点产煤县市。

新密市农作物以小麦、玉米、谷子、红薯、大豆为主 经济作物有烟叶、棉花、蔬菜等类。土特产品久负盛名。主要有闻名中外的“ 五岭银花 ”，轻便耐用的“ 桑杈 ”,汁甜肉甘的‘ 柿饼 ”,绒度大、拉力强的‘ 寒羊毛 ”,超化的大蒜在明朝即被列为贡品,大隗的‘ 五香牛肉 ’和‘ 香脆荷叶饼 ”,也很有名。

目前新密市农业正从传统农业向现代化农业转变，农村经济由封闭型向开放型转变,形成了多层次多成分的农村工业、建筑业、运输业、畜牧业、加工业、商业、服务业等兴旺发达的格局。

新密正在以民营经济为主导，实施工业强市战略。工业结构正在优化，在发挥传统产业优势的基础上，新的经济增长点不断涌现。股份合作制的乡镇企业规模由小到大,产品质量由低到高,国有、集体、个体商业、企业全面发展,商业网点遍布城乡。邮电通信迅猛发展，城镇建设万象更新，城市发展格局进一步扩大。教育、科技、文化、卫生、体育、旅游事业得到了长足发展。

二

新密属于从丘陵台地到平原的东延和过渡地带，有山不高，有水不深，十分适宜古人类生存,自古以来,就是开发较早的地区。从轩辕丘(今古城寨)、夏初

都(今新寨)、古郑城(今交流寨)以及其他众多带有都邑性质的古都群来看,自传说时代的三皇五帝到夏商周，这里一直是中华文明的中心地域，中华民族走向文明时代就是从这里起步的。

据考证,新密在新石器时代,就有古人类居住,在裴李岗时期,就有以超化莪沟为典型代表的密集的氏族聚落，在三皇时代就有“炎帝伐补”（补城在今牛店补子庙)。《史记·五帝本纪》中所载黄帝征战“披山通道,未尝宁居”;“邑于涿鹿之阿”;“后迁有熊”;“居轩辕之丘”,开辟了从中原到河北省北部的征战道路，黄帝宫附近就是黄帝讲武练兵、出师“与蚩尤战于涿鹿之野”的大本营。又,《汉书·地理志》说“:黄帝作舟车以济不通,旁行天下。”《易·系辞下》说“黄帝刳木为舟,剡木为楫,舟楫之利以济不通,致远以利天下”。说黄帝开辟以都邑轩辕之丘为中心四行的道路,可通行原始车辆(主要是战车),且有了过河的独木舟,出现了道路运输，供大规模地调兵遣将和后勤支持的战争运输。《易·系辞下》还记载了“日中为市,致天下民,聚天下之货,交易而退,各得其所”的以货易货的交换活动。夏朝，夏启在新寨建立了规模宏大的都城，以至于数百年后，穆天子“过黄台之丘观夏启之居”。西周初期,郑国迁居溱洧,郑庄公挟天子以令诸侯，从郑国至东周都城洛阳以至各诸侯国的交通有了一定发展。《论语》中载郑子产“乘舆溱洧济人”，用自己的车子帮人们过河，成为千古美谈。可见新密在我国古代不仅是政治中心、经济中心，也是一个交通中心。

汉刘邦二年置密县，形成了以县治大隗为中心的交通系统。在打虎亭汉墓的车骑壁画反映了汉代交通的情形。隋朝大业十二年县治迁古法桥堡城（即今老城)后,新密形成了以老城为中心的交通系统。

1751 年农历十月初四，清乾隆及皇太后自嵩岳巡幸至密，途经密县。

1924 年,国民政府始筑郑洛南路,东起郑州,西接郑洛北路于偃师。在新密境内途经曲梁、下庄河、牛店至登封交界处的南坡,全长 45 公里。这是新密境内最早的公路。日寇侵占新密，该路被国民党破坏。 1937 年建设了曲梁马士奇沟桥。1945 年,国民党政府为了进攻解放区,着手部署郑、汴、洛防线,对郑洛南路进行了整修。新密的邮驿运输和官马大道始于清末民初。

现代交通是在中华人民共和国成立后的社会主义建设时期，特别是在改革开放以后得到发展的。新中国成立后县人民政府利用民工建勤，整修了郑洛南路,1954 年新建了郑州至天仙庙煤矿公路，称郑密公路。1955 年年底,河南省将其列为主要路线。1958 年，荥密公路改建通车。新密铁路支线相继建成。 1965 年,对郑密公路进行了整修。县、乡、矿区公路也陆续起步兴建并不断发展延伸。新密市公路交通运输事业逐步发展壮大，与之配套的交通管理也逐渐完善。交通从此纳入了政府职能范畴。1980 年全县油路达到 148 公里，十一届三中全会以来,实行改革开放,新密市的公路建设蓬勃发展。1986 年至 1988 年,新密市交

此为试读,需要完整PDF请访问: www.ertongbook.com

通局积极按照“民工建勤，以工代赈”的公路建设方针，发动全县人民新修道路24条69.9公里,扩宽改建道路48处116公里,整修道路37条192公里,硬化道路5条22公里,新开县城同兴路、密新路,修复‘老大难’路段9处。在此期间，利用冬春农闲季节，新修环县公路132公里,建桥15座,解决了历史以来新密南、北山区‘交通难’的大问题,掀起了新密乡村公路建设的热潮,促进了新密公路运输和社会经济的发展。

三

1993年以来，新密交通进入了发展的新阶段，迎来了交通事业有史以来最为辉煌的时期。各级党委、政府从战略的高度形成“要想富先修路、公路通百业兴”的共识,着力实施大交通格局,强力发展大交通产业。新密交通人勇挑重担，积极创造条件,大干快上,精诚奉献,为新密经济腾飞铺筑出条条黄金大道,使公路交通运输事业得到了突飞猛进的发展。

1993年，新一任交通局领导班子以大交通的新理念，抢抓机遇，敢为人先，用战略目光去谋划交通，以改革方式去建设交通，以强烈的机遇意识和超前意识发展交通，结合新密交通现状，调整工作思路，找准新密交通工作与新密经济发展的最佳结合点,制订出‘一年打基础,两年抓巩固,三年上台阶’的公路建设宏伟蓝图和“主攻干线，兼顾支线，扶持山区”的公路建设方针。全局上下大胆尝试,乘势而上,在全市范围内相继掀起了全民联动、大办交通的建设高潮,从青屏山下到溱洧河畔，到处是一片沸腾的景象。当年密新路、槐下路、密杞路实施扩宽改造,完成油路铺筑161.3公里,砂石路面123.5公里的‘双百工程’,创全省公路建设之最。1995年实现了乡乡通国家二级油路标准，使我市公路密度每百平方公里达155公里。在全省县级市中名列前茅。此间，大力扶持袁庄、尖山贫困山区人民修建‘资源路’‘扶贫路’8条40公里,打破了贫穷与荒凉的坚冰,为山区人民脱贫致富奔小康铺平了道路。同时，率先利用贷款修路，把公路建设推向市场,开辟了公路建设多渠道、多元化、社会化、市场化的先河,新密交通事业发生了翻天覆地的变化，大交通格局初步形成。 1993年以来的十余年，公路建设实现了历史性突破,新建、改建、扩建县乡村油路98条442公里,是1980年的3倍。

2004年是公路建设飞跃年。交通局紧紧围绕打造‘工业强市’发展战略,强力推进通道经济战略目标，加快路网建设改造升级步伐，全面提升公路通达能力,积极实施‘双百工程’(即新建、升级改造境内100公里国道、省道、县道 新建、改建100公里乡村公路),完成了投资1 680万元全长4.2公里的郑少高速东引线工程 完成了投资1 880万元全长12公里的下庄河至平陌道路升级改造工

程 完成了投资 2 200 万元全长 55 公里的王超路、密新路、东柿路县道升级改造工程 完成了投资 1 000 万元全长 13 公里的南环路升级改造工程；完成了投资 1 100万元全长 16 公里的荥密路大修工程 各乡(镇)完成了升级、改建乡村道路 100 公里。全市公路通车里程 1 740 公里。其中，高等级省道 3 条 71.9 公里，高速公路（郑州至少林寺新密段）38 公里，县道油路 7 条 102 公里，乡道油路 106 条 829.95 公里，村道 180 条，总里程 699 公里(含砂石路 116.3 公里)，大、中、小公路桥梁 91 座，总延展度 2 020 米。公路密度每百平方公里达 170 公里。形成了七纵八横的公路交通网络，实现了乡乡通二级油路、村村通公路的梦想。

四

新密市域的铁路交通始于 20 世纪 50 年代，经过几十年的改建、扩建，干线里程不断延伸，支线不断增多，车站建设不断完善。2004 年年底，新密境内铁路总延长 130 余公里，新密车站年发货量在郑州地区位居第一。新密线、宋告线、朝杞线是新密铁路运输的主动脉，特别是 14 条运输专用线的相继修建，形成了较为完善的新密铁路运输网络，这不仅解决了密煤外运的困难，而且促进了新密煤炭生产的发展；同时，为开发新密的矿产资源和方便人民的生产、生活发挥了巨大的作用。

五

新密市域的公路运输始于新中国成立前。 1946 年，正大煤矿经理王笃臣购买两辆汽车搞煤炭运输。1947 年，国民党县联社职员王振兴、宫风阁用县人头税购买汽车一辆，专供接送县政要员。新中国成立后，1953 年，组建密县运输管理站。当年郑州市开通了郑州至密县客运班车线路，每日往返一个班次，开辟了密县汽车客运的历史。1958 年，建立密县交通局汽车队，有 8 辆嘎斯‘ 51 ’型汽车，投入大炼钢铁运动。1962 年春，6 省 5 市 38 县的 600 余辆汽车，云集密县运输煤炭。1965 年，开封公路运输公司第四汽车队进驻密县，承担新郑、登封、密县客、货运输任务。1970 年 4 月，密县汽车队发展汽车 10 辆，职工 24 名。1976 年商业系统购置汽车 10 辆，成立了商业汽车队，投入运输市场，至此，新密的运输事业完成起步阶段。

改革开放后，1984 年 2 月，国务院发布《关于农民个人或联户购置机动车船和拖拉机经营运输业的若干规定》后，新密市的个体汽车运输迅速发展。

1993 年以来，新密市的公路运输步入快车道。随着公路基础设施的改善和提高，公路交通网络的形成，运输市场的全面开放，刺激和推动了新密道路运输

事业的蓬勃发展。个体运输车辆猛增，相继开辟了长途、大吨位载重汽车运输业务。发达的交通运输为新密经济带来了无限商机和滚滚财源。面对雨后春笋般发展起来的道路运输局面,市交通局领导审时度势,抢抓机遇,于 1995 年 9 月成立了新密市道路运输总公司，该公司下设 24 个分公司,基本统揽全市汽车客、货运输，极大地满足了新密经济的发展需求。与此同时，郑州客运公司，新密一、二、三运输公司由货运转为客运。截至 2004 年，新密市域内拥有机动车辆 12 856台、27 312 个吨位,拖拉机 3 390 台、3 000 个吨位，其中新密市客车 740 台,客运出租车 650 台,承担城乡线路 23 条,出境线路 19 条,过境客运线路 10 条。新密市区公交线路 7条,年客运量 1 153.2 万人次,客运周转量 21 516.6 万人公里。基本实现了村村通客车。货运车辆 2 830 台,承担着新密 80% 的运力，年货运量 1 641.6 万吨,货运周转量 61 540.6 万吨公里，成为新密资源产业迅速发展的鼎力支撑。目前新密市的公路客、货运市场已臻成熟，规模已基本形成体系,业已形成运力强大,站、车配套,功能齐全,辐射面广,方便、灵活、快速的运输新格局。新密公路运输市场已成为新密经济走向繁荣的中流砥柱。

六

新密市 10 多年来公路交通运输事业的先导作用，带动了交通产业的全方位发展。20 世纪 90 年代以来，交通部门积极实施“无路不富，小路小富，大路大富,大交通带动大发展”的优胜战略,加大公路建设投资力度,有力地拉动了相关产业链条，使新密市的县域经济活力倍增。“公路带动”成为区域开发的普遍经济现象。哪里有高质量、高标准的公路延伸,哪里就地产升值、楼房耸立,继之工业兴起、集市繁华，形成工业商贸文化科技产业的聚集。紧密依赖于交通的耐火、造纸、煤炭、建材四大支柱产业的利税,占新密市财政收入的六成以上,使新密交通和经济结为相伴相随的孪生姐妹。

交通发展带动了筑路产业。筑路材料、筑路机械、劳务输出等连带发展，部分剩余劳力在筑路这块大市场里找到了发家致富的门路。近 12 年来,累计投入公路建设资金 14.8 亿元。新建、改建、扩建乡村公路 98 条、442 公里,用于公路建设的石子 220 万余立方,沙子 6.6 万余立方,白灰 55.6 万余吨,水泥 7.5 万余吨,沥青 5 万余吨,劳务输出 259.3 万个工日，还有各种筑路机械等。当地群众直接受益于出售石子金额 4 642 万余元,沙子金额 352.8 万余元,白灰金额 4 290 万余元,水泥金额 1 737 万余元,沥青金额 1.42 亿元,农民投工收入 4 278 万余元,机械施工收入 6 448 万余元。

运输产业发展壮大。郑运驻密客运公司，平均每年完成客运周转量 7 310 万人公里,客运收入 800 余万元,上缴税利 30 余万元。新密市道路运输总公司

拥有客、货汽车 632 辆，下属 17 个货运公司和 4 个客运公司，年货运量 150 万吨，货运周转量 416 万吨公里，年客运量 179 万人次，客运周转量 14 357 万人公里 。

车辆服务业如雨后春笋蓬勃兴起。公路通，百业兴。公路的发展和机动车辆的增多，带来了相关产业的繁荣兴旺。一是汽车维修业。改革开放打破了计划经济的传统模式，由交通部门的独家经营变为国家、集体、个体一齐上。目前全市汽车维修业 193 家，就业 1 000 余人，固定资产 1 900 余万元，年收入 88 万元。交通局于 1999 年筹资金 240 万元，建成了新密市一流的汽车维修企业——新密市中外汽车维修中心，企业净资产 2 639.6 万元，经营收入 2001 年为 2 486 万元，六年期间向国家交纳税金 721.3 万元，成为新密运输骨干企业纳税大户，被市政府定为重点保护企业。二是汽车配件业。全市汽车配件门市 80 多家，从业人员 200 多人，固定资产 4 000 万元，年收入 260 万元。三是石油业。新密市石油站，由过去石油公司独家经营发展到现在的 60 余家，从业人员 1 200余人，每年销售汽、柴油 10 万余吨，上缴国家税利 300 多万元。四是汽车美容业。车辆冲洗美容业户由原来 5 处到现在的 50 余处，从业人员 300 多人。五是搬运装卸业。搬运装卸组织从 1953 年惟一一家密县搬运站到现在的搬运组织 21 个，从业人员 1 168 人，年装卸量 256 万吨，理货量 32 万吨。这些产业的兴起，既解决了人员就业，又为国家开辟了税源，为振兴新密经济作出了贡献。

在发展公路产业的同时，新密市交通局结合自身实际，自力更生，因地制宜，围绕主业办副业。多方筹资，先后创办经济实体 13 个，其中有康乐中心、交通煤矿、鸿运歌舞厅、青新医用氧气厂、气体开发公司、观音堂道班养猪场、丙午大酒店、小型养鹿场、交通造纸厂、实业有限公司、通兴有限公司、通达筑路有限公司等。先后安排就业人员 260 人，拥有固定资产 800 万元，每年产值达 1.5 亿元。交通产业的社会经济总产值跃居新密市第二位。

七

新密市交通运输事业之所以迅猛发展，是因为有一支高素质的干部职工队伍。新中国成立初期，从事公路运输管理业务的只有 10 多人。截至 2004 年年底，交通系统共有干部职工 969 人。文化结构大专以上学历占 23%，有专业技术干部 144 人，其中，中高职称占 25%。工人队伍中，中级以上工人占 70%.

新密市的交通干部职工队伍，是新中国成立后逐渐发展壮大起来的。从 20 世纪 80 年代开始，为适应经济建设的需要，交通局将干部职工的教育和培训列入常规性工作。针对交通人员素质偏底，文化水平参差不齐的状况，坚持以人为本，提高全员综合素质。经过十多年的不懈努力，干部职工文化水平、技术素质

此为试读，需要完整PDF请访问：www.ertongbook.com

等跃上了一个新的台阶。交通系统在公路建设、运输管理、交通创业、企业管理、内部运行机制等方面，加大技术创新和人才开发力度，积极推广应用新材料、新技术、新工艺，成效显著。目前，一支政治、文化、技术、业务素质较高，门类齐全，结构合理的管理队伍基本形成，在新密的公路交通运输事业中发挥着重要作用。

1993年以来，新密市交通人在各级政府的正确领导下，发扬开拓创新、负重拼搏、勇争一流的精神，紧紧以经济建设为中心，为扩大城市框架，打造工业强市，努力实施建设新密大交通，带来经济大发展的先导战略，强力推进交通产业化进程；发扬善打硬仗，敢打恶仗，勇打胜仗，勇争第一的优良作风，风餐露宿，夜以继日，与大地为伴，与风沙为伍，使新密交通人的懿德俊才得到了充分展示；发扬默默无闻，兢兢业业，呕心沥血，鞠躬尽瘁大干事业的精神，使新密公路交通运输事业发生了翻天覆地的变化。新密交通人还在交通文化、文明创建、扶贫救灾、城市建设等方面发扬了牺牲精神，付出了艰苦的劳动，流下了辛勤的汗水，作出了无私的奉献。交通系统涌现出了许多先进群体和先进个人，1993年至2004年，连续13年获县(市)先进、红旗单位。连续18年获得“河南省公路金杯县”称号。他们的先进事迹感人肺腑、催人奋进。在兴市富民，全面奔向小康社会的伟大历史进程中，新密交通人将会继续勇担神圣使命，倾情发展交通，在以胡锦涛为总书记的党中央领导下，坚持马克思列宁主义、毛泽东思想，高举邓小平理论伟大旗帜，努力实践“三个代表”重要思想，为再创交通工作新局面而谱写交通发展新篇章。

新密交通事业在历史的发展进程中，发生了翻天覆地的变化，取得了令人瞩目的成就，为新密的经济社会发展、政治文明、物质文明和精神文明建设做出了应有的贡献。社会在前进，历史在发展，过去的成就和贡献已载入了交通发展史册而成为历史，同时，历史又赋予了新的使命和责任，承前启后，继往开来，以新的时代风貌、新的举措，应接新的挑战，实现新的目标，是新密交通人义不容辞的责任。新密市委、市政府已确立了实施“工业强市”的发展战略。新密市的交通事业将以更高起点、更高标准、更快步伐，以“建设新密大交通、打造通道经济”为目标，抢抓机遇，克难攻坚，追求卓越，精诚奉献，使交通事业的快速发展，为新密市的经济腾飞插上金翅膀，把新密带入跨越式发展的新时代。

在未来的2005年至2008年，新密市交通局把加快发展作为交通工作的出发点和落脚点，用科学发展观统领全局，坚持立党为公，执政为民，以打造工业强市、构建和谐交通为目标，紧紧抓住国家实施农村公路投资“五年千亿元”工程和省、市优惠政策的大好机遇，以加快农村公路发展为核心，以建设村道为重点，以完善提高乡道为基础，以科学养护为己任，力争用两年时间提前完成“村村通油路”工程，促进县、乡、村公路协调发展。主要目标包括完成省道S316线绕城路、S232线荥密路升级改造，完成S323线关口至平陌界河和郑石高速干线建设

任务,完成大北环、大南环路网建设和 1 000 公里‘村村通油路’工程,构建以省道和高速公路为骨架,以县道为主线,以乡村道路为支脉,联网成片、四通八达的大交通格局。道路运输业继续发展提高运输生产力水平，旅客运输逐步增加高档客车比例。货物运输在不断优化运力结构的同时，协调大件、保鲜、危险品等专业运输车辆。进一步提高和完善站场等基础设施建设，尽快改建汽车客运东站,完善和提高客运东站配套功能,使旅客乘车更加方便、快捷、安全、舒适,更好地服务于城乡人民生产、生活，促进人流、物流、信息流。加快城乡区域经济发展，完善道路运输信息指挥系统，培育和发展道路运输市场，提高集约化、规模化、区域化、科学化、现代化经营水平。

社会发展是永恒的主题，人类进步是追求的目标。新密市交通事业宏伟蓝图已经绘就，未来征程任重道远，新密交通人在新世纪的伟大征程中，将凝聚更大的智慧和力量,与时俱进,开拓创新,在科学发展中走向未来,在深化改革中走向更大的辉煌。

第二章　大事记

新石器时代

新石器时代前期，超化莪沟北岗裴李岗文化遗址说明，我们的先民 8000 年前就在这里过着定居的生活，开拓原始道路。

古密地为补国，都城在今县西牛店一带。

在距今四五千年前,黄帝迁都有熊,居轩辕丘(今曲梁乡古城寨),开辟了以黄帝宫（刘寨镇）为大本营出师征战的道路。

夏 商 周 时 期

唐尧、虞舜、夏、商四代,密县属豫州。

约公元前 21 世纪，夏启在新寨（刘寨镇新寨）建都，开辟了以此为中心的道路。

周初,密县为密国、郐国。密为周宣王所灭,都城在今大隗镇。郐国妘姓,为火正祝融之后，都城在今曲梁乡古城寨村。公元前 769 年郑武公灭郐国,在今大隗镇置新密邑，也叫新城。

周烈王元年（公元前 375 年),韩哀侯灭郑,新密邑属韩国。

秦王政十七年(公元前 230 年),秦灭韩,新密邑属秦国。

西周初期实行分封制。当时从都城镐京（今西安市西南）通往诸侯封国的道路称国野涂，宽三轨(5.54 米)。诸侯国向周王纳贡时,在道路上设有吃饭、饮水和歇脚的地方。

秦汉魏晋南北朝时期

公元前 221 年，秦始皇统一六国后，新密属颍川郡。秦始皇下令修筑驰道，规定车宽 6 尺，一车可以通行全国。

公元前 205 年,汉高帝刘邦始置密县,属河南郡,县城在今大隗镇。

北魏孝昌二年(公元 526 年),分密县为武陵、曲梁两县,属广武郡。北齐天保元年(公元 550 年),撤武陵、曲梁二县,复置密县,属荥阳郡。

隋唐宋时期

隋文帝开皇元年(公元 581 年) 密县属郑州。

隋炀帝大业十二年 (公元 616 年),因密县发生水灾,将县城从大隗迁至古法桥堡(今密县老城)。

唐武德三年 (公元 620 年),撤密县置密州,辖零水、洧源二县。次年,废密州,撤零水、洧源二县。复置密县,属郑州。

北宋初年,密县属河南府 宋神宗熙宁五年(公元 1072 年),改属京西北路。

元明清时期

至元二十五年(公元 1288 年),改南京路为汴梁路,领州五,密县属郑州。

至正二年(公元 1342 年),密县改称密云县,属钧州。

元顺帝至正十九年 (公元 1359 年)二月"人相食,密县蝗食禾稼,所在蔽日,碍人马不能行"。

明洪武元年 (公元 1368 年),改密云县为密县,属开封府钧州。是年,据《明太祖实录》记载"丧乱之后,中原草莽,人民稀少……道路皆榛塞,人烟断绝。"

弘治八年(公元 1495),建通济桥(大隗镇东)。

洪武、永乐年间(公元 1368—1424 年),官府组织山西洪洞县人,多次移民密县。

明万历三十三年 (公元 1612 年) ，知县刘有源于县城东创建石桥 3 孔,平坦如地,行人便之,今称石桥。

清初，密县属开封府禹州。

明，魏尚谦在县西关外修建广济桥。清顺治七年 (公元 1650 年),知县李芝兰重修，改名为惠政桥。后称李公桥。

清康熙二十八年 (公元 1689 年),知县衷鲲化在县东、云蒙山南,重建浮山双桥，俗称寡妇桥，后称官夫桥。

此为试读,需要完整PDF请访问: www.ertongbook.com

清康熙三十三年（公元 1694 年),知县袁良怡在县东三里,马汉河上,建石拱桥。后称马场河桥。

清乾隆十五年（公元 1751 年)十月四日,清乾隆及皇太后,巡幸游嵩洛,十月途经密县，憩留牛店镇，尖营膳毕，易骑围猎，射虎于城西北隅之裴家凹（今周楼村裴洼),日夕驻跸于城东大营。百姓顶香,跪道旁迎送,以数万计,老民、老妇恩赏银牌。

清光绪二十三年（公元 1897),超化煤矿矿主李世斋,因偷、漏国税和作风不端，代理知县祝康棋责成对李罚款用作修路。从县城东关至梁寨河，全长近 2 华里,宽 1.67 米,用青石铺砌。

民国时期

1924 年,国民党政府修建郑洛南线,东起郑州,西接郑洛北路于偃师。在密县境内从新郑交界处的盆王,途经曲梁、三岔口、七里岗、老县城、下庄河、牛店至登密交界处的南坡，密县境全长 35 公里余,土路面。

1926 年 8 月，密县成立实业局，南街人王政君任局长。

1927 年冯玉祥任河南省主席时,实行衙门改革。原来的‘工房长课’改为建设局,办理农、林、牧和交通业务。

1937 年 7 月,郑州经郭店、密县、登封与偃师至洛阳公路即郑、洛南线公路通车。

是年,建成马士奇沟桥,八孔、石墩、木梁、木面,俗称石台木面桥。

1941 年,密县出产的丝绸、金银花、麻纸等,从旧驿道经郑州乘郑汴火车到开封集中后，送往北京参加巴拿马万国博览会展出，仅金银花出口，即换取外汇白银 8 万两。

1945 年,国民党政府为了进攻晋冀鲁豫解放区,着手布防郑、汴、洛三市,整修了郑、洛南线。

1946 年,县建设局改为建设科。科长周中升,技师耿亚卿,技左刘若恩,事务员李发详、杨长江。

是年，正大煤矿经理王笃臣购买汽车两辆，用于煤炭运输。密县始有汽车。

1947 年 3 月,国民党县政府合作指导室成立联合社,职员王振兴、宫凤阁用县人头税购买汽车一辆，为密县官方第一辆汽车，专供接送县政要员。

1948 年 5 月 8 日,国民党驻郑州暂编第一二六旅 9 个团,加上新、密、登、荥四县自卫总队共 2.6 万余人沿郑洛南线西进密县。驻密解放军七十八团、七十七团在城东南塔坡阻击敌人,激战三日,毙敌千余人后,诱敌于登封景店地区,全歼敌 126 旅,登密战役胜利结束。

10 月密县全境解放，密县人民民主政府从牛店迁至密县县城。

中华人民共和国时期

1949 年

3 月，密县人民民主政府设立实业科。

11月,撤销实业科,成立建设科。

1952 年

3 月,建立密县搬运工会,徐棋任工会主席,当时有流动人员 125 人,手推车 100 辆,牲畜 20 头，主要从事百货公司、供销社、粮食局等单位的短途搬运。

1953 年

3 月，开封中心站派郑善民来密筹建运输站，随即开展业务，站址设在老城东关(租赁唐五辈三间瓦房)。

10月，全省对省道和县乡道路作了统一划定，密县至郑州为省道路线。

1954 年

7 月，经省交通部门划定郑州经郭店至密县、密县至荥阳广武火车站、偃师经登封至密县为省道干线。

是年冬，河南省人民政府由开封迁郑州。原郑州专署撤销，所辖新郑、密县、登封、巩县、荥阳等县,改属开封专署。

1955 年

3 月，郑州中心站为了解决郑密公路经常发生路阻和交通事故，指派孟仁安负责，由韩得印等十余人组成郑州中心站驻密安全组，专职负责此项工作，地址设在七里岗。

5 月,郑密公路建成通车。该路从密县老城,途经三岔口、岳村、白寨、杨树岗、三李、侯寨至郑州。土路面,单车道,路基宽 5.5 米,路面宽 3 米。

8 月,南阳地区发生霜灾,密县交通局根据省交通厅指示精神,组织马车 200 辆,由郑善民带领奔赴南阳进行调粮运输工作,历时 4 个月,圆满完成了救灾任务。

12月，省交通部门将郑州经侯寨至密县路线划为主要干线。偃师经密县至鄢陵、郑州经郭店至密县等路线划为次要路线。

1956 年

3 月,县建设科改为交通科,卢永木任科长。

4 月,密县搬运工会改名为“密县搬运一社”。欧同庆任社长。

7 月,根据公路在国防、政治、经济、文化上的意义和作用,划定郑州至密县、新郑经密县、登封至偃师路线为省道路线。

8 月 16 日，省人委决定在本年第三季度内改建郑密公路为石子路面。该线路自密县老城,经三岔口、白石坡、王寨河、杨树岗、三李、侯寨至郑州,全长 46.5 公里。9 月全线动工,次年完工。

1957 年

1 月 5 日，河南省人民委员会颁发《河南省统一调度使用非货运汽车试行办法》,规定所有机关、团体、学校、企事业单位的货运汽车,由运输部门统一调度使用。

1958 年

2 月 1 日,为开发密县煤田,由河南省投资,经铁道部设计总局批准,由铁道部第六工程局第三工程段承包，新密铁路支线正式开工。

4 月，为服务大炼钢铁运动，县人委将李湾水库解放牌汽车 2 辆,商业局、木材公司解放牌汽车各 1 辆,集中在老城东关,由黄振和、王连生负责,统一调度,集运矿石。

5 月 5 日,县交通科、密县公路分段和运输站合并,成立密县交通局,局址设在老城汽车站北院。陈方岐任第一副局长。

7 月，团中央书记胡耀邦来密视察超化东店青年示范场、金花泉小水利发电站和白寨圣水峪水渠。

8 月,陈方岐任交通局局长。

8 月,开封行署为支援大炼钢铁,分别调拨给尉氏、新郑、中牟、密县各 8 部汽车,这 32 部汽车先交密县集中使用。从此密县始建汽车队，隶属县交通局领导，由黄振和负责。县木材公司房屋、地产划拨密县汽车队。

12 月,开封专区西 5 县(新郑、密县、登封、巩县、荥阳),又划归郑州市。

同月，为了适应大炼钢铁的需要，密县各乡均设有交通运输指挥部，负责修公路和搞运输,一年里,整修公路 5 条,全长 79 公里 改建公路 3 条,长 46 公里；新开公路 29 条,长 200.9 公里,改善公路 3 条,14 公里。

1959 年

1 月 31 日,1958 年动工兴建的新郑至密县铁路，县境内线长 25.355 公里，由郑州铁路局验收接管，开办营运。

4 月,为满足各公社运输需求,县人委同意县车队留用 20 台汽车,确保七里岗炼铁厂运输,其余连车带人分别下放到各公社,公社仅有使用权,产权属县。

6 月 13 日,经县交通邮电部门研究同意,将下放司机和人员调回县管理,并办理粮食户口关系。

1960 年

9 月,王荣光任交通局局长。

1962 年

9 月 21 日,自春季开始,河南省 6 专、5 市 38 县计 600 余部汽车云集密县运输煤炭，另有部分公社和企事业单位车辆不断增加。为加强运输市场管理，经县人委和地区交通局同意，建立密县汽车管理站，隶属县交通局领导。

10 月 14 日，县人委为适应交通管理工作需要，决定每区建一个群运站，即城关镇、米村、白寨、超化、曲梁、大隗、观音堂、五里店共 8 个,在七里岗另设一个运输站。每站调配国家干部、正式管理人员各 1 名。隶属县交通局。

1963 年

4 月,郭伟任交通局局长。

12 月 30 日,县车队上缴利润 18 787.36 元,提前 5 个月完成了全年利润计划。扭转了 1962 年亏损 40 557 元的被动局面。

1964 年

10月 15 日,密县境内装卸人员已发展到 853 人。交通局分别在天仙庙、梁沟成立搬运装卸管理大队。

1965 年

6 月 7 日,根据省人委[1965]豫经字 219 号和开封专署[1965]署经字 191 号文件精神,由开封公路运输公司接管新郑、登封、密县三县汽车,在密县建立开运公司第四汽车队,承担三县境内客、货运输任务。队址仍设在密县汽车队院内。

7 月 3 日,根据省人委批示‘县市营运汽车队收归省统一管理’的规定,密县汽车队交由开封运输公司接管。

7 月 5日,密县汽车站站址不够使用,根据县委意见,将公路段、群运站两单位住房 10 间,连同地皮、附属物,全部划归开运公司密县汽车站。调整后,东至郑临公路,南至物资局,北至食品公司,西至城壕东边,占地面积 0.38 公顷。关于公路段、群运站职工住房、办公问题,由开运公司付款 6 000 元,交县交通局,由财政局统筹安排。

10 月 25 日，为改变尖山公社的落后运输状况，促进工农业生产，县政府决

定投资 25 万元,新开辟尖山公路。用民办公助的形式,组织牛店、米村、平陌、岳村、尖山五个公社 3 000 余名男、女青壮年，开始凿山劈石。县长姚彩霞任指挥长，交通局副局长杨合群、尖山公社副社长丁太升具体负责施工。在海拔 1 180 米的崇山峻岭之巅，经过一年的艰苦奋战，从山脚下蒋湾村曲攀山顶尖山大队，修建了路基宽 6.5 米,路面宽 6 米,最大纵坡不超过 9%,96 道弯,扁“之”字形，10 公里长的盘山公路。

10 月，开封专署组织密县、荥阳成立荥密公路施工指挥部负责施工。该线起于郑上公路 31 公里处,止于郑临公路 47 公里处,全长 37.339 公里(荥阳 20.7 公里,密县 16.628 公里）。公路设计标准为路基宽度 7.5 米,泥结碎石、级配砾石路面,路面宽度 5.5 米。最大纵坡 8%,最小曲线半径 20米。汽—13、拖—60,桥面净宽 7 米，涵洞与路基同宽。全线工程用民工建勤加补助的办法进行，于 26 日破土动工。

1966 年

1 月 5 日,荥密公路建成通车。

2 月，根据县委意见和群众要求，县城至平陌客运班线延伸至登封大冶，县城至大隗客运班线延伸至苟堂。

10月 25 日，县长姚彩霞出席了米村至尖山公路通车典礼。密县一举实现了社社通汽车的夙愿。

1967 年

8 月，荥阳至密县客运班线正式营运。

1968 年

4 月,高福来任交通局负责人。

1969 年

9 月,袁春柱任交通局负责人。

是年，石坡口至尖山公路动工兴建,3 000 人参加施工。

1970 年

4 月,为支援工农业生产,解决县级运输困难,开运四队将部分客、货汽车和职工,分别下放到新郑、登封、密县三县,至此,密县汽车队第二次成立。从 4 月至年底，共下放到密县的汽车 10 辆、职工 43 名。队址仍设在东关。

是年,投资 25 万元,石尖公路竣工通车。

1971 年

1 月，周国臣任交通局负责人。

5 月 20 日,密县成立 07108 工程（杞密公路）民兵团团部。该工程西起三岔口，东至商丘、徐州直达连云港，是一条重要的国防干线。密县修建任务是三岔口至新郑交界处的坡刘,全长 20.5 公里,9 月 25 日完工,于次年 5 月进行渣油表处路面。

1972 年

1 月,赵培贤任交通局局长。

5 月,中华人民共和国交通部颁发《公路汽车货物运输规则》7 章、43 条。

10 月,中华人民共和国交通部颁发《公路旅客运输规则》3 章、22 条。

11 月 16 日,公路段工人李海江,将蜡烛放在床头方凳上看书,未灭灯入睡。凌晨 1 时许，蜡烛燃着蚊帐引起糊墙报纸及芦席起火。李知觉后，奋力扑火，为时已晚，急鸣钟呼救。结果烧毁木工房 1 间、汽车修理房 2 间，汽车司机住室 1 间,汽车修理工具、木工工具 125 件等。

11 月 20 日,经县计委同意,将 1968 年精简下发的 13 名(当时下放 14 人,其间死亡 1 人）群运管理工作人员收回原单位。

是年，建成岑路沟至青石河环城公路。

1973 年

4 月,崔泽民任交通局局长。

是年,茅岗至超化 10.1 公里路基进行渣油表处。

0721 备战公路路基、桥涵、石子铺筑路面竣工。

1974 年

是年,0721 备战公路进行渣油表处。改建惠关公路 23.5 公里,石子路面结构。改建关口至苟堂公路 9 公里，进行渣油表处。

新建王庄至助泉寺石子路面 7 公里。

公路段建成容量 500 吨渣油蓄油池和日产量 40 吨石子场。

1975 年

1 月 18 日,开封地区 762 毫米轨距小铁路开始施工,11 月全线通车。密县段东自大隗乡大侯庄入境，经大隗、超化至平陌乡界河，全长 30.94 公里。

5 月,开封地区交通局根据各县要求增加运力意见,密县由专署交通局局长

此为试读,需要完整PDF请访问: www.ertongbook.com