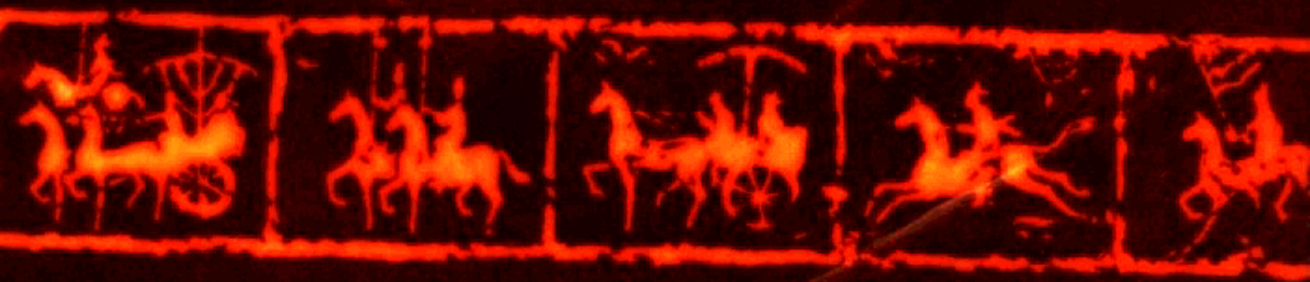


05-10817

# 河间县公路交通发展史略



河间县公路史编写组



## 几点说明

一、本书对数字用法并不一致。公历年号、统计数据用阿拉伯数字；其它帝王年号、习惯写法及词语中的数字，统用中文。至于统计过大数字，为便于阅读，有时中阿兼用。如1亿8千603元等。

二、古代道路里程，悉用华里，直书“里”，不加“华”字；而公路里程，则均用公里。但引用资料时，照原文不予修改，如遇特殊情况，标明华里。

三、各地道路里程，前后不同。概古代里程均依驿站或传统传说，如河间去北京400华里，去肃宁40华里，去泊镇120华里，因实地测量或改线关系，今昔并不符合。于此因陋就简，不再考证。现代里程则均按国家运输部门统一公路里程为准。

四、古今地名，变化很大，本书叙述时尽量注明；但因尊重历史面貌，有时直书古名。如唐、宋河间称瀛州等，不再加注。

五、本书多用半文半白叙述，引用古文，多依原句。初稿中《齐会歼灭战》一文，因与《河间党史》（正编印中）有重复，此次付印时删去。至于书中工程术语，多蒙地区交通局武长春同志指导；其它不当之处请读者予以指正。

河间县公路史编写组

# 序

河间县位于河北省中部，是一个历史悠久、人口众多的大县；历代为郡、国、路、府的中枢，兵家必争之地，尤其在抗日战争与解放战争期间，河间人民更经受了严峻地斗争考验。在文化上是人材辈出的礼乐之邦，从经济上是古代鱼、盐、丝、绸聚散和现代棉、粮、石油的产地。何况它更是前代御路驿站的要冲，现代京大、沧保、河定三大公路干线的交叉网点，境内油田专线与县、社公路纵横分布，交通十分便利。建国前后，我曾在河间工作，从那时起，对这个古老而美丽的地方和这里勤劳质朴的人民，便有相当的了解和深厚的情感。

在这次公路编史中，河间县公路史编写组就是继承了他们历代的光荣传统，在我地区十五个县市当中比较提前地完成了这项工作。1983年6月初，交通部在石家庄召开的第二次全国公路编史会上，做为河北省公路史资料之一，发放全国。河间编史同志们随之更虚心地、广泛地向各地征求了修改意见，再经反复核对，于1983年末完成了定稿工作，统观全书，我有以下几点意见。

一、敢于创试 编写地方史志的形式，无外“续、补、创”三种；有关地方道路交通专著，更是资料奇缺。况河间自1760年（清乾隆二十五年）到现在，地方史志，一直空白，如何填补，更觉无法处理。河间同志们在上级领导和地、县各界人士的大力支持下，竟敢于试新，创修县公路史，确感钦佩。这本书的出版，不仅成为编写地方史志的先声，而且对其它地方如何写县公

路史也起了一定的示范作用。

二、观点正确“史观”问题是编史的大前题，不树立正确的唯物史观，往往会弄成臆造，经不起历史的考验和群众的推敲。河间史书前后贯穿着爱乡、爱国的中心思想和“实事求是”的科学态度，此书没有过去地方志渲染夸大自己乡土的歪风，能较正确地处理通史与专业史，历史分支与边缘科学的关系，同时也揭示了河间历史上道路发展的客观规律。

三、广蒐博采 一个县虽然范围不大，但河间史料，却来自四面八方，既有原因，也有发展，宏微具见，并不孤立；这与他们不惜求师访贤，博览专攻是分不开的。这样的史书不只反映了河间过去和现在的道路交通面貌，也为省、地编史提供了第一手可靠资料。

四、编排适当 这本书对章节的安排：除前言外，分四编、十六章、四十二节、附录四。排列次序，以行政沿革为纲，因系创修，故从秦驰道始。由古至今，先略后详，语言准确，行文通畅，且附有部分照片，堪称图文并茂。全盘布局严谨，章节吻合，如果说把这本书做为将来地方志中交通分志的一个重要环节，是值得一读的。因为之序。

马 书 玉

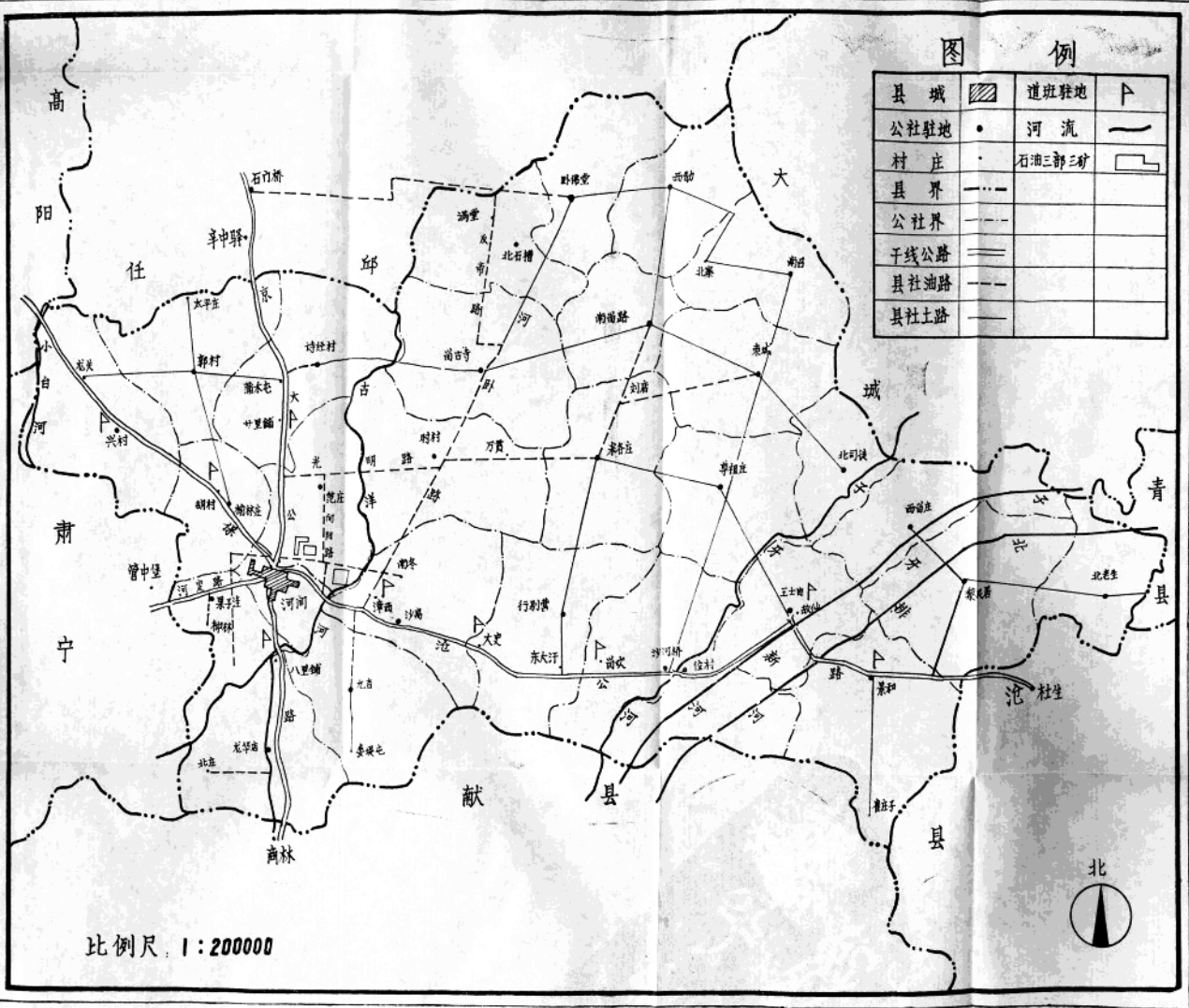
1984年1月于沧州地区交通局

# 河间县公路交通示意图

1983 10 绘

图 例

县城		道班驻地	
公社驻地		河流	
村庄		石油三部三矿	
县界			
公社界			
干线公路			
县社油路			
县社土路			



比例尺 1 : 200000

# 河间县公路交通发展史略目录

前 言	1
第一编 河间县古代道路交通探索	6
概 论	6
第一章 河间行政沿革简述	10
第二章 河间县古代道路略考	20
第一节 秦、汉道路略考	20
第二节 隋、唐道路略考	22
第三节 辽、宋、金、元道路略考	24
第四节 明、清道路略考	27
第二编 河间县公路发展概况	33
概 论	33
第一章 公路创始时期（1912年至1949年）	36
第一节 七·七事变前阶段	36
第二节 日伪统治阶段	38
第三节 解放战争阶段	41
第二章 社会主义改造时期（1950年至1956年）	45
第一节 河间县公路恢复情况	45
第二节 1956年公路水毁和“以工代赈”	47
第三章 经济建设时期（1957年至1965年）	50
第一节 土公路向级配砾石、泥结碎石路面过渡	50
第二节 1963年河间水毁抢修工程纪要	52
第三节 1964、1965年公路阻水改善工程	56

第四章	油路发展时期 (1966年至1978年)	60
第一节	翻修县境干线公路回顾	60
第二节	小故仙水泥混凝土过水路面及引道改线工程	63
第三节	1977年桥梁防震加固工程	65
第五章	经济调整时期 (1979年至1982年)	69
第一节	河间县县、社公路发展情况	69
第二节	京大路河间北段加宽工程	72
第三节	京大路河间南段加宽工程	77
第四节	支油工程	81
第三编	公路业务分项论述	91
概论		91
第一章	河间县交通机构体制演变	93
第一节	交通局 (科) 演变简述	93
第二节	公路管理站 (养路工区) 演变简述	102
第三节	搬运站 (城关、沙河桥) 演变简述	104
第四节	运输队演变简述	106
第二章	筑路技术	108
第一节	河间县公路施工技术	108
第二节	材料准备及机具性能的配备	116
第三章	民工建勤与劳动管理	118
第一节	民工建勤实施情况	118
第二节	河间县劳动管理办法	123
第四章	养护管理	127
第一节	公路绿化管理	127
第二节	公路小修包干	132

第五章	养路费	137
第一节	征费的由来及其演变	137
第二节	建国后河间县征费情况	139
第三节	养路费的使用	145
第六章	客货运输	148
第一节	河间汽车站演变简述	148
第二节	河间县客货运输发展概况	151
第七章	交通监理	157
第一节	河间县交通监理站演变简述	157
第二节	车辆监理实施情况	159
第三节	公路交通标志	162
第四编	专题论述	168
概论		168
第一章	干线公路	170
第一节	京大路河间段始末	170
第二节	沧保路河间段始末	177
第三节	河定路河间段始末	187
第二章	重要桥梁	193
第一节	沧州地区第一座版拱试验桥——河间南八里铺桥简介	193
第二节	历史名桥——河间沙河桥简介	198
第三节	小故仙海河大桥修建始末	203
附录		209
历代编年大事记		209
沧瀛盐运初考		226



京德古御路河间段沿革.....	237
英雄百代传不朽——窦建德懿行二、三事.....	243

## 点 绛 唇

千里康庄，抬头大路连霄汉。移山填谷，改尽崎岖面。电掣风驰，万姓欣如愿。从头写：自由祖国，革命风骚传。

## 前 言

遵照交通部全国编写《公路交通史》的指示，我县在省、地编史组的指导帮助下，经过两年的边学边干，总算草草写成了这本《河间公路交通发展史略》。虽然站在全国公路交通的角度来看，这不过是沧海一粟，但“泰山不厌微尘，海洋源于滴水”，说不定我们这个小册子，也许能在衔接全国、全省公路交通的发展过程中，起到一个小小螺丝钉的作用。现在就我们编写这本书的意义、原则和内容梗概，略述如下：

### 一、编写《公路交通史》的意义和目的

建国以来，在中国共产党的正确领导下，我国公路交通事业，空前飞跃；城乡面貌，焕然改观。几千年的人行土道，一变而为渣油、沥青公路；靠畜力拉引的笨重铁瓦木车，一变而为风驰电掣、日行千里的机动车。这种我们祖先早就梦寐以求的幻想——《封神演义》中哪吒的风火轮、《西游记》中孙大圣的翻筋斗、《水浒》中的神行太保之类——如今都奇迹般地实现了。当然这些变化不是靠什么仙术、魔法，而是靠一些发明家、科学工作者、技术工人和广大农民，艰苦奋斗，付出了一定的代价而换取来的。我们应当珍惜这些业绩，好好接过他们的钻床、切刀，总结他们的经验教训，改正错误，防止弯路，利用前人的成果为现代服务。另一方面要把这些宝贵遗产，传给我们的子孙后代，使他们知道如何发扬光大、激励向前，为人类创造更多的幸福。这就是今天我们要写《公路交通史》的意义和目的。一句话——“古为今用，今为后用”。

## 二、编写《公路交通史》的原则和立场

### 甲、尊重史实、分别主次

公路史是一本专业性质的经济史，它和政治、军事、生产等等有着千丝万缕的关系。因此，凡是与道路有关联的地方沿革、文化古迹、工业、农业、商业等都要写；但又不是一本通史，又不能样样都写。写的时候既要尊重史实，更要分清主次。不浮夸其长。不掩饰其短，一是一，二是二，既不能增，也不能减，更不能改。重点突出的是道路交通，其它资料都是间接资料。找到的材料要分类整理，梳成辫子；入史的时候，要分别主次，不能喧宾夺主。材料不足的情况下，也不能拼头削足，生拉硬凑；对找不到的东西，宁缺勿滥。

### 乙、取舍有据、去伪存真

“据”是写史立论的规矩，不能牵强附会，不能凭空臆造，歪曲历史真象。凡是第一手材料，都要认真阅读，仔细推敲，详记出处，来自何时、何地、何书、何人？“史”可信，“志”亦可信；“史”可疑，“志”亦可疑。“史”不经专家考古或史学界定论的材料，“志”不经参史旁证，碑铭传记有据的东西，均不可以为引证。档案资料，也要识别真伪，不仅过去《唐六典》的疑案<sup>①</sup>；近代敌伪档案中，此类文字也占一定的比重。本来某些法令，是经当时的当权者给发布了，并且公文确已入档，但由于某些客观原因，没能付诸实施。我们如果不与辨别真伪，那就将错上加错，贻误后人。古代的资料要考证，近代资料要调查访问，予以核实然后采用。传说的东西，座谈的资料，非经反复对照，确切无误，不可轻易入史。

### 丙、立场鲜明、不阿不曲

世界观是写史的灵魂，没有鲜明的立场、便易混淆是非，甚至指鹿为马。这样写出来的东西，是经不起推敲和不配供人借鉴的。对一个历史问题的看法要一分为二，秦始皇修驰道、隋炀帝开运河，在当时他们是奴役人民，自己没挖一锹土，是历史上的暴君。相反，这个以劳动人民为主导的历史重大事件，无论其动机如何，是为了开疆扩地或娱游消遣，若没有这两个暴君的推动作用、还是不可能迅速实现那样规模宏大、震撼今古的奇迹的。我们今日写交通史固然不能承认是这个皇帝修了驰道、那个皇帝挖了运河，但对他们执政的那个年代起到的历史作用还不能完全否定。历史是时代的见证者，写史要看到事物发展的反正两个方面，不颂扬、不歪曲、不迁就，立场鲜明，为人民树传，为祖国立言，为时代传真，叙古述今，应秉笔直书，不存偏见。

#### 丁、史论结合、注意影响。

《公路交通史》要包括各个时期公路事业的组织机构，路政管理，路桥修建等等。更重要的是在行文当中，要总结各个时期、各个环节的发展演变，经验教训，影响作用。哪些应当作为典范，令人学习，哪些应当引以为戒，不可再蹈复辙。这样就需有叙述、有评论、有章法、有文采，史论结合，方能称史。写史重事实，立论要严谨，做到褒贬有据，论断中肯。要按照历史唯物主义和辩证唯物主义的观点，根据当时的历史背景，客观地分析研究，做出符合实际、恰如其分的评价。我们今天所办的每一件事，所说的每一句话，都会给后人造成程度不同的影响。所以我们必须肯定要建设高度的物质文明，更需要建设高度的精神文明；只有高度的精神文明，才能保持社会的长久安定，保证科学文化的发展，加速建设四化与实现四化。继承历史遗产，总结现

代的物质文明与精神文明实有助于研究和揭示历史发展的客观规律，以便为祖国下一代奠定更向前进的良好基础。

### 三、我县《公路交通史》的断代问题和编写路子

我们编史的立场观点已如上述，那么公路发展问题究竟应如何断代呢？一方面依据我县道路发展的特点，另一方面则按照一般写通史的路子，把全册分成三个时期：即古代（从秦汉到清末——驰道、驿道）、近代（民元至全国解放——公路创始时期）、现代（建国后——公路发展时期）。第一编写古代道路，因为我们相信道路的发展既受自然地貌的限制，又为当时历史条件所制约；故以行政沿革为纲。本着详今略古方式，仅述其概略。第二编写公路发展，结合现实，接碴对口，弄清来龙去脉。第三编写机构演变，路政管理，工程业务等。写时要周密，不添枝叶，务求公允，力避偏废。但由于十年动乱影响，省、地、县档案文件，破坏丢损殆尽，我们因占有的资料所限，叙述有失详尽。在执笔过程中，虽经多方搜罗，冀求完善；然时移势易，境过人非，终难如愿。至于我县主要公路干线，重大工程与重要桥梁，均于第四编做专题论述。附录中的《历代编年大事记》粗而不详，偏废难免。至于史话，点缀篇末，仅供参考。凡看到这本《史略》的同志，请提修改意见，赐教者我师，非议者我友。为了地方公路事业和子孙后代的文明建设，希望各界有识之士，帮助我们搞好这件工作。这本书仓促付印，非敢甘冒不韪之讥，庶亦抛砖引玉之意。

在查阅文献中，多蒙河北省公路交通史编委会、沧州地区交通局档案室、沧州地区档案处、河间县档案馆、保定市图书馆、河间县文化馆、河北省师范大学地理系、河北大学历史系、河间县

水利局及修路指挥部的一些同志们热心耐心地提供资料，在编写过程中，更蒙沧州地区前交通局副局长杜西林同志诚挚无私地及时指导与支持。——对以上大家的高风亮节，深情厚谊，附此一并致谢！

**注：**《唐六典》书名。唐玄宗时官修，题玄宗撰，李林甫等注，实出于张九龄之手。三十卷，以三师、三公、三省、九寺、五监、十二卫等为目，述其职司、官佐、品秩。这些制度规程，在当时并未完全实行。但唐人讨论典章，也常加引用（1979年上海辞书出版社《辞海》中卷1579页）。

**河间县公路史编写组**

# 河间县公路交通发展史略

## 第一编 河间县古代道路交通探索

### 概 论

考古证明，地质年代第四纪全新世、新石器时代，我省境内大部分地区已有人类聚居，河间及其附近地带，便是磁山文化、仰韶文化与龙山文化交错存在的接触地区<sup>①</sup>。随着海岸线的推移和陆地的形成，我们祖先的活动，也就随着海岸线的延伸由西东渐，天津市四道贝壳堤的形成，<sup>②</sup>充分有力地肯定了河间虽较早成陆于天津，但在距今一、两万年以前的旧石器时代晚期，河间是否已经成陆？直到现在考古学家们还没有作出确切的答案。

孙中山说：“道路为文明之母”，我们无妨更进一步说“交通乃求生之本”。人类为了谋求生存，就得外出寻食猎物，采集生活资料（甚至用战争），为达到这一目的而做出的一切频繁活动的结果，便形成了最早的交通道路。

传说中的夏（约公元前两千年左右），由于史学界尚未定论，故此对当时的道路情况无法推断。商代甲骨文及战车的出土，说明了商代的交通已相当发达。公认武丁（商汤的孙子，商的首领，约公元前十三世纪）已有驿传（古代邮递机构）之设。据《嘉靖河间府志》记载，河间“商为瀛国地”。当时河间西南至商都（今河南安阳境内）、北至燕亳（今北京市、西北至有易（今易县一带）西至虺部落（今定县一带），均有路可

通。

公元前十一世纪周武王（姬发）灭商，通道于九夷，肃慎来贡<sup>⑤</sup>。河间为燕地，属幽州。周代不仅开辟了很多道路，而且加强了路政管理。《国语·周语》记载：“雨毕而除涂，水涸而成梁”（雨后整道，水干修桥），“列树以表道，立鄙食以守路”（道旁植树，设专人护路），这一系列的史实，证明周代的路与桥已相当可观了。《诗经·大东》的诗句也说：“周道如砥，其直如矢，君子所履，小人所视”（砥是农家用的碾盘，矢是箭，意思是说，道路坚平且直，贵族可以往来专用，平民负责养护）。周代道路当然主要是为了皇帝出巡、诸侯朝贡、战争需要和驿递往来而服务，但是这对发展交通却起到了积极地推动作用。

我们对河间古代道路的探索，夏商时代，既感年代久远，渺茫难踪，更感资料贫乏，难以定型。至战国时期，燕置武垣、赵治都军城于今河间，“河间”之名（指今献县河城街）已见。我们不过按照历史学家和方志学家总结的宝贵意见，以行政沿革为纲，探寻道路之梗概。秦始皇经历了几十年的惨淡经营，远交近攻，终于实现了吞并六国，统一中原的愿望。由于他在战争中的实践，感到道路交通与王霸事业关系的重要，所以在他执政以后，便开始了“车同轨”，“为驰道于天下”等一系列的措施。中国道路交通的发展，到秦是一个重大改革的分野。当时一队队的军旅戍卒开赴边疆。一辆辆满载珍宝、粮秣的车辆驰赴咸阳，一批批苦役被送往关中修造宫殿陵寝，或送往塞北修筑长城，全国的驰道上出现了空前繁荣的、畸形的历史画面。汉承秦制，扩郡县、辟交通、通西域、设盐运，对道路发展也做出了很多贡



献。因此，本书对古代道路之探索首编首节先自秦汉开始。本着详今略古的精神，对各朝代择要叙述。第二节不著魏晋，直述隋唐，其意并非单纯从略，盖魏晋情况复杂，均非真正大一统局面。隋朝统一了南北朝一百七十年的南北分裂，<sup>①</sup>开运河、建郡县，在历史上做出了许多了不起的大事。仅今河北省内就有隋建县一百个以上；桥梁建筑技术，也空前提高，这对促进地方道路发展起到了重大作用。所谓“千里笙歌彩带动，龙舟碧浪下江都”，这不仅是当时隋炀帝穷奢极欲的表现，也是隋代交通便利的象征。唐朝疆域辽阔，全国驿路近五万里，我县当时盐运也异常兴旺，况历代隋、唐并称，国内外影响巨大，故次节直述隋唐。第三节辽、宋、金、元四个朝代中的三个朝代，崛起北方，与宋争战最久，当时几乎岁无宁日。河间地处北方重镇，军事频繁，驿使往来，络绎不绝。况金、元于我县均置总管府，设转运使，因此，河间既为物资聚散之通衢，也是军事战略之重地。四朝影响俱深，故辽、宋、金、元并述。第四节明、清道路叙述，仅以御路为主。这时全国官马大道，已相当发达。河间为京南第一大府，系南七北六、十三省往来咽喉之地，故县境大道，不仅官用，更为民需。但历史的规律总是辩证的，清末新潮日盛，修铁路、废驿站、随着两千多年封建制度的崩溃，河间御路的黄金时代已渐消逝。此篇各节虽系粗线勾划，但亦尽量求实，冀幸漏万挂一。

#### 注：

①磁山文化：又称粗陶文化，1977年首次发现于我省武安县西南磁山公社而得名。据测定距今7,300年左右，相当于我国古史传说中的神农时代，属于新石器时代。