

夏河縣公路交通史

哈爾濱交通局編史組編



交河县公路交通史

泊头市交通局编史组编写

文河县公路交通史

公路交通史
为现代服务

刘俊庄
一九八五年九月二十日

泊头市人大常委会主任

刘俊庄题词

序

感谢交通局编史组的同志们，他们在没有编史经验的情况下，经过不懈的努力，将我市第一部史书——《交河县公路交通史》送到了我们面前。

泊头市（即原交河县）位于河北平原东部，属海河流域。这里地势平坦，土壤肥沃，气候温和，自古以来粮油并茂，梨枣俱丰，且素称铸造之乡。其中尤以鸭梨为最著，在国内外享有盛名。作为繁荣经济先决条件之一的交通运输，也在这块土地上不断得到发展。从古至今，交通运输的兴衰都对社会的发展起着重要的作用。因此，认真写好交通史，对总结历史经验，指导今后工作，都有着十分重要的意义。也正因为这样，编史组同志们的劳动成果便愈显得可贵。

真实是史书的生命。纵观全书，史稿坚持了实事求是的原则，比较客观地再现了泊头交通运输发生、发展和演变的历史面貌，评价了交通运输在促进泊头经济繁荣、生产发展和人民生活提高等方面的地位和作用，反映了历代劳动人民在交通事业中的贡献和聪明才智。这是我读完全书后最深切的感受，也是这部史稿最显著的特点。

此外，史稿注意了思想性、资料性与科学性的统一。编者把大量的资料去粗取精、去伪存真，本着略古详今的原则，进行了合理加工和布局，从宏观到微观，从内涵到外

延，环环紧扣，层层深入，使之成为有机的整体，同时，史稿语言简明通俗，文风厚重朴实，读后颇有亲切之感。

自然，如同金无完赤一样，史稿也有其不足之处。主要是在史论结合方面，有些地方议论不充分，有些地方则失之确当。但和整个史稿比起来，这只不过是玉中之瑕。

参加革命以来，我曾先后在泊头工作几十年，对泊头的大地和人民，都有着极深的感情。因此，上述管见很可能因偏于感情有过誉之嫌，但这都是我自己的感受。以上随感，权当本书之序。

郭志强

一九八五年四月二十七日

原交河县县长 郭志强作序

前 言

历史，是岁月流逝过程中对人类活动的记载。而“公路交通史”则是在历史长河中关于交通运输方面所发生的事物的具体记载。

我们在省、地编史办公室的指导和帮助下，经过深入学习，广泛搜集资料，几经调查、核实，数易其稿，终于写成了这本《交河县公路交通史》。由于我们水平低下，知识浅陋，只能表述出交河县交通运输的一些概貌。希冀在全国、全省交通运输这座宏伟的“摩天大厦工程”中，提供一砖一瓦的小小贡献。现仅就我们编写此书的立意、目的、立场，和本书章法的安排等内容，简略介绍如下。

一、编史应该总结继承前人的业绩。

我们的祖先，为了繁衍生息，始终同大自然进行着艰苦卓绝的斗争，而发展交通，正是人类和大自然斗争的重要手段。由羊肠小道至人畜驮运道路而至车马大道。这个车马大道，却是由几千年乃至上万年的岁月发展演变而成。但自中华人民共和国诞生以来，在党的正确领导下，仅用了三十二年时间，奇迹般的社会剧变，城乡面貌，生气盎然；物华天宝，人寿年丰；交通运输，焕然一新。人行土路，一变而为沥青（渣油）路，坡平线直，油光闪亮；铁瓦木轮车，已成历史陈迹。代之而来的是各种机动车辆，风驰电掣，日行千

里。这些变化。是在党的领导下，广大科学家、发明家、革命干部和劳动人民辛勤劳动的伟绩。

因此，这些经验和业绩，实属来之不易，我们应该予以总结继承，发扬光大，留传后世。这就是我们编写史书的立意和目的。

二、编史应充分体现爱国主义精神

我们在编史过程中，首先考虑到怎样使本系统的广大干部、职工，能够受到共产主义、社会主义和爱国主义教育，从而激发人们爱祖国、爱家乡、爱公路交通事业的热情，为建设精神文明和物质文明，作出应有的贡献。

我们在这部交通史中，简述了历代的有关历史战争。它既有酿祸于人民的一面，又有促进交通发展的一面。如在写到隋炀帝为了侵扰高丽和天下游览而开挖“永济渠（南运河）”；清康熙、乾隆，为外出巡游而修御路建驿站等，均据史略述而加以分析，定其正面，否其反面。又如日军侵占交河县后，企图利用交通为侵略服务，到处修路建岗楼，肆意残害人民。我们就写了人民同仇敌忾破坏交通，扼制敌人至寸步难移的壮举。同时还叙述了富镇“烈士塔”的悲壮史实。这样既能把史实编入史册，又能起到爱国主义教育。激发人们热爱社会主义，热爱交通事业的热忱。

三、编史应尊重史实，去伪存真

我们在编史当中，既认识了“假大空”的危害，更认识了“人云亦云”的弊端，采取了历史唯物主义与辩证唯物主义的思想方法，紧紧扣住“公路交通史”这个专题，广泛搜集资料，再进行研究整理。

只有下功夫、广搜集、深探讨、细研究。取舍有据，才

能去伪存真。如写到水路交通运输时，在《交河县志》载有“清河（清凉江）相传五代时赵王镒，于此河运粮，以助晋师”。我们查证到五代时的后晋，于936年建都汴（今开封），至946年灭亡。仅在这十年兴衰中，赵王镒何许人也，则无从核实，故没有编入。又如国民党于1936年抢修平大路一事，初稿写该路由富镇向南，沿古御路经阜城县去大名。经过几次查证，实际情况是由富镇离开古御路，折向西南经武邑县去大名。故这次又把它纠正了过来。

四、立场鲜明，论述公允

鲜明的立场和公允的论述，是写史应有的史德。当我们遇到某些历史问题时，首先以辩证唯物主义观点，对问题进行一分为二地分析，既不溢美，也不歪曲。如国民党政府在公路发展方面，写还是不写，最后认识到当时修建公路主体是劳动人民，如实地记载当时情况，正是敢于坚持历史唯物主义的观点。所以，我们就把南京政府时期，对沧石路、平大路和泊富路的修建情况，如实地反映了出来。

五、对《交河县公路交通史》的断限问题和编写程序

在编写当中，根据交河地理和道路发展的特点，把全书大致分成三个时期。一是古代，从春秋战国到清末的人行道、车马道和御路、驿道；二是近代，从民国元年到抗日战争、解放战争，到全国解放的公路创始时期；三是现代，从建国后到1981年底。

在编写中，尽管我们在查阅资料上作了努力，但由于史料不足，对古代和近代的道路发展，很难深查细考，故只能简略地把交河县的行政沿革、县治的形成以及民间道路和御路的演变等，作了略述。对近代部分着重叙述了铁路的出现，

公路的兴起，导致了古御路的衰败；同时也对搬运装卸和短途运输的兴起，作了简略探讨。现代部分是本书的重点，对交通运输的多方面发展，桥梁涵洞的兴建和更替，运输管理机构的组建与演变，多方面多层次地把三十二年来的交通运输面貌，基本构画了出来。

另外，上级规定编史的断限，截止1981年底。当时泊头市尚未设立政区，故在书中仍以“交河县”为行政称谓。

由于我们水平有限，在编写当中，难免有遗漏和不当之处，请了解情况的同志予以批评指正。

编史负责局长： 王金海 孙凤朝

主 编： 钟伟卿 李国财

编辑助理： 任明伦

审稿： 沧州地区交通局编史办公室

武长春 李炳莹 金紫衡

制 图： 宋跃春

封面设计、题字： 张增伦

摄 影： 何东彪

交河县公路交通史

三十二开本

字数十万

一九八五年十月初版

印数一千本

泊头市第二印刷厂印刷

目 录

前 言	(1)
-----------	-------

第一编 交河县行政沿革与

古代交通运输概况	(1)
----------------	-------

第一章 交河县行政沿革简述	(1)
---------------------	-------

第二章 古御路和通衢道路略考	(5)
----------------------	-------

第一节 春秋战国时期(公元前772年至前221年)	(6)
---------------------------------	-------

第二节 秦、汉、两晋时期(公元前221年至公元420年)	(7)
------------------------------------	-------

第三节 隋、唐、辽、宋、金、元时期(581年至1368年)	(9)
-------------------------------------	-------

第四节 明、清时期(1368年至1911年)	(12)
------------------------------	--------

第三章 古代桥梁略考	(17)
------------------	--------

第四章 古代运输	(20)
----------------	--------

第二编 近代交通运输概况(1912至1949年)

.....	(22)
-------	--------

第一章 交河县公路创始前后	(22)
---------------------	--------

第一节 七·七事变前阶段(1912至1937年) ...	(23)
------------------------------	--------

第二节 抗日战争阶段(1937至1945年)	(24)
------------------------------	--------

第三节 解放战争阶段(1946至1949年)	(26)
------------------------------	--------

第二章 搬运装卸与短途运输的兴起	(28)
------------------------	--------

第三编	现代交通运输的迅速发展 (1949至1981年)	(30)
第一章	1957年的以工代赈	(30)
第二章	1963年的水毁抢修	(32)
第三章	1965年的阻水改善	(34)
第四章	1977年的桥梁防震加固	(38)
第五章	沥清(渣油)路的发展	(39)
第六章	县乡公路的开拓与发展	(41)
第七章	泊富路交河城关段油路加宽工程	(45)
第四编	交河县交通机构体制沿革	(47)
第一章	交河县交通(科)局机构体制沿革概况	(47)
第二章	交河县搬运站发展概况	(51)
第三章	交河县马车社发展概况	(53)
第四章	泊头镇交通运输管理机构的形成	(57)
第五章	泊头镇搬运装卸交通运输的发展	(58)
第一节	泊头镇早期的码头工人	(59)
第二节	组织起来的搬运工人和马车运输社	(60)
第三节	由马车运输转向机动车运输的时期	(65)
第六章	泊头镇航运组织概况	(66)
第七章	泊头镇运输站的演变	(69)
第八章	交河客运站发展概况	(73)
第九章	监理工作发展概况	(78)
第一节	交通监理站的组建	(78)
第二节	交通监理工作的开展	(79)
第三节	监理工作的效能	(80)

第十章 公路管理站的演变·····	(84)
第五编 公路交通业务分述·····	(85)
第一章 公路养护与管理·····	(85)
第一节 公路养护的管理机构和组成人员·····	(85)
第二节 公路养护的技术措施·····	(87)
第三节 路政管理·····	(88)
第四节 养路机械·····	(88)
第五节 公路绿化·····	(89)
第六节 交通量观测·····	(90)
第二章 公路修建施工管理·····	(91)
第一节 五十至六十年代初的施工管理·····	(91)
第二节 六十年代中期至末期的施工管理·····	(92)
第三节 进入七十年代后的施工管理·····	(93)
第三章 养路费的征收与使用·····	(95)
第一节 养路费征收组织的演变·····	(95)
第二节 养路费征收的方式方法·····	(96)
第三节 养路费征收的效果·····	(97)
第四章 筑路技术·····	(99)
第一节 土公路的筑路技术·····	(99)
第二节 沥清(渣油)路的筑路技术·····	(101)
第五章 建桥技术的演变与发展·····	(105)
第一节 木桥的架设技术·····	(105)
第二节 钢筋混凝土桥的架设技术·····	(108)
第六章 小修包干经济办法的施行·····	(111)
第一节 小修包干的缘起·····	(111)

第二节	小修包干的范围·····	(112)
第三节	小修包干实施的经济效果·····	(112)
第六编	专题记述·····	(115)
第一章	北京至大名公路交河段发展概况·····	(115)
第二章	泊镇至富镇公路发展概况·····	(119)
第一节	公路线的形成·····	(119)
第二节	桥梁涵洞的修筑·····	(121)
第三节	沥清(渣油)路的建设·····	(125)
第四节	公路养护与行道树栽植·····	(126)
第五节	经济地位及其历史作用·····	(129)
第三章	天津至德州公路交河县段发展概况·····	(134)
第四章	泊镇至大鲁道公路发展概况·····	(137)
第五章	泊头镇解放木桥始末·····	(141)
第一节	解放木桥兴建的时代背景·····	(141)
第二节	解放木桥的修建规模·····	(142)
第三节	解放木桥的作用·····	(143)
第六章	泊头镇胜利木桥始末·····	(144)
第一节	胜利木桥的兴建·····	(144)
第二节	胜利木桥的结构特点·····	(145)
第三节	胜利木桥的历史作用·····	(146)
附录	·····	(148)
	泊镇史话·····	(148)
	1963年交河县抗洪斗争、运输救灾情况纪实·····	(155)
	编年大事记·····	(159)
	编后语·····	(170)

第一编 交河县行政沿革与 古代交通运输概况

交通运输是人类求生存的重要手段之一，从来就和人们生产、生活和日常活动密切相关。

现代的交通运输，无疑是在古代交通运输的基础上发展演化而来。它也和人类所从事的其他事业一样，经历了一个由简单到复杂，由低级到高级，由原始状态到现代化的演变过程。

交河县的交通运输，是全国交通运输棋盘上的一颗棋子。它当然离不开全局的制约，所以交河县的交通运输，又必然在某种程度上反映了全国交通运输的总规律。

第一章 交河县行政沿革简述

交河县地处华北平原中部，北邻沧县、献县，南接阜城，东西两端，分别与南皮和武强、武邑接壤。县境南北狭窄，最宽处二十二点五公里；东西较长，最长处六十八点二五公里。总面积九百零九平方公里。

交河地势平坦，土壤、气候，适于播种小麦、玉米、谷子、高粱、花生、芝麻、棉花、豆类等多种农作物。同时还

适于栽种多种蔬菜和梨、枣、杏、桃等各种果树。名闻中外的天津鸭梨，就出产在交河境内。因此，交河从来就具备着发展农业的自然条件。除此，交河铸造工业也有悠久的历史，近年来更有了新的发展。

我们的祖先，在这块土地上，经历了漫长的历史岁月，生息繁衍。大约在三四千年前，就有人类在这里定居，过着原始的群居生活。奴隶制开始以后，据我国古笈《禹贡》记载，交河一带应属冀州。到了商代，方国部落渐多，确属待考。强盛的奴隶制国家——西周兴起后，交河属幽、兖二州分治。公元前770年至前481年的东周，历史上称为“春秋”，分封的诸侯王国，互相争霸，孤立的周王室已经颓衰。这时，交河隶属晋国。战国时期，交河又属于赵国。公元前221年秦始皇统一六国，划分全国为三十六郡，这时交河属巨鹿郡。东西两汉时期，交河地面属冀州刺史部，归河间国管辖，分治于景成、建成、乐成、成平、中水各县。进入隋代，交河又属河间郡，分治于乐寿、景城、弓高各县。至643年的唐代，社会进入鼎盛时期，交河地面属河北道，先后分治于沧州景城郡、深州饶阳郡、瀛州河间郡。其后宋代交河地面属河间府管辖，治于景城、乐寿。这时方建交河镇（地址在石家圈，现在的西交河）。至金大定七年（1167年），分乐寿为二，一曰乐寿、一曰交河，县城置石家圈。至此始，方有交河县之名称。这时交河属河北东路河间总管府献州管辖。1265年的元代，交河属中书省河间路管辖。1368年的明代，交河属京师河间府管辖。1371年（明洪武四年），将交河县址，由石家圈东移至今治。其间于洪武十年曾并入献县，洪武十三年十一月（

1880年),复置交河。1644年的清代,交河属河间府管辖。

1912年,中华民国建立。1913年废府,交河属直隶省津海道。1928年,改直隶为河北省,交河属河北省。抗日战争时期,交河属晋察冀边区冀中区。1949年共产党为领导的中国人民推翻了代表封建、官僚、买办资产阶级的国民党政府,建立了人民民主专政政权,成立了中华人民共和国。这时的交河,属河北省沧县专区管辖,1958年改属天津市管辖。1961年,交河重归沧县专区管辖。截止到1981年,交河县内共有二十三个公社,一个镇,六百三十一个自然村,六百三十八个大队。人口约四十一万八千人(1981年统计数字)。在党的十一届三中全会以后,广大农村实行了承包责任制,在党的这一正确政策指导下,全县人民在建设四化的途程中取得了长足的进步。

交河县隶属名称沿革表

朝 代	时 间	隶 属 关 系	备 考
春 秋	公元前 772 — 公元前 481	晋东阳地	
战 国	公元前 481 — 公元前 221	赵	
秦	公元前 221 — 公元前 207	巨鹿郡	