

河北省公路交通史

参 考 资 料

(第二十三期)



河北省公路交通史编写委员会

一九八二年九月



目 录

(此专辑系邯郸运输公司编史组自编自审)

邯郸公路运输专辑

建国前邯郸地区政治经济与交通运输概述

.....	邯郸运输公司编史组 (1)
驿运始末	郭真德 (7)
邯郸地区民间运输梗概	郭真德、温成章 (11)
邯郸的变迁	谭峰生 (17)
铜雀三台与陆运的关系	姜福祥 (20)
民营汽车运输的缘起	温成章 (23)
小车社罢工的前前后后	霍志强 (27)
日伪国际运输公司概况	郝致信、谭峰生 (31)
日伪时期的汽车运输	郭真德 (34)
裕通公司的诞生和发展简史	郭真德 (37)
建国前邯郸市内搬运、装卸情况概述	市交运局编史组 (47)

特 约 稿

古邯郸的交通运输	邯郸市文物保管所陈光唐 (50)
----------------	--------------------

资 料 附 录

邯郸地区各县地名考	邯郸运输公司编史组 (56)
-----------------	------------------

古代陆运工具简介.....	霍志强 (59)
邯郸地区民间运输工具略述.....	郝致信 (63)
建国前邯郸地区公路运输营运路线示意图.....	郝致信
邯郸地区建国前公路运输大事年表.....	邯郸运输公司编史组 (69)

历史典故

赵国的兴亡与赵王城的毁灭.....	邯郸运输公司编史组 (80)
胡服骑射.....	邯郸运输公司编史组 (82)

编辑资料来源

.....	邯郸运输公司编史组 (89)
-------	----------------

编后记

.....	邯郸运输公司编史组 (91)
-------	----------------

建国前邯郸地区政治经济与交通运输概述

邯郸运输公司编史组

邯郸地处河北省南端，西倚太行山麓，东临卫运河畔，是山区平原接壤的要隘，自周至秦成为诸侯必争之地。公元前386年，赵国建都后，成为政治、经济、军事文化中心和商业发达、经济繁荣的著名城市。1945年十月，邯郸是最早获得解放的城市之一。辖有邯郸市、武安、涉县、磁县、临漳、永年、曲周、鸡泽、邱县、肥乡、广平、馆陶、成安、魏县、大名、邯郸县十五个县，全区总面积11,536.55平方公里，总人口314.08万人。

历史沿革

从发现的磁山新石器时代的遗址考证，公元前一万年到前四千年，邯郸、磁县、永年、武安、涉县、临漳，已有人类聚居。邯郸始于战国赵世家，有史记载始于左传。夏商时代邯郸所辖各县均为殷都的“畿内地”。西周时代均属冀州，春秋战国前期大部分属于卫、晋；赵国建都邯郸后（公元前386年，除临漳属卫，大名、魏县属魏外，均属赵。这个时期，诸侯割据，互相兼并，战乱纷飞，历时一百五十多年。人民倍遭涂炭。惠文王十六年（公元前283年）被秦、楚、韩、魏、燕五国围攻，王离邯出走，迁都于武平西

（今渭水）直到惠文王廿九年（公元前270年）赵奢代兵击秦，大破秦军于阏与城下，赵国才收复失地，回都邯郸。此后，秦连续攻赵，于公元前222年，终于灭赵。建邯郸为郡，除永年、鸡泽属钜鹿郡；馆陶、大名属东郡外，其他各县均属邯郸郡。两汉时期仍为郡，邯郸、武安、广平属广平郡；曲周、永年属钜鹿郡，其他各县均属魏郡。西汉末（公元23年）农民起义领袖王郎，曾在邯郸称帝，其势力波及河北中部。后与刘邦举行“邯郸会”欲杀刘邦未成，反被刘邦所灭。后人编成“盘肠大战”戏剧，即系叙述王、刘相争之事。邯郸由郡降为普通县。以后各代到隋朝变化不大。三国时期曹操于临漳建陪都，自领冀州牧。公元220年其子曹丕篡位称魏文帝，于临漳建都，传至元帝曹奂为晋所灭。隋朝末年，农民起义领袖窦建德占大名为根据地，不久被宇文化吉所据，建大名为国都。唐朝改为道辖州制。除涉县属河东道外，余均属河北道。宋、元两代均为路辖州、府制。大部分属河北西路或广平路。宋朝建大名为北京，号称北门锁钥。明、清两代改为府制。到清朝各县分制较多，武安、涉县、临漳曹属河南省新德府，馆陶属山东省东昌府，邱县属山东省临清州，其余各县均属广平府和大名府。民国时期采用道制，属河南省于北道的有武、涉、临，属山东省鲁西道的有馆陶、邱县，其余各县均属大名道和冀南道（道尹公署设邯郸）。抗战期间，统归晋冀鲁豫边区政府所辖。边府1940年设在涉县弹音，1942年迁到涉县下温村。我建立太行根据地，开辟了广阔的敌后抗日战场。日寇始终未能侵入我涉县和打通邯一长要道。抗日战争接近胜利的时候，边府迁到武安龙泉村，（1945年），准备着收复冀南失地。日寇投降后，我以神速的行动，收复了邯、邢等重要城

市，使国民党抢夺胜利果实的阴谋，在冀南未能得逞。1945年虽以重兵侵占了磁县，但我发动的平汉战役，胜利的粉碎了国民党企图北上的目的。边府随即迁入邯郸（1945年底）1946年国民党企图从大名，夺取邯郸，又被我全歼。冀南广阔土地从此回到了人民手虽。揭开了解放战争胜利的序幕。

经 济 概 况

邯郸既是工业基地，又是粮、棉、经济作物的重要产区。有着得天独厚的自然条件。资源十分丰富。俗称“两黑（煤、铁）两白（麦、棉）”。

以京广铁路为界，路西到武安东部均为丘陵地带，涉县、武安和磁县的西部均为山区；路东则是一望无际的平原。西部山区有：煤炭、铁矿石、瓷器、石器等行业，和核桃、柿饼、花椒等经济作物；平原盛产小麦、棉花和花生。土特产品种类繁多，行销国内外，如：大名的草帽伞，鸡泽的辣椒，魏县的鸭梨，临漳的烟叶，永年的大蒜等等。

由于战乱不断和社会制度的影响，邯郸的经济从古到今经历了兴盛、衰落、复兴、繁荣的漫长历史。早在春秋战国时代卫献公的弟弟专“织絢（鞋头上的装饰）邯郸”，郭纵“冶铁于邯郸”。邯郸即成为手工业中心；继吕不韦贾邯郸之后，各地大商贾云集邯郸，又成为商业中心。这是邯郸经济的兴盛时期。西汉末年（公元24年）邯郸已降为普通县，加之，战乱再起，经济日趋衰落；一直到东汉末年（公元220年）生产破坏，盐铁私营，商业几乎停顿。进入隋唐以后（公元581年），国家统一，邯郸经济始见恢复，但仍不及战

国时代之繁荣。清光绪廿七年（公元1901年）平汉铁路通过邯郸后，经济趋向复兴。商业、转运业相继增多。工业也初兴起来，峰峰和武安境内煤矿纷纷开采：光绪廿一年鼎盛公司于武安胡峪开煤窑，经理高智，资金五万元，日产百吨；光绪廿三年怡立公司于峰峰西佐开炭窑，资金300万元，年产20万吨；民国期间先后开窑的有：中和公司于丰丰采炭，资金48万元，年产3.5万吨；福安公司于磁县台子寨采炭（资金，年产不详）；大成公司于武安招贤村采煤，经理訾云岫，资金六十万元，日产二百五十吨；顺成公司于武安八里湾村采煤，经理李三和，资金四万元，日产30吨；中兴公司于武安东周庄村采煤，经理谭相先，资金三万元，日产四十吨；兴武公司于武安大阎村采煤，经理李慕韩，资金二万元，日产五十吨；；中山公司于武安罗义村采煤，经理郑义和，资金二万元，日产六十吨；裕武公司于武安薛村采煤，经理李廉民，资金五万元，日产廿吨；轻工业也有发展：彭城陶瓷已有四、五千年的历史，北宋年间形成了具有一定规模的陶瓷窑。因其隶属磁州，故称“磁州窑”。所产瓷器民间喜闻乐见，销售畅旺，有“千里彭城，日进斗金”之说。民国时期已有的瓷窑152座，缸窑30座，巧瓷窑30座，年产值350万元。邯郸市内有面粉厂，资金15万元。日产西粉九百袋（3.6万斤）；恒裕蛋品分厂，资金三万元；纺织厂，年产1.2万匹（每匹116尺），产品粗糙，仅能做面袋或丧事用。商业发展也很大，犹以花店为最，每至秋季隆隆之声聒噪耳鼓。（年经营约数十万余斤）其次是粮行，金境约有50余家，资金多者五千元，少者不过二、三百元，绸布棉纱业，共约十五家，资金多者二千元，少者数百元；此外，尚有洋广杂货、煤油、纸烟、鞋庄，服务行业等等。

商户共有323家，堪称“铺店林立”。邯郸经济虽显复兴，但由于军阀混战，土匪骚扰，民间工商业经营艰难。抗战时期，日寇为掠夺我资源，造成经济畸形发展。先后吞并民营窑业，成立煤业株式会社；开采磁山铁矿；建立邯、丰两坐电厂；尤其是为充实其军需，日本三井、日信、东棉、江商等财阀，在邯郸设置洋行，攫取我大量棉花。民族工商业的发展，因敌、特、伪的敲诈勒索和官办企业的盘剥把持，受到很大限制。解放以后，我采取正确的工商政策，民族工商业始见活跃，逐渐趋向兴旺繁荣。国民经济开始向着社会主义方向发展。

交 通 运 输

邯郸地区的交通比较方便。水路通航较早，东部与山东毗邻，有隋代开凿的卫运河从河南的楚旺镇入境，经大名、馆陶，直达天津；中部有明代疏通的滏阳河，源出磁县，经邯郸、永年、曲周、鸡泽，也可直达天津。陆路有早年修筑的入京“御路”，清代修建的平汉铁路，勾通南北；有民国九年修筑的邯一大，邯一武两条汽车路，继之开山辟崖修起武一涉大车道，勾通东西。各县境内和联接，都有大路或山间小道，互相勾道。不过，所有道路，全系土质，路面狭窄、坎坷，雨后泥泞难行。

解放前，邯郸、马头镇、大名、馆陶成了水、陆联运中心。尤以邯郸为最。山两和武、涉的铁货、山货，磁县的瓷器、煤炭，东部各县的粮食、棉花和土特产，赖以集运；外埠来的食盐、布匹、煤油、日用百货，散往境内各地。这个运输特点，促成了联运中心的转运货栈有很大发展。颇呈“商摩肩，车击毂”之势。那时，陆

路所用的运输工具是：适用于平原的大花轮畜力车、人力推车；适用于山区的烧并车、骡驮、肩挑。运输方式十分落后。汽车运输，只是在民国九年以后，才有了寥寥无几的破旧车辆，而且只是跑些客运。

衣、食、住、行是人生四大基本要素。为了解决“行”的问题，山区人民劈山斩崖开拓道路，从而改变了“不能驰车转毂”之状；平原人民也多省吃俭用，竭力置畜制车，兴办运输，从而解决了“安步当车，肩挑，人推”之难。

总之，在陆路运输方面，邯郸人民付出了辛勤劳动和心血智慧，他们经过几代的艰难斗争，开拓交通，改良工具，发展经济，兴办运输，谱写了公路运输的光辉历史。

驿 运 始 末

郭真德

驿运的兴起与变革

驿制由来甚远。步曰邮，称铺递，以铺夫、铺兵走递公文；马曰驿，称驿递，飞报军情、传递要文，接送过往官吏，转运宫物贡品。

春秋战国时代（公元前770年—前221年）即在主要线路上设置驿站。孔子曾说：“德之流行，速于置邮而传会”。可见当时已有邮驿。

秦始皇统一中国后，发展了驿站。规定大率十里一亭，设亭长；十亭一乡。

两汉时期，又规定三十里一驿，邮驿设置也较前完备。

唐代（公元618年—907年）驿站设置又有很多改革，设成四通八达的驿递网。在组织上规定由驾部郎中掌管天下传驿；畿内设京兆尹；外道设观察刺史，专察过阙（指考查与皇廷有关之事）；驿内设驿吏。

宋代（公元九六〇年—一一二七年），驿传则分三等：步递、马递、急脚驿。急事以金牌表示。岳飞被十二道金牌召京即是。递夫改民役为军卒。

元代（公元一二七一年—一三六八年）改称站。计有陆站、水

站。并按地理条件，设牛站、马、狗站、轿站、步站，传圣旨，递军务（以图符为信，金字急之，银字次之）。其组织更为严密，初隶兵部，后设都统领使司总管诸站，并派脱脱禾孙盘诘往来使官。其时，已建立中国通行西域至欧州等地交通干线的驿站设施。

邯郸各地的驿站概况

元代以前资料不全。各县县志记载较详的只有明、清两代。

明代（公元一三六八年—一六四四年），设置水马站、递运所、急递铺，每站相距六十或八十里，修有驿站大道。明洪武实录记载：“递送使客、飞报军务、转运军需”，规定了驿站任务。其时，驿路也成为经商之道。

明洪武元年（公元一三七二年）邯郸县建驿站，永乐十年（公元一四一二年）改为递运所。有马七十五匹，京报接送马夫二名，兽医一名，马夫三十七名，驿包军十五名，抄牌手一名。永年县临洛关设递运所。有车四辆，骡十六头，骡夫十名，杠夫百十名。涉县设急递铺。计分南二铺（即神头，响堂，接山西黎城界）；北五铺（即北岗、井店、窑上、石泊、猛虎，接武安界）。有马十六匹，马夫八名，递送马夫一名，走递夫九名。该县原属磁州，故一切邮递必自武安先至磁州；后改入直隶省，而铺路未改，道途纡远，故遇有重要文件，皆专差马夫从彭城小路送府。于万历年间磁州曾借武安、涉县驿马暂用，初尚协济银两，后遂轮派马匹，民众大受其害。

驿运沿至清朝，盛于康熙，废于光绪，终以邮电取代。

清康熙年间，京城设皇华驿之后，于二十四年（公元一六八五

年)从北往南,永年县设临洛驿,邯郸县设丛台驿,磁县设滏阳驿。其驿运路线是:由邢台龙岗驿入境经河北铺、长安铺、三里铺行七十里到临洛驿;南行经七里店铺、曹庄铺、廿里铺、十里铺、五里铺、三里铺行四十五里到丛台驿,继南行经马头、杜村、十里铺、五里铺行七十里到滏阳驿;继行经南十里铺、讲武城行三十五里到河南安阳界驿站共长二百二十里。

磁县州志记载:“官道在铁路未筑以前,有宫廷公文之传送,仕官之往还,悉经此道。为冀、予之咽喉。”

永年县志记载:“临洛驿有驿马八十六匹,接送京报马夫四名、马夫四十三名、兽医一名、抄牌手一名、杠夫十五名、驿包军十五名、兵快十名、接送皂隶二十五名。于乾隆十九年裁之,归县。”

此外,馆陶县设水、马站及递运所,辖于兵部。有马四匹、马夫两名、走递夫十二名、走递马三匹、驴一头、马夫一名。并于城内、招村、路桥设三铺,有铺司、铺兵共九名。

清朝驿运直辖兵部,内地均称驿,边远或称台、或称站。按性质又分:军务称站,运物称递运所。这个制度一直沿续到光绪三十二年(公元1906年),驿运遂被邮传部所取代。

光绪九年(公元1883年)天津道盛宣怀言于李鸿章,倡办电报学堂之议,李鸿章颺之。于光绪十年上疏曰:“用兵之道,神速为贵。……东西各国……水路有快轮船,陆路有火车,而数万里海洋欲通军信,则又有电报之法。……惟独中国文书,尚恃驿递,虽日行六百里加紧,亦已迟速悬殊……。”(见清史稿交通三、电报篇)。未几,英、法、德、美各驻我国使馆设万国电报公司于上海。遂于光绪十五年(公元1889年)边备始陈设电线,继之设电报

局。于三十二年（公元1906年）设邮传部。驿运制度遂废除。

历史悠久的驿运，对中国经济、政治军事、文化的发展，起了重要作用，也为陆路运输，奠定了基础。

邯郸地区民间运输梗概

郭真德、温成章

附：转运货栈的盛衰

民间运输源于春秋战国，兴于隋末，盛于明清，发展于近代。

春秋战国（公元前770年）邯郸已是冶铁和商业中心。手工业产品和商品交换日趋活跃，随之产生民间运输。史书记载虽无专论，但分析有关史料，尚能考其一、二。其时商业有两大部分：一是富商巨贾，他们多经营官僚贵族所需之奢侈品、珍宝、绸缎，贱买贵买，囤积居多，垄断市场，使用大批伙计，佣保和奴隶为其转运货物，一是小商小贩，他们都来自脱离农业劳动的小手工业者和城市平民。做些小买卖和短途贩运，得利微薄，且是大商人吞食对象。

进入封建社会以后，地主豪绅与农民的阶级矛盾日益激化，农民破产，为求生存，遂有专事运输一业——旧社会称之为车、船、脚诸行，成为世代谋生的职业，但为数甚小。大多是于农事之隙从事货运，或于农闲，拉脚挣钱，以增加农业生产资金和弥补生活之不足，或自产、自销，捎回生活和生产必需品，他们多系中农、佃农和一部分富农。

所用工具：平原为大花轮畜力车，（多用骡、马）载重双套一千斤，单套五百斤左右，山区为小铁轮烧饼车，（多用牛、驴）双套五百多斤，单套三百斤左右，驮运——分骆驼，（驮重三百斤左

右)，骡驴（驮重二百斤左右），以及人力推车（载重二百斤左右），他们并无一定组织，承揽货运，全由坐商或店房代替客雇用。运输范围，大都往返于集镇和农村之间（百里以内能当天返回）最远也不超过二百里，主要为水路、铁路集散物资。所运物资有农产品（如粮棉、山货、土特产）工业品（如铁货、瓷器、煤炭、布匹等），日用必需品（如食盐、烟酒、煤油、百货等等）。

在旧社会里，他们被称作“脚户”，属下层行业，倍受歧视和剥削。承揽货运时，其脚价（运费）由商人或雇主临时议定，一般按重量计费（如：从涉县到邯郸每斤八至十二枚铜元），或按段包干（如运花椒，每包约重一百七十斤左右，从涉县运到邯郸脚价四至六元）货到结付。若需先付一部必有铺保。中间一切费用、（如趲全费，过秤费、出入库费等）全归脚户开支。途中被偷、遭劫、雨淋、霉烂、收货亏秤均按地头价格如数赔偿。商户、雇主对脚户盘剥刻扣极甚。一是：从脚价中扣除中间一切费用，脚户实得脚价只有85%；一是：铜元折算率，按当时规定每450枚铜元折银元一块，算脚价时却按500枚折付，每元即克扣10%左右。

民国年代军阀混战，会道门闹事，（约在1926—1931年间），民间运输屡遭劫难，征用、拉夫，甚至车畜被掠，劳动人民受害极深。据大名县志记载军阀混战中，每割一地，即掠车、畜以为战用。民国十五年夏历九月冯玉祥所属刘华寻军长，驻大名；于次年五月与梁寿恺军对峙，梁军占据龙王庙，派供给养。民国十七年三月，北军自前线退回，在离开时，大名乡间，车辆牲畜多被掠去。

抗战时期（公元1937—1945年）沦陷区的民间运输一方面遭受日寇摧残、蹂躏，牲畜任意宰杀，车辆劈裂烧火，拉夫、支差、人

民处于水深火热之中，匪患也极猖獗，人被绑架，畜遭劫掠，闹得民不聊生。一方面人民不堪压榨，奋起反抗，在党的地下工作的组织和影响下，扒铁路、破公路，破坏其运输，明抗官差，（有的将车畜解体，有的以弱畜、破车应付）暗作斗争，（有的造成故障，延误运输，有的对其所掠物是以次换好或掺假充数，甚至谎报遭劫，将物资拉到抗日村庄，等等），在敌占区广大劳动人民的斗争下，沦陷区的运输秩序乱、不安定，尽管敌人采取途中安置炮楼，派出武装押送，但边缘地区（如曲周、邱县、大名、魏县的一些村庄）在武工队的组织指挥下，日寇的运输线仍受到袭击和破坏。民间运输有力地配合着抗日游击战争。

抗日时期和解放战争时期根据地和解放区的民间运输，在党的领导下，成为一支坚强的、庞大的、机动灵活的运输力量。深山区的人民，凭藉着落后的烧并铁轮车和人背、畜驮、（涉县曾以二百头骡、驴从涉到邯），抢运战争所需的大量粮、秣、弹药，运公粮，运伤员，运人民生活必需品，都发挥了极大的作用。解放区和边缘地带的民间运输，一方面担负着支前物资和人民生活必需品的艰巨运输任务，甚至深入到作战前线；运粮，运弹药，抬担架，运伤员。一方面与敌占区的民间运输和商人结合，将敌占区的物资运往解放区和根据地，有力地配合着反经济斗争。总之，民间运输在抗日战争和解放战争期间，为巩固根据地，扩大解放区，保证人民的生活需要，都作出了不可磨灭的贡献。

“陆运百里不贩粗，水、铁价低联接通，经商谁不算细帐，转运货栈应运生。”这是自河道通航铁路通车，邯郸成为物资集散中心后的缩写。

滏阳河是明成化十八年（公元1482年）征民役、疏河道，始通舟楫。源出磁县经邯、邢、衡三个地区，到献县与滹沱河汇合，顺流而下直达天津境内设码头十处，有马头镇，张庄桥，柳林桥，苏曹镇（邯鄲集散中心）南沿村，府南桥（永年集散中心）塔寺桥，曲周（集散中心）霍桥，邢堤（鸡泽集散中心）。彭城瓷器，武峰煤炭、武涉山货、山西铁货以及当地粮棉、土特产，赖以输出，日用百货、食盐等逆流而上，可谓南北交通主要航道。沿河厂店林立，商业发达，每届航期帆樯如林，大有“舸舰迷津”“舳舻千里”之势。唯航灌矛盾突出，每逢灌期，闭闸拦水，下游水竭，碍航极甚，1958年于苏曹建邯鄲热电厂，复有工业用水矛盾，航运日渐衰落。近年溢水源头锐减，为保发电，苏曹以下河水枯竭，航运遂停。

位于大名、馆陶之卫运河（也称御河）早在东汉建安年间（公元196年），曹操于淇水口下大枋水，遏使入于白沟，以为粮运。到隋朝大业年间（公元605年）炀帝引白沟为永济渠，始名御河。元明而朝，因河近卫县易名卫运河，上至卫辉，下至临清达于天津，商舟盐楫贸易往来堪称茂盛，大名之龙王庙遂为泊所。县志载：“唐朝开元廿八年（公元740年）刺史卢晖夹渠置楼百余间，以储江淮之货”是为南北交通又一主要航道。

京汉铁路，张之洞倡议，盛宣怀成就，于清光绪廿三年（公元1897年）动工，三十一年（公元1905年）建成历时九年，全长2630里。1900年八国联军攻陷北京，光绪慈禧逃亡西安，议和返京路经邯鄲，其时铁路只修至定县，据此分析，铁路修至邯鄲，当在光绪廿七年左右（公元1901年左右），铁路通车，航运渐衰，集散中心