

南皮县公路交通史

NANPIXIAN
GONGLU
JIAOTONGSHI

第一册

主编 云峰



前 言

道路，随着人类社会活动而产生，随着政治、军事、经济、文化的发展而发展。它是人类进步的象征，历史车轮前进的轨迹。所以，道路的演变、发展是历史发展的必然。道路质量的逐步提高，是社会进步的重要标志之一。

南皮大地、从奴隶社会有了人类活动，也就随之出现了道路。随着整个社会的不断变革，各种道路应运而生。道路的发展，经历了人行小道、驮运路、车马大道、土公路和沥青（渣油）路等几个不同的发展阶段。在漫长的历史发展长河中，南皮劳动人民，具有修桥筑路的光荣传统。在实践中，涌现出一批修路、养路、建桥的典型人物，特别是新中国建立后，人才辈出，硕果累累，不断谱写出新篇章。南皮县的公路交通事业随着国民经济的发展而得到了发展和提高。

为了响应党中央编史修志的号召，根据交通部和省、地交通厅、局有关编写《公路交通史》的具体部署，南皮县于1982年4月建立了编史组。历经二年多的时间，先后到北京、天津、济南、沧州、泊头、盐山、东光、宁津等县市档案部门和交通部门查阅历史资料，走访了全县十六个公社，二十个大队和县直十二个机关、团体，组织知名人士及老干部、老职工、老农民座谈回忆。在此基础上梳成辫子，分类整理，反复修改，然后撰写成这本《南皮县公路交通史》。今将编史的目的意义，掌握的原则和内容梗概略述如下。

一、编史的目的意义

我国是一个文明古国，有悠久的历史。道路发展史是人类发展史的一个重要组成部分。道路的形成、发展，经历了从无到有，由低级向高级过渡的漫长的历程，所有成就是广大劳动人民和科技工

作者，艰苦奋斗，辛勤劳动的结晶。中华人民共和国建立以来，特别是党的十一届三中全会之后，南皮县公路交通事业突飞猛进，日新月异。我们编写《南皮县公路交通史》是总结历史经验教训，继承前人遗产，“古为今用”和“今为后用”，为今后修路建桥造福人民服务，为尽快把我国建成社会主义现代化强国服务。

二、编史的原则

编史工作和其他工作一样，在编写中，以马列主义、毛泽东思想为指导，坚持党的“四项基本原则”运用辩证唯物主义和历史唯物主义的观点和尊重历史、实事求是的原则进行编史工作。

《公路交通史》是一个专业性质的经济史。它与政治、军事、经济、文化有着千丝万缕的联系。为此，即不能单纯地就路写路，又不能罗列一切。要尊重史实，突出道路交通，实事求是，有机结合。

在材料取舍上，做到“略古详今”，“略远详近”，“去粗取精”，“去伪存真”。南皮县由于行政区划几经调整，机构屡次变革，加之十年“文革”的破坏，造成历史资料丢失不全，尽量做到真实可靠，经得起历史的检验。

三、内容结构

我们根据编“通史”的路子，按时代顺序从古到今，由远到近，把全册分为三个时代，即古代（从秦汉到清末），近代（从民国到中华人民共和国建立），现代（从中华人民共和国建立到1981年年底），共分五编，每编又分若干章节。第一编，南皮县古代道路的形成、发展及演变过程；第二编，近代公路的修建与发展；第三编，中华人民共和国成立后，公路的发展、改善与提高；第四编，交通机构的演变、路政管理与工程业务；第五编，公路重大工程及主要桥梁的修建和先进人物事迹。另有照片图表在各编之中，做到图文并茂。本县的《历代编年大事记》附录于后。

因史料不全，人员较少，水平有限，难免有错误和失实之处，希望各级领导及广大阅读的同志提出宝贵意见，赐教者我师，非议

者我友，深表欢迎。

在编写过程中，天津市公路交通史编委会、沧州地区交通局编历写组及盐山、东光、泊头、宁津等兄弟县市编史组给予指导帮助，本县水利局、档案馆、地名办公室、党史办公室及离退休的老交通干部、老职工和老农给予大力支持。南皮县委书记胡益民和南皮县长胡雅轩为本史题了词，原沧州地委书记高汉章为本史写了序，表示衷心致谢。

序

南皮县道路交通历史悠久，早在两千四百多年的春秋时期，齐桓公救燕伐山戎就从这里经过，曾为缮修皮革而筑皮城。齐是千乘大国，说明当时虽无南皮县制，确已有南北交通的车马大道。但旧的社会制度，阻碍着社会经济的发展，制约着交通事业裹足不前。

中华人民共和国成立以后，南皮县的交通事业和全国一样突飞猛进。建国前境内一寸油路也没有，现在油光闪闪的京福、海泊、乌寨、东寨四条公路纵横全县，干支相连，社社相通，四通八达。这是党的正确领导和劳动人民智慧与血汗的结晶。

当今盛世，编纂《公路交通史》，是历史赋予我们的重任。不但为南皮县交通事业留下一份珍贵史料，更为发展南皮县交通事业提供历史借鉴。

在这次公路编史中，南皮县编史人员，坚持“四项基本原则”，贯彻“实事求是”的思想路线，运用“辩证唯物主义和历史唯物主义”的观点，广蒐博采，求师访贤，反映了南皮县道路交通的历史和现实。编史对他们来说是一项生疏的拓荒工作。他们边学边干，艰苦工作，终于较好地完成了这一历史使命。我作为南皮县的一名老战士，为此感到欣慰，对他们的工作表示祝贺。

鉴往知来，让我们在前人开拓的道路上胜利前进吧！

高汉章

一九八四年十月

為建設四化，当好
交通先行官。

胡益民

一九八五年一月七日

中共南皮县委书记胡益民题词

發展交通
振興南皮經濟

胡雅軒

一九八五年一月

南皮县县长胡雅轩题词

目 录

前 言	(1)
第一编 南皮县古代道路探索	(1)
概 论	(1)
第一章 南皮县行政沿革	(2)
第二章 南皮县古代道路	(6)
第一节 古代道路的形成	(6)
第二节 秦、汉道路略考	(7)
第三节 隋、唐道路略考	(9)
第四节 宋、辽、金道路略考	(12)
第五节 元、明道路略考	(14)
第六节 清代道路概况	(16)
第三章 南皮县古代桥梁略述	(19)
第四章 南皮县古代运输工具的演变	(20)
第二编 南皮县中华民国时期公路的萌芽 与发展	(23)
概 论	(23)
第一章 北洋政府和南京政府时期 (1912年至1936年)	(23)
第一节 几条旧官道	(24)
第二节 完粮道	(25)
第二章 抗日战争时期 (1937年至1945年)	(27)
第一节 建立交通组织, 开展对敌斗争	(28)
第二节 挖交通沟开展交通战	(28)
第三节 修路与破路的斗争	(30)

第三章 解放战争时期 (1946至1949年)	(31)
第三编 南皮县中华人民共和国建立后的 公路发展与改善提高	(33)
概 论	(33)
第一章 社会主义改造时期 (1950年至1956年)	(33)
第一节 改建寨子至方庄新路段	(34)
第二节 改建东寨公路南皮路段	(34)
第三节 普修县境内原有公路	(34)
第四节 路面改善工程	(35)
第二章 社会主义建设时期 (1957年至1965年)	(36)
第一节 重建海泊路	(36)
第二节 路基加高工程	(37)
第三节 抢修公路水毁工程	(38)
第四节 公路阻水改善工程	(40)
第五节 社级公路的发展	(43)
第三章 “文化大革命”时期 (1966年至1976年)	(44)
第一节 京福路沥青 (渣油) 路建设	(45)
第二节 海泊路泊头至乌马营沥青 (渣油) 路 分期建设工程	(45)
第三节 乌寨路沥青 (油渣) 路面的建设	(46)
第四章 社会主义新时期公路的提高 (1977年至1981 年)	(47)
第一节 海泊路乌马营至董丁庄段沥青 (渣油) 路 建设	(47)
第二节 东寨路沥青 (渣油) 路面的建设	(48)
第三节 海泊路南皮至泊头路段的扩建	(48)
第五章 建国后的公路桥梁建设 (1950年至1981年)	(49)
第一节 砖木桥梁的建设 (1950年至1964年)	(49)

第二节 钢筋混凝土桥梁建设 (1965年至1981年)	(53)
第三节 社级公路桥梁建设 (1950年至1981年)	(60)
第四节 桥梁防震加固工程	(66)
第四编 公路业务分项论述	(69)
概 论	(69)
第一章 南皮县交通局 (科) 的演变	(69)
第二章 公路管理站的演变及工程业务简述	(76)
第一节 公路管理站的演变	(76)
第二节 公路工程技术	(77)
第三节 公路养护组织的发展	(82)
第四节 公路交通标志	(84)
第五节 公路小修包干	(88)
第六节 公路绿化	(92)
第七节 交通量观测	(96)
第三章 养路费的征收与使用	(96)
第一节 征费起源和征费组织的演变	(96)
第二节 征费规章及征费情况	(98)
第三节 养路费的使用	(102)
第四章 交通监理	(106)
第一节 交通监理站的演变	(106)
第二节 提高监理人员素质, 搞好文明服务	(107)
第三节 监理业务实施情况	(108)
第五章 公路运输	(111)
第一节 运输站 (汽车站) 的演变	(111)
第二节 搬运队的创立及演变	(116)
第三节 运输队的演变	(118)

第五编 专题论述	(125)
概 论	(125)
第一章 南皮县主要公路	(125)
第一节 京福公路南皮路段	(125)
第二节 海泊公路	(131)
第三节 乌寨公路	(140)
第二章 重要桥梁	(145)
第一节 寨子大桥简述	(145)
第二节 刘夫青大桥简介	(149)
第三节 李八拔桥简介	(151)
第三章 李士林养路模范事迹	(153)
后 记	(160)
附录：南皮县公路交通史编年大事记	(163)

第一编 南皮县古代道路探索

概 论

南皮县属海河中下游内陆平原与滨海平原的过渡地区，东西较长，南北较窄，地势自西南向东北倾斜，为古渤海水退之地，低洼盐碱，多灾低产。我勤劳勇敢的祖先，披荆斩棘，勤奋耕耘于此；更为捍卫家园与异族侵略者浴血奋战，前仆后继。但封建剥削制度，致使南皮县在漫长的旧社会，仍是一个“村庄秃光光，土地白茫茫，春天撒下种，秋收半斗粮”的贫穷地方。由于经济落后，加之受政治、军事的影响，造成古代道路有兴有衰，较之交通发达县市发展缓慢。

南皮县的古代道路，因资料的缺乏，本史虽自春秋时期写起，至清末为止，也不过是粗线勾划，摘要叙述，以行政沿革为纲，本着“详今略古”的精神，探寻道路之梗概而已。南皮地处渤海之滨，为边陲之地。据《太平寰宇记》所载：“齐桓公救燕北伐山戎至此，因缮修皮革而筑焉”阚骜曰：“章武（古国名，今黄骅县）有北皮亭，故此曰南皮”。说明早在春秋时期，南皮已有南北大道通行。秦汉时期，尤其是东汉之后，渤海郡治所设在南皮，道路交通有所发展，但沿海地区经济落后，因而道路交通较经济发达地区发展缓慢。隋代开凿永济渠后，今河北东部地区的经济才有了较大的发展。由于濒海盐业的兴旺，沧州盐运的繁荣，所以隋唐时期南皮县道路交通也相应地为之发展。宋、辽、金三个朝代，历时三百余年，是封建社会生产力发展的重要阶段。今河北境内中部白沟河一线，形成了北宋与辽的边防要地和双方贸易中心。南皮地处双方边沿地带，在隋唐时期形成的道路基础上，有了新的发展。元代疆域

辽阔，交通发达。元的大都，明的京师（今北京市）是当时全国政治、经济、文化的中心，也是陆路交通的枢纽。河北地处京畿，是全国道路必经之地。当时南皮县南北道路交通较为发达。清代的道路，按其重要性分为三个等级：“官马大道”“大道”和“小道”，各级道路交通已相当发达。当时南皮境内的南北官马大道上，行人川流不息。东西大道远不及南北大道交通发达，境内并设有四铺一驿。（四铺为总铺、五里铺、十里铺、二十里铺；一驿即新桥驿，今泊头镇）。

至清末出现铁路后，河北省境内的陆路交通开始发生了质的变化，津浦铁路的建成，取代了河北东路的官马大道，因而南皮的南北大道上行人日渐稀少。

南皮县人民的祖先，在艰难的环境中，披荆斩棘，艰苦奋斗，以坚韧不拔的毅力，勤劳勇敢的精神，开辟出一条条平坦的古代道路，为当时的政治、经济服务，为后来公路交通的发展演变打下良好基础。

关于古代桥梁，本编专章略述，古代道路的形成与发展，是适应当时的运输工具需要，故本编对运载工具的演变亦专章述之。

第一章 南皮县行政沿革

南皮县位于河北省东南部，东与孟村回族自治县、盐山县交界；北与沧县接壤；西和交河县毗邻；南靠东光县；东南隔“漳卫新河”与山东省乐陵、宁津二县相望。总面积为八百二十九点六九平方公里，人口为二十九万四千零四十人，除回族一千四百五十三人、满族六人、朝鲜族一人外，均为汉族。辖十九个公社，三百二十八个大队，一千七百一十三个生产队，全县有自然村三百一十七个。县人民政府驻南皮城关。

南皮县历史悠永，根据临近各县出土文物证明，我县的祖先很早就在此地劳动生息。不过历史资料不足，对原始社会人类的活动情

况、无法叙述。

唐虞夏商时，南皮为兖州之域。西周初，南皮属于兖州所辖，封国无考。

春秋时期，周惠王十三年，（公元前664年）为齐燕交壤之地。据《太平寰宇记》载：“齐桓公北伐山戎到此，因缮修皮革而筑焉”。山戎伐燕，燕告急于齐，齐桓公率兵救燕到此，因缮修皮革而筑此城。因其北章武。（古国名，今黄骅县）有北皮亭，故此称为南皮，是为南皮县名之来源。

秦始皇二十六年（公元前221年）结束了诸侯割据称雄的局面，建立了第一个中央集权的封建国家之后，在全国推行郡县制度，把全国划分为三十六郡，同时设置南皮县（距今县城东北十华里处，现在城垣遗迹仍存，城内瓦砾遍是）属巨鹿郡。

汉高祖元年（公元前206年）南皮为成安君陈余之封地。

汉高祖五年（公元前202年）设渤海郡，渤海治在浮阳（今沧州市东南），南皮属渤海郡。

东汉延光元年（公元122年），渤海郡治迁于南皮，领八县：浮阳、章武、南皮、高城、重合、东光、阳信、饶安。

三国时期，魏黄初元年（公元220年），南皮属渤海郡，郡治所仍在南皮。

西晋时期，晋泰始元年（公元265年），南皮属渤海郡，郡治所在南皮。领十县：南皮、东光、浮阳、饶安、阜城、重合、蓨县、广川、高城、安陵。

南北朝东魏时，（具体年代无考）旧皮城因屡遭兵乱，城毁人散，移渤海郡治于东光，南皮县城迁移现址。

隋朝，南皮属渤海郡沧州所辖。

唐长庆二年（公元822年），南皮改属景州。

唐大和四年（公元830年），南皮又还属沧州。

北宋建隆元年（公元960），置沧州景城郡，以清池为治所（即今旧州），南皮属景城郡。

北宋政和元年（公元1111年），南皮属河北东路沧州。

南宋建炎三年（公元1129年），南皮隶属河北东路沧州景城郡所辖。

元至元八年（公元1271年），南皮属中书省河间府沧州。

明洪武元年（公元1368年），南皮属京师河间府沧州。南皮全境划分为九里，每里十甲。

清顺治五年（公元1648年），南皮属直隶省河间府沧州。

清雍正七年（公元1729年），沧州升为直隶州，隶属直隶省，南皮属直隶州。

清雍正九年（公元1731年），南皮属直隶省天津府。

清光绪二十四年（公元1898年）春，南皮县设村正付，办保甲制。

清宣统二年（公元1910年），南皮县境划分六乡。

清宣统三年（公元1911年）八月，清室逊政。

1912年，中华民国成立。南皮归直隶省天津府辖，全县划分为六个区。

1913年2月废府州，改成省、道、县三级行政管理制，南皮属直隶省渤海道辖。

1914年，南皮改属直隶省津海道。

1928年直隶省改称河北省，废道制，改成省、县两级管理制，南皮直属河北省。

1930年全县划分六个区。

1937年，河北省设十七个督察区，南皮县属河北省第七督察区。

1937年“七·七”芦沟桥事变，日本帝国主义入侵中国。10月南皮沦陷。

1938年日伪曾划南皮属沧县津海道。

1940年2月，日伪又划南皮属渤海道，道治仍在沧县。

1944年，日伪再划南皮属真渤特别区。

1938年3月，在中国共产党领导下，抗日烈火遍燃冀鲁边区，南皮县成立抗日政府，第一任县长邢朝兴。属冀鲁边区津南专署所辖。

1940年，日本侵略军大举进行“清乡围剿”，南皮县靠近津浦铁路和县城的几个区，工作难以开展，为了响应党的“保存自己，更好地消灭敌人，建立巩固的革命根据地”的号召，同年6月建立了鬲津县，将原来南皮县的二、三、四区划归鬲津县，属冀鲁边区津南专署领导。其余一、五、六区仍为南皮县，称“小南皮县”。1942年底，撤销鬲津县，恢复原南皮县制。

1944年4月，日本侵略军向我冀鲁边区进行疯狂进攻。为了加强党的领导，扩大抗日武装力量，根据地委指示，将南皮县和东光县以及吴桥县的部分地区合并，成立了东南吴县，属山东渤海一专区所辖。同年秋末，将东南吴县又划为两县，南皮和东光的北部地区合并为东南县，仍属山东渤海一专区领导。

1945年8月，日本侵略军宣布无条件投降，9月27日南皮县城宣告解放。同年冬，由于形势好转，又进行区划调整，将东南县分开，南皮县恢复原建制，原南皮四区划属东光县，原属沧县的小集、王寺一带划归南皮，为现在（1981年）版图。

1948年，山东渤海区一专署迁驻南皮县寨子，改称沧南专署。南皮属山东渤海沧南专署领导。

1949年10月1日，中华人民共和国成立。

1950年2月沧南专署迁驻山东省德州市，改称德州专区。南皮属山东省德州专区领导。

1952年，南皮县划回河北省，属沧县专署所辖。

1958年，沧县专区与天津专区合并，改称天津专区，南皮署天津专区领导。冬季，天津专区又并入天津市。泊头、南皮、交河、东光、阜城五县市合并，改称交河县，属天津市郊县，县机关驻泊头镇。并将原南皮县的寨子公社划归宁津领导。

1961年5月，大交河县划分为交河、南皮、东光三县。原交河

县的洼里王、苏屯、张六指、文庙、齐桥、贺庄子、五军寨、大鲁道、王武庄等公社及泊头镇划归南皮县。寨子公社也划回南皮县，辖二十九个社镇，人们称“大南皮”县。县机关仍驻泊头镇。

1962年5月，又将原交河县的几个公社和泊头镇划回交河县。南皮县恢复原建制，县机关还驻南皮城关，辖十九个公社。属沧州地区至今（1981年）。

本章参考书目：

《南皮县志》卷一、卷十三。

《中国历史教材》人民出版社出版。

《河北省公路交通史，参考资料》第十九期。

《河北省公路交通史·公路篇》上册，“历代行政区划沿革”。

《河北省公路交通史·公路篇》上册，“大事年表”。

《河北省公路交通史·公路篇》上册，“古代道路探索”。

《南皮县地名资料汇编》一九八一年十二月。

《河北省沧州地区公路史》第一部分。

《中国共产党南皮县党史大事记》征求意见稿。

第二章 南皮县古代道路

第一节 古代道路的形成

南皮县历史悠久，早在唐虞夏商时期为兖州所辖。

南皮大地在很久以前，由于海岸线东移，逐渐形成了海退之地。约在新石器时期末期，人类的祖先就在南皮这块土地上繁殖、生息。人们为了生存，要从事各种活动，从而逐渐形成了人行小道。

在原始社会末期，由于生产工具的不断革新，原始农业和手工业的发展，牛、马等家畜的饲养和物物交换的出现，人们逐渐学会使役牲畜参加运输，便有过去的人行小道，演变成驮运路。

早在公元前十一世纪，武王灭商后，为维护其统治，便于属国