

河北公路交通史志丛书

唐山公路史

夏开炉
叶书生
主编

河北科学技术出版社

序

交通是人类活动的产物，它随着人类社会活动的产生而产生，随着人类社会活动的发展而发展。它的每一历史时期都反映了当时的生产方式，并与政治、经济、文化、军事有着密切的联系。

鸦片战争以后，世界帝国主义侵入中国，原有的小农经济遭到破坏，商品经济得到日益发展。同时，随着社会运输业的发展，近代公路交通也在逐步兴起。唐山于1920年将京榆古道改建成公路，当年10月有汽车营运于北京、通县、三河、玉田、丰润之间。从此，唐山有了第一条公路。到1949年底，唐山（含秦皇岛市）仅有土路953公里。永久和半永久性桥梁230座，全长4279米。这些公路标准低，通过能力差，长期处于晴通雨阻、交通梗塞状态。

中华人民共和国诞生以后，唐山的公路交通事业蓬勃发展，特别是进入20世纪80年代，盛况空前。到1985年，全市公路通车里程已达3443.7公里，其中高级、次高级路面达到1851.38公里。永久性大中桥梁211座，全长20458.28米。全市每百平方公里有公路26.2公里。实现了县县通油路，乡乡通汽车。全市5684个村中有5678个通了汽车。一个北至燕山，南达渤海，东西贯通，四通八达的公路网已经形成。《唐山公路史》的编辑出版，既是适应新形势下的新要求，又是唐山交通事业兴旺发达的新标志。

《唐山公路史》记录了1912年至1985年半个多世纪的公路发展史，它汇集了唐山公路事业的珍贵资料，记述了各个历史阶段

的公路发展状况，反映了唐山公路交通事业的发展过程。全书共分三篇八章，约计18万字。另有图片，表格作辅助说明。它是公路发展的记实，历史的见证，所以说《唐山公路史》的出版，是公路部门的一件大事。

《唐山公路史》辑印成册，科学地说明了唐山公路交通的发展历史，将使我们在继承先人建设的成果基础上，认真回顾亲自走过的道路，力求帮助本系统广大职工认识公路发展的客观规律，认识历史与现实的联系，找出规律性的东西，充满信心地投入未来的公路建设事业。尤其对年轻一代，是一部社会主义精神文明和爱国主义的教材。同时为公路交通建设提供正反两方面的历史经验，以便在今后工作中少走弯路，促进公路现代化建设。

《唐山公路史》的编撰人员，对编纂如此卷帙浩繁的公路史，无论从史学知识，撰写能力来说，都深感不足。但他们热爱本职工作，勤奋好学，勇于开拓进取。在编写过程中，以马列主义、毛泽东思想为指针，坚持辩证唯物主义和历史唯物主义的观点，遵循实事求是的科学态度，对搜集到的资料，不管是数字还是情况都经过详细分析，反复印证，力求作到一丝不苟。在实际工作中，用“学而思”、“思而学”和“学中用”、“用中学”的锲而不舍的精神，逐步学习和掌握编史工作的方法，终于完成了艰巨的编写工作。

我们知道，这部公路史并没有达到理想的高度，特别是有的史料粗犷有余，细腻不足，漏误仍会很多，衷心希望广大读者提出批评指正。

赵荣第

1990年12月

凡 例

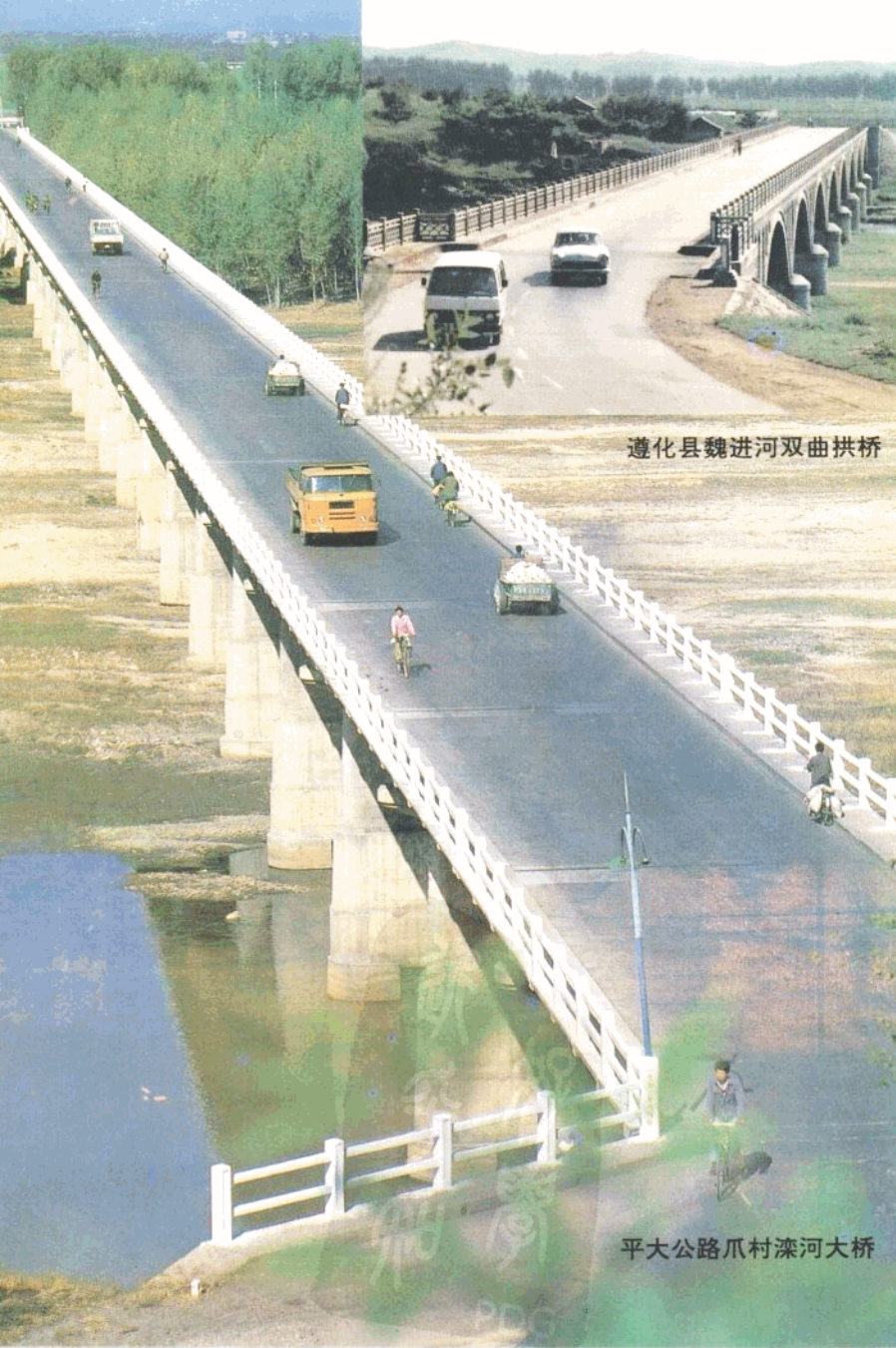
一、《唐山公路史》是遵照河北省交通厅的统一部署，由唐山市交通局史志编纂委员会组织编写，是《河北交通史志丛书》之一。

二、《唐山公路史》上限起距今约4万年，下迄1985年，个别章节涉及到1986年。

三、撰写范围以1985年唐山市所辖区域为准，书中所用数字，1976年以前按当时行政区域统计，1976年后按现行行政区域统计。

四、本书自近代公路起，分篇、章、节三个档次，部分节下设目、子目。卷末有《附录》。

五、书中所用地名，凡古代、近代与今不同的均括注今名。



遵化县魏进河双曲拱桥

平大公路爪村滦河大桥



津秦公路丰南段水泥混凝土路



遵化县乡村道路隧道



唐兴公路唐丰段

遵化县洪山口盘山路





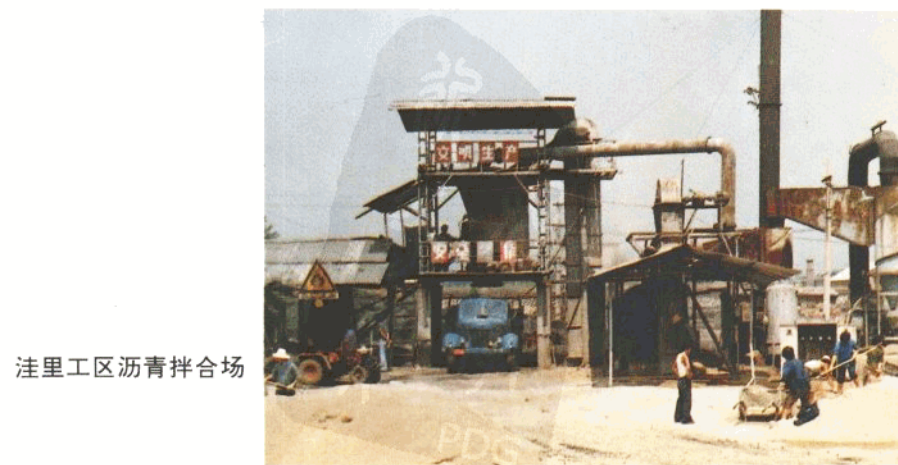
迁西县北口子道班



唐山市公路技工学校

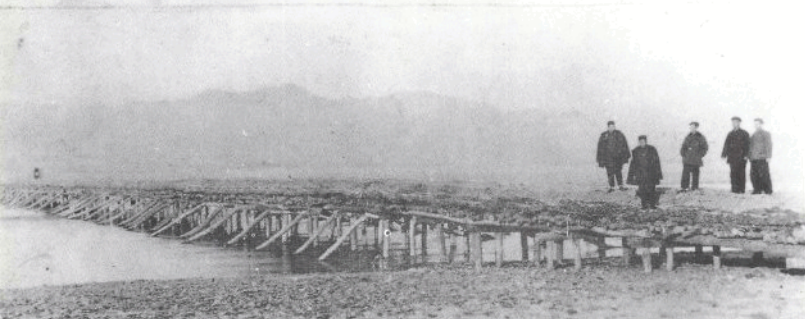


京沈(南)公路沙河驿跨线桥



洼里工区沥青拌合场

還西縣第四區學河大橋竣工留影 一九五四年十一月二十日



50年代滦河木便桥

震毀的滦县滦河公路桥



唐玉宝公路沥青路面震毀段

唐山市区胜利桥震毀状况



目 录

综述	(1)
第一篇 古代道路简述 (远古~清末)	(4)
第二篇 近代公路 (1912~1949.9)	(13)
第一章 公路的萌芽 (1912~1927)	(14)
第一节 唐山第一条公路	(14)
第二节 早期的主要公路	(15)
第二章 公路的初步发展 (1928~1937.7)	(19)
第一节 公路路政管理	(19)
第二节 干线公路的修建	(20)
第三节 地方道路的修建	(22)
第四节 桥梁渡口状况	(23)
第五节 伪“冀东防共自治政府”时的公路	(23)
第六节 抗日战争前夕的主要公路	(25)
第三章 抗日根据地与沦陷区的公路 (1937.7~1945.8)	(28)
第一节 抗日军民的交通战	(28)
第二节 沦陷区的公路	(31)
第三节 抗日战争胜利前的主要公路	(33)
第四章 解放区与国统区的公路 (1945.8~1949.9)	(36)
第一节 解放区的公路	(36)
第二节 国统区的公路	(38)
第三节 抢修公路支援解放平津	(41)

第四节	解放战争时期的公路管理·····	(43)
第五节	新中国成立前夕的主要公路·····	(45)
第三篇	现代公路 (1949.10~1958.12) ·····	(48)
第一章	公路恢复阶段 (1949.10~1952) ·····	(49)
第一节	公路管理·····	(49)
第二节	干线公路的恢复·····	(54)
第三节	地方道路的整修·····	(57)
第四节	汽车监理机构的建立·····	(59)
第二章	公路普及与改善阶段 (1953~1963) ·····	(60)
第一节	公路管理的发展·····	(60)
第二节	唐遵、唐柏干线的改建·····	(64)
第三节	就地取材改善土路·····	(67)
第四节	大搞公路建设·····	(70)
第五节	木桥修建与防腐·····	(72)
第六节	汽车监理的发展·····	(73)
第三章	公路改善与发展阶段 (1964~1976) ·····	(77)
第一节	“文革”中的公路管理·····	(77)
第二节	沥青路面的铺筑与普及·····	(82)
第三节	地方道路的发展·····	(87)
第四节	永久性桥梁的修建·····	(90)
第五节	公路震毁与抢修·····	(98)
第六节	“文革”中的交通监理·····	(104)
第四章	公路发展与提高阶段 (1977~1985) ·····	(108)
第一节	公路管理的改革·····	(109)
第二节	公路养护的改革·····	(114)
第三节	干线公路的重点改造·····	(118)
第四节	地方道路的改善与提高·····	(126)
第五节	桥梁防震加固与新型桥梁的修建·····	(139)
第六节	改革中的征费工作·····	(151)

第七节	公路科研的发展·····	(153)
第八节	技工教育与职工培训·····	(158)
第九节	交通监理的提高·····	(162)
附录一	公路交通大事记(1912~1985)·····	(168)
附录二	唐山公路交通机构沿革一览表 (1949.10~1985.12)·····	(186)
附录三	筑路机械修配厂始末·····	(188)
附录四	古桥·····	(191)
附录五	1985年唐山主要公路一览表·····	(195)
编后记	·····	(197)

综 述

唐山位于河北省东部，东隔滦河与秦皇岛市相望，西与天津市毗邻，南临渤海，北越长城与承德地区接壤。1983年实行市管县的新体制后，辖路南、路北、开平、东矿、新区五个区，丰南、丰润、滦县、滦南、乐亭、迁安、迁西、遵化、玉田、唐海十个县和芦台、汉沽两个农场。全市总面积为13472平方公里，总人口608万人。

唐山辖区地跨东经 $117^{\circ}31'$ ~ $119^{\circ}19'$ ，北纬 $38^{\circ}55'$ ~ $40^{\circ}28'$ 之间，南北最长150公里，东西最宽130公里。地势北高南低，北部多山，海拔在300~600米间，最高点为迁西县北部的八面峰，海拔840米；中部为燕山山前平原，海拔在50米以下，地势一般平坦；南部为滨海盐碱地和洼地草泊，海拔在1.5~10米间。境内主要河流有滦河、陡河、还乡河、蓟运河等，最大河流滦河经境内长227.7公里，流域面积2059平方公里。

全境属温带大陆性季风气候，冬季寒冷干燥，夏季炎热多雨。年均气温 11°C ，最冷月（1月）均温 -5.6°C ，最热月（7月）均温 25°C 。年平均降雨量600~700毫米，多集中七八月份。无霜期180~190天。

全市自然资源十分丰富，誉名京东“宝地”，矿藏资源品种多，目前已发现47种，尤以煤、铁储量为最，还有金、铜、锰、铬等金属矿和石灰石、耐火土等非金属矿。农业以小麦、玉米、水稻为主，是河北省重要产粮区之一。滦县、滦南、迁安等县是著名的“东路花生”集中产区，产量居全省第一。另外，京东板栗，渤海对虾等也闻名中外。目前唐山市已初步形成了以煤、钢、电

等重工业为主，轻工业、机械、化工、建材等工业为辅，协调配套的工业体系。成为华北的重工业城市之一。

唐山道路交通发展亦较早。远在新石器晚期，这里东抵辽东半岛，南达山东龙山一带就有路可通。在漫长的历史长河中，今唐山辖境先后地处燕、秦、汉、魏边陲，辽、金南疆，蒙元“腹里”，明、清畿辅重地，战略地位十分重要。各朝代出于政治、军事的需要和经济的发展，均促进了道路的发展。战国时，燕都蓟（今北京）是燕国政治、经济、文化中心，也是河北北部最早形成的道路枢纽。当时，贯穿唐山境内有两条燕都通往辽东的主要道路，即“傍海道”和“卢龙道”。秦汉时纳入了全国驰道网，是通往东北的重要交通线，也是东通朝鲜的主要道路。元、明、清建成以今北京为中心的全国道路网后，唐山道路的开辟、养护、管理等都进一步加强。道路的发展促进了桥梁的发展，唐山的古代桥梁已知最早的建于北魏，大多建于明、清王朝，它为当时道路的畅通起到了重要作用。唐山境内的古代道路，系中原抵辽东、达塞外的要道。在国家统一，民族融合及经贸交往中，均发挥了重要作用。同时，为近代公路的兴起奠定了基础。

中华民国时期，汽车逐渐增多，随着政治、军事的需要和经济的发展，清代道路逐渐改造为适应汽车行驶的公路，从而进入了公路时代。民国9年（1920年）京师~盛京“御道”整修通行汽车后，今唐山境内出现了第一条公路。以后，公路逐渐兴起和发展。到1937年公路已有9条共长622公里。

“七·七”事变爆发后，唐山大部城镇沦于敌手，为了粉碎日本侵略者反动统治，冀东抗日军民开展了公路破击战，给敌人以沉重打击，使其公路时通时断。抗日战争胜利后，随着解放战争的胜利，使公路重新回到人民怀抱，冀东军民迅速掀起筑路高潮，在支援前线，发展生产等方面均起了重要作用。

中华人民共和国建立以来，随着国民经济的恢复和建设，唐山公路有计划地进行了建设。使公路不仅从数量上有了飞跃的增

长，技术质量亦有显著提高。在社会主义革命和社会主义建设中作出了应有贡献。

1949~1952年，国民经济恢复时期，为了尽快恢复交通，对多年失修的旧路基进行了修复通车，有力地支援了工农业生产。

从1953年开始，随着国民经济建设和城乡物资交流扩大，公路建设进行普及发展。1955年农业合作化蓬勃兴起后，根据《全国农业发展纲要》建设地方道路网的要求，修建了一些简易公路。1958年贯彻交通部提出的“依靠地方、依靠群众、普及为主”的交通建设方针，群众性的修路掀起了高潮，公路里程有了很大的增长。但由于受“左”的思想影响，急于求成，忽视了质量，致使大部分公路通过能力和抗灾能力都很低。1963年通过贯彻“调整、巩固、充实、提高”的方针，公路建设进行改善提高。唐山公路加速了沥青（渣油）路面的修建，增建了必要的大中型桥梁；对木桥和半永久桥进行了技术改造。使公路发生了根本性的变化，大大提高了通过能力和抗灾能力。1976年地震中，公路、桥梁虽遭受严重损害，但在全省交通部门的支援下，迅速得到了恢复，为抗震救灾作出了贡献。

进入80年代，随着国家对外开放、对内搞活的经济政策落实，经济体制改革稳步前进，商品生产的发展，运输繁忙，交通量日益俱增。为适应这一新形势的需要，对主要经济干线公路进行了重点改造。路面结构由沥青表面处治已改建为贯入式或水泥混凝土路面；桥梁荷载标准提高为汽——20、挂——100。在改造干线公路和加强养护与管理工作的同时，进一步加强了地方道路建设，使县乡之间的公路交通状况有了明显的改善。到1985年底，唐山公路通车里程为3443公里，比1949年提高了3倍，铺有路面里程为2459公里，其中高级、次高级路面为1851公里。全市364个乡镇通了客班车，5684个行政村有5678个村能通汽车。全市已基本形成了从城市到农村，从平原到山区，纵横交错，四通八达的公路网，为促进全市经济腾飞奠定了基础。

第一篇 古代道路简述

(远古~清末)

路是人走出来的。在中国这块文明而古老的大地上，自有人类以来就有了原始人行小路。其后，随着社会的发展，道路也有发展，由原始人行小路逐步发展成为驮运路、车行道、官马大道。道路的每一步发展，都与当时的政治、经济、文化、军事有着直接的联系，是社会变革的产物。

唐山境内的道路，自原始社会至清末，历尽沧桑，无论是国家统一或是封建割据，各个朝代为了巩固其统治地位或扩张自己的势力范围，不断恢复、改善旧路，开辟新路。所以说，唐山的古代道路和桥梁从总体上是向前发展的。唐山地处长城脚下，渤海之滨，是通往东北的咽喉，沟通塞外的要道，历来为兵家必争之地。境内古代道路的地理位置非常重要。在漫长的封建社会中，对促进国家统一，民族团结，繁荣经济和文化交流等方面，都作出了巨大的贡献，是中国古代道路不可分割的主要组成部分。

一、远古时期的道路

据目前已知的实物史料证实，远在四万年以前，位于燕山南麓及滦河冲积平原地带，即今唐山境内的文化遗址遍布，迁安县爪村、安新庄遗址证实，已有人类生活在地势低平，宜于农作的土地上。聚居在这里的人群为了生存，在采集与渔猎的生产、生活活动中，在漫长的历史年代里，踩出了原始的道路，即人行小路。如战国时代孟轲在《孟子·尽心篇》中所述：人们往

来“用之而成路”。由此可见，原始道路的出现，是人类社会活动的产物。人行小路虽出现最早，但其发展与延伸却很迟缓。

随着人类社会的进化，生存手段的改进，其生活方式由逐水草而迁徙转化为聚落定居而农耕，特别是家畜的饲养与使役，导致了驮运路的形成。牛马家畜的普遍驯养及物与物间交换的需要，在一些主要道路上，相应开拓了能够适合牲畜行走的驮运路。

从今唐山境内发现的龙山文化遗址分析得知，它与山东、辽东同期文化的内涵有一定的联系。几地相隔遥远，在文化上竟发生如此密切的继承和交融关系，说明在当时已有了经济往来，文化交流，自山东省境内沿渤海湾经唐山境至辽东半岛有路可通。这就是早期的“滨海道”。随着物与物间交换的频繁，人们活动的范围逐步扩大，驮运路也不断延伸。人们交换的需要促进了唐山道路的发展，较为便利的道路条件又为商品的进一步交换提供了方便。

二、商周时期的道路

商周时期，新的生产关系推动着生产力的发展，原始农业、畜牧业以及手工业的发展，产品的不断增多，带来了交换的繁忙，原有的运输方式人背畜驮已满足不了社会生产力发展的需要。于是，人们在社会实践中发明了车。《尚书·酒诰》中记载：“肇牵车牛远服贾”，车的出现，给道路建设提出了新的要求，继而，在驮运路的基础上，开拓出车行道路。据《周礼》载：“道路之渊，其别有五，径、畛、涂、道、路是也。径容牛马，涂容乘车一轨，道容两轨，路容三轨……。”车行道路的开拓，已成为各国信使往返，贸易往来，纳贡及征伐活动的主要交通线。据河北文物部门普查与考古发掘证实，商代文化的分布已达燕山深处滦河流域和辽宁省辽河以南地区。从当时方国的分布看：“孤竹”、“山戎”在今卢龙一带，“燕亳”在今北京一带，方国之间道路相通。特别是当时地处商王朝北方的“土方”，是商王朝

的劲敌，商王朝经常出兵征伐“土方”，燕毫向东北至孤竹的道路，唐山辖境乃必经之地，所有这些均可证实唐山境地的车行道路业已贯通。唐山境内车行道路的修建，为西周至春秋时期境内道路的进一步发展奠定了基础。

西周与春秋时期，自约公元前1066～前476年，该时处于奴隶社会的鼎盛时期向封建社会的过渡时期。西周政治、经济、文化的兴盛和春秋政治、经济的重大变革，为今唐山境内的道路发展创造了有利条件。当时，唐山境内的主要车行道路有二：

(1) 肃慎（东北长白山一带）经孤竹、令支、无终达燕国的道路。周惠王十六年（公元前664年）燕告急于齐，齐桓公救燕，逐伐山戎，至孤竹附近而还，行军路线即为此路。

(2) 自齐（今山东省北部）经今德州、沧州沿渤海湾通往山海关的道路，即“滨海道”。

西周的道路，按体系分为人行小路、驮运路、各种类型的车行道路，并规定了道路的宽度。为保证车辆通畅，车辆要按次序行驶，由“野芦氏”负责管理车辆，从而开后世监理工作之先河。西周时明确规定了一些道路养护措施。“列树以表道”，采用路旁植树的方法，作为道路的标志。并在主要道路上每隔约30里（折合12.5公里）设一驷置，备良马固车，专门负责传递文书，接待往来官吏和运输货物等。《周礼·地官·遗人》记载：“凡国野之道：十里有庐，庐有饮食。三十里有宿，宿有路室，路室有委。五十里有市，市有侯馆，侯馆有积”。说明当时的驿站已具有了一套较完整的管理制度。西周在路政方面很有建树，对后世道路交通的发展，具有深远影响。

三、秦朝时期的驰道

公元前221年，秦始皇统一了全国，结束了春秋战国诸侯割据的局面，建立了中央集权的封建国家。从此，中国的古代道路进入了大规模建设时期。秦始皇二十七年（公元前220年），开始在