

河北省公路交通史志丛书

承德地区公路运输志

人民交通出版社



号 180 字壹 (京)

河北省公路交通史志丛书

承德地区公路运输志

主编 孙金良
副主编 李文成 孙金良

承德地区公路交通史志编写组
承德地区公路局编

CHENGDE DIQU GONGLU JIAOTONG SHI ZH

人民交通出版社

(京)新登字 091 号

内 容 提 要

本书为河北省公路交通史志丛书之一,以事实为经、年代为纬,详尽记述了承德地区陆路运输,特别是近代公路运输的历史发展状况,是一本资料翔实,颇具研究参考价值的专业志书。

责任编辑 黄天生

封面设计 孙立宁

河北省公路交通史志丛书

承德地区公路运输志

CHENGDE DIQU GONGLU YUNSHU ZHI

插图设计:孙立宁 正文设计:刘晓方 责任校对:张莹

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号)

各地新华书店经销

北京市华星计算机公司激光照排

北京市仰山印刷厂印刷

开本:850×1168 $\frac{1}{32}$ 印张:8.5 插页:1 字数:230 千

1992 年 10 月 第 1 版

1992 年 10 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数:0001—3000 册 定价:11.50 元

ISBN 7-114-01514-3

F·00168

以志为鉴，
发展现代交通。

马刚

一九九一·十一·

（承德地委副书记马刚题词）

承德地区交通局史志编纂委员会

主任委员	朱振忠				
副主任委员	左恩庆	王悦	朱贺林	李福民	
	刘志新				
委员	王凤桐	李森林	杨绍咸	李继群	
	周树模	马希志	张洪根	石作义	
	石洪民	陈绍棠	张厚	刘英杰	
	罗新阶	郭公明	李树森	吴艳英	

《承德地区公路运输志》编写委员会

编写人员	李树森	马惠敏		
摄影人员	马惠敏			
工作人员	李万春	李秀丽		
审校	刘树仁	王增田	张镜青	曹士诚
	杜天民	刘大秋		
定稿	段世铮	李福民	吴艳英	

序

《承德地区公路运输志》属河北省公路交通史志丛书之一，由省交通厅、地区交通局史志编委会直接领导、组织力量于1984年着手编纂的。交通部中国公路交通史编委会明确指示，编史修志必须以马列主义、毛泽东思想为指针，运用辩证唯物主义和历史唯物主义的观点、方法，坚持实事求是的态度。这一原则赋予编写人员以明确的指导思想，使他们能从新的角度，以新的方法来整理、筛选和分析资料，坚持批判地继承前人遗留下的文化遗产，并有所创新。《承德地区公路运输志》经过工作人员历年来的不懈努力，终于编纂成册。它的问世，不仅填补了承德地区地方志丛书中的一项空白，而且将起到“资治”、“教化”的积极作用。

交通运输是社会经济活动的重要组成部分。承德地区的交通运输活动源远流长。据史料记载，可追溯到四千年前的新石器时代。承德地区地处燕山深处，境内群峰林立，沟壑纵横，地形复杂，号称八山一水一分田。自古以来交通艰险，行车困难，堪比蜀道之难，因而社会生产水平较低，交通运输手段较为落后。至于公路运输的萌芽和发展，则晚于我省南部区域的华北中原地带。约在1919年（民国8年），境内始有民用汽车。日本侵略者为了掠夺和统治的需要，曾引进一些外国汽车，并相应地修建了一些标准很低的公路。但因缺乏维护和战争的破坏，迨至新中国建立之初，承德地区仅有民用汽车十余辆，能供汽车行驶的公路总长不足400公里，而且公路状况十分低劣。全区的社会运输量绝大部分靠畜力驮运和人力担负。交通运输手段仍然十分落后。

新中国建立后，党和人民政府为了发展生产，改善人民生活，对发展公路运输事业十分重视，投入大量人力、物力和财力，兴

办公路交通运输事业。经过国民经济恢复时期，社会主义改造时期和全面建设社会主义时期，我区公路交通事业有了长足发展。特别是中共的十一届三中全会以后，发展尤为迅猛。现在全区拥有各种汽车和机动交通工具约 2 万余辆，公路通车里程 4387 公里，新建永久性公路桥梁 759 座，总长 22227 米；建立了以国营运输为骨干、集体运输为辅佐、个体运输为补充的运输体制，形成了连接市镇、沟通城乡、四通八达的公路运输网络，有力地促进了国民经济的繁荣和发展，并在一定程度上反映了新中国成立四十年来我区社会生产力的发展和生产水平的提高。

《承德地区公路运输志》详尽地记述了当代公路交通运输事业的既得成果，讴歌了全区劳动人民在中国共产党领导下，在发展公路交通运输事业中所作出的积极贡献。本书章节分明，取材翔实，较充分地反映了我区公路运输事业的客观现状。这对我们总结经验，策励未来是十分有益的。谨向从事编写工作的所有工作人员以及给予支持和提供素材的各界人士表示衷心的感谢。

朱振中
一九九一年九月一日

前 言

交通运输是国家的经济命脉，是商品生产和商品流通赖以存在和发展的物质基础。它作为工农业生产之间、城乡之间、生产与消费之间的桥梁和纽带，在国民经济发展中具有重要地位。同时，它也是社会进步的重要标志。

承德地区位于河北省的东北部，距首都北京市仅 240 公里。早在数千年前，先人们就在这块土地上繁衍生息。随着生产的发展，运输方式由依靠人力搬搞，发展到驾御车马，又逐步发展到操纵机动交通工具使人和物进行位移。中华人民共和国成立以来，公路运输事业突飞猛进，特别是中国共产党十一届三中全会以后，公路运输事业更是一日千里。

为了总结前人在公路运输上所创业绩，探索规律，以策励将来和起到资治作用，根据交通部关于编撰《中国公路交通史丛书》的精神，由河北省交通厅直接部署，我们于 1989 年冬完成这本《承德地区公路运输志》的编写。

《承德地区公路运输志》是一本记述承德地区陆路运输，特别是近代公路运输发展（下限到 1988 年）的专业志书。它以事为经，以时为纬，在记述本地区陆路运输的发展中，涉及了影响较大、较深的事件。语言力求通俗，并插有多幅照片，是一部图文互照、可读性较强的志书。

在编写过程中，我们以马列主义、毛泽东思想为指导思想，运用辩证唯物主义和历史唯物主义的基本原理进行调查研究。对大量资料进行鉴别，真实地反映出承德地区公路运输的发展规律，全面总结本地区公路运输历史经验，力求做到思想性、科学性和资料性的统一，使之达到为“四化”建设和为“两个文明”建设服

务的目的。书中突出了专业性、地方性和时代性三个特点。

河北省交通厅史志编纂委员会诸领导十分关心本书的编写工作，不断给予具体指导。编委会主任刘树仁及王增田、张镜青、曹士城、杜天民、刘大秋等领导在百忙中抽暇进行了审稿。

在编写过程中，只有两名执笔人员负责编写工作，并负责插图、图表复制、摄影等工作。另两人负责资料整理。由于人员少，加之执笔人员水平有限，时间仓促，疏漏、错误之处在所难免，恳请专家、运输界老前辈和读者不吝赐教。

编 者

目 录

前言.....	1
概述.....	1
第一章 运输组织.....	8
第一节 国家经营.....	8
一、官营.....	8
二、国营.....	16
三、国营.....	16
第二节 民间经营.....	21
一、车行.....	22
二、行会.....	24
三、个体（联户）.....	25
第三节 集体经营.....	26
一、专业车辆.....	26
二、农副业车辆.....	28
第四节 机关企业经营.....	30
第二章 运输工具.....	32
第一节 人力运输工具.....	32
一、独轮车.....	32
二、手推车.....	33
三、人力车.....	34
四、三轮车.....	35
五、轿.....	36
六、自行车.....	39
第二节 畜力运输工具.....	39

一、坐骑	39
二、驮子	40
三、畜力轿	41
四、畜力车	42
第三节 机动车辆	51
一、汽车	51
二、拖拉机	53
三、挂车	54
四、摩托车	56
第三章 货物运输	57
第一节 大宗货运	57
一、货运品类及流向	57
二、货运量	70
第二节 零担货运	84
一、业务范围	84
二、路线、设备	87
第三节 联合运输	88
一、水陆联运	88
二、公铁联运	91
第四节 专项运输	94
一、支前运输	95
二、支农运输	100
三、支援抗震救灾运输	101
四、支援重点工程运输	108
五、晋煤东运	113
第四章 旅客运输	116
第一节 路线	116
一、驿道	116
二、车马大道	119
三、“国道”、“县道”	121

四、公路.....	121
第二节 设施与服务.....	135
一、长途客运.....	135
二、短途客运.....	140
三、旅游客运.....	145
第三节 运力.....	146
第五章 运政管理.....	151
第一节 管理机构.....	151
第二节 运输市场管理.....	156
第三节 车辆管理.....	167
第四节 运价管理.....	174
一、汽车运价.....	174
二、马车运价.....	178
第六章 国营运输企业管理.....	181
第一节 管理.....	181
一、财务管理.....	181
二、安全管理.....	187
三、燃料管理.....	194
四、调度工作.....	198
五、职工教育.....	202
第二节 车辆维修.....	204
一、职能机构.....	204
二、车辆的改装、改造.....	209
三、车辆修理技术.....	215
附录：大事记.....	222
英模谱.....	252
编后语.....	259

概 述

承德地区位于河北省东北部，地跨北纬 $40^{\circ}11'$ — $42^{\circ}40'$ ，东经 $115^{\circ}55'$ — $119^{\circ}15'$ 之间。东临辽宁省，南隔长城与唐山市和天津市相邻，东南邻秦皇岛市，西南为首都北京市，西与张家口市接壤，西北、正北和东北邻接内蒙古自治区，总面积 35078 平方公里。全区现辖平泉、宽城、丰宁、兴隆、滦平、隆化和围场 7 县。承德地区行政公署驻承德市，距省会石家庄市 435 公里，距北京市 240 公里。

承德地区在古长城以北，地处冀北山区，为燕山地槽与内蒙古高原之间的过渡地带。地势西北高，东南低。山脉纵横，河流交错，地形十分复杂。西北部丰宁、围场坝上地区为内蒙古高原的东南边缘地区，是一漫无边际的草原，古为刍牧之地，俗称“坝上草原”。七老图山沿围场、隆化、平泉东西横贯。中部、南部属燕山山脉。山脉主峰雾灵山位于本地区的兴隆县境内，其最高点玉皇顶，海拔 2100 余米。燕山山脉第二高峰都山，位于本地区的宽城县与秦皇岛市青龙县交界处，主峰距宽城县东南 28 公里，高达 2000 余米。丰宁县境内的云雾山、平顶山、冰郎山（古称沙尔呼山）、窟窿山等，海拔都在 1700 米以上。本地区除坝上草原约占全区总面积 10%，高山区占总面积的 40% 外，下余 50% 为山岭低缓、河谷宽阔的低山丘陵区。

全区气候属大陆性季风气候。受地势影响，冬季多西北风，寒冷少雨雪，夏季多偏南风，雨量年平均在 500—700 毫米之间，时或伴有冰雹。全区无霜期年平均 120 天左右，其中南部无霜期约 160 天，坝上约 80 天。

全区有滦河、潮白蓟运河、大凌河、辽河 4 大水系。光头山

(旧称马盂山)是辽河上源老哈河发源地,又是历史上契丹民族的发迹地之一。源于坝上的滦河水系贯穿全区。滦河古为濡水,自西北向东南,环绕于燕山山脉之间。它在本地区境内流域面积25000平方公里,占总流域的69%左右。河谷两岸,适于农耕。近年来,为了利用瀑河(也叫宽河或豹河,古名高石水)、伊逊河(古名索头水)和其他水系,如潮河(古称鲍立水)、洒河等河流,建水电站,筑水库,修水渠,使之造福人民。

在承德地区,不仅有繁茂的坝上天然草场,适宜发展畜牧,坝下地区尚有大量油松、桦木、山杨、椴树等乔木,森林资源居全省首位,森林覆盖率达31%,是河北省重点林业基地。另有大量果树,面积在130万亩以上。“京东板栗”盛产于兴隆,常年产量在4500吨以上,是中国传统出口商品。“兴隆红果”、“滦红山楂”,分别盛产于兴隆和滦平,都是我国北方果品中之佳品。兴隆种植红果树的历史悠久,早在清乾隆年间就有人栽培,至今已有200余年的历史。本地区还盛产苹果、核桃、梨等干鲜果品。山杏树在丰宁遍布山坡、瘠地,杏仁产量达660多吨,占全区总产量的五分之一以上。该县素有“山杏王国”之称。

矿产资源也很丰富。现已探明的有黑色金属、可燃性有机岩、非金属等40多种矿藏。如:煤、金、银、铜、铁、铅、锌、石灰石、珍珠岩、硫、磷等,储藏量极其丰富。有些产品产量在省内名列前茅。如黄金,年产15000两,居全省首位;磷石年产量51万吨,居全国第一位;萤石年产6.2万吨,占全省出口的三分之二。

在农业方面,全区总耕地面积468.97万亩,仅占总土地面积的8.8%,素有“八山一水一分田”之说。耕地多集中分布在山间盆地和河谷之中(如隆化、平泉等地),但农作物产量大有潜力可挖。主要农作物有玉米、高粱、谷子、小麦、水稻、薯类以及胡麻、大豆、花生、大麻、药材、甜菜等。

在承德地区,伴随工农牧副各业蓬勃发展,交通运输也呈现欣欣向荣景象。本地区交通以公路为主,由国家干线公路、县级

公路和区乡公路、专用公路所构成的公路网，覆盖整个地区。公路网密度，每百平方公里达 12.49 公里以上。公路运输量占全区运输量的 70%。

承德地区一带，早在原始社会末期新石器时代，就有人类在这儿生活、劳动。他们是这儿的原始居民。这些“聚生群处”的原始居民，经过漫长的“饥即求食，饱即弃余”的生活阶段，为了生存的需要，不仅继续从事狩猎，还学会了耕种、畜牧。猎、农、牧交错，在承德一带延续了较长年代。

西周时期，武王灭商进行分封。封召公奭于燕（今北京），约五年后，其子建国定都于蓟。到战国时期，燕逐渐强盛起来，疆土扩展到今河北省北部、内蒙古自治区南部、辽宁省西南部及山东省西北部。蓟（今北京市）为燕的都城，并在今河北省易县设有下都。燕对中国北方古代文化有着重大影响：燕在今围场县北部修筑了长城，以防御北方游牧民族侵扰。这对稳定当时居民生活，发展当地农业生产，起了一定保障作用。生产的进一步发展，为手工业的发展奠定了基础。特别是战国时期，铁制工具在这一带得到进一步推广使用，大大推动了社会发展。

1953 年，在兴隆县大副将沟出土的车具范、锄范、镰范、斧范和镢范等铁范共 40 副 87 件，总重 190 公斤之多。经专家鉴定，大部分是制造生产工具用的器物。其中有两件为车的轴头范（《考古通讯》1956 年 1 期）。1979 年 8 月，在丰宁县凤山镇东南火焰驹梁西北角黄土台地上发现了一座战国墓葬。在清理中，共出土文物 32 件，其中有 1 件是带有“辖”（大车轴头穿着小铁辊，俗称“销子”，可以管住车轮，不使脱落的零部件）的铜车害（古代车上的一种零件，青铜制品，形如圆筒，套在车轴的两端。害上有孔，用以纳辖）。害身前端饰有凸起斜三角云纹，在辖首饰有兽面纹（《文物资料丛刊》1983 年第 7 期）。1984 年在滦平兴州亦发现了类似上述文物。这些文物说明，当时这一带农业已相当发达。车具范和铜车害的出土，也说明车辆在这一带应用广泛，车子制造工艺和冶铸技术都不亚于其他各地。

战国时期，煮盐业已有显著的发展。其中齐、燕两国海盐最为闻名。史书上有“齐有渠展之盐，燕有辽东之煮”的记载。盐在当时是主要商品之一，畅销许多地方。当时的蓟已发展成商业城市。承德地区与蓟近在咫尺。可以断定，东自今辽宁省辽阳市（当时燕置辽东郡治所襄平），至今北京市（甚至延伸至今河北省易县境）是承德地区的商业活动区，也是这一地区的主要民间运输线。

秦统一六国，结束了战火连绵、关卡林立的列国割据局面。秦提出“修驰道”，“车同轨”，并对燕长城加以延接、巩固。从1976年至1981年底，先后3次在围场县大兴永东台子和小锥子山古城址附近发现了5件秦代的刻有统一度量衡诏书的铁权（秤锤）。从而证明，秦虽未在今承德一带进行过“修驰道”活动，但其他政令已贯彻到这一地带，如统一度量衡这一措施，在我国北方郡县一级地区已得到广泛施行。由于中央集权制的贯彻和混战局面的解体，社会经济趋于稳定，商业贸易得到复苏，陆路运输也得到发展的机会，开壁了营运线路。西汉、三国到魏晋，少数民族匈奴、乌桓、鲜卑等都曾在这儿住过。这一带属汉族与北方少数民族杂居地区，有交流文化的良好机会。北方少数民族多以游牧为主，其主要运输工具是家畜（牛、马、骆驼等）。在附近的少数民族中，契丹族是一喜用车辆的民族。它习惯于“逐寒暑，随水草而牧，以车帐为家”，善于利用兄弟民族打造车辆技术，以改进自己的运载工具。契丹族人建国（国号“辽”）以后，又吸收了中原很多制车技术和用车制度。辽宋并立期间，交通运输在沟通双方政治、经济的联系中起了纽带作用。特别是在活跃榷场上，交通运输的功绩更大。继辽之后，又有金、元两代。元朝邮驿规模之大，制度之严，堪与唐媲美。辽、金、元先后占据河北300年。在建立起王朝之前，为积极备战，积蓄牲畜（特别是马匹），不惜变耕田为牧场，农村经济遭受严重破坏，人才南移，交通运输完全服务于战争。称帝后，积极吸收中原文化，学习中原立国之道。经过休养生息，巩固、扩充了疆土。每一朝代在休养生息时期，交

通运输业才有发展的时机。承德地区的交通运输常处于落后状态，这与历代政治不稳，经济忽盛忽衰和文化落后不无关系。明朝效法燕秦时的“筑城靖边”，修筑明长城。承德地区被分隔于长城之北，仅古北口、喜峰口等几个关口是本地区通往京畿的通道。清朝建立后，由于当时的历史条件，承德一带处于“左通辽沈，右引回回，北挖蒙古，南制天下”的日益重要位置。清康熙、乾隆帝在承德修建避暑山庄、外八庙古庙群，在围场设木兰围场，承德随之成了清朝第二政治中心。承德地区的农业、手工业发展较快，交通运输也随着城镇的兴起而得到发展，运输工具种类和数量都明显增多。

19世纪中叶，出现现代交通运输工具。民国7年（1918年）在承德地区近邻张家口开通了张（张家口）库（库伦，今蒙古共和国首都乌兰巴托）公路，并有汽车往来此线。次年6月，今承德出现了第一家申请注册的汽车行—燕京汽车行。首辟热河（今承德）—北平（今北京）线汽车运输。自民国18年（1929年）起，热河省建设厅先后制定了长途汽车公司注册暂行规则、管理汽车规则、巡守长警指挥汽车通行简章等管理制度。这是继民国2年（1913年）宣布废除驿站（邮驿）制度之后，交通运输上的一大变革与进步。正值新式运输工具有取代古老运输工具趋势之际，日本侵占热河，使之成为殖民地，长达13年之久。民族运输业得不到正常发展，古老运输工具也得不到改进。日本侵略者在压制民族运输业的同时，出于巩固统治、镇压反抗、掠夺资源和扩大侵略的需要，把发展交通运输作为战略重点，这是其侵略体系重要的组成部分。

1937年7月7日，日本发动全面侵华战争。7月8日，中国共产党发表抗日宣言。从此，中国革命进入抗日战争时期。在中国共产党领导下，本地区组织地下抗日武装。1941年，日伪“大扫荡”，实行“集家并村”，抗日力量掀起“破交战”、“反扫荡”、“反集家”群众运动，以牵制日伪有生力量，迫使其盘踞的地区益发龟缩。