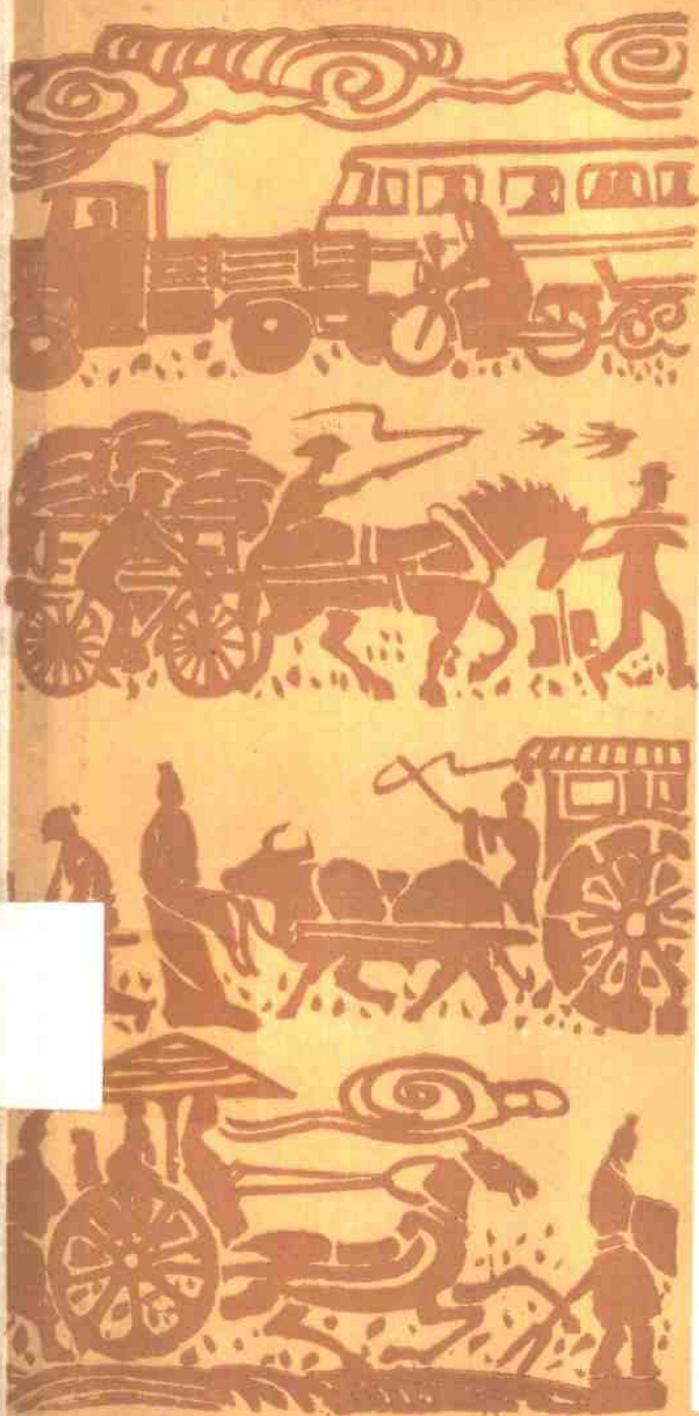


大城縣公路交通史略



大城县公路交通史略

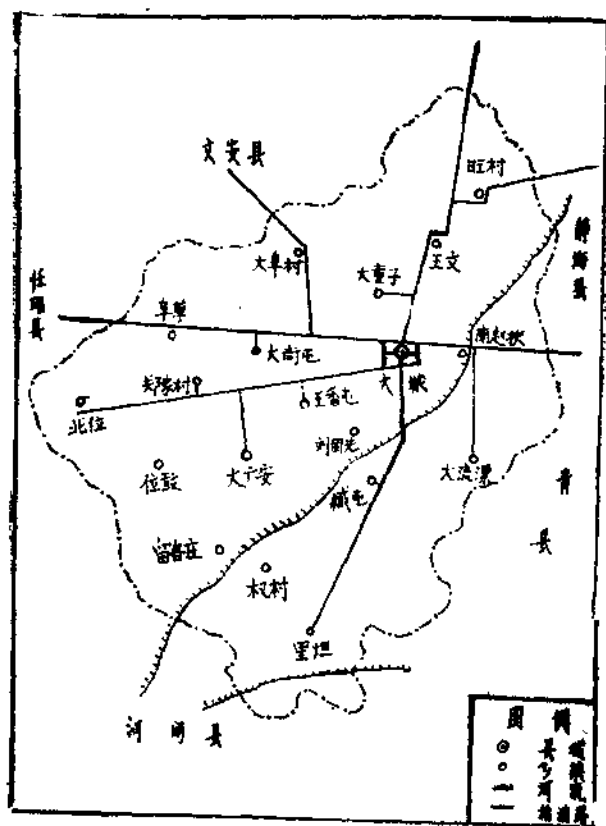
大城县公路交通史编写组

大城县公路交通史略
大城县公路交通史编写组 编写

河北省廊坊地区交通局 出版
国家海洋局技术所大邱庄联营印刷厂 印刷

开本 大32 字数 13万

1981年大城县境内主要公路示意图



编史组长	徐文凯	(兼)	张宝辉	(兼)
主 编	周志芳			
助理编辑	张建民	周长锁	孟庆贤	
审 订	肖启泰	阎文彬	樊庆德	张宝辉
	徐文凯	田金良	郑建来	李金生
	王义庆			
封面设计	王同刚	陈继荣		
摄 影	王和平	相恩余		
制 图	于柏树			
书名题字	吕梦天			

说 明

一、本史稿中数字表述并不一致。公历年号、统计数据均用阿拉伯数字；帝王年号、习惯用语中的数字、及用数字作为名词、形容词或成语时，一律用汉字；至于过大的数字，为便于阅读，有时中阿兼用。

二、我国历史悠久，各代度量衡变化较大，故在记度量时，均应用当时的度量，但附著折算今制数据。无论今制或古制，计量单位一律采用现行国际单位用词。

三、古今地名，变化很大，本史稿叙述时尽量注明。

四、凡路名，开始均写起迄地点全称，以后继续使用，则用简称。

五、当引用规范、法令、条例时，其数字仍用原来的书写方法，不予变更。

前 言

根据党中央编史修志的指示和交通部的部署，为达“古为今用，今为后用”之目的，于1983年春开始，我们着手编写《大城县公路交通史略》。经过近两年的辛勤努力，现已脱稿成书，把它奉献给读者，谨供参考。

本史略始之先秦，终止于1981年底，共分3编、11章、46节，约13万字。

在编写过程中，我们注意采用社会科学研究的新观点、新资料和新成果，对于大城县的古代道路、近代和现代公路的产生、形成和发展，进行研究与探索，以揭示大城县道路交通在不同历史时期发展变化的特点和规律，从而得出有益的经验教训，并借以窥视今后公路交通发展的美好前景。然而，由于历代对于道路的文字记载有限，可供参阅的历史文献较少，加之经过多次政治动荡和行政机构的擅递，档案资料多有散失，史料甚为不足。面对上述

现实，我们用了几个月的时间，拜访了许多“老交通”和知情人，从他们那里了解到许多真实的情况和珍贵的材料。并奔赴天津、北京、石家庄、保定、廊坊等城市，及静海、河间、任邱等县，查阅档案，广收资料。在河北省公路史编写组和廊坊地区交通局编史组的支持、帮助和指导下，终于找到了几十万字的可供选用的素材和资料。对这些资料，我们本着“去粗取精”、“去伪存真”和“略古详今”的原则，进行编写，及至成书。回首往事，心情激荡。特向热情支持我们进行编写工作的单位和同志，深表谢意！

由于我们水平低，能力有限，加之时间短促，疏漏和错误之处一定难免，欢迎读者，批评指正。

大城县公路交通史编写组

1984年10月15日

大城县公路交通史略

目 录

前 言

第一編 大城县古代道路探索.....	(1)
概 论.....	(1)
第一章 大城县历史略考.....	(5)
第一节 大城县概况.....	(5)
第二节 大城县历代沿革简述.....	(9)
第三节 古代城池和疆域演变.....	(12)
第二章 大城县古代道路略考.....	(20)
第一节 战国道路略考.....	(20)
第二节 秦、汉道路略考.....	(22)
第三节 隋、唐道路略考.....	(26)
第四节 宋、辽、金道路略考.....	(29)
第五节 元、明、清道路略考.....	(31)
第六节 古代桥梁略考.....	(39)
第二編 大城县公路开拓及发展.....	(45)
概 论.....	(45)
第一章 公路创始时期.....	(48)

第一节	军阀割据时期公路的萌芽	(48)
第二节	南京政府时期公路的修治	(51)
第三节	抗日战争时期公路交通战	(57)
第四节	解放战争时期公路的恢复	(64)
第二章	社会主义改造时期	(69)
第一节	建国初期公路恢复情况	(69)
第二节	公路普修及以工代赈	(71)
第三节	南赵扶大桥的防护与改建	(73)
第三章	社会主义建设时期	(76)
第一节	经济建设时期公路的发展	(76)
第二节	1963年的抗洪抢险斗争	(77)
第三节	公路阻水改善工程	(79)
第四节	泥结碎石路面工程	(81)
第四章	油路发展时期	(85)
第一节	第一条渣油路面的诞生	(85)
第二节	文大公路新建工程	(87)
第三节	大里公路改建工程	(89)
第四节	廊大公路大城段新建工程	(90)
第五节	陈大公路新建工程	(93)
第六节	津保(南线)公路加宽工程	(95)
第五章	经济调整时期	(101)
第一节	大北公路新建工程	(101)
第二节	大里公路第二次改进工程	(106)
第三节	社队油路的发展	(110)
第四节	支油工程	(112)
第三编	专题论述	(120)

概 论	(120)
第一章 公路桥梁修建工程	(123)
第一节 南赵扶大桥改建工程	(123)
第二节 十里湾大桥修建工程	(125)
第三节 叶庄子桥改建工程	(127)
第四节 留各庄双曲拱桥新建工程	(129)
第二章 公路交通机构体制的演变	(143)
第一节 交通局(科)机构体制的演变	(143)
第二节 公路管理站机构体制的演变	(145)
第三节 运输队机构体制的演变	(146)
第四节 汽车修配厂机构体制的演变	(149)
第五节 大城和南赵扶装卸队机构体制的演变	(151)
第三章 养路费	(157)
第一节 征收养路费的由来及其发展	(157)
第二节 建国后大城县征费情况	(158)
第三节 养路费的使用	(164)
第四章 公路绿化	(167)
第一节 公路绿化的基本情况	(167)
第二节 公路绿化的领导工作	(168)
第三节 公路绿化的管理工作	(170)
第四节 落实林业政策	(172)
附录	(174)
1、历代编年大事记	(175)
2、大城县台头行宫	(228)

第一编 大城县古代道路探索

概 论

大城地带，是在很久很久以前由海岸线东移而形成的陆地。据地质调查资料证实，近300万年来，渤海多次发生海进海退，距今 $22,900 \pm 1,100$ 年，第七次海进范围最大的一次，海水曾西进至任邱、霸县、玉田一带。距今 $9,650 \pm 190$ 年，渤海自天津附近开始退移。经过四次退移后，到200多年前，海岸线才与今天相近①。尤其是天津市四道贝壳堤的形成②，更充分有力地肯定了大城地带较早成陆于天津。

随着海岸线的东移和陆地的形成，我们祖先的活动范围，也逐渐由西往东延伸扩展。考古证实，在地质年代第四纪全新世、新石器时代，河北省境内大部分地区已有人类聚居，他们劳动、生息在沿太行山东麓及燕山内外，留下了众多珍贵的遗迹。大城及其附近地带，是磁山文化、仰韶文化、与龙山文化交错存在的接触地区③，这充分说明，大约至晚在新石器时代的末期，我们的祖先已经来此定居，休养生息在这荒古海退之地。

人类为了谋求生存，就要成群结队地外出，从事采集和狩猎食物，在进行频繁地生产及生活活动中，随着足迹往返多次，所经之处便逐渐形成了最早的古代道路（人行小路）④。其后，在漫长的岁月中，又随着人数的增多，活

动范围的扩大，运载工具的发明和改进，人行道路也随之加宽与延长，渐渐变成了驮运路和车行道路，即形成了最早的古代道路交通。

古代道路交通的形成、发展与变迁，无一不与当时的社会历史背景、自然条件、政治、军事、经济、文化等密切相关的。所以，要探索大城县的古代道路交通的发展历史，必须首先略考大城县的历史及其变化。故，本编开章有必要对大城县的历史面貌逐一进行介绍。本章分三节，第一节主要叙述大城县的概况，包括地理位置、自然环境、文化古迹及现时工业交通状况；第二节叙述大城县的历代沿革，从先秦始，至1981年止。第三节叙述大城县的古代城池和疆域演变。

对大城县古代道路进行探索，究竟从何时开始？传说中的夏（约公元前2000年左右），至今史学界尚未定论，当时的道路状况无法推断，商代甲骨文及战车的出土，说明商代的道路交通已相当发达。但因在史料中尚未发现商代对有关大城的文字记载，其时的道路亦无法论证。所以，夏商时代，深感年代久远，渺茫难稽，更感资料乏缺，难以定论。至东周战国时期（公元前475年至公元前221年），燕置平舒（今大城县），史料已见。故此，从战国时代起，至民国开元止，以行政沿革为纲，按照历史朝代发展顺序，依次探寻大城县的古代道路发展之梗概。又因，战国时代，是我国社会历史大变革的时代，也是诸侯兼并，战争频繁，确定封建官僚制度的时代，不仅其政治、军事、经济、文化发生了根本变化，其道路交通也开辟了许多，并且加强了路政管理。《国语·周语》中记载：

“雨毕而除涂，水涸而成梁”（雨后修整道路，水干架设桥梁），“列树以表道，立鄙食以守路”（路旁种植树木，设专人守护道路）。《诗经·大东》中亦云：“周道如砥，其直如矢，君子所履，小人所视”（周代的道路象农家的碾盘一样坚平，象箭杆一样直，专供贵族往来使用，平民只负责养护管理）。由此可见，到战国时期，道路交通的发展已相当可观了。故，探索大城县的古代道路自此开篇更为贴切。

第二节，述秦、汉。在战国七雄并立的封建割据时代，秦王政采取了“远交近攻”的战略，吞并六国（即韩、赵、魏、楚、燕、齐六国）实现了“六王毕，四海一”的统一大业，始称皇帝，建立了秦王朝。秦始皇统一中国后，深刻认识到王霸事业与道路交通关系的重要，除在全国范围内下令统一文字、货币和度量衡外，还实行了“车同轨”“治驰道”等一系列改革车、道的重要措施，以便车行郡县，临察四方、推行政令，转输军旅，达到控制全国的目的。所以，古代道路交通的发展，到了秦代是一项重大的历史改革。

汉承秦制，扩郡县，辟交通，设馆驿，通西域，对道路交通的发展也做出了重要的贡献。

第三节，不著魏、晋、南北朝，直述隋、唐。因魏、晋、南北朝时期，情况纷杂，均非一统。隋朝结束了南北朝长期混乱分裂的局面，统一全国后，开运河、建桥梁、修驿路、扩驿站，陆路、水路交通空前发展，在历史上做出了很了不起的贡献。至盛唐时期，全国政治稳定，经济繁荣，国力强盛，疆域辽阔，全国驿路已达到

50,000里（合今22,715公里）以上，设驿站1,639所。

况历代隋、唐并称，故直述隋、唐。

第四节，宋、辽、金并述。皆因宋、辽、金三朝争战最久，大城县地处边陲，国防重地，军事活动频繁，边关告急，王命急宣，驿使往来，络绎不绝，故并述。

第五节，元、明、清并述。元、明、清三个朝代，均实行了一统大业。此时，全国官马大道已相当发达。并且，都是以国都为中心，向四面八方辐射道路，通省达边，连接全国各地，形成了比较完善的道路交通网。

最后一节，附带略述大城县的古代桥梁。因为桥梁是道路得以延伸的重要组成部分，是古代道路交通发展的历史见证。对古代桥梁的探索，有助于了解当时道路交通的发展状况，是有一定意义的。

第一章 大城县历史略考

第一节 大城县概况

今大城县境内，位于华北大平原的北部、河北平原的中部，在北京市东南160公里、天津市西南95公里、保定市东偏南100公里处，东经 $116^{\circ}15'$ 至 $116^{\circ}45'$ ，北纬 $38^{\circ}30'$ 至 39° 之间。它西邻任邱，北靠文安，东、南与青县、河间交界，东北与静海县相连。大城县地处黑龙港河流域、子牙河下游。其境内地形为洪积冲积平原，荒古海退之地，地势坦荡，自西南向东北缓缓倾斜。海拔高度为3.6——10米。坡度一般为万分之一。

本县属温带大陆性季风气候。夏季炎热多雨，冬季寒冷干燥，春季多风，降水较少，常有春旱。年平均气温 11.7°C 。无霜期约200天。年日照达2,772小时。

境内河流主要有三条。一是子牙河，旧名沿河，南北贯穿全境，是海河水系五大河流之一。北源滹沱河出山西五台山，南源滏阳河出太行山东侧，下游汇大清河入渤海，全长706公里，境内流长约47公里。河水流量变化很大，旱季干涸无水，泄洪量最大时每秒300立方米。二是黑龙港河，南北流经县东部边境，上源无河道，发源于交河、献县，每年渲泄子牙河与运河之间区域的沥水。境内流长30公里，至王口村汇入子牙河。再一条为人工河道，称子牙新河。1967年扩挖，在县南部擦边而过，境内流长

4.6公里。

解放前，大城县洪、涝、旱、碱灾害严重。建国后，大搞农田水利基本建设，在境内先后开挖了27条骨干渠道，建成12座排灌站，打机井4,000多眼，井浇面积可达530,000亩。基本解除了“四灾”的威胁，为发展农业生产创造了有力条件。

本县耕地面积820,000亩，占全县面积百分之六十一。耕作土壤为粘、黑、胶、壤、沙壤、盐碱土兼有，土层深厚，耕层较浅，普遍缺磷。适于种植粮、油及各种经济作物。粮食作物以小麦、玉米、高粱、谷子及豆类为主。油料以花生、芝麻、向日葵为最多，是河北省主要植油县。此外，还盛产小枣、枸杞、鸭梨、苹果、鲜桃、桑、杏和葡萄；小枣、鸭梨闻名全国，药材枸杞驰名中外。

建国后，工业得到迅速发展。到1981年底，全县已有工业企业73个，主要有机械制造、农机修配、化肥、磷肥、地毯、建材、服装加工、食品加工、粮棉油加工等。本县生产的地毯畅销英、美、法、日、意、德、香港等20多个国家和地区，1977年被列为省优质产品。

大城县地处京、津、保三角地带，军事战略位置十分重要，古为边陲重地，陆路交通比较便利。建国后，大城县又成为重要交通枢纽。公路纵横交错，客货运输四通八达。天津至保定（南线）公路，东西横穿全境。成为联结京广、津浦两条铁路的主要干线之一，是天津市通往保定市的重要交通咽喉。廊坊至大城公路纵穿津保（南线）公路与津保（北线）公路，联结京津铁路。还有陈官屯至大