

《中国公路交通史》丛书

河北公路史

第一册

古代道路

近代公路

人民日报出版社

河 北 公 路 史
HEBEI GONGLUSHI

第 一 册

古代道路

近代公路

河北省交通厅史志编纂委员会编

责任编辑 张 志
张 义

人民日报出版社出版
石家庄北方印刷厂印刷

开本: 850×1168 $\frac{1}{32}$ 印张: 12 插页: 13 字数: 280千字

1987年12月第1版1987年12月第1次印刷

印数: 0001—10000册 定价: 9.00元

ISBN 7—80002—121—F·18

内 容 提 要

《河北公路史》（第一册）是交通部组织编写的《中国公路交通史》丛书之一种。本书史料丰富，内容翔实，以事核取胜，语言简洁流畅，以通俗见长。内容主要论述了今河北境内的古代道路与近代公路的发生、发展和演变的历史过程，除为本省公路系统提供一本业务学习读物外，还可供史学界、大专院校及关心河北公路事业的读者研究和参考。

河北省交通厅史志编纂委员会

正副主任：杨树青 刘树仁 何少存

委员：（按姓氏笔划为序）

王增田 王福祥 王 纯 艾宝善 李连祥 李英昭
李醒之 谷玉喜 张镜青 张俊起 徐长林 韩 涛
褚桂如

《河北公路史》

特约顾问

傅振伦 张佐周 魏际昌 张仲伦 窦森瑜 郭今生
李鼎桓 褚润德 王尚廉 焦秋海 王德仁

主 审：刘树仁 石永士

主 编：王 纯

副主编：姜时表 李 梁

编写人员：（以姓氏笔划为序）李英昭 曹慧芳

曹玉竹 韩洪文

公路縱橫網
四季晴雨通
車輛保修好
安全萬里行

叶连松

題《河北公路交通
史》

一九八六年九月十四日

河北省副省長 叶连松題詞

总结
经验
开拓
前进

王展意
一九八六年

交通部副部长 王展意题词

存真求實
總結歷史經驗
古為今用
振興河北交通

潘琪

一九八二年七月六日

交通部原副部长、中国公路学会理事长 潘琪题词

總結經驗創新
務實發展公路
交通事業振興
河北經濟

岳宗泰
一九八六年
九月

河北省人大副主任 岳宗泰題詞

总 序

中国是一个历史悠久的文明国家。古代道路交通也有其悠久而光辉的史绩。秦修驰道，汉通西域，史垂千载；隋代赵州桥，金代芦沟桥，知名海外；唐宋以来，驿运站、所遍及全国，运输工具不断更新，行旅商贾之繁盛，世所称颂。这是我国勤劳勇敢的各族人民，为了征服自然和适应政治、经济的需要，在开拓和发展道路交通方面所取得的辉煌成就，对我国古代灿烂文化和物质文明作出了重大贡献。

但是，由于长期的封建制度束缚了社会生产力的发展，我国几千年古老的驿站运输发展为通行汽车的公路交通，则是在清末民初从国外输入汽车和筑路技术以后才开始的，至今还不过近百年的历史。

中华民国时期的公路交通史，是半殖民地、半封建社会经济反映的一个侧面。在中华民国的38年期间，为适应当时的需要，开创了公路交通并有所发展，对于开发边疆和支援抗日战争，发挥了一定的作用。在公路建设、养护和运输管理等方面，初步建立了一些规章制度。但因连年战争，政治腐败，民生凋敝，生产不振，汽车和油料几乎全从国外进口，致使公路交通的发展受到很大限制。到1949年，全国公路仅有13万多公里，又因失修失养和战争破坏，能通车的还不到8万公里；而且标准低，路况差，分布又极不平衡，多数集中在东北和沿海地区，广大内地和边疆省份的公路为数不多，汽车也很少，全国大部分地区还要依靠人

力和畜力运输。

中华人民共和国成立以来，我国进入社会主义革命和社会主义建设的伟大时代，社会生产力得到解放，工农业生产迅速发展，特别是建立和发展了自己的汽车工业和石油工业，使公路交通事业得以较快地发展，取得了巨大成就。许多偏僻闭塞的山区，如今“高路入云端”；不少急流阻隔的江河，现已“天堑变通途”。至1985年，全国公路通车里程比1949年增长了约12倍。以首都北京为中心，连接全国各省会、工矿基地、主要港口以及县乡和边防哨所，四通八达的公路网已经初步形成。公路的技术等级和通行能力较前大有提高，高级和次高级路面从解放前的300公里发展到现在的18万多公里。过去没有公路交通的西藏地区，现已初步建成以拉萨为中心，与邻省及友好邻邦相连接的公路网络，使内地与西藏地区的物资交流以及外贸物资运输得以畅通。1949年以前，在长江和黄河上，除兰州有一座由外商承建的黄河钢架桥外，没有一座自己修建的公路桥，车辆行人靠渡船维持交通。现在，已建成几十座大型公路桥梁跨越长江和黄河，其中有些桥的设计理论、结构型式和施工工艺，都是比较先进的。

为适应日益增长的运输需要，全国汽车数量增长很快，1985年的民用汽车保有量为320多万辆，比1949年接收的5万多辆增长约60多倍；公路运输的客、货运量逐年大幅度增长，大吨位运输和集装箱运输在近几年发展也很迅速。与此同时，还建立了具有相当规模和水平的汽车维修工业，安全设施等也有了相应的发展。公路交通，在发展城乡经济、改善人民生活、巩固国防以及促进少数民族地区的经济和文化发展等方面，起着越来越大的作用。

自1949年至1985年的36年中，我国公路交通虽然取得较大的发展，但由于缺乏社会主义建设的经验，在规划、组织和管理等方面时有失误，致使公路交通事业在前进中经历了一些曲折，发

展速度不够快，特别是高标准公路还修得很少，公路交通至今仍然是我国国民经济发展中的一个薄弱环节。

1978年12月中国共产党十一届三中全会以后，全党工作重点转移到四化建设方面来，党中央总结了过去正反两方面的历史经验，制定了一系列正确的政策和措施，要求经济工作要以提高经济效益为中心，建设有中国特色的社会主义。随着党中央对内搞活经济、对外实行开放政策的实施，商品生产和商品经济蓬勃发展，公路交通不相适应的矛盾愈益突出。近几年来，中央领导同志对加快公路交通的发展，作了许多重要指示。如何贯彻落实党中央指示精神，从我国公路交通的实际出发，按照建设快、质量好、效益高的要求，加快公路交通现代化的步伐，以适应四个现代化建设的需要，已成为我们从事公路交通事业的各级领导和全体同志的历史使命，也是党和人民寄予我们的殷切期望。

盛世修史，史以资治。为回顾既往，总结经验，探索规律，策励将来，由交通部和各省（市）自治区交通厅（局）组织力量，以马克思主义历史观为指导，遵循党的十一届三中全会以来的路线、方针和政策，本着实事求是、略古详今的原则，共同编撰出版一套《中国公路交通史》丛书。希望能给从事公路交通事业的同志们一些帮助；向他们提供可以借鉴的历史经验；并使关心公路交通事业的同志们了解我们事业的历史进程，取得他们的支持，把我国的公路交通事业办得更好。

交通部中国公路交通史编审委员会

1986年11月8日

序

河北地处北京与天津两市周围，自古以来就是中原通往北部边疆及祖国东北的必经之区，道路——公路形成较早。路随着人类社会活动而形成，又随政治、军事、经济、文化的发展而发展，它是人类进步的象征，历史前进的轨迹。现有史料证实，河北在古代人行小路的形成已有约百万年的历史，车马大道也出现了四千余年。自今北京沿太行山东麓至今河南省的车马大道，从商周时即已形成。早在战国，燕下都就应用灰土、粒料改善了行车条件。在桥梁修建上，商代曲周的巨桥（大型木桥），西晋重建的满城方顺桥（石拱桥），隋代赵州大石桥（敞肩石拱桥）与清代稻地钢桥的相继出现，都从不同侧面展示了河北古代道路桥梁修建技术发展的历程。

中华民国时期，公路在古代道路的基础上兴起，公路建设、养护等初具规模。抗日战争期间，抗日军民利用公路对敌开展了大规模的交通战。解放战争期间河北的公路为支援辽沈、平津、淮海三大战役及大军南下，做出了应有的贡献。

中华人民共和国成立以来，特别是中国共产党十一届三中全会以后，公路事业发展很快。1985年公路通车里程比1949年增长6.6倍，其中晴雨通车里程增长80倍，技术状况大有提高，基本上形成了从城市到农村四通八达的公路网。公路运输在当前的五种运输方式中，已日益重要。

35年来河北公路虽有了很大的发展，但与社会主义现代化建

设的要求仍有较大差距，主要表现在公路布局还不够合理；公路技术标准较低；技术改造、养护与管理工作有待加强。为了适应商品经济发展的需要，亟应进一步通过深化改革，努力开创公路建设的新局面。

河北公路史是一部具有时代、地方和专业特点的史籍。它以考证翔实的史料记载了古代道路演变与近现代公路发展的历程。它将成为河北省公路部门广大职工进行爱国主义教育、社会主义教育、革命传统教育的好教材，也是河北省公路部门各级领导同志运筹决策，改进工作的参考资料。在此，向公路史的编写人员，向为公路史提供资料、撰稿、审阅的专家、学者和公路界的老前辈，向所有为河北公路事业做出贡献的同志，表示衷心的感谢。

邵日瑞

1987年10月

序 言

我们可爱的祖国，历史悠久，人杰地灵，还有世界无与伦比的极其丰富的文化典籍。历代编纂的大量史志，更是中国的优良传统。

国家之有交通，如同人身之有脉络。交通和政治、军事、经济、文化息息相关。它的发展历程有其必然的规律，所以也应有专史叙述其演进，验往诏来，使当代和后世有所借鉴，以推进社会主义两个文明的建设。

《河北公路史》是第一部论述河北道路——公路历史的专著。它以翔实的史料、简洁的文字，图文并茂地记述了今河北境内自有人类活动以来至1985年的路史演变历程，并初步揭示其发展规律。全书以新中国成立为界分为两部分，经过多年推敲，数易其稿现在成书了。拜读后，认为本书具有以下几个特点：

一、对河北道路——公路的发展与分期，进行了科学的探索，得出正确结论。

本书依据考古成果和文献史料，努力追本溯源，从宏观上阐明了路史发展脉络，提出了路是人走出来的。并将道路的演变分为人行小路、驮运路和车马大道等三个历史时期。后来，随着社会生产力的发展，为了适应行驶汽车的需要，古代的道路又演变成近代公路。经过这样披沙拣金、条分缕析后，使本专业史在分期断限方面不落通史窠臼，而独树一帜。

二、广收资料，筛选取真，发掘与引用了大量新史料。

通过汲取当代科研成果与近年发现的实物史料，论述了：早在约100万年前，河北的“阳原人”已在桑干河流域活动，为河北道路的缘起提供了科学的依据；从《甲骨卜辞》中的“ ∇/Δ ”字考证，说明在人行小路时期已出现了履石渡水的踏步桥；从燕下都出土的“战国之路”，证实至晚到公元前二三世纪在今易县已使用粒料改善土路面。并将考古现场挖掘出来的道路照片编入史册，提供了具有说服力的第一手资料；从实地调查中发现了西晋时重建的方顺古桥，比李春、李通等匠师修建的赵州桥还早了300多年，等等。此外，编者不囿成说，勇于创新，对秦驰道的宽度和赵州桥千年不坠的原因均提出了新说，为本书生色不少。

三、内容主次分明，别具一格。

1982年冬，胡乔木同志参观军事博物馆的陈列后，曾指出：“军事博物馆要求搞立体陈列，反映敌、我、友三方面的综合情况。这样有说服力。”我认为，这个意见也可适用于编史修志。今观本书既写出了中华民国时期公路从无到有的发展史，又重点突出了抗日根据地与解放区的道桥情况；既论述了敌伪修路的企图与失败缘由，又浓墨重彩地阐述了抗日军民破交斗争的伟大功绩。这样编排，主次分明，清楚地反映了当时、当地有关公路的综合情况，使读者从这个侧面也能体会到革命的胜利确实来之不易。

四、重视发展规律的探索，是本书的另一特点。

这本专业史，提出了一些新的论点。譬如：道路——公路的发展虽受运输工具的发展所制约，但与当时的政治、军事、经济、文化的关系更为密切。政治中心、经济中心必然是道路——公路交通枢纽。并且随着政治兴替、经济盛衰与时俱变。回顾与研究这些规律，可为今后提供历史借鉴。

五、由专业人员编写专业史，新辟蹊径。

本书的编者多为公路技术或业务人员。实践证明，以专业人员

为主编写本专业的史志，同时加强与文史界协作，开文理结合的创举，是值得提倡的。这样，不仅可以驾轻就熟地完成各个行业的编史修志任务，还能迅速开拓史学领域，填补通史的若干空白，具有一定的社会功能。

当然，任何一种新的尝试，都不可能尽善尽美，本书也存在一些不足之处。例如：在结构安排上有时不够周密；对某些筑路建桥的缘由说得不甚深透；限于史料，对道路的叙述深度与广度不尽一致，等等。此外，在众手成书情况下，行文不尽流畅、文风不够统一等疵瑕是可以理解的。通观全书，瑕不掩瑜。编写是成功的，不失为筚路蓝缕之作。

我是河北省新河县人，酷爱研读古今史籍。乡里史稿既成，得快先睹，欣喜这一科研成果问世，遵嘱写了以上几点，姑且作为序言。未悉当否？

中国人民抗日战争爆发五十周年纪念日

傅振伦序于北京，时年八十一

前 言

《河北公路史》是根据交通部中国公路交通史编审委员会统一部署，由河北省交通厅史志编纂委员会组织编写的，是《中国公路交通史》丛书之一。

本书分为第一、二两册：第一册论述河北古代道路与近代公路，上限为距今约100 万年，下限为1949年9月30日；第二册论述河北现代公路，上限为1949年10月1日，下限为1985年底。

本书主要采用以时为经，以事为纬，篇章分期，节目分类的体裁。对于时间跨度较长的第一条公路的兴衰和中外闻名的赵州石桥，另设专题叙述。篇目结构采用篇、章、节、目等七个档次。第一册载总序、序、序言和前言。第二册附后记。各册均自编目录。

本书第一册在编写过程中，曾得到中国第二历史档案馆、北京、上海、天津、江苏、山西、贵州等图书馆、档案馆及河北省地方志编纂委员会、河北省社会科学院、河北大学、河北师范大学、河北省古代建筑保护研究所、河北省文物研究所、河北省档案馆、河北省测绘局等有关部门的支持与协助。并从有关书刊汲取了部分资料。1983年第一册送审稿曾经河北省社会科学院会同省交通厅组织审查。其后又经多次修订始定稿成书。这对充实本书内容和提高质量都起到了重要作用。本书脱稿后，又蒙中国历史博物馆傅振伦研究员为本书作序言，交通部、河北省的负责同