

中国公路交通史丛书

# 河北公路运输史

第一册

古代道路运输

近代公路运输

人民交通出版社

F542

10=2

3:1(1)

中国公路交通史丛书

# 河北公路运输史

## 第一册

古代道路运输

近代公路运输

1987/10

人民交通出版社

153670

责任编辑 刘照华

封面设计 孙立宁

河北公路运输史  
HEBEI GONGLU YUNSHU SHI  
(增订版)  
第一册

古代道路运输

近代公路运输

河北省交通厅运输史志编写委员会

正文设计 刘晓方 责任校对 张莹

人民交通出版社出版发行

(北京和平里东街10号)

各地新华书店经销

人民交通出版社印刷厂印刷

开本: 850×1168 1/32 印张: 11.75 插页: 4 字数: 280千

1990年12月 第2版

1990年12月 第2版 第2次印刷

印数: 10761—11260册 定价: 12.50元

ISBN 7-114-01095-8

---

F·00120

## 内 容 提 要

本书是河北省地方交通专业史书，从经济、政治、军事、技术诸角度探讨了河北省古代道路运输与近代公路运输的起源、发展、衰落和复兴的曲折道路，总结了它的发展规律，并对河北省的民间运输业与建国前夕人民运输的兴起作了充分的论述。

## 河北省交通厅史志编纂委员会

杨树青 刘树仁 许洪发 何少存

(按姓氏笔划为序)

王增田 王秉成 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

### 特 约 顾 问

张仲岩 周恩全 董先为 王鹏秋 李林景 齐逢祥  
牛继宗 吕致中 李进义 张汉潮 张金槐 张 弓  
陶 占

### 《河北公路运输史》

主 编 张镜青  
审 校 李连祥  
编写人员 曹士诚 杜天民 黄树勋 窦卫华  
张惠忠

## 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，金代卢沟桥，驰名海外；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运制度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以后才开始的，至今还不满百年。

中华民国时期的公路交通史，是半殖民地、半封建社会经济的反映的一个侧面。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过能力较前大有提高，高级和次高级路面从 300 公里发展到 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，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，还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，大件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。

1979年党的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

## 出版说明

一、《中国公路交通史丛书》是在中华人民共和国交通部的统一领导下由各有关单位编撰的，由人民交通出版社出版，公开发行。

二、这套丛书由全国公路交通史即《中国公路史》、《中国公路运输史》和各省、市、自治区公路交通史组成，共约百余册。由于台湾省的史料尚未搜集，该省的公路交通史暂缺。

三、这套丛书主要论述我国公路交通事业发生、发展和演变的历史过程和客观规律。由于公路交通的发展与古代陆路交通有其不可分割的连续性和继承性，故在丛书中辟有一定的篇幅介绍古代陆路交通。

四、这套丛书的体裁以编年体为主，即以时为经，以事为纬，篇章分期，节目分类，对于少数跨度太长而相应的编年体时限难以包容的专题论述，单独成章，列于编年体之后。每册书末大多附有编年大事记。

五、全国公路交通史分公路和公路运输两大类编写，各涵第一册和第二册；各省、市、自治区公路交通史的成书册数不强求统一，一般按公路和公路运输两大部类分开编撰，各以古、近代部分为第一册，现代部分为第二册；也可以两大部类合并，编写成一、二两册；个别地区的古代陆路交通也可编写成单行本出版。

六、各册史书的篇目结构大体一致，但不尽相同，一般有章、节、目或篇、章、节、目等三四个档次。

七、史书中属于解释或说明性的注释采用脚注，当页编码；属于征引性的标注采用通章统一编码，集中于章后标注。

八、由于某些省、市、自治区的行政区划时有变化，为避免取材重复和叙述雷同，在编撰地区性的公路交通史时规定以现有的行政区划为准。

九、史书中除必要时使用古繁体字外，均用中华人民共和国国务院 1966 年公布的《汉字简化方案》中的简化字。

十、史书中所用科学技术术语，以有关单位审订的和规范中使用的为准，对于古代使用的一些专业术语，仍保留过去的习惯称谓。

## 序 言

交通运输是独立的特殊的物质生产部门，它是商品生产和商品流通赖以存在和发展的物质基础。公路运输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极其重要的地位和作用。

近代公路运输是古代陆路运输的继承和发展。河北的陆路运输起源较早。从磁山文化的遗存来看，远在七千多年前，我们的祖先便定居在黄河下游平原及太行山东麓各河的冲积扇上，开始经营农业和豢养牛马家畜，从事陆路运输。殷商时代，河北一带就有商人从事经济活动。《山海经·大荒东经》一书就有商侯王亥用牛车到易县运销货物的记载。随着人口的聚集、城市的形成、战争的不断发生以及经济的交流，燕之蓟、赵之邯郸逐渐成为古冀州地的政治、军事、经济和文化的中心，陆路运输日益发达。秦汉驰道的修筑，隋、唐、宋时期南北交通的开拓和元、明、清时期陆路驿运的兴盛，使河北省的陆路运输具有了相当的规模。在漫长的历史时期内，河北的陆路运输为本省经济发展，发挥了非常重要的作用。

河北省公路运输的兴起在近代史上也是较早的。早在民国初期，张家口至库伦（今蒙古人民共和国首都乌兰巴托）的公路建成后，就有了从事客货运输的汽车。直至解放前，河北省境内建成的公路约有五千多公里。不过，那时公路的技术标准很低，通过能力很弱，而且行驶在公路上的汽车全部是号称“万国牌”的

舶来品，车型老旧，技术状况极差。“小行二、三里，抛锚四、五回，修理六、七次，八、九、十人推”，是当时公路运输的真实写照。抗日战争期间，公路运输成了日本侵略者吸吮中国人民膏血的吸血管。为阻止日本侵略者的“扫荡”和“蚕食”，抗日根据地军民一方面掀起声势浩大的“破交战”，一方面广泛开展坑道、地道运输，赖以保存自己消灭敌人。这是河北省公路运输发展史上特有的产物。在旧中国，河北省的现代工业在国民经济中的比重很小，人民生活饥寒交迫，困苦不堪，交通运输业也十分落后。由于公路简陋，汽车有限，当时公路上行驶的运输工具，是大量的比较落后的民间运输工具，汽车运输的作用是极其微弱的。这是河北省近代公路运输起步较早而发展缓慢的主要原因。

河北省人民公路运输事业创办较早。早在抗日战争末期和解放战争初期，晋察冀、晋冀鲁豫、冀热辽三个抗日根据地和解放区所辖的太行、北岳、冀南、冀中、冀东等行署，都先后建立了公路交通管理机构，设置了公营、私营和合作经营的运输公司和栈点。在“一切为着争取战争的胜利、一切服务于战争的需要”的方针指导下，动员军民抢修公路，组织群众积极支前，特别是在辽沈、平津、淮海三大战役中，解放区的支前运输起了重要作用，谱写了中国公路运输史的光辉篇章。人民公路运输的创办，积累了“人民交通人民办，办好交通为人民”的可贵经验，培养了大批干部，北上南下，为创建新中国的公路运输事业作出了贡献。

建国以来，河北省的公路运输，经历了国民经济恢复时期、社会主义改造时期和开展全面建设社会主义时期，公路运输有了一定发展。“文化大革命”的十年动乱使公路运输事业遭到了严重破坏。粉碎“四人帮”以后，特别是党的十一届三中全会以来，河北省的公路运输获得了迅猛发展。现在全省公路通车里程达到四万多公里，拥有民用汽车十四万多辆，初步构成了省道、县道、

乡村道路干支结合、纵横交错的公路交通网络和以国营运输业为骨干、集体运输业为辅助、个体运输业为补充的流动分散、机动灵活的公路运输体制。

河北公路运输史简要记述了古代陆路运输的演变，着重叙述近代公路运输的兴起，现代公路运输的发展，重点论述了党的十一届三中全会以后公路运输事业所取得的突出成就。

河北公路运输史是一部符合河北省情、具有河北特点的专业史。它将成为对河北省公路运输部门广大职工进行社会主义、爱国主义和革命传统教育的很好教材，也是河北省公路运输部门各级领导同志运筹决策、改进企业经营管理的重要依据和借鉴。在此，谨向公路运输史的编写人员，为公路运输史提供资料和撰写稿件的专家、学者和交通界的老前辈以及所有为河北公路运输事业做出贡献的同志，表示衷心的感谢。

邓昌瑞

1986年3月

# 绪 论

## 一、河北地理概况与建制沿革

河北省位于黄河下游以北，并因此而得名。部分地区古属冀州，所以简称冀。地跨北纬 36 度 03 分~42 度 40 分，东经 113 度 27 分~119 度 50 分之间。东部濒临渤海，东南部和南部与山东、河南两省接壤，西部隔太行山与山西省为邻，西北部、北部和东北部同内蒙古自治区及辽宁省相接。河北地处首都北京周围，与天津市毗连，地理位置得天独厚。全省总面积 18.77 万平方公里，总人口 5550 万人。

河北省座落于华北平原北部，南北长 750 公里，东西宽 650 公里，地域广阔，有高原、山地、丘陵、盆地、平原、湖泊、洼淀和海岸，地质类型比较齐全。坝上高原位于河北省最北部，面积为 17 729 平方公里，占全省总面积的 9.3%，是河北省有名的半牧区；山地主要由太行山、燕山两大山脉组成，面积为 79 262 平方公里，占全省总面积的 42%；丘陵主要分布在燕山南侧和太行山东侧，适于植树种草，发展土特产等多种经营；山间盆地，面积为 11 897 平方公里，占全省总面积的 6.3%，土层厚，大多有河流通过，是山区农业生产精华所在；平原位于燕山以南和太行山以东的广大地区，面积为 74 813 平方公里，占全省总面积的 39.9%，是全省粮、棉、油料的主要产区。河北省属北温带大陆季风性气候，四季分明，有利于发展农业生产。资源丰富，有

利于开展多种经营。海岸线长达 487 公里，有利于发展渔业、盐业和海上运输。

但是，由于燕山山脉横卧北部，把河北省分成截然不同的两类地理形势，制约着交通运输的发展。燕山以南，太行山以东的河北平原，交通运输开发较早，发展较快；燕山以北，山高岭长，交通运输开发较晚，发展较缓；太行山以东的冀南、冀中平原，自古就有许多泽、泊、淀、汪，影响着陆路交通的布局，形成河北省陆路运输南早北晚，西早东晚，水运发展在先，陆运后来居上的特点。

河北境内列为省级重点文物保护单位的古建筑、古遗址等有 304 处，出土文物数量占全国总数的 1/6，居全国第二位。秦皇岛是全国著名的避暑疗养地和旅游区之一。该区由北戴河、山海关、海港三片组成。北戴河是著名的海滨风景区，有长约 10 公里的海滩，沙软潮平，是天然的滨海浴场。山海关是明代万里长城的雄关要塞，素有“天下第一关”之称。秦皇岛海港，港阔水深，是我国北方重要港口之一。承德是一个兼有北国风光和江南景色的山城，是清帝避暑和处理政务的地方。这里有避暑山庄和外八庙等古建筑。避暑山庄是我国现有占地最大的皇家园林。另外，还有许多古文化遗址，如商周遗址、燕下都遗址、赵王城遗址、中山王国遗址、北魏邺城遗址等，都被陆续发掘并保存至今。著名的汉中山王墓葬、东陵、西陵、金山岭长城、赵州桥、正定隆兴寺（大佛寺）、苍岩山、白洋淀、古战场、古长城、古运兵地道等，更是远近闻名。这些古迹遗址，记载了河北境内人口集聚、城市形成和交通开拓的历史。

河北建置始于先秦。夏代时活动于河北的是有易氏。商代的封国位于河北的有：苏（今邢台西南）、易（今冀中一带）、孤竹（今卢龙一带）。西周的分封，在今河北地区有蓟（今北京市一带）、燕（今易县、北京一带）、邢（今邢台一带）、孤竹（今冀东一带）



春秋时，河北分属燕、晋、卫、齐诸国。战国时，河北分属燕、赵、中山以及魏、齐等国，其中以燕、赵最为有名，故有“燕赵”之称。

秦统一中国后，分全国为 36 郡，其中右北平郡、渔阳郡、上谷郡、代郡、广阳郡、恒山郡、巨鹿郡、邯郸郡等郡的治所均在河北境内。此外，今迁西、迁安、卢龙、滦县、乐亭、昌黎、抚宁、秦皇岛市一带属辽西郡；涉县以北一带属上党郡；赞皇西北部属太原郡；黄骅、海兴、盐山一带属济北郡。

汉初，现今河北为燕、赵、代等封国之地，后属幽州刺史部和冀州刺史部管辖。此外，今河北的青龙、宽城、平泉、围场、承德、兴隆、遵化、蓟县、玉田、丰润、唐山市、丰南等属右北平郡；迁西、迁安、卢龙、滦县、滦南、乐亭、昌黎、抚宁、秦皇岛等属辽西郡；涉县北部一带属上党郡；尚义、阳原、蔚县、涞源一带属代郡；康保、沽源一带属乌桓；康保以西属匈奴。

魏晋时期，因袭旧制，政区变化不大。到南北朝时，今河北主要归北朝的北魏、东魏、北齐先后管辖。至隋统一中国后，全国设 190 多郡，在今河北的有 14 郡。

唐朝河北开始设道，河北作为正式行政区域始于此。冀州、幽州属河北道，其管辖区约相当于两汉的郡。今河北境内的小部分地区属河东道和关内道。

五代十国时期，今河北分属梁、晋、燕、赵等割据势力。今唐山、秦皇岛、卢龙、承德、丰宁、张北一带属契丹辽政权。

宋分河北为东、西两路，辖今河北省徐水、雄县、霸县和海河以南，以及山东、河南两省黄河以北的大部。河北北部属辽的西京、中京和南京管辖。公元 1125 年金灭辽，1127 年金灭北宋，至此河北全部归金管辖。

元建都北京后的近 700 年间，河北地区一直属中央政府管辖，始终是我国的京畿重地。元设中书省总理全国政务，今河北绝大