

丰南县公路交通史

目 录

序言.....	1
《丰南县公路交通史》序.....	3

第一编 丰南县地理行政沿革与古代交通运输状况

概述.....	1
第一章丰南县行政沿革简述.....	2
第二章古代道路的演变.....	3
第一节古代道路的形成.....	3
第二节秦汉道路略考.....	4
第三节隋唐至明清道路略考.....	5
第三章古代桥梁.....	6
第一节乐善桥.....	7
第二节中梁桥.....	8
第三节稻地大铁桥.....	8

第二编近代公路交通的兴起（1912年—1949年）

概述.....	11
第一章“七·七”事变前公路（1912年—1937年）.....	11
第二章抗日战争时期公路（1937年7月7日—1945年9月）.....	12
第一节唐柏公路.....	12
第二节河戟公路.....	14

第三节唐乐公路·····	15
第三章解放战争时期的公路(1946年—1949年10月)·····	16

第三编 中华人民共和国成立后的公路

(1949年10月1日—1985年)

概述·····	17
第一章公路的恢复与改善·····	18
(1949年—1955年)	
第一节抢修与恢复·····	18
第二节管理与改善·····	19
第二章土路向碎石路过渡(1956年—1962年)·····	21
第一节唐柏公路的改建·····	22
第二节河涧公路的改建·····	22
第三节津秦公路改线·····	23
第三章沥青路面表处试验、普及与发展·····	24
(1963年—1976年)	
第一节津秦公路沥青路面表处试验·····	24
第二节唐柏公路改建·····	26
第三节唐涧公路改建·····	27
第四节唐乐公路改建·····	27
第四章县(乡)社沥青路面的发展及水泥 混凝土路面的修建·····	28
(1977年—1985年)	
第一节县乡(社)沥青路面的修建·····	28
第二节津秦路水泥混凝土路面的修建·····	31
第五章桥梁建设·····	36
第一节韩家河桥的改建·····	37
第二节栏杆桥的改建·····	38

第三节黑沿子大桥的修建·····	39
第四节唐柏路稻地陡河桥改建略述·····	41
第五节钱营沙河大桥新建略述·····	42
第六节稻地街内铁桥的改建与震后复建·····	44
第七节阎魏庄桥震后复建·····	46
第八节黑河桥的复建·····	48
第六章公路交通管理·····	56
第一节机构沿革及领导人更迭·····	56
第二节公路养护·····	62
第三节公路绿化及管理·····	71
第四节交通监理·····	74
第五节公路养路费·····	77
第六节公路交通标志·····	84
第七章公路交通运输·····	88
第一节客货运输发展概况·····	88
第二节丰南运输站的演变·····	103
第三节丰南县运输公司的演变·····	106
第四节搬运站的演变·····	110
第五节汽车队的发展·····	113
第六节汽车修理厂概述·····	114

第四编 专题论述

第一章震后路桥的恢复·····	117
第一节路桥受灾与抢修·····	117
第二节公路的恢复·····	118
第三节桥梁的恢复·····	122
第四节抗震救灾修路建桥事迹感人·····	125
第二章外地援建桥梁(节选)·····	125

第三章煤河运输.....	131
第四章援建抚宁洋河大桥.....	133
第五章特殊材料铺成的路——贝壳路.....	134
丰南县公路交通大事记.....	136
编后记.....	148

第一编 丰南县地理行政沿革与 古代交通运输状况

概述

丰南县地处冀东滨海平原，沙河、陡河下游。自东北向西南逐步倾斜，形成东北高西南低，黄海高程在黑沿子沿海一带为一点五米，五里屯沙丘一带为二十五米。地面平坦开阔，绝大部分为倾斜冲积平原，东部属于滦河冲积扇缘，西部属于蓟运河冲积扇缘，南部属于河流冲积和海相沉积的滨海洼地（俗称“海退地”），海拔一般一至二米。境内无山脉，仅东北部一带有缓岗沙丘。据1958年丰南县开挖幸福河时，在刘唐保村南挖出了大量石刀、石斧、石磨和陶器等文物推断，大约从新石器时代起，我们的祖先就在这块土地上捕鱼、狩猎、耕耘。在漫长的旧社会，由于人们改造自然的限制和政治制度等方面的影响，交通事业的发展非常缓慢。

丰南县的古代交通，因北魏孝昌二年（公元526年）越支盐场为了运输食盐，有北魏以迄辽金形成的盐场道；到了明朝永乐年间，为了恢复北方的农业生产，从江淮、山西、山东等地移民北来而形成的津榆古道。贯穿了丰南全境，成为明清时代的畿辅要路。

清朝（公元1881年）末年清政府为了运输开平矿务局的煤炭，首先开挖了胥各庄至天津的运煤河道。翌年，修筑了唐山至胥各庄的运煤铁路，这是我国第一条自筑铁路，也是我县现代

文明的开始，由于铁路的修筑和煤河的开挖，使胥各庄这个萧条的村落居然成为一座繁荣的城镇。“洋楼花坞，目不暇赏”“列肆鳞比，人烟凑集”，形成了以河头镇为中心向四方辐射的交通网。

第一章 丰南县行政沿革简述

丰南县于1946年建制，原来大部分地区为丰润所属，因地处丰润南部，故名丰南。其中东北部为滦县所属。

今县辖区，春秋时为无终子国，山戎国地，战国时属燕国，秦属右北平郡、辽西郡。西汉为幽州右北平郡土垠县、夕阳县、昌城县地。东汉省夕阳、昌城县地属右北平郡土垠县及辽西郡海阳县。三国、魏晋因之。北齐废土垠县为永济务入无终县，省辽西郡入北平郡，省海阳县入肥如县，县地为渔阳郡无终县和北平郡肥如县。隋开皇六年（公元586年）省肥如县入新昌县，十八年（公元598年）改新昌县为卢龙县，县地遂为渔阳郡无终县和北平郡卢龙县所属。唐高祖武德初年（公元618年）析卢龙县置临渝县，武则天万岁通天元年（公元696年）无终县改名为玉田县，万岁通天二年（公元697年）改临榆县为石城县，县地属河北道蓟州玉田县及平州石城县。辽属南京道析金府蓟州玉田县及平州石城县，金大定二十七年（公元1187年）以永济务置永济县，大安元年（公元1209年）永济县改丰润县，县地遂属中都路蓟州丰润县及滦州石城县。元属中书省大都路蓟州丰润县及永平路滦州石城县。元世祖至元三年（公元1266年）省石城县入乐亭县，其年改入义丰县。明代丰润属顺天府，滦州属永平府，直隶京师省，今县地仍属丰润和滦州。清代改京师为直隶省。乾隆八年（公元1743年）丰润化归遵化直隶州，滦州属永平府，今丰南分属丰润和滦州。

1912年中华民国成立。1913年遵化州、滦州改为县、丰润、滦县隶津海道。1928年撤销津海道。改直隶省为河北省，今丰南县分属丰润和滦县。1935年汉奸殷汝耕在通县建立了包括冀东二十二个县的“冀东防共自治政府”，丰润、滦县均为所属。抗日战争后，1947年2月国民党在原丰润县京山线以南地区建立了滦阳县，县址在胥各庄。抗日战争时期，冀东行政公署建立了许多抗日根据地，今丰南县曾划为丰滦迁、丰玉宁、丰滦等联合县和丰南办事处，属冀东行署十五专、十七专所辖。1946年5月建立丰南县，县人民政府驻太各庄，属晋察冀边区冀东区。

1948年12月12日全县解放，县政府迁至稻地，属东北解放区冀东区。1949年4月迁入胥各庄，属河北省唐山专区。1954年7月撤销丰南建制，并入丰润县，县政府在胥各庄，为唐山专署所辖。1958年12月将丰润县改为丰润区，为唐山市所属。1961年又恢复丰南建制，仍属唐山专区。1970年唐山专区改称唐山地区，丰南为之所属。1983年5月5日撤销唐山地区，实行市管县，丰南县属唐山市管辖。

见《河北省政区沿革表》第二十八页至三十页

第二章 古代道路的演变

第一节 古代道路的形成

丰南县虽系新设县制，但历史悠久。大约在新石器时代，我勤劳勇敢的祖先就捕鱼、狩猎、耕耘在这块土地上。人们为生，在从事各种活动中，逐渐形成了人行小道。到了新石器晚期，由山东渤海湾经唐山至辽东半岛，形成了交通线。这时运输方式全靠头顶、手提、肩扛。

随着社会生产力的发展，原始农业、手工业逐步兴起，家畜普遍饲养，我们的祖先逐渐学会了役使牛马从事运输，形成了驼运路。到奴隶社会时期，发明了车子、使早在原始社会即已形成的道路在技术上发生了一次大变革。大约在三千八百多年前，商族就有了“驾马”、“服牛”之事。成汤七世祖王亥，“肇牵牛车远服贾”，从殷北上做买卖。孤竹国（今卢龙县）是殷的同姓侯，冀东当有一条通往中原的车马大道。

武王灭商后，为了维护其统治便于属国纳贡，积极修整了通往四方的道路，并加强了路政管理。在《论语·鲁语》中记载了武王通道“九夷”、“百蛮”之事。据《河北公路交通史·公路篇》上册“古代道路演变”中附“河北省境内西周主要道路示意图”表明，当时河北省境内有五条主要道路，其中一条北自肃慎（古国名，今辽宁省）南入河北经唐山、天津、沧州达山东省的车马大道。

第二节 秦汉道路略考

战国时期，各国出于政治、军事的需要，纷纷变法图强。各国之间的往来较前更加频繁，兼并战争也日益激烈，促进了道路交通的发展。

秦始皇统一全国后，出于政治上的需要，拆除了原来各诸侯国阻碍交通的关塞、亭障，修筑了以咸阳为中心的全国驰道网，使道路交通进一步发展。秦朝驰道虽没修到丰南，原由肃慎经唐山、天津去山东的道路，更加畅通。

西汉时，由于地壳变动，海岸线上涨，今天津、丰南、滦南县之大部均沦为海浸区，天津至唐山段遂成泽国。至东汉时，海退为陆，但河沼交错，泥滞不行。汉末曹魏北伐乌桓，东临碣石，以观沧海，也可说明当时的交通面貌。

第三节 隋唐至明清道路略考

隋唐处于封建社会的发展阶段，道路交通以都城长安为中心，在秦汉驰道开拓的基础上，又有新的发展。在河北境内东向通往高丽的道路，成为隋唐两代，互相战争聘使往来之交通要道。相传唐贞观十二年（公元638年）唐太宗征东时，曾路过丰南，并在宋家营一带扎过营，宋家营村名的来历，也就是因唐太宗在此驻军时，在宋家营南面的造甲坨制了盔甲，送到宋家营库存，故取村名为“送甲营”。到了明永乐初年，该村宋家势力较大，故以其姓氏将送甲营改为宋家营。据光绪十四年《丰润县志》记载：“……敖儿井在宋家营街中西北隅，水甘美不竭，莫计年代。相传唐太宗征东，军马驰驱，重赖此井。”根据这些传说，说明在唐代丰南境内已出现了一条大道。北宋、辽、金为了适应军事的需要，对邮驿都比较重视，驿站设置密度及邮传驿递速度都超过了前代。元明两代是河北交通大发展时期，丰南地处沿海，元、明两代盐业兴旺发达，形成了盐运道路。据明隆庆四年《丰润县志》记载：“北魏孝昌二年，魏以国用耗竭，租调不足，因丰润近海，可煮为盐，遂置盐监司”。到了辽金时期，因北京已成了政治中心，丰南距北京较近，且人烟稠密，必定带来了交通的发达。到了元代，越支盐场，又有了大发展，所产之盐“席袋山积”越支一带，“瓦庐相连，牛马蔽野，熙熙然如在春台和气中。”元代朝廷为管理盐务，在越支场设了盐使，其职务比丰润县令还大。因越支场管辖济民芦台等八个盐场，为了各盐场之间的联系和运输，盐使衙门驻地宋家营和各盐场之间就产生了比较明显的盐场道。此道在丰南的走向为东接济民场（今柏各庄场）踰沙河西至陡沽接芦台场。这条运盐的路线就成了津榆古道的开端。

到了明朝，由于连年战争，造成田园荒芜，人烟稀少。明成祖朱棣，建都北京，为巩固其统治地位，下诏向北方大批移民。

丰南县的移民大多数来自山东、山西、江淮一带，移民逢年过节回故乡探亲访友，祭祀祖先等南来北往的人多了，就在原来村间小道的基础上，逐步发展为从天津到榆关的大道。这条大道不是直通的，而是一段一段连接起来的，就是人们所说的“津榆古道。”此道的走向是天津—芦台—陡沽—王兰庄—宣庄—董各庄—稻地—钱营—滦县—榆关。从北方去天津，要先走津榆古道到天津，然后再从天津南下抵山东。过去，山东每逢年景遭灾，或兵荒马乱无法生活之时，携儿带女去东北逃荒的大都走此路。

清朝光绪年间，洋务运动后期（1877年）开平矿务局成立，采用西法采煤。1881年挖掘了由胥各庄至芦台的运煤河；同时，修筑了唐山至胥各庄的运煤铁路，以后又陆续延伸到芦台、天津。铁路的修筑和煤河的通航，使河头（现丰南县驻地）这个萧条的荒村变成了繁华的水陆码头。成为丰南货物聚散中心。四通八达的车马大道连接唐山丰润、宁河、柏各庄以及沿海的村镇。河头煤河沿的码头，每天停泊的对子船达三、四十只，日装卸各种物资可达一百多吨。

当时，以河头为中心向四方辐射的车马大道有以下几条：

1. 河头至唐山全长十千米。
2. 河头经韩城至丰润全长三十二千米。
3. 河头经宣庄、黄各庄至涧河全长三十五千米。
4. 河头至东丰台全长四十四千米。
5. 河头经稻地至柏各庄全长五十五千米。
6. 河头至汉沽全长三十四千米。

第三章 古代桥梁

丰南全境尽属平原，南部沿海多沼泽洼地，有“九河下稍”之称。河流虽多，但古桥现存者甚少。有迹可查有盐场道上的牯

牛桥、栏杆桥，但无资料记载，修建年月不详。1881年煤河开挖以后，每隔十里筑一本大桥。木桥极宽，且极坚固，可通载重的汽车、马车。张焘在《津门杂记》记载颇详：“开平煤河；起建十桥，均由督办唐景星观察酌定，每隔十里，建筑一座，稟由李傅相锡以嘉名，附近居人，皆欢喜无量。第一桥名利涉，在芦台至宁河大道；二曰通津，在斐庄子；三曰济众，在大田庄；四曰拱辰，在赵鸡翎庄；五曰咏唐，在唐坊子；六曰履泰，在泰来号；七曰望丰，在侔子庄；八曰汇通，在胥各庄；九曰阜民，在王家河；十曰庆成，在唐山煤井南”。这十座桥的名称并不为人们所知，人们只习惯按桥的次序呼名，如把“望丰”呼为“七道桥”。上述十桥，座落在现丰南境内的有五座，均系马车通道。县内还有许多桥梁，因多系水利桥，故未列入史册。本章只将重要交通桥梁分别加以记述。

第一节 乐 善 桥

乐善桥在津榆古道董各庄二甲口闸处。二甲口系陡河经董各庄南流的主河道，是因清朝雍正七年（公元1730年）二甲街古堤决口形成。乾隆二十五年（公元1760年）曾由乡绅劝捐，从二甲口在陡河中横筑石坝一道，后来石坝被洪水冲毁，曾于乾隆二十八年（公元1763年）和道光十七年（公元1837年）两次重修。因石坝常被冲坏，又不利交通，道光二十年（公元1840年）修建了闸桥，取名“乐善桥”。

闸桥共十三孔，总长十三丈，中高一丈三尺，孔宽九尺三寸，基础按梅花排列打设柏木桩；闸上游铺盖及下游护坦，堤岸防冲，均用灰石夯实防护；闸底用大料石砌筑桥面以下设减水坝一道，闸、坝之间形成方塘。整个建筑，闸桥结合，闸借桥功，以利启闭；桥借闸基，利于交通；中孔又高于边孔，利于通航。设计非常巧妙，周密而科学。该闸在咸丰三年和民国二年曾进行

两次较大维修，一直运用到1966年

第二节 中 梁 桥

中梁桥座落在丰南县小陡河与河涧公路交叉处的宣庄。系津榆古道上的另一座名桥。

此桥建于清乾隆二十五（公元1760年）。桥总长十二丈，有八架石梁，石梁头上，雕着八个大龙，龙的形状非常生动，就象在汹涌澎湃的波涛中戏水一样。桥两旁的石栏上刻有人物、花鸟，十分细致逼真。桥栏石柱上凿有七十二头狮子，千姿百态，栩栩如生。据桥碑记载“有雌者伏，有鹄立者，有两相斗者，有群相戏者，玲珑万状，雅壮观瞻。”相传本乡处士李镐监修。

注：中梁桥命名——因中梁无法树稳，后用杜木塞上中梁而稳固命名。

（摘译自宣庄李姓家谱）

第三节 稻地大铁桥

稻地大铁桥位于陡河中游，是唐柏线必经之桥，是贯通丰南全境的交通要道，是丰南县最早的铁桥。

此铁桥始于1901年，整个建筑呈赤红色，宏伟壮观。全长五十米零四（有三孔，每孔十六米零八），宽五米。桥身有护桥铁栏，桥中行车，两旁行人。为避免行车出辙，车道两旁有三寸高的折页铁板，呈两条铁轨的样子。桥墩用磨石对缝砌成，格外精细，高约六米。桥头有一对大石狮子，雕刻细腻，气势昂然。桥翘版石上刻有浮雕，二龙戏珠，凤凰展翅，青石版护坡，极为壮观。

修建铁桥，在我国北方当时是罕见的。从前，铁桥处原是一座木桥，因桥身小，行走拥挤，加之维修不当。行走不慎，就有掉到河里的危险。

当时，稻地镇的杨庄有一留美大学生王化奇，回国后在山海关桥梁厂任厂长。他回家探亲路过此木桥，见车马行走不便，众人议论纷纷，便激起了王化奇修桥的念头。

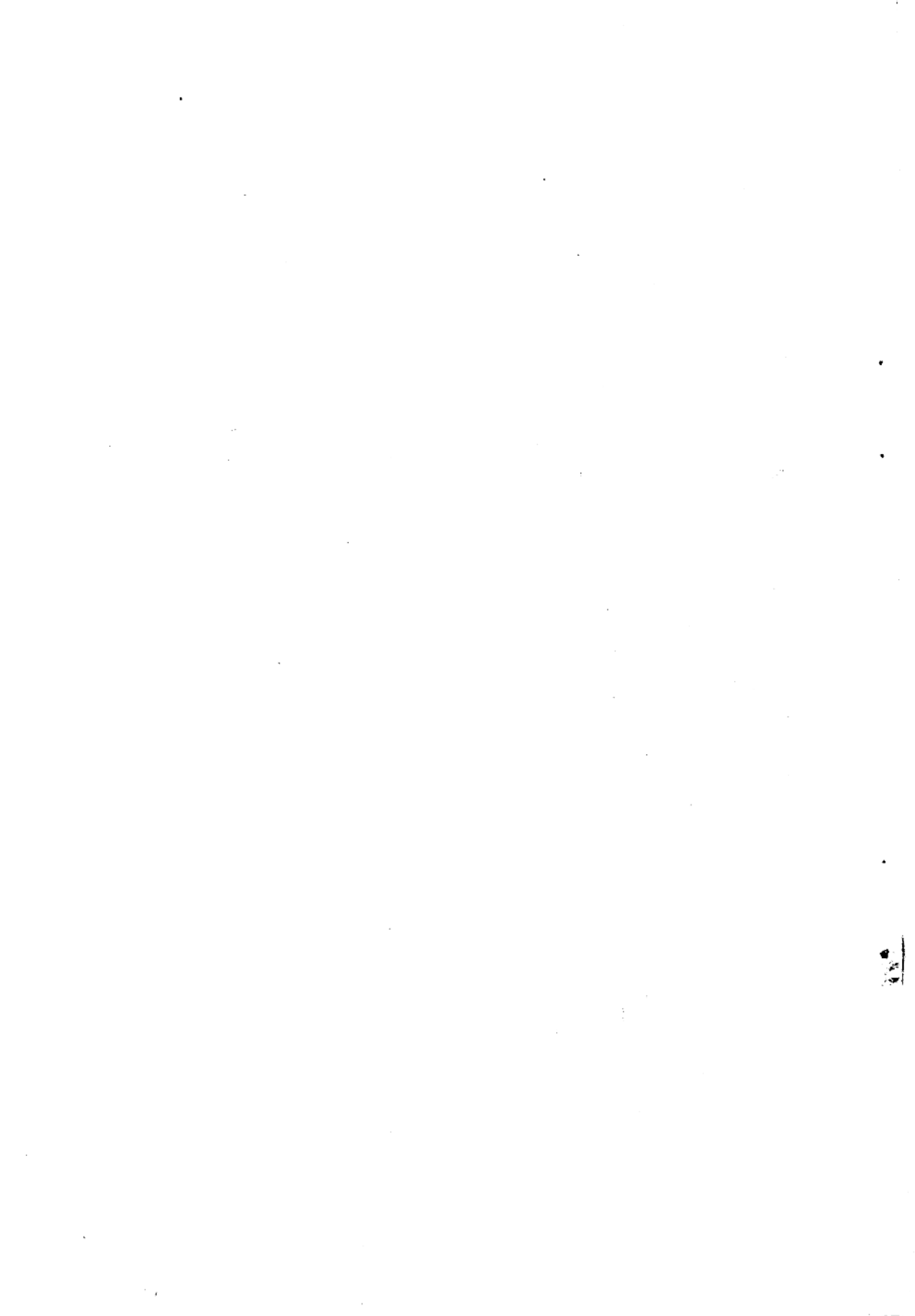
他回厂后，反复考虑家乡建桥的问题：一是要省钱，因当时官府无力投资建桥，二是自己留点名，桥要建得有点气魄，有点与众不同。他决定用厂里建筑铁路桥不合格的材料建座铁桥。然后，王化奇又找到越支村的冯美臣，冯也是留美大学生，和王化奇是同学好友。他们共同商量修桥之事。冯主动承担了设计监修大桥的任务，经由稻地商会筹款五万元，承担了建桥费用。

一切安排得当以后，在1901年春季破土动工，经当地群众一年的奋战，即建成投入使用。此铁桥载重力强，可相当现在汽—15吨标准，每天各种车辆络绎不绝，沟通了南北交通，稻地镇也日趋繁荣起来。

建国后，为了适应现代交通的发展，于1974年改建钢筋混凝土桥梁，1976年“七·二八”大地震震毁，当年12月复修。

附：①丰润县图

②丰南县“范围”交通示意图



第二编 近代公路交通的兴起

(1912年—1949年)

概述

近代交通主要是指近代交通工具—汽车出现以后而产生的，丰南县公路的兴起是在日本帝国主义入侵中国时期，驻守在冀东地区的汉奸头目为取媚日本侵略者，修建了唐山至胥各庄的公路，当时修路的标准很低，但它却是丰南县公路之始。

“七·七事变”后，日本帝国主义为了加紧侵略，便于镇压人民的抗日战争，盘据在丰南的日伪军，从农村抓民夫修建了河戟、唐乐、唐柏等公路。

1945年日本投降后，国民党政府为便于控制唐秦地区，将“津榆古道”改线，修成从天津直达唐山的“津唐公路”。以后发展成为通过丰南县城的国道。

上述几条公路，除唐胥公路能白日通行客运班车外，其余几条均为我解放区军民所控制，为了打击敌人，有的路线没等修成就被破坏。日伪虽在公路两边岗楼林立也济无于事。日本投降后，国民党政府因忙于内战，也无力顾及修路，公路交通仍然非常落后。下面分三章叙述丰南境内公路的发展情况。

第一章 “七·七”事变前的公路

(1912年—1937年)

从1912年至1937年的“七·七事变”，二十五年中政局多变。军阀混战，经济破产，民不聊生。丰南县的交通，基

本上仍沿用明、清遗留下来的车马大道和民用乡间小道。

自1881年修成唐胥铁路后，丰南县境内的交通发生了变化，河头这个萧条荒村也逐步发展成繁华的城镇，成了丰南一带的商业中心和货物的集散地，同时也有了初步的工业基础。但是在当时还没一条能行驶现代交通工具的公路通往唐山，很不适应经济发展的需要。

1933年1月，日军侵占了山海关，以后又继续侵占了丰、玉、遵以及冀东二十二个县。当时投靠日本帝国主义任河北省保安团第四总队队长赵雷，（字雨田）为取媚日本侵略者的需要，于1935年春以武力强行抓民夫修了唐山至胥各庄的公路。全长十千米，路宽九米，从路两侧挖沟取土，于同年五月完成。同时通了唐山永茂汽车公司的客班车。

第二章 抗日战争时期的公路

（1937年—1945年）

1937年7月7日芦沟桥事变后，日本侵略者为掠夺丰南资源和为便于其军事上的需要，又以同样方式修建了唐山至柏各庄、河头至戟门、唐山至乐亭等几条干线公路，总长度为七十六点九千米。日本侵略者为“确保”其运输的安全，一方面在沿途设据点建岗楼，另一方面在公路沿线村镇搞“爱路村”并严令“爱路村”的群众按段维修。但是在地方党组的领导下，我抗日军民同敌人展开了“破交战”，使其所控制的主要公路，也不时处于半瘫痪状态，沉重地打击了日本侵略者。下面分三节叙述修建公路的情况。

第一节 唐柏公路

唐柏公路是丰南县及唐山地区的主要干线之一，它起自唐

山，途经丰南县稻地、小集、大庄新进入唐海县的柏各庄止，全长五十二千米，丰南境内长二十九点二千米。从1938年开始到1940年修建。

修建这条公路以前，这里是自然形成的大车道，乐亭及南部沿海与唐山及北部各城镇交往的必经之路。1937年日本侵略者设立了垦业公司，在柏各庄一带开垦了稻田，大批稻米需要外运，随之原来大车道就不适应运输的需要，于是，从1938年开始修建这条公路。

1938年7月冀东抗联第十三总队攻克了小集日伪据点，相继又攻下越支、宣庄、紧逼董各庄，围攻稻地。日本侵略者为了遏制抗联军队，驻军稻地的日军小队长山林与驻唐日军队长小林商量，下令赶紧抓派民夫，强占民田，强修了唐山至稻地的这段公路。

1939年春又从稻地修到宋家营，接着又由驻小集的宪兵队监修宋家营至小集一段，1940年驻大新庄的日军监修了小集至曾家湾一段，同年底修到柏各庄。

这条公路约五米宽的两边挖一米深、二米宽的道沟，中间起脊，用碌碡轧平，每隔五千米处有一圆形回车点。路的两旁一里（市里）处，不叫百姓种高杆庄稼，并规定公路上只走胶轮大车和汽车，禁止铁瓦车通行，违者受罚。并派专人护路，以防八路军破坏。

公路的修成，并没给人民的文化、经济等方面的交流带来方便，而是给人民带来不幸和痛苦，日军在沿线设据点，警卫森严，盘查甚紧，并经常清乡扫荡，骚扰百姓。

唐柏线于1940年冬开始通客班车，班车是由唐山汽车公司和唐山自动车辆汽车站主办的。每天两次，一次到小集，一次到大新庄，后又通到曾家湾。

当时，小集沙河上没有桥梁，每年到雨季，河水上涨，汽车