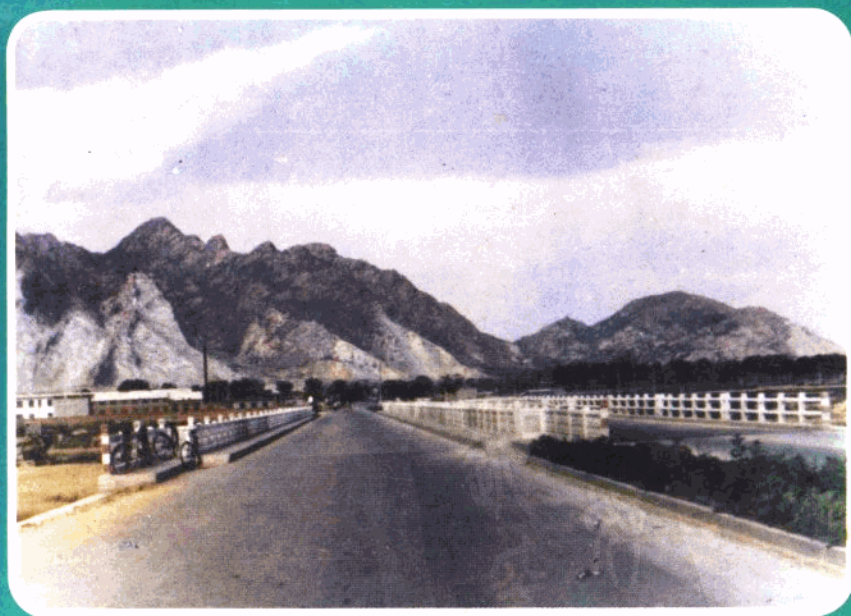


河北交通史志丛书

昌黎县公路交通史



人民日报出版社

序

盛世修志，自古皆然。在社会主义繁荣昌盛，东方巨龙腾飞的今天，中央作出编史修志的决定，得人心，顺民意。我作为公路交通战线上的一名老兵，举双手赞成，并予以支持。

昌黎县位于河北省东北部，南濒渤海，北倚碣石，是连接华北与东北地区的交通咽喉，历代乃兵家必争之地。抗日战争与解放战争期间，英雄的昌黎人民，经受了严峻的革命斗争考验，为新中国的诞生建立了不朽的功勋。中华人民共和国成立后，在中国共产党和人民政府的领导下，昌黎县公路交通战线职工和全县人民兢兢业业，克勤克俭，为公路建设洒下了辛勤的汗水，立下了丰功伟绩，使昌黎县公路交通面貌焕然一新。到1985年，境内11条公路（干、县线和乡路）路面平坦，桥涵配套，常年畅通无阻。干、县线公路基本达到路线标准化，桥梁永久化，路面黑色化，路树林荫化的标准。公路客、货运输和搬运装卸比中华人民共和国成立前有了飞跃发展。

这次编写公路交通史，编写组的同志们在缺乏专业知识，缺少资料的情况下，虚心学习，广搜博采，以实事求是的科学态度编写出这部以爱国、爱乡为中心思想的史册，是非常令人敬佩的。书中的内容丰富，语言运用准确，行文通畅，布局严紧，章节吻合，很值得一读。

昌黎县交通局顾问（原局长）张海东

1992年1月

前 言

道路交通在国计民生中占有十分重要的地位。道路畅通，必将带来经济、文化的繁荣，社会的进步，国家的富强。人们常说的“公路通，百业兴”就是这个道理。

纵观中华几千年的文明史，道路交通发生了巨大的变化。由原始社会的人行小路、驮运路，有墩无梁的踏步桥，肩担畜驮的运输方式，发展成为今天的油路、水泥混凝土路，坚固美观的钢筋混凝土桥梁，现代化的机动车运输，这奇迹般的变化和业绩都是历代劳动人民智慧和汗水的结晶，劳动创造了历史。

“千秋功罪，谁人曾与评说？”自从盘古开天地有谁曾为劳动人民歌功颂德，树碑立传？只有今天！只有在共产党的领导下，劳动人民当家作主的新中国！编史修志是中华民族的优良传统，历代史志都是为其统治阶级服务的。记载实业的史书是凤毛麟角，为平民百姓立传的史书更是无处觅寻，即便地方志亦是以人物为主，道路交通不过占寥寥几页。象今天这样举国上下，各行各业都编写地方、专业史志在中华民族的历史上还无先例。1985年3月，我们接受了编写《昌黎县公路交通史》的任务，既感到光荣，又觉得束手无策，怎么写？写什么？不禁使我们茫然起来。河北省交通厅公路史编委会及时地提供参考资料，秦皇岛市交通局史志办公室对我们进行业务培训和指导，使我们初步掌握了编写史志的技能。

编书伊始，首先遇到了资料贫乏的困难。为此，我们先后到县档案科、县图书馆、辽宁档案馆、南京图书馆、北京图书馆等处查阅摘抄，搜集到书面资料约18万字。此外，还采取了拜访“老交通”和知情者的办法，搜集口碑资料约16万字。面对大量

的史料，我们以辩证唯物主义和历史唯物主义的观点进行分析、评价，本着“去粗取精”“又伪存真”的原则，细心地进行鉴别和筛选，认真编写，做到略古详今，主次分明，取舍有据，不曲不阿。经过一年零九个月的时间，于1986年底完成了初稿。

根据秦皇岛市交通局的安排意见，于1990年10月开始对初稿进行修改。从体裁上，将初稿编年体与记事本末体相结合 的写法，改为单纯的编年体，以时为经，以事为纬，以时系事，篇、章、节均按时间排列。修改中又增添了一些新的内容和数据。修改稿于1991年6月完成，经县交通局领导和秦皇岛市交通局史志办公室审阅修改后，将它敬献给读者，希望能够喜欢。

本史跨越年代很长，上限为新石器时期，下限至1985年。共分3篇、8章、49节，约14万5千字。内容丰富，图文并茂，真实地记载了昌黎县道路交通发展的全过程。希望您读后能从中了解到昌黎县不同历史时期道路交通发展的特点和规律，汲取成功的经验和失败的教训，并引为借鉴，以达到“古为今用”“今为后用”的目的。

本书初稿承蒙秦皇岛市交通局领导和史志办公室诸同志细心地审阅，提出了宝贵的修改意见。局属各单位对我们的工作给予了大力支持。在此书问世之际，仅向所有支持我们编写工作的单位和个人，表示真诚的谢意！

由于我们政策水平低，写作能力有限，书中遗误之处在所难免，务请读者不吝赐教。

昌黎县公路交通史编写组

1992年1月

凡 例

一、本书采用篇、章、节的体例，卷首有综述，附录、大事记置于书末。

二、公历年号、统计数据使用阿拉伯数字，过大的数字有时中阿兼用。习惯用语中的数字及用数字作名词、形容词或成语时，一律采用汉字。引用资料仍用原文中的数字。

三、凡路名，开始写清起止地点，以后改用简称。

四、度量衡单位一律采用公制，引用资料均用原文的计量单位。

五、书中注释采用注脚形式，当页编码，不编通码。

六、书中字体一律采用1956年国务院公布的《汉字简化方案》中的简化字。

综 述

一、昌黎县概况

昌黎县位于华北平原东北隅，北倚碣石山，东濒渤海，西、南有滦河萦绕，恰于山、海、河之间，有着得天独厚的地理优势。境内除北部为低山丘陵外，余下均为平原，沃野百里，物产丰富。东部海岸线长达48公里，沙岸平缓，是理想的避暑胜地。

昌黎西北部与卢龙县毗邻，西部、西南部、南部隔滦河与滦县、滦南县、乐亭县相望，东部、东北部与抚宁县接壤。全县东西长50.5公里，南北长47.5公里，面积1184平方公里。1985年末人口47.5万，汉族占总人口的99.8%，余下为回、满、蒙等少数民族。

昌黎地处东经 $118^{\circ}45'$ 至 $119^{\circ}20'$ ，北纬 $39^{\circ}23'$ 至 $39^{\circ}47'$ 。气候温和湿润，年降雨量400至1200毫米，年平均气温摄氏11度。

境内有滦河、饮马河、贾河、西沙河、东沙河等大小河流十余条，水利资源充足。

境内粮食以小麦、水稻、玉米、高粱、甘薯为主，水果以苹果、蜜梨、葡萄闻名，海产鱼虾，味道鲜美，是上乘佳肴。境内沙石资源丰富，开采量大，是质优价廉的建筑材料。经济结构以农业为主，工、商、林、牧、副、渔业发达兴旺。

境内北部碣石山风景秀丽，名胜古迹甚多。据史书记载，秦始皇、汉武帝、汉相曹操、唐太宗等帝王将相均曾来此登山观海，刻石纪功。山中有水岩寺、云峰寺、仙台顶等“景观”。五

峰山韩文公祠，革命先躯李大钊生前多次来此地游览山居，并于此避难，著有重要文章，从而成为著名的革命纪念地。

城内源影寺古塔，高30.5米，13层实心砖木结构，为辽代建筑，是古代昌黎劳动人民聪明智慧的结晶，被定为省级重点保护文物。

县内交通发达，京山铁路由境内通过，设中、小车站6处。山广公路横贯境内北部，抚昌乐公路纵贯中部，另有自县城通往卢龙及境内主要乡镇的公路。全县共有公路19条，总长245.6公里，其中水泥混凝土路7.8公里，渣油路141.1公里，山皮土路96.7公里。全县40个乡镇，35个乡镇有等级公路相通，公路平坦，桥涵配套，共有永久性桥涵244座（道），总长3913米。

各条公路车辆往来频繁，运输繁忙。1985年山广公路境内段昼夜交通量达4000至5000辆。客运班车营运线路14条，总长530公里，日发车41班次，接送旅客2300余人，并有旅游班车直抵北戴河海滨。公路交通部门专业汽车队两个，有货运汽车37辆，359吨位。搬运公司承担昌黎、九龙山两火车站的装卸及短途运输业务，备有吊车、装载机、输送机等装卸机械，机械化操作水平初具规模。

在几千年的历史长河中，勤劳的昌黎人民在这里生息、繁衍。我们祖先在同洪灾、海浸、战祸、匪患的斗争中经受锻炼，创造了繁荣的经济和灿烂的文化。

中华人民共和国建立后，在中国共产党领导下，昌黎县人民自力更生，奋发图强，战胜重重困难，在社会主义改造和社会主义建设中做出卓越贡献。中共十一届三中全会以后，昌黎县人民认真贯彻落实全会精神，团结一致，为开发、振兴昌黎艰苦奋斗，取得了辉煌的成就。

二、昌黎县建制沿革

昌黎县历史悠久。据史书记载：唐尧时属冀州，虞舜时属营州，夏禹时复属冀州。商朝时属孤竹国，周属幽州，战国时为燕国地。秦朝属辽西郡，西汉始置爨县，东汉省入临渝县。三国时属魏国辽西郡临渝县，西晋时属辽西郡海阳县，北朝时为肥如县地。隋朝为卢龙县地，唐朝为平州石城县。后唐营州侨置这里，并于永泰元年（公元765年）在今昌黎城西靖安设柳城军。辽天赞二年（923年）契丹建营州邻海军，这里为广宁县。金大定二十九年（1189年）广宁县更名昌黎县。元朝昌黎县属中书省永平路，明属京师永平府，清朝属直隶省通永道永平府。

1912年中华民国成立，昌黎县属直隶省渤海观察使管理。1914年（民国3年）废府设道隶属津海道。1928年（民国17年）改直隶省为河北省，昌黎县直属河北省。1945年（民国34年）昌黎县隶属伪冀东防共自治政府。1937年前后昌黎县建立日伪政权属伪冀东道管辖。抗日战争期间，昌黎县境内的北部山区和靠海地区、滦河沿岸，相继开辟为抗日根据地或游击区，先后与邻县建立了迁（安）卢（龙）抚（宁）昌（黎）联合县（1942年8月）。临（榆）抚（宁）昌（黎）联合县（1943年春）、昌（黎）乐（亭）联合县（1943年8月）、卢（龙）抚（宁）昌（黎）联合县和抚（宁）昌（黎）办事处（1944年2月）。1945年9月抗日战争胜利后，在昌黎县铁路以南地区成立了昌黎县人民政府。同时，国民党占领昌黎县城及铁路沿线村庄，在县城建立昌黎县公署。1948年9月15日，县城解放，国民党政权机构瓦解。同年11月，昌黎城关建为市，称“昌黎市”为唐山专员公署驻地；1949年6月，恢复昌黎县建制，仍为专署所在地。

中华人民共和国成立后隶属唐山专署。1958年10月卢龙县

(水峪刘营公社除外)、抚宁县洋河以西地区并入昌黎县,1961年7月卢、抚两县划出,昌黎县恢复原建制。1983年5月,唐山地区行政公署撤销,实行市管县体制,昌黎县划归秦皇岛市管辖。

三、昌黎县道路交通

据考古发现,远在四、五千年以前的新石器时期,碣石山麓就有人类聚居。先人们生活和劳动过程中,频繁行走之处逐渐形成了人行小路。随着人类的进化、社会的发展,“龙山文化”时期这里出现了驮运路。商、西周时期发展为车行道路,西北去今卢龙,西去今滦县,东去今抚宁县均有道路相通。

秦始皇统一中国后,广修驰道。自秦都咸阳通往辽东的两条驰道均由这里经过。一条自代郡(西合营)经沮阳(今怀来县)、渔阳(今密云)、无终(今蓟县)、令支(今迁安县)、肥如(今卢龙)、碣石(今昌黎)达辽东;一条自邯郸经巨鹿、曲逆、(今完县)涿县(今涿州市)、蓟(今北京市)、无终碣石(今昌黎)达辽东。隋唐时期驰道改称驿路。辽、金、元时期自中都(今北京市)、经蓟州、平州(今卢龙县)、营州(今昌黎县)迁州(今山海关)、沈州(今沈阳)至上京会宁府的傍海道也从昌黎经过。

明初,修通了自永平府(今卢龙)经抚宁达山海关的道路,由京师去辽东的道路不再经过昌黎。明清时期,境内道路通达,由县城至邻县抚宁、卢龙、滦县、乐亭及县内6个堡均有道路相通,并设置了驿站和急递铺。

清末,五口通商,门户开放。外国的轮船、火车、汽车等交通工具相继输入中国。中华民国建立以后,汽车运输兴起,为适应机动车运行的需要,把宽窄不一、走向方歧的道路连接起来加

以整修，形成了早期的公路。昌黎县公路出现较晚，民国17年（1928年）北伐战争胜利后，昌黎县临时政府在河北省建设厅资助下，修建了境内第一条公路——昌黎至乐亭公路。公路的出现促进了运输业的发展，胶轮车运输和汽车客运先后兴起，加速了昌黎县经济的发展，便利了人民往来。

日伪统治时期，境内公路有了较大的发展，1936年至1941年共修筑公路9条，总长179公里。由县城去邻县及境内主要乡镇均有公路相通，客货运输相应得到发展。1943年抗日根据地军民开展破交斗争，各条公路不同程度被毁坏，公路交通处于半瘫痪状态。

解放战争时期，国民党政府占领昌黎县城及铁路沿线村镇。出于内战的需要，国民党政府交通部公路总局第八区公路工程局于1946年对津榆公路进行一次抢修，使其维持通车。县内广大农村在共产党和人民政府领导下，为支援人民解放军攻打平津战役，于1948年冬季，对津榆公路进行一次普修，并将公路由原来的10米拓宽为12米，通车能力提高。

中华人民共和国成立后昌黎县公路建设可分四个时期。

1949年10月至1955年为公路恢复阶段。1949年，昌黎县遭受历史上罕见的水灾，县人民政府采取以工代赈的办法，抢修水毁公路，恢复交通，有力地支援了生产救灾。在此期间，利用春秋农闲季节组织民工普修公路，使断阻路段恢复通车，并通过调整线型，抬高加宽路基，各条公路路基趋于稳定。

1956年至1970年为公路初步改善阶段。1956年全县实现农业合作化，根据全国交通工作会议提出的“依靠群众，就地取材，因地制宜，适用经济”的公路建设方针，组织各社队出工，修建简易公路97公里，初步改变了乡村道路阻滞状况。并利用境内丰富的山皮土资源，改善路面，提高公路通车能力。至1970年，津秦、抚昌乐、昌卢境内段和安新、昌新、安靖、昌蒲、刘新（刘

台庄至新立庄靶场)公路先后改善为山皮土路面,实现晴雨通车。

1971年至1979年为油路建设阶段。随着我国石油工业的大发展,自1972年起,先后将津秦、抚昌乐、昌卢公路境内段和昌新、刘新公路改建为沥青渣油表面处治路面,并新修建了刘石(刘台庄至石门)油路。至1979年,全县油路里程147.71公里,占全县公路里程的80%。使昌黎县公路面貌发生了根本的变化,交通条件得到改善,运输效率提高。

1980年至1985年为公路重点改造阶段。中共十一届三中全会以后,城乡经济和农村商品生产迅速发展,交通量、运量急速增长。为适应交通量和重型车辆增多的需要,自1981年起,重点改造干线公路。至1985年于山广公路改建水泥混凝土路7.8公里。同时,采取“地方集资,民办公助”方法普修乡村道路,共修建乡村公路57.58公里,整修连村路222公里,促进了农村商品经济的发展。

回顾中华人民共和国成立后的36年,昌黎县人民在中国共产党的领导下,奋发图强,艰苦奋斗,大办交通,取得了巨大的成绩。中华人民共和国成立初期全县仅有土公路5条,总长105公里,到1985年境内公路19条,总长245.6公里。其中国道1条,32.6公里;省道1条,38.9公里;县道1条,5.7公里;乡道16条,168.4公里。县级以上公路基本实现路线标准化,桥梁永久化,路面黑色化,路树林荫化。这样快的发展速度是历史上各个朝代无法比拟的。

随着公路的发展与改善,桥涵有了很大的发展。中华人民共和国成立初期全县有公路桥涵46座(道),跨度小,桥面窄,荷载标准低,总长不足百米。到1985年全县公路桥涵244座(道),其中大桥4座,中桥14座,小桥39座,涵洞187道,总长3913米,全部实现永久化。中华人民共和国成立初期那种有河无桥,多沟少涵的交通状况彻底改变。

中华人民共和国成立初期，全县仅有3辆以木炭为燃料的汽车从事客运，货运依靠民间马车。1950年客货运输总运量10.4万吨，周转量152.1万吨公里。到1985年全县共有载重汽车401辆，大小型拖拉机4313辆，胶轮马车20113辆，年末完成货运量468.9万吨，周转量7022.9万吨公里。客运班车营运线路14条，总长530公里，除国营汽车站有客运班车18辆外，另有个体客运班车和出租汽车10余辆。运输能力、运输效率大幅度提高。

忆往昔，峥嵘岁月稠，展望未来，任重而道远。虽然中华人民共和国成立后昌黎县公路交通有了很大的发展，但仍不能适应国民经济迅速发展的新形势。干线公路尚未能进行全线改造，全县还有5个乡未通等级公路。这就需要认真总结过去的经验教训，继往开来，为昌黎县公路交通的振兴努力奋斗！

目 录

序

前言

凡例

目录

综述.....	(1)
第一篇 古代道路略考.....	(1)
第一章 古道溯源.....	(1)
第二章 古代桥梁与渡口.....	(8)
第一节 桥梁.....	(8)
第二节 滦河渡口.....	(10)
第二篇 近代公路交通.....	(12)
第一章 公路的形成与初期发展.....	(12)
第一节 第一条公路的出现.....	(13)
第二节 日伪统治时期修建的公路.....	(13)
第三节 抗日军民的破交斗争.....	(17)
第四节 国民党政府抢修津榆公路.....	(18)
第五节 解放区人民修路支前.....	(18)
第六节 公路桥涵与渡口.....	(19)
第七节 养路费征收.....	(22)
第二章 公路运输业的兴起与发展.....	(24)
第一节 铁瓦车运输和畜驮.....	(25)
第二节 胶轮车运输.....	(26)
第三节 洋车的出现与消失.....	(26)
第四节 汽车运输的出现.....	(28)

第五节	搬运行业的出现与发展	(32)
第六节	碣石春游客运简述	(33)
第三篇 现代公路交通		(35)
第一章	公路恢复阶段	(35)
第一节	公路管理机构建立与公路管理	(36)
第二节	1949年以工代赈抢修公路	(40)
第三节	1950年至1955年普修公路	(40)
第四节	运输管理机构的建立与客货运输	(45)
第二章	公路初步改善阶段	(51)
第一节	第一条山皮土路的铺筑	(52)
第二节	县级以上公路改建山皮土路面	(53)
第三节	乡级公路改建山皮土路面	(61)
第四节	简易公路和大车道的整修	(69)
第五节	公路桥涵的修建	(74)
第六节	公路管理与公路业务	(82)
第七节	公路运输业的发展壮大	(92)
第三章	油路建设阶段	(103)
第一节	县级以上公路的改建	(104)
第二节	乡级油路的修建	(114)
第三节	专用公路的改建	(120)
第四节	路桥震害与修复	(121)
第五节	桥涵的全面发展	(130)
第六节	公路养护	(136)
第七节	公路绿化与交通标号志	(142)
第八节	交通监理	(144)
第九节	养路费征收与使用	(145)
第十节	公路运输业的新发展	(150)
第四章	公路重点改造阶段	(157)

第一节	津秦公路改建水泥混凝土路面简况·····	(158)
第二节	改建泥团公路·····	(162)
第三节	民办公助集资修建地方道路·····	(166)
第四节	津秦公路大件桥的修建·····	(169)
第五节	新形势下的公路养护·····	(174)
第六节	文明路建设·····	(175)
第七节	交通量调查和交通标号志·····	(177)
第八节	路政管理·····	(184)
第九节	公路绿化·····	(186)
第十节	交通监理工作的加强·····	(187)
第十一节	加强养路费征收工作·····	(191)
第十二节	公路运输业的持续发展·····	(193)
第十三节	公路建设中的试验工作·····	(203)
附录	·····	(214)
	民工建勤简述·····	(214)
	自行车的出现与发展简述·····	(217)
大事记	·····	(231)

第一篇 古代道路略考

第一章 古道溯源

从原始社会到春秋战国时期，境内道路可分为人行小路、驮运路和车行道路三个发展阶段。

远在四、五千年以前，这里地旷人稀，多飞禽走兽，均与人类为敌。正如《韩非子·五蠹》中云：“上古之世，人民少而禽兽众，人民不胜禽兽虫蛇”，过着“构木为巢，以避群害”的生活。随着人类的进化，生活在这里的先民，学会了制造石刀、石铤、石棒等御敌武器，用来对付禽兽的侵扰，依靠打猎和采集野果维持生活。在生活和劳动过程中，人类不断往来行走之处，逐渐形成了人行小路。

龙山文化时期（公元前2800年—公元前1800年）生活在这里的先民，先后走出山林，到滦河沿岸或其它水草肥美，膏壤沃土的平原地区聚落。他们不再单纯靠采集野果和狩猎为生，开始饲养、放牧牲畜，种植庄稼和从事原始手工业劳动。随着生活方式的改变和生产工具的改进，获取物增多，相继出现了物资交换。在生活和生产实践中，先民们学会使用牛马，用来耕作和驮运货物，适应牲畜行走的驮运路逐渐形成。

殷商时期，农业生产和青铜器制造业有了发展，商业始见萌芽。当时人们已能熟练地使用牛马驾车，车辆不仅用于运输，同时也用于战争。这里当时是商王朝方国孤竹国的辖区，境内车行道路在此时期形成。

周朝建立后，为便于巡狩和封国纳贡，重视修治道路。据资

料记载：昌黎境内形成的车行道路两条：一条通孤竹国都城今卢龙；一条横贯境内，西经滦县达唐山，东经抚宁达辽东。

春秋战国时期，燕国君王为维护其统治，防御它国侵扰，一方面在北部边境构筑长城，一方面在境内修筑通往辽东的道路。其中一条自蓟（北京市）经路（三河县）、无终（蓟县）、令支（迁安县）、孤竹（卢龙县）、碣石（昌黎县）抵达辽东。

这条道路修通后，将中原制造和使用铁器的技术传过来，把这里出产的盐、枣、栗等物品输出到辽东各地，推动了这里农业、手工业和商业的发展。秦王政廿一年（公元前226年）秦大举伐燕，攻下燕都，燕王喜和公子丹经此路逃往辽东。

秦王朝建立后，为维护对广土众民的统治，于秦始皇二十七年（公元前220年）开始修筑由咸阳通往全国各地的驰道。驰道以都城咸阳为中心，把战国时期各诸侯列国的都城连接起来，加以扩建和完善，从而构成了由都城咸阳通往全国主要城市的干线道路网。秦都咸阳通辽东的道路有两条：一条由咸阳向北经上郡、云中，转向东经雁门、代郡（西合营）、沮阳（今怀来县）、渔阳（今密云县）、无终（今蓟县）、碣石（今昌黎）达辽东；另一条由咸阳向东经函谷关，转向东北经上党、邯郸、巨鹿、恒山、广阳、无终（今蓟县）、碣石（今昌黎）达辽东。驰道修通后，秦始皇多次出巡边境及重要郡县。秦始皇三十二年（公元前215年）第四次出巡时来到碣石，并在碣石门刻石纪功。（注1）公元前209年，秦二世东巡时亦达碣石，也在碣石门刻石旁加刻了铭文。

西汉早期，国家统一，经济繁荣，商业和手工业发达。出现了“海内为一，开关梁，弛山泽之禁，是以富商大贾周流天下，交易之物莫不通”的良好形势。二十世纪五十年代，昌黎城东南出土的汉代犁、铧、镰、鍤等铁器表明，当时这里的农业和手工业制铁业有了较大的发展。西汉时在海阳（今滦县）设立辽西盐