

011718

涿鹿县交通志

河北省涿鹿县交通志编纂委员会编

河漢其不為一

书名题字：王宽
方D34-2

序

涿鹿县交通局
局长 伊世忠

新编五十万言的《涿鹿县交通志》，是县局编写人员在县地方志办公室几位专家学者的鼎力合作下经过数月的艰辛工作，三易其稿，终将付梓印行，这是全县交通运输系统一件值得庆贺的大事，我在此表示热烈的祝贺！

《涿鹿县交通志》是志鉴合一的，且以新的观点，新的方法和体例编纂的一部社会主义专业志。新编的《涿鹿县交通志》，为涿鹿县各级领导和交通运输事业提供翔实可靠的资料，为推进改革开放，振兴、建设涿鹿的决策提供科学交通依据，发挥积极的作用。

涿鹿历史悠久。据《史记·五帝本纪》载：黄帝与炎帝战于“阪泉之野”，黄帝与蚩尤战于“涿鹿之野”。这次战争，开通了涿鹿通往中原各地的车马大道，商、周时期即已形成古道。到战国已应用了石灰稳定土、粒料改善道路行车条件，到唐代，涿鹿交通已四通八达，明清两代虽遭战争的破坏，涿鹿县道路桥梁仍有发展。

中华民国时期，涿鹿县公路在古代道路基础上兴起。抗日战争时期，涿鹿县军民利用公路对敌开展了大规模的交通战。解放战争时期，涿鹿的公路为支援新保安战役，做出应有贡献。

中华人民共和国成立以来，特别是 20 世纪 80 年代以后，涿鹿县交通事业蓬勃发展，公路分布密度，通车里程，有了空前增长。在实现乡乡通公路，村村通车的基础上，连接京津及晋、豫、蒙各大、中城市，四通八达的公路网已基本形成。

衡量一部志书的标准，是看它能否写出当代当地特色。时代性、地域性是贯穿地方志的经纬，一部志书若能纵横兼顾，特色灿然，便可经世臻用。新编《涿鹿县交通志》便是本着上述精神编纂的。在编写过程中，坚持和运用辩证唯

物主义和历史唯物主义的观点，实事求是，详今略古，立足当代。《涿鹿县交通志》能否发挥新的专业志书应有的功能，无愧于新方志的创新，尚待于历史的验证。

当前，涿鹿县交通战线广大干部职工正以“团结实干，勤廉争先”的精神为发展涿鹿交通事业，振兴涿鹿经济进行着艰苦的工作。因此，我们必须在研究现状、交流信息的同时，认真汲取涿鹿历史上的宝贵经验，扬长避短，发挥优势，加快交通建设的步伐，名副其实当好经济建设的“先行官”。我们希望《涿鹿县交通志》的问世，能得到全县交通战线广大干部职工的关心，特别是有关专家学者及兄弟县同行的指正，使涿鹿县交通局编写年鉴、续修志书的工作不断改进。

1996年4月1日

凡 例

一、本志坚持以马克思主义、毛泽东思想为指导，在调查研究的基础上，以事实为依据，秉笔直书，力求真实地记述全县公路交通运输在各个历史时期的发展演变过程。

二、本志采取志鉴合一的形式，即将1986年编写印行的《涿鹿县交通志》与近10年的《涿鹿县交通年鉴》合编而成。

三、本志采取横排门类、纵写史实和章节编目的体例，立足当代，追溯过去，详今略古，重写中华人民共和国成立以来47年内容，下限到1995年底。

四、本志共例编章节，分别以文、图、表、录记载。志首冠以彩色照片、大事记。

五、数字书写以《关于出版物上数字用法的试行规定》为准。用皇帝年号纪年使用汉字，如清宣统三年（1911年）民国以后纪年一律用阿拉伯数字，如民国26年（1937年）。中华人民共和国成立以后使用公元纪年。

六、本志记载1986年以前受县以上命名表彰的先进集体和个人、1986年以后受地（市）以上表彰的先进集体和个人，因资料不全，遗漏甚多，只能将所搜集到的部分列入，旨在保存史料，绝无为生人立传之意。

七、本志严格遵循志书使用第三人称的原则。除引文外，不用“我县”、“我局”等称谓，而用具体名称及其简称，如“党的十一届三中全会”应写成“中共十一届三中全会”。

《涿鹿县交通志》编纂委员会

主任：伊世忠

副主任：常保忠 程桂河 王启成 刘继平 王成明

《涿鹿县交通志》审查

李怀全：涿鹿县地名方志办公室主任兼县志主编

朱会林：张家口市地方志办公室主任

付能华：中国地方志指导小组编审

《涿鹿县交通志》编写人员：白尚魁 程千栋 冯玉珍 孙永福
牛旭君

《涿鹿县交通志》特邀编辑：李怀全 张祺恩 王金莘 刘晓芳
李 芳

《涿鹿县交通志》校对：张祺恩 李 芳 刘晓芳 冯玉珍
翟秀婕

《涿鹿县交通志》编纂委员会

主任：伊世忠

副主任：常保忠 程桂河 王启成 刘继平 王成明

《涿鹿县交通志》审查

李怀全：涿鹿县地名方志办公室主任兼县志主编

朱会林：张家口市地方志办公室主任

付能华：中国地方志指导小组编审

《涿鹿县交通志》编写人员：白尚魁 程千栋 冯玉珍 孙永福
牛旭君

《涿鹿县交通志》特邀编辑：李怀全 张祺恩 王金莘 刘晓芳
李 芳

《涿鹿县交通志》校对：张祺恩 李 芳 刘晓芳 冯玉珍
翟秀婕

目 录

概述..... (1)	1958年至1985年道路状况登记表 (144)
大事记 (5)	
第一编 机构	
第一章 行政机构 (91)	
第一节 中华民国时期 (91)	
第二节 中华人民共和国成立以后 (92)	
附：涿鹿县交通局各股、站、室工作职 责范围 (93)	
涿鹿县交通局(站)正、副职名 单 (94)	
1995年涿鹿县交通局组织机构表 ... (95)	
第二章 党群组织机构 (96)	
第一节 中共党组织机构 (96)	
第二节 共青团组织 (97)	
第三节 工会组织 (98)	
第四节 民兵组织 (98)	
第三章 企事业机构 (99)	
第一节 企业单位 (99)	
第二节 事业单位 (102)	
附：涿鹿县交通局(职工)干部花 名表 (105)	
第二编 交通线路	
第一章 公路 (111)	
第一节 国道 (111)	
第二节 省道 (115)	
第三节 县道 (129)	
第四节 专用道 (136)	
第五节 乡村道 (138)	
第六节 城区道路 (144)	
附：1954年3月27日涿鹿县县长 李治安给赵专员的亲笔信 (144)	
	第二章 交通战备 (157)
第三编 桥梁涵洞	
第一章 桥梁 (161)	
第一节 古代桥梁 (161)	
第二节 近、现代桥梁 (163)	
附：以军民大桥的破坏、谈旧桥改造 (166)	
涿鹿县交通局关于下广公路石瓮大桥下 石坝严重妨碍泄洪的报告 (172)	
第三节 中桥、小桥 (172)	
附：中桥统计表 (173)	
小桥统计表 (174)	
第四节 桥梁防震加固 (176)	
第二章 涵洞 (177)	
第三章 其他构造物 (195)	
第四编 客货运输	
第一章 客运 (223)	
第一节 汽车站 (223)	
第二节 火车站 (224)	
第三节 客运资料统计 (224)	
第四节 民营汽车 (225)	
第二章 货运 (225)	
第一节 专业运输 (225)	
第二节 社会运输 (226)	
第三节 货运资料统计 (226)	
第三章 搬运装卸 (227)	
第一节 县搬运装卸队的演变 ... (227)	
第二节 社会装卸队 (229)	
附：里程表 (230)	
第四章 运输工具的发展 (233)	

第五编 交通管理

第一章 公路管理 (239)

第一节 公路养护 (239)

附：公路养护组织设备及养护质量情况
表 (247)

岔道工区铺装松散保护层的几点体会
..... (249)

第二节 养护岗位责任制 (251)

附：涿鹿县交通局公路养护体制改革试
行办法 (253)

第三节 民工建勤 (256)

第四节 公路绿化 (260)

第五节 养路机具改革 (265)

第二章 路政管理和文明路建设 (266)

第一节 路政管理 (266)

第二节 文明路建设 (269)

第三节 交通量调查 (271)

第四节 公路标志及路面标线 ... (279)

第五节 路况登记 (279)

第六编 交通监控与 养路费征收

第一章 交通监控 (287)

第一节 监理机构沿革 (287)

第二节 职责范围 (287)

第三节 监理业务 (287)

第二章 养路费征收 (290)

第一节 征费组织 (290)

第二节 养路费征收与使用 (291)

第三节 征费法令的颁布与实施 (292)

第三章 运政管理 (294)

第一节 客运管理 (294)

第二节 汽车维修行业管理 (295)

第七编 附 录

第一节 光荣榜 (297)

第二节 劳动工资 (300)

第三节 职工福利 (305)

第四节 财务管理 (308)

第五节 各种规划 (314)

第六节 遗闻轶事 (316)

第八编 文 存

1988~1995年文件篇目 (321)

涿鹿县赵家蓬区修建山区道路总结报告
..... (321)

涿鹿县地方道路办公室关于地方道路建
设的总结 (324)

马车运输合作社的始末 (330)

概 述

涿鹿是华夏之圣地，炎黄之摇篮，车之发祥地。据《史记》记载：“黄帝与蚩尤战于涿鹿之野，蚩尤作大雾，兵士皆迷，黄帝作指南车，以示四方，遂擒蚩尤”。1982年山东临沂出土的孙臆竹简有此事记载。《中国古代交通史话》（1986年第四期48页）阐述：“黄帝时车已大兴……最早发现陆地行车的记载是在涿鹿，则是可信的”。我国著名历史学家顾颉刚教授曾断言：千古文明开涿鹿。

黄帝战败蚩尤以后，四方诸侯前来涿鹿与黄帝“合符釜山”（今保岱），创建交通先例；战国时赵攻燕得上谷30城，开辟了协阳关（今大堡下关）车马大道；周贞定王介十二年赵襄子争权杀其姐夫代王后接姐姐代夫人途经磨笄山（今鸡鸣山）时，代夫人拔发笄自刺而死，此山故名磨笄山，打通了涿鹿通往下花园的驮运大道；汉武帝元光五年（公元前130年）秋，汉将霍去病率军在茹县（今张家堡村东一带）设伏，击破匈奴大军，尔后历代兵家视此地为馆毂南北交通要塞；北魏四年（公元400年）五月、义熙十一年（公元415年）六月、秦常七年（公元422年），北魏拓跋圭、拓跋嗣等帝王将相，从平城（今大同）幸涿鹿登桥山祭黄帝庙，开辟了今涿鹿至温泉屯“官道”；北魏孝昌元年（公元525年）九月，杜洛周起义军攻破燕州城（今涿鹿城），刺史崔乘率众弃城奔中山（今河北定县），开辟涿鹿至中原的又一条车马大道；康熙三十五年（公元1696年）十一月，康熙皇帝亲率大军征伐噶尔丹后回銮驻蹕保安州，次日去清凉寺观光，沿途石阶均为新建；光绪二十六年（公

元1900年），义和团怀来、涿鹿一带的首领王万财、崔得胜、三和尚于今千树底一带越岭北上在石门村与知州畅文藻所率乡勇战死。

综上所述，说明涿鹿交通从五帝起到清末四千多年来，尽管遭到兵燹水害的破坏，陆路交通的总趋势是由小到大，由少到多。同时，水运从大禹治九河既道（含今桑干河），给水运奠定了基础。涿鹿县水运也有记载：据《古诗源》晋诗·卷九《独鹿篇》写有“独漉独漉，水深泥浊，泥浊尚可，水深杀我，……翩翩浮萍，得风摇轮……”。从唐到清历代诗人都写有渡《桑干河》的诗篇。如：“几年朔客度桑乾，野水潺潺滴沥寒。回首燕南烟雨外，西风沙雁报平安”等。清代刑部尚书、理学家魏象枢（蔚州人）。在其《渡桑干》一诗中也曾详实地描绘了乘船摆渡的真情实景。另据其他文献记载：明太祖洪武元年（公元1368年），元将扩廓帖儿率元兵进袭北平，明将徐达、常遇春闻讯后从保安州分兵两路，一路从陆路东进，一路乘木舟从桑干河顺流而下，当天夜袭元兵军营，打败元兵。清代统治者将涿鹿县境内烧制的木炭由桑干河水运京城。

清宣统三年（1911年）的“辛亥革命”结束了两千年的封建统治。旧中国时期，涿鹿县境内的交通运输并无迅速发展，运输工具只有驴、马、骡驮，铁木轮牛马车（四大眼、花轱辘）来往于涿鹿。

民国24年（1935年）驻涿29军暂编第2师师长刘汝明将其乘坐的汽车作价3000元卖给县政府和工商联。自此，涿鹿首建汽车合作社，营运客货，每日两趟往返

于涿鹿至下花园。民国 26 年（1937 年）“七七”事变后，国民党弃土南逃，将汽车烧毁在岔道村。民国 27 年（1938 年）日伪搞了“公路建设大纲”和“兴蒙公路计划”，相继于 1941 年在原车马大道的基础上修整了沙涿、下涿和怀西 3 条公路，计 188 公里。民国 31 年（1942 年）修建了桑干河可潜桥。次年春至民国 33 年（1944 年）在南山边缘和西山根底修筑了警备道路，但绝大多数未通汽车，其中骇人听闻的五岔岭即为佐证。民国 36 年（1947 年）3 月北岳区交通局修筑了马水至杨家坪的道路，同年底至次年春赵家蓬区的群众在县区干部的带领下，抢修了马水至太平堡的简易公路。该路虽在解放战争的支前中发挥了枢纽作用，但时过境迁，终因失养断交。民国 38 年（1949 年）8 月 6 日至 9 日 30 日察哈尔省公路管理局察南段重修了下涿公路的 9 座小桥。其时涿鹿境内只有 61.8 公里下西路，且晴通雨阻。

中华人民共和国成立后，除涿下公路由下花园公路管理站负责日常养护外，其他道路均由县政府发动群众进行春秋两季的大普修。1951 年国家投资修复桑干河可潜桥及护岸，县政府组织下西路沿线群众修整岔道至后沟的路基及马圈沟木桥。1952 年全县整修道路（包括：大车路、高脚路）212.7 公里，省养路会议决定察南段增养涿鹿至西合营的下西路，由下花园公路管理站负责管理。1953 年张专公路管理局和县政府对下西公路进行大修，开始试通汽车。1955 年国家新建了张家堡至武家沟煤矿的新生支线，计 21.995 公里。1956 年随着农业合作化的发展，开辟地方道路 5 条，计 22 公里，并结合山区建设修复矾山至上疃的 43 座桥梁。1957 年整修了矾山至赵家蓬区的险要路段。1958 年开始修筑刘家沟至老人沟的林区道路。1961 年除对涿东线加宽降坡外，新修涿太路，计 44.014 公里。1965

年修筑张西公路，次年交付使用。1966 年至 1967 年对下广线的路基进行改善，新建小桥 7 座，涵洞 8 道和石瓮大桥 1 座。1969 年新建桑干河军民大桥。1970 年国家在赵家蓬区新修京原支线，计 43 公里。同时搞了石子坡至长疃的改线工程，还修了石门口至辛岔、武家沟至槐树沟的战备专用公路，计 21.6 公里。1971 年冬至 1973 年完成了涿下油路全部工程。1972 年至 1974 年，结合农田基本建设，对原涿双、涿武、双张、涿矾和高温等县乡级公路进行了改线，基本上达到了线型顺直、梁路配套、桥涵坚固、支干交错、路树整齐美观，使桑干河两岸的主要道路得到了进一步改善和提高。1975 年铺筑了京西公路涿蔚交界至罗晏沟口的渣油路面，还搞了涿岔、矾野的路基改善工程，并开始修建大河南至三里棚的简易公路。1976 年至 1977 年完成了 13 公里大马战备公路的修建和涿岔路的桥涵建筑工程。1977 年整修了河东至大庙的 12 公里地方道路，到 1978 年完成了涿岔路铺筑油路面的全部工程。1980 年至 1982 年新修宣涿线宣化界至武家沟的 4.7 公里路基与桥涵。特别是 1983 年以来，在赵家蓬区和其他偏僻边远山区新修与改建 24 条地方道路，打通 40 多个闭塞村，从而为山老区人民群众彻底摆脱贫困落后状况，尽快走上勤劳致富的康庄大道奠定了基础。截至 1985 年底，全县境内的公路基本上达到了纵横交织，四通八达，每平方公里平均有公路 0.369 公里。共有干线公路 3 条（款含在建的沙东公路），计 147.325 公里，除京西线尚有 45.4 公里砂土路外，其余均为油路；县级公路 5 条，计 90.413 公里；乡村公路 123.513 公里。另有路基宽 4.5 米以上的乡村道路 668.5 公里。共有公路桥梁 73 座 2280.9 米，其中：大桥 12 座、1256.2 米。列养路线 271.738 公里，宜林路线已绿化 147.721 公里，存树 58616 棵。现有养路工区 4 个、道班 29 个

(含3个分散的),公路事业职工总人数达383名,其中:养路工328名(含代表工259名)。由于公路交通事业的发展,社会车辆相应增加。全县有载重汽车434辆、小型汽车155辆、摩托67辆、大拖192辆、小拖843辆胶轮大车1401辆、手推车30012辆。此外,涿鹿汽车站常年驻张家口地区运输公司的大客车16部、货车35部。开辟客运路线15条,营运里程588公里(含重复里程295公里),县内通往25个乡镇、254个村庄,设站点91个。仅涿鹿汽车站日始发客车34个班次,过往12个班次,旅客平均日流量达2300人次。1985年完成客运量85.2万人次、客运周转量2183.2万人公里,比1952年分别增长22倍和40倍,比1980年分别增长48.6%和67.7%;货运量60万吨、货运周转量4907.6万吨公里,比1952年分别增长2倍和42倍,比1980年分别增长36.6%和205.4%。

1986年~1995年,这过去的十年是改革探索发展的十年,是涿鹿县交通运输事业出现巨大转机和变化的十年,为了使后人看到涿鹿县交通事业的长足发展,起到“存史、资政、教育”的作用,从1995年10月着手搜集资料,续写《涿鹿县交通志》。到1995年底,全县已形成以县城为主枢,以

国道、省道干线公路为主骨架,布局合理的公路网络。

到1995年全县公路通车里程发展到933.015公里,其中国道68.014公里、省道128.463公里、县道74.472公里,乡道214.014公里、村道448.052公里。通车乡镇达到100%,通车行政村占95%。公路质量逐年得到改善和提高通车总里程中有油路235.856公里较1985年增加101.925公里,县道、乡道全长油路63.27公里。好路率95.9%,综合值86.2。社会车辆大增,全县有各种机动车5873辆,较1985年增加4182辆。为进一步加快交通建设不靠不正当手段去收费,精力用在源头管理上,每年增收100多万元。为了进一步加快交通建设步伐,适应改革开放和经济发展的需要,为认真贯彻落实县委、县政府《关于在全县深入开展向江阴市学习的决定》,涿鹿县交通局掀起学江阴高潮,为实现“九五”规划,十年远景目标而努力奋斗!

总之,中华人民共和国成立后,尤其是中共十一届三中全会以来,涿鹿县的公路交通带来的发展日新月异,不仅为发展工农业生产与商品经济、加强国防建设、沟通城乡物资交流和方便人民群众生活提供了必要条件,而且为加速社会主义现代化建设起到了先行官的应有作用。

12

大事记

五帝时期

据《史记》记载：黄帝与蚩尤战于涿鹿之野，蚩尤作大雾，兵士皆迷，黄帝做指南车，以示四方，遂擒蚩尤。

黄帝战败蚩尤以后，四方诸侯前来涿鹿与黄帝“合符釜山”创建交通。

夏

夏朝车正即管理车的官任奚仲，后演变薛姓，其人在指南车基础上发明了车。

商

公元前 12 世纪的商朝武丁时，开始在今张家堡、大堡一带设驿传。

战国

赵攻燕得上谷 30 城，开辟了协阳关（今大堡下关）车马大道。

周贞定王介十二年（公元前 457 年）。

赵襄子争权杀其姐夫代王，后接姐姐代夫人途经磨笄山（今鸡鸣山）时，代夫人拔发笄自刺而死，此山故名磨笄山，打通了涿鹿通往下花园的驮运大道。

秦

秦王政十九年（公元前 228 年），代王嘉与燕国合兵与秦军战于上谷涿鹿一带，开

辟了怀来与涿鹿之间的大道。

西汉

汉高祖元年（公元前 206 年），燕王臧荼反叛，汉将酈商率军平叛，驻军于上谷涿鹿。

汉武帝元光五年（公元前 130 年）秋，汉将霍去病率军在茹县（今张家堡村东一带）设伏，击破匈奴大军，尔后历代兵家视此地为馆穀南北交通要塞。

东汉

献帝建安二十二年（公元 217 年），曹彰率魏军追乌桓军于涿鹿桑干河，曾搭设浮桥一座，乌桓军大败。

三国

本朝末，桑干河水泛滥，浮桥被毁，下洛城毁，城址东迁（即今涿鹿城）。

南北朝

北魏天兴三年（公元 400 年）五月，义熙十一年（公元 415 年）六月，泰常七年（公元 422 年），北魏拓跋圭拓跋嗣等帝王将相，从平城（今大同）幸涿鹿登桥山祭黄帝庙，开辟了今涿鹿至温泉屯“官道”。

北魏孝昌元年（公元 525 年）九月，杜洛周义军攻破燕州城（今涿鹿县），刺史崔乘率众弃城奔中山（今河北定县），开辟了

13

涿鹿至中原又一条大道。

曾搭浮桥。

隋

文帝开皇四年（公元 584 年），在潘城遗址修建怀戎城（今保岱），在城东协阳水建石桥一座，后被洪水冲毁。

唐

唐开元二年（公元 714 年）修建永兴县城（今涿鹿城），同时建城门外吊桥四座。

唐乾宁元年（公元 894 年）十月，李克用率兵攻陷新州，毁浮桥一座。

北宋 辽

宋雍熙三年（公元 986 年）十月，辽主命奉圣州（今涿鹿）节度使薄里打率军水运渡桑干河攻打蔚州守军，打通桑干河水运道路。

宋宣和四年（公元 1122 年）一月，金兵逼辽行宫，辽主率卫兵出逃，水运渡桑干河，仓惶之中将传国玉玺丢于桑干河。

元

泰定二年（公元 1325 年）（闰正月）二月，元兵为控制中原，派军民修建桑干岭道路，三年（公元 1326 年）七月，修筑今县城通往赵家蓬区道路。

明

正德十三年（公元 1518 年）七月，武宗经保安州停留后到宣化府，为武宗皇帝驾行拓宽道路。

嘉靖十九年（公元 1540 年），瓦剌军进犯，总兵官白爵迎战于保安州西侧桑干河，

清

康熙三十五年（公元 1696 年）十一月，康熙皇帝亲率大军征伐噶尔丹后回銮驻蹕保安州，次日去清凉寺观光，沿途石桥均为新建。

咸丰六年（公元 1856 年）知州张为柄劝官民捐修西二堡村南桑干河石坝、县城南关石桥。

中华民国

民国 5 年（1916 年），孙中山在杭州发表演讲，号召修建道路：“衣食住行是人民四大需要，修治道路以利人行”。这是革命领袖公开提倡筑路之始。

民国 7 年（1918 年）7 月 29 日，交通部公布《长途汽车公司营业规则》及《长途汽车公司条例》，这是政府颁布汽车运输章程之始。

民国 8 年（1919 年）11 月 14 日，大总统徐世昌以教令第 21 号公布《修治道路条例》51 条，这是政府颁发筑路章程之始。是年，修桑干浮桥。

民国 10 年（1921 年），孙中山提出修筑百万公路计划建设大纲。

民国 13 年（1924 年）9 至 10 月间，第二次直奉战争时，阎锡山与张作霖交战，即有汽车由蔚县过涿鹿经包家路（官道）达怀来。

民国 17 年（1928 年），察省遭灾，省建设厅制定以工代赈修路计划，将涿园（涿鹿至下花园线列为第二期干线，涿蔚（涿鹿至蔚县）线列为第二期支线。

民国 23 年（1934 年），驻怀来涿鹿，下花园一带的国民军二十九军，为适应军需与解决当地民间交通之不便，由第二师师长

刘汝明倡议修建下花园洋河大桥，经商请察省建设厅长潘维、督促涿鹿、宣化等地筹款（二十九军第二师亦支助部分建桥款），并予以计划指导，即在两月内建成一座半永久式大桥。

民国 24 年（1935 年），刘汝明离涿鹿时，将一辆美制道奇牌汽车卖给涿鹿县财政局和县商务会，作价 3000 元。后由出资双方营办了涿园汽车合作社，日出车两趟，运送旅客于涿园之间。该汽车于 1937 年“七七”事变后，国民党军队弃土南逃时烧毁于岔道村。

民国 25 年（1936 年），察省公路路线统计表列出涿鹿县境内有三条省管公路：①西花，路全长 88 公里，起于西合营，经桃花、涿鹿，止于下花园，勉强通车。②怀蔚，路全长 135 公里，起于怀来，经矾山、西合营，止于蔚县，勉强通车。③矾永，路全长 52 公里，起于永宁镇，经延庆城，怀来城，止于矾山堡，勉强通车。

民国 27 年（1938 年）3 月中旬，八路军的一个排在北小庄大渠桥附近炸毁日军的一辆汽车，打死日军 3 名，缴获机枪 1 挺，步枪 3 支，从此涿鹿到下花园改走新路。

民国 28 年（1939 年），牛家场的牛天星买了第一辆胶轮大车，第二年涿鹿城的樊进山买了第二辆，到 1945 年涿鹿城第一次解放时即达 80 余辆。

民国 30 年（1941 年），日伪修复过涿鹿境内的三条公路：①沙涿线：沙城至涿鹿，42 公里。②下涿线：下花园至涿鹿，18 公里。③怀西线：怀来至西合营，128 公里。

民国 31 年（1942 年）4 月至 1943 年，日本侵略者为维护其统治，在涿鹿城南桑干河上建起了一座全长 312 米 52 孔（每孔跨径 6 米）可潜桥、宽 4 米。该桥是由日伪公路工程技术人员勘测设计的。

民国 32 年（1943 年）春至 1944 年

秋，日伪在涿鹿县境内大修警备道路。

民国 33 年（1944 年），日伪又修筑了涿鹿城西南桑干河北岸的大塘湾堤坝。

民国 36 年（1947 年）3 月，北岳行署交通局兴修了杨家坪至马永城的道路。

同年底至 1948 年初，涿鹿县县长王郡带领县区村干部和群众抢修了马水至太平堡的简易公路。

民国 37 年（1948 年）2 月 4 日，在石家庄召开了华北交通工作会议，董必武在会上作了总结报告，着重讲了对交通工作的认识问题、交通建设中的几个具体问题和交通工作的组织领导。

5 月 28 日，冀热察行政公署向各专员县长发出“建立路标”保护交通的命令。

12 月 6 日，涿鹿县城第二次解放，华北野战军 2 兵团在新保安包围国民党 35 军时，即从涿鹿境境内通过。

是月 28 日，华北人民政府发出“护养公路暂行办法”的布告。

民国 38 年（1949 年）1 月 15 日，根据中央决定恢复察哈尔省人民政府，涿鹿县属察哈尔省察南专区管辖，第一任县长杨普泽。

2 月，省人民政府正式成立公路管理局，2 月 26 日至 28 日，省局派李国华、祁树生对涿鹿县境内的下西公路进行了全面勘查。

3 月 29 日，华北交通会议在北平召开，确定今后的交通工作，除军事任务外，主要是加强公路养护与管理，使各项公路建设走向正规化，运输公司走向企业化。

3 月 22 日至 6 月 21 日，省人民政府主席、副主席先后向各专、县人民政府的专员、县长发出指示，指令和通令等重要文件。交字第 I 号指示春季大动员普修公路，确保公路完整以利交通。

5 月 2 日至 6 月 2 日，省局主持维修了下花园民生桥的桥面板，共开支小米 57780

14

公斤，由张家口市长城建业公司承揽，6月3日正式通车。

省公路管理局察南段于8月6日至9月30日，重建了下涿公路小桥9座（石台面半永久式），共开支小米20610公斤，监工苏凤梧，段长白维城。

涿鹿县境内只有61.8公里的下西公路勉强通车，因石瓮至后沟约8公里是走岔道河床，故晴通雨阻。

中华人民共和国

1949年

10月1日，中华人民共和国成立。

1950年

4月23日至5月4日，察哈尔省公路管理局察南段用养路费维修下涿公路9座桥台勾缝工程，共开支856011元（旧币以下同）。

7月12日至21日，察南段在下涿公路民生桥紧螺丝工程，共开支1114725元。

7月，察哈尔省交通局搞了运输情况及车辆调查，蔚县至涿鹿90公里，公家马车23辆，运小米28吨，私人马车28辆，运小米32吨；西合营至涿鹿70公里，公家马车4辆，运小米5吨，私人马车17辆，运小米22吨。

8月3日，涿鹿县县长杨普泽为抢修涿鹿桑干河桥向察哈尔省主席张苏呈请要求派员拨款。9月23日察南养路管理段的正、副段长白维城、张振霄向省交通局的正、副局长郑秉吾、孟晋卿请示，9月25日孟晋卿指示：“该桥岁修工程较大，已列1951年交通事业费项下并根中央批示，在未批准前不能开工”。

8月20日，察哈尔省人民政府印发了公路征收养路费暂行办法、施行细则、征解手续和稽征税额说明。

10月11日至11月18日，察南养路管理段整修涿鹿至下花园公路，涿鹿县根据要求召开了县、区、村干部参加的修路会议，并建立修路委员会，整顿了6个护路村。在这次全专公路修整工作中涿鹿县第一区被评为模范区。一区的张瑞被评为全专的甲等模范，县政府的朱文才被评为丙等模范。涿鹿县共出建勤民工2726个工日，车工745个车日，整修路基320米³。路面11563米²，用砂2039米³，动土560米³，挖排水沟2690米。

12月6日，中央人民政府交通部公布了公路养护须知。

1951年

2月23日，中央交通部召开了第一届全国公路会议，周总理在会上作了“关于目前形势与工作的报告”，陈主任作了“关于1951年国家财经方针与工作要点的报告”。12月24日又召开了第一届全国养路会议。

2月24日，中央交通部下达了1951年度公路植树工作的通知，5月17日又指示“加强雨季公路防护及抢修工作”，5月31日中央人民政府发布关于“1951年民工整修公路的暂行规定”的命令。

2月，察哈尔省人民政府发布“关于1951年民工整修公路的暂行规定和实施细则”的命令。

4月28日，发出“关于1951年交通运输工作的指示”。6月26日为各区县增设交通机构发布了命令。9月20日察哈尔省运输委员会决定由联运公司负担抗旱备荒。从东北运至下花园的粮食100余万公斤，经下花园联运站昼夜运到涿鹿，稳定了市场粮价。

2月28日，察南公路管理段为修下涿公路下角沟便道向省交通局请示批准开支小米1461公斤。9月12日至11月3日修建下花园洋河大桥一座，涵洞2道，桥桩及

引道 1155 米³，共开支 607, 134, 109 元，主办工程师刘大元。

6 月 1 日至 7 月 8 日，对桑干河南端的三孔桥 18 米进行修复，筑护岸工程 158 米，由省、专、县共投资 319, 519, 000 元，实际支出 298, 378, 703 元，由省交通局与涿鹿县人民政府组成施工处，涿鹿县出民工 10002 个工日，每工日津贴小米 1.5 公斤，工程师裴士毅。

涿鹿县春季普修涿下公路 14 公里，使用建勤人工 1438 个工日，车工 108 个车日。修好路基 54 米³、路面 36600 米²、疏通渠沟 6451 米，使用砂石 342 米³。秋季普修公路使用人工 1792 个工日，车工 602 个车日。春秋两季共奖励小米 700 公斤。

冬季，县人民政府结合救灾以工代赈，整修岔道至任家湾 6 公里（由二区组织上水沟、史家沟、穆家沟、连家堡、凤凰庄、塔院、岔道 7 个村灾民整修）；任家湾至后沟段（由七区组织蝉坊、后沟、孙家寨、司祁洼、石人洼、水潮梁、大堡等村灾民整修）；青杨树及马圈沟木桥（由七区组织青杨村、大堡、司祁洼、石人洼、台子洼、倒拉嘴等村灾民修建）。12 月 31 日察哈尔省察南专署以秘交字第 54 号文件批复，拨给高粮 2471.88 公斤，并要求继续修好涿蔚公路。

涿鹿县联运分站成立，属下花园联运站管辖，负责人张培元，地址涿鹿南关乔家巷。

1952 年

涿鹿运输分站改为“涿鹿运输站”，站长邵仁义，属察南专署宣传运输分公司领导。

春季涿鹿县第六区以工代赈修大车路 14 条，计 282.5 公里，共用高粱 42000 公斤，小米 136362 公斤，人工 22641 个工日，车工 32 个车日。

4 月至 11 月，察南专署批准民工整修

公路补助小米 26954.5 公斤，使用民工建勤 10739 个工日，车辆 5798 个车日，修路基 94 米³、路面 27561 米²，边沟 11000 米，路肩 44 米³、铺装路面砂石 5222 米³。

5 月至 12 月，下花园至涿鹿进行交通量调查，汽车日达 6 车次，胶轮大车日达 1856 车次。

6 月 28 日至 9 月 10 日，察南公路管理段根据省交路（52）字第 127 号复示，在下涿公路张庄处新建涵洞 12 道，各项费用开支 77153926.1 元，还重点整修了张庄附近的一段低洼路段，加高路基土方 3740 米³，使用砂石料 407 米³，挖边沟 4350 米，修路面 1400 米²。另外收回被群众侵占的路基 41257 米²。共用建勤民工 11431 个工日。补助小米 28579 公斤，大车 1646 个车日，补助小米 13168 公斤。

察哈尔省第二届全省养路会议提出：“有路必护，有路必养”和“修必养，养为用”的总方针。

1953 年

1 月，正式成立河北省张家口专员公署公路管理局。涿鹿境内归宣化公路管理段下花园公路管理站管辖。

2 月，宣化公路管理段下花园公路管理站修补了张家堡附近的半永久性涵洞，共开支 1356000 元。

5 月至 11 月，张家口专员公署公路管理局与涿鹿县人民政府对涿鹿境内的下西公路进行大整修，并联合组建施工处，主任郭瑞恒、副主任仇汉生、朱文才，涿鹿县民工队长李广田。该工程主要有三项：一是岔道附近改线；二是涿鹿城东改线；三是涿鹿城南桑干河冬季修建木便桥一座九孔，全长 43.25 米。8 月 26 日下花园至西合营段 86 公里通行汽车

桑干河主流改道，交通中断，夏天将高堡马恒与易、张、郝、康等八家联营的渡船