

011737

河北地方史志丛书

行唐县交通志

行唐县交通局 编



河北人民出版社

河北地方史志丛书

行唐县交通志

行唐县交通局 编

河北人民出版社

行唐县交通志编写人员

主编：尤永和

编辑：梁继海 李英杰

审校：石家庄地区交通局史志编写办公室 徐振奎 郑英柯

审订：行唐县政协副主席 马志厚

石家庄地区交通局原副局长 李德功

河北地方史志丛书

行唐县交通志

行唐县交通局 编

河北人民出版社出版发行（石家庄市北马路45号）

石家庄北方印刷厂印刷

850×1168毫米 1/32 11.625印张 280,000字 1990年4月第1版

1990年4月第1次印刷 印数：1—700 定价：5.45元

ISBN7-202-00628-6/K·83

行唐县交通志编写人员

主编：尤永和

编辑：梁继海 李英杰

审校：石家庄地区交通局史志编写办公室 徐振奎 郑英柯

审订：行唐县政协副主席 马志厚

石家庄地区交通局原副局长 李德功

河北地方史志丛书

行唐县交通志

行唐县交通局 编

河北人民出版社出版发行（石家庄市北马路45号）

石家庄北方印刷厂印刷

850×1168毫米 1/32 11.625印张 280,000字 1990年4月第1版

1990年4月第1次印刷 印数：1—700 定价：5.45元

ISBN7-202-00628-6/K·83

序

看完《行唐县交通志》稿，掩卷之余，很有些感触。

人类赖以生存和发展的“衣、食、住、行”4件事，“行”是与“衣、食、住”相提并论的，可见它的重要了。行，即今天所谓的交通。

当前，我国以经济为中心的社会主义四化建设事业蓬勃兴起，交通业的发展尤其具有举足轻重的作用。“要致富，先修路”，我们行唐要发展经济，要振兴，要提高人民的物质的和文化的的生活水平，就不能不对交通事业的发展给以足够的重视。我们确信，今后，行唐县的交通事业必将有更快的进步。

古代，行唐的交通事业发展是极其缓慢的。历代统治者几曾为百姓着想组织人们进行交通建设！相反，统治者修桥筑路又往往给人民带来无穷的灾难。例如，统治者那无数次的你争我夺的争战不就是这样？他们强迫百姓修路架桥，到头来人民反而饱受刀兵之灾。因此，行唐虽有几千年的历史，却一直未能改变穷乡僻壤、交通闭塞的状况。解放前夕，行唐县全境只有两条共约55公里长的土马路勉强能行汽车。人民群众，特别是丘陵和山区的人民群众，仍旧备尝肩挑驴驮、步履艰辛之苦。

解放后，情况大为改变，交通事业有了长足的发展。解放初期的1952年，全县的客运，只有在长寿至行唐县城一段长约15公里的土马路上行驶着1辆客运汽车(代客)，而1988年行唐县汽车客

运路线已有18条，长达1433公里，班车37辆（不含地区统管的国营客车和外县途经行唐县的客车），全县28个乡镇全部通了客车。货运汽车，1952年只有1辆，1988年全县共有货运汽车618辆，货运量1988年是1952年的156.6倍。解放前，全县没有一条油面公路，如今已有10条，共长141.7公里。在今日行唐大大小小的公路上，行驶着各种机动车辆，一片蒸蒸日上、欣欣向荣的景象。行唐县这个机体上的动脉已经开始畅通。

这本志书，除为今后行唐县进一步发展交通事业提供有价值的资料外，还雄辩地证明：在中国共产党的正确领导下，行唐人民团结一心，众志成城，是能够建设好美好的新生活的。我们应该更加坚定不移、百倍努力，坚持改革开放，勇于开拓进取，不断夺取社会主义革命和社会主义建设事业的新胜利！

刘茂谦

1989年9月10日

中共行唐县县委书记刘茂谦作序

前 言

《行唐县交通志》的编纂工作，是在1986年4月完成《行唐县公路交通史》的基础上，按照地区第5次史志编写工作会议的部署进行的。通过两年的努力工作，于1988年4月完成初稿。后经地区交通局和本县有关领导审查，又作了不少修改增删。由于我们史志知识匮乏，在编写过程中，从篇目设计、资料搜集、编写体例到撰写志稿、语言修辞等，每一个环节都得到地区交通局史志编写办公室和本县有关领导的热情帮助和指导，并得到县档案局、社会各界人士和交通系统干部职工的大力帮助和支持。所以，本志书是集体智慧的结晶。在本书付印之际，我们谨在此表示衷心的感谢！

《行唐县交通志》按照详今略古的原则，重点记述中华人民共和国成立后本县的交通发展概况。对古、近代道路、桥梁，仅予以粗略叙述。

本志按编、章、节、目档次编排，体裁以志为主，志、记、传、图、表、录各有专用。

志首设综述，各编有概述，总其事，举其要，藉以提纲挈领，以便阅览。

行唐县交通局史志编写组

1989年9月7日

12

凡 例

一、《行唐县交通志》上限始自战国，下限截至1987年，个别章节延至1988年。

二、体例采用编、章、节、目的形式。篇首冠以历史大事记，以时为序，提挈全志。

三、篇目编排按交通门类，横排纵写。记述上力求“重在记述，叙而不论”，寓褒贬于事实的记述之中。

四、书中数字的写法，均按照国家语言文字工作委员会等7个部门联合颁布的《关于出版物上数字用法的试行规定》处理。

五、凡书中称“建国前”、“建国后”者，系指中华人民共和国成立前后。

13

目 录

序	(1)
前言	(3)
凡例	(4)
第一编 综述	(1)
第二编 大事记	(4)
第三编 交通机构	(17)
第一章 交通局(科)	(18)
第一节 行政机构	(18)
第二节 党的组织	(23)
第二章 直属机构	(25)
第一节 公路管理站	(25)
第二节 汽车队	(26)
第三节 运输管理站	(27)
第四节 交通监理站	(29)
第五节 第一运输公司	(30)
第六节 养路费稽征站	(31)
第七节 汽车修理厂	(32)
第八节 汽车站(运输站)	(32)
第三章 临时机构	(33)
第一节 公路建设指挥部	(33)

第二节	史志编写组	(35)
第四编	陆 路	(37)
第一章	古代道路	(38)
第一节	驿道	(38)
第二节	辇路	(39)
第三节	车马大道	(40)
第二章	近代公路	(42)
第一节	获涑公路	(42)
第二节	日伪汽车路	(43)
第三节	解放战争时期的公路	(44)
第三章	省级公路	(45)
第一节	新乐至口头公路	(45)
第二节	北京至获鹿公路	(52)
第四章	县级公路	(71)
第一节	口头至阜平公路	(71)
第二节	行唐至贾村(正定)公路	(97)
第五章	专用公路	(98)
第六章	乡镇公路	(99)
第一节	上碑至下阎庄公路	(104)
第二节	习村至留营公路	(104)
第三节	口头至岔头公路	(105)
第四节	龙洞至北城寨公路	(106)
第五节	九口子至东城铺公路	(108)
第六节	贾庄至南桥公路	(108)
第七节	梨沿庄至苏家庄公路	(109)
第八节	下阎庄至北城寨公路	(109)
第九节	北河至黄龙港公路	(110)

第十节	北龙岗至六股道公路	(110)
第十一节	西李庄至上连庄公路	(110)
第十二节	下庄至上连庄公路	(111)
第十三节	上阎庄至石坊公路	(111)
第十四节	杨家庄至坎上公路	(112)
第十五节	北董庄至石桥公路	(112)
第十六节	郟河至慈河公路	(113)
第十七节	秦台至牛下口公路	(114)
第十八节	化工厂至连家庄公路	(114)
第十九节	口头至杨家庄公路	(115)
第二十节	北城寨至上阎庄公路	(115)
第二十一节	贾庄至连家庄公路	(116)
第二十二节	高七里峰至北河公路	(117)
第二十三节	县城至贾庄公路	(118)
第二十四节	上连庄至花沟公路	(119)
第二十五节	北河至团山公路	(119)
第二十六节	井凹至南河公路	(120)
第二十七节	北龙岗至石城公路	(120)
第二十八节	宦头至鲁家沟公路	(120)
第二十九节	井凹至安家峪公路	(121)
第三十节	屹塔头至龙兴庄公路	(121)
第三十一节	宦头至庞家庄公路	(121)
第三十二节	杨家庄至鲁家峪公路	(122)
第三十三节	南安太庄至北桥公路	(122)
第三十四节	井凹至朱家庄公路	(123)
第三十五节	北河至安家峪公路	(123)
第三十六节	朱家庄至安家峪公路	(123)
第三十七节	南家庄至咬角公路	(124)

第三十八节	两岭口至库沟公路	1(24)
第三十九节	南岗底至霍家庄公路	(124)
第四十节	上连庄至碾子沟公路	(125)
第四十一节	侯家庄至董家庄公路	(125)
第四十二节	北河至沟里公路	(125)
第四十三节	九口子桥至九口子村公路	(126)
第四十四节	上滋洋至寺头公路	(126)
第四十五节	下阎庄至翟家庄公路	(127)
第四十六节	北城仔至红领巾水库公路	(127)
第四十七节	满撒至东黄庵公路	(127)
第四十八节	北河至八里庄公路	(128)

第五编 桥 涵.....(129)

第一章 古代桥梁.....(129)

第一节 唐代升仙桥.....(129)

第二节 宋代广济桥.....(131)

第三节 明代金谷殿桥.....(132)

第四节 明代通济桥.....(133)

第五节 明代许阳桥.....(134)

第六节 清代庞家庄桥.....(134)

第二章 近代桥梁.....(137)

第三章 现代桥梁.....(137)

第一节 大桥.....(137)

一 北龙岗沙河漫水桥.....(137)

二 慈河漫水桥.....(138)

第二节 中桥.....(139)

一 九口子石拱桥.....(139)

二 郃河跃进桥.....(140)

三	泉河石拱桥	(141)
四	两岭口桥	(142)
五	满撒桥	(143)
六	曲河桥	(146)
七	郜河桥	(146)
第三节 小桥及涵洞		(146)

第六编 公路管理 (232)

第一章	公路养护	(232)
第二章	路政管理	(246)
第三章	施工管理	(249)
第四章	公路绿化	(250)
第五章	养路费	(258)
第一节	养路费征收	(258)
第二节	养路费使用	(265)
第六章	工程技术	(268)
第一节	测设	(268)
第二节	施工	(268)
第七章	机械设备	(270)

第七编 交通监理 (273)

第一章	监理业务	(274)
第一节	车辆管理	(274)
第二节	驾驶员管理	(275)
第三节	行车管理	(276)
第四节	违章肇事处理	(278)
第二章	安全教育	(280)
第一节	安全组织	(280)

第二节	宣传形式	.....	(280)
第八编	陆运	.....	(283)
第一章	运输工具	.....	(283)
第一节	人畜力车	.....	(284)
第二节	机动车	.....	(285)
第二章	运输业务	.....	(292)
第一节	客运	.....	(292)
第二节	货运	.....	(323)
第三章	运输管理	.....	(330)
第一节	市场管理	.....	(330)
第二节	运价演变	.....	(331)
第九编	摆渡	.....	(347)
第一章	渡口	.....	(347)
第一节	大沙河渡口	.....	(347)
第二节	郟河渡口	.....	(348)
第二章	营运	.....	(349)
第一节	大沙河营运	.....	(349)
第二节	郟河营运	.....	(350)
第十编	人物	.....	(352)
刘荣国	.....		(352)
左小东	.....		(354)
黄秋池	.....		(355)
附录	1988年行唐交通系统概况	.....	(356)

第一编 综 述

行唐县位于河北省西南部，东隔大沙河与曲阳县相望，南与新乐县、正定县相邻，西与灵寿县接壤，北与阜平县毗邻，总面积961平方公里。行唐县地貌复杂，西北部为高山，东南部为平原，中部为丘陵，四河纵贯境内。早在战国时期，行唐西达中山都城灵寿（今平山东北）和南经东垣（今正定南）达赵国都城邯郸的道路已经形成。秦代，行唐在西玉亭设驿站，唐代进贡绫绢经此去长安。明代两岭口设驿站，驿使往来，为行唐的交通增添了繁荣。清代帝王巡幸五台径临行唐，调4县之吏于此修筑鞞路，道路交通有了进一步发展。史称此古鞞路为“行唐之东大道”，而行唐经两岭口过小关岭达阜平、浑源到五台之古道则称为“行唐之西大道”。

民国年间，战乱不息，行唐交通无甚发展。抗日战争时期，日本侵略军盘据行唐后大肆毁田筑路，修汽车路8条。抗日战争胜利后，群众毁路还田。

中华人民共和国成立后，为尽快恢复发展公路交通，以适应工农业生产发展之需要，行唐遵照国务院关于“民工建勤”、“民办公助”修养地方道路的指示，在各级党政领导下，大搞交通建设。到1987年底，共修建干线公路2条，长61.1公里（新乐至口头公路，本县境长33.4公里；北京至获鹿公路行唐段27.7公里）；修建县级公路2条，长29.185公里（行唐至北贾村长9.17公里，口头至阜平界公路20.015公里）；修建乡级公路48条，长302.535公里。

14

行唐不仅公路数量发展较快，且质量也有显著提高。到1987年底，全县共有沥青（渣油）路面公路8条128.863公里。同时，公路桥涵也全部实现了永久化。到1987年底，全县共有永久性公路桥涵709座（道）。其中，大桥2座，中桥7座，小桥46座，涵洞654道，另有倒虹吸118道，过水路面20处，长1117.55米。

随着公路数量的增多和质量提高，公路养护逐步加强，由原来每年春秋两季大普修，从1958年开始，先在新口公路建立了专业养路道班，配备了专业养路工人，实行专业道班养护。到1987年底，专业道班增加到8个，养护路线增加到4条（新口公路、京获公路、口阜公路、行贾公路），总长为90.285公里。

地方公路养护，主要依靠群众自修自养，县交通部门给予帮助指导。自1966年起，由以前季节性整修改为组织建勤代表工进行日常养护。

公路建设的发展促进了公路运输发展。1952年，行唐始有一辆烧木炭的货运汽车从事客运。同年，畜力胶轮大车也首次于行唐投入使用。到1975年，畜力胶轮大车发展到4608辆，而畜力铁轮车这一沿用几千年的主要运输工具，由于笨重且易损坏公路而逐年被淘汰，到七十年代中期终告绝迹，继而由较先进的运输工具——汽车、拖拉机所代替。1979年，行唐县民用汽车增加到114辆，拖拉机增加到258台，货物运输量达到了194,487吨，货物周转量6,488,378吨公里。1980年以后，随着改革开放的逐步深入，个体运输业异军突起，到1987年，行唐汽车增加到618辆，拖拉机566台（据监理站统计）。年货运量320,885吨，货物周转量27,376,824吨公里。

客运路线，1952年仅有新口公路1条。到1987年增加到18条，客运里程达1072公里。客运量达318,643人次，旅客周转量24,193,434人公里。

总之，建国39年来，行唐县人民在中国共产党的领导和各级人民政府

领导下，大力发展公路交通事业，昔日交通闭塞的行唐县，如今已经形成了干线公路连接外省区，县乡公路纵横贯通境内各乡的公路网络。

随着公路交通建设事业的发展 and 公路运输业务的繁忙，公路交通管理机构也逐渐加强。从建国初行唐设农建科起，机构几经变动，并不断充实、完善。到1987年底，行唐县交通系统包括县交通局及局属7个单位，计有干部职工383人，比建国初年增加100倍。