

河北公路交通史志丛书

唐山公路史

夏开炉 叶书生 主编

河北科学技术出版社

唐山市交通局公路史志编纂委员会

- 主 任** 于禄昌
- 副 主 任** 李甫德 夏开炉
- 委 员** (按姓氏笔划为序)
王国才 叶书生 朱绍武 陆鸿文 要庭良
傅同科
- 顾 问** 解文增
- 主 审** 赵荣第 于复兴 王春胜 于禄昌 王崇德
李甫德
- 审 校** 刘树仁 李 梁
- 主 编** 夏开炉 叶书生
- 编写人员** (按姓氏笔划为序)
叶书生 杨维中 赵林立 部嘉立 傅同科

(冀) 新登字004号

责任编辑 李文杰
封面设计 马丽霞

河北公路交通史志丛书

唐 山 公 路 史

夏开炉 叶书生 主编

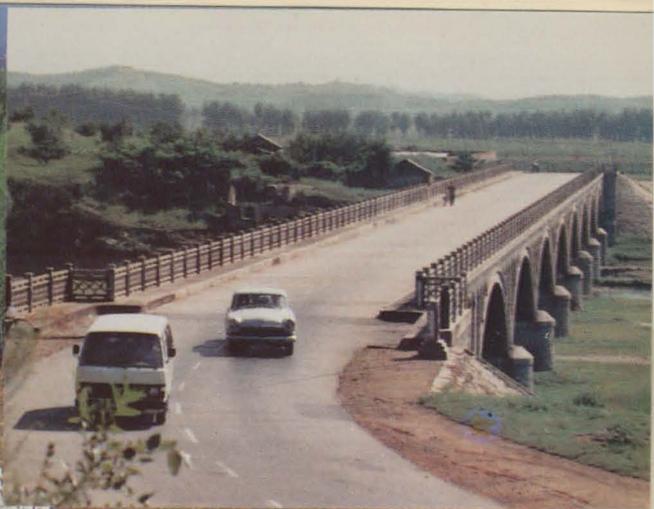
河北科学技术出版社出版发行 (石家庄市北马路45号)

张家口地区印刷厂印刷

850×1168毫米 1/32 6.5印张 162000字 1992年11月1版

1992年11月第1次印刷 印数,1-1200 定价,15.00元

ISBN7-5375-0886-0/F·95

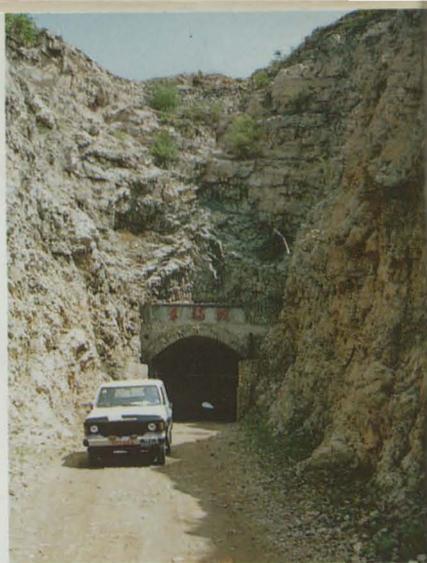


遵化县魏进河双曲拱桥

平大公路爪村滦河大桥

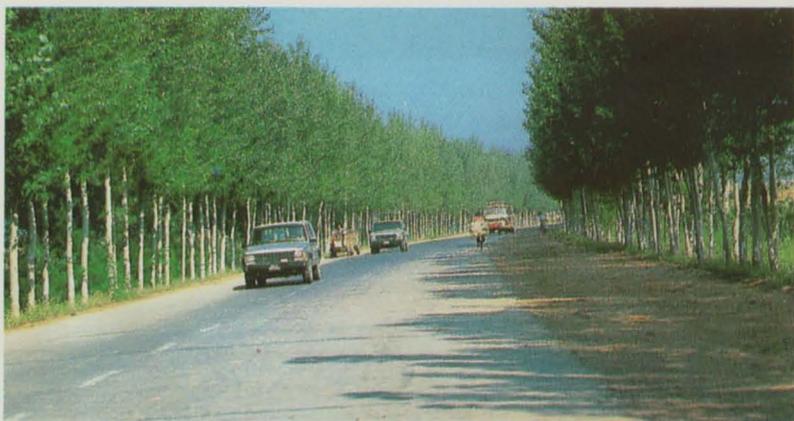


津秦公路丰南段水泥混凝土路



遵化县乡村道路隧道

唐兴公路唐丰段



遵化县洪山口盘山路





迁西县北口子道班



唐山市公路技工学校



京沈(南)公路沙河驿跨线桥



洼里工区沥青拌合场



50年代灤河木便桥



震毀的灤县灤河公路桥

唐玉宝公路沥青路面震毀段

唐山市区胜利桥震毀状况



序

交通是人类活动的产物，它随着人类社会活动的产生而产生，随着人类社会活动的发展而发展。它的每一历史时期都反映了当时的生产方式，并与政治、经济、文化、军事有着密切的联系。

鸦片战争以后，世界帝国主义侵入中国，原有的小农经济遭到破坏，商品经济得到日益发展。同时，随着社会运输业的发展，近代公路交通也在逐步兴起。唐山于1920年将京榆古道改成公路，当年10月有汽车营运于北京、通县、三河、玉田、丰润之间。从此，唐山有了第一条公路。到1949年底，唐山（含秦皇岛市）仅有土路953公里。永久和半永久性桥梁230座，全长4279米。这些公路标准低，通过能力差，长期处于晴通雨阻、交通梗塞状态。

中华人民共和国诞生以后，唐山的公路交通事业蓬勃发展，特别是进入20世纪80年代，盛况空前。到1985年，全市公路通车里程已达3443.7公里，其中高级、次高级路面达到1851.38公里。永久性大中桥梁211座，全长20458.28米。全市每百平方公里有公路26.2公里。实现了县县通油路，乡乡通汽车。全市5684个村中有5678个通了汽车。一个北至燕山，南达渤海，东西贯通，四通八达的公路网已经形成。《唐山公路史》的编辑出版，既是适应新形势下的新要求，又是唐山交通事业兴旺发达的新标志。

《唐山公路史》记录了1912年至1985年半个多世纪的公路发展史，它汇集了唐山公路事业的珍贵资料，记述了各个历史阶段

的公路发展状况，反映了唐山公路交通事业的发展过程。全书共分三篇八章，共计18万字。另有图片，表格作辅助说明。它是公路发展的记实，历史的见证，所以说《唐山公路史》的出版，是公路部门的一件大事。

《唐山公路史》辑印成册，科学地说明了唐山公路交通的发展历史，将使我们在继承先人建设的成果基础上，认真回顾亲自走过的道路，力求帮助本系统广大职工认识公路发展的客观规律，认识历史与现实的联系，找出规律性的东西，充满信心地投入未来的公路建设事业。尤其对年轻一代，是一部社会主义精神文明和爱国主义的教材。同时为公路交通建设提供正反两方面的历史经验，以便在今后工作中少走弯路，促进公路现代化建设。

《唐山公路史》的编撰人员，对编纂如此卷帙浩繁的公路史，无论从史学知识，撰写能力来说，都深感不足。但他们热爱本职工作，勤奋好学，勇于开拓进取。在编写过程中，以马列主义、毛泽东思想为指针，坚持辩证唯物主义和历史唯物主义的观点，遵循实事求是的科学态度，对搜集到的资料，不管是数字还是情况都经过详细分析，反复印证，力求作到一丝不苟。在实际工作中，用“学而思”、“思而学”和“学中用”、“用中学”的锲而不舍的精神，逐步学习和掌握编史工作的方法，终于完成了艰巨的编写工作。

我们知道，这部公路史并没有达到理想的高度，特别是有的史料粗犷有余，细腻不足，漏误仍会很多，衷心希望广大读者提出批评指正。

赵荣第

1990年12月

凡 例

一、《唐山公路史》是遵照河北省交通厅的统一部署，由唐山市交通局史志编纂委员会组织编写，是《河北交通史志丛书》之一。

二、《唐山公路史》上限起距今约4万年，下迄1985年，个别章节涉及到1986年。

三、撰写范围以1985年唐山市所辖区域为准，书中所用数字，1976年以前按当时行政区域统计，1976年后按现行行政区域统计。

四、本书自近代公路起，分篇、章、节三个档次，部分节下设目、子目。卷末有《附录》。

五、书中所用地名，凡古代、近代与今不同的均括注今名。

目 录

综述	(1)
第一篇 古代道路简述 (远古~清末)	(4)
第二篇 近代公路 (1912~1949.9)	(13)
第一章 公路的萌芽 (1912~1927)	(14)
第一节 唐山第一条公路	(14)
第二节 早期的主要公路	(15)
第二章 公路的初步发展 (1928~1937.7)	(19)
第一节 公路路政管理	(19)
第二节 干线公路的修建	(20)
第三节 地方道路的修建	(22)
第四节 桥梁渡口状况	(23)
第五节 伪“冀东防共自治政府”时的公路	(23)
第六节 抗日战争前夕的主要公路	(25)
第三章 抗日根据地与沦陷区的公路 (1937.7~ 1945.8)	(28)
第一节 抗日军民的交通战	(28)
第二节 沦陷区的公路	(31)
第三节 抗日战争胜利前的主要公路	(33)
第四章 解放区与国统区的公路 (1945.8~ 1949.9)	(36)
第一节 解放区的公路	(36)
第二节 国统区的公路	(38)
第三节 抢修公路支援解放平津	(41)

第四节	解放战争时期的公路管理·····	(43)
第五节	新中国成立前夕的主要公路·····	(45)
第三篇	现代公路 (1949.10~1958.12) ·····	(48)
第一章	公路恢复阶段 (1949.10~1952) ·····	(49)
第一节	公路管理·····	(49)
第二节	干线公路的恢复·····	(54)
第三节	地方道路的整修·····	(57)
第四节	汽车监理机构的建立·····	(59)
第二章	公路普及与改善阶段 (1953~1963) ·····	(60)
第一节	公路管理的发展·····	(60)
第二节	唐遵、唐柏干线的改建·····	(64)
第三节	就地取材改善土路·····	(67)
第四节	大搞公路建设·····	(70)
第五节	木桥修建与防腐·····	(72)
第六节	汽车监理的发展·····	(73)
第三章	公路改善与发展阶段 (1964~1976) ·····	(77)
第一节	“文革”中的公路管理·····	(77)
第二节	沥青路面的铺筑与普及·····	(82)
第三节	地方道路的发展·····	(87)
第四节	永久性桥梁的修建·····	(90)
第五节	公路震毁与抢修·····	(98)
第六节	“文革”中的交通监理·····	(104)
第四章	公路发展与提高阶级 (1977~1985) ·····	(108)
第一节	公路管理的改革·····	(109)
第二节	公路养护的改革·····	(114)
第三节	干线公路的重点改造·····	(118)
第四节	地方道路的改善与提高·····	(126)
第五节	桥梁防震加固与新型桥梁的修建·····	(139)
第六节	改革中的征费工作·····	(151)

第七节	公路科研的发展·····	(153)
第八节	技工教育与职工培训·····	(158)
第九节	交通监理的提高·····	(162)
附录一	公路交通大事记(1912~1985)·····	(168)
附录二	唐山公路交通机构沿革一览表 (1949.10~1985.12)·····	(186)
附录三	筑路机械修配厂始末·····	(188)
附录四	古桥·····	(191)
附录五	1985年唐山主要公路一览表·····	(195)
编后记	·····	(197)
附 图	唐山市公路路线示意图(1985年)	

综 述

唐山位于河北省东部，东隔滦河与秦皇岛市相望，西与天津市毗邻，南临渤海，北越长城与承德地区接壤。1983年实行市管县的新体制后，辖路南、路北、开平、东矿、新区五个区，丰南、丰润、滦县、滦南、乐亭、迁安、迁西、遵化、玉田、唐海十个县和芦台、汉沽两个农场。全市总面积为13472平方公里，总人口608万人。

唐山辖区地跨东经 $117^{\circ}31'$ ~ $119^{\circ}19'$ ，北纬 $38^{\circ}55'$ ~ $40^{\circ}28'$ 之间，南北最长150公里，东西最宽130公里。地势北高南低，北部多山，海拔在300~600米间，最高点为迁西县北部的八面峰，海拔840米；中部为燕山山前平原，海拔在50米以下，地势一般平坦；南部为滨海盐碱地和洼地草泊，海拔在1.5~10米间。境内主要河流有滦河、陡河、还乡河、蓟运河等，最大河流滦河经境内长227.7公里，流域面积2059平方公里。

全境属温带大陆性季风气候，冬季寒冷干燥，夏季炎热多雨。年均气温 11°C ，最冷月（1月）均温 -5.6°C ，最热月（7月）均温 25°C 。年平均降雨量600~700毫米，多集中七八月份。无霜期180~190天。

全市自然资源十分丰富，誉名京东“宝地”，矿藏资源品种多，目前已发现47种，尤以煤、铁储量为最，还有金、铜、锰、铬等金属矿和石灰石、耐火土等非金属矿。农业以小麦、玉米、水稻为主，是河北省重要产粮区之一。滦县、滦南、迁安等县是著名的“东路花生”集中产区，产量居全省第一。另外，京东板栗，渤海对虾等也闻名中外。目前唐山市已初步形成了以煤、钢、电

等重工业为主，轻工业、机械、化工、建材等工业为辅，协调配套的工业体系。成为华北的重工业城市之一。

唐山道路交通发展亦较早。远在新石器晚期，这里东抵辽东半岛，南达山东龙山一带就有路可通。在漫长的历史长河中，今唐山辖境先后地处燕、秦、汉、魏边陲，辽、金南疆，蒙元“腹里”，明、清畿辅重地，战略地位十分重要。各朝代出于政治、军事的需要和经济的发展，均促进了道路的发展。战国时，燕都蓟（今北京）是燕国政治、经济、文化中心，也是河北北部最早形成的道路枢纽。当时，贯穿唐山境内有两条燕都通往辽东的主要道路，即“傍海道”和“卢龙道”。秦汉时纳入了全国驰道网，是通往东北的重要交通线，也是东通朝鲜的主要道路。元、明、清建成以今北京为中心的全国道路网后，唐山道路的开辟、养护、管理等都进一步加强。道路的发展促进了桥梁的发展，唐山的古代桥梁已知最早的建于北魏，大多建于明、清王朝，它为当时道路的畅通起到了重要作用。唐山境内的古代道路，系中原抵辽东、达塞外的要道。在国家统一，民族融合及经贸交往中，均发挥了重要作用。同时，为近代公路的兴起奠定了基础。

中华民国时期，汽车逐渐增多，随着政治、军事的需要和经济的发展，清代道路逐渐改造为适应汽车行驶的公路，从而进入了公路时代。民国9年（1920年）京师~盛京“御道”整修通行汽车后，今唐山境内出现了第一条公路。以后，公路逐渐兴起和发展。到1937年公路已有9条共长622公里。

“七·七”事变爆发后，唐山大部城镇沦于敌手，为了粉碎日本侵略者反动统治，冀东抗日军民开展了公路破击战，给敌人以沉重打击，使其公路时通时断。抗日战争胜利后，随着解放战争的胜利，使公路重新回到人民怀抱，冀东军民迅速掀起筑路高潮，在支援前线，发展生产等方面均起了重要作用。

中华人民共和国建立以来，随着国民经济的恢复和建设，唐山公路有计划地进行了建设。使公路不仅从数量上有了飞跃的增