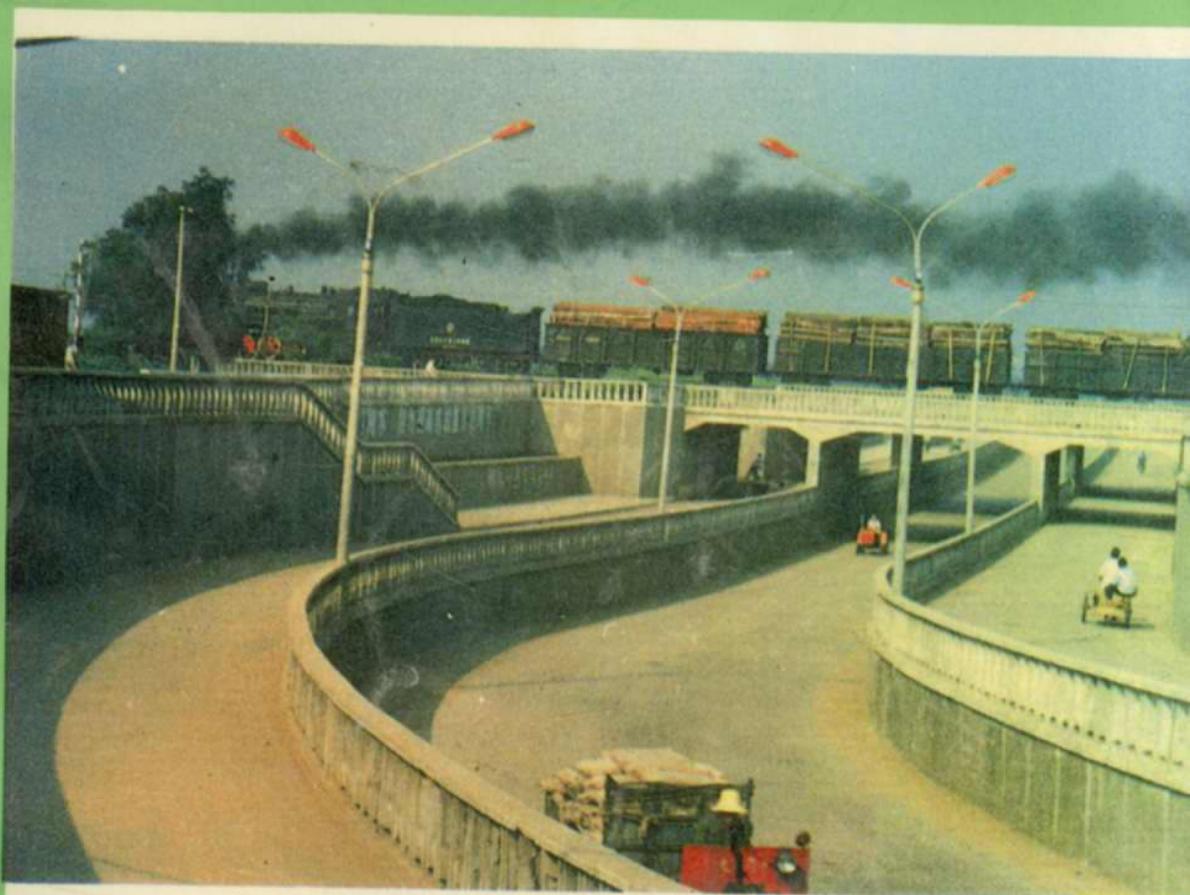


河北地方史志丛书

011738



元氏县交通志



河北省元氏县交通局编

河北地方史志丛书

元氏县交通志

河北省元氏县交通局编

元氏县交通志编写组

组长 张连玉

副组长 李清秀

主编 周景明

编辑 魏金丛 李民秀 刘保章 冯积玉

制图
周景明

摄影

校对 李清秀 周景明

封面设计 周景明

审校 徐振奎 郑英柯

审定 李德功 张连玉 李清秀

序 言

编史修志是传世之作，可谓千秋大业，通过编写史志，可明古鉴今，我国史籍繁多，但编写交通专业志，前无成果可以借鉴，是一项开创性工作。

交通运输，做为发展国民经济的先决条件，从古至今都处于极为重要的地位。旧社会，元氏县的交通运输工作，由于受社会历史条件的限制，发展十分缓慢。建国前全县境内没有一条合乎标准的公路。西部山区走的是羊肠小道，运输主要靠人背、肩挑、畜驮；东部平原主要靠车马大道维持交通，人民群众深受交通不便之苦。新中国成立后30年来，各级党委和政府十分重视交通运输工作的发展。全县道路交通经过抢修恢复，开拓普及，改善提高，改造发展等措施，元氏县公路建设有了较大地发展。特别是1978年党的十一届三中全会以后，随着改革、开放、搞活的不断深入和各项经济政策的落实，元氏县的公路交通进入了一个崭新的时期。沥青路面普及全县，形成了四通八达的公路交通网络。公路建设事业的迅速发展，城乡贸易商品流通更加活跃，各种机动车辆猛增，使公路运输更加兴旺发达。促进了城乡贸易商品流通。

编写《元氏县交通志》，它反映了元氏县从古至今的交通全貌，体现了建国40年来交通建设的巨大成就，总结历史经验教训，探索其发展规律，这对指导当今元氏县的交通建设具有现实意义，也为后世交通事业的发展提供了历史借鉴，是一本承前启后的志书，它将永远激励我们前进。

元氏县交通局局长 张连玉

1989年12月

前 言

道路，随着人类社会活动而产生，又因社会政治、军事、经济、文化的发展而发展变化，这是人类进步，社会发展历史的必然规律。

元氏县是一个历史古老的地方，远在先商时期，这一带就有人类聚居，在漫长的历史长河中，人们通过社会生产、生活等活动，逐步踏出了固定的道路，并由少到多，由低级向高级发展，它经历了人行小路；驮运路；车马大道；到迄今的公路发展过程。这是我们的先人劳动智慧的结晶。特别是中华人民共和国成立后30年来，元氏县广大人民在中国共产党和各级人民政府领导下，积极发展交通建设，修路架桥，使元氏县的交通运输事业发生了巨大变化，全县形成了以县城为中心，以干线公路为骨架、县、乡道路连结广大城乡，公路四通八达，运输畅通无阻。交通运输的飞速发展，促进了城乡工农业生产发展和经济繁荣。昔日交通闭塞，运输不便，人民生活贫困落后状态已成为历史。

遵照中央交通部和河北省交通厅“关于编写公路交通史志的指示精神”。在石家庄地区交通局史志编写办公室的具体指导下，元氏县交通局从1985年6月，成立了公路交通史志编写组，并抽调专职人员搞这项工作，通过内查外调，访问老交通或知情人等渠道，广泛搜集大量资料，为修志奠定了物质基础。

编写《元氏县交通志》，以马列主义、毛泽东思想为指导，用辩证唯物主义和历史唯物主义的观点、方法进行核实、分析、筛选，在取材上注意突出地方特色。我们编写交通志的目的，要为无产阶级政治服务，为社会主义服务，为建设社会主义物质文明和精神文明服务。在编写过程中始终坚持四项基本原则，坚持实事求是的

思想路线，全面反映本行业的基本面貌，展示其发展过程和特点以及变化规律。

本志书在编写过程中，多蒙各界人士关心和帮助，特别是元氏县交通战线许多老同志提供了大量口碑资料，元氏县档案馆在资料方面给予了大力支持；地区交通局史志办的同志具体指导，在此深表谢意。但是由于我们编写人员历史知识、文化知识浅薄，经验不足，加之资料贫乏，曾走过不少弯路，虽几经修改补充，多方争求意见，力求完善，然而仍力不从心，遗漏谬误之处一定很多，现奉献读者，敬希各界不吝赐教，不胜感谢。

元氏县交通局史志编写组

1989年12月

8

凡 例

一、断限：本志书上限古代，下限1987年，个别章节为了记载历史情况，有所延伸。

二、内容：本着略古详今之原则，重点记述中华人民共和国成立38年来交通事业发展情况。资料来源以档案文献为主，兼采口碑。

三、体例：按交通行业门类采取横不断项，纵不断线，横排纵写，以横为主，纵横结合，时类并举，分篇、章、节、目的档次排列，并借助图表充实志文，灵活安排，错落有致。

四、称谓：对人物直书其名，对组织名称、地名均用当时名称。

五、字体：一律采用国务院公布的《汉字简化方案》中的简化字。

六、术语：一律按专业部门习惯使用的术语。

七、计量单位：采用1984年国务院发布的《中华人民共和国法定计量单位》中的有关规定。

八、附录：本志书章节目不便穿插，而又确需记载者，统一利用附录叙述，以存史料。

9

综 述

元氏县位于河北省中南部，距省会石家庄35公里，西依太行山与井陘、赞皇接壤，东临平原与赵县交界，南抵槐河与高邑毗邻，北与获鹿、栾城相连。全县辖1镇25个乡，204个行政村，（247个自然村）全县总面积为668.4平方公里，总人口287,744人。县人民政府驻元氏县城关镇。

元氏县地处华北平原、太行山东麓，属于半山区，其地形狭长，自西北东南倾斜，长达40多公里。境内西部、西北部多山，较著名的有封龙山、无极山、灵山、磨寨山等。磨寨山主峰海拔1136米，是本县最高山峰。中部为丘陵，东部、北部是平原、地势平坦，土壤肥沃。全县耕地面积55.0349万亩，多系粘沙质黄褐土壤。境内有槐河、潞龙河、北沙河三大河流，贯穿县境东西，分别流入高邑、栾城县境内。

元氏县的道路交通源远流长，约在公元前16世纪商周时期，境内沿太行山东麓的南北大道和西经井陘至太原东西走向的道路就已初步形成。据《元氏县志》载：赧王十年（公元前305年），赵伐中山之战，取鄗（今高邑西南）、石邑（今获鹿南）、封龙（今元氏西北）东恒四邑，就是指元氏这条南北大道。到秦汉时期，秦始皇吞并六国，结束了封建割据，开创了全国大统一的新局面。秦置郡县，设驿亭，筑驰道于天下，当时元氏境内的南北、东西两条大道秦代再次进行了开拓，到汉代又有新的延伸。从汉将“韩信破赵”之战证明。汉高祖三年（公元前204年），刘邦派大将韩信、张耳自太原东越太行山出井陘攻赵，赵王歇和赵军统帅陈余率大军扼守井

陘口、赵军谋士李左车（战国卓越的军事家李牧之后，元氏北褚村人），战前曾对战争布署向陈余献策，由于陈余未能采纳李左车的建议，结果在井陘（今微水）背水一战中造成战事失利，军队受挫、赵军统帅陈余败溃逃到元氏西南的泚水被杀。在这场战争中，汉军进军路线和赵军溃逃路线正是沿太原经井陘、元氏这条东西大道进行的。至今元氏的泚水之阳还有韩信台土丘，是韩信屯兵之处。元氏东城角南谓之韩信岗，是韩信带兵经过的地方。

从汉光武帝刘秀在元氏一带的活动证实，汉代元氏一带的道路交通已进入一个兴盛时期。建武四年光武帝刘秀御驾亲征，自洛阳北上讨伐彭张，光烈皇后阴丽华车驾至元氏县万年村，阴皇后临盆分娩，生下一子取名刘庄。光武帝刘秀死后，刘庄继承皇位，改元永平，永平五年十月（公元62年），汉明帝刘庄祝岁邳地临元氏，拜会了常山（元氏）的“三老”李躬，李躬面奏刘庄说：元氏是万岁的诞生地，求万岁给予优待。朝廷即以下诏，免去元氏（常山）田租更赋六年。刘庄死后，他的儿子刘炟继位，即汉章帝，改元建初。建初七年（公元82年）九月间，汉章帝巡视路过常山（元氏故城），又下诏免去元氏田租更赋三年。元和三年（公元86年），汉章帝北巡又到元氏祝岁，在县衙大堂祠光武显宗（即汉明帝），又祠显宗于万年村始生堂，并下诏豁免元氏县七年徭役。据以上史料所载，加之元氏是常山郡的治所，乃政治经济文化中心，驿使来往频繁，每逢皇帝亲临，必有相当规模的迎送仪式，车队纵横，武装护卫，前呼后拥威风凛凛的场面展现在道路上，为元氏的交通增加了繁荣景象。当时元氏不但有路可西通井陘，而且常山郡南至房子，北至石邑通万年、栾城，西南至赞皇都有路可通。

到隋唐时期，作为常山郡治的元氏故城，被隋末农民起义军领袖刘黑达所焚。元氏县城始迁今治。随着元氏治所的改变，又因当时东部平原经济发展较快，道路的发展也开始东移。从镇州（今正定）经栾城、赵县南达邢州又开辟了一条道路。

到宋、元、明、清时期，由于邮传、驿站及急递铺的创设和发

展，也促进了道路交通的发展。据《元氏县志》记载：“明万历二十九年，知县苏永建石城设更铺16间，明崇祯6年，知县阎嗣科设更铺181间，以供邮传驿使人员过宿之用。另外沿途还设置军事报警的军用设施“墩台”，“墩台”的布设。据《元氏县志》载有：下汪村东一座、吴村村东一座、东阳村一座通南佐乡。

城西门正北一座、北白楼村东一座，因村村北一座通获鹿县境。纸屯村东一座、南白楼村东一座、车汪沟村东北一座通赞皇县境。南门外一座、东张村西一座，北岩村南一座通高邑县境。

东门外先农坛前一座、王全口村南一座、郝村西一座、村北一座、使庄北一座通真定县。

铁屯村南一座、李村村南一座、解村村东一座通赵州。

尖中村东一座、赵堡村东一座、北凡村北一座通栾城县。

通过“铺舍”和“墩台”的设置说明，凡邮驿之路，必是交通之要道。这种制度一直延续到清朝末年不衰。清光绪30年（1904）京汉、石太铁路相继通车后，元氏县的古驿路驿运始失去了以往的优势。清代元氏除有邮驿干道官马大道通过县境外，州县大道也较方便，据《元氏县志》载：……元氏至岗汪村18里通赵州；元氏至北岩村15里通高邑；元氏至割髭岭（原属元氏1960年划归井陘）75里通井陘；元氏至褚家庄60里通井陘；元氏至张掖40里通获鹿；元氏至全梅吕、翟北凡20里通栾城；元氏至车汪沟20里通赞皇。此外，境内主要大车道有以下几条：

一、元氏经高家庄、野鹿头、何家沟、岳庄、南正、褚家庄入山西省平定县。

二、元氏经方中、龙正、吴村、南佐、苏庄、北沙河、北石板岭西入井陘县。

三、元氏经方中、北白楼、因村、聊村、万年至获鹿寺家庄。

四、元氏经东韩台、官庄、东张村、大陈入高邑县。

五、元氏经纸屯、南白楼、车汪沟入赞皇县。

六、元氏经铁屯、尖中、褚固至栾城宿村。

中华民国时期，国民政府各级建设机构相继成立，对路务工作有所整治，民国十七年（1928年），河北省建设厅成立，同年元氏县成立建设局。此后，河北省建设厅发布了“关于令各县县长整治县路”的训令。元氏县政府建设局根据训令拟定了修治县路计划，其中有元氏经泉村至豆姬；元氏至大陈庄；元氏至叩村；元氏至全梅吕；元氏至东汪沟；元氏至同下；元氏经南佐至仙翁寨，共七路。并由建设局长董于晋和县长柴兆祥、梅华发亲自督导，令沿路村庄派工分段修治。整修后交通一时称便，但继后无人管理，不久仍复旧观，道路坎坷难行。

1937年“七七”事变爆发，日本侵略军入侵华北，同年10月2日元氏县城被日军占领。日军为了适应统治中国人民，阻止我抗日军民抗日活动的需要，从1938年至1943年间，先后在元氏境内安插据点，修筑岗楼20多处，并在各据点之间修筑公路（警备路、汽车路），在修筑公路的同时，还在公路两旁挖深、宽3~4米的封锁沟以加强戒备。日军占领元氏8年中，修有如下10条公路：

一、豆姬车站经四联庄、马村、铁屯至大陈庄，长23.9公里，宽5米左右。

二、元氏经方中、龙正、北白楼、北呈、小留至因村，长13.5公里。

三、元氏经东贾、吴村、北褚、胡泉、西同下、孤山、北佐至南佐，长22公里。

四、元氏西关经高家庄、墨池、北苏阳入赞皇蒲宏至武庄，长14公里。

五、元氏经方中、龙正、东贾、吴村、梅村、东阳村入猫道坡、候村至南佐，长21公里。

六、南佐经王村、南、北苏村、孔村、北正至北沙滩，长14公里。

七、南佐经长村、苏庄至仙翁寨，长8.5公里。

八、元氏经南杜村、东杜村、牛房庄长10公里。

九、元氏经铁屯、叩村、西贾村长8公里。

十、元氏经纸屯、南白楼、车汪沟长10公里。

由于日本侵略军修路不得民心，因此，我抗日军民经常与其进行破交斗争，日军不断遭我方伏击，这些公路未能发挥应有作用。1945年日本侵略军宣告投降，这些公路大都被群众平毁还田。

1949年10月1日，中华人民共和国成立后，在中国共产党和各级人民政府的领导下，元氏县交通部门，根据节约资金，爱惜民力，实行民工建勤，民办公助，国家投资等多渠道建设方针，坚持先干线，后县、乡公路的发展方向，贯彻修养并举，以养为主的原则，发动全县群众，分批分期积极开展公路交通建设。建国初期重点抢修恢复了必要的原有旧公路。1956年至1960年之间，随着大搞方田化建设，新建了一些简易公路（机耕路）。但当时由于受“大跃进”急欲求成“左”的思想影响，公路布局不尽合理，多占了农田，质量低劣，后来通过规划，作了适当调整。1961年至1976年之间，重点对原有公路进行了改善提高，新建了沥青路面。1977年以后，特别是党的十一届三中全会以后，加快了山区道路建设，在交通闭塞的深山区新建了几条公路。到1987年底全县已有公路42条，总长274.7公里，其中油面路24条，长192公里。公路密度每平方公里0.4公里，实现了乡乡通油路，村村通汽车，初步形成了以干线公路为主骨架，县、乡公路纵横交错，四通八达的交通网。对方便人民生活，发展工农业生产，促进商品流通，支援社会主义经济建设发挥了重要作用。

公路建设的发展，促进了运输工具的巨大变化。到1987年，全县拥有各种机动车5606辆，其中常年参加营运的车辆1467辆，1987年完成货运量102.8万吨，货运周转量5272.46万吨公里。完成客运量540900人次，客运周转量2516510人公里。近代运输工具的发展，取代了历史上人背、肩挑、畜驮的落后运输方式，运效大大提高。

养路费征收，年年超额完成征收任务。1970年实际完成53.820

元，1987年实际征收3,044,420元，比1970年增加56倍多，为公路修建、养护提供了资金来源。

新中国成立后30多年来，元氏县交通事业如此发展变化之大，特别是党的十一届三中全会以后，随着城乡经济体制改革，元氏县的交通事业迅猛发展之势，使本县交通运输出现了历史上空前的繁荣景象，充分反映了社会主义制度的优越性和中国共产党的正确领导，也是元氏县人民艰苦奋斗的结果。

但从目前情况看，元氏县的交通运输还远远不适应国民经济发展和人民生活的需要，“公路通，百业兴，要想富，修公路”。道路建设任务还很艰巨。为此，元氏县人民决心在各级党政正确领导下，继续坚持党的十一届三中全会以来的方针政策，总结经验，乘胜前进，大搞交通建设，以适应社会主义经济建设新形势的需要和人民生活的需要。

目 录

→ 序言·	
· 前言·	
· 凡例·	
综述·····	(1)
第一篇 交通机构 ·····	(1)
概述·····	(1)
第一章 交通局 ·····	(1)
第二章 交通局直属机构 ·····	(4)
第一节 公路管理站 ·····	(4)
第二节 运输管理站 ·····	(5)
第三节 养路费稽征站 ·····	(7)
第四节 交通监理站 ·····	(8)
第五节 装卸搬运队 ·····	(9)
第六节 汽车队 ·····	(10)
第七节 汽车站 ·····	(11)
第八节 苗圃 ·····	(12)
第二篇 公路 ·····	(13)
概述·····	(13)
第一章 国道(107线)——北京至广州公路元氏 段 ·····	(13)
第二章 县级公路 ·····	(16)
第一节 元氏至南佐公路 ·····	(16)

第二节	元氏至院头公路	(19)
第三节	高迁至南佐公路	(21)
第四节	元氏至赵县公路	(23)
第三章	乡级公路	(24)
第一节	方中至万年公路	(24)
第二节	营里至姬村公路	(26)
第三节	元氏至张楞公路	(27)
第四节	南佐至北正公路	(28)
第五节	同下至吴村公路	(28)
第六节	南佐至梅庄公路	(29)
第七节	京广公路至元赵公路	(31)
第八节	南佐至佃户营公路	(32)
第九节	京广公路至宋曹公路	(35)
第十节	寺庄至东张公路	(36)
第十一节	苗庄至东正公路	(36)
第十二节	二砖厂至赵同公路	(37)
第四章	乡村道路	(37)
第一节	城关镇	(38)
第二节	东原庄乡	(38)
第三节	南因乡	(38)
第四节	叩村乡	(38)
第五节	宋曹乡	(38)
第六节	东杜乡	(38)
第七节	马村乡	(39)
第八节	毛遗乡	(39)
第九节	东张乡	(39)
第十节	东正乡	(39)
第十一节	沟北乡	(39)
第十二节	苏阳乡	(39)

第十三节	北正乡	(40)
第十四节	南苏村乡	(40)
第十五节	旷村乡	(40)
第十六节	前仙乡	(40)
第十七节	南佐乡	(40)
第十八节	黑水河乡	(41)
第十九节	吴村乡	(41)
第二十节	北褚乡	(41)
第二十一节	赵同乡	(41)
第二十二节	北呈乡	(41)
第二十三节	因村乡	(41)
第二十四节	姬村乡	(42)
第二十五节	西正庄乡	(42)
第二十六节	万年乡	(42)
第三篇	公路桥梁	(43)
概述		(43)
第一章	古代桥梁	(43)
第一节	通济桥	(43)
第二节	通顺桥	(44)
第三节	吴桥	(44)
第二章	现代桥梁	(45)
第一节	槐河桥	(45)
第二节	马村桥	(45)
第三节	潞龙河桥	(47)
第三章	小桥涵	(50)
第四篇	公路业务	(53)
概述		(53)
第一章	公路修建	(53)
第一节	土路	(53)

第二节	泥结碎石路面.....	(54)
第三节	沥青(渣油)表处路面.....	(55)
第二章	公路养护.....	(63)
第一节	群众养护.....	(63)
第二节	道班养护.....	(64)
第三节	公路维修.....	(71)
第三章	公路绿化.....	(75)
第四章	民工建勤.....	(79)
第五章	路政管理.....	(80)
第六章	文明路建设.....	(83)
第七章	养路费.....	(84)
第一节	养路费征收及费率变化.....	(84)
第二节	养路费的管理与使用.....	(88)
第五篇	交通监理.....	(89)
概述	(89)
第一章	监理业务.....	(89)
第一节	车辆管理.....	(89)
第二节	驾驶员管理.....	(91)
第三节	行车管理.....	(92)
第四节	违章肇事处理.....	(94)
第二章	安全教育.....	(95)
第一节	建立安全组织.....	(95)
第二节	安全宣传教育.....	(95)
第三节	监理队伍建设.....	(96)
第六篇	公路运输.....	(99)
概述	(99)
第一章	运输工具.....	(99)
第一节	人畜运输工具.....	(99)
第二节	机动车辆.....	(101)