

012095

玉田县交通志



玉田县交通局史志编写组

一九八八年二月

玉田县交通志

玉田县交通局史志编写组

存史資治振興玉田

交通事業

高惠生題

玉田县交通局史 志编写领导小组成员

组 长	孟宪文
副 组 长	王宝江
顾 问	刘志昌
技术顾问	罗肇文
编 辑	孙乐农 冯家祥 魏克林 王硕然
制 图	王硕然
摄 影	陶维刚
校 对	史志办公室

序

《玉田县交通志》记载了我县交通运输事业的变迁史实，反映了建国三十六年来我县交通运输部门在党的领导下所取得的丰硕成果，对我县交通运输事业的未来建设和管理具有一定的参考价值 and 资治作用，并为新修《玉田县志》广泛地汇集了基础资料。

玉田县有二千多年的历史，在漫长的历史长河中，我们的祖先，披荆斩棘，开拓出一条条早期的车马大道，为我县交通的发展打下了基础。但到民国年间，政治腐败，道路失修，全县境内没一条平坦通畅的道路，以致交通困阻，民生凋敝。新中国成立后，随着经济建设的发展，全县的交通面貌迅速改观。如今的玉田县，柏油公路四通八达，城乡经济，空前繁荣。昔日破烂不堪的玉田县城，今天已发展成为楼房商店鳞次栉比，街道宽阔整洁，交通非常便利的社会主义城镇。这斑驳动人的现实，成为我局史志编写人员为写好《玉田县交通志》知难而进的巨大动力，从而较好地完成了这部专业志书的编写工作。

编写交通志是一项全新而又困难的工作。我局史志编写组的编辑人员，在我县交通运输系统各基层单位的干部、技术人员和职工的配合支持下，本着实事求是和“详今略古、详近略远”的原则，较好的总结了我县交通运输部门在实践中的经验教训，基本上达到了思想性、科学性、资料性密切结合的要求。当此交通大发展的盛世之年，《玉田县交通志》的编成，不仅为全县人民做了一件好事，也为交通部门提供了一份稽古鉴今的资料。我作为交通战线上的普通一兵，既感到由衷的喜悦，也相信在四化建设中这部志书必将发挥其予期的作用。

玉田县交通局局长 孟宪文

八八年三月一日

篇目

序.....	()
前言.....	(1)
凡例.....	(3)
概述.....	(4)
大事年表.....	(9)
第一篇 古代交通 (18)	
第一章 古道.....	(19)
第一节 傍海古道.....	(19)
第二节 四方道路.....	(20)
第二章 道路设施.....	(22)
第一节 古桥.....	(22)
第二节 渡口.....	(25)
第三章 运输.....	(26)
第一节 运输工具.....	(26)
第二节 运输形式.....	(32)
第二篇 公路 (34)	
第一章 干线公路—京沈公路玉田段.....	(34)
第二章 县线公路.....	(37)
第一节 唐玉宝公路.....	(37)
第二节 玉遵公路西线.....	(40)
第三节 玉遵公路东线.....	(41)
第四节 鸦丰公路.....	(42)
第五节 新石公路.....	(43)

第三章	乡镇公路	(44)
第一节	玉石公路	(44)
第二节	香小公路	(45)
第三节	鸦板公路	(47)
第四节	珠王公路	(47)
第五节	鸦大公路	(48)
第六节	珠蛮公路	(48)
第七节	螺大公路	(49)
第四章	专用公路 (军用公路)	(49)
第五章	乡村公路	(50)
第六章	城镇道路	(57)
第一节	城内道路	(57)
第二节	环城道路	(59)
第七章	公路路面	(60)
第一节	低级路面	(60)
第二节	中级路面	(60)
第三节	高级次高级路面	(61)
	第三篇 桥涵	(62)
第一章	京沈公路桥涵	(63)
第一节	金水河桥	(63)
第二节	东五里桥	(64)
第三节	十五里甫桥	(64)
第二章	唐玉宝公路桥涵	(67)
第一节	鸿鸦桥大桥	(67)
第二节	黄土坎桥	(70)
第三节	二排干桥	(71)
第三章	玉遵西线桥涵	(74)
第四章	玉遵东线桥涵	(75)

第五章	鸦丰线桥涵	(77)
第六章	新石线桥涵	(80)
第一节	窝洛沽大桥	(80)
第二节	于蛮甫西桥	(83)
第三节	于蛮甫干渠桥	(84)
第七章	乡镇公路桥涵	(86)
第一节	乡镇油路桥涵	(86)
第二节	乡镇简易公路桥涵	(92)
	第四篇 公路管理	(96)
第一章	养路组织	(96)
第一节	建勤民工	(96)
第二节	养路道班	(98)
第三节	筑路专业工程队	(101)
第四节	油路维修队	(101)
第二章	生产管理	(102)
第一节	两长五员制	(102)
第二节	小修包干经济责任制	(102)
第三节	检查评比	(103)
第三章	路政管理	(105)
第一节	宣传教育	(105)
第二节	清理路障	(106)
第三节	公路交通标志	(107)
第四节	路界桩	(108)
第四章	公路绿化	(109)
第一节	栽植与管理	(110)
第二节	苗圃	(113)
第五章	公路科技	(114)
第一节	技术队伍	(114)
第二节	机械设备	(115)

第三节	筑路技术	.....	( 115)
	第五篇	公路运输	(121)
第一章	货运	.....	( 122)
第一节	群运	.....	( 122)
第二节	专业货运	.....	( 123)
第三节	企业车队货运	.....	( 125)
第四节	零担货运	.....	( 126)
第二章	客运	.....	( 127)
第一节	国营客运	.....	( 127)
第二节	个体客运	.....	( 128)
第三节	客运站及票价	.....	( 130)
第三章	搬运装卸	.....	( 134)
第一节	搬运装卸组织	.....	( 134)
第二节	装卸业务	.....	( 135)
第三节	装卸管理	.....	( 136)
第四章	公路运输管理	.....	( 138)
第一节	市场管理	.....	( 138)
第二节	运价管理	.....	( 139)
第三节	票证管理	.....	( 144)
第五章	车辆统计	.....	( 145)
	第六篇	铁路	(148)
第一章	铁路设施	.....	( 148)
第一节	线路	.....	( 148)
第二节	火车站	.....	( 148)
第三节	桥涵	.....	( 148)
第二章	铁路运输	.....	( 150)
	第七篇	水运	(151)
第一章	水路	.....	( 151)

第二章 水运	151
第八篇 交通监理与养路费征收	154
第一章 交通监理	154
第一节 安全管理	154
第二节 车辆管理	155
第三节 驾驶员管理	157
第四节 肇事处理	158
第二章 养路费征收	160
第一节 征费标准	160
第二节 征费办法	163
第三节 养路费使用	165
第九篇 交通机构	168
第一章 交通局	169
第一节 运输站	171
第二节 交通管理站	173
第三节 养路工区	174
第四节 交通监理站	174
第五节 养路费稽征站	174
第六节 公路运输管理站	175
第七节 航运站	175
第二章 局属企业	176
第一节 汽车一队	176
第二节 汽车二队	177
第三节 搬运站	177
第四节 汽车修理厂	180
第五节 灰石场	180
附录:	181
一、水毁抢修	181

二、地震后抢修公路桥梁.....	181
三、交通局料场.....	182
四、评选先进.....	183
五、汽车维修.....	189

前 言

交通是经济、文化的先行，是社会进步的标志，是人民生产生活的必需。古今中外，凡是社会经济日趋繁荣，文化日趋昌盛，人民生活日趋富足的地区，莫不与大力发展交通事业密切相关。

新中国成立三十六年来，特别是进入八十年代以来，经济建设飞速发展，文化事业百花吐艳，人民生活日益提高。种种奇迹般的变化，除了优越的社会制度这个最主要的因素外，交通事业的发展起到了十分重要的作用。

玉田县历史悠久。既有历经沧桑的过去，更有百业兴盛的今天。早在数千年以前，我们的祖先就生息、繁衍在燕山南麓的广阔田野，他们是开拓玉田交通的先驱。从唐代建玉田县治至今，也有一千三百多年的历史。随着傍海古道的繁荣和陆路交通的开拓，玉田县不仅是拱卫京畿的要地，也是河北、东北之间的交通要冲。如今，以玉田为中心纵横交织的公路网，通连全县乡镇，遍及所有村庄；京沈、唐玉宝等干线和县线公路与京秦铁路交相辉映，构成为通连京津唐各大城市和相邻各县的交通大动脉，大大加速了玉田县经济、文化的发展进程，整个交通事业呈现出一派欣欣向荣的动人景象。因此，认真总结玉田县交通事业的历史经验和取得的光辉成就，以马克思列宁主义、毛泽东思想为指导，运用辩证唯物主义和历史唯物主义的观点，编写出一部资料准确、内容丰富、体例完善的交通志，为子孙后代留一份“前有所稽，后有所鉴”的历史遗产，是我们义不容辞的职责。

交通志是专业性的志书，其涉及到的内容固然很多，而公路建

设和公路运输则是其最突出的两个部分。虽然可以贯通古今，但必须以今为主，溯古而详今，这是我们在编写中所注意到的问题。

但编写《玉田县交通志》，是一个史无先例的新课题，既没样板可依，又为水平所限，确实有很多困难。尽管如此，我们是竭尽所能，力求反映出玉田县交通行业的特点和玉田县的地方特色。但由于学识浅薄，视野狭隘，逻辑错误必然很多，遗漏之处必然不少，深望各级领导和各界人士不吝远见卓识，给以评点斧正。如果这本志书能为全县人民在四化建设中起到微末的资治作用，将是我们最欣慰的事情。

玉田县交通局史志编写组

凡 例

1、本书以马列主义、毛泽东思想的立场、观点和方法作指导，坚持四项基本原则，在政治上和党中央保持一致，保证志书的社会主义方向。

2、《玉田县交通志》是一部详今略古，贯通古今，立足当代，追述历史的专业志书。记事上溯到春秋战国，下至1985年。有些事项的记载涉及1986年。

3、本志书依照横分门类，纵向叙写的基本方法，按篇、章、节、目四个档次进行编排。

4、本志书运用述、记、志、图、表、照（照片）录七种体裁。图和表穿插于正文之中，照片置于正文之前。按照“生不立传”的原则，对一些先进人物，简介于附录之中。

5、本志书的历史纪年：新中国成立前用朝代年号或民国纪年，并括注换算公元纪年。新中国成立后，只记公元纪年。历史纪年均用大写数字，如清乾隆十五年，明永乐八年，民国八年。公元纪年用阿拉伯数字。

6、大事年表用编年体与纪事本末体相结合的写法。

7、古代地名之后皆括注今名。

8、本志书的度量记法：记述古代用各历史朝代的不同度量，并括注换算的现代度量。记述近代用市制度量，如里、丈、尺、斤等；新中国成立后用现行公制，如公里、米、厘米、公斤、吨、吨公里等。数字均用阿拉伯字。

9、本志书对一些必要的注释，有的作篇后注，有的括注于引文之后，有的叙明于引文之前。

10本志书把清代和清代以前所形成的车马道统称为古道。

11、桥涵记述按桥的长度、大桥（单孔40米、多孔100米以上）中桥（单孔20米多孔30米）单项记述，小桥和涵洞列表统计。

概述

玉田县的交通，历史悠久。溯自春秋战国时期，玉田县境内已有早期的车马大道。从先秦到清末二千数百年岁月中，玉田县的道路，随着经济文化的发展虽有所演进，但直到民国初年，除了通往玉田县境的京沈国道稍稍平整外，全县道路还处于天然土路的状态。运输工具尤其落后，物资运输仍靠人力、畜力车和小木船、冰床等原始工具，肩挑、背扛、驮运随处可见，交通运输非常困难。

1911年辛亥革命，推翻了帝制，建立了民国，但半封建半殖民地的社会状态并没有改变。列强的经济侵略，政局的动荡不安，军阀连年混战，导致全国经济凋敝不堪，人民生活十分困窘，交通建设极其缓慢。严酷的现实，唤起了人民的觉醒，许多有识之士，不仅思考着中国的方向，并开始认识到交通运输在国计民生中的重要作用。伟大的革命先行者孙中山先生在1912年就提出了改良道路发展交通的主张，对我国交通运输事业向近代化发展起到了一定的启蒙作用。此后，修治道路，改善交通，已成为全社会的舆论。在此形势下，交通建设逐渐有了一些起色。1918年以后，随着我国第一条公路—张库公路的建成和一些修治道路法令的颁布，玉田县境内的一些主要大车道也稍稍有所改善，并有了商办客运汽车通行。起初人们把通行汽车的大道称为汽车路，1928年以后才改称为公路。从1926年—1936年，全县境内先后通行商办客运汽车的公路有七条，但路况并无多少变化，仍然是一条条土路和极少部分砂土路。尽管如此，比原来的大车道总算跨进了一步，并成为近代公路的先导。1935年，窝洛沽人

张伯友购买了一部汽车，并经营窝洛沽到唐山之间客运，是为玉田县使用近代运输工具的开端。

抗日战争期间，日本侵略军在玉田县疯狂地修筑军用公路。从1940年到1942年，多次修整平榆线、津喜线和玉唐线，并整修了不少纵横相连的县乡公路。其中国道省道长69公里，县道长134公里，乡道长137公里。但这些公路，不时遭到我抗日军民的破坏，夏雨季节，更难通行汽车。至于民营的汽车运输行业，在日伪合资经营的“华北交通株式会社”这个庞大的托拉斯垄断下，大都被迫停业。

解放战争期间，国民党河北省公路局，组成抢修工程队，抓夫派料，抢修公路。从1946年到1947年，河北省公路局指令第三工程队抢修通经玉田县的平榆、津喜、唐遵、唐蓟、玉宝、唐马（兰峪）等公路，但多为纸上谈兵，除北平到三河，丰润经唐山、滦县、昌黎到临榆这两段路可以勉强通车外，只有唐山到玉田一段有时可以通行汽车。其它公路，都在我军民控制之下，敌人的汽车根本不能通行。

1947年12月8日，玉田县全境获得解放。1948年底，为迎接我东北大军进关，全县十五个区，在县委和县人民政府的领导下，动员和组织民工，按区分段，抢修公路。1949年夏，玉田县暴雨成灾，所有公路尽遭水毁。到新中国成立前夕，全县没有一条可以畅通汽车的公路。

新中国成立后，随着国民经济的恢复和发展，玉田县的交通运输事业发展很快。从1949年到1958年，所有县乡级公路经过多次整修，大都修成为无路面晴通雨阻的简易公路；总长76.8公里的京沈线玉田段和唐扬线玉田段，先后改善成泥结碎砾石路面和山皮土碎石路面，初步达到了晴雨通车的标准。1959年到1971年，全县公路建设以改善路线路基和路面向硬料化发展为主。全县主要公路，有的裁弯取直，有的重新选线，鸦丰、新石、玉石三条

公路的大部分路段又先后铺筑成山皮土碎石路面。在改善路基路面的同时，相应地新建或加固了许多桥涵，通车能力有所增强。1971年到1976年，随着大庆油田的开发，提供了渣油资源，玉田县的油路建设发展很快。到1976年，全县共完成7条油路的铺筑工程，总长190.8公里。1977年到1985年，在“养修并举，以养为主”的公路建设方针的指导下，全县除积极养护已建成的油路外，又新建了5条油路，总长54.18公里。至此，先后修成的12条油路与数十条碎石路以及许多条简易公路纵横交织，构成为以油路为主干环绕全县的公路交通网。到1986年，全县公路总长达639.678公里，其中晴雨通车的里程为429.75公里，全县41个乡镇有31个乡镇驻地通了油路，6个乡镇驻地通了砂石路。这具有历史意义的巨大成果，为玉田县工农业生产和发展商品经济提供了前所未有的交通条件。

在公路建设发展的同时。运输工具也发生了很大变化。汽车、拖拉机和摩托、轻骑等现代交通运输工具逐年增多，自行车已成为全县城乡人民最普遍的交通工具。党的十一届三中全会以后，随着农村经济政策的落实，个体运输发展很快，机动车辆迅速增加。到1985年，全县已有各种机动车6095辆（台），比1961年增长108.8倍。1985年，营运于11条公路线上的国营、集体和个体的客运班车，每日达78个班次，全年客流量达503,959人次，比1958年增长4.26倍。货运汽车有数百辆，货运量达80.5万吨，周转量达3548.3万吨公里，比1956年分别增长6倍和10倍。

玉田县的桥梁建筑也有近千年的历史。据清康熙、乾隆和光绪年间先后编纂的《玉田县志》记载，全县原有较大的古桥15座，至今保存完整者只有一座建于金代的石拱桥—彩亭桥。建国后，玉田县人民在古代建桥技术的基础上，不断改进，不断创新，到1985年，全县公路共新建和改建桥涵683座（道），其中大型公路桥2座、中桥15座，小桥28座，涵洞638道。飞架于还乡河东西两岸的