

河北交通史志丛书

012077

# 阜平县公路交通志

阜平县交通局编



河北人民出版社

河北公路交通史志丛书

# 阜平县公路交通志

阜平县交通局编

河北人民出版社

3

## 前 言

衣、食、住、行乃人生四大要素。凡有人类聚居，就有道路交通的开拓和发展。

早在夏、商时期，阜平境内就有人类居住和活动。在漫长的历史过程中，道路交通随着历代王朝的更替和社会制度的变革，也随之发展变化。尽管由于山区地理条件所限，道路交通发展迟缓，但根据当时政治、经济、军事的需要，官马人行，在山岭河谷也开拓了条条连县大道和山乡小路，依靠人背畜驮从事运输。中华人民共和国成立后，阜平的道路交通有了新的转机。开山修路，遇河架桥，使几条古道逐步改建成为畅通汽车的标准公路，乡村之间也将崎岖小路建成了能通汽车或马车的简易公路或大车道，经过草木桥——石桥——钢筋混凝土桥由低级到高级的演变，主要公路已先后修建了永久性桥涵，这些都给阜平的交通史留下了崭新的篇章。

遵照交通部和省、地交通厅、局的统一部署，我们组织人员编写了这本《阜平县公路交通志》，主要反映境内道路的历史状况，记述中华人民共和国成立后阜平公路交通运输事业的建设与发展，以及业务管理等方面的开展情况，为今后的交通发展提供借鉴。

《阜平县公路交通志》是一本专业志，是县志的组成部分之一，下限1989年。它既具有交通行业的特色，也具有本县地方的特点。我们在搜集资料、整理编写过程中，始终是以马列主义、毛泽东思想为指导，坚持四项基本原则，运用辩证唯物主义和历史唯物主义的观点而进行工作的。但由于编者的政治、文化水平低，专业知识和理论基础有限，加之资料残缺散失，有的史实和数据很不具体，

错误和缺点在所难免。诚恳希望各级领导和读者指教,以便纠正。

本书在编写过程中,承蒙河北省交通厅史志编委和保定地区交通局史志办公室的具体指导,县档案局、县志办、地名办、党史办和本系统有关同志的大力支持和协助,提供资料和照片,在此表示衷心谢意。

编者

1991年3月

## 序

地方志是我国历史文化遗产之一,是资政辅治的珍贵文献资料。古人曾说过:“治天下者以史为鉴,治郡邑者以志为鉴”。盛世编史修志,是百业振兴、政通人和的象征。

交通运输与社会发展息息相关,国家之有交通,犹如人体之有脉络。当前,以经济建设为中心的社会主义现代化建设蓬勃开展,交通运输事业的发展起着举足轻重的作用。

阜平县的道路交通有着悠久的历史,从古至今经历了人行小路、驮运路、车马大道和现代公路几个阶段。在旧社会,由于社会制度的制约,加之自然地理条件所限,道路交通发展缓慢,长期靠人背畜驮进行运输。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,全县人民战天斗地,开山修路,遇河架桥,交通运输事业有了突飞猛进的发展,在建国初期县城都不通汽车的基础上,现已实现了县城通油路、乡乡通汽车,各类机动车开进了偏僻的山村,为开发山区经济发挥了很大作用。因此,把阜平道路交通的发展历程如实地记载下来,使之流传后世,为今后交通事业的发展提供历史借鉴,是十分必要的。

阜平县交通局遵照交通部和省、地交通厅、局的指示精神,在认真抓好本县交通事业改革和建设的同时,组织人员撰写了这本《阜平县公路交通志》,体现了社会主义精神文明和物质文明建设“两手抓”的精神。尽管由于条件所限,经验不足,这本志书还有一些不足之处,但总的来看,全书编排合理,结构严谨,内容翔实,文字通顺,具有一定的思想性、科学性、资料性,基本上反映了阜平县

道路交通发展的历史,并结合阜平作为一个革命老区的特点,专题记述了晋察冀边区时期的阜平交通,使人读后得到不少的教益和启迪。而且它作为我县第一部专业志率先问世,无疑将在推动全县编史修志工作的开展上起到良好的作用。在此,我向县交通局领导和为此付出艰辛劳动的编写人员表示祝贺,向省、地交通厅、局史志编委表示感谢,并希望全县交通系统广大干部职工借鉴历史,振奋精神,深化改革,创新务实,为尽快改善阜平交通面貌作出新的更大的贡献。

阜平县常务副县长 赵金棠

1991年4月25日

# 目 录

序 .....	(1)
前言 .....	(1)
综述 .....	(1)
阜平县公路交通大事记 .....	(8)
第一篇 道路 .....	(31)
第一章 路线 .....	(32)
第一节 国道公路(207线)—锡林浩特~襄樊线阜平段 .....	(33)
一、锡林浩特~襄樊线涞源界至阜平段 .....	(33)
二、锡林浩特~襄樊线阜平至灵寿界段 .....	(34)
第二节 省级公路 .....	(36)
一、定州~长城岭线阜平段 .....	(37)
二、阜平~繁峙线阜平段 .....	(47)
三、阜平~新乐线阜平段 .....	(48)
第三节 县级公路—阜平~城南庄线 .....	(50)
第四节 乡级公路 .....	(54)
一、吴王口~寿长寺线 .....	(54)
二、眼药沟~下庄线 .....	(54)
三、窑洞石~岔河线 .....	(55)
四、广安~黄连峪线 .....	(55)
五、官道岭~北果园线 .....	(56)
六、城南庄~百石岭线 .....	(56)

6

七、辛庄桥~铁岭(灵丘界)线	(58)
八、史家寨~葛家台线	(60)
九、城南庄~栗园庄线	(60)
十、桃园~炭灰铺线	(60)
十一、西漕口~大川线	(61)
十二、平阳~台峪线	(61)
十三、城南庄~广安桥线	(62)
第五节 联村道路	(65)
一、城关镇村道	(66)
二、史家寨乡村道	(66)
三、段庄乡村道	(67)
四、葛家台乡村道	(68)
五、大台乡村道	(69)
六、台峪乡村道	(70)
七、柏崖乡村道	(70)
八、王林口乡村道	(71)
九、平阳乡村道	(72)
十、东北庄乡村道	(72)
十一、东城铺乡村道	(73)
十二、北果园乡村道	(74)
十三、城南庄乡村道	(75)
十四、岔河乡村道	(76)
十五、下庄乡村道	(76)
十六、龙门庄乡村道	(77)
十七、东下关乡村道	(78)
十八、龙泉关乡村道	(78)
十九、寿长寺乡村道	(79)
二十、吴王口乡村道	(80)



二十一、砂麻乡村道 .....	(80)
二十二、百亩台乡村道 .....	(81)
二十三、上堡乡村道 .....	(81)
二十四、西庄乡村道 .....	(81)
二十五、槐树庄乡村道 .....	(82)
<b>第二章 桥涵 .....</b>	<b>(83)</b>
<b>第一节 古桥 .....</b>	<b>(84)</b>
<b>第二节 大中桥 .....</b>	<b>(85)</b>
一、国道锡林浩特~襄樊公路大中桥 .....	(85)
二、省道定州~长城岭公路大中桥 .....	(88)
三、省道阜平~繁峙公路大中桥 .....	(92)
四、省道新乐~阜平公路大中桥 .....	(92)
五、县级公路大中桥 .....	(93)
六、乡级公路大中桥 .....	(96)
七、村道大中桥 .....	(100)
<b>第三节 小桥涵 .....</b>	<b>(105)</b>
一、国道锡林浩特~襄樊公路小桥涵 .....	(105)
二、省道定州~长城岭公路小桥涵 .....	(107)
三、省道阜平~繁峙公路小桥涵 .....	(109)
四、省道新乐~阜平公路小桥涵 .....	(111)
五、县道阜平~城南庄公路小桥涵 .....	(113)
六、乡级公路小桥涵 .....	(113)
七、村道小桥涵 .....	(116)
<b>第三章 隧道 .....</b>	<b>(121)</b>
<b>第一节 锡林浩特~襄樊公路道崖旺隧道 .....</b>	<b>(121)</b>
<b>第二节 阜平~繁峙公路桑树台隧道 .....</b>	<b>(121)</b>
<b>第三节 乡村道路东沟村隧道 .....</b>	<b>(122)</b>
<b>第二篇 运输 .....</b>	<b>(124)</b>

7

第一章 运输工具.....	(125)
第一节 驮子骆驼.....	(125)
第二节 人畜力车(桥).....	(126)
一、人力车 .....	(126)
二、牛车 .....	(127)
三、胶轮马车 .....	(127)
四、轿子 .....	(127)
第三节 机动车.....	(128)
一、汽车 .....	(128)
二、拖拉机 .....	(128)
三、摩托车 .....	(129)
第二章 旅客运输.....	(133)
第一节 路线班次.....	(133)
一、县以上营运路线和班次 .....	(133)
二、县以下营运路线和班次 .....	(135)
第二节 站点.....	(136)
一、县以上营运路线的站点 .....	(136)
二、县以下营运路线的站点 .....	(137)
第三节 运力运量.....	(140)
一、国营客运 .....	(140)
二、集体企业客运 .....	(141)
三、民间客运 .....	(142)
第三章 货物运输.....	(146)
第一节 国营货运.....	(146)
第二节 集体企业货运.....	(146)
第三节 民间货运.....	(147)
第四章 装卸搬运.....	(151)
第一节 集体企业装卸.....	(151)

第二节 民间装卸.....	(152)
<b>第三篇 管理.....</b>	<b>(153)</b>
<b>第一章 机构.....</b>	<b>(153)</b>
第一节 县交通局(科).....	(154)
第二节 县局所属管理机构.....	(156)
一、公路管理站和养路工区 .....	(156)
二、运输管理站 .....	(157)
三、监理征费站 .....	(158)
第三节 县属运输企业.....	(159)
一、县汽车队 .....	(159)
二、县运输社(公司).....	(161)
三、县装卸搬运社(站).....	(162)
第四节 地区运输公司驻县汽车站.....	(163)
<b>第二章 公路管理.....</b>	<b>(163)</b>
第一节 公路养护.....	(164)
一、干线及县级公路养护 .....	(164)
二、乡级公路养护 .....	(173)
三、村级道路养护 .....	(175)
第二节 公路绿化.....	(175)
第三节 路政管理.....	(178)
一、路产路界 .....	(178)
二、公路普查 .....	(178)
三、“文明路”建设 .....	(180)
第四节 养路费.....	(183)
一、征收 .....	(183)
二、使用 .....	(186)
<b>第三章 运输管理.....</b>	<b>(187)</b>
第一节 运价管理.....	(187)

一、马车运价 .....	(187)
二、汽车运价 .....	(190)
第二节 运输市场管理 .....	(197)
第三节 汽车维修业管理 .....	(199)
第四章 交通监理 .....	(200)
第一节 车辆管理 .....	(200)
第二节 驾驶员管理 .....	(201)
第三节 行车管理 .....	(203)
第四节 违章肇事处理 .....	(203)
第五节 安全宣传教育 .....	(204)
附录：晋察冀边区时期的阜平交通 .....	(206)
编后记 .....	(224)

## 综 述

阜平县位于河北省保定地区西部,太行山东麓,地跨东经 $113^{\circ}45'$ ~ $114^{\circ}32'$ 、北纬 $38^{\circ}39'$ ~ $39^{\circ}28'$ 之间。西、北与山西省五台、繁峙、灵丘三县交界,南与石家庄地区行唐、灵寿两县相邻,东与曲阳、唐县接壤,东北与涞源县毗连。总面积2480平方公里。共辖25个乡镇,205个行政村,1312个自然村(镇)。按1989年统计,有50341户,人口195726人。

全县地处太行山北部山地丘陵区,山地面积约占75%,境内山峦起伏,沟谷纵横,地势由西北向东南倾斜。西部为太行山脊,最高峰为黑崖沟村的歪头山,海拔2286米。其次是神仙山,绵亘县境北部百余里,主峰海拔1870米。县城及其东南部海拔在200~300米之间,东王林口村西海拔205米,是王快水库库区迁建水位。境内主要河流有沙河、胭脂河、板峪河、平阳河、鹞子河、北流河6条,山溪支流均通过沙河、胭脂河两条河道注入王快水库。“七山二水一分田”是阜平地貌的真实写照。

阜平的物质资源较为丰富,但由于地理位置偏僻,自然条件较差,交通闭塞,以及历史上的原因,长期以来经济发展和群众生活一直处于贫困、落后局面。中华人民共和国成立后,中国共产党和人民政府对老区人民十分关怀,采取各种措施扶持山区经济的开发,1984年中共中央、国务院仍把阜平定为全国重点扶贫县之一。经过全县人民几十年艰苦奋斗,经济逐步繁荣,文化不断提高,人民生活有了较大改善。在农业上,全县耕地较少,仅占总面积的4%,人均土地0.79亩,其中:水地0.42亩,粮食作物主要有小麦、

玉米、谷子、甘薯、水稻、莜麦、马铃薯、杂豆等，经济作物有花生、烟草、线麻和野生药材等。在林业上，林业面积约占全县总面积的27%，用材林主要有杨、榆、松柏、洋槐，其次有楸、椿、桦、柳、毛白杨等，木材蓄积量约110万立方米，经济林主要有红枣、核桃、花椒、柿子、梨、桃、苹果等，其中大红枣是阜平的主要土特产品，年产1万吨以上，以其个儿大、核小、皮薄、肉厚、含糖量高著称全国，畅销塞北江南。在工业上，建国初仅有几家手工作坊，现已有县办厂矿30多个，主要有煤炭、机械、化工、建材、针织、印刷、食品、果品和粮食加工等。目前主要矿产品有无烟煤、云母、矽石、大理石、石棉、硫铁、金刚砂、铁矿石和金等。银、铜、钨、锰、钼、铅、锌等有色金属矿藏因储量少，未能开采。

阜平虽地处深山、人口密度较小，建县较晚，但历史久远，道路交通的发展也经历了漫长的阶段。早在夏、商时期，就有人类在这里居住，人们为了谋求生存，狩猎、生产、物资交换来往居民点之间，开始形成了人行小路。随着家畜的饲养和参加驮物运输，有的路段逐渐开辟成驮运道。春秋初阜平为戎狄之地，后属鲜虞国，战国时属中山国，赵灭中山后属赵国，秦、汉、隋、唐时分属南行唐（行唐）、上曲阳（曲阳）二县地，金明昌四年（公元1193年）始置阜平县。随着历代王朝的变革和政治、军事、经济、贸易往来的需要，交通日益延伸，形成了东至曲阳、定州，西至五台，南至行唐、灵寿、正定，北至繁峙、灵丘、浑源、涞源的古驮道。同时由于西临佛教圣地五台山，国内外香客游人多经阜平去五台，道路交通日趋繁荣。唐开成三年至五年（公元838年~840年）日本园仁和尚以“请益僧”身份随“遣唐使”入唐，途经行唐、阜平、长城岭到达五台山。宋、辽以来，边防多事，阜平的战略地位十分重要，龙泉关、吴王口、艾家岭口、铁岭口、老路口等均为关口要塞。明清时期，阜平为“畿西屏障”，龙泉关有四品武官戍守，其它关口也派兵驻防，以京师（今北京市）为起点通过宛平、房山、涿州、涞水、易县、完县、唐县、曲阳，

穿越阜平经王快、县城、长城岭的西巡御道逐步形成，清圣祖玄烨于康熙二十二年(公元1683年)、清高宗弘历于乾隆十一年(公元1746年)和乾隆二十六年(公元1761年)曾先后西巡五台山沿此路来往。阜平县城以西称之为“西大道”。

民国初期，阜平的道路基本沿袭清代的古道，没有大的发展和明显变化。民国十年(1921年)佛教会曾筹资修治东至曲阳、西达县界长城岭的大道，整修后因山水冲刷，无资护路而废圯，仍以人背畜驮和驾卧(二骡抬轿式)为主要运输方式。民国二十五年(1936年)国民党政府河北省建设厅和省路局把修治保定至龙泉关线列入公路建设规划，但由于当时政府政治腐败，财力空虚，加之灾患连年，人民贫困而未能实施，阜平县的交通始终未能得到改善。

1937年抗日战争爆发后，根据中共中央军委的指示，聂荣臻同志率领八路军115师一部深入敌后，以五台、阜平为基地创建抗日根据地，阜平即成为晋察冀边区腹地和巩固后方，中共中央北方分局、晋察冀边区政府和军区等党政军领导机关都驻在阜平。根据当时斗争需要，以阜平为中心，构成了东至冀中，西至五台，西北至晋绥，北至涞源及平西根据地，南至行唐、灵寿、平山和太行、太岳地区的交通线。同时，由于边区及北岳区的一些机关、部队、厂矿、学校散居在不少村庄，山区连村小路也逐步开通。日本侵略者在1938年至1943年间对阜平进行了8次残无人道的“大扫荡”，实行所谓烧光、杀光、抢光的“三光”政策，根据地人民遭受严重的损失。在中国共产党的领导下和晋察冀军区、边区政府以及北岳区的具体指挥下，全县人民配合八路军，一次又一次地开展反“扫荡”斗争，击溃了日伪军的进犯，使阜平成为全边区唯一没有被日本侵略者长期侵占的“完整县”，获得了“每个村庄都是堡垒，每个人民都是战士，绝非轻易撼动”的赞誉。在抗击日本侵略者多次“扫荡”的同时，阜平人民在抗日民主政府的领导下，积极生产，支援前线，各项工作处于边区的先进行列，被上级誉为“模范抗日根据地的模范

县”的光荣称号。在这期间，各级政府组织群众参加战勤服务，各交通站组织民兵运送公粮、疏散伤病员，民兵游击组配合八路军开展交通破击战和地雷战，抗击日伪军的进犯，打退敌人后组织村民恢复道路交通，方便群众运输。正如聂荣臻司令员1940年2月在晋东南八路军直属部队欢迎大会上所作的《晋察冀边区形势报告》中指出的那样：“在平原地上的道路愈破坏愈好，在山地道路的破坏要有限度，敌人必经之路可以破坏，我们附近的道路不要破坏，而且要把它修一修。我们时常夜行军，需要道路好走，不然有时会妨害了自己的行动”。当时阜平的道路条件虽未改善，都是人背畜驮，但在广大群众的维护下，对支前杀敌，保卫边区，夺取抗日战争的胜利，起到了重要作用。

解放战争期间，阜平又是河北省未被国民党政权统治的“完整县”之一。在中国共产党和人民政府的领导下，除积极进行解放区的民主建设，开展大生产运动外，并动员青年参军参战，开展战勤活动。为了搞好支前运输，北岳区多次发动群众维修地方驮运路，整修长城岭至菩萨岭至百石岭至灵寿陈庄至平山西柏坡的驮路和大车道。1947年秋至1948年春，晋察冀边区政府交通局组织群众重点整修了长城岭、双岭峡和菩萨岭至百石岭等处路基工程，为毛泽东主席、周恩来副主席率领中共中央机关从陕北转战华北指挥全国解放事业提供了较好的道路条件。1947年4月刘少奇、朱德等中央工委领导同志骑马越过长城岭经县城到城南庄然后去平山西柏坡。1948年4月，毛泽东主席和周恩来、任弼时等中央领导同志则乘汽车从山西五台山越长城岭经西下关到达城南庄，毛主席在城南庄工作了40多天，当年5月离开阜平乘车前往平山县西柏坡中共中央机关，周恩来和其他中央领导同志先期到了西柏坡。

1949年10月中华人民共和国成立，阜平的交通事业进入了新的发展阶段。建国之初，由于长期战争的影响，阜平境内没有一条标准公路，定县至阜平也不能通车。在恢复国民经济的同时，从



1950年开始到1956年,定县专署(1954年前阜平县属定县专区)和保定专署连年用基建投资或以工代赈重点修建了定县至阜平公路,于1957年元旦全线通车,成为阜平县第一条简易公路,开始汽车客货营运。1958年,在县委书记吴合法、县长杨广明主持下,按照交通部制定的“依靠地方,依靠群众,普及为主”的交通建设方针,针对阜平交通闭塞严重影响生产发展的实际情况,县委、县政府制定了山区交通建设规划,结合农田建设连续掀起了大搞交通建设的高潮。到1965年,县社道路通车里程已达12条265公里,除寿长寺公社和27个大队外,其余24个公社和178个大队都通了汽车或马车。尽管当时道路标准较低,缺桥少涵,多数路段只能季节通车,但在支持工农业生产和改善人民生活方面起到了先行作用,多次受到省、专领导的表扬,被评为交通建设先进县。

1965年后,根据经济发展和国防战备需要,中央和省进一步加强了山区公路建设。在交通部和省、地交通厅、局的支持下,1965年至1972年由国家投资先后完成了涞阜、阜阳、阜长、阜繁等4段共长173公里的公路改建和新建工程,1975年至1980年分期修建了阜平到城南庄公路,1980年至1983年又修建了阜平至行唐公路,基本上构成了阜平境内的干线公路骨架,国、省、县道公路共有5条247.1公里。与此同时,按照“自力更生、民办公助”的原则,还进一步开展了乡村道路建设,到1989年,除上述县级以上公路外,还有乡级公路12条182公里、村级道路140条819公里,全县25个乡镇、205个行政村、1312个自然村(镇)除238个位置偏僻、人烟稀少的山庄不能通车外,其它村庄都通了汽车或马车,初步构成了以县城为中心、以干线公路为骨架、乡村道路交通辐射线,为开发山区经济,活跃城乡物资交流,改善人民生活,发挥了一定作用。

随着境内道路条件的改善,运输工具也不断改进和发展,人背畜驮的运输方式逐步被畜力车和机动车所代替。到1989年,除有