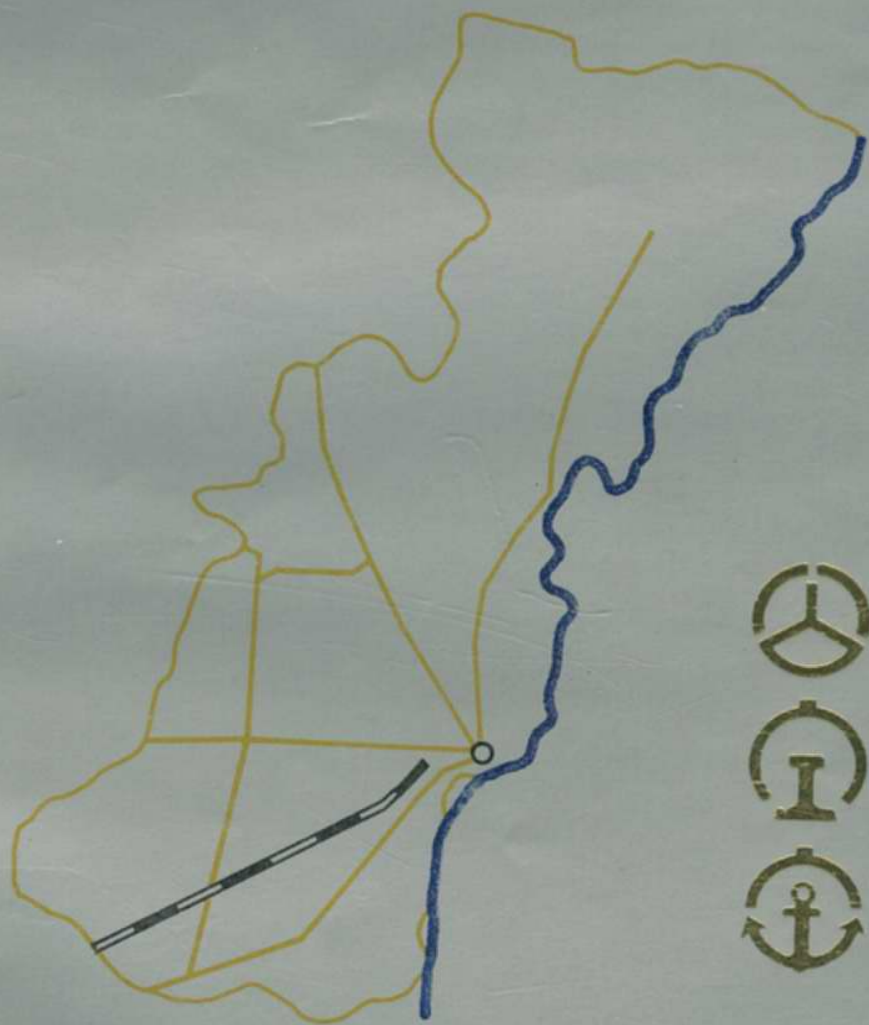


012245

# 馆陶县交通志



河北省馆陶县交通局编

# 馆陶县交通志

馆陶县交通局交通志编写组

## 《馆陶县交通志》编纂小组

组 长 平爱川

副组长 刘西元 刘振华

成 员 郎姜民 郭振家

主 编 崔银峰

审 稿 李怀章

定 稿 邯郸地区交通史志编审委员会

公路通百  
业兴

永和號

八八年九月

借鑒歷史啟迪后人

發展交通振興經濟

吳學思

一九八八年九月

翻番致富

交通先行开路

经济腾飞

靠改革扬帆远航

健舟

一九八二年九月廿日

# 序

编史修志，是中华民族的优良传统。当今盛世，更为编修专业史志创造了良好的社会环境。

编修《馆陶县交通志》，旨在鉴古知今，启迪后人，从交通这个侧面使人们了解馆陶历史，认识馆陶现状，展望馆陶未来，激发全县20万人民热爱家乡，建设家乡，办好交通，发展经济，振兴馆陶。为此，馆陶县交通局编史领导小组于1985年9月继《馆陶县陆路交通史》出版之后，即转入了本书的编修工作，使之成为新编《馆陶县志》的有机组成部分。

在本书的编纂过程中，编写人员克服了种种困难，付出了艰辛的劳动，运用唯物史观，广集博采，求师访贤，以实事求是的态度，精心筛选资料，秉笔直书，科学地运用志书体裁，以朴实语言，流畅的文字，直观的图表，真实地记录下了馆陶县交通发展的历史和今天。

全书共分8篇25章，包括了本县各个历史时期公路、铁路、水运三种运输方式的发展轨迹。它的编修成书，对于总结前人经验教训，资治存史，推动交通运输现代化，促进馆陶经济腾飞，必将发挥其积极的作用。

平爱川

1988年10月

# 前 言

交通是经济、文化发展的先行，是社会进步的重要标志，是人民生活的必需。古今中外，凡能流通有无，调剂余缺，配合供求、使社会经济日趋繁荣，文化日趋昌盛，人民生活日趋富足的，莫不有赖于交通事业的发展。

馆陶是冀南名镇，历史上曾为州、郡、县治。县内平原旷野，卫河纵贯，向有舟楫车骑之便。中华人民共和国成立后，县内交通事业发展迅速，运输门类较为齐全；两条国家级干线公路在县城纵横交汇，“七一”大桥是扼晋冀鲁豫四省的通冲咽喉，县、乡公路成网，通达四方；漳卫南运河纵贯全境，逾千年来舟楫林立，漕运繁忙；地方铁路方兴未艾；整个交通事业一派欣欣向荣。馆陶人民勤劳智慧、朴实淳厚，既是馆陶历史的创造者，又是馆陶交通的开发者和建设者。

查《馆陶县志》创修于明万历四年（公元1576年），后于清康熙十四年（公元1675年）、乾隆元年（公元1736年）、光绪十九年（公元1893年）、中华民国25年（1936年），进行了四次续修，计著录古、近志五种，洋洋达数十卷。然，其中记载交通方面的史料，却是凤毛麟角。因此，运用辩证唯物主义和历史唯物主义的观点，纂修出一部资料准确、内容丰富、体例完善的交通志书，为子孙后代留下一份“前有所稽，后有所鉴”的历史遗产，增加一份“缅怀既往，策励将来”、“上慰先人，下启后代”的乡土教材，成为我们这一代人义不容辞的责任。

本志书致力于体现交通行业特点和馆陶地方特色。它的编纂



成书，是全县交通战线广大干部、职工和编修人员辛勤劳动的成果。这部志书，如能为推动社会主义现代化建设、振兴馆陶尽一点力量，我们将会感到欣慰。

编 者

1988年5月

## 凡 例

一、断限：《馆陶县交通志》是一部统合古今的专业经济志书。上限追溯至远古，下限为1985年。

二、篇目：本志书按交通门类横分竖写，以横为主，纵横结合，时类并举，分篇、章、节、目、子目五个档次编排。横分门类以囊括史实，纵向记述以统合古今。

三、体裁：本志书分述、记、志、图、表、照、录七体编纂。书前置《概述》，书后置《附录》与《后记》。照片集中放在志书正文之前，图表穿插于志书正文之中。

四、纪年：中华人民共和国成立前，以朝代帝号或民国纪年，括号内换算公元纪年。1949年10月1日中华人民共和国成立后，只记公元纪年。

五、纪事：《大事年表》中用编年体与纪事本末体相结合的写法。古地名在各历史朝代地名之后括注今名。人名均用全称，如有职称者，则冠在姓名之前。

六、度量：各历史朝代用不同的度量，并在括号内换算成现今的度量。表示近代、现代道、桥、运输等度量，均按照国家语言文字工作委员会等七个部门联合颁布的《关于出版物上数字用法的试行规定》处理。引用原历史文献条文，仍用原文献度量名称及数字。

七、字体：本志书一律采用1956年国务院公布的《汉字简化方案》中的简化字。

八、注释：本志书中的注释采用脚注法，当页编码。中华人民共和国成立后的资料一般不注出处。

## 概 述

馆陶县位于河北省南部，地处东经 $115^{\circ}03'$ 至 $115^{\circ}28'$ ，北纬 $36^{\circ}27'$ 至 $36^{\circ}47'$ 。西邻广平、曲周和丘县，南连大名县，北接临西县，东隔漳卫南运河与山东省临清、冠县相望。县境东南至西北方向狭长达40公里，东西宽约13公里，面积为448.5平方公里。辖有17个乡、4个镇、251个自然村，人口23.8万，以汉族居民为主，还有少数回、满等族居民。县人民政府驻南馆陶，距省会石家庄市180公里，距邯郸行署驻地邯郸市75公里。

馆陶县古属冀州。据《元和郡县志》载：馆陶县“本春秋时晋地冠氏邑，陶邱在县西北七里（在中马固村东南处）”，《尔雅》曰：“再成陶邱，赵时（前475年）置馆于其侧，因为县名”，历史上曾为州、郡、县治。

馆陶县为黄河冲积平原，地势西南高、东北低，地形狭长，地面平坦，最高海拔43米，最低海拔36米。土质多为沙土、粘土，西与北部稍有沙碱。本县属大陆海洋综合性气候，四季分明，温差较大。春季干旱多风少雨，夏秋两季雨量集中，冬季干旱少雪，年平均气温 $13^{\circ}\text{C}$ ，年日照2805小时，无霜期205天，年均降雨量532毫米。本县向来以产小麦、玉米、谷子、棉花、花生等为主，并有苹果、枣、梨、桃、杏等时令鲜果；工业基础薄弱，仅有造纸、酿酒、印刷、服装、机械修造、水泥制品、副食品加工等门类，1985年工业总产值为8824万元。

馆陶县的交通地理位置重要，处在北京至大名、邯郸至馆陶两条国道的交汇点，境内公路成网，漳卫河纵贯，水陆交通方便，广平至馆陶地方铁路直达县城，构成了以国家公路为骨架，地方公路为网络，公路、铁路、水运三种运输方式协调发展的综

合交通运输，是东达济南，西至长治，南通濮阳，北至北京，沟通晋冀鲁豫四省的客货运输枢纽。

馆陶县的交通运输历史悠久。早在距今约前6000年至5000年的新石器时代，人类就繁衍在这块土地上，他们的足迹所至之处，开通了部落之间的人行小路。随着先民们役使牛马参加运输及“日中见市”的出现，原始人行小路又向着驮运路发展。约4000年前传说中的夏王朝时车的出现，又使驮运路向定向型的车行路发展。约前13世纪商代武丁时，已有驿传设施，车行路又向着定向、定形型前进了一步。春秋时期（前770年~前476年），五霸之一的晋国在今山东省冠县东古城置冠氏邑，始为今馆陶地区的政治、文化及交通的中心。公元前403年，韩、赵、魏“三家分晋”，赵于前475年在陶丘侧立一馆，这既是馆陶地名的来历，又证实馆陶确处于赵通齐鲁的主要交通孔道上，且有了方便驿运的重要设施。前221年，秦统一全国，次年春秦始皇下令修筑驰道，馆陶时属邯郸郡，已有大名行经馆陶、南宫、河间的主要交通线。馆陶置县于公元2年前，正式成为今馆陶地区的政治、经济、文化和交通的中心。两汉时期，曾先后有文帝封其女、景帝封其妹、光武帝封其女为馆陶公主，赐钱千万以馆陶地为公主食邑，足见馆陶政治、经济和交通一时的兴盛。公元204年，曹操兼并群雄，统一北方，建都于邺（今临漳县西南），成为交通的中枢。“邺有七途”，邺城经馆陶东北行至清河国治所甘陵（今临清东）等地的道路，便为其中之一。公元608年，隋开京杭大运河，纵贯馆陶全境，更带动了沿河两岸陆路交通的开发。唐朝海内一统，中外交通兴旺发达，时有长安东出潼关过虢州（今灵宝县）经洛阳、怀州（今沁阳县）沿运河过魏州（今大名东北）、馆陶、贝州（今清河县）至渔阳（今北京市）的全国性干道通过县境。公元1004年闰九月，辽对宋战争圣宗亲征，先后在唐兴、遂城、祁州、洺州获胜，直逼澶渊（今濮阳），途经馆陶，

在今北陶镇东南五里筑新城，至今遗址尚存，证实了馆陶县时在军事交通之要冲。辽代，全国推行邮驿制度，在南馆陶设站，使今北京至大名的国道公路始见端倪。公元1399年7月起，历时三年之久的“燕王（朱棣）扫北”，使馆陶县民物凋丧，道路荒芜。经于永乐二年（1404年）大量的移民迁入，加之后来明移都北京对卫河屡加整治，才使馆陶县人口渐增、经济复苏、水陆交通日见通畅。清康熙、雍正、乾隆、嘉庆年间，重视兴修水利，发展农业，工商业活跃，交通运输日趋发达，时有北京至大名、馆陶至长治两条全国性的干道通过馆陶县，而县内又有馆陶（指北馆陶，下同）至临清、馆陶至东昌（今聊城市）、馆陶至尖冢镇、馆陶至邱城、馆陶至西河寨、馆陶至冠县、馆陶至张沙共8条州县大道，总长149公里。但均是行走车马的土路，晴通雨阻，时通时阻。

馆陶县的近代交通兴起较晚，但发展较快，有起有落。民国9年（1920年），由华洋义赈会（由美国基督教会、官府、地方士绅三方组成）出资以工代赈，在前清车马大道的基础上，修筑了恩县至南馆陶、聊城至南馆陶汽车路，为馆陶县创修公路之始。至民国24年（1935年），馆陶县初步建成了以县城和南馆陶镇为中心的公路交通体系，总长达185公里。民国26年（1937年）抗日战争爆发后，馆陶县沦陷区的公路运输，由原服务于实业发达、文明进步而转变为侵略战争服务。八年抗战期间，本县公路呈修建——破坏——停滞——倒退趋势，至民国34年（1945年）7月馆陶县解放后，公路交通才进入了恢复阶段。人民解放战争时期（1946——1949），北平至大名、济南至邯郸、馆陶至威县等干线公路经多次修整，路况显著改观，有力地支援了解放大军南下，促进了后方生产。

馆陶县的现代交通发展迅速。中华人民共和国成立初期，政通人和，百废待兴。随着国民经济的恢复，各种运输量日益增

12

加，迫切需要公路尽快通车。但限于条件，对公路建设不可能投资太多。在“先求其通、后求其好”以及“民工建勤，就地取材”、“充分利用原有道路，重点解决薄弱环节”的方针指引下，馆陶县的交通运输业虽有发展，但仍不适应需要，不少道路桥涵失修失养，交通不便的情况实为普遍。为贯彻1955年12月全国地方交通会议关于“克服‘右’倾保守思想，贯彻‘又多、又快、又好、又省’的建设方针，重点修建和改善公路干线，大量整修县、乡道路，在七年的时间内建成全国道路网”的精神，县人民委员会于1956年11月制定了《关于交通运输工作全面规划（草案）》，提出了用七年时间（1956~1962）建成道路网，实现县有县道，乡有乡道，社有社道，均能通行汽车，总里程为3954.75公里，每百平方公里的道路密度为399.9公里。1956年，全县共动用民工建勤工日16.7万个，完成土方70.4万立方米，修建简易公路、大车道720公里。仅南馆陶区九个农业社，在6月份就动员了6800名男女劳力投入乡村大道的修建，确实使该区在很短的时间内，达到了四通八达。但由于当时农业合作化要求过高，改变过快，形式简单划一，限于当时交通工具，特别是机动车极少，一举修建如此众多的道路，占用了大量的耕地，有些交通量很少的道路，1957年春即由农业社自行平掉还耕。1958年全国掀起了“大跃进”和人民公社化运动，以高指标、瞎指挥、浮夸风和“共产风”为标志的左倾错误泛滥成灾，遵照中央制定的“依靠地方，依靠群众，普及为主”的“全党全民大办交通”的方针，馆陶县又一次采用一哄而上的作法，掀起了“修路热”，不但普遍地使联村道路公路化，连“丰产”方田中的生产路也开宽到6米以上。很多公路没有桥涵设施，通车能力很差，有的连一次车都未跑过就长期失修失养。60年代初期，馆陶县连年遭受自然灾害，人民生活 and 各项建设事业遇到严重困难。随着国民经济的“调整、巩固、充实、提高”方针的贯彻，才使1956年制定的

超越客观条件的交通建设“宏伟规划”得到逐步纠正。自1965年起，馆陶县的公路建设走上了以“先重点，后一般，有路必通，通则必养，桥涵配套”为标志的稳步发展轨道，使一个以县城为中心，以干线公路为骨架，以社队路为网络的道路交通网基本形成。截止1985年，全县共有公路28条，其中国道2条、县道1条、城镇街道9条，国道、县道辐射的社道16条，通车总里程为199.5公里。近二十年来，公路质量变化显著。自1968年以后，县内的北京至大名、邯郸至馆陶、馆陶至魏僧寨3条干线公路和9条城镇街道，全部改建成沥青路面，晴雨通车里程达61.5公里。如今，公路建设正朝着宽路基、大吨位、高质量、高速度的方向发展。

桥梁是连接道路的纽带，也是保持道路畅通的重要设施。自古以来，开发陆路交通，无不重视桥梁的修建。据《馆陶县志（民国24年本）》记载：民国24年（1935年），馆陶境内尚存有古桥6座，多为石拱桥。其中位于北馆陶南门外的观音堂石桥、位于北馆陶西南30公里的杨家石桥、离杨家石桥2.5公里的王儿庄桥建于何年何月均已失考。而位于北馆陶西南22.5公里的王家石桥，系明嘉靖年间王举重修；位于北留庄村南的广济桥，系明崇祯八年（1635年）建造；位于北馆陶西门外的水济桥，系清乾隆十九年（1754年）知县爱新觉罗普尔泰创建。由于战争破坏，至中华人民共和国成立前夕，上述古桥无一存留。民国前期，馆陶县共建有桥涵7座，其中有湖北督军兼民政长、两湖巡阅使王占元（1861年2月~1934年9月）于民国4年（1915年）捐款在其家乡建造的南馆陶浮桥；民国20年（1931年）10月至23年（1934年）5月民间建造的张官寨、汪堤、孙寨、毛寨、马头计4座青砖涵洞；民国24年（1935年）由县长王华安督修的北馆陶卫滨浮桥。抗日战争期间，日本侵略者曾在北馆陶建造能通行汽车的木桥一座，于1945年投降前夕炸毁，1946年春县人民政府由浅口

镇迁入北馆陶时进行修复。解放战争时期，华北公路总局于1949年2月6日动员船户，自献义工，冒雪抢修，昼夜不停，仅用七天时间建成了载重12吨以上的南馆陶浮桥；同年7月，又在原址改建成木排柱墩的“贝雷”式钢梁桥，为大军南下，解放全国发挥了重要作用。中华人民共和国成立后，人民政府在公路建设中，非常重视桥梁建设，自1958年至1985年，在县内先后修建公路桥梁34座（含已划归山东管辖的“七一”大桥和灯塔桥），总长1933.44米，其中永久性桥梁26座长1789.64米，半永久性桥梁8座长143.8米；修建涵洞132道，均为永久性管涵或盖板涵。公路桥涵的修建，为沟通全县公路交通，便利车辆行人往来，发展城乡经济，起了重要的作用。

馆陶县的陆路运输，随着道路的开拓与发展不断改进提高。由过去的背扛肩挑、车载马驮，发展到今天的汽车运输，经过了几千年的漫长历程。民国9年（1920年）南馆陶基督教堂有汽车一辆，为现代交通工具在馆陶出现之始。同年开辟的第一条汽车路——德县至南馆陶，使馆陶境内开始有了长途汽车客货运输。民国14年（1925年）民营聊馆汽车公司创办营业，民国19年（1930年）官商合营的山东省东临区汽车路局在馆陶设站。中华人民共和国成立后，县内拥有的各种机动车辆逐年增多，人力、畜力车营运渐被取代。中共十一届三中全会以后，在改革、开放、搞活的大政方针指引下，馆陶县出现了国家、集体、个体运输一起上的新局面，社会运输车辆猛增。至1985年，全县已拥有各种营运车辆708辆，其中载货汽车197辆，载客汽车51辆，其它机动车辆460辆，年货运量17.46万吨，客运量16.84万人次。

随着机动车辆不断增加，县内交通工业也发展起来。1982年县农机修造厂办起了第一个附属汽车修理厂。至1985年，汽车修理厂家增到两个，年大中修汽车能力达200辆以上，另有机动车维修摊点24处，促进了交通运输业的发展。



馆陶县的窄轨铁路营运始于1974年7月，而客运业务则于1979年春节临时开办。馆陶至广平段长37公里，为邯郸至常马庄地方铁路运输干线的一条支线，是馆陶县交通运输网的一个重要组成部分。它不但为西煤东运提供了便利条件，而且也减轻了国道公路交通量日见增大的压力。到1985年底合计货运量为12.5万吨。

馆陶县水路运输历史悠久。始于曹魏，历经隋、唐、宋、元、明、清、民国诸代，漕运连续千余年兴盛不衰。进入20世纪50年代中期，卫河运输依然兴旺。但自1957年开始，大搞水利建设，河流上游建库蓄水，致使水源枯竭，航运萎缩。70年代后，卫河时有断流，水运遂告停顿。

随着交通事业的发展，交通管理机构和经营机构相应建立，各项规章制度日趋健全。主管部门分工明确，各负其责，经营部门扬长避短，经济效益和社会效益不断提高。按照“全面规划，加强养护，积极改善，重点发展，科学管理，保障畅通”的方针，坚持干支线兼顾，修养并重，普及与提高相结合的原则，筑路、养路队伍逐年扩大，列养里程逐步增多，筑路、养路技能不断提高，公路使用寿命延长，好路率上升，1984年9月建成了河北全省第一个文明路县，1985年全县列养公路好路率，在邯郸地区同行业继续名列前茅。坚持“应征不漏，应免不征”的原则，养路费年年超收，为公路的修建和养护提供了资金。坚持改革、开放、搞活的方针，运输市场出现了管而不死、活而不乱，相互竞争，优质服务的新局面。坚持法制宣传为主、预防措施为主，交通监理机关自1972年设立以来，监督和管理手段日趋完善，监理业务逐步向系统化科学化迈进，交通秩序正在明显好转，为安全运输创造了条件。

中华人民共和国成立三十六年来，馆陶县交通事业发展迅速，成就空前，经验丰富，但也曾受到“左”的影响，经历了艰难曲折的道路，有不少失误。特别是十年“文化大革命”中，馆陶县