

河北公路交通史志丛书



张家口地区公路志

011826

河北省张家口地区行政公署交通局

河北科学技术出版社

# 张家口地区公路志

河北省张家口地区行政公署交通局

河北科学技术出版社

河北公路交通史志丛书

张家口地区公路志

河北省张家口地区行政公署交通局

---

河北科学技术出版社出版发行（石家庄市北马路45号）

河北省张家口地区印刷厂印刷

---

787×1092毫米 1/16 13插页 20.5印张 400,000字 1989年10月第1版

1989年10月第1次印刷 印数：1—5000 定价：5.50元

ISBN 7-5375-0307-9/U·7

# 张家口地区公路交通史志编纂委员会

主任委员 王家隆

副主任委员 赵葆杰 张振霄 黄殿芳

委 员 董富贵 杨铁志 王德才 马腾尘 魏世海

※ ※ ※ ※ ※ ※

## 《张家口地区公路志》编审人员

主 编 黄殿芳

副主编、编辑 张振霄 董富贵

主 审 王家隆 赵葆杰

审 校 刘树仁 李 梁 李桂仁

摄 影 靳永高 赵春城 戚春昌 刘永祥

工作人员 赵春城 高家珍 张新兰 王日新

# 张家口地区公路交通史志编纂委员会

主任委员 王家隆

副主任委员 赵葆杰 张振霄 黄殿芳

委 员 董富贵 杨铁志 王德才 马腾尘 魏世海

※ ※ ※ ※ ※ ※

## 《张家口地区公路志》编审人员

主 编 黄殿芳

副主编、编辑 张振霄 董富贵

主 审 王家隆 赵葆杰

审 校 刘树仁 李 梁 李桂仁

摄 影 靳永高 赵春城 戚春昌 刘永祥

工作人员 赵春城 高家珍 张新兰 王日新

## 序

“治天下者以史为鉴，治郡国者以志为鉴”。史、志乃是资政辅治的珍贵文献资料。盛世编史修志，是百业振兴、政通人和的象征。

《张家口地区公路志》的编纂，历经6年之久，编写人员以辛勤劳动，查阅档案，博览史籍，调查访问，回忆思考，以各种途径搜集资料，是成书之先声。敢于创试，以继承和发展的科学态度，坚持“实事求是”、“秉笔直书”的指导思想，苦心编纂，反复推敲，多方征求，多次修葺，终于众手成书问世。纵观全书，内容全面，结构严谨，编排合理，略古详今，图文并茂，以文为主，照片、表格并蓄，互相印证。存志资治，永留后世。

《张家口地区公路志》是反映全区古今道路发展状况的专业志。它反映全区公路战线职工和广大群众建设公路的光辉战斗历程、事迹、成果，为今后研究和编写公路史、志提供素材；书中所写的经历过程、具体做法和经验教训，为今后公路建设提供“借鉴”。“前有所稽”，“后有所鉴”。它将发挥着“古为今用，今为后用”，“承前启后，开拓未来”的作用；张家口地区的公路建设，反映了各级党政领导的关怀重视和全体公路职工、广大群众的丰功伟绩。用前人革命精神教育后人，唤起强烈责任感、自豪感，激起高昂斗志，在新的历史时期奋力拼搏。

张家口地区历史悠久，地理位置十分重要，是历代兵家必争之地，历史上有“京门屏障”、“京都锁钥”之称。文化遗产丰富，在漫长的岁月里，劳动人民为了生产和生活的需要，逐步形成和发展道路交通。从原始的人行小道，逐步开拓出驮运路、大车路，进而发展成为现代的公路；从靠人背畜驮，发展为畜力牵引的铁瓦木车，进而发展为风驰电掣的机动车。这是靠人民智慧的结晶——科学和劳动创造世界而取得的伟大业绩。尽管我区公路建设发展较快，但仍不能适应改革、开放和商品经济大发展的需要。张家口地区要振兴，经济要繁荣，公路仍然是一个制约因素，这就要求我们借鉴历史，再鼓干劲，乘胜前进。

王家隆

1989年6月

## 前 言

遵照河北省交通厅的部署，从1981年开始进行编史修志工作。1983年完成了《张家口地区公路史》上册送审稿。1986年完成了下册初稿，后遵省厅编委意见，要在史稿基础上改写为《张家口地区公路志》。遵此通过进一步查对、征求、送审、座谈等方式，以两年的时间改编写成《张家口地区公路志》。

在编写过程中，本想把劳动人民修桥补路的传统美德、智慧写出来；把旧中国山河破碎、交通闭塞的历史景象写出来；把公路交通对我地区历代的政治、军事、经济、文化的历史作用写出来，使之认识今天公路交通条件的优越和来之不易。但由于编写者的知识和认识水平所限，加之史料匮乏，又是第一次编写公路专业志，因此，应写未写，挂一漏万及缺点错误在所难免，恳请批评指正。我们坚信：只有在中国共产党的领导下，坚持四项基本原则，才能创造出现代化公路交通的伟大业绩，才能向着更广阔的明天开拓前进。

《张家口地区公路志》上限始自1912年，下限1985年，个别章节延至1986年以后。古代道路在综述中略记。1984年地、市分设，为保证本书的完整性，书中部分数字包括市属区、县，或加以注明。其内容，除序、前言、综述、大事记外，共有八篇：组织机构；公路建设；桥梁、涵洞、隧道；公路养护与管理；科研与教育；公路事业管理；群英谱；专题记述及附录。共约40多万字。

在搜集资料和编写过程中，受到河北省交通厅公路交通史志编委及张家口地区地方志办公室的直接领导和具体帮助；承蒙北京市、大同市、内蒙古自治区、河北省、张家口地、市、县、区和本局档案馆、室以及本局科、室提供大量资料，给予很大支持，在此一并致谢。

张家口地区交通局公路史志编委会

1989年5月

# 目 录

综 述	( 1 )
大事记	( 4 )
第一篇 组织机构	( 32 )
第一章 察哈尔特区(省)公路交通组织	( 32 )
第二章 解放区和日伪公路交通组织	( 34 )
第三章 解放区与国统区公路交通组织	( 36 )
第四章 察哈尔省和张家口地区公路交通组织	( 40 )
第五章 张家口地区公路工程学会	( 51 )
第六章 各县(市)公路交通组织	( 52 )
第七章 乡(社)公路交通组织	( 59 )
第八章 张家口交通监理所	( 60 )
第九章 公路工程队、机械运输队、苗圃、学校	( 61 )
第二篇 公路建设	( 63 )
第一章 公路网规划	( 63 )
第一节 察哈尔省建设厅规划	( 63 )
第二节 伪“蒙古联合自治政府”规则	( 64 )
第三节 河北省张家口专署公路管理局规则	( 64 )
第二章 大车道扩修公路	( 68 )
第一节 扩修的主要公路	( 69 )
第二节 第一条汽车路——张库公路	( 72 )
第三章 重点公路建设	( 75 )
第四章 公路路线	( 79 )
第一节 国道公路	( 79 )
第二节 省级公路	( 81 )
第三节 县级公路	( 92 )
第四节 乡村公路	( 97 )
第五节 专用公路	( 113 )
第五章 公路与铁路交叉	( 115 )
第六章 援建工程	( 115 )
第一节 支援西藏公路建设	( 115 )
第二节 支援邢台抗洪救灾	( 117 )



第三节	援建唐山小集大桥	( 118 )
第四节	援外工程	( 119 )
第七章	为公路建设献身的民工	( 120 )
第三篇	桥梁、涵洞、隧道	( 123 )
第一章	桥梁	( 123 )
第一节	木桥	( 123 )
第二节	砖桥	( 125 )
第三节	石桥	( 125 )
第四节	钢筋混凝土桥	( 128 )
第五节	钢铁桥	( 142 )
第二章	涵洞	( 143 )
第三章	隧道	( 148 )
第四篇	公路养护与管理	( 152 )
第一章	养护组织	( 152 )
第一节	领导机构	( 152 )
第二节	养路组织形式	( 152 )
第二章	养护管理	( 160 )
第一节	养路法规	( 160 )
第二节	养护方法	( 161 )
第三节	养护技术	( 162 )
第四节	公路养护“四大管理”	( 167 )
第五节	定、保、奖	( 169 )
第六节	养路岗位经济责任制	( 170 )
第三章	路政管理	( 171 )
第一节	路政法规	( 171 )
第二节	管理程序	( 173 )
第四章	工具革新	( 174 )
第一节	革新方法	( 174 )
第二节	革新成果	( 174 )
第五章	公路绿化	( 176 )
第一节	绿化方法	( 176 )
第二节	绿化成果	( 178 )
第三节	绿化管理	( 179 )
第四节	苗圃建设	( 180 )
第六章	交通情况调查	( 181 )
第一节	交通量调查	( 181 )
第二节	汽车运行速度调查	( 185 )
第三节	公路交通安全调查	( 187 )

第七章	路况登记	( 189 )
第八章	文明公路建设	( 190 )
第一节	标准	( 192 )
第二节	措施	( 192 )
第三节	效果	( 193 )
第五篇	科研与教育	( 198 )
第一章	科学研究	( 198 )
第一节	科研组织	( 198 )
第二节	科研任务	( 199 )
第三节	科研成果	( 199 )
第四节	黑色路面研究	( 200 )
第二章	职工业务教育	( 208 )
第一节	公路工程半工半读学校	( 208 )
第二节	工业交通学校公路班	( 208 )
第三节	公路职工学校	( 209 )
第四节	职工培训	( 210 )
第三章	职称评定	( 213 )
第一节	工程技术职称评定	( 213 )
第二节	会计职称评定	( 214 )
第六篇	公路事业管理	( 216 )
第一章	行政管理	( 216 )
第一节	管理范围	( 216 )
第二节	文书处理	( 217 )
第三节	档案管理	( 217 )
第四节	工作制度	( 218 )
第五节	群众生活	( 219 )
第二章	计划管理	( 220 )
第一节	初期计划管理	( 220 )
第二节	健全计划管理	( 220 )
第三节	计划管理受干扰	( 221 )
第四节	恢复计划管理	( 222 )
第三章	养路费征收与管理	( 223 )
第一节	征费组织	( 223 )
第二节	征费标准	( 225 )
第三节	征费方法	( 228 )
第四节	征费成果	( 228 )
第四章	财务管理	( 228 )
第一节	财务机构	( 229 )

第二节	财务人员职责和权限	( 229 )
第三节	财务制度	( 231 )
<b>第五章</b>	<b>劳动工资</b>	( 239 )
第一节	劳动机构	( 239 )
第二节	劳运管理	( 240 )
第三节	工资工作	( 242 )
第四节	安全生产	( 245 )
<b>第六章</b>	<b>物资管理</b>	( 245 )
第一节	物资采购	( 246 )
第二节	物资保管	( 246 )
第三节	物资管理人员岗位责任制	( 246 )
第四节	沥青油库及专用线建设	( 247 )
<b>第七章</b>	<b>技术管理</b>	( 248 )
第一节	技术岗位责任制	( 248 )
第二节	施工技术管理	( 249 )
<b>第八章</b>	<b>交通安全管理</b>	( 250 )
第一节	机构	( 250 )
第二节	职责	( 252 )
第三节	交通安全教育	( 252 )
第四节	机动车管理	( 253 )
第五节	驾驶员管理	( 253 )
第六节	交通事故处理	( 254 )
<b>第九章</b>	<b>重要会议纪要</b>	( 255 )
第一节	1956年交通会议纪要	( 255 )
第二节	1975年山区道路修建会议纪要	( 256 )
第三节	1979年公路养护工作会议纪要	( 257 )
第四节	1980年公路工作会议纪要	( 258 )
第五节	1984年度交通工作会议纪要	( 260 )
<b>第七篇</b>	<b>群英谱</b>	( 262 )
第一章	全国先进单位、模范人物	( 262 )
第二章	河北省先进单位、模范人物	( 262 )
第三章	河北省交通厅(局)命名的先进单位、先进个人	( 263 )
第四章	地委、专署、进署命名的先进单位和个人	( 263 )
第五章	张家口专署、行署公路局、交通局命名的 先进单位和个人	( 264 )
第六章	人物传	( 271 )
<b>第八篇</b>	<b>专题记述</b>	( 285 )
第一章	养路工区(站)、道班、代表队典范	( 285 )

第二章 公路养护、修建、绿化典范.....	( 289 )
第三章 山区道路修建典范.....	( 297 )
第四章 车辆监理、养路费稽征两个站.....	( 303 )
附录.....	( 308 )
一、晋察冀边区行政委员会关于公路护路养路试行办法.....	( 308 )
二、华北人民政府华北区公路铁路留地办法.....	( 309 )
三、华北人民政府布告“华北区护养公路暂行办法”.....	( 310 )
四、察哈尔省水利渠道横穿公路修建桥涵暂行办法.....	( 311 )
五、察哈尔省公路养路费征收暂行办法施行细则.....	( 311 )
六、张家口公路管理处公路养护十项生产技术措施.....	( 313 )
七、河北省张家口地区行政公署批转地区公路局 《关于组织民工建勤集体食宿固定养路代表 工养护公路暂行办法》的通知.....	( 315 )
八、张家口地区行政公署公路局《关于组织民工建勤 集体食宿固定养路代表工养护公路的暂行办法》.....	( 316 )
九、张家口地区行政公署公路局 各级领导安全生产责任制.....	( 317 )

## 综 述

张家口地区位于河北省西北部，东邻北京市延庆县和承德地区，西连山西省雁北地区，南接保定地区，西北与内蒙古自治区接壤。总面积37463.5平方公里，辖张家口市和宣化、张北、沽源、康保、尚义、万全、怀安、阳原、蔚县、涿鹿、怀来、赤城、崇礼，共1市13县（1984年1月张家口市属省辖市，宣化县划归张家口市），35个镇，231个乡，3982个行政村，30个城镇街道办事处，407个居民委员会，7842个自然村，总人口3853884人（其中：城市人口652043人）。张家口地区行政公署驻张家口市。

张家口地区处于华北平原向内蒙古高原过渡的中间地带，东经 $113^{\circ}50'$ ~ $116^{\circ}30'$ ，北纬 $39^{\circ}30'$ ~ $43^{\circ}10'$ ，大体分为两个截然不同的地貌单元——坝上张北高原和坝下低山盆地。坝上面积12700平方公里，占全区总面积33.9%，海拔1500米左右。坝下面积24763.5平方公里，占全区总面积66.1%，海拔一般在800~1700米之间，蔚县小五台山最高峰2870米，为河北全省之最。全区主要河流，有桑干河、洋河，在怀来县汇入永定河、官厅水库。坝上康保是全省的无河县。

全区属东亚大陆性季风气候，春秋多风，冬季漫长干寒，夏季短促炎热，雨量少而集中在7、8月，多冰雹。平均气温 $1\sim 3^{\circ}\text{C}$ ，1月平均气温 $-15\sim -19^{\circ}\text{C}$ ，7月平均气温 $18\sim 21^{\circ}\text{C}$ ，极端气温 $38^{\circ}\text{C}$ 。年均降雨量400毫米左右。地冻深度1.2~2.4米。无霜期100~150天。

全区有草地1053万多亩，适宜畜牧业发展，是河北省主要畜牧基地，坝上有察北、沽源、康保三大牧场，牲畜、皮毛制品销往国内外。副业以饲养猪、鸡、兔为主。怀来、涿鹿水果产量丰富。全区矿产资源甚多，主要有铁、煤、磷、锰、沸石、石灰石、膨润土、金矿等。林业也有较大发展。

全区公路交通比较发达。1978年古人类工作者对距今约100万年左右的阳原县小长梁遗址进行了考察，获得了石核、石片和石器800多件和打击骨片、刻痕骨片，以及丢弃的三趾马、马、羚羊、牛、鹿、犀、虎、象的残渣剩骨。1976年和1977年在泥河湾盆地西缘，阳原县东井集公社侯家夭村梨益沟西岸发现一处重要遗址，发掘出距今10万年前（旧石器时代）的人骨化石（包括顶骨、枕骨、白齿和上颌骨）以及大量石器和烧骨。证明距今百万年左右我们祖先就已在泥河湾盆地沿岸等从事劳动、生息、繁衍活动，足迹所到，逐渐形成了人行小路。又据张家口地区文化局、博物馆资料：坝上张北、沽源、尚义等县分布着具有北方内蒙古草原细石器文化特点的遗址；坝下桑干河和壶流河流域的阳原、蔚县、涿鹿、怀来等县有新石器时代“仰韶文化”和“龙山文化”遗址。根据北京“山顶洞人”使用的赤铁矿粉来自宣化，就说明周口店至宣化早已有路。

通过出土文物史料分布、发展顺序及其内涵之间的交触关系，说明“北京人”及张

家口坝上、坝下早已有人沿着桑干河、洋河河谷和坝上草原的人行山路，往来于今山西境和内蒙古草原。

原始社会末期，《史记五帝本纪》载：黄帝时代，炎、黄两族在阪泉（今怀来县境）发生过三次大战；黄帝战蚩尤于涿鹿（今涿鹿县境）。战争促进了怀来、涿鹿一带道路的形成与发展。

距今约5000~4100年的新石器时代晚期，随着生产工具的不断改进，原始农业与手工业的发展，牛、马等家畜的普遍饲养和以物易物的出现，人们已逐渐学会役使牛马进行运输，使一些主要人行小路逐渐变成驮运路。

约在公元前21世纪至公元前476年，即奴隶社会（包括夏、商、周及春秋时期）出现了车。驮运路又逐渐被改造成车行道。

1917~1936年间，由于经济贸易的发展，生产流通和军事需要，先后出现商办、官办、军办交通，在大车路基础上扩修成公路。到1936年底察哈尔省扩修成公路21条1971公里（包括重复里程）。其中：成为河北省第一条公路——张家口至库伦（今蒙古人民共和国首都乌兰巴托）公路，就是在1917年商办修通为汽车路后转为官办，成为中俄贸易要道。

“七·七”事变后，日军侵占时期，公路失修，建国前仅有质量低劣公路800多公里。

1949年后，在全区经济发展的同时，全区公路部门坚持贯彻执行“因地制宜，就地取材，经济适用，依靠群众，勤俭办事，排除困难”的方针，在全区各级党政领导的重视和支持下，经过广大群众和全区公路职工的积极努力，张家口地区（包括张家口市）的公路逐渐发展，形成以张家口市为中心的四通八达的公路网。到1985年底，全区通车里程已达4548公里（张家口市451公里）。在路面建设上，从碎砾石级配路面，加铺固定磨损层和松散保护层，到渣油表面处治和沥青混凝土路面。石灰土、灰土砾石、水泥土等路面基层结构广泛采用。1964年开始铺装渣油路面，到1985年底全区油路达974公里（张家口市251公里）；桥涵建筑物数量质量都发生了很大变化，桥梁建筑结构，逐步采用新技术，有大跨径石拱桥、钢筋混凝土板、工字梁少筋微弯板、空心板、板拱、双曲拱、扁壳试验桥、钻孔灌注桩基础和预应力箱梁等。到1985年底新建、改建大、中、小桥576座15164米（张家口市7座1320米），比1949年增加了25.5倍，且永久桥占96.8%。各种涵洞6770道。已形成遇水有桥，过沟有涵洞局面；公路养护，1949年初组织护路村和发动的群众春秋两季普修。察哈尔省交通局1952年开始建立示范养路工区和道班，县建群众养路队。1957年在交通量较大的公路上先后建起公路养护工区或群众养路代表队，组织民工建勤代表工专业养护公路，设集体食宿道班。在路料采备上，专署、行署年年给各县下达任务，县、乡、村组织发动民工建勤人、车限期完成，为养好公路供应砂石材料。到1985年全区设有养路工区、站45个，养路道班256个，养护公路2810公里（张家口市列养419公里），养路职工达3548名，其中除国家正式职工992名外，都是民工建勤代表工；公路行道树发展较快。在寒冷的张家口地区，特别是高寒的坝上，坚持年年组织发动群众栽植行道树，坚持“三快、一多、一大”栽植办法，即：快起苗、快运苗、快栽苗，多浇水，栽大苗，以提高成活率。并创山区凿石换土和栽植双株树的新方法。加强日常养

护，提高存树率。1985年底全区公路绿化里程3247公里，共存树250万株。有苗圃8处610亩（其中：张家口市1处16亩，地区局直属苗圃2处300多亩）。全区公路已经是绿树成荫，高寒的坝上也是林荫夹道。由于公路绿化的发展，影响带动了当地群众的植树造林。行道树的栽植，巩固了路基，美化了路容，对改造自然、保护生态环境有很大好处；随着公路的发展，公路机构、人员逐年增加，到1985年地、县交通局属职能单位近200个，全区公路职工共4572人，比1954年增加17倍。有技术职称的人员，仅地区就有高、中级工程师、会计师、技师15人，助理工程师17人，技术员20人，会计、统计员23人。建房达10万多平方米，基本解决了办公和职工家属的住房问题。交通工具、公路施工和养路机械发展很快，到1985年已有载货汽车120辆，小客车30多辆，大小拖拉机144台，胶轮马车28辆，喷油车、洒水车、平板车、压路机、搅拌机、吊车、碎石机、钻孔机等基本配套；公路发展，车辆增加，据张家口交通监理所统计，到1985年底全区机动车总数（不包括张家口市）达19219辆，其中：大客车356辆，货车4721辆，小车1380辆，其他车辆1634辆，拖拉机8463辆。

公路交通的发展，大大促进了全区工农业生产和人民生活水平的提高。党的十一届三中全会以后，公路数量、质量发展更加明显。虽然如此，但公路交通仍然落后于整个经济建设的速度，还很不适应改革、开放新形势下的生产流通，以及社会生活的需要。原有公路，多为大车路改造而成，坡陡，弯急，标准低，技术改造速度缓慢等问题仍然存在。公路养护里程仅占通车里程的一半，已铺装成的油路面仅占列养公路的38%，仅为公路总里程的21%，且一半以上的油面处于“三超”状态，即：超龄服务、超载负荷、超交通量，病害面积日益增加。到1985年怀安、尚义两县还不通油路。全区每平方公里仅有公路0.122公里，按人口计算每千人均1.149公里，低于全国平均数。1985年底仍有94个深山区行政村不通公路，交通闭塞。致使公路运输的优势不能得到充分的发挥，影响着商品流通和人民生活的改善。

公路建设要坚持改革，从提高社会效益出发，继续贯彻“改造与新建相结合，以改造为主”的方针；坚持“干、支结合，以干为主，养、改并重”的原则。根据需求和可能，有计划、有步骤、分期分批地加速对现有公路的改造，提高技术等级，增强公路通行能力和抗灾能力。要以坝上、深山老区为重点，切实解决好交通不便和闭塞的问题，且逐年提高公路质量，真正建成四通八达的公路运输网。

# 大事记

(1600 ~ 1985年)

## 1600 ~ 1909年

▲ 明万历二十八年(1600年),镇守张家口都督梁秀、刘宇、郝时瑁等,在张家口清水河上,捐建7孔、83.3米长桥1座。

▲ 明万历四十年(1612年),兵备张经世、胡思伸在怀来城东妫水河上,施工5年,建成13洞(孔),长400米,宽约8.3米,上有石栏,下有分水护堤的大石拱桥“通济桥”,共支白银2.1万两。

▲ 清康熙三十年(1683),康熙皇帝亲帅师出塞,道经宣化府。

▲ 清康熙四十五年(1706年),经皇帝批准,俄国商队改由伊尔库次克出发,经蒙古的库伦到张家口至北平,进行中俄贸易。自此,通过库伦至北平道路,开辟了张库贸易之始。

▲ 清光绪二十六年(1900年)七月二十一日,慈禧挟光绪皇帝西逃,途经怀来、宣化府,在宣化府驻3日启驾走张家口到大同道路,经左卫、怀安,入山西大同,逃至西安。

▲ 清光绪三十三年(1907年),欧洲发起万国汽车赛,举办巴黎至北京间的长途汽车赛,以18种汽车,约40辆,经库伦至张家口路线到北京。

▲ 清宣统元年(1909年),北平至张家口铁路建成通车。

## 1912年(民国元年)

▲ 1月2日,孙中山以临时大总统名义通电全国,改用阳历,以1912年1月1日为中华民国纪元之始。3日在南京成立中华民国临时政府,下设交通部,汤寿潜为交通总长,于右任为次长。置路政、电政、航政、邮政四司。

▲ 3月10日,袁世凯在北京窃据了中华民国临时大总统,从此进入北洋军阀统治时期,施肇基任交通总长。

▲ 8月,交通部公布“官制”,交通总长管理铁路、邮政、电政、航政,监督新辖各署及全国交通电气事业。全国公路建设事宜,则由经济建设委员会办理。

## 1915年(民国4年)

▲ 5月,张家口——库伦古商道复通。

## 1916年(民国5年)

▲ 1月,交通部命令将清宣统元年(公元1909年)6月完工的北平至张家口铁路与张家口至绥远铁路合并,改称京绥铁路。

▲ 8月,孙中山在杭州浙江都军置欢迎会上发表《道路为着手建设的第一端》之演讲,竭力提倡修建公路,认为:“衣、食、住、行乃人民四大需要,修治道路,以利民行。”



▲ 11月，商人景学钤、张祖荫、实匡时、陆世美等，在北京召开大成张库汽车公司创建会，决定做好张家口——库伦（今蒙古人民共和国首都乌兰巴托）汽车路勘测准备工作。会后景学钤等人即赴库伦。

### 1917年（民国6年）

▲ 3月，北洋政府交通部根据参战处发展中俄交通的建议，决定利用清代驿道整修张库公路，并批准大成张库公司开办长途汽车营业。

▲ 4月6日，大成张库汽车公司派工程师胡申生自张家口出发乘汽车探路，于11月抵达库伦，对张库公路进行第一次勘察，并绘制成略图。5月又派竹德沾等乘驼车沿途考察，计里说明，全长1112公里（今河北张家口地区126公里）。

▲ 先商办，后官办，整修张家口——库伦公路956公里。由张家口经万全、神威台（今万全坝）、张北、化德、四里崩、滂江、乌得、二连到库伦，为河北省最早的一条公路。

### 1918年（民国7年）

▲ 2月8日，交通部批准景学钤设立大成张库汽车公司，行驶张库公路，办理客货运输，发给长字第二号执照。该公司在张库公路上先后铺垫125华里（折合62.5公里）砂、石，修建桥梁2座，建站房43间，蒙古包10座，购进汽车8辆及机件、油料等。

▲ 4月5日，大成张库汽车公司在张库公路开始营业，成为我国第一个民营汽车运输公司，张库公路为河北省第一条汽车营运路线。

▲ 4月17日，京绥铁路局设西北汽车处，筹办西北行驶汽车事宜，并派工程师黄觉悌搭乘大成张库汽车公司的福特式

汽车由张家口出发，沿途勘察，直抵库伦。5月12日返回张家口，在其报告书中认为：张库公路具有长期行驶汽车之可能。

▲ 6月9日，交通部技正俞人凤与京绥铁路局丁士源，乘经过改制毕克牌汽车探路，直抵库伦，第三次勘察张库公路。

▲ 7月29日，交通部公布《长途汽车公司营业规则》及《长途汽车公司条例》，是为政府颁布汽车运输章程之始。

▲ 8月，交通部公布《长途汽车公司发给执照规则》。

▲ 8月，张北县城北35公里西富公村黑水河上建成长约6.6米，宽约3.3米，用木石建成的汽车桥1座（张北县志记载）。

▲ 9月，商人顾宝经设立泰通汽车股份有限公司（交通部于1917年发给第一号执照），开办张家口至库伦间汽车运输业务。

▲ 10月11日，京绥铁路局西北汽车处对张库公路修缮后，改称西北汽车公司，开始办理长途汽车运输业务，是为我国政府官办长途汽车运输之始。

▲ 民国初年，张库公路商品贸易比较繁盛，但均依赖马、驼、牛车运输，牛车载重200~300公斤，日行20~25公里；骆驼驮运150公斤，日行35公里。据当时库伦关税统计，仅1918年从张家口到库伦的骆驼和牛车18万头，由库伦向张家口运行的19.2万头。

### 1919年（民国8年）

▲ 8月，大成汽车公司董事李赞侯（财务总监）经向徐树铮疏通，将所有财产作价转让西北军，景学钤呈将公司之修路权、营业权和沿途9处站房完全归国家，作价16万元。

▲ 11月14日，徐世昌大总统以教令