

011740

樂城县交通志

(一九〇〇——一九八五)



河北省樂城县交通史志编写组

前 言

栾城县的道路交通，历史悠久。早在秦汉时代境内即有驰道，大路可通行木车战马，隋唐时穿县中心的大道，更为南北通衢。宋、元各代沿路设驿、建铺，大道跨越的沟河上架桥砌涵，军征商贸，络绎不绝，通行方便。这样古代的交通运输形式，一直延续到清朝末年。随着民主主义的发展，在外国侵略势力伸入中国的斗争，我国机械动力运输才随之而兴起。1900年县境西部修筑京汉铁路，继之而修沧石路，此时石家庄有了汽车。民国时期，革命政府曾一度掀起筑路热潮，拟修石南德公路并进行勘测。线穿栾城全境，当时因政局不稳，经济无力，虽未建路行车，但北方城市及海港商区、客货出入，机械动力的运输逐步取代了千年沿传的落后的车马运输及人力推担。栾城筑路虽晚，在时代进化中，道路和交通条件也在改进。古有大道渐渐失去了效用。朝朝时代的道路交通运输条件的提高，建造技术的进步，交通运输事业的发展，是时代进步的象征，也是劳动人民的智慧结晶。中华人民共和国成立后，道路交通回到了人民的怀抱，在中国共产党和人民政府的领导下道路交通才得以进入发展的时期，才真正发挥为人民造福兴利的效用。栾城解放后的三十多年，道路的改善提高进步很快，机械动力车从无到有，道路从低级到高级，质量都是前朝多少代不能比拟的。如今县境西部的京汉线延伸到祖国南疆大门—广州。由单轨扩建

成双轨，由内燃机代替了过去的蒸气车，部份地段实行了电气化，为祖国南北第一条大动脉，客货满运。栾城在境西豆于设有车站，方便着本县物资外运和接受外来的工业品及原材料的供应，这是铁路运输，更为方便的是遍及全县的公路运输县境内有京磁，石南干线公路两条。油面光滑宽广，车流量，日以千计。地方乡镇亦修成纵横交错和形成行车里程已达279环城公里的公路网，到1980年路面黑色121.49公里，全县200个乡村，村村可通汽车和大小拖拉机，尤其在党的十一大三中全会以后，工农业生产蒸蒸日上，农业生产成倍增长，工厂林立，机械化工、酿酒制药等城乡都有，物资交流运输繁忙马达声日夜轰鸣，方便的道路交通，显示了它为人民造福的“威力”。真是一路通百业兴。

交通运输、物资交流是国家兴衰和人民生活好坏的象征。栾城县在旧中国千百年，工业不振农业落后，兴建道路进展缓慢，在旧县志中关于道路交通是无笔记述的，旧中国沿传下来的道路非沟即洼，弯曲窄小无人过问，”人民受尽运输之苦。而今在中国共产党领导下，道路运输及运载工具大有变化，一扫旧貌，各种车辆风驰电掣，晴雨畅通，风雪无阻，这繁荣昌盛的局面，交通运输为人民造福的伟大成就，实应赞颂记载。既“缅怀既往，策励将来”，又“上先慰人，下启后代。对建设社会主义精神文明和物质文明，都具有现实意义和深远地历史意义，盛世修史，治县修志，这是历史赋予时代的任务。栾城县交通局在县委、县政府和市县史志办公室的指导下，在完成县交通史的基础上于1987年开始写栾城县公路交通志的。在局领导的关怀下，全体动员，专班整理，广征博采，查卷访贤，多种形式收集资

料，查对核实，齐为写志提供方便，众手齐动，经过半年的努力，得以于1987年草稿初成，尽管质量不高，目的是为栾城县的交通事业填充一页空白，为县志集累一份史料。从而为发展今后的交通事业提供借鉴，光荣的任务，本应尽善尽美，只因编写人员水平所限，深恐难以达到读者的希望。

栾城县交通志的整理，是全局干部职工长期艰苦工作的成果，同时也是上级领导和有关单位大力支持的结果。在此谨向参与和赞助同的志单位和同志，致以谢意。

由于写志也是新事物，对体例，观点和整理材料的方法，写作技巧方面，定有不妥之处，也请读者予以批评指正。

栾城县交通局
史志编写组

编写组成员：刘福赞、赵恒文（特邀）

主 编：赵贵忠、刘福赞

编 辑：赵恒文

绘 图：赵恒文

摄 影：刘路增

校 对：刘福赞

凡 例

一、断限：

上限于1900年（清末光绪二十六年）起，下限为1985年有连续的工程任务时间稍有延长

二、内容：

主要记载栾城县近百年的道路交通，公路建设及运输的面貌。资料来源以文献档案为主，兼采口碑和察录实物

三、体例：

采用篇、章、节、目的形式。篇首置概述意括全篇

四、篇首：

冠以大事记，以时为序，兼顾本末，并采照路况，施工现场，桥梁，交通机关，道班房部份照片

五、篇目：

本着历史效用的原则，分类述事全文共七编十一章，横排纵写并附以图表相属，统计数字，有关资料失存，只有近几年的数字，只能表达概貌

六、附记：

记录公路建设发明创新的施工记实，是为平原公路建设首创资料，近年来各种施工及公路管理中的先进人事，以表彰辛勤为公路事业而献身的人们

栾城县交通志目录

第一编 1900年—1985年道路交通大事记	(1)
第二编 概述	(19)
第三编 交通系统机构沿革	(24)
第一章 交通系统党群组织	(24)
第二章 行政机构及所属单位	(29)
第一节 交通局沿革	(29)
第二节 公路站及养路工区	(34)
第三节 运输站(汽车站)	(35)
第四节 运输公司的演变	(37)
第五节 搬运站的组织演变	(38)
第六节 监理站的发展和领导人	(40)
第七节 苗圃设立和演变	(40)
第四编 公路和桥梁	(42)
第三章 公路概述	(42)
第一节 建国前情况	(42)
第二节 建国后情况	(43)
第三节 干线公路	(44)
一、石南线建设始末	(44)
二、京磁线建设始末	(49)
第四节 县、乡公路建设	(53)
一、县路	(54)
1、栾豆线	(54)
2、栾故线	(54)

二、乡级公路建设	(54)
1、高迁至段干线	(54)
2、方村至西营线	(55)
3、西营—南高一柳林屯线	(55)
4、栾城至段干线	(55)
5、栾城至赵家庄线	(55)
6、胜利路(豆于至下凉线)	(56)
7、冶河至东羊市线	(56)
第五节 支援炼油厂线	(56)
第六节 协助城镇街道建设	(57)
第七节 兴建连乡支线支援社队企事业	(57)
第八节 纵横交错的土公路	(58)
第四章 桥梁涵洞	(64)
第一节 干线公路桥涵洞	(64)
第二节 县、乡公路桥梁涵洞	(65)
第三节 新汶河建桥	(65)
第四节 涵洞	(65)
第五节 凌空桥塌毁和重建	(71)
第五章 公路业务	(74)
第一节 公路工程	(75)
第二节 民工建勤的实施	(78)
第三节 筑路指挥部的组成	(80)
第四节 筑路专业队的成长	(81)
第五节 公路道班建设	(83)
第六节 公路维修与小修包年	(91)
第七节 公路绿化	(95)

第八节	养路费的征收使用.....	(100)
第九节	路政管理和标号志.....	(109)
第十节	文明路建设.....	(110)
第十一节	油锅点和料场.....	(117)
第十二节	太阳能余热利用试验.....	(119)
第十三节	旧油石利用.....	(120)
第五编	交通监理和安全工作.....	(122)
第六章	旧中国的交通监理.....	(123)
第七章	新中国的交通监理.....	(125)
第一节	车辆管理.....	(126)
第二节	驾驶员管理.....	(126)
第三节	安全教育.....	(128)
第四节	事故处理.....	(129)
第六编	运输和搬运.....	(130)
第八章	运输.....	(130)
第九章	搬运.....	(145)
第七编	附记.....	(147)
第十章	历年来先进人事记录.....	(147)
第十一章	石南线试验路面记实.....	(156)

第一编 历史大事记

(1900—1985)

清朝末期(1900—1912):

公元1900年(清光绪廿六年), 英、法等八国联军入侵北京。清朝皇帝光绪及慈禧太后弃京外逃, 绕道西北返至陕西省西安苟安。

公元1903年(光绪廿九年), 光绪及慈禧从陕西绕道河南, 过河北省回京, 路经栾城南北大道, 也称古道皇。曾在栾城留宿住龙岗书院(今百货公司内院)。随从官员分位东街店铺。事前通知整修房屋, 粉刷门柜, 并大量动用民夫将县境大道铺以黄土, 碾轧光平, 光绪、慈禧乘轿而过, 沿途百姓跪迎两旁, 顺古大道至正定始登火车回北京。

公元1904年(光绪卅年), 京汉铁路全线通车, 路经栾城县西境豆于, 并设火车站台。

公元1912年, 清朝皇帝宣统退位, 从此结束封建帝制, 但革命胜利果实为袁世凯窃夺。

中华民国时期(1912—1936)

1912年(民国元年) 9月9日, 袁世凯特授权“孙中山”筹划全国铁路会议。

是年10月10日，中华民国成立。孙中山在南京就任临时大总统，设交通部，汤寿潜任总长，管理全国交通。

同年11月，中央各部名称略有更改，将邮传部改为交通部。

1916年（民国5年），孙中山在杭州发表演讲，号召全国修筑道路。这是民主革命先行者公开提出筑路之始。由交通总长管理路政事宜。

1917年（民国六年），（河北省）直隶省水灾，淹10个县，栾城县亦被淹大部，道路也多被冲毁。

1918年（民国七年）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》。

1919年（民国八年）11月24日，徐世昌大总统以教令第21号公布《修治道路条例》14条。

同年国道委员会成立。

公元1920年（民国九年）公布《修筑道路施行细则》明确规定国道宽五丈以上；省道三丈以上；县道二丈四尺。

同年10月16日，徐世昌大总统以教令18号公布《修筑道路用土暂行章程》。

同年10月19日，内务部公布《修治道路条例施工细则》及《国道委员会章程》。

是年华北大旱，百县受灾，政府采取以工代赈方式修筑沧县至石家庄铁路路基，后作为公路使用。

公元1921年（民国十年）5月5日，中华全国道路协会在上海成立，会长郭秉文。

同年孙中山提出修筑百万英里公路计划建设大纲。

1922年（民国十一年）徐世昌大总统颁发《道路修筑奖

励条文》。

同年3月25日，中华全国道路协会出版《道路月刊》。

1924年（民国十三年）1月15日，派（河北省）直隶省长王承斌督办直隶汽车道路事宜。

1926年（民国十五年）5月，巴黎举行国际道路会议，规定了汽车道的标号志。

同年8月，直隶省（河北省）汽车路管理局成立。

1927年（民国十六年）7月，国民党南京政府成立，王伯群任交通部长。

1928年（民国十七年）河北省成立建设厅，各县成立建设局，负责地方道路和公路修建事宜。

同年，栾城县曾修整通往四至各县的道路，名为“小官道”，共9条，长约160华里（线路见详图）

1929年（民国十八年）2月，南京政府公布建国道12条计划。

同年河北省政府通过并公布《河北省修治公路条例》38条。《河北省修筑公路征收土地章程》、《修正各县建设局组织章程》《河北省建设计划纲要》等条文。

同年6月，直隶省建设厅改称为河北省建设厅，厅长温寿泉。

1930年（民国十九年）6~9月，河北省政府规定并公布《河北省公路修治章程》《河北省修治县路，公路暂行通则》《修正河北省修治公路条例》。

1931年（民国廿年）2月6日，河北省建设厅转发由铁道部颁发的《修筑公路取石暂行办法》及《修造公路取土暂行办法》

同年3月，河北省公布《河北省检查长途汽车临时办法》。

同年9月18日，沈阳事变，日本侵略军强占我国东北三省。

同年10月6日，政务院公布《国道条例》十二条。

同年10月18日，河北省政府公布《河北省各县修治县路征用民夫办法》。

1933年（民国廿二年），南京政府成立经济委员会，负责筹划督修全国公路。

1934年（民国廿三年）7月，全国经济委员会颁发《公路工程准则》。

同年，石家庄至南宫县公路定线测量，确定由石市经栾城、赵县、宁晋、新河至南宫为石南公路。

1936年，经河北省建设厅批准修筑石南公路，穿经栾城县境段长20千米，由栾城县建设局督修，路形为土基碎砖瓦压面，限期1937年2月完工，结果未能竣工。

抗日战争时期（1937—1945）

1937年7月7日，日军发动芦沟桥事变，侵略军入侵河北省。

同年6月，河北省大雨成患，华北交通瘫痪。

同年，中国共产党领导的红军改编为国民革命军年第八路军。

同年9月，国民党军队沿石南线败退。

同年10月10日，日军进入石门市，栾城也随之沦陷，入侵日军沿石南线南进，大量汽车、炮车经栾城南下，除石南线外还经城东路入侵藁城梅花镇。

1938年4月，伪华北临时政府建设总署成立，控制华北各地道路及水利建设，石门市设有工程处。

同年7月，中共栾城县委成立。在故意村召开了第一次党代会，同月在故意村成立人民政府，领导人民建设抗日根据地。

同年日本侵略军在豆于强拉民夫，乱毁庄田，沿京汉铁路东侧随高低就修土公路一条，占栾城辖域6公里。

1939年，日伪为了配合其侵华的整体军事行动，在华北成立了《华北交通股份有限公司》，在石门设伪自动车营业所，营运线路16条，路线以石门市为中心向四周各县辐射。石南公路为通往东南的干线。

1941年7月，河北省建设厅对国道、省道，实行厅、所、段三层管理制。

同年同月我冀、鲁、豫边区人民政府成立。

1942年伪河北省建设厅，为效忠日本侵略者维护统治，令各县修县道。栾城县修了通往日伪盘据点的土马路14条，长约50千米。

1944年，我人民解放军向日本侵略军发起战略反攻。栾城地方部队曾围攻县城。

同年我县人民政府领导下，开展破路斗争，借以扼止日伪军的行动。在石南公路从新宅店起向北挖断10余千米。同时，另股人民武装带领民兵，破坏石德铁路良村左右段长达20余千米。

冀中人民为配合我八路军开展游击战，将栾城县东部各村相通的土路，挖成交通壕，仅冀中地区接近敌人的道路所挖的土方，比当年修筑万里长城所用的土石方量还多。同时

毁平敌修土路。有力的打击了日伪军，是冀中人民创造的世界奇绩。

同年7月28日，晋、察、冀师区交通总局决定，各行署设交通局，专署设交通办事处，各县设交通局或交通站，区设交通干事，村设交通队。各级交通组织均在同级政府领导下，专管交通事业。

1945年8月15日，日本政府宣告无条件投降。从此八年抗战胜利，解放区的道路交通开始联结通达。

解放战争时期（1945—1949）

1945年10月1日，国民党中央军事委员会公布，全国公路上行驶的各种车辆及行人，自即日起一律靠右边通行。

1946年3月，冀中交通管理局成立。丁适存为局长。

同时冀中行署指示，除胶轮车外，严禁硬轮车辆在公路上行驶。

同年3月26日行署决定，冀中交通管理局负责管理公路、邮政、电讯、铁路等工作。

1947年，冀中军区全军发出命令，严禁铁轮车辆在公路上行驶。

同年3月，解放军攻下栾城，栾城人民得到了解放。11月解放石家庄。

同年12月，冀中行署设冀中运输公司，辖有马车大队和汽车大队。

1948年1月，在石家庄召开了华北交通会议，董必武同志在会上作了报告。着重讲了三个问题：即对交通的认识；交通建设几个具体问题；交通工作的组织领导。

同年5月28日，晋、察、冀，晋、冀、鲁、豫两交通局

合并，在石家庄市成立了华北公路总局。

同期晋、察、冀行署向各专员、县长发出建立路标，保障交通的命令。

同年9月1日，华北人民政府在石家庄成立。主席董必武，华北政府下设交通部，部长武竞天。

同月冀中行署组织抢修京广公路，支援平津战役。

同年11月，冀中行署交通处成立。

同年12月，华北人民政府制定颁发了《华北养护公路暂行办法》的布告。

1949年1月31日，北京和平解放。冀中公路和京广线公路发挥了极大效用。

同年2月，冀中行署第二次组织京广线沿线群众抢修公路，支援大军南下。

3月29日，华北交通会议在北京召开。确定了今后交通工作，除军事任务外，主要是加强公路养护管理，使各项建设走向正规化，运输公司走向企业化。

河北省人民政府正式成立公路管理局。

7月24日，华北公路总局在石家庄建立了石家庄公路段，并组建了相应的养路机构。

8月1日，河北省人民政府在保定成立，主席杨秀峰。同时成立河北省交通局。

新中国成立至1985年

1949年10月1日，中华人民共和国成立，首都北京。

省人民政府主席向各县县长发出，交字第一号指示：春季大动员普修公路。交字第二号指示：确实加强护路护线工作，确保交通安全，并通令严禁铁轮车行驶公路，确保公路

完整，以利交通。

1950年获鹿县方村区划归栾城县管，接收辖域内石南公路一段长10千米。

同年7月交通部公布全国统一的《公路养路费征收暂行办法》

石南公路栾城段路基调直整修。

同年9月9日，中央财经委员会与交通部发出《公路留地办法》的联合通知。

1951年2月，中央交通部召开了第一届全国交通会议。周恩来总理在会上作了“关于目前形势的报告”，陈云主任作了“1951年国家财经方针与工作重点”的报告，会上正式通过民工义务建勤修路的规定。

2月24日，中央交通部下达1951年度公路植树工作的通知，石南线石市至栾城段两侧植树杨树一万株，紫穗槐五万墩。

4月28日交通部发出“关于1951年交通运输工作的指示”。

5月17日交通部指示“加强雨季公路防护及抢修工作”。

5月31日中央人民政府发布“关于1951年民工整修公路的暂行规定”的命令。

11月27日中央人民政府政务院以财字第17号发出“关于加强地方交通的指示”。

是年栾城县设汽车站（也叫运输站），站房临时设在马家庄路侧。

12月24日交通部召开了第一届全国养路会议。

1952年，石南公路开始铺筑简易砂石土级配路面，修简