

011550

河北公路交通史志丛书
石家庄市地方志丛书



石家庄市公路交通志

石家庄市交通局史志编纂委员会

人民日报出版社

河北交通史志丛书

石家庄市地方志丛书

石家庄市公路交通志

主 编 李金玉

副主编 潘书琴

人民日报出版社

(京)新登字103号

内 容 提 要

本书是河北省地方公路交通史志丛书之一，重点记述了1990年以前石家庄市辖区内古今道路的演变。反映了现代公路建设、道路运输、搬运装卸、行业管理、机构沿革等情况。内容丰富，资料翔实，有一定的参考使用价值，可做为从事专业工作的业务工具书。

河北交通史志丛书
石家庄市地方志丛书
石家庄市公路交通志

人民日报出版社出版发行
石家庄北方印刷厂印刷

787×1092毫米 1/16 印张 31 450,000字 1994年10月第1版
1994年10月第1次印刷 印数：1200册 定价：45.00元
ISBN 7—80002—730—9/F·163

发展交通
走向世界

兴石家
经济

赵金铎

一九八四年

振兴经济
发展交通

何少存

河北省交通厅厅长 何少存题词

发展交通
振兴经济

沈志峰 93.
12.29.

发展
建设
交通
的
化

花根章

石家庄市交通局局长 花根章题词

石家庄市交通局史志编纂委员会

主 任：王磁生

副主任：崔荫桐 李金玉

委 员：徐生文 赵俊惠 邓如山 王永奎

※ ※ ※ ※ ※ ※

《石家庄市公路交通志》编审人员

主 审：王磁生 崔荫桐

主 编：李金玉

副主编：潘书琴

编 辑：潘书琴 许云山 王建华 李昌慧

誊 抄：孙占英 段建生 任芝联

审 定：刘树仁 李 梁 张镜青

3

石家庄市交通局史志编纂委员会

主 任：王磁生

副主任：崔荫桐 李金玉

委 员：徐生文 赵俊惠 邓如山 王永奎

※ ※ ※ ※ ※ ※

《石家庄市公路交通志》编审人员

主 审：王磁生 崔荫桐

主 编：李金玉

副主编：潘书琴

编 辑：潘书琴 许云山 王建华 李昌慧

誊 抄：孙占英 段建生 任芝联

审 定：刘树仁 李 梁 张镜青

3

序

“盛世修志”是中华民族的优良传统，也是惠及后代的一项具有深远意义的事业。石家庄自建市以来，虽有些史料记载，但涉及到公路交通方面的资料很少。市交通局根据上级的部署，在各方的大力支持下，编纂出了“石家庄市公路交通志”，它的问世将会对我市公路交通事业的发展起到承前启后的作用。

石家庄市地处华北平原，土地肥沃，农业发达，矿藏丰富，历史上曾是南北和西行古道的必经之地，素有“三省通衢”之称。近代交通的发展，使这里由不知名的几个县属村庄而发展为一座现代化的城市。新中国建立后，石家庄市已经发展成为一个以纺织、制药、化工、机电行业为主的新兴工业城市，中共十一届三中全会以来，在中共石家庄市委、市政府的正确领导下，在改革开放，搞活经济的思想指引下，使各项建设事业有了飞速的发展，公路交通事业为我市的经济腾飞，发展市场经济起到了“先行官”的作用。

市交通局的领导重视修志工作。他们抽调专人，组织力量，广泛收集、整理资料，反复考证。经过三年多的努力，终于编写出45万言的初稿，又经上级的审核与指导，使这部志书更加完善。这是一部集道路发展、客货运输、行业管理、机构沿革等为一体的综合性专业志书。它不仅反映了我市公路交通发展的概貌，还记述了搬运工人的艰苦创业成就和广大交通战线职工献身于交通事业的先进事迹。本书是从事专业工作的一本工具书，在此书付梓之际，为之作序，以示祝贺。

石家庄市人大常委会副主任 左喜书

1993年6月6日

1 14

前 言

《石家庄市公路交通志》是根据省交通厅和地方志办公室的部署，在市委、市政府的正确领导和有关部门的热情支持下，由市交通局直接组织编写完成的我市历史上第一部公路交通专业志。

交通运输是国民经济的命脉，公路交通是交通运输体系的重要组成部分。根据马克思关于交通运输是“第四物质生产领域”^①和“旅客和货物是和交通工具一起运行的，而运输工具的运行，它的场所的变动，也就是它所进行的生产过程”^②的论述，公路运输和其它运输一样是物质生产部门，是属于基础产业和生产力范畴的。是经济、文化发展的先行，是国家昌盛、社会进步、人民富裕的标志。

石家庄市虽然是座新兴的工业城市，但却有较长的发展历史，早在先商时期就有南北车马古道跨经此地。春秋时，西行古道开通，市区内曾建过“东垣”（今东古城村），“石邑”（今振头村北）两座名城，古滹沱河也有水运史的兴衰，这里曾一度成为历史上运输装卸、货物搬捣、商品集散、军粮供需的中心，素有“燕晋咽喉”、“三省通衢”之称。

新中国建立后，特别是中共十一届三中全会以来，改革开放使这座新兴城市充满生机，各项事业飞速发展，城乡建设日新月异。公路交通建设事业的发展为石家庄市的经济腾飞做出了应有的贡献。

《石家庄市公路交通志》记述了从古迄今三千多年的发展历程，它包括公路建设、搬运装卸、客货运输、行业管理、水运往事、机构沿革及名人事迹等，是一部经济性的专业志书，其目的在于记述过去，展望未来，对后人起到资治、存史、教化、兴利的作用。

本志书以党的四项基本原则为指南，用历史唯物主义的观点来观察一切，记述一切。坚持“众人成志”的原则。遇有一些疑难的资料则反复调查核实，查考文件，进行分析探讨，使真实的资料入书立卷，以提高志书的可信性。在篇目安排、内容取舍方面，曾多方征求意见，几易其稿。并请有关方志学专家和内行对篇目进行了修改指导。

《石家庄市公路交通志》经过三年多的整理编纂，现已定稿。由于我们水平所限，其中可能有谬误和不当之处，敬请广大读者，特别是各位领导，交通战线上的老前辈，史学界的专家们给予批评指正。

石家庄市人民政府副秘书长（原市交通局局长）

:993年5月30日

注：

- ①见《剩余价值理论》、《马克思、恩格斯全集》人民出版社1972年版第26卷第1分册第444页。
- ②见《资本论》第2卷、《马克思、恩格斯全集》人民出版社1971年版第24卷第66页。

凡 例

一、《石家庄市公路交通志》以贯通古今，略古详今，记述了本市上溯远古期所形成的人行小路为始，下限截止到1990年末。

二、本志书记述范围恪守“书不越境”的原则。现时记述以现行政区划为界，包括市辖6区（桥东、桥西、新华、长安、郊区、矿区），4县（获鹿、井陉、栾城、正定）。历史记述以历史疆域为界。

三、本志按交通门类分例，横排竖写，以横为主，纵横结合。其方法：大事记用编年体，书中人物用记传体，内容用记事本末体。全书分篇、章、节、目、附五个序号排列。

四、历史纪年：用历代习惯纪年，括注公历。公元1948年以后，均采用公历。

五、计量单位以1984年3月4日国务院颁发的《中华人民共和国计量单位》为标准。货币值以现行币值为计算单位，个别有旧币值记述的均已括注现行币值。

六、书中有关业务技术术语，均以本行业的业务技术规范为准，同行业的古代用语仍保留历史原称。

七、字体和数字用法，均以1956年10月10日出版的《简化字总表》和国家《关于出版物上数字用法的试行规定》为准。

八、书中“文革”是指文化大革命，石家庄解放是指1947年11月12日，中华人民共和国成立是指1949年10月1日。

九、引用注解按顺序号集中于文后。

概 述

石家庄市位于东经113度48分至114度58分，地处河北省中南部是京广、石太、石德铁路的交会点，市区距北京280公里，全市以轻纺工业为主，是全国的重要交通枢纽和商品物资集散地，古有“南北通衢”之称。

石家庄市是一座新兴的工业城市，是河北省省会，是全省政治、经济、文化、科技中心。

早在四千年前，我们的祖先就在这里生息，商代就有南北大道经由此地，秦始皇统一中国后东垣城（今市郊东古城）第一批建为县制，隋朝初年，石邑城迁至西郊振头（今振头村北一带）。朝代更迭，几经兴衰。清末民初这里成为获鹿县一个百余户的村庄，南北铁路的开通，大车道的不断开拓，使这里商贾云集，日趋繁荣。

民国28年（1939年）10月7日，石门建成石门市。1947年11月12日，人民解放军攻克石门，1948年元月改为石家庄市。

石家庄市现辖四县六区，面积3255平方公里，其中市区面积307平方公里，人口286.5万人，其中市区人口134.2万人。地势呈西部为山区，盛产煤炭建材，东部华北平原是粮棉产地。井陉的苍岩山，正定的大佛寺，东南部的赵州大石桥是闻名于世的旅游观光点。

在漫长的历史长河中，石家庄市公路和运输的发展经历了人行小路，驮运路，大车路（又称官道），初级公路四个阶段。目前正在发展高等级公路及高速公路，运输方式也由人背、头顶、肩挑、兽力驮、大车拉而进化到机动车。

在距今七千年左右，当社会发展到新石器时代时，人们学会了驯用狗、牛、驴、马等家畜。最初驯用狗，后来驯养用牛、马参加

运输，使它们为人类服务。在一些主要道路上进行牲畜驮运，引起了道路发展的变革——驮运路的出现。

到奴隶社会，人们依据“上古圣人睹转蓬为轮，轮行可载，因物知生的道理”。于公元前二千一百年左右，夏朝奚仲发明造车术。到商朝，相士驯马，发明用马驾车。^①相士的曾孙王亥又驯服了牛，发明了牛车。^②运输工具和运输动力合为一体是运输的一大进步。车出现以后人们为了狩猎、交换和战事的需要，在驮运路的基础上修建适合车辆行驶的车行道路。《世本》、《山海经》记载，远在约3800年前从河南安阳往北沿太行山东麓到易县（保定地区）有一条大车道。汤七世祖王亥“肇牵牛车远服贾”，从河南安阳（殷）北上做买卖，沿途经过磁县、邯郸、邢台、石家庄、灵寿到达易县的一条大车道，为我省早期出现的大车道之一。^③

春秋时，晋文公实行“轻关，易道，通商，宽农”政策。开拓了自晋阳（今山西太原）通过井陉、石邑（今获鹿南）、东垣（今市郊东古城），至鲜虞（今正定新城铺的大道）。^{④⑤}

经过长期的兼并战争，秦皇灭六国，建立了中央集权的封建专制政权，于公元前220年（始皇二十七年）。修筑了“驰道”，“新道”和“五尺道”，构成了以咸阳为中心的四通八达的驰道网，将贯通今市辖区的南北和西行大道均拓建为驰道。^⑥以后各朝代除对原有道路进行整修、维护、沿途设驿站，建铺亭外，实行“列树以表道，雨毕而除道，水涸而成梁”的路政管理制度。并修筑桥梁，开通了临近道路。

到清代，又将这些道路分为官马大路（称官路），支路（称大路），小路（称大车道），并把清帝外出巡狩、晋谒祖陵等活动所经之路总称为“御道”。贯通赵县、栾城、廿里铺、正定的南北道路称为“官道”。同时又开辟、整修了正定至深泽、正定至平山，正定至灵寿的大车道。

这些古代道路，在推动社会进步，发展生产力，促进商品交换方面起到了积极作用。许多著名的历史事件都和这些古道路紧密相关。公元前210年秦始皇嬴政出巡，途中病故死于沙丘平台，其尸体在公子胡亥、丞相李斯及中车府令赵高等人护送下，从巨鹿、栾

城，经石邑、井陘运返咸阳。清光绪及慈禧太后从陕西绕道河南，途经栾城顺古道至正定登火车回北京等。⑦

本世纪初，比利时、法国先后修建了京汉、正太（今石太）铁路。自此石家庄便成了两条铁路的交会点，四面八方的商品物资集散地。民间运输，搬运装卸，商办货栈，应运而生，客货中转也十分活跃。由于当时生产力发展水平的局限性，当时虽然有同和、陆丰、三顺、明德、同义五家私人汽车行，实有汽车31辆，但运输线路较短，最长的营运线路只能到深县、灵寿，路程不过上百里，短的不过几里、几十里。运输工具除马车外，大部是东洋车（人力车）。独轮车用来搬捣，不少的胶轮大车是人架辕。人拉人的东洋车（人力车）遍布市区各角落。⑧

民国26年（1937年）日军侵占石家庄，周围的粮、棉和丰富的矿产资源成了日本掠夺的对象。民国30年（1941年）修建了石德铁路之后，又出于战争需要而开始了现代公路的建设。

民国31年（1942年），日军强抓民夫陆续修建了保定至石门（今石家庄）、邢台至邯郸、安阳至开封的公路。并对原有沧石铁路路基（民国17年建成）进行修整改造成公路。同时由伪“建设公署”和“河北省公署”出面对石太古驿道进行改建，增修桥涵，取名石太公路。

公路的建成，促进了汽车运输业的发展。民国28年（1939年）4月，日本“华北交通股份有限公司”石门市汽车营业所成立，有货运汽车170辆，客车10辆，职员457人，每天除满足军事运输外，主要是运送上下站物资，开通各线班车30个班次，营运线路16条，里程1288公里。汽车运输业的发展带来了汽车修理业，1938年以后除石门汽车工具修理所外，又建立了1个“田中部队汽车修理厂”（又称1817部队汽车修理厂），主要承担太原以东，新乡以北，德县以西，北京以南的日本军车修理业务。

民国34年（1945年）日本投降后，国民党军队进入石市，主要是修筑战争工事、沿线道路处于分割、破碎状态，运输业也是一片衰落景象。

解放后的1948年，华北交通工作会议在石家庄召开，华北人民

政府主席董必武就对交通工作的认识，交通建设的几个具体问题和交通工作的具体领导做了指示。各级政府为了恢复战争带来的创伤，多次组织群众对公路进行普修和养护。一般的是各县分段以民工建勤的方式每年春、秋进行两次普修，在沿线建立了一些群众养护组织，实行专业护路和民间护路相结合的方式称为“两条腿走路”。1955年交通部和省交通厅联合投资在石家庄至栾城段做了多种形式的路面试验。五、六十年代各县在大跃进的形势下，掀起修路热潮，对一些干线提出平、实、直、宽的标准，开展了大修简易公路（后来有的简易公路不曾使用，又进行平路还田）。特别是1956年和1963年石家庄地区水灾严重，一些线路，桥涵被毁，上级拨款以“以工代赈”方式由各级政府组织群众对公路进行抢修，在各线除补修、新建一些桥涵外，对线路进行拓宽和改善路面工程，使一些干线由土路面改变为泥结碎石或沥青路面，大大提高了行车速度。随着国产解放牌汽车源源调入，石市交通运输蓬勃发展起来。

中国共产党十一届三中全会以后，国家实行改革开放政策，公路运输事业有了较快发展。在道路修建、汽车运输，行业管理，收费服务，机动车修理，搬运装卸等各个方面都上了一个新台阶。

公路建设方面：对原有的石正路、石邯路、沧石正线、沧石复线、石获正线、石获复线、石栾路7条干线出口路段进行了加宽，改造，使路面等级、宽度和绿化方面都有了较大的提高，大大缓解了城市出口路的压力。此外还新建了井陘至阳泉运煤路线及西外环，北外环、东北外环，分流了市内交通。同时对各干线的桥涵，根据新的标准要求进行了新建、改建和加固。对井陘冶河、正定滹沱河大桥建成了双道大型钢筋混凝土桥，大大提高了原有公路的通车能力。1989年京深汽车专用公路石家庄段的建成，使市境公路建设又进入了一个新的里程。对一些县乡道路也进行技术改造，特别是1984、1985、1986年3年期间重点扶持了乡村道路的发展，投资1141.8万元。3年来以“民办公助，民工建勤”的方法改建山区道路450公里，桥涵193座，隧洞4道，实现了村村有道路，乡乡通汽车，结束了人背、肩扛的历史。当地农民说“要想富，先修路，公路通，百业兴”。到1990年底统计，全市公路通车里程达到1591公