

保定地区公路运输志

一九九五年八月



保定地区国营公路运输企业 ~~保定地区~~ 保定运输
总公司的机关办公大楼（1989年）



保定地区“全国文明车站”之一——国营保
定汽车站南站外貌（1989年）



北省第一座市级公用型客车站——保定市汽车站外貌（1990年）

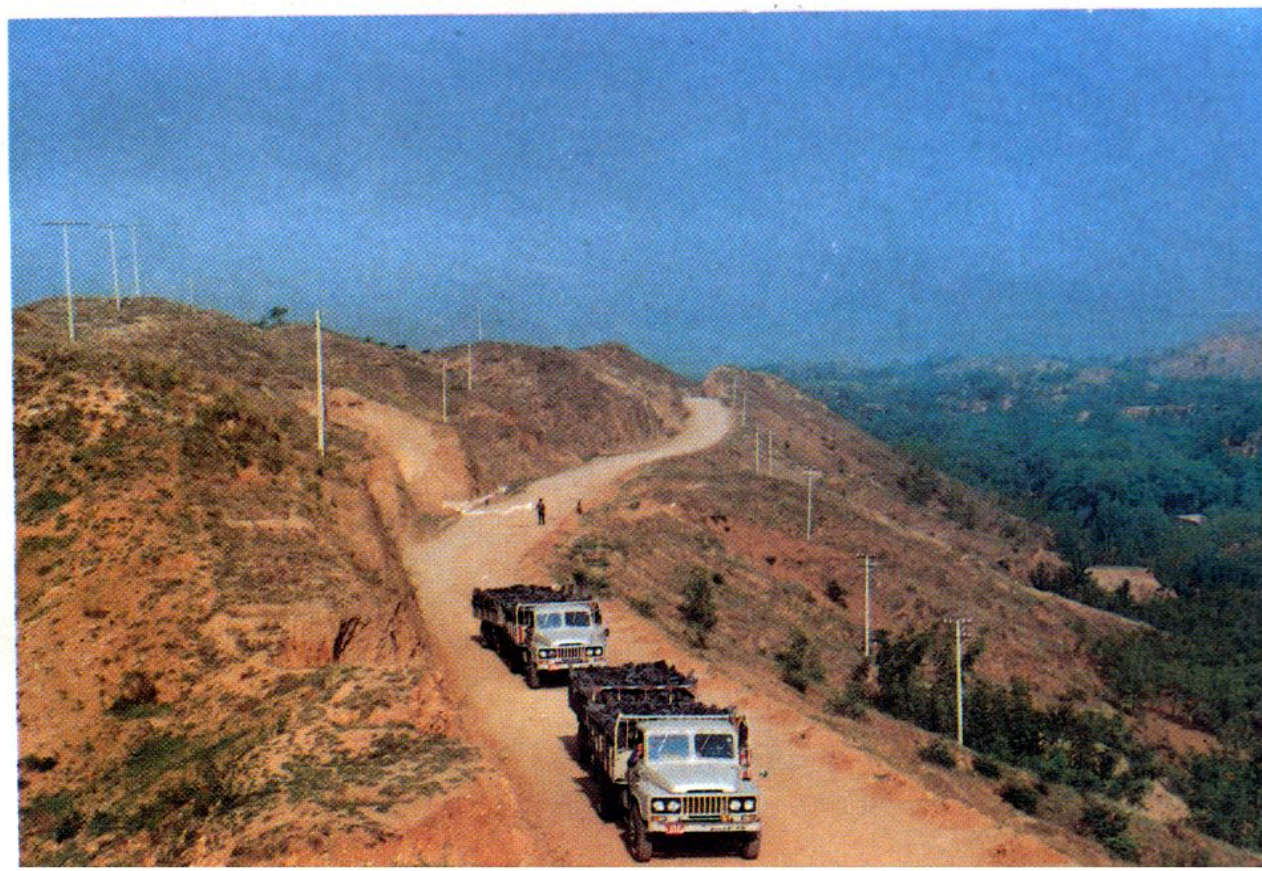


1988年扩建的国营定州汽车站外貌



座落在华北明珠——白洋淀岸边的部级文明车站之一——国营安新汽车站外貌（1989年）

执行晋煤东运任务的车辆正在运行途中（1983年）





保定地区国营公路运输职工文明热情为旅客服务（1989年）

保定运输总公司积极开展零担运输业务，与全国10个省市共开辟了39条运输线路，图为奔驰在保定城乡的零担班车（1989年）



保定地区公路
运输部门，方便旅
客，招手上车，就
近下车



1987年保定地
区召开原冀中区交
通史座谈会情景

保定
运输总公
司开办的
多种经营
之一
(1988年)





保定运输总公司大胆革新,勇于创新,对中层干部实行公开招标,图为招标答辩会(1987年)

保定运输总公司自1984年~1989年,曾四次荣获部级优质运输先进集体称号,图为部分奖状和奖杯



保定地区公路运输史编委会全体委员合影
前排左起韩祝清、李锡祚、周志忠、戚以明、张鸿训,后排左起魏秉信、李正义、卢叔毅、侯全录。

概 述

保定地区位于太行山东麓，河北省中部，它北靠北京，西连山西，南邻石家庄，东濒沧州，东北连廊坊，东南依衡水。全区东西长 216 公里，南北长 186 公里，总面积 20,315 平方公里，人口 7,965,000 余人。

在漫长的岁月中，保定地区的疆域多变。春秋时代，大部属燕国辖地，到战国时代，保定地区各县分属燕、赵、中山国。公元前 221 年，秦始皇统一中国后，推行郡县制，保定南部为恒山郡，北部为广阳郡。汉王朝建立后，保定地区分属涿郡和中山国。到隋朝，保定地区分属上谷、涿、高阳、河间、常山五郡。唐朝贞观年间（公元 627 年），州、县合并，根据山川自然环境，全国分为十道，保定地区属河北道。元朝十二年（公元 1275 年），保定地区改为保定路，这是始有保定之名。以保卫大都（北京）、安定天下之意而得名。明代，改路为府。永乐元年（公元 1403 年），大宁都司由北京迁保定，负责保卫京师。清代置直隶省（今河北省），康熙八年（公元 1669 年），直隶省府由正定迁保定。民国十七年（公元 1928 年），直隶省改为河北省。各县由省政府直辖。1937 年河北省设 17 个行政督察区，保定各县分属一、二、五、六、十、十一辖区。

抗日战争爆发后，1938 年 1 月，成立了晋察冀边区行政委员会，辖晋热辽、冀西、冀中三个行政区。保定京广线以西各县属冀西行政区，以东各县属冀中行政区。1945 年日本投降后，保定铁路以西各县属冀岳区和冀察区，铁路以东各县属冀中区。1948

年9月，晋察冀边区撤销，保定地区属华北人民政府。1949年8月，成立了保定地区行政督察专员公署，辖涞源、涞水、易县、涿县、新城、定兴、雄县、容城、固安、徐水、满城、清苑、安新、高阳、完县、唐县、望都等十七个县。中华人民共和国成立后，保定地区建制又多次变动，至1989年底，保定地区辖二十个市县。即定州市、涞源、涞水、易县、涿州市、定兴、容城、新城、雄县、徐水、安新、高阳、完县、唐县、望都、阜平、博野、蠡县、安国、曲阳。全区共有495个乡，5538个行政村。

保定地区自然条件较好，西依太行山，东揽白洋淀，土地肥沃，有山地、丘陵、平原、洼淀。山地和丘陵位于西部和西北部，山峦叠翠，群峰竞秀、沟谷纵横，属太行山系，海拔在一千米左右，约占全区面积的50%。主要山峰有狼牙山、摩天岭、白石山、神仙山等。阜平歪头山海拔2276米，居群峰之首。山区盛产林木、水果、柿、药材等，矿产资源丰富，大理石蕴藏量居全国之冠。丘陵以东为广阔富饶的大平原，占全区面积的39%，土地肥沃、富于耕作，盛产小麦、玉米、棉花、高粱等。东部有全国著名的水乡白洋淀，水面宽阔，河渠、洼淀纵横相连，是淡水鱼、虾、藕、苇产地。

全区属温带大陆性季风气候，四季特点分明。冬季寒冷干燥，夏季炎热多雨，春季温暖多风，秋季天气凉爽。气温大致由东南向西北递减，年平均气温平原为12℃，山区为7.4℃。极端最低气温-31℃，最高气温43.4℃。年平均降水量为574毫米。无霜期为165—210天。

保定地区的特产品驰名中外，保定府三宗宝：铁球、面酱、春不老，至今经久不衰。保定健身球、涿州金丝挂毯、新城花丝、定兴珐琅畅销欧、亚、拉、美洲各地。素有“药都”之称的安国县，享有“祁州药材名天下”的盛誉。望都的红辣椒与成都、兰都的辣椒齐名，堪称“三都”。此外，定州的鸭梨、涞水的

红果、满城的柿子、安国的紫皮大蒜、高碑店的豆腐丝、蠡县留史和唐县的皮毛、定州的肠衣和眼药、徐水的“刘伶醉”和“古遂醉”酒、小汲店的苇毛西瓜都享有一定声誉。

保定地区的交通比较发达。远在商周时代，保定已形成以北京为中心贯穿祖国南北的交通要道。宋代时，保州（保定市）的水路可达白沟和运河。淳化三年（公元 992 年），李继宣知保州，造船二百艘，运送粮物，保州成了北部边防的水陆交通枢纽。清光绪二十四年（公元 1898 年）二月，开始建芦汉（芦沟桥至汉口）铁路，次年一月芦保段通车，光绪二十七年（公元 1901 年）六月，保定至定州段通车。随后，修建了高碑店至易县西陵的地方铁路，这是最早由中国人自己修筑的铁路。保定地区的汽车营运是在民国 6 年（公元 1917 年）开始的。当时直隶总督曹錕四弟曹锐购买了两辆汽车，经营保定至高阳的旅客运输。后来由于军阀混战，出于战争的需要，强迫民工修建了保定至天津的汽车路，这是保定地区有汽车路之始。民国十年（公元 1921 年），曹锐成立的协通汽车公司，正式开办了汽车运输。而后，汽车运输公司达十余家。日伪时期（1937—1945 年），日本侵略者为加强对冀中平原和冀西山区的控制，将保定通向外县的公路进行修建，利用便利的交通条件，残酷地屠杀抗日军民，掠夺人民的财产，加深人民的苦难。公路运输业遭到严重破坏。解放战争时期，公路运输业在支援解放战争中，逐渐恢复发展壮大，在举世闻名的平津、清风店、胜芳保卫战役中，保定的公路运输在支前运输中，立下了汗马功劳。

建国后，随着国民经济建设的发展，保定地区公路运输有了迅速的变化。尤其是进入八十年代末期，公路运输有了突飞猛进的发展，公路以保定市为中心，纵横交错，辐通全区。全区县县都有柏油公路。贯穿保定南北的京深高速公路正在建设中。汽车运输已通全省各地，并相继开辟了保定至北京、天津、山东、河

南、内蒙、山西等省市的班车线路。保定地区形成了以保定、高碑店、定州为中心、四通八达的公路运输网，交通运输业呈现出前所未有的兴旺景象。

目 录

概述.....	(1)
编前章 民国前保定地区的陆路运输	
(1912年以前)	(1)
第一节 古代陆路运输的起源与演变.....	(1)
一、陆路运输的起源.....	(1)
二、陆路运输的演变.....	(2)
第二节 驿运的兴衰.....	(5)
第三节 近代运输工具的兴起与运输方式的改变.....	(7)
第一章 民国时期的保定地区公路运输	
(1912年1月—1937年6月)	(11)
第一节 民营汽车运输业的兴起.....	(12)
一、第一条营运公路的开辟.....	(12)
二、民营汽车公司的创办.....	(13)
三、早期的几家民营汽车运输业.....	(13)
四、民营汽车运输业的兴盛时期.....	(16)
五、民营汽车运输业的经营管理.....	(17)
第二节 民间运输业的延续.....	(19)
一、保定地区的民间运输工具.....	(19)
二、民间运输业在城乡经济中的作用.....	(22)
三、货栈车店及转运行业的崛起.....	(23)
四、搬运装卸业的独立.....	(25)

第二章 抗日战争时期的保定地区公路运输

(1937年7月—1945年7月) (27)

第一节 沦陷区的公路运输 (28)

一、“满铁”势力向保定地区的侵蚀 (28)

二、日伪对公路运输的统治与垄断 (28)

三、日伪统治区的汽车修理业 (33)

四、日伪对民间运输的统治与摧残 (34)

第二节 抗日根据地的公路运输 (38)

一、根据地运输方针的制定 (38)

二、敌后的特殊运输方式 (40)

三、抗日军民对日伪交通运输的破袭 (44)

第三章 解放战争时期的保定地区公路运输

(1945年8月—1949年9月) (47)

第一节 国民党政府对日伪运输机构的接管 (48)

一、对“华交”保定汽车营业所的接管 (48)

二、对“华自”保定营业所的接管 (49)

第二节 解放区的公路运输 (49)

一、公营运输的创建与管理 (49)

二、解放战争中的支前运输 (56)

第三节 建国前夕的公路运输 (63)

一、公营运输机构的调整 (66)

二、国营运输企业经营的开端 (66)

第四章 恢复整顿时期的保定地区公路运输

(1949年10月—1952年12月) (69)

第一节 新型运输管理体制的建立 (70)

一、省交通局直属运输企业的组建 (70)

二、保定地区公路运输的统一经营 (71)

三、运输市场的整顿 (73)

四、公私关系的调整与两利方针的贯彻·····	(74)
五、搬运工会的建立与封建把头的废除·····	(76)
第二节 恢复交通与物资交流的开展·····	(78)
一、城乡运输网的初建·····	(78)
二、旅客运输的恢复·····	(83)
三、社会群众运输的组织·····	(87)
四、重点运输的组织·····	(88)
第三节 专业运输经营管理的加强·····	(91)
一、联运业务的开展·····	(91)
二、合同运输的开办与包运负责制·····	(92)
三、保修机构的组建与机务管理·····	(94)
四、定额标准的制定与技术管理·····	(96)
五、先进经验的推广与劳动竞赛的开展·····	(98)
第五章 艰苦创业时期的保定地区公路运输	
(1953年1月—1957年12月)·····	(100)
第一节 公路运输与经济建设的协调发展·····	(101)
一、运输机构的调整·····	(101)
二、专业运输的发展与市场管理的强化·····	(102)
三、计划运输的执行与综合平衡·····	(104)
四、运价的调整与运力的控制·····	(106)
五、山区农村营运范围的扩展·····	(108)
六、站容站貌的改变与服务质量的提高·····	(111)
第二节 基础工作的加强与经营管理的完善·····	(114)
一、以调度为中心的生产指挥系统的建立·····	(114)
二、单车核算制的推广与标准规范的制定·····	(116)
三、站务改革与责任制的建立·····	(117)
四、三级保养的贯彻与技术管理的加强·····	(119)
五、劳动竞赛的开展·····	(121)

第三节	私营个体运输业的社会主义改造·····	(124)
一、	私营运输业的普查与准备工作·····	(125)
二、	对私营汽车业的社会主义改造·····	(125)
三、	对个体运输业的社会主义改造·····	(127)
四、	对货栈车店业的改造·····	(131)
第四节	重点运输任务的完成·····	(133)
一、	对首都城市建设的支援·····	(133)
二、	抗洪抢险的救灾运输·····	(134)
三、	支援邯郸、张家口等地的运粮会战·····	(135)
第六章	“大跃进”与调整时期的保定地区公路运输 (1958年1月—1966年4月)·····	(139)
第一节	全党全民办交通的贯彻与实施·····	(140)
一、	运输体制的下放·····	(140)
二、	运输组织与管理权限的变更·····	(141)
三、	短途运输的开展·····	(148)
四、	产、运、销“一条龙”大协作经验的推广·····	(150)
第二节	“大跃进”对公路运输的影响·····	(152)
一、	“大跃进”时期公路运输的形势及特点·····	(152)
二、	“大跃进”时期的重点运输·····	(155)
三、	汽车列车化与车吨月产万吨公里运动的开展·····	(157)
四、	交通工业的发展与变化·····	(159)
第三节	公路运输在调整中的发展·····	(165)
一、	交通体制的调整·····	(165)
二、	运输市场的整顿·····	(167)
三、	运力布局的调整·····	(171)
四、	集体运输经济的恢复·····	(174)
第四节	企业经营管理的整顿与加强·····	(177)
一、	运输企业的全面整顿·····	(177)

二、客运服务质量的提高·····	(179)
三、管用养修的贯彻与车况的全面提高·····	(183)
四、调整时期的重点运输·····	(185)
第七章 曲折发展时期的保定地区公路运输	
(1966年5月—1978年12月)·····	(195)
第一节 “文革”初期运输工作的畸形·····	(196)
一、运输系统的层层夺权和机关工作的瘫痪·····	(196)
二、运输秩序的混乱与营运路线的受阻·····	(197)
三、服务质量的下降与官商作风的抬头·····	(198)
四、运输生产受损与经济效益的滑坡·····	(200)
第二节 在逆境中奋力拼搏的公路运输·····	(201)
一、运输机构的变更与重建·····	(201)
二、各项规章制度的恢复与健全·····	(202)
三、客运正常秩序的恢复与“乘车难”问题的解决 ·····	(204)
四、货运管理的加强与运价的调整·····	(205)
五、联合运输的开办·····	(208)
六、“学大庆、赶开滦”，群众运输的开展·····	(210)
七、“质量月”和“百日赛”活动的开展·····	(211)
第三节 技术进步与交通工业的发展·····	(214)
一、“多极火花塞”的推广与应用·····	(214)
二、保定牌130型汽车的生产·····	(215)
第四节 集体运输业的发展与管理·····	(217)
一、运输工具的演变·····	(217)
二、集体运输业的管理·····	(218)
第五节 重点运输任务的完成·····	(220)
一、支援唐山的抗震救灾运输·····	(220)
二、高、冰“三线”的运输·····	(222)

三、其它的重点运输·····	(222)
第八章 改革时期的保定地区公路运输	
(1979年1月—1989年12月)·····	(225)
第一节 开放搞活与运输市场的活跃·····	(225)
一、管理体制与机构的演变·····	(225)
二、运输经济结构的变革·····	(227)
三、公路运输产业布局的调整·····	(231)
四、运输行业的全面管理·····	(240)
第二节 大型运输企业的经营管理与改革·····	(248)
一、运输企业的整顿与经营管理的改善·····	(249)
二、货源的开辟与重点运输·····	(254)
三、经营作风的转变·····	(260)
四、提高人员素质·····	(264)
第三节 经营机制与管理制度的改革·····	(266)
一、优化组合的实行与干部制度的改革·····	(266)
二、竞争机制的引进与承包经营的推行·····	(270)
三、第三产业和多种经营的开辟·····	(279)
四、全面质量管理的推行与企业升级·····	(281)
附录：·····	(292)
附录一：保定地区公路运输大事记·····	(292)
附录二：1989年保定地区客运班营运路线统计表·····	(327)
附录三：保定地区公路运输发展变化一览表·····	(340)
编后语：·····	(344)