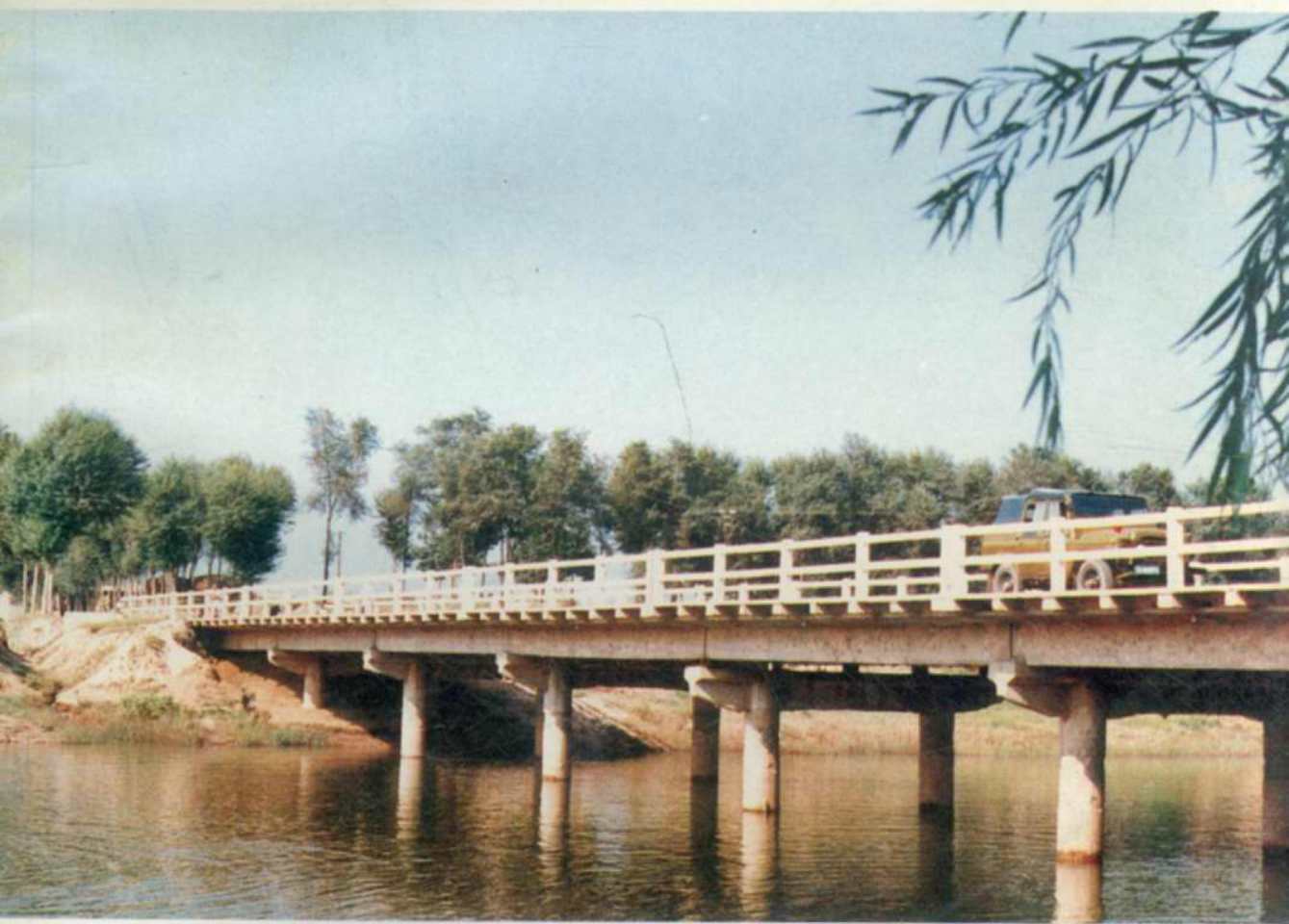


012234

孟村回族自治县交通志



孟村回族自治县交通局编

孟村回族自治县交通志

河北省孟村回族自治县交通局编

孟村回族自治县交通局史志编写组

领导成员 李巨洲 孙秀亭 周长兴 时树林

孟村回族自治县交通局史志编写人员

主编 李玉朝

参加修志人员 董树乔 刘恩普 王瑞田 于云贞

初审 孙秀亭 祝延青 张希龄 张培琢

审订 吴培义

绘图 李玉朝

摄影 刘恩普

孟村回族自治县交通局史志编写组

领导成员 李巨洲 孙秀亭 周长兴 时树林

孟村回族自治县交通局史志编写人员

主编 李玉朝

参加修志人员 董树乔 刘恩普 王瑞田 于云贞

初审 孙秀亭 祝延青 张希龄 张培琢

审订 吴培义

绘图 李玉朝

摄影 刘恩普

序

一九八六年初秋，余在地区医院养病，孟村县交通局的领导来榻前看望，言谈之中听说要编写《孟村回族自治县交通志》，深感欣慰，这真是一件值得庆贺的喜事。高兴之余，应同志们之邀，留几句话以为序。

孟村回族自治县虽然建县较晚，但在道路发展方面，却有较长的历史。据文物工作者考证，早在三千多年前的商代，境内已有人聚居，在劳动中开辟了人行小道。然而，由于旧的社会制度，阻碍着交通事业的发展。路开拓虽早，但交通事业发展很慢，一直到新中国成立前夕，境内才仅有十几条宽窄不一、高洼不平的车马大道。

新中国建立后，在党和政府的领导支持下，孟村这个地方实行了民族区域自治，回汉两族人民团结奋斗，使交通事业取得了可喜的成绩。特别是中共十一届三中全会以来，随着党的各项政策的落实，交通事业的发展更为迅速。现在山广、海泊、沧乐、李孟、孟新等五条沥青公路纵横全县，六条乡级沥青公路通到所有乡镇，形成了干支相连，四

通八达的公路网。为繁荣民族经济奠定了坚实的基础。

盛世修志，自古皆然。特别是编纂《交通志》对于发展交通事业，促进国民经济的繁荣，有着更为深远的意义。因为发展交通事业是“四化”建设的战略重点之一。要发展交通事业，又必须鉴古知今。《交通志》正好提供这方面的条件。因此，我作为孟村的一名老战士，对此书的编印深感欣慰。预祝《孟村回族自治县交通志》早日与读者见面，并在发展公路交通事业中发挥其应有的作用。

韩进先

一九八六年八月一日

韩进先同志系孟村回族自治县第一任县委书记，并历任沧州地区交通局局长、沧州地委书记、河北省民委主任兼党组书记等职。于1986年11月6日逝世。

前 言

中共十一届三中全会以来，党中央提出建设高度社会主义物质文明和精神文明。

为贯彻执行这一方针，全国各地开始了公路交通史志的编写工作，很快地形成了编史修志的高潮。我县编史修志工作，便是在这样的历史条件下开始的。经过近三年的学习实践，逐步探索，广泛搜集资料，反复核实，集体讨论，于1988年12月交通志编纂成册。

编纂中，编写人员以马列主义、毛泽东思想为指导，坚持辩证唯物主义和历史唯物主义的观点，本着略古详今，横排纵写，尊重历史、实事求是的原则，较为全面的反映孟村回族自治县公路交通事业的发展，以及新中国成立后的真实面貌。既“缅怀既往，策励将来”，又“上慰先人，下启后代”，以便为今后公路交通事业，提供借鉴和依据。

但由于编者水平所限，加之经验不足，资料匮乏，错误、遗漏之处在所难免，恳请指正，以臻完善。

在编写过程中，承蒙沧州地区交通局编史办公

室同志们的热情协助，本县档案局、县志办、图书馆、水利局、统计局、交通局领导及各位老交通、老工人们的大力支持和指导。在此，我们表示衷心的感谢。

交通局史志编写组

凡 例

一、《孟村回族自治县交通志》上限始自明末清初，下限断至1985年底。

二、本书体例采用篇章节目的形式，卷首有《序》、《前言》，卷末有《志余》。

三、书中使用的度量衡单位，采用国务院1984年3月4日颁布的《中华人民共和国法定计量单位》中有关规定。

四、数字用法，按国家语言文字工作委员会等七个部门1986年12月31日通知的《关于出版物上数字用法的试行规定》。

目 录

序.....	(1)
前言.....	(1)
凡例.....	(1)
综述.....	(1)
第一篇 大事记.....	(5)
第二篇 交通机构.....	(12)
概 述.....	(12)
第一章 交通局.....	(13)
第二章 交通局下属机构.....	(15)
第一节 公路管理站.....	(15)
第二节 交通监理站.....	(16)
第三节 公路运输管理站.....	(17)
第四节 运输队.....	(18)
第五节 汽车站.....	(20)
第三篇 公路.....	(22)
概 述.....	(22)
第一章 国道—山海关至广州公路孟村段.....	(23)
第二章 省道.....	(25)
第一节 沧州至乐陵公路孟村段.....	(25)
第二节 李家铺桥至孟村公路.....	(28)

第三节	海兴至泊镇公路孟村段	(31)
第三章	县、乡公路	(33)
第一节	县道——孟村至新县公路	(33)
第二节	高河至堤东公路	(34)
第三节	孟村至留舍公路	(35)
第四节	牛进庄至赵河公路	(37)
第五节	孟村砖厂至自来屯公路	(37)
第六节	王御史至海泊线公路	(38)
第七节	涨沙至孟村公路	(38)
第八节	孟村老街至丁庄子公路	(39)
第九节	孟村老街公路	(39)
第四章	县城街道路	(39)
第一节	民族街	(39)
第二节	振兴路	(40)
第三节	建华路	(40)
第四节	开源路	(41)
第五章	乡村道路	(41)
第四篇	桥涵	(46)
概 述		(46)
第一章	国道桥梁	(47)
第一节	大文台桥	(47)
第二节	小许孝子桥	(47)
第二章	省级公路桥涵	(48)

第一节	李家铺桥.....	(48)
第二节	卜老桥桥.....	(48)
第三节	张官店桥.....	(48)
第四节	王宅桥.....	(49)
第五节	王御史桥.....	(49)
第六节	尹庄桥.....	(49)
第七节	省级公路涵洞.....	(50)
第三章	县乡公路桥涵.....	(54)
第一节	杨庄桥.....	(54)
第二节	东河桥.....	(54)
第三节	古林桥.....	(54)
第四节	棒张桥.....	(55)
第五节	小赵庄桥.....	(55)
第六节	张留舍桥.....	(55)
第七节	牛进庄桥.....	(55)
第八节	东赵河桥.....	(56)
第九节	罗疃桥.....	(56)
第十节	东姚庄桥.....	(56)
第十一节	高姚庄闸桥.....	(57)
第十二节	正道村桥.....	(57)
第十三节	县乡公路涵洞.....	(57)
第四章	乡村道路桥.....	(70)
第五篇	公路业务.....	(77)

概 述.....	(77)
第一章 工程施工.....	(78)
第一节 土路的修建及管理.....	(78)
第二节 泥结碎石级配路面的修建.....	(79)
第三节 沥青路面施工.....	(80)
第四节 钢筋混凝土桥的施工.....	(82)
第二章 公路养护.....	(84)
第一节 民工建勤.....	(85)
第二节 公路养护道班.....	(86)
第三节 公路绿化.....	(93)
第四节 文明路建设.....	(98)
第五节 路政管理.....	(99)
第三章 施工管理.....	(101)
第四章 养路费.....	(102)
第一节 征费法令依据.....	(102)
第二节 孟村县养路费征收情况.....	(104)
第三节 养路费的使用.....	(105)
第六篇 交通监理.....	(107)
概 述.....	(107)
第一章 业务管理.....	(108)
第一节 车辆管理.....	(108)
第二节 驾驶员管理.....	(109)
第三节 行车管理.....	(111)

第五节	交通标号志.....	(114)
第二章	安全教育.....	(118)
第一节	公路宣传.....	(118)
第二节	图片展览.....	(119)
第三节	讲安全课.....	(119)
第七篇	公路运输.....	(120)
概 述		(120)
第一章	客运.....	(121)
第一节	国营汽车客运.....	(121)
第二节	民间客运	(122)
第二章	货运	(124)
第一节	运输工具	(124)
第二节	国营汽车货运	(126)
第三节	集体企业货运	(126)
第四节	民间货运	(127)
第三章	运输管理	(128)
第一节	运输市场管理	(128)
第二节	车辆管理	(130)
第三节	运输管理费的征收和使用	(131)
志 余		(133)

综 述

孟村回族自治县位于华北平原东部，地处沧州地区东南边陲，地势较为平坦，最高海拔9米，最低海拔7米。境内西部，中部多为白沙地，西南部多为红土。东南、东北部地势低洼、盐碱，总面积387平方公里。

古代境内是九河游荡之区，后经历代沧桑之变，逐渐有人聚居。据考古学家发现，今县境东南部尚存商代村落遗址（高姚庄村南），可证明远在三四千年以前孟村境内已有人类生息。有了人类的活动，便随之出现了道路。随着人类活动的范围日益扩大和运输工具的发展，人类逐渐学会了使用牲畜拉运，道路的发展随之出现第一次飞跃，由过去的人行小道，逐渐形成了大车道。

孟村自古很少水运，故而以陆路交通为主。据《天津府志》记载：盐山向西20里处是宛乡城（今孟村前身）。据考宛乡城始建于汉平帝元始元年（公元1年）。说明当时境内已有了东西和南北的大道。隋代开皇十六年（公元596年），境内立浮水县（今新县镇），浮水县城遗址至今尚存（见图），可见当时南北走向的大车道已经活跃。明清两代，

境内沧乐路均设驿铺，即辛店铺、张官店铺。到清光绪三十年（公元1904年）裁撤驿铺，将道路按其重要性分为“官马大道”、大道和小道。民国时期，国民党政府也曾作出修路计划，因当时工农业基础薄弱，故而各地的交通发展十分缓慢。1936年国民党政府为军事需要，由冀察政务委员会拨款修建了孟村县境内的沧州至乐陵公路。抗日战争时期，日本侵略军为其军事侵略和经济掠夺之目的，修了几条土路，但由于抗日军民的破交活动，这些路未能发挥交通作用。

1949年以后，国民经济发生了新的变化，国家首先注意到要发展工业必须先发展交通事业。尤其是发展少数民族区域的经济文化和工农业生产建设。为适合国情，节约资金，在党和政府的领导下，依靠和发动民工建勤开始修路养路。并于1970年开始铺设沧乐公路李家铺桥至挂甲林桥沥青路面，是为孟村县境内修筑油路面之始。

新中国建立三十年以来，孟村县公路事业的发展大致经历了三个阶段：

一、1956年~1969年。1956年孟村县建立了交通科，发动民工建勤修建了李孟公路，与干线公路接通，并修通了县与县之间的公路。从此，孟村县的公路建设事业开始进入了新的阶段。

二、1970年~1979年，是改建沥青路面阶段。10年中县境4条干线（段），先后改建成沥青路面，为孟村县公路史上又增添了新的一页。

三、1979年~1985年，是地方道路发展阶段。全县13个乡镇已通了油路。截止到1985年境内沥青路面长102.3公里，其中干线公路段4条，沧乐路孟村段、海泊路孟村段、山广线孟村段、李孟公路，全长35.3公里，县级路一条长12.4公里，乡镇公路8条长54.6公里。基本上形成了以县城为中心的向外连接干线公路，对内沟通各乡镇，伸向广大农村的公路网。境内永久性桥梁76座，总长2150.8延米，星罗棋布在境内的各条公路上。

在交通管理机构方面，从建县到现在逐渐建立健全了各种组织，充分发挥了主管部门的职能作用，建立了各项规章制度。

在公路养护方面，交通局公路管理站拥有职工95人，所辖道班7个和一个小修队，按时完成上级下达的各项任务，好路率达79%以上。

在交通管理方面，对全县213辆机动车都进行注册登记、检验，对驾驶员进行培训。对行车管理实行了仪器监测和科学管理，县境交通事故明显下降。

孟村县的公路运输发展较快，尤其是中共十一