

河北公路交通史丛书

保定地区公路史

保定地区交通局史志编纂委员会 编

河北人民出版社

河北公路交通史丛书

保定地区公路史

保定地区交通局史志编纂委员会编

河北人民出版社

冀新登字001号

责任编辑：吕苏生

封面设计：向 荣

《保定地区公路史》编审人员

主 审：周志远 薛英杰 郭大建

审 校：刘树仁 李 梁

主 编：鹿笃坦

专题编写：赵其龙

绘 图：杨来池

工作人员：时俊岩

河北公路交通史丛书

保定地区公路史

保定地区交通局史志编纂委员会 编

河北人民出版社出版发行（石家庄市城乡街44号）

河北新华印刷一厂印刷

850×1168毫米 1/32 15印张 358,000字 1992年6月第1版
1992年6月第1次印刷 印数：1—2,500 定价：11.00元

ISBN 7-202-01199-9/K·329

内 容 提 要

本书是河北交通史志丛书的一种，以翔实的资料、通俗的语言探讨和记述了保定地区从古代人行小路、车马大道到现代公路的发生、发展和演变的历程，并以大量的篇幅对新中国建立后全区公路建设、养护和管理作了系统阐述，可供公路交通系统干部、职工和关心公路事业的读者研究和参考。

序

世间一切事物都有其产生、发展和演变的过程。道路交通随着人类社会活动而出现，又随着政治、经济、文化的发展而发展，是人类社会进步的象征、历史前进的足迹。

保定地区古为燕赵之地、畿辅之疆，地势冲要，历史悠久，道路交通兴起较早，经历了漫长、曲折的发展历程。新中国成立后，公路交通有了前所未有的发展，现已基本形成从城市到农村、从平原到山区、纵横交错、四通八达的公路交通网。总结其演变历程，揭示其发展规律，从中汲取有益的经验教训，无疑是十分必要的。

遵照国家交通部和河北省交通厅的统一部署，行署交通局组织人员编写了这部《保定地区公路史》。尽管由于水平所限，缺乏经验，在分期和篇目设置上尚不够妥善，资料筛选也有欠缺，但在编写者的积极努力下，该书初步揭示了保定地区道路交通的起源、演变和发展规律，基本上体现了专业、地方及时代特点。它将成为对全区公路交通系统广大职工进行社会主义、爱国主义和革命传统教育的好教材，也可为各级领导研究制定公路交通发展规划提供借鉴。

回顾历史，面对现实，我们清楚地看到，保定地区公路交通事业虽然取得了很大成就，但与形势发展的要求还不相适应，仍然是国民经济的薄弱环节。希望全区交通战线广大干部职工继续发扬自力更生、艰苦奋斗的革命精神，进一步深化改革，用新的更加伟大的成就，谱写我区公路交通事业更光辉的篇章。

吕志军

1990.7.2

前 言

编史修志是我国文化优良传统之一。中国共产党十一届三中全会以来，我国社会主义现代化建设进入了新的历史时期。为了积累资料，总结经验，借鉴历史，振兴交通，从1981年开始，国家交通部就部署了编写《中国公路交通史》的任务。遵照河北省交通厅的统一安排，我局成立了交通史志编纂委员会及办公室，抽调人员，搜集史料，着手保定地区及所属各县公路交通史志的编写工作。

《保定地区公路史》是河北交通史志丛书的一种。按照省交通厅史志编委会的要求，在编写过程中，我们坚持以马列主义毛泽东思想为指导，坚持四项基本原则，运用历史唯物主义和辩证唯物主义的观点，本着“略古详今、古为今用”的原则，对保定地区古代道路、近代和现代公路的形成、演变和发展历程，予以较详细的论述。在篇目设置上，采用“以时为经，以事为纬，篇章分期，节目分类”的体裁，除篇前设“综述”、篇后设“附录”外，共分三篇：第一篇“古代道路的演变”，分章记述从原始社会到清末由人行小路到车马大道的发展过程，兼记一些古桥的修建情况；第二篇“近代公路的兴起”，分章记述中华民国时期汽车路（即公路）的兴建和演变过程，并简述抗日战争及解放战争时期围绕公路开展交通破击战的情况；第三篇“现代公路的发展”，分章记述中华人民共和国成立后公路的恢复、发展、改善、提高的过程，下限为1985年。

对我们来说，编写专业史是一个新的课题，既缺乏经验，又

无可借鉴，在编写过程中，边学边干，走了不少弯路。在河北省交通厅史志编委会的具体指导下，学习兄弟地、市的经验，经过近几年的努力，才在搜集资料的基础上勉强写成此稿。由于史料搜集不足，加之编写水平所限，缺点和错误在所难免，敬请各级领导、专家和广大读者批评指正。

保定地区交通局史志编纂委员会

综 述

保定地区位于河北省中部，地跨东经 $113^{\circ}45'$ ~ $116^{\circ}20'$ 和北纬 $38^{\circ}15'$ ~ $39^{\circ}57'$ 之间，东与廊坊、沧州地区交界，西与山西省毗邻，南与石家庄、衡水地区相连，北与张家口地区及北京市接壤。地区行政公署驻地保定市，与京、津两大城市呈三足鼎立之势，素有首都南大门之称。按1985年行政区划，共辖21个县，531个乡（镇），5879个行政村，781万人口，总面积21269平方公里。全境地貌多样，西依太行山，东揽白洋淀，有山地、丘陵、平原、洼淀，地势自西北向东南倾斜。山区和丘陵位于西部和西北部，约占全区总面积的55%，平均海拔1000米左右。最高峰阜平歪头山海拔2276米。丘陵以东为冲积平原，海拔10~30米。境内河流属大清河水系，主要有潞龙河、唐河、府河、漕河、瀑河、南拒马河、北拒马河、白沟河、中易水、北易水等，各河汇流白洋淀，然后经海河入渤海。

保定地区历史悠久。根据考古学界所发现的古代遗址证明，早在原始社会新石器时代，就有人类在易水、唐河流域一带劳动、生息。他们从事采集和狩猎活动，足迹所到之处，就形成了人行小路。夏、商时，大部地域为有易部落领地，车辆成为运输工具后，有一条由王亥都邑——殷（今河南省安阳附近）沿太行山东麓北上通到有易部落（今易县一带）的大道，是有文献记载在今保定地区境内最早的车行道路。春秋、战国时期，地处燕、赵及中山国领地，燕国曾徙建别都临易（今容城县古贤村一带），战国中期又在今易县东南营建下都武阳，成为燕国的政治、经济、文

化中心，是今保定北部最早形成的道路交通枢纽。频繁的政治游说活动和连年不断的战争，促使道路交通逐步延伸和发展。秦、汉时开拓与发展驰道，把原有的南北大道纳入全国驰道网加以扩建，使南北交通更加通畅，并为后世道路发展奠定了基础。魏、晋、南北朝时期，卢奴（今定县）是中山国治所，发展成为政治、经济中心，初步形成了中山道路交通枢纽。隋、唐两代，生产发展，商业繁荣，道路交通日益发达。宋、辽、金时期，白沟河一线为宋、辽分界，既是双方的边防重地，又是相互往来的咽喉要区。当时两国曾在边界附近设立榷场开展贸易，加之聘使往来，物资运输，道路交通出现了新的繁荣。由于保州（今保定市）成为北宋的边疆重镇，以保州为中心的道路交通枢纽开始形成。元、明、清定鼎北京以来，今保定地区成为畿南要地，是帝王东巡南幸西游的必经之处，地理位置十分重要，道路交通进一步发展。清代，除自京师南下有中路、东路两条官马大路和拜谒西陵、五台的两条御道通过境内外，各州、县并从各自的治所向外开通道路，初步形成了以保定府和涿州、易州、定州为中心的道路网，车马大道四通八达，成为保定地区古代交通的鼎盛时期。但是，到清朝末叶，鸦片战争爆发后，随着帝国主义列强势力的不断侵入，清廷政治、军事上的变化，直隶省治所由保定移驻天津，以及京汉铁路建成通车，保定地区的道路交通逐渐衰落，一些道路失修失养，驿站递铺渐被废弛。

中华民国六年(1917年)，保定开始购进汽车，随之有的商人陆续开办汽车行，在原有官马大道上经营客货运输。由于汽车运行对路的标准要求较高，为发挥汽车效能，把原有官马大道改建成适应汽车行驶的公路已势在必行。民国十年(1921年)，商人张毓濡等呈报直鲁豫巡阅使署批准，兴建了天津至保定（南线）公路，并正式开办营运，是保定地区公路的开端。但由于军阀混战，民不聊生，公路发展速度迟缓。民国十六年(1927年)在南京成立

国民政府后，河北省及所属各县设置了主管公路交通事业的建设厅（局），开始编制公路建设规划，拟定筑路章则，不仅开辟了一些省路干线，而且各县也开始修筑县路，为以后的公路发展奠定了基础。但是，由于政府腐败，灾患连年，国库空虚，人民贫穷，公路发展仍然不快，而且公路标准很低，大部路段路基低洼，晴通雨阻，甚至因自然灾害和战争破坏的公路长期不能恢复通车。到抗日战争前夕，仅在平原区建成十几条公路，山区仍处于人背畜驮、交通闭塞的状态。

民国二十六年（1937年）“七·七事变”后，保定市及大部县城相继沦陷，很多乡村也遭日军蹂躏。中国共产党领导的八路军深入敌后，在阜平等地建立晋察冀边区抗日根据地，领导人民与日伪展开针锋相对的斗争。日伪政权为了推行其法西斯统治，为其军事侵略和经济掠夺提供便利的交通条件，曾强迫人民群众修筑了不少公路，不仅无偿调用群众的人力、物力和财力，而且在公路沿线筑碉堡、建据点，以公路为封锁线，分割抗日根据地，对抗日军民实行扫荡和镇压，给人民群众带来很大灾难。抗日军民面对这种形势，围绕公路线开展交通破击战，给日本侵略者以沉重打击，形成了敌修我破、公路时通时阻的局面。到日本投降时，虽然全区公路在数量上有所增加，但大部路线残缺断阻，不能通车。民国三十四年（1945年）日本投降前后，解放区为了恢复生产、进行建设，开始组织发动群众进行公路整修，并在山区开辟了一些交通线。而蒋介石为了独吞抗战胜利果实，悍然向解放区发动进攻，把中国人民又推向内战深渊。在三年多的解放战争时期，今保定地区境内解放区和国民党统治区并存，公路交通处于分割管理、有修有破、时通时阻的状况。随着解放战争的胜利进展，国民党统治区的管辖范围越来越小，解放区逐步扩大。民国三十七年（1948年）底古城保定解放，保定军民为支援解放战争的全面胜利，掀起了较大规模的公路整修，不仅建立起人民的公路交通事业，而且

为新中国诞生后的公路发展奠定了基础。

1949年10月1日，中华人民共和国宣告成立。新中国成立前，保定地区虽已修建了700余公里能够通行汽车的公路，但由于历经战争破坏，失修失养，大部路线残缺断阻，在建国前夕全区公路通车里程仅209公里。保定地区的公路交通事业就在这样薄弱的基础上开始了新的建设历程。

从1950年到1952年国家进行了三年的经济恢复，并于1953年开始实行第一个五年计划。在这个时期，保定地区主要是发动民工建勤，组织春秋两季公路普修，对原有公路进行全面恢复并有重点地整修改善主要干线和山区公路。1955年，为适应农业合作化发展的需要，修建了一些县乡简易公路。同时，为了逐步提高公路技术状况，按照因地制宜、就地取材的原则，分期分段进行土路改善和重点增建桥涵。1955年在天津至大同公路涞水县北义安修建了第一座大型木桥，1957年以工代赈工程在保定至沧县线铺筑了第一条砾石路面，是保定地区改渡为桥和修筑过渡式路面、改变公路晴通雨阻状况的开始。

1958年后，在“大跃进”的形势下，连续三年掀起大搞交通建设的高潮，全区公路迅速普及与发展，1960年公路通车里程由1957年的1064公里增长到3514公里。但由于左倾错误思想的影响，在公路建设上出现了脱离实际、急于求成的问题。1961年后，通过贯彻经济调整方针，公路交通事业又开始稳步发展。1962年，在保定至磨头公路建成清苑县温仁唐河大桥，是建国后保定地区修建的第一座钢筋混凝土大桥。1963年，由于发生了历史上罕见的特大洪水灾害，全区公路遭到严重水毁，在发动群众紧急抢修通车的基础上，有计划地进行了公路恢复和阻水改善工程，进一步提高了公路的抗灾能力。

1963年，在保沧线保定至高阳段开始试铺沥青表面处治路面，是保定地区建成最早的第一条油路，拉开了油路建设的序幕。

从1964年开始,保定地区进入了油路建设阶段,先是在重点路线上推广,进而在干线和县级公路上普及,并在1971年至1973年以年建油路300多公里的进度掀起油路建设高潮,成为当时河北省发展油路最多最快的地区之一,率先实现了县县通油路。1974年后,油路建设继续稳步发展,每年修建里程在100公里左右,到1978年全区已建成油路2461公里,为公路总里程的45.1%,其中干线和县级公路有油路2115公里,为其总里程的83.1%。与此同时,钢筋混凝土桥涵建设也进一步发展,到1978年全区干线和县级公路已接近实现桥涵永久化的要求,其中1974年在保定至安新公路建成的白洋淀钢筋混凝土大桥,是保定地区第一座千米以上永久性大桥。在这个阶段曾经历了“文化大革命”十年动乱,使公路交通事业受到严重危害,一度造成路况质量下降的局面。如果没有“文化大革命”这场动乱,全区公路交通事业将会取得更大、更好的成就。

1978年12月中共十一届三中全会以后,随着改革、开放政策的推进,商品经济蓬勃发展,城乡物资交流空前活跃。为适应公路交通量日益增长的需要,以北京至广州公路为重点,分期分段对交通量大的干线公路进行技术改造,到1985年已有207公里路段拓宽改建成二级路标准,并在京广公路涿县南建成了第一座公路跨越铁路的立交桥,有效地提高了公路的通过能力。同时,随着农村商品经济的腾飞,乡村道路建设也取得突破性进展,1981年全区实现了乡乡通公路,到1985年已有98.6%的行政村通了车,使农村交通面貌大为改观。

截至1985年底,全区公路通车总里程共有4954公里,平均每平方公里有公路0.24公里。按公路行政等级划分,有国省道干线公路1536公里,县级公路739公里,乡级公路2471公里,专用公路208公里;按公路技术等级划分,有二级路207公里,三级路1261公里,四级路2510公里,等外路967公里。此外,还有乡村

简易道路9004公里。在公路总里程中铺有各种路面2983公里，路面铺装率为60.2%，其中油路从无到有，从少到多，已成为路面的主要结构型式，全区已建成油路2724公里，为路面总里程的91.3%。

纵观新中国成立36年来保定地区公路交通事业的发展，人们将会受到很大鼓舞。回顾这一时期的发展历程，人们也会得到深刻的教益。随着改革的不断深化，经济的持续发展，保定地区的公路交通事业必将进入一个新的发展阶段。

发展交通事业
振兴保生经济
姜殿武
壬午年冬月

保定地区行政公署专员姜殿武为本书题词

心史為基
振興交通

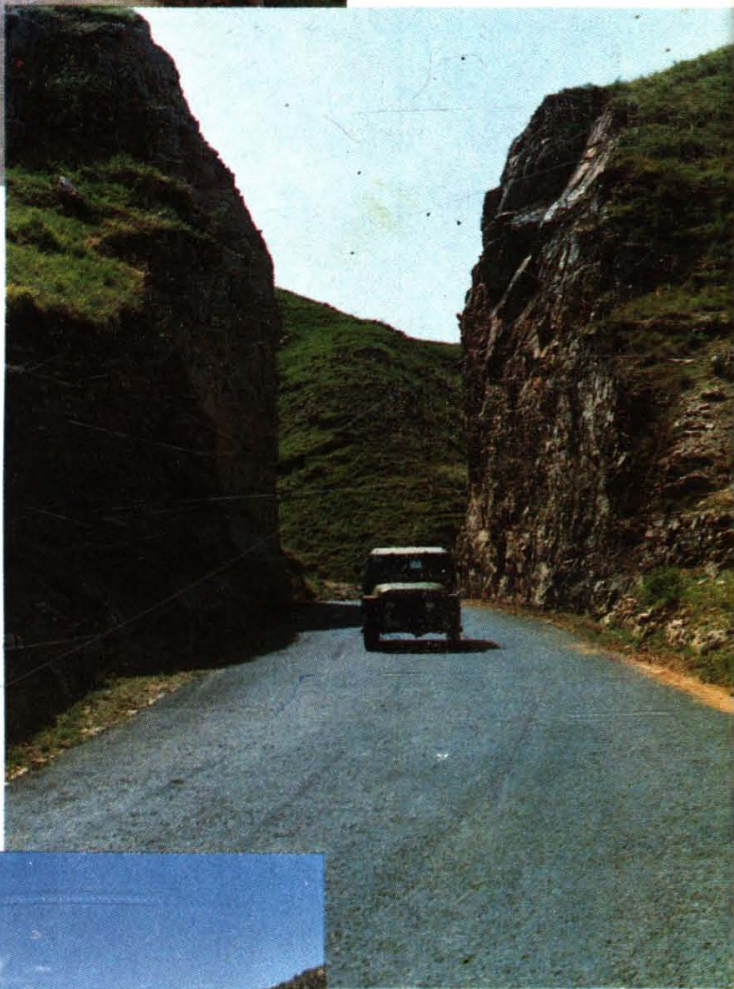
中共保定地委副书记贾瑞增题
岁次壬午年冬月 贾瑞增

中共保定地委副书记贾瑞增为本书题词

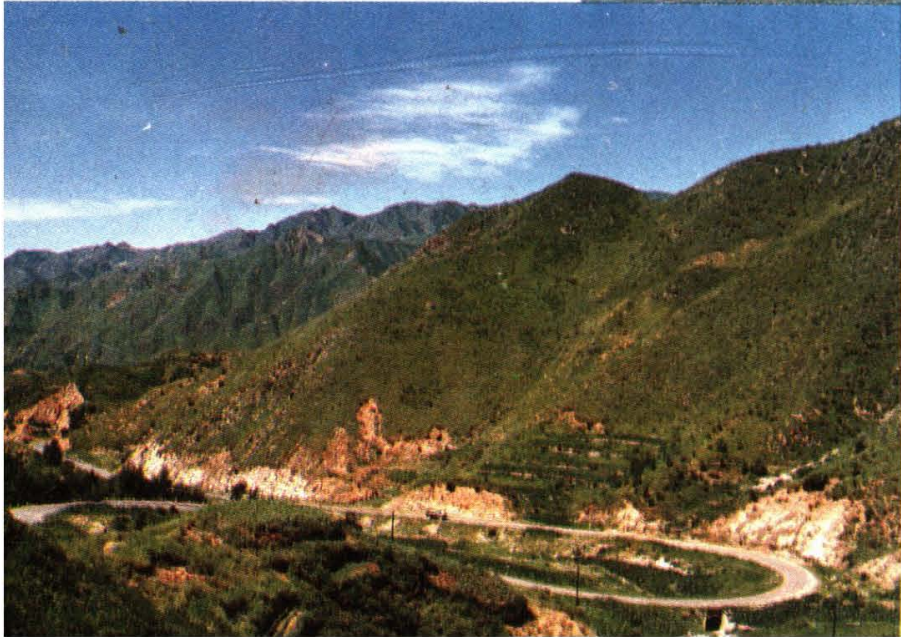


京获公路完县段

保涞公路唐县段



津涞公路易县紫荆关盘道



跨越铁路的京深
公路涿县立交桥



立交桥侧面



明代涿州胡良桥

