

BEIJING
JIAOTONGSHI

北京交通史

张

颜吾仝
许勇

颜吾芟
刘天善

编著

9



清华大学出版社
<http://www.tup.com.cn>



北京交通大学出版社
<http://press.bjtu.edu.cn>

北京市哲学社会科学“十五”规划重点项目

北京市哲学社会科学交通发展研究基地项目研究成果

北京交通史

颜吾侔 颜吾芑 编著
许 勇 刘天善

清华大学出版社
北京交通大学出版社

· 北京 ·

内 容 简 介

北京作为中国的政治中心,已有 700 多年的历史。在古代,它之所以能成为元、明、清 3 朝的首都,是与其天然有利的地理位置及四通八达的交通有着密切的关系。今天,北京作为中华人民共和国的政治和文化中心,作为国际大都市,其交通发展面临着许多亟待解决的问题,因此研究北京交通史不仅具有很高的学术价值,而且有着重要的现实意义。

本书按照时间顺序分为上、中、下 3 篇。上篇——古代部分,起自远古“北京人”时代,下限为 1840 年。该篇重点研究了北京道路交通、水路交通,以及交通制度、交通工具、管理机构等发展演变过程,较为全面地勾勒出北京从一个原始聚落之地发展成为封建王朝都城所在地的交通历史的全貌。中篇——近代部分,上限为 1840 年,下限为 1949 年前后;下篇——现代部分,从 1949 年前后到 21 世纪初。在中、下两篇增加了公共交通、铁路交通、航空交通的产生与演变,尤其将改革开放以后北京交通事业发展的成果较为全面地展示出来。

本书内容丰富,结构严谨,采用了许多新的资料,研究体例不落窠臼,是目前同类研究中最详尽与完整的成果。

本书封面贴有清华大学出版社防伪标签,无标签者不得销售。

版权所有,侵权必究。侵权举报电话:010-62782989 13501256678 13801310933

图书在版编目(CIP)数据

北京交通史/颜吾侪等编著. —北京:清华大学出版社;北京交通大学出版社, 2008. 5
ISBN 978-7-81123-209-7

I. 北… II. 颜… III. 交通运输史-北京市 IV. F512. 9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 193014 号

责任编辑:杨正泽

出版发行:清华大学出版社 邮编:100084 电话:010-62776969 <http://www.tup.com.cn>
北京交通大学出版社 邮编:100044 电话:010-51686414 <http://press.bjtu.edu.cn>

印刷者:北京瑞达方舟印务有限公司

经 销:全国新华书店

开 本:185×260 印张:18.25 字数:477 千字 彩插:16

版 次:2008 年 5 月第 1 版 2008 年 5 月第 1 次印刷

书 号:ISBN 978-7-81123-209-7/F·295

印 数:1~4 000 册 定价:48.00 元

本书如有质量问题,请向北京交通大学出版社质监组反映。对您的意见和批评,我们表示欢迎和感谢。

投诉电话:010-51686043, 51686008; 传真:010-62225406; E-mail: press@bjtu.edu.cn。

序

马克思曾说：“我们仅仅知道一门唯一的科学，即历史科学。”已故当代著名历史学家白寿彝先生表述得更加直截了当，称：“历史科学是唯一的科学。”通过他们立足于哲学高度的抽象议论，我们可以窥见历史科学的特殊地位。北京交通史作为历史科学的一个独特领域，其研究意义的重要性由此不言自明。

历史与现实从来都有着千丝万缕的联系，今天的现实就是明天的历史。研究北京交通史的目的，是在了解过去的基础上，把握历史发展的客观规律，并借鉴前人经验，为科学地规划北京交通事业的发展提供参考依据。

广义的北京交通史始于迄今已知的北京地区最早的古人类——“北京人”生活的时代，距今几十万年，当然其中有许多推测的成份。进入文明时代后，历经三四千年的发展，北京的交通体系逐渐完善。同时，随着北京地区政治地位的提升，加之得天独厚的地理位置和地理环境，早在七八百年前，北京已发展成为全国的交通枢纽。直至今日，北京的交通地位在中国举足轻重。

自古以来，交通关乎国计民生，关乎社会的发展。追思古今中外的历史，不难发现，凡政治清明、经济发达、社会稳定之世就是交通事业蓬勃发展之时。北京交通史的发展情况亦是如此。在西周、战国、秦汉、隋唐、元明清的鼎盛时期，北京的交通都呈现蓬勃发展的态势。

北京古代的交通形式比较单一，主要是陆路交通与水路交通两方面。比较而言，陆路交通发展时间早、成就大，在西周时就已确立起地区交通枢纽的地位；而水路交通一直到隋唐时，随着南北大运河的开凿才形成体系。此后，元朝又在此基础上进一步凿成京杭大运河。清朝前期，北京的交通发展到古代时期的顶峰。

近代北京的交通，虽然也发展了公路、铁路、航空等近代化交通方式，但国力衰弱、政治腐败、政局动荡，严重阻碍交通事业的发展。水路方面，京杭大运河自山东以北到北京的河段早已丧失通航能力。到1949年新中国成立之前，北京交通的各个方面几乎全部陷于瘫痪。

新中国成立以来，尤其改革开放以来，北京的交通得到极大的改善。目前是北京有史以来最好的发展时期，也是交通事业发展的高峰期，不仅形成了由城市道路、城市轨道、各等级公路以及铁路、航空所组成的四通八达的现代化立体交通体系，而且全市所有行政村落都已修通了沥青路，极大地方便了人们的出行。如此卓著的成就，为把北京建设成繁荣、文明、和谐、宜居的首善之区奠定了坚实的基础。

长期以来，北京市对于包括历史科学在内的哲学社会科学研究十分重视，投入了大量人力、物力和财力。为了更好地服从、服务于国家和北京市国民经济和社会的发展，进一步推动北京市哲学社会科学的繁荣发展，根据《中共中央关于繁荣发展哲学社会科学的意见》和《中共北京市委关于进一步繁荣发展首都哲学社会科学的意见》，北京市市政府推出了一系列

繁荣哲学社会科学的政策措施。《北京交通史》一书就是这一努力的成果。

《北京交通史研究》是北京市哲学社会科学“十五”规划重点项目，由北京交通大学颜吾侪同志主持完成。其特点有三。

第一，研究视野开阔、方法科学。国务院《关于〈北京城市总体规划（2004—2020年）〉的批复》指出：“北京市是中华人民共和国的首都，是全国的政治中心、文化中心，是世界著名的古都和现代国际城市。”依照这一精神，该成果没有把目光仅局限在北京地区，而是将北京交通史的变迁置于全国尤其是华北、东北地区交通演变的大格局中进行研究，从而拓宽了研究思路，使北京交通史的内容更加全面、丰满。

第二，研究起点提前，时间跨度大。该成果在借鉴考古学、历史学等相关领域最新研究结论的基础上，将北京交通史的起点追溯到“北京人”所处的旧石器时代早期，提前了几十万年。这一做法为同类成果所仅见，意义重大。同时，该研究下迄 21 世纪初，前后时间跨度达几十万年，是迄今研究北京交通史方面最为全面的学术成果。

第三，分类细致，内容丰富。该成果纵向分为古代、近代和现代（含当代）3 个历史时期；横向分为道路交通、水路交通、铁路交通、航空交通等领域，各领域又细分为交通线路、交通设施、交通工具、管理机构等方面，分别研究它们的发展演变过程，从而较为全面地反映出北京有史以来的交通发展情况。

因此，该研究不仅填补了北京交通史研究中的空白，而且为今后的研究奠定了良好基础，具有里程碑的地位。

本书的出版还将进一步丰富北京历史的研究，有助于世界了解北京，这对于迎接 2008 年北京奥运会也具有十分重要的意义。

蒋正华 14/4, 2008

（蒋正华——第九、十届全国人大常委会副委员长）

目 录

导言	1
一、北京交通史研究的两个基本原则及时间界定	1
二、北京地区的地理位置、地理形势及地理特点	1
三、北京地区的陆路交通形势	2
四、北京地区的水路交通形势	5

上篇 北京古代交通史研究

第一章 魏晋以前的北京交通	9
第一节 原始人时代北京的交通	9
一、“北京人”揭开北京交通史第一页	9
二、“北京人”之后北京的原始交通	11
三、远古传说时代北京的交通	13
第二节 先秦时期的北京交通	15
一、夏商时期北京的交通	15
二、西周时期北京的交通	17
三、春秋战国时期北京的交通	20
第三节 秦朝及西汉时期的北京交通	24
一、秦朝时期北京的交通	24
二、西汉时期北京的交通	27
第四节 东汉魏晋南北朝时期的北京交通	30
一、东汉时期北京的交通	30
二、魏晋南北朝时期北京的交通	35
结语	37
第二章 隋唐五代辽金时期的北京交通	39
第一节 隋唐五代时期的北京交通	39
一、行政区划的变更	39
二、幽州城的街道布局	40
三、对外陆路交通的发展	41
四、水路交通的大发展	43
第二节 辽金时期的北京交通	46
一、行政区划的变迁	46
二、燕京城的主要街道	47

三、燕京地区的对外交通	49
四、燕京地区的主要桥梁	52
五、交通管理及车輿制度	52
结语	57
第三章 元朝时期的北京交通	59
第一节 今北京地区元朝时期的行政区划	59
一、忽必烈定都北京	59
二、基本行政区划	59
第二节 元大都城内的交通	60
一、外城城门	61
二、主要大街	62
三、小街与胡同	64
四、主要桥梁	65
五、交通管理	66
第三节 舆辂制度	66
一、玉辂样式	66
二、金辂样式	67
三、象辂样式	68
四、革辂样式	68
五、木辂样式	69
第四节 元大都通往各地的驿道交通	70
一、驿站的设置	70
二、以大都为中心的主要驿道	72
第五节 元大都地区的水路交通	75
一、河运的发展	76
二、海运的开辟	80
三、对漕运的管理与保护	81
结语	83
第四章 明朝时期的北京交通	84
第一节 北京城的改建及北京地区的行政区划	84
一、明成祖朱棣定都北京	84
二、明北京城的改建	84
三、今北京地区明朝时期的行政区划	85
第二节 明北京城内的交通	85
一、城门的分布	85
二、主要街道	86
三、胡同的特点	88
四、主要桥梁	89
第三节 北京地区及通往外地的交通	89

一、北京地区的南北御道及重要桥梁	89
二、通往外地的主要道路	91
第四节 明北京地区的水路交通	93
一、河运的开通与海运的停止	93
二、大通河的疏浚	95
第五节 舆辂制度与交通管理	97
一、舆辂制度	97
二、管理制度与机构	98
结语	99
第五章 清朝前期的北京交通	100
第一节 今北京地区清朝时期的行政区划	100
一、清朝定都北京	100
二、今北京地区清朝时期的行政区划	100
第二节 清北京城内的交通	100
一、城门、街道和胡同	101
二、主要交通工具	102
三、交通管理	103
第三节 北京地区道路交通的发展	105
一、对旧土路的铺石改造	105
二、新修道路	107
第四节 对外陆路交通的发展	107
一、皇家御道的修筑	107
二、官马大道的完善	108
三、通往蒙古驿道的恢复	109
第五节 陆路交通管理机构及制度	110
一、主要管理机构	110
二、管理制度	110
第六节 水路交通	111
一、河运的艰难	111
二、海运的发展	112
三、管理机构	113
结语	113

中篇 北京近代交通史研究

引言	117
一、近代北京历史沿革	117
二、民国时期北京辖区的变更	117
第六章 城市交通	118

第一节 道路交通	118
一、街道的改造	118
二、城门的新辟	120
第二节 公共交通	121
一、有轨电车	122
二、公共汽车	126
三、出租车	128
第三节 交通工具	129
一、人力交通工具	129
二、畜力交通工具	133
三、小汽车	136
结语	137
第七章 公路交通	138
第一节 干线公路及主要桥梁	138
一、干线公路	138
二、主要公路桥梁	142
第二节 公路运输	143
一、长途客运	143
二、货物运输	144
第三节 管理机构	145
一、北洋政府时期	145
二、国民政府前期	145
三、日本侵占时期	145
四、国民政府后期	145
结语	146
第八章 铁路交通	147
第一节 铁路干线	147
一、京奉铁路	147
二、京汉铁路	148
三、京张铁路	149
四、京承铁路	152
第二节 铁路支线及车站	153
一、铁路支线	153
二、主要车站	155
第三节 机车车辆	157
一、机车	157
二、客车	158
三、货车	159
第四节 铁路运输	159

一、旅客运输	159
二、货物运输	162
三、军事运输	163
四、邮政运输	163
第五节 管理机构及教育机构	164
一、管理机构	164
二、教育机构	165
结语	166
第九章 民航交通	167
第一节 民航管理机构	167
一、北洋政府时期	167
二、国民政府前期	167
三、日本侵占时期	167
四、国民政府后期	168
第二节 民航线路	168
一、北洋政府时期	168
二、国民政府前期	168
三、日本侵占时期	169
四、国民政府后期	169
第三节 民航机场	169
一、南苑机场	169
二、西苑机场	170
第四节 民航客运	171
一、客运服务	171
二、客运票价	171
结语	172

下篇 北京现代交通史研究

引言：建国以来北京市行政区划的演变	175
第十章 城区及近郊的道路交通	176
第一节 道路建设概况	176
一、1977 年以前的道路建设概况	176
二、1978 年以后的道路建设概况	181
第二节 重要道路	183
一、3 条横贯城区的东西大道	183
二、5 条环城道路	185
第十一章 城市公共交通	189
第一节 发展概况	189

一、1949—1956 年	189
二、1957—1976 年	191
三、1977 年以后	192
第二节 地下铁道	194
一、建设历程	194
二、运营管理	196
三、管理机构	198
第十二章 城市公共交通工具	200
第一节 公交电汽车	200
一、有轨电车与无轨电车	200
二、公共汽车	205
第二节 出租汽车和地铁客车	213
一、出租汽车	213
二、地铁客车	216
第十三章 公路建设与运输	220
第一节 公路建设发展概况	220
一、改革开放前的公路建设	220
二、改革开放后的公路建设	221
第二节 主要公路及桥梁、隧道	223
一、干线公路	223
二、高速公路	224
三、其他公路及桥梁、隧道	226
第三节 公路运输	228
一、改革开放前的公路运输	228
二、改革开放后的公路运输	231
第十四章 铁路交通	232
第一节 铁路建设	232
一、线路建设概况	233
二、车站建设和改造概况	234
第二节 铁路干线	236
一、京山铁路	236
二、京广铁路	237
三、京包铁路	238
四、京承铁路	239
五、京沪铁路	239
六、丰沙铁路	240
七、京原铁路	240
八、京通铁路	240
九、京秦铁路	241

十、大秦铁路	241
十一、京九铁路	241
第三节 重要桥梁、隧道和车站	242
一、重要桥梁、隧道	242
二、主要车站	243
第四节 铁路运输	247
一、概述	247
二、改革开放前的铁路运营情况	248
三、改革开放后的铁路运营情况	249
第五节 北京铁路管理机构的变迁	250
一、铁道部	250
二、北京铁路局	251
三、北京铁路分局	251
第六节 火车机车	252
一、蒸汽机车	252
二、内燃机车	254
三、电力机车	256
四、动车组	258
第十五章 航空交通	259
第一节 北京航空交通的发展历程	259
一、新中国成立初期的北京民航	259
二、20 世纪六七十年代的北京民航	260
三、改革开放以后的北京民航	260
第二节 主要机场	262
一、南苑机场和西郊机场	262
二、北京首都国际机场	263
第三节 航空运输	265
一、旅客运输	265
二、货邮运输	266
第四节 组织机构	268
一、从北京航空站到民航北京管理处	268
二、民航北京管理局的变迁	269
三、民航华北管理局	269
四、中国国际航空公司	270
第五节 民用飞机	270
一、活塞螺旋桨式飞机	271
二、涡轮螺旋桨式飞机	273
三、涡轮风扇式飞机	275
结语	278
后记	279

导 言

一、北京交通史研究的两个基本原则及时间界定

北京交通史研究必须立足于北京地区,这是毫无疑问的。但历代北京地区的行政区划是在不断变化着的,同时北京地区与外界交往的交通线路也具有不可分割性,因此我们在研究北京交通史之前首先确立了两个基本原则:一是不管历代行政区划如何变迁,均以今天北京市的行政区划为依据来研究其内部及对外交通发展史的演变;二是将视野适当扩展到今天北京市以外的地区,如天津市、河北省、辽宁省、内蒙古自治区等周边省市,甚至远达山东省、河南省、山西省、陕西省等地,即将北京的交通史变迁置于全国尤其是华北、东北地区交通演变的大格局中进行研究。我们认为,依据上述这两项原则,可以更加完整地勾勒出北京地区的交通变迁史。

由于近年来考古学取得了丰硕的成就,为我们了解和研究北京古代的交通状况奠定了比较坚实的基础,因此我们将北京交通史研究的时间上限确定在“北京人”时代,即从目前已知的北京地区最早的人类开始,是距今四五十万年前。至于北京交通史研究的时间下限,由于受资料的限制,我们将其截止到2005年,但个别数据、资料有截止到2006年甚至到2007年上半年的。这样,在交通史的研究时间跨度为四五十万年。

二、北京地区的地理位置、地理形势及地理特点

一地的交通状况必定与当地的地理环境密不可分,而且越往古代,地理环境对人类交通的影响就越大,所以有必要先介绍一下北京地区的地理环境。

北京位于华北平原^①西北端,地理坐标为东经115°20′~117°32′、北纬39°23′~40°05′。其最东端在密云县花园,最西端为门头沟区东灵山,最北端在怀柔区石洞子,最南端是大兴区石佛寺。北京北与蒙古高原接壤,西与黄土高原毗连,东北与松辽平原相通,东南一马平川直达渤海,往南与华北大平原连成一片。

北京总的地理形势(见图1)是西北高,东南低。北京的西面和北面为山岭所环绕,西面是蜿蜒北上的太行山余脉——西山^②;北面是东西走向的燕山山脉^③,其与西山呈环形连

① 华北平原主要由黄河、淮河、海河、滦河冲积而成。其北起燕山山脉的南麓,西南至河南的桐柏山、大别山,东南至江苏、安徽的北部,与长江中下游平原相接;西起太行山山脉和豫西山地的东麓,东到黄海、渤海和山东丘陵,面积大约30万平方公里,是我国第二大平原。在华北平原上如今设置有北京市、天津市、河北省、山东省、河南省、安徽省、江苏省等7个省和直辖市。

② 西山,南起房山区拒马河谷,北至昌平区南口附近的关沟,西至市界,东临北京小平原,南北长约90公里,东西宽约60公里,面积约3000多平方公里,约占全市面积的17%。

③ 燕山山脉,主脉自潮白河河谷以东开始,东至渤海,北侧接七老图山(位于河北省东北与内蒙古自治区交界处)、努鲁儿虎山(位于辽宁省西部与内蒙古自治区交界处),南侧为包含着北京小平原的河北平原,长300多公里,海拔400~1000米,主峰灵雾山在北京密云县东面的河北省兴隆县境内,海拔2116米。

接的一段叫军都山^①。北京的中部、南部和东部为平原，自西北向东南扩展，面向渤海，其间几乎没有任何屏障。这样的地理形势——西面、北面和东北三面山地、丘陵面向东南环抱着一片小平原——北京小平原，使北京像一个临海的港湾一样，故被形象地称为“北京湾”。前人曾赞叹北京的地理环境是：“左环沧海，右拥太行，北枕居庸，南襟河济……北为居庸，东入于海，龙飞凤舞，绵亘千里；重关峻口，一可当万；独开南面，以朝万国。”^②

北京的地理特点是多山地、少平原。在北京 16 807.8 平方公里的总面积中，山地占 62%，平原只占 38%。山区的范围，南北相距 167 公里，东西为 177 公里，面积约为 10 417.5 平方公里。山地的高度一般在 800~1 500 米之间，最高的山峰是门头沟区西北与河北省交界处的东灵山，海拔 2 303 米。北京小平原的面积为 6 390.3 平方公里，地势平坦，海拔大都在 30~50 米之间。

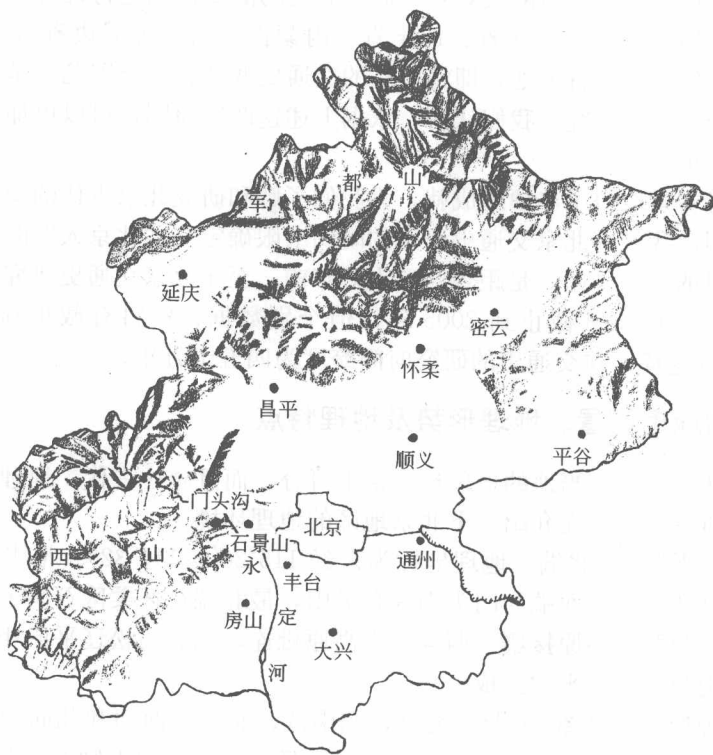


图 1 北京地形示意图

三、北京地区的陆路交通形势

北京居于中原^③与蒙古高原和东北平原三大地理区域的交接地带，虽然北京北部和西部的山地有许多地方相对高度达 1 000~1 500 米，地势起伏巨大，不利于交通往来，但在崇山

① 军都山，位于北京市区以北，在昌平区、延庆县、怀柔区境内，地处西山与燕山交接部，属燕山西翼支脉，西南—东北走向。其名来源疑为古代部落桓都，亦作浑都，后演变为军都。

② 于敏中：《日下旧闻考》，北京：北京古籍出版社，1983。

③ 广义的中原一般包括整个华北平原、黄土高原大部及长江中下游平原的大部分地区。

峻岭之中却有许多自然形成的穿山而过的峡谷，如在东西走向的燕山山脉上就有 100 处以上通往东北平原和蒙古高原的孔道。这种独特的交通形势和交通地理使北京地区自古以来即成为南北交通的枢纽（见图 2）。

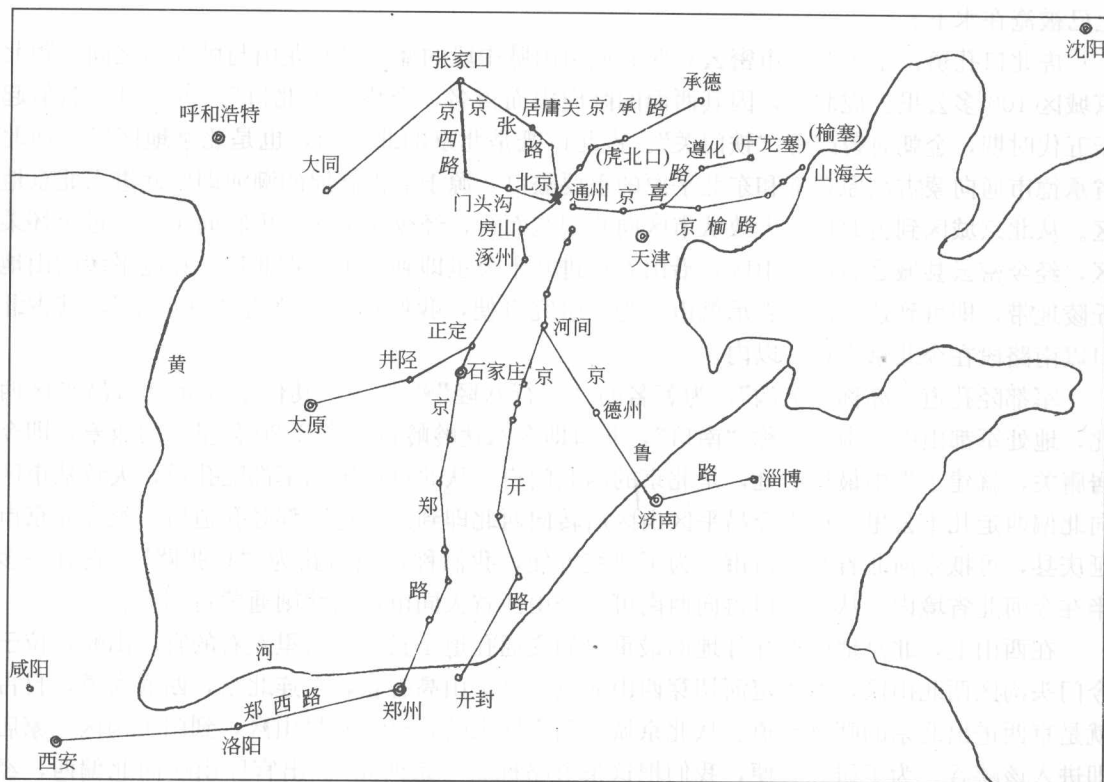


图 2 北京陆路交通形势示意图

北京地区通往东北、西北和西方最重要的山区孔道自东而西依次是：榆塞孔道、卢龙塞孔道、虎北口孔道和军都陉孔道。

榆塞孔道位于燕山山脉南麓东端与渤海之间，今属河北省秦皇岛市。榆塞，古称“榆关”或“渝关”，又名“临闾关”，即今山海关。其西北傍依群山，东南濒临大海，为山与海之间的狭长地带中最窄之处，是北京地区通往东北平原的交通咽喉之一。从北京到榆塞孔道的道路，大致从今北京通州区向东，沿燕山山脉南麓经今河北省三河市、天津市蓟县、河北省玉田县、河北省唐山市北、河北省卢龙县，过秦皇岛市区北面，再向东北走 10 多公里即可到达，全程约 300 公里。为了研究方便，我们称这条道路为“京榆路”。其绝大部分路段在今北京辖区以外。

卢龙塞孔道位于燕山山脉东段、今河北省遵化市东北、唐山市与承德市交界处，系滦河（古称濡水）劈山而成的沟通南北的天然谷道。在该孔道险要隘口，汉朝曾设关卡，名“松亭关”，唐朝时称“卢龙塞”，宋、辽时复称“松亭关”，后易名“喜逢口”，明朝始称“喜峰口关”，今通称为喜峰口。喜峰口是旧时北京地区通往东北平原和蒙古高原东部的一个交通

咽喉,由此向东可往大凌河^①流域,北上则通西辽河^②上游及蒙古高原东部。从北京到卢龙塞孔道,大致从今通州区向东,经今河北省三河市、天津蓟县,再转向东北,过今河北省遵化市,继续行进五六十公里即到。为了研究方便,我们称该道路为“京喜路”,其绝大部分路段也在今北京辖区以外。20世纪80年代初,随着潘家口水库的建成,卢龙塞孔道现基本上已被淹在水下。

虎北口孔道位于今北京市密云县西北燕山山脉中段的蟠(盘)龙山与卧虎山之间,距北京城区100多公里。虎北口,因其西面的卧虎山而得名,今称“古北口”。古北口之名似起于五代时期,金朝时曾改称“铁门关”。古北口既是北京的北大门,也是北京地区经今河北省承德市通向蒙古高原东部和东北平原的重要隘口。源于蒙古高原的潮河即由此进入北京地区。从北京城区到古北口,大致从市区向北偏东而行,经今顺义区,再转向东北,过今怀柔区,经今密云县城之后进入山区,沿山谷行进几十公里即到。出了古北口,穿越平缓的山地丘陵地带,即可到达今河北省承德市。为了研究方便,我们称该道路为“京承路”,其古北口以南路段在今北京市辖区以内。

军都陞孔道,亦称“关沟”,为著名的“太行八陞”^③之一。其位于今北京市昌平区西北,地处军都山中,南端今称“南口”,北口即今八达岭岭口,全长20公里。居庸塞,即今居庸关,就建于沟中最狭隘处,是北京的西北门户。从北京城区到军都陞孔道,大致从市区向北偏西走几十公里,进入今昌平区山区后转向西北即到。穿过军都陞孔道后,经今北京市延庆县,可抵今河北省张家口市。为了研究方便,我们称这条道路为“京张路”,它有一多半在今河北省境内。从张家口再向西南可往今山西省大同市,向北则通蒙古高原。

在西山上,北京地区通往外地的最重要的交通孔道是长110公里左右的官厅山峡,位于今门头沟区西北山区,系永定河切穿西山而成。这里山高谷狭,东连北京,西通大漠,自古就是京西进出北京的咽喉要道。从北京城区到官厅山峡,经今石景山区,到门头沟区三家店即进入该峡谷。为了研究方便,我们把这条道路称为“京西路”。出官厅山峡向北偏西,经今河北省怀来县,也可抵今张家口市。

北京向南的交通由于通往广阔平坦的华北大平原,因而表面上看交通应该更加便利些,但实际上并非如此。因为在很长时间里,北京小平原和华北大平原上那些星罗棋布的大小湖泊和沼泽,如北京地区周围号称“九十九淀”的东淀、西淀、三角淀、塌河淀、延芳淀等及再往南的白洋淀、文安洼等,都一直严重地阻碍着南北交通。所以,最初从北京地区南下的交通实际上只能沿太行山东麓高地行进。太行山东麓高地是一条由永定河、海河、滹沱河、漳河、黄河等河流冲积而成的由大小不等的冲积扇所组成的狭长地带,宽度为10~15公里,地势较高且相对平坦,因而交通条件比较优越。不仅如此,由于这里有丰富的地下水和地表水资源,土壤肥沃,农业发达,所以从很早以前这里就兴起一连串的城市,并形成南北交通线。北京沿太行山东麓高地南下的道路,大致经今北京市房山区,过今河北省涿州市、保定市、石家庄市、邢台市、邯郸市,然后进入今河南省,再经今河南省安阳市、鹤壁市、新乡

① 大凌河位于辽宁省西部,流经朝阳市、凌海市。

② 西辽河是辽河支流,位于辽宁省北部和内蒙古自治区东南部。辽河主流上游老哈河汇合西拉木伦河后,称西辽河。

③ 太行八陞即古代晋冀豫三地穿越太行山相互往来的咽喉孔道,是三地边界交错山岭之间的重要军事关隘所在之地,除军都陞在北京外,其余七陞均在今河南省和河北省境内。

市，过黄河抵达今河南省郑州市。这条南下出京到中原地区的道路，不仅在很长时间里一直是北京地区与中原地区交通的唯一道路，而且也是有史籍记载的北京地区第一条与外界沟通的道路。为了研究方便，我们称之为“京郑路”。从郑州向西（或在郑州以北向西），经今河南省洛阳市，入潼关，可达今陕西省西安市。为了研究方便，我们称之为“郑西路”。这条路与“京郑路”一起将北京地区与曾作为西周、西汉、隋朝和唐朝首都的今西安市连接在一起。

后来，在“京郑路”的东面、今河北省的东部又出现了第二条从北京地区南下中原的道路，即从今北京市通到今河南省开封市的道路。为了研究方便，我们称之为“京开路”。这条路先走“京郑路”的今北京市至今河北省涿州市这一段，然后转向东南，离开“京郑路”，大致经今河北省固安市、霸州市、任丘市、河间市、衡水市、冀州市、南宫市、大名县，然后过今河南省濮阳市，最后到达开封市。^①另外，在“京开路”上还有一条通往今山东省的支线，即经今山东省德州市向东通到今济南市、淄博市等。为了研究方便，我们称从北京地区经“京开路”一段而通往今山东省的道路为“京鲁路”。

至于北京地区通往太行山以西地区的通道，除了前面提到的军都陉孔道外还有两条重要通道，即飞狐陉和井陉。飞狐陉，亦称飞狐峪，为“太行八陉”的第六陉，位于河北省涞源县北和蔚县之南，全长140余里，其中涞源县境内70余里，蔚县境内70余里。这里处于太行山的最东北端，是太行山脉与燕山山脉的交会处。飞狐陉距离北京近300公里，其崎岖蜿蜒的谷峪，最宽处有七八十米，最窄处仅1米左右，是北京西通往山西高原^②和蒙古高原的又一重要孔道。井陉，距离北京300多公里，为“太行八陉”的第五陉，位于今河北省井陉县西井陉山上。它是由滹沱河支流緹河（也称桃河）横穿太行山断裂谷而成的一条隘道。从“京郑路”上的今河北省正定县往西即可到达井陉。通过这条隘道后，可先到今山西省太原市，然后再转向西南，也可通关中地区的今西安市、咸阳市等地。

近代以后，北京通往各地的铁路也基本上是沿上述路线。

四、北京地区的水路交通形势

北京的水路交通形势不很乐观，因为包括北京小平原在内的华北大平原上虽然河流众多，但河道大多很浅，因而时常淤堵，不利于航行。加之，这些河流基本上都是向东注入大海，与北京地区南北交通枢纽的功能相左。所以，在很长的一段时间里，北京地区的水路交通一直居于次要地位，这也是后世开凿沟通南北的京杭大运河的原因——用人工运河来弥补这一交通缺陷。

北京地区的主要河流有永定河、潮白河、北运河、拒马河和沟河，其中永定河和潮白河对“北京湾”的形成至关重要。永定河，古称滹水、治水、湿水、桑乾河、卢沟河、浑河等，是北京地区最大的河流，北京城区就建立在永定河冲击扇的背脊上。永定河在今门头沟区三家店进入平原后流向东南，切穿今丰台区，流经今房山区与今大兴区交界线，在今大兴区南部与今河北省交界处转向东流，最终流入渤海。永定河上最重要的渡口位于今丰台区卢沟桥一带，以后建成卢沟桥，一直是“京郑路”上至关重要的沟通东西交通的枢纽。

① 京开路后来从今北京大兴区直接南下，不再绕行京郑路。

② 山西高原位于黄土高原东部。