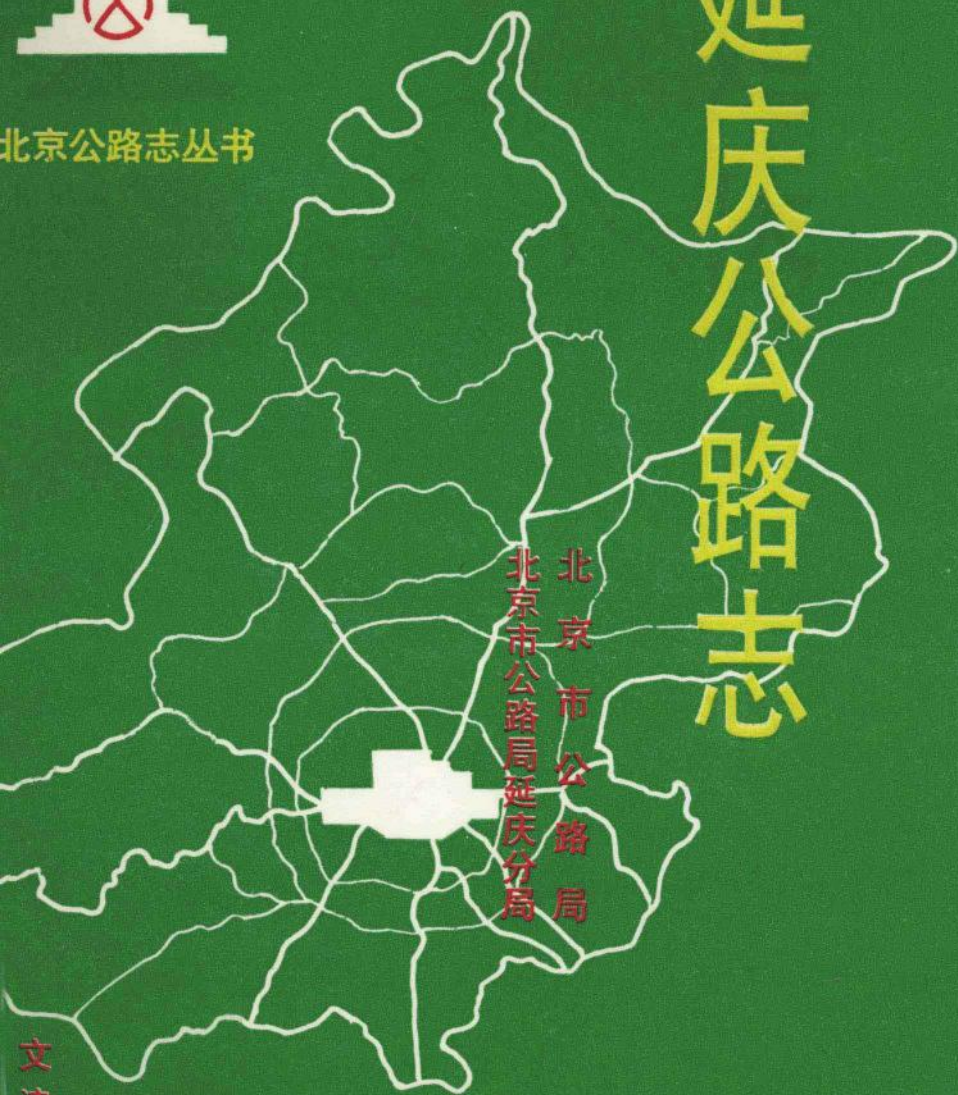




北京公路志丛书

延庆公路志



天津出版社

北京公路志丛书

延庆公路志

北京市公路局

北京市公路局延庆分局

文津出版社

(京)新登字 205 号

北京公路志丛书
延庆公路志
YANQING GONGLUZH
北京市公路局
北京市公路局延庆分局

*

文津出版社出版
(北京北三环中路6号)

邮政编码: 100011

北京出版社总发行
北京朝阳北苑印刷厂印刷

*

850×1168毫米 32开本 4.875印张 110000字

1995年3月第1版 1995年3月第1次印刷

印数1—1000

ISBN 7-80554-258-9 K·26

定价: 5.50元

北京市公路局史志编纂委员会

主 任：李道辅

副主任：王 泽 赵宏生 赵大信 李舜范
马宗惊

委 员：王尔庄 王彦涛 王继泉 卢尔燕
卢俊民 冯仕成 冯 武 翟瑞元
庄存培 关纫革 纪执华 刘绍泉
段博新 刘冀风 李学文 李忠璞
张夫祥 武振元 张宝升 张明超
郝凤耿 姚 泉 高慧敏 席雅茹
韩永芳 曹双来 崔书祥 解国权
关家琬 高广祯

顾 问：胡东明 皋学炳 王崇义

北京公路志丛书编辑部

主 编：马 耘

副主编：刘贵为

编 辑：马宗惊 马 耘 刘贵为 刘景泉
孙一芝

制 图：马宗惊

北京市公路局延庆分局史志编纂委员会

主 任：韩永芳

副主任：罗诚义

委 员：李 森 张云林

延庆公路志编辑部

主 编：马维德

副主编：张凤起

编 辑：马维德 张凤起 盛德明 贺武德

尚德镛 郝九泉

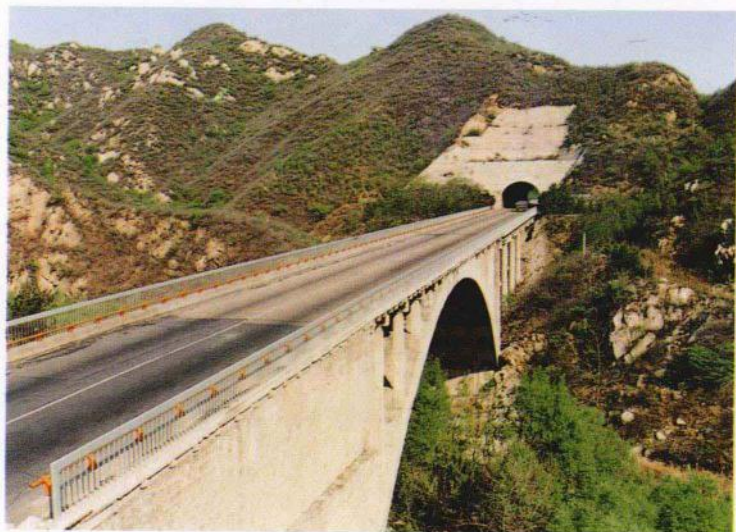
摄 影：郝九泉



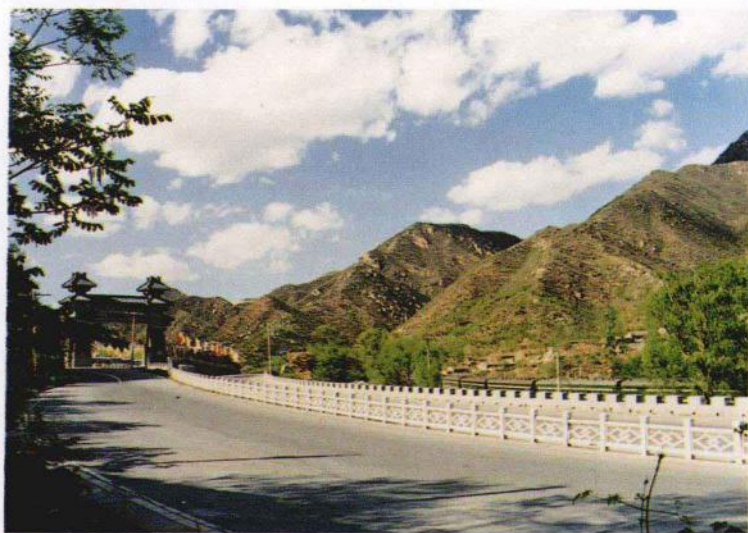
延庆公路分局办公楼



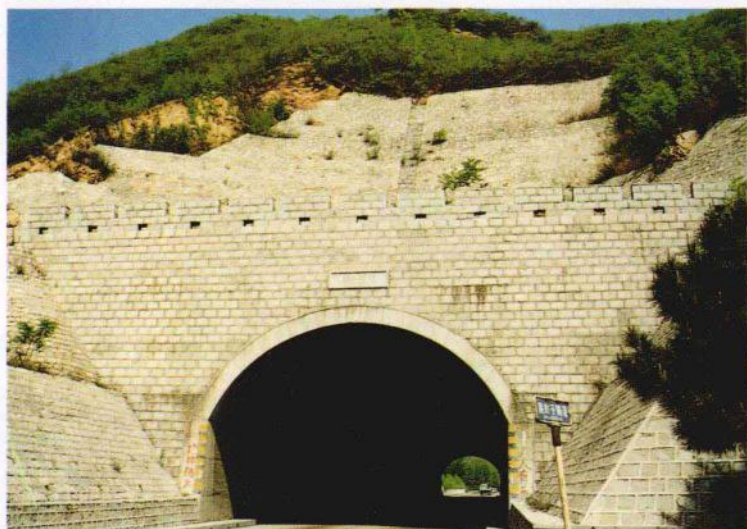
京银国道平原段



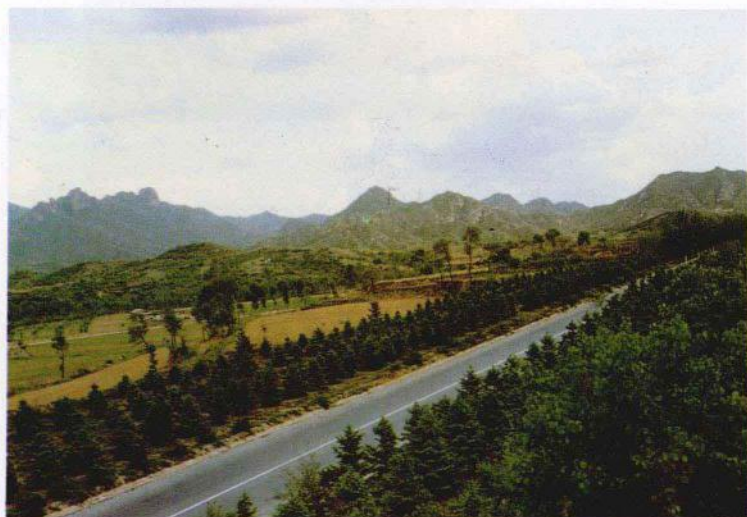
陡岭一号大桥



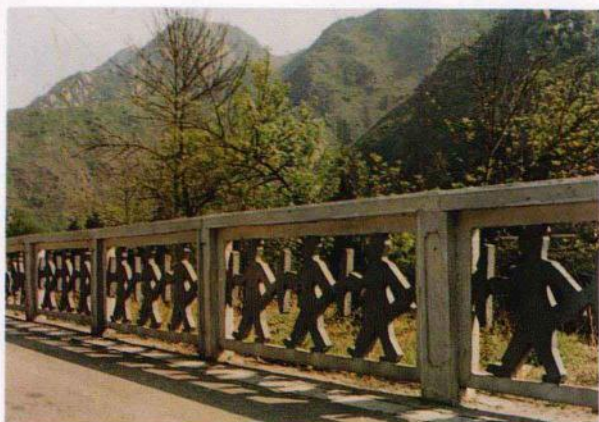
八达岭公路关沟段



陡岭隧道



京银国道绿化带



八达岭公路护栏



整装待发

总 序

李道辅

十年笔耕，一朝成书。北京公路志丛书的出版，是北京公路建设历程中一件有意义的事情，是值得从事北京公路建设、设计、科研、养护和管理的同志们高兴的事情。

北京历史悠久，文化灿烂，是世界有名的文化城市，从秦修驰道始，北京就有道路建设的记载。其后，驿站道路不断发展，至辽、金以来，北京成为五朝古都，官马大道通往全国各地。历代帝王为通达政令，运输粮饷，对道路建设甚为重视，各种史书都设专章以记述。然尚无一部专门记载北京历代道路建设的专业志书。本丛书按照贯通古今、古为今用的原则，集历代北京道路建设的主要史实于一册。为关心和研究北京公路建设历史的人士提供阅读之便。此其一。

中华人民共和国建都北京后，北京成为全国政治、文化中心，公路建设就更为重要。1949年国民政府遗留下来的几百公里公路，就像苦难的中国大地一样，疮痍满目，几乎没有一条完好通畅的道路。公路职工就是在这样的基础上，艰苦奋斗，恢复交通，保证了首都人民的生活物资供应和南下大军解放全中国，以后公路建设飞速发展。特别是在中国共产党十一届三中全会以后，在改革开放的步伐下，公路建设的数量和质量都有

较大的飞跃。如果以同等区划相比，1958年公路里程为1328公里，至1990年为9647.71公里，增加了6.26倍；高级、次高级路面1961年144公里，1990年5057公里，增加了34倍。桥梁全部永久化；高速公路从无到有；管理法规日臻完善。四十余年，为公路建设积累了丰富的经验，是我们建设中的宝贵财富。今加以编纂，避免资料流失。此其二。

本丛书以马列主义毛泽东思想为指导，运用辩证唯物主义和历史唯物主义的立场、观点和方法，实事求是地进行记述。对中华人民共和国成立后历史的记述，以中国共产党十一届三中全会以来的路线、方针和政策为准绳。上限追溯事业之发端，下限断至1990年12月31日。按照公路事业的性质横分门类，再按时序纵述史实，述而不论，寓褒贬于资料的记述之中。为各方人士了解研究北京公路建设的历史提供基础资料，为各级领导决策提供借鉴和依据。此其三。

中国古代道路的建设，凝结着无数劳动人民的才智和血汗。如朝宗桥“C”字形防浪堤；琉璃河桥联结桥石的“银锭扣”；《马可·波罗游记》中称之为“世界上最好的独一无二的桥”的卢沟桥，都反映古代桥梁建筑技艺之高超。唐代大诗人李白在《蜀道难》中有这样诗句，“地崩山摧壮士死，然后天梯石栈相钩连”。诗人借用一个神话传说，说明古栈道的修通，蕴含着许多悲壮的故事。司马迁在亲自视察了秦北方直道之后，对这项巨大工程耗费的人力财力，愤慨指出，“蒙恬之罪宜诛”。可见我们的祖先，为了古代道路的修建，作出巨大牺牲和贡献。在日本侵华期间，更有无数劳动人民被迫修建“警备路”、“封锁沟”，惨死于敌人的刺刀和棍棒之下。延庆岔道有一个白骨累累的“万人坑”，就是敌人罪行的铁证。

中华人民共和国成立后，北京公路建设职工成为国家主人，以极大热情，在国家人力财力都极其艰苦的条件下，同广大人

民一起恢复旧路，建设新路，取得了辉煌成就。有的同志任劳任怨，奋斗终生；有的同志鞠躬尽瘁，死而后已；有的在施工中不幸牺牲。本丛书的出版，对死者是个安慰，对生者是个策励，也为人民群众和青年提供社会主义、爱国主义、革命传统教育的基础教材。此其四。

本丛书共十一册，一百多万字。是在交通部和市交通局领导的关怀下完成的，得到有关史志部门的帮助和指导。早在1982年交通部组织编写公路史开始，原市公路管理处就抽调专人参加资料收集和编写工作。1987年公路管理处成立史志办公室。各县、区也在1982年后相继成立史志编写小组或办公室，编写整理了大量资料。房山、怀柔、密云、门头沟、延庆等县、区先后出版了公路史。这些工作都为本丛书的编写创造了条件。1991年北京市组织地方志编写工作，我们在完成地方志的公路交通志的有关章节编写后，以专业志的形式编写了这套丛书。许多编写人员为收集资料跑图书馆、档案馆，一连数月，收集数十万字的宝贵资料，有的同志为核对史实，踏勘了许多路线和桥梁，订正了许多错误资料。有的同志在工作中积劳成疾而去世。特别是业务部门和许多热心公路事业的各界人士，为本书的编写作出很大贡献。因此，本丛书的出版，是公路战线全体职工、科技人员、离退休老同志和各界热心人士共同劳动的成果，是一项艰巨的系统工程。此其五。

为了研究北京公路建设历史的总体面貌和便于了解某一地域公路建设历史的详细情况，本丛书设总卷和按区域划分的分卷。总卷以记述主要干线公路历史和全市性的公路建设的举措为主，分卷则较详细地记述该区域内的公路建设的历史。虽各有侧重，但不可避免其中多有重复之处。由于编写人员水平不一，汇集资料详略有异，故疏漏谬误在所难免，尚希读者赐教。但编者以实事求是的精神，在重视史实的基础上，文风尚称严

谨、朴实、力戒浮词、套话，仍不失为一部反映北京公路建设历史的可读的资料著述。

1994年5月于北京

凡 例

一、本丛书是一部综合古今的公路专业志书，以“详今略古、古为今用”为原则，着重记述现代公路发展的史实。上限据实上溯，下限断于1990年12月31日，个别事项记载可涉及至1991年。

二、本丛书记述的地域，无论古今均以1990年北京行政区域为准，在记述中也交代了当时的归属。

三、本丛书设总卷和分卷。总卷以国家干线公路、市级干线公路和全市性的重大事项为主，分卷以各县（区）区域内的公路和事项为主，各有侧重并独立成书。

四、本丛书各卷按公路业务横分门类，纵向记述。分章、节、目、子目四个档次编排。

五、本丛书各卷以述、记、志、图、表、照、录七体编纂。图表及黑白照片插入有关章节，彩照置于各卷之首。

六、历史纪年：

（一）中华人民共和国成立前，先写朝代年号，再在其后括以换算的公元纪年。公元前的只书“前××年”。1949年10月1日中华人民共和国成立后，只记公元纪年。

（二）不用交代不清的时间概念，如“最近”、“不久以前”、“后来”等。

（三）中华人民共和国成立前（后），不写为“建国前（后）”，应写作“新中国成立前（后）”。

七、记事：

(一) 大事记采用编年体与纪事本末体相结合的方法记述。

(二) 古代一般记年不记月，一年之中每事自为起迄。

(三) 在一定时间(年、月、日)内有几件事平行发展，彼此无交叉或交叉不多者，则按一事一记原则，分别记述，自为起迄。第一事记时(年、月)，其后则记“是年”、“是月”。

(四) 各历史朝代的地名均书当时名称，并括注今名。

(五) 度、量均按当时历史习惯名称及书写方式，并括注换算成现今的数字和单位。表示近代、现代道路桥梁等的度、量，均采用公制，用汉语表示，如公里、米、厘米等。

(六) 桥梁设计荷载标准简写为“汽—××，挂—×××或拖—×××”。记载路线地段使用地名，如用公路里程表示，写为“桩号××+×××—××+×××”。

(七) 公路工程专用术语，应用规范术语，不用俗称。但书中出现较多者可用简称，如“多蜡沥青表面处治”，可称“渣油表处”等。

八、机构名称在各卷第一次出现时用全称，并括注以后使用的简称。如北京市公路管理处(以下简称市公路处)。

九、路线名称按交通部和北京市的命名，不自立名目。标题及各卷第一次出现时，写全称并括注以后使用的简称。如国家干线公路(以下简称国道)，京沈(阳)公路北京段不称京密公路。但在记述中用当时习惯称谓。

十、本丛书各卷注释均采用章后注。

序

韩永芳

《延庆公路志》在硕果累累的金秋脱稿了，即将付梓成书与读者见面。本志书较《延庆县公路史》的内容更翔实，体例更完善，因而它的出版，无论对公路建设，还是对方志编纂，都将会起到更为良好的作用。

从延庆出土文物和有关史籍来看，早在春秋战国时期，就出现了贯通南北东西的车马道路。以后，历代断续拓修，缓慢演进，到1907年，京张公路旧线关沟至榆林堡段勉强通过了世界汽车比赛的赛车。两千六百余年的悠悠岁月，蹒跚前进的道桥历史脚步，造成了近代公路落后的局面，这不仅限制了当时延庆经济的发展，也给公路建设带来了极大的困难。

在中华人民共和国建立后的四十多年中，延庆县公路交通系统的广大干部职工及工程技术人员，团结全县父老乡亲，投身公路建设事业，在中国共产党和人民政府的领导下，以艰苦卓绝的努力，创建了崭新的公路面貌，使原来缺路少桥、交通闭塞的县域，达到了乡乡有油路、村村通汽车、货运如流、人畅其行的好局面。原延庆县委书记段义海曾在《京郊三十五年》一书中，高度赞扬了延庆公路的发展成就和建设者的创业精神。

延庆公路测设施工，注重质量，许多工程以高质量见长，荣获国家和上级领导部门的多次嘉奖。较早的以自有资金购置了

大量机械设备和运输车辆，基本上实现了机械化施工。在绿化方面勇于探索，战胜了塞外寒冷风沙的困难，以科学方法育苗、栽植和抚育管理，从1985年以来，路树成活率始终保持在96%以上。京银国道延庆段已基本做到三季有花，四季常春，居全市五大绿色走廊之首。

《延庆公路志》对于上述历史和现状以及公路事业的其他方面，均做了如实的记载。为争取达到胡乔木同志提出的“地方志的价值，在于它提供科学的资料”这一目的要求，编者们付出了很多的心血。他们四方搜集资料，行程逾万公里，抄录史料数十帙，然后边学边干，经寒历暑，苦熬孤灯，以历史唯物主义观点分析、筛选、排比、编写，三易其稿，方集腋成裘。咀嚼它的章节，使人想到了古诗中“粒粒皆辛苦”的诗句。

编写县公路专业志是一次新的尝试，所成之书难免幼稚拙笨，但从总体看来，它真实可信，贯彻了“新观点、新方法、新材料”的“三新”修志原则，做到了“纵不断线，横不缺项”，语言严谨朴实，不失为一本好书。作为在延庆公路战线上奋斗了三十五个春秋的老兵的我，欣喜之中，希望同行们，尤其是年轻的同志们，抽出些时间来读读这本书，从中得到激励，从中增长见识，从中汲取鉴戒，从中加深对艰苦创业的理解，燃起新世纪的火焰，把延庆公路建设得更加美好。同时，希望读者和方志专家学者不吝赐教，琢璞为玉，圆了《延庆公路志》编审者追求“信今而传后”的著述愿望。

1994年8月