



北京公路志丛书

大兴公路志

北京市公路局
北京市公路局大兴分局



文津出版社

北京公路志丛书

大兴公路志

北京市公路局
北京市公路局大兴分局

文 津 出 版 社

(京)新登字 205 号

北京公路志丛书

大兴公路志

DAXING GONG LU ZHI

北京市公路局

北京市公路局大兴分局

*

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

朝阳区展望印刷厂印刷

*

850×1168 毫米 32 开本 5.875 印张 135000 字

1995 年 2 月第 1 版 1995 年 2 月第 1 次印刷

印数: 1—1000

ISBN 7-80554-252-x/k · 24

定 价: 6.90 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
马宗倬

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 关纫苹 纪执华 刘绍泉
段博新 刘冀凤 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 高广楨

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：马宗倬 马 耘 刘贵为 刘景泉
孙一芝

制 图：马宗倬

北京市公路局大兴分局史志编纂委员会

主 任：解国权

副主任：孙士杰

成 员：张玉清 张德民 李淑娟 谷文元
冯宪明 孙继先 田振勇

大兴公路志编辑部

主 编：张玉清

副主编：朱景岚

编 辑：冯陆泉 刘仁龙 郭秀清 于桂萍
王金凤 张玉清 朱景岚

摄 影：刘继武 张玉清

制 图：冯陆泉

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

解国权

《大兴公路志》在市局史志办的指导下，在分局广大干部职工的支持下，经过分局史志办的同志三年的辛勤耕耘，终于和读者见面了，可喜可贺。

大兴地处北京南郊，向为京畿腹地，道路发展，历经沧桑，源远流长。早在战国时期就有战道通过大兴，后经两千多年历代王朝的演变，道路建设时断时续，时盛时衰，直至民国时期只有一条粗陋的平大公路通过大兴，境内只有几条土公路。这除了水患频仍、战祸连绵、生产力低下等客观因素外，根本问题是社会制度阻碍了社会经济的发展。1949年中华人民共和国的成立，使中华大地再现辉煌。公路事业也随着发生了历史性的巨变，特别是中国共产党的十一届三中全会和改革开放以来，随着首都经济建设的发展，大兴公路建设上了一个新台阶。路桥建筑由少到多，由低级向高级发展。截止到1990年，全县共有公路197条，总养护里程为1064.58公里，永久式桥梁181座，计长4629.4延米，分别是新中国成立前的30倍和40倍。基本上建成以县城为中心向四周辐射的公路网，为大兴县乃至首都的国民生产和人民生活做出了重要贡献。实践证明了一个颠扑不破的真理：只有在中国共产党领导下的社会主义制度才能够发展中国。

《大兴公路志》共分8章，内容丰富，史料翔实，记述准确，详略得当，是一本专业性、知识性和地方性的志书，具有“资

政、存史、教化”之功能。读后既可使人们系统了解大兴公路建设的全貌，又可以在筑路、养路、治路等方面受到启迪，从而以史为鉴，推陈出新，还可以铭记为大兴公路事业贡献青春与心血的劳动者的辉煌业绩，使从事大兴公路事业的老一辈开创者得到慰藉，使新一代建设者受到激励和鼓舞，激发他们对公路事业的热爱与献身精神，使大兴县的公路建设事业在党和政府的领导下，代代相传，阔步前进。

1994年6月

目 录

序	(1)
概述	(1)
第一章 机构	(5)
第二章 路线	(12)
第一节 国家干线公路	(12)
第二节 市级干线公路	(22)
第三节 县公路	(29)
第四节 乡公路	(47)
第五节 黄村环岛	(58)
第三章 桥、渡	(59)
第一节 国家干线公路桥	(59)
第二节 市级干线公路桥	(71)
第三节 县公路桥	(76)
第四节 乡公路桥	(93)
第四章 工程技术	(103)
第一节 科技人才	(103)
第二节 筑路机械	(105)
第三节 筑路材料	(106)
第四节 检测制度	(108)
第五节 工程队	(108)
第六节 科研成果	(111)
第五章 养护管理	(113)

第一节	养护方式	(113)
第二节	养护方法	(115)
第三节	民工建勤	(119)
第四节	养护投资及好路率	(122)
第五节	路政管理	(123)
第六节	交通量调查	(125)
第六章	公路绿化	(129)
第一节	路树	(129)
第二节	苗圃	(135)
第七章	养路费	(139)
第一节	收费机构	(139)
第二节	收费标准	(141)
第三节	收费办法	(142)
第四节	收费成果	(143)
第五节	永立大桥收费站	(144)
第八章	职工教育及后勤	(147)
第一节	职工教育	(147)
第二节	基本建设	(150)
第三节	职工福利设施	(152)
第四节	第三产业	(153)
大事记 (1948—1990 年)		(154)
编后		(177)

概 述

大兴县位于北京市南郊。地处东经 $116^{\circ}13'$ — $116^{\circ}43'$ ，北纬 $39^{\circ}26'$ — $39^{\circ}50'$ 。北连丰台、朝阳二区，西隔永定河与房山区相望，东与通县毗邻，南及西南与河北省廊坊市、固安县、涿州接壤。东西宽、南北长，均为 44 公里。县域面积 1030 平方公里。辖 1 区 9 镇 18 乡，共 526 个自然村，人口 52 万。县人民政府驻黄村镇。

大兴县素有“天下首邑”之称，历史十分悠久。周初属蓟地，春秋时为燕都，秦置蓟县，西汉王莽时一度改名伐戎，东汉至隋、唐、五代、蓟县之名未易。契丹会同元年（928 年）更名蓟北县，辽开泰元年（1012 年）改蓟北县为析津县，金贞元二年（1154 年），改析津县为大兴县至今。大兴县久隶京城，金时县治即倚郭中都，为赤县。元灭金后属大都路县治，在大都城东南（今宣武区琉璃厂南）。明初属北平府。洪武三年（1370 年），移县治于北城教忠坊（今交道口大街东侧大兴胡同内）。永乐元年（1403 年），改属顺天府，清因之。1914 年划属京兆地方。1928 年，改属河北省。1935 年、1937 年先后迁县治于北大红门、南宛镇。解放战争时期，大兴县人民政府曾驻扎礼贤镇，1948 年底进驻安定小营（今兴安营），1949 年初移驻青云店镇，属河北省通县专区。所属南苑区划归北京市。北部孙河地区划归昌平、顺义两县，析宛平县和良乡县永定河以东地区入大兴县。1954 年夏，县府迁驻黄村镇，析河北省固安县永定河北部 25 村入大兴县。1958 年划归北京市，改名大兴区，原南苑区大

部划归大兴，成今境。1960年1月复名大兴县。

大兴县地势由西北向东南缓倾，地面高程15—45米。永定河、龙河、凤河、凉水河、天堂河等呈扇状贯境，沿河低地多盐碱。自北而南有五条西北至东南向条状沙带，西部与南部有沙丘分布。近年造林治沙成绩显著，林木复盖率达19.8%，50%的耕地实现了农田林网化。农作物有：小麦、水稻、玉米、棉花、花生等，盛产水果和西瓜，也是首都菜篮子工程的主要基地之一。工业有：纺织、化纤、塑料制品、化工、机电、建材、食品等厂，近年来，房地产业方兴未艾。境内有元、明、清三代皇家苑囿南海子遗址，有美好的开发前景。

黄村镇为县府驻地，也是北京市重要卫星城之一，面积11平方公里，人口约8万。

大兴地势平坦，交通发达，早在战国时期就有战道通过大兴。据《韩非子》记载：“燕以河为界，以蓟为国，袭涿方城，残齐中山”。1125年12月，金从燕京发兵，经析津（大兴）、顺安（固安）、坝州、保定军、鄆州、汴州、献县、衡水、南宫、威县……长驱直下，直抵汴梁，燕南地区皆金地（见《中国通史》）。这条进军路线基本上是京开路走向。后经驿道、贡道、御道、铺舍、官马大道逐步发展成京开路的前身。

另一条过大兴的古道是京津官马大道。它形成于明代，经清代、民国发展成现在南廊路的前身。

民国初年，随着汽车的出现，旧道已不适用，驿道、御道、官马大道逐渐以工赈商办或军需征夫等方式改建公路。1920年华洋义赈会利用以工代赈的方法修建了北京至霸县的公路（土路），直至1934年才勉强成形。日寇侵华时大修“警备路”（简易公路），先后曾改建和新建平固（固安）、南采（南苑——采育）等一些土路，京开路修建成13公里单幅混凝土板路面。抗日战争胜利后，除京开路勉强通汽车外，其他路实际上已成为