

昌平地方志丛书

昌平县交通志



人民交通出版社

号 190 字登祿(京)

要 要 容 内

昌平地方志丛书

古今对照本。既得其处源流今至古自昌平丁丑51,非志业学对式版式并本。
. 籍以史实野史由业中版交县平昌平升所近丁丑增点宜,再史留富丰以,同测的

昌平县交通志

韦振华 主编

件丛志式航平昌

志航交县平昌

CHANG FENG XIAN JIAO TONG ZHI

编主 韦振华

平文符,什街文五 核 奏:什街图册

件交编出并编出航交另人

(100013 港京里平路京北 10 号)

册整国并单海航各

编印厂印中版北

千 115, 卷字 3, 页册 25.8, 册印. 8.52, 册更 5, 字 513 本开

1993 年 8 月 1 版

1993 年 8 月 第 1 版 第 1 次印刷

55.00元 定价 55.00元 册印 1.18 元

人民交通出版社

(京)新登字 091 号

内 容 提 要

本书为地方性专业志书,记述了昌平区自古至今的交通及其管理。本着详今略古的原则,以丰富的史料,重点叙述了近现代昌平区交通事业的发展演变过程。

责任编辑:王应荣

昌平地方志丛书

昌平区交通志

CHANG PING XIAN JIAO TONG ZHI

韦振华 主编

插图设计:裘琳 正文设计:乔文平

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号)

各地新华书店经销

北京市飞龙印刷厂印刷

开本:850×1168 1/32 印张:8.25 插页:5 字数:213 千

1993 年 9 月 第 1 版

1993 年 9 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数:0001-2500 册 定价:13.60 元

ISBN 7-114-01720-0

F·00202

昌平县县志编纂委员会

主 任 张 耕
副主任 于长海 宋绍伦
郑子傲 石家声
主 编 石家声

北京市公路交通史志编纂委员会

主 任 姜善智
副主任 王英杰 王增祥 阎 庸
赵树新 从士杰
秘书长 费义达
主 编 禹 堂

《昌平县交通志》编纂委员会

主 任 皮永清
副主任 刘洪泉 陈殿瑞
委 员 郑松寿 周万如
赵德发 邢宝义

编写人员

主 编 韦振华
编 写 韦振华 刘秀成 李国顺

出版说明

昌平县编纂社会主义新方志的工作,是从1986年8月开始的。起初,仅成立了一个班子,含县委党史办公室内,做修志的准备工作。这个工作班子认真学习、掌握方志理论和业务知识,赴山西考察,制定修志工作方案,编写《昌平县志》篇目,搜集昌平旧志和征集历史资料,做了很多工作。但是,编修新县志是一项艰苦细致的工作,当时还不被人们所认识,并未真正开展起来。

1989年3月,北京市人民政府开始抓修志工作,召开了全市第一次地方志工作会议。5月26日,昌平县人民政府准备召开全县修志工作会议,“通知”都已下达,但是,当年春夏之交的政治风波又使这一工作暂时搁置起来。

风波平息之后,中共昌平县委、昌平县人民政府重新调整县志指导委员会和编纂委员会组成人员,批准县志办公室制定的《昌平县志》编纂工作方案,召开会议向县直机关部署了修志工作。在当时县长张耕的领导和支持、常务副县长于长海的亲自主持下,经县志办公室全体人员的共同努力,修志工作在全县广泛地、有步骤地开展起来了。

组织县直机关编写好专业志(或部门志,或单位概况),是昌平县本届修志工作的一项重要任务和一大特点。这项工作从1989年下半年开始到现在,有编写任务的72个单位,已经有40个单位完成了专业志稿(或部门志,或单位概况)。经过县志办公室审定,有的还经过市主管局修志工作领导机构的审查、修改,今年计划正式出版《昌平县粮食志》、《昌平县水利志》、《昌平县市政志》、《昌平县环境保护志》和《昌平县交通志》等五部专业志。还有《昌平县公路志》也将纳入《北京市公路志》出版。以后,还将有选择地陆续出版

一批专业志,构成《昌平地方志丛书》的一个系列。这些专业志、部门志和单位概况的编成和出版,无疑是对昌平区社会主义文化建设的一大贡献,为今人和后人办了一件好事,为《昌平县志》的编纂奠定了基础。随着时间的推移,会更加显示它的重要意义和宝贵价值。

这一重要成果的取得,首先应归功于各单位修志工作者的辛勤劳动和艰苦努力。他们不图名利,不讲“实惠”,呕心沥血,默默工作,这在当前是难能可贵的。市、县和单位领导的正确指导和大力支持,是取得这一成果的关键。县志办公室在宣传、组织、推动、培训、指导和编辑、编审等方面,都做了大量细致的工作,同样功不可没。

但是,我县修志工作者毕竟不是方志专家;修志工作又不同于经济建设和其他文化工作,困难很多,条件有限;再加上历史资料支离破碎,特别是建国前史料缺乏,各专业志均在所不免地存在这样那样的缺点和不足,甚至可能有错误之处。我们恳切地希望方志界的专家学者和各界人士批评指正。

昌平县县志编纂委员会

1992年10月

序 言

昌平古有畿辅重镇、京师门户之称。重要的政治、经济、军事地位，促进了交通运输事业的发展。陆路交通远在公元前约 4800 年前的“龙山文化”时期，中原经昌平至辽东就已有路可通。战国时期开辟了通往漠北连接丝绸之路的西北干道。隋朝以后开发了驿站道路、铺司道路、长城关隘道路、御路。温榆河水运以元、明两代最为兴旺。清末，虽水路交通断航，但火车、汽车等近代运输工具逐渐兴起。中华人民共和国成立后，在中国共产党的领导下，经过 41 年特别是改革开放 12 年来的艰苦奋斗，在全县 1352 平方公里的土地上，建起了 5 条总长 128.6 公里的铁路，245 条总长 1120.2 公里的公路。全县民用载货汽车达到 7389 辆，载客汽车 1382 辆。今日的昌平交通，公路、铁路纵横交错，客货运输车辆四通八达，初步实现了人便于行，货畅其流；也为深化改革开放，吸引国内外资金、技术，进一步开发昌平，使经济建设再上新台阶，创造了良好的交通运输条件。

编写交通专志，是要全面反映本县交通运输事业的历史沿革和兴衰变化，提供一个由产生、发展、变化、直至现状的比较全面的轮廓和基本脉络，并力求从交通运输与经济建设的协调发展上，找出规律，总结出经验教训，从而发挥本县优势，确定今后交通运输事业的发展方向。

盛世修志，是我国的优良传统。近三年来，交通局配备了专职修志人员，广泛地收集了资料，辛勤笔耕，五易其稿，终于在有关各方的支持下，使交通专志定稿成书。尽管这部志书尚有不足之处，但篇目归属合理，内容丰富，资料翔实，文字通俗易懂，如实地反映了我县的交通全貌，揭示了交通运输事业的发展规律，能起到鉴古资今，服务现实，惠及后代的作用。

在编写专志过程中,得到了县志办、市交通局史志办、县市政
管委修志办的具体指导和帮助。借此,我对他们表示感谢。

昌平区交通局局长 皮永清

凡 例

一、本志上限依事溯源,尽可能追寻事物的发端。下限断至1990年末。

二、篇目采用章、节、目、子目四个层次。体裁有述、记、志、图、表、照、录。入志主体,横分门类,纵述始末。

三、数字用法,以国家语言工作委员会等单位发布的《关于出版物上数字用法的试行规定》为准。计量单位采用《中华人民共和国法定计量单位》中的有关规定。

四、统计数字来源:一是县统计局的资料;二是交通运输管理部门和企业的统计报表;三是依社会调查和史志书刊汇集整理的

数据。

五、资料来源:以昌平县档案局、县交通局档案室的文书档案为主要依据。重大事件和某些细节与知情人的口碑资料、书刊资料等进行对照和考证。入志的古代、近代内容,主要来自史志书刊。文中直叙其源,不再注明出处。

目 录

概述.....	(1)
大事记.....	(7)
第一章 管理机构	(28)
第一节 交通局	(29)
第二节 职能机构	(39)
一、公路运输营业所.....	(39)
二、公路运输管理所.....	(41)
三、汽车维修管理所.....	(43)
第三节 协调机构	(44)
第二章 公 路	(49)
第一节 路 线	(50)
一、国 道.....	(50)
二、市 道.....	(53)
三、县 道.....	(58)
四、乡 道.....	(64)
五、专用公路.....	(74)
六、旅游公路.....	(74)
第二节 桥 梁	(81)
一、过河桥.....	(82)
二、立交桥.....	(86)
第三节 环 岛	(89)
第三章 铁 路	(92)
第一节 路 线	(92)
一、干线铁路.....	(92)
二、市内铁路.....	(94)
三、专用铁路.....	(94)
第二节 桥 梁	(95)

一、过河桥.....	(95)
二、立交桥.....	(96)
第三节 隧 道	(98)
第四章 运输、装卸工具	(100)
第一节 运输工具.....	(101)
一、人 力	(101)
二、畜 力	(103)
三、拖拉机	(105)
四、汽 车	(106)
五、其他机动车辆	(107)
第二节 装卸工具.....	(108)
一、手工具	(109)
二、机 械	(109)
第五章 公路运输.....	(111)
第一节 货物运输.....	(112)
一、交通部门专业运输企业	(112)
二、非交通部门运输企业	(118)
三、个体运输	(125)
四、搬运装卸	(126)
五、跨省(市)公路货运	(133)
第二节 旅客运输.....	(134)
一、公交客运	(134)
二、长途客运	(136)
三、出租汽车客运	(137)
四、个体客运	(139)
第六章 铁路运输.....	(141)
第一节 客 运.....	(141)
一、京包铁路	(141)
二、京通铁路	(142)
三、东北环线铁路	(143)

第二节 货 运.....	(144)
一、京包铁路	(144)
二、京通铁路	(145)
三、东北环线铁路	(146)
第三节 车辆工业.....	(146)
第七章 汽车维修及配件.....	(148)
第一节 汽车维修.....	(149)
一、厂级企业	(149)
二、部级企业	(156)
三、站级企业	(160)
四、专项修理	(163)
五、汽车检测	(164)
第二节 汽车配件.....	(167)
一、配件生产	(167)
二、配件销售	(168)
第八章 公路运输管理.....	(172)
第一节 运输市场管理.....	(173)
一、经营资格审查	(173)
二、运价管理	(177)
三、票证管理	(184)
四、规费管理	(186)
五、违章处理	(187)
第二节 汽车维修市场管理.....	(190)
一、经营资格审查	(194)
二、票证管理	(198)
三、价格管理	(199)
四、质量管理	(200)
五、规费管理	(203)
六、违章处理	(204)
第三节 安全行车管理.....	(206)

一、管理机构	(206)
二、行车教育	(207)
三、管理制度	(207)
四、重大事故案例	(208)
五、汽车驾驶员培训	(209)
第九章 先进单位和先进人物	(211)
第一节 先进单位	(211)
一、粮食局运输公司	(211)
二、昌平县运输公司	(213)
三、中汽总一公司昌平分公司沙河车队	(213)
第二节 先进人物	(214)
一、北京市劳动模范黄运佐	(214)
二、全国节油标兵耿金生	(215)
三、北京市工业学大庆先进工作者王新	(216)
四、受县表彰的郅松寿	(217)
五、中国公路运输工会积极分子赵德发	(217)
六、县先进工作者李国顺	(218)
七、市局级先进工作者周万如	(219)
八、市局级先进工作者皮永清	(220)
第三节 县以上先进单位、先进个人名录	(222)
附录	(227)
一、古代水路运输	(227)
二、县以上报刊有关昌平交通运输的报道	(228)
三、公路运输协会	(230)
四、昌平县交通局行政执法规章四则	(237)
编修始末	(249)

概 述

(一)

昌平位于北京西北,东邻顺义,北接怀柔、延庆,南与门头沟、海淀、朝阳3区连接,西与河北省怀来县交界。全县总面积1352平方公里。人口40.9万人。

昌平西傍太行山,北依燕山支脉军都山,是北京的天然屏障。自西汉置县起,向为古都蓟城(今北京)的军事重镇。境内西山、北山之间的峡谷,通称关沟,自古为南来北往的天然通道,是历来兵家必争之地。古代蓟城和中原通往塞上的西北干路、现代的京张公路和京包铁路,都是经过昌平沿着南口、居庸关的山谷开发修筑的。畿辅重镇,咽喉要道,堪为昌平交通的第一特征。

昌平的名胜古迹遍布各地,历来是著名的旅游胜地。自明清以来,燕平八景(铁壁银山、天峰拔翠、石洞仙踪、松盖常青、龙潭喷玉、虎峪挥金、居庸霁雪、安济春流)就吸引着不少王公贵族、文人墨客。中华人民共和国成立后,宏伟的明十三陵特别是定陵地宫的开发,十三陵水库的修建,小汤山地热资源的利用,高尔夫俱乐部、国际射击场、航空博物馆、九龙游乐园等的落成,八达岭旅游公路、十三陵神路、十三陵水库环湖路和其他旅游线路的改建和开通,六亭、燕岭、中安等宾馆的开业,为中、外游客增添了更多的去处,创造和提供了良好的条件。据统计,全县列入国家、市、县级重点文物保护单位达70余处,不少交通线路以景点称谓命名。古迹众多,旅游线路发达,是昌平交通的第二特征。

昌平物产丰富,经济发展迅速。境内铁路密度为0.09公里/平方公里。公路密度为0.83公里/平方公里。均超过北京市的平均

值。年铁路货运量 406.1 万吨,客运量 264.7 万人次;年公路货运量 1019.5 万吨,客运量 2960.3 万人次。公铁衔接,客货两旺,形成昌平交通的第三特征。

从 50 年代起,中央、市属一些大型企事业单位相继在昌平落户,促进了县城、集镇的繁荣和发展。党的十一届三中全会以后,昌平做为首都卫星城之一,开始制定总体规划。1985 年 5 月 10 日,北京市政府正式批准了以旅游服务和高教科研为主的《昌平卫星城总体规划方案》,卫星城建设已初具规模,并朝着清洁、优美、生态健全的文明方向发展。交通运输做为市政建设的基础设施之一,被提到先行地位。以环城公路构成了卫星城的中心框架,5 条干线公路通过 5 大环岛交织成四通八达的公路交通网。新建的昌平北站和东环岛汽车站,连接着境内 8 条公共交通线路,直达北京,贯通全县。还有长途汽车客运和民间客运做为补充,与邻县和本县边远地区进行沟通。京通铁路昌平北站则成了卫星城客、货运输长途转运的接力站。卫星新城,交通四通八达,这就形成了昌平交通的第四特征。

(二)

远在战国时期,燕国定都蓟城,开辟了通往长城以北地区的西北干路,昌平、南口、居庸关就成为通往塞上的咽喉要道,成为汉族与北方各少数民族交往通商的必由之路。西汉初期,对北方匈奴实行和亲政策,西北干路是蓟城通往匈奴地区的主要通道。东汉北方鲜卑族兴起,这条路成了鲜卑南下和汉族迎战鲜卑的主要路线。隋朝开发榆林(内蒙古托克托,在包头城南)北境到蓟城的 3000 里御道,沿用的就是这条路线。唐朝建立驿传,这条路每 30 里置驿,昌平有榆河驿(开始设在沙河附近,后迁至昌平)、居庸驿。迨至辽代,这条路是肖太后去上花园、下花园种花赏花的必由之路。金建都蓟城,西北干路又是都城与北方联系的重要通道。元代则是通往西北的站赤道路。明朝在沿途设立馆驿,榆河、居庸是馆驿置所,并把北京至昌平段往北延伸到长陵,扩修成神路(御路)。清朝沿此线

每 60 里置驿站,自皇华驿(北京)70 里至昌平榆河驿,再 60 里至居庸驿,康熙年间还在沿途设置军站,沿站设铺司,使这条要道更为畅通。

清康熙四十六年(公元 1707 年)修成的京承(北京至承德)御路西道,起自西直门外畅春园,经过昌平的回龙观、蔺沟,跨越县境长 30 公里;清末这条御路又辟新线,出安定门经立水桥穿过昌平的平坊、蔺沟,昌平境内长 20 公里。

为确保驿站干路畅通,历代还开发、修建了纵横交错的铺司道路、长城关隘道路和古代桥梁。到了清朝,昌平有铺司道路 4 条,长度 112 公里;有重要的长城关隘道路 9 条,2/3 以上能通畜力车;较有名的古桥 9 座,其中明正统 13 年(公元 1448 年)修筑的朝宗桥一直延用至今。

昌平的温榆河漕运(水路运输),以元、明、清三代最为兴盛。沙河城外东南角七丈处曾设有泊岸(码头),北门内建有奠靖仓,定为仓廩四区、官厅一所。明隆庆年间(公元 1567~1572 年),每月由通州运抵奠靖仓的官军粮达 4 万石(每石约 100 公斤),转供居庸、明陵军饷。直到清光绪二十七年(公元 1901 年)因运河堤岸三次冲毁,漕运才断航。

元朝至元二十九年(公元 1292 年),著名科学家郭守敬,引昌平白浮泉水入瓮山泊(今昆明湖),以下通过大都城至通州高丽庄入白河,名为通惠河,济京漕运达 600 多年。

清宣统元年(公元 1909 年)竣工通车的京张铁路(今京包铁路),行经昌平境内 43 公里,设沙河、昌平、南口、东园、居庸关 5 个火车站,是为昌平现代化交通运输的发端。

随着民营汽车在 1919 年驶进县境,京承御路西道于 1923 年秋改建成京古(北京至古北口)公路,县境内长 20 公里,成为昌平的第一条简易公路。第二条公路是京张公路,于 1931 年至 1934 年由古西北干路改建而成,县境内长 40 公里。到 1937 年,全县有公路 6 条,总长 124 公里。其时北平私营客运汽车来往于北平至十三陵、温泉至阳坊、立水桥至小汤山之间,货运汽车有时也到沙河、昌

平、南口、阳坊等地,从事客、货混合运输。

迨至抗日战争、解放战争时期,昌平境内又修建了一些简易公路和4座临时性公路桥,但由于战火频多,对当地交通运输没有发挥多大作用。到1948年,全县有总长200公里的简易公路,多为四五米宽的残缺土路,晴通雨阻。而北平汽车运输业受战乱影响也每况愈下,驶往昌平的客货汽车多数停驶。当地的物资交流、商旅往来,少量的依靠铁路运输,多数则依靠人、畜力运输工具维持。

中华人民共和国成立后,党和政府注意优先发展交通运输。1950年动员全民普修公路;1953年开始有计划的公路建设;1956年完成私营运输业的社会主义改造;1958年发动全党、全民办运输、地方群众普遍办交通;1959年把1955年建立的县人民委员会交通科升格为县交通运输管理局;1978年党的十一届三中全会以后,在改革开放政策指引下,公路、铁路建设明显加快,以汽车为主的现代化运输工具迅速增长,运输市场日趋活跃,昌平的交通事业日新月异,呈现一派喜人的繁荣景象。

公路建设发展很快,到1990年底,全县已有公路245条,总长1120.2公里,分别是1949年的27.3倍和5.6倍。其中:干线公路17条,296.19公里;县级公路28条,197.05公里;乡镇公路189条,583.6公里;专用公路11条,43.36公里。实现了乡乡通油路,村村通汽车。

公路货物运输迅速增长,1949年全县只有1辆货运汽车、251辆畜力车和散落的驮畜,年货运量7.3万吨,周转量176.5万吨公里。到1978年,货运汽车发展到467辆,参加营运的拖拉机2040台,马车3670辆,年货运量609.4万吨,周转量6951.1万吨公里。党的十一届三中全会以后,全县出现了各行各业办运输,全民、集体、个体一起上的新局面。到1990年,全县拥有民用载货汽车7389辆,其中营业性运输车辆5114辆,分别为1978年的15.8倍和11倍。全县公路货运量完成1019.5万吨,周转量25868.7万吨公里,比1949年增长139.7倍和145.6倍。跨省市长途公路运输也日趋活跃,1990年全县出市货运汽车14887辆次,运出运入物