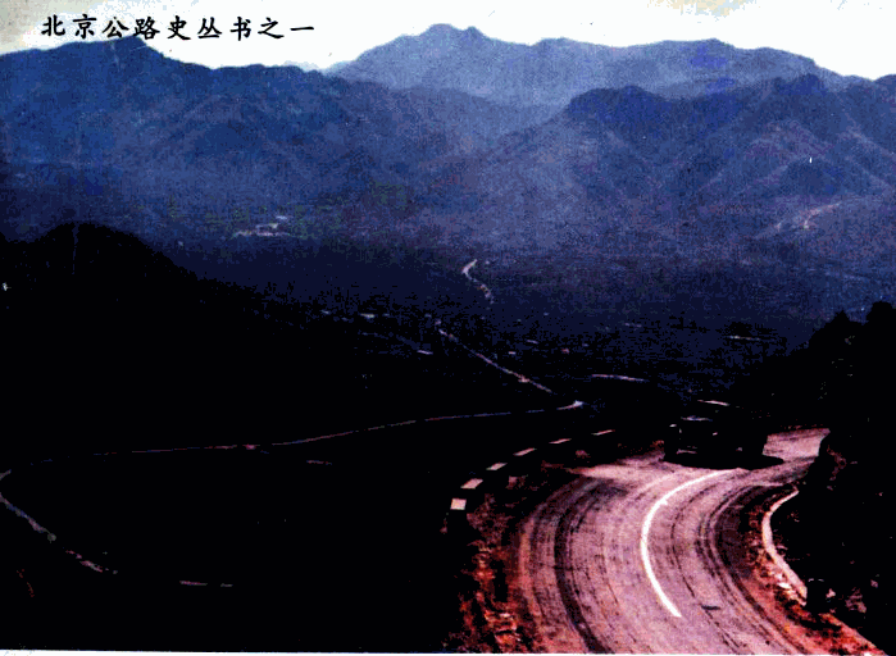


北京公路史丛书之一



房山公路管理所公路史编写办公室

房山縣道路交通文庫

潘琪同志
原任交通部副部長，現任交通部顧問、中國公路學會理事長

詳盡記述了該縣道路交通
迅速發展的過程史料翔實
圖文並茂為房山精神文明
建設事業增光亦為建國
四十周年大獻禮。

潘琪



公路大展
物资流畅
经济繁荣
造福人民

贾一平
书

贾一平同志原任中共北京市委建筑工程部副部长，现任
北京市顾问委员会委员、北京市公路学会理事长

爭先創新
加速發展

李慶余

八九.七

李庆余同志现任北京市房山区区长

总结过去，展望未来

为实现首都公路现

代化而奋斗。

李道辅

一九八二年八月

李道辅同志现任中共北京市公路管理处党
委书记兼公路管理处处长

发展现代北
方公路，为生产和旅
游服务。

赵宏生 八五

赵宏生同志现任北京市公路管理处副处长

北京市交通运输局公路管理处公路史编审委员会

主任：从士杰

副主任：赵宏生 李舜范 王 泽 张明超

委员：罗明贵 王尔庄 纪执华 席雅如 关家婉

郁祖仁 刘冀风 关纫萍 黄志毅

顾问：胡东明 臧学炳

主编：黄志毅

房山公路管理所编史领导小组

组长：殷 河

副组长：刘俊卿 苏广元

组员：翟瑞元 蔡国昌 刘玉泉 于清昌

《房山县公路史》编辑人员

主编：刘俊卿

编辑：萧西珍 纪绍轩 王培珍

序 一

《房山县公路史》继古、近代部分刊行后，它的现代部分又出版了，这真是盛世修史，史载盛世，令人振奋，值得庆贺之事！

这本书是房山公路管理所编史办的同志，在有关部门的指导和帮助下，经过艰苦工作，广征博采，几经修改，精编细撰而成。它史料翔实，内容丰富，体例得当，语言流畅，图文并茂，具有地方性、科学性、知识性和资料性的特点，是一本较好的地方专业史。

这本书反映了建国后，在党和政府的领导下，房山公路伴随着工农业生产的发展，经济日益繁荣而由少到多，从低级到高级的发展历程。现已形成了纵横交错，四通八达的交通运输网络，实现了乡乡有油路，村村通汽车的美好理想。这项事业发展到今天，可说是居京郊之首位，列在全国县一级公路建设的前茅。它是一部史诗，讴歌了房山劳动人民和公路创业者的光辉业绩。它是房山各业发展的缩影，记载了房山发展壮大的历史足迹，是物质文明和精神文明的重要成果。房山公路建设的发展史，充分证明了一条真理，没有共产党，就没有新中国，没有共产党的领导，就没有房山公路迅速发展的今天。而房山公路的迅速发展，也直接推动和促进了房山经济的振兴和发展。

古人云：行远道者假于车，济江海者因于舟。而国家经济的发展，道路交通须作先行。道路的开拓，将促进各业的发展；而经济的发展，必将为公路的发展奠定坚实的物质基础。展望未

来，房山道路交通建设，仍任重而道远。我们更应坚持立国之本，继往开来，迎接新的挑战，谱写新的篇章，为开创富民强国之路而继续奋斗！

余实寄予厚望，并愿共勉，谨为序。

高海量

1989年9月5日

（高海量同志现任中共北京市房山区区委副书记）

序 二

房山区位于北京市西南。周口店是闻名于世的北京猿人的发祥地，古易水流经其境，百花山界于房、门两区之间。云居寺曾招徕八方僧侣，断龙桥何人所建，上方山洞幽水奇，扶锁石梯可曾有人维护，游十渡之山清水秀，去董家林之寻古考证。可谓各得其所。故宫有房山之汉白玉；人大会堂镶石窝之大理石；乌金藏于地下，近供京畿，远销津冀；白灰盛产于山区，何处建筑不用；琉璃河水泥厂生产之规模，闻名遐迩；燕化公司对全市之贡献，名列前茅；金朝古墓之发现，受到学者重视；五十年代科学城之建设，带来殊荣；干鲜果品可供四季，北京市民享有口福；长沟水稻曾进贡御膳，而今食用于寻常百姓之家。真可谓物华天宝，丰哉富哉。

物产的丰富，经济的发展，科学的进步，旅游事业的日趋繁盛，客观上必然对公路交通提出更高的要求。正如解放初期房山区广大人民群众以极大的热情修桥筑路支援大军南下之时。而今生产发展了，过去人背驴驮运输方式不可能适应大生产的需要，不可能使人民生活水平有大幅度的提高。为了发展公路交通，房山区广大群众和公路建设者以极大的热情奋战在崇山峻岭之中，奋战在各个施工工地，特别是五、六十年代其艰苦是可想而知的。解放后仅仅经过十几年的努力，房山区公路有了较大发展。五十年代中期首先在京周公路修筑了简易沥青路面，六十年代后期，在京石路、房易路修筑了简易沥青路面，在当时对交通条件却是一个很大的改观，对日常养护工作也是一种不小的解放。京原公路建国后沿线人民开山筑路始终未曾停止，最后由国家投资，交通部公路一局在全线开工，于六十年代末期修通了全

线。北京市境内130余公里，房山区境内长达近百公里。不仅结束了沿线山村广大群众的无路之苦，而且对沿线的资源开发是一个极大的促进。特别是沿线丰富的煤炭资源，可以源源不断地运往京津和河北省各地，给沿线群众带来了富裕。风景秀丽的十渡，沿线群众祖祖辈辈涉水之苦不仅得到根本解决，还于八十年代中期铺筑了简易沥青路面，游人其乐陶然，再也见不到扬天的尘土了。广大群众对路的迫切要求从中可见一斑，人民的创造力得到了发挥，工程技术人员的智慧受到了重视，有了用武之地。人民群众从心底里感谢党和政府是非常自然的。

房山区人民四十年来的筑路史说明党在公路交通方面的方针是正确的。先通后畅，无路重在通，有路重在畅，先急无路之苦，后解不畅之忧，符合民情、国情。房山区党委、政府领导全区人民在这方面取得的成绩是突出的。地群普方针的制定对公路事业的发展有着重要意义，就是在今天除了高等级公路和大型建筑物之外，认真贯彻这一方针仍有其十分重要的现实意义。五、六十年代干线公路的发展可以得到说明，七十年代县乡公路沥青路面的普及，其范围之大，里程之长，居全市之首，尽管由于技术力量薄弱水平不高，但这些路今天仍有一定的使用价值。与此同时，对于高等级公路和大中型构造物的修建，各级领导给予了足够的重视，广大筑路工作者精心施工，则是工程质量的重要保障。房山区在修建公路方面取得的成绩是巨大的，为工农业生产的发展和人民生活的改善做出了贡献。至1985年底，全区公路总里程达1372.17余公里，有两条国家干线通过区境，可见地理位置之重要。市级干线6条，达130余公里，是知该区经济之发展。乡公路里程居十个远郊区（县）之最，可以想见乡镇企业对公路的要求。从以上数字可以看出房山区党政和广大群众对公路建设的重视，可以看出广大公路职工在其中的贡献。如此发扬下去，今后公路建设和养护管理将会进一步得到发展，将更好地服务于工

农业生产，服务于人民群众。

房山公路管理所党政领导对公路交通史的编写给予了高度重视，继1987年编写出版《房山县道路交通史》（古近代部分）之后，紧接着又领导路史编写人员开始了本书的编写。编史人员参阅了大量档案资料，收集散落文字，访问各方面有关领导和工程技术人员，实事求是地客观地论述了解放后四十年来本区公路建设的史实，这种精神是难能可贵的。本书的编写，史料翔实可靠，文字繁简得当，一方面可为存档资料，一方面可供有志于公路建设者之借鉴，是有较高参考价值的。

王 泽

1989年 8 月

（王泽同志现任中共北京市公路管理处党委副书记兼公路管理处副处长）

前 言

建国以来，房山公路建设事业的飞速发展，是前所未有的。为了如实反映其发展历程，从中探索规律，总结经验，以达到“今为后用”的目的，我们在各级党、政的领导与关怀和北京市公路管理处公路史编审委员会的支持与帮助下，经过二年多的艰苦努力，编写了《房山县公路史》这本书。

本书的编写，我们尽可能地采用新观点、新方法，特别是根据房山地区和公路发展的特点，注意了以下几点：

一、本书采用了章节编年体，按章分期，节目分项，并设有专题论述，在体例上与前一册（古、近代部分）一致；

二、房山山区是革命老根据地，房山地区又解放较早，人民群众的支前活动极为热烈，故在第一章内编写了“修路支前活动”，在内容上，可与前一册密切联系；

三、房山公路交通的发展，在解放后的各个不同时期中，有快有慢，所以在各个章节的文字记述上则有详有略，不求平衡；

四、对同一时期中的同一内容，在标目和运用史料时，我们抓住其阶段性的特点和发展变化的史实加以叙述，避其所同，记其所异；

五、对于房山公路建设在十年动乱中仍有所发展的问题，我们采取了实事求是的态度，力求揭示出这一矛盾现象的本质；

六、房山山区约占全县辖境的三分之二，而且山区公路的发

展较快，所以在个别章节中，对山区公路记述得较为详尽。

总之，我们力求以翔实的史料，适当的体例和朴实的语言，写出这本具有房山特色的公路史来。如果这本公路史对房山区的物质与精神文明建设有所裨益，我们将感到莫大的欣慰。

编 者

1989年8月

目 录

序 一	(1)
序 二	(3)
前 言	(6)
概 述	(1)
第一章 建国前后房、良地区的公路	
(1948~1956年)	(6)
第一节 房、良地区道路的布局与路况	(6)
一、房、良地区道路的分布	(6)
二、房、良地区道路的路况	(8)
第二节 房、良人民修路支前迎解放	(11)
一、解放房山、良乡地区时的修路支前活动	(11)
二、平津战役和大军南下时的修路支前活动	(12)
第三节 旧路的修复与改建	(13)
一、党和政府对公路交通的重视	(13)
二、旧路的修复	(14)
三、旧路的改建	(15)
第四节 房、良境内第一条柏油公路——京周公路	
的修建	(19)
一、修路的缘起	(19)
二、施工过程及工程的优缺点	(21)
三、路线概貌及建成后的作用	(22)
第五节 养护管理机构的初建与养路费的始征	(25)
一、养护管理机构的初建	(25)
二、养路费的始征	(26)
第二章 经济建设大发展的“先行”	
(1957~1965年)	(31)

第一节	全县人民大办交通	(32)
一、	“八一”公路的修建	(32)
二、	房张公路西段的加宽	(32)
三、	长琉公路的改善	(33)
四、	房、良城关街道的修建	(33)
五、	阎东公路北坊至坨里路段的改线	(34)
六、	马安人民大战河路沟	(34)
七、	河北、霞云岭两公社奋力兴修永久性路段	(36)
第二节	公路建设的调整	(37)
一、	干线公路的改善与新建	(37)
二、	一般道路的改善	(40)
第三节	公路管理所的成立与养护管理工作的加强	(42)
一、	公路管理所的成立	(42)
二、	养护管理工作的加强	(43)
第四节	公路绿化工作的开展	(44)
第三章	“文化大革命”中的公路建设	
	(1966~1976年)	(49)
第一节	动乱中的公路战线	(49)
一、	饱经灾难的房山公路管理所	(49)
二、	动乱中的职工思想状态	(50)
三、	动乱中公路发展的根本原因	(50)
第二节	平原区公路的发展	(51)
一、	干线公路的改善与新建	(52)
二、	县级公路的发展	(57)
第三节	山区公路的建设	(70)
一、	干线公路的修建	(70)
二、	县级公路的修建	(80)
第四节	社队公路的发展	(89)

第五节	房山县最大的公路桥梁——永定河大桥	
	的修建·····	(91)
一、	永定河的命名及其下游的概况·····	(91)
二、	大桥的修建及其概貌·····	(92)
三、	设计与施工·····	(92)
四、	建成后的效益·····	(94)
五、	经验与教训·····	(95)
第六节	公路的管理和养护·····	(96)
一、	公路管理机构的分与合·····	(96)
二、	公路管理所频繁的人事调动·····	(97)
三、	养护机构的增设和变化·····	(98)
四、	养护工作的开展·····	(99)
第七节	公路绿化·····	(101)
一、	绿化的方式·····	(101)
二、	绿化的管理·····	(102)
三、	绿化的进展与存在的问题·····	(102)
第八节	养路费的征收·····	(103)
一、	征收机构的设置·····	(103)
二、	费率与费额的标准·····	(104)
第四章	公路建设开创新局面	
	(1977~1985年)·····	(128)
第一节	公路质量的普遍提高·····	(129)
一、	干线公路的改善和新建·····	(129)
二、	县级公路的改建、增建、翻修与其桥梁新建·····	(137)
三、	社队公路大发展·····	(153)
第二节	全县交通网络的形成·····	(162)
一、	平原区公路·····	(162)
二、	山区公路·····	(163)