



北京公路志丛书

平谷公路志

北京市公路局
北京市公路局平谷分局

天津出版社

(京)新登字 205 号

北京公路志丛书
平谷公路志
PINGGU GONGLUZH
北京市公路局
北京市公路局平谷分局

*

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
北京朝阳展望印刷厂印刷

*

850×1168 毫米 32 开本 6.125 印张 146 000 字

1995 年 5 月第 1 版 1995 年 5 月第 1 次印刷

印数:1-1000

ISBN 7-80554-259-7/K·27

定价:7.10 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 关纫苹 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 高广禎

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 关纫莘 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 高广禎

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

北京市公路局平谷分局史志编纂委员会

主任:崔书祥

副主任:张玉兰

委员:朱志钧

平谷公路志编辑部

主编:张宏彦

编辑:张宏彦

吴绍周

摄影:沈增光

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。

目 录

序.....	崔书祥(1)
概述.....	(1)
第一章 机构.....	(6)
第一节 机构沿革.....	(6)
第二节 职工队伍.....	(12)
第二章 路线.....	(16)
第一节 市级干线公路.....	(16)
第二节 县公路.....	(30)
第三节 乡公路.....	(53)
第四节 专用公路.....	(65)
第三章 桥、洞及环岛	(70)
第一节 桥梁.....	(70)
第二节 隧洞.....	(94)
第三节 环岛.....	(96)
第四章 科研和技术.....	(97)
第一节 技术力量.....	(97)
第二节 路基.....	(98)
第三节 路面.....	(100)
第四节 机具改革.....	(103)
第五节 工艺更新.....	(104)
第六节 科学研究.....	(105)
第七节 技术管理.....	(107)

第五章 养护、管理	(109)
第一节 道路养护	(109)
第二节 路政管理	(117)
第三节 交通量调查	(123)
第四节 绿化管理	(129)
第六章 养路费征收	(136)
第一节 机构沿革	(136)
第二节 收费标准	(137)
第三节 征收办法	(139)
第四节 稽征效果	(140)
第七章 资产	(141)
第一节 生产设施	(141)
第二节 生活福利设施	(144)
第八章 职工教育	(147)
第一节 思想建设	(147)
第二节 文化补课	(148)
第三节 专业代培	(149)
第四节 业余进修	(149)
第五节 岗位培训	(150)
第六节 职称评定	(151)
大事记	(153)
附录一 承建工程	(179)
附录二 三产和福利设施	(180)
编后	(183)

序

崔书祥

平谷地区道路的发展历史悠久,据境内刘家河、大旺务、上宅等地发掘的商代人群居住遗址和墓葬中的文物考证,远在新石器时期已有人群在此繁衍生息,行猎采摘,饲养牛马,从事农桑,活动于山川、涧溪、田野之间,形成了不规则的里路。据《平谷县志》载:平谷地区陶、唐、虞、舜时属幽州,夏商时已有青铜冶炼工艺,随着生产方式的改变,生产力的发展,原始里路拓展为驮运道。

随着历史的发展,到秦时已出现了驰道。后汉时修筑驿道(密平、平三)。机构设一驿二传舍。明时筑关立寨,达到有村便通驮运。成为境内道路的初盛时期。民国 17 年至 23 年(1928—1934 年),初步拓展为车马道,平谷——三河、夏垫——平谷、蓟县——平谷——密云。民国 29 年(1940 年)后侵华日军抓夫拓建二十条简易公路(警备路)。中华人民共和国成立前夕,由于战争关系,只保留了一条平三路可通汽车,约计 8 公里。

中华人民共和国成立后,随着国民经济的发展,平谷公路建设事业的发展也十分迅速,到 1990 年底,平谷县已建成四通八达的公路网,通车里程达 632 公里。公路密度达每百平方公里 58.8 公里。公路建设的专业队伍已发展到 624 人,其中有专业技术职称的人员达 89 人,同时拥有专用机械设备 250 台,成为北京市公路建设的骨干力量。

志书的出版,是公路战线职工及全县人民生活中的一件大事,它历史的、真实地记载和反映了本地区勤劳勇敢的人民为征服自然和适应政治、经济的需要,在开拓和发展道路交通方面所取得的辉煌成就。

本志书以翔实的资料,丰富的内容,突出地反应了平谷地区道路发展的历史,同时也通过道路发展的史实,从侧面揭示了由历史上遗留下来的贫穷到目前经济腾飞的全过程。从某种意义上讲,它将成为公路系统及子孙后代的一份宝贵的文化遗产,成为激励公路职工努力向上的精神力量。它具有明显的地方性、知识性和科学性。

本志书出版后,可能还会发现很多问题,这些问题有待于后人加以补充整理,以日臻完善。

概 述

平谷县位于北京市东北郊燕山系南麓,东南北三面环山,西南部与华北平原相连。地处东经 $116^{\circ}55'$ — $117^{\circ}24'$,北纬 $40^{\circ}2'$ — $40^{\circ}22'$ 。东接兴隆,西连顺义,南靠三河、蓟县,北抵密云。中华人民共和国成立前疆域时广时狭,人口有疏有稠,据《平谷县志》载:“民国十七年(1928年),测计:“平谷县东西广五十五里,南北长四十五里,总面积一千一百六十平方里……农田占三百九十八平方里。”“民国二十一年(1932年)清查户口共有12003户,65059口^①。”中华人民共和国成立后,经过几次调整,到1958年底,东西长38公里,南北宽33公里,总面积1075平方公里,相当于1949年前的1.85倍。平谷县国民经济统计资料载:1990年底尚有耕地410850亩,285个自然村,6个镇,119195户,383510人(其中非农业人口43819人),人口增长5.89倍。域内居住的绝大部分是汉族,也有回、满、蒙、藏、朝、壮、苗、瑶等少数民族,其中汉族占99.9%。

平谷县属半山区,山地占总面积的三分之二。北部山岭亘绵,峰峦叠嶂,平均海拔500—700米,东、西、南三面海拔为300—500米,近山低谷。东西向的狭长谷地环抱其间。东部洵水自兴隆县流经锯齿山后入平谷境,沿盘山北麓迂回至西部小平原,西界洳(错)河于密云县银冶岭东南流经东邵渠进入平谷界洳川口,汇合北部涧沟溪流于峡谷平川,曲而南下至前芮营村与洵水相汇。二水依山势或奔流直下,或迤邐回旋于平川碧野,加之自然变迁,雨水冲积东高西低的平缓谷地顺势形成。地表覆盖

着黑黄砂质土层,地下埋藏 40—70 米深砂砾层,储存了丰富的地下水。西南部土层较厚,为肥沃的黑土和水稻土,称西部小平原,属潮湿易涝区。东部、北部属干燥地带。五十年代末在洵、汾河系上游修建了海子、西峪、黄松峪三个大、中型水库,开挖灌渠,变水害为水利,农业发展迅速。

域内地理资源丰富,群山由石灰岩、页岩、石英砂岩组成,是公路建筑的宝贵资源,岩层中蕴藏着多种金属,如金、铁、锰、铜、钨、钾和石英、磷灰岩、石灰岩等非金属矿藏;山场植被葱茏,落叶乔木,经济果林覆盖,盛产桃、梨、杏、红果、柿子、大枣、苹果、栗子、核桃等干鲜果品,其中核桃、栗子远销国外;山区平原光照不一,属温带大陆性季风气候,春季干旱多风,夏季高温多雨,秋季晴明凉爽,冬季干燥寒冷,四季分明。温差显著,年平均降雨量 649 毫米,集中在 7—9 月。主要作物有小麦、玉米、谷子、高粱、水稻、花生、棉花及豆类,是域内纺织、服装、榨油等副业的生产资源。

平谷地区道路发展历史悠久,据境内刘家河、大旺务、上宅等地发掘的商代居住遗址和墓葬中文物考证,远在新石器时期已有人群于此繁衍生息,行猎采摘,饲养牛马,从事农桑,活动于山川、涧溪、田野之间,形成了不规则的里路;夏商时已有青铜冶铸工艺,生产工具得到改进,促进了生产力的迅速发展,以物易物交易开始。饲养家畜以供役使,畜力驮运代替人力挑担,原始性里路拓展为驮运道,服务商旅;春秋暨战国属燕国隶渔阳。秦袭用。秦始皇统一六国后广修驰道,从咸阳辐射四方,沟通了各民族的经济往来,文化交流。秦始皇三十二年(前 215 年)沿驰道亲巡天下^②，“东巡至碣石……继巡北边……从上郡返回咸阳”。此行途经平谷,始见域内车马道^③;汉初为卢绾封地,西汉高祖十二年(前 195 年)始置平谷县隶渔阳郡,治所在今治所东北十二里处小北关至大北关一带^④(现无迹可考)。统九里一驿二传