

100247

中国公路交通史丛书

北京公路交通史

第二册

北京市公路交通史志编纂委员会

北京出版社

内 容 提 要

本书系中国公路交通史丛书之一，记述北平解放及新中国成立后，北京市公路建设和公路运输业发展壮大的历史，为社会主义建设新时期公路运输事业的发展提供了宝贵的经验。

第一届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
顾问 吴文彬 孙书田 李笑明 高向荣 吴海峰 王鸣琴
委员 王者兰 祝玉珩 王毓秀 季明俊 张文俊 张士元
刘万彬 戴洪林 吴国栋 朱绵 杜淑英 胡崇亮
何佩德 李道辅 徐世武 雷起沛 颜福海 李继武
马义成 杨祺元 李玉璞 梁启章 孟宪钦 吴谨安
任士奇 禹堂 程本中 佟士恣 卜逢英 蔡洪瑞
韩金水 张德光 刘增辉 胡金光 向志国 姚增庆
狄秀银 刘凯 卢炳贵 洪瑞斌

(一九八九年八月)

第二届北京市公路交通史志编纂委员会

主任委员：王英杰
副主任委员：毕玉玺 刘凯 赵树新 从士杰 杜淑英
阎焯 康宝初 邢怡 朱绵 李玉林
李道辅
秘书长：宋春光
副秘书长：马子服
顾问：李来福 姜善智 王鼎铭 孙书田 高向荣
吴海峰
委员：(以姓氏笔划为序)

第一届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
顾问 吴文彬 孙书田 李笑明 高向荣 吴海峰 王鸣琴
委员 王者兰 祝玉珩 王毓秀 季明俊 张文俊 张士元
刘万彬 戴洪林 吴国栋 朱绵 杜淑英 胡崇亮
何佩德 李道辅 徐世武 雷起沛 颜福海 李继武
马义成 杨祺元 李玉璞 梁启章 孟宪钦 吴谨安
任士奇 禹堂 程本中 佟士恣 卜逢英 蔡洪瑞
韩金水 张德光 刘增辉 胡金光 向志国 姚增庆
狄秀银 刘凯 卢炳贵 洪瑞斌

(一九八九年八月)

第二届北京市公路交通史志编纂委员会

主任委员：王英杰
副主任委员：毕玉玺 刘凯 赵树新 从士杰 杜淑英
阎焯 康宝初 邢怡 朱绵 李玉林
李道辅
秘书长：宋春光
副秘书长：马子服
顾问：李来福 姜善智 王鼎铭 孙书田 高向荣
吴海峰
委员：(以姓氏笔划为序)

卜逢英	马庆云	王凤歧	王汉文	王玉兰
王玉霞	王 泽	王建国	王彦章	刘万彬
刘通亮	刘 缙	米文举	孙志荣	向治国
任秉铮	邢恩武	邹小菲	邵小雄	李玉璞
李宝贵	吴同来	陈南荣	严 炬	周小鹏
张长青	张长荣	张 彤	张学育	张儒久
杨祺元	杨辅蕾	岳满花	费义达	郜 礼
郝志鑫	赵宏生	赵忠义	赵德福	段铎龄
禹 堂	崔燕萍	蔡振峰	蔡洪瑞	蔡格平
雷明远	雷起沛	薛根和		

一九九七年八月

《北京公路交通史》第二册编写人员

主 编 费义达

编 写 (按姓氏笔划为序)

马宗惊 刘存诚 刘贵为 刘景泉 孙一芝 胡 华
范友恒 费义达 贾逵钧

卜逢英	马庆云	王凤歧	王汉文	王玉兰
王玉霞	王 泽	王建国	王彦章	刘万彬
刘通亮	刘 缙	米文举	孙志荣	向治国
任秉铮	邢恩武	邹小菲	邵小雄	李玉璞
李宝贵	吴同来	陈南荣	严 炬	周小鹏
张长青	张长荣	张 彤	张学育	张儒久
杨祺元	杨辅蕾	岳满花	费义达	郜 礼
郝志鑫	赵宏生	赵忠义	赵德福	段锡龄
禹 堂	崔燕萍	蔡振峰	蔡洪瑞	蔡格平
雷明远	雷起沛	薛根和		

一九九七年八月

《北京公路交通史》第二册编写人员

主 编 费义达

编 写 (按姓氏笔划为序)

马宗惊 刘存诚 刘贵为 刘景泉 孙一芝 胡 华
范友恒 费义达 贾逵钧

目 录

总序	(1)
出版说明	(1)
概述	(1)

公 路 篇

第一章 北京公路的恢复和初步发展 (1949~1957年)	(15)
第一节 干线公路的整修和改建	(17)
第二节 一般干线公路的修筑	(23)
第三节 改渡为桥和钢筋混凝土大桥的建成	(27)
第四节 初具规模的公路养护管理和绿化	(31)
第二章 新建改建各类公路逐步完善管理制度 (1958~1965年)	(38)
第一节 各类公路的新建改建	(40)
第二节 各种公路桥梁隧道的修筑	(48)
第三节 渣油路面的试验推广应用	(53)
第四节 公路养护管理的完善	(56)
第三章 北京公路在动乱中曲折发展 (1966~1976年)	(61)

第一节	抵制干扰破坏坚持整修公路	(62)
第二节	公路修建技术的革新	(72)
第三节	筑路养护初步机械化	(77)
第四节	社队公路建设	(81)
第四章	北京公路建设进入新时期 (1977~1990年)	(87)
第一节	改建扩建北京城市进出口公路	(89)
第二节	北京的高速公路建设.....	(101)
第三节	公路修建现代技术的采用.....	(107)
第四节	机械化作业的公路施工.....	(112)
第五节	公路管理走向科学化法制化.....	(117)

公路运输篇

第一章	国民经济恢复与“一五”建设时期的北京 公路运输 (1949~1957年)	(127)
第一节	公路运输机构的接管和组建.....	(129)
第二节	搬运工人反把头斗争和搬运公司建立.....	(135)
第三节	公路运输市场的初步整顿和“三统”政策的 实施.....	(139)
第四节	人畜力运输的发展及其社会主义改造.....	(144)
第五节	私营汽车运输和修理业的恢复与社会主义 改造.....	(149)
第六节	机关企事业单位自备汽车的组织与管理.....	(156)
第七节	汽车修理业的调整归并和初步发展.....	(158)
第二章	全面建设社会主义时期的北京公路运输 (1958~1965年)	(162)
第一节	北京的全党全民办交通.....	(164)
第二节	统一经营的长途汽车运输.....	(168)

第三节	首都重点工程运输·····	(171)
第四节	人民生活物资运输·····	(175)
第五节	保钢支农和救灾抢险运输·····	(180)
第六节	拖带运输双班运输和装卸机械化·····	(185)
第七节	包发点送货制的推行·····	(190)
第八节	“五专”责任制与“定、包、奖”的建立 ·····	(194)
第九节	运输生产定额和线性规划的应用·····	(198)
第十节	汽车运输企业的车辆保修·····	(202)
第十一节	群众性的安全爱车节油活动·····	(206)
第十二节	汽车运输企业学大庆试点·····	(213)
第十三节	日益发展的汽车修理和装配制造·····	(217)
第十四节	汽车配件销售的发展与专业公司的建立 ·····	(222)
第三章 “文化大革命”时期的北京公路运输		
	(1966~1976年) ·····	(225)
第一节	北京车队参加三线建设运输·····	(227)
第二节	关系国家和首都声誉的外事运输·····	(232)
第三节	重点工程运输和重要物资运输·····	(235)
第四节	北京首次特大型物资的公路运输·····	(239)
第五节	出色完成唐山抗震救灾的物资运输·····	(245)
第六节	“一场一角”更新改造老旧车·····	(248)
第七节	自卸机挂车的改制和装载机的投产·····	(250)
第八节	修制并举以修为主的形成与发展·····	(253)
第四章 改革开放新时期的北京公路运输		
	(1977~1990年) ·····	(260)
第一节	北京公路运输业“工业学大庆”运动·····	(262)
第二节	汽车运输企业向专业化发展·····	(270)

第三节	为亚运服务的工程和设备物资运输·····	(278)
第四节	进入新时期的外事运输·····	(281)
第五节	国内国际集装箱运输的创建·····	(284)
第六节	零担班车运输的开办与联网·····	(289)
第七节	公铁公航公水多种形式的联合运输·····	(294)
第八节	发展中的长途汽车客运·····	(298)
第九节	北京公路交通进入法制管理新阶段·····	(302)
第十节	大型综合性汽车维修企业的出现·····	(308)
第十一节	适应市场发展的汽车配件销售·····	(314)
第十二节	日趋完善的安全行车管理工作·····	(318)
第十三节	公路运输科研技术新成果·····	(325)
第十四节	走向正规的公路交通职工教育·····	(332)
第十五节	劳动服务公司和多种经营的开发壮大·····	(337)
第十六节	北京公路运输业的“双文明”建设·····	(344)
结束语	·····	(353)
附 录	·····	(363)
一、北京公路交通主要技术经济指标统计资料·····		(363)
二、北京公路交通大事记·····		(367)
三、北京公路交通管理机构(局级)沿革及历届领导 人员名录·····		(451)
四、全国、市、部级劳动模范、先进个人、先进集体 代表名录·····		(456)
后 记	·····	(476)

总 序

中国是一个历史悠久的文明国家。古代道路交通也有其悠久而光辉的史绩。秦修驰道，汉通西域，史垂千载；隋代赵州桥，金代卢沟桥，知名海外；唐宋以来，驿运站、所遍及全国，运输工具不断更新，行旅商贾之繁盛，世所称颂。这是我国勤劳勇敢的各族人民，为了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，对我国古代灿烂文化和物质文明作出了重大贡献。

但是，由于长期的封建制度束缚了社会生产力的发展，我国几千年古老的驿道运输发展为通行汽车的公路交通，则是在清末民初从国外输入汽车以后才开始的，至今还不满百年的历史。

中华民国时期的公路交通史，是半殖民地、半封建社会经济反映的一个侧面。在中华民国的38年期间，为适应当时的需要，公路交通有了一定的发展，对促进物资交流和支援抗日战争，发挥了一定的作用。在公路建设、养护和运输管理等方面，还逐步建立了一些规章制度。但因连年战争，政治腐败，民生凋敝，生产不振，汽车和油料几乎全从国外进口，致使公路交通的发展受到很大限制，全国公路总里程最多仅为13万公里，到1949年因战争破坏和失修失养，能通车的还不到8万公里；而且标准低，路况差，分布又极不平衡，多数集中在东北和沿

海地区，广大内地和边疆省份的公路为数不多，汽车也很少，全国大部分地区还要依靠人力和畜力运输。

中华人民共和国成立以来，我国进入社会主义革命和社会主义建设的伟大时代，社会生产力得到解放，工农业生产迅速发展，特别是建立和发展了自己的汽车工业和石油工业，使公路交通事业得以较快的发展，取得了巨大成就。许多偏僻闭塞的山区，如今“高路入云端”；不少急流阻隔的江河，现已“天堑变通途”。到1990年，全国公路通车里程达到102.8万公里，比1949年增长了12倍。以首都北京为中心，连接全国各省会、工矿基地、主要港口以及县乡和边防哨所，四通八达的公路网已经基本形成。公路的技术等级和通行能力较前大有提高。高级和次高级路面从解放前的300公里发展到现在的近26万公里。以沈（阳）大（连）线为代表的500多公里高速公路的建成，标志着我国的公路交通事业进入了一个新的发展阶段。过去没有公路交通的西藏地区，现已初步建成以拉萨为中心，与邻省及友好邻邦相连接的公路网络，使内地与西藏地区的物资交流以及外贸物资运输得以畅通。1949年以前，在长江和黄河上，除兰州有一座由外商承建的黄河钢架桥外，没有一座中国人自己修建的公路桥，车辆行人靠渡船维持交通。现在，已在几十座大型公路桥跨越在长江和黄河之上，其中有些桥的设计理论、结构形式和施工工艺，都达到了较高的水平。

为适应日益增长的运输需要，全国汽车数量增长很快，1990年的民用汽车保有量已达550多万辆，比1949年增长100多倍；公路运输的客、货运量逐年大幅度增长，大件运输和集装箱运输在近几年发展也很迅速。与此同时，还建立了具有相当规模和水平的汽车维修工业，安全设施等也有了相应的发展。公路交通在发展城乡经济、改善人民生活、巩固国防以及促进少数民族地区的经济和文化发展等方面，起着越来越大的作用。

自1949年至1990年的41年中，我国公路交通取得了巨大发展。但由于我们对社会主义建设还缺乏经验，也曾有过短暂的失误。1978年12月，中国共产党十一届三中全会以后，党中央总结了过去正反两方面的历史经验，制定了一系列正确的政策和措施，要求经济工作要以提高经济效益为中心，建设有中国特色的社会主义。随着党中央对内搞活经济、对外实行开放政策的实施，商品生产和商品经济蓬勃发展。公路交通不相适应的矛盾愈益突出。党中央和各级政府对公路交通也更加重视和关心。如何贯彻落实党中央指示精神，从我国公路交通的实际出发，加快公路交通现代化的步伐，以适应四个现代化建设的需要，已成为从事公路交通事业的各级领导和全体职工的历史使命，也是党和人民寄予的殷切期望。

盛世修史，史以资治。为回顾既往，总结经验，探索规律，策励将来，由交通部和各省（市）自治区交通厅（局）组织力量，以马克思主义历史观为指导，遵循党的十一届三中全会以来的路线、方针和政策，本着实事求是、略古详今的原则，共同编撰出版一套《中国公路交通史》丛书。希望能给从事公路交通事业的同志们一些帮助，向他们提供可以借鉴的历史经验；并使关心公路交通事业的同志们了解我们事业的历史进程，取得他们的支持，把我国的公路交通事业办得更好。

交通部中国公路交通史编审委员会

1992年6月11日

出版说明

一、《北京公路交通史》第二册，是在中华人民共和国交通部中国公路交通史编审委员会统一领导下，组织编写的《中国公路交通史》丛书之一，是《北京交通史》第一册的续集。由北京出版社出版，公开发行。

二、本书分公路篇、公路运输篇。体裁采用以时为经、以事为纬的编年体，篇章分期，节目分类。书末附有统计资料、大事记和有关名录。

三、本书断限，上至 1949 年 1 月北平解放，下至 1990 年底。

四、本书统一用第三人称。注释采用脚注，当页编码。

五、本书除引文中必要时使用古繁体字外，均用中华人民共和国国务院 1966 年公布的《汉字简化方案》中的简化字。

六、本书所用技术术语，以有关单位审定的规范用语为准。对古代使用的一些专业术语、计量单位，仍保留过去的习惯称谓。

七、本书篇章所叙史实，均以所叙时限内，北京行政区划和交通部对公路路线划分为准。

概 述

早自春秋战国时期，北京已成为中国北方的军事重镇和交通枢纽。辽、金、元、明、清几朝，北京不仅是全国的政治中心，而且成为全国的交通中心。20世纪初期，外国汽车和公路修建技术传入中国，北京才开始创建并逐步发展现代公路交通。1917年修筑的北京至天津公路，是北京最早的公路。从1917年至1949年的32年间，北京的公路建设发展缓慢。到1949年初，北京只有京津、京榆、京开、京承、京保和京张6条主要公路，属于北京境内的280公里，加上县级公路共398.2公里，其中晴雨通车的仅14.2公里。

民国期间和日伪时期，北京的汽车客货运输虽有一些发展，但解放前夕，私营汽车运输业纷纷倒闭，官办的汽车运输机构只有50多辆汽车可勉强行驶，长途客货运输完全陷于瘫痪。汽车修理业和汽车零件行都濒临破产。

1949年1月北平解放。10月1日中华人民共和国成立，北平改称北京，定为首都。从此，北京的公路交通事业揭开了新的历史篇章。作为中国首都的北京，是全国的政治中心、文化中心、同国际交往的中心，也是具有较高水平的综合性产业城市。它所处的政治、经济地位，决定并要求交通运输与之相适应地发展。北京是个特大的内陆城市，地理条件造成没有河运，距海运港口有一定的路程，航空和管道运输在交通总结构中比

重甚小。这个上千万人口的城市，生产建设、人民生活所需的物资，主要靠铁路和公路承运。铁路好比首都通往全国接待各方宾客和城乡物资交流的大动脉。公路则是联结社会生产、流通、分配和消费各个环节的纽带。公路运输在国民经济中，具有其他运输方式所不能比拟的独特优势。公路建设投资少，周期短，见效快。公路运输点多面广，机动灵活，迅速方便。特别是在北京，它是惟一能够深入城镇大街小巷、农村和山区各个角落，往来于工厂、工地、商店、仓库、机关、学校之间的现代运输方式。在首都的城市建设、工农业生产和人民生活物资运输中，公路运输越来越显示它举足轻重的地位。城市的物资集散，铁路货物的上下盘站，都需要公路交通先行。中短途的公路运输，在北京是其他交通方式不可替代的。在完成重点建设和救灾抢险等紧急运输任务中，公路运输则更发挥它指挥灵便、易于集中、能打硬仗的战斗风格。随着专业化运输和多种形式联合运输的发展，公路运输可以送货上门、取货到家，减少商品的损坏和流转时间，使运输质量和运输效率提高，运输成本降低，有显著的综合效益，为社会所共识。首都城市建设发展总体规划，把公路交通的现代化列为实现首都现代化的主要内容和标志。

北京的公路交通工作，自1949年至1990年的42年间，在中国共产党中央和国务院的亲切关怀下，在交通部和中共北京市委、市政府的领导下，认真贯彻执行各个时期有关公路交通工作的方针、政策，依靠全体职工自力更生，艰苦奋斗，得到各有关行业 and 部门的协作和支持，取得了辉煌的、令人瞩目的成就。42年的发展历程，有大跨步的前进，也有迂回和坎坷，走过了一条曲折而又不断胜利的道路。

从1949年到1957年，是北京公路交通恢复初步发展的时期。在接管中华民国政府遗留的破旧摊子的基础上，组建公路

和公路运输管理机构。把官僚资本主义企业改造为社会主义企业。公路部门在资金不足、材料短缺的情况下，组织力量恢复原有干线公路，并开始修建远郊山区公路，新建、改建急需的桥梁，初建公路养护组织。公路运输企业发动工人群众整修车辆，提高运输能力，建立管理规章制度。制定并实施统一承揽货源、统一调配车辆和统一运价的“三统”政策，打击扰乱运输市场的不法分子。组织马车运输合作社，对私营汽车运输业和汽车修理业实行全行业公私合营，以国营运输企业为主导，集体运输企业和机关、企业事业单位车辆为补充，把各种运输力量纳入国民经济恢复和有计划发展的轨道。到1957年底，北京公路1058.75公里，比1949年增加660.55公里，公路通行能力有所改善。全市民用载货汽车4898辆，其中公路运输企业营运汽车1396辆，分别比1949年增长4.1倍和14.5倍。全市公路运输完成运量2948万吨、周转量20445万吨公里，分别比1949年增长11.1倍和7.1倍。

1958年到1965年，是北京公路交通探索发展和调整时期。在“大跃进”的形势下，发动和组织全党全民办交通。公路部门贯彻依靠地方、依靠群众、普及为主的方针，组织县、乡力量修建地方道路，使偏远山区多年闭塞阻隔的状况得以改变。继续新建改建干线公路，修筑各种公路桥梁，推广应用渣油路面，加强公路养护，成立北京市公路专门管理机构，开始征收养路费，并建立健全养护工程管理制度。公路运输部门面对运量大于运力的严重矛盾，进一步实行集中统一，中央、市属以及公私合营的运输单位陆续合并，北京市运输公司成为北京独家经营的汽车运输企业。为挖掘运输潜力，提高运输效率，大力推行拖带运输、双班运输和装卸机械化。在运输组织上，实行包发货点送货制，执行运输生产定额，应用线性规划调度车辆。在行驶人员中推行“五专”责任制和“定、包、奖”制度。为提