

100369

怀柔公路志

北京市公路局
北京市公路局怀柔分局



北京公路志丛书

文津出版社

(京)新登字 205 号

北京公路志丛书
怀柔公路志
HUAIROU GONGLU ZHI
北京市公路局
北京市公路局怀柔分局

*

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
北京印刷三厂印刷

*

850×1168 毫米 32 开本 7.625 印张 174000 字
1994 年 12 月第 1 版 1994 年 12 月第 1 次印刷
印数 1—1000

ISBN7-80554-245-7/K·21

定 价:7.40 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

北京市公路局怀柔分局史志编纂委员会

主任:武振元

副主任:陈小平

委员:崔振富 吴振山 彭光启 王成全

仇广玲 胡大术 郝三华

怀柔公路志编辑部

主编:高亮

副主编:王政恩

编辑:王政恩 高亮 柏欣

顾问:王登元

制图:王政恩

摄影:高亮 吴振山

北京市公路局怀柔分局史志编纂委员会

主任:武振元

副主任:陈小平

委员:崔振富 吴振山 彭光启 王成全

仇广玲 胡大术 郝三华

怀柔公路志编辑部

主编:高亮

副主编:王政恩

编辑:王政恩 高亮 柏欣

顾问:王登元

制图:王政恩

摄影:高亮 吴振山

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	赵玉和	(1)
概述		(1)
第一章	管理机构	(8)
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	(25)
第三节	县公路	(36)
第四节	乡公路	(59)
第五节	专用公路	(74)
第三章	桥梁	(78)
第一节	跨河桥	(78)
第二节	栈 桥	(134)
第三节	立交桥	(134)
附记一	钢缆桥	(137)
附记二	铁路与公路立体交叉	(139)
第四章	隧道 环岛	(141)
第一节	隧道	(141)
第二节	环岛	(144)
第五章	工程技术	(145)
第一节	测设	(145)
第二节	施工工艺	(146)
第三节	材料加工	(155)

第四节	技术力量	(156)
第五节	施工队伍	(157)
第六节	施工机具	(158)
第七节	质量控制	(159)
第六章	养护管理	(162)
第一节	养护方式	(162)
第二节	养护方法	(167)
第三节	养护工具	(168)
第四节	管理办法	(170)
第五节	民工建勤	(172)
第六节	水毁修复	(174)
第七节	交通量调查	(176)
第七章	路政管理	(181)
第一节	路政法规	(181)
第二节	管理组织	(183)
第三节	交通标志	(184)
第八章	绿化	(186)
第一节	路树 绿地	(186)
第二节	管理	(189)
第三节	育苗	(191)
第九章	养路费征收	(193)
第一节	征收机构	(193)
第二节	征收标准	(194)
第三节	征收范围	(196)
第四节	征收办法	(196)
第十章	职工教育及后勤	(198)
第一节	文化补课	(198)
第二节	技术培训	(199)

第三节	政治学习	.....	(200)
第四节	房建	.....	(201)
第五节	职工福利设施	.....	(202)
大事记		.....	(204)
附录:县外施工工程		.....	(229)
编后		.....	(230)

序

赵玉和

《怀柔公路志》问世了。这是我县史志编修工作中的又一成果。

“要想富，先修路”，这已经成为人们的共识。怀柔是个首都的远郊县，中华人民共和国成立以后，全县的公路建设事业取得了巨大的成就，推动了全县经济和社会事业的快速发展，为进一步对外开放，促进经济腾飞创造了条件。

怀柔公路建设的发展史，凝聚着广大筑路工人和工程技术人员的心血和汗水，《怀柔公路志》就是一本浓缩地再现本县公路历史发展的史书，她以志为主，略古详今，点、线、面相结合，集文字、照片、示意图、统计表于一体，可谓内容全面、资料翔实、体例得当、图文并茂。对研究怀柔公路发展历史，推动全县公路事业的进一步发展，必将产生积极的影响。尤其对激励筑路工人乃至怀柔人民爱家乡、建家乡、再接再厉，把怀柔公路建设推向新阶段的热情和信心将起到积极的作用。

《怀柔公路志》的编写者们不辞辛苦，查阅档案，博览史籍，调查访问，筛选资料，谋篇立目，为我们编写了这本“前有所稽，后有所鉴”的史书。

怀柔县境内 1000 多公里公路已经成为历史，借回首历史之机，诚挚地感谢故人。未来怀柔县的公路建设会创造更辉煌的业绩。我们欢迎国内外、海内外朋友共造美好的未来，谨致谢意。

1994 年 8 月

概 述

怀柔县位于北京市北部,县城距市区约 50 公里。周围与七个县为邻:南连顺义,北靠丰宁,东和东北邻密云、滦平,西和西北界延庆、赤城,西南接昌平。面积 2557.3 平方公里^①。县城南北狭长,地势北高南低。中部、北部山岭重重,山区面积占全县面积的 88.7%,蕴藏着一定数量的金、银、铁、铜、钼、萤石、石灰石等矿产资源,也是发展果林、畜牧业的场地。举世闻名的长城,蜿蜒于中部峰峦之巅,为旅游业的开发提供了得天独厚的条件。南部为华北平原北缘,占全县面积的 11.3%,是产粮区。

怀柔县域在战国和秦汉时期为渔阳郡地,郡治在今怀柔县梨园庄附近。隋、唐至元末先后为檀州(今密云)、归顺州(后称顺州,今顺义)、昌平等州县地。明洪武元年(1368 年)分昌平、密云二县地立怀柔(一说为洪武十三年)。明、清两代和中华民国时期,怀柔县先后隶属于顺天府、昌平州、河北省(先称直隶)。中华人民共和国成立后属河北省,1958 年 10 月划入北京市。

怀柔县建制虽晚,但这个地区远在秦代即通驰道:一为沿长城所建的“北方大道”^②,经过渔阳;一为自咸阳沿渭河东进,再渡黄河北行通广阳郡(今北京),继由广阳郡向东北延伸的驰道,通渔阳。

汉代自蓟(今北京)通渔阳的驰道延伸至白檀(今河北滦平北),其走向与今京承公路基本一致。

汉之后,历经魏、晋、北朝魏、隋、唐、辽、宋、金至元末,这条自北京经古北口通兴州(今承德西)乃至松辽平原的路,其走向

基本未变,始终经今怀柔现辖区。

明代怀柔县建制之后,县域内的道路有了比较大的发展:(1)有了县城,出现了南市,以县城为中心向所属村镇的辐射状道路逐步形成;(2)与顺天府、昌平州以及毗邻的密云、顺义等县联系增多,驿道成为联系的纽带;(3)明朝大修长城,在怀柔县域(今县域)建成大小口隘近20处,关隘道路相应出现。因此,这一时期除过境的京师~古北口~兴州驿道(北通辽沈)保持畅通外,诸如昌平通怀柔的驿道,怀柔通丫髻山的道路(丫髻山,明、清两代和中华民国时期属怀柔),怀柔北行出长城大水峪口(或河防口)经琉璃庙、汤河口通大阁(今丰宁)的道路,怀柔西北行经黄花城出头道关、二道关通延庆四海的道路,怀柔北行出斤(qī)连口通崎峰茶的道路,西北行经渤海所出南冶口通四海的道路均逐渐形成或发展。

清代,承德建成避暑山庄,定为陪都。过怀柔境的原京师~古北口~兴州驿道扩建为京热御道。清政府十分重视此路,有一套比较完整的管理制度。怀柔境内的其他道路也有所发展。

民国初年,随着新式交通工具——汽车的出现,旧的道路已不能适应新的运输工具的需要。因此,以工赈、商办、军工等多种方式修建和改建公路的热潮在全国兴起。通过怀柔境的通古公路和京热公路(两路在怀柔城西重合)则以工赈方式分别于1920和1921年建成。这两条路成为后来怀柔县公路发展的基础。

日本侵华时期,为镇压人民的抗日活动,掠夺中国资源,在怀柔境内大修“警备路”,1938至1943年间先后新建和改建京古、怀昌、怀四、怀丰、怀沙、琉四等10余条公路。这些公路均系弯急、坡陡、宽4至6米的土路。过河无桥。加之中国共产党领导下的爱国军民,为遏制日本侵略,不断进行“破交活动”,因此,这些公路的交通大部处于时续时断的状态中。