

100144

通州交通志



北京市通州区交通局编

编辑委员会

主任：张宝玺

副主任：张玉峰 张振华

委员：董长春 李德峰 邓乃庚

李鲜娜 薄立军 戎志英

执笔：戎志英

审校委员会

主任：李永锋

副主任：张振华

委员：戎志英 张晓蕾

刘国均 白建平 石德贵

编辑委员会

主任：张宝玺

副主任：张玉峰 张振华

委员：董长春 李德峰 邓乃庚

李鲜娜 薄立军 戎志英

执笔：戎志英

审校委员会

主任：李永锋

副主任：张振华

委员：戎志英 张晓蕾

刘国均 白建平 石德贵

序

交通运输业的发展是无止境的，那么反映交通运输业的史与志便是层出不穷的。通州历史悠久，系历代京都东大门、仓储要地和交通枢纽，政治、文化发达，历代官府志书中对交通运输业均有专章或专志记述，尤其是明、清两代关于“漕运”的文献达百余卷，然而从古至今集水路、公路、铁路运输为一册的新志体，在本地区尚为首例。该志的编写是在全国上下编史修志的热潮中逐步完成的。毛主席、周总理早在五十年代就号召写地方志，并指定“曾三当组长修志”。1983年中央书记处批准恢复地方志指导小组，1985年通过《地方志工作暂行规定》。各级各行业相继成立修志组织。通县交通局为配合给北京市交通局史志编委和县史志办编写工作提供资料和写专业志的需要建立了编写组，组建了编审委员会，确定了执笔人，并参加了市、县史志办组织的编写培训班，学习了修志规范。遵照胡乔木讲的“志是朴实科学的资料书”，执笔参加了搜集资料的全过程，并进行了去粗取精、去伪存真的再创作过程。本志的资料基础是搜集整理的百余卷档案和查阅的几十卷历史文献。该志的编写工作是在为市主管局和区(县)史志办及时提供有关资料的同时陆续完成的。为使其具有可靠性，全部书稿与上报资料均经过编审委员会审阅后完成。

在编写过程中按着志体要求，尽力做到“纵不断线、横不拉项”。通过对丰富多彩的资料合理分类设立的六章二十二节十余万字的记述及在书的前后、章内插用的百余幅照片、图表，再现了交通运输业由低向高层次发展的历史长卷及其宏伟的规模，使之图文并茂具有可读性。

各章节按记事本末体记述事物发展的全过程，以便展现其客观规律。第一章，从远古时代的人行小道开始记述，经过漫长的封建社会逐步建设的官马大道，直述到现代化的高速公路和电气化铁路的建设成就；第二章，主要记述了古代漕运、近代轮船与民船运输及列强对大运河的侵略、掠夺，和现代治理大运河工程。反映了京杭大运河由兴到衰及再展宏图的时代风貌。通过翔实的文字、图表读者可以品味：古代大运河的辉煌凝结着劳动人民的智慧与血泪，现代政府对大运河的不断综合治理、开发、逐步恢复其应有功能的英明决策，从而激发人们的爱国热情；第三、四章，记述了客货运输业不断发展的状况。从交通运输业作为生产力的角度，来探讨在生产关系和上层建筑诸要素的反作用下，曲折的由低级的人力背扛、畜力车拉运发展到现代高级复杂的机动车运输的必然规律。并突出地记述了党的十一届三中全会以来，交通运输业在党的基本路线、方针、政策指引下各种客货机动车由几百辆达到万余辆营运的发展过程；第五章，记述了相关行业的发展状况；第六章，主要记述了当代依法管理运输市场，促进运输业有序的

发展和精神文明方面的建设。

交通运输事业的成就，是历代干部、职工辛勤劳动的结果，今天以志的形式反映出来，是交通战线的一件大喜事，阅读此志，可使广大干部职工从中受到启迪和激励，从而把交通运输事业推向一个崭新的阶段，更好地为建设有中国特色的社会主义服务，为市场经济服务。

张宝玺

凡 例

一、本书是一部综合古今的交通专业志书，为志体，横排门类设立章节，共六章二十二节；章节内竖写事项，为记事本末体。记述了公路、铁路、水路运输的主要方面。上限自古代始，下限止于1997年底，个别事项延至印刷成书前夕。并在前后及章节内附照片、图、表等。后附大事记，为编年体。

二、本书为地方志，以地域为准，不受隶属关系的影响，凡在本辖区内的交通业，均有记述。并按历史沿革交代当时的归属和称呼。1997年9月以前仍称通县，此后称通州区。鉴于古代通州曾辖四县，现又称通州区，故本书名《通州交通志》不加“区”或“县”。机构、法规名称，第一次用全称，其后用简称。第一事记时（年、月），其后则记“是年、该年”，“是月、同月”。

三、本书以马列主义、毛泽东思想、邓小平理论为指导，运用辩证唯物主义的历史观，寓事物发展规律于真实详细的资料记述中。如运输形式由低级向高级、由简单向复杂逐步演进的规律和交通业在历史背景的各种矛盾相互作用下曲折前进的规律等。

四、本书第一章，在章后加注。第二章，以古代漕运为主，依据清代几十卷《漕运全书》和明代十几卷

《通粮厅志》等文献而写，文内加注。其余各章，依据搜集整理的百余卷档案和编写的几万字专题资料，不加注。

五、本书的特点之一，该书的编写工作是从档案的搜集整理着手的，即为档案进入县档案馆也为档案管理升为市级而编写《通县地区公路运输管理机构沿革》一文，同时又是在为北京市交通运输史志编委，编写几万字的专题资料的基础上开始编写的。由于当时本系统档案没有统一管理，是散存于各职能部门；又因机构反复撤并，致使1970年以前的档案几乎全部被销毁或散失。故此局组织力量按隶属关系到相关单位的档案中，查找有关的资料。笔者和赵潮英、邢少宜、陈满到县、市档案馆查阅百余卷；又和赵潮英到河北省及廊坊市档案馆查阅数十卷相关档案，复印和抄写了数百页资料。并走访当事人50余人次，记了口述资料。整理20余卷，弥补了本系统20多年的档案空白。使档案达到了系统、完整，实现了统一集中管理。陈亨平、迟进东还参加了专业机动车运输专题资料的编写。上述工作为档案管理升级和本书的编写打下了资料基础。

六、特点之二，从搜集资料到全部编写工作，笔者贯串始终，对资料的来龙去脉比较清楚。大部采用第一手资料，使本书具有资料的真实、可靠性特点。同时在本书的编写过程中，又与《通县地方志》中的“运输篇”，《辉煌的20年》一书中的“飞速发展的交通运输业”一文，《北京百科全书·通州卷》中的客货运输及车

辆检测等条目的编写穿插进行。这虽然使本书的编写拉长了时间，但却丰富了内容，并不断延伸，具有了线长面广的特点。

七、特点之三，本书虽是一人执笔，却是众手成书。因为“志”是真实的可以借鉴的资料书，需要众多的人提供资料和协助。陈士林，陈道荣等献出了保存多年的人力起重、拖运和马车社的资料及照片。局各科室和有关单位提供了近几年的资料。刘士芹参加了第一稿前几章的抄写工作。赵潮英、杜彤、韩雪冰、高艳华等协助拍摄现实运输业发展风貌的照片。也有笔者家人的支持，小女周星绘制了6幅人力、畜力运输图附于文内。于秀英、董旭复印和打印有关资料。在此，对各位的辛勤劳动和各部门的大力支持表示衷心的感谢。总之，整个编写过程，是在局党委的领导下进行的，故此，本书实属全局共同劳动的成果。

由于笔者水平有限，不足之处在所难免，恳请读者批评指正。

目 录

序

凡例

概述

第一章 交通路线·····	6
第一节 古代大道·····	6
第二节 公路干线·····	12
第三节 桥与环岛·····	26
第四节 铁路及站·····	43
第二章 河道与水运·····	50
第一节 水系源流·····	50
第二节 运河开凿·····	60
第三节 皇家漕运·····	69
第四节 商民船运·····	83
第三章 道路客运·····	94
第一节 客运工具·····	94
第二节 人力、畜力客运·····	101
第三节 机动车客运·····	103
第四章 道路货运·····	118
第一节 货运工具·····	118
第二节 人力货运·····	129
第三节 畜力货运·····	135

第四节	机动车货运·····	143
第五章	汽车维修与汽车工业·····	151
第一节	汽车维修·····	151
第二节	汽车工业·····	154
第三节	汽配销售·····	159
第六章	运输管理·····	161
第一节	管理机构·····	161
第二节	主要法规·····	167
第三节	行业管理·····	169
第四节	企业管理·····	186
大事记	·····	198

概 述

通州区地理位置优越，历史悠久，农工商贸发达，这便决定了交通运输业的枢纽地位。该区现属北京市管辖，西距建国门 17.5 公里。区政府所在地——通州镇，自古是京都卫星城、东大门，恰好处在北京城东西长安街向东延伸的交通干道轴线上。通州区（曾称通县亦称潞县）辖区位于首都东南的北京小平原、华北大平原的北端，多河富水，气候温和，物产丰富，背靠燕山，面向东南沿海，是人类的祖先走出山谷到平原定居，繁衍生息，开发利用较早的地区之一。据《通州志》和《日下旧闻考》记载：通州本属禹贡冀州，春秋战国皆属燕，是通往燕国都蓟城（今北京）的交通要道和军事重地。秦属渔阳郡。西汉初始设路县，治所在今胡各庄乡古城村，是通州区最早的名称。东汉改为潞县，取潞水名。隋代潞县属涿郡（今北京），开凿了京杭大运河，通州处于大运河的北端。唐武德二年（公元 619 年）在潞县始置玄州（元州），辖潞县、渔阳、临洺、无终（今天津蓟县）等四县。五代后唐（公元 923 年），幽州守将赵德钧苦于契丹的侵扰，又在燃灯塔所在地建新城，用以屯兵，并将潞县县城迁到新城，即现在的通州城址，距今已有千余年的历史。公元 1151 年金朝海陵王将潞县升为刺史州，改称通州，取“通漕天下”之意，开始

设仓。元时通州属大都路，大兴府，开凿了通惠河，发展为水陆码头、漕运仓储要地。明代属顺天府，设州治，统辖三河、武清、宝坻、灤县等四县，在通州大兴土木建城池。清代仍属顺天府，隶通州兵备道，统辖原四县至雍正六年。民国三年（1914年）改为县，始称通县，属京兆尹管辖。1928年改属河北省。1948年12月14日通县全境解放。中华人民共和国成立后，仍属河北省，为通县专区所在地，辖京东八县。1958年4月通县和通州市（为省辖市）合并，改属北京市，称通州区。1960年又改名通县，1997年9月复称通州区。

通州区面积 912.34 平方公里，处于环渤海经济圈的中心地带，特别是位于京津塘高速公路的高科技发展走廊，以出口创汇为主开放型经济产业带上。这给通州区各业，尤其是交通运输业提供了较多的发展机遇。自古以来通州为京东地区交通枢纽。古有京榆（京山）、京津、通怀古道和京杭大运河，沟通了东西南北全国各地。是我国车、船运输开发较早的地区，促进了全国的统一和北京城的建设与繁荣。近代率先在古代大道上修筑了简易公路，并先后开辟了京通、京承铁路及飞机场，有了汽车、火车和航空运输。民间运输主要是人力搬运与畜力拉运。20世纪60年代后汽车运输逐步代替了马车运输，尤其是1978年以来，在中国共产党十一届三中全会制定的以经济建设为中心、改革开放的路线指引下交通运输业飞速发展。到1997年底已经形成了以通州卫星城为中心，以国道、市道干线公路为骨架，

县乡公路为支脉的四通八达的公路网。京哈国道横跨领域东西，携带东部三河、大厂等县达河北省唐山地区至东北各省；京津国道，从西入境向东南出境，越武清带香河等县，直达天津塘沽港；同时京津塘高速公路沿西南边境，携带大兴县、廊坊市直奔天津塘沽新港；通怀（柔）公路北经顺义县至密云县出古北口；通黄（村）公路经大兴至房山县与我国中南、西南干路相接，去南部各省。并有京秦电气化铁路横跨卫星城，直达全国第二大港口秦皇岛。通州南设有专用飞机场，境北有首都机场，相距仅 16 公里。境内公路合计为 474 条，长达 1530.29 公里。公路密度至 1990 年每平方公里已拥有 1.25 公里（高于全北京市平均每平方公里 0.625 公里的密度），1997 年增至 1.78 公里。并于 1992 年 10 月便实现了“村村通柏油路，成为全国之首”。

1997 年通州卫星城及张家湾和次渠工业开发区建设已初具规模。城区规划面积 51 平方公里，已建成面积 26 平方公里（解放初仅 3 平方公里）；两个开发区共计占地面积 308 公顷，均已发挥着接纳北京工业外迁和人口疏散基地的功能，并吸引了一批外资企业，到 1997 年底全区累计批准三资企业 425 家。同时商贸市场迅速扩大，城区具有现代化设施的大商场 10 多座，还开辟了八里桥、兔子店、马驹桥等大型农工贸批发交易市场 40 个，已成为京东商贸基地和物资集散中心。随着市场经济的发展，通州区人口相应增加。是年，全区有当地户口的为 59 万余人；城区常驻人口为 22

万，其中包括有本区户口和注册的外地人口，另外还有近 10 万流动人口活动在城乡之间。在人流、物流大市场需求增加的良好环境下，客货运输业有了较大的发展。

1997 年营运性汽车达 13394 辆，其中客运汽车 4126 辆（是 1977 年的 72 倍），年运送旅客 5103 万人次、88277 万人·公里。货运机动车为 9268 辆（是 1977 年的 7.24 倍），年运送货物量 627.3 万吨、周转量 19652 万吨·公里。另外两个火车站 90 年代年运送旅客 30 万人次左右、发送货物量 32 万吨左右。在汽车客运中，长途运输和公共运输线路达 30 余条，通往全区各乡镇及周边县市。其中有 5 条快车路线从北京直达通州区，暨：郎家园至通州东关的 322 路；郎家园至杨家洼的 928 路；大北窑至三河县的 930 路；北京站至天下第一城（香河县）的 938 路；大郊亭至次渠的 913 路。京通段单程只需 10 几分钟。出租车客运则是 1993 年以后崛起的，到 1997 年出租车达 3593 辆，占客运车辆总数的 87.5%，大部在北京市范围运营，居远郊区县之首。

规划中并正在实施的京沈（阳）高速公路，自西向东南经张家湾开发区，经过唐山市至沈阳；北京公路二环，由大兴从西南入境转向东北，经马驹桥，环次渠工业区，北至顺义县；八王坟——通州区张家湾快速轨道交通系统建设计划于 2000 年建成。通惠河水系全面治理工程也计划 2000 年完工；同时北运河源头，潮白河

诸水系旅游开发系列工程，以及南水北调工程均在启动中，将达到“水清、流畅、岸绿、通航”的新面貌。不久通州区综合运输能力将大大加强，展现车船竞相辉映、历史风韵与现代雄姿融为一体的繁荣景象。

第一章 交通路线

第一节 古代大道

一、最初的路

(一) 人行小路

最初的人行小道是在远古时代，我们的祖先“北京人”和“山顶洞人”，由房山龙骨山谷地到北京小平原寻食和定居时践踏出来的。从出土文物中可知，“北京田村、京东通县三间房及三河县孟各庄等地有许多氏族公社遗址”。在几十万年的采集和狩猎进程中，他们成群结队的在丛林、平原和通县南面的沼泽地采摘果实、捕获鹿、马、牛、羊、猪、鱼、小龟等，生存繁衍。

晚期智人——山顶洞人时代，原始的交换关系已出现。从出土的山顶洞遗址里发现渤海沿岸所产的蚶子壳，宣化一带所产的赤铁矿和黄河流域以南所产的巨厚的蚌壳。这说明他们已能沿太行山东麓一带高地向西南过黄河，向西北穿过山口，并能经北京小平原沿燕山南麓高地到达渤海边。后一条路便是横跨通县地区的京山古道路线。人行小路与人力背、扛、拖、拉运输形式相适应。就是这漫长的路和极简单的运输方式，推进了从