



北京公路志丛书

# 北京公路志

北京市公路局

文津出版社

北京公路志丛书  
北京公路志  
BEIJING GONGLU ZHI  
北京市公路局

\*

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  
北京朝阳北苑印刷厂印刷

\*

850×1168毫米 32开本 9.5印张 222000字  
1995年12月第1版 1995年12月第1次印刷  
印数 1—1000  
ISBN 7-80554-280-5/K·32  
定价:10.30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 关纫革 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 高广祯

**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 关纫革 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 高广祯

**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

## 北京公路志编辑部

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 王政恩  
摄 影：张云栋 王可信 马宗倬 刘景泉

### 本卷撰稿人（以姓氏笔画为序）

|     |     |     |     |     |
|-----|-----|-----|-----|-----|
| 于秀玲 | 马维德 | 王 平 | 王尔庄 | 王可信 |
| 王网英 | 王政恩 | 王志瑶 | 叶叔宪 | 田晓静 |
| 师 雷 | 任汝良 | 刘卫青 | 刘连甲 | 刘俊卿 |
| 朱景岚 | 肖月明 | 佟振亮 | 李 彦 | 李晓侠 |
| 陈 晖 | 张宏彦 | 张春元 | 张淑敏 | 周素琴 |
| 范毅敏 | 梁 锦 | 黄丽英 | 谢建设 | 雷衍鹤 |

## 北京公路志编辑部

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 王政恩  
摄 影：张云栋 王可信 马宗倬 刘景泉

### 本卷撰稿人（以姓氏笔画为序）

|     |     |     |     |     |
|-----|-----|-----|-----|-----|
| 于秀玲 | 马维德 | 王 平 | 王尔庄 | 王可信 |
| 王网英 | 王政恩 | 王志瑶 | 叶叔宪 | 田晓静 |
| 师 雷 | 任汝良 | 刘卫青 | 刘连甲 | 刘俊卿 |
| 朱景岚 | 肖月明 | 佟振亮 | 李 彦 | 李晓侠 |
| 陈 晖 | 张宏彦 | 张春元 | 张淑敏 | 周素琴 |
| 范毅敏 | 梁 锦 | 黄丽英 | 谢建设 | 雷衍鹤 |

# 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

|                  |       |
|------------------|-------|
| 概 述 .....        | ( 1 ) |
| 第一章 机构 .....     | (13)  |
| 第一节 机构沿革 .....   | (13)  |
| 第二节 历届领导人 .....  | (15)  |
| 第三节 职工队伍 .....   | (19)  |
| 第二章 路线 .....     | (20)  |
| 第一节 国家干线公路 ..... | (23)  |
| 第二节 市级干线公路 ..... | (62)  |
| 第三节 县公路 .....    | (90)  |
| 第四节 乡公路 .....    | (93)  |
| 第五节 专用公路 .....   | (96)  |
| 第三章 桥、渡及其他 ..... | (99)  |
| 第一节 桥梁 .....     | (99)  |
| 第二节 渡口 .....     | (117) |
| 第三节 立交 .....     | (120) |
| 第四节 隧道 .....     | (126) |
| 第五节 环岛 .....     | (132) |
| 第四章 科研技术 .....   | (138) |
| 第一节 科研机构 .....   | (138) |
| 第二节 科研成果 .....   | (139) |
| 第三节 新技术推广 .....  | (143) |

|     |        |       |
|-----|--------|-------|
| 第四节 | 技术管理   | (153) |
| 第五节 | 学术活动   | (162) |
| 第五章 | 公路工程   | (168) |
| 第一节 | 公路勘察   | (168) |
| 第二节 | 筑路机械   | (173) |
| 第三节 | 材料工业   | (177) |
| 第四节 | 工程检测   | (184) |
| 第五节 | 公路工程公司 | (186) |
| 第六章 | 养护和管理  | (190) |
| 第一节 | 养护组织   | (190) |
| 第二节 | 养护方式   | (193) |
| 第三节 | 养护技术   | (195) |
| 第四节 | 养护管理   | (200) |
| 第五节 | 路政管理   | (206) |
| 第七章 | 绿化     | (210) |
| 第一节 | 绿化沿革   | (210) |
| 第二节 | 管理     | (211) |
| 第三节 | 路树栽植   | (214) |
| 第四节 | 苗圃     | (218) |
| 第五节 | 科研成果   | (222) |
| 第八章 | 养路费    | (225) |
| 第一节 | 收费沿革   | (225) |
| 第二节 | 机构     | (227) |
| 第三节 | 收费规章   | (232) |
| 第四节 | 收费方式   | (234) |
| 第五节 | 养路费的收支 | (236) |
| 第九章 | 人才培养   | (239) |
| 第一节 | 概况     | (239) |

|     |           |       |
|-----|-----------|-------|
| 第二节 | 委托代培..... | (240) |
| 第三节 | 短期培训..... | (243) |
| 第四节 | 公路技校..... | (246) |
| 大事记 | .....     | (249) |
| 编 后 | .....     | (291) |

## 概 述

北京市地处华北大平原北端，位于东经  $115^{\circ}20'$  至  $117^{\circ}32'$ ，北纬  $39^{\circ}23'$  至  $40^{\circ}05'$ 。东南局部地区与天津市毗连，其余边界均与河北省接壤。全市面积 16808 平方公里，其中远郊县、区 15437.9 平方公里。古人以“北枕居庸，西峙太行，东连山海，南俯中原”说明北京地理位置的重要。

北京地区西、北、东三面环山，东南为北京小平原。山区约占三分之二，平原占三分之一。西部山地从南口的关沟到拒马河一带，为太行山余脉，统称西山。北部山地属燕山山脉，统称军都山。这两条山脉在南口附近交会，形成一个向东南展开的半圆形大山弯——北京湾。它所环抱的平原即北京小平原，与华北大平原相连接。

北京道路交通历史悠久，可以追溯到公元前 1045 年，帝尧之后封于蓟，召公奭封于燕，北京成为方国之都开始。从 19 世纪 70 年代发掘的琉璃河商周遗址的文物——单辕双厢车、单辕四厢车，可以证明当时已有能够行车的车马大道。秦修驰道于天下，实行车同轨，是对道路的重大改革。全国九条驰道中就有两条通过北京。咸阳至碣石的驰道经广阳郡（今北京、房山、通县），碣石至九原的驰道经渔阳郡（今平谷、密云、怀柔、昌平、延庆）。“驰道，正道，如今御路也。是君驰走车马之处，故曰驰道也”<sup>①</sup>。“道广五十步，三丈而树，厚筑其外，隐以金椎”<sup>②</sup>。可见其规模之宏大，修建之坚固。汉以后，历代沿袭扩展，或建驿站，或称贡道，或设站赤，或名御道。到明清时期，

已形成辐射全国的五条官马大道。即通往华北的西南干路；通往辽沈的东北干路；通往承德的北干路；通往内蒙古的西北干路和通往天津的京津干路。许多铺司、关隘道路与其相互连通，形成道路网络。由此可见北京古代道路发展的完整体系。

北京古代道路的发展，有其独特的地理、历史原因。

首先，北京是跨越“北门锁钥”的必由之路。北部山区层峦叠嶂，成为中原与塞外交通的天然屏障。古人沿太行山东麓北行，过永定河进入北京小平原后，只有西北居庸关，东北古北口两条道路可通塞外，北京就成为中原与塞外的交通枢纽。

其次，水路交通的制约，促使陆路交通的发展。“贡赋之入，非漕不可”，可见古代交通对漕运之重视。但北京古代除洶、洳、白河等少数河道可通航外，隋修运河，北达蓟城。但因水源不足，漕运不畅。其后历代虽多次凿渠引水，亦时断时续。金开金口河引永定河水解决漕运，因水流湍急，泥沙淤塞而失败。始建卢沟桥以加强陆运，至元代至元三十年（1293年）郭守敬修通惠河后，漕运始达大都城。由于水路交通的局限，成为北京道路交通发展的另一因素。

第三，道路建设必须与北方重镇五朝古都的政治地位相适应。北京自成为燕蓟方国之都起，就是北方重镇，历代帝王都把幽、燕地区的稳定，视为其政权强大的象征。故极重视北京道路的建设。秦始皇、汉武帝巡碣石和匈奴，契丹朝觐中原，北京即成为必由之路。至辽、金、元、明、清以来，北京地位就更为重要，官马大道通往全国各地。元至顺三年（1332年）正月曾发布命令“罢诸建设工程，惟城郭河渠、桥（梁）道（路）仓库勿禁。”<sup>③</sup>可见当时对道桥建设之重视。明永乐年间，在国子监学习的全国各地及朝鲜、暹罗、安南的学生有一万多人。每三年一次会试，也有成千上万学子云集北京，可见当时北京交通的发达。