



怀柔县交通运输志

人民交通出版社

(京)新登字 091 号

内 容 提 要

本书为地方性专业志书,记述了怀柔县自古至今的交通运输和交通运输管理,本着厚今薄古的原则,以丰富的史料,重点叙述了近现代怀柔县交通运输事业的发展演变过程。

责任编辑 刘照华

封面设计 孙立宁

怀柔县交通运输志

HUAIROUXIAN JIAOTONG YUNSHUZH

怀柔县交通运输局本书编写组

插图设计:孙立宁 正文设计:刘晓方 责任校对:杨 杰

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街10号)

各地新华书店经销

北京顺义振华印刷厂印刷

开本:850×1168 $\frac{1}{32}$ 印张:6.5 插页:3 字数:130千

1993年6月 第1版

1993年6月 第1版,第1次印刷

印数:0001—1000册 定价:7.80元

ISBN 7-114-01609-3

F·00185

北京市交通局史志编审委员会

主 任 姜善智
副 主 任 王英杰 赵树新 王增祥
主 编 禹 堂

怀柔县县志编纂委员会

主 任 岳福洪

怀柔县志编委审稿人员

梅占山 徐志增 李 刚 王风录 王宝骏
主 编 王宝骏

怀柔县交通运输志编纂委员会

主 任 杨再坡
委 员 王成洲 张文亮 冯占岑 任占岐
郑庆瑞 于文江 安景绪
主 编 郑庆瑞
编写人员 安景绪 任占岐

序 一

怀柔县县长 岳福洪

“九年守土在衡途，细诉艰辛击唾壶。”这是清康熙六十年(1721年)怀柔县知县吴景果叙述他在怀柔县作官9年的感受时写下的诗句。他把怀柔叫做“衡途”，说明怀柔在吴景果那个时代，就是北京通向外地的交通衡途之一。

怀柔是山区县，发展交通运输对全县国民经济，特别是山区建设有重大的战略意义。解放前怀柔交通阻塞，也是造成怀柔经济落后的重要原因之一。中华人民共和国建立40多年来，在市县和县委的正确领导下，怀柔交通运输事业空前发展。到1990年，全县公路总长度已达950公里，其中沥青路面451公里。全年完成货运量233万多吨，客运量262万人次。全县还有过境铁路3条，大秦电气化铁路的枢纽站就位于怀柔境内。交通运输事业的发展，对全县整个国民经济的促进作用是有目共睹的。

《怀柔县交通运输志》编纂委员会的领导和同志们，以“资治、存史、教化”为宗旨，运用辩证唯物主义和历史唯物主义的立场、观点、方法，广征博采，披沙拣金，经过鉴别考证，历时二年，用翔实的史料，通过简括的文字，比较系统全面地记述了全县交通运输业的历史轨迹，具有

鲜明的地方特色和交通运输专业特点。它的出版是全县交通运输战线上的一件好事,为今后怀柔县交通建设提供了历史经验,也为怀柔县今后的经济建设和发展提供了可资借鉴的资料。

《怀柔县交通运输志》是在市政府领导下开展编修社会主义新方志的形势下,怀柔县修志的成果之一,其间得到市交通局史志办公室领导同志的指导和大力帮助,县交通局领导的高度重视和积极领导。编写组的同志则倾注了全部热情和精力,付出了艰苦的努力和辛勤的劳动,他们为怀柔县的交通建设做了一件很有意义的工作。在此,谨向他们表示谢忱!

1991年12月1日

序 二

怀柔县交通局局长 杨再坡

《怀柔县交通运输志》在上级和各方面的关怀支持下,终于同广大读者见面了。

《怀柔县交通运输志》记载了怀柔县交通事业的变迁史实,集区域性、思想性、科学性、资料性于一书,这对于了解和探讨怀柔历代交通建设,进一步发展怀柔交通事业,促进怀柔经济建设是有积极意义的。

交通就是人和物的转运输送。怀柔县的交通运输门类只限于公路、铁路,因固于管辖部门不同,这本书中着重记述了公路运输,铁路运输以及古代漕运则在尽可能搜集到的资料范围内,兼面记之。纵观怀柔县的交通发展,可谓历史悠久。然而又由于历史的原因,怀柔的交通发展是很缓慢的,有时甚至停滞不前。尽管如此,在有限的条件下,交通对当时社会的经济发展、文化交流、民族融合等方面都起到了促进作用。

怀柔县解放后,在中国共产党的和人民政府的领导下,国民经济得到了迅速的发展,交通运输事业也发生了根本的变化。四通八达的公路网络连结城镇山区,三条铁路干线贯穿全境,昔日破烂不堪的怀柔县城今天以它整齐

的街道和丰富的建筑获得“京郊一枝花”的美称。

认真考稽怀柔县交通事业的历史发展,不仅有益于全县的未来,更直接的是对交通事业本身的需要。怀柔要腾飞,交通事业必须发展,值此政通人和,盛世华年,我们怀柔县交通局编纂了《怀柔县交通运输志》,把它奉献给全县交通战线的同志们,为今后怀柔的交通建设事业提供历史经验,为教育后代,激励人们开拓前进提供教材,也为县内外仁人志士了解怀柔,热爱怀柔和建设怀柔提供史料,这就是我们编辑出版这本书的初衷。

《怀柔县交通运输志》编写组的同志,是多年从事交通运输事业的老同志,他们虽然没有受过专门的历史知识训练,也没有从事过文字工作,但他们不辞辛苦,不畏艰难,一方面学习业务知识,一方面广泛搜集资料,在二年多的时间里编纂出这部志书,充分体现了解放思想,勇于探索的精神,是值得赞扬的。如果这部志书能为怀柔发展经济建设尽一点绵薄的力量,我们将感到最大的欣慰。

1991年11月25日

凡 例

一、《怀柔县交通运输志》是一部以记述怀柔县境内的公路交通运输为主,兼顾怀柔管辖区域内的铁路、水运的交通专业志书,按详今略古的原则,记事上溯远古,下迄 1990 年底。

二、本志运用历史唯物主义和辩证唯物主义的观点,实事求是地反映怀柔公路交通发展的历史和现状。

三、本志书按交通门类分章、节、目、子目四个档次编排,横分门类、分述、记、志、图、表五体编纂。

四、本志有关地名、数字、计量单位等均采用国家现行规定国家语言文字工作委员会、国家出版局等联合颁发的《关于出版物上数字用法的试行规定》。

五、凡采用的资料、档案不逐一注明出处,统一在志书后标明资料来源。

目 录

第一章 概 述	1
第二章 大事记	7
第三章 机 构	29
第一节 行政机构	30
第二节 管理机构	33
一、公路运输管理所	33
二、怀柔县公路管理所	34
三、怀柔县汽车维修管理所	36
第四章 运输工具	37
第一节 人 力	38
一、轿子	38
二、手推车	39
三、双轮车	40
四、人力三轮车	41
五、自行车	42
第二节 畜 力	43
一、驮力	43
二、铁瓦车	44
三、木网车	45
四、胶轮车	46
第三节 机动车	47

一、载货汽车	47
二、载客汽车	48
三、摩托车	50
四、拖拉机	52
第五章 公路运输	56
第一节 运输企业	57
一、市属运输企业	57
二、县属专业运输企业	59
三、个体运输	67
四、搬运装卸	68
第二节 货 运	70
一、货源	70
二、工业运输	72
三、农业运输	75
四、水利运输	79
五、生活物资运输	82
六、其它运输	85
第三节 漕运、渡口	88
一、漕运	88
二、渡口	89
第六章 客 运	91
第一节 路 线	92
一、过境路线	92
二、境内路线	94
三、个体客运路线	95
第二节 站点、班次	96
第三节 票 价	101

第四节	出租汽车公司	107
第五节	脚驴、驮客自行车	108
第七章	运输管理	109
第一节	市场管理	109
第二节	运价管理	113
第三节	法 规	124
第八章	交通工业	128
第一节	汽车维修	129
第二节	汽车改装	136
第三节	配件生产	136
一、	汽车配件生产	136
二、	力车配件生产	138
三、	汽车配件经销	139
第四节	汽车维修业管理	140
第九章	交通安全	144
第一节	安全管理机构	144
一、	交通队	144
二、	交通安全委员会	146
第二节	驾驶员管理	147
第三节	安全行车管理	148
第四节	驾驶员培训	150
一、	培训	150
二、	报考	152
第十章	铁路运输	154
第一节	铁 路	154
一、	京承铁路	154
二、	京通铁路	158

三、大秦铁路	162
四、专用铁路	163
第二节 货 运	164
一、京承铁路	164
二、京通铁路	164
三、大秦铁路	167
第三节 客 运	167
一、京承铁路线客运	167
二、京通铁路线客运	168
第四节 车次票价	168
第十一章 英模录	179
第一节 市级先进单位	179
第二节 市级先进生产(工作)者	184
附 录	189
一、明清诗抄	189
二、参考文献	191
编后记	193

第一章 概 述

远在四五千年前的新石器时代，怀柔地区就有了原始农业和畜牧业的部落。中华人民共和国成立后陆续在县城附近黄花城乡杏树台、范各庄乡长元村、桥梓镇沙峪口村、汤河口镇等地出土了石刀、石斧、石镰，以及灰陶罐等陶器，证明了我们的祖先早在四五千年前已在这一带繁衍，劳动，创造着怀柔的历史。

春秋战国时期，怀柔县属北燕和燕国。燕昭王中兴时设置了渔阳郡。秦统一六国后，仍设渔阳郡。今天的怀柔地区就是当时渔阳郡的领地，郡治中心在今怀柔县北房镇梨园庄南。经过一千多年的变迁，到唐开元年间在幽州之北设置了归顺州，领县怀柔，是为怀柔立名之始，其治所在今顺义县城。直到明初才分密云、昌平二县地立怀柔，治所始设于今怀柔城。建县署，筑城墙。清代怀柔为顺天府所辖。

从辛亥革命到 1948 年 12 月 6 日怀柔县全境解放，怀柔县区划曾多次变革。中华人民共和国建立后，到 1956 年开始固定为今天怀柔县的行政区域。解放初期怀柔县属河北省通县专区，1958 年 4 月改属河北省承德专区，同年 10 月 1 日划入北京市，成为北京市远郊区县之一。

怀柔县位于北京的东北部，距东直门 50 公里。东邻密云，南接顺义，西南靠昌平，西依延庆，西北、北和东北

部则与河北省的赤城、丰宁、滦平诸县接壤。全县南北长128公里,东西最窄处仅10多公里。总面积2557.3平方公里,山区面积占全县总面积90%以上。有14个乡,7个镇、293个行政村,1068个自然村,7万余户,26.1万人口。怀柔县山区盛产核桃、杏仁、板栗并远销国内外。地下矿产资源丰富,有金、银、铜、铁、钼、石灰石等。举世闻名的慕田峪长城,以其独特的雄姿蜿蜒于中部峰恋之巅,成为发展旅游事业得天独厚的条件。

怀柔县自古为边塞要地,是沟通长城内外和通往东北的必经之地。秦代以咸阳为中心的交通网,就有两条驰道通过渔阳,其一是西起九原(今内蒙古包头西)至碣石(今河北省昌黎境)的北方大道,其二是自咸阳经函谷关西至广阳郡(今北京)的驰道,向东北延伸通渔阳。汉代由蓟城(北京)经渔阳至白檀的道路,是通往东北松辽平原的要道,唐代至古北口已发展为驿道。自宋至元,这条路由于使节来往成为衡途。明定都北京后,古北口被视为京师的东北大门,这条路成为古代交通的干线。清康熙帝先后建北京至承德东西御道,均穿越怀柔县境。车马大道与驮运路联结,促进了明清驿道的兴盛。

辛亥革命后,随着现代化运输工具的引进,20年代初怀柔县出现两条能通行汽车的过境公路,即京热路和通古路,为怀柔有公路之始。

日本侵华时期,日本侵略军强征民工,在车马道和驮运道的基础上修筑“警备路”公路达330公里。抗日战争胜利后,国民政府忙于内战,不仅未修筑新路,对原有公

路亦缺乏养护,到1948年怀柔县解放时,只剩下两条能通行汽车的公路,全长只有41.5公里,余皆沦为车马和驮运道路。

1948年12月6日怀柔解放。县人民政府贯彻“依靠群众,就地取材,分期改善,逐步提高”的方针,恢复改善境内原有公路。从1949年至1966年多次掀起群众筑路高潮,公路里程增长很快,一些闭塞山区也通了公路。这一时期全县公路里程达到19条369.1公里。其中沥青路面21.3公里,在14条路线上建了永久式桥梁24座。

1966年后,在“备战备荒为人民”的方针指导下,怀柔县境内修战备公路,县乡道路发展较快,沥青路面及永久式桥梁也逐步增加。到1976年全县公路达到636.54公里,其中沥青路面296.3公里,永久式桥梁57座。

中国共产党十一届三中全会后,市县各级人民政府重视山区开发,公路建设部门更新观念,改复施工方式,机械化程度提高,干线公路和县乡道路同步发展,速度加快,沥青路面里程有较大增长,路面质量普遍提高,同时有了一级公路和旅游公路。公路养护、绿化加强、路容路况也有较大的改善。到1990年全县干线公路和县道共496.1公里,乡村道路441.47公里,专用线13.49公里,沥青路面451公里,桥梁335座,其中永久式334座。绿化里程303.16公里,实现了乡乡通公路,村村通汽车。

怀柔在铁路运输上也占有重要地位。早在1937年修建的京承铁路(原通古路)就途经怀柔。中华人民共和国建立后,国家修建的京通(沙城——通辽)、大秦(大同

——秦皇岛)两条铁路途经怀柔,并在怀柔建立了枢纽性的车站,使怀柔拥有3条过境铁路,有车站8处,对发展怀柔经济和旅游事业起到了重要作用。

怀柔地区的公路运输由传统的人畜力背驮推拉过渡到汽车运输,经历了几千年的漫长历史。中华人民共和国建立之初,怀柔县仅有1辆汽车,铁瓦大车和胶轮马车100多辆,山区运输全靠木网牛车及畜驮,运输十分艰难。随着公路的改善,1957年马车已发展到300多辆,汽车也进了山区,年货运量达40万吨,货物周转量325万吨公里。从1958年开始运输工具改革,铁瓦车向胶轮车过渡,数量也不断增加,1966年全县马车达到2800辆。这一时期市派驻怀柔的汽车增加到100辆,县原各单位货运汽车发展到20辆,大小拖拉机40多台,年货运量50万吨,货物周转量400多万吨公里。“文化大革命”期间,运力发展缓慢,汽车维持原有水平,马车下降到2500辆,大小拖拉机达到1300多台,货运量最高达到70万吨,周转量1120万吨公里。

1979年以后,运输市场出现了国营、集体、个体一齐上的新格局,现代化运输工具迅速增长,长期困扰全县的运输难问题逐步缓解。截止到1990年,全县机动车达到了8000多辆,其中货运汽车近5000辆,大小拖拉机1500多台,马车1100辆,年完成货运量233万吨,货物周转量8700万吨公里。

1949年前,怀柔县仅有一条客运过境线,设站点1处。中华人民共和国建立后,交通部华北汽车运输公司开

始经营京古公路的长途客运,途经怀柔并在南门外设站,月过境班车 540 班次。1956 年怀柔境内第一条客运路线开通,由县城至汤河口,日发班车 2 辆,当日往返,在全长 60 公里的沿途上设站点 17 个,日运送旅客 100 余人。

1952 年京古路客运改由北京市汽车运输公司经营;到 1957 年除北京至古北口的对开班车外,又开通北京至承德的隔日对开班车。从 1958 年至 1965 年期间,怀柔县的客运由多头经营改为北京市公共汽车公司六场经营,并在怀柔设立客运班车站,常驻怀柔的客运班车达到 20 辆。1976 年公共汽车公司六场改为北京市长途汽车公司怀柔二队,客运班车增加到 34 辆。

1979 年以后,客运发展转快,全县客运路线发展到 23 条,客运班车达到 50 辆,日发班车 115 次,客运路线长 1682 公里,年行车里程 252.7 万公里,营运里程 244.9 万公里,运送旅客 262 万人次,8900 万人公里。随着经济开发和旅游业的发展,怀柔县的出租汽车也应运而生,使公路客运结构发生了变化。此外,怀柔县的汽车维修业、汽车配件等交通工业也从无到有发展起来。

中华人民共和国成立后 40 年中,怀柔县交通运输事业的发展具有以下几个方面的特色。

一是公路建设网络化,布局合理,效益显著。怀柔县山区面积占总面积的 90% 以上,由于公路发展缓慢,造成全县经济落后,山区人民生活贫困,因此公路建设便成为怀柔经济腾飞的关键。经过市县公路部门长期不辍的努力,以怀柔县政府为中心的县公路,上连国家和市干线