100287

北京公路志丛书

昌平公路志

北京市公路局
北京市公路局昌平分局

文津出版社

(京)新登字 205 号

北京公路志丛书

昌平公路志

CHANGPING GONGLUZHI

北京市公路局

北京市公路局昌平分局

*

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

北京市朝阳区北苑印刷厂印刷

*

850×1168 毫米 32 开本 4.375 印张 94 000 字

1994 年 12 月第 1 版 1994 年 12 月第 1 次印刷

印数 1—1000

ISBN7-80554-244-9/K·20

定 价:5.40 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
马宗倧

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：马宗倧　马　耘　刘贵为　刘景泉
孙一芝

制　图：马宗倧

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
马宗倧

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：马宗倧　马　耘　刘贵为　刘景泉
孙一芝

制　图：马宗倧

北京市公路局昌平分局史志编纂委员会

主　任：卢尔燕

副主任：张佩霖　刘景章

委　员：金　锋　王玉璋　吕志民　孟庆森
高崇瑞　李云珠　陈宗熙　吕建民
任汝良

昌平公路志编辑部

主　编：任汝良

编　辑：周建德　任汝良

摄　影：金　锋

制　图：张培林

试读结束，需要全本PDF请购买 www.ertongbook.com

北京市公路局昌平分局史志编纂委员会

主　任：卢尔燕

副主任：张佩霖　刘景章

委　员：金　锋　王玉璋　吕志民　孟庆森
高崇瑞　李云珠　陈宗熙　吕建民
任汝良

昌平公路志编辑部

主　编：任汝良

编　辑：周建德　任汝良

摄　影：金　锋

制　图：张培林

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)”。

试读结束，需要全本PDF请购买 www.ertongbook.com

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 …… 卢尔燕 (1)
概述 …… (1)
第一章　机构 …… (5)
　第一节　机构沿革 …… (5)
　第二节　职能部门 …… (6)
　第三节　直属单位 …… (7)
第二章　路线 …… (10)
　第一节　国家干线公路 …… (10)
　第二节　市级干线公路 …… (16)
　第三节　县公路 …… (33)
　第四节　乡公路 …… (41)
　第五节　专用公路 …… (54)
第三章　桥梁和渡口 …… (57)
　第一节　石桥 …… (57)
　第二节　钢筋混凝土桥 …… (62)
　第三节　立交桥 …… (79)
　第四节　昌平西环岛 …… (80)
第四章　工程技术 …… (82)
　第一节　工艺革新 …… (82)
　第二节　施工机械 …… (84)
　第三节　公路科研建设 …… (85)

第四节　桥梁无损检测 …… (86)
第五章　养护管理 …… (88)
第一节　养护方式 …… (88)
第二节　路政管理 …… (89)
第三节　文明路建设 …… (90)
第四节　交通标志 …… (91)
第五节　交通量调查 …… (92)
第六章　绿化 …… (96)
第一节　路树 …… (96)
第二节　苗圃 …… (99)
第三节　干部 …… (100)
第七章　养路费 …… (101)
第一节　征收机构 …… (101)
第二节　征收标准 …… (101)
第三节　征收办法 …… (102)
第八章　教育及其他 …… (104)
第一节　技术培训 …… (104)
第二节　短期培训 …… (104)
大事记　（前 215 年—1990 年） …… (106)
编后 …… (129)

序

卢尔燕

昌平之名，始于西汉。自古以来，昌平就是出入关内外的畿辅重镇，也是蓟城通向西北少数民族进行政治、经济、军事、文化交流的交通要冲。元代大都（今北京市）为国都，帝王经昌平、关沟去塞外。明帝朱棣建右陵于昌平境内，修筑了“京陵御道”。清代康熙皇帝拓宽居庸关一带关隘，至清末（1907年）世界汽车比赛在北京举行，便能通行汽车。民国时期（1934年）京张公路昌平段基本形成简易公路。抗日战争时期，南口至八达岭改建，路宽5米。总之，为了汉蒙民族的交往，为了军事上的需要，都曾推进了昌平公路建设事业的发展。

中华人民共和国成立后，国家进行了社会主义改造和社会主义建设，昌平开始有了现代公路。特别是中国共产党的十一届三中全会以后，在干线县级公路的改造、提高和地方道路的修建方面，公路四通八达，全县公路网已基本形成。

“盛世修志”，是中华民族的优良传统。在改革、开放，建设有中国特色的社会主义形势下，用记实的方法，记述了昌平县公路发展的历程和成就，以存史资治。在编写过程中，编写人员做了大量工作，付出辛勤的汗水。尽管书中还存在着一些不足之处，但毕竟是史志工作者刻苦努力的成果。我以无比兴奋的心情看到《昌平公路志》出版问世，必将起到“承前启后”的作用。在全县人民和公路战线同志们的继续努力下，一定把昌平的公路交通建设得更好，为社会主义事业服务。

1992年12月

概　述

昌平县位于北京市西北部，温榆河上游，长城以南。北与怀柔、延庆相接；东与顺义相邻；南与门头沟、海淀、朝阳三区接壤；西与河北省怀来县毗邻。距北京市城区34公里。地处东经115°50′—116°30′，北纬40°02′—40°24′。全县总面积1352平方公里。耕地47.27万亩。总人口409389人。

本县地势西北高东南低，形成缓坡倾斜地带。西部山区通称西山，为太行山余脉；北部、东北部称军都山，属燕山支脉；其余为平原。山区半山区海拔400—800米，最高山峰1439.8米，平原多在40米，最低27米。山区半山区占全县总面积59.2%。

昌平境内河流有南沙河、北沙河、东沙河、蔺沟等支流汇合成温榆河，均为常年河；还有横贯东西的京密引水渠，流经县境内35.5公里，为人工河。

本县气候属温暖带大陆性半湿润半干旱季风气候区。夏季炎热多雨，多东南风；冬季寒冷干燥，多西北风。年平均降水量576.6毫米，1949年以来最大降水量为1002毫米(1956年)，最小降水量为347.6毫米（1965年)。年平均气温11.8℃，极端最高气温为40.3℃（1961年6月10日)，极端最低气温为－19.6℃（1969年2月24日)。无霜期203天。

本县自然资源丰富。以种植小麦、玉米为主。果品盛产柿子、板栗、苹果、核桃、梨、桃等。矿产已探明的有22种金属、非金属矿藏，主要有金、钒、钛、铁、铜、铅、锌、石棉、天然油石等。近年来，城乡企业发展迅速，名胜古迹遍及全县各

地，旅游资源丰富，境内有文物古迹70处，其中国家级3处；市级3处；县级64处。已开发的有明十三陵、小汤山温泉、居庸关云台、十三陵水库、国际友谊林、北京国际高尔夫球场、九龙游乐宫等。

昌平县历史悠久，古为幽、燕之地，西汉置军都、昌平二县，属上谷郡。东汉属广阳郡。东魏时军都县入昌平县，后置广武、沃野等县。隋朝称昌平县，属幽州。后唐改称燕平县，晋复称昌平县。辽、金属析津府。元属大兴府。明先属北平府，后属顺天府，明正德八年（1513年）升为昌平州，领顺义、怀柔、密云三县。清仍称昌平州，领县改隶顺天府。民国初复称昌平县，属京兆区，民国17年（1928年）属河北省。1948年12月12日解放，称昌顺县，属察哈尔省。1949年4月，复称昌平县，属河北省。1956年2月划入北京市，改称昌平区。1960年1月，复称昌平县至今。

现辖11个镇，22个乡，1个区，3个街道办事处，有320个行政村。县政府驻昌平镇。

秦始皇统一中国后，为加强中央集权力量，曾大规模修筑驰道。昌平西北军都山有一条天然通道，古称关沟，是沟通燕山南北的主要通道，北上可达蒙古草原及宁夏等地，南接华北平原，关沟地处雄关古道之中，历为兵家必争之地。西汉初期，对北方匈奴实行和亲政策，关沟亦是蓟城（今北京）通往匈奴地区的主要通道之一。以后历经魏、晋、南北朝、隋、唐、辽、宋、金各代，此路有了很大发展。元以大都（今北京）为中心修建站赤道路，帝王每年由大都去上都（开平，今内蒙古正蓝旗东）避暑，时称“京开御道”。明建帝陵于天寿山，由德胜门至明陵称“京陵御道”。清代沿用了明代道路，并进行了整修。民国时期，军阀混战，公路发展不大，日本侵华时期，为了巩固其统治，在昌平大修“警备路”、“惠民壕”。1945年后，因公

试读结束，需要全本PDF请购买 www.ertongbook.com