

100143



北京公路志丛书

通县公路志

北京市公路局
北京市公路局通县分局

天津出版社

(京)新登字 205 号

北京公路志丛书

通县公路志

TONGXIAN GONGLUZH

北京市公路局

北京市公路局通县分局

*

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

朝阳区展望印刷厂印刷

*

850×1168毫米 32开本 5.25印张 118 000字

1995年2月第1版 · 1995年2月第1次印刷

印数 1--1000

ISBN 7-80554-251-1/K·23

定价:6.50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

马宗惊

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：马宗惊 马耘 刘贵为 刘景泉

孙一芝

制图：马宗惊

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

马宗惊

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：马宗惊 马耘 刘贵为 刘景泉

孙一芝

制图：马宗惊

北京市公路局通县分局史志编纂委员会

主任：刘绍泉

副主任：段博新 成金盈 李国禎

委员：苏艳萍 王忠 郭振山 曹文成

刘存保 黄恩泉 高 强 李景钰

杨红旗 任瑞德 王建兴 刘振江

王向阳 董宪德 马景武 张凤存

阎兆芳 裴志海 满瑞桐 尹 泉

冯崇钰 曹友才

通县公路志编辑部

主编：李 彦

编辑：李国禎 张华斌 李 彦 耿宝珍

胡学成

摄影：王 忠 刘姝平

北京市公路局通县分局史志编纂委员会

主任：刘绍泉

副主任：段博新 成金盈 李国禎

委员：苏艳萍 王忠 郭振山 曹文成

刘存保 黄恩泉 高 强 李景钰

杨红旗 任瑞德 王建兴 刘振江

王向阳 董宪德 马景武 张凤存

阎兆芳 裴志海 满瑞桐 尹 泉

冯崇钰 曹友才

通县公路志编辑部

主编：李 彦

编辑：李国禎 张华斌 李 彦 耿宝珍

胡学成

摄影：王 忠 刘姝平

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）”。

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.....	刘绍泉 段博新	(1)
概 述.....		(1)
第一章 机构.....		(5)
第一节 机构的演变.....		(5)
第二节 历届领导人.....		(9)
第三节 职工代表大会		(10)
第四节 职工队伍		(12)
第二章 路线		(13)
第一节 国家干线公路		(13)
第二节 市级干线公路		(23)
第三节 县公路		(28)
第四节 乡公路		(31)
第三章 桥和环岛		(45)
第一节 大型桥		(45)
第二节 中型桥		(52)
第三节 小型桥		(55)
第四节 立交桥		(87)
第五节 环岛		(91)
第四章 公路工程		(93)
第一节 勘测设计		(93)

第二节	施工组织	(94)
第三节	工程管理	(96)
第四节	乡公路建设	(97)
第五章	养护管理	(101)
第一节	管理制度	(101)
第二节	群众养护	(102)
第三节	建勤工养护	(104)
第四节	养护队	(105)
第五节	养护机具	(114)
第六节	路政管理	(117)
第六章	绿化	(121)
第一节	苗圃建设	(121)
第二节	路树管理	(124)
第三节	投资和收益	(125)
第七章	养路费	(127)
第一节	收费法规	(127)
第二节	收费机构	(128)
第三节	征收标准	(129)
第四节	使用范围	(130)
第五节	历年收入	(131)
第八章	厂站建设	(133)
第一节	沥青搅拌厂	(133)
第二节	无机料场	(135)
大事记(1949—1990年)	(136)

序

刘绍泉 段博新

《通县公路志》和广大公路建设者以及广大热爱公路的读者见面了，这是通县公路建设史上的重大事件。

我们编写《通县公路志》的指导思想是马克思列宁主义、毛泽东思想，坚持实事求是，坚持贯古通今、古为今用的原则，认真体现中国共产党十一届三中全会以来的路线、方针和政策。

我们编写《通县公路志》的目的是：总结中华人民共和国成立后通县公路建设的巨大成就；为当代和今后公路建设者们提供资料和依据。本书也是《北京市公路志》和《通县县志》的重要组成部分。

通县公路局很重视《公路志》的编写工作。在北京市公路局史志办公室的领导下，早在 80 年代初就成立了史志编写小组，为史志的编写积累了一些可贵的资料。到了 90 年代初，又成立了史志办公室，聘请了通县公路局的前领导和几位老职工，以及外单位有写作经验的老师组成编写小组。经过认真的工作，搜集了大量资料，用了近两年的时间，终于完成了这部十余万字的专业志书，这是编写者们辛勤劳动的结晶。

本书的资料来源主要是通县公路局的档案和《通县县志》，同时还访问了一些老职工。编者在通县档案局翻阅了上百卷档案，抄录了数万字的资料，复印了一些可贵的档案。这些档案都

是通县县政府和公路管理部门的工作通知、工作计划和工作总结等,是信实可靠的。因此,这是一本具有一定科学性和资料性的志书。

这本书不仅反映了通县公路建设的巨大成就,而且讴歌了中国共产党、通县县委和通县人民政府的领导,颂扬了通县广大公路职工实事求是的科学态度,讲求质量、精益求精的高度责任感,以及自力更生、艰苦创业、奋发图强的斗争精神。

《通县公路志》的出版,是惠及后世的千秋大业。这对通县公路事业的进一步发展,无疑具有重大的现实意义和深远的历史意义。

1994年6月

概 述

通县位于北京市东南部,全县面积 912 平方公里,都是平原,略有起伏,并由西北向东南倾斜。位于季风气候区,属于典型的温带大陆性季风气候。通县地区多河富水、河渠纵横,流经通县的主要河流有潮白河、北运河、温榆河、凉水河、港沟河、小中河、通惠河、凤河、运潮减河、凤港减河和龙凤减河。由于通县地区地势平坦,土质比较肥沃,物产丰富,有耕地 89.3451 万亩,既是京郊的主要产粮县,又是首都的重要副食基地。

通县还是北京的东大门,自古以来就形成了京山古道、京津古道和通密古道等。后来在此基础上建设了近代公路,成为北京通往天津、塘沽、唐山、秦皇岛、山海关等华北沿海城市的交通要道。与万里长城齐名于世的京杭大运河,北始于此。它沟通了祖国的南北交通,促进了经济交流。作为大运河北端的通县,自元代以来即为漕粮、货物码头和转运站。这里经济繁荣,享有“一京(北京)二卫(天津)三通州”之美称。

中华人民共和国成立后,通县加快了公路建设步伐。40 年来发生了重大的变化,由土路发展到碎石路,又由碎石路提高到沥青路面,不论数量还是质量上都有较大的变化。到 1990 年全县通车里程已有 1131.86 公里;其中干线公路 9 条,计 185.26 公里;县公路 16 条,计 161.1 公里;乡公路 266 条,计 780.64 公里;专用公路 1 条,计 4.86 公里。一个以干线公路为骨架,县公路为支脉的四通八达的公路网已经形成。对通县工业生产的发