

北京公路史丛书

顺义县公路史

北京市公路局顺义分局 编

文津出版社

图书在版编目 (C I P) 数据

顺义县公路史/北京市公路局顺义分局编. —北京: 文津出版社, 2000. 9

(北京公路史丛书)

ISBN 7 - 80554 - 396 - 8

. 顺... . 北... . 公路运输 - 经济史 - 北京 - 顺义县 I V. F542. 9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2000) 第 32146 号

顺义县公路史

SHUNYIXIAN GONGLUSHI

北京市公路局顺义分局 编

*

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

印刷

*

850 × 1168 毫米 32 开本 印张 字

2000 年 月第 1 版 2000 年 月第 1 次印刷

印数

ISBN 7 - 80554 - 396 - 8

K · 50 定价: 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
	雷衍鹤	马宗		
委 员	王继泉	王彦涛	张明超	郝凤耿
	关家琬	庄存培	张黎明	卢俊民
	张宝升	高慧敏	席雅茹	纪执华
	李学文	冯 武	刘绍泉	崔书祥
	段博新	翟瑞元	姚 泉	解国权
	卢尔燕	高广祯	韩永芳	武振元
	张夫祥	黄志毅	冯仕成	刘冀风
	李忠璞	关纫萍	罗明贵	曹双来
	王尔庄			
顾 问	王崇义	胡东明	皋学炳	

北京公路史志编辑部

主 编	马 耘			
副主编	刘贵为			
编 辑	马宗	马 耘	刘贵为	刘景泉
	孙一芝			

北京市公路局顺义分局史志编纂委员会

主 任	姚 泉				
副主任	张新海	张永生			
委 员	张玉兰	董连章	刘长友	张泽平	
	李建华				
主 编	王继武				
编 辑	王建毅	赵玉卿	梁 锦	王继武	
	杨永寿	席小平			

序 一

李道辅

顺义县自古以来，即为畿辅重地，土地肥沃，河流纵横，环境优越，物产丰富。

由南方大平原进入松辽大平原，顺义是商旅往来必经之路，“北扼古北，南翊燕京，山有牛栏之冲，水阻白河之堑”。顺义是兵家必争之地。因此，顺义道路交通非常重要。

《顺义县公路史》虽然成书较晚，但在顺义公路部门领导重视下，编辑人员不辞辛劳，深入群众走访古稀老人，掌握了大量第一手资料，又远去河北公路部门及北京档案、图书等有关单位，积累了几十万字的素材，因而资料较为翔实，不失为一本较好史料。

《顺义县公路史》是《北京公路史丛书》最后完稿的一部地方公路史。这套丛书的完成是继《北京公路志丛书》之后，又一部历时十七载，共计十二册，洋洋一百六十多万字的公路史学著作。连同阎庸同志主编的《北京交通史》和我局与交通局合编的《北京公路交通史》组成了一套完整的系统工程，是值得我们从事公路建设工程的全体同志庆贺的大事。

《北京公路史丛书》的完成，反映了历史上北京人民为祖国的统一、经济的繁荣昌盛所作出的无私的奉献。特别是新中国成立后，北京公路职工为建设首都发展经济所作出的不懈的

努力。

《北京公路史丛书》的完成是在各级领导的重视和具体指导下，是全体编纂人员心血的结晶。特别是本丛书前主编黄志毅同志、大兴县公路史主编张洪亮同志、顺义县公路史编委赵玉卿等同志在本丛书尚未完成之前先后辞世。在此，我们寄予深切的怀念。

1999 年 12 月

(李道辅同志系北京市公路局局长)

序 二

姚 泉

《顺义县公路史》与读者见面了，她是顺义地区有关道路交通发展的第一部专业史书。她的出版，是顺义县道路交通发展中的一件有意义的大事，可喜可贺。

顺义县位于北京市东北部，面积 1021 平方公里，东部与平谷县、河北省三河市接壤，西部与朝阳区、昌平区交界，北部与怀柔县、密云县毗邻，南部与通州区连接。境内土地肥沃，物产丰富，历史上就有“京郊粮仓”的美誉，现在，更是首都重要的粮食、副食生产基地和经济强县。

顺义县境内道路的起源可以追溯到远古时代，在“秦为驰道于天下”的基础上，经过历代御道、驿道的开辟和辅司的建置，促进了境内网状道路的合理布局，加上古桥和渡口的发展，路线亦趋稳定，成为近代顺义县道路沿袭的脉络。到 1948 年底，境内已形成 12 条道路，均是未脱离自然状态的土路，共 163.6 公里，但由于战争破坏，仅有 4 条道路能够通行，计 76.6 公里。

中华人民共和国的成立，使顺义公路建设进入了恢复、蓬勃发展和迅速提高的历史时期。60 年代中期，顺义开始有了第一条铺筑黑色路面的公路。80 年代初，北京市第一条一级

公路京沈路纵贯顺义南北。到 1985 年底，境内已有公路 1034 公里，其中国道 25.75 公里，市级干线 100.25 公里，县级公路 259 公里，乡村道路 649 公里，路网密度为 1.1 公里/平方公里，为全县经济发展和社会进步发挥了重要作用。

《顺义县公路史》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立场、观点和方法，略古详今，实事求是地记叙了顺义县古代道路和现代公路发展的史实，以大量篇幅叙述了新中国成立后，特别是党的十一届三中全会以来，在党和人民政府的领导下公路建设事业所取得的辉煌成就，讴歌了全县人民和公路战线广大干部职工为公路建设事业艰苦奋斗、拼搏奉献的精神。

《顺义县公路史》是北京公路史丛书之一，约 10 万字，分上下篇编辑，上限追溯到先秦即公元前 221 年，下限断至 1985 年底。书中史料翔实，内容丰富，为研究顺义县公路发展提供了宝贵的资料，为今后公路建设的规划决策提供了经验和借鉴，同时，她也是顺义县县史教育的一本重要教材。

《顺义县公路史》是在上级领导的支持和关怀下完成的，公路分局史志办公室全体人员经过调查研究，广泛收集资料，认真整理编写，做了大量工作。同时，在该书编写过程中，得到了各有关单位的热情帮助和北京市公路局史志办公室的精心指导。在该书出版之际，我们表示衷心的感谢。

古人云：以史为镜，可以知兴衰。《顺义县公路史》不仅叙述了顺义公路发展的历史进程，也从一个侧面反映了顺义经济和社会发展的状况。经济要腾飞，公路要先行。该书出版之际，正是我们即将迎来世纪之交、千年更替的历史时刻，因此更觉任重而道远。让我们高举邓小平理论的伟大旗帜，在上级

党和政府的领导下，在全县人民的大力支持下，努力奋斗，为公路的发展谱写出更加辉煌的篇章。

1999 年 3 月

(姚泉同志系北京市公路局顺义分局局长)

前 言

在北京市公路管理处和顺义公路管理所的党政领导关怀下，《顺义县公路史》根据实事求是，略古详今的原则和市处的安排意见，按上、下两篇编写约 10 多万字。

《顺义县公路史》采用编年章节体和专题论述相结合的方法编写。上篇主要记述了先秦至公元 1948 年顺义县解放前道路交通的沿袭和公路交通初建时期的历史；下篇集中反映了中华人民共和国建国前夕至 1985 年全县公路交通的恢复、发展与迅速提高，公路、桥梁质量及整个公路事业不断发展的史实。

顺义县地处祖国京畿，历史悠久，我们的祖先早在远古时代就在这里定居。在漫长的历史进程中，对境内道路交通的开辟、沿袭及对近代公路的创建与发展做出了贡献。但是，历史上对劳动者这方面卓越的贡献没有系统的专著可考，方志上也留存甚少。我们为了填补顺义地区的这项空白，对古代交通，从史书中广征博采，抓住古代经济、文化发展和古代战争中的一些蛛丝马迹，进行认真的研究。对近代交通，查阅了各种有关方志和档案资料，发现一些断代资料对道路交通虽有提及，但皆语焉不详。解放后公路交通的恢复与发展，虽有不少供查阅的档案资料，但由于行政区划和机构隶属关系的变迁，也需四处搜寻和相互查对印证。经过近几年的查阅书刊和各类档案及实地考察、采访，汇集了近五十万字的史料，给编写工作打下了基础，不再是“无米之炊”。对古代近代的桥渡、邮驿、

水（漕）运、路政和现代的养路费收缴、施工机械化等方面的内容，单立章节，做为专题，分别论述。

《顺义县公路史》在编写过程中，承蒙首都图书馆、首都博物馆、廊坊地区交通局、三河市交通局、顺义县档案馆、顺义县图书馆、顺义文物管理所、顺义县交通局和各兄弟所的支持与帮助，使我们的工作进展十分顺利，特此深表感谢。承德地区交通局的领导不仅向我们面授工作经验，提供大量宝贵资料，而且责成专人引导我们在承德地区搜集资料，还派周树模同志到顺义县登门送宝，我们特别感激。北京市公路管理处史志办公室对我们的工作提供很多方便，黄志毅老师曾多次具体指导了我们的编撰工作。上述各位领导和各位同志诲人不倦的精神，给我们以启迪和激励，成为我们工作中认真求是的楷模。在编写中，我们还参考了一些单位和个人的有关资料，在此一并致谢。

《顺义县公路史》在政治标准、论述标准、资料标准和文字标准等各方面，由于作者水平有限，存在不少缺点和纰漏，敬请领导和同志批评指教。

《顺义县公路史》编写组

凡 例

一 《顺义县公路史》上限自公元前 221 年，下限为 1985 年底。

二 本书采用以年为经，以事为纬的章节编年体和专题记述相结合的方法，全书分上下两篇。上篇第一至四章，主要记述古代、近代道路交通状况；下篇第五至九章，着重记述中华人民共和国成立后的现代公路建设情况。涉及几个历史阶段的事物，不宜列入有关章节的，则以专题形式记述，编入第九章。

三 书中所有数字，按国家语言文字工作委员会和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》处理。

四 “注释”在各页之下部；照片在全书之首位；地段及有关表式在各节之间或各章之后。

五 本书附有公元前 221 年至 1985 年间顺义县公路“大事记”。

概 述

顺义县位于东经 116°28' ~ 116°58' 与北纬 40° ~ 40°18'。北接密云和怀柔县界，南与通县、朝阳区、河北省三河县相邻，西交昌平县界，东与平谷县毗连，是北京市东北部的一个远郊县，县治所在地——城关镇距北京市区 30 公里。

据周口店龙骨山考古资料说明，人类在顺义地区的活动历史悠久。这里依山靠林，地势平坦，具备抵御各种自然灾害侵袭的天然条件，适宜人们在这里劳动生息，世代繁衍。从当地大北坞发掘的石斧等石器判断，在四、五千年前，这里已出现了经营原始农业和畜牧业的聚落。相传黄帝建都涿鹿之时，顺义为畿辅重地。颡顼时属幽陵，亦为畿辅之地。帝尧时属幽都。都虞氏时属幽州。夏后氏时幽州并入冀州。商朝复属幽州。春秋战国为燕国地，燕末属渔阳郡。秦始皇兼并六国后，属上谷郡的蓟县。汉朝属渔阳、上谷二郡，始置狐奴县，治所在今县城东北 25 里的狐奴山西南麓；并分置安乐县（后为蜀后主安乐公封地），治所在今城北六里。三国时魏国将渔阳、犷平二县并入狐奴县。太和六年（公元 232 年）隶属燕国广阳郡。景初二年（公元 238 年），撤销狐奴县。西晋

引自 阎崇年《北京史话》第 2 页。

引自《顺义县志》（民国二十年）杨德馨等修著。

幽陵是北京最早的称呼，后称幽州。

据《顺义县志》。

引自《北京市远郊各县的建置沿革》。

咸宁初（公元 275 年）改属燕国渔阳郡，复置狐奴县。北魏撤销狐奴、安乐二县，北境划入燕郡，南部归蓟县。北齐把蓟称归德县。历隋朝未设治。唐初一度属燕州，寄治燕州城。贞观二十二年（公元 648 年）析蓟置怀柔县，治今顺义县城。开元二十五年（公元 737 年）燕州移治于此。至德三年（公元 758 年），置顺州，州治在今顺义县城。后梁乾化三年（公元 913 年），晋周德威拔燕顺州地。后晋天福元年（公元 936 年），石敬瑭割燕云十六州赂契丹，称顺州归宁军，旋改归化军。北宋治平三年（公元 1066 年），契丹改国号为辽，顺州地属辽。宣和四年（公元 1122 年）金帝夺居庸，入燕京，辽肖太后走古北口北逃。次年，宋以岁币四十万外加燕京代税一百万予金帝，金以燕京及涿、易、檀、顺、景、蓟六州归宋，宋朝给顺州定名为顺兴郡怀柔县。宣和七年（公元 1125 年），郭荣师以燕山降金，改顺兴为顺州。照昌六年（公元 1195 年），改怀柔县置温阳县。元朝废县存州，改温阳称顺州，属大都。明洪武元平（公元 1368 年）十二月，顺州地改置顺义县，隶属北平府。永乐元年（公元 1403 年），改北平府为顺天府，顺义县遂属顺天府。正德八年（公元 1513 年），昌平县升为州置，顺义县乃属昌平州。清初，随昌平州统于京师顺天府。康熙二十七年（公元 1688 年），又改统于京师顺天府四路同和北路厅。雍正六年（公元 1728 年），撤销昌平等五州领县，顺义县直属京师顺天府北路厅管辖。民国初，属直隶顺天府。民国三年（公元 1914 年），顺天府与直隶分立，改为京兆地方，

据《顺天府·地理志》、《北京远郊各县的建置沿革表》《中国古今地名大辞典》《梦溪笔谈》等著。

据《旧唐书》、《顺义县志》（黄本）。

引自《资治通鉴》卷二百十。

据《昌平山水记》及《天府广记》。

顺义县属京兆。北伐战争后，国民政府迁往南京，于民国十七年（公元 1928 年）七月，撤销京兆特区，直隶改称河北省，顺义县受河北省管辖。1933 年（民国二十二年）5 月 31 日，《塘沽协定》签定后，顺义县城至高丽营以北和京古线以东，近五分之四的面积划为“非武区”，沦为日本帝国主义的殖民地。1935 年 12 月中旬，随着日本侵略军的进驻，整个顺义县便置于伪“冀东防共自治政府”的直接管辖之下。1938 年 1 月 1 日伪河北省公署组成。7 月 19 日，顺义县划归伪河北省冀东道公署（1940 年 4 月 20 日后称燕京道公署）。抗日战争胜利后，顺义县城镇被国民党军队接收。1946 年（民国三十五年），划归河北省政府第五行政督察专员公署管辖。抗日战争时期和第三次国内革命战争时期，大部地区由中国共产党领导下的边区人民政府或边区行政委员会管辖。当时，顺义县以京古铁路线为界分东西两部分。1945 年 11 月前，西部由冀察区行政公署第五专区管辖。1946 年 2 月前，东部由冀热辽区行政公署第十四专区管辖；后冀热辽区撤销，由冀东区行政公署第十四专区管辖。1946 年 11 月为适应第三次国内革命战争爆发后的形势，西部划归冀热察区行政公署，东部未变。1947 年 5 月，东西两部分分别随冀东区行政公署和冀热察区行政公署划归东北行政委员会，并与邻区组成联合县。顺义县于 1948 年 12 月 14 日解放，属河北省通县专区管辖。1958 年 3 月 7 日划归北京市，改称顺义区。1960 年 1 月复称顺义县至今（见表 1）。

顺义县境是北京市小平原的组成部分。燕山余脉屹立在顺义县的西北和东北边界，恰似两扇铁门，形成保护北京城的天然屏障。从远古时代，顺义县境便成为南方大平原通过北京小平原，进入松辽大平原的必经之地。同时也是通向北部山区边防要塞古北、喜峰的要卫。还有温榆河萦绕县界西南，潮白河纵贯南北，是古代漕运居庸、密云守塞军饷和南运山货的两条

主要河流。故顺义县是历代军家觊觎之地，境内之水陆交通也为历代统治者所重视。“狐奴东峙，汉将屯兵，以备马桓。牛山北屏，元帝驻军，而侵全国；满洲入喜峰所必经；冯奉隔白河以相拒。盖畿辅重地，形势扼要处，竞争时期，强邻易视，为必攻地也。”因此，历代在境内设州、郡、县治多处。今顺义县城也不是历史上州、郡县城的原样。旧治县早已面目皆非。解放前夕的顺义县城，以城中心石幢为点，向四面延伸弯曲不直、宽窄不一的道路，呈“十”字状，分别称中山东街、中山西街、中山南街、中山北街，各通东、西、南、北城门，将城内分成四块。城垣长 1135.9 丈（合今 1.72 公里）。当时的县城称仁和镇，农商杂居，人口 6876 人。在旧社会，县城虽然是一座可观的集镇，但市容狼藉不堪，曾流传“顺义县城中间陡，垃圾脏物满街有，宅旁污水池，门前臭水流，下雨泥泞路难走”的顺口溜。可见，历代统治阶级虽然多次大兴土木，但只注重衙门官邸和城防建筑，而不考虑街道市容的修整。

顺义县境少山，连同丘陵仅占总面积的 7%，平原占 89%，大部分是肥田沃土，宜农宜牧，主产水稻、小麦、玉米等粮食作物和西瓜、蔬菜、花生、烟叶等经济作物。畜牧业以养猪为主。潮河鲤鱼、白莲藕等土特产品也极为丰富，历来是北京粮食、副食品与其他消费品的供应基地之一。特别是解放后，农牧业飞速发展，1985 年向国家交售原粮 85304 万斤，生猪 419367 头，均占全市第一。可见，顺义县的经济位置也很重要。

顺义县的地理位置、经济位置、地形地貌等条件，对北京地区的经济、政治、文化和道路交通的发展，具有重要的战略意义。因此，顺义道路交通的开拓、发展与运输工具的使用、改革，都有悠久的历史。因境内有潮白河、温榆河、金鸡河、蔡家河、箭杆河、小中河、方式渠等河流纵贯南北，所以道路

的开拓方法，首先是沿着河道的流向，不断往南北延伸发展。如北京至古北口、顺义至通县、杨镇至燕郊等道路形成得都较早。随着社会生产力的提高，东西方向的道路，也逐渐形成。如顺义至杨镇、狐奴山至牛栏山、李家桥至杨各庄等，根据雨旱季节、河岸等情况，利用架桥、摆渡等方式，连起东西交通。

历代封建王朝的统治者，虽然重视道路交通的发展，借以巩固其反动统治地位。但是，由于他们的阶级本性，为战争修路，战争又破坏道路，因此，几千年来，反动的封建王朝和国民党政府，阻碍了社会生产力和道路交通的发展。

解放后，随着工农业的发展，不断发展以县城为中心的公路交通网。自 1953 年以来，逐渐将街道调直展宽，有计划地搞城区建设。如今的顺义县城旧貌变新颜。在原址基础上向四面扩展，全城面积为 8 平方公里，相当旧城的 8 倍，30 条街道和 35 条胡同，都已改成沥青路面。机关、学校、工厂、商店、居民区合理布局，一片片新居，一幢幢楼房，鳞次栉比，由平整宽阔的街道和胡同连结在一起，组成全县经济、政治、文化的中心。这个中心，通过发达的交通线与“四乡”密切地联系在一起。公路四通八达，公路等级和标准不断提高，到 1985 年底统计，全县境内有公路 169 条 784.93 公里（其中沥青路面 319.22 公里），平均每平方公里有 0.77 公里公路，实现了村村有公路、乡乡路面黑色化。公路桥涵建设也有了飞速的发展，渡口、季节桥、草桥、木桥都建成了永久性和半永久性桥梁。全县公路桥共计有 102 座 3364.63 延米，对普及全县公路，特别是连接东西横向交通起了很大的推动作用。目前，全县公路交通事业为实现首都建设的总体规划，建设一个现代化的顺义县而迅速发展。