

辽宁省公路交通史

参 考 资 料

第 二 辑

（内部刊物）

辽宁省公路交通史编委会总编室编辑

1 9 8 3

目 次

一、辽宁省公路交通史主编座谈会简报	(1)
二、循环运输法的形成和展望	杨 涵 姜国纯 (6)
三、永安桥的今昔	张士杰 王凤健 (13)
四、历史悠久的金代石拱桥	辽宁省公路交通史编委会公路篇编写组 (21)
五、“有轨马车”与“有轨人力车”	刘景新 李志奎 (28)
六、苦难中诞生的安东——城子坦公路	张 侠 (32)
七、本桓公路的建设及发展	本溪市公路交通史编写组 许 克 (35)
八、丹东地区交通联运的由来与发展	于维斌 任东生 (43)
九、辽宁省第一条黑色路面公路——旅大南线	大连市交通局编史组 刘吉祯 (47)
十、关于辽宁古道几个地名考异	(53)
十一、方志资料： 沈阳——马三家公路	季万勇 王凤健 (54)
十二、康平三角运输合同始末	高汉显 赵国平 (57)
十三、首创车吨月产万吨公里的红旗列车小队	蒋觉熙 (59)
十四、六十年代鞍山轻便铁路的兴衰	马云九 (62)
十五、法库县登仕堡公社开山劈岭修公路	范光斗 (72)
十六、昌图张家店砖拱桥	张 凯 (74)
十七、本刊第一辑勘误表	(76)
十八、编 后 记	(31)

辽宁省公路交通史主编座谈会简报

一

省公路交通史编委会于1982年10月12日至15日在沈阳召开了全省各市、地编写组主编座谈会。就编写建国后的公路交通史的工作进行了讨论。参加会议的主编、副主编、编辑共47人，会议交流了全省二月编史会议以来的工作情况，讨论了编年大事记和专题的编写要求和编写方法。由于这次会议是在各市、地普遍试写编年大事记和专题的过程中召开的，因而谈得热烈，谈得切题，谈得深刻，相互启发，共得教益。许多同志说，这样的会，如果早两个月开，今天编史的成果会更大。最后，省编委会总编蔡德同志作了总结发言。

二月编史会议以来，全省绝大多数市地，都先后建立和健全了编史写作班子，脱产编写人员均在十人以上，多者达三十余人。他们在搜集史料，编写编年大事记和专题方面，都取得了积极成果。这次会上，大连、沈阳、阜新、丹东、本溪均提出了大事记和专题材料，为开好这次会议作出了贡献。此外，总编室还收到沈阳、丹东、本溪、朝阳、铁岭等市的征求意见的稿件。在资料搜集方面各市、地均已搜集资料数百万字。其中铁岭、朝阳、辽阳等市、地，由于无复印设备，手抄了上百万字的资料。

现在各市、地搜集资料的工作已初步告一段落，进入了编写编年大事记和专题的阶段。全省编写工作在稳步前进。但需指出，还有个别市至今尚未健全脱产编写班子。确定主编人选，这种后进状况，应迅速改变。

二

二月会议确定1982年的任务是搞好资料汇编，1983年成史。并规定资料汇编的内容为：1.资料辑录（即原始资料汇编），2.编年大事记，3.专题，4.长编，5.目录索引五项。

各市、地还按省总编室的要求，抓住了编年大事记和专题的编写及资料整理工作，已取得初步成果。

会议要求各市、地在今年年末要力争多完成一些资料汇编的任务。其中要力争完成本地区，即市、地的编年大事记和一批专题的编写任务。要向本地区交通局党委和省编委会交一批有一定质量的、阶段性的成果。

省编委会总编室除组织编写全省资料汇编外，对送审专题将择优在所编的《参考资料》中发表。

三

编年大事记是编年体的史料，在搜集整理史料的基础上，首先编好编年大事记，将为编写正史创造极为有利的条件。也是编史的阶段性的成果。通过讨论，对编写编年大事记的要求及编写方法明确如下：

(1)、所编的编年大事记，力求写成象《中共党史大事年表》那种性质的，即可以独立成册的史料。在本地区公路交通史未写成以前，可以当简史使用。

它应能反映：

①本地区公路交通发展的概况；

②本地区公路交通发展的特点和重点；

③本地区公路交通重大历史事件之间的因果关系。

(2)、公路交通史是技术经济史，大事记的主线，应是公路交通自身的技术经济的发展过程。并应以交通部门本身的重大事件来表现。对本地区交通事业发展有直接影响的国内外和本地区的重大事件，在大事记中也要反映，但只能用来说明公路交通本身的大事，写在交通部门某一大事条目之内。

(3)、编写编年大事记的程序是：在搜集、整理资料之后，或在搜集、整理资料的过程中，对于被认为是“大事”的资料，摘录成卡（即摘录有关原文），要一事一卡。按时间顺序汇编这种卡片，即是大事记资料辑录（即大事记的原始资料汇编）是编写大事记的根据。经过编者（应由专职主编担任）对本部门的及有关的大事

理解和贯通，理出发展脉络，按编写要求用自己最简练的语言，把所应叙述的历史事件描述出来，即是编年大事记。

(4)、“大事”是指对当地公路交通发展具有重要影响的事件。公路交通本身的大事，大致可归纳为这样几类：

- ①组织机构、体制、主要领导人的重大改变；
- ②有重要影响的新技术、新工艺、新装备的采用；
- ③政府、上级机关、本单位对发展公路交通有重大影响的决策的制定、实施及其成果；
- ④有重要意义的工程建设；
- ⑤生产和建设中发生的有重要影响的事件等等。

(5)、在大事记中对事件描述的深度，以在该条目内能反映所叙事件的本质，并把该事件前因后果交代清楚为宜，力求简明。

(6)、大事记作为史册的一部分，在前面不写序言或引言。如单独成册出版，可写一个介绍背景性的材料，放在前面，还可附本地区的交通图以便于读者全面正确理解大事记的内容，但应力求简明扼要。

四

专题是叙述重大事件始末的史料，或考证、论述某一历史事件的史料，它对考证史实，评价历史事件具有重要作用，是编史的基础材料。

专题的选题是写好专题的首要环节，选题是否适当，在很大程度上决定这个专题是否有用或用处的大小。

选题应注意下述方面的问题：

- ①对发展公路交通事业有里程碑意义的事件；
- ②具有地方色彩的有影响的事件；
- ③对四化建设有借鉴作用的事件；
- ④对子孙后代有教育意义的事件；

选题应多方面征求意见。要照顾到方方面面，省发的编写提纲内容，也是专题选题的内容。

专题的编写程序，也是首先按照写专题的需要制定资料卡片，

即摘录原文，并汇编成专题的资料辑录，再进而编写专题。

专题要力求反映历史事件的本来面目。要从实际出发，实事求是，抓住特点突出重点。把该事物所固有的特征具体形象地反映出来。

专题在确定题目之后可由编辑人员写，也可以用约稿的形式，组织熟悉情况，有写作能力的在职干部编写。

五

总编蔡德同志就提纲、资料整理、资料目录索引、资料辑录、编年大事记、专题、长编、史稿的含意及相互关系作了说明。

提纲首先是搜集资料用的搜集资料提纲。这个提纲的进一步完善便成为长编的编写提纲，再进一步完善便是史稿的编目。这是编史的指导性文件。

资料整理是指根据提纲搜集的资料按时间顺序或按提纲进行分类、立卷、编目，产生资料目录索引，以利于查阅。

资料辑录是指编写大事记、专题或长编之前或编写过程中，针对编写需要摘录的文献资料。也称为原始资料汇编。它是编写历史文件的根据，并起考证史料的作用。

大事记和专题，上文已述，不重复。

长编是按编写提纲汇编的资料，是史稿雏形。

对长编进行锤炼即成史稿。

二月会议我们把资料辑录、编年大事记、专题、长编及资料目录索引五项，统称为资料汇编。

五月总编室提出的以编写编年大事记和专题为中心加强资料的搜集整理，是为了在资料汇编的五项内容中突出编年大事记和专题，使资料搜集工作更加深入，使编写资料辑录更有针对性。

编年大事记、专题是编写长编的基础资料。编年大事记按时间顺序理出重大历史事件的发展脉络，各种专题叙述了各个方面重大事件的始末及经验教训，这就为编写长编提供了半成品。所以我们说，编年大事记是经，各种专题材料是纬，按照编写提纲将这些资料交织就是长编，就是史稿。

作为各编写组的主编，要胸有全局，在抓紧编年大事记和专题编写的同时，还要抓住具有地方特征的编写提纲的制定和修改。以利长编的编写，也有利于专题的选择。省发的提纲只供参考。

编史对我们这些人来说，都是新问题，因此必须勤于学习，勤于思考。既要善于吸取专家的意见，又要从实际出发，不拘成法，勇于探索。这次会就是一个诸葛亮会，大家对提高编史质量提出了许多精辟的见解。这说明同志们在认真的学习和工作，有较深的体会，这是值得我们总编室的同志们学习的。

六

建国后公路交通史的编写，无论编年大事记还是专题，都要以党的十一届六中全会通过的《关于建国以来党的若干历史问题的决议》和党的十二大文献为指导，要组织编写人员认真学习这些文献。

编写专业史正在全国各行各业开展，地方志的编写工作也正在全国各省、市逐步开展，我省地方志的编写虽未全面部署，但必将进行，沈阳市已经着手编纂。编写史志是建设社会主义精神文明建设的重要内容，是为四化建设服务的。我省公路交通史的编写工作已有一定基础，与会同志满怀信心，在党的十二大精神鼓舞下，决心完成各自的资料汇编任务，并创造条件，力争成书。为建设社会主义精神文明作出自己的贡献。

省 总 编 室

一九八二年十月十九日

循环运输法的形成和展望

杨 涵 姜国纯

1952年，沈阳市运输公司为适应经济建设和人民生活对运输的需要，解决货多车少的矛盾，上下协力，创造了以提高汽车里程利用率（即车辆载重行程占总行程的比率）为主要内容的循环运输法。这一运输组织方法的出现和完善，对改进汽车运输管理，降低运输成本，起过重大作用，在全省、全国均产生过积极影响。

一、循环运输法产生的背景

1952年，沈阳市经过反封建把头制度、合并了市内几个经营运输单位，建立了第一个国营运输机构——沈阳市运输公司，有121台汽车。由于缺乏管理经验，各项经济指标完成得很差，如：年平均工作车率65%左右，车日行程96公里左右，里程利用率仅达到51.1%，车吨月产才达到1240吨公里，千吨公里成本高达346元。

由于成本高，汽车运价高于马车运价，用户愿用马车不用汽车，国营汽车的生存受到威胁。当时，中央交通部又提出开展以“安全、四定、车吨月产2,000吨公里”为内容的增产节约运动。因此，改进企业管理，提高运输效率，降低成本，就成为整个企业的迫切要求。

二、循环运输法的产生和形成

1952年冬，公司开展增产节约运动，发动群众献计献策提合理化建议。有些曾在铁路部门工作过的调度员（见附注①），根据铁路部门每天有一个为平衡车货的“十八点”报告的启示，提出要尽可能利用汽车的空驶行程，把过去见货配车的简单调车方法，改为在制定行车计划前，集中全部货源，根据货源的流量、流向，本着空驶尽量少，第一次装车和最后一次卸车距离车库尽量近的原则，采取分组循环配

车。在试行中，效率有所提高，但由于初搞，调度员对收发货单位的休息日和上下班时间不清，装卸现场情况不明，以及司机和装卸工执行计划不认真，车辆技术管理差，中途坏车等原因，往往造成车次落空，打乱循环运输法计划，也有些货运由于运输时间不同而不能充分利用。

对于这样一些问题，主管生产的王平副经理与调度、业务人员共同探讨研究解决办法，还下现场观察循环运输的计划执行情况，了解各方面存在的问题，进而采取了一些果断措施。

首先，调整和加强了生产指挥机构，充实货源管理，车辆调度，装卸现场等部门的人力，使他们能更好地协同起来。其次，开展了各科室的百分红旗竞赛，对每项工作，根据完成情况记分，加强了工作人员的责任感和各环节的协调；第三，东北区运输总公司1951年曾提出建立“托运计划”制度，一直未能执行，根据组织循环运输法的需要，经请示市府建立了托运计划制度，由市财政经济委员会组织执行。规定对提报托运计划单位，在运输上予以优先保证，对不提托运计划的要收取计划外加成费，这对组织提前错后运输，合理调车提供了有利条件。通过一系列的改进，循环运输法初见眉目，1951年3月19日，中华全国总工会的机关报，《工人日报》对循环运输法作了长篇报道，并发表了题为《改善城市运输管理提高运输效率》的社论。

1953年10月，交通部公路总局和中国公路运输工会，在沈阳召开全国十九个大中城市运输公司领导 and 业务人员参加的循环运输法座谈会时，循环运输法已取得了明显效果（见附注②）。1953年1—9月统计，里程利用率已由1952年的51.1%提高到60.6%，9月份为68%，千吨公里成本由346元降为311元，平均车吨月产提高到1583.8吨公里比上年同期提高75.4%。由于降低了成本，连续两次降低运价，第一次降低11.5%，第二次降低4.9%。与会同志肯定这一组织车辆运行的方法，并提出了许多完善循环运输法的有益建议。如进一步完善手续制度；发展了调车图板作业，即用不同形状不同颜色的货签来标志不同货物。通过图板，对全市货物流量流向一目了然，以利组织循环运输。会后全国各大城市都进行了推广。

随着运量的日益增加，运输过程中的变化越来越复杂。营运调

度机构人员虽然增加，但全市各装卸现场的实际情况仍难全面掌握，常有计划落空现象；受理货运的各办事处，既向国营汽车提供货源，又管理自己经营的一些马车，因此他们往往出于本位主义，把一些适合汽车运输的货物化整为零，分配给马车承运，影响循环运输的正常组织工作，汽车库集中在砂山一处，很多货运无法就近出车，出入库空驶过大。因此，1954年又对管理机构进行了一次改革（见附注③），公司成立了营运室，下设受理、调度、检查三个组。受理组负责弄清货运的各方面情况，提供给调度，检查组检查运输执行情况，发现问题及时向调度反映。这就大大减少了调度的盲目性。不久又改营运室为总调度室，由副经理王平任主任，下设计划平衡组、车辆调度组、检查组和营业组密切了各环节的协调。与此同时，把各办事处改为营业所，由总调度室直接领导一切货源由公司总调度室统一平衡，适合胶车和汽车运输的货运，统一调剂，使货运更加集中，分配更加合理。

取消了国营运输部，在市内几个区分建车队，使各种货物都能就近调车，就近入库，大大减少了出入库空驶。

1954年8月中国公路工会在北戴河基层工作会议上，又向全国运输企业推广了这一经验。

1954年10月省交通厅成立后派了工作组，具体帮助总结，并在全省进一步进行推广。

1956年市交通运输管理局成立，由于社会主义改造后，全市有数以百计的胶车和马车、三轮车合作社，这些需要单独管理。因而在省属沈阳地区运输公司之外，又成立了一个沈阳市运输公司，形成分散受理托运货物争夺货源的局面，使里程利用率下降，直至1958年1月地区公司下放归沈阳市，才又统一起来。

1960年辽宁大学数学系教师吴世培等廿余位师生和省交通厅蔡德同志先后到公司蹲点探索用运筹学数学方法，分析车辆调度的合理性。用线性规划表上作业和图上作业法编制最优调车方案，这是循环运输法从经验作业走向科学作业的一大进步。但是由于计算方法较繁，而又缺乏先进的计算工具，加上调度员文化水平较低，当时轻视科学的思想又流行，使循环运输法没有得到进一步提高。不过，由于各方面的努力，这一年的平均里程利用率却达到66.2%，

(见附注④)，这是沈阳市运输公司历史上里程利用率的高峰。

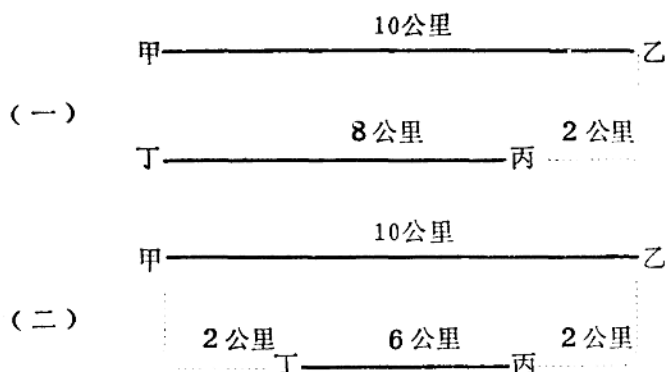
这一时期，从货源组织，调车技能，计划执行，组织领导等方面都围绕循环运输法加以改进和完善，即企业管理的各个方面都有所改善。但在调度技能方面没有能够跃上科学计算方法的阶梯。

从1953年至1964年12年中，里程利用率平均达到59.5%，比1952年提高8.4%，根据沈阳市的条件里程利用率提高1%，运输成本可降低1.4%，其成果是显著的。

三、循环运输法的几种基本调车方法

1、对流运输（如图）

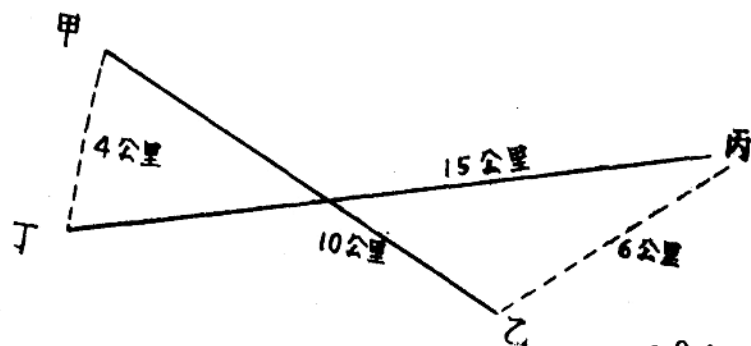
主要在同一路线上两组相向运输的货运，由一组车往复运，中间除出入库外没有空驶。但也经常有这样的货运：两组相向的货运在同一条线上，而不是同一起止运地装卸，也均列入对流运输。如：



第一组，里程利用率为90%

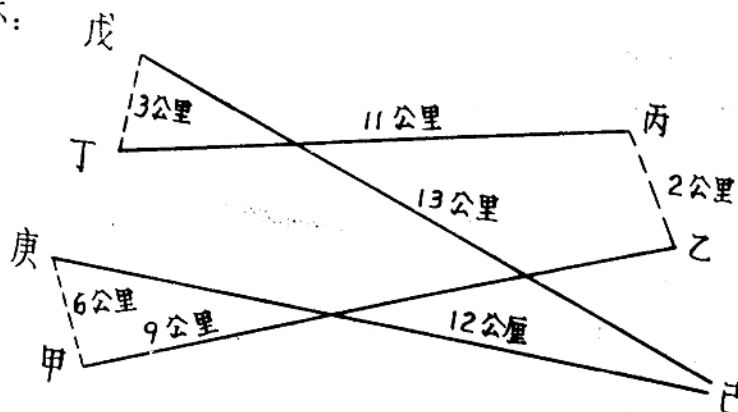
第二组，里程利用率为80%

2、交叉运输：



派一组车由甲地装货至乙地卸，空驶6公里，至丙地装货到丁地卸货，共空驶10公里。里程利用率可提高到71.4%，如派两组车，则空驶25公里。交叉角越大，里程利用率越低，但只要空驶距离小于载运距离，均可利用。

3、连续循环：



上图为四组货运。即甲乙、丙丁、戊己、己庚。如派四组车运输，载重45公里，加上出入库空驶，里程利用率不足50%。如派一组车按循环运输计划运送则载重为45公里，空驶为11公里，总行程为56公里，里程利用率可达80%，提高了30%。

上述几种组织车辆循环运输方法是简化了的示意性质的，忽略了出入库空驶及实际复杂的运输条件和效率的综合计算。（本文不详述）

四、循环运输法的曲折

1964年随着胶车合作社发展为独立的集体汽车运输公司和胶车运输公司，又形成和国营汽车运输公司争夺货源，分散受理的局面。可利用的货源条件被拆散，全市汽车里程利用率下降。为提高车辆利用效率，市交通局成立了市局直接领导的货运管理总站，实行统一受理货源，统一调配车辆，使循环运输法得以继续推行。在文革期间，许多规章制度被取消，许多熟悉情况掌握循环运输调车技巧的调度员被迫下放或调离。以凭经验进行调度作业的循环运输法，不能不遭到重大损害。但沈阳市货运总站的机构仍然存在，其生产职能仍在起作用，即在货源及调度统一掌握的情况下，尽管有文革期间的种种不利影响在，1965年至1978年十四年间，其里程利用率年

平均值仍保持在54.4%左右。

交通系统从1952年开展的安全、四定、车吨月产2,000吨公里运动至1958年发展为安全、节约、车吨月产万吨公里运动(包括挂车产量),追求吨公里的倾向比较普遍。由于车种、车型多样化,适应循环运输的货源条件越来越受限制。调度员为了提高里程利用率,时常把能够循环利用的待运量提前运输,而许多不能循环而又急运的货物,却不能及时运出,遭到用户的反对。

运输企业多年来独家经营,官商作风严重,特别是车少货多时,服务质量不好,运输不及时,用户意见很多,加上其他原因社会车辆猛增,沈阳市专业汽车至1981年末在汽车总数中所占比重下降至7%,在车多货少情况下专业运输车辆发展困难。因此改变官商作风,提高服务质量是专业运输企业求发展的迫切问题。

市交通局采用开展车队之间的竞争的方法来激发基层车队的积极性,以克服官商作风和提高服务质量。因此1978年决定撤销市局直属的货运总站,将货源受理,调度权直接放到车队,实际上是将车队改变成独立的运输企业。在全市形成数十个车队争夺货源的局面。虽然在改进服务质量方面取得很大成绩,但使利用全市货源条件组织循环运输的可能性却大大减弱了。加上“文革”期间所造成的损害未能恢复,循环运输法在沈阳市已失去应有的效力。车队调度员虽然力图按循环运输法作业,但限于货源条件,终于难展宏图。据1979年至1981年的四年统计,沈阳市汽车里程利用率又回到了1952年以前的水平,即50%左右。

五、对循环运输法的展望

循环运输法在沈阳市经历了由产生到兴盛又到衰弱的发展过程。因而有人认为循环运输法是一定历史条件下的产物,现在情况变了,不适用了。也有人认为循环运输法和服务质量是对立的,搞循环运输法,服务质量好不了。也有人认为汽车运输业也要搞企业间的竞争,不搞循环运输法也能提高运输经济效益。

这些议论都有一定道理,但都属于对循环运输法缺乏本质的了解。我们认为:循环运输法是社会主义运输企业在满足用户对运输

需要的前提下，合理利用货源条件，提高车辆实载行程在总行程中的比重，以提高车辆运用效率，降低运输成本的组织车辆运输的方法，这是符合社会主义经济规律的。既不会过时，也不会和运输质量对立。也不应妨碍运输企业实行符合运输特点的经济责任制。

卅年来循环运输法的实践表明，循环运输法能否取得实效，取决于：

1、货源讯息能较大范围的集中，并拥有按循环运输法的要求组织车辆运行的方法和手段；

2、要有保证运输作业计划（即符合循环运输法要求的调度计划）实现的组织系统及运输车辆；

3、要有一批熟悉本地区运输情况的，能执行党的政策和有车辆调度技能的调度人员。

循环运输法的创立，是以经验作业为基础的，随着车数和车辆类型的增多，运量的增大，货物条件，装卸条件，运输方法的变化，组织循环运输的调度作业愈来愈复杂。找出最优调车方案，远非手工经验作业所能完成。因此在一个地区统一货源受理和调度作业将不得不向先进的计算技术和数据处理技术过渡。处理计划执行过程中发生的问题，将采用无线电技术。这些技术在工业发达的国家里，已经得到运用，在我国铁路调度作业亦已开始使用。循环运输法也将随着科技的采用，由定性分析的调度作业（凭经验定量）变为在满足用户需要的前提下对车辆运行进行综合效率计算的定量分析作业。循环运输法将以新的姿态为提高运输企业的经济效益和社会经济效益立功，为四化立功。

注：

①当时的主要调度员是：商德、王昭安、靳乃和

②循环运输法座谈会第一号局报——沈阳市运输公司永久档案18号

③改进沈阳市运输公司组织机构方案——沈阳市运输公司永久档案29号

④沈阳市交通局统计资料汇编（数字均来自此汇编）。

（蔡 德审订）

永 安 桥 的 今 昔

辽宁省公路交通史编委会公路篇编写组
沈阳市交通局公路交通史志编写办公室

编者按：

这篇稿，是在省公路编写组和沈阳市公路交通史志编写办公室初稿的基础上进行整理的。原稿由张士杰、王凤健两同志执笔；沈阳市于洪区公路段季万勇同志对永安桥作了大量的调查，挖验考证，搜集资料；谭恩林、张侠两同志也参与了资料的纂辑工作。

一、概 况

永安桥，俗称大石桥。在沈阳城西，距城15公里，即现在沈阳市于洪区马三家子公社永安大队永安村东头。该桥建于公元1641年，迄今已三百四十余年。

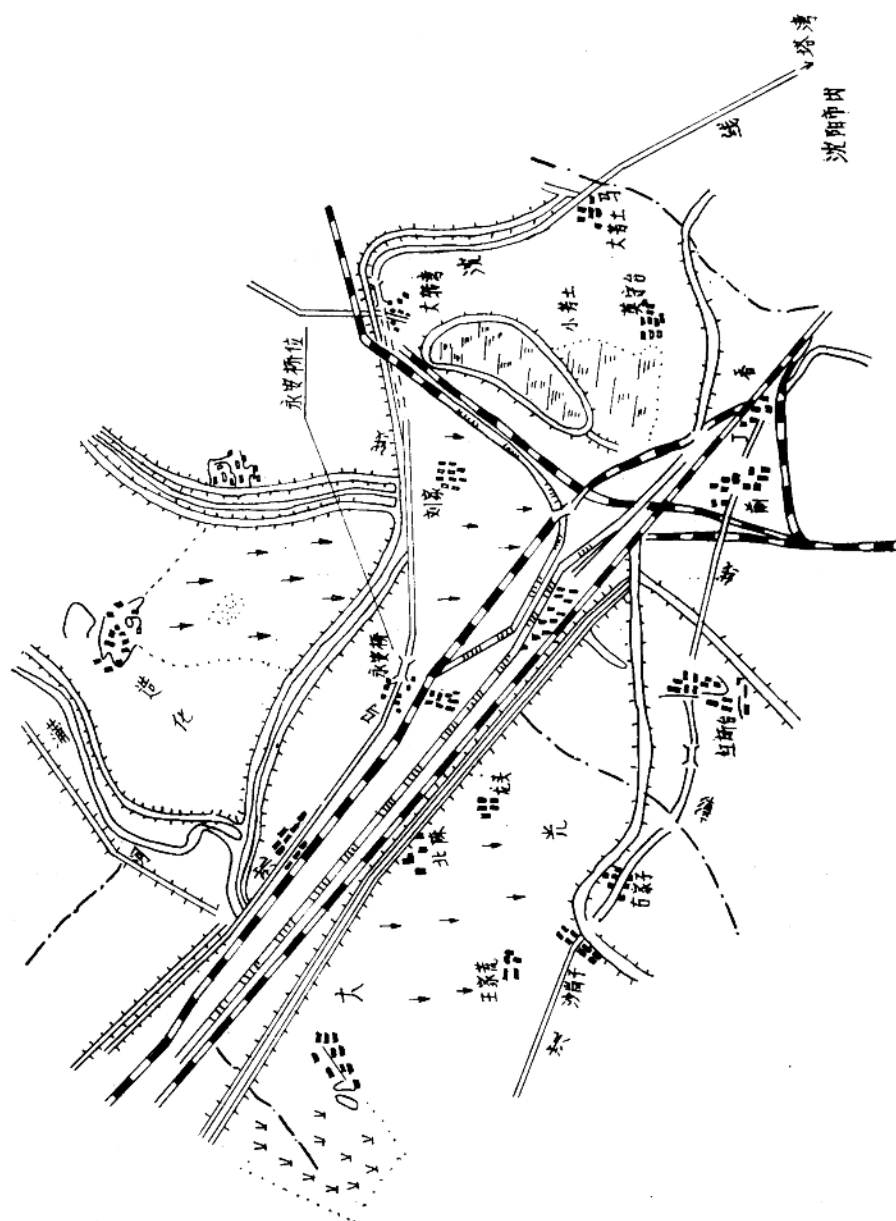
永安桥原建于蒲河之上，后因河道自然变迁以及引水灌溉等原因，蒲河已不通过桥下，河道在桥上游（北方）五十余米处折向西北，与公路并行。该桥已成旱桥，只汛期稍有溪流，现可通行20吨载重汽车，交通较前更加繁忙。桥址情况见图（1）。

永安桥是我国较早的一座砖拱桥。

该桥是满清入关前修建，由盛京（今之沈阳）过辽西一带进关大路（史称垒道）时建造的。是我省重点保护文物之一。

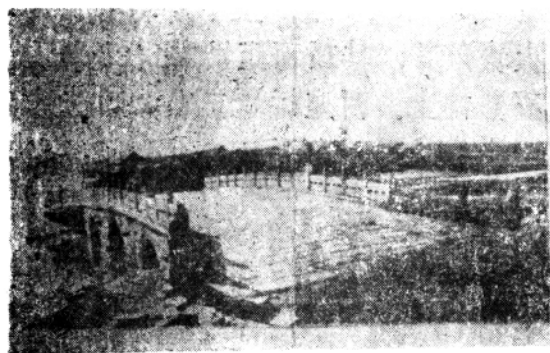
二、建 筑 结 构

永安桥为三孔，全长32.12米石桥砖拱。桥面用条石铺砌，中



永安桥位置图 1:5000

宽8.5米，两端各宽12米（见照片（1））。



（1） 永安桥全景（由东往西）

1963年8月摄

（一） 拱 圈：

中孔拱净跨为3.77米，拱矢高为2.05米，两边孔拱净跨为3.43及3.47米，拱矢高为1.83米，基本上为半圆无铰等截面圆弧拱。（见照片（2））。拱圈是双层石砖（规格为 $37 \times 18 \times 10$ 厘米），用白灰浆砌成的。拱圈外侧面用料石镶面，料石规格：宽30至32厘米，长70



（2） 中孔拱及两边孔拱

至110厘米，厚32厘米。并用七根铁拉杆与拱圈连锁、在中孔上下游拱圈镶面石上，均浮雕二龙戏珠（见照片（3））。



（3） 中孔拱圈

1982年11月江春峰摄