

青 县
公 路 交 通 史
(公 路 篇)

新
子
知
船
PDE

前 言

盩厔县公路交通史公路篇编写工作，根据省、市有关文件精神精神和市交通局于一九八一年十二月十五日召开的编史工作会议的布署，在省、市、县政府和有关部门的领导和指导下，自一九八一年十二月下旬开始到一九八二年九月三十日历时九个月时间，经查阅省、市、县有关资料 and 收集内部资料，以及召开老同志回忆座谈、收集、整理等步骤，经过多次修改，已编写一部公路交通史公路篇资料成果。其中选写全县三十二年来公路发展概况，简述了建国前公路状况。专题论述，并包含有路线、方针、政策、任务、特点、数字、工作方法以及经验教训等内容，共分十一章四十五节达五万多字。在编写过程中，以史料为依据，立足于史实，认真负责，实事求是的精神，尽而力争达到细致、科学、系统的编写要求。虽经责任编辑者和有关同志的具体帮助下，但缺点和不足必然在所难免，谨希批评指正。

盩厔县交通局公路交通史编写组
一九八二年九月三十日

目 录

第一章 总 论

- 1、 善县的建制沿革.....1
- 2、 三十二年来公路发展概况.....2
- 3、 公路建设的方针政策.....6
- 4、 工程技术的发展概况.....9
- 5、 养护里程的增长.....9
- 6、 公路机构发展概况.....10

第二章 各时期的公路论述

- 1、 经济恢复时期 (1949~1952).....13
- 2、 第一个五年计划期间 (1953~1957).....15
- 3、 第二个五年计划期间 (1958~1962).....22
- 4、 国民经济调整时期 (1963~1965).....24
- 5、 “文化大革命”时期 (1966~1975).....27
- 6、 调整整顿时期 (1976~1980).....29

第三章 公路规划与计划

- 1、 公路路况普查.....34
- 2、 公路水毁情况调查.....35
- 3、 桥梁防震加固.....36

4、交通运输网规划	37
5 盩厔县地方道路十年规划	38
6、年度计划	39

第四章 工程技术

1、桥梁结构形式的发展	40
2、路面与基层结构的发展	41
3、下部工程结构的发展	42
4、建桥技术的发展	42

第五章 测设与施工

1、设计工作	42
2、审 批	43
3、施 工	43

第六章 养路技术的发展

1、土路的改善	44
2、磨 耗 层	44
3、保 护 层	45
4、翻浆的防治	45
5、水毁的防治	45
6、养路机械化半机械化	46
7、绿 化	48
8、水 毁	49

第七章 综合管理	
1、计划管理	51
2、技术管理	52
3、财务管理	52
4、养路费征收	53
第八章 以工以农制度养护地方公路和修建桥梁情况	
1、组织群众道班养好地方公路	56
2、专业与群众相结合修建桥梁情况	61
第九章 养路生产管理工作	
1、计划编制	64
2、五定五保	65
3、业务下道班	66
4、奖 励	66
第十章 重要公路和桥梁建设始末	
1、重要公路	68
2、重要桥梁	79
第十一章 重要人物（县劳动模范）	87
附大事年表	89

盖县公路交通史资料汇编

公 路 篇

第一章 总 论

第一节、盖县的建制沿革

盖县位于渤海湾东岸，北纬40度，东径122度，总面积为3,118平方公里。东部群山环绕，多丘陵高地，西部沿海，中部平原。县内有五大河流，即：大清河、碧流河、沙河、熊岳河、浮渡河。中长铁路及沈旅公路贯穿南北，盖庄公路则西北东南直通山区。凤盖、兴熊、北土、熊城公路与干支线相连接，已构成全县的道路网。县内有32个人民公社、5个国营农场、两个镇，人口达81.8万人。现有各级公路639.8公里。

盖县有着悠久的历史，周期盖县属幽州领辖。在265年晋统一中国后到644年，唐太宗举兵征东盖县为建安县。668年改为原州。从1195年改为盖州。1664年改明代的盖州卫为盖平县，隶属奉天府。“九一八”事变后县隶属伪奉天省。1946年解放，成立盖平县民主政府。1946年6月在东部设万福县（今万福公社）。1947年设17个区政府。1948年撤销万福县并入盖县，隶属辽东省政府。1949年5月下设24个区。1950年16个区。1951年6月将16个区划并为12个区。1954年辽东、辽西合并为辽宁省，盖县归辽阳专署管辖。1956年3月将汤池、接官区全部和高屯、团甸区部分村划归营口县。此时将10个区并为5个区，建立67个乡人民委员会。1958年又划并为32个乡。1958年10月人民公社化，政社合一，县设13个大队，后又改为13个人民公社。1961年5月又划

分31个人民公社。1980年4月从榜式公社水库东新建一个大唐沟公社。

第二节、三十二年来公路发展概况

盖县的公路状况。“九一八”事变后，日伪统治时期，由于农村自然经济的彻底崩溃，商品粮食和经济作物日益增多，运往城市的货物随之增长，此时出现了为日伪工业运送矿建材料的运输车辆，这样的运输工具铁轮车已满足不了运量增长的需要，农村就出现了胶轮车。日寇为了加速搜刮农村物资资源，在1937年至1942年先后修了15条警备道，以适应汽车和胶车的通行，巩固其统治。在那个当时，由于这些道路是采取由伪警察机关强迫群众修建起来的，虽然有了路型，但仍是利用原有道路改建的。弯急、陡、路窄都没有消灭，跨河处均未修桥，路基低洼，没有摆脱水的威力。因此，平时汽车难以通行，雨季则断绝交通。在此期间日伪政府为了加强统治和搜刮矿建材料，由伪国道局在盖县境内修建了盖平至熊岳，盖平至庄河两条国道和大石桥线。并由建设科修建了万福至卧龙泉矿山一条专用公路。这些道路的形成，使我县交通有了改变。出现由盖平通往庄河和由大石桥通往岫岩的客运班车。

在管理机构上，所有警备道都归警察署管理，督促各屯定期整修养护，按屯划段包干。1943年后，则由县公署建设科道路股专管县内道路的养修。内设职员十五、六人。有股长、技术员和管理养护人员。股长是技术担任（属委任官，相当于现在的国家干部助理工程师一级）技术员则属地方事业职员，一般管理人员多为技术员补和伊员职称。

“九三”抗战胜利后，由于国民党的腐败统治，只顾卖国打内战，对道路不修不养。因此，使原有道路遭到严重破坏。路基翻浆，桥涵坍塌，致使县内无一条完整公路，经常出现交通堵塞现象。当时敌伪所派

留下来的400多公里道路中能达到常年晴雨通车的，仅有盖、熊两镇内柏油路约6公里。其余只能勉强维持季节通车。城乡交通非常不便，山区人民生产、生活均受到很大影响。山区的农村产品由于运不到城市而减少收入降低了生活，而城市还得不到及时供应。如邢家沟由于交通堵塞，所生产的土付产品运不出来，农民反映说：平原缺烧柴，山沟柴草烂，山西人民吃干饭，山东人民饿粥咽。这充分说明了反动统治的腐败政治给人民带来的痛苦。矿洞沟地区由于偏岭一岭之隔，山区许多宝藏都运不出来，生产和生活都很困难。

解放后我县人民在党的正确领导下，发扬了广大群众修桥补路的光荣传统，早在1949年县政府即贯彻了东北行政委员会制订的“东北公路养护路暂行办法”建立了养修机构。县民政科设公路股，各区成立养路委员会，领导全县各区、镇进行公路整修。

1950年开始经济恢复时期，盖平县人民政府设交通科，各区设交通助理，各村设一名交通委员，进行道路的修建与养护。在这一期间除辽东省国道工程队对沈大线进行彻底改建外，并由区镇发动群众修建了桥梁8座76米，同时对偏岭、秀才岭、大陡岭、小陡岭、望海寨等5处进行了开山筑路。开岭1、6公里。通车里程已由1949年的404公里到1952年增到499公里。通车里程为建国当时的23%。有路面里程达192公里，占通车里程的38.5%。每百平方公里有公路16公里。

从1953年第一个五年计划期间起，除中央交通部第四工程局对章庄公路进行彻底改建外，着重依靠群众开辟了屈岭、土岭、水峪岭、偏岭、七盘岭等10处开岭工程计29公里。新筑路基22公里，~~桥梁~~和改建桥梁26座563米。1957年末公路通车里程为487公里，养护里程为122公里，占通车里程的25%。有路面里程

为190公里。（比1952年减少2公里柏油路）。占通车里程的39%，每百平方公里有公路15.6公里。

1958年开始至1962年，第二个五年计划期间，我县的公路建设在党的总路线方针照耀下，贯彻了交通部提出的“全党全民办交通”和“地群普”的交通建设方针。特别是1958年大跃进实现人民公社化以后，为适应形势发展的需要，发挥了群众修路的积极性。在这一期间修建了九寨至砬石矿铁路路基8公里。为了保证运输的需要，开展了大办地方铁路的群众运动。在1960年5月间，全县大办地方铁路的群众运动已经形成高潮。仅3个月时间，共建成地方铁路20条、长18公里。加上1959年以前建成的12条8公里，总计32条26公里。（其中工矿修建29条12公里，公社修建了3条14公里）。并开辟了滚马岭、洼岭等19处。新建和改建桥梁43座185米，修建路基45公里。随着公路建设的迅速发展，适应运输对公路的需要。根据中央所提出的专业队伍和群众运动相结合两条腿走路的方针和县办县指导的管理经验，除沈阳至旅顺、普县至庄河两条公路进行专业养护外，对普县至凤城、熊岳至北阳公路这两条县道150多里，建立了3个养路工区。有道工15人，群众养路队员162人，实行通养共养。1960年贯彻分级管理的原则，将沈阳至旅顺公路上收归省直辽州养路段管养。到1962年末，有养路职工159人。公路通车里程为526公里，养护里程为382公里，占通车里程的72.6%。有路面里程达267公里，占通车里程的50%。每百平方公里有公路16.9公里。

从1963至1965年三年调整时期，我县公路养修工作，是根据中央提出的“以农业为基础，以工业为主导”和贯彻“调整、巩固、充实、提高”的八字方针，并贯彻了“切实整顿，加强养护，添

极恢复，逐步改善”的公路建设与养护的方针。对现有公路状况进行了调查。特别是晋县至风城、熊岳至北阳、普兰店至熊岳公路，由于管理工作不善，有相当大的一部分公路受水毁或被农田吃掉，失修失养，未能及时恢复原状。因此，道路标准低，质量差，薄弱环节多，有的道路只剩3米多宽，连行单车都有困难。在三年调整时期，贯彻了总方针和公路养护十六字方针以及省、市颁发的民工建勤条例，恢复使用了民工建勤，调整了养路队伍，对几条质量差的路线进行了整修。在公路建设上采取民办公助的形式，恢复了多年失修的公路路基。本着养修并举，养修结合，以养为主的原则，经县委、县人委批准抽调建勤代表工242人，组成了36个群众养路道班，充分发挥了养路工人的积极性，提高了公路质量，增强了通车能力。1965年末有养路职工117人，群众代表工292人。公路通车里程496公里，养路里程为427公里，占通车里程的86.3%。有路面里程266公里，占通车里程的52%。新建和改建桥梁22座674米（其中修建大桥2座335米）。每百平方公里有公路15.9公里。

在10年动乱期间，（1966~1975年）在公路建设事业上，领导班子瘫痪，工程技术人员下放，规章制度被破坏，生产也遭到不同程度的掠夺。在山、水、田、林、路综合治理中，公路任意改线，降低了公路标准，使我县在公路建设和养护上同其他战线一样遭到极左路线的干扰和破坏。但从我县主管公路养路段领导班子，坚持了奋发图强，自力更生的革命精神，始终没有放弃公路修养与养护工作。在这个时期新建和改建路基227公里，开岭4处，新建黑色路面120公里，修建和改建桥梁102座3714米，（其中大桥7座1190米）。到1975年末有养路职工477人（其中代表工203人）。通车里程为560公里，养路里程560公里，占

路面里程266公里，占通车里程的46.4%。每百平方公里有公路18.4公里。

在粉碎“四人帮”以后，第五个五年计划时期，晋县的公路养修工作和其他战线一样，批判了极左路线，解放了思想，坚持了四项基本原则。特别是在党的十二届三中全会之后，我们把工作重点转移到社会主义现代化建设上来，要把国民经济搞上去。认识到交通运输事业在发展国民经济中的地位。养修好公路是为四化建设铺平道路。几年来在党的三中全会精神指引下，在四化的征途中，公路事业发展情况是：1980年有职工616人（其中大集体工人261人）代表工87人。公路通车里程639.8公里，养护里程639.8公里，有路面里程639.8公里（其中垫路面135.9公里）。新建和改建桥梁20座474.2米，新建和改建垫路面90多公里。每百平方公里有公路20.7公里。

第三节、公路建设的方针政策

一、贯彻了中央交通部提出的“全党全民办交通”和“地县管”的交通建设方针。

1958至1962年间，发动了48,600多个劳动工日和4,200多个车工日修建了路基45公里，开山19处33公里，新建和改建桥梁43座185米，油涧41处。养护里程由1957年的122公里增到382公里，通车里程已由487公里增加到526公里。并修建了九泰至砭石矿铁路路基8公里，修建了轻便铁路21公里。

二、贯彻“切实整顿，加强养护，积极恢复，逐步改善”的方针。

1963年按着这一方针加强了公路养护，组织群众道班30多个，养路劳动代表工由106人增到292人。加铺磨耗层110公里，铺

简易路面30多公里，恢复了水坑、壕。

三、贯彻石油管道和天然气管道与公路相互关系的若干规定。

青县境内沈阳至旅顺公路附近设置石油管道时与公路交叉穿越路基。经县管道工程指挥部共同协商，按原标准对方拨款由养路段承担修复。凡顺沿公路两侧平行线埋设的都按要求设置的。

四、贯彻辽革发(1978)关于颁发《辽宁省公路路产保护奖惩办法》的通知。

我县根据上级有关规定和通知精神，为宣传群众，教育群众，我县印了一千多本小册子发到全县各企事业单位、学校、人民公社、农场、生产大队、生产队、县保卫股有管理政工作人员。

五、贯彻执行了中央、省、市、县有关公路建设方面的方针政策。

1、1949年建交字14号制订东北公路管理费征收暂行办法令。

2、1949年公路桥梁修复的总方针是：根据目前，人力、物力将所有公路同时彻底翻修，实不可能，只能有重点的分期修复遵循今天全东北发展生产，支援全国战争的总方针。

3、1955年整修方针是：继续贯彻大力依靠地方党政、依靠群众养好公路的方针。

4、1956年交通方针是：依靠群众，就地取材，因地制宜适应经济方针，贯彻“先学普及然后提高”的技术政策。

5、1955年11月29日(55)国六交字第153号，国务院关于“改进民工建勤养护公路修建地方道路”的指示。

6、1956年2月2日辽(56)工业字第552号，辽宁省人民委员会为颁发“遵省义务建勤养护公路修建地方道路实施办法”。

7、1956年11月25日辽宁省人民委员会颁发辽宁省义务劳动有关伤亡、抚恤、补偿、奖励、及公用开支暂行办法。

8、1956年3月交公养(56)字第73号中华人民共和国交通部公路绿化暂行办法。

9、1960年交通运输方针是：大力贯彻“地普普”的方针，本着新建与改建并举，普及与提高相结合的原则，加速现有公路的技术改造，大力修建山区道路。

10、1962年6月15日中发(62)305号，中共中央国务院关于加强公路养护和管理工作的指示。

11、1963年9月5日(63)辽交公董字1114号，辽宁省交通厅颁发“辽宁省公路路产保护奖励办法草案”的通知。

12、1963年 月 日营(63)交陈字第12号，营口市人民委员会关于加强公路养护和管理的布告。

13、1963年4月 日国计春字304号，国务院批转国家计划委员会交通部关于公路水毁的修复和防治问题的报告。

14、1964年2月25日交劳计(64)字第77号，中华人民共和国交通部为颁发试行汽车运输企业定员标准和公路养护定员标准(试行草案)。

15、1967年 月 日营交(67)公字第1号，营口市交通局公路处关于布置1966年公路养护年报业务报表的通知。

16、1963年 月 日辽交公董字第05号辽宁省交通厅颁发“辽宁省公路绿化办法(草案)”的通知。

17、1972年10月17日辽革发(1972)201号，辽宁省革命委员会关于颁发“辽宁省公路养路费征收暂行办法”的通知。

18、1973年 月 日辽革发(1973)125号，营县

革命委员会关于进一步贯彻养路费征收工作的通知

19、1969年的公路养护建设方针是：遵照毛主席提出的“备战、备荒、为人民”的伟大指示和继续贯彻“养修并举，以养为主”的方针。

20、1977年1月6日省关于加强公路树木采伐更新管理工作的通知。

21、1963年 月 日营(63)交路字第12号。营口市人民委员会关于加强公路养护和管理的布告。

22、1978年5月3日辽交公字(1978)第142号。辽宁省交通局关于颁发辽宁省公路路况等级评定办法(试行草案)的通知。

23、1978年7月3日辽交公字(1978)第263号。辽宁省交通局关于颁发《辽宁省公路养护与管理暂行规定》。

24、1979年 月 日营革发(1979)126号。营县革命委员会关于加强公路管理维护交通安全的通知。

第四节、工程技术的发展概况

一、桥梁工程

新建和改建桥梁是从1963年开始修了一座联合梁桥。1965年开始修建石桥，结构由小跨径5米发展到大跨径40米，由重力式沿革为轻型式。1967年开始修双曲拱桥。1973年修两墩版拱桥。

二、设计与施工

从1963年成立中修队开始，修各种形式桥梁自行设计自己施工。由中小桥发展到百米以上大桥。黑色路面从设计到施工。

第五节、养护里程的增长

1953年养护68公里，1964年养护110公里，1955年养护122公里，1956至1957年养护122公里，1958

年至1959年养护272公里。1960年养护186公里(沈大线交省直抄管养,薛屯至卧龙泉公社划为专用公路)。1961年养护183公里(减少里程原因西关至车站3公里)。1962年养护382公里。比1957年增长2.13倍。1963至1965年养护427、5公里。比1962年增长11.9%。1966至1975年养护570、7公里。比1965年增长34.4%。1979至1980年养护639、8公里。比1975年增长12.1%。

二、养路队伍和设备的增长

1953年由东北公路管理总局音平养路段在沈阳至旅顺公路设6个道班,到1957^年设3个工区8个道班,有养路职工78人,大版车3台,驢马6匹。1962年5个工区22个道班,有职工159人,下设一个养路机具修造厂,有大版车10台,驢马32匹。1965年9个工区36个道班,有职工409人,汽车一台,一个中修队,大版车6台,驢马22匹。1975年9个工区47个道班,有职工606人(包括代表工47人)。1980年末有9个工区47个道班,有职工616人(其中大集体工人261人代表工87人)。一个中修队,一个汽车队,有汽车14台,一个油站,一个苗卜,手扶式液青洒布车4台,拖拉机57台,压路机6台。

建筑面积:总订为10,294.2平方米。(其中段部1,031平方米,道班房3^栋,4,560.6平方米,家属房15栋2,991平方米,油站227.8平方米,中修队150平方米,汽车队1,069.8平方米,苗卜164平方米。

第六节:公路机构发展概况

1953年4月东北公路管理总局沈大线海城养路总段音平

分段。段长张植福，技术段长单凤梧。设一个工区6个道班。

1954年辽宁省公路管理局盖平养路段。段长张植福，技术段长钱钊章。设3个工区13个道班。

1955年辽宁省公路管理局盖平养路段。段长张植福，技术段长王占岐。设3个工区9个道班。

同年8月辽宁省公路管理局盖平养路段撤销，合并盖平县人民政府交通科。科长王心意，张植福。设3个工区5个道班。

1956年4月，袁丕同志调入科内主持工作。付科长张植福。下设3个工区8个道班。

1957年盖平县人民委员会交通科。科长袁丕，付科长张植福。下设3个工区8个道班。

1958年盖平县人民公社工交部交通科。科长袁丕，付科长孙成有。下设3个工区8个道班。

1959年盖平县人民公社工交部交通科公路管理段。段长张植福。下设6个工区19个道班，一个机具修造厂。

1960年盖平县交通运输局公路工程队。队长杜本良。下设5个工区14个道班，一个机具修造厂。

1961年盖平县交通运输局公路管理段。段长张志全，付段长杜本良。下设5个工区14个道班。

1962年盖平县公路管理段。段长张志全，付段长杜本良。下设5个工区22个道班，一个机具修造厂。

1963年盖平县公路管理段。段长张志全，付段长杜本良。下设6个工区22个道班，一个机具修造厂。

1964年盖平县公路管理段。段长杜玉武，付段长张志全。下设6个工区28个道班，一个机具修造厂，一个中修队。

1965年晋平县公路管理段。段长杜玉武，付段长张志圣。下设9个工区36个道班，一个机具修配厂，一个中修队。

1966年晋县公路管理段。段长杜玉武，付段长张志圣。下设7个工区，34个道班，一个机具修配厂，一个中修队，一个油站。

1967年晋县公路管理段。段长杜玉武。下设7个工区37个道班，一个机具修配厂，一个中修队，一个油站。

1968年晋平县公路管理段。段长杜玉武，付段长张相福，下设7个工区46个道班，一个机具维修车间，一个中修队。

1969年晋县公路管理段革命委员会。主任杜玉武，付主任张相福。下设8个工区46个道班，一个机具维修车间，一个中修队，一个油站。

1970至1971年晋县公路管理段革命委员会主任李永会付主任、曹际芝。下设7个工区44个道班，一个机具修配车间，一个中修队，一个油站。

1972年晋县公路管理段革命委员会。主任李永会，付主任曹际芝。下设7个工区46个道班，一个中修队，一个油站。

1973年晋县公路管理段革命委员会。主任杜玉武，付主任焦正久。下设8个工区46个道班，一个中修队，一个油站。

1974至1975年晋县公路管理段革命委员会。主任杜玉武，付主任韩跃忠。下设9个工区47个道班，一个中修队，一个汽车队，一个油站。

1976年晋县公路管理段革命委员会。主任袁丕，付主任韩跃忠。下设7个工区，45个道班，一个中修队，一个汽车队，一个油站。

1977年晋县公路管理段革命委员会。主任袁丕，付主任张玉