

桓 仁 地 区
水运、航空、铁路史料汇编

(内部资料)

本 溪 市 档 案 馆

1 9 9 1 年 1 0 月

编者的话：

几十年前交通闭塞的桓仁，不仅有两次几乎修通了铁路的记载，而且还有一段江面舟楫往来，航空班机起落的历史。如今桓仁公路可谓畅通，但至今依然路无寸铁，与省内各县相比，交通不便的状况，在辽宁实属绝无仅有，成为严重制约这一地区社会进步和经济发展的重要因素。我们汇编这份史料或许对研究思考桓仁今后的发展，提供一些启示和联想。

桓仁为清封禁地，开垦较晚，山川险阻，人烟稀少，直到光绪三年(1877年)仅有7047户，26531口人。日常运输多肩挑畜驮，冬季靠爬犁铁车经江河冰道出入。据《奉天通志》记载：通过民国7年(1918年)东三省巡阅使、奉天督军兼省长张作霖严令推行修路筑桥之后，形成4条以县城为中心，宽6米可行牛马车的所谓“干路”、“大道”与邻县连接，开始改变“山谷四塞，禹迹未经”的状况。当时县内与境外的物资运输，主要靠浑江一水与相距二百多公里鸭绿江口的安东(今丹东)相通。《奉天通志》载：安东于1903年开港。该港上通鸭、浑二江，下通黄渤二海，水路交通至为便利。出海航路为奉天、直隶、山东、江苏以及日本、朝鲜沿海口岸；溯江上驶，载重二三百石之帆船航路可至宽甸、辑安、桓仁、通化、临江等沿江各地，为奉天之要埠。《桓仁县志》记载：桓仁县境，江河环绕，能通航者，只有浑江一道。此江出入桓境江道约500里，江水最宽之处约400尺，最狭之处，约有150尺，最深之处，约有25尺，最浅之处，约有二三尺不等。每年由清明至霜降期间为通航期。桓仁安东之间，下航6天，上航20天，安东到沙尖子上航15天，下航4天。每年航期可往返二三次。航船种类唯有本境制造的敞口船和尖嘴子船两种。尖嘴子，船头尖、载重少、操纵灵活。下航可载粮30石，上航载日

用杂物，靠人在岸上拉纤。敞口船，船体大、吃水深，可载粮200石(折8万斤，即40吨，相当现在8辆5吨卡车的运输量)，夏季水肥时才能航行。这种船，船体需用5—6立方米好木料制成，一次性装运到目的地以后即行拆掉，变为木材出售。清末境内艚船有30只，民国期间达500只，江航鼎盛的民国后期，每年达千只以上。民国19年(1930年)农业丰收，出入江船达1500只。每岁外运以元豆为大宗，杂粮次之，酒、靛又次。

民国19年(1930年)桓仁沙尖子码头外运农产品数量

品种	数	量	品种	数	量
元豆	30	余万石(折1.2亿市斤)	红粮	1	万余石(折400万市斤)
稻米	1	万余石(折400万市斤)	小米	5	千余石(折200万市斤)
苞米	5	千余石(折200万市斤)	元米	5	千余石(折200万市斤)
小豆	1	千余石(折40万市斤)	绳麻	5	千余斤
元皮	5	千余张	燠叶	20	余万斤
烧酒	90	余万斤	木料	20	万件

同年沙尖子码头卸下货物有：

品种	布	疋	绸	缎	牛	皮	纸	张	杂货价值
数量	20	余万疋	800	万	万	张	20	余万疋	100余万元

注：绸缎800万疋，是否800疋之误，待核。

航运通，商业兴。处于浑江岸边的沙尖子小村，凭航运之利，迅速发展为远近几百里内繁荣一时的商埠。该镇距县城东南90里，位于浑江下游的上漏河口处，前有江水环绕，后踞城墙砬子山，自北而南街长3华里，因江岸河口处有沙滩而得名。据《桓仁县志》记载：康德3年(1936年)，沙尖子户数已达1333户，人口8853人。其中，工商户140户，最大的商号德泰兴烧锅有资金2万元，怡祥和商号囤积粮谷一万余石。车辆行行，桅帆片片，江边的各种船只最多时达五百多只。县内所产大豆、红粮、苞米等大宗农产品十分之七八，均于冬季运集于此，“春融解冻后，则由佟桂江(即浑江)运赴安东出售，并由安东返运货物，销于县内各地，繁兴之状，不亚县城”，实际上县城航运量远不及沙尖子。康德3年(1936年)，南江沿码头(即桓仁镇)共购进粮谷29038石，只有沙镇十分之一二。

沙尖子成为商贾云集的水陆转运码头，当年那些为凿岭开路而奋力过的人们功不可没。清光绪年三年(1877年)，怀仁县(1914年改“怀”为“桓”)首任知事章樾，以“便民、便通商、便利赋”为据，为解决有史以来有粮无处售，有路不畅通的局面，责令乡保民众百余，历经寒暑，时临监工，凿通了影壁山大岭，筑成了怀仁县城至沙尖子130华里的马车大道。清光绪十六年(1890年)，“万清观”住持道

人徐国清(一说徐园志)自筹8300多吊钱,雇用民工,历时一年多修通了长5华里,宽4米的石头蛮盘岭山路,从此车道改行头道阳岔,这一善举又把路程缩短30华里。此路一通,不但县内粮谷的绝大部分,远至柳河、通化、八道江一带的车辆也通过这条路向沙尖子运粮,最繁忙季节日行车达千辆,成为一条连接几个县蜿蜒数百里的运粮大道。正因为桓仁在历史上与安东在经济贸易上联系密切,所以在领导关系也长期划为隶属,包括民国年间的东边道、日伪时期的安东省、解放后的安东地委和丹东市。

到三十年代中期,桓仁与外界交通发生了大变化,繁盛一时的浑江航运迅速衰落。直接原因是鸭绿江的拉古哨(水丰)电站,于1935年开始拦江截流,航运被阻。另一原因是康德6年(1939年),伪满实行“粮食统治法”,强令粮谷统购,集中运输,一律不准私人贩运。形成了一无航道、二无货源的境况。还有,这一时期公路交通有了很大发展。日伪为“围剿”抗日武装及巩固其统治,先后修筑了国道5条,县道2条,警备道6条,共13条公路,到1939年,全县可通汽车的公路193.5公里。这些公路,不仅可以通行逐年增多的胶轮大车(1939年只有6辆),特别从1937年起,开始了长途汽车客货营运,在150公里范围内,与4条铁路的车站相连接(县城北距南杂木138公里,东距通化108公里,西

距南甸119公里，南距灌水137公里），从此桓仁交通运输的历史改水为陆。

从史料上看，桓仁不只有一个时期，得水运之利，还一度与奉天、通化等城市有民用客机通航。据载：大同元年（1932年）（一说1933年11月）由日本关东军驻桓守备队监工，在县城西关修建飞机场一处。机场长约700米，跑道600米，宽400米，占地总面积为0.28平方公里。其后，时有飞机着陆，惟属军用性质，既不能搭乘客商，通行尤无定期。康德3年（1936年）4月，满洲航空株式会社来县设奉天管理区出所^{（张）}，开始办理航空运输事业。“每周定期通航三次，由桓飞奉每人票价17元，飞通则仅7元耳。消费无几便利殊多，故县内官民旅奉旅通者，未有不搭飞机者也。其他如运输货场，邮递信件，则更多以飞机输送焉。”据当年搭乘过飞机的老同志座谈回忆：当时出所^{（张）}只有一个叫白井的日本人管事，机型很小，只有六个席位，买机票难，坐飞机的大部是日本人、机关干部的和商人。到奉飞行时间55分钟。

时隔三十五年，在“大跃进”的年代，1960年初，根据省委发展地方民用航空事业的要求，省交通厅党组下达了1960年开辟沈阳——本溪——桓仁的民用航线的计划。据此，桓仁县委组成了航空设计小组，编制了航空站的初

步设计，提出了工程、通讯、设备及材料等具体工程项目说明书。我们从这份说明书的“总则”部分，可以看到当年计划修建航空站的梗概。

桓仁航空站初步设计说明书

总 则

(一)修建意义：桓仁县是辽宁省东部山区的一个县份，拥有土地43000垧，全县人口22万人，是辽宁农业的生产区，主要农产品，除桓仁大米著名以外，还有高粱、苞米和大豆，每年向外输出支援全省。农副产品，除大宗的木材以外，尚有山区的药材、柞蚕、大麻，烤烟等均在省内占有相当地位。自从中央确定浑江阶梯开发以来，桓仁的发电工业将为东北的第一位。随着工农业逐步发展与扩大，因此对桓仁出入的主要公路，不断进行改造与扩建的同时，又修建了本溪——桓仁的公路与铁路，但是只靠平面运输已不能满足日益发展的山区需要，故省委决定在1960年内开辟沈阳至本溪至桓仁航线，从而更有力的促进山区发展。

(二)航空站的用途、等级及将来发展：由于上述情况，修建航空站的目的主要为工农业服务，但为了高度的农业机械化也必须使用飞机，防治农业病虫害和护林防火等项

工作，从而在桓仁县建立专业飞机基地，故桓仁航空站既是地方航线的据点又是专业飞行的基地。因而使民用航空四通八达、专业飞行遍地开花。根据目前需要与可能只有修建五级飞行区以立足五吨(安二型)以下的飞机在能见度良好的情况下，进行起飞与降落，伴随运输量的增长，桓仁航空站可以发展到三级飞行区，这样可使伊尔—14型的飞机起飞与降落，伴随昼航的开辟，设备的增设，桓仁航空站的发展，将灿烂辉煌。

(三)航空站建设地段的选择：桓仁航空站的位置，经设计小组反复选择，共选了三个位置。

1、桓仁镇城西临浑江左岸，是伪满旧有的机场，经过设计小组研究有如下优点：

(1)、地势平坦，工程量小；

(2)、地面交通方便。

但有如下缺点：

(1)、根据周围净空条件，作人工改造后，可达五级飞行区，作高一级的的发展根本不可能；

(2)、靠近桓仁镇，不仅直接限制了桓仁镇的发展，并且整个桓仁镇属于飞行范围，干扰了城镇的合理安排；

(3)、飞行带末端靠近浑江，给驾驶员精神一定威胁；

(4)、易受桓仁镇烟雾影响。

2、六道河子——杨家街之间

(1)、周围净空条件比较好，但要发展到三级飞行区也必须进行人工改造；

(2)、地面交通联系方便。

但也存在如下缺点：

(1)、地势低洼，不易处理；

(2)、系桓仁县境内的肥沃稻田，目前正是县委试验田。

3、杨家街附近：

(1)、附近净空区条件较好，但如果发展到三级飞行区时，在西侧必须进行人工改造；

(2)、场面不够平整，因而工程量较大；

(3)、地质系冲积，洪积的天然砾石层，工程地质稳定，且不必修建人工铺筑面(部分)；

(4)、地面交通方便，距县城约10公里；

(5)、占用土地不多。

根据上述情况，最后请县领导确定，将飞机场修建在杨家街附近：即东经125度17分21秒；北纬41度19分36秒的地方。因桓仁县整个地区均处于崇山峻岭地区，宽阔而平坦的平原较少。尤其是伴随桓仁、沙尖子水库的修建，又被水库淹没了一部分土地，这样在这个崇山峻岭的地区内，予想选定一个理想的机场是非常困难的。因而在飞行的起

落航线必须加以规定，以策安全。根据地势与净空情况确定飞行带方向为东南—西北向，根据风力负荷可达97.7%。主降方向：根据54年—59年气象统计资料为东南侧，故确定为航台设跑道末端2200公尺——1000公尺处，以利将来发展。

(四)、修建的原则：根据县领导确定，这个机场按三级规划五级设计，由低到高，由小到大，分期修建，逐步提高的精神进行设计的。但对于线滑行道将意想的作了加长，以便预留将来修建滑行道与停机坪的位置。从而把航站摆到将来第一建筑线上，以作维修厂房之用。对飞行带的发展，将来可作两侧或单侧延长，根据场面情况将来可达三级标准。对二户来侧的近进净空区，目前只能按五级飞行区安排，但局部仍有不足之处，如果将来发展到三级飞行区时对该侧的净空要求，必须作人工改造，以满足伊尔—14型的飞机起飞与着陆。对其电量，在造价增加不太多的情况，按三级机场用电量进行设计，自备电源，只保证对一级负荷部分供电，以策飞行安全。土建部分要尽量作到就地取材，设备上尽量作到因陋就简，从而既能保证安全飞行又能节约投资。在无线电方面，除必须作遥控设备外(指挥塔台与近为航台)，收发机采用双供制，以节省电。

桓仁航空站投资，经初步估算为359400元，对详细情

况见后部附件。

说明书除“总则”外，对有关部分的设计也作了较详细的论述，共8页约5000字。其中包括：飞行区的规划；工作区、飞行区建筑物及构筑物部分；无线、有线电通讯；供电系统以及存在问题等五部分。

由县委工业部副部长单吉明为设计组组长、县交通局副局长路德文、中国民用航空局辽宁管理局工程师孙文钧为副组长的设计小组于1960年7月12日完成了设计任务。7月22日桓仁县委就修建民航飞机场的几个问题向本溪市委作了请示。请示主要为了迅速开工急需市委确定和解决的劳力、资金、设备供应等具体问题。

现将桓仁县委的请示原文录后：

关于修建民航机场的几个问题请示

市委：

根据省委辽委字326号文件批转省交通厅党组，关于开展我省地方民用航空事业的报告精神，1960年开辟沈阳—本溪—桓仁的民用航线一条，经县研究计划马上动工，但有几个问题特向市委请示：

一、劳动力问题

农村劳动力投入工业、交通基本建设(桓仁水电站、清库、铁路、桓本公路、北江大桥、城市建设)等约4000人左右。因农村处于农忙季节,任务重、劳力少,从农村抽调劳力是困难的。桓仁水电工程局已进入了机械化施工,据水电工程局领导讲今年可减人三千左右,因此县意见从桓仁县农村支援水电局1500人中抽回800民工投入机场施工。

二、资金问题

民航机场的修建初步设计共需投资36万元,据民航局透露省里投资15万元左右,(仅是人员口头透露没有正式批文)其余21万元县里无力解决,希市研究解决。

三、土石方施工需用的机具问题

土石方施工的机具除县里积极筹备,有些国援物资和机具,如炸药、雷管、钢钎、压路机、推土机、凿岩机等是无有这样工具,县无法解决。

四、关于材料机具与设备供应问题

民航站的建设问题需用的钢筋、水泥、通讯材料、机具设备省里仅能供应无线电部分,其余全部由地方自筹。根据我县情况仅能解决砖、瓦、木材等材料,其余要求市里供应(详见航空站初步设计附表)。

以上希市委函复。

中共桓仁县委员会

1960年7月22日

由于不久发生了1960年8月4日那场百年不遇的特大洪水，随之而来的国民经济大调整，使这一鼓舞人心的计划被迫放弃。

桓仁地区兴修铁路之举，四十多年经历了两起两落。伪满后期，日本侵略者为了掠夺东边道的丰富资源，加紧铁路修建。1943年4月到1945年8月，完成北甸至桓仁90.06公里路段的70%路基土石方，40%的桥梁墩台，50%的涵洞涵管的工程量和四座1437延长米的隧道工程的大部。后因日本投降而中止。建国后1958年，经铁道部批准修建本溪至通化的铁路，因桓仁水电站施工运料急需，决定先修北桓段。沿线确定建北甸、下夹河、于家屯、杨木林、平顶山、丫头岭、木孟子、蔡娥堡、二户来、杨家街、桓仁等11个车站。工程总造价为34342283元，平均每公里造价为288243元。1958年9月开始施工，1960年7月底涵洞涵管全部完成，大中桥梁、桥墩已建成，车站土方工程已开挖，全线土建工程基本达到铺轨程度。1960年8月特大洪水，破坏严重，1961年因国民经济调整而停建。

1986年5月，为扩展大东港后方腹地，减轻大连港进出

口物资的压力，促进地方资源的开发和利用，东北经济区划办组织了连通东北东部铁路的可行性研究，设想从佳木斯到丹东形成一条纵贯三省，联通海港的一条新的铁路大动脉，提出从新通化站至灌水电站新建206.7公里地方铁路。桓仁境内线路走向尽量利用旧有路基，预计总投资为2.6亿元。1989年桓仁县再次提出修建南甸至桓仁地方铁路的报告，利用境内原有土建工程基础。预计总造价为11356万元，每公里为136万元。前后两次，均因未能列入国家计划而未实现。有人说：桓仁人命苦，46年间有两次差一点就铺轨通车，有两次论证酝酿，但始终未能如愿。

交通条件如何，很大程度制约了一个地区的经济发展。地处偏远山区的桓仁，在交通建设上多次失掉了机遇：浑江航道被切断、铁路修好了路基，两起两落不能铺轨，还有计划兴建的航空站也由于形势变化落了空。

桓仁要有更快发展，关键要解决便利的交通。目前完成一次运输，要经过两种运输方式，两次倒运，四次装卸。1989年，全县货运量为196万吨（年运出量为130万吨，运进62万吨）由于每吨公里多耗运费0.38元，一年仅运输上全县就丢掉1400多万元。如修上铁路，不算每年350万人的客流量，只公路货运转到铁路运输这一项，每年全县可节省运

费3400万元。远离大陆的长海县，1988年建起了机场，把过去到大连近六个小时的海上航程，一下子缩短到26分钟，(机舱设19个座席)海鲜可以快速外运，急症得到及时治疗，报刊信件传递迅捷，到大连办事当天可返。特别是旅游者中外客商纷纷涌来，外商人数比过去增加四倍。长海在交通条件改善中收到了巨大的多方面效益。

桓仁在企盼铁路，桓仁在呼唤航空！桓仁要更大发展，必须更快改善交通。

参考资料

《奉天通志》

《桓仁县志》

《桓仁文史资料》第一辑

《桓仁县交通志》(初稿)

《伪满洲国史》

东北经济区划办“关于连通东北东部铁路规划座谈会
纪要”

桓仁县人民政府“关于修建南甸至桓仁地方铁路的报
告”

本馆1960年部分档案