

盘锦市交通志



沈阳出版社



盘锦市交通志

沈阳出版社

1993. 10

序

“治天下者以史为鉴，治郡国者以志为鉴”。编史修志是中国文化建设上的光荣传统，源远流长。使“前有所稽，后有所鉴”，总结经验，探索规律，策励未来，抚今追昔，沧海桑田，其间有多少业绩当以讴歌，有多少经验教训当以汲取，又有多少兴衰往事当以志之！

历史上，盘锦有志自公元1914年（民国3年）始修《盘山志略》，1934年（民国23年，伪康德元年）伪盘山县公署，编纂有《盘山县志》等志书，但均属综合性方志，虽体例稍备，然过简略，间有糟粕，难敷资用。对专修公路交通专业志尚无先例，实属首举。通观历史现状，则无以为据。新中国成立后，各项事业突飞猛进，公路交通发展的辉煌历程和取得的巨大成就，特别在中国共产党十一届三中全会以来，政通人和，百废俱兴，时值改革开放后汹涌澎湃的大潮，在新的历史条件下，编纂社会主义新志，备以“存史、资政、教化”，造福当今，惠及后世，是当务之急的大事。

编纂《盘锦市交通志》缘起于1988年7月，组成编委会，设立编史办公室，膺起重任，做修志之举。古人云：“修史之难，无出于志，非博群书，烂熟掌故者，弗敢秉笔”。承修志成员，皆属半路出家，更无精此道者，然都能不畏难，不言苦，心怀无私奉献精神，在干中学、学中干，足踏实地，探索拚搏，勇猛前进。几度外出取经，七次办班学习，四处搜寻资料，八方闻风调研，顶酷暑，冒严寒，广征博采，搜罗靡遗，共积聚资料逾1315万字，各种照片560幅。既而分门别类，依专业特点，写成资料长篇254万字。反复推敲，制立篇目，上参史册，下考群言，去粗取精，去伪存真，几经核实，众手分篇，默默直书，严冬呵笔，酷暑挥汗，殚心竭虑，详慎编次，多方征求，广集意见，三改篇目，五易其稿，历时四载有余，终于“众手成志”，始得书成，文字工程浩繁，显而可见。

新编《盘锦市交通志》以马列主义、毛泽东思想为指导，以中国共产党的十一届三中全会以来的路线、方针、政策和《建国以来党的若干历史问题的决议》为准绳，本着“实事求是”，“秉笔直书”，详今略古，重在当今的要求，采取分类立目，横排竖写，史实准确，资料翔实，体例得当，记而不论的新的专业志书，非饰观美，求其实用，旨在为两个文明建设服务，为资政、教化、存史填补了空白。

综观是志，内容全面，结构严谨，编排合理，资料丰富，文图并茂，以文为主，照片、表格并蓄，部类有八：序、述、记、志、传、图、表、录。全志编次十五：概述、大事记、交通机构沿革、公路、公路养路费的征收和使用，公路运输、管道与小铁路运输、水路运输、交通监理、交通工业、职工教育与交通科技、计划生育与职工福利、县区公路交通、人物、杂录，共13篇42章138节。凡50万言，确为一部专业巨志。

新编《盘锦市交通志》，体例完备，内容丰实，上溯隋唐，远至三世，下限止笔二十世纪九十年代，统合古今，纵横百里，事涉多面，可称一方交通专志，足可鉴往开来，信今而传后，是志时代、地方特点，突出鲜明，展卷研读，鉴古知今，多方可考，必有裨益，况家乡

人，阅家乡事，爱国爱乡之情，会油然而生。《盘锦市交通志》编纂成功，为今后公路交通事业的发展提供宝贵历史借鉴，起到“经世致用”之效，为子孙后代留下一笔宝贵的文化财富。

编纂社会主义新的地方交通专业志，是亘古未有的创举，既无前例可鉴，亦无版本可考，年湮代远，文献匮乏，资料残散，诸多事例真伪难辨，况人力、时日所限，共攻一役，讹谬疏漏在所难免。愿学识渊博之专家、学者及读者不吝赐教，望后续志者补厥纠谬。

《盘锦市交通志》在编纂过程中，有赖省、市领导部门的关怀和指导，省内外交通部门的热情关注和鼎力相助，市、县内诸多部门大力支持，及蒙诸多专家、学者指教。于此，谨致不胜感谢之意

新志既成，待以付梓，为编者之托，略作数言，以贺志书问世，是为序。

刘朝林徐景焕

一九九三年四月五日

凡 例

一、全志以马克思列宁主义，毛泽东思想为指导思想，坚持建设有中国特色社会主义的理论和党的以社会主义经济建设为中心，坚持四项基本原则，坚持改革开放的基本路线为原则。用历史唯物主义和辩证唯物主义及实事求是的观点，反映市境内交通历史和现状。

二、断限：上限不限。下限：到 1990 年。

三、地域：主要写本市所属两个城区，盘山县、大洼县，境内公路、水路、管道、小铁路等运输事业。锦州市金城造纸厂，从建成后就用盘锦的原料，全厂运芦苇的小铁路 111.3 公里。在盘锦的东郭、羊圈子苇场境内有 82.8 公里，占总公里的 74.4%。1986 年—1990 年从这两个苇场运走芦苇 82.1 万吨，每年运走 16.42 万吨。为了说明问题，在小铁路篇内对金城造纸厂的基本概况作了扼要介绍。

四、记述：本着以类系事。横排竖写，纵横交错，经纬并重的原则进行记述。大事记采取编年体和纪事本末体相结合进行记述。

五、体例：采取述、记、志、传、录、图、表，照片诸体并用；结构分为篇、章、节、目四个层次。

六、纪年：一律采用公元纪年，建国前各朝代年号在括号内标明。东北沦陷时期，除加中华民国纪年外，还要加伪大同或康德纪年，在记述内容中用 60 年代，80 年代提法，皆指公元 20 世纪的年代。

七、数字：按国家语言文字工作委员会等七个单位 1987 年 2 月公布的《关于出版物上数字用法的试行规定》执行，凡用阿拉伯数字而又得体的地方，使用阿拉伯数字。本志内数字都是各时期的统计数字。

八、称谓：凡历史地名、单位、人名职务均按当时称谓，在括号内注今名，第一次出现的单位、地名、公路名称均按全称记述。

九、人物：本着生不立传和事迹不突出者不立传原则，本志对省以上劳动模范和抗日战争期间参加革命的老同志，在工作中病故有必要记述的，用简介方法记述；对市级劳动模范，市以上表彰的先进集体和个人，以名录和表格记述，对解放战争时期参加革命的老同志和各时期领导干部，1990 年末获中级技术职称以上人员，用名录和表格方式记述。

十、注释：本志系编著体，一般资料均不注明出处，个别史料直书其来源，以资考证。

目 录

序.....	1
凡 例.....	3
概 述.....	1
大 事 记	9

第一篇 交通机构 52

第一章 盘锦垦区（地区）交通机构 ... 52

第一节 盘锦垦区（地区）交通局 52

第二节 盘锦地区交通局各直属单位 ... 53

一 盘锦地区第一公路工程处 53

二 盘锦地区第二公路工程处 53

三 盘锦地区公路工程处 54

四 盘锦地区汽车运输公司 54

五 盘锦地区汽车大修厂 54

六 盘锦地区公路沥青厂 54

七 盘锦地区公路采石厂 54

八 盘锦地区交通局货物运输管理总站 55

第三节 县（区）交通机构 55

一 台安县 55

二 盘山区 55

三 大洼区 55

第二章 盘锦市交通机构 56

第一节 盘锦市交通局 56

第二节 盘锦市交通局所属事业单位 ... 56

一 公路管理机构 56

二 公路运输管理机构 57

三 内河航运管理机构 57

四 养路费征收机构 57

五 车辆监理机构 57

六 公安机构 57

七 教育机构 58

八 盘锦市公路工程质量监督站 ... 58

九 辽滨港前期工作办公室 58

第三节 盘锦市交通局直属企业单位 ... 58

一 盘锦市运输公司 58

二 盘锦市长途客运公司 58

三 盘锦市沥青厂 58

四 盘锦市汽车大修厂 59

五 盘锦市交通局物资供应站 59

六 盘锦市丝绸厂 59

第四节 县（区）交通机构 59

一 盘山县 59

二 大洼县 60

三 兴隆台区 60

第二篇 公 路 63

第一章 古近代道路 63

第一节 古 道 63

第二节 近代道路 66

第二章 现代公路 68

第一节 国家级公路 71

庄林公路 71

第二节 省级公路 74

一 沈盘公路 74

二	大锦公路	75	五	盘山双台子河	109
三	大盘公路	76	六	三道沟	109
第三节	县级公路	78	第五章	公路绿化	110
一	中新公路	78	第一节	国省干线公路绿化	111
二	营盘公路	78	一	庄林公路	111
三	二沙公路	79	二	沈盘公路	113
四	大南公路	80	三	大盘公路	113
五	黄拉公路	81	四	大锦公路	113
六	双沙公路	81	第二节	县乡专用公路绿化	113
第四节	乡级公路	81	一	县级公路	113
第五节	专用公路	86	二	乡级公路	113
第三章	路面和基层	91	三	专用公路	114
第一节	路 面	91	第六章	公路管理	115
一	白色路面	91	第一节	管理机构	115
二	黑色路面	92	第二节	路政管理	116
三	水泥混凝土路面	93	第三节	养护管理	117
第二节	基 层	95	第四节	工程管理	121
一	石灰土基层	95	第五节	计划财务管理	123
二	天然砂砾基层	95	第六节	物资设备管理	124
三	水泥稳定砂砾基层	96	第七节	资料档案管理	125
四	矿渣基层	96	第八节	民工建勤管理	125
五	拳石和手摆基石基层	96	第七章	公路自然灾害与修复	126
六	二灰碎石基层	97	第一节	水 灾	126
第四章	桥梁和渡口	99	第二节	翻 浆	128
第一节	古近代桥梁	99	第三节	雪 阻	129
第二节	现代桥梁	100	第四节	地 震	129
一	特大桥	100	第八章	公路职工队伍及基础设施	132
二	大 桥	102	第一节	职工队伍	132
三	中 桥	104	第二节	公路基础设施	135
四	小 桥	105	第三篇	公路养路费与车辆购置	
第三节	渡 口	107		附加费征收和使用	137
一	三岔河	108	第一章	养路费的征收	137
二	下口子	108	第一节	征收机构	137
三	田庄台	109	第二节	征收办法	138
四	沙岭后壕	109			

第三节	征收与使用	141	第五节	装 卸	183
第二章	车辆购置附加费征收使用	142	一	装卸队伍	183
第一节	征收政策规定	142	二	装卸机具	183
一	车辆购置附加费的征收范围	142	三	货物装卸	183
二	车辆购置附加费征收办法	142	第六节	外地支援盘锦运输	184
第二节	支出使用的规定	142	第三章	公路客运	186
第四篇	公路运输	144	第一节	国营客运	186
第一章	公路运输发展略述	144	一	客运机构	186
第一节	建国前的公路运输	144	二	运 力	187
第二节	建国后的公路运输	146	三	客运路线	188
第三节	运输工具	156	四	站点建设	192
一	人力车	156	五	客运班次	195
二	畜力车	157	六	公铁分流	197
三	机动车	162	七	夜宿农村班车	197
第二章	公路货运	165	八	节日旅客运输	198
第一节	专业运输	165	九	客运服务	198
一	国营专业运输	165	十	创建文明站	200
二	集体专业运输	168	十一	客运量	201
三	企事业单位专业运输	174	第二节	厂矿企事业客运	203
第二节	个体运输	176	一	通勤客车	203
一	地区内管个体货运	176	二	辽河油田客运	203
二	市外管个体货运	177	第三节	个体客运	204
第三节	联合运输	178	第四章	运输企业管理	205
一	水陆联运	178	第一节	计划管理	205
二	公铁联运	178	第二节	财务管理	205
三	仓储业务	179	第三节	营运管理	206
第四节	特殊运输	179	第四节	信息管理	206
一	支前运输	179	第五节	技术管理	207
二	抗洪救灾运输	179	第六节	车辆、机具革新与改造	210
三	地震抢险运输	180	一	车辆改造	210
四	重点建设运输	181	二	机具革新	210
五	重点支农运输	181	第五章	运输市场管理	211
六	突击性运输	182	第一节	管理机构	211
			第二节	运输政策的实施与管理	211
			一	营业车辆管理	211

二	运政管理	213	第五章	船舶修理	245
三	运价管理	216	第一节	辽滨船舶修造厂	245
四	票据管理	225	第二节	盘锦市航运公司船舶修理车间	245
第五篇	管道与小铁路运输	226	第六章	航政管理及港航监督	246
第一章	管道运输	226	第一节	航政管理	246
第一节	辽河油田概况	226	第二节	港航监督	246
第二节	管道的建设与运输	226	第七篇	交通监理	249
第二章	小铁路运输	229	第一章	管理机构	249
第一节	金城造纸厂概况	229	第二章	车辆管理	251
第二节	轻便小铁路的铺设	230	第一节	非机动车管理	251
第三节	原料运输	231	第二节	机动车管理	251
第六篇	水路运输	232	第三章	驾驶员管理	253
第一章	航 道	232	第一节	培 训	253
第一节	辽河	232	第二节	审验及考核	253
第二节	双台子河	234	第四章	安全管理	254
第三节	西沙河	235	第一节	宣传贯彻法规	254
第四节	绕阳河	235	第二节	安全教育	254
第二章	船 舶	236	第八篇	交通工业	256
第一节	木帆船	236	第一章	主要企业及其规模和效益	256
第二节	机动拖轮和驳船	237	第一节	盘锦市沥青厂	256
第三章	专业水路运输队伍	238	第二节	盘锦市汽车大修厂	258
第一节	盘锦市航运公司	238	第三节	盘锦市丝绸厂	259
第二节	辽滨苇场航运站	239	第四节	盘锦地区公路采石厂	259
第三节	盘锦市航运装卸安装公司	239	第二章	主要产品	261
第四节	个体船户	240	第一节	各种沥青及混合油	261
第四章	港口和码头	241	第二节	汽车部件	262
第一节	田庄台	241	第三节	各种纺织品	262
第二节	辽滨	242	第三章	汽车修理行业	263
第三节	下口子	242	第一节	机关、企事业单位修理网点	263
第四节	三岔河	243	一	辽河油田机修总厂汽车修配厂	263
第五节	魏家沟和平安	243			
第六节	盘山	243			
第七节	葫芦头	244			

二 辽河油田物探公司机修厂.....	263	技术的应用.....	270
三 盘锦市运输公司保修厂.....	263	第三节 油场设备的技术革新.....	271
四 盘锦市长途客运公司保修厂.....	263	一 沥青油贮罐分层加温.....	271
第二节 集体和个体经营的修理网点.....	264	二 导热油加热沥青装置与沥青混凝土拌和机配套应用.....	271
第九篇 教育与科技.....	265	三 沥青混凝土搅拌机粉尘治理与回收.....	271
第一章 职工教育.....	265	第四节 重交通道路沥青的研制.....	272
第一节 办学规模.....	265	第十篇 计划生育与职工生活.....	273
一 运输公司职工学校.....	265	第一章 计划生育.....	273
二 盘山县交通局职工学校.....	265	第一节 政 策.....	273
三 电视中专盘锦工作站.....	266	第二节 组织机构.....	274
四 交通局培训中心.....	266	第三节 措 施.....	274
第二节 职工培训.....	266	一 思想教育.....	274
一 学历教育.....	266	二 科学管理.....	275
二 岗位培训.....	266	三 节育收效.....	275
三 专业技术人员的继续教育.....	267	第二章 职工生活.....	277
第二章 交通科技.....	268	第一节 职工收入.....	277
第一节 科技机构和团体.....	268	第二节 职工住宅.....	278
第二节 道路桥梁新技术的推广与应用.....	268	第三节 医疗卫生.....	280
一 橡胶沥青路面试验.....	268	第四节 劳动保护.....	281
二 钢纤维混凝土路面、桥面试验.....	269	第五节 福利及设施.....	282
三 粉煤灰白灰碎石路试验.....	269	第十一篇 市属县(区)公路交通.....	285
四 在盘锦大桥设计中新技术的应用.....	269	第一章 盘山县公路交通.....	285
五 在双绕西桥设计中的技术革新.....	270	第一节 公 路.....	288
六 振碾式水泥混凝土路面的技术研究.....	270	第二节 桥 梁.....	289
七 在公路施工中采用分层控制强度, 分层验收的科学管理办法.....	270	第三节 渡 口.....	290
八 阳离子乳化沥青稀浆封层筑养路新		第四节 公路运输.....	290
		第五节 水路运输.....	291
		第二章 大洼县公路交通.....	293
		第一节 公 路.....	293
		第二节 桥 梁.....	294

第三节	渡口	295
第四节	公路运输	295
第五节	水路运输	297
第三章	兴隆台区公路交通	298
第一节	公路	298
第二节	公路运输	298
第十二篇	人物和先进集体	301
第一章	人物简介	301
第一节	省以上劳动模范简介	301
第二节	老干部简介	306
一	长征和抗日战争时期参加革命工作者	306
二	解放战争时期参加革命工作者	308
第三节	已故干部简介	313
第二章	人物名录	315
第一节	市劳动模范名录	315
第二节	先进人物名录	316
第三节	干部名录	321
一	盘锦垦区交通局副局级以上干部名录	321
二	盘锦地区交通局机关副科级以上干部名录	321
三	盘锦市交通局机关 1990 年末副科级以上干部名录	322
四	盘锦地区、盘锦市交通局直属企业干部名录	324

五	盘山县(区)交通局(科站)干部名录	326
六	大洼县(区)交通局(科站)干部名录	327
七	兴隆台区计经委交通科副科长以上干部名录	328
第四节	高、中级技术职称人员名录	328
第三章	先进集体	332
第一节	中共辽宁省委省人民政府命名的先进集体	332
第二节	交通部命名的先进集体	333
第三节	省各厅局命名的先进集体	333
第四节	中共盘锦市委盘锦市人民政府命名的先进集体	336
第五节	盘锦市各综合部门命名的先进集体	338
第十三篇	杂 录	340

一	关于红庙子辽河大桥的修建	340
二	《奉天通志》对三岔河经牛庄达辽阳古道记述的摘录	341
三	三岔河渡口对岸古城堡和此岸日俄战争时,俄军沉舰调查记录	341
四	民间传说	342
五	《盘锦市交通志》修志始末	342

概 述

盘锦市位于辽宁省西南部,东与海城市,台安县相邻,东北与北部相连于北镇县,西部与锦县毗邻,南和西南紧靠辽东湾,东南与营口市、营口市隔河相望。地理座标为东经 $121^{\circ}33'$ — $122^{\circ}28'$,北纬 $40^{\circ}41'$ — $41^{\circ}28'$ 。海拔高度为0.3米—18.2米。地势东北、西北偏高,南、西南偏低。

盘锦市所辖盘山县、大洼县和双台子、兴隆台区。盘锦市人民政府和辽河石油勘探局设在兴隆台区内。全市27乡,12镇。1990年末总人口1048576人,城镇人口486176人,其中职工259100人(不含农工),人口密度每平方公里265人。

全市土地面积3959平方公里,未利用面积218.1平方公里,牧草地38.9平方公里,水域1985.5平方公里,苇田800.2平方公里,滩涂603.9平方公里。耕地面积1402221市亩,其中,水田1155775市亩,旱田246446市亩。

全市从大辽河口至大凌河口海岸线长118公里。有河流22条,其中大河有大辽河、辽河、绕阳河、西沙河经境内入海。本市东南部靠大辽河右岸,浑河、太子河之水经此河入渤海。历史上闻名的三岔河渡口在本市境内,其上分外辽河(已废)、浑河、太子河,其下为大辽河。

盘锦市虽设市较晚,但历史悠久。辽河沿岸、西沙河沿岸早有人类劳动生息。境内文化遗址有近百处,在高升、沙岭、西安、田庄台等地曾出土新石器时代的石斧,战国刀币,汉代灰陶罐,明代铜铳,葵藜火药罐,清代铁炮等。

在公元二、三世纪公孙瓒、公孙度、公孙渊曾割据辽东,其首府设在襄平(今辽阳),辽、浑、太三河为其主要水上通道。三国时期,孙吴政权与公孙氏交往,曹魏政权灭公孙渊,都由水上通道,经牧羊城(旅顺)达梁房口关(营口),经三岔河转入太子河直达襄平(辽阳)。而陆路走卢龙古道,经营州(史称柳城,今朝阳市)宜州(今义县)怀远(史称乾州、显州、广宁,今北镇县),盘蛇驿(今北镇县吴家乡)镇武堡(今盘山县高升镇)平洋桥堡(今台安县西南城子屯)沙岭堡(也称过高丽城,今盘山县沙岭镇)达西平堡(也称西牛古城子,今盘山县古城子乡,古城子村),占据辽遂(史称辽坠、辽水,今三岔河渡口)。在此渡河后,再无大河阻拦。此地占据后水陆两路皆可自由出入,直接涉及襄平的安危。很长一段历史时期,是兵家必争和必占之战略要地。为古、近代辽东水、陆运输之枢纽。隋、唐多次争辽东,也是陆水兼用,水路、陆路都走此路线。而后之辽、金、明、清时期辽河航运更为发达。陆路这条古道也很兴旺,使用时间也很久远,直到清朝初期,建都于盛京(今沈阳),努尔哈赤和皇太极命军卒,从沈阳至辽河边120里叠道建成。后随着政治中心的转移,经三岔河的古道而日渐萧条。上述足以说明盘锦这个地方,历史之悠久。

1906年(清光绪三十二年)始建盘山厅,治所在盘蛇驿(今北镇县吴家乡),1908年(光绪三十四年)治所迁至双台子,并改为盘山县。在此之前,本市境内分归广宁(今北镇)新民、营口、海城所辖。建县后几经变

动,才形成现在的格局。

盘锦境内体制多变,交通事业发展受到影响,特别是中华人民共和国建立后,隶属关系和行政体制变动频繁。建国初期隶属辽西省,辽西、辽东合并后成立辽宁省,下设专署,盘山县隶属辽阳专署。1958年辽阳专署撤销,又隶属营口市。从1959年开始在盘山县分辟出一个营口市盘锦区(原农垦企业盘锦农垦局范围内),1966年2月国务院批准,撤销盘山县和盘锦农垦局,成立盘锦垦区建置,上由省直属,下辖各农场和人民公社,1970年又变为盘锦地区,成立相当于县级的盘山区、大洼区,将台安县划归盘锦地区领导。1975年11月,国务院批准,恢复盘山县制,建置大洼县,台安县划归鞍山市,盘锦地区与营口市合并。1984年7月,国务院公布成立盘锦市(地级市),从营口市分离出来至今。

1898年(光绪二十四年)北宁铁路分支,沟帮子至营口河北(今为大洼县辽滨乡)铁路开始修建,光绪二十六年建成,在本市境内设有胡家、双台子(后改为盘山)、大洼、台子前(伪满移至魏家沟)、河北等车站,1944年(民国33年,伪康德11年)、日本人将沟营铁路的大洼至河北段全部拆除,把钢轨运走,伪满的后期和国民党统治时期,沟营铁路只能经营到大洼。解放战争期间,1948年10月将盘山铁路桥炸毁,东北全部解放后,国家对此段铁路废弃,由地方用汽车改装后在铁路上行驶,经营沟帮子至大洼间的客货运输。1950年11月,锦州铁路局奉命将沟帮子至大洼这段铁路钢轨全部拆走,至此,盘锦境内为无铁路地区。

从三国时起到清朝初期止,盘锦境内就有一条从关内至辽东首府辽阳的古道。辽代,在这条古道上开始设驿馆。明朝除使用原古道之外,又开辟一条从镇武堡经板桥(今盘山县大板桥)、十三山(今石山)、杏山、宁

远(今兴城)、山海关进京的道路。在上述二条古道上加强驿站建设,并又增设了递运所的运输和道路管理机构。在三岔河设渡口,修过浮桥,建过关卡。三岔河渡口处又是古辽河水路运输的中转站。

盘锦境内正式有公路之始是1922年(民国11年)张作霖任命财政厅王水江为奉天代理省长后,同年9月下达训令,要求全省县乡,都按规定标准修公路。1924年(民国13年)盘锦境内共修4条县道162公里,乡道8条98公里,里道82条632公里,总计修路892公里。但都是土路,只是有个线型,除冬季外,其余三季通畜力车都有困难。

东北沦陷时期,日伪政权,从侵略战争出发,也修建公路,并把所有的县道改为警备道,沦陷14年,除公路里程略有增加外,县道由原5条增至6条,由162公里增加到204公里,乡道由98公里增加到185公里。但公路质量与原来无任何改变,只能季节性通车。

国民党政权统治时期,因时间较短,又忙于内战在公路交通方面无所作为。

盘锦大地虽然有较长的历史,但由于封建制度,军阀混战,日本的侵略等诸多原因,河流不能统一综合治理,土地不能开发,而且素有“九河下梢,十年九涝”土地芦草丛生或盐碱不毛之说,号称“东北的南大荒”,加之兵灾、匪患,官方杂税,地主盘剥,民不聊生,十分困难。无工少商,“轻工业为豆腐坊,重工业是打马掌”,交通条件极差。

1949年中华人民共和国成立后,劳动人民当家做主人,随着国民经济建设的开始,到60年代后期,对河流综合治理,旱田改种水稻,大面积的荒地开垦为良田。芦苇改自然灌溉为大型抽水站人工灌溉,保其丰收和稳产。1970年初辽河油田首先在盘锦境内开发。石油、天然气总产量的70—80%,产于盘锦的大地之下。随之建成大中型的化肥厂、

炼油厂、发电厂、沥青厂,各种化工厂等。进入 90 年代,特别是盘锦市建立后,农业为水稻商品粮基地,芦苇产量居全国第一,世界第二位。辽河油田成为全国的“油老三”。化肥、沥青等产量都居全国之前列。真正成为名符其实的石油化工基地。1990 年 10 月新华社发布全国 450 个城市,有 36 个已达到小康水平,盘锦市列为第 20 名,永远告别了昔日的贫穷落后状态。

随着国民经济建设的开始,交通事业也随着向前发展。在国民经济第一个五年计划的中后期开始,对本市境内的主要公路,盘山至沟帮子(今为庄林公路)、盘山至营口河北(今为营盘公路)两段公路,进行重点改造。利用原沟营铁路遗留的道砟石,修建了泥结碎石路面。这是盘锦地区内,公路有路面之始。恢复了盘山双台子河公路大桥。对境内的县级以上公路,原有木桥普遍的进行了维修加固,有的拆掉重建。对盘山至古城子,郑家店至沙岭,盘山至高升莲花桥的几条土路,改了不合理的弯道,加高了路基。

那时机动车辆很少,公路运输的主力是民间畜力车。1958 年以前盘锦地区仅有汽车 14 辆(其中盘山国营农场有 8 辆)。1958 年以后,有客货运输汽车 38 辆,(盘锦农垦局有汽货车 10 辆,东德进口车占多数)。在国民经济调整时期的 1963 年至 1965 年盘锦境内汽车数量在 50 辆上下徘徊。进入第三个五年计划,1967 年国家石油部派 673 厂进入沙岭、于家楼一带,他们有货运汽车 50 辆,地方还有 50 辆左右,总计 100 辆。第四个五年计划期间(1971 年至 1975 年)辽河油田石油勘探大会战开始,边勘探边生产。地方牛信屯三厂(化肥、炼油、发电厂)的投产,辽河化肥厂的开工兴建等。这时全境内有汽车超过 1000 辆。第五个五年计划期间,(1976 年至 1980 年),特别是从 1978 年 12 月中国共产党中央委员会十一届三中全会决议的发

表,全党的工作转向以经济建设为中心,从此,油田、地方工业、农业发展更快。到“五五”期末,全市境内有各种汽车 4481 辆,其中,专业运输部门有 302 辆。到“六五”期间,1984 年全市有各种汽车 7873 辆。到“七五”末的 1990 年,全市境内有各种机动车 28880 辆,挂车 2085 辆,机动车中各种汽车达 19429 辆,其他机动车 9451 辆。(运输拖拉机 1012 辆,各种摩托车 8439 辆)。建市后六年时间,汽车增加 11556 辆,每年以 1926 辆的速度向上增长。

由于机动车辆,特别是汽车的急剧增长,公路也不断的修建与改善,但始终跟不上汽车发展速度。1967 年至 1968 年,将盘沟公路改建成酸渣油路面,将二界沟至东风公路打通,修建了泥结碎石路面。从 1966 年开始木桥改造,“五五”前期全部完成,都建成永久性钢筋混凝土桥梁。并在较大河流上修建了特大桥。如辽河上游红庙子特大桥(由盘锦地区指挥修建的),大辽河上田庄台特大桥(由营口市指挥修建的),辽河下游曙光特大桥(由石油部修建的)等。“五五”期间从 1976 年开始又一次的对公路路面进行改造。首先将运输较繁忙的盘沟公路路面从 7 米加到 9 米,在原石灰土、酸渣油路面上,又加铺了 25 厘米的拳石承重层,面层改为双层处置的沥青路面,为国家二级公路。盘山至田庄台大桥(现庄林公路)重新修建了一条路基,面层用白灰土作底层,上部为双层渣油与氧化沥青表面处置,对盘山至三岔河渡口(大盘线),二界沟至沙岭(二沙线),盘山至莲花(沈盘线)这几条公路,基本上都是采用了盘山至田庄台大桥公路的结构形式,普遍修建一次。这是盘锦境内的第一次公路路面的改善。但是由于机动车增长速度过快,重型高速进口汽车增多,原有路面除盘山至沟帮子外,其余路全部压垮。从“五五”计划后期开始,又逐条的进行彻底改造。都在原白灰

土渣油路面上加 22 至 30 厘米的拳石,砂砾或矿渣,面层一律改用盘锦产的 180# 沥青采取下灌入、上拌和摊铺。对境内的沈盘公路,庄林公路,将路面全部扩宽到 9 米的二级公路标准。特别是“七五”期间,盘锦市建立后,结合 1985 年的恢复水毁,将县级公路都按较高标准改建一次。并增加了一些新的公路,如北镇县中安堡经高山子入盘山县高升,再经盘锦市双台子区终点到新生农场 8 号桥的公路(简称中新公路)盘锦境内新增里程 13.7 公里。而使盘锦市区及其东北部(包括高升采油厂)运取建筑用砂石料,有一条较近的公路。把沈阳至锦州间公路,本着近城而不进城的原则,修建了一条绕城公路,新增里程 39 公里。沈盘公路经高升,大荒、太平、黄金屯,延伸到新生农场一分场,与大锦公路相接。完全开通了大洼至锦州的傍海路(大锦公路)。本市境内 51 公里,上升为省级公路,有 15 公里已改建成 9 米宽 2 级路的沥青路面。此路为辽西,关内至营口、大连间最近的一条公路。在修建和改建新公路的同时,注意对老路的养护与中修。交通量最大的庄林公路,盘沟段(24 小时机动车 8000 辆次以上)1977 年建成,经过中修后到 1990 年已使用 13 年,其路面平整度仍完好如初。经过 1986 年一年苦战,使全市综合好路率由 1985 年的 61.4% 提高到 75.4%,增长 14%。庄林、沈盘、大盘三条国省干线 175 公里,好路率首次达到 100%,其中,庄林 73.6 公里,沈盘 27.5 公里,评为辽宁省的文明公路。从 1988 年开始除极力加强县以上公路的改善外,并开始酝酿乡、村道路的改善工作。从 1989 年开始,由省、市、县三家补贴部分,乡政府及驻乡单位和群众出一部分,从这六个方面筹措乡村道路改善资金,当年有部分乡村开始修建乡村道路的沥青路面,1990 年大部分乡、镇都动起来了。到 1990 年末全市乡村沥青路面建设已达 317 公里,其

中乡道 275 公里(盘山县 107 公里,大洼县 150 公里,兴隆台区 18 公里),村道 42 公里(盘山县 12 公里、大洼县 27 公里、兴隆台区 3 公里)。都是按县以上公路修建程序,作设计、计算强度,路面采用沥青碎石拌和摊铺,按设计要求施工。仅用一年多时间,使全市 39 个乡镇有 38 个通了沥青路面,397 个行政村有 130 个通了沥青路,占行政村总数的 33%,共用投资 3800 万元,省市补贴 1200 万元,占 31.5%,县乡投入 1100 万元,占 29%,群众集资 1120 万元,占 29.5%,有关部门赞助 380 万元,占 10%。在盘锦境内,实属破天荒之举。对乡镇企业,农业多种经营的发展,城乡物资交流,人们生活行旅等方面都有巨大的推动作用。

到 1990 年末全市有乡以上公路里程 1347 公里,其中,国省干线 212 公里,县级公路 199 公里,乡级公路 447 公里,油田专用公路 489 公里。比建市前 1984 年增加 508 公里,增长 60.5%,公路密度每百平方公里已达 34 公里,比建市前增加 12.8 公里,增长 60.4%,上等级公路达 1327 公里,占总里程的 98.5%,比建市前增加 678 公里,增长 104.5%。全市等外路只有 20 公里,占总里程的 1.5%,等外路比建市前减少 170 公里,降低 8.5 倍。有路面里程已达 1321 公里,占总里程的 98.1%,比建市前增加 654 公里,增长 98.1%,无路面里程只有 26 公里,占总里程的 1.9%。高级次高级、中级路面总里程已达 1264 公里,占总里程的 93.8%,比建市前增加 982 公里,增长 3.5 倍。全市低级路面只有 57 公里,占总里程的 4.2%,低级路面里程比建市前减少 328 公里,降低 5.8 倍。无路面里程仅有 26 公里,占总里程的 2%,比建市前减少 146 公里,降低 5.6 倍。全市公路晴雨通车里程达 1155 公里,占总里程的 85.7%,比建市前增加 647 公里,增长 1.27 倍。经 6 年的努力,在公路交通方面,以市

区为中心,以国省干线为骨架,以县乡专用公路为网络的四通八达的公路网已经形成。为盘锦成为辽宁公路交通的枢纽地位奠定了坚实的基础,全市公路交通基本上满足了城乡国民经济发展的需要。使盘锦地区有类以来,第一次结束了“晴天喧土路,雨天泥水路,冬天冻结的坑槽路”的历史,彻底的解决了城乡人们行路难的问题。

公路事业的发展,路面条件的改善,有力的推动着公路运输事业和其他各项事业的发展。使人民在行的方面有了突破性的改善。其他各项事业的发展,又为公路的发展资金来源拓宽了渠道,相辅相成的向前发展。

公路质量的改善与提高,为社会所创经济效益是相当可观的。据测算,优良等级的沥青路面与差等渣油路面相比,车辆时速可提高 75—100%,装载量可增加 25—40%,小修费用降低 40—50%,轮胎使用里程可延长 1.5 倍,大修里程可延长 80—100%。庄林公路从沟帮子至营口市 92 公里,改造二级公路(路面基本上都是优良等路)与改造前的三级公路(渣油路面,很长一段时间为差等路)相比,改造成二级路共投入 2484 万元,计划使用 10 年(只要保养,中修按要求做,使用 20 年是完全可能的,沟帮子至盘山段到 1990 年已经使用 13 年了)。按 10 年计算每年投入 248 万元。按 1983 年的交通量及物价计算,每年可少用汽油 2484 万公升,折 17388 吨,每吨 0.1 万元,总金额 1739 万元。减去修路投入 248 万元,每年纯效益 1491 万元。盘锦市成立后建成大洼至锦州公路,与庄林公路,沈盘公路,大盘、二沙公路相接,使关内,辽西与辽南、辽东、辽北乃至吉黑两省,比走京哈公路缩短里程 30 公里。按 1988 年交通量及物价计算,每年可创社会经济效益 3230 万元,此路从大洼到锦县金城全程 62 公里,全部改建成二级公路需投入 2480 万元,只是一年效益的 77%,其后 10 余年每年纯社会

经济效益 3230 万元,随着交通量增加,其社会效益将会更高。乡村公路其效益更为突出,夏季农村所需化肥、农药,农村生产的鲜菜鲜蛋等,可随时运入和运出。乡、村工商业原料、产品、商品可随时出入。防汛季节,防汛物资直接运到堤段,民工用机动车通勤,中学生不管下多大的雨,穿上雨衣,骑自行车可上学。这些都是以前所未有的。“要想富,先修路”,“公路通,百业兴”,这是在经济建设的实践中得出的结论。

全市专业运输事业也有较大的发展。个体运输业,异军突起,方兴未艾。运输市场基本放开。全民性质的专业运输企业,集体所有制专业运输企业,各企事业单位的运输队,个体运输户等,都从事社会运输,竞争机制,得到充分发挥。运输质量极大的提高。昔日的“独家经营,一统天下”,等货上门,选货运输的“官运化”的作风彻底砸毁。那种“吃、摸、拿、要、偷、亏、损、洒、漏、丢”的不正之风,得到很大克服。

到 1990 年末各种汽车的分布情况是:全市共有各种汽车 19429 辆,其中:交通部门 468 辆,占总数的 2.4%;各机关、企事业单位 17117 辆,占总数的 88%;私人个体 1844 辆,占总数的 9.6%。

全市公路货运量,从 1970 年以后增加幅度相当大。1970 年全市运货量 39 万吨,货运周转量 1542 万吨公里,全部是专业运输部门完成。到 1985 年全市货运量和货运周转量上升到 984 万吨和 43331 万吨公里,分别比 1970 年增长 25.2 倍和 28 倍。其中,专业运输部门分别完成总量的 6.9% 和 10%,社会各企事业单位运力分别完成总量的 93.1% 和 90%。1990 年全市货运量和周转量上升到 1833 万吨和 133671 万吨公里,比 1985 年又增长 86.3% 和 2 倍。其中专业运输部门分别完成总量的 4.9% 和 4.4%,社会各单位完成总量的 76.5% 和 83.7%,个体和联