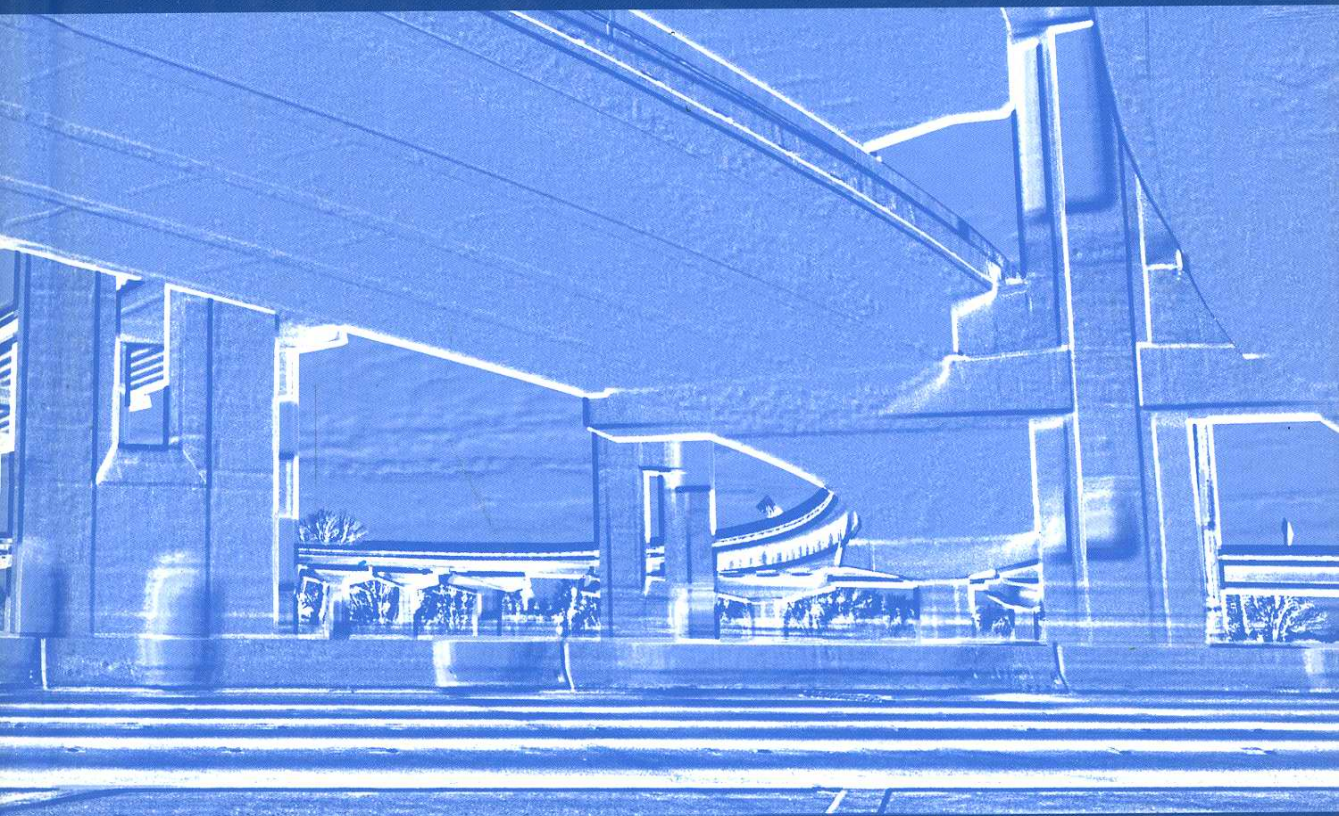


015340

威海公路志

WEI HAI GONG LU ZHI



威海市公路管理局史志编纂委员会 编印

威海公路志

WEI HAI GONG LU ZHI



威海市公路管理局史志编纂委员会编印

图书在版编目 (CIP) 数据

威海公路志 / 威海市公路管理局史志编纂委员会编.

—北京: 中华书局, 2004

ISBN 7-101-04493-X

I. 威 … II. 威 … III. 公路运输—交通运输史—
威海市 IV. F542.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2004)第 112047 号

责任编辑: 华晓林

威海公路志

威海市公路管理局史志编纂委员会编

*

中华书局出版

(北京市丰台区太平桥西里 38 号 100073)

<http://www.zhbc.com.cn>

E-mail: zhbc@zhbc.com.cn

中华商务联合印刷(广东)有限公司印刷

*

787 × 1092 1/16 14.25 印张 32 插页 350 千字

2004 年 12 月第 1 版 2004 年 12 月第 1 次印刷

印数: 1-1000 册 定价: 118.00 元


ISBN 7-101-04493-X/K·1929

威海市公路管理局史志编纂委员会

主 任：张志林
副 主 任：王德山 于安池 于新政
委 员：王兆立 黄建海 蔡伟东 阚吉才

《威海公路志》编审人员

主 审：张志林
副 主 审：于新政
主 编：于安池
编 辑：黄建海 蔡伟东 阚吉才
彩页编辑：蔡伟东
供稿人员：张文学 林晓明 王祥晓 季淑芬 宋彩霞
 张英豪 张建萍 姚喜斌 苗美华 夏洪涛
 夏青林 姜功洋 孙伟伟
主要摄影：张 健



威海市公路管理局史志编纂委员会

主 任：张志林
副 主 任：王德山 于安池 于新政
委 员：王兆立 黄建海 蔡伟东 阚吉才

《威海公路志》编审人员

主 审：张志林
副 主 审：于新政
主 编：于安池
编 辑：黄建海 蔡伟东 阚吉才
彩页编辑：蔡伟东
供稿人员：张文学 林晓明 王祥晓 季淑芬 宋彩霞
 张英豪 张建萍 姚喜斌 苗美华 夏洪涛
 夏青林 姜功洋 孙伟伟
主要摄影：张 健

3

序

“治天下以史为鉴，治郡邑以志为鉴”。盛世修志，是中华民族优良传统。历时四年编纂而成的《威海公路志》的出版，是值得威海公路人高兴的一件大事。

威海市地处山东半岛东端，三面环海，一面接陆，西与烟台市临界，东与朝鲜半岛、日本列岛隔海相望，北与辽东半岛成犄角之势，素有“京津的钥匙与门户”之称，是我国北方重要的军事要地和通商口岸。威海公路的发展有着悠久的历史，早在新石器时代中晚期，境内就有了路。从古人趟出来的路、驰道、驿道、官道到现代的高等级公路，走过了一个漫长、坎坷的历程。在中国共产党的领导下，威海的公路建设发生了翻天覆地的变化。尤其是1987年地级威海市成立以来，威海的公路建设走上了向公路高等级化发展的路子。建市17年来，先后新、改建了309国道、青威二级汽车专用路、烟威路、初张路、上泽路、威石路、乳即路、环海路等19条国、省道，到2004年，全市公路通车总里程达到2490.1公里，二级以上公路比重达51.4%以上，共建设特大桥2座，大中桥67座，“三纵、三横、一环”的公路主骨架已基本建成，初步形成了以威海市区为中心，以高等级公路为主体，连接相邻沿海开放城市，并向内陆辐射的四通八达的公路网络。

在2000年，威海市公路管理局党委决定开展《威海公路志》的编纂工作，成立了史志编纂委员会，并抽出专人编写。在近四年的时间里，编写人员不辞劳苦，坚持质量至上，求真、求实的原则，广泛征集资料，精心谋篇布章，经过多次修改，付出了大量的心血与汗水，终汇成此书。在此，特向他们表示诚挚的敬意，同时向那些为了《威海公路志》的编纂工作做出过贡献的人们表示深深的感谢。

《威海公路志》本着贯串古今，详今略古的原则，以马列主义、毛泽东思想、邓小平理论和“三个代表”的重要思想为指导，以丰富的资料，系统、全面、实事求是地记述了威海公路发展的历史过程，真实地记录了威海人民为了振兴威海公路，不屈不挠、艰苦创业、开拓进取的艰辛历程。在编纂方法上采用了新观点、新资料、新体例，基本达到资料翔实、观点正确、篇目合理。该书文词表达简洁易懂，融思想性、资料性于一体，必将为威海公路建设事业的发展、壮大，提供重要的工作依据和经验，达到用以“存史、资治、教育”的作用。

回顾历史让人激情澎湃，展望未来让人豪情满怀。在威海市委、市政府和上级业务部门的正确领导下，威海公路人将继续发扬“敬业、拼搏、协作、争先”的公路精神，再接再厉，团结奋进，艰苦奋斗，干事创业，不断夺取新的更大的胜利，创造更加辉煌的未来。

张公书

二〇〇四年九月二十七日

18

凡 例

一、本志以马列主义、毛泽东思想、邓小平理论和“三个代表”重要思想为指导，坚持辩证唯物主义和历史唯物主义的基本原则，实事求是地记述威海公路的历史演变和发展现状，力求思想性、资料性和科学性的统一。

二、记事地域为2000年威海市行政区域范围内，有关公路事业发展的大事、要事的记载。1987年10月1日地级威海市成立之前，所指“全市”、“境内”均含荣成、文登、乳山三市，“威海”、“威海市”系地级威海市成立后所辖“环翠区”范围，其范围随区划的变动而异。

三、时间断限，上限为明洪武三十一年（1398年）威海设卫，下限止于2000年，个别专篇适当上溯下延。按照详今略古的原则，详记1987年地级威海市成立之后的史实。

四、本志采用述、记、志、图、表、录等体裁，以志为主。框架设计，则从现代化社会主义分工和科学分类实际出发，按照以类系事、事以类从的原则，划分篇、章、节、目诸多层次。篇目的编排，力求体现结构合理、前后照应、繁简适当、层次分明的特点。

五、本志采用公元纪年，历史纪年则注明公元。

六、所用建国后各类数据，以本部门统计材料为主，建国前的各类数据资料取自旧方志和历史档案。

七、叙事语言采用规范的语体文、记述体。表示数量、百分比、公元纪年等一律使用阿拉伯数字。

目 录

序
凡例

第一篇 公路建设

第一章 公路建设概述	1
第二章 公路建设	4
第一节 国道	4
第二节 省道	6
第三节 县乡公路	14
第四节 连岛公路	18
第五节 渣油、沥青路面的修建	19
第六节 施工队伍	20
第七节 测量设计	21
第八节 公路科技	23
第九节 材料供应	23
第三章 公路桥梁	23
第一节 特大桥	25
第二节 大桥	25
第三节 中桥	32
第四节 小桥	35
第五节 涵洞	49
第六节 公路隧道	49
第四章 筑路机械	50
第一节 机械的演变	50
第二节 机械管理	52
第五章 工程管理	52
第一节 招标投标	52
第二节 工程监理	53
第三节 工程施工、验收与竣工	54
第四节 实行工程建设廉政合同制	55
第五节 工程技术队伍建设	56

第二篇 公路养护 路政

第一章 公路养护与管理	59
第一节 机构与队伍	59
第二节 养护管理	59
附：公路水毁	65
第三节 养护工程	66
第四节 养护工艺	69
附：《沙子里的“学问”》	75
附：乳化沥青的特性	77
第五节 养护机具	78
第六节 公路绿化	79
第二章 路政管理	85
第一节 路政管理的形成和发展	85
第二节 路政管理	88
附：路政管理人员文明用语和 服务禁语	93
第三节 业务培训	93
第四节 设备配置	94

第三篇 规费征收

第一章 养路费	95
第一节 征收机构	95
第二节 费率、费额	96
第三节 收费管理	101
第二章 车辆通行费	107
第一节 通行费征收	107
第二节 通行费管理	109
附：收费人员文明用语和 服务禁语	111

第四篇 第三产业

第一章 公路第三产业的兴起与发展	113
第一节 局属三产的兴起与发展	113
第二节 局属各单位第三产业的兴起	

与发展.....	115
第二章 企业管理	116
第一节 局属企业的管理	116
第二节 企业体制改革	117
第三节 产业开发	118

第五篇 党的建设和精神文明建设

第一章 党的建设	119
第一节 威海市公路管理局党组织建设	119
第二节 威海市公路管理局下属单位	
党组织建设.....	120
附：《有益的探索 成功的实践》....	124
第三节 纪律检查委员会	127
附：《公路系统党风廉政建设责任制	
实施办法》略	128
第二章 群团组织	130
第一节 工会	130
第二节 共青团	132
第三节 妇女工作	134
第三章 精神文明建设	135
第一节 威海公路精神	135
第二节 行业品牌	135
附：《让大路与文明同行》	138
第三节 文明创建活动	140
第四节 “窗口”单位建设	143

第六篇 机构沿革及体制管理

第一章 机构设置与沿革	145
第一节 威海市公路管理局机构设置 .	146
第二节 各市(区)公路管理机构沿革 .	147
第三节 地级威海市成立后新建单位机构	
设置与沿革.....	154
第二章 公路管理体制	158
第一节 实行省、专署双重领导的管理	
体制	158
第二节 “大跃进”和调整时期公路管理	
体制的演变.....	159
第三节 “文化大革命”时期的体制	
变化.....	160
第四节 实行经济体制改革	160
第五节 地级威海市成立后的管理	

体制.....	161
第三章 内部管理机制	161
第一节 多种形式的经济承包责任制 .	161
第二节 争先创优活动	163
第三节 创建文明行业竞赛活动	167
第四节 目标任务管理	169

第七篇 荣誉名录

第一章 全市公路系统荣誉名录	172
第二章 先进人物	181
第一节 先进个人简介	181
第二节 先进个人荣誉名录	185

第八篇 行政干部任免

第一章 各县市(区)公路干部任免	190
第一节 荣成市(县)	190
第二节 文登市(县)	191
第三节 乳山市(县)	193
第四节 环翠区(县级威海市)	194
第二章 地级威海市成立后新建单位	
干部任免.....	195
第一节 公路工程处	
(1988~2002年)	195
第二节 高等级公路管理处(高等级公路筹	
建处)(1989~2002年)	196
第三节 材料供应处(沥青供应站)	
(1992~2002年)	197
第四节 公路勘察设计院	
(1997~2002年)	197
第五节 威海公路工程监理处(格瑞特咨询	
有限公司)(1999~2002年)... ..	197
第六节 威海市公路综合发展公司	
(1993~2002年)	198
第七节 抱海大酒店	
(1997~2002年)	198
第八节 山东公路威海培训中心(长衡实业	
公司)(1990~2002年)	198
第三章 威海市公路管理局人事任免	
(1987~2002年)	199
威海公路大事记	202
后记	223

第一篇 公路建设

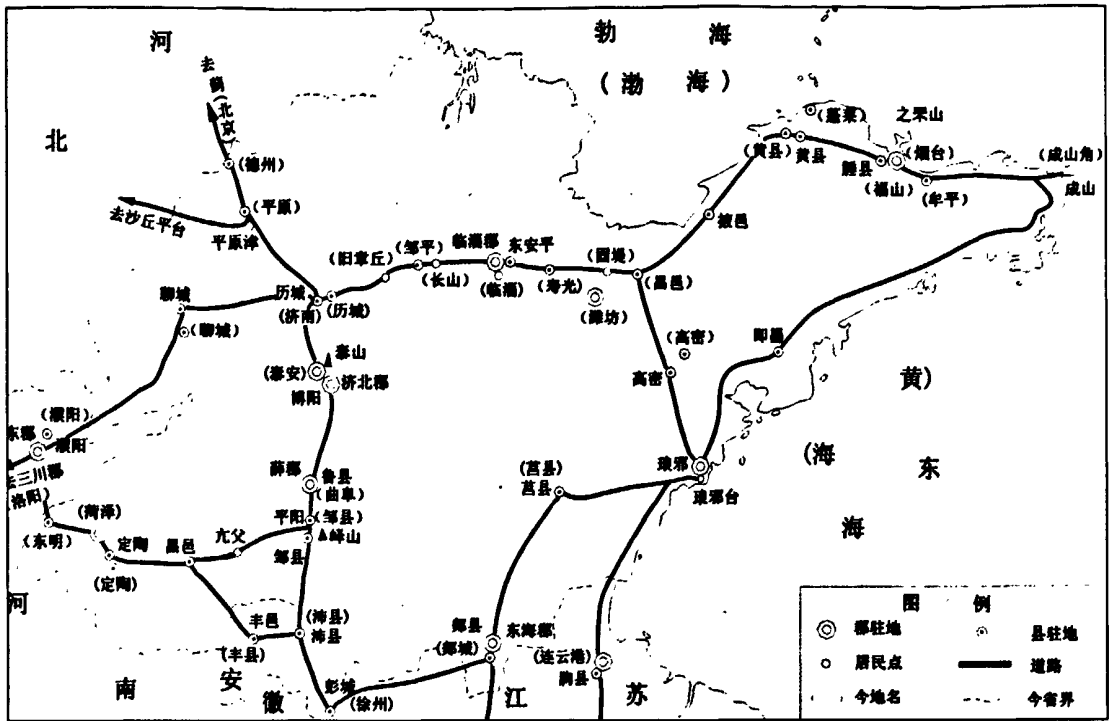
第一章 公路建设概述

建国前公路概况 1955年,境内文登宋村镇石羊村发现新石器时代遗址,表明在新石器时代中晚期境内就有了路。战国时期,齐国竭力“通商工之业,便渔盐之利”,齐与境内已有通商道路,其中一条东起境内荣成,经牟平、福山,穿栖霞、莱阳,入平度、潍县,达齐都临淄,西止济南,是横贯齐境的的东西大道。公元前284年,七雄间发生了一次大的战争,燕将乐毅统帅燕、秦、韩、赵、魏五国兵力攻打齐国,曾途经境内现在的乳山市。公元前221年,秦统一六国后,于第二年下令修筑以都城咸阳为中心的全国驰道网。对秦王朝修筑的驰道规模,史学界有“南极吴楚、东穷燕齐”之说。秦始皇曾二次东巡到境内荣成成山,所行驰道东起境内荣成成山,经芝罘、东莱,西入临淄到历城(济南)。秦始皇于公元前219年,由泰山东来,经历城、临淄、昌邑、掖县、黄县、芝罘、成山、即墨、琅琊,南去彭城。又于公元前210年10月再登成山。为秦始皇出巡筑成的驰道又宽又直,《汉书·贾邹枚路传》贾山《至言》说:“为驰道于天下,

东穷燕齐,南极吴楚,江湖之上,濒海之观毕至。道广五十步,三丈而树,厚筑其外,隐以金锥,树以青松,为驰道之丽至于此。”这就是说,秦驰道的宽度达到50步,秦时6尺为步,1尺合现在的0.23米,50步合现在的69米,路基高于两侧平地,还有用金属的锥子夯筑结实,每隔3丈栽青松1棵,规模之宏大,可以想见。汉承秦制,对秦朝建成的驰道,予以充分利用,据《史记》、《汉书》记载,汉武帝也曾走驰道至境内荣成成山。

隋唐以来,佛教传入中国。公元839年9月,新罗僧人凉贤,从境内文登斥山(今属荣成市)到五台山。日本僧人圆仁也在公元839年入唐求法,曾滞留荣成法华院2年之久。自1398年威海设卫后,官府逐年征集民工,开拓修筑通往文登、烟台、荣成的驿道,用以传递文件和战事服务,时称“官道”。到清朝,主要官道有5条:文登—威海、威海—宁海州、文登—荣成、文登—靖海、文登—宁海州。光绪年间,境内于官道上设有“急递铺”,多为十里铺,每铺驻有“司兵”1~4名专为接传递文书,解缴税银等。1913年废驿归邮。1898年英国强租威海卫。据史料记载,在1902年英国人曾在威海卫境内铺筑一段里程很短的柏油路(今环翠区公安局附近),这在境内是

20-1



秦代山东主要道路示意图

第一次铺设柏油路面。英租威海卫期间，租界内有碎石公路80公里，路宽平均在5米左右。还修建了从大西庄至天东约14公里长，4~5米宽的简易公路，把文登至威海、烟台至威海两条道路连接起来，这条大路穿过大西庄、港头、羊亭、东西徐家疃街里，线型弯曲，路基质量不高。该路以威海卫行政长官庄士敦的名字命名为庄士敦路，这在境内是第一条以外国人的名字命名的公路。该路线建成后，英国人又从英领事馆经城里衙门（当时城里设有中国衙门办理外交及民政事宜）、田村、前双岛，经庄士敦路至蒿泊、至威海铺筑了泥结碎石路面，晴雨通车。

民国时期，开始将各驿道、大道逐渐辟为公路，进行公路建设。当时，按照南京政府规定，虽分国道、省道、县道，但多次所订国道计划均未有实施。有的国道与省道同线，其修筑标准，未按国道的规定进行。县道大都连结本县乡镇村道，以行驶人力、兽力车辆为主。

南京政府时期，通达境内100公里以上的公路有青岛-威海、烟台-城厢、威海-石岛、烟台-石岛、烟台-海阳所5条公路。

建国后公路概况 1949年，全市有公路797.6公里。建国后，境内开始有计划、有重点地改建和新建了有国防、经济意义的干支线，开发了山区道路，使境内公路运输条件日趋改观。

建国初期，境内公路可以说是“三多一少”（弯多、坡多、通过村庄多、桥涵少），人们当时这样形容通车情况：“晴天路不平，汽车老牛行，大雨冲了路，小雨耍活龙”。公路运输无保证，行车十分困难。1950年4月，山东省人民政府《关于1950年公路工作的指示》中，提出公路工作重点是整修恢复已通路线，保证通车，当时的公路整修，划分为重点路线和一般路线。一般路线要求整修妨碍通车的路基、桥涵，恢复通车，重点路线除达到常年通车外，还要求路基平整坚实，做出路拱，修齐路肩与边

坡，或进行必要的改线，对路基宽度不足5米的，在可能范围内加宽到7~9米，桥涵已损坏的予以修补，新建桥梁则应符合标准。

境内公路的整修，主要依靠国家投资与民工建勤进行。1951年冬，荣成—烟台公路80.5公里及初村—石岛公路105公里，在原路基础上局部裁弯取直，避水离村，采用民工建勤将全路路基加宽至12米（烟威段）及10米（初石段）并铺筑砂土、风化石路面，基本达到晴雨通车，共投资了6873万元（旧人民币）。1956年，荣烟公路烟台至威海路段择行车困难泥泞路段，铺筑砂土、砾石、风化石、泥结碎石等级配路面，长17.8公里，宽3.5~5米，厚8~9厘米，计105770平方米，共投资11898元。由文登公路段与文登、牟平、威海三县（市）分别发动民工建勤完成。同年，初村至文登城路段30公里也铺筑了级配路面，基本都能达到晴雨通车要求。

青岛至威海公路南黄—文登段，32.7公里旧路穿越12处村庄，路线狭窄多弯，路基仅3~5米宽，长期阻车。1956年，中央军委投资31.1万元，按五级路标准修建，路基拓宽至7.5米。1956年4月潍荣线（当时称国防路）开始建设，碎砾石路面宽7米，全长367公里，因资金困难仅通至文登，1957年12月竣工通车，1958年后续建，延伸至荣成石岛。后来将荣成崖头至兰州列为309国道。在20世纪五、六十年代新修、改建的一些比较重要的公路还有初张（初村至张家埠）公路，当时全长53.4公里，路基宽度达到10米。具有国防意义的宋斤公路（宋村至斤山），长44.5公里，初建于1958年，1964年新筑路基9.3公里，其余79%利用旧路改建，路基宽度达到5.5~6.5米，投资55.5万元，上泽公路（牟平上庄至文登泽头），长37公里，威荣公路（威海至荣成），长94.3公里。

在五、六十年代，还着重加大了对革命老区交通条件的改善。1952年1月28日，中央

人民政府政务院发出了《关于加强老根据地工作的指示》，强调加强老根据地的经济建设，是加强老根据地工作的中心环节，并指出：“恢复与开辟交通，这是改善老根据地人民生活的主要关键。必须分级负责，采取发动群众义务劳动为主，国家出资为辅的办法，有计划地修好老区主要的交通干线，如公路、大车道、驮骡路、人行路以及河道等。”境内修建了文登—桃村、俚岛—李格庄、浪暖口—牟平、泽头—牟平等山区公路，改建了牟平—乳山口、上庄—泽头等山区公路，经过路基改线、加宽，改善急弯、降坡、添建桥涵、修建永久性漫水工程，达到五级路以上标准。文登界石由于交通不便，调进调出的物资不及时，造成很大损失，尤其到夏季毛猪交售，全由人赶送，毛猪因患热病而死的事情经常发生，修通公路后，此类情况再未发生。

根据毛泽东主席提出的“备战、备荒、为人民”和“支农转轨”的指示，境内依照1966年1月“烟台地区公路交通‘三五’规划意见（草案）”确定的公路修建方针任务，主要是适应国防建设和城乡物资交流需要。修建了重要国防经济路线，并大力发展了县社公路。荣成至威海公路为国防经济路线，全长94.3公里，1974年该路与威海至烟台公路合并，改成荣烟公路。文登至招远公路，全长162.1公里，对战备、支农有重要地位。

境内各个县社对公路建设都十分重视，乳山县仅用10年的时间就新建改建公路300多公里，实现了社社通公路，85%的大队通汽车，95%的公路晴雨通车。各县社还十分重视对近陆岛屿的联岛及海堤公路的修建，境内修建了八河港海堤公路、镆铳岛联岛公路、杜家岛海堤公路，使长期海陆相隔的天堑变通途。

1951年起，境内开始逐年对原有公路进行加宽，裁弯取直等改造，至20世纪70年代，沟通城乡的公路网已初步形成。1969年以前，境内公路以土路为主，等级最高的为四级公

路。1969年起,境内开始陆续以沥青用作路面表面处治。中共十一届三中全会以后,交通运输事业列为国民经济发展的战略重点,公路状况不断得到改善。到1985年,全市公路养护里程1594公里,其中主要公路有11条,总长754.4公里。

地级威海市成立后公路的发展 威海市的公路建设自地级市成立起,就一直呈现出持续快速发展的势头。1987年地级威海市建立之初,全市通车总里程为1658.3公里,公路路面铺装率仅为27.9%,且公路等级低,通行能力差,结构不合理,二级以上公路在通车总里程中的比重仅占12.3%。后来随着全市经济和社会各项事业的快速发展,对公路建设的要求也越来越高。为切实使公路建设为区域经济发展更相适应,历届市委、市政府始终把公路建设置于突出的位置来抓,先后出台了一系列加快公路事业发展的优惠措施和倾斜政策,并动员起全社会的力量,大打公路建设的攻坚战。市公路、交通部门牢牢抓住加快发展的每一次机遇,按照推进城乡一体化、经济外向型的要求,坚持规模扩张与等级提高并重,在增加公路数量的同时,不断提高公路的质量,实现公路建设量与质的统一,坚持骨架工程与网络工程并重,在加快“三纵三横一环”公路主骨架、大通道建设的同时,兼顾公路网络工程建设,实现公路建设干线与支线的统一,坚持加快建设与保护环境并重,在建设优质工程的同时,构筑旅游大道和生态大道,实现公路建设经济效益与社会效益的统一,坚持工程建设与养护管理并重,在加快公路工程建设步伐的同时,提高全市公路的综合服务水平,实现公路建设与管理的统一,以“四个并重”的指导思想,使公路建设不断从被动适应、基本适应向适度超前的转变。自建市以来至2000年底,新建和改造了青威路、烟威路、威石路、初张路、309国道、成大路等17条外引内联的重点项目,建起了双岛海湾

大桥、江家寨立交桥等1012座大中小桥梁,基本打通了“三纵三横一环”的公路主骨架,使全市路网结构和公路通达深度得到了重大的改善和提高,初步形成了以干线公路为骨架,县乡公路为支脉,干支相连、路桥配套、四通八达的公路网络。较好的实现了威海与周边城市的高速对接,区域内市际、镇际之间的快速贯通。截至2000年底,全市共新建、改建公路1933.7公里,使全市公路总通车里程达到2185.8公里,比建市初多出527.5公里,二级以上公路通车里程达到1024.7公里,占公路总里程的46.9%,比建市初多出34.6个百分点,公路路面铺装率达到62.8%,比建市初多出34.9个百分点,公路密度达到每平方公里40.2公里,比建市初多出9.6个百分点。

第二章 公路建设

第一节 国道

309国道(荣兰线) 是威海境内唯一一条国道,其前身为潍荣(潍坊—荣成)公路。潍荣公路西起潍坊市南郊,穿越潍城、寒亭、昌邑、平度、莱西、莱阳、海阳、乳山、文登、荣成八县二区辖境,中经平度、莱阳、文登、荣成四座县城,东止荣成县崖头(县政府驻地),横贯胶东半岛中心,全长367公里。它与青(岛)沙(河)、蓬(莱)水(集)、黄(山馆)水(集)、烟(台)青(岛)、福(山)莱(阳)、莱(阳)海(阳)、徐(家店)海(阳)、牟(平)乳(山口)、初(村)张(家埠)、烟(台)荣(成)等十几条干线相连,把半岛上重要城镇、港口联接起来,形成一条国防、经济交通大动脉。

原潍荣公路大多为大车道整修而成的土

路，弯多路窄，长期处于晴通雨阻状态，远不适应国防、经济建设的需要。1955年交通部公路总局与军委总参谋部确定另辟新线，将潍荣公路，列国家基本建设项目。后改终点于文登（今荣兰公路潍文段），文登—荣成段留给地方养护部门利用已有路线改善提高。所建潍文段，由交通部公路总局设计三分局负责测设，设计二分局担任部分大中桥测设任务，当年11月下旬完成外业工作。施工单位有第三工程局第一、二工程处、第一桥工所、第四工程局第四工程处，由第三工程局纳总。全线分4段同时施工。潍文段长294公里，除莱阳城附近利用烟青公路6.6公里外，其余皆属新建。莱阳城以西，地处平原，偶有起伏，莱阳城以东，青山岭、口子岭等地高差均达200米，多为丘陵山区，根据沿线地势和运量多少分段定级。潍坊东的石阜—莱阳段采用1954年交通部颁发的《公路工程设计准则》规定的四级公路标准，路基宽为10米，路面宽6米；莱阳—文登段为五级路，路基宽为8.5米，路面宽5.5米。工程困难处路基减为7.5米，纵坡不超过8%，桥涵载重为汽—13，拖—60，桥面宽为净—7附人行道。1956年4月开工，1957年12月全线竣工通车。全部路面铺筑级配碎（砾）石，部分路基路面采用了机械化施工。路面底层采用拳石灌砂。公路用地按农田级别征用，两边附设路界。

莱文段河流多且大，故桥梁工程艰巨，是全路工程的重点。新建大型桥8座1219米，中型桥26座1316米，小桥42座589米，桥型多样，结构新颖。施工中作了新技术、新工艺尝试，上部结构有5处是山东省公路第一次采用的装配式钢筋混凝土“T”型梁桥，构件预制大部分实现工厂化，采用低流动性混凝土，蒸气养生，以提高质量；用高标号水泥掺加混合料，以节省水泥；部分钢筋试用闪光焊接和冷拉冷拔，以节约钢材。下部结构，除重力式墩台外，还采用高桩承台形式，为有利于河道弯

曲处不阻水。泊子庄大桥每个桥墩只用一个2米直径的钢筋混凝土单圆柱，阻水面积小，墩顶盖梁两端用悬臂挑出在当时是先进技术。所用钢筋混凝土薄壁墩，墩厚40厘米，较重力式墩减少阻水面积，节约原材料。所用重力式墩顶用双悬臂式盖梁，将桥墩宽度减窄，减少墩身圻工体积，节约了大量材料。在修建下部墩台的同时，即可预制桥面构件，又大大缩短了工期。预制安装不需要在河上架设脚手架和模板，既可节约木材，减少开支和洪水冲击，又不受季节的影响进行桥面安装。这些，皆为当时先进施工技术，它有着节省材料、进度快等许多优点。纵观所建桥梁，经济壮观，坚固耐久，如文登县泊子东河修建的石拱大桥，共7孔跨径15米，全长134米，就属此例。总之，潍文公路完成于50年代，其测量、设计、施工都相当正规，质量优良，在理论和实践上均具有可取的经验。

文登至荣成段是根据潍文公路修建标准要求，利用原初村—石岛一段旧路加以改建提高。原路路线多为平原低丘，文登、荣成两县通过养护，路况有所改善。1958年后又多次改建，路线延伸至石岛，改建后路基宽12米、10米及8米不等，最大纵坡10%，最小弯道半径30米，全线桥涵、绿化齐全，实行工人与群众共养。其路名由潍荣公路改称潍石路（潍坊—石岛）。1977年，潍石线乳山境内铺设沥青路面51.6公里。1978年，潍石线文登境西起铺头，东至中心医院段8.4公里进行沥青路面铺筑。1981年潍石路列荣成至兰州309国道，境内全长126.4公里。1984年，先后两次重测改造西起泊子河桥，东至泊高公路路段，由原路10米加宽至12米，裁弯取直、填洼落坡，缓降了坡度大、平曲线半径小的问题，加铺了沥青路面，达三级公路标准。同年，为加快石岛港的建设，境内对斥山至石岛段5.4公里，按二级路标准进行改造。该段是潍石公路终端石岛港的“咽喉”，平均昼夜交通量达4000车

次,海市旺季可达5000车次以上。原路宽10~12米,1978年修建浅贯入式沥青路面,油层厚3厘米,宽8.5~9米。局部进行裁弯取直,路基拓宽至28米,路面宽26米,其中,1.2公里海堤路基宽18米,路面宽16米。改建后,较旧路缩短200米,路线平坦宽展,最大纵坡2.5%(2处),最小弯道半径1000米。建小桥4座,总长40.8米,涵洞15座,总长480.1米,防护工程5处1153.7米。由荣成公路站设计施工。从1986年至1991年,荣兰线文登段又先后两次投资计217万元,对土埠岭至崖头段按二级公路标准进行改造。荣成崖头至文登交界也在这个时期进行了二级公路改造。1990年,荣兰线乳山段将7.6公里沙土路改建成沥青路面,使荣兰线乳山段全部为沥青路面。

从1994年起至2001年,威海市先后对309国道文登泊子桥至文乳交界、文乳交界至车道、崖头至泊子桥共计91.6公里按一级路标准改建,路基宽24.5米,路面设计宽度21米。其中文登横口桥至杭格庄桥10.8公里为水泥混凝土路面,其余为沥青路面。工程投资由省交通厅部分补助,剩余由威海市筹措。另外车

道以西至海阳交界也将逐步按一级公路标准改建,其中,乳山车道至崖后段已于2002年开工建设。到2002年底,309国道境内总长度为125公里。

第二节 省道

威石线 威海至石岛公路长65.3公里,自环翠区温泉镇江家寨起经文登大水泊—上庄—石岛,按一级公路标准修建。该路线设计纵贯威海南北,是山东省交通网络的重要组成部分,建成后可以加快中国北方最大的渔港——石岛港的开发,同时还能充分发挥威海机场作用。威海至石岛公路一期工程自温泉镇江家寨立交桥起到文登大水泊止,长25.0127公里,自1998年初开工,至1999年9月完工。路基桥涵工作由环翠公路局、文登公路局组织施工,路面工程由山东省公路工程总公司威海公司、淄博公司承建,威海市公路管理局监理公司和德州交通工程监理公司监理。二期工程分2次建设,其中文登大水泊至上庄,长20.71公里,1999年3月开工,2000年9月完工,路基桥涵工程由文登公路局、荣成公路局组织施工,路面工程由山东省公路工程总公司威海公司承建,德州交通工程监理公司监理。

威石路二期西段,从温泉镇江家寨立交桥东端起,至初张公路郝家庄,长18.0905公里,路基宽24.5米,中央分隔带2米,路基桥涵设计荷载汽车—超20级,挂车—120,桥涵与路基同宽,为一级路标准,使线路总长达到65.1公里。三期工程由上庄经人和镇到石岛全长27.4公里,计划在2002年修建。



309国道荣成段



威石线环翠段

威青线 威青线是20世纪30年代由国民党政府利用旧大道改建的简易公路，路宽5~6米。1965年后路线自青岛至即墨、穴坊、行村、小纪、海阳、留格庄、乳山、南黄、泽头、宋村、高村、上庄、斥山，合于潍石公路，东达石岛，全长272.5公里。始称青石路，1975年后定名。后来，青石路一分为二，泽头至石岛改称为石泽线。泽头至青岛、泽头至威海合称威青路。威青公路自1956年起逐步进行分段改建，后来铺设沥青路面，满足了运输要求。到2000年，威青线威海境内总长109.2公里。

威即线 威即线原为青威二级汽车专用公路，江家寨至乳山水井子段。1988年3月，九里水头至江家寨长19.7公里开工建设，于1989年9月竣工，质量优良。共使用劳力93.2万工日，完成路基土石方72.2万立方米，建大桥1座，中桥3座，小桥涵77座，立交桥2座（其中1座为互通式），隔离栅3.67万米，沥青混凝土路面330.5万平方米，连同附属设施，共投资2617万元，平均每公里造价

133.2万元，通车后收取车辆通行费。车辆通过时间比原公路减少一半。该路的建成，结束了山东省没有汽车专用公路的历史。1991年11月22日，九里水头至黄垒河段通车，路线延长到57.5公里。1992年9月28日，黄垒河至乳山水井子段通车，路线延长至80公里，全线为四车道全封闭、全立交，通行能力大大提高，交通事故减少。

1998年11月8日，乳山至即墨一级公路开工建设。该路起于乳山市水井子，经

海阳、莱阳，止于青岛即墨，与济青高速公路相接，全长119公里，全线采用双向四车道，一级公路标准，部分控制出入，设计时速100公里，路基宽25.5米，工程概算投资13.6亿元，于2000年10月9日竣工通车。该工程全面实行了项目业主负责制、招投标制、合同管理制和工程监管制。由交通部武汉勘察设计院承担设计任务。主体工程共划分为14个合同段，通过公开招标，由山东省交通工程总公司、铁道部第一工程局等14家施工单位中标



青威二级汽车专用公路

承建，潍坊交通监理中心等3家监理单位实施工程监理。乳即公路建成通车后，即改称为威即线，威海境内总长102.2公里。

初张公路 初村至张家埠公路，纵贯文登县境，全长53.4公里。该路北起黄河北岸初村，与荣烟公路中部相接，南行经汪疃、文城、张家产，南止张家埠港口，跨越该县境内6处乡镇，与西黄、潍石、威宋、文长、崮泊、青威、张西等公路相交，构成文登县南北交通动脉。

全线大致分为初村—文城、文城—张家埠两段。1951年初文段28.8公里由大车道改建加宽至10米；文张段24.6公里沿用大车道，路基宽4~6.5米，路况甚差。1954年，县政府成立“文张路修建委员会”。公路段与公路站负责施工，抽调建勤民工分段包干，对该路局部改线及路基加宽，文城—军营村一段15公里以旧路为基础，重点裁弯取直，路基加宽；军营村—张家埠9.6公里大部改线，间或利用旧路，路基按10米（原为4米）加宽，陡坡工程困难处减至6米，最大纵坡10%，最小弯道半径50米。同年5月上旬完成路基工程，动用民工22870工日，7月底完成重点石方及桥涵、防护工程，工期仅用56天，于8月1日竣工通车。投资5.64万元，其中省交通厅补

助2.5万元。1955年初张公路调为干线公路，列工群共养路线。

1956年，为适应形势需要，经省交通厅批准，初张公路铺成粒料路面，列当年大修路面工程，采用民工建勤办法，分两年铺筑泥结碎石路面和磨耗层。初文段级配路面采用3:1碎石、粘土级配混合料，宽4米，厚8~11厘米，工程量11.5万平方米。是年10月至11月，文张段投资1.4万元，铺筑粒料路面，厚5~8厘米，宽5.5米（双车道），工程量13.15万平方米。至1957年初文段铺筑砂土磨耗层，路面宽3.5米（单车道），厚3厘米（虚度）计10.5万平方米；文城南按其薄弱环节20公里铺筑风化石磨耗层，厚3厘米，宽5.5米。至此，全路基本达到晴雨通车。

1983年，初张路文城至张家埠段有23.4公里铺成沥青路路面（下灌上拌），油层厚4厘米，宽10米，共投资216万元，路面平整度居当时烟台市油路之首，被山东省公路局定为全优工程。1984年中共中央总书记胡耀邦到境内视察，途经过此路时曾称赞道：“这路修得好”。

1995年至1997年，初张公路全线进行改建，全长58公里。自烟威公路北海立交桥至文登市埠口镇张家埠，基本是新开路线，其中环翠区初村北海到文城大五里头段36公里为



初张一级公路