

于洪区城乡建设志



沈阳市于洪区城乡建设委员会修志办公室编

1990.1

前 言

概 言

《于洪区城乡建设志》，是建国以后第一部反映本地区城乡建设的志书，它囊括了辖区内出的市政、住宅、房地产、乡镇、公路、交通运输建设与管理的内容，史实比较翔实准确，不仅是城乡建设工作者和业务部门手中的工具书，同时也是了解其历史、地理、政治、经济、文化等特征和进行社会活动不可缺少的宝贵资料。

编纂《于洪区城乡建设志》，是一项政治性、政策性和科学性比较强的工作，《于洪区城乡建设志》的出版，是各级领导和全体参加编纂人员呕心沥血，辛勤劳动的结晶。希望大家在利用这部书的同时，继续修改好城乡建设志，使之日臻完善，在振兴于洪经济和各项事业中发挥应有的作用。

一九九〇年二月五日

编 纂 说 明

一、《于洪区城乡建设志》是根据沈于政发〔1986〕10号文件“关于进一步做好修志工作的通知”要求编纂的，它记录了自一九六四年四月六日建区起至一九八八年城乡建设情况，是建国后第一部比较全面、系统反映于洪区城乡系统物质文明建设和精神文明建设的资料集，是各级领导、城乡建设工作者和有关业务部门了解城乡建设情况、开展工作和进行社会交往活动的具有实用价值的工具书。

二、本书编纂按专业分篇记述，为城区篇、公路篇、交通运输篇，大事记采用编年体，按时间顺序先后排列。

三、本书在编纂过程中，得到区政府有关领导、区志办、区城乡建设委的重视和有关单位土地规划局、房产局、城建局、建工局、交通局、环卫局、环保局、城管委、村镇办、地名办及其下属部门公路处、市政管理处、运输管理站、养路费征稽所、运输公司、工程质量监督站、建筑设计室、绿化办、路政监理所等大力支持，在此一并感谢。限于资料 and 水平，疏漏讹误之处定所难免，敬请批评指正。

沈阳市于洪区城乡建设委员会修志办公室

一九九〇年二月五日

目 录

前言	(1)
编纂说明	(2)
第 一 篇：于洪区城乡建设管理机构沿革	(1)
第 二 篇：城区篇	(3)
第 一 章 概 述	(3)
第 二 章 城区建设管理机构沿革	(6)
第 一 节 市政建设管理机构	(6)
第 二 节 园林绿化管理机构	(6)
第 三 节 房屋土地开发管理机构	(6)
第 四 节 房产管理机构	(7)
第 五 节 建筑公司管理机构	(7)
第 六 节 建筑设计机构	(8)
第 七 节 城区建设规划管理机构	(8)
第 八 节 环境卫生管理机构	(9)
第 九 节 市容管理机构	(9)
第 十 节 城市管理监察机构	(9)
第 十 一 节 环境保护管理机构	(10)
第 三 章 城区规划	(10)
第 四 章 居民住宅小区开发建设	(12)
第 一 节 南里小区	(12)
第 二 节 沙河子小区	(13)
第 三 节 北塔小区	(14)
第 四 节 区委小区	(14)
第 五 章 市政建设	(14)
第 一 节 市政组织机构产生和变化	(14)
第 二 节 城区道路	(15)
第 三 节 排水管网	(19)
第 四 节 泵 站	(21)
第 五 节 桥 梁	(22)
第 六 节 市政施工队伍	(22)
第 六 章 园林绿化	(23)
第 一 节 城区绿化	(24)
第 二 节 专用绿化	(26)
第 三 节 公路绿化	(28)
第 四 节 草木和花卉	(28)

第 七 章	房地产业	(29)
第一节	直管公房	(29)
第二节	私房	(30)
第三节	单位自管房	(31)
第四节	房屋普查	(32)
第五节	供暖	(32)
第六节	房地产仲裁	(33)
第 八 章	建筑业	(34)
第一节	建筑施工能力	(34)
第二节	建筑设计能力	(36)
第三节	建材生产	(36)
第四节	建筑公司的企业管理	(38)
第 九 章	环境卫生	(41)
第一节	概述	(41)
第二节	街路清扫垃圾清运和冬季除雪	(43)
第三节	粪便掏运与管理	(44)
第四节	环境卫生管理	(45)
第五节	设备与设施	(46)
第六节	职工队伍	(47)
第七节	市容管理	(48)
第 十 章	环境保护	(49)
第一节	污染源和污染范围	(49)
第二节	监测工作与综合治理	(50)
第 三 编	乡镇篇	(51)
第 一 章	概述	(51)
第一节	于洪区概况	(51)
第二节	于洪区乡镇基本类型	(52)
第三节	村镇建设的发展及演变	(53)
第 二 章	建制沿革	(56)
第一节	于洪区建制沿革	(56)
第二节	村镇建设管理机构沿革	(57)
第 三 章	建制镇	(57)
第一节	马三家镇	(58)
第二节	大涌镇	(70)
第三节	沙岭镇	(79)
第四节	平罗镇	(87)
第 四 章	乡镇	(96)
第一节	陵东乡	(97)
第二节	大青乡	(100)

第三节	迳化屯乡	(107)
第四节	老边乡	(110)
第五章	村屯	(113)
第一节	村落	(114)
第二节	庭院	(117)
第三节	农房	(122)
第四节	规划建设	(135)
第五节	典型村屯简介	(137)
第四编	公路篇	(141)
第一章	概述	(141)
第二章	于洪区公路管理处机构沿革	(143)
第三章	古道交通	(144)
第一节	古道	(144)
第二节	永安古桥	(147)
第四章	公路建设	(149)
第一节	近代公路的发展	(149)
第二节	新中国成立后的公路建设	(151)
第三节	公路的行政等级与技术等级划分	(158)
第四节	国道	(160)
第五节	省道	(175)
第六节	县道	(179)
第七节	乡道	(193)
第八节	村路	(210)
第九节	桥涵	(214)
第五章	公路养护	(236)
第一节	养护机构	(236)
第二节	养护方法	(240)
第三节	公路病害的处置	(247)
第四节	公路绿化	(243)
第五节	好路率的评定	(250)
第六章	民工建勤备料	(251)
第七章	养路费的征收和使用	(254)
第八章	公路工业	(258)
第九章	精神文明建设	(262)
第十章	专题论述	(266)
第一节	体制改革	(266)
第二节	技术革新	(273)
第五编	交通运输篇	(295)
第一章	概述	(295)

第 二 章	公路运输	(297)
第 一 节	运输工具	(297)
第 二 节	货运	(298)
第 三 节	客运	(300)
第 三 章	铁路运输	(302)
第 一 节	沈山干线	(302)
第 二 节	沈阳西编组站	(302)
第 三 节	于洪火车站	(303)
第 四 节	马三家子火车站	(303)
第 五 节	其它火车站	(304)
第 六 节	于洪小铁路	(304)
第 四 章	水路运输	(304)
第 一 节	河流概况	(304)
第 二 节	航运	(305)
第 五 章	公路专业运输业企	(306)
第 一 节	机构沿革	(306)
第 二 节	专业运输车辆	(308)
第 三 节	专业运输企业生产	(312)
第 四 节	专业运输企业改造	(315)
第 六 章	公路运输管理	(316)
第 一 节	机构沿革	(317)
第 二 节	货运管理	(319)
第 三 节	客运管理	(322)
第 四 节	包装、装卸市场管理	(324)
第 五 节	机动车专业化维修管理	(325)
第 六 节	社会车辆管理	(326)
第 六 编	大事记	(330)
第 七 编	文件附录	(347)
国务院办公厅转发中国社会科学院关于加强全国地方志编纂工作		
领导报告的通知		(347)
关于解决编写地方志编制和经费问题的通知		(348)
关于进一步做好修志工作的通知		(350)
关于进一步做好《于洪区城乡建设志》工作决定的通知		(352)

于洪区城乡建设管理机构沿革

1964年3月23日根据沈阳市组织部文件成立于洪区交通建设科，编制八人，设科长、副科长各一人，科长未到任，由付科长主持工作。

1964年7月成立中共于洪区交通建设科党支部，设支部书记一人。交通建设科下属单位：于洪区运输管理站、于洪区砂石管理所、于洪区公路管理段。

1969年9月8日根据沈于革字（69）3号文件成立于洪区交通建设局革命领导小组，领导小组设九名委员，其中组长一人，副组长一人。下属单位：于洪区公路管理段、于洪区运输管理站、于洪区砂石管理所、于洪区房产管理小组。

1972年12月24日根据沈于发（72）26号文件，于洪区交通建设局革命领导小组改称为于洪区基建交通管理站革命委员会，设主任一人，副主任三人。

1972年2月26日经中共于洪区委批准成立中共于洪区基建交通管理站第一届总支委员会，由五名委员组成，其中设书记、副书记各一人。

1972年3月4日经沈于组字（72）11号文件批复，成立中共于洪区基建交通管理站第一届总支委员会，委员会由五名委员组成，设书记一人，副书记一人。

1972年3月4日根据中共于洪区委沈于组字（72）11号文件批复，成立于洪区基建交通管理站机关党支部委员会，由三名委员组成，设书记一人。站机关设政工组、生产组和城建组，下属单位：于洪区公路段，于洪区房产管理所，于洪区砂石管理所，于洪区运输管理站。

1973年7月1日于洪区基建交通管理站基层单位增设于洪区汽车队。

1974年8月于洪区基建交通管理站增设于洪区建筑工程队。

1977年6月26日根据沈于组（77）29号文件，成立中共于洪区交通局第一届委员会，委员会设委员九人，其中书记一人，副书记两人。

1979年3月10日于洪区交通建设局机关机构调整为：政工组、生产组、办事组和城建组。同年11月2日改设四股：即人秘股、交通股、城建股和生产股。

1980年3月25日，于洪区交通建设局增设环境保护办公室。

1981年3月9月，沈于人（81）24号文件，下发了关于于洪区交通建设局人秘股、公路管理股、生产管理股、养路费征收检查站、环保监测站和汽车管理办公室领导人任命的通知，对交通建设局内部机构进行了调查。当时于洪区交通建设局下属单位有：于洪区公路段，于洪区房产管理所，于洪区砂石管理所，于洪区市政工程队，于洪区建筑工程公司，于洪区运输公司。

1981年12月1日，根据沈于编发（81）45号文件，于洪区环境保护办公室从于洪区交通建设局机构中划出，成立于洪区环境保护局。

1982年2月2日，根据沈于编发（82）6号文件，于洪区土地办公室划归于洪区交通建设局领导，后根据实际工作需要，土地办公室分成土地办公室和农房办公室。

1983年12月12日,于洪区土地办公室划归于洪区经济计划委员会。

1984年2月16日,根据沈于组干(84)5号文件,成立中共于洪区交通建设环保局委员会,委员会设会员七人,其中书记副书记各一人。

1985年根据沈于编发(85)35号文件,于洪区交通建设环保局机关股室机构改称为:劳动人事科、财会科、企业管理科、城市建设管理科和路政科。

1986年7月1日,经于洪区政府第18次常务会议决定,于洪区环境保护办公室从于洪区交通建设环保局中划出,成立于洪区环境保护局,原于洪区交通建设环保局改称于洪区交通建设局。

1986年8月27日,根据沈于政(86)5号文件,成立中共于洪区交通建设局委员会,委员会委员七名,其中书记、副书记各一人。建委机关设人秘科,财会科,企业管理科,城市建设管理科,路政科和党委办公室市容管理办公室,村镇规划办公室,地名办公室。下属单位:于洪区建筑公司,于洪区运输公司,于洪区房屋土地开发公司,于洪区公路管理段,于洪区环境卫生管理处,于洪区房地产管理所,于洪区市政工程队,于洪区交通运输管理站,于洪区养路费征稽所和于洪区建筑设计室。

1987年3月7日,于洪区政府下发了沈于政办发(87)5号文件《关于成立于洪区城乡建设委员会的通知》,决定撤销于洪区交通建设局,成立于洪区城乡建设委员会,委员会既承担原交通建设局的全部职能,又负责城乡建设规划管理和协调工作。设主任一名,副主任两名。

1987年3月12日,成立中共于洪区城乡建设委员会,委员共九人,其中党委书记一人,副书记一人。

1987年6月16日,沈于编发(87)19号文件,对于洪区城乡建设委员会人员编制、内部机构设置、领导职数等进行了重新核定。人员编制为63人,其中行政编制10人,事业编制53人;内部机构设置为党委办公室、行政办公室、计划财务科、劳动人事科、规划管理科、城市建设管理科、交通管理科和建筑工程管理科。于洪区村镇办、于洪区市容办、于洪区地名办和于洪区城管监察队,仍按委属事业单位进行管理,人员编制地名办三人,其余三单位各五人,均在委编制总数之内,委领导配备四职(含委主任委党委书记各一名,委副主任两名),委各科室和上述四个事业单位,除交通管理科配二职外,其余均配一职。

同日,区政府下发了沈于编发(87)20号文件,将沈阳市建筑工程质量监督站于洪分站划归于洪区城乡建设委员会领导,单位性质和业务范围不变,编制6人。至此,于洪区城乡建设委员会基层共12个单位,包括:于洪区公路管理处,于洪区环境卫生管理处,于洪区房地产管理处,于洪区市政设施管理处,于洪区房屋土地开发公司,于洪区建筑工程公司,于洪区运输公司,于洪区交通运输管理站,于洪区养路费征稽所,于洪区建筑设计室和于洪区工程质量监督站。

第一章 概 述

城市建设是城市功能和中心作用的物质基础,也是构成对外开放投资环境的基本条件之一。现行中国行政管理体制下的城市建设,是指市政基础设施,住宅建设与房地产业。

于洪区的城区建设是沈阳市城市建设的重要组成部分,是随着于洪区的成长逐步发展起来的。解放前夕,在于洪区政府所在地于洪南里中心街路黄海路两侧是日伪时期“奉天”、“水昌”、“光明”、“德顺”、“太昌”等十几家窑业留下的废墟,大坑遍布,荒草丛生,没有人家,沈新路北现郭家屯一带只有十几户人家,陵东和北陵地区则大部分是菜地。

解放后,随着于洪区经济的不断发展,城区建设也逐步从无到有,由小到大地发展起来。50年代,东北制药厂、沈阳橡胶四厂、沈阳冶炼厂、沈阳标准件厂等十几家厂矿企业自筹资金,在于洪南里地区建起一批简易宿舍。60年代初,沈阳市城市总体规划将于洪南部近郊地区定为仓库规范化区、之后,省、市一些企业单位陆续在于洪南部近郊地区建起了大批仓库。同时沈阳高压开关厂、沈阳低压开关厂、沈阳轧钢厂、沈阳弹簧厂、沈阳手表厂、沈阳硅酸盐厂、沈阳有机化工厂等单位,又在于洪南里地区建起了高层住宅;工联子弟小学、副食商店和中心粮店等公共建筑也陆续建成,从而在于洪南部近郊地区初步形成了仓库区和居民居住区合二为一的格局。

1969年成立了于洪区交通建设局,把城区建设管理工作,正式提到区政府工作的议事日程。但是,直至1971年,于洪区的城区建设一直没有具体规划,1972年按照沈阳市总体规划的要求,初步设计制定了于洪区规划,对于洪、杨士、北陵、陵东四个乡的部分地区正式实行城区管理,并划分为南部中心区和北部开发区,总面积25.19平方公里,其中规划路45条,并决定把南部中心区十马路两侧做为规划建设重点。

1973年后开始按规划建设,成立了于洪区下水工程指挥部,修建了五大局办公楼等公共建筑,铺设了黄海路排水管道,城区道路建设开始得到恢复。1976年修建了南十路,怒江街白色路面,并对其它主要道路进行了简单维护。1978年后城区建设速度加快,同年在南十路两侧先后建成卫生局、畜牧付食局、农机局、区文化馆和区交建局办公楼,铺设了洪湖街排水管道。1979年将南十路改造成于洪南里地区第一条黑色路,即黄海路,并铺设了东湖街北段黑色路面,同时建成于洪城区唯一的广场——于洪广场。

1980年继续加快建设黄海路及其两侧,铺设了东湖街北段部分路段,完成了洪湖街的黑色路工程,黄海路采用条石镶边,并设置高压汞灯50盏;建成了劳动局办公楼等公共建筑。着手对于洪南里、沙河子、柳条湖、前进等居民住宅小区实施规划改造,并把于洪南里和沙河子小区做为建设的重点。

1981年国家投资38万元建成了于洪区第一个市政排水泵站,该泵站总装机容量 $1.8\text{m}^3/\text{s}$,排水面积4平方公里,基本解决了于洪南里地区的排水问题。

1982年区百货商店落成,区交建局办公楼交付使用,完成了太湖街东湖街的排水工程,同时为进一步加快城区建设,区城市建设规划部门对于洪区175平方公里规划区内的194个单位,4.8万平方米的规划用地进行了详细勘察测绘,共绘制现状图400余张,进一步修改和详

第一章 概 述

第一节 于洪区概况

于洪区位于沈阳市西部，东与大东、东陵、皇姑、沈河、铁西五区为邻，南与苏家屯区隔浑河相望，西与灯塔、辽中、新民三县接壤，北与新城子区相连，区政府驻地距市政府11公里，全区总人口335,917人，其中：农业人口260,102人，占79%，工业人口75,815人，占21%，由汉、满、回、苗、侗、壮、朝鲜、锡伯、蒙古、土家、维吾尔、达斡尔、俄罗斯、日本等14个民族组成。土地总面积为774.8平方公里，其中：城镇土地面积33.62平方公里，城区面积26.5平方公里，建制镇规划建成区面积7.12平方公里。1985年全区工农业总产值88231万元，是1978年的2.3倍，其中：工业产值64582万元，是工农业总产值的73%。乡镇总产值99845万元，是1978年的4.6倍。共辖4个建制镇、12个乡、245个村，其中：196个行政村、49个自然屯（含185平方公里沈阳市城市规划区内15个村），辖4个街道办事处、81个居民委。境内还有省属农场一个、市属农（牧）场3个。全区共有耕地690,662亩。村镇占地总面积91,114亩。

本区地质构造属于阴山东西复杂构造带的东延部分，为新华夏系的第二个一级隆起带和第二个一级沉降带的交接地带的一部分，东北部黄土坎村和观音屯村一带为山前倾斜平原边缘，由坡洪积黄土构成，属剥蚀堆积址形，表面起伏，其余皆属辽、浑冲积平原，土质肥沃，地形纵宽横窄，绕市区西部呈扇形，东北向西南稍有倾斜，东北部黄土坎村海拔62.5米，西南部张福安村21.3米，平均海拔35米。境内有五条主要河流，即：浑河、蒲河、九龙江、细河、小浑河。流经境内全长149.7公里。另有浑北、浑蒲和张士三大灌渠，地表水年经流总量为7719万立方米，地下蓄水总量288.78万立方米。境内气候与沈阳市市区基本相同。土壤分五类：草甸土、水稻土、风砂土、沼泽土和棕壤土。

境内交通便利，有瑗大、丹霍、京沈、京哈、沈盘等国省干线和新潘、沈马、潘杨、高万、沙万等区级公路，总长187公里，乡路9条125,944公里，村路118条278.1公里。沈山长大铁路横贯全区，其干线境内长22.5公里，复线12.5公里，裕虎支线12公里，境内共设7个车站。其中裕虎编组站是全国一流的编组站，占地3,400亩，上下行驼峰改编能力日均达12,006辆，日发车能力134列。境内还有31家铁路专用线，市区有公共汽车线路4条，长途客运线路7条。目前，各乡镇政府所在地都有直通公共汽车，60%的行政村设有公共汽车站。78年后于洪区客运业开始出现，现有长途大客车12辆，个体出租汽车668辆，集体出租汽车3辆，出租小货、三轮车36辆，单位出租客车22辆；货运业也有较大发展，1985年全区运输机动车达1364辆，年总货运量2,187,686吨，货运周转量10,953,651吨公里。

早在七千二百年前，沈阳人的祖先就劳动生息繁衍在这块美丽富饶的土地上，前人留下的遗迹较多，有春秋战国的郑家洼子古墓葬；辽代广州城（今高花堡）金代章义县（今彰驿站）、明代长勇（今彰驿站）、长营（今沙岭堡）、静远（今静安堡）、平虏（今平罗堡）、

第一章 概 述

公路交通建设,是人类创造世界改造自然的手段之一,它与人们的生活息息相关,具体地反映国家民族的政治、经济、军事、文化的历史与发展。

于洪区公路交通比较发达,到一九八八年末,境内县级以上公路总里程达到187公里,比一九四八年沈阳解放时的70公里增加2.7倍。其中高级、次高级黑色路面为132公里,占总里程的70%,比一九五六年的15公里增长了9倍。养护里程达到187公里,为总里程的100%。绿化里程160公里,占总里程的85%。晴雨通车里程187公里,为总里程的100%。同时,在全区形成了一支具有相当生产能力的稳定的510人的筑路、养路和管路的事企职工队伍。有推土机、压路机、铲运机、挖土机、摊铺机、拌合机以及汽车、吊车等多种机械设备40台。

于洪区成立于一九六四年初,是沈阳市十一个行政区划之一。建区虽晚,迄今仅二十四年,但历史却很悠久。公路交通建设,是沿着沈阳市的历史变革和社会发展规律,不断向前发展变化的。纵观于洪区公路交通的历史,含以下三个特点:

一、公路交通是从古道交通发展而来的。于洪地区历史上就隶属沈阳辖境。而自古以来,沈阳地区就同中原保持着十分密切的联系,考于洪境内古道的形成。据北陵新乐文化遗址考古发现,最早可以追溯到七千二百年前,当时这支沈阳人在于洪这块土地上生息繁衍。由于劳动、狩猎及互相往来,常常沿着一定的路径行走,久而久之,必然形成自然的道路。另据史籍记载,居住在我国东北地区白山黑水间的古肃慎族,早在五千年前的虞舜时代,他们就曾经途经沈阳地区去中原朝贡弓矢。而周武王灭商,封箕子于朝鲜,箕子率殷民五千路经辽宁东去朝鲜,可见,那时由中原横贯辽宁而达朝鲜的道路已经形成。战国时期,沈阳是燕国辽东郡的属境。燕国开辟了辽西道。秦汉以来,又陆续形成了通往中原的古干线三条:卢龙、营州、傍海道。隋唐以后,沈阳地区还是通往蒙古和东北边疆奴儿干都司以及东南去朝鲜的交通要冲。在古道交通中,辽河及东西两岸二百华里的沼泽地,古称“辽泽”,是一大障碍。清初,太祖努尔哈赤和太宗皇太极,在天命十年(公元1625年)、康德三年(公元1638年)曾两次修建“叠道”,初步解决了“辽泽”问题,这条路史称“大御路”。现在,虽然由于时间推移,沧桑巨变,这些古道早已改变了它的本来面貌。但现代公路的兴起与发展,多是在其基础上而形成并提高的。如境内的沈马公路,就是清代“大御路”的前身。而这条路上的永安桥,虽历经三百多年的风雨剥蚀,仍傲然屹立,保留着当年古道上这个构造物的古朴风姿。另外,境内沈盘公路沈阳至彰驿站段三十公里,亦系当年傍海道的一段……

二、现代公路是随着汽车的广泛应用而产生的。现代公路交通,是古道交通形式的演变与发展,它作用于现代新形式的交通工具汽车。十九世纪末,欧洲出现了汽车,一九一三年沈阳有了汽车,汽车的出现,对于我国古代靠人挑担子、背袋子、骑牛骑马乃至用牛、马车的交通运输。是一个生产力发展的飞跃。同时,汽车的运行,对于我国古道相应提出了新的

第一章：概述

于洪区位于沈城西郊，东与大东、东陵、皇姑、铁西区缘接，南与苏家屯区隔浑河相望，西与辽中、新民县接壤，北与新城子区居邻，沈阳市13大交通出口，有5个在于洪区内。得天独厚的自然地理环境，使于洪地区的交通四通八达，但由于解放前该地区的政治、经济落后，解放后建区较晚，因此，运输业的发展缓慢，直到1978年党的十一届三中全会以后，公路运输才得到迅速的发展，逐步扭转了以畜力车为主的运输局面。

于洪区的运输业主要是公路运输和过境的铁路运输，历史上也曾有水路运输。据《沈阳县志》记载：“沈阳县境所属河流初惟浑河可通航运，”“此水通航由来已久，夏季水深时由营口上溯可以输入邻省物品，顺流则装载粮石出境，兴京所产木材运入县境，尤以此为通津”。早在明、清年代，浑河通航，沈阳至营口间的运输主要是水运。那时每天商船不绝于水面，不仅运货，也运乘客。暖鸡堡（今天挨金堡）就是当时的船码头，沈阳地区所用的大麦等酿酒原料，就是由暖鸡堡水陆码头转到各地的。1898年，南满铁路落成后，铁桥阻航，但上游仍可漂运水筏，直到1940年哈大公路修建后，浑河航运才彻底停止。

于洪区过境的铁路干线主要是沈山铁路干线，始建于1878年，境内长22.5公里，连接沈山铁路干线的还有沈山复线和裕虎支线。沈山复线境内长12.5公里；裕虎支线境内长12公里。3条铁路干线经由于洪区的陵东、北陵、于洪、杨士、造化、马三家、大兴、老边8个乡镇，总长47公里，区境内设火车站7个，即沈阳西站、马三家、三台子、于洪、揽军屯、转湾桥、田义电站。其中沈阳西站是全国最大的编组站之一；于洪站设铁路专用线31条；马三家车站客货兼营。

于洪区的公路运输主要是货运，客运只限于过境的长途客运、短途客运和1984年后以个体经营形式出现的出租客运业。

于洪区境内出现的长途客运汽车线路较早，1922年至1929年，苏士达创办了沈阳市第一个长途客运公司，开辟了辽中至沈阳的长途客运线路，在于洪区境内的营运里程为28公里。陈福全创办了通记汽车公司，开辟了沈阳至冷子堡的长途客运线路，在于洪区境内的营运里程为15公里。1948年至1964年，沈阳市长途客运公司开辟了沈阳至养士堡、沈阳至大民屯、沈阳至刘二堡、3条长途客运线路，在于洪区境内设站点40。1976年至1978年，又增加了沈阳至新民南道、沈阳至新民屯、沈阳至长、沈阳至新民渡口4条长途客运线，在于洪区境内的站点增加到74个，至1985年止，沈阳市长途客运线路经由于洪区境内的达30条，共设站点297个。

于洪区境内的短途客运线路是随着于洪区的建立而开通的。1964年至1985年，沈阳市公共汽车公司分别开设了206路、226路、231和323路4条市内公共汽车线路，在于洪区境内的营运里程为36.9公里，设站点25个，日客运总量为37500人次。

于洪区境内的近郊客运线路是由沈阳市长途客运公司开辟的。1964年至1979年，分别开通了北茨榆坨、解放南道、朴坨子、解放北道、沿海营子和汪家河套6条近郊客运线路，总

于洪区城乡建设大事记

清崇德六年（公元1641年）清太宗皇太极为维护清王朝统治，实行移民政策，陆续将白云山一带八旗边民迁移到沈阳附近，于洪一带移民主要是满族和投清蒙古族。

清顺治八年（公元1651年）清廷入关第七年，清世祖福临为进一步巩固后方，维护其统治，继续实行移民垦荒政策，令关内黎民部分迁徙至辽东，沈阳县辖区移民以冀、鲁居多，晋、豫、皖次之。

清光绪十四年（公元1888年）8月25日，浑河河水暴涨，最大水位7米，流量10,000立方米/秒，流速2.9米/秒，沈阳县辖区水深1米以上，据杨士乡志载：浑河涨水，水头丈高，来势凶猛，把漠家堡拦腰冲断，田禾淹没，房屋倒塌，人畜均有伤亡，清王朝对此不闻不问，只任洪水自然流过。

清光绪卅一年（公元1905年）2月21日至3月16日，日俄战争奉天大战爆发，这次战役是日俄两军决定胜负的一次大战，双方出兵力60余万，沈阳县辖区为会战突破口，战斗集中在沙坨子（现杨士乡金沙村）至田义屯的一个扇形地带，祸延现于洪区大潘、杨士、于洪、造化、马三家子、平罗和陵东等七个乡镇所辖地区，致使这些地区多数村庄毁于战火。

1922年，北宁铁路开办同时，建立马三家子火车站，站内有正线一条，待避线一条，货运线一条。

1922年，于洪区境内出现苏士达创办的沈阳至辽中的长途汽车客运线路。1924年于洪区境内出现陈福全创办的通记汽车公司的沈阳至新民的长途客运线路。

1935年，建立于洪火车站，当时为4级站即进行客运又进行货运。

1935年9月，建立沈阳西编组站（裕国站），此站为我国最大的货运编组站之一，它连接沈山、沈丹、哈大、沈吉四条铁路干线，构成东北地区重要的铁路交通枢纽，是东北地区铁路运输最大的物资集散地。

1939年，建立揽军屯火车站，属非营业客运车站，1984年停止营运任务。

1940年，哈大公路修建后，浑河航运彻底停止。

—1950年，为适应抗美援朝需要，修建了于洪火车站至于洪飞机场的专用线，这是于洪区境内出现的第一家铁路专用线。

1953年市郊办事处第一个按规划移地翻建的新村——双树坨村建成。其特点：房屋皆座北朝南，独门独院，街道整齐，两旁植树，共有东西路五条，南北路四条，村落呈长方形。

1957年，卫工、肇工明渠接通，改变了细河的河道，使细河的水成为污水。

1958年，修建了于洪小铁路，即于洪至小潘，1964年9月份停运并拆除。

1960年，于洪区开始出现机动车，运力结构发生变化。

1964年4月2日，辽宁省委发〔64〕112号文件决定成立于洪区。之后，相应地设立了交通建设科，编制5人，由铁西区调入侯本正任副科长，主持工作。同时，调入白子荣任副科长，没到任。

由皇姑区接管区级公路2条，总长34公里，其中：沙平公路，长14.5公里；沈马公路，长21.5公里（其中城管6公里）。同时接管道班2个，即八家子和转湾桥道班，转入干部2名，养路工3名。

由铁西区接管区级公路1条，于高公路，长21公里。同时接管沙岗子道班1处，转入干部3名，养路工15名。

根据市交通局关于调整充实公路管理机构的通知，成立于洪区公路管理段，调入张万富任副段长，主持工作。

在区委机关党委领导下，建立交建党支部，由侯本正兼任支部书记。

以1.5万元购入于洪公社双喜大队队部，土地面积1万平方米12间房屋，1处马棚，翻建公路段办公室9间计239.3米²。

改建于高线上的沙岗子桥，投资2.8万元。这是沈阳市采用轻型管桩建筑的第一座桥，此桥试验成功。

1964年5月9日，于洪区交通运输管理站成立，金国际任临时负责人。

8月，对沙平线进行大修。市公路处投资19.5万元，按六级路标准，由于洪区自行勘测、设计、施工。区成立了该线大修指挥部，由区长苏绳武任总指挥，交通科副科长侯本正

任副指挥，到十二月五日，路基、路面及路树全部竣工，受到市公路处表扬。

用1.5万元由北陵畜牧场购入51嘎斯汽车1台，因没有设备购置批件，市公路处不予核销，这项费用由沙平线大修运费中支出。这使于洪区公路段有了第一台汽车。

8月13日至8月15日，于洪地区连降三天大雨，浑河、蒲河缺口60余处，12个公社遭灾，农田183,000亩被淹，光辉和马三家子教养院农场淹地106,000亩，63个村屯进水，房屋倒塌814间。

1965年元月，从北陵畜牧场调入干部2名，工人22名，建立专业养路队伍，充实到八家子、转湾桥、沙岗子三个道班。

2月，进“四清”运动工作队。

4月25日至5月25日，市公路处将于高线改为丁高线，进行改建工程，投资45万元。区成立了丁高线大修指挥部，由区长苏绳武任总指挥，交通科副科长侯本正任副总指挥，沿线有关公社各出1名副社长任指挥。由市公路处钱庆纯负责设计。全线路基工程由受益社队分段包干完成。本年路面只完成7公里。当年改建西桥和西大林小桥2座，修建涵洞48道360米，市运输指挥部刘忠明及市交通局长寿丹庭曾多次到工地检查指导工作。

先后由北陵公社调入郭志扬，由延边地区调入肖恕2名技术员，于洪区公路段开始有了技术骨干力量。

1965年8月，于洪区成立运输联社，召开专业联社社员代表大会，通过社章选举理事会，统一社会货运业的发展方向。

1965年9月，于洪区交通运输管理站在马三家子公社建立运输代办点，弥补专业车辆运力不足的困难，方便了群众。

1965年10月，北线开辟206路市内客运线路，全程长12公里，共设16个车站，宁官屯为终点站。

1966年，建立转湾桥火车站及田义屯火车站，均在于洪区境内。

于洪区公路段建立了由区委直接领导下的党支部，由四清工作队的李纯万任支部书记。

根据市公路处人员定编，将于洪区公路段编余人员13名，上调市公路处工程队工作。

进行丁高线上年遗留工程7+000~14+500段7.5公里的路西铺筑。并从五月二十五日——八月三十一日在该线新建西大林桥一座。

为给新潘线提级打基础，对全线38.962公里进行路基整型，区成立了新潘公路大修指挥部，由副区长王洪烈任总指挥，由交建科长黄宪富任副总指挥，由沿线受益公社各出一名副社长任指挥。由区公路段负责勘测设计及施工。

新潘公路这次增建的马三家子桥，结构型式上部为预应力空心板梁，下部为钻空桩，当时以钻孔灌桩排架建桥在于洪区是首次试行，原设计桩深27米，每排2根桩，由于使用大锅难用人力推动进度缓慢，当钻到21米深时发生塌方，不能向下继续深钻，又未达到设计要求，经市公路处总工程师刘祖荫决定中间增加一桩，故该桥为三桩式排架。

修建四台子桥时，用民工建勤大车运水泥电柱（做桥桩用），沙岭公社社员董振洪卸车不慎被电柱砸死。经公路大修指挥与沙岭公社对该事故进行处理，按内务部、劳动部《经济建设工程民工伤亡抚恤问题的暂行规定》第九条规定精神，给予抚恤金500元，家属由所在生产队负责供养。

该线上的转弯桥是清代修建的古桥，因年久失修，破坏比较严重，又由于桥拱大桥面板石平滑，人车坠河事故屡屡发生，予以拆除，并用原桥条石改建成双孔盖板石涵。

市投资2.4万元，将沈马线上的木结构的刘家桥改建成水泥混凝土结构桥梁，由于洪区公路段施工。

成立文化大革命领导小组，由黄宪富任组长，李纯万、杨晓明任副组长。

7月28日至7月29日，于洪地区连降两天大雨暴雨。七个公社内涝，面积5645亩，房屋倒塌11间，马棚倒34间，有的社员受伤。

8月19日，马三家、北陵、大兴、造化等四个公社，15个大队遭受暴风雨、冰雹袭击，受灾农田13017亩。大兴、马三家公社433间草房、瓦房上盖被风揭掉，大兴有一户草房被风刮倒。

1967年2月，党支部书记李纯万被开除党籍撤职罢官，支部瘫痪，停止党的生活。副段长张万富靠边站。

经区提请市批准新潘线提级为区管公路，全长38.962公里，并投资36.3万元，以新城子区界19+718公里处，到35公里段铺装15Cm灰土结构底层，路面铺装10Cm混结碎石。