

010689

中华人民共和国地方志丛书

丹东市志

1876—1985

2

城市建设

交通运输

邮政电信



丹东市地方志办公室

中华人民共和国地方志丛书

丹 东 市 志

DANDONGSHIZHI

• 2 •

城市建设 交通运输 邮政电信

丹东市地方志办公室

1996

辽丹出临图字〔1995〕第072号

丹东市志 (2)
Dandong Shizhi (2)
丹东市地方志办公室编

辽宁财政专科学校印刷厂印刷

开本：787×1092/16 印张：40 字数：800000
1996年1月第1版 1996年1月第1次印刷

责任编辑：小 赫 版式设计：李文田
封面设计：曲绮章 责任校对：司 仁

印数：1—1200 定价：80元

编纂人员

主 编：陈松贵

副 主 编：李鸿璧

总 纂：李鸿璧

责任编辑：赫丛青

工作人员：王元喜

刘玉石

马 勇

〔徐通火在任主任期间（1991.4—1993.12）
审阅了部分章，后又参与《城市建设篇》一
些章的总纂〕

2

终审组成员

- 组 长：**刘廷耀 市长
- 副 组 长：**王同生 市委常委、市委秘书长
姜作勇 市委常委、副市长
曾 武 市委常委、市委宣传部部长
姜宝罗 市人大副主任
郭广荣 副市长
张 忠 市政协副主席
李志生 市政府秘书长
陈松贵 市地方志办公室主任
- 成 员：**沈继伟 市财政局局长
宋太显 市统计局局长
吴俊生 市保密局局长
张文凯 市档案局局长
刘培庚 市党史研究室主任
李鸿璧 市地方志办公室副主任

初审组及采撰人员

城市建设篇

城市规划、市政建设、给水、供气、公共交通、 风景园林、环境卫生、市容管理、管理机构

组 长：吕需国

副组长：姜春波、周传忠、张少贤、许人廷、明启东

成 员：唐 琦、张安仁、刘树培、李桂林、乔永生、
王德友、刘庆贵、刁焕国、李学奎、孙 旭、
田 斌

主 撰：曹恩礼

撰 稿：李学奎、胡家祥、李忠德、侯忠礼、邹 捷、
林基凯、冷少峰、刁焕国、曹广斌、孙静波、
逢 绂、贾 林

资料搜集：杨 拓、张启新、朱敬萱、李凤云、马淑漪、
李致弟、王春祥、孙启业、张书墨、李传荣、
焦忠福、周成波、林丕佳、辛国玉、杜公明、
葛元成、卢安善、陆开益、张毅谟、李鸿鹰、
何忠品、张 海

供 热

组 长：董亭胜
副 组 长：李玉林
成 员：张盛福、戚鹏娟、邓焕明、刘云德
撰 稿：纪文清
资料搜集：王淑贤、张盛福

建 筑 业

组 长：吕需国
副 组 长：姜春波、周传忠、许人廷、田士栋、孙喜利、
明启东、陈长义
成 员：王家善、马述平、李连竹、唐 琦、袁介忱、
李桂林、乔永生、何万年、高淑琴、祝久经
撰 稿：陈长义、高淑琴
资料搜集：于 敏、郑鸿儒、王 力、邵会良、张洪贵、
徐 平、史月兰、谢平易、董丽芸、刘志义、
曲 直、肖景岐、霍晴霞、杨 静、潘启元、
王德友、孙莲凤、张维有、袁桂荣

房 地 产

组 长：李兆国
副 组 长：宋根绪、王爱世
成 员：李玉林、李春海、庄连成、曲蕃敏、王长蓉、
周 伟、鲍仁宏、艾 黎、孙德禄
撰 稿：纪文清
资料搜集：曲家新、宋云涛、纪仁国、夏钧洁、纪有宽

环境保护

组 长：曹建洲

副组长：许传真、王才方

成 员：王承铎、孙承绪、赵 罡、杨殿柱、李剑涛、
李肇国、张德伟、刘廷义、刘继汉

审 稿：王承铎

主 撰：刘继汉

撰 稿：刘继汉、刘廷义、张海城、许小华、于新明、
倪爱芳、刘福辉、孙本政、刘海凤、刘建芝、
张甲利、张乐胜

资料搜集：曹建洲、刘廷义、刘海凤、李肇国、王才方

交通运输篇

铁 路

组 长：王志明

副组长：衣堂荣、潘维友

成 员：李宝刚、高庆云、王洞郊、高振富、裘幸庭、
刘玉芳、孙士玉、邱国珩、刘清江、刘庆军、
宋清海、刘俊忠、刘 冬、蔡元波

撰 稿：邱国珩、刘清江、刘庆军、宋清海、刘俊忠、
蔡元波

资料搜集：邱国珩、刘清江、刘庆军、宋清海、刘俊忠、
蔡元波

公 路

组 长：李恩生

副组长：卜 琨、赵洪春、朱涵华、徐立中

成 员：康 健、马志刚、张凤伦、于维斌、
李晓光

撰 稿：李晓光、张凤伦、于维斌、李福亮、陈凤利

水 路

组 长：沙建业

副组长：高 瞻、李 斌、曾凡巨

成 员：聂振利、李光贺、白北万、李乃昌、刘福权、
张学明、刘廷才、佟成玉

撰 稿：戚魁栋、张 科

资料搜集：雷殊平、孟繁凯、张学明、王春刚

民用航空

组 长：马会先

副组长：赵 满、徐志成

成 员：刘光友、高树凯、张大平、王逸安、柏胜和、
于 峰

撰 稿：柏胜和、马会先

资料搜集：马会先、柏胜和、司东燕、张 莉

管 道

组 长：姚 伟

副 组 长：祝廷生

成 员：陈立民、欧阳海贤、矫公本、唐桂荣

撰 稿：祝廷生、陈立民、矫公本、欧阳海贤

资料搜集：矫公本

邮 政 电 信 篇

组 长：周绍禹

副 组 长：郑仁柱

成 员：杜业明、陈廷彩、傅振英、郭山茂、尚云启、
赵吉生、李天华、宋寿山、田世骅、林 波、
张淑英、曲绿江、罗兆春、冯锡文、路奎江、
李禎德

主 撰：曲绿江

撰 稿：罗兆春

资料搜集：李禎德、冯锡文、路奎江、于同录、吴永连

综 述 徐通火

5

序

刘廷耀

《丹东市志》继综合卷、农业卷、商业卷、司法军事卷、文化卷出版发行后，又一卷问世了。业就功成，可喜可贺。

此卷记述了丹东设治以来，城市建设、交通运输、邮政电信事业一百多年的兴衰起伏，透视其历史轨迹和经验教训，对于丹东今后建设具有不可替代的重要作用。

治天下者以史为鉴，治郡国者以志为鉴。新编《丹东市志》的陆续出版，为我们了解和研究丹东地情提供了丰富翔实的资料，为各级领导科学决策提供了可靠的依据，起到资政的重要作用；它能教育感化丹东人民为建设家乡、振兴家乡而英勇奋斗，是生动难得的乡土教材；它为后人保存了大量珍贵的史料，功在当代，利在千秋；它为对外宣传丹东、发展丹东经济创造有利条件，并具有特殊联络功效。《丹东市志》是丹东人民代代相传的宝贵财富。编纂好《丹东市志》是一项系统的艰巨工程，是市脉所系的一项重要事业。为此，我们衷心地感谢市志的编纂者们为此而付出的大量艰辛的劳动。同时，希望各级领导和有关部门，用历史的眼光对这项事业予以必要的关怀和支持。这也是我们这一代人为世世代代奋斗的丹东人民所作的不可磨灭的贡献。

一部志书的形成是很不容易的。此卷的编纂过程中，收集了两千多万字的历史资料，并进行去粗取精、去伪存真、认真考证、精心编纂的大量含辛茹苦的工作。从此卷中可以看到，丹东的城市建设、交

通运输、邮政电信事业，在日本殖民主义者经营和统治的40年中无不深深打上殖民地的烙印；建国以来，这些事业从旧中国畸形发展中脱颖，经过曲折，逐步走上蓬勃发展的伟大历程；特别是中共十一届三中全会以来，1979—1985年，国家用于城市建设方面的投资完成了9154万元，使城市面貌发生了重大变化：城市基础设施和公用事业不断完善，环境整洁，市容优美，风景名胜资源被逐步开发；铁路装备不断更新，公路建设迅速发展，港口设施改善，航空运输起步；邮电通信设施不断更新，业务范围逐步扩大。这些重大成就的取得，又为丹东深化改革、扩大开放，为国民经济的持续稳定发展，提供了必不可少的硬环境。

近10年来，即1986—1995年，丹东的城市建设、交通运输、邮政电信事业更是日新月异，突飞猛进。为此，我们借此卷出版发行之机，向为改变丹东面貌作出贡献的干部和工人致以深深的敬意。他们的辉煌足迹，必将激励我们为丹东经济和社会的全面发展努力奋斗！

城市是人们物质生活和精神生活的载体。城市建设的好坏，反映一个城市的经济实力、精神风貌和文化修养。近些年来，丹东城市建设有长足发展，但与沿海经济发达市相比，仍有较大差距。今后要进一步加强绿化、美化、净化和城市功能的高效化。要在较短时间完成“两条线一道杠”的城市道路网络，即全面完成外环路、滨江路和从锦山大街沿八道沟至五龙背的交通干道，使城市向北、向西发展，形成东西25公里、南北15公里，以锦江山为中心的较大城市格局。再经过10几年的努力，沿浪头至大东港一线，依托港口、机场、交通干道，加强工业黄金地带的建设，进而形成港城一体的现代化国际大城市格局。丹东将成为东北亚地区的交通枢纽、贸易中心、金融中心、信息中心和旅游胜地。

凡 例

一、新编《丹东市志》以马列主义、毛泽东思想为指导，坚持历史唯物主义和辩证唯物主义观点，是记述丹东市自然、社会的历史与现状的资料性著作。为研究市情、振兴丹东和建设有中国特色的社会主义服务。

二、新编《丹东市志》资料来源于档案、图书、报刊等文字资料，及实物与调查采访实录，一般不注明出处，不作注解。资料经过去粗取精、去伪存真地加工制作，力求全面、系统、翔实、准确，突出时代特点、地方特点、行业特点，反映自然与社会的内部运动及其发展规律。

三、新编《丹东市志》为强化整体性，志首设总述，篇设综述，有的章设概述，有的节设简述或无题序，以纵述历史与现状，或扼陈其要。为保存文献，附录配合正文，附于篇后。适当运用图、表等形式，与文字记叙相表里。

四、新编《丹东市志》分10卷出版：1. 总述、大事记、行政建置、区县、自然环境；2. 城市建设、交通运输、邮政电信；3. 经济管理；4. 工业；5. 农业；6. 商业；7. 政党、政权、政事、政协、群团；8. 司法、军事；9. 教育、科学、文化、出版、广播电视、卫生、体育；10. 居民、人物。

五、新编《丹东市志》采用章节结构，横分门类，纵相统辖，以科学分类和现代社会分工相结合的原则划分篇章节目，在一定档次上分析出事物构成的主要要素，一般以目为基本记述单元。

六、新编《丹东市志》用第三人称，以现代汉语的书面语为语言规范，采用记述体。

七、以1876年安东设治为上限，下限截至1985年即第六个五年计划结束。个别事物为使本末清楚，作必要的超限记述。详今略古，重点在中华人民共和国成立以后。历史朝代年号一律沿用通称，如明、清。中华民国的历史分期按照民国

前期、东北沦陷时期、解放战争时期划分。建国后的各个历史时期按照中国共产党《关于建国以来党的若干历史问题的决议》划分。“解放后”，指1947年6月安东第二次解放后；建国前后，以1949年10月1日中华人民共和国成立分期。

八、新编《丹东市志》站在中心城市角度，以记述市区为主，并以现行行政区划为范围，记述市辖县情况。使用“丹东市”、“全市”、“丹东地区”包括丹东市所辖四个县；“丹东”、“市区”不含四个县；“城区”不含振安区。

九、人物志。按“生不立传”原则，以在本地从事活动为主选录人物。

十、新编《丹东市志》所用文字、标点符号、数字、计量单位均按国家规定的统一规范书写。有关全市性总量统计，以丹东市统计局公布的数字为准。属于部门或企事业单位的统计数字，以各单位统计部门核定数字为准。史料中旧计量单位，凡有确定换算值的，则注明现行法定计量单位，难以换算的，仍保留原计量单位。

十一、新编《丹东市志》采用历史纪年时，在括号中标注公元纪年，但在相近文字中不作重复标注。鉴于东北沦陷时期的特殊历史情况，自1931年9月18日起只用公元纪年。

十二、记述有关地名、机构、人名等，使用记事年代的称谓，并因时而异。外国的国名、人名、地名等，使用新华通讯社译名或其简称。

7

本卷说明

一、是卷包括城市建设、交通运输、邮政电信三篇，经各编写组收集资料 2500 万字，在此基础上编写资料长篇，入志资料占搜集资料总数的 3.3%。

二、图片经严格选择，力求思想性、资料性、典型性、艺术性完美结合。卷首图片有些超过时间下限，已有注明。

三、1965 年 2 月 13 日，新华社公布：安阳市改名为邯郸市、安阳县改名为东沟县。自此日起，安阳市、安阳县分别改用邯郸市、东沟县称谓记述，文中不再另作说明。镇兴区亦按同一时间改称振兴区。

四、为表述简便，以及照顾到称谓的前后统一，凤城满族自治县、岫岩满族自治县，在行文中有时称凤城县、岫岩县。

五、是卷经专业志编写组所在单位评审组或主管人员初审，经市志编纂委员会成员等终审。

综 述

清朝把辽东地带划为禁区，安东成了边疆荒土。清末开禁设治，开始发展，成为鸭绿江流域的物资集散地。但城市的大规模开发建设始于日俄战争和安东开埠通商以后。光绪三十一年（1905年），日本迫使清政府划安东市区七道沟一带为日本附属地（租界地），并开始规划建设新市街；重新修筑沿江码头，并把港区延伸至浪头；把安奉军用轻便铁路改建成标准轨民用铁路，并建起鸭绿江大铁桥与朝鲜半岛铁路接轨。光绪三十二年宣布安东对外开埠通商，商埠区范围不断扩大，市政设施建设、公用事业建设、交通邮电事业建设也相继摆上日程。但由于受殖民统治的影响，城市基础设施布局极不合理，而且发展缓慢。直到解放后，贯彻“人民城市人民建”的方针和“四好”（规划好、建设好、管理好、服务好）要求，城市建设和交通邮电事业才得到逐步改造并取得重大成就。特别是中共十一届三中全会以后，随着改革开放，使城市建设和交通邮电事业发生了历史性的转折。

在解放前，安东是一个由半殖民地演变为殖民地的城市，日本在安东殖民经营长达40年，构成了典型的殖民地城市特色，无论是城市建设还是交通邮电事业，都深深打上日本殖民掠夺的烙印。

市政设施，新旧市街是两个世界。新市街为日本人居住区，洋房林立，街道经纬分明，纵横井然有序。开始是碎石路面，1931年后建简易柏油马路，设施配套齐全。旧市街道路狭窄、弯曲、卡脖，路面为土路，又缺少配套设施，有雨满街泥，晴天尘土飞；在七、八、九道沟等北部山区劳动人民居住区更是简陋，几乎没有市政设施。日本人在建设新市街时就把防洪作为重要课题，规划建设沿江防洪堤，筑成混凝土坝，减少了水患；在中国人居住的旧市街缺少防洪设施，屡遭水患，损失惨重。民国16年（1927年）开始修筑沿江土堤，但标准过低，挡不住较大的洪水。到解放前夕，城市道路只有74.6公里，面积79.8万平方米；下水道只有61公里（不含明沟）；防洪堤坝只有5.3公里。城市基础设施十分落后。

城市公用事业起步较早，但布局极不合理，而且发展缓慢。民国2年（1913年）就由日本满铁株式会社建成花园街水源地和镇江山净水场，专供铁路机务段机车用水和日本“租界地”用水，中国居民生活用水靠饮土井水。日伪时期又相继兴建了沙河水源、河深沟水源、大林子水源和无宝山净水场。到1949年底共有水源地和净水场五处，日供水量仅为1万余吨，用水普及率不足50%。供水管网集中在站前一带原日本租界地内，在原老市街设卖水所，水

道进户极少。安东城市煤气建于民国11年(1922年),民国13年投产供气,是中国较早有煤气的城市之一。但产量很低,用户很少,到1941年日产煤气仅4500立方米,使用煤气户为5165户。气化率只有4.8%,几乎专供日本人使用。

安东城市公共交通始于1938年,由安东市公署和满铁株式会社共同出资收买安东产业汽车株式会社后成立安东交通株式会社,开辟市内两条营业线路。日本投降后,满铁株式会社随之解体,公共交通中断。

安东地处鸭绿江口,黄海之滨,有发展交通的有利条件。最先兴起的是水上运输。安东设治前后,陆路交通不便,鸭绿江这条天然航道就成了运输干线。光绪三十二年(1906年),根据中美、中日通商条约的规定,安东对外开埠通商,海上运输随之发展,成为东北出海的三大口岸之一。民国15年(1927年)至17年,是安东港对外贸易最兴盛时期,年输出入总额达9417万海关两至10701万海关两,是东北地区仅次于大连的第二大贸易口岸。日本侵占安东后,安东港成为日本帝国主义掠夺中国东北财富的重要口岸。1936年,日本和伪满洲国制订满洲产业开发五年计划,开发东边道、兴建大东港和港口工业城是其中重点之一。港口位置定在赵氏沟,建进出港4000吨级船舶航线和年吞吐量为200万吨码头。后因日本战败,这项工程只完成部分基础而流产。

安东铁路运输起步较早。光绪三十年(1904年),日俄战争爆发,日本侵略者兴建安奉轻便铁路供军用。宣统三年(1911年),又改建成标准轨商业铁路。同年11月,鸭绿江大铁桥建成,安奉铁路同朝鲜半岛铁路接轨,构成从中国东北纵贯朝鲜半岛直达日本的运输大动脉。随着运输量的增加,1943年,日本侵略者又建成第二座鸭绿江铁路大桥,1944年安奉线建成复线。此外从1939年至1943年日本侵略者又相继建起溪田(本溪——田师傅)铁路、溪辽(本溪——辽阳)铁路、凤灌(凤凰城——灌水)铁路,并开始修筑从大东港起,经灌水、桓仁至通化的东边道纵贯铁路。到1945年日本投降时,仅完成部分桥隧、路基的土方工程。“九三”胜利后,安奉复线铁路被苏联红军拆走。解放战争中,部分桥隧、路基遭破坏,铁路运输处于瘫痪状态。解放后才逐渐恢复。

安东公路运输起步于20年代,到1931年民营汽车客运公司达10多家。有运输汽车38辆,营运线路13条,行程1890公里。但公路都是黄土路,通过能力低。“九·一八”事变后,日本侵略者开始修建警备道,并在安东至东沟、安东至沈阳的16条主要道路上铺设砂石路面,提高了公路通过能力。到1940年,以市区为中心、县区为腹地的通车道路达20余条,总长1705公里,安庄(安东——庄河)、安沈(安东——沈阳)、安宽(安东——宽甸)3条出口公路可通达省内外十几个市县。但公路等级比较低,抗灾能力弱,运输时有中断。汽车运输业日本“满铁”参与经营时期发展较快,至1942年汽车已发展到228辆。后因太平洋战争爆发,燃料供应困难,民营汽车行纷纷破产。至解放前,只剩下破旧汽车十余辆。

安东是通往朝鲜主要口岸,邮电事业发展较早。在安东建县以前就有邮驿11处,负责递送各署公文。光绪三十一年(1905年)设立文报局,专门接递安东境内官署与各地往来公文。同时日本侵略者借日俄战争之际也在安东设立邮电机构,光绪三十三年创立安东邮局,经办信函、包裹和汇兑业务,民国9年(1920年)开办邮金储金业务。据民国13年统计,安东邮