

公路通
水路通
財源通

朱正昌
九六·三·二二

山东省交通厅厅长朱正昌题词

人民公路为人民
大力交通为人民

王裕荣

一九五三年

山东省交通厅副厅长王裕荣题词

摆、放

方、好

地、交

方、通

路、作

即、修

元、一、一、一

聊城地区交通委员会主任郭秀华题词

修路富民

趙潤田
一九九六年六月

莘县人民政府县长赵润田题词

三力合一，下派栽春风。
四通八达，万路逞雄情。
人杰地灵，齐心奔富路。
大办交通，一鸣惊三省。

山东省交通厅 范正金

一九九五年八月

山东省交通厅政策法规处副处长范正金题词



莘县几大班子领导同志和省交通厅挂职干部合影

省交通厅领导与莘县政协领导合影



莘县政协领导同志和省交通厅挂职干部合影

→ 县委、县政府向省交通厅工作队敬献匾牌。



← 全国农业劳动模范曾广福向省交通厅工作队敬献锦旗。



↑ 1995年8月31日莘县城万人空巷，欢送省交通厅挂职干部。



→ 王裕荣（右一）、范
正金（右二）在筑路
现场。



← 新建成的环城公路。

→ 新落成的东环路徒骇
河大桥





← 丈櫻公路一瞥



→ 丈櫻公路纪念碑亭



← 莘县汽车站候车室



← 县交委主任尹学明（左）
书记白俊岭（右）



→ 县运输公司领导班
子合影。左起：蔡培勋、蒋
学昌、李继书。（背景为
公司综合大楼）



← 县交警队领导班子合
影。左起：李建锋、
张运同、刘敬祥、王
学盈、左玉虎。

→ 县公路局领导班子合影。左起：李洪志、王海英、岳德全。



← 聊城地区汽运八公司领导班子合影。前排左起：李保存、李铁军。后排左起：高栋、蔡四彬、岳宗明、全丰明、李玉民。



→ 莘县汽车站领导班子合影。左起：王继军、姚双臣、郝银合、刘庭玉。



莘县政协文史委员会

主 任 杨巨源

副主任 王合祥 郭永贵 王福起

王世崇

委 员 韩志平 刘继文 闫万祥

杨连顺 赵海鹏

本辑策划·审定 杨巨源

顾 问 马鲁生 尹学明

主 编 郭永贵 白俊岭

编 辑 杜言青 王志国

资料提供 王亚军 牛士珠 翟广华 刘鹏海

江海洋 冯永魁 杨学忠 王守印

李继书 邹路成 丁卫东 李玉民

魏英章 张风山 侯其军 魏德荣

绘 图 刘广恩

编者的话

1995 年是莘县公路建设年,特编此专辑,以为奉献。

莘县地处鲁西,县史已逾二千年。县境西接河北,南邻河南,三省交界,向以交通不便著称。至 1993 年底,境内仅有省道 115.6 公里,县道 102 公里,部分乡镇与多数村庄一直与柏油路无缘,经济发展深受制约。在“公路通,百业兴”思想指导下,县委、县政府决定打一场公路建设总体战,彻底改变莘县的交通落后面貌。适逢省交通厅干部于 1994 年初来莘挂职,无疑给莘县公路建设的发展提供了一个百年难逢的良好机遇。县委、县政府抓住这一机遇,果断决策,在 1994 年初试锋芒的基础上,把 1995 年定为“莘县公路建设年”,并作出了“三纵十横一环”的具体规划。仅一年多时间,全县共新修和改建公路 378 公里,使全县公路拥有量猛增 1.8 倍,一个四通八达的公路网已初步形成。其速度之快,数量之多,质量之好,效益之明显,使众多行家惊叹不已。

为了全面真实地记录下这一奇迹,本辑在广泛征集历史资料的同时,重点收编了 1995 年的丰富资料,以期存史资政,永传后世。由于历史资料的征集难度较大,漏编与错讹之处在所难免,尚请各级领导与熟悉莘县交通历史的同志予以指正。

本辑的编印得到了众多单位和人员的大力协助,在此谨表衷心谢意。

目 录

莘县交通古今谈.....	杜言青 杨巨源(1)
附:西周交通路线示意图.....	(21)
秦代交通路线示意图.....	(22)
唐代丝绸之路示意图.....	(23)
明代山东主要道路示意图.....	(24)
国道主干线示意图.....	(25)
聊城地区公路建设主框架示意图.....	(26)
莘县公路建设回顾	邹路成 冯永魁 郭永贵(27)
附:1969 年县内沥青公路图	(36)
1973 年县内沥青公路图	(37)
1982 年县内沥青公路图	(38)
1988 年县内沥青公路图	(39)
1993 年县内沥青公路图	(40)
莘县公路现状示意图.....	封二
莘县城区道路建设回顾	王守印(41)
附:1937 年莘县城区道路图	(45)
1965 年莘县城区道路图	(46)
1975 年莘县城区道路图	(47)
1995 年莘县城区道路示意图	封三
莘县交通监理工作回顾	王志国 魏英章(48)
附:重大交通事故案例简介	
地区汽运八公司发展回顾	王志国 李玉民(51)
莘县货运今昔	郭永贵 蒋学昌(53)
莘县客运业简史	杜言青 张凤山(57)
莘县汽车维修业概况	杜言青 杨学忠(63)

境内公路简介	王志国 郭永贵(65)
过境省道桥梁简介	郭永贵 王志国(81)
县乡公路桥梁统计表	王志国(89)
莘县交通委员会组织机构沿革与领导人员更迭	(92)
莘县公路局组织机构沿革与领导人员更迭	(106)
莘县运输公司组织机构沿革与领导人员更迭	(111)
聊城汽运八公司组织机构沿革与领导人员更迭	(115)
莘县汽车站组织机构沿革与领导人员更迭	(120)
附:朝城汽车站组织机构	(122)
樱桃园汽车站组织机构	(122)
莘县公安交警大队组织机构沿革与领导人员更迭	(123)
莘县交通大事记	(125)
省交通厅下派干部在莘工作大事记	(144)
附:省交通厅下派莘县挂职干部名单	(159)
来自公路建设年的报告	刘鹏海 江海洋(161)
不辱使命 争创一流	翟广华 江海洋(170)

报刊文摘

搞好公路建设 振兴县乡公路	莘县人民政府(173)
发挥十大优势 实现新的跨越	孟宪海(175)
立足本县 大办交通 促进全县经济发展	尹学明 白俊岭(177)
莘县大力发展道路交通	牛士珠(178)
解放思想 更新观念 实现聊城公路建设的大发展	王裕荣(179)
公路情	范正金(183)
在孔繁森工作过的地方	李立光等(186)
觉醒与呼唤	夏振华等(191)

- 鲁西不会忘记…………… 王贤成等(197)
- “架桥”尽其力 “铺路”建功业…………… 王 恒(201)
- 铺设条条致富路…………… 孟健民等(205)
- 省交通厅驻莘县工作组以路为媒办实事…………… 李立光(207)
- 情系老区 汗洒莘县…………… 韩景洪(208)
- 单庙乡交管所为运输业户开绿灯…………… 牛士珠(215)
- 拳拳之心献群众…………… 孟健民等(216)
- 娄庄村靠丈樱路形成鸡蛋销售大市场…………… 杜学文等(217)
- 丈樱路富了于家村…………… 王亚军等(218)
- 锐意进取 勇创一流…………… 李庆林 田新轶(219)
- 行驶方向纵横谈…………… 韩志平(226)

资料与常识

- 聊城地区公路主框架说明(20) 路名小史(52)
- 地名中的“阴”、“阳”(62) 治学对联(80)
- 中国十大风景名胜(88) 秦代已有立交桥(105)
- 一米的长度(143) 宋代已有交通规则(143)
- 不合理的弯曲(158) 香港、澳门之名缘起(169)
- 我国的国道(225)

莘县交通古今谈

杜言青 杨巨源

莘县,处于黄河下游,地近中原,历史十分悠久,文化积淀深厚,水陆交通的发展也很早,大有追溯一番的必要。近一两个世纪以来,由于不通铁路和黄河的阻隔,莘县的交通似乎有些闭塞,境内发展不快,对外往来不畅,但从历史上看,莘县在东西交通上一直处于十分重要的地位。从上古至明清的几千年间,西到陕中,东达濒海,始终有一条横贯中原腹地的交通大道,而古之莘邑又一直是这条大道的必经之地。在南北交通上,莘邑北通燕辽,南极荆湘,也具有不可逾越的地位。数千年皆然,内中自有道理在。这种道理,在今天看来也很值得加以研究。为了给当前和今后的公路建设提供必要的历史借鉴,也为了帮助更多的人对莘县的交通发展形成一个纵贯古今的整体印象,本文仅就资料所及,对莘县各个历史时期在全国交通上所处的地位略作分析,并在此基础上提出一些不成熟的意见,以就教于方家和各界有识者。

一、远古时期,濮阳一带是原始人类的 活动中心。当时人类的定居点集中 在两条线上,今之莘境正处于二线 的交叉处

黄河流域是中华民族的发祥地。人类社会进入新石器时代以后,游牧经济开始转变为农业经济,人们走出山洞,来到平原,开始

了逐水草而居的生活,从而留下了大量生活遗迹。从《黄河流域新石器时代文化遗址分布图》可以看出,当时人们的定居点集中在两条线上。按现在的地名说,这两条线都大致顺应黄河入海之势,是东西走向。一条是由宝鸡经西安、洛阳、郑州、新乡、濮阳、莘县、聊城、济南、淄博至胶东半岛,故《山东公路史》上说,龙山文化遗址“以山东渤海为中心,向西入鲁西入豫北”。另一条是由宁夏的隆德经镇原、宁县、铜川、澄城、韩城、河津、候马、沁水、长治、安阳、磁县、临漳、莘县、东阿、平阴、泰安、沂源至胶南。这两条线,一条是东西走向,一条是西北、东南走向,其交汇点正在今之莘县一带。原始社会中,人们生活简陋,定居点之间的交际往来,部族之间的生产交换,你来我去,皆循迹而行,脚板所至,积久成路,这便是古代道路的萌芽。由此可知,远古时期的那两条人类定居点分布线,实际上就是两条横亘中原的最原始的道路。莘县处于这两条道路的交接处,其通行的便利和位置的重要自不待言。

随着农业经济的发展、自然环境的变化和人际关系的冲突,已经定居的原始人类也往往有很大的流动性。人口密度增加了,需要析地而居;洪水泛滥冲毁了家园,需要另觅安全地带重建;部落间的冲突加剧,其中的弱者要躲避强者,远走他方,所以当时长途转移的部落大迁徙常常出现。这种大迁徙的方向一般是从偏远的东西部向水草丰足、土地肥沃的中原地区集中。黄帝、炎帝原居渭水流域,尧原居西方,舜则为东夷之人,后来都迁居中原。这种大迁徙,既促进了民族的融合、文化的交流,也无形中提高了道路利用率,促进了道路的发展。

再后来,一些位置重要的居民点便演变成了古城堡。随着剩余产品的增加,个人或集团向对剩余产品的争夺也日益加剧,各氏族部落为了剩余财富和人身的安,便“筑城以卫君,造廓以守民”,建起了易守难侵的城堡。近年来,这类4000年前的古城堡遗址在登封王城岗、郑州西山、安阳后岗、阳谷景阳岗、茌平乐平铺、章丘

城子崖、邹平丁公、淄博田旺、寿光边线王等地均有发现，它们无一例外地排列在上面所述的两条居民点分布线上。商品交换出现后，这些城堡又成了当然的商品集散地或交易市场，商品的流通运输量也大大增加，城堡之间的道路的利用率迅速提高，道路的重要性则愈加清楚地显现出来。

商品经济发展，文化交流增多，总会自然地形成一个中心。史料表明，6000年前的这个中心，就在今之濮阳一带。古帝颛顼曾都于帝丘，帝喾曾都于亳，帝丘和亳都在今之濮阳附近。1987年，濮阳西水坡遗址出土了一座古墓。据考证，此墓距今已6000余年，死者是氏族社会的一个重要首领，这是濮阳作为原始人类活动中心的又一佐证。既为中心，必有通往四面八方的道路。莘县与濮阳仅百里之程，由濮阳通向东北方向的道路必然沿河水、漯水、济水的走向经过莘县。遗憾的是，莘县地处黄河故道，远古遗迹已被深埋地下，无从作进一步考证，但后来的各朝各代所修的“国道”，大都经过今之莘县，这也侧证了莘县在远古交通史上的重要位置。这一点，后文还要详述。

二、夏征东夷，商西征灭夏，嗣后又数迁 其都，都是活动在远古时代已具雏 型的东西交通主干线上，莘邑是这 条主干线上的重要一站

据史书记载，大禹治水时，“陆行乘车，水行乘舟，泥行乘橇，山行乘犂”。陆行既可乘车，这说明道路是比较平坦的。当时的河流均是东西走向，禹沿河疏导，使之入海，这也证明彼时已有与河流并行的东西走向的比较连贯的道路，这条道路就是夏初横贯东西的交通大动脉。

夏代王权几经更迭，至少康时，杀东夷首领寒浞，复兴夏朝。少

康之子季杼大兴东征之师,消灭了居于今潍坊西南的王寿,一直打到东部沿海。彻底清除了寒浞的残余势力。这场夏夷(胶东之地古称东夷)之间的权力之争,往返征战都是在今河南巩义经滑县、濮阳、莘县至胶东沿海的这条东西交通主干线上。季杼东征胜利后,东夷各方国才正式承认了夏王的共主地位,称臣受爵,交赋纳贡,重修旧好。此后,东夷各方国朝见夏王,交纳贡赋,皆循此大道西来。今之莘境,当是其必经之地。

夏王朝传至孔甲时,开始走下坡路;而商这支新生力量却在今之濮阳一带壮大起来。商人祖居洹水(今漳河)流域,故其部族以“商”为名。商民善于交易,经济发展很快,实力日强。至相土为王时,已控制了今濮阳及其以东地区,并沿夏王朝开辟的交通线不断向东扩展。《尚书》中说,商民多“牵车牛远服贾”,意即商民多牵着牛拉着车到远处做买卖。河南殷墟考古中发现了许多只有东部或西部才有的产物,而商民制造的青铜器在今陕西、山东等地也不断出土,这说明商民的活动范围很广,他们主要用自己的农业和手工业产品换取东方的海产和西方的牛马。商民与东部沿海的交易,皆沿夏代形成的东西交通线而行。由今之濮阳去东部沿海,莘县是必经之地。《世本》上说,“相土作乘马”,乘马即四马。相土能乘四匹马拉的车出行,这说明当时的道路已有相当的宽度和规模。

商汤掌权后,开始伐夏。在伊尹的谋划下,商军西征,连破葛(今濮阳西南)、韦(今滑县东部)、顾(今范县东南)、昆吾(今许昌)、斟寻(今巩义)等夏属国,矛头直指夏桀所居的旧都安邑(今山西夏县西北)。商、夏之军战于鸣条(今山西中条山一带),夏军大败,桀死于南巢。商西征伐夏,系沿黄河南岸而进,这条进军路线,正是东部交通干线向西的延续。商西征的胜利,也使原有的东西交通大动脉进一步伸向了中原的腹地。后来,商又在西亳(今偃师一带)建新都,并进而向西扩张势力,征服边族,将影响扩大到氐羌人所居地区。这样,不仅旧都(亳)与新都(西亳)之间道路更宽更好,同时还

向西有所发展,使历史上形成的横向交通干线从濒海一直伸展到今之甘肃、青海一带,绵亘五千余里。

商都多迁,有“前八后五”之说,即灭夏前迁徙 8 次,灭夏后又 5 迁其都。这 13 处王城依次为:蕃(今滕州)、砥石(今河北临城)、商(今漳河)、帝丘(今濮阳)、东都(今泰安)、殷(今安阳)、邶(今临漳)、亳(今濮阳)、囂(即囂,今荥阳)、相(今内黄)、邢(今温县)、奄(今曲阜)、殷(今安阳)。另外,还有今之偃师、郑州、郛城也都建过商都。商代每次迁都,除政治、军事原因外,还都考虑到了交通的便利。这一连串都城,大都处在当时的东西交通主干线上。

盘庚时,商迁都至殷(今安阳小屯一带)。至纣王时,王都已具相当规模。《竹书纪年》说,“纣时稍大其邑,南距朝歌(今河南淇县),北距邯郸及沙丘,皆为离宫别馆,聚众百万,左饮淇水竭,右饮洹水竭”,其范围大致包括今之冀南、豫北和鲁西一带。这样,距王都约 300 华里的莘邑便处在了殷都大邑商的边缘,成了其东部门户。

商代后期,疆土日阔。为了统治的便利,又有几条新的交通干线形成。一条是自殷向东经今之莘县、平阴、莱芜、沂源、诸城至胶南一带,向西经长治至晋南;另一条是自殷向东南经今之莘县南部、阳谷、东平、曲阜、滕州,至江苏北部,向西北经武乡入晋中,直达陕西、宁夏一带。在这些新老交通主干线上,集中了商代的大部分邦国和城邑,莘邑是其中重要的一个,几条交通要道都由此穿过。

中国的信息传递系统(如邮驿、烽燧等)在商代即已建立,道路交通则是信传发展的基本前提。在殷墟出土的甲骨文中,有‘𠄎’和‘𠄎’二字。考古学家认为这两个字皆指传递情报的人。那时候,乘车传递曰𠄎、曰传,乘马传递曰𠄎、曰驿,其主要交通线皆为信息和政令的传送线。莘邑为商都东部重要的交通枢纽,亦为各路信息汇集之地,在信传组织中居重要地位。

三、周灭商，修周道贯通东西，连结诸侯。

周道过莘，境内段名“莘道”。春秋战国，往复征伐，莘邑地处东西交通要冲，常为兵旅所经

商末，周族崛起于渭水流域。公元前 1056 年，武王率戎车三百、虎贲三千、甲士四万五，东向伐纣。攻下朝歌，逼死纣王后，又大举东征，用三年时间收服了东夷各部，然后分封诸侯，以固其疆土。周灭商及东征的路线就是夏商两代形成的东西交通主干线，即西起今之西安，经洛阳、淇县、濮阳、莘县、济南至淄博、曲阜等地。成王时，定洛邑（今洛阳）为陪都，各诸侯国纷纷将道路与洛邑接通，从而形成了从周都镐京（今西安）至陪都洛邑，再至卫、齐、鲁等各诸侯国都城的交通大道，史书称之为“周道”。周道的主干线为东西走向，处于莘邑附近的一段史书中称之为“莘道”，故郦道元《水经注》中说：“漯水又北，绝莘道，城之西北有莘亭，……阨限蹊要，自卫适齐之道也。”《左传·成公十七年》又说，“齐侯使国胜告难于晋，待命于清”。清在今莘县东北，国胜自齐往晋，即行“莘道”。今平阴北部有建于周代之石门，“是穿越石山的古隧道”（《平阴文史资料》第五辑）。石门又称防门，为齐西之重要门户，亦为周道所经。另外，鲁卫、燕卫二线也经过莘地，鲁卫线由今濮阳经莘县、汶上达于曲阜，燕卫线由今濮阳经莘县、聊城、高唐、平原、河间至于北京。三国分晋后，齐、赵之间又开辟了一条经今济南、平阴、莘县达于邯郸的大路。这样，莘地实际上成了东西、南北要道的交会点。

周道是周王朝联络东西方的交通命脉，也是其控制和镇服东方的军用大道。《诗经·小雅》中说：“周道如砥，其直如矢。”这是说周道象磨刀石一样坚而平，象箭杆一样笔直。下文又说：“四牡驻

驂，周道倭迟。”四马并排拉车都能很快行走，可见周道之宽阔。齐桓公“九合诸侯”，会盟点多选于周道所经之地，也是为了诸侯车马随从行走方便。

古莘地既处于东西、南北要道的交会点上，诸侯之间的征战便不可避免地经此往来，史书有明确记载或据史书记载可明确推断的大致有以下诸次：

1. 公元前 661 年至 659 年，狄人侵邢（今邢台）、卫（今淇县），齐在今滑县、聊城分别筑城，助其守备。东西一线，往来必经莘地。

2. 公元前 656 年，齐桓公会八国之师伐蔡、楚，先西向会鲁至卫，再合其他五国之师南下，齐鲁之师曾由莘穿过。

3. 公元前 651 年，齐桓公平定晋国叛乱，齐军经莘西入太行。

4. 公元前 650 至 649 年，齐伐狄，并会秦、晋之兵戍周，齐师经莘西去。

5. 公元前 589 年，晋军由卫经莘入齐，败齐军于鞍（今济南）。

6. 公元前 555 年，晋、齐再战于今之平阴，齐军大败。晋之进军路线亦经莘地。

7. 公元前 551 年，晋、齐太行之战，晋军受重创。齐军系经莘入卫而西。

8. 公元前 548 年，晋伐齐，晋军经莘北上，败齐军于高唐。

9. 公元前 497 年，齐、卫伐晋之河内（今豫北），齐军过莘。

10. 公元前 492 年，齐、晋因卫太子之事争斗，进兵、运粮皆经莘地。

11. 公元前 485 年，晋侵齐之祝阿（今济南西南），由莘经过。

12. 公元前 478 年，晋伐卫，齐救之，齐军入莘。

13. 公元前 475 年和 468 年，晋两次伐郑，齐救之，齐军皆经莘西去。

14. 公元前 368 年，齐伐魏，败之观津（今观城一带），齐师直入莘境。

15. 公元前 353 年,魏攻赵,齐军直捣魏都大梁(今开封),围魏救赵,曾过莘地。

16. 公元前 341 年,魏攻韩,齐军直攻大梁,逼魏回军,后又用减灶之计骄敌,在今莘县境内之马陵设伏,全歼魏军,杀魏将庞涓,俘魏太子申。

17. 公元前 324 年,秦借道韩、魏攻齐,齐军迎而败之,齐、秦之军进退皆经莘地。

18. 公元前 298 年,齐与韩、魏共伐秦,迫秦求和,齐军系经莘西去。

19. 公元前 312 年,秦助韩攻齐;公元前 285 年,秦借救宋之名攻齐,取齐九城;公元前 274 年,秦与齐战于大梁之北;公元前 271 年,秦攻齐、赵;公元前 221 年,齐、秦最后一战,秦灭齐。以上数战,莘皆军旅必经之地。

周代之信传,已有固定的建制,其主要交通干线上一则置烽燧以传紧急军情,二则置邮驿以传军报和政令,两者相互配合,以为统治者掌握军情政情和管理国家之用。孔子曾说:“德之流行,速于置邮而传命。”意思是说,他所提倡的道德学说,比邮驿传送命令传播得更快。可见那时的邮驿已相当普遍,而且传速也相当快了。

周道既横贯莘境,当时东西方各国的使臣、说客及商旅之间的往来,也必然常至莘地。孔子 29 岁时由鲁至卫拜师学琴,往返皆经莘邑,后来周游列国,又多次过莘,并曾宿于莘邑之东鲁店。苏秦游说六国,也多次经莘往返。

周道的开通,方便了诸侯征战,也带来了沿线的经济繁荣。齐国曾强大一时,除管仲等的治国方略外,还有赖于周道的便利。临淄成为雄冠一时的经济大都,处于周道东端的运输之便是重要原因之一。后来在临淄以东直至沿海的成山等地多次发现齐币,这说明周道由临淄向东又延伸了数百里,直达海滨。

在水路交通方面,当时齐国还开了条连接淄水、济水和漯水的

运河,此河与通连济水和泗水的菏水、鸿沟连通,构成了通达齐、鲁、卫、魏、韩、郑、吴、楚等国的水路交通网。在这个交通网中,古莘邑也处于重要地位。齐、卫水上往来,莘邑是必经之地。公元前693年,卫宣公派急子乘舟出使齐国,宣姜暗派强人中途截杀,结果急与寿皆死于莘境。《诗经》中的“二子乘舟”篇即专言此事。

另外,古籍常提及的几个重要地名也多与今之莘县有关。①午道,在魏、齐交界地区,后有史学家明确指出其在博州(今聊城)西境。据今分析,当在莘县境内。②阳晋,史学家认为其属卫,是魏去齐之道。今之莘县正是当时的齐、卫边界,故说阳晋在今之莘境亦颇可信。③东野,史学家认为是指濮阳以东地区,这当包括今之莘县南部。④东阳,史学家认为即今大名东部地区,故应包括今之莘县西部。⑤阳地,史学家认为指濮阳之地。今之莘县南部旧属濮阳,故与莘县关系密切。以上5个地名中有3个含“阳”字,这与莘县初置县时的县名“阳平”又有些巧合。前后联想,便可对“阳平”之名作出这样的解释:古以水北为阳,莘地处于古漯水之北,又系濮阳辖地,故用“阳”字;莘地地势平坦,故用了“平”字,合起来便是“阳平”。这和阳谷(水北的谷山)、博平(博州的平地)等地名的形成如出一辙。

四、秦修驰道,形成了遍布全国的交通网络。驰道主干线仍为东西走向,莘县仍屹立于这条对后世影响颇大的长达数千里的主干线上

秦始皇统一中国后,所兴建的仅次于筑长城的一项伟大工程就是修驰道。《汉书·贾山传》说:“(秦)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,隐以金椎,树以青松。为驰道之丽至于此,使其后世曾不得邪

径而比足焉。”这一段话,可谓对驰道规模的绝妙画象。按今天的长度单位计算,驰道宽 69 米,每隔 7 米栽一棵松树,路基皆以金属重物夯实。这种几十米宽的林荫大道,在二千多年后的今天,恐怕亦不多见。

驰道始修于公元前 220 年。秦驰道西起秦都咸阳,东至今成山角,北到辽东、北京、大同,南达湖北、江苏,各郡之间,纵横相连。在修筑驰道的同时,秦始皇还修了由咸阳直通今陕西、内蒙一带的“直道”和通云南、贵州的“五尺道”。说秦之道路四通八达,实不为过。驰道的主干线仍为东西走向,与周道的走向大同小异,只是更直、更宽、更平。迅跑为“驰”,车奔于上而不覆,其平可见。驰道的主干线西起咸阳,东出函谷关,经今之洛阳、荥阳、新乡、滑县、濮阳、观城、朝城、莘县、聊城、济南、淄博、寿光、昌邑、莱州、招远、黄城、蓬莱、烟台、牟平、威海,直达成山卫。

秦修驰道,是为了加强对东方六国遗民的统治,巩固其政权。驰道修成后,秦始皇便开始东巡。秦二世曾说:“先帝巡行郡县,以示强,威服海内。”这实际上就是始皇帝大修驰道和多次东巡的目的。秦都于咸阳,统治区域却主要集中于东方,驰道即成为秦的政治、经济和军事大动脉。秦始皇在位期间,五次出巡,四到山东,七次刻石,全在东方。公元前 219 年,秦始皇第二次出巡,车队由咸阳出发,由“华阳平舒道”出函谷关,经洛阳,由荥阳北行(目的在于绕过今之鲁西南一带沼泽、河湖交织的地区),经今之新乡、濮阳、莘县、聊城、平阴、泰安、曲阜至邹城,在峰山立石后又北上泰山,再经济南、淄博、黄城、福山,登芝罘,继而南登琅邪,过东海(今徐州),经楚地而归。公元前 218 年,秦始皇第三次出巡,又登芝罘和琅邪,再经今济南、聊城、莘县、濮阳一线折回,取道山西长治回咸阳。公元前 210 年秦始皇第五次出巡,由今湖北、湖南、安徽、浙江至江苏,经海路至琅邪、成山、芝罘,归程中死于沙丘。秦始皇这几次大规模的出巡皆为东巡,且都路经驰道的东西干线,莘邑是其必经之

地。

秦代,山东地区人口众多,经济发达,秦之军需,多取于此。据《汉书》记载,秦军之粮秣多由今龙口、福山、胶南一带起运,然后沿驰道输往西方。秦末,陈胜、吴广起义,秦将章邯迅速率兵出关,在数月之内打垮了张楚政权,继而又大败齐魏联军,在很大程度上即借助于驰道之便。后章邯在东阿战败,又沿驰道经莘地退守东郡(今濮阳),整军待援。不久便在定陶灭项梁,又破赵军于邯郸。驰道的作用,由此可见一斑。

秦驰道在当时发挥了重要作用,也为后世的道路发展打下了基础。秦以后诸朝,都很重视秦驰道的维修和利用。从今日中国的重要公路来看:309 国道的聊城以东段、310 国道的郑州以西段、106 国道的濮阳段、107 国道的新乡段,都与秦驰道的走向一致。济南至聊城、聊城至范县、济南至辛店、寿光至昌邑、昌邑至烟台、烟台至成山、成山至即墨、即墨至胶南等重要公路,其前身亦可上溯至秦驰道。南、北、西各方的公路也大致与东部相同。这种情况,是历史的沿续,也是对秦驰道之科学性、重要性的一次又一次的肯定。今后发展公路交通,仍需借鉴秦驰道的历史经验。

五、汉唐之世,横贯亚洲大陆的丝绸之路 形成。山东是蚕丝的主产地,丝绸之路的东起点实际上在山东的临淄、青州一带。东绸西运,西商东来,莘县仍是这条东西交通要道的必经之地

汉初至唐末的一千一百多年间,中国的封建社会逐步进入鼎盛时期。社会进步的一个重要标志便是经济的发展,经济发展的突出表现则是商业的繁荣。这一时期,中国的丝绸等手工产品冲破几千年的地域局限,经陆路西去,经海路南下,形成了远通万里的商

品大交换,历史上把西通地中海的陆上交通线称作丝绸之路,海上航线则被称作“海上丝绸之路”。本文只谈前者。

在很长一段时间里,人们习惯于把处于渭水流域的长安(今西安)作为丝绸之路的东起点,向西过河西走廊,然后分南线、北线并行西进,至今哈萨克斯坦境内的马里合为一线,向西经里海南岸达于地中海东岸,再转达罗马等地。实际上,长安仅是理论上的丝绸之路起点。西汉、隋、唐皆建都长安,两次通西域的张骞又是从长安出发西行的,长安作为起点在道理上也说得通,因为长安是当时全国最大的丝绸集散地。但从实际上看,丝绸之路还需向东延伸,直至东海之滨。山东大学教授齐涛博士最近出版的《丝绸之路探源》一书十分深透的阐述了这一观点。

在汉唐之世,渭水流域农业经济并不发达,手工业的生产也随之受到了制约,丝绸产品的产量很少。当时的经济发达地区在东方,蚕丝业最集中的地方是齐鲁一带,而且具有很深的历史渊源。据《禹贡》记载,早在上古时期,兖州和青州就以盛产蚕丝闻名,今之莘县当时属兖州之域。春秋时期,记载鲁地风物的《诗经》中多有咏桑之作,《管子》中也有齐地盛产蚕丝的记述。《史记》中说:“邹、鲁滨洙、泗,颇有桑麻之业。”又说:“齐鲁千亩桑麻,其人皆与千户侯等。”有千亩桑麻便可与千户侯一样豪富,桑麻在当时农业经济中的地位由此可见一斑。《汉书》中说:“卫地(今鲁西、豫北一带)有桑间濮上之阻,男女亦亟聚会,声色生焉。”桑树林竟成了男女幽会之所,这也说明了植桑业的普及程度。《盐铁论》中特别提出“齐阿之缣、蜀汉之布”是重点均输对象。汉末,据冀、兖二州的袁绍、曹操之军队常用桑椹充饥,也说明汉代齐(今鲁中)、阿(今鲁西)盛产桑蚕和丝织品。汉代还在齐地特设“三服官”,专门生产冬、春、夏三季丝织服装,并主做天子服。《齐民要术》中详细记述了种桑、养蚕、缣丝、染织一整套生产工艺,则是南北朝时齐地丝织业发达的生动写照。杜甫的《忆昔》诗中有“齐纨鲁缟车班班,男耕女桑不相失”的句

子,“齐纨鲁缟”后来还成了华贵布料的代名词,由此可知唐代的齐鲁一带也是丝织品的主产地。唐初,莘县人萧翼奉李世民之命去江南骗取王羲之《兰亭序》真迹,竟然装扮成推销蚕种的北方客商,这也侧证出当时齐鲁一带桑蚕业的发达。唐中宗时江东节度使薛兼训为了学习北方的丝织技术,特别募集未婚军人到北方找善于缫织的女子成婚,再带回南方充当丝织教习,这也是当时北方丝织业发达的别证。至于南方丝织业超过北方,那是后来的事了。

由汉至唐,齐鲁一带既然是丝绸主产地,那么,当时销往西方的丝绸必然从今之山东起运。据史书记载,汉代临淄是东部丝绸的最大集散地,濮阳是中原一带的最大集散地,附近的丝绸先集中于这两处,再成批西运长安,销往西亚。在敦煌一带曾出土过亢父(今济宁)出产的缫,这是东部丝绸西运的重要物证。西方的许多商贩亦争相东来,设店列铺,大量收购东部的丝织品。至北齐时,青州又成了东部丝绸的重要集散地。唐开元、天宝年间,每年要征收绢帛740余万匹(这些绢帛主要来自山东),难怪白居易诗中说长安府库中“绢帛如山积,丝絮似云屯”了。

另外,鲁西北一带唐代还是重点产粮区。唐玄宗开元年间,朝廷命裴耀卿运东部粮食供应关中,三年中共调运粮食700万担,这些粮食有一半来自鲁西北的魏、博、濮、济等州。东粮的西运,当然也要走横贯东西的交通主干线,而莘县就是这条主干线上的不可逾越之地。唐代的魏博节度使韩允中死后与其父韩国昌皆葬于今莘县的梁丕营,这也足以说明莘县当时是经济发达、交通便利之地。否则,以韩允中之地位,又是个外地人,是决不会在此营造墓穴的。

六、宋辽金元时期,八百里梁山水泊
形成,丝绸之路南线受阻,东西
交通要道仍在途经莘县的北线。

与此同时,南北交通干线日显重要,莘县仍处其要冲

通常说法,丝绸之路东部起点在渭水流域。据专家研究,实际上胶东才是其真正的东端。自胶东经济南、聊城、莘县、濮阳、郑州、洛阳至于长安,然后西行。东汉末年,水利家王景用“河汴分流”法制服了黄河水患,黄河之南又形成了一条东西交通辅线,史称“丝路南线”。

从五代至北宋的 200 多年间,由于多方面原因,黄患危害又日见频繁。因地势之故,黄泛多南侵,大量洪水滞留于鲁西南地区,以原菏泽、大野泽、梁山泊为中心,形成了八百里水泊。至此,“丝路南线”已不复存在,东西交通的重载仍压在北线上。五代时,后梁、后晋、后汉、后周皆定都开封,以洛阳为陪都;后唐以洛阳为都城;北宋又以开封为都城,洛阳为陪都。因此,这一时期,开封和洛阳都成了全国交通的重要枢纽。北宋时,大名的地位亦日渐重要起来,时称北京。东京(开封)与北京(大名)之间的道路交通也随之迅速发展,人称“御路”。这一变化,也把与大名仅百里之隔的莘县进一步置于交通要道的地位上。当时有一条开封至沧州的要道“汴沧道”,就从今之莘县境内穿过。《水浒》中描写的林冲由东京发配沧州,即循此道而行,鲁智深中途救林冲的野猪林,就在今莘县的观城镇。

随着经济的发展和军事活动的日益频繁,道路的社会作用日益明显,封建王朝的统治者对道路也日益重视。北宋时相当于今之省的政区称“路”,“路”的长官称“转运使”,即是重视道路作用的明显标志。北宋时,丝路北线实际上成了一条“黄金走廊”。据《东京梦华录》描述,当时“雕车竞驻于天街,宝马争驰于御路,……八方争凑,万国咸通。集四海之珍奇皆归市易,会寰区之异味悉在庖厨”。没有东西要道的畅通,大概就不会有宋都东京的如此繁荣。山东半岛出产的丝织品、海盐、铁、金、陶瓷及其他农产品皆由此线源

源西运,保证了宋王朝及民间商贸的需要。当时的莘县处于宋都达胶东沿海的必经之地,其地位之重要是显而易见的。

金人入侵中原后,于公元 1130 年立刘豫为大齐皇帝,定都大名,仍称北京。刘豫又以东平为东京,开封为汴京,三京互为犄角之势。此时的莘县,已处于东西南北交通的交汇点上。向东,经聊城、济南可达胶东诸州;向西,经濮阳、开封、洛阳可达长安;向北,经高唐、恩州、陵州(今德州)、沧州、海津(今天津)可至通州;向南,经东阿、东平、商丘、徐州、可至江淮各地。说莘县之交通四通八达,实不为过。史书对此虽无明确记载,但从重镇分布、驿站设置、兵旅行迹、商贸往来等方面的情况作综合分析,莘县实已成为东西南北交通的枢纽之地。

七、明清之世,南北交通大发展,莘县仍处于纵向交通的主干线上,商旅、军队南下北上,如走中路,莘县乃必经之地

明清两朝皆建都北京,地方最大的政区称“省”,莘县处于京师(后称直隶)、山东、河南三省结合部。史书称大名是京畿地区的南大门,莘县与大名相距百里,近在咫尺,其显要地位当然与大名相似。《大名府志》说大名“由浚则可以窥洛阳,由博则可以窥山东,由卫则可以窥常山,其转枢中原之势,隐然在也”,其中的“窥山东”之道,则非经莘县不可。

明代除都城北京外,还有“留都”南京、“陪都”开封、“中都”凤阳(朱元璋出生地)和“兴都”钟祥(明世宗出生地),成五都并立之势。由北京到南四都皆有大道相通,时称“御路”。据史书记载,南京到北京的御路宽达十八弓(每弓折合 1.67 米),约合今制 30 米,且管理甚严,故民间有“谁动御路一根草,一家老小活不了”的说法。由此可见,由于封建王朝统治中心东移,且迅速向南北伸展,纵

向交通已处于主要地位。南北要道有东路、中路、西路三线,因为东路连接着南、北二京,自然成了南北交通的主干线。中路经河间、临清、莘县、曹州至商丘(或由大名、濮阳至开封),进而南伸至湖广,莘县即在此干线上。同时,莘县又处于南北中路干线与东西大干线的交会处,其地理位置益发重要。

明清两代,京杭大运河经多次治理,已成为南北漕运的主要通道。《明史》中说:“虑漕舟胶浅,自淮至通州置舍五百六十八舍,置卒导舟避浅,复沿河堤凿井树木,以便行人。”济宁、东昌、临清皆为运河上的重要码头,鲁西一带的货物大多由此集散。莘县距东昌不足百里,在水运上也算得上是近水楼台了。

随着陆路交通的发展,驿站也相应地增加了数量,扩大了规模。清代全国共设驿站两千余处。在自濮阳经莘县至东昌府的大道上,驿站特别稠密,仅莘县境内就有南村、吴楼、马厂、侯庄铺、砖庄、于家、大兴、南关、北八里等处,且观城、朝城和莘县各设总铺。至今莘县境内南北线上仍有一些村庄以“铺”命名,如十八里铺、八里铺、王铺、铺张庄、堰里铺、铺曹庄等,这便是莘县当时系交通要道的明证。

明清时期,各种征战十分频繁,兵旅南下北上,多由莘县一带经过。明成祖靖难之役时,北上大军经开封、开州、莘县、东昌前往各集结地。燕军南下,亦经馆陶、冠县、莘县、阳谷、沛县、徐州直达扬州。刘六、刘七起义,大军由南宫入山东,经馆陶、莘县、曲阜等地至日照。清兵南下,也由河间至临清,进而经莘县、济宁至兖州。太平军攻克南京后,派林凤祥、李开芳率部北伐,经鲁西直达天津。北伐失利后,曾立昌、黄生才率援军北上,经丰县、金乡、巨野、郛城、寿张、阳谷、莘县、冠县,直抵临清城下。往来征战,莘县皆成为必经之地。当时莘县在南北交通上的地位,由此也可见一斑。

八、清末至民国,铁路、公路并行发展,莘县 虽成了铁路交通的死角,但有四条公路 干线从其境穿过,莘县在公路交通上仍 有四通八达之势

从清朝末年开,由于机动车辆的问世,中国交通进入了公路、铁路并行发展的新时期。

1904年,英国建成了道清(道口至清化,即今滑县至博爱)铁路,德国建成了胶济(济南至青岛)铁路。道清铁路后来曾延伸到河南省东北边境的楚旺(今内黄县楚旺镇),根据中德《胶澳租界条约》,胶济铁路最初也曾计划修至山东省的西界。若果如此,则胶济铁路势必经聊城、莘县、南乐与道清铁路相接。但终因财力所限,胶济路西延的计划落空。1908年,德国在修津浦路北段时,又曾提出胶济路西延的动议,但由于种种原因,最后改修了德正线(德州至正定)与兖开线(兖州经济宁至开封)。这样,修筑经莘县横贯鲁、豫的铁路便失去了又一次机会。1905年陇海铁路开修,1906年京汉铁路通车,1911年津浦铁路完成,1940年德石铁路竣工。至此,东有津浦,西有京汉,南有陇海,北有德石,莘县处于铁路的四面包围之中,最终成了铁路交通的空白区。

尽管莘县成了铁路交通的空白区,但在公路交通方面,莘县的重要地位却依然未变。起初,为了沟通胶济与道清两条铁路之间的联系,自道口、内黄至济南形成了两条大道。一条经濮阳、范县、寿张至济南,另一条经南乐、莘县、聊城至济南。日伪统治时期,道清铁路拆除,又形成了一条由汲县经滑县、濮阳、莘县、聊城至济南的重要公路线。解放战争时期,莘县处于冀鲁豫解放区的中心地带,也成了人民解放军渡黄河南下的军事集结地和物资供应地。当时有四条公路干线穿过莘县境内:第一条由高唐经博平、聊城、阳谷、朝城至李桥渡口;第二条由南馆陶经朝城、白衣阁至李桥渡口;第

三条由南馆陶经冠县、莘县、阳谷、寿张至孙口渡口；第四条由天津经德州、临清、莘县、朝城、濮阳至新乡。在解放战争时期，人民群众本着一切为了前线的精神，用土办法（洒水后铺上麦秸用石碾碾压）修了许多在当时看来是高标准土公路，这些土公路保证了大军渡河的需要和南北运输的畅通。

1949年，东北野战军南下时，所修三大干线中的津浦线亦由德州、临清经莘县去濮阳。平原省设立后，由新乡经汲县、滑县、濮阳、清丰、朝城、莘县、聊城至济南成了两个省会之间的交通要道。平原省撤销后，穿过莘境的公路名称多有变化，先后称过新禹（新乡至禹城）、临濮（临邑至濮阳）、禹观（禹城至观城）、禹范（禹城至范县）、永莘（永安至莘县）、临商（临清至商丘）、蒙馆（蒙阴至馆陶）、冠阳（冠县至阳谷）、齐南（齐河至南乐）、胶长（胶南至长治）、朝南（朝城至南乐）、朝西（朝城至西刘庄）等。从整个形势看，在公路交通方面，莘县仍是东西顺畅，南北通达，处于十分重要的地位。

**九、展望今后发展趋势，修筑一条东起
黄海、渤海，西达中原腹地的东西
向公路大干线十分必要。这条干线
最理想的选择是循黄河北岸西行。
果真如此，莘县乃必经之地**

随着改革开放的深入和市场经济的发展，交通的重要性已越来越被人们所认识。南北交通方面，不论铁路、公路，均已有几条大干线贯通；东西交通方面，却依然处于县自为战、省自为战的状态，道路曲折蜿蜒，线路不顺，规格不一，效率不高，修筑一条顺直贯通的东西向公路干线已是势在必行。对此，笔者有几点粗浅的想法。

1、修筑此路，是中原与沿海经济交流的需要。目前，沿海地区经济腾飞较早，已经比较发达，中原地区则相对滞后。加强两大地

区的经济交流,可以促进经济发展平衡。另外,内地物资需经沿海外运。山东沿海有日照、青岛、威海、烟台、龙口、东营等大港,这些港口的吞吐量单靠铁路运输是难以满足的。随着济青高速公路与烟潍、烟青高等级公路的建成,济南以东的公路运输问题已初步解决,济南至聊城的高速公路也正在建设中,如再能将聊城经濮阳至新乡或郑州的高速公路建起来,与河南省的郑洛高速公路连通,一条东西公路大干线便可形成。此路卡脖子的是聊城至濮阳段,长度不超过150公里。如走此线,在耗资费时方面都是最节省的。

2、修筑此路,是连接两大油田的需要。以东营为中心的胜利油田与以濮阳为中心的中原油田在我国能源工业中处于举足轻重的地位。目前两大油田之间尚无畅通的道路以资联系,油田的运输车辆在全省乃至县道上穿梭往返,使地方道路不堪重负,不但运输效率很低,交通事故增多,油、地矛盾也日益激化。如能建筑一条高质量东西向通道,一系列问题便可随之解决。

3、修筑此路,是开辟由辽东半岛至中原腹地之海陆通道的需要。据专家预测,下一步环渤海一带将成为我国经济开发的又一个重点地区,黄河三角洲将成为继珠江三角洲和长江三角洲之后的第三个“金三角”。最近,费孝通提出了建设黄河经济带的设想。东营市亦提出了“船开大连,车通郑州”的未来交通发展规划。这一规划如能实现,便可把东北经济区与中原经济区联系起来,黄河三角洲便成了两大经济区之间的桥梁和纽带。这一海陆通道,既避开了关隘之阻,免除了绕行之浪费,又可减轻关内关外一线铁路运输的压力。国务院发展研究中心主持的专家评审会也认为,建设东北至中原经济区海陆通道的优化方案,不仅对于两大经济区的产业互补和联动发展,而且对于环渤海经济开发乃至促进全国统一市场的发育和建设,优化全国交通布局,都具有重要的战略意义和实践意义。东营市委书记李殿魁据此提出了“公路铁路齐发展”的设想,他认为,要开通东营港至旅顺港的火车轮渡运输,同时开辟东营通达郑州的铁路新干线,公路建设则要沿黄河大堤建设高速公路通往中原腹地。他所说的这一高速公路,无疑也是要穿过莘县县境

的。

综上所述,由远古至当今,莘县均处于东西南北交通之要冲。由于莘县地近中原,又系三省交界之地,地理位置居中,又是大平原,极利陆路通行。如果将北京与香港连一直线,青岛与兰州连一直线,莘县正处在两条直线的交叉点上。下一步如修建贯通东西的公路大干线,自济南沿黄河北岸西行是最佳方案。黄河以南山川河湖之阻较多,且地势低洼,受黄河威胁较大,黄河以北地势高亢平坦,由济南向西,经聊城、莘县、濮阳、郑州、西安直达兰州,加上已有的济青高速公路,便可形成东起海滨城市青岛,西至河西走廊的东西公路交通大动脉。无论从哪方面分析,这一选择都是可行的。

聊城地区公路主框架说明

一纵:105线北起梁村经高唐、茌平至东阿。

二纵:北起夏津经金郝庄、康盛庄、洪屯、聊城、阳谷至寿张。

三纵:北起临清经莘县、朝城至范县。

一横:308线高禹界经高唐至临清。

二横:309汽车专用线齐茌界经聊城、冠县至馆陶。

三横:041线齐东界经东阿、阳谷、朝城至莘南界。

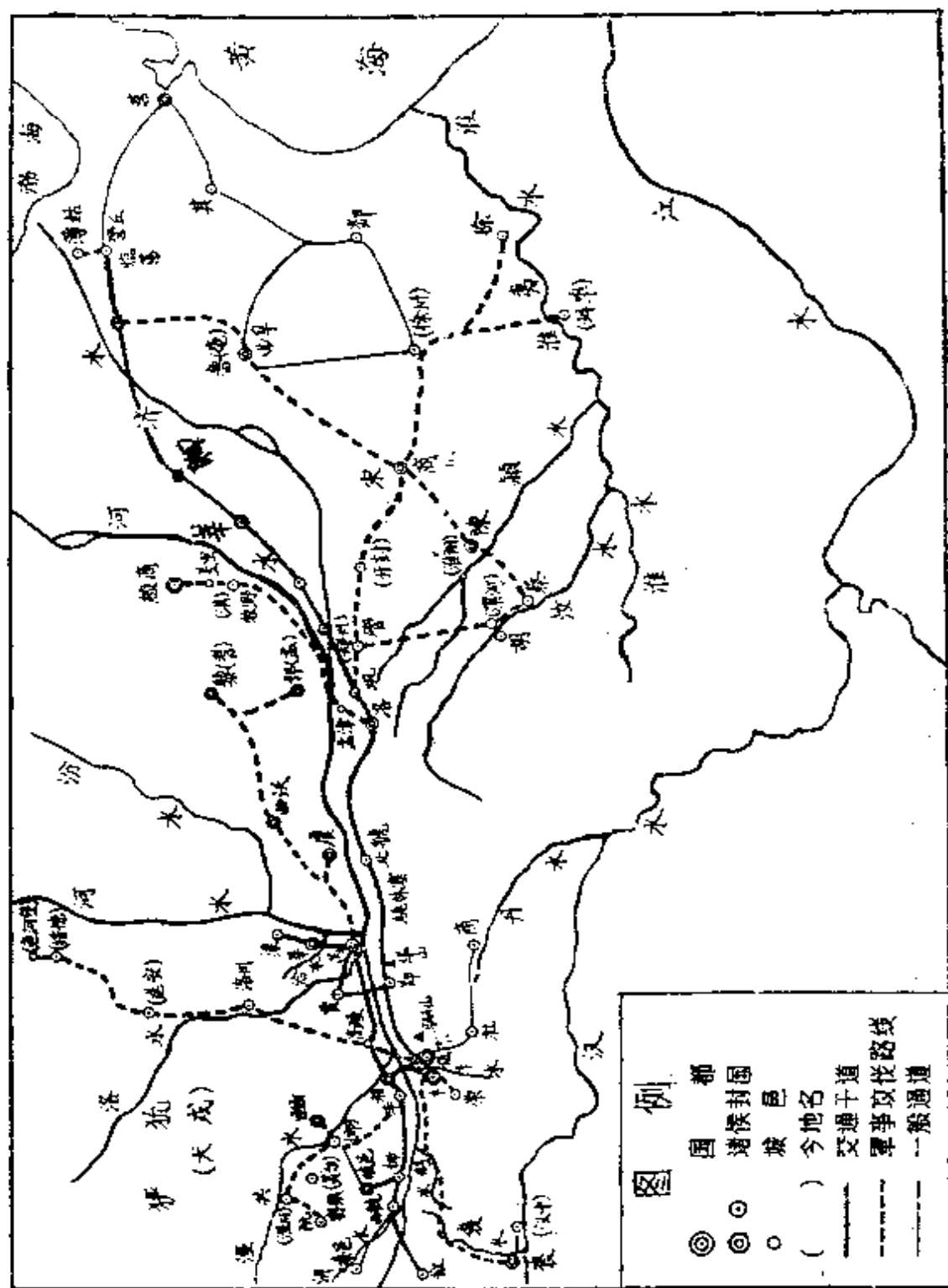
外环:由七县市间相连接公路组成。

中环:由柳林经堽湖、斗虎屯、魏湾、博平、丁块、蒋官屯、于集、田庄、大张到河店以临莘路接柳林完成。

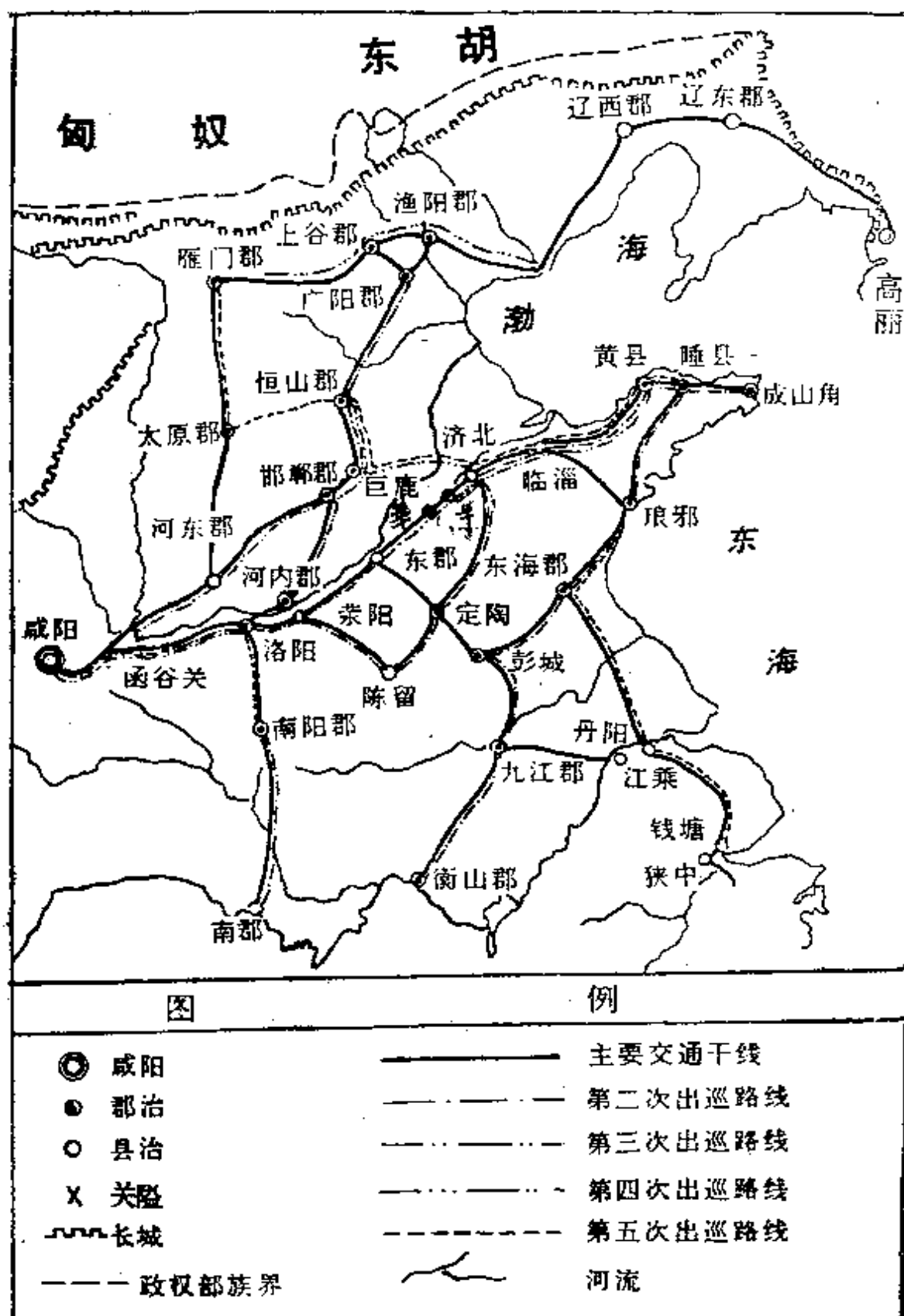
内环:即聊城市大外环。

七大干线:分别为聊城至临清、高唐、东阿、位山、阳谷、莘县、冠县公路。

十二出口为聊城地区与相邻省、地(市)接壤公路。

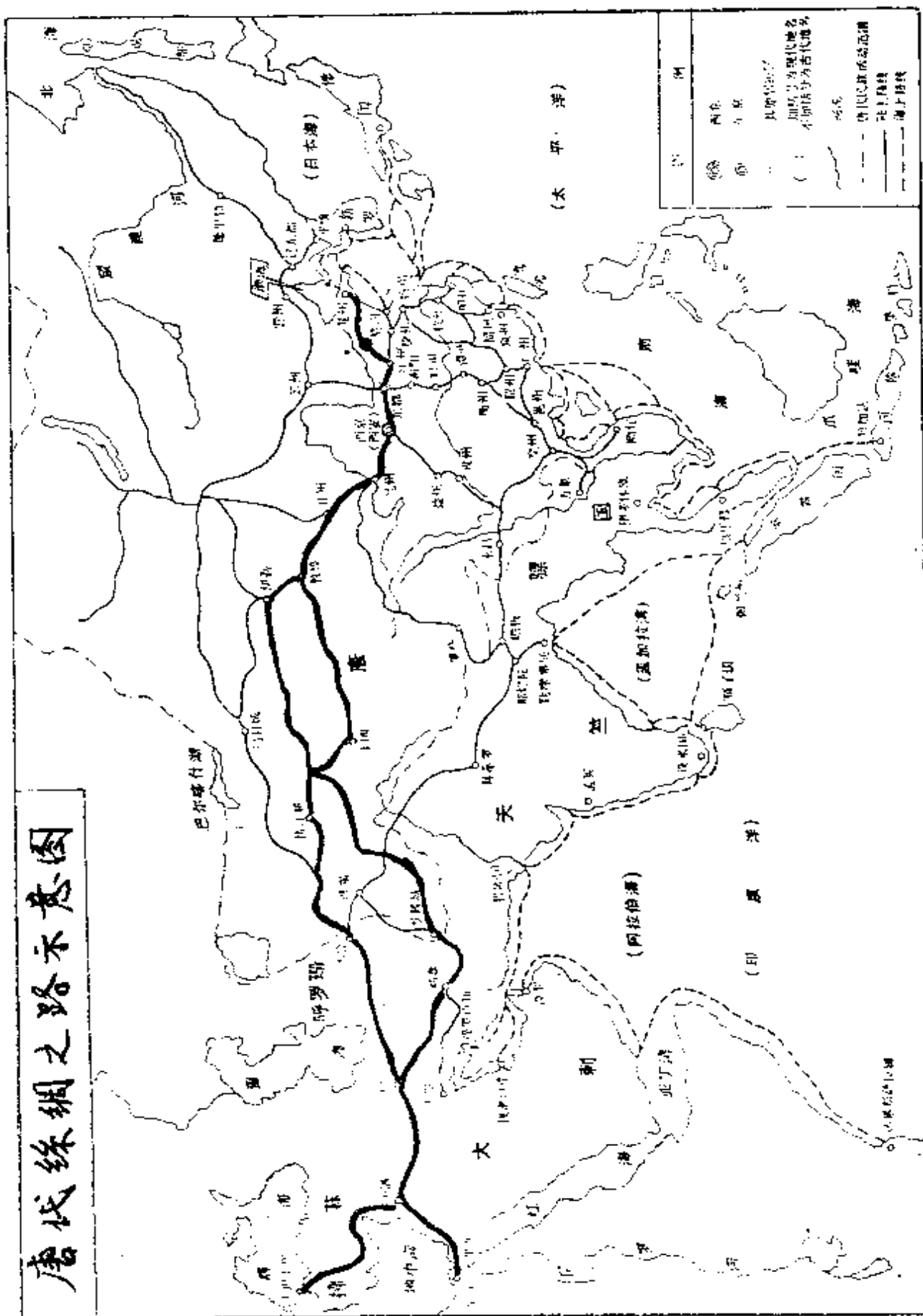


西周交通路线示意图

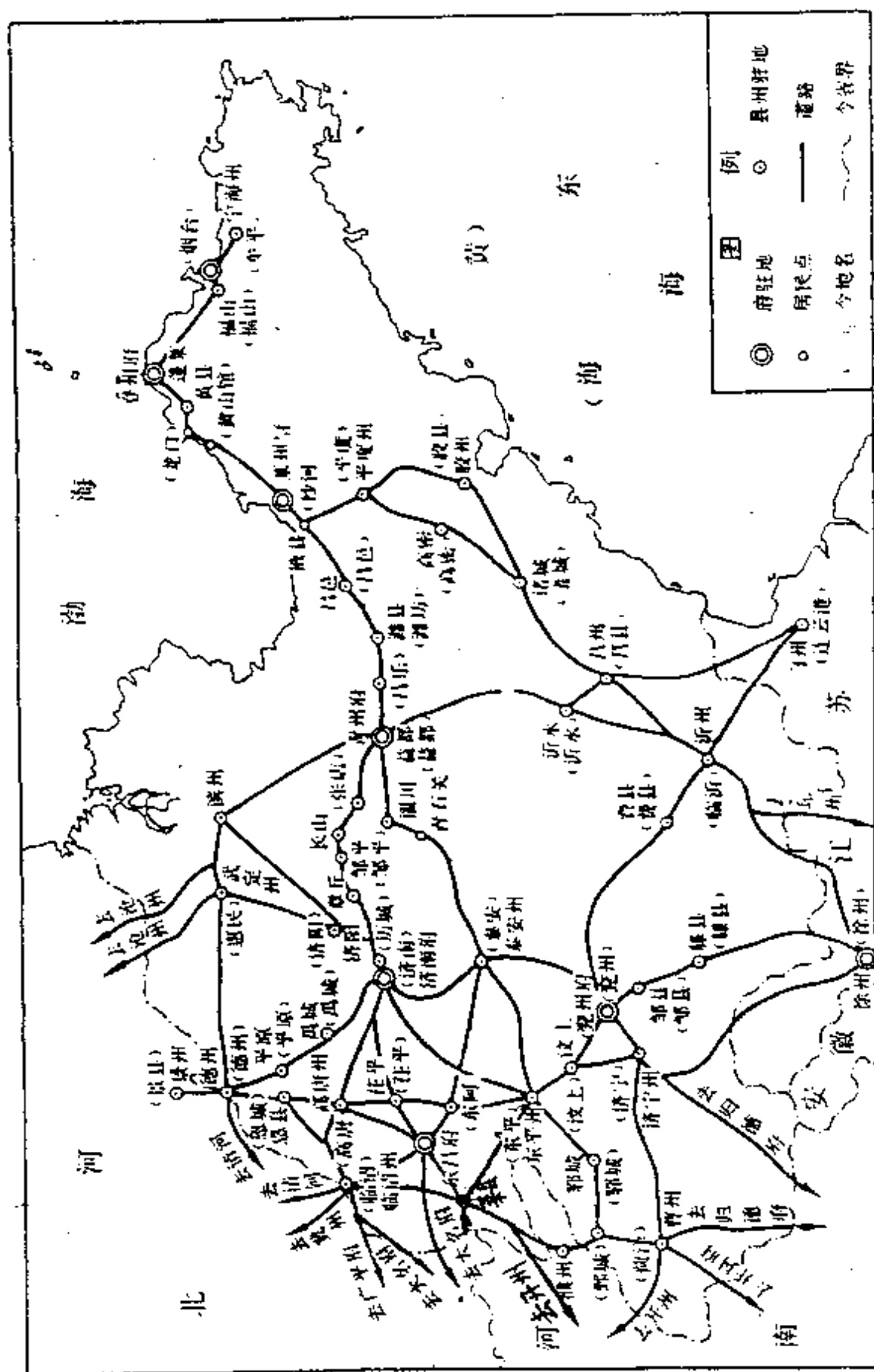


秦代交通路线示意图

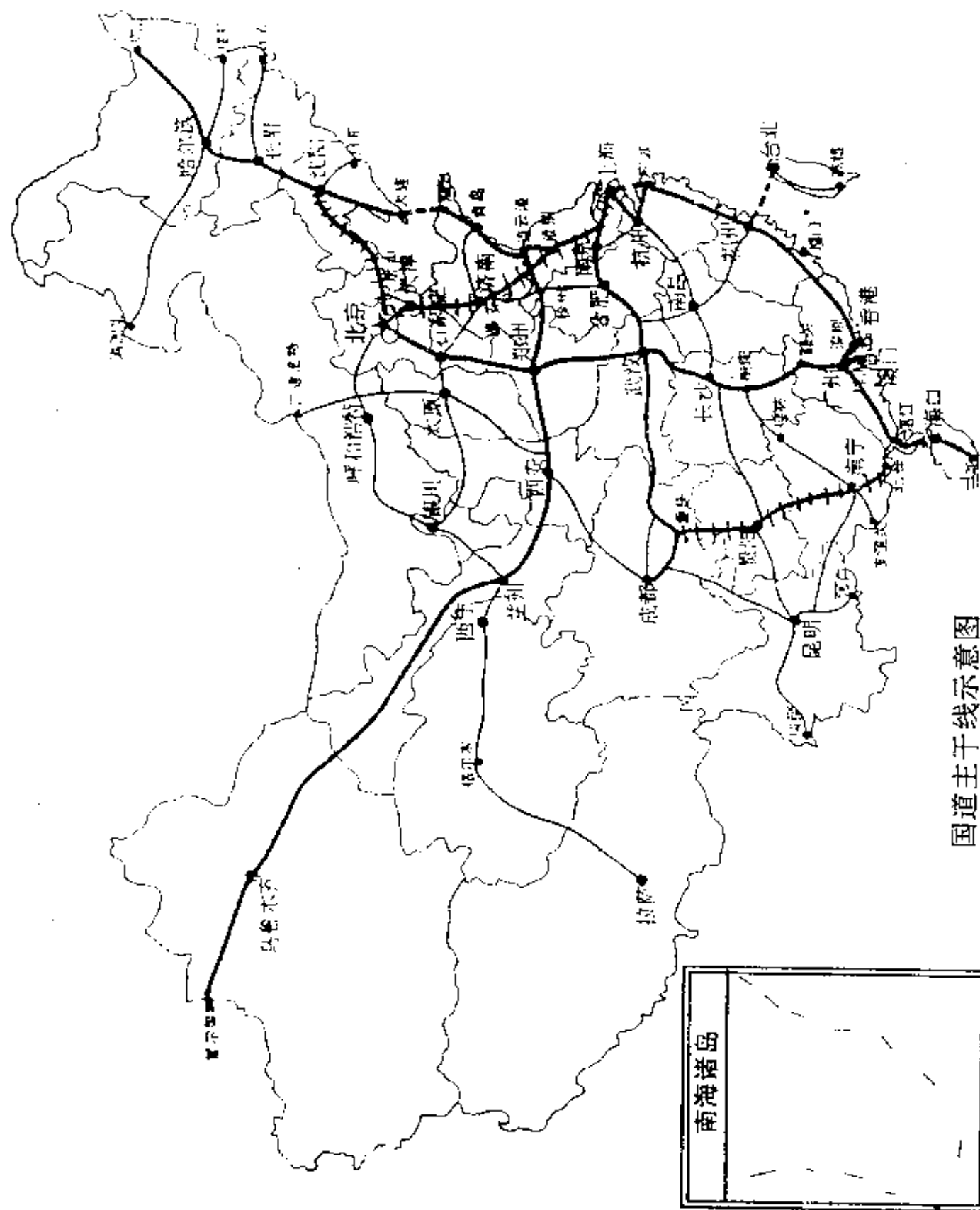
唐代絲綢之路示意图



唐代丝绸之路示意图



明代山东主要道路示意图



国道主干线示意图

莘县公路建设回顾

邹路成 冯永魁 郭永贵

一、建国初期公路养护和管理

莘县地处冀鲁豫三省交界处,南北长 70.31 公里,东西宽 39.97 公里,为原濮、范(二县之一部)观、朝、莘(三县之全部)合并而成,历史悠久,交通不便。建国时莘县境内仅有 10 条公路,都是土路,且狭窄、曲折、不平。建国后党和政府十分重视公路建设,组织沿路村庄的群众,采取以工代赈的方法,对公路进行养护。

1956 年 5 月,聊城地区公路段设莘县公路站,驻莘县旧城北门里路东(即今县委招待所西北角处),负责莘县境内省道及县乡路的养护、改建、扩建及新建任务。开始,公路站只有 4 人,站长闫景兴,副站长杜金河,管理员刘书信、王兆贵,没有养路工人。公路站根据国务院关于公路管理工作文件精神,组织沿路村庄的群众代表工对公路进行养护和管理。

1958 年 12 月,莘县并入范县。

1961 年 7 月恢复莘县建制。莘县公路站站长曲增华、技术员张松青,管理员秦秋成、李如先、王兆贵。同年,莘县公路站招收 30 多名养路工人,在禹(城)范(县)公路的碱场李、马庄、毛湾、朝城、王观,朝(城)南(乐)公路的朝城、张寨建道班房,设公路养护道班,并给各道班配备了地排车、镐头、铁锹等工具。公路站 3 名管理员分线包班,负责组织各道班工人对公路进行养护和管理。当时的公路全是土路,不仅弯曲、狭窄,而且坑槽、浪窝比比皆是,晴天一路土,雨天一路泥。养路工人以路为家,不怕苦,不怕累,铲高补洼,有时从三四里外拉土、挑水。他们用自己创造的刮平器(大耙、小耙、

三米杆)纵横刮平,消灭了坑槽,浪窝,改变了凸凹不平的公路面貌,受到地区公路段和莘县人民的好评。

二、省级公路建设

1966年,莘县公路站搬到今县委招待所服务楼处。1968年,莘县公路站建立革命委员会,主任秦秋成,副主任任银昌,职工队伍也有所扩大。随着形势的发展和队伍的不断扩大,莘县公路站将境内省道的改建工作做为主要工作来抓。

莘县境内省级公路4条:永(安)莘(县)路、临(清)商(丘)路、蒙(阴)馆(陶)路、齐(河)南(乐)路。永莘路莘县境内段原属禹(城)范(县)公路莘县城北境内段。该路段为1933年以前修建,原在老徙骇河西,走向是出莘县北关至蒋庄,由蒋庄村后东北方向至碱场李、单庙、于庙、齐楼。1968年将此段改道,移至河东,由今汽车站东北方向直至邹李园、大邹家、齐楼(即今路基),取直了弯曲、缩短了里程,由原来的8.4公里缩短到7.055公里。临商路境内段由原禹范公路莘县城至范县段和莘临公路莘县城至马桥段合并而成。莘县至范县段为1933年修建。1958年因范县迁城改线修筑王观至张扶村段。莘县至朝城段,原在范莘干沟以西,且路基低洼、狭窄、曲折。50年代末,借挖掘范莘干沟之机,利用弃土在沟东修筑路基,沟成路就。1968年公路迁至沟东,路基加宽到12米,原路还田。莘临公路莘县境内段原称莘堂公路,1949年修莘县至临清公路,不再经堂邑,改称莘临公路。蒙馆路原为冠(县)阳(谷)公路,系三级省道,1935年前修建。土改时交通中断,1963年恢复交通,1971年整修为8米宽路基。齐南路原为朝(城)南(乐)公路,三级省道。抗战时期朝城至西刘庄段因多年失修,交通中断。1949年修复,称朝(城)西(刘庄)路。1967年定为国防公路,称胶(南)长(治)公路。

1969年,莘县公路站搬到今永莘路南首路东,车站北(即今址)。公路站在县城北建立沥青加工厂,购买“25”拖拉机2辆、拖拉

机翻斗车 5 辆及料斗车、小油车等筑路工具。同时公路站干部职工队伍壮大到近百人,通过地区公路段的培训,提高了技术水平,具备了自己设计、承建沥青路面的能力。

1969 年,经聊城地区公路段核准,莘县公路站第一次自己设计、铺筑了禹范公路莘县城北境内段的沥青路面,长 7.055 公里,宽 6 米,厚 2.5 厘米。这是莘县境内的第一条沥青路面,也是公路建设的一个新的里程碑。同年,聊城地区公路段承建了胶长路莘县境内段的沥青路面,长 19.03 公里,宽 6.5 米,厚 2.5 厘米。

1970 年,莘县公路站在莘县城北、中心阁、朝城南关建道班房,加强了对省道的养护和管理。同年,莘县公路站铺筑了莘县城至范县的沥青路面,长 45 公里,宽 6 米,厚 2.5 厘米。1973 年,冠阳路莘县境内段由聊城地区公路段承建,铺筑为沥青路面。莘县公路站在该路的左庄、燕店、魏庄建道班房三处,设养护道班,对公路进行养护和管理。至此,莘县境内的三条省道实现黑色化,车辆风雨无阻,促进了我县的经济发展。

1983 年,莘县公路站建三层办公楼 1 栋,机关设三股一室。机关工作人员及养护、筑路工人,经过多年的学习和实践,业务水平普遍提高。同年,莘县公路站新购解放汽车 4 部、压路机 2 台、洒布车 1 部及其他筑路器械。至此,莘县的公路建设无论从人力上,还是从物力上都具备了向高水平迈进的能力。

1983 年,禹范公路莘县城北境内段改建为双层沥青路面,宽 9 米。这是莘县境内的第一条达到省二级公路标准的公路,标志着莘县公路建设提高到一个新水平。1987 年公路普查,将禹范路莘县城北段划归永莘路,莘县城至范县段与莘临路合并,划归临商路。1988 年,临商公路莘县至朝城段按二级公路标准改建,沥青路面宽 9 米。1993 年,临商公路莘县至临清段按二级公路标准铺设沥青路面,宽 9 米。至此,临商公路莘县境内段全部达到省二级公路标准。胶长路莘县境内段,1974 年划归齐南路。1984 年莘县公路

站对阳莘县界至朝城车站段进行了大修,在原沥青路面的基础上重铺补强层。1987年又对朝城汽车站至西刘庄段进行了大修,油层宽7米,厚3厘米。其中3公里作了玻璃纤维薄毡试验。1989年又对阳莘县界至朝城汽车站段进行了中修,罩面厚1.5厘米。1995年,齐南路莘县境内段再次大修,路基加宽至13米,沥青路面宽10米,厚5厘米。冠阳公路1978年划归蒙馆路,1995年将路基拓宽至13米,现土工已基本完成,1996年将按省二级公路标准铺设沥青路面。

省道是莘县的骨干线路,交通要道。1996年四条省道将全部达到二级公路标准,对促进莘县经济的发展将起到举足轻重的作用。

三、县乡公路建设

莘县县大、地广,县乡公路建设尤为重要。建国初期,莘县县乡公路建设比较落后。到1987年,全县只有县道4条:鹤(壁)台(前)路、金(滩镇)燕(店)路、莘(县)南(乐)路、朝(城)葛(楼)路。乡道6条:臧(屯)大(邹家)路、刘(庄)王(奉)路、毛(湾)张(寨)路、柿(子元)王(庄集)路、朝(城)古(城)路、张(鲁)马(庄)路。

鹤台路原为范(县)清(丰)路,莘县境内长13.2公里,1966年路基拓宽为8米。1971年,莘县公路站承建、铺筑为沥青路面,宽6米。1994年,该路改建,称樱(桃园)观(城)公路。金燕路境内长13.5公里,1973年由莘县公路站修建。1987年,莘县公路站承建、铺筑为沥青路面,宽6米。莘南路境内长26.6公里,1973年整修路基,宽8米。1976年,由莘县公路站承建、铺筑为沥青路面,宽6米。朝葛路全长40.7公里。朝城至观城段,六十年代后失修。观城至葛楼段,1982年铺成沥青路面,宽6米,长16.3公里。朝城至邱楼、蝗虫庙至观城段,1990年铺筑为沥青路面。邱楼至蝗虫庙段,1991年铺筑为沥青路面。至此,朝葛路全线铺通沥青路面,宽6米。4条县道在建国后几十年中,为莘县的交通运输,特别是经济

的发展起到重要作用。

莘县最早的乡道是毛(湾)张(寨)路,六十年代初整修路面,宽8米,长12.9公里。1986年,毛湾至妹冢段铺筑为6米宽的沥青路面,长6.6公里。这是87年前唯一的一条修筑为沥青路面的乡道,其余乡道均为土路。臧大路由单庙公社于七十年代初整修路面,宽10米,长6.6公里,刘王路于1973年由公路站负责整修,路面宽8米,长12.7公里。柿王路于1971年由县公路站负责修建,路面宽10米,长5.5公里。朝古路于七十年代初整修成8米宽路面,长18公里。张马路于1974年由公路站负责修建,路面宽8米,长5.3公里。1987年前的6条乡道虽然多为土路,但是也为莘县的经济的发展起了一定作用。

1988年根据上级指示,莘县公路站将县乡公路的建设及养护、管理任务移交给交通局。1988年10月,莘县交通局成立路政股。同年,莘县交通局修建王奉至岩集沥青公路,长8公里。1989年,将朝古路(全长18公里)、三舍路(朝城镇三义庙至舍利寺长29公里)铺筑为沥青路面。1990年,修建马集至节村沥青路面,长8.6公里;朝葛路朝城到邱楼段、远庙到观城段沥青路面,长12.7公里。1991年,修建朝葛路邱楼至远庙段沥青路面,长11.6公里。1992年,修建张鲁至河北冢北沥青路面,燕店至邹巷沥青路面,长8.4公里。1993年,修建王奉至河北金滩镇沥青路面,长6.4公里。至1993年,莘县28个乡镇驻地都修通了沥青公路,城乡交通风雨无阻,方便了群众,发展了经济。

截止1993年底,莘县境内省级公路115.7公里,县乡公路156.7公里,境内公路密度每百平方公里15.6公里,仍远远低于全省和全区的平均水平。

四、公路建设的突飞猛进

1994年3月,王裕荣副厅长带领省交通厅10名挂职干部来到莘县,为加快莘县公路建设步伐带来难得的机遇。1994年4月,

莘县交通局改为莘县交通委员会,尹学明任主任兼党委第一书记,李保福任书记。5月,白俊岭任书记。莘县交通委员会抓住机遇,制定了科学合理的公路建设规划。他们首先组织技术人员对全县境内的省道、县乡道路及基础设施,进行了详细的调查分析,同时在省交通厅的帮助下邀请省、地交通公路部门的专业技术人员来莘县,一起研究制定莘县交通运输事业发展的实施方案。经过考察论证,确定了“突出重点,先急后缓”的公路建设规划和“三纵十横一环”为主要内容的县乡公路建设方案。这个方案得到县委、县政府的批准和采纳。县委、县政府于4月份召开全县公路建设会议,并举办了公路建设培训班。

莘县交通委员会经过分析、研究决定,94年首先集中力量搞好丈樱公路建设,打好“三纵十横一环”公路建设的第一仗。丈樱公路于1994年4月中旬开始,边设计,边拆迁,边备料,边施工,仅用5个月的时间就顺利完成了任务,9月全线贯通。路基宽9米,沥青路面宽7米,厚2.5厘米,为二级公路标准。该路北起大王寨乡的丈八,南至樱桃园乡政府驻地,全长55公里,是莘县境内最长的一条公路。丈樱公路贯穿大王寨、魏庄、张鲁、董杜庄、妹冢、张寨、王庄集、樱桃园8个乡镇,途经21个村庄,连接7条跨省公路,是莘县西部交通运输的一条南北大动脉。同年,还将毛冯路妹冢至冯家段铺设为沥青路面,长5.2公里。

1995年,县委、县政府决定全面开展“三纵十横一环”的县乡公路网络建设,提前一年实现三年公路建设规划,将95年定为公路建设年,并抽调专门人员组成了公路建设指挥部。按照公路建设规划,95年要新修县级公路280多公里,全线分14个路段,分布在全县26个乡镇,面广量大,任务繁重。作为莘县公路建设主管部门的交委一班人,勇挑重担,团结奋斗,大胆尝试,开拓创新。他们以招标的方式从省内外筛选出14个施工队参加莘县的公路建设,并就有关问题签定了合同书。为了确保公路质量,交通委员会留一

名副主任驻机关处理日常事务,其余领导成员全部拿到第一线,成立了5个质量监理组。5个监理组分片包干,吃住在工地,与施工队同作息,采用“环环把关,层层监理,专群结合”的质量监理办法,保证了公路质量。

1995年新修县乡公路15条:(1)张(鲁)岩(集)路,长19.9公里,路基宽8米,沥青路面宽5.5米;(2)古(城)将(军寨)路,长11.6公里,路基宽9米,沥青路面宽5.5米;(3)王(铺)古(城)路,长25.9公里,路基宽8米,沥青路面宽5.5米;(4)张(义屯)寨(后张寨)路,长9公里,路基宽9米,沥青路面宽5.5米;(5)陈(庄)大(张)路,长7公里,路基宽8米,沥青路面宽5.5米;(6)郝(庄)马(集)路,长17.7公里,路基宽8米,沥青路面宽5.5米;(7)节(村)远(庙)路,长12.6公里,路基宽9米,沥青路面宽5.5米。(8)王(铺)毕(屯)路,长14.3公里,路基宽9米,沥青路面宽5.5米;(9)马(菜园)南(庄)路,长34.8公里,路基宽8米,沥青路面宽5.5米;(10)宁(堂)王(沙王庄)路,长21.9公里,路基宽9米,沥青路面宽6米;(11)舍(利寺)王(庙)路,长11.7公里,路基宽9米,沥青路面宽5.5米;(12)马陵路(马陵至吕楼)长3公里,路基宽8米,沥青路面宽5.5米;(13)邹(巷)五(里垢)路燕店至五里垢段,长27.6公里,路基宽8米,沥青路面宽5.5米;(14)河(店)王(奉)路河店王庄至燕店段,长11.1公里,路基宽8米,沥青路面宽6米;(15)莘(县)张(鲁)路按二级公路标准大修,长11.5公里,路基宽12米,沥青路面宽9米。

1995年,莘县共修县乡公路280多公里,完成齐南路加宽改道18.6公里,修建县城西环和南环共8.8公里,修建大、中、小型桥涵300座,圆满完成了县委、政府制定的公路建设规划。莘县交通委员会被地区行署评为公路建设年活动先进单位。

截止目前,莘县境内省道4条,长116.1公里;县乡道22条,长418.6公里,全部硬化,公路密度达到了每百平方公里38.6公

里,形成了“三纵十横一环”的公路网络。

三纵分别是:一纵是丈樱路,北起与蒙馆路接头的丈八,南至与樱观路接头的樱桃园,途经大王寨、魏庄、张鲁、董杜庄、妹冢、张寨、王庄集、樱桃园 8 乡镇,全长 55 公里。二纵是北起河店乡的马桥村,南至古城镇,途经河店、单庙、城关、十八里铺、王铺、徐庄、舍利寺、古城 8 乡镇,全长 55 公里;其中马桥至王铺为省道临商路,王铺至古城为县乡道王古路。三纵是北起邹巷乡至朝城镇的五里坨(邹五路),途经邹巷、燕店、刘庄、俎店、妹冢、朝城 6 乡镇,全长 36 公里。

十横分别是:一横东起与临商路接头的河店乡马菜园,西至岩集乡南庄(马南路),途经河店、邹巷、位庄、大王寨、岩集 5 个乡镇,全长 34.8 公里。二横东起河店乡王庄西至王奉乡北马村(河王路),途经河店、燕店、位庄、大王寨、王奉 5 乡镇,全长 34.3 公里。三横东起莘县城西至张鲁镇(莘张路),途经城关、刘庄、张鲁 3 乡镇,全长 11.5 公里。四横东起十八里铺的宁堂西至董杜庄乡的沙王庄(宁王路),途经十八里铺、王铺、俎店、董杜庄 4 乡镇,全长 21.9 公里。五横东起与临商路接头的毛湾西至妹冢乡的前冯家(毛冯路),全长 11.4 公里。六横东起与临商路接头的王铺西至董杜庄乡的毕屯,全长 14.3 公里。七横为齐南路莘县段,东起莘县、阳谷交界处西至与南乐交界处的西刘庄,途经徐庄、朝城、张寨 3 乡镇,全长 19 公里。八横东起朝城镇的郝庄西至马集乡,途经朝城、王庄集、张寨、马集 4 乡镇,全长 11.7 公里。九横东起舍利寺乡西至王庄集乡(内含舍王路),途经舍利寺、柿子园、王庄集 3 乡镇,长 15 公里。十横东起古城镇西至观城镇(内含古将路和樱观路),途经古城、樱桃园、观城 3 乡镇,长 24.8 公里。

一环:从岩集乡开始,途经王奉、张鲁、董杜庄、张寨、马集、观城、大张、樱桃园、古城、舍利寺、徐庄、王铺、十八里铺、城关、单庙、河店、邹巷、大王寨 19 个乡镇,形成大外环。

“三纵十横一环”公路网络的形成,再加上其他县乡道的互相贯通,使莘县交通状况发生了根本变化。全县 760 个自然村通上沥青路,占自然村总数的 66%,为全县经济发展奠定了良好的基础。

莘县交通委员会一班人在成绩面前不骄傲,继续抓住省交通厅挂职莘县这一难得机遇,总结经验,努力工作,再创佳绩。他们初步计划,96 年以“补老路,接断头,填空档”的思路开展工作,新建、改建、中修 163 公里,19 处:(1)朝城至观城中修 16 公里;(2)观城至古云改建 15 公里;(3)朝城至古城中修 18 公里;(4)燕店至金滩镇中修 24 公里;(5)将军寨至观城新建 12 公里;(6)耿楼至闫庄新建 8 公里;(7)五屯至关庄新建 6 公里;(8)莘县城至赵庄新建 4 公里;(9)东大张至马陵新建 3 公里;(10)岩集至化庄新建 2 公里;(11)邹巷至信庄新建 2.5 公里;(12)舍利寺至金斗营新建 2.5 公里;(13)王铺至李坊新建 3 公里;(14)大邹家至董王庄新建 10 公里;(15)辛张至小赵庄新建 5 公里;(16)庞王庄至山堂新建 6 公里;(17)宁堂至赵庄新建 8 公里;(18)武家河至西田庄新建 8 公里;(19)油区新建 10 公里。

“公路通,百业兴”、“要想富,铺公路”。莘县公路建设的巨大成就,必将带动全县经济的飞速发展。



1969 年县内沥青公路图

一九七三年縣內瀝青公路

刘广恩绘制 一九九六年一月



1973 年县内沥青公路图

一九八二年縣內瀝青公路

刘广恩绘制 一九九六年一月



1982 年县内沥青公路图

一九九三年縣內瀝青公路

刘广恩绘制 一九九六年一月



1993 年县内沥青公路图

莘县城区道路建设回顾

城建委副主任 王守印

道路伴随经济发展而发展,伴随社会进步而发展。同时,道路又起着推动经济发展,促进社会进步的重要作用。莘县城区道路建设发展史,可以概括为五句话,即:解放前城区道路数量少、质量低;五十、六十年代城区道路建设步子小,速度慢;1970年至1985年城区道路形成骨架,初具规模;近十年城区道路建设成绩显著,环城路建成具有重要意义。

一、解放前城区道路状态:建国前莘县城区共有街道22条,即七街、八巷、七胡同。主要街道:一是东街(东门大街),今为商业街的莘亭路至通运路段;二是西街(西门大街),今为商业街的莘亭路至建设路段;三是皇路街,今为隍行路,主要指南街小学至振兴街段;四是大隅首街,今为莘亭路北段,主要指商业街至北街大队办公室北300米地段;五是真武庙街,即今南街小学向西沿民主路至建设路地段;六是古楼大街,今为政府街的隍行路至建设路段;七是琵琶街,今址在公安局西侧,政府街以南。上述道路总长5270米,共同特点是路基窄,最宽不足10米,窄的四五米不等,纵坡坡度大,道路轴线弯曲,路面凸凹不平,又全是土路面,所以质量极差,严重影响交通,制约了经济发展。

其他小巷和胡同,主要供人和推独轮车行走,有的连马车都不能进出,故略述。

二、建国后二十年城区道路建设情况:

建国初期由于财力不足,道路建设未提到日程上来,加上自然灾害和政治运动的影响,城区道路没有大的变化,但在各届政府的

努力下,也做了不少工作。截止到1969年,道路建设呈现以下几个特点:一是主要街道进行了加宽调直,如振兴街路基拓宽10米,政府街拓宽8米。二是道路里程有了较大增加,至1969年底,城区开通了通运路、振兴街,接长了政府街、商业街,初步形成了东西向有振兴街、商业街、政府街,南北向有莘亭路、通运路的城区小型方格框架,道路里程增至9360米。三是铺设了沥青路面,结束了莘县没有沥青路的历史。1969年是城区道路建设值得纪念和称道的一年,县政府组织县公路站先后对隍行路、通运路等6条干线进行了沥青硬化,总硬化长度6080米,计31080平方米。其中隍行路750米,3000平方米;通运路1540米,9240平方米;莘亭路1460米,8760平方米;振兴街380米,2280平方米;政府街950米,3800平方米;商业街1000米,4000平方米。

这一时期的投资情况不明,路基及土方工程无资料可查,仅路面硬化一项,根据当时主要材料价格推算约在34万元左右。

三、1970年至1985年间的城区道路建设

在这段时间内,由于县委、政府的正确领导,职能部门的积极努力和广大人民群众的支持配合,城区道路建设取得了一定的成绩,基本形成框架,初具规模。

1、拓宽修筑了几条干线。振兴街是县城东西主干道,1971年从车站向西延伸至百货大楼,1973年再延伸至进修校,1984年对整个道路拓宽形成红线宽30米、中间有绿化带、两块板配置、长2500米的東西大道。

1984年新开南北干线新华路,南起南环路(内环),北至北环路(内环),全长1700米,红线宽36米,当年拆迁,当年形成土路基。建设路原为城墙基础,1972年由振兴街修至政府街,1974年又向南续修至三中,全长980米。另外商业街向西延伸485米至保险公司,政府街由看守所向西延伸至城关拖拉机站,南环路,北环路形成了土路基。至1984年底城区已形成南北主干道5条(通运、隍

行、莘亭、建设、新华)、东西主干道 5 条(北环、振兴、商业、政府、南环),通车里程达 15520 米的方格形框架。

2、道路硬化率有了提高。这期间,硬化道路由 6 条增至 7 条,硬化长度达到 10170 米,比 1970 年前增加 4090 米;硬化面积达到 52840 平方米,比 1970 年前增加 21760 平方米。人行道铺装率从无到有,主干道铺装率达到 28%。

此期间道路建设投资情况未有详细资料,路基、路面、拆迁、土方等专项费用约 300 万元。

四、近十年来城区道路建设成绩很大,形势喜人。

1985 年对莘亭路进行拓宽、硬化,从振兴街到南关大桥拆出道路红线 20 米,铺设油面宽 10 米,13000 平方米,栽置路沿石 1200 米,铺设花砖 5200 平方米。对工农路进行规划、放线、定点,从后杨庄至酒厂全长 2210 米,控制红线宽度 20 米形成土路基。

1986 年对商业街进行了拓宽铺装,共拆迁民房 568 间,铺设沥青路面 1945 米,计 2100 平方米。政府街东段大坑填平,形成了土路基。

1988 年道路建设力度大,效果明显。一是彻底整治振兴街,从车站到国棉厂 2100 米,移出高压线,撤掉中间绿化带,形成一块板,车行道宽度 18 米,计 37800 平方米。二是全面硬化政府街全长 1530 米,油面宽度 9 米,计 13770 平方米。三是对商业街西段 570 米进行了配套建设,其中铺装油面 5700 平方米。

1990 年到 1992 年全面修筑了新华路,硬化了南环路,建设路向南延伸至大堤。莘亭路向北拆迁、铺装 600 米,共计完成油面铺装 57065 平方米。

1993 年道路建设形势喜人,县里组织修建了长 7200 米,红线宽 50 米,快车道宽 15 米的东环路和南、北环东段。架设了东环路(外环)徒骇河大桥。城区接通了三条断头路,其中新华路至北环 556 米,莘亭路延至北环 860 米,车站至东环 856 米。整个振兴街

进行了二次罩面；通运路中段 1050 米进行了加宽铺装。本年度新修城区道路 2272 米，整修道路 3250 米，共铺装油层 112168 平方米。

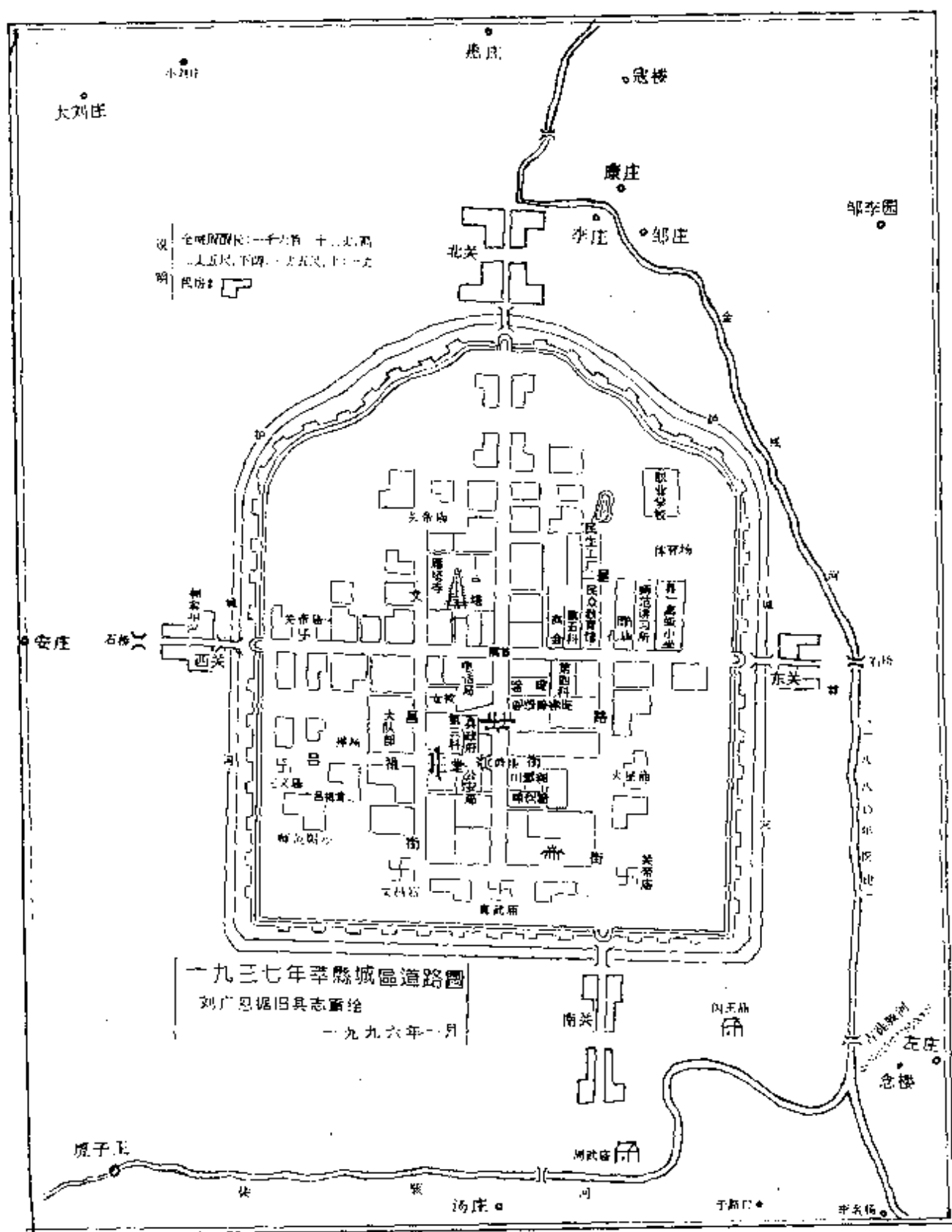
1994 年加宽铺装民主路 570 米，计 3990 平方米。铺设工农路中段油层 560 米，计 7280 平方米。加宽振兴街国棉厂处 97 米，计 1067 平方米。

1995 年完成了 5300 米的西环和南环西段，架设王楼大桥一座，中、小桥 4 座。拓宽铺装了工农路北段 500 米油面，计 6500 平方米。完成了北环路长 1970 米，油面宽 10 米的建设任务。

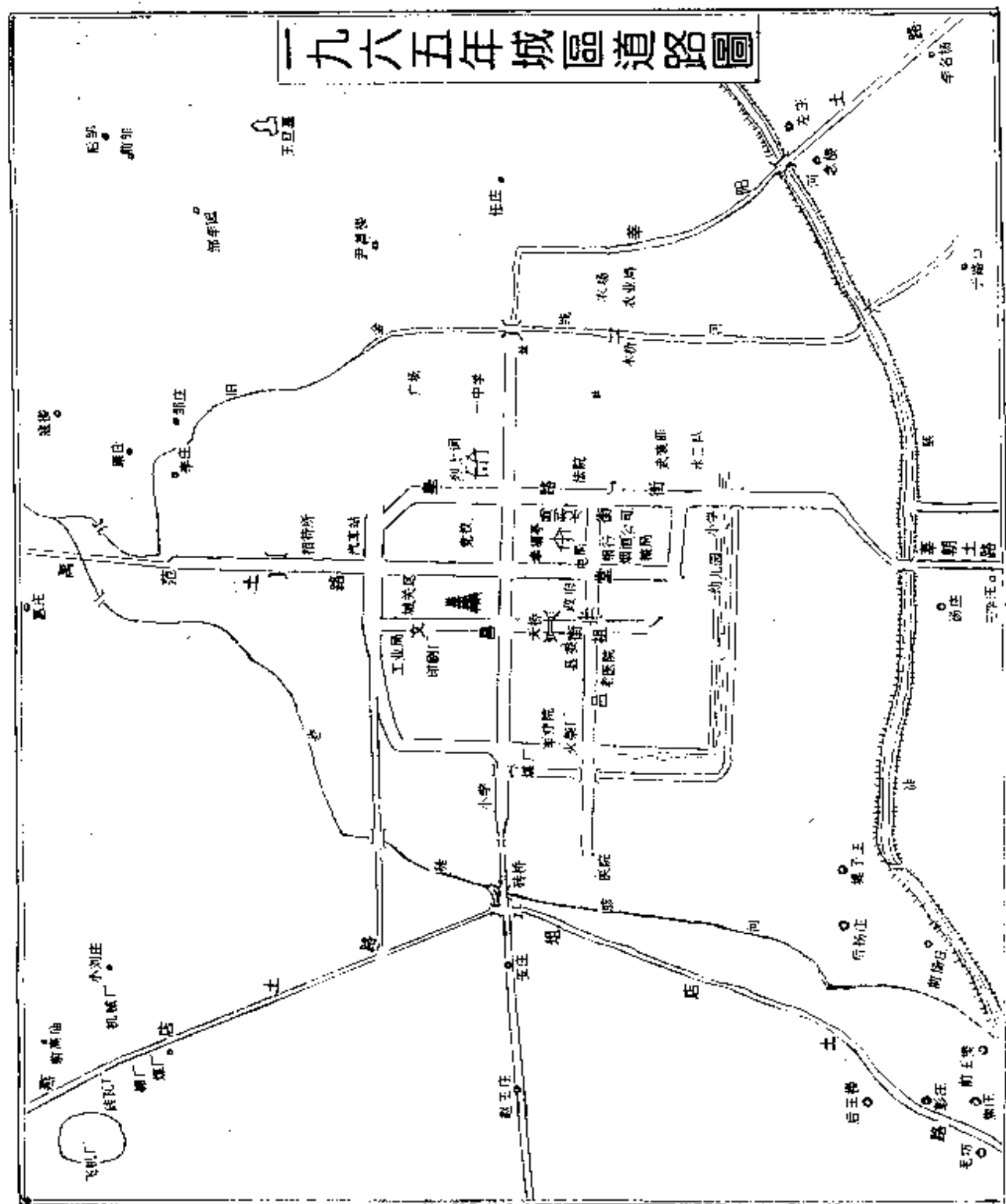
至 1995 年底，城区主干道路共计 14 条，全长 26525 米，其中油面硬化长度 23595 米，计 248560 平方米，人行道、街巷铺装率达 78%，合计投资（不含环城路）490 万元。

五、修筑环城路意义重大：县委、政府抓住临商、蒙馆公路翻修和省交通厅挂包莘县的机遇，采取多方筹集资金，即向省、地争取一部分，县财政垫支一部分，与水利工程捆在一起从工程量上解决一部分，划出开发区、土地升值解决一部分等办法，从 1992 年 10 月勘察放线，至 1995 年 9 月完成了全长 12300 米，红线宽度 50 米的环城路修筑任务，这是莘县城市和公路建设史上的一个壮举，一次飞跃，一项空前宏伟的工程。

环城路的建成，一是形成了城市发展建设的框架，现环城路以内已达 15 平方公里，加上周边辐射近 20 平方公里。到 2050 年，县城以 20 万人的规模规划，完全可以适应。二是改变了莘县的形象，增加了知名度，原来从几方面进入县城都是斜路，出入口形象破烂，环城路建成改变了形象，对招商引资和莘县经济发展将起到极大的推动作用。三是改变了城区的交通状况，使城区交通混乱和拥挤的问题得到改善和缓解。四是环城路建设将促进我县两个文明的发展，同时又会给道路建设的进一步发展打下坚实的基础。

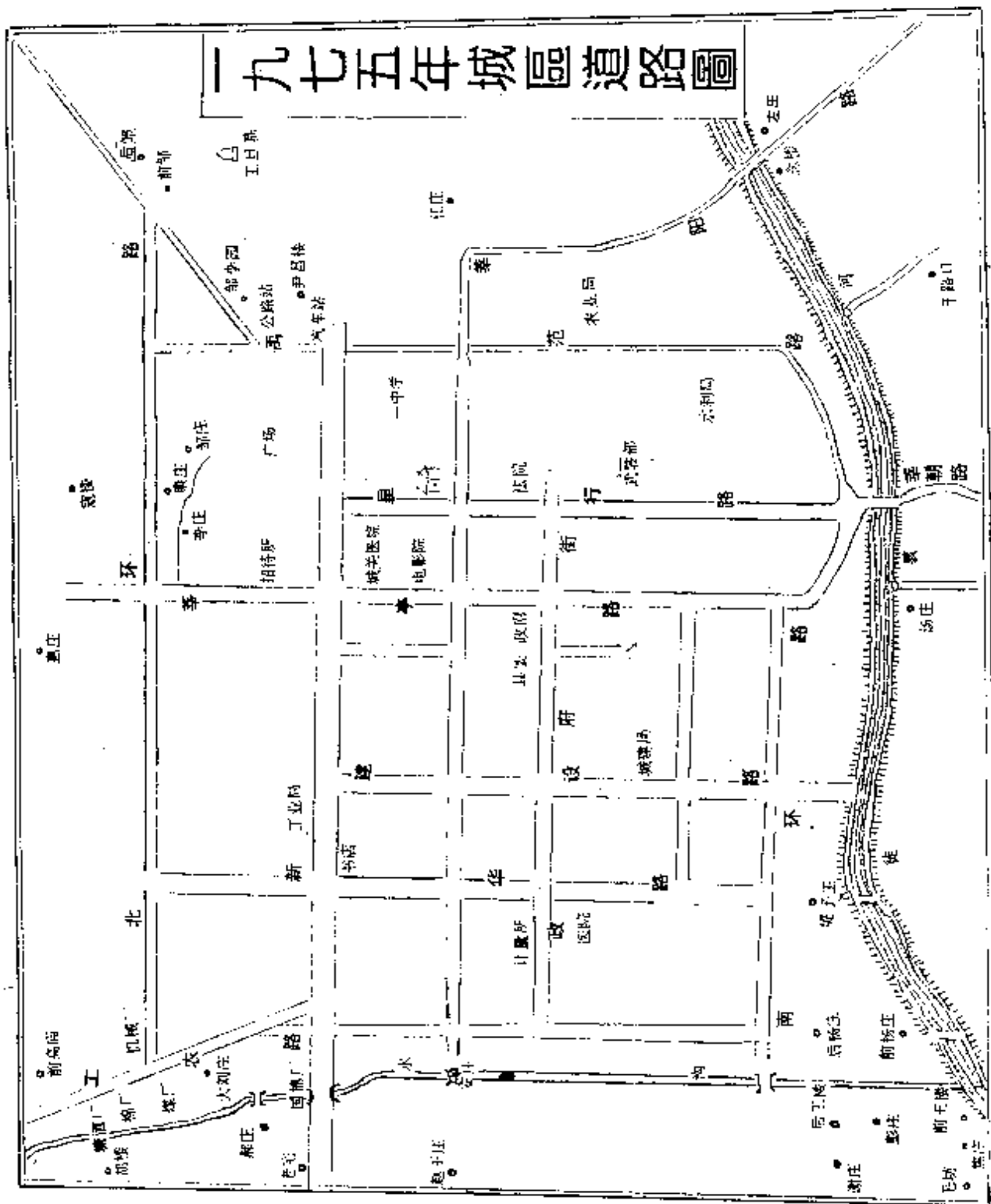


1937 年莘县城区道路图



1965年莘县城区道路图

刘广恩绘制 一九九六年二月



刘广恩绘制 一九九六年一月

1975年莘县城区道路图

莘县交通监理工作回顾

王志国 魏英章

莘县的交通监理工作始于 1961 年,此前,由聊城地区交通监理所负责。1961 年,县公路局设专人负责交通监理工作,当时监理员只有李存兴一人。由于人手少,业务多,李存兴经常夜以继日地工作,但仍忙不过来,后来曾找了一个人帮忙。主要负责全县机动车辆挂牌初验、年审,驾驶员培训,发驾驶执照,处理境内的交通事故,征收养路费等。60 年代初,机动车辆较少,1962 年全县仅有汽车 2 辆,物资运输主要依靠畜力车。当时,养路费的征收标准是:汽车每个吨位每月 50 元,拖拉机每个吨位每月 24 元,畜力车每头牲口每月 3.5 元。

1971 年,交通监理业务交给县交通局,1974 年县交通局成立车辆管理站,办公地点仍在公路局院内,后移至现运输公司院内。这期间交通监理工作由周朝举、刘惠来二人负责。1975 年元月,车辆管理站改称交通监理站,杨洪肃任站长。此后,由于业务不断增多,工作人员也逐年有所增加。1976 年监理站随交通局搬迁至现交通委院内办公。1978 年元月交通监理站归属地区领导,工作人员统一着交通监理服装。7 月,交通监理站搬至新华路西侧(今交警队家属院处)办公,新址占地 6 亩。同年,设朝城、城关交通安全检查站。这一年处理交通事故 21 起。1981 年又设立了观城检查站,这期间,主要有处理境内交通事故、负责组织路检、路查以及驾驶员技术培训、考核、机动车辆管理等工作。

1987 年 3 月,交通监理站移交公安系统。4 月,建立公安交警大队,王福海为负责人。1989 年 6 月,公安交警大队搬迁到南关大

桥南临商路东侧,占地 20 亩,同时设立办公室、路政科、牌证科、事故科等 4 科室。同年秋,王福海任大队长。1994 年 8 月,刘敬祥任大队长。1995 年 2 月,公安交警大队科室调整,设办公室、宣传科、路政科、牌证科、事故科、监考科等 6 科室,朝城、城关两个交警中队。同年 6 月,在北环路北侧征地 16 亩,建一幢六层办公楼,建筑面积 2800 平方米。近年来,由于机动车辆的急剧增加,公安交警大队的工作量也随之加大,交警队伍不断加强。公安交警大队现有正式干警 21 人,合同警 24 人,拥有办公车辆 6 部,摩托车 10 辆。

公安交警大队建队以来,依法进行道路交通管理,维护了交通秩序,保证了交通安全和畅通,依法处理交通事故,很好地完成了机动车辆管理、驾驶员培训考核及路政宣传等项任务。1989 年山东省交警总队授予莘县公安交警大队“道路交通卫士,侦破逃逸尖兵”称号,并在莘县召开了全省交通管理现场会,在会上莘县交警大队作了经验介绍。

附:特大交通事故案例

1、1989 年 11 月 29 日凌晨 5 时 20 分左右,河南省范县濮城镇宏庙村个体车主王凤梅雇用的河南省台前县里坝村李广山驾驶河南 38/09037 号东风油罐车,行至我县南关大桥转弯处(临商路 71km+60m),因车速过快,采取措施不当,致使汽车撞断一根直径 26cm 的电线杆,又连续撞断六根桥梁护栏后,栽入 7.5 米深的桥下。河内无水,引起火灾。驾驶室里的李广山、车主王凤梅、货主张西运三人烧焦,直接经济损失 16 万元。

2、1994 年 4 月 29 日 9 时许,河南省濮阳市二运公司驾驶员陈同银(男,41 岁)驾驶河南 38/12196 号大客车,行至临商路 83km+81m 处,与河南偃师牡丹实业公司鞋厂驾驶员李见政驾驶的河南 32/06833 号车相撞,发生事故,死亡三人,伤 10 人。

3、阳谷县起重运输公司驾驶员张振华驾驶山东 25/50153 号

解放半挂车,于1995年5月8日下午1时30分左右,行至我县观城镇古井大桥处,由于弯道车速高,制动偏刹,致使车辆驶入桥下河内,造成张振华、乘车人李相富、刘友永三人当场死亡的特大交通事故。

4、1995年8月2日12时许,濮阳市汽车运输公司第三公司驾驶员杨长江驾驶豫G/01040号大客车行至观城镇岳坊村北时,由于轮胎爆裂,与对行的濮阳外贸知青冷饮厂王笃涛驾驶的豫J/00156号郑州东风相撞,造成2人死亡,伤十余人,两车严重损坏的重大交通事故。

5、1995年3月9日21时许,冠县果品公司驾驶员崔继生(范县王楼乡赵菜园人)驾驶山东25/30306号油罐车载轻质汽油自西向东行至我县观城镇十字路口处,由于速度快,转弯急,造成车辆630°翻车,引起火灾。路边房屋内住户李社花(女,26岁,观城镇周路村人)当场烧死,李安臣、李明振、李凤臣、张世生、唐彦书、李双伟六人烧伤,其中李明振经抢救无效死亡,李安臣重伤,油罐车当场报废,火灾烧毁房屋七间、筒三轮、柴油机各一部及房屋内家俱等物品,总经济损失15万余元。

地 区 汽 运

第八公司发展回顾

王志国 李玉民

聊城地区汽车运输总公司第八公司,位于莘县城东北,东临县化工厂,占地 52.6 亩。公司自 1978 年组建以来,从小到大,从单一的货运经营发展到客货兼营,一步步壮大起来。公司现有干部职工 214 人,其中领导干部 6 人,管理人员 40 人,驾驶员 98 人,修理工 54 人,服务人员 16 人。拥有营运车辆 65 部,其中客车 42 部,货车 23 部,非营运车辆 2 部。公司主要经营客货车运输、零担,兼营汽车修理、汽车配件、汽车检测。

1977 年,聊城地区汽车运输公司在莘县城东北购地 52.6 亩(今址)。1978 年 6 月组建公司第八汽车队,任传景任队长兼支部书记。1992 年 9 月改称聊城地区汽车运输总公司第八公司。组建之初,因新址建设未竣,暂于汽车二队(驻聊城)院内办公。当时仅有 4 部货车,开展了货运业务。

1979 年 2 月,第八汽车队迁至今址,这时已拥有营运货车 40 部,生活用车 1 部,但营运车辆均系破旧汽车。

1982 年,购进客车 8 部,始有客运业务。随着农村经济的发展和客流量的增加,客运发展异常迅速。从 1982 年的 8 部解放客车发展到目前的 42 部大中型客车,先后开通了直达北京、天津、石家庄、济南、泰安、邯郸、安阳、菏泽、济宁、淄博等省、区外长途客运班车。区内驻点有茌平、中原油田采油三厂、樱桃园、董杜庄、俎店、张寨、朝城、王奉、武家河等。

随着商品经济的发展和市场需要,货车运输也有较大发展。

1988年,将原有的50部老解放货车全部更换为东风和解放CA141新型货车。主要运输粮食、棉花、化肥、煤炭、木材、水泥、沙石等物资,同时,还保证了抢险救灾、民工运送、新兵运输以及司法等部门用车。

1995年4月,公司又投资12万元建起汽车维修检测站,开展了汽车检测业务。

近几年,公司进行了一系列改革。1992年11月,对货车实行承包责任制,客车实行双控双管制。1993年12月,对客车实行定线、定车承包制。1995年4月,对营运货车实行抽本经营;12月,对客车实行抽本经营。通过这些改革措施,大大调动了干部职工的积极性,提高了公司的经济效益和社会效益。

路名小史

相传,黄帝“命竖亥通道路”。因为史前先民作战和生活的需要,“道路”出现了,名称也由此而定。帝尧时,路名“康衢”。西周时,路按等级分别命名:“路”容乘车三轨,“道”容二轨,“涂”容一轨,“吟”走牛车,“经”为仅走牛马的田间小路。“秦治驰道”,为中国交通史上空前大工程。“驰道”又名“直道”,为天子驰马车之道。又广筑非官道。秦汉以后历朝,路名“驰道”或“驿道”。元称“大道”。清称“官路”和“大路”。1993年后,各省建现代公路,名“汽车路”,以后就统称“公路”了。

莘县货运今昔

郭永贵 蒋学昌

一、建国初期的莘县运输业

建国前后,莘县货运主要靠畜力木轮大车和人力木轮手推车,或扁担挑担,大多是个体或联帮经营,没有正规的运输组织。1949年7月,莘县成立搬运工会,惠际昌任主席,负责人还有左贵荣、刘起祥、秦福泉,地址在今商业局对过处。他们组织四街及邻近村庄的村民四五十人,负责县城内的物资搬运装卸。搬运装卸费执行国家规定价格,职工领取固定工资。1972年后,搬运组织归属县运输公司。

1951年,莘县成立联运站,下设18个联运片,有人、畜力车1080辆。牲畜、车辆均属私人所有,联运站负责统一联系货源,统一运价,统一安排车辆。1966年,联运站改称联运办公室,仍统一联系货源,统一安排车辆,统一运价。1978年,联运办公室改组为交通运输管理所,负责全县的运输管理。1986年,县运输公司成立公路铁路联运公司,负责县内外的货物运输管理业务。

1956年1月,杜景荣、张朝之组织一部分马车入股,在今交通局院内成立马车社。有职工54人,马车42辆,负责全县的物质供应,日承受货运量63吨。1961年莘县成立马车队,1962年改称运输合作社。1967年,运输合作社购汽车4部,日承受货运量50吨,其中汽车32吨。1972年,运输合作社归属县运输公司。

二、莘县运输公司的建立及运输业的发展

1972年11月,莘县成立运输公司。同时,运输公司建立革委会,主任申忠一。公司下设4队(汽车队、机动车队、马车队、搬运

队)和1个车辆修理车间。汽车队有7辆旧汽车,机动车队有几台“195”柴油机改装车,马车队有17辆马车、12辆三轮车和小拖车,日承受货运量100吨。自此,运输业中的人、畜力车逐步为机动车辆所取代。

1977年下半年,根据胶南县“母鸡下蛋”的经验,汽车修理车间独立,称“莘县交通局汽车修理厂”。同年,运输公司在邹里园村北、禹范公路东购置土地39.56亩,新建运输公司汽车修理厂。1980年,汽车修理厂用破旧车辆兑换机床1台,解决了车辆修理加工问题。1984年,新购立式磨缸机、镗缸机各1台,解决了镗磨缸问题。运输公司汽车修理厂白手起家,逐步发展,职工技术水平不断提高,带来良好的社会效益和经济效益。

1982年4月,莘县运输公司改称“山东省公路运输联合公司莘县支公司”,(1984年11月恢复原称谓),总支书记杨洪肃主持工作。公司下设办公室、政工股、业务股、计财股、车队、搬运队、修理厂。1982年后,莘县支公司全部改为汽车运输,拥有汽车41辆。公司领导始终把对职工进行安全教育放在第一位,坚持以安全保效益的原则,开展安全行车比赛。1984年1月,莘县支公司被评为全省安全先进单位。1984年1月9日,《大众日报》第二版以“加强教育,健全制度,遵章守法,莘县汽车运输公司12年未发生行车死亡和重大责任事故”为题作了报导,并以“切实抓好交通安全”为题发表了短评。

1987年6月,莘县运输公司被正式明确为小型一(正区级)企业,经理蒋学昌。自1982年后,个体汽车运输业逐渐兴起,且发展很快,至1985年已有个体货运汽车29辆。个体货运业的兴起,国营货运企业面临新的挑战,大多开始滑坡,莘县运输公司也不例外。1988年8月,莘县运输公司实行招标承包责任制,原任经理蒋学昌中标留任,蒋学昌面对运输企业滑坡的严峻形势,本着对党的运输事业和公司职工负责的精神,冷静思考,稳步前进。他聘任李

继书为副经理,带领公司广大职工齐心协力,团结奋斗,在企业滑坡中站稳了脚跟,扭转了落后局面,一步一个脚印地发展壮大。1986年莘县运输公司新购10吨“黄河”柴油车10部;1988年扩建油库,购置60立方米油罐一个,电动加油机2台,公司储油量汽油达到100吨、柴油60吨的能力;1989年新购“东风”140货车7部,“解放”141货车3部。1988年,莘县运输公司完成货运周转量突破千万吨公里大关,实现利润24.7万元,创历史最高水平,被省交通厅评为“经济效益先进企业”。企业办好了,运输公司领导班子没忘记对退休老职工的照顾。自88年以来,他们将原搬运队30多名退休人员的工资全部负担起来,使这些老同志老有所依,老有所养。1989年,莘县运输公司被聊城地区行署评为“地级先进企业”,被山东省人民政府评为“省级先进企业”。

三、莘县运输公司在改革中开拓奋进

1993年,莘县运输公司根据市场经济发展形势,对企业管理进行了大胆改革,研究制定了一系列改革措施。他们首先精兵简政,170多人的大企业将行政人员(包括经理、副经理)缩减到7人,其余人员全部参与承包。公司经理蒋学昌集经理、书记、办公室主任、秘书事务于一身(因没设办公室、没有秘书),日夜操劳,辛勤工作。公司其他领导和行政人员也都是身兼数职,各司其职,各尽其责,努力工作。用他们自己的话说:“俺这是一个和尚挑水吃”。在车辆经营管理方面,他们改原来的车辆统一管理、统一调度、统一结算,为单车、单项承包经营责任制。在兼顾国家、集体、个人三者利益的基础上,制定了切实可行的承包条款,并逐一签定承包合同。这样,即发挥了集体的优越性,又发挥了个体的灵活性,充分调动了每个职工的主观能动性和积极性。自实行承包责任制后,40部车辆均经营良好,经济效益稳步发展。

1992年县城统一规划,开通车站站前街。运输公司顾全大局,在没有任何补偿的情况下,拆掉办公室、职工宿舍及门市部60多

间房子,仅剩 1 间小车库、1 间仓库和 3 间家属院。运输公司一班人不怕困难,挤在仅有的 3 间房里办公。他们决心把困难变成机遇,经过冷静的分析,认为在当前货运业普遍滑坡的情况下,在市场经济的大潮中,运输公司必须坚持在车上大做文章,一业为主,多种经营的原则,走主业兴,副业精,大力发展第三产业的路子。经研究确定:建立客货运输市场,把县内所有个体和社会车辆集中起来,统一停放、统一经营、统一管理,公司提供停车、食宿、加油、维修一条龙服务。这样,可以提高个体车主的信誉,方便货主,有利车主,提高社会效益和经济效益。为搞好运输市场,经反复考查、分析、论证,确定建 5 层综合服务楼 1 栋。该楼由聊城地区设计院设计,4300 多平方米,集办公、经营、食宿、娱乐为一体。综合服务楼投资 350 多万元,如此巨额资金运输公司没有向县领导伸手要钱,也没有让职工集资,而是领导一班人托关系,找门子争取外援。经理蒋学昌亲自跑资金,购材料,昼夜奔波,几次累病,从未休息过一日,带病坚持工作。运输公司的职工说的好:“我们的综合服务楼是蒋经理为党的运输事业、为莘县运输公司呕心沥血树立的一个心血碑。”综合服务楼正式定名为“昌运大厦”,1996 年将开始全面经营。他们正同上海大众汽车有限公司初步谈妥,联营搞桑塔纳轿车维修中心。

莘县运输公司现有干部职工 170 人,拥有货车 40 部,日承受货运量 200 吨。“运输市场”的建立,“昌运大厦”的投入经营,莘县运输公司的经济效益将越来越好。

莘县客运业简史

杜言青 张凤山

莘县客运,古以木制独轮车、木轮牛马车、轿子等作为主要运输工具,且多为个体经营。官办驿运只运送来往官员而非一般的旅客运输。至建国前后,始出现了胶轮马车、三轮车和早期的汽车。

1926年,济南至濮县公路通车,每日有载客班车沿金堤经莘县南境而过,是为莘县汽车客运的开端。不久,又增开了济南经寿张、阳谷至莘县的班车。1949年3月,邯郸运输公司开通了临清至道口(今河南滑县)的班车,日开1个班次。1949年9月,平原省会(新乡)与山东省会(济南)之间开通班车线路,其中有濮阳至聊城之班车经过朝城。建国以后,随着交通事业的发展与客流量的不断增加,莘县境内逐步建起了朝城、莘县和樱桃园三个汽车站及其他一些代办站,同时还有个体客运,形成了连接城乡四通八达的营运线路。

一、朝城汽车站

朝城汽车站始建于1950年,为濮阳至聊城过境班车的中间站。站址位于朝城旧城东门外路北,占地约3亩,有3间房舍,第一任站长李学孔。1952年12月平原省撤消,1953年8月观、朝二县又合并为观朝县(驻朝城),朝城汽车站初步确立了其作为山东通往豫北之门户的地位。同年增建房舍8间,并增开了朝城至安阳、朝城至禹城2个始发车和阳谷至濮城的1个民营过路车。

1956年5月,观朝县撤消,同时完成了对民营车的社会主义改造。随后,朝城至禹城班车改驻范县。1958年,增加过路的聊城

至范县 2 个班车和济南至范县 1 个班车,同时,朝城至安阳班车当日返回安阳,驻车消失。至 1965 年 5 月开通聊城至古云 1 个城乡客运车,朝城汽车站的客运线已达 8 条。

1969 年,朝城汽车站于今临商路和齐南路交叉口的东北角重建新站,年底迁入。新建房舍共计 23 间,包括候车室 5 大间,行李房、售票室 4 间,办公室 4 间、宿舍 10 间。是年又增开聊城至新乡 1 个班车。至 1978 年,聊城至安阳、寿张至新乡及古城、大张、观城、王庄集至聊城的班车相继开通,客运线达到 16 条。

1980 年之后,增开寿张至邯郸南路班车过朝城。1989 年,朝城汽车站新建房舍 45 间,靠路的两面皆建成了门市部,营业收入亦逐年提高,最高年份曾达 126 万元。同时,车站还狠抓了服务质量,1980、1981 连续两年被省交通厅评为文明单位,1985 年度被聊城地区汽运公司评为先进单位。

如今,朝城汽车站已有班车 300 余个车次,其营运范围北可达北京、天津、塘沽、石家庄;南可通菏泽、济宁、开封和江浙地区;东可至青岛、烟台、蓬莱、东营、淄博、济南、泰安;西可到安阳、邯郸、濮阳、新乡、焦作和洛阳。1995 年客运量达到 13 万人次,营业收入 107 万元。

1995 年,省交通厅投资 180 万元,在车站西南角新建候车办公楼一栋,3 层 37 间。待正式启用后,朝城汽车站将以新的姿态展现于八方客旅的面前。

二、莘县汽车站

莘县汽车站始建于 1952 年,地址在旧县城北街(今果品公司处),时有木炭车 5 部,往返于聊城、临清、阳谷、冠县和当时的朝城县等地。此前,莘县客运只靠北街尹家和东街王家两个车马店经营,客运工具均系马车,由聊城地区运输公司统一调配。

1958 年 12 月莘县建制撤消,莘县汽车站改称范县莘城汽车

站。随后增加聊城至范县 2 个班车和济南至范县 1 个班车。1961 年 7 月恢复莘县,车站亦复名前称。至 1965 年 5 月开通聊城—莘县—朝城—观城—古云的城乡班车,莘县汽车站已有 6 个班车,12 个车次。

1970 年,莘县汽车站移至今通运路与振兴街交叉口的东北角,占地 17.8 亩,有房舍 20 余间,其中候车室 1 处、办公室 4 间,仓库 3 间和伙房、宿舍等 10 余间。1973 年建立食宿站,增莘县至济南 1 个驻车。过路车亦达到 10 多个,年客运量达 12 万人次。除客运外,又设联运办公室,安排货运。

1978 年,联运办公室撤消,莘县汽车站复专营客运。始发班车仍只有莘县至济南 1 路,日发 1 个班次。过路班车主要有:禹城至范县、聊城至濮阳、聊城至安阳、寿张至邯郸、寿张至冠县、聊城至新乡和聊城至古云、聊城至古城、聊城至王奉、聊城至董杜庄等,共计近 30 个班次,年客运量增至 20 多万人次。1987 年底,莘县全县 28 个乡镇全部通车,其中 11 个乡镇有驻车。其时,莘县汽车站计有过路班车 47 路,始发班车 15 路,客运量达到 30 多万人次,周转量达 3463 万人公里。

在班车不断增加的同时,莘县汽车站的基础设施也在不断的完善。1977 年,增建伙房餐厅、仓库和机井房 8 间。1983 年又建办公用房和票房 7 间。1988 年秋增建 10 间办公室。特别是 1990 年,省交通厅投资 80 万元,在原汽车站南部建起了一座候车楼,建筑面积 1526 平方米,同时可容纳 500 余乘客候车。候车楼内含候车厅、售票厅、办公室、会议室等配套设施。楼的北面还有站台及 8 个停车位,可使进站班车免受风吹和雨淋。1992 年春,车站又在靠路的西部盖起了大门和 15 间门市部,并利用旧房开办了旅馆,既方便了乘客,又增加了营业收入。1995 年,省交通厅又决定投资 50 万元,用以建职工宿舍和食宿楼,建筑面积约计 1000 平方米。工程竣工后莘县汽车站将成为现代化的司乘之家。

除县站以外,莘县汽车站还在必要的乡镇建起了代办站。最早的古云代办站始建于1965年5月。其后又逐步建起了古城、王奉、张寨、董杜庄、观城、魏庄、大场、大王寨、燕店、徐庄、妹冢、岩集、王庄集等代办站。其中的古城、王庄集、张寨等代办站又曾归入朝城汽车站,三厂、观城代办站又曾归入樱桃园汽车站。这些分布于重点乡镇(村)的代办站,不仅扩大了车站的营运范围,而且给广大乡村人民群众的乘车带来了极大的方便。

现在,莘县汽车站共有干部职工52人,中专以上文化程度的20多人,具有初中级专业职称的8人。车站内设办公室、会计室、统计室、调度室、票据室5个科室和2个客运班、1个行包班、1个后勤班。1994年,莘县汽车站被团地委、聊城地区交委评为“青年文明号”单位。

莘县汽车站现有始发及过路班车150多个班次。可直通北京、天津、石家庄、济南、东营、蓬莱、济宁、开封、洛阳、郑州、泰安等大中城市,旅客高峰期日发送3500人,营运收入14000元,年客运总收入达到200多万元。

三、樱桃园汽车站

樱桃园汽车站筹建于1988年。是年春,在范县北关外路西征地8.7亩,当年盖起1座二层14间的综合办公楼,内含候车室3间、营业室2间、伙房2间、食宿站5间、办公室2间,另外还有3间平房。1989年2月22日正式开业,站长岳相亭,副站长侯其军,干部职工共计10人。开始时只有发往北京、石家庄、聊城、禹城的4路始发车和聊城至新乡的1个过路车,日发车仅6个班次。

1993年6月,樱桃园汽车站租黄河河务局3间房一个院,在范县南街建立南站(亦称发车区)。1995年在南站重建办公室、候车室、行李房和驾驶员休息室等房舍7间,标志着樱桃园汽车站在竞争激烈的范县城内终于站稳了脚跟。除此而外,樱桃园汽车站还

分别于 1990 年春和 1995 年 10 月在中原油田采油三厂和观城建起了代办站,进一步拓展了营运范围。现在,该站已有始发车 17 部,其中包括至聊城的 10 部、至北京的 2 部和至天津、石家庄、蓬莱、淄博、塘沽的各 1 部,过路车亦不断增加,还曾开通过发往沈阳、临沂、苏州和杭州的长途班车。1995 年,樱桃园汽车站提前 80 天完成年度计划,全年营业收入超过 110 万元。1994 年,樱桃园汽车站被聊城地区运输总公司评为先进单位。

四、个体客运

建国初期,莘县、朝城、观城、范县(驻今莘县古城)4 县城皆有个体客运,客运工具主要是人力拉车。60 年代后,人力拉车逐渐被脚踏三轮车取代,其营运范围主要局限于城里或附近村庄的短距离客运。1976 年前,莘县汽车站附近只有陈玉和的 1 辆脚踏三轮车(至 1990 年年老还家共在车站蹬三轮车 30 多年)。1978 年,全县脚踏三轮车增至 20 余辆。

1984 年 10 月,十八里铺农民张恩山买大客车 1 部,雇用司机跑莘县至济南长途,日载客 80 余人次,是为莘县个体经营汽车客运之始。其后,个体客车激增,1985 年增至 6 辆,日载客达 380 余人次。1987 年,全县共有个体客车 16 辆,日载客增至 1000 余人次。这一时期,用于客运的部分脚踏三轮车改为机动三轮车,1987 年有机动三轮车 16 辆,脚踏三轮车 10 辆。

近几年,个体客车和机动三轮车、脚踏三轮车同步发展。至 1995 年底,全县已有个体客车 50 余部,机动三轮车近百辆,脚踏三轮车数十辆。莘县汽车站个体客车 120 多个车次,朝城汽车站个体客车近百个车次,樱桃园汽车站亦有数十个车次。这些个体车或停驻于乡村集市,或始发于县城和乡镇驻地,机动灵活,极大地方便了人民群众,同时还活跃了城乡经济,在整个客运体系中,几与国营客运平分秋色。现在,机动三轮车多转为货运,脚踏三轮车的

活动空间亦越来越小,但在城内客运中仍发挥着不小的作用。

地名中的“阴”、“阳”

古代取地名,多以山、水作指认。山南为阳,山北为阴;水北为阳,水南为阴。中国地名中凡带“阳”、“阴”二字者,多由山、水缘起。如洛阳、信阳、岳阳、濮阳、莱阳、汤阴、江阴、淮阴等,比比皆是。因我国人尚“阳”,故地名中“阳”字多,“阴”字少。有些本该以“阴”称的,也多改以他称。如“济南”,本在济水之南,应称“阴”,却直称“南”,就是为避“阴”字。

莘县汽车维修业概况

杜言青 杨学忠

和汽车的诞生、汽车运输的发展相伴,出现了汽车维修行业。莘县汽车维修行业的产生和发展,同样是和公路运输中汽车的使用相伴而来的。60年代以前,全县汽车较少,汽车维修要到外地。进入70年代后,汽车的使用日趋普及,维修业应运而生。1973年,县运输公司首先成立了一个汽车修理车间,从此莘县便有了汽车维修业。

1977年7月,莘县建立了第一个修理汽车的工厂——莘县汽车修配厂,厂长张化文,使莘县初步实现了汽车大修不出县。80年代初,莘县的汽车维修业出现了国营、集体、个体共同发展的新局面。1986年末,全县已形成了9个厂家的维修规模。

1987年,莘县交通局根据中央和省地要求,对全县汽车维修厂家逐户进行了摸底登记和清理整顿,有效地规范了各厂家的开业条件和经营行为。特别是交通局维修管理所成立后,更把维修业纳入了行业管理的轨道,大大提高了其服务质量和业务水平。1994年,莘县交通局维修管理所被山东省交通厅评为先进单位。

现在,莘县共有在册维修厂家21个,在全县汽车维修中发挥着主力军的作用。

附：莘县汽车维修厂家一览表

企业名称	负责人	经营性质	经营类别	成立时间
莘县交通服务公司	蒋高峰	集体	维护	1977.7
光明汽修厂	蒋有莹	集体	维护	1981.春
电力集团汽修厂	邹温佩	集体	维护	1982.3
朝城供销汽修厂	程云海	集体	维护	1984
鲁鹰汽修厂	路万云	集体	维护	1985
运输修配厂	王建军	集体	维护	1986
东街汽车修配厂	李存起	个体	维护	1986
莘县车辆修配厂	单文峰	集体	大修	1989.9
八公司汽修厂	李保存	全民	维护	1991.9
运输公司汽修厂	王双全	集体	维护	1991.11
采油三厂修保队	刘国富	全民	维护	1992.1
石油公司汽车队	李聚亭	全民	维护	1992.1
商业局汽修厂	李庆华	全民	维护	1992.4
水利局机械修配厂	李万勇	国营	维护	1992.4
汽车修配保养厂	岳跃合	集体	维护	1992.7
观城汽车保养厂	翟风海	集体	专项修理	1992.9
大张宏达汽修厂	张建昌	集体	维护	1993.6
城建汽车修配厂	李明英	个体	专项修理	1993.6
装饰材料处汽修厂	郭朝信	个体	维护	1993.8
个体劳协汽修厂	王秀芹	个体	专项修理	1993.8
燃料公司汽修厂	林锁聚	国营	专项修理	1993.9

境内公路简介

王志国 郭永贵

至 1995 年底,莘县境内共有沥青面公路 534.7 公里。其中省道 116.1 公里,县乡道 418.6 公里;二级路面 195.8 公里,三、四级路面 338.9 公里。全县公路密度达到 38.6 公里/百平方公里。28 个乡镇都通沥青公路,1040 个自然村中有 756 个通了沥青路,通路率为 73%。公路密度超过了 29.5 公里/百平方公里的全省平均数。

莘县共有 4 条省道过境:临商路,境内里程 57 公里;蒙馆路,境内里程 33 公里;齐南路,境内里程 19 公里;永莘路,境内里程 7.1 公里。4 条省道皆为二级路面。县乡公路中有 3 条是二级路面:丈蠡路 55 公里,蠡观路 13.2 公里,莘张路 11.5 公里。

现将境内主要公路简介如下。

临 商 路

临清至商丘公路属省二级公路。聊城地区辖段,北起临清汽车站南至莘县、范县交界处张扶村,全长 109.96 公里。莘县辖段,北起河店乡马桥北莘县、冠县交界处,南至张扶村,长 57 公里。

1949 年解放大军南下时修建临清至商丘公路。临清至莘县段原走向是:临清—堽固—堂邑—莘县。莘县至堂邑段历史上即有此路,称莘堂路。《莘县乡土志》(清光绪二年修)记载:“正北至堂邑大路,出北门至河店集二十里,又十五里至马桥集,出境又二十五里至堂邑城。”1963 年 8 月,堽固至堂邑段马颊河上的王铺桥被水冲垮,交通中断。由于区划变更,堽固至堂邑段原路基至今未修复。为

修通临清至莘县段公路,地区公路段与聊城、临清、冠县、莘县等县政府多次协商,达成改线协议。地区公路段 1977 年测设,78 年施工,形成临清至莘县段的现路基。

临商公路莘县至范县段于 1933 年修建,建国后进行正常养护。莘县至朝城段,历史上即为大路。《莘县乡土志》载:“正南至朝城大路,出南门至南观铺十八里,又七里至中心阁,出境又二十里至朝城县城。”50 年代,莘县至朝城段在范莘干沟以西,路基低,线形差。50 年代末期,借整治范莘干沟之机,利用弃土修筑现路基,沟成路就。原沟西老公路废弃还田。朝城至范县段,1958 年因范县城迁址改线修筑王观至范县张扶村路基。1969 年对该段进行了整修和局部改线。莘县至张扶村段,1954 年属临(邑)濮(阳)线,1955 年属临(清)吴(坑)线,1957 年属禹(城)观(城)线,1958 年属禹(城)清(丰)线,1960 年属禹(城)范(县)线。1987 年普查,将临清至莘县段与莘县至张扶村段合并归临商公路。

莘县至张扶村段,于 1970 年修建沥青路面,宽 6 米。莘县至朝城段,由于超负荷使用损坏严重,1988 年按二级公路标准改建。朝城至张扶村段,于 1992 年按二级公路标准改建,由地区公路局第一工程处负责施工。莘县至临清段,1993 年按二级公路标准铺设沥青路面,由地区公路局第二工程处负责施工。至此,莘县境内的临商公路全部达到省二级公路标准,路基宽 12 米,沥青路面宽 9 米。

临商公路莘县段贯穿河店、单庙、城关、十八里铺、王铺、朝城、柿子园、樱桃园 8 个乡镇,是莘县境内最长的一条公路。该路在莘县境内分别在河店、中心阁、王观设 3 个公路道班。1992 年改公路道班为公路管理所。临商公路莘县段共有中型桥梁 3 座,小型桥梁 8 座,涵洞 156 个,倒虹吸 198 处,路旁植毛白杨树 2 行,株距 5 米。

蒙 馆 路

蒙馆路,起点为山东蒙阴,终点为河北馆陶,系途经莘县的四条省道之一。莘县辖段,南起阳莘县界,北至莘冠县界,全长 33.05 公里。该段路线 1954 年属南馆陶至徐州线,1955 年属南馆陶至胡阁线,1957 年属南馆陶至鱼台线,1958 年属南馆陶至丰县线。1959 年,冠县至阳谷段更名为冠阳路;阳谷至寿张,1959 年属聊(城)孙(口)路。1970 年属临(清)寿(张)路,1974 年属聊(城)商(丘)路。1978 年普查,始称蒙馆路。

清末编修的《莘县乡土志》载:“东南至阳谷大路,出南门东南至玉皇庙十二里,出境又十八里至阳谷县城。”“西北至冠县大路出西门西北至魏庄三十里,出境又三十五里至冠县城。”据历史资料记载,阳谷至冠县段于 1935 年以前修建,系南馆陶至胡阁公路的一段。在土改时曾留出宽 18 米的路基,后来一度放弃养护,中断交通,路基逐渐被侵占为耕地。1963 年 7 月,该路由公路部门进行养护,同年冬全面整修,路基宽 7.5 米,恢复交通。1971、1972 年先后对该路基进行两次整修,1993 年左庄南交叉路口至莘县酒厂段改走环城路。1995 年路基拓宽至 13 米。通过逐年养护、整修、加宽路基和局部改线,形成现路基。

1973 年阳、莘县界至冠县段修建沥青路面,由冠县开始向莘县境推进,基础根据弯沉测定,部分路段采用厚边式,灰剂量为 12%,中间厚度 11—17 厘米,边部 18—25 厘米,宽度 7 米;油层宽 6 米,厚 1.5 厘米,由聊城地区修路指挥部组织施工。1993 年左庄南交叉路口至莘县酒厂交叉路口段改线(环城路),路基宽 36 米,油层宽 15 米,油层厚 4.5 厘米,达到一级公路标准。蒙馆路莘县段其余部分将于 96 年按二级公路标准铺设沥青路面。

蒙馆路莘县段通过逐年养护、修建、桥涵基本配套,计有桥梁 7 座,其中大型桥 1 座、中型桥 3 座、小型桥 3 座、大小涵洞 47 个。

现有桥涵均系永久性结构。

1974年3月,道旁植沙兰杨26419株。因该路段拓宽,1994年冬全部采伐,现土工已毕,道路绿化尚未进行。

齐 南 路

齐南路,为省道干线,起点为山东齐河,终点河南南乐,路线编号为041。齐南公路莘县辖段,东起阳、莘县界,西止莘县与南乐县交界处的西刘庄,境内长19.003公里,其中在朝城车站与临商公路重合0.19公里。路线名称多次改变。阳谷至朝城,1955年属临(清)郑(庄)线的一段。朝城至西刘庄1954年称朝(城)南(乐)线,1955、1962、1967年称朝(城)西(刘庄)线。阳谷至西刘庄段1957年系聊(城)西(刘庄)线的一段,1959年改称阳(谷)西(刘庄)线。铜城(即东阿)至西刘庄1967年为胶(南)长(治)线的一段,1970年改称西(刘庄)铜(城)线。该路从1974年成为齐(河)南(乐)线的一段。1987年公路普查,仍沿用齐(河)南(乐)路名称。

阳谷至西刘庄段,据清光绪年间董政华、孔广海修纂的《阳谷县志·疆域》中记载:“西至朝城县界石大店三十里,西抵朝城县四十五里。”清康熙十二年(公元1673年)祖植相、赵旭修纂的《朝城县志·疆域》中记载:“西至直隶南乐县界二十五里”,“东北达阳谷县界二十里”,“抵阳谷县四十里”。从以上两县志记载可知,阳谷至西刘庄路历史悠久。解放后,1949年朝城至西刘庄段修复通车,后来曾一度废弃。1967年铜城至西刘庄段被定为国防公路,全线称胶长公路,由省测设队按五级公路标准测设定线,地区公路段组织施工,1968年上半年完成路基。东阿县境基本利用旧线,阳谷、莘县两县旧线利用很少,改线后线形正规。

东阿县郑于至西刘庄,1969年修建沥青路面,10%石灰稳定土,宽6.5米,厚15—20厘米,油层宽6米,厚1.5厘米。1984年投资32.5万元,对阳莘县界至朝城车站段进行了大修,在原路面

基础上重铺补强层作路面表处。由县公路站组织施工。其中有局部路段施工质量低劣,次年翻修。朝城汽车站至西刘庄段,1987年大修,12%石灰稳定土,宽7.5米,底基层厚18厘米,面基层厚12厘米,油层宽7米,厚3厘米。其中作3公里玻璃纤维薄毡试验段。总投资93.9697万元。1989年5月投资16.6万元,对阳莘县界至朝城车站段进行中修一次,罩面平均厚度1.5厘米。1995年10月该路大修,路基加宽至13米,油面宽10米,油面厚5厘米,灰土厚40厘米。至此,该公路已达二级公路标准。

1968年3月,栽植柳树2行。株距4米,共计13558株。绿化里程达18.616公里。1994年该路大修,行道树全部采伐,新的绿化尚未进行。

济南公路莘县辖段,经过逐年修建、养护,桥涵基本配套,计有桥梁5座,它们是前店子桥、徐庄桥、朝城桥、朝城桥(西街)、后三里营桥。计有涵洞43座。现有桥涵均系永久性结构。

永 莘 路

永安至莘县公路属省干线公路。聊城地区辖段北起高唐县贾庄,南至莘县汽车站,长111.591公里。莘县辖段北起聊莘县界,南至莘县汽车站门口,长7.055公里。永安公路聊城地区辖段原属禹(城)范(县)公路,是聊城地区连接津浦铁路的主要经济路线。1987年公路普查,将该段改为永(安)莘(县)公路。

据编年资料记载:1919年到1920年以工代赈修筑禹城至东昌(今聊城)公路。1933年修筑聊城至范县公路。1955年至1956年改建高唐贾庄至博平路基,并增设付道。1957年贾庄至博平段修建泥结碎砖路面,宽3.5米,由省交通厅工程大队设计施工。1967年贾庄至博平段改建沥青表处路面,宽6米,厚1.5厘米,两侧设路沿砖。1967年齐楼至莘县段改线,长8.4公里。1969年聊城位大庙路口至莘县段修建沥青表处路面,宽6米,厚1.5米。1974年

高唐至博平段和聊城位大庙至齐楼段加宽路基。1981年地区公路段将贾庄至高唐段改建为沥青碎石路面,宽9米,厚4厘米。1983年将聊城位大庙至莘县段改建为双层沥青表处路面,宽9米,厚3厘米。1985年将高唐至博平段改建为沥青碎石路面,宽9米,厚5厘米。至此,永莘公路聊城地区辖段全部达到省二级公路标准。

《莘县乡土志·道路》记载:“东北至聊城大路,出东门东北至邹家大庙十二里出境,又二十二里至沙镇,又四十五里至聊城。”1968年前,莘县至聊城公路曾由北关至蒋庄,再由蒋庄村北经碱场李村东,东北方向至齐楼。1968年改线修筑现路基。1969年修建沥青表处路面,宽6米;1983年改建为双层沥青表处路面,宽9米。永莘公路莘县段全长7.055公里,经单庙乡的胜利村及城关镇的前后邹家、乔庙、邹李园等村庄。该段有中型桥梁1座,小型桥梁1座,涵洞3处,倒虹吸5处。1981年3月绿化4.8公里,路两旁植毛白杨各1行,株距5米。1970年设城关公路养护工班1个,1992年改为城关公路管理所。

丈 樱 路

丈樱公路,起点在大王寨乡的丈八,与蒙(阴)馆(陶)公路相接,终点在樱桃园乡驻地,与鹤(壁)台(前)路相连,南北贯穿大王寨、位庄、张鲁、董杜庄、妹冢、张寨、王庄集、樱桃园8乡镇,连接大王寨、张鲁、董杜庄、张寨、王庄集、樱桃园6个乡镇驻地,途经19个行政村:丈八4.5 观上1.1 新村1.7 大王寨2.8 马村4.5 张鲁4.8 马庄2.0 董杜庄5.0 毕屯4.9 后巨1.5 三刘姜3.7 张寨4.0 大吕村1.8 刘楼5.6 王庄集1.4 姚村0.8 薛屯3.6 百寨1.3 樱桃园,全长55公里,是最长的县内公路。

该路于1994年4月边设计、边拆迁、边动工,9月全线贯通。路基宽9米,灰土厚24厘米,油面宽7米,油层厚2.5厘米,为二级公路标准。设计交通量500辆/昼夜,实查交通量450辆/昼夜。

该路桥涵基本配套,计有桥梁 6 座,砖拱涵洞 68 个,均系永久性构造。

该路宜林路段 48 公里,全部绿化,路旁植白杨树,株距 3 米。

樱 观 路

樱观公路,起自樱桃园乡驻地,止于观城镇孟秋寺,全长 13.2 公里。贯穿樱桃园、观城 2 乡镇,4 个行政村:樱桃园4.1 双庙6.1 观城3.0 孟秋寺。

该路原为范(县)清(丰)路的一段,1966 年路基拓宽为 8 米,1971 年铺成沥青路面,宽 6 米。1987 年称鹤台路。1994 年 10 月进行改建,称樱观公路。

该路路基宽 10 米,灰土厚 24 厘米,路面宽 7 米,油层厚 3 厘米,为三级公路标准。设计交通量为 500 辆/昼夜,实查交通量为 500 辆/昼夜。

该路有桥梁 3 座,总长度为 132.8 米;砖拱涵洞 14 座。1994 年 3 月,路旁植毛白杨,株距 3 米,绿化里程 12.5 公里。

张 岩 路

张岩路起自张鲁,止于岩集,贯穿张鲁、大王寨、王奉、岩集 4 乡镇,途经 8 个行政村:张鲁1.2 任堂0.8 潘海1.2 北安头2.0 杨村2.2 武家河4.5 王奉 3 岩集,全长 19.9 公里。

该路路基宽 8 米,灰土厚 18 厘米,路面宽 5.5 米,油层厚 2.5 厘米,为四级公路标准。王奉至岩集段 1988 年铺设沥青表处路面,张鲁至王奉段 1995 年 10 月铺设沥青表处路面。设计交通量 200 辆/昼夜,实查交通量 100 辆/昼夜。

该路有桥梁 5 座,总长度为 190.7 米,均系永久性构造。涵洞 16 座,洞身总长度为 239.5 米。

宜林路段 13.2 公里全部绿化,路旁植毛白杨,株距 3 米。

古 将 路

古将路起点在古城镇驻地,终点在樱桃园乡将军寨村,横跨古城、樱桃园 2 乡镇,途经 5 个行政村:古城6.5 吕堤1.3 吕楼1.5 谷疃2.3 将军寨,全长 11.6 公里。

该路 1995 年 10 月铺筑沥青表处路面,总铺筑面积 63800 平方米。路基宽 9 米,灰土厚 18 厘米,路面宽 5.5 米,油层厚为 2.5 厘米,为四级公路标准。设计交通量 200 辆/昼夜,实查交通量 120 辆/昼夜。

该路有桥梁 1 座,长 26.1 米;涵洞 14 座,洞身总长度 178.8 米,均为永久性构造。

1995 年 10 月路旁植白杨树,株距 3 米,绿化里程为 8 公里。

三 舍 路

三舍路是朝城镇三义庙至舍利寺乡驻地的一条乡道,全长 2.9 公里。1989 年 10 月铺设沥青路面,路基宽 10 米,灰土厚 18 厘米,路面宽 5.5 米,油层厚 3 厘米,铺设总面积为 17400 平方米,为四级公路标准。

该路有桥梁 1 座,长 18 米,系永久性构造。涵洞 3 座,均系砖拱涵洞,洞身总长度 36 米。2.9 公里全部绿化。

王 古 路

王古路起自王铺乡驻地,止于古城镇驻地,纵穿王铺、徐庄、舍利寺、古城 4 乡镇,并连接四乡镇驻地,贯穿 11 个行政村:王铺6.45 徐庄0.75 东孙庄6.1 南周庄2.3 大郝庄0.4 申河口0.6 位庄0.9 北赵庄2.1 舍利寺4.2 南赵庄2.1 古城。全长 25.9 公里,1995 年 10 月铺设沥青路面。

该路路基宽 8 米,灰土厚 18 厘米,路面宽 5.5 米,油层厚 2.5

厘米,为四级公路标准。铺筑总面积 1316125 平方米。该路设计交通量为 500 辆/昼夜,实查交通量为 400 辆/昼夜。

该路桥涵基本配套,计有桥梁 5 座,总长度 91.3 米,均系永久性构造。涵洞 37 座,均为砖拱结构,洞身总长度 235 米。

1993 年 11 月栽植白杨树,作为护路林,株距 3 米。绿化总长度 21.5 公里。

河 王 路

河王路东起河店乡王庄,西止王奉乡北马村,全长 34.3 公里。横贯河店、燕店、位庄、大王寨、王奉五个乡,连接河店、燕店、大王寨四乡驻地,穿过 11 个行政村:王庄1.7 河店1.0 西吴家3.6 五屯1.7 黄楼2.5 于林庄0.6 燕店8.3 大王寨5.2 刘庄2.4 王奉7.3 北马村。

该路燕店至王奉段,1973 年修建土路,1987 年铺设沥青路面,为金燕路的一段。1995 年河店王庄至燕店段铺设沥青路面后,为河王路的一段。该路路基宽 8 米,灰土厚 18 厘米,路面宽 6 米,油层厚 3 厘米,为四级公路标准。铺筑总面积为 205800 平方米。设计交通量为 200 辆/昼夜,实查交通量为 150 辆/昼夜。

该路桥涵配套,共有桥梁 4 座,总长度为 185.8 米;涵洞 21 个,洞身总长度 268.7 米。该路除 7 公里非宜林路段,其他 27.3 公里全部绿化。

莘 张 路

莘张路系指莘县县城至张鲁镇的一条县道,全长 11.5 公里。跨城关、刘庄、张鲁三个乡镇,穿过 5 个行政村:县城1.9 邢屯2.5 尧舜2.4 赵官目2.3 申官目2.4 张鲁。

该路 1973 年整修路基,宽 8 米,1976 年铺成 6 米宽的沥青路面。为莘(县)南(乐)路的一段。1995 年 10 月改建,路基宽 12 米,

灰土厚 24 厘米,路面宽 9 米,油层厚 3 厘米,达到 2 级公路标准,称莘张公路。设计交通量 2000 辆/昼夜,实查交通量为 2000 辆/昼夜。

该路有桥梁 1 座,长 40.7 米;涵洞 10 座,洞身总长度 143.2 米。

1973 年植行道白杨树,株距 3 米,绿化总里程为 8.54 公里。1995 年因该路改建而全部采伐,改建通车后,重新栽植。

张 寨 路

张寨路指妹冢乡张义屯至张寨乡后张寨的一条乡道,跨妹冢、张寨 2 乡镇,途经 7 个行政村:张义屯2.6 碾张营3.4 刘庄0.7 张庄1.2 董庄0.5 殷庄0.6 后张寨,全长 9 公里。

该路 1995 年 10 月铺设沥青路面,路基宽 9 米,灰土厚 18 厘米;路面宽 5.5 米,油层厚 2.5 厘米,铺筑总面积 45000 平方米,为四级公路标准。

该路无桥梁,只有砖拱涵洞 10 座,洞身总长度为 88.6 米。1991 年 3 月路旁植白杨树,株距 3 米,绿化总里程 7 公里。

陈 大 路

大张家镇陈村至大张的一条乡道称陈大路,全长 7 公里,经 4 个行政村:陈村1.3 红庙3.7 东大张2.0 大张。

该路 1995 年铺成沥青路面。路基宽 8 米,灰土厚 18 厘米;路面宽 5.5 米,油层宽 2.5 厘米,铺筑总面积 38.500 平方米,为四级公路标准。最大纵坡 1.0/100,最小半径 650 米。该路由莘县交委筑路队承建。

该路有桥梁 1 座,长 39.5 米,系永久性构造。砖拱涵洞 7 座,洞身总长度 72.2 米。绿化总里程 6 公里。

郝 马 路

郝马路系指朝城镇郝庄至马集乡马集的一条县道,全长 17.7 公里。横跨朝城、王庄集、张寨、马集四乡镇,经过 7 个行政村:郝庄 2.8 后种楼 3.7 邵庄 4.3 邱楼 2.4 孙庄 2.6 范村 1.9 马集。

该路 1995 年 10 月铺设沥青路面,总铺筑面积为 973500 平方米。路基宽 8 米,灰土厚 18 厘米。路面宽 5.5 米,油层厚 2.5 厘米,为四级公路标准。最小半径 650 米,最大纵坡为 1%,该路由历城区公路局和历下区公路局承建。

该路有桥梁 2 座,总长度为 36.3 米,均系永久性构造。涵洞 17 座,其中砖拱涵洞 16 座、管涵 1 座,洞身总长度 192.4 米,均系 1995 年 5 月建造。绿化里程为 14.7 公里。

节 远 路

节远路,起点在马集乡节村,与齐南路相接,终点在观城镇远庙村,全长 12.6 公里。贯穿张寨、马集、王庄集、观城 4 乡镇,途经 6 个行政村:节村 2.1 秋寺 2.4 马集 1.9 宋王店 2.4 西马场 2.0 远庙。

该路 1995 年 10 月铺设沥青路面,铺筑总面积 69300 平方米。路基宽 9 米,灰土厚 18 厘米,油面宽 5.5 米,油层厚 2.5 厘米,为四级公路标准。

该路桥梁 1 座,长 52 米,为永久性构造。涵洞 5 座,均系砖拱结构,1995 年 6 月建造。

1995 年路旁植白杨树,株距 3 米,绿化里程为 10.8 公里。

朝 古 路

朝古路,北起朝城,南至古城,全长 18 公里,纵贯朝城、舍利寺、古城 3 乡镇,穿过 5 个行政村:朝城 7.5 三义庙 3.8 马庄 2.2 岔

楼4.5 古城。

该路七十年代初整修8米宽的土路。1989年10月铺设沥青路面,总铺筑面积108000平方米。路基宽9米,灰土厚18厘米,路面宽6米,油层厚3厘米,为四级公路标准。该路最小半径750米,最大纵坡0.2%。

该路有桥梁3座,总长度178.3米,均为永久性构造。涵洞19座,洞身总长度231.6米,均系砖拱结构。

该路植白杨树进行绿化,株距3米,绿化总里程为17.2公里。

王 毕 路

王毕路系王铺至毕屯的一条乡道,全长14.3公里,跨2乡镇,穿过9个行政村:王铺6.6苑庄0.8贾庙0.8王士厚0.8郭庄2.0大常庄1.2西常庄0.8彦庄1.3毕屯。

该路1995年10月铺设沥青路面,铺筑总面积78650平方米。路基宽9米,灰土厚18厘米,路面宽5.5米,油层厚2.5厘米,为四级公路标准。最大纵坡0.5%,最小半径650米。设计交通量为200辆/昼夜,实查交通量为180辆/昼夜。

该路有桥梁2座,总长度为38.1米,涵洞15座,均系砖拱结构,洞身总长度154.2米。

1992年3月,路旁植白杨树,株距3米,绿化总里程为10.7公里。

马 南 路

马南路起点在河店乡的马菜园,终点在岩集乡的南庄,横跨河店、邹巷、位庄、大王寨、岩集5乡镇,连接邹巷、位庄、岩集3乡驻地,穿过13个行政村:马菜园3.8赵庄2.8邹巷5.5尚二庄2.0位庄2.5郑家1.5于家2.4东田庄0.95西田庄5.73耿楼2.35北十户2.4岩集2.87南庄。全长34.8公里,是县境北端横贯东西的一条

主要县道。

该路 1995 年 3 月铺设沥青路面,铺筑面积为 193490 平方米。路基宽 8 米,灰土厚 18 厘米,路面宽 5.5 米,油层厚 3 厘米,为四级公路标准。设计交通量为 500 辆/昼夜。该路由聊城地区公路工程公司施工二处承建。

该路桥涵配套,有桥梁 5 座,总长度为 181.2 米,均系永久性构造。涵洞 32 座,洞身总长度 388.5 米,均系砖拱结构。

该路绿化总里程为 32.5 公里,株距 3 米。

宁 王 路

宁王路全长 21.9 公里,东起十八里铺乡的宁堂,西至董杜庄乡的沙王庄,横跨十八里、王铺、俎店、董杜庄 4 个乡,连接十八里、俎店 2 乡驻地,途经 10 个行政村:宁堂2.85 碱场1.95 十八里3.6 三合村1.0 刘枣科1.8 延营3.8 林楼0.5 俎店2.6 马庄3.8 沙王庄。

该路 1995 年 10 月铺设沥青路面,铺筑总面积 131400 平方米,由县交委施工队承建。路基宽 9 米,灰土厚 18 厘米,路面宽 6 米,油层厚 2.5 厘米。为四级公路标准。

该路桥涵配套,有桥梁 3 座,总长度 133.6 米。涵洞 24 座,洞身总长度 321.7 米。

路旁植株距 3 米的行道树,绿化里程达到 18 公里。

毛 冯 路

毛冯路起自妹冢乡毛湾,止于妹冢乡前冯家,全长 11.4 公里。贯穿王铺、妹冢 2 个乡,途经 5 个行政村:毛湾6.2 妹冢1.0 韩家草屋1.7 草佛寺2.5 前冯家。

毛湾至妹冢段,六十年代初整修土路,宽 8 米,1986 年铺设沥青路面。妹冢至前冯家,1994 年铺设沥青路面。该路路基宽 9 米,灰土厚 18 厘米,油面宽 5.5 米。

该路桥梁 2 座,总长度为 60 米,均系永久性构造。涵洞 14 座,均系砖拱结构,洞身总长度 142.9 米。

该路由建修施工队承建。

刘 董 路

刘董路系刘庄乡驻地至董杜庄乡驻地的一条乡道,全长 6 公里。贯穿刘庄、俎店、董杜庄 3 个乡,途经 4 个行政村:刘庄乡驻地 2.0 石元疃 2.7 俎店 0.5 西宋庄 0.8 董杜庄。

该路 1973 年整修路基,宽 8 米,1976 年铺设沥青路面,为莘(县)南(乐)路的一段,1995 年改称刘董路,该路路基宽 10 米,灰土厚 18 厘米,油面宽 6 米,油层厚 3 厘米,为四级公路标准。

该路有桥梁 1 座,长 7 米;砖拱涵洞 3 座,洞身总长 32.8 米。

1975 年路旁植白杨树,株距 3 米,绿化里程 5 公里。

舍 王 路

舍王路,东起舍利寺,西至柿子园乡王庄,全长 11.7 公里。跨舍利寺、柿子园两个乡,穿 5 个行政村:舍利寺 1.5 孙庄 1.5 寻庄 3.7 柿子元 0.5 王庄。

该路 1995 年 10 月铺设沥青路面,铺筑总面积 64350 平方米。路基宽 9 米,灰土厚 18 厘米,油面宽 5.5 米,油层厚 2.5 厘米,为四级公路标准。

该路有桥梁 1 座,长 26.5 米。涵洞 19 座,均系砖拱涵洞,洞身总长度 182.0 米。绿化总里程 10.4 公里。

该路由历城公路局承建。

邹 五 路

邹五路,起点在邹巷,终点在朝城镇五里坨,全长 36 公里,是县内纵贯南北的主要线路。该路贯穿邹巷、燕店、刘庄、俎店、妹冢、

朝城 6 乡镇,连接邹巷、燕店、妹冢 3 乡镇驻地,途经 14 个行政村:邹巷2.9 河口2.8 杨二庄2.7 燕店0.5 罗村庄4.4 于楼3.5 姜屯1.2 李楼3.4 陈集0.8 延营9.3 妹冢0.9 吴庄2.4 五里屯1.2 五里坨。

邹巷至燕店段 1992 年铺设沥青路面,燕店至五里坨段,1995 年铺设沥青路面。该路路基宽 8 米,灰土厚 18 厘米,油面宽 5.5 米,油层厚 2.5 厘米,为四级公路标准。

该路有桥梁 3 座,总长度 165 米,均系永久性桥梁。涵洞 32 座,洞身总长度为 393.1 米。

该路绿化里程达到 30.5 公里,栽植树种为白杨,株距 3 米。

该路邹巷至燕店段由建修施工队承建;燕店至蔡园段由濮阳市区公路局承建;蔡园至辛店集由县交委施工队承建;辛店集至五里坨由建修施工队承建。

马 陵 路

大张家镇的马陵至吕楼的一条乡道称马陵路,全长 3 公里。

该路 1995 年铺设沥青路面,路基宽 8 米,灰土厚 18 厘米,油面宽 5.5 米,油层厚 2.5 厘米,为四级公路标准。

该路无桥梁,有涵洞 3 座,均系砖拱涵洞,洞身总长度 30 米。

1990 年路旁植白杨树,株距 3 米,绿化里程为 2.8 公里。

该路由莘县交委施工队承建。

朝 葛 路

朝葛路系朝城至古云镇葛楼的一条县道,全长 40.9 公里。贯穿朝城、王庄集、观城、大张家、古云 5 乡镇,并连接这 5 个乡镇驻地,途经 20 个行政村:朝城2.9 熊马庄0.8 西孟庄1.2 杨澄庄2.0 邱楼3.3 韩庄店4.6 王庄2.1 社庄1.6 远庙3.1 于沟0.9 三里庙1.1 桥下0.7 观城4.3 道士路1.8 大张2.8 常庄1.5 西李楼1.5 铁庙2.7 古云2.0 葛楼。

该路历史悠久,观城至朝城段六十年代后失修。1982年,观城至葛楼段铺设沥青路面;1990年朝城至邱楼、蝗虫庙至观城段修建沥青路面;1991年邱楼至蝗虫庙段铺成沥青路面,至此全线铺设了沥青路面,总铺筑面积225600平方米。该路路基宽9米,油面宽6米,石灰稳定土厚18厘米,油层厚3厘米,为四级公路标准。

该路有桥梁7座,均系永久性构造,总长317.2米。涵洞44座,其中管涵4座,砖拱涵洞40座,洞身总长度为587米。倒虹吸68座,洞身总长度为692米。砖硷坡1处,长47.5米,1989年建造,现状完好。

1991年路旁植白杨树,株距3米,绿化里程为36.1米。

治学对联

徐特立:有关家国书常读
无益身心事莫为
范文澜:板凳要坐十年冷
文章不写一句空
郑板桥:书从疑处翻成悟
文到穷时自有神
林则徐:家少楼台无地起
案余灯火有天知
周恩来:与有肝胆人共事
从无字句处读书

过境省道桥梁简介

郭永贵 王志国

东关桥

东关桥,位于蒙馆路所经徒骇河上,1973年建造。

该桥为铰排架双曲拱桥,全长 125.6 米,7 孔,其中 3 孔跨径 20 米,4 孔跨径 10 米。桥高 7 米,沥青表处桥面,净宽 7 米。设计载重量为汽—15 吨。

蔡庄大桥

蔡庄大桥,位于莘县东关蔡庄,蒙馆公路(东环路)所经徒骇河上。1994 年 4 月施工,同年 10 月建成。由聊城地区公路设计室设计,淄博桓台水利建安公司施工。

该桥为 10 孔砼空心板桥,全长 151 米,为大型公路桥。桥面净宽 15 米,两侧人行道各宽 1.5 米,桥面由混凝土铺装。下部基础为灌注桩,共有基桩 33 根,其中 27 根桩径 120 厘米,6 根桩径 100 厘米。基础深度 26 米,载重量为汽—20 吨,挂—100 吨。建有锥形护坡。

南 关 桥

南关桥位于莘县南关、临商公路与徒骇河交叉处。莘县古代城池建桥始于何代,旧志中没有记载。经查考,莘县古城池四周有护城河,建国前莘县城四门均有木制吊桥,架在护城河上,有绞车系绳牵引,可以起落。1950 年至 1952 年在县城四关各建一个拱形砖

桥,每桥3孔,每孔3米,一律用石灰砌筑。1957年莘县南关徒骇河上建砖墩木面桥。

现在的南关桥建于1966年,由鲁北局设计,聊城地区水利安装队施工建造。此桥为中型梁式桥梁,钢筋混凝土结构,桥长79.8米,桥高7.5米,桥面净宽6米,桥面铺装沥青表处,两边人行道各宽0.75米,桥位中心垂线与水流间夹角 90° 。此桥共6孔,T字型微弯板,跨径为13.25米,梁断面1米,垫层支座。下部双柱式桥墩10个,墩径0.85米,基础型式为灌注桩,墩径0.85米;埋置式桥台4个,台径0.85米,基础型式为灌注桩,桩径0.85米。河床冲刷比较厉害,南岸砌砖护坡。

此桥设计载重量为汽—10吨,由于设计原因,完工通车一年后T字梁中部出现不同程度发纹,盖梁端部出现纵向裂缝,有两处碎裂。当时省交通厅张寿昌工程师鉴定为危桥,设危险标志。经使用近30年观察,裂纹并未发展,设限重10吨标志,继续通车。1993年修建了环城路,公路改线,此桥交通量逐渐减少。

王楼大桥

王楼大桥位于蒙馆公路所经徒骇河上,因该桥西为城关镇王楼村故名。该桥1995年4月施工,10月建竣通车,由县公路局承建。

该桥为空心板桥,全长169米,13孔,跨径13米,桥高6米,桥面净宽16米。总投资320万元。设计标准为汽—20吨,挂—100吨。

胡楼桥

胡楼桥位于城关镇胡楼村东,蒙馆公路所经俎店沟上。1995年4月开工兴建,10月建竣,由县公路局承建。

该桥为空心板桥,全长30米,3孔,跨径10米,桥高5米,桥

面净宽 16 米,设计标准为汽—20 吨,挂—100 吨。

汤 庄 桥

汤庄桥位于城关镇汤庄北,蒙馆路所经范莘干沟上。1995 年 4 月开工兴建,10 月建竣,由县公路局承建。

该桥为空心板桥,全长 24 米,桥面宽 16 米,桥高 6 米,设计标准为汽—20 吨,挂—100 吨。

丈 八 桥

丈八桥位于蒙馆公路所经鸿雁渠上,因桥北为大王寨乡丈八村故名。该桥修建于 1970 年 6 月,由县水利部门设计施工。由于交通事故和其他原因,该桥栏杆大部损坏。

该桥为梁式桥,矩形梁,所用材料为钢筋水泥。桥长 45.60 米,4 孔,跨径 11.40 米。桥高 5.30 米,沥青表处桥面,净宽 6.10 米。下部基础为双柱式石浆灌注桩,重力式砌石台基,共有基桩 6 根,桩径 90 厘米。载重量为汽—10 吨。桥位中心垂直线与水流呈正交。

朝 城 桥

朝城桥位于朝城汽车站西、临商路和齐南路交汇段与范莘干沟交叉处,1968 年由水利部门修建。此桥为中型板式桥梁,钢筋混凝土结构,桥长 21.7 米,桥高 4 米,桥面净宽 8.1 米,桥面铺装为沥青表处,桥位中心垂直线与水流间夹角 90° 。此桥共 3 孔,中间 1 孔跨径为 7.6 米,另两孔跨径为 6.8 米,桥面板厚 0.3 米,垫层支座。下部双柱式桥墩 4 个,墩径 0.85 米,基础型式为灌注桩,基础深度 9 米;重力式砌石桥台长 8.7 米,基础型式为砌石台基。此桥设计载重量为汽—10 吨,现状基本完好。

蒋 庄 桥

蒋庄桥位于蒋庄南、莘城北环路北，临商公路与俎店干沟交叉处，1977年由莘县公路站修建。此桥为中型拱桥，砖石结构，桥长20米，桥高4.5米，桥面净宽7.2米，桥面铺装为沥青表处，桥位中心垂直线与水流间夹角为90°。此桥只3孔，砖拱，跨径3.5米，拱顶厚1.5米。下部中间重力式水泥桥墩2个，墩长8米、宽1米、高3米，基础型式为石砌墩基，基础深度1.2米；两侧重力式水泥桥台2个，长8米，基础型式为石砌基础，基础深度1.2米，砖砌八字式翼墙。此桥计设载重量汽——10吨，现状基本完好。

四女树桥

四女树桥位于单庙乡四女树村东南，临商公路与冯海沟交叉处，1977年4月由莘县公路站修建，造价2.41万元。此桥为小型拱桥，砖石结构，桥长18.1米，桥高3.9米，桥面净宽7.2米，桥面铺装为沥青表处，桥位中心垂直线与水流间夹角90°，此桥共3孔，砖拱，跨径3米，拱顶厚度1.2米。下部中间重力式浆砌砖石桥墩2个，长8米、宽0.9米、高2米，砌石基础深0.9米；两侧重力式砌石桥台2个，长8米，宽13米，高2米，砌石基础深0.9米；砖砌八字式翼墙。此桥设计载重量为汽——10吨，现状良好。

柿子园桥

柿子园桥位于柿子园南、临商公路与王庄分干渠交叉处，1968年修建时宽7.5米，1993年加宽4.5米。此桥为小型板式桥梁，桥长5.8米，桥高4米，桥面净宽12米，桥面铺装为沥青表处。此桥为水泥板单孔桥，跨径5.6米，桥板厚0.5米，垫层支座。下部重力式砖砌桥台，长7.55米，基础型式为砖砌台基，基础深度2.5米。此桥设计载重量汽——10吨，现状完好。

关 庄 桥

关庄桥位于关庄东、永莘公路于俎店沟交叉处(即莘县与聊城市交界处南),1968年11月由莘县公路站设计、施工修建。1993年又修建人行道2米,并加固,由载重汽——13吨提高到汽—20吨,挂—100吨。此桥属中型双曲拱桥,桥长39.6米,桥高3米,桥面净宽7米,桥位中心垂线与水流夹角 15° ,桥面系沥青路面。此桥共3孔,双曲拱,跨径10米,肋高14厘米。下部三柱式桥墩6个,墩径0.8米,基础型式为灌注桩,基础深度12米;重力式砌石桥台,长8米,砌石台基,石砌耳墙。该桥现状完好。

乔 庙 桥

乔庙桥位于乔庙西、永莘公路与俎店沟交叉处,1994年由聊城地区公路局第三工程处修建。此桥为小型板桥,桥长13.98米,桥高4.5米,桥面净宽11米,人行道宽 2×0.7 米,桥位中心垂线与水流夹角 30° ,设计载重量为汽——20吨,挂——100吨。此桥为单孔桥梁,桥板长10米、宽1米、厚0.8米,垫层支座。下部重力式砌石桥台,长13.8米,宽1.5米,高3米,基础型式为砌石台基,八字式翼墙。该桥现状完好。

前店子桥

前店子桥位于齐南公路所经金线河上,因桥北是前店子村而得名。该桥修建于1968年,现状完好。

该桥为单孔水泥板桥,跨径8.50米,桥长8.75米,桥高2.45米,沥青表处桥面,净宽7.10米。下部为石砌台基,基础深度为1.5米,载重量为汽——13吨。建有石砌耳墙和石砌护坡。桥位中心垂直线与水流间夹角 15° 。

徐 庄 桥

徐庄桥位于齐南公路所经仲子庙干渠上,因其处于徐庄村东南,故名徐庄桥。1968年6月由县水利部门修建,现状完好。

徐庄桥为单孔水泥板桥,跨径6.00米,桥长6.80米,桥高2.30米,沥青表处桥面,净宽8.0米。下部为重力式石砌台基,基础深度1.5米。载重量为汽—13吨。建石砌护坡,左带闸。桥位中心垂直线与水流间夹角 30° 。

朝 西 桥

朝西桥位于朝城西街,齐南公路所经张寨沟上。1968年8月修建。

朝西桥为3孔水泥板桥,全长21米,跨径6.95米,桥高2.75米,沥青表处桥面,净宽7.10米。下部构造为双柱式桥墩,埋置式砌石桩台,桥墩基础深12.63米,桩台基础深度为7.63米。共有基桩4根,桩径60厘米。载重量为汽——13吨。桥位中心垂直线与水流间夹角 30° ,建有石砌护坡。

1995年10月,因齐南公路加宽,该桥随之加宽改建。

后三里营桥

后三里营桥位于朝城镇后三里营,临商公路所经范莘干沟支渠上。1996年9月建造。

该桥为双孔板桥,桥长13.20米,跨径6.60米,桥高2.95米,沥青表处桥面,净宽7米。下部为双柱式桥墩,埋置式砌砖桩台,桥墩基础深12.43米,桩台基础深7.43米,基桩2根,桩径60厘米,载重量为汽—13吨,桥位中心垂直线与水流呈正交,建有石砌锥形护坡。

1995年10月因临商公路加宽,该桥随之加宽改建。

玉皇庙桥

玉皇庙桥位于蒙馆公路所经金线河上,十八里铺乡下屯村东南,因附近曾有一座玉皇庙,故名玉皇庙桥。该桥建于1970年,由阳谷修建。现局部栏杆有损坏。

该桥为空心板桥,桥长51.50米。共7孔,孔径8.80米,桥高4.30米。桥面净宽7.0米,沥青表处桥面。下部为双柱式桥墩,重力式砌石桩台。基础深度为14.4米。共有基桩12根,桩径100厘米,载重量为汽—13吨。桥位中心垂直线与水流间夹角为30°,东岸有石砌耳墙和石砌锥形护坡。

盛河桥

盛河桥处于蒙馆公路所经黄河沟上,因该桥东南是城关镇盛河村,故名。该桥建于1965年,由水利局修建,后于1972年加宽,左带闸。现状完好。

该桥全长17.40米,为3孔砖砌拱桥,桥高4米。沥青表处桥面,净宽9.50米。基础为重力式墩台,基础深度1米,载重量为汽—10吨。建有砖砌八字翼墙,砖砌护坡。

后高庙桥

后高庙桥建于1965年6月,位于后高庙村西蒙馆公路所经俎店沟上,现状完好。

该桥全长20.40米,3孔,跨径6.40米。桥高3.40米,沥青表处桥面,净宽8.70米。基础型式为重力式石砌墩台,基础深度2.2米,载重量为汽—10吨。南岸建有锥形护坡,北岸建有一字墙护坡。

孙二庄桥

孙二庄桥位于燕店乡孙二庄村北面，蒙馆公路所经马颊河上。该桥建于1967年4月，由县水利局设计施工，现状完好。

该桥全长81.90米，9孔，跨径为9.10米。桥高6.20米，桥面标高为40.09米。沥青表处桥面，净宽6.0米。下部基础为双柱式钢筋水泥灌注桩和重力式石砌台基，基础深度1.5米，共有基桩16根，桩径60厘米。载重量为汽——8吨。桥位中心垂直线与水流呈正交，建有石砌锥形护坡。

中国十大风景名胜

万里长城
桂林山水
杭州西湖
北京故宫
苏州园林
安徽黄山
长江三峡
台湾日月潭
承德避暑山庄
秦陵兵马俑

县乡公路桥梁统计表

路线名称	地点	水系	结构	设计标准	孔数	跨度(米)	桥长(米)	桥面净宽(米)	桥高(米)	兴建年月
文 樱 路	马村(北)	辛庄沟	双曲拱	汽—6吨	1	25	38	5		1975 秋
	马村(南)	马颊河	井柱排架	"	11	6.6	75.1	5	41.6	1967 春
	张 鲁		" "	"			18	7		
	毕 屯	徒骇河	" "	"	10	6.6	66	4.8		1967 春
	大吕村		砖 拱		1	10	19.5	12		
张 岩 路	百 寨		" "		1	8	15.5	12		
	潘 海		拱 桥		3		50	6.15		
	任 堂		井柱排架	汽—6吨	10	6	66	4.5		
	杨 村		" "	汽—8吨	3	9.1	27.3	6		
	王 奉		砼排架	"	2	9.1	18.2	6		
古将路	岩 集		井柱排架	拖—54	4	6.6	29.2	3.6		
	谷 疃		井柱 T 梁	汽—6吨	4	6.5	26.1	4.5		
三舍路	舍利寺		砼排架		2	9	18	6		
河 王 路	东王庄	马颊河	井柱排架	汽—6吨	10	8.5	90	7		1976
	王奉(东)		砖 拱	汽—9吨	3	3	23	7.3		
	王奉(西)		井柱双曲拱	汽—6吨	3	16	53	6		
	东宋村		砼排架	拖—54	3	6.6	19.8	4.5		

路线名称	地点	水系	结构	设计标准	孔数	跨度(米)	桥长(米)	桥面净宽(米)	桥高(米)	兴建年月
王古路	徐庄		梁式		3	6.4	19.2	4.5		
	申河口		砼双曲拱		5	6.6	33	4.5		
	邢庄		梁式		1	10	10	4.3		
					1		19.1	3.8		
	苏堂		梁式		1	10	10	4.3		
莘张路	张屯	俎店沟	砼双曲拱	汽—13吨	2	20	40.7	6		1971
陈大路	大张		砼井柱排架		6	6.6	39.5	4.5		
郝马路	范村		拱桥	汽—6吨	1	25	25.3	4		
	后种楼		双曲拱		1	13	13	4.5		
节远路	马集		砼独柱排架	汽—6吨	8	6.6	52	4.5		
朝古路	江庄		井柱板	汽—10吨	1	9	17	7		
	刘庄		双柱T梁		1	25	25.3	4		
王毕路	王铺		井柱板	汽—6吨	4	6.6	28	4.5		
	毕屯(西)		石墩拱桥		3	3.3	10.1	9		
马南路	赵庄	马颊河	井柱排架	汽—6吨	11	6.6	72.6	4.8	37.6	1967秋
	北十户(东)		" "	拖—54	4	6.6	28	3.5		
	北十户(西)		" "	"	4	6.6	28	3.5		
	耿楼		" "	汽—6吨	6	6.6	39.6	4.5		
	南庄		梁式		1	13	13	7		

路线名称	地点	水系	结构	设计标准	孔数	跨度(米)	桥长(米)	桥面净宽(米)	桥高(米)	兴建年月
毛冯路	毛湾		双曲拱	汽—10吨	1	25	38	6		
	程庄		砖墩砼板		1	8	22	6		
宁王路	刘枣科		砖拱		1	9	22.6	12.5		
	十八里		井柱双曲拱	汽—8吨	3	10.5	45	6		
	延营		砼井柱排架	汽—6吨	10	6.6	66	4.5		
刘董路	曹村		砖墩砼板		1	6	7	7.5		
舍王路	曾桥		双柱T梁	拖—54	4	6.6	26.5	3.5		
邹五路	河口	马颊河	井柱排架	" "	11	6.6	72.6	3.3	38.19	1967春
	李楼		砼排架		3	6.6	19.8	4.5		
	杨河口		" "	汽—6吨	11	6.6	72.6	4.8	39.9	1969春
樱观路	琉璃井	徒骇河	" "	汽—8吨	6	9.1	54.6	6		1967秋
			井柱T梁		5	8	50	8		
			砼排架	汽—13吨	2	14.1	28.2	7.5		
朝葛路	杨登庄	苏村干渠	筒支板	汽—10吨	1	16	16	7		1992
		王庄支渠	双曲拱	汽—15吨	1	15	22.5	7		1990.4
	社庄	道口干渠	井柱T梁	汽—6吨	3	6.6	25	4		1977
	远庙	徒骇河	砼独柱排架	汽—8吨	5	9.1	50	6		1966春
	桥下	土塔沟	砖拱		3	1.5	29.5	9		1979
	常庄	徒骇河	砼排架T形板	汽—10吨	6	7.85	54.3	6		1970春
	葛楼	金堤河	井柱双曲拱	汽—6吨	8	15	120	5		1971

莘县交通委员会组织机构沿革 与领导人员更迭

1956年2月,莘县始设交通科。

科 长:闫广荣(1956.2—1958.12)

副科长:李云贵(1956.2—1958.12)

1958年12月,莘县建制撤销。1961年7月,恢复莘县建制,设立交通局。

局 长:闫广荣(1961.7—1962.6)

祝培松(1962.6—1965.5)

李学孔(1965.5—1968.4)

副局长:李学孔(1961.7—1965.5)

李云贵(1961.7—1965.5)

郭汝何(1961.7—1962.6)

王存岭(1962.7—1968.4)

姜朝刚(1965.6—1968.4)

1968年4月,莘县交通系统建立革委会。

主 任:李学孔(1968.4—1969.9)

副主任:付朝奎(1968.4—1969.9,群众组织代表)

于嘉旺(1968.4—1969.9,群众组织代表)

1969年9月,莘县交通局建革命领导小组。

组 长:李忠一(1971.11—1978.7)

副组长:李学孔(1969.9—1971.11)

付朝奎(1969.9—1978.7)

于嘉旺(1970.1—1978.7)

姜朝刚(1974. 12—1978. 7)

1978年7月,莘县交通局恢复局长制。

局 长:李忠一(1978. 7—1979. 3)

李学孔(1979. 3—1981. 6)

张运吉(1981. 6—1983. 12)

李保福(1984. 3—1987. 3)

尹学明(1987. 3—1994. 4)

副局长:李学孔(1981. 6—1984. 6)

于嘉旺(1978. 7—1980. 3)

付朝奎(1978. 7—1980. 3)

姜朝刚(1978. 7—1992. 4)

焦金伦(1978. 10—1984. 7)

董世斌(1978. 7—1983. 12)

段怀生(1978. 10—1984. 6)

李遵厚(1981. 4—1984. 6)

冯保立(1984. 6—1994. 4)

康新奎(1985. 12—1994. 4)

蔡克平(1986. 9—1994. 4)

王瑞秋(1987. 9—1994. 4)

刘石宪(1989. 10—1994. 4)

1994年4月,莘县设交通委员会。

主 任:尹学明(1994年4月任职)

副主任:冯保立(1994年4月任职)

康新奎(1994年4月任职)

蔡克平(1994年4月任职)

王瑞秋(1994年4月任职)

刘石宪(1994年4月任职)

郭成军(1994年10月任职)

白正英(1995年3月任职)

1976年,交通局内设3个组。

政工组

组长:杨金生

业务组

组长:刘广义

监理组

组长:周朝举

1977年,交通局内设监理站。

站长:杨洪肃

1979年9月,交通局设运输管理所。

负责人:杜海莲(1979.9—1982.1)

所长:赵连臣(1982.1—1984.7)

副所长:杜海莲(1982.1—1986.6)

孙改环(1982.3—1987.10)

1984年7月,交通局设2股1室。

办公室

主任:王瑞秋(1984.7—1987.9)

郭成军(1987.9—1995.1)

王亚军(1995年1月任职)

副主任:李新俊(1995年5月任职)

牛士珠(1995年5月任职)

政工股(1995年4月改称人事股)

股长:李少振(1984.7—1995.5)

郭成军(1995年5月任职)

副股长:楚贵娥(1988.9—1992.3)

商海仙(1995年5月任职)

生产股(1987年10月撤销)

股 长:赵连臣(1984.7—1987.10)

副股长:冯永魁(1984.7—1987.10)

1986年6月,交通局设审计股。

股 长:杜海莲(1986.6—1995.9)

1987年10月,交通局复设交通运输管理所。

所 长:赵连臣(1987年10月任职)

副所长:冯永魁(1987.10—1988.10)

孙改环(1987.10—1995.5)

王亚军(1988.9—1991.7)

田 丹(1995年5月任职)

孙耀光(1995年5月任职)

1988年9月,交通局设计财股。

股 长:姜海红(1988年9月任职)

1988年10月,交通局设路政股。

股 长:冯永魁(1988年10月任职)

副股长:商文峰(1995年5月任职)

冯耀东(1995年5月任职)

1990年5月,交通局设客运办公室。

主 任:康铁红(1990年5月任职)

1991年7月,交通局设机动车辆维修管理所。

所 长:王亚军(1991.7—1994.10)

孙改环(1995年5月任职)

负责人:谢保明(1994.10—1995.5)

副所长:杨学忠(1995年5月任职)

1994年2月,交通局设保卫科。

科 长:冯保立(1995年2月任职)

1981年9月,交通局设朝城、观城、城关3个交通检查站。

朝城站

站长:孙新社(1981.9—1991.4)

于目宪(1991.4—1992.5)

张目臣(1992年5月任职)

副站长:谢保明(1985.9—1992.5)

刘杰云(1985.9—1992.5)

观城站(1992年5月并入朝城站)

站长:唐绪卓(1981.9—1985.9)

李体东(1985.9—1987.4)

张目臣(1987.4—1992.5)

副站长:史大怀(1985.9—1992.5)

城关站(1985年9月撤销)

站长:刘杰云(1981.9—1985.9)

1994年2月,交通局设公路工程队。

队长:王玉玺(1994.2—1995.10)

李新俊(1995年10月任职)

1961年7月,莘县交通局辖城关、燕店、王奉、张鲁、俎店、十八里铺、妹冢、朝城8个运输管理站。

1964年,增设古城、樱桃园、王庄集、观城、古云5个运输管理站。

1971年,增设单庙、河店、魏庄、大王寨、徐庄、张寨、柿子园、大张家8个运输管理站。

1985年,又增设王铺、舍利寺、马集3个运输管理站。

城关运输站

站长:刘彦田(1961.9—1964.12)

张立真(1964.12—1972.10)

杜海莲(1978.4—1981.10)

康绍法(1981.10—1987.4)

燕店运输站

站 长:王聚亭(1961.7—1962.10)

孟祥林(1962.10—不清)

房西奇(不清—1971.1)

王聚亭(1971.1—1973)

杨合文(1973—1979)

刘贵春(1979—1987.4)

王奉运输站

站 长:刘广义(1962.10—1964.12)

刘彦田(1964.12—1972.12)

尹元祥(1972.12—1981.10)

尹凤生(1981.10—1987.4)

张鲁运输站

站 长:王聚亭(1962.10—1971.1)

程新恩(1971.9—1972.2)

李少振(1972.2—1973)

王聚亭(1973—1977.4)

刘彦田(1977.4—不清)

张金海(不清—1980.10)

程道权(1980.10—1984.9)

刘增坤(1984.9—1987.4)

俎店运输站

站 长:程新恩(1961.7—1971.9)

姜英雨(1971.9—1984.9)

程道权(1984.9—1987.4)

十八里铺运输站

站 长:王占臣(1961.7—1974.10)

程道权(1974.10—1977.10)

冯秀龙(1977.10—1987.4)

妹冢运输站

站 长:王德祥(1961.7—1971.1)

史广则(任职时间不详)

吴春江(不清—1987.4)

朝城运输站

站 长:袁振山(1962—1964.12)

张和田(1964.12—1971.5)

魏宪恩(1971.5—1972.2)

邹臣明(1972.5—1974)

李福龙(1974—1980)

魏德举(1980—1987.4)

古城运输站

站 长:孙少清(1964.4—1975.12)

孙月玲(1975.12—1987.4)

樱桃园运输站

站 长:张文早(1964.4—1978.4)

张和田(1978.4—1980.9)

王作豪(1980.9—1982.3)

李体东(1982.3—1983)

王 勇(1983—1987.4)

王庄集运输站

站 长:李福龙(1964.4—1974.4)

孙和田(1974—1978.4)

马保记(1978.4—1985)

冯玉乾(1985—1987.4)

观城运输站

站 长:任发启(1964.4—1978.4)
唐绪卓(1978.4—1981.10)
李体东(1983—1987.4)

古云运输站

站 长:卢明宪(1964.4—1981.10)
卢太义(1981.10—1987.4)

单庙运输站

站 长:贾玉祥(1971.1—1987.4)

河店运输站

站 长:房西奇(1971.1—1978.4)
房中信(1978.4—1987.4)

魏庄运输站

站 长:王彦民(1971.1—1977.4)
王聚亨(1977.4—1981.10)

大王寨运输站

站 长:王贵兴(1971.1—1987.4)

徐庄运输站

站 长:徐广泽(1971.1—1987.4)

张寨运输站

站 长:王德祥(1971.1—1978.4)
王秀凤(1978.4—1987.4)

柿子园运输站

站 长:张从森(1971.1—1978.4)
孙新社(1978.4—1981.9)
史大怀(1981—1982.1)
邵永国(1982.1—1987.4)

大张家运输站

站 长:王书美(1971.1—1978.4)

张从森(1978.4—1987.4)

王铺运输站

站 长:夏连刚(1985—1987.4)

舍利寺运输站

站 长:潘守立(1985—1987.4)

马集运输站

站 长:马保记(1985—1987.4)

1987年4月,各运输管理站改为交通管理所。

城关交通管理所

所 长:康绍法(1987.4—1993.1)

副所长:孙盛勤(1987.4—1993.1)

燕店交通管理所

所 长:康铁红(1987.4—1990.5)

刘增坤(1990.5—1993.1)

王奉交通管理所

所 长:尹风生(1987.4—1993.1)

张鲁交通管理所

所 长:刘广印(1987.4—1993.1)

俎店交通管理所

所 长:程道权(1987.4—1993.1)

十八里铺交通管理所

所 长:冯秀龙(1987.4—1993.1)

妹冢交通管理所

所 长:吴春江(1987.4—1993.1)

朝城交通管理所

所 长:魏德举(1987.4—1993.1)

单庙交通管理所

所 长:贾玉祥(1987.4—1993.1)

河店交通管理所

所 长:房中信(1987.4—1988.7)

杨学礼(1988.7—1988.12)

王风奎(1988.12—1993.1)

魏庄交通管理所

所 长:王彦民(1987.4—1993.1)

大王寨交通管理所

所 长:王贵兴(1987.4—1993.1)

徐庄交通管理所

所 长:徐广泽(1987.4—1993.1)

张寨交通管理所

所 长:王秀凤(1987.4—1993.1)

柿子园交通管理所

所 长:邵永国(1987.4—1992.12)

岳建清(1992.12—1993.1)

王庄集交通管理所

所 长:冯玉乾(1987.4—1993.1)

樱桃园交通管理所

所 长:栾双喜(1987.4—1993.1)

观城交通管理所

所 长:贾海成(1987.4—1993.1)

大张家交通管理所

所 长:张从森(1987.4—1993.1)

古云交通管理所

所 长:卢太义(1987.4—1993.1)

古城交通管理所

所 长:孙月玲(1987.4—1993.1)

王铺交通管理所

所 长:夏连刚(1987.4—1993.1)

舍利寺交通管理所

所 长:潘守立(1987.4—1993.1)

马集交通管理所

所 长:马保记(1987.4—1993.1)

1993年1月,交通管理所撤并,设10个中心所。

城关中心所

所 长:康绍法(1993.1—1995.4)

孙月玲(1995年4月任职)

朝城中心所

所 长:魏忠印(1993年1月任职)

古城中心所

所 长:孙月玲(1993.1—1995.4)

于目宪(1995年4月任职)

古云中心所

所 长:卢太义(1993年1月任职)

观城中心所

所 长:贾海成(1993年1月任职)

王庄集中心所

所 长:冯玉乾(1993年1月任职)

张鲁中心所

所 长:程道权(1993年1月任职)

燕店中心所

所 长:王彦民(1993年1月任职)

河店中心所

所 长:王凤奎(1993年1月任职)

樱桃园中心所

所 长:栾双喜(1993年1月任职)

1956年3月,莘县交通科建党支部。

书 记:闫广荣(1956.3—1958.12)

1958年12月莘县建制撤销。1961年7月恢复莘县建制,交通局建党支部。

书 记:惠吉昌(1961.7—1962.9)

祝培松(1962.10—1964.10)

王存岭(1964.11—1966.2)

1970年2月,莘县交通局设党的核心领导小组。

组 长:付朝奎(1970.2—1971.4)

副组长:于嘉旺(1970.2—1971.4)

李学孔(1970.2—1971.4)

1971年4月,莘县交通局设党支部。

书 记:付朝奎(1971.4—1971.11)

李忠一(1971.11—1975.6)

副书记:付朝奎(1971.11—1975.6)

1975年6月,莘县交通局建立党总支,下辖局机关和公路站、汽车站、运输公司4个支部。1977年8月又建汽车修配厂支部。

书 记:李忠一(1975.6—1979.4)

李学孔(1979.4—1981.6)

董世斌(1981.6—1983.3)

张运吉(1983.3—1984.3)

李保福(1984.3—1987.3)

副书记:付朝奎(1975.6—1980.3)

刘保基(1975.6—1980.3)

交通局机关支部

书 记:付朝奎(1975.6—1980.3)

董世斌(1980.3—1982.2)

李遵厚(1982.2—1984.6)

冯保立(1984.6—1987.5)

副书记:于嘉旺(1975.6—1979.6)

王瑞秋(1984.6—1987.5)

1987年5月,莘县交通局建党委,下辖局机关和公路局、汽车站、监理站、运输公司、汽车修配厂6个支部。1987年3月,监理站支部归入公安系统。1992年4月,运输公司建立党总支,仍隶属于交通局党委。

书记:尹学明(1987.3—1994.4,第一书记)

李保福(1987.5—1994.4)

交通局机关支部

书记:冯保立(1987.5—1994.4)

副书记:王瑞秋(1987.5—1994.4)

1994年4月,交通局党委改建为交通委员会党委,下辖局机关、公路局、汽车站、交通服务公司4个支部和运输公司党总支。

书记:尹学明(1994年4月任职,第一书记)

白俊岭(1994年5月任职)

纪检书记:王亚军(1994年10月任职)

交通局机关支部

书记:冯保立(1994年4月任职)

副书记:王瑞秋(1994年4月任职)

1984年6月,交通局建立团支部

书记:李月香(1984.6—1986.8)

商海仙(1986年8月任职)

1984年6月,交通局建工会

主 任:王运克(1984.6—1995.5)

李少振(1995年5月任职)

秦代已有立交桥

古人把宫际天桥称为“阁道”。秦代,秦始皇每天诸侯即仿其宫室,筑在咸阳北坂上,自雍门以东至泾渭,殿屋复道周阁相属,阿房宫阁道直通骊山。这种木制阁道,规模十分可观。上层为空中通道,桥下地面又有交叉或平行的道路,显然已是一种带有立体意味的交通设施,称之为立交桥并不为过。

莘县公路局组织机构 沿革与领导人员更迭

1956年5月,聊城地区公路段设莘县公路站。1958年12月并入范县。

站 长:闫景星(1956.5—1957.春)

曲增华(1957.春—1958.12)

副站长:杜金河(1956.7—1958.12)

1961年7月,恢复莘县建制,重新建立莘县公路站。

站 长:曲增华(1961.7—1968.9)

1968年9月,莘县公路站建立革委会。

主 任:秦秋成(1968.9—1970.1)

刘保基(1970.1—1975.1)

副主任:任良昌(1968.9—1972.9,民兵代表)

秦秋成(1970.1—1975.1)

范文祥(1972.9—1973.9)

1975年1月,莘县公路站恢复站长制。

站 长:刘保基(1975.1—1983.2)

李培基(1984.3—1986.6)

安连忠(1988.11—1990.9)

李凤岭(1991.9—1992.6)

副站长:秦秋成(1975.1—1981.7)

李存兴(1975.1—1985.4)

蔡先华(1981.10—1985.4)

李培基(1982.7—1984.3,1983年2月—1984年3月
主持工作)

刘艮生(1985.4—1992.6)

安连忠(1986.1—1988.11,1986年6月—1988年11月主持工作)

王海英(1990.9—1992.6)

李凤岭(1990.9—1991.9,主持工作)

1992年6月,莘县公路站改称公路局。

局 长:李凤岭(1992.6—1993.2)

田保歧(1995.1—1995.11)

副局长:刘艮生(1992.6—1994.8)

王海英(1992年6月任职,1995年11月主持工作)

田保歧(1993.2—1995.1,主持工作)

李洪志(1995年11月任职)

岳德全(1995年11月任职)

1985年3月,莘县公路站设三股一室。

办公室:

主 任:王海英(1990.3—1990.9)

艾庆玉(1991.4—1994.1)

丁卫东(1994年2月任职)

副主任:梁书现(1985年3月任职)

路工股:

股 长:刘玉增(1985.3—1989.3)

李洪志(1989.3—1992.9)

副股长:王福元(1985.3—1986.3)

郭章朝(1986.春—1989.11)

马同江(1986.3—1990.4)

曹东风(1991.4—1992.9)

种际华(1991.4—1992.9)

财政股：

股 长：姚庆立(1985.3—1988.3)

吴渤潮(1988.3—1992.9)

副股长：王运平(1991.4—1992.9)

机料股：

股 长：秦立亭(1985.3—1992.9)

副股长：王福元(1986.3—1989.春)

孙书华(1989.春—1992.9)

1989年3月，莘县公路站设中修队。

队 长：刘玉增(1989.3—1994.3)

岳德全(1994年11月任职)

副队长：王福元(1989年春任职)

1992年9月，莘县公路局改三股为三科。

路工科：

科 长：李洪志(1992年9月任职)

副科长：曹东风(1992年9月任职)

种际华(1992年9月任职)

财政科：

科 长：吴渤朝(1992.9—1994.9)

王运平(1995年6月任职)

副科长：王运平(1992.9—1995.6)

刘连印(1995年6月任职)

机料科：

科 长：秦立亭(1992年9月任职)

副科长：孙书华(1992年9月任职)

1961年,莘县公路站在禹范公路的碱场李、马庄、毛湾、江楼、王观、将军寨设公路道班;在胶长公路的朝城、张寨设道班。

1969年,禹范公路改道,撤碱场李道班,设城关道班;撤马庄、毛湾、将军寨、江楼道班,设中心阁、朝城道班。

1972年,莘县公路站在冠阳公路的左庄、燕店、魏庄设公路道班。

1975年,莘县公路站在莘临公路的河店设公路道班。

1992年6月,莘县公路局将公路道班改为公路管理所。

城关公路管理所:(负责永莘路)

所 长:庞风海(1992.6—1993.1)

李泽昌(1993年1月任职)

河店公路管理所:(临商路)

所 长:李立海(1992.6—1994.4)

王宏军(1995年1月任职)

中心阁公路管理所:(临商路)

所 长:李西印(1992.6—1994.1)

张庆恩(1994年1月任职)

朝城公路管理所:(临商路)

所 长:王跃芳(1992年6月任职)

王观公路管理所(临商路)

所 长:邵永才(1992年6月任职)

朝城公路管理所:(齐南路)

所 长:王佃英(1992.6—1993.12)

张明林(1993年12月任职)

张寨公路管理所:(齐南路)

所 长:林长岭(1992.6—1993.2)

秦红伟(1993年2月任职)

左庄公路管理所:(蒙馆路)

所 长:张庆恩(1992.6—1993.3)

郭春波(1993.3—1995.3)

李才生(1995年3月任职)

燕店公路管理所:(蒙馆路)

所 长:李才生(1992.6—1995.3)

赵迎恩(1995年3月任职)

魏庄公路管理所:(蒙馆路)

所 长:张丙江(1992年6月任职)

1975年6月,莘县公路局建党支部。

书 记:刘保基(1975.6—1983.2)

李培基(1983.2—1986.6)

安连忠(1986.6—1994.8)

田保歧(1994.8—1995.11)

副书记:李凤岭(1990.9—1993.2)

1985年4月,莘县公路站建工会组织。

主 席:刘艮生(1985年4月任职)

副主席:邹路成(1985年4月任职)

莘县运输公司组织机构 沿革与领导人员更迭

莘县运输公司建立于 1972 年 11 月。

革委主任：申忠一(1972. 11——1974. 12)

王书俭(1978. 7——1979. 2)

副主任：孙念荣(1972. 11——1979. 2, 其中 1975 年 1 月至 1977 年 7 月主持公司工作)

姜朝刚(1972. 11——1974. 12)

张化文(1975. 12——1977. 7)

傅维真(1975. 12——1977. 7)

1977 年 7 月至 1978 年 6 月, 李继书、崔悦卿参与负责公司工作, 未行文。

1979 年 2 月, 撤销革委会改经理制。

经理：段怀生(1979. 2——1979. 4)

焦金伦(1979. 4——1981. 2)

副经理：孙念荣(1979. 2——1982. 4, 其中 1983 年 6 月至 1984 年 11 月主持公司工作。)

傅维真(1979. 4——1980)

1982 年 4 月, 公司改称山东省公路运输联合公司莘县支公司, 归地区公司领导, 同时, 建立党总支下设办公室、政工股、业务股、计财股、车队、搬运队。

书记：杨洪肃(1982. 4——1983. 5, 主持公司全面工作)

副书记：孙念荣(1982. 4——1984. 11, 其中 1983 年 6 月至 1984 年 11 月主持公司工作)

副经理：张炳楠(1982. 4——1984. 11)

杨金生(1982.4—1984.11)

李同海(1982.4—1984.11)

办公室主任:李继书(1982.4—1984.11)

副主任:蒋学昌(1982.4—1984.11)

政工股股长:顾胜惠(1982.4—1984.11)

副股长:蔡培勋(1982.4—1984.11)

业务股股长:薛玉厚(1982.4—1984.11)

计财股股长:程保纯(1982.4—1984.11)

副股长:田利(1982.4—1984.11)

车队队长:盛学勤(1982.4—1984.11)

副队长:谢遵正(1982.4—1984.11)

周友章(1982.4—1984.11)

搬运队队长:潘文祥(1982.4—1984.11)

1984年11月,公司又改称莘县运输公司,归属县交通局。下设政工科、计财科、机务科、业务科、车队、修理厂、搬运队。

经理:李继书(1984.11—1987.5)

蒋学昌(1987.6任职)

副经理:薛玉厚(1984.11—1987.5)

蒋学昌(1984.11—1987.5)

李继书(1987年6月任职)

蔡培勋(1991年4月任职)

政工科科长:蔡培勋(1987.6—1991.4)

副科长:蔡培勋(1984.11—1987.6)

财务科科长:程保纯(1987.6—1992.12)

副科长:程保纯(1984.11—1987.6)

副科长:田利(1984.11—1987.6)

机务科科长:盛学勤(1984.11—1992.12)

副科长:李全德(1987.6—1992.12)

业务科科长:张朝生(1987.6—1992.12)

副科长:张朝生(1984.11—1987.6)

祝守聚(1984.11—1987.6)

李庚(1987.6—1992.12)

修理厂厂长:周友章(1984.11—1987.6)

副厂长:闫兆铎(1987.6—1990.12)

周友章(1991.1—1992.12)

李全德(1984.11—1987.6)

王怀臣(1984.11—1987.6)

闫兆铎(1987.4—1987.6)

周友章(1987.6—1990.12)

王双全(1991.5—1992.12)

闫兆铎(1991.1—1992.12)

搬运队队长:潘文祥(1984.11—1987.6)

徐万富(1986.10—1987.6)

汽车队队长:盛学勤(兼,1984.11—1990.12)

张朝生(兼,1991.1—1992.12)

副队长:谢遵正(1984.11—1990.3)

常胜虎(1984.11—1990.3)

(1990年3月至12月,曾一度分成三个车队,一队队长李庚,二队队长盛学勤,三队队长徐万富)

1992年12月,公司进一步进行机构改革,科室进行了合并和削减,只设财务科、保卫科、联运营业室、物资供应站、汽车修理厂。

财务科科长:程保纯(1993年1月任职)

保卫科副科长:王允福(1993年1月任职)

联运营业室负责人:张朝生(1993.1—1995.3)

李庚(1995年3月任职)

物资供应站负责人:闫兆铎(1993年1月任职)

汽车修理厂厂长:王双全(1993年1月任职)

汽车队队长:徐万福(1993年1月任职)

副队长:许书才(1993年1月任职)

张保祥(1993年1月任职)

1982年4月,运输公司称山东省公路运输联合公司莘县支公司,同时,建立党总支,下辖行政、车队和搬运队三个支部。

党总支书记:杨洪肃(1982.4—1983.5)

副书记:孙念荣(1982.4—1984.11)

行政支部书记:顾胜惠(1982.4—1984.11)

车队支部书记:蔡培勋(1982.4—1984.11)

搬运队支部书记:潘文祥(1982.4—1984.11)

1984年11月,公司又改称莘县运输公司,党总支撤销,建立党支部。

书记:李继书(兼,1984.11—1987.6)

蒋学昌(兼,1987.6—1992.4)

1992年4月,运输公司建立党总支,下辖行政、车队和修理厂3个支部。

党总支书记:蒋学昌(兼,1992年4月任职。)

行政支部书记:程保纯(兼,1992年4月任职)

车队支部书记:徐万富(兼,1992年4月任职)

修理厂支部书记:王双全(兼,1992年4月任职)

运输公司 1982年4月建立工会组织。

主席:张炳楠(兼,1982.4—1984.11)

蒋学昌(兼,1984.11—1988.8)

李继书(兼,1988年8月任职)

聊城地区汽运八公司组织机构 沿革与领导人员更迭

1978年6月,聊城地区汽车运输公司建汽车八队。

队长:任传景(1978.6—1979.2)

雷茂俭(1979.2—1979.8)

刘思仁(1979.11—1983.12)

姚双臣(1984.10—1985.4)

刘思仁(1985.4—1987.9)

李铁军(1988.4—1992.8)

副队长:王希田(1978.6—1980.7)

董景福(1978.6—1979.2)

王万生(1978.6—1979.2)

胡思成(1979.2—1981.5)

耿惠来(1979.2—1981.5)

白正福(1981.3—1982.5)

马庆祝(1981.6—1984.9)

陈月新(1981.9—1984.10)

姚双臣(1982.1—1984.10)

李相亭(1983.2—1984.10,工作组副组长,

1983年12月至1984年10月主持工作)

王希田(1983.8—1984.10)

王传贤(1983.9—1984.10)

刘锡谦(1984.10—1985.4)

刘长兴(1984.10—1985.4)

郝银合(1985.4—1992.3)

姚双臣(1985.4—1985.10)

孙立臣(1985.4—1987.9)

随万华(1985.4—1986.5)

李铁军(1987.2—1988.4,1987年9月至1988年4月主持工作)

李保存(1987.2—1995.9)

王希田(1987.9—1992.8)

高 栋(1988.4—1992.8)

蔡四彬(1992.4—1992.8)

1992年9月,聊城地区汽车运输公司汽车八队改称聊城地区汽运八公司。

经 理:李铁军(1992年9月任职)

副经理:李保存(1992.9—1995.9)

王希田(1992.9—1992.12)

高 栋(1992年9月任职)

蔡四彬(1992年9月任职)

1989年12月,汽车八队设办公室、财务股、业务股、安全保卫股、技术股、材料股、维修车间。

办公室:

主 任:岳宗明(1983.12—1987.4)

周忠武(1987.5—1994.4)

李玉民(1994年4月任职)

财务股:(1989年4月改称财务科)

股 长:刘学山(1983.12—1989.4)

科 长:刘学山(1989年4月任职)

副股长:江明文(1983.12—1989.4)

业务股:(1989年4月改称业务科)

股 长:白正福(1983.12—1989.4)

科 长:魏方臣(1989年4月任职)

副股长:高 栋(1983.12—1988.4)

魏方臣(1988.4—1989.4)

安全保卫股:(1989年4月改称保卫科)

股 长:孙章起(1983.12—1987.2)

蔡四彬(1987.9—1989.4)

科 长:蔡四彬(1989.4—1992.4)

姚振方(1992年4月任职)

技术股:(1989年4月改称技术科)

股 长:孙立臣(1983.12—1984.10)

张崇贤(1984.11—1985.12)

全丰明(1986.1—1989.4)

科 长:全丰明(1989.4—1990.7)

王廷伦(1990年7月任职)

材料股:(1989年4月改称材料科)

股 长:朱思山(1983.12—1989.4)

科 长:朱思山(1989.4—1990.11)

王文喜(1990.12—1992.10)

邢贵祥(1992年11月任职)

汽车维修车间:(1995年3月改为汽车维修厂)

主 任:孙立臣(1983.12—1985.4)

李保存(1985.6—1987.2)

徐刚奇(1987.5—1990.6)

全丰明(1990.7—1995.3)

厂 长:李保存(1995.3—1995.10)

全丰明(1995年10月任职)

副厂长:全丰明(1995.3—1995.10)

王廷伦(1995年3月任职)

1989年4月,设乘务科、客运科,1994年12月乘务科撤销。

乘务科:

科长:白正福(1989.4—1994.12)

客运科:

科长:孙邦华(1989年4月任职)

1990年4月,设保卫科。

科长:李继江(1990.4—1993.7)

王振华(1994.8—1995.7)

马东明(1995年9月任职)

1992年9月,设政工科。

科长:周忠武(1992.9—1994.4)

李玉民(1994年4月任职)

1978年6月,聊城地区汽车运输公司汽车八队建党支部。

书记:任传景(1978.6—1979.2)

雷茂俭(1979.2—1979.11)

杨长清(1981.3—1981.12)

秦景奎(1982.2—1984.10)

刘思仁(1984.10—1985.4)

杨武生(1985.4—1987.9)

姚双臣(1988.4—1995.9)

李保存(1995年9月任职)

副书记:刘思仁(1979.11—1983.12,1979年11月至1981年3月主持工作)

姚双臣(1987.9—1988.4,主持工作)

周忠武(1993.1—1994.9)

纪检组长:刘思仁(1987.9—1992.12)

周忠武(1993.1—1994.9)

1978年6月,聊城地区汽车运输公司汽车八队建二会组织。

负责人:杨武生(1978.6—1980.5)

副主任:吕兆广(1980.5—1981.5)

主席:马庆祝(1981.6—1984.9)

马金生(1984.10—1985.4)

姚双臣(1985.6—1987.9)

孙立臣(1987.9—1991.5)

岳宗明(1991年5月任职)

1978年6月,聊城地区汽车运输公司汽车八队建团支部。

书记:杨武生(1978.6—1980.12)

岳宗明(1980.12—1987.4)

周忠武(1987.5—1994.4)

李玉民(1994年4月任职)

莘县汽车站组织机构 沿革与领导人员更迭

1952年初建立莘县汽车站,1958年12月至1961年7月曾称范县莘城汽车站。

站 长:于永昌(1952.初—1954.底)

乌守信(1954.底—1956.3)

谢东国(1956.4—1958.6)

李学孔(1958.6—1959.8)

王志英(1961.春—1963.秋)

高兴仁(代理,1963.秋—1966.夏)

张增祥(代理,1966.夏—1968.12)

1968年12月,汽车站建立革命领导小组。

组 长:张增祥(1968.12—1970.春)

1970年春恢复站长制。

站 长:张增祥(1970.春—1972.春)

杨志林(1977.6—1978.11)

武春堂(1979.8—1982.10)

王玉玺(1982.10—1987.9)

刘廷玉(1987.9—1992.3)

郝银合(1992.3—1994.4)

井建军(1994.4—1995.9)

姚双臣(1995年9月任职)

副站长:马庆祝(1970.春—1981.6,1972年春至1977年6月主持工作)

王玉岭(1971.3—1973.9)

齐秀珍(1977.6—1983.1)
郭家梅(1980.3—1981.10)
张风山(1982.12—1984.10)
刘廷玉(1984.9—1987.9)
岳建民(1987.9—1992.4)
张继武(1990.5—1992.10)
井建军(1992.3—1994.4)
刘廷玉(1992年3月任职)
王继军(1992年10月任职)

1975年6月建党支部。

书 记:马庆祝(1975.6—1979.7)
武春堂(1979.8—1982.10)
王玉玺(1982.10—1984.4)
杨振波(1984.4—1986.8)
王玉玺(1986.9—1989.12)
刘庭玉(1989.12—1992.1)
郝银合(1992年1月任职)

1984年6月建团支部。

书 记:刘庭玉(1984.6—1987.9)
王继军(1994.3任职)

1993年11月建工会。

主 席:刘庭玉(1993.11任职)

附一：朝城汽车站组织机构

1950年7月，朝城汽车站建立。

站 长：李学孔（1950.7—1956.5）

王志英（1957.底—1961.春）

王玉岭（1966.1—1968.底）

汤清成（1968.底—1976.秋）

岳相亭（1976.秋—1988.10）

薛深朝（1988年10月任职）

副站长：薛深朝（1979.秋—1988.10）

刘义亭（1988.10—1990.3）

魏德荣（1990年3月任职）

1980年6月，朝城汽车站建立党支部。

书 记：王先田（1980.6—1984.4）

岳相亭（1984.4—1988.10）

刘义亭（1988.10—1990.3）

薛深朝（1990年3月任职）

附二：樱桃园汽车站组织机构

1988年10月，樱桃园汽车站建立。

站 长：岳相亭（1988.10—1991.1）

侯其军（1991年1月任职）

副站长：侯其军（1988.11—1991.1）

崔晓亭（1994年7月任职）

任永昌（1995年11月任职）

1992年4月，樱桃园汽车站建立党支部。

书 记：侯其军（1992年4月任职）

莘县公安交警大队组织机构 沿革与领导人员更迭

1960 年以前,本县交通监理工作由聊城地区监理所负责。
1961 年县公路站设专人负责交通监理业务。

负责人:李存兴(1961—1971.6)

1971 年 6 月,交通监理业务交给县交通局。

负责人:周朝举(1971.6—1974.7)

刘惠来

1974 年 8 月,建立车辆管理站。

负责人:周朝举(1974.8—1974.12)

站 长:杨洪肃(1975.1—1978.1)

1978 年 1 月,交通车辆管理站改称交通监理站,归属聊城地区领导。

站 长:杨洪肃(1978.1—1982.4)

杨洪肃(1984.1—1985.6)

副站长:王乃民(1982.5—1985.6,其中 1982 年 5 月至
1984 年底主持工作)

董文华(1985.6—1987.3,主持工作)

1987 年 3 月,交通监理站归属公安系统。4 月建公安交警大队。

负责人:王福海(1987.4—1989 秋)

大队长:王福海(1989.秋—1993.10)

刘敬祥(1994 年 8 月任职)

教导员:刘敬祥(1991.3—1994.8,其中 1993 年 10 月至
1994 年 8 月主持工作)

田仁臣(1994.8—1995.4)

副队长:刘敬祥(1987.9—1991.3)

张运同(1991年3月任职)

李建峰(1991年3月任职)

左玉虎(1991年3月任职)

王学盈(1994年8月任职)

1995年2月,公安交警大队设五科一室。

办公室主任:董文华(1995年2月任职)

牌证科科长:吴士珍(1995年2月任职)

监考科科长:王乃民(1995年2月任职)

事故科科长:胡国庆(1995年2月任职)

副科长:韩守钦(1995年2月任职)

路政科科长:冀春亮(1995年2月任职)

宣传科(暂缺科长)

1990年秋,公安交警大队建立党支部。

书记:王福海(1990年秋—1993.10)

副书记:刘敬祥(1990年秋任职)

莘县交通大事记

远古时期

远古先民的生活遗迹主要集中于由今兰州经天水、宝鸡、西安、洛阳、郑州、新乡、濮阳、莘县、聊城、济南、淄博至胶东沿海的一条东西线上。这条线是中国古代文明传播的中轴线，也是最古老的東西交通主干线。

帝顓頊都帝丘(今濮阳西南)而常莅临今聊城，莘县为必经之地。

古漯水自西南而东北斜贯莘县。大禹治水时“乘车”、“乘舟”奔走于漯水沿线，并导漯水使与大河(古黄河)相连，由此开辟了自兖州“浮于漯”、“达于河”的直通贡道。其时沿漯水已经形成了既能行车又能行舟的水陆双行线。

夏

以亳(今濮阳西南)为统治中心的商部落首领相土常乘四马之车出行，并将商族的势力东扩至海外。说明其时的东西主干线宽阔、顺直。

成汤为王时都于亳。《楚辞》中说他东巡时常经过有莘一带。

帝杼建都于原(今河南济源境)。季杼为对付善射的东夷(今山东东部)人而“作甲”，并大兴征讨之师，经今莘县、聊城、济南一线东进，灭掉了今潍坊西南的王寿，一直打到东海。

商

成汤时，以亳为中心的全国性水、陆交通网已经形成，且邮驿

草创,开后世之先河。

武丁时都殷(今安阳),武丁之妻妇好多次率兵经今莘县、聊城进攻东夷(今胶东地区)。

西 周

成王时,周公率兵由镐京(今西安)沿东西古道东进,先下朝歌,继而灭掉薄古、徐、奄等十七部族。此后,周公使其子守鲁(治今曲阜)、成王之叔康叔守卫(治今淇县)、重臣姜尚守齐(治今临淄)。周公东征,往返皆经莘地。

周成王后期,筑洛邑(今洛阳)以为东都。同时,齐、鲁、卫皆修筑道路,使各自的国都与洛邑贯通,从而形成了从镐京到东都洛邑,再向东直达卫、齐、鲁之都的东西大道——周道。其中经莘地(今莘县)的一段被称为“莘道”。

春 秋 战 国

春秋战国 600 余年间,东西诸侯数十次征战,皆经莘地往返。

公元前 693 年,卫宣公派急子出使齐国,宣姜暗派强人中途截杀,结果急子与其弟寿子皆死于莘境。《诗经》中“二子乘舟”篇专言此事。

孔子 29 岁由鲁至卫拜师学琴,往返皆经莘地。

孔子周游列国,多次过莘,并曾宿于莘邑之东鲁店。

公元前 342 年(魏惠王三十年),魏伐韩。齐大将田忌、军师孙臆率师伐魏以救韩。魏军从韩撤回大梁,迎击齐军。齐军后撤,以减灶法骄敌,至马陵(今属莘县大张家镇)设伏,杀魏将庞涓,虏太子申。

苏秦游说东方诸国,多次经莘往返。

秦

公元前 220 年,秦始修驰道。东西向的驰道西起咸阳,东至成山,莘县为驰道的经由之地。秦始皇五次出巡,四到山东,多次途经莘地。

秦末,章邯在东阿战败,退守东郡(今濮阳),途经莘地。

汉 至 唐

汉唐之世,丝绸之路形成。丝绸之路理论上的起点是长安,实际上的起点在东海之滨,胶东的丝绸产品和魏、博、济、濮等州的农产品皆经此路西运。

公元 874 年,魏博节度使韩允中病逝,与其父韩国昌皆葬于莘地。二人之碑皆高 6 米以上,还有许多巨大的全石地上物,组成一个可观的石雕群。韩墓的非凡规模,可反衬出当时交通的便利。

宋

宋初,黄河南八百里水泊形成,东西向交通以黄河北为主。

东京(开封)与北京(大名)之间的道路交通迅速发展,称“御路”。与此同时,东京开封至沧州的“汴沧道”形成,途经莘地,传说中的野猪林即在今观城东。

明 清

明代,都城北京、“留都”南京、“陪都”开封、“中都”凤阳和“兴都”钟祥五都并立,北京至南京的大道称“御路”。当时的南北干线有东、西、中 3 条,莘县处于中路干线上。

燕军南下,经莘县等地南至扬州。

公元 1478 年(成化十四年),连遭暴雨不止,舟楫出入城中,往张秋、临清者皆乘舟而去。

刘六、刘七起义，率军经莘县东达日照。

明、清两代，京杭大运河通行漕运，东昌、临清系大码头，莘县的货物多由此二地集散。

清兵南下，经莘县直抵济宁、兖州等地。

公元1653年（顺治七年），黄河荆隆口决，大水横溢，往来朝城、范县、寿张、阳谷、聊城等地皆乘舟。

太平军北伐，经莘县直达天津。

1940 年

春，观城县抗日民主政府设交通局，局长刘玉之。

1941 年

7月，中共冀鲁豫区党委与鲁西区党委在观城县红庙合并为新的冀鲁豫区党委。随后，区党委建立了濮范观中心区的中心交通总站。

12月，日军、汉奸掘成朝城至南乐间的封锁沟，切断了冀鲁豫三省间的交通。

年底，李心如任观城县抗日民主政府交通局局长。同时，朝城至阳谷的公路修通。

1942 年

7月，莘朝边办事处设交通站，站长马亚民。

1943 年

1月，观、朝两县合并，观朝县抗日民主政府设交通局，局长李心如。

7月，莘朝边改建为南峰县，南峰县抗日民主政府设交通站，站长马亚民。

1944 年

5 月,朝城县抗日民主政府设交通局,局长郭超。
秋,刘文翰任观城县抗日民主政府交通局局长。

1945 年

5 月,安新任朝城县抗日民主政府交通局局长。
9 月,改朝城县为南峰县,仍由安新任交通局局长。
11 月,侯善庆任观朝县交通局局长。
12 月,王森(王仙斋)任南峰县民主政府交通局局长。

1946 年

4 月,晋冀鲁豫边区政府成立公路管理局,统一规划全边区的公路建设。局长田裕民(兼),副局长鲁夫。同时,边区军政首长刘伯承、邓小平、杨秀峰等联名签发布告,要求各地保护汽车路。

6 月,晋冀鲁豫野战汽车大队在菏泽岳楼成立,大队长林炎,政委王家尧、副大队长鲁渔光。

1947 年

7 月,晋冀鲁豫边区利用接收的联合国救济总署的 40 余辆汽车,在临清西老官寨成立了“晋冀鲁豫救济分会汽车大队”,大队长裴味农、副大队长姚士哲。

8 月,晋冀鲁豫汽车大队一部分随刘邓大军南下,另一部分在鲁渔光的率领下自黄河南岸转移到黄河北岸的老解放区,又由朝城的王绳庄进至莘县西的张屯和尧舜,进行体制调整。

9 月,奉晋冀鲁豫军区命令,汽车大队由军区运输处代管。运输处长武竞天委派周伦、周恩全等来莘县迎接大队。后大队移驻河北武安西关。

1948 年

1 月,晋冀鲁豫边区交通厅成立,厅长武竞天,副厅长张文昂。下设公路局,局长冯于九、副局长裴味农。

11 月,为支援淮海战役,晋冀鲁豫汽车大队从长治、武安到黄河北岸的白波、孙口运送军火,来往多经莘县。

1949 年

2 月,为迎接东北野战军南下,华北人民政府发布了《关于抢修平汉、平大、津浦三大公路干线的决定》,并要求把经由公路均修成甲级公路。其中的津浦线即由天津经德州、临清、莘县、朝城、濮阳至新乡。遵照命令,沿路各专、县组织群众突击抢修,月底以前便完成了任务。同时,南峰县交通局改称交通科,副科长唐书铭。

3 月,鲁西北各县掀起了迎军热潮,莘县、朝城皆设立了兵站,同时还在河店、十八里铺设立了分站。程子华军团分东西两路经临清南下,一路直达莘县,另一路经冠县至莘县,然后由莘县分赴孙口、李桥和濮阳。

4 月,观朝县交通局改称交通科,科长王鲁泉。

7 月,莘县成立搬运工会。

8 月,平原省成立,省会驻新乡。新乡至济南间的公路成为平原和山东两省间的干线公路,濮阳经莘县姬楼至聊城段为其中段,并设专职巡视员负责检查和养护公路。

10 月,观城县人民政府设立交通科,科长王鲁泉;南峰县称朝城县,交通科副科长唐书铭。

1950 年

年初,濮阳至聊城始有班车经朝城往返。

7 月,朝城县建汽车站,地址在朝城旧城东门外路北。

1951 年

8 月,濮阳专区在濮阳至聊城公路的濮阳至朝城段设立两个养护队,分别驻濮阳和姬楼,下分 4 个道班。

是年,以六级公路标准勘测设计了清丰高堡经观城至朝城公路,并于当年沿此线改建濮阳至朝城路段。

是年,莘县成立联运站,下设 18 个联运片。

1952 年

年初,莘县始建汽车站,地址在莘县旧城北街(今果品公司处)。时有木炭车 5 部,往返于聊城、临清、朝城、阳谷、冠县等地。

2 月,莘县始设交通科。

3 月,交通科建立党支部。

是年,取消了濮阳经姬楼至朝城公路的道班养护,濮阳经清丰至朝城公路升级为专业道班管养。

1953 年

是年,观城经莘县至禹城路被列为省道干线,称临(沂)濮(阳)路。

1956 年

1 月,莘县成立马车社。

3 月,驻朝城的观朝县撤销,随之亦取消了对濮阳至朝城公路的道班管养。

5 月,聊城地区公路段设莘县公路站,地址在莘县旧城北门里路东(今县委招待所西北角处)。

是年,观城至禹城路改称禹(城)观(城)公路。

1958 年

12 月,莘县建制撤销,莘县汽车站改称范县莘城汽车站。

是年,范县(新县城,驻樱桃园)到王观路建成,又将范县至禹城路列为干线,称禹范路。

1961 年

7 月,莘县设交通局;从范县分来汽车一部。

是年,莘县公路站招收养路工人 30 名,在禹范公路的碱场李、马庄、毛湾、朝城、王观,胶长公路的朝城、张寨建道班房,设养路道班。

是年,县公路站设专人负责交通监理业务。

1965 年

是年,莘县第一座钢筋混凝土公路桥在县城南关动工,12 月完成。

1966 年

是年,莘县公路站迁至今县委招待所服务楼处。

1968 年

4 月,成立交通系统革命委员会。

9 月,县交通局建立革命领导小组;县公路站建立革委会。

冬,禹范公路莘北境内段由老徒骇河西改至河东,路基宽 9 米。

1969 年

春,莘县公路站迁至禹范公路东(即今址)。在县城北建立沥青

加工厂,新购拖拉机 7 辆及料斗车、小油车等筑路工具,养路工人发展到近百名。

是年,莘县公路站承建了禹范公路莘县城至聊城县界的沥青路面,宽 6 米。

是年,胶长公路莘县境内段修建沥青表处路面,宽 6.5 米。

是年,朝城汽车站在今址征地 16.8 亩,建候车室、行李房、售票室、办公室、联运办、宿舍共 33 间,12 月新站房投入使用。

1970 年

2 月,交通局建立党的核心领导小组。

12 月,莘县汽车站迁至今址,客运线路增至 8 条,每天有过路班车 20 个车次。

是年,莘县公路站承建莘县城至范县张扶村段的沥青路面,宽 6 米。

1971 年

年初,交通局搬迁至现运输公司处。

是年,范(县)清(丰)路莘县境内段修建沥青路面,宽 6 米。

是年,交通监理业务由公路站交给交通局,办公地点仍在公路站,后搬至现运输公司院内。

1972 年

11 月,在原马车社、搬运社的基础上成立莘县运输公司,同时建立运输公司革委会。公司下设四队一车间,即汽车队(仅十来部旧汽车)、机动车队(几台 195 柴油机改装车)、马车队、搬运队和修理车间。

1973 年

是年,蒙馆路莘县境内段修建沥青路面,宽 6 米。

1974 年

8 月,交通局建立车辆管理站。

是年,公路普查,胶(南)长(治)路莘县境内段划归齐(河)南(乐)路。

1975 年

1 月,莘县公路站取消革委会,恢复站长制,交通局车辆管理站改称交通监理站。

6 月,交通局建立党总支。

1976 年

是年,交通局迁至原运输公司马车队处(即今址)。

是年,修建莘县至董杜庄沥青公路,宽 6 米。

是年,交通监理站随交通局搬迁至现交通局处办公。

1977 年

4 月,在新华路西则(现交警队家属院处)征地 6 亩,作为监理站新址,建办公室 6 间。

是年,县革委学习胶南县“母鸡下蛋”的经验,将运输公司修理车间分出去,称“莘县交通局汽车修理厂”。同时,运输公司在邹李园村北、禹范公路东购置土地 39.56 亩,建成运输公司修理厂。

1978 年

1 月,交通监理站归地区领导,工作人员统一着交通监理服

装。

6月,聊城地区汽车运输公司建汽第八车队,驻第二汽车队(驻聊城)。

7月,交通监理站迁至新址(新华路西侧)办公。交通局革委会撤销,恢复局长制。

1979年

2月,聊城地区汽车运输公司第八汽车队迁至莘县城东北(即今址),占地52亩,拥有营运货车40部,生活用车1部;运输公司革委会撤销,改经理制。

1980年

6月,朝城汽车站建立党支部。

是年,朝城汽车站被山东省交通厅评为文明单位。

是年,运输公司用旧车兑换机床一台,解决了车辆修理及零部件加工问题。

1981年

是年,朝城汽车站被省交通厅评为文明单位。

1982年

4月,运输公司改称山东省公路运输联合公司莘县支公司,归地区公司领导,同时建立公司党总支,下辖三个支部。

是年,第八汽车队新购客车8部。

是年,第八汽车队投资11.6万元,将院内及大门口至永莘路土道修筑为水泥路面。

1983 年

6 月,运输公司在公司东侧购地 6 亩余,建家属院一处。

是年,禹范路莘县城北境内段改建为双层沥青路面,宽 9 米。

是年,莘县公路站新购解放牌汽车 4 部,压路机 2 台,洒布车 1 部。

是年,朝葛路观城至古云段铺设沥青路面,宽 6 米。

1984 年

1 月,莘县运输公司被命名为全省安全生产先进单位。

8 月,公司驾驶员孙振东被评为山东省交通厅劳动模范。

9 月,孙振东被评为山东省劳动模范,获交通部勋章一枚。

11 月,公司复称莘县运输公司,隶属县交通局;同时,公司党总支撤销,建立党支部。

是年,运输公司购进立式磨缸机、镗缸机各一台。

是年,运输公司驾驶员李某、岳某、王某先后和平阴分水岭、肥城、聊城李堂等地行车肇事,致死人命,给公司造成极大损失。

1985 年

5 月,运输公司搬运队由于社会及内部管理问题,被迫关闭停产。

是年,莘县公路站建三层办公楼一栋,面积 1023 平方米。

1986 年

6 月,交通局办公楼建竣。

9 月,运输公司购进 10 吨“黄河”柴油车 10 部;同时,在省、地联运公司的支持下,创建了全省第一家县级“公路铁路联合运输公司”。

是年,毛冯路毛湾到妹冢段铺设沥青路面,宽6米。

是年,第八汽车队新购“东风”货车10部。

1987年

3月,交通监理站移交公安系统。

4月,建立公安交警大队。

6月,运输公司被明确为小型一(即正区级)企业。

是年,运输公司驾驶员王某、常某先后在聊城大张及寿光行车肇事,致死人命。

是年,第八汽车队新购解放“141”货车20部。

是年,金(滩镇)燕(店)路修建沥青路面,宽6米。

是年,公路普查,将禹范路莘县城北段划归永(安)莘(县)路,禹范路莘县城南段与莘(县)临(清)路合并划归临商路,冠(县)阳(谷)路划归蒙馆路,范(县)清(丰)路划归鹤(壁)台(前)路。

1988年

8月,运输公司实行公开招标承包责任制,原公司经理蒋学昌中标。

9月,运输公司扩建油库,购容积60立方米的油罐一个,“海狮”电动加油机两台,运输公司经理蒋学昌同县交通局局长康新奎赴北京购小轿车,被自称张延发(原空军司令员)之子、“北京大方实业总公司经理”的张某诈骗去资金19.1万元,此后蒋学昌和法律顾问处左文山同志冒着生命危险赶往北京,又从北京追张至石家庄,在石家庄工商银行保卫科的大力协助下,先追回张转往石市的10.3万元汇票。在石市监督张达20余天,最后在县运输公司有关同志的积极配合下,将张连同他所专用的“皇冠”牌豪华轿车一起带回了莘县,让其退回了全部诈骗款19.1万元,赔偿经济损失2.47万元。

10月,樱桃园汽车站建立,地址在樱桃园北街路西,占地面积8.7亩。

11月12日,公安交警大队在南关大桥南,临商公路东侧购地20亩,作为办公新址。

是年,运输公司完成货运周转量突破千万吨公里大关,年实现利润24.7万元,创历史最高水平。

是年,新建王奉到岩集沥青公路,宽5.5米。

是年,县交通局观城交通检查站获省交通系统文明单位称号。

是年,莘县公路站新建导热油设备一处,新购解放牌汽车1部、压路机1台。

是年,根据地区指示,公路站将县乡公路的修建养护和管理任务移交交通局。

是年,临商公路莘县至朝城段按二级公路标准改建,沥青路面宽9米。

1989年

2月,运输公司在省交通厅的支持下,购置四部“东风”140货车。

5月,运输公司被省交通厅命名为“经济效益先进企业”,经济效益在全省36个先进企业中列第六位。

6月,运输公司经理蒋学昌在省交通厅召开的工作会议上,代表单位做了经验介绍,受到高度评价。运输公司经理蒋学昌荣获聊城地区思想政治工作先进个人称号。公安交警大队搬至新址(即今址)。

8月,运输公司购进新型“解放”货车3部、“东风”140货车3部。

10月,县交通局观城检查站获省交通系统先进单位称号。

11月,运输公司在烟台市加入山东省货运联合会,公司经理

蒋学昌被选为理事会理事,运输公司在公司大门北侧新建 15 间标准较高的门市,既改善了公司办公条件,又改变了公司面貌。

12 月,运输公司被山东省人民政府命名为“省级先进企业”。

是年,运输公司驾驶员刘克俭荣获 89 年度山东省交通厅安全标兵称号。

是年,修建朝古路、三舍路沥青路面。

是年,交通局观城交通检查站获省交通系统先进单位称号。

1990 年

2 月,运输公司被省交通厅命名为“省厅级文明单位”。

6 月,运输公司被省交通厅命名为“山东省交通系统安全生产先进单位”,并发流动奖杯。

9 月,运输公司经理蒋学昌被批准为山东省企业家协会会员。

11 月,运输公司购进“解放”141 货车 10 部。

是年,运输公司驾驶员田昌举、张运江荣获 90 年度省交通厅安全标兵称号;田昌举、张运江、杜申业驾驶的山东 25/40006、山东 25/40037、山东 25/40256 号车被推荐为山东省红旗车。

是年,修建马集到节村沥青公路 8.6 公里和朝葛路朝城到邱楼段、远庙到观城段沥青路面 12.7 公里。

是年,交通局观城交通检查站获省交通系统先进单位称号。

1991 年

是年,朝葛路邱楼到远庙段铺设沥青路面,长 11.6 公里。

是年,交通局观城交通检查站获省交通系统先进单位称号。

是年,莘县汽车站建候车楼 1 栋。

1992 年

年初,由于城建规划,运输公司拆掉办公室、职工宿舍、门市共

时间房子。

4月,樱桃园汽车站建党支部。

6月,莘县公路站改称公路局。

9月,聊城地区汽车运输公司第八汽车队改称聊城地区汽车运输总公司第八公司。

11月,聊城地区汽车运输总公司第八公司对货车实行承包制,客车实行双控双管制。

是年,莘县公路局新建两层综合楼1栋,面积650平方米。

是年,莘县公路局将公司养护道班改为公路管理所。

是年,临商路朝城至张扶村段按二级公路标准改建,沥青路面宽9米;修建张鲁至冢北沥青公路、燕店至邹巷沥青公路。

是年,鲁政发(1992)47号文件批准设立朝城交通检查站。

1993年

3月,莘县运输公司实行承包经营责任制,精简机构,行政人员压缩到7人。

6月,樱桃园汽车站在范县南街租赁黄河河务局一个院作为南站。

12月,聊城地区汽车运输总公司第八公司对客车实行定线、定车承包制。

是年,临商公路莘县至临清段按二级公路标准改建,沥青路面宽9米;修建王奉至河北省金滩镇沥青公路6.4公里。

是年,交通局朝城检查站被省交通厅评为先进单位。

1994年

3月,挂职莘县的省交通厅下派干部王裕荣副厅长等10人抵莘。

4月,莘县交通局改称交通委员会;县委、县政府召开第一次

全县公路建设会议,省交通厅副厅长王裕荣在会上讲了话,地委副书记侯继唐出席了会议;省交通厅厅长朱正昌一行 8 人来莘县现场办公;县举办公路建设培训班;省、地报社、电台的负责同志一行 6 人来莘采访公路建设情况。

6 月,潍坊公路局向莘县捐赠压路机、拌合机各 1 台,价值 30 多万元;临沂交委捐赠“解放”自卸汽车 2 部,价值近 20 万元;临沂地区公路局捐赠公路建设资金 10 万元。

7 月,省公路局刘书记、谢书记、王局长等人来莘,重点查看了丈樱、樱观公路建设情况,研究了县城外环路、公路局宿舍等问题。

8 月,省公路局副局长王松根等一行 5 人来莘检查、指导县乡公路建设工作。

9 月,济宁市交通公路部门捐资 5 万元,淄博市交通公路部门捐资 8 万元,支援莘县公路建设;省交通厅厅长朱正昌、书记朱清吉带领 20 名同志来莘,参加“丈樱”、“樱观”公路通车剪彩活动;县交委职工宿舍楼落成使用。

是年,县交委建张鲁、燕店二处站所合一的乡镇汽车站。

是年,莘县交委被地区行署评为公路建设先进单位。

是年,毛冯路妹冢至冯家段铺设沥青路面,长 5.2 公里。

是年,莘县公路局新购沥青拌合机、摊铺机、稳定土拌合机、拖拉机各 1 部,化验室设备 1 套及公路测量仪器等。

是年,聊城地区汽车运输总公司第八公司新购客车 7 部,建 5 层家属楼 1 栋,3000 平方米。

1995 年

3 月,莘县举办公路建设培训班,各乡镇及公路局、交委的 120 名同志参加了培训,省交通干校梁桂涛、王丽美老师授课。

4 月,省交通学校于校长带领 19 名路桥专业应届毕业生来莘县帮助公路建设。省交通厅慰问团来莘慰问演出。聊城地区汽车

运输总公司第八公司投资 12 万元建汽车维修检测站;对营运货车实行抽本经营。

5 月,地区电视台来莘采访公路建设施工现场。

6 月,莘县公安交警大队在北环路北侧征地 16 亩,建 6 层办公楼 1 栋,2880 平方米。

7 月,省公路局副局长王松根一行 3 人抵莘,检查县乡公路建设工作;山东交通报社向莘县捐赠摄像、录像器材;烟台公路局向莘县公路局捐赠建设资金。

8 月,县委、政府、人大、政协等六大班子成员赴公路建设工地走访慰问了在莘县参加公路建设的 16 支施工队伍;聊城日报社副总编马军、大众日报社记者宋庆祥先后来莘采访公路建设情况;全区汽车维修行业现场会在莘县召开。

10 月,齐南路莘县境内段完成改建工程,路基宽 13 米,沥青路面宽 10 米。

11 月,全县县乡公路养护现场会在徐庄召开。

12 月,运输公司综合服务楼建成。该楼总投资 350 万元,建筑面积 4300 平方米,为全框架结构,由聊城地区设计院设计,县一建公司承建。聊城地区汽车运输总公司第八公司对客车实行抽本经营。

是年,新建张岩路 11.9 公里,古将路 11.6 公里,王古路 25.9 公里,张寨路 9 公里,陈大路 7 公里,郝马路 17.7 公里,节远路 12.6 公里,王毕路 14.3 公里,马南路 34.8 公里,宁王路 21.9 公里,舍王路 11.7 公里,马陵路 3 公里,邹五路燕店至五里坨段 27.6 公里,河王路河店王庄到燕店段 11.1 公里;按二级公路标准改建莘张路 11.5 公里。

是年,新建王庄集、古城二处站所合一的乡镇汽车站。

是年,县交委被地区行署评为公路建设年活动先进单位。

是年,被县委、政府定为公路建设年。

宋代已有交通规则

北宋太平兴国年间,皇帝下诏,令开封府及诸州于交通要冲设榜刻《仪制令》,令碑只有12个字:“贱避贵,少避长,轻避重,去避来。”这可以说是世界上最早的行路规则,也可以说是一种行路的道德规范。此事距今已经1000多年了。

一米的长度

从1983年10月12日起,开始用光速测量法代替橙色波长法表述“米”的长度。光速是个常量,即每秒299,792,458米。所以,1米就等于光在真空中299,792,458分之一秒所走过的路程。要测量这个时间,必须使用原子钟。一个铯原子钟每秒钟震动90多亿次。

省交通厅下派干部 在莘工作大事记

1994 年 3 月

8 日 莘县人民政府副县长万庆阳前往济南迎接交通厅来莘挂职的同志。

9 日 省交通厅 10 名挂职干部在副厅长尹振维、处长刘恒永、秦树军、莘县副县长万庆阳陪同下抵莘，聊城地委秘书长刘平代表地委前来欢迎。莘县几大班子负责人白志刚、孟宪海、赵润田、王朝会、曹存德在莘县宾馆迎接并介绍情况。

10 日 下派干部学习，听取朝城镇党委书记刘学明介绍情况。

12 日，聊城地委书记陈延明、副书记段义和、副专员宋继峰、安学森等一行 12 人前来慰问挂职干部。

11 日至 14 日 挂职干部在县委、县政府主要领导同志陪同下赴俎店、刘庄、董杜庄、单庙 4 乡和国棉厂、酒厂、巾被厂、植物油厂、十八里铺毛巾厂、徐庄火柴厂、朝城养鸽厂、武阳商城、皮鞋厂、舍利寺制刷厂、古城镇徐楼、樱桃园玻璃厂、柿子园制革厂调查研究。

15 日 挂职干部与县委书记白志刚、分管交通的副县长万庆阳一起研究工作。

16 日 挂职干部分头进点到位，朝城、城关两镇举行了隆重的欢迎仪式。

18 日至 19 日 挂职干部到聊城参加第一次下派工作会议，并参观了京九铁路、济聊高速公路、聊城客车厂、化肥厂等单位。

21日 向王玉玺副省长和交通厅朱厅长汇报工作,请示莘县公路建设的意见。

25日 与地区交委、公路局负责同志一起研究莘县公路建设规划,通报省厅意见。

26日 与县委书记白志刚、县长孟宪海、副县长万庆阳以及地区交委、公路局的同志一起研究莘县的公路建设规划。

1994年4月

1日至2日 挂职县委副书记的范正金与挂职副县长的吴绍煜随同县里的其他领导同志赴河南省林州市参观学习。

4日至5日 王玉玺副省长率省府办公厅、财政厅、工商行、农行、鲁银集团等部门的负责同志来莘考察研究工作,地委书记陈延明、专员王曙光、副书记张敬涛及有关同志陪同。

8日 吴绍煜带领县外贸公司经理徐胜军一行4人赴新疆喀什地区喀什市、巴楚县、莎车县等地洽谈经贸协作事宜,为县棉厂解决协作棉1500吨,并决定在该地区建200个冬暖式蔬菜大棚。此行历时20天,于28日返回。

9日 王裕荣副厅长在济南召集计财处、公路局与聊城地区交委的同志一起研究济聊高速公路与莘县的公路建设,朱厅长参加并提出重要意见。

12日 县委、县政府召开第一次全县公路建设会议,地委副书记侯继唐等同志出席,王裕荣同志在会上围绕解放思想、拓宽思路、启动内部活力、大力发展交通事业等问题讲了重要意见。

17日 举办公路建设培训班,县交通局、公路局及各乡镇共80多人参加,挂职干部张西斌主讲。

19日 李春亭副省长来聊召开改革开放试点县“三方结对”现场办公会,省交通厅朱厅长、王裕荣副厅长及计财处、人事处、法规处、公路局的负责同志参加。

20日 省交通厅朱厅长、李毅处长、牟京河副处长、宋文祥副局长一行8人来莘现场办公,烟台市芝罘区一行3人陪同。

21日 省体改委杨处长来莘指导“三方结对”工作。

24日 王裕荣同志召集县交通局、公路局、汽运公司、地区汽运八公司、汽车站的8位负责人研究工作,万庆阳副县长参加。

26日 省、地报社、电视台一行6人来莘采访公路建设工作。

27日至28日 菏泽地区公路局黄局长一行8人、德州地区公路局一行6人抵莘,聊城地区公路局郭局长等陪同。

1994年5月

1日 省交通厅副厅长赵为武、科长仓相山来莘,地区交委王书记陪同。

7日 范正金、孙永臣、张西斌开始对全县交通、公路基层单位进行工作调查,此项活动历时两个月。

11日 省委组织部副部长王光先和省交通战备办公室秦、孙二位主任来莘看望挂职干部。

14日 王裕荣同志带领县委、县政府及有关部门、乡镇负责人30余人赴淄川、诸城、烟台等地参观考察。此行历时一周,20日返回。

19日 在烟台市芝罘区初家镇初岚村举行“三方结对”协议签字仪式。省交通厅厅长朱正昌、副厅长龚学智、王裕荣、烟台市委书记杜世成、市长杜昌祚、芝罘区张书记、张区长及六大班子成员、莘县县委书记白志刚、县长孟宪海、县委副书记赵润田、挂职县委副书记范正金参加。

20日 聊城地区下派干部办公室孙主任来莘座谈工作。

25日 挂职副县长吴绍煜带领县针织厂石厂长一行6人赴临沂针织厂考察,并洽谈合作等有关事宜,27日返回。

1994年6月

3日 潍坊市公路局戚科长一行6人送来压路机、拌合机各1台,价值30余万元。地区公路局郭局长、吴副局长前来参加捐赠仪式。

6日至8日 省交通厅厅长朱正昌、副厅长尹振维带领厅机关处室单位许钦修、李毅、刘恒永、王栋、赵学勤、王法臣、孙德琪、曲启文、程发栋、辛凯旋、牟京河、孙云早、张道广、吕洲泉、王学成、陈之栋、韩景洪、杜宝山、李洪修、亓传代、张德泉等31名同志来莘现场办公,支援麦收。聊城地委、行署及交委、公路局、客车厂、汽运公司的负责同志20余人陪同。省体改委张科长也参加了这一活动。

10日 临沂地区交委主任、副主任朱兆彬、王恩德、谷兰华一行8人送来解放牌4吨自卸汽车两台,价值近20万元。聊城地区交委负责同志郭、蔡二位主任参加了交接仪式。

14日 省委组织部李建军、陈祖君处长由地委组织部副部长刘继恩陪同来莘。

16日至18日 下派干部王建忠、杨建勇带领城关镇11人赴临沭县考察养猪业,引进大棚养猪技术。

20日 挂职副县长吴绍煜带领莘县肉联厂一行6人在省交通厅研究建立副食品供应基地事宜,当场落实资金35万元。

21日至23日 王裕荣带领范正金、王晓军、李洪修、崔建民赴京联系丈樱公路支持资金事宜。

1994年7月

4日至10日 吴绍煜带领县扶贫办一行4人去临沂地区考察,学习扶贫工作经验。

5日至7日 范正金、李洪修、王亚军再次赴京联系丈樱公路

资金事宜。

15日至20日 吴绍煜带领县外贸一行4人赴青岛,与省国际海运公司洽谈组建山东省国际海运公司聊城地区分公司问题,并达成协议。

17日 在朝城镇举行武阳商城至常熟客运班车首发式,地区交委李主任、地区汽运公司赵经理等参加,县委副书记赵润田、副县长万庆阳及挂职干部范正金、孟广琳、王礼等出席。

26日至27日 省公路局刘书记、谢书记、王局长等一行9人来莘察看丈樱、樱观公路建设情况,研究县城外环路和公路局宿舍等问题,并看望了下派干部。地区交委郭主任等4人陪同。

28日 地区下派干部办公室孙主任带记者来莘采访。

1994年8月

9日 县委书记白志刚、县长孟宪海、挂职副书记范正金、副县长万庆阳、人大主任王朝会、政协主席曹存德、武装部政委楚新贞一行12人赴丈樱、樱观公路和东外环大桥工地慰问建设职工。

10日 五莲县李县长、葛县长、交通局袁局长等一行6人、德州市交通局高局长一行3人来莘介绍发展二、三产业的经验。

11日 省委组织部下派平原县的王开勋处长一行6人与平原县委蓝书记一起来莘看望下派干部。省交通厅人事处秦处长、杨科长、厅工业集团总公司徐长青书记一行7人来莘看望下派干部。

12日 省政府办公厅任处长一行4人来莘看望下派干部。

12日至13日 省委宣传部长董凤基来莘视察工作并看望下派干部。

13日至14日 省交通厅处长赵建修、虞琮和罗楚良等同志率下派干部家属、子女一行21人来莘慰问。

15日至18日 省公路局副局长王松根和郭瑞栋、左志武、高雪池等一行5人来莘检查指导县、乡公路建设工作。地区公路局梁

局长一行 6 人陪同。

19 日 在聊城举行山东省国际海运公司聊城分公司挂牌仪式,莘县县长孟宪海、挂职副书记范正金、副县长路安良、挂职副县长吴绍煜参加。

1994 年 9 月

8 日 济宁市交通局朱局长、公路局王局长、梁山县康县长一行 10 人来莘,济宁市交通、公路部门捐资 5 万元支援莘县公路建设。地区交委郭主任、王书记一行 4 人陪同。

8 日至 10 日 吴绍煜带领县外贸一行 4 人赴威海参加“中韩威海金秋经贸洽谈会”。

14 日至 15 日 淄博市交通局、公路局张可君、李广忠局长一行 6 人来莘,捐资 8 万元支援莘县公路建设。地区交委郭主任陪同。

15 日 省交通医院薛院长来莘联系工作。淄博市淄川区交通局谭局长、李局长来莘指导武阳商城等市场的培育、开发工作。省公路局马德元、孙春河科长来莘。

25 日 省人大副主任马仲才由地委书记陈延明陪同来莘视察工作并看望下派干部。

27 日 潍坊市公路局谭局长、诸城市刘市长来莘研究友好市县协作事宜。

28 日 省交通厅机关向莘县中心希望小学捐款 210449.50 元的仪式在东街小学举行,省交通厅厅长朱正昌、书记朱清吉带领刘恒永、李毅、刘瑞芬、赵建修、吕振忠、赵学勤、晋兰欣、王晓军、刘元柱、曲启文、李克元、胡斌、朱赐君、张祥春等 20 名同志参加。

同日,丈樱、樱观公路通车剪彩仪式在丈樱公路起点处举行,行署专员王曙光、地区政协工委主任闫廷琛、省交通厅厅长朱正昌、书记朱清吉、全国劳模曾广福、省体改委刘主任、杨处长、团省

委张书记、高科长、省交通战备办孙主任、济南军区王助理、地直有关部门代表和县几大班子负责人参加。

29日 济宁市政府接待处陆主任、市交通局王局长、曲阜市交通局袁局长来莘联系工作。

1994年10月

10日 省体改委主任刘长锁、省交通厅副厅长王裕荣、烟台市芝罘区区长张幸福为莘烟食品有限公司开业剪彩。

11日至12日 挂职县委副书记范正金率马西办事处主任周合春、魏庄乡党委书记樊怀民、畜牧公司单经理赴潍坊、昌邑联系工作,引进绒山羊种羊45头。

17日至21日 王裕荣带人第三次赴京办理丈樱公路支持资金事宜。其间于18日与孟宪海县长一起向王玉玺副省长和北京军区司令员李来柱汇报工作。

1994年11月

5日至6日 挂职干部王建忠、杨建勇率城关镇负责同志考察济宁种猪场,引进种猪22头。

6日 省公路局王云良局长来莘察看丈樱公路。

8日 吴绍煜与外贸公司经理徐胜军赴新疆。其间,陪同代书记王乐泉视察了由莘县帮助巴楚县建立的冬暖式蔬菜大棚基地,并在喀什地区纪委书记李广宇陪同下考察了巴楚、麦盖提、叶城的工农业生产情况,代表莘县人民政府同三县签订了共同投资建立棉纺织厂、土地开发等6个经济协作意向书。此行历时29天,12月6日返回。

11日 范正金与莘县的领导同志一起去省委、省经委联系十大技改项目。

24日 省公路局宋局长、王松根副局长率20人来莘检查指

导公路建设。

1994年12月

4日 省交通厅副厅长张秀山来莘看望下派干部,地区交委郭、史、蔡三主任陪同。

11日至14日 省公路局郭瑞栋、岳建新、李卫国、张瑞华来莘检查验收公路养护工作,范正金、张西斌参加活动。

19日 孙永臣和县汽运公司经理蒋学昌赴上海联系桑塔纳轿车维修基地事宜,28日返回。

29日至31日 范正金与副县长万庆阳、交委主任尹学明、书记白俊岭等赴淄博、潍坊、临沂、济宁等地答谢交通公路部门。

1995年1月

4日 王玉玺副省长率队来莘检查工作,看望下派干部。

9日 济南市交通局刘局长、公路局姜局长来莘联系工作并看望省交通厅下派干部。

10日 省交通厅运管局王洪毓局长等来莘检查春运工作,并看望下派干部。

11日 省交通厅生活服务站孙登悦、刘江太、刘万田主任等来莘看望下派干部。

12日 潍坊市交委闫主任和聊城地区联运公司吴经理先后来莘看望下派干部。同日,聊城地区公路局郭局长、路书记来莘现场办公,研究九五年的公路建设工作。

12日至14日 省厅下派干部看望全国劳动模范曾广福,走访县人大、政协征求对公路建设的意见,并到城关镇、朝城镇、交委、建委、公路局、汽运公司、汽车站、地区汽运八公司等单位慰问。

1995年2月

18日 吴绍煜带外贸公司经理徐胜军赴新疆,协调各方面关系,建立驻新疆边贸公司和驻乌鲁木齐办事处;考察喀什市和英吉沙县,就经济发展合作问题达成有关意向;以边贸形式组织购买棉花2000吨。此行历时12天,3月1日返回。

23日 地区交委郭主任、王书记、地区公路局路书记等来莘检查公路施工情况。

27日 召开全县交通工作会议。

1995年3月

2日至4日 举办公路建设培训班,120人参加学习,省交通干校梁桂涛、王丽美授课。

8日 莘县国棉厂棉花调运车受阻,经王裕荣副厅长与齐河县联系,得以圆满解决。

22日 王裕荣副厅长召开全体下派干部会议。会议决定,为配合全县“公路建设年”活动,挂职人员实行工作重点转移,分三组参与全县的公路建设。王裕荣同志要求大家再接再厉,善始善终地做好工作,不给当地人民甩包袱,不给下批挂职的同志留尾巴。

31日 省交通厅机关决定采取个人自愿的方式捐助莘县23名失学儿童重返校园。

1995年4月

7日 地区交委蔡主任、王工程师来莘检查县乡公路施工情况,范正金、白俊岭、孙永臣陪同。

12日 在地区汽运八公司举行“莘县交委汽车维修检测站开业典礼”,地区交委李主任、汽运公司赵经理、挂职县委副书记范正金和孙永臣参加。同日,省公路局王景瑞科长来莘察看县乡公路,

孙春河主任来莘察看治理“三乱”情况。

13日 王裕荣副厅长参加莘县县委书记扩大会,就施工进度、质量和工程管理提出了建议与要求。同日,省交通厅赵建修处长等一行4人来莘看望下派干部,地区交委李主任陪同。

14日 省交通学校于校长和张、郭二位老师带19名路桥专业应届毕业生来莘实习,帮助公路建设,时间两个半月。

18日 省交通厅老干部苏克强、杨日新来莘看望下派干部。

20日 王玉玺副省长来莘检查工作,看望下派干部,省交通厅段副厅长、李毅处长、省公路局王松根副局长陪同。

23日 省交通厅虞琮处长带省厅慰问团来莘慰问演出。

25日 挂职干部温洪恩带莘县氧气厂有关人员赴德州交通机械厂接受技术培训,往返历时12天。

1995年5月

1日 吴绍煜同县委副书记、副县长张其增一起赴新疆,考察大棚菜和榨油厂在新疆发展情况,协调各方面关系;考察莘县在叶城所办棉纺厂发展情况,与叶城县委、县政府确定新的投资项目。此行历时24天,24日返回。

4日至5日 地区交委蔡主任来莘检查县乡公路施工情况,范正金陪同。

11日 省委副书记李文全在地委书记陈延明陪同下,来莘视察工作,并看望下派干部。

12日 聊城电视台来莘采访公路建设。

30日 全区公路建设现场会在莘县召开。

31日 省交通厅副厅长裴学智带领张国森、张道广、李子贵、王毓洪、赵守华、宋乐旭、徐晓红、朱恩琳等同志来莘调查研究,指导下派工作。地区交委郭、史二位主任陪同。

1995 年 6 月

8 日至 9 日 省公路局李洪修、左志武来莘检查公路建设现场。与此同时,吴绍煜同县外贸公司副经理梁学文一起到省航运局汇报聊城海运公司组建以来的工作情况,并为该公司申请到贷款 50 万元。

19 日 济青高速公路管理局刘局长、济宁市交通局侯局长来莘看望挂职干部。

21 日 王裕荣到联系村城关镇谢庄调查研究。同日,菏泽地区公路局党局长来莘。

22 日 全体下派干部参加聊城地区县乡公路建设调度会。

29 日 范正金、万庆阳、孙永臣、白俊岭受县委、县政府委托前往烟台为 20 名交通学校师生送行。

1995 年 7 月

5 日 省委组织部经宣处韩成峰处长在地委副书记段义和陪同下,来莘考察下派干部,并个人出资 300 元资助一名家境贫寒的小学生完成学业。

6 日 省公路局副局长王松根来莘检查县乡公路建设。

7 日 省交通工业集团总公司副总经理姜其德、郭耀兹、张道广来莘看望下派干部。同日,省公路局孙德祺局长、谢林山书记来莘。

12 日 山东交通报社副社长刁际文与韩景洪、刘洪喜一起来莘。次日在莘县宾馆举行了山东交通报社向莘县人民政府捐赠摄像、录像器材及烟台市公路局向莘县公路局捐赠建设资金仪式。聊城地区交委王书记参加。

19 日 交通厅人事处晋兰欣处长和姜树奎科长来莘考察下派干部。

23日 王裕荣赴诸城参加省政府召开的改革开放试点工作“四方结对”工作会议。

31日 王裕荣召集10名下派干部进行总结评比。

1995年8月

2日 王裕荣召开公路建设调度会,就施工管理、质量管理、道路养护等工作讲了意见。同日,临清市钟市长来莘参观走访。

5日 县六大班子领导成员到公路建设工地走访慰问在莘县参加公路建设的16支施工队伍。

10日 聊城日报社副总编马军、大众日报社宋庆祥来莘采访公路建设与下派干部工作情况。

11日 阳谷县王县长来莘参观走访。

15日 全区汽车维修行业现场会在莘县召开。

16日 海阳县委副书记李克英来莘联系建立友好县关系事宜。

17日 枣庄市交通局刘局长、公路局张局长、薛城区吴区长来莘看望下派干部,地区交委郭主任、王书记陪同。

24日 王裕荣带领赵润田、徐传光、范正金赴省政府,向韩寓群副省长汇报“6000吨脂肪酸”、“超细旦丙纶长丝”、“阴图胶印PS版”、“1000吨衣康酸”等技改项目的考察论证和申报争取情况。

25日 王裕荣率下派干部赴聊参观“孔繁森纪念馆”。

26日 下派干部总结工作。

27日 王裕荣、范正金、吴绍煜、孟广琳看望曾广福同志,继而去朝城镇话别,朝城镇赠送“功高如山,情深似海”锦旗一面。同日,王裕荣召开县直5个交通部门负责人座谈会,地区交委郭秀华、王世兴、蔡同民出席。

同日,菏泽市杨市长、交通局张局长来莘帮助论证炼油厂等化

工项目。

28日 王裕荣带领范正金、吴绍煜等下派干部到人大、政协、城关镇、城建委、广播局、汽运公司走访，万庆阳、张明山陪同，城关镇赠“脚踏致富路，情系铺路人”锦旗一面。

同日，地区汽运公司赵经理、冠县刘县长、冠县交委刘主任来莘联系工作。

同日，受省委组织部韩成峰处长委托，范正金、王建中、王礼、杨建勇到小学生姜文娟家中，送去韩处长捐赠的300元助学金和“一加一”活动结对卡。

29日 地区行署副专员白志刚来莘向下派干部道别。同日，王裕荣带领赵润田、万庆阳、范正金、吴绍煜赴聊，邀请来聊检查工作的韩寓群副省长、龚学智副厅长到莘县指导工作。

30日 莘县在剧院召开千人大会，为省交通厅下派干部送行。县委书记孟宪海、全国劳模曾广福、朝城镇党委书记刘学明、县交委主任尹学明致感谢词，王裕荣致答谢词。曾广福向下派干部赠“挥汗铺就幸福路，甘做人民好公仆”锦旗，县委、县政府赠送了“为民献赤诚，民心铸丰碑”匾牌。

31日 早七点，莘县2万多名干部群众，列队数华里，载歌载舞为下派干部送行。县几大班子主要领导同志送下派干部到聊城参加地区的欢送活动后，次日又专程送到济南。地委、行署赠送省交通厅的匾牌上书写着：“心系聊城，业绩永存”。

1995年10月

31日上午 省交通厅第二批下派莘县挂职干部10人抵莘，受到地、县领导和人民群众的热烈欢迎。下午，县里领导同志介绍情况，并公布了下派干部的下派单位和挂任职务。

1995 年 11 月

1 日 挂职干部拜访县委、政府、人大、政协、武装部等部门，走访公路局、交委，并进行座谈。

2 日至 4 日 挂职干部考察 4 个乡镇、5 个县属企业、4 个乡镇企业、1 个村办企业，并看望了全国农业劳动模范曾广福。

5 日 挂职干部赴聊参观孔繁森同志纪念馆。

6 日 王松根、路康带领挂职干部给因烧伤急需治疗的牛利朋送去 1000 元捐款。

9 日 挂职干部去聊城拜会地区交通系统各单位领导同志，并参观济聊公路施工现场。

16 至 17 日 王裕荣带部分局、处领导干部来莘县看望下派干部。

23 日 省公路局副局长谢林山、省政法委副书记法进衍等来莘看望挂职干部。

1995 年 12 月

1 日 全体下派干部拜访曾广福同志。

2 日至 3 日 省公路局杨永顺科长率组来莘验收东环路徒骇河大桥。

6 日 地区公路局来莘研究蒙馆路改建问题。

7 日 下派干部决定集体参加希望工程“1+1”助学活动，每人捐款 400 元，资助一名失学儿童重返校园。

11 至 12 日 王松根、路康去省交通医院联系与莘县人民医院发展友好医院事宜。

13 日 济宁市公路局长王庆成率队来莘看望下派干部，支援莘县公路建设。

14 至 15 日 平阴县王县长、济南市公路局江存森局长、章丘

和历城县公路局长来莘看望下派干部,支援莘县公路建设。

18日 济宁市公路工程公司经理陈、杨等人来莘看望下派干部。

24日 路康赴新疆参加棉纺织厂开工剪彩仪式并代表县委、县政府慰问在新疆工作的莘县职工。

不合理的弯曲

从地图上看,津浦铁路如从泰安直下邹县,必经曲阜。但在当年定线的时候,有人怕洋人的火车会压坏孔子故乡的风水“圣脉”,便奏请慈禧太后特旨诏准,将铁路向西绕至兖州再南行邹县,致使曲阜多作了近80年的铁路空白县。直至修筑兖石铁路,才向东北绕行曲阜,填补了这个空白。

山东省交通厅下派莘县挂职干部名单

第一批

- 王裕荣 山东省交通厅副厅长，
挂任聊城地区行署副专员(重点抓莘县)。
- 范正金 省厅政策法规处副处长，
挂任聊城地区行署专员助理、莘县县委副书记、莘县
人民政府副县长。
- 吴绍煜 省航运管理局纪检书记，挂任聊城地区行署副秘书
长、莘县人民政府副县长。
- 孙永臣 省运输管理局汽车维修管理处副科长，挂任莘县交
通委员会副主任。
- 孟广琳 省厅机关工会主席，
挂任莘县朝城镇党委副书记。
- 王 礼 省厅政工处科员，
挂任莘县朝城镇党委副书记。
- 王建忠 省厅老干部处主任科员，
挂任莘县城关镇党委副书记。
- 杨建勇 省厅审计处科员，
挂任莘县城关镇党委副书记。
- 张西斌 省公路管理局监理科副科长，
挂任莘县公路局副局长。
- 温洪思 省航运管理局运输处副科长，挂任莘县城建委副主
任。

第二批

- 王松根 省公路管理局副局长,挂任聊城地区行署专员助理、莘县县委副书记、莘县人民政府副县长。
- 路 康 省厅审计处副处长,挂任聊城地区行署副秘书长、莘县人民政府副县长。
- 吴宗昌 省厅办公室主任科员,
挂任莘县计划委员会副主任。
- 杜 猛 省交通工业集团总公司配件处科长,挂任莘县经济委员会副主任。
- 张曰森 省运输管理局货运科副科长,挂任莘县经济委员会副主任。
- 郝学臣 省济青高速公路管理局路政处副主任科员,挂任莘县交通委员会副主任。
- 鲁 杰 省厅计财处科员,
挂任莘县交通委员会副主任。
- 王其峰 省厅科技处科员,
挂任莘县经济委员会副主任。
- 隋进浩 省交通开发投资公司科员,挂任莘县计划委员会副主任。
- 张 刚 省厅基本建设工程质量监督站技术员,挂任莘县公路局副局长。

来自“公路建设年”的报告

刘鹏海 江海洋

在莘县的西南端,有一块三棱石碑,石碑的三个面上,分别刻着“山东”、“河南”、“河北”的字样,这就是一脚踏三省的地方,也叫“三界首”。“鸡鸣闻三省”,形象地反映了莘县地理位置的偏僻。战争年代这里曾是冀鲁豫军区驻地,作为革命老区为抗日战争和解放战争的胜利做出过宝贵贡献。莘县还是张海迪同志成长的地方,也是孔繁森同志长期工作过的地方。中央和省对莘县的发展非常关心,1993年,确定莘县为全国重点扶贫县和全省欠发达地区改革开放试点县。1994年春,按照省委、省政府的部署,省交通厅委派王裕荣副厅长率十名同志包莘县,提供了宝贵的机遇,极大地启动了内部活力。1995年,县委、县政府带领全县人民,大张旗鼓地开展“公路建设年”活动,全县上下解放思想,更新观念,抓住机遇,齐心协力,公路建设取得了突破性发展。去年修建油路80公里,今年新修和改建油路310公里,两年合计近400公里,是93年底累计油路里程的1.45倍。其中今年修建里程相当于建国45年以来油路里程的总和。公路密度达到了每百平方公里42公里,全县形成了“三纵十横一环”的公路网络,760个自然村通上了油路,占自然村总数的66%,交通状况发生了历史性变化,干部群众为之一振,为促进全县经济社会事业的全面振兴奠定了重要的基础条件。

一、解放思想,实事求是,坚定大上公路的决心和信心

今年莘县公路建设任务之重,在一个欠发达县的历史上是前所未有的。县委、县政府为什么能下这么大的决心,主要是基于以下几点:

（一）公路交通滞后是制约莘县经济发展的主要因素

为摆脱贫困，全县干部群众曾经付出了不懈的努力，但近几年与发达地区的差距呈现越拉越大的趋势。在分析原因时，县委、县政府认为，制约莘县经济发展的因素固然很多，但交通落后是一个很重要的原因。境内无铁路、无水运，公路少而且等级低，通车能力差。93年全县公路密度为每百平方公里15.68公里，94年为19.98公里，远远低于全省和全区的平均水平。马颊河以西系黄河故道，路上的粉沙半尺多厚，令人望而却步，其它乡镇多为粘质土壤，一遇雨雪天气，道路几天内泥泞难行。交通落后不但直接限制了人、财、物的流动，也制约了人民思想观念的转变和商品经济的发展。在公路边缘的与不靠公路的相比，大棚黄瓜一般每市斤多卖0.2元至0.5元，鸡蛋每市斤差价一角左右。因不能及时运出，致使鲜菜烂掉、鸡蛋霉变的事例屡有发生。马西一些乡镇为买到急需的化肥，往往要每车多付20元运费，并设宴招待司机，司机们也不愿往沙土窝里跑。随着产业结构调整的不断加快，以及多种经营和二、三产业的发展，对交通建设提出了更高的要求。要促进全县经济持续快速发展，必须首先下大力解决交通滞后问题。而公路建设作为基础设施建设的重要内容，是一家一户、甚至一乡一村办不了的事情，理所当然地应该是政府行为。

（二）省交通厅包莘县，为加快莘县公路建设步伐带来了良好的机遇

按照“东西结合、共同发展”的决策，省委、省政府确定由省交通厅牵头包莘县，连包三年，并且不脱贫不撤点，不摘帽不脱钩，这对莘县确实是千载难逢的大好机遇。

如何利用好机遇？在全县五大班子成员和各乡镇党政一把手以及县直部门负责人参加的公路建设动员大会上，王裕荣副厅长亲自做动员报告，他利用古今中外的大量事例阐述了“大路大富、小路小富、无路不富”的道理，进一步指出了莘县大上公路的重要

性,而且明确指出,在机遇面前不能一等二靠,必须自力更生、艰苦奋斗,靠过硬的工作抓住并利用好机遇。县委、县政府因势利导,在全县开展了大上公路的宣传动员,从而使干部群众在思想观念上,克服了修路靠国家的等靠思想,树立了自力更生、艰苦奋斗的精神;克服了畏难发愁情绪,树立了知难而进、顽强拼搏的精神;克服了只顾眼前利益的狭隘意识,树立了立足长远、开拓创业的思想观念。不少村的支部书记跑到县里找书记、找县长,有的还跑到济南找厅长,表示主动拆迁房屋,搞路基,要求铺路面。妹仲、张寨两个乡,董杜庄和舍利寺乡的两个管区和刘庄乡于楼等村庄,全部自筹资金在县里规划之外修了一些路。群众发动的如此广泛,认识如此统一,情绪如此高涨,这本身也是一种不可多得的机遇。

王厅长等10名挂职的同志,既重言传,更重身教,对待每一项工作都是全身心地投入,尽心竭力干好。以实际行动赢得了干部群众的信赖,进而强化了宣传发动的权威。在公路建设上,帮助制定了以“三纵十横一环”为主要内容的公路建设规划和实施方案,为莘县经济发展描绘了一幅振奋人心的蓝图。

(三)去年的修路实践鼓舞了士气,积累了经验

按照规划,去年先修的丈樱公路。该路北起大王寨丈八村,南至樱桃园,全长58公里,纵贯8个乡镇,21个村庄,连接6条跨省公路,是莘县的一条骨干路,当时机械缺乏,资金不足,并且是边设计、边拆迁、边备料、边施工,压力确实很大。但是县委、县政府知难而进,精心组织,广泛发动,沿途乡镇、村庄密切配合,7天内完成了1003间房屋的拆迁,县里没拿一分钱补助,没出现一起上访案件,没发生一起安全事故,其中一个300多户人家的毕屯村,拆迁房屋330间,有11户拆得片瓦不留,公路铺通后,村里自己请来剧团连唱5天大戏,表达庆贺之情。拆迁后25天,动土54万方,完成了路基和备土任务,工地上呈现出热火朝天、百里会战的壮观场面,到9月中旬完成了油面铺设任务。建设速度之快、技术要求之

严、工程质量之高都是莘县公路建设史上前所未有的。施工过程中,省交通厅厅长朱正昌同志亲临现场视察指导,竣工后又前来剪彩,并发表了鼓舞人心的讲话。群众情绪高涨,通车仪式象过节一样热闹。与此同时,还改建了 13.5 公里的樱观战备路(樱桃园至观城镇),秋收之后组织了全县公路建设会战,完成了 60 公里省道路基拓宽工程,修筑县乡路路基 231 公里。结合修路实践,总结宣传了以“自力更生、艰苦奋斗的创业志气,雷厉风行、真抓实干的工作作风,顾全大局、密切协作的高尚风格,严密组织、质量第一的创优意识”为内容的丈樱公路精神,在全县产生了很大的反响。

干部群众尝到了有公路的甜头,进一步鼓舞了士气,激发了大上公路的热情,同时县、乡、村各级公路建设组织管理队伍得到锻炼,为今年公路建设创造了良好的开端。

(四)具备了一定的经济承受能力

近年来,莘县农业全面丰收,多种经营有了全面发展,农民收入有了较大提高。94 年展开的村村通电、学校改貌、程控电话等几个较大的基础设施建设项目已经竣工和基本竣工,95 年可以集中财力,大搞公路建设。

县委、县政府充分考虑了大上公路的各种必要性和可能性,决定实行全民总动员,决战 95 年,打一场公路建设的人民战争,实现“三纵十横一环”的公路网络。

二、全面发动、精心组织,大打公路建设的人民战争

“三纵十横一环”的规划,较好地体现了省道和县乡道路的衔接,对带动村镇建设,促进经济发展都具有十分重要的意义。要完成“三纵十横一环”,今年需要新修县乡公路 231 公里,再加上境内省道 30 公里,这个任务对莘县这样一个欠发达县来说,无论从哪个方面讲,都是史无前例的宏大工程,也是事关全县经济全局和长远发展的百年大计。

任务重,力量弱,造价低,是今年公路建设的突出特点。新修的

14条县乡公路,分布在全县26个乡镇,莘县自己的专业技术力量和施工力量都非常弱,同时工程造价每平方米仅17元。修建同样标准的路,附近县市则要高出2元到6元。这给施工组织和质量监理工作带来了更多的困难。基于这些情况,县委、县政府采取了以下几种做法:

一是抓宣传,努力为公路施工创造好的环境。为了在全县形成大上公路的舆论环境,县委、县政府决定,把九五年作为“莘县公路建设年”,在年初的党代会、人代会和全县三级干部会议上,都把公路建设列入今年全局工作的重点内容。县电视台开办了“公路建设专题节目”,及时通报情况,表彰先进典型,交流经验,并播放了临沂人民艰苦奋斗修公路的电视专题片《壮哉,沂蒙路》,激起了较大反响,全县上下形成了人人关心公路建设,人人为公路建设献计献策、出钱出力的大好局面。为筹集资金,县级干部带头集资,正县级干部每人200元,副县级干部100元,全县上下人人贡献一份力量,如期完成了资金筹集计划。各个银行和财政投资公司都列出了专项贷款指标,集中资金保证公路建设需要。县直有关部门配套联动,宣传部门把公路建设做为宣传报道的重点,优先予以安排;电业部门科学调度,千方百计满足电力供应;政法部门及时处理各种纠纷,保证施工顺利进行。沿线各乡村逐步树立了无论是省道、县乡道,在我境内都是我的道的观念。清路障、筑路基、备土方、提供料场占地和修路用水都是无偿的。今年新修县乡公路涉及26个乡镇,经过150多个村庄,加上境内齐南路、蒙馆路路基拓宽工程,共拆迁房屋近万间,动用土方550万方,县里没拿一分钱补助。朝城镇包括省道拓宽工程,拆迁房屋近2000间,虽然没有任何补助,但群众毫无怨言,连几十根电线杆的迁移也是发动全镇农村电工义务劳动完成的。城关镇备土任务最大,达38万多方,而该镇紧靠县城,土源紧张,他们宁可花钱买土,也不耽误工期。该镇牛庄村的一户群众为按时完成备土任务,把自家刚垫好的宅基地挖掉,把土拉

到路上。在用水问题上,沿途乡镇、村都及时无偿地提供水源,特别是位于马西的岩集、王奉、大王寨、位庄等乡镇,尽管本身用水很困难,但群众宁肯晚浇一天麦子,也优先保证施工用水,表现了高度的责任感和自觉性。各乡镇也都本着方便施工的原则,无偿提供料场。有些村庄主动拉着青菜拉着肉慰问施工队,还有的群众主动到工地送开水,象当年支前一样对待施工队。今年在莘县修路的施工队共 14 个,既有省内的也有省外的,他们比较一致的反映是:莘县的施工环境是最好的。

二是抓监理,严把公路建设质量关。县交通委除留一名业务副主任处理日常事务外,领导班子其他成员全力以赴投入公路建设,和专业技术人员一起组成了 5 个质量监理组。这 5 个监理组分驻在各乡镇,他们的主要职责是对施工进行组织协调和质量监理,并实行分片包干责任制,吃住在工地,与施工队同作息,现场处理应急事情。针对今年公路建设线多面广的实际情况,采取了“环环把关,层层监理,专群结合,齐抓共管”这一有莘县特色的质量监理办法,收到了较好的效果。所谓环环把关,就是对每个施工环节都严格把关,每个环节事先都讲清技术要求。所谓层层监理,就是首先由施工队进行自检,沿途乡镇、村对每个环节进行检查验收,合格后由乡镇长签字,然后由质量监理组检查验收合格后签字,县指挥部设立的 4 人质量总监小组进行最后验收,验收合格组长签字后方准进行下道工序。否则,该返工的返工,该停工的停工,并发书面通知书。施工过程中,先后有十几处在灰土和油层施工中被责令返工,消除了一批质量隐患。所谓专群结合,就是专业技术监理和群众监督相结合,沿线乡镇技术员、村干部实行“旁站”,盯工地,盯现场,工程干到哪里就跟到哪里,把问题解决在萌芽状态。从沿途各村、各乡镇到各监理组、指挥部,形成了一套完整的质量监理保证体系。

特别应该说明的是,为了解决专业技术人员不足的矛盾,经过

省交通厅的挂职领导联系,从省交通学校聘请了 19 名应届毕业生和一位教师来莘县实习,帮助搞质量监理。这 20 名师生在莘县两个半月的时间,随 5 个质量监理组一起活动,吃住在一线,搞分析,搞检测,一丝不苟,尽职尽责,并提出了很多科学合理的建议,对保证工程质量,加快工程速度,做出了难能可贵的贡献。

在施工过程中,各乡镇乡镇长或分管公路建设的负责同志,也都把全部精力靠在公路上,主动靠上去,协调解决施工中出现的問題,出现了一批“路书记”、“路乡长”、“路主任”。

三是抓协调,千方百计加快施工进度。县委、县政府成立了以书记孟宪海、县长赵润田挂帅的指挥部,一名副县长和一名人大副主任靠在公路上。为了加强公路建设指挥部的力量,又从县委办公室、县政府办公室、宣传部和广播局抽调了四名业务骨干,参加指挥部的工作。公路建设指挥部坚持每天一调度制度,五个监理组每天晚上 8 点到 10 点半,向指挥部汇报各自责任段内的情况,值班人员做好记录。每天上午 8 点指挥部成员碰头,分析问题,制订对策,督促落实。半年多来,指挥部在施工的关键时刻先后 6 次召开了由乡镇长和施工队长参加的调度会和现场会,解决了一些关键性问题。

省交通厅王厅长和挂职的其他同志,在施工期间也把主要精力放在公路上,为莘县公路建设倾注了大量心血,做出了特殊贡献。在公路建设中,地区交委、公路局,在资金上、技术上给予了大力支持,并抽出专门人员帮助工作。没有他们的帮助和支持,就没有今天的公路建设成就,莘县人民永远不会忘记他们。

三、路通、财通、思路通,公路建设促进了经济和社会事业的发展

今年,公路建设已经胜利结束,“三纵十横一环”的公路网络已经形成,莘县的交通状况发生了历史性的变化,已经并将继续带动和促进经济和社会事业的发展。

（一）促进了农村经济发展

公路建成后,改善了人们的生产和生活条件,加快了人流、物流、信息流,促进了多种经营和乡镇企业发展,涌现出一批专业乡镇和专业村,沿路经济带已见雏形。董杜庄乡姜庄村群众以前就有饲养蛋鸡的习惯,丈樱公路修通前,群众只能把鸡蛋驮到附近集市上摆摊卖。丈樱公路修通后,由于交通便利,吸引了河南、安徽、广东、福建等地的客商,不仅解决了该村鸡蛋销售问题,周围的养鸡户也到这里销售。现在这个村出现了 26 位鸡蛋经济人,自费安装了 26 部程控电话,直接与外地客商联系。信息灵了,销售渠道更加畅通,目前,平均每天有十几辆大车停在村头,每天外销鸡蛋十几万斤,形成有一定辐射力的鸡蛋集散市场。拿有路与没路比,仅鸡蛋一项,该村鸡蛋市场增加收入 200 万元。大王寨乡几个村有种西瓜的习惯。公路修通后,种植面积扩大了几十倍,每市斤价格也多出 2 角钱。据初步统计,一年内,丈樱公路沿线村庄仅养鸡和瓜果蔬菜增加的收入就相当于丈樱公路的路面硬化投资。而且沿线集市迅速膨胀,个体工商户明显增多,多种经营规模日益扩大,其中今年仅冬暖式蔬菜大棚就增加 5000 多个。公路也对乡镇企业的发展起到了极大的促进作用。

（二）促进了村镇建设和水利基础设施建设

一些村镇借修路拆迁的机会,拓宽、取直了街道,改造了旧房,村镇面貌开始发生明显变化。同时,在今年的公路建设中,修建各类桥涵近 300 座,倒虹吸 460 多条,水利基础设施得到加强。

（三）密切了干群关系,鼓舞了士气

公路建设的影响远远超出了公路建设本身。特别是在修路实践中总结宣传的丈樱公路精神,已经在全县广为传颂,不仅对公路建设,而且对其它各项工作产生了越来越大的影响。直接受益的广大群众,他们看到党和政府全心全意办实事,对党和政府的向心力增强了,勤劳致富奔小康的劲头更足了。正如原聊城行署一位领导

所讲的“莘县的公路建设是一项伟大的历史性工程,是振兴莘县的基础,是农民奔小康的桥梁,是团结人民、凝聚人心的一面旗帜,其速度之快、质量之好是值得称赞的。它将使莘县发生历史性的变化,将在人民群众中树立永久性的丰碑!”。

香港、澳门之名缘起

古时香港、九龙均归东莞管辖。东莞产沉香,称“莞香”,质地优良,其中一种“女儿香”被誉为“海南珍奇”。此地所产沉香皆经今香港海湾运往各地,故有“香港”之名。

明初,珠江三角洲一带供船只停泊之处通称“澳”。嘉靖年间,一些外商重金求得镜濠(即今澳门)作船只停泊处。镜濠有南台北台二山相对,中间恰一道大门,故有“澳门”之称。

不辱使命 争创一流

——莘县公路建设指挥部办公室工作纪略

翟广华 江海洋

1995年,县委、县政府确定为“莘县公路建设年”,提前一年完成“三纵十横一环”公路网络建设任务。为配合“公路建设年”活动的开展,县委、县政府决定成立县公路建设指挥部,下设办公室,根据县委、县政府的意图,做具体地领导、组织、实施工作。办公室于1994年11月正式成立,地点设在县交通委。主要人员除县交通委主要负责同志外,1995年4月,还分别从县委办公室、县政府办公室、县委宣传部、县广播电视局各抽调一名同志组成。主任由交通委党委书记白俊岭同志担任。指挥部办公室作为县委、县政府的一线指挥系统,在常务指挥原挂职县委副书记范正金、原政府副县长万庆阳、人大副主任马自越、交通委主任尹学明等同志的带领下,扎实工作,为顺利完成今年公路建设任务发挥了举足轻重的作用。

今年莘县公路建设涉及27个乡镇,共分14个路段,面广量大,其突出特点是:时间紧、任务重、力量弱、基础差、造价低、质量标准要求高。基于这种情况,办公室的同志深感责任重大,他们以对县委、县政府及全县人民高度负责的态度,从第一天起,都力求把工作做细做透。公路建设百年大计,质量第一。办公室把抓工程质量当作头等大事,摆到突出位置,除抓好专业技术人员搞好质量监理外,还组织各乡镇、沿路村干部监理工程质量,实行群监群管,专群结合。质量总监负责全县各个路段施工的每一个环节的质量验收,整天跑在工地上,其他同志每人都有一把锥子、尺子,每下到

一地,做的第一件事就是检查施工是否达到标准,检查质量监理人员是否到岗,每发现不合格工段,不讲情面,盯着返工,直到合格为止。因为某些施工队力量弱,机械到位不足,影响了工程质量和进度,他们利用各种关系,调动一切可以调动的力量,八方求援,为施工队联系机械,有时为了一台机械按时到位,一天跑施工队几趟。有些施工队管理水平低,他们都及时靠上去,帮助出主意、查问题、研究制订施工方案。在施工后期,有三个路段完成任务比较困难,办公室的同志,不辱使命,深入到三个施工队,实施一线指挥,甚至担当起了施工队长的角色。为了给施工队创造一个良好的工作环境,他们深入基层调查研究,做深入细致的工作,及时协调施工队与乡镇、村和有关部门的关系,取得了乡镇党委、政府、村和有关部门的大力支持,保障了施工用水、用电和现场秩序安定。正象有的施工队说的,虽然我们在莘县修公路没有挣到多少钱,但莘县的施工环境是最好的,我们干的气顺。为了保障工程进度,强化对施工的调度,在施工期间,办公室的同志没过过一个星期天,没有节假日,坚持白天跑工地,每天晚上8:00—10:00时集体值班,听取各施工队的电话汇报,汇总情况,研究解决出现的一切问题,自始至终形成制度。他们绘制了施工进度图,在施工后期,绘制了倒排工期图,将每一个路段、每一个工序的日进度都标在图上,并根据施工力量、进度,及时调整施工任务,他们注意抓关键环节,及时为领导提供情况、当好参谋,在施工最关键的环节,先后组织召开了6次由乡镇长和施工队长参加的现场会,或调度会,较好地解决了16个关键性问题。为了及时通报情况、反馈信息、表彰先进典型、鞭策落后,办公室在县电视台开办了“公路建设采风”专题节目,编制了“公路建设快报”。共播放电视专题58次,印发公路建设快报13期。为了提高莘县的知名度,他们以公路建设为素材,先后在《大众日报》、《中国交通报》、《中国公路》杂志、《山东省交通报》、《聊城日报》等报刊上,发稿40余篇。办公室还较好地完成了省、

地、县公路工作会议材料的拟稿,成功的组织了地委、行署在莘县召开的公路建设现场会等工作。

指挥部办公室虽属临时机构,但这些同志却没有临时思想,他们脚踏实地、默默无闻地工作,取得了显著成绩。受到省交通厅挂职干部、地区交通委和县委、县政府领导的充分肯定和高度赞扬。王裕荣厅长在挂职期满,即将返济最后一次召开的施工队长座谈会上,对指挥部办公室工作给予了高度的评价。他说:县公路建设指挥部,作为县委、县政府的一线指挥系统,按照县委、县政府的意图,发挥了重要作用,及时通报情况,协调施工过程中出现的一切问题,组织强有力的质量监理,各位同志工作都很出色,可以说没有这些同志的一线指挥就不会有现在这个局面。

95年公路建设活动结出了硕果,一年新建、改建公路310公里,创下了山东省公路建设奇迹。

报刊文摘

搞好公路建设 振兴县乡公路

山东省莘县人民政府

莘县位于鲁西平原,聊城地区西南端,冀、鲁、豫三省交界处。全县辖二十八个乡镇,幅员面积一千三百八十七平方公里。

一九九四年以来,我县修建和改建油路三百八十公里,是建国四十五年来油路里程的一点四倍,全县形成了“三纵十横一环”的公路网络,七百六十个自然村通了油路,占自然村总数的百分之六十六。公路建设事业的发展,为全县经济的全面振兴奠定了基础。

一、解放思想,坚定搞好公路建设的决心

交通落后,是莘县贫困的主要因素之一。我县境内无铁路、无水运,公路少而且等级低,通车能力差。为了摆脱贫困,改善交通状况,我们在全县开展了大上公路的宣传动员,在县电视台开办了“公路建设专题节目”,及时通报情况,表彰先进典型,交流经验,并播放了临沂人民艰苦奋斗修公路的电视专题片《沂蒙之路》,在全县激起了较大反响。全县上下形成了人人关心公路建设,人人为公路建设献计献策,出钱出力的大好局面。县级干部带头集资,全县上下人人贡献一份力量,如期完成了资金筹集计划。金融、电业、政法等部门也给予了积极配合和支持。

为了修路,一些干部群众主动拆迁房屋,无私奉献,清路障、筑路基、备土方、提供料场占地等。一九九四年修建的文樱公路,全长五十八公里,是我县的一条骨干路,修建时,机械缺乏,资金不足。我们边设计、边拆迁、边备料、边施工,七天内顺利完成了一千零三

间房屋的拆迁任务。同时,我们还改建了十三点五公里的樱观战备路(樱桃园至观城镇),组织了全县公路建设大会战,完成了六十公里路基拓宽工程,修筑县乡路路基二百三十一公里。

今年新修的县乡公路涉及二十六个乡镇,经过一百五十多个村庄,共拆迁房屋九千多间,动用土方二百八十万方,县里没拿一分钱补助。

二、精心组织,严把公路建设质量关

在县乡公路建设中,我们坚持科学施工,质量第一。县交通委领导班子成员和专业技术人员一起组成了五个质量监理组,分驻在各乡镇,主要职责是对施工进行组织协调和质量监理,并实行分片包干责任制,吃住在工地与施工队同作息,现场处理应急事情。针对今年公路建设线多面广的实际情况,我们采取了“环环把关,层层监理,专群结合,齐抓共管”的质量监理办法,收到了较好的效果。环环把关,就是对每个施工环节都严格把关,每个环节事先都讲清技术要求。层层监理,就是先由施工队进行自查,沿途乡镇、村对每个环节进行检查验收,检查合格后由乡镇长签字,然后再由质量监理组检查验收合格后签字,最后由县指挥部设立的四人质量总监小组进行验收,验收合格组长签字后方准进行下道工序,否则,该返工的返工,该停工的停工,并发书面通知书。专群结合,就是专业技术监理和群众监督相结合,沿线乡镇技术员、村干部实行“旁站”,盯工地,盯现场,工程干到哪里就跟到哪里,把问题解决在萌芽状态。从沿途各村、各乡镇到各监理组、指挥部,形成了一套较为完整的质量监理保证体系。

三、公路通,百业兴,县乡经济蓬勃发展

县乡公路的发展,改善了人们的生产和生活条件,加快了客流、物流、信息流,促进多种经营和乡镇企业发展,涌现出一批专业乡镇和专业村。董杜庄乡姜庄村群众以前就有饲养蛋鸡的习惯,丈樱公路修通前,群众只能把鸡蛋驮到附近集市上摆摊卖。丈樱公路

修通后,由于交通便利,吸引了河南、安徽、广东、福建等地的客商,不仅解决了该村鸡蛋销售问题,周围的养鸡专业户也到这里销售。现在这个村已有二十六位鸡蛋经纪人,自费安装了二十六部程控电话,直接与外地客商联系,每天外销鸡蛋约达十几万斤。大王寨乡几个村有种西瓜的习惯,公路修通后,种植面积扩大了几十倍,每市斤价格也多出两角钱。据初步统计,一年内,丈樱公路沿线村庄仅养鸡和瓜果蔬菜增加的收入就相当于丈樱公路的路面硬化投资。公路修通后,对乡镇企业的促进作用也逐步显现出来。另外,一些村镇借修路拆迁的机会,拓宽、取直了街道,改造了旧房,村镇面貌焕然一新。

(原载 1995 年 10 月 25 日《山东交通报》)

发挥十大优势 实现新的跨越

中共莘县县委书记 孟宪海

目前莘县形成十大发展优势。一是交通优势。1994 年至 1995 年,全县新修公路 378 公里,“三纵十横一环”的县乡公路网络已经形成;县城距京九铁路石佛大货场不足 10 公里,距聊城火车站只有 35 公里。二是通讯优势。全县 28 个乡镇和 40% 的村庄开通了程控电话,县内 5000 门程控电话可直拨国内外。三是电力优势。已形成以 110 千伏线路为主干,以 3.5 千伏线路为骨架的供电网络,重点企业、重点用户用电保证率达 100%。四是水利资源优势。彭楼复灌工程已经国务院批准实施,年引黄河水 3 到 4 千立方,将从根本上解决人畜用水和工农业生产用水问题。五是土地资源优势。莘县总面积 1387 平方公里,地势平坦,土地肥沃。六是石油资源优势。中原油田采油三厂总部设在莘县,境内现有油气井 460 眼,年

产石油百万吨,天然气上亿立方。七是农副产品资源优势。莘县年产粮食 10 亿斤,油料 2 亿斤,棉花 20 多万担,蔬菜种植面积 20 万亩,冬暖式大棚 2 万个,年产蔬菜 8 亿斤,大牲畜存栏 35 万头,年产肉类 9500 万斤,禽蛋 1.5 亿斤;现有用材林 6 万亩,木材蓄积量 100 万方,经济林 20 万亩。八是劳动力资源优势。全县农村剩余劳动力 15.7 万人,可为二、三产业发展提供充足而廉价的劳动力。九是现有骨干企业和拳头产品优势。莘县已初步形成包括纺织、酿造、机械、化工、造纸、建材、农副产品加工等门类较齐全的工业生产体系。县酒厂 94 年荣获“中国名星企业”称号。县纺织(集团)总公司集纺、织、印、染、成衣于一体,一些产品打入国际市场。县特钢厂有 4 种产品填补省内空白。十是区位优势。莘县位于冀鲁豫三省交界处,是联结南北,衔接东西的重要区域,经济优势互补性强。

为充分发挥优势,推动莘县经济再上新台阶,我们从本县实际出发,确定了“提高农业,强化工业,大力发展第三产业”的经济发展总体思路。

一、以产业结构调整为重点,大办发展多种经营。为此,我们确定了“稳粮保棉,突破多种经营,强化乡镇企业”的指导思想。突出抓瓜菜、畜牧、林果、食用菌、水产五大产业,建设瓜菜、黄牛、水产、食用菌、林果、良种培育、养鸡七大基地,抓好六个龙头企业,形成十三条经济带。

二、以骨干企业和骨干项目为重点,进一步强化工业。工业发展总的要求是,突出“四个重点”,强化“四项措施”。四个重点,一是深化企业改革,二是扩大对外开放,三是大上项目,四是抓好重点企业。四项措施,一是拓宽融资渠道;二是改善发展环境,减轻企业负担;三是制定优惠政策;四是强化企业管理。

三、以“四通”为重点,大力加强基础设施建设。“四通”即通路、通电、通讯、通水。通讯主要是完善提高本地网建设,努力扩大装机容量。电力建设,进一步改造高底压线路,增加标准用电村数量。在

95 年完成“三纵十横一环”县乡公路建设规划的基础上,1996 年,全县基本实现村村通公路和省道拓宽。在水利建设上,以彭楼复灌工程的实施为契机,1996 年开展“水利建设年”活动,大搞水利基本建设。

四、以招商引资为重点,进一步扩大对外开放。我们将充分利用地理优势,抓住机遇,大开县门,招商引资,尽快形成全方位对外开放的格局。

五、以搞活流通为重点,积极发展第三产业。充分发挥商业、粮食、供销、物资、外贸系统集团优势,以建设大市场,搞活大流通,发展大商贸为目标,努力开拓市场,集中力量搞好流通设施建设,逐步形成大中小配套,综合与专业市场相结合,城乡一体化的流通网络。

(原载 1995 年 12 月 12 日《山东交通报》)

立足本县 大办交通 促进全县经济发展

莘县交通委员会主任 尹学明

莘县交通委员会党委书记 白俊岭

莘县交通委积极围绕发展全县经济这个中心,努力发挥自身优势,以公路建设为重点,大打公路建设的人民战争,使全县公路建设取得了历史性的突破。今年以来,新修县乡路 378 公里,是建国后 40 多年来的 1.5 倍,“三纵十横一环”的公路建设规划,提前一年半的时间变为现实,在莘县的大地上树起了历史性的丰碑。

93 年底,全县辖区内省级公路通车里程仅 115.6 公里,县乡公路 102 公里。特别是马西部分乡镇由于公路不通,极大地阻碍经

济的发展。

经济要发展,交通要先行。为尽快改变全县公路建设落后的局面,县交通委紧紧抓住省交通厅包莘县的机遇,制定了今后三年公路建设规划和以“三纵十横一环”为主要内容的县乡道路建设方案,为实现“村村通公路,家家奔小康”的目标,搭起了主框架。并确定95年为“莘县公路建设年”,确定新修公路231公里的建设规划。为保证公路建设的顺利进行,从省内外通过招标的形式,选定了14个施工队。在修建过程中,全县涉及26个乡镇,经过150多个村庄,共拆迁房屋9000多间,近300公里的路基处理完全由群众自己负担,并且仅用了25天,就完成了绝大部分工程。经过近两年的共同努力,全县已新建改建县乡公路378公里,使全县756个村通了柏油路,占全县自然村总数的66%。包括干线公路在内,境内公路通车里程共达624公里。其中干线115公里,县乡路509公里,每百平方公里公路密度已达33.5公里。其中,新修大中型桥梁4座,新建小型桥9座,涵洞289道。

公路建设的大发展,促进了全县经济的飞跃发展。全县工农业总产值已由去年的11.4亿元,今年将突破13亿元,农民人均纯收入将达到1000元。农民群众富裕了,也带动了交通事业的大发展。今年完成客运量18.04万人次,完成货物周转量2848.47万吨公里,客货汽车增加400多辆,拖拉机、三马车增加到1.1万辆。

(原载1995年12月12日《山东交通报》)

莘县大力发展道路交通

莘县讯 近几年,莘县县委、县政府把发展交通事业做为莘县经济腾飞的起点,在财政困难的情况下,多方筹集资金,大力发展交通事业。1989年人大常委会专门做出了“利用三年时间实

现县乡通沥青公路”的决定。三年共投资 500 余万元,修建县乡沥青公路 5 条 52.2 公里、桥涵 48 座,道虹吸 82 道;1992 年和 1993 年两年又投资 200 余万元,修通了张鲁回族镇——河北冢北 9 公里、王奉乡——河北金滩镇 6.3 公里两条省级断头路及一条 7.2 公里乡沥青公路。

去年县委制定了新的交通规划——建立一纵三横的沥青公路交通网络,彻底改变交通落后的面貌。一纵:北起丈八村,途经张鲁镇,南到樱桃园乡 50 公里。三横:东西从王庄集乡至舍利寺乡 11 公里、十八里甫乡至俎店乡 11 公里、王奉乡至聊城市大张乡 14 公里。全长 86 公里,计划三年完成。现正处在准备施工阶段。

(牛士珠)

(原载 1994 年 3 月 19 日《山东交通报》)

解放思想 更新观念 实现聊城公路建设的大发展

省交通厅副厅长 王裕荣

要想富,先修路,要快富,修高速,已成为人民群众的共识。现代化的经济需要现代化的交通,国民经济的现代化需要率先实现交通运输现代化。在交通综合运输体系中的铁路、公路、水运、航空和管道五种运输方式中,公路客运量占 85%,货运量占 76%。我省的公路货运量占 80%。目前,聊城地区没有铁路运输,只靠单一的公路运输,占的比重更大。公路运输具有覆盖面大、快捷灵活、门到门的特点,它的通达深度和广度以及所发挥的社会作用,是其他任何一种运输方式所无法代替的。

近几年来,省委、省政府对交通基础设施建设极为重视,五年

间省政府先后两次召开交通公路工作会议,出台了一系列倾斜政策。全省公路建设的规模之大,速度之快,质量之好,效益之高,是建国以来没有过的。最近几年,聊城地区随着国民经济迅速发展,全区交通事业尤其是公路建设取得了显著成绩。大修、改建、新建了一批干线公路和大型桥梁。综合好路率有了明显提高。今年,济聊一级汽车专用公路聊城段已全面开工,实现了乡乡通油路。莘县是个贫困区,是革命老区,曾为抗日战争和解放战争的胜利做出过巨大的贡献。今天,他们又象支前那样支援公路建设。今年,在修建丈樱公路建设中,仅七天时间就拆迁房屋 1003 间,有 11 户拆得片瓦不留,群众为修路情绪十分高涨。同时,随着丈樱公路的建起也崛起了以“自力更生、艰苦奋斗的创业志气,雷厉风行、顽强拼搏的工作作风,顾全大局、密切协作的高尚风格,精心组织、质量第一的创优意识”为内容的丈樱公路精神。

聊城地区公路建设之所以能取得今天这样大的成绩,是聊城地委、行署正确决策领导的结果,是全区人民无私奉献、大干快上的结果,是全区交通系统广大干部职工团结实干拼搏进取的结果,是全区许许多多“路市长”、“路县长”、“路乡长”、“路镇长”加强领导,亲自指挥的结果。

我省的公路建设虽然取得了长足的进步,但仍然不能适应当前经济发展的需求,公路滞后于经济发展的“瓶颈”状况还没有根本解决,仍然是制约经济发展的突出薄弱环节。如果公路建设仍局限于量的增加,不注意质量的提高,不下大力尽快建成一批高等级公路,尽快解决混合交通、提高行车速度和通过能力,则仍然不能从根本上改变目前省内公路运输滞后的状况,仍然发挥不出公路应有的经济和发展效益。据有关专家估计,本世纪最后几年和下世纪初,人类将面临一个世纪之交的发展高潮。我省作为国内沿海经济发展较快的省份之一,必将面临新的机遇和挑战。目前,和兄弟省市相比,我省仍存在公路里程少、密度底、技术等级低、通过能力

小、抗御自然灾害的能力差等问题。六月份全省公路建设工作会议提出,要实现由修建一般公路为主转向建设高速公路、汽车专用公路为主的战略转移,我省公路现代化目标采取分三步实施战略步骤。第一步到1997年,提前三年完成原定本世纪末的规划目标,公路总里程达到58800公里,其中:高速公路523公里,汽车专用公路1860公里,公路密度达到每百平方公里37.6公里。第二步到本世纪末,全省公路达到70000公里,其中高速公路1593公里,汽车专用公路2100公里,公路密度达到每百平方公里44.7公里。第三步到2010年公路通车里程达到90000公里,其中高速公路3000公里,汽车专用公路4500公里,公路密度达到每百平方公里60公里。目前,各市地都在积极贯彻省政府会议精神,加快公路建设。聊城地区公路建设工作会议提出的规划目标和政策措施都是积极可行的,希望聊城地区各级交通公路部门按照公路建设工作会议提出的指导思想和要求,抓住有利时机,增强紧迫感和责任心,采取有力措施,把全区公路建设工作会议精神贯彻好、落实好,使全区公路建设工作上一个新台阶,为全省交通发展作出新贡献。

希望聊城地区公路建设工作要进一步解放思想,更新观念。公路建设要大力发展,必须在思想上有个大的解放,观念上有个大的转变,用社会主义市场经济理论指导公路建设。要改变把公路单纯看作是社会公益事业的传统观念,要把公路作为一种商品资源来开发,变单纯建设为建设经营相结合,使公路设施由无偿使用变成有偿使用,公路建设由无偿投入,变有偿投入,形成滚动发展的良性循环,真正走出一条公路商品化的新路子。

要加强工作管理,确保工程质量。公路基础设施是造福子孙后代的大事,“百年大计,质量第一”是我们的宗旨。各级交通公路部门,一定要从工程管理入手,加强各个环节的宏观调控、指导和管理,对工程质量采取一票否决权制度,不合格的工程坚决推倒重来,并要实行全过程、全方位的工程监理。

要切实加强公路的养护与管理。“建养并重、以养为主”，这是我们公路建设的一贯指导思想方针，各级交通部门一定要克服重建轻养的思想，只建不养是人、财、物的极大浪费。聊城地区修建油路的历史比较早，超期服役的老油路比较多，怎样管好养好这些公路至关重要。尤其是聊城地区是我省与河南、河北的重要门户，绝对不能放弃不管，并要在当地政府和沿线广大人民群众投工投劳对公路养护予以大力支持的情况下，充分调动养路员工的积极性，把全区的公路养护再提高到一个新水平，树立起聊城人的公路形象。

路政管理工作是政府交通主管部门的一项重要任务，要坚持依法行政，依法管理，充分运用法律、经济的手段，改善和加强公路路政管理，严格公路两侧红线控制，杜绝新的违章建筑，在当地政府部门的大力支持下，治理好重要路线，重要乡镇“脏、乱、差”的现象，确保公路完好畅通。

要继续树立人民交通人民办的思想。公路建设不单是一个部门的事，而是全社会的事。公路现代化建设，必须由部门行为上升为政府行为，由行业行为转变为社会行为。要继续认真执行“公办民助、民办公助、民工建勤”等政策，充分发挥和调动各方面的积极性，动员广大人民群众积极投工、投劳修建养护公路，共同努力办好交通事业。

要紧紧依靠各级党政领导，加强同各部门的联系。在长期的交通工作中，我们深深体会到，要加快交通事业的发展，必须紧紧依靠各级党委、政府的领导，依靠各部门和广大人民群众的支持。过去是这样，今年交通生产建设的任务越来越重要，更应这样。交通公路部门要当好党委、政府的参谋，积极主动向党委、政府汇报请示工作，并密切同各部门加强联系，争取社会各界的支持和帮助。同时，也建议各级党委、政府要加强对交通工作的领导，政策上给予倾斜，在吸引外资、综合开发、综合补偿、外部环境协调等方面给

予支持,使聊城地区公路建设事业出现一个更大的飞跃。

(原载 1994 年 10 月《聊城日报》)

公 路 情

范正金

如今,到处流传着“要想富,先修路”、“公路通,百业兴”、“小路小富,大路大富,无路不富”的民谣。随着人类物质文明和精神文明的日益进化,人们对公路交通的认识愈来愈深刻。

也许是缘份,我从交通厅来到鲁西最贫困的边缘县——莘县挂职,分管交通工作,耳闻目睹了一幕幕有关公路的动人故事。

村干部三闯“县衙”

县委会议室,县里的领导同志正在研究工作,毕屯村的支书谢双功和村长未经有关人员许可,就愣头愣脑地闯了进来,把厚厚的一叠“血书”搁到会议桌上。领导们一看便知其来意,因为他们已是第三次闯“县衙”了,也终于为他们这种不达目的不罢休的举止所折服。

事情是这样的。1994年初,省委、省政府把莘县列为改革开放试点县,并明确由省交通厅帮包莘县,还于3月9日派出副厅长王裕荣一行10人来莘县挂职工作,这一下燃起了全县的“公路热”。王厅长一行不负重望,来后便去工厂、下农村、进农户,马不停蹄地搞起了调查研究。莘县的公路状况,尤其最贫困的马颊河以西的6个乡镇,公路的通车里程举步可度,乡间小道尘土飞扬,人行车奔,前后不能相及;南部的几个乡镇又属标准的红土地,一遇阴雨天气,道路便泥泞不堪,车开不进,物运不出。此情此景,令省厅的同志心

寒。于是，他们立即与县里的同志一起研究制定了改善交通落后局面的“三纵十横一环”的公路建设规划，并在上级交通主管部门的支持下，4月初确定修建一条全长58公里、纵贯莘县南北8乡镇，连接6条跨省出口的“文樱”路。说来也巧，一向被周边百姓誉为“冀、鲁、豫三省交易所”的毕屯村成了必经之地。考虑交通安全，按公路建设“近村不进村”的规定，交通部门拟在毕屯村东打一个弯道，避村而过，并测试了基点，划上了控制线。这可急坏了毕屯村的百姓，他们世代代补街盼路，苦于没有钱，自己想干无力干。这公路引来的大好事，恰似喜从天降，岂能白白放弃？于是，他们按照交通部门的规定标准，学着他们的样子，就在原有南北大街的基础上，自行划了一条穿村而过的公路线，并自发地挨门挨户“串联”，统一认识，70余家拆迁户纷纷向县里写“血书”，保证无偿拆迁，按时完成。而县乡两级政府考虑到毕屯村并不富裕，一下子拆掉330余间房屋，恐给群众带来过多的经济负担，迟迟下不了决心，这才引来村干部三闯“县衙”送血书那惊人的一幕。

片瓦不留村干部留

县乡两级政府被毕屯村民那真挚的态度所感动，同意“文樱”路按他们的方案穿村而过，但原定的施工计划与进度不变，即自4月12日起，一周内清除路上的障碍物，半月内按标准形成路基。这对于面临330余间房屋拆迁的毕屯村，无疑是一次严峻的考验。村民们的住所被拆除，偌大一堆家业哪里搁？不存片瓦的农户到哪里住？一连串的问题摆在眼前。“困难吓不倒英雄汉”。那些不吃“皇粮”的村干部们，家家腾空房、空铺，户户备足了柴米油盐，一天就把几十户拆迁户的问题安排得有条不紊。拆房的那天，我怀着忐忑不安的心情来到了毕屯村，做解释工作的词汇准备了一大堆，但进到村里，那热火朝天的拆房场面实出乎我的意料：人人满面笑容，家家“帮工”满院。我凑近一户正在拆除崭新瓦房的老汉面前询问

他的想法。主人陈涛生面带笑容地说,“这房子拆掉后我还有能力盖,可这路挪走了俺却没本事建,我们不是那只顾小家,不明大义的“死脑筋”。这不,为按时拆完这几十间房,我特意从河南、河北请来了二十几位亲戚朋友帮忙。”当来到 66 岁的老人谢玉山家时,我心里很不是滋味。这位老人孤身住着 3 间“干打垒”,家境显得很贫寒。他说,村里开始议论要拆房修路,我真想不通,自己还能活几天,仅有的 3 间土房再削去两间,家不成家,院不是院。可一连琢磨了几天,终于悟出个理来:自己这个院,守了一代又一代,还是不富裕。如果从这里修通一条大公路,有本事的可以走出去闯,无能耐的也可在路边卖个烟酒糖茶什么的,再说,以后也不用为阴天下雨走路犯愁了……。就这样,国家没拿一分钱补助,毕屯村仅用 5 天时间就完成了清障任务。

为进料父子反目

材料是公路的生命,不仅影响修路成本,而且直接关系着公路的使用寿命。百姓们经过这些年的体验,也领悟了其中的道理。他们把起质量关来,真是马西的乡镇——严极(岩集)了。

且不说工地上每进一种材料,他们都认真地称,仔细地量,反复地看。单说公路局的一位副局长,主管丈樱路的一段施工,他儿子做运输生意。一天儿子送到工地上两车石灰,施工员看着质量、价格都说得过去,就背着局长收下了。第二天局长知道后,二话没说跑到料场去验收,一看那石灰不比别人的好,就逼着儿子退了货,气得儿子直瞪眼。这局长还真能说出个子丑寅卯,“你是我的儿子,如果质量不比别人的好,这货我绝对不能收,不然我无法向职工交待。”

现在,丈樱公路早已汽笛常鸣,车水马龙,且创造了施工进度、建设质量与资金节约 3 个第一。在 3 个第一的背后,凝聚着修路职工的心血和沿途村民的汗水。正是这一幕幕动人的公路情歌,形成

了鼓舞人们斗志的“丈樱公路精神”：自力更生、艰苦奋斗的创业志气；雷厉风行、顽强拼搏的工作作风；顾全大局、密切协作的高尚风格；严密组织、质量第一的创优意识。这一精神，已经成为激励全县人民抓住机遇，加快发展的巨大动力。

（原载1995年4月26日《聊城日报》）

在孔繁森工作过的地方

——省交通厅驻莘县挂职干部工作纪实

李立光 杜学文 王贤成 夏振华

编者按

从去年的初春到今年的金秋，省交通厅驻莘县的10名挂职干部在莘县度过了难忘的一年半时间。在挂职工作期间，他们充分发挥层次高、观念新、决策力强的优势，帮助莘县人民进一步解放思想，更新观念，充分发挥交通部门的行业优势和视野宽、联系面广的优势，牵线搭桥，帮助莘县强化公路建设，并引进项目、设备、资金、拓展发展渠道。一条条笔直平坦的柏油路可以作证，正在上马的一个个项目可以作证，他们没有辜负省委、省政府领导同志的重托，没有辜负莘县90多万人民群众的厚望。

在孔繁森曾经工作过的莘县，省交通厅的10名下派干部，以他们知难而进、勇于开拓的工作作风。公而忘私、舍小家、顾大家的奉献精神，弘扬了孔繁森精神，他们那严于律己、清正廉洁的群体形象在莘县人民心中树起了一座丰碑。

1994年，阳春三月，省交通厅下派干部一行10人，带着省委的重托，在副厅长王裕荣的率领下，风尘仆仆地来到莘县。

“莘县就是我们的第二故乡，我们把根扎在这里，为这里的人民干几件实实在在的好事、实事。”副厅长王裕荣对全体队员，也是对自己提出了这样的要求。

为尽快摸清县情民情，征尘未洗，副厅长王裕荣就率领 10 位同志，同县委、县政府的领导同志一起深入基层，调查研究。他们从工厂到农村，从机关到学校，短短十几天的时间，行程数千里，跑遍了 28 个乡镇、40 个工厂、100 所学校、60 个市场、300 多个农村、600 多个农户，先后与 1000 多人进行了座谈。于是一个完整的概念和一个清晰的思路逐渐在他们脑海中形成：交通严重滞后，总长只有 115 公里的省路和 102 公里的县乡路，远远不能满足群众生产生活的需要，制约了人们思想观念的转变，限制了人、财、物的流动，影响了经济的发展。

修公路，迫在眉睫。在调查研究的基础上，工作队会同县委、县政府反复酝酿研究，并邀请省、地公路建设部门的领导、专家，一起制定了“统一规划，分级负责，先急后缓，分段实施”的公路建设指导思想 and “建设一条路，形成一条经济带”的发展思路，拟定了今后三年全县公路建设规划和以“三纵十横一环”为主要内容的县乡道路建设方案。

去年 4 月中旬，这个县公路建设的第一场硬仗打响了。主战场就是全长 58 公里，纵贯 8 个乡镇，联接冀、鲁、豫三省七条通道的丈（八）樱（桃园）路和 19 公里的樱观路。渴望已久的修路梦即将成为现实了，蕴藏在干部群众中的热情和力量如火山一样，立时爆发出来。他们踊跃集资，争出义务工，不惜牺牲个人利益，仅仅 7 天的时间就拆迁房屋 1003 间，25 天动土 54 万立方，没要国家一分补助。

为打好这一战役，在办公室那不眠的灯光陪伴下，王裕荣副厅长和同志们一起精心设计；在尘土飞扬、日烤油蒸的施工现场，有挂职县委书记、副县长范正金和他的伙伴们穿梭般的身影和一串

串深深的脚印。不到 5 个月的时间,横贯 8 乡镇全长 58 公里的丈樱路终于通车了。修路所形成的“自力更生、艰苦奋斗的创业精神,雷厉风行、真抓实干的工作作风,顾全大局、密切协作的高尚风格,严密组织、质量第一的创优意识”为主要内容的“丈樱精神”,进一步激发了莘县人民修筑公路的热情。

今年年初,莘县县委、县政府把 1995 年确定为“全县公路建设年”,决定打一场公路建设的人民战争,奋战一年,新修改建公路 290 公里,改变莘县交通滞后的现状。交通厅的同志以主人翁的身份,全身心地投入了这场硬仗之中。他们牺牲了休息时间,把办公地点全都搬到了施工现场。

为争取资金设备,他们四处奔走。动员全省交通部门领导支援莘县,潍坊、临沂、淄博、济宁等市地交通公路部门长途跋涉,向莘县赠送了急需的筑路机械和部分资金,菏泽、聊城公路部门千方百计调剂施工设备;东营、辛店沥清站在沥清价格上给予优惠,滕州和德州筑路机械厂加班加点赶制机械,优先供应莘县……副厅长王裕荣冒高温酷暑,两次进京争取资金。有一次为等一位领导签字,硬是在他门口站了两个多小时。

全县 14 条公路同时开工,16 支施工队伍,2000 多施工人员同时参战。为保证施工质量,他们一方面为莘县培训专门人才,同时从山东省交通学校聘请了 20 名师生参加质量监理。

一年半的时间,500 多个日日夜夜,交通厅挂职的同志究竟为莘县的公路建设耗费了多少心血,是难以用语言来描述的,然而,那一串串闪光的数字却告诉人们这样一个事实:仅一年半的时间,莘县便新修和改建公路 387 公里,全县 756 个自然村通了柏油路,占自然村总数的 66%,通车里程是建国以来 45 年间所修公路全部里程的 1.72 倍,是原有县乡路的 3.32 倍。动土 280 万方,无偿拆迁房屋 9000 余间,15 万平方米,新修桥涵 296 余间,倒虹吸 451 条……如今的莘县大地,“三纵十横一环”的公路网,如条条金桥连

接起社会主义市场经济的金光大道。

“凡是莘县的事都想问,凡是莘县的事都想管,凡是莘县的事都想办好。”省交通厅挂职干部确实把莘县当成了第二故乡。

去年9月21日,是城关镇东街小学全体师生永远难忘的一天。省交通厅厅长朱正昌、副厅长尹振维、王裕荣等领导同志带着由厅机关和所属企业干部职工捐献的21万元助学资金来到了莘县。这不仅是一笔可观的资金,而且是省交通厅数千名职工滚烫的心。

省厅领导发出帮助莘县建一所希望小学的号召后,机关举行了隆重的捐款仪式,厅领导带头捐款,王裕荣副厅长一次捐献400元,高级工程师、省侨联副主席谢天瑞捐款300元,优秀共产党员林勇把厅党组发的2000元奖金全部捐出。捐助希望小学之后,在挂职干部的倡议下,又开展了1+1助学活动。王裕荣副厅长再次拿出360元和一批学习用品同城关镇蔡庄村13岁的学生徐晓敏结对。工作队及厅机关干部共帮助25个失学儿童重返校园。

莘县棉纺行业有15万纱锭,由于棉源紧张,生产不能有序进行。挂职副县长吴绍煜,会同县外贸部门,不辞辛苦,四下新疆,不仅解决了棉源短缺的问题,还同阿克苏地区的8县市签订了合作开发协议,为解决莘县剩余劳动力和棉纺设备,找到了出路。

马西地区是革命老区,又是莘县的特贫区。为了给这里的百姓寻找致富门路,他们根据这里林场面积大,荒地多,饲草丰富的特点,从潍坊、昌邑良种场无偿引进了45只优质团绒种山羊。范正金及城关镇挂职副书记王建中等人星夜兼程,把这批种羊送到马西时,已是凌晨1点,当地干部群众感动的热泪盈眶,在城关镇挂职的王建中、杨建勇同志根据该镇离城近的特点,从外地引进了大棚养猪技术,发展养猪大棚800多间,生猪存栏2000多头,年纯收入60多万元。

为了振兴莘县的工业及乡镇企业,挂职干部没少动了脑筋。王

裕荣副厅长经过努力工作,促成了莘县、交通厅及烟台芝罘区的三结对工作,一批经济合作项目陆续展开。在朝城挂职的副书记孟广琳、王礼,联系兴建的莘县植物农药厂也形成了批量生产。在县交委挂职的孙永臣副局长,与上海汽车厂联系,在莘县建立了汽车检修中心,取得了多方面的效益。一年多来,他们先后引进项目488个。为了繁荣莘县市场经济,他们同外地交通运输部门开通了5路对开班车,同省国际海运公司联合在聊城组建了海运公司,为聊城和莘县打开了一条海上通道。

在莘县,提起交通厅挂职干部,很多人都能叫出他们的名字,说出他们的动人故事。

年近半百的王裕荣副厅长,一次为了帮助莘县一家企业同齐鲁石化公司结对,不顾难以忍受的腰疼病,让别人把他抬到车上,前去洽谈,随行人员感动得不知说什么好。来到莘县,县里按标准给他安排了较好一点的住房,他坚持要住普通房间,生活不搞特殊,不给老区人民增加负担。他看到莘县人民有困难,便慷慨解囊,来莘县一年多的时间,就捐款近2000元。

挂职副书记范正金,上有老、下有小,爱人工作又很忙。他自挂职以来,把全部的精力投入到莘县的工作中,去济南开会、联系工作,三过家门而不入。就连妻子生病,女儿住院,也打电话托付给亲属照管。

在县公路局挂职副局长的张西斌,可称得上公路建设的专家,无论是县里规划设计,还是每条路的施工管理,都请他当顾问。他工作严肃认真,一丝不苟。进的料不合格,退货;施工质量不合标准,翻工。张西斌工作起来顾不了家,也顾不上身体。他的孩子只有两周岁,还时常闹病,爱人三班倒,这些事他只是在电话里问问而已。有一次孩子病重住院,妻子来电话让他回去,当时他正为县里举办技术培训班,安排好家中的事情,一直坚持把培训班办完。

新婚不久的王礼这次来到莘县挂职,是经过一番思想斗争的,

爱人通情达理,很支持他的工作。来到莘县后,他很快就进入角色。妻子怀孕后托着重身子坚持上下班,洗衣做饭,默默地支持着丈夫的工作。孩子降生后,王礼又欣然为孩子起名为“莘莘”,以示纪念。并把他们母子俩送到龙口老家,托父母照顾。今年才26岁的杨建勇来莘前正在热恋阶段,来莘后,由于一心扑在工作上,顾不上回济赴约,结果对象告吹了。可他并没有因此而背上思想包袱,仍然一如既往地工作。

交通厅的10名同志,在一年半的时间里,为莘县做了大量的工作,与莘县人民结下了深厚的友谊,全县人民不会忘记他们。

(原载1995年8月28日、8月29日《聊城日报》)

觉醒与呼唤

——莘县“公路建设年”巡礼

夏振华 杜学文 孟健民 李立光 王贤成

在莘县的历史上,这是一个新的记录:一年多的时间,全县新修改建公路378公里,拆迁房屋万余间,动土550万方,创一个县年度公路建设里程的山东之最。全县756个自然村通了柏油路,占全县村庄总数的66%。数字是枯燥的,但数字的背后是莘县广大干部群众公路意识的觉醒,是饱受交通落后之苦的莘县人民立志改变现状的决心,是他们对公路建设的全身心的投入。这是笔者巡察了莘县'95“公路建设年”进展情况之后最深的感受。

在莘县西部冀、鲁、豫三省交汇点上,有一条三棱石碑分别面向三省,这就是三界首。一脚踏三省,形象地反映出莘县地理位置的偏僻。战争年代这里是革命老区,曾为中国革命的胜利做出过贡

献。然而,历史发展到今天,当莘县人民以新的眼光再次审视这片古老的土地时,却发现地域偏僻和交通滞后成为经济发展的制约因素。交通落后直接限制了人、财、物的流动,地域偏僻制约了人们思想观念的转变和商品经济的发展,近几年,莘县涌现出一批产业结构调整步伐较快的乡村,但他们不同程度地受到了交通条件的制约。大棚黄瓜在公路边缘的,比不靠公路的,每市斤差价0.2—0.5元,鸡蛋每市斤差价5分到一角,看着成篓的鸡蛋积压在家,村民们只好用机动三轮车向公路上运。交通落后也制约了莘县工业的发展,使莘县一直未能摆脱“工业小县,财政穷县”的状况。

面对现实,莘县县委、政府经过认真分析认为,交通滞后已成为制约莘县经济发展的“瓶颈”,必须下大力气加强公路建设。

省委、省政府关于“东西结合,共同发展”的决策,为莘县带来了新的发展机遇。去年3月,省交通厅下派干部一行10人,在省交通厅副厅长王裕荣带领下,到莘县挂职。县委、县政府立即召开了由县六大班子成员,各乡镇党政一把手及县直部门负责人参加的公路建设动员大会。王裕荣副厅长在动员报告中,利用大量事例,深入浅出地阐述了“公路通,百业兴”、“大路大富,小路小富,无路不富”的道理。为进一步统一广大干部的思想认识,王副厅长又亲自带领部分小组赴东部发达地区考察学习。东部地区“以路兴县(市)”的典型经验,公路带来的巨大效益,深深震撼了莘县广大干部的心。县委、县政府因势利导,从机关到学校,从集贸市场到田间地头,公路建设成为全县上下的热门话题。“要想富,先修路”,逐渐成为全县干部群众发自内心的呼唤。

气势恢宏的“公路建设年”拉开了帷幕,“三纵十横一环”的三年公路建设规划出台了;一条纵贯南北,连接6条跨省出口、全长58公里的丈樱路动工了。沿线群众闻知,无不欢欣鼓舞。按照公路建设“近村不进庄”的规定,交通部门准备在必经之地的董杜庄乡

毕屯村东面打一个弯道,避村而过。这可急坏了毕屯村的百姓。多少年来,他们想路盼路,却无力干,如今,怎能让公路与自己擦肩而过。为此,毕屯村支部书记、村委主任三闯“县衙”,带着70多家拆迁户写的“血书”向县领导保证,无偿拆迁,按时完工,绝不耽误工期,终于感动了县乡两级政府,同意丈樱公路穿村而过。330户的毕屯村,5天之内拆迁房屋330余间,有11户拆得片瓦不留,但群众情绪高涨,兴高采烈,不少人家请来亲戚帮忙。整个丈樱路工地7天完成拆迁1003间,25天动土54万方,呈现出热火朝天、百里会战的壮观场面。

去年9月,丈樱路举行通车典礼,数千名群众闻讯赶来,彩旗、鼓号表达了人们欢乐的心情,公路沿线百余里鞭炮不断,毕屯村还请来了剧团,一连唱了5天大戏。丈樱路的修建,极大地带动了沿线乡村经济的发展。毕屯村拆了旧房盖新房,街道笔直,店铺林立,商贾云集,每逢集日,人流如潮,繁华空前,真正成了冀、鲁、豫三省交界的商品交易所。1000余人的娄庄村,有14万只蛋鸡,原来最怕阴雨天,如再碰上高温天气,只能眼睁睁地看着鸡蛋烂掉。如今路通了,没有了后顾之忧,养鸡规模迅速扩大,整个董杜庄乡蛋鸡存养量达到200多万只。

丈樱路的修建,使沿线群众尝到了公路的甜头,切身感受到了公路带来的巨大效益,而在修路过程中形成的“丈樱精神”则进一步鼓舞了全县人民的士气,使莘县人民进一步克服了等靠思想,树立了自力更生、艰苦奋斗的精神;克服了畏难发愁情绪,树立了知难而进、顽强、拼搏的精神;克服了只顾眼前利益的狭隘意识,树立了立足长远、开拓创业的思想观念。全县上下修路热进一步升温,不少村的支部书记,跑到县里找书记、找县长,有的还跑到济南找厅长,表示主动拆迁房屋,搞路基,要求铺路面。妹冢、张寨两个乡,董杜庄乡和舍利寺乡的两个管区,刘庄乡于楼村等,还自筹资金要求修路。

面对史无前例的公路大会战,整个莘县大地沸腾了。为筹集路面硬化资金,县领导带头,全县共集资 1000 万元。不少村的群众还自发集资,把钱送到施工队面前,要求修建通往本村的公路,使得县乡公路修建里程远远超过了原定的 231 公里,刘庄乡于楼村自筹资金 20 多万元,修建环村路。该村在外工作人员自发回村参加义务劳动,当施工队进村时,群众送来了大块的猪肉,送来了大棚里的第一茬黄瓜。邹巷乡邹巷村群众主动把街面从 5 米拓宽到 20 米,为迎接施工队的到来,全村锣鼓喧天,鞭炮齐鸣。公路占地、房屋拆迁、路基备土、提供料厂,群众不要一分钱的补偿。在房屋拆迁过程中,有的拆掉了刚刚盖起的新房,有的拆得片瓦不留,但他们说得好:“房子拆了可以再盖,而修不上公路就无法向子孙后代交代。”朝城、城关两镇土源紧张,往往要从 5 公里外运土,但群众都是按期备足了土方。春季干旱,大棚需要浇水,晚浇一天就意味着大棚效益的下降,而地处马西的王奉乡群众却主动停止浇水,把仅有的水井让给施工队做灰土。这一幕幕,这一桩桩,无不凝聚着莘县人民对公路的呼唤、对美好生活的渴望。如火如荼的公路建设,为莘县大地增添了生机和活力。

在莘县的版图上,那纵横交错的柏油公路凝聚着县、乡领导的心血,凝聚着全县千百万群众的汗水,也记录了无数个关于路的故事。

1995 年,在莘县公路建设热潮中,全县几十万群众以前所未有的热情谱写了一曲曲动人的赞歌。路基是公路的基础,早在去年的隆冬季节,莘县就在 14 个路段中,组织了 30 多万人的劳动大军,拉开了公路路基建设的序幕。

莘张公路原路基宽 6 米,现在要加宽到 10 米,不但要拆迁房屋,清理路障,还要运土处理路基,确保工程按时开工。城关镇备土任务最大,全长 6.5 公里需备土 37 万方。由于他们紧靠县城,土源紧张,方圆 2 公里没有土源,他们宁可花钱买土,也不耽误工期。牛

庄村的一户群众为按时完成备土任务,把自己刚垫好的宅基又挖掉,把土运到公路上。刘庄乡南刘庄村是一个仅有 200 多户的小村,可他们村的备土任务很重,天气冷他们照常上工,附近没有土源,就从很远的地方调土,村里的人手不够,他们就请亲戚、朋友来帮忙,上至 60 多岁的老人,下到十一二岁的孩子都出动,在群众大干公路最紧张的时候,省交通厅的领导来了,县委、县政府的领导来了,看到了群众冲天的干劲,深受感动,主动拿起了锹,推起了车,参加了这场莘县大地上的“修路战役”。

大王寨乡路基备土任务重,乡里组织了 80 多辆三马车、拖拉机从远处调土,全乡群众齐努力,集中拉土整路基,8 天时间就拉来了 5 万多方土,并动用 2 台链轨拖拉机,进行逐级轧实,保证路基质量。群众的力量是无穷的,全县“三纵十横一环”的公路建设规划,14 个新路段,全长 230.9 公里路基,涉及 27 个乡镇,162 个村,备土 550 万方仅用了 25 天时间,就在一个隆冬的季节全部完成了,为后继工程奠定了坚实基础。

人们都说修筑公路是用“钱”铺起来的。的确,要修一条路是需用大量资金。莘县通过省交通厅挂职干部争取来了大部分资金,但对这场前所未有的大工程来说,还有 2000 多万元的缺口。

面对这个庞大的数字,全县人民掀起了踊跃捐资的热潮。在捐资修路动员大会上,县委、县人大、县政府、县政协等 6 大班子的 40 多名领导和县直单位及乡镇负责人近千人,都被县委、县政府“为民致富,快修公路”的举措所感动。县里的主要领导当场走向捐资台,每人捐了 200 元,省交通厅副厅长王裕荣拿出 400 元放进了捐资箱。

县里的捐资会过后,县直 60 多个部门仅在两周内就全部捐了资。在捐资的群众中,有 70 多岁的老人,也有几岁的孩子。他们听说要为修路捐款,纷纷拿出自己平时不舍得花的钱,送到捐款台前。有些群众为了尽快把路修好,把自己卖鸡蛋的钱、掐辫子的钱

都拿出来了。全县近 90 万群众,全部捐了资。很快,1000 万元的资金筹集上来,另外,县里又通过金融部门的帮助,协调了 1000 万元资金。

1995 年的春天刚到,莘县大地就迎来了 14 支筑路大军,3000 多人的队伍,他们都是莘县通过招标的方式,从几十支队伍中选出来的。这 14 支队伍驻扎到了 14 个筑路路段,营没有扎好,他们就铺开了战场,从南到北到处都能听到筑路设备的轰鸣。

濮阳公路段施工队从一进驻施工现场,就开始了紧张的工作,调来最先进的施工设备,从工程的第一道工序他们就严把质量关。当地电力不足,时常停电,他们就从 200 多公里的地方租来了发电设备,并调集了所有的动力机械,抢赶施工进度,终于以优良的质量,提前在 6 月 20 日前完成了全段施工任务,受到当地干部群众的好评。

莘县交委第二施工队,肩负着妹冢、王铺等乡镇的公路施工任务。为保证进度和质量,队长孙建修带领队员,不分昼夜连轴转,在做灰土的紧张时期,施工队员们 5 点钟上工地,晚上 9 点多钟下班。在修妹冢乡路段时,路基湿度大,为保证质量,他们先利用机械排实,又从一公里远的地方运来粘土,轧实后,再进行做灰土、铺油层,确保了工程质量。

百年大计,质量第一。为确保这一宏伟工程的完成,县里成立了以县委书记、县长挂帅的公路建设指挥部,各乡镇由乡镇长具体负责公路建设。县指挥部组成了比较完备的工程监理系统,设立了总监理。各乡镇组成公路建设办公室。沿线各村庄都抽调一名村干部和两名群众代表,协助公路施工。县交委从主任、书记到一般干部职工,充分发挥主力军的作用,一直奋战在公路建设第一线,和施工队员一样,干在工地,吃在工地。脸晒黑了,身体累瘦了,可他们看到脚下筑起的一条条平坦的路,感到心里很甜。

为增加莘县公路的技术监理力量,从省交通学校聘请的 19 名

应届毕业生来到莘县后,顾不上休息就奔赴工地。他们分成五组,负责全县各路段的技术监理,他们吃住在工地,搞分析、搞检测,处理技术难题,各路段的扎实度、油石比大部分出自他们的手。他们把自己学到的知识,最先奉献给了莘县的公路建设。

莘县在公路建设中打了一场硬仗,一场漂亮仗,提前一年多的时间实现了“三纵十横一环”的公路建设规划。这一条条致富路不仅连着冀鲁豫,还连着四面八方,连着市场经济,连着党和群众的心。这一条条致富路将载着莘县人民走向富裕,走向幸福,走向更加美好的明天。

(原载 1995 年 9 月 19 日、9 月 23 日《聊城日报》)

鲁西不会忘记

王贤成 杜学文 李立光 夏振华

这是一个真实的场面。

8 月 31 日凌晨,在鲁西平原上的小城——莘县,万余名干部群众,冒着丝丝秋雨,排列在 5 里长街两旁,敲锣打鼓,以鲁西人特有的朴实感情欢送山东省交通厅 10 名下派干部。

也许你会问,交通厅第一批下派干部在莘县仅仅一年半的时间,为什么会受到干部群众的如此爱戴和感激,因为——

他们发挥交通优势以扎实的工作为莘县公路建设写下 1945 的辉煌一页

1994 年 3 月 9 日,省交通厅 10 名挂职干部踏上了地处冀鲁豫三省交界的革命老区——莘县。

“省委、省政府委托我们交通厅帮莘县、帮助莘县人民脱贫致富,这是省委、省政府对我们的信任。”在第二天召开的全体会议

上,省交通厅副厅长王裕荣和其他工作队员畅所欲言,就如何帮助莘县人民脱贫致富展开了热烈讨论。在深入细致的调查研究之后,大家明确了工作思路:发挥交通优势,以公路建设为突破口,启动内部活力,促进莘县经济的发展。

在莘县公路建设动员大会上,王裕荣副厅长亲自作报告,给大家阐述“公路通百业兴”、“大路大富、小路小富、无路不富”的道理,并号召大家抓住机遇,用足用活政策,不等不靠,自力更生,艰苦奋斗。

从去年四月修建 58 公里的文樱公路到今年“三纵十横一环”公路建设大会战,挂职的同志一方面带头为莘县公路建设慷慨捐资,一方面又帮助多方筹措资金。副厅长王裕荣在全省公路建设工作会议上,号召大家支援莘县,帮助莘县。潍坊、淄博、临沂、济宁和烟台交通公路部门,先后送来了急需的筑路机械和部分资金;东营、辛店沥青站在沥青价格上给予优惠;滕州和德州筑路机械厂加班加点赶制机械,优先供应莘县。

为了把好质量关,主管公路工作的挂职县委副书记、副县长范正金同志,天天盯在公路建设第一线,公路沿线的 700 多个村他几乎都能叫上名字,沿线干部群众亲切地喊他“范书记。”挂职公路局副局长张西斌,一面负责质量监理,一面又帮助莘县培训技术员,有一次孩子病重住院,爱人来电话让他回济南,他告诉妻子莘县公路建设缺技术人员,他正忙着讲课,就这样他坚持把课讲完……

交通厅挂职干部忘我工作的精神,极大地激发了莘县广大干部群众的干劲和热情。全县上下齐动员,自筹资金 1000 万元,拆迁房屋近万间,动土 550 万方,呈现出了千军万马修路的动人局面。

短短一年半的时间,在挂职干部的大力帮助下,莘县新修和改建公路 375 公里,是建国以来 45 年间油路里程的 1.5 倍,全县 756 个自然村通上了油路,占自然村总数的 66%。昔日交通落后的

莘县,如今公路四通八达,成为连结三省的通衢之地。公路网的建设为群众架起了致富的桥梁。据统计,丈樱路开通一年来,沿线村庄仅养鸡和瓜果蔬菜增加收入就相当于丈樱公路的全部投资。

他们把莘县作为第二故乡,时时处处为莘县着想,帮助莘县引进一个又一个项目

“莘县是孔繁森同志工作过的地方,能在莘县挂职是我们学习锻炼的好机会,我们要象孔繁森那样,为莘县的发展多做一些事情。”在一次政治学习会上,10名下派干部谈了自己共同的心得体会。其实,从踏上莘县起,他们就把莘县当成了第二故乡,凡莘县的事都想问,都想管,都想办好。无论是回省城探亲,还是出发到外地,他们都一路宣传莘县,想千方百计为莘县做点事情。

莘县工业基础差,底子薄。为了促进莘县工作发展,挂职的干部各尽所能出主意,想办法,引项目。副厅长王裕荣,为了促成莘县与齐鲁石化公司结对,不顾腰疼病正在发作,让人抬上车,前去洽谈。

莘县的马西地区比较贫困,为了给当地群众开辟一条新的致富门路,范正金、王建忠两位同志经过两天两夜的奔忙,从潍坊无偿引进了45只绒山羊,价值2万多元。莘县国棉厂棉源紧张,挂职副县长吴绍煜四进新疆,时间长达3个多月,帮助国棉厂解决了困难并与新疆签订联合办厂的8个协议。有一次由于工作劳累,他正在住院,县外贸的同志打电话找他,说有一批项目急需联系,他接到电话,提着一大兜药就赶到了莘县。白天工作,晚上自己熬药。

挂职莘县城建委副主任的温洪思,负责中朝合资企业——氧气厂的筹建工作。一次,为保证让进口设备安全运输尽早投产,他在济南办完手续后,已是晚上8点,顾不上回家看看,连夜返回莘县。抵莘后已是午夜,他连夜组织人员卸车,直到次日凌晨两点多。

在朝城挂职的孟广林同志,利用其亲属在省科委工作的关系,帮助朝城植物农药厂引进项目,目前已经投入批量生产,在县交委

挂职的孙永臣帮助联系兴建的莘县汽车检修中心,填补了该县的一项空白,挂职的同志还帮助莘县组建了山东省国际海运公司聊城分公司,为县的对外开放,打开了一条海上通道。

莘县的干部群众都说:“挂职的同志是真心实意地为莘县办实事”。而挂职的同志却风趣地说:“从莘县回济南是探亲的感觉,而从济南回莘县才有回家的感觉。”

一年多来,挂职干部通过各种渠道帮助莘县引进项目 488 项,为莘县的经济注入了活力。

他们慷慨解囊,把一片爱心献给老区的孩子

1994 年国庆 45 周年前夕,莘县中心希望小学举行奠基仪式,这是在挂职干部的倡议下,交通厅厅直机关、所属企业干部职工捐资 21 万元兴建的,它包含着交通厅干部职工对老区孩子的情和爱。奠基这天,朱正昌厅长和各处室的 40 多名干部又专程赶来挥锹培土,为老区播下了希望的种子。

此后,他们又积极组织实施“成才工程”、“1+1”助学,一次结成 25 对。邹凤菊这位初二的三好学生,第二次失学,仅仅是因为交不起一块八毛钱的资料费,当从挂职城关镇副书记王建忠手中接过学习用品和助学金时,含着泪花说:“感谢王叔叔,我一定好好学习,不辜负您对我的期望……”

这是孩子的心声,也是对挂职干部爱心的回报。

他们舍小家顾大家,默默地做出了个人情感的牺牲

从繁华的省城到鲁西农村,挂职的同志不仅克服了工作、生活条件的巨大反差而造成的很多困难。为了莘县人民能够早日脱贫致富,他们在默默地做出个人情感的牺牲,在莘县,到处传颂着他们的动人故事。

副厅长王裕荣与妻子两地分居多年,下派莘县时妻子刚调到济南几个月,今年 5 月老母亲病重住院,妻子又患腰疼病,生活不能自理。恰巧这时候聊城地委、行署确定在莘县召开公路建设现场

会,很多工作需要王厅长安排。他是多么想到母亲身边尽一份孝心,为妻子尽一个丈夫的责任啊!但他毅然服从了工作需要。

范正金同志多次到济南开会或联系工作,过家门而不入,妻子生病,11岁的女儿为妈妈做饭。去年12月份,他父亲患癌症住院,一直等到做手术的时候他才回去住了一天,自己没在医院护理,含着两眼热泪回到莘县。

王礼同志刚结婚不久就来到莘县,妻子怀孕他不能照顾,为了纪念挂职生活,孩子出生后他欣然起名叫“莘莘。”

王建忠同志,去年9月,父亲住院病危,姨母病故,妻子在电话中哭着催他回家,但是为了筹办中心希望小学,他没顾得回家探望。

杨建勇是下派干部中唯一的未婚青年,因下派耽误了谈恋爱,对象告吹,毫无怨言……

一年半的时间,在历史的长河中只不过是短短的一瞬。然而,下派干部们在莘县无私奉献、艰苦奋斗、团结一致、扎实工作的精神将永远激励莘县人民,他们的业绩将象闪光的丰碑永远矗立在群众心中。

(原载《中国公路》1995年第10期、1995年11月5日《山东交通报》)

“架桥”尽其力 “铺”路建功业

——记省交通厅下派莘县工作队

一九九四年三月,省交通厅下派工作队一行10人,肩负着省委的重托,怀着对老区人民的深情厚谊来到莘县。来莘后,他们上通下联,献策献计,求实效,办实事,为莘县经济的全面振兴“架桥

铺路”，以卓有成效的工作赢得了社会各界的好评，受到莘县 92 万人民的高度赞扬。

尽力献策架“金桥”

莘县是全国重点扶贫县和改革开放试点县。对此，省交通厅工作队不倚不靠，争取主动，注重发挥莘县的优势，弥补劣势，帮助莘县出点子，理路子，谋支持，投身于经济建设的主战场。

有调查才有发言权。他们在深入调查的基础上，掌握了大量第一手资料，针对莘县制约经济发展的“症结”问题，定措施，出计策，促发展。紧紧围绕经济发展“这一中心”，就道路建设、工农业生产等方面提出了许多科学可行的建议，有 67 条被相继采纳。在深化改革上，提出了“靠大力发展种、养业积累资金，发展工业、劳务输出积蓄人才技术，推行股份合作制发展规模集约经营”的区域经济发展思路，探索出一条适合莘县经济发展的新路子。

他们坚持“救帮扶、架桥梁”的原则，沟通莘县与中央、省有关部门的联系，以求得支持和援助。副厅长王裕荣先后几次到北京与有关部委联系，为莘县争取扶贫资金和优惠政策；王玉玺副省长应邀带领财厅、工行、农行等部门的负责同志来莘县现场办公，解决了部分急需资金，并使莘县与省直有关部门建立了协作关系；省交通厅所属单位本着“互惠互利，自愿结合”的原则，来莘县投资上项目，以补偿贸易的形式扶持莘县肉联厂资金 50 万元；省交通医院与莘县人民医院结为友好医院，除医术上帮扶外，还支持了部分医疗器械。

为加强横向联系，寻找莘县与发达地区的“结合点”，他们牵头，争取援助，先后达成与淄川、诸城、临沂等结为友好县（市）的协议。淄川区领导人来莘考察，在莘县建起了服装、建材经销点；开通了淄川至莘县的客运班车；诸城市委派人员到莘传授企业改革经验，参与管理，转让了部分产品出口权；临沂交委扶贫项目大棚养

猪无偿转让给莘县。

通过多渠道“帮联”，给莘县经济的发展进行了必要的“输血”，注入了生机。目前，莘县共与十几个县(市)结成了友好协作关系，达成合办近 10 个项目的协议，为莘县经济的发展奠定了良好的基础。

依靠优势铺“富路”

“要想富，先修路”，“公路通，百业兴”。这已被许多事实所证明。为此，他们大打行业优势仗，致力于莘县的公路建设，发展交通运输业。

莘县公路密度低于全省 12.5 个百分点。道路建设滞后成为制约莘县经济发展的一个重要因素。为改变这种状况，他们请省、地交通部门的领导同志和专家来莘现场办公，把交通建设与经济发展结合起来，以“建设一条道路，形成一条经济带”为指导，帮助莘县制定了“三纵十横一环”为主的县乡公路建设规划，为实现“村村通公路，户户奔小康”的目标，搭起了“主框架”。

争取“大后方”的支持，按照“三、四、三”的要求，三年内投资 250 万元，将完成县内 10 个交管所、10 个公路养护站的建设改造和两个县级汽车站的基础设施建设。实施“8821”工程，由扶贫救济式开发扶贫式的转化。三年内每年为莘县培养 8 名管理干部，8 名中专技(校)学生，2 名大专生和 1 名本科生。一九九四年四月，帮扶资金 300 多万元，测量施工了纵贯莘县南北 57 公里的文樱路和连接山东、河南两省的樱观战备路，现已建成通车，在聊莘公路建设史上留下了光辉的一页。

去年六月份，在全省公路工作会议上，省交通厅党组倡议全省交通部门援助莘县，得到了积极响应。各交通部门伸出援助之手，筹资金、造设备，给莘县以无偿的支援，潍坊公路局行程千里送来了价值 30 万元的铺路机械；临沂交委翻山越岭支援资金 10 万元；

济宁、菏泽等公路部门在丈樱公路施工的关键时刻送来了施工设备；东营、辛店沥青站、德州公路机械厂等优先供应物资和设备，保证使用。

各方面、全方位的支持，有力地促进了莘县的道路建设，加快了莘县与外地的纵横间联系，为莘县经济的超常规发展提供了条件。

立足岗位建“功业”

“当莘县人，做莘县事”，是每个挂职干部的共同志愿。他们舍小家顾大家，立足挂职岗位，竭尽全力作奉献，脚踏实地办实事，为莘县的经济的发展“加砖添瓦”。

挂职副书记范正金把主要精力用在莘县经济的发展上，以帮助干部解放思想，坚定信心为主导，树立弱硬化投入，强化软投入的观念，增强“造血功能”，启动全县干部的内在活力。挂职副县长吴绍煜，面对莘县纺织行业原材料紧缺的问题，主动请缨，亲赴新疆，联系解决协作棉 1500 吨，羊毛 1000 吨，并与巴楚、沙车、伽师三县达成新建 1000 个大棚的协议，联系请得香港客商来莘考察，就制革、油脂酸等项目达成合作意向。其他挂职干部更是不懈努力，为挂职单位尽力尽责。在县公路局挂职的干部张西斌，发挥特长，在丈樱公路测点定线中，采取优选法解决了几处关键路段的走向问题，减少拆迁房屋 200 多间，少占农田 54 亩，缩短距离 3 公里。在朝城镇挂职的干部孟广琳、王礼，着眼于朝城市场与外部大市场的连接，争取开通了常熟、石家庄、石狮等六对班车，并引进了一批合资开发项目。在城关挂职的干部王建忠、杨建勇，为镇办企业排忧解难，引进项目十几个，其中水笼头铸造、大棚养猪等项目，已列入城关镇的发展规划，大棚养猪项目已经实施，建设大棚养猪舍 1000 个，形成万头猪的养殖能力。

挂职干部为莘县区域经济的发展“联姻”，各尽所能显身手，据

不完全统计,为莘县引进项目 15 个,开发实用技术 13 项,争取扶持资金 50 万元,帮助解决各种实际问题 38 个。

(莘县县委组织部 王恒)

(原载《聊城组织工作》1995 年第一期)

铺设条条致富路

——省交通厅在莘县挂职干部工作纪实

孟健民 王亚军

如今,莘县的老百姓谈的最热门的话题就是路。谈起路,人们自然谈到省交通厅在莘县的 10 名挂职干部。谈他们在第二故乡流下的汗水,谈他们创造的一个又一个历史性纪录,谈他们为群众致富开辟的一条条致富路。

莘县是个有 90 多万人口的农业大县。近年来,该县的养殖业和蔬菜业有了长足的发展,仅冬暖大棚就有 1 万多个,蛋鸡存栏量达到 6000 多万只。去年雨季,有 4 个乡镇由于道路不通,一些产品运不出去,鸡蛋坏在家里,蔬菜烂在棚里,群众心里急,政府心里更急。去年 4 月,省交通厅根据省委的安排派了 10 名干部,在副厅长王裕荣的带领下,踏上了莘县的土地。“要想富,先修路。”挂职干部充分发挥他们的自身优势,帮助莘县人民打响了一场“修路战”。他们来莘县的第二天,顾不得休息,就跑情况,搞调查,在短短的几天时间里,就走遍了全县 28 个乡镇,考察了全县的干线公路及县乡、乡村道路,行程 600 多公里。他们又以最快的速度制订了全县公路建设规划和以“三纵十横一环”为主要内容的县乡道路建设方案。初步为莘县实现“村村通公路,家家奔小康”搭起了主框架。

为尽快让莘县马西人民走上富裕道路,去年设计修建了“丈樱公路”。这条连接冀、鲁、豫三省,全长 55 公里的公路的修通,给沿线群众带来可观的经济效益。于家村,是“丈樱公路”最北端的村,该村去年种植了 120 亩“三结义”西瓜,在“丈樱路”开通前,每家每户拉着地排车,走村串乡卖瓜,每斤才 0.11 元。“丈樱路”开通后,吸引来了八方客户,拖拉机、大汽车,接连不断,“三结义”西瓜的价格也不断上涨,最后每斤达到 0.32 元,还供不应求,全村仅此一项就人均增收 500 元。群众高兴地说:“真没想到,一条公路,能为我们挣来这么多钱。”

在今年的公路建设中,省交通厅王裕荣副厅长,挂职莘县县委副书记范正金等,长期盯在公路建设工地上,大到总体规划,小到路基的灰土压实度,他们都过问。在全县公路建设中,共有 14 个新修路段,11 个施工队,都是他们实地考察后确定的。目前,全县 230 多公里的公路建设战役已经到了决战阶段,灰土轧实 180 公里,油层摊铺 120 多公里,今年 8 月底,将全部完工,一个“三纵十横一环”的公路建设规划将提前两年实现,全县将有 700 个村庄通柏油路。

一年多的时间虽短,可省交通厅挂职干部为莘县人民所付出的心血,全县人民是永远忘不了的。他们为莘县修筑的条条致富路,是群众致富的桥梁,是群众致富的阶梯。

(原载 1995 年 8 月 1 日《聊城日报》)

发挥交通优势 解决关键问题

省交通厅驻莘县工作组以路为媒办实事

省交通厅驻莘县工作组充分发挥交通部门的自身优势,“前方”与“后方”紧密配合,以路为媒,集中力量解决制约莘县经济发展的关键环节,做了大量扎实有效的工作,加快了莘县脱贫致富的步伐。

作为全国重点扶贫县和省改革开放试点县的莘县,处于山东省改革开放“航船”的尾部,“吃水”最深,为使该县尽快跟上全省步伐,省委、省政府特派交通厅工作组进驻莘县。工作组10名同志在副厅长王裕荣率领下,进驻莘县后,就把这里当成第二故乡。他们积极主动开展工作,深入基层调查研究,查阅了大量文件资料,走访了19个乡镇、20多个县乡企业、30多个村和20多个专业户,召开了不同层次的座谈会,对严重制约莘县经济发展的公路建设进行了重点考察分析。在此基础上,帮助县委、县政府制订了三年经济发展规划、公路建设规划及县乡公路“三纵十横一环”的实施方案,为彻底改变该县公路密度小、标准低的现状,实现“村村通公路,家家奔小康”的目标,提供了条件。

工作组与交通厅这个“大后方”紧密配合,积极实施“三加”目标,集中解决制约经济发展的“瓶颈”问题。“三加”即:加快交通公路管理、运输服务部门的基础设施建设,三年内完成县内10个交管所、10个公路养护站的建设改造和两个汽车站的更新改造;加速省道升级和县乡公路建设,完成两条省道50公里的拓宽升级和246公里县乡公路建设;加快交通管理技术人才的培养和交通队伍建设,使其尽快适应改革开放和经济腾飞的需要。目前,连接冀、

鲁、豫三省,全长 55 公里的第一条扶贫路——丈楼公路和连接鲁、豫两省、全长 19 公里的战备路——樱观公路,路基整修及备土工程基本完工。

为多层次、多方位支援莘县,交通厅党组决定,在全省交通、公路系统开展向莘县老区人民“献爱心”活动,紧密配合驻莘工作组的工作。潍坊公路局冒着炎炎烈日,行程千里,送来了价值 30 万元的压路机、沥青拌合机各一台。临沂交委、公路局翻山越岭分别送来了价值 17 万元的两辆装载车和 10 万元建设资金。济宁、聊城、东营、辛店等交通公路部门也都伸出友谊之手,想方设法,为莘县公路建设解决困难。

驻莘工作组还利用自己的“窗口”、“桥梁”优势,为振兴莘县牵线搭桥。他们积极组织县乡有关部门的干部到发达地区参加学习,解放思想,寻求合作。先后同淄川、诸城、临沂等地结成友好县(市)区,并形成了交通厅、莘县、芝罘区“三结对”,开通了淄川到莘县、朝城的客运班车,形成了人才、物资、技术、信息的大交流。工作人员还利用各种关系门路,为莘县引进技术、资金、项目。

(李立光)

(原载 1994 年 7 月 7 日《聊城日报》)

情系老区汗洒莘县

——省交通厅下派干部工作纪实

韩景洪

编者按 省交通厅 10 名下派干部在莘县渡过短短的一年半时间。在挂职期间,他们紧紧依靠当地党委、政府,不断解放思想、

更新观念、勇于开拓、大胆创新、敢于实践,为改变经济欠发达的面貌做出了应有的贡献。他们充分发挥交通部门的行业优势,多方联系,牵线搭桥,引进项目、资金,一条条公路相继通车,一个个项目付诸实施。他们没有辜负全省 25 万交通职工的重托和莘县 94 万人民的期望,他们的业绩将载入史册。

莘县,位于冀、鲁、豫三省交界处,曾为新中国的诞生做出了宝贵贡献。但由于这里地处黄河故道,地势高亢,环境恶劣,多年来一直没有摆脱欠发达的状况。一九九四年初,山东省委、省政府做出了由省交通厅帮扶莘县的重大决策。三月九日,省交通厅下派干部一行十人,带着省委的重托,肩负着全省二十五万交通职工的厚望,在副厅长王裕荣的率领下,抵达莘县挂职,一干就是一年半。

十名下派干部以勇于开拓、知难而进的工作作风,与莘县人民一起同甘苦、共呼吸,为改变落后面貌贡献智慧和力量。他们舍小家,顾大家,一心扑在事业上,弘扬了孔繁森精神。他们深入一线、调查研究,制订和实施了一个又一个规划,使蓝图变成了现实。他们吃苦耐劳,真抓实干,给莘县人民留下深刻的印象。他们把莘县当作自己的第二故乡,视莘县父老如亲人,与莘县人民结下了深厚的友谊……

省厅下派干部,在聊城地委、行署和莘县县委、县政府的亲切关怀下,与全县人民朝夕相处、并肩工作,为促进全县经济发展贡献了力量。一九九四年,莘县国民生产总值达到十一点零七亿元,比上年增长百分之十六点四;工农业总产值完成二十一点八五亿元,比上年增长百分之二十四点一;其中,农业总产值十点八八亿元,工业总产值十点九七亿元,分别增长百分之二十二和百分之二十六点三。年人均收入达到八百六十六元,比上年增长百分之三十九。

经济要发展 交通必先行

莘县辖二十八个乡镇,面积一千三百八十八平方公里,耕地一百二十九万亩,人口九十四万,是我省黄河以北最大的县份。

为了尽快摸清县情民情,征尘未洗,王裕荣副厅长就率领挂职干部与县委、县府的领导一起,跑遍了所有乡镇,访问了四十个工厂、一百所学校、六十个市场、三百多个村庄、六百多个农户、先后与一千多人进行了座谈。由此,一个清晰的工作思路形成了:在农村产业结构调整 and 经济发展上,要“靠大力发展种、养业积累资金,靠大力发展手工业、劳务输出积累人才和技术,靠大力推行股份合作制发展规模经营”;在城市建设中,应“合理规划、统一布局、土洋结合”;在交通基础设施建设上,要“统一规划、分级负责、量力而行、分步实施”。这个工作思路得到了莘县县委、县政府的充分肯定。

经济要发展,必须大力发展交通事业。莘县经济欠发达的原因之一就是交通落后。一九九三年底全省平均公路密度为百平方公里二十九点五公里,而莘县只有十五点七公里。交通的落后直接限制了人、财、物的流动,制约着人们思想观念的转变,影响了经济的发展。十名下派干部集思广益、统一认识,确定把“修路”作为改变莘县经济落后的突破口来抓,解放思想,加大措施,彻底改变交通不通的状况。

他们在对全县省道、县乡道路及交通设施进行全面考察、反复论证的基础上,确定了“突出重点、先急后缓”的公路建设方针和“建设一条路,形成一条经济带”的发展思路,制订了今后三年全县公路建设的总体规划和以“三纵十横一环”为主要内容的县乡道路建设方案,为实现“村村通公路、家家奔小康”的目标,搭起了主框架。

去年四月,莘县公路建设的第一场硬仗打响了,全长五十五公

里、纵贯八个乡镇,联结冀、鲁、豫三省七条通道的丈(八)樱(桃园)路和 19 公里的樱观路,不到五个月的时间就贯通通车了。

丈樱路的通车,更新了群众观念,蕴藏在干部、群众中的热情和力量似火山般爆发出来,仅仅七天,就拆迁房屋 1003 间;仅仅 25 天,就动土 25 万方;更为感人的是,沿线群众没要国家任何补助。

莘县县委、县政府把 1995 年确定为“全县公路建设年”,决定打一场公路建设的人民战争:全县 14 条公路同时开工,16 支专业施工队伍、2000 多施工人员同时参战,掀起了大搞公路建设的热潮。

去冬今春,仅用 2 个月的时间,就加宽省道路基 40 余公里,形成县乡公路路基 267 公里,27 个乡镇、160 个村庄,动土 280 万方,无偿拆迁房屋 9000 余间、15 万平方米,修建桥涵 300 座,总投资多达 3500 万元,其中全县上下自筹公路建设资金 1000 余万元。

一年半以来,在省厅下派干部和当地干部群众共同努力下,莘县新修和改建公路 378 公里,756 个自然村通了柏油路,占自然村总数的 66%,通车里程是建国以来 45 年间所修公路全部里程的 1.72 倍,是原县乡路的 3.32 倍。如今,“三纵十横一环”的公路网,已经在莘县大地形成。

前方出题目 后方做文章

省交通厅和各市地交通部门是莘县下派干部工作的“大后方”,从厅长到一般职工,无不关心着“前方”的工作。

厅党组决定,对莘县交通实施重点“帮扶”,使其尽快改变面貌。三年内,将投资 250 万元,完成 10 个交管所、10 个公路养护站的建设改造和两个汽车站的更新改造;免费培养交通专门人才,增设教育扶贫资金,加强交通管理、技术人才的培养;加速省道和县乡公路建设。

王玉玺副省长 3 次来莘县现场办公,为工业企业和基础设施项目解决急需资金,为搞活基层国合流通企业争取扶持政策,并使莘县与省直部门建立了直接联系。

朱正昌厅长四次来聊城,三次到莘县现场办公,解决重大问题。王裕荣副厅长冒着高温酷暑,两次进京为莘县争取到扶持资金 900 万元。省厅各位副厅长、党组成员以及厅机关各处室、各专业局、公司、学校领导,都多次来莘县调查研究,及时解决了关系莘县经济发展的一系列重大问题。

全省交通系统多层次、全方位支援莘县的公路建设。厅机关先后有 300 余人次处级干部到莘县考察,帮助挂职干部出主意、想办法。潍坊、临沂、济宁、淄博、烟台、聊城等市地交通部门向莘县赠送了 70 余万元的筑路机械和 40 万元的建设资金。在丈樱路施工的关键时期,菏泽、聊城公路部门千方百计调剂施工设备和技术人员支援莘县,东营、辛店沥青站供应最优惠价格的沥青,滕州和德州筑路机械厂加班赶制筑路机械优先供应莘县。另外,省航运局、交通工业集团总公司,交通医院、监理公司等单位,以补偿贸易形式扶持基建基金 45 万元;省国际海运公司帮助组建了以莘县外贸公司为主体的国际海运公司聊城分公司,为聊城地区,特别是莘县对外开放打开了一条海上通道;省交通医院在医疗与技术培训方面与莘县人民医院加强合作,支援了一部分医疗器械;省交通干校在莘县举办了公路建设技术培训班,培训人才 120 余名;省交通学校派出 20 名学生到莘县历时三个月,实地帮助莘县开展“公路建设年”活动。德州交通工程机械厂为莘县氧气厂培训人才。山东交通报社将价值 10 万元的摄像、录像器材无偿赠送给莘县,改变了莘县广播电视器材老化状况。

开拓大市场 寻求致富路

省厅下派干部和莘县人民不仅修起一条条有形的路,还利用

自己的优势,不断开拓大市场,架起了一条条无形的致富桥。

省交通厅与烟台芝罘区和莘县研究成立了三方结对领导小组。去年10月,芝罘区商业局和莘县商业局合资组建的“莘烟食品有限公司”投入生产,一批合作项目双方正在洽谈。

为了尽快摘掉靠财政补贴度日的帽子,挂职干部巴培植莘县财源、扶持一批工业走出困境当作重点工作来抓。多次与县委、县府的领导同志一起,专题向王玉玺、韩寓群副省长及省经委、财政厅领导汇报,争取项目。

省厅下派干部曾四下新疆,本着“优势互补、互利互惠,共同发展”的原则,先后与新疆的六个县市签订了大棚菜种植、榨油与棉花加工、土地综合开发等项目的合作协议,并和新疆喀什地区6个县结成友好县,建起3000亩的蔬菜大棚和棉纺厂,劳务输出3000多人;为县棉纺集团购进了数目可观的棉花、羊毛等纺织原料;还多次与诸城、临沂、济宁、德州、青岛等地联系,先后为县肉联厂、针织厂、一棉厂、氧气厂及外贸公司联系了合作伙伴,在技术、设备及产品销售上予以支持。还从当地农民实际出发,引进了大棚养猪技术,出栏率提高80%,效益提高2.5倍;还引进经改良的优良种山羊,出绒率提高了3倍,深受农民的欢迎。一年多来,他们先后引进项目488个,为繁荣莘县的经济打下良好基础。

拳拳报国志 人人献爱心

在莘县,只要提起省交通厅挂职干部,很多人都能叫出他们的名字,并向你讲述他们的动人事迹。

王裕荣副厅长,一心扑在莘县的工作上,当白发苍苍的老母亲患病住院需要护理时,当妻子得病生活不能自理时,他全然顾不上。今年3月6日,他腰部剧烈疼痛,坐卧极为困难,仍坚持带领县政府负责同志驱车前往齐鲁石化总公司,洽谈并签订了与大企业的结对协议。他响应交通厅帮助莘县建一所希望小学的宗旨,一次

捐款 400 元；他倡议开展“1+1”助学活动，捐献 360 元钱和一批学习用品，并与城关镇蔡庄村 13 岁的学生徐晓敏结成对子。临别莘县时，他再次到晓敏家探望道别，勉励晓敏努力学习。

挂职县委副书记、县政府副县长的范正金同志，上有老、下有小，爱人工作三班倒。他把全部的精力投入到莘县工作中，去济南开会、联系工作，三过家门而不入。去年，他父亲患癌症住院，做手术时仅到医院来过一次，自己没在医院护理，眼含热泪又回到莘县。在因出差腿部受伤的情况下，他瞒着家属带伤坚持工作。在去昌邑洽谈引进“绒山羊”事宜中，他和王建忠同志连续两天两夜不休息，行程 1200 公里，运回绒山羊。

挂职副县长吴绍煜同志，带领有关人员，万里迢迢四下新疆，购进协作棉 2500 吨、羊毛 1000 吨。有一次，他正在医院住院治疗，县外贸有一批项目急需他拍板。闻讯后，他二话没说，提着一大兜药就跑出医院。挂任县城建委副主任的温洪思同志，负责中朝合资企业——氧气厂的筹建工作。他废寝忘食全身心投入，从设备的进口商检，到厂地选址、建设，从设备的安装调试，到人员的组织管理，他都认真负责。一次，为保证进口设备安全运输，尽早投产，他在济南办完手续后，过家门而不入，返回莘县后已是午夜，他又连夜组织人员卸车，直至次日凌晨两点多。

在朝城镇挂职的副书记孟广琳和王礼两同志，多次发动亲朋好友为莘县引进项目。他们着眼于朝城市场与外部大市场的沟通，开通了朝城与淄川、常熟、义乌、石狮四对客运班车。他们还联系兴建了莘县植物农药厂。在县交通局挂职的孙永臣副局长，与上海汽车厂联系，在莘县建立了汽车检测中心，效益明显。

在县公路局挂职副局长的张西斌，可称得上公路建设的专家，无论是县里规划设计，还是每条路的施工管理，都请他当顾问。他工作严肃认真，一丝不苟。进的料不合格，退货；施工质量不合标准，翻工。张西斌工作起来顾不了家，也顾不上身体。他的孩子只

有两周岁,还时常闹病,爱人三班倒,这些事他只是在电话里问问而已。有一次孩子病重住院,妻子来电话让他回去,当时他正为县里举办技术培训班,一直坚持把培训班办完。

新婚不久的王礼这次来莘县挂职,是经过一番思想斗争的,爱人通情达理,很支持他的工作,来到莘县后,他很快就进入角色。妻子怀孕后拖着重身子坚持上下班,洗衣做饭,默默地支持着丈夫的工作。孩子降生后,王礼又欣然为孩子起名为“莘莘”,以表纪念。并把他们母子俩送到龙口老家,托父母照顾。今年才26岁的杨建勇来莘前正在热恋阶段,来莘后,由于一心扑在工作上,顾不上回济赴约,结果对象告吹了。可他并没有因此而背上思想包袱,仍然一如既往地工作。

挂职下派的10名干部不搞特殊、清正廉洁。在食宿上坚持吃大盆饭、住普通房、下基层工作不吃请,多次谢绝群众赠送的土特产。当他们看到莘县人民有困难时,个个慷慨解囊,共捐款2000多元。

省交通厅下派的10名干部,在短短一年半的时间里,与莘县人民一起为改变经济欠发达的落后状况做了许多有益的工作。今天,虽然他们已回到济南,但他们同莘县人民结成的友谊却源远流长。

(原载1995年9月20日《山东交通报》)

单庙乡交管所为运输业户开绿灯

莘县讯 莘县单庙乡交通运输管理所积极转变管理职能,寓管理于服务之中,努力为运输业户提供服务,促进了乡镇商品经济的发展。

近几年来,单庙乡养鸡业远近闻名,带动了全乡经济发展。特

别是 1993 年修通了南北贯串单庙乡的临莘沥青公路,运输车辆迅速增加。为在发展本乡经济、搞活商品流通中发挥交管所的作用,他们制定了一系列方便运输业户的方法:一、帮助新购车辆的运输业户办理营运手续。截止目前,为运输业户共办理营运证、车辆购置附加费等证件 100 多个。二、坚持上门服务,每月 27—28 号两天把运管手续送到运输业户手中。三、坚持昼夜值班,运输业户随来随办运管手续。四、对资金确有困难运输业户,可先办手续,赊几天再交款。五、对外地收鸡商贩,用车单位及个人提供手续完备的运输车辆信息,保证商品流通运输顺利。(牛士珠)

(原载 1994 年 3 月 23 日《山东交通报》)

拳拳之心献群众

1994 年 3 月,省交通厅副厅长王裕荣带领 10 名挂职干部踏上了莘县这片热土,一年半的时间,帮助莘县新建县乡公路 288.9 公里,为全县群众奔小康奠定了良好的基础。

下派干部来到莘县后,决定充分发挥自身优势,帮助莘县人民打一场“修路战”。他们跑遍全县 28 个乡镇,考察了全县的干线公路及县乡、乡村道路,行程 600 多公里,并以最快的速度,制定了全县公路建设规划和以“三纵十横一环”的县乡道路建设方案。“丈樱公路”纵贯莘县西部八个乡镇,全长 58 公里,连接冀鲁豫三省。为尽快发挥丈樱公路的作用,挂职干部亲自参加勘察设计,带领沿线群众战斗在第一线,仅 5 个月的时间就顺利完成了从设计、施工、摊铺油面到工程验收。公路开通后,给沿线群众带来了极大的经济效益。

马西是莘县最贫困的地区,属风沙盐碱地带,群众生活十分困难。为让马西人民脱贫致富,挂职干部四处奔走,为群众寻找致富

门路。挂职县委副书记范正金,结合当地树木较多,群众有多年养羊的习惯,奔赴昌邑引进了 200 头“绒山羊”优良品种,为马西人民脱贫致富增添了新的门路。

“治穷先治愚,治愚办教育”。一年多来,王裕荣副厅长多次回单位动员全厅职工支援莘县的教育事业,并在省厅开展了向莘县老区人民“献一颗爱心,助失学孩子”活动,全体干部职工自愿捐资 21 万元,帮助莘县修建了一处希望小学。 (孟健民 王亚军)

(原载 1995 年 8 月 20 日《大众日报》)

娄庄村靠丈樱路形成鸡蛋销售大市场

莘县讯 董杜庄乡娄庄村是个地域偏僻、交通不便的村庄,丈樱路的修通,使这个村形成了一个繁荣、稳定的鸡蛋销售市场。

这个村从 1993 年就开始开展蛋鸡饲养,全村蛋鸡存养量达 14 万多只,养鸡户占全村总户数的 90%。由于交通不便,鸡蛋靠自行车驮到县城或集镇去销售。自去年丈樱公路修通后,鸡蛋销售的情况大大改善,每天都有外地车辆前来收购鸡蛋。一年来,娄庄村已形成了辐射周围几十里地,近百个村庄的鸡蛋销售市场。每天早晨天一亮,来自安徽、浙江、河南、广州的卡车就停在村头的公路上,娄庄及周围的养鸡户纷纷前来领取蛋箱。据统计,每天平均有 5 万公斤鲜蛋从这里运往全国各地,最多时一天来 18 辆大卡车。娄庄村养鸡专业户岳宗魁高兴地说:“丈樱公路通车一年光鸡蛋价格一项就给我们养鸡户带来 200 万元的效益。如果没有丈樱公路,今年的饲料价格上涨,雨季鸡蛋价格下跌,我们养鸡户的损失就不可想象了。”

丈樱公路的修建,不仅使娄庄形成了一个稳定的鸡蛋销售市场,同时也出了一批敢闯商海的经济能人。现在仅娄庄村就有 26

人下安徽、去广州联系鸡蛋销售业务。今年这些经济人家都安上了全国直拨电话,建起了 26 条“信息高速公路”。庄稼人用电话和城里人谈生意,使茌庄的鸡蛋销售市场日益稳定、繁荣。

(杜学文 江海洋)

(原载 1995 年 7 月 26 日《聊城日报》)

丈樱路富了于家村

莘县讯 在莘县丈樱(大王寨乡丈八至樱桃园)公路的北端有一个只有 600 多口人的村——于家村。这是一个典型的马西风沙地区,位于大王寨乡的最北端,交通不便,贫困落后。如今一条崭新的丈樱路改变了村里人的命运,给他们插上了经济腾飞的翅膀。

去年,莘县县委、县政府决定实施“三纵十横一环”公路建设规划,一条贯穿全县南北,跨越 8 个乡镇的丈樱公路从他们村庄过。走了一辈子沙土地的老农,终于亲眼看到在自家门口通过的柏油路。群众进城的机会多了,信息多了,致富的路也多了,可经商、可运输、可种果种菜。村支部看到了群众的致富热情,决定选准一条发展规模经济的路子。经过调查,认为群众有种打瓜的习惯,就动员群众大力发展有打瓜生长特点的“三结义”西瓜,在全村种植了 120 多亩。丈樱公路开通前,由于交通不便,信息闭塞,每斤瓜只卖到 0.11 元,每户还要拉着地排车,进城串乡卖瓜。去年,随着新修丈樱公路的开通,交通的方便,河北、河南及附近 10 多个县市的客户纷纷来到于家村,来拉他们种植的新品种“三结义”西瓜,瓜价也逐渐上升,达到了每斤 0.32 元,农民的瓜卖了好价钱。这个村去年种植 120 多亩,总产达 600 多万公斤,增值 10 多万元。仅此一项,全村人均收入增加 500 元。于家村的群众亲眼看到了路通、财通、信息通,致富有了奔头。今年,全村群众自发种植了 500 亩“三结

义”西瓜,再加上附近村庄就有 2000 多亩。目前,丈樱公路沿线成方的“三结义”西瓜地连成一片,几百亩果树已成规模,一个以经济作物为主的种植结构已经形成。

(王亚军 孟建民)

(原载 1995 年 7 月 28 日《聊城日报》)

锐意进取 勇创一流

——莘县运输公司改革发展回顾

李庆林 田新轶

【题记：一个人的生命应该这样度过，当他回首往事的时候，不因浪费光阴、虚度年华而悔恨，也不因碌碌无为、无所事事而后悔。而作为一个共产党人，只有为人民多做好事，多做贡献，才无愧于这个光荣称号。——本文主人公蒋学昌如是说。】

莘县运输公司成立于 1972 年 11 月。20 多年的风风雨雨，公司有过辉煌、有过低谷，走过的是一条坎坷之路。近几年来，他们锐意进取，大胆改革，把准了市场经济的脉搏，以一流的精神，创造出了一流的成绩，向党、向人民交了一份圆满的答卷。

一、锐意改革 稳步发展

1985 年到 1986 年间，公司的历史上有着难以启齿的一页。受市场的冲击，运输公司连年亏损，累计负债 108 万元，搬运队倒闭，职工工资特别是退休职工的工资发不出去。60 多名退休职工经常到县委、县政府和交通局静坐示威，更甚者他们在县委招待所拦截

地委领导的小车,集体下跪。一个时期内,造成了某些领导人一见他们就想回避的现象。职工精神欠佳,工人无心干活,干部无心工作,纪律松弛,正不压邪。企业面貌破烂不堪,垃圾满院飞,烂砖随处见。县委、县政府几次派驻工作组,都没有明显改观。内外交困,企业举步维艰。在极度混乱,极度穷困中,时间挨到了1987年,这年6月,历史选择了蒋学昌,把他推向了莘县运输公司经理的位置。刚过不惑之年的蒋学昌已是公司的元老了。他干过统计、会计、保管,也当过办公室主任和公司副经理,公司的一草一木他了如指掌,经营运转的各个环节他如数家珍。这次蒋学昌虽受命于危难之中,但对公司充满了激情,对公司的前途充满了自信。

蒋经理虽在公司工作多年,但不在其位,难谋其政。任经理后,他重新审视了公司连年亏损的原因。运输公司共170多名职工,行政管理人員就有四、五十人,头重脚轻,包袱沉重,人浮于事,职责不清,行管人员上班时间打扑克、下象棋、喝大茶、聊大天,搬弄是非,影响团结。领导班子人耗严重,形不成拳头,既谈不上团结,更谈不上战斗,且思想老化,跟不上市场经济的步伐。

思路清晰、处事干练的蒋学昌决心破斧沉舟,背水一战。他打破情面,冲破顾虑,一举精简了三、四十名行政人员,除门岗、小车司机等固定岗位以外,管理人员仅剩7人。他们采取一人兼多职的办法,减少中间环节,提高办事效率。蒋经理既是经理,又是书记,同时还兼任办公室主任和秘书,政工科长兼车队调度,生产科长兼任车队队长等,把企业管理与生产经营融为一体。人员精简后,各项工作积极主动,井井有条。直接从事生产的人员多了,推萎扯皮的事少了,职工的精神面貌有了明显的改观,领导班子团结战斗,形成拳头。企业当年就摘掉了亏损的帽子,扭亏为盈,在全区有地区车队的县份中,跃居第一位。

在蒋经理大胆改革的同时,他还顶住了巨大的社会压力。某县

长拿着专员的亲笔信来此为人安排工作,经考核不合格,遭到婉言谢绝;某部长三番五次为一精简下去的职工说情,要求留在行政科室,蒋经理见解释不通,只好摊牌说:“若组织相信我,就支持我的工作,若不相信我,就另请高明。”他顶住的不只是领导的压力,更重要的是为企业树起了正气,使公司站稳了脚跟。

排除了外部干扰,改革了人事制度,理顺了内外关系,公司象安上腾飞的翅膀,一年一大步,一年一个台阶。1988年,公司的各项经济指标突飞猛进,他们在全省交通行业评比中,一跃居于全省第六位,全区第一位,被山东省交通厅评为经济效益先进企业;1989年,他们又在上级的扶持下,被山东省人民政府评为省级先进企业,填补了鲁西5市地交通企业中无省级先进企业的空白;他们还创办了全省第一家县级公路、铁路联运公司,既方便了货主,又极大地增加了公司的营运收入。

层层落实任务目标,人人分担经济指标,是运输公司内部管理的主要特点。他们对公司的车辆责任到人,一包到底,赏罚严明,处事公平。职工人人有活干,人人有目标,对个别刚精简下去,不愿承担任务目标的,断其退路,停发工资。由于蒋经理处事果断,工作措施得力,两轮承包都进展的十分顺利,特别是第二轮承包,仅用了10天就全部安排就序。时间之短创历史纪录,引起了兄弟县市的极大轰动。

公司60名退休职工也舒展开了紧缩的眉头。每月20日之前他们能准时领到工资,冬季来临,取暖煤又按时送到他们家中;每年“九、九”老人节或春节前夕,老人们在公司的组织下,欢聚一堂,畅所欲言,共话公司的发展前景,为公司的发展献计献策。去年夏天,老人们再也抑止不住内心的激动之情,他们自发地在县政府门口集合,敲锣打鼓,一路鞭炮,主动到运输公司为领导送匾、赠旗。老人们能步行的坚持步行,不能步行的坐上三轮车也要参加这意

义非常的活动,以表达自己的心声,表达又重新回到组织怀抱和老有所养的喜悦之情。他们纷纷表示愿意为公司的发展出力帮忙,甚至慷慨解囊。

莘县运输公司振兴了,蒋学昌成功了。无须多言,从企业形象、从会计报表、从人们脸上的笑、从职工挺直的腰,已经证实了这一点。然而,现实生活中,虽不是“左列功名又谤尽”,但“人间随处有怨处”。由于个别人对蒋经理的工作没有真正了解,县委打经工作组进驻到运输公司。蒋学昌心底无私天地宽,在打经工作组进驻的日子里,他照样抓工作、促生产、跑资金、抓管理。40多天的打经,问题全部得以澄清,工作组在全体职工大会上做了详细情况说明。按县政府文件规定,蒋经理该领取超额完成任务目标奖金数千元,但他分文未取,全部无偿的留给了企业。至此,职工们才恍然大悟,才对蒋经理的坦荡胸怀和无私奉献精神有了真正了解。

二、努力拼搏 勇创一流

1992年,莘县振兴街向东通开。运输公司共15间临街门市,一次拆掉了8间,职工宿舍,办公室等大部分被拆除,地面被无偿地占去了四、五亩,这对运输公司来说无异于伤筋动骨的一击。不仅如此,凡临街的单位,还必须盖三层以上的楼房,以美化市容,改善环境。在困难面前,大部分人员认为盖三层简易楼房应付了事。而蒋经理的见解非同一般,他认为挑战与机遇同在,振兴街向东开通,给公司带来了极大机遇。公司两面临街,北邻汽车站,居于莘城通运路的繁华地带,建综合服务楼,筹建汽车有形运输市场前景十分广阔。主意拿定之后,快人快语的蒋学昌又把整个身心全部融进了建设当中去。他想法子、跑门子,要计划,跑资金,图纸设计了一遍又一遍。现场勘察了一次又一次,整个综合服务楼贯穿了蒋经理“新颖、别致、现代、一流”的思想。综合服务楼建筑面积4300平方

米,预计投资 400 万元。内部设计大方高雅,营业厅、宾馆、多功能舞厅、办公室等各具特色,各有千秋;外部设计色彩新颖,造形别致,既蕴含了鲁西风味,又体现出现代气息,无论是四川红花岗岩装修,还是铝合金门窗,无论是半圆型的阳台、雨罩,还是绿、蓝相映的渡漠玻璃幕墙,在当地都堪称一流。该建筑在全县建筑史上创下了四个第一:规模最大,样式最新,全框架结构,进度最快。为繁荣昌盛运输事业,莘县运输公司综合服务楼被命名为“昌运大厦”。目前,大厦即将竣工交付使用。俗话说:台上一声好,台下十年功。在蒋经理顽强拼搏,勇创一流的背后,他付出了多少艰辛,挥洒了多少汗水和热血是难以用语言表达的。为了加快施工进度,提高工程质量,每项工程他都公开招标。铝合金装饰在众多竞争者中筛选了两家,内装修也是在十几个工程队中挑选了三、四家。他相互间比干劲、比质量,降低了成本,加快了进度。为了给公司节省资金,蒋经理从进料到施工每个环节都精打细算。钢材、木材、水泥等直接参与购买。装饰材料等价格幅度变化较大的物品他直接购进。为了买到优质价廉的外墙瓷砖,他去邯郸、下淄博,邯郸生产瓷砖的五厂、六厂、八厂全部跑了个遍,仅此一项就节省五六万元。在蒋经理直接参与下,整个工程仅成本就节省四、五十万元。这样做,亏了施工的,好了公司的,建设单位虽然对此有些意见,但他们背地里也为蒋经理的精打细算暗暗叫绝。为了少花钱,又能把锅炉一次配套,蒋经理跑了多个锅炉生产厂家和关系单位,最后在济南市某单位,联系到了一个 91 年安装,但没有用过一次的闲置锅炉,仅此一项又为公司节省 15 万元。

蒋经理事必躬亲,殚精竭虑。他白天在现场指挥施工,晚上亲临工地看料值班,无论哪个构件上少用一根钢筋都能及时查出,丢失一袋水泥也会及时发现。由于长时间的过度操劳,蒋经理积劳成疾,落得血压升高,血脂粘稠指数上升,但他轻伤不下火线,就是在

必须输液治疗的时间里,半月间,也被迫停顿了三次,有时是晚上输液,白天上班,工作上没有造成丝毫损失。

人们常说,一个成功的男人背后,必然站着一个坚强的女人。的确,蒋经理的爱人就是一位甘愿做人梯的坚强女性。她是县医院的护士长,为了支持丈夫的工作,她包揽了全部家务,宁愿自己吃苦受累,也不给丈夫添任何负担,在蒋经理的功劳簿上,确确实实有着她的一半。

三、立足实际 再攀高峰

蒋经理一路征尘,风尘仆仆,在市场经济大潮中能立足公司实际,发挥本身优势。他说:“搞商品加工,我们比不上其他工厂,搞商业营销,我们赶不上商业和供销,但是搞汽车运输和服务,我们有规范的车队和几十年的管理经验,条件得天独厚,在‘车’字上做文章是我们的优势所在。”为做好“车”字文章,他制订了改变公司面貌的二大战役。第一个战役是建立汽车有形运输市场,市场建成之后,公司将把社会车辆组织起来,一可以解决车辆占压路面和杂乱无章的问题;二可以为他们提供包括停车、维修、加油、住宿、联系货源、统一结算等全方位的服务;三可以为个体车辆提供外部保障、承担事故责任,提高个体车辆的知名度和可信度,车主高兴,货主方便。“昌运大厦”就是建立汽车有形运输市场的重要组成部分,大厦交付使用之日,就是市场建成之时。第二个战役是筹建上海桑塔那轿车特约维修中心,使本地区在车辆维修方面上档次、上水平。目前,该项目已取得了有关方面的大力支持,项目筹建已提到了重要议事日程。此外,他们还与国家环保局取得了联系,“废旧轮胎裂变”项目准备立项上马。届时,莘县运输公司集运输、服务、车辆管理、轮胎裂变为一体。他们多条腿走路的方针,将把公司推向美好的境地。

蒋经理靠自己的拼搏和实践创造了运输公司“锐意改革、勇创一流”的精神。这种精神激发了青春，激发了活力，使废墟变成了大厦，平庸变成了栋梁，亏损变成了盈利，怨气变成了激情。

这就是莘县运输公司。领导班子的凝聚力，群众的向心力和市场经济的推动力汇集成企业腾飞的巨大合力，公司将借助这种合力，展开双翅，翱翔在市场经济的大潮里。

(原载 1995 年 12 月 15 日聊城地区《人事信息报》)

我国的国道

国道就是国家干线公路。我国现有 70 条国道，总长 11.6 万公里。国道共分三类，一是以北京为中心的辐射干线 12 条，二是南北向干线 28 条，三是东西向干线 30 条。国道通常用三位阿拉伯数字来表示，第一位数字表示国道类别(共分三类)，第二、三位数字表示国道从北向南顺时针方向排列顺序。

行驶方向纵横谈

韩志平

行驶方向的由来,最初源于人类的趋利避害行为,后来为保证公共道路上的交通安全,行驶方向便被列入交通法规。各国对行驶方向的规定和变更,既有行政命令和权利的干预,又有社会变革和殖民统治的影响。

靠左行驶的习惯源于一种古代旅行者的防护性姿势,那时道路上的主要危险是怕遭到拦路抢劫,小心谨慎的行人总觉得不论是骑马还是步行,靠道路的左边行驶,用自己的右臂朝着迎面而来的陌生人更为妥当。另外一个因素是古代骑士在格斗时,都是抬起右臂刺杀对方。

罗马教皇卜尼波斯八世在 1300 年声称“条条道路通罗马”,并明文规定所有来罗马朝圣的基督教徒必须靠左行走,这项规定影响了当时欧洲的行驶方向。英国议会在 1756 年通过一项强制性法规,所有通过伦敦桥的马车必须靠左边行驶,违令者都要处以 20 先令的罚金,后来全国加以仿效,沿袭成习。

靠右行的习惯源于古代军队行进中的一种防范性行为,当时的军人都是左手持盾牌,右手执矛或剑,双方可在持盾牌的一侧(靠右行驶)走过,避免冲突或误伤。18 世纪法国大革命以前,法国的左右行驶方向泾渭分明,贵族的马车一定要靠左行驶,徒步行走的下层平民则被挤到右边去。1789 年法国爆发革命,罗伯斯庇尔发布命令,所有巴黎的马车和行人一律靠右行驶。后来被拿破仑征服过的国家,如瑞士、德国、意大利、波兰、西班牙等,也相继实行靠右行驶的交通规则。但大多数欧洲独立国家,如英国、匈牙利、葡萄

牙等都抵制了法国的影响,没有改变自己左行的惯例。

美国要求车辆靠右行驶的法令是 1792 年在宾夕法尼亚州颁布的,这个戏剧性的变化可追溯至独立战争时期,率领法国军队到美国协助作战的法国将军拉斐特提议美国交通方向也应改为靠右行驶,美国政府出于对法国的尊敬和感激,就接受了这项当时被视为极为文明的建议。

我国车辆靠右行驶的历史可溯源至唐代,制定这项规则的是唐代初年的大臣马周。鸦片战争后,英国的左行规则也引进了中国,上海的交通首先仿效英国的左行规则,受其影响,汽车及各种人力车、畜力车又较长时间实行靠左行驶。1945 年抗日战争胜利后,美式汽车大量进口,其方向盘及灯光装置,均适于美国车辆靠右行驶的交通规则。如果要使这种车辆适于我国当时靠左行驶的交通规则,必须进行车辆改装,改装费需增加车费的 1/5。为节约经费,当时的国民党政府军事委员会战时运输管理局作出决定,自 1946 年 1 月 1 日零时起,全国一律实行车辆靠右行驶,并延续至今。

英国及殖民地都是靠左行驶,只有埃及例外,因为埃及成为英国殖民地之前,曾被拿破仑的军队占领过。19 世纪中叶,英、美的军舰外交打开了日本封闭的大门,英国维多利亚女王的使臣罗斯福·阿尔考克爵士,劝说日本朝廷官员改规左行,于是日本在 1859 年下令全国的车辆一律靠左行驶。加拿大曾是英国的殖民地,因此未改变大英帝国的交通法规,直至 1920 年,加拿大才把靠左行改为靠右行。还有一些英联邦国家,如加纳,也是在近些年才改为右行的。沙皇时代的俄国习惯靠左行驶。十月革命爆发后,把左行改为右行。瑞典是欧洲最后未被拿破仑和希特勒征服的国家,经过为期两年的辩论,终于在 1967 年决定采纳靠右行的行驶方向。这种国际范围内行驶方向的统一,主要原因是为公路交通的安全起见。交通行驶方向统一后,公路上的车祸的确大大减少了。

英国在 1960 年也曾经考虑改变现行的左行方向,但最后告吹。要是改为右行,就意味着英国接受法兰西革命带来的产物——公制化,不但公路上所有的路标都要换过方向,更为头痛的是,还要把英制换成公制。