

第十八编 交通邮电

建国前，境内仅有乡间小路和少量沙土公路，陆路交通不便，长途运输赖以海路，通过乳山口港与全国各大港口往来。50年代末起大修公路，逐步形成四通八达的交通路网。80年代后不断加宽、硬化路面，提高公路等级。随着公路的大量修建，客货运输重点转至陆路。至1995年，境内有干线公路5条，支线公路23条，青威汽车专用线1条，总里程531.2公里。达到村村通汽车，陆路运输占总运量的95%以上。

境内邮传历史悠久。北宋时期在乳山寨设驿站，明代在沿海设烽火台，清初设急递铺，清末设邮电局，民国因之。建国后，境内邮电事业发展迅速。1952年开办电报业务，次年开办电话业务。1958年实现乡乡通电话。1963年邮运干线实现汽车托运，并实现村村通电话。1978年实现市内电话自动化，县至公社载波化，电报通信电传化。1994年实现城乡电话程控化。1995年，境内有邮电支局17个，邮路总长1785公里。市话普及率为15.38部/百人，农话普及率为2.03部/百人。邮电业务计费总量3489万元。

第一章 交通设施

第一节 公 路

公路修建 1926年，文(登)海(阳)路通车，经境内的南黄、夏村、乳山寨，长48公里，为境内第一条简易沙土公路。1931年，牟(平)夏(村)路开通，境内路程25公里。1933年，牟(平)海(阳)路修通，经境内育黎、诸往、神童庙，长30公里。1947年，文(登)潍(坊)路开通，经境内的冯家、车道、马石店，长60公里。至此乳山县沙土公路共计4条163公里，另有大集镇间马车道12条160公里。1957年，由国家投资，乳山县组织上千民工修建拓宽潍(坊)石(岛)

线(1987年改称荣兰线)乳山段和青(岛)威(海)线乳山段,共计长105公里,路面宽度分别为8.5米、8米,为境内两条主要东西向交通干线,亦系山东省公路运输和国防战备的主要动脉。1958年,修通牟(平)乳(山口)线和育(黎)行(村)线,沟通了南北海岸。1964年,修通徐(家)夏(村)线,至此,县城至各公社的公路网形成。1966年后,以修建公社驻地至各村的乡间公路为主的群众筑路活动蓬勃兴起,乡间公路以原马车道为基础,进行拓宽、整修。1970年5月,为解决马石山南麓东尚山等5个山村的交通不便,邀请南京军区工程兵学院采用定向爆破新技术,炸开山口,至当年10月,西诸往至西尚山全长12.5公里的山间公路修通,结束了山里人祖祖辈辈靠人挑驴驮进出的历史。至1972年,先后修通河南村至夏村、西井口至乳山寨、巫山至浪暖口、兴村至马石店、孤山至小石口、八里甸至宫家、海阳所至沙堪、西诸往至西尚山等17条县级公路,总长298.4公里。并开辟乡村公路27条。至此,构成了县、公社、大队三级公路网,并形成荣兰线、青威线为纬,牟乳线、牟浪线、埠乳线为经的公路主干线与县、乡支线平交的公路网。其中荣兰线乳山段平交高马、埠乳、育行、牟乳、河夏、牟浪、宋冯、裴赵8条线路,东西贯穿境内北部6处公社;青威路乳山段平交风窑、埠乳、牟乳、河夏、冯乳、林西、孤小、八宫、岭峒、牟浪10条线路,东西贯穿境内南部5个公社。

1973年始,首次在青威线乳山段铺设沥青路面41.2公里,1977年,在荣兰线乳山段铺设沥青51.6公里。至1982年,境内5条干线公路有4条铺设沥青,其中牟乳线达到二级路标准。1985年统计,境内有乡镇以上公路22条,其中干线(国道、省道)5条,支线(县乡道)17条;总里程487公里,其中沥青路面156.5公里,沙土路面330.5公里。每百平方公里占有公路30公里。另有乡村道路86条,总长483.5公里,全县乡乡通客车,96%村庄通汽车。1990年修通育(黎)纪(村)线、万(家)后(砦)线、河(东)林(家庄)线3条乡镇公路,计长10.7公里。同年将境内荣兰线7.6公里沙土路改建成沥青路面,至此荣兰线乳山段全部为沥青路面,将省道埠乳线7+073~19+780段沙土路改建成沥青路面。1992年9月,青威线乳山段(水井至南黄)二级汽车专用路修成通车,长22.5

公里，宽 18 米，沥青路面，设行车线、超车线各 2 条，路边用 1 米高铁栅栏围挡封闭。是年底，加宽改建徐夏线，把长 15 公里的沙土路改建成宽 10 米的沥青路面。同时开始西峒线加宽、铺油工程。1993 年，加宽改建市区至秦家庄 11 公里长、35 米宽的沙土路。1994 年开始，改建 309 线冯家至车道 25.6 公里，宽 24.5 米的路段，由三级路改为一级路。又将徐夏线的兰家庄至徐家港路段改建加宽为 18 米的沙土路。至 1995 年底，境内国道、省道、市镇路计 28 条（干线 5 条，支线 23 条），另有青威汽车专用线 1 条。总通车里程为 531.2 公里，其中，沥青路面 244 公里，沙土路面 287.2 公里。每百平方公里占有公路 32.8 公里。

全市公路线路一览表

路线名称		境内起至地点	境内里程 (公里)	修通年 份	路面类型	等级	路面宽 (米)
国 道	荣兰线 (309 线)	赵家庵-青山港	25.6	1957	沥青	一	24.5
			33.5			三	8.5
省 道	青威线	宋河-南黄	6.5	1957	沥青	二	18
			39.6			三	8
	牟浪线	巫山-浪暖口	23	1968	沙土路	三、四	7.5
			13.6		沥青	三	
	牟乳线	由家庄-乳山口	37.4	1958	沥青	二	10
	埠乳线	西井口-乳山寨	15	1968	沥青	三	7
			20.1		沙土		
市	育行线	育黎-前乔	7	1958	沥青	三	8.5
			9.1		沙土	四	6
	凤下线	凤台顶-西乳山	10.5	1969	沙土	等外	4.5
	裴赵线	文登屈-赵家庵	1.8	1970	沙土	四	5.5
	高马线	大王疃-马石店	0.7	1969	沥青	四	6.5

路			17.4		沙土		
	宋冯线	徐家村-冯家	10.8	1970	沙土	四	5
	冯乳线	冯家-乳山口	12.4	1968	沥青	四	6.5
			17.3		沙土		
	河夏线	河南村-夏村	1.2	1966	沥青	四	7
			24.6		沙土		
	徐夏线	徐家-夏村	14.9	1964	沥青	二	10
			15.4		沙土	四	6
	孤小线	大孤山-小石口	5.1	1968	沥青	二	10
			16.1		沙土	四	6
	西峒线	西浪暖口-峒岭	4	1972	沥青	二	18
			12.4		沙土	四	6.5
	八宫线	八里甸-宫家	8.8	1968	沙土	四	5.5
镇	山大线	山前庄线-大崮头	24.4	1972	沙土	四	6
	海沙线	海阳所-沙港	22.3	1969	沙土	四	6
	磨崖线	磨山钟家-崖子	4.4	1968	沙土	四	5
	西尚线	西诸往-尚山	12.5	1972	沙土	四	5.5
	潘念线	潘家-念头	5.9	1970	沙土	四	7.5
	赫夏线	赫家庄-夏村	5	1957	沥青	三	7.5
	秦夏线	秦家庄-夏村	6.4	1987	沙土	四	18
	万后线	万家-后砬	5.2	1990	沙土	等外	5
	河林线	河东-林家庄	3.5	1990	沙土	等外	4
	育纪线	育黎-纪村	2	1990	沙土	四	5
	神铁线	神童庙-铁山	8	1958	沙土	四	5.5
	南夏线	南唐家-夏村	5	1993	沙土	四	40
青威专用路		水井-南黄	22.5	1992	沥青	二	18

桥梁建筑 建国前，境内桥梁多以河沟两岸为台，木桩为墩，架起简易木桥、石板桥，供人、畜、车辆过往，雨季常被洪水冲垮，致使交通中断。50年代后，在修建公路的同时，逢河架桥，遇沟修涵。1956年间，先后在潍石线乳山段修建泊子庄河桥、塔庄河桥、段家河桥、冯家河桥、青山河桥、横道口河桥等大、中型桥7座，均为混凝土梁(板)桥，石铺河底，石料浆砌或钢筋混凝土灌柱桩，桥面用钢筋混凝土铺设，桥左右侧设防护栏杆。其中泊子庄河桥长185米，净宽7米，9孔，每孔20米。1964年，投资上百万元在青威路乳山段建成当时境内最长的河桥乳山寨河桥，该桥结构为钢筋混凝土排架桩连续板桥，计20孔，每孔8~10米，总长237.77米。1966年和1968年，分别在育行线、青石线筑育黎、南黄两座漫水桥，用块石或混凝土砌过水面，中水位漫水桥的设计洪水频率为五分之一至十分之一。1969年后，相继在牟浪、埠乳、牟乳、徐夏、育行、河夏、林西、河大等公路线修建大、中型河桥，其结构大多为石台石墩石拱桥，间或有混凝土灌注墩柱。1974年9月，在宋冯线洪口建成境内跨度最大的单孔桥洪口桥，全长61.6米。1978年建成的牟乳线石字岬桥，桥面斜度为60度，桥拱呈履带式，造型美观别致。1980年，下初公社史家疃大队自筹资金9万元，国家补助9.4万元，在村西建起一座长183米的灌柱桩石拱桥，为县内第一座由农民集资修建的能连接公路的大桥。此后，由农民集资、国家补助修建了大量的连接公路的村头小、中型石拱桥。1993年，修建牟浪线南泥沟大桥，为16孔每孔13米混凝土空心板桥，全长208米，达到省级优质工程。1994年，修建大小桥涵103座，其中有万家西桥、万家东桥、冯家西桥、冯家东桥、下初桥、段家桥等大、中型桥6座。至1995年底，境内有大、中型公路桥梁62座。其中，大型桥19座，中桥型43座。

全市大、中型公路桥一览表

桥梁名称	修建	路线名称	结 构	桥长	桥宽
------	----	------	-----	----	----

	年份			(米)	(米)
万家东桥	1994	荣（成）兰（州）	混凝土空心板	32.22	23
万家西桥	1994	荣兰	混凝土空心板	53.34	23
冯家东桥	1994	荣兰	石拱桥	134.9	18
冯家西桥	1994	荣兰	混凝土空心板	42.3	23
段家桥	1994	荣兰	简支 T 型梁桥	125.1	18
下初桥	1994	荣兰	石拱桥	55.7	23
塔庄桥	1956	荣兰	台装配梁桥	184	7
横道口桥	1957	荣兰	石板桥	44.7	7.1
泊子桥	1956	荣兰	双柱台板桥	185	7
南马石桥	1975	荣兰	石拱桥	54.14	7
青山桥	1957	荣兰	石板桥	51.7	7
芦根滩河桥	1982	青（岛）威（海）	空心板桥	86.3	7.15
迟家河桥	1982	青威	石台石墩空心板桥	47.0	7.15
河东桥	1973	青威	木板桥	33.95	7
杨家河桥	1982	青威	石台石墩双曲板桥	43.2	7
凤台顶河桥	1964	青威	石板桥	136	7
乳山寨桥	1964	青威	排架桩连续板桥	237.77	7
黄垒河桥	1968	青威	连续板漫水桥	452	7
炉上桥	1995	青威	空心板桥	104.1	23
午极桥	1975	牟（平）乳（山）	石拱桥	172.7	7.6
石字岬桥	1978	牟乳	石拱桥	154.13	9.03
仇家洼桥	1977	牟乳	石拱桥	119.3	5.5
夏村桥	1970	牟乳	石拱桥	40.5	26.2
小疃桥	1977	牟乳	石拱桥	47.6	9.4
周格庄桥	1977	牟乳	石拱桥	38.5	11.4

岛子桥	1966	埠（西头）乳（山寨）	石台石墩悬砌桥	106.6	7
姜格庄桥	1971	埠乳	石拱桥	78.2	7
东诸往桥	1970	埠乳	石拱桥	138.5	7
东井口河桥	1965	埠乳	双拱桥	51	7
巫山桥	1974	牟（平）浪（暖口）	石拱桥	111	7
中寨桥	1970	牟浪	石拱桥	66	7
山北头桥	1969	牟浪	石拱桥	96.3	6.7
湾头桥	1969	牟浪	石板桥	75.5	6.5
高家屯桥	1971	牟浪	石板桥	39.7	7
河南村桥	1970	牟浪	石板桥	256	7
南泥沟桥	1993	牟浪	混凝土板桥	208	10.5
马台石桥	1978	山（前庄）大（崮头）	石拱桥	39	7
于家疃桥	1982	山大	石拱桥	126.5	7
北庄桥	1972	山大	石拱桥	68.5	7.6
万格庄桥	1973	山大	石拱桥	58.3	7
万格庄西桥	1973	山大	石拱桥	58.3	7.2
山东桥	1986	山大	石拱桥	54	7
大崮头桥	1972	山大	石拱桥	103	7.1
北寨桥	1974	高（陵）马（石店）	石拱桥	48.25	6.9
马石店桥	1971	高马	石拱桥	65	7
徐家村桥	1974	宋（家庄）冯（家）	石拱桥	36.79	7
洪口桥	1974	宋冯	石拱桥	61.6	6.1
白沙滩桥	1970	徐（家）夏（村）	石板桥	52.6	6.6
六村屯桥	1978	徐夏	石板桥	49.2	8.1
兰家桥	1966	徐夏	石拱桥	47.8	7
康家河桥	1967	徐夏	石板桥	80.6	7

东耿家桥	1991	徐夏	石拱桥	38.1	31
徐家东河桥	1976	西（浪暖）峒（岭）	石板桥	98	6.9
小浩口河桥	1969	西峒	石拱桥	73.1	16.5
下初桥	1970	西峒	石拱桥	79	7
马家庄桥	1971	西峒	石拱桥	32	6.5
黄村桥	1971	西峒	错误！链接无效。	78.1	7
育黎桥	1966	育（黎）行（村）	错误！链接无效。	27.5	4.7
姚家埠桥	1970	育行	石拱桥	34.5	7
万家北桥	1966	万（家）后（砦）	错误！链接无效。	31	6.1
土门口桥	1986	凤（台顶）下（河头）	石拱桥	64.6	7
马陵桥	1975	神（童庙）铁（山）	混凝土板桥	85	9

公路养护 建国初期，公路养护只限修补，保持路面平整。1958年，境内公路始用沙做路面松散保护层，先后用红叶芭草、毛竹条子、橡胶轮胎制成“草拖”、“竹拖”、“胶皮拖”，人拉匀沙。1964年，荣兰线下初工班工人改革粒料路面养护工艺，创出路边筑挡沙坝、设固定流水口、雨前撒沙和弯道与直道、坡底与坡顶、雨季和风季等撒沙量不同的经验，获全国养路先进集体称号。此工艺在全省养路工班中推广。1967年后贯彻“统一规划，全面养护”的修建养护方针，在易塌方路段用石块砌坡，在危险的山区路段设置护栏、护墙，对急弯陡坡、走向不合理的路段裁弯降坡，改造线型，加宽加高路基，配齐桥涵。1970年始购进拖拉机、汽车等运输车辆，用于铺筑备料和代替人力拖拉匀沙。是年，境内国道、省道全部晴雨通车，县社路220.3公里，有140.3公里晴雨通车。1974年后陆续购置沥青撒布机、沥青搅拌机、养护车、压路机、翻斗车，自制小撒沙车、回沙车、挖掘机等养路设备。1977年乳山县公路站被评为全国交通系统先进单位。1978年被省交通厅誉为公路养护标杆单位。1985年境内公路好路率为89.7%，比1960年提高44%。次高级路面167公里，中级路面105

公里，低级路面 215 公里。国道、省道、县乡道均晴雨通车。1986 年后随着沥青路面的铺设，路面养护工作量相对减少，乡镇路实行农民承包养护。1995 年，市内有一级公路 25.6 公里，二级公路 90.4 公里，三级公路 153.3 公里，四级公路 242.7 公里，等外公路 19.2 公里；高级路面 22.5 公里，次高级路面 221 公里，中级路面 160.7 公里，低级路面 127 公里。

第二节 铁 路

1990 年，国务院批准修建桃(村)威(海)地方铁路(全长 137.5 公里)。是年 10 月成立乳山县铁路建设指挥部，11 月 25 日境内铁路全线动工。填挖土石方筑基工程由乳山县筹资修建，大中型桥梁由铁道部负责。1992 年底，境内西起崖子镇西井口村，东至冯家镇高家台村，全长 57.686 公里的筑基工程全部完工，共动用土石方 630 万立方米，投资 3966 万元。铁道部 11 工程局基本完成 17 座大中型桥梁的架设工程，国家投资 1560 万元。桃威铁路经境内的崖子、诸往、育黎、午极、夏村、下初、冯家 7 镇，设诸往、乳山(车道村南)、下初 3 个站点。1995 年 3 月正式试运营。

第三节 航道 港口

航道 乳山口港外竹岛东南方有水位—3 米以上的进出航道，长 3 海里，最窄处约 300 米，泥沙底质。港湾内航道呈 S 型，长 2 海里，宽 500 米，水深 8~15 米。在码头西南方 340 米处，水下有暗礁，水位-0.1 米。

50 年代初，青岛航道局在乳山口港入口处的琵琶岛东南角和取脚石两端设立两座灯标，驻乳山口军港部队在红石嘴、后山于家村后设立进口闪光航准叠标。

乳山口港 乳山口港位于境内南部乳山湾北岸，东经 121° 29′ 12″，北纬 36° 47′ 40″。港口范围，包括乳山湾部分水域约 11 平方公里。为乳山市海上

门户和海运枢纽，可与全国各沿海港口通航。由乳山口东去石岛港 62 海里，威海港 126 海里；西去青岛港 78 海里；南去上海港 412 海里；北往烟台港 168 海里，大连港 203 海里，丹东港 272 海里。

乳山口港是理想的小商埠和渔港，久有“北有旅顺口，南有乳山口”之说。唐时即有外埠船只来往，清时与上海、广州、烟台、大连、天津等港口通航。清咸丰元年(1851 年)，境内的“泉盛”“合兴”等商家集资修建长 20 米、宽 4 米的简易石码头两座，为乳山口港最早的人工码头。1922 年，“东盛泰”油坊掌柜于洪举(官庄村人)从崂山购运石条复修码头。解放战争时期，乳山口港为支援解放军，巩固解放区发挥了重大作用。1951 年，县油脂公司、粮食公司、县联社、土产公司、食品公司等单位相继在乳山口港设立转运站。1955 年，乳山口港吞吐量达到 62331 吨，其中吐量 42210 吨。1956 年，山东省交通厅航运局投资，将原有石码头拆除，就地修建长 70.3 米的混凝土码头一座和 500 吨级泊位一个，同时修建 500 平方米的库房和 250 平方米的货场。1958 年，首次有 2 艘 2000 吨级货轮驶入乳山口港。1962 年，乳山口港获山东省沿海快速装卸红旗港称号。1973 年，乳山口港实现装卸机械化，此后港口吞吐量不断增大，1978 年，港口货物吞吐量达 307829 吨，创历史最高纪录。是年开始扩建货场，到 1980 年货场扩至 4300 平方米。1986 年，建成并启用千吨级泊位一个(码头岸壁长 75 米，前沿水深 6 米，可停靠 3000 吨级以下的船舶)，年增加通过能力 30 万吨。同时建成 1000 平方米散货仓库，500 平方米维修车间。此时，乳山口港占地面积 5 万平方米，其中货场 5000 平方米。装卸设备主要有吊车 4 台，装载机 2 台，皮带运输机 6 台，拖头 4 台。进口的主要货物有煤炭、化肥、柴油，出口的主要货物有沙、粮食、花生、水果等。1989 年 10 月建成年制冰 6000 吨的制冰厂。1993 年 2 月，乳山口港被批准为国家二类开放口岸，3 月 1 日正式对外开放。乳山口港成为乳山市对外开放的窗口和通向世界的桥梁与纽带。

乳山口港经营情况抽年表

年份	吞量（吨）	吐量（吨）	总吞吐量 （吨）	总收入 （元）	利润 （元）
1952	1000	2000	3000	5100	256
1956	43282	35449	78731	92118	31258
1960	61835	242700	304535	335878	221447
1964	42468	37380	79848	126495	54777
1968	29065	31761	60826	107554	18595
1972	68629	59368	127997	165952	36618
1976	133848	93210	227058	362350	11880
1980	178582	102965	281547	411447	76187
1988	115788	59177	174965	737600	220300
1992	78585	8157	86742	927600	24500
1995	24433	27838	52271	93020	1000

第二章 交通运输

第一节 陆路运输

客运 民国初年，境内个体商贩用马车、自行车从事客运。1926 年有文登至海阳客运汽车途经境内南黄、孤山、夏村，夏村为停车点，为境内最早官办汽车客运。1931 年，开通牟平经午极至夏村客运线，全程 74.1 公里，票价 3.5 元。1933 年开通牟平至海阳客运线，经境内的育黎、神童庙等地。1947 年 8 月，华东运输公司开通文登至潍坊客运线路，在车道设汽车站，1948 年 7 月该线客运中断。1950 年，青岛四轮中吉普联营社有客车不定期从青岛开往文登，在冯家设汽车代办站。此前的汽车客运班车少，且时断时续不正常。

1950 年 10 月，烟台地区汽车运输公司在夏村成立县级汽车站，设站长 1

人, 职员 7 人, 有 39 座位客车一辆, 从夏村经车道去烟台, 次日返回。当年客运量 2400 人次, 客运周转量 16.8 万人公里。1955 年, 客运基本价费率为每人公里 0.024 元, 儿童和残废军人收半价, 行李包裹每公斤 0.0024 元。1957 年后, 随着公路的大量修建, 客运业迅速发展。到 1970 年, 夏村汽车站开办了旅客运输、行李零担、货物调度、邮件委办、售票咨询、旅客食宿等业务, 下设车道、冯家、午极、乳山寨、诸往、崖子、马石店、南黄、下初 9 个汽车站和孤山、黄疃、流水头 3 个代办站。客运工具废除帆布蓬货车, 全部使用大客车。1971 年客运量达 23.2 万人次, 客运周转量 1441 万人公里。1978 年, 烟台汽车运输公司投资新建夏村汽车站, 新车站址位于胜利街与青山路交界处, 占地 18664 平方米。主要建筑两层, 一层为候车室、售票室、发车库, 二层为车站办公室、司乘人员宿舍。1983 年后有私人购买客车参与客运。1984 年 10 月 1 日起执行新运价, 普通客票每人公里 0.024 元, 宽座客票每人公里 0.033 元, 装有空调设备的客车, 在使用季节加收 10% 空调费, 城镇间短途运价每人公里 0.03 元, 行李包裹每百公斤公里 0.024 元。1985 年, 境内有客运线路 28 条, 总长 432 公里; 日发车 46 班次, 过路车 48 班次; 有夏村等 10 个汽车站、3 个代办站, 122 个停车点; 从事客运职工 54 人, 当年完成客运量 130 万人次, 客运周转量 6010 万人公里, 收入 175.8 万元。

1986 年后, 为解决客流量大、车辆少, 客运拥挤、落客的状况, 相继开辟夏村至青岛、烟台、即墨、威海、崖子, 诸往至烟台、威海、石岛, 海阳所至烟台、威海, 冯家至威海, 西泓至夏村, 徐家至夏村, 南泓至夏村, 挂子场至崖子, 杜家岛至威海, 午极至威海等新的客运线路。此时期, 社会自办客运车辆也以年平均增长 66.2% 的速度发展。1987 年夏村汽车站改属威海汽车运输公司。是年 7 月~1992 年 10 月, 客运价格连续调整 4 次, 客车分普通级、中级、高级 3 级 9 个类型。普通大客车票价为每人公里 0.064 元, 票价构成有 5 项, 分别为: 基本运价每人公里(下同)0.053 元, 旅客人身保险费 0.003 元, 站、队建设基金 0.001 元, 经济开发基金 0.001 元, 油料差价 0.006 元。1992 年, 交通局购置 5 辆小客车和 1 辆轿车, 成立客运出租公司。1993 年是市内客运发

展的高峰，其特点是大客车逐渐减少，小中型客车增多。夏村汽车站拥有客车 56 辆，总座位 1818 个，客运线路 28 条，日发车 51 班次，过路车 85 班次。设南黄、下初、车道、崖子 4 个三级站，诸往、流水头、马石店、乳山寨、海阳所、黄疃、大孤山、午极、冯家 9 个代办站，公路沿线停车点 80 个。长途线路可直达济南、临沂、枣庄、潍坊、青岛、烟台、滨州、阜阳、聊城、菏泽等地。1995 年，市内社会客运(属个体经营)有大型客车 13 辆 569 座，中型客车 122 辆 2074 座。跨地(市)的 36 辆，日发车 36 班次；威海内跨市(区)的 40 辆，日发车 40 班次；本市内 59 辆(其中公交公司小客车 22 辆)，日发车 177 班次。公交公司小客车主要在市区范围内运营，同年 6 月，开通环城一路公共汽车 4 辆，东至大孤山，西至乳山寨；7 月，开通三路车 4 辆，南至寨前，北至车道。票价 1~5 站 1 元，1~10 站 1.5 元。

货运 20 年代前，货运主要靠人扛肩挑，从事货运的人被称脚夫或挑夫。长途贩运多往返于乳山口、石岛、烟台之间。去烟台者，夜晚起身，黎明到达，捎货返回，十分艰辛。西北山区，多用骡、马、驴、牛驮运货物。30 年代，境内始有木轮手推地拱车、木轮马车参与运输。1945 年后盛兴胶轮手推车。1947 年，县政府组织千余辆手推车支援淮海战役，为前线运送军需物品。1956 年 3 月，境内第一个专业运输企业夏村马车运输合作社成立，社内有胶轮马车 55 辆，牲畜 104 头，载重量 70.3 吨，从业人员 66 名，年货运量万余吨。1958 年，县政府组建运输营，有手推车 533 辆，地排车 18 辆，马车 106 辆，主要运输铁矿石和参与筑路、修桥、疏河改流等。1962 年，乳山县拖拉机站成立，有拖拉机 6 台，专营货运。1969 年后，全县 15 处公社相继成立拖拉机站，拖拉机承担起社会绝大部分各类物资的运输。1971 年 4 月，夏村马车运输合作社改为三轮机动车运输队。1972 年县交通局汽车队成立。1975 年 8 月，三轮车队与交通局汽车队合并为乳山县运输公司，年货运量 10 万吨左右。80 年代初，汽车运输发展较快，大部分公社拖拉机站因货源不足而撤销，少部分改为汽车队。运输量较大的工矿企业亦成立起汽车运输队。1983 年后，社会上出现个体经营汽车运输，私人经营的小型农用拖拉机，承揽了境内大部分短途运输任务。此时

期，企业的原材料、产品多为自运，专业运输单位主要从事长途运输，货源不足。1992 年，全县计有各类汽车 3174 辆，其中货运汽车 2517 辆。货运汽车中属企业经营的 2307 辆，运量 597714 吨；个体经营的 103 辆，运量 107286 吨；县运输公司、供销储运公司等 4 个专业运输单位 107 辆，运量 89995 吨。1993 年以后，各种汽车增加较多，拖拉机基本退出长途运输，仅有少数载重量 5 吨和 1 吨的拖拉机在石碇里运输石料。由于各厂、矿都自备运输车辆，导致专业运输单位货源不足。尤其运输市场放开，运价也随之放开，个体运输户增多，市场竞争激烈，以致专业运输单位经营不景气，后因企业内部承包，才有所转机。至 1995 年，全市增加货车 290 辆，1296 个吨位；增加客货两用车 356 辆。

第二节 海上运输

客运 1950 年，乳山口港有“同洲”、“建安”两货轮附设客运，往返青岛、乳山口之间，每人次票价 1.8 元。1962 年，青岛海运局鲁航 103 号轮往返青岛至乳山口从事客货运输，每人次票价 2.4 元，当年客运量 8700 人次。1963 年后，陆路客运发展，海上客流量逐年减少，到 1965 年仅 200 人次，遂撤航。

1955 年前，有乳山口港码头分别至南岸后山于家村和至西岸到根见村两条摆渡客运线，一般每人次 0.1 元。后因私人经营摆渡，秩序混乱。1956 年后，政府对渡口统一管理，统一渡费标准，规定三处渡口分别由旗杆石村、后山于家村、到根见村经营。南北岸每人次渡费 0.15 元，东西岸每人次渡费 0.3 元。1985 年，南北岸客流量 2000 人次，东西岸客流量 5000 人次。1986 年 3 月，乳山口镇政府经营“乳渡 1 号”轮(载客 30 人)，往返三处渡口和东小青岛。1989 年，东小青岛村经营的“乳河 6 号”轮(载客 36 人)由义渡改为收费运送岛陆往来乘客。1994 年，海阳所镇后山于家村经营的“乳渡 2 号”(载客 12 人)，往返乳山口南岸至北岸。

货运 清末，乳山口设有“三义”、“新兴”等运输商行，计木帆船 8 条，总载重量 790 吨，往返于近海港口和青岛、上海、丹东等港口。主要运出货物

有食盐、水产品、土特产品，输入货物有大米、棉花、布匹及其它日用品。1920年，增设“益长祥”运输商行，经营船只1条，载重量70吨，后因经营管理不善于1925年停办。1942年，乳山解放，社会安定，沿海渔民或自购或联合集资购买以风帆、摇橹为动力的木质运输船参与运输，海上货运业空前兴旺。当年有专业运输船58条，季节性运输船无计。部分大型帆船还为江南的新四军运送军用物资。1946年土地改革后渔民分得土地，多数渔民弃商从农或从事海上捕捞业。1948年，境内沿海有大小运输船只仅18条，总载重量120吨，年运量1152吨，主要航行于沿海附近的乳山口、和尚洞、洋村口、浪暖口、南泓、小泓、棉花山、沙港、挂子场、白沙口、蟹子洼等港口及青岛港之间。1954年，小泓水产站经营木帆船7条，载重60.5吨，专业从事水产系统的物资运输，为县内第一个集体海运单位。1956年3月，乳山县木帆船运输合作社在乳山口成立，有社员63人，木帆船16条，总载重284吨。当年全县共有运输船只25条，总载重409.2吨，年运量13506吨。1963年，该社购进两条载重45吨、动力60马力的机帆船，从事海上运输，开境内海运机械化之端。1973年，木帆船运输合作社改称乳山县海运公司，航线延伸到渤海湾，船舶主要航行于龙口港、东风港和刁口、长岛之间，往返装运沙、盐等货物，部分船只被烟台粮油食品进出口公司和烟台五金矿产进出口公司租用，装运出口球石、水产品等货物。1975年7月，海运公司首次自制一艘载重130吨的木质货轮投入海运。1978年，海运公司木帆船全部改造为机帆船，计13条，总载重量993吨，公司职工发展到155人，当年货运量6.7万吨。1985年，海运公司有大型营运船只4条，动力1370马力，总载重量1180吨，主要航行于山东各港口及河北、辽宁沿海各大港口之间，钢质大轮航线延伸到上海、温州等地，年货运量9万吨。1986年后，县海运业船舶逐步由木质改换为钢质，船舶航行区域由三类海区发展到二类海区，即由长江以北航线延伸至长江以南直至广州航线。是年，海运公司购置“乳海口”千吨级船，常年航行于深圳至蛇口航线。1988年11月，从连云港海运公司购买了2条驳船和1条拖船，共1000载重吨。由于适航条件差等原因，经营两年多时间后于1991年5月转卖，又从辽宁长海海运公司购进

载重 500 吨的“乳海 14”轮，从烟台海运公司购进载重 570 吨的“乳海 15”轮，投入海运。随着船舶航行区域的扩大，运输的货物种类不断增多，主要有钢铁、水泥、木材、电器、煤炭、酒、植物油、粮食、果品及化工原料等。1992 年，乳山海运公司拥有运输船舶 5 艘 2150 载重吨 1985 马力，主要航行于北起大连、丹东，南至广州、海口等国内沿海各港口，营运量 11 万吨，创利润 106.7 万元，在威海市水上运输企业中率先成为利润过百万元企业。1994 年后，由于运输市场的开放，运价降低，原料、物料价格上升，造成企业效益下降。

乳山市(县)海运公司船舶营运情况抽年表

年份	船 只 (艘)	马 力	载重量 (吨)	营运量 (万吨)	周转量 (万吨/公里)	利润 (万元)
1962	17	—	316	1.1	99	8.2
1974	11	335	411	1.3	141	22.4
1977	12	865	986	3.3	769	45.5
1981	8	1575	1150	7.5	1613	57.9
1985	4	1370	1180	9	1174	42
1989	7	2245	2570	10.19	4712	12
1992	5	1985	2150	11	8634	106.66
1995	5	2611	2251	13.67	13382	14

第三节 岛陆往来

东小青岛 位于乳山口港西南 7 公里处，距大陆最近点为 2.8 公里，海岛面积约 0.4 平方公里，有居民百户左右。该岛分南北两部分，中间礁石连接，大潮时水深 2 米左右，低潮时人可通行。1976 年人工筑坝 100 米，使南北两岛连为一体。建国前，岛上人出岛需用渔船渡送，陆地人进岛须先发出信号(点火

生烟)，岛上发船接迎。1949年后设专业渡船，义务摆渡来往于陆岛之间。1989年购置载客36人的“乳河6号”轮，后改为单程收费每人1元。

杜家岛 位于乳山口港南14.5公里处。与陆地最近点0.3公里，海岛面积2.32平方公里，有360余户居民。建国前，岛陆往来须退潮后涉水过海，1949年后设渡船。1975年县公路站投资1万元，资助岛上居民填海造路，至1977年1月建成一条长500米，宽7米，高5米的拦海大坝，海岛与大陆连为一体。

南黄岛 位于乳山口港东南18公里处，与陆地最近点0.65公里，海岛面积约0.7平方公里，有居民200余户。此岛居民来往大陆长期靠渔船捎带，或自己摇船出岛。1984年冬始设专业渡船，每日往返两次。

第三章 交通运输管理

第一节 管理机构

1956年1月成立乳山县交通科，辖乳山县公路站、运输管理站、夏村汽车站、乳山县木帆船运输合作社、乳山县夏村马车运输合作社、乳山县搬运社。1958年4月与工业局合并为工业交通局。1962年1月设交通局。1982年成立交通运输管理所。1984年3月，县交通局改称交通运输公司。1985年公司有职员13人，内设办公室、政工科、业务科、运管所，下设乳山口港、乳山公路站、县车辆监理所、夏村汽车站(以上单位受县、市双重领导)、海运公司、县城交通管理队、交通运输管理所、联运办公室等。1987年7月撤销联运办公室，成立汽车维修行业管理所、交通检查站(1995年更名交通稽查站)。1992年，车辆监理所、城镇交通队移交公安局管理。1993年12月交通运输公司复名交通局。1994年设立机务管理所，与汽车维修行业管理所合署办公。至1995年底，交通局内设办公室、政工科、财务科、业务科、保卫科，编制16人。下设交通运输管理所、交通稽查站、汽车维修行业管理所、客运管理所及各镇交通运输管理所。

第二节 交通设施管理

公路管理 1949 年前境内无公路养护机构。1950 年烟台公路管理段在夏村、育黎、冯家、崖子设公路站，管理维护境内的潍石、牟乳、流(水头)桃(村)3 条线路。1956 年 5 月撤 4 个公路站，成立乳山公路管理站，在潍石中路、牟乳路设万家、下初、泊子庄、崖后、马石店、午极、车道、台依、夏村、锅上 10 个养路工班。1967 年各公社普设养路队，养护社内线路。1985 年全县有定额养路员 584 人，撤万家、泊子庄养路工班，增冯家、黄格庄养路工班。1986 年后，随着沥青路面的增加，养护工作量减少，养路工班逐步撤销。至 1992 年，只在荣兰线(原潍石线)设立了车道和流水头两个大工班。各乡、镇养路队改为公路分站。1995 年，乳山公路站撤站改局，下设 18 个公路站。

1960 年，县公路站设 1 名养路费征收员。所征收费用全部上缴，由省交通厅统一管理和分配使用。1982 年征收员增加到 4 人，并在夏村、下初、诸往、白沙滩设养路费征收小组，全年征收养路费 146.2 万元。1985 年执行养路费新征收标准，营运客货汽车、重型汽车、大型拖板车、挂车及城市专营出租的客车，按营运收入总额的 15%计征；厂矿企业的车辆按月核定吨位计征，客货汽车每吨位月费 115 元，挂车每吨位月费 58 元，拖拉机每吨位月费 45 元。养路费征收员增加到 19 人，增设孤山征收所，原征收小组同时改称征收所。1990 年，国家对养路费征收标准进行调整，汽车每吨位月费调到 160 元，拖拉机每吨位月费调到 60 元。1992 年增设崖子征收所。1994 年 10 月，汽车养路费每吨位月费增加到 190 元，拖拉机 5 吨以上的每吨位月费 80 元，其它小型拖拉机每吨位月费 64 元，农用柴油车按汽车的标准征收养路费。1995 年养路费征收员增加到 42 人，各征收所主要征收辖区内的拖拉机养路费，市内汽车养路费由公路局稽征处征收。

港口管理 清光绪十四年(1888 年)，东海关(驻烟台)在乳山口设分关，负责乳山口港的港务监督、关税征收、船舶检验及验货。民国初年，乳山口分关

撤销，港务管理由私人代理或商行兼理。1942 年，抗日民主政府在乳山口港设卡，稽查禁运物资，同时兼理港口管理事务。1946 年 11 月，人民政府设立东海关乳山分关，1950 年 5 月撤。1953 年分别设立交通部青岛港务局乳山口港务办事处和山东省海运局乳山口航运站(合署办公)，管理乳山口港、航线使用、航道和助航标志保护、码头建设和维护、港湾水质保护等项事务及港务监督业务。1959 年，山东沿海港口下放到地方政府管理，同年成立乳山口港务办事处。1969 年更名青岛海运局乳山口港，统一管理乳山口港的港航事务。1985 年，更名山东省交通厅乳山口港(直属山东省交通厅)，只实施港口管理及港航监督业务，海运管理受托于青岛海运局。1993 年更名威海市航运管理局乳山口港务管理处，行使港口管理及货物装卸业务。港航监督业务改由威海市航运管理局乳山口港务监督站管理。

第三节 交通运输管理

公路运输管理 1956 年设立运输管理站，负责临时调用车辆集中使用。1962 年始，对车辆运输实行统一货源、统一调运、统一结算的“三统一”管理。从事机动车辆运输、装卸货物的分别按营运额的 1%、营业额的 3%缴纳管理费。营业性运输，须到运输管理部门办理准运手续，领取路单。1982 年后，社会的运输管理由县交通运输管理所、各乡、镇交通运输管理所、汽车维修行业管理所、交通检查站和县交通局财务科的车辆购置附加费征收人员五方面负责。客运业户须先向县交通运输管理所书面申请，管理所对其经营能力、经营范围、技术能力、车辆状况等方面进行考核，由县、市公路运输管理机关视运输市场情况审批，发给公路运输经营许可证和线路牌。客运业户持经营许可证到工商、税务、保险部门办理营业执照、税务登记和有关保险手续后，公路运输管理部门按单车发给公路运输营运证并确定其发车时间。请求停业的业户，须提前 30 天向批准开业的运输管理机关书面申请，经许可后，停业者缴回经营许可证、营运证、线路标志牌和未用完的票据，并交回登记表存档备查，同时到工商、

税务部门办理停业手续。1984年后，废止“三统一”管理，实行谁受托谁承运的管理方法，运输车辆按吨位缴纳管理费。货运汽车每吨位月费5元，拖拉机每吨位月费4元，普通大客车每座位月费0.8元，中客车每座位月费2元，小轿车每座位月费3元。1990年1月1日，执行鲁交计〔1989〕112号文规定，对营运性货车收取货运建设基金。征费标准是：汽车(不含特种车、挂车)每吨位月费45元，汽车的挂车、拖拉机和其它机动车每吨位月费24元，21吨以上的特种运输汽车每吨位月费18元。1993年后，社会运输车辆增加较多，为加强运输市场和驾驶员的管理，实行了驾驶员例会和营运证年审制度，运管所和汽车维修管理所共同组成例会领导小组，宣传交通法规，督促交通规费的缴纳。交通稽查的行政处罚依据交通部1990年发布的第23号令和省交通厅的一系列规定。

海上运输管理 建县前，海上运输无专业管理机构，所有营运均属民办。1953年，山东省人民政府交通厅航运管理局青岛分局船舶登记乳山口站设立，主要对从事海上运输的船舶登记入册，固定港籍；对各种船只进行检验，以保障航行安全；处理日常海上事务，并对其货物的运输实行统一管理，统一运价，解决了船舶运输中的长期混乱状况。1956年，帆船社运输业务由青岛民间运输帆船管理处代为管理，社内实行单船核算，自负盈亏。1973年后，根据帆船社的船舶大多集中龙口港的特点，派人常驻龙口，协助港口统一指挥调度本单位船舶的运输生产。1979年县海运公司船舶全部实现机械化后，船舶运输业务受托于青岛海运局，由海运局运调科调度使用。1985年，县海运公司又同大连市黑嘴子港务公司签订业务代理合同，并派员前往大连，协助港口调度，掌握船只流向及承揽货源等。1988年后，随着航运体制的改革，港务、运输分设，乳山海运公司脱离青岛海运局的管理，自行安排船舶运输业务，自行组织货源，同时开辟了国内沿海各港口的航线。

第四节 交通安全监理

公路交通监理 1961 年，公路站设专职交通监理员，负责全县马车管理和养路费征收。随着机动车辆的出现与增多，1973 年交通局组建交通安全办公室，维持交通秩序。1976 年设山东省乳山县车辆监理站，与安全办合署办公。1979 年更名乳山县交通监理站。1984 年改称乳山县车辆监理所。监理所主要负责监督检查有关部门和有车单位贯彻执行交通管理规定；每年一次对全县机动车辆和驾驶员年审；在重要交通路线和交通要道加设交通检查站，在一般路线巡回检查，检查机动车的证件和规费缴纳情况，纠正违章，勘查鉴定、处理交通事故；核发驾驶执照、行车牌照；宣传推广交通安全经验、监督路政管理等。1987 年 3 月，交通监理工作移交公安局，监理所与城镇交通队合并改称交通警察队，后又改称公安局交通警察大队，内设办公室、安全宣传股、政工股、汽训队、事故处理股、车辆管理所等机构。1990 年后，撤销各交通要道的交通检查站，全部改为不定点巡回路查。1993 年，交通警察大队设立 6 个交通警察中队。一中队负责市区内道路交通秩序，确保道路安全畅通；二、三、四、五、六中队分设在白沙滩、大孤山、下初、乳山寨、育黎镇驻地，其主要任务除负责本辖区内道路交通秩序安全、畅通外，还定期组织机动车检验及驾驶员的学习，做好肇事逃逸案件的查破工作。

海上交通监理 建国后，乳山口海上交通管理由乳山口航运站负责，建立了船舶入港检查签证制度。60 年代始，由海运站负责向出口的船只定时发布天气预报，以保证海上交通的安全。船舶进港要提前鸣笛与港务部门联络，由港务部门统一指挥船舶进港靠岸。1993 年 9 月，成立威海海上安全监督局乳山监督站，专门负责海上交通安全管理及海运事故的处理。同时建立了船舶检验、船员持证上岗制度。规定新建船只在首次出航前须经安全监督站人员检验合格，领取船舶检验合格证书及航行操作主要设备检验证书后方可下海出航；对所有从事航运的船只实行半年和年度检查，检查合格发给适航证书；船员在上船前要进行航行专业知识考试，经考试合格发给适任证书，方可上船任职。对首次进港的外埠船只由海上安全监督部门登船进行安全、防污检查，并建立检查档案。

城区交通管理 1984年8月，乳山县城镇交通队成立，负责县城内交通秩序的管理。当年，在青山路路面上设划了地面标线，在青山路与商业街和新华街的平交点上设一简易指挥台，在青山路与胜利街平交点上设一转盘，执勤人员10人。1985年，交通队警察增至21人。当年，在新华街、商业街、胜利街路面上设划了地面标线和在局部设置了分道隔离桩，在青山路商业街、新华街2个平交点上设置交通岗楼和自动指挥灯(红绿灯)。1991年，除在东山路设划地面标准线外，同时在与胜利街、商业街、新华街平面交点上分别设置标准指挥台和交通岗楼。同年，撤青山路与胜利街平交点上的转盘，改设指挥灯、标准指挥台和交通岗楼。1993年，交通警察大队一中队(由城镇交通队改称)有交通警察24人，分布在青山路和东山路的6个平交要道上值勤。1995年，又在胜利街与东内环路平交点增设交通岗楼。

第四章 邮 政

第一节 邮政机构

北宋时期，乳山寨设驿站，驻驿卒，为境内最早的邮传机构。明、清时期在张家寨、南寨、寨山、南介、寨前、安家、大寨里、寨子沟、南北寨等9处设急递铺，传送官府公文。清雍正十三年(1735年)在石字岬设急递铺。清光绪三十一年(1905年)，设大清夏村邮政代办所，配员1人，隶属烟台邮政总局。宣统二年(1910年)，大清夏村邮政代办所改为大清夏村内地邮政局，配员5人，设午极、冯家2处代办所。1914年，大清夏村内地邮政局改称中华夏村二等邮政局，配员10人。1926年改为夏村三等邮政局，隶属烟台邮政局。至1937年，境内邮政代办所发展到10处：午极、冯家、南黄、孤山、乳山寨、白沙滩、海阳所、崖子、玉林(今育黎)、乳山口，另设黄疃、小疃两处邮柜。

1942年5月，牟海行署战时邮局在段家村(后迁古初村)成立，配员4人，隶属胶东战时邮政管理局。1945年1月改称乳山县战时邮局，8月迁址夏村，

10月接管中华夏村邮局，下设崖子、育黎、冯家、南黄、白沙滩5个邮务所，共有职工63人，旧邮代办所、信箱、邮站一律取消。1946年10月，乳山县战时邮务局改称乳山县三等邮政局。1949年8月改称二等乙级邮政局，5个邮务所改为四等邮政支局。1952年1月，乳山县二等乙级邮政局改为乳山县邮电局，原四等邮政支局改为四等邮电支局，隶属烟台一等邮电局。1953年，乳山县邮电局改为乳山县五等邮电局，下设的四等邮电支局改为邮电营业处，开始经营电话业务。1954年，乳山县五等邮电局改为乳山县六等邮电局。1956年1月改称乳山县邮电局，下设的邮电营业处改为五等邮电支局，增设18个邮政代办所。1958年10月，乳山县建置撤销，县邮电局更名海阳县夏村镇邮电支局，配员17人。复县后，乳山县邮电局下设南黄、海阳所、白沙滩、冯家、崖子、乳山寨、孤山、育黎、诸往、午极10个邮电支局，另设乳山口、兰家、马石店、流水头、下初、马陵、唐家7个代办所，计有职工100人。1970年1月，乳山县邮电局析设电信局、邮政局。1974年1月，电信局、邮政局合并，恢复乳山县邮电局，全系统计有职工147人。1985年，乳山县邮电局有职工255人，隶属烟台市邮电局，下设南黄、海阳所、白沙滩、冯家、崖子、乳山寨、孤山、育黎、诸往、午极、徐家、下初、石头圈、祝家庄、乳山口、马石店16个邮电支局，另设车道、宫家2个邮电代办所及横山后邮政代办所。1987年10月，乳山县邮电局改属威海市邮电局。1994年6月增设商业街邮电支局，7月增设贸易城邮电所。至1995年底，全局共有职工387人，下设邮电支局17个，邮电代办所2个及邮政代办所、邮电所各1个。

第二节 邮政业务

函件 包裹 清光绪三十一年(1905年)，夏村邮政代办所开办信函、明信片等函件业务。宣统二年(1910年)始办包裹业务。战时邮务局初期，主要服务战争，对外属半营业性质，只办理来去抗日根据地的平信、公文、挂号、报纸、书籍及宣传品邮递业务。1943年开办单挂号、双挂号业务。机关公文挂号寄送

不收挂号费，稿件不贴邮票自由寄递。是年7月1日，与邻县通邮。1944年开始收寄去解放区的包裹，重量不超过5公斤，收费低微。1946年6月确定免费邮寄范围限于作战部队。10月后，邮局扩大了业务范围，增办回执、查询、退回和存局候领、撤回邮件等业务，包裹、平信可寄全国各地。1952年出口函件21.86万件，出口包裹0.33万件。1960年开办“特种挂号”业务，只限于寄送粮票、布票、油票、户口及粮食关系、组织关系、迁移证等。1966年起，县邮电局及几处业务量大的支局实行“国内包裹邮资已付”戳记制度，收寄大宗挂号和印刷品实行清单计费，加盖已付戳记，月底一次性结帐收费。1980年后收寄包裹、函件数量增多。1985年，全县出口函件132.87万件，出口包裹12.21万件，分别是1952年的6倍和37倍。1986年后，包裹、函件邮寄量骤增，是年7月1日开办纸制品包裹及商品包裹业务。1987年1月1日开办邮政储蓄业务。同年9月12日开办大件商包业务。1988年开办邮政快件业务。1990年7月31日起提高邮政资费，提资幅度约为150%。同时撤销快递小包、邮政回执、代收货价、收件人总付邮件邮费及用户专用袋包裹5种业务。11月30日恢复法院邮政回执业务。是年，全县出口函件170.16万件，出口包裹下降至9.34万件。90年代起，出口函件仍呈上升趋势，其中国际函件锐增，出口包裹仍呈下降趋势。1995年出口函件达195.07万件，其中国际函件2.28万件，国内包裹6.62万件。

汇兑 清宣统二年(1910年)，夏村内地邮政局开办汇兑业务。1912年后，汇兑业务分普通汇票、高额汇票、定额汇票、小额汇票。夏村邮政局下辖的代办所可代办小额汇票业务。1946年9月，乳山邮局汇兑业务只办普通简易汇票，每张汇票限额为3万、5万、10万、20万(北海币)，通汇范围限于胶东区内，1947年后逐渐扩大到全国解放区。建国后，邮政汇兑与银行分工，邮局以办理个人汇款为主，每笔汇款最高限额300元。1954年，汇兑资金管理由邮政系统内部调拨资金差额改为在银行设立专户，每月与银行核对差额一次，并向上级银行划款，由省局统一结算。汇款费为1%，起点为0.1元，航空汇费加0.02元，电报汇款加1元，存局候领加0.2元，汇款回执费加0.2元。1957年，邮

局配备专职汇兑检查员，对进出口汇票按规定进行检查，并向省局汇兑稽核科报帐。1983年后汇票最高限额为5000元。1985年，出口汇票3.23万张，进口8.64万张。1986年后，出口汇票不断增加，进口汇票相对减少。1988年5月1日起开办快件汇款业务，最高限额5000元。1990年7月1日起提高汇款费，最低邮费起点由0.1元提高至0.3元。1995年出口汇票增至8.68万张，进口汇票减至6.56万张。

报刊发行 清末民初，邮局只代理报刊邮寄，不管发行。建县后，战时邮务局把发行党刊作为主要任务，配备专职发行员。1943年3月，邮局与《大众报》社发行系统、党内交通合为一体，形成邮、交、发一条线。当年邮局发行《大众报》《胶东日报》《群力报》《前线报》《昆崙报》及党内刊物《斗争》《支部生活》等报刊杂志10余种0.6万份。1946年，乳山县邮局在全县建发行站247个，设发行员264名。1950年发行各类报刊0.65万份，基本达到村村订报纸。1953年后，报刊取消随时起订、止订制度，实行按季预订、计划发放。1955年，邮局全年期发1.74万份。1966~1976年，省级35种报纸停发，只发行《人民日报》《解放军报》《文汇报》和《红旗》杂志《解放军画报》。1977年，报刊种类增多，发行站增至128个。1980年，县邮局开办零售报刊业务。1984年成立专售报刊服务部。1985年全县建报刊发行站621个，报刊期发13.64万份，平均每4.5人一份报刊。1989年，各类报刊平均提价50%，全县报刊期发份数大幅度下降，当年仅发行5.69万份。1992年，全县建立报刊发行站500处，报刊期发7.67万份，其中报纸4.02万份，杂志3.65万份。报刊发行以订阅为主，全县平均每8.3人一份。由于报刊版面增加，价格随之上涨，造成期数减少，1995年报刊期发减至4.73万份，其中报纸2.87万份，杂志1.86万份。报刊发行站仅有26处。

机要通信 境内机要通信自1941年建县始，人员设在中共牟海县委交通股，负责领导机关的机要通信。收发员和交通员均为共产党员，上至胶东区党委，下至各交通点，专人专程。1942年，战时邮务局成立后，机要通信业务交邮务局办理。机要文件传递时与一般文件相区别，业务清单、收据用红色，邮

袋用红色土布。1951年，国家成立军邮组织，机要业务归军区下设的军邮办理。1953年机要通信划归地方，地方党委专设机要通信机构。1957年，县邮电局接办机要通信业务，设机要室，配机要员1人。1970年，机要通信业务再次从邮电局划出，归县委。1973年又重新划归邮电局。1979年，乳山县邮电局机要通信室被省机要局评为先进单位。1984年6月，上级撤销县以下机要通信，只办理县、团级以上的机要通信业务。1985年，机要业务出口0.15万件。此后由于交通、通讯业的发达，机要业务出口量逐年降低。1995年降至0.09万件。

第三节 邮路与传递

邮路 清光绪三十一年(1905年)，大清邮政烟台至海阳、文登至海阳两条邮路途经县境，计长72.5公里。1907年，开设夏村至海阳城邮路一条，长42公里。夏村邮界内支线邮路3条，长114公里。1932年，夏村邮界内干线邮路3条，通达牟平、海阳、文登，界内路长165公里；支线邮路10条，即牟平城经冯家达南黄、崮头至玉林(今育黎)、崖子至崮头、崖子至青山、崮头至下于(今属牟平区)、玉林至崖子、玉林至午极、玉林至冯家、玉林至青山、崖子至龙口，计长265公里，崖子为邮运中转站。另有乳山口至青岛海上邮路一条。1942年，胶东战时邮政管理局在崖子、流水头、育黎、冯家设邮运站。县内支线邮路15条，计长325公里，从古初(牟海邮局所在地)将邮件邮至各区。1948年开通自济南至文登的省级邮运干线，经境内崖子、曲水、冯家计41公里。在曲水设邮运段(相当县级)，为县邮局的邮件交换点。1949年省级烟潍汽车邮路开通，县邮局的邮件交换点改为流水头。县设邮运干线5条，计长137公里；邮运支线10条，按630个自然村位置划分了乡邮路，支线与乡邮路计长542公里。1954年，撤销境内省级邮运干线，改为汽车托运。1958年撤县后，夏村至白沙滩，至海阳所，至乳山寨3条邮运支线划归海阳县，其余邮路按行政区分别归属牟平和文登县。复县后重建县内邮运干线，设夏村至南黄、海阳所、冯家、崖子4条汽车邮路，计长123公里；设夏村至乳山寨，车道至育黎、诸往，海阳所

至白沙滩 3 条自办自行车邮路，计长 19 公里。重新划分乡邮路计长 1594 公里。1970 年，委办汽车邮运干线发展到 12 条：夏村至乳山寨、海阳所、白沙滩、孤山、南黄、冯家、午极、崖子、徐家、下初、车道、石头圈，计长 246 公里。乡邮路增至 1632 公里。

1971 年 11 月，县邮局首次开办汽车邮路，由夏村经孤山、南黄、徐家、白沙滩、海阳所再返回县邮局，全长 90 公里。其余邮运干线为委办汽车邮路。1977 年，境内邮运干线全部实现自办汽车邮路。1978 年乡邮投递邮路发展为摩托车和自行车邮路。其中摩托车邮路 1487 公里，自行车邮路 91 公里。1983 年，摩托车邮路撤销，改为自行车邮路。1985 年，境内邮路总长 1546 公里，其中自办汽车邮路 204 公里，自行车邮路 1342 公里。1986 年增加自行车邮路 239 公里。此后邮路无变化。1995 年，全市邮路总长 1785 公里，其中自办汽车邮路 204 公里，自行车邮路 1581 公里。汽车邮路 2 条：一条由市局至车道、育黎、诸往、马石店、崖子、午极、大孤山返回市局，一条由市局至石头圈、下初、冯家、南黄、徐家、宫家、白沙滩、海阳所、乳山口、祝家庄返回市局。

全市(县)邮路里程抽年表

单位：公里

年份	邮路 总长	自办汽 车邮路	委办汽 车邮路	摩托车 邮路	自行车 邮路	步班 邮路
1949	52	—	—	—	80	462
1953	737	—	70	—	160	507
1956	1462	—	70	—	1392	—
1963	1625	—	40	—	1585	—
1966	1672	—	179	—	1493	—
1971	1632	89	136	31	1376	—
1977	1791	203	10	1487	91	—

1982	1600	204	—	1002	394	—
1985	1546	204	—	—	1342	—
1992	1785	204	—	—	1581	—
1995	1785	204	—	—	1581	—

递送 清末，大清邮政夏村代办所邮程为步班，邮件靠人背、肩挑，邮差实行“对流法”，日夜兼程。1932年，中华夏村邮政局的干线邮路改用自行车运输。青岛至乳山口海上邮路用小轮船，乳山口驻邮差一人，接邮件后用自行车运至夏村局。夏村至海阳、牟平干线的邮运，由驻夏村的2个邮差担任，骑自行车日夜往返。邮差身穿绿底黄字(前“邮”后“差”)背心，胸前挂一贴有本人照片的证明护照，以保邮件安全和行路的畅通无阻。夏村局支线邮差将邮件步行送至各代办所，代办所均由商行兼营。转送方式，平信一般找人捎转，挂号信送交收信人签章。战邮时期，境内省级邮路干线传递使用四轮马车，支线仍为人背、肩挑、步班。为防敌抢劫，一般在夜间行路，机密文件藏在不易被敌人发现处。白天传递，须根据时令伪装成务农百姓，冬天背着粪筐，夏天手拿镰刀，农闲背着口袋赶集。有的邮递员因长年爬山越岭，日夜奔跑，积劳成疾，甚至造成下肢瘫痪；有的因饥饿、劳累，牺牲在战邮岗位上。1947年，夏村至曲水邮运支线始用自行车和马车运送邮件，其它支线用小推车，乡邮靠人背、肩挑。1949年，境内5条邮运支线均用自行车邮递。1953年始，县邮局进出口邮件改用公共汽车托运。1956年，县内部分邮运干线用公共汽车托运，乡邮路用自行车。全县配备义务投递员632名，送邮到户。至1963年，境内邮运干线全用公共汽车托运。1971年，县邮局开始购置汽车、摩托车邮运工具。1976年，一村设一投递点，由送邮到户改为送邮到点。1977年，境内邮运干线均用汽车邮递，邮运汽车直达各支局、所。1978年，乡邮基本实行摩托化。1983年始，为节省开支，摩托车递送改为自行车递送。1985年，全县设置投递网点1189个，信筒信箱42个。全县邮电系统拥有汽车4辆，自行车44辆，摩托车3辆。邮运干线改用汽车传递，支线用自行车。县邮电局每周6班送投递点，

投递点逐日班送乡村。1992 年，全县投递网点增加到 1781 个，信筒、信箱 43 个。县局有邮运汽车 2 辆，乡邮投递为周六班，县城投递为逐日班。至 1995 年，全市共设置投递网点 1805 个，信筒、信箱 43 个，邮运汽车 9 辆。

第五章 电 信

第一节 电信机构

1953 年 8 月，乳山县邮电局始经营电话业务。至 1969 年 12 月，电信、邮政一直合署办公称邮电局。1970 年 1 月，乳山县邮电局分设电信局、邮政局。1974 年 1 月，电信、邮政两局合并为邮电局，内设电信科等有关机构。

第二节 电 话

长途电话 1931 年(民国二十年)1 月，山东省建设厅长途电话工程委员会首次架通境内 2 条长途电话(简称长话)线路：牟平电话事务所至育黎，育黎至崖子，育黎至冯家至黄疃，育黎至通海，育黎至栖霞，育黎至海阳，共计长 195 公里，育黎为接线点，属牟平县长途电话事务所辖；海阳县凤城电话事务所至夏村，夏村至司马庄，夏村至乳山口，夏村至海阳所，共计长 93.5 公里，夏村为接线点，属海阳县凤城长途电话事务所辖。1932 年试办业务，主要供国民党军政、官僚通讯联络，百姓极少使用。1934 年长话实行昼夜营业。1937 年，民国交通部第七区电信管理局架通夏村至牟平长话线路 76 公里，夏村至海阳凤城长话线路 49 公里，在夏村设接线点(交换点)和电话机。1938 年境内长话线路、设备被日本侵略军毁尽，直至 1952 年无长话。

1953 年，省长途线务站架通文登至夏村长话线路，是年 8 月，县邮电局安装长话、市话合用 50 门磁石交换机 1 部，对外开办长话业务。1956 年 4 月，长话线路改为乳山至莱阳，磁石交换机更换成 100 门。1957 年，海阳所邮电支

局开办长话业务，1958年，增设冯家、南黄、崖子、育黎、白沙滩、诸往、午极、乳山口、乳山寨长话业务，是年11月，撤乳山至莱阳线路，改设乳山至烟台实线电路1条，县内长话与市话分台。1963年后，下初、徐家、车道、石头圈邮电所相继开办长话业务。1972年，县邮电局增置3台载波机，开通乳山至海阳铁线3路载波电路，境内长话电路达到5条。是年，马石店邮电支局开办长话业务。此后，祝家庄、宫家、马陵等邮电支局、所相继开办长话业务。1977年，烟台线务站架通烟台至乳山长途铜线线路，12月开通乳山至烟台12路载波机。1978年，县邮局增装20门共电交换机两台，增装乳山至烟台低通3路载波机1端。1981年撤马陵邮电所及长话业务。1985年，全县19个邮电支局、所均开办长话业务，有长途电路16条(载波13条，实线3条)，其中：乳山至烟台7条，乳山县委至烟台市委传真电路1条，县公安局至烟台市公安局1条，乳山至海阳、莱阳、文登、荣成、青岛、牟平、桃村各1条。主要设备有EM305型12路载波终端机1端，EMX201型3路载波终端机2端，长途供电交换机2台。是年，长途去话14.47万次，来话14.09万次。1986年，长途电路发展到21条，其中载波18条，实线3条。1987年开通乳山至济南、乳山至莱阳计3条电路。1988年开通长途半自动对端设备，增开至烟台半自动长途电路10条。1989年增开乳山至威海长途全自动对端设备，开通全自动电路4条。

1990年，乳山至威海长途光缆工程竣工，开通乳山至威海长途光缆自动电路90条，同时关闭长途全自动对端设备和长途半自动对端设备。是年，乳山县长途电路增加到118条。1992年开通数字微波设备，同时关闭乳山至威海人工电路。是年，全县计有17个邮电支局、所开办长话业务。拥有长途电路145条，其中光缆120条，载波23条，实线1条，微波1条。分别是：乳山至威海124条，至烟台5条，至济南3条，至青岛3条，至牟平2条，至文登2条，至莱阳2条，至海阳、栖霞、桃村、荣成各1条。另有传真电路1条。长途电路中，乳山至威海的传输设备为光端机和微波机，至其他县市的传输设备主要是长途载波电话终端机。是年，长途去话99.32万次，来话96.49万次。1993年9月，经山东省邮电管理局批准撤销乳山局人工长途台，业务由威海市局人

工长途台担任，只保留 113 挂号台和 114 查号台。1994 年 10 月撤销 114 查号台，同年 10 月又撤销 113 挂号台，全部并入威海大网。至此，乳山局长途通信全部实现了全自动数字通信。至 1995 年，有局用数字终端复用设备容量 5760 路，实占 759 路。国内长途电话 364.54 万次，国际电话 2.85 万次。

市话 1953 年 8 月始办县城市内电话(简称市话)，年底市话装机用户 12 户。1957 年发展到 50 户。1962 年，市话安装 100 门磁石交换机 2 部，装机用户达 112 户，用户线路开始架设架空电缆，长度 0.7 皮长公里。1974 年增装 100 门磁石交换机 1 部，市话交换机总容量达到 300 门，用户电话 201 部。1978 年 8 月，县邮电局安装开通 600 门纵横制市话自动交换机，接入自动交换机的市内电话 319 部。是年在汽车站、招待所、旅社设置公用电话，开办障碍台、火警台、盗警台特别业务。同时对市话杆路进行了较大的调整改造，架空市话出局电缆 800 对，长度 9.8 皮长公里。1982 年 7 月，县邮局增装 200 门纵横制市话自动交换机，出局电缆发展到 900 对，长度计 18 皮长公里。到 1985 年，市话交换机总容量为 850 门，其中自动机 800 门，供电交换机 50 门，实占总容量 667 门。市话用户话机达 714 部，其中自动机 685 部。电缆长度 23 皮长公里。市话普及率为 2.5 部/百人。1987 年开通 2000 门纵横制市话交换机，撤除原有的 800 门纵横制市话交换机。1990 年引进德国西门子公司产 EWSD5000 门程控自动交换机，配套国产数字微波设备、电源设备等。1991 年 10 月开始安装，12 月 7 日 23 时 30 分割接成功，投入使用。总投资 1100 万元，其中外汇 115 万美元。资金来源于县局及从电话用户中集资。程控电话交换机运行后，纵横制市话交换机全部淘汰。当年在胜利街等方向一次性布放市话电缆 119.5 皮长公里，市话电缆总长度达到 157.9 皮长公里。1992 年，市话交换机总容量 5000 门，实占容量 2910 门。市话用户话机 2914 部，均为自动电话机。1993 年 9 月，随着市局的迁址，建立 65 局机房，安装了 XDXRB1552 门程控交换机，此年末交换机总容量达到 6552 门，话机总数达到 4632 部。1994 年 4 月，随着社会发展和电话用户的不断增加，又扩容进口德国 5000 门程控交换机。经过不断更新扩容改造，1995 年底，局用程控交换机容量为 13560 门，实占 9131 门，用户程

控交换机 2398 门，接入局用交换机话机 9376 部，接入用户交换话机 1027 部，出局用户线 20820 对。市话普及率为 15.38 部/百人。

全市(县)市话主要设备设施抽年表

年份	交换机总容量(门)	接入市话交换机(部)	接入用户交换机(部)	杆路长度(杆公里)	架空明线长度(对公里)	电缆长度(皮长公里)
1955	30	12	—	1	1	—
1957	100	50	—	5	8	—
1962	200	112	—	7	36	0.7
1967	200	142	—	28	81	1.6
1971	200	138	6	10	41	1.6
1975	300	209	15	9	75	4.6
1978	600	319	25	15	45	9.8
1982	800	498	41	16	19	18
1986	850	763	96	49	—	24
1991	5000	2198	441	37.9	—	157.9
1995	13560	9376	1027	21	—	384.6

农村电话 1955 年，县邮局设农用 50 门磁石交换机 1 部，架通 14 个区、2 个港口、1 个乡，共有农用电话 17 部。翌年，在育黎、海阳所、腾甲庄设 3 个交换点，各点安设 30 门磁石交换机 1 部，开始对外办理业务。是年底，全县有农话杆路 137 杆公里，架空明线 174 对公里，其中中继线路 31 对公里，电话机增至 28 部。1958 年，利用广播线路作电话线路，农话交换点发展到 11 个，交换机总容量达 330 门，农话电话机 71 部，实现乡乡通电话。1963 年开始架设公社间中继线路。至 1969 年，全县有中继线路 16 条，交换点 25 处，交换机

总容量 780 门, 实占 464 门, 用户电话 473 部。1970 年起, 农话中继线两端逐步用电缆代替明线, 当年架设塑料电缆 9.7 皮长公里。1973 年, 首次开通县邮局至乳山口邮电所单路载波电话。至 1977 年, 开通所有邮电支局、所单路载波电路, 共有单路载波机 32 端。70% 的农话用户架设了双线, 与广播线分开。1978 年始, 逐步开通县邮电局至诸往、下初、乳山口、海阳所、白沙滩、孤山、育黎、崖子各三路载波电路。1985 年, 全县有 18 处农话交换点, 交换机 29 部, 总容量 2014 门, 实占容量 1068 门; 电话机总数 1349 部, 其中乡镇经营 821 部; 有农话载波机 52 端, 其中三路 16 端, 中继电路 55 条; 18 处邮电支局、所交换点的进出线及乡镇驻地用户线路全部用塑料电缆, 电缆总长 21.9 皮长公里。1988 年架设县邮局至午极中继线路 12 对公里, 高频电缆 4 皮长公里。1989 年, 乳山寨乡安装的国产 240 门程控设备开通程控电话后, 各乡、镇也陆续开通。1990 年架设车道至崖子铜线 34.6 对公里。1991 年架设县邮局—大孤山—徐家—南黄光缆 31.8 皮长公里, 架设崖子至马石店线路 22.1 对公里。1992 年架设大孤山至海阳所四芯光缆 14.8 皮长公里。是年, 全县有农话载波机 22 端, 光端机 6 端, 中继电路 315 条, 进出线电缆总长 160 皮长公里; 有农话交换点 15 个, 交换机 20 部, 交换机总容量 4128 门, 实占容量 2166 门, 话机 2335 部, 其中乡镇经营的农话交换机 5 部, 电话机 433 部。1993 年 5 月, 午极、育黎、诸往、乳山寨、祝家庄开通光端机后, 载波机被撤掉。6 月, 冯家、石头圈更换 EJ12 十二路载波机。10 月, 崖子增开 EGD 高十二路载波机, 马石店更换 EJ12 十二路载波机。1994 年 2 月, 石头圈、下初、冯家也开通光端机, 载波机被撤掉。4 月, 崖子、马石店开通光端机, 至此, 全市农村电话实现程控自动化。1995 年, 乡镇经营的农话划归邮电局管理。至年底, 局用程控交换机 9290 门, 实占 5207 门; 用户交换机 19750 门, 其中程控 19282 门; 接入局用交换机的话机 4358 部, 接入用户交换机的话机 9515 部; 出局用户线对 12450 对, 实占 5274 对。全市农话普及率为 2.03 部/百人。

全市(县)农话设备设施情况抽年表

年份	局用交换机 (部)	总容量 (门)	实占容量(门)	交换点 (处)	入局电话机 (部)	载波电话机 (部)	电缆长度 (皮长公里)	杆路长度 (杆公里)	架空明线长度 (对公里)
1955	1	50	9	0	17	—	—	53	55
1958	11	330	—	11	71	—	—	511	491
1963	12	500	278	12	159	—	—	300	453
1967	14	590	367	14	560	—	—	174	416
1973	22	565	281	16	761	2	29.8	252	557
1978	22	1435	928	19	425	42	6.5	241	530
1983	22	1394	879	18	572	44	20.7	213	428
1987	33	2302	1167	18	1146	52	29	220	424
1989	38	2520	1451	18	1330	54	51	221	327
1992	15	3788	2009	15	1745	22	160	219	258
1995	—	9290	5207	16	4358	取消	729	696.3	6.5

第三节 电 报

无线电报 1952年1月，乳山县邮电局始办电报业务，局内有15瓦无线收发报机2部，开设乳山至青岛无线电路1条，每月作报5次，每次1小时。1956年4月撤无线电台，改用乳山至莱阳有线长途话传电报。1964年8月，为适应战备需要，增设15瓦八一型无线收发机1部，设无线电密台，开设乳山至烟台无线电路1条，每日开机作报6小时。1966年后日开机1小时。1970年密台改为明台。1976年6月，县邮电局在龙角山水库设无线防汛电台1处，拥有15瓦八一型无线收发机2部，电动机1台，开设乳山至济南无线电路1条，每年6月12日~9月15日每天定时向济南防汛中心台汇报水情。1985年，县邮

电局拥有 15 瓦八一型收发报机 3 部，开设无线电路 2 条。1987 年县邮局淘汰旧的八一型收发报机，换用新的 15 瓦小型八一无线收发报机 2 部(1 部备用)，关闭乳山至烟台无线电路，开设乳山至威海无线电路 1 条。1989 年，龙角山水库管理局自备报话设备与外界联络，县邮电局防汛电台撤。至 1995 年有收发报机 1 部，开设无线电路 1 条。

有线电报 1956 年 4 月，乳山邮电局无线电报撤台后，改为长途有线话传电报，南黄、育黎、冯家、崖子、白沙滩、海阳所等 6 处邮电支局代收邮转电报业务。1957 年 4 月，海阳所支局对外开办电报业务，利用农话中继电路向邮电局报房话传。1958 年 8 月，县邮局增置莫尔斯人工发报机 1 部，开设了乳山至莱阳有线电报电路 1 条。当年南黄、冯家、育黎、崖子、白沙滩、诸往、孤山、午极、乳山口、乳山寨邮电支局、所开办电报业务，均利用农话中继电路向县邮电局报房话传。1962 年 1 月，乳山至莱阳电报电路改为乳山至烟台长途幻线电报电路，县邮电局内设报务组。1963~1977 年，下初、徐家、车道、乳山口、石头圈、马石店、祝家庄、宫家、马陵 9 个邮电所相继开办了电报业务。1978 年 3 月，县邮电局安装了乳山至烟台 4 路载波电报机，开通了载报电路 4 条，实现了电报通信电传化。1980 年 6 月，县邮电局增置 5 单位自动发报机头 1 部。1983 年 10 月增置交直两用 5 单位自动发报机头 1 部，更新 4 路载波电报机 1 部，12 月更新 55 型电传机 1 部。至 1985 年，县邮电局拥有电传机 4 部，载报机 2 部，发报机头 2 部，全县 18 个支局、所全部开办电报业务，业务总量为 8.13 万份，比 1958 年增长 10 倍。1988 年开通全省自动转报系统，改用全电子中英文电传打字机，关闭乳山至烟台有线电报电路，开设乳山至济南自动转报电路 1 条。1992 年，乳山邮电局拥有电子电传打字机 6 部，载报机 2 部(1 部备用)，有线电报电路 1 条。全县有 17 个支局、所开办电报业务，业务量 12.97 万份。1993 年 7 月将原有的 6 部电子电传机和 2 部双机头发报机更换为 3 套 BDD4202 中英文电传机(1 部备用)，同年增开出租电报电部 1 条。1995 年有 BDD4202 中英文电传机 3 套，P 六路载报机 1 部，有电报电路 4 条(其中出租 2 条)，开办电报业务的局所 19 个，业务量 3.05 万份。

第四节 无线寻呼与移动电话

1990年9月，乳山县邮电局开办无线寻呼业务，引进邮电部上海第一研究所产 YCF-121 型无线寻呼设备，初装容量 1000 部。当年无线寻呼用户 100 个。1992 年，全县有无线寻呼发射机 2 部，无线寻呼操作终端机 2 部，无线寻呼用户 396 户。1993 年 1 月，开办移动电话通讯业务，当年无线寻呼用户 1011 户，移动电话用户 195 户。1994 年无线寻呼用户 2027 户，移动电话用户 372 户。1995 年建 900 兆赫蜂窝移动电话基站 1 个，移动电话信道 30 个。年底无线寻呼用户达到 4337 户，移动电话用户达到 805 户。

全市(县)邮电业务量抽年表

年份	函件 (万件)	机 要 文 件 (万 件)	包件 (万 件)	汇 票 (万 张)	报纸		杂志		电报 (万 份)	长 途 电话 (万次)	邮 电 业 务 计 费 总量 (万元)
					期 发 数 (万 份)	当 年 累 计 (万份)	期 发 数 (万 份)	当 年 累 计 (万 份)			
1952	21.86	—	0.33	—	0.64	129.19	0.41	6.82	—	—	4.31
1956	43.48	—	1.41	—	1.05	118.23	0.69	13.61	—	—	7.59
1962	111.55	0.32	10.51	1.61	0.44	776.64	0.30	5.05	3.05	1.64	26.84
1965	97.30	0.64	7.49	2.31	1.38	177.99	1.15	13.87	1.36	1.3	30.02
1970	93.32	0.29	9.69	1.96	0.94	226.89	0.31	11.86	2.01	1.95	37.52
1975	109.97	0.11	17.18	2.18	1.33	369.59	0.95	12.02	2.94	2.80	45.69
1980	112.70	0.16	17.80	2.98	2.03	469.60	2.13	22.28	4.20	7.26	55.47
1985	132.87	0.15	12.21	3.23	8.64	994.52	5.00	59.67	8.13	14.47	127.55

1990	170.16	0.16	9.34	3.94	3.25	733.18	2.45	33.58	13.41	40.12	274.77
1995	195.07	0.09	6.62	6.56	2.87	990.22	1.86	23.48	3.05	367.39	3489.00