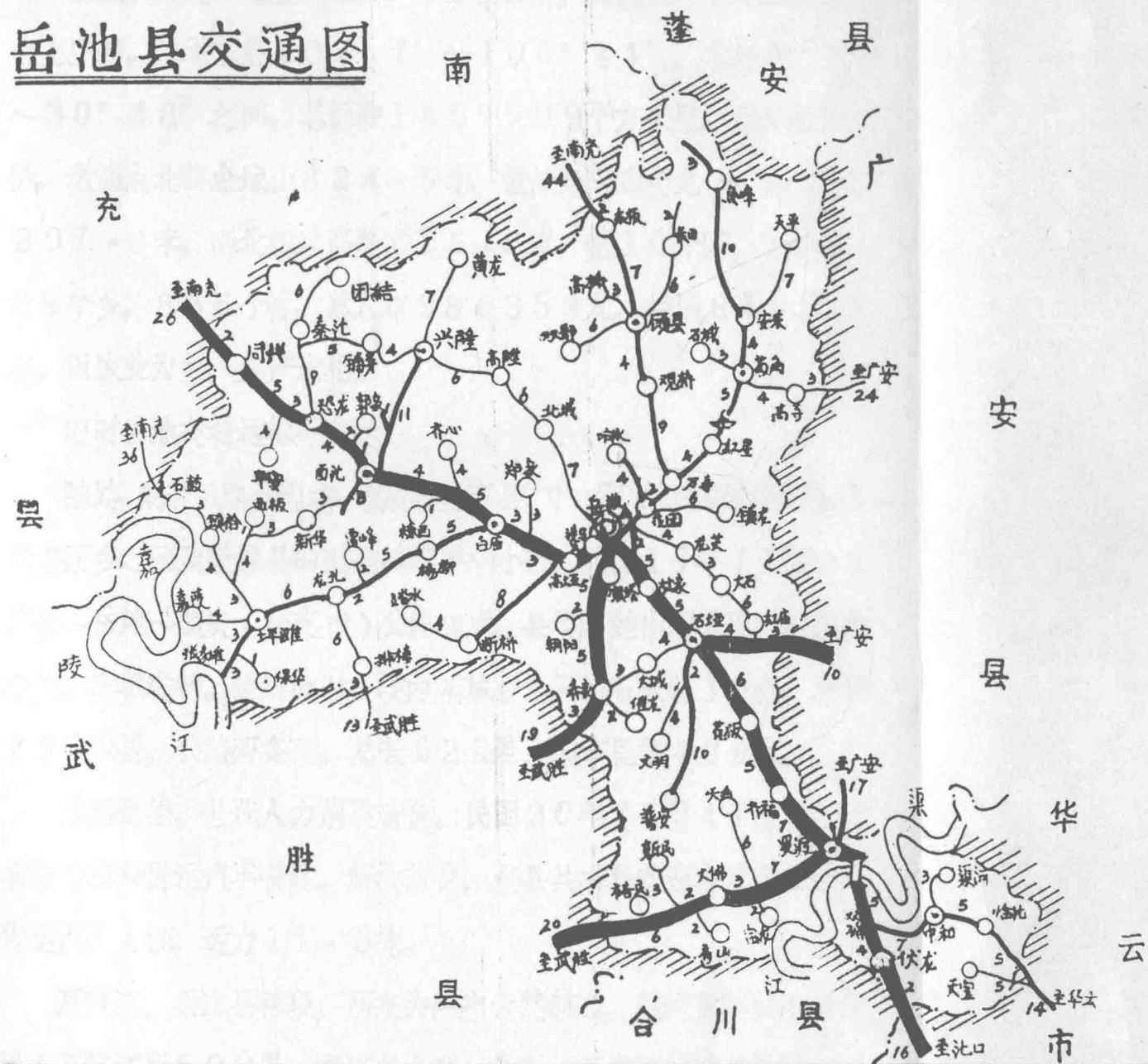


岳池县交通志

岳池县交通局 编

一九八九年十月

岳池县交通图



北



比例尺

1:350000

图例



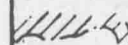
县政府所在地



区公所所在地



乡政府所在地



地区界及县界



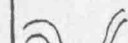
省级公路及里程



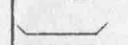
县级公路及里程



乡道公路及里程



河流



桥梁



机动渡

岳池县交通志

一、编写领导小组

组 长：林金元

副组长：程基川

组 员：周明光 吴 维 陈秉秀

二、编写人员

主 编：尹思茂

编 辑：周廷荣 凌鹏举

打 字：曹均平

校 对：王兴甫

序

盛世修志，是中华民族优良传统。历代修志，绵延不断，积累了丰富的文化遗产。《岳池县交通志》正是在改革开放盛世之际，于一九八三年八月开始收集资料，经过五年的紧张工作，一九八八年十月成稿的。

交通，是国民经济发展的先行，是经济腾飞的关键。交通事业发展的快慢，是衡量一个国家或地区发达与否的重要标志。解放以来，我县交通建设有一个很大的飞跃，成绩是前所未有的，但我们 also 经受过折腾工作确有过失误，对交通在国民经济发展中的战略地位的认识，的确存在一个由不认识到认识，由认识不深到认识较深的过程。《岳池县交通志》运用辩证唯物主义和历史唯物主义的观点，以严谨的态度和实事求是的精神，以大量的史实，客观地记载了我县交通的发展历史，记录了我们的成绩和失误、经验和教训。它为岳池留下了一部科学的信史，人们必能从中吸取可贵的教益。

我们编修《岳池县交通志》，是为了承先人之德，惠后人之业，由于认识水平的局限，在编纂过程中，得到了县志办、地交通局的热情关怀和大力支持，得到了交通战线和其他部门许多老同志的热情帮助。致此，深表谢意。

邓 昌 禄

一九八八年十月

凡

例

一、《岳池县交通志》以四项基本原则为指针，坚持辩证唯物主义和历史唯物主义的观点，以党的若干历史问题的决议为准绳，求实存真。力求作到思想性、科学性、资料性相统一。

二、本志上限1911年，下限至1985年底。为保持史事的完整性，部分内容作必要的上溯和下延，详今略古，重点记叙解放后交通事业的发展 and 现状。

三、本志设志、传、记、图、表、录诸体，约九万字，除“概述”“大事记”、“附录”，正文九章，采取“横排纵述”的方法，纵述历史，横剖事物的断面，反映地方特色，体现时代精神。

四、本志使用资料，主要来源于档案，数据以统计部门为主，有争议的资料数据，核实后使用。无法确认者，诸说并之。

五、地名以1982年普查订正后的地名为准，使用旧地名时，加注今名。

六、有关表示时间、长度、重量、面积等数字的记述，均执行国家公布的《关于出版物数字用法的试行规定》。

七、本志使用语体文，作到行文简洁、严谨、准确。

八、记述中涉及政治运动的内容，均以《建国后若干历史问题决议》为准绳，记述改革时，以《关于经济体制改革决定》为准绳。

九、本志不为生人立传，在世人物，以事系人记述其主要事迹。

目

录

序		
凡 例		
概 述	.....	1
大事记	.....	5
第一章 机 构	.....	19
第一节 行 政	.....	19
第二节 事 业	.....	22
	岳池县交通运输管理站	22
	岳池县短航渡口管理所	22
	岳池县养路队	23
第三节 企 业	.....	23
	岳池县搬运公司	23
	岳池县汽车运输队	24
	岳池县航运公司	25
第四节 省、地驻岳池交通单位	.....	26
	四川省汽车运输第43队	26
	南充公路养护总段岳池养路段	26
	四川省岳池汽车运输站	26
	四川省岳池交通监理所	27
	岳池航运管理站	27
第五节 党 组 织	.....	28
第二章 陆 路	.....	30

第一节	古 道	.....	30
第二节	公 路	.....	32
第三节	桥 梁	.....	44
第四节	养 护	.....	52
第五节	岁 修	.....	54
第六节	绿 化	.....	55
第三章	水 路	.....	58
第一节	嘉陵江(段)	.....	58
第二节	渠江(段)	.....	58
第三节	通航水库	.....	59
第四节	航道整治	.....	59
第五节	码头 民渡	.....	61
第四章	陆 运	.....	67
第一节	人、畜力运输	.....	67
第二节	汽车货运	.....	69
第三节	拖拉机运输	.....	75
第四节	汽车客运	.....	76
第五章	水 运	.....	79
第一节	木 船	.....	79
第二节	机动船	.....	81
第六章	管 理	.....	84
第一节	路 政	.....	84
第二节	交通监理	.....	85
第三节	车辆管理	.....	86

第四节	港航监督	87
第五节	安全管理	90
第六节	运输管理	92
第七节	企业经营管理	93
第七章	工、副业	96
第八章	职工	103
第一节	职工结构	103
第二节	职工培训	104
第三节	工资、福利	106
第九章	人物	109
附 录		113
编 后 记		119

概

述

岳池县地处四川盆地东部，华蓥山西麓，嘉陵江与渠江汇合三角台上中部，位于东经 $106^{\circ}7' \sim 106^{\circ}44'$ ，北纬 $30^{\circ}15' \sim 30^{\circ}48'$ 之间，总面积 1457.09 平方公里。地势北高南低，最高点北部金城山 824.6 米，最低点南部赛龙乡丹溪口 207.8 米，南北相对高差 616.8 米。辖 10 个区， 7 个镇， 68 个乡， 866 个村，总人口 986359 人，耕地 810235 亩，以农业为主，主产水稻。

旧时岳池交通运输不发达。

陆路，明清间期，境内有一条成都至万县“中上路”经过县城(驿道)，通往各区乡之间及毗邻县的则是崎岖羊肠小道。民国 17 年(1928)广安~岳池~顺庆(南充市)公路初成，县境内始出现公路，但路况极差，车辆难行。临解放时，境内有城乡之间的石板路 13 条，总长 435 公里，公路两条段，总长 62 公里，通车里程 49 公里。

陆路运输，世代人力肩挑背负。民国 30 年(1941)后，始有畜力车和货运汽车营运。解放前夕，全县共有私营畜力车 61 架，货运汽车 4 辆，运力 11.5 吨。

嘉陵江、渠江县辖段，历来为岳池天然航道，航运里程共 90 公里(嘉陵江段 50 公里，渠江段 40 公里)。经渠江航道进出物资，

占全县总货运量的70%，输出以粮食为主，下至重庆，返载盐巴、蔗糖、日用百货等。但航道险滩多，航槽水浅，运输工具原始、简陋，航运能力很低。1949年，两江共有人力木船376只，运力2273吨。

新中国成立后，岳池的交通运输旧貌换新颜。

以承受主要运输任务的公路建设，贯彻中央“民办公助”、“民工建勤”的方针、政策，调动各方面的积极性发展很快。从1952年起开始兴修至1985年先后筑成省、县、乡道公路449.5公里，平均每三平方公里有公路一公里，为民国时期的7.6倍，在兴建公路的同时，兴修改建公路桥梁83座，形成了以省道为主干，县道为支线，县城为中心的公路运输网。特别是1968年冬罗渡渠江公路大桥建成，勾通了南北交通，成为通往重庆方向的大动脉。也是南充地区通往华蓥矿区的主线。1985年春，按照“统筹安排，突出重点，坚持标准，量力而行”的原则，抓了南（充）前（锋）公路县辖段（川鄂公路段）的改造。国家拨出棉、粮、布实物折款74.6万元，经过沿线干部、群众及有关单位的艰苦努力，密切配合，于1985年末，使路基拓宽到17米，交通受阻的现象大为减少。

公路建设的发展促进了陆路运输的发展。民间短途运输，从1956年实现合作化起由个体劳动组织发展成集体营运，运输方式由人力肩挑背负、畜力运输发展为机械化操作；汽车客、货运输，从19

56年岳池汽车站建立后，运输力逐年增加，有国营、集体的专业运输企业，也有国营和集体单位的社会运输车辆，形成公路运输的两大支柱。1982年后，实现站、队联合运输，出现了以国营为主体，国家、集体、个人一齐上的新局面。至1985年末，全县汽车由解放前的4辆发展到581辆。其中客车131辆，与成都、重庆及毗邻南充、武胜、华蓥、广安等县市对开班车线路52条；县内56个乡镇通客车。客运量428·85万人次，客运周转量11896·32万人公里，比1980年增长8倍，载重货运汽车300辆，年货运量100万吨，货物周转量6733·7万吨公里，比1980年增长8·47多倍，城乡共有简易机动车49辆，运力275吨，拖拉机378台，为县内短途周转货物重要运输力量。

从1956年起，国家拨出专款维护两江航道，几经整治，基本上消除了险滩，提高了航槽水深尺度，增大了船舶通航能力。渠江航运由解放初的个体营运到1956年组织合作化后，发展成为“岳池县航运公司”，承担本县水上运输。1984年，下属长航队进入长江运输，航线延伸到上海。由于许多进出口物资弃水走陆，水运出现了运力有余，运量不足的新问题，水运量逐年下降，致使成本低，耗油少，运量大的优势得不到充分发挥。县航司为振兴企业，1981年以来，采取“一专多副”的措施，发展工副业生产。

解放30多年来，岳池县交通事业的成就，是岳池人民辛勤劳动

的结晶。但在发展中，受“左”倾错误路线的影响，走过弯路，吃过苦头。在“大跃进”中，修筑的一些公路质量低劣，后来耗用了不少人力、物力改造和完善。石埡至普安、顾县至东板公路，直到1980年整治后，方正式通车。“文化大革命”中，公路管理松弛，路标、行道树遭破坏，路基被蚕食，影响交通。如今个别落后地段仍极待整治。全县人民正按照党的十一届三中全会以来的方针、政策、路线开拓前进，振兴岳池县交通事业。

大事记

明

成化七年(1465),僧人碧天修建县西南西溪镇石平桥,后毁于洪水。清咸丰五年(1855)重建,至今完好。

嘉靖年间,知县张拱极,修建县城北一公里处赵春桥。清嘉庆二十一年(1816)重建为石拱桥,工艺精湛。1982年10月,县人民政府列为县级保护文物。

清

嘉庆三年(1798),知县朱泰茹率众修环城河,四门各建木质吊桥一座。民国初改建为拱涵。

道光二十七年(1847),乡人段三福捐资设置罗渡溪富流滩义渡,有渡船一只,船夫一名。

中华民国

6年(1917)

西溪乡罗秀平七兄妹和毛常辉等12人,捐款改建西溪镇新拱桥,共五孔,长57.4米,宽7.1米,高7.7米。今为川鄂公路桥。

16年(1927)

冬,由广安经岳池至顺庆(今南充市)的马路(川鄂公路段)兴工,次年建成,初成称“嘉渠马路”(川鄂公路),总长83公里,县辖区49公里,为岳池第一条公路。

17年(1928)

秋,重庆“瑞陵”号轮船试航至罗渡,抵罗后水位下降,困至次年汛期返重庆。

20年(1931)

国民军二十军杨森部驻岳池,征集民工对川鄂公路岳池段,进行简易整治,始正式通行汽车。

21年(1932)

一月,杨森驻广安县部队一辆汽车,载青年学生9人至南充市,车行至川鄂公路320K+558m处,汽车滑入广兴桥河中,学生全被丧生,驾驶员弃车逃走。

24年(1935)

南充市高坪坝至岳池,至广安段的马路,由广安养路工区养护。

30年(1941)

石埡镇田华轩购马车二辆,开办岳池至广安之间的客、货运输。

12月17日,岳池县民船同业公会成立。会址设黎梓卫(今中和镇),有会员274人。

32年(1943)

县人黄楚奎等筹资购旧汽车一辆,开办“仁和车行”,首创岳池汽车货运业务。

33年(1944)

罗渡乡徐月波、陈文渊等筹资购100座客轮一艘，于罗渡码头开办短航客运，后因缺燃料和经营亏损，于35年（1946）停业。

6月，B29型美机一架，突然降落在大石乡第六保曹家沟稻田中。

34年（1945）

2月26日晨，美制战斗机（353号）一架降于石垭镇附近，机身着火烧毁，驾驶员蒋加盛跳伞着陆。

35年（1946）

元月，县城王登常、郑安全等7人，组营马车运输，有车20辆，往返于广安、岳池、南充等地，经营至1949年底。

12月，修建岳池至武胜公路，37年（1948）3月竣工，县辖13公里。

中华人民共和国

1950年

2月，岳池县人民政府建设科成立，交通业务归属建设科。

5月，川北人民行政公署交通厅规定，川鄂公路县辖段由南充工务段同兴道班养护。

12月，国家拨大米1.8万公斤，抢修川鄂公路297K+137米处的袁家桥，次年春竣工。

1951年

3月，中国搬运工会岳池分会成立。

6月，岳池县挠工工会成立。

7月，实行群众性的养护川鄂公路，县辖段内有养护路员549人，编成12个组，分别负责各责任区护路工作。

10月，县建设科析为交通、农业两科，次年4月复并为建设科。

1952年

3月，国家拨公粮11万公斤，采取“以工代赈”的办法，组织民工12000人，分别整修辖区川~鄂、岳~武两条公路。

10月，中和、罗渡、赛龙码头，开展水上民主改革运动。

秋，县供销合作社购汽车2辆，6.5吨，开展自办运输。

9月，动工修筑岳池至苟角公路，全长15.1公里，县长陈笃仁任指挥长，建设科曹冕负责工程技术，次年3月竣工。

1953年

5月，广安航运管理站在罗渡设工作组，负责渠江县辖段航运管理。

1954年

6月，南充汽车客运站在岳池南门外设立代售客票点。

9月，成立“岳池县渠江短航渡口管理所”，1957年改为“岳池县短航渡口管理所”。

1955年

1月，分县交通科为交通科、农业科，刘辅国任交通科副科长。

3月，岳池县人民委员会发布《四川省岳池县群众养护公路办法（草案）》。

7月，成立“岳池县群众运输管理站”。

1956年

4月，中和、罗渡、赛龙、张家滩等码头船民船工组成“岳池县红星木船运输合作社”。1958年9月，由集体经济转为“地方国营岳池县船舶公司”。

7月，岳池县人民委员会发布《岳池县民工建勤养护公路和修建地方道路实施办法（草案）》。

8月，国营四川省南充运输公司岳池汽车站’成立。以货车开展客运业务。

10月，南充专署批准，由地方国营华蓥煤矿投资，岳池县施工，修建罗渡至溪口公路。次年3月建成，罗渡渠江汽车渡口同时建成通渡。

冬，省石油部门建成白庙至张家滩简易公路，长23.6公里。

1959年经改善提高，纳入县道管理。

1957年

2月，县交通科与手工业科合并，成立县工业交通科，次年更名为“岳池县工业交通局”。