

铜梁县志

第十二篇

交 通 邮 电

铜梁县志编修委员会办公室编

一九八九年二月

铜梁县志

第十二篇

交通邮电

铜梁县志编修委员会办公室编

一九八九年二月

297-14
8379
V.12

《铜梁县志》审稿笺

篇 号	第十二篇	篇 名	交通邮电	总纂人	黄国彬
				字 数	44,000
志办初审意见	已作修改。同意报请复审。 初审人签字：张世磐 1988年12月29日				
编委会复审意见	少数地方已作更正。个别地方交县志办复查更正后同意送主审同志审查。 复审人签字：银化愚 1989年3月7日				
主审意见	全篇结构严谨，记述清楚。稍作润色，即可定稿： 一、原稿第8页在记述县公路养护段中，建议再稍详实一些。该段在负责整个县道养护工作中，“马路天使”们做了大量的艰苦工作，为我县文明公路达标作出了很大贡献。 二、邮电篇第二节关于建国后开办邮电业务一段，记述有“粗”之感，可否将十一届三中全会以来，随着改革、开放的进展，对其作适当充实。“农村电话”的发展及其功能记述不够，建议作适当充实。 三、定稿时，请注意标点符号的规范化。 主审人签字：张家扬 1989年3月25日				
备考	已按家扬同志意见增补了材料。 张世磐 1989年3月30日				



TLL* 40000352 *

目 录

第十二篇 交通邮电	
第一章 交 通	
第一节 机构沿革	
一 交通局	
二 交通管理部门	
三 养护管理机构	
四 交通运输企业	
五 直属省市的交通单位	
第二节 陆路交通建设	
一 古道	
二 桥梁	
三 公路	
第三节 水路交通建设	
一 航道	
二 渡口	
第四节 运 输	
一 陆路运输	
二 水路运输	
三 码头搬运	
第五节 交通管理	
一 陆路运输管理	
二 水路运输管理	
三 交通安全管理	
第二章 邮 电	

第一节 机构沿革

一 邮政局

二 电报局

三 乡村电话管理处

四 铜梁县邮电局

第二节 邮 政

一 邮政业务

二 邮路与投递

第三节 电 信

一 国营电信

二 农村电话

第十二篇 交通邮电

第一章 交通

第一节 机构沿革

一、交通局

清朝末年至民国时期，本县的路、桥建设，均由当时的劝业会、劝工局、实业所（局），建设局（科）兼管。民国16年（1927），驻铜梁的28军修筑防区公路，成立了县道局，局长冷天庆。同年8月，成立合（川）潼（南）铜（梁）马路局，各县设立会办。陆军第三师师长陈鼎勋为总局督办，县长兼任会办。民国18年（1929）1月改组为合武（胜）铜大（足）马路总局。同年11月又改组为合武铜大壁（山）马路总局。民国20年（1931）7月，成立铜梁县马路局，局长马少白。民国21年（1932），刘湘部队攻占铜梁后，撤销合武铜大壁马路总局，成立壁铜潼合马路工程办事处，委成渝路政总局参议冯均逸为处长，各县县长为县段分监督。所有筑路工程，由军方接管。民国29年（1940），才由军方移交地方（建设科）管理至解放。

建国初期，由县人民政府建设科管理交通建设。1954年10月正式成立交通科。1958年10月，撤销交通科，成立交通运输局。1960年3月，改交通运输局为交通局。1967年“文化大革命”期间，由中国人民解放军驻铜部队“支左办公室”组建交通局生产办公

室。处理日常事务。1969年10月，成立铜梁县交通局革命领导小组，行使交通局职能。1978年5月，恢复铜梁县交通局。

交通局历届负责人名单

单 位	姓 名	职 务	任 职 年 月
交 通 科	黄 定 文	副科长	1954年9月 — 1955年1月
	丁 胜 昌	副科长	1955年1月 — 1957年12月
	刘 先 哲	副科长	1955年5月 — 1955年6月
	张 培 基	副科长	1957年12月 — 1958年11月
交 通 运 输 局	张 培 基	副局长	1958年11月 — 1959年4月
	李 新 民	副局长	1959年4月 — 1959年11月
交 通 局	张 培 基	局 长	1959年4月 — 1959年10月
	刘 少 荣	副局长	1960年7月 — 1964年4月
交 通 局 革 命 领 导 小 组	张 培 基	组 长	1969年10月 — 1970年10月
	吴 耀 富	副组长	1969年10月 — 1972年12月
	陈 伦 猗	副组长	1969年10月 — 1978年5月
	邹 绍 荣	组 长	1970年10月 — 1978年5月
	刘 大 进	副组长	1972年10月 — 1976年11月
	李 炳 荣	副组长	1976年3月 — 1978年4月
交 通 局	余 永 信	副局长	1978年5月 — 1984年1月
	李 炳 荣	副局长	1978年5月 —
	梁 炳 辉	副局长	1978年3月 — 1984年1月
	李 世 仁	局 长	1981年8月 — 1984年1月
	戴 宏 祥	副局长	1983年3月 — 1984年1月
	戴 宏 祥	局 长	1984年1月 —
	张 正 武	副局长	1984年1月 —
	熊 世 维	副局长	1985年2月 —

二、交通管理单位

(一) 铜梁县搬运站 于1952年5月建立。1956年建立了巴川、旧县、安居、虎峰4个搬运中队及关溪搬运分队。1958年成立铜梁县交通运输公司，搬运站及下属单位，一并并入。1962年公司解体，搬运站及下属单位未予恢复。

(二) 铜梁县交通运输管理站（以下简称交管站） 1955年9月成立铜梁县群众运输管理站（以下简称群管站）。1958年，群管站合并到铜梁县交通运输公司。1962年，公司解体，恢复县群管站。1976年1月改为铜梁县交管站。1963年8月成立旧县、安居、平地、虎峰4个区交管站，受当地政府和交通局双重领导。1972年12月，增设巴川、铜郭、侣俸区（镇）交管站。1979年2月，县区交管站并入交通局，设交管股。1981年11月，撤销交管股，复设县交管站。

(三) 铜梁县航运管理站 1953年3月，四川省内河局航运三分局合川管理站在铜梁县安居镇成立安居航管工作组。1954年3月，将合川大和航管工作组与安居航管工作组合并。涪江上至佛盐，下至化龙的船舶划归安居航管工作组管理。1955年6月更名为四川省交通厅内河局合川管理站安居航管工作组。1956年7月，又改为四川省交通厅内河局琼江管理站。除原辖区外，另增加潼南县太安镇以下航段。1957年9月，与铜梁县短航站合并，成立铜梁县航运管理站。

同时建立小安溪航管小组。1958年，合并到铜梁县交通运输公司。1962年公司解体，恢复原铜梁县航运管理站，地址设在安居镇北门外。

(四) 铜梁县短航管理站 1954年成立，专管涪江、琼江、小安溪的短航木船及渡口船。1957年9月与铜梁县航运管理站合并。

(五) 铜梁县渡口管理所 1963年12月成立，与县航管站合署办公。1967年9月，该所负责人因在“文化大革命”期中死亡，由县航管站代管其业务。1980年9月，新配所长，接管了渡口业务，地址迁巴川镇和平路。

(六) 铜梁县交通监理站 1979年2月成立，站址设在巴川镇北门外公路边。其主要职能是贯彻执行党和人民政府的交通安全方针、政策、法令，依法行使交通安全监察工作。

三、养护管理机构

铜梁县公路养护段，成立于1960年4月，其前身是“铜梁县交通运输局养护段”。当时只有正式职工4人，组织公路沿线群众养护人员34人，管养铜永公路。1962年，职工增加至75人，管养铜大、铜平、铜合、安(居)蓼(岩子)等线110余公里。同年6月，铜大、永铜两路移交壁山公路养护段管养。剩下管理人员和工人12人，养护公路67公里。1985年末，共有职工105人。

养护段下设14个道班，1个机运组，有道班房、段房15座，建

就面积6023平方米，每个职工都住上了单间或套间新房。

1969年12月，段里职工发扬自力更生精神，拼装一台2105型柴油车，开始了养路机械化，至1985年末，先后购置载重翻斗车6辆、货车2辆、小型压路机1台、碎石机3台、手扶拖拉机8辆，基本上实现了养路机械化。

铜梁县公路养护段，对铜梁县公路改造建设和养护管理，做了大量扎实的工作，取得了显著成绩。自1973年以来，连年被评为先进单位，受到了中央交通部、省、市（地）、县政府的表彰。1982年被重庆市政府命名为“文明单位”。

四、交通运输企业

1958年10月，为适应“大跃进”的需要，将县搬运站、县群管站、县闸坝站、县航运管理站4个全民所有制单位及其下属10个运输社、队组建成铜梁县交通运输公司。1962年8月，公司解体。到1985年止，全县现有交通局所属企业单位共13个。其中：全民所有制企业1个，即重庆市铜梁县汽车运输公司。集体所有制企业12个。即：（一）重庆市铜梁县客运公司

（二）铜梁县运销服务公司

（三）铜梁县装卸运销服务公司

（四）铜梁县旧县服务公司

（五）铜梁县安居装卸运销服务公司

(六)铜梁县虎峰运销公司

(七)铜梁县水运公司

(八)铜梁县航运公司

(九)铜梁县小安溪水陆运销公司

(十)铜梁县汽车修配厂

(十一)铜梁县交通机砖厂

(十二)铜梁县垫石子建筑材料厂

此外，还有区办的关滩汽车队，乡办的双山汽车队，以及5个乡镇运输队（巴川、土桥、大庙、蒲吕、永加）。

五、直属省市的交通单位

(一)重庆市永川汽车运输公司铜梁汽车站

(二)重庆市合川中心航管站小安溪船闸站

(三)璧山公路养护段铜梁工区

第二节 陆路交通建设

一、古道

古道分古道干线、支线和民路。人们利用古道行走运输，长年累月，来往行人已将道上的石梯、石坝踏成下凹4—6寸深的小槽。

(一)古道干线

1. 小川东古道 从成都经本县至重庆，全程815里（华里以下同）。跨县境80里，较川东大道近200里。由潼南三汇镇入本县境。

经班竹场、伍家拱桥、银家岩、油榨房至铜梁县城；再出县城东门经
寒渡桥、桐梓园、镜子滩（今庆隆）、观音阁、白岩坡入壁山县境。
途经铜壁界的西温泉，地势险要，山大坡陡，有的路段是在大石岩上
硬凿成较宽平的石路石梯。历代官府的“递铺”（专门递送往来文报
和传达政令在古道上分点设立的官路）多经此路。民国时期为商旅要
道，挑担结队行走，多时有二、三百人。

2 铜（梁）合（川）古道 铜梁曾隶属合州（今合川），从县
到州道路有二；一是从城北经捣石桥、双庙子、新兴场、二郎坪、人
和场出县境，再经张家桥至合州。全程85里，跨县境60里。公元
700年前就有这条道路。二是从城北经斜滩桥（全德乡）、余家桥
（旧县乡）、石鼓、苏村铺出县境，再经岗石铺至合州。全程80里，
跨县境60里。此条道路建于东汉建安十五年（210），今铜合公路
即顺此道修建。

3 铜永（川）古道 从县城经石鱼场、虎峰场、青符寺、大庙
场、韩婆岭、尹家市（永嘉乡）、龙门滩、板桥场、高洞子、寿永场出县境，
再经跳石河至永川。全程170里，跨县境130里。明、清时为“递
铺”通道。

4 铜大（足）古道 其路有二：一是从县城南门越六麻山、宝
莲桥（保宁桥）、王家店、妙明寺出县境，经曲水铺至大足县城。全
程97里，跨县境40里。此条道路是铜梁去成都的捷径。另一条出城

南经计都寺、土桥、旧市坝、石岭岗出境，至大足县城。全程118里，跨县境35里。民国18年（1929），循此道建成铜大公路。

5. 铜壁（山）古道 出城东经桐梓园、凉风堡、久远桥、虎峰场、辜家桥、汤峡口（今西泉乡）出县境，至壁山县城。全程90里，跨县境60里。路宽5尺。明、清时代在这条道路上设有“递铺”和“驿站”，民国21年（1932），为新修铜壁公路所代替。

6. 铜安（居）古道 从县城西门经油榨房、接龙桥、尹家园、凉水场、太平坎、爬岩店、七佛寺至安居，全程50里。

7. 合（州）安（居）潼（南）古道 从安居顺涪江右岸下行，经波老寺、油房坡、四面山、杨寿桥、穹观音入合川界，再经铜溪、临渡，至合州。行程54里。再从安居顺涪江右岸上行，经关溅场、中和场，入潼南县境，再经小渡口，三汇场与小川东路相衔接。从穹观音残存的石刻佛像及波老乡古墓出土的陶器文物看，可证明此道为东汉末期所建，距今已有1700多年。

（一）古道支线 古道支线是通往毗邻县和县内乡、镇到县城的道路，是次于古道干线的石板大路。如从大足县的万古场翻越巴岳山，经县境内的转龙场、复兴场，再越西温泉山，经壁山县的福禄场而达重庆，跨县境50余里。来往客商颇多。据《铜梁县志》（光绪本）载：县内29个乡、镇，均有古道支线与县城相通。

（二）县、乡民路

民国时期的县乡道路，是以县城为中心，分东、西、南、北四个方位延伸至各乡村的石板路，路线数以千计。1965年，县交通局对民路进行了普查，共有干支线186条，1124公里。1980年各区乡第二次普查，计有干支线439条，2414公里。1982年起，政府先后拨款4万余元，采取民办公助，维修乡村石板路194条，386公里，使多年泥泞难行的乡村道路有所改善。

铜梁县民国33年（1944）县境内区乡道路里程表

起 止 地 点	经 过 地 名	里程 (华里)
县城—旧县乡	出东门经打铁铺、破石桥、全德乡、梓桐铺、余家桥至旧县乡。	40
县城—蒲吕乡	出东门经塔山、檬子堡、全家岗、老店子、双石坝至蒲吕乡。	30
县城—虎峰乡	出东门经宴渡桥、桐梓园、石鱼乡、凉风铺、久远桥至虎峰乡。	40
县城—大庙乡	出东门经桐梓园、石鱼乡、青符寺至大庙乡。	60
县城—永加乡	出东门经石鱼乡、虎峰乡、大庙乡、韩婆岭、穆家河至永加乡。	90
县城—板桥乡	出东门经石鱼乡、虎峰乡、大庙乡、石马槽、龙门滩、节孝坊至板桥乡。	120
县城—平滩乡	出西门经横店子、登高寺、横担山、但律乡、曾家店、永乐桥至平滩乡。	50

起止地点	经过地名	里程 (华里)
县城—安居乡	出西门经横店子、凉水乡、太平坎、爬岩店、七佛寺至安居乡。	50
县城—关滩乡	出西门经横店子、凉水乡、太平坎、爬岩店、冠子山、海棠溪至关滩乡。	50

二、桥梁

(一) 古桥 是指明、清时期县境内修建的桥梁。初由木桥、跳蹬、石平桥，逐步演进到石拱桥。据《铜梁县志》(光绪本)记载，县内有石拱、石平桥 158 座。由于年久失修，有的成危桥后被拆毁重建；有的则改建成公路桥。现列为中型古桥的共 17 座，其中重点古桥有：

1. 会龙桥 跨安居乌木溪上，修建年代较早，明弘治时，知县余诚重修，万历年间，知县改原砖建为石建，乾隆十七年，士民补修。为本县现存最古的石拱桥之一，颇具古代建筑特色。三孔石拱，桥总长 18 米，宽 5.6 米，高 4 米。今已风化严重，拱肩露出，部份成齿状，外表已破烂，但基础、桥墩、各环拱石仍较牢固。桥上原撑盖亭房，与两岸民房相接。六十年代，桥上亭房拆毁，桥面翼墙曾维修加固。

2 顺济桥(东桥) 位于县城正街解放东路十字口，明天顺

(1460)年建，距今有525年历史，为最古老的石拱桥。该桥三孔总长14米，桥宽8米，高5米。建国后，整修街道，加高1.2米，左右用钢筋混凝土板各加宽3米。1985年底，将桥全部拆毁，新建成单孔拱桥，跨径12米，长19米，车道宽9米，高5米，左右仍以钢筋混凝土板挑出，各加宽3米作人行道，较原桥提高1.7米，调整了街道路面线型，使之更加平坦美观。

3. 明月桥 位于县城巴川镇南，巴川、高滩两水至此汇流出城。原系矮小拱桥三孔。清同治十二年(1873)，县令杨利川见城内河身淤塞，囑陈燮元、罗文质主持浚河修桥。光绪元年(1875)3月，开工改石拱桥为一孔，加高2丈，于桥下置二墩，以便有警设防。上盖有亭，颇为壮观。现亭已毁，桥仍然完好。桥跨径为12米、长25米、宽6米。

4. 金瓯桥(瓯滩桥) 位于石鼓乡金瓯村，跨越小安溪下游。旧桥于清同治庚午(1870)被水冲毁。光绪元年(1875)，里人募金重修。民国26年(1937)补修，桥高12米，宽7米，长110米，九孔连拱石桥，为当时县境内诸桥之冠。每孔有石雕巨龙状似游水，工艺造型较佳。为旧县至二坪、永清两乡通道上的重要桥梁。

(二) 民桥 是指联结乡村的民用桥梁。1965年，全县普查有民桥467座(含古桥)。由于近20多年来兴修水利、公路，被淹没或拆毁的较多，到1980年仅存民桥300余座。

三 公路桥 县境内公路桥有108座，总长3108米。其中大桥（单孔跨径40米，多孔净跨总长100米以上）4座，总长503·6米，中桥（单孔跨径20米，多孔净跨总长30米以上）17座，总长1028·2米，小桥（单孔净跨5米，多孔净跨总长8米以上）87座，总长1576·3米。现将大中型桥梁简介于下：

1. 少云大桥 横跨琼江（关濑河）上，是关（濑）维（新）公路和关（濑）高（楼）公路上的大型公路桥。因座落在国际英雄邱少云烈士的家乡，故名少云大桥。1973年开始测量设计，1974年5月动工兴建，1975年7月竣工。桥型为空腹式悬链线石拱桥，全桥由净跨36米，矢跨比为四分之一的三孔等跨横跨河心，三孔净跨为6米，矢跨比为六分之一和一孔净跨为3·4米，矢跨比为四分之一的引桥拱组成。全桥长154米，高18·5米，桥面净宽7·8米，两边砌以石栏杆，高0·7米，两端有熊猫、狮子各一对，桥身坚固结实，雄伟壮观。建桥工程之大，为全县建桥史上所罕见，共用劳力13·6万个，投资35·4万元，安砌石料4000余立方米。

2 旧县大桥 是铜合公路上的大型桥梁，横跨小安溪下游，原是一座石板桥，名余家桥，清嘉庆年间建造。1960年8月拆毁，改建成公路桥。投资6·29万元，用工3·57万个。全桥长124·6米，高10·7米，桥面净宽7米，两边各设人行道宽0·75米。桥型为多孔空腹式等截面园弧石拱桥。设计荷载为汽—20、挂—100吨。