

大安

交通百年

——大安政协文史资料第十辑

吉林文史出版社

大安 交通百年 >>>

政协大安市委员会文史资料委员会编写



(吉)新登字 07 号

Daan Jiaotong Bainian

大安交通百年

于芳 编著

责任编辑:周海英 张欣

封面设计:李岩冰

吉林文史出版社出版发行 787 毫米 × 1092 毫米 16 开本 20.125 印张 40 千字
<http://www.jlws.com.cn> 2005 年 12 月第 1 版 2005 年 12 月第 1 次印刷
(长春市人民大街 4646 号) 印数:1-2 000 册 定价:120.00 元
长春市利源彩印有限公司印刷 ISBN 7-80626-624-0

序



刘继战

政协的同志送来《大安交通百年——大安政协文史资料第十辑》的书稿，请我作序，我欣然接受了。原因很简单，就是大安这些年的交通事业有了很快的发展，取得了重大成就，有力地促进了全市政治、经济和文化的交流与发展，可圈可点，可书可赞。

交通历来是国民经济发展的先行，是人民生活的必需，是社会进步的标志，是人类文明的象征。古往今来，经济的繁荣，文化的昌盛，人民的富足，无不与发展交通事业密切相关。孙中山先生曾倡言“道路者，文明之母也，财赋之脉也……以文明进步，实业发达，非大修道路不为功。”现在也有“公路通，百业兴”、“要想富，先修路”的民谚。当前我们正处在全面建设小康社会的关键时期，加快发展交通事业，对促进社会主义现代化建设，推动全社会的文明进步，意义重大而深远。交通事业如此重要，对它的发展历史和现状进行编修和整理，找出其规律性，使“前有所稽，后有所鉴”，确实是一项光荣而紧迫的任务。

大安素为交通要冲，公铁水路运输十分便利。新中国成立以来，在历任县（市）委、县（市）政府的正确领导下，大安如今已发展成为联结三省一区的交通枢纽。境内长白、通让铁路 133.5 公里，长白一级公路 97.6 公里，打通我市与松原、乾安、通榆、镇赉等外埠的县际公路 247.948 公里，乡级公路 581.869 公里（其中包括村村

通工程 254 公里), 村级公路 225.4 公里, 专用公路 38.9 公里, 并于 2001 年实现乡乡通油路, 形成了贯穿市、乡、村、屯的路网骨架, 极大地方便了人民群众的生产生活。大安港是吉林省最大的内河港口, 溯江而上可达黑龙江省富拉尔基港, 顺流而下可直抵俄罗斯五个开放港口, 是大安走出全省、走向世界的水上通道。正在规划建设的双塔双索斜拉式嫩江公路大桥将成为联结吉、黑、内蒙的最近通道。大安交通事业所呈现的一派欣欣向荣景象, 是勤劳智慧的大安人民做出的卓越贡献, 他们创造了大安交通建设的辉煌发展史!

有关大安交通建设史的内容是丰富的, 但史料零散, 缺乏系统, 这对今人查用和借鉴多有不便。为彰往昭来, 开拓创新, 市政协继编辑出版了《大安石油史话》、《大安水利史话》等 9 部文史著作后, 又组织交通等部门同志, 辛勤耕耘, 历时一载, 完成了这部融思想性、科学性、资料性和实用性为一体的交通史专著, 填补了大安交通史的空白。本书对大安的交通沿革、历史兴替, 尤其是改革开放 20 多年来, 特别是“十五”期间的发展变化作了详实的记载, 全面追寻了大安交通发展的历史轨迹, 真实记述了大安交通的巨大变化, 系统反映了大安交通在经济社会发展中的重要作用, 内容丰富, 史料翔实, 结构严谨, 务实存真, 图文并茂, 读用兼功, 既具有一般史书“资治、存史、教化”的意义, 又将对大安交通建设的宏观决策及提高经济效益发挥不可估量的重要作用, 还将为域内外各界人士进一步了解大安、认识大安提供有益的参考。

衷心希望借助《大安交通百年——大安文史资料第十辑》一书的出版发行, 把大安的通事业再提高到一个新水平, 为全市的经济发展、社会进步和人民幸福再立新功!

2005 年 9 月 26 日

(序作者为前中共大安市委书记)

目 录

序	刘继武
发展中的大安交通	高尚春
上编 旧貌新颜	1
概 述	3
大事记	8
第一章 机构沿革	13
第一节 建国前交通管理机构	13
第二节 建国后交通管理机构	13
第二章 公路建设	20
第一节 道路	20
第二节 桥涵	23
第三节 养护	24
第三章 公路运输	26
第一节 客运	26
第二节 货运	29
第四章 内河航运	36
第一节 嫩江航道	36
第二节 老坎子码头	37
第三节 渡口	40
第四节 水路运输	41
第五章 铁路运输	46
第一节 线路	46
第二节 桥涵	46
第三节 站所	47
第四节 运输	48
第六章 市内交通	51

第一节	县城道路	51
第二节	交通工具	52
第三节	客运路线	54
第七章	交通管理	55
第一节	交通监理	55
第二节	运输管理	55
第三节	路政管理	56
第八章	荣誉榜	60
中编	高歌猛进	67
概 述		69
大事记		86
第一章	机构沿革	92
第一节	机构沿革	92
第二节	行政领导人更迭	93
第二章	公路	94
第一节	机构设置	94
第二节	线路	94
第三节	桥涵	96
第四节	公路管理	97
第五节	公路运输	99
第三章	水路	103
第一节	机构设置	103
第二节	嫩江航道	103
第三节	大安港	103
第四节	水路运输	106
第四章	交通管理	108
第一节	交通监理	108
第二节	客货运输管理	108
第三节	路政管理	109

第五章 铁路	110
第一节 线路	110
第二节 桥涵	112
第三节 车站	113
第四节 设施设备	115
第五节 运输	117
第六节 安全生产	119
第六章 荣誉榜	122
下编 巨龙腾飞	127
大事记	129
第一章 机构沿革	131
第二章 公路	132
第一节 概况	132
第二节 公路建设	159
第三节 公路运输	170
第四节 运输管理	184
第五节 交通风采	195
第三章 水路	261
第一节 大安港	261
第二节 航运	264
第三节 港务先锋	265
第四章 铁路	268
第一节 概况	268
第二节 大安北车务段	269
第三节 大安北站	274
第四节 大安站	280
第五节 闪光的足迹	282
第五章 荣誉榜	307
附:大安交通史话	312
后记	319

上 编 ■ >>>



旧
貌

新
颜

(1905年~1985年)

概 述

《大安交通百年——大安文史资料第十辑》年代断限,上限为 1905 年,本市设治之时,下限为 2005 年。本书记述了大安市交通从解放前的封闭落后到新中国成立后的全面发展乃至改革开放以来腾飞跨跃的史实。全书分上、中、下三编。各编年代起止,上编为 1905 年至 1985 年,中编为 1986 年至 2000 年,与《大安县(市)志》相一致。下编为 2001 年至 2005 年。

大安市位于吉林省西北部,地处松嫩平原腹地。东隔嫩江,与黑龙江省肇源县相望;北靠洮儿河,同镇赉县为邻;南与松原市前郭县、乾安县接壤;西与洮南市、通榆县毗连。幅员 4879 平方公里,2004 年末全市总人口为 422 999 人。

清末,始建大赉县直隶厅(1904 年)、安广县(1905 年)。民国二年(1913 年),大赉直隶厅改为县治,称大赉县。1946 年 8 月合并为赉广县,1947 年 5 月两县分置,1958 年两县再度合并,称大安县。1988 年撤县设市。

百度春秋,沧桑巨变。解放前,虽有自然大道、嫩江航道,但由于政治腐败,社会黑暗,经济落后,战事频仍,交通事业几近停滞,交通基本处于落后闭塞状态。新中国成立后,交通事业与其他事业一样蓬勃兴起。虽几经曲折,特别是“文化大革命”的浩劫,但总体上还是在波浪式前进的。特别是改革开放以后,全市交通事业走上了快车道。经过数十年建设发展,全市交通状况发生了历史性巨变。现境内铁路、公路、水路纵横交错,四通八达。长白、通让铁路在这里交会,302 国道贯穿全境。全市农村等级公路

总里程达到了 1167.82 公里。除大榆树乡至西大洼乡段外,乡乡通油路。村村通等级公路工程正加紧实施。经多次扩建,大安港总吞吐能力已达到 100 万吨,成为吉林省最大的内河港口。从大安港溯江而上,可达黑龙江富拉尔基港;顺流而下,可通哈尔滨、黑河,直抵俄罗斯伯力港。交通事业的迅猛发展,为全市经济建设、社会发展和人民生活水平的提高创造了优越的交通环境,发挥了重要的“先行”和“桥梁”作用。

解放前,交通落后闭塞。

陆路。民国三年(1914 年),只有土筑大道 9 条,主要是县民农闲时短途运输。虽南通长春,北达齐齐哈尔,但运输工具为畜力大车,逢雨季则难以通行,故多为冬季运输。民国十四年(1925 年),始有外地汽车往本县营运。民国二十一年(1931 年),大赉才有私人营运汽车,通往扶余、洮南、长春等地,后于伪满康德二年(1935 年)关闭停业。1949 年全县土筑大道增加到 14 条,总长 394 公里,仍为晴通雨阻。公路运输皆为私人车户,运输工具唯有畜力车。

水路。宣统三年(1911 年),滨江邮船局“江浦”、“江鸥”两只客轮由哈尔滨驶抵大赉,航道始通。但全是外地商民船只通往或途经大赉。民国元年(1912 年)在大赉城东北 2.5 公里处,嫩江右岸,建公舍渡口。民国三年(1914 年),始用老坎子自然码头。伪满康德七年(1940 年),嫩江航道上始有本县航运船户。1949 年,老坎子码头仍无成型泊位,仅有人力小船十余只,总载重量不足 30 吨位。

铁路。伪满康德二年(1935 年)十一月三日,京白线(今长白线)铁路通车,经本县境内 92 公里,铁路沿线村镇开始打破封闭状态。1946 年 10 月 20 日长春至大赉段中断,仅通白城至大赉。

航空。伪满康德元年(1934 年),日伪当局在于家烧锅屯南、大安车站西修筑土飞机场一处,“供临时维持治安及军事上之用”。航线由新京(长春)至洮安。1945 年 8 月,日本投降废弃。伪满康德十一年冬至十二年

(1944~1945年),日本侵略者在王老奎屯南,张连榜屯东修建飞机场。后因日本投降,停修,机场未竣。

新中国成立后,大安市铁路、公路、水路建设齐头并进,迅速发展。

公路建设。建国初期,由县主管机关直管,以民工建勤形式整修和养护道路。1956年,在龙沼乡北部霍林河上,首建公路木桥一座——龙沼大桥,长24米。1975年重建,1976年竣工通车。此桥为钢筋混凝土结构,长188.2米。1964年始建第一条渣油路——大安至老坎子码头。1966年新修县城至大安北站砂石路一条。经过多次道路整修,连年修筑公路,建设桥涵,县乡级公路不断改善、增加,专用公路与主干线衔接,国家干线公路——图乌公路自东向西横贯全境,四通八达的公路网初步形成。至1985年,全县已有国家和县乡公路39条,公路桥17座,总长706.2公里,为建国前的2.8倍。

公路运输。1953年,肇源县以货代客私营汽车1台,冬季在肇源、新站至大赉间营运,1955年停运。1956年,大安县运输公司一台32人座客车,运行于大安至月亮泡之间。1965年客车增为4台,开辟安广至平安(冬季至龙沼)、大安至海坨姜家围子(冬季至安广)、大安至海坨政权线路,1985年通白城市。1984年,出现个体客运户。1985年外市县长途客车途经本县营运。至1985年,全县共有大客车17台,客运路线13条,总里程1384公里,实现了乡乡通客车,县内经过124个自然屯。县外通白城、前郭、扶余,冬季过嫩江通肇源,年客运量为59.1万人次,年客运周转量2069.3万人公里。1950年始有国营运输单位——大赉县运输公司、安广县运输公司。1956年始有集体运输单位——安广运输合作社。1958年组建大赉镇运输合作社。粮食局和一些重点企业相继成立了专业车队。1985年,货运工具有汽车、轮式拖拉机、胶轮车、手推车,但由建国初的以畜力钢轴车、胶轮车为主,转为以汽车为主。年货运量为45.7万吨,货运周转量达到717.4万吨公里。

水路运输。嫩江航道经多次疏浚,已畅通无阻。在通航期内,可行驶600吨级船舶,高水位期可通航1000吨级船舶,上游可达齐齐哈尔市,下游可通松花江、黑龙江、乌苏里江沿岸各地;第二松花江中水位期可达扶余县,高水位期可抵吉林市。1985年,在老坎子北端建石墙简易码头。经多次改扩建,已有作业区3处,6个泊位,实现装卸机械化。1985年,吞吐能力达15万吨。为扩大吉黑两省的国内贸易和发展对苏贸易,1985年底,开始扩建。扩建后吞吐能力可达到40万吨。实际吞吐量11.1万吨。建于1950年的老坎子渡口,从人力小船摆渡旅客开始,经机动船客货兼运,发展到机动车辆渡江营运。内河航运,1957年始有航运企业。当时只有人力小船16只,总载重量仅100吨位。同年大赉镇渔业大队有60马力、60吨位自动驳船参加运输。1967年,成立国营航运站,省拨360马力拖轮一艘,300吨位铁驳2只。经10年发展,终以机动船取代了人力船,结束了人力船运输的历史。单船最大载重量由5吨位发展到600吨位,由为外地运输零星货物转为本县自运煤炭、粮食、木材三大货种,航线由短途发展到长途,全程1083公里。截至1985年,全县已有6个货运船队,共1690马力,4930吨位,年货运量7.9万吨,周转量4952万吨公里。

铁路运输。长白线于1949年10月25日由白城至大安延长到前郭。1971年8月1日恢复全线通车。通让线1966年12月1日正式运营,在大安北与长白线交会。县内自1975年开始铺设铁路专用线,到1984年已有6条,总长8005米。1985年铁路客运量84.1万人次,是1952年的6.81倍,货运量71.4万吨,是1951年的7.29倍。

造船业。1960年创建国营造船厂——大赉船网制造厂(今大安造船厂)。本县始有造船工业。1971年大赉镇属造船厂成立。10多年间,造船业从无到有,从小到大,从维修、排制小型木质人力渔船,到制造小型木质交通运输船,发展到排造中型钢质拖轮和驳船,直至自行设计制造内河各种大型客货运输船只、游艇及工程船等。船舶除满足本县自用,还销往吉、

黑、辽三省。1985年总产值达220万元。

其他交通运输事业也取得长足发展。市内交通由单一畜力车发展到以大客车为主的多种运输工具并举,公共汽车营运路线发展为3条。汽车修理业从无到有。1979年成立国营汽车修配厂,1985年时已有国营集体修车企业10户,基本满足了各种车辆的大中小修需要。

建国后,本县交通状况虽有了明显改观,但随着国民经济的发展,商品流通的扩大,人民生活水平的不断提高,交通建设仍显滞后,运输能力仍不适应。县内公路多为土路,仍处于晴通雨阻状态。运输车辆明显不足,装卸配套甚少。水路运输货源不稳,多为单程。老坎子渡口雨季对岸难行,影响车辆通过。铁路与港口未能衔接。这些都为后来的开发建设提出了紧迫而重要的课题。

大 事 记

(1911 年到 1985 年)

1911 年,滨江邮船局“江浦”、“江鸥”号小火轮由哈尔滨驶抵大赉,航路始通。

1912 年,在大赉城东北 2.5 公里处,嫩江右岸,建公舍渡口。

1914 年,始用老坎子自然码头。

伯都讷(扶余)至大赉的旅客大车始运。

1925 年,扶余县扶陶公益汽车行始有汽车通大赉。

1929 年,洮南利民汽车公司有客运汽车通往安广(今新平安)、龙泉(今安广)间。

1931 年,大赉福利汽车店和富通汽车公司成立,通往扶余、长春、洮南、泰赉等地。

1932 年,京白线(新京—白城)铁路及站所开始筹建。

1934 年,洮南县利民公司客运汽车在洮南至安广(今新平安)间始运行。

日伪当局在于家烧锅屯南、火车站西修筑飞机场,航线由新京(长春)经大赉至洮安,供临时维持“治安”及军事之用。

1935 年,京白(今长白)铁路通车,经本县境内 92 公里。大赉、安广、舍力站办理客货营运,两家子、来福为乘降所。

日伪“国际运输株式会社”设“大赉营业所”,组织货物搬运及管理运输。

1937 年,大赉开始排造木质渔船,本县始有造船木工匠人。

1940年,嫩江航道始有本县航运船户,载重1.5吨船7只,2吨船9只。

成立马车组合,隶属伪警务科保安股,专项管理拉座马车。

1945年,日本侵略者在大赉城西修建飞机场,因日本投降停修,未竣。

1946年,大赉县人民政府组建马车工会,组织畜力车辆支援前线及管理客、货运输。

1949年6月,大赉安广两县在民政科内始设公路股,负责全县公路管理工作。

1950年1月11日,大赉、安广分别成立运输公司(时无运输工具),管理私人运输车辆,负责货源、分配车辆调度、运费结算等业务。

2月,在老坎子始设渡口,有人力花鞋船一只,载重2.5吨,定员28人。

12月,大赉、安广两县均设交通科,分别管理本县交通运输工作。

1956年2月,始建公路运输企业——大赉运输合作社、安广运输合作社(大赉、安广货运公司前身),运输工具为畜力车。

由交通科组建码头搬运队,集体性质。

在龙沼北部霍林河上,首建公路木桥一座,长24米,宽5米,当年竣工通车。

1957年2月,大赉航运社成立,社员47人,木质人力船16只,共计108吨位。

1958年,吉林省交通厅投资3万元首建老坎子简易码头200延长米。

安广运输公司、大赉运输站合并为大安运输站(大安县运输公司前身)。同年安广设运输站(客运站前身),隶属县运输公司。

9月,成立大安县工业交通邮电部,内设交通运输科。

1959年,大赉航运社自排40马力载重10吨位木质机帆船一只,为本县排造机帆船之始。

7月,成立工业交通局,内设交通股。