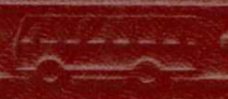


100629



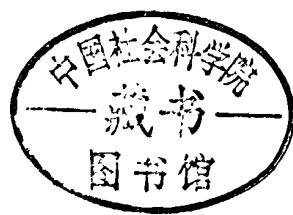
重 庆 公 路 运 输 志

科学技术文献出版社



重庆公路运输志

重庆市交通局交通史志编纂委员会



科学技术文献出版社

重庆市交通局交通史志编纂委员会

主任委员 沈盛辉

第一副主任委员 胡振业

副主任委员 邓誉久

委员:(以姓氏笔画为序)

古正涛 左传智 安瑞希 刘本祥 任均孝 张铭钟

杨建 何焱春 李世春 陈庆初 陈勇 陈林

郑道访 赵四海 高鸿斌 龚继震 顾忠江 黄宗振

葛玉堂 曾志明 蔡永刚 谭卫 戴荣声

主编 邓誉久

编写人员:(以姓氏笔画为序)

邓誉久 杨健 黄振炎 谢开 廖宗扬

重庆公路交通图



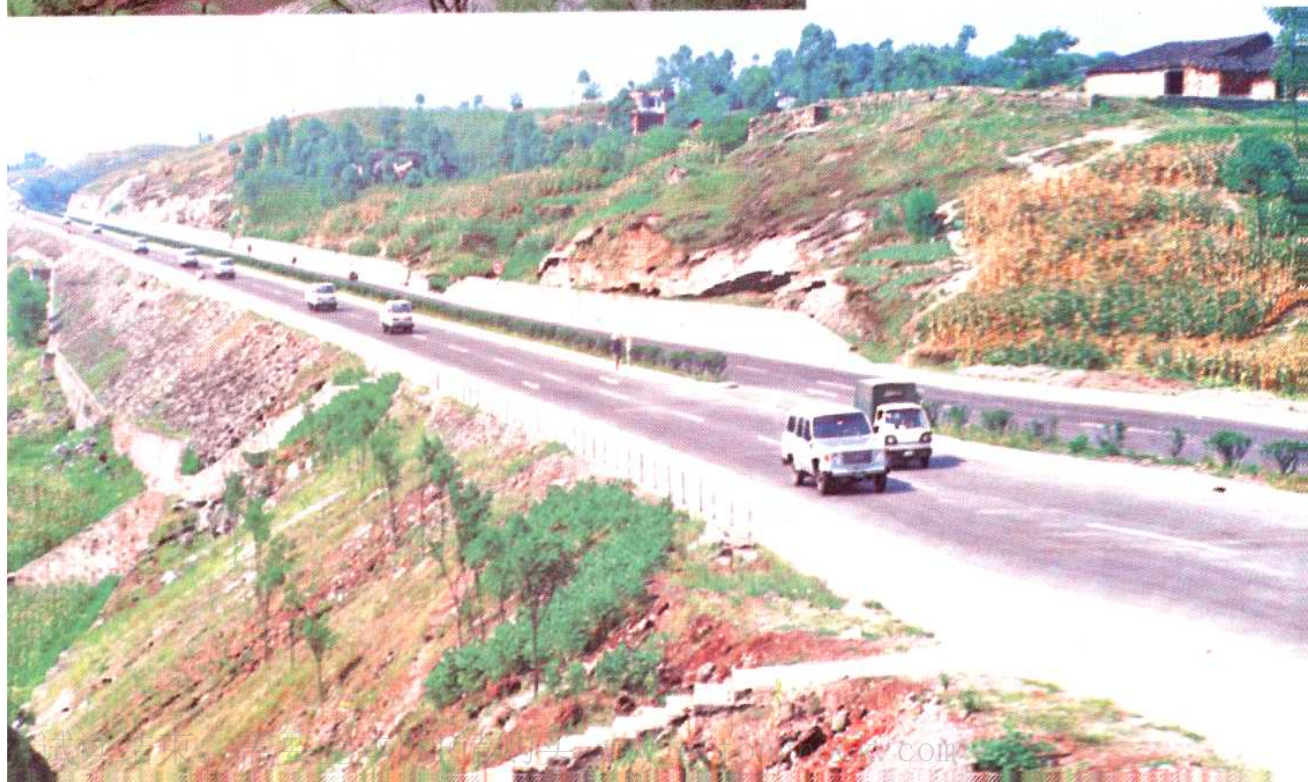
重庆市交通局编绘
一九九一年四月

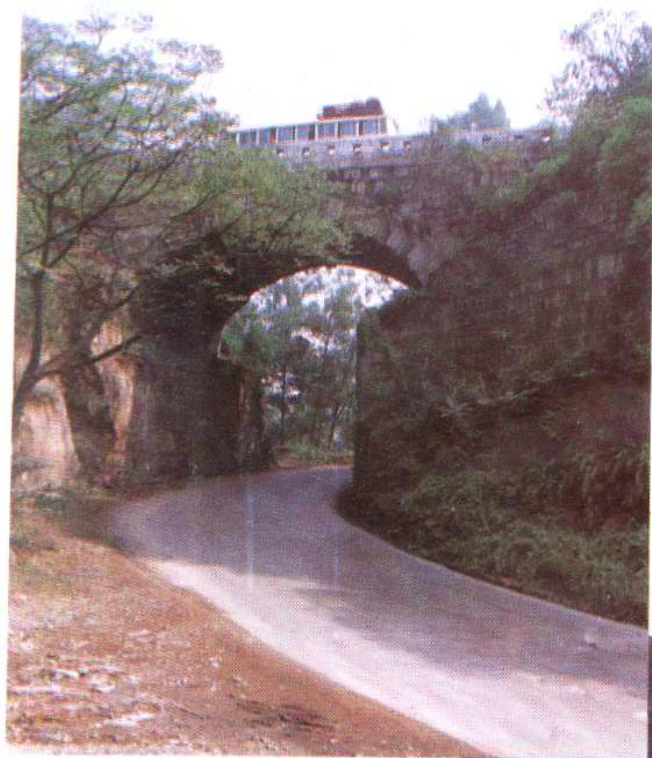
四川省第二测绘大队制图

▶ 山洞隧道



▼ 川黔公路四大段二级公路
◀ 重庆：金刚坡盘山公路





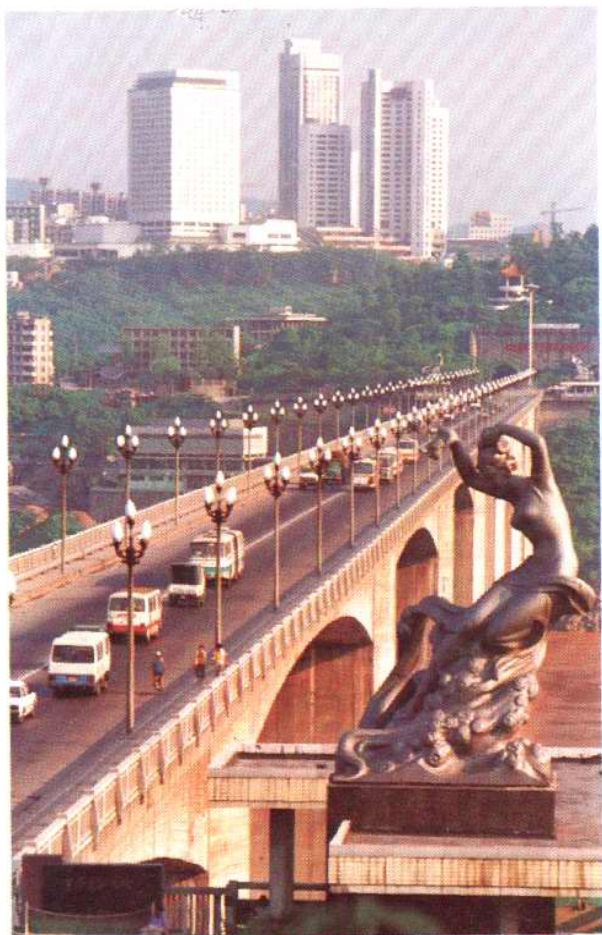
◀山洞：老鹰岩跨线桥

▼重庆长途汽车客运站

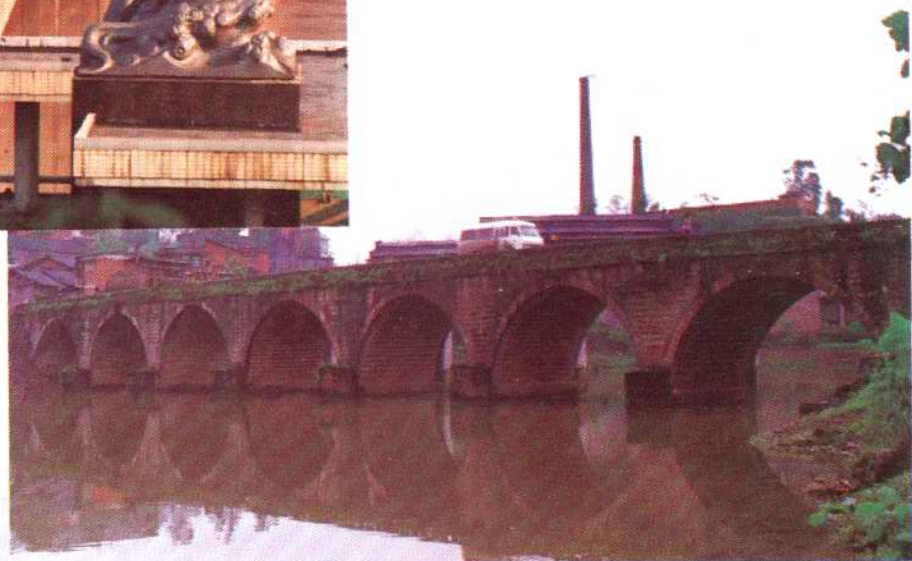


◀重庆：长江九渡口车渡

◀ 重庆：长江公路大桥

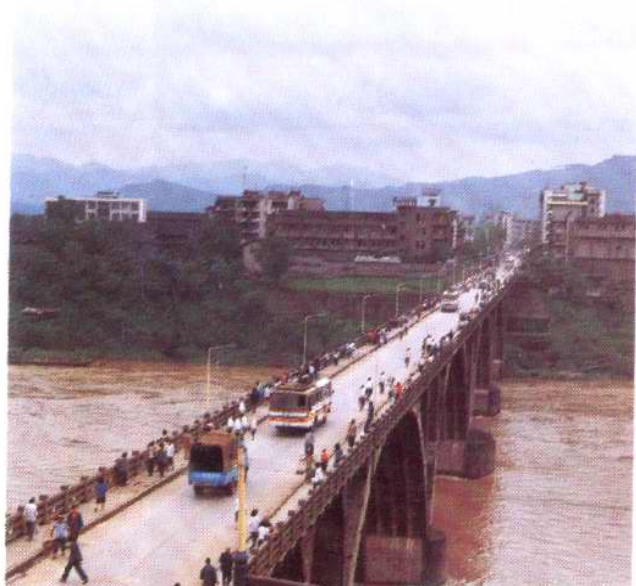


▼ 荣昌：施济桥



◀ 北碚：朝阳吊桥





◀ 合川：涪江大桥

▼ 江津：游渡河大桥



◀ 綦河仁沱大桥

前 言

重庆市的公路运输事业在 1949 年至 1985 年间有了很大发展,成就空前。1949 年,重庆只有 16 条破烂不堪的公路,而且设施简陋,其里程长度仅为 836.5 公里。1985 年全市公路发展到 552 条(其中干线公路 20 条),公路里程达到 7 634 公里,比 1949 年增长 9 倍多,一个外通内联的公路运输网络在全市基本形成;民用汽车由 1949 年的 2 027 辆,到 1985 年,机动车增长为 68 323 辆,其中民用汽车 41 768 辆,为 1949 年的 20.6 倍;货运量、货运周转量 1985 年达到 1 280.7 万吨和 38.2 亿吨公里,比 1950 年分别增长了 1 923 倍、79.2 倍;客运量和客运周转量的增长幅度更大,分别比 1950 年增长了 4 552 倍和 703.9 倍。上述数字充分表明:解放 36 年来,重庆的公路运输事业在为发挥重庆这座长江上游经济中心城市的综合功能方面、在为发展重庆的社会主义经济方面都作出了巨大的贡献。这些都是进行国情教育最具体、最生动、最有说服力的材料。

为了把重庆市的公路运输事业的发展历程和光辉业绩全面、真实地记载下来,用以作为回顾历史、开创未来的参考和依据。重庆市交通局的党政领导和局修志办公室的全体工作人员,遵照国务院(1983)33 号文件精神和重庆市人民政府、重庆市地方志编纂委员会的部署,五易寒暑,艰苦努力,胜利完成了编写《重庆公路运输志》的任务。

《重庆公路运输志》编写的指导思想端正,史料翔实,体例符合要求,语言文字简明。它的问世,是全市工交系统中正式公开出版的第一部专业志书,是一件值得庆贺的喜事;它的编写成功表明,重庆市盛世修志的收获季节已经来临;更为重要的是,它的出版发行,是全市交通系统的修志工作者向伟大的、光荣的、正确的中国共产党诞辰 70 周年献出的一份厚礼。在此,我们谨向重庆市交通局的领导和参与编修《重庆公路运输志》的全体同志表示最热烈的祝贺!

重庆市地方志编纂委员会总编辑室

一九九〇年十二月二十四日

序 言

公路建设和公路运输是一个国家国民经济总系统工程的一个重要部份。公路交通其有三个特点：先导性，它是国民经济的先导事业。“交通畅，百业旺”是宏观经济的科学论断。国内经济发达的省、市、县，国外工业化国家，无一例外地证明公路交通是经济发展必备的客观条件；基础性，公路交通象一条纽带，联系着生产、交换、消费、流通各个领域以及人们的行旅交往。没有交通，上述一切都不能实现；公用性，公路交通设施是公益事业，是为全社会服务的。工、农、兵、学、商各行各业，各民族，没有那一个行业，那一个人不需要公路交通，公用性确定了它是社会的事业，群众的事业，社会关注它，人民爱护它。

全面地、科学地总结公路运输事业的经验教训，努力掌握它的规律与特点，更好的认识公路运输事业的历史和现状，使之更好地服务于人民，这就是我们编纂这本《重庆公路运输志》的目的。

《重庆公路运输志》是重庆公路运输有史以来第一部志书，它反映了公路运输对发展重庆市经济、政治、文化所起的巨大作用。详实地记录了重庆公路建设、汽车运输等。该书史料翔实，数据准确，起到了存史的作用。它不仅是重庆公路运输方面的小百科全书，也是对社会广大群众进行历史教育的教材，供工作者参考。为今后的公路运输事业将会起到较好的“资治”作用。

我们从1982年开始搜集资料，迄今八年，几经增删，三易其稿。经重庆市志总编室召集的评审会进行评审，再经修改，报经重庆市府批准，终于出版。这是重庆交通战线的大事，对重庆公路建设和公路运输事业，对建设社会主义精神文明和物质文明，都具有重要的现实和深远的历史意义。

在这里，特向大力支持和给我们提供资料的单位、同仁致以衷心的感谢！

编史修志是一项新工作，编辑们在编辑过程中，虽广征博采，去粗取精，去伪存真，扬长避短，用历史唯物主义和辩证唯物主义观点，实事求是地去分析史料，去秉笔耕耘。由于水平有限，难免遗漏和错误，请读者提出批评指正。

胡 振 业

一九九〇年十月九日

目 录

概述	1~4
公路建设篇	5~64
第一章 民路驿道	5~6
第二章 公路路线	7~27
第一节 干线公路	7~23
一、成渝公路	7~11
二、绵璧公路	12~13
三、川黔公路	13~15
四、川湘公路	15~16
五、汉渝公路	16~17
六、渝南公路	17~18
七、川汉公路	18~19
八、国道 319 线断头路	19~20
九、青北公路	20~20
十、北岳公路	20~20
十一、赶梨公路	20~20
十二、綦隆公路	20~20
十三、界接公路	21~21
十四、太东公路	21~21
十五、白帽公路	21~21
十六、土偏公路	21~21
十七、永泸公路	21~22
十八、永铜公路	22~22
十九、铜大公路	22~22
二十、荣(昌)内(江)公路	22~23
第二节 县乡公路	23~26
一、县公路	23~25
(一)来东公路	23~24
(二)木南公路	24~24
(三)长邻公路	24~24
(四)寸唐公路	24~24
(五)铜合公路	24~24
(六)盐杨公路	24~24
(七)土两公路	24~25
(八)永荣公路	25~25
(九)荣(昌)泸(县)公路	25~25

二、乡公路	26~26
(一)盐东公路	26~26
(二)天望公路	26~26
(三)华福公路	26~26
(四)安(富镇)清(江)公路	26~26
第三节 专用公路	26~27
一、关沙公路	26~26
二、三姚公路	26~27
三、花果山支路	27~27
第三章 桥梁、隧道、立交桥、车渡	28~42
第一节 公路桥梁	28~34
一、施济桥	28~28
二、泰安大桥	28~28
三、北渡大桥	28~28
四、篆塘大桥	29~29
五、长寿大桥	29~29
六、梅溪大桥	29~29
七、牛角沱嘉陵江大桥	29~29
八、七一大桥	29~29
九、涪江大桥	30~30
十、朝阳吊桥	30~30
十一、綦江大桥	30~30
十二、二坪大桥	30~30
十三、游渡河大桥	30~31
十四、少云大桥	31~31
十五、临渡大桥	31~31
十六、仁沱大桥	31~31
十七、长寿连二桥	31~32
十八、龙溪河大桥	32~32
十九、重庆长江公路大桥	32~32
二十、寸滩大桥	32~32
第二节 隧道	35~36
一、渝南路三座隧道	35~35
二、向阳隧道	35~35
三、歌乐山隧道	35~35
第三节 立交桥	36~38
一、永泸公路与成渝铁路双孔立交桥	37~37
二、江津中渡立交桥	37~37
三、江津板桥立交桥	37~37

四、柏林立交桥	37~37
五、太平立交桥	37~37
六、永青公路与成渝铁路立交桥	37~37
七、寒临公路与成渝铁路立交桥	37~38
八、安富沙河子公铁立交桥	38~38
第四节 汽车车渡	38~42
一、海棠溪车渡	38~38
二、李家沱车渡	38~38
三、石门车渡	39~39
四、涪江乌木滩车渡	39~39
五、鱼洞车渡	39~39
六、全市车渡的分布	39~39
七、车渡管理	40~40
第四章 公路路面	43~48
第一节 低级路面	43~43
第二节 中级路面	43~44
一、泥结碎石路面	43~44
二、砂石路面加铺磨耗层	44~44
第三节 次高级路面	44~46
一、渣油路面	44~45
二、粉煤灰筑路	45~46
第四节 沥青混凝土高级路面	46~47
第五节 水泥混凝土路面	47~48
一、路面厚度	47~47
二、混合料配合比	47~47
三、水泥混凝土路面的施工	47~48
第五章 公路养护	49~64
第一节 机构设置	49~53
第二节 养路队伍	51~55
一、养路道班	51~54
二、民工建勤	54~55
三、技术力量	55~55
第三节 公路路况	56~58
一、路况鉴定	56~58
二、水毁、坍方的修复	58~58
第四节 机械设备	58~59
第五节 公路路政管理	59~61
一、永川地区行政公署	59~60
二、重庆市人民政府	60~61

第六节 公路绿化	61~62
第七节 养路费	62~64
一、汽车养路费	62~63
二、拖拉机养路费	63~63
三、车辆购置附加费	63~63
汽车运输篇	65~146
第一章 机构沿革	66~71
第二章 运输企业	72~85
第一节 国营交通运输业	72~76
一、市属国营企业	72~74
(一)公私合营长江汽车运输股份有限公司	72~73
(二)四川省汽车运输公司重庆公司	73~73
(三)四川省汽车运输公司永川公司	73~73
(四)重庆市装卸运输公司	73~74
(五)重庆汽车运输贸易公司	74~74
二、区县属国营企业	74~76
(一)巴县汽车运输公司	74~74
(二)铜梁县汽车运输公司	74~75
第二节 集体交通运输业	77~82
一、璧山县运输一社	77~78
二、江津县运输公司汽车队	78~78
第三节 单位汽车	83~83
第四节 私营汽车	83~85
一、解放前私营汽车	83~83
二、联营社	84~84
三、编组编队	84~84
四、运输合作社	84~84
五、个体联户汽车	84~84
第三章 旅客运输	86~94
第一节 客运线路	86~90
一、干线客运	86~87
二、区县客运	87~87
三、夜宿农村班车	87~87
四、货车代客	87~88
五、城市客运	88~88
第二节 客运站点	91~94
一、重庆客运站	91~91
二、永川汽车站	91~91
三、重庆公路客运服务部	91~92

四、大足汽车站	92~92
五、南坪汽车站	92~92
第四章 货物运输	95~104
第一节 重点运输	98~100
一、支农	98~98
二、救灾	99~99
三、支重	99~100
四、支铁	100~100
五、保钢	100~100
第二节 短途运输	100~102
一、煤炭	100~100
二、粮、油	101~101
三、建材	101~101
第三节 重件运输	102~103
第四节 零担运输	103~103
第五节 集装箱运输	103~104
第五章 联运	105~108
第一节 机构	105~106
一、国营西南区联运公司	105~106
二、市联运服务公司	106~106
三、联合运输办公室	106~107
第二节 水陆联运	107~107
第三节 汽车联营	107~108
第四节 省际联运	108~108
第五节 “三一一送”运输	108~108
第六章 交通监理	109~113
第一节 机构变化	109~110
第二节 安全管理	110~111
一、开展交通安全的宣传教育	111~111
二、开展安全检查	111~111
三、处理事故	111~111
第三节 重大事故	111~113
一、天然气客车事故	111~111
二、政治事故	111~112
三、酒后开车,发生事故	112~112
四、违章超载,发生翻车事故	112~112
五、违反“一慢、二看、三通过”造成的事故	112~112
六、自动卸车,违章搭人,造成恶果	112~112
七、铁路搬道员,严重违章,发生事故	112~112

八、行经乡场公路,违章超速,发生事故	112~112
九、脱挡滑行,发生事故	112~112
十、无证开车,发生事故	113~113
十一、大雾视线不良,造成事故	113~113
第七章 运输管理	114~141
第一节 经营管理	114~123
一、成本核算	114~118
二、机务管理	119~120
三、站队管理	120~121
四、生产竞赛	122~123
第二节 计划运输	123~124
一、计划托运	123~124
二、集中突击	124~124
三、重点安排	124~124
第三节 运输价格	124~135
一、价格标准	124~125
二、价格调整	125~125
第四节 运输市场	136~140
一、整顿市场秩序	136~137
二、票据管理	137~137
三、制发标志	138~140
第五节 行业管理	140~141
第八章 汽车维修、改造	142~146
第一节 汽车维修	142~143
一、民国时期汽车维修	142~142
二、解放后汽车维修	142~143
第二节 汽车配件	143~144
一、制造配件	143~143
二、经营配件	143~144
第三节 市属交通汽车工业	144~145
一、重庆交通机械厂	144~144
二、重庆市汽车修造总厂	144~144
三、重庆市装卸运输公司汽车修理厂	144~144
四、重庆翻胎厂	144~145
第四节 汽车技术改造	145~146
一、木炭汽车	145~145
二、酒精、天然气汽车	145~145
三、解放牌 CA10B 型汽车技术改造	145~146

概 述

重庆有悠久的历史，二万多年前旧石器时期的铜梁县已有人类存在，五千多年前新石器时期先民的生产生活活动，已踏出了原始的道路。经过长时期的修筑和完善，到清代，重庆已形成了正东、正南、正西、正北和东北 5 条干道，各支道，及密如蛛网通往区、县、乡、村的道路。在古道上，肩挑、抬、驮运经过了一个漫长的历史。

交通运输事业是一个国家国民经济总系统工程的一个重要部分，是国民经济的先行和纽带，是人们日常生活中衣、食、住、行四大要素之一。生产的扩大，贸易的发展，思想的传播和人类经济的增长，都离不开流通，它是人类社会的脉络，是文明世界的柱石。重庆自古水路交通发达，有长江、嘉陵江、涪江、渠江、綦河、笋河、塘河等江河纵贯。内陆腹地公路交通是在近代开发。

1840 年鸦片战争以后，帝国主义势力侵入中国，使中国沦为半封建、半殖民地的社会，经济结构发生变化，封建的自然经济逐渐解体，资本主义商品纷纷侵入中国市场。至公元二十世纪，上海、北京等地相继出现了外国制造的现代交通工具汽车，在中国陆路交通史上，发生了新的变化。重庆受先进交通的影响，也在变革。

而真正开创兴筑公路是在军阀割据的防区时期，其后，蒋介石为围剿红军军事之需，实行“公路协剿”政策，赶修了川黔、川湘等干线公路。抗日战争爆发，重庆为国民政府陪都，公路运输极为兴盛。抗战胜利，蒋介石掀起大规模内战，公路交通衰落。解放后，随着整个国民经济的发展，公路建设和汽车运输也相应发展。高级、次高级路面从无到有，汽车运力运量逐年成倍增长。写下了重庆公路运输史的光辉篇章。

一、防区修路开创了重庆公路的兴筑

民国 17 年至 22 年，此一时期为军阀割据之时。而早在民国 2 年，川督兼民政长胡景伊就拟修过成渝公路，民国 10 年，刘湘为四川省省长，再次筹筑成渝公路，均未动工。民国 16 年，刘湘驻防重庆，在重庆筹建防区马路，设“渝简马路总局”于重庆，后又设“渝万马路总局”。令各地驻军组建马路分局自筹修筑，有的把修路视为“新政”，因此，开始了防区建路高潮。民国 17 年，铜梁至安居公路竣工，该县道局从上海购来四辆旧汽车经营业务，是川东地区最早出现的营运客车。民国 18 年 4 月，市中区马路竣工，重庆巨商黄云陔自购了全市第一台“雪佛兰”小车。4 月以后，市中区出现了出租营运车及“三飞”车行。同年，江北至邻水段公路筑成，由渝万马路总局购汽车 10 辆营运。民国 19 年，渝简马路巴县段通车，马路总局责成车务处办理营业，有汽车二辆，设四个分站，六个小站。民国 20 年，璧山县自己组织公司营业。民国 22 年，成渝公路在四个防区分段筑成，后随刘湘军事进攻，刘文辉节节败退而接通了成渝公路。从民国 16 年开修的铜梁、大足、合川、武胜的四县公路，于民国 23 年完成并接通遂宁，成为绵(阳)璧(山)公路。

民国 22 年，重庆公共汽车股份有限公司成立，营运路线由曾家岩到小什字，全程分四段，曾家岩至两路口为一段，至七星岗为二段，至较场口为三段，至小什字为四段。每段票价一千四百文(合银五分)。

这一时期所筑公路，因各防区而筑，路线无一定计划，建筑无一定标准，无县乡道之分，更