

三台县地方志丛书之一五八

三台县交通志



三台县交通局编写

三台县交通志

(内部发行)

三台县交通局编写

序 言

编写《三台县交通志》是继承和发扬历史遗产，上对先辈负责，现为四化服务，下为子孙造福的千秋事业；也是全面反映我县交通事业各个时期从自然到社会，从政治到经济等各方面的历史和现状的“小百科全书”；它将直接为社会主义现代化服务，为建设物质文明和精神文明提供历史借鉴和现实依据；意义重大，作用深远。

盛世修志，是继往开来之举。我局遵照中共三台县委、县府、县志编委会的指示，于1984年10月抽调人员正式组建“编写组”并开展工作。

鉴于我县水陆交通源远流长，门类繁多，牵连面广，修志需要大量史料，而旧《三台县志》对交通记述过简，民国时期的历史档案又记载不详，解放以来的部份资料在“文革”中散失后残缺不全，对编写工作都带来极大困难。后经编写组人员到各级档案馆查阅资料、采访口碑、察看现场、走访有关单位，采集了大量史料。然后用记叙资料和探求历史相结合的方法，以史实为依据，以马列主义、毛泽东思想为指导，以我县交通事业的演变和发展为主体，本着“详今略古，详近略远，立足当代，放眼未来”的原则，进行收集、整理、编写，经有关各方审议后，又详加修改，于1990年3月定稿。

值此《三台县交通志》完成之际，谨此为序。并对在编写过程中给予我局热情支持和大力协助的单位和个人，致以衷心的感谢。向付出辛勤劳动的编写组全体同志深表敬意。

三 台 县 交 通 局

一 九 九 〇 年 三 月

凡 例

一、本志以马列主义、毛泽东思想为指导。坚持党的四项基本原则，坚持改革开放。运用“新观点、新资料、新方法”进行编写，全面真实地反映我县交通事业的历史和现状，力求达到“思想性、科学性、资料性”的统一，为社会主义现代化建设服务。

二、本志原则上以公元1911年辛亥革命为上限，下限止于公元1985年底。对个别事物关联紧密，必须阐明其始末的，在记述时作了适当的追溯和下延。中华人民共和国成立前统称解放前，采用旧纪年（注明公元）；成立后简称解放后，一律用公元纪年。

三、本志属部门专业志，坚持“详今略古，古为今用”的原则，编写重点放在解放后的经济建设，对于政治性的只略加记述。但对机构演变、公路建设、桥梁渡口、运输生产、民工建勤、路政管理等重要章节，解放前的情况仍以较详的笔墨记述，使之保存其史料价值，供读者通盘了解。

四、本志主要反映时代特点和行业特点。采用章、节、目的结构形式，编写时多数章节“横排门类，纵写史实”，少数章节“以时有序，纵贯古今”，体裁采用述、记、志、图、表等，以志为主并辅以图表。

五、本志历史地名和行政区划名称，一律以1983年3月《三台县第三次人口普查资料汇编》为准；公历世纪、年月日、统计数字、百分比数、表格数字等一律用“阿拉伯”字书写，5位数以上的数字，尾数零多的，一律改写为以万作单位；全县各时期运力、运量

的统计数据，按国民经济五年计划编排，便于广泛应用；行文用字，一律以国家发布的简化字为准，并正确使用标点符号；坚持“生不立传”的原则，人物未专设章节，用“以事系人”的方法记述；历史地名和旧纪年在文中只注释一次以避免重复；本志拍摄的交通机构、公路桥渡、运输工具、奖旗奖状等大量照片另备“影集”单独储存，但也精选少量刊入志书中；各章节不能包括的其它重要内容，均列入“杂记”中专项记叙。

编写组织及人员

领导小组：

组 长	吴承银	文太生	唐世友	
副组长	谢廷顺	胡正科	陈建民	徐文光
顾问	王君虞			

编写组：

主 笔	徐东林			
编 辑	吴鸿秋	汪思长		
资料采集	徐东林	吴鸿秋	赵纯忠	
	汪思长	罗敬绰	潘用军	
	陈开仲	代传辉	马进德	

审订及其他：

绘图制表	汪思长	吴鸿秋	徐东林
摄影	蒲世荣	严志明	
校对	徐东林	罗敬绰	谢廷顺
审稿	中共三台县交通局委员会		
审 订	县经委：景茂贵	李衍庆	
	县志办：习光辉	王恒超	
印 刷	三台县印刷二厂		

目 录

概 述	1
大事记	3
第一章 机 构	30
第一节 行政机构	30
第二节 管理机构	32
一、县交通运输管理站	32
二、县航运管理站	34
三、县渡口管理所	36
四、县交通监理所	37
第三节 企业事业单位	38
一、县航运公司	38
二、县运输公司	40
三、县汽车运输队	42
四、县养路段	44
五、省属三台养路段	45
六、省属三台汽车运输中心站	46
七、省属汽车运输第三十九队	50
第二章 党群组织	52
第一节 党组织	52
第二节 群众组织	54
一、共青团组织	54

二、工会组织	54
三、妇女组织	55
第三章 道路	60
第一节 古道	60
一、古道的形成与发展	60
二、县境内的驿道交通	61
三、驿传、驿站、铺司的设置	62
第二节 公路	67
一、省道干线	69
二、重要县乡公路	70
三、公路养护	80
四、民工建勤	85
第四章 桥梁 渡口	97
第一节 桥梁	97
一、大桥	98
二、中桥	104
第二节 渡口	107
一、江河概述	107
二、主要渡口	111
第五章 运输	134
第一节 水上运输	134
第二节 陆地运输	137
一、人力运输	137
二、人力车运输	139
三、畜力车运输	141

四、小型机动车运输.....	143
五、汽车运输.....	144
第六章 运 价	166
第一节 汽车运价.....	166
第二节 木船运价.....	168
第三节 群运和搬运装卸运价.....	170
第七章 诸费征收	174
第一节 公路养路费.....	174
一、汽车.....	174
二、拖拉机.....	178
三、人畜力车.....	180
四、摩托车.....	181
五、其他.....	182
第二节 交通运输管理费.....	183
第三节 内河养河费.....	184
第八章 交通安全与路政管理	186
第一节 交通安全.....	186
第二节 路政管理.....	188
一、路政诸禁.....	188
二、明确三权.....	190
第三节 公路绿化.....	192
第九章 杂 记	196
一、三台飞机场.....	196
二、三台筏运.....	197
三、精神文明.....	197

四、支农运输.....	198
五、抗洪救灾.....	199
六、技术改造.....	200
七、文化大革命.....	200
八、落实政策.....	201
九、县个体运输业协会.....	201
十、警钟长鸣.....	202
编后语.....	206

概 述

三台县位于川中偏东北部，省道唐巴、绵重公路交汇处。地处东经 $104^{\circ}42'$ — $105^{\circ}7'$ 北纬 $30^{\circ}42'$ — $31^{\circ}23'$ 。东邻梓潼和盐亭县，南接蓬溪和射洪县，西靠中江县，北抵绵阳市中区。现辖15个区（含潼川镇）、115个乡镇、944个村、31万户134万人，总幅员面积2660平方公里，东西宽约56公里、南北长约81公里，耕地135万亩，气候温和，雨量充沛，物产丰富，交通方便，百业兴旺。

解放前，我县水陆运输比较发达。水运主要以涪江、凯江为动脉，全年物资吞吐量约3万余吨。在清代，当时潼川为相当繁荣的水运码头和重要商品的集散市场，投入营运的木船338只，县境内的食盐、纱布、生丝大部份由水路输出；抗日战争时期，我县投入营运的木船不少于230只，主要从江油、绵阳、中江等地每年输入大米、小麦、玉米共375万公斤，除供本县消费320万公斤外，其于则转运到射洪、遂宁等处销售；至民国末年，全县木船发展到369只，从业人员1370人，年货运量达1.47万吨，附搭乘客2500人。同时，县境内的陆路交通也很方便，在清代，川省的中大路、小川北路等驿道干支线均途经三台，成为当时传递军情文报和商旅往来的交通要道；民国时期相继修筑潼赵、潼保、潼绵、潼射4条马路共长131公里，和南段、北段、西北、潼罗4条县道共长146公里，以及与之连接的桥芦、柳会、柳桥、桥南、三香、城万、芦黄等7条乡村大道共长123公里，构成纵横交错的驿道网，虽修

筑质量差，车辆不能畅行，但对于我县道路的发展，搞活商品流通仍起到了一定的作用。由于生产力不发达，全县除私营汽车3辆搞长途运输外，主要靠力夫815人，滑竿210乘、鸡公车260架、黄包车450辆、板架车240部、马车49辆担负城乡客货运输，这些工具运量小、运效低、劳动强度大，工人收入微薄，营生艰难，生活困苦。

解放后，在共产党和人民政府的领导下，随着社会主义建设和生产力的不断发展，我县交通事业也发生了日新月异的变化：当年行旅裹脚的驿道交通和山乡小径建成了四通八达的公路网；昔日望河兴叹的涪江东渡架起了我国第一座大跨度预应力斜张桥；慢悠悠的人力和畜力运输，逐渐被汽车和拖拉机等现代化运力所取代；各式摩托车和自行车遍布城乡，成为人们最喜爱的代步工具。1985年，全县共有公路901公里，大小客货汽车943辆，营运拖拉机302辆，自行车11.3万多辆，平均每公里就有汽车1.05辆，拖拉机0.42台，自行车126部密集行驶；每天开出客运班车148班次接送旅客达1万人次以上，日渡运量2.5万人次；农民早进城晚归家，买卖商品都很方便。

党的十一届三中全会以来，交通事业正蓬勃发展，开拓前进，显示强大的活力，它必将为我县社会主义“两个文明”建设服务，在三台经济持续稳定协调发展中更好地发挥“先行官”的作用。

大事记

清光绪二十六年（1900年）

是年，由邑人募资修建七星桥（俗称南桥），共26孔，动用民工1.3万余人，历时7年竣工。1981年9月2日被特大洪水冲垮4孔。为适应交通运输的发展，经省交通厅批准同意在该桥上游约6米处新建一座预应力钢筋混凝土简支梁桥，于1983年1月正式开工至1986年12月29日完工，1987年1月25日春节前新南桥正式通车后，不久便将旧南桥拆除。

清光绪三十二年（1906年）

是年，成立邮传部，推广新的邮递制度，驿传事务改归邮传部管理。

清宣统三年（1911年）

是年，辛亥革命在武昌爆发，波及三台县城，10月下旬城门昼闭，人心惶惶，商业萧条。

11月21日，三台县知事以电线邮政未通之区，军书不易传达，乃创设军事邮便，令民间团保为之。

民国元年（1912年）

1月，三台县公署将“工房”改为“工股”主管全县河道、水利和城镇建设。

5月，我县奉令推广新的邮递制度，所设军事邮便、传递文报改

归邮传部管理，全县铺司至此尽数裁撤。

民国4年（1915年）

是年，国民政府公布森林法细则和修改森林奖励例条。规定每年清明节为植树节，县城各机关学校开始在牛头山植树造林。

民国5年（1916年）

7月24日，大雨倾盆，河水暴涨二丈有余，房屋被冲，沿河水高三丈。

民国6年（1917年）

2月，三台县公署并六股为行政、司法两科，“工股”并入行政科，改称实业股。

是年，川北盐务稽核所从绵阳移至三台县城。

民国7年（1918年）

是年，三台县始设电信局。当时仅有潼绵、潼遂两线，后经驻军添设保宁线，三台电信局成为川北电信之枢纽。

民国8年（1919年）

3月，奉省长令，撤实业股创办实业所。所址设县城方家街白衲庵内。

民国10年（1921年）

是年夏，大雨成灾，7月中旬城垣被洪水冲击，城内进水忽然高涨丈余，倒塌房屋，淹死人畜。

民国11年（1922年）

是年，县署拨罚款及船帮出捐款修建南门外河堤。

民国12年（1923年）

是年冬，我县驻军二十九军二十一师在东门外涪江边整修大操场。

民国13年（1924年）

是年，春大旱，井泉皆枯。5月大水，石谷溪水奔射西门。

民国14年（1925年）

4月，县实业所改称实业局，分管全县农业、水利、手工业。

10月，设刘营上渡口为义渡。

民国15年（1926年）

1月，驻军二十九军为了当时政治和军事上的需要，以军部所在地潼川为中心筹修马路。

是年，第一辆英国产自行车用滑竿抬到三台县城。

民国16年（1927年）

9月，潼赵马路（潼川至赵镇）三台路段开工，至次年5月路成，共长30余公里，路基宽7米。

民国17年（1928年）

4月，潼赵马路汽车股份有限公司在三台成立，并在新西门外（今三台旅社）修建房屋一院。

9月，潼赵马路汽车股份有限公司派车2辆，试开潼川至赵镇班车。

10月，我县成立船捐局，主要对来往船筏征收捐税，年收入六、七千钗。

民国18年（1929年）

是年春，动工修筑县城环城马路，至次年秋四门皆通。

7月，潼保马路总局在保宁（今阆中）成立。

11月，潼保马路（潼川至保宁）三台路段开工，至民国20年11月路成，共长45公里，路基宽10米。

是年，英国传教士代培德在县城后小弯街设立基督教堂，宣传教义。她也是在三台首次骑自行车者。

是年，发行四川军用票，每元军用票与银元1元相等兑换。

民国19年（1930年）

5月，川北道制废，公署改称县政府，实业局改名建设局，主管全县农业、水利、手工业、交通。

7月，潼绵马路（潼川至绵阳）三台路段开工，至民国21年1月路成，共长36公里，路基宽8米。并由绵阳马路局派车5辆经营此段班车。

12月，我县正式开行三台至中江旅客班车。

民国20年（1931年）

7月，第二十九军在县城东门外租民地40户共350多亩，修建飞机场，至民国24年初建成，只能容小型飞机2架，后来只停过一次邮政飞机。民国28年1月刘营飞机场完工，同年3月，因东门外飞机场年久荒芜，奉省府令，准由原业主收回耕种。

民国21年（1932年）

9月8日，潼保马路汽车公司三台车站成立，并买汽车10辆正式经营潼川至保宁旅客班车。同时，在新渡口置木平船一只，雇渡夫