

齐齐哈尔市交通志

齐齐哈尔市志总编辑室编

目 录

凡 例
概 述

铁 路 运 输

【机 构】	(5)
齐昂铁路公司	(5)
齐克铁路工程局	(8)
伪满齐齐哈尔铁道局	(9)
齐齐哈尔铁路局	(10)
齐齐哈尔铁路分局	(15)
【铁路建设】	(17)
滨洲线	(17)
平齐线	(19)
齐北线	(20)
富嫩线	(22)
齐齐哈尔枢纽	(24)
专用线	(27)
专用铁道	(29)
【车 站】	(30)
齐齐哈尔站	(31)
三间房站	(34)
富拉尔基站	(35)
昂昂溪站	(36)
碾子山站	(36)
榆树屯站	(37)
【旅客运输】	(38)
【货物运输】	(42)
【货物装卸】	(45)
【机 车】	(47)

【车 辆】	(48)
客 车	(48)
货 车	(49)
【线路桥涵】	(50)
线 路	(50)
桥 涵	(51)
【通 信】	(53)
【信 号】	(56)
【给 水】	(57)
【经济效益】	(59)
运输收入	(59)
运输支出	(60)
运输收入清算	(62)
【行车安全管理】	(63)

公 路 运 输

【齐齐哈尔市交通局】	(69)
附：齐齐哈尔市公路管理处	(72)
齐齐哈尔市公路运输管理处	(72)
齐齐哈尔市交通监理处	(72)
【道 路】	(73)
驿 道	(73)
民间道	(74)
干线公路	(85)
乡村公路	(82)
【桥 梁】	(84)
大 桥	(84)
中 桥	(86)
小 桥	(87)
【公路养护】	(89)
养 护	(89)
路 政	(90)
绿 化	(91)
【养路费征收】	(92)
【运输管理】	(95)

民间运输管理.....	(96)
运输市场管理.....	(97)
运输行业管理.....	(98)
【货物运输】.....	(101)
车 辆.....	(101)
运 量.....	(103)
结 构.....	(105)
价 格.....	(107)
企 业.....	(118)
【旅客运输】.....	(120)
车 辆.....	(121)
线 路.....	(122)
价 格.....	(124)
企 业.....	(126)
附：齐齐哈尔市公路客运公司客运站.....	(129)
【货物装卸】.....	(130)
价 格.....	(131)
企 业.....	(136)

水 路 运 输

【机 构】.....	(141)
齐齐哈尔市航运公司.....	(141)
嫩江航运局.....	(141)
【富拉尔基港】.....	(142)
【航道及管理】.....	(142)
【货物运输】.....	(144)
【旅客运输】.....	(146)
【渡 口】.....	(146)
【港航监督】.....	(152)

航 空 运 输

【机 构】.....	(154)
伪满航空株式会社齐齐哈尔管区.....	(154)
中苏民航齐齐哈尔航空站.....	(154)
中国民航齐齐哈尔航空站.....	(155)

中国民用航空齐齐哈尔站.....	(155)
【航线】.....	(155)
【通用航空生产】.....	(155)
【客货运输】.....	(156)
【航空管制】.....	(157)
【机场】.....	(159)

专 记

【3005次军火列车】.....	(160)
------------------	-------

后 记.....	(162)
-------------	-------

凡 例

一、《齐齐哈尔市志稿·交通志》在编写指导思想、体例、结构和行文规范等方面，均按《齐齐哈尔市志编纂工作规定》执行。

二、《齐齐哈尔市志稿·交通志》，由铁路、公路、水运和空运四部分构成，始记事业发端，断限至1985年末。

三、志稿采用条目式层次结构。设4个类目，37个条目，59个子目，30个细目。其目录标至子目。

四、所记地名，均以当时称谓为准，括号内标注现名。

五、历史纪年，清代和民国用朝代年号采用汉字，括号内标注公历纪年。中华人民共和国成立后，一律用公历纪年采用阿拉伯数字。

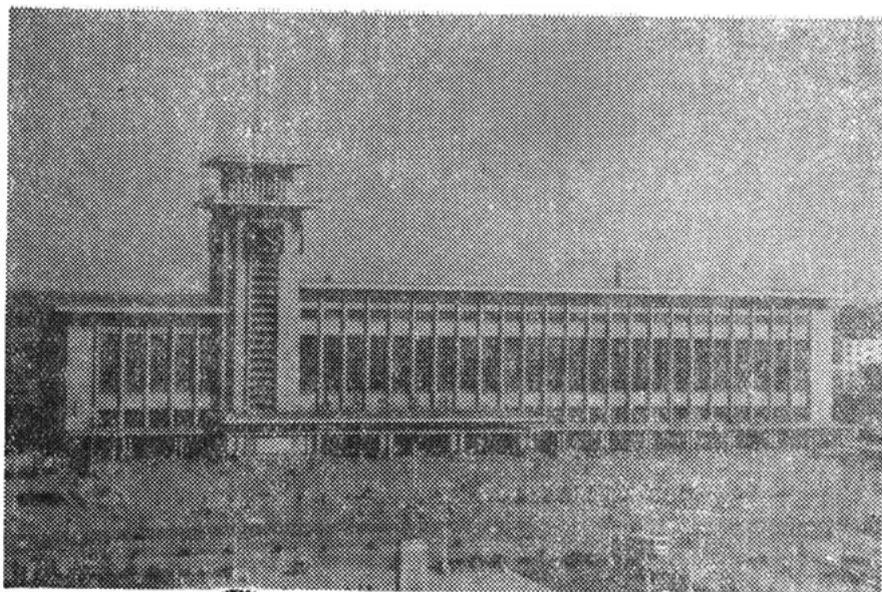
六、行政机构、职务均用当时称谓。所记货币亦以当时币制为准。

七、记述范围原则限于市区，个别条目据资料价值及需要有越界记述，以保留存史资料的完整性。如：齐昂铁路公司。

八、志稿内容中，统计数据以市统计局资料为准，地名以市政府编印的《齐齐哈尔市地名录》为准。统计局未收入的数据，均以本部门的数据为准。

齐齐哈尔火车站候车大楼

(建于一九七五年)



现为齐铁分局办公楼

(建于一九三四年)

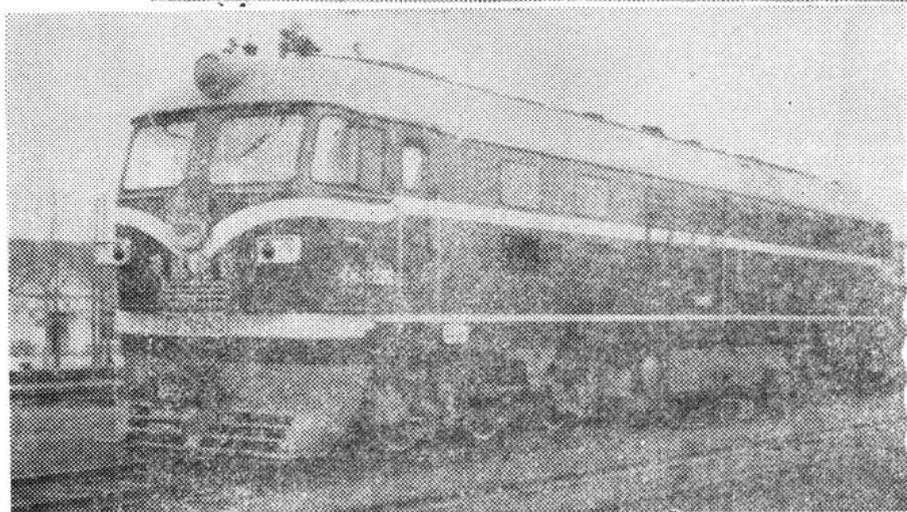


三间房二级四场机械

化编组站



站 (现昂昂溪站)
中东路时期的齐齐哈尔



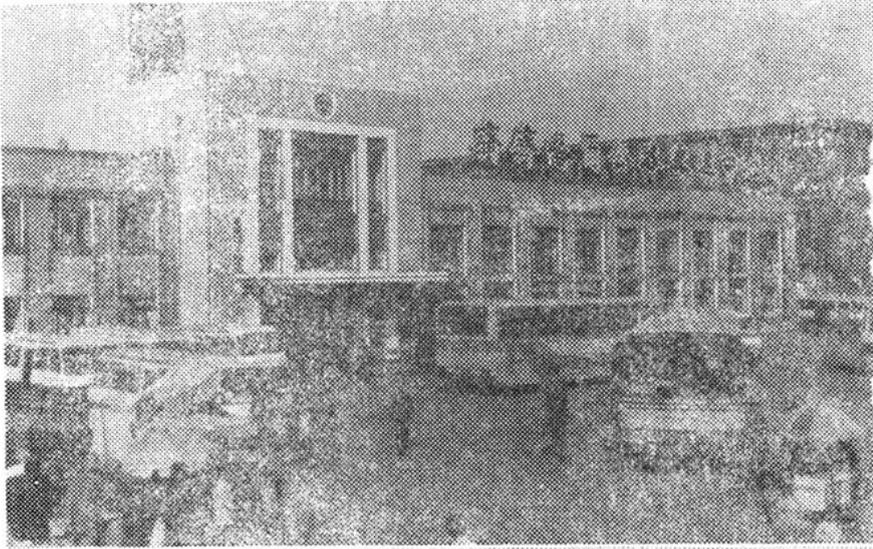
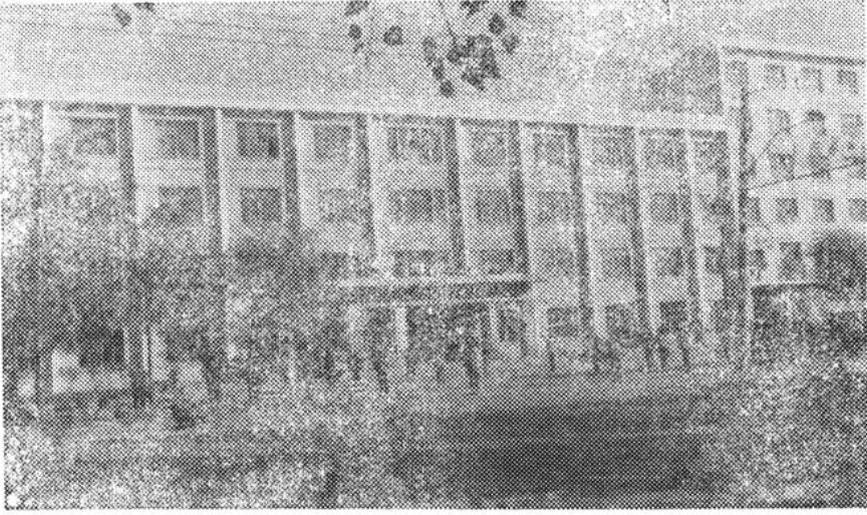
东风4型内燃机车

建设型货运蒸汽机车



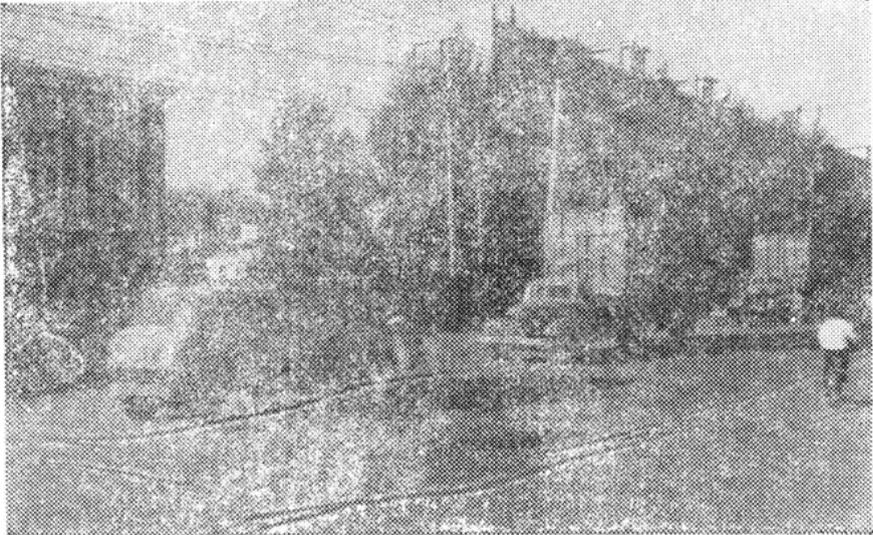
富拉尔基大桥

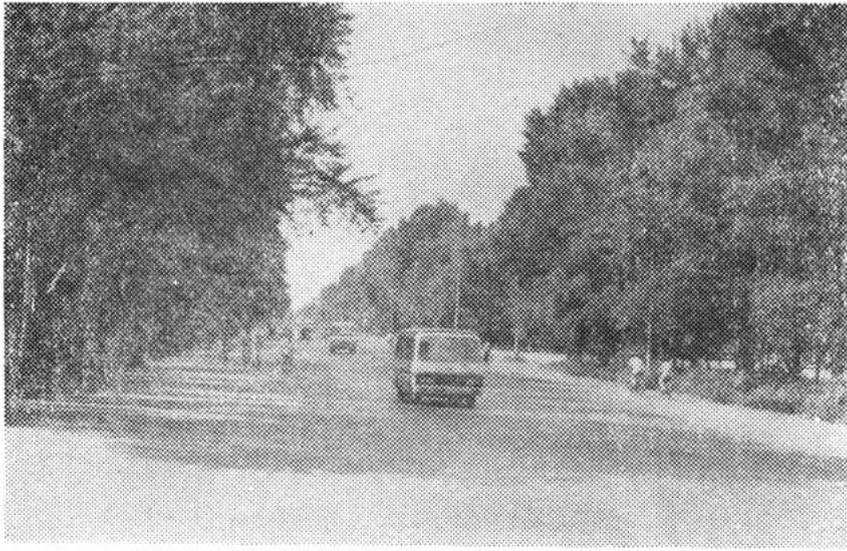
齐齐哈尔市交通局



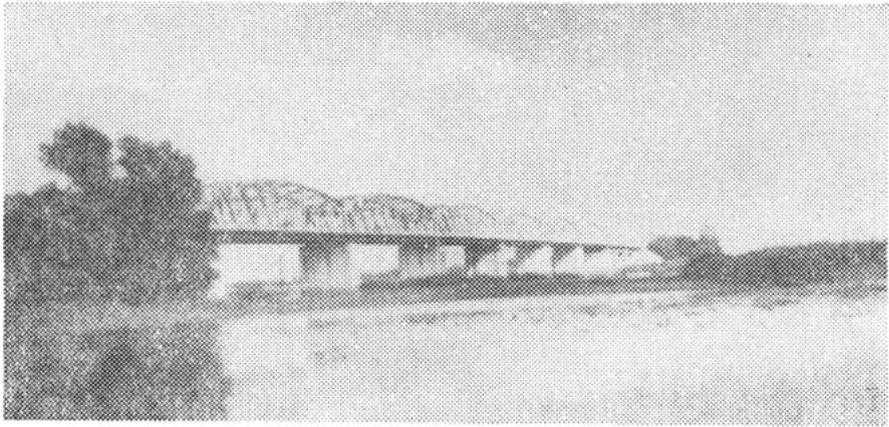
齐齐哈尔公路客运中心

集装箱运输

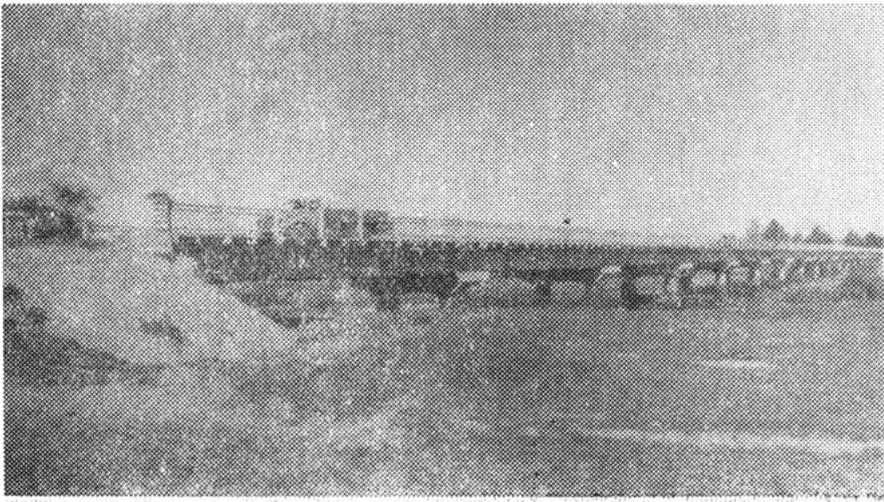




齐—富一级公路



嫩江公路钢桥

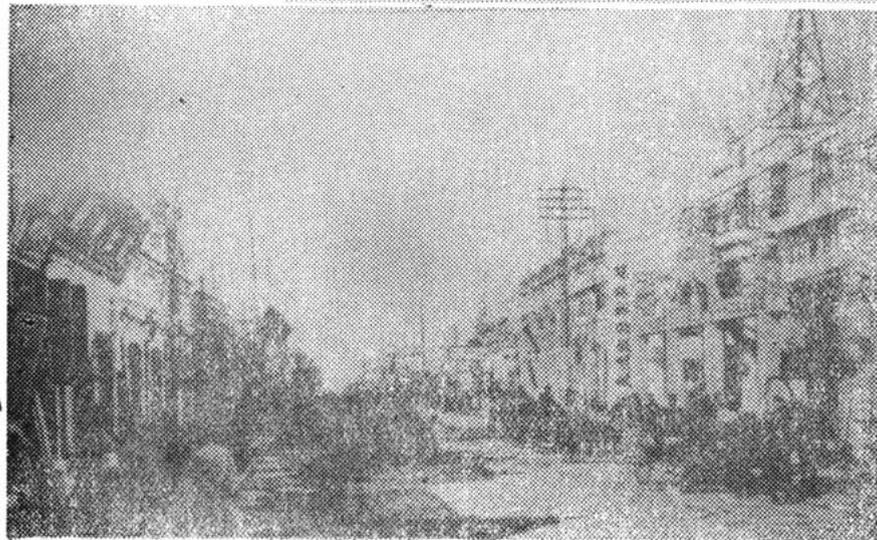


雅鲁河大桥



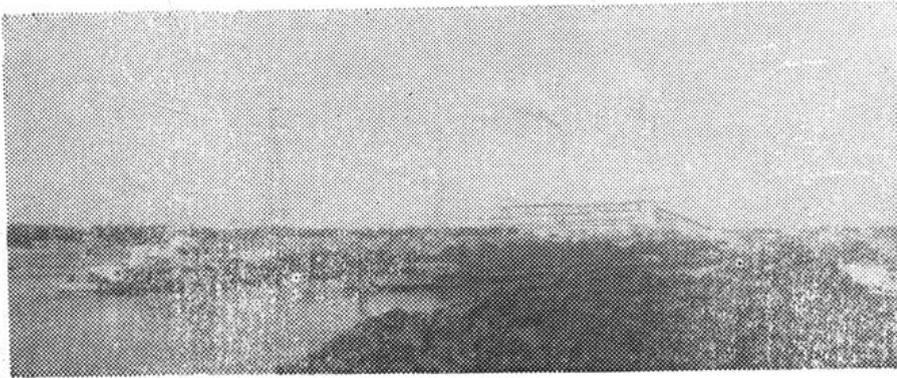
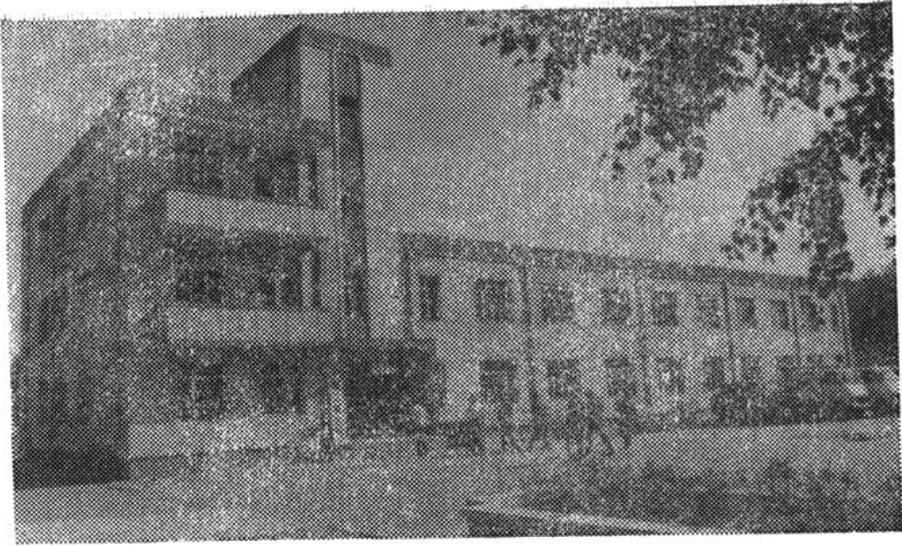
风帆车 | 漏斗车

“列车化”运输



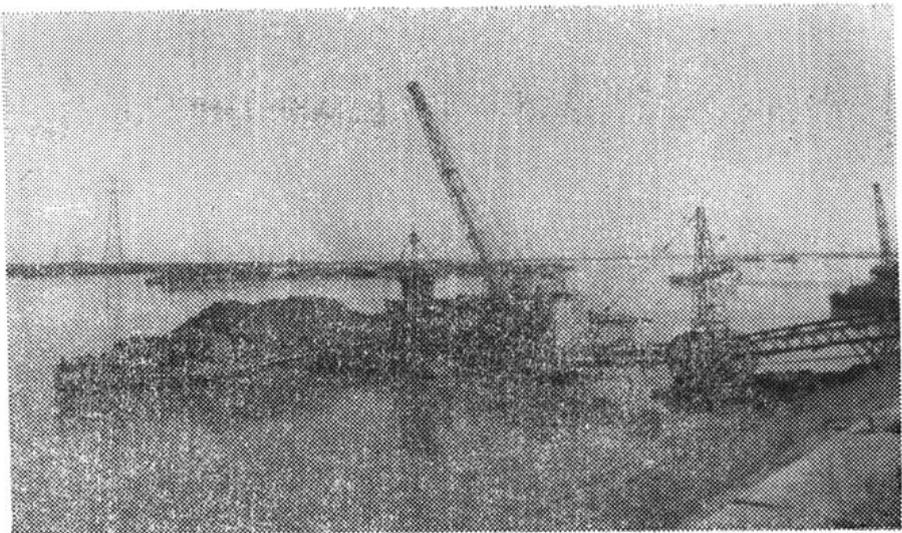
快
马
车
载
客

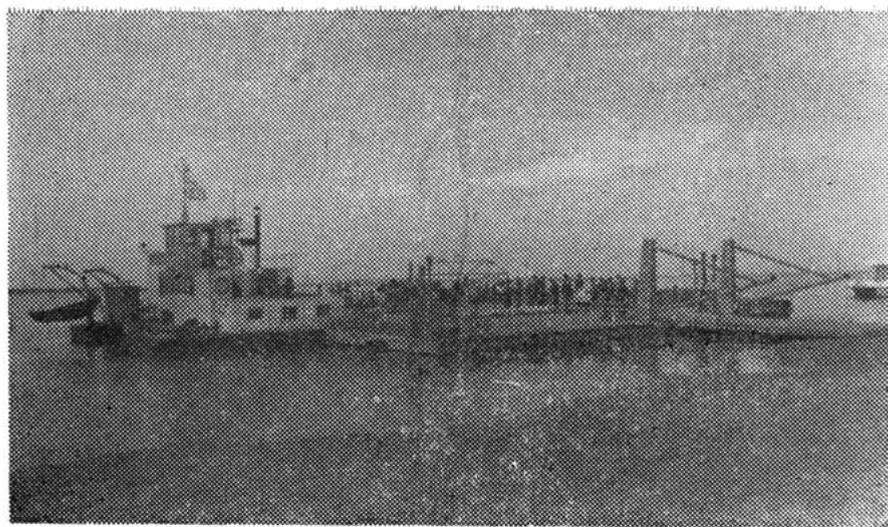
嫩江航运局



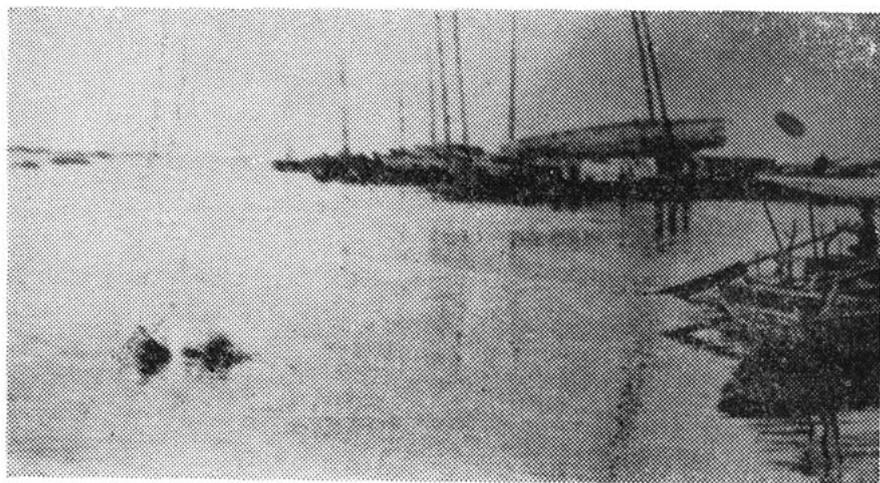
煤炭运输

装卸





新江村渡口

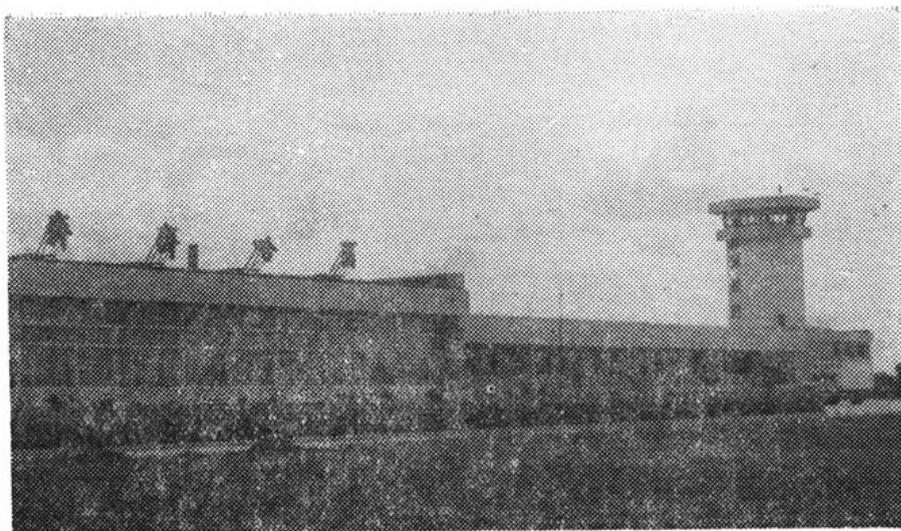


葫芦头码头
(民国时期)



帆船运输
(民国时期)

中国民航齐齐哈尔站



塔台、候机大厅

客
运



概 述

齐齐哈尔的交通运输事业，始于清康熙二十二年（1683年）的嫩江水运。继之，朝廷为加强防务沟通与边疆的联系，始辟驿道。齐齐哈尔境内设特穆德赫、卜奎两个驿站。嫩江水运和驿道的开辟，对齐齐哈尔城的兴建和地方的开发起到重要作用。在驿道基础上，至光绪二十九年（1903年）逐步形成以省城齐齐哈尔为中心的民间道路网，促进了齐齐哈尔地区的物资交流和经济发展。同年7月，由俄国修筑在齐齐哈尔境内通过的中东铁路通车运营。光绪三十四年（1908年），黑龙江巡抚主持修建齐昂轻便铁路。至宣统三年（1911年），齐齐哈尔境内铁路长207公里，当时昂昂溪已成为铁路交通中心。

民国元年（1912年）冬，汽车长途运输的出现，标志着齐齐哈尔公路运输事业的新开端。至民国18年（1929年），省城汽车公司发展到16家，拥有各类型汽车166辆。长途汽车运输远至黑河，近达克山、拜泉、安达等毗邻各县。

民国7年（1918年），嫩江水运事业有了新的发展，齐齐哈尔广信轮船经理处成立。民国10年（1921年），齐齐哈尔至富拉尔基第一艘小型客轮下水运营。至民国14年（1925年），广信轮船经理处船队已成为能够远航黑龙江上游，从事黄金矿石运输的水运企业。

民国16年（1927年），继四平至洮南铁路通车后，洮南至昂昂溪铁路线建成。翌年12月，齐克铁路昂昂溪至齐齐哈尔段修竣。至此，四平至齐齐哈尔铁路全线贯通。28日，沈阳直达齐齐哈尔的旅客列车运营。民国19年（1930年），齐克铁路通车至泰安（依安），极大地便利了黑龙江省的陆路交通，扩大了农产品销路，境内盛产的粮食可直接南运营口、大连等地，推动了地区经济的发展。

民国20年（1931年），齐齐哈尔沦陷前夕境内已有铁路532公里。嫩江水上货运仍集中于齐齐哈尔与富拉尔基之间，有6艘私人小型客轮从事旅客运输，年客运量5,200人次。汽车货运北达黑河，南至彰武，东通拜泉，西接甘南，汽车客运路线8条1,670公里。

齐齐哈尔沦陷后，日本侵略者出于侵略和掠夺的需要，开通齐齐哈尔至哈尔滨临时航线。12月，日本航空运输株式会在齐齐哈尔设立航空事务所。翌年9月，陆续开辟了齐齐哈尔至大连、满洲里、沈阳、海拉尔（军用）4条航线及直达东京的定期国际航线。民国22年（1933年），又开齐齐哈尔至大黑河、北安（军用）2条航线。当时，军用航线也为旅客办理邮件、货物运输。就是在这种特殊的历史条件下逐渐形成了齐齐哈尔民航的雏形。

民国24年（1935年），第一座公路大桥嫩江公路钢桥建成通车，极大地便利了两岸的交通联络。齐齐哈尔至甘南、昂昂溪、林甸，碾子山至景星等“国道”相继修筑，初

也形成了公路交通网络。民国30年（1941年），由于大部分汽车、油料用于太平洋战争，齐齐哈尔民营汽车运输处于崩溃状态，公路客、货运输主要依靠民间畜力车。

沦陷时期，嫩江水运得到开发利用。民国24年（1935年），富拉尔基港运输驳船年度进港高达357艘，出港295艘。民国28年（1939年），伪满政权强行低价收买境内嫩江沿岸全部私人船只，为战争服务。至民国34年（1945年）日本侵略者投降前夕，齐齐哈尔交通事业遭到严重破坏。铁路、公路路断车残，机场关闭，水运停航。

民国34年（1945年）8月齐齐哈尔解放后，交通运输业方得以逐渐恢复，并在解放战争中发挥了重大作用。

西满铁路管理局接收铁路后，立即动员和组织广大铁路员工积极恢复铁路运输。经过几个月的艰苦奋斗，于民国35年（1946年）末就有9对旅客列车投入运营，运送旅客154万人。民国37年（1948年），齐齐哈尔铁路管理局组建了“特别机车大队”冒着国民党军飞机的狂轰滥炸将大批作战物资运送到前沿阵地。在辽沈战役期间，共开行军列631列19,561辆，运送作战物资581,830吨，其中大部分是由齐齐哈尔铁路局完成的。翌年，又搜集和修复一大批设备和器材，运往关内支援新解放区的铁路建设。

公路和水上运输，也为解放战争和恢复生产、重建家园作出了应有的贡献。民国3年（1947年）6月，市人民政府组织一支88人、40辆四马车组成的支前车队，奔赴前线，历时三月，完成支前运输任务。同时，开辟利用哈尔滨至嫩江江桥的水上航道，把支前物资运至江桥后再转运到吉林省陶赖昭前线。

新中国成立后，经过国民经济恢复时期和第一个五年计划实施，齐齐哈尔交通运输事业得到较快发展。

1949年11月，齐齐哈尔铁路分局成立后，加强管内运营线路的维修保养使客货运输很快步入正常运营轨道。1950年10月，途经齐齐哈尔北京至满洲里的特别旅客快车正式开通。同时，对铁路运输设施进行更新改造，“一五”期间，国产设备开始替代原来的设备。1954年，国产“21”型旅客列车投入使用。1957年开始以年均60公里的速度，改铺国产“43中”型钢轨。

1950年，组建了国营公路运输企业。国民经济恢复时期，国营运输企业的汽车和胶轮畜力车显著增加，工业和建筑企业也增置大批自运车辆；重点整修了主要干线公路。“一五”期间，经过对资本主义工商业的社会主义改造，国营和集体公路运输队伍得到发展壮大，成立了齐齐哈尔地区公路运输总站和39个初级运输合作社。为满足大规模经济建设需要，还组织了大批社会车辆投入公路货物运输，加强了公路养护，县级以上公路基本达到四季通车。

1950年7月，北京至苏联赤塔国际航线中途站——中苏民用航空股份有限公司齐齐哈尔航空站成立，为齐齐哈尔民用航空事业的发展奠定了基础。

1953年，成立齐齐哈尔渡口管理所。1956年，合作化期间，国家赎买了私人船只，成立木帆船合作社，集体从事水上运输。

至1957年，齐齐哈尔已有公路20条，346公里。其中省级公路2条80公里，县级7条144公里，渡口2处。铁路配属机车75台、客车187辆。公路货运汽车57辆，畜力车2,418

辆，人力手推车340辆。铁路发送旅客507.4万人，发送货物270.9万吨，到达货物509.8万吨，分别为1952年的2.25、1.59和2.07倍。公路完成货物运输502.5万吨、2,407.8万吨公里，旅客运输59.3万人、1,968.5万人公里。两项指标分别是1952年的2.28、2.36倍和49.4、17.9倍。

1958年至1965年，因受“大跃进”和严重自然灾害影响，齐齐哈尔交通运输事业是在曲折中前进的。

1958年始，铁路大规模扩建三间房车站，以增加齐齐哈尔枢纽的运转能力。并开始淘汰旧型客车，1959年始用国产建设型蒸汽机车代替日本造解放型机车。同年，国产“22”型客车投入使用。6月1日，开通齐齐哈尔直达北京直快旅客列车。1961年建成榆树屯至红旗营子联络线。1962年起陆续更铺钢筋混凝土轨枕和国产锰钢道岔。

1958年2月，市人民委员会交通运输处成立，结束了公路运输由其他部门兼管的历史。7月建成“跃进公路”，缩短了中心城区与富拉尔基的运输距离。同年，为解决“大跃进”的运力不足问题，大搞汽、马车“列车化”，“四轮化”和其他技术革新。1960年4月，市交通局成立。修成第一条中心城区至富拉尔基区段柏油路20.5公里。1962年起国产“解放牌”汽车投入货物运输。

1958年至1965年，是水上运输兴旺发达的时期。成立齐齐哈尔市航运公司统管和经营水上运输。在加强横江渡运的同时，开辟顺江运输航线5条1,700余公里。驳船年运量最高达22,985吨，周转量最高达2,085,335吨公里；帆船年运量最高达11,412吨，周转量1,114,229吨公里。航空运输则不景气，1960年民航停运，航空站改为导航点。1962年恢复航空站、辟齐齐哈尔至北京航线。营运一年后再度停航，复设导航点，至1980年撤销。

经过国民经济调整，齐齐哈尔交通运输事业出现新的生机。1965年末铁路发送货物1,182.4万吨，到货911.2万吨；16对列车发送旅客799.2万人。公路货运完成421.3万吨，1,990.4万吨公里；客运完成58万人、2,107.5万人公里。社队道路发展到32条259.3公里，县级以上公路路面质量均有不同程度的提高。

“文化大革命”时期，齐齐哈尔的铁路和公路运输事业发展很快。

铁路设施建设成果显著。1966年，三间房站经过大规模扩建改造成为二等编组站。1971年平齐线始铺国产50公斤钢轨。同年，货物发送量达2,795.7万吨。创历史最高水平。1974年，国产大功率前进型蒸汽机车投入使用。1975年9月，齐齐哈尔直达北京特快旅客列车运行。12月31日，齐齐哈尔新站舍大楼动工兴建。

公路建设发展迅速。十年间共改建、新建永久性桥梁10座366.13延长米、修建渣油路（含油路罩面、表处、翻修）180多公里，提高部分公路路基，整修和铺装砂石级配路面，绝大部分公路达到晴雨通车。1977年末，列养社队道路达15条193.46公里。市区各种机动车不断增加，客货运量、周转量及养路费征收额，均呈逐年增长趋势。

由于铁路、公路的迅速发展和运输能力的提高，水上运输货源逐渐减少，经营亏损，至1966年顺江运输停止。为适应“战备”需要，1970年恢复。1975年，终因水位下降等因素顺江运输再度停运，嫩江航运公司被撤销水运只有横江摆渡。