

008073

大竹县交通局志

1911——1981



大竹县交通局志办公室

大竹县交通局志

内部资料
注意保存

大竹县交通局志办公室

编 者 的 话

现代编纂的中国地方文史志，同古代文化遗产一样，堪称文化瑰宝。古今地方志把中华民族历年社会生活中所获得的经验教训保留下来，供后代深入了解国情、地情，据以因地制宜发挥优势，无疑是很有意义的。“治天下者，以史为鉴；治郡国者，以志为鉴。”古人是这样的重视地方志！周恩来总理在一九五八年曾更进一步指出，我国是一个文化悠久的大国，各县都编有县志，县志中保存了不少有关各地经济建设的资料，应当加以研究，作到古为今用。现在，科学的春天，它给地方志带来了一片生机。

遵循党的十一届三中全会确立的一切从实际出发、理论联系实际、实事求是的思想路线，科学地总结历史经验，全面的分析现实情况，解决“四化”建设中的新问题，我们在大竹县志办公室的指导下，交通局成立了局志领导小组，并设立了局志办公室，于一九八三年五月开始工作。经“查、收、核、编”和试写，已查阅历史档案386卷（其中交通局档案250卷，敌伪档案112卷，人事档案24卷），建立资料卡片547张（包括口碑资料），约16万余字，至一九八四年六月基本完成了初稿。此交通局志共分概述、建置沿革、党群组织、公路建设、交通运输、人物、大事记等七篇，十二章，三十八节，共计六万三千余字。这是局里同志和部门单位共同努力的成果，是集体智慧的结晶。但由于我们对编志缺乏经验，加之水平有限，其中遗漏肯定不少，缺点和错误也在所难免，希望批评指正，以使日趋完善。在此，谨向热忱帮助编纂和提供资料的同志，表示深深的谢意。

大竹县交通局志办公室

一九八五年九月

凡 例

一、本志坚持马克思、列宁主义、毛泽东思想，坚持“四项基本原则”，坚持实事求是，认真调查研究，占有翔实资料，真实地反映本部门的历史和现状，力求思想性、科学性、资料性的统一。

二、本志以“详今略古，立足当代，回首过去，放眼未来”为编写原则。文体一律用语体文，并按照《新华字典》附载的标点符号进行标点，文风尽力严谨、朴实、简明、通畅；论述尽力作到有根据，不发空论；引文切实可靠，不任意增删，并注明出处。对人物，直书姓名，不加褒贬。

本志历史纪年，根据《中国历史纪年表》，夹注公元年代。公元1000年以前的年份一律不加“公元”；公元前的年份前面加“公元前”，文中夹注起迄年份，一律不加“公元”、“年”字样。

四、考虑到非专业读者阅读本志的需要，对本志所引用的一些术语，以简明浅近而通俗的文字加以解释。兹胪列如下：

1、汽——10，是一种为设计用的汽车荷载标准。这种荷载包括一长列汽车的活载，其中有一部主车是13吨载重，其余各车都是10吨载重。还有汽——8、汽——6、汽——13等汽车荷载标准。

2、交通量：是一条路每天（一昼夜）往返车辆的次数，一般只计算机动车。

3、载重：作用在桥涵建筑物上面的重量叫载重。

4、周转量：即指货物周转量，反映运输部门一定时期内货物运输工作量，运输部门在一定时期内运送货物的数量。一般以吨公里或

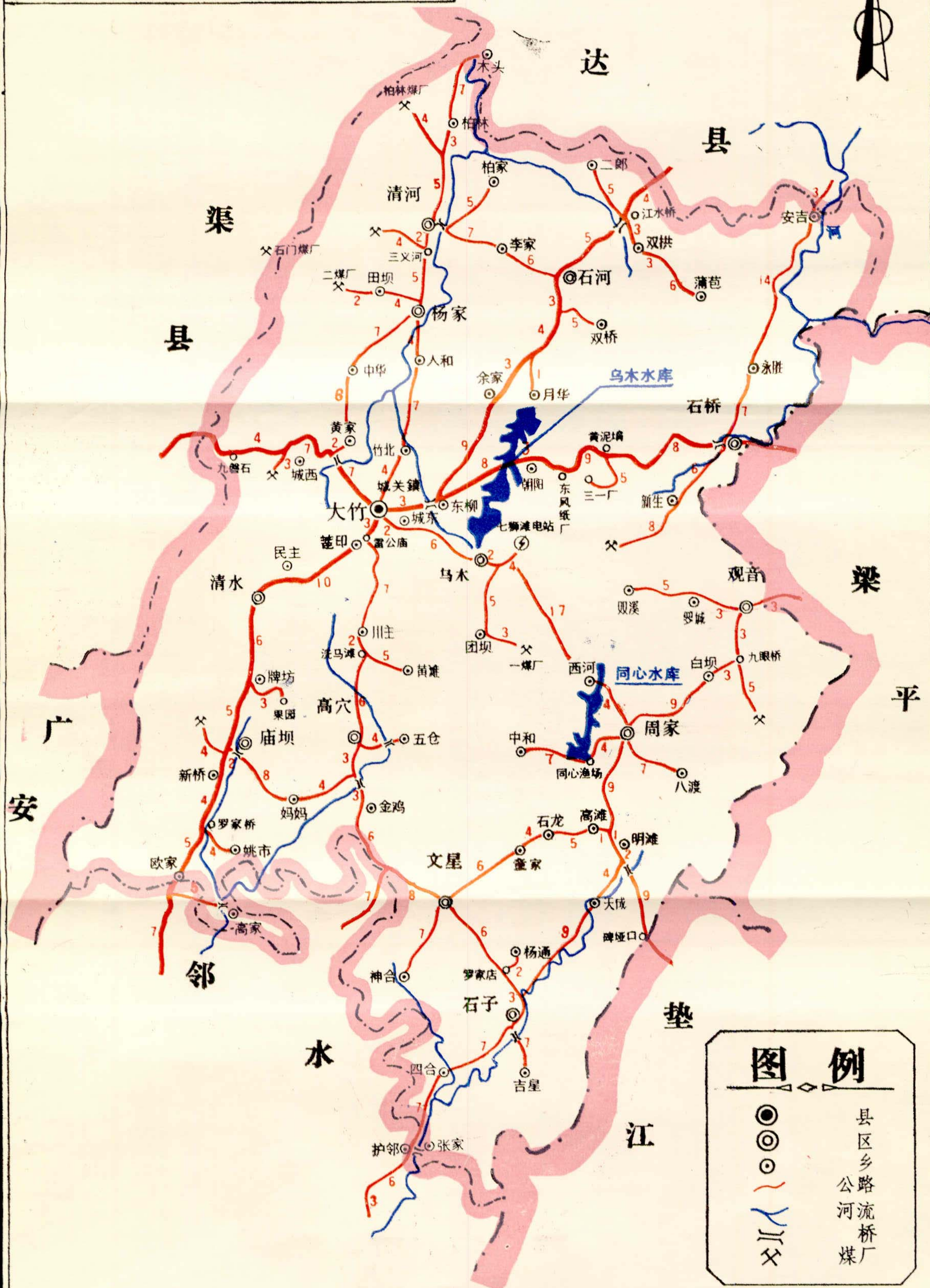
万吨公里表示。

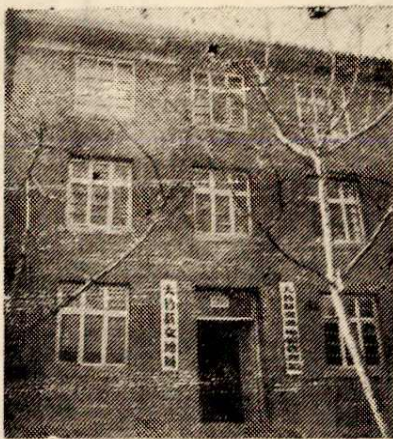
5、货运量：即货物运输量，运输部门在一定时期内输送货物数量。一般以吨数或万吨数表示。

6、民国：指中华民国（1912—1949）的简称。

五、断限：本志上限原则上定在1911年的辛亥革命，对历史沿革、行政区划，重大政治事件，基本上从大竹县建置时开始记述，仅个别篇目向上延伸追述；本志下限，一般定在一九八一年底止。这以后拟编成大事记，为以后修志者储存资料。

大竹县交通图

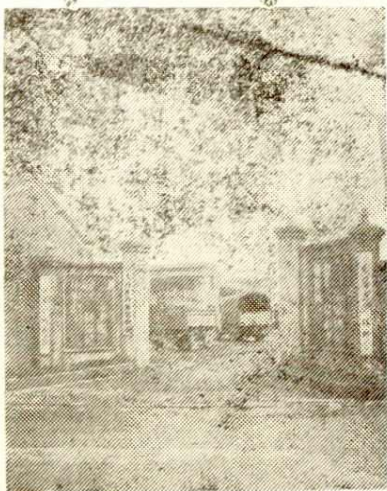




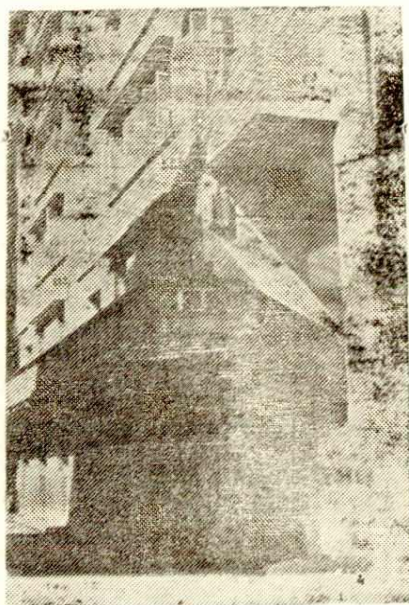
交通局办公楼



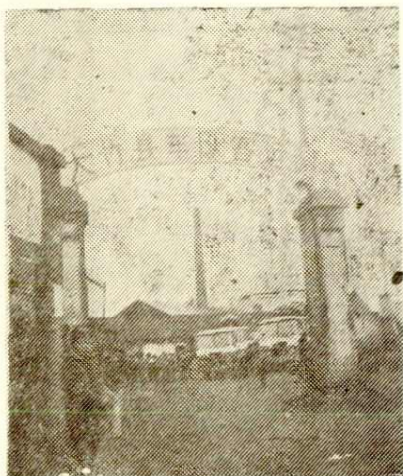
交通局职工宿舍



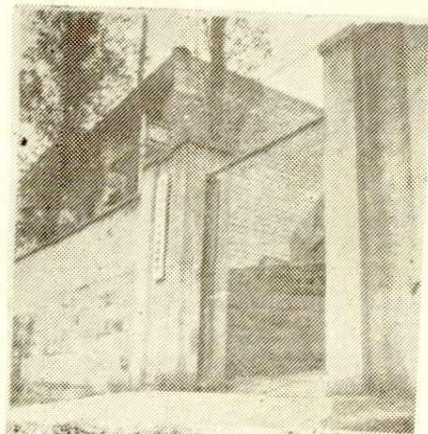
大竹县汽车队



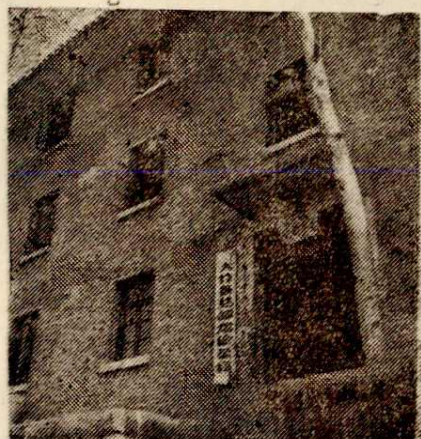
大竹县养路段



县车队客运站



大竹县监理所



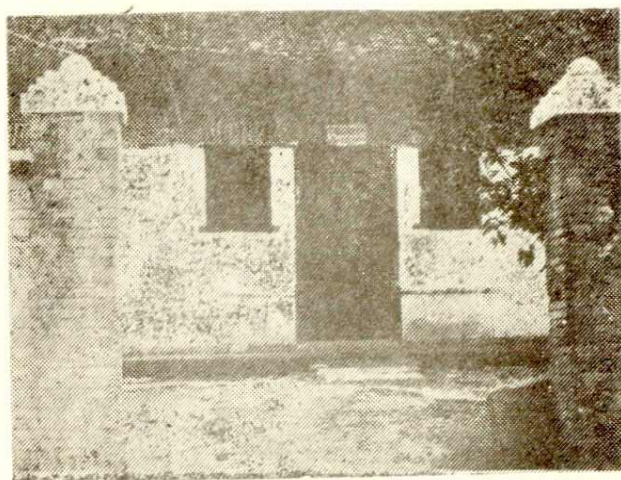
大竹县装卸运输公司



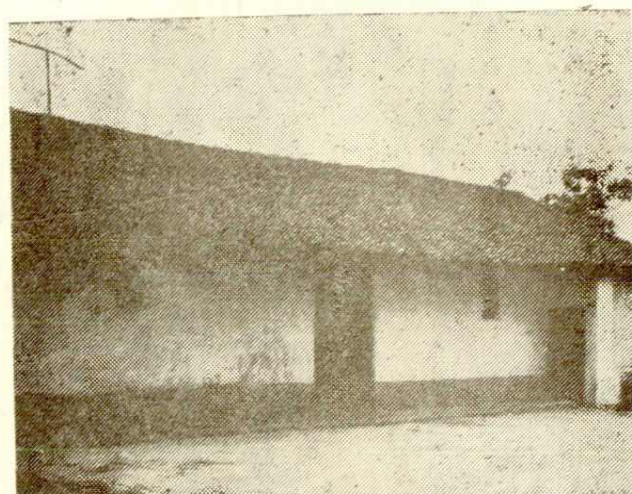
大竹县汽车修理厂



大竹县交通服务公司



县道班住房



县道班住房

大竹县交通局志领导小组

组 长：周志远

付组长：林洪才

成员：王世春、王正章、王仁柏

编 写：周大封、赵 伟

校 对：王世春、周大封

摄 影：蒋钊忠、丁洪海、工农照相馆

印 刷：大竹县国营印刷厂

大竹县交通局志纲目

第一篇 概述	(14)
第二篇 设置沿革	(16)
第一章：民国时期大竹县交通管理机构	(16)
第一节：机构建立	(16)
第二节：内部组织机构和人员编制	(17)
第二章：建国后大竹县交通管理机构	(17)
第一节：机构演变和地址变迁	(17)
第二节：内部组织机构及人员编制	(18)
第三节：隶属关系及下属单位	(20)
一、隶属关系	(20)
二、下属单位	(20)
第三篇：党、团组织	(22)
第一章：共产党组织	(22)
第一节：党的建设	(22)
第二节：历届党组织负责人	(23)
第二章：共青团组织	(23)
第四篇：大道、桥梁、公路	(23)
第一章：大道、桥梁	(23)
第一节：大道	(23)
第二节：桥梁	(28)
第二章：公路	(33)

第一节：民国时期的公路状况.....	(33)
第二节：建国后的公路状况.....	(36)
一、公路的新建和改建.....	(36)
二、公路的勘测设计.....	(52)
三、公路的施工.....	(53)
第三章：公路的养护和管理.....	(56)
第一节：养护体制的演变.....	(56)
第二节：养护管理.....	(58)
一、小修保养.....	(58)
二、公路大中修及改建工程.....	(61)
三、水毁与抢修.....	(62)
第三节：路政管理和公路绿化.....	(63)
一、路政管理.....	(63)
二、公路绿化.....	(64)
第四节：民工建勤.....	(67)
第五节：养路机具及管理.....	(70)
第六节：养护经费及其使用.....	(72)
第五篇：交通运输.....	(75)
第一章：民国时期的运输状况.....	(75)
第一节：古道运输工具.....	(76)
第二节：民间运输.....	(77)
第二章：建国后的运输状况.....	(83)
第一节：人力挑运公粮.....	(83)
第二节：汽车运输.....	(83)

(第三节：大竹县搬运站·····	(84)
(第四节：交通运输建设公司·····	(85)
(第五节：大竹县装卸运输公司的成立和下放·····	(86)
第六节：群众运输的技术革新·····	(87)
第七节：大竹县汽车队客运站的建立与营运·····	(89)
(第八节：机关、企、事业汽车的发展及营运·····	(89)
(第九节：汽车运输和群众运输的运力和运量·····	(90)
第十节：公路运输的组织管理·····	(106)
一、运输计划、运价、社会车辆的管理·····	(106)
二、运力的登记发照·····	(106)
三、交通运输管理站的建立及业务范围·····	(106)
四、装卸、人畜力车的企业管理·····	(107)
五、发展机械化运输时期的企业管理·····	(108)
六、汽车运输企业管理·····	(109)
第三章：水运、渡运·····	(110)
第一节：水运状况·····	(110)
第二节：水运机构的成立及演变·····	(110)
第三节：渡口运输和管理·····	(112)
第六篇：交通管理·····	(116)
第一章：交通运输管理·····	(116)
第一节：中央、省、地有关交通运输管理政策、条例·····	(116)
一、建立运输管理机构·····	(116)
二、运价管理·····	(117)
第一节：县颁布有关交通管理规章条例·····	(119)

一、交通运输“三统”管理.....	(119)
二、养路费的征收.....	(119)
第二章：交通安全管理.....	(122)
第一节：管理机构的建立和演变.....	(122)
第二节：交通安全管理措施.....	(123)
第三节：大竹县历年公路交通事故表.....	(125)
第四节：公路运输工具情况表.....	(126)
第七篇：人物.....	(127)
一、人民代表，政协委员.....	(127)
二、先进工作（生产）者.....	(130)
大事记.....	(131)

第一篇 概 述

大竹县位于四川省的东北部，达县地区的南部，地处华莹山的东北麓，面积为二千零四十平方公里。东与梁平、垫江交界，南靠邻水，西邻广安、渠县，北与达县接壤。地理上，它位于东经一百零七度十二分，北纬二十度四十四分。大竹地势的特点是：西屏华莹山（称西山），东障明月峡山（称东山），中卧铜锣山（称中山）。形成三山两槽。西槽（山前）宽约十八公里，东槽（山后）宽约十二公里；万顷沃野，物华天宝，人杰地灵。但是三山多系灰岩和沙页岩互层，地质结构复杂，这给公路建设带来一定的艰巨性和复杂性。加之多年来平均降雨量为一千二百九十六点六毫米。每逢雨季，山洪暴发，影响全县公路桥梁稳定，又给公路养护带来了一定困难。

民国时期的大竹县，仅有过境的川鄂公路（于民国二十五年新建），汉渝公路（于民国二十八年新建）。路面拳石凸露。桥梁朽坏，只有私营的六个运输公司，共有汽车二十六辆，大多是老牙车，靠燃烧酒精、木炭行驶，运输状况十分落后。

中华人民共和国成立后，在共产党领导下。我县经历了三次大的交通建设！一是，一九五五年冬季，以修建大车道和鸡公车道为主的交通建设，交通科按技术标准直接修建的竹团大车道新建成功，兽力板车和人力架子车通行。二是，以发展公路来为国民经济服务，一九五八年响应“全党全民大办交通，保证钢铁元帅升帐”的号召，强调了一个“通”字。先通后畅，不断提高公路技术标准。一九六〇年，实现了区区通公路，全县87.5%的乡通了公路。同时，改临时性桥为永久式桥，消灭险桥危涵，提高了通过能力。三是，党的十一届三中全

会以后，交通运输为打开流通渠道大开绿灯，一九八三年，全县民工建勤加宽改造公路，三十一万五千多民工战天斗地，热火朝天，仅用三个月时间，完成了四百多公里公路的加宽改善工程，被评为全省收回公路留地和加宽改造工程的先进县。

一九七九年全国公路普查以后，截至一九八一年，全县核实的县道公路十条，通车里程219.3公里，桥梁42座，965公尺；省道公路2条，113公里；乡村公路22条，通车里程108公里；厂矿专用公路36条，通车里程108公里。全县乡乡通公路，百分之七十的村、组（居民组）通行机动车，形成了连接城乡的公路交通网。全县到一九八一年，已拥有汽车234辆，中型拖拉机284台，手扶式拖拉机2396台。货运量为三万一千六百吨，周转量为八十一·〇七〇二万吨公里；客运量为八十一万人次，客运周转量为一千五百〇四万人公里。（这数据是交通局下属单位年报数字，不包括县粮局、县商局、县供销社车队、省运输公司大竹车站以及自有汽车运输单位的物资运输量），城乡客运班车由一九六五年的四班次增加到一九八一年的六十五班次（其中县车队每天二十个班次，大竹车站每天四十五班次），比建国初的经济恢复时期增加了十六倍多。既繁荣了城乡经济，又方便了群众，促进了工农业大发展。八一年，全县已建立煤炭、化工、机电、建材、轻纺、食品加工、粮食加工工业，其中以化工发展较为迅速，年产碳氨三万吨。一九八〇年，工农业总产值为二亿三千三百九十四万元，比一九四九年的三千九百二十四万元增长近五倍。其中，工业总产值九千一百六十五万元，比一九四九年增长十二倍。公路运输在国民经济中，显示了越来越重要的作用。而且公路运输的发展，是伴随着公路和汽车的发展而发展的。因此，公路建设和汽车运输，在整个交通运输中有它不可忽视的地位和作用，特立志载入史册。