



绵阳市志丛书之十三①

绵阳市渡口志

绵阳市渡口管理所编

一九八五年五月

绵阳市渡口志

(内部资料 注意保存)

绵阳市渡口管理所编

一九八五年五月

《绵阳市渡口志》编纂领导小组

组 长： 周 传 喜

副组长： 邓 明 生

主 编： 黄 心 怡

前 言

编史修志是我国民族文化的优良传统，是建设社会主义物质文明和精神文明的需要。根据上级党和政府的安排，在市交通志办公室的具体指导下，本着求实存真，详今略古，突出重点的原则，力求运用新的材料、新的观点和新的方法，新编了《绵阳市渡口志》。

该志从1984年9月开始，调查研究，搜集、整理了历史和现实材料，于1985年5月编纂定稿，全面记述了绵阳市渡运事业的发展变化，可供领导机关和从事渡运工作者参考，扬长避短，在发展交通的进程中，谱写新的篇章。并为推动修志工作，抛砖引玉，共同提高，故铅印成书。

正值脱稿付印之际，恰遇绵阳市的建置发生变化。1985年6月1日起，绵阳市升为地级市，而原绵阳市则改为绵阳市的市中区（县级），行政疆域未变，仍辖原绵阳县（市）的范围。《绵阳市渡口志》是绵阳市志丛书之十三①，而且断限时间又在1985年5月，故书名和单位名称仍为原名称。

由于时间紧迫，资料不齐，加之我们编写水平低，文化程度有限，同时，又是初次编写，经验不足，谬误难免，尚祈读者批评、指正。

绵阳市志编纂委员会交通志办公室

1985年5月30日

凡 例

一、本志记述了绵阳市渡口及渡口管理机构的历史和现状，旨在为绵阳市渡运事业的安全管理和建设提供历史借鉴和科学依据，是可供查考的资料书。

二、本志以求实存真为原则，上限起至公元1692年，下限断至公元1985年5月，并力求反映公元1930年以来绵阳市渡运事业的全貌，重点记述1954年设立的专业渡口，及其渡运设施 and 安全管理。

三、本志以概述为纲，大事记为经，渡口及管理，渡运设施等资料为纬，后列附录，编后记。照片、图表皆随文附入，以便参阅。

四、本志所列渡口是现有的或已消失的较重要的渡口，并贯以官渡、义渡，从古到今逐个记述。专业渡口中所记述的流速，河面宽度，过渡时间，渡运量，若未特别注明者，皆为1985年3月测得的数据。

五、本志一律采用语体文(引用资料例外)。“洪水”指洪水季节(每年的5月~9月)，“枯水”指枯水季节(每年的10月~次年4月)。其他专业术语，如“横河天线吊船摆渡”，“拔线摆渡”，“卷扬机带船摆渡”等，在志中出现时未加注释，因有专述，详见第三章。

六、地名书写概以《绵阳市地名录》(送审本)为准。凡纪年对照，专业名词，均采用“文内注”，如康熙三十一年(公元1692年)；结绳(竹篾绞制，长约1.5米)。

七、本志的渡口分布图，只标注了绵阳市现有的专业渡口和涪江、安昌河上的农副业渡口。分布于塘堰水库的农用渡口，因地处偏僻，故未标注。

篇 目

概述.....	(1)
大事记.....	(3)
绵阳市主要渡口分布图.....	(6)
第一章 渡 口.....	(7)
第一节 专业渡口.....	(7)
一、丰谷渡口.....	(7)
二、左家岩渡口.....	(9)
三、李家渡口.....	(10)
四、石人咀渡口.....	(11)
五、涪江桥渡口.....	(11)
六、石马渡口.....	(12)
七、永兴渡口.....	(13)
第二节 农副业渡口.....	(16)
一、副业渡口.....	(16)
二、农用渡口.....	(17)
第三节 消失渡口.....	(20)
第二章 渡口管理.....	(25)

第一节	管理机构	(25)
一、	义渡管理	(25)
二、	绵阳县短航渡口管理所	(26)
三、	绵阳市渡口管理所	(29)
1、	职责范围	(29)
2、	内部机构设置	(29)
3、	党政群团负责人	(31)
第二节	安全管理和规章制度	(33)
一、	安全管理	(33)
二、	规章制度	(34)
第三章	渡运设施及其发展	(37)
第一节	船只	(37)
一、	木船	(37)
二、	水泥船	(38)
三、	铁驳船	(38)
四、	机动船	(38)
第二节	设备	(39)
一、	横河天线吊船摆渡	(39)
二、	拔线摆渡	(40)
三、	卷扬机带船摆渡	(41)
第三节	渡运码头	(41)
一、	丰谷渡口码头	(41)
二、	石马渡口码头	(42)

附录.....	(43)
一、历年先进集体和个人获奖情况.....	(43)
二、历年安全事故.....	(44)
三、非机动船驾长评考.....	(45)
四、碑文.....	(47)
《横山渡碑记》.....	(47)
《横山公渡碑记》.....	(48)
编后记.....	(50)

概 述

绵阳自西汉建县二千多年来，以“城临涪水”，“控扼西川，据为要冲”而闻名。涪江由市北龙门乡青霞坝入境，流经石马乡，青义乡，自城西北而绕城东；安昌河由市西永兴乡老鸦林入境，向东流经普明乡、石塘乡转向南，环流至城东南，两江汇于南山脚下，再经小枳、塘汛、松桷三乡，傍丰谷镇而出境。大江纵而驿路横，沿河与陆路交错，自古以来就形成了不少渡口。

唐代，绵阳有渡口“东津”，这是绵阳历史上有记载的最早的渡口（见《杜甫观东津打鱼歌》）。清代以来城乡仕绅因渡河索费，甚为不便，力兴义渡。据《直隶绵州志》（同治本）记载，绵阳其时有官渡3个，义渡12个；《绵阳县志》记载，有义渡16个。中华人民共和国建立后（以下简称建国后）党和政府关心群众过渡，设立了专管机构，由专管机构管理的专业渡口9个，农民个体和所在村民小组经营的副业渡口6个。截止1985年5月，绵阳市渡口增至23个，其中专业渡口7个，农副业渡口16个。

官渡，地处官道，为旧时官道要津（因无史料，故无法详述）。义渡，归旧时义渡公所或义渡委员会管理，并设有会首（义渡会的负责人），由首事们（系城乡仕绅）轮流担任。经城乡仕绅施捐，义渡置有田产，以供渡运开销，故过河不收费。专业渡口，是建国后由渡口管理机构直属管理的渡口，专门负责渡运畅通，保障安全。农副

业渡口，包括副业渡口和农用渡口，副业渡口指建国以来地处农村，由村、组或个体农民作为副业收入而经营的渡口；农用渡口是指为方便当地农业生产而自设的渡口，皆归渡口所在地的区乡政府领导和管理。专业、农副业渡口其渡运量时大时小，按时间、季节而变化，一般逢场赶集，运送公粮，节假日和农闲渡运量大，而逢场的上午，运送公粮的下午渡运量大，各专业渡口特别拥挤，冷场不赶集，农忙和平时渡运量较小。同时渡口管理还建立了一套规章制度和安全措施，由所属渡口贯彻执行。

渡运船只，中华人民共和国建立前（以下简称建国前），全系载重量为8吨以下的木船。建国后，特别是1959年以来，经过渡口管理所全体职工的艰苦努力，不断革新、改造，船只运载量渐大，并逐渐发展为水泥船、铁驳船、机动船，不仅能渡运人畜，还能渡运车辆。现专业渡口全部用铁驳船摆渡，最大载重量为69吨，机动船装机容量达96马力。

自有渡以来，一般是常年人力撑渡或冬搭桥、夏撑船。建国后逐渐实行机动船（拖轮）摆渡和横河天线、拔线、卷扬机带船摆渡，彻底改变了渡工用篙竿撑船渡运过往人畜、车辆的落后局面，不仅减轻了劳动强度，而且增加了渡运的安全因素。

在中央对外开放，对内搞活的方针推动下，促进了国民经济的向前发展，商品生产发展较快，物资交流不断增多，而当前国家交通建设集力于重点的情况下，绵阳市的渡运事业仍占重要地位，仅专业渡口平均日渡运量就达1.8万多人次，占全市渡运总量的95%以上，渡运空前繁忙。为了适应形势的发展，亟须继续努力，艰苦奋斗，全面实现渡运机械化，再作新贡献。

大事记

1786年（乾隆五十年）由朱、尹、冯、唐四姓人家捐资，设立横山义渡。

1870年（同治八年），北河义渡由申用玺及其子力兴渐成。

1928年（民国十七年），北河义渡之田地859.9亩，城厢于房铺面69间，内房209间，内院2座，地基3段，因统一公产收支而全部上缴绵阳县财务委员会，每年由该会另拨黄谷1000市石（每石120斤）为义渡之经费。

1930年（民国十九年），成立绵阳义渡公所。

1946年（民国卅五年），成立绵阳义渡管理委员会。

1950年，成立绵阳市（县辖市即原城关区，管城厢、城北两镇）义渡管理委员会。

1952年9月，仁和义渡（今丰谷渡口）上渡漏水壕翻船，淹死48人。

1953年10月，为了保障人民生命财产安全，维护交通秩序，避免水上渡船发生事故，特颁发《绵阳市人民政府通告》。

1954年9月，经绵阳市人民政府批准，成立绵阳市短航渡口管理所，管理短航渡口事务。

1956月3月，实行专业渡口过渡收费。

1960年，北河渡口配备第一艘拖轮，开始用机动船摆渡。

1962年，精简压缩渡工10人回乡支援农业生产。

1964年，由渡口管理所职工廖兴和掌墨（设计），首次建造了载重52吨以上的大型木驳渡船。

设李家渡为专业渡口。

1965年，专业渡口开始使用横河天线吊船摆渡。

1966年3月，专业渡口停止过渡收费，经费由绵阳县财政在农业附加税中拨款解决。

1966年6月16日，绵阳县短航渡口管理所工会成立。

1967年7月，绵阳县东方红大桥通车，北河渡口（包括汽车渡口）撤消。

1969年，丰谷渡口开始渡运汽车。

1971年，绵阳县革命委员会生产指挥组颁布布告：《关于维护渡口秩序，保障渡运安全的规定》。

1972年，专业渡口开始使用拔线摆渡。

1972年4月22日，中国共产主义青年团绵阳县短航渡口管理所支部建立。

1972年7月14日，中国共产党绵阳县短航渡口管理所支部建立。

1973年，绵阳县短航渡口管理所办公楼建成。

1978年5月，绵阳县短航渡口管理所更名为“绵阳市渡口管理所”。

1979年8月2日，丰谷渡口安全渡运联合国环境规划署和中国国务院环境保护办公室联合举办的“沼气建设讲习班”（20个国家的外宾一行22人），到绵阳市松桷乡普照村考察沼气的制取和利用情况。

1979年8月27日，丰谷渡口安全渡运朝鲜民主主义人民共和国沼气考察组一行5人，到绵阳市松桷乡普照村考察沼气。

1979年9月3日，丰谷渡口安全渡运联合国技术合作发展部“沼气”考

察组（14个国家的外宾一行16人），到绵阳市松桷乡普照村考察沼气。

1980年，由渡口管理所职工黄心怡设计、制图、协助施工，曾代清掌墨并组织施工，首次建造了载重量为44吨的铁质汽车渡船。

1982年，各专业渡口全部使用铁驳船摆渡。

绵阳市渡口管理所实行统一指导下，经费包干，定额管理，按渡口核算，节约计奖的经费包干责任制。

1982年11月，丰谷渡口码头开工修建，1983年5月竣工交付使用。

1984年7月，南河铁索桥建成，南河渡口撤消。

1985年，丰谷渡口使用卷扬机摆渡。

石马渡口码头建成，开始渡运汽车。

《绵阳市渡口志》编纂成书。

第一章 渡口

第一节 专业渡口

绵阳市现有专业渡口7个，除永兴渡口在安昌河外，其余皆分布在涪江。渡口的人员配备，运力、设备的安排部署，安全措施和经费的落实，都由渡口管理所统一管理和直接领导。这些专业渡口现已担负了绵阳市95%以上的渡运任务。

一、丰谷渡口

该渡地处绵阳东南35华里的丰谷镇，紧靠绵重（绵阳至重庆）公路，毗邻三台县地界。渡口河面宽约260米，流速0.15米/秒，过渡时间（指渡船横渡河面的时间）：拔线摆渡需8—10分钟，机动船摆渡需1—2分钟。

该渡曾因有过河马匹见河水湍急而惊叫，故又名马嘶渡。有上、下两渡，上渡出丰谷镇北门过该渡，穿河坝直通松桠乡。下渡在丰谷镇东门外，过渡顺涪江下行，直到三台县永明乡地界。同治初年，由三台、绵阳两县乡绅成立“三绵仁和义渡”，施田捐款，造船10余只，每年洪水摆渡，枯水搭桥，便利交通。光绪十六年（公元1891年）林洪兴弟兄将田地30余亩，佃租200钗捐给义渡，增船2只。民国初年，又经潼、绵两县乡绅发起，成立“潼绵新仁和义渡”，协助办理

雇工造船、搭桥、渡运事宜。新老仁和义渡皆议定每年农历六月当众结算收支帐款，每两年公议推选会首。建国初，新老仁和义渡合并，称仁和义渡公所，共有田地273.7亩，还兼理掩埋事务。1950年由丰谷、松桠、永明三乡农会代表，成立了“仁和义渡保管委员会”，设委员13人，监委5人，负责办理义渡事务。1952年又改组为“绵阳丰谷镇义渡管理委员会”，设正、副主任委员各1人，委员3至5人，管理仁和、左家岩两处义渡的11只渡船，20名渡工及其渡运事务。同时在行政上受丰谷区公所领导，业务上受绵阳市人民政府义渡管理所领导。1953年因河床变迁，经绵阳、三台两县协商，撤消下渡。

1954年丰谷渡口直属绵阳市短航渡口管理所，每只渡船（载重量为8吨以下）配备渡工2人，常年人力撑渡。1956年过渡收费时又分为上、下两渡，1966年停止收费时只存上渡。1961年10月为支援农业，根据县委指示该渡下放给松桠乡管理（其中包括渡船7只，座船1只，全套工具，桥材和1院房子12间），一年后又收归渡口管理所。但另拨房子归渡口使用，同时渡口管理所为该渡增添95马力单机拖轮1艘以加强渡运。1969年开始渡运汽车，1971年后两次实行横河天线摆渡，未久，皆被洪水冲毁，就改用枯水人力拔船，洪水机动船摆渡至今。1979年8月2日、27日，9月3日，该渡曾三次分别安全渡运联合国环境规划署和中国国务院环境保护办公室举办的“沼气建设讲习班”，朝鲜民主主义人民共和国沼气考察组，联合国技术合作发展部沼气考察组（五大洲，31个国家，43名外宾），到松桠乡普照村考察沼气的制取和利用情况。1983年又新建了丰谷渡口码头。现在该渡共配备了两艘95型双机拖轮，共计168马力，3只大型铁驳船，共计载重量为189吨（其中两只汽车渡船），3船1次能装运1120人。1984年底安装10个瓩的