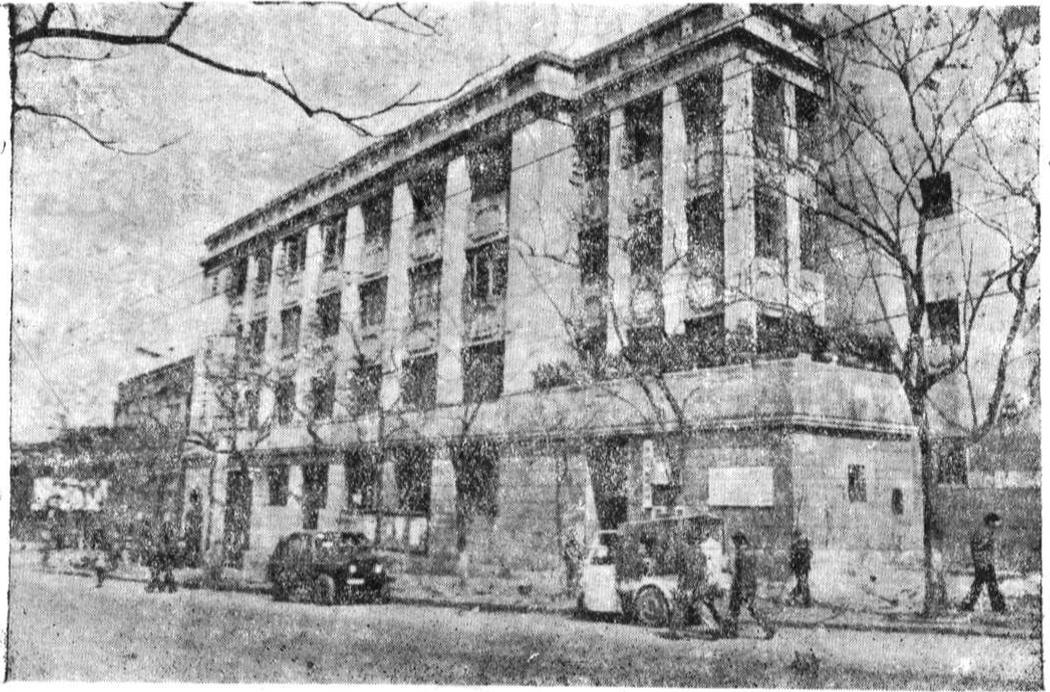


重慶市輪渡公司誌



1938 ——— 1987

谨以此《誌》纪念
重庆市轮渡公司成立五十周年



轮渡公司办公大楼



编辑凡例

一、编纂《重庆市轮渡公司志》，旨在客观反映轮渡企业的历史进程；为企业发展提供历史借鉴，为研究企业的历史与现状提供资料；为广大职工和有关部门认识和了解企业服务。

二、《轮渡志》除概述、大事记和附录外，共分沿革、木渡、轮渡、缆车、索道、电梯、船厂、经营管理、职工教育、职工生活和组织机构十一章。本《志》以概述为纲，大事记为经、置沿革为首，各章为纬；以生产力与生产关系的演变为线索，反映企业的兴衰起伏及现状。

三、《轮渡志》本着“存史、资治”和“详今略古”的精神，上限追述源流，下限到1987年。

四、《轮渡志》资料来源于重庆市档案馆、重庆市图书馆、市轮渡公司档案室和轮渡老工人的口碑。统计资料由轮渡公司计划科提供；业务方面的某些数据由主管部门提供。

五、《轮渡志》由申发康、陈凤兮合力编写，由“重庆市轮渡公司志编纂委员会”审稿。部分章节由有关同志撰写，在此谨致谢意。

六、由于我们水平有限，经验不足，疏漏错误难免，期望读者提出宝贵意见。

《重庆市轮渡公司》志编纂委员会

一九八八年十月

目 录

概 述..... (1)	第二节 长江索道..... (30)
大事记..... (2)	
第一章 历史沿革	第六章 凯旋路电梯
第一节 建国前的轮渡企业..... (7)	第七章 船舶修造
一、重庆轮渡股份有限公司	第一节 轮渡船厂..... (33)
二、渝工轮渡股份有限公司	第二节 水泥船修造厂的兴衰..... (35)
第二节 建国后的轮渡公司..... (8)	第八章 经营管理
第二章 木 渡	第一节 经营管理概况..... (38)
第三章 轮 渡	第二节 安 全..... (39)
第一节 船只设备的演变..... (13)	一、安全机构
一、蒸汽船	二、安全生产制度及措施
二、木炭船	三、海损事故典型案例
三、柴油机船	第三节 客 运..... (41)
四、汽垫船	一、客 运
第二节 航线码头及附属设施..... (21)	二、服 务
一、轮渡航线	三、调 度
二、客运码头	第四节 效益..... (45)
三、附属设施	
第四章 客运缆车	第九章 职工教育
第一节 概况..... (24)	第十章 职工生活
第二节 缆车..... (25)	第一节 工资..... (48)
一、望龙门缆车	第二节 生活设施..... (49)
二、两路口缆车	
三、朝天门(南侧)缆车	第十一章 组织机构沿革
四、朝天门(北侧)缆车	第一节 行政机构和领导名录..... (50)
第五章 客运索道	第二节 党群组织和领导名录..... (53)
第一节 嘉陵索道..... (28)	附录 川江号子简介
	《轮渡歌》

概 述

重庆是长江上游的经济中心，位于长江、嘉陵江汇合处。城市被两江分割成几个部分，城市依山傍水，且坡高路陡。轮渡、缆车、索道、电梯在城市公共客运交通中发挥了重要作用。据统计，这些客运工具1987年日平均运量达20余万人次。

重庆市轮渡公司是一个有近50年历史的客运企业。它的前身是“重庆”和“渝工”两家私营轮渡企业，1952年合并而成“公私合营重庆轮渡公司”。1958年轮渡公司与“拖驳公司”合并，1963年又分出来成立“重庆市轮渡公司”。次年，有近20年营运历史的客运缆车交公司经营。以后，又增加新型客运交通工具索道、电梯，使公司成为一个拥有多种客运工具的综合性客运企业。

轮渡开办以后，既随着城市公共交通行业的发展而发展，又受到城市静态交通设施发展（如桥梁等）的制约。1938年至1965年间，山城客运交通因两江阻隔，渝、（江）北、南（岸）三岸主要靠轮渡连接，横江客运十分兴旺。嘉陵江大桥、长江大桥和嘉陵索道通车后，横江航线趋于萎缩。其间，顺江航线虽有延伸，但近几年来由于陆上客运交通的发展和水上客运市场竞争激烈，轮渡事业面临严峻考验。

风云半世纪，坎坷五十秋。轮渡企业自创建以来，经几代职工的艰苦奋斗，才得以不断发展。但其间受“左”的错误影响，几经曲折，进展缓慢。1978年以后，轮渡企业又才出现新的发展势头。到1987年，公司拥有各型客轮35艘，航线18条，缆车3条，索道2条，客运电梯1座，生产后方机具设备223台，浮船坞1艘，全民职工2054人，大集体职工530人，年客运量达6962万人次。

重庆轮渡与国内其它轮渡企业相比具有以下特点：（1）营运形式多样独特。公司拥有的客运设施，形成“水”（轮渡）、“陆”（缆车、电梯）、“空”（索道）多种交通工具并存的营运格局。轮渡主要承担市内水上客运任务；缆车、电梯为行人代步爬坡，发挥了独特作用；过江架空索道以其快速、舒适和不受洪水及雾天限制的特点，受到乘客和来渝旅游者的青睐。（2）附属设备多，人员配备多，燃料耗量多，船只马力大。由于川江水势急流，水位落差大（常年水位落差20—25米左右），因而有以上“三多一大”的特点。

轮渡企业的发展前景将由单一的客运向客运兼风光旅游转移。它拥有的各种客运工具仍将发挥独特的作用。

大事记

1937年

12月15日 四川省建设厅厅长何北衡在厅驻渝办事处，召集川江航务管理处等有关单位开会，商组“重庆轮渡股份有限公司”。

1938年

1月1日 重庆轮渡公司筹备处开辟第一条轮渡航线——储奇门至海棠溪线。票价暂定为前舱铜币一千文，后舱六百文。

2月 徐修平、石昌友赴汉口购置轮渡。次月，在汉口购得蒸汽船4艘。

7月6日 举行首届股东大会，通过《重庆轮渡股份有限公司章程》；选出九名董事、两名监察；公推何北衡为第一任董事长；议决商股暂定为法币5万元。

同月 朝天门至江北嘴开航，票价为前舱0.05元（法币，后同），后舱0.03元。

同月 朝天门至弹子石开航，票价前舱0.09元。后舱0.06元。

8月 望龙门至龙门浩开航，票价前舱0.09元，后舱0.06元。

10月1日 重庆轮渡股份有限公司正式成立。计轮渡4艘，航线4条。

1939年

5月3日 “五·三”大轰炸，日机炸毁储奇门囤船，死水手一人，乘客数十人。

10月 第一次改订轮渡各线票价，储海线、望龙线前舱0.12元，后舱0.08元；朝弹线前舱0.15元，后舱0.12元；朝江线

前舱0.10元，后舱0.06元。

1940年

1月 朝天门至野苗溪开航，票价为前舱0.15元，后舱0.12元。

12月 朝天门至溉澜溪开航，票价为上水0.40元，下水0.30元。

1941年

7月 轮渡嘉陵码头囤船被日机炸毁。次月，海棠溪囤船被炸毁，一号轮渡亦被炸伤。

1942年

卢建人发起筹组“渝工轮渡公司”。

1943年

2月 董事会决定与民生公司彻底合作，并通知各股东，凡愿出售股票者，可以票面一元作价四元售与民生公司。

4月 四川省政府同意将原官股5万元作价20万元售给民生公司。至此，重庆轮渡由官商合办转为商办。

1944年

2月 国民政府经济部、重庆市政府和中国桥梁公司共同发起，邀集银行界、重庆轮渡公司筹组“重庆缆车特种股份有限公司”。

5月 重庆缆车公司正式成立，资本总额为法币4500万元。公司设董事11人，互推翁文灏为第一任董事长，董事会聘茅以升为总经理。

1945年

1月1日 渝工轮渡股份有限公司正式开业，航行临江门至相国寺。渝工轮渡于一九四四年五月成立，由李进痴任经理。

5月 重庆市第一条客运缆车——望龙门缆车竣工通车。全线长176米，上下高差46.9米，配有客车两辆。该缆车于1944年7月破土动工。

1946年

9月 重庆轮渡公司职工要求执行公司原规定，比照民生公司待遇增加工资，为公司拒绝。船工包围总经理住宅，迫使社会、公用两局出面调处，以9月份薪金总额为底数，依照本市工人生活费指数按月调整待遇。

1947年

11月 重庆轮渡接办民生公司朝天门至寸滩航线。

12月 重庆轮渡为偿还债务，将1号，11号轮渡出售。次年又将15号轮渡出售。

1948年

1月28日 重庆轮渡船工及家属二百余人，聚集公司门前，要求增加薪津和发放年终双薪。公司拒不答应，工人坚持力争。次日，内二警和市警察局派出军警，将工人包围，始以棍棒驱逐，继之鸣枪弹压，当场打伤工人陈坤等数人，于是激起工人义愤，要求加薪呼声更高，后经社会局调解，公司被迫发放双薪。

1949年

9月2日 “九·二”火灾，重庆轮渡嘉陵码头囤船及设备被焚毁。重庆缆车公司嘉陵码头宿舍同时被烧毁，该舍员工22人失踪。

11月30日 重庆解放。轮渡各线陆续

复航。

1950年

1月 重庆市建设局接管缆车公司。

8月15日 重庆轮渡公司工会委员会正式成立。

11月 市企业局派军代表接管重庆轮渡公司和渝工轮渡公司。

1951年

4月5日 重庆轮渡公司在长安寺召开“反特”大会，当场逮捕原公司经理向超宗等人，送交公安部门法办。

7月1日 朝寸线延伸至唐家沱。

9月 重庆轮渡整顿组织机构，改“四课”为“四科”，即把船务、业务、财务、总务四课，改为机务、运务、会计、人事四科，另设计划室、秘书室。

1952年

国家投资新建木壳朋驰柴油机船10艘，当年建成5艘投入营运。这批油船主机系利用公共汽车报废的“朋驰”引擎改装的。

6月1日 渝工轮渡与重庆轮渡正式合并。

11月19日 中国共产党重庆轮渡公司支部委员会正式成立。公司新民主主义青年团支部委员会也同时成立。

1953年

6月 公司进行“生产改革”。

7月 渝唐线延伸至大兴场。

同月 增开化龙桥至苗儿石航线。

10月15日 朝天门客运管理总站成立。

1954年

2月 两路口缆车竣工通车。全线长146米。该工程于1952年5月动工。

2月1日 轮渡横、顺江客运票降价；长江横江由0.06元/张降至0.05元/张，嘉陵江横江由0.05元/张降至0.04元/张；顺江各线降低约30%。

2月10日 重庆轮渡公司修理厂正式成立。

2月15日 九龙坡至李家沱开航。

1955年

12月1日 轮渡横江客票再次降价，长江横江降至0.04元/张，嘉陵江横江降至0.03元/张。

1956年

由邓志超设计，修理厂建造的第一艘木质蒸汽船103轮竣工投入营运。

全市基本上完成对私营企业的社会主义改造。至此，当时的公私合营重庆轮渡公司实际上已变成全民所有制的国营企业。

年底，重庆渡船合作社工人285人，渡船125只并归轮渡公司统一管理。

1957年

3月 渡口管理所（车渡）移交轮渡公司管理。

1958年

3月 中渡口至石门开航。

4月 菜园坝至铜元局开航。

7月15日重庆市轮渡公司与重庆拖驳公司合并，成立“重庆市水上交通运输公司”。

8月 陈家馆至大溪沟开航。

1959年

2月 朝天门（南侧）缆车竣工通车。当年国家主席刘少奇来渝视察时乘坐了该缆车，并与职工亲切交谈。

1961年

7月13日 轮渡411客轮由朝天门驶往

弹子石途中，因双机熄火放流，而轮渡507轮施救不当，将411轮撞沉，船员和乘客151人全部落水，造成死亡121人，伤5人的特大海损事故。

1962年

9月 由贾世杨等设计，轮渡修理厂建造的西南第一艘钢丝网薄壳水泥客围竣工投产。该围1971年被省交通局选入《四川省水泥船画册》。

1963年

3月 轮渡公司与水运公司分家恢复“重庆市轮渡公司”建置。

7月11日 中国共产党重庆市轮渡公司委员会正式成立。

1964年

调整轮渡票价，长江横江调为0.05元/张，斜江调为0.06元/张，嘉陵江横江调为0.04元/张。

3月1日 为弥补轮渡公司亏损，市公用局将缆车划归轮渡公司经营。

1965年

3月 公司最大的一艘400马力、600客座蒸汽船—113轮在东风船厂建成。

1966年

嘉陵江大桥通车后，先后撤除临磁（临江门至磁器口）、牛相（牛角沱至相国寺）两线。

2月 由公司自行设计，修理厂建造的第一艘钢质客船222轮竣工投入营运。

5月 《五·一六》通知下达后，公司即卷入“文化大革命”。此后，公司造反组织成立，一大批干部遭批斗。

1967年

5月6日 轮渡公司108客轮与长航东方红111轮在重庆港内呼归石附近发生碰

撞，108轮被撞当即翻沉，134人丧生。

1968年

11月20日 重庆市轮渡公司革命委员会成立，下设政工组、生产指挥组、办事组。

1969年

2月 朝天门(南侧)客运缆车报废。该缆车于1966年被洪水淹没后一直未修复。

1970年

由郑敦鸿等设计，修理厂建造的227客轮竣工投入营运，该轮长29.9米，宽5.3米，深1.65米，呈流线型。1978年被长江船舶设计院选入《内河船舶图册》。

1972年

1月 最后一条木渡航线——洛中子至西流沱撤除，改由机帆船行驶。

1975年

3月 国家建委正式下达重庆市新建5艘中型钢质轮渡生产计划。

1976年

1月10日 重庆至川维线开航。

8月 “不对称交流一直流低温镀锌”由修理厂试制成功。它是对铸铁机械磨损零部件进行镀锌修复的一项新工艺。它的结合强度可达2000—4000公斤/厘米，镀层可达3毫米，沉积速度比镀铬快2至5倍，电流效率比镀铬高6倍。它适用于船机等磨损零部件的修复。

1977年

6月22日 轮渡218轮由唐家沱上驶，至铜田坝夹夹石触礁划船，船只沉没，14人丧生。

1978年

由省船厂设计建造的第一艘“五字头”501客轮竣工投入营运。

3月16日 重庆至明月沱航线延伸至

木洞。

12月 重庆市轮渡客运站(大集体)、重庆市水泥船厂(大集体)成立。次年招收职工子女600人就业。

12月28日 公司第六届一次职代会决议：将公司“三级管理一级核算”制改为“三级管理二级核算”制。

12月31日 重庆至川维航线延伸至长寿，该航线全长77公里。

1979年

公司接收原“六机部”船队，计拖轮2艘，囤驳10艘。

5月20日 海棠溪囤船钢骨架木踩板主跳板折断，造成41落水，9人丧生的重大设备事故。

11月 轮渡207轮装上经修改量程的海燕I型雷达一台(发射频率9375兆赫期)，试验雷达雾中导航。该轮在雾中将乘客从朝天门安全运送至江北，取得预效果。但由于该雷达浓雾导航系统只能适应水流平缓的航线，故不能全面推广使用。

1980年

6月 轮渡公司客票印刷厂正式成立。厂址暂设南岸一天门住宅内。

7月 长江大桥通车后，撤除南纪门至黄桷渡航线。

7月30日 撤除北碚至黄桷镇航线，交北碚航运公司经营。

8月1日 公司托九江水泥船厂建造的300吨举力浮船坞抵渝泊于牛儿沱。后因洪水发生险情，于次年初改泊王家沱。

12月 西南铝加工厂与公司共同试制成功的铝合金跳板在航线开始试用。

1981年

7月16日 重庆发生特大洪水(重庆水位193.3米)，轮渡横顺江航线全部停航。洪水期间，公司损失囤船1艘，跳船

12艘。修理厂部分厂房被淹，公司豆腐石等处职工住房被淹。

11月 公司将原“朝天门客运站”划为朝天门站和嘉陵江站。

1982年

1月1日 我国第一条往复式客运索道——嘉陵索道正式投入试运行。全长740米。

6月 公司与巴蜀幼儿园合建张家花园186号住宅工程竣工，建筑面积2761平方米，其中公司占1654平方米。

1983年

1月 嘉陵索道正式移交轮渡公司经营。

3月 由邓正琼等设计，修理厂建造的一艘新型弦伸甲板客船301轮竣工投入营运。

6月1日 轮渡公司幼儿园正式招收幼儿入园。

11月 市物价局批准调整轮渡票价：嘉陵江横江调至0.07元/张，长江横江调至0.09元/张，斜江调至0.10元/张，顺江每千人公里调至3.03元。缆车上行调至0.03元/张，下行0.02元/张。新票价从12月1日起执进。

1984年

向统建购袁家岗职工住宅48套，面积2531平方米。

南岸凉水井职工住宅工程竣工，建筑面积3371平方米。

9月16日 嘉陵索道发生牵引索断裂事故，8号车厢下滑，致使11人受重伤。

10月 朝天门（北侧）缆车竣工通车，全线长125米，上下高差37.2米。

11月1日至2日 历时10个月的公司企业全面整顿工作经政府有关部门组成的“企业整顿验收组”验收合格。

年底，公司机关迁至嘉陵索道南站等

处办公，原公司办公大楼用于兴办第三产业。

1985年

在九届一次职代会上民主选举公司经理，向经理负责制过渡。

2月10日 公司第三产业——腾达实业公司所属“腾达旅馆”正式开业。

5月1日 薛安明在四川省首届工人体育田径比赛中年组一万米项目中，获银牌一枚，为轮渡职工争得荣誉。

5月15日 腾达旅馆服务员徐明彩在旅馆登记时，机警地发现一名在合肥市作案后流窜各地的全国通缉罪犯，她协同公司保卫部门和公安人员抓获了这名要犯，受到合肥市公安局和重庆市公安局的表彰。

9月17日 公司第一艘气垫船“重庆号”投入营运，行驶重庆至涪陵快速往返航线。该船系侧壁式气垫船，客舱设高靠软座70座，最大静水航速42公里/小时。

1986年

3月15日 《轮渡通讯》正式改刊为《轮渡报》。该报于1978年9月创刊，是重庆创办得较早的企业报之一。

3月30日 我国第一座营业性大型客运电梯——凯旋路电梯投入营运。

1987年

7月 市公用局正式宣布轮渡公司实行经理负责制，张河清任经理。

同月下旬 市民歌手、轮渡公司老船工陈帮贵与兄弟单位的两名歌手应邀参加法国“阿维尼翁艺术节”。他们演出的“川江号子”，被巴黎舆论界认为是“真正的劳动歌声”。

10月24日 万里长江空中第一条走廊——长江客运索道竣工投入运行。

第一章 历史沿革

重庆两江环抱，为西南舟航枢纽。抗日战争以前，重庆渡江工具一直使用木划，那时虽有海棠溪义渡事务所兴办汽划，但因载量小，轮机经常失灵，渡江运载作用不大。

抗日战争爆发后，重庆人口突增，原有渡江工具不能适应需要。为此，国民政府召集重庆金融、工商界有关人士，于1938年合股组成“重庆轮渡股份有限公司”。到1944年，又一家私营轮渡企业“渝工轮渡股份有限公司”成立。重庆市轮渡公司，就是在这两家私营企业的基础上，几经曲折，发展演变而来的。

第一节 建国前的轮渡企业

一、重庆轮渡股份有限公司

1937年12月15日，四川省建设厅厅长何北衡在厅驻渝办事处，召集川江航务处（何静源）、建设厅驻渝办事处（范英士）、重庆社会局（蔡家彪）、四川公路总局（樊维生）等有关单位开会，商组重庆轮渡。决议八项，要点有四：（1）由省政府先拨款10万元（官股）筹组轮渡公司，设筹备处，欢迎商股加入；（2）先办储奇门至海棠溪轮渡，将来再行扩充；（3）票价暂定前舱铜币一千文，后舱为

六百文；（4）定于民国二十七年（1938）年一月一日开渡。

随后，省政府飭令川江航务处速即负责筹备，任命该处处长何静源兼筹备处主任，接着向民生公司租“民约”、“民庆”两轮，向义渡事务所借囤船两艘，于1938年1月1日开办第一条轮渡航线——储海线。

7月初，经何北衡联络本市金融界、工商界后，于6日举行股东大会，股东会通过《公司章程》，暂定商股为5万元，选出何北衡、李泽敷（聚福公司）、文化成（江合矿务公司）、蒋相臣（同心钱庄）、汪代玺（四川旅行社）、汤壶峤（永美厚银行）、宁芷邨（川康银行）、黄次咸（青年会）、康心之（川康银行）等九人为董事，胡子昂（华西公司）唐建章（江合矿务公司）等二人为监察。互推何北衡为董事长。9月，董事会决议，将原官股抽还5万元，另增商股10万元，共计资本总额为法币20万元（内商股15万元，官股5万元）。董事会聘汪代玺为经理。

1938年10月1日重庆轮渡股份有限公司正式成立，当时有渡轮4艘，航线4条，员工百余人。

公司成立不久，时值日机轰炸重庆。1939年5月3日至1941年7月，重庆轮渡先后被日机炸毁渡轮3艘，囤船8艘，共

计损失法币28万余元。“五·三”、“五·四”大轰炸后，市区居民纷纷迁往南岸，躲避空袭，过江客运任务重。其间，重庆轮渡新增股本20万元，增购渡轮3艘，开辟航线3条，为及时疏散市民，保持陪都水上客运畅通作出过贡献。

1942年以后，渡江乘客日增，轮渡拥挤异常。而公司无力再增船只。1943年2月，董事会决议与民生公司彻底合作，由民生公司以法币4元购股票1元，顶购重庆轮渡股票，并将原官股5万元作价20万元出让民生公司。至此，重庆轮渡由官商合办转为商办，实力大增。此后，轮渡业务颇为兴盛。到1945年9月，重庆轮渡拥有渡轮14艘，航线3条，员工594人（临时雇用的除外）。这段时期，还租船23艘次，租码头7处，增开了临时航线，以适应渡江之需。

抗战胜利后，国民政府还都南京，工厂、商号纷纷迁走，市区居民不再怕空袭，纷纷从南岸迁回市区，渡江人次骤然下降。1946年，法币不断贬值，物价狂涨。轮渡因受燃料、物料价格上涨影响成本增大，收支失衡，亏损严重。1947年，重庆轮渡不得不采取裁员、减薪、卖船等非常措施，以求生存。当时，卖掉客轮3艘，撤除航线2条，裁员200多人。1948年，轮渡业务萎缩，乘客比1945年下降52%。到1949年11月，重庆轮渡仅乘船只11艘，航线6条，员工300余人。

二、渝工轮渡股份有限公司

渝工轮渡公司筹组于1942年，由卢建人发起筹办，当时集得私股17万元，买船壳一只，轮机一部，后因船机损坏，无力修复，于次年停办。继之，由李进痴联合相国寺渡船帮继续筹办。遂于1944年5月购得“中东号”木炭船一艘，更名为“渝工一号”，同年组成“渝工轮渡股份有限公

司”。

1945年1月1日，渝工轮渡正式开业，航行临江门至相国寺。在第一届股东大会上，推选李进痴任经理。同年建造“渝工二号”轮，开辟临江门至刘家台航线。以后，又陆续添置客船3艘。

1946年，渝工轮渡查对历次收股情况，计有股东185名，股份总额1200万元。此后，渝工轮渡经营过三笔外桩生意：一是渝工三号两次出川；二是拖运驳船；三是渝工五号航行涪陵至高镇近一年之久。此间公司生意显得兴隆，股东们亦分得红息。但由于时局不稳，经营上已潜伏危机。

1947年渝工轮渡收支失衡，卖掉三号轮。次年因亏损严重，有股东提出停航议案。尔后，渝工轮渡惨淡经营一年多，重庆就解放了。解放时，渝工轮渡仅有木炭船4艘，航线2条，员工80余人。

第二节 建国后的轮渡公司

1949年11月30日，重庆解放了。建国三十多年来，轮渡企业经历了一个曲折的发展过程。

一、恢复和发展时期（1950年—1957年）

1950年初，市建设局接管了“重庆”和“渝工”两家私营轮渡，并由该局具保，为两家轮渡分别贷款3亿元和3千万元（旧人民币），恢复营运生产。11月，两司改归市人民政府企业局管理。同月，该局派军代表郭少奇来重庆轮渡任监理，派联络员郭耘夫进驻渝工轮渡。

1951年，两司先后成立清产定股小组，对全部资产作了清理与重估，确定了公、私股数。同年还变革了两司原组织机

构。年初，渝工轮渡撤掉李进痴经理职务，4月5日重庆轮渡在长安寺召开“反特”大会，当场逮捕向超宗（经理）等23人。随后发动职工开展了“民主改革”，建立了一些新的组织制度和管理制度。

之后，为适应水上客运发展的需要，重庆轮渡与渝工轮渡于1952年6月1日正式合并，成立“公私合营重庆轮渡股份有限公司”。合并时有船只15艘，航线8条，职工496人。

1956年重庆市基本上完成了对私营企业的社会主义改造，当时属于公私合营的轮渡公司，除按私股股金5%的利率定期发给股东股息外，实际上已变成全民所有制的国营企业。

此间，轮渡职工生产积极性高涨，营运生产迅速发展。到1957年，轮渡增至28艘，航线增至13条，客运量增至3982万人次，较1952年分别增长约0.8倍、0.2倍和2.1倍。随着船只的增多，1954年公司创办了设备维修基地——轮渡修理厂。其间公司还进行了“生产改革”，改善了经营管理。

二、客运与货运合并时期（1958年—1963年）

1958年7月，重庆市交通公用局通知：将轮渡公司与拖驳公司合并，成立“重庆市水上交通运输公司”。

时值“大跃进”年代，为保“钢铁元帅”升帐，物资运输繁忙，货轮适应不了货运需要，便利用客轮在收渡后拖带货驳，或抽出客轮日夜突击货运。据1958年8月至12月统计，客轮参加货运18400小时，运货34.7万吨。当时虽利用了客运设备，但也拖垮了客船。航线客运任务紧张，横江早晚高峰无船突击，顺江客多无船加班，中途码头常常脱班误点，航线秩序紊乱，船只超载严重。

在“重货轻客”的错误思想指导下，客轮长期超负荷运行，技术状况日趋下降，机障事故时有发生。1961年初，在29艘客轮中，就有13艘带病航行，终于在7月13日酿成“411”特大海损事故，使121人丧生。

三、三年调整时期（1963年—1965年）

在“411”事故血的教训下，政府主管部门认识到：必须将客货合营企业分成客、货专营企业，以加强客运安全管理，同时还应更新客运设备。

1963年3月，轮渡与水运公司分家成为“重庆市轮渡公司”，独立经营。

两司分开时，轮渡企业困难重重。在航线上，有近50%的木质客船渗漏，有20%的囤船腐烂严重，运力与运量的矛盾突出。在收益上，因轮渡票价太低，公司亏损严重，被迫卖掉菜园坝地基。还有，主管部门强行公司压缩1958年进城和进公司的职工300余人（全部是青年人），剩下的1200多职工平均年龄达48岁。

为解决上述矛盾，公司一方面加快新建和改建船只设备，另一方面加强经营管理，重视安全生产。这一期间，公司新建钢质客轮4艘，改建“朋驰”船4艘，新建钢质囤和水泥囤7艘。这批船投产后，缓和了运力与运量不相适应的矛盾。1964年为弥补轮渡亏损，主管局将缆车划归轮渡经营。这段时期，一批高、初中毕业生分来公司，提高了职工队伍的文化素质。此间，公司重建管理机构，设置八科二室，三站一厂，健全了生产指挥系统，修订了一些规章制度。经过三年调整，公司营运生产逐步恢复正常。

四、“文化大革命”时期（1966年—1976年）

《五·一六通知》下达后，公司卷入“文化大革命”。1966年9月以后，公司

成立了造反组织，矛头指向公司当权派，致使李青山等一大批干部遭批斗，受迫害。随着“文革”的深入，派性斗争加剧，重庆武斗升级，企业处于半瘫痪状态。1967年8月“红港事件”后，轮渡全线停航，水上客运中断近一月之久。在“文革”冲击下，公司各项规章制度废弛，生产秩序被搅乱。

这期间，由于船只年久失修，且更新缓慢，因而设备技术状况急剧下降，长期处于三个“三分之一”状态。即三分之一的船进厂修理；三分之一的船带病航行；三分之一的船完好出勤。1974年船只出勤率仅68.3%。由于运力严重不足，超载异常严重，高峰时一般均超载50%，甚至一倍以上，“乘船难”的问题突出。

尽管轮渡企业在“文革”中遭到严重挫折，但经过全司职工的努力，营运生产仍有所发展。1970年自行设计、建造了轮渡227轮，1976年，开辟了重庆至川维专线。之后，公司业务出现新的转机。

五、新的发展时期(1977年—1987年)

1977年后，特别是党的十一届三中全会以来，轮渡事业走出“低谷”，进入了新的发展时期。

1、营运生产得到发展

(1) 船只设备更新加快。为改变轮渡落后面貌，解决“乘船难”，1977年后，公司抓紧落实由国家城建总局下达的新建5艘500马力，600客座客轮的计划和由省建委下达的新建300吨浮船坞计划。1978年后，5艘“5字头”客轮相继竣工投产，有效地缓解了运力不足的矛盾。1981年，水泥船坞投产，填补了公司修船设备的空白。1983年，为探索新船型，公司设计制造了新型船舶——舷伸式甲板客轮。次年，公司引进了侧壁式铝合金汽垫船。10余年间，公司新建各种客轮20多

艘，钢质围船5艘，水泥围船14艘。

(2) 营运范围日益扩大。1978年，公司将重庆至明月沱航线延伸至木洞，重庆至川维航线延伸至长寿，并在中途增设了扇沱、洛碛业务点，次年，又增设太洪岗业务点。至此，顺江沿途19个码头形成客运网络。1984年，汽垫船投产后，又增开了，重庆至涪陵的快速专线，扩大了城市水上客运服务面。

(3) 1982年和1986年，嘉陵索道和凯旋路电梯先后投入营运，公司增添了新型客运工具，形成了水(轮渡)、陆(缆车)、空(索道)营运新格局。

2、“就业难”、“住房难”有所缓解

1979年，为解决职工的后顾之忧，公司兴办了两个大集体企业，招收600名职工子女就业。之后职工“住房难”又相当突出，公司在发展生产的同时，于1981年至1987年间，新建、改造和购置职工住宅计2万多平方米，使职工住房难稍有缓解。

3、探索企业改革新路子

1984年，在改革大潮推动下，公司改革由宣传转入探索，改革由点到面展开。6月，公司在水泥船厂试行民主选举厂长。7月1日，对修理厂试行“百元产值工资含量包干”和“一包”(包利润)、“四保”(保工期、质量、费用、安全)经济承包制(后因船厂任务不足，试验结果不理想)。13日，公司八届职代会通过公司对各站、厂“松绑”放权方案，同时公司与各站、厂签订了经济承包责任制。随即，公司尝试开辟第二经营战场，于11月组成第三产业——“腾达实业开发公司”。次年2月，公司进行领导体制改革，进行了民主选举经理。这期间，公司经济管理体制改革达到高潮。

重庆市轮渡公司建国后历年基本情况汇总表

附表一

年 度																																						
项 目	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
一、船只总数(艘)	14	15	15	25	25	26	28	28	29	29	30	32	34	32	31	32	29	29	29	29	31	32	32	31	31	32	32	32	31	32	35	34	34	34	36	36	36	35
1、蒸汽机船	11	11	10	10	10	11	11	12	12	12	11	11	11	10	10	11	10	9	9	9	8	7	7	7	6	6	6	6	4	3	3	3	1					
2、内燃机船			2	12	12	13	15	15	17	17	19	21	23	22	21	21	19	20	20	20	23	25	25	24	25	26	26	26	27	29	32	31	33	34	36	36	36	35
其中：机帆船											1	3	3	2	2	3	3	5	5	5	6	7	7	6	6	6	6	6	6	6	5	5	4	3	3	3	2	
气垫船																																		1	1	1	1	
3、木炭船	3	4	3	3	3	2	2	1																														
二、船只马力(匹)	980	1020	1030	1675	1690	1830	2065	2095	2405	2405	2815	3310	4130	4195	4185	4750	4545	4395	4395	4560	4860	4960	4960	4950	5080	5360	5360	5360	5634	6889	7895	8091	7971	8350	9240	9604	10144	10578
1、蒸汽机船	850	830			870	1010	1010	1070	1215	1215	1155	1155	1155	1105	1215	1515	1525	1375	1375	1300	1300	1150	1150	1150	1000	1000	1000	1000	760	675	675	675	75					
2、内燃机船					660	715	950	950	1190	1190	1660	2155	2975	3090	2970	3235	3020	3020	3020	3260	3560	3810	3810	3800	4080	4360	4360	4360	4874	6214	7220	7416	7896	8350	9240	9604	10144	10578
3、木炭船	130	190	160	160	160	105	105	75																														
三、载客定额(客座)	2641	2722	2609	3857	3947	3755	4173	4460	5578	5578	6109	5145	5503	5628	5204	6179	6023	5818	5863	6064	6603	6745	6745	6700	6802	7139	7409	7409	7646	9396	11581	11617	11945	12601	11607	11889	12396	12188
其中：机动船														5193	4769	5744	5588	5383	5383	5584	6123	6265	6265	6220	6322	6659	6659	6659	6896	8316	9221	9335	9787	10506	9512	9794	10301	10093
客 驳														435	435	435	435	435	480	480	480	480	480	480	480	480	750	750	750	1080	2360	2282	2158	2095	2095	2095	2095	2095
四、航线数(条)	8	10	11	12	13	13	13	13	16	17	18	18	18	18	18	16	16	16	16	17	18	19	18	19	19	20	20	20	21	19	18	19	19	19	18	19	18	18
1、横江线	4	4	5	6	8	8	9	9	12	13	13	13	13	13	13	12	12	12	12	13	14	15	14	15	15	15	15	15	15	13	13	13	13	12	12	12	12	
2、顺江线	4	6	6	6	5	5	4	4	4	4	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	6	6	5	6	6	6	7	6	6	
五、航线长(公里)	28.2	57.2	62.2	62.8	51.6	51.6	48.9	71.9	74.5	75.5	75.5	75.5	81.5	81.5	81.5	81.5	67.2	67.2	67.2	67.2	74.2	75	76	75	75	75	148	148	154	158	156.2	156.2	170.2	170.2	185.2	305.2	275.2	275.2
1、横江线	4.2	4.2	5.2	5.8	7.6	7.6	8.4	8.4	11	12	12	12	12	12	12	11.2	11.2	11.2	11.2	13.2	14	15	14	14	14	14	14	14	14	12.2	12.2	12.2	12.2	12.2	11.2	11.2	11.2	
2、顺江线	24	53	57	57	44	44.0	40.5	63.5	63.5	63.5	63.5	63.5	69.5	69.5	69.5	69.5	56	56	56	56	61	61	61	61	61	134	134	140	144	144	144	158	158	173	294	264	264	
六、职工人数(人)	384	460	465	574	613	645	645	968	888	1060	1122	1163	1697	1488	1317	1313	1312	1305	1323	1340	1386	1441	1475	1507	1510	1548	1572	1637	1634	2321	2377	2536	2586	2661	2763	2678	2644	2584
1、工人(全民)	353		403	486	530	557	557	855	794	954	1046	1070	1561	1350	1181	1192	1211	1174		1197	1245	1311	1335	1357	1358	1384	1410	1469	1430	1514	1573	1682	1704	1845	1861	1855	1830	1770
(大集体)																														587	586	572	569	558	542	509	530	530
2、干部	31		62	88	83	88	88	113	94	106	76	93	136	138	136	121	101	131		143	141	130	140	150	152	164	162	168	204	220	218	282	313	258	360	314	284	284
3、月平总工资(元)	42.5	49.9	50.2	45.6	48.4	47.8	53.5	51.9	56				52.6	53.2	59.6	59.6	60.2	60.9	60.6	66.8	60.4	59.4	57.8	55.5	55.7	55.8	56.4	54.2	57.4	66.6	73.2	69.1	68.3	68.4	73.5	83.3	103.7	112
七、退休职工人数																													350	477	565	619	646	643	641	692	753	744

重庆市轮渡公司建国后历年基本情况汇总表

附表二

项 目	年 度																																							
	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987		
八、运客总数(万人次)	1128	1402	1261	2043	2488	2402	3525	3982	3764	4838	6078	5827	5309	4355	4220	4223	4067	4468	4211	4268	4423	4534	4932	5120	4897	4859	4976	5302	5358	6467	6906	6891	7125	7301	7202	7684	7266	6962		
1.轮渡	971	1225	1110	1815	2009	1913	2280	2640	2601	3300	4015	3936	3480	2978	2969	3026	2649	3067	3046	3258	3051	3135	3468	3573	3386	3401	3542	3634	3831	4559	4720	4427	4347	4231	4215	4127	3944	3566		
其中：大集体																														1910	1858	1573	1578	1577	1636	1465	1364	1226		
2.木渡							615	652	476	418	408	352	383	360	328	261	230	183	120	102	96	14	2	2																
3.缆车	157	177	151	228	479	489	630	690	687	1120	1655	1539	1446	1017	923	936	1188	1218	1045	908	1276	1385	1462	1545	1511	1458	1434	1668	1527	1908	2186	2464	2455	2643	2559	3148	2618	2493		
4.索道																																		323	427	428	409	368	452	
5.电梯																																						336	451	
九、营运总收入(万元)	51.2	77.5	71.8	119.1	130.9	117.5	126.3	169.9	141	189.2	234.7	224.5	220.1	184.1	191.3	213.4	211	208.2	197.4	217.1	208.5	213.9	233.9	230.6	217.8	220.5	251.4	259.3	294.5	354.7	395	400.3	449.6	484.3	693.3	781	751.6	774.1		
1.轮木渡	48.6	74.6	69.4	115.5	123.4	109.8	116.4	159.1	130.4	171.8	209	200.5	197.6	168.4	176.9	198.8	192.5	189.5	181.3	203.1	188.8	192.3	211.5	206.9	194.8	198.1	229.4	233.9	271.6	326.4	362.4	363.8	381.5	401.1	584.5	643.5	632.9	606.6		
其中：大集体																																								
2.缆车	2.6	2.9	2.4	3.6	7.5	7.7	9.9	10.8	10.6	17.4	25.7	24	22.5	15.7	14.4	14.6	18.5	18.7	16.1	14	19.7	21.3	22.4	23.7	23	22.4	22	25.4	22.5	28.3	32.6	36.5	35.9	40.5	61.9	76.1	63.4	64.8		
3.索道																																								
4.电梯																																								
十、工业产值(万元)																																								
1.修理厂					15	24.7	35.9	63.6	118	272.9	469.5	295.6	76.5	69.3	59.6	79.1	98.8	55.7																						
2.水泥船厂																																								
十一、总成本(万元)	46.1	70.3	71.7	96.5	96	88	99.2	123.1	115.2	129.2	127.1	194.8	213.6	191.5	189	194.6	184.5	171.2	172.9	215.7	199.6	191.4	210.4	206.7	220.7	224.8	256	230.3	254.6	306.6	348.2	392.2	419.2	479.9	555.6	656.8	792.6	843.2		
十二、总利润(万元)	-0.4	9.8	0.6	18.8	25	22.8	19.2	17	12.2	38.3	76.6	0.6	-22.4	-14.8	4	7.7	19.7	10.9	14.1	-11.4	2	8.5	9.3	4.6	-21.6	-22.4	-26	2.6	12.7	10.4	-21.1	-54	-61.1	-52.4	41.3	22.2	-161.1	-226.6		
其中：缆车利润	1.1	0.8	0.2	0.8	1.7	2.1	4.3								3	2.2	6.6	7	4.8	2.4	8.6	10.9	8.8	9.6	8.5	7.5	7.5	10.4	8.2	11.1	11.9	13.8	12.5	14.2	26.5	31.6	1	-24.8		
十三、固定资产原值(利润)	281.2	281.5	291.5	321	326.3	327.4	333.7	334.6	371.1	371.1	371.1	390.1	395.1	427.7	506.8	629.5	713.4	747.3	752.3	752.3	841.7	868.3	860.3	936.3	926.6	962.8	980.2	1025	1238	1602	1865	1941	2066	2399	2883	2954	3555	3740		
十四、上缴折旧基金	7.5	13.7	16.9	17.2	14.3	13.1	12	12	17.8	17.8	17.8	18.1	18.3	18.3	19.3	21.4	20	27.2	17	19.5	28.7	22	47	8	8.7	14.3	17.2	15.1	17.2	11.3	12.2	15.9	18.5	15.9	19.7	22.6	23.4	27.6		
十五、上缴市政附加			6.1	9.5	10.1	9	9.5	10.8	10.7	14.1	22.9	16.4	16.2	11.5	14.5	16.5	16.5	17.1	16.6	18.9	17.1	17.6	19.5	19.5	18.4	18.7	21.7	21.8	23.4	20.3	22.7	24.5	26	27.3	38	43.7	43.3	41.9		
十六、固定资产投资额			21	48	34	9	34	86	76	21	52	37	47	177	30	66	81	40																						