

望龙门缆车开行后使用的
铜质圆形票

重庆城最早的缆车是牛拉车

最早的客运缆车在望龙门，车票为铜铸，开行3月竟失踪两千多枚
□陶灵

老王家沱的缆车用牛拉

重庆南岸江边，曾经有一个非常著名的老地名王家沱，修筑南滨路后逐渐被人淡忘。

王家沱的得名，与南岸弹子石谦泰巷的王家大院有关。“湖广填四川”的移民后人中，重庆王氏子孙里有个叫王信文的商人，清道光年间看中了南岸弹子石回水沱边的一片开阔地，买下后建造王家大院，定居此处。王信文经营“万茂正”商号，把自古紧俏的川盐销往湖北各地和乌江沿岸，成为远近闻名的大盐商，王家因此跻身重庆名门望族行列。这个回水沱自然被大家称为王家沱。

王信文的孙子王为德接手“万茂正”后，进一步发扬光大了祖业，并在江边建起一套科学的仓储设施。食盐受潮易损，当空气潮湿时，便生柴火烘烤，仓库地下设有火道，连通墙壁中敷设的陶制管道，散热均匀。仓库房顶的四角装有大风轮，用皮带带动四周墙壁上的排气扇，抽湿排气。在没有江风也不需生火烘烤的平常日子，装有炉桥（铸铁算子）的地下进气道也与墙壁管道相通，冒出屋顶，具有烟囱一样的抽风功能，使室内外空气循环流动。冒出屋顶的管道为弯头，可防雨水淋进和火星乱飞。盐仓外面，建有一个大晒场，用条石铺设，石灰糯米浆嵌缝，朝江边略微倾斜，不积水。

这些仓储设施中，最为先进的是生铁轨道装置，设在盐仓外晒场的临江面，直通江边最枯水位线处。轨道上运行一架牛拉木绞车，绞车的4个轮面有凹槽，用铁皮包裹，减小和减缓轮轨之间的摩擦与磨损。绞车牵引绳由多根细麻绳合成，磨损一根换一根，既节省，又保证了安全。牛拉绞车大大减轻了起卸装载的劳动强度，一个人也能把船上的盐包转运上岸。

从现有资料看，王家的铁轨畜力绞车也是重庆民间最早出现的缆车。

“洋码头”货运缆车靠人力

1936年，民国政府铁道部着手修筑成渝铁路，因建设器材运输的需要，在朝天门上游约13公里的川江北岸，原来米坊码头的基础上，规划建筑成渝铁路工程局九龙铺（现九龙坡）码头。1937年3月15日，由华西兴业建筑公司开工承建，第二年4月27日建成一座斜坡式码头，正式交付使用。

九龙铺码头是重庆第一座半机械化码头，有一艘起重能力为40吨的蒸汽浮吊船，由德国西门子洋行和英国马尔康洋行设计建造，在当时重庆的码头装卸设施中最为先进，人们称之为“洋码头”。码头上还有一座用于货物起岸的木架缆车，虽然名字不同，但性质和原理与王家沱那架绞车一样，甚至还要原始，居然用人力运行。

九龙铺码头建成后，只起卸过少量的桥梁与小机车头等器材，便遇抗战全面爆发，铁路停建。时值1937年国民政府迁渝，军政部兵工署的器材内迁西南地区，有9700多吨物资从这里起岸转运。没能为成渝铁路出力的九龙铺码头，为抗日作了贡献，这座人力木架缆车功不可没。

1950年，中共中央西南局重新开工建设成渝铁路，对九龙铺码头进行机械化配套改建，把那座原始的人力木架缆车改为钢架缆车，并用蒸汽作动力。改建后的九龙铺码头成为重庆第一座机械化码头，实现了水路与铁路的无缝连接，完成成渝铁路30多万吨材料和设备的起卸。

望龙门建成首座客运缆车

当年重庆两江上没有一座大桥，坐小木船渡江是市民唯一的选择。抗战期间一下子拥入大量外来人口，往来两江两岸的人数陡增。1938年元旦，新组建的重庆轮渡股份有限公司陆续开设4条轮船渡江航线，以缓解困难。

隔河渡水的问题基本解决了，但重庆是山城，到处爬

由于山城地貌的特殊原因，缆车一直是重庆母城重要的交通工具之一。鲜为人知的是，老重庆最早的缆车，并不是电力驱动，而是靠畜力牵引。位于南岸江边的王家沱铁轨畜力绞车，也是重庆民间最早出现的缆车。

坡上坎，从轮渡码头到城内的大街高差大，往往要攀爬几百步石梯，不但重庆人叫苦，外地人更是难以适应。为解决从码头入城爬坡难的问题，便有了兴建缆车的提议。

1944年5月，国民政府经济部、重庆市政府和中国桥梁公司共同发起，筹集资本金4500万法币，成立重庆缆车特种股份有限公司，决定在人口流动量大的望龙门码头建一座客运缆车，在货物进出港量大的嘉陵江码头建一座货运索道，在牛角沱建一座客货兼备的缆车。

望龙门客运缆车于1944年7月开工，第二年5月16日竣工运行，轨道全长178米，垂直高度46.09米，总投资2350万元。每节车厢载客50人，日客运量7000人(次)左右，从开始运行至1946年底，盈利180多万元。为此，重庆缆车特种股份有限公司增加股本金为6000万元，拟在其他轮渡码头再建客运缆车，后因时局变化而搁浅。

当时，望龙门缆车乘车票为铜铸票牌，委托中国旅行社代售，旅客可预先购买，方便乘坐，上车后再由乘务员收回。这种铜牌票设计制作精美，缆车才开行三个月，竟有2200多枚没能回收，被喜欢的市民收藏了。上行与下行票牌形状不一样，上行圆牌，像一个铜小钱；下行票为方形，都没标注金额，估计乘坐价格不一样。上世纪六七十年代，望龙门缆车票为印刷纸票，下行1分，上行2分；上世纪80年代下行2分，上行3分。上行一直比下行多1分。

望龙门客运缆车建成运行时，嘉陵江码头货运索道已完成直升提绞车的调试工作，因岸边机房占地和过档趸船的问题没有得到解决，建设进展迟缓。不久后抗战结束，重庆缆车公司绝大部分技术人员离开重庆，工程基本上处于停建状态。1949年朝天门地区发生“九·二”大火，工地库房和职工宿舍被烧毁，嘉陵江码头货运索道完全停工。

茅以升梅昉春合作设计

修建望龙门缆车是一项民生工程，值得一提的是，缆车公司聘请了我国现代桥梁工程的先驱茅以升为总经理，另聘梅昉春为副总工程师兼工务处处长。梅昉春是江西南昌人，清华大学毕业后公派赴美深造，获硕士学位，1925年在美国桥梁公司工作，1928年回国任教，1934年茅以升聘他担任钱塘江大桥的设计工作。1953年和1958年，他还参加了武汉和南京长江大桥的设计和建设，分别任副总工程师和总工程师。

缆车建设虽说不是一项大工程，当时香港也已有客运缆车营运，但它建在山路上，不像重庆缆车要直达江边，受江水涨落的影响大，技术上考虑的问题多。

两位专家最终确定，缆车道在距离江边的轮渡趸船30米处开建，直达望龙门马路。安装在轨道上的两节载客车厢，由同一根钢缆控系，缠绕在坡顶机房的钢绞盘上，用60千瓦的滑环式电机带动，一边卷一边放，车厢便一节上行一节下行。

上世纪七八十年代的缆车车厢没有门，运行时，工作人员把铁链横挂在两边的门框上拦着，车厢窗户也没装玻璃。当两节车厢相会时，两边的乘客还可以互相打望。缆车运营时间随轮渡的运行时间确定，时间超过16小时，平均每天运送旅客1.3万多人次，最高曾达1.7万人次。

随着重庆第一座长江大桥的建成及多条公交线路的开通，以及过江索道的运行，坐轮渡乘缆车入城的市民越来越少。1993年，修筑渝中区长滨路时拆除了望龙门缆车站，缆车最终停运，其遗址于2010年被列为重庆市重点文物保护单位。

目前仍在运行的长寿西岩客
缆车，免费运送旅客。

现已荒废的望龙门缆车道

延伸 “肩扛背驮，扁担绳索” 老川江码头真实写照

川江枯水汛期水位落差大，码头没有装卸设施的年代，“肩扛背驮，扁担绳索”是货物装卸的真实写照。

上世纪50年代开展技术革新，川江码头纷纷建造土洋结合的装卸设备，货运缆车如雨后春笋般出现，码头装卸作业基本实现了半机械化。

1958年8月，时值川粮大量出川，万州柑子园码头工人用牛皮建造了两条“滑道”，把岸上仓库的粮食滑到江边，提高工效近10倍。工人们尝到技术革新的甜头，又在另外的码头建了两条牛皮滑道。川江水位涨落变化大，汛期时几乎每天都不同，牛皮滑道不可能跟着水位长缩，工人便将滑道与驳船连接处做成活动木滑板，哪个码头装载就搬去搭设，粮食可以直接输送到船舱内。但滑道只能往下装货，不能上行卸货，并且装货也只适合运送粮食之类的货物。于是万州柑子园码头在1960年建起了一座电动货

运缆车，上下双车运行，日运送货物150吨左右。1979年，万州牌楼码头建成一座车道长306米的货运缆车，从可查的资料上看，这是川江码头上当时最长的缆车道。

川江码头在纷纷建造土洋结合的货运缆车的同时，也注重了客运缆车的发展，上世纪五六十年代，渝中半岛建成储奇门、临江门和朝天门南侧客运缆车，南岸龙门浩建成一座客货共用缆车。1984年10月1日，造价228万元的朝天门北侧客运缆车又建成运行。

1985年底，川江码头的重庆港有缆车道87条、涪陵港有35条、万州港有12条，并且重庆港九龙坡码头的货运缆车单车荷载已达150吨。（作者系中国作协会员）