

青川文史资料

一九九九年第二期(总第 49 期)

八月十八日刊出

目 录

- 路在脚下延伸.....李光福
牛的“冷配”改良.....杨秀长
青川抗美援朝爱国
 运动亲历记.....董长新
青川的镇反运动略述.....李开林
我参与姚渡乡整风鸣放记.....黄世鳌

中国人民政治协商会议四川省青川县委员会
文 史 资 料 委 员 会 编

路在脚下延伸

——青川县勤奋求实发展交通事业纪实

李光福

青川县地处川、甘、陕三省七县(市、区)交界的大山区，总面积3271.1平方公里，人口近25万人。境内群山环抱，山高坡陡，沟谷深峡，溪河交错，地形复杂。

(一)

解放前，全县无一寸公路，没有一辆汽车，只有唯一的一条甘肃碧口经蒿溪、青溪通往江油中坝约65公里的一段过境驮运道，其余全是崎岖险阻的人行羊肠小道，运输全靠人运马驮。民谚说“山上云中转，山下脚不干，两山喊得应，见面要半天。”这就是当时青川交通的真实写照。

(二)

新中国成立后，党和政府重视发展山区交通事业，把修路便民、振兴经济、改变山区贫困落后面貌摆上重要日程。根据1951年川北行署“交通工作总方针”的要

求，1952年12月19日，经青川县各界人民代表会议第三届三次会议决定，成立了县驿道整修委员会，“发动组织群众，征用义务劳动。”川北行署给县拨乡村道路培修经费大米1.5万公斤，先后培修了川甘驮运道，改造了乔庄至蒿溪、乔庄至凉水、方贤庙至大佛滩等场镇之间的乡村路8条段约319.5公里。同时，维修了青溪东河木桁架桥，新修了乔庄东河坝(现滨河路)河堤。使县、区、乡、村之间的道路得到初步改善。

(三)

1954年春，县人民委员会组织筹建了“青川县筑路委员会”从全县抽调民工开始路桥建设。在“民工建勤”、“民办公助”修建公路方针的指引下，1954年3月27日，土法上马拉开了白水至乔庄38公里大车道新建的序幕。1955年7月10日，乔白段路基基本完工，从昭化、广元两县商调架车40部、79人来青川参加马拉架车运输，一时成为县内新闻。这批马拉车当年承运死角粮食15万余公斤和积压多处的农副土特产品至白龙江码头，由木船队水运出县外。1955年元月底，这条大车道路、桥涵基本配套，投工14.8863万个，投资7.6554万元。县内第一条大车道显露了运输功力。

按照群众的要求，紧接着筹建修筑了乔庄至古城(今前进)和转咀子至三锅石的大车道。为改变山区交通落后状况，全县人民“穷极思变”纷纷报名参加筑路。民工中父子、兄弟俩同时参加筑路的人不少，组成了浩浩荡荡的筑路大军，第一次掀起了交通建设高潮。在大车道修建过程中，动员上路民工日达1.2万余人次，1956年和1957年两个春节未下工地。1958年4月底，乔庄至古城36公里和转咀子至三锅石5公里大车道相继竣工，县内交通改观迈出了第一步。这些大车道为后来改扩建成公路奠定了基础。

(四)

在毛主席“乡乡通公路”的号召下，从50年代起，修建地方道路一直是贯彻执行“民工建勤”、“民办公助”、“以普及为主、普及与提高相结合”的方针。1957年5月1日，宝轮至白水路基开通，汽车第一次开进了青川县境白水。1958年9月，筑路队组建为筑路民兵团。青、昭、广、旺四县成立筑路指挥部于广元，由绵阳军分区副司令员彭湘臣担任指挥长。11月，调潼南县古溪营大炼钢铁下马民工600余人支援青昭公路建设，担任龙包咀至柿树坝、蜡烛台至乔庄段改线与扩建任务。1959

年9月，青川又重组筑路指挥部，抽调民工2500余名，分编四个民兵营，由各乡乡长带队上路，原筑委会工程技术人员担任营长或参谋，按营、连划段昼夜突击抢修乔庄以下路段水毁垮方。1960年元旦，青(川)昭(化)公路全线贯通，青川有了第一条联结铁路的出口通道。以货运为主，货车代客运班车至此开始。

1966年四机部国营万众机器厂内迁青川，共投资289.8万余元，于1968年7月10日与省川交一处达成白水至乔庄段扩建施工协议，1969年10月14日竣工，验收为六乙级公路(相当于现山重四级标准)。为适应碧口水电站的施工运输，省交通厅将宝轮院至白水段的改建工程列为1967年生产任务，11月开始测设放线，原杨家岭一段越岭山路改为白龙江沿河线。此段改扩建技术标准为六甲级(相当于山重三级标准)，全长51公里，于1971年春竣工。万众、新光两厂内迁青川乔庄、木鱼，给青昭公路的达标提供了良好机遇，也给我县的发展起了一定的推进作用。

(五)

1963年5月20日，甘肃省文县筹备开工修筑川甘公路贯子沟至白水段21.6公里。文县副县长李沛田牵头，征

调民工1000余人上路，经全体筑路员工的艰苦奋战，于8月30日通车。实用6.5453万个工日，投资30余万元。这是受益友邻县协助在青川土地上修筑的一段公路，为联结川甘两省和勾通青川与文县、成都的交流打下了好的基础。1964年4月1日，白水至贯子沟段由文县正式移交给绵阳养路总段剑阁分段接养。为解决碧口水电站大件运输的需要，经省、地决定姚渡至白水改扩建按六甲级公路技术标准实施，其施工任务由青川县承担。1970年春节后开工，先由白水区各乡修筑。鉴于工程量大，后又增调大石、关庄、城关、骑马等区的民工2000余名上路进行大突击，共投资126.3万余元，1972年元月26日竣工验收。县境东北角公路的先期达标，为本县汽车运输以货运为主逐渐向客、货运同时发展创造了条件。客班汽车的逐年增多，方便了行人来往，促进了城乡交流，推动了县域经济的发展和全社会的进步。

(六)

1963年12月，为开发青川县唐家河林区，经省林业厅批准，修筑桥楼至青溪、青溪至唐家河两段公路。由绵阳地区木材公司主持工程，绵阳地区青川伐木厂承办。

桥楼至青溪沿青水河山岩而上17公里，分别由绵阳专区公安处工程队与青川伐木厂分段施工，于1964年6月底竣工，投资79.11万元。紧接着工程队又修建了横跨青水河全长89米的青溪东桥，1966年5月通车。1966年9月21日交由地方交通部门接养。地、县林业部门为青(川)平(武)公路分段建设作出了贡献。

(七)

1964年，绵阳专区公安处地方国营青川骑马石英矿(劳改企业)，与骑马区公所合作修建上马房至骑马段简易公路，全长8.7公里。1965年7月1日竣工通车。1973年骑马石英矿停办，公路移交地方，为县区公路。1981年春，县工交局拨款按山重四级公路标准扩建，9月1日交由县养路段管理养护。

(八)

1984年前的30多年间，全县人民在历届县委、县府的领导下，上级交通主管部门的关怀与支持下，交通战线全体员工艰苦创业，勤奋工作，脚踏实地，顽强拼搏为改变山区交通面貌吃大苦耐大劳，付出了心血和汗水。公路建设靠“民办公助”、“民工建勤”政策，在建设资金极少的情况下，绝大部分物资器材就地土法维造，

筑路工口粮、工具自带，每工每天只补贴1--3角钱的油盐款，筑路评工记分介绍回各自的农业社参加核算计酬，生活十分艰辛。为实现乡乡通公路的战略目标，常年累月狠抓公路里程数量，努力提高公路覆盖面。那时资金少，工程技术人员也十分缺乏，实施中只有采取边建设，边在实践中培养锻炼造就人才，边巩固建设成果的“三边”办法开展工作。就这样，先后新建了三锅至桥楼、青溪至马宗关、前进至房石、前进至关庄、关庄至凉水、东河口至石坝、空桐树至大坝、鱼洞坝至蒿地坪、白家沟至界牌、孔溪至瓦砾、瓦砾至茶坝、大院至凉水、黄家院至苏河、凉水至楼子、凉水至茅坝、三锅石至黄水山等23条段县乡公路245公里。同期，原广元县竹园片区7乡镇陆续修通了野猪沟至七佛、七佛至竹园、竹园至金子山、磨刀垭至碑垭、金子山至麻柳沟、建峰至碾子6段县乡公路65.32公里。县林业部门前后新建了青溪至茅香坝、姚渡至毛寨、西阳沟口至大毛坡等10多条段林区专用公路90余公里。50年代末和60年代初的几年“大跃进”，全县各地的公路建设掀起了第二个高潮。群众把那几年修的路称之为“跃进路”、“战备路”。至1984年底，尚有马公、洞水、三原三个偏僻乡未通公路，通车乡镇

达91.8%。十年“文革”动乱时期，路桥建设步入低谷，工程进度缓慢，但没有停止过，青溪镇渭坝的和平石拱桥、青溪至马宗关段公路、骑马至青平公路和唐家至茅香坝、唐家河至摩天岭、唐家河至柏林、茅香坝至红石河等条段林区专用公路，就是在文化大革命期间建成的。这些晴通雨阻的低等级公路，在特写的历史条件下，曾为发展工农业生产和保障全县人民生活物资的运输供给，发挥过巨大的作用，为后来公路改造升级达标打下了基础。

(九)

党的十一届三中全会后，党和国家对贫困地区的交通建设加大了扶贫力度。1984年冬季以来，给贫困地区实行了粮棉布、中低档工业品、新增工业品一系列“以工代赈”等扶贫优惠政策。15年间，共向青川投入代赈资金2737万多元，“世界银行贷款”430万元，给发展山区交通带来了机遇与活力。这期间，国家对青川交通建设的投入比前30年的总和还要多43.87%，青川公路建设掀起了第三次高潮。在县委、县府和上级交通主管部门的领导下，青川县交通局紧紧抓住这个机遇，用以工代赈资金新建了石坝至马公窄峡子、凉水周家坝至凉水大

桥、房石至分水堰、黄坪至大院桂花树、金子山至三河口、建峰至碾子7条段公路105.35公里，使马公等3个乡镇通了公路，实现了“乡乡通公路”的总目标。关庄、七佛两场镇长期以市代路的“瓶颈”时常堵车，一逢赶场天车辆就无法行驶，经常纠纷不断，群众怨声载道。1991年7月，用粮食代赈资金改道新建了两地绕道公路2.4公里，从根本上解决了路市分离，保证了车辆顺利通行。成(都)青(川)公路房(石)分(水堰)段10公里，从房石沿溪沟而上，要爬上海拔1300多米高的青(川)平(武)县界分水堰决非易事！石(坝)马(公)公路一上一下22公里“天险”，从石坝上坡，要翻越海拔1380米的白草堰，是谈何容易！剑(阁)青(川)公路黄(坪)大(院)段23公里大山越岭线，曾被誉为是青川的“青藏高原”。从唐家河、毛塔子上旋，山势陡峭，地形复杂，地貌结构异常零乱，要从沟脚至山顶开出一条路基宽8.5米的公路，工程是何等艰险！公路在一面大山上要蜿蜒回头盘旋7次，才能跃上海拔1300多米高的酒家堰山口，筑路十分困难。而酒家堰下坡至小院一段，又全处在深山峡谷之中，真让人胆寒！尤其是上赵家沟至下竹坝子地貌奇特，修起的公路活像一条长蛇在山间悬岩上缠绕。过去，绵阳地区的工

程技术人员多次来实地踏勘黄(坪)大(院)段公路定点走向，均摇头断言是无法修建公路的“禁区”。1987年至1992年的6年间，公路建设者们，在各乡党政的配合下，不畏艰险，凭自己的胆识和聪明才智在“天险”、“禁区”的悬崖上勇于攀登，硬是开出一条条公路来。公路蜿蜒盘旋云雾山，一座座公路桥梁横跨飞架山谷溪河间，脱贫致富、开发资源的希望之光，神话般地展现在边远死角的大山群峰。祖祖辈辈未尝过豆油醋，世世代代未见过汽车，没有商品意识的马公乡老山“拐子”，修了几十年的路，公路就是还没有修到自己家门口，他们思念公路的梦十分强烈，就是感动不了“上帝”。1992年12月，“以工代赈”项目石(坝)马(公)公路开通至锅潭子，马公乡锅潭子等三个村的农民，首次向国家交售肥猪87头，交售商品粮食2万多公斤，乡、村、社干部可以乘坐汽车参加县上召开的五级干部会议；农民群众可以坐汽车进县城乔庄赶场、治病、见世面……。石坝、马乡两乡的11个村，依托石马公路和东(河口)石(坝)公路为骨架，两年多实现了村村通简易公路。矿藏、森林资源死宝变活，乡镇企业和私营个体摊点雨后春笋般地发展起来。山里人赞颂党的“以工代赈”政策为他们修通

了“希望路”，架起了“致富桥”。

“以工代赈”还改扩建了乔庄至转咀子、转咀子至青溪、转咀子至前进、前进至房石、前进至关庄、关庄至凉水铧尖口、乔庄至黄坪、野猪沟至七佛、七佛至竹园、辛店子至印把石、瓦砾至茶坝11条段公路277.3公里，技术等级分别达到山岭重丘三、四级公路标准。等级公路由1984年的15.6%上升为83.8%，整形路、标美路相继出现。

15年间，“以工代赈”新建公路桥梁47座共1728.6米。凉水、竹园两座大桥的建成，消灭了断头路，减少了迂回运输，促进了全县公路网络格局的实现。

在这期间，县交通局还利用“世界银行贷款”资金，组织新建了大院乡桂花树至凉水镇野猪沟和改扩建了辛店子至印把石57#工程共25.27公里(新建20.6公里，改扩建4.67公里)，剑(阁)青(川)公里全线贯通，受到国外专家和省、市公路主管部门的好评。

(十)

省交通厅计划在1989--1992年全省第一轮大包干期间，新建一百个汽车客运站(点)建设项目，经市、县交通部门的积极争取，同意青川修建一座开放型的汽车客

运站，站(点)建设项目扩大到一百零一个。此项目为省汽车客运附加费资金。经县交通局的努力工作，在乔庄大桥上约200米处滨河路内侧征地10.6亩，省厅委托省建筑工程院设计，建筑面积2415m²，由青川县交通局主持施工，县建筑工程公司承建。1991年10月28日开工，1992年11月25日竣工。站内停车场坝由县公路桥梁工程队浇筑。经市、县工程技术人员和质检站逐项验收，评为合格工程。市、县建设银行审计，总造价为182万元，省投入118万元，后市交通局几次补助实际到位资金155余万元。

(十一)

“以工代赈”、“世界银行贷款”、“宝电”库区移民交通改、迁线配套建设和省、市交通主管部门的关怀，青川公路、桥梁建设加速发展，全县公路网络骨架初具规模，由数量型向质量型转变的步伐大大加快。

为加快改变交通滞后的局面，1994年，省、市开展了“交通发展年”、“交通建设年”活动，1995年广元市又接着开展了第二个“交通建设年”活动，青川的交通建设掀起了第四次高潮。县委、县府决定花大力气，实施“三桥三路”工程：争取完成市、县重点建设项目竹

园大桥主体工程的新建，建好净跨88米，全长134米的姚渡镇上油房大桥和石马公路青川、江油边界32米的窄峡子桥，新建宝珠寺水电站青川库区沙州至木鱼支线I公路12.6公里，铺筑板桥至县城乔庄17.4公里沥青油路，改扩建木鱼至板桥6.5公里为山岭重丘三级公路，给后期油路铺筑打好基础。1994年，是青川交通建设史上不平凡的一年。市、县党政领导的重视，省、市交通主管部门的关心和以工代赈办的鼎力相助，全县人民响应市人大常委会、县政府为竹园大桥建设集资百万元的号召，踊跃集捐近80万元，县交通系统全体职工为竹园大桥筹措资金70余万元，解决了资金不到位的燃眉之急。在青川交通人和广大民工的顽强拼搏，各有关部门的积极配合下，这一年交通工作各项目标获得了“满堂红”的优异成绩，被广元市委、广元市人民政府授予1994年交通建设年“功勋奖”。

板桥至县城乔庄17.4公里沥青油路的竣工，结束了青川无油路的历史。

(十二)

在市交通局和有关部门的支持下，1998年青川自建油路两段20余公里，本县自己不能建设油路的历史成为

过去，全县沥青油路达到56.3公里。1998年7月上旬和8月中旬，青川县境公里遭受百年罕见的三次特大洪灾，各条段公路全部中断，直接经济损失上千万元，公路水毁损失非常惨重。县交通系统全体员工奋力抗灾，出动机具和人力，日夜突击抢修，在短期内保证了救灾物资和人民生产生活必需品的运输。

1998年冬和1999年春，县委、县府作出决定，动员全县37个乡镇，出动20余万民工上路，开展整治公路大会战。在县交通局、养路段等部门的紧密配合下，历时20余天，清除了公路水毁，恢复了路基路面，战胜了灾害，保证了县内公路的通畅。

(十三)

“宝电”青川库区共淹没国、省、县、乡公路5条段59.8公里，淹损公路桥梁12座451.1米，淹没渡口3处，索桥4座，从80年代中期开始，水电五局、市县移民安置部门、省土木公司和市、县交通部门，就陆续上马改、迁库区交通配套设施的新建，至1997年底，新建国道3段44.2公里，其中23.04公里垮塌严重。共计新建67.86公里。在新建的国、省、县公路上配套建设公路桥梁共15座1269.5米。新建渡口码头3处。“宝电”青川库区水面

将营盘、姚渡两乡镇隔于国道212线对岸，虽有船只运渡，但过往车辆和行人负担加重，十分不便。文县余家湾经姚渡至陕西宁强县青木川、沙州经营盘梁至宁强县金山寺、广坪两条出口通道，也几乎与县境联网公路“断交”，形成新的断头路。

(十四)

1998年，县委、县府决定自筹资金，加宽改建县城东进出口道路和乔庄桥。此桥全长60余米，于60年代由国营万众机器厂投资新建。因桥面狭窄，人车混流，曾多次出事故，撞断栏杆。改建从基础桥墩至整个桥面进行一次加固改建，其技术标准为9M+2×2M人行道，桥面两侧净增幅5.6米。1998年11月上旬开挖桥墩基础，至墩台桥面浇筑和护栏安设，于1999年4月20日全面竣工。改建后的乔庄桥，桥面宽敞、人车分流、护栏精美、小巧玲珑，为县城进出口道路和乔庄的市容市貌增添了一道景观。

(十五)

1999年元月16日，省委书记谢世杰冒着严寒来青川视察，亲眼目睹了青川山大、交通不便的困难，拍板由省以工代赈办和省交通厅分别投资400万元和1000万元，

对老边少贫困县青川的交通进行再扶贫。县委、县府决定将剑(阁)青(川)公路乔(庄)竹(园)段改建成山岭重丘二、三级沥青油路，使青川南大门的交通条件进一步改观。这条油路，将与宝成铁路复线和即将开通的108国道绵(阳)广(元)段高速公路联网创造条件。县委、县府非常重视这项一年建成的“首长工程”。为进一步增强全县人民的大交通意识，以集资投劳弥补油路工程经费之不足，经充分商议，决定掀起以高质量高标准创建优质路的第五次公路建设新高潮。为加强对该项目的施工组织领导，县成立了“乔竹公路工程建设指挥部”，县委书记、县长亲自挂帅，分管副县长主持具体协调工作，副县级领导干部分乡镇定点包片，县级各部门抽出领导到乡镇蹲点联系联络。县交通局全权负责油路建设的设计、放线和施工计划编制及技术指导。县委宣传部、县广播电视局、《广元时报》青川记者站抽派得力骨干，对乔竹公路建设现场进行了跟踪报道。正月初八以来，随马公乡的100多名民工开进工地，全县37个乡镇陆续上马，分别由各乡镇党政负责人带队上路，安营扎寨突击抢建。日出勤民工高达万多人，其声势为建国50年之最大。县四大班子领导分别轮流上阵检查督促，经常征求