

毕节地区志

交通志

贵州省毕节地区地方志编纂委员会 编



方志出版社

本电子书系采用贵州师大图书馆的地方志书进行组合集成

贵州省地方志全文数据库

镇远青龙洞

[首页](#) | [数据库简介](#) | [全库检索](#) | [志书全本下载](#) | [总目提要库](#) | [图片地图库](#) | [旧志库](#) | [使用帮助](#)

数据库简介

本数据库包含了贵州省 69 本省志和 15 本旧志的全文，可以通过题名、关键字、全文等途径检索下载。此外，本数据库还包括了 146 本志书的总目提要。

本数据库共包含 13 个数据库，分别是志书库（69 本省志整书原貌检索下载），图片库（69 本省志中所有的图片和地图），自然地理库，农业林业库，工业库，政治司法军事库，基础设施建设库，教科文卫体库，综合经济管理库，金融、商贸、旅游库，民族、宗教库，旧志库和总目提要数据库。可以一次性跨库检索所有数据库中的内容，也可以分库进行检索。



贵州省志



请您使用 **Adobe Acrobat 6.0** 以上版本的浏览器 阅读本站数据库提供的文献。

贵州师范大学 贵州省地方志编纂委员会办公室 2006 年 7 月

序

《毕节地区志·交通志》于今面世。这部志书，运用辩证唯物主义和历史唯物主义的观点和方法，博采宏微，求真存实，全面而忠实地记载黔西北地方两千多年来交通史事的变迁，以略古详今的手法，记述历代开发交通的事绩，讴歌解放以来交通建设的成就。全书文字流畅，脉络清晰，鲜明地突出地方特色和时代特色，对了解毕节地区交通建设，鉴古资今，承先启后，加快交通事业的发展，促进社会的进步，都是极为有益的。

历史上，黔西北地方曾有“于滇为咽喉，于蜀为门户”和“川滇通衢”之称，也有“龙场九驿”的业绩，以及清毕公路和川滇东路赤杉段建设的成就。然而由于种种原因，在厥后长期的岁月里，交通事业竟而止步，日形衰落，以致沦为交通闭塞，跋步维艰的困局。解放后，各级党委和政府十分重视发展交通，领导人民群众投入交通建设，取得了“旧貌换新颜”的巨大变化。本志的编纂者，在这伟大变革的激励下，不辞辛劳，艰苦耕耘，在全区交通战线和地区及省交通厅有关领导和专家的支持指导下，用丰富而翔实的资料，撰写成毕节地区第一部交通专业志，的确是一件难能可贵的好事，一笔宝贵的精神财富；且将启迪读者，加深了解毕节地区交通的发展历程，增强谱写绚丽篇章的胆略与气魄。

毕节地区交通局局长
路喜源

凡 例

一、本志运用唯物史观记述本区古代、近代和现代交通史迹，下限断至 1990 年，个别连续性事项如大（方）纳（溪）公路及其桥梁隧道则据其实情在相应章节中的记述延至 1992 年。

二、记述范围：举凡有关毕节地区交通运输事业，不论其隶属关系和经济体制，均采入志，力求展现全貌；而以国省县道、大中桥梁、隧道、交通部门的运输、管理、交通工业科技成果从详，余则略述。

三、记述用语体文，摘引原文加引号，纪年用朝代加年号，括注公元。清朝以前，年代记数用汉字，中华民国时期用阿拉伯数字，中华人民共和国成立后，则用公元纪年。度、量、衡、币沿用习惯记述。1987 年后，按照国家规定的《关于出版物上数字用法的试行规定》及计量单位执行。

四、本志公路、桥梁、隧道名称及数据记述，以 1989 年至 1990 年公路调查、线路调整的资料为依据，参照其它资料加以订正整理，并以线路起点方向为序。公路等级和桥梁类型等，则按 1985 年 2 月交通部颁《公路桥涵设计通用规范》记述。

五、凡机构名称第一次出现时使用全称；古地名与今地名有异，在第一次出现时以括号注明今名。

目 录

概 述	(1)
-----------	-----

第一篇 道 路

第一章 古道 关隘 渡桥 大车道	(9)
第一节 古 道	(9)
一 驿 (大) 道	(9)
二 县乡大道	(14)
三 工矿驿道	(15)
四 运盐道	(15)
五 京铜运道	(16)
附 千岁衢	(16)
元、明、清黔西北地方驿 (大) 道示意图	(17)
第二节 关 隘	(19)
第三节 渡 口	(20)
第四节 古 桥	(21)
第五节 大车道	(26)
第二章 公 路	(27)
第一节 国 道	(29)
第二节 高等级公路	(42)
第三节 省 道	(47)

第四节	县乡道	(55)
第五节	厂矿专用公路	(75)
附	毕节地区历年公路里程与养护总表	(76)
	毕节地区公路一览表	(79)
	毕节地区厂矿专用公路一览表	(102)
第三章	公路桥梁与隧道	(104)
第一节	公路 桥梁	(104)
一	石拱桥	(104)
二	钢筋混凝土双曲拱桥	(117)
三	钢筋混凝土薄壳拱桥	(120)
四	钢筋混凝土板桥	(121)
五	钢筋混凝土梁桥	(121)
六	钢桁构梁桥	(122)
七	钢桁构吊桥	(123)
八	桁式组合拱桥	(124)
附	毕节地区公路桥梁表	(125)
第二节	隧 道	(142)
第四章	铁路、内河航道及其它交通运输线	(144)
第一节	铁 路	(144)
附	地方铁路专用线测设纪事	(145)
第二节	内河航道	(145)
第三节	其它交通运输线	(146)

第二篇 运 输

第一章	人畜力运输 搬运装卸 运输工具	(147)
第一节	驿 运	(147)

一	驿运纪略	(147)
二	食盐运输	(153)
三	铜铅锌运输	(161)
第二节	群众运输	(162)
一	人畜力车运输	(162)
二	人畜力运输	(178)
第三节	搬运装卸	(182)
第四节	人畜力运输工具	(184)
第二章	机动车运输	(186)
第一节	民国时期公商营汽车运输	(188)
一	汽车货运	(188)
二	汽车客运	(191)
第二节	省属交通部门运输企业汽车运输	(194)
一	汽车货运	(194)
二	汽车客运	(203)
第三节	县交通部门运输企业汽车运输	(215)
第四节	企事业单位自备汽车运输	(221)
第五节	个体(联户)运输业汽车运输	(223)
第六节	拖拉机、小型简易机动车运输	(224)
第三章	内河航运	(236)
第四章	汽车维修及配件供应	(237)
第一节	汽车维修	(237)
一	中央、省属运输系统汽车维修业	(237)
二	地、县汽车维修业	(239)
第二节	汽车配件供应	(241)

第三篇 管 理

第一章	交通机构	(244)
-----	------------	-------

第一节	驿、站、铺	(244)
第二节	交通行政机构	(247)
一	路政分局、建设科	(247)
二	毕节地区交通局	(248)
第三节	公路工程勘察设计机构	(250)
一	毕节专区简易公路工程队	(250)
二	地区交通局工程队与公路规划勘察设计队	(250)
附	贵州境大纳公路工程建设指挥部	(251)
第四节	公路养护管理机构	(253)
一	清毕路养路工区(工务段)	(253)
二	川滇东路工务局	(253)
三	赤杉段工程处	(255)
四	毕节工务总段	(259)
五	贵州省毕节公路养护总段	(259)
六	县地方公路养路工区	(263)
第五节	运输管理机构	(264)
一	运输管理(总)站	(264)
二	地区公路运输管理处	(265)
三	地区内河航运管理中心站	(266)
四	贵州省交通厅毕节征费稽查所	(267)
第六节	监理机构	(267)
一	交通检查站	(267)
二	贵州省交通厅毕节交通监理所	(268)
三	地区公安交通警察支队	(269)
四	贵州省港航监督处毕节港监所	(269)
第七节	运输企业	(270)
一	省属车站	(270)
二	川滇东路运输局	(271)

三	贵州省毕节汽车运输公司	(272)
四	县交通局车队 (运输公司)	(279)
五	地区企事业单位 (含中央、省属单位) 汽车队 (运输公司)	(282)
第二章	交通管理	(284)
第一节	交通监理	(284)
一	车辆管理	(285)
二	机动车驾驶员管理	(288)
三	交通安全管理	(289)
四	违章肇事处理	(292)
附	肇事及其典型案例	(293)
第二节	港航监督	(295)
第三节	公路路政管理	(296)
一	管理组织	(296)
二	业务管理	(297)
第三章	运输管理	(300)
第一节	运输市场管理	(300)
一	公路运输市场管理	(300)
二	水运市场管理	(304)
第二节	运价管理	(305)
一	人畜力车、拖拉机运价管理	(305)
二	汽车运价管理	(314)
三	水上船舶运价管理	(318)
第四章	工程管理	(318)
第一节	新建工程管理	(318)
第二节	公路养护	(320)
一	群 养	(320)
二	道 养	(327)

三	公路绿化	(333)
第五章	财务管理	(341)
第一节	规费征用	(341)
一	养路费	(341)
二	管理费	(348)
三	车辆购置附加费	(350)
四	公路客运附加费	(351)
第二节	公路交通建设资金	(352)
第三节	公路养护经费	(354)
一	道养经费	(354)
二	群养补贴费	(357)
第四节	交通运输专用票证管理	(359)
大事纪要	(361)
附 录	(387)
黔新运输业生产合作社社章		(387)
贵州省毕节地区行政公署关于公路用地、路政管理 和公路绿化的通告		(393)
编后记	(397)

概 述

毕节地区，环境皆山，隆起于黔、川、滇三省接壤之间，西抵云南，北界四川，东南紧邻遵义、安顺、六盘水地市，位于黔省之西北，号称“乌蒙高原”，面积 26846 平方公里，辖毕节、大方、黔西、金沙、织金、纳雍、威宁、赫章 8 县，有 100 个区（镇）、800 个乡（镇）。聚居着 35 个民族，590 多万人口，少数民族占 25% 以上，境内峰峦绵延，沟壑四布，大小河流蜿蜒奔泻，河床深割，落差甚大，地形十分复杂。矿藏资源丰富，而以煤炭、锌、铅、硫磺、大理石为最；畜牧业具有一定优势；烤烟、漆器享有盛名；风光名胜富丽多姿，其以高原“草海”、“百里杜鹃”林带名闻遐迩，“织金洞”天工献美，堪称世之瑰宝。

上古时期，这块土地神奇迷离，建制隶属，众说纷纭，莫判是非。及汉，分隶犍为、牂牁郡。武帝（刘彻）初年，欲开南中，令蜀开辟南中道，自犍道（今宜宾）经南广（今镇雄）连通平夷（今毕节）。元光五年（前 130 年），又使唐蒙“发巴蜀卒治南夷道”，即自今宜宾横贯毕节地区而达红水河畔。继而复开“西南夷道”，经今黔西北，迄于云南曲靖。开辟了联络西南诸省乃至中原的通道，揭开毕节地区古代交通的序幕。

蜀汉建兴年间，诸葛丞相统军南征，所属马忠部即取南夷道进军牂牁郡，交通能力已具规模。

唐时，交通续有发展。纳州～毕节～乌撒（今威宁）道路贯通，

称为纳川道或乌撒入蜀旧路。德宗贞元年间，西川节度使韦皋进兵南诏（今云南地），就曾取用这条古道而南下。

南宋理宗宝祐年间，水西（今黔西）～播州（今遵义）大道开通，东出交通线路形成。

元朝，号称“驿道天下”，首创驿站。推行“十里一铺（站），六十里一驿”的建制。至元二十八年（1291年）二月，云南行省改中庆（今昆明）～乌蒙（今昭通）～叙州（今宜宾）驿道经由中庆、曲靖、乌撒、乌蒙、庆符（今高县）至叙州，时亦称“石门道”，于沿途设置驿站，在乌撒境内首建必畔、阿都、乌撒三站，配备牛马，开畜力运输之先河。

明代，黔西北驿道交通有了重大的发展。洪武年间，征南将军傅友德和景川侯曹震在规取云贵的过程中，先后大规模整修纳溪～永宁～毕节～乌撒～交水（今沾益）驿道，“运土木塞险阻，以取直径”，修葺驿站铺递，设立邮亭，在毕节、乌撒境内置7驿10站两递运所，驿路大为畅通，成为“川滇孔道”，号称“通衢”。

洪武十七年，贵州宣慰使奢香夫人开龙场九驿，在水西境内设7驿。

此外，省际有叙州～结吉（今昭通）～乌撒～交水驿道和叙州～茫部（今镇雄）～乌撒驿道贯通于西北；省内则有水西～遵义大道、安顺普利驿～腊尔里（今普定）～比喇坝（今织金）～大定（今大方）大道及威清驿（今清镇）～镇西卫（今卫城）～比喇坝大道，可通往来。基本形成了西进云南，北通四川，南下贵州腹地，联络邻近府州县的交通格局。于要道沿途设置驿站，配备夫马应役。并在冲要处置卫设关，控扼通途，护卫交通。时被喻为“于滇为咽喉，于蜀为门户”，成为贵州西北的屏障。经济、文化、技术交流日益频繁，盐马交易尤为活跃。据载，仅乌撒一地，每年马匹成交即达6500

余匹，交通运输称盛一时。

清初驿政承袭明制，略无增损。康熙三年（1664年）大定府成立，相继统辖黔西、平远、威宁三州和毕节县、水城厅。随着“改土归流”、“平叛”等军事行动，自清镇经黔西、大定、毕节、威宁而进入云南宣威的驿道（简称“清镇～宣威驿道”）形成，大定府境内沿途设37铺；并在黔西～遵义、大定～平远～普定～安顺及平远～清镇等大道先后设置铺递。

康熙中期之后，实施驿政改革，裁驿站，设铺递，大定府驿站概行裁撤，设置54铺，每铺配夫2名，蠲明代兵丁担负搬运劳役制，设置塘汛，住军专任治安，护卫交通，完善驿政管理。驿运业繁荣，而以盐、铜、铅锌运输为大宗。自（叙）永、仁（怀厅）两岸输入的川盐，每年达45600余担（每担100市斤），并转销于贵阳、安顺、盘县等地，盐业生意兴隆，沿途瓢儿井、黔西、毕节等地，盐号相望，市面繁荣。滇铜运输，自寻甸至威宁路段还使用牛车挽运，运输方式起了重大变化。

光绪年间，在洋务运动的影响下。工矿业稍得更生，威宁北海铅矿山修建了矿山驿道，制造牛车运输矿炭，发展生产，成为贵州第一条矿山驿道和首先使用畜力车辆运输的先行。而民间运输行业也渐渐兴起，出现“驮行”、“运行”、“轿行”和传递书信等行当，以至取代官办驿传。

交通运输的发展，促进了各民族的交往，“苗不出境，汉不入峒”的人为障碍得以逐渐消除，经济技术的交流也得以推进，大定府从外地引进纺车织机和输入棉花，发展纺织操业者达数千人。

由于清王朝施行闭关锁国的国策，政治日趋腐败，列强侵略日甚，国是日非，民生凋敝，处此情势之下，大定府境的交通依然是残关处处，古道漫漫，未改人背马驮，跋涉艰难的困局，不识世上

还有近代交通。

民国初年，贵州战乱不已，无暇顾及交通。迨至民国 17 年，在省府当局的运筹下，清毕公路着手兴建，于沿途黔西、大定、毕节等县成立路政分局，负责筹款征工筑路事宜。历经周折与各界人士的努力，于民国 23 年（1934 年）12 月建成通车，揭开了毕节地方现代交通的纪元。民国 24 年（1935 年），“贵州省第四行政督察区专员公署”成立于毕节，辖今毕节地区属境及水城特区。设置建设科，统管全区交通业务。民国 27 年初，为抗日战争之大计，川滇东路赤杉段投入兴建，并加速威昭公路的建设进程，于民国 28 年和 30 年先后建成。全区公路里程达到 630 公里，并在清毕公路和川滇东路设置养护、运输、交通管理等机构。民国 30 年，川滇东路工务局和运输局也移驻于毕节，划川滇东路赤杉段为第二运输段，配置一个运输大队，拥有汽车 260 余辆，交通运输一时兴起，成为黔、川、滇三省交通的要冲，和民国政府陪都重庆联络越、缅，争取外援的国际交通运输线，形成抗战后方的走廊，为坚持抗日战争，发挥了重大的作用。

日本投降之后，驻毕交通运输机构接踵撤离。继又推行勘乱建国，内战复起，兵连祸结，民不聊生，第四行政督察区交通运输于是遽然衰落，一蹶不振。直至 1949 年解放，公路依然是清毕路、川滇东路赤杉段和威昭公路三条 630 公里，按现在政区建制，连通 5 个县，21 个区（镇），36 个乡（镇）。有 3 个县和 94% 的区乡不通公路；论密度，每 100 平方公里土地还不到 2.4 公里，且严重失养乃至破坏，几乎不堪行车。运输方面，唯一汽车运输企业——毕节业务所，也仅有客货车 11 辆（客车 2 辆），能维持行驶者只有一半左右。客货运输几赖过境车辆，商旅往来跋涉维艰，人民群众未能摆脱行路难的命运。及至临近解放的前夕，就这几辆汽车连同可用配件料具，

也悉数搬运一空。

1949年冬，毕节解放。交通残局惨切萧条。12月，专员公署建设科成立，主管农林、交通业务。在上级的领导下，接管境内民国时期中央和省属的运输、养护、监理等机构，恢复其运转机能；并与各县密切配合，采取“以工代赈”办法，动员群众，抢修被毁公路和桥梁，恢复交通；组织民间运力和利用毕节业务所、修理厂等处的报废车辆和部件，开展“死车复活”，拼装修复汽车，投入客货运输，保证生产生活物资的供应。并于1950年6月止，先后拼装修复汽车16辆，连同省援15辆和缴获的共有汽车36辆，即以其组建“毕节汽车运输分公司”，成为当时客货运输的主力。同时，加紧交通基础设施的建设。1951年，即开始修建大（定）普（定）路（即黄安路）和威水路（即大威烟线路段）。继此，毕（节）纳（雍）路、站（街）织（金）路、金（沙）黔（西）路（现在黔西水口寺公路首段）以及重要县区公路陆续投入兴建，至1958年，建成公路760余公里，超过解放前全区公路里程的总和，县县宣告通公路，并打开了联络安顺、遵义、镇雄等邻近专县的通道。而在管理方面，首抓机构建设。1955年，各县完成了交通科的设置，以之主管交通业务，如监理所、群众运输站、公路养护中心段和毕节汽车运输公司等也经过调整改组，先后成立，并在各县陆续组建起基层业务机构，基本形成了交通运输体系；与此相应，又对民间运输开展了全行业的社会主义改造，各县组织起运输、搬运合作社；企事业单位也开始自备车辆，解决内部生产过程的运输。交通运输呈现百废俱兴的局面。

1958年，“大跃进”兴起，在中央有关交通建设的方针政策指导下，和同年2月“全省地方交通专业会议”的号召，全区掀起“大办交通”的热潮。各级政府采取“民工建勤”、“民办公助”等办法，

动员群众修建公路，改变交通闭塞的局面。到了70年代初期又进一步贯彻“交通方面要快、要好、要多，以满足国民经济建设和国防建设的需要”的指示，建设步伐持续推进。1975年，全区公路通车里程已达3455公里，区区宣告通公路，运输能力拥有各种汽车1062辆。交通运输条件得到重大的改善。

中共十一届三中全会后，随着改革开放的脚步，能源交通在经济建设中先行地位的确立，和支持老、少、边、穷地区政策的落实，毕节地区交通运输事业步入黄金时期，在公路建设方面，自1980年到1990年间，国家相继以支持不发达地区发展资金、粮棉布与工业品以工代赈、扶贫资金、省交通厅专项工程能源交通发展基金以及地县自筹资金连同列入国家重点公路工程项目中的大纳高等级公路的投资，总计在1.68亿元以上（其中大纳路9200万元）相当于解放以来至此前三十余年公路建设投资总和的5.9倍。人民群众投劳3776万多工日（大纳路用工1159.2万工日）。完成新、改建公路1560余公里（其中新建二级公路83.83公里），等级公路约占70%；新建桥梁110座，3926延米（其中大纳路28座1279延米）、隧道4座1416米（其中大纳路2座657米）。沟通102个乡。公路建设的重点转向经济路，接头路，并迈向高等级公路层次，建成了自大方北向进入四川，迄于纳溪，连衔长江的二级“大纳”公路贵州境路段90.853公里（注：该路1992年竣工），这对开发山区，增强区域经济活力，帮助人民群众脱贫致富，将起重大的作用。至于运输，中共毕节地委、行署在1983年全区县委书记、县长会议上，即把运输列为开发山区经济的“五业”之一。号召国营、集体、个人（联户）一起上，推动发展进程。各种运力齐头并进，竞相争雄，形成多层次、多渠道、多家经营、各具特色的运输格局。交通部门运输企业—毕节汽车运输公司和各县汽车队（运输公司），积极改善经营

管理，提高服务质量。运力向周边幅射，客运进一步面向农村，加强竞争力度。1990年，仅毕节汽车运输公司客运线路就有：长途22条，日发班车102次，农公车线路89条，103×2班，区乡站89个（不含沿途停靠站）。与此相应，不断更新运力，引进新型车辆，加强站点设施建设，重建毕节、大方车站，改善营运条件；企事业单位车辆大量增加，投入运输市场，即包运本单位物资，又招揽社会货源；个体（联户）运输业异军突起，拥有客货车869辆，1808个吨位和4708个座位，经营方式灵活机动，成为运输市场的劲旅。

现在，全区交通运输新姿勃发，形势喜人，截至1990年公路有5047公里（含厂矿专用公路，不含大纳公路），纳入道养和群养的4518公里，等级路占总里程的38%。这些公路共连通546个乡镇），每100平方公里土地有公路19.2公里，此外，有5710多公里大车道，可以通行畜力车、拖拉机等，贯通246个乡镇；公路桥梁（含大车道桥梁，不含大（方）纳（溪）公路桥梁）449座11238延米，实现了全区公路渡改桥，桥梁永久性的目标。公路布局，大体形成了以321和326两条国道取南北，东西相交叉贯通其间为骨干，省道为骨架，联结县乡道，基本适应社会发展的交通运输网络；运输能力：拥有各种汽车7959辆，其中大小货车5330辆。20451个吨位，大小客车1965辆，32875个座位。三轮摩托客货车190辆；运输拖拉机1216辆，1172个吨位。

交通运输的发展，促进了山区开发的进程。迄今全区兴办的工业企业（县以上的有990余家，乡镇企业则达93000家左右，特别是当地资源得到不断开发，威宁的火肘、黄梨、萍果等已成为远销的抢手货。中水区的干部群众说得更生动，石门坎一带丰富的栓皮、原煤等资源，路通之前是“镜里物宝”，随着道路的畅通现已成为人民“手中的财富”。赫章县恒底、可乐一带，一向被视为荒漠角落，