

目 录

第一章	概述	1~1
-----	----	-----

交通图	
-----	--

第二章	机构沿革	2~1
-----	------	-----

第一节	行政领导机关沿革	2~1
-----	----------	-----

第二节	交通企事业单位沿革	2~2
-----	-----------	-----

1、轮驳船队	2~2
--------	-----

2、县运司	2~3
-------	-----

3、航运社	2~3
-------	-----

4、煤运社	2~4
-------	-----

5、搬运社	2~4
-------	-----

6、航道队	2~5
-------	-----

7、交管站	2~5
-------	-----

8、公路管理段	2~5
---------	-----

9、监理站	2~6
-------	-----

10、航管所	2~6
--------	-----

11、渡管会	2~7
--------	-----

12、桥工队	2~7
--------	-----

第三章 铁 路 3~1

第一节 襄渝铁路紫阳段修建始末 3~1

第二节 隧道 桥梁火车站 3~2

1、隧 道 3~2

2、桥 梁 3~4

3、火车站 3~5

第三节 紫阳铁路民兵师 3~6

第四章 公 路 4~1

第一节 公路建设 4~1

第二节 公路网络 4~5

1、干线公路 4~5

2、地方公路 4~7

第三节 桥 梁 4~11

1、恒紫公路 4~11

2、紫渔公路 4~11

3、权回公路 4~13

4、瓦旗公路 4~14

5、蒿汉公路 4~14

6、毛瓦公路 4~15

7、城苗公路 4~15

8、双堰公路 4~16

目 录

9、高铁公路	4~16
10、蒿兴公路	4~16
11、渔白公路	4~16
12、毛联公路	4~16
13、高桃公路	4~16
14、长白公路	4~17
第四节 渡口	4~17
第五节 道路养护	4~18
第六节 运输工具及运输量	4~20
第五章 水 运	5~1
第一节 航 道	5~1
1、汉 江	5~1
2、任 河	5~2
3、渚 河	5~3
4、洞 河	5~3
第二节 渡 口	5~4
1、汉江渡口	5~4
2、任河渡口	5~6

3、渚河渡口	5~7
4、洞阳渡口	5~8
5、汝河渡口	5~9
第三节 航道治理	5~9
第四节 船舶数量及运输量	5~11
第五节 船只修造	5~15
1、紫阳造船简史	5~15
2、船舶种类	5~16
附：紫阳最大的木帆船	5~18
第六章 人行道路	6~1
第一节 山路	6~1
一、汉川道	6~1
二、王谷道	6~4
三、渚河道	6~6
四、权河道	6~7
五、凤岭道	6~8
六、米仓道	6~9
七、巴山道	6~10
第二节 桥梁	6~11
1、木凉桥	6~11

目 录

2. 石拱桥	6~14
3. 索 桥	6~19
第三节 运输工具	6~20
1. 背架	6~21
2. 背笼	6~21
3. 挑担	6~21
第七章 交通事故	7~1
第一节 水运、渡口事故	7~1
第二节 公路交通事故	7~6
第八章 邮 电	8~1
第一节 机构沿革	8~1
1. 领导机关沿革	8~1
2. 局内机构设置	8~2
3. 下辖单位	8~2
第二节 邮 政	8~3
第三节 电 信	8~5
1. 第一部电话机	8~5
2. 组建环境电话	8~5

~5~

3、接转广播和52防空监视队	8~8
4、国民党溃兵破坏和解放初的恢复	8~9
5、1958年社社通电话	8~9
6、1960年生产队通电话情况	8~10
7、更新电信设备	8~10

附：安岚并县时部分邮电路移

交情况	8~11
-----------	------

紫阳县解放后邮电

情况表	8~12
-----------	------

第一章 概述

紫阳地处大巴山区、有任河、汉江两条天然航道，有丰富的山货特产，西溯汉水而至汉中，南循任河而达四川，东通河口而至荆楚，这些，就是紫阳交通的主要自然和地理基础。

紫阳的交通运输可上溯至汉初。汉王刘邦即曾率大军经由汉水航道自汉中东进击楚王项羽。唐宋以来，由于“茶马法”的实行，紫阳茶叶通过陆路和水路源源不断地涌入西北，同时又从外地运回食盐、生铁、香料等生产生活资料。但是，封建的自然经济始终是交通运输的桎梏，紫阳交通运输事业的发展是极其缓慢的。在近代，随着鸦片战争的爆发，加快了商品经济发展的进程，也冲击了封闭、保守的紫阳经济。从清道光年间到抗日战争前近百年间，紫阳的交通有了较快的发展。不仅形成了独具特色的紫阳造船业，而且出现了许多为交通运输服务的码头和集镇。解放以后，随着经济建设的大规模开展，紫阳交通事业也得到了迅速的发展。1970年，紫阳通了公路；1973年，又通了铁路。公路和铁路的修通，使紫阳交通面貌发生了根本的变化。至1983年，全县公路通车里程达650公里、勾连全县的公路网络已经形成。同时，一系列交通运输管理单位和运输企业也建立和发展起来。从此，紫阳的交通运输事业走上了崭新的道路。

作为交通的另一个重要方面——驿传和邮政，本县在明中叶以前的情况无考。本县置县（1512年）前后，金州与四川的书信、公文往来和官员旅行多经过紫阳。当时，紫阳境内设有三处驿站，一在县城桥沟东侧的任家包上，一在任河中游的大坝塘，一在毛坝关南的灯笼坪。因驿站门外高悬一盏红灯作标志，故任家包又被人们称为灯台。迨至清中叶，紫阳驿递情况方有史载。《兴安府志》载：紫阳驿传，“额设马二匹、岁支银五十三两五钱五分，马夫一名，岁支银十八两”。但是，那时的驿传，仅利于官府传送文书，而对于民间书信的传递却没有什么好处^①，而且当时驿递的情况也是十分糟糕的，据民国《重修兴安府志》载：“旧志各县虽载有驿递夫役数目，年久倒闭，徒具虚文，官府公文，塘讯传递，民间之鱼书，非有便鸿莫由达也”。“官府之紧要公文达省者，往还期以七日……而私人亦然徒呼无可奈何”其驿递之艰难可见一斑。

中国邮政始创于清光绪二十二年（1896），但是，在相当一个时期，紫阳山深路险，用驿递如故，直到清亡的前一年，即1910年，才创办了邮政分局，驿递始废^②。本县民国年间，紫阳邮政分局仅有3名邮差，邮路4条。

①民国《紫阳县志》：“从前驿递便于官不便于民”。

②另据，《重修兴安府志》载：“毛坝关，光绪二十九年设邮寄代办所”。因县志未载，故不录。

东路：由洞河至砖坪（岚皋）安康，间日一班。

南路：由瓦房店，毛坝关通四川大竹河，四日一班。

西路：由汉王城至石泉。

北路：由高坪河至流水店，间日一班。

民国期间，紫阳开创电信业，但其发展则是在中华人民共和国成立以后，其速度也是过去所无法比拟的。

紫阳解放后的三十余年，本县交通事业虽然有了长足的发展，但囿于整个经济水平的低下，同全国全省相比，仍属于落后状态，航道、公路的利用率尚低，各项交通事业的经济效益不显著。紫阳交通的发展历史证明：交通状况和经济发展有着十分密切的联系。紫阳交通的落后，既是经济落后的表现，又是经济落后的原因。因此，欲改变经济落后的状况，而不改变交通落后的状况，即将是徒劳的。

第二章 机构沿革

本章内容包括交通系统行政领导机关的沿革，以及主要交通企事业单位的沿革，邮电系统机构沿革放在第七章叙述。在叙述交通企事业单位沿革时，将其业务情况也一并叙述。

第一节 行政领导机关沿革

明、清时期，本县未设交通行政机构，也未设交通之代管和兼管机构。民国期间，亦无交通行政机构。据民国《紫阳县志》记载，县政府曾设船捐局，“在城外泗王庙，抽收商船舵口，岁入无定，现作警察费用”。其业务仅为徵征。另外，县城曾设过水上保长，管验船、抽税、纳捐、派差等事。水上保长是一肥差，吃喝受用都来自船民，非有背景的人物不能充强。

解放后，旧时机构一概撤销。县人民委员会（简称县人委）内设工交科，主管全县工业及交通。工交科下辖三个水上运输企业，即先锋社，前进社、和平社。1958年“大跃进”时，县人委撤销了工交科，成立工业交通局（简称工交局），管理全县的工业和交通。1960年，县人委将工交局分设为紫阳县交通局与紫阳县工业局。1963年，交通局与工业局又重新合并，仍称紫阳县工业交通局。“文化大革命”初期，各级管理机构处于瘫痪状态，县人武部于1968年上

半年成立紫阳县交通运输指挥部和中国人民解放军紫阳县人民武装部水陆运输临时指挥部，领导全县的交通运输工作。县革命委员会成立后，原工交局成立工交系统斗批改领导小组，主持日常行政工作。1968年10月，局机关大多数领导、干部被下放到段家沟煤矿锻炼。经过两个多月的劳锻，方才回到单位、经整顿，于1969年初恢复紫阳县工业交通局建制。1972年，工交局再度分设为紫阳县工业局和紫阳县交通局两个部门。其后随着业务量的增加，局机关内的机构设置也日渐增多，一部分还从局机关独立出来，成为单独机构。现在，局机关内共有两股一站，即：行政股、生产股，地方公路养管站、另外，局机关还在各区设有交通专干，协助各区管理交通。

第二节 交通企事业单位沿革

由于交通事业的发展，交通企事业单位也不断增多。

1、轮驳船队。是本县唯一的国营水运交通企业，成立于1970年，编制工人数100名。（船队30名，船工70名）轮驳队成立时，从航运社调入价值29万元的固定资产，（其中有机动船三条）和二十多名职工，（后全部转为全民所有制职工）。

轮驳船队建队后的几年中，为“三线”建设以及本县的物资运输起了重要的作用，七十年代后期，由于各种原因，生产经营效果不佳，时有亏损。1980年亏损5343元，1982年扭亏转盈3616元，到1983年末，固定资产净值208013.95元，有职工51人，1983年亏损13500元。

2、汽车运输公司。简称县运司。是本县唯一的国营汽车运输企业。1972年5月开始筹建，1973年6月正式营运。成立之初，曾购置几辆马车、牛车，并买了马鞍等小配件。后因计划变更而作罢。县运司成立时，仅有四辆汽车。（3辆解放牌，1辆南京嘎斯）这四辆车原由县计委派用，县运司一成立，计委即将四辆卡车连同驾驶人员一并调入运司。县运司发展速度很快，1973年底，全司有职工22人，汽车3辆、吨位22.5吨，固定资产总额86264.82元；到1980年底，有职工31人（不包括亦工亦农司机、修理工7人），固定资产总额263075.72元；有汽车13辆，到1988年后，有职工36人，固定资产282427.31元，经过更新，有各类汽车11辆，吨位47.5吨。

3、航运社。是本县最大的航运集体企业。本县解放初，航运工人为了维护自身的权益，曾组织过水手工会。1953年，公私合营，又成立了船民协会，以协调劳资双方（水手与船主）的关系。合作化时期，全县组织了5个航运合作社，（即光明社、胜利社、光荣社、红星社和平社）1957年经过调整，光明社和胜利社合并为先锋社，光荣社和红星社合并为前进社。1959年底，先锋社与前进社又合并，成立地方国营紫阳县运输公司，当时公司声势很大，职工人数达1300多人，公司下辖4个船队。1961年，运输公司撤销，成立运输联社。1971年，先锋社、前进社和城关的运输合作社又合并为一个联社，组成今航运社，企业性质仍为集体所有制。当时职工

人数约450人，社内设有船队、造船厂等。1973年以后，由于襄渝铁路建成通车，县内公路运输事业也日益发达，加之石泉水库对汉江航道流量的控制，因此水上运输业务受到很大影响，航运量锐减。为了谋得生存，航运社在政府的鼓励和帮助下，先后办起了化工厂，建筑队、汽车队（有三台货车）、航运队等，并拟筹建沙砖厂。到1983年底，有职工340人，管理干部13人，固定资产价值达473348.28元，公共积累（含流动资金）327100.64元，给国家上交税金2441.79元。

4、运煤社。其前身是运煤小组，成立于1960年，当时隶属于生产资料公司。1963年从生产资料公司分出来，交给运输联社，从此隶属于交通系统。到1973年，将运煤小组改建为运煤社。运煤社初成立时，只有8600多元资金，两把靠椅，一张办公桌。经过十来年的努力，到1985年，有造价三万多元的楼房一座，有1吨翻斗车一辆、架子车四辆，还开办了商店等。1983年有职工22人，营业收入18042.93元，上交税金546.77元，固定资产净值14304.76元。

5、搬运社。本县汉江、任河沿岸之水码头，均有搬运组织，因以码头短途搬运为主，故又称短搬运。其组织规模，各地大小不一，全县以城关搬运社规模最大，故为之记述。城关搬运社的前身是水上搬运工会，成立于1951年，后又改为码头搬运工会。1955年，搬运工会转为搬运合作社，业务上受县人委工交科管，从此搬运社一直隶属于交通系统。主要业务是码头搬运，后承担了相当大一部分的

车站装卸。生产工具以架子车及手工搬运工具为主，1983年底，在册职工73人，管理干部3人，公积金51456.31元，上交税金4029元，纯盈利4184元，（全员劳动生产率为1950元）

6、航道队。本县五十年代后期和六十年代初期，曾组织过季节性的航道工程队，人员、设备都由各运输社抽调，突击进行航道抢修，完工后即解散，经费由县财政拨给。1972年12月，安康地区航道工程队，将人员下放到汉江沿岸的几个县办，本县接受了部分人员和设备，遂成立了本县第一个专业航道队，属全民所有制事业单位。其主要任务是疏理汉江、任河航道。施工设备主要有刨洪船12条，有管理人员和工人42人。县航道队在其存在期间，国家曾投资70多万元。1978年，各县航道队又收归地区管理，紫阳航道队人员、设备大部上交。

7、交通管理站。成立于1978年。业务范围主要是运输市场的管理。因其对全县的运输实行统一计划，统一调度、统一定价，故又称三统办，此外也进行路检工作，查验行车路单等。

在县交管站成立之前，1962年至1964年，曾在汉王城、洞河、毛坝关、瓦房店四处先后成立水上交通管理站，均于1977撤销。

8、公路管理段。初建于1972年，当时只有职工5人。1973年安康地区小道河煤矿下马，调来工人58名，遂于1974年4月正式建段，当时组建了四个道班，即茨沟梁道班、米溪梁道班、堰沟河道

班、长沟道班，力量主要放在恒紫路上。随着路管工作逐渐扩大，1979年，管理段由地区公路总段收回管理。设政办、生产、财供三股，下有道班10个，分布在恒紫路和紫渔路上，同时还设立了机修段，油路段各一个，和汉江仙人洞汽车渡口轮渡班一个。

9、交通监理站 成立于1973年5月，其业务是：对机动车辆、进行交通监理、处理违章肇事事故，征收养路费，进行车辆登记、审验等。成立时，配备了3名干部，当时人员、业务，经费均属县公路段管。1977年5月，地区计委通知，将监理站升格，与公路段分设，并改为安康地区监理所的派出机构。其人员、业务、经费均属地区监理所管。

10、航运管理所，简称航管所。成立于1955年，当时名为陕南内河航运管理局紫阳管理所。管理局设在安康。航管所隶属关系几经变动，先曾与运输公司合并；1962年收归地区航管局。其人员、业务、财务皆归安康地区航管局管理。1968年底，下放本县管理。当时，将其与渡管会合为一个单位，称紫阳县航运管理所、渡管会革命委员会，嗣后不久，又因所有制不同（航管所属全民、渡管会属集体）以及印章效力问题等原因，与渡管会分设。名为紫阳县航运管理所。1975年，安康地区革委会下文将各县航管所收回地区管理，但随即又予否决。因而至今本县交通局对其仅管行政党务，对其业务不多过问，经济上也是自负盈亏。其业务范围：运价政策管理，船只调配、安全监督、船只检查、计划审核和发证等。成立初期，人员5名、现7名（不含退休职工1人）。

11.1、渡口管理委员会，简称渡管会。成立于1957年，设有主任、副主任各一名，由县行政领导任主任，各有关单位如县人委交通科，城关镇人委、航管所，以及基层渡管会的负责人任委员，并定一两人专门办公。“文化大革命”以后，渡管会一直无人管理，为同虚设。

12、交通建设工程队 因主要从事公路桥梁、涵洞建设，故又称桥工队。1976年，由即将退场的“三线”民兵，共150人组成。下设三个分队，每队50人。该队于1979年解散，除留用少数骨干外，大多民工被辞退回家。同年该队重建，其人员由县计委招收下放居民回城知青50人，和从交通系统抽调管理人员4人，以及原留队人员4人组成。原交通局管辖。为集体所有制企业。现有在册人员40人，有固定资产6万元。

第三章 铁路

第一节 襄渝铁路紫阳段

修建始末简述

襄渝铁路起于湖北襄樊，止于四川重庆，全长851公里。从阳坡隧道出安康县境入紫阳境，始溯汉江西行，由紫阳大桥渡汉江后，再循任河谷道西南行，至赵里溪中桥出境入镇巴县境。途径本县瀛河、城关、高桥、高滩、毛坝等5区，和（城关镇）纵贯本县东南部，境内长66.7公里。（紫阳县统计局：《陕西省紫阳县国民经济基本统计·1981·》）

襄渝铁路是国家三线建设的重要项目，境内动工于1970年。承担铁路建设任务的铁道兵89202部队（原5752部队），89328部队（原5758部队），89337部队（原371部队）三个师的若干团于1970年陆续开进紫阳。同时，外省、外县的民兵也大量开进本县参加铁路建设，计有四川南充民兵师所属之营心，阆中、武胜、岳池、苍溪等团，本省汉阴、镇巴、岚皋民兵团，西安学生若干连。本县组织了紫阳民兵师予以配合，计有5个团17个营。当时境内部队和民兵号称10万，实际数字与之相差不远，其盛况为前所未有。89337部队和南充民兵师师部驻于毛坝关，89202