

阿坝州部门志
系列丛书之三



阿坝藏族羌族自治州 交通志



阿坝藏族羌族自治州交通局编

一九九二年三月

阿坝州部门志
系列丛书之三

阿坝藏族羌族自治州 交 通 志

一九九二年三月

编纂委员会

主 任 张德荣

副主任 杨明寿 黄金发

委 员 尹华清 余大明 向国凡 杨 忠 胡明德 肖维善

祁 梅 王义珍 袁玉书 罗大权 张昌庆 陈尚能

杨华德 刘朝富

主 编 刘朝富

副主编 唐光中

执 笔 刘朝富 唐光中 刘 琨 廖 琳

制 图 胡宪君

搜集资料 徐联科 谷开成 谢乐川

封面设计 万晓玲

内部书刊准印证

92 阿临字第062号

序

张德荣

《阿坝藏族羌族自治州交通志》，集区域性、资料性、科学性、思想性于一体，较详实地记载了阿坝地区从鸦片战争以来交通事业变迁的历史。这对于了解和探讨民族地区交通发展历史，进一步发展雪山草地的交通事业，将是一个促进。

阿坝州，地处川西北高原，是通向大西北的要塞。既是红军长征建立革命根据地的地方，又是全国五大牧区之一，更有驰名中外、景色迷人的九寨沟、黄龙寺风景区。阿坝地区的古道交通有着悠久的历史。早在大禹治水时，就开辟了岷江道，勤劳聪慧的藏羌各族人民，用自己的聪明才智谱写了阿坝州交通发展的历史。但是，由于政治、经济和社会的原因，使这一地区交通发展十分缓慢。在中华人民共和国成立之前，阿坝地区不仅没有公路，就连一条象样的马车道都没有。解放后，在中国共产党和人民政府的领导下，翻身农奴用自己勤劳的双手，创造着美好的生活。建国初期，国家为了帮助兄弟民族地区，投入了大量资金、人力、物力，开始修筑阿坝州的第一条公路——灌茂公路。从此，揭开了阿坝州交通发展的新篇章。《阿坝藏族羌族自治州交通志》用大量翔实的史料，记载阿坝地区交通事业的过去与现在、经验与教训的历史，为阿坝州的经济的发展作了一件有益的事。

在典籍中，未曾发现有专著记载阿坝地区的交通发展历史。在改革开放的盛世之年，在值阿坝州建州四十周年之际，《阿坝藏族羌族自治州交通志》一书的编纂，结束了本州交通无专志的历史。它不仅对发展阿坝州交通事业，而且对促进民族经济的腾飞，都将发挥积极作用。

1992年3月于马尔康

前 言

《阿坝藏族羌族自治州交通志》，从 1989 年 8 月开始搜集资料，经编写组同志的共同努力，现编纂完毕，正式付印。

方志编修工作，是一项巨大浩繁的文化基础设施工程，是关系子孙后代的千秋大业。忠于历史，准确如实，是编修志书的起码要求。如果离开了实事求是，深入实际开展大量的调查研究，是修不出合格志书的。我们在编修交通志过程中，坚持了历史唯物主义的观点，本着尊重客观史实、坚持求实存真的原则，查阅了大量的历史文献资料，了解了部分知情人士。但是，由于历史原因，阿坝州的交通发展，在历史上既无专志记载；也无详细资料全面论述，而且散存的零星资料也大部散失。特别是民国 34 年（1935）前的有关档案、历史资料，在当时专员督察公署所在地的茂县发生大火灾中，焚烧殆尽。加之“文化大革命”中材料的散失，部分资料现已无法搜集。本着对历史和人民负责的精神，谨将本志作为内部书籍刊印。

本志在编写过程中，得到了阿坝州交通系统各级领导和广大职工的关注、支持，得到了阿坝州志办公室的大力指导。在此，表示衷心的感谢！

由于主客观原因，本志书难免有缺漏或不完善的地方，竭诚欢迎给予批评指正。

编 者

1992 年 2 月

凡 例

一、原则：《阿坝藏族羌族自治州交通志》按照马克思列宁主义的辩证唯物主义和历史唯物主义，采取实事求是的科学态度，广征博采，求实存真。力图如实地全面记述阿坝地区交通运输发展的本来面貌及交通事业的兴衰得失，以起“资政、存史、教育”作用。

本志书包括三编。即：管理、道路设施、运输编，编下设章、节、目，共 16.5 万字。本志书在反映阿坝州交通运输全貌的同时，重点记述了道路、桥梁基础设施建设发展情况。

二、断限：上限原则上为 1840 年；下限为 1990 年。

三、体裁：根据史料情况，记、述、图、表、录分别撰用，相得益彰。

四、语体标点：本志书采用语体文，按照 1986 年 10 月发表的《简化字总表》和 1988 年 3 月国家语言文字工作委员会和新闻出版署公布的《现代汉语通用字表》用字；标点符号按《常用标点符号用法简表》使用。

五、纪年：中华人民共和国成立之前，按照《中国历年纪元表》纪年；中华人民共和国成立之后，一律采用公元纪年。

六、人物：人物未立专章，对阿坝州交通事业有特殊贡献和影响较大的人物，结合叙事记物分别予以记述。

七、计量：根据《关于出版物上的数字用法的试行规定》，统计数字采用阿拉伯数字。计量单位，在古道的建国前部分及群运的人背畜驮部分采用华制，其余均用公制。

八、图片：除署名照片外，其余未署名部分系搜集整理的资料图片。

九、为了节省文字，记述简洁，中华人民共和国成立前称“建国前”；中华人民共和国成立后称“建国后”或“解放后”；中华人民共和国简称“新中国”；阿坝藏族羌族自治州简称“阿坝州”。

概 述

阿坝藏族羌族自治州(以下简称阿坝州)位于四川西北部,青藏高原南缘,岷江、大渡河上游。东经 101° 至 104.5° , 北纬 31° 至 34° 。东达绵阳,以北川为界;东南临成都,与都江堰市相接;东北与平武、甘肃文县相交错;南通雅安,与宝兴毗邻;西、西南与甘孜藏族自治州紧邻;西北至黄河,与青海省果洛藏族自治州隔河相望;北界甘肃,与甘南藏族自治州接壤。全州南北长约 414 公里,东西宽约 360 公里。幅员面积 8.3 万平方公里,居住着藏、羌、回、汉为主的十多个民族,76 万人。境内群山丛错,有远近闻名的巴郎山、鹧鸪山、丫口山、夹金山、四姑娘山等山脉,从南至北耸峙,峰峦迭障。西北为广袤的大草原,地势平坦,系全国五大牧区之一。整个自治州地形呈西北向东南倾斜之势。全州最低海拔 820 米,最高海拔 5600 余米,平均海拔 3000 米左右。气温差异较大,最高气温摄氏 25° 左右,最低气温零下 34° 。

州内河流、湖泊较多,是长江、黄河两大水系的分水岭地带。境内黄河、白河、岷江、白龙江、金沙江等江河纵横,河流密布,网织其间,水流湍急,难以行舟。地质结构和地形复杂,沟壑纵横,河谷深切。多种岩层互相交错,属山岳峡谷地和高原草坝区。东南部位于龙门山脉断裂活动带,东北位于朗木寺断裂活动带,地震频繁,泥石流较多。这些,给道路的修筑和维修保养带来了很大困难。

阿坝地区古道有着悠久的历史。境内勤劳、聪慧、勇武的各族人民,素有治山治水的优良传统。在漫长的历史长河中,在生产力低下,凿山开路、跨水架桥至为困难的情况下,他们与大自然抗争,因地制宜,就地取材,开辟了闻名遐迩的早期蜀道。公元前 277 年蜀郡太守李冰考察岷江水情时,整治过岷江道。公元前 111 年,汉武帝设汶山郡于茂县,扩建过岷江道。初唐,藏王松赞干布经阿坝、阿木柯河至黄

胜关东进。为跨越岷江等河流,蜀羌人民在发明“溜索”的基础上,又创造性地建造了藤(竹)索桥。境内有被外国人称誉的太平桥,被阿坝州政府列为重点保护文物的小金三关铁索桥等索桥。也有大量以木材为建筑材料建造的偏桥、廊桥、伸臂桥、架桥等,各具特色。但是,由于政治、经济、文化等历史原因,阿坝地区交通运输发展十分缓慢。直到建国前夕,阿坝地区不仅没有公路,而且连一条象样的人畜力车道都未修筑。运输全靠人背畜驮。

建国后,人民政府十分重视发展少数民族地区交通事业。在国家经济十分困难的建国初期,就调集大批军、民工,开始修筑阿坝地区第一条公路——灌茂公路。经过军民工的艰苦努力,打通了拦路虎老母孔,跨越了空气稀薄的鹧鸪山,征服了人迹罕至的沼泽地,于1955年建成了长506公里的成(都)阿(坝)公路。以后,陆续修建了龙(日坝)郎(木寺)、威(州)凤(仪)、刷(经寺)马(尔康)、可(尔因)壤(塘)等公路。至1958年,全州已建成公路1596公里,有各种机动车210辆。并成立了阿坝州第一个交通专业运输企业——阿坝州第一汽车运输公司。1965年,阿坝州最后一个不通公路的县——小金县通了汽车,全州51%的乡通了公路,公路发展到2491公里。1979年12月,全国公路普查统计,全州公路里程已达4395公里,其中,等级公路共1626.5公里;全州220个乡中有194个通了公路。建成公路桥梁566座/11908米,其中永久式桥303座/7313.8米,消灭了汽车渡。

随着改革开放的深入,交通战略地位的不断提高,阿坝州交通事业得到迅速发展。到1990年底,全州公路发展到4886公里,实现了区区通汽车,96%的乡通了公路。建成公路桥梁678座/14159米,其中,永久式桥梁513座/10235米。桥梁建设方面,不仅速度快,数量多,种类全,质量日臻上乘,而且造型和施工工艺多姿多彩。从木石、铁木到钢筋混凝土结构,从单孔到多孔,从小孔径到大孔径,无论在梁式、拱式、悬索式体系中,均有相当成就。尤其是转体桥设计和施工工艺,在省内居领先地位。全州有各种民用汽车5490辆,进出州

物资及旅客运输,由过去的人背畜驮、骑马乘轿变成了今天的汽车运载。促进了阿坝州经济发展和城乡人民生活水平的提高,生活的改善。现在,一条条公路网织在雪山草地,一座座桥梁飞跨在峡谷山涧,一辆辆汽车穿梭在银线彩虹间。

建国 40 年来,阿坝州交通事业取得了显著成绩,积累了宝贵经验。但也曾受到过“左”的影响,经历了曲折道路,也有过失误。特别是“文化大革命”,使阿坝交通受到一定影响。实践证明:发展阿坝交通事业,必须坚持从州情出发,坚持实事求是,按客观规律办事。经济的发展,依赖于交通事业的发展,交通事业的发展受到经济发展的制约。要彻底改变阿坝州落后的经济面貌,实现民族经济的腾飞,就必须优先大力发展交通事业。

阿坝州,是红军战斗过的地方。红军长征途中,在雪山草地创建了革命根据地和苏维埃政权,播下了革命火种。阿坝州,不仅有历史的丰碑,还有世人称誉的大自然景观:有被誉为珍稀动物博物馆、珍稀动物大熊猫繁衍栖息的卧龙自然保护区;有盛夏花的海洋、隆冬的银装素裹、遍地是牛羊的大草原;有鳞次栉比、玲珑多姿、琼浆满溢、被誉为人间瑶池的黄龙景观;更有晶莹碧透、千层碧水、被誉为童话世界的九寨沟风光。还有待开发的、可与黄果树瀑布媲美的后寺沟瀑布;地下溶洞瀑布、地面石林成荫、奇特无比的卡龙沟等等。多姿的自然景观强烈地吸引着中外游客。在交通已成为国家的命脉、社会进步的标志、人类文明的窗口的今天,大力迅速发展交通事业,已成为阿坝州藏羌各族人民的强烈愿望,引起了各级、各部门的极大重视。目前,虽然阿坝州的交通较内地落后,道路交通基础设施较差,抗御自然灾害的能力较弱,但是,随着经济的发展,交通运输这个全州经济工作的薄弱环节,一定能得到迅速而彻底的改观。

追古观今,成绩喜人;展望未来,前程似锦。阿坝州各族人民正乘改革的春风,勇于开拓,大胆创新,奋力拼搏,谱写着阿坝州交通发展历史的新篇章。

大 事 年 表

1864 年

崇庆州石匠李本善募捐化缘,对茂松驿道进行了一次修整。

1908 年

茂县土门乡下场头修建了一座阿坝地区最早、且至今完好的石拱桥——复缘桥,单孔跨径 21 米。

1913 年

实行防区制时,设立了松理懋茂汶屯殖督办署路政局,负责该地区道路交通建设。

1923 年

在懋功县城北,由民众捐资,修建了阿坝地区最早的一座铁索桥——三关铁索桥。桥长 60 米,宽 2 米。

1934 年

松潘、茂县征集民工,修复了 1933 年 8 月 25 日叠溪大地震震毁中断的茂松大道。

1935 年

4 月,茂县青坡门渡口,一只私营渡船发生翻船事故,溺死 50 余人。同月,修建了松潘县漳腊军用飞机场,后转为民用,继而废弃。

1936 年

设立四川省第十六行政督察区,在公署下设第三科,负责本区交通、建设、采矿、冶金等事项。

1937 年

12 月,第十六区专员督察公署设立松理懋茂汶筑路委员会,负责办理松茂汶人行干道及威理懋靖支线的整理修筑事宜。

1938 年

筑路委员会开始在茂松大道上设点征收筑路费。

1940 年

第十六区专员公署改撤合科,交通、建设由督察署第二科负责办理。

1950 年

2 月,成立川西行署茂县专署,由专署建设科负责交通管理工作。

1951 年

3 月,开始修筑阿坝地区第一条公路——灌茂公路,后改修成阿公路,长度为 506 公里,于 1955 年 11 月建成通车。

1952 年

7 月,公路通到绵池,设立了四川省绵池群众运输站,管理阿坝地区群运工作。

1953 年

7 月,成立茂县群众运输站,负责四川省西藏自治区的群运管理工作。

10 月,四川省西藏自治区制定了第一个群众货物运输细则草案。

11 月,动修筑通向专署所在地的威凤马车路,1954 年 7 月建成通车;1956 年又改建为等级公路。

12 月,四川省西藏自治区制定了第一个全区军运、民运以及森工、筑路运输统一的群运价标准。

1954 年

8 月,茂县群众运输站更名为四川省西藏自治区群众运输管理站;各群众运输站亦同时更名为群众运输管理站。

1955 年

1 月,阿坝藏族自治州第一届人民代表大会决定,在州人委下单

独设立交通科,管理全区交通工作。

4月,动工修建刷丹公路,1958年12月建成通车。

1956年

3月,阿坝藏族自治州交通局正式成立,下设五个股。

3月,四川省公路测设大队青年突击队抢测龙唐公路时,在唐克农场附近,遭到土匪突然袭击,工程师兼队长杨纯彬等五同志不幸遇难。

4月,龙唐公路动工抢修,11月竣工。后因修建标准太低,阿坝州筑路支队又进行了改建。

7月,阿坝藏族自治州交通安全委员会成立。

9月,阿坝州人委会任命梭罗(藏族)为阿坝州交通局第一任局长。

10月,动工修筑壤茂公路,1959年11月竣工。

1957年

7月,阿坝州群众运输管理站撤销,其业务工作交由阿坝州交通局办理;各群运站由各县人委会领导。

9月14日,刷马路工程处供应站渡船在木足渡发生翻船事故,溺死52人。

1958年

3月,动工修建红松公路,11月竣工。后因修建质量问题,曾两次进行了改建。

5月,动工修建可壤公路,1961年12月建成通车。同月,由交通部第五工程局动工修建唐郎公路,11月竣工。

6月,动工修建茂北公路凤仪至土门段,1959年4月竣工。

7月,在汶川县成立阿坝州汽车运输公司。同月,阿坝州交通局车辆监理所成立,管理阿坝地区交通工作。同月,根据省关于按行政区划调整公路管养体制精神,阿坝州境公路,分别由各有关县成立养护队管养。

1959 年

3 月,阿坝州交通局养路段成立,下设三个养路队,管养阿坝州境干线公路。

9 月,阿坝州人委会决定成立阿坝州运输协作指挥部。 同月,成立阿坝州筑路支队。

11 月 26 日,阿坝州交通局副局长古龙光在给筑路支队办理给养途中,在可壤公路 109K 处翻车殉职。

12 月,阿坝州汽车大修厂成立,后又并入阿坝州汽车运输公司。

同月,阿坝州汽车运输公司驾驶员费开文被评为全国劳动模范,出席了全国群英会。

1960 年

2 月,阿坝州人委会专门发了关于“加强公路路政管理,确保公路畅通”的文件。

8 月 1 日,漩口汽车渡发生翻船事故,死亡 39 人。

9 月,动工修筑长 223 公里的中小公路,1978 年全线建成通车。

1962 年

6 月,阿坝州养路总段和各县养路队(茂县养路队除外)收归四川省交通厅公路局领导,更名为四川省阿坝公路养护总段。 同月,全州 10 个国营群众运输企业,先后调整为 15 个集体所有制群众运输社。 同月,阿坝州筑路支队撤销,大部分职工精压回原籍。

7 月,阿坝州汽车运输公司划归成都汽车运输公司,后更名为四川省汶川汽车运输公司。

1963 年

5 月,阿坝州交通局车辆监理所并入温江地区交通监理所,阿坝地区交通安全监理工作统一由温江监理所管理。

1964 年

10 月,四川省交通厅阿坝车辆监理所成立,负责阿坝地区交通安全监理工作。

1965 年

5 月,动工修筑汶南公路茂松段,1968 年 5 月建成通车。至此,汶南公路全线贯通。

7 月,阿坝州群众运输管理站重新成立。

9 月,阿坝州人委会在批转阿坝州林业局“关于公路绿化工作意见”中强调,公路绿化必须坚持“十年树木、质量第一”和“栽下就管、一管到底”的原则。

1966 年

10 月,阿坝州第一次采用三铰拱支架修建了阿坝州第一座公路石拱桥——卓克基大桥,全长 50 米,单孔径跨 30 米。

1968 年

6 月,修建了阿坝州单孔跨径最大的钢绳汽车吊桥——威州大桥,单孔跨径 124 米。

12 月,动工修筑茂北公路甘沟至岩湾段,1977 年 12 月建成通车。至此茂北公路全线贯通。

1969 年

2 月,阿坝州交通局汽车队成立,后更名为阿坝州汽车队。四川省汶川汽车运输公司下放阿坝州后,又更名为阿坝州第二汽车运输公司。

1970 年

10 月,修建阿坝州第一座钢筋混凝土双曲拱桥——茂县两河口大桥。全长 80 米,单孔跨径 60 米。

11 月,阿坝州交通局革命领导小组成立。

1971 年

1 月,阿坝州联合运输办公室成立;继后,又在成都设立了阿坝州联办成都服务组。

1973 年

7 月以后,各县群众运输站陆续更名为“交通运输管理站”,扩大

了业务工作范围。

1975 年

9 月,阿坝州首次采用不对称三铰拱支架修建了木足渡双曲拱桥,全长 118 米,单孔跨径 75 米。

10 月 12 日,四川省马尔康林业局大客车在刷马路 47K 处翻车,死亡 26 人。

1976 年

7 月,阿坝州交通机具维修厂正式成立。

8 月 16 日,松潘、南坪发生 7.6 级地震,阿坝州有 300 余公里公路受到不同程度破坏。

1977 年

2 月,四川省汶川汽车运输公司被四川省委、省革委授予“大庆式企业”称号。

1978 年

5 月,四川省委、省革委授予四川省灌县林业运输处“大庆式企业”称号。

7 月,阿坝州交通局革命领导小组撤销,改建阿坝州交通局。同月,州境内各县陆续成立了县汽车队。

10 月,阿坝州第一次采用转体施工工艺建成了全国第二座转体桥——小金新桥。获交通部和阿坝州科技进步奖。

12 月,阿坝公路养护总段若尔盖养路段被评为交通部先进集体。同月,四川省林业厅灌县运输处驾驶员杨保庭被评为全国木材生产先进个人。

1979 年

1 月,阿坝州汽车修理厂在原阿坝州汽车队修理车间基础上成立,1984 年 4 月,重新并入阿坝州汽车队。

5 月,阿坝州政府发布《关于整顿交通秩序,加强路政管理的布告》。

7月,四川省汶川汽车运输公司由阿坝州财政贷款200万元,接回东风货车100辆,在映秀镇成立“四川省汽车运输第73队”。

12月,汶川汽车运输公司驾驶员欧维昌获交通部安全标兵称号。

1980年

7月,阿坝州政府安全生产领导小组交通安全办公室成立。

8月,建成首次采用钢筋混凝土磨心代替钢磨心转体施工工艺施工的钢筋混凝土单塔不对称斜张桥——金川曾达大桥,全长111米,主跨70米。获四川省交通厅和阿坝州科技进步奖。

1981年

3月,四川省交通厅第三公路工程处二、五队,按照山岭重丘三级公路标准,对刷马路进行改建,1990年竣工。

4月,阿坝州首次采用承包方式动工修筑若松公路,1984年10月竣工。

7月,四川林业第二筑路工程处下放阿坝州,更名为阿坝州林业筑路工程处。同时四川省林业厅物资供应局灌县运输处下放阿坝州,更名为阿坝州林业运输公司。

1983年

阿坝州开始有私人购买汽车,从事公路运输业务。

1984年

6月,成阿公路112K处发生大塌方,造成成阿公路断道,阻车43天。

11月,小丹公路建成通车。至此,317国道全线通车。

1985年

1月,阿坝州交通运输管理总站在原阿坝州群众运输管理总站基础上成立。同月,黑水县人民政府动员了全县包括机关干部在内的17000多人,参加茂黑路加宽改造工作,这在阿坝州尚属首次。

2月,阿坝交通监理所更名为阿坝交通监理处,按副县级单位对

待。

4月,成阿公路 199K 发生泥石流流水毁,不仅公路被迫改道,阻车 45 天,而且理县养路段段房也被迫迁至成阿公路 202K 处重建。

5月,阿坝州公路建设领导小组成立,州政协主席木瓦三郎任组长。领导粮棉布以工代赈修建公路桥梁工作。

10月,四川省汶川汽车运输公司下放阿坝州。以后更名为阿坝州第一汽车运输公司。同月,修建阿坝州最长的一座钢筋混凝土 T 型梁公路大桥——唐克大桥,全长 31 孔/310 米。

1986 年

6月 15 日,阿坝州发生特大洪灾,使公路桥梁损失达 1680 多万元。

9月 20 日,汶川汽车运输公司一辆大客车在茂黑路 103K 处翻车,死亡 36 人,伤 7 人。

12月,阿坝公路养护总段被四川省政府命名为“文明单位”。

1987 年

2月,阿坝州汶南公路改造领导小组成立。

5月,阿坝州安全行驶 100 万公里以上的 49 名驾驶员受到四川省交通厅的表彰和奖励。同月,根据国务院调整城乡道路管理体制文件精神,成立阿坝州交通稽查征费处。

12月,阿坝州交通局被评为全省先进地区交通局,受到省交通厅的表彰和奖励。

1988 年

4月,成阿公路 188K 处发生泥石流流水毁,造成成阿公路断道 51 天。

1989 年

7月,被 1986 年“615”洪灾水毁断道的汶南公路较场段正式修复通车。

1990 年